

第 2 屆第 5 次定期大會第 6 次會議

(中華民國 106 年 3 月 31 日上午 9 時 18 分)

交通部門業務質詢

主席 (陳議員玫娟) :

向大會報告,上次的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)

今天繼續進行交通部門業務質詢,登記第一位的是鄭議員新助,質詢時間 15 分鐘。

鄭議員新助 :

請教交通局陳局長,在業務報告裡面,我們很厲害,105 年全年開罰 137 萬 7,000 多件,請問在這些開立的罰單中,以比例來說,冠軍的,哪一項違規居冠?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 :

剛才議員說的「冠軍」是什麼意思?是指六都嗎?是以六都做比較嗎?

鄭議員新助 :

這些罰單中,哪一項違規開罰最多?冠軍是哪一項?你說開罰 137 萬 7,729 件,我都事先洩露試題給你了。

交通局陳局長勁甫 :

因為剛才沒有聽清楚講的是「冠軍」,我們的十大違規…。

鄭議員新助 :

講第一名就好、第一名。

交通局陳局長勁甫 :

第一名是違規停車。

鄭議員新助 :

這樣啊!

交通局陳局長勁甫 :

第一名是違規停車,差不多占 26%多。

鄭議員新助 :

局長,現在景氣不好,民進黨政府執政大崩盤,一例一休修到怨聲載道,大家沒得加班、老闆不請人、物價上漲,我發愛心便當,一個便當也漲 5 元,你開罰單開成這樣,實在太多了。我一再強調,本席這屆做完就要退隱山林、晨

鐘暮鼓，要去住在山裡了。對於酒駕、闖紅燈，你開罰再多我都沒有意見，但是如果是像這種的，就如我常說的一句話，我還特別學國語說「微罪不舉」，我像豬哥亮那樣學用國語講。像這樣，這種的不會罰太多嗎？137 萬多件，你看，平均每個月開罰 11 萬件左右，一天大約是 4,000 件，一個小時開罰將近 160 件，就是開「免驚」的啊！

你說 137 萬多件的罰款收入，依照業務報告第 61 頁，是 16 億多元對不對？

交通局陳局長勁甫：

沒有錯。

鄭議員新助：

16 億多元，「整攬好好，沒錯」，局長你說「沒錯」，就是「整攬好好」。平均每個月…，我才疏學淺，也沒有用計算機，一個月差不多進帳 1 億 4,000 萬元，每天差不多是 4,000 多萬元，一個小時約 200 萬元，台灣銀行印鈔票都沒有印得這麼兇，夭壽骨喔！不要這樣開啦！開這樣不會太重了嗎？局長，你看呢？〔是。〕如果是經濟好的時候，我沒有意見，像現在經濟那麼差，真是的。有的人想多賺點錢願意加班，像你剛才說的，一個小時罰款收入約 200 萬元，我看，財政局乾脆併到交通局，否則財政局的收入哪有這麼好。局長，不好意思，我說話比較土，你的看法呢？

交通局陳局長勁甫：

違規的部分，當然，議員剛才有提醒，第一名是違規停車，不過以總數來看，我可以先在這裡向大家報告，前五名是違規停車、超速、闖紅燈、紅燈右轉與沒有繳高速公路通行費等等這幾項。在 16 億元當中，雖然違規停車的部分大約占 26%，但是這個部分我們會來檢討，最主要的是，如果在市區裡面沒有影響到我們的交通，我想我們會跟交通大隊來共同…。

鄭議員新助：

局長，是這樣的，像有的是在送快遞的，有的是去買個便餐，有的是去買個披薩，馬上進去馬上出來，就被「檢舉達人」檢舉，我剛才還翻字典，學這句國語，這樣子不斷檢舉，總共檢舉二十幾萬件，對不對？

