

二、第 2 屆第 6 次定期大會第 24 次會議

（中華民國 106 年 11 月 3 日上午 9 時 30 分）

交通部門業務質詢

主席（蔡議員金晏）：

開始開會。（敲槌）上次的會議紀錄已經放在各位同仁桌上，請大家參閱。有沒有意見？沒有意見，會議紀錄確認。（敲槌）

向大會報告，今天的議程繼續進行交通部門業務質詢，現在請登記第一位的陳議員麗娜發言，每個人 15 分鐘。

陳議員麗娜：

最近連續 2 個月我接到 2 張超速的罰單，1 個月各 1 張，也許這是一個不好的示範。我看了一下，上個月的測速是時速 64 公里被照相，這個月被照相的時速是 67 公里，被照相的路段分別是在中山路和中安路上，我才發現最近很多路段時速只限 50 公里，已經改成只限 50 公里。所以我在這裡要提醒所有市民朋友，有很多路段的時速已經變成只有 50 公里，即便是在中山路上，某些路段有可能時速只限 50 公里，所以你隨時都有可能被照相。我在這裡也要請交通局去看看，因為我是在下午 3 點多的時候和晚上 8 點的時候被照相，都不是車流量非常多的時間，此時我時速要開到 50 左右難度的確有一點高，我相信被照相的人應該很多，最近交通罰款收入應該也是滿不錯的。

我在這裡要提醒的是，第一，在時速上是不是合宜，我要請局長去了解。第二，如果像我這樣，當然，被罰了就是要繳錢，如果被罰了之後，有人可能忘了去繳錢，有一些狀況就會發生，我今天也要特別針對這個案例和大家探討。首先我要先問 3 位局長，是不是知道有一種狀況駕照可能會直接被註銷，曾局長知道嗎？是不是請局長回應一下？

主席（蔡議員金晏）：

請觀光局曾局長答復。

觀光局曾局長姿雯：

我不是很清楚。

陳議員麗娜：

你不知道，好，請坐。吳局長知道嗎？不知道？

主席（蔡議員金晏）：

吳局長搖頭。

陳議員麗娜：

交通局應該最了解吧！陳局長知道是什麼狀況嗎？

主席（蔡議員金晏）：

請交通局陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

通常這種會被註銷駕照的狀況，一定是我們開出罰單之後他沒有繳，催繳又逾期，到最後才會直接註銷駕照。

陳議員麗娜：

它是直接註銷嘛！對不對？

交通局陳局長勁甫：

是的。

陳議員麗娜：

好，謝謝，你請坐，還是交通局比較清楚一點。這種狀況，其實在民國 95 年 6 月 30 日之前，道路交通管理處罰條例的確是這樣子規定沒有錯，但是後來改了，我不知道交通局清不清楚？這個問題就出現在哪裡？以前就是這樣子，如果你接到罰單，但是你沒有繳，監理單位會跟你說你要來繳罰款；第二，它會告訴你，你必須自己把駕照拿來繳送，這是第二個步驟；第三個步驟，如果你再不來繳送的話，我就直接把你的駕照註銷，大概會有這三個狀況。這樣子的情形，我們為什麼會產生很多問題？民國 95 年 6 月 30 日之前，如果發生這種狀況，在駕照被註銷一年後，你就要重新考駕照，你必須再花差不多 1 萬元去駕訓班學習，然後再重新去報名考試之類的，非常非常麻煩。這種我們稱為一次性的裁罰，它的步驟是連著的，如果那個人真的忘了繳那一張罰單，到最後的結果可能就是駕照被註銷。

那麼有沒有很多人不知道呢？其實有很多人不知道他的駕照已經被註銷，因為駕照還在他手上，但是他並不知道其實他的駕照在監理所已經被註銷了，這個問題到底出在哪裡？我在這裡就要說，其實全台灣有數十萬人是這種狀況，他根本就不知道他的駕照被註銷，這些東西主要的問題就出在監理單位在這張處分書上寫了三種東西，就是我們剛才說的，第一個，它寫交通罰款是多少、繳款期限是什麼時候；第二個就是逾期繳款就會把駕照送裁決所執行吊扣處分，先執行吊扣處分；第三個，如果你不將駕照送到裁決所，它就叫做「易處逕註」，就是直接吊銷你的駕照。它把三種處分寫在同一張罰單裡面，這樣子叫做一次性裁罰，這樣子的狀況就造成因為它只寄一次罰單來，如果當事人真的忽略了這件事，那麼不好意思，你這張駕照就直接被註銷了。

這個問題出在哪裡？駕照被註銷是因為他前面有犯錯，政府單位也都告訴你了，也都盡到告知的義務，那麼到底狀況出在哪裡？我們就可以看到，因為有

這麼多人受害，而且這些受害的人還會發生什麼樣的問題，我待會兒會說，後來，我們的政府也發現了問題，所以立法院對於第 65 條的內容也做了修正，在第 65 條的修正內容裡面，不繳罰鍰的下一步改成用行政處分，改為移送強制執行。因為舊法的部分是三個處罰同時寫在裡面，很多人不知不覺直接被註銷駕照以後產生很多問題，也因為舊法的濫殺程度太高，它在修正條文的內容裡面就加了一個「5 年特赦期」，也就是允許 85 年 7 月 1 日到 95 年 6 月 30 日這 10 年間被罰的人，可以在 97 年 9 月 1 日到 102 年 8 月 31 日之間把受罰的錢繳一繳，繳完之後，監理單位再把你的駕照重新發還給你，而且是從核發日就即日生效。但是這也只到 102 年 8 月 31 日為止，中間還有多少人因為這段時間還是產生問題的，有沒有？局長，你知不知道有沒有？就是 102 年這個特赦期結束之後，你知不知道高雄市還有多少人是還處在這個狀態的？

主席（蔡議員金晏）：

請局長答復。

交通局陳局長勁甫：

確切數字我不太清楚，因為它是希望能夠在這段時間讓這個法規上有一些需要能夠補足的，有一個機會能夠盡量把爭議的部分降到最低。

陳議員麗娜：

所以確切人數你不知道嘛！

交通局陳局長勁甫：

我不知道。

陳議員麗娜：

你先請坐。其實我剛才已經有寫在上面了，高雄市還有 2 萬人，為數不少耶！全台大概 20 萬人、還有 20 萬人，高雄市還有 2 萬人是這種狀況。這 2 萬人會產生什麼樣的情形？我在這裡提一下，如果他有一天發生了事情，可能被警察攔下來，但是他不知道他自己沒有駕照，所以他就變成無照駕駛，他變成無照駕駛之後就要被開 6,000 元到 1 萬 2,000 元的罰單，他以為他有駕照啊！結果他是沒有駕照的，所以就會產生這個問題。如果更不幸的，他發生車禍呢？該怎麼辦？可能他之前保的汽車險都用不上了，因為他無照駕駛嘛！如果還要賠償對方，那麼就是他自己的損失，他得自己賠，賠償的數額動輒幾十萬元，也有可能達到上百萬元、上千萬元，我們不知道，但是這個損失可就大了，是不是？如果他的車子是借來的，那麼會產生什麼問題？車主就變成借車給無照駕駛的人，他的車子就會被吊扣牌照，就會有這個狀況。如果駕駛人想要再拿駕照，最後他得花 1 萬元再去駕訓班重新學習、重新報名、重新考照，產生的麻煩會有多少？

這些問題的確都還存在，但是 102 年 8 月 31 日為止的特赦期已經過了，目前高雄市可能還有 2 萬人處在這種狀態底下，交通局從來沒有想過要怎麼樣對這些人進行一個應該要有的告知責任嗎？

在中央，它也發現這個問題的確是不對的，應該做一個更正，中央為什麼會認為不對？我們剛才有了說了，一張處分書上面寫了三種裁罰，它其實就是行政單位便宜行事的結果，我只能這樣說，因為照道理來說，應該要先有第一個，才會產生第二個，然後才會產生第三個問題，但是它怎麼可以先預設它第一個先寄給你的時候，就先猜到你一定不會自己把駕照送繳，這是一個不確定的狀況嘛！所以在 104 年，地方法院的行政訴訟庭召開了一個法律座談會，會中就談到了這個問題，當中就有講到，依照憲法法治國原則導出的明確性原則以及行政程序法第 5 條規定，像這樣子的東西，你不能把不確定的情形寫在上面，讓人感覺好像這個文就是確定他不會來送繳駕照、就是確定他後面的狀況可能會被逕行註銷駕照，這些同時寫在同一張文上面事實上是不行的。

行政訴訟庭在召開法律座談會的時候，已經清楚的說明了這一點，表示以前所發生的這些事情，將這三種處分同時寫在同一張通知單上面是不可以的。所以也造成在今年 7 月 31 日，台中有一個案子，這個案子就是同樣的情形，台中高等法院做出最後判決，這是台中法院判決的部分，當時交通部公路總局被判敗訴，此案就成為實務上「易處逕註屬於無效行政罰」的首例。這個案例就告訴我們，當時的裁決如果是用一次性的裁罰、一次性就逕行吊銷駕照，事實上是無效的，也是告訴我們，對於高雄市這 2 萬人、全台這 20 萬人，當時這樣子的裁罰是無效的，這個案例已經告訴我們就是這樣了。

我再舉一個比較近的例子，最近才剛發生的，有一位高雄市民，7 月份的時候，因為同樣的遭遇，他把這個東西送交法院，又向交通局提出申訴，交通裁決所後來就真的發給他一張駕照，而且這張駕照的有效時間是回溯到原來發照的時間，讓他回復他的駕照。從這個狀況我們就可以看到，「易處逕註」這個部分目前應該全部都屬於無效。為什麼這位市民會知道？因為他發生了交通事故，大家都是在發生交通事故後才發現自己的駕照是無效的，我相信很多人的狀況都跟他一樣。

各位在現場所有的局處首長，請你們不妨也試試，你們可以到監理處的網站輸入你的身分證字號、出生年月日與驗證碼，你把這三個項目輸入進去，不管你看到了什麼東西，你只要看到裡面有顯示「易處逕註」這四個字，就表示你的駕照已經被註銷了。有空的話，請在場的官員們大家自己試試看，看看你們的駕照有沒有被吊銷。我在這裡也要呼籲所有市民朋友自己檢查、自己看看，如果有的話，應該要回頭趕快向交通局申訴或是向交通裁決所要求補發駕照。

局長，這是不是合理的？是不是請局長回應一下？

主席（蔡議員金晏）：

請陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

剛才議員所提到的，因為目前法規上還是屬於中央權管的法規，我們會把這樣實際上的狀況再一次向中央反映，因為我們是屬於法令執行單位，如果中央認為…。

陳議員麗娜：

我剛才有了說了，在法院的判決以及最近高雄市發生的例子，其實都已經告訴我們這樣子是無效的，也就是當時你們對人家做一次性裁罰是無效的，當然，那不是你們做的裁罰，是裁決所做的裁罰。

所以從這些看來，局長，你就知道一張通知單上面是不可以同時寫這三種處分方式的，行政單位不要便宜行事，第一個，你要先跟他說你要對他罰錢，下面的文字可能警告他，如果沒有來繳罰款可能會產生什麼問題，如果已經產生第二個問題了，你是不是還要再寄一張通知單給他？〔對。〕是嘛！這樣是合理的，對不對？

交通局陳局長勁甫：

我們寄發催繳單會用雙掛號寄給應繳款人，對於議員剛才說的，我們也是希望能夠把罰單催繳的部分，讓需要繳款的人確實能夠拿到。

陳議員麗娜：

是，我的重點就是這一個。這是交通局的裁決書，其實交通局的裁決書還在用一次性裁罰的通知單，它上面就有寫到裁決書的處罰內容是「吊扣駕照一個月」，但是處罰文裡面又寫「如果不在期限內繳送駕駛執照，就要逕行註銷駕駛執照。」其實你就…。

主席（蔡議員金晏）：

延長 2 分鐘。

陳議員麗娜：

謝謝。你一樣也是寫兩種，你的裁決裡面寫了兩種處分，你說只要第一種沒有做，第二種就是直接註銷你的駕駛執照。局長，請你回去重新看一下你們這個處分書。

交通局陳局長勁甫：

因為目前中央的法規是統一要求做這樣的陳述。

陳議員麗娜：

法院已經告訴你了。

交通局陳局長勁甫：

沒有錯，這個部分如果中央也確實認為…。

陳議員麗娜：

如果你再這樣子繼續做下去，只會產生更多的糾紛。

交通局陳局長勁甫：

中央也認為法院所裁判的應該是以後我們要更正的，我向議員說明，我們會請中央函示，如果它認為應該改進文書上的文字，我們會依照來辦理。

陳議員麗娜：

剛才前面你也有說了，的確應該是要先做第一個裁決，然後再做第二個裁決，對不對？在法律程序上，你的確也明白，但是你又覺得中央這樣子做，我們應該要 follow 中央，中央有改我們再改，這樣是被動的，你應該要主動反映這件事情，讓中央趕快去把這個事情改過來，然後，高雄市政府也不要再犯這種錯誤了，高雄市政府自己就要立即做，不然還有多少民衆會受害？將來還要再重新收拾這些問題，就像這 2 萬個潛在的民衆，萬一有一天他有交通罰則上的問題發生時，他們都要吃大虧，是不是？〔對。〕對於這些問題，為什麼交通局能夠袖手旁觀？只看著中央政府怎麼做我們再來做，但這絕對不可能這樣的，市民朋友就在這裡等著你們去更改法令，可是現在日子還是一樣在過，交通警察還是一樣在那裡照相、一樣在那裡取締啊！是不是？局長，該做的馬上就應該要做了。所以在這裡，我是不是可以拜託你，用什麼樣的方式最快，趕快來處理這個問題，請從交通局自己內部的罰單更正做起。

交通局陳局長勁甫：

我剛才向議員報告過，我回去一定請我們同仁馬上函請中央解釋，是不是在罰單上馬上立即可以做更正。第二個，我想提醒各位市民朋友，收到罰單千萬一定要在期限內繳納，或是去了解這個罰單是不是真的有一些不正確的部分，如果有，一樣可以申訴。第三個，剛才議員一開始提到市區裡面的時速，一般規定市區道路速限就是每小時 50 公里，我們沒有做任何改變或是把原來的速限降低，然後再開罰單的情況。〔…。〕如果是這樣，我們會再來檢視一下，不過一般都市市區內的道路時速就是 50 公里。〔…。〕我會來檢視一下。〔…。〕好的，謝謝。

主席（蔡議員金晏）：

謝謝陳議員麗娜。下一位請郭議員建盟發言，時間 15 分鐘。

郭議員建盟：

今天我質詢的重點放在有關捷運黃線的自償，前瞻計畫的預算好不容易通過，現在我們的計畫還在中央做可行性評估的審議，最重要的是我們期待這條

捷運不僅要能做得好，還要未來子子孫孫長長遠遠也不會因為這個財務的問題，像過去的公車處現在解散了，還 200 億的負債掛在帳上，讓全民背負的噩夢發生，所以針對黃線如何提高自償，我今天要來跟捷運局長做個討論。

我主張「捷運規劃導入營運團隊，打造前瞻金雞母」，這是我的主題。記得先前柯 P 市長曾經批評新北的淡海線：軌道建設在這樣建下去，會賠到不省人事。這句話聽起來對我們來講，很刺耳，但不得不說，必須要防止軌道建設無止無盡的賠下去，因為是市民背負的負擔。要怎樣防止不要一直賠下去？過去當中央通過所有的可行性方案後，在捷運建設的程序上是規劃、發包施工，施工完成後再做營運發包這三階段。我今天的訴求是要做個變化，怎麼變化呢？在規劃階段時就要有營運商進駐，最後才進行施工，也就是把原本第三階段的營運商，提前在第二階段和細部設計一起做，為什麼這樣訴求呢？我以七大理由來向大家說明。

第一個是財務面，財務面怎麼看？其實黃線的財政負擔，先天就相當的重，每個月自償要 1 億元。請看，這是我們給中央可行性評估裡的財務分析，裡面提到市府的自償大概要 359.1 億，代表什麼？代表未來 30 年 360 個月裡，每個月要自償 1 億元，不是營收 1 億、是自償 1 億元，要賺 1 億來支付所有的管銷費用，扣除後還要付 1 億元來自償，所以它的包袱相當重，做得到嗎？你看，上面的自償是多少？自償寫的是 25.1%，這 25.1% 怎麼來的？我認為是爲了符合中央規定，因為如果沒有 25%，中央根本不補助，吳局長如果寫不到 25%，我還會怪你。但是這個計畫通過以後，這 25.1% 到底達得到達不到？不是行政團隊在桌子上、在實際的運作上去寫一寫就好，可能還要從營運商實際的商務面來做判斷，這 25.1% 到底可否做得到？所以我認為營運商的自償率，絕對會比市府送中央審核的自償率還高，甚至期待營運商所做的自償率會比你的還高，這樣自償的時間就會縮短，所以我認為營運商在現在包袱這麼重的狀況下，營運商必須在規劃階段就進駐。

再來黃線先天負擔重、後天運量低，怎麼運量低？這是目前評估黃線，每天的人次大概要 16 萬，高捷已經拚了 10 年、目標是 18 萬，而紅橘線目前每天大概 17 萬 4,000 人次，所以 16 萬 4,000 人次很樂觀，達得到嗎？我認為要拚，並非達不到。所以這麼樂觀的數字，會不會賺錢？北捷到今年一天的運量是 203 萬人次，高捷到現在目標是 18 萬，實際上是 17 萬 4,000 人次。所以北捷現在的運量是這樣，它靠本業再加上周邊的營運，每天 200 多萬人次每年還要賠 5.9 億，而高捷好像在去年看到已經營收 7,400 萬，這背後其實是市府多久的補貼啊！以空污基金來補貼票價，拉抬到 18 萬的人次，再加上 105 年時，市民吞下 170 億的償債，一次打包讓它不用折舊，現在才有 7,400 萬。所以營

