

二、第 2 屆第 4 次定期大會第 10 次會議

(中華民國 105 年 10 月 27 日上午 10 時 2 分)

交通部門業務質詢

主席 (陳議員玫娟) :

開始開會。第 2 屆第 4 次定期大會第 9 次會議紀錄已經放在各位議員桌上，請參閱，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，現在先請非委員會的議員質詢，登記第一位的是劉議員德林，時間 15 分鐘。

劉議員德林 :

大家好，首先請教捷運局局長。

主席 (陳議員玫娟) :

好，請捷運局吳局長備詢。

劉議員德林 :

局長，在你昨天工作報告所提到的，輕軌二階段的發包已經發包了，由中鋼得標，現在第一階段有 8 站試營運期間，到目前為止，在試營運這個階段，搭乘人次有多少？

捷運工程局吳局長義隆 :

截至目前為止，累計有 44 萬人。

劉議員德林 :

在這 8 站的運量裡面，你們基本的成本是多少？

捷運工程局吳局長義隆 :

目前基本成本的部分，整個含括維修、含括營運，這兩個部分都是委託捷運公司，我們委託 14 站，依照合約規定，一年成本要 1 億 4,000 萬元。

劉議員德林 :

你剛才說，這 1 億 4,000 萬元是整個 37 站的還是 14 站的？

捷運工程局吳局長義隆 :

全部…。

劉議員德林 :

第二階段做完是多少？37 站。〔對。〕那你剛才講到 14 站是什麼意思？

捷運工程局吳局長義隆 :

我們有分兩階段，第一階段水岸輕軌的部分是 C1 到 C14，到明年 6 月之前整個要完工。另外，第二階段我們委託發包出去，得標的是中鋼，這一段 37

站…。

劉議員德林：

從 C14 以後的階段是第二階段？〔對。〕我先講第一階段試營運，這段期間已經幾個月了？多久了？

捷運工程局吳局長義隆：

試營運到現在將近 1 年。

劉議員德林：

我們試營運還要試多久？

捷運工程局吳局長義隆：

目前，應該已經開始營運，只是我們還沒有收費。到 C14 的部分，我們希望趕在春節之前完成，現在到春節大概將近還有 3 個月。

劉議員德林：

我問你，到目前為止，整個試營運的成本是多少？

捷運工程局吳局長義隆：

整個合約的部分是 1 億 4,000 萬元，算到 C14 的話…，整個合約的部分，現在是到 C14，但是我們現在只有營運到 C8，營運到 C8 的成本和到 C14 的成本就不一樣，這一部分我們還會再和捷運公司做清算。剛才向議員報告的是我們預估到 C14 的成本一年是 1 億 4,000 萬元，但實際上的運作，還要配合到 C8 的實際成本，我們還會和捷運公司做清算。另外，剛才議員所提到的，我們整個運作會到 C37，什麼時候開始收費？原先是預計在暑假結束之後，但是暑假結束之後如果到明年春節只有 3 個月，這 3 個月期間的變動，會變成短短 3 個月之內會有兩次收費的情形，價格也會不一樣，我們考慮到對市民的方便使用，所以預計在明年春節 C1 到 C14 全部通車之後才開始收費。

劉議員德林：

等到明年之後。

捷運工程局吳局長義隆：

春節。

劉議員德林：

明年春節，沒有關係，如果是到明年春節之後，現在的營運成本就要 1 億 4,000 萬元，〔對。〕還不算其他的站就要 1 億 4,000 萬元，從 C14 到 C37 還有另外一個結算，是不是？〔對。〕既然是這個樣子，我再請教你，如果整個 37 站全部通車，你們一年的營運成本，要有多少搭坐人次才能達到基本的成本？

捷運工程局吳局長義隆：

我們現在整個營運…。

劉議員德林：

你們都應該早就估算出來了嘛！

捷運工程局吳局長義隆：

對，營運要能平衡就是要 108 年完成之後，109 年 37 站的日運量達到 8.3 萬人，這時就可以平衡。

劉議員德林：

8.3 萬人才能達到平衡，這是第一個票價的收入。另外，第二個，廣告效益有多少？

捷運工程局吳局長義隆：

目前開始營運，一列車一次收費 8 萬元，未來會配合不同的情境、路段…。

劉議員德林：

你預估收入是多少？

捷運工程局吳局長義隆：

整個收入的部分，因為這跟班次有關係，所以預計是 4%。

劉議員德林：

4%？

捷運工程局吳局長義隆：

就是營收、票收的 4%。

劉議員德林：

廣告費嗎？〔對。〕4%大概是多少錢？另外，加總土開基金，土地開發基金是多少錢？到目前為止執行了多少？當初要設置輕軌，中央補助 65 億元，你們支出差不多 101 億元左右，總共是 165 億元嘛！〔對。〕當時你們說服高雄市議會，以可以帶動地方繁榮的土開基金，藉由土地的標租，來挹注到整個成本上，是不是？〔對。〕這個部分，你們執行到現在挹注了多少？

捷運工程局吳局長義隆：

包含土開基金，我們整個運作的部分，由市政府用土地作價，作價給土開基金，再用土開基金去進行開發，在開發之前，我們所有…。

劉議員德林：

我知道，我現在問你這個部分，是當初在說服高雄市議會的時候，說會用廣告、營運與土開基金這三大項加總起來，但是我們一直在質疑，你們一直這樣做下去，整個輕軌未來是不是會成爲另外一個錢坑的案子？當然在整體大眾交通運輸的營運是希望能達到持平，我們也不打算它能夠創造多少回收，但是回收的部分最起碼要打平嘛！〔是。〕它營運的營利我們不敢奢想，但你現在連

打平都沒有辦法，不但沒有辦法，還可能成爲一個很大的錢坑，將來這 14 站營運成本要 1 億 4,000 萬元，你有多少…。我們不要算別的，以 37 站加起來…，算它 1 億 5,000 萬元好了，一年 1 億 5,000 萬元，你算算看，你有辦法達到 8 萬 3,000 個售票人次與廣告收入嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

營收的部分是可以平衡的，就是在 109 年的時候，109 年我們的目標是要達到 8.3 萬人次，如果達到是可以平衡的。

劉議員德林：

是要達到 8.3 萬人次才可以平衡嘛！〔對。〕你有沒有把握？是不是又會變成另外一個錢坑？因爲整個現有的環狀當中，等於是單向這樣的環狀，是否真正達到便民路網最主要的效能？

捷運工程局吳局長義隆：

這一部分在我們整個推估裡面是沒有問題的，整個是符合我們推估的需求。

劉議員德林：

局長，本席看到這些，我剛才說到土開基金，你們預估要藉由土地再活化，讓土開基金能夠加入我們的開發成本裡面、做資金挹注，而不要用到高雄市政府的財源，在這個狀況之下，我們同意你這樣子做。在同意你這樣子做的基礎狀況之下，你現在看，如果土開基金在前兩年所有的工作能夠做完成，有一部分，也就是它的土地價格會更好一點，但是以現在來說，你看到整個經濟與整個房地產一片蕭條，在這個蕭條當中，現在又要沉澱，而這個土開基金能夠挹注到輕軌的有多少？我是會再產生質疑。所以從土開基金到廣告收入到門票、車票收入，這些加起來，我非常憂慮和憂心，這會不會又成爲高雄市政府的一個錢坑、噩夢？到時候你還是要拿市民的稅金一直不斷的填補，這是最重要的環節，也是我今天跟你討論一個最重要的細節。

在這上面來說，交通網絡要建置，但是卻讓我們不得不憂心，以你們現有的工作進度，本席是非常憂心的。而且在這裡要再度強調，我們看到公車處，當公車處撤掉之後，我們好不容易把公車處每年累積這麼龐大的赤字現在慢慢在弭平，如果未來再加上輕軌這個錢坑，那更是我們沒有辦法接受的。本席在這裡向你提出指教，希望你針對本席所提的這些，做一個更完整的規劃，而不要到最後再來做錢坑的填補，這是我們不樂於看到的，好不好？

捷運工程局吳局長義隆：

好，感謝劉議員。我們有長期、中期與短期的部分，長期的部分，我們整個計畫會在 133 年達到平衡；第二、中期的部分，現金舉借方面，我們用在輕軌上面的建設是 25 億元，但是土地作價已經達到 38.62 億元，而且這只是公告

現值，如果我們把它變現之後，金額不會只是如此。第三、短期的部分，每一年經由公債委員會審議，我們依照這個計畫執行，到 106 年是要 2.59 億元，但是今年「特貿 5C」的處分我們可以得到 4.5 億元。所以這一部分的平衡，感謝劉議員的提醒，我們會朝這個方向，讓輕軌依照目前的進度與執行部分不會成爲錢坑，未來我們也會記取劉議員的提醒，會針對這一部分再去強化，讓這些問題不要造成高雄市財政另外的負擔。

劉議員德林：

局長，你現在說的數據和數字並沒有呈現在所有的資料裡面，我還是要說，這個部分目前在捷運局裡面還是一個空洞，38 億元還沒有成爲事實，我現在指教你，它還沒有成爲一個事實。

捷運工程局吳局長義隆：

這裡面就是說，我們的資產公告現值就已經 38 億元了，有些是從學校用地、有些是從文教區，這些變更都市計畫成爲商業與其他使用分區之後，我們去做處分…。

劉議員德林：

這也就是我在質疑的，現在土地飆漲，但與我們現有的，這個部分就是關係到差價嘛！

捷運工程局吳局長義隆：

對，我們現在有些…。

劉議員德林：

所以我要指教你的就是在這個差價上面，你的預估與實質的金額。

捷運工程局吳局長義隆：

我們的預估都還是趨於保守，也就是說，目前公告現值是 38 億元，如果我們做市場的處分，會超過這個金額。

劉議員德林：

局長，我們現在現有的，你說 38 億元，但是實際上要以入庫爲主體，對不對？〔對。〕現在我指教你是希望提醒你不要再成爲另外一個錢坑。

捷運工程局吳局長義隆：

是，謝謝劉議員。

劉議員德林：

請教觀光局局長。

主席（陳議員玫娟）：

請觀光局局長備詢。

觀光局曾局長姿雯：

好。

劉議員德林：

局長，你從民政局到觀光局，看你工作報告的整個內容和內涵，大致上我是看得過去，可是我想再請教，這個數字的呈現與實際社會現有的現況，並不像你工作報告上寫的，能夠有真正的對比。我請教你，去年 1 至 9 月與今年 1 至 9 月，陸客來台觀光的人數有多少？

觀光局曾局長姿雯：

我們目前手上的數據，如果是統計旅宿人次的話，大概就是半年做一次統計，所以今年 1 至 6 月是 105 萬 6,056 人，這是陸客的部分；104 年 1 至 6 月同期是 123 萬 955 人。我們用推估的方式來計算的話，同期相比大概是減少 20%；如果是 1 至 6 月的同期相比，大概是減少 14%。

劉議員德林：

主席，再延長 2 分鐘。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

劉議員德林：

繼續。

觀光局曾局長姿雯：

所以剛才劉議員所提到的就是陸客減少的狀況，大概就是今年 1 到 6 月與去年 1 到 6 月同期相比，目前我們的數字是減少 14%。

劉議員德林：

局長，我跟你說，最主要我們也很關心這對地方觀光產業的重要性，你現在擔任觀光產業最主要的推手，我們也看到你在推所謂的「南向」，現在中央也在推「南向」免簽證的部分，你也是針對中央蔡英文總統的南向計畫，與它做結合。可是你有沒有想到，這個南向計畫，我們未來的、現有的配套，你到底了解了嗎？以你評估我們的配套，你知不知道整個「南向」的這些，包含…。我再請教你，我們現在印尼、越南的導遊有多少人？

觀光局曾局長姿雯：

我們所接到的訊息大概幾乎是沒有的，很少，非常少，至於詳細的數字，我手上是沒有的，但是我們和導遊協會因為這次有辦東南亞語系導覽員的訓練，所以我們知道它是非常缺乏的。

劉議員德林：

我跟你說，泰語的只有 47 人，印尼語的…。

觀光局曾局長姿雯：

這是全國的、全國性的。

劉議員德林：

對，這是全國性的。在這麼匱乏的狀況下，既然你要推「南進」，可是這個「南進」不是空有口號，是要整個做一個配套，它實際的人數並不是我們所看到的這麼亮眼，在這樣的前提之下，你怎麼樣讓觀光產業在高雄能夠翻轉，這是很重要的一個責任。

觀光局曾局長姿雯：

從來高雄遊客數字的分析，國內旅客和國外旅客大概是 6 比 4 的比例。

劉議員德林：

這部分你如果答不完，私底下再來找我。

觀光局曾局長姿雯：

好，我再向你報告。

劉議員德林：

另外，我再補充一點，我昨天有向你提到眷村文化，尤其在原高雄縣的明德訓練班，也是無線通信所，它是非常具有歷史價值的，它這個價值不但有文化古蹟等各…。

主席（陳議員玫娟）：

再延長 1 分鐘。

劉議員德林：

它能夠挹注到觀光的連結，尤其你知道高雄市有三大官校：陸軍官校、海軍官校及空軍官校，你也看到最近我們在努力的黃埔新村，黃埔新村現在要保留，文化局要怎麼來做打造？由交通局來作推手，以這樣的方式做的結合，對於未來是兼顧觀光旅遊的文化之旅也是古蹟之旅，這樣非常好。本席在這裡所提出來的建議，希望觀光局能夠深入這兩個地方，去做整體的評估和規劃，怎麼做，未來這方面才能夠實現？能夠再帶動整個觀光的另外一個亮點，好不好？

觀光局曾局長姿雯：

謝謝議員。在整個眷村文化保留的部分，文化局是做了滿多努力，所以我們在鳳山黃埔新村包括在鳳山之前的明德訓練班，整個都做了非常完整的保存，最近文化局在那邊也有舉辦活動，對於整個眷村文化的推動，也可以打造成觀光的新亮點，這部分我們會再和文化局，看要做什麼樣的結合，一起來推動，謝謝！

主席（陳議員玫娟）：

接著請許議員慧玉質詢，時間 15 分鐘。

許議員慧玉：

大家早安。在去年不管是台灣的媒體或網路裡面的流傳，Uber 這樣的交通體系，目前還是一個沒有合法的組織，在國外也引起很大型的抗爭，因為已經影響到一般合法業者的生存，這個議題也慢慢入侵到台灣這個地方。所以交通部在最近針對如何去對抗 Uber 這樣的團體，做了小幅度的修正，我們來看一下這張表。一般的計程車和多元化的計程車，都屬於交通部正常的推動範圍，因為多元化計程車的推出，主要是希望能夠來對抗 Uber，但是我們來看一下，一般的計程車都有車頂燈，但是多元化計程車卻沒有車頂燈，Uber 更不用講了，因為它是黑牌的、在台灣是不合法，所以 Uber 和多元化計程車一樣，都沒有車頂燈。

再看它的顏色，一般計程車大部分都是黃色，但是多元化計程車，基本上可以有黃色以外的顏色，所以它可以用黃色基本色，也可以用其他顏色代替。但 Uber 是完全不在這兩個的範圍之內，它是開自己的車，所以顏色就五花八門了，包括車子也可以改裝，因為它完全不受政府的控制。講到車頂燈和顏色，一般人的直覺，我在急需要出門要搭計程車時，看到小黃來的確比較放心，至少在政府的把關上，計程車駕駛人必須要有良民證，在警察局沒有任何的犯罪紀錄，有營業登記證的才算是合法的。而且很多計程車都有靠行的登記機制，所以除了政府可以控管以外，還有在車行有很多的紀錄可以留下，所以即便是一般的計程車，不小心有其他的犯行，我們可以循線追蹤。

但是 Uber 這部分，很多都是開著自家用的車子，而且完全看不出來，到處的流竄。今天本席如果假借另外一個人的名義去申請 Uber，但不是我開的是我的朋友，開始營業了，我的人頭可能被冒名頂替，有可能，為什麼？我們看到下一張。這幾天很多人在討論這個議題，有一個女大學生和好朋友去 KTV，之後可能不勝酒力，當然我們不了解過去他的酒量好不好？但真的是醉垮了，等到達目的地時已經不省人事，34 歲 Uber 的運將，一時之間擔心被檢舉因為自己是非法的，所以就帶他帶到 MOTEL 裡去，那樣的環境的確容易引人犯罪，不應該發生的事情終於還是發生了。事後這個事情很快被揭發，但是女大學生個人身心受創，運將先生雖然私底下已經在民事方面去做和解賠償，詳細內容我們不了解，但問題是一個女大學生的清白，是在非志願的情況之下被設計，不是感情上你情我願的，這樣的一個身心受創，誰來關心他？以目前交通部針對 Uber 的部分，只要被抓到違規營業，罰款 5 萬到 15 萬元，甚至未來不排除可能修法，提高到 100 萬元，甚至比照公平法裡，最高可以懲處 2,500 萬元，以避免影響市場的競爭。

接著我有很多問題要來請教陳局長，這個被性侵的案件，或許只是浮出檯面的第一個案件，並不代表檯面下沒有，因為有些可能在第一時間被發現時，就私底下和解了，根本沒有第三者知道，有時候女性受害了，可能也礙於顏面或因為家庭因素，擔心另外一半知道會影響到婚姻，所以都希望私底下和解。可是我覺得私底下和解，老實講會更造就犯罪的溫床，更加的嚴重氾濫。所以我覺得交通部太好笑了，沒有以有效積極的方法讓 Uber 在台灣消失，不敢講完全消失至少減少，可是卻讓它可以在路上「趴趴走」，結果反而提出多元化計程車的方案要來對抗 Uber。沒有錯，在收費部分包括付費方式、叫車的方式，的確有做一些些的調整，為什麼很多人現在喜歡搭 Uber？尤其是年輕的乘客，因為第一個，它沒有制式的顏色、是自家用的轎車。其實有很多開 Uber 的運將，不見得是缺錢，有些人有一種在游走法律邊緣的心態，可能本身的經濟不虞匱乏，只是想藉著開車來順便犯罪，如果被人家發現，了不起私底下賠點錢了事也沒有第三者知道。我想隱藏這樣犯罪的一個因素，絕對有在我們的 Uber 裡面。

我絕對不是把 Uber 污名化，但是新推出的多元化計程車，卻和一般的計程車有一點點不同的區別，顏色沒有統一規定一定要是黃色，那可能就和 Uber 一樣，那消費者怎麼去分辨？而交通部又呼籲大家盡量不要去搭乘 Uber，因為很危險，既然危險顏色又不統一，現在當然在收費部分，因為也可以事先和消費者同意，先使用信用卡付費或電子錢包等，先付費同意之後再上車。那 Uber 當然也是，可以利用手機 APP 裡面就可以叫車，非常的方便。但是就是因為方便當中，隱藏了很多危機。

本席的問題來了，接著我都是要提問陳局長。陳局長，這是在交通部我不知道是哪位天才官員想出這樣的方式，你認為這樣的方式真的可以對抗 Uber 嗎？可以把它消滅嗎？可以保障乘客的安全嗎？台灣現在可能要慢慢推倡同志婚姻，未來搞不好會修法通過，同志是可以結婚的。所以今天上車的受害者一定是女性嗎？未必！局長，現在整個社會結構都在翻轉、大改變，慢慢走向兩性平權，所以受害者也有可能是男性。在交通部的法令不夠周延的情況下，我們要如何保護乘客的安全？請局長回答。

主席（陳議員玫娟）：

請陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝許議員對計程車乘客權益及安全的關心，我首先表達 Uber 不是計程車的特許行業，它目前登錄的是資訊業，所以我們在此呼籲市民朋友，Uber 不是計程車，它是資訊業，所以消費者要慎重去判斷，自己所選擇的產品。

許議員慧玉：

因為它的收費比較便宜，所以消費者相當喜歡。

交通局陳局長勁甫：

所以我們必須要先提出這樣的呼籲。第二個，現在交通部在推動「多元化計程車」，看起來好像有一個部分是要放寬無顏色限制，如 Uber，以後就不是小黃了。到底有何差別？Uber 和現在交通部推動的多元化計程車，它不是用顏色來區分計程車，這有一個很大的差別，交通部放寬不以黃色來區分，但是還是需要有計程車的執照，所以基本上它是車隊，它必須符合目前計程車規範的法規。第三個，不得沿街攬客。第四個，必須透過叫車平台，這個叫車平台能避免剛才議員所提到的，不知道到底哪部車才是我叫的。它是透過叫車平台，這樣的技術是 Uber 目前正在使用的方式。

當然，Uber 還有一個功能，剛才議員有提到該如何去蕪存菁？有一些危險、不良的，透過使用者的評鑑機制，目前多元計程車的方案中，也希望能引入消費者、乘客去進行評鑑，也就是透過評鑑的方式，讓即使是合法的計程車業者，但是服務品質不夠好的部分，也能夠剔除掉，這是我知道目前交通部希望能處理的。這裡面有一個很大的差別，多元計程車方案是合法的計程車，Uber 到現在還是非法的計程車，除非…。

許議員慧玉：

這很清楚，但是這些規定並不能完全消滅 Uber 的生存。局長，你剛才特別提到，多元化計程車可能都有加入車隊，他們也都在政府合法的控管範圍內，跟一般的計程車，它對消費者而言，它是比較具有保護乘客的安全性，至少政府有在幫忙把關，如果萬一真的出事情，我們還能尋線保護消費者。

如果今天是透過平台做控管，可能乘客在叫車時，我到達目的地後，在回程中，可能會遇到交通的巔峰時段，所以我不見得能接到車隊給我的叫車訊息，他必須要空車折返。所以現在除了有一般計程車，又多了一個多元化計程車，再加上 Uber 黑牌來競爭，計程車司機一天能賺多少錢？這樣的規範並不是最完美的！我們覺得有一小部分是在保護乘客，但是我們也喪失計程車司機的生存。他們爲了要加入車隊，只好受到車隊的限制，若沒有人叫車，不能載客，縱使順路有機會載客，但是車隊規定不得載客，需空車折返；除非有車隊電台呼叫載客，才可以去載客。我想這個法令，還是有很多的漏洞，我希望局長能夠集思廣益。高雄市的勞工朋友滿多，雖然很多都是機車族，但是在北高雄有需要進行商務方面業務往返的還是相當多，搭計程車的人也不在少數，我希望局長在這個部分能夠集思廣益。〔好。〕要多把關。

我還有一個問題，是大眾運輸系統乘客安全問題，經過鄭捷事件後，很多人

不管搭高鐵也好，搭高鐵的時間會更長，高鐵到台北的車程需要 90 分鐘或 2 個小時，如果只是搭捷運的話，時間上就會比較短一點。但是只要是搭乘公共運輸系統，大家都非常的害怕，待會請捷運局吳局長回答本席的問題。經過鄭捷事件後，很多人都會拿「精神異常」做為擋箭牌，犯罪幾乎無罪化。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

許議員慧玉：

在這樣的情況下，很多台灣的法官都不敢辦這樣的案件，覺得他是燙手山芋，所以人心惶惶，現在治安非常差。請教捷運局吳局長，如果搭乘捷運公共運輸系統或公車時，我們在鄭捷事件後，很多類似的公共意外，到目前為止，高雄市政府有沒有加強乘客公共安全的警戒？請局長回答。

捷運工程局吳局長義隆：

我們朝兩個面向去處理，第一個，增加捷警的見警率，警察局針對捷警有做強化；第二個，輕軌的車箱皆設有監視器，除了監視器之外，還有緊急按鈴，按下緊急按鈴後，就能立即通知駕駛員做緊急的處分，讓危險降到最低。

許議員慧玉：

局長，我要特別提醒你，在公共運輸系統裡，最容易產生犯罪的溫床是在哪裡，你知道嗎？在最後一排。本席在就讀高中時，都是搭乘公車往返大社與市區，最後一排經常都是犯罪的溫床。只有提高見警率是不夠的，我們要知道犯罪的溫床在哪裡，要針對這個問題去研擬，這樣乘客才會有保障，我們需要多一點細心，請局長要多注意這個問題，好不好？

捷運工程局吳局長義隆：

捷運車廂有 4 個門，這 4 個門也不像公車的門那麼小，有關許議員所提出的問題，會後我們會重新再做檢視。

主席（陳議員玫娟）：

請鍾議員盛有質詢。

鍾議員盛有：

首先我要請教交通局，待會在我質詢完畢後，再請你一併回答。交通局對於整個大高雄地區的交通管理及規劃，陳局長所領導的團隊都非常努力，我看到你們的簡報有寫到，今年 105 年完成「1 道路、1 停車場、1 巷弄、1 公園、1 綠地」給予肯定，尤其現在還在規劃的仁武交流道及岡山交流道等，因為這些地區容易塞車，在每一個部落會再繼續爭取規劃，能夠早日完成。這些不只是岡山、仁武地區的民衆，而是整個大高雄地區所有市民朋友的期待，這就有待局長繼續加強。

不過看了你們的簡報以後，過去的質詢也時常講政府「重南輕北」，我也從未見過有關旗山地區的規劃，又再仔細的翻閱，就是沒有規劃；整個地方對交通狀況都有關心，就唯獨對旗山地區沒有任何的規劃。本席有三點建議，第一、我也曾經向局長建議過，國道 10 號能不能夠延伸，這當然是要和交通部、高速公路總局他們來…，就是所有的經費都必須要經由他們，這就有賴局長的規劃並向他們爭取。第一、國道 10 號能不能延伸到深水、中壇地區，是整個美濃區的中心，這樣車輛就不會每次都堵塞在福安那裡，也可以紓解對外的交通。而且那裡的土地也是很容易取得，深水那裡都是台糖的土地很少有民地，也是地方民衆共同關心的，這是第一點。

第二點，本席也有向市長和局長建議國道 10 號可否延伸到杉林，而公路總局在會勘後，就講月光山隧道不宜快速行駛，所以根本就行不通。將來是不是可以就杉林、甲仙、三民、那瑪夏地區經過的這些道路，有兩點，第一、是不是可以沿著旗楠路的拓寬，經過月眉橋再到杉林的大愛園區。而延續的，就像我剛剛講的，直行上去目前的道路是從杉林的台 21 線到甲仙，尤其是新庄和集來的道路都很彎曲，是否有可以拓寬的條件，希望局長可以幫忙爭取。另外還有一點，就是內門區也有納入大高雄的生活圈，局長在上次的會議也有報告過，從新化到內門動物園會納入生活圈，是不是就可以來規劃如果到內門時，可以繞道經過旗山地區的圓潭，看是要沿著旗楠公路，或是另闢建一座新橋從圓潭到杉林，從整體上看，因為甲仙和那瑪夏都是要路經這條道路到高雄市區，以上幾點，請局長關心一下。

主席（陳議員玫娟）：

交通局陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝鍾議員持續在地方上有關杉林、旗美地區交通建設的關心。剛才議員提到有關國道 10 號延伸到美濃…。

鍾議員盛有：

經深水到美濃。

交通局陳局長勁甫：

這個案子因為不是屬於國道的系統，後來選擇的是由公路總局進行 3 個替選方案的評估，這個評估報告書大概是在 10 月 6 日也完成了期末的審查，等期末審查後會做修正，就會呈報給交通部，再進行下一階段，就是沿線環境影響衝擊評估。如果程序上進行順利的話，整個環境評估做完以後，應該就可以去爭取相關的經費來施作，這也是我們期待的目標。第二，就是有關旗楠到大愛園區或是杉林到甲仙的部分，我們會持續的和公路總局做要求和進行必要的會