交通局陳局長勁甫：

當然，不是只有那些送快遞的、送貨的部分。

鄭議員新助：

就是被人檢舉的，像他們送東西進去，不到 5 秒出來就挨罰了，你說違規停車開罰居冠，這樣有理嗎？主席，我講的你也稍微聽一下，我感冒還喉嚨沙啞呢！

交通局陳局長勁甫：

這個部分…。

鄭議員新助：

有人來向本席投訴，說他去送個披薩出來，不到 5 秒鐘就被照相，拍照的人爲了…，「檢舉達人」是不是有獎金可拿？

交通局陳局長勁甫：

有些是「檢舉達人」，我們必須要承認有這種情況，如果是民衆檢舉的，我想，警察局…。

鄭議員新助：

如果他違規停車是去上酒店或是進去打麻將、聊天，一停就是半小時、一小時，本席都沒有異議，但是如果是暫停，進去送一下東西就出來，以局長你的看法，差不多可容許多久不開單？還是一停車下完貨就馬上開罰單了？

交通局陳局長勁甫：

議員所說的這個部分，我想我們警察局的員警不會在現場馬上去開罰單，一定是停得比較久，有人去檢舉，他們才會去處理這個部分。第二個部分，現在我們在一些路段裡面有黃線，黃線表示可以臨時停車，在不超過幾分鐘的時間內，所以這個部分…。

鄭議員新助：

識字者好辯，你也知道我書讀得不多，對不對？有人只是暫停，馬上就出來，現在幾乎一般道路都不能臨停居多，如果他只是去送個東西，連去郵局的也來向我投訴，他送個包裹進去再出來就吃罰單了，那不是你們去開的，有時候是被人檢舉的，那應該要有個寬限吧！寬限可以停多久，你看像這樣，停後馬上出來，多久可以不開單？

交通局陳局長勁甫：

要看地方。

鄭議員新助：

大約啦！主席，幫我說一下話啦！很多人來找我，也有去找你，上個樓馬上下來就被開單，你要給我個寬限時間，我好在電台向大家解釋，1 秒，好不好？像蚊子飛進來又飛出去，前後只要 1 秒。

交通局陳局長勁甫：

如果是一些屬於比較商業區的地方，因爲會影響到人家的進出，所以這個部分比較抱歉，我們會去劃紅線，表示不能停車，因爲真的會影響到別人。如果是其他部分，我們會儘量劃黃線，表示可以臨時停車，進去辦他的事情出來後應該不會被罰。

鄭議員新助：

局長，本席這屆做完就不做了，再選下去也沒有意思，我都以無黨籍參選，選上再加入黨團，「喬如姊」可以當我的證人，是「喬如妹」啦！我一再要求，酒駕、闖紅燈的，看你要怎麼罰都可以，但是類似這種微罪的，大家都是「艱苦人」，有的都是算時數、打工的，被你開那張罰單之後工都白做了。

據本席了解，一般的監視器不能用來做為開罰單的依據，是不是這樣？

交通局陳局長勁甫：

沒有錯！目前是這樣，一般監視器不能用來做違規取締。

鄭議員新助：

一般的監視器，像議會也有裝監視器，這種不能用來做為開罰單的依據嘛！

〔是。〕好，如果是裝在車內的私人監視系統，例如行車紀錄器，可以做為開罰單的依據嗎？

交通局陳局長勁甫：

要看他要檢舉的違規行為是什麼，我剛才已向議員報告，要檢舉違規停車，警察局有一個規範，例如他要在連續的時間內，有兩張明顯的照片。

鄭議員新助：

要有兩張照片做舉證。

交通局陳局長勁甫：

所以如果是行車紀錄器，這個違規取締的部分比較難成立。

鄭議員新助：

有些人因為帶小三，在鬧家庭革命的，以調閱監視器或行車紀錄器做為證據，有些法官和檢察官都不予採納，你知道嗎？

交通局陳局長勁甫：

這個部分因為涉及的不是交通違規的部分，所以要分開來談。

鄭議員新助：

本席的意思，如果是以行車紀錄器來舉發違規，儘量不要啦！因為幾乎每一輛車都會裝行車紀錄器。

因為今天比較早到議會，我拿著這本很仔細的在看，在市長的報告裡面說，你們有進用 180 個弱勢者，對不對？

交通局陳局長勁甫：

是，那是收費員。

鄭議員新助：

乾脆不要「檢舉達人」，多請一些弱勢者，失業的很多，主席，我說這樣是有理的。

主席（陳議員玟娟）：

有理。

鄭議員新助：

多請一些弱勢者、失業者，開的單夠付他們工資就好，這樣我還甘願，你請弱勢族群去開單，開的單夠付他們工資就好，這樣比那種用行車紀錄器在檢舉的，你看，這樣會不會比較合適一點？局長，本席淺薄的看法，請你指教。