運商爲什麼要提早進駐？因爲不能讓黃線的自償打平，再等 10 年，所以它一定要提早進駐，不要等工程完工以後，開始營運才進駐，這是第二個理由。

第三個理由從工程面來看，以過去捷運紅橘線的經驗，有狂燒工程費的狀況，捷運紅橘線可以說「框金又包銀」，貴不可攀。國際旅遊網站上，全世界有 8 個可以讓美國紐約客，相當夢寐以求的捷運站，高雄就有兩個－「光之穹頂美麗島站」和「中央公園站」。這兩座站體代價有多高？光之穹頂 8,700 萬；中央公園站、天價 4 億，還有小港的公共造景、公共藝術造價都相當高，當然這是過去 BOT 案會有的情形。未來會不會有這種狀況？只要營運商提早進駐，它因爲自償率的壓力，一定會從工程開支面盡可能的去節流，所以不要讓營運商在最後進駐，在設計施工時就進駐，它會幫我們踩剎車。

再從維護維修面來看，捷運紅橘線可說派頭十足但相當耗能，單單「光之穹頂」每個玻璃後面燈光的電費，一年就要 3,600 萬，而且爲了換這些燈管，還要花百萬去 4D 掃描，否則玻璃拿下來破掉，這個造價無數的公共藝術就完蛋了。另外，中央公園站爲了要開放空間，它是無冷氣遮屏的設計，只要冷氣機一啓動就往外露，所以它的電費可以到 900 萬，正常站的電費一年只有 350 萬左右，可是中央公園站最高要到 900 萬，所以就知不合時宜的設計，不能節能也不能省電，長遠下來會讓營運出現很多包袱，誰買單？全民買單。所以只要營運商要提早進駐，它會從未來營運的實際需求，怎麼樣最省錢去要求設計，所以營運商在設計階段就要進駐，這是第四個理由。

再來就是站體共構住宅加商場加土地開發的方案。捷運站本身上面的不動產開發，在世界各國都是很普遍的，比如香港的 MTR，只要有站就一定共構開發，只是做不同的用途而已，這就是香港相當大的新鴻基地產和 MTR 龍門，共構開發的住宅商業大樓，單單這樣的住宅體，它的營收就可以支撐捷運的興建，政府還不用出資。日本更不用講，日本很多的站體都是私人公司或國營公司，它們的站體一定做有效的運用，不管是旅館、商業大樓或商場。而高雄可能人口密度沒有那麼高，無法完全做商場開發，但是我認爲高雄可以和台北一樣，在站體上做共構的小家庭住宅，以滿足首購族。他們的需求可以增加捷運的自償營運，未來在你們所規劃的黃線上，會不會有共構住宅來提供自償？待會請局長說明。

第六個商場規劃，在設計階段就讓營運商進駐是相當重要，舉台北車站的例子，台北車站裡的人很多，去 2 樓吃飯還要排隊，可是 10 年前並不是這個樣子，裡面是黑黑臭臭的沒有人要去，裡面還有遊民，爲什麼同樣一個地點，在 30 年前是規劃爲小隔間，不是寬敞空間，包括它的冷氣設計都不是按照百貨公司的方式去施作，所以金華百貨做了 20 年，還是黑黑臭臭衰敗做不起來，

一直到 2006 年台鐵全部自己花錢打通，把冷氣全部重新施作，微風集團又投資 3.5 億，才能有今天這樣的局面。提這個的目的是什麼？如果我們要規劃商場，不是自己悶著頭做，而是從營運的角度，一直到頂樓的空間，該如何設計規劃？一次就讓它達標，除了可以節省工程經費也可符合實際營收。台北火車站在衰敗了 20 年以後才做起來的，如果我們能提早因應就能減少時間成本。再來是周邊土地的開發，當旅客人數、站體共構商場都無法達到自償時，就應該要去檢視周邊是否有國、公營土地，我看到你們的可行性評估裡，都把國、公營土地都標示出來了，但是能用的有多少？可行性有多少？舉一個最成功的例子－巨蛋，10 年前要蓋巨蛋時，大家都覺得不太可能，那裡是召集人的選區，以前那裡是什麼樣子，召集人在那裡長大應該很瞭解，後方還有農田，現在巨蛋拉抬多少就業、房地產，而且它的運量是第三名，排在高捷高雄火車站及左營高鐵站後面，他們是相輔相成拉運量。另外一個例子是大魯閣草衙道，也是把運量拉上來，這些都是和周邊土地相輔相成的開發，提高自償又拉升運量的案例。

這七大理由想要向局長訴求，在捷運規劃階段時，就應該讓營運團隊進駐，我們希望用這種方式。過去有專家告訴我，我們就按照新北市的方案，新北市是設計標施作和營運標一起發包，但是新北市的中鋼和高捷合作的案子裡，他們沒有針對自償的施工設計去做研究…。

主席（蔡議員金晏）：

延長 3 分鐘。

郭議員建盟：

我主張在規劃設計時，讓營運商加入參與所有的自償性規劃設計，比如說，商場要有幾個？共構宅要有幾個？甚至這些都不夠時，土地開發案要有幾個才能達成自償？所以我主張黃線要成金雞母，營運商應於工程設計階段前進駐，並以「達成自償率」為指導原則，備妥可行性評估，參與各項空間規劃工程之細部設計。簡單來說，捷運局要審查空間規劃細部設計時，要先瞭解空間細部設計的背後，到底有沒有營運商可行的自行評估案，所有的自行評估方案加起來，是否可以達到每個月 1 億的自償率。初期無法達到時，是否能在 3 年內或 5 年內達到？過去是自償率是寫給中央政府看的，爲了要符合規範。依現在的期程可能要到 108 年或 109 年才會發包，屆時或未來的捷運局長都必須負責到議會來進行報告，在所有發包的細項設計裡，到底能不能讓黃線達到自償？自償率不是寫給中央要錢用的，而是讓所有的營運、後續的財務，能達到預期的目標。我們在十幾年前預估紅橘線的人次及運次是一天 50 萬人次，現在是 17.4 萬人次，同樣的錯誤我們不會再犯，但是如何讓輕軌看得到也坐得到，而且要

讓子子孫孫不會背債，這是我對黃線捷運的建議及要求，請捷運局長答復。

主席（蔡議員金晏）：

請捷運局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

我們完全認同郭議員論述的內容，我們有檢討當時紅橘兩線的運作及現今執行的落差，誠如郭議員所提，第一個會面臨到自償的問題，紅橘兩線的自償絕大部分都是用本業的部分，如票箱收入，但是自償率要達 16%時，就必須將日運量拉到 45 萬人次，但是實際開始營運後，我們的運量只有 8 萬人次，所以我們在黃線的自償也做了修正，甚至後來的岡山路竹延伸線也同樣做了修正，自償性財源不再只針對本業的票箱收入，在黃線票箱的收入，我們是預估 16 萬人次，但這 16 萬人次是否能真的達成，會不會有灌水嫌疑？我們從台北的例子來看，高雄運量的問題，主要還是路網密度不足，台北只有 2 條線的時候，日運量只有 8 萬，但是 3 年後，板南線一加入日運量跳到 74 萬，路網密度馬上跳上來。我們預估黃線有 16 萬是不會有超量的情形，黃線完成後，高雄市的大眾捷運路網密度也更綿密了，而且 116 萬的人口在支撐，還有亞洲新灣區的發展也都能帶動 16 萬人次，並沒有高估。

票箱無法完全支撐自償時，我們必須要有土地開發來挹注，台北的處理方式是採聯合開發，聯合開發是徵收民地做為住宅使用，這裡其實大法官有解釋是有違法、違憲的部分。但是高雄的聯合開發不是用民地，大部分都是找公有地，另一部分就是配合場站的開發，場站除了運輸功能、所需的轉乘之外，另外一部分就是商業的引入；第三部分是增額容積，高雄早就訂定容積率了，台北是比較慢訂定，台北是已經發展後才訂定容積率，所以可以增額的部分有限。高雄已經實施容積率，在捷運場站的部分，希望藉由周邊的開發引入增額容積，增額容積的部分變成是我們在收；第四個是 TIF 租稅增額，因為有捷運進去之後，周邊的房地產就會上漲，所以租稅就會增額，財政局每年會依照租稅增額的部分編列給我們，依照這一部分去算，我們整個自償率是可以達到 25，這不是完全只是為了湊數，而是要能執行和落實。所以我們都有做妥善的評估之後才把它加進來，最主要紅橘兩線的差異，不是只靠本業的票箱，而是配合開發。因為藉由開發我們才能解決大眾運輸巨大經費財務問題，和整個運量及帶動周邊發展的問題，所以剛剛郭議員所提的，我們完全認同。

第二個，營運單位本身到最後可以自償，這部分我們也有算過，就是整個營運收支比還是可以自償，其中有一個最重要的，郭議員也指示很清楚，這裡面從設計、施工會到營運，如果這三者沒有結合在一起的話，會變成未來營運和設計、施工有落差，這些落差事後再去補，連結上會有問題。所以我們在岡山

路竹延伸線第二階段，過去統包設計標都和工程標合在一起，我們這一次是把營運標也放進來，在一般比較傳統的方式是，反正做完之後再給營運標就好了。但是我們不是這樣做，我們要求營運要從設計和施工裡面就要介入，這樣站體可能朝向簡明，而不是花大錢的站體，但是簡明也必須滿足所有綠能和其他相關好的意象，才能吸引民衆來搭乘，民衆搭乘捷運的意願才會比較高。郭議員剛剛所關心的，我們也完全認同，黃線的部分也會朝這個模式來運作。其實我們如果走 BOT 的方式，是可以處理，但是 BOT 過去不管是高捷或高鐵，都會遇到一些相關的問題，但是這些問題，要如何將整個設計和營運導入工程施作裡面，這是我們採取這個方式去做調整。希望不要再重蹈覆轍，但過去的優勢，還是可以把它延續下來。

主席（蔡議員金晏）：

謝謝郭議員建盟，再來請鄭議員光峰質詢，時間 15 分鐘。

鄭議員光峰：

首先要針對停車的問題，我想停車問題應該是高雄市民的痛，在這次暑假當中 7 月普渡拜拜，我也特別跑了很多大樓、大廈，我看這些大廈 10 棟裡面，大概有 7 棟以上的住戶，都向我反映機車停車位不足。很顯然大樓在設計規劃時，除了有地下汽車停車場之外，看起來機車的停車場都是沒有比例原則，所以我們在這樣的前提之下，記得上個月市政府也編了瑞隆路、小港漢民路做爲示範區，就是讓這條路特別的乾淨，交通不要那麼混亂，其實這個都是治標不治本。像學校、醫院地區的停車位，本來就非常不夠，所以是拖吊業者也最常去拖吊的地方。上次我們在議會談停車位不夠，但是這些拖吊業者有哪些地方可以做拖吊呢？局長，我們上次有規定，第一個，是併排停車；第二個，是消防栓前面；第三個，不依順行方向；第四個，市公車及大客車停靠區，也就是影響到公共運輸；第五個，影響身心障礙、警備車；第六個，車道出入口；第七個，自行車道及禁停車輛之人行道及徒步區；第八個，交通局劃設在十字路口 logo 的 10 公尺內。

從第一到第八，我發覺高雄市區很多停車位不夠之下，拖吊業者當作高雄市區就是他們的提款卡一樣，我舉個例子，醫院和學校絕對不是第一項到第八項規定之一，上次在議會協調裡面，拖吊業者幾乎都違背這八項原則來拖吊。我知道這不是交通局，是交通大隊拖吊，不過交通政策、交通的執行法規，高雄市民覺得我們是不是能夠把停車位不足，什麼叫做停車位不足？高雄市是全國裡面，我看機車的供應比例大概只有 3.25%，這麼低的停車位就可以顯示出，我們當初在社區拜訪民衆之後，他們給我們陳情的概念，他們的機車停車位真的不夠。局長，我想這麼多的罰單，包括現在這麼多檢舉達人，說真的大家都

非常無奈，不過最重要是停車位到底可不可以再提升？記得上次市長施政質詢，我想交通盛典也非常辛苦，我在這裡再次表達你們的辛苦。不過一個根絕的問題，高雄市停車位不足，拖吊業者又不遵守當初這八項的協議，造成高雄市的社區成爲拖吊業者的提款卡一樣，台糖的土地有很多，特別小港地方的土地，還有這些地方我們也跟停管科，請科長站起來一下，當初你們也有計算出這個土地和台糖合作的機制，科長我要請教你，以我們停車現況，如果和台糖增加土地的開發，我就直接問，我們有沒有辦法？因爲土地是死死的固定在那裡，除非這塊土地可以增加現況來改善現在停車，這個有沒有別的辦法？

主席（蔡議員金晏）：

是不是請停工科蔡科長回答。

鄭議員光峰：

沒關係，有解決問題比較要緊。

交通局停車工程科蔡科長耀吉：

其實台糖公司本身內部就有出租土地做停車場，因爲出租的費率是比較高一些，至於局裡面有沒有和台糖公司合作，目前我們有幾塊地正在和他洽談中，包括中安路的倉儲特定區，像在中正路上及林森路口…。

鄭議員光峰：

科長，我中斷一下，我們講的都是社區，不可能要停車去找一個很大型的停車場，那個是屬於企業型，那些可能屬於貨櫃車很大型的停車場。我剛剛講的那塊地，就在那五、六棟大樓的地方，大概有四、五百坪，我們看到那四、五百坪都非常羨慕，心想如果讓我們停車不知道有多好，看起來這塊地也沒有在用，法規上民衆使用者付費，他們沒有意見，我們只希望高雄市政府給我一個合法的停車位，現在有 100 台要停車，但周邊能停的只有三、四十台、六十台，我們每天像競賽一樣提早回來看看，或者在半夜看到有停車位就停放，早上趕快出門將車子開走。我講的是社區現有的零星或比較大型的停車位，台糖的土地部分，法規有沒有辦法…，交通局有沒有辦法居中撮合台糖跟社區的民衆、管委會，我們要促進這個概念更加積極，我的問題是這樣。

交通局停車工程科蔡科長耀吉：

針對這一塊地區，我們繼續來努力，我們再找時間跟台糖好好談一談，主要還是對方所提出的土地租金率問題，假使可以把租金率稍微往下降，若在整個財務面試算中能夠計算，我想交通局也願意跟台糖公司來合作。

鄭議員光峰：

實際上不只是平面停車位，甚至停管中心蓋一個大型的停車場，我覺得也無妨，包括汽車、機車停車位，科長請坐。請問局長，我們跟台糖的關係如果沒

有透過行政院院會，我覺得這個問題應該是沒有辦法解決。社區民衆覺得沒有關係，交通局在補助部分要如何來補助，如果真的太貴的話，其他的部分我們來負擔，這樣可能會根絕現況停車位不足的地方，那是屬於社區方面，針對這一點，請局長先回應。

主席（蔡議員金晏）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝鄭議員的關心。沒有錯，我們跟台糖之間應該是有很好的管道可以來談〔對。〕針對鄭議員特別提到的這一塊，我們已經有稍微跟他們接觸過，現在是希望整個合作方式上可以談定，它的地如果目前沒有任何的租約，我們就可以積極來辦理。

鄭議員光峰：

對，特別是小港的山明里，局長可以去看看，下次我們也要去辦會勘，的確有很多塊土地適合做停車場，而且是沒有被承租的。我特別要問這 8 個要項，在上一次拖吊業者做自治條例規範的但書，我們發覺他們已經把這 8 項拋出腦後了。局長，我們怎麼樣讓拖吊業者能夠照這個規範來執行，因為交通大隊只能講這是紅線，可是當初在制定 8 項基本原則是大家有共識的，請局長回應。

交通局陳局長勁甫：

謝謝主席、謝謝鄭議員對拖吊的關心，我在業務報告裡也有提到整體去年跟前年的拖吊比例有降低，大概降低百分之二點多，如果是機車降得更多，甚至百分之四點多，〔對。〕這 8 項是大家在議會共同決定的原則，我也要求他們把這些數字統統調出來，事實上最多的是在第 8 項，也就是在我們劃 logo 的紅線，或是 10 公尺內紅線地方會造成交通上比較危險的區塊，議員所提到，如果說有特定的，拖吊業者沒有按照這規定的 8 項來拖吊或是有模糊的情況，我願意來特別了解、來要求。

鄭議員光峰：

局長，交通法規，所謂的違反交通法規—違規被拖吊，當然國民應該要守法，不過當初協調拖吊業者要進來每一個行政區域時，大家就開始擔心會不會造成停車位不足，大家很清楚，高雄市像是你的提款卡一樣，你拖哪裡就是賺一塊一樣，拖一輛賺一輛，如果他們違反這 8 項原則，他們在深入方面有沒有辦法做解套？這個比較重要，因為他們才有辦法遵守這 8 項的原則。局長，可不可以這樣？

交通局陳局長勁甫：

對，這 8 項原則在我們跟民間拖吊業者之間契約上也有訂定，如果他們違反

規範，當然我們可以進行拖吊。

鄭議員光峰：

沒有錯。局長，我隨便舉個例子，剛剛我們看到的相片，有學校、醫院都是它的提款卡，這種情形根本不是這 8 項原則裡面。

交通局陳局長勁甫：

我跟議員報告，要拖與不拖，一定要有員警在場，所以我們會跟交通大隊進一步來確認，因為沒有員警開立罰單是不能拖的，這個問題三方應該可以再來確認一次。

鄭議員光峰：

局長，今天部門質詢之後，我們要正式行文給交通大隊，交通大隊才有辦法按照這 8 項原則來拖吊，我們其實是為難的，居民有時候只是買個自助餐、有時候辦一件事情。局長，我舉一個最經典的故事，一個媽媽騎機車載小朋友去診所看中醫，出來機車不見了，是在小港的漢民路上，他又坐了計程車到我印象中的五甲拖吊停車場，騎機車放在診所前面騎樓被拖吊，這樣不符合比例原則，這樣矯枉過正的拖吊，非常令人憤慨。局長，我今天提出來的意思是大家都願意遵守停車遊戲規則，既然制定這 8 項原則，我們就按照原則走。我今天特別提出來是要把這 8 項遊戲規則行文給交通大隊，大家有一個依據，不要矯枉過正。說實在的，我們的停車位就是不夠，我們不是要罵什麼，既然停車位不夠，我們就把這 8 項當第一優先。局長，可不可以這樣？

