



西子灣哈瑪星地區遊覽車管制計畫

2015-TP-01

版本：V3 2017/03/01

西子灣因夕陽、海景、英國領事館古蹟等特色，近年發展成為本市重要觀光景點，除國內外遊客外，更吸引大批大陸團客前往，平均每日前往西子灣之遊覽車約250輛，陸客團每日參觀人次約4,000人，惟大量遊覽車進出西子灣，衍生交通壅塞、噪音、空氣污染等問題，對當地居民生活環境造成衝擊，居民遂組成社區團體強烈發聲要求市府提出改善方案。

為改善西子灣觀光發展造成之交通衝擊，交通局多次參與地方溝通會議，瞭解地方訴求後，於104年5月18日實施「哈瑪星西子灣遊覽車總量管制計畫」，於每日15-19時，每小時僅限45輛遊覽車申請通行證進入，並於管制區外規劃路外大客車停車場、大客車臨停區及付費接駁車等配套措施，供未申請通行證遊覽車遊客於管制區外下車轉乘接駁車前往西子灣，配合持續宣導旅行業、遊覽車業者遵循，並加強違規執法取締。

在遊覽車總量管制實施後，尖峰遊覽車數量減少約64%，未申請通行證遊覽車亦配合於管制區外停車下客，導引遊客轉搭接駁車；為持續改善地方交通及空氣污染之問題，以及創造更優質的旅遊環境，105年度起3日以上連續假期，遊覽車於下午13時至19時全面管制進入，均以區外停車遊客轉乘接駁車方式往返哈瑪星、西子灣風景區。

哈瑪星、西子灣風景區自104年5月、105年1月起之連假管制計畫，直到哈瑪星旅運接駁中心完成後，自105年9月起實施旅遊接駁計畫，全面管制遊覽車進入，除改善地方交通與環境問題之外，更改變了當地旅遊型態，以結合週邊觀光資源，深入探索在地歷史文化，帶動整體觀光效益，不再只是團進團出的旅遊方式，帶給遊客全新體驗。

本個案係由高雄市政府交通局陳局長勁甫及交通局運輸規劃科李科長國正帶領呂佳玲、陳韋任共同撰寫而成。所有資料皆來自於公開資訊。個案之目的在作為研討會討論之教材，而非指該企業良窳之論述。

壹、 問題探討(Questions)

- 一、西子灣觀光發展引進大量遊客，導致每日下午大量遊覽車湧入，對當地環境造成衝擊，影響居民生活品質

西子灣因夕陽、海景、英國領事館古蹟等特色，近年發展成為本市重要觀光景點，除國內外遊客，吸引大批大陸團客前往，平均每日進入西子灣之遊覽車約 250 輛，陸客團每日參觀人次約 4,000 人。惟大量遊覽車進出西子灣，當地環境已不堪負荷，最顯著之衝擊，即道路交通壅塞、交通安全、停車空間不足，及車輛衍生噪音、空氣污染等問題，嚴重影響當地居民生活品質。



圖 1 尖峰遊覽車過多形成西子灣地區道路交通壅塞

- 二、進出西子灣之道路供給有限，且停車空間仰賴中山大學內部之海堤停車場，遊覽車進出頻繁影響中山大學師生之學習環境

依當地現行交通動線規劃，往西子灣之遊覽車，需透過臨海二路經哨船街、蓮海路，至英國領事館下方大客車臨停區下客後，駛入中山大學校內海堤停車場停放，俟遊客欲離開時，遊覽車再駛出至哨船街上客區載客離開，惟遊覽車必經之臨海二路、哨船街、蓮海路道路空間有限，且部分路段線型彎繞，導致遊覽車進出時衍生道路壅塞、交通安全疑慮，且遊覽車前往中山大學停車場時，須行經校內道路，亦對校園師生之學習環境、交通造成干擾。

