

第 3 屆第 5 次定期大會第 6 次會議

(中華民國 110 年 4 月 16 日上午 9 時)

交通部門業務質詢

主席 (吳議員益政) :

開會。(敲槌) 向大會報告，下午的議程是交通部門業務報告及質詢，等一下我們先從交通部門開始報告，每一位 12 分鐘，時間到就會提醒你們，30 秒之後自動消音。第一個先請觀光局周局長做業務報告。

觀光局周局長玲玟業務報告(略)

捷運工程局吳局長義隆業務報告(略)

交通局張局長淑娟業務報告(略)

主席 (吳議員益政) :

議員質詢的過程當中，相關的業務也讓市民更了解，首先我們按照之前所排的質詢順序，因為我們是交通委員，所以每一位質詢時間是 20 分鐘，第一位請簡煥宗議員開始。

簡議員煥宗 :

謝謝主席，第一個問題還是請教捷運局，上個星期日，美術館有一些朋友針對環狀輕軌還是有不同的意見，甚至要求局長下台，然後還要罷免我，我想這沒關係，反正對的事我們就去做，包括市長也很支持這樣的政策。所以我還是請教一下局長，局長可能要再說明清楚，他們目前在意的是，未來施工會影響到整個人行道以及相關的樹木，所以是不是可以請局長簡單回答，下一個階段美術館段要開始進場施作的時候，會不會影響到當地的人行道，因為晚上那邊很多人在運動，以及相關的樹木，我們要如何保留。另外，2022 年美術館段到底會不會通車，請局長做一個簡單的回答。

主席 (吳議員益政) :

請局長答復。

捷運工程局吳局長義隆 :

有關我們環差的時候，其實環評委員就有要求我們做承諾，這個承諾裡面當然就是針對樹木和人行道保留的部分。樹木的部分，因為整個小葉欖仁都是直線沒問題，問題是我們還要切出來，所以有部分的小葉欖仁會遷移，遷移的部分整個是移到美術館裡面，所以我們不是遷出，而是舊地予以移植。第二是有關人行道的部分，其實現在輕軌所使用的都是退縮地，美術館退縮地裡面原有 9 米，實際可以通行的部分是 6 米，因為還有 3 米是植栽穴，所以 6 米的人行道，我們就是在道路這一側，美術館路旁邊有 3.5 米的人行道。另外，在美

術館內側的部分，我們也會保留 3.5 米到 4 米的人行道，因為環繞美術館運動的，其實從早上開始到晚上都有非常多的市民朋友在這裡運動，所以我們把這些運動的部分，藉由訪問，將原先只是在人行道活動的人，其實可以更多元，有部分的人其實可以進到美術館裡面來，所以它的寬度我們是保持 7 米，比原先的活動空間 6 米還多。第二部分就是有關整個 2011 年美術館這一段，目前我們的排程是這樣，就是美術館到 21 和 21A，就是進入美術館的部分，我們的排程是到明年年底可以完工通車。

簡議員煥宗：

所以確定明年年底通車絕對沒問題嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

我們目前的工程進度排程是這樣。

簡議員煥宗：

那你要不要做一個宣誓，就是 2022 年通車沒問題。

捷運工程局吳局長義隆：

沒問題啊！

簡議員煥宗：

那你宣示一下，美術館段通車有沒有問題？

捷運工程局吳局長義隆：

美術館段 2022 年的部分，就是 111 年通車沒問題。

簡議員煥宗：

謝謝局長。局長宣誓我們輕軌成圓，美術館段 2022 年絕對會通車。現在有一個問題跟局長討論一下，就是班次的問題，我們看一下這是哈瑪星站的整個班次，早上 7 點就只有 5 班，接下來一個小時只有 4 班。相較我們去看新北的淡海輕軌，從 6 點、7 點、8 點三個小時，每個小時都有 10 班，再來，從 9 點過後，每個小時有 8 班。我不曉得我們輕軌的運量，是不是有增加班次的可行性，我為什麼要這麼說，因為如果我們提供比較多的班次，是不是可以培養我們的市民朋友去搭乘輕軌大眾運輸的習慣，這部分是不是可以請局長再做一個簡單的回答。

捷運工程局吳局長義隆：

整個輕軌的班次，我們必須從二個面向來看，一個是需求、一個是供給，在這之前，其實我們需求的部分，在整個大南環通車之後，我們所有運量的部分是同期的三倍，所以它的需求其實已經顯現了。接下來，我們目前的運作方式，在今年年底之前我們還有一階的車子，有 9 個列車會加進來，所以一階的車子加進來之後，我們原先的 45 分鐘一班，我們可以縮到 7.5 分鐘一班，現在大概

都是加班車進來，像假日我們都有加班車，加班車加密的部分，我們預計 10 分鐘一班，但是到年底，我們可以讓它 7.5 分鐘一班。

簡議員煥宗：

所以 7.5 分鐘，代表每一個小時就會從 4 班變成 8 班囉！

捷運工程局吳局長義隆：

對。

簡議員煥宗：

所以我們目標就是今年年底，輕軌一個小時在離峰時間至少會有 8 班，尖峰時間你打算要怎麼安排？

捷運工程局吳局長義隆：

我們會有加班車。

簡議員煥宗：

會有加班車，好，謝謝局長。也就是說，藉由這樣加密的班次，培養市民朋友去搭乘輕軌大眾運輸的習慣。接下來跟捷運局再討論一下有關旗津臨港線，過去大概是捷運局自己提出來，希望作一個旗津臨港線，也是由中央補助相關的經費，讓你們去做一個評估。局長剛剛在業務報告也有提到，已經在期末報告了，剛好有一個好消息，港務公司昨天發文給交通局，就是有 1,200 萬，包含從輕軌結合公路的第二過港隧道的可行性評估的經費補助。在這邊我想先請教捷運局，針對這樣的計畫，這樣評估下來，因為之前你一直跟我說自償率不夠，所以我們沒有辦法跟公路合在一起；如果中央這樣補助經費下來，你自己的評估狀況，你覺得旗津輕軌線由輕軌結合公路的可行性。局長，你先講一下，之後再請交通局回應。

捷運工程局吳局長義隆：

輕軌因為南北的部分都要跨港，潛盾的部分其實成本相當高，所以造成我們整個自償的部分不足。但是輕軌線，其實旗津本身私人運具進去之後，早期我們曾經發生，只要假日進去就大塞車，所以我們才提出跟中央爭取可行性研究的委託規劃，這個委託規劃過程裡面，因為剛剛講的兩個過港隧道的因素，所以造成財物沒辦法平衡，可行性的部分就沒辦法通過。現在議員所說的部分，因為我們交通局也獲得了補助，其實我們可以把第二過港隧道進行共構，所以我們在期後的報告，我們也要求顧問公司重新把第二過港隧道採取共構的形式，看有沒有機會去提升，讓整個自償的部分達到可行，如果可以達到可行的時候，我們就可以跟中央爭取整個可行性的部分。

簡議員煥宗：

吳局長請坐。接著請教交通局張局長，旗津第二條回家的路，從過去很久，

包括很多前輩也講過，但是現在現出曙光了，這 1,200 萬的可行性評估，局長，你們這邊要怎麼去處理？

交通局張局長淑娟：

其實整個旗津聯外的孔道大概是有限的，所以無論是輕軌或是未來車型的孔道，共構是一個最節省經費的方法，可以共同來分擔這部分的經費。所以對於旗津輕軌財務的可行性部分，其實會有幫助的。因為這個計畫也感謝委員幫忙、還有議員的協助爭取，我們未來會針對整個過港隧道合適的地方去做一個選擇，除了它的位置的選擇以外，包括它的聯外交通，都會一併納入整個規劃做改善。

簡議員煥宗：

我想除了第二條過港隧道以外，其實旗津人除了原先的過港隧道，他們所依賴的還是整個渡輪。所以我想請教一下輪船公司的董事長，我們最近有沒有新的渡輪汰換計畫，或是我們有去爭取相關的經費，要打造新的渡輪，是不是可以請黃董事長來做回答。

輪船股份有限公司黃董事長淑美：

我們跟環保署要了兩個電動輪，這個電動輪我們不一定會放在渡輪方面，可能會是遊港的，我們目前渡輪就有 8 艘了，所以應該足夠應付現在的狀況。

簡議員煥宗：

有些渡輪已經老舊了，有沒有一些汰換的計畫？

輪船股份有限公司黃董事長淑美：

對，我們有編列汰換的計畫，譬如說它的年限已經到 16 年了，我們會慢慢的逐步請交通局編列預算，來補這些汰換舊的部分。

簡議員煥宗：

我期待，因為這一、兩個星期都有發生一些零星的個案，大概起因就是因為可能船隻故障或要去加油等等，〔對。〕而且每次發生的時間都很巧，都是在上下班的尖峰時間，〔是。〕所以這部分再提醒輪船公司可能要注意一下，你們整個輪船汰舊換新的計畫，以及遇到一些緊急事故，你們的應變能力，好不好？

輪船股份有限公司黃董事長淑美：

是，好，謝謝議員指教。

簡議員煥宗：

謝謝。好，接著一樣還是跟交通局討論一下，我們整個大眾運輸，因為整個台灣其實就是老年人口比例增加，像高雄我們每 100 個人裡面，其實已經有 16 個人超過 65 歲，所以高齡化的現象是滿嚴重的。

接著看我的選區旗津區，我們可以看到整個候車的環境跟候車的位置，就是對於這些長者真的是很不友善，包括我們提供的資訊，不管是整個班次的資訊，然後整個資訊要告訴民眾，你要搭乘這樣子的班次會經過哪幾站，我們的字體太小了，以及站牌的高度，還有整個公車站，它就是因為老舊，很多班表都會脫落下來，這是旗津區的狀況。鹽埕區都是一樣的問題，所以針對站的這個部分，我們如何去打造一個大眾運輸，然後給我們的長輩一個友善搭乘的環境其實是很重要，因為畢竟整個人口都已經慢慢在高齡化的現象狀況之下，我想問一下交通局，針對這樣的公車站牌，你們要不要做相關的檢視計畫？

交通局張局長淑娟：

其實這部分我們有持續在做一些改善，只是因為經費的關係沒有那麼全面性，我們現在新設的站牌，其實在字型部分都有規定，它必須要多少的字，然後高度要怎麼樣來讓年長者，或是一些比較特別的民眾能夠明確的辨識到。針對議員所提紅 9 整個站牌的部分，我們會去做整體的檢視，然後再做一些改善。

簡議員煥宗：

鹽埕區的部分呢？

交通局張局長淑娟：

對，鹽埕區的部分，因為它這些站牌算是新的，只是它的位置，或是字型的大小部分，我們再做一些檢討，因為有時候一個站牌可能要放的路線數會超過它的容量，所以這部分都需要一些設計，然後能夠提供一個大家比較容易閱讀的方式，我們會來做一些努力。

簡議員煥宗：

好，謝謝局長。我希望你們可以做全面檢視，因為畢竟旗津區跟鹽埕區他們整個高齡化的比率，在我的選區裡面算是最高了，都已經超過 14% 了，所以那邊長輩很多，他們對外的交通工具也都習慣去搭乘公車，這部分再請交通局來做全面的檢視。我想高雄除了整個輕軌要成圓之外，我們還有兩條捷運以及搭配鐵路地下化，其實這樣形成的路網還是有一些問題會發生。譬如說像台鐵，我自己也搭過，就在美術館站，其實它一個小時裡面大概只有兩班或三班的區間車去停靠。未來你要結合，譬如說在鼓山站我們要結合輕軌，或是在美術館站我們也要結合輕軌，我會覺得這個時間上面的契合相當重要，譬如說它一個鐘頭 2 班、3 班，我們現在輕軌一個鐘頭 4 班，是不是這個時間可以有辦法在一起，讓通勤的民眾不會花太多時間在那邊等車，這第一個問題。

第二個問題，就是我們捷運跟公車的配合，以及現在很多人所喜歡使用的 YouBike，到底有沒有相關的問題。我們發現到其實在整個過程中，也許在公車站牌跟 YouBike 之間，我們發現到整個人行空間很不友善，台鐵跟輕軌的搭

配就發現班次太少，還有輕軌跟捷運的搭配，我們也會發現整個站體旁邊停車空間的不足。這部分我想問交通局，這些問題我們未來有沒有機會做一些相關的調整跟改善，整個轉乘構成一個路網，可以讓通勤的民眾，他們很便利的可以來轉乘不同的大眾運輸載具，然後到他們想去的地方，是不是再請局做個回應？

交通局張局長淑娟：

謝謝，針對台鐵班次過少的部分，其實我們在去年已經有跟台鐵局做一些溝通，他那時候是反映說，他們的列車數不足，所以他沒辦法增班。可是我們最近在媒體上又看到，其實他已經有採購新的電聯車，所以我們會趕快再跟台鐵反映，現在電聯車有一些應該要放在南部地區，就是在高雄地區，然後把我們整個捷運化車站的班次能夠再加密，這個我們會去爭取，也拜託高雄區的立委來協助。

另外，針對台鐵或是輕軌，還有捷運跟公車的時刻表，那個部分我們會稱為時刻表的整合，其實軌道的部分它是定時定班，公車部分也有它的發車班次，所以這兩個時刻表怎麼做整合，其實它是一個學問，通常他們各自為政的話，就是照它的排班時間這樣發車，乘客就自己要去承擔等車的時間。我想這個部分，因為今年我們剛好有一個整體路網的研究，我們會把它納入這個計畫裡面，由專業的團隊來協助做一些時刻表的整合。

另外，針對人行空間不友善這部分，其實市府也看到這個問題，包括在上個會期議員也都有反映，所以現在市府林副市長已經有成立一個人行環境的改善小組，我們第一個階段都是以重要廠站，還有捷運車站跟輕軌車站為目標去做改善，所以這部分市府已經有計畫在做推動了。

