
拾壹、交通部門業務質詢及答復

一、第 4 屆第 3 次定期大會第 11 次會議

（中華民國 113 年 4 月 16 日下午 2 時 30 分）

交通部門業務報告與質詢

主席（蔡議員武宏）：

開會。（敲槌）向大會報告，今天下午的議程為本會第 4 屆第 3 次定期大會交通部門業務報告及交通委員會議員的質詢，現在請觀光局高閔琳業務報告，時間 15 分鐘，請縮短在 10 分鐘內，高局長請。

觀光局高局長閔琳業務報告（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（蔡議員武宏）：

謝謝交通局張淑娟局長的報告，接下來進行交通委員會議員的質詢，每位議員發言時間為 20 分鐘，第一位請第二召集人白喬茵議員發言，白議員請。

白議員喬茵：

交通部門所有的局處長，還有辛苦的同仁，大家午安、大家好，我是喬茵。第一個問題馬上要跟捷運局就教，因為最近輕軌成圓了，我相信大家都很開心，你們功不可沒。但是輕軌成圓之後，背後是不是有些問題，我們必須要去看見，還有一些尚未成圓之前的問題也還沒有被解決，我想要今天一併來跟捷運局做個討論。我會分四小點，第一點，首先會針對營運時間。營運時間我們可以發現，其實它的起站、C1 籬仔內這邊的末班車是 10 點 05 分發車，可是加班車一直要到 93 分鐘以後才會來，都說得很好聽，說深夜會有加班車，可是根本沒有人知道你的深夜會到多深、多久會來一班；C14 哈瑪星也是間隔了 76 分鐘。我認為這個間隔的時間，雖然說你們在試運、試行而已，可是還是太長了，我很擔心你們經過試營運下去之後，如果使用的…，給大家的體驗不太好、感受不太好，我擔心可能一次試營運之後，就沒有下次了。

我們也很想知道，到底你們加開這個深夜班車的目的是什麼？是想要送去亞灣區這一帶可能小酌或玩樂的人回家嗎？還是說你們的目的是什麼？因為現在試行運只有在亞灣區這一帶，對不對？好，假如你要送他們回家的話，可是

目前是沒有到大順、美術館這一帶的，等於如果是住在那邊的話，搭輕軌是沒有辦法回家的。如果你們要讓他們輕軌轉捷運的話，捷運班次也是完全搭不上的，因為我們看輕軌前鎮之星它的逆行車，就是它的最後一班是晚上 12 點 41 分會抵達，但是它的轉乘捷運凱旋站末班是 12 點 41 分，這個接得上嗎？這個接不上的喔！還有輕軌哈瑪星站是 12 點 09 分抵達，但是捷運西子灣站末班是 12 點就開走了，人家也不等你，那輕軌到底是要送誰回家啊！如果我跟朋友已經約好可能在那邊，我是不喝酒啦！其他人可能小酌，說好了今天不開車要一起搭捷運、搭輕軌，結果什麼都搭不到，那這個不是一個負責任的試行運吧！

所以我的問題是以下三個，第一、加班車間隔超過 1 小時，而且只有來回各一班而已，我認為太少了。第二、如果要搭乘輕軌轉乘捷運的話，橘線、紅線通通都接不上末班車。第三、大順路這邊住宅區人口比較多，可能陸續會提出夜間加班的搭乘需求，所以也請局裡這邊一起來做個考量。

所以以下三點是我的建議，也是未來可以考慮調整的方向。第一、研議加班車由倒數兩三班列車開啟區間車的可行性。第二、我知道現在我們是前面的車子先讓它們進去休息，再讓它們再加開最後一班的末班車，對不對？可是這樣加開下的結果，就是剛剛說的沒有辦法去搭到捷運，而且也會等太久。所以你們可以考慮，不要只是讓最後一班的車在那邊繞而已，可以由倒數第二班或第三班就開始繞了。第三、就是剛剛有提到的，可以考慮往美術館還有大順路這邊的沿線來加開，但是可能當地居民也會考慮到一些噪音的問題，因為之前在美術館的聯合醫院這邊有一個大轉彎，所以當地民眾有反映噪音滿大的，後來我們也用一些方式去解決了，這個方式是什麼呢？未來有沒有辦法遇到這些民怨的時候，也一併來適用在這個解決方案裡面，也是我們可以繼續來討論的。

再來第二點，這也是我認為最嚴重的問題：行人的困境，現在輕軌是 B 型路權，後台幫我播影片一下。局長，我不知道你看不看得清楚，我們看小綠人上面的倒數秒數。再播一次好嗎？從頭再一次好不好？你看 12、11、10、9、8、0，瞬間變成 0，這個是一件非常荒謬的事情。（影片播放結束）

剛剛我們在報告的時候，交通局長有說因為現在可能老齡者、高齡者、殘障輪椅，我們要把路面讓他們有更好、更安全使用的體驗，結果呢？我們先不說一般正常人有雙腿可以奔跑好了，如果是輪椅族，你叫他在 8 秒瞬間變 0 時，突然必須疾速的通過，這個根本就是在製造車禍事件，我們有做檢討嗎？來，請局長幫我回答一下。

主席（蔡議員武宏）：

來，請捷運局吳局長答復。

白議員喬茵：

我們有想出解決方案了嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

兩個部分，剛剛第一部分，有關我們從昨天開始去測試整個輕軌最後一班車延伸到 C14 再繞回來的部分，這個是順行線的部分，下行線並沒有維持。當時主要考慮的部分是，因為我們的轉乘接駁都是跟捷運，我們在 R6 的部分，順行線最後一班車收班是到 C1，結果它沒有到 C3，沒到 C3，就有很多人其實需要藉助於 R6 紅線轉乘的部分都沒辦法到達。所以我們就開始討論，因為召集人也不斷的提醒我們，這部分一定要解決，我們就想了很多方法，是不是用接駁車的形式，或用輕軌繼續延伸到 C3，再回收車輛，這樣的話我們就可以接到 C3 的部分。但是經過我們討論之後，因為去是一條軌道、回來又是另一條軌道，所以我們必須有轉轍軌，轉轍軌在 C4、C8 的部分都是手動，這其實會影響很深遠，所以我們後來就考慮到 C14。〔好。〕另外還考慮到的一點是，我們能不能每一班都去接，收車前都跑到區間 C14 再回來，其實我們這次試營運測試的部分，主要除了去銜接 C3 之外，我們還有另外一個考慮，就是考慮到輕軌後勤的部分，因為我們一收車完之後，接下來要…。

白議員喬茵：

局長，其實這是比較技術層面的問題，我現在就是就教…，現在民眾最關心的是，會不會讓他們之後一樣是搭不到捷運的末班車，以及會不會一樣要等這麼久？

捷運工程局吳局長義隆：

所以我們的目的不是讓他們接駁，接駁到 C24…。

白議員喬茵：

所以轉搭捷運不是你們的目的，你的意思是這樣？

捷運工程局吳局長義隆：

我們目的是讓他接 C3，〔OK。〕另一部分是測試我們後續的後勤能不能接得上，因為營運結束之後，所有車輛進去要做相關維護管理的部分，因為這個有安全性的問題。

白議員喬茵：

好，我知道。沒關係，你這個比較細節的部分，我們可以會後來討論，好不好？那就這一題來說的話。

捷運工程局吳局長義隆：

另外這個部分，因為輕軌本身在營運過程裡面，它有優先…。

白議員喬茵：

近端設站應該是大順路目前正在使用的，對不對？它是跟我們的汽車和一般的

機車是共用時相的，可是在亞灣區這邊是沒有辦法共用時相，所以導致會有這麼荒謬嚴重的事情發生。

捷運工程局吳局長義隆：

我們都是共用時相，但是所謂的優先權部分是有插入，這個插入過程裡面，其實會造成號誌的改變，但是號誌的改變還是會考慮到所有相關運輸系統的平衡。

白議員喬茵：

所以有想出方法解決了嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

這個部分主要是人行號誌沒有跟著調，因為號誌燈已經變紅燈了…。

白議員喬茵：

對，我不管你們怎麼調，但是不要讓這些長輩、輪椅族或是推著娃娃車的媽媽，走在路上可能隨隨便便都要被輕軌撞，這個有想出解決的方法了嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

這些我們有跟交通局做過討論，整個行人號誌的部分，也藉由行人號誌調整的部分先行預告，來避免這種事情的產生。

白議員喬茵：

用預告的方式喔！這個還是沒有解決吧？他如果沒有看到預告，一樣是 10、9、8 就被撞了，是吧？

捷運工程局吳局長義隆：

這個部分是不是麻煩交通局說明，因為行人號誌是交通局的部分，我們已經有跟他們討論過，他們也做了一些處理。

白議員喬茵：

好，我繼續，沒關係，交通局待會兒一併幫我回答，所以目前聽起來是沒有辦法解決。我們看一下，陳市長有說即將要增購 14 輛的輕軌列車，並且班距會從 10 分鐘縮短到 6 分鐘，大家都很好奇，當然也很期待，這 14 輛輕軌列車什麼時候會開始上路呢？什麼時候？

主席（蔡議員武宏）：

請局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

有關輕軌列車增購 14 輛的部分，目前我們營運列車是夠，但是我們為什麼現在要啟動？第一、因為訂了之後還要設計、施作，等到交車還要有很長一段的時間，這一段時間其實我們的運量成長剛好可以接得上。第二、我們現在還在施工期，施工期時我們可以藉由修正計畫，中央有補助，如果等到我們真正

有需求的時候再去訂車的話，其實…。

白議員喬茵：

局長，你解釋得很清楚，我想要知道大概什麼時候會開始上路？

捷運工程局吳局長義隆：

我們預計大概 4 年到 5 年的時間。

白議員喬茵：

還要這麼久？

捷運工程局吳局長義隆：

因為要從設計到施工、訂車至少要 3 年，修正計畫也要時間。

白議員喬茵：

既然你說 4 年到 5 年，我希望趁中間的這段時間，可以加強作業員和駕駛員的培訓，因為你也知道不是車廂來就好了，還要有人去開車，對不對？〔是。〕所以必須要提前超前部署這些駕駛員的訓練。

捷運工程局吳局長義隆：

這部分捷運公司都已經在進行。

白議員喬茵：

好。再來，我們知道其實輕軌最快可以開到每小時 70 公里到 80 公里，不過現在好像只有 15 公里而已，我們市府也說要提出提速計畫，什麼時候可以縮短為一圈 75 分鐘？

主席（蔡議員武宏）：

請局長答復。

白議員喬茵：

你說你們要從 15 公里拉到 18 公里。

捷運工程局吳局長義隆：

我們的速率要提升到 18 公里，速率跟速度不一樣，速度是車子的速度，速率要考慮路口停車的問題。有關這部分，我們現在 86 個路口的部分，依照常違規的部分，針對 62 個路口已經進行科技資訊的蒐集。這資訊的蒐集裡面分成三部分，所以簡單來講就是路口的安全性，第一個，我們會針對安全性的提升跟防禦性的駕駛，讓所有司機員在路口的部分不要每一次都要煞車，造成速率的減慢…。

白議員喬茵：

局長，你都沒有按照我的問題在回答，15 公里提升到 18 公里的問題。

捷運工程局吳局長義隆：

現在的速率是 15 公里，我們預計到 18 公里的時候可以一圈 75 分鐘。

白議員喬茵：

大概什麼時候可以提升到 75 分鐘一圈？

捷運工程局吳局長義隆：

我們在 6 月底可以把剛剛講的這些相關設施完成…。

白議員喬茵：

所以 6 月底可以提速就對了？

捷運工程局吳局長義隆：

因為要有一段時間讓民眾適應，所以我們預計在年底之前，這一部分可以來達成。

白議員喬茵：

6 月底開始作業，年底全程來提速？

捷運工程局吳局長義隆：

6 月底可以完成相關的設施，民眾還要調整跟適應的部分，所以我們預計年底前。

白議員喬茵：

年底還是 6 月？

捷運工程局吳局長義隆：

年底。

白議員喬茵：

年底，好。再來也是有很多民眾向我們投訴的，大型活動的疏運，人潮的秩序真的是滿可怕的。後台幫我播一下影片。我們看到它的護欄跟輕軌是非常近的，等於我只要伸出半個手臂，大概 40 公分，我的手就會被撞到。（影片播放結束）何況這邊有這麼多小朋友，他們如果在玩耍的時候不小心把手伸出去，其實他們不用太刻意，只要一個不小心就會被撞到，所以這個安全護欄，不知道之前捷運局是不是有盤點過這個缺失呢？你有意識到這個問題和它的危險性嗎？我們真的是接到滿多這類投訴的。還有一些人背後背包，他們沒有注意到輕軌開過去，因為他們看著前方的輕軌準備要上車，結果他的背包竟然就被輕軌撞到了。其實這就代表這個間距太窄了，當初你們都沒有考慮到，這是一個安全的隱憂。

再加上你們的排隊動線完全沒有畫出來，這是一個很大的問題，就像你們說的可能手動，他們不知道車子會停在往前 10 公尺或往後 10 公尺，可能你們捉不準，但台鐵也有畫，台鐵永遠是抓不準的，但是他們還是有畫。所以你們還是要把這個線給拉出來，讓大家知道誰是排隊的第一位，不要每次列車到站時大家都爭先恐後，爭先恐後會導致什麼樣的結果？在很多的大型活動時，像是

黃色小鴨、燈會，就變成很多媽媽帶著小孩準備要下車，結果小孩下車了，突然要上車的群眾蜂擁而上，媽媽下不了車，車門關起來了，結果媽媽跟小孩就走散了。諸如此類，屢見不鮮，而且我們也真的很常收到這類的投訴，不知道有沒有投訴到捷運局去？如果有的話，你們更應該要儘快做調整跟改變。

以下三點是我的建議，待會兒你看一下就可以了，不知道捷運局有沒有要針對我的問題做回復。接下來要檢討華夏路，還是你待會兒一併回答我好了，我先講華夏路，謝謝。接下來要就教華夏路的道路總體檢，剛剛花在輕軌上面的時間的確是滿多的，因為我相信它未來也會是我們高雄的驕傲之一，但是也希望它可以營運得更好，有更多很便民的措施，並讓民眾有更好的使用體驗。華夏路做了 6 年，終於全段的人行環境都完工了，有很多網友和民眾都笑說，從小學一年級載小孩到小學六年級，它終於完成了。當然大家都很開心沒有錯，可是完工背後有沒有問題需要一併被我們檢討呢？

華夏路上新聞不是一次、兩次，而且是滿常上新聞的。像我截圖出來的這一張，短短的一段路有這麼多的路牌，但是我知道這個路牌有這麼多，並不是交通局的錯，也不是工務局愛設立牌，因為他們要消化預算，我知道不是這樣的問題。因為只要有缺口，你們就必須要立路牌，所以這個是規定上面的問題，不是交通局也不是工務局的錯，只是在路牌的背後，它衍生出什麼更重要的問題呢？這是很關心的。紅綠燈太多，我們有盤點過一次，從新庄仔路到華榮路約 900 公尺就有至少 14 組的紅綠燈。還有你們的左轉規劃不連貫，部分車道有左轉專用道，部分是直左、部分又禁止左轉，大家無所適從。第三個，我待會兒也會用圖片表現給你看。我們先看一下，這是同一個問題，就是紅綠燈真的是有夠多，因為你們開口實在是太過頻繁了，但是真的有需要開成這個樣子嗎？我們從市區道路及附屬工程設計規範，也找出一些資料要跟交通局討論，它的橫交道路，也就是華夏路的橫交必須要是主幹道，華夏路的次一級。什麼叫次一級？也就是如果一個小時華夏路有 100 輛汽車通過，它的次一級橫交道路可能一小時會有 80 輛。我只是舉個例子。但是這些橫交道路都有達到次一級的標準，讓你們足以開口嗎？以及橫交道路路面寬度要達 8 公尺以上，以及分隔島開口也不得小於 12.5 公尺。我來跟你一一的盤點，局長，幫我回答一下，它有達到 12.5 公尺嗎？

主席（蔡議員武宏）：

請張局長答復。

白議員喬茵：

這些華夏路 604 巷、586 巷、214 巷有達到分隔島開口是 12.5 公尺嗎？

交通局張局長淑娟：

我想華夏路當初做路型改善的時候其實是原路型，只是把人行道跟左轉附加車道去做配置，所以它原來的路口數就是那麼多，路口數為什麼那麼多？那是一個時代的產物，所以市區道路規範…。

白議員喬茵：

但是我們都要重新來規劃，不能規劃出一條更好、更先進、更新…。

交通局張局長淑娟：

因為當初工務局在做設計的時候是用原路型去做改善，他沒有把這些路口…。

白議員喬茵：

改善的意義在哪裡？改善不就是要讓駕駛更方便嗎？

交通局張局長淑娟：

他是把路型做調整，所以有一些路口會有左轉附加車道，只要有左轉量的路口，其實都會有左轉附加車道。剛剛議員提到有一些為什麼沒有或有一些禁止左轉？就是那個地方的需求沒那麼多或是沒有需求，所以會有這樣的考慮。

白議員喬茵：

其實按照我們剛剛的規範，你的分隔島開口必須要大於 12.5 公尺，這些按照你的說法都不足 12.5 公尺，對不對？因為你說它是原先就存在的。

交通局張局長淑娟：

這個看起來行穿線如果是那樣的寬度，其實是不會，可是這個是已經存在很久，不是這次華夏路造街才去開設，那是原來就存在的。

白議員喬茵：

局長，回到我剛剛的說法，其實如果要重新造街，應該要重新盤點、重新規劃，而不是以前怎麼樣現在就怎麼樣，對不對？我相信你有交通專業，也有交通權威的。

交通局張局長淑娟：

因為它涉及周邊居民的進出，所以這件事情我想當初工務局應該都會開說明會，去開說明會的時候，大家的意見一定會變成最後決策的基礎。

白議員喬茵：

其實我也知道質詢這件事情一定會掉票，因為可能當地民眾覺得這樣子的開口，他們這樣穿越來穿越去很方便，可是很方便的背後是很危險，交通局長你應該也知道這個事實。我們看一下，這些開口不到 12.5 公尺，而且它的問題還有左轉車道漸變儲車空間不足，你看這個用紅線畫起來的，它的儲車空間頂多 1.5 台，連 2 台都停不進去，這很容易造成後車追撞的問題。再來，這個地方是沒有左轉箭頭的，如果上一個路口有左轉箭頭，結果開到下一個路口變成