交通局陳局長勁甫：

可以。對於交通大隊有關拖吊業務執行的原則，議員提到的部分也滿重要的，我們會例行性來確認這樣的方向原則是一直在維持當中。

鄭議員光峰：

局長，謝謝。主席，我今天質詢到止。

主席（蔡議員金晏）：

謝謝鄭議員光峰。下一位質詢的議員是黃議員淑美，時間 15 分鐘。

黃議員淑美：

主席、交通部門的市府團隊、各位媒體先生小姐，大家早安。全台第一條輕軌第一階段即將完成，也即將正式通車，11 月 1 日開始收費，我請問捷運局長，開始收費後，運量會不會減少？

主席（蔡議員金晏）：

請捷運局吳局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

運量部分確實是有減少。

黃議員淑美：

這兩天有減少嗎？降了多少？

捷運工程局吳局長義隆：

這兩天大概降了 3,000 多人，3,211 人。

黃議員淑美：

是運量 3,000 多人還是降 3,000 多人？

捷運工程局吳局長義隆：

運量。若平時沒收費期間大概 6,000 多人。

黃議員淑美：

所以降了一半，〔對。〕如何收費？

捷運工程局吳局長義隆：

收費的部分，若依照票價審議委員會通過的部分是計次，一次購票是 30 元，如果用電子票證是 25 元。

黃議員淑美：

用一卡通是 10 元嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

電子票證是 10 元。

黃議員淑美：

用一卡通是 10 元？

捷運工程局吳局長義隆：

票價審議委員會是 25 元。因為這一段時間是鼓勵使用電子票證，另外是因冬季空氣品質比較糟，所以我們希望利用這段時間到明年 2 月 28 日前這 4 個月使用電子票券是收 10 元。

黃議員淑美：

所以你自己買票是 30 元，所謂電子票券有哪幾種可以用？

捷運工程局吳局長義隆：

目前全台灣有 4 家，含括愛金卡、悠遊卡、一卡通跟有錢卡。

黃議員淑美：

HappyCash、icash、一卡通，悠遊卡目前不能用？

捷運工程局吳局長義隆：

這 4 間裡面，當時我們是推多卡通，多卡通當時 4 家裡面有 3 家票券公司，7 月 4 日就跟高捷簽約，我們這一部分是委託高捷辦理。

黃議員淑美：

協調過的。

捷運工程局吳局長義隆：

已經簽約了。

黃議員淑美：

是，所以悠遊卡目前不能用，因為他沒有履行，對不對，是這樣嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

悠遊卡已經簽約，其他 2 家…，就是 3 家裏面有悠遊卡，一卡通跟有錢卡 7 月 4 日就簽約完成，7 月 4 日簽約完成，一卡通、有錢卡都依照合約的規定執行完畢，所以現在已經在線上操作，悠遊卡的部分目前沒有依約…。

黃議員淑美：

他沒有付錢。

捷運工程局吳局長義隆：

執行完成。

黃議員淑美：

我們一卡通的第一大股東是捷運公司，捷運公司有來嗎？捷運公司沒有來，接下來我要問的可能是不是由捷運局長來代打。

一卡通，我們發現它的發行進步得非常快，現在已經有 1,300 多萬張，所以造成悠遊卡的壓力，所以前幾天柯 P 才會說要讓一卡通不能進入台北市，這其實對高雄人打擊非常大。你知道兩年前我去台北的時候，我第一次在台北使用一卡通，我那種榮譽感多高興啊！我的感覺就是高雄真好，我們的一卡通也可以在台北使用，那種感覺是高雄人的光榮感。所以我覺得一卡通其實進步得非常快，我手上一卡通的造型就差不多有 10 幾種，它還可以客製化，我自己做了一個客製化的一卡通，所以代表一卡通真的是有進步。

我想還原一下，到底悠遊卡跟一卡通爭的是什麼？局長，我想請問悠遊卡跟一卡通到底哪裡出了問題？為什麼他們不能進入高雄的捷運？

捷運工程局吳局長義隆：

悠遊卡已經可以進入高雄捷運。

黃議員淑美：

是輕軌不能進入，為什麼？

捷運工程局吳局長義隆：

輕軌不能進，這裡面主要發生的問題是在於整個捷運車站裡面的加值機，加值的部分，用悠遊卡有意見，所以悠遊卡沒有加值的部分，其實就常常造成很大的客訴，所以在很大的客訴情形之下，在整個經費分攤部分，其實都已經談過了，而且悠遊卡已經簽約了。

黃議員淑美：

也簽約了，只是沒有付這個錢，對不對？

捷運工程局吳局長義隆：

對，他沒有付錢，所以沒有辦法用。

黃議員淑美：

高雄要進入台北市，我們有付 6,000 萬，如果再加上其他的費用大概是 9,000 萬，已經付 9,000 萬了。但是台北市要進來高雄市，他連 2,000 萬都不要付，是不是這樣？連 2,000 萬都不要付嘛！才會造成今天他沒有辦法在輕軌裡面使用是這樣嗎？答復我，是不是這樣？〔對。〕我們進去已經花了 9,000 萬，但是台北市要進來高雄市是連 2,000 萬都不願意付，是這樣嘛！

捷運工程局吳局長義隆：

對，這一部分就是他們沒付加值機的 2,000 萬，所以沒辦法進入輕軌，交通部會在一個月內做商業的協商去解決這部分的問題。

黃議員淑美：

交通局，我們看到最近的交通，這兩年的交通其實變得非常好，而且很多元化的交通工具，我想請問一下局長，你們有一個文化觀光公車，觀光要推行其實交通局占了非常重要的一個角色，我想請問文化觀光公車目前有幾條線？

主席（蔡議員金晏）：

請局長答復。

交通局陳局長勁甫：

文化觀光公車目前有 4 條路線。

黃議員淑美：

4 條路線，哪 4 條？

交通局陳局長勁甫：

哈瑪星的文化觀光公車。

黃議員淑美：

哈瑪星，還有…。

交通局陳局長勁甫：

還有左營舊城文化觀光公車。

黃議員淑美：

左營舊城文化。

交通局陳局長勁甫：

鳳山鳳儀書院。

黃議員淑美：

鳳儀書院。

交通局陳局長勁甫：

大樹祈福線。〔大樹。〕大樹舊鐵橋、大樹社區到佛光山這一條路線。

黃議員淑美：

紅毛港也是嘛！

交通局陳局長勁甫：

紅毛港也是，但是班次比較少。

黃議員淑美：

就有這幾條路線，你覺得營運的狀況好嗎？

交通局陳局長勁甫：

這幾年營運狀況虧損還滿多的。

黃議員淑美：

虧損的比較多，但是站在交通局的立場也是要做啊！〔是。〕是不是這樣？雖然是虧損，我們看一下它虧損了多少？

局長，你看舊城、哈瑪星運量逐年的降低，到 105 年已經掉到…。我們先看舊城，舊城本來還有 6,000 多的運量，結果到了 105 年變成 5,000 多。比較嚴重的大概就是紅毛港線，人數變得非常少，還有鳳山的也是。局長，你看這樣總不能每天車子沒有人還是一班車才坐 2、3 個人還要開，這樣開起來感覺也很奇怪啊！如果沒有坐到 10 個以上，卻都是坐 3、5 個人，開車的人也覺得怪怪的，我們也會覺得這樣會一直賠錢下去，對高雄市政府也不是正面的，所以你們有沒有想過這幾條線，有哪幾條線會關起來不開了，還是星期六、日在開就好了。因為平時我看這種文化公車是沒有人的，平常的早上、下午都沒有人會去，除非是假日才會有人去有觀光的地方，所以你們有沒有考慮是不是在星期六、日才開這樣子的專線，平常時間就不要開，你覺不覺得哪一條線是必須要關掉的？

交通局陳局長勁甫：

謝謝議員的關心，有關文化觀光公車，之前不是只有這 4 條線，之前是有 6 條線。

黃議員淑美：

之前有 6 條，所關了 2 條。

交通局陳局長勁甫：

到月世界那邊也有一條，路線非常非常的長。

黃議員淑美：

月世界。

交通局陳局長勁甫：

但是我們收的成本跟我們收的票價根本不敷成本，後來使用了計程車共乘這樣的服務，就取代了月世界那一條線，提供民衆更舒適的、更彈性的運輸方式，所以我們就順利的結束掉那一條線。紅毛港這一部分，其實這幾年來我們有遊港的文化船，從鼓山這邊出海到紅毛港，這樣子的客源主要是在這一條水上的航線上。

黃議員淑美：

水上航線。

交通局陳局長勁甫：

原來陸地上的航線就是我們的公車，運量就越來越少、越來越少，我們也跟文化局曾經談過是不是就把這一線結束掉，但是又有一些相關考量，他們希望我們還是繼續開。整體來講我們很希望這些文化觀光公車，它畢竟跟一般的公車服務對象不大一樣，我們很希望跟相關的單位譬如說文化局、觀光局我們共同來思考，可以利用這樣子的公車怎麼樣讓觀光客去到達這些觀光景點？目前一票就能到底。

黃議員淑美：

坐到底。

交通局陳局長勁甫：

而且上、下都沒有問題。

黃議員淑美：

上、下也沒有問題。

交通局陳局長勁甫：

都沒問題，而且他拿那一張一日通的票可以做其他的公車也都不用錢，所以相當優惠。

黃議員淑美：

局長，有沒有考慮過這個運量會這麼低的原因是班次太少？還是這個旅遊的人數不多，才會造成這樣？還是補助的金額太少？所以沒有辦法密集開這樣子的班次。因為很多人都不知道有這樣的班次，像我也不知道哪裡還有這些東西？什麼時候開？多久一班車？你知不知道？

交通局陳局長勁甫：

其實我們有提供這些資訊，文化局每一個月文化藝文導覽月刊都有這樣子的一個廣告。

黃議員淑美：

月刊裡面有，有時候我會想是不是宣導不夠，才會很少人知道，所以才不知道去搭乘，如果今天很多人知道，或許他們就會利用這樣子的公車去到達一個

景點，謝謝局長。

還有一個業務就是「台灣好行服務升級計畫」，我覺得這真的是不錯，市政府交通局真的都有考慮到從台北要來玩的、從國外要來旅行，要來台灣、高雄我們可以去哪裡？你們有發現很多人、國外的人或是外縣市的人，他們很愛去佛陀紀念館，於是你們就開了從高鐵到佛陀紀念館的專車，局長，這個真的要給你們鼓勵，因為你們申請到交通部的補助，才会有這兩條線，你覺得這兩條線的效率好嗎？

交通局陳局長勁甫：

目前來講，大樹祈福線因為經過的地方都在大樹那個區域，運量並不是太大。

黃議員淑美：

通常都是到大樹嗎？

交通局陳局長勁甫：

它是兩條線串接起來，以前台灣好行只有大樹祈福線一條路線，大概去年開始，我們認為要讓遊客來到大樹和佛陀紀念館，因為佛陀紀念館的知名度和遊客量比較多，我們希望整個串接起來，所以我們把大樹祈福線、哈佛快線兩條線串接成台灣好行的申請，所以它每一年有補助我們一筆錢來做行銷和虧損補貼。

黃議員淑美：

載乘率高嗎？

交通局陳局長勁甫：

載乘率在哈佛快線方面，畢竟它從高鐵左營站下來，這個部分在假日，還有佛陀紀念館有活動的時候，搭乘率都相當不錯。

黃議員淑美：

平常日有開嗎？

交通局陳局長勁甫：

平常日也有開。

黃議員淑美：

一天幾班？

交通局陳局長勁甫：

細節部分要請科長來回答。

黃議員淑美：

科長，載運量多少，然後一天有幾班？你認為什麼時間搭乘的人比較多？

交通局運輸管理科黃科長信穎：

大樹祈福線和哈佛快線，根據我們的統計資料，105年的運量是12萬5,659

人次。

黃議員淑美：

12 萬多，1 年嗎？〔是。〕那很多呢！所以效率還不錯。

交通局運輸管理科黃科長信穎：

今年上半年就已經達到 9 萬 2,600 多人次。

黃議員淑美：

爲什麼還會虧損？這是免費搭乘嗎？不會吧！

交通局運輸管理科黃科長信穎：

不是免費搭乘。

黃議員淑美：

照理說應該有盈餘啊！你剛才說 9 萬多人次，怎麼還會虧損？有虧損嗎？

交通局運輸管理科黃科長信穎：

目前有虧損補貼的部分。

黃議員淑美：

還是有虧損，所以虧損是交通部補助嘛！〔是。〕目前大概虧損多少？未來這些快線還會再執行嗎？還是到 107 年就沒有了？

交通局運輸管理科黃科長信穎：

這個是一年一年申請的。

黃議員淑美：

這個補貼到 107 年就結束了嗎？

交通局運輸管理科黃科長信穎：

107 年以後我們會再向交通部爭取。

黃議員淑美：

請局長補充說明。

交通局陳局長勁甫：

剛才提到哈佛快線和大樹祈福線，大樹祈福線等於是我們的公車系統，哈佛快線當時我們釋出的時候，希望這個不應該由我們公車的預算來承擔這樣的虧損，所以當時的釋出就聲明由得標的業者自負盈虧，不是只有自負盈虧，如果一年結算下來，他們有盈餘，還要提供回饋。所以虧損的部分不會是在哈佛快線，從政府的角度來講，因爲那個是自負盈虧，有盈餘還要再提回饋。最主要就是大樹祈福線，大樹祈福線因爲它的景點比較不集中，遊客只有假日比較多，平常它也需要開關，它的班次也有，主要的虧損是在大樹祈福線。

黃議員淑美：

局長講得很清楚，接下來我要問鴨子船，第一台鴨子船是從國外進口，後來

局長提到鴨子船是不是要由台灣來製造，局長，後來有嗎？因為鴨子船出了很多狀況，現在你們委外經營，這個鴨子船後來的情形是怎樣？

交通局陳局長勁甫：

原來在公車處的時代第一次引進兩艘鴨子船，這兩艘鴨子船目前還在使用，後來在公車處還沒有裁撤之前，公車處又委託製造兩艘鴨子船，這兩艘鴨子船是在台灣製造的。第一批的兩艘是國外進口，第二次新建的是台灣的廠商。

黃議員淑美：

交船了嗎？

交通局陳局長勁甫：

交鴨子船的時候，它沒有符合合約中安審的最新規範，所以目前這兩艘鴨子船持續在打官司，預計最近會做一個了結，也就是說它不能達到交船的標準，我們沒辦法接收這兩艘鴨子船。

黃議員淑美：

目前還是兩艘。

交通局陳局長勁甫：

這一批是兩艘。

黃議員淑美：

所以還是只有兩艘。

交通局陳局長勁甫：

目前只有兩艘鴨子船在運作。

黃議員淑美：

進來已經 4 年了嗎？

交通局陳局長勁甫：

不只，應該是 98 年開始。

黃議員淑美：

98 年開始，已經很多年了，因為比較老舊，所以常常出狀況。〔是。〕我覺得維修的費用也很高，維修是高雄市自付嗎？

交通局陳局長勁甫：

公車處民營化以後，我們曾經委託給君鴻飯店經營，他們做了 1 年，也沒辦法去處理這兩艘鴨子船的運作，後來給輪船公司經營 1 年，最後我們認為還是回到公車業者，因為開船除了要有公車駕駛執照之外，還要有小船執照，過去公車處有特別訓練一些人，這個部分還是由公車業者來經營會比較好，所以過去這 2 年就由港都客運來經營，港都客運確實花了很多力氣做一些老舊設備的維修和汰換，最近這 1 年來它的整個績效相當的好。

主席（蔡議員金晏）：

謝謝黃議員淑美。接下來請周鍾澂議員質詢，時間 15 分鐘。

周議員鍾澂：

交通部門很重要，陳局長，你對公車業務瞭解多少？你有經常搭公車嗎？

交通局陳局長勁甫：

我至少每星期搭一次。

周議員鍾澂：

一星期才一次嘛！是至少還是差不多？〔至少。〕這樣算內行嗎？

交通局陳局長勁甫：

不算很內行，不過要了解公車不是只有搭乘公車，我也有其他業者的資料和民衆反映的資料。

周議員鍾澂：

算有一點了解，局長，現在搭乘一趟一段多少錢？

交通局陳局長勁甫：

如果是市區的公車，目前全票一段是 12 元。

周議員鍾澂：

如果還有其他的呢？好，第一條及格了。我們現在公車的總類有幾種？你們自己安排出來的公車有幾個種類？

交通局陳局長勁甫：

請議員把這個問題說更明確一點。

周議員鍾澂：

你們有幾種公車？不是說私人，現在沒有公立和私立了，公車規劃的狀況、種類，你們在 APP 上面呈現出來的有幾種？

交通局陳局長勁甫：

我們把公車分成快線、幹線、一般巡迴公車和公路客運，公路客運是以前移撥過來的公車。

周議員鍾澂：

你說一大堆，哪有公路客運？

交通局陳局長勁甫：

有啊！公路客運。

周議員鍾澂：

你算有及格，但是還是不行，你說有幹線公車和快線公車，幹線公車比較多還是快線公車比較多？

交通局陳局長勁甫：

幹線公車比較多。

周議員鍾澂：

快線公車有幾線？

交通局陳局長勁甫：

快線公車主要是它會經過快速道路或高速公路的某一段。

周議員鍾澂：

高速公路就像國 10。

交通局陳局長勁甫：

對，剛才提到到燕巢學園的、義大醫院或哈佛快線，或者到到佛陀紀念館。

周議員鍾澂：

除了哈佛快線，還有什麼快線？

交通局陳局長勁甫：

西城快線。

周議員鍾澂：

哈佛快線是從哪裡到哪裡？

交通局陳局長勁甫：

從左營到佛陀紀念館。

周議員鍾澂：

哈佛快線是這樣喔！哈佛這樣是不對的，所謂「哈」就是哈瑪星，「佛」就是佛陀紀念館，這樣才叫哈佛。主席在笑了，主席是鼓山區的，哈佛取得很好，還好沒有史丹佛，沒有什麼 MIT、牛津或劍橋，如果可以取那些名稱更好。還有一條西城快線，西城快線是從哪裡到哪裡？

交通局陳局長勁甫：

西城從左營高鐵站到中山大學。

周議員鍾澂：

認真講這個都是很有經驗的，難怪你是政務官，別人是事務官，就會想比較多，所謂「西」就是西子灣，「城」就是舊城，要這樣記比較好。爲什麼只有西城沒有東城，爲什麼哈佛，當然你都有沾到邊，不能說完全是門外的。局長，公車其實是很可愛的，我常常坐，坐公車也是一卡通嗎？