簡議員煥宗：

好，謝謝局長。我希望這部分我們可以持續再去做。接下來再跟交通局討論一下這個老問題，我想這個問題其實很困擾著，因為現在疫情期間，很多民眾都會去柴山爬山，尤其是龍泉寺那個登山口，其實那邊在內惟地區，之前我們已經有做一些調整，我們已經開始增設相關的機車停車格，這個清點下來，其實大概從內惟國小 19 個小型車，鼓山中學有 31 格，其它沿線的部分，就是大概只有 72 個停車格跟 119 個的機車停車格。

我直接講白了，這其實真的是沒有辦法負荷要去爬山的民眾，因為包括在週間也好，或是假日，但是假日人更多。針對這樣的問題，我想問一下交通局，我們要如何再去改善，讓民眾他們去那邊有足夠的停車空間，因為如果我們沒有足夠的停車空間，我們又去跟人家拖吊。其實現在來講，每個星期六、星期日，幾乎拖吊車都會過去拖吊，我想停車原本就是停到你該停的地方。可是當

政府沒辦法提供足夠的停車格給那些去休憩的民眾時，我們又派拖吊車，我覺得大家就會有些意見。針對這部分是不是可以請局長做個回答，如何解決柴山登山口停車的問題？

交通局張局長淑娟：

其實我們現在有兩個方向在努力，就是 4 月初針對路邊部分已經又增加 49 格，這個已經在 4 月初完成。另外，還是由民政局協助跟龍泉寺做溝通之外，我們現在也跟永豐餘接洽，初步上他們也同意，我們會在青泉街跟鼓山三路口那裡有一個三角地帶，〔對。〕那個地方我們目前規劃大概機車還可以再增加 100 個，汽車會先增加 10 個。

簡議員煥宗：

所以你們已經有跟永豐餘針對那一塊空地去做一些討論了。

交通局張局長淑娟：

對，我們希望跟他借用，他無償提供也可以節省地價稅，這個已經跟他們有初步的討論，〔好。〕我們希望可以爭取到的話，對這邊的停車需求也會很有幫助。

簡議員煥宗：

好，很好，局長請坐。最後的時間就跟觀光局討論一下兩個議題，第一個部分，就是城市觀光，因為整個疫情期間，其實各地也許就是解封，可是人潮過多，我們在高雄市來講，我們就是只有 line 的系統可以看到哪邊人潮多來提醒一些民眾。可是我們看到的就是像高公局那邊，他們有一個 APP 會提供給用路人，你哪一段會塞車，哪一段時速會降低。包括桃園市政府，他們有提供相關觀光景點人潮的警示燈，你只要在那個景點 50% 以下，它就是綠燈，50% 到 60% 就是黃燈，超過 60% 以上的聚集人潮，它就會顯示紅燈。因為整個大高雄，我們有 314 處的觀光景點，針對這部分的觀光景點，是不是會去研究這樣子的一個 APP，然後提供給民眾來做使用。第二個問題，有關於城市觀光，我們很樂意看到觀光局願意把愛河沿岸做為申請一個觀光地區，我覺得這對整個愛河沿岸的發展這個是有利。我想問一下局長，這件事情相關的進度以及期程，以及未來要如何去做這樣的事情？這兩個問題請周局長回答。

觀光局周局長玲玟：

我先從愛河的觀光指定區這個部分來回答你，第一階段，去年我們送審，已經審了第一階段。交通部觀光局他有一些建議回來，現在我們在做第二階段意見的說明。現在說明的部分我們已經寫好了，4 月 20 日會送回去，可能今年會進行第二階段的審議。近幾年唯一通過觀光指定區的台南來看，他的時間點其實是走了 3 年，我們希望能夠在兩年，在第二次的階段，就希望能夠把它爭

取回來，這是愛河的部分。

景點的部分，因為今年過年的時候，正好因為疫情有一些風聲鶴唳，所以其邁市長對於今年過年所有景點的防疫，跟交通動線他非常重視。所以從過年前我們就跨區、跨局處做了很多智慧的整合，但是…。

主席（吳議員益政）：

謝謝簡議員，接下來請第二位登記質詢的鄭孟洳鄭議員。

鄭議員孟洳：

感謝主席，所有交通部門的市府團隊，大家辛苦了。首先因為時間有限，我就請捷運局長簡單回復就好。這個部分在市長施政報告與質詢的時候，我也有問過市長，也希望在他承諾的兩年拚四年，捷運黃線可以在 2022 年動工。捷運黃線為什麼如此的重要呢？因為它橫跨了許多的行政區，也通過了本席的三民區，甚至也會經過建工路段，那邊也有非常多的學校，會一直延伸到烏松，也會到鳳山。捷運黃線對我們來講，對高雄市交通的發展其實是非常重要的。我這邊也看到之前捷運黃線的進度，目前最新的是到 3 月 3 日，就是召開專案小組的審查會議。請捷運局長回答一下，接下來捷運黃線後面的工作還有什麼？甚至在 2022 年是否可如我們所期望的開始動工？請局長回答。

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

有關黃線的部分，目前綜合規劃在交通部，交通部審查的時還是要等環評。環評我們已經召開過一次小組會議，目前又訂在 4 月 21 日召開第二次的小組會議，小組會議裡面已經明訂了，不會進入第二階的環境影響評估，所以我們只要進行環境影響說明書就可以了。我們目前是有把握，我們覺得今年綜合規劃可以核定，綜合規劃核定之後，我明年就開始，因為我們的基設也已經辦理發包，所以明年可以送基本設計，基本設計核定之後，我們可以立刻辦理統包的招標。統包發包之後，細設跟工程的推進就同時進行，所以我們在明年底之前可以進行黃線的動工作業。

鄭議員孟洳：

謝謝局長的回答。我們非常期待捷運黃線的動工，這對高雄市的大眾運輸系統，其實也是一個很重要的里程碑。接下來，最近都可以看到有關於輕軌所造成的車禍案件。當然很多都是用路人不習慣號誌，可能違規的左轉，甚至是右轉，所造成交通事故的發生。今年在新的那一段通車之後，可以發現事故發生好像比較頻繁一點，從今年到現在已經發生了 5 起的交通事故。我們可以看到這幾起的交通事故，其實都是他們沒有注意到號誌，或者是對號誌不熟悉所引發的

事故。這個問題我想要跟交通局跟捷運局來做探討，到底要如何降低輕軌所造成的車禍事件。過去從高雄輕軌通車到現在，已經發生了 26 起的車禍，今年的次數比較密集、比較頻繁。這個新聞幫我播一下。

（影片播放開始）

主播：高雄有一名駕駛行經成功路輕軌軟體園區站旁時，沒有注意到號誌燈，他也沒有理會輕軌列車正在慢慢地逼近，直接右轉硬闖了過去，差一點就要撞上，畫面相當驚險。對於輕軌列車來說，其實從開通到現在就發生了 25 起車禍事故，幾乎都是沒有注意到燈號的情況。在這邊我們要提醒用路人，高雄的輕軌具有優先路權，如果硬闖，除了得吃上最高 1 萬 800 塊的罰單，後續的維修賠償更是驚人。

地方記者 A：路燈亮起，紅色小客車直接左轉，沒有發現輕軌逼近，油門一踩完全沒有停下，差點就要撞上，硬是闖了過去，相當驚險。

地方記者 B：事情就發生在高雄輕軌，這個路口當出現這個號誌的時候，車輛才能夠做左轉行駛。

地方記者 A：同樣場景不停在這個路口上演，多時向號誌路口違規，還沒等到左轉號誌就起步，在這上班的民眾也覺得驚險萬分。

民眾：就是有些在車上沒有注意到的話就有可能。

地方記者 A：高雄輕軌開通近 5 年就發生 25 起擦撞意外，平均 3 個月就有一件，大多都是違規闖越號誌造成。

高雄捷運公共事務處長：輕軌列車如果行經這種跟一般轎車共用道路的時候，事實上它是有優先行駛權。

地方記者 A：同樣看到綠燈號誌就直接右轉過去，輕軌凱旋、中山路口常有用路人不等右轉號誌，成了最容易肇事的地方。

高雄捷運公共事務處長王柏雁：違規紅燈左轉行為的話，最高可以處 1 萬 800 的罰鍰。

地方記者 A：駕駛人別忘了輕軌優先路權，看到時得乖乖停下遵守號誌，左右注意，別跟自己的荷包還有自己的生命安全過意不去。華視新聞黃昱賦、蔡昊北高雄報導。

（影片播放結束）

鄭議員孟洳：

其實影片上可以看到，很多用路人是不太習慣這樣的交通號誌，尤其是長輩或外地人。有時候可能看到綠燈亮了，就會直接過，或者是說可能看到上箭頭的符號，就認為已經綠燈可以直接走了，所以沒有分左邊箭頭的綠燈或是右邊

箭頭的綠燈，就直接通行。常常因為這樣導致沒有注意到號誌的狀況而撞到輕軌。其實這個交通號誌的問題，針對路況不熟悉的或是外地人，也會有這樣的問題發生。我也知道輕軌為了降低事故的發生，有裝設 iRoadSafe 智慧道路安全警示系統，可是目前只有在 4 個路段才有做實行。目前新的路段，甚至未來輕軌二階的部分到底有沒有要做，有沒有針對路口的交通號誌去做更完整的規劃，其實交通局跟捷運局這邊都要去考慮的。

本席的建議是 iRoadSafe 智慧道路安全警示系統，其實應該要再去增加。可是增加這個系統，不能改變用路人的習慣，只是針對輕軌的司機去做警示的作用。如果真正要避免這樣的風險，降低意外的發生率，其實要改變用路人的習慣。所以用路人的習慣很重要，要如何讓用路人知道輕軌要過來了，所以要去注意。或者是說，這個交通號誌必須看到怎麼樣的號誌，才能去做轉彎或行駛的動作。目前雖然我們輕軌要來了有那個鏘鏘噹噹的聲音，但是我們怕影響附近的居民，其實我們有把聲音調低了。有時候他可能在車內或現場的噪音再吵一點的話，他就沒有辦法注意到或聽到警示的聲音。我們有沒有辦法例如用警示燈或其他的方式，讓他們知道輕軌就是要過來了，而不要橫衝直撞的撞上去。還有就是號誌的調整，因為我們目前是多時相號誌，可是一些長輩甚至對路況不熟悉的外地人，他們不太熟悉這樣的號誌，那我們應該去做怎樣的調整，我們先請交通局長回答。

交通局張局長淑娟：

針對輕軌的安全問題，因為輕軌在平面上，所以我們有給它公共時相或插入的時相，這個時相，因為它在路權中間行駛的時候，我們為了讓整個路口效率增加，所以它平行的道路，我們會換綠燈，我們不是全路口都紅燈。可是這個綠燈裡面為了避免跟輕軌衝突，我們會有轉向上的限制，這個限制就造成很多用路人，他看到直行箭頭，他以為還是可以左右轉所以產生事故，所以針對這個問題，我們在 4 月底之前會先做一些改善。第一點，我們會在路口增加 CMS，就是可變標示的牌面，然後提醒用路人這個地方你看到直行箭頭，你是禁止左右轉，我們會先增加這個，在 4 月底會完成。

另外，因為我們現在在公共時相上的話，我們會用圓頭綠，理論上它是可以左右轉。公共時相的時候是用箭頭、不是公共時相的時候就是用圓頭綠，就可能造成一些用路人的混淆，所以這個部分我們要做改善，在 4 月底之前都會把它改成跟一階一樣完全是用箭頭綠，這個也是 4 月底完成。

另外，剛剛所提的防碰撞系統，這個近日我們有得智慧城市獎，這部分因為需要一點經費，所以我們現在也在跟交通部爭取，目前是規劃 50 處，就是未來二階整個建置的過程中，我希望一次到位，不要說事後還要做一些改善，所

以 50 處路口部分，目前都在做一些技術討論，希望有一些規劃進來，經費到位，我們就可以在輕軌整個二階的施工過程中，就可以納入來做試作，同時去宣導還是非常持續一定要做的，這部份我們會跟區公所和相關的宣導單位做一些合作，來加強用路人的宣導。

鄭議員孟洳：

好，謝謝，其實 iRoadSafe 目前我們是預計經費到位，才決定要不要去做，還是有決定說在二階的部分全部都會去做。

交通局張局長淑娟：

跟議員說明，因為交通部補助款，它今年其實到下半年一定會有剩，然後我們就會爭取，所以針對現在一階，就是大南環這部分我們希望今年就會先做。因為二階的部分明年才會完成，所以那個部分就可以納入明年計畫來執行。

鄭議員孟洳：

好，謝謝交通局。其實輕軌的問題，過去不只是路段的爭議，用路人的安全其實也要去考量的，也希望市府可以積極做規劃，來降低我們事故的發生。也不要讓大家覺得輕軌是一個非常找麻煩的大眾運輸，我認為輕軌是非常好的，也希望可以降低我們事故率的發生等。

接下來，有關於電動車部分，行政院在 2017 年就推出一個空氣污染防治的行動方案，它有幾階段的目標，這幾階段的目標有一個非常重要的一點，就是說在 2040 年，新售汽車其實會全面電動化，代表說配合中央的政策、地方的政策，其實電動車的趨勢未來會越來越多。目前在電動車的發展，其實在 2018 年才 1,789 輛，可是我們可以看到 2019 年就已經成長到 5,086 輛，增幅高達 184%，2020 年到現在其實已經有七千多輛了。所以電動車的發展其實非常的快速，以高雄市來講目前也已經有 832 輛，光是去年 12 月單月統計就增加了一百多輛，但是我們目前在高雄電動車含有充電樁的格位數其實不多，才 119 個。電動車的發展會越來越快，所擁有的人也越來越多，但是電動車停車位的數量，其實沒有跟上電動車的發展，這個也是我們希望交通局，可以積極去發展我們電動車停車格的部分。目前電動車所遇到的困難，除了充電樁的妥善率不足之外，還有就是含有充電樁的停車格長期會被占用。甚至在社區內，一般私人要去設置安裝充電樁難度也非常的高，因為考量到如果是住在公寓大廈裡面，一般過去的公寓大廈其實沒有去規劃電動車的設備跟設施，和考量電動車的使用空間，所以過去是沒有這樣的一個充電設備。如果要做裝設的話，必須通過大廈管理委員會的同意，其實會變成這樣的難度更高，而且非常的高。我也希望高雄市政府可以看到這一點，因為目前在台北或其他縣市，針對電動車的相關環境有慢慢在做改善和推動。