- 三、當地觀光型態多團客搭乘遊覽車過境之型式，無助當地經濟發展，僅衍生各種外部成本

現前往西子灣之觀光客以大陸團客居多，其旅遊行程規劃，皆搭乘遊覽車進入西子灣，於英國領事館及海灣處遊覽後，即搭遊覽車離開，對當地經濟消費毫無助益，且尖峰時間遊覽車集中湧入，大客車臨停下客空間不敷使用，導致車輛違停嚴重，衍生交通壅塞，車輛停等載客怠速期間亦衍生空氣污染、噪音等問題，雖提升西子灣觀光知名度卻對當地居民生活環境造成負面衝擊。

- 四、地方居民組成社區團體強烈表達改善當地環境之訴求

伴隨下午尖峰遊覽車集中湧入衍生之環境、交通衝擊，地方居民及中山大學師生不願再承受，爰組成社區發展聯盟，透過新聞媒體、集會活動、公聽會、陳情等方式，持續發聲希望市府提出改善對策，於發展觀光的同時，應兼顧當地居民生活品質。



圖 2 地方居民、團體透過新聞媒體傳達反對西子灣遊覽車衍生之衝擊

貳、 解決策略(Strategies)

因應西子灣發展觀光衍生之交通衝擊，交通局透過相關研商會議，持續溝通並瞭解其訴求後，擬定「西子灣地區遊覽車總量管制計畫」，內容分述如下：

一、參與地方溝通，確立地方訴求及改善目標

交通局除參與地方團體之討論會議，亦於改善計畫擬定後，邀請地方及相關局處召開說明會、座談會等（相關會議歷程詳表 1），聽取各界意見，檢討收斂計畫內容，以確保計畫改善目標符合地方期待，並可有效落實改善當地交通問題。

表 1 地方溝通相關會議歷程

日期	辦理單位	會議名稱
104 年 1 月 10、11 日	中山大學	哈瑪星社區願景工作坊
104 年 3 月 13 日	高雄市議會	哈瑪星地區交通改善公聽會
104 年 3 月 17 日	交通局	西子灣、哈瑪星交通改善計畫地方說明會
104 年 4 月 19 日	哈瑪星社區願景聯盟	哈瑪星交通問題社區溝通討論會議
104 年 5 月 12 日	高雄市議會	「因應觀光人潮帶來的交通問題」公聽會
104 年 7 月 7 日	交通局	西子灣地區交通改善計畫檢討座談會

二、劃定遊覽車總量管制區域

考量鼓山一路以西之哈瑪星地區為一封閉式三角型社區，區內道路空間有限，爰經綜整考量道路條件、車輛動線及管制執行方式等因素後，交通局公告於登山街以南、鼓山以路以西區域，實施甲、乙類大客總量管制，並於哈瑪星社區外圍之臨海一路/臨海二路口、臨海新路/鼓山一路口設置 2 處管制點，分別管理來自鼓山一路、蓬萊路之遊覽車。

三、訂定遊覽車管制時段、總量

為減少尖峰時間進入西子灣地區之遊覽車輛數，同時避免對當地觀光發展衍生衝擊，經綜整考量下列原則後，訂定 1 小時僅供 45 輛遊覽車進入之總量限制，另為避免單一小時內，遊覽車抵達西子灣之時間點過於接近，於 1 小時內再劃分 4 時段，即每 20 分鐘控制開放申請通行證之遊覽車總數為 15 輛：

(一) 中山大學停車場大客車席位數

考量前往西子灣之遊覽車，多進入中山大學停車場停放，爰需考量中山大學停車場登記證申請格位數（35 席）之限制。

(二) 管制範圍內其他遊覽車需求

登山街以南、鼓山以路以西區域內，仍有社區居民及中山大學活動使用大客車需求，爰需將其納入考量，避免實施大客車總量管制後影響當地住戶、校方活動需求。

(三) 遊覽車尖峰時段

觀察目前遊覽車多集中於下午 15-19 時前往西子灣，其他時段前往西子灣之

遊覽車數量對當地影響有限，爰針對下午 15-19 時遊覽車過於集中之時段，優先實施總量管制。

四、訂定允許進入管制區遊覽車辨別機制

配合每小時開放 45 輛(每 20 分鐘 15 輛)遊覽車進入管制區之措施，交通局規劃採通行證辨識方式，持證遊覽車得以進入西子灣，後經市府召集會議協調，由觀光局建置通行證網路申辦系統(如圖 3)，於系統中管控每小時僅可申請 45 張(每 20 分鐘 15 張)通行證，續配合現場管制點派駐管理人員及警力，執行通行證查驗，以落實控管進入西子灣之遊覽車總數。另考量旅行社團客行程變數，有時較難配合於通行證所規範時段內抵達，爰提供抵達時間 1 小時之彈性機制，即通行證所載前往時段之起始點往後推算 1 小時內，皆可持該通行證進入管制區。

