
交通部門業務質詢及答復

一、第 2 屆第 5 次定期大會第 4 次會議

(中華民國 106 年 3 月 29 日上午 10 時 11 分)

交通部門業務質詢

主席（陳議員玟娟）：

開始開會。(敲槌)我們先確認一下昨天的會議紀錄，第 2 屆第 5 次定期大會第 3 次會議紀錄已經放在各位同仁桌上，請大家參閱。各位同仁對會議紀錄有沒有意見？沒有意見，會議紀錄確認。(敲槌)

接著是交通委員會的議員質詢，每個人的質詢時間是 20 分鐘，登記第一位質詢的是簡議員煥宗。

簡議員煥宗：

第一個，還是延續捷運局局長的報告，就是關於高雄的、全國第一條輕軌捷運系統。其實局長在昨天也已經回應了，第一階段的水岸輕軌一定會在哈瑪星生態交通全球盛典之前完工。第二階段，也是滿感謝局長的，有聽到在地居民的聲音，從 C14 到 C17 原本是會受損的、因為這個工程要搬遷的民房可能有八十幾戶，現在經過捷運局的努力之下，已經降到了個位數，在此也要非常的感謝捷運局。

接下來我要和捷運局局長討論這個議題，剛才局長也有提到的，就是關於聯合醫院的停車場。聯合醫院是位居在美術館區內一座滿重要的醫院，整個鼓山區的人口增加是分布在美術館區和凹子底，可算是北高雄一個最主要的蛋黃區。聯合醫院旁的停車場面積約 2,500 坪，目前我剛剛看了局長的簡報，是和交通局合作去做這樣平面的停車場，我是比較期待的，第一個，是不是有機會可以和醫院做個討論，可以擴充醫院的服務。或者是比照交通局在凹子底屏三路的開發案，因為畢竟北鼓山是比較缺乏一個公共的停車空間，藉由和民間這樣的開發案，就可以把一些公部門服務民衆的機關進駐在這樣的停車場。針對聯合醫院停車場未來的規劃，請教捷運局局長，你們是主要的管理機關，有怎樣的想像和看法？

主席（陳議員玟娟）：

吳局長，請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

有關簡議員所提的聯合醫院停車場未來使用部分一案，這部分我們也有和衛生局的黃局長討論過，主要是配合整個聯合醫院未來的整體規劃，會配合衛生局聯合醫院的開發完全辦理；現階段因為目前是委由交通局進行停車場的作業，會到 107 年，但是我們也和交通局討論過，這一段只要是衛生局的需求，可以隨時配合來處理。

簡議員煥宗：

所以是有和衛生局進行相關的溝通，目前都在處理聯合醫院未來是否要擴大服務的這個面向？〔對。〕好，謝謝局長。

接著也是要討論北鼓山一些停車空間的問題，第一個，我要關心的是位在瑞豐市場旁的這塊停車用地，其實在去年的交通部門業務質詢時，我也質詢過，也感謝交通局在去年的 11 月 17 日召集了所有的土地所有權人，一起到交通局做討論，我想要了解一下，目前有沒有遇到一些困難、目前的進度到哪裡？這是第一個。第二個，這也是我和李議員喬如一直主張的凹子底的停 35，就是南屏路和神農路這個開發案。這個是我的一個質詢的過程，從 2015 年的 10 月 20 日一直到去年，很感謝交通局依照相關程序辦理了兩場社區說明會。請教交通局，這兩個停車場的進度到哪裡了，以及有沒有遇到什麼樣的困難？我們可以一起來解決，是否可以請局長或是熟悉業務的同仁回應？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

剛才簡議員也特別的關心瑞豐夜市附近的停車空間，我們停工科也進行了相關土地地主的會勘，目前的進度已經同意和私人的合作興建停車場，這樣就可以提供比較大的停車空間。至於凹子底立體停車場的部分，也有去進行了社區很多的說明會，後來也都 OK 了，現在是在進行公告，所以應該整個公告，我們會找到有興趣投資的廠商進來，就可以進入下一個步驟，我們也希望這個計畫可以推動得非常順利。

簡議員煥宗：

接下來再和交通局討論的是哈瑪星生態交通全球盛典。第一個問題，也是停車的問題。我們可以來看一下，這裡有我去調閱的資料，其實哈瑪星目前的汽車數量大概有 1,000 輛左右，機車約 3,000 輛左右，這是我們向交通局調閱的資料。其實在前一陣子，我的服務處也包括我本人，都有接到哈瑪星在地民衆的陳情，因為我們把它限制住，好像以「戶」為單位，在整個生態交通全球盛典期間，在外面的停車一戶只能有一個停車格，那麼這個就會產生問題，因為

基本上有些家戶會有二到三部的車子。再來是在生態交通盛典期間，我們也是期待整個騎樓可以通行無阻，所以我們第一線的宣導人員在和當地居民溝通時，有產生一些衝突。因為當時你們告訴他們，舉辦活動期間騎樓不能停放車輛，這個對於在地的居民來講實在會感到很困擾，因為他們平常的生活就是這樣，就是把車子停放在騎樓，但是因為這樣的生態交通全球盛典，他們卻失去了一些的方便。所以這個部分也要請局長回應一下，也就是說在停車格完全不夠的狀態下，你們要如何去說服居民來支持這樣的一個活動？這是第一個問題。

第二個問題，同樣是旗津居民的進出問題，昨天我也利用在市長施政質詢中請教了局長，局長是講要從 1 號碼頭這裡拉出一條線，就是從新濱碼頭這邊這樣拉過來，我想這可能是選項之一，那麼是不是也有其他的路線，等一下也請局長藉由在會議期間告訴旗津居民，未來在哈瑪星舉辦生態盛典時，他們的進出不會受到影響。這二個問題，是否可以請交通局局长做個回應？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝簡議員對於生態交通盛典的關心。首先是哈瑪星居民在配合生態交通盛典這段期間停車格的課題。確實也沒有錯，我們有調查過，大概裡面有登記的車輛，汽車大概是 1,000 部左右，在這裡面我們也去觀察他們停車的型態，有一些是每一天都有在進出的，有一些的進出頻率比較沒有那麼的高，所以我們大概也是希望配合未來這些車輛使用的型態、特性，能夠提供相對的停車空間。

而剛才議員所提到的「一戶目前只先提供一部」，那個只是階段性的，因為議員可能知道我們和台鐵借到捷興一街後面的停車場，並且已經把它闢建完成。我們是希望說，就其地理位置比較近的，譬如濱海一路或是麗雄街這邊的住戶先把他們容納進來，讓他們去體驗。其實過去民衆也有誤解，說以後車子就不能開到家裡或是不能怎麼樣等等，就是限制他們的行為，其實那個概念就是社區停車場的概念，我們現在建置好的停車場出來，就是要讓一部分人先去體驗，事實上是沒有比較不方便。而在目前 7 月以後，在捷興一街停車場，我們興建的旁邊，本來是台鐵租給別人的那個部分，包含有一座籃球場，我們也會去借，我們會再提供變成停車場，會再吸納更多。所以未來我們當然希望，如果一戶有二部的，我們都可以把它吸納進來，所以這個部分是階段性的，包含未來的新濱碼頭跟國防部以及港務公司附近的空間，會持續再加進來我們的停車空間。也包含我剛才提到的，如果有一些的居民朋友他的車子是平常不怎麼開的，為了配合我們的活動裡面有前面第一週，昨天我特別提到，第一週主

要是展現生態交通社區體驗的，所以也借用了漁會的空地，讓居民的車如果是不大使用的，在這一星期能夠先進去，這部分當然需要更多的溝通協調，而且是階段性的在進行，其他部分也和里長再持續的進行溝通。

至於騎樓下到底該怎麼做？如果有空間可以停放，我們當然期待，這個空間是行人可以通行的。不過未來還是有可能，民衆的燃油機車變成電動機車或電動自行車後，騎樓下就可以劃設一個空間，來停放這些電動運具，這部分也都持續在溝通中。

另外旗津部分，昨天我有特別說明，一樣分爲一個月裡的一個星期和其他週，一星期部分需要旗津居民共同來配合。1 號碼頭那個地方，之前已經提過要開闢到旗津的路線，輪船公司也評估過，要再建置整個躉船和斜坡來上下機車。目前未來的方案是，如果是使用燃油機車，畢竟旗津居民可能還沒辦法全部配合變成電動機車，所以還是得服務他們，因此這部分主要是處理機車通行的。至於自行車、行人或低碳運具，在原來的鼓山輪渡站到旗津輪渡站這邊，也一樣提供這些服務，所以未來可以想像的，那個星期會提供兩條線、更多的船班，來做這樣的服務。至於一個星期後的另外三週，會把整個在哈瑪星實施的道路做一些調整，目前的方案是把濱海二路改成雙向，讓旗津居民可以直接從濱海二路走臨海二路出去，這部分當然還得有一些溝通的過程。不過議員很關心，所以先把這些初步的方案，向大家和議員報告。

簡議員煥宗：

因爲剩下半年就要搬了，我期待再多花點時間，不管是在旗津或在哈瑪星，都可以和市民朋友做多一點的溝通。〔是。〕

接下來要跟觀光局長討論的是「觀光政策」。我今天剛出門時，柯文哲柯 P 說，台北市清真認證的餐廳從原本的 23 家增加到 45 家，展現了台北市積極要南向的布局。所以第一個問題請教觀光局長，上個會期我也問過有關清真認證的事情，目前高雄這部分的成效如何？請局長回答。

主席（陳議員玫娟）：

曾局長請回答。

觀光局曾局長姿雯：

高雄目前經穆斯林認證的餐廳有 4 家－國賓、翰品、君鴻和清真寺，認證中的 1 家是義大皇家，沒有認證可以供餐的餐廳有 7 家。

簡議員煥宗：

所以還有很大的進步空間。

觀光局曾局長姿雯：

對，沒有錯。我們也很努力的和很多餐廳及很多飯店做溝通，也希望能夠協

助輔導他們，但因為業者認為這是市場的問題，要花這多的成本去認證，認證之後如果沒有這麼多的客源，又擔心會不敷成本。不過從去年旅客成長的數字來看，可以看得出來，東南亞國家到高雄的旅客是成長的，所以我們希望今年，能夠以專案來做輔導，目標是再增加 10 家認證的餐廳。

簡議員煥宗：

好，大家也期待把高雄當成一個南進的新基地，這部分的配套措施，期待觀光局可以達到你們的目標。接下來也是要和觀光局討論的，這個議題我也質詢了 2 年，從 2015 年的市政總質詢一直到現在，因為鹽埕和哈瑪星整個地區都充滿了一些人文歷史，因此很多年輕人願意返鄉開設所謂的背包客旅棧，坦白說我們都知道它是非法的、是非法民宿。我們來看這篇報導，台南於去年 9 月 23 日，在市政府和民間的努力之下，「雙城地區」被交通部指定為觀光地區，台南可以提供這樣的場域，給返鄉的年輕人開設人文背包客旅棧。我想請問目前高雄市對於這件事情的態度是如何？我們準備得怎麼樣了？又該如何來做？這是第一個問題。

第二個問題，請教觀光局長，有關旗津海岸公園的整建工程。我們看一下，這是我從台北市工務局網站下載的，這是台北市政府所規劃的露營區。我知道高雄市政府對旗津區的觀光很用心，可是選在這邊做露營區，我覺得有點奇怪，這裡是前幾天我們去拍的，因為海邊都種植這樣的樹木，真的有人會去那邊露營嗎？如果真的去露營，大家可以回想一下，因為它是公園，市政府為了公園裡有圖書館，和民間團體、社區居民已經吵成那樣，高雄市的公園可以露營、可以使用明火嗎？目前的公園自治條例相關規範應該是不行，市府花了 1,000 多萬元去整理這樣的場地，到底這邊有沒有辦法露營？這張是露營區對面的場域，靠近旗津路，如果我要選擇露營區，反而會想在這邊搭帳棚，因為它有比較高的防風林；有比較陰涼的地方和遮蔽物。我們看到市政府規劃的露營區是這樣子的，而且公園裡也明定的告訴大家，這邊禁止烤肉和烹煮食物，今天去露營不烤肉也就算了，但不能烹煮食物，我怎麼去露營？這二個問題請觀光局長回應。

主席（陳議員玫娟）：

觀光局曾局長請答復。

觀光局曾局長姿雯：

首先針對很多在歷史建築裡的民宿，沒有辦法合法化的問題作說明。這部分在民宿管理辦法裡，對於區域的限制只要是在都市計畫內，是不能夠設置民宿的。為了解套這個條文，必須要去修改民宿管理辦法，民宿管理辦法第五條目前正在修正，透過地方政府的指定，如果可以指定為歷史人文風貌區，這個

區內就可以設置民宿。剛剛議員提到，台南市雙城地區被指定為觀光地區，其實是經過很多年的努力，因為要指定為觀光地區，必須由地方政府彙整這個地區的觀光資源，並提計畫書送到交通部觀光局審核。這些過程我們也努力過，過去高雄市政府曾經送過旗津地區指定觀光地區計畫書，很可惜的沒有通過，而台南也是經過 3 年的努力才通過，是在民進黨執政以後才通過的，這樣的過程其實都很耗時。目前要怎麼解決呢？我們都知道，歷史人文風貌區全部都是一個比較早發展的地區的概念，裡面會有很多的人文薈萃和過去發展的史蹟，目前我們也在積極的蒐集很多學者的意見，希能夠望透過高雄市政府的一個小組，來協助看要怎麼去做認定。

另外觀光地區的部分，我們也在討論有機會可以來整理一下，試著送到交通部觀光局跟他們溝通，我們就雙管齊下，看能否解決這個問題？不過最期待的，還是民宿管理辦法趕快通過，之前已經開過 5 次會議，今年的 1 月又開了 1 次，共開了 6 次會議，中間有送到交通部的法規會卻又被退回。所以我們很希望這個部分，中央能趕快解套。解套之後，我們目前也沒有等法令通過，我們目前也在做一些準備的工作，所以我們希望能很快的解決，這些在都市計畫內無法合法的民宿問題，這是第一個部分。

第二個，我知道議員非常關心旗津海洋公園的露營區，我要向議員報告，在我上任之前，這個地點已經決定選做露營區了，所以這項工程在 104 年就決定了，預計 105 年底完工，目前我們正在做招標。議員所關心的幾個問題，第一個，地點是否適當？我在這過程中，也多次到那裡去會勘，儘量把土地整平，讓它適合露營，所以議員現在再去的話，應該會有很多不一樣的地方，同時我們也種了很多的植栽。第二個，是否能夠生明火的問題，因為議員剛才所指出來的地方是在防風林，所以養工處有禁止升明火。但是在露營區的部分，我們已經和養工處討論過並達成共識，在露營區的範圍內，我們有一些可以烹飪的地方，那個地方是可以升明火的，我們很希望能帶動旗津的觀光，所以這些地方，我們都會逐一檢視，希望能夠符合露營區的標準，謝謝議員的關心。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝簡議員的質詢，接下來請第二召集人曾議員俊傑質詢。

曾議員俊傑：

我今天要和交通局探討停車位的問題，我相信每一個城市都會遇到停車位不足的問題，以高雄市為例，去年我們統計路邊公有停車格有 4 萬 5,000 多個，其中有八成是收費停車格。高雄市去年統計小客車，含自用及營業車就有 75 萬 1,000 多輛，這兩個數據相較之下，路邊停車格只能容納 5.98% 的停車量，面對停車位不足的問題，我覺得市府都沒有將心比心。民間的違規拖吊，小客

車每拖吊一次，老百姓就要付出 2,100 元的代價。

有關停車位的不足及停車格的收費，我有列出一張表，等一下大家可以看一下，高雄市是一個幸福的城市，我覺得連這一點小確幸都沒有。我們從表格上可以看到五都的路邊停車收費的標準，台南市每小時收費 20 元，從早上 8 時到晚上 10 時，例假日照常收費；台中市每小時 20 元，從早上 8 時到晚上 6 時，少部分的地區到晚上 10 時；新北市也是每小時收費 20 元，少部分收費 30 元，但是例假日及國定假日皆不收費；台北市每小時收費 20 元，但是依照地區每週只收費 5 天至 6 天，收費時間為早上 7 時到晚上 8 時；高雄市每小時收費 30 元，從早上 8 時到晚上 10 時，例假日照常收費，可以說是從頭到尾都在收錢。路邊停車格是為了讓市容更美觀、道路更整齊為主要目的，我們的市府一直把老百姓當作提款機，不斷的在提款，從這些數據上看到，我們是五都裡收費最高，一點都沒有人性。我們也都知道路邊停車費，主要是以計時及計次這兩大類為主，包含高費率的停車格；計時則是以每小時 30 元計價，計次則是以 6 個小時為限，每次 30 元。如果以計時來講，每小時 30 元，停 6 個小時則收費 180 元。今年年初三民區大昌路的居民發現，為何在一夕之間路邊停車格，從原本的計次收費改為計時收費，也就是原本停 12 個小時，只需要 60 元，現在卻變成 360 元。為什麼有的地區是計次？有的地區是計時？交通局到底是什麼為評估標準？是以心情的好壞嗎？若是這條道路比較熱鬧，我就用計時收費，這個問題請局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝曾議員對於我們停車政策的關心。首先剛才議員提到，我們的總車輛及停車格數量，這個是實際上的數據，但是車輛的使用是不會同時開出來。我們希望公共的停車格位能夠增加使用上的效率時，就是牽涉到流動率，提高流動率有助於停車秩序促進的做法。我們目前有些停車格位，有些民衆因為家裡沒有停車格，就把公共停車格當私人停車位，我想這個部分我們應該可以來討論。

該如何提高流動率？議員剛才提到，有些是從計次變成計時，事實上這個我們是有一個原則的，如果那個路段的停車使用率已經達到 80% 時，代表那個地方有很多人需要停車的需求，因此我們就會從計次考慮改為計時，計時就是需要停才停，事情辦完就趕快離開，讓別人來停，這樣才能對有限的空間做最好的使用。

曾議員俊傑：

但是你們是如何知道這一段路的流量會這麼大？

交通局陳局長勁甫：

我們會去調查。

曾議員俊傑：

你們如何去做調查？因為你們不可能時時都有人在…。

交通局陳局長勁甫：

因為計次會有收費員記載收費資料，我們就能有後續的資料，因為有車號就能了解占用的情況。這個部分，如果議員想要了解我們實際上的估算的情況，我可以請我們同仁跟議員溝通。

曾議員俊傑：

我想了解的是，計時和計次的標準是以交通流量…？

交通局陳局長勁甫：

不是交通流量。

曾議員俊傑：

停車流量嗎？

交通局陳局長勁甫：

是以停車格被使用的數量來計算，我們是依過去這幾年的經驗，絕對不會是議員剛才說的，想要怎麼做就怎麼做。

曾議員俊傑：

請教局長，從剛才這五都的數據中，你會不會覺得高雄市的收費好像比較貴一點？

交通局陳局長勁甫：

我們停車的收費制度，我想應該要隨時做檢討，這都沒有關係，不過剛才議員所提到每小時 30 元，我們有分半小時 15 元的方式在處理。我們也很鼓勵，如果只需要停半小時就可以處理完事情，你就可以趕快離開，讓下一台車停進來，所以也就不必要付每小時 30 元。

曾議員俊傑：

我們一樣是五都，其他的四都都是收 20 元，雖然我們還有很多的檢討空間，很多政策可以符合實際來做修改，別人一小時是 20 元，希望我們不要收到 30 元。我覺得停車格的收費不是以營利為目的。

交通局陳局長勁甫：

我們再持續來檢討，我剛剛有說過，其他「都」沒有半小時的優惠。

曾議員俊傑：

像有一些高費率的，當然它的運轉率會比較高，可能在商圈或是銀行前面，我也很贊成不要停太久，讓每個人都可以使用，我也很贊成這個政策。但是我

希望這個政策實施在上班日，星期六、日銀行沒有上班，這樣的停車高費率對百姓並不是一個好的政策。我希望高費率除了商圈之外，如果遇到假日大家都放假，商圈停車的需求量就會大增，但是一般銀行前面停車格高費率的政策，目的是要讓到銀行辦事情的停車運轉率比較高。相對的星期六、日期間銀行沒上班，高費率是不是可以改為一般費用？現在有很多折衷的方法。局長，很多政策大家提出來檢討，為的是要讓高雄市的交通可以變得更好，其實停車位本來就不夠，因為車輛越來越多，停車位當然就越來越少，有些地方又劃了機車停車格，造成汽車停車空間就越來越少，而且你收的都是小老百姓的錢，你收不到有錢人的錢，因為有錢人都有司機或是有私人停車位。所以再怎麼收費都是收到一般的老百姓。

局長，你的收費辦法當中，30 元是不是可以調整為 20 元？希望你們可以研議一下。

交通局陳局長勁甫：

剛才議員所提的寶貴意見，值得我們好好去檢討，包含高費率的停車格，是因為某些區塊，例如商圈或是銀行，那些地方就是很多人要辦一些事情，所以才用高費率希望增加流動性。議員提到高費率在非尖峰時期或是例假日，是不是應該改回來？我們目前是早上 8 點到晚上 6 點用高費率，晚上 6 點之後和例假日，就改為一般收費機制。

曾議員俊傑：

假日好像也沒有改？

交通局陳局長勁甫：

例假日有改。所以要如何符合當地的需求，我們會再持續來改善，好不好？

曾議員俊傑：

局長，因為停車格的收費也要人性化一點，你是要便民，要讓老百姓停得愉快及使用方便。收費人性化一點，可以讓高雄市這個幸福城市，也有個小確幸，很多政策是可以有折衷的辦法，看是停車前半小時不用錢或是如何？這也是一種政策。我希望你們可以檢討，包括學校周邊的停車格，下課之後車流量就很少的地方，結果有些學校周邊是計時、有些是計次，標準都不相同，同樣是學校周邊，為什麼待遇不同呢？你們訂定的標準很奇怪，沒統一標準，這樣當然會讓老百姓和本席有懷疑的地方。希望你們要做到同樣標準，要看這一條路的停車格，有沒有符合當地實際需求的狀況，這是你們必須檢討的地方，你說是不是？

交通局陳局長勁甫：

是，這個部分我們有一個規範，我再把這個規範請同仁向議員說明，讓議員

了解過去經驗所累積的作業方式，依目前來講應該是沒問題，不過我承認我們要持續來檢討，看如何讓整個收費的機制符合當地民衆停車的需求。

曾議員俊傑：

我希望能更有彈性一點，收費如果以計時來算，真的很貴，6 小時就要 180 元，真的很貴。現在景氣這麼不好，人民除了生活基本開銷之外，還要付一筆停車費用，這樣對老百姓來說是很大的開銷。希望市政府可以替市民省點荷包，我們不是在搶錢，我們的目的是要讓交通更好一點，是不是這樣？

再來一點，台北市的悠遊卡、高雄市的一卡通，這兩卡都可以搭乘捷運和公車，最近看到前高雄市交通局長王國材，現在是交通部政務次長，他在臉書發表一卡通從 4 月 1 日開始可以搭乘高鐵，這是很好的政策。可是台北市的悠遊卡可以繳停車費，高雄市的一卡通到現在還不行。局長，針對一卡通可以便民的政策，你有什麼想法嗎？什麼時候可以實施，或是已經有計畫要做了嗎？請局長答復。

交通局陳局長勁甫：

電子票證用在停車收費，是我們一直積極想要推動的，這個無庸置疑。因為使用一卡通直接進出就付費了，可以省掉後續不管是催繳、或是要清算分給超商，這部分的政策絕對是沒問題的。我們當然希望現在委外出去的公有停車場，也鼓勵民間停車場要設置進去就用一卡通刷卡。最早我們希望一卡通的速度如果可以配合金管會的進度，也就是用電子支付的方式，那就更方便。這個部分，只要一卡通的技術層面能夠提升起來，我們都願意配合。

曾議員俊傑：

局長，這個政策你有沒有在研擬了，到底什麼時候可以實施？因為我覺得一卡通真的很方便，萬一停車繳費單遺失了，就不用煩惱被催繳，也沒有逾繳被開罰單的問題。所以這個政策要儘快來實施，你們有沒有研擬？或是有沒有日程表？

交通局陳局長勁甫：

103 年度以後公開招標的部分，裡面就有要求一定要把電子票證的收費系統，放在他們自動收費系統裡面，目前本市的鹽埕、武廟、福山、民權、凱旋、英明、明仁、勞工公園、新左營站等等，這些停車場的業者都有建制電子票證的收費系統，當然我們希望再擴充，這部分我們會積極要求。