就以台北來講，台北為了解決電動樁的停車位遭占用的問題，它們其實有進行收費；如果沒有充電的汽車停在這個停車格的話，他們是會加收 10 元，甚至未來他們在充電的部分，電費也會去酌收，甚至增加充電樁的妥善率。其實台北跟其他的縣市，都非常積極的去拓展充電樁的停車空間，台北市為了宣示他們要做綠能、要支持電動車，他們甚至有一個補助方案就是鼓勵公寓大廈設置電動樁。它是由市府的交通局、建管處甚至一些單位彙整起來，成立一個顧問小組。所以如果今天我是有電動車的人，我要去裝這個電動樁，我可以去作申請，它會協助我在公寓大廈裡面去做建築架構的評估，甚至是電力設備要怎麼去牽、怎麼去拉，甚至去跟我們的管委會進行溝通，專業的知識讓管委會不會過度的迷思。例如它的用電量很大，可能會引起失火等等之類的過度迷思，可以告訴這些人正確的知識，甚至還會給予補助的方案，例如它如果設置電動樁申請過了，就可以補助到最高 20 萬還是 10 萬的經費所以我覺得這些都是可以去參考的，我也希望交通局和市府這邊可以積極來辦理這一塊，請我們局長回答。

交通局張局長淑娟：

針對電動車，因為現在行政院的政策方向是 2040 年，所以整個充電樁的問題是在於說，現在公寓大廈因為是比較之前設置的，所以它充電設備的提供就會面臨到一些困難。目前市府有成立一個綠電小組，其實林副市長在會中也做過一些討論，他也責成建管處，第一個是要去爭取像議員所提的補助的部分，他是希望建管處能夠去爭取經費來做補助，所以那個部分我們再跟建管處做一些討論看怎麼推動。

回到交通局，我們現在停車場的充電樁是有裝，議員提到說可能妥善率不高的問題，或是數量不足的問題或是被占用的問題，我們最近在做一些檢討。妥善率的部分，我們會去加強做一些稽核之外，占用的部分，我們今年新增的這些電動樁會有智慧地鎖，就是說如果座車變，不是電動車進來的話，其實他也進不去。我們會用這種方式來排除那些比較…，因為他是優先格，其實也不是專用是優先格，我們用這種方式來解決占用的問題，我想這部分我們會努力來處理。

鄭議員孟洳：

好，謝謝。最後我要講一下，這個也是我在市長施政報告也有提過的，就是 MeN GO 交通卡的使用，我直接帶到後面的重點好了。

MeN GO 的部分，我是希望我們所配合的綠色運具可以去做提高，也可以增加 YouBike 的優惠，YouBike 目前是 30 分鐘內免費，可是因為我們目前的捷運系統並不是那麼完善，所以我希望在互相搭配的過程中，YouBike 的使用期間

應該要拉長才對，甚至我們可以再增加整合台鐵的部分，讓 MeN GO 的使用範圍可以更廣，可以真正的整合高雄的大眾運輸系統，謝謝。

交通局張局長淑娟：

我簡單答復。針對台鐵整合其實我們一直在努力，不過他的票證系統必須做滿大的改變，所以還要等待交通部的一些支持。另外，YouBike 整合的部分，我們會去統計現在他使用的時間大概需要多久，來看是不是需要延長，這部分我們會做一些檢討，謝謝。

主席（吳議員益政）：

謝謝鄭議員孟洳的質詢。接下來第三位，請黃議員香菽。

黃議員香菽：

謝謝主席。交通部門的所有局處首長，大家午安。我想一個進步的城市，交通建設是非常重要的，尤其目前高雄正在大力推動大眾運輸。剛才前 2 位議員都有針對捷運黃線，以及輕軌對捷運局長做出了質詢，我還是要提醒捷運局長，雖然我今天沒有準備捷運局的議題，但是我還是要提醒你，一個好的大眾運輸，可以讓整個城市的發展更加進步；但是一個有問題的大眾運輸，如果沒有充分的溝通，只會讓市民朋友的生活更加的難過。這樣的提醒，你應該非常清楚我在講什麼。前幾天我們看到當美術館路段的環差通過時，當地的居民還是開了一個記者會，我想優化再優化的結果還是讓當地的居民不滿意，這樣的問題出在哪裡？當然就是出在捷運局的溝通不良，所以後續要怎麼樣去做？我想捷運局應該已經有一套的做法，我也是希望捷運局長，包括捷運局整個團隊，都能夠持續地充份的去溝通，如果真的民眾沒有辦法接受，趕快跟市長報告，看要怎麼樣做會比較好。

接下來，針對停車供需不足的問題對交通局提出質詢。我想停車空間的檢討，包括足夠的停車空間讓市民都不用煩惱，所以我希望交通局能夠好好地全面去盤查，去檢視高雄市的哪一些區段需要增設停車場，這是我希望交通局能夠趕快去做的。為什麼我要這樣說？我想這幾天有一個新聞，大家應該都知道，前幾天我們議會康裕成前議長有做出質詢，他拿出了一疊的舉發單，因為當天我也被同一些里長叫去了一個地方，他們跟我說議員你看這 60 幾張，怎麼會在 1 天之內檢舉了 60 幾張？我真正有去了解一下狀況，原來三民二分局 1 月到 3 月，總共有 1 萬 9,000 多張的檢舉罰單，裡面就有 8,000 多張是來自同一個檢舉人，當然違規停車受處罰這個我們都認同，但是過份的檢舉造成民怨是不是應該有一些動作？

停車空間真的夠嗎？我是抓截至 2020 年底的資料，高雄市的機車數量大概是在 2,038,102 輛，200 多萬輛平均 1.35 人就擁有 1 輛機車，這應該是六都裡面

算最高的吧？是嗎？局長。

交通局張局長淑娟：

應該不是第一名。

黃議員香菽：

不是第一名，但是也是數一數二吧？

交通局張局長淑娟：

是前面，可是不是第一名。

黃議員香菽：

好。自小客車我們也有 70 幾萬輛，但是根據今年 3 月的資料統計，我們公家設置的路邊汽車停車格約有 5 萬 1,000 個，公有路外汽車停車格約有 2 萬 3,000 個，所以加起來是 7 萬 4,000 個。當然你會說還有其他私人的路外停車場，這個我沒有計算在裡面，但光是公有的等於說還不到我們汽車數量的一成，再加上私人的會超過五成嗎？我看應該也很困難。

機車的部分也是一樣，交通局在六大商圈的地方，裡面有其中 2 個地方是本席的選區，就是十全跟高雄火車站，火車站所提供的免費機車停車格跟要收費的總共只有 1,572 個，十全也只有 1,200 個。火車站，我們都知道那個地方其實人潮非常的多，頻繁進出的人潮也非常的多，1,000 多個機車停車位真的足夠嗎？十全商圈，我們也知道那裡有什麼？有高醫，每天在高醫進出的人那麼多，有高醫的學生，有高醫的病患，有病患的家屬等等之類的，1,200 個停車位真的足夠嗎？因為停車位不足夠造成什麼現象？就是我剛才講的，檢舉案件頻傳，讓市民人心惶惶。

防疫期間，在座的每一位局處首長大家都戴著口罩，我們都要顧自身防疫以外，現在連汽車也要防疫，大家連汽車都要戴口罩。停車空間不足，自家騎樓無法停車，我們的車子該停去哪裡？局長，這個法令裡面，我認為是有必要去修改的，例如以本席的選區為例三民區，大家都知道那個地方是比較早期發展的地方，早期發展的地方當然大樓數多，但是透天厝的數量更多，透天厝數量多，人口密集，停車位又不足，大家就停在哪裡？當然停在自家門口，現在連停在自家門口都必須要被檢舉了，大家回家以後車子到底要停哪裡？局長，我想請教一下，針對於騎樓停車，我們有沒有什麼相關法令可以去變通的，或者可以去改變的？局長，請答復。

交通局張局長淑娟：

騎樓的部分，其實依照處罰條例在不妨礙行人通行的時候，透過標誌標線可以去放寬停放一排，這個是高雄市自己有一個停放要點有這樣規定，不過交通部認為有抵觸之處，因為他需要有一些牌面的公告，最近市府也請教法制局有

做一些調整，所以我們會重新用公告的方式來做處理，針對…。

黃議員香菽：

需要多久的時間？

交通局張局長淑娟：

應該下星期就可以完成。

黃議員香菽：

下星期就可以完成公告嗎？〔對。〕完成公告以後，一般民眾的騎樓都可以去停車嗎？

交通局張局長淑娟：

除非是禁止停放的地方，要不然原則上是開放，可是汽車還是不行，處罰條例…。

黃議員香菽：

只有機車可以。

交通局張局長淑娟：

只有機車可以。

黃議員香菽：

停車空間不足，汽車要停哪裡？

交通局張局長淑娟：

其實剛剛議員所提到的那幾個地方，今年三民區針對光武國小 99 期重劃跟雄工都已經有立體或是平面停車場在做興建，總共還會提供有七百多個汽車、260 個的機車停車位，這是今年已經在興建當中的案例。我想這部分之外，我們也會再跟一些學校合作，因為其實學校還是有一些空間。現在輕軌沿線的學校，也透過合作的方式去做開放。

黃議員香菽：

局長，我想除了輕軌沿線以外，檢舉案件裡面大昌路、建工路那邊滿多的，但是在陽明學區那邊也非常的多。就我所講那一天的六十幾張，就是來自於同一條街道，同一條街道白天也檢舉晚上到凌晨 12 點了都還在檢舉，我覺得這會造成什麼樣的狀況？雖然現在中央有通過一個法令，如果你檢舉是用寄信的或是用網路傳的，這個都要具名檢舉，〔對。〕但是你如果打 110 或 1999，這個就沒有具名檢舉的問題了，他就不需要去具名檢舉了，因為他只需要打 1999 或 110 就是直接請警方去處理，高雄市的治安大家都知道，最近也是有一些小小的狀況，基層員警大家都這麼辛苦在處理治安問題了，還要每天頻繁的奔波處理所謂的交通案件，這樣子不是勞民又傷財嗎？

局長，我是跟你建議，陽明學區那邊我有稍微問了一下，那裡有一個停 21，

它在義華路跟陽明路口，它應該是屬於交通局的，當然周邊也有很多民間的停車場，我剛剛為了質詢還跑處看，都停滿了，代表那地方的停車空間確實有一定的需求，而且現在不是下班時間。如果是下班時間以後，我相信停的會更滿，所以那個地方我還是希望說，如果有空間的話，那個地方未來有沒有可能去規劃立體停車場？或者是後續運發局要 BOT 出去的國民運動中心，是不是可以跟運發局稍微做溝通，在國民運動中心裡面再多做一些所謂的停車空間，讓附近的民可以使用？

交通局張局長淑娟：

剛剛議員提到義華停車場的部分，我們來研究有沒有民間參與的可行性，〔是。〕因為那個需要做過財務試算。至於運動中心的部分，我們再跟運發局檢討有沒有可能共構。

因為運動中心理論上也是開放對外使用，不是像一般住宅大樓，如果你要去共構公共停車場就有很大的難度，〔是。〕我想這部分我們來做一些溝通。

黃議員香菽：

沒關係，溝通看看。

交通局張局長淑娟：

我跟議員補充，現在針對停車供需的問題，市長也特別指示交通局要趕快去做一些檢討，所以針對這幾個被檢舉比較熱門的路段，針對機車停車供給的問題，我們會趕快去做適度的規劃，在不影響交通安全的情況之下去劃設一些機車停車格。

黃議員香菽：

好，麻煩局長了。局長，就先站著吧！局長，我想請教你，拔牌的車子停在你們的停車格算不算有問題？

交通局張局長淑娟：

他是無牌的車輛嗎？

黃議員香菽：

對，無牌的車輛，停在你們的停車格。

交通局張局長淑娟：

這個就要拖吊了。

黃議員香菽：

這個就要拖吊了嗎？好，局長，我跟你講一下，這個是一個陳情案件，這個陳情案件是在去年 11 月已經停在這個地方，然後車子已經拔牌了，陳情人也透過 1999 跟環保局做了溝通，環保局也去貼了一張紅單在上面，當然紅單貼完之後，他就可以執行公權力，如果你太久沒有來他就可以把車輛拖吊，或者

是把它變成廢棄車輛。可是去年 11 月到現在，陳情人也再跟環保局講為什麼還停在那邊？結果環保局說，因為他上面的樹葉已經清掉了，所以代表這個車輛應該是有人的，所以樹葉才清掉了。因為沒有辦法只好再跟警察局講，警察局又透過一個無牌的法令去解釋這個應該要移除。〔是。〕但是去年 11 月到現在了，它依舊停在那個地方，這個是我比較好奇的，因為劃設停車格的是交通局，但是交通局卻沒有執行公權力，把這個車輛從你們的停車位移除。

局長，我想要請教一下，針對這個你們到底有沒有評估過，到底還有多少這樣子的車輛是停在你們的停車格上面？

交通局張局長淑娟：

其實本來跟環保局之間是有分工，有牌跟無牌是有很明確的分工，包括汽車、機車都是這樣。這個案子我會後再來了解一下，再跟議員做報告，好不好？〔好。〕應該是有辦法可以處理，只是警察局跟環保局之間有什麼樣的溝通需要排除。