沒有左轉箭頭的，是不是容易造成後車的追撞？是。再來又看到有直左的箭頭了，一下有直左、一下沒有直左；一下只能前進，一下可以迴轉、一下又不能迴轉，這是一個什麼標線的試驗區嗎？我覺得很亂，而且亂到真的大家不知道怎麼去開華夏路。華夏路造好當然是美事一件，但是隨之而來的抱怨聲浪也很多。所以未來的施工建議，我當然知道華夏路可能沒有辦法再動了，但是未來如果你們再有數十億的龐大經費，要來重新造街的話，必須要落實市區道路及附屬工程設計規範，不要任意在中央分隔島做開口，導致路口頻繁左轉車輛交織，衍生的肇事機率提高。還有如果有特殊需求，你們也必須評估 100 公尺或 200 公尺內不任意做開口，除非救護車或是消防車，這些的需求才可以做開口。所以，局長，真的不是一個…。

主席（蔡議員武宏）：

再給白議員 3 分鐘。

交通局張局長淑娟：

因為本身它是一個歷史的產物，後續要修正其實就必須要有一些溝通，我想溝通的部分需要進行。

白議員喬茵：

好，局長，待會一併幫我回答。局長，接下來就要討論為什麼道路設計這麼重要？因為高雄事故 30 日內的死亡人數居高不下，高雄今年 1 月就有 8 起死亡車禍，我很好奇，到底總共統計下來整個 1 月份有多少？我們進到你們交通局的網頁～智慧市政儀表板，結果資訊停留在 110 年。我們不是號稱智慧城市嗎？智慧到哪裡去？資訊還是 110 年的，3 年前的資訊，這個應該嗎？好，我們從交通局找不到數字，我們從交通部道安資訊網來搜尋，發現高雄 1 月份是全國最高，車禍 30 日內的死亡數。我們如果看去年，高雄市一樣是全國第一名，30 日內有 317 位死亡人數。317 位還有剛剛提到的 38 位裡面，第一名就在我的選區左營區，華夏路剛才提的也是在左營區，所以你告訴我說以前開口就在那邊，我要讓它繼續開，這個說得過去嗎？開口多就代表安全疑慮就多。局長，你剛才的回答是沒有辦法讓我很滿意的。如果你要開口沒關係，那我們來重新設計一下，要怎麼樣讓大家不會追撞、不會側撞？這些你們應該要去事後彌補的吧？不是說以前怎麼樣，我現在就跟著怎麼樣吧？那麼你的責任在哪裡？你的權威在哪裡？你的專業又在哪裡呢？

112 年的高雄事故肇因，我們也幫你分析出來了，以機車死亡人數最多，還有側撞的機率也很高，而我們也發現在車禍裡面，高齡車禍的比率是最高的。所以我們也請交通局來幫忙宣導一下，如何來融入一些鄰里的講座裡面，宣導一些比較正確的知識還有用路的知識，讓我們的長輩知道，並且也可以定期來

評估他們高齡駕駛的身心狀況。

還有另外一個議題，也就是高雄市大型車涉入案件事故統計，112 年有 9.7%，113 年更高了，有 18% 死亡都跟大貨車有關。我們知道有最新的新聞報導是說 2025 年開始，還有 2027 年都必須要強制這些大貨車裝上「盲點警示系統」，也就是有車靠近你，它會嗶嗶響，但是這是新車上面會有的規範，那舊車呢？舊車，交通局是不是也可以來和中央交通部一起討論看看，是不是也要強制或是用補助的方式來鼓勵他們加裝？剛才看到大貨車的致死率這麼高，而且是一年比一年高，所以我希望交通局可以率先來補助大貨車司機安裝盲點警示系統，不知道交通局做不做得得到？

交通局張局長淑娟：

高雄市道路本身的條件，還有一些事故的樣態，其實我們一直在做一些改善。去年其實高雄市交通事故，A1 是減少 19 人、30 日內減少 52 人，所以市政府其實持續都在努力來降低交通事故。剛剛議員提到華夏路的部分，其實都有用軌跡線去抓過，所以不會有議員所擔心的問題，我後續也會請同仁再做確定。因為工務局在規劃的時候，其實都有請專業技師去做一些軌跡線的檢測，我想這部分我會再請科裡面、局裡面的同仁去做 double check。另外，大型車的問題跟議員報告，其實從 108 年開始，已經要求所有台灣國內的所有大型車輛，都必須要有這個行車視野輔助系統，這個已經是強制，法令已強制規範，不只是新車，是連舊車都要安裝。〔…〕法令是規定行車視野輔助系統…。

主席（蔡議員武宏）：

給白議員 2 分鐘。

交通局張局長淑娟：

行車視野輔助系統它可以提供他右轉盲區時候的影像，可是對一般駕駛人來說，因為他開車比較忙碌了，很難去確認九宮格裡面到底有沒有車，所以我們現在跟交通部提出建議，也有拜託高雄市的立法委員去跟交通部溝通，希望現在的視野補助系統裡面有三型，一個叫標準型、一個叫簡易型、一個叫全景型。標準型是使用率最高，可是沒有盲區的警示效果，反而簡易型是用雷達然後會有聲響，所以我們現在希望交通部能夠是 1 加 2，所以可能針對高雄市的所有大型車輛，我們有 2 萬多輛是全國最高的，希望能夠再增加第二型。第二型的經費也不會很貴，所以我們現在跟交通部做這樣的計畫申請。

白議員喬茵：

所以預計什麼時候會開始對他們做補助？

交通局張局長淑娟：

如果今年可以順利通過的話，我們希望…，這個主辦還是在公路局監理所，

監理所就會去補助業者來裝設。以後你要上到高雄市的市區道路，我們會希望你要有第二型，沒有第二型的話，可能就會有一些處分。

白議員喬茵：

所以有機會在今年就開始來補助大貨車？

交通局張局長淑娟：

我們努力今年能夠來達成。

白議員喬茵：

好、OK。

交通局張局長淑娟：

因為大型車事故，往往和機車碰撞就是一個很嚴重的組合，所以包括目前市府也在推行 555 專案，包括警察機關和監理機關都一直在做強力稽核。

白議員喬茵：

還有包括剛剛捷運局拜託你這邊幫忙解釋的，輕軌會容易撞到…。

交通局張局長淑娟：

因為它是插入時相，輕軌到之後插入時相，變成本來輕軌是南北向，現在是東西向就會被截短。

白議員喬茵：

沒有，局長，我現在只是想要知道到底有沒有辦法解套？

交通局張局長淑娟：

我們目前就是採用…。

白議員喬茵：

還是只能繼續…。

交通局張局長淑娟：

不是、不是，我們現在就是改用共用時相，就不插入時相了。

白議員喬茵：

抱歉！你是說？

交通局張局長淑娟：

我們現在就是用共用時相，就是比照大順路的共用時相來處理。

白議員喬茵：

所以不會再有那個 10、9、8 的問題？

交通局張局長淑娟：

不會、不會。我們現在給東西向的行人綠燈大概有 30 幾秒，已經解決這個問題了。好，謝謝。

主席（蔡議員武宏）：

謝謝第二召集人白議員喬茵的質詢，接下來請張議員博洋質詢，時間 20 分鐘，張議員請。

張議員博洋：

謝謝主席，我借用簡議員煥宗的位置，因為今天主要針對的是交通局的業務比較多，這樣的角度比較好和你們溝通。首先，第一題是針對自行車的事情，我看了一下交通局的業務報告，其實有針對 YouBike 的接駁服務，使用人次不斷的提升，這個部分有提到。但是如果我們希望市民朋友多多的用 YouBike，或者是希望能夠在整個自行車的載具使用上，更加的安全跟舒適的話，我想相關自行車路網的完善跟友善，我們就要特別來注意。首先，第一個數字裡面我們可以看到，2023 年高雄市的交通事故統計當中，自行車的死傷人數排行第三，死亡人數是在高雄市的傷亡人數裡面排行第二。在六都當中，高雄市的自行車死亡人數是全國第一，最高 28 人，死亡人數的比例也是六都的第一。這個是背景，這個也是過去我們所面臨到的一個困境，遇到困境不打緊，但是我們要怎麼來突破這樣的困境？所以以下我會給交通局一些我們研究出來的相關建議。

這是高雄市自行車使用人口，在通勤的部分，包含自用的自行車跟 YouBike 2.0 的使用上，僅次於汽車，排行第三，所以其實我們使用自行車的人口非常的多，而且甚至還有在往上突破的一個可能性。高雄自行車的環境面臨到哪幾個問題？第一個是依據自行車相關的法令，自行車只能騎乘在有標示行人跟自行車共用的道路上，就是我畫面上這個部分，或者是所謂的自行車專用道。基本上，其實他只要沒有標示是行人跟自行車共用的話，他是不能夠去騎乘的。高雄市人行道總長度大概是 1,435 公里，人車共道是 295 公里，看得出這個差別將近 1 千公里的部分，他是沒有開放人車共道。所以我覺得這部分就表示我們可以來加強，到底哪些部分可以再規劃出更多的人車共道。但是當然人車共道在現在整個人行環境的意識抬頭情況之下，人跟自行車在同一個空間使用，當然一定也會發生一些問題，所以我待會講國外的案例，他們是怎麼做到的。

第二個，我們的人車共道的部分，他的狀況會遇到比方說磁磚因為地下地基流失、凹凸不平的問題，其實常常會導致什麼？意外就會發生。有時候我自己也會騎 YouBike 上班，服務處和我家直線距離大概 600 公尺，有時候會在菜籃裡面放水壺，經過這種磁磚的時候，手機、水壺、包包什麼都會彈出去。所以其實我們自行車的路面基本上都是要去做維持的。我這邊就不會寫是哪一條路，因為我不希望交通局在我的質詢結束之後，就只針對這些路面去做個案的改善，我希望我們是一個通盤性的檢討，所以我會把這些路面做一個去識別化。第三個，這個標線其實我覺得滿不錯的，就是引進瀨戶內海自行車的這種

標線。在瀨戶內海可能適用，可是在台灣就會變成我們的自行車、摩托車和快車都在同一個地區，我們雖然有給它做一個藍色的自行車標線，但是自行車騎在上面並沒有比較安全，反而很多時候是險象環生的，尤其自行車的速度有時候又比較慢。

第四個，我們的自行車道很常不連貫，就是在很多的轉角路口有自行車道，可是左邊第一張照片發現，騎上去之後就是轉角的人行道，就沒有自行車道了。第二張更誇張，直接騎上去，就是這裡甚至連一個斜坡也沒有，到底要行人騎去哪裡呢？這個類似的問題我就不一一做介紹。再來，這個車道上的障礙其實也非常的多。我們看上面這個，自行車道上面就有騎樓違規停車，有自行車騎一騎會撞到路燈燈桿，甚至有樹木，或是騎到一半突然有一個捷運站的站體。就是說我們整個自行車的環境，真的是很需要我們共同把它變得更好一點。當然我這邊也有提到，如果我們有很多障礙物的話，自行車就要閃躲。什麼叫閃躲？閃躲就是他會騎出一個不可預測的路線，這個時候如果有路人的話，當然就很容易造成擦撞。

這個是荷蘭的案例，荷蘭其實有全世界最安全的自行車道設計，不知道你們今年有沒有打算要去做考察？其實荷蘭在整個自行車的相關規範上就做得非常好，不只有專屬的自行車道，甚至我們看左下角的這個照片，他直接做出一個大車和自行車的分流。這個也是荷蘭，這個是他們的烏特勒支火車站。它這裡甚至在新的車站裡面做了一個可以容納 12,500 個自行車的停車場。他們做這個其實就是為了要去友善他們的自行車空間，其實某種程度也是政府透過資源的挹注，去鼓勵他們國家的人民多多的往自行車這種比較低碳排，基本上也沒什麼碳排可言的方式去進行他們的通勤。左下角是我們的高雄火車站，我現在想先問局長，未來在我們高雄火車站新的站體，全新完工花了這麼多錢，對自行車的這一部分有沒有什麼相關的規劃？請局長先回答。

主席（白議員喬茵）：

請局長答復。

交通局張局長淑娟：

高雄車站的部分，現在它的自行車道路網，如果講東西向的話，未來…。

張議員博洋：

天棚。

交通局張局長淑娟：

天棚完成之後，自行車道會從左營一直串聯到高雄車站、到鼓山，這是在東西向的部分。在南北向的部分，我們現在在規劃，因為表參道會把自行車道放進去，北側博愛路人行道的寬度也夠寬，所以自行車道是可以串聯，所以東西

向和南北向未來都會有自行車道的設置。高雄車站自行車的停車，鐵工局目前是規劃 485 輛。

張議員博洋：

有規劃？

交通局張局長淑娟：

是，有規劃。

張議員博洋：

因為他在施工的過程裡面被拿掉了，所以我一直很擔心說會不會…。

交通局張局長淑娟：

那是臨時性的，〔對。〕未來永久性會…，因為機車快 1,000 輛、汽車是 600 多輛、自行車是有 485 輛。

張議員博洋：

好，我們繼續，這個是美國克利夫蘭市，克利夫蘭市其實有一個脈絡跟台灣有點像，它是因為 1 年 74 起的死亡車禍，因為這樣子的一個新聞，讓他們制定所謂的《零願景行動計畫》，希望透過一些道路的改善、運具的改良等等的方式去達到零死亡，所以他們今年開始在主幹道有規劃自行車道，我記得我們交通局在博愛路其實有在做相關的一個規劃。另外就是針對標線型的自行車道有進行邊線的加粗，根據研究，邊線的加粗基本上成本低，也能夠有效的去減少大概 37% 的事故。這個簡報也會提供給交通局來做參考。這邊要跟交通局提醒自行車環境的提升，其實高雄市在過去勞工城市、代工城市，這種大量私有載具橫行的一個情況之下，除了發展大眾運輸捷運和輕軌系統之外，讓我們的自行車環境更加的友善、更加的便利，其實也會對我們整體城市達到不管是要淨零碳排，還是達到所謂的綠色運輸、綠色交通這些目標都是非常有助的。

在這邊要具體的跟交通局要求，希望第一個就是盤點我們公共自行車熱門的這些路廊，我們剛剛講到很多路段是沒有自行車的專用道，甚至就是畫個藍色的標線。冷門的路段先不處理，因為經費有限，這些熱門的路段是不是可以有自行車的專用道跟路網，讓他們更好的來做騎乘？第二部分就是在騎乘的體驗上，定期檢討路面改善，甚至是可以跟自行車相關的團體來討論，如果我們在政府的資源挹注下，他們會需要我們怎麼樣的來介入，我想這個部分要請交通局來想一下。

接下來第二個部分是公車，剛講完自行車，接下來講公車。其實公車路網有一個很有趣的部分，就是我們的捷運和輕軌能夠到的站點就是那一些，下車之後怎麼透過公車系統、小黃系統及 YouBike 系統到達他們想要去的地方。前幾天捷運局有跟我們開會，那時候捷運局有提到一個很好的概念，其實大眾運輸

不是只有捷運和輕軌才叫做大眾運輸，怎麼透過小黃的轉乘、透過其他相關的交通工具轉乘，都是大眾運輸路網的一部分。高雄的公車環境出了什麼問題，才會發生這樣子的一個數字？我們搭乘大眾運輸的比例，高雄搭乘公車的比例其實非常的低，到底為什麼會這麼低呢？我們來看一下，這個是我們發現的一個問題，路線往往無法去滿足市民的需求。你看上面一張圖，行經三民區的 76 和 77 公車，有 8 成以上的路線重疊，左下角 53、紅 30、紅 31 有一半的路線重疊，所以基本上我們花了很多的錢，讓他們去走同樣大部分重疊的路線，當然很多民眾就會覺得公車沒有辦法到他想要的地方。你知道這種時候就會有一種惡性循環，他就會打電話來叫民代幫他去講可不可以把公車改到他們覺得適合的地方。民代就會覺得說大家都想要公車停自己家門口，這只能建議，可是要改也很難改，就會變成是一個惡性循環。怎麼打破這樣的惡性循環？其實就是我們定期檢討、定期滾動調整，我們就有機會打破這樣子的一個惡性循環。

這個是高雄三民區大順路段的輕軌，輕軌路上有 1、2、3、4、5，5 條公車的動線跟輕軌是一模一樣。我就會覺得既然輕軌已經做好了，搭一趟也沒有多少錢，為什麼公車動線到現在還有 5 條是跟輕軌一模一樣？這個部分可不可以來做一個檢討跟改善？這個是第一點。第二點，我們公車的命名方式和收費方式跟其他縣市比起來確實是比較混亂，我們光是公車就有 8 種命名方式，有一般公車、幹線公車、公車小黃、捷運接駁、客運、快線、就醫公車、觀光公車等等，甚至連三民區的 30 都有紅 30 和 30。我自己是騎摩托車，但是如果真的是要搭公車的人，甚至高雄現在有越來越多的國際觀光客，他到這邊你告訴他說 thirty，到底是 R30 還是 30？這很容易就會搞混。

再來第三個問題，我們之所以會獨立出一個幹線公車，就是希望它有別於一般公車的功能和效能。我們有很多幹線，覺民幹線、中華幹線、百貨幹線等等，可是在車子的外觀上及識別上，基本上跟一般公車根本就看不出差別。今年年初的時候我有去東京小江戶川越，我搭電車到川越，一出火車站的時候，他們那邊就有一個牌子，就是一張給觀光客看的導覽圖，上面就很明確的列出每一台公车的照片，就很明確的可以知道哪一台公車長什麼樣子、什麼顏色。有一種是可以穿越市區一圈的，有些是直達到冰川神社，但是沒有回頭的，有些是到哪裡，就是很明確，我在車站就可以知道我今天到這邊是要來花錢消費的，我可以怎麼樣好好的消費。可是高雄的狀況就是這些識別，真的亂到讓人家很難在高雄好好的享受我們的城市風光。第四個就是班距長，這個是我助理親自去實測，我們先看最下面。APP 上面寫要等 9 分鐘，結果他自己在現場等了 22 分鐘才抵達，APP 跟現場跑馬燈顯示的完全不一樣。甚至左邊這一張圖 APP 出現了 2 班車並列，要同時進站的狀況，另外還有幹線公車基本上它有一

個固定的時程，所以叫幹線公車。副局長，沒有關係，我會把簡報給你們，副局長很認真用手機在拍，我會再把簡報檔案給你們。

那個幹線公車從 5 分鐘到 13 分鐘、到 30 分鐘，如果我叫幹線公車，理論上這一條線所有的車站應該都是 5 分、10 分、10 分，結果一條路線裡面有 5 分的、有 13 分的、有 34 分的，所以我們到底要怎麼改善？我可以理解那一條路尖鋒時刻，我們不能要求駕駛開快車，也會有上下車或者是等候長輩什麼的問題，可是一條幹線公車有 5 分、13 分、34 分，這個其實也很奇怪。