交通局陳局長勁甫：

我同意議員剛才提到，我們盡可能在市府的一些工作項目下，去聘用弱勢的市民朋友，因為這是要照顧的，所以過去我們在收費員的部分，每一年都有固定進用這些人，甚至我們現在在委外收費的工作裡面，也是要求委外廠商要比我們所進用的比例還高，目前委外的部分，也是有超過進用規範的比例，所以對弱勢市民朋友的照顧是有增加、沒有減少的。剛才說的是收費的部分，違規停車是因為違規的事實存在，有人檢舉，我們警察同仁去處理。

鄭議員新助：

局長，向你報告，我們現在的觀光局長之前做過「第一大局」民政局局長，當時有請那種領國民年金的老人當臨時工，一天做 4 小時，一個星期做 5 天，大家高興得要死，那時候一個小時 110、120 元而已，不像現在是 140 元，一天讓他做 4 小時，對他的生活就有幫助，現在進用這 180 個人，是不是可以再多進用一些？我相信議會不會阻擋這個，如果這個預算會怎麼樣，本席再到國民黨團去拜託，主席就坐在那裡。可以再多進用一些嗎？

交通局陳局長勁甫：

我剛才向議員報告的就是除了我們本身每一年有固定進用的員額，當然，如果還有需求，我們可以再多進用，可是我們現在的做法是即使是我們路邊委外收費的廠商，我們都要求他也要進用一定比例的弱勢市民，所以總共加起來是比以前還要多。第二點，我要向議員報告的就是進用進來，他們真正拿到的薪水到底是有變高還是減少，如果是在交通局進用的部分，他們的薪水大概都差不多在 3 萬多元左右，如果是廠商的部分，他們進用弱勢的朋友，有些薪水可以到達 4 萬多元到 5 萬元，所以這樣變成我們不只進用的人比較多，他們真正拿到的薪水也比較高，我們希望這個部分未來可以擴大來辦理。

鄭議員新助：

儘量啦！拜託一下，公門中好修行，這比我吃素、當和尚還好呢！功德很大呢！佛祖馬上就把你調去西方，腳踩蓮花步步昇，我不是在稱讚你。這讓弱勢者有一個工作嘛！

另外，本席剛從日本回來，無論是去神戶、奈良或京都，這些和我們都是姊妹市。主席，你也要稍微聽一下。奇怪！我搭乘日本的遊覽車，他們的車牌都

只有一個字或兩個字，那是什麼原因？日本的人口比台灣多了幾倍？奇怪！車牌字都只有一個字、兩個字，而且前面只有兩個…，當然，我不懂日文字，我才疏學淺，那兩個字可能是…，我問他們的駕駛員，聽說不能叫他們「運將」，叫「運將」他們會生氣。那兩個字經過導遊翻譯，就是他們的地區代碼。而我們台灣的車牌真的是…，連我這個做 5 屆公職的，我做了 5 屆公職，我看不懂我們的車牌啦！有的前面是好幾個英文字母，有的是把英文字母寫在後面，見鬼了！這真的是識字者好辯，大家都要做辯王，難道不能像日本那樣嗎？你也有去啊！召集人，日本的車牌都只有一、兩個字而已，而且有好幾種顏色，每一種顏色代表不同的車種，日本的人口那麼多，車牌怎麼都只有一、兩個字？請教局長。

主席（陳議員玟娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝議員的關心。車牌的部分因為是交通部…。