黃議員香菽：

局長，我覺得這個既然是你們的停車格，我覺得你們應該要把權責拿回來，這個權責應該是你們去處理吧！畢竟這個也可以增加停管的經費。

交通局張局長淑娟：

畢竟他是占用我們的停車格，他已經達到這個事實。

黃議員香菽：

我相信高雄市有很多這種案子，應該不只一件而已，絕對很多地方都有，所以我還是希望局長能夠去了解看看，局長，請坐。謝謝。

接下來，高雄好停車 APP，這個我就快速帶過。我希望交通局能夠趕快去做。高雄好停車 APP，我記得去年在審預算的時候我一直在提，你們當下也跟我說，你們現在正在更新高雄好停車 APP，更新完了以後還是一樣的狀況，我昨天要做質詢報告的時候，我特別上去看了，我看完以後我還以為我的手機當機，因為你們的路邊停車位完全沒有辦法查詢，就是一個地圖在那邊，完全沒有查詢的點，我也不知道按哪裡？

還有停車場的查詢依舊像我在審預算的時候所講的，很多地方除了你們公有的停車場之外，其餘的私人停車場、民間的停車場依舊顯示以現場為主，到底要這個 APP 幹嘛，我就去現場看就好了。我再舉一個例子，我想大家都知道駁二在假日非常多人去，但是駁二那個地方一點開，我們只看的到離駁二還有一段距離的鹽埕立體停車場還有剩多少位置。但是緊鄰駁二旁邊的停車場，卻看不到它剩多少位置，所以那個地方假日大排長龍，民眾根本不知道要怎麼樣。我希望這個東西局長會後趕快去處理，不要我們編了預算花了大筆錢，結

果做出來的東西還是一樣的差勁。

再來，臨時站西路開通，火車站周邊的交通問題，臨時站西路開通之後，他不是像一般的道路一樣是直的，那時候我們跟林副市長欽榮到場去會勘的時候，局長，其實我們也有跟你提過，臨時站西路是一個非常大的幅度，而且非常小又是雙向，有他一定的危險性。站東路要到明年 9 月才會完工，所以在 9 月之前臨時站西路都是必須雙向通行的。3 月 8 日到目前為止，已經幾件車禍了？10 件。當然最近的那一件是他自己酒駕，去撞到路邊的護欄。但是那個地方有沒有一定的危險性，我想信交通局非常的清楚。大家如果不走站西路要走哪裡？當然就是周邊每一個南北的交通。既然臨時站西路開通了，因為三民區周邊在這裡有好幾個商圈，我還是希望交通局能夠趕快去看看要怎麼樣解決周邊的交通，因為車流量非常大，好不好？局長，這個我就不請你回答了，會後你趕快去處理就好了。

接下來我想針對觀光局，愛河觀光新方向「往上走」，這個是上一個會期玲玟局長，當然我要先謝謝玲玟局長，因為這次疫情的關係，高雄燈會沒有辦法辦，但是玲玟局長特別陪我到愛河之心旁邊一塊空地會勘以後，然後設一個很棒的燈會意象在那邊，當地的居民也都非常高興，謝謝玲玟局長。但是我還是要跟你講，這個愛河觀光是你在去年的時候所提出來的，有些東西你有做了，但是有些東西還在評估，也還在持續爭取經費當中。我看到這一個，老實講我有點難過，邱俊龍副局長有特別到服務處跟我報告，為什麼依舊還是只有高雄橋、中正橋、七賢橋到建國橋？我為什麼會提出愛河沿線觀光向上走，就是我要跟你講的，當初你有答應我三民區這一塊你會好好去想，其實我們在業務報告裡面並沒有看到，我也希望周局長能夠趕快看要怎麼樣做，把三民區的觀光帶起來。

愛河沿線非常漂亮，我希望周局長，包括觀光局團隊在這一段能夠趕快想一個，因為你的創意很好，你也有很多創意，請儘快去做，我相信未來愛河絕對會不一樣；不然很多朋友問我愛河有什麼，我說愛河就是一條河，好不好？剛才你們有提一個愛河沿線的引水計畫，我有跟邱俊龍副局長…。

觀光局周局長玲玟：

觀光局跟養工處兩邊會來做，不管是經費上的挹注或這一段再優化的景觀環境部分，我們會主動找養工處溝通。〔…。〕對，觀光指定區是有整段劃得很長，剛剛我也有提到交通部觀光局回來請我們說明的點，其實它就是對整條流域中間有一些比方…。〔…。〕

主席（吳議員益政）：

謝謝黃議員香菽的質詢，休息 10 分鐘。（敲槌）

繼續開會。(敲槌)接下來請林議員于凱質詢二十分鐘。

林議員于凱：

大家午安。我直接進入正題，因為我今天的內容有很多，所以我會問得比較快，如果有請各位局長出來答詢的時候，請簡單答復就可以了。

第一個，路口事故，我剛才聽局長講占交通事故 60%，對不對？我剛才看到這是你們自己做的投影片簡報，局長有沒有發現這張投影片其實有問題？它的行人穿越線完全貼齊路口，這不是我們上個會期在講的嗎？如果是貼齊路口的行人穿越線，它會遇到的問題是，車要右轉或左轉根本沒有閃避時間啊！我看到的時候就來不及了，因為已經撞上了，這樣是不是行人在路口就會肇事？結果你們自己做的簡報秀出這張圖，是不是代表你們自己內部在做交通規劃的時候，概念上就已經出了問題？所以你發包出去的工程一定會產生問題。所以要調整的話，應該會像長這樣子的圖才是比較合理的行人穿越線跟路口的位置，要退避到路口的後方，不要直接切齊路口，讓駕駛有個反映時間，這張是比較對的圖。其實我知道交通局在全台灣的交通局裡面，算是非常開放、能夠討論事情的，所以我認為這個是小細節，大家都來注意一下。

第二個是大車，到底是要提醒用路人注意大車，還是大車要注意用路人？這個是兩種不同的概念。我們看到很多現在高雄的道路規劃，為了讓機車跟大車能夠分流、分開，所以有些道路規劃變得很奇怪，我最近去現勘高鳳、高松的那個路口，就是因為大車要趨避，所以機車被擠到剩下一個非常狹窄的車道裡面去，然後又被右轉車卡住直行機車的去路，這是因為我們要趨避大車。過去我們就說你離大車遠一點，但是為什麼不是大車來注意其他駕駛的安全呢？像之前發生在 88 快速道路上面，水產行貨車惡意逼車，這件事情不用講，這實在太誇張、太離譜。

上個星期在楠梓要往鼓山的方向，水泥預拌車在九如陸橋上面擦撞到側牆，為什麼呢？因為駕駛說我的輪胎好像怪怪的，我好像快要翻車了，我如果沒有去擦撞側牆就可能翻車。結果是什麼？他超重，原本應該只能限重 20 噸，他載到 34 噸，超重 14 噸，結果局長你知道罰多少嗎？沒關係，不用回答，這個案子我幫你回答，他的罰金是罰 1 萬元到 2 萬元，這攸關用路人的安全，卻只罰一、二萬元就沒事了。我們不禁要回頭問，這次在宜蘭段的太魯閣號，它不就是因為這樣肇事的嗎？結果我們對這些大車駕駛、容易肇事的人居然這麼輕放。

你看這一張是我們實際拍到的圖，就是後面兩輪幾乎都已經要爆胎了，他還在道路上繼續駕駛，這不是置其他駕駛人於風險之中嗎？我們都會去學校裡面宣導說要注意大車、注意內輪差，但是我們什麼時候去跟大車宣導你要注意其

他用路人的安全？這是倒因為果，顛倒了！你應該是要駕駛人自己要非常注意其他駕駛的安全，所以與其要我們注意大車，不如是提醒大車要注意。日本就因為大車肇事事務頻繁，他們在去年 6 月份的時候開始祭出一系列的法規，包含 6 月份的時候，他要求大車提高肇事的刑責跟罰則，去年 11 月的時候再推第二步，如果大車肇事的話，業主要負連帶責任，要歇業 3 到 7 天，日本為了大車事故已經做到這麼嚴格的限制。目前台灣對大車沒有什麼規範，除了公路總局對客運有把違規公告之外，對於其他的聯結車跟大貨車並沒有。勞動部裡面其實有對違反勞基法的事業業主、事業體做公告，我請問局長一個問題，你認不認同為了要減少大車的事故，我們是不是把大車違反交通道路規則的直接上網公告，公告他的業主跟他的事業單位，局長你是否認同？

主席（吳議員益政）：

局長，請答復。

交通局張局長淑娟：

我記得這件事情在交通部其實有做過一些討論，現在遊覽車部分大概有這樣的規定，大型車的部分也是在規範這些駕駛人的行為，我個人是支持，我們後續就透過道安的程序來跟交通部做一些反映，希望能夠納入現在的道安體系裡面做強制性的要求。

林議員于凱：

謝謝局長，局長請坐。像客運有被公開，客運其實不是大家最怕的，大家最怕的是聯結車、大貨車，這是大家比較怕的，這些載運砂石的，這是大家會害怕的，結果這些事業體反而沒有受到比較具體的規範。就麻煩局長在道安會報的時候向交通部來呈報這件事情，讓他們的事業單位能夠被公告，我們沒有要求事業體連坐，但是違法的大貨車必須要被公告。

第二個，現在我們都知道要找停車位不容易，所以有很多檢舉達人跟住家前面停車的住戶變成互相對立的局面。這當然有很多解決的方案，很多人會說就多劃一點停車位，或是多開一點路外停車場，這當然是直接治標的方法。但是如果我們讓這個概念改過來呢？讓公共運輸成為一個時尚，我們現在要推大眾路網，所以概念行銷就很重要！很重要！很重要！所以要講三遍。我覺得光看剛剛交通局的業務簡報，我發現一個很大的重點，就是你們的專業性非常夠，所以你們在簡報裡面塞了非常多的資訊，但是對一般的民眾來講，這樣的資訊對他們來講是非常複雜的，看不懂。所以怎麼樣行銷概念，這個部分交通局未來應該要來想一下，我就不多講了。

這是前幾天有一位潮州警察，他利用下班時間去做檢舉達人，結果就上演全武行，被揍了。這個事情到底對不對？他是利用下班時間去做檢舉達人，然後

拍了違停的車，結果他被揍了。我想他沒有做錯事情，他是檢舉違規停車，結果現在變成檢舉達人跟住戶的衝突。這個車子也要防疫，每台車都戴口罩，因為他們就怕被檢舉達人拍照。現在不只是檢舉達人跟住戶的衝突，變成住戶跟住戶也有衝突，因為大家都覺得是因為隔壁的看我不順眼去檢舉的。這變成一個非常奇怪的文化，我們有沒有辦法從根本來解決這個問題？大家都希望家裡門口有停車位，甚至你家騎樓前面有停車位的話，房價可以提高，這是一件非常奇怪的事情。在日本，你沒有停車位是不能買車的，你要有停車位的房子才能去買車，有停車位才能有車，這是前提。但是我們已經控管不住了，我們有太多的車，家裡面有兩、三台車的很多，現在就是反過來想，我一定要把車停在我家嗎？如果我把車子停在住家附近的停車場，再利用附近的 YouBike 騎車回家，這是我認為可以提出來的一個新概念，就讓 YouBike 成為回家的最後一哩路。

現在 YouBike 的點非常多，其實 MeN GO 卡裡面也有整合定期票、騎乘 YouBike 跟其他交通載具的搭配。如果我們可以讓高雄好停車 APP 系統裡面去建構停車位附近的 YouBike 點，讓駕駛人可以選擇開車到離家稍微遠一點的停車場或是停車位去停車，我再騎附近的 YouBike 回家，這會不會是一個我們可以思考的方向，就是讓 YouBike 成為回家的最後一哩路。當然你們有很多的智慧停車資訊系統已經開始在建構，我認為這個除了讓停車的即時資訊反映之外，你停車後的公共運輸點位，你也可以配套變成這個系統介面裡面的整合方向，原來還有這麼多的選項。

我現在要講的是，交通局在推這些整合介面，我是予以肯定，但是到底有多少人知道高雄有 MeN GO 卡這麼好用的整合介面？我去問我們辦公室裡面在研究交通的助理，他才知道原來高雄有 MeN GO 卡，就是連自己在搭公車的人都不知道有 MeN GO 卡。這件事情就代表你們在行銷方面做得非常的不夠，那你們要怎麼辦呢？譬如說在 MeN GO 卡裡面有一些交通旅遊資訊，這些旅遊資訊裡面只能點進去看它的介紹，但你也沒辦法按一鍵分享，所以即便他覺得好玩，他也沒有辦法分享。第二個是，這個旅遊介面有沒有辦法變成一個很生活化的選項？譬如說我剛才講的，你點進去以後就能知道我的停車位附近有哪些 YouBike 點位，我就可以騎回家了，這就是一個生活化的選項。

再來就是我們必須要從觀念上面去扭轉，大家看到張忠謀搭捷運，這就是一個很好的 image。台北市為什麼可以推機退，把人行環境建構得那麼友善？這其實不得不講，雖然這個人現在走鐘得很嚴重，但是他畢竟在 1999 年的時候，在台北市做了不錯的事情，就是在行人友善這一塊。我們看一下這個短片。

（影片播放開始）

旁白：各位觀眾，您在畫面上可以看到公務車已經發動準備進攻，但是遭到了阻擋，因為小貨車準備右轉。誰把小貨車擋住了呢？原來前面還有郵差，造成前後兩車的包夾，到底為什麼形成這個連續的阻擋呢？原來前面還有一位戴棒球帽的小朋友正在準備穿過斑馬線，往他媽媽的方向前進。讓我們回過頭來看整個精彩的重播鏡頭，究竟誰在公務車裡面呢？原來是市長馬英九，連市長都要停下來等過馬路的小朋友，可見在台北走路的人最大！