第五個，這個候車環境，這邊我忘記去識別化，因為我聽說今天廠商已經在改善了。重量觀光區，六合夜市甚至是愛之船的站牌，這些其實都會讓國際觀光客到這裡會覺得這裡真的是六都嗎？這裡真的是決心要超越台北的六都嗎？它的六合夜市、它的觀光地點的站牌就是這樣子，就是長這樣斑駁不堪。這個要請觀光局也要幫我們注意一下，因為觀光客是觀光局，當然交通是交通局，但是觀光客來到這邊他的正評或者是負評，一定會影響我們觀光業務的推動。像這些觀光區的一些候車環境整個的改善，我覺得這個也必須要來注意。在這邊要跟局長具體建議就是，我們大眾運輸的環境跟使用者的體驗，就會導致他們到底喜不喜歡搭公車？想不想搭公車？我有助理以前在台北工作後回南部當助理的，他就跟我講一件事，其實我自己不搭公車，當我的團隊告訴我今天要討論這一題的時候，其實我有一點抗拒，因為我對公車沒有那麼的熟悉。他們跟我說很簡單，我們從台北下來的，我們在台北都會搭公車，我們回高雄全部都騎摩托車，你就知道為什麼？他講這句話的時候，我就覺得說好，我們就來討論看看公車的這個問題，讓民眾對於高雄公車沒有信心的這個環境，我們打破這個惡性循環。我們上個星期才參加過客運業者的記者會，其實我們的公車業者、客運業者等等對於整個品質的改良、改善，大家都非常有決心在推動。像我剛剛舉的這些例子，整個環境的提升就需要公部門的介入。

再來，舉一些比較正面的例子，台北市這個很酷，我也是第一次看到，台北市的公車就是把它有一點像是類捷運化，不只是候車亭環境的提升、班距的縮短，甚至是整體公車幹線的識別，你看他有綠線、藍線、黃線很清楚，甚至他是全線低地板公車。你看他把動線做顏色區別，不只是站牌顏色做區別，連公車本身的顏色他也做出區別，所以他可以讓人家很清楚的知道這些點…，局長，你以前在台北待過，所以你一定很清楚這些公車的識別，對於一般剛到這個大城市的人們有多麼重要。你看他甚至除了做幹線公車之外，一般公車在候車環境上跟動線的識別上，他也做得非常的清楚，這是我們去找他的識別系統。

這個是台中市的幹線公車，像我講東京川越一樣，他就是每個公車的顏色，你可以清楚知道這台車來了，可以去哪裡？你可以更容易去識別出來。這個是

經濟部有做一個市區巴士的鑑別手冊，這個我們有去找到，他其實都有清楚相關的規範，只是在於我們怎麼透過這樣子的規範落地化，把它實施出來之後讓民眾更能夠一目了然，我相信高雄市一定都有這些識別，為什麼公車的搭乘率還是很低呢？，這個部分我們就要想一下。再來，這個我也覺得滿厲害的，台中市的候車亭有導入候車鈴，如果市長著跟身障朋友，他不用探頭也不用走出路口，他甚至不用走下馬路，按個按鈕他就會很清楚的告訴大家，現在什麼車要停？讓公車進站，這個部分我覺得高雄市也可以來強化，來強化這個設施的推廣。

以下具體六點意見，跟交通局做一個分享。第一個，重新檢討我們的路線，輕軌好了之後，公車要長怎麼樣？這個可能過去我們一直在想，但是還沒有開始做。第二個，縮短公車的班距，幹線公車的班距怎麼來改善？第三個，加強公車跟捷運、輕軌、台鐵的轉乘。第四個，導入公車顏色的識別系統，還有候車環境的加強。我剛剛在 30 分鐘前收到雄中門口候車椅沒有候車亭，我剛剛也跟工務局，工務局今天不在，跟工務局趕快聯絡說現在新鋪設的路面有沒有空間？如果要做就一次做好。最後就是導入候車鈴，更友善長者並讓行動不便者也可以有更好的環境。等一下公車部分再請局長做回答。

最後一分半鐘，跟大家分享一下氫能首都。這個會期我一直在強調，高雄其實有很多的條件跟環境可以來推動所謂的氫能。這跟交通局有什麼關係呢？今年第三季會有一個全台第一座加氫站，加氫站來了之後，總要有人要去加氫，我家的 CRV 也不能加，到底是哪些人去加氫呢？哪些載具、運具去加氫呢？台灣目前的狀況就是我們目前加氫站是零，氫能車也是零，這些公共的氫能車，所以我看到這個部分就是，其實這一次現代樂鐵在高雄的智慧城市展，他就有來宣傳韓國要推的氫能運輸的部分。JR 其實有在推首架氫能電車，捷運局，問題來了，未來在軌道的運輸上，我們有沒有機會來採購或者是增設這樣以氫能做為主要動能的運具？再來，第二部分就是交通局，交通局的部份就是如果氫能要發展，交通局在氫能這件事情上，從公車到其他相關的運具系統，交通局現在有沒有相關的規劃？以上三點問題，先請交通局回答公車的部分。

主席（白議員喬茵）：

請交通局答復。

交通局張局長淑娟：

自行車道我簡單回復一下，去年開始我們已經在做自行車道總體檢，我們檢討完之後會把相關的改善交給工務局去做改善，交通局是負責規劃。目前整個自行車死亡事故裡面，我們有統計 71% 是高齡者，主要發生在路口，都是未依規定讓車。所以我們針對高齡者的道安宣導，除了行人跟機車這一塊，自

行車也是我們的重點。

另外，高雄市的公車問題，長期面臨跟機車競爭力不足的問題，因為我們的路線通常機車是直線距離，可是公車就必須要有彎繞，有時候那個彎繞度其實會造成它的競爭力比較低，雖然我們的票價比較便宜，可是它還是因為競爭力不足的問題，造成一般青壯年比較沒有興趣搭，都是以高齡跟學生為主。這部分我們交通局一直在檢討路線，檢討路線是希望提升載客量之外，我們怎麼檢討路線？因為我們現在刷卡有大數據，另外我們也結合信令資料，所以我們會把主要路廊抓出來，去加密班次，如果一些次要路廊因為還是有，我不能說沒有辦法提供服務，可能還是有班次但可能車型會變小，或是用計程車來做服務，我們是有這樣的規劃。

候車亭的部分，民眾反映不一，台中也沒有很成功，有一些縣市試辦也沒有很成功。高雄的部分我們現在是會有語音播放，如果是視障者有語音播報，來提供一些服務。

針對氫能的部分，現在交通部有開放縣市來申請，我們有去訪價，因為費用是比現在電動公車高出快 2.5 倍，電動公車一簽的話就是 2,000 多萬，交通部也只補助 1,000 萬，所以變成業者要自籌非常的多，對業者的誘因其實是很低的。所以我們也跟交通部反映說，如果這是一個國家重要推動的計畫，應該是要全額補助來試辦。業者願意來提供這些經驗回饋給交通部，目前在跟業者溝通，希望是用意見回饋給交通部，希望他們後續在整個氫能公車的補助檢討裡面能夠考慮到這一點。以上說明。

主席（白議員喬茵）：

再給張博洋議員 1 分鐘。

張議員博洋：

好，捷運局還沒有回答，先等一下。交通局的部分，你剛剛沒有回答到公車的整個識別系統，公車路網識別系統的部分。第二個就是剛剛有講到自行車的部分，雖然我們大部分都是因為長者，但是我們要想一件事就是，其實整個自行車也是未來高雄市越來越多國際觀光客來的時候，他有可能會使用到的工具，還有公車也是一樣，公車雖然對比現有的市民在使用的機車，相對比較沒有競爭力，這個我同意，但是我們不能夠去否認一件事，就是外國觀光客來到高雄的時候，他除了捷運、輕軌兩條線而已，他大部分還是會使用到公車，所以整個公車的改善還是必須要來做。

交通局張局長淑娟：

好。針對識別系統部分，其實高雄市的公車就是層級式公車，我們幹線有 20 條。跟台北的差別是，台北的幹線公車因為他有公車專用道，所以他的車

輛調度不像高雄市會混合調度，我們一個場站業者是混合調度，所以我們之前也跟業者溝通說希望，譬如 205 的中華幹線，就是我們幹線是有顏色的，那就整個車體的部分用顏色區分，不過業者他們的車輛調度跟司機調度是混合調度，所以司機會開責任車，可是他今天早上開這個路線，下午可能就會去開別的路線，所以會造成這個計畫很難推動下去，所以我們現在是用車頭，我們的車頭顯示有去分你是幹線公車，或是不是幹線公車的其他層級公車的話，車頭顯示的顏色就不一樣，所以我們用這種方式來改善。另外，站牌部分是可以來做改善的，不過我們的經費有限，所以可能會分期來做後續識別化的改善。

主席（白議員喬茵）：

謝謝張議員博洋的質詢，接著請蔡議員武宏發言，時間 20 分鐘。

蔡議員武宏：

所有交通部門的局處，大家午安。直接進入本席要質詢的議題，其實大家都知道交通是掌管整個城市經濟的脈絡，市民朋友的生活越來越便利，當然會吸引更多的市民朋友移居高雄，然後進行生活上的一些方式。其實本席在兩個星期前，我有去高雄市的智運中心了解交通號誌相關的一些設備，今天就要來跟局長做一個探討。在交通運輸中心裡面，我們一直在講智慧城市，反觀智慧城市，局長也一直說我們的智運中心，有其他各個縣市一直來參觀，一直來跟我們進行一些相關的研究跟探討，也希望在他們的縣市可以取得更多的經驗。

反觀來講，在我們一直講智慧城市的這個時間點，我發現一個很嚴重的問題就是高雄市的交通號誌。我們目前的交通號誌總共大概有 5,800 多個，預計 117 年我們將要增加到 6,000 個，但是號誌設備的使用年限大概是 10 年。高雄市號誌的生命週期，老化狀態最老的還有到 44 年；我們每年平均號誌故障的案件將近 2 萬件，這是非常可怕的數字。我也有跟交通局長、跟交通局的同仁去討論，因為礙於經費的關係，但是這個問題不是一個藉口，為了提高高雄市的智慧城市，我覺得這個交通智慧號誌應該要趕緊的去把它增設出來。

我稍微了解一下交通局提供給本席的資料，我們大概有 3 千多個 10 年以上，還沒有換 IC 板的占 56.4%，有 1 千多座大概是 5 至 10 年，有 1 千出頭是 5 年以下、大概占 18%。所以在這整個的範圍裡面，我們到底要怎樣趕快去把所有的交通號誌，去把它進行大規模的換置，甚至把它用得更好一點，就是所謂的 AI 智慧？目前我們在高雄有 12 座是 AI 智能交通號誌，大概經費也蠻高的，這個部分，我們來比照一下台北跟我們六都。高雄市有將近 5,800 個號誌，1 年只能汰換 130 個；台北的路口有 2,700 多個號誌，1 年就要汰換 275 個；新北有 4,200 個，1 年也要汰換 169 個；桃園 3,700 個，也要汰換 200 個；台中 6,000 多個，要汰換 200 個；台南比我們少，但是他們是汰換 72 個。

反過來說我們六都，我們現在一直在說高雄要成為智慧城市，台北每年編了大概 3.6 億元來規劃、建置智慧化號誌，他們現有的號誌有 2,734 個、維修人員有 24 個。高雄有 5,000 多個，從民國 98 年到 113 年共 15 年，我們才編了 1.74 億元的經費，來修理我們的號誌問題，我覺得這個部分是讓我非常的訝異，加上我們人力的不足，所以對於交通局，我們整個基層人力上的不足，我希望局長在這個部分，我們也要去探討在未來接下來的這個時間點，我們邁入了智慧城市，局長，我們在展覽館的時候，你也有去參展，我們有很多智慧的一些 AI，未來你有怎樣的規劃，可以讓高雄市的交通號誌變成一個 AI 的智慧號誌？是不是請局長簡單答復一下？

主席（白議員喬茵）：

請交通局長答復。

交通局張局長淑娟：

針對我們號誌的控制器，因為主要那個大腦就是控制器，控制器的部分因為我們的經費當然是真的有限，所以每年汰換的數量就不多，可是又一直擴大那個規模。

蔡議員武宏：

局長，我這邊直接問你好了，一個控制器是多少錢？

交通局張局長淑娟：

10 萬元。

蔡議員武宏：

10 萬元。

交通局張局長淑娟：

所以我今年已經提出先期計畫，我們已經送市府了，先期計畫一年大概希望爭取到 6 千多萬元，可以連續幾年的方式來把一些…。

蔡議員武宏：

6 千多萬就大概 600 個，是不是？因為你說一個 10 萬元。

交通局張局長淑娟：

對，我們目前大概會汰換 300 多處。

蔡議員武宏：

300 多處，那一個就 20 萬元了。

交通局張局長淑娟：

含施工費用，因為你扣這 10 萬元還有施工費用。

蔡議員武宏：

含施工費用，所以未來我們大概是每年都要汰換 300 個？

交通局張局長淑娟：

374。

蔡議員武宏：

可不可以再多？

交通局張局長淑娟：

我會來爭取，我們是希望把 10 年以上的控制器能夠汰舊換新，因為過去控制器可能沒辦法做到連線或是 AI 智慧號控，我們現在如果用新的控制器的話，就會有 IPC，希望未來在做智慧號誌就會比較容易一點，我們會來爭取相關的預算。

蔡議員武宏：

所以那一天我跟局長說經費不足、不夠的地方，我們要提出計畫去申請。

交通局張局長淑娟：

已經提出去了。

蔡議員武宏：

我們要積極地去跟市政府、跟市長或副市長要一些經費，不然你一直在推智慧城市，市政府也一直在講要智慧城市，AI 我們也要做，5G AIoT 也在我們高雄，但是反觀如果把這個智慧城市，我們智慧 AI 的系統，智運中心把它展開來之後，周遭相關的一些周邊設施，根本就沒有達到智慧城市所要求的。

交通局張局長淑娟：

因為我們現在智運中心是整合平台，這個控制器是我們的 infrastructure，就是基礎設施，基礎設施的部分我們需要去更新之後，它就可以跟中心做連線，所以我們掌控管理的路口數就會增加，因為現在的管理路口數還沒有那麼多，如果是管理更多的話，中心的功能就會更強，所以這部分我們也重視這個問題，也已經有跟市府申請先期計畫，取得經費之後，我們就會開始做汰舊換新。

蔡議員武宏：

我希望這個部分我們可以加速，為了整個高雄市交通的便利性，局長如果有需要我們多幫你要一些經費的話，你也可以跟我們講。

交通局張局長淑娟：

好，謝謝議員。

蔡議員武宏：

接下來，剛剛我們二召白喬茵議員也有提到，輕軌成圓之後，到底後面衍生出了多少的問題，從資料上面可以發現，113 年 1 到 3 月市長 1999 的陳情信件裡面，1 月份有車票問題及票證相關的 1 到 3 月大概 45 件、人員管理跟服務 1 到 3 月大概 54 件、車站與設備也有 114 件、電聯車的部分大概有 40 件、其他

有 143 件。我們輕軌成圓之後，今年 1 到 3 月，我們所有民眾的陳情案件，對於輕軌到底要怎樣去做改善，民眾提供了很多的意見跟交流，甚至有些是影響到他們的一些安全，所以有那麼多陳情案件。

但是我最重要的是要提出，我們輕軌列車上面有一個按鈕，那個按鈕是要開門用的，就是有車進站的時候可以去按開門的那個按鈕，對於那個按鈕，本席就接到兩個案例都是一樣的。在過年之前本席有接到一件，就是有一對夫婦他們要搭輕軌，因為你要等人家先下車，然後他才上車，可是就在那個時間點，車門剛好被關起來，他要去按車門按鈕的時候，按鈕就沒辦法反映了，就變成夫婦兩人一個在車子裡面、一個在外面，那個先生就默默的看著他的另一半在車上，車子就這樣開走了，這是大人的案例。過年前的時候我有跟捷運公司反映，但過年之後馬上又發生了，這個真的就是剛好是一個大人跟一個小孩，大人先讓小孩進去車廂，結果門就關起來，換大人就站在車站那邊看著小孩默默的被輕軌列車就這樣載走了，他心急如焚，如果那個小朋友還小的話，可能當下他會哭出來。

所以在未來整個車站與車子硬體設施上面，我覺得這個部分要再檢討。而這個按鈕的部分，捷運公司是說開門鍵短時間按壓失靈，它的開門鍵按壓失靈，我覺得這個是非常不可思議的東西，你會造成拆散一起出遊的家人，他們開開心心要出去遊玩，搭乘我們的輕軌要到任何站或者要在高雄市觀光，結果輕軌列車開門鍵按壓失靈，就造成他們要短暫分開，他們被分開的話，如果是大人跟大人那還好，比如說你再搭下一班，然後再會合，但是如果是大人跟小孩呢？所以這件事情就反映出列車每一次回到車廠裡面去進行維修的時候，到底我們有沒有去測試這個按鈕按壓會不會失靈，這個可能要請捷運局跟捷運公司澈底去檢查一下。

另外一個部分就是從昨天開始，輕軌的深夜加班區間車開始試行了，剛才白喬茵議員也有談到。其實這個部分有很多人一直在跟本席陳情，我有把相關的一些運量，不管是南北向的，或是順行或逆行，我有把它做成一個表格。其實那一天我有跟捷運局長以及捷運公司的相關同仁說，輕軌成圓最主要是為了彌補整個捷運線上面的不足而去創立的，用輕軌把它兜成一個圓圈圈，讓高雄市民或者來高雄觀光遊玩的旅客可以運用到整個高雄市的大眾運輸，不管是捷運、輕軌、公車甚至 YouBike，這些都是我們可以去把它串聯起來的東西。但是那時候會去討論到這一塊是因為有很多民眾，他搭乘輕軌逆行往大順路那個方向出去，從晚上 10 點 08 分發車，他經由輕軌繞一圈，成圓回來大概是 11 點 38 分，他銜接到兩條紅橘線捷運的班次，這個都是沒有問題的。唯獨就只有順向，就是從 C1 開始往 C2，一直連接到捷運紅線的 R6 站，甚至到橘線起

站 O1 站，這才發現一些問題，所以那時候才請捷運公司跟局長，我們共來討論，把這個方案大致先把它試辦出來，而不是只聽當時捷運公司說那時候的運量只有一、兩個人乘坐。