交通局陳局長勁甫：

是。

周議員鍾澂：

公車在這邊提出來，你的業務裡面有講要澈底的改善公車候車環境，你們有這個業務，有很認真做。我們國際級的觀光景點地區就是蓮池潭，蓮池潭你們

有認真去做一個公車候車亭，做起來也不是很舒適。那些在勝利路上，真的你們有努力做，說實在我也只能講說，環境、地點、空間實在很少。昨天的主席，不是今天的主席，是召集人陳議員，他有建議城峰路上的，也就是南門。叫做鳳儀門的那個地方叫城峰路，應該要改善，不要只有一個牌子，不管是一個候車牌，或是候車豎起來的或是一片的或是整片的都一樣，也只能說環境不好，這個暫且不講。

最簡單的公車有一個快線，我經常搭快線，快線的計價是不同，幹線公車市區的是 12 元，我坐快線公車那個計價方式就不是一段 12 元，兩段多少。我坐一次 11 的，11 的編號，11 就是從鳳山到高鐵，從鳳山到左營。這很麻煩，計價就不一樣了，我從建軍站搭到左營福山國中就是自由路上，要 30 元。我上去也覺得奇怪，怎麼會這樣，他說因為走高速公路，我也同意，因為高速公路比較快，比較經濟，這就要互惠。這個可以再檢討，我給你們建議，不然我搭不到 10 公里，認真講計價一段是以 7 公里為主。我從中正高中也就是建軍站、衛武營、高雄國軍總醫院，從那邊搭上去到福山國中、新莊高中，應該是不到 7 公里。我看幾公里大家在計價，以後怎麼計算，這個可以調。一個很納悶的司機駕駛長跟我說開公車應該是開給大眾搭的，不是只有司機開爽的，那個司機講說周議員你怎麼不去建議一下。

我們的站 11，鳳山到左營的公車路線是什麼站到什麼站，你們知道嗎？科長知不知道？科長請答復，快線 11 號公車，從什麼站到什麼站？我看可能不了解。

交通局運輸管理科黃科長信穎：

跟議員報告，從誠義路口這邊。

周議員鍾澂：

你很厲害，你馬上就知道，從誠義路到高鐵站。

交通局運輸管理科黃科長信穎：

到高鐵站那邊去。

周議員鍾澂：

駕駛長就建議了，誠義路上沒有多少人，最好拉到鳳山的中崙社區，第一個建議。第二個，你們的路名、路標根本亂七八糟，11 讓你自己看，有路標停靠站，你知道有幾站？有左營什麼站？新莊高中站有吧？〔有。〕新莊高中站過去那一站是什麼站？

交通局運輸管理科黃科長信穎：

這裡是民族路口。

周議員鍾澂：

民族路口站對不對？民族路是在新莊高中的前面，怎麼新莊高中過去了你還命名叫民族路口，這樣對不對？你概念清楚吧！有沒有矛盾？那個地方是停在福山國中跟自由路口。自由路口並不是叫做民族路口，這名稱是嚴重的錯誤。民族路口是在榮總這一邊才是民族路口，這樣你知道嗎？所以第二個要改進的就是路名、路標，停靠站的路名馬上改正，把民族路口改爲自由路口，或是改爲福山國中。

交通局運輸管理科黃科長信穎：

報告議員，我們馬上來改進。

周議員鍾澂：

基本上是這樣。〔謝謝。〕局長，這個公車很重要，希望你好好的在 BRT 的規劃系統，公車的捷運系統你都沒有講到，很可惜。局長，拜託你努力，這時間不夠不需要答復，希望你放在心上，我們高雄的 BRT，全台灣地區第一個，因爲台中已經夭折了，那個不算，那個只是試營運，結果新的政黨輪替後整個就不是了。真正好的 BRT，拜託高雄市做全台灣第一個最好的 BRT 規劃系統，不只是輕軌捷運拚第一而已，我想我們的 BRT，就是公車捷運系統也好好規劃。全台灣第一個、第一條最好的 BRT 公車捷運系統的這些路線。局長，拜託你，謝謝。現在講到捷運就請捷運局，請吳局長答復一下。

主席（蔡議員金晏）：

吳局長先起來，請答復。

周議員鍾澂：

你是不是政務官？

捷運工程局吳局長義隆：

是。

周議員鍾澂：

政務官做什麼事，應該是政策的，不是在搞政治的，政務官就是要政治還是政務，我想是在制定政策的，對不對？〔是。〕你有告訴市長，輕軌捷運現在是 C1 到 C14 完工了，做得也不錯，現在開始要忙 C15 到 C37。我在去年就跟你們建議了，希望改地下的，C15 到 C37 有沒有辦法？有沒有跟市長講，或是當政策決定的時候，有沒有跟市長分析可以採地下或是地上的？局長，你有沒有跟市長分析或建議呢？有沒有，有就說有，沒有就說沒有。

捷運工程局吳局長義隆：

跟周議員報告，這部分相關的分析，這是整體討論出來的，不是只有捷運局…。

周議員鍾澂：

我知道，有或沒有，有說過嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

所以這些政策，輕軌捷運本身 90 年就核定了，90 年到現在，所以現在整體政策裡面，像輕軌現在要把它改成地下化，第一個，90 年核定到現在，我們現在就是積極在…。

周議員鍾澂：

局長，我是跟你講，你有沒有跟市長講，因為時間在改變，政策也可能會跟著變。你有沒有評估、建議跟市長報告過？

捷運工程局吳局長義隆：

有，有根據這部分。

周議員鍾澂：

有沒有市區這部分，也就是 C15 開始到 C37，有經過大順路等等重要道路的市區道路，有沒有跟市長報告我們可以考慮怎麼樣？

捷運工程局吳局長義隆：

我們有分析過，分析之後有跟市長報告。

周議員鍾澂：

最後也是決定採用地上的。

捷運工程局吳局長義隆：

因為這有很大的困難在裡面。

周議員鍾澂：

沒關係，局長，我講過，我們是政務官，都是公眾人物，不過我們是公職人員民意代表，你是公務人員政府官員，你們做政策、行政推動。做得怎麼樣，我們現在都在寫歷史，都在記錄，凡走過必留下痕跡，好壞以後大家評論。還可以十字路口的時候做決策，最重要、最關鍵，俗語講的，錯誤的決策比貪汙還嚴重。

捷運工程局吳局長義隆：

不會，輕軌一定比 BRT 還好。

周議員鍾澂：

那會比 MRT 還好嗎？你只比 BRT。

捷運工程局吳局長義隆：

不一樣，就像我們的主動脈、次動脈跟微血管哪一個比較好，其實都各有各的需求。

周議員鍾澂：

但是這一段，未來會被人家罵得很慘，你們準備背痰盂讓人家吐痰，我是說

真的。

捷運工程局吳局長義隆：

在國外也發生過。

周議員鍾澂：

吳局長，我們好不容易鐵路地下化，就是要消除、解決市區擁擠的交通和平交道的瓶頸，你知道嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

輕軌沒有平交道啊！

周議員鍾澂：

你真是天才，做輕軌之後，把鐵路地上化，不是地下化。

捷運工程局吳局長義隆：

輕軌不一樣，鐵路有平交道，輕軌沒有平交道。

周議員鍾澂：

輕軌沒有平交道嗎？我跟你講，十字路口就是輕型的平交道。

捷運工程局吳局長義隆：

不會啦！輕軌是透過電腦控制，BRT 都可以行駛，輕軌不會比較差。

周議員鍾澂：

局長，不要在那裏講那些五四三的，好壞要等以後大家說了才算。局長，我那天也特別請聯絡官帶我，要去參加高雄展覽館的食品展活動，搭乘輕軌從瑞豐社區開始搭乘，不錯是不錯，但是有速度不夠快的缺點。如果輕軌是用來觀光、休閒、旅遊很 OK，但是如果是要趕時間，我看是阿彌陀佛！

捷運工程局吳局長義隆：

這個我們會改善。

周議員鍾澂：

這不是改善的問題，從 C35 到 C37 能夠地下化嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

90 年開始至今已經發包施工了，既然已經發包施工，我們就會面臨幾個問題，...

主席（蔡議員金晏）：

延長 2 分鐘。

捷運工程局吳局長義隆：

向周議員報告，我們第一個面臨的問題，其實...

周議員鍾澂：

局長，這個我也約略知道，雖然沒有你那麼清楚、那麼了解，我只是向你誠

心建議，如果可以的話，你看主秘去開 C24、C25 的施工說明會，大家就在那裏狂罵了，可見一般人的看法，我是提出來讓你們參考，如果來得及可以改改看。我知道會產生發包的權利義務關係，以及法律問題等等，還有財務問題，但如果要再多花五、六百億，我覺得非常有價值，不會造成新的交通阻礙。或許不是平交道，但是十字路口就變成有二十幾個，從 C15 到 C37 保證經過的大路口會很多，包括美術館路、中華路、自由路、民族路、建工路等等，一大堆路口，甚至建國路，所以你們可以考慮看看，我知道這是一個頭二個大的問題，但是沒關係！解決之後就不會再頭痛了。

再來我要請教觀光局，觀光局長你們寫這些當然很用心，但有一些應該行銷推廣，我覺得溫泉區很重要，可以觀光、旅遊。現在中央交通部爲了救觀光業者的困境，解決他們的難題，提出減免地價稅和房屋稅，高雄市的做法如何？因爲他是給高雄市政府自己去參酌，那天財政局長講，那些只是給地方政府參酌的，…。

觀光局曾局長姿雯：

周議員關心的減免旅館業者的房屋稅及地價稅問題，這部分中央的確訂了一個辦法，因爲這不只是觀光局的問題，還牽涉到整個稅收的問題，所以這部分我們會再跟財政單位研議、研商，要看整體財政狀況去做規劃。〔…〕對，中央訂定給地方參考的。〔…〕對，這個我們會反映，一定會反映。〔…〕剛剛議員應該也有看到新聞媒體報導，院長指示交通部觀光局一定要跟地方政府做一個很好的商議之後才能上路。〔…〕好，謝謝。

主席（蔡議員金晏）：

謝謝周鍾澂議員的質詢。我補充一下，從昨天下午到現在，針對交通的部分，就有二位議員針對不同區域停車的問題質詢，我們每次跟交通局討論這個問題，到底要提供多少數據。但是我們又看到另外一個數字，車輛私有化的汽、機車共 299 萬輛，超越高雄人口數，平均一人一輛多，有這樣的問題。還有都市計畫在細部設計裡面，每個新設大樓停車空間的規劃問題，如果沒有去要求，自然而然這些車輛就會溢出道路，這些問題交通局必須嚴肅面對，這不是一個單位的問題而已，這跟整個都市計畫有很大的關係。

另外，我曾經接受民衆陳情雙層開口巴士，我不是很確定營運時間，高雄市的空氣品質不是很好，是不是可以在路線、時間的營運規劃上排除巔峰時間，這些都要細膩去思考，如果經過機車多的地方，空氣很不好，自然而然就沒有人願意去搭這樣的運具，在營運規劃上可以做調整。但我不是很確定目前的狀況是如何？先質詢到這裡，暫時休息 10 分鐘。（敲槌）

主席（高議員閔琳）：

開會。(敲槌)今天登記的所有議員都質詢完畢，下午的議程 2 點半開始，宣布上午散會。(敲槌)

主席（陳議員玫娟）：

開會。(敲槌)下午繼續進行交通部門業務質詢，現在登記第一位的是蕭永達議員，時間 15 分鐘。

蕭議員永達：

高雄天生擁有山海河港，最近高雄主要的建設叫做亞洲新灣區，有很多重大建設都陸續完工，也蓋得很美麗，在全國都享有知名度。譬如說高雄的圖書館總館、會展中心，即將完成的譬如像是流行音樂中心，還有駁二。高雄有很多美麗的碼頭，也有愛河，如何將這些路上的美麗建築物跟河港連接在一起，在全世界像是波士頓、紐約，或像是亞洲的新加坡，都有用一種新的交通工具叫做鴨子船。

高雄其實很多年前在王國材當交通局長的時候，他就買了鴨子船。不過高雄的鴨子船造型跟全世界各國都不一樣，造型會影響一個人的失敗或成功，真的會影響。譬如說我在這裡質詢，質詢完以後就默默地走出去沒有人會理我，今天我如果長得跟劉德華一樣，他不是從馬上摔下來，只要他一出來就很多人偷拍他，他不想被拍，也會被偷拍看他的近況如何。我如果在路上走，又長得跟劉德華一樣的話，我還需要去跟選民一個個握手嗎？很多人就會主動跑過來跟我握手了你相不相信？這就是造型會影響一個人成功或失敗，就看你是從事什麼行業了。所以你看偉大的哲學家，在做動腦筋思考的人，像愛因斯坦或是馬克斯，你注意看他們的照片，哲學家大部分都長得不好看，最後才會變成哲學家。每一個行業的人有成功的特性。

那高雄要做行銷跟觀光，觀光是什麼？觀光就是讓不同城市的人短期在這個城市逗留，而喜歡你這個城市。換句話說，觀光就是在跟旅客談戀愛，就是只要曾經擁有，不在意天長地久，因為他不是真的要住在這裡，是短期來這裡旅行幾天就要走了。所以你要留給他的是，在他的城市裡面沒有的東西。以高雄要做觀光，要吸引的觀光客是什麼？是大陸嗎？是日本人嗎？我的看法通通都不是。第一要吸引台客，譬如說在高雄，高雄人喜不喜歡來自己的城市旅行，而旅行的東西在其他城市是沒有的？除了高雄人以外，台南人、屏東人或台北人，會不會特別因為高雄有特別的東西，他就是來你這裡一定要坐坐看，因為只有你有，在其他地方看不到。在台北、台中都看不到，所以我就來這裡坐坐看。

主要高雄有的其實就是山海河港的美景，要串聯這個就是鴨子船，全世界各國主要的城市都有，所以行銷高雄最佳的利器就是鴨子船，我認為一定要改變

造型。我們目前鴨子船的狀況從最近這幾年，這是 106 年 1 月到目前為止的 10 月，坐的人次 1 萬 9,000 人，坦白講這個數字是嚴重不理想的。我講不理想的原因就是離當初建議要做的差很遠，亞洲主要有的城市就是新加坡、大阪、釜山跟青島，在整個亞洲地區其實也才 4 個主要城市有，而在歐美地區的鴨子船是很多主要城市都有的。我們的鴨子船不要說吸引外國觀光客，光高雄人、台灣人實際來坐的，剛剛看那個數字就知道不是很多。主要核心原因就是因為造型，我們的鴨子船的造型叫做公車彩繪，因為根本上整個外型就是公車，只是把他塗得跟鴨子一樣。

這是水陸兩用船，為什麼叫鴨子船呢？水陸兩用船叫 duck tour，就是可以在路上走也可以在水裡面走，所以叫鴨子船。如果是公車彩繪在路上走，他的樣子就是跟公車一樣，只是畫的方式跟鴨子一樣，這是沒有意義的。很多公車租給電影院，外型都是電影的包廂造型，他的造型比鴨子船更吸睛。所以鴨子船的造型一定不能是公車，如果是公車的話在路上走是完全沒有吸引力的，即使畫得再漂亮也只是一台畫得很漂亮的公車，看久了是完全沒有吸引力的。對觀光客來講公車在任何城市都有，你看到有什麼好稀奇的？所以是不會吸睛的，再怎麼認真畫都沒有用的。

外國的鴨子船是怎麼樣呢？這是 2007 年很多議員到美國去旅行的時候，我們在路上走都會被一種新型的沒有看過的交通工具吸引，他們叫 duck tour，就是鴨子船。後來 2007 年我到新加坡去旅行的時候，特別去坐鴨子船，鴨子船在新加坡是很多人都會跑去坐的，整個造型看起來就是一條船在路上走，這就是陸上行舟。陸上可以行舟嗎？舟就是船，船明明在海上走，結果你這條船是在路上走，當然會有吸引力，因為他跟其他縣市的交通工具都不一樣。一看到這個樣子，這是公車嗎？不是公車，所以會特別去注意他。當你會去注意他的時候，這個就叫做吸睛，會吸睛的東西，人家就會想去坐坐看這到底是什麼東西。這個是新加坡的港灣，他的鴨子船是陸上行舟，其實全世界各國的鴨子船都是陸上行舟，只有高雄是公車彩繪，才會搞得完全沒有吸引力，明明長得就像劉德華，你把他搞得跟蕭永達一樣，你覺得這個會紅嗎？我去拍電影會紅嗎？那就有問題了。

所以你要還原他原來的樣貌，全世界都是陸上行舟，以前是因為中央法令，以前王國材不懂嗎？他比我了解早就都懂了，但是礙於當時的中央法令。一個明明可以在高雄大紅大紫，可以在台灣大放光芒，台灣六都十六縣沒有人有只有我們有的鴨子船，港灣也都做好了，市立總圖書館、會展中心、旅運大樓、駁二通通都做好了，結果他就把他搞得跟公車一樣。弄出來就是不會紅，然後硬撐，到其他縣市去行銷的都做不起來。

現在王國材已經到中央也當政務部次長了，請教交通局長，你認為是不是要建議他趕快改？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

蕭議員過去也對鴨子船持續有這樣的建議…。

蕭議員永達：

只是沒有成功。

交通局陳局長勁甫：

就是說在 98 年那時候因為要引進鴨子船，當時的規定造成我們在外型上受到限制。

蕭議員永達：

你同不同意成功跟失敗的關鍵在外型？

交通局陳局長勁甫：

外型是相當關鍵的部分，其實整個鴨子船的體驗，他的造型跟乘客在上面不能跟外面的人互動，還有他在水上來的時候的體驗，以及遊程的設計，還有導覽解說等等，我想這幾個部分加總起來會創造乘客在這個過程中非常難忘的體驗經驗。

蕭議員永達：

我給你看一看體驗差別在哪裡，什麼叫體驗呢？我說只在意曾經擁有，不在意天長地久，這是觀光客的心態。所以每到一個景點，我們都知道很多地方我一輩子只會去一次，怎麼可能天天去旅行？所以你一定會拍照留念。你看高雄的鴨子船拍照在哪裡拍？在外面拍，因為這是一台公車彩繪，這個玻璃是封死的，所以拍照是在外面拍。在鴨子船裡面可以拍照嗎？不可以。這個是新加坡，在那邊可以直接坐在上面，下面就直接拍了。