（影片播放結束）

我要講的就是這部影片，他在當時就是要推友善行人的概念，我想大家看了都會覺得這部影片有沒有成功達到他宣傳的目的？應該是有。我們高雄怎麼樣去推這件事情，我認為交通局的專業就是在交通規劃，但是新聞局絕對是要做行銷，而且新聞局每年都有 800 萬到 1,000 多萬的交通安宣導的媒體宣導經費。所以我認為你們應該要在道安會報的時候，要求新聞局去做出類似這樣的宣示，我們現在要推 YouBike，要推大眾路網，就是要建構一個好的行人環境，我怎麼樣讓市民知道說，你多走幾步路，騎 YouBike 回家，可以讓很多的用路人好好行走的機會，就是這個概念。誰最大？路人最大，行人最大。讓騎 YouBike 變成是一件很潮的事情。現在可能還沒有形成大眾路網，但是我願意為了做這件很潮的事情多花個 5 分鐘，就是停車稍微停遠一點，我騎 YouBike 回家。雖然多了 5 分鐘，但是這件事情很棒、很了不起，我們就做出這概念。

再來就是視障者的智慧運輸，我們在上個會期都已經有提過，就是公車對於視障者的使用需求，其實拍了一些影片很奇怪，就是這個影片中視障者竟然會自動舉手，讓駕駛可以看得到他，顯然不符合現狀，視障者看不見來車，他怎麼可能知道要招手呢？上次有提到駕駛長的 SOP，要下車自我介紹並告知此班車路線，這根本就是實務上做不到的事情，怎麼可能會有駕駛下車，然後帶著視障朋友上車。坦白講，不要說高雄做不到，連台北都做不到。這個在我們高雄的 SOP 裡面，顯然就是不符合實情。所以在上個會期我們有建議，公車駕駛長的 SOP 要重新訂定，而且如果訂出一個比較符合實際的 SOP 就要嚴格來執行。我們現在還是繼續調查這件事情，有身障朋友跟我們反映，他揮手了，但是司機當作沒看到就急駛而過。另外一個是公車走了，結果視障朋友不知道公車已經來了，結果公車走了。這兩件事情合起來，就是我們的公車系統對這些族群不友善，我用交通局自己做的智慧候車環境的簡報，但是我實際看到這裡面規劃的一些介面，使用者需求都是一般的人，並沒有針對視障者去進行智慧介面需求的對應跟準備。我認為你們既然要推智慧城市，智慧城市可以做到很多事情。麻煩幫我放一下短片。

(影片播放開始)

新竹生活台主播：首先穿越車水馬龍的大街對一般行人來說已經充滿了危機，對於盲友來說更是一大挑戰。縣府就率全國之先，在高鐵區的路口設置了智慧交通的警示系統，透過手機的感應就能報路口的名稱和延長通行的秒數，滿意度是高達了九成。

記者：行人通行，亮起綠燈，同時響起「咻咕」的聲音，沿著斑馬線也設置了視障引導標線，維護視障族群的通行安全，縣府在竹北高鐵七路與文興路口建置了智慧交通安全示警系統，全台首創。

新竹縣縣長楊文科：一個就是透過 App 能夠在路口的時候，你就可以知道走的方向，街口是在什麼地方。可以按這個秒數知道現在是幾秒鐘。第二個，我們在斑馬線上面劃了三條線，他們可以用這個拐杖觸控知道走的方向，讓他可以安心地走過這個路口。

記者：根據統計分析交通事故皆有 65% 發生在路口，其中縣內有許多視障高齡及行動不便的民眾，因為身體功能的限制，常搭大眾運輸高鐵或是快捷公車到醫院就診或上課通勤，縣府就選定了高鐵新竹站沿線入口，試辦智慧交通安全警示系統，只要在手機上安裝應用程式，接近入口或是按壓號誌按鈕就能觸動延長行人通行秒數，而手機的應用程式也會以語音播報路口的名稱，剩餘秒數等資訊。

新竹縣視障福利協進會理事長劉新貴：高鐵離我們視障協會很近，也離我們生醫園區很近…。

(影片播放結束)

林議員于凱：

謝謝，我們這個盲人有聲號誌其實經濟部有補助，我也幫交通局這邊問了，今年第一批是 4 月 9 日的申請已經過了，但是在七、八月份會有今年最後一批的補助方案。最高可以補助高雄市 80% 的費用，我覺得局長能不能承諾一下，我們挑幾個路口來試範一下盲人有聲號誌的系統？局長，請回答。

交通局張局長淑娟：

謝謝主席，謝謝議員，針對這個部分其實我們也在跟視障團體做一些聯繫，我們希望今年能夠擇一些路口來做試辦。過去我們是使用按壓式，就是如果你要到那邊，警示器按下去之後才有布穀鳥的聲音，南北向和東西向是不一樣的。APP 的部分有一些程式有在做推動，我們覺得這個對視障者來說其實又更方便，所以我們也希望能夠去爭取經費做試辦。

林議員于凱：

局長，今年大概可以做幾個路口？

交通局張局長淑娟：

兩處。

林議員于凱：

兩處？台南已經做九處了。連新竹縣現在也開始推出 APP。

交通局張局長淑娟：

我們回去再和他們討論一下，因為其實這個會有特定地點的需求，那我們再跟啟明協會那邊做討論。如果那個點我們可以確定，超過兩處我覺得應該也是可以來努力達成。

林議員于凱：

所以現在經濟部補助你 80%，以後我不知道還有沒有這個方案。局長請坐，就請往這個方向努力。

交通局張局長淑娟：

謝謝。

林議員于凱：

最後，我想要就教捷運局，捷運局的運量問題常常都被膨風，從高捷、北捷在規劃階段都一樣呀！運量都嚴重被膨風，我剛才注意到你在財務規劃衡平的這張簡報裡面，這是你們自己做的，你說你的實際收入大於計畫收入，但是如果你看票箱收入，就是我畫紅線那一格，你的實際收入是遠不及你的計畫收入，所以我說你們的運量膨風有沒有騙人？有沒有 OVER？沒有嘛！就是你們的計畫真的膨風。我現在要檢討的就是，接下來你們在做交通運量移轉評估說可以替代 20% 的交通移轉量，那交通移轉量會影響到什麼呢？影響到交通局在做流量規劃的配套，也會影響到你們自己過度預期樂觀的搭乘人次。我必須講，我都支持我們推動整個大眾運輸路網的完構，但是我們還是要務實的來看財務規劃跟轉移率。你說 20% 是合理的情境假設，那我就請你們說 20% 是怎麼去計算出來，是不是可以告訴我？你們說根據一階輕軌通車路口，成功路跟正勤路口的通行，所以評估出來 20% 是合理。但是我必須要講，一個南環你就做了一個路口的交通資料，你就說他可以達到這樣的轉移率，這樣有沒有太粗糙了？南環總共有幾個站點？請局長回答。

捷運工程局吳局長義隆：

23 個。

林議員于凱：

23 個。你做了一個路口，就告訴我確定 20% 在北環是可以達到這個轉移率，會不會太草率了？局長，請回答。

捷運工程局吳局長義隆：

這部分不會有這個問題，這個問題其實環差的委員也提出。經由我們跟交通局說明之後，其實他們也認同是沒有問題。

林議員于凱：

不是沒有問題，你就用一個路口，用南環的這個交通評估…。

捷運工程局吳局長義隆：

我們有二個數據。

林議員于凱：

你就告訴我說北環替代率也可以達到 20%，怎麼可能呢？

捷運工程局吳局長義隆：

三個面向跟議員說明。第一個當時最早的环境影響說明書裡面就是有到 17% 的部分，這是當時的推估。第二個就是我們用二階實質經驗的部分也可以達成。第三個就是我們要先給後要，針對這一個提供之後，其實後面還有很多配套要去執行。這是我們目標所在。〔…〕是。〔…〕對。

主席（吳議員益政）：

接下來請我們第二召集人方議員信淵質詢，二十分鐘。

方議員信淵：

大家好。本席等一下先針對觀光局來和局長做一番探討。大家知道高雄有好山好水好好玩，尤其高雄獨天獨厚，有山有海和更美麗的港口，所以發展觀光有相當大的價值。我相信局長也非常的努力，只是大家多提供意見，集思廣益讓我們的高雄更美麗更好，大家朝這個方向來共同努力。尤其我們在觀光局網站上面提到高雄的十大美麗景點，本席是不是先請問一下局長，既然我們都有提出這十大景點出來，針對這十大景點，你心中是如何來推廣行銷這十大景點呢？是不是請局長先回答一下。

觀光局周局長玲玟：

謝謝主席，謝謝方議員。其實這些十大景點，大部分是用統計的人次。大概包括自由行，包括網路上的搜索，包括後面的平台，還有很多旅客他丟上 IG 的所有照片，總總很多的因素統計起來的。所以其實有時候排行會稍微的轉變，的確在佛光山佛陀紀念館這個部分，可能也包括整個佛教信徒的部分，它的確長期都是一個穩定性的人潮，所以這個排行會產生的原因，大致上是這樣子。對於所有的景區其實對觀光局而言手心手背都是肉，我們在所有的宣傳點無時無刻的希望活動面可以增加各個景區的人潮，這個部分對我們來講都是一致的。

方議員信淵：

其實每一個景點都非常的好，但是你在行銷手腕完全都是不一樣。尤其高雄

市最美的一個地方，你總是要把它呈現出來，很多的景點包括硬體跟軟體的建設都要包含在裡面。〔是。〕才有辦法達到民眾所需求的。既然我們已經提出這十大景點，相對你也要提出一個行銷方案出來。尤其我們觀光局編列那麼多觀光行銷預算在裡面，怎麼去行銷高雄的景點反而是更重要的。尤其我們在北高雄，我看了一下只有月世界和崗山之眼這二個主要的點。尤其崗山之眼這個地方，本席是覺得有點遺憾，為什麼有點遺憾呢？以前剛建好的時候，其實這地方是非常有亮點，但是本席去參觀的時候發覺他有三大因素在裡面。第一個除了交通不方便以外，要到山上的時候根本上不了，還要坐接駁車，這是主要的因素。第二個因素，在硬體上面只有崗山之眼，整體的配套措施都沒有出來，周邊的開發行為都沒有出來，遊客到這邊來的時候看一看就只有崗山之眼而已，他沒有辦法順便到旁邊周遭逛一逛，繞一繞，所以這種行為也沒有辦法成為一個好的觀光景點。尤其崗山之眼最重要的是你站在上面的時候，高雄的空氣這麼差，你只能看到一個霧茫茫的，所以這反而造成對高雄一個傷害，所以每次我一直跟局長講，其實在行銷上面是非常的好，但是硬體上面和軟體上面都要互相配合才有辦法，不然就會變成失敗的案例，為什麼會是一個失敗的案例？你看從 107 年開幕的時候，每一年的人數一直往下盪，到最後乾脆就不收門票了，為什麼？因為遊客來過這裡之後，根本以後就不會再來了，看不到什麼東西，到達山上的時候擠得要死，又看不到什麼東西，想要在附近走走也沒有辦法。所以像這種情形，我們拜託局長，你在行銷上面也要盡快來爭取，如何讓我們的崗山之眼趕快活化起來，這反而是更重要的一個課題，這樣子可以嗎？

觀光局周局長玲玟：

謝謝方議員。

方議員信淵：

針對這個部分拜託局長，我們如何行銷高雄，不是只有呼口號，你的硬體設施絕對要做得非常完善，才有辦法達到行銷的手腕，假如沒有的話，到頭來只是對高雄另外一種失望而已。所以拜託觀光局的所有同仁，大家要絞盡腦汁，盡快來做這方面的改善。尤其每週十大觀光景點這個部分，我也希望局長，是不是每週都可以辦一些比較熱門的活動，其實也不用花很多錢，譬如我們可以搭一個舞台，讓大專院校的學生都有機會來到這個地方表演，表演的時候會帶動什麼人潮？就是學生、甚至包括家長，什麼人都會來，當然這些舞台花不了什麼錢，沒有歌星、沒有什麼，舞台也不一定要很大，但是形成一個聚落的時候，就會炒熱整個周遭環境的熱度。所以針對這個部分，是不是有機會，局長，針對本席所提的，大家來集思廣益，如何讓高雄的亮點更好，針對本席跟你提

的這個方向，有沒有機會呢？

觀光局周局長玲玟：

謝謝方議員，首先感謝你點出崗山之眼現在真正面臨的三大問題，在這個部分我們也跟你一樣，尤其是崗山之眼和月世界這樣的單點，一次性欣賞的景點，它很容易到最後就會落入大家看過了就不想來，所以在大型活動上面，它就必須要透過新的活動吸引人潮再度進來，這個部分我們會來加強。至於其他熱熱鬧鬧的小活動，我也非常的同意，有些地方辦些小活動，不管怎麼樣總是會吸引人來，這個部分我們來看局內人力的配置和預算，我們來做進一步的規劃。不過跟議員報告，每週一場活動，可能對同仁來講會比較吃力。