反過來，我們高雄市的市民朋友就很可愛，你們鼓勵我們搭輕軌，可是最後一班車我搭到 C1，我卻不能去接我們的捷運紅橘線，我就必須在 C1 這邊下車，然後自己去轉搭接駁車也好，或者甚至是要去騎 YouBike，再到捷運站去搭乘紅線，或者再去轉搭橘線。問題是我們公車接駁的時間點在哪裡？我們的 YouBike，有些民眾他到達 C1，他下來的時候，他已經沒有 YouBike 可以騎了，都被其他的市民朋友騎走了，所以你要叫他從 C1 慢慢的走路到 C3 站嗎？那是有一點距離的。所以後來我們才研擬說到底我們要不要去增加這個深夜區間車，讓民眾在工作下班之後有車可坐，因為大部分高雄市民晚班下班大概都是在 10 點左右，甚至有些商圈可能到 10 點半打烊，所以我們才會請捷運局去評估這個深夜加班區間車的路線。

其實昨天我也很感謝我們的聯絡員益文，昨天本席也親自去搭第一班的深夜加班區間車，其實說真的，11 時點我們從 C1 站開始一直坐，坐到 C14 再繞回來，回到 C1 已經將近快要凌晨 1 點了，我們 12 點 51 分回到 C1。在這一趟試乘上面有兩位乘客坐到，其實他們是，第一個，他們有說要來體驗，第二個，他們是說這個試辦的計畫，這樣開始到底會不會讓所有的市民朋友來熟悉這樣的路線，在未來整個要搭乘大眾運輸可以更加的方便、便利。其實昨天這樣運作下來，大概只有兩位乘客，這個部分的話，我們是規劃要試辦兩個月。這兩個月期間，我昨天也有跟益文在那邊討論，這兩個月時間我們可以用滾動式的方式，到底是時間上面我們要去調整，還是到目前為止，我們的宣傳還不夠，民眾還沒有辦法知道我們的深夜加班區間車到底有沒有開；第二個就是是不是這個時間太晚。這部分我們都還要再進行一連串的測試，因為是試辦期，所以我們要去測試。所以在整個未來，不管是不是兩個月後，一定還會進行整個大數據的分析，包括捷運公司到底有多少的人流量來乘坐，時間上面是不是要進行調整，其實這些東西，未來我們都是要更加仔細的去討論。

所以在這個部分，你看剛才我們 C1 發車的時間點，到前鎮之星 C3，也就是捷運紅線 R6，大概是 11 點 43 分，那個是接得到的，那一班是接得到捷運，但是如果他要到捷運橘線 O1，就完全不行，因為他到 O1 的話是 12 點 09 分，而捷運橘線 O1 發車是 12 點，所以我們必須要麻煩他可能要從 R6，就是輕軌 C3 這邊，他就要直接轉搭 R6 的紅線，然後到美麗島站再去轉乘，或者是往北繼續坐輕軌。這個部分的話就是要多加去宣導，讓市民朋友了解整個大眾運輸，不管是輕軌、捷運，他們要怎樣進行整個串聯。這兩個月的試辦，我相信

應該在我們的網站下面，局長你也知道有很多民眾都在留言，有些民眾會想說這樣子會不會吵到市民朋友、太晚了，或者是說為什麼沒有到我們的大順路段？這些都是我們未來必須經過這次試辦之後，才能去進行檢討的。

針對這個部分的話，是不是請局長簡單答復一下？未來在這個試辦的兩個月期間，我們的滾動式檢討，對於整個大眾運輸，我們未來會不會在時間上面去做調整？以時間來調整，就是可能將時間調早一點，如果 11 點半太晚，我們是否可以調到 11 點，甚至 10 點半？假日的時候，因為有一些商圈他們 10 點半下班，我們可能調到 10 點 50 分還是怎麼樣？這個部分，我們未來可不可以跟捷運公司去溝通協調？請局長簡單答復。

主席（白議員喬茵）：

請捷運局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

這部分我們會和捷運公司繼續針對試辦這段時間改變的情形去做處理，會去做檢討，就像我們之前其實輕軌成圓之後，成圓那一段時間裡面，其實民眾反映就會很多，因為我們都需要磨合，而這個磨合過程裡面，我們必須去滿足所有民眾的需求，所以上一段那個，我們都檢討過了，這段這個，我們一樣會繼續檢討。未來是不是時間上要做調整，可能也是要試辦完之後，我們再來檢討，因為你現在一改變時間，民眾這些使用習慣一改變，其實他們都沒辦法適應。所以我們也要等這兩個月試辦完，後面再來檢討時間是否需要調整，再看看還有什麼問題，因為改變都是有正面的，也有負面的，這個正面和負面的部分，我們會整體檢討之後再來做調整。

蔡議員武宏：

我希望兩個月之後，我們就把資料稍微整理一下，然後跟所有市民朋友報告，我們再來看要怎樣去做，並整理一份資料給本席，〔好。〕或許我們還可以再討論出更好的空間，〔對。〕因為或許還不到假日，說不定假日就有人潮開始搭乘。

捷運工程局吳局長義隆：

昨天召集人去搭乘的時候，有一個代駕的，他開車到那裏之後，回來沒有車可以搭，剛好有輕軌可以搭乘，所以他就搭輕軌，可以有多元的提供。

蔡議員武宏：

所以大眾運輸是為了讓不管是觀光客或高雄市民更加便利去搭乘，像剛才主席講的，要去小酌一下，但是搭不到車子要怎麼回去，搭大眾運輸是最安全的，所以這部分就是要做，也期待兩個月試辦之後，我們再做一個通盤檢討，看到底要怎樣去進行修正，期待我們的輕軌和捷運可以真正造福我們整個高雄市

民，帶領觀光人潮。接下來，另外要跟局長探討一下前鎮漁港的聯外案，目前我們的進度是什麼？核定了嗎？

主席（白議員喬茵）：

請捷運局長回答。

捷運工程局吳局長義隆：

前鎮漁港的部分，我們也希望大眾運輸可以引入，由於黃線的建設成本相當高，因為這一段要到前鎮漁港，經過的大馬路很少，所以會鑽過住家下面，其實會產生很多衝擊。除了這個之外，其實我們把輕軌的部分只要延伸進來，輕軌的運量也可以滿足前鎮漁港的部分。如果這個案子要引入，我們的自償、可行性評估要能通過，如果不通過，變成做了也沒用，我們現在針對這兩個系統在做檢討，預計在 6 月底可以確認哪一套系統是比較有利，同時可以滿足交通部相關的規範。〔…〕6 月底。

主席（白議員喬茵）：

再給蔡武宏議員 3 分鐘。

蔡議員武宏：

謝謝主席，所以 6 月底就可以完成初步的規劃嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

是。

蔡議員武宏：

所以初步規劃之後，就直接送到中央去審核？

捷運工程局吳局長義隆：

我們就會確認到底是用輕軌系統，還是黃線延伸系統，接下來我們就會提報中央。

蔡議員武宏：

好，我希望局長這個部分要加把勁，因為我們的漁港已經花了那麼多錢，現在黃線延伸到漁港，會造成整個觀光人潮的進駐，甚至會帶來一些觀光財，所以這部分要趕快加速進行，謝謝局長。

接下來，本席要跟觀光局長探討一下，高雄旅遊網的旅遊資訊都沒有即時去更新，這個是我們高雄旅遊網的相關網站，我們點進去看，裡面做得很好，有英文版的、日文版的、韓文版的，只要國外觀光客來到我們高雄，都可以去使用這個部分。本席後來發現我們的捷運和輕軌地圖，我們當時推的高雄輕軌周遊二日卡，目前秀在我們官網上面的，它還是 109 年 12 月 31 日的，我們現在已經 113 年，觀光客來的時候還秀這個資訊，到底要怎樣去搭乘整體的大眾運輸呢？所以後來觀光局有做一張高雄好玩卡和 TaKao 觀光卡，也有一張紙本，

提供不管是高雄市民或是國人，甚至觀光客來到高雄的時候，可以了解整個高雄市的大眾運輸和一些相關的網紅景點，這個部分都很用心去做，無非就是要帶動整個高雄市的觀光經濟。

在這個部分我要跟局長報告一下，上面有很多東西都是國外旅客要去買這張卡，之後他們才能去使用裡面相關的優惠，不管是優惠的商家或者捷運運輸工具也好，但是點進去就發現一個很嚴重的部分，點進去如果是韓文的部分，下面還是顯示中文，點進去英文的時候，下面也還是顯示中文，就只有上面那一排是韓文，結果下面那一排沒有即時去更新變成韓語系統或者英語系統，甚至是日語系統，這些介面都沒有啊！我覺得我們的好意要去做到完美無缺，而不是上半段點進去有看到韓文，結果韓文介紹完之後，觀光客真的要去搭乘的時候，下面就變成是中文或英文，而不是所謂的韓文或日文，我覺得這個部分…。

主席（白議員喬茵）：

再給蔡議員 2 分鐘。

蔡議員武宏：

謝謝主席，請高局長答復一下。

主席（白議員喬茵）：

局長請答復。

觀光局高局長閔琳：

有關高旅網上面的這些資訊，其實有部分是因為跟高捷公司 MeNGo 介面界面的關係，有些資訊可能不夠正確，我們會儘速來更正。也向議員報告，我們目前也正在進行高雄旅遊網整體網站的更新，預計在今年 4 月底可以整個改版更新，資訊我們也會照議員的指示儘速來修正。第二個部分是有關購買介面的部分，我也特別跟議員報告，因為我之前就有注意到這個狀況，很希望能夠把高雄變得更國際化，所以我們也有跟高捷公司洽談，因為所有的購買介面其實是連結到高捷公司的網站上，它的語言界面後面突然又變中文，確實是非常的不友善，所以我們也會在今年高雄好玩卡的補助計畫當中，我們會進一步針對多國語言進行相關的修正，也會請高捷公司全面做相關的翻譯。

蔡議員武宏：

好，我希望未來在這個部分要注意一下，因為你說要把高雄的觀光引到國際，帶領整個高雄的觀光人潮，讓旅客、國人或者其他觀光客覺得高雄是一個友善的城市，所以這個部分我希望在未來整個相關的配套措施，我們要做得更加嚴謹一點，謝謝局長、謝謝主席。

主席（白議員喬茵）：

謝謝蔡武宏議員的質詢，休息 10 分鐘。（敲槌）

主席（蔡議員武宏）：

繼續開會。（敲槌）接下來請第四位質詢的黃香菽議員發言，時間 20 分鐘。

黃議員香菽：

謝謝又專業、又有個性、又有特色的蔡武宏主席，所有交通部門的局處首長，大家午安。我直接進入主題，不好意思！簡報可以開始嗎？主席，時間先暫停。

主席（蔡議員武宏）：

時間先暫停一下，準備 PPT。

黃議員香菽：

OK！我就直接進入主題，今天其實非常多的議員都有提到輕軌成圓的問題，剛剛我們的主席也有提到所謂的末班車，這個經過很多人的討論，所以才有了末班車的加班車及區間車的點。當然我也非常清楚主席昨天去搭乘了，因為他今天一大早就打電話跟我聊了輕軌的事情，包括他昨天去搭乘的狀況，大概聊了半個小時。他說昨天去的時候只有兩個人上車，我不知道這是捷運局在宣導上面不足，或者真的在這個時段有點太晚了，我認為這個是兩個月之後我們要稍微再去評估的。有可能因為今天是平常日，這一段我們本來就知道，C1 到 C14 老實講，從我們很多運量的數據看起來，C1 到 C14 大部分都是之前所謂的觀光為主的路線，所以到底會不會是在五、六、日的時間比較多人，我認為這是值得觀察的，所以也希望後續捷運局能夠在兩個月後，把相關的數據統計出來。當然，其實有了這個末班車之後，網路上面非常多人在討論，有了 C1 到 C14 的加班車，那 C15 到 C37 這一段是不是也應該要有加班車呢？我認為這個是值得我們商量和討論的，因為畢竟在大順路這一段，當然平常日搭乘的人非常多，但是如果行駛到這麼晚的時間，會不會造成周邊住戶受到噪音影響，我認為這個是非常值得我們去討論的，畢竟緊鄰根本是過一條個馬路就是別人的住家，這個都是我們必須要去了解的。之前我有因為我們的刷卡機器太大聲，有民眾跟我反映，所以我有跟捷運局反映，希望你們在 9 點之後，在大順路段這一邊的刷卡機器就能夠稍微地減低音量，讓它的聲音不要那麼大聲，周邊的居民連刷卡機器都會造成噪音的困擾，輕軌進入這一段如果是真的夜間加班，會不會也是造成噪音的困擾？這個是我們要討論的。

當然我還是要延續我在市長施政報告質詢所討論的東西。輕軌的運量，可以很明顯地在數據上面看得出來，因為在 1、2 月的時候是免費搭乘，所以不管是平日、假日，甚至全時段，數據看起來都是非常好的，尤其是在 1 月 27 日到 2 月 25 日黃色小鴨重返愛河灣的這個時間點，輕軌運量更是飆升，但是到了 3 月，我們可以很明顯看得到，直接是以砍半的方式呈現。當然這個絕對會是現在已經開始收費，而且在沒有活動的情況之下，輕軌的數據最真實呈現的

方式，我也去跟捷運局要了 4 月開始到 4 月 15 日的全時段運量，是 3 萬 1,480 人。我想不管怎麼樣看這個數據，確實都比免費搭乘的時間，以及有活動的時間來得少，不管怎麼樣算都是來得少。所以我還是要提一下，我們非常的清楚，輕軌感覺起來好像就是沒活動就沒有運量，所以我一直在提說輕軌，我們首要做的是什麼？首要做的是提升運量。

再來，因為我為了要去看這個運量，所以你們所提供的數據，我有很仔細的一個站、一個站去跟我的助理做了討論，也去做了分析。我們可以很明顯看得到有在轉乘的車站，日均量確實在假日跟平日的運量都來得比較高。C1 到 C14 如果沒有轉乘的，我們可以看到在平日非常的…，也不能說非常的差，平日還是有空閒的民眾會去搭，但是數據明顯來得不是這麼好。我們可以看到在 C15 到 C37，尤其最主要就是大順路段的地方，包括有國小、有高雄高工、有樹德家商的地方，老實講這個地方的平日確實都很好，而且有兩個點，我看了以後我發覺這兩個點的運量，民眾好像已經有普遍搭乘輕軌的習慣了，就是 C28 跟 C29，就是本席自己住的地方，樹德家商這一站，還有前一站的高雄高工，不管是在平日、假日，其實它們的數據看起來都是很平均的。

我有一個比較好奇的點，就是 C31 站。C31 站，我看了一下 3 月的營運，我們的總運量是 1 萬 3,371，日均運量跟…，我們應該講說平日跟假日，我們看到都是只有 400 多。這個是讓我有點好奇的，因為這個站鄰近聖功醫院、鄰近道明中學、鄰近電影院，甚至還有兩間 KTV，為什麼輕軌的搭乘量不高？我不知道你們有沒有去討論過這個議題？還是你們有沒有去檢視過這個東西？針對於我有去提過所謂輕軌運量的問題，捷運局給我的資料是說目前你們有去看了 3 月高雄市輕軌搭乘的行為，你們有發覺平常就是各捷運站的轉乘站、學校，還有鄰近醫院等站為大宗，假日就是轉乘站、駁二、龍貓隧道，還有一些觀光景點為大宗，但是為什麼這一站會是這個樣子？局長，你們有去討論過這個問題嗎？還是你們還沒有去做過這個檢視？請捷運局長答復。

主席（蔡議員武宏）：

請捷運局長答復。

黃議員香菽：

簡單就好，不要講太多無謂的東西，拜託，謝謝。

捷運工程局吳局長義隆：

C31 的部分確實是我們沒有注意到，因為我們去看的就像你講的這樣，這一站是我們沒有注意到。接下來，我們會跟高捷公司再探討，因為只有一個月的時間，那個數據比較不會…，我們繼續下來會滾動式的，同時也去了解。聖功醫院的部分，後來加註…。

黃議員香菽：

道明中學。

捷運工程局吳局長義隆：

道明中學的部分，副標都已經把它加上來了。

黃議員香菽：

我沒有問你加註的事情，我只是想知道說這個地方鄰近了所謂你們所講的，就是你們說平日只要有鄰近學校、鄰近…。

捷運工程局吳局長義隆：

醫院。

黃議員香菽：

醫院都會有的，但是這個點偏偏就是鄰近了學校，又鄰近了醫院，還鄰近了包括到晚上還有兩間 KTV 跟電影院，怎麼會平日跟假日的運量會是這個樣子？這個就是我很好奇的一個點，所以我希望你們後續要再去追蹤，好不好？〔好。〕我還是特別提醒，因為陳其邁市長特別有說要增加 14 輛的輕軌車廂，我想我們都非常清楚當初為什麼會提出要增加 14 輛的輕軌車廂？最主要的原因就是在 1、2 月的時間，我們的輕軌因為是免費搭乘，而且又有黃色小鴨，還有相關多的活動來辦的情況之下，所以輕軌運量急速上升，造成很多民眾可能排了 1 個小時、2 個小時，他都沒有辦法上到輕軌，因為這個原因，所以大家才去提出認為輕軌要增班，認為輕軌要再去購買車輛。局長你前幾天來拜訪我的時候，有跟我講說購買車輛大概還需要 3 年的時間，雖然你們已經提報給中央，但是中央還要回文，包括車廂還要再去發包，還要設計等等之類的，可能要 3、4 年的時間，但是 3、4 年的時間，當然是 OK 的。我認為如果運量提升，我們要多買多少車廂、要多增加多少班次，這都是好的，但是重點就是運量沒提升。還有，我還是建議，因為很多議員都有提到提速的問題，我認為提速的問題確實是我們在短期間能夠去想到的最好辦法。

我認為輕軌要改變，輕軌成圓要有最大的改變，就是我們要把短中長期的計畫拿出來，我們短期該怎麼做？短期就是運量提升、提速或者是在比較多人坐的地方，我們去做所謂的區間車概念，像火車一樣的區間車，譬如說在上下學的時間，C29、C28 確實人很多，有沒有辦法就在這一段去做所謂的區間車，讓上下學的學生都能夠好好地上學不要遲到，下課也能夠早一點回到家，就是用區間車的概念去做；中期可能就是你所提的，我們必須購買車廂等等之類；長期的計畫，未來又是什麼？這是我要拜託你的。