以觀光客來講，既然是到外國觀光，就是只去幾天就回家了，所以要照張相留念，在高雄坐鴨子船是很難坐在鴨子船上拍照的，換句話說就是無法留念的，是不是這樣？

交通局陳局長勁甫：

他的體驗價值會受到限制。

蕭議員永達：

會受到限制。那你認為法令不適宜會不會建議王次長，請他改一改，那個是行政命令而已，是不是？你解釋一下看看。

交通局陳局長勁甫：

在 103 年年底，爲了要能夠讓雙層開頂巴士進來高雄，那個時候就已經跟交通部做過很長的一段討論。後來因爲我們雙層巴士也突破了，那個突破就包含鴨子船了，目前就是需要有一筆經費去新造新的鴨子船，這個部分可能需要一點時間。

蕭議員永達：

我的看法就跟你有點不一樣，我的看法就是說這個人會不會紅，先把他推出來看看。你不要重新再去買一台了，你先把原來改裝，原來造型的鴨子船先從兩台中挑一台，把外殼改裝成跟世界各國一樣的陸上行舟，不是公車彩繪。那一台如果成功了，那就像我預測的，很多人會慕名而來說高雄有鴨子船，是陸上行舟，在路上走一走真的會開進愛河裡面。會因爲這樣覺得有吸引力，那你真的可以再去買，我們就支持你的預算再去買。但是你原來這個已經沒有賣點了，沒有賣點要改啊！錢花下去放在那裡幹嘛？也沒有人要坐，你覺得呢？

交通局陳局長勁甫：

議員這個建議很好。

蕭議員永達：

應該先找一台改裝試試看。

交通局陳局長勁甫：

我先來了解一下，因爲這個是已經審驗過的車輛，如果要進行改裝的話，過程裡面需要哪些，先把要求跟條件弄清楚。如果這是可行的，當然我們會往這個方向去做，速度會比較快，而且也可以馬上造成鴨子船變成是高雄觀光非常吸睛的運具。

蕭議員永達：

也不要讓市民覺得我們是意見講一講然後就花錢，先把原來兩台挑一台出來改裝，讓鴨子船變成是行銷高雄的重要利器，這是我的建議，請觀光局曾局長來回答一下，你認爲鴨子船在高雄有沒有能力吸引各縣市的人來體驗？現在亞洲只有 4 個城市有而已，你說說看。

主席（陳議員玫娟）：

曾局長請答復。

觀光局曾局長姿雯：

新型態的運具當然會是觀光吸睛的地方，比如說最近的雙層巴士，雖然說最近已經有其他縣市有雙層巴士了，但是高雄的開頂雙層巴士是開先河的，我們是第一個，這就是我們的觀光的一個很重要的新元素。目前已經有鴨子船了，其實我自己也搭過，當然每一個人對美的觀感是不太一樣的，如果能把他改變得更吸睛的話，對我們的觀光來說當然會是一個更加分的新元素，那我們就能

大力去行銷。〔…。〕

主席（陳議員玫娟）：

謝謝蕭議員，接下來是李喬如議員，時間 15 分鐘。

李議員喬如：

今天本席要跟交通局探討高雄市第三屆的全球生態交通盛典，在哈瑪星的業務成果檢討，我也要跟交通局所有參與者業務的團隊說聲辛苦了，大家都認認真真。從去年的 10 月開始做到今年，我也要跟哈瑪星的居民說聲辛苦了，大家都在創造這個城市的不一樣貌，也希望提升高雄市的城市形象，所以我們在推動綠能城市，並且讓哈瑪星來做這樣的示範區。

現在已經結束了，當然有看到好的，也有經過痛苦的、困難的、爭議的，我想在這一年的過程當中，大家都非常辛苦地相容，因為總算結束了，所以我要請教陳局長，你給自己的團隊在這個生態盛典裡打幾分？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

生態交通全球盛典，我們交通局是一個窗口，不過整個籌辦的過程是全市府大概有 22 個局處都共同來努力。我們永遠是希望把他做到最好，從我所了解的所有參與的國外貴賓跟合作的人來講，他們認為還不錯。

李議員喬如：

你大概給這個活動自己打幾分？

交通局陳局長勁甫：

我想我們自己努力所得到的成果，經過居民的配合，應該可以到 80 分吧！

李議員喬如：

我覺得局長你這麼有自信是滿好的，那本席認為我要扣你 5 分，你應該有 75 分。我覺得檢討不是不好，因為可能以後還會有，但是局長別再來了，有一次就夠了不要再來了，不要再讓我們很為難。在兩全之間，民意代表其實是政府跟人民的橋梁，我們也要斡旋政府在推動政策的當中，有可能會造成的一些需要人民包容的地方，我們要去說服居民，怎麼樣讓高雄市的這個盛典在我的地區展現，所以有時候不方便的話就希望大家包容一下。

我在想未來的選址，也希望政府能夠資訊公開化，把選址可以更公開地讓高雄市民參與，時間太短了只有 1 年的籌備時間，這是非常倉促的，要辦成這樣也是很簡單了。因為人的問題跟建設的問題等等，我們希望是生態交通盛典會留下一些東西，給這個社區留下一些永續的成果。

我認為你們的小公園或是在壽山裡做的一些小建設，還有路面刨除的整潔性

給了跟以前不同的樣貌，這是我肯定的。但是最可惜的我必須要在這裡提出來，讓市政府團隊跟交通局知道一下，雖然這是工務部門，但是主辦單位是交通局，交通局在這個部分應該要主動督促、主動要求。

局長你看一下，哈瑪星的電纜地下化，這個是生態盛典過程當中已經電纜地下化的情形，所以非常整潔，我們的天際線是那麽樣的漂亮。而這個是還沒有生態交通之前，電纜沒有地下化整個電線一團亂，既不漂亮又非常醜。所以這個部分，在整個高雄市電纜地下化都沒有完全實施進行的過程中，哈瑪星因為辦生態盛典而受益。但是我覺得好可惜，因為只有幾條街道而已，哈瑪星沒有全面性，哈瑪星沒有電纜全面地下化，是生態交通這一次活動業務裡面最大的遺憾，也是最大的可惜！

假如我們的時間多一點的話，我們把時間提早來做，讓哈瑪星的整個街道從濱海路和捷運站，所有電纜全面地下化，哈瑪星生態交通電纜地下化所留下來的歷史見證，會更明確、更明朗的在這個部分看見。如此一來哈瑪星的居民會覺得，雖然這些過程不大愉快，一直在氣氛上的對抗，但是最後他們一定會發現，真的啦，經過這麼多的辛苦，總算我們社區實際上得到其他地方所沒有得到的東西，所以現在電纜地下化讓居民覺得很驕傲。雖然裝設的時候氣氛不好，但這是正常現象，因為造成不方便，可是現在的抱怨卻是你沒有把我規劃進去，爭議很大，你就把他排除了，我希望能趕快辦好，而時間卻很短，因此大多予以排除掉了，所以其他那些地方沒有同時一併來執行，我覺得非常可惜。

如果這一次哈瑪星全面電纜地下化，會有助於未來第 4 屆生態交通在高雄市推動，或者會成為想要辦這個活動的其他城市參考的典範。因為你要說服地方居民，讓他們感受到政府要政策、政府要名聲，但是人民配合我的時候得到什麼？政府賺到施政的名聲，人民賺到你們為了得到名聲而在我們生活環境中的建設，這是人民得到的。我要和局長討論的是實務性，社會的現實面，政府執政要成績、要名聲，人民要結果，你要給我東西，這樣的相容才會成果很好，這個也會在結束後看見。在這一場裡面的活動辦得很多，當時我的危機意識比較強，去年的會期我就一直在提醒了，說市政府還不趕快動起來，屆時可是會很棘手。市長也真的積極把你們全部動起來，但時間真的是非常短，短短的時間要做到本席要求的 90、100 分是很難的，這一點請局長列為參考，這是給我們的一個經驗。

第二項我要和交通局探討，局長，你就聽我和科長的對話，最後再來請教你的看法。請問路面的標線是哪一科管？李科長的嗎？局長，我告訴你，我們的科長很認真，雖然他很年輕，可是他認真又有效率，我們每一次交代的服務，他當然是效率很好，這個我肯定。但是我要和你辯論一件事情，我再秀下一個

給你看。科長，你心裡有數知道我在講什麼，這個路線左邊是一般道路的黃網線標線，右邊是和大樓地下出入口的黃網線標線，是出入口，但是它的線會劃到大馬路上，它的目的是在告訴道路通行的人，請你不要在這裡停車，這裡是有車道的，它的目的是這樣子，對不對？科長，請你告訴我，大樓地下出入口劃黃網線的費用要人民買單，你是根據哪一個法條說這一條黃網線工程費要大樓的人來支付？你是根據哪一點為依據？

主席（陳議員玫娟）：

李科長，請回答。

交通局交通工程科李科長啓清：

一般路口網狀線基本上是放在路口的部分，主要是設計避免造成臨停，然後造成路口交通阻塞，所以法規上面的定義，主要是針對路口和平交道部分做設計。一般大樓的…。

李議員喬如：

科長，請你針對重點回答，我和你沒有辦法共識的地方，這一筆劃線的錢，你是依據哪一點要大樓來支付，而政府卻不用付，你是根據哪一個要點或辦法為依據？還是自我的判斷認為這是大樓在使用的，所以我要你們自己付。

交通局交通工程科李科長啓清：

應該是這樣講，大樓出入口比較適當的設施，應該是禁停的紅線部分，主要是路邊假如沒有停車的話，大樓進出就沒有這個問題了。因為網狀線基本上是設在路口，我們從去年開始希望不要在路段中劃太多網狀線，造成整個道路上的標線非常雜亂。

李議員喬如：

因為你們現在叫大樓的人付錢，科長，你不要閃避問題。

交通局交通工程科李科長啓清：

不會。

李議員喬如：

你們都叫大樓的人付錢，而政府卻不支付，這是什麼原因？

交通局交通工程科李科長啓清：

因為早期是這樣的規劃方式，大家都習慣這樣的方式，我們是盡量不要再增加新的設施。假如我們用禁停紅線的方式處理大樓，他們覺得還是不夠想要再增加的話，我們變通的方式就是由大樓提出申請，我們同意它，請他們自己來做施工的方式。

李議員喬如：

對，但是錢要大樓出。

交通局交通工程科李科長啓清：

對，錢要請大樓自己付。

李議員喬如：

但是政府不負擔，像這種沒有什麼交通路口的才由政府來付，對不對？這個沒有法源，對不對？

交通局交通工程科李科長啓清：

應該是說…。

李議員喬如：

這個工程費用沒有依據的法源，也沒有作業要點，對不對？

交通局交通工程科李科長啓清：

應該是說，它的設置原則是以路口設計為原則。

李議員喬如：

科長，你們交通局認為這是提供給大樓使用的東西，所以這筆錢要大樓來支付，是不是這樣的看法？

交通局交通工程科李科長啓清：

我們的認知是認為這個網狀線其實是不必要的，假如大樓還是很堅持它需要的話，我們才會同意…。

李議員喬如：

不必要，但是交通行車人不知道這裡有車輛在進出，怎麼辦？

交通局交通工程科李科長啓清：

我向議員解釋，按照法規的規定，大樓的車輛出來，基本上他有義務注意左右的來車，這個網狀線對路段中的車輛，其實他沒有義務做注意的動作。

李議員喬如：

我了解。

交通局交通工程科李科長啓清：

這個主要是爲了讓大樓進出的時候，他覺得自己進出上比較方便或比較有安全感。

李議員喬如：

好，局長，你聽見了，你們的科長很認真，但是唯獨這一點我一直沒辦法接受，我一定要在議事廳 argue，爲什麼？它要成爲一個制度。局長，大樓的人有繳稅嗎？有。他們爲什麼要劃黃網線？如果不劃黃網線，它的地下室交通車輛一出來，車禍的頻率會很高。劃黃網線是給大樓自己方便嗎？NO！我劃黃網線是在保護高雄市民要經過這一條路的安全，功能是這樣子的。在大樓的私人領域，我自己花錢沒有問題，但是在道路上每一個路口一定要劃黃網線，沒有

劃黃網線的交通頻繁非常大，因為他們開車上來就是道路了，道路上機車等車輛都在行駛其中。我要向局長很堅持要求，我也會提案，我相信高雄市 66 位議員都會這樣認同。我們一定要把遊戲規則建立好，你不要讓我和科長傷感情，他非常認真，但是我們常常爲了這個傷感情，我無法接受和認同。交通局要有一個方向，大樓都是納稅人，他今天劃黃網線不是爲自己劃的，我是爲了高雄市民劃的，這是第一點。

第二點，我所標線的部分是在公共馬路上，而不是在我家私有權的地方，是在公共的道路上。這是市民行駛過程中提醒他們一定要注意，你如果沒有注意，一般道路若車子時速 60 公里的話，我一開上來可能就相撞了，所以我覺得標線的費用，應該要規範由政府來支應，因爲這不是大樓自己要享用的公設，它是要保護市民在經過這條路時要小心，這裡是車輛出入口，不可以停車，但爲什麼交通局會認爲，這是大樓住戶使用，所以要使用者付費，沒有這樣的道理。我要突破一個觀念，政府常以使用者付費這樣的藉口要民衆繳費，不要忘記民衆是有納稅的，民衆長期繳納稅金，就是要用來做各項公共設施的，市府應該要妥善運用納稅人的錢。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

李議員喬如：

這部分不是市府困境的問題，如果我提案到議會，全高雄市 66 位議員一定會堅持這筆經費要由政府來支出，因爲黃網線標在公共設施上，是高雄市民行經都要使用的，不是大樓住戶而已，這部分的法律觀念，我很堅持要由市府來承擔。局長，針對這點要怎麼處理或討論？也不用開公聽會，看你要不要而已。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

剛才提到大樓出入口的黃網線，不是法規上必定要劃設的標線，不過如果有這樣的需求，以黃網線來提醒用路人注意，這是可以理解的，我們會來研究要如何去做全市的規範，順便進一步跟議員請教。不過我的看法是這樣，黃網線如果是在大樓的出入口，剛才議員提到，大樓出來的車輛也許速度比較快，沒有注意到路口的狀況，我覺得從鑑定角度來看，萬一發生事故，大樓的車輛必須負責任。

李議員喬如：

我們不希望有機會發生事故，也不要預想發生事故後的鑑定責任，我當然知道有主幹道和支幹道的界分。

交通局陳局長勁甫：

所以就整個問題較完整的來了解，大樓出來的民衆自我保護意識應該要更加強，大樓出入口的黃網線、反光鏡和閃光燈也要一應俱全，這部分不應該由公部門來幫大樓裝設，甚至應該是…，〔…〕那個可以要求。〔…〕我是說要整體來考量，這樣才可以真正達到保護，特別是進出大樓的用路人和車輛的安全，我們會整體來做通盤性的檢討。

主席（陳議員玫娟）：

其實李議員講的問題我也碰到好幾件，我支持李議員的論述，不是只有大樓本身需要黃網線，也是要提醒經過的高雄市民，要小心這邊的出入口，你把責任全部歸咎給大樓，我也覺得不對，交通局本來就要規劃一個完善的交通空間和安全措施給高雄市民使用，因此我支持李議員的論述，因為我也碰過。交通局應該要好好去檢討，交通設施本來就是交通局的責任，你們應該要去規劃、去設置，剛剛你講建設公司應該要有這樣的設施，那你在審圖時，應該就要有這樣的要求，不然後續就要更完善的把它做好，以維護高雄市民通行的安全空間，我希望交通局好好去研議這個問題。

接下來請李柏毅議員質詢，時間 15 分鐘。

李議員柏毅：

我想先鼓勵一下各位，在 10 月份交通局、捷運局和觀光局非常努力的完成，高雄第一次的交通生態慶典活動，雖然過程經過和當地很多次說服和溝通，除了獲得當地居民意想不到的支持和肯定之外，那整個月從外到內還有其他地區，要到哈瑪星的交通問題，也值得接續來討論，而且生態交通慶典活動未來是否繼續由高雄市或在其他任何區域來舉辦，都值得未來繼續研議和討論。

所以今天質詢的議題，要從高雄最重要，目前正在發展的觀光產業，跟觀光局做建議。去年我在總質詢時，曾經很期待蔡英文政府上任後，所推行的新南向政策，我認爲這是高雄小港機場非常好的一個契機。當今年台中市口口聲聲說，他們的人口超越高雄市，成爲台灣第二大城市時，我們心裡當然不以爲然。台中市的地理位置，有利其它周邊很多城市居民，往台中做戶籍的遷移或到市區來居住，而高雄市的鄰居台南市也升格爲直轄市，因此地理位置不像台中市那麼好，但有其它比台中還占優勢的山、海、河和空港。小港機場在整個中央的新南向政策中，機場的進化未獲交通部進一步的支持，我覺得非常可惜，更可惜的是，我要呼籲觀光局，如果我們都不繼續爭取，中央甚至可能會認爲沒有這件事情。我曾經提到去年桃園機場淹水時，一架華航 777 型客機降落在小港機場，以前人家都說小港機場跑道太短，不利於 777 型客機的起降，其實都是假的，因爲它需要有專業人員受訓的憑證，777 型客機才可以在高雄小港機

場起降，只要增加人員和訓練，並不是小港機場的跑道有什麼障礙，我們也希望可以爭取類似 777 或 A350 這種大型航班的飛機 1 架，以高雄為母基地不管是飛往歐洲、美洲或澳洲等等的定期航班，當然這是市場的決定，但也需要政策的支持。

講到這裡，其實最心痛的一點是，去年我在質詢時北高航線還在，目前我在質詢時，北高航線已經在 7 月 1 日取消了，而高雄市居然沒有任何異議、任何聲音，華航、長榮以很一般的理由，因為桃園機場捷運蓋好了，所以航班可以取消了。各位，如果你必須到桃園機場去搭早上 9：45 以前出國的班機，對不起，你可能要搭前一晚統聯的夜車或早一天到桃園去住宿，因為最早一班高鐵從高雄 5：50 出發到達桃園 7：28，到機場預計 15 到 20 分的時間，絕對無法依規定在登機前 2 個小時到達，勢必要在前一天要到桃園去，對高雄市民要出國來講，非常不便和不公平。航空公司以桃園捷運通車為理由來取消北高航段，希望觀光局可以對航空公司或交通部提出恢復北高航線，讓高雄市市民在搭飛機時，不必提著大包小包的行李到桃園，甚至前一天晚上就到桃園，我想這是態度的展現，希望觀光局聽到我們的建議後，繼續努力的向交通部及航空公司爭取。