勘，看看要用什麼樣的方式，能夠讓這樣的拓寬計畫或是興建計畫能夠往前推動。第三，就是誠如議員提到的內門地區，剛好有一條高 86 的道路，要怎麼樣把它延伸下來，當時我們也是努力了一段很長的時間，後來選擇比較容易完成的，就是用 182 線去做截彎取直的方式，可以接到內門動物園，再和旗山、美濃接在一起。目前這個計畫，公路局也有提送營建署生活圈道路計畫，因為中央政府縮減了今年的汽燃費，所以變成在 5 月時就沒有同意我們這個計畫。不過，市長也指示這是一項非常重要的交通建設計畫，希望公路局持續和營建署以生活圈道路的改善計畫、興建計畫去爭取。我們會持續的關心這個進度，如果有任何的進展，也會隨時和議員保持聯繫。

鍾議員盛有：

接著請教觀光局曾局長，就等我提問後再一起答復。很感謝局長，平常在開車時，大家也知道我從旗山來的路途比較遠，所以會聽廣播電台，有時一打開收音機就會聽到曾局長的聲音：我是高雄市政府觀光局長曾姿雯…，然後就會聽到局長對高雄的行銷，也都有做這方面的宣傳活動。因為大家都是要打開高雄在國際上的知名度，將地方的觀光發展能夠在高雄展現出來，局長和所有的團隊真的是非常的用心，也值得肯定。眾所皆知，過去在立法院以及報章媒體上都一直講陸客的問題，所關心的就是觀光旅遊的問題，而中央政府就是一直的重視這個「南向政策」，我要請教局長，對於南向政策的看法以及要如何結合東南亞地區到高雄遊玩的規劃？

主席（陳議員玫娟）：

觀光局曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

謝謝鍾議員對於「新南向政策」的關心，在觀光的部分是配合中央的「新南向政策」，我們是去東南亞國家進行一些推廣和行銷，目前就像我在報告中提到的一樣是有一些成果，包括新加坡國家的踩線團、泰國也有踩線團，包括越南也都到高雄來，而且是把這個行程特別安排從台北拉到高雄。這部分對於國際這樣的行銷，我們也會持續努力，除了原來對於東北亞的日、韓客人的爭取維持之外，在「南向政策」中對於東南亞國家的行銷也是十分的努力。另外，剛剛也有提到對於「新南向政策」的部分我們會做什麼樣的配套，在這個過程中知道在東協國家和東南亞國家裡面有很多的穆斯林，所以在行銷的過程中也特別的把穆斯林的遊程放進去。而在語言部分也是一個很重要的因素，包括所有的 DM、遊程介紹等行銷的資料，也都用該地的語言翻譯，讓很多的踩線團和當地的旅行社都可以了解，高雄對於配合整個當地穆斯林的遊程有什麼樣的設計。

談到穆斯林當然會有很多的配套，包括 HALAL 認證的是不是有友善的餐廳，以及 HALAL 認證的餐廳和飯店，所以觀光局已經辦了一次的說明會，有 200 多位的業者來參加，其中也有 8 家的業者表達有意願要協助。所以我們除了和回教協會及高雄清真寺的一些合作，後續對於業者的輔導也會繼續進行。另外是有些會先做的，針對觀光景點和公共設施，希望做一些祈禱方向的標示、祈禱室的設置以及淨下設施的設置，這些都是我們對於開拓穆斯林遊客所做的相關準備。

另外是對於東南亞語系國家導遊缺乏的部分，目前對於這個部分在我們南部還真的是滿缺乏的。因為我常常接到業者這樣的電話，譬如說有一些越南來的客人，他們希望能夠有一些導遊懂得越南語，但是這個部分的人比較少。我們也跟相關的東南亞協會合作，也跟導遊協會合作，做了第一梯次的訓練。所以我們第一梯次的導覽員訓練已經辦完了，大概有 34 位完成這個訓練。我們希望後續能跟交通部觀光局爭取更多的資源，以培訓更多的東南亞新移民，或是他們的二代已經讀大學的，也可以來接受這樣的培訓。後續如果有機會的話，我們希望他們受完這樣的訓練之後，能夠去考導遊考試。不過導遊的考試資格限制比較嚴格，必須有一些相關的配套和法令需要改變。這個部分我們後續都會去做努力。

鍾議員盛有：

等一下只要簡單回答就好。我們現在「南向政策」當然是比較積極，包括語言訓練、導遊等等的，這當然是一個方向。但是我建議先爭取免簽，這是最重要的，這是第一點。

第二點，越南北部的海防市副市長也有來參加我們舉辦的城市港灣論壇，我當時在鏡頭上也看到局長也一起出席。我們現在的駐外代表是石瑞琦先生，也有透過台商會希望海防市和高雄市來締結姊妹市，爭取雙方的互動和觀光。尤其我們台灣去越南都會去北部的下龍灣，所以希望能做城市交流。因為現在高雄都有直飛河內，海防市不但有港灣也有機場，不過是國內機場，希望能夠爭取高雄到海防的班次，因為那裡是國內機場，而下龍灣又是全世界十大奇景之一，很多遊客都會去觀光，所以希望能爭取到航線直飛到海防市。第一，就是交流，跟高雄市締結姊妹市；第二，就是爭取航線到海防市。請局長簡單答復就好。

主席（陳議員玫娟）：

請曾局長答復。

觀光局曾局長姿雯：

我分成幾個部分答復，第一個，就是針對海防市的部分，港灣城市論壇的時

候我有跟海防市的副市長見面，他也表達希望高雄和海防直航，這個部分我們的越捷航空即將在 12 月 12 日有高雄到胡志明市的直航。過去當然越南航空也有直航的班機，包括河內和胡志明市都有。所以未來海防市的部分，因為他們就新蓋的機場設備跟我有一些溝通，所以他們也很希望爭取高雄到海防，因為海防到下龍灣其實也滿近的。這個部分我們後續會再去努力，包括越捷航空我們也會再去爭取雙方是不是能直飛。

第二個部分就是議員剛剛提到的，就是中轉 72 小時入境免簽，爭取東南亞的部分，因為目前東南亞國家除了泰國、汶萊以外，越南和印尼都還沒有開放免簽。所以我們希望爭取中轉的旅客入境高雄市 72 小時能夠開放免簽，這個部分我們也跟中央反映了很多次，目前他們也審慎在評估中，這個部分我們會持續再去跟中央爭取。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝鍾議員的質詢。接下來是林議員富寶質詢，時間 15 分鐘。

林議員富寶：

我先請教觀光局，大家都知道六龜有觀光、有農產品，但是這次的颱風造成農產品的損害非常嚴重，例如蓮霧明年可能沒得收成，還有很多東西，芒果也是，明年六龜的農產品收成會很糟糕。六龜長久以來就是靠南橫，如果南橫不通就會死氣沉沉的。我們稍微縮小範圍，要怎麼發展六龜的觀光，以前許局長在任的時候我就提過了，六龜不外乎是靠泛舟、溫泉、藤枝風景區的開放以及六龜隧道一定要開放。

很感謝邱議瑩立委和管碧玲立委對於六龜十八羅漢山開放的努力。我記得很清楚，大約在兩、三年前，邱議瑩立委和我們前副市長李永得及林務局就是屏東的處長起了爭執，為了討論六龜隧道開放觀光的問題，跟那位處長拍桌叫罵。現在政黨輪替，我首先要感謝邱議瑩立委和管碧玲立委對於六龜的觀光所做努力。我昨天看到他們的 Facebook，已經同意明年 6 月就要開放，既然已經要開放了，我們的觀光局有什麼配套去宣導的嗎？請局長或科長答復一下。

主席（陳議員玫娟）：

請科長嗎？

林議員富寶：

都可以。

觀光局曾局長姿雯：

感謝林議員對於六龜觀光的關心。其實長期以來觀光局對於六龜這個地方，除了溫泉以外，我們也知道因為南橫一直都沒通，所以對於整個遊客的影響真的非常大。所以除了溫泉以外，我們對於六龜整個環境的建置一直都在努力，

包括這次的泛舟。雖然泛舟是國家風景區茂管處的一個活動，但是觀光局也在這個部分也推出相關的配套流程，所以我們除了讓遊客泛舟以外，也能留下來過夜，所以當地的旅宿業者在那段期間都是客滿的。我想這一點沒有問題，我們一定全力支持。

至於剛剛議員所提到的十八羅漢山的部分，其實我過去在擔任民政局長的時候，我跟六龜區公所就一直針對十八羅漢山隧道要打通的事，也一直跟邱議瑩委員都有合作，也跟林務局做了很多溝通。但是當時因為一直都不順利，但是最近他們已經行文同意了。所以觀光局這個時候，我們也跟茂管處，也跟交通部觀光局申請到一筆經費。所以我們對於十八羅漢山的服務區和跨域整合技術服務案，我們已經開始做規劃設計，這個部分我們有在努力。未來這個部分等到規劃設計案全部都完成之後，就會交由茂管處發包施工及委託的部分。

林議員富寶：

因為地方的觀光真的很重要，既然中央的工作已經有立委幫忙處理好了，我們地方觀光局一定要有配套，要加緊腳步，他們明年 6 月就要開放了。你看，討論這個部分的事宜時，六龜的里長全部出席，表示大家對六龜觀光都很重視，你看這些里長全都到了，所以十八羅漢山隧道的開放對六龜是個很重要的觀光景點。

另外是否可以再努力一下藤枝風景區，這個藤枝風景區可能林務局還在管制中，我記得以前高雄縣都在那裡舉辦藤枝音樂會，人潮很多，六龜的觀光不好發展就是受到很多因素影響，那天我也有質詢過，有林務局、水保局、工務局等等一大堆，所以六龜受到很多限制，七河局等等一大堆都是中央的，這些都沒關係，中央的部分我相信局長會拜託立委幫忙努力。既然十八羅漢山大家努力這麼久了，現在已經有結果了，我希望觀光局這個配套要加緊腳步趕快做好，不要中央做好了，地方卻不能配合。

我剛才提到六龜要靠溫泉，據我所知，爲了溫泉我們花了很多錢也很用心探勘，因爲 88 風災之後所有溫泉都全軍覆沒，現在我們已經鑽探很多次了，我以前曾經質詢過，鑽探都沒有結果，這次又花了 2,000 萬要探勘，我不知道現在的進度怎樣？

觀光局曾局長姿雯：

對於六龜溫泉的探勘計畫我們一直沒有放棄，第一期的部分我們開挖過兩次，但是都沒有結果，這一次也是要開挖，有兩次，目前的進度是這樣，這是一個統包的工程，第一期的工程已經挖完了，但是可能因爲他挖得不夠深，溫泉是有，但是量不夠，後來我們和地方討論，找出寶來溫泉的水脈，包括國蘭簡董和竹林的王先生，我們就是找到水脈，我們用比較先進的科技去做探勘，

我們現在找到寶來國中後面有一個台地的部分，作為我們鑽探第二口溫泉井的基地，我們預計挖掘的深度是 900 公尺，這是一個很大的工程，目前挖掘的深度已經到 286 公尺了，這個部分我們是利用科技加上在地人的經驗才擇定在這裡。

林議員富寶：

剛才局長提到數次在地溝通，這就是我今天要強調的重點，你們什麼時候和在地溝通過？我說真的，完全零，早上我還打電話去求證，我相信溫泉都在野溪旁邊，所以大家都說野溪溫泉。你剛才提到國蘭，它也是在野溪旁邊挖掘，那天我問陳科長，陳科長說如果按照地方的意見，可能是在大溪中間，那是一個大工程，但是我不相信，我去問寶來當地人士，他們說是在野溪旁邊不是大溪中間，我相信在南投大家也是說野溪溫泉。但是早上我再度詢問里長，觀光局來鑽井有和你們討論嗎？他說，完全零，里長還很生氣的說，向你們建議完全不採納。

因為你們現在鑽探的地點是在寶來國中後面的山上，這是根據顧問公司的專業。我舉一個例子給你參考，以前我在旗尾山山腳下種了一甲的香蕉，我要挖一口井，我告訴師父挖在我覺得方便的地點，那個師父可能不識字，他說，林先生，這邊挖不到水，你看旗尾山的山勢，剛好就在我香蕉園的中央。他一挖，井水真的很多，而且很清澈，這就是他們的專業和經驗。

我不是反對顧問公司，國蘭也好，我請里長去問，該問的都問了，上次我也有向許局長建議，是不是要聽地方的意見，大概在哪裡，他們說應該在溪邊才有。但是這次你們的專業說 900 公尺才有，結果挖出來是泥漿比較多，沒有溫泉。剛才局長說得沒錯，你剛才提到國蘭，為什麼國蘭沒有挖很深就有溫泉了，因為在地人清楚哪裡有溫泉，國蘭在 88 風災的隔年就有溫泉了，孫科長應該知道，為什麼我們延宕 8 年，我們花了好幾千萬，到現在還是沒有溫泉。

所以地方告訴我說，議員，你去向他們建議要聽地方的意見，地方雖然不專業，但是他們有經驗，雖然顧問公司有空照專業，事實上，大家互相配合，這個任務是不是就可以完成。因為里長再三告訴我，里長也曾經向林議員武忠投訴，我不知道林議員有沒有提過，林議員去當地，他們為了鑽探溫泉的問題向林議員投訴。我們是不是可以尊重地方，聽取地方的意見可以嗎？請局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

曾局長請答復。

觀光局曾局長姿雯：

不知道議員方不方便提供是哪一位里長？

林議員富寶：

沈振揚里長。

觀光局曾局長姿雯：

在溫泉開挖的過程裡面，第一口溫泉在 104 年就開始了，當時他們有邀六龜觀光休閒協會和相關單位去現場會勘，包括相關的審查。後來挖了之後發現它的量沒有那麼多，所以要挖第二口溫泉。但是這個工程是統包案，它其實是兩口溫泉就在同一個標案裡面，它必須由同樣的業者，在挖第一口井沒有的時候，要做第二口井的開挖。在這個過程裡面當然就要和地方做一些溝通，包括國蘭的簡董，還有六龜觀光休閒協會的理事長和地方里長，這個是在我來之前他們就開始進行溝通了。除了專家學者的意見以外，他們採用大地電磁法和電阻法，不是只有在空中做會勘。這個井已經開挖了，地方的意見我可以再去找沈里長溝通，依照他所期待中的或經驗值，哪裡比較會有溫泉。如果我們在第二次開挖的結果還不理想的話，我們當然會尊重地方的意見，我們會再做評估。

林議員富寶：

局長，里長也不是專業，里長也是地方人士提供給他的意見，上次你們去會勘就在他家聚餐，他也有告訴那些人，但是那些人都不理他，所以他很生氣，我說你們有開過嗎？我問里長，有開過嗎？里長說沒有，他們在我家吃飯，我向他們建議而已，但是他們都不理睬。而里長的訊息也是地方提供給他的，里長並不是專業。拜託局長，六龜的觀光是靠泛舟、溫泉、民宿和這些農產品，如果你們這次探勘失敗，是不是要聽地方的意見和經驗？

觀光局曾局長姿雯：

這是一定的，希望這次可以挖到溫泉。

林議員富寶：

剛才我有舉例，以前我種香蕉，希望在我選的地點挖井比較方便，但是師父說，林先生，你一定要挖在這裡才有井水，結果真的井水豐富又清澈，那是他們的經驗。

觀光局曾局長姿雯：

他們的審查會都有通知里長，這個部分我會處理。

林議員富寶：

我相信里長有去聽，但是人家有告訴你們，你們為什麼說沒有。接下來請教交通局長，旗山的停車格，既然你們要劃…。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

林議員富寶：

因為有一個問題，那一天也有人去服務處爲了停車格的問題吵架。因爲停車

的車主他們家住得很遠，專程來這裡停車，住戶反映說停一下就算了，可是停了好幾天，所以他說如果再不開走要叫警察，而車主卻說你就讓警察來拖啊！然而這是政府劃的停車格，不能拖吊。第一，沒有收錢，你們又劃停車格保障他，警察又沒辦法拖走，一停又停好幾天。這我講了好幾次，拜託局長，你們要怎麼劃，我都不反對。但是劃了就不用客氣，既然劃下去，大家公平，就是使用者付費，向他們收錢。而且不要 6 小時收一次，縮短成 2 小時一次也好，不然晚上來停又沒有來收，好像是停到停車格，就被政府保護，這對住戶真的不公平。我服務處外面，被人家停一個禮拜，我不知道要如何出入，那時我就有跟你們說，是不是可以來開停車單，多收一些、兩小時收一次，不要 6 小時收一次，拜託局長，因為那天還有一位民衆，很生氣地來陳情，拜託局長答復一下。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

確實旗山那裡，如果有停車需求，當然停車收費要加強。我會要求停管中心，看駐點收費員工作情況如何。

林議員富寶：

我的意思不是沒去收費，重點是沒劃號碼無法收費。沒有噴號碼要怎麼收，我不是說沒有去收。

交通局陳局長勁甫：

有劃格子就是有停車需求，就應該納入停車收費的系統。剛剛議員有建議，在需求比較大的地方，應該將計次改爲計時。我們有一個標準，會再來評估，如果到達標準，一定會朝這方向來做。也感謝議員關心，給予我們這些資訊。〔…〕好的，謝謝。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝林議員。接下來是陳議員麗娜，時間 15 分鐘。

陳議員麗娜：

我今天想先請教交通局，每一年我們都會公告高雄市十大危險路口，每一次我們都非常注意最危險的路段。在中山路上尤其中山四路上就有幾個路口是相當危險。我們都知道高雄市在上半年有 92 個人，我看一下數據，金福就是指金福路，機車族如果經過這個地方要自求多福，沒有很安全的路面讓他們使用，這情形在現在的狀況來講，開再多單都沒有用，到底狀況是怎麼樣？我先來比較一下。這表格大家應該第二次看到，台中跟高雄來比較，台中與高雄的交通事故常常拚第一。大家看十年前、十年後，大家都說陳菊市長執政十年，

十年裡高雄市交通狀況到底如何。大家看 2006 年的時候，當時台中每萬輛機動車的肇事率是第一名，高雄市第二名，高雄市大概每萬輛有 185.57 件，如果每十萬人道路交通事故死傷人數，十年前與十年後高雄市的狀況已經不一樣，我們維持前面第二，台中維持第一，十年前與十年後第一名與第二名沒有改變。下面資料第一、第二，還是坐落在台中與高雄，只是名次倒過來，本來台中第一名，我們第二名，但是 2015 年我們就變成第一名，而他們變成第二名。這個數據是審計單位給的數據，大家應該也都清楚狀況就是如此。

十年來我們交通事故沒有減少，而且增加的速度比台中快，到底是出了什麼狀況？我們不是做了很多事嗎？我常常聽到在討論，交通罰款不要編那麼多，交通罰款不是邁向交通安全唯一道路，這句話是議員在講，官員沒有聽這句話，官員認為只有這麼做交通才會安全。當然還有很多，除了罰款比較多以外，測速照相機、很多路面交通號誌等各方面的改善，其實做了滿多，到底是如何呢？上半年 92 人高雄車禍死亡，為 6 都最高，比去年同期 84 人多出 6 人。我們看一下主要發生車禍路段在民族、九如、鳳仁路、中正一路、建國一路，這些路口我們還是重複提醒，大家經過要小心一點，還是要注意禮讓，在這區塊放慢速度，注意一下安全。我們不希望在這些路口老是上榜，交通沒改善的地方，永遠沒改善，事故數量還增多。

今天我主要要討論金福路的部分，金福路段在中山四路，我們都知道中山四路幾個路口滿危險，比如中安路、五甲路、金福路、鎮海路，這大概是十大肇事路口第一、三、八、九名。中山四路有 4 個交叉路口都非常危險，會危險的原因，我想大型車輛占了很重要的原因，這些大型車輛在這裡流竄的同時，我們有沒有什麼改善辦法，光是金福路一條路，這數據只是 1 到 9 月，54 件車禍 2 個人死亡，這是去年的數據，有 10 人受傷，今年 1 到 9 月部分有 28 件肇事、7 人受傷。局長，你知道金福路有多長嗎？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

金福路就是中山路往港邊的長度。

陳議員麗娜：

往港口那邊。你也不太知道大概有多長對不對？算長還是算短？不好意思，我可以再請教你一下，算長還算短？

交通局陳局長勁甫：

長短要看車流狀況，才能有實質…。我知道因為港口到…。

陳議員麗娜：

我們常講英雄路短，英雄路很短，英雄路有多長你知道嗎？

交通局陳局長勁甫：

英雄路我猜大概一百多公尺到兩百多公尺以內。

陳議員麗娜：

兩、三百公尺。沒有那麼短！金福路我告訴你有多長？金福路大概有 600 米，操場一圈半左右。所以這麼短的一條路，但短得要命。短得要人命！我爲什麼要這樣講，這裡的狀況其實真的很可怕，怎麼改善呢？附近就是貨櫃車專用道，爲什麼情形還是這麼嚴重呢？爲什麼？我們看一下，這是一個影片，有沒有看到右手邊是怎麼樣？應該是摩托車道、機車道，但是機車道能騎機車嗎？應該不太行。因爲大概騎 50 公尺，就有一輛貨櫃車、50 公尺又一輛貨櫃車，變得要在那裡繞來繞去，很多人乾脆不騎機車道，而騎在慢車道，本來貨櫃車要開這邊，機車騎那邊，但是這裡的貨櫃車有在移動嗎？沒有在移動。他們是把那裡當成停車場而停在那裡。怕死的要騎哪裡？有看到旁邊嗎？騎在紅磚道上，怕死的就大家騎紅磚道，不怕死的就騎在貨櫃車跟貨櫃車的中間鑽，是這樣騎的。這邊去上班的大部分也都是在港區上班的人，這些基層勞工以摩托車爲主要的交通工具，但是每天都在這樣險象環生的地方，不斷地在那邊鑽來鑽去，如果靠近這個輪胎很近或者靠近車尾很近，大家都知道這是最容易發生危險的地方，大貨車有死角，在這個死角的地方，我們就會發現有時候被後面的車尾掃到、被輪子捲進去的狀況很普遍，這些情形也就是造成爲什麼這個地方那麼危險。

爲什麼那麼危險的情形，這不是今天才發生的，已經很久了。局長，已經很久了，所以在這些狀況底下，其實很多的機車族每天都有很多的怨言，但是也不知道該怎麼辦，也沒有人說這個地方是不是能夠處理。當然我們看到其實這個地方交通隊到了 9 月爲止開了多少張罰單？900 張。其實荷包還賺得滿滿的，不錯喔！但是你說交通有沒有變好？沒有，現在每天去看，情形差不多，每天的情形還是差不多，在這樣的狀況底下，我們常在講高雄市把這些交通罰款收這麼多，那到底能不能安全？我們主要還是希望交通能夠安全，這才是重點。如果交通違規重罰之下沒有達成最後交通安全的部分，罰再多也沒有用。我在這邊最重要還是要請教局長，你有辦法處理這件事嗎？有沒有辦法來解決這樣的問題？我們現在不要再講說怎麼樣又怎麼樣，講得很好聽都沒有用，解決問題才是最重要的，實際上解決問題的方法是不是請局長回應一下？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝陳議員對於我們交通安全，特別是在剛才提到金福路案例的關心。怎麼樣維護我們市民的安全？特別在交通安全上面，這個當然是我們交通局還有相關單位責無旁貸的責任，我們沒有逃避的理由，如果需要再積極改進，我們一定是策力自己。剛才議員有提到金福路 104 年跟 105 年大概可以看到 A1、A2、A3 都有降低，那我們希望…。

陳議員麗娜：

沒有，因為它只有 1 月到 9 月，其實還沒有結束。

交通局陳局長勁甫：

是。我希望…。

陳議員麗娜：

不是，你看那個數字可能看錯了，這樣比較，我們希望有降低。

交通局陳局長勁甫：

對，我們…。

陳議員麗娜：

但是不是也請你提出方法來，好不好？

交通局陳局長勁甫：

我要跟議員講的就是剛才提到的整個死傷人數，因為那個資料的 base 就是母體有 A1、A2、A3，所以那個部分我會策力自己。

陳議員麗娜：

局長，你可能重點沒抓到，重點是這個地方有這麼多的大型貨櫃都停在路邊。

交通局陳局長勁甫：

我知道。

陳議員麗娜：

那就是一個很危險的狀況。〔是。〕我們現在都叫大家停車不要併排，對不對？為什麼不要併排的原因，你很清楚。貨櫃車停在那邊那麼多，然後每天開單也是沒有用，這些狀況也是一樣，重罰了，但是也沒有結果，你可不可以講重點？

交通局陳局長勁甫：

是，所以這個應該就是當地區一定有大貨車停車的需求，所以我說這個會是結構性的問題，因為即使罰單下去，他們還是願意去違停，那就是地方上結構的問題，所以我們會在道安會報裡面，把這個東西當作一個個案重點來尋求解決的方案。我跟議員報告，我們會就這個地方去瞭解一下，或許去瞭解一下他們為什麼一定要停在路邊？是不是在停車的需求上面，有什麼樣的特性？我們來尋求這樣的解決方案，要不然他沒辦法，因為就像議員所提到的罰單都已經

下去了，他們還是得要停。一定是有結構上的需求，但這個我已經聽到議員…。

陳議員麗娜：

這是你猜測說可能有結構性的需求，我想也有這個可能性或者習慣性的圖求一個方便，我不瞭解是什麼原因，但是譬如說結構性，你要往結構性上面去改變。〔是。〕如果說每一家公司故意去違法的部分，拜託你們都要到每一家去宣導絕對不能這樣停。〔我瞭解。〕如果這樣做的話，是不是配合其他相關單位去做這家公司的懲罰？〔是。〕甚至是可能在他使用的駕照、執照上面用什麼樣的處理方式。

交通局陳局長勁甫：

謝謝議員這樣的指正，我想我們有道安會報可以好好來討論這樣的部分，據我所知道因為金福路是很重要的，貨櫃車從港口載貨出來…。

陳議員麗娜：

我這樣講好了，你們一直都沒有使用交通的手段來處理這個問題，也許他在那個地方的停車場都是在貨櫃專用道的旁邊而已，但是他還是要走中山四路，是不是？你們也沒有規定說這幾家廠商可以走貨櫃車專用道，不要再把那個流量都擠到中山四路來，中山四路到 3、4 點的時候就是塞車，每天都是這種狀況，也沒有看你們去處理過什麼樣的事情。局長，這邊的交通真的很差，危害著很多基層的這些老百姓的生命安全，所以要拜託你多用點心在這上面，好不好？

交通局陳局長勁甫：

謝謝陳議員的指正，我說過，我們會就這個問題來正視這個問題的嚴重性，尋求有效的解決方案。

陳議員麗娜：

是，我們希望看到這下半年度就會有改善，好不好？〔好的。〕謝謝。接下來的部分，我要談的是有關於觀光的部分，大家都知道最近其實高雄的觀光不是太好，我不知道方向對不對，但是我知道從數據上面看起來，其實流失最多的應該是本國人跟大陸客。怎麼會這樣？大陸客流量是我們都知道的，但是減少最多的竟然是我們台灣內地的遊客是最多的。局長，你稍微看一下。我們可以看到的，就是我們用前年跟今年所有的數據從 7 月、8 月、9 月來做比較，我們就可以看出來，光是全部的數據看起來，我們就會看到其實減少的數量還滿多的，2 萬多人，光是 104 年 9 月跟 105 年 9 月就有 2 萬多人，那是陸陸續續減少，若累積下來就有 4 萬多人，只有這 3 個月這樣看起來的話。事實上，人數真的是讓我們覺得很…，因為高雄市觀光的人數如果是四萬多人已經差很多了，所以我想對於各行各業的影響都非常的大。本國的遊客 1 萬 4,000 人來