曾議員俊傑：

希望這個政策可以趕快實施，因為大家都很期待，這也很便民，對市民和老百姓是很方便的一個政策，希望看要如何研擬，讓它如期可以實施，好不好？

交通局陳局長勁甫：

好的。

曾議員俊傑：

再來請教捷運局長，因為輕軌的第二期有經過三民區的大順路，現在的進度如何？請局長簡單答復。

主席（陳議員玫娟）：

捷運局吳局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

目前進度的部分是，我們是先設計，預計今年 7 月會完成。接下來我們會進行施工，施工的部分目前分成 4 個工區，這 4 個工區第一個和鐵路地下無關的部分，從 C14 開始到 C17，這一段我們已經開始在施作，這一段影響比較小。另外主要影響的部分是大順路，這部分我們 4 月會提出交通維持計畫，經由道安會報審議通過之後，預計 6 月份會進行施工。

曾議員俊傑：

局長，之前我們都有質詢過，三民區大順路在上下班時間，交通流量真的很大。當然一個地方要建設，一定是有交通的黑暗期。〔是。〕你剛剛說什麼時候開始開工？

捷運工程局吳局長義隆：

我們 4 月份會提出交通維持計畫，經由道安會報通過之後，預計 6 月份會施工。

曾議員俊傑：

6 月份就要施工了。〔是。〕你們可能會圍起來吧！〔是。〕圍起來是不是會造成交通的大黑暗期？〔對。〕大順路的交通流量本來就很大，它的腹地也不大，又在中間做一個輕軌，當然這個政策已經定了，但是你要保障當地的居民，他們會不會遭受到不方便，車流量因為施工導致車道縮減造成壅塞，你們有考慮到這個問題嗎？這個部分要納入政策裡面。

捷運工程局吳局長義隆：

整個輕軌的引入對大順路的影響是最大，針對這個部分，我們分三個階段做處理，第一階段是規劃，規劃階段我們採取分流；第二階段是施工，施工我們必須由交通維持計畫通過之後才能實施；第三階段是營運，我們藉由管理的手段去降低整個對運輸的衝擊。

有關分流的部分，大順路北高雄有 3 條弧型的道路，除了大順路之外，南邊同盟路、北側是明誠路，我們希望藉由這 3 條道路納入交通維持計畫裡面來進行分流。交通維持計畫在我們施工裡面，第一，會針對路邊停車轉換成路外停車，目前路邊停車有 278 格，200 公尺內的路外停車有 318 格。第二，在施工

裡面我們會半半施工，就是道路的一半我們先施工，做好之後再做另外一邊。第三，我們會做替代道路的安排和通告，裡面會有其他替代道路的部分，因為施工是一段一段進行。第四，針對住戶的動態，住戶也是要進出，這個部分我們會替住戶思考。

另外是針對公車站牌、標誌、標線的改字部分，這些都會在交維計畫提出來，然後經由道安會報的審議通過。最後，完工之後會涉及到營運階段，營運階段會涉及路廊和入口，路廊就是平行路段的部分，因為輕軌占用一個車道，現在大順路是二個快車道，路廊布設完之後，因為我們把路邊停車移到路外停車，機車道併慢車道，所以我們還是可以維持二線的汽車行駛。除了路廊之外，還有一個就是輕軌也可以提供替代，就是有部分汽車會轉進來，轉進來搭乘輕軌。〔…。〕

主席（陳議員玟娟）：

延長 2 分鐘。

曾議員俊傑：

開始施工之後變成二線道，二線道可能就是汽車、機車混合道，這樣會很危險。

捷運工程局吳局長義隆：

一快一慢，現狀是二條快車道、一條機車道，機車道的部分會把它併入慢車道，也就是汽車、機車有一條慢車道，另外一條是汽車專用的快車道，所以同樣有二條汽車道。

曾議員俊傑：

二條汽車道，機車道又是另外一條嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

機車道併入慢車道裡面。

曾議員俊傑：

這樣空間就被壓縮了，我覺得要很注意。

捷運工程局吳局長義隆：

但是這裡面我們的運量，汽車和機車有些會轉到輕軌運輸裡面來，輕軌 34 公尺，一列車就可以替代 1 公里汽車的長度，所以只要輕軌進去，我們預估 30% 會轉進來，另外還要注意一點，現在義大也在那邊開發…。

曾議員俊傑：

局長，當然如果它蓋好，我是說興建這段期間，這個非常重要，你 6 月就開始動工了，我希望在沿線開一些說明會，讓當地的里長和居民可以表達對施工的意見，我們一起來討論。

捷運工程局吳局長義隆：

這個部分在交維計畫審議之後，我們會舉辦說明會，聽地方的意見。

曾議員俊傑：

一定要辦，不要都沒有舉辦，我覺得這個非常重要，否則到時候會引起抗爭。

捷運工程局吳局長義隆：

我們會辦。

曾議員俊傑：

地方居民的意見很重要，因為他們是最直接受到衝擊的。

捷運工程局吳局長義隆：

沒錯，這個部分我們會聽取地方的意見。

曾議員俊傑：

希望你們好好做，真的不是很好做，你自己要好好加油。〔好。〕

主席（陳議員玫娟）：

局長，我也有同樣的問題，等一下我再向你提出質詢。不過這個停車空間還是不足，你不要異想天開，以為輕軌做了之後，這機車族、汽車族就會轉到輕軌上面來，我覺得你們想得太完美了。你看捷運做到現在，也沒有因此讓大眾運輸更好，然後機車也沒有減少，顯然是沒有效果的，所以這個部分你們要好好考量。

補充介紹，目前旁聽席有三民區婦參小組暨蘭馨婦女成長團，一共 25 位，由胡念泳團長帶隊，請大家鼓掌歡迎。

接下來請陸議員淑美質詢。

陸議員淑美：

本席先請教現場官員一個問題，搭乘捷運上下班的人請舉手。只有一位，你住哪裡？

主席（陳議員玫娟）：

請回答。

交通局交通事件裁決中心黃主任瓊珠：

三民區。

陸議員淑美：

你捷運坐幾站？

交通局交通事件裁決中心黃主任瓊珠：

我住三民區，因為上班處在都會公園這邊，所以我就利用捷運上下班。

陸議員淑美：

你覺得捷運的收費是偏高還是合理。

交通局交通事件裁決中心黃主任瓊珠：

希望可以有多通月票，這樣價錢可以降低。

陸議員淑美：

你覺得收費偏高是不是？

交通局交通事件裁決中心黃主任瓊珠：

希望可以有多相關的通勤優惠。

陸議員淑美：

你都避重就輕回答，如果你覺得偏高，你說是就好了。你每天搭乘，也有和同仁討論過，同仁不坐的原因是因為它的價錢偏高嗎？

交通局交通事件裁決中心黃主任瓊珠：

同仁是因為有上班通勤的需求，所以都會搭乘捷運。

陸議員淑美：

你們私底下討論的時候都有覺得價錢偏高，因為現場剛好只有你一個人搭乘，所以本席就先問你，你覺得捷運車廂的外觀看起來怎麼樣？

交通局交通事件裁決中心黃主任瓊珠：

還算不錯。

陸議員淑美：

你是真心回答的嗎？

主席（陳議員玫娟）：

陸議員，你這樣太為難他了，因為局長坐在這裡呢！

陸議員淑美：

這個和他沒有關係，這是個人的感受。本席如果沒其他特殊行程，我也經常搭捷運，我都刻意在捷運高峰期間和離峰期間來搭捷運，包括我會利用捷運卡去租腳踏車，看看便利性怎麼樣，同時了解民衆的需求和感受，我搭捷運時人家也不知道我是議員，在搭乘或走路的時候，我也會去訪問一些市民。請教捷運局吳局長，你覺得目前捷運的票價合理還是偏高？

主席（陳議員玫娟）：

吳局長，請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

捷運票價的訂定，這個部分是由交通局票價審議委員會決定的，票價的部分當然要考慮到成本的運算及整個發展的需求，同時要考慮到使用者使用端的部分，到底他支付能力的情形，目前的運作模式，之前他們採取有一些折價的部分，或是對於特殊族群有優惠的部分，甚至對於使用一卡通或電子票券的部分，都有相關的優惠來降低它的成本。

陸議員淑美：

你們都沒有針對我的問題直接回答，你要這樣回答也沒關係。我問過你，我們做大眾運輸之前的規劃，目的是要降低什麼？

捷運工程局吳局長義隆：

我們希望提供便捷的運輸，同時降低運輸對於環境的衝擊。

陸議員淑美：

我剛剛向你反映，很多市民朋友反映票價偏高的問題，但是你跟本席回答的是有票價審議委員會。所以我才會跟你追溯，原本設計大眾運輸的目的，包括將來輕軌要興建的幾環幾線都一樣。我們第一個目的是要便利市民到高雄市的任何一個地點，或是外地人來到高雄市旅遊或工作，都要讓他們覺得有便利性，人家才會願意搭乘大眾運輸。像我剛剛表示，我如果沒有其他行程，我一定會搭捷運，甚至騎腳踏車或是轉搭公車。可是第一點就是我們的便利性已經不夠了，你要鼓勵大家來搭乘之前，是不是該給個優惠？

本席去到任何一個國家，包括對岸大陸，你知道人家怎麼鼓勵他們來搭乘大眾運輸的嗎？北京市的地鐵剛建構完成的時候，剛開始鼓勵大家來搭乘，你知道他們上下班、上下學花多少錢嗎？因為要改善他們的空氣和交通，包括早期有很多人騎腳踏車，甚至影響到整個城市的交通非常嚴重。你知道他們怎麼鼓勵民衆搭乘地鐵嗎？你知道嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

我剛剛講的部分是先講整個票價訂定的機制，所以我會把陸議員的意見跟捷運公司商量，請他們針對這部分來做調整。

陸議員淑美：

你先不用回答，本席現在跟你討論的是我們設置的目的是什麼，爲了達到這個目的，我們應該要先鼓勵大眾來搭乘，當他們習慣了以後，就不會騎摩托車、不會開車，甚至你們要求上班的時候，住在附近的同事可以共乘一輛車。這都可以減低對環境的衝擊，這是很棒的事情，所以應該要鼓勵。但如果基於成本考量的話，你大眾運輸不用做了，絕對不用做了，你如果是以成本爲考量的話，你不用做大眾運輸。

這是我的看法，我要跟你分享的是，你們的方向一定要先對，本席要表達的就是，你要先鼓勵大家來搭乘大眾運輸，等大家習慣了以後，再漸進式的以合理的票價，讓大家真的願意來搭乘。你們市府的同仁私下的討論跟本席的感受一樣，都覺得票價偏高，如果票價偏高，我爲什麼要來搭乘。對我而言就覺得偏高了，更何況是一般老百姓的感受。

當然我們有一個高峰時間的搭乘率是很好，可是爲了要鼓勵大家願意去搭

乘，就是要有一個鼓勵性的作用。讓他們搭乘習慣了之後，他們自然就會摒棄自己開車或是騎摩托車的習慣，這樣對於整個大高雄市的交通以及環境都可以有進步的空間。你認同本席的看法嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

陸議員所講的部分，我們完全認同。只是票價的訂定部分，是由捷運公司訂定完之後，再提到市政府的票價審議委員會審議。陸議員剛才的看法我們都完全認同，我會把這部分的意見跟捷運公司協商，請他們針對這些寶貴的意見做檢討，檢討之後依照機制提到票價審議委員會來進行審議。

陸議員淑美：

一個國家要進步，你的大方向、當初建置的目的、搭乘的人數以及搭乘的目的，都是在還沒有提出這個建設之前就要有的考量了，對不對？〔是。〕但是你的目的現在沒有達成啊！剛剛很多議員，包括以前也有人質詢過，就是你捷運建置那麼多站了，也沒有人因為要搭捷運就不騎機車、不開車，而且你們自己市府官員的搭乘率都這麼低。當然也是因為你住的地方和我一樣不方便，我也不願意。

票價你們還有檢討的空間，是不是以鼓勵的性質，我們就是先做一些犧牲補助。給公務員或學生多一點優惠，因為他們是每天必須搭乘的。然後要有便利性，就是拿一張卡可以搭乘多種交通工具，或是一天之內搭乘任何大眾運輸就是最高上限多少錢，以這樣來考量，我們城市應該會比較進步。

另外，我剛剛有提到的捷運車廂問題，我一直有向你們反映，捷運和輕軌每天都有很多班次在市區、郊區，連結城市跑來跑去。如果車廂看起來很可愛，就有療癒性質，很多人每天上班都很鬱悶，可是我可以藉由看到大眾運輸在市區上跑的時候，例如我們可以跟迪士尼等等合作，讓我們看起來都很賞心悅目，而且如果在節日的時候讓小朋友願意去搭乘的話，現在的家長都是以小朋友的喜好做考量。今天如果是父母或是祖父母帶兒孫去搭乘捷運或輕軌，有那種動力的話，是不是也可以教育我們的下一代，這樣從頭開始還為時不晚。針對捷運車廂的問題，剛剛那位小姐可能比較含蓄一點，沒有直接講。因為我問很多市民朋友，他們都說捷運車廂看起來髒髒的，而且很醜，幾乎都是這種答案，不知道局長的看法如何？請簡單回答，針對捷運車廂的問題答復。

主席（陳議員玫娟）：

吳局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

我們搭乘捷運的經驗，除了高雄和台北，還有在國外我們也很常搭乘捷運，在假日的時候，我都會盡量搭乘捷運。可能在捷運的車廂上有一些改善的空

間，但是整體而言，高雄捷運車廂並不輸國外的車廂。尤其我們去國外搭乘的時候，我們的舒適性和整個運作的情形其實都不輸國外，當然還是會有一些檢討的空間。

陸議員淑美：

本席問我們搭乘捷運的市民朋友，或是在車站遇到的市民朋友，他們都說捷運站做得很有特色、很漂亮，但是車廂真的太醜了。

捷運工程局吳局長義隆：

這部分會請捷運公司做檢討，針對乘客本身的感受做一次調查，也針對這些缺失，民衆認知上面的差異性，我們儘量請捷運公司改善。

陸議員淑美：

之前本席有向你們反映捷運的車站指示，有些標示不清楚，你們都改善了，都做得很好，希望將來可以把它做得更好。另外，本席要請教你的是，中央現在有一個「前瞻性基礎建設」，在捷運的部分，我們預期大概是從北機廠，接下來就是火車站這個站，大概什麼時候會完工？

捷運工程局吳局長義隆：

岡山路竹延伸線有分兩階段，第一階段是從南岡山到岡山站，預計今年年底之前會動工，預計在 109 年會完工。第二階段我們預計在 110 年的時候，希望第二階段可以到 RK6。因為如果台積電要進駐的話，109 年就會進駐。所以我希望先把岡山路竹延伸線到路竹科學園區這個部分先完成，然後一次報核分次施工，所以目標是在 110 年的時候可以完工。

陸議員淑美：

110 年可以做到大湖站嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

RK6。

陸議員淑美：

是南路竹段？〔對。〕中央給的經費不是可以一次完成做到大湖站嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

我們是一次報核，分段完工。因為如果一次做到底，會配合不上台積電進駐的時間，所以我們先把台積電科學園區這一段完成，後面的在第二階段的時候再施工。

陸議員淑美：

你個人很樂觀的覺得台積電會來我們這裡嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

我們會全力以赴。

陸議員淑美：

我聽說高雄不確定因素太多了，他們可能不會來。你整個捷運就為了一家台積電做考量嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

我們主要是要針對路竹科學園區，因為捷運紅線本身是產創的軸線，那從整個路竹科學園區到本洲工業區一路下來之後，甚至我們可以銜接臨海工業區中鋼這一些可以做串聯。那這些串聯的話，我們產業軸線才有辦法建置完成。

陸議員淑美：

因為我想要拉近城市的差距，跟城鄉要怎麼並齊繁榮，照理說我們一個站等了 7、8 年都還沒有做好，這實在很慘。那希望藉由這一次，既然中央這麼有誠意，願意給我們這些基礎建設的錢，本席希望可以儘速將它完成原本規劃到大湖站的部分。這樣可以方便我們有一些比較偏遠的地方，來鼓勵他們搭乘大眾運輸要到市區的便捷性。我剛剛講的希望你在最短的期間內，就可以改變到市民朋友都有感覺，不要覺得說跟你們講一講結果都不做，那你們考量的問題，其實聽起來在百姓的感受不是很好。像票價考量是因為成本考量，這誰聽得下去，大眾運輸不是為了以賺錢為目的，你若是以營利為目的，就不要做大眾運輸。這是本席對你的期許，希望我剛剛跟你講的，車廂的部分、票價的部分，請你們好好去檢討，然後希望有改善的空間，這樣好不好？

捷運工程局吳局長義隆：

好。

陸議員淑美：

你請坐。接著請教交通局長，之前有地方反映說我們北機廠的捷運停車場腹地太小，都不夠停車，尤其是節日、連續假日的時候，車都無處可停。像本席如果要去停車，也是會開去那個地方坐捷運，完全是沒有辦法。我想旁邊還有很多北機廠的基地，除了和春、高醫、小樽餐廳，那其他還沒有計畫要做什麼或是還沒有動工的那些空地，是不是可以在岡山站還沒有做好之前，可以規劃先做一個臨時停車場，滿足停車的需求。不然實在是亂象太多，車子亂停實在很危險。請局長回答一下。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

陸議員的建議非常好，我們會針對這個問題進行會勘，因為那邊的地確實是捷運公司的地，如果他們短時間還沒有使用的話，應該提供出來當臨時的停車空間。應該對他們本身捷運運量的提升也會有幫助，這個我們會來做這樣的會

勘，看可不可以趕快找到解決的方案。

陸議員淑美：

每到假日，包括我的朋友來找我，我要去接他或是我自己要搭乘，都覺得停車真的很麻煩。機車找不到位置、汽車也找不到位置，既然旁邊有那麼多空地都可以利用，將來岡山站若建好了以後，我相信到岡山站坐捷運的會很多。

交通局陳局長勁甫：

主要是在岡山站。

陸議員淑美：

對，所以以後在岡山站要規劃的時候，我是希望捷運局跟交通局這邊做好的雙向聯繫。不要因為這邊已經停很多了，其實那一站做好，相對你們都知道，這一站的使用率會比原來北機廠的還高。

交通局陳局長勁甫：

沒有錯。

陸議員淑美：

所以在考量的時候，規劃設計都一併要考量下去，不要等到做好了以後，這樣真的很糟糕。目前那個轉運站實在太小了，不像轉運站倒像一個藝術空間小小的，將來如果有考量要做轉運站，我希望可以考量北機廠這邊將它轉過來。因為轉運站的腹地要比較大，任何的大眾運輸都能在那邊做轉運，而原來火車站這邊腹地也真的是太小了。另外剛剛很多議員也有質詢一些，包括停車費用的問題，本席也相當關心，雖然是因地制宜，我們有委託民間幫忙規劃一些停車場。我希望就像我說的便利性非常重要，而你的考量就是要讓他停習慣，你要跟他收錢他也比較願意付。若連進去都不想進去了，這停車場設在那邊就失去了要紓解停車問題的目的，所以這一些考量希望你們一併做好規劃。本席今天的質詢到此為止，謝謝大家。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝陸議員的質詢，再來是高閔琳議員，時間 20 分鐘。

高議員閔琳：

在前幾個會期，我一直都非常關心有關高雄市如何來推動綠色的運輸，然後能夠加強公共運輸，讓我們在基礎的交通建設，還是民衆搭乘大眾運輸的習慣方面，我們都很期待高雄市能夠有更明確的作為。我在前幾個會期都有關心幾件重大事情，因為我們知道現在高雄市想要推動的就是綠的交通。而綠的交通包括要有整合性、可靠性，而且生態要有便捷的一些條件之外，最重要的是我們民衆能不能知道我們現在交通局在做哪些重要的政策。在前幾個會期我大概有提到 2017 年即將要舉辦全球交通盛典，目前不管是辦理城市交通跟都市相

關的工作坊也好，與在地的居民溝通也好，還有包括哈瑪星地區路邊景觀的整建，然後如何來配合全球交通盛典這個大的國際性的盛事。針對這個部分，是不是能夠請交通局長做答詢。

第二個問題是有關於岡山第二交流道的進度，有關岡山第二交流道，其實我們都知道，很多全台灣收費站陸續退場以後，岡山過去也是一個交流道的收費站，而廢站以後其實旁邊是有一個引道的，我們很期待，因為岡山到整個高雄園區，路竹再到鄰近都有非常多的工業區，包括本洲工業區、嘉華地帶的螺絲產業，包括路竹、包括永安工業區，一路到金屬中心等等，一整個區域裡面，最重要就是那邊的交通運輸量非常大，經常大小車爭道，尖峰時段也造成交通阻塞的非常嚴重。所以我們很關心，過去也一直跟地方立委邱志偉立委一起召開很多會議，很期待岡山第二交流道能夠利用原本收費站的引道重新將它改建，然後型塑第二個交流道。可以將部分的車流引流，也讓一些大車、聯結車、拖板車，各種載運重物，還有重金屬原料的這些線捲、螺絲產業相關用品的這些大車，能夠跟民衆一般的小車分流，提早讓他們從第二交流道下去，直接進入到相關的產業園區裡面。這個部分等一下是不是也可以請教交通局長，針對岡山第二交流道的進度，具體為何？交通局也有好多同仁跟我一起會勘過，岡山介壽東路跟岡燕路這邊一帶要往交流道的方向，有縣道 186 的拓寬計畫，因應這個拓寬之後，民衆對於地上交通的標線，包括要左轉上到交流道、要繼續直行和旁邊的機車道，其實陸陸續續大家因為交通習慣的改變，因為標線的不一致，就是跟以前不一樣，所以有很多的抱怨，我們也陸陸續續做了很多的改善。局長對於目前的情況了解為何？

第三個問題有關於汽車共享，去年我們看到陳菊市長到法國一趟，也跟 Bolllore 這家公司做一些初步的訪談，跟合作的契約備忘。最重要是我們也一直看到新聞在談，我們高雄市即將是全台灣第一個推動 Car-Sharing，汽車共享計畫的一個城市。我們好像就只看到那篇新聞之後，後續就都沒有看到下一步的動作是什麼。我們好像有規劃要在高雄市區設 50 個站點，會在觀光的景點，也會在重大的車站等等，可是後續是什麼？而這個會員制要用什麼樣的方式來申請等等，我們好像也都沒有看到後續的下文。

第四個問題有關計程車的彈性運輸，其實過去我一直很關心我們能夠有一些比較彈性、整合性的運輸方式。尤其是高雄縣市合併以後，有很多原高雄縣區，不是大眾運輸那麼發達的地方能獲得改善，我很期待交通局能做一些較彈性的規劃，也很欣慰看到交通局非常努力喔！推出計程車彈性運輸，也獲得交通部跟其它城市的肯定，還代表觀摩、代表去簡報讓其它城市來學習高雄的經驗。過去我也非常努力，尤其是燕巢大家都知道那是山區，像金山這一帶也是一個

觀光重要的景點，可是老人的就醫，還有包括基本這些原有的社區公車巴士全部取消之後，就更需要來推動燕巢線。

我很感謝交通局在本席質詢及建議下，規劃了計程車彈性運輸的燕巢線就醫試辦計畫，我想了解目前試辦計畫的進度如何？未來是不是持續，能不能更進一步跟我們既有的這些觀光景點來做相應的結合，這是針對交通局的部分。

第二個部分我想針對捷運局，我想大家都非常非常關心，尤其上個星期行政院有個前瞻基礎建設的相關計畫通過，高雄市很爭取到滿多的經費大概 1,800 多億，其中有關捷運的部分，大都很清楚這是我一直最關心的，幾乎每一個會期都會問捷運局長。

我們岡山路竹捷運延伸線的進度分兩個階段：第一個階段大家都知道，去年的 12 月 27 日已經核定，環境影響評估更早，9 月就已經備查。重點是到底我們什麼時候發包？發包之後什麼時候要取得用地？什麼時候會看到那一塊地，就是岡山火車站前面那一塊果菜市場，還有要蓋捷運的用地什麼時候取得？什麼時候會被圍起來？這個時間要非常的明確，因為大家都知道前面的果菜市場要遷移，這個程序非常複雜，也會惹來非常多的民怨，這個時間點好像不斷的延宕，希望捷運局長給個較明確的時程。第二個階段的部分也請你等下一併來做報告，這是有關捷運局的部分。以上是不是先就這兩點，請交通局長跟捷運局長來做初步的回復。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：

高議員剛剛提到的一些議題，都是我們非常重視也非常積極辦理的一些課題，首先生態交通全球盛典這個我們跨局處的合作，從去年就開始進行社區的一些重大亮點的改造，有五大改造計畫在去年年底就完成，我們配合那個完成也辦理耶誕市集。我們希望能夠讓居民了解，透過這些社區的改造，像文史活動或是經濟市集活動引進到社區，讓它變成未來我們舉辦一整個月生態交通盛典很重要的暖身。活動非常成功，耶誕市集吸引了 5 萬多人，我們持續在 2 月 28 連假那段時間也舉辦了兩天的市集，分別吸引到單日的 6 萬跟 9 萬人次，這部分我們大概已經有個模式，居民大概也了解這樣的模式，會產生什麼樣正向的效益。