還有，輕軌 3 月的全時段平均運量是 3 萬 424 人，這個數字有沒有達到捷運局的理想？局長，我簡單問一個問題，當初在預算審查的時候，你們提給議會

的，你們每個月輕軌必須要達到多少的運量，才有達到你們的效益？來，局長。

主席（蔡議員武宏）：

請吳局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

我先回答香菽議員的意見…。

黃議員香菽：

我時間很短，你不要再回答其他的，你針對我的問題回答就好了。

捷運工程局吳局長義隆：

我們本來是如果營運相關要平衡的部分，原先是 4.4 萬人就可以平衡，〔對。〕因為物調的關係，目前我們要到 6.2 萬…。

黃議員香菽：

所以現在要多少才能夠平衡？

捷運工程局吳局長義隆：

要到 6.2 萬人。

黃議員香菽：

6.2 萬人？6.2 萬人等於我們 3 月的平均運量…。

捷運工程局吳局長義隆：

2 倍。

黃議員香菽：

完全沒有達標。〔對。〕我們再往前看，我們唯一達標的就是 1、2 月，免費的時候，而且 1、2 月還是免費也沒有辦法達標，所以等於 1、2、3 月我們確實都沒有達標，甚至到 4 月我們都不見得能夠達標。局長，你認為輕軌，我們什麼時候才有辦法達成你所說經過物調之後的 6.2 萬人？

捷運工程局吳局長義隆：

這一部分我們是預估，因為這裡面供給跟需求兩者是要搭配。從整個供給面部分，亞灣區的開發跟整個周邊的所有發展也正在強化之中，另外一部分是我們的…。

黃議員香菽：

局長，你不要把這些事情都歸咎在於還未開發，我們當初在設定你做輕軌的時候，你就有想過周邊就是這個樣子，所以你周邊原本設定的是這樣嘛！

捷運工程局吳局長義隆：

沒有，我們預估的部分是 30 年，所以在 30 年內就是從它開始建設後逐步成長…。

黃議員香菽：

局長，我再跟你講，你現在就物調已經調到 6.2 萬人，老實講物調只會一直調上去，而且周邊開發也會一直越多，所以你的目標也會越設越高。

捷運工程局吳局長義隆：

當然，是，物調的部分…。

黃議員香菽：

所以你現在沒有達到你的理想，你認為什麼時候可以達到你的理想？1 年內有沒有辦法？

捷運工程局吳局長義隆：

我們預估整個平衡的部分大概…。

黃議員香菽：

你認為年底有機會達到嗎？至少有 1 個月吧？1 個月有沒有機會？

捷運工程局吳局長義隆：

1 個月 6 萬人嗎？

黃議員香菽：

對。

捷運工程局吳局長義隆：

現在我們有舉辦活動期間、收費期間就有達到 5 萬到 6 萬人了，整個月。

黃議員香菽：

不是，我們看的是平均運量，你不能說今天是這樣子…。

捷運工程局吳局長義隆：

日運量，日運量就有達到這一部分，我們預計是…。

黃議員香菽：

那是 1、2 月啊！3 月有嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

另外就是我們如果有達到 6 萬人，其實車輛數的部分也不行…。

黃議員香菽：

好啦！我不跟你吵這個，到底有沒有可能？今年有沒有可能達到 6 萬人？

捷運工程局吳局長義隆：

今年？你是說一整個月的運量達到？

黃議員香菽：

當然啊！

捷運工程局吳局長義隆：

今年有比較困難。

黃議員香菽：

好，不然什麼時候可以？我不跟你吵這個，你認為幾年可以達成？

捷運工程局吳局長義隆：

我們還是預估大概 4 年左右。

黃議員香菽：

好，4 年。

捷運工程局吳局長義隆：

對，但是我們現在財務…。

黃議員香菽：

局長，你應該知道你的多線齊發，讓高雄現階段的財務有…。

捷運工程局吳局長義隆：

不會，為什麼呢？

黃議員香菽：

因為你要講的就是聯開案，但是你現在也沒辦法推很多聯開案。

捷運工程局吳局長義隆：

不只聯開案，我們用輕軌來看，輕軌有收入跟支出，支出的部分歸支出的部分，收入的部分目前都平衡的。

黃議員香菽：

局長，我不要再跟你說輕軌了，我問你另外一個是紫線，這個我在上次也有跟你討論過，是不是能夠將捷運站的站體，甚至是站體延伸出口能夠整體考量，針對於河堤社區人口稠密處能夠有多點考量，有沒有機會？紅色兩個點是你們目前規劃的，就是在大順路跟民族路有一個站點，還有天祥路跟民族路有一個站點，天祥路跟民族路的站點也有稍微包含到河堤社區，但是大順路跟民族路這個站點確實離民族社區，因為民族社區有分，從裕誠路有切成兩邊，所以離裕誠路靠南的這邊有一段距離。所以我們唯一能夠做的是，只能把大順路跟民族路這個站體是不是有機會能夠做捷運連通線，出口能夠延伸到當初我所講的明誠路跟民族路口，有沒有機會？〔有。〕有機會？

捷運工程局吳局長義隆：

我們朝此方向在推進，上次那個…。

黃議員香菽：

好，你有跟我說未來有機會在河堤社區周邊再做一個站體，因為整體站體來講，大順路到天祥路這一段距離滿長的，應該有機會設到 3 個站體，有沒有機會中間再設一個站體？在這個中間。

捷運工程局吳局長義隆：

捷運站的設置當然跟運輸形式有關聯，我們還要考慮到站距、運量…。

黃議員香菽：

沒有，捷運站的設置當然跟運輸形式有關，但是也跟人口稠密有關係，你設在一個根本沒人的地方到底有什麼意義，這個地方那麼多人，你們卻不設置。

捷運工程局吳局長義隆：

對，所以我們設站有考慮三個因素，第一個，人口，因為運輸需求；第二個是土地開發；第三個是站距，所以…。

黃議員香菽：

有沒有機會設置就好，局長，市長在市長施政報告的時候說會納入，所以就拜託你納入，好不好？

捷運工程局吳局長義隆：

對，市長已經有說明了，我們有納入。

黃議員香菽：

好，謝謝。再來，我要請教觀光局，高雄市國際航空站目前國際航班恢復的情形如何？因為我們在網路上面，看到很多民眾對於高雄市的航班還是有一些小小的失望。局長，你就直接站起來，目前回復到疫情前的百分比是多少？

主席（蔡議員武宏）：

請高局長答復。

觀光局高局長閔琳：

目前高雄航班、航點恢復的狀況，是以國外的…。

黃議員香菽：

局長，你跟我講幾個百分比就好了，回復到疫情前的幾個百分比？

觀光局高局長閔琳：

好，目前大概 73% 跟 80%，分別是航點跟航班。

黃議員香菽：

局長，你認為還要多久的時間？因為我印象當中，在去年王國材部長好像來高雄有去小港機場，他也有說…，他應該是在 5 月底的時候來的，他說 1 年之內恢復到疫情前的 100%，所以應該是還有一個月的時間要恢復到疫情前的 100%，你還有 20% 要恢復，你認為你要透過什麼樣的方式，才能夠讓國際航班儘快恢復？透過你去招商、透過你去踩點，有沒有機會？因為我看到你的業務報告裡面，有很多提到你有因為去了哪裡，然後有增加航班幾班等等之類的，所以你要透過什麼樣的方式，協助小港機場國際航班能夠恢復？因為現在很多網路上的民眾都在講說我想要出國，可是因為高雄沒有航班，我必須還要搭乘高鐵到桃園機場，才能夠有辦法坐到。那可能因為桃園機場有些班機回到桃園的時候，那個時間點又很晚了，變成我可能又要在桃園住一晚，甚至是可能要

坐客運回來到高雄，這個相對之下，對於高雄的市民朋友造成相當不便的一個點，所以到底要怎麼樣去做？

還有之前我有提到高雄市的姊妹城市有沒有直航的航線，我質詢完沒多久，釜山這個航線就恢復了；高雄跟熊本在疫情前有 3 班，我們的直航航線到底什麼時候能夠恢復？我相信這也是很多朋友在關心的，因為畢竟現在台積電去熊本設廠，台積電也來高雄設廠，這個有助於熊本跟高雄在台積電的這些高階人才互動的一個…。

主席（蔡議員武宏）：

再給黃議員 3 分鐘。

黃議員香菽：

謝謝主席。請說。

觀光局高局長閔琳：

有關航班、航次的問題，主要在中央對口單位是交通部民航局，觀光局直接對口單位是交通部觀光署，雖然是這樣子，我們還是非常積極在做各種努力跟反映。

黃議員香菽：

我看到你那一天也去了，不是 5 月的會勘，你也去了嘛？

觀光局高局長閔琳：

對，包括從去年跟今年兩次觀光署的首長會議，我全部都有跟署長反映有關國際航班的問題。第二個，立法院交通委員會進行考察高雄立委舉辦的這些，每一次考察我都有到，也一直透過立法院這些委員，來跟交通部民航局要求加速恢復國際航班在高雄機場的部分。除此之外，觀光局也很認真，包括剛剛議員提到的姊妹市熊本，幾乎每個月我們都有做，今年的每個月，1 月、2 月、3 月，我有列了時間表，包括熊本縣政府，也包括他們的交通政策統計局長、觀光戰略部長來訪，我們都在談高雄跟熊本能不能儘速恢復直航的問題。

黃議員香菽：

所以要多久的時間？

觀光局高局長閔琳：

目前問題端比較不是在台灣方，比較是在日本方，因為他們的機場人力，包括像北海道札幌機場的地勤人力沒有辦法完全恢復。另外一塊是在國內的部分，我們也透過旅行社、透過國內的航空公司，包括華航跟虎航，一直在討論是不是能夠先用包機的方式先恢復，透過旅行社的包機先恢復高雄跟熊本的班機，目前也還在洽談當中，所以可能還需要一些時間。以上跟議員回復。

黃議員香菽：

好、OK，我了解。局長，我再請問你，因為我們都知道高雄有空港又有海港，所以郵輪的岸上觀光也是我們非常想要了解的。你有講 113 年的預報是 64 艘，老實講你們的業務報告跟海洋局的業務報告上面所預報的完全不一樣，海洋局預報 63 艘，但是在他們的紙本上面寫的是 70 艘。但是這個無所謂，我想知道的是你推動五條特色行程成效怎麼樣？高雄好玩卡跟打狗逛逛旅遊行程的成效是怎麼樣？老實講我去網站上看到，這一張高雄好玩卡跟打狗逛逛旅遊行程，老實講賣的不是很好，我稍微看過了，包括剛剛召集人也有去提到這個。我有稍微看了一下購買人次大概兩百多人而已，你們把它寫在業務報告裡面，又是成效不佳的，我認為還是要再加強…。

主席（蔡議員武宏）：

請高局長答復。

觀光局高局長閔琳：

謝謝黃議員的指導，我們會繼續努力。首先跟議員報告好玩卡在去年 112 年總共是銷售 1 萬 9,450 組，大概是 2,312 萬元。今年當然剛開始，目前銷售我們還再推，而高雄好玩卡主要的客群比較是自由行的客群。很多郵輪客是透過郵輪商跟旅行社結合，所以其實他們在旅行社端，幫他規劃好岸上的行程讓他們去包套。所以我們是針對郵輪裡面的自由行，我們會去跟他推薦好玩卡。

另外有關岸上觀光，我們目前 5 條路線，就是 3 至 6 小時，就是他靠岸之後在岸上的時間，我們大概有 5 條的路線，分別就是輕軌遊亞灣，鼓鹽的嚐美食，踩風就是旗津以及商圈打卡、美景等等。

主席（蔡議員武宏）：

再 2 分鐘。

觀光局高局長閔琳：

打狗好玩卡 Fun Pass 比較針對的是自由行，所以針對自由行也比較針對郵輪上面自由行的旅客。

黃議員香菽：

局長，所以你所提的這個如果都是針對自由行，我們也看不出它的成效到底是怎麼樣？因為你也沒有辦法去了解、也沒有辦法去評估這個到底因為郵輪來的數量是多少，因為它就是類似散客的概念。〔對。〕我還是希望，我不知道你們針對旅行社有沒有提出你們所謂的配套行程給他們去參考？〔有。〕還是怎麼樣？效果好嗎？

觀光局高局長閔琳：

旅行社也會參考我們提供的，包括我們有做多國語言的旅行遊程的簡介摺頁，旅行社也都會參考觀光局提供的這些資訊來做相關產品的包裝。

黃議員香菽：

那我請問針對這五條特色的行程，旅行社有照著你們走的有幾條？

觀光局高局長閔琳：

這是我們做的相關的多國語言摺頁…。

黃議員香菽：

我剛剛有跟我們召集人拿了。

觀光局高局長閔琳：

是，旅行社他們大部分也都會去我們推薦的觀光景點，詳細數據還要再了解。

黃議員香菽：

局長，我想疫情恢復之後，當然國際觀光客越來越多，國際觀光客會從四面八方來，除了空港、除了郵輪，甚至還有很多的方式會來台灣，甚至原本可能是在北部的，他想要到高雄走走，我認為我們應該要把這一塊做得更好。我們現在除了推動演唱會經濟是重點以外，郵輪產業這個也是我們的重點。當然還有很多的，因為無煙鹵產業老實講，對於高雄來講非常的重要，所以這個是我特別要拜託你的，好不好？

觀光局高局長閔琳：

謝謝議員。

黃議員香菽：

謝謝局長、謝謝主席。

主席（蔡議員武宏）：

謝謝黃議員香菽的質詢，接下來請李議員雨庭質詢，時間 20 分鐘，李議員，請。

李議員雨庭：

交通部門所有的局處首長，跟各位同仁、市民朋友，大家好。首先我想請教一下交通局，在本席去年，包括委員會一直在討論，我希望我們的城市能夠結合藝術。在原鄉的部分，我們連簡單的候車亭，我看到的都還是很死板的印象，到市區，甚至我們到外縣市看到的候車亭，都非常的有特色。我們在經過三次的討論會議，包含現場會勘後雛型出來了，雨庭在這裡爭取林園特產品洋蔥，於是做了一個洋蔥的造型，也希望讓外地的或是本地的市民朋友能夠體驗到，或是吃得到，甚至能夠認識林園的洋蔥是非常有特色，真的期待今年能夠完工。

接下來，我想要再請教交通局長，目前全台都一直在規劃也一直在爭取電子紙的智慧站牌。這個電子紙的智慧站牌，現在在高雄市的服務覆蓋率是多少？包含在原鄉的一些候車亭裡，我們是很需要的。剛剛有提到，我們也知道搭乘公車的族群一般是長輩，或是小朋友、學生，在學生的族群裡，他們會上網看

APP，他們知道公車何時會來。但是在大寮、林園地區，我看到很多長輩他們在等公車，他們不知道時間是何時。我看到交通局你們今年也爭取 40 座電子紙的智慧站牌。在原鄉的覆蓋率是多少？請局長回答。

主席（蔡議員武宏）：

請張局長答復。

交通局張局長淑娟：

針對電子紙部分，我們是針對用電申請很困難的地方，所以我們都設在原縣區比較多，目前大概已經設了 77 座。

李議員雨庭：

這是太陽能的，我們還需要申請用電嗎？

交通局張局長淑娟：

這不用，因為有一些地方用電申請很困難，或是要等很久，所以我們才會在原縣區推動太陽能電子紙的智慧站牌。〔是。〕目前林園、大寮總共有 14 處，就是我們 77 座裡面已經有 14 座是在林園、大寮。

李議員雨庭：

那是已經裝好了？

交通局張局長淑娟：

14 座是已經裝好了。今年同意補助是 40 座，所以我們現在也在做會勘，合適的地點就會納入今年的設置點。

李議員雨庭：

這個一座要多少錢？

交通局張局長淑娟：

我記得好像是 20 萬。

李議員雨庭：

所以它裡面的內容是從智慧管理中心那邊統一去接？

交通局張局長淑娟：

對，他會去介接我們的資料。

李議員雨庭：

去更新，〔對。〕我真的是希望能夠儘量用在原鄉，〔是。〕你剛剛說這是我們的智慧站牌，我最主要提的是長輩搭乘公車的頻率非常高，我們一直在爭取候車亭設立，包含椅子，能夠讓他們遮風避雨，如果能夠再普遍的增加電子紙的站牌，我想服務會更好。

交通局張局長淑娟：

謝謝議員，我們會來努力。

李議員雨庭：

局長，我再請教你，剛剛我要來議會的路上，行經林園高中還有小港區的太平國小還有鳳山區的過埤國小，我發現很多學校的路口，目前綠色斑馬線還沒有普及，看到我的選區林園高中這個路口，每一次我們要從大寮回來，這時候如果遇到學生放學，我們在這邊等學生穿越路口之後，我們要左轉、右轉的時候，又碰到紅燈了。這個也是非常多的市民朋友反映，第一、沒有綠色斑馬線；第二、行人早開時相，我覺得沒有普及到每一個學區，這個也是很重要的交通路口，尤其是上下班、上下學的時候。請問局長，在綠色斑馬線的普及率還有行人早開時相，這個紅綠燈的設置沒有普及到每一個學區，但是本席覺得至少每一個學區、每一個學校路口都應該要有。剛剛本席從林園開車到議會經過了3所學校，目前都沒有看到，而且我們常常會擔心學童的安全，還有家長的安全，剛好又是學校放學的時間，所以我們一直在注意路口及行人穿越的安全性。請局長回答，整個高雄市最基本的綠色斑馬線，有沒有做學區的統計？

主席（蔡議員武宏）：

請張局長答復。

交通局張局長淑娟：

綠底行穿線是我們在做包括學校、醫院還有一些商圈跟大眾運輸場站周邊，做人行環境改善的時候就會進去施作。

李議員雨庭：

林園區林園國小有，只有林園國小。

交通局張局長淑娟：

對，因為現在學校這一塊是教育局主政，所以我們會再跟教育局確認，現在如果林園三所學校的話，像林園高中或林園國中嗎？

李議員雨庭：

林園高國中是同一所。

交通局張局長淑娟：

同一所，所以剛剛議員提到的三所裡面，林園國小有，其他兩所沒有，我們再跟教育局確認一下，是不是有提到國土署的計畫裡面，那就會有專案申請可以來補助。

李議員雨庭：

所以是要由教育局去跟國土署提出？

交通局張局長淑娟：

對，學校周邊都是他們在處理，另外假設要專用時相或是行人早開部分，我們會立即來做一些檢討。

李議員雨庭：

好，我們一直在說人本交通的問題，改善行人的路權，我希望能夠透過這些基本的號誌，以及我們的設施能夠行人的辨識度，讓大家都能夠快快樂樂出門，平平安安回家。剛剛所唸到的 3 所學校，這是每天必經的路程，但是我覺得每一次經過的時候，也常常有市民在反映說我們經過一個路口，我們真的禮讓行人優先之後，我們自己遇到的是又變成紅燈，我們就必須再等。所以會不會有一些事故，因為用路人如果急事或是什麼的，因為這樣然後心情煩躁，也增加一些交通事故的發生，我覺得這都是要去考量的。如果有了行人早開時相之後，讓駕駛朋友他們也可以清楚的再等幾秒或 1 分鐘，他們就可以開了。