鄭議員新助：

對，我是順便請教你，這叫「續壇省紅包」，順便請教你。

交通局陳局長勁甫：

現在我們不同的車種有不同的顏色，這樣來做管理，過去因為有分台灣省…。

鄭議員新助：

你也建議一下啊！

交通局陳局長勁甫：

早期只有台灣省和一個台北市，所以有分省轄市的和直轄市的，現在已經沒有分了。

鄭議員新助：

現在整排好幾個英文字，誰看得懂？局長，請教你，你今天是不是坐車來議會備詢？〔是。〕你的車牌是幾號？

交通局陳局長勁甫：

4719。

鄭議員新助：

請教觀光局長，你有用心，你的車牌是幾號？

觀光局曾局長姿雯：

5921。

鄭議員新助：

這種車牌你們記得起來，如果遇到歐巴桑呢？他懂嗎？他連樂透都不會簽！

這不是我們主管，但是我告訴你，這一樣可以去反映，用地區當代碼。我主持節目，有一個歐巴桑…。

主席（陳議員玫娟）：

鄭議員，我再給你 2 分鐘，算補給你的，延長 2 分鐘。

鄭議員新助：

下輩子再還你啦！他打電話進來，他不識字，和我一樣，我也是不識字的，但是我主持 10 台以上聯播電台的節目，他說第一個英文字母是打叉叉，這個我認識，是「X」；第二個字，他跟我說：「鄭議員，是三道微笑。」交通局長，「三道微笑」是什麼？

交通局陳局長勁甫：

三倍的手腳嗎？

鄭議員新助：

「三道微笑」，「微笑」就是笑笑的，括弧倒下開口朝天就是「微笑」，「微笑」的台灣話啦！這個字就是「W」啦！他說第三個字是一支魚鈎。「魚鈎」是什麼？

交通局陳局長勁甫：

J。

鄭議員新助：

「J」還要頭朝左邊，「L」是朝不同邊。

交通局陳局長勁甫：

我猜啦！

鄭議員新助：

我還拿英文字母表來對照。這簡直是在整那些不識字的，「魚鈎」朝左邊還是右邊，「J」和「L」有差別，設計這個不是辦法，因為台灣 65 歲以上有受教育的，像我們這個年齡，我們讀小學一年級時，老師是從中國過來的，就像我們的陳啓川前市長說的，看不懂啦！我們的陳啓川市長以前在楠梓讀市中，那是你們學校嘛！不知道你有沒有讀那一間？「我們的市中以前是一片荒蕪的甘蔗園，經過現在校長的努力，才有今日的市容。」講了一大堆。

所以這個情況下，他阿嬤省吃儉用買了一台摩托車給他，但是馬上就被「摸走」了，台語被「摸走」你聽得懂嗎？

交通局陳局長勁甫：

聽不懂。

鄭議員新助：

就是被偷了。我還要加上解釋，真是可憐！他光是要通報電台，請我幫他尋車，三個英文字母就是不會唸，那是因為我不識字，如果是你這種「博士」級

的，你坐在電台，你要猜出那三個字母，也是猜不出來，像這個都可以改善。

再來，「微罪不舉」，拜託！如果是闖紅燈的開罰，我沒有意見，如果是停車的…。

交通局陳局長勁甫：

是，這個我們和交通大隊來研究，儘量讓民衆方便，並且在不違法的情況之下，共同維持停車的秩序。〔…〕感謝。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝鄭議員。接下來是李議員喬如，時間 15 分鐘。

李議員喬如：

本席要問的就是和我們鼓山、鹽埕非常有關係的，也是未來的百年建設，足以改變我們鼓山、鹽埕未來發展的一個重大公共工程，我就是來請教我們的捷運局吳局長，待會兒吳局長在答復的時候，你就不用再坐下來，因為我有一樣一樣的事項要請教你。

我想，輕軌不只是一個輕軌的交通工具而已，它應該具備了帶動周遭行政區域、行經部門周邊景觀價值的存在，所以我很在意的是它的周邊景觀，當你的輕軌在進行的時候，它的規劃設計…，我現在大概就一樣一樣的來請教吳局長。輕軌整個全長 13 點多公里數的長度裡面，我們鼓山、鹽埕占三分之一，本席有沒有在意呢？這很重要，全長 13.5 公里，鼓山、鹽埕就占了三分之一，所以它未來的變化將牽動、帶動鼓山、鹽埕的改變。當然，感謝市長在輕軌進行過程當中也一直在建設其他部門的建設，輕軌這個部分的第一期和第二期是不一樣的包商，所以我非常的在意第一期的承包商及第二期的承包商中鋼，在銜接時在技術上能夠無縫接軌，這個非常重要。第二期的輕軌是從哈瑪星開始，如果是鹽埕、鼓山地區的范围的話，是一直到鼓山的大順路及博愛路，博愛路還是我李喬如的選區，在我選區內的居民都很關心也很在意，不知道第二期工程會在什麼時候正式開挖施工。第二期的輕軌到底是分幾段？分段時是否有同時施工？或者是分段，但不同時施工。尤其是美術館路的人口數比較多、人口密度比較高；你們在大順路及裕誠路的充電配置室也在那邊，那裡的交通流量非常大，請吳局長說明、答復本席剛才所提出的問題。