當然有些我們鼓勵綠色運具的部分，燃油二行程、四程的機車能夠汰換成電動的自行車，還有機車加碼的補助給他們，甚至是新購的電動的運具部分也有提供補助，我們也引進一些電動公車還有共享運具的部分，會在這個社區裡面陸續會引進。

高議員閔琳：

什麼樣的共享運具？

交通局陳局長勁甫：

共享運具包含等一下議員會提到 Car-Sharing 的部分，另外我們也正洽談無人駕駛的 GRT 接駁能在哪個區域引入，還有一些比較新的電動公車廠商願意在這地方做接駁的服務，目前這些方案陸陸續續在定案當中。

高議員閔琳：

我主要是提醒局長一件事情，全球交通盛典是高雄的大事，我們記得高雄市曾舉辦世界運動會，重新帶回高雄市民對高雄的榮耀、驕傲，讓國際看見台灣看見、高雄的進步和蛻變。

全球交通盛典活動交通局一定要有去跟跨局處來溝通跟整合，會成功還是會洩氣，讓國際看到高雄市的驕傲，還是你讓高雄市民過去的榮耀感頓時消失，或是讓民衆覺得怎麼沒辦好，對這一定要有這樣的使命感，我們這是要躍上國際的，包括我們是不是跟秘書處有一些姊妹市可以共同來合作的部分。還有跟工務局有一些要環境美化、街道的美化，和一些閒置空屋活化，活化之後要做什麼，我從你們的業務報告我看不出來，我會非常的焦慮，2017 年全球交通盛典即將舉辦、即將發生在高雄，如果我們相關的報告都還在洽談中，我會非常的焦慮，這點我對你的期許非常的深。我希望讓我們高雄就像過去的世界運動會一樣，讓高雄市民感到驕傲，我們會成功的舉辦這個，要有信心。

交通局陳局長勁甫：

我們一定是有很大使命感。跨局處的部分我們也有一個跨局處小組，分頭的在做不同的業務，相關的進度我可以請同仁再去跟高議員做說明。

議員剛剛提到岡山第二交流道的進度，因為它需要先由地方政府辦理可行性的規劃跟評估，我們辦理完後送給高公局，在 2 月 5 日也已經開過初審的會議，有一些修正的意見我們正在積極修正，修正完後如果高公局同意，就會送到交通部定案，就會開始做這個工程的階段，整個經費大概是 8.09 億，我希望說這很快在往後的幾個月就能夠把它定案下來。

第三個部分是有關 186 的改善，這個在新工處的工程完以後，當時有汽機車混流的狀態，後來用號誌把它做分流，目前大概有大量的改善，我們會持續關注，需要的話我們會再持續地做一些優化、微調的部分。

再來有關議員所關心的 Car-Sharing 的部分，Car-Sharing 在這我們沒有說太多的篇幅，主要是 4 月日會做決標，我們會知道有哪一家廠商他對於這個計畫有興趣，細節他提出來的營運方式，像是會員要怎麼加入？這部分我們確認以後，當然會向議會和大家做公告。

Car-Sharing 的部分，特別是一些年輕族群，他不需要養車，只要利用這個 Car-Sharing 可以很方便的在城市裡面跟公共運輸做搭配，然後達到生態交通的目的。

高議員閔琳：

目前是針對高雄的市區還是針對…？

交通局陳局長勁甫：

它總共 50 個點，我們的規劃是認為 50 個點是一定要設置的，如果廠商他認為說根據他的商業的布局，認為觀光區還有我們期待的北高雄、南高雄，北高雄跟台南接其實是有一些生活圈的需求，跟屏東相銜接的這個地方也有一些上班來來去去的需求，這個部分我們都是 open 給廠商，他可以去做擴增，所以應該在 4 月上旬我們這個標結束確定了，我們再來跟高議員報告、議會報告都沒有關係，[好。]

有關議員所關心的計程車 DRTS，特別在燕巢這部分，我們確實一開始也因為議員的協助，讓我們把我們的計程車的 DRTS 躍升為全預約的方式，這個部分一開始我們也很奇怪，就是一個月一天大概就只有 15、20 個人在搭乘，當然他們有預約一定是把他送到最好的服務，後來我們在 2 月底去了解，地方上有一些不同時段和復健上的需求，我們有開過會也會做這樣的微調，在 3 月份的時候我發現 3 月還沒完，它的運量已經高達到 65 個左右，我問我們的同仁，說是因為時段、地點上的需求，我們跟 DRTS 的路線做調整了，所以變成符合使用人的需求，運量就上升了，這是一個很好的現象。我們既然提供 DRTS 就是希望好好服務民衆的需求，這部分我們會持續辦理，特別是採取預約的方式，我們運用燕巢的經驗到其他路線，也一樣成功，交通部對於我們這個案子持續在關注我們延伸出來的創新模式，這部分很感謝議員一直協助我們把它做得更佳的提升，以上說明。

高議員閔琳：

謝謝局長。接下來請捷運局長回復岡山路竹捷運延伸線二階段的具體時程。

主席（陳議員玫娟）：

捷運局吳局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

有關岡山路竹延伸線的部分，第一階段的部分在 105 年 12 月 27 日綜合規劃經過行政院核定，同時在 106 年 1 月 3 日立即啓動基本設計，目前基本設計已經完成，預計在 4 月初報工程會，工程會核定之後就進行發包作業，預定今年年底之前動工，下半年會辦理發包年底之前會開始動工，整個完工期限預定在 109 年，所以這裡面會涉及到果菜市場，果菜市場部分我們已經跟農業局針對

攤商部分，因為果菜市場的部分農業局已經處理，但是攤商的部分農業局還在處理。

高議員閔琳：

我一直努力協助農業局溝通。

捷運工程局吳局長義隆：

他們預定在下半年可以將攤商的問題一併解決，配合整個動工的期程同時施作。第二階段部分，因為在 105 年 12 月 27 日可行性才通過，接下來要辦理綜合規劃、環評作業，這一次我們連基設也放進去了，因為如果基設不放進來，就會像一階部分，綜合規劃完成之後又要重新辦理基設，又要拖半年期程會受影響，所以這一次含基設，綜合規劃完成之後，只要一通過我們立即報工程會，基設就可以快速辦理發包。所以這部分我們一次報核，但我們希望分段施工，因為這會面臨到國昌路以北部分，我們希望路竹科學園區這一段先行完工，希望 RK6 南路竹站可以在 110 年完工，至於到大湖站的部分，我們分成二次施工，會在 112 年完工。

高議員閔琳：

謝謝。我必須給捷運局肯定，在所有行政程序的流程上，我們必須事先去思考，那些時程是可以重疊先做的，只要一通過就可以馬上進行下一個階段，避免時程再延宕，因為大家都知道高雄市民期待這一條捷運，不僅是大岡山地區，全體高雄市民都在期待高雄捷運的路網能夠完善，能夠如當初規劃一樣，一條一條的興建，大家已經期待了 10 年。台北市一年一條捷運，高雄市一年沒半條，10 年才興建一條，現在我們很感謝陳菊市長帶著市府團隊，一直跟中央溝通，這次也拿到非常多經費，我們期待行政部門不要怠慢加緊腳步，讓高雄市民看到完善路網建構以後的模樣，這是我給捷運局的肯定跟鼓勵。

最後還有 1 分多鐘，我想請教觀光局，局長知道我在交通委員會非常關心天空之眼、小崗山的整建工程，包括整體園區的規劃，特別像是市政府在阿公店水庫旁邊也有一個森林公園的開闢，現在已經進行完 A 區的開闢，未來還有 B 區、C 區，整個區域未來會跟天空之眼的天空步道連接，不知道現在崗山之眼的天空步道工程進度如何？上次報告說預定今年的 9 月會完工，我不知道現在的進度是超前還是延後，未來碰到汛期、颱風來臨，工程是否能如期完成，這是第一點。

第二點，很多地方鄉親一直在提未來天空步道有了，旁邊還有美麗的阿公店森林公園，觀光局是不是有評估，未來能爭取設計、評估天空纜車在小崗山實現，以上這些問題請教觀光局長，謝謝。

主席（陳議員玟娟）：

觀光局曾局長請答復。

觀光局曾局長姿雯：

高議員每次質詢都會針對崗山之眼的進度部分關心。目前崗山之眼的工程分成三期，一期主體工程的部分進度是 67%，崗山之眼的二期目前是 21%，原因是二期必須搭配周邊及主體工程部分，因為有動線的問題，如果一期完成之後，二期很快就可以完成。另外還有三期的部分，包括停車場興建部分，因為去年也遇到颱風問題，我們也積極在趕工，預計今年 10 月之前能夠完工，我那天也到工地去看，我們很重視安全問題，所以邊坡、基樁，還有懸吊的部分我們都非常重視，所以我們也不希望因為趕工而影響工程的品質，這部分我們會再加緊腳步，而且也會注意工程施工品質的部分。第二個部分，剛剛議員提到附近有漂亮的阿公店水庫，的確那是養工處的工程，我們希望不要浪費那麼漂亮的地方，希望能夠銜接起來，讓阿公店水庫的美景跟崗山之眼的美景，兩邊的遊客可以串聯起來。我們原本打算在那裡做一個露營區，但是後來我們評估，包括動線以及鄰近馬路，所以露營區的規劃就取消，但是我們積極地評估做纜車，因為這裡如果做纜車可以看到美景，另外它的高度也不是太高，所以工程的難度我們評估是可行的，目前已經跟養工處做討論，他們會把纜車的位置留給我們，我們目前也積極地在規劃評估中。〔…。〕

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

高議員閔琳：

謝謝主席。我要特別提醒局長，我們期待未來，因為現在天空之眼工程陸陸續續都在進行，期待在到位之前跟環保局溝通，其實那一整個區域的範圍非常大，包括森林公園、阿公店水庫周邊到天空之眼小崗山上面，那裏非常適合大家騎腳踏車觀光，所以我認為及早跟環保局溝通，在評估規劃設計的過程中，要把 CityBike 放進來，其他周邊包括水庫路的重新刨鋪，我都已經爭取，養工處也已經完成了，一切都準備好了，就期待新的觀光亮點可以發揮實際的觀光效益，帶動地方的發展。

觀光局曾局長姿雯：

其實這個地方完工之後會是高雄一個新的觀光亮點，剛剛議員提到這個部分我十分的認同，因為阿公店水庫具備非常完備的自行車道，在那裏騎自行車是非常舒服的，而且我們這一次有規劃遊程，我們乘風而起的 9 條線，其中有一條就是在阿公店水庫，這部分謝謝議員的建議。我們會跟環保局聯繫，假設 CityBike 進來，我們會提早做規劃。

高議員閔琳：

謝謝局長、謝謝主席。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝高議員的質詢，休息 10 分鐘。（敲槌）

主席（蔡議員金晏）：

繼續開會。（敲槌）下一位質詢的議員是我們交通部門的召集人陳議員玫娟，請陳議員玫娟質詢。

陳議員玫娟：

首先，我要先就教一下觀光局。陸客來台人數減少衝擊觀光經濟活動，我相信這已經不是新的新聞，這已經是舊議題，但是這個議題事實上也困擾了相當多的行業，我想高雄市是以觀光產業為最主要的經濟產值，現在因為陸客遽減，未來我們可以預料可能還會更嚴重，因為去年其實是消耗掉之前已經有核准的，但是我們得到的訊息是今年很多地方已經都開始停止了，我想這個遽減應該是會相當的明顯，因為我看到你們報告書裡面的資料。我先跟你們就教一下，因為你們的報告書有寫到這樣的一個數字，這是我引用你們的，這個地方你們有寫到大陸是 240 多萬人次，今年是 166 萬人次，減少了將近三成多，這個數字其實相當可觀，大概我算起來有 70 多萬人，而其他的像日本、新加坡、馬來西亞是增加的，但是增加的幅度不多，都是個位數字的百分比，人數大概也都是介於幾萬人到幾千人，所以這個讓我們滿擔心的。

我跟局長來就教這個問題，大陸減少的有將近 31.16%，也就是有 75 萬 4,377 人次，綜觀其他的就是日、韓、星、馬、港、澳只不過增加了 4 萬多人不到 5 萬人，所以相除之下是大概 15 倍多，如果說日、韓…，因為現在我們政府一直在談南向計畫，南向計畫如果要扣掉日、韓，你們的資料是寫港、澳，如果說再加上越南、泰國其實這個數字不會相差很多，我們就以這樣的舉例，像大陸減少了 75 萬多人，其他的扣掉日、韓的大概有 3 萬多人，事實上星、馬、港、澳也不過增加 1 萬多人而已。1 萬多人比較起來將近六成，也就是說去掉一個大陸，你說談南向計畫，光是一個大陸這麼大的一個餅，你們不去顧，結果你們去斟酌到南向計畫，聽起來好像數字很好看都是成長、成長，可是你要知道這只是百分比的問題，如果以實質的客數、人次來談，那真的是少得可憐，難怪現在的各行各業－餐飲業、旅遊業、遊覽車業、住宿飯店，幾乎大家都是一片哀嚎，尤其加上一例一休之後真的是雪上加霜。局長，這個部分你們真的要好好去醒思，到底我們要如何做？你們一再的談南向計畫，但是南向計畫我認為那只是一個大餅看得到不見得吃得好，我不能說吃不到，但是不見得能夠吃得很好，因為一個大陸就能夠抵掉這麼多的客源，為什麼我們不在這個部分好好琢磨？

我們應該摒除意識形態，其實你們應該跟中央建議，承認九二共識並不那麼難，但是爲什麼要那麼堅持？結果害到的是我們老百姓，因爲老百姓要的是如何讓自己有生意，能夠過得好、吃得飽、有錢可以賺。這是一個很大的議題，我想這是中央政策面的問題，我看到觀光局曾局長相當努力，包括那天我去參加我們的郵輪，麗星郵輪其實也是增加我們客源的一部分，但那也是幾千人而已，我們能夠再去填補遺失的這塊大洞嗎？我覺得我們要很努力，而且要非常的努力也不見得能夠追得上過去的成績，麗星郵輪這次給我們一點希望，不過我想那也都是短暫的，包括現在我們的港運中心嗎？是不是？旅運中心。旅運中心還沒有建構完成之前，其實他們郵輪要到高雄來，光是要下地的簽證就很冗長而耽誤很多時間，而且他們來的時間並不長，但是要花掉那麼多的手續時間，事實上這個也是一個要改進的地方，那天我看到曾局長你很努力，我們都看到了，但是就整個面面觀來看，我覺得陸客的部分你們真的應該好好的再去琢磨，不然的話未來我們的觀光產業會更蕭條，這些人勢必會很難捱日子。

我們的南向計畫，你們準備好了嗎？我們的翻譯人員是不是已經在這段時間補足了？我們也都滿擔憂的。很多的產業界包括禮品店我有認識的人都告訴我說，陸客只要一個人來就可以抵掉好幾輛南向來的客人，他跟我說像越南的客人來很多沒有錯，進來的都是要便宜貨、仿冒品而且殺價再殺價，不像陸客一來一口氣多少就馬上打包，他們從來不殺價，因爲他們有的是…，我相信這個我不用再講下去，你們應該都很清楚，所以我是覺得不要一直談百分比、成長數字，我覺得那只是一個表象，我們要看的是實質面的問題，我們到底客源真的有增加嗎？有帶給我們經濟產值嗎？有沒有？有沒有讓我們在這個餐飲業、住宿業、觀光業，這些行業裡因爲失去陸客之後我們到底能夠回補多少？到目前爲止真的少之又少，實在很可憐，我們的遊覽車業都唉唉叫，現在都沒有客源。

你們現在用國旅卡轉一半過來做我們的旅遊，事實上我覺得那只是一個餅在裡面內耗而已、在裡面轉而已，並沒有辦法去增加外面的財源，我覺得那個才是真正要去思考的問題。我不曉得你能不能聽懂我的意思？國民旅遊卡限定要一半是用在國內觀光，當然沒有錯，這會增加一些，但是我們要的是更大，我們要能夠從國外拿進來的，因爲只是把生活日用品的錢挪到觀光業而已，而沒有帶動台灣更多的經濟產值出來，我覺得這只是換個位置而已，也沒有實質上的效益，所以我提出這個數字是希望跟你們好好研究這個問題。

再來就是我要請教一下，這次國道 1 要擴建，要直接從文自路拓寬一條中山高直接疏緩大中、民族路的壅塞，我請交通局看一下，因爲這個影片是我早上趕行程的時候拍的，那時候大概 7 點而已，所以背光看不太清楚。這是中山高，

下面就是大中路，這個地方就是民族路要右轉，右轉後這邊有一個加油站，加油站的前面剛好有一個客運車的站牌，因為每到這個時間都會有客運車在這邊等候乘客，結果摩托車的量體大到讓人覺得很可怕，可惜這張照片看不太清楚，在右轉的時候，整個都是塞在這裡，客運車在這有一個站牌，就停在這邊等客人，每次到那個地方，我看交警真的很可憐，通勤的人也塞得一塌糊塗，有的人要上高速公路、有的要右轉，然後這邊要直行的全部擠在這個位置。國道 1 是工務局的工程，是中央的預算，我這邊只是稍微提出來，希望局長好好去檢討，如果在道安會議要談或是我們在事先的會議上，我希望你們一定要趕快去解決這個問題，客運站的站體是要放在這個位置嗎？還是說有別的地方可以放？我自己也觀察過民族路的車流量太大了，你把它移到這個位置來好像也沒有位置讓它擺，但是你要把它擺在哪裡？這個位置是因為要上高架橋，所以它必須在這個位置，可是這個位置剛好是車流衝擊最大的地方，所以那個地方要怎麼改善？會後交通局找一個時間研議一下，我把這個議題先拋給你。

第二階段輕軌施工交通黑暗期，剛剛很多議員都提過了。請問吳局長，這個議題我也跟曾俊傑議員聯合質詢了好幾次，剛剛我也跟你提到，我們都很期待大眾運輸能夠更便捷、更好，帶給台灣的是節能減碳，環境污染可以減少，並且讓大家方便搭乘。

我在日本待了 7 年，我真的享受到他們的便捷，回到台灣我真的很不習慣，香港也是，包括現在的台北都是相當的便捷。我們現在增加了幾條路線，不過有兩個點我很擔心就是剛剛曾議員講的，大順路的衝擊這個是我比較擔心的，大順路橋常常出車禍，大順路橋在未來的輕軌也要拆除嗎？局長，要拆嗎？如果大順路橋要拆這個地方也是一個很大的問題，因為它的路幅不大，包括家樂福這裡這是三民區的區塊，未來左營還有一個義大百貨、好市多都要蓋起來。你剛剛跟曾議員解釋說，因為原本是兩個快車道一個慢車道，現在要把汽車這一排拿掉，這是專用的輕軌車道，變成一條快車道一條混合道，車子要停在哪裡？這又是一個問題。

你們說你們現在一直在擴建路邊停車空間，我覺得這個也是絕對不夠的。我們滿擔心這個停車場，你的報告書裡面提到富國停車場剛好就在好市多的對面，我看不懂得是你在 102 年 4 月 17 日簽約 5 年，這個是指你們之前簽約的，還是未來準備在輕軌通過的時候，那邊要去增建的場地。我們之前一直談到要建立立體停車場，這個我看不懂等一下你跟我解釋一下，這個地方寫 102 年 4 月 17 日，但是我們這兩年才要談而已，這是舊合約嗎？

你要蓋立體停車場，目前沿線有多少停車空間能夠替代要取消的停車格，是不是能夠轉換過去，而且停車場的位置也不夠便利，很多人都希望停在他要去

的目的地附近，如果停在很遠的地方要他走過來我覺得有困難。所以你們說大眾運輸更便捷能夠取代機車、汽車並且能夠減量，我覺得這是一個夢想而已，我認為不太可能。因為停車空間不方便，所以可能製造更多的機車族出來，這是惡性循環，這個問題你們一定要思考，因為目前高雄市的大眾運輸還不夠便捷，剛剛提到的這些只是繞一個大圈，垂直線的這些他們會爲了搭大眾運輸捨棄他們最便利的交通工具嗎？我覺得這個是很可疑的。

所以這個停車空間你們要盡量想辦法去突破，有沒有辦法再多增設一些，坦白講我今天看到捷運黃線我心裡滿酸的，爲什麼第 3 條捷運到現在才出來，結果是從市區往郊外走，我不是說郊外不需要捷運，我現在是說當時的規劃越市區的越要地下化，越郊外的平面化沒關係。反而我認為輕軌比較適合郊區，因爲郊區路幅大，車子不多所以沒有這個困擾，所以輕軌要用在比較郊區的地方。反而是捷運要設置在地下，不要在地面上與汽車爭地，通通都擠在一起。

輕軌在路上造成多少的衝突點，目前我們還沒有這樣的習慣，雖然是號稱全國第一條輕軌在高雄，我們是引以爲榮但是也還滿擔心的，因爲輕軌幾乎占據了馬路，跟汽車爭車道，大順路沿線那麼多商圈，未來是怎麼樣的情形我真的不敢預料。我不曉得有沒有可能，因爲這個投注都太大的金額，是不是能夠在市區盡量去思考地下捷運，在郊區思考地面的輕軌，我想這是一個大原則。這裡平常時間就在塞車了，你還用輕軌專用車道跟汽車在相互爭道。我不曉得你們的思考邏輯，你們說捷運造價高很多，但畢竟大眾運輸還是要做，我們現在已經有黃線，未來還要爭取更多更好是不是能夠像台北一樣，我們不指望像日本、香港那麼便捷，但最起碼不要跟台北差太遠。台北捷運也是在地下繞，不會在地面上跟車子相爭，是不是？其實大家都說輕軌可以帶動高雄大眾運輸便捷，但我不這麼認爲，也有很多人跟我反映他們並不贊成輕軌，大家認爲已經都在塞車了，還用輕軌專用道來排擠我們通行的空間。我不知道有沒有辦法改變，我想可能沒有辦法，但是未來要通往市區的路線，我還是希望能夠去爭取捷運地下化，不要用地面上的輕軌。輕軌我們鼓勵多往郊區連結，可縮短城鄉的距離，我覺得這樣比較好。局長，你要回答等一下回答，我先把話講完。

哈囉市場旁邊的停車場，這個也是舊議題，哈囉市場都已經整建、道路拓寬，但是它的停車空間並沒有因此而改善，而且更嚴重。因爲道路拓寬，人行道上更不能擺車子，現在那些車怎麼辦？後來我們好不容易爭取到軍方旁邊那一塊土地，我很謝謝交通局停工科科長一直很用心幫我們爭取，我們跟軍方、里長也會勸過幾次，也在交通局裡討論過，不過這個案子到現在一直只是公文式的來往，都沒有辦法有進展。軍方那一天有同意讓我們做，到現在已經快兩年了。里長天天跟我抱怨，那裏的野狗很多、垃圾亂丟，那個地方已閒置許久，爲什

麼不趕快開闢一個停車場？軍方都已經同意了爲什麼還沒有辦法做？我知道你們很用心，關於軍方的事情也很困擾，不過現在應該不會有這個困難了吧！中央跟地方已經一致了。你們有沒有什麼管道趕快去解決這個問題，甚至有里長跟我說一定要找立委才有辦法處理，軍方已經同意要給我們做了，爲什麼光是公文往來就將近兩年了，還是沒有辦法做。哈囉市場的停車場確實有需要，旁邊還有一個國產局的土地，我們也希望做停車場，你們說那個是要有償撥用，而且經費是相當可觀，我就不勉強你們。而這一塊軍方是無償撥用，我們應該趕快來做好不好？已經講很久了。

候車亭的問題，局長，搭乘公車一般大都是老弱婦孺、學生、不會開車的人居多，搭車的人都需要在候車亭，我舉一個例子，候車亭這個位子是一個候車空間，而這個立牌的前後都沒有，它只是給人家刊登廣告，我想問一下局長，做這個只是給人家刊登廣告來增加收入用的嗎？還是它有什麼功能？我不知道？等一下請局長答復。

主席（蔡議員金晏）：

延長 3 分鐘。

陳議員玫娟：

另外在這個空間裡面，你們有貼路線圖在這邊。局長，如果有一個人坐在這裡，其他人想看這張圖要怎麼看？局長，如果有一個人坐在這裡，其他人要去看看這張圖要怎麼看？他勢必要靠近這個人或者壓縮到整個的空間他才有辦法看到，而且這個字體小到要拿放大鏡來看，候車亭除了讓我們遮風避雨之外，也要讓搭乘的人可以看清路線，譬如有些來自外縣市的人，他們對路線不見得了解，想要來看看路線圖，而路線圖的字體設計的這麼小，不要說老人家，像我們這種年紀有一點老花眼也是看不太清楚，還要戴眼鏡才能看到，如果有人坐在路線圖前面，這個距離根本看不清楚。所以有人向我反映說，看起來還好，只是這個設計很怪異，而且監理站前面這個站也沒有 LED，什麼都沒有，只有看到這個不曉得是什麼東西，市民要去使用的候車亭，它的便利性和你們要傳達的資訊好像做得不夠友善，讓大家覺得只是貼在那裡，又看不清楚還有很多的阻礙，希望你們趕快改進。