第二、國際航班的點，我看到觀光局做了非常多的努力，針對亞洲、日本、韓國、東南亞、港、澳等做了非常多的努力，我們可以在墾丁或其他觀光地區的路上，看到很多來自港、澳、韓國等自由行的旅客，確實在增加中，你不會看到令人煩躁的團客，團客變少了，讓人感覺高雄更加舒服，自由行的人變多了，我們希望觀光的品質及量都能趁著這個時候一併提升。

請教捷運局長，每班輕軌車次（三列車箱）可以搭乘多少人？

主席（陳議員玫娟）：

吳局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

一班車次包含坐位及站位，共 250 人。

李議員柏毅：

三個車箱加起來 250 人。〔對。〕陳局長，輕軌一個班次可以搭載 250 人，我幫生態交通盛典想了一個非常好的行程，因為夢時代停車很方便，我們可以先將車輛停在夢時代，再到輕軌車站搭車至生態交通盛典的現場，參觀瞭解環保交通運具，但是卻苦等不到車，每一個班次都是滿滿的人潮，這個行程是許多家庭在假日會走的行程，大家都知道直接開車到哈瑪星路上很壅塞，所以大家都希望能搭乘輕軌進去。我想建議捷運局如果車箱調度沒有問題的話，是否可以研議在假日增加車次，縮短候車間距，讓想要到駁二、哈瑪星等地方玩的

民衆可以更加方便。如果捷運和輕軌都很便利的話，就不會有人想要開車去那裡塞車，這點請捷運局研議一下。

最後對交通局提出幾點建議，目前中央政府對電動車提出一個優惠方式，就是未來 4 年的稅金可以減免，電動車目前的成本確實是比較高，所以能買電動車的人對於稅金不一定很有感。高雄對於電動機車的接受度頗高，希望高雄市可以提供市民電動機車的相關優惠，鼓勵他們換成電動機車，交通局和環保局是否可以研議一下？

左營、楠梓有幾處非常重要的交通要道，隨著鐵路地下化會有一些陸橋存留的討論。上次市長施政報告時，我也曾質詢過局長，希望你們儘快完成評估鐵路地下化後的交通分流，評估翠華陸橋是否有存在的必要，是否要再繼續延續綠廊，或是要打通部分綠廊？也請交通局一併做車流的評估。

左營、楠梓在下個禮拜有一件很重要的事情，就是新台 17 線即將要動工，但是目前是北段的部分，相信在南、北段都通車後，可以分流到博愛路、中華路、民族路，甚至是高速公路整個高雄市南北向的通道。但是國道 10 號鼎金系統交流道尚未完整的路段，請交通局儘速和地方協調。我目前看到有掛白布條的地方，他們是爭取慢車道太小，希望這部分能趕快溝通，我們希望所有的用路人都能順利的從中華路北上國道而不需要再下高速公路。

每日下午 4 時的博愛路是非常壅塞，塞的原因是什麼？因為三個車道裡，最內線的車道大家要左轉，第三個車道是和機車共用，所以只剩下中間車道可用，非常難走，是否能評估交通管制措施？左轉車道或右轉車道的評估，例如某些路段禁止左轉而是用右轉迴轉的方式，請交通局考量以上的建議，讓博愛路能更順暢。以上我的問題，請幾位局長一一回應，先請觀光局曾局長針對北高航線，被航空公司以桃園機場捷運已經通車的理由，取消北高航線，高雄市政府的態度為何？我們是否要繼續努力爭取其他國際航班？

主席（陳議員玫娟）：

曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

針對華航取消北高航班接駁線的問題，我在第一時間知道後，就一直向華航爭取也一直向他們反映，但是華航告訴我們這是內部政策的問題，在這個過程裡，高雄市政府也一直提到已經都沒有其他航班，只剩下華航，我們會持續向華航爭取。第二個，高雄機場做為新南向的基地，我們也一直向交通部爭取，在這過程中，不管是立委舉辦的公聽會，或是交通部主動到高雄和我們討論，他們也來了非常多次，我們也一直向交通部爭取，希望能有一些配套來協助高雄。我們有提出幾項訴求，其中一個是我們希望中央對業者的優惠措施一定要

有別於其他機場。第一個，我們對於新闢航線，一年內不論多寡就是要提供70%以上的減免或是免收降落費，因為高雄機場的降落費是2成，比桃園機場還低，但是對航空公司而言，誘因還不夠。第二個，對於新南向國家的包機，我們希望增加他們的意願，希望能提高東南亞地區包機的獎助金額，並提高至一定額度，和其他機場有一定區隔，但是很可惜的是我們提出的訴求一直到目前為止，還沒有得到正面的回應。

另外剛才議員提到的分流的部分，高雄機場的確有條件可以和桃園機場做分流，但是現在有一個很大的問題，高雄機場有幾個限制，第一個，是宵禁的問題，我們沒有辦法支應紅眼航班，這個部分還要向地方溝通，但是在溝通的過程裡，交通部有一些條件希望能符合地方的要求。第二個，是航廈及跑道改建的問題，航廈的部分，交通部有一個2035的計畫，但是我們一直告訴他們等到2035實在太久了，我們一直希望能夠提早，是否能有部分工程可以提早讓航廈能有一些改善，這部分我們一直再向中央爭取。剛才議員講得很好，高雄有一個很好的條件就是「空港」，離市區又這麼近，未來這個部分是我們持續爭取的項目之一。另外在航空公司，我在報告裡面有提到今年有很多航空公司都有新航線的開航，未來我們還會和相關航空公司爭取更多航線到高雄，謝謝。

主席（陳議員玫娟）：

交通局陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

剛才議員提到的現在有電動公車，當然要業者評估以後才來採用，我們也希望業者盡量朝電動公車來使用，目前最大的問題是它的造價很高。如果業者要換購電動公車，必須要爭取到政府的補助，這就牽涉到交通部和經濟部有設一些自製率的要求，本來是明年要變成70%自製率在台灣，這個部分根本是沒有辦法讓電動公車業者接受的價錢，因為沒有這樣的產品。所以目前也努力的和交通部及經濟部協調，希望仍然維持在50%的自製率，當然加上其他剛才說的稅金減免，這整個加起來就會變成車價，我們會持續關心這樣的發展。

第二部分，提到電動機車，這次透過生態交通全球盛典，我們向幾個電動機車廠商了解，他們對高雄市換購二行程機車的成績覺得非常高，相較其他縣市，高雄市算是表現非常高的數量。甚至他們說即使原定換購的預算用完了，市政府又再加碼，把預算擴充，希望能夠讓更多市民朋友換購電動機車。市長也宣示過，如果可以的話，全高雄市大概還有20幾萬輛的二行程機車，我們看看能不能一次換購，大概需要多少預算，我們會來估計一下，也會和環保局配合鼓勵大家儘快的把二行程機車變成電動化的運具。

第三個部分，有關中華路到翠華陸橋的部分，之前我們也和工務局開過幾次

的會議，也有決議要做一些分流的重新估算，加上一些分流的路線，這部分我們會持續來進行。如果有成果會向李議員報告。至於國道 10 號，目前工務局大概已經開始在進行細部設計的階段；民意的部分，我們會再和工務局了解看有哪部分可以確定下來。至於博愛路禁止左轉，如果可以這樣做的話，當然對於整個博愛路主線車流的服務品質會提升很高，但是我們需要再評估，技術上不會有問題，可能是民衆的接受度和調適度，我們必須再審慎評估。當然如果大家對整體交通的服務品質有共識的話，這是我們應該努力的方向。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝李柏毅議員的質詢，接下來是陳麗珍議員，時間 15 分鐘。

陳議員麗珍：

現在我要先和觀光局長探討左營蓮池潭觀光產業的發展，局長對於高雄市的觀光，不管是愛河、澄清湖、金獅湖等都是要積極推動整建及活化。因為蓮池潭旁邊有台鐵、高鐵、捷運，可以說是國內外的朋友如果要來高雄玩的話，第一站一定會先在左營高鐵站下車，左營旁邊有這麼好的蓮池潭，還有左營新車站也蓋得很漂亮，旁邊還有半屏山、洲仔濕地、廟宇，還有未來舊城古蹟見城計畫等等有非常龐大的建設，甚至孔廟最近也開始要營運咖啡簡餐，可以讓民衆到那邊歇腳喝咖啡，或是約朋友在那邊聊天喝茶的地方。所以左營有非常棒的觀光資源，應該要好好的整合串聯起來，但是最近這幾年，我發覺蓮池潭進步不多。請教局長，蓮池潭有這麼大的資源，之前市政府有成立各局處串聯的蓮潭小組，這個小組就是要規劃蓮池潭要怎麼樣發揮它的效益及發展，這個小組現在還有在運作嗎？請局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

請曾局長答復。

觀光局曾局長姿雯：

蓮池潭的發展小組目前沒有在運作。

陳議員麗珍：

因為我們是把蓮池潭的建設推一段時間了，已經 7、8 年了，目前蓮池潭周邊的環道都建得很漂亮，我要請局長繼續積極推動，因為很多朋友說來到左營都不知道要去哪裡玩？能去的地方除了商業百貨公司之外，蓮池潭算是最有名的風景區，每年還有舉辦萬年季，可是到蓮池潭也不知道要怎麼玩，想找服務台，但是導覽目標也不明顯，甚至要吃有名的小吃，也不知道去哪裡吃，等於遊客到那邊就無法集中目標在蓮池潭遊玩。加上蓮池潭對面的舊左營國中校舍已經這麼多年都沒有規劃、沒有建設、沒有啓動，到了晚上的時候，黑漆漆一片。舊的左營國中校舍前面，就是新庄仔路連接到勝利路，每天車輛真的非常

壅塞，這一條路也不拓寬，在這樣的情況下擺了好幾年。

局長，因為你的執行力真的很強，不過對於左營蓮池潭，如果有分中、短、長期的話，至少短期內也要把一些缺點先做改善，譬如舊的左營國中校舍前面的道路是不是可以先拓寬？因為左營國中校舍現在還在規劃中，未來規劃如何也還沒有定案，不如先把新庄仔路拓寬。局長，你可以在上下班的尖峰時間到現場看一下，道路真的非常窄，如果遊客開車來，除了龜山那邊有一個停車場，再來就是要到哈囉市場或是孔子廟，其他就沒有地方可以停車。現在環潭步道柳樹這麼漂亮，如果想要停下來欣賞乘涼一下，根本沒有地方停車子，稍微停一秒鐘後面的車子就叭叭叭，所以我覺得很可惜，有這麼好的資源，但是規劃上真的還有非常嚴重的缺點。請局長分為短期、中期、長期，能夠改善的就先改善，可不可以？

主席（陳議員玫娟）：

請曾局長答復。

觀光局曾局長姿雯：

聽陳議員這樣講，其實我有點傷心，因為蓮池潭不管在硬體或是軟體，我們每一年都有爭取經費投入改善在地的景觀。我這裡有一個數字分享一下，就是在 105 年的 1 月到 9 月，到蓮池潭觀光的人數有 290 萬 1,534 人；到 106 年 1 月到 9 月增加到 309 萬 6,084 人，所以這中間增加了 6.71%，這是今年和去年相比，增加了 19 萬 4,550 人。蓮池潭當然是高雄非常重要的地標，不管是交通或是歷史文化，這個地方真的是非常漂亮的地方。所以觀光局每一年都向中央爭取了很多經費在這裡做整理，譬如 105 年我們整理了碼頭公廁；106 年整理北區兒童公園的環境改善，還有新建的公廁及南區的新庄仔路的人行道改善；明年也正在爭取改善春秋閣到孔子廟之間的公園綠帶的人行環境的改善，這些都是為了發展蓮池潭觀光的條件更加具足。剛剛議員提到舊左營國中那塊土地的問題，那個部分當時是以設定地上權的概念，希望能夠做招商，我們公告了三次，三次都流標，原因是因為整個經濟、環境、市場條件都改變了，所以我們也很積極去檢討，目前也已經報府同意，希望能改變招商的方式。

陳議員麗珍：

道路能不能先拓寬？

觀光局曾局長姿雯：

道路的部分，我們會牽涉到整個招商案的規劃，這個地方的道路改善，我們要跟工務局做討論、整體的規劃，當然也要搭配未來整個招商的條件，這個部分也謝謝議員指教，因為在蓮池潭的部分，為了讓這個地方除了歷史、文化、眷村、美食以外，也加入新的元素，所以水域也帶入了很多的活動，譬如攬繩

划水，今年的人數也是增加的，另外我們又引進一個水上彈跳。跟議員占用一點點時間，有一個香港的遊客來這裡玩，發現這個地方有水上彈跳，他來這裡玩了一次，發現非常好玩，就因為這樣他住了 20 幾天。我想這個都是爲了景點的活化，所以未來我們會持續更加努力，雖然蓮池潭已經是非常知名的景點，但我們也希望不管是踩線團或者是遊客或者是景點介紹，我們會把蓮池潭做更加的介紹。

陳議員麗珍：

現在蓮池潭最大的目標就是水上活動，再來是物產館，那邊也很熱鬧，再來是孔廟，這三個點是很明顯的目標。剛剛我們講到那條路，晚上確實是很暗，或者是白天也沒辦法停留。蓮池潭最近這兩年也是建設很多，但是在推動、整合、串聯及活動方面要更加去推動。

再來請教交通局，現在整個高雄市的空氣很不好，最近辦了一個生態交通盛典，也是爲了讓市民來乘坐大眾運輸，我們用的交通工具也希望是低碳的工具。我看到最近這兩年的數字報告，捷運搭乘量是有增加，在 104 年 1 日的運量有 16 萬 5,000 多人，105 年 1 日的運量有 17 萬 2,400 多人，到今年目前 1 日的運量有 17 萬 3,000 多人，可見捷運的運量是一直在成長，這個都是很好的現象，我知道運捷還有很多成長的空間，有一個市民跟我說他之前乘坐捷運跟現在乘坐捷運不同了，現在捷運幾乎都是客滿或者是人很多，感覺整個捷運線搭乘量是一直提升的。

公車部分希望推電動公車，但是機車量一樣沒有減少，機車量在民國 104 年是 199 萬 7,000 多輛，105 年是 199 萬輛，今年 9 月已經到達 200 萬輛，若機車一直成長，可想而知電動機車可能有一些租金或者是費用的問題，可能會把二行程淘汰，所以我們的機車量是沒有減少的。我今天要跟局長探討的電動自行車，電動自行車在 2009 年 3 月 1 日高雄是全國首創推行的，從甲地借車到乙地還車，很多騎機車朋友跟我說如果要去上班或逛街是大眾運輸能夠到達的地點，他也希望能夠乘坐大眾運輸，因爲高雄市氣候這麼炎熱，如果只有一般的自行車，踩起來總是會很費力、滿身大汗，可能它的使用率就不高。

我要建議局長能夠推動電動自行車，我們要鼓勵市民來搭乘大眾運輸，自行車租賃站的設點也是要完整，像法國一個城市大概 30 個區就有 1,800 多個站，2 萬 4,000 輛的自行車供市民租賃。很多民衆跟我說他家門口附近某地點需要一個租賃自行車站，我們再去設一個站，人家講一個站，我們就設一個站，爲什麼不能把它整合，整體增加站點，讓民衆很方便去學校、公司或者大賣場，在飯店門口要去景點，我一出門在社區裡面可以借到電動自行車，自行車也是在手把上加油，加油就起動了，它是自動的；還車就是鎖車跟充電是一致性的

把它完成。

高雄市的電動自行車不多，還很少，都是要人力騎的車子，我建議局長能試辦多增加電動自行車在現有的自行車旁邊。我要講的重點是大眾運輸的量、機車的量都沒有改善很多，這幾年來我們一直推，加上未來輕軌要完成了，輕軌完成占道路三分之一，整個交通的車量不能進來的時候，我們要靠什麼？當然我們鼓勵大家使用自行車來搭乘大眾運輸，所以這樣的一個接駁方式是非常重要的，大眾運輸中間的環節若沒有很方便，假如是我也不願意去坐，整體規劃到處都有，我覺得這些年來都是去要一個站，然後再設一個站，要一個站設一個站，我覺得這樣是不對的，應該要整體規劃，甚至要有自動的腳踏車。我跟民衆聊天，他們說有自動的一定會騎，如果是用人工騎的，很多人就不想騎，我想可以試辦，當初 2009 年我們是最早有公共自行車可以騎，現在變成我們推得這段時間不是很快。

再來第二點，楠梓交通轉運站，謝謝局長完成後車站，後車站是在高楠公路跟德民路，但是我還是希望你能夠要朝向轉運站來規劃，因為捷運未來會通到路竹，整個北高雄的楠梓、橋頭現在多麼發展，整個土地都重劃完成，旁邊大樓一直蓋，橋頭土庫那邊…。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

陳議員麗珍：

北高雄的學校那麼多所，還有都會公園，最近都會公園旁邊後勁溪的淨水處理站已經動工了，將來完工勢必會成爲一個生態綠美化觀光景點，非常繁榮。所以我還是建議局長要思考朝向楠梓交通轉運站，轉運站有長程、短程客運，如果從六龜、阿蓮、燕巢來的市民可先搭乘巴士客運再轉運，旁邊剛好有捷運，或者北高雄人要來市區、百貨公司，也可以把車子停在那邊或是坐公車、巴士做一個轉運，這是未來發展的趨勢，我希望局長能夠好好做研究，請局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝主席、謝謝陳議員的關心。剛剛議員一開始提到的是有關電動共享自行車，這個部分跟議員報告，這次的生態交通全球盛典，我們也在哈瑪星原有 C-Bike 租借站的旁邊提供給民間的系統，讓他們來做示範的站點。我們希望透過這樣的示範，如果民衆接受程度高就會往全市裡面去擴展，到時候除了可以直接從 C-Bike 去擴充它，包括有人工的及電動的之外，還有一些是特別有這個需要的站點，到時候如果有民間提出這樣的方案。因爲這個案子是由環保