方議員信淵：

其實不用花很多錢，搭一個舞台大約二、三萬元，這樣就好了，不要花很多錢，我不是叫你花很多錢。其實為什麼要每週？因為每週舉辦的話，民眾才會知道今天又有辦什麼活動了，我們趕快去看。其實那些活動，我們都交給大專院校，我們把舞台搭給你，輪到你來辦什麼活動，因為大專院校很多年輕朋友，他們都有表演藝術的天份，但是他們就是沒有舞台，你假如給他一個舞台，全校師生也可以帶到這裡做表演，感覺像是做戶外表演一樣。所以行銷不一定要請歌星，或是大的表演團體，其實那都沒有辦法達到宣傳的效果，反而這些小活動，這些家長和熱心的朋友才會到這邊來，所以拜託局長，針對這個部分不一定要花很多錢的活動，大家稍微可以考慮一下。還有包括一些街頭藝人，其實這些街頭藝人他們也是有表演的天份，他們如果到這邊來做表演，這個地方就感覺非常熱鬧，以後人到這邊來活動的時候，感覺熱熱鬧鬧的，下次他還會想要再來。所以很多花費不希望是一次性而已，一次性的都很浪費，每次辦一次性熱熱鬧鬧的活動，完了之後就完全沒有了，我也拜託局長，有些一次性的活動，尤其像燈會，燈會有時候一、兩個星期就把它拆掉了。我是打個比喻，其實我們在辦的時候就可以常開，這些常開的認養，我們就可以叫企業來認養，讓這些地方就變成另外一個特色，不然你花那麼多錢在上面了，一個星期就拆掉了，有時候變成很可惜，我們可以把它延長，就是延長它的週期，讓市民朋友到這邊來的時候，順便也可以看看這些東西啊！不一定在這個季節的活動才看得到，另外的時間也可以看得到，所以拜託局長。有時候我都在想，一次性的活動錢花了，結果這些固定物的東西又把它拆掉，非常的可惜，花了那麼多錢，所以拜託局長。

另外本席再請問你，高雄最著名的銅板小吃是什麼？你知道高雄比較好吃的小吃是什麼？

觀光局周局長玲玟：

很多耶！

方議員信淵：

其實在這些當中，你心目中最喜歡吃的是什麼？民眾也是一樣啊！雖然很多，但是他也會挑出他最喜歡的一樣東西出來，我相信在座的每一位局處首長，他們心目中一定也會有他們心目中最喜歡吃的小吃，但是這個小吃無形中就是行銷高雄了。如何定調這些小吃是高雄的特色，你不要去搞一些不是高雄特色的東西出來，就是一次性的行銷，我希望這個行銷就變成高雄最主要的特色出來，這才是最重要的。所以針對這個部分，也要稍微積極，大家共同來討論一下。

本席看到 4 月 26 日在大遠百要辦一個嘉年華會，就是鹹酥雞。其實辦活動本席都不反對，但是這些活動到底有沒有代表高雄主要特色的小吃，這反而是最重要的。以前辦過滷肉飯，其實滷肉飯也不錯啊！滷肉飯有時候也會打響整個高雄的知名度，但是鹹酥雞反而是另外一個課題，它雖然是大家普遍在吃的東西，但是有時候想一想，這是高雄的主要特色嗎？想一想也不是啊！所以針對這個部分請問局長，這是怎麼樣定調要辦這些活動的？

觀光局周局長玲玟：

跟議員報告，誠如我剛剛在簡報裡面提的，去年的肉燥飯效應，的確掀起了很大的參與潮，所有參與的肉燥飯業者，其實他們的業績成長幾乎是 30% 以上，我們也吸引了許多包括台南、屏東喜歡吃肉燥飯的民眾，他們是來朝聖，順便來高雄做半天或一天的旅遊。所以其實我們今年整個美食的主軸，我們是透過網路的票選，年輕的朋友或者有一些是大家喜歡吃的，我們只是拋出第一個橄欖枝，大家選出來的，我們就先用鹹酥雞打頭陣。接下來我們有 8 場美食活動，方議員也可以建議我們好吃的銅板小吃，其實坦白講，我在你的簡報看到了，我是不好意思講，那個黑輪我也超愛吃的，所以你那個建議就很好，我認為接下來的幾場，我們希望讓大家都看到小吃的特色。

方議員信淵：

無形中可以成為高雄的一個特色。〔是。〕但是我另外要提醒局長的一個問題，我們在辦理這些特色小吃的時候，也要考慮到健康的問題，大家都知道，醫生有時候都會建議什麼東西盡量少吃，所以點到為止，我相信你也知道，相對這個問題都有它的存在性。所以我們在辦理這些活動也要考慮到攸關民眾的健康，適不適合多吃，有些東西只是小吃，跟多吃不一樣，也許我們都沒有考慮到，所以針對這個問題也拜託局長，以後在辦活動的時候稍微跟衛生局聯想一下，也許對高雄的整體行銷會更好。另外一點，其實高雄有很多的特色，我們在想的時候，其實如何讓高雄每一區都有它的特色，就是如何聯想到一區一

特色，這反而更有挑戰性、更不一樣了。這個挑戰性就像滷肉飯，每一個地方都有滷肉飯，但是這個滷肉飯到底是哪一區的滷肉飯是最好的，民眾接受度最好的。民眾接受度最好的地方，我們就可以辦一個滷肉飯節在那個地方，各區就可以到那個地方，無形中這一區就變成一個特色了。其實這個特色就可以跟區公所做結合，跟區公所做結合的時候，無形中就可以更清楚地方的特色。針對這個部分，局長，是否能朝這個方向大家共同來聯想？

觀光局周局長玲玟：

可以，謝謝議員。其實我們從去年下半年開始，就很多的活動都跟區公所合作了，因為區公所的確是比較能夠掌握到當地的精華跟當地的特色。

方議員信淵：

對，其實辦了一個地方，在選擇辦的地方，我剛才跟你提醒的就是有特色的地方。譬如今天要辦鹹酥雞好了，鹹酥雞哪一個地方是最有名的？哪一個地方民眾接受度是最高的？這也是未來要去想的地方。不然你都辦在愛河或哪一個地方，其實愛河的特色也不是鹹酥雞，假如拉到一個特色的地方去辦的話，除了帶動當地的地方觀光以外，讓大家也會聯想到特色問題。剛才講的黑輪，這個黑輪大家想一想，局長，你小時候也絕對跟我一樣，每天放學的時候第一個想的就是黑輪，喝一點黑輪湯，這都是非常好的活動。尤其年輕人都很喜歡這一種小吃，這一種小吃也許就可以辦，有些地方都相對有名。這些有名的地方，也許我們就找一個地方，譬如今天輪到岡山辦黑輪節，就邀請苓雅、橋頭、三民，包括左營，這些黑輪攤共同來參與，也可以炒熱這個地方，把黑輪這個名稱拉起來，這相對都非常好。

所以針對這個部分，最起碼一鄉有一個特色，讓民眾知道，走到哪裡希望去吃到什麼東西這樣。譬如到橋頭可以吃到什麼東西，我也不知道，就是我們在行銷上沒有把它拉出來。希望高雄做整體行銷的時候，不是單一個點，將來是從整個面做行銷，讓整體的觀光，讓遊客到高雄的時候，到每一個地方都想要去吃什麼，他就會把高雄走遍。今天到高雄、到岡山、到旗津、到哪一個地方想去吃什麼東西這樣，讓整個高雄變這樣。局長，你這個小吃的概念非常好，我非常認同，也絕對支持你，但是我也希望能夠做到一鄉一區都有它的特色出來。這樣好不好？〔好。〕

另外針對安心方案，本席也跟局長提到過，整體安心方案，在去年中央對自由行的旅客有優惠補助，去年辦的成效如何？請局長先回應一下。

觀光局周局長玲玟：

跟議員報告，我在簡報的第一頁就有特別提到，去年 109 年如果我們來看 7 月、8 月、9 月、10 月，去年中央安心旅遊補助了 4 個月。其實這 4 個月高雄

的旅宿人口，在全台灣六都比，我們是拿到前 3 名的。所以你看 7、8、9、10，我們每一個月到高雄的旅客，住宿人次都有到 61 萬到 66 萬之間。

方議員信淵：

所以成效非常好嗎？

觀光局周局長玲玟：

成效非常好。

方議員信淵：

既然成效非常好，我也希望可以跟中央爭取經費繼續辦。在辦的過程我拜託局長，一定要做一個篩選，旅宿業也應該拿出它的誠意，就是要打折。像台北市它有零元方案，這都非常好，住宿業沒有拿出誠意的話，只有靠政府是沒有力氣的。所以針對這個…。

主席（吳議員益政）：

好，謝謝方信淵副召集人，等一下請他來當主持人，謝謝。

主席（方議員信淵）：

接下來請召集人吳益政議員發言，時間 20 分鐘。

吳議員益政：

主席，各位局處首長，市民朋友大家好。其實交通問題我們已經提很多，就幾個最近大家關心的議題繼續來討論。我想還是輕軌，因為推動輕軌，一階當然還有很多問題，二階也有很多爭議，我覺得就是面對問題。因為輕軌本身實際上目前使用的，高雄是全台灣第一個輕軌，而且第二階段是直接到市區，會碰到很多問題，我覺得我們一一來克服。然後有些外國已經有參考案例了，我們就來參考，有些我們自己來面對，自己研究解決方案，這是我們要面對的。但長期愈多人坐大眾運輸，不管是輕軌，或者是公車或者捷運，愈多人搭乘，整個私人的車禍相對都會降低，這是我們面對大眾運輸在這個城市的價值。今天我聽了很多其他議員也關心，發生了 20 幾起車禍，這些我想請局長答復，有多少人受傷？有多少人死亡？2016 到現在。

捷運工程局吳局長義隆：

目前沒有死亡的案例，受傷的部分都只是輕傷。有關輕軌的問題，今年的部分 5 起，有 4 起是在二階新的部分，只有一起是在夢時代。所以從這裡面來看是磨合的問題，還有民眾對於路口的改變適應性的問題。我們也跟交通局一起討論，主要的問題在民眾，凱旋路走的時候，它的號誌適應性的問題。因為我們用直線，那只能直行，但是他看到綠色的直線，他一樣右轉，那右轉就跟輕軌碰在一起。有關這部分我們跟交通局討論之後，有兩個面向來解決這個問題，第一個面向是提醒，跟用路人說清楚，交通局準備要建立 CMS 系統，講

說輕軌來了，你不要貿然右轉，要遵守號誌。第二點是吳議員常常提醒我們的部分，就是防禦性駕駛。針對防禦性駕駛的部分，我們怎麼去讓輕軌的駕駛員知道相關的訊息。所以這一次交通局有建置 4 個路口，針對防禦性駕駛的部分，防碰撞偵測系統，只要有人逾越這個情境，這個訊息馬上通知到駕駛員，整個成效相當好。所以在這一次智慧城市裡面也得獎，為了這個部分，市長在總質詢裡面也指示了，我們還有 50 個路口要趕快建置。如果這樣的話，我們可以雙向的，一方面提醒用路人，一方面防禦性駕駛可以提醒輕軌司機，這樣就可以減少民眾的碰撞。雖然受傷的部分輕微，但其實對民眾的荷包影響就很大，因為一撞可能就 10 萬、30 萬。

吳議員益政：

我想這不是什麼高科技的問題，也不是多困難的問題，碰到問題，現在科技都可以到位，請坐。剛剛提的是針對這幾個原因，剛講的，大部分是紅燈右轉比較多，或許有一些死角，施工的話有死角也有可能，那也是一部分。有時候自行車也因為輕軌靜音，就是比較也會影響擦撞，防撞系統，你講已經有解決了，我想防撞系統也是可以解決的一個科技工具。但大家講的是右轉或者是同向，輕軌比較直向，現在就是號誌的問題，現在過去是一個綠燈，到底全部可不可以綠燈左轉、右轉，有沒有？現在變成你這個綠燈是直向的、甚至這個綠燈是左轉的、這個綠燈只能右轉、或同時都可以是三向的，也許有、也許是這樣；也許針對因為高雄這種狀況，是不是剛剛你講的除了科技以外，這些號誌可能也需要時間因素來磨合，這就是一個時間，但把號誌要怎麼多元化？市民怎麼去認識更多元化？一樣就是右轉就會碰到的問題。但是同向以致於這邊右轉，從凱旋四路要右轉中山路，它綠燈，汽車也是綠燈，也會碰到同樣的問題。所以說在那個路燈、在那人行道，是不是要有一個我們講的，是不是在這個路柵，不是設平交道，而是設一個混和虛擬的柵欄，混和虛擬，根本都沒有。車子如果要過之前，是不是不管用一個藝術等級的，還是做一個實體的燈，讓下面有一個燈亮著，開車的人看到前面亮著，他要右轉，這是最簡單的，下面的紅燈亮著，就是右轉你就知道車要來了，地上有在亮著，你就稍微會注意了。如果要藝術一點就變成混和虛擬，包括 AR、BR 又跟實體上混和在一起，那裡又有一個比較大的柵欄或一個藝術作品，或一隻狗跑出來、一隻鯨魚跑出來，他剛好被嚇到了，他看到一個東西，在法國也有一個圖爾，他是把它藝術化而已。但是我們可以把這個藝術工具，變成我們新的城市面對一個迎接輕軌的生活方式，在那個過程的一個解決方案，也許它是一個藝術的表現，又是解決、降低車禍的方法，也許，我請局長去研究一下，你要研究嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

報告議員，你講得我們非常認同，所以為了這個部分，我們在高雄展覽館有做一個實驗，那個實驗就是車子的方向，其實我們在輕軌的路廊的重大包括線裡面，我們就用燈。如果是從東向西，我們就會從東向西那個燈號這樣一直排著，這個部分我們有跟交通部提到，交通部認為目前的法令不允許，但是他同意我們做實驗。在我們的時間裡面，其實之前已經實驗一個月，那個成效，我們覺得很好，但是他認為一個月太短，目前我們加速在運作實驗中。除了這一套實驗之外，其實那只是在高雄展覽館的部分，不是在路口的部分，未來我們還會把它放在 C24 中正路的部分，因為從中正路過後，要接大順路那一段會很複雜，所以我們會繼續在中正路和九如路那邊，同時還會繼續做實驗，就是你講的。