另外，我們有很多道路限縮是在於它的人行道寬度不夠，或者因爲它沒有退縮的空間，所以我們候車亭根本四個腳柱都擺不下去，我們蓮池潭從勝利路龍虎塔過來大龜山停車場，那裡的候車亭根本就是擺幾張椅子而已，那裡是觀光地區耶！我們去會勘過了，本來說要做的結果還是沒做啊！就是因爲路幅太小有安全問題。這是在大陸拍的，我覺得他們的構思還不錯，就設置在一個角落可以遮風又可以避雨，我覺得這樣很好啊！是不是可以去設計一些因爲礙於

路面的問題，而沒辦法做四個腳柱的候車亭的時候，就換一個很簡單的方式，我覺得這樣也很好啊！是不是可以考慮各式各樣的設計，不要在公車站牌旁邊擺幾張椅子，這樣子真的很難看！我覺得要全面去檢討，…。

主席（蔡議員金晏）：

請交通局陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

剛才議員提到停車空間和候車亭的設計問題，這些問題確實是我們早期設置的公車站亭，有公車亭和公車站牌，當然時代在演化當中，那個設計的形式已經不符合我們現在整個城市的規劃，所以那個部分已經沒有再設置了，未來我們會逐步把這些候車亭汰除換成新式的。新式的長什麼樣子呢？我們特別針對蓮池潭，和一些腹地比較限縮的，不是像過去硬要把人行道分成兩半，畢竟人行道還是有它重要的功能，所以在設置候車亭常常碰到空間不足的問題，大概在 2、3 年前我們提供另外一種懸吊式的候車亭，這樣的設計可以保持人行步道的完整性，也可以符合遮蔭的功能，在我們城市裡已經有設置很多這方面的東西，蓮池潭的部分順便回應議員，今年那個計畫會來做。

有些民衆非常有善心，或者有這個需求，就把自己的家具放在公車站牌或公車站亭裡面，我們看到認為是有需求的，我們也希望只要是用地取得上面沒有問題的，我們都願意去做一些改善。剛才提到的懸臂式候車亭，還有比較完整性的候車亭，其實我們都有那個樣態，未來和民衆溝通時，就可以提供這樣的設計圖，讓民衆知道目前已經有 59 座懸吊式的候車亭，這種設計還是有一點點困擾，公車來了他還是要穿越人行道，而在高雄市有些人行道又會當作是自行車道，有時候機車也會在那邊行駛，所以會產生一些衝突。我們認為要考慮多面向的課題，一個友善、無障礙的設計是比較好的，這部分我會請我們設計科的科長來和議員作溝通、協調。

哈囉市場的部分，我們也很感謝議員非常關心這件事情，剛剛呈現出來的公文議員也可以看得到，雖然軍方口頭說同意，但是我們在公文上面一直沒辦法得到正式的同意，在今年 2 月 21 日、3 月 6 日、3 月 14 日我們都還有持續的去催這個公文，他們都說正在核示中，我們還要再去看看，如果真的需要我們要去拜託立法委員幫我們確認這件事情，這件事我們一定會優先處理。

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：

陳召集人剛剛提到輕軌和地下捷運之間，這裡面是有差異性的，輕軌的速度比較慢，行駛在平面，站和站的距離大概是 600 到 700 公尺距離不會很遠，所

以可及性是比較高的，也就是說輕軌可以閱讀城市，我們可以看得出我們環狀輕軌本身幾乎就是高雄的代表，不管是水岸發展到大順路部分，中間的這些兩豆樹是高雄非常重要的代表。就這個部分來說，如果我們改成地下化真的很可惜，這裡面涉及到遠見，陳召集人當時其實也一直很堅持，輕軌如果要做，一定要是無架空線，極力的堅持之下，其實我們做了全台灣第一次的嘗試，沒有人做無架空線，因為很麻煩，但我們做了，整個城市景觀產生很大的變革。

所以這條未來完成後，大家應該會有不同的感受，因為過去畢竟沒有輕軌，整個環線完成之後，它的運量是會增加的。以台北來看，其實它的增量差距很大，台北木柵線和淡水線當時日運量只有 8.5 萬，但是板南線 89 年加入行駛後，日運量變成 73 萬。高雄積極努力之下也到 78 萬人次，整個環狀建構完成後，我想我們的運量會轉進來，更何況一台輕軌長度 34 公尺，可以取代 1 公里的車道。

剛剛召集人也提到未來義大和整個周邊的發展，那個不是現況而已，而是未來會增加的部分，如果我們沒有大眾運輸、輕軌加進來的話，未來這裡交通會更麻煩，我們希望這部分可以早點引進來。施工期間一定會造成很大的問題，召集人也和我們做了很多提點，我們會針對這部分再去強化、改善然後檢視。縱使過去的計畫在執行上面還是會有落差，未來我們會配合周邊居民和整個運作的情況做動態式的檢討，讓相關交通黑暗期的影響減到最低。富國停車場的部分，目前的合約是平面停車，因為現在是由交通局代為管理，我們要把它轉換成立體停車場，然後採取多目標使用，但是多目標使用會面臨一個問題就是我們的面積基地太小，沒有辦法像合發停車場，或是交通局現在已經 BOT 出去的停車場部分，我們的面積其實只有它的一半。所以現在就要把商業行為的部分比例還要再提升，所以目前這一塊商業設施，如果要吸引外來投資的話，其實商業使用空間還要再增加。所以我們目前還在都市計畫變更的階段，都市計畫變更完成之後，未來會針對富國停車場做多目標使用。

主席（蔡議員金晏）：

請觀光局曾局長答復。

觀光局曾局長姿雯：

非常感謝召集人對於整個新南向政策，還有陸客減少議題的思考。我想在此也跟議員報告，第一、我們並沒有放棄大陸的市場，在我的報告裡面有提到，我們對於中國市場有一個多元行銷的宣傳方式。譬如說今年的燈會，我們就跟大陸的網紅合作，我們透過直播的方式，在線就吸引了兩百多萬人來欣賞，我想這是一個另類的行銷方式。同時我們也針對「好玩卡」，我們打算跟中國銀聯、航空公司以及旅行社合作，目前我們已經透過旅行社把部分的产品登錄在

阿里巴巴旅遊網站上。這是在中國大陸行銷的部分，我們想要爭取更多自由行的客人。第二個部分，我們今年也會參加中國重點旅遊交易會，要辦理一些推廣活動，這個部分會在昆明舉辦。所以我想這些都是由於我們沒有放棄大陸的市場，我們希望透過這些多元行銷或是旅展的參與，爭取更多自由行的客人進來。以上先跟議員說明。

第二個部分議員提到的是郵輪遊客的部分，一艘郵輪進來大概 1,500 人到 2,000 人左右，所以今年預計有 44 艘次，也就是進來的人次預估會有 12 萬人次，所以我想這對旅客增加是有幫助的。我們會在後續提供更多好的服務，或是遊程的設計給旅行社和郵輪公司。

第三個部分，其實我們也知道雖然很多國家，包括日韓以及東南亞的國家都有成長，但是我們也希望能夠再成長多一點，所以我們也提出旅遊獎勵。這個部分其實去年的成果並沒有很好，所以我們今年有修正一些補助的方式，旅遊獎勵的方式從今年開始修正之後到今天質詢的時間，總共補助 18 家旅行社，大概有 100 多萬元，有 3,700 多人，所以對於東南亞國家、東北亞國家，還有港澳旅行團的補助成效是非常好的。這些都是要補足整個陸客突然驟減的狀況。

也跟議員報告，其實旅行社、遊覽車或是店家對於陸客減少當然會有感覺，但是在這個過程我們也辦了很多的活動。譬如說「五月天」的演唱會，還有 228 的連假，以及這次燈會期間，我們有掌握住宿的狀況，尤其是「五月天」來的時候，整個住房率都是滿的，228 的連假也都是滿的，所以這個部分我們會做一些努力。

如果大陸因為其他的因素沒有辦法像過去很多大陸的遊客進來，我們會積極去爭取其他的，包括議員剛才提到擴大國旅的部分。我們換個角度想，其實在高雄的旅遊，國內旅遊占所有的旅客的六成三，所以其實是更多的旅客來源。所以擴大國旅的部分我們不會放棄，我們要爭取更多其他縣市的客人到高雄來旅遊。這些都是因應大陸遊客減少所做的努力，我們也希望能有一些成效。以上報告，謝謝。

主席（蔡議員金晏）：

謝謝陳議員玫娟。陳議員政聞請稍等一下，我處理一下時間問題，我們把原本開會到 12 點 30 分的時間延長到小組最後一位議員發言完畢，有沒有意見？沒有。（敲槌）請陳議員政聞質詢。

陳議員政聞：

我想今天針對中央政府在兩岸關係急速冷凍之後，推動一個新南向政策。高雄位在整個台灣的南端，有一個海港、一個空港，的確是新南向政策很好的對

口。未來針對中央政府的新南向政策，高雄要扮演什麼角色，今天跟各位局處首長來討論，我們來看看高雄未來發展觀光的部分，新南向的部分當然不只觀光，我們能有哪些作為。

我今天大概從兩個方向來看，一個就是推動郵輪的觀光產業；第二個方向就是南向觀光交流。針對郵輪觀光產業，我們可以看到整個世界的市場，我針對全球郵輪旅客的數量，國際郵輪協會 2017 年的報告，今年最新的報告，全球郵輪旅客的數量達到 2,000 多萬人次，預估 2017 年可以達到 2,500 萬。我們再來看亞洲市場，亞洲市場去年達到 208 萬，占全球市場比例的 9.2%，市佔率年成長 32.9%，成長很多，是全世界成長速度最快的區域。高雄港過去是全球數一數二的國際商港，因應整個全球金融的變化，商港已經不再如同過去占有重要的地位。高雄港如何轉換成國際郵輪的母港，這是高雄市政府觀光局可以努力的方向。在觀光局的業務報告也可以看到，去年我們有 13 艘次的郵輪來到高雄港，今年到 3 月統計就已經有 44 艘了，成長了 30 多艘，而且今年還沒有結束，我想今年要突破 100 艘次郵輪是非常有機會的。

針對整個世界環境的變化，針對未來台灣要扮演的角色，首先要請教局長，針對我們想要成為郵輪母港，未來在高雄港有什麼作法可以吸引更多遊客來到高雄。另外一個部分就是如何讓通關更便捷，讓這些遊客到達高雄港之後能更順利的通關，不要把時間浪費在通關上，我們有做什麼準備，跟中央政府又做了什麼配合？其中一個很重要的因素，不是只要遊客搭郵輪，我們的任務就結束，而是如何讓這些遊客來高雄之後，願意花錢在高雄這個地方消費。我們曾經搭郵輪前往沖繩，我們知道在郵輪上就會有很多自費的行程，這些自費的行程就是帶你到沖繩市區去吃、去玩，他們也跟當地做消費的配合，讓真正在地的業者可以賺到錢。所以我們有沒有什麼相關配套，讓這些郵輪自由行的旅客有相關的套裝行程，我們有沒有跟高雄在地的業者做什麼配合，未來讓這些旅客真正能夠把錢留在高雄。針對這個部分請局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

觀光局曾局長請答復。

觀光局曾局長姿雯：

陳議員剛剛提到郵輪觀光的部分，去年我們的確只有 13 艘次，但是今年到 3 月，預登的部分已經有 44 艘次，所以我們預估帶進來的觀光人口大概有 12 萬人次。在這個過程裡面，除了觀光局以外，包括海洋局、交通局，其實我們大家都有一起在努力。在這個部分觀光局所扮演的角色，在旅運大樓還沒有蓋好以前，最重要的還是通關的環境要做一些比較好的整備，這部分我們有跟港務公司做一些討論，在這過程裡面，其實我們去年就成立了一個平台，包括港

務公司、觀光局、海洋局、交通局，我們都有做了一些討論。所以在這邊有幾個關鍵，第一個就是我們在簽證的手續上，我們希望能夠去簡化簽證的流程，讓觀光客從國外進來的時候，他在通關的過程會比較順利。第二個部分，就是我們在通關的這個部分，港務公司在旅運大樓還沒有蓋好之前，包括銀行的服務，包括我們如果指定為母港的時候行李的檢查，在通關的手續上，我們有做一些準備。第三個部分當然就是在遊客接待的部分，我們跟海洋局有委託學校，進行迎賓儀式。這一些接待的人員，在語言的能力上，還有在他的態度上，我們都有做事前的訓練。當然在這些過程裡面，除了服務人員以外，我們也放了很多在地旅遊的小手冊，來行銷介紹我們的景點，還有可以消費的地方。這些都是我們在整個郵輪觀光的部分。我們當然有跟業者做很多的溝通，譬如說業者認為如果要帶客人去哪裡玩，可以用什麼樣的交通工具，或者去的遊程要怎麼串聯，當然這個部分觀光局是義不容辭，跟旅遊業者都有做了很好的討論。因為旅運大樓大概在 108 年才會完工，這部分市長也非常重視，一直有跟港務公司要求，希望他們能夠把工程儘快完工。所以在這之前，觀光局還有跨局處的部分，我們都會去跟郵輪公司、旅行業者做聯繫跟配套。

陳議員政聞：

局長，我剛剛特別強調了一點，就是套裝行程是真正能夠把錢留在高雄。那這部分因為很多店家並不知道怎麼去搭上這一條線。局長未來是不是能夠透過市政府這個平台，讓業者跟旅遊的業者，能夠有一個管道，讓他們可以去了解到，來高雄觀光的遊客可以知道去哪裡有什麼好吃的，去哪裡有好玩的。那是不是也能夠藉由套裝的行程，然後在自費的行程能夠在郵輪上就已經買好這些，接下來到這邊消費。這部分我們有沒有開始在做了？

觀光局曾局長姿雯：

這個部分我們都有跟旅行社做討論，因為旅行社針對團客的部分，他們會有一些遊程的設計。所以後續我也會再去深入了解遊程經過的路線，其實基本上我們不會強制店家哪些加入、哪些不加入。但是我們可以把這個訊息，也把這個遊程設計經過的路線，我們也可以去了解附近有沒有什麼店家，我們可以告訴他說，這個郵輪進來了，他可以有什麼商機，後續我們可以跟旅行社再做深入的討論。

陳議員政聞：

好，局長謝謝你。針對新南向的部分，我剛剛特別提到，昨天泰國的觀光局官員也來到高雄，他也來推廣國人赴泰國旅遊觀光，高雄也有直飛曼谷的班機。我看了資料，泰國的觀光客也占了滿大的比重，在台灣，高雄看來是日本、新加坡。在這個部分我想跟局長討論的就是，針對未來新南向我們做了什麼準

備？我們怎麼去吸引這些東南亞的國家進來高雄，請局長做個說明。

觀光局曾局長姿雯：

其實去年我們配合新南向政策，的確參加了很多東南亞國家的旅展，包括去馬來西亞的吉隆坡、泰國，也去了新加坡，還有越南胡志明市的旅展。其實我們一直希望透過很多的推介會或是旅展，能夠去推動我們的觀光。甚至我們到了東南亞的國家，我們都跟他們的觀光協會或者是台商，或者是他們官方的觀光局，我們都跟他們有一些討論，希望能夠做到旅遊友好的協定，或者是一些交流，互送旅客的部分。這些都是我們在推動新南向的時候，做了很多的準備跟努力，當然我們去做推介的時候也會把這個國家，譬如說泰國，我們去年爭取到很多的踩線團進來。因為他們可能很多的行程都會是在台北，但是其中有兩天都會拉到高雄來做踩線。這個過程當然就是我們有去做推介、做介紹，然後把高雄的景點推薦給他們。譬如泰國對宗教旅遊的部分，對他們是比較有吸引力的，譬如越南我們就推出「Beauty 4」，也就是有一些醫美的行程，對他們越南的女性比較有吸引力，所以我們也設計這個主題的遊程給他們。那馬來西亞的部分，當然就針對穆斯林的部分，我們也有一些遊程的推薦，包括我們對於整個穆斯林環境的整備，譬如說他們的食物、友善的餐廳、飯店的部分，還有他們的祈禱室或者淨下設施，這些其實都是整個穆斯林遊程需要整備的。所以這些在新南向政策的部分，我們去年也做了滿多的努力，我想今年我們持續會針對這個部分做更多的努力。

陳議員政聞：

我想觀光局的確在新南向已經做好了充分的準備，未來繼續加油，讓高雄成為新南向很重要的城市。接下來想請問捷運局長，關於捷運黃線，我們都很高興這一次跟中央爭取到了。我想請問局長，捷運黃線這一條我們評估多久了，我們做這一條規劃，包括整個收益、運量等，我們是經過多久的時間來做爭取。第二個部分我也想要跟你討論就是，在我的選區燕巢，那裡有許多大學，我記得那時候市政府也有規劃一個大學城環線的系統。為什麼這一次這一條捷運線沒有爭取成功，是什麼原因？或者是市政府有什麼考量，還是我們有爭取這一條線，但是不被中央所認同？請局長做個答復。

主席（陳議員玫娟）：

捷運局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

捷運建設整體路網主要有兩個面向，一個主要是達成內聚跟外引，讓所有人流可以向城市集中跟連結。外引的部分，我們現在岡山路竹延伸線，希望把路竹科學園區把它延伸下來。另外就是內聚的部分，其實內聚我們都知道，我們

只有紅、橘兩線，然後現今的環狀輕軌，其實密度不夠。密度不夠的情形之下，造成搭乘運具的選擇部分會面臨到挑戰，所以在這個面向，我們就開始建構核心區的黃線。所以我們從 104 年就開始構思這一條，我們原先是採取輕軌設施也報給交通部，經由交通部還有各方的討論之後，它的周邊景觀沒有像環狀輕軌的水岸發展，甚至到大順路的雨豆樹…。

陳議員政聞：

黃線的規劃原本是輕軌的？

捷運工程局吳局長義隆：

對，所以我們把黃線的部分再重新做調整，因為周邊整個發展部分運量會有不同的需求，所以就把它轉換成地下捷運。輕軌跟地下捷運還是有差距，輕軌本身關節比較短，所以我們轉彎的半徑會小一點，捷運本身其實車身比較長…。

陳議員政聞：

局長，我想請問你，輕軌的經費跟捷運的經費差異大概是多少？

捷運工程局吳局長義隆：

差異很大，原先環狀輕軌一環二連結是 448 億，黃線的部分是達到 1,430 億，地下的部分。

陳議員政聞：

全部都是地下嗎？如果經過比較偏遠地區還是經由地下系統嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

因為我們曾經考慮就是到了澄清湖，過了澄清湖到了長庚之後棒球場，過去是不是能採取高架，但是這一段的距離只有剩下 3 公里左右。那 3 公里我們從地下上來之後，然後還要爬坡道到高架，高架之後到神農路下來到機廠，那這一段的距離稍短，所以我們後來還是全部改成地下。

陳議員政聞：

請重複一下就是經費增加了多少？

捷運工程局吳局長義隆：

1,430 億。

陳議員政聞：

增加了 1,000 多億。

捷運工程局吳局長義隆：

增加的部分大概增加 1,000 億。

陳議員政聞：

1,000 億？〔對。〕就是輕軌跟地下捷運系統增加差不多 1,000 億？〔對。〕如果在燕巢，我剛剛特別提到燕巢大學城的環線系統，你們是不是有在爭取

呢？

捷運工程局吳局長義隆：

大學城的部分就是高雄學院線，也就是紫線的部分，我們其實對於高雄發展的願景有紅橙黃綠藍靛紫，我們希望沿著光譜的可見光的光譜去排列，高雄學院線面臨一個問題就是它的自償率不足。自償率不足的情形之下，我們就先用公車先行養量。養量的結果其實還有一個新的契機，就是高雄學院線本身是學跟園的重要部分。如果是配合產業，我們跟路竹科學園區連結之後，其實產、學、園之間的串接，就會更顯現出高雄學院線的重要性。所以我們也在第二階段準備針對高雄學院線進行它的可行性研究，然後配合整個周邊發展的趨勢，重新再來調整它持續的部分。

陳議員政聞：

捷運黃線你們已經成功爭取，而且爭取到比我們原先規劃更多的金額，你剛講 1,000 億，本來是輕軌現在變成地下捷運系統。針對未來大學城的串連，倫敦有一所大學叫做劍橋大學，它光是一個學校就可以養好幾十萬的人口。燕巢有這麼多的大學，但卻沒有辦法串連出一個所謂的產值、一個便捷的交通，讓當地的居民有一個更好的生活，我想的確需要靠周邊的發展來把這個地方做起來。所以在這個部分，局長，未來你還是要努力的去爭取。目前這條線的規劃也是輕軌的系統的方向嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

對，目前是朝向輕軌的方向。

陳議員政聞：

你剛講到自償率不足。〔對。〕黃線的部分有這這個問題嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

黃線的部分，周邊的服務人口將近 80 萬，所以在整個自償率部分是沒有問題的。

陳議員政聞：

好，未來燕巢所謂的串連性大學城這條線，我想能夠用更多的方式，因為捷運系統做了之後，自然會吸引人潮去居住，我想這是當然的。局長，看你能不能更努力的去爭取到這一條，讓未來在北高雄有另外一個捷運系統。

再來，我要跟交通局來討論，就是崗山之眼是觀光局的工作，當然今天跟交通局談的不是崗山之眼所謂硬體建設的部分，這個部分我想 10 月就會完工。小崗山這個地區我也非常熟悉，路不大，假日是非常多人潮聚集的地方。崗山之眼落成之後，我想燕巢是可以預期的，只會多不會更少。周遭停車的環境，我想停車的地區非常少，未來崗山之眼落成之後，對於那麼多的遊客，局長，

你準備好了嗎？有什麼規劃？讓未來這個地區大量的車子，大量的遊客進入之後，那邊能夠負荷嗎？請局長做個說明。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝陳議員對於崗山之眼後續衍生停車問題的關心。就我所知道，這個案子應該觀光局主政，它有分成三期，主體工程完成之後，停車部分是屬於附屬的後期工程，這部分是不是要請觀光局來回答，他們有把這個部分…。

陳議員政聞：

但是你落成之後勢必面臨這個問題。

交通局陳局長勁甫：

對啊！它的停車場是在它整個工程裡面的一部分。

陳議員政聞：

第二期嗎？請觀光局局長做個回應好嗎？

主席（陳議員玫娟）：

曾局長，請答復。

陳議員政聞：

停車的問題，交通局長的意思是說，這好像在觀光局的工程裡，我剛提到停車，交通局長你是怎麼說的？你是說他們規劃的系統裡面有要解決停車的…。

交通局陳局長勁甫：

崗山之眼是有分期，剛才提到有分成三期，裡面停車場的部分是在…。

陳議員政聞：

我想是交通問題、停車問題，所以我問你，但是你現在說這個問題應該是屬於觀光局。

交通局陳局長勁甫：

它是整體的一個計畫裡面。

陳議員政聞：

包括停車場。

交通局陳局長勁甫：

這個不是在我們這邊。

陳議員政聞：

那麼請觀光局長說明。

觀光局曾局長姿雯：

我跟陳議員做一些說明。這個地方的確未來會是一個觀光的亮點，我們其實

也很擔心它的整個停車問題，所以我們目前的規劃是這樣。第一個，是我們的三期工程，我們會有一個新的停車場，這個部分我們規劃大概停 36 輛車。第二個，在阿公店水庫的堤防下面我們會規劃一個停車場，這個要做接駁的。另外還有南區水資局的停車場，這也是一個停車的規劃是可以做接駁的。另外阿公店森林公園三期就是養工處目前在規劃設計中的，未來我們希望有一個纜車設計，目前我們正在做一些評估，未來如果有纜車的接駁，這個地方也可以做一個停車場，搭配養工處的工程。最後當然我們也希望規劃整個園區的道路，來做一個單向的設計，讓它不會有交錯的車的塞車情況，這是目前觀光局的規劃。未來假設我們在整個規劃停車場的位置，包括養工處的部分、包括接駁的部分，如果還有不足，我們當然會請求交通局的協助，在這裡向議員做報告。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

陳議員政聞：

局長，你特別提到一個重點，你那邊上面的車程大概會有 5 分鐘的時間，上面的停車場大概 36 個，你剛提的。我想 36 個一定不足，我現在可以想像那 36 輛車，那一定是不足的。未來你怎麼做一個交通的管制？你停車場已經滿的時候，你不能讓車子再上去，你知道那條路是非常小的，未來會有交會一定很複雜，而且一定會有民怨。所以你剛提到有接駁，那 OK，你要讓市民朋友知道，你必須靠著接駁然後做一些停車，要去教育這些市民，不然到時候雖然我們立意良善卻造成民怨，這反而是不好的。未來這個停車包括整個交通的部分，我請觀光局和交通局一定要再做好準備。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝陳議員，接下來是蔡議員金晏，時間 20 分鐘。