圖 3 西子灣大客車總量管制通行證申請系統網頁

五、針對無法進入管制區遊覽車規劃配套機制

(一) 於管制區外圍規劃路外大客車停車場

因應西子灣地區 1 小時僅開放 45 輛遊覽車進入之措施，為避免未能取得通行證之遊覽車無法進入西子灣於管制區外違規停車，交通局於鄰近管制點處，商借台鐵土地及協調既有民營停車場業者調整停車場內空間，作為管制區外遊覽車路外停車場，總計提供約 23 席停車空間。

(二) 於管制區外提供付費接駁車

考量管制點距西子灣約 1.3 公里，又本市夏季天氣炎熱，為提升無證遊覽車遊客前往西子灣之便利、舒適性，交通局協調客運業者規劃管制區內付費區間接駁車，並於管制區外捷運西子灣附近之既有公車站規劃接駁車停靠站，區內亦利用現有公車站作為停靠站，供遊客轉乘接駁車。

(三) 於管制區外圍劃設遊覽車臨停區

為利管制區外無證遊覽車上、下客轉乘接駁車，交通局於管制區外臨海新路

側，規劃大客車臨停區，以規範遊覽車臨停秩序。

六、宣導旅行業者、遊覽車業者瞭解遵循管制機制

為旅行業者、遊覽車業者瞭解遊覽車總量管制機制，交通局陸續透過下述管道，宣導管制計畫內容：

- (一) 發文各相關機關（如觀光局、旅行業公會、遊覽車公會等）轉知業者宣導
- (二) 發布新聞稿
- (三) 於交通局官網設置專區（如圖 4），並於市府官網刊登訊息
- (四) 透過市府 LINE 發布訊息
- (五) 透過臉書（fb）發布訊息
- (六) 透過廣播宣導
- (七) 製作傳單於管制區外發放予遊覽車司機、旅行業者



圖 4 西子灣遊覽車總量管制宣導資訊網頁專區

七、確立執法及處罰機制

(一) 確立管制計畫之實施法規基礎

本管制計畫屬劃定特定區域針對特定車種實施交通管制，爰依據「道路交通管理處罰條例」第 5 條：「為維護道路交通安全與暢通，公路或警察機關於必要時，得指定某線道路或某線道路區段禁止或限制車輛、行人通行，或禁止穿越道路，或禁止停車及臨時停車」之規定，由市府針對管制內容發布公告後，據以實施。

(二) 設定違反管制內容之處罰機制

1. 無證進入管制區罰鍰

依「道路交通管理處罰條例」第 60 條規定：「不遵守公路或警察機關，依第五條規定所發布命令，得處新台幣九百元以上一千八百元以下罰鍰」，爰管制公告發布後，得由警察機關依前述規定舉發違規行為。

2. 申請通行證停權

針對通行證申請機制惡意濫用或不遵守管制機制之業者，再透過通行證

申請權利之停權，藉以維持管制機制運作秩序。

3. 加強違規取締

除針對管制區內遊覽車進出之查驗，亦配合本次管制計畫，就管制區內外，遊覽車停車秩序一併整頓，加強違規停車取締，以提升整體遊覽車秩序管理，減少遊覽車對當地形成之交通衝擊。



圖 5 遊覽車總量管制計畫及配套措施內容

八、105 年 9 月 1 日起調整為旅遊接駁計畫

在總量管制計畫實施下，初步已紓緩區內交通問題及空污噪音等問題，為持續打造更優質的旅遊品質，爰於 105 年度起增加管制強度，針對 3 日以上之連續假期間，每日下午 13 時至 19 時全面管制遊覽車進入，以作為旅遊接駁計畫之先導計畫，促使遊客習慣接駁型態與旅遊方式。