講其實就占了一半，我們減少數量的一半了，所以這個看起來…。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

陳議員麗娜：

謝謝。所以從這個數據看起來，我們就非常的擔心，觀光的危機是不是從 7 月份就開始擴大了？有沒有注意到這樣的問題？本國遊客的部分，我們可以看到，為什麼他們不要來高雄玩？其實台灣的內地觀光是非常盛行的，禮拜六、日的時候大家都出去遊玩，那為什麼不來高雄？高雄不是宜居城市嗎？高雄也有很多好玩的點，為什麼不來？問題到底是出在哪裡？陸客的部分呢？是不是我們看政治的狀況這樣，陸客就不用再加強了嗎？我們到底是不是採取這樣的態度？等會也請局長回應一下。其實我們真正失去客人的部分，以亞洲的客人來講失去的人數並不多，當然也是負成長，但是並不多，主要還是來自於本國客人跟大陸客人，日本客人還有微幅的成長。對於台灣來講，日本人一直都有一個比較期待能夠來的感覺，但是其他的地方是不是我們應該去努力再加強的？這是我們提出來的一個數據，大家可以看到這是來自於觀光局的統計，觀光旅館有 11 間，大家看一下就知道其實這些都是還不錯的，漢來、君鴻、寒軒、國賓、福華、麗尊、華王、華園、福容、圓山、義大這些其實大部分是商務客人、高價團、自由客為主，如果我們統計出這些飯店的數據是這樣，那表示高雄市的旅遊業真的進入寒冬了。那應該要怎麼辦？怎麼來處理？以我們從數據上面來看，日本客人其實他會來，但是他來的…。

主席（陳議員玫娟）：

再延長 1 分鐘。

陳議員麗娜：

謝謝。如果日本客人會來，其他客人的影響數字又那麼高，譬如說國內的旅客還有大陸客這些數字影響那麼高，那到底要怎麼做？譬如說國內的旅客能不能讓他回頭、回頭、再回頭，永遠都想要到高雄來玩？有時候我們也會去一個縣市玩好幾次，像苗栗南庄，很多人都會去玩好多次，但還是會去啊！很多景點，其實有很多人都會一去再去的，花蓮我也會一去再去，高雄會不會一去再去？屏東會喔！墾丁會一去再去，那高雄會不會一去再去？剛剛我們所講的，住宿那些飯店的人，一定是走精緻且具新鮮感，你要怎麼去營造這樣的氛圍？讓他願意來、讓他覺得這個城市是獨有的，因為其他地方就沒有，我一定要到高雄來，有沒有這樣的亮點？…。

主席（陳議員玫娟）：

觀光局曾局長請答復。

觀光局曾局長姿雯：

首先感謝議員對於觀光的用心，但是議員剛剛所統計的是高雄的觀光飯店，高雄市的觀光飯店只有 11 家，總房間數只有 3,600 間，一般旅館飯店共有 388 家、旅館房間數是 1 萬 9,000 間。據我手上的數字指出的是，以 105 年的 1 至 6 月份和 104 年的 1 至 6 月份比較，國內旅客增加 8 萬 3,000 多人，也就是 3.7 %。這個數字只是針對觀光旅館的部分，我覺得觀光應該要全面性的去檢視。剛剛議員提到…，〔…。〕對，因為我們現在對於…，〔…。〕向議員報告，我們對於觀光客的統計，都是針對旅宿就是過夜、旅宿的住宿人次來統計，至於是當天來回或到這裡玩多久的時間，這部分沒有辦法統計，所以是以住宿的人次來看，我手上的數據目前呈現的是這樣。至於議員剛剛有提到…，〔…。〕對，沒有錯，但它是觀光旅館。〔…。〕是，觀光旅館的部分，我們一定會全力，也會陸陸續續的和觀光旅館的董事長或總經理討論。當然為了配合這部分，我們也很努力的推出符合高雄特色的很多活動，我跟議員舉例，像最近舉辦了一系列的水域活動和黑沙玩藝節，我也到現場針對旅客作抽調的詢問，其實很多遊客都來自於其他縣市包括國際的旅客。最近也推出一系列包括金獅湖、愛河還有蓮池潭的水域活動，來了很多的遊客，甚至蓮池潭的水域活動，還吸引來自香港的遊客一住就是一個月。這部分未來我們會持續再去努力，發展高雄特有的觀光遊程。

針對觀光飯店部分，我們也希望結合很多的專案比如好玩卡，希望能夠吸引自由行的客人、高端的客人來到高雄。也謝謝議員對這部分的指教，至於陸客部分，我們當然也沒有放棄。不過我也一直強調，對於觀光客我們不應該只有單一客源，應該是多元的。我們歡迎所有國家的觀光客來到高雄，對於大陸的觀光客，最近我也和交通部觀光局有一些討論，如果大陸願意讓我們去做行銷，我們也願意到大陸再去做觀光的行銷，謝謝議員。〔…。〕我跟議員報告，其實議員也非常清楚，這是大環境的問題，我們當然希望觀光回溫，所以現在都在做很多的努力，希望最快能夠在明年的年中、6 月份之前，看看能不能有一點點努力的成果？謝謝。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝陳議員麗娜的質詢，休息 10 分鐘。

繼續開會，請王議員耀裕質詢。

王議員耀裕：

今天是交通部門的質詢，本席也列出相關局處的問題，請各位局處首長，針對本席所關心的議題做答復。首先來看捷運局的 PowerPoint，捷運局現在在高雄市，有兩條捷運的主流系統，分別為捷運紅、橘線及平面輕軌。這個議題

也在議會和各局處及捷運局討論過了。目前高雄市的平面輕軌，以都會區的型態來行駛，或許還能說得過去，如果要將平面輕軌延伸至林園地區，真的是不符合現有的實際情況。之前高雄輕軌曾經發生一位老翁騎著腳踏車，在成功路口和輕軌發生擦撞車禍；這張照片是發生在凱旋路，雖然有許多位交通義警在協助指揮交通，但是機車騎士似乎很趕時間，還是一樣硬闖軌道。因為現在沒有平交道，所以造成平面輕軌及平面道路的動線交叉，也會造成車禍發生。這張照片新聞也有報導，平面輕軌和白色自小客車擦撞，導致輕軌車頭變形受損。

本席在今年的 9 月份，在議會舉辦一場公聽會，捷運局也有列席參加，來參加這場公聽會的人，幾乎都是林園地區的社團負責人。你可以從照片中看到，整間簡報室的人潮爆滿，他們是爲了要爭取高架捷運延伸至林園，不是要平面輕軌。這張照片是楠梓、橋頭的高架重運量捷運車站，高架捷運下方的平面道路在使用時，也不會造成動線的交叉，甚至不會有車禍的發生。目前高雄地區的高架捷運系統在橋頭至岡山這裡，未來要延伸至路竹也是使用高架捷運的方式，目前捷運局正在規劃當中。

這張圖是現有的台 17 線，現有的台 17 線充滿了化學槽車、貨櫃車、聯結車等等，因為這裡有大型的臨海工業區，大概有 430 家的廠商；林園有 18 家大型的石化企業，包括中油、台塑等等，林園、小港臨海的台 17 線，全部都是化學槽車及重型車輛在行駛。我們的平面輕軌，還要來這裡摻一腳，除了更容易造成交通壅塞以外，更容易發生車禍，如果化學槽車發生車禍，這個不是在開玩笑。

本席特別強調要延伸到林園，唯有用高架捷運來疏解交通，而且在林園或小港區的工業區，上班、上下學或是通行的民衆，他們大多以運輸爲主軸，他們並不是爲了要搭乘平面輕軌來觀光。平面輕軌及高架捷運的重要性及分隔，我相信局長應該很了解，我想要請問捷運局局長，針對林園這一段，是否可以用高架捷運來延伸至林園？這是地方的需求及產業的需要，請局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

請捷運局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

我們所有的大眾運輸都一定要先經過評估，評估之後，才能確立要依據何種方式進行。我們在 11 月 24 日要進行委託案的開標，針對小港、林園線的先前規劃，我們會先進行這一部分的討論。王議員一再建議，希望能用高架的方式，我們也會把它列入先期規劃的評估。因為現在會面臨到一個問題，就是中央的補助問題，我們若要建置一條平面輕軌，就要花費 140 多億，而高架捷運的經費，可能會多出 3 倍。而多出來的這 3 倍，我們要如何向中央爭取補助？若要

中央補助，我們的自償率就要足夠，但是我們現在在平面的部分，自償率是負 37%。所以目前為止，中央都不會補助我們任何一毛錢，若是無法補助的情況下，根本就是天方夜譚。我們在 11 月 24 日會針對議員建議的部分，我們在找到委託後，我們會朝這個方向努力爭取，但是要在最後評估完成後，才能夠確定。所以現階段，我無法向王議員答復是否能採取高架的方式，甚至最終是否能夠達成平面輕軌，都需要在先期規劃中做整體性的評估。

另外，有關輕軌的安全性，我們在行駛這一年多以來，只有發生過一次車禍，另外一件是汽車違規轉彎。而老翁的部分，是他在輕軌快要到路口時，忽然左轉…。

王議員耀裕：

局長，這些事情你們都知道，我們可以針對這些車禍的發生，去找出原因及防止發生的方法。本席要和你討論的是高架捷運，你剛才有講到自償率，請教高雄捷運現有的紅、橘兩線，當初我有調一份資料，企業界大概投資大概有 100 億，中鋼就占了百分之四十幾；林園、小港有那麼多的工業區，難道沒辦法比照辦理嗎？中鋼都能出資四十幾億元了，我們可以從林園石化及小港工業區去籌措資金，中油、台電等等，這些都是受惠者。

捷運工程局吳局長義隆：

當初是獎勵投資，而中鋼是投資廠商，他是負擔自償率 16% 的部分，那裡就占了三百多億元，剩下的部分是政府應辦事項及政府投資事項，這些才由中央及地方去負擔，並進行開發。王議員所提的部分，是否能夠要求廠商投資，因為畢竟也可以滿足他們的需求，這一部分的相關考量會納入 11 月 24 日的委託案一併考量，到時也要請王議員幫忙，提供相關的資訊及建議給我們，併入後，再做整體考量。

王議員耀裕：

好，把一些相關的廠商…，興建這條捷運，也是他們的員工受惠啊！所以就可以針對這點來籌措資金，他們投資的意願…。

捷運工程局吳局長義隆：

好，等我們的發包案發包出去之後，再請王議員提供廠商的相關資訊，我們會和他們聯繫。

王議員耀裕：

所以本席也要特別的強調，捷運若是興建了，以後才講這條捷運比輕軌不適合；不適合的話，就會沒有人搭乘，倘若是沒有人搭乘，你們講要花 140 幾億元，倒不如就花那個 200 多億元，既可以為地方帶來便利性，也可以讓地方民眾搭乘。

第二點要針對交通局，目前的捷運路線還沒有延伸到林園，現在主要的公車路線從台 17 線走就是紅 3 線，當然局長也是很用心，交通局的運輸規劃科也就本席針對的班次做過調整，也增加了好幾個班次，在上下班時，就可以疏解很多。可是最近在假日方面，請看，人都是坐得滿滿的，在週六、日的例假日晚上的 7 點、8 點和 9 點，本來是 1 個小時才 1 班，在這個時刻表，7 點、8 點、9 點、10 點這段時間是在例假日，然而大家也都了解，放假日會有一些勞工朋友和小孩，有時小孩也要補習，週六、週日搭乘的人就會很多，平常星期一到星期五的上班日班次就會比較多，可是到例假日時又會把班次改成 1 小時 1 班，所以造成在那裡等公車的人就會很多，就像這張照片上的一樣，就是很擠。所以我們就可以針對週六、日，就把它改為半小時 1 班次，就是再增開 7 點 30 分、8 點 30 分、9 點 30 分的班次，以疏解這裡的人潮，可否請局長針對這一點答復？

主席（陳議員玫娟）：

交通局陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝王議員長期對於紅 3 線在林園地區所做公共運輸服務的關心，也要謝謝議員給予的協助與調整班次的建議。如果假日有很大的需求，當然增加班次問題，我們也會樂意評估，會要求港都客運要審慎的評估。甚至誠如議員提到的，如果裡面人數已經滿了，就不要再繞進大林蒲，這也是一個滿合理的調整，反正人已經上不去，進去到大林蒲還是一樣沒有辦法上下，這部分我們會一併的考慮，謝謝議員的建議。

王議員耀裕：

對，就是針對例假日晚上 7 點到 10 點，半個小時增開 1 班次的問題做調整。

交通局陳局長勁甫：

請運管科和港都客運實際上去了解一下那個需求，如果有必要就會考慮。

王議員耀裕：

好，等會後你們研議後，再向我報告，〔好。〕謝謝局長。

接著針對觀光局，當然我們的城市觀光行銷是非常重要的，在 103 年到 105 年透過了城市觀光行銷，為高雄市帶來了多少的觀光效益；再相較這幾年的，從國外到台灣這裡觀光的，觀光局努力的方向以及目前的觀光人數有多少？在世界各國的，也包括大陸，等一下也請局長答復。針對 106 年透過城市行銷預期帶來的觀光效益是如何？未來高雄市政府要如何推廣高雄在地觀光產業？請局長針對這三個問題答復。

主席（陳議員玫娟）：

觀光局曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

首先，議員提到的是 103 年到 105 年，這個數據是 103 年到高雄觀光客的統計，是 763 萬人次，和前年相比增加了 10%；在 104 年是 806 萬人次，增加了 5.7%；到了今年，只能統計到 6 月份，所以是 390 萬人次，略微減少了 1.3%。而在產值的部分，103 年是 449 億元的產值，和前年相比，增加了 14.21%；104 年是 468 億元的產值，和前年相比，增加了 4.18%；而今年統計到 6 月，大概是 224 億的產值，和去年同期相比，大概減少了 2% 左右。

第二個部分，就是 106 年透過城市行銷預期帶來的觀光效益，報告議員，我們會針對幾個途徑，第一，就是會透過東南亞、東北亞多元的行銷，也會針對各國規劃不同的行銷主題做宣傳。第二，會鎖定越南、泰國、新加坡、馬來西亞、日、韓、港、澳、大陸的背包客以及小三通，做為行銷的重點目標和市場，希望能夠打開國際的觀光客源。另外，最後當然是我們國內觀光客部分，今年到 6 月有 232 萬人在高雄，和去年的同期相比，國內觀光客是成長的，大概是 3.7%。所以也希望對於整個城市的行銷，針對高雄的特色，來發展一些多元的活動增加以吸引觀光的人潮。而對於未來的在地產業，在我的報告裡面也有提到未來工作的重點，也要報告議員，我們會做幾個部分把高雄和整個南部的縣市做一個區域的整合，整個觀光的資源會增加。第二部分，當然也會和在地結合，做一個比較深度導覽的旅遊行程規劃。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

王議員耀裕：

本席針對這些要求觀光局要動起來，讓高雄在地的觀光可以揚名世界。我們都花了那麼多錢了，高雄也不見得會輸給台北，就是我們的觀光景點，就要利用我們在地的優勢，也要請局長會後再提供給本席這些數據。

另外，一樣也是觀光局，請看這是林園區的中芸漁港，旁邊就是東港的華僑市場，這裡的人潮可說是非常的多，也為他們帶來了觀光客，也帶來了產業的效益。而這裡就是林園的中芸漁港，這些都是擺路邊賣魚，這個差異就是在，你們講要帶動的觀光，觀光客前來，當然我們這裡和東港的華僑市場相較之下，效益和種種的衛生條件都是不好。林園真的具有很好的自然環境，這裡又有中芸漁港，但我們要如何來帶動中芸漁港的觀光產業，未來可以把中芸漁港開發成為觀光的魚市場，包括帶動地方產業和觀光產業，因為當地也有濕地公園以及中芸海岸線漁港公園，都可以把它做結合，所以針對這部分，請局長答復一下。

主席（陳議員玟娟）：

觀光局曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

觀光局對於林園部分也做了非常多的努力，陸陸續續也有好幾個活動也都和林園有關，包括腳踏車的行程，就是 2016 的「乘風而起」，還有「四季逍遙遊」，以及接下來要進行的「觀光巴倍力－高雄」，這些都和林園的遊程相關。林園除了中芸漁港外，還有很多其他具有特色的地方，包括我們都知道的清水巖風景區、原頂林仔邊警察官吏派出所，還有文賢社區以及海洋濕地公園，這些都是林園很重要的觀光資源，我們有很多行程都安排在這裡。我們會做一個串連，尤其接下來還有「來觀光吧！魅力高雄！」活動，我們會跟社區做一些結合。

剛才議員提到的漁港部分，我們也希望漁港可以成為觀光漁港，除了可以來這裡旅遊之外，還可以吃到最新鮮的海產，買到最新鮮的漁獲。但是這個部分我們必須跨局處合作，所以我們希望觀光局能跟海洋局結合，把周邊的環境做一些整理，讓來到這裡的人可以欣賞林園漁港的美景，還可以吃到很新鮮的漁獲。〔…〕是，我們會跨局處做一些整理，這裡的環境要做整理。

主席（陳議員玟娟）：

謝謝王議員的質詢，下一位請黃議員香菽質詢。

黃議員香菽：

由於過去長期以來大家都認為高雄是一個工業的城市，近幾年來我們也慢慢在推動無煙囱產業－觀光業。我想曾局長也很辛苦，因為我從早上聽質詢到現在，幾乎每一位議員都質詢到觀光局，所以先跟你說聲辛苦了，但是我還是要質詢觀光這一塊。去年我們看到來台的觀光人數為 1,043 萬 9,000 多人次，產生新台幣 4,589 億元的觀光外匯收入；其中陸客來台的觀光人數也超過了 418 萬 4,000 多人次，也有超過 2,000 億元的觀光外匯收入，雖然我講的是全台的數據，但是這也關係到高雄觀光產業的問題。但是我要說的是，今年 520 政黨輪替以後，從 6 月開始陸客人數大幅減少，甚至看到很多報導，旅行業者大膽預估，可能到年底，甚至到明年初，很有可能陸客團會縮減到零團也不一定，所以這勢必會對我們的觀光產業產生很大的衝擊。他們的十一長假時，陸方公布一個數據，在黃金周 7 天來台的人數僅 7,915 人，這是全國的數據，有沒有來到高雄，大家都很明顯看得出來。但是去年同期，去年十一長假一天來台人數就將近 1.6 萬人，這種跌幅是相當、相當的驚人。我們也看到往年的六合夜市是人潮洶湧，擁擠到甚至連走路都不用費力，後面的人推著你就往前走。但是今年的 10 月 4 日，我們看到六合夜市完全沒有人，根本就連摩托車都可以

騎進去了，雖然裡面不能騎摩托車。所以我覺得這是觀光局要很重視的點。

除了陸客不來，最近大家也都看到很多媒體報導，高雄港的郵輪停靠數跌了 7 成，從 104 年的 92 艘到 105 年 9 月只有 20 艘。我不知道局長有什麼想法，因為我們過去一直在說高雄要成為郵輪母港的計畫，這是陳菊市長一直在提的，可是這樣的數據已經嚴重的重創了高雄的郵輪產業。我一併問完之後，請局長再一併回答，這樣比較快。

還有前一陣子我們看到北京的農業團來到高雄，本來安排好的行程卻神隱了，甚至是跳針式的參訪。就我個人的想法、觀察，可能是因為當前的政府沒有承認 92 共識，沒有把兩岸關係說明得很清楚，所以才會造成這些團體到了高雄，可能被陸方關切，認為他們不應該跟高雄，甚至產業的協會有所接觸。我們可以看到照片上有一位是高雄產業協會的林富男理事長，他們在那裡坐了一個下午、等了一個下午，結果對面卻是空蕩蕩的。這對我們來說是非常非常嚴重的。我認為兩岸關係如果由冷再繼續轉變為冷戰，對高雄觀光產業的影響會非常嚴重。所以請局長針對這幾點先做簡單回復。

主席（陳議員玫娟）：

觀光局曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

黃議員關心的三個問題，第一個是陸客減少的問題，當然我們知道過去六合夜市盛極一時，是我們高雄很重要的觀光夜市代表，但是陸客來之後就急速成長，所以那裡就變成很多陸客來的必去之處。在這樣的狀況之下，遊客就會有一些消長的狀況，當然陸客在減少的同時，影響一定是比較大的。但是這個部分，所有的觀光景點都是一樣的問題，有陸客為主要客源的部分，如果因此而減少，我們也希望能夠做一些整頓或是重新整體的工作。當然陸客減少，在高雄同期比較的數字看起來，大概是 14% 左右，不過這幾個月是消退得比較快。所以我們也希望除了觀光夜市以外，我們也要開拓一些新的景點，以爭取更多觀光客來到高雄。

第二，郵輪不來的問題，我們有一些數據，去年到高雄是 46 艘，今年預計要來的大概有 13 艘左右。郵輪減少有很多原因，包括簽證不易的問題，這個是全國性的，不是只有高雄的港口，它是全國性的問題。另外一個問題是對於郵輪停靠的港口，接待的環境上是不是非常友善。另外一個部分是到了這個地方，其港口在地觀光的資源，是否能讓郵輪的旅客有充分的遊程訊息。所以我們針對這個部分跟很多郵輪業者，以及相關的旅行社也做了一些平台的建立。希望針對這個部分建立友善的接待環境，包括外幣兌換、下船之後在港口的諮詢部分，我們都能讓他們覺得友善，還有接駁的部分，我們有觀光計程車等等。

這些都是非常重要的原因，不是只有簽證的問題，還有相關其他的配套，我們都願意去做一些努力。

第三個問題，剛才議員提到北京的農業踩線團來，讓我們民間單位空等的部分。其實在這個過程裡面，我們根本不知道他們要來，他們沒有告知高雄市政府他們是農業踩線團，可能有跟一些民間團體聯絡。為什麼後來神隱沒有出現，剛剛議員的解讀認為是因為 92 共識，但是這個部分，我想他們有一些政治性的考量，可能是這樣。我們也呼籲不要因為政治的因素而影響到觀光，我們希望能摒除政治的因素，讓觀光能正常自由的發展，我們也願意跟大陸有一些行銷的安排。所以我認為這個部分應該要讓兩岸有正常的觀光交流，不要把政治的因素放進來。

黃議員香菽：

我們都希望觀光產業不要牽涉到政治，更不要牽涉到藍綠。我們都希望高雄能愈來愈好，包括高雄的觀光產業也可以愈來愈好，因為觀光產業可以影響的層面很廣，包括旅遊業、飯店和一般攤販等等，都會受到影響，一般民衆希望經濟可以愈來愈好，經濟不好，其他的都不重要了。

局長，之前我們辦過觀光發展座談會，某位理事長提到，他們協會的理監事全部出席座談會，不是捧觀光局的場，而是因為民宿業者認為現在生意不好做，所以乾脆出來表達心聲，凸顯高雄觀光產業的慘況。觀光局長，目前除了陸客團大幅縮減，其他的，本來我們南向政策要去補足的，這些東南亞的旅客，沒有辦法來補足這一塊的？局長，你認為這個對高雄觀光產業的影響有多大？你們有沒有評估過？短期內，我們的旅行業者和遊覽車業者有多少即將面臨倒閉關門的？請局長回答。

主席（陳議員玟娟）：

曾局長請答復。

觀光局曾局長姿雯：

當時辦這個論壇是希望能夠讓南部的業者有發聲的機會，也共同來探討我們南部的觀光要怎麼發展，那天因為有中央的代表下來，所以我們的業者在發言，那位理事長我也非常熟悉，並不是這樣的，理事長爲了要爭取更多的資源到南部，所以他們才這樣說。之前我們有一些泛舟的行程，其實住宿都是爆滿的，這個部分可能是因為當時的狀況才有這樣的發言。那天來了很多業者，大家真的都很希望有一個機會聚在一起做一些溝通。

第二，議員提到陸客減少，我們要爭取其他國家的客源，我們知道東南亞這個新南向政策的部分，要增加客源沒有那麼快，我們也願意去做很多的努力，包括參加各種不同旅展以及參加各種推介會，我們希望能夠開拓更多的觀光客

源來到高雄，這個部分可能短期內看不到效果。剛才議員提到旅行業者和遊覽車業者有倒閉的狀況，因為遊覽車的業管單位在交通局，在旅宿業的部分，現在我們聽到歇業的有 8 家，新設的有 19 家。所以在歇業的同時還是有新增加的旅館業者，包括大型做高端團觀光旅館的部分，這個部分一併向議員報告。

黃議員香菽：

剛才提到遊覽車的業管單位是陳局長，我看到陳局長在旁邊笑。除了這些之外，高雄一直以來，剛才局長提到郵輪不進港的問題，提到可能我們觀光景點也有一些需要改進的地方，我也希望高雄未來能夠有更多的觀光景點，具有更多的在地特色，因為局長也當過民政局長，你應該很清楚每一區域的在地特色，把這些特色結合到觀光產業裡面，我相信未來高雄的觀光會愈來愈好。

捷運局吳局長，環狀輕軌第一期何時完工？整個通車要到什麼時候？還有環狀輕軌二期已經發包了，我們需要多少時間才能完成這個部分？請吳局長回答。

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：

環狀輕軌有二階，一階在明年 6 月底之前要完工，但是我們努力的目標是把它放在春節前，從 C1 到 C14，我們希望可以初履勘，然後來通車。第二階段由中鋼得標，這一部分正在加緊推進，整個完工預計在 108 年底。

黃議員香菽：

是要和鐵路地下化同期嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

鐵路地下化要先完成，否則大順路過不去、東邊也過不去。

黃議員香菽：

剛才局長提到大順路和九如路，這是高雄的主要幹道。交通局局長，我們上下班時間這個地點的交通量非常龐大，如果環狀輕軌二期現在正在設計，之後就會動工了，交通局有沒有做相關的交通評估來給捷運局做參考？我們都知道動工以後整個交通會進入黑暗期，請局長回答。

主席（陳議員玫娟）：

交通局陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

環狀輕軌是市府也是中央的重大交通工程建設，這個交通工程建設對未來能夠服務的承載量多少，這個應該在捷運局當時提供的報告書就會做這個評估。議員提到現在要開始進入施工，是不是有做一些相關疏導的評估，因為施工單

位會由捷運局來主政，他們會送交通衝擊評估，這個衝擊評估送到交通局，他們在不同階段影響到整個附近道路的衝擊，以及所提的疏導的計畫，都會有專家學者共同來審議，我們站在交通單位應該提供協助，怎樣讓整個工程在進行當中，不可能沒有衝擊，但是能夠有完善的疏導計畫，讓這個衝擊降到最低。希望未來輕軌完工以後，可以做一些運具上的轉移，讓整個城市在道路使用方面會有更好的分配。

主席（陳議員玟娟）：

延長 2 分鐘。

黃議員香菽：

未來環狀輕軌二期，我們都知道只要開始施工就會遇到很多問題，因為不只大順路、九如路，大順路、博愛路，大順路、中華路，這個都是交通量非常大的地方，我希望未來在宣導的部分要加強，因為很可能民衆的行車方式會有所改變，包括商家也有可能受到影響，包括土地徵收和道路拓寬等等的問題，我覺得這些都要列入重大的考量，如何讓陣痛期縮短，讓民衆的生活和民生問題的影響可以降到最低，這些都是交通部門要好好考量的。