蔡議員金晏：

我把握時間，我先針對捷運局的部分來做質詢。我們這條輕軌可以說是多災多難，遇到高雄市有史以來最嚴重…，也算公安意外的氣爆而造成延誤。又遇到一開始得標廠商長鴻營造倒閉，好不容易找到人來接手，印象中應該是去年年底的時候，廠商當然會來地方上，尋求民意代表或者里長在工程施工上相關的協調。據說市府很用心地希望在 2 月把它完成，就說施工可以晚一點，早一點做，好不好？然拜託里長和我們，當然我們也是找里長一起來討論這個問題。結果我們的報告卻說要到 6 月。

昨天在講一例一休，這個到底跟一例一休有沒有關係？我希望包括交通部門的各局長能夠注意一下。我們的前副市長吳宏謀現在是公共工程委員會的主委，他自己就再說了，一例一休對公共工程的影響一定有，解決的方式大概就

兩種，第一、追加預算；第二、就是透過工期的展延。這是他自己講的，新聞都有報導。包括前幾天才跟一個新竹市議員，他們新竹市政府也打算提追加預算，所以我相信這個一定有影響，這都不需要騙人。去年從原本預定 2 月的工期延長到現在，我們表定好像是 6 月底，這個部分的原因到底是什麼？6 月底能不能準時完成？請局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

吳局長，請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

有關三個標案部分，從駁二一直到鐵道文化園區這一段，我們面臨到一個問題，之前日本人…。

蔡議員金晏：

我要自首，我有讓工程延誤到，但是我相信沒有延誤到那麼久的時間。

捷運工程局吳局長義隆：

這一段主要的問題是日本人開港時用砂石填土，後來我們發現這個地區地質鬆軟，所以我們加倍用攪拌樁的方式，地質改良部分造成延誤其實是很大的原因，但是這部分已經在 2 月 22 日完成了，所以地質改良的部分我們都已經完成，現在正在加速鋪軌，預計在 6 月底可以全部將軌道鋪設完成，土建的部分預計在 4 月底可以完成。但是還有另外一個影響因素，就是 TSS6，我非常感謝蔡議員的幫忙，如果當時 TSS6 沒有蔡議員的幫忙，可能現在民衆還在抗爭，抗爭的情形會造成延誤更嚴重，後來我們重新調整地點。第一個，我們要尋找地點；第二個，整個設計要同時變更；第三個，建照重新申請。因此我們預計在 5 月中旬…，因為你在附近也都看到我們在加速進行。所以我們預計 5 月中 TSS6 可以完成，6 月底完成鋪軌，TSS6 都完成之後，就可以進行車子的測試。

蔡議員金晏：

6 月底可以完工？

捷運工程局吳局長義隆：

鋪軌完成之後，整個 SAT 跟 SIT 部分會進行測試。

蔡議員金晏：

局長你先等一下，剛剛你講到地質，其實當初捷運施工時那裏就出狀況了，我認為你們應該事先掌握，未來包括二階都要事先掌握現地的狀況，包括剛剛講的 TSS6 的問題。剛剛國民黨團總召曾議員問你，你提到未來如果交維計畫通過，你們會向地方開說明會，這是二階部分。我希望是不是能夠在交維計畫提出之前，先跟地方溝通，我相信捷運局每位都很認真，但我不相信捷運局可以清楚知道二階輕軌通過地方的用路人使用習慣及情況，那麼交維要怎麼去

做？等到交維做好之後，再來改變都會延誤到整個工程的進度，因為局長說，要等交維過了之後再說，我覺得應該換過來做，等一下你來答復一下。

另外，二階要經過美術館路，這部分我希望你們趕快去了解，因為我們看到臨海新路需要的施工寬度，包括圍籬的寬度，如果整座圍籬搬到美術館路，那美術館路要變成怎樣？局長，我相信你也知道這個問題，你可以在這裡答復未來要如何解決？

捷運工程局吳局長義隆：

有關交維的部分，我們在擬定之前，其實也都跟當地居民及代表針對他們的看法進行聯繫，才去擬定交維計畫，整個交維計畫經過道安會報核定之後，我們還會再舉辦說明會。

蔡議員金晏：

事先一定要先溝通，不見得是大型的公開說明會。

捷運工程局吳局長義隆：

對。其實從 C14 到 C17 這一段，私下我們也針對周邊的居民、里長共同研商之後做了修正，這一段我們已經都修正完畢，所以才會在整個運作上更順暢。

蔡議員金晏：

只是到翠華路而已吧！

捷運工程局吳局長義隆：

我是舉例，這一段我們在交維擬定之前，一定會跟當地的居民及里長先聯繫，研擬之後經由道安會報通過，其實有可能會再修正，這一部分完成之後我們會再開說明會。

蔡議員金晏：

二階輕軌幾月開工呢？

捷運工程局吳局長義隆：

目前二階 C14 到 C17 部分已經在施作，二階輕軌整個完成要在 108 年。

蔡議員金晏：

後續呢？

捷運工程局吳局長義隆：

後續部分…。

蔡議員金晏：

中華路彎到美術館路部分呢？

捷運工程局吳局長義隆：

沒有受台鐵地下化影響的部分，預計在 4 月提出交維，6 月開始進行施作。

蔡議員金晏：

所以就是今年中要開始，我覺得這個問題要趕快，也許是期程還未到，但要趕快進行，因為大家透過新聞媒體都知道，趕快讓他們有一個心理準備。

捷運工程局吳局長義隆：

交維要先提出，但是初步我們會先去看過，再去地方協商，跟地方討論之後會送到道安會報，道安核定之後再辦說明會。

蔡議員金晏：

可以先協商再送，不要交維出來之後再來調整，那樣調整幅度都不大，好不好？

捷運工程局吳局長義隆：

是。第二個部分是有關美術館路，美術館藝文特區是高雄慢活的典範，中華路跟馬卡道路之間的距離大概 1.8 公里，因為這一條路面只有 20 公尺寬而已，不像大順路 30 公尺寬。

蔡議員金晏：

臨海新路三、四十米，交維之後旁邊就沒路可走了。

捷運工程局吳局長義隆：

這裡跟臨海新路的差異所在，就是美術館路 1.8 公里還有幾個道路的部分，譬如美術東二路、美術東四路，另外還有美術南二路跟龍水路的部分，這些部分…。

蔡議員金晏：

龍水路那邊是最大的問題。

捷運工程局吳局長義隆：

其實龍水路緊鄰美術東二路，以西的部分和美術館路以南的部分都是住宅區，居民的進出動線會是我們未來交維非常重要的面向，要怎麼樣讓居民可以方便進出，當然也要考慮到美術館路東西向移動的部分，這些我們都列入交維考慮，同時在交維計畫研擬過程中，我們會要求中鋼跟當地的民衆協調，改道時也要跟居民商量好，生活作息他們最清楚，這些部分要怎麼去跟交維做連結，我們會要求中鋼特別注意這部分。

蔡議員金晏：

局長謝謝。我想好的公共工程進行當中，我相信大部分的市民都願意配合，我希望送交維之前能夠協調，其實互相尊重，工程進行會較順利，把握這樣的準則，我相信會比較少對公共工程陳抗的事件發生，謝謝吳局長。

再來針對交通局的部分，我主要要針對旗津渡輪漲價的問題。在講這個議題之前，我有一個小問題請局長聽一下，我剛剛收到道路挖掘管理中心揭牌典禮的邀請函，這是工務局把工程企劃處的工作改成電子化相關的監測。因為我那

一天看到中華路要花 8,000 萬重鋪，那是好事，但是有個問題是道路的刨除竟然是市長說要做就做了，但是其他議員面臨社區裡面的道路坑坑洞洞卻沒辦法重鋪，有的道路都已經鋪設好幾年了，這個未來我會跟工務局講，是不是針對道路應該有一個刨除重鋪準則，其實有一點很重要，就是整個道路的服務量，我希望未來交通局在這個計畫中去提，如果行得通，交通局一起來參與，我提供這樣的建議，讓刨鋪的準則可以考慮到道路的服務量。

再來我要針對旗津渡輪漲價的問題，本來我是寫旗鼓渡輪的漲價「史」，是歷史的史，但發現這個「死」，其實也是。因為可以看到最近幾次漲價，2008 年 7 月從 10 元漲到 15 元，所以至前年的 5 月是 15 元，前年 6 月又漲一次，變成 25 元，這是全票的部分，到今年 3 月又要漲一次，變成 40 元。如果跟以往去做比較，是漲了 266%，當然中間還有一些優惠我們不講。陳局長應該還是代理董事長，這個問題可以由你來答復，為什麼要漲價？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

有關旗津渡輪的票價，當然第一個，我們要計算什麼叫做合理的成本，從這個表大概可以看得到。過去長期以來從 2008 年到 2015 年，它的票價是 15 元，這個部分從財務報表大概也可以看得到，每年虧損大概有七、八千萬。當然這七、八千萬裡面還有一些因素，包含旗津居民，我們必須提供他們通行，所以照理來講，這樣的預算應該要有一些市府的編列，但是市府並沒有編列這個預算，所以必須要由輪船公司去承擔。我們希望未來整個渡輪部分能夠真正反映它的合理票價，所以在去年這個時間我們把票價從 15 元調整到 25 元，主要是先反映當時虧損的部分。今年 3 月的部分，在去年 2015 年的資料可以看得到，我們有現金跟所謂的電子票證，基本上我們認為要鼓勵電子票證的使用。這方面有助於我們渡輪的進出、乘客進出的時間，以及我們後面整個在處理以前投幣現金所需要花的人力成本，所以今年我們看到對於電子票證的部分，我們是維持的。我們的理由認為，屬於電子票證的大概就是我們常用的這種乘客。這種常用的乘客包含我們的居民，居民他本身就已經使用旗津卡，所以目前是有沒有收費的。使用電子票證是一般居民的話，它的價錢是沒有調動的。我們的渡輪有一個特性，就是它有外來的觀光客，一般是比較屬於我們市民使用的功能。至於觀光客的部分，我們認為他通常是不會刷卡的，是使用現金的。

蔡議員金晏：

局長，不好意思，我的時間有限。剛剛總經理有拿一張票價調整的說明書，所以大致上是這樣嗎？〔對。〕看起來是希望鼓勵使用電子票證來提升服務。

不過我要讓大家知道，我們輪船公司 106 年的單位預算，在單位預算裡面編列的，其實它在票價的計算上還是以這次漲價之前的票價去計算的，而且他有考慮因應人口及搭乘數的減少，原本是 700 多萬減少到 620 幾萬。那麼是不是我可以說，你們的計算已經把我們剛一直在討論的，陸客的減少因素給排除掉等等。因為它大概相差 70 萬，剛才我們在說陸客減少的數量，大概也是這個數字，我不確定是不是這個樣子。這樣算下來至少在營運上，我們本年度總收入和總支出可以有盈餘的是 1,971 萬 2,000 元。所以鼓勵電子票證，我跟局長報告，在上次漲價就有這種措施了。至於一卡通，你鼓勵電子票證，竟然其他電子票證目前不能用卻還要談，你怎麼不等到談完之後再來做呢？你是否有去查一卡通這家公司有沒有問題？一卡通並不是全官股，現在還有很多民間公司。

下一頁，局長講的沒有錯，上一次是考慮成本，我把一些資料調出來，我們旗鼓渡輪根據高雄市公共渡輪營運虧損之探討，這是 1995 年的一份報告。它有說到旗鼓渡輪的行距大概 0.5 海浬，淡水到八里也是 0.5 海浬，淡水到八里票價才 23 元，上一次調漲讓它更合理，25 元 OK，可以接受。其實上一次調漲，聲音沒這麼大，這次卻漲到 40 元。我們再看看東港到琉球有 8.9 海浬，大概是我們的 18 倍，人家的票價不管是公營民營，另外一種比較好的也只有 200 到 300 不等，這樣算一算，我們的票價比別人貴很多，是 40 元。這樣調漲出來，剛剛局長有提到了，用旗津卡沒有改變、用一卡通沒有改變，如果我們不用一卡通呢？你知道哈瑪星的人常常到旗津，上班的人常常到旗津嗎？每天都要去嗎？剛才我們看到機車 40 元，一個人 40 元，如果騎機車來回旗津一天要 160 元，我就是沒有一卡通，我不想用一卡通。160 元是什麼概念？如果省一點，可以吃二點多次的餐食了。

我們再看左下角那張表，這個是國際原油價格，可以知道 09 年那一次的漲，跟國際原油價飆到每桶將近 140 美元有關，前幾年有跌下來後來又漲到 100 多，但是現在都已經在低點，大概 50 元到 70 元。我不覺得這個在成本上會有影響，包括剛剛看到我們自己提出來的報告，其實我們是可以賺錢的，問題出在哪裡？剛剛局長也提到是輪船公司本身經營的問題。審計部在 103 年有出版一本審計部專案審計報告，包括監察院也對我們提出糾正。其實我感覺現在有點…，都由他們講好了。輪船公司現在的代理董事長又是我們的陳局長，輪船公司應該跟市政府去要這些補貼的費用，這部分在大眾運輸法寫得很清楚，但是對於這個問題你不去處理卻光做這些。相關渡輪的興建也有政府的補助，5,000 多萬，這裡面都有。而且裡面有很多爛帳，包括高雄輪、真愛輪、光榮輪等一些採購的問題。漲成這樣，難道你可以跟我保證，你漲了以後，一卡通的使用率可以提升到多高嗎？上次也是有這種差別的費率，不是這一次才這

樣。局長，有沒有什麼要答復的？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

剛才議員提到今年的預算書裡面估算起來有盈餘，主要是因為去年我們有得到環保署一個新建渡輪的補助款，這個補助款加進去以後，大概會得到 1,000 多萬的盈餘，所以這是補助款進來後才會有的盈餘，如果把這部分扣掉，它是虧損的，我們先做這樣的釐清。第二個，渡輪長期使用後需要去做汰換，過去如果我們的盈餘裡面沒有辦法去支應這個汰換，就會像這幾年來我們大家所抱怨的渡輪太久了、太舊了，這些東西要汰換了，但是這部分需要有一些經費的來源。再來，我們薪資部分相對來講是比較低的，船員的薪資是比較低的，這個資料可以拿出來。我們現在如果沒有辦法把我們船員的薪資做一個合理的調整，那麼我們就成為所謂的，在幫港務公司做船員訓練的船員訓練所；因為我們所招進來的船員，只要他們那邊有缺、薪資又比我們高，我們的船員就會過去那邊，所以這個部分在整體的結構上是需要考慮的。

再來，剛才議員所提到的一卡通、悠遊卡甚至其他的票證，因為我們希望最後是開放讓每一個都可以使用，所以只要是電子票證，我們做同樣的處理。但是如果悠遊卡，他們自己不來或是他們還沒辦法完成設定，我們是沒辦法等的，就像我們的公車和捷運也是一樣。這個部分可能會如外在所看到的，好像是我們在阻止它，但是並沒有。他們有來跟我們談過了也都可以接受，現在就剩下設定，所以這個部分我先補充說明。使用電子票證是交通部在交通上的一個大政策；希望鼓勵使用電子票證，在交通部賀陳部長的施政報告裡面也有特別強調，後面也有很多大數據可以做為經營管理的使用。說實在的，雖然我們在 105 年做了一個票價的調整，但是目前使用現金的比率還是相當的高。我們歸究它的原因主要是來自於因為有觀光客，他使用渡輪到我們旗津進行觀光。我們實施票價新的調整以後，從本來 20% 多的票證使用率馬上就提升大概有十幾個百分點。這個部分，我們看到它在成長當中。這幾個因素，我希望議員可以，...。[...。] 是，我剛才講持電子票證刷卡的比率，這個部分我請我們總經理，...。[...。]

主席（陳議員玫娟）：

蔡議員，要不要再給你時間？再給你 1 分鐘。

蔡議員金晏：

我想剛剛提出來一些數據，局長有自己的看法，我也有我的看法，我認為相關的補助，剛剛局長說有環保署的 1,000 多萬，其實總共的補助有 5,000 多萬，

我不知道這個補助是一整台，還是你們自己也要去編預算或怎樣，這個我就沒有再去探究了。實際上相關的貨輪，至少我在這個預算書上看到，新輪在建造都有相關的補助，包括旗鼓這條航線到底虧損多少，還有我剛才講的最重要的部分。我就說你是交通局長兼任輪船公司董事長，輪船公司營運上應該是要根據發展大眾運輸條例第 9 條，來針對地方政府討這筆優惠票價或者免費票價的差額，你不去做然後來增加這些，這樣合理、這樣對嗎？影響到的不是只有遊客，店家也是在叫苦連天，...

主席（陳議員玫娟）：

好，謝謝蔡議員的質詢，上午交通部門委員會的議員都發言完畢，下午 3 點開會。（敲槌）

繼續開會。（敲槌）下午的議程繼續交通部門質詢，現在登記第一位的是郭議員建盟，質詢時間 15 分鐘。

郭議員建盟：

各位交通部門的局處首長、議會同仁，今天建盟藉用這個時間質詢一些長期都在的小問題，但是過去沒辦法質詢是因為事主的狀態也不好，現在事主賺錢了也不以事小而不為，民衆反映的事項，我們希望有能獲得改善的機會。建盟今天質詢的主題是高捷盈餘「閃金光」，捷運站卻「暗眠摸」，高捷苦盡甘來享盈餘之際應該研擬改善的問題。馬上接下來進入質詢主題，去年底高捷就已經對外釋出今年前三季的營運人數已經 4,700 萬人，應該年底就可以盈餘，確實在今年年初尾牙的時候公布了好消息，稅前盈餘 7,400 萬元，是 8 年來首度盈餘，這絕對是一個大好消息，因為公共運輸要做到賺錢，一個 BOT 案要做到有辦法損益平衡，這是很不簡單的一個成果。看到這個消息的當時，今年 1 月的時候就在網路上 PTT 的鄉民就提出批評，轉錄有關 MRP 的版，轉錄新聞的報導說 1 月春節期間人這麼多、車也不加開，捷運站裡面熱得要命，燈又關得黑漆漆，大概就馬上引起熱烈的發言，有人說省錢省過頭實在是怎麼樣，然後裡面有一句「高捷有三寶－關燈、補丁、省空調」，為什麼抓這一句？其實這一句是平時我們聽到最普遍的小問題，所以接下來大概有好幾則留言都在下面附和，他們認為高捷省過頭。

事實上，我們的高捷美麗島站也好，中央公園站也好都曾經獲得國際上藝文新聞網站裡面的風評，8 個全世界最美的地下鐵之一，讓紐約人夢想的地下鐵，我們的美麗島站跟中央公園站分別排世界第二跟世界第五，這樣的傲人成績，如果你對照網路的批評仔細去看，的確你走到美麗島站裡面就看到有關補丁，這個公車告示牌裡面貼得一塊、一塊好像補丁、好像狗皮膏藥，有關輕軌的告示也這樣貼得七零八落，一張 A4 紙彩色影印就貼上去，這個雖然不是什麼大

問題。網路上也說廁所裡面的烘手機上面有個告示，這個告示寫說爲了環保，我們暫停使用，有人就批評說你爲什麼要裝？另外連我們公布的路線圖都被媒體爆料，被原設計者批評說要就自己設計，不然要用我的也跟我打聲招呼，直接剽竊我的，貼在你的捷運站裡面，這麼省錢都讓人有點疑慮。這些小問題雖然不是大問題，但是對照起來跟世界第二、跟世界第五這樣的美評實在是有很大的一个差距、衝突。

我們 FB 裡面有一個叫做「高雄點」，這個 FB 網站裡面熱烈的在討論有些高雄的建設跟高雄的發展，在 3 月 7 日的時候，前幾天而已，裡面就批評說，曾經被世界評爲最美的地下鐵，可惜美麗島已經不再美麗，期望高捷能在盈餘之後整頓全線的站體，這是市民的心聲。這些批評都沒有辦法量化，我試著針對關燈去做一個數據的量化，我去借了照度計，去量一下捷運站裡面，民衆批評很暗，到底有多暗？你實際進去看，真的很暗。我去量，美麗島站平均照度 32.6 Lux，這樣的單位 32.6；相對的，我去高雄市民常去的 Costco，Costco 多亮，這個在前鎮店出口的地方 977 Lux，不是 97.7，是 977，我們是 32.6；再來相對的，又到夢時代地下室的美食街，也是高雄市民常去的，是 783 Lux。好，這些照度的意義是什麼？「暗眼摸」，美麗島的照度不到好市多、不到夢時代的十分之一，實際上連二十分之一都不到，二十分之一我寫上去別人也不懂，寫十分之一就好。這麼暗的照度，實際上我們是有照度的國家標準 CNS。我們來看好市多的 977 Lux、夢時代的 783 Lux，他們是符合國家照度標準，在辦公室、營業場所、設計室這些營業場所裡面該有的 1,500 到 750 Lux 是符合這個照度範圍內，我們的 32.6 正好是在國家標準的最低一項—安全梯，安全梯是 75 到 30 Lux，實際上應該要在哪裡？合理的話，應該是在禮堂、會客室、大廳等等這些標準裡面的低標 300 到 200 Lux 裡面的電梯走廊的照度，但實際上只有 32.6，明顯偏低。事實上不只這個偏低，我們再去看到裡面有一個 9 號出口，我說是最黑暗的捷運站出入口，量起來只有多少呢？只有 13.6，連所有國家標準的下標都不到，暗到這種程度。9 號出口，你們隨時可以去看，真的就這麼暗。暗沒有關係，可是到了晚上真的會有一個問題，班次減少跟晚上 10 點過後真的有點陰森森。人都已經很少了，看到那麼暗會喜歡去嗎？不喜歡去，甚至讓民衆恐懼。這個照度不是我拿這個照度計去量，事實上民衆可以很輕易的去用你的手機，在 Google Play 裡面去下載「照度計」免費的這些 APP，你隨時可以去自己家裡附近的捷運站，這個是很普遍且事實的問題，而不是要有特殊的照度計才可以去做檢視。

8 年來首度盈餘有兩個意義，第一個意義是所有高捷人的努力，包括我們的老秘書長—郝建生董事長，沒有他、沒有所有人的付出，台灣第一個 BOT 的地

下鐵沒有辦法盈餘。第二個兌現的事情，大家還記得 102 年大家坐在這裡跟高捷商談很久，說要提早把財產轉移，他們做了一個承諾，4 年要損益平衡，那時候大家心裡就在嘀咕，要糖果之前大家都這樣講，但是不簡單，真的 4 年到了他損益平衡，這是相當了不起的成績。我們還要看在修約那時候，高捷今天可以盈餘，實際上有市民幫忙承擔大部分的壓力，我們雖然取得二董一監，而且享受更多收益的盈餘。但是全體市民也承擔了包括機電等資產的折舊，包括 200 多億的機電長貸負債，還有包括長債的利息，我們都承擔了。所以今天高捷的盈餘絕對不只是高捷人的努力，還有全體市民共同的付出，高捷跟市民實際上是休戚與共。

今天我們要拜託高捷，市民有這樣的要求期望高捷在盈餘後整頓全線的站體，我覺得這個很公道一點也不過分，結論是我希望高捷要賺錢、服務也要顧。

第一項要求，就是希望捷運局也好、交通局也好，我們有二董一監，我們希望在盈餘行有餘力，苦盡甘來的時刻能配合高捷做一個體檢，相關民衆反映這些小問題，不要當作沒看見，逐一能去改善的去做一個必要的改善，拿出更好的服務來回饋市民。第二個，這些都是小問題要拜託交通局去注意；另外一個，我們期待高捷公司能將盈餘挹注美麗島站的再造。美麗島站是世界第二美的捷運站體，它有觀光的效益，它有太多的效益，當然交通局長最清楚大眾運輸，要在高雄做大眾運輸能賺錢是很困難的事情。因為我們有摩托車，你拚不過私人運具的便利，但是大家還記得我們的公車處當初就是因為不賺錢，爲了壓成本服務也沒有辦法改善，結果就惡性循環，最後 103 年民營化損失 200 億認賠。

所以要如何服務正向的提升，美麗島站是紅線跟橘線的交會處，照理來說是人聚集的地方，又是以前的大港埔，很繁榮的地方。如何讓捷運公司在市政府的協助上注入文創、藝術、音樂、美食、時尚、休閒觀光等元素，我知道他們認真到連會展都帶進去了，讓這些元素帶入再造美麗島、創造美麗島站，畢竟是他們最美麗的站體，能當他們的企業識別，讓服務的提升進而帶動人潮，再讓人潮有效的拉升運量。這個是高捷盈餘之後沒有苛求的期待，所以我們要拜託我們的二董一監，我們的交通局、捷運局來做適當的建議跟反映。所以等一下就這兩個問題是不是可以請捷運局局長說說你對這兩個問題的看法如何？你能怎麼樣 push 他們做改進，是不是先請捷運局、再請交通局來做一個答復。