在相關計畫實施之同時，交通局與臺灣港務公司高雄分公司於管制區外臨海新路旁合作打造哈瑪星旅運接駁中心，提供 63 席大客車停車位及接駁轉乘之大型候車亭，作為實施「旅遊接駁計畫」之起點，以改變團進團出之旅遊型態，結合捷運西子灣站週邊哈瑪星、駁二藝術特區觀光資源，以深入體驗在地文化之旅遊方式，或轉乘付費接駁車進入西子灣風景區。

旅遊接駁計畫在與地方民意、旅遊公會、遊覽車公會持續溝通協調下獲各方共識，於 105 年 9 月 1 日起已全面實施遊覽車管制，遊客可選擇於市區搭捷運轉乘接駁車進入西子灣，或搭乘遊覽車於哈瑪星旅運接駁中心下客後搭接駁車進出西子灣，亦可改由步行方式慢遊進入哈瑪星、西子灣觀光。

哈瑪星、西子灣全面管制遊覽車進入實施至今已逾 5 個月，尚能符合地方居民、旅行業者之期待與需求，旅行業者及遊覽車業者多能配合調整團體旅遊方式，區內

交通亦大獲改善，以往壅塞情形已不復見，計畫執行成效良好，另本府為打造哈瑪星社區為本市生態交通示範區，相關改善計畫之調整均納入地方參與機制，並持續與地方民意溝通協調，以朝人本交通、環境永續之目標發展。

表 2 旅遊接駁計畫-相關會議歷程

日期	辦理單位	會議名稱
105 年 2 月 24 日	交通局	本市 105 年春節交通疏導計畫暨西子灣駁二地區連續假期交通疏導研商會議
105 年 6 月 23 日	交通局	哈瑪星、西子灣風景區遊覽車旅遊接駁計畫
105 年 7 月 20 日	觀光局	執行西子灣大客車管制事宜及接駁計畫

另考量區內居民婚喪喜慶、宮廟迎神賽會、學校及社區參訪等之需求，亦請各里辦公處與國立中山大學為窗口，協助核發遊覽車臨時通行證，以避免造成區內居民之不便。

團體遊覽車

1. 統一停放捷興一街大客車停車場(每小時60元)
2. 遊客統一由候車亭轉乘接駁車進入西子灣

主要接駁車：99區間車

1. 付費搭乘
(個人單趟12元/團體票每人單趟10元)
2. 5~10分鐘一班
3. 視遊客乘車需求彈性加密班次



圖 6 旅遊接駁計畫 - 接駁車動線圖

參、執行成效 (Result)

一、尖峰時段哈瑪星、西子灣遊覽車數量減少

實施管制後，尖峰時段進入哈瑪星、西子灣之遊覽車數量由管制前平均單一小時遊覽車數約 69 輛，降低為平均單一小時遊覽車數約 25 輛，減少約 64%，部分遊客改以步行方式進入，符合地方訴求綠色運輸之目標。