捷運局局長，針對這個部分，剛才交通局長提到，你們需要有一個完整的評估，請問你們的配套措施，包括替代道路的方案有沒有做好？

主席（陳議員玟娟）：

捷運局吳局長，請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

這個部分包括計畫、施工和營運三個階段，計畫階段我們都有做整體的考量，含括交通局長所提的部分，相關的交通衝擊分析會放在第二階段，我們施工的時候，交維的部分也會一併進來，交維的部分還會提到道安做確認之後，針對相關的運作再行配合。另外是營運階段，在計畫階段當然要把營運階段的交通衝擊含括進來，這裡面主要有兩個部分，第一個，以大順路為例，我們在大順路上面，我們把雨豆樹保留，兩邊就給輕軌使用，輕軌需要 10 米的寬度，這 10 米的寬度來自於，我們現在是兩快一機車，然後路邊停車，我們把其中一快，一個快車道轉成把機車的部分併進來，然後轉成慢車道，所以是一快一慢，這 10 米還含括路邊停車，所以路邊停車會轉成路外停車，整個路幅行車的斷面的影響就會減少。

第二部分，營運開始會有很多運具可以選擇，他會選擇大眾運輸，所以轉進來之後，運量的部分，我們推估還是會維持在原有的運輸水準裡面，所以不會受到這個部分的衝擊。另外，除了路廊之外就會面臨到路口，輕軌在路口有優先權，但是在一階的思維下，我們重新思考二階的部分，還是把輕軌視為一般

車輛，不要採取直接插入進行交通的影響，我們是採取被動的方式。我們評估被動的方式，到路口時有時是綠燈、有時是紅燈，我們配合綠燈的時間，綠燈的時候車再過去，紅燈大概要多久，我們就在車站裡面等。我們一個時相大概 30 秒左右，所以 30 秒內從過去一階主動插入，現在轉成被動的、資訊的反饋，重新再配合，所以未來路口號誌運轉部分，全部依照平面交通號誌，輕軌變成被動配合的角度，這樣對路口、路廊的影響，在交通衝擊的部分可以減到最低。所以相關的部分都會送至道安做報告，不管從施工過程、未來整個營運過程裡，都會讓所有交通影響降到最低的部分。〔…。〕

主席（陳議員玫娟）：

謝謝黃議員的質詢，上午議程所有登記的議員都發言完畢，我們散會，下午 2 點半繼續開會。

主席（陳議員玫娟）：

繼續下午的議程，第一位登記質詢的是林議員瑩蓉，請發言。

林議員瑩蓉：

交通部門對於高雄市的交通，扮演一個非常關鍵的角色，包括交通局、捷運局。我今天要提一個我自己在左營的問題，我相信交通局長一定很清楚我講的這問題，這個問題爭議很久了，在民族路右轉大中路，這地方一整排全部都是屬於工業用地，旁邊都是車廠，也有一個加油站，這地方的道路寬度、弧度其實不是很大，你們現在可以看到照片裡，如果車廠的載運汽車的車輛進來後，幾乎只剩下一個車道，這個車道只能供一般的小轎車通行，而且你會發現載運汽車的大貨車，已經占用到部分的人行道。你看，機車跟汽車就要混雜在這樣的一個車道共同行駛，這是非常危險的，而每天上下班都要上演這樣的狀態，這還不是尖峰時間喔！不只那種大型載運汽車的大貨車，還有像這種一般小型載運車輛也有。

這個路面的寬幅其實不是很大，在地的議員，大家都很清楚，大中高架橋長年以來，因為占據了在大中路某程度的路面，所以相對的也造成左營區在往大中路方向的地方，幾乎每到交通尖峰時期都是塞車的，最嚴重的就是，南下來到榮總這個地方到自由路要下交流道的，是最塞的。但是北上的部分，就只有從民族路要右轉大中路上高架這地方，是尖峰時段比較塞。可是現在中央有一筆預算，要求高雄市政府要做一個北上匝道的加寬；大中高架橋北上匝道要多一個車道的寬度。

你知道，如果多一個車道的寬度，你所看到的這個高架橋，現在的這條線來講，這裡就會變成你們加寬以後的基座，加寬以後的基座，我們的路幅就會縮到這麼小，到底縮到多小？上次我去開新工處相關的說明會時，你們交通局有

交通維持計畫，交通維持計畫裡面有特別提到，如果我們加寬北上匝道，多一個匝道的車道，我們底下的車道只剩 5 米寬，5 米喔！你知道 5 米有多少嗎？可能連這裡都不到。

我剛剛講的，你看現狀就已經讓汽車跟機車要混雜行駛，而且機車還跟在汽車後面，如果這個地方變成基座，它的路幅就只剩下這樣的 5 米寬，汽車跟機車在這裡搶道，更不用說還有像車廠這種大型貨車要進來，那幾乎是非常、非常困難的，你就知道為什麼他們這整排的人都是反對的，不希望你們北上匝道多增一個匝道的車道。你們這個要解決的方案，是爲了從高鐵下車之後，要北上高速公路的車輛，要疏解這個車潮，所以要多增一個大中高架橋的車道出來，底下的基座就要占用大中路更多的路面，大中路這個部分就只剩下 5 米寬，這 5 米寬，我也特別問交通局列席的同仁，你們也講沒有分機車道、汽車道，就是剩下 5 米寬的車道，人行道部分也退縮掉。

當然這個案子不是由交通局來主辦，是新工處主辦的，但我會覺得站在交通維持計畫的交通局，是提供有關於交通評估很重要的一個單位。我在這裡要先要求交通局，就這個部分，你們要重新做好審慎的評估，因爲這個對左營區來說，將來真的會造成很嚴重的交通後果，這個嚴重的交通後果是，所有車輛要往這裡幾乎是不可行的，5 米喔！你知道一般巷子有 6 米巷、8 米巷，可是你把基座做下去，它比 6 米巷還小，可是它叫大中一路，叫大中一路！

這個地方有沒有設北上匝道的必要，有沒有多一個車道的必要性？這確實應該要重新評估。因爲這些反對的民衆也提出相當多的數據跟說明給我們的市府單位，包括你從高鐵站下車往北上的，要經過高速公路的車流到底有多少？統計數據我們始終沒看到，但是以我們在地左營的了解，會在高鐵站下車，然後又開車到北邊去的，真的不多，大部分都是在高鐵站下車，直接再搭火車往北，去台南啊！怎麼會說是爲了要讓這些高鐵站的人下車之後，大量的車流必須疏解他往北，所以你要多一個車道，我覺得這道理聽起來怪怪的，而且你們也沒有充分的數據來證明，目前的狀態是因爲沒有多那一個車道，所以導致現在的塞車，而且北上匝道並沒有想像的那麼塞，南下才是塞啦！我相信主席也是左營區的議員，我們自己都很清楚，我們從高雄市議會開高速公路，要從左營交流道下去的時候，大概從 5 點鐘開始車流就很多，就要塞很久，南下的部分才是真的塞，北上的部分其實沒有想像中的塞，我不知道爲什麼要去設北上的、多一個車道的寬度出來，然後你的基座又要占用大中一路的路面一半以上，讓我們這一條路變成只剩 5 米寬，所以這個決策還是需要重新審慎的評估。我覺得不要貿然去做，否則這會造成新左營地區未來一個交通的痛腳，不知道該怎麼解決？因爲你如果多了一個車道，基座也做完了，你將來要打掉已經是不可

能，可是這裡就是一個嚴重的問題，比 6 米巷還要窄的 5 米寬的大中一路，這說來真的難以置信。

我希望交通局針對這個新工處所準備要進行的，屬於中央的計畫；這個叫做北上匝道車道的加寬工程，我希望交通局在這個部分，重新提供一個更好的交通相關的寶貴意見，這個案子當然有它的一些過程，我不講，我也清楚。我覺得好的決策，我們絕對全力支持；如果錯誤的決策造成的後遺症跟將來交通上更嚴重的後果，我們寧可現在就踩剎車。這個預算有多少？6 億元，這個 6 億元一定要做嗎？如果要做，我們可不可以另有其他方案來做？因為民衆也特別提到，其實高速公路匝道，你若要做到明誠路底那裡也是可以啊！為什麼那邊不評估、不考量？或是從仁武八德交流道，那個新的交流道上去也可以，怎麼那個地方也不考量，偏偏要在左營大中路上再設一個車道，把我們的路面占用，下面還多了個大型的基座，我實在想不通這樣的決策到底成熟嗎？如果不是那麼的正確，就不要推，這 6 億元還是留下來做很多其他好的用途。我當然沒有一定站在不做或非要做，這樣的堅決說好或不好，我覺得還是要交給專業來評估。但是從民衆告訴我的這些數據和相關訊息，我認為民衆講的是有道理的，民衆為了自己目前所面臨的窘境，已經不知道該怎麼辦了，所以才要提供這樣的訊息給交通局，請你們清楚的重新評估，請局長就這個部分簡單說明。

主席（陳議員玟娟）：

交通局陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

確實這個新增的匝道，是在整個系統交流道裡最後的一塊，如果把它補足了，就它原來系統交流道的功能會比較完備，當然這是從系統交流道的角度來看。就像剛才議員提到的，還有其他現在我們正在努力的，比如仁武八德新闢的交流道，如果有這樣新增的交流道，或許就可以疏解通往那個方向的車流，所以八德交流道是現在我們後面在努力的。過去對於整個鼎金系統交流道的思考，是沒有八德交流道的，可能議員剛才所提的是有一些時序上的差異。

林議員瑩蓉：

有時間上的落差啦！

交通局陳局長勁甫：

當然如果八德交流道有機會新闢的話，對於這邊的疏解或整個的需求，都可以再做一次檢視。這個計畫是中央的計畫交由新工處來代辦，目前正在做細部設計，當然我們也會去了解看看現在的情形，如果有新的替選方案進來取代，是不是還需要做這樣的計畫？這部分當然是可以整體考慮的，因為我們也知道大中路上是相當擁擠，算是最擁擠的路段，到底我們要解決的是要上高速公路

的車流還是地區的車流？變成是評斷這個匝道要不要新增的重要參考？所以向議員報告的是，我們會將這樣的意見再來做進一步的檢視，不過剛剛提到萬一匝道剩下 5 米到 6 米，就是一個車道再加上混合車道，因為通常一個車道在 3.5 米左右，大概還有一個慢車道。我個人的看法是這樣，城市的交通必須要考慮到土地的使用和交通系統之間怎麼樣去做很好的整合，這邊剛好有一些車廠在這個地方，因為車子要進駐到車場展示，所以這樣的大型拖車在這邊停放，真的也是不妥啦！

林議員瑩蓉：

因為它是工業區。局長，這個地方是工業區，不能因為這樣，爲了你的交通，逼得這些工業區的廠商要離開，這不是要讓業者很難生存下去嗎？

交通局陳局長勁甫：

我沒有說要讓他離開。

林議員瑩蓉：

它除了大中路之外，後面已經沒有大的馬路可以讓這樣的大型拖車進來，所以它的周遭環境就只剩下大中路，否則它就不會把大型貨車開往這個方向。局長，我的意思是，當我們在面對交通政策時，不僅要解決道路系統上的順暢，也要解決城市裡居住在這個區域的居民的交通順暢。

交通局陳局長勁甫：

當然、當然。

林議員瑩蓉：

所以你不能爲了你的系統交流道的順暢，而犧牲了左營在地民衆的交通權益。

交通局陳局長勁甫：

我了解，所以我才說我們要確認，到底這邊交通壅塞是因為地面的交通擁擠所產生，還是因為要處理上下高速公路的車流所產生的，這部分值得我們再去檢視。

林議員瑩蓉：

主席，可以再給我 3 分鐘嗎？

主席（陳議員玫娟）：

延長 3 分鐘。

林議員瑩蓉：

局長，大中路以前沒有高架橋的時候，完全沒有這個問題，但是大中路爲了承載大量的系統運輸，所以蓋了高架橋。自從有高架橋之後，大中路幾乎都是塞車的狀態，時時都要接受塞車的情形，那是左營區裡面必然的痛。所以對左

營的民衆來講，每天要面對大中路這樣的情形，已經是長年了，現在你還要再加劇，我覺得這是不應該的，他們甚至已經拉起布條抗爭一年多了。這個問題，我覺得終究是要圓滿解決會比較好，怎麼去圓滿解決？就是得讓它能夠生存也得讓它交通順暢。如果上面車道的增加或不增加，對系統流量的疏解沒有達到一定的比例，我覺得你不是一定要執行這個政策啊！所以我才說你的數據要拿出來說服民衆，否則民衆怎麼會理解，爲什麼我要犧牲我的交通權益，來成就你們的系統交流道？我覺得這樣不公平啊！

交通局陳局長勁甫：

議員講得沒有錯。

林議員瑩蓉：

對啊！

交通局陳局長勁甫：

這件事值得再拿出來檢視，大家共同來確認。我剛剛說過，到底這邊的交通，是因爲太多要上高速公路的車輛所產生的，還是地方本來就有這樣的需求？把這兩個要處理的問題釐清，大概我們…。

林議員瑩蓉：

左營是沒有這個需求，多一個車道的需求是從高鐵站下來的人才會有這樣的需求，你們的政策裡說明是這樣。所以我希望交通局在這樣的交通政策能夠重新評估，再提一份新的，也給…。

交通局陳局長勁甫：

我們會要求國工局，對新建匝道的論述再做一次檢驗。

林議員瑩蓉：

對，我覺得有必要，也給這裡的民衆有一個新的方向，讓他們能夠看到希望，好不好？〔好。〕

主席（陳議員玫娟）：

謝謝林議員質詢。再來是邱議員俊憲質詢。

邱議員俊憲：

今天就幾個議題和想法跟大家做一些交流和討論。這一張地圖，從我來到議會擔任議員之後，不管是市長的施政報告、總質詢或其他部門的質詢，都不斷的在提這件事情。因爲縣市合併之後，澄清湖地區已經變成高雄的市中心，它擁有非常多、非常好的自然資源，可是過去並沒有被好好的擦亮。這條線是縣市合併之前的縣市交界，縣市合併已經第 6 年了，這幾年我們用了非常大的力氣，引入非常多新的服務，讓原本高雄縣的鄉親使用到一些比較便捷、比較多元的服務。像過去這幾年，縣市合併一開始在推「區區有公車」這件事情，就

花了非常多的力氣和預算去做。我們也知道要爭取大的硬體建設，並不是那麼容易的事情，可是在硬體建設持續不斷的爭取中，還沒有到位、到手之前，就以軟體的服務先行提供市民朋友一些好的服務。所以這幾年，這些地方不斷地在改變、不斷的在往前走，尤其是覆鼎金遷墓的進度大家都看得出來，有些地方其實已經非常乾淨，尤其在外來的植栽進入以後，以前覺得是骯髒、陰暗、可怕的地方，變成現在大家可以休憩的森林公園。

市長在施政報告時，也提出了所謂的「雙湖計畫」，我也謝謝觀光局，終於看到了高雄市除了港灣、山林以外，還有一些非常好的湖泊。怎麼樣利用這些湖泊的資源，來推廣所謂的湖泊觀光？所以前陣子也看到觀光局局長，不管是在金獅湖、蓮池潭，還是愛河旁，都有一些水上遊憩的推廣活動。前陣子我也一直和小組的召集人討論，我們該如何結合、推動蓮池潭及金獅湖的湖泊觀光？這部分在之前水利局及水公司的部門質詢時，我也有提出相關的建議。局長，這部分是我們未來要持續努力去做的推動。

澄清湖一年有二、三百萬的觀光客到訪，前陣子我們也公告澄清湖為直轄市的觀光風景區，可是並無法轉換成可以維持繼續經營下去的永續資源，所以該如何做這件事情？觀光財是永續的，它是沒有煙囪的工業，我們該如何將這裡變得更好？過去在我孩童時期，圓山飯店是一間很棒的飯店，圓山飯店在台北和高雄都設有分館，它自己就有南北差距，台北一年可能會花好幾千萬元的維護費用，而高雄圓山飯店的維修費，可能就只有十分之一。這個部分要拜託局長，請立法院的交通委員會的委員，向台北圓山飯店聯誼社的董事長或總經理爭取，澄清湖的條件很好，可是真的缺少資源去做升級及維護。圓山飯店旁有一個高爾夫球場，觀光局的施政報告也有提到，因為暖冬，所以國外的觀光客會到台灣來打高爾夫球。以前在這裡的桿弟和推著球袋的阿桑，光是幫日本人推高爾夫球桿的收入，就很好過生活了。但是現在已經看不到這樣的榮景，為什麼？因為服務及硬體已經跟不上，可是自然的環境條件都還在，但是我們需要更多的資源去做維護。

縣市合併後，我們大家一起努力並投入許多的軟體，提供更好的服務。謝謝交通局前陣子的幫忙，我們一直建議長庚醫院附近有 2 個候車亭，雖然只是 2 個小小的候車亭，但是每天有很多看病、探病的長輩在那裡等車，因為空間太小，所以沒有位子站，也沒有位子坐著等車；我們在前陣子完成新設置的候車亭，雖然只有幾百萬元的預算，可是能讓很多的市民朋友感覺到，政府是很用心的在施政，並讓他們感覺到政府是有溫度的，這個是我們所要追求的。我們要跳脫花大預算才有大建設，才會有感動的想法，不盡然是這樣子。

我們在不斷推動的軟體服務當中，我們還發現一個問題，這條線的很多硬體

設備，我們還是跨不過去。我們一直在談，該如何建全大高雄的公共運輸、大眾運輸的服務網絡。完整的網絡是根本的問題，沒有建構完整的路線、完整的接駁點，光靠捷運的紅、橘二條線是很辛苦的，所以我們現在看到既有的路線都還是原本高雄市的市區路線。合併之後，在以往縣、市的交界、臨界的地方，現在都已經變成市中心了，包括仁武、鳥松、鳳山等地區，這些地方的人口數一直在增長，可是我們的公共運輸服務系統還是進不去，市府及議會都有看到這樣的問題。

謝謝捷運局的都會延伸線計畫，這項計畫已經送到交通部，交通部也已經送到高鐵局做審查作業，但是我還是要在這裡向中央喊話，雖然中央不一定聽得到，可是我們還是要繼續喊。前陣子我和捷運局及交通局共同舉辦一場公聽會，是有關如何去推動後續大眾運輸服務的網絡。我們發現一件很可怕的事情，我們的計畫，從市政府核定後送到中央，中央一路順暢都沒有意見，也支持高雄市政府的狀況下，一直到實際核定、編列預算、動工及完工，向大家報告，完成一條新的路線需要花 10 年的時間，才有可能完成。所以這 10 年的時間是一件很可怕的事情，這 10 年的時間，比一位連任市長的任期還要長。

我不斷向市府同仁呼籲，現在整個的大環境，不管是中央、立法院、行政院，甚至總統府，我們都是處於一個可以溝通、可以直接聯繫的狀況，我們要把握機會，趕快去做更多的溝通、更多的努力。在這邊很謝謝捷運局同仁的努力。這幾條新的延伸線，我們的需求端是存在的，而且是存在很久，交通量也很大、使用的人也多，公共服務不管是長庚醫院、澄清湖棒球場、正修科技大學，或是要經過鳳山的鬧區等，這些需要這些公共服務的人是存在的。我想要邀請吳義隆局長，我們約個時間去拜訪交通部次長，他也是我們的前交通局長王國材，我們再到台北向他們詳細說明這項計畫的需求。我們過去不斷在議會裡說，只要是對市民有幫助的事情，議會和市政府都願意北上爭取，不管是到行政部門或是立法部門，我們一起去爭取相關的預算及支持。

我相信地方政府需要編列相關的規劃及評估的費用，其實都還是需要錢，可是對中央政府而言，儘快讓這些評估作業能夠編列相關預算，讓地方政府可以先執行，才能壓縮時程，如同我剛才提到的，從提出計畫到實際的執行，需要 10 年的時間。這 10 年是很可怕的，10 年後的高雄，10 年後的台灣會變成什麼樣子，大家都無法精準的預估出來。這麼大的國家經建計畫，我們該如何讓具有影響力、能拜託的人，將這些行政流程儘量有效的壓縮。我相信捷運局的同仁都很專業，我在這裡邀請捷運局一起到台北，向行政院、國發會及交通部請求，讓他們能更直接的知道地方的需要。

我們在交通局的業務報告中看到仁武交流道的新匝道需求，這件事情也談了

很多年，今年好不容易期中報告快做好了。爲什麼會有這個需求？就像前一位議員同仁講的，鼎金系統已經蓋滿，沒有位置了。前一、二年，新完工的鼎力路口匝道，增加南下通往烏松、鼎金的便利性，但是要完成那個匝道，已經是很困難的，已經沒有地方可以落墩，可以做高架。看來未來如果要疏解高雄市的高速公路的車流，匝道就是要一直往北設置，不管是在仁武，甚至在岡山以南，在適合的地方做分流，讓他在楠梓或仁武地區就能下到平面道路以做分流。

這個案子是仁武地區的鄉親，包括中央的民意代表都很關心，這個部分要拜託局長，因爲這些都是攸關中央要去做工程。從申請的需求、核定、實際的施工及完成，少則 5 年，多則 10 年，真的要拜託局長，把握最好的時機，有最多資源的時候，趕快去做更多的溝通。

我對國道 7 號興建的想法並不樂觀，因爲二階環評都還在範圍的界定中。在尚未找到大家可以接受的開發和生態保護的平衡點前，我覺得要去推動這項建設，是要付出比帳面上所看到 600 億元的預算還更高的成本。這件事情，從我還在市府服務的時候談到現在，該如何做這件事情？國道 7 號對高雄、高雄港及沿路經過的地方及發展，是有絕對相對的幫助，可是也必須坦然的去面對它對一些環境生態的影響，這也是環團一直質疑的地方。我在業務報告看到這個部分，所以今天刻意將它挑出來講，該如何在這兩者之間取得平衡點？局長在擔任局長之前是一位學者，我相信局長也是一位熱愛環保、熱愛生態的人，相信局長能用更高的智慧去解決及面對這個問題。

剛才提到的是硬體的建設，我們過去在談捷運或公車時，遇到最大的問題是運量，我們發現運量是最難突破的，要怎樣讓更多人願意搭乘？所以我也要期待和讚美交通局，其實在國小裡面有一些的課程，不管是交通安全或是怎麼讓他們知道搭公車、搭捷運和輕軌這件事情，讓他們不斷地去做、去講，講到讓他們回到家向爸爸媽媽講，學校老師要我們出門都要搭乘捷運和輕軌，我們出門就搭乘這個就好了，讓小朋友來影響家人，我要告訴各位，當小孩如果不斷的告訴家長要去搭乘捷運，父母一定會帶他去搭乘。

而要怎麼讓他從小就養成習慣，會覺得這個是好的、方便的，所以我們也從捷運局、交通局的業務報告看到有一些扎根的活動，譬如就像推公車進入校園，也有公車入門班進到社區裡面教導他們怎麼搭乘公車到達目的地，這部分是真正做得很好。我真的要講，這些真的會影響最根本的搭乘教育工作，所花費的預算也只是零頭而已，其實不是那麼多的錢，局長，一場活動推廣下來，可能是三、五千元都不到的預算。要怎麼樣去做更大量、持續的？如果小朋友從 1 年級到 6 年級，每一年、每一學期都會接受一次這樣的宣導和體驗，相信在長大之後也不會去排斥公共運輸，就像是台北的朋友一定要搭乘捷運，因爲

從小的記憶和生活習慣裡就只有捷運啊！不會去騎機車，也根本沒有車可開，只能往捷運跑，這就是要從小培養起來。所以這部分，也是要肯定交通局、捷運局、社區，甚至是和教育局合作進入到社區做的推廣活動，我也期待未來可見的是有新的路網，並在中央的支持之下會弄好，可是弄好之後還是必須要靠運量維持，而這些運量就必須要從很小很基本的地方去培養，所以也要拜託局長要努力持續地去做。

這幾個數字要和大家分享，2025、65、20%、473 萬人，這是什麼？這是 2025 年，台灣 65 歲的老人家，占了全台灣 20% 的人口，總共有 473 萬人。這樣的一個量，是危機，也是商機，也是我們必須要去做一些準備來面對所謂高齡化社會人口的來臨。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

邱議員俊憲：

所以在可見的未來裡面，2025 年大概是在 10 年後，所以現在做的一些大的建設和規劃，其實也是需要 10 年才能落實。所以怎麼樣去替這一些未來會變成五分之一裡面是 65 歲以上的老人家，包括公車是不是適合他們搭乘？計程車是不是適合他們搭乘？我們相關的設施包括風景區、飯店等等，是不是 65 歲以上健康的長輩要去使用它時是準備好的？所以過去這幾年來，一直在推的無障礙載具包括復康巴士、無障礙小黃、低底盤公車、無障礙公車，每年都會去設一些目標值去推廣，例如這個就是今年交通局列的目標，現在是 71 輛，明年就要朝向 180 輛。其實我要向局長報告的是我們的復康巴士的量還是不足，要叫車、訂車都是很辛苦，就是還要提早 2 至 3 天，可是會需要這個服務的，相對還是弱勢的朋友們，所以要怎麼透過更多元的方式，讓他們享受類似公共運輸服務載具提供的外出需求，在此也是利用這個機會拜託局長。

最後想要請局長說明的，其實大家還是很關心的一件事情，就是全球生態慶典的準備工作，我們對它是很期待，雖然過去在溝通上曾發生過一些障礙和困難，可是在大家的努力之下，坦白講這段時間內改善非常多。局長前一陣子也到國外去參加他們的活動，局長，現在剩下這麼多的時間準備，你覺得我們…。

主席（陳議員玫娟）：

請交通局陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

感謝邱議員對於高雄市明年即將舉辦的第三屆生態交通全球盛典的關心。事實上，生態交通是一個概念，主要是要處理我們長久以來在都市的交通裡面，因為習慣於使用目前的交通方式，所以造成在交通面向和環境面向上的衝擊。

譬如說使用石化汽油，因為污染會造成空氣品質不佳，我們每一個用路人其實都在這個系統裡面，每天都吸這個廢氣，所以我們可以看到很多人都是戴著口罩在騎車，天氣熱，就會找有樹蔭的地方乘涼。另外，就是在交通的部分會產生壅塞，產生比較多的肇事，我們非常關心交通安全的部分。所以生態交通無非是希望能夠透過一種行為的改變，這個行為的改變反映在運具選擇上的選擇權，同樣是要完成交通旅次的目的，但過去我們使用的是傳統運具，如果有一種替代運具，是不是我們也可以達到原來的這個目的呢？

現在已經有很多這種低碳的運具，其實它的技術也好、成熟度也好、便利性也好，也都已經很成熟了，這是一個很好的機會，讓我們特別是在社區裡面能夠做這樣的思考，所以生態交通全球盛典希望提供一個場域，讓我們開始去進行或者是反思，我們生活環境的品質可以再一次的提升。當然在社區裡面需要有一些硬體設施的改造，讓我們的硬體能夠配合生活的需要，目前我們所要籌備的，就是把社區硬體改善的工程先帶進去，然後改善完之後讓大家共同來思考，是不是還有其他的替代運具可以完成平常所需要完成旅次的目的。之前我們可能造成了大家對生態交通的誤解，變成我們在推動上有一點受挫，不過這幾個月來，我們也持續將這樣的概念和地方上做持續的溝通，在地方上也有保持一個很好的溝通管道，我們希望能夠把這個層面擴大。還有我們所說短期的社區改善方案已經逐步的在進行，希望透過這樣的實踐能夠讓地方的民衆了解到其實這是一個很好、有助於社區生活環境品質提升的一個良好的機會。