主席（陳議員玫娟）：

吳局長，請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

我真的很佩服郭議員也很感謝郭議員，這樣鉅細靡遺深入的了解整個捷運運作的過程。就誠如郭議員所講的部分，這是有歷史背景，因為他們背負了市政

府 170 億長貸的部分，所以郝董當然會盡全力，盡全力就會面臨到開源跟節流。節流的部分，很多民衆會覺得節過頭，除了節流之外，開源也有很多大家所不知道的，他的開源除了本業運量要增加，郭議員所提的這些反而可以刺激運量在增加的部分。第二部分，是附屬事業，除了大魯閣之外，接下來就是大寮主機廠，這個部分有 16 公頃，他們也跟水上活動設施的業者已經簽訂備忘錄，除了這一些還有業外的，業外的他們是運用他自己的資源和經驗，他們…。你知道高鐵的磨軌是誰磨的嗎？高鐵的磨軌是高捷去磨的，所以他們那些員工去磨是要有一定的時間，通常在年終尾牙的時候才會看到這一群人。除了這些之外，還有公共自行車、淡海輕軌，跟中鋼一起去承包淡海輕軌的未來營運，還有輕軌二階也跟中鋼合作。業外的收入部分，他們也盡量在爭取，所以才會拚出今天可以平衡業績的部分。郭議員所提的這些都非常重要，因為我們也不能捨本逐末，把真正服務本職的部分給疏忽掉。賺了這一些錢，理所當然要優先回給高雄市民，其實高雄市民也背負了 170 億的長貸，這些部分當然要讓市民對於整個捷運的光榮感也好，或是在使用過程裡面更爲舒適，這些我們都會跟郝董在討論，也希望他們朝郭議員提醒的部分，我們再重新檢視。

這裡面他們也提到電費的部分只占營運成本 18%，照明的部分是占有所有電費的 20%，所以有時候他們真的是省過頭雖然符合標準，但是對一個地區氛圍的營造，其實都會受到滿大的衝擊，反而不要揠苗助長、殺雞取卵的形式，這個就像剛剛郭議員所提的部分。補丁的部分，他們也檢討過，這些是同仁臨時應急，他們進行新的改善相關因應作爲。照明的部分，過去都不是採用省電燈泡，現在他們都是重新調整，信義站已經做了實驗，把整間燈泡全部換掉，亮度增加 50%，電費一樣。所以對這個地區是非常正向的，接下來也針對美麗島站，希望也把這些全部更換爲省電燈泡，LED 燈照度可以增強，但還是同樣的電費，在省電的部分，還是有很大的幫忙。空調因爲設計的關係，空間大冷氣都外洩，造成空調相當的浪費，他們已經花費千萬在美麗島、中央公園站上面做一個阻隔設施，讓這些空調不會外流，捷運公司也希望朝這個面向，除了省錢可以創造盈餘，但是他們也會不要因爲省錢省過頭，造成市民觀感不佳，甚至影響捷運運量的部分，這反而是負面的。郭議員剛剛所提醒的部分，我們都會轉述跟郝董來討論，同時也感謝郭議員。〔…。〕我不是，二董一監是由林副秘書長英斌，還有曾局長姿雯，監察人是簡局長振澄。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝郭議員對捷運品質的關心。確實在這幾年爲了讓它能夠在財務狀況，相

關搭乘人數還沒有到達某一個程度的時候，大概有一些克難式的作法，我想這個是大家共體時艱過渡期間，接下來他們開始有盈餘。接下來正視這些服務品質怎麼樣符合顧客期待，做這樣的改善。過去我們的重點，捷運每一年度的監理檢查重點當然有比例會放在財務和行車安全，這是最基本的。在硬體和軟體的部分，只要能夠先克服當時的現況，我們就先這樣子通過，但是現在有盈餘了，我們開始對捷運的監理有關財務、安全這個部分一定要持續把關之外，對於硬體和軟體服務品質面向的部分，我們會事先告知，我們希望達到什麼樣的目標，在年度的檢查我們會特別要求希望透過監理的手段能夠讓捷運公司本身可以逐步達到民衆的需要。

主席（陳議員玫娟）：

接下來請周議員鍾滄質詢，時間 15 分鐘。

周議員鍾滄：

數字很迷人，數字也會使人遺失掉一些東西，剛才我問觀光局曾局長，到底市長比較大還是局長比較大？市長的比較正確還是局長比較正確？市長的施政報告中說我們的郵輪今年有 43 艘，結果你局內的說明資料是 44 艘，你剛才說可能引用的數據不同，只差 1 艘不重要，但是有很多是很離譜的。剛才郭建盟議員提到雖然高捷賺了 7,400 萬元，但是你不要忘記，那是高雄市政府和市民、市議會代表市民通過了它的長期借貸，用它的資產來抵押換掉，由高雄市政府，也就是後面偉大的二百七、八十多萬的市民所捐獻出來的稅金來挹注它，減少它資金利息的壓力。

利息一年是 20 億，它才賺 7,400 萬元，連 1 億都不到，如果沒有挹注它的利息壓力平衡，現在早就至少虧損 15 億了，因為它的營運準備金都不夠了，高雄市議會是因為不忍心看它破產，把高雄捷運轉賣或是關起來，沒有辦法之下，只好忍痛協助它，幸好他們很爭氣，4 年之後真的沒有再虧損了，值得稱讚，但是不要忘記未來一、二十年後就開始要維修、要添購其他的設備等等，很多需要改進的。

我建議除了節能減碳、節約之外，因為我們現在爭取到黃線了，吳局長，黃線不必要的站體都不要蓋，節約要從源頭開始，不要讓其他的捷運再營運得那麼痛苦，美麗島站外面那 4 個祈禱有需要做嗎？我覺得不需要，我們的站體都做得太奢侈了，那不叫華麗，太奢侈了，外面那 4 個祈禱有什麼作用，如果我是該選區的議員，我就帶人去抗議了，蕭議員永達應該帶頭去抗議，做那些都沒有用，好像景觀多漂亮，裡面的站體漂亮就好，外面那個都可以省略。局長，以後你審圖都不要審那些，你看香港、美國、俄國和日本，他們站體外面有做那麼漂亮嗎？那是多餘的，很多人都認為不需要，真正要節約就先把那些不必

要的站體撤掉。

你看在香港，出來就是百貨公司，只有簡單的門劃二條線，就是兩個凹彎下來一條槓，就表示這個是香港捷運。台北也是這樣，台北的站體有蓋得那麼大嗎？裡面是有需要，裡面該講究公共藝術的就在裡面顯示出來，而不是在外面，讓搭捷運的人看起來很舒爽，就像俄羅斯莫斯科底下那些，雖然是共產國家，他們工農兵也是很雄壯威武，那些都是在裡面的站體，不是外面的站體，不必要的都不用，蓋那些都是浪費多餘的，這是我具體的建議。

剛才提到數據，陳局長，那天我拿手機讓你看，當然我們要感謝高雄市委的努力，其實要爭取高雄市捷運路網的增加、增購，市政府工務局、交通局，尤其捷運局爭取最多，你們有 2 軸、2 環，還有 4 連結、4 環狀，劃得都很漂亮，爭取了老半天，當然要行政院同意，現在黃線來了，他們竟然說如果黃線完工後，每日的交通乘坐人次可以達到 50 萬人次以上，這個數字我聽了很高興，但是都是吹牛、「膨風」，都是假的。吳局長，現在高雄捷運一天的運量平均是多少？

主席（陳議員玫娟）：

捷運局吳局長，請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

現在的日運量平均是 17.2 萬人次。

周議員鍾滋：

講這個是很中肯的，捷運開始營運到現在，應該是 97 年開始營運的嘛！

捷運工程局吳局長義隆：

97 年 9 月 14 日。

周議員鍾滋：

97 年到現在 8 年多，8 年多，剛開始一天的運量平均是多少？當時你還沒有當局長。

捷運工程局吳局長義隆：

7 萬 8,000 人次。

周議員鍾滋：

大約 8 萬，8 萬拚了 8、9 年才增加到 17 萬，才成長 1 倍而已，10 年後你再增加 1 倍也才 34 萬，10 年後黃線應該可以完工了。

捷運工程局吳局長義隆：

可以。

周議員鍾滋：

10 年後完工，增加 1 倍也才 34 萬、35 萬，吹牛說 35 萬，我具體建議，看

哪一個公司要包，他說 50 萬的，請他來營運，我只要 30 萬，30 萬以上由他來收取，如果不夠變成他要補貼，保證運量、保證給高雄市政府 30 萬，這樣好不好？他來承包公司營運，30 萬以上都是他賺走，不用補貼市政府，如果不到 30 萬，變成他補貼高雄市政府，這樣好不好？

捷運工程局吳局長義隆：

我提供一個資料給周議員參考，我們從北捷來看，因為高捷現在只有紅橘兩線，我們環狀輕軌還沒形成，北捷在 85 年的時候，木柵線和淡水線兩條線，它的平均日運量是 8.5 萬，但是經過 4 年，89 年的時候板南線接通了，它的日運量提升到 73.4 萬，才 4 年而已，從 8.5 萬提升到 73.4 萬，現在它總捷運距離部分是 131 公里，這樣的話，它現在已經 202 萬。如果我們以高雄來看，高雄現在是 17.2 萬，如果未來加上岡山路竹延線，然後環狀輕軌和黃線加起來，我們可以達到 102 公里。所以台北的 131 公里可以達到 202 萬人次日運量，高雄的部分也應該有機會可以再做大量的提升。

周議員鍾滋：

局長，我說過數字會讓人家很爽快，但是也隱藏很多是吹噓的，你不要受到那些數字影響，台北和高雄比較，有時候像市長，我不好意思說他的比喻不一定對，他說我們高雄的人口為什麼沒有辦法成長，都遲滯在接近 278 萬，增加沒有多少人。他說高雄有很多隱藏性的，戶口不在高雄，但是居住在高雄，譬如澎湖或金門的，離島條例有優惠，那些我都贊成。同樣的，台北一樣也有很多金門和澎湖去的，他一樣是幽靈人口，戶口在外地，但是實際活動在那邊。如果以台北市來講，台北市的幽靈人口、活動人口、隱藏性的人口更多。很多中南部去讀台大或是台北的大專院校，很多去台北洽公、開會的，譬如你們市政府的員工、長官或同事去台北開會的很多，其他縣市去台北中央部會開會的也很多，還有去台北觀光旅遊的。如果真的要計較，計較不完，當然他講的有道理，但不是真理。

局長你跟台北比，台北的人口有 260 萬，新北市將近 400 萬，再加上基隆、桃園至少也有 700 萬，能比嗎？他們有 7、800 萬人口。我們再多幾萬，會搭乘高雄捷運的又有多少？我不是在嘲笑你，你如果真的要計算的話。雖然你說有捷運紅線、橘線，我是經常在搭大眾運輸的人，你說轉輕軌的，還不是那一些人在搭乘。

所以要建設我都贊成，但是你看你的工作報告第 19 頁，你說輕軌捷運 C1 到 C8，一天平均運量多少？你很厲害，都用累計人次的，你試營運至今幾個月了？14、15 個月了，才不過 123 萬，一個月的運量不到 10 萬人次，一個月應該不到 10 萬人次。你現在是每個月累積起來才 123 萬，所以一個月不到 10 萬人次，

應該只有九萬多。高雄捷運一天就 17 萬了，你至今 14、15 個月的運量才只有捷運一個禮拜的運量，所以你看差異多大。局長，還有很多需要努力的空間。

你不要忘記，人性有很多可愛的，也有很多可惡、醜陋的一面，而我告訴你醜陋的一面，喜新厭舊、好大喜功、見利忘益、見色忘友、好逸惡勞等等，這些都是從政的人施政的盲點，包括局長、市長都一樣，都會重什麼輕什麼？以前我們會說總統府、中央部會、行政院都在台北，所以我們會說重北輕南，但是我覺得高雄市是重市輕郊，就是重視市區，輕視郊區，包括主席陳議員也有提到，為什麼第三條捷運黃線都在市區。我們郊區的居民就要認命一點，因為市區的人口總是比較密集。但是我拜託局長，交通局或是捷運局也好，你們不要只重視市區人口多的，郊區未來人口發展的潛力很大，拜託在黃線規劃好之後，我們期待至少一屆市長增設一條新的路網。未來的路網也不一定要很長，像黃線是二十幾公里，不需要那麼大，以後最好就是點對點；商圈跟商圈之間；社區跟社區之間。譬如說我們高雄大學那邊比較偏遠，沒有大眾運輸系統很可惜。你可以拉一條線，看要從高鐵左營捷運站或是加工區那裡的油廠國小站，拉到高雄大學，經過那些好的社區，像是莒光、右昌到高雄大學。未來可以做短線的，台北市現在也是這樣，新北、台北都是短短的，都用短打就好，不要用全壘打，你這一打出去一條黃線，大家都很高興，全壘打歡聲雷動，但是我們要的是小而美的一壘安打就好了，短短的三、五公里的。局長，未來就是這樣，爭取小安打就好，小安打往往會把那些經常在打全壘打的幹掉，因為全壘打經常跟三振出局一樣，三振出局和全壘打只有一線之隔，沒有打中就是出局。向你做以上的建議。

交通局長，你要在左營區辛亥路蓋一個公共停車場，當地的百姓抱怨連連，要做好溝通。大的候車亭不要只有大而已，不要好大喜功，你做了楠梓都會公園大型的候車亭，然而在蓮池潭這個國際級的觀光景點，候車亭只有一個站牌而已，沒有椅子也沒有遮雨棚。局長，你不要好大喜功，只有重大輕小，如果要做就雨露均霑，均衡發展。請局長簡單答復，候車亭的問題，還有辛亥路的公共停車場有沒有跟百姓溝通好，他們已經在抗爭了。局長請簡單答復。

主席（陳議員玟娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

候車亭的部分，我們會視現況的需要，有一些是符合多條路線做接駁轉運的，當然候車的量會比較大。蓮池潭的部分，是因為我們沒有辦法找到足夠的用地。早上我也有回復召集人，有些地方如果我們現在設計懸吊式的，可以不用占用到人行道的路面，這部分我們會積極辦理。那種懸吊式的已經做了五十

幾座，今年還會再增加四十幾座，所以這樣就可以克服地上的困難。

至於剛才提到辛亥路的立體停車場興建，我們有召開多次的說明會。社區的民衆一方面認為需要停車空間，但是又不希望興建立體停車場，我希望這個…。〔…。〕它是用促參，但又不見得要像海寶。〔…。〕促參裡面納入的產業別，或是我們利用這個機會把需要設置的公共機構放進去，不見得要像海寶那一種形式，所以這一部分是可以討論的。〔…。〕這個在社區裡面有開過好幾次的委員會。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝周議員。接下來請蕭議員永達質詢，時間 15 分鐘。

蕭議員永達：

我到德國柏林去旅行，我有一個困惑就是當我搭電車的時候，一開始是類似我們這裡的輕軌，但是搭乘一下子速度就變得很快，本來是一小時二、三十公里，變成七、八十公里，接近我們這裡的捷運速度，甚至後來更快，速度接近我們這裡的火車。同樣一輛車，在有些路段是接近我們這裡的輕軌，有些路段接近捷運；有些路段就接近火車，從時速 20 公里到 100 公里。

換句話說，在外國的經驗是同一輛車在台灣是不同的系統，在外國可以是同樣的系統。我後來想一想，這也很簡單，因為車子的速度本來就可以這麼快。捷運在我們這裡叫 MRT；輕軌叫 LRT，「T」是 Transit，翻譯成中文就是電車。電車如果在人多的地方慢慢開就叫輕軌，而且是沒有專屬路權的。如果有些路段的人口很密集，有專屬路權的話，它可以開很快，就變成捷運，開更快就接近我們這裡的火車。所以同樣一輛車可以叫做輕軌、可以叫做捷運，也可以叫做火車，這是我的看法。陳局長你同不同意這個主張，你回答一下，同樣一台車，其實它同時可以叫做輕軌、可以叫做捷運，也可以叫做火車，你同不同意？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

確實沒有錯，這個列車的設計、速度，那個是一個標準，它如果可以行駛的速度比較高，當然它降速行駛這沒有問題。所以…。

蕭議員永達：

以車來講沒有問題？

交通局陳局長勁甫：

沒有問題的。

蕭議員永達：

所以在外國它本來就是沒有分得這麼清楚，就是它根據路段可以在不同的路

段有不同的功能。

交通局陳局長勁甫：

不同的路段用不同的速度來行駛，我想這個是可以理解的。至於說德國那一種一台列車同時擔任輕軌、擔任捷運或是火車，這樣的情況在國外是比較少見的，不能說沒有，但是是比較少的。

蕭議員永達：

但是不同的路段，它就用不同的功能來處理。

交通局陳局長勁甫：

對，應該是說不同的路段，它速度不一樣，所以產生出來的功能，可能就會看起來像是不同的運具。

蕭議員永達：

這也不需要特別的技術，它本來車子就可以開到那麼快。好。我講這個的原因就是讓大家有不一樣的思考，我們把輕軌、捷運、高鐵想做是完全不一樣的東西、不一樣的系統。但是同樣一台車，同樣在軌道上面，它是可以扮演不一樣的功能。我要回到的就是我們的環狀輕軌，在問環狀輕軌之前，我先來請教捷運局吳局長，在上個會期、上上會期、上上上會期，你都在報告高雄市輕軌的路線，包括這個黃線本來也是輕軌的路線，但是這次來報告變成是捷運路線，1,400 億這個過程怎樣，解釋一下，怎麼會報告了三個會期，突然從輕軌變成捷運，請吳局長解釋一下。

主席（陳議員玫娟）：

吳局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

有關這一部分，我們原先設定的紅、橘兩線是重運量的部分，…。

蕭議員永達：

不是，回答我的問題就好，你報告了三個會期都是輕軌，怎麼突然這個會期跑來變捷運。

捷運工程局吳局長義隆：

原先我們的設定就是設定在輕軌的面向部分，但是在我們報中央交通部可行性的時候，其實交通部跟各方的意見都有提出一些疑慮，就是輕軌本身其實在這些路段的部分，可能會有交通的瓶頸跟這些相關的問題。我們另外也配合整個中央，他們積極在推軌道運輸的部分，所以後來我們就把這一部分重新檢討。

蕭議員永達：

軌道，大家都是軌道，輕軌也是軌道、捷運也是軌道。

捷運工程局吳局長義隆：

對，因為大眾運輸本身其實必須要有中央的資助，如果沒有中央的補助的話，其實我們很難去推大眾運輸，像整個工程費的部分，大概中央要出 84%，我們自己出 16%，所以在經費上面…。

蕭議員永達：

對，所以你要回答我剛剛的問題，你報告了三個會期輕軌，怎麼突然跑來變成捷運呢？

捷運工程局吳局長義隆：

這裡面就是有幾個因素存在，第一個，當然是多方討論的結果。第二個部分，也是配合整個中央，因為過去我們如果要用重運量的部分去跟中央申請，其實會有滿大的挑戰，所以我們就配合這一次，因為軌道運輸本身其實在整個前瞻基礎建設裡面，這個計畫裡面其實它有滿大的經費所在，所以我們也順這個勢，然後同時就把這一部分做了調整。

蕭議員永達：

順這個勢就做了調整？

捷運工程局吳局長義隆：

對。

蕭議員永達：

也讓你調整成功，變成 1,400 億，1,430 億。我是支持你這個調整，因為如果是做捷運的話，它的速度確實會比較快，因為交通的目的就是把人跟物在最短的時間內，安全送到他要的目的地。捷運是做地下的是不是？黃線是做地下的？〔是。〕對嘛！所以它根本都沒有交通安全的問題，因為就在地下跑，是這樣嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

沒有跟路口有交織，它是專有路權。

蕭議員永達：

所以它是比較安全的嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

安全其實…。

蕭議員永達：

因為你花了…。

捷運工程局吳局長義隆：

沒有平面交織，我們可以確認是沒有平面交織。

蕭議員永達：

我問你一個簡單的問題，平面、高架跟地下，為什麼要做地下，地下是最貴

的，比例大概是 1：3：7。所以你這個 1,400 億如果是做地面的話，以前輕軌報價大概都是 200 億以內，這個 1,400 億等於是多了 7 倍。爲什麼要做多了 7 倍的價格？它一定是安全、速度都有，否則爲什麼要花這些錢？做一條黃線可以做 7 條輕軌，是不是這樣？你有這個概念嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

差不多，當然會有差異。

蕭議員永達：

大概 1：3：7，這個黃線做一條可以做 7 條輕軌，你爲什麼不做更多路網呢？一定是這個有更大的功能，就是安全、速度它都可以兼顧到，是不是這樣？

捷運工程局吳局長義隆：

對。

蕭議員永達：

好，注意聽，安全哦！速度哦！所以你要花 7 倍的價格來做，本來報告是報告輕軌變成捷運，是因爲安全跟速度。因爲你這個經過的區域是鳳山、烏松，黃線這個我都支持、我都沒有問題，安全、速度，而且經過人多的地方，本席是苓雅區選出來的議員，這個輕軌就會經過我的選區。有一條路人非常多，尤其上班、下班時間，整個街道都是人，很寬、全部都是人，叫做大順路。輕軌就會經過大順路，它有交通安全的問題，也有交通阻塞的問題，那我是感覺既然花錢做建設，就要安全舒適。整條黃線本來是輕軌都可以改成捷運，那我沒有那麼夠力，也沒有那麼大的雄心壯志，我只要求輕軌經過大順路的時候，考慮一下，把它改成地下化，經過大順路的時候改成地下化，就是像你講的可以達到兩個目的，第一，安全，沒有威脅到人民生命安全；第二，可以比較快速。交通的目的是什麼，我重新再講一次，人跟物在最短的時間內，安全送到他要的目的地，這才是我們花大錢做交通的目的。如果是做不到，做不到你做這個幹嘛！輕軌就會違反這兩個目的，第一，安全的目的。人那麼多、機動車輛那麼多，我已經一再問你們了，全世界有沒有在摩托車很多的地方在做平面輕軌，我再講一次是平面輕軌。有高架的、有地下的，高架的我看過，在吉隆坡，做了 7 條高架輕軌，那裡摩托車很多，沒有交通安全的問題，因爲它是做高架，怎麼會有交通安全的問題。有錢就做地下的，像黃線，沒有錢最少要做高架的，花 3 倍就可以做高架的。如果是既有交通安全的問題，又有交通阻塞的問題，我覺得這個大順路應該要認真考慮。吳局長，麻煩你回答一下，輕軌經過大順路，可不可以考慮一下做地下？

主席（陳議員玫娟）：

吳局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

就我個人的認知，因為捷運本身其實它沒有辦法閱讀城市，它只能在出入口周邊，然後對這個城市的印象裡面，只能是捷運廠站周邊的概念。但是輕軌卻可以讓我們去閱讀這一座城市，…。

蕭議員永達：

閱讀城市的交通阻塞。

捷運工程局吳局長義隆：

城市每一天、每一刻的變化，其實我們都可以看得到。輕軌本身其實除了我們水岸的發展之外，其實延續下來到大順路，大順路是所有我們道路裡面最美的一個路段，我們的雨豆樹本身其實…。

蕭議員永達：

誰跟你說大順路是最美的路段，你如果在海岸線經過輕軌…。

捷運工程局吳局長義隆：

這是我跟你講過，這是我個人的認知，我們可以看得出來大順路本身的雨豆樹是我們積極要去把它保存下來。

蕭議員永達：

大順路我也常常經過，怎麼會是最美的路段，大順路是人口密集經過的路段，為什麼會是最美的路段呢？

捷運工程局吳局長義隆：

第一個，它整個大順路氛圍的部分其實是很…。

蕭議員永達：

很多人經過那裡，不是因為它是最美，那是交通要道。

捷運工程局吳局長義隆：

是交通所需的部分，如果我們如果從交通所需的運量來看這件事情的話，其實就有兩個面向，一個就是你講的地下化的大眾運輸，就是我們可以快速運送的部分；另外一個就是我們輕軌本身有 34 公尺，其實就可以取代 1 公里的車流。

蕭議員永達：

閱讀城市聽起來好像詩情畫意，為何烏松、鳳山的人要花 7 倍的價格在地下跑，還不能閱讀城市呢？上上上會期，明明這個黃線都是 100 多億，你花了 7 倍的價格，又不能閱讀城市，為何烏松和鳳山的人就沒有資格來閱讀城市、詩情畫意一下呢？

捷運工程局吳局長義隆：

這兩段的道路形式和氛圍是不一樣的。

蕭議員永達：

你講講看，烏松那裏很好啊！有澄清湖，爲何不能閱讀城市呢？

捷運工程局吳局長義隆：

但是過了澄清湖之後，接下來是澄清路，之後會繞本館路、建工路、民族路，再來到民權路、三多路。第二部分會走到澄清路，之後會繞到國泰路、南京路，再接五甲路，然後直接銜接到新草衙的部分。