主席（陳議員玫娟）：

請吳局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

向李議員報告，輕軌並不是爲了輕軌而輕軌，輕軌是爲了帶動整個城市的發展，除了運輸需求之外，我們同時也要調整景觀，我們有成立一個小組，由許副市長擔任召集人，其他相關單位擔任委員顧問…。

李議員喬如：

你只要回答我剛才問的問題，你們是否有分段？分段是否有同時施工？技術上的施工狀態…？

捷運工程局吳局長義隆：

第一個相容的部分，因為一階和二階的廠商不同，所以我們一定要相容、無縫接軌，這點是沒有問題的。在系統上，因為輕軌的國際標準都是一致的，不管是軌道的寬度、高度等都是一致的。最重要的部分就是系統的相容，系統相容部分，我們合約裡 CAF 一階的部分，他要提供擴充，我們有規定擴充條件，讓二階可以銜接。在二階裡也規定一定要進行相容。這中間共有 170 幾項需要相容的部分，我們都已經把一階、二階都討論完，他們現在正在進行系統相容的部分，未來一階的車子一定可以在二階跑，二階的車子也一定能夠在一階跑，所以整個系統相容都沒有問題。

第三點，有關博愛路這一段施工工程共分成 4 段，二階的部分有 4 段，第 1 段的部分是從 C14 開始到 C17，C14 到 C17 的部分我們已經開始在動工了。

李議員喬如：

局長，你不用告訴我是 C 幾到 C 幾，電視機前的長輩聽不懂，你告訴我行政區的點是從哪裡到哪裡。

捷運工程局吳局長義隆：

好，第一階段是從西邊開始，也就是從最後一站哈瑪星這裡開始，從最後一站銜接至和台鐵相交的南邊這裡…。

李議員喬如：

中鼓山。

捷運工程局吳局長義隆：

對，所以我們將西邊這裡分一個施工段。接著從美術館開始，從美術館這裡一直到民族路，這裡也有一個施工段。

李議員喬如：

我的選區剛好有 2 個施工段？

捷運工程局吳局長義隆：

對，就是這 2 段，因為西邊這一段和鐵路沒有相關的部分，現在已經開始在動工，大順路到民族路這一段，我們是預計 6 月…，但是我們 4 月要先提出交通維持計畫，提出交通維持計畫後會先舉辦說明會，先和附近的住戶及周邊的商家一同討論，再將他們的意見修改後送至道安會報，俟道安會報審議通過後，我們還會再將結果向住戶說明，讓大家心理先了解，該要如何互相配合，儘量降低交通衝擊。

李議員喬如：

局長，我再請教你一下，美術館路這一段，因為其他的部分，你是沿著原軌道。〔對。〕你是沿著台鐵的軌道在行進，這部分的爭議性會比較少一點，你只要降低噪音的部分就好。美術館路是要開挖嘛！〔對。〕美術館路到大順路到民族路這段的開挖工程，你預計何時？這個有黑暗期哦！

捷運工程局吳局長義隆：

美術館路這一段，如果按照我們的進度會在 6 月開始。

李議員喬如：

今年的 6 月可以開始動工、開挖嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

動工的條件…，因為我們設定的是完成期限，但是何時動工，中鋼團隊預計在 6 月開始動工，不過在 6 月動工前一定要完成交通維持計畫，一定要通過後才能開工。

李議員喬如：

所以今年會動工？〔對。〕請問動工時是一起動工嗎？還是會從民族路這頭兩邊同時動工會合呢？還是從美術館這邊開始動工，一直做到大順路，再到民族路？還是從美術館及民族路兩邊同時動工會合呢？