我要再次地強調，它不是要限制我們不能怎麼樣，而是要我們來反思，在我們生活中有沒有一個更好的運輸方式。這個運輸的方式，過去我們可能習慣於某種運具的使用，所以坦白講，我們是被它綁架了。現在我們有機會把這個選擇權拿在我們的手上，就可以來思考道路到底是要用來停車使用或是用來交通運輸使用，對不對？到底道路是要用來通行，或是堵塞用？這個是我們可以決定的。當然要有替代方案，所以希望儘量能和地方上的居民共同合作，大家提出一個可行、可接受的方案，讓我們來共同實踐，我想這是在高雄市對於都市交通運輸的翻轉扮演一個非常重要的角色。非常感謝邱議員長期在這方面給我們一些指導和支持，也希望有更多的居民和團體能夠共同響應這樣的一個概念，讓我們在整個生態交通上能夠真正做到很好的成績，以上向邱議員報告。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝邱議員的質詢，在下一位黃議員質詢之前，我們現在有日本東京都世田谷區議會訪問團蒞臨本會旁聽會議的進行，請大家熱烈掌聲歡迎。

下一位請黃議員淑美發言，時間 15 分鐘。

黃議員淑美：

剛剛聽交通局長講到 2017 生態交通，其實應該要透過這樣的國際舞台，在很多國際人士來的機會好好的去推銷高雄在低碳城市的努力，我覺得這個才是重點，我也期盼你們明年的盛典可以順利圓滿的成功，最主要的就是要達到行銷高雄的成果出來。

談到交通，提升整個城市的公共運輸是非常重要的，首先我來講輕軌，輕軌是台灣高雄的創舉，我也嚇一跳，我們是第一個做輕軌的。當然我們看到新北市也開始蓋輕軌了，但是他們的輕軌跟我們的是不大一樣的，它們是走高架、高雄是走平面。我們也看到了營運量是增加了，我們來看數據。你看從 104 年開始到現在已經增加了快 5 倍，這要跟捷運局恭喜，這個運量是增加了。我們希望到 C8，可見人們等待的就是你能夠越長，就是希望可以到 C14，我想這樣運量會越來越多，我請問捷運局長，到底什麼時候 C14 才會全部完工？

主席（陳議員玟捐）：

捷運局吳局長，請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

我們到 C14 行政院核定的期程是明年 6 月底，但是我目前的努力的目標是在明年春節前，然後初履勘完成。

黃議員淑美：

明年才會完成，其實這個已經延宕了，照理說去年底就應該完成的，是不是這樣？

捷運工程局吳局長義隆：

對，這部分因為長鴻的問題。

黃議員淑美：

是長鴻的問題嘛！

捷運工程局吳局長義隆：

所以我們辦理發包，辦理發包完後我們加速趕進。行政院修訂的期程是明年 6 月底，但是我們還是希望把這個期程再往前移，也就是我們希望在明年春節前來進行初履勘的作業。

黃議員淑美：

所以要全部完工可以通車要明年的 6 月，是不是這樣？

捷運工程局吳局長義隆：

通車的部分我們把它提前，就是希望努力在明年的春節。

黃議員淑美：

局長，我們剛剛提到運量，可見運量跟我們是有關係的，以前 C1 到 C4 沒有人坐，但是你現在到 C8，運量就一直增加，所以你未來到 C14 就會更多了。

我請問你，現在班距是多久一班？

主席（陳議員玟捐）：

捷運局吳局長，請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

現在的班距，尖峰與離峰時間是不一樣的，尖峰時間是 10 分 1 班、離峰時間是 15 分 1 班。

黃議員淑美：

以前是 30 分鐘才 1 班，所以你把間距拉近了，就會比較多人坐。再來，請教一下第二階段，你有跟里民還有商家做了溝通嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

我們這一部分是工程的準備，因為我們細部部分還在進行，我們在細部階段的時候，他們有一個基本的方向之後，我們再跟周邊的民衆進行討論。

黃議員淑美：

我聽說大順路這兩邊的停車格都會畫掉，是不是這樣？兩邊都會有停車格。現在有幾個停車格？

捷運工程局吳局長義隆：

差不多 700 個。

黃議員淑美：

700 個停車格，所以全部都要畫掉。

黃議員淑美：

那你做了配套措施嗎？這 700 個停車格畫掉後，未來的車子要停在哪裡？

捷運工程局吳局長義隆：

在大順路兩側 200 公尺的範圍內，我們有針對路外停車的部分進行評估，路邊停車轉到路外停車的部分足以提供這邊的服務和需求。

黃議員淑美：

所以你是在附近找。

捷運工程局吳局長義隆：

200 公尺以內。

黃議員淑美：

200 公尺以內，開始找了嗎？找到了嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

有，整個範圍的停車場有哪一些可以提供，初步都有計畫在。

黃議員淑美：

所以這方面是沒有問題的，已經做好配套措施了嗎？〔對。〕再來你開始做

工程的時候，是不是兩邊的商家都沒有辦法營運，那麼是不是要比照捷運兩邊的房屋稅、地價稅應該是免稅的，是不是？

捷運工程局吳局長義隆：

影響的部分原則上會有三個面向，第一個，房屋稅；第二個，地價稅；第三個，是營業稅的部分。房屋稅的部分是沒有問題，因為它的使用是受到這邊的影響。我們在第一階段的部分是施工，然後我們把施工路段的部分給稅捐處，那麼稅捐處就會進行勘查。勘查完之後針對房屋稅的部分會降兩級地段價，差不多 20% 左右。我們觀海大樓是這樣從 103 年、104 年開始，它的房屋稅都有下降。至於地價稅，中央的解釋是說土地的部分若沒有受到滅失或相關的衝擊和影響，所以就不能減免地價稅。營業稅是國稅，他們認為如果你有開發票，因為營業降低，發票量就跟著下降。另外有一種核定的部分就是不用發票的部分，所以我們也把這一段有營業的部分，第一階段我們還是發文給國稅局，我們希望他們做評估和考量看能不能針對營業稅的部分。所以這三個面向，我們都是把施工路段的部分發給稅捐處和國稅局。

黃議員淑美：

所以這些都有做了，我現在要跟你說的是一定要比照捷運系統施工的期間。

捷運工程局吳局長義隆：

所以二階的部分我們要等到施工，我們才會發文給稅捐處和國稅局。他們再去會勘，會勘完後再做確定，然後會進行相關的減稅部分。

黃議員淑美：

再來我想請教一下，淡水輕軌是國車國造，就是我們台灣的嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

淡水輕軌的部分，它不是全部無架空線，只有某些的路段，其他部分大多有架空線。

黃議員淑美：

所以它是有架空線的。

捷運工程局吳局長義隆：

高雄輕軌本身是沒有架空線。

黃議員淑美：

所以你覺得是平面比較好，還是高架比較好？

捷運工程局吳局長義隆：

各有利弊，高架的部分成本一定是高。另外，高架的部分會有穿堂層，也就是我上下層的部分會有穿堂層的情形，所以垂直向的移動部分，它會增加更多，因此它的開放性會有所不足。平面的部分因為在路口有交織，交織的部分

會造成交通的影響，而高架在這個部分就可以避免，所以整體而言，從乘客的角度來看的話是各有利弊的。

黃議員淑美：

局長，我還是要提醒整個工程的安全要注意，因為我們看到淡水整個崩下來實在很離譜，你看這張圖整個都掉下來。局長，你要注意工程的安全，我覺得這個也非常的重要。

再來我們談 U-Car，聽起來好像是新的東西，我們只聽到 YouBike，U-Car 就是汽車版的升級。其實我們要鼓勵交通局，因為我們看到很多都是高雄市第一個做的，公共腳踏車也是它第一個做的，我們看到 U-Car 也是高雄第一個要做的。局長，你覺得高雄市適合做 U-Car 嗎？什麼是 U-Car 可不可以跟講市民一下？

主席（陳議員玟捐）：

交通局陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

U-Car 這個字眼應該該是台北市自己弄出來的，是他們小汽車共享的概念，跟我們現在在推動電動汽車共享的概念，其實有很大的差異。第一個，他們是使用一般的石化汽油的車輛，我們是用電動汽車。另外，他們借還是在立體停車場裡面，我們是放在路側，這樣民衆比較能夠方便看到和使用到。

黃議員淑美：

所以它是在停車場裡面。

交通局陳局長勁甫：

台北市的規劃是放在停車場裡面，這東西就好像我們的 C-Bike 一樣，如果你是放在室內，或是在一個密閉空間裡面，其實一般的用路人不會注意到。所以它放在路側有助於讓人家知道，發現這是一個很好的系統或是有這樣的一個服務，甚至會讓他們想要去使用。這個是很大的動機上的差別。這個部分我們也做過一些研究，根據國外的資料裡面大概每一部電動汽車的替代，取代車輛的擁有大概 8 到 12 部。

黃議員淑美：

8 到 12 部。

交通局陳局長勁甫：

也就是說一部共用的車，可以取代自己 8 部的車。

黃議員淑美：

就像我自己有車，我會去借 U-Car 嗎？會嗎？你覺得會？

交通局陳局長勁甫：

因為整個概念是共享經濟的概念，也許在我們有車的人會說，已經有車了爲什麼還要這樣做，但是對於還沒有車、比較年輕的，或是新世代的，他們不見得要自己買車、養車，開車的時候還要有停車費。

黃議員淑美：

所以原來這些人他沒有車嗎？或許他是走路、或許他是騎機車，現在他變成需要用到 U-Car，是不是交通的汽車流量變大了，變成會塞車，是不是這樣問題會更嚴重？會不會這樣？

交通局陳局長勁甫：

應該不會，我們希望的是取代車輛使用的族群，當然不會只限制我們本身擁有車輛的這些人。這是世界的一個潮流，我們認爲一方面可以降低道路上空氣排放的污染；第二個，就是疏解比較擁擠的部分。我舉一個例子來講，國外也曾經分享，譬如說我們要去接小朋友，我們必須要自己開車到學校去，學校那邊大家都要接小朋友所以很難停放車輛，他又沒有辦法下來接小朋友。如果有這種共享系統，他的父母可以坐大眾捷運系統過去學校，在學校地附近就有所謂的共享系統的汽車。

黃議員淑美：

共享系統的汽車。

交通局陳局長勁甫：

他就可以開回家，把小孩子接完，就放在他家附近的還車點。

黃議員淑美：

所以他是甲地借、乙地可以還。

交通局陳局長勁甫：

他是甲地借、乙地可以還，沒有錯。

黃議員淑美：

我知道我們之前推的電動機車，其實我覺得很不方便，其實我們是找不到充電的站，譬如說我們現在的站有兩百多個，但是我們真的要充電的時候通常都是沒有電的、壞的，所以這個電動機車，我覺得推行得不是很好。

我的朋友他去市立醫院，這個還是公家的車子，他要充電的時候就不能充了，他還要牽到很遠的地方，才有電動機車可以充電的地方。其實我們很擔心未來的 U-Car 是不是也會產生這樣的問題？就是想要充電的時候沒有地方充電，你只能設定在市區繞，不能開到過去的高雄縣，還是開到更遠的地方，局長，這些是不是都要考慮進去？

主席（陳議員玫娟）：

請局長答復。

交通局陳局長勁甫：

黃議員所講的都是要考慮的重點，當然所謂電動汽車的共享系統，它的目的不可能完全取代所有的車輛、私有車輛，它應該是先取代一部分認為用這個更經濟、更方便、更有環保意識，這一部分的人先開始。當然我們的點設得越多，所產生的效益就越大。剛才議員所提到的會不會有沒有辦法充電的地方，因為這個系統是有特定的停車格給他們。每一個停車格…。

黃議員淑美：

所以在停車格裡面就有充電的系統。

交通局陳局長勁甫：

都有充電樁。

黃議員淑美：

變成每一個停車格都必須要為這些 U-Car 的廠商去設立，是這樣嗎？

交通局陳局長勁甫：

現在目前我們的計畫裡面至少要設 50 站，每一站有…。

黃議員淑美：

50 站，在市區嗎？

交通局陳局長勁甫：

在市區跟重要的觀光景點。

黃議員淑美：

50 站你的停車格要在哪裡？也是在這裏面抽出 50 個來給這 50 台車嗎？還是怎樣？

交通局陳局長勁甫：

根據他的選點的地方我們都有勘查過，原則上我們不希望影響現有的停車格太多。

黃議員淑美：

是啊！

交通局陳局長勁甫：

因為本身設了充電樁以後，我們的要求是除了電動汽車部分可以充電之外，我們要求他，我們鼓勵他未來將汽油車改為電動車，所以我們也提供充電樁，讓那些非租賃系統的電動車也可以充電。所以它不只是為了系統單獨而已，他希望服務其他使用電動車的人，就像剛才議員所提到萬一沒有電了可以插。

議員提到電動機車的部分，當然現在電動機車有很多分享系統在發展當中，技術上也有很多創新，就是用交換的。交換的話譬如說跟超商合作，把電子交換站放在超商，超商的密度就很高，所以未來如果沒有電，他只是去交換而已。

它也不會在路上就沒電，它的系統都是智慧控制，他會告訴這一輛車，你的電池快要沒電了，你趕快要去交換，所以已經不再是第一代電動車剛出來，一定要用電線去充電這樣的一個技術。當然電動汽車的共享系統也一樣有中央控制的電腦智慧系統告知每一輛電力不足，它不會被借出去的，這個我們有這樣的要求。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

黃議員淑美：

局長，我想請問一下，你們現在開始招商了嗎？

交通局陳局長勁甫：

是，現在公開招標。

黃議員淑美：

現在公開招商，台灣符合的只有一家，是不是只有一家可以符合？

交通局陳局長勁甫：

電動汽車分享系統嗎？

黃議員淑美：

對。

交通局陳局長勁甫：

現在我們所知道的國內還有幾家廠商來拿標單。

黃議員淑美：

有幾家來拿？還沒有標出去嘛！

交通局陳局長勁甫：

現在還在等標的時間。

黃議員淑美：

你有沒有想到用國外的系統，譬如說你們有去法國看了之後，才想說高雄也來做，如果你發國際標的話，讓國外的人士來標，這個系統會有問題嗎？

交通局陳局長勁甫：

目前這個標是歡迎國際標跟國內的廠商都可以來參與。

黃議員淑美：

可是，萬一是法國的廠商標走了，他用的車就不是台灣的车，不是台灣自己生產的車，有可能是 BMW 標走，他就用他們的車了。那就會排擠到國內的車廠。

交通局陳局長勁甫：

應該是不會，剛才我說過的目前 50 站、250 台車，250 台車很可能是廠商他們合作的車廠或是他們自己製造的車廠。另外最重要的是，這部分我們市政府

並沒有投入經費。

黃議員淑美：

就不用出錢。

交通局陳局長勁甫：

是採廠商到高雄來投資、建置的部分，這個我想是對高雄的經濟是好的，包含他來這邊營運系統所需各式各樣的技術人員、管理階層的人員，乃至於像這樣系統都需要設立很重要的 Call Center，這個 Call Center 也會設立在高雄，這樣可以創造高雄就業相當大的助益。

黃議員淑美：

我覺得這個系統是可以做的，但是…。

交通局陳局長勁甫：

是，一定。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝黃議員的質詢。接下來是蔡議員金晏質詢，時間 15 分鐘。

蔡議員金晏：

今天就交通部門幾個局處來針對一些議題來做探討，我先就教觀光局，局長你有看到，這是我們的柴山，這張圖的南邊是中山大學，中山大學進去左邊有一個部落，那就是桃源里，曾局長在民政局長任內，我印象中你有好幾次參與柴山山海宮朱府王爺的聖誕平安宴，你也到現場，其實這段路很漂亮，不只我們高雄市，台灣現在有很多自行車輕觀光的行程。不管是在地的或外地來的，我相信也都時常有機會騎著自行車經過中山大學到桃源里。不過很可惜，當然我們看，其實整個從中山大學可以一直經過桃源里的部落，然後進去到柴山比較中間的位置，往北繞，這是左營軍港，出來就是左營的桃子園。這是有段路的，不過超過一半，北邊這一段是在管制區裡面，我相信如果有機會來推動，適度的讓它來開放，透過不管是舉辦活動或怎麼樣，我相信能夠幫高雄的觀光景點帶來另外一個更有可看性的地方，我們高雄有山、有海，剛好在這裡。

局長，因為這個問題我也不知道丟給誰會比較好，我覺得是不是曾局長這邊可以會同…，因為壽管處範圍到底在哪裡，我也不是很確定，因為那個很難分清楚。軍方是不是有辦法透過活動的方式，因為整個柴山在軍事管制區裡面，比較多公部門擔憂的就是機密的保護。在不影響這個的前提下，有沒有辦法來做開放讓自行車或其他，用走的也好，我估算過這個大概七、八公里，整個若是從中山大學這裡下來到桃子園這邊出來。其實當地我有去詢問過蔡里長，他說可能在十幾二十年前，他們曾經有遶境，就是走這一條路，從桃源里這裡

邊境到桃子園這邊。所以我覺得這個工作是可以來推動的，然後讓我們高雄市的觀光景點又多一個更有可看性。

另外幾個問題，我想一併提出來，到時候請局長來做說明。另外，我覺得高雄的觀光，語言也許是一個問題，這個當然不是觀光局一個人能夠做的。我想局長可以把你看到的，或局裡面任何同仁看到的，不管是英語、日語、韓語這些，讓在我們的公共設施、觀光景點增加更完善的這些標示，使得我們的觀光環境更友善。這個問題我們也是一直在講，但是感覺也沒有比較長足的進步，像這個部分請局長來說說你的看法。最後一點講到的是住宿業，好多同仁都有提到民宿的問題，我也聽局長答復說，中央有在我們民宿管理辦法裡面有多了一個選項，就是讓具有人文風貌的區域，可以經營民宿。我想這絕對是好事，但是我也要提醒局長，其實在高雄有很多的民宿業者，這幾年來也因為法令的問題，沒辦法有比較好的發展。但是如果是集合式住宅，我們曾經遇到的問題，集合式住宅，或者像我們之前處理一個案件，就是它是商業區裡面的住商大樓，像這些跟住戶有抵觸相關的這些…。不管是民宿業者、飯店業者，像這個我們如何提出一個比較好的管理辦法，讓它既能合法也不會受到周邊民衆的抗議。因為很多嘛！我想局裡面很清楚，我點出來，那大概這幾個問題，是不是可以請曾局長答復一下。

主席（陳議員玟娟）：

觀光局曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

好，謝謝主席、謝謝蔡議員。我想剛剛議員提到的三個問題，我就依序回答。首先就是針對柴山大道的部分，其實那個地方很美，我們要到山海宮下去那個點的地方，其實是比較熱鬧的地方，那裡是很美。不過有一段，就是剛剛議員所指出來的地方，它應該是屬於軍方的範圍，所以在管制。但那一段的 AC 的道路應該都還算平坦的，所以這個部分如果要協調，其實它有一段是在壽山國家公園的風景區裡面，所以我們會去跟籌備處跟軍方去做一些討論這個地方有沒有開放的可能性。

蔡議員金晏：

由我們局裡起個頭來探討這個可行性。

觀光局曾局長姿雯：

可以，沒有問題，這個我們可以去跟他們接洽，看有沒有這個可能性，我們也去了解那個地方軍方過去管制的範圍，這個部分是關於柴山大道的部分。

第二個部分，是關於語言的部分，其實我想這幾年來，高雄景點的部分已經有大幅的改善，最主要是在我們研考會，它不管是在道路的部分，或者是在指

標的部分，他們都要求必須中英文都要有，所以我們中文的名稱確定以後，通常都會再送到研考會，確定英文的名稱，要怎麼樣去翻譯成英文，他們有一個小組，所以這個部分已經有大幅的進步了。不過我想大概就是國際化的因素，我們也希望吸引更多的觀光客來，在風景區的部分我們會去檢討，是不是已經做得足夠了；整個國際語言的建置環境如果做得好的話，當然對觀光客的吸引會更友善，這是第二個部分。

第三個部分，是針對剛剛提到所謂旗鼓鹽地區的民宿問題，我想在這裡，我也在議會在大會我都有回答過好多次。就是說我們目前在民宿的管理辦法，目前正在修正它的第 5 條，等到它的法令修正之後，我們在都市計畫內的區域，有哪些是可以設置民宿的，那要指定為人文風貌區。這個人文風貌區的指定到底要怎麼樣去決定，目前我們觀光局在做一些籌備，我們希望能夠成立一個小組的審查。等到審查的區域確定之後，我們會送給都委會，他們會去做一個指定。所以這個部分我們目前正在籌備中，等到法案通過之後，我想應該可以解套。不過剛剛議員有指出一個重要的就是所謂的集合住宅內是不是可以設民宿的問題，其實在辦法裡面的規定，集合式住宅是不能設民宿的。所以如果他要設民宿，我們把範圍劃定出來之後，它還是要符合民宿的相關規定，才能夠申請合法的民宿。

蔡議員金晏：

謝謝，我想就是要有一個完善的管理辦法，既然開放了，我們總不能丟在那邊，因為它違法，我們也不去管理，其實這樣也不好。努力了很久，不管是地方跟中央，我想很樂於看到現在這個狀況，我們這個腳步可以再加快，可以讓他正常的來管理，我想這樣不管是對自己或對消費者而言，其實是一個好的方式。我再提醒一下，因為時間有限，我也不再請局長答復。鹽埕區有一個老飯店—中正飯店，聽說已經熄燈了，然後我昨天經過中山路跟八德路，有一家我在補習的時候，它三角窗有一個順裕飯店，而我經過的時候發現它也熄燈了。所以這樣的狀況，希望局裡面能夠有一點警覺性，到底它是什麼狀況？不管是因為整個商業模式的改變，還是真的有一些狀況的產生，這個提醒局裡面注意一下這樣的狀況。

再來，其實這個還滿熱的議題—共享電動運具。我們高雄市在 10 月初的時候，在各大新聞有看到高雄市要在明年推這個電動汽車的共享，無獨有偶，台北市再早一點是講電動機車。這些共享運具，剛剛局長答復黃議員的時候也提到，甲地租乙地還等等，其實這個都拜物聯網所賜，這樣的技術在過去幾年發展得很快，很多電子公司他們在這一塊也努力很多。所以我想我們持一個正面的態度來看這樣的進行，不過我在找資料的時候，發現在 6 年前王次長在當王

局長的時候，本來也要推這個電動機車，這上面有一些他的規劃，我相信局裡面都有資料，他們希望做到怎樣。然後就有報紙去訪問民衆，民衆普遍有不看好的聲音，到底是因爲怎樣，這樣的一個計畫胎死腹中。我想這是一個經驗，到底那時候是經費不足，還是真的有很大的阻力，這個都必須要考慮。

我們來比較這樣的一個計畫，主要是市長去年去巴黎訪問時所看到的，巴黎叫做 Auto1ib'，這個可能是法文。巴黎初期有 250 台車輛，它在 5 年前開始，初期的站點沒有很確定，不過發展到現在經過 5 年，它現在有 3,000 台車輛，站點有 1,000 個，它採取的租借制度是會員制，簡單講你要加入會員繳會費，不管是月的、年的，還是週的。我上網去查，他們有推一個 premier 方案，月費 10 歐元，半小時另算租金 6 歐元。巴黎包括市郊人口數是 800 萬，它的建置方式我不是很確定。我們從新聞稿可以看到市政府交通局初期是 50 個站體，會有 250 個車位，我用這樣的比例來算，因爲我也不確定，是不是將近有 100 輛的車輛？這是初期的規劃，是車輛，不是車位，我想不可能把車位停滿，這個可能要再詳細來討論。

租借制度市政府說應該是採會員制，我們把巴黎的費用換算成新台幣的話，月費 10 歐元除以 30 天，再加上每半小時 6 歐元，所以使用一次最少 221 元台幣，當然有物價水準的不一樣，我相信未來絕對不會是這個價格，一定比這個價格還低，至於低多少，這個我不確定。我們的人口數是 270 萬，未來是要採取什麼樣的方式建置，我們樂於看到高雄市願意建置。這個系統也引進到英國、美國，它成功的案例是怎樣，成功在哪裡？畢竟過去我們往往有把整套搬過來台灣做的，不能說失敗，但是可能就沒辦法永續。我希望如果要做這樣的事情，政府預算有沒有要做預算的支出，或是從什麼基金來做補貼？這些問題請局長待會答復。

另外，如果真的要做的話，如果可以做，有沒有可能就像巴黎，它最早的車輛是 250 部，5 年後變 3,000 部，這樣持續性來做，而不是做一個到時候胎死腹中。我要提醒的是，不要像現在的公共自行車，鼓山區有一個公共自行車站，站體做了以後，二年了沒有半台腳踏車進去，爲什麼？因爲合約出問題，廠商落跑了，現在在走法律訴訟，法院又不願意讓高雄市政府做一些強制處置。像這些問題，我希望我們都可以事先來討論，才能事先考量進去。先就這個部分，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：

有關共享電動運具，剛才議員收集到和瞭解到的資訊相當深入。我們目前確

實在徵求一些投資廠商，主要是以民間投資為主，所以市政府是不投入資金。

蔡議員金晏：

零出資。

交通局陳局長勁甫：

對。另外，我們會協助得標的廠商，因為整個電動車產業，在中央政府和地方的環保基金，都有一些相關的補貼方案，我們會協助得標廠商爭取政府的補助，這個是我們主要的想法。

剛才議員所提到的，我們期待我們的標案裡，至少在 5 年內要建置 50 個站、250 個車格，希望得標的廠商，因為他會自己做評估怎樣才能夠達到足夠的經濟規模。我們希望他建置的一定是比 50 站還多，這樣整個營運起來，才會有足夠的密度來吸引…。〔…。〕是，要符合長遠計畫。另外，有關它的會員制度，剛才議員有提到了，當然在台灣不會用直接換算的，因為考慮到物價水準的差異。除了有月租之外，還有不同的方案，就我所知道的…，〔…。〕它也有當次的，當然當次都比較貴。

我要補充的是，目前這種共享的租賃系統，不是只有一家，國外不同的國家都有不同的系統同時在運行。所以我們開放的平台，是希望能夠找到他們自己評估在高雄是最合適的。當然國內也有廠商在發展電動車，也歡迎他們能夠考慮是不是來投資高雄？這樣的投資案不是只有在運具上面，而是它後面有一個很大的中控系統，以及它需要有客服的系統，所以我們也認為民間資金可以將它變成一個大的投資案在高雄，同時可以創造很多就業機會，最主要的目的是希望能夠提供綠色運具在城市裡面的服務。

主席（陳議員玟娟）：

延長 2 分鐘。

蔡議員金晏：

這個問題我們後續再來關注。我還是要講生態交通全球盛典，9 月 9 日生態交通論壇，我有聽到局長在講，我覺得改變民衆生活型態是最困難的，不管我們做任何建設或要做什麼，要改變民衆生活型態，參與政治的人一定知道這是最困難的。那一天局長講得很好，只可惜台下如果是居民的話，我相信會有它的效果。我希望未來有機會時，局長，把你們這些看法透過任何方式給民衆知道，到底這樣的一個盛典是什麼？我對這樣的活動是持正面態度，只是它的執行方式，至少到目前為止慢慢有改進，其實日期都定好了，我們的議程都定出來了。

最後，我要提醒捷運局，我接到陳情說，有民衆在成功路上的不知道 C 幾站，他停台肥停車場，結果他開出來沒有順著路口就出來，就直接跨越輕軌平交

道，車子就卡在那邊，有一個這樣的案子。他說現場有保全人員，不知道是輕軌還是台肥的人就說，這種事情不只一件。像這樣的狀況，我希望捷運局能夠瞭解看看，如果這樣是因為照明不足或標示不清，該台肥來做，或該我們來做，期盼能夠做個妥善處置，不要再有這樣的狀況發生。謝謝主席。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝蔡議員的質詢。下一位是陳議員粹鑾，時間 15 分鐘。