蕭議員永達：

這些是黃線要走的路線嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

對。

蕭議員永達：

這些路線都不值得閱讀，所以就建在地下，是不是這樣呢？譬如衛武營花了好幾十億，不值得閱讀嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

衛武營有站啊！

蕭議員永達：

衛武營有設站嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

有啊！有站啊！

蕭議員永達：

是捷運站，都在地下跑，花了好幾十億，如果像你講的閱讀城市那麼重要，應該在地上跑才對，可以閱讀到衛武營的美麗，怎麼會在地下跑呢？

捷運工程局吳局長義隆：

一件事情都有正反兩面，我們只能取正面多負面少的部分，輕軌或地下捷運的抉擇，當然我們會配合整個運輸、運量的需求，以及整個街道、城市要塑造的氛圍，整體考量之下，其實我們會再做調整。

蕭議員永達：

運輸和運量照常理來講，捷運是不是應該比輕軌大？

捷運工程局吳局長義隆：

捷運一定比輕軌大。

蕭議員永達：

因爲捷運是 M，就是大衆、多嘛！輕軌叫做 LRT，L 就是輕、少嘛！

捷運工程局吳局長義隆：

對。

蕭議員永達：

譬如大順路是一堆人最需要的道路，那才需要 MRT。

捷運工程局吳局長義隆：

這個我們沒有算過。

蕭議員永達：

鳳山、烏松根本沒有那麼多人，你卻用 MRT，大順路這麼多人，你卻用 LRT，根本是本末倒置，你聽得懂我在講什麼嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

知道啊！

蕭議員永達：

MRT 是要在人多的地方，LRT 是輕，怎麼會在烏松、鳳山用 MRT，大順路人最多的地方，你卻用 LRT 呢？爲什麼，你說說看。

捷運工程局吳局長義隆：

捷運是以整個系統看，不是只看一個路段。

蕭議員永達：

我剛剛已經跟你講過…。

捷運工程局吳局長義隆：

大順路縱使是輕軌進去之後，配合專有路權調整，這部分…。〔…。〕輕軌變捷運部分，我們會配合運量需求，用 LRT 還是可以滿足這個地方的需求。

主席（陳議員玫娟）：

再給蕭議員 2 分鐘。

蕭議員永達：

不用，我總質詢再問。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝蕭議員。局長，顯然大家對輕軌經過大順路的問題，很多議員對這個路段的使用都很疑慮，其實我上午講過，在人口擁擠的地方應該是走地下，在郊區的地方才是走地面，結果你們是本末倒置，這個問題在這個會期會有很多位議員向你就教，應該好好的去思考。

下一位是李議員柏毅和何議員權峰聯合質詢，時間 30 分鐘。

李議員柏毅：

謝謝市政府交通部門的同仁來市議會接受質詢，交通部門是有關市政府整體的交通建設，雖然不是預算最多的，尤其捷運局、交通局、觀光局都是非常活的部門，我們也會對交通部門非常期待。從民進黨政府在中央執政開始，最近端出一連串的牛肉，這些政策要讓市民有感，市政府相關的局處要能跟上中央

的政策、抓住中央的政策、爭取到中央的經費、爭取到中央要的產業結構方向，這是非常重要的。

我先從市政府發展觀光最重要的部分談起，民進黨政府從兩岸關係以來，認為必須要有一些突破，除了兩岸關係的發展以外，我們要對我們的地理位置，包含整個東南亞及亞洲要有一定的招商能力；一定的來往程度，發展不同的關係，走出一條不受限於兩岸關係的路，所以會發展出新南向政策。新南向政策對高雄的地理位置及整體環境條件來講，我們應該可以爭取到什麼呢？觀光局也已經非常積極在處理。我先從桃園機場和高雄機場 103 年至 105 年的出國人次來看，桃園國際機場的成長幅度比高雄國際機場還要大很多，姑且不論我們不到桃園國際機場的十分之一，我們期待整個南向，高雄國際機場可以發揮一定的角色和一定的能量。

這張圖表請觀光局參考一下，這是我們找出來的資料，如果以高雄國際機場當基地，從高雄國際機場到印尼、菲律賓、泰國、馬來西亞、新加坡、越南、柬埔寨、印度等等，這些南向要去經營的國家，我們可能要去招商，或要去發展關係，其實大部分的航班還是從桃園國際機場起飛，甚至從小港國際機場去柬埔寨、印度、印尼的班機數非常不方便，如果可以方便的來去這些國家，對我們有什麼好處呢？我們從整個國家政策找出對地方繁榮發展的條件，如果高雄國際機場都有這些東南亞航班，我在上個會期的總質詢曾經比較過，如果從桃園飛到新加坡和從高雄飛到新加坡的票價，桃園會比較便宜，明明從桃園飛到新加坡比高雄飛到新加坡還要遠，從桃園飛要坐 5 個小時，高雄飛只要坐 4 小時 15 分，但是桃園的票價較便宜，高雄飛居然比較貴，原因是什麼？因為高雄的飛機比較小，來這裡的旅客也不夠多，所以票價要高一點才符合航空公司的成本，這些旅客的量是培養出來的，如果藉由國家的新南向政策，再把高雄的整個運量栽培起來，高雄人未來得利會是什麼？可能票價要降低，跟桃園國際機場一樣。目前高雄南部人要搭高雄沒有起飛的航班，要多一個高鐵的費用及時間，時間加上金錢的成本增加非常多，我們如果可以從中央政府的新南向政策爭取到高雄一定有的地位，讓南部民衆出國成本降低，不論是票價成本或時間成本降低，就是對高雄人有交代，就是從國家政策裡面為高雄人爭取到一些福利。姑且不講時間，現在國家的政策及國營航空公司，連桃園到高雄的華航接駁班機都取消了，剩下長榮還有。

國家要發展南向，應該把小港機場擴大來經營高雄的運量才對，反而把台北、高雄的接駁班機也取消了。不好意思，你如果是要搭乘華航早上 8 點的班機的話，一定是前天晚上搭乘夜車到桃園，或者是前一天晚上就要去先住一晚，否則，最早一班的高鐵也是會來不及。這個二擇一嘛！局長，我們至少要

爭取到一樣，要嘛就是北高接駁機要下來，要嘛就是要對高雄的小港機場…，我知道也會有成本的考量，但是我們一定要爭取的是，高雄有直航的班機可以南向到東南亞等等的這些大城市，我覺得我們是站在高雄市觀光業者觀光的角度上來看的話，我們就必須要大聲的來爭取。因為有了這些直航的班機之後，局長，你要和旅行團、旅行業者出國去招攬這些東南亞國家的旅客來高雄也會比較方便啊！我們到國外玩，也都喜歡搭乘直航的班機，也都希望直飛到那裡，就可以開始在那裡住個兩天，很愉快也不用再搭乘遊覽車坐那麼遠。反觀來想，我們也希望人家來高雄玩，也希望人家直飛到高雄玩非常的舒適方便，所以，我們當然也希望有直航的班機到高雄。主席，可否請觀光局局長就這方面簡單回應？

主席（陳議員玫娟）：

觀光局曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

對於高雄機場相關的爭取，其實也是觀光局每次到交通部觀光局開會時都會提出的問題，尤其是新南向是以高雄做為發展的基地來說，其實在地理位置上比桃園機場更是方便、便捷。但是很遺憾的就是我們目前在東南亞的部分—東協包括印尼、印度、柬埔寨是沒有直飛的，就誠如剛剛議員所說的，現在有直飛的，大概就是馬來西亞、新加坡、越南、泰國和菲律賓，但是裡面還有很多是我們的華航、長榮是沒有飛的，大概就是用 LCC 廉航去飛。所以在這樣的狀況下，其實我們不管是在新南向的推動等等，包括有很多的台商也都是一直的反映，這部分在航班上其實真的是很不便利。

但是也是很不容易爭取到，包括泰國在去年已經爭取到免簽試辦一年，今年也會再繼續辦一年的免簽。我們也爭取到包括降落費的部分，高雄機場目前的降落費是比桃園機場減 20%。另外，我們也看到了今天的新聞，就是交通部長在今天也宣布，如果包機直航的話，就是要養客嘛！所以如果包機直航的部分，包括台中機場、高雄機場都是有補助 120 萬元的日幣，所以在這樣的狀況之下，其實都是爲了要爭取更多的航班到高雄來。我覺得當務之急，除了爭取航班以外，高雄小港國際機場整個航廈、航線包括宵禁，如果這些問題不趕快解決的話，航班要來的話，當然會有很多的限制，所以這部分當然是需要中央的支持，需要交通部給予我們很多的支持，才有辦法再讓小港的國際機場有更多的航線和航班。

李議員柏毅：

非常高興聽到你這麼正面的回應，因爲你沒有回應我說小港機場可能是民航局、或者是交通部的政策，你並沒有回答我這個，所以我覺得這就是一個非常

正面積極的態度。因為只有我們這個正面積極的態度，才可能有多這些直航的班機前來，也只有直航的班機才能真正的落實這些東南亞的旅客、或者是其他南向城市國家的旅客，第一真正的站就飛到高雄來，第一站飛到高雄來對高雄的觀光一定有加分、一定有消費的能力，謝謝局長這麼正面的態度，當然還有很多是我們要繼續努力的地方，我也會持續和觀光局做討論。

何議員權峰：

看到柏毅議員做這個前瞻基礎建設計畫，我想在這個所謂的前瞻計畫裡面，我們很感謝高雄市政府所有的團隊及高雄市議會共同的努力，這個前瞻建設計畫裡面中央願意補助高雄市，我們拿到了 1,000 多億的相關補助。在這 1,000 多億的相關補助裡面，對於高雄市未來的發展是非常非常重要的，其中占了經費最多的部分就是捷運第三條線，所謂的「黃線」。這項預算的規模有 1,400 多億，這個部分中央要補助我們 800 多億，所以我們一直都講，高雄市已經進入交通革命的時代，從過去的紅、橘二線，現在建置中的輕軌捷運線，以及剛爭取到的捷運黃線，再加上鐵路地下化相關捷運化的車站，高雄市進入了交通革命的時代。我們也可以預期到在未來的二年內，輕軌的完成和鐵路地下化的完成，再搭配紅、橘二線以及加上即將要做的新黃線，可以帶動高雄市區的交通革命，透過交通的建設、透過便捷的交通，來帶動高雄市另外一個不一樣的發展。

所以，我還是一樣要關心捷運和輕軌在高雄市的進度，首先請教捷運局局長的是，所謂的「水岸輕軌」，我們今年會完工，到底什麼時候會完工？可否請局長先說明。

主席（陳議員玫娟）：

吳局長，請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

有關水岸輕軌一階到 C14 的這一段，預計在 6 月可以鋪軌完成，因為地改都已完成了，現在就是積極的做鋪軌的部分，而其它土建的部分，預計在 4 月份就可以完成。另外的 TSS6，因為我們有把它轉移並且換了地點，所以這部分在 5 月中也可以完成。所以在 6 月的時候，其實全部的鋪軌就可以完成，完成之後，接下來我們就會進行上線測試，在 SAT、SIT 部分完成之後就會處理通車，所以目前鋪軌完成是在 6 月。

何議員權峰：

所以民衆什麼時候可以搭到完整的水岸輕軌？

捷運工程局吳局長義隆：

等我們 6 月鋪軌完成之後，接下來我們會上線測試，因為這個測試就變成是

權限，而不是只有一段一段的部分，所以我們會從 C1 一直到 C14 進行這些整體的測試，在測試完之後，如果整個的穩定度沒有問題的話，就會連續啓動初履勘的作業。

何議員權峰：

所以其實這二天也有人問到，今年高雄市要舉辦的生態交通全球盛典，會不會在這個…？

捷運工程局吳局長義隆：

我們一定要在這之前完成，11 月 1 日之前一定要完成。否則的話，整個生態交通全球盛典其實就缺了一個輕軌。

何議員權峰：

缺了一個非常大的一塊。所以爲什麼我剛才會一直追問局長這個，最後你還是答出了「11 月 1 日以前一定會完成」。其實我覺得民衆希望你回答的，就是什麼時候可以搭乘到完整的水岸輕軌，最後你也有提到一定會在 11 月 1 日以前完成，當然不可能等到 9 月 30 日才要完工去搭配所謂的生態盛典，那到底是什麼時候可以完成？我想局長應該要給我們一個明確的說法，讓民衆可以搭乘到水岸輕軌。不要讓民衆覺得是爲了要舉辦生態交通盛典才完工，我覺得這樣是不好的，所以我要給局長一個建議。

第二個，我要再請教局長的，就是剛才蕭永達議員也有提到的，輕軌二期要進入人車都非常擁擠的大順路，我也有向捷運局要了輕軌二期在大順路沿線相關的資料，其實是厚厚的一大疊，未來在大順路設站的部分，以及這些動線是怎麼樣，是厚厚的一大疊。剛剛蕭永達議員也有提到爲什麼不採行高架？我要先請教局長，爲什麼不採行高架？

捷運工程局吳局長義隆：

蕭議員的部分，他沒有要高架，他要地下。

何議員權峰：

他剛剛也有提到高架。輕軌捷運我們爭取了很久，目前二期在上個月舉辦了動工典禮，看起來是不太有可能再去做調整和變更，是不是這樣？〔對。〕所以輕軌就是在路面上行駛嘛！〔對。〕因爲輕軌二期在路面上行駛是之前的規劃，其實這幾年來，包括主席我們一再的向高雄市政府相關的局處建議，輕軌要在大順路上行走，所需要的相關配套措施是非常重要的。好不容易跟你們要到了這本計畫書，你們也告訴我，相關動工的交維計畫還沒有出來，所以我想藉這機會再次的提醒你們，交維計畫出來後，是否可以向地方民衆多舉辦一些輕軌不管是動工或完工之後的地方說明會，讓民衆更了解未來在大順路上的輕軌是什麼樣的走法？未來人車要如何分道？輕軌行駛如何做分流的處理？交

通動線又要如何處理？這部分我強烈的建議，捷運局和交通局應該提早因應，就像剛剛蕭議員所講的，要改高架或改地下的捷運，在現階段來看坦白說都不可能，因為不可能的情況下，輕軌勢必要在大順路上行駛，是不是在這部分多努力、多加強？讓大順路的民衆，不管是我的選區三民區也好、蕭議員的選區苓雅區也好，甚至到鼓山、左營整個沿線，讓民衆可以更了解未來的交通動線是怎麼規劃，怎麼樣處理的？希望兩個局處更努力，多舉辦幾場地方說明會讓民衆更了解，這部分請局長回答。

主席（陳議員玫娟）：

捷運局長請回答。

捷運工程局吳局長義隆：

何議員的提醒我們非常的認同。有關這部分，中鋼公司預計 4 月份可以提出交維計畫的初稿，這部分在提出時，我們會要求中鋼公司送道安會報審議前，就要向民衆說明，同時把施工期間的交維計畫，如何讓交通黑暗期減至最低，讓當地居民的影響減到最少，也會要求聽取民衆的意見。說明結束之後再把它提送到道安會報裡，當然有可能會再做修正，並針對修正部分再舉辦說明會，等說明會完獲得大家的共識和認同之後，再進行施工的部分。

大順路部分目前有分四個工區，第一個工區不在大順路上，是和台鐵地下化無關的 C1 到 C14 這段會優先施工，目前也在推進工作階段。主要的大順路這段，另外分爲兩個工區，東側部分再一個工區，這個工區預計 6 月份會開始進行，進行之前也會和民衆溝通。

何議員權峰：

最後要請教局長，所謂的捷運都會線也就是新黃線部分，我們知道在中央的前瞻計畫裡，核定補助高雄市這部分有 800 多億的經費。我想請教局長，有關所謂的新黃線在中央同意補助 800 億多之後，接下來的進度和相關的期程，你有要報告和說明的嗎？

主席（陳議員玫娟）：

吳局長請回答。

捷運工程局吳局長義隆：

整個大眾運輸黃線的部分，在 3 月 27 已經將可行性提報到交通部，也希望交通部可以在整個前瞻基礎建設計畫裡加速審議。可行性通過之後，接下來會進行綜合規劃及環評，甚至會把基設併進來，這樣就可以縮短整個期程，所以目標是希望在 113 年可以完成黃線的部分。

何議員權峰：

你說完工嗎？〔對。〕

李議員柏毅：

局長，剛剛要求你 7 月 1 日到 9 月 30 日的日期，你沒辦法，你現在講說 113 年，你怎麼算的？請你說明。

主席（陳議員玫娟）：

捷運局長請回答。

李議員柏毅：

水岸輕軌通車的日期 7 月 1 日到 9 月 30 日，你講不出來，那我請教你 113 年是怎麼算的？請你說明。

捷運工程局吳局長義隆：

輕軌通車因為會面臨到初勘、履勘及全線測試的部分，現在我唯一可以控制的就是鋪軌工程的完成，完成之後還要再進行測試。輕軌在全世界除了中國以外，全世界以無架空線整個超級電容供電的只有高雄。現在卡達，西門子在卡達也和我們一起施作，但目前還沒有跑。輕軌本身在台灣甚至在世界上，全部都是在我們這邊設計的，就連它的軟體、硬體部分也是到高雄之後，才開始進行整個系統的設計，這樣當然會有點實驗的性質，但是如果我們不去面對實驗的部分，就不可能走在領先的地位。因此整個輕軌這段，我們當然會很審慎，因為它涉及到通車部分，所以會面臨到初履勘，甚至前面測試的階段，而且測試是全線…。

李議員柏毅：

我聽得懂，我是要你明確的講出什麼時候？

捷運工程局吳局長義隆：

對，113 年期程，其實中央核定的期程往往和施工的期程各占一半，所以大約需要 8 年到 9 年時間。中央核定的期程從可行性評估到基設通過到辦理發包，要 4 年半到 5 年的時間，後面的工程期程大約也要 4 年半到 5 年，所以黃線原則上需要 9 年的時間，大概到 115 年。但是因為這個計畫已經列入前瞻基礎建設計畫裡，所以行政院也會列管，我們希望可以把中央核定的 4 年半壓縮到 2 年半的時間，壓縮進來後，後面的工程期程雖然不能縮短，但後面的 4 年半期程，就可以在 113 年來完成。

李議員柏毅：

從我和你認識當同事，輕軌的路線就已經存在，後來經過我們稍微修正水岸輕軌，向中央爭取核定後到現在，要在你手上通車我也覺得很快，一下子就過了 10 年了。一條輕軌我們蓋了 10 年，第二階段現在正要進行，而且你現在是捷運局長，不管你在爭取的過程裡扮演什麼樣的角色，我又想到下一個 10 年，黃線該怎麼去把它完成？因為你有經驗，因為我們曾經一起處理過這條輕軌，

所以你剛剛講出來的，會希望在中央原本核定的 4 年期間，我們已經有經驗了，所以希望 2 年半可以完成，接下來的工期時間，也因為有經驗了，我們可以怎麼樣來完成，真的還來不及稱讚你又要要求你了，真的很抱歉。

另外也跟捷運局請教一個問題，請你簡單回答。我有看到你們設立了土開基金，和之前已經設定給高雄捷運公司，目前招商也非常成功，我看比市政府的招商都還要成功，像大魯閣和整個大寮機廠的招商，我覺得都非常的成功，也很期待北機廠岡山部分的整個開發也能夠成功。我想要請教，目前這些機廠都已經設定給高捷公司並做了損益的平衡，而且今年也賺錢了，接下來的土開基金是要和高捷公司來競爭呢？還是怎樣我不太清楚，請局長簡單說明，等一下我們要質詢交通局。

主席（陳議員玫娟）：

吳局長請回答。

捷運工程局吳局長義隆：

其實捷運在高雄的推動都以供給導向為主，就是先做捷運再來帶動周邊的發展，周邊發展之後第一個運量會增加，第二個財務反饋回來後，再去支撐所有捷運的建設，都是以這樣的方式來推動。捷運紅、橘兩線當時就有自償部分，它包括了開發用地的部分，開發用地主要是在機廠的部分。土開基金的土地作價部分是在捷運沿線、在站的部分，它們是在廠的部分，其實兩者之間是相輔相成的，因為廠的面積大可以進行大型的開發，站的周邊空間面積沒那麼小，但價值會再提升，同樣是藉由捷運系統人潮的聚集，來帶動整個地區的發展，兩者其實是同樣性質，彼此間沒有競爭只有合作。

李議員柏毅：

也是可以談一談，未來也不一定站是他們的，廠是我們的嘛！

捷運工程局吳局長義隆：

廠是他們的，站是我們的。

李議員柏毅：

未來不一定是這樣啊！

捷運工程局吳局長義隆：

126 年全部都是我們的。

李議員柏毅：

黃線在沿線規劃的時候，我就建議我們要把自償的能力、站體及可開發的土地先預留下來。〔是。〕我的選區高雄大學及右昌整個延伸線，我們也希望在中央政府的前瞻基礎建設的計畫裡，我們可以多爭取的部分，希望捷運局不要停下來要繼續爭取，我會繼續誇獎你，但也會繼續要求你。

接下來要和交通局探討，我們爭取到 2017 生態交通全球盛典，我們希望將綠能運具、低碳、永續生態、城市居住環境的概念帶給市民朋友。在這個過程中，交通局也和當區哈瑪星的議員、民代、里長等等，做了很多的溝通，雖然整個過程不是很滿意，但是也都一步一步在往前走、進步中。可以請局長簡單介紹生態慶典活動嗎？

主席（陳議員玫娟）：

請陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

生態交通慶典是希望找一個社區，利用一個月的時間去體驗生態交通的生活方式。所謂的生態交通生活方式要對應的是，我們日常生活中，長久以來大量的倚重機動車輛，這個機動車輛在我們的過往經驗裡，就是使用石化汽油，所以生態交通要處理兩面向，第一個就是生態環境的面向；第二個是有關交通所產生的部分。如果長期使用石化的機動車輛時，會產生空污、PM2.5、溫室氣體效應、石油浩劫等問題。如果大家都使用私人運具時，特別是燃油的小汽車及汽車時，所以在社區中原來已經無法再拓寬的道路面積裡就會產生道路的壅塞、停車問題等等，我們希望透過低碳的運具，再配合公共運輸的替代方案，可以改善社區的生活環境及品質。

李議員柏毅：

我想市民也都慢慢了解生態交通月要做什麼，哈瑪星的市民可能會受到什麼影響。我到韓國的水原市，有人會想要帶我們到去那個地方，因為那裡全部都是電動，沒有柴油污染的問題。生態交通慶典我們只有一個月，所以接下來的下一步是什麼？我們在辦完這個活動後高雄市政府留下什麼？高雄市民留下什麼？交通局有沒有進一步的…，例如我們的公共運具有沒有要進一步的全面改用電動車，如果全面改用電動車要有何種經營模式？需要花費多少錢？在中央的前瞻基礎建設計畫裡，有沒有我們可以搭配或爭取的部分？局長是否能請你就這個方向，簡單的向市民朋友回答？

主席（陳議員玫娟）：

請陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

生態交通全球盛典最主要是在推動生態交通的概念，希望選一個社區，利用一個月的時間做這樣的生活實驗，它畢竟是一個實驗性質，因為一個月的時間比較能夠去體驗，在我們生活當中做這樣的改變是否值得持續下去的。因為是一個月的時間，剛才議員提到之後我們是否有留下什麼東西？當然我們必須就這一個月時間和地方進行檢討，看看這樣的生活方式，有哪些是適用在高雄

市，哪些是需要做調整？我們要找到一個更合適的方向持續進行。

因為它是示範區，我們希望透過這樣的經驗，能夠擴充到全市其他的區塊，並且落實生態交通。至於低碳運具的部分，我們希望能引進更多電動化的公共運輸，甚至我們會建置電動汽車的共享系統，無非就是希望透過大眾運具或是準大眾運具，讓民眾儘量減少使用私人運具，並不會影響到生活上的行的品質，這個部分有待我們大家共同來努力。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

何議員權峰：

最後要請教交通局，剛才有提到高雄市要進入交通革命的時候了，我們有這麼多相關的交通建設，正在如火如荼的進行中，我認為相關搭配的軟體非常重要，如同交通局長的施政願景中提到「效率的交通」。其實所謂的效率的交通，就是我們能透過很多的現代化的網路、APP 等來了解。據我從你們的網頁上所看到的，交通局目前有提供 3 款 APP 的下載，請教捷運局長，你知道交通局這 3 個和交通有關的 APP 是哪 3 個？