局主政，我們也會透過交通局的觀點來促成這方面的發展。至於剛剛提到楠梓的交通轉運站，這部分我們會持續來評估，當然需求成熟了，我們一定要在它之前就要把這個站點先確定，甚至興建起來才能配合。〔…〕我知道、我知道，德民路跟高楠公路那個交叉口。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝陳議員的質詢。接下來請伊斯坦大·貝雅夫·正福議員質詢，時間 15 分鐘。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

我今天就教的單位有交通局還有觀光局，南橫公路非常重要，從 88 風災一直到現在都還沒完全貫通，有些部分已經復建完成，但復建的經費又不是很爽快，缺乏效率。

我請問交通局長，你是我們高雄市政府的交通局長，你有沒有去過我們的桃源里到梅山里之間？了解過這段公路有哪些問題？局長請答復。

主席（陳議員玫娟）：

請陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

有關南橫公路這部分，它整個復建的過程，每個月我們開道安會報，三工處甲仙工務段都會來報告，我記得上禮拜還針對這樣的進度做最新的了解。目前還有幾個地方是瓶頸地段，就我所知，他們還在爭取經費當中。我跟他講有些前端的部分如果可以的話，是不是一部分先通行，尤其明年 1、2 月就要過年了，但很可惜，他提到一些路段因為修建的過程裡面，又重新有破損毀壞的情況，這部分我們也非常急，是不是能夠將整個進度往前推進，我們每個月都請甲仙工務段來進行了解。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

局長，我是問你有沒有去過桃源里到梅山里之間，親眼看過南橫公路復建的狀況？有沒有去過？我正在問你這個問題。

交通局陳局長勁甫：

回答議員，我有去過那個地方，在去年初去的。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

後來你看到的狀況是怎樣？

交通局陳局長勁甫：

當時他們有提到幾個工程的路段，印象中裡面有個橋，說那個地方做好了，就可以往前推進，但這段時間以來卻有一些大的改變，造成他們的進度一直沒辦法推進。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

局長，我感覺你不怎麼關心南橫公路，你都不了解。我要問的是你有沒有看過從桃源到梅山里之間目前公路狀況？你都不了解，我就告訴你。

我們桃源到梅山里之間，明霸克露橋是已經修建完成，它的後段到復興里之間，有一段路是主體道路，因為主體道路的高度不足，現在又面臨荖濃溪土方上漲，那麼這段路就會被淹沒掉，局長有沒有看過這段路？

交通局陳局長勁甫：

報告議員，沒有。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

你怎麼都沒去看？我認為交通局長應該要主動關心這段路復建的進度，有什麼狀況就應該立即在交通部或相關會議向公路局反映。

南橫公路的復建，我當議員到現在，很少看到從我們中央的官員到地方真正的關心過。講一年、兩年做一點，再兇一點、他就做一點，由此可見，從中央到地方根本就不重視南橫公路復建的狀況，國人很多都共同期待南橫公路及早復建完成，我們希望把南橫公路復建完之後，它就是我們大高雄地區一個非常重要的觀光路線。

我要請局長轉達公路局，復興里到明霸克露橋之間的主體道路即將被淹沒了，再下一次大雨，這段路就看不到了。我在總統府擔任轉型正義的委員時，我也提過，但是公路局到現在也沒回應。台灣的工程，尤其是公路的復建上，根本就比不上日本也比不上中國。我所看到這段路的狀況是公路局有的復建路段沒放鋼筋。我舉個例，像梅蘭明隧道有些路基已經開始崩裂了，到現在公路局也沒有任何積極復建的行政作為。梅蘭明隧道前段大概 100 公尺左右，路基都坍方了，我們所看到的事實是公路局復建的堤防，保護路基的工程也都沒看到任何的鋼筋和水泥做在一起，為什麼中華民國的工程都是這樣，一進到原鄉都是如此，因為我們的中央民意代表也沒盡到責任來監督南橫公路所有工程的狀況。所以我希望局長拿梅蘭明隧道路基即將滑落的這個案，它前段的擋土保護路基的工程應該立即找經費來施工。梅蘭明隧道跟復興里之間的主體道路，路段應該要加高。局長，這些重點記下了嗎？局長，請答復。

主席（陳議員玫娟）：

局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

我有記下來。剛剛議員所提如果說在工程的部分有工程品質上面的瑕疵，譬如議員提到沒有鋼筋、沒有水泥的情況，如果議員提供詳細的照片給我，我會馬上請公路總局徹辦。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

上次我質詢過局長，南橫公路從寶來到梅山之間要美化路段，有本土種的台灣欒樹應該要種在南橫公路的兩邊，但是我都沒有收到局長的回文，到底有沒有向公路局反映要種台灣欒樹？局長，有沒有向公路局反映？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員之前有提到，我們在 106 年 4 月 14 日就已經函文給公路總局了，公總三工處也在 5 月 9 日函復給我們，它提到南橫公路從寶來到桃源路段已經種植原生種的台灣欒樹。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

連一棵樹我都沒有看到啊！

交通局陳局長勁甫：

我再請公路總局第三工務段詳細蒐集他們栽種的資料再提供給議員參考。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

局長，我確實沒看到三工處在種台灣欒樹，他們已經種了嗎？

交通局陳局長勁甫：

我得到的函復它是有提到，這裡面如果有任何差異，我會去向他們要他們種在哪裡的資訊提供給議員指正。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

他們編了種植台灣欒樹的經費，我確實看不到一棵啊！

交通局陳局長勁甫：

這個我不清楚，因為不是我們轄管，但是他函復給我們是說他有種，議員說沒有看到，所以我必須向他們求證看看他是種在哪裡，把資訊掌握一下，如果他說有種，事實上沒有種，這個我們就要去追究了。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

局長，把這個個案追蹤一下。接下來要請教觀光局長，我們上一次有到建山里會勘，因為那一座部落的牆，我們希望規劃為故事牆，這個故事牆做了之後，我們希望納入寶來觀光區一個原住民文化的觀光重點，你們副局長有去過，但是副局長、科長當天又不明確表示意見，回文給我的答復是要請茂管處去處理。副局長，你們觀光局有出過 1 毛錢在桃源區做過觀光建設嗎？副局長先答復，等一下換局長答復，有沒有出過 1 毛錢？這個才是重點。

主席（陳議員玫娟）：

觀光局副局長，請答復。

觀光局吳副局長明昌：

謝謝伊斯坦大·貝雅夫·正福議員對桃源建山部落的關心，我們在寶來每年都有建設也有辦一些活動，當然寶來的觀光活動連帶會影響到建山部落，之前伊斯坦大·貝雅夫·正福議員的會勘我們回來也有向局長報告，我們也有做了一份服務建議書，因為那個轄區是茂管處管轄，服務建議書也依照議員的建議，工程費大約 1,000 萬，在 10 月底也有行文副本給所有議員，我們希望繼續爭取…。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

副局長，我的重點是你們觀光局有沒有出過 1 毛錢在原鄉部落做一些觀光建設的工程，有沒有出過 1 毛錢？這個才是我要問的重點啊！

觀光局吳副局長明昌：

目前還沒有，88 風災之後，我們的重點是放在恢復寶來的溫泉產業，我們希望從寶來的產業來帶動附近的觀光，所以之前的建設都比較注重在寶來。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

我當議員快 7 年了，觀光局沒有出過 1 毛錢，辦活動不算，我要的是觀光局把建山里那座牆當作故事牆、當作吸引觀光的重點，寶來的遊客也可以在周圍的原住民部落，能不能把建山部落納入寶來觀光點之一？你不能把原住民的部落排除掉啊！

觀光局吳副局長明昌：

不會排除啦！

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

這個故事牆有沒有機會？

觀光局吳副局長明昌：

我們是有調查故事牆，之前議員建議我們尋找部落專業人士諮詢做規劃建設。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

我和你們聯絡員私底下溝通過了，請他向你轉達，因為是你去會勘，副局長當公務員很久了，講話要算話，不要欺騙議員，我要問的是…。

主席（陳議員玫娟）：

延長 3 分鐘。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

曾局長，針對本席關心故事牆的議題，你是局長，你的決定是什麼？請答復。

主席（陳議員玫娟）：

請曾局長答復。

觀光局曾局長姿雯：

上次質詢之後，我有請副局長、科長和議員到部落現場會勘，會勘之後，我們對於整個觀光的推動，要帶動在地觀光，你一定要在附近觀光條件具足，如果我們今天做了一個浮雕牆，這個浮雕牆要怎麼樣讓整個建山部落有條件可以吸引觀光客來，而不是只有一面牆而已，這個部分我請他們先做一個服務建議書，因為它位於茂管處的管轄範圍內，所以這個部分我們希望配合中央，爭取中央的經費來做建設，這是目前的規劃進度。

如果只是一座 270 米的牆，它是建山國小到建山巷 15 號的一座牆，除此之外，周遭的景觀和社區的能量，我知道部落非常有特色，尤其我們有很豐富的原住民文化，如果你來到部落不能只看那一面牆，一定要包括我們的美食和在地原住民文化的展現，這個部分拜託議員請桃源建山部落的居民能夠自發性的把這些觀光條件具足，未來我們搭配寶來溫泉行銷，也可以把建山部落放進來。這個部分的服務建議書已經提出來了，我們也發文給茂管處了，後續我們和茂管處會持續向中央爭取經費，把這個地方的觀光條件齊備。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

建山里，政府不投資觀光資源，那個部落怎麼會有發展？建山里已經有規劃，我們向中央爭取一座建國橋，只要建國橋一打通，對岸的農地和我們部落的居民可以開發一些小型的服務業，這個就是我們期待的願景，部落環境改善之後，配合寶來區的觀光，他們願意進到原住民部落買虎頭蜂酒、喝咖啡…。

主席（陳議員玫娟）：

請曾局長答復。

觀光局曾局長姿雯：

這個部分我們已經有一個計畫，希望能夠爭取中央經費一起來搭配，未來這個地方觀光條件具足的話，我們會請行銷科、產業科和發展科同仁，不是工程單位，我們希望把這裡觀光的條件做一個整理。議員剛才提到建國橋的計畫，我們會來了解這個期程的部分，如果能互相搭配，我們把經費用在對的地方，未來這個浮雕不能只有彩繪，因為到處都是彩繪，它的特色凸顯不出來，所以這個浮雕要能夠彰顯整個部落的文化，這個是需要設計和規劃的。

主席（陳議員玫娟）：

休息 10 分鐘。（敲槌）

繼續開會。（敲槌）向大會報告，今天下午登記發言的議員全部發言完畢，下星期一上午 9 點繼續開會，散會。（敲槌）

捷運規劃導入營運團隊 7 理由！

營運導向打造前瞻金雞母

高雄市議員郭建盟 20171103 交通部門質詢稿



質詢導言：

台北市長柯文哲今年2月時，抨擊淡海輕軌「會虧到不省人事」，引發熱議，建盟認為此話雖不中聽，但觸及了重點，軌道建設確實容易賠錢，雖說大眾運輸非以營利為目的，但當今政府財政吃緊，能省一分錢是一分錢，若能生出金雞母，那更是再好不過！高雄捷運黃線已列前瞻基礎建設項目，建議應讓營運團隊及早介入，依照需求興建硬體設施，配行場站及土地開發，將來才能創造最大效益。

● 捷運黃線設計規劃，營運商參與不能少！黃線建設規劃應先確立營運團隊。

捷運黃線營運，月自償 1 億元，做得到嗎？

黃線行經亞洲新灣區、衛武營國家藝術文化中心、長庚醫院、澄清湖風景區、澄清湖棒球場以及將來的國立原住民族博物館，原本就有一定的特色及機能，若能確實以財務需求，進行工程規劃設計，搭配場站營運及周邊國公營土地開發，並非絕不可能。

過去捷運建設，計畫期程順序為「設計規劃」、「施工」、「營運」，建盟主張，要達到 1 億自償，不虧到不省人事，營運廠商團隊要提前在工程進行細部設計前進駐。彙整高捷紅橘線財務營運、工程設計、商場土地開發經驗，分述七項理由如下：

● 理由 1：黃線自償財務負擔重，每月要賺 1 億元！

黃線自償率 25.1%先天財務負擔重！依交通部 106 年 5 月 12 日回覆高市府的可行性研究報告初審意見，捷運黃線總經費 1430 億元，中央出資 763.43 億，市府自籌 666.85 億。其中自償性工程 359.1 億，自償率達 25.1%(359.1 億/1430.28 億元=25.1%)，精準滿足中央補助經費審查要點中，自償率大於 25%中央補助非自償建設經費 84%的規定。

捷運局算 30 年自償 359.1 億，也就未來捷運黃線扣除勞務、水電等營運成本，每月還要額外再賺 1 億元。月賺 1 億，真是高雄黃線有宛如金雞的天賦異稟，還是隨便膨風喊喊來符合補助規定？這正要有實戰營運經驗團隊，於工程規劃設計時介入精確評估，方能實現！



【結論】：

公務行政團隊撰擬的理想自償率方案，月賺 1 億，不能用窩用喊的，須經市場歷練實戰團隊精算規劃，方能實現。

項目	經費	中央		高雄市政府	
		金額	比例	金額	比例
用地取得費用	162.33			162.33	
工程經費	自償性工程經費	359.10		359.10	
	非自償性工程經費	908.85	763.43	84.00%	145.42
工程經費小計	1,267.95	763.43	60.21%	504.52	39.79%
總建設成本	1,430.28	763.43	53.38%	666.85	46.62%

左圖：高雄市捷運黃線建設經費各級政府出資比例表

右圖：高捷 10 年營運首度盈餘中時報導

● 理由 2：苦拚運量 10 年+170 億債息市民買單，紅橘才打平，黃線營運財務規畫不能拖！

黃線後天旅客運量條件差！台北捷運運量每日 200 萬人次，年虧 5.9 億，高捷力拼 10 年至今 17.4 萬人。雖去年首度盈餘 7400 萬，但風光背後滿腹辛酸！除靠多年數十億元的票價補貼拉抬運量，但售票收入仍僅 15.24 億元。再透過旗下附屬事業多角化經營，打造大魯閣草衙道、和春安養中心、高捷少女，加上高雄車站永久站捷運工程的收入賺進 6.39 億元。而能盈餘關鍵，在 105 年修約，由市民一口氣買單吞下 170.55 億元機電折舊長貸債息，才由黑翻紅打平盈餘。如此推估黃線若要單靠旅客營運本業自償 1 億，難如登天！應擷取紅橘線 10 年翻身經驗，自設計階段即以營運導向量身規劃，黃線，黃線打平指日可待！



【結論】：

捨棄工程為先的設計思維，改由營運自償角度量身規劃，預擬錢從哪來，黃線打平獲利免苦撐 10 年。

● 理由 3：紅橘線框金又包銀，黃線應俏麗簡樸，節省工程經費。

紅橘線工程華而不實燒錢經驗 1：

國際新聞網站「PolicyMic」評選全球 8 大讓紐約人夢寐以求的美麗地鐵站，紅橘線美麗島與中央公園站分別獲選為第 2 及第 5 名，但這美麗背後代價貴不可攀！

由水仙大師一手打造，每年吸引許多遊客及市民拍攝婚紗的光之穹頂，總造價超過 8700 萬元。小




港機場站由德裔藝術家樂子大師創作的「凝聚的綠寶石」，也超過千萬元。最可怕的是中央公園站的「飛揚」造型設計，耗資天價 4 億元。這些公共藝術除造價高昂，維護成本也嚇人。

光之穹頂由 1252 扇特殊原料所製作的玻璃窗構成，每扇窗又分為 2 到 9 片窗面，高捷為換裝玻璃後面燒壞一支幾十塊的燈管，擔心玻璃破碎，卻先要大費功夫耗資數百萬逐步將每片玻璃 4D 掃瞄建檔，維護困難、代價高可想而知，其他站也有類似情形。雖名為 BOT，但事實是長年不禁虧損，修約由全體市民吞下百億負債買單。



【結論】：

營運商介入該美該省算盤打得精，工程節流不鋪張，提高自償。

 <p>8 Elegant Global Subway Stations New Yorkers Could Only Dream Of</p> <p>By Melissa Huger 3 years ago</p> <p>SHARE</p> <p>TWEET TEXT SHARE</p>	<p>2. Formosa Boulevard, Taiwan</p>  <p>This three-level station in Kaohsiung, Taiwan boasts the art installation known as the "Dome of Light." Covering an area of 660 square meters, it is the largest glass work in the world, dominating the station and giving it an otherworldly feel. It's often even used as a venue for weddings. Imagine getting married in Penn Station.</p>	<p>5. Central Park Station, Taiwan</p>  <p>Via: Peeldien</p> <p>Another station on the Kaohsiung line, this one is not about an art installation, but rather a giant indoor park. It was designed by Brit Richard Rogers and boasts windmill-shaped flowers and a large grass-like area. It provides a green oasis in the populated city and is among the most original subway stations in the</p>	<p>國際新聞網站「PolicyMic」評選全球 8 大讓紐約人夢寐以求的美麗地鐵站，美麗島與中央公園站分別獲選為第 2 及第 5 名。</p>
--	--	--	--

網路截圖照片

● 理由 4：紅橘線派頭十足卻耗能，燈光冷氣年狂 5 億餘，黃線要節能省支出。

紅橘線工程華而不實燒錢經驗 2：

除了車站造價極高外，電費也一直是高雄捷運的沉重負擔，光是點亮美麗島站光之穹頂 1252 扇藝術玻璃燈光及空調，一年的電費就燒掉 3 千 600 萬元(關燈關冷氣節能後降為 2200 萬)。而中央公園飛揚站體，更因講究美觀採大面積開放空間設計，讓站內夏天冷氣狂漏，冬天寒風厲厲，年燒 9 百餘萬電費(關燈關冷氣節能後降為 750 萬)。這些都是好看，但也長年燒錢極不經濟的設計。