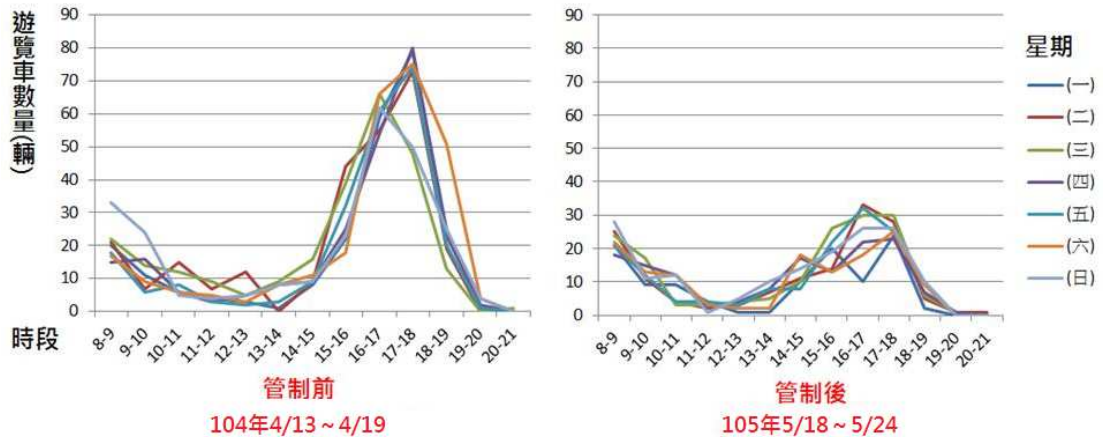


圖 6 總量管制前後中山大學停車場遊覽車數量比較圖

二、周邊停車狀況改善

西子灣遊覽車數量減少後，連帶停車空間不足衍生之違規停車狀況，亦有改善。

三、市公車運量增加

透過無通行遊覽車遊客轉乘接駁車之配套措施，99 區間接駁車於管制時段(15 時~19 時)之運量亦有不錯之成效，據統計，104 年 5 月至 8 月平均每日接駁車運量約 700 人次，105 年 9 月起實施旅遊接駁計畫，105 年 9 月至 12 月平均每日接駁車運量約 800 人次，除可展現地方政府鼓勵推行公共運輸之決心，亦可培養民眾使用公共運輸之習慣。



圖 7 哨船街遊覽車數量減少



圖 8 遊客改以步行進入



圖 9 遊客轉搭接駁車

四、公共運輸系統整合與提升

105 年 9 月起全面啟動哈瑪星、西子灣風景區旅遊接駁計畫後，將可再帶動整體公共運輸系統之運量，未來將評估以電動公車或導入 GRT 系統，提供更環保、

便捷之接駁服務，進而朝生態交通永續發展之目標邁進。

五、改善區內大客車停車不足、車輛違停造成區內壅塞之情形

旅遊接駁計畫實施後，觀光遊覽車統一停放於哈瑪星旅運接駁中心，遊客再轉搭接駁公車進入區內，可改善區內大客車停車不足及車輛違規停放等影響區內行車秩序。

六、減少區內大客車通行及怠速產生之污染與噪音

多數遊覽車於區內候客因短較時間，而為保持車內涼爽有怠速停車之行為，其所排放之廢氣與噪音，嚴重影響區內旅遊品質及衍生環保問題；接駁計畫實施後，接駁大客車通行次數減少，區內亦無遊覽車怠速候客，減少區內之污染與噪音，改善在地居民生活品質與區內旅遊環境。

肆、 檢討建議(Suggestions)

一、觀光上位計畫之檢討

遊覽車數量過多之源頭係發展觀光所致，因交通係衍生性需求，在觀光發展上位計畫未明確之狀況下，交通系統甚難以因應調整，如：管制強度過大，恐衝擊觀光發展，形成政府與觀光業者及在地商家對立，爰就觀光景點之交通改善，應針對觀光景點之觀光型態、乘載量、願景等，先有觀光發展上位規劃，以利交通配套措施之擬訂。

二、強化管制計畫宣導機制

管制實施後，仍陸續接獲旅行業者詢問有關管制內容問題，部分業者甚至尚未接獲管制資訊，爰後續針對管制公告機制，如何更全面周延發布資訊，可以進一步檢討加強，以利業者即早因應。

三、檢討通行證發放與查驗制度

為避免遊覽車管制造成管制區內居民之不便，開放區內婚喪喜慶、迎神賽會、社區及學校參訪等需求，向里辦公處或國立中山大學取得遊覽車臨時通行證後，憑證進入；通行證之取得係建構在區內居民便捷之原則下，透由里辦公處與中山大學協助核發，惟通行證防偽機制較為薄弱，未來需研議防止持偽證進入，以免員警執法困難。

四、汰換接駁車改採綠色運具

西子灣目前遊客數量龐大，交通局提供之區間接駁車雖可減少西子灣地區往返遊覽車數量，惟接駁車進出次數仍顯頻繁，為更符合地方居民期待，應逐步汰換區內接駁車改用電動車輛，以減少燃油接駁車進出所衍生之廢氣、污染，達成綠色運輸目標。