吳議員益政：

中正路和九如路，輕軌還沒到啊！

捷運工程局吳局長義隆：

未來就是我們要過的時候…。

吳議員益政：

你要做現在而不是做未來，你要先做現在，未來才有辦法使用。

捷運工程局吳局長義隆：

所以我們現在做的部分，就是先做高雄展覽館的部分。

吳議員益政：

還有中山路跟這個也是一樣，凱旋四路也是一樣，包括二聖路、武昌路、三多路那個都是一樣。

捷運工程局吳局長義隆：

因為現在還沒納入法規，所以交通部不同意我們全面施作，所以我們就先用實驗性的。

吳議員益政：

再實驗做一個混和虛擬的試試看，找藝術家來。用藝術跟安全跟輕軌作一個 solution，你去實驗看看。〔好。〕那你答應了，我們來找一個，感謝。我講的虛擬柵欄也是一樣，燈泡是剛講的第二種明確的一個交通號誌。第二個，就是這個駕駛員不是確實訓練，你們有確實，就是所謂的防衛駕駛再訓練一下。還有你們現在定了，之前大順路跟美術館有爭議的時候，我們曾經建議用硬鋪面做部分的解決。硬鋪面不只兩個問題。第一個，如果美術館可以解決他們擔心的救護車、消防車的問題，應該硬鋪面還是 B 型路權，但是遇到狀況時，它還是變成 C 型路權，一般就可以解決了，你們沒有採用這個方案，就變成路樹，第一個我尊重，因為各有各的方法解決。大順路後面這一段解決了，不是解決

了，因為美術館的爭議在那邊，樹在大順路那邊是否會虛減，其實在駁二那一段，現在大家適應得還好，其實輕軌跟人、城市是完全縫合。以前我們的火車是一個平交道，旁邊是柵欄，輕軌解放了，可是我們透過綠色有個好處，你現在大順路要恢復又是原來的，要增加綠色的面積、增加整個透顯性、增加它的行駛安全，相對相似型的安全，但是相對也增加人跟輕軌之間的障礙。當然如果人進出橫跨的空間不大的時候，使用綠色的植草這是很好的方案；可是當人口密集相對多的時候，反而是硬鋪面對人更友善，你車子沒在走，但是我人可以走、腳踏車可以走，不管是騎腳踏車或是電動滑板、人在走的，這是我們看到的經驗。當然每個城市有不同的經驗，但現在普遍在歐洲，它就是一個非常友善的，我走路又推著孩子，母親推著孩子在安全上的要求是最高的，輕軌也是從前面走，因為她可以預測輕軌速度，輕軌在人口密度高的商業區，它一定慢慢的走，它尊重行人，沒有人的地方它就走得快一點，我覺得它是一個動態的管理，當然相對持續挑戰性要受訓，但是我講的，軌道在那邊，它直直地走，邊駛邊停比公車還安全，公車會向右轉、向左轉又會碰到人，輕軌就怕被人碰到而已，所以 2016 年到現在，所有的車禍沒有死亡車禍，受傷的也只有輕傷。所以長期來講，坦白說，輕軌對整個交通安全相對是好的。當然要解決過渡時期大家的磨合期，包括停車不足的部分，這個都是我們需要一段時間，有耐性地跟沿線居民來溝通，盡可能解決各種他們所擔心的。但是我講的就是，如果真的有衝突大順的後端，我不知還會遇到什麼事情，有人口多的部分，其實有部分硬鋪面是一個解決方案。其實美術館那一段是最好的，硬鋪面是最好的解決方案，我也尊重各個方案，因為各有優、缺點。

第二個要探討的是，輕軌沿線，很多人抱怨沒有廁所，如果附近 100 公尺以內有公共廁所，其實也不用，在公園附近可以找，譬如新光公園那邊可能就有；如果沒有，附近 100 公尺、200 公尺都沒公廁，但前提是附近有地下管道，地下共桿也都做好了，就不需要化糞池，那相對乾淨是可以考慮的，大家再研究一下。沿線如果附近沒有店家或咖啡店，那是不是有那個需要可以研究一下，而且也不必用化糞池的前提之下。但是如果為了要管理，除了蓋比較新的以外，也可以做一卡通，如果你去搭輕軌，下來要上廁所，你刷個卡不必扣錢，或者你先上廁所，待會你要搭輕軌也不必扣錢，我如果平常要上，只要我有一卡通刷，那是另外一個，研究一下。在網路上也看到很多人在建議，但不是每一站都適合，它有它的條件。局長，你再研究一下，當然廁所在那裡跟輕軌結合一定要蓋得漂亮，要收費。我們練習一下，不是鼓勵，但是有些真的是要練習，要收費，有些公共廁所可以不收費。否則缺又要設，設了又怕很多人不保持相對的衛生條件。我想收費的是有些設計好一點的，收費是為了讓公共廁所

的品質會更好，可以研究一下。

我想這個不管是在歐洲柏林，去任何地方也是一樣，大家逛來逛去。史特拉斯堡，你知道植草最早是史特拉斯堡開始的，他也是沿線很多都是硬鋪面。尼斯、馬賽，走到哪裡都是，其實局長你可以研究一下，全世界現在有做鋪草的是進步的嗎？鋪草有全段都鋪草的嗎？你研究一下，今天不用給我答案。人家一定是分段分需求，不會全部都是鋪草的，我也是支持鋪草，植草對環境是更好，但是你研究一下，請局長事後再給我這些資料，全世界有哪一個城市全面鋪草？他們的思考是什麼？這可能就是面對我們解決方案的經驗。

再來就是電動滑板車。請交通局，現在立法院正在立這個法，我們本來說這個會期，可能有點趕就下個會期，但這個會期也許可以討論，草案可以先出來，因為一旦一對接，中央一通過，基本上會授權地方來處理，交通局可以先試著草擬電動滑板車可以在人行道，在自行車道，在慢車道各自的角色怎麼管理，事先要先模擬，先草擬一個版本。只要中央一通過，我們地方馬上就趕快跟著做，不要中央通過再1年，地方通過又再1年就2年後了，這不符合我們，都是我們，我們陳市長緊、緊、緊的政策。我想這個也是國外行之有年，這個是整個人本交通最後一哩路的一個很大的工具，是非常好的一個工具，這個也是請交通局趕快，因為他每天都有進度，每天，現在進行式，立法院對這個事情倒是很有共識，如果我們有什麼經驗也透過現在交通局趕快給交通部，趕快讓他們在立法的時候把我們地方的經驗，不要等他訂好了，我們才來講這不適合我們用，要訂定的又違反中央規定。現在同步，所以我們希望同時你草擬一個版本，這個版本是對的，從高雄市需要的去對接現在他們在立法有哪些現在修改的還可以討論，這樣是最進步嗎？不要等到中央下來，我們就難更動，所以我們希望超前部署把這樣的一個制度能夠趕快定下來。

第三個，也要求交通局局長，騎樓使用規則還是趕快再訂一下，到底騎樓哪些是可以使用？哪些可以停車？哪些不能停車？要留多少？什麼路況要怎麼處理？我希望高雄市自己訂一個有關騎樓的，不要在那邊爭議，講來講去，警察要不要開單都拿不定主意，拿不定一個標準，一下子要開，一下子不要開，希望交通局在這個會期趕快能夠提出一個不管是規則或自治條例草案都可以，跟工務局一起討論。

要不然這種的，我有一次在鹽埕區看到這個，在中正路的高速公路又看到另外一個，不是同一個。他坐輪椅要往前走有困難，輪椅也不是電動的，他倒著走，腳比較不會酸，這是高雄市，我以為這是特例，結果我從中正路要來議會看到另外一個也是輪椅在一般慢車道跟機車競行，這個就是我們的人行道不友善非常極端的案例，代表我們在這個城市裡面沒有人行道跟騎樓可以走，騎樓

在做別的，結果人沒辦法行走。在滿足人的需求的前提之下，我可以讓其他業者擺咖啡、擺什麼其他，前提是要讓人可以走，我們對騎樓的使用規則要能夠趕快。

這樣的騎樓在高雄是很普遍的，高低不平以外，堆東堆西，沒有在檢舉，也沒有在取締，因為我們沒有認真在規範，所以也不好意思，大家就混著過日子，所以高雄很多地方真的我們要自己檢討，先讓他有法可循，應該要放寬的就放寬，應該要讓出來的就讓出來，先把規定講清楚好好地去執行，我們希望這個會期也能把它解決提出這樣的一個政策，也是這個會期，我們希望交通局跟工務局好好去研究的。

最後還是一樣，也是請交通局，我覺得還是要恢復停獎，過去停獎是自己獎投，地下也拿去賣，上面容積獎勵也拿去賣被監察院糾正。停獎是對的，但是停獎獎勵出來的停車場應該要捐給市政府，市政府把它變成公共停車場來管理才能解決，不然老舊社區，像苓雅區正字頭的，福字頭的都是透天厝，他要去哪裡停車？他就停騎樓了。根本的解決之道，附近剛好有蓋大樓，他願意，這是獎勵的，我不是強迫你。我獎勵你，容積給你獎勵，你要蓋個停車場，但是你的停車場不是你拿去賣，是你要捐給交通局，捐給市政府，市政府才可以租給附近的居民去解決騎樓停車的問題，而不是只是大家在那裡討論檢舉達人。最後請針對這 3 個，局長可以…。

主席（方議員信淵）：

局長，請答復。

交通局張局長淑娟：

謝謝主席，謝謝吳議員。針對滑板車部分，因為從疫情之後其實這個稱為 micro-mobility，就是微型化的移動運具真的非常流行，據我所知，處罰條例一讀已經去年就通過了，可是到現在我們觀察是還沒有完成三讀，不過剛剛議員提醒的就是可能市政府可以做一些準備部分，我們可以來做一些專案的討論，看什麼地區，因為它還是比照三輪慢車的開放規定，就是由地方政府…。〔…。〕

主席（方議員信淵）：

謝謝第一召集人吳議員益政的質詢。接下來，我們請李議員亞築質詢，時間 20 分鐘。

李議員亞築：

主席，還有交通部門各局處首長，大家辛苦了。本席首先要來探討就是田寮區月世界公車站配置問題，因為目前大家都知道月世界是一個還滿熱門，而且是國際級的觀光景點。但是因為公車站目前我們只有 1 個站牌的設置，目前是在停車場的周圍，變成公車如果要停在公車站牌的話，因為車體大，如果停在

路邊的話會占了一整個大車道，所以不僅是乘客上下車的問題，還有交通流量的問題都會造成很大的危險，也是很大的困擾，尤其是停車站牌又有其他的車輛停靠的話，公車就很難做乘客上下車的部分。所以本席在這邊要求我們往後因為有預設要做一個新的公車站，公車站是不是應該要做一個的公車彎，讓這個區塊如果公車在停靠也好或是乘客在上下車也好，有一個比較安全能上下車或是停靠的部分。因為當初本席跟交通局，還有觀光局在會勘的時候，那時候是預計放置在目前新的遊客中心的草坪上，因為當初在會勘的時候，你放置在那個區域，如果又要做公車停靠站的話，會變成可能有一大半的草皮都要挖起來，這部分是不是應該要請觀光局跟交通局去研討怎麼做會比較好？怎麼做會比較美觀？位置的部分也應該好好地討論會不會有其他管線的問題？關於我們新設的特色公車站，本席要來要求，你看其實全台灣很多公車站都有很多在地特色的配置，尤其像金門的西吳站，它就是配置當地的特色建築物跟當地的吉祥物。高雄市文化中心也是有一個鴿子的公車站，因為文化中心那邊有很多鴿子，配合在地鴿子的特色，所以做一個鴿子的公車站。目前月世界只有一個很簡陋的站牌，所以針對未來月世界要做的特色公車站配置，還有進程，哪個時候可以完成？這個部分是不是請交通局長答復？

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

交通局張局長淑娟：

謝謝主席、謝謝李議員，月世界這這個站牌，去年有跟議座會勘，我們會納入今年的工程案來處理。

李議員亞築：

因為交通局回覆說，你們只要做一個很普通、很制式化的公車站牌，本席從上的會期要求到現在，就希望既然你們都要做公車站了，何不一次把它做好呢？

交通局張局長淑娟：

針對造型的部分，我們會後跟觀光局或跟當地的藝術團體、藝術家我們來做一些聯繫，看造型部分可以做怎樣的改善？

李議員亞築：

謝謝交通局長，你們既然要做了，希望做一個能讓人讚賞、能讓人說，我們很想去拍照，也是一個打卡點，希望你們能好好的規劃這個部分。之前我有跟交通局回覆說，不要做那一種很陽春、很罐頭的車站了，但是都沒有一個很正面的回覆，也希望從今天開始能針對這個部分好好的做規劃，好不好？謝謝。

接下來我要探討的是北高雄有兩個最重要的區塊，一個是月世界、一個是茄荳區的大發魚市場，但是很多人都問說，如果我要坐公車，我要怎麼去？你看月世界的觀光公車，從最近的捷運站，就是從岡山站到月世界，一天只有 8 個班次，而且你坐上車要 2 個小時才會到月世界，因為他要經過 50 個站。怎麼從捷運岡山站到茄荳的大發魚市場呢？要坐紅 71B1，一天大概 3 班車，一趟要坐 1 個半小時，要經過 37 個站你才能到茄荳的觀光魚市場。

很多人說，你配套的公車路線就不好了，你要怎麼提升一些散客或是一些旅客到觀光景點的交通？從 109 年 1 月 18 日北高雄有配置了一台假日旅遊公車，六、日都會有整點發車的部分，從南岡山到興達港到月世界、崗山之眼都會有配置的路線。針對北高雄的旅遊景點，公車這邊是不是有更好的配套措施，請交通局長答復。

交通局張局長淑娟：

謝謝議員，去年我們開闢整點的觀光公車之後，目前看起來的運量沒有很好，我想可能再跟觀光局合作一下。如果是去月世界從南岡山站過去，大概 1 個小時而且是直達方式就可以到達，民眾可能還不是那麼清楚有這條公車的服務，我想後續我們再跟觀光局做一些整合行銷，讓民眾知道可以使用這一條觀光公車，可以直接到月世界，我們來增加一些宣傳的力道。