【結論】：

營運商在商言商，規劃設計自然考慮日後日常支出管理維護經費，杜絕好看燒錢不好用的設計方案，節流提高自償。

● 理由 5：捷運車站住宅商場共構，現在不規畫來不及

為提高捷運營收自償，除站內商場規畫不可少外，日本香港等國經驗尚有辦公及住宅大樓共構出售出租的範例。

香港地狹人稠，地鐵普遍採住宅與商場共構，由政府收取一定金額，給予港鐵 MTR 公司不動產開發的權利，MTR 再與建商合作開發，以這些利潤便足以支應軌道建設的高額支出，自償率經常超過 50%。不動產與地鐵站共構，在日本更是常態，透過商場、飯店、辦公大樓出租營收，獲利遠大於

3 of 8

軌道興建成本。雖黃線人潮運量條件不若香港日本都會，興建旅館飯店條件不佳，但仍可考慮站體共構，興建交通便捷的小家庭首購住宅，分擔營運成本。



【結論】：

營運商進駐能自財務及不動產開發條件，評估共構開源提高自償可行性，站體設計時就要規劃才來得及。

● 理由 6：台北車頭 10 年前髒亂衰敗今成全民金雞母，商場規畫要趁早。

車站人潮聚集商機滿滿，但 10 年前可不是這樣，良善的經營規畫是關鍵，台北車頭近 30 年興衰就是最好例證。

台北車站 1989 年啟用，二樓空間經營金華百貨，因管理不佳，環境陰暗、髒亂，人潮避之唯恐不及，終因經營不善在 2005 年歇業。2007 年微風進駐，拆除狹小隔間，打造大型美食廣場，鎖定通勤及約會兩大客群重新開幕，一年營業額突破 26 億元。為國庫帶來 6000 萬權利金，每年 1 億元租金收入，還不含抽成。同一個地點，20 年前髒亂不堪，10 年來卻煥然一新人潮錢潮匯集成為全民金雞母，商場良善規劃經營重要性可見一斑。



【結論】：

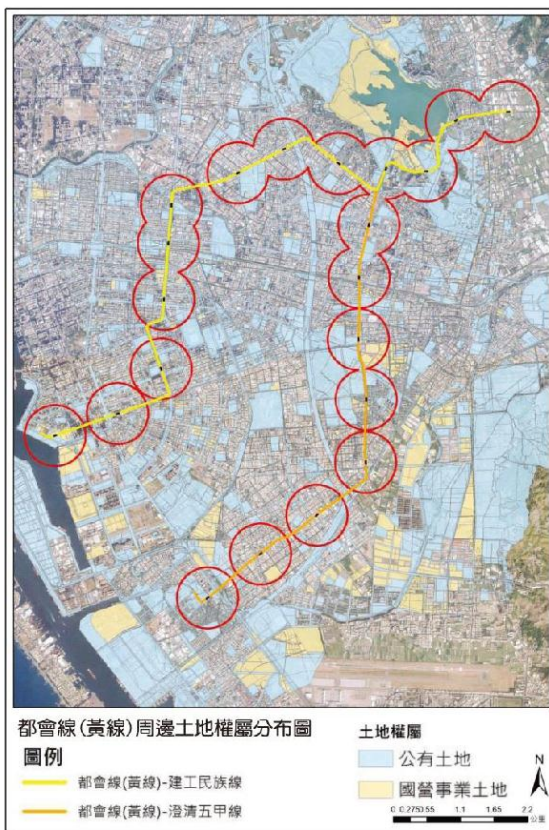
黃線運量先天不足待開發，初期絕大收入將來自商場經營，具足商場開發經驗的營運商，必能及早開源，提高自償。

● 理由 7：本業+商場+周邊收益還不夠，撥用沿線公有地納入開發

當窮極一切運輸本業及自有站體開發，仍無法達成月盈餘 1 億目標時，就須透過併入鄰近站體的閒置國公營土地開發，挹注營收，最好的例子就是高捷巨蛋及大魯閣站。

巨蛋站所在地非老左營市區，10 多年前仍是市民印象中的偏僻地方。當初選中該地興建巨蛋打造商場，多數人不看好，但時至今日，漢神巨蛋成功經營，不僅帶動周邊房價，更拉升捷運運量。以今年 9 月來說，捷運巨蛋站日均旅運量高達 2 萬 6517 人，為全線第 3 名，僅次於左營站及高雄車站。

而近期開發成功的大魯閣草衙道，同樣也吸引了大量消費者，翻轉了原本很少人進出的草衙站，今年 9 月日均旅運量 1 萬零 481 人，剛開幕時甚至曾飆到 2 萬 4201 人，對照開幕前 105 年 1 月時草衙站日均旅運量僅 5368 人，即便現在大魯閣草衙道開幕熱潮已過，運量仍是當初的將近 1 倍，可見創造需求確實可帶動運量。





【結論】：

捷運黃線天條件不佳，要月收1億，本業站體勢難達成，由營運商及早規劃，併入鄰近國公營土地，開源創造巨蛋草街道第2第3，帶動城市發展提高自償。

● 總結：黃線要成金雞母，營運商應於工程設計階段前，手持自償寶劍進駐參與設計！

工程專業說：「學新北淡海發工程營運統包案，就解決。」，此篇質詢訴求，並非如此！

2014 年新北市政府發包之「淡海捷運工程標營運標聯合統包案」中，中鋼依約完工交高捷操作營運，雙方各做各的。但我們訴求更為細膩，是營運商須以自償需求介入工程設計規劃，而不是各做各的。

捷運黃線要多幾顆荷包油洗洗的巨蛋？還是鑲金包銀燒錢的美麗島？營運商介入時機，蓋重要！細陳七項理由，目的在訴求：黃線要成金雞母，營運商應於工程設計階段前進駐，並以「達成自償率」為指導原則，備妥可行性評估，參與各項空間規劃工程之細部設計，建請捷運局高市府積極辦理。

質詢稿 PDF 連結：
<https://goo.gl/oWXb2d>
質詢 PPT 連結：
<https://goo.gl/X14Gcn>
質詢前 FB 連結：
<https://goo.gl/9rDyYz>
質詢後 FB 連結：
<https://goo.gl/rHWqmy>

設計、營運 2 合 1 黃線化身金雞母

高雄市議員郭建盟 20171103 交通部門新聞稿

捷運黃線可能變成金雞母，你相信嗎？高雄市議員郭建盟表示，過去我們將「設計」、「施工」、「營運」3者切割開，不利將來的營運者創造收益，黃線等軌道建設在工程細部設計前，就應該讓營運團隊實際參與，依照需求規劃站體，減低日後開銷，並提升捷運站商業、住宅機能，藉由共構、土地開發，增加自償能力。

郭建盟表示，如今黃線已列前瞻基礎設計畫，其中高市府的自償性工程費達 359.1 億，若以年限 30 年來估計，等於每月要靠高雄捷運公司賺進約 1 億元，如果要仰賴票價收入，難如登天，以台北捷運來說，平均日運量超過 200 萬人次，其運輸本業也還在虧錢，平均一年要賠 5.9 億元。

郭建盟提及，紅橋兩線車站擁有許多傲人的公共藝術，最有名的莫過於光之穹頂，每年吸引數以萬計的遊客到捷運美麗島站參觀，確實提升了高雄的形象，但是背後是高昂的建造及維護成本，光之穹頂總造價超過 8700 萬元，由 1252 扇窗構成，每扇窗又分為 2 到 9 片的窗面，這些玻璃使用特殊的原料及製作方式，連內部的光源要更新，都是大工程，捷運公司已逐步將之 4D 掃描建檔，為日後的修繕做準備，又是一筆花費。

郭建盟提及，電費也一直是高雄捷運沉重的負擔，光是美麗島，一年的電費就超過 5 千萬元，過去高雄捷運全線電費一年更曾突破 4 億 2000 萬元，後來實施各種節電措施，電費才降到約 3 億 7000 萬元，當初一頭熱，追求美觀，卻未注意到大眾運輸的本質應是便利、簡潔與商業，造就了「美到貴不可攀」的高昂成本。

郭建盟指出，站體在設計時就應考量經營的需求，詳加規劃，否則日後將付出極大成本，以台北車站為例，1989 年啟用時，二樓經營金華百貨，卻因營業面積及機電空調設備引發合約糾紛，官司纏訟 10 多年，經營情形也一年不如一年，環境陰暗、髒亂，不少人避之唯恐不及於 2005 年歇業，直到 2006 年台鐵重新整建，拆除原狹小店面隔間為寬闊商場，2007 年微風廣場開幕，才大翻身，一年營業額突破 26 億元，顯見商業規劃的重要。

郭建盟說，創造商業需求，除了可從租金、權利金等方面獲取收益外，也有助於帶動運量，近期開發成功的大魯閣草衙道，同樣吸引了大量消費者，翻轉了原本很少人進出的草衙站，今年 9 月日均旅運量 1 萬零 481 人，剛開幕時甚至曾飆到 2 萬 4201 人，對照開幕前 105 年 1 月時草衙站日均旅運量僅 5368 人，即便現在大魯閣草衙道開幕熱潮已過，運量仍是當初的將近 1 倍。

郭建盟表示，國外也有許多成功的商業開發案例，以香港地鐵的經營來看，也都是住宅與商場共構，由香港政府收取一定金額，給予港鐵 MTR 公司土地開發的權利，MTR 再與地產商合作開發，分得一部份的地產開發利潤，自償率經常超過 50%，成功的開發，確實能帶來可觀的收益，難怪台鐵局今年 9 月時會對外表示，考慮將場站收回，自行經營。

郭建盟要求，公部門應盡速盤點黃線沿線具開發效益的公有土地，將之撥給捷運局藉此提高自償率，此外，過去我們將「設計」、「施工」、「營運」3者切割開，即便是新北市政府發包的「淡海捷運工程標營運標聯合統包案」，中鋼依約完工交高捷操作營運，雙方也還是各做各的，不利將來創造收益，公部門應以「達成自償率」為指導原則，要求將來的營運者備妥可行性評估，參與各項空間規劃工程之細部設計，使捷運車站在通車後就能快速帶來人潮、錢潮。

新聞聯絡金仁皓 0936-940-103

6 of 8

捷運黃線拼自償 捷運局：站體不再花大錢

高雄市議員郭建盟 20171103 交通部門質詢後新聞稿

為了提高高雄捷運黃線通車後營利的能力，今高雄市議員郭建盟於質詢時，要求於打破過去規劃、興建、營運三階段分立的作法，讓營運單位在第一階段細部設計前就參與；捷運局局長吳義隆坦言，當初紅橘兩線規劃自償時，僅有仰賴票箱收入，紅線延伸線及黃線已做了修正，會藉由公有地開發、場站開發、增額容積、租稅增額等方式增加收益，也透過統包方式，要求營運單位在設計時就介入，將來站體也會朝簡明的方向設計，不再花大錢。

郭建盟指出，高雄捷運黃線總經費為 1430.28 億元，自償率 25.1%，算起來高市府將來要靠這條捷運賺進 359.1 億，若以 30 年年限來算，等於 1 個月要賺超過 1 億元，自償率不應是寫給中央要錢用的，以目前進度推估，108、109 年會發包，未來的捷運局長應該要負責任，針對如何自償，到議會做報告。

郭建盟表示，高雄捷運擁有許多公共藝術，雖吸引了觀光客，但造價高昂，維護不易，以美麗島的光之穹頂來說，造價超過 8700 萬元，現在還必須 4D 掃描建檔，為日後的修繕做準備，又是一筆上百萬花費，中央公園站的「飛揚」造型設計，更耗資天價 4 億元，電費 1 年達 900 萬元，比其他站約 350 萬元高出許多，當初營運商若能提早參與，必定會考量自償的壓力，不會花這麼多工程費「他會幫我們踩剎車」。

郭建盟提及，因為建造加上運量問題，高雄捷運耗費近 10 年，好不容易才盈餘 7400 萬元，並把日運量拉到 18 萬，但背後是先前修約，由市府承擔長貸，且票價也有空汙基金補貼，黃線不該再重蹈覆轍，應該提早針對營運面進行規劃。

郭建盟以台北車站為例，他指出，台北車站 1989 年啟用時，針對二樓的空間招標，由上嫺公司標下，經營金華百貨，卻經營不佳，環境陰暗、髒亂，不少人避之唯恐不及，2006 年重新對外進行 ROT 案（整建-營運-移轉）招標，2007 年微風廣場開幕，整個大翻身，一年營業額突破 26 億元，顯見商業規劃的重要。

郭建盟說，創造商業需求，除了可從租金、權利金等方面獲取收益外，也有助於帶動運量，近期開發成功的大魯閣草衙道，同樣吸引了大量消費者，翻轉了原本很少人進出的草衙站，今年 9 月日均旅運量 1 萬零 481 人，剛開幕時甚至曾飆到 2 萬 4201 人，對照開幕前 105 年 1 月時草衙站日均旅運量僅 5368 人，即便現在大魯閣草衙道開幕熱潮已過，運量仍是當初的將近 1 倍。

捷運局局長吳義隆坦言，當初紅橘兩線規劃自償時，僅有仰賴票箱收入，岡山路竹延伸線第二階段及黃線已做了修正，會藉由土地開發來獲利，由於台北的聯合開發方式徵用民地，已遭大法官會議認定違憲，高雄會找公有地來進行，另外也會透過場站開發、增額容積、租稅增額等方式增加收益。

吳義隆指出，高雄捷運的運量問題其實還是在於路網密度不足，當初台北市只有兩條線的時候，日運量只有 8 萬，但是過 3 年，板南線一加入之後，立刻跳到 74 萬，目前黃線預估日運量 16 萬人次是合理的。

吳義隆說明，岡山路竹延伸線已透過統包方式，要求營運單位在設計時就介入，黃線也會朝此方向進行，此外，將來站體也會朝簡明的方向設計，不再花大錢。



7 of 8

高雄市議員郭建盟 20171103 交通部門答詢逐字稿

捷運局局長吳義隆

感謝主席，感謝郭議員，其實郭議員所論述的部分，我們都完全認同。

那有關這一部分我們有去檢討了我們紅橘兩線當時的運作，跟現今執行的落差，那這個落差所在誠如郭議員所提的部分，這裡面就是說第一個會面臨到自償的問題，那自償我們在整個紅橘兩線的自償絕大部分都是用本業的部分，也就是說票箱收入，所以其實票箱收入裡面我們自償率要達到百分之十六，我們就必須把運量，日運量部分拉到 45 萬的日運量，但是實際上，開始營運之後我們只有八萬的人次，所以我們在整個自償部分其實我們在黃線的部份我們也做了修正，甚至後來我們這些不管岡山路竹延伸線，其實我們也都同樣做了修正，我們的自償的部分就不再只是針對本業的票箱收入部分，我們在黃線的部分票箱收入部分其實我們只有預估，就剛剛講的 16 萬，那 16 萬，是不是能夠達成，是不是有膨風？

當然第一個，我們從台北的案例來看，我們高雄的運量的問題其實主要還是在於路網密度不足，我們從台北剛，那個臺北只有兩條線的時候，他的日運量只有八萬，但是過三年，過三年而已，板南線一加入之後跳到 74 萬，那路網密度馬上跳上來，所以我們黃線部分預估 16 萬其實是不會有超量的情形，因為這一部分我們黃線完成之後其實高雄市的大眾捷運路網密度其實就可以更為綿密了，而且 116 萬的人口支撐跟亞州新灣區的發展，其實這裡面可以帶動 16 萬人次的部分其實是沒有高估的部分。

那所以我們票箱沒辦法完全支撐我們自償的部分我們就必須由土地開發，就是我們郭議員所提的部分，土地開發變賣挹注，那當然土地開發部分台北的處理方式是用聯合開發，那聯合開發部分其實因為徵收民地去做住宅使用，那這裡面其實大法官是有解釋是有違法的部分，違憲的部分，但是高雄處理的聯合開發部分我們不是用民地，我們絕大部分都是找公有地，配合公有地的部分，那另一部分就是配合廠站的開發，廠站的開發除了我們工人所需的轉乘之外，那另外就是剛剛郭議員所提的商業引入的部分。

那第三部份就是增額容積，因為高雄的容積率早就訂了，台北市比較慢，那台北的部分是已經發展之後才去訂容積，所以他可以增額的部分有限，那高雄容積已經實施，那我們在捷運廠站部分我們希望藉由整個周邊的開發引入增額容積，增額容積部分就變成收的是我們這邊來收，那第四部分就是 TIF，就是租稅增額，那有捷運其實周邊的房地產會上來，租稅會增額，財政局他們每年會依照增額的部分併給我們，我們照這部分去算，我們整個自償率是可以達到 25，這不是亂湊，是要能執行跟落實，所以這部分我們都有做妥善的評估，然後才把他加進來，那跟紅橘兩線最主要的差異就是不是只是靠本業的票箱，而是配合開發的部分，那因為藉由開發的部分其實我們才能解決大眾運輸裡面巨大經費的財務問題，跟整個運量的問題跟帶動周邊發展的問題，所以郭議員剛所提的部分我們是完全認同。那第二部分就是營運單位本身他到最後能不能自償，其實這一部分我們也算過，就是整個我們營運收支比的部分他還是可以自償。

那其中有一個最重要的其實郭議員剛也指示很清楚就是這裡面我們從設計、施工然後到營運，如果三者沒有結合在一起的話變成說未來在營運部分其實跟設計跟施工會有一些落差，那這些落差事後再去補，其實連結上會有問題，那所以我們也在岡山路竹延伸線二階的部分，我們就把統包裡面，過去的統包只有把設計標跟工程標合在一起，那我們這一次其實就是把營運標也放進來，那營運標放進來在一般比較傳統的方式是做完再有營運標就好，但是我們不是，我們要求營運的部分從設計跟施工裡面就要介入，那這樣我們站體其實是朝向簡明，而不是花大錢的一個站體的部分，但是這個簡明的部分也必須是滿足綠能跟其他相關的這些整個好的意象的部分，那才能吸引民眾來搭乘，那民眾的搭乘意願才會比較高，所以我們會著這些部分。

郭議員所提我們完全認同的部分，黃線的部分也會朝這個模式來運作，因為其實我們是可以朝 BOT 來處理，但其實 BOT 的方式其實過去不管是高捷也好高鐵也好，都有遇到一些相關的問題，那但是這些問題如何將整個設計跟營運的部分導入到設計跟工程施做裡面來，那這是我們也採取這個方式去做調整，那希望不要重蹈過去的覆轍，那其實過去優勢的部分也是可以把他延續下來。