接下來，我想要請教林園捷運，林園捷運是林園人期盼二、三年之久，其實不分藍綠、不分族群，每一位市民朋友都非常非常的期待，我在這裡也非常感謝捷運局長的用心，在整個環評、整個程序上，以最快的速度能夠讓中央通過。但是現在地方上吵得有點沸沸揚揚，就是 RL6 跟 RL7 到底是要高架還是地下的爭議，為什麼會有這兩個爭議呢？因為 RL6 跟 RL7 就是在林園工業區，也就在中油、中石化以及信昌公司附近。我們的居民，包含市民朋友，還有這些公司的員工，他們一直在擔心如果用高架的方式，是否會影響工業區的安全，會影響整個產值的疑慮？所以我想請教捷運局長，真的好不容易等到林園捷運要過來，但是這個爭議點，我想請教捷運局長，你有什麼看法呢？

主席（蔡議員武宏）：

請吳局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

這個議題是當初我們要申請的時候就都討論過了，在環評會的時候，也針對這一部分討論，如果李議員看原始的計畫，我們本來到 RL6 的部分是地下，但是 RL7 的部分是中央要求。中央要求以後，他就要求我們 RL7 要高架，這個高架的部分，我們的位置 RL7 對安全沒有疑慮，因為這個都經過環評會跟中央的核定，然後也經過協商…。

李議員雨庭：

我們的安全沒有…。

捷運工程局吳局長義隆：

我們距離還有 450 公尺，距離中油廠區還有 300 公尺遠，相關的設施不會有問題，現在爭議的部分是屏東延伸線，現在屏東延伸線與 RL7…。

李議員雨庭：

等一下，局長你說的 300 公尺至 400 公尺是指哪裡呢？

捷運工程局吳局長義隆：

RL7，我們有從廠區西移，不然最早是…。

李議員兩庭：

現在整條線到 RL6 是地下嘛？

捷運工程局吳局長義隆：

對，上來之後 RL7…。

李議員兩庭：

然後 RL6 上來…。

捷運工程局吳局長義隆：

最末站離中油還有 300 公尺。

李議員兩庭：

末站是 RL7？

捷運工程局吳局長義隆：

對，RL7 離中油還有 300 公尺遠。

李議員兩庭：

位置在哪裡？

捷運工程局吳局長義隆：

當時有討論過這個都沒有問題，現在的爭議應該是屏東要來延伸，〔是。〕屏東要來延伸之後，它就會經由中石化、信昌化工。但是當時屏東延伸的議題，影響到我們這個運作，我們當時也跟民眾保證，以我們的立場，安全第一，沒有安全，沒有延伸，就是市政府本身一定站在安全的立場，要求跟我們相關的產業之間，針對延伸線部分的安全問題，我們會盡全力來把關。〔是。〕現在延伸線的部分，只是可行性在研究而已，中央他們那天有來看，其實我們的廠商跟我們…。

李議員兩庭：

你說屏東那條線要接過來，現在還在可行性研究，〔對。〕所以林園這條線是不影響？

捷運工程局吳局長義隆：

對，沒問題。

李議員兩庭：

目前我們的站體也是到 RL7？

捷運工程局吳局長義隆：

對，RL7 離中油還有 300 公尺，當時也都討論過說根本沒有安全影響。現在有爭議的是屏東延伸線要來銜接我們的時候，它會經過中石化跟信昌化工。中石化跟信昌化工其實也有他們擔心的部分，這些擔心…。

李議員兩庭：

等一下，我請教局長，你說 RL7 已經在高架了，距離中油有 300 公尺，如果屏東要過來接的話，他們的路線又是在信昌跟中石化那邊嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

對，他們會經過中石化跟信昌。

李議員兩庭：

中石化跟信昌那邊，所以現在中石化跟信昌的公司員工在擔憂，未來如果銜接到屏東，會不會影響他們工業區的安全？

捷運工程局吳局長義隆：

對，這一部分，當時中石化跟信昌也有提出說，屏東延伸線過來會影響他們，因為屏東的系統跟我們的系統不同，屏東系統的部分、相關安全的部分，必須藉由他們可行性這個階段，所以目前針對會這個安全的部分去做考量，它跟我們這個案子沒有關係。

李議員兩庭：

對啊！我們現在怎麼去跟他們說如何來解除這個疑慮，因為包含你剛剛所提到的，目前屏東縣都還未確定性，但是在我們的地區，大家就為了這兩個站體吵得沸沸揚揚，我們怎麼…。

捷運工程局吳局長義隆：

他們現在比較怕的就是屏東延伸線的問題，屏東延伸線的問題現在只在可行性的部分，所以可行性的這個階段，安全就是要列為第一。屏東他們的系統過來，如何把這個安全的問題考慮進去，這個還是要跟相關的廠商，跟這裡的鄉親，大家還要做討論。

李議員兩庭：

你說 RL7 的部分，它是銜接屏東，未來有沒有規劃，或是你目前有沒有規劃銜接到大寮呢？

捷運工程局吳局長義隆：

整體路網的部分有，整體路網的部分不是從 RL7，我們整體路網的部分，另外從大寮、林園，然後有一條線再接進來。

李議員兩庭：

那是橘線，還是紅線？

捷運工程局吳局長義隆：

那條是針對大寮的部分，我們從大寮主機廠銜接出來之後走大寮，走大寮之後，我們再來接紅線延伸的部分。

李議員兩庭：

好啊！那一條你有沒有在進行？

捷運工程局吳局長義隆：

有啊！那是在整體路網，現在內部正在檢討，

李議員兩庭：

現在有在進行嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

現在在檢討整體路網的部分，因為它要看優先順序，但是整體路網已經把它納進來了。

李議員兩庭：

好，我也希望能夠儘快。

捷運工程局吳局長義隆：

這是我們南環的部分，

李議員兩庭：

對，南環，我們之前在爭取的就是橘線已經到大寮，紅線到小港，整個全高雄市的行政區，林園區是最南邊的。所以我們對於捷運小港延伸到林園，我們真的是非常期待，也很多市民朋友說如果能夠再串連到大寮那是更好。我們再回歸到正題，RL6 跟 RL7，我希望捷運局，包括我自己也多多去跟市民朋友溝通，如果局長保證安全無虞的話，目前屏東線是還在評估當中，未來他們的錢在哪裡，或是又採整個穿越高屏溪，採地下或是高架，其實都還沒有一個確定性，所以不影響林園捷運的延伸吧？我們的工程會…。

捷運工程局吳局長義隆：

兩套系統不一樣，這段是我們做的，到 RL7 是我們做的。

李議員兩庭：

我們的重運量。

捷運工程局吳局長義隆：

RL7 延伸到屏東，他們是採取輕軌，輕軌的部分是由屏東縣政府來執行，所以他們執行就要來接我們的 RL7，如果沒有銜接就沒辦法轉乘。如果他們要來銜接我們的部分，相關的問題當時我們就有提過安全是第一。

李議員兩庭：

對，這也是最基本的。

捷運工程局吳局長義隆：

真正影響的是屏東延伸這一段，所以我們會針對安全的部分列為第一，所以當初我們就有講過說沒有安全、沒有延伸。

李議員兩庭：

包含整個林園線的延伸，我之前也一直跟局長談到，因為我們整個產值，整個沿海路的石化管線，在很期待的心情下，當地的居民也一直希望工程能夠安全、能夠順利。也請局長這邊…。

捷運工程局吳局長義隆：

我們現在已經全面在設計了。

李議員雨庭：

對啊！所以我們很擔心高雄四線齊發，現在輕軌成圓了，我們的人力、物力，缺工的情形真的也需要我們去克服，而且這又是很專業的一項工程，你保證嘛？

捷運工程局吳局長義隆：

是，感謝李議員。

李議員雨庭：

接下來再請教捷運局，我們有成立了高捷公司，每一次到大寮真的覺得我們的藝文活動和活動都非常少。包含我們的紅豆節，市長一直在強調一區一特色，然後大寮的紅豆又那麼有名，蔡英文總統最喜歡吃的。我們辦理大寮紅豆節在以往是行之有年，但是在今年跟去年都移到別的地方，我問區長說為什麼？他說因為租金太貴。我們去年整個大寮的活動只有觀光局來辦一個小朋友滑步車競賽活動，那個活動非常熱鬧，我也一直希望大寮還有什麼地方能夠集中，真的看了一看，很多議員也一直在強調大寮捷運站的空間活化，包括招商也好。招商是大事情，但是辦活動這種小事情也因為租金太貴，而導致大家都沒辦法來這邊辦，造成在地的藝文跟類似的活動真的是太缺乏了。局長，你有什麼看法呢？兩天 20 萬元，你覺得會不會太貴了？

主席（蔡議員武宏）：

局長，請回答。

捷運工程局吳局長義隆：

捷運公司不是高雄市政府的，它是 BOT、它是民間機構。

李議員雨庭：

我知道。

捷運工程局吳局長義隆：

我們會再跟捷運公司協調，像這種有公益性的是不是可以優惠，不能公益性的活動卻沒有優惠，這樣對整個活動的推動就很可惜。雖然它是民營的，但是我們也會去跟他們協調，我們回去之後會提醒他們。其實有辦公益性的活動對於周邊運量也會提升，所以我們也會建議他們，對於公益性的活動應該要有所優惠，不能收費那麼貴，造成人家就不能平衡。

李議員兩庭：

真的啊！兩天 20 萬元，對於區公所辦紅豆節就收這樣的費用了，我們一般市民朋友要去那邊辦活動，該怎麼辦？這一點我真的是要強烈的反映一下，包含大寮捷運站出口的便利性等等，我相信是市民朋友非常非常期待的。

接下來我想要請教一下觀光局長…。

主席（蔡議員武宏）：

再給李議員 3 分鐘。

李議員兩庭：

謝謝召委。在這兩天的新聞上一直有看到 Agoda 的平台統計，亞太國家最便宜住宿價格的城市，我們高雄是全台唯一入榜的。也感謝局長，在任何的活動當中，除了一般性的活動，我相信觀光局也非常的認真，每一次聽到哪裡的房價提高、哪裡的房價偷偷漲價，我們觀光局都是第一時間去取締，所以把房價壓制下來。包含我們交委會和很多議員所提到小港機場航線的拓展，所以我們高雄市是整個蓬勃發展。整個交通的網路建構，帶動了我們整個城市的蛻變，觀光局的首要任務就是抑制房價，提高高雄市的觀光，來拓展我們新的航線，讓更多全台各地的朋友或是國際間的友人能夠來到我們高雄。在這裡我想請問觀光局長，對於剛剛香菽議員所提到的國際航線，今年有沒有確定的航線會增加呢？

主席（蔡議員武宏）：

請高局長回答。

觀光局高局長閔琳：

謝謝李兩庭議員的關心跟指導，首先跟李議員報告，也感謝議員有關注意到其實我們高雄觀光真的是全台第一，而且是上了國際平台 Agoda，是亞太地區全台灣唯一一個上榜的城市。

李議員兩庭：

其實身為高雄市民，我們看到這個新聞也是覺得很驕傲。

觀光局高局長閔琳：

而且重點不是旅館的房價便宜，重點是最好玩，所以這一點我們會繼續努力。第二點，你關心的有關航班航點恢復的狀況，目前航點恢復 73.5%，航班是 80.87%，接下來 5 月份跟 6 月份目前都知道包括長榮航空在港澳會增班，同時越捷、泰亞航和德威，就是韓國、越南跟日本的相關航班都會陸續增加，或者是重新開航線。

李議員兩庭：

所以航線都是屬於東南亞的國家比較多嗎？

觀光局高局長閔琳：

日、韓、越南跟港澳都有，所以我們接下來也會更加的努力來針對國際觀光客，能夠讓他們感受到高雄獨特的魅力。

李議員雨庭：

星宇呢？

觀光局高局長閔琳：

星宇航空，我們有在努力中。

李議員雨庭：

那天董事長也下來高雄，也跟高雄的委員見面，我覺得在這一個區塊大家各司其職，大家也都…。

觀光局高局長閔琳：

好，謝謝議員指導，我們會繼續努力。

主席（蔡議員武宏）：

謝謝李議員雨庭的質詢。接下來請蔡議員金晏質詢，時間 20 分鐘，蔡議員請發言。

蔡議員金晏：

大家午安，我就先請教交通局張局長，張局長知道 3023 這個數字嗎？3023。

主席（蔡議員武宏）：

請張局長答復。

交通局張局長淑娟：

那是台灣去年 30 日的死亡人數。

蔡議員金晏：

30 日跟 A1 的差別在哪裡？

交通局張局長淑娟：

A1 是 24 小時。

蔡議員金晏：

有 A2 嗎？有沒有 A2？

交通局張局長淑娟：

A2 是受傷而已，30 日是說他發生…。

蔡議員金晏：

24 小時以後死亡，算不算 A2？

交通局張局長淑娟：

在 30 日裡面。

蔡議員金晏：

你在道交網查得到 A1 嗎？道交資訊網。

交通局張局長淑娟：

A1 是在警察局的系統。

蔡議員金晏：

對，道交資訊網是哪個單位？

交通局張局長淑娟：

交通部都是統計 30 日。

蔡議員金晏：

你們的對口單位是誰？

交通局張局長淑娟：

我們的對口當然是交通部。

蔡議員金晏：

為什麼老是要拿 A1 來說怎樣？30 日就 30 日、A1 就 A1。

交通局張局長淑娟：

30 日會落後大概兩個月，所以我們在短期…。

蔡議員金晏：

我們在講的是一個長期的趨勢。

交通局張局長淑娟：

短期改善裡面通常會先看 A1。

蔡議員金晏：

對嘛！短期改善，改善的成果是不是可以拿來比較？我就講最簡單的，為什麼道交不放 A1？

交通局張局長淑娟：

其實 30 日是國際的標準。

蔡議員金晏：

道交的資訊其實是非常詳細的，包括年齡，包括使用者。我們在討論這件事的時候，當然我知道拿這些來講其實對亡故的人都不好，但是我們在講的時候，你偏偏都還要再講 A1。

交通局張局長淑娟：

其實我們兩個指標都在看，因為 A1 偏高的時候…。

蔡議員金晏：

對嘛！你兩個指標都在看，我們就針對 30 日內來看長期的整個趨勢。

交通局張局長淑娟：

A1 偏高，相對的 30 日一定會增加，因為 A1 也會算到 30 日裡面，所以我們

會兩個指標都看，我們也對這兩個指標列管，所以不會只看一個數字。30 日主要是國際的標準…。

蔡議員金晏：

A1 在 111 年高嗎？

交通局張局長淑娟：

A1 在 110 年應該是…。

蔡議員金晏：

111 年。

交通局張局長淑娟：

111 年有降了。

蔡議員金晏：

那 30 日內呢？

交通局張局長淑娟：

108 年和 109 年都是 200 人。

蔡議員金晏：

30 日內的 111 年呢？

交通局張局長淑娟：

30 日的 111 年我們應該是…。

蔡議員金晏：

5 年內最高吧？

交通局張局長淑娟：

應該是快 370 人。

蔡議員金晏：

去年有降下來嗎？

交通局張局長淑娟：

去年變 316 人，降了 52 人。

蔡議員金晏：

那就是努力的成果，〔是。〕所以今年會繼續降？

交通局張局長淑娟：

對，我們的目標是每年至少降 5%。

蔡議員金晏：

我們來看一個趨勢好不好？10 年內的趨勢，為什麼在 105 年、106 年或 107 年會是最低，全國也是這樣？

交通局張局長淑娟：

這個主要是在 108 年統計的資料有大幅的改變。所以每…。

蔡議員金晏：

差別在哪裡？

交通局張局長淑娟：

因為交通部後來會去跟衛福部做資料串接，所以到 108 年幾乎每個縣市的死亡車禍人數都增加。

蔡議員金晏：

我看那個長期的趨勢，它大概從 100 年就是逐年下降，到 105 年、106 年大概是最低點，後來就往上。

交通局張局長淑娟：

108 年整個起來，這部分我們也在…。

蔡議員金晏：

這個能不能請…，因為這樣我們很難討論事情，你知道嗎？

交通局張局長淑娟：

所以我們現在都看 108 年以後。

蔡議員金晏：

108 年以後，之前的不看？

交通局張局長淑娟：

就是針對死亡車禍部分，就是 A1 或是 30 日，我們都看 108 年以後。

蔡議員金晏：

那我們就針對 108 年。

交通局張局長淑娟：

A2 的話，我們會看趨勢，因為…。

蔡議員金晏：

你覺得 111 年會一直上來的原因…，你剛剛講 108 年其實數據有做整個更新，還是它是屬於一個過渡期？

交通局張局長淑娟：

不是，那時候是它可能在資料統計的一些定義上，有比較更嚴謹吧，所以 108 年就是…。

蔡議員金晏：

什麼叫做更嚴謹？不要用這麼抽象的形容詞，好不好？

交通局張局長淑娟：

那個是交通部的系統。

蔡議員金晏：

這個你們有沒有去了解？

交通局張局長淑娟：

我們一直在問交通部這個問題。

蔡議員金晏：

因為剛剛就提到一件事，我問你 111 年是最嚴重的，去年降下來。我問你是不是我們努力的成果？你說是。〔是呀！〕我沒有說不是，你不要緊張。我講 108 年到 111 年它是逐年上升，這段時間我想你也在交通局裡面，當然局長不是你，那它是逐年上升，我們想要知道這個原因是什麼？

交通局張局長淑娟：

所謂逐年上升，其實我們 108 年開始的話…。

蔡議員金晏：

大趨勢。

交通局張局長淑娟：

108 年開始的話，如果 30 日的人數其實是…，108 年大概是 351…。

蔡議員金晏：

它有一個震盪，到 110 年是最高點。

交通局張局長淑娟：

它其實是 108 年還是往下，到 109 年還是往下降，因為 108 年是 351、109 年是 347、110 年是 330，所以它是往下降，在 111 年又往上升。

蔡議員金晏：

是有重大事故嗎？

交通局張局長淑娟：

因為那一年整個疫情解封，所以有很多人大概出門的頻率…。

蔡議員金晏：

這個不能夠怪罪在疫情解封。

交通局張局長淑娟：

這個和曝光值有關，因為交通就是有產生就有機率，所以這個和曝光值有關。在去年應該是說 111 年增加之後，我們去年就有非常多的改善措施，包括宣導部分都非常強化。所以我們去年就降了 52 人到 317 人，這個降的話，表示我們去年的努力是有成果的。