陳議員粹鑾：

本席陳粹鑾針對交通部門業務報告，提出質詢和探討。首先要針對觀光局，本席從觀光局業務報告來看，好像高雄特色的部分完全都沒有提到鳳山，業務報告裡面只有提到觀光景點的建設與營運，有蓮池潭、金獅湖、惡地景觀、西子灣、愛河、旗津、澄清湖、六龜等等，就是沒有鳳山。本席再怎麼看，裡面都找不到鳳山，高雄特色觀光行銷好像沒有包含鳳山。是不是把鳳山孤立在外，拋在腦後了？我們編列花 1 億整修鳳儀書院，前一陣子海軍明德新村也失火了，市政府也編列 1 億來整修，本席要說的是，我們花那麼多預算來整修一些文化古蹟，我看觀光局這裡好像把鳳山孤立在外，沒有特別講到鳳山的旅遊觀光特色。

我現在特別提出我們的文化公車，文化局和交通局的立意非常好，針對鳳山古蹟有成立鳳山線的文化公車，它在假日的發車是從早上 10 點到下午 6 點，只要花費 50 元就能玩一天。順便提到左營舊城線也有文化公車，也是從高鐵站那邊，把旅客帶到左營舊城參訪一些文化古蹟。我知道文化公車立意非常好，希望觀光局針對鳳山的文化觀光，把文化公車和觀光結合在一起、綁在一起。因為我發現鳳山線和舊城線的文化公車，幾乎都沒有人搭乘，可以說是慘淡經營。依據高雄市公車的路線營運概況 105 年 8 月份，它的時空背景就是暑假，學生比較多的情形下來探討這樣的數據。舊城文化專車的營業里程是 15 公里、行車次數 136 次、客運人數 425 人次、平均每車次 3 人、客運收入實數 2 萬 1,250 元、每公里平均收入 10 元。鳳山線的文化公車的營業里程 4.2 公里、行車次數 136 次、行駛里程 571.2 公里、客運人次 256 人次、平均每車次 2 人、每一旅客平均里程 1.7 公里、客運收入 1 萬 2,800 元。本席提出這樣的數據，是因為本席經常看到，鳳山線和舊城線的文化公車幾乎都是空車，從這個數字來看，舊城線的文化公車等於每趟車次平均只搭載 3 位，鳳山線文化公車更慘，每趟車次只搭載 2 個而已。

文化公車立意雖好，但不單只是文化局或交通局的事，本席覺得它和觀光局息息相關，應該要結合在一起的。所以本席特別提出，觀光局是不是可以和文化局、交通局一起跨局處的對文化公車再施點力，結合文化局和交通局彼此互

動，針對鳳山線和左營舊城線的文化公車出點力，讓文化公車可以帶來更大的效益，更替鳳山的文化和觀光來行銷。其實文化和觀光，本來就要結合在一起，世界各地都一樣，高雄也是一樣。因為文化是觀光的內容，觀光又可以帶來文化的產值和效益，所以本席希望觀光局針對文化公車再施點力，讓文化公車能帶來更多的效益。請曾局長針對文化公車，是不是可以透過交通局、文化局跨局處的來統合行銷，為文化公車出點力，因為文化公車的立意雖好，就是沒有什麼人搭乘，所以觀光局應該要跨局處的合作和行銷，讓文化公車有更高的效益，請曾局長簡單回應。

主席（陳議員玫娟）：

觀光局曾局長請答復。

觀光局曾局長姿雯：

首先針對議員在景點加值建設的部分來說明。業務報告裡列出來的，是觀光局所列管的、所管理的風景區的景點建設。至於剛剛議員提到的鳳儀書院或鳳山有一些，比如大東，這些過去文化局都花了很多的建設經費在裡面，這點是要向議員說明的。第二個部分，針對鳳山區的觀光，其實觀光局在行銷的部分做得滿多的。首先是我們的好玩卡，好玩卡有旗津踩風二日遊，裡面在捷運大東車站就結合了周邊的景點，把它包到套裝的遊程裡面。另外四季逍遙遊的遊程，鳳山就是它的起點，而四季逍遙遊也為鳳山地區帶了五百多人進去。

陳議員粹鑾：

局長，本席是說針對文化公車，我希望觀光局可以和文化局、交通局跨局處的合作，讓文化公車的效益更好。因為鳳山是高雄古蹟的所在，也是全國三大古蹟之一，希望觀光局能好好重視鳳山的文化觀光，文化和觀光是綁在一起不可分的。希望曾局長針對本席所建議的文化公車，結合文化局和交通局跨局處的合作，不要讓本席再看到文化公車都是空車。

觀光局曾局長姿雯：

我就是要向議員報告這點，觀光局可以做的就是行銷面嘛！所以針對文化公車，和交通局、文化局再檢討它經過的路線，怎麼樣在旅遊網或各式各樣的行銷管道裡結合這些景點，甚至文化公車經過的這些景點，有沒有路線需要再檢討的部分？我們來和文化局跟交通局商量，我們會大力的去行銷鳳山相關的美食和景點。

陳議員粹鑾：

本席希望觀光局多多行銷鳳山的文化觀光，尤其文化和觀光是不可分的。另外本席針對觀光局有一些流行的看法。寶可夢世界風靡，高雄市觀光局卻無感，商家、民間的業者嗅覺敏銳，大發觀光財、怪物財，寶可夢商機在賣場、

餐廳及飯店都釋出誘餌吸引人氣。我們看段影片的新聞報導。

(影片開始播放)

記者：寶貝球補給站就是在這家餐廳的門口，甚至是走到斜對角咖啡店這裡也能補給。還有來到這間漢堡店，同樣也能點杯飲料順便做補給。招牌登上寶可夢地圖，不少人低頭晃到店門口，大熱天走了好多路，乾脆進門休息消費。

業者：今天真的很多客人進來一直在聊神奇寶貝，都會進來消費。

記者：意外成爲補給站讓店家多了兩成過路客，有業者更聰明乾脆放誘餌讓玩家上門。

業者：你之前如果買了誘餌，你就直接點它一下。

記者：買了這種誘餌組件，30 分鐘內就能在店內養出大量寶可夢。玩家擠進店裡忙抓寶，店家還搭配遊戲抓寶送蛋糕。

業者：加了誘餌之後，就有客人經過看看就停下來，抓著抓著就發現這邊是店。進去想說消費一下，就順便抓神奇寶貝。

(影片播放結束)

陳議員粹鑾：

因爲時間有限，請暫停。曾局長，本席有看觀光局的業務報告，以前也有說，我們要積極結合各界與民間的資源，以利發展相關觀光產業。本席要特別提出來，有關寶可夢的商機，民間商家都嗅到商機無限。請大家再看一則民視新聞報導，精靈「乘龍」現身旗津風車公園。

(開始播放影片)

主播張筱芬：精靈寶可夢掀起了抓寶熱潮，造成北投公園因此爆紅。而在高雄的旗津風車公園，這兩天因爲有特殊的精靈「乘龍」現身，吸引上千人來朝聖，同樣也帶來垃圾跟違規停車等亂象。

記者：入夜後，旗津風車公園人潮擠爆，幾乎是人手一機，外加行動電源，往海邊走去，上千人摸黑抓寶，因爲稀有精靈現身。

民衆：改版後好像全部稀有怪，都會出現在旗津。

民衆：剛剛有乘龍在那裡。

記者：所以你抓到了嗎？

民衆：抓到了。

記者：就是這隻「乘龍」，讓人爲之瘋狂，坐在階梯上尋寶的人群裡，有的是全家一起出動，甚至有媽媽背著嬰兒，一樣手機不離手，甚至有人特地從屏東趕來旗津來抓寶。

民衆：剛才乘龍這麼大隻，結果網路出現問題就跑掉了。

記者：覺得有趣好玩嗎？

民衆：沒意思，跑掉了就不爽。

(影片播放結束)

陳議員粹鑾：

曾局長，本席會特別提出來討論，是因為寶可夢的商機無限，民間業者都有嗅到商機，觀光局應該要跟上「抓寶」商機的流行，民間包括飯店及連鎖咖啡店都有推出各式優惠活動，大賺寶可夢的「抓寶」商機財，但本席覺得觀光局卻沒有好好運用。其實我們可以用更積極的商業機制來管理亂象。像台北有設置寶可夢的抓寶專車，除了沿路可以抓寶外，又可以增加公車的收入，並可以管理亂象。其他縣市都有這麼流行的想法…。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

陳議員粹鑾：

像剛才的新聞報導中，台北有一些已退燒的景點，像貓纜或是蚊子館都有搭上「寶可夢」的流行。根據行動市調的調查結果顯示，全台目前已有 790 萬人成為遊戲玩家，也就是 3 個人中就有 1 個人在玩寶可夢，其中 360 萬人是超激情的「重度寶迷」，占了將近 5 成。本席認為觀光局只要能掌握「重度寶迷」，還怕高雄沒有旅客、沒有觀光財賺嗎？

日本地震災區大發觀光材，曾經接受我們捐贈的熊本以及東北各縣，跟寶可夢的開發商合作，在當地設立許多「補給站」，讓人潮跟錢潮重新回流。日本遊戲雜誌編輯更是以「不可能的任務」為題，一邊捕捉各種精靈，順便也把各地的特產美景帶給玩家，吸引觀光商機。本席的意思是，其他國家、台北或曾經接受我們捐助的熊本縣都有這麼做，而 102 年的黃色小鴨，不管是市府出錢還是民間出錢，都還是要花到錢…。

主席（陳議員玫娟）：

曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

寶可夢的發燒，帶來了很多的人潮，就如同剛才新聞所提到的，它可能帶來人潮、帶來垃圾及塞車，我想各地政府都有注意到寶可夢，但是它所帶來的人潮，是否能為觀光景點帶來加值，其實是見仁見智。我們鼓勵各式各樣的創意行銷及景點的加值。寶可夢是有版權，而且是需要付費的，所有的商家可以在自己商店和 APP 結合，去付費、去灑花，但是政府部門是否適合來做這件事情，我覺得這個部分是可以討論的。我覺得寶可夢帶給我們的啓示，是我們可以運用各種不同的創意，幫我們的景點做行銷，至於是否要和寶可夢合作？在台北

也發生因為沒有取得寶可夢公司的授權，就去做宣傳，反而惹上官司，所以這個部分是需要去商議才能夠決定。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝陳議員的質詢，休息 10 分鐘。

繼續開會，接著請陳議員政聞質詢，時間 15 分鐘。

陳議員政聞：

今天先針對在縣市合併後原高雄縣的交通，因為岡山地區南岡山站的開闢，讓這些市民朋友到市區可以更方便，但另外一個計畫到岡山火車站的這一段，就我所知，在議會有很多不分黨派的同仁也持續地爭取，並在市政府的努力之下，這一路段的通車是可以預期的。首先，我要先針對位在比較偏鄉的交通就教局長，雖然捷運開通了，但在我的選區內的燕巢、彌陀、永安等區還是距離捷運站比較遠，還是要用轉乘的方式才能到捷運站。我們也很感謝交通局在六都首創，給我們計程車彈性的運輸。也就是市民朋友可以透過預訂的計程車當作公車使用，可以搭乘更便宜的交通運具，並比一般計程車的費用還要低，讓一些需要就醫的老年人和長輩朋友透過共乘，一起搭乘交通局所推出的擴大計程車的運輸方案，到達想要去的地點。就以我的選區內的永安為例，在 105 年的 1 到 8 月，短短的時間內就有 6,000 的搭乘人次，這是一個非常重要的指標。永安地區這個偏鄉還是以老年人為主，所以這個措施確實是可以讓偏鄉的老人就醫或是學生的就學上，能夠提供一個另外的交通選擇，是便宜又舒適。所以很感謝交通局在今年也辦理了燕巢區的計程車彈性運輸計畫，我要請問局長在燕巢區試辦的成效如何？另一個部分，除了在我選區內有永安、燕巢之外，是不是有像彌陀且更往北的像是茄萣這些地方，是不是已經有了或是計畫在什麼時候可以試辦，因為從永安地區的成效看起來是非常好的，所以要針對這部分，請局長做個簡要的答復。

主席（陳議員玫娟）：

請交通局陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝陳議員的關心，也很感謝陳議員在燕巢區就醫的計程車彈性運輸，在我們提供的服務過程當中，也給我們很多的協助和指導。我們在整個燕巢區的就醫計程車彈性運輸，主要是因為本來當地是有專車，後來因為沒有回饋金而停掉，〔對。〕才提供這種彈性的計程車。在 8 月 29 日剛開始，在 9 月搭乘的人和 10 月到目前為止搭乘的人，大概是 9 月的二倍半到三倍，所以這個人數持續在上升當中。

陳議員政聞：

人次是多少？

交通局陳局長勁甫：

人次的話，因為是早上 2 班、下午 2 班配合他們的就醫，9 月份有 14 個人 4 個趟次，而且在前 2 天搭乘的時候就預約，10 月到現在已經有 36 人、8 個班次，是在 4 天前就開始預約。

陳議員政聞：

好，局長，今天我會問這個問題，也是因為很多的鄉親，在我到燕巢區和他們溝通的過程，有很多人還是不知道有這個服務，所以以永安這個例子來看，的確燕巢區有一個很大的進步空間，燕巢區的需求也是非常大的，可能是在宣傳的部分，我想要請託局長透過民政系統或是任何的包括衛生局，能夠有更多的宣傳讓市民朋友知道燕巢區有這一項的服務，因為燕巢區的市民朋友針對免費社區巴士停駛之後也有很多的怨言。但是在交通局提供了這項的便民服務措施以後，就可以降低這些民怨，但同時在有這麼好的政策時，也一定要透過更多的管道讓市民朋友了解，包括有很多的市民朋友誤認為，只要招一招手，車輛就會停下來搭載，所以有很多人都不知道是要事先預約，所以這部分，是不是就要請局長來加強宣傳？

交通局陳局長勁甫：

是，我們大概已經實行了 1、2 個月，也是會檢討怎麼樣才能讓這個搭乘率會比較高。剛才議員也提到是不是要透過民政系統的管道，讓這樣的訊息讓更需要的人知道這個預約的動作。〔好。〕我們會努力。

陳議員政聞：

接下來，我剛才也有提到想要請捷運局局長做個回應的，就是南岡山站到岡山火車站這一段，市民朋友只想要很清楚的知道，什麼時候從岡山火車站不管是北高雄路竹還是茄荳的朋友搭乘火車，可以到岡山火車站轉搭捷運直接到達高雄市區？什麼時候可以使用高雄完善的措施，在岡山火車站這裡。

另外一個部分，這事關捷運公司，今天我也和市長到了南岡山地區參加和春日照的開幕典禮，我們也很高興這附近有一個長者的照護中心，未來也有高醫會在那邊服務。這個土地的開發計畫，我想既然捷運公司沒有來，請局長是不是可以直接就和捷運公司溝通協調？可以加強這部分的協調，讓這個土地開發計畫能夠儘速完成。因為有很多的鄉親朋友向我反映，他們想要開發這個土地的建設，包括開餐廳也好、包括在提供市民朋友有更多選擇的時候，發生了一個很大的問題，就是開發商向市政府和捷運公司承租了土地之後，因為種種請照的過程就會延宕到他們很多的開發計畫，在這段時間內還是要計入計價，也就是在還沒有完成開發時，他就要花費了一大筆的土地租金。是不是可以請捷

運局長做說明，對開發商們可以來做個協助，讓市政府的行政作業可以縮短，降低他們的營運成本，並讓這塊土地能夠儘速開發，不要浪費了這麼多的資源在行政作業的流程上面，讓他們可以把更好的服務品質提供給我們的市民朋友，請局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

請捷運局吳局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

謝謝，有關陳議員針對南岡山站到岡山站建設的部分，目前我們的綜合規劃的部分，在今年的 10 月 7 日交通部已經完成審查，並轉呈行政院核定，所以必須要經由行政院核定後，才能進行後續的基本設計。但我們已經把基本設計先行委外了，到時候等行政院核定完成之後…。

陳議員政聞：

就可以銜接。

捷運工程局吳局長義隆：

整個就呈報給工程會，這樣發包過程才會比較快。我們所有努力的目標是要把行政作業的流程縮短，讓整個相關的工程可以加速，所以我們是預計在 109 年時，如果說行政院核定完成之後…。

陳議員政聞：

都很順利的話，106 年？

捷運工程局吳局長義隆：

109 年。

陳議員政聞：

109 年。

捷運工程局吳局長義隆：

另外爲了讓這部分加速，報行政院後，接下來整個就會交給國發會，所以在 9 月 13 日就特別去和國發會曾旭正副主委做簡報，我們也希望因爲他的支持，同時我們也準備了說帖，請立法委員來協助推動這一部分，讓整個行政院核定過程更爲順遂，目前我們正加速在推進這一部分。

陳議員政聞：

局長，是否可以簡單的跟市民做一個承諾，109 年如果一切順利的話，是不是在岡山捷運站延伸的部分可以完成？

捷運工程局吳局長義隆：

對。第二個是有關北機廠部分，目前是和春紀念醫院啓用長照的部分，除此之外還有小樽料理，小樽料理的建照正在申請之中。高醫和我們的三方契約已

經簽訂，預定在 108 年底開始營業。所以這一段北機廠 9.6 公頃中已經有 4.6 公頃在經營開發。剛剛陳議員提到有關行政作業的部分，我們都有在協助，希望藉由簡政便民加速推進，將整個行政作業流程縮短，更有利於北機廠開發的部分。所以議員這邊如果有個別的問題可以直接再跟我們接洽，現階段只有和春、高醫、小樽 3 個部分，我們會去了解到底他們遇到哪些問題。

陳議員政聞：

據我所知最早有另外一個開發商，但是他放棄了。

捷運工程局吳局長義隆：

這是公司的問題，不是行政契約的問題。

陳議員政聞：

這段時間非常重要，因為你要在 109 年延伸到岡山火車站，相對的到這裡搭乘的人會越來越少，這段時間不趕快開發，到時候延伸到岡山站的時候，我很擔心沒有開發商願意到這裡來，因為搭乘人數不多，到時候還是會選擇岡山火車站，因為對在地市民而言，這會比較方便的選擇。所以我也很擔心未來會造成北岡山開發的延遲，所以你要在 109 年之前趕快開發完成。局長，你剛才說還有多少尚未開發？

捷運工程局吳局長義隆：

目前還有 5 公頃，那 5 公頃的區位相當好，剛好在台 1 線上，捷運公司也正積極在招商，希望從大型零售和餐飲這方面進行招商。

陳議員政聞：

那麼這 5 公頃目前已經有和開發商在協調、在接觸嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

因為這裡面會涉及到後續相關的部分，所以捷運公司也在跟他們積極地談。

陳議員政聞：

我希望你們和捷運公司要努力積極一點，因為時間點很重要，109 年岡山這一站會完成，岡山站開發完成之前，開發商的進駐意願很重要。岡山站一旦通車之後，這邊如果沒有很蓬勃的生意，我想很少人會到南岡山站去搭乘，所以這個部分再請注意。

捷運工程局吳局長義隆：

我們已經有案例就是大魯閣的部分。

陳議員政聞：

哪個案例？

捷運工程局吳局長義隆：

南機廠部分在大魯閣涉入之後，整個運量就開始快速提升。

陳議員政聞：

好，請坐，剛剛跟交通局長提到這個擴大，因為我突然想到未來是不是還有其他地方的這個部分，你好像還沒有回復到，請簡單做個說明，因為轉乘很重要。除了我們的選區永安、燕巢外，未來是不是規劃在彌陀？比如說湖內或茄荳會有這些方案？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

剛才陳議員提到像彌陀、茄荳這些地方，我想計程車彈性運輸的主要出發點，在於我們過去是用公車去服務，但公車的運量可能太少，所以我們利用計程車去做比較彈性的服務，並取代公車的服務。如果像彌陀、茄荳剛才議員所提到的，可能目前還有一些公車服務，我們大概就不會用計程車去服務。如果特定的地區有一些公共運輸的需求目前還沒有公車服務到，我想我們會做審慎的評估，這部分我們再來跟議員看看哪個地方是優先要做的？

陳議員政聞：

一些長者需要到醫院的部分，我會再跟交通局做需求的協調。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝陳議員的質詢，接下來請陳議員信瑜質詢，時間 15 分鐘。

陳議員信瑜：

我先放一些數字請大家看一下，今天我都就教於觀光局，也請交通局留意一下，因為有一些跟交通部未來機場相關的資訊有關係，也請其他的捷運局也可以來思考一下，怎樣讓高雄的觀光業復甦甚至是更好，我們先從幾個交通部觀光局的數字來看一下來台旅客的人次。我們常常會邀請朋友來高雄，可是有一些數字可以呈現，好像他們首選都不會在高雄，我覺得很難過。我有一個朋友，他是我去以色列三趟之後認識的一個導遊，他是香港人嫁到以色列去的，他很渴望來台灣，知道我住高雄，他問我是否可以到高雄找我？結果來台灣卻不來高雄，因為他們的行程沒有安排到高雄，他們從台北到台南就直接跳到墾丁去，我就覺得很遺憾。

從這個數字我們來看一下，我們怎樣吸引人到高雄，這些千萬人跑去哪裡了呢？從 101 年到 104 年的數字來看，101 年高雄還有 39.95 比率的人次，這在整個全台灣從台北、新北、高雄市、南投、屏東做比較的話，這個是數字的呈現，在紅色字的地方是高雄的一個數字呈現。但是到 104 年的時候只剩下 35.17。相對的這個次數，以這個次數來說，台北市就高達 85.85，後來屏東有追上來，但是高雄的數字一直都不是這麼的亮眼。剛講的是 101 年到 104 年

受訪的旅客；就遊覽景點所在的縣市排名，在 104 年我們是第 4 名。第二個，這也是觀光局的數字，100 年到 104 年受訪的旅客主要針對遊覽景點的話，我們從 100 年來看的話，100 年跟 101 年我們的西子灣還有排名在第 10 名，但是一直到現在，我們的景點不見了，都沒有高雄，到底是來不及來高雄還是不愛來高雄，爲什麼沒有把高雄列爲首選的對象？而且高雄現在有很多很值得讓旅客來到高雄的，我覺得很可惜。再從觀光局另外一個數字，最喜歡景點的排名發現，一樣在這個調查報告當中，高雄完全沒有入列，從 101 年到 104 年這個排行榜裡面竟然沒有高雄，我覺得有點遺憾。這是中央觀光局的一個數字，然後我們再來看針對高雄的部分，高雄市觀光休憩遊客人數的一個統計，這個高雄的幾個據點，他們舉旗津、愛河、壽山這三個據點來看，人數也逐次下降當中。我們來看看高雄有很多的優勢，山、海、河還有港口，不管在工業上、在觀光上其實都有很多的優勢。可是很奇怪的，我們從這個數字…，我們在路上也看到很多觀光客，但是這個數字跟我自己的感覺原來有這麼大的差異，所以高雄這優勢的地理條件，這到底出了什麼問題？怎麼這些數字都不捧高雄的場。到底是旅客不來，還是不愛，還是真的沒有空，等一下局長跟大家分享一下。你覺得交通部這些資料爲什麼這麼打臉高雄，我們到底要怎麼樣來要求？局長，你先說明一下，我自己看到這個數字我還滿詫異的。

主席（陳議員玟娟）：

觀光局曾局長請答復。

觀光局曾局長姿雯：

陳議員講的這個調查報告我是沒有看過，但是以旅客不來高雄這一件事情，我這裡的數字，就這個部分來跟議員做一個回復。我們目前以旅客的人數來看，國內的旅客的部分是小有成長，就是 3.7%，這個部分其實…。

陳議員信瑜：

針對高雄的部分。

觀光局曾局長姿雯：

對，針對高雄的部分，我們以今年的 1 月到 6 月跟去年的 1 月到 6 月來做一個相比，我們的旅客人數，用住宿的人次來看，我們還成長了八萬三千多人，所以這個部分在數字上呈現的，國內的旅客是增加的，既然國內旅客是增加的，就是說我們的景點、我們的活動，還是對觀光客是有吸引力的。所以這個部分用這個數據跟議員說明。

當然剛剛有提到愛河，我們的愛河或者是我們的景點是不是在減少中。跟議員報告，因爲到高雄來，沒有去愛河好像沒有來過高雄。但是愛河這個景點，其實已經非常耳熟能詳了，所以它這個景點新奇的部分其實是消退的。但是我

們從國際的見光度來看，我們的佛光山、駁二特區跟旗津風景區在國外的旅遊的推薦上，它的見光度跟知名度是比較高的，所以我手上的資料來看，在目前我們的排行第一名是佛光山，第二名是駁二藝術特區，第三個是旗津風景區。去年跟今年的數字比較，旗津風景區去年是第一名，所以這部分有一些改變。

陳議員信瑜：

這些數字、統計資料都是從交通部觀光局找到的，所以我也請觀光局相關研考的科室，可以去查一下，把這些數字拿來當作參考，不要只有在高雄市自己看自己，這樣子我覺得會失去一些機會。

高雄市的幾個景點，沒有錯，來到高雄我們自己會想要把他帶到哪裡去？但是我想要多多從外來客的觀點，從外來的人來看，他們來高雄他們想要做什麼？第一個，他一定去網站搜尋，我們來做幾個建議，那個網站可以秀出來嗎？可以嗎？可以把它找出來。

我們的網站，說實在的，資訊真的不夠豐富，可以再豐富一點。包括可以做對象式的分類，對年輕的背包客、中年人、家庭團或是老人團，可以做這樣的區隔。特別有一些背包客跟這些年輕自由行的族群，他們很需要地圖，他們也很需要提供住宿，提供一些交通相關的資訊。如果我們的網站可以更豐富一點、有趣一點，我找了幾個年輕的朋友去看了一下我們的網站，他覺得我們的網站稍微無聊了一點，可以再有趣一點，可以讓這些觀光學系的一些大專年輕人來嘗試一下，把觀光局的網站委託給他們試試，說不定他們會玩出一些東西來。

這是我的一個建議。第一個，我們希望可以再一次深化的檢討未來高雄觀光的发展。從山、海、港、河這幾個優勢，包括我們有很多特殊的歷史都可以來做。我之前有跟觀光局建議過的，以前的馬雅各醫師來到高雄，馬雅各在台灣、在世界的定位，其實是一個很崇高的地位，但我們很少把馬雅各行銷出來，我們也沒有曾經邀請過馬雅各的家族來探索他親人的足跡，其實我覺得這是一個很有故事的旅遊議題。如果讓馬雅各的家人、家族，甚至馬雅各相關的親人，包括他的會友跟他的醫生群來到台灣看看當初馬雅各醫生在高雄、旗津，這是一個很有故事的連結，也是一個城市美好的連結，也是一個很有意義的觀光活動，是不是也可以設計看看，因為很多人對馬雅各醫生是很好奇的，這是我的一個要求，希望我們的網站可以再豐富一點。

第二個部分，新南向開始在全台灣各地討論，新南向到底是怎麼樣？高雄市有一個離東南亞最近的機場，但是很可惜的我們跑道長度的限制，也讓我們受限了。交通部提了一個 2035 年的一個計畫，對於南部國際機場的位置，這個部分我會在總質詢的時候再提出來討論，今天沒有辦法討論這個部分，但是新