主席（陳議員玫娟）：

請吳局長答復。

何議員權峰：

你知道就說知道，不知道就說不知道。局長你不知道，請坐。我為什麼要問捷運局長，因為他有一個「高雄好停車」的 APP，這個和我們未來去搭乘相關的大眾運輸是非常重要的。請教目前在場的所有官員，交通局的三個 APP 分別是「iBus 高雄、高雄好停車及高雄任我行」，請教現場的市府官員，有下載過這 3 款 APP 其中一款的人，請舉手，有下載的人都在交通局。我為什麼會提到這個，交通局長你也提到現在是交通效率的時代，感謝交通局提供這 3 款的 APP，如果以現場的人數，扣掉交通局自己的官員，其他的局處不僅沒有下載這 3 款 APP，甚至不知道有這 3 款 APP，我想高雄市民也是一樣。如何能更有效的運用這些系統，並讓高雄市民了解，讓高雄市民在交通使用上更便利…。

主席（陳議員玫娟）：

請陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝何議員的關心，該如何有效利用科技資訊的能力，將我們重要的訊息即時讓民眾知悉，這個是我們努力的方向，也是我們目前在積極努力的工作。剛才提到的 iBus，主要是針對公車族，它非常的方便也可以連結到其他運具的系統資訊；好停車主要是針對停車；議員剛才也有提到是否可以將一些資訊全

部整合起來，高雄任我行就是希望整合個別使用者，如私人運具的使用者、道路使用者或是公共運輸的使用者，透過這款 APP 就能全部掌握住。好停車和 iBus 的資訊在高雄任我行裡都可以掌握得到，特別的是它還有加上道路的攝影機，能夠即時知道路況的情形。我們也希望民衆都能夠知道這些 APP 的使用方法及下載方式，我們在下載的部分確實還有努力的空間。

市政府的 APP 裡，有一款「高雄一指通」，一指通則是結合各個局處的食、衣、住、行、育、樂，將各局處所發展的 APP 及重要的訊息都連結到一個 APP 裡，任我行也有和一指通連結在一起。根據不同的使用者的功能需求，會去下載不同的 APP，或是他已經下載了一指通，但並沒有去使用他所需要的部分。該如何利用這些 APP 來做我們的資訊提供，這是我們必須面對的重要課題，在每一年的公共運輸的行銷計畫裡，我們一直把這個當做重點，唯有這些東西才能讓公車的使用者、道路的使用者，能夠很快速並很有效率的使用到我們所提供的服務。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝兩位議員的質詢，休息 10 分鐘。（敲槌）

繼續開會。（敲槌）向大會報告，因為今天下午登記發言的議員都已經全部發言完畢，所以今天的議程就到此結束。明天上午 9 點繼續開會，散會。（敲槌）

高捷盈餘「閃金光」，捷運站卻「暗眠摸」！
鄉民：「高捷有三寶，關燈、補丁、省空調」
美麗島站照度實測，光線不足好市多夢時代 1/10
高捷苦盡甘來享盈餘之際，應研擬改善！

高雄市議員郭建盟 20170329 交通部門質詢稿



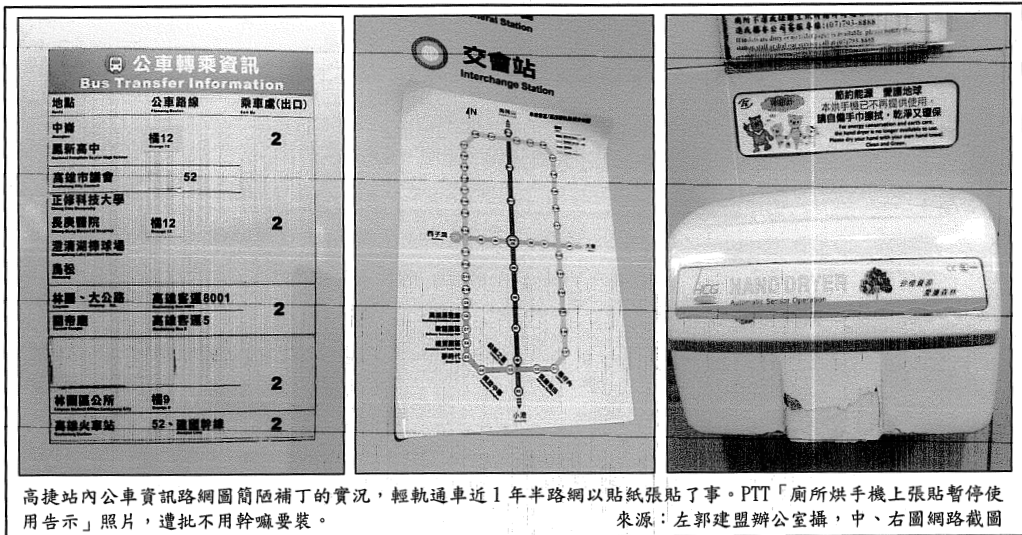
導言：

高雄捷運通車 8 年多，運量持續成長，去年首度不靠平準基金拼出「真盈餘」，風光在 1 月的尾牙宴中宣布盈餘 7400 萬喜訊。但同一時間，網路上卻流傳順口溜「高捷有三寶，關燈、補丁、省空調」，批評高雄捷運為省錢無所不用其極。建盟帶照度計，到美麗島站走道實測，照度數值竟不到好市多、夢時代的 10 分之 1，難怪連知名臉書專頁都嘆息「美麗島已不再美麗」。高捷現已開始賺錢，苦盡甘來之餘，應改善捷運站設施，甚至將部份盈餘挹注美麗島站商圈再造，提供市民舒適乘車環境，讓高捷盈餘與運量皆能永續增長，創造「服務帶動人潮、人潮拉升運量」的良性循環。

PTT 鄉民：高捷有三寶，關燈、補丁、省空調

年初 1 月間，批踢踢版鄉民在 MRT 版分享報載「高捷運量連創紀錄 民眾批班次少、月台熱」，民眾痛罵春節期間「月台擠爆，空調也不開」、「運量爆出十倍，班次還不到 6 分鐘一班。」引發 30 餘則留言熱議。其中鄉民 kougousei 說：「高捷有三寶，關燈 補丁、省空調」，點出鄉民對高捷過於省錢的印象。(高捷三寶 PTT<https://www.ptt.cc/bbs/MRT/M.1485852409.A.D5F.html>)

一寶「關燈」：高捷月台採 6 節車廂設計，但通車試營運期間，為配合未完工的「高雄車站」臨時月台，只掛 3 節車廂。97 年高捷為節省電費，將全線各站無車廂停靠的月台燈管拔除，出入口及通道亦減量照明，燈就從那時關到現在。人潮多時，燈光暗影響不大，但深夜 10 點後及減班時段，難免令人心驚驚。

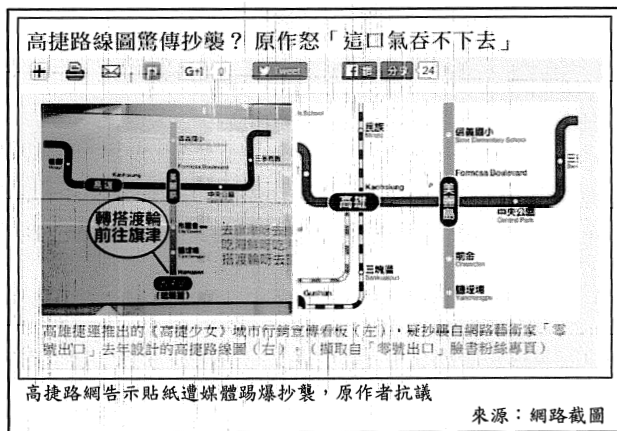


二寶「補丁」：捷運美麗島站及中央公園站的建築之美，103 年被國際新聞網站「PolicyMic」評為世界第 2 及第 5 名。但走進站內，卻可在入口地圖及公車資訊導覽牌上，見到一塊又一塊的塗改補丁，月台內的路線圖也有如「狗皮膏藥」。此般告示，除不利乘客辨識外，粗糙簡陋又醜的塗改方式，更與世界級美評形成強烈對比。

三寶「省空調」：溫度舒適與否屬主觀感受，但當多數人反應太悶熱，那就真就有檢討必要！前年就曾傳出高捷員工受不了匿名打 1999 投訴，高捷澄清是「階梯式溫度控管」，從出入口、走道到車廂漸漸降溫，避免溫差造成乘客不適，也節省能源。但長期來，「為什都不開冷氣」的抱怨未停，顯然有改善空間。

僅供觀賞烘手機、
輕軌路網貼貼紙，
網路接連挨批！

除了三寶外，2 月 15 日批批踢八卦版一張「廁所烘手機上張貼暫停使用告示」照片，要民眾「自備手巾擦拭，乾淨又環保」，遭批不用幹嘛要裝。此外，這套省工密技，也隨高捷營運擴展到環狀輕軌，輕軌試營運至今近 1 年半，紅橘線各站路網圖仍未更新，僅以 1 張貼紙因應，輕軌各站公告事項，也簡陋的以家用噴墨印表機印製。

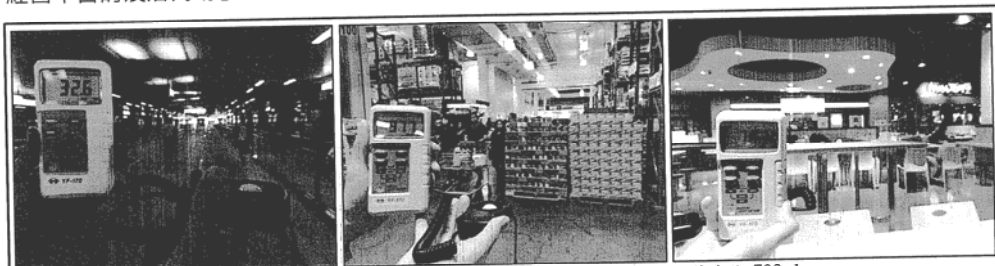


省過頭讓網友嘆息「美麗島已不再美麗！」

實測美麗島站走道「暗眠摸」，照度不到好市多、夢時代美食街的 1/10，宛如「經營不善的沒落商場」

高捷省過頭引發熱議，網路討論極多，知名臉書專頁高雄點長期關注軌道運輸議題，3月7日，亦發文怨嘆「美麗島已不再美麗」，引起粉絲附和。

3月中建盟走進美麗島站，裡頭有咖啡廳、餐飲及雜貨等店家，並開放場地租借。但不少地方光線昏暗，走道的亮度，如停電的緊急照明般。實際拿照度計測量，走道照度僅約 32.6 lux，9 號出口更是「暗眠摸」只有 16.3 lux。同時再到高雄人常去的賣場測量，好市多前鎮店為 977 lux、夢時代 B1 美食街為 783 lux。美麗島照度顯然還不到好市多、夢時代美食街的 10 分之 1，昏暗狀況，宛如「經營不善的沒落商場」。



照度實測，美麗島走道商場 32.6 lux，好市多前鎮店 977 lux，夢時代地下室美食街 783 lux。

來源：郭建盟辦公室攝



照度 lux	各種場所照度標準(包含 CNS 國家標準)	
2000-1500	—	
1500-750	辦公室、營業所、設計室、製圖室、正門大廳	
750-500	—	辦公室、主管室、會議室、印刷室、總機室、電子計算機室、控制室、診療室、服務台
500-300	禮堂、會客室、大廳、餐廳、廚房、娛樂室、休息室、警衛室、電梯走廊	書庫、會客室、電器室、教室、機械室、電梯、雜物室
300-200	—	—
200-150	—	盥洗室、茶水間、浴室、走廊、樓梯、廁所
150-100	飲茶室、休息室、值夜班、更衣室、倉庫、入口	
100-75	—	
75-30	安全梯	

最黑暗的捷運站出入口「底加」！「暗眠摸」的美麗島站 9 號出口照度實測僅 16.3 lux，比國家照度標準中最低一項「安全梯」75-30 lux 還低。郭建盟攝



賺進 7400 萬，又跨足電信業，實質半公營的高捷，服務品質 vs 撙節支出如何平衡

高捷為廣開財源朝多角化經營，除了深受動漫迷歡迎的高捷少女，高捷也替高鐵磨軌，促成大魯閣草衙道、高醫岡山醫院等帶動地方繁榮就業的開發案，最近還傳出出租光纖纜線，向 NCC 申請獲准跨足電信事業，盈餘可望再增數千萬，這些傲人成績，可喜可賀。

←上 Google Play 手機 APP 商店搜尋「照度計」即可找到多款免費 APP，民眾安裝後可實際到您家附近的捷運站內測試，依 CNS 國家標準「電梯走道」的建議照度約在 300-200 lux。

高捷今日之盈餘，另一項重大意義，就是兌現 102 年高捷在市議會提出「市政府以修約方式提前移轉高捷機電資產」專案報告時，約定「4 年內高捷營運收支平衡」的承諾。此次修約，市府每年雖可多拿一些回饋金及土地租金，並換得 2 董 1 監的董監席次。但也由全體市民承擔高捷鉅額長貸負債、利息及折舊費用。所以，今日高捷盈餘，除全體高捷人的付出努力外，也源自市民的共同承擔。

以此市民與高捷休戚與共的關係而論，高捷實際上形同半公營企業，理所當然該為市民服務。尤其在轉虧為盈後，服務品質及樽節支出兩者間應做出調整，找到新的平衡。市府也有義務扮演監督及輔導的角色，增進市民福祉。



102 年 5 月公視報導：高捷每個月虧損約 2 億元，7 月可能就會破產。為了確保捷運永續經營，高雄市政府決定出手挽救高捷，提前移轉高捷的機電設備，紓解高捷的財務負擔。

來源：網路截圖

公車處服務與運量互為因果惡性循環，最終負債 200 億收攤

高捷盈餘應回饋服務，加強軟硬體設施，再造美麗島站，讓運量人潮正向匯集

高雄的大眾運輸長期因便利性不如私人運具，經營困難。要有效提升運量，除要有「便捷路網」，「服務」也是重要關鍵。以早期高雄市交通局公車處為例，雖有強勢的路網特許權，卻因公營體制所累，僵化全無新意的服務形象普遍為市民詬病。最終在服務及營運效能競爭力，皆無法與民營公司抗衡的狀況下，103 年市府慘賠 200 餘億採民營化收場。「服務」之於大眾運輸的重要性，淺而易見。

回頭論及高捷美麗島站實例，關燈關空調，站內陰暗悶熱，使人潮難聚集，宛如沒落商城。一旦沒了商機，商家承租意願也將降低，隨之墮入成本、收益與服務水平的惡性循環。

美麗島光之穹頂有世界第 2 美譽，又是紅橘線交會之地，高捷公司實應將站體的軟硬體設施建置完善，運用公私資源，導入文創、藝術、美食、時尚元素進行再造，列為培育人潮的重點車站，甚至作為企業形象的核心識別。

樂見高捷盈餘，也向所有付出努力的高捷員工致敬，但苦盡甘來後，如何服務回饋，讓運量、站內商場人潮得以正向提升，捷運局、交通局、經發局、高捷應進一步會商檢討改善方案，創造「服務帶動人潮、人潮拉升運量」之良性循環。

<p>8 Elegant Global Subway Stations New Yorkers Could Only Dream Of by Melissa Hugel 3 years ago</p> <p>SHARE 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: FeelPen</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> <p>網路截圖照片</p>
---	---	---	--



高捷盈餘「閃金光」，捷運站卻「暗眠摸」！ 鄉民嘆「高捷有三寶，關燈、補丁、省空調」 照度計實測，美麗島站走道照度值不足好市多夢時代 1/10 高捷苦盡甘來享盈餘之際，應研擬改善！

高雄市議員郭建盟 20170329 交通部門質詢前新聞稿

高捷盈餘「閃金光」，捷運站卻「暗眠摸」！高雄市議員郭建盟今(29)於議會質詢，指 2 月中鄉民在網路熱議，批「高捷有三寶，關燈、補丁、省空調」。他拿照度計到美麗島站實測，走道出入口真的「暗眠摸！」數值遠低於國家 CNS 標準，不足好市多、夢時代 10 分之 1。他要求捷運局力促近來營運成績亮眼盈餘的高捷，留心各界批評建議，改善捷運站服務設施，同時挹注盈餘再造美麗島站，為高捷正向帶動人潮與運量。

郭建盟說今年 2 月，高捷風光在尾牙宴宣布盈餘 7400 萬喜訊同時，批踢踢鄉民在 MRT 版批高捷「班次少、月台熱、空調也不開」。其中鄉民 kougousei 說：「高捷有三寶，關燈、補丁、省空調」，點出鄉民普遍對高捷省錢過了頭的印象。

為此，郭建盟實際帶著照度計到美麗島站測量，發現走道「暗眠摸」，照度僅約 32.6 lux，9 號出口，更暗約 16.3 lux，遠低於 CNS 公告電梯走廊照度應於 200 至 300 lux 的國家標準。對比高雄市民常去的好市多前鎮店為 977 lux、夢時代地下室美食街 783 lux，數值不到人家的 10 分之 1，讓人訝意。郭建盟提醒市民可用手機上 google play 商店搜尋照度計，安裝免費 APP，到自家附近的捷運站實測感受。

他說，高雄美麗島站及中央公園站的建築之美，103 年被國際新聞網站「PolicyMic」評為世界第 2 及第 5 美的捷運站。但走進站內，地圖及公車導覽牌上，見到一塊又一塊有如「狗皮膏藥」的塗改補丁，除不利乘客辨識外，粗糙簡陋又醜的塗改方式，更與世界級美評形成強烈對比。此外，廁所烘手機上張貼暫停使用告示，要民眾「請自備手巾擦拭，乾淨又環保」，讓人狐疑當初為何要裝設烘手機。這些都引起網友批評，感嘆「美麗島已不再美麗」。

郭建盟肯定高捷多角化經營，廣闢財源，苦盡甘來才有了今日之盈餘成績。但他強調這份盈餘成果，有部分起因於 102 年市民為免於高捷破產，修約承擔高捷鉅額長貸負債、利息及折舊費用而來。高捷與高雄市民可謂休戚與共，形同半公營事業，理應在盈餘後，為市民提供更為完善的服務與軟體設施。

他要求佔有高捷 2 董 1 監的席次的捷運局，應會同高捷檢視各站的照明、空調、出入指示等服務設施，達到符合市民期待水準。另應鼓勵高捷，將部份盈餘注入美麗島站，運用公私資源，為美麗島站導入文創、藝術、美食、時尚元素進行商圈再造，列為培育人潮的重點車站，甚至作為企業形象的核心識別。讓運量人潮正向匯集，創造「服務帶動人潮、人潮帶動運量」的良性循環。



附表：高捷三寶小檔案

	一寶「關燈」	二寶「補丁」	三寶「省空調」
說明	高捷月台採 6 節車廂設計，但通車試營運期間，為配合未完工的「高雄車站」臨時月台，只掛 3 節車廂。97 年高捷為節省電費，將全線各站無車廂停靠的月台燈管拔除，出入口及通道亦減量照明，燈就從那時關到現在。人潮多時，燈光暗影響不大，但深夜 10 點後及減班時段，難免令人心驚驚。	捷運美麗島站及中央公園站的建築之美，103 年被國際新聞網站「PolicyMic」評為世界第 2 及第 5 名，但只要去入口處檢視，在地圖及公車資訊導覽牌上，可見一塊又一塊的補丁，月台內的路線圖也如「狗皮膏藥」般，除不利於乘客查看，汙損簡陋的修補方式，真的與世界級美評極不相搭。	雖溫度舒適與否屬主觀感受，但當多數人反應太悶熱，那就真就有檢討必要！前年就曾傳出高捷員工受不了匿名打 1999 投訴，高捷澄清是「階梯式溫度控管」，從出入口、走道到車廂漸漸降溫，避免溫差造成乘客不適，也節省能源，但長期來，「為什麼都不開冷氣」的抱怨未停，顯然有改善空間。

新聞聯絡人：金仁皓 0936-940-103



高捷盈餘卻省過頭 市府對症下藥

高雄市議員郭建盟 20170329 交通部門質詢後新聞稿

高捷盈餘卻省過頭，交通局、捷運局聯手對症下藥！今高雄市議會進行交通部門業務質詢，市議員郭建盟讚揚高雄捷運，認為去年盈餘 7400 萬元，是不簡單的成就，但話鋒一轉，郭建盟也拿出實測照度數據及網友評論，點出高捷「關燈、補丁、省空調」之缺點；對此，捷運局局長吳義隆表示，已針對各項軟硬體設施提改善計畫；交通局局長陳勁甫則說，之後會對服務品質訂出具體標準，在年度檢查時特別要求，透過監理手段，達到民眾之期待。

郭建盟指出，高捷尾牙時公布賺錢的喜訊，可喜可賀，公共運輸事業且又是 BOT 案，能做到賺錢，非常不容易，但年初期間，PTT 鄉民也痛批高捷，明明人潮眾多，卻不加開列車，月台悶熱，燈光也不亮，省錢省過頭，鄉民甚至譏諷「高捷有三寶，關燈、補釘、省空調」。

郭建盟表示，他帶著照度計到美麗島站測量，走道照度僅約 32.6 lux 光線昏暗，如發電的緊急照明一般，尤其 9 號出口，簡直是「最黑暗的捷運站」，照度只有 16.3 lux，對照國家照度標準，電梯走廊照度要 300 至 200 lux，明顯偏低。

郭建盟認為，當初高捷修約，全體市民承擔高捷長貸負債，彼此休戚與共，如今苦盡甘來，高捷有盈餘，應整頓全線站體「這個很公道一點都不超過」，市府在董事會握有二董一監，應要求高捷進行體檢，高捷也應將收益挹注美麗島站，投入文創、藝術、音樂等元素，進行再造，帶入人潮，持續拉升運量，形成良性循環。

高雄市捷運局局長吳義隆回應，過去電費佔營運成本 18%，照明佔電費 20%，最近打算更換 LED 省電燈泡，在信義國小站測試，電費一樣照度卻可提高 50%，一舉兩得，將擴大辦理，補釘則是當初同仁應急貼上，已檢討過，將改善，至於空調部分，因捷運站空間大，容易浪費，美麗島、中央公園已陸續裝置阻隔設施，防止冷氣外洩。

高雄市交通局局長陳勁甫坦言，先前捷運考量財務，確實作法很克難，年度監理重點都放在財務和行車安全上，但盈餘之後，會對硬體、軟體等服務品質訂出標準，予特別要求，透過監理手段，達到民眾之期待。

新聞聯絡人：金仁皓 0936-940-103

高雄市議員郭建盟 20170329 交通部門質詢官員答覆逐字

高雄市捷運局局長吳義隆：

電費的部分其實佔所有營運成本 18%，照明的部分又佔所有電費 20%，他們有時候真的是省過頭，雖然符合標準，但是對於一個地區氛圍營造部分，其實都會受到滿大衝擊，反而是不要揠苗助長、殺雞取卵的形式，這些就像郭議員剛剛提到的部份，補丁的部份，他們也有檢討過，同仁臨時應急，他們也進行新的一個改善的相關因應作為，空調的部分，那剛剛照明的部份，其實照明的部分，我們過去採用的都不是省電燈泡，所以他們現在開始重新調整，信義國小站已經做了實驗，把省掉燈泡全部換上，照度增加 50%，電費一樣，這樣對這個地區其實是非常正向的，所以他們現在，接下來也針對美麗島站的部分，希望也把這些全部都更換為省電燈泡的部分，那如果說 LED 照度能夠倍增還可以同樣的電費，對省電是很大的幫忙。

那空調的部分，空調當初設計，因為空間大，所以很多冷氣外洩，造成空調部分相當浪費，他們已經花費千萬部分，針對美麗島站、中央公園站部分，做一些阻隔設施，讓這些空調不會有外流情形，捷運公司其實也一直希望朝這個面向，雖然是省錢可以創造盈餘，他們也會盡全力來不要因為省錢省過頭，然後造成市民觀感不佳，甚至影響捷運運量部分，其實這樣反而是負面，郭議員剛才跟我們提醒的，我們都會跟郝董再做討論，同時感謝郭議員，我們二董一監部分，是由我們林英斌副秘書長，還有我們曾姿雯局長，還有監察人部份是我們簡振澄簡局長。

交通局局長陳勁甫：

謝謝主席，謝謝郭議員，對於我們捷運服務品質的關心，確實在過去這幾年，為了讓它能夠在財務狀況，以及相關搭乘人數還沒有到達某一個程度的時候，大概有一些比較克難式的做法，這個是大家共體時艱的過渡期間，接下來他們開始有盈餘了，接下我們就應該要正視這些屬於服務品質，怎麼樣符合顧客期待的改善。

過去我們的重點，所謂捷運的監理檢查，每一年度的檢查，重點當然有所比例上，會放在財務上面的部份，還有行車安全，這是最基本的，在硬體軟體的部分，只要是說能先克服當時的現況，我們就先這樣子通過，但是現在有盈餘了，我想我們開始對於捷運監理，有關財物、安全，這部分一定要持續把關之外，對於硬體軟體服務品質面向的部分，我們會事先告知我們希望達到甚麼樣的目標，在年度的檢查我們會特別要求，希望透過監理的手段，也能夠讓捷運公司本身，能逐步達到民眾需要，以上做這樣補充。