李議員亞築：

謝謝交通局長，說真的，很多人真的不知道我們有北高雄的假日旅遊公車。所以這是我們宣導性跟執行性的問題，因為好不容易都有公車路線，為什麼你們沒有去宣導？為什麼民眾不知道？這是我們要提升，要去改善的一個地方。

接下來就是因為大家不知道怎麼去買？也不知道要坐公車去。所以很多民眾都是坐遊覽車也好，或是自己開私家車去也好。所以每次到六、日的時候，月世界外面就是這樣，到處都是車，有的時候可能還會沒辦法停。雖然我們之後有新配置兩個停車場，但是那也都不夠的。所以針對月世界停車場不足的部分，我們是不是要去研討說，再找一個地方開闢停車場，或是有其他的配套措施，容納月世界假日車流量的問題。這個部分是不是請觀光局，停車場是觀光局的，還是交通局？

主席（吳議員益政）：

兩個都答一下。

李議員亞築：

觀光局的。

觀光局周局長玲玟：

謝謝亞築議員。現在目前月世界的旅客服務中心對面那一段，這六十幾個車

子的是我們跟林務局借的場地來蓋的，周邊其實還有一些林務局的場地。所以如果是這樣的話，我們再去跟林務局接觸，看他是不是還有更多的空間可以釋放出來？如果可以的話，我們就跟交通局來進行開關。

李議員亞築：

謝謝觀光局長。其實我建議你們可以到假日的時候去看一下月世界的車流量。假日跟平日的車流量，真的差別還滿大的。雖然我們這次配合新的遊客中心有開闢另外兩個停車場，但是那兩個停車場的數量加起來不到四十輛。所以變成說，只要到假日車子就沒有辦法停，這個部分造成月世界，無論是交通也好、旅客也好，是一個很大的問題。也希望觀光局能針對這個部分，看有沒有去紓解，去開發新的場域，或是其他的配套措施。

另外一個部分，本席要來探討的就是月世界的藝術裝置的部分。你看這個就是我們以前還沒有蓋遊客中心之前，以前舊的藝術裝置，一看就知道這邊就是月世界，而且他在晚上，月世界跟 Moon world 這幾個字，這個白色的字是會亮的。所以很多人都會在這邊拍照，有來打卡，我有來月世界。

目前我們做了新的遊客中心之後，很多人都問我說，他們不知道這邊是月世界，他們以為這邊是 7-11 開的一個新的據點。所以這個變成一個很大的問題是，政府好不容易花了這麼多錢，做了一個月世界的遊客中心。但是很多人第一眼看到它不知道在幹嘛，也不知道它能做甚麼？所以本席在這邊，本來是建議說我們在建築物的布置上、外表上能做一些變動，但是你們也是建議說，希望能維持建築物完整性。那是不是就針對附近的草皮或是旁邊領域，我們另外在做一個月世界的地景裝置，讓人家一來就知道這邊是月世界，這邊不是 7-11，這邊是月世界。這真的非常嚴重的一個問題是，很多旅客以為這邊只有 7-11 而已。

但是現在如果裝置藝術要在他的草坪那邊，你現在會面臨到另外一個問題就是，可以跟公車站一起做配合、規劃，完整性乾脆工程一次做好是最好，不要再挖來挖去。因為當初公車站本來是預計要做在 7-11 的招牌旁邊，但是那邊因為管線和坡度的問題，所以不太適合。既然都要做公車站的工程，那我們藝術配置跟藝術規劃，這個部分是不是應該一起納入、規劃、配置。

我要求說，觀光局提出幾個藝術特質，然後來我的選區做一個說明、投票，也讓我們地方特色跟居民能參與，我們以後這邊會變的怎麼樣？會不會變的更好？或是在地居民有一些其他的想法。針對這個部分是不是請觀光局長答復。

觀光局周局長玲玟：

謝謝主席，謝謝亞築議員。其實你剛剛這個問題給得很好，你也給了自己一個很好的答案。如果我們接下來裝置藝術跟這個公車體一系列整體性的，或者

這一個有特色的候車亭，他就是屬於月世界的很好的裝置藝術。這一個部分我們很快地就來進行，我們再跟交通局的同仁自己來趕快進行會勘，接下來先擇定地點，我們再來找預算，然後做一個更好的設計，再來完成他。

李議員亞築：

我們謝謝局長。對阿。我是希望說，大家來這邊，看到的是月世界，看到的不是 7-11。好不容易花了這麼多錢，變成這樣子，大家也是覺得很奇妙。

接下來本席要探討的，其實月世界從 2014 年、2015 年、2016 年到 2019 年，陸續的每一年都有配合我們的特色活動。你看 2014 年那年是配合奇幻月世界，奇幻月世界是一個每年度都會辦的月世界的活動。那 2014 年他就是配合布袋戲；2015 年就是配合朝月和服；2016 年就是配合我們的萬聖節；2019 年就是我們的月球登陸 50 年。但是其實從 2019 年其實是快閃系列的活動，他沒有整個系列的活動。所以我們月世界等於從 2017 年開始就沒有活動，而且連奇幻月世界這個活動本來是有一個網站，可是他到現在已經沒有辦法打開了。所以針對這個部分是不是針對月世界來說，觀光局應該每年再繼續針對月世界能辦一些系列性的活動，一些假日市集也好，配合一些中秋節也好、萬聖節也好，配合一些相關的活動，讓大家對月世界的能見度能提高，大家也能多去月世界走走。因為月世界是高雄一個很重要的國際級景觀公園，好不容易遊客中心也蓋好了，讓更多人知道月世界的美、高雄的美，這也是觀光局應該要去推動進行的。這個部分是不是請觀光局長答復，明年度可不可以有相關的活動呢？還是今年度就會有？

觀光局周局長玲玟：

今年度暑假開始就會在月世界有活動了，我們有規劃。

李議員亞築：

好，謝謝觀光局長，因為奇幻月世界是一個每年陸續都會辦的活動，我希望以後月世界的活動是每年都會辦，而不是一年不辦、一年辦，之後又換不知道哪時候要辦，每次變成都要質詢來要求你們要去辦，也希望月世界這個活動能一直持續，謝謝。

現在就來探討月世界環湖圍欄的問題，到現在我們一個國際級觀光景點，它的圍欄還是這麼陽春，可能大概有點像 40 幾年前的裝置了。因為本席看一看，你去貓空也好，你看人家有「一心二葉」意象欄杆，去台中也好，人家也有自行車步道的部分，我們是不是應該提升月世界環湖的圍欄，我們也可以在我們的圍欄做一些月世界景觀配置或一個規劃，不僅是安全度可以提升，因為原有這個部分大概是到成人的膝蓋左右，對小朋友來說，不小心的話，他就會跌落湖裡面，所以這個太低的話，對安全性跟遊客的疑慮也是需要提升的部分。是

不是我們今年度可以做個圍欄改建，或哪個時候又可以預計做個圍欄改建？這部分，請觀光局長答復，可以嗎？

觀光局周局長玲玟：

這些欄杆如果要全改的預算是非常大，今年觀光局一階補助給高雄市政府的兩筆預算，它同意的是旗津跟蓮池潭，所以在下半年我們在送的二階計畫裡，有放月世界的所有景觀工程跟入口景觀天梯步道跟景觀平台的所有東西。在二階部分，我們有匡 2,500 萬在跟中央好好的爭取，這個部分我們會努力爭取預算。假設它有過，當然我們很快的就可以讓月世界再更精進、再更優化；假設它沒有過，我們也是會先做一個前期設計規劃，我們明年再繼續來爭取預算。在預算的部分，就麻煩亞築議員也幫我們一起合力來爭取。

李議員亞築：

好，謝謝觀光局長。因為一個國際級景觀公園，你進去看到這個就會覺得等級低很多，因為我們的月池跟天池是很主要的景觀，旁邊的圍欄做起來真的提升很大的美觀度，也希望觀光局繼續去爭取相關的預算。

接下來本席要探討幸福小黃的路線，因為本席從去年開始就一直有在規劃阿蓮跟路竹區的路線，因為田寮、茄萣、湖內都已經有幸福小黃了，我們也希望阿蓮跟路竹也能推動幸福小黃的部分。本席在阿蓮跟路竹也有做個說明會的動作，然後去探討地方有什麼需要，其實地方我們那邊北高雄最需要、最希望的是，能接到我們的義大醫院也好、或台南市的醫院、成大或市立醫院也好，因為很多長輩在我們偏鄉最大的問題就是就醫的問題。去年度因為沒有相關的預算，今年度好像在 4 月份有要做一個開闢新路線的規劃，相關的流程跟你們的載客數要怎麼控制？如何預約？長輩要怎麼預約？因為很多都是用 APP 下去預約，針對長輩的部分，我們是不是用電話或有其他方式可以比較符合長輩的預約方式，這個部分請交通局長答復，好不好？

交通局張局長淑娟：

其實路竹、阿蓮這個規劃我們已經規劃一段時間了，一直在等交通部核定，目前最新的進度是它 4 月底之前一定會核定，核定之後，我們就可以馬上，因為業者部分都已經找到了，所以就可以馬上上路服務。目前規劃的部分，阿蓮區會去義大醫院，這是確定；路竹的部分，有一條會去台南市立醫院、一條會去義大醫院，現在已經初步都完成這樣規劃。我們初期會用定線定班，不會採預約，除非到時候那個運量一直沒有達到目標標準的話，我們的才會改採預約方式，所以一開始我們還是會用固定的班次、固定路線來提供服務。

李議員亞築：

所以你們目前一剛開始的車輛載運數是包車 6 個人嗎？

交通局張局長淑娟：

就是一般我們的計程車。

李議員亞築：

是 4 名嗎？

交通局張局長淑娟：

應該是 7 人座的，就是扣掉司機。

李議員亞築：

就是 7 人座的計程車，之後再來評估運量的部分。

交通局張局長淑娟：

對。它的運量我們都會去監測它的載客情況怎麼樣，因為低於標準交通部也會檢討我們，所以我們希望把承載率提高的話，那一部分預算未來的爭取會比較順利。

李議員亞築：

好，謝謝交通局長。今年度 4 月份要做個啟動，也希望能深入我們地方的需求。接下來因為時間不足，本席把質詢議題先說明，針對偏鄉其實我們很多路口都是因為車流量不足，所以沒有辦法設立紅綠燈，可是很多路口就很常發生車禍，也沒有改善，目前有個配套措施是用閃爆燈，但是閃爆燈又沒有在交通局的配置預算裡面。所以本席在這邊要求，是不是應該要把閃爆燈列進去以後交通局的配置預算？我們針對偏鄉一些路口就可以做一個紅藍閃爆燈，讓大家對這個路口警示度能高一點，你不能做紅綠燈，也做個警示燈吧？

接下來本席要說阿蓮國中紅綠燈的問題，這個本席在上個會期也有說明過，因為側門的部分距離另外一個路口有大概 500 公尺的直線路線，所以很多車輛會在那邊加速，結果看到學校就來不及停。所以我們再要求這邊一定要做一個紅綠燈，避免車速的問題，而且因為有大門跟小門，大門是走路的學生從大門進出，騎腳踏車的學生就從側門進出，很多車加速到側門來不及停的話，就會變成很多家長也好，我們的小朋友也好，他就會有很多交通上的困擾，還有導護也是個很大的危險度。

另外，就是道路標示的問題，很多民眾看到這個說，不能左轉嗎？其實這邊應該要左轉了，因為這是一個大路口，其實前面左轉、右轉都應該做。

另外一個部分，還有 YouBike 站點車輛數不足的部分，這個部分是不是請我們…。

交通局張局長淑娟：

針對閃爆燈的部分，因為目前我們的制式交通設施是沒有這一項，議員也很清楚我們的困難，這個部分我們再來想辦法。因為現在這些設置都是警察局他

們去募民間資源在做設置，我們再來想辦法看怎麼樣提供一些類似警示設施在這些路口。另外，針對阿蓮國中的部分，這個我再了解一下，因為目前車流量是沒有過，有沒有其他方式可以來做…。

主席（吳議員益政）：

剛剛田寮月世界，觀光局，據我所知道，田寮很多的空間都是林務局的地，不管是停車場或其他觀光休閒要擴充，連住家都有問題，月世界那個部分如果真的要發展，真的是亞築當地議員比較熟，跟局長，林務局把地閒置在那裡也沒用，看怎樣能保持他們的需求，然後又符合觀光，又生態上怎麼去結合，可能林務局要多費心，不然閒置那邊也是閒置著。這個要地方政府跟民意代表知道那邊的發展需求整體來做，我們看都市計畫要變更也好，還是怎麼樣，讓林務局也有增加收入，但是我們的觀光也有幫忙，請局長多擔待。

有關剛剛李亞築議員提的，其實都是交通局，都同樣的問題，在流量，你也是專家，在車流量不足的地方，是要透過停等紅燈再開，或圓環，或還有新的設施，我常講要針對我們的外國的經驗，然後有就參考，沒有，我們自己研究，沒有法令就去修，這三件事情而已啊。李亞築議員說的這些問題，大家也都時常碰到這種問題，鄉下有這個問題，市區也是這個問題，市區也是碰到巷口或巷道因為流量不足，但是車禍時常發生，所以我們希望交通局重視，這不只是個案的問題，這是通案，就是針對車流量不足，又沒有紅綠燈，你有什麼方法？你總是要提出方法來解決。交通局長很專業，是不是能夠在創新上解決問題，看是不是能找到一個好的方法。謝謝。

我們今天的議程到這裡，今天下午的議程全部結束，下星期一 4 月 19 日上午 9 點繼續開會。散會。（敲槌）