南向的部分，我們還是要提。在東南亞這 12 個國家當中，除了馬來西亞跟新加坡他們有華語的語文以外，其他的國家幾乎是比較沒有的，但是我可以問一下局長，在這些東南亞 12 國當中，你覺得我們未來可以吸引哪幾個國家的觀光客，才會有一個潛力？你可以說一下嗎？

主席（陳議員玫娟）：

觀光局曾局長請答復。

觀光局曾局長姿雯：

如果從數據上來看，泰國因為他開放免簽的部分，從交通部觀光局數據來看，他來台，我不是說來高雄，目前他是成長最多的。所以我們覺得泰國的部分可以大力行銷。但是從我們自己高雄的統計來看，我們今年成長比較多的是新加坡跟馬來西亞，是分別占了第 1 名跟第 2 名，但是人數上的確還是不夠多，所以這個部分未來我們在設定目標市場的時候，我們是應該會以航班及簽證便利的部分先去做一些行銷。

陳議員信瑜：

我覺得不錯，你們有自己的一個方向，我再提供兩個國家，從數字去給你的建議，就是越南和印尼。怎麼說呢？就是教育局范局長今年 8 月，帶了一個新南向教育訪問團到達越南，對於越南新住民的第二代比較多的學校，去做一些人才培訓的整合工作，越南雖然現在還沒有開放來台自由行，但從 104 年的數字來看，東南亞來台探親的比例，其實是以馬來西亞和越南是最多的。從高雄來看這個數字，到目前為止我們看到越南跟印尼的人口，包括外籍的配偶及外籍勞工，這兩籍的勞工加上他們的子女，他們的人數在高雄占的比例是最高的。以台灣來看，是新北、高雄市最多的，所以他們如果吸引他們的家人來台探親的話，本身就有這樣的競爭力。目前我們的網站上面，包括我們的官網上面，這五種的翻譯語言，也沒有看到印尼的翻譯軟體，或者是越南的翻譯軟體，這一點我真的建議可以加強。我之前曾經也跟觀光局建議過，可以引用在台灣這些東南亞外籍配偶，訓練他們成為觀光人才。這個部分觀光局已經做了，甚至越南籍人數已經達到 26 位以上，其他的部分我還沒有看到數字。但我覺得觀光局也願意聽本席這樣子的建議，我看到局長也很積極，所以在這邊也嘉許你們，也期望你們在未來東南亞的新住民的部分，可以更開發他們的人力資源。主席，再給我 2 分鐘可以嗎？

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

陳議員信瑜：

謝謝主席。然後也可以引用他們成為觀光大使，其實越南跟印尼的人口數，

還是會持續的增加，畢竟他們未來也會成為台灣很重要的人力生產的主力。所以我看這個數字，我都覺得光越南的配偶人數，他們可以產生一席議員，地區性的議員。他們的配偶加上他們自己家庭成員的話，說不定還可以產生一席立委，這個很有趣！所以加上他們的子女，如果成長到可以投票的時候，未來新住民在台灣會產生絕對的政治影響力，就像歐巴馬一樣，在美國誕生了一位非裔美籍出身的總統。所以新住民在台灣在高雄未來的影響力，不僅僅只是在政治上，現在從數字上就可以看到了。

我們來看一下，整個廉航在高雄發展的趨勢，值得嘉許的是說，高雄市跟桃園機場來比的話，廉航的成長率，我們高雄市是比他們還多的。雖然現在廉航的基地 8 成以上都是在桃園，但可見高雄雖然只有百分之十幾，但我們反而有比較大的競爭能力，我們要這樣的期許自己。在今年的數字，以同期 9 月來講，我們的成長數還比桃園成長多，因為他們已經到達了一個極限。前一陣子桃園機場出狀況的時候，台中馬上去搶了，去搶資源，我期待高雄市，要更積極的去搶這個資源。所以我今天做的這些建議，還有提供的一些資訊，未來可以提供我們在發展觀光的一個…。

主席（陳議員玫娟）：

接下來請李議員眉蓁質詢，時間 15 分鐘。

李議員眉蓁：

大家午安。大家都知道現在景氣不好，高雄的產業也不好，所以大家都會把重點放在觀光產業，所以覺得這是一個機會，可以帶動高雄觀光產業，讓高雄熱絡起來的主要產業推廣之一。現在值得重視的問題就是，大家都知道，好像把重點都放在陸客現在來台灣的人數，降低非常多。在數據上有看到，陸客數在第一季已經比去年第四季下滑 25% 到 35%，這些層面包含飯店、遊覽車業最嚴重，還有餐廳、百貨公司，連夜市的攤販都有影響到。果然大家都在看 520 之後，觀光會有什麼變化？當然就是 520 之後，陸客來的人數就下降非常多。我們看一下這個圖，交通部觀光局 8 月的統計，大陸旅客入境人數是 36 萬 7,736 人，比去年 24 萬人少了 32.41%。今年高雄市的觀光旅館住客國籍人數的客房統計，陸客 2 萬 4,000 多人，去年有 3 萬 6,000 多人，所以又少了 32%，這個數據是滿驚人的。現在新政府上任之後，一直傳出來台灣觀光的陸客太多人了，那台灣有一種聲音認為，大陸觀光客占外國旅客的比例太高，大概 4 成。所以說客源的來源不夠多元化，我知道大家都在講要往東南亞地區，甚至其他的國家，可是大家沒有想到，中國的人口數占全世界的五分之一，所以世界各國的旅客有 20% 左右來自中國，也是非常合理的。我們如果以人口數去算的話，其實大陸旅客來我們這邊這樣子的比率上，是非常合理的，沒有

特別多！因為它畢竟是全世界五分之一的人口。所以用另外的思維去想，其實陸客來我們這邊的比率，也是剛好差不多。現在大家再看一下，台灣和中國 GDP 的比值，已經從 2000 年的 29.7% 變成 2008 年的 9.1%。以去年來說，中國就有 1.2 億出境人次，這個數字也非常驚人，其實台灣的總數跟比率，跟日、韓、泰、越等國並沒有特別的突出。台灣雖然面積狹小，對於韓國也近 600 萬人次、新加坡 210 多萬人次，國土面積跟陸客的比率數，我覺得這樣看起來也沒有什麼好大驚小怪的。

所以在這邊要跟觀光局討論，我們重視的問題，要怎麼樣解決？請提出個方案。如果說在現在觀光這麼蕭條之下，整個經濟影響層面這麼大，怎麼樣從這些迷思走出來。我的問題一次問完好了，第二個問題，請教觀光局長，我之前都在講左營世運主場館跟眷村文化園區，還有蓮池潭是「左營金三角」。但是現在我聽到陳菊市長說，金獅湖將成為高雄夜間觀光新亮點，可以跟蓮池潭、澄清湖結合，那這三個地方也希望成為夜間觀光金三角。所以這樣要串聯也不容易，而且現在蓮池潭晚上也非常暗，所以說蓮池潭夜間觀光到現在都還沒有呈現出來，未來要怎麼樣跟金獅湖還有澄清湖，來連線變成夜間觀光金三角，所以觀光局有沒有什麼樣的配套？在沒有完成配套，以蓮池潭夜間觀光要怎麼樣來加強？針對這兩個問題，請觀光局局長來回答。

主席（陳議員玟娟）：

觀光局曾局長請答復。

觀光局曾局長姿雯：

以陸客的部分，的確是減少的，在數字上都可以看得出來。我們也常常講說，是希望能夠開拓更多的客源。所以也覺得在相對的，我們對於東南亞，因為配合新南向政策，這是觀光局必須要去努力的方向。但是我在這裡跟議員報告，對於日、韓的客人及東北亞的客人，我覺得我們也不應該忽略。應該要對於整個多元客源的部分，還要去做一些爭取，包括港、澳。這幾年來，港、澳的客人到高雄來的也滿多。所以這個部分，對於很多的國家客源的爭取，我們要去更多的努力。

剛剛議員有提到夜間觀光的部分，前一陣子在蓮池潭，我們剛好舉辦水域活動，這個水域活動是辦在愛河跟金獅湖，還有蓮池潭。在夜划的部分，就剛好辦在蓮池潭，所以我有在晚上去蓮池潭划船。當然在我們去玩水域活動的時候，也發現的確在蓮池潭的光度是比較不夠的。但是我們從夜划這個過程裡面，從湖裡面往外面看，那是不一樣的景色。所以我也覺得在整個蓮池潭的部分，未來，那天市長也有特別提到在整個點亮的部分，是不是能夠再多做一點努力，包括過去我們也曾經在這個龍虎塔也做了一些點亮的設計。但是因為後

續有關於一些成本的考量，包括電費等等有一些問題，所以這個部分，對於未來夜間觀光的部分，是不是也能打造一些新的亮點，這個部分我們後續再來做一些努力和討論。

李議員眉蓁：

好，謝謝局長，因為市長有提到這個觀光金三角，所以觀光局有沒有什麼配套的措施，當然現在大家注重環保，如果沒有人潮的話，開那麼多燈，我覺得也不是很好。而是我們要怎麼樣把它做成一個亮點，讓人家願意晚上去那邊觀光。就像局長剛剛回答別的議員一樣，大家現在知道晚上都會去愛河，所以晚上愛河就變成一個亮點的觀光景點，而且蓮池潭又在捷運站的附近，我覺得這邊是非常好打廣告的。謝謝觀光局局長。

第二個，請教交通問題，依據研考會在 105 年的第一季民意調查，高雄市最常使用的交通工具還是機車，機車有 58.9%，居高不下，高雄市民有 40.2% 使用自小客。所以不滿意交通狀況的有交通堵塞，還有常塞車有 25.5%，民衆認為道路品質不好的有 22%，然後 26% 機車騎士認為闖紅燈及不遵守交通號誌 12.6% 也是非常嚴重。在左營這邊因為地理的關係，有幾條重要的道路，像博愛路、民族一路、華夏路這一些，還有左營的民族一路、華夏路、榮總路、自由二路和明誠二路，這些路口是有改善，請問局長，這些路段改善之後的肇事率有降低嗎？左營還有多少路段需要進行改善？其實這項在施政表現當中，是交通局最容易讓民衆感受好或不好的，因為大部分的民衆上下班都在路上，所以每天都會有接觸。如果每一季研考會都做出這樣子的調查，我不知道交通局會不會拿來做參考？會不會因為看這些數據來做改善？請交通局長回答。

主席（陳議員玟娟）：

交通局陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

剛才議員所提到的易肇事路口，當然是我們改善的重點。我們每一年都會針對這些易肇事改善的路口，大概有 25 個路口會進行工程的改善，其他如果是相關細部的改善或是簡易的改善，我們立即就做，如果是需要做比較詳細的碰撞分析等等這一些，就會變成是年度的改善計畫。這些路口我們還列管在道安委員會，每一個月我們都會列管，包含它的工程哪裡需要做，大概目前看起來就是有關分隔島要怎麼打除，或是要不要移設測速照相機，這一些工程因為時間會拖得比較久一點，要不然一般的工程項目就會按逐月來做列管的工作。除了這個之外，我們也很看重改善前和改善後，它的肇事是不是有下降？下降的比例有多少？如果改善完還是沒有下降，我們會針對這個路口再去了解，是不

是還有其他可改善或主要引起肇事的原因，這個大概是我們目前控制的方式。

李議員眉蓁：

謝謝局長。列出這些路口，就是不知道你們有沒有去追蹤，因為有時候車輛的量大度的話，你們沒有去追蹤，它還是容易肇事的路口。

接下來的問題是路邊服務人員人力短缺，現在路邊服務人員的平均年齡是 54 歲，每年退休的人數大概 6 至 10 人，另配合勞基法工時修正為每週不得逾 40 個小時規定，所以服務人員自 105 年 1 月全面實施週休二日。我知道這邊預計 105 年 12 月實施第一階段（北區）委外作業，106 年 2 月要實施第二階段（東區）委外作業。局長，其實目前為了確保收費員的權益和市庫收入，已經可能會有一些問題發生，所以交通局在這個部分已經做好委外的工作了嗎？請交通局局長簡單回答。

主席（陳議員玫娟）：

交通局陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝李議員對我們路邊收費員人力短缺的問題的關心，確實因為在這一、二年來，每一年大概都有 6 到 10 位退休人員，也造成我們在收費人力上的不足。另外雖然每一年有進用大概 120 位比較屬於弱勢團體要照顧的部分，但因為受到是沒有辦法變成正式的員工，所以每一年都要聘一次。就這個情況之下，為了因應這種人力不足，所以我們擬訂這項委外收費的計畫。在計畫實施之前，我們也非常看重現有這些人力的工作權益，所以在工會的協助之下，我們有很長的一段時間進行了工作團體協約的簽訂。這個部分，在工會這邊已經都達成共識，我們才進行委外的作業。

第一階段的委外已經有議價的廠商，目前在進行議價，議價完成以後大概就可以開始做正式的委外工作。以後會分不同的區塊，做第二階段、第三階段的委外工作。

李議員眉蓁：

因為現在都已經有這樣子，我希望交通局以後不要再有其他的聲音出來，希望交通局好好的作業。其實開車的民衆都很希望在高雄市開車時有智慧停車導引系統，所以去年我知道交通局也有建置停車導引系統。但是我查了一下資料，我們卻被審計部糾正幾項缺失。我們都知道審計部在 104 年的決算書面報告中提到，交通局有辦理「高雄市路外停車監視系統暨停車資訊導引系統計畫案」，這個計畫案有 8,559 萬元，可是執行卻被點出有幾項缺失。第一個，是未督促承包商強化系統校正功能；第二個，就是沒有有效的運用已建置的資訊可變標誌；第三個，是未嚴謹評估所需經費，還有掌握停車場上土地未來規劃

的運用情形；第四個，是未考量顯示牌誌設置地點和牌面的方位等因素。這幾點缺失，我知道交通局對智慧城市也相當用心，而這些也可以讓城市更有效率，可是交通局的路邊停車和路邊監看系統，不能有效的提供資訊，那這一筆錢 8 千多萬元對於原來設計的用意也大打折扣，這個部分請交通局局長答詢。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝李議員對於交通局監視系統的關心，這個監視系統主要是針對路外，特別是立體停車場和路外停車場的監視，不是路邊的，因為路邊的沒有辦法做這個動作。我們大概從 100 年開始連續三年陸續建置這樣的系統，因為這個過程裡面，我們也希望讓一些路外停車場能夠做更好的運轉，所以也有陸陸續續做委外的動作。在這個過程裡面，可能委外的廠商沒有辦法和我們這個系統做介接，所以有些資訊就比較疏漏，這個部分我們也在去年發現這樣的問題，已經都把這個問題克服掉了。至於有沒有經常維護，我們也特別重視審計處這邊的意見，也加強了這方面的維管，相信在高雄任我行的 APP 裡面，都可以查到交通局目前整個停車資訊的服務。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

李議員眉蓁：

謝謝局長，希望我們一起來推動高雄智慧城市。接下來，請問捷運局，我知道去年在 10 月初發生我們的包商倒閉，所以整個施工的延期狀況，在捷運局的業務報告裡面也有提到第二階段的統包工程已經發包出去，請問局長，第一階段完工的日期是什麼時候？如果能夠如期完工，對捷運的安全層面影響會有多大？還有第二階段預計 109 年也會完工，這樣子也會如期順利完成嗎？第二個問題，我知道高雄捷運系統紅、橘線路網建置計畫，現在的運輸量已經有提升了，但是還是沒有達到預期的目標。我剛才看到一個數據，現在騎機車、開車的人還是非常的多，所以目前捷運有盈餘是因為基金的投入才會呈現正值。捷運的大寮主機廠和北機廠的開發比率還是比較低，所以應該想辦法來積極改善。如果我們的捷運想要永續經營，希望大家都搭乘大眾捷運，所以仍然要重視這些基地的開發，這兩個問題請捷運局長答詢。

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：

輕軌一階的部分，行政院核定的期程是明年 6 月底，目前我們積極在努力，

希望春節前可以處理來通車。二階的部分，現在由中鋼得標，目前他們已經開始測機，因為是統包案，所以這整個工程的期程就繞一圈回來，就是到 37 個車站，這部分我們預計在 108 年底可以完工通車。另外就是有關捷運公司本身營運的部分，主要是有自償性的部分，就是我們機廠附近的開發。運量的部分目前已經達到 17 多萬人，所以今年 18 萬人的部分已經在加緊努力之中。

剛議員提到盈餘部分，今年的 1 到 9 月是 6,800 萬元，這裡面當然是有自償性的部分，大魯閣加入營運之後，這裡面就會產生相關盈餘。北機廠部分高醫已經進駐，也正在進行開發中，預計 108 年底加入營運。除了高醫之外我們目前要積極推進的部分，北機廠部分還有 5 公頃都在台 1 線沿線，台 1 線沿線部分區位相當好，所以捷運公司也正在積極招商，希望針對大型的零售和相關的餐飲業來推動。另外，我們比較大的面積還沒有開發的部分是大寮主機廠，因為大魯閣的案例，現在也有廠商跟捷運公司在洽談，希望針對大寮主機廠來積極開發，這是針對我們附屬事業去進行自償的部分。

運量的部分，高雄比較大的問題是我們捷運大眾運輸路網的密度不足，所以我們需強化這些大眾運輸路網，環狀輕軌在 108 年完成之後對捷運的幫助會很大。另外，我們也在建構更大的密度部分，就是我們一環二連結的部分，藉此讓所有核心區的密度再提升，這樣大眾運輸的轉乘部分可以更強化，整個捷運的運量也可以再提升，藉此可以有一個平衡機制，現在已經可以平衡了，未來在盈餘的部分會有更大的助力。

主席（陳議員玫娟）：

接下來是陳議員麗珍發言，時間 15 分鐘。

陳議員麗珍：

今天是交通部門的質詢，這都是高雄市民最切身的問題，我首先要請教觀光局長曾局長，局長昨天的業務報告非常的好，也很清楚有條有理的，把高雄市在觀光上開拓客源，然後再有一個創意的行銷，建置優質的環境、怎樣把我們活動辦出一個特色，這樣的業務報告，相信市民聽了高雄市未來的一個觀光願景都非常地期待。

現在的人因為壓力大，所以在工作之餘最喜歡旅遊，怎樣去旅遊現在可以不要再傷腦筋，因為馬上有一個很清楚的套裝旅遊，包括一日遊、兩日遊等，他可以馬上挑選一個套裝旅遊，這個套裝旅遊由市府單位來做一個規劃。在這裡我要給觀光局長一個建議，蓮池潭是高雄市非常好的一個觀光地標，因為三鐵共構，高鐵就在蓮池潭的旁邊。昨天局長也有報告今年度國內國外的旅遊人次已經達到 390 多萬人，這是一個非常好的成績，這 390 多萬人潮如果好好地發展的話，高雄市的觀光產業一定會蓬勃發展。現在年輕人所讀的科系都是餐

飲、旅遊、觀光，所以可以造就他們很多的工作機會。

第一個，在國外或外縣市，如果坐高鐵來到高雄市的話，第一站的景點到高鐵旁邊的蓮池潭，市政府這幾年在蓮池潭也建設很多，包括孔廟旁邊有一個浮動碼頭在明年 3 月就要完成了；在蓮池潭側邊人行步道的一個兒童公園，花費 810 萬的經費也即將完成了。最近本席早上到蓮池潭的環道去運動，發現公共廁所做得非常棒，造福很多在那邊使用的人，包括水運的設施，這麼好的設計。我們如何把它的 CP 值拉高，好好讓我們 390 多萬人次，包括未來可能會一直在成長，也聽到局長要把高雄小港的航線航班增加，這樣的一個觀光的願景真的非常的棒。

在這邊我要建議局長的是，怎樣讓所有的來賓來到蓮池潭的第一站，能夠很清楚的知道一個真正比較有系統、比較周到的一個旅遊服務中心在哪裡，而且它的旅遊服務人員的態度跟導遊的介紹。這樣遊客第一站來到左營蓮池潭旅遊服務中心，就可以很清楚地了解所有高雄的旅遊方向。昨天局長也有報告到一區一特色，以及旅遊活動的特質。以左營蓮池潭來講，它可以去做一個豐富的包裝。現在左營蓮池潭除了龍虎塔以外，還有孔廟包括半屏山。半屏山是一個非常棒的景點，本席早上和下午去那邊爬山，常常遇到我們的公務人員和市民朋友也去爬山，而且年輕人也很多。這樣好的景點我們要把它串連起來；還有左營舊城古蹟、眷村的小吃，吃是一個很好的旅遊帶動，像我們如果去蚵仔寮都知道去買海鮮；台南的安平也很多小吃。我也希望在我們蓮池潭觀光套裝，除了它的旅遊中心，再來是交通路線怎麼去規劃得一清二楚，它的景點不只是左營蓮池潭，包括全高雄市比較有特色的景點做一個介紹，並且塑造一個美食區或美食街，因為有吃有玩，它可以達到一個非常豐富的旅遊。

因為時間的關係，希望局長不管是在基層的各區或是民政局，包括每年辦的萬年季越辦越好，局長，對於各區的特色也非常清楚，再來如果你要發展觀光會有一個更好的作為。局長，請你答復一下，對於剛才本席的一個建議，這種套裝旅遊到現在還不是很明顯、很明朗的讓大家宣傳，或者能夠很清楚地了解到，是不是能夠加強推廣？

主席（陳議員玫娟）：

觀光局曾局長請答復。

觀光局曾局長姿雯：

感謝陳議員對我們在蓮池潭所做的努力給予肯定，包括物產館的碼頭、人行步道的整理、兒童公園還有目前正在整理的公廁等等，這些都是觀光局對於蓮池潭景點所加給的建設，所以這個未來對於蓮池潭的整個觀光是有幫助的。剛剛有提到幾個部分，第一個，就是在旅遊資訊，如何讓大家知道我們到蓮池潭

來旅遊是容易取得的，我們搭高鐵下來在高雄有三個旅服中心，其中一個就設在高鐵站。但是這個旅服中心我們覺得位置不夠明顯，所以最近我們跟高鐵討論會勘，希望把這個旅服中心做為高雄高鐵進來最主要的門戶部分，能夠讓遊客來到高雄一進到高鐵站，馬上就可以在旅服中心取得最便利的旅遊資訊。

第二，發展套裝行程的部分，剛剛議員也有提到，包括蓮池潭很多的亮點，其實目前觀光局作了幾個套裝行程，包括最近提出的乘風而騎，都是以蓮池潭這邊做為最主要的套裝內容，發展深度旅遊，搭配導覽。另外還搭配好玩卡，推出西城低碳輕旅行，就是利用電動公車、電動船以及公共自行車來搭配，讓好玩卡把蓮池潭的部分納進來。所以我想剛剛議員提到的部分，我們後續會再努力半屏山的部分，我也一直在關注半屏山這個地方，但是過去的旅遊搭配還沒把半屏山列入，所以我想未來我們也會再去了解，在整個旅遊資訊的部分，是不是能把遊程也拉到半屏山，納入高雄的重要景點，未來我們會再努力。

陳議員麗珍：

謝謝局長，我們很期待。再來要請教交通局長，我們剛才看到左營蓮池潭的龍虎塔，看到這個景象，我們都知道在這裡拍過照的七、八十歲的長輩現在都很留戀，看到這裡就知道是現在的蓮池潭，所以蓮池潭現在的全國知名度是非常的高。交通局長，請你看一下，這是本席在五個會期以來一直跟你們建議的，現在楠梓區的發展非常快，合併後楠梓算是高雄市的中心，地廣、大樓也慢慢增加、建設也越來越多，在這裡，我一直強調應該要在楠梓增加一個交通轉運站。

兩年來，一直在尋找這個轉運站的地點，現在本席提供一個地點，德民路跟高楠公路的一個地點，在監理處的旁邊，面積有 5,090 坪，這個土地也是現成的不用徵收。交通轉運站的條件必然是停車空間要足夠，環境規劃要完整，另外一個重點，長途巴士跟短程客運公車的路線一定要規劃完善。長途的包括到甲仙、旗山、美濃，這些都是長途的，還有比較短程的客運公車路線到援中港、梓官、興達港，這些都有很多景點，東與西的兩個景點非常多，包括楠梓區的七所大學都在附近，所以這樣的交通轉運站是非常需要好好規劃、促成。因為之前我們不知道地點要在哪裡，到現在本席建議了這個地點，希望你們能納入評估，這是未來的趨勢。因為現在楠梓區的人口增加，周邊也算高雄市的中心點，交通到哪裡，繁榮就到哪裡。我們看到國外的一些捷運站，都是在周邊有很大的停車場，遠程的人如果想要搭捷運的話，來到這裡就有很廣的停車空間，就會想來這裡轉運，比如要到市區、要到新莊一路、漢神巨蛋或是百貨公司、圖書總館，到這些好地方去玩的話，起碼可以搭捷運。

所以這樣的交通轉運站，局長，你們現在是不是有在規劃？很感謝局長爲了

因應楠梓區的需要，捷運的四號出口做了候車亭，大概是 200 萬的經費，由交通部中央補助，但是這樣的候車亭只能短暫的讓公車路線聚集停靠。本席的建議是要一個轉運站，能夠活絡、帶動不管是觀光或是上班、上學通勤，讓偏區的人來到市區能感受到交通的便利性，現在如果開車要到市區的話，可能會擔心沒地方停車，於是就打消念頭不去，所以我希望局長能好好規劃交通轉運站。時間的關係，我希望局長能提供書面答復給本席，這個議題我一直在建議，希望你們能納入規劃。

還有就是我們國道 10 號南往北下鼎金交流道，市府一直在規劃一個仁武八德的匝道，我不知道你們是不是有積極規劃，因為在上下班時間，車子塞車越塞越長，時間也越等越長，這也很有急迫性，希望你對於高雄市這樣的交通大障礙可以好好的規劃解決，這個也請你書面回答。

還有兩個問題，這是比較偏僻的地方，但是一再的反映都沒有做，就是在金屬中心旁，要詳細資料再聯絡我的服務處，這裡的反射鏡需要汰舊換新，希望能儘快更換，現在高雄市的土地是寸土寸金，所以只要有停車場就非常寶貴，富民跟富國兩個公有停車場這幾年來一直在反映髒亂問題，雜草、髒亂還有下雨時的積水嚴重，希望能夠好好地維護，該修理的人行步道磚就要趕快修復。在這樣的都市中心來到這兩個停車場感覺破損很嚴重，因為時間的關係，以上幾個問題可以請局長簡單答復嗎？

主席（陳議員玫娟）：

交通局局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

剛剛議員提到的兩個停車場富民跟富國人行道的部分，目前已經委外，馬上會請我們同仁去責成委外廠商，要修復的部分應該馬上立即修復。

陳議員麗珍：

楠梓交通轉運站的規劃，你有沒有持續在做規劃？

交通局陳局長勁甫：

有的，我們目前先將捷運都會公園站四號出口已經設計了，大概年底之後就能發包，先把這個部分完成，因為那個地方接近捷運站，而且有 10 條公車路線能夠做轉運接駁，至於議員提到的德民路、旗楠公路這邊的三角窗，我們也持續在看看土地能不能做長期的規劃。先將四號出口那個地方完成，培養運量、觀察需求，再來做後續長期的作業。

仁武的八德交流道目前在做可行性評估，大概年底就能完成。完成後會送到高公局，提送我們地方上認為這是有需要且可行的，高公局就會評估是否要編列預算來擴建，我們預期這個匝道應該會有個好結果。