蔡議員金晏：

我們期待今年的數字能…，就是這個亡故的人數可以繼續下降，我相信局裡面的同仁也是非常的認真。

交通局張局長淑娟：

對，我們道安團隊很多局處都一直進來，大家一起共同努力來做相關…，無論工程面、執法面、或宣導面都有各自分工在做改善。

蔡議員金晏：

好，我再問一下，剛剛李議員有提到，我們在很多學校的周邊有一些人行環境的缺失，這個部分我想以局裡面的態度，你們有去盤點還是怎麼樣？你們有主動去盤點嗎？

交通局張局長淑娟：

因為學校周邊涉及通學環境改善，那是一個專案計畫，在教育局那邊…。

蔡議員金晏：

是，專案計畫的主責是誰？

交通局張局長淑娟：

教育局。

蔡議員金晏：

教育局嗎？

交通局張局長淑娟：

是，所以…。

蔡議員金晏：

當然周邊還是以學校用地為主，但是我覺得我們是不是有機會跳出來，因為你不可能單單只是學校周邊，涉及到學校周邊再往外延伸的、更多的是往外延伸。因為學校周邊就是學校用地，那個人行道都是很正常。當然學生的通學路徑可能教育局能夠掌握，但是我想整體規劃來看，交通局勢必是比較專業。

交通局張局長淑娟：

其實我們有協助，如果學校周邊要做號誌…。

蔡議員金晏：

我個人會覺得可能你們的…。

交通局張局長淑娟：

如果號誌的話，就是我們會…。

蔡議員金晏：

你們的地位可能必須調整，你們要主動一點，真的你們要主動一點。

交通局張局長淑娟：

因為我們其實人力是有限。

蔡議員金晏：

吃緊。

交通局張局長淑娟：

對，真的非常有限，所以會分工，一定是分工合作。

蔡議員金晏：

沒有，我想建議你們是不是有機會成立一個任務性的小組，來針對人本交通這一塊。人本交通當然它的範圍很廣，是不是先就需要大家來更關注的行人安全在學校的這一部分，我們來做一個盤點並滾動式檢討，怎麼去提計畫改善？

交通局張局長淑娟：

學校周邊的人行環境改善是有專案，從去年開始到今年都已經提到國土署，所以它有分階段在核定。以學校一個單位在提的專案裡面，有一些涉及學校要改善的、或是涉及工務局要改善的、或是涉及交通局要改善的，大家就是分工去改善。可是對口…。

蔡議員金晏：

你知道有學校來找我們，〔是。〕我認為整個學校周邊的人本交通環境的改善，全部都丟給學校，然後學校再來找各局處來，甚至有一些各局處有管轄權的問題、管理權的問題，我覺得這樣它會讓整個進度非常緩慢。因為它可能涉及到你剛剛說其實它是跨局處的，道路有道路養護單位，可能這個道路上面又有其他的設施，又涉及到其他設施，以學校來說是滿困難的。當然你剛剛講的，你的能力是有限，我覺得你們回去評估看看有沒有機會，我覺得這個要你們主動來做。

交通局張局長淑娟：

我們也非常主動在做了，所以我想議員所建議的，平台部分現在是有平台，可能如果學校需要任何幫忙，隨時…。

蔡議員金晏：

平台，教育局有沒有教育局上面層級的人？秘書長，副秘書長？

交通局張局長淑娟：

有，我們是副秘主持的。

蔡議員金晏：

哪一位副秘書長？

交通局張局長淑娟：

王副秘。

蔡議員金晏：

王什麼？

交通局張局長淑娟：

王啟川王副秘。

蔡議員金晏：

王啟川王副秘，〔對。〕我再來找他談。因為我看到一個現象，那個學校來找我，他就是周邊的環境，裝號誌等等。

交通局張局長淑娟：

對，現在都是這樣子的一個配套。

蔡議員金晏：

你知道這些學校都找誰，都找議員。

交通局張局長淑娟：

所以我想這個，謝謝議員你反映這個問題。我們今年是要改善 57 所，所以已經都分工下去了，如果學校有問題，其實到平台來…。

蔡議員金晏：

要積極、主動，難怪這些事情一再都被民眾覺得說做得不夠好。是不是？

交通局張局長淑娟：

我們是很努力在做，如果有遇到…。

蔡議員金晏：

有啦！我說做得不夠好嘛！

交通局張局長淑娟：

如果有遇到問題…。

蔡議員金晏：

我沒有說做得很不好，我說做得不夠好。

交通局張局長淑娟：

那我們就是…。

蔡議員金晏：

這樣可以嗎？你可以接受嗎？

交通局張局長淑娟：

我們就是接受問題解決問題，謝謝議員。

蔡議員金晏：

好，這個部分，局長，這個人本交通也是這一、兩年大家非常關注的。

交通局張局長淑娟：

非常重要。

蔡議員金晏：

從什麼波蘭記者、市長震怒，就開始下去大清掃，〔是。〕市長是很關注，這部分我覺得真的不是我要丟工作給你，我也不是要你們去做發包的工作。你們某種程度是可以在一個上位的政策面，或者是一個規劃面的東西，這個你們都比較專業，什麼標線…，透過你的報告你就講了，你可以透過標線去改善整

個三叉路口的這些等等，這些你問學校校長、你問道工處處長，他們懂嗎？他們不懂。

交通局張局長淑娟：

規劃時我們都會協助，我們都會幫他把規劃做好。

蔡議員金晏：

局長，協助跟自己去做，這個有很大的差別，好不好？

交通局張局長淑娟：

好，謝謝議員。

蔡議員金晏：

這個再麻煩你了，這個就不講了。再來，我問一下，我們 2050 年，我看我們有一些淨零的路徑，公共運輸的路徑大概是怎麼樣？

交通局張局長淑娟：

就是電動公車，2030 年全面電動化。

蔡議員金晏：

然後呢？有私有運具的降低嗎？大眾運輸的普及嗎？

交通局張局長淑娟：

我們目前是透過 TPASS 月票，另外是 YouBike 的普及度高，因為我們 YouBike 有做過一些調查，大概有百分之三十幾從機車來的，就是他之前是使用機車，有 YouBike 之後使用 YouBike。汽車的部分，不對，是汽車大概百分之三十幾，機車大概百分之十幾，所以 YouBike 也是淨零的一個綠色運具。

蔡議員金晏：

有啦！上面有一位召集人，他說以後都要坐輕軌。

交通局張局長淑娟：

是，公共運輸當然也都是淨零，所以我們現在就有在推說…。

蔡議員金晏：

我問一下普及率怎麼算？有沒有大眾運輸普及率這個統計名詞？

交通局張局長淑娟：

交通部每年都會做調查。

蔡議員金晏：

有沒有我們高雄的，還是台灣的？

交通局張局長淑娟：

疫情之後 111 年的調查，高雄市大概到 8.4%。

蔡議員金晏：

沒關係，疫情那個過渡期…。

交通局張局長淑娟：

以前是有到九點多。

蔡議員金晏：

九點多？其他國家呢？

交通局張局長淑娟：

比國家？

蔡議員金晏：

日本？

交通局張局長淑娟：

日本的公共運輸，因為買車需要自備車庫嘛！

蔡議員金晏：

香港？

交通局張局長淑娟：

香港的公共運輸都 8 成以上。

蔡議員金晏：

新加坡？

交通局張局長淑娟：

這幾個城市的公共運輸都 8 成以上，台灣最高的台北，大概百分之三十幾。

蔡議員金晏：

台北百分之三十幾？

交通局張局長淑娟：

台北的整個路網才百分之三十幾。

蔡議員金晏：

你有沒有一個目標？比如說 2030 年、2050 年。

交通局張局長淑娟：

我們現在是希望先破 10%。

蔡議員金晏：

對不起，我笑出來！

交通局張局長淑娟：

短期先突破 10%。

蔡議員金晏：

我覺得我們訂一個目標，你要有長遠的政策規劃。

交通局張局長淑娟：

我覺得會比較關鍵是在黃線，如果黃線通車…。

蔡議員金晏：

我覺得科學一點，我們要有規劃才知道把錢花在哪裡。局長，我跟你說你們的經費真的太少了，什麼都要跟中央爭取，包括我們召集人講的，我們的號誌要 10 年，我覺得我們的錢滿少的，我們該幫交通局講話還是要幫，我們其實都幫你們講話。

交通局張局長淑娟：

謝謝議員。

蔡議員金晏：

在這裡是理性討論，不過像一個電子紙，我覺得我們拿不出錢跟中央申請無可厚非，但是我覺得市府在投資這一塊都欠缺一些願景，你思考看看，這個願景是不是有機會來透過普及率，一個可能是 10 年、15 年的目標，讓局裡面、讓大家對大眾運輸來做使用。坦白講這都環環相扣，私人運具、大眾運輸，乃至於人行環境、車子少，這個必須都是兜得起來的。這部分我覺得…。

交通局張局長淑娟：

399 月票之後我們有統計，公共運輸在尖峰使用量就成長 3.5 倍，表示第一個是便宜的月票，再來就是 YouBike 轉乘率也超過 50%，所以這個系統完善之後，民眾會願意使用公共運輸，這是一個必然成長的趨勢。後續包括今天議員也有指導我們路網要做檢討，我們也在做檢討。我覺得怎麼把接駁做好之後，跟捷運…。

蔡議員金晏：

你是說公車路網嗎？

交通局張局長淑娟：

對。

蔡議員金晏：

我講很久了。

交通局張局長淑娟：

對，所以今天感謝議員的指導。

蔡議員金晏：

剛剛張議員在講，我心裡面默默想說這個好像 N 年前就講過了。

交通局張局長淑娟：

我們最近是…。

蔡議員金晏：

我知道你們之前就有什麼幹線，每一代都不同，當然前提還是在資源相當有限、普及率不足，這就是惡性循環，對不對？沒關係，我要談普及率的部分，

因為我們現在有一個所謂的共享運具，但是我一直認為像 YouBike 這種共享運具，當然它就比較沒問題，但是我們有所謂的共享機車，共享機車的使用率到底高還是不高？

交通局張局長淑娟：

它的周轉率大概兩轉多。

蔡議員金晏：

這樣算高嗎？

交通局張局長淑娟：

算不高。

蔡議員金晏：

對，因為我看了一則新聞，好像又有第二代要出來，對不對？

交通局張局長淑娟：

對，因為高雄市機車的持有率很高，所以高雄市民比較不會…。

蔡議員金晏：

比較用不到嘛？

交通局張局長淑娟：

用不到。

蔡議員金晏：

一般是觀光客。

交通局張局長淑娟：

所以應該是以商務、洽公或觀光的需求為主。

蔡議員金晏：

當然商務或觀光，觀光在時間的需求上不是那麼急迫的話，其實 YouBike 也往往能夠滿足他們的需求。

交通局張局長淑娟：

也是可以，因為我們現在又有 2.0…。

蔡議員金晏：

我主要談這個議題是之前我們有遇到一個案例，這些共享機車會跟民眾使用的停車格做到一些衝突，我相信局裡面也有聽聞。當然我不是叫你們不要給它進來還是怎麼樣，我覺得未來要思考一下這些共享運具的去留，或者是它在整個城市裡面所扮演的角色。

交通局張局長淑娟：

因為現在主要都是用電動的共享運具，在國外研究的話，一輛共享運具大概可以取代 9 輛的私人運具，所以我們也期待…。

蔡議員金晏：

局長，剛剛你講到一件事，大眾運輸普及率高達百分之九點多，其他國家是
很高。共享運具在他們那邊可以扮演一個重要的角色，但是在高雄，我相信不
一樣。

交通局張局長淑娟：

角色當然是會比較不一樣。

蔡議員金晏：

是啊！

交通局張局長淑娟：

可是我們期待，民眾搭乘公共運輸，但是有時候還是有用車的需求，他不用
去買一輛機車，他可以用共享的運具。我們看到國外的一些研究，一輛共享的
汽車可以取代9輛的私人運具。

蔡議員金晏：

高雄呢？

交通局張局長淑娟：

我們現在發現…。

蔡議員金晏：

有沒有去研究過？

交通局張局長淑娟：

我們也開始希望共享運具能夠…。

蔡議員金晏：

局長，沒關係，時間有限，我們也去看看它的成果，我對於它跟現況共存下
所產生的矛盾，我覺得我個人有一些想法。沒關係，這個我們有時間再討論。

交通局張局長淑娟：

再請議員多多指教。

蔡議員金晏：

最後我再問個問題，你覺得公共政策的核心是什麼？

交通局張局長淑娟：

你是指公共運輸的…？

蔡議員金晏：

不是，公共政策的核心要做到什麼？

交通局張局長淑娟：

公共政策就是解決問題、服務民眾。

蔡議員金晏：

是不是要符合公共利益、符合大多數人的利益？

交通局張局長淑娟：

就是服務民眾。

蔡議員金晏：

我每天走華夏路，剛剛我們的副召也提到，我也跟你談過，到底是誰造成現在這樣的成果？講造成是很奇怪。我的想法是，第一、像有這樣的分隔島，我們是不是不要做所謂的左轉保護？其實讓整個道路非常的破碎。一下子分隔島是在道路中心線、一下子分隔島又在道路中心線旁邊一個車道，你覺得這樣安全嗎？

交通局張局長淑娟：

因為左轉車的側撞在過去還滿嚴重的。

蔡議員金晏：

我剛剛為什麼要問公共政策的核心是什麼？我個人認為公共利益是主要的核心之一。你卻在…。

交通局張局長淑娟：

可是安全還是最高的一個目標，所以在安全的目標之下，左轉附加車道有它的必要性。

蔡議員金晏：

你確定那邊有需要開到左轉保護嗎？左轉的量多嗎？

交通局張局長淑娟：

只是在於說左轉的需求是一種解決…。

蔡議員金晏：

我覺得我們的交通規劃在這一點是越來越退後。

交通局張局長淑娟：

我們當初在審華夏路的路型，當然會有一些理想，希望能夠去解決現況所面臨的問題，只是因為街廓非常的多，所以可能大家會覺得這麼短的街廓又有左轉附加車道出來，是不是讓這條路更難用？實際上左轉附加車道是為了有個左轉車的待避空間，不會影響直行車流，所以就我們從專業度的角度來看，解決左轉側撞問題，又解決直行車流被干擾的問題。

蔡議員金晏：

解決左轉側撞問題，左轉車多嗎？

交通局張局長淑娟：

左轉車多不多這件事情…。

蔡議員金晏：

局長你這麼說的話，是不是從現在開始你去盤點所有高雄市的路口，看哪裡要做左轉，你給我一個報告，幾年內把它做好。

交通局張局長淑娟：

我們已經一直在推左轉附加車道，最近這幾年推得非常多。

蔡議員金晏：

對，所有的路口要花多少時間？手上有沒有資料？

交通局張局長淑娟：

我們會用標線的方式處理，或是像明誠路有幾個路口真的就是很嚴重，就是用附加方式處理。

蔡議員金晏：

對啦！你手上有資料，既然我們那麼重視左轉保護，你一直講左轉保護多好，不管左轉車多或少。

交通局張局長淑娟：

對，那是一個車道，如果左轉的量大到必須要給專用時相，就會給專用時相。

蔡議員金晏：

左轉保護不是一定要有專用時相？不用？

交通局張局長淑娟：

兩個情境，我可能給左轉車道，可是左轉量沒有到 15%，那我就給左轉車道，你還是機會左轉，可是這個左轉車道可以避免他影響直行車。

蔡議員金晏：

所以現在是改成這樣？

交通局張局長淑娟：

對。

蔡議員金晏：

有左轉專用道，不一定有左轉專用號誌，是不是這樣？

交通局張局長淑娟：

對，沒錯！

蔡議員金晏：

什麼時候改的？

交通局張局長淑娟：

沒有，我們現在就是這麼做。

蔡議員金晏：

是這樣嗎？

交通局張局長淑娟：

對，我們現在就這麼做。

蔡議員金晏：

我記得之前有說這個是成套的，要有左轉專用道，就要有左轉…。

交通局張局長淑娟：

不是，有左轉號誌的時候，一定要有左轉專用道，可是有左轉專用道，不見得有左轉號誌。

蔡議員金晏：

有左轉號誌一定要有左轉專用道？

交通局張局長淑娟：

對，有左轉專用道不見得要有左轉號誌。

蔡議員金晏：

局長，這個我們之前就討論很多了。

交通局張局長淑娟：

我再準備資料跟議員好好說明。

蔡議員金晏：

其實我不是說左轉專用道多不好，我只是說左轉專用道在什麼地方？

交通局張局長淑娟：

所以我也了解華夏路的問題。

蔡議員金晏：

其實不是單一華夏路，其實還有很多需要討論的，反正我總質詢還有時間跟你討論，謝謝召集人。

交通局張局長淑娟：

好，謝謝。

主席（蔡議員武宏）：

謝謝蔡金晏議員的質詢，我先處理一下時間問題，向大會報告，我們下午的議程到6點散會，我們延長開會時間到李亞築議員質詢完畢後再行散會，有沒有意見？沒有意見。（敲槌）現在請李亞築議員質詢。

李議員亞築：

我們感謝正港電火球，照亮我們前鎮、小港的未來，我們最認真的蔡武宏主席。交通部門各局處首長，大家辛苦了。接下來我們要探討的是，我不知道北高雄的反射鏡這麼基礎的一個建設，為什麼修理要等半年？我們看左邊這個反射鏡，一看就知道損毀很嚴重，它在那邊躺了多久？躺了快6個月，但是我們一直反映，交通局還是沒有辦法來處理。右邊那個雖然被撞了一個角，但是整個鏡面已經凹陷，沒有辦法使用了。其實像這種很基本的基礎建設的反射鏡，

民眾很容易去跟里長反映、也很容易來我們服務處陳情說那個壞掉了。但是你們修理一個星期我們都還能接受，但是你們修理半年了，在我們北高雄來說，真的是偏鄉差距。所以我們希望針對反射鏡的部分，可以分區來發包，不要整個高雄市統包，因為說真的，如果包商在市區的話，從市區到北高雄要找位置，他來回一趟修理，光是車程就要一個多小時，所以我們希望針對反射鏡的部分要分區發包，而且至少應該要一個星期內修復吧！我都沒有限你 3 天了，一個星期內應該是合理的修復期，這個部分是不是請交通局長答復一下？

主席（蔡議員武宏）：

請張局長答復。

交通局張局長淑娟：

我們是有拆標了，可是北高的招標流標，廠商承接意願很低，目前我們重新再招標當中。所以這個反射鏡後來是請南區的廠商去支援，這個問題我知道議員很困擾，其實我們也覺得很久了。