主席（陳議員玟娟）：

延長 2 分鐘。

陳議員麗珍：

再來請教捷運局局長，前陣子有個事件，家長帶小朋友坐捷運，我們都知道現在越來越多人搭乘捷運，包括本席如果要到市區的話也會搭乘捷運，在尖峰時段幾乎都沒有位置坐都是站著。我們搭運量很好，現在也要再爭取從岡山到路竹的延伸。有一件事情，對家長，也是衍生在市民心裡面的納悶，有一位小朋友觸按了警鈴，後來就被開罰，就有很多人都在問，這樣的事件他是被開罰的。我要講的就是說，針對這樣的警鈴設置的地方，你們有沒有去做一個檢討，是不是容易被觸按到，或者是家長沒有看管好這個小朋友。因為未來年輕人搭乘的會愈來愈多，如果是設計上的問題，你們是不是要去考慮怎麼樣去防範，這樣市民比較沒有壓力。請你答復一下。

主席（陳議員玟娟）：

捷運局吳局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

有關於這部分，捷運公司有檢視過，其實不是設置的問題，是小孩子的問題。這一部份我們在交通局的捷運監理裡面，也都予以導正。這個面向部分，我們也跟捷運公司要求要多予宣傳，不要造成再有誤觸的情形。

陳議員麗珍：

好。因為這樣的一個設施，在任何一個大小細節，因為當初捷運要完成的時
候，我們都非常注重它的大小細節，包括車廂裡面的 1 個桿子…

主席（陳議員玟娟）：

再來是請伊斯坦大·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：

我要談的是南橫，一個是原鄉區應該怎麼發展觀光的議題。南橫公路是台灣最美的南橫公路，另一段時間我曾經帶過三立新聞台的記者，把沿線南橫最美麗的紀錄，都能夠透過三立新聞的記者來呈現。那麼南橫公路有幾個觀光點，我相信很多的國人，包括高雄市的市民，都期望重返南橫，找回過去美麗的記憶。譬如說利稻、中之關、天池、檜木群、埡口、向陽、原始森林、日出。那麼南橫的美麗要再現，這是政府的責任。

當前南橫公路所有的復建的工程，我們希望市政府的交通局，有機會反映本席的意見，希望中央部會的交通部公路局的單位，對於復建的進度務必要把握好的天氣，讓工程很順利的進行。目前比較重要的，譬如說靠近勤和到復興之間，一座是班蘇努安橋，一座是明霸克露橋，什麼叫明霸克露，就是新路、新

橋。班蘇努安是布農族的意思，就是希望南橫趕快打通，把幸福以及希望重新再回到部落。南橫公路不是只有我們原鄉，非常期待早日通路，我們的國人，包括我們市民朋友，也都期待南橫公路及早通路。尤其是我們後花園所有的產業代表，都一直要求希望南橫公路早日通路。

前幾天我跟寶來地區的一些產業代表，也溝通了一些議題，他們希望我在議會當中，能讓市政府的交通局有機會的話反映公路局。明年是不是可以用時段的開放，因為今年的年底，我剛才提到的兩座橋梁，就可以通到梅山口，那麼梅山口一直到天池只有一座明隧道橋，目前也正在施工。在過年的期間，是不是可以開放時段給小型車輛，譬如說你經過梅山要往台東的方向，就是早上 8 點；小型車輛才可以經過南橫通到台東；下午 3 點以後就要管制，不讓小型的車輛再進到南橫。時段的管控，可以讓我們的國人有機會嘗試回到美麗的南橫。像很多的產業代表，已經期待快 8 年了，所以整個，譬如說甲仙、寶來，以及六龜，旗山、美濃一直到台東，沿線有很多的產業代表，產業的發展跟南橫公路是非常有關聯。所以我剛才特別提到主題的意見，就是希望交通局能夠反映公路局，明年的過年希望能夠開放南橫公路。但是要有時段的管控，早上 8 點由梅山可以往台東，那麼台東的方向早上 8 點可以讓小型的車往西部或西部往東部；下午 3 點各兩邊來管制，不能再讓小型的車輛再經過南橫。

我想安全的問題都要考慮，因為兩邊，公路局可以請保全公司做管控，入山登記車牌。東部和西部，就是梅山跟台東，採登記車牌、時間管控。當然公路局說有很多的工程還必須要做，其實梅山到天池到埡口，這一段的工程已經不是問題了。那麼這一段時間，假如公路局也能夠逐步的加速一些工程復建的進度，那麼過年的時候，是不是可以開放幾天讓小型車輛重返南橫。一方面可以管控時間，兩邊有一個管控時間，這樣的話，才有機會嘗試讓我們的市民、國人重返南橫。請局長答復，就本席今天的意見，是不是可以跟中央的交通部公路局來做溝通？請局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

交通局陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝伊斯坦大議員對南橫長期的關心。目前南橫上面的一些工程還在進行當中，我們每一個月在府裡面的道安會報，其實公路總局都有三工處的人參與，我們也持續地要求他們，把他們工程的進度能夠讓我們來了解。剛才議員提到一個很好的建議，就是說如果在特定的時段，譬如春節期間利用時段的開放，讓一些部分的車輛，東向西、西向東這樣，能夠進入到可以行駛的路段裡面，也了解南橫的狀況，這個意見是非常好。那在操作上面，首先我們會要求公路

總局將工程進度讓我們瞭解，在安全無慮的條件之下，我們可以請道安委員去做現場會勘評估。如果是 OK 的話，議員提到的意見，我們會慎重的，而且積極的向中央表達這樣的需求。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

謝謝局長。再來，其實台灣要發展觀光的地方非常的多，當我們坐飛機看到台灣的山，真的是很美麗，就像我們的後花園，我們的政府在原鄉的觀光投資不是很高，市民朋友包括國人，我們不一定要出國去玩，台灣到處都是美麗的地方。我就以桃源區來說，8 個里是值得開發觀光的地方，當然觀光必須要有住宿，原鄉比較缺的就是沒有住宿，所以留不住許多遊客。因此我鼓勵我們的鄉親在南橫公路完全通車之後，能夠在附近找一些比較安全的農地，自己開發小型露營區，山區沒有必要開很大的飯店來住宿，沒有必要！我們應該朝著有特色的美景來開發小型露營區，但是有一些部落可以變成觀光服務的部落，這個有賴於政府應該要重視去投資一些設施。

像梅山有國家公園的梅山服務處，拉芙蘭是靠近梅山口，依照過去的經驗，梅山口常常是遊客額滿的地方，找不到住宿就往下找拉芙蘭里的部落。我們希望市政府觀光局能夠請茂管處投資一些經費，放在桃源區做為日後逐年開發觀光的投資。茂管處二十年來的投資大概都在屏東，像桃源也是茂管處的服務範圍，但是茂管處在桃源區投資的觀光經費不多。我希望茂管處也能夠在桃源區 8 個部落，逐年投資每一個部落的觀光發展，我們投資一筆資金，沒有必要一個點放 600 萬元，而另一個點放 400 萬元，又有一個點放 300 萬元，這樣的投資是沒有意義的。我們應該是逐年來做，譬如今年在某一個部落，茂管處和市政府觀光局合作投資一個部落，來改善它所有空間、環境的設施，這樣逐年改善某一個點的觀光點，會比較有效。

原鄉每一個部落的周圍有山、有水、有森林、有歷史故事、有它特色的產業，市政府觀光局是不是可以透過和原民會合作，把每一個部落遷移的歷史背景，包括它的重要人物做記錄放在觀光局，將來很多遊客坐著遊覽車經過每一個部落的時候，導遊就有機會來介紹每一個部落的文化故事，它的特產如何，它的文化背景如何，以及它的傳說故事。因為布農族有很多傳說故事，我希望觀光局將來能夠逐步蒐集一些桃源區各部落的產業結構最基本平台的知識，這樣對原鄉將來吸引觀光客的魅力會有幫助。

我特別要請觀光局長能夠和茂管處的單位來協調看看，桃源區開發觀光應該逐年為每一個部落做個計畫，今年和明年先從拉芙蘭里做比較大的投資，隔年再從復興里…。

主席（陳議員玫娟）：

延長 3 分鐘。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

謝謝。每一個部落，譬如今年茂管處有多少經費，我就投資 2 個部落做開發觀光和改善設施的環境，明年再加 2 個部落，後年再加 2 個部落，第三年再加 2 個部落，如此一來桃源區整個沿線部落就可以完成開發觀光，整個環境空間就會改善。我們希望觀光局長能夠和茂管處溝通，二十年來所有茂管處的經費都放在屏東比較多，因為我們沒有立委，這是很現實的。但是市政府觀光局可以做一個平台，要拜託茂管處投資一些經費放在高雄市的原鄉後花園，總不能都放在屏東啊！既然是茂管處的範圍，茂管處有責任來開發高雄市後花園有潛力發展觀光的部落。

市政府上一次對寶來整個環境和空間的改善，以及配合開發溫泉的目標來做改善，所以寶來最近的環境都不錯，唯一要改善的，是希望南橫公路要打通，寶來就有發展，甲仙就有發展，美濃也就有發展。請局長答復，一個是請茂管處多投資高雄市後花園的經費投入；第二個，要優先把梅蘭里、拉芙蘭里部落來做茂管處重點開發部落，隔年再開發一個部落，後年再開發一個部落，整個桃源區每一個部落都配合茂管處的規劃發展。南橫公路一通，桃源區所有的部落鄉親就有機會準備服務觀光，而服務觀光當然產業自然就會呈現。請觀光局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

觀光局曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

首先要向議員報告的是，觀光局在今年 1 月的時候，在南橫公路還沒有通車之前，有辦一個南橫馬拉松，南橫馬拉松效果意外的好，來報名的大概有三千五百多人，但是現場因為還有前一天的營火晚會，所以來了五千多人。從寶來出發行經桃源區勤和，因此帶來滿多觀光效益。今年底 12 月的馬拉松，在地寶來、六龜觀光休閒協會他們和區公所合作要繼續辦理，所以也會帶來一波觀光人潮。這個部分，觀光局會和他們做一些合作，我希望也規劃一些套裝行程，能夠促進桃源區的觀光。

第二個部分，剛剛議員有提到地方景點的加值計畫，就是有沒有什麼觀光亮點，在硬體建設的部分，我們每一年在向交通部觀光局申請景點建設經費之前，我們會在前一年透過區公所，請他們提出在地是不是有需要再做一些硬體建設；很可惜，我們知道明年桃源區公所沒有提出來。不過這個部分，剛剛議員的提議，我們可以再一次的檢視，是不是有什麼觀光的新亮點能夠和桃源這個地方，我們向茂管處和交通部爭取一些經費。

第三個部分，我要向議員報告的是，桃源這個地方是有很多觀光亮點，譬如賞梅的行程，它就是在冬天，桃源因為有一些山路的問題，所以在汛期的時候可能道路會受到一些影響，但是在冬天我去過好幾次，都是非常好玩的。所以賞梅的行程怎樣和六龜的賞梅行程連成一線，這個部分我們來和原民會討論。

另外，在伴手禮的部分…。

主席（陳議員玫娟）：

曾局長，對不起打岔一下，我先處理時間，好不好？〔好。〕因為現在離散會 6 點的時間已經到了，我先處理一下。今天下午的議程就到伊斯坦大·貝雅夫·正福議員和林議員宛蓉質詢完之後，再行散會。

觀光局曾局長姿雯：

最後就是在伴手禮的部分，包括愛玉、梅子，這些都是我們未來可以發展的部分。另外，當然在表演的部分，還有一些原住民的表演，桃源有很好的八部合音，所以這些都是在地很重要的觀光資源。未來包括硬體和軟體的部分，我們也希望南橫公路能趕快的通車，我們也做好準備，我們會和原民會做一些討論，怎麼樣促進桃源區的觀光。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝伊斯坦大·貝雅夫·正福議員。接下來請林議員宛蓉質詢。

林議員宛蓉：

今天是交通部門業務質詢，我還是要呼籲所有局處首長、科室主管，還有電視機前面的市民朋友、在關心市政的好朋友們，現在極端氣候我們要「愛地球、顧地球」，我們可以從自己做起，我們來響應「一週一蔬食」。

進入今天的主題，我今天是針對交通局和捷運局質詢，捷運公司在政府部分有投資 1,531.59 億，民間投資 308.04 億，這個公司的投資額算是非常龐大，總投資是 1,839.63 億的一個大型公司。我們來看捷運公司是一家大型公司…，我是不是可以建議主席，請把我二、三次的時間都加總下去。

主席（陳議員玫娟）：

好，就一次加足好了，再加 15 分鐘。

林議員宛蓉：

謝謝。先回到原來的畫面，這位是主任秘書，這位是已經卸任的總經理，我覺得他們實在騙很大。當時本席在議會質詢，捷運公司當然也包括捷運局，這個應該是捷運局和交通局都有責任，在本席當時質詢完之後，他們告訴本席說，他們要在捷運車廂全面裝設監視系統，結果到現在好像都沒有裝設的跡象。我們再回到原來的地方，為什麼本席一再講呢？因為我覺得被他騙得團團轉，他們真的欺騙社會大眾，欺騙高雄人！在 102 年的時候，有一位住在前鎮

的憨兒，他是我們的鄰居，下班的時候，他都必須搭乘捷運回家，搭捷運的過程當中，他在車廂裡頭被打，到最後成爲懸案，關鍵就是在捷運車廂裡頭沒有裝設監視系統。在得知他發生這個案件的經過後，加上這位憨兒又沒有辦法清楚表達，結果到現在成爲懸案。

我們看到歐美、日本的捷運車廂都有裝設監視器，就連現在的高雄輕軌車廂也有監視器。當時這位總經理，我也感謝捷運局，這位是主任秘書，主任秘書在哪裡？現在沒有主任秘書了，好。當時捷運公司就很友善的請捷運局跟我說，我們到現場去看，因爲我不是一個愛作秀的人，發生這麼大的事件，照理說我也可以找媒體來，我想你們都有用心做事，所以就不需要大費周章了。結果高捷表示共有 42 列車，每一列有 3 節車廂，每一節車廂必須要裝 4 個攝影機，總共要裝設 504 個攝影機。那一天捷運公司也允諾說，他們已經準備好了，同時要去安裝測試中。結果這個是測試中，這位是吳主任秘書嘉昌，而這位是我，我們都非常開心，那一天大家都神采奕奕，本席也很高興，在場的也有前總經理，我們都有到現場，他說他們裝好了，結果在 2015 年 2 月 11 日高雄捷運公司說，車廂內已經裝設監視器，我們就去會勘。結果大家講得那麼好聽，也很高興，確實當下不覺得他們在騙人，他們也很誠意邀請我去。當時他說這一項設備相當先進，未來只要拿著平板電腦就能連線到監視畫面，對捷運乘客有保障，對民衆安全也有保障，當然這個有正面的意義，但是這個就是說用平板就可以監控到整個所有的畫面。那我們在那邊，這是怎麼樣？蓋得很高興，結果到現在呢？這個是鏡頭，鏡頭近照是這樣子。接著我們來看「未來啓用後可確保民衆搭乘，高雄捷運有更安全的保障」，這個是我們當時看到在車門邊的鏡頭，這個是在座位中央的鏡頭，我們拍得真的就是有這麼一回事。

我請問目前有監視器的車箱有多少？當時他在測試的時候可能就是他在欺騙社會，可能就是三節車箱而已，這個會有功能嗎？怎麼會這樣呢？我請問：「都沒有監視器，怎麼會這樣？」那我們交通局是不是有負起營運監督的管理責任？不僅僅是我們的捷運局，難道交通局不需要有這樣的責任嗎？是不是請捷運局局長來回應一下？

主席（陳議員玫娟）：

捷運局吳局長，請答復。

林議員宛蓉：

他這麼大的公司竟然欺騙社會，欺騙我這麼久，如果我今天沒有再去做追蹤的話，那我們來看看這個。局長，你看一下。捷運犯罪事件歷歷在目，裝設監視器對意圖犯罪者有一定程度的嚇阻作用，你看 2013 年一位憨兒在捷運車廂中被打，到現在沒有辦法破案；2014 年台北捷運板南線鄭捷隨機屠殺乘客，

造成 4 死 22 傷的事件，他們就是有裝監視系統、監視器才能馬上抓到鄭捷；還有 2015 年台北捷運中山站 4 號出口郭嫌隨機砍人，共 4 人受傷送醫；2016 年 3 月 29 日新北投捷運站再發生類似這樣的砍人事件。這三件案件都是有監視系統，所以才能夠立即逮人，那我們高雄市呢？高雄人比較不值錢嗎？

要不然這樣子，局長，你稍坐一下，等下一併回答，好不好？謝謝你。我知道你是一位很用心的局長。

接下來，本席也要來請教我們的交通局。高速公路末端高雄港高架聯外道路於去年 11 月完工通車，新生路段北側由前鎮輪渡站至 58 號碼頭。為什麼到現在一直都沒有辦法讓我們的市民朋友…。來，回到畫面，因為我們監督不周，當然這個和國工局有關係，除了跟國工局有關係之外，跟我們輪船公司也絕對有關係，這個地方因為國工局同意在高架橋下鋪設一條 7 米的道路，連同工業區臨水南路私有的 3 公尺道路就能變成一條 10 公尺的道路，這一條就是臨水南路。現在我們的市民朋友、鄉親、兄弟姐妹正在電視機前看，真的是對臨水南路、新生工業區的好朋友們、姐妹們感到抱歉，他們一再的說謊都沒有去做，讓你們受苦了，宛蓉在這裡也跟你們說抱歉。

這一條就是國工局做的聯外道路的下面，這是 7 公尺，那是 3 公尺，僅一牆之隔，結果國工局承諾去年底要完工，但是都沒有完工。為什麼沒有完工？就是因為這樣，一次一次的會勘，一再一再的說謊，結果面對的問題是這麼簡單的事情，而且加上橫向的協調、溝通不良才造成延宕，拖了 10 個月都沒有下文。結果只為了一個廢棄的廁所，他就能夠拖了 10 個月的時間，這問題到底是出在什麼地方？交通局，你們的業務非常的繁重，本席也對你們非常的客氣，但是一個小小的工作能一拖就拖了 10 個月。

我們就來看看這一條 7 米寬的道路就卡在一個廢棄的廁所，當初前鎮輪渡站拆除後利用貨櫃組成臨時的辦公室，也要做臨時的廁所，才能夠把剛剛所講的廢棄廁所拆除，因為這個沒有拆除而一直延宕，導致沒有辦法做臨時辦公室，也沒辦法做臨時廁所。後來一個問題是出在這個廁所，現在這個是新的吧？就因為你們輪渡站的站長還是…，今天你們有沒有董事長？有沒有總經理？總經理是哪一位？輪船公司的總經理是你，你現在升了吧？升總經理。

主席（陳議員玫娟）：

那是代理的。

林議員宛蓉：

代理。就是因為這個廁所沒有辦法拆，那沒辦法拆的主要原因是什麼？說是有什麼中華電信線路、台電線路，這個廁所不是國稅局、是財政局，牽涉到這個廁所是有財產登帳的，要廢除必須要跟財政局報備，結果一拖就拖了 10 個

月。如果那一天我沒有繼續再去做協商的話不知道又要拖多久，後來我想說一個去年底要完成的小小工程，你知道嗎？局長，這條路製造的噪音已經造成很多人憂鬱症了，很多人失眠、生病。爲了國家建設，他們也要忍氣吞聲，結果一拖就這樣子拖著，因爲我們的鄰居都覺得不好意思再跟我講，我就跟他們說如果不好意思，你們就要承受這樣的痛苦。最後他們沒辦法了，再來跟我講，後來我就找相關的單位來協商。那現在已經拖到這樣了，我要請問國工局目前新的輪渡站，當然剛剛我要陳述的都已經弄好的，這樣的話，廁所也拆了，圍籬現在也已經拆了，這樣的情況之下我想應該前鎮有明天，請問新的前鎮輪渡站何時能夠完工？本來這也經過很多的困難。等一下讓我們的交通局長來給我回應一下，現在目前的狀況及進度如何？我一再的去爭取，從以前郭玟成立委在當立委的時候一直爭取，爭取到現在，爲什麼前鎮的車輛噪音多、空氣污染嚴重？真的是把我們前鎮漁港當作什麼，我們那裡的人稅金繳最多，我們漁港的稅金繳給政府看繳了多少，我們還要面臨這樣殘酷的迫害，當然爲了國家的建設，這個大家都可以接受，但是不能一拖再拖，好不好？

接下來，這個也是台灣第一座臨港國際級會展中心，具城市國際形象的高雄世貿展覽館就在這個地方，這個地方也是要帶動我們整個經濟的起飛，不到起飛，就是說會比過去更好。再來，我想這個問題應該很多人都有提，媒體也有報導過，這個不是新聞了，但是在這次颱風過後，我們的市民朋友也一再的說，本席也有去看，因爲這個剛好在我的選區，場地泥濘、積水難行，這個地方是停車場，是停放車輛的地方，因爲這塊土地是中油的土地，當時我們交通局把它借來要當停車的使用，因爲這裡就是有世貿展覽館，必須要有更多的停車空間，但是你們要去做停車空間，跟中油借土地要來做停車的場域，難道你們不需要去把這個基礎建設做好嗎？本席有去看現場，這個畫面，我們有去拍，而這個畫面是我們市民朋友 LINE 給我的，我拍的跟他的也差不多一樣漂亮、一樣難看。這是我們高雄很驕傲的地標，新光停車場怎麼變成這個樣子？交通局長，讓你來回應一下。

主席（陳議員玟娟）：

交通局長，請答復。

交通局長陳勁甫：

謝謝林議員對新光停車場的關心。新光停車場本來是我們交通局跟都發局一起跟中油借，因爲當時興建展覽館，旁邊一半我們當作停車場，另外一半是都發局所轄管，後來租約到了，現在變成我們整個把它借過來，不過這塊地因爲是屬於污染場址，那是土地有問題。所以在我們租約借期到的時候，中油提出他們要做土污的整治，就是那個場址土污的整治，那麼有送到環保局，環保局

已經公告這個是要整治的場址，所以在那個之後是不能有任何的工程去做動作的。所以才會產生到下雨變成沒有辦法排水，沒有辦法排水是因為它本身就以前…，這個是借來的。

林議員宛蓉：

對。

交通局陳局長勁甫：

本來就是沒有排水的系統，後來因為有一個大的展覽，我們也想說這樣下去對我們整個形象也不是很好，所以我們也跟水利局有共同合作，目前在這塊地的中間有做了導溝，引導到旁邊有一個集水池，讓它能夠從集水池那邊把水集中以後用抽水機，萬一如果有積水把它抽掉，那這個問題就可以克服。不過整個過程裡面就是我剛才跟議員報告的，主要就是因為它已經是公告的整治場址，不能再有任何大型的工程進去做施作，目前也找到一些解決的方法，我想這個謝謝議員的關心，我們相信應該不會再有這個情況。

林議員宛蓉：

還有另外兩個問題。

交通局陳局長勁甫：

剛才議員所提到的前鎮輪渡站的整建工程，這過程也感謝議員對於整個設計還有功能一直都非常關心，也因此這樣讓整個設計更加的完善，當然本來國工局要承諾的經費可能就高過原來，我們也很感謝議員的一些協助。目前整個建造的設計已經在 8 月 11 日完成整個站體的細部設計，預計在年底就可以發包施工，106 年底國工局整個建造完以後，就會移交給我們輪船公司來使用。

林議員宛蓉：

你再講清楚一點，現在電視機前面我們的市民朋友很關心這個區塊。

交通局陳局長勁甫：

好，這個目前輪渡站的細部設計是在今年的 8 月 11 日已經完成細部設計的審查，預計 105 年底開始動工，106 年底國工局建造完成以後移交給輪船公司來做輪渡站的使用。

林議員宛蓉：

好，謝謝。還有剛剛講到捷運裡沒有監視系統，這個你有沒有責任也一起跟捷運局去要求捷運公司要儘速來設置？這個你有沒有義務跟責任來…。

交通局陳局長勁甫：

交通局負責…。

林議員宛蓉：

你們也要負起營運監督管理的責任啊！

交通局陳局長勁甫：

交通局負責是捷運的監理工作，監理工作每一年有所謂的定檢，那麼定檢裡面是根據當時設備的合約裡面我們去進行這樣的定檢，我知道這幾個會期，議員非常關心監視器增設的部分，剛才議員大概有提到，就我所知道…。

林議員宛蓉：

你要不要要求他？

交通局陳局長勁甫：

對，我們可以來要求或是來瞭解他們之前所承諾的，捷運局要求捷運公司要去裝設這個部分，是什麼原因後來怎麼停頓下來，這個我們會來做瞭解。

林議員宛蓉：

好，謝謝局長，你請坐。請捷運局局長回應一下。

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：

感謝主席，感謝林議員…。

林議員宛蓉：

為什麼我會說講清楚？你們在回答問題的時候盡量靠近麥克風，因為市長施政報告與質詢的時候，我們的李怡德局長他就講得太小聲，結果我們的市民朋友都沒有聽到重點，但是你這樣跟我講，我是有聽到，所以不好意思，我請你大聲講沒有關係。

捷運工程局吳局長義隆：

好。有關監視器的部分，剛林議員一開始就有提醒我們，其實整個捷運建設的部分是採獎參，也就是我們 BOT 的部分，由政府編列預算，政府投資跟政府應辦事項屬政府部分，其中有 300 億元是屬於我們捷運公司投資的部分，這裡面有關所有捷運車輛跟監視器的部分，那是由捷運公司這邊來投資的。林議員有講過好幾次，所以我們也去找捷運公司…。

林議員宛蓉：

不過我覺得…，局長，我一向對你都…，整個市政府團隊，我一向對你們都非常的客氣，但是如果說我一再的要求、一再講的時候，你們都把我的話當成耳邊風，我就不再客氣了。

捷運工程局吳局長義隆：

所以林議員，這部分我們會同交通局這邊，因為捷運監理的部分由交通局他們會有檢查的部分，那我們會同交通局再找捷運公司是不是針對這部分趕快做處理。

林議員宛蓉：

真的要要求。

捷運工程局吳局長義隆：

好。

林議員宛蓉：

當然我們高雄市在陳菊市長的主政之下，她是位福星，我們大家都是很有福氣的人，所以我們高雄人都是很有福氣的，大家互相沾染福氣，所以我們不會有問題，但是我們要防患未然。你們一定要兩個局處…，我當時都針對捷運局來講，可是我發現這個營運監督的管理職責，交通局也是要負責，所以你們兩個局共同來監督捷運公司，因為我們對捷運公司也不薄，包括現在大魯閣，當然有人要來投資高雄是最好，但是你看我們高雄市想盡各種辦法去幫助他們，結果他怎麼可以這樣的對待我們高雄市民呢？那給我承諾一下，什麼時候可以要求…，你們兩個局處首長在會後怎麼去溝通？怎麼樣去跟捷運公司…，現在董事長還是郝董事長嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

對。

林議員宛蓉：

郝董事長應該很好說，只是你們的層級可能不夠高，就是說你們私下可能你們的位階不夠高，沒有辦法到董事長那個層面去，所以兩個局長如果邀請郝董事長來會談，我想現在已經年底了，我希望明年一定要把它完成，可以這樣子的承諾嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

因為今天跟明天都是我們部門質詢，那我們部門質詢結束之後…。

林議員宛蓉：

對。

捷運工程局吳局長義隆：

我們會去邀集交通局，然後我們會找郝董事長趕快研商，看怎麼處理這部分。

林議員宛蓉：

好，那要儘快，我要看到明年有一個好的結果，好不好？好，謝謝。謝謝主席、謝謝大家。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝，大家辛苦了，今天所有的議程、質詢都完畢了，我們明天 9 點開會，散會。