李議員亞築：

半年了，會不會修理時效太久了？

交通局張局長淑娟：

因為就一直流標。

李議員亞築：

會不會是因為現在政府發包的金額都太少，讓一些廠商覺得沒有辦法去操作這個部分？

交通局張局長淑娟：

主要是我們的數量真的太多了，一年都 2,000 支，所以單價會變成偏低，我想我們會做一些檢討，如果需要再爭取預算，我們就爭取預算。

李議員亞築：

儘量去爭取預算，來彌補這個部分好不好？你們半年沒有辦法修理，不只我們，里長也很困擾，應該也有很多里長在反映這個問題，不要連一個反射鏡還要里長或議員拜託交通局來修理，這個真的是本末倒置，這個本來就應該你們要做好的，希望以後一個星期內修復。你們的修復期大概是多久呢？

交通局張局長淑娟：

其實一個星期有點困難，因為數量很大，應該是一個月。

李議員亞築：

如果一個星期你們分兩包都有點困難的話，你們儘量再分細包一點，好不好？你們的時效性超過一個星期，真的是太誇張了。

交通局張局長淑娟：

如果細包的話，可能更難標出去，因為經費又更少，更難標出去。

李議員亞築：

其實我一直在探討，到底高雄縣市合併對我們偏鄉有什麼好處？其實以前這個都是區公所在負責的。

交通局張局長淑娟：

其實我們也發現包括在桃源，這個東西其實由區公所處理，不會到局裡面處理，我覺得假設區公所願意幫我們代管的話，我們就撥經費給他，反射鏡維護就由區公所來維護，這樣子是更直接的。

李議員亞築：

對啊！以後你們就研議…。

交通局張局長淑娟：

所以假設北區的哪個區公所有意願，由議員來協助，我們就撥經費給他去做代管，其實這樣子最快。

李議員亞築：

對，其實我覺得這樣子是最快的，不用再叫包商跑來跑去，有時候甚至找不到包商。

交通局張局長淑娟：

其實我們後來發現桃源區就是這麼做，我們覺得可以比照這個方式來做。

李議員亞築：

是不是研議北高雄茄萣、湖內、路竹、阿蓮、田寮這五區跟區公所媒合一下，你們去評估一年大概要維護幾個反射鏡，然後撥經費讓區公所去做維護，如果不夠的話，你們再來討論好不好？

交通局張局長淑娟：

好，我們朝這個方向努力。

李議員亞築：

謝謝局長。接下來就是探討紅 70 的部分，岡山農工的問題是他們的校車沒有辦法發包，因為沒有人來投標，所以變成岡山農工的學生都要搭一般的公車，就是紅 70。去年度很開心有增加一班，其實也不是增加一班，而是那一班車有行駛到岡山農工，所以導致那一班車在早上上課的時候，因為只有那一班，所以有學生反映說根本擠不上車，所以我們希望在這個時間加開另外一班，或者是另外一班再增加行駛到岡山農工的班車，讓學生不要只擠這一班車。另外一部分就是放學的部分，他們也希望是不是能增加？因為紅 70 是一個常態性的路線，其實平常也有其他居民在搭乘，是不是在放學的時候也能有一至兩班車延駛到岡山農工站，讓他們下課的時候也能搭公車回家？以阿蓮來

說，其實只能靠搭乘公車，如果他們沒有辦法搭上公車的時候，他們就要擔心怎麼上下課，這部分是不是請局長答復一下，能不能增加班次？或者多行駛到岡山農工，讓學生上下課比較方便一點？

交通局張局長淑娟：

下課的時候行駛到阿蓮的那個建議，後來有評估過，因為繞過去要多 15 分鐘，所以回程的時候又趕不上岡山 6 點的班車，所以這個就變成沒辦法操作，因為會趕不上 6 點的發車。

李議員亞築：

有沒有可能增加一班呢？

交通局張局長淑娟：

所以變成要增加一班，我們希望港都趕快，他們現在有招募一些人力，因為我們宣布至少每個人加薪 8,000 元之後，現在駕駛人的流失有止血，也有招募一些新的人力進來，等到這些新的人力進來，培訓 OK 可以上路的時候，我們會優先請他加這個班次。

李議員亞築：

就是你要先加放學的班次嗎？上學的班次也可以先加嗎？因為現在問題有兩個…。

交通局張局長淑娟：

一個是上學、一個是放學。

李議員亞築：

對，上學目前只有那一班，你們去查，其實很多學生都說那一班車超級擁擠。

交通局張局長淑娟：

因為現在最高運量是一輛車載 30 人。

李議員亞築：

對，他們說超級擁擠，有的時候根本就擠不上車，所以是不是早上也能加一班、下午也能加一班？

交通局張局長淑娟：

我們來努力，因為最近這一批駕駛，我們希望有一些可以調到北高雄，這樣的話才有機會去加班，不然現在駕駛全台灣都短缺得很嚴重，剛好最近有招募一批進來。

李議員亞築：

希望以學生上下課的班次為優先，這個絕對是有運量的，所以既然你們要去評估運量及運費的話，我覺得這個班次是可以增加的，只是希望加快好不好？不然一個年度又要過去了。

交通局張局長淑娟：

好，我們會再跟港都那邊聯繫。

李議員亞築：

好。接下來要探討高雄路網，其實高雄路網有這麼多條線密密麻麻，其實看這個圖，去年度就跟局長討論過了，這個圖可能要 10 年、20 年、30 年、甚至到 40 年才能看得到開通。我一直在探討說台 61 線已經延伸到台南，其實這兩年來說，雖然台 61 線在台南做了很多研究性報告，甚至還出了三個路線的評估，但是其實台南一直是意見分歧的狀況，所以影響到高雄連接的部分。我們一直在探討高雄能不能先施行，因為高雄目前也有兩個方案，一個就是沿著台 17 線做沿線的開通，另外一個就是另闢道路，原則上因為經費的問題，應該是沿著台 17 線直行。這個部分有沒有可能先行？不要再等台南了，因為台南短期內可能也不會開通完成，高雄端先執行這部分有沒有辦法去做開發呢？局長先答復一下好不好？

主席（蔡議員武宏）：

請張局長答復。

交通局張局長淑娟：

目前我們跟交通部的共識，就是會切開啦！所以是由南區公路新建工程分局他們主辦的，他們已經把高雄段優先這個建議納入他的期末報告，現在交通部正在審查期末報告，可行性研究的期末報告正在審查當中。

李議員亞築：

所以可行性研究之後，就可以做執行了嗎？

交通局張局長淑娟：

可行性研究做完之後要報院核定，然後就開始做先期規劃。

李議員亞築：

短期內也看不到是不是？

交通局張局長淑娟：

如果可行性研究通過之後，至少可行性研究這個階段就過了，然後就到先期規劃，先期規劃包括環評，就會開始往下走。

李議員亞築：

就是等於說，局長，你在做局長的時候看得到嗎？

交通局張局長淑娟：

我做局長？

李議員亞築：

就是在你局長任內，你看得到嗎？看得到它開工嗎？

交通局張局長淑娟：

應該很難，因為先期規劃還要環評。

李議員亞築：

所以至少要超過兩年以上，是不是？

交通局張局長淑娟：

對、對。

李議員亞築：

我們也希望台 16 線儘快去做…。

交通局張局長淑娟：

可是現在至少大家有共識，因為台南那一端安平港的問題還沒有辦法解決，〔對。〕所以至少不會因為台南問題，台 61 線就止於這裡，我們希望高雄段可以先行。

李議員亞築：

對，我們也希望高雄端可以先行，因為台南那邊要延宕多久，我們也沒有辦法把握，好不好？謝謝局長。

交通局張局長淑娟：

謝謝。

李議員亞築：

接下來探討無論是高科聯絡道西延台 17 線，或是高科聯絡道東延台 19 線，這都是要優先去做的部分。因為目前高科交流道的交通量越來越大，那一個交流道口都已經開始會塞車，如果你沒有去拓展的話，會導致於很多高速公路的車子塞在高科交流道那邊。另外一部分也是台 39 線的部分，一直在說要開通，但是都是區段性的開通。

再來就是北高雄產業園區的部分，它目前已經開始執行跟招商了，但是一直在探討它目前能對外的出口是台 19 線，但是台 19 線有些路幅是非常窄的，你看左邊這個道路，它的雙線道只能容納一台車，而且也沒有辦法容量太大型的車輛，你如果在北高雄產業園區開拓前的執行面，沒有辦法去開闢新道路的話，他們連重車或是拖板車都沒有辦法進去，所以表示說你如果在蓋廠的時候或是在執行面的時候，你讓這些產業園區的車輛往哪裡去？另外，他們雖然先行段在台 19 線這邊要接岡山第二交流道，但是岡山第二交流道也要到 117 年才通車，台 19 線的階段性也要到 120 年，這都沒有辦法去改善到我們現在要面臨到的交通問題。因為這邊本來螺絲業跟大貨車就多了，這種部分你沒有先行改善，你又塞了一個產業園區進來，只是導致北高雄的交通問題越來越嚴重。

還有就是大家一直在探討的，捷運南岡山站到岡山站只有一站的距離，但是

我們岡山人等了幾年？等了 12 年。所以我們也在擔心接下來沿線的規劃是不是會延宕？因為目前的軌道建設只到岡山區塊，但是你 116 年要開通到路竹，甚至 118 年要開通到湖內，這會不會也只是理想性的規劃？另外一部分就是捷運站體規劃的部分，這個現況就是岡山中山南、北路那邊的路線，你看它現在只剩兩線道就算了，它沒有機車道，也沒有停車格，你沒有停車格，你會面臨到對旁邊其他商圈來說，甚至住家來說，他們根本連出入都是個問題。所以這部分變成我們以後如果站體完成，街道完成之後，要面臨到的一個最大的問題。

RK7 的部分，我們一直在跟捷運局探討的就是，你們站體出入口的幅度太小，會變成那邊以後會是一個黑暗路口。而且目前你們雖然在捷開區有劃設兩邊，但是去探討後，兩邊都是原有出戶，而且都是有建築物的部分，你們要去協調原有建築物要去配合你們聯開，其實是有點困難的，因為你要用聯開的錢去購買他們現有建築物的話，他們也沒有辦法再去另外買一個新房子，所以這可能是一個很大的阻礙。所以我們也希望其實再往北一點就是一個很大的空地，為什麼不要在空地那個區塊來做改善和建設呢？

另外就是 RK6 的部分，RK6 目前的站體規劃又到另外一邊，我也很開心，就是這個 RK6 的新規劃至少是有出入口的，就是不是單一出入口，它是可以從 10 米進去到 75 巷的，但是 75 巷目前的現況只能容納一台車進去，所以我們也希望針對這個部分，可能要針對 75 巷去做一個拓寬的動作，以後才不會有車子塞在省道，甚至塞在聯開處的部分。

還有就是田寮月世界的部分，田寮月世界我們有去會勘過，就是針對遮蔭的部分跟花季的部分做探討跟規劃。既然現在很多縣市都在推花季的部分，我們也希望是不是種植一些黃花風鈴木或是有顏色的花，讓有一些季節的時候，大家就會知道哪個季節可以去月世界看這種花種，這種花種如果種個一排的話，拍起來就會很好看。再來，因為現在高雄是高溫城市，去月世界還蠻多民眾反映說很熱，原則上大部分的民眾就只是在環湖步道的部分，從環湖步道走到月世界熱氣球的休息區，就是長輩或是小朋友需要休息的狀況，因為無論你要走回去或是走上去，這邊是一個很好的休息點，所以我們希望在這邊要增加一些座椅，並增加遮蔭的設備。因為在舉辦熱氣球活動的時候，他們都是用活動式的帳篷，但是活動式的帳篷它就很容易飄移嘛！所以我們也希望是不是在這邊做一個固定式的遮蔭設備，平常的時候就可以讓遊客來使用，如果有熱氣球活動的時候，就可以直接有椅子的擺設或休息區的等待。再者，月世界的夜晚裝置已經講很久了，因為以前舊有的夜晚裝置，它是晚上會亮的，而且一看就知道是月世界，但是現在我們看月世界的夜晚，其實你看不出來它是什麼東西，你可能只看得到它是一間 7-ELEVEN。

另外一部分，去年度就跟局長討論過，你們要去研議自行車線的地圖跟相關的配套措施。我們也希望是不是在茄萣海線辦活動的時候，你們既然都推廣得這麼多，但是不要每次都只是你們的活動拍照，我是希望你們可以去配合一些旅遊博主也好，或是由觀光局去拍攝沿路的休息點，以及沿路可拍攝的景點，能讓一些有在騎腳踏車的車友覺得我就是想要去茄萣，就是想要去高雄海邊騎腳踏車，因為很漂亮。在導覽圖跟活動這個部分，台南在我們隔壁而已，但是他做得比我們好，比我們快很多倍。

興達港情人碼頭這部分很適合辦很多活動，無論是 IP 的氣球或是相關的配套措施，在很久以前，也曾經在興達港辦全國性的燈會，我們也希望觀光局是不是應該也可以來這邊辦個活動，讓茄萣興達港也能發揮其他的觀光效益也好，或是拓展它的知名度也好。旗津有風箏節，我們茄萣海邊跟旗津也非常像，所以我們也希望既然旗津的風箏節，你們覺得推廣得這麼漂亮、這麼好的話，是不是也可以來茄萣做一個推廣活動？因為目前茄萣來說，沒有一個比較顯著性的觀光活動，我們也希望是不是來拓展茄萣的觀光。接下來請相關局處答復，好不好？

主席（蔡議員武宏）：

你要先從捷運局開始？

李議員亞築：

先從交通局好了。

主席（蔡議員武宏）：

好，請交通局張局長答復。

交通局張局長淑娟：

高科聯絡道東延的部分，我們現在已經在辦理可行性研究，目前是已到台 19 甲線，也預留延伸到國道三號，所以這一塊是有在納入可行性研究計畫。

李議員亞築：

可行性研究也是兩年內看不到的計畫，是不是？

交通局張局長淑娟：

這個應該明年中就會完成了。淹水的問題，我們在工程設計的時候會請水利局來協助評估，所以高科聯絡道東延已經有期程在推動。另外北高雄的部分，因為台 19 甲線嘉興路段，現在公路總局已經在做拓寬的可行性研究，大家都有共識那個路段必須做拓寬。我想後續我們也會去了解他規劃的進度，希望他能夠加速。另外就是岡二的延…。

李議員亞築：

交流道。

交通局張局長淑娟：

對，岡二交流道也已經在工程當中，所以未來對這邊的交通改善，會因為工程陸續到位之後，就會能夠有比較…。

李議員亞築：

我們是希望儘快，你們不要因為產業園區已經開始在招商，但是你們相關的配套措施都還沒有達成。

交通局張局長淑娟：

因為現在相關配套措施有的是在高速公路局，有的在公路局，所以都是在中央交通部所屬的相關單位，我們會跟他保持密切聯繫，請他們期程能夠再加速。

主席（蔡議員武宏）：

再給李議員 3 分鐘。

李議員亞築：

謝謝我們最認真的主席。

交通局張局長淑娟：

好，這是交通局的部分，謝謝議員。

李議員亞築：

好。我們請捷運局答復。

捷運工程局吳局長義隆：

亞築議員跟我們提醒的，我們都會努力朝這個方向來努力。第一個就是有關岡山路竹延伸線 2A、2B 的部分。2A 的部分，116 年；2B 的部分，118 年，目前都已經發包，我們是採取後續擴充，我們會朝這些連線的部分，來催促廠商依照我們這一些目標來加強努力。第二個是有關高架橋墩影響到停車空間，我們會跟交通局、跟相關單位配合來檢討，看如何去改善停車空間的問題。第三個是有關於 RK7，因為舊的計畫一開始考慮的是人潮在哪裡，我們就儘量車站設在哪裡，但是車站設在那邊之後，其實還要下來。下來的部分，我們原先是採取聯合開發，所以我們現在就會針對這裡的地主先協調。如果地主不同意，我們會比照 RK6，就是亞築議員建議的北移，我們先來協調地主，如果地主他們都不要，當然沒有出入口我們就去移，這裡的地主…。

李議員亞築：

你們現在的協調狀況就是不好啊！

捷運工程局吳局長義隆：

對，但是協調不好就是要等協調確定，不然現在萬一大家都說要，結果我們去遷移車站，產生的問題會很大，所以我們現在變成跟他們先協調，協調的結果是他們都不要，我們沒有出入口，當然我們就要考慮北移，不然車站就蓋不

下去了，所以我們會朝這個方向來努力。有關 RK6，我們現在聯開正在進行，亞築議員建議出入道路拓寬的部分，我們會把它納入整個聯開來討論。

李議員亞築：

好，謝謝。觀光局。

主席（蔡議員武宏）：

請高局長答復。

觀光局高局長閔琳：

感謝議員一直督促我們在北高雄相關的作為。針對月世界跟議員報告，你提到有關遮蔭或者可以栽種一些比較可以開花的植物，有景觀觀賞的功能，包括增設座椅跟涼亭。議員在今年 1 月份有跟我們觀光局一起到現場會勘，會後我也有自己帶著同仁一起去視察，目前我們正在跟中央爭取中央的經費，希望能夠爭取 1,900 萬元。針對剛剛議員提到的部分，就是有一些包括步道、遮蔭，還有座椅不足的地方，包括植栽，我們都希望能夠爭取到錢，來做比較大幅度的整建，這是有關月世界的部分。

第二個部分是自行車路線的推廣，也謝議員給我們很多的提醒。目前觀光局在做的是海線潮旅行，我們也注意到交通局很認真，他們也有做一個海線自行車道相關的摺頁，做得非常的精彩。接下來，我們會配合交通局所設計的這一份摺頁來做相關的行銷跟推廣，也結合我們現在的活動。

另外有關茄苳適合舉辦的大型活動，不管是風箏節或者是其他大型活動，我們會陸續來進行評估。因為興達港茄苳情人碼頭這邊它的風況，跟它的場地雖然很大，但是它能夠釋放的場地比較零碎，所以可能沒有很適合放風箏。但是我想觀光局接著會結合，包括目前市府除了觀光局在辦海線潮旅行之外，像文化局有庄頭藝穗節，他不一定是在茄苳的情人碼頭，可能就在茄苳區的比如說金鑾宮或者是其他的廟宇來辦這些大型的劇團。海洋局過去也曾經舉辦過海洋生態文化節，或者是烏魚美食、烏魚海鮮節。我認為未來觀光局可以結合這些其他局處的能量，我們可以把它整合成一個比較大型的活動。這個，我們會繼續來努力，以上跟議員報告。〔…〕好，謝謝議員。

主席（蔡議員武宏）：

謝謝李議員亞築的質詢，也感謝今天所有小組議員的質詢，也希望三位局處首長針對所有小組議員所提出的相關意見跟建議能夠以書面答復。

下午的議程全部結束，明天上午 9 點繼續開會，散會。（敲槌）