捷運工程局吳局長義隆：

在這段工程裡，我們一樣會分段至中華路，如果是從西邊開始，因為我們是從西邊開始做起。

李議員喬如：

美術館路到中華路是一段？

捷運工程局吳局長義隆：

對，所以從馬卡道路開始到美術東二路，因為我們有一些替代道路，這裡是一段，這段會先做，預計 6 月開始動工，下一段預計 10 月接著動工。

李議員喬如：

你們這樣施工多久？

捷運工程局吳局長義隆：

若是這樣施工的話，除了下水道要做調整外，地質也需要做改良，地質改良後，我們才會開始鋪軌。目前美術館路這裡是 20 米 4 個車道，我們會留 2 個車道，雙向各一個車道供通行。

李議員喬如：

因為我的時間有限，細節部分再請你向我做更詳細的報告，你不必在這裡向我答復，我需要的是美術館路到博愛路這一段，因為民族路是三民區，我尊重

三民區的議員。博愛路到美術館路又分成幾段工程？你必須要給我這幾段工程的施工表，爲什麼呢？因爲我每天跑基層，參加大樓會議時，大家都會問我，但我回應不出來，所以這部分的細節，私下你再正式給我一份書面資料，你預估的也好、確定的也好，但是讓我可以向我的選區報告。〔好。〕這個部分就先到這裡。另外一個部分…。

捷運工程局吳局長義隆：

設備室的部分，裕誠路有文小 26，我們從美術館路方向過來的時候。

李議員喬如：

我知道，那是文教用地。

捷運工程局吳局長義隆：

我們將一部分變成交通用地。

李議員喬如：

你們使用多少面積？幾分之幾？

捷運工程局吳局長義隆：

我們沒有使用多少，總面積有 4 公頃多只使用 105 平方公尺，大約 30 幾坪。

李議員喬如：

只有使用這樣子嗎？你們不將周邊綠化得更漂亮一點嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

交通用地比較大，交通用地…。

李議員喬如：

你只要告訴我，輕軌占多少文教用地？剩下的我們私下再來談，你要如何規劃，讓它可以更美化一點？

捷運工程局吳局長義隆：

文小 26 用地全部面積有 4 公頃多，一般學校用地是 2.5 公頃，我們只有使用下面的那個區塊，那個區塊大約 1 公頃多。

李議員喬如：

大約是一半嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

不到一半，大約四分之一。

李議員喬如：

四分之一沒有很大，我們本來規劃若是輕軌在那裡時，周邊就一起規劃，讓它可以綠美化，讓沿線整個擴散出去，不要說就突然有一站設在那裡，但是周邊一樣有人在打球…等，我覺得這樣非常可惜。這樣輕軌就沒有辦法爲地方帶來附加價值，這個議題就結束了。請教捷運局長，你們的施工是採半半施工嗎？

〔對。〕不管是不是採半半施工，你們也是要將分隔島全部拆除，對不對？只是施工面積是一半而已。

捷運工程局吳局長義隆：

分隔島沒有拆除，雨豆樹的分隔島都沒有動，我們利用導根板切開而已，所以整個都沒有拆除。

李議員喬如：

輕軌是單項還是雙向？〔雙向。〕雙向，所以你們在動大樹木的時候…。

捷運工程局吳局長義隆：

一邊、一邊…。

李議員喬如：

你們分隔島沒有要拆？

捷運工程局吳局長義隆：

不拆，分隔島都不拆。

李議員喬如：

保持原狀？

捷運工程局吳局長義隆：

對，但有加寬。

李議員喬如：

是保持原狀，你們聯絡員報告得不清楚。

捷運工程局吳局長義隆：

現在分隔島是 2 米多，我們會加寬，爲了要讓雨豆樹長得更好。

李議員喬如：

我知道了，現有的分隔島沒有動。〔對。〕我要和你談交通號誌，陳局長也在現場，希望你也能聽一下，交通局一定要配合你們，而且無條件、無異議的配合。我建議在施工完有了輕軌之後，所有的交通號誌要更新，而且號誌要增加，因爲你們有了輕軌，多了使用對象，這一點我在這裡要做這樣的要求。大順路周邊的景觀你有要動嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

有，有要改變。

李議員喬如：

當然要改變，但拜託在你們在改變之前要尊重地方的議員，我要講設計要漂亮、完整一點。局長，我有一些比較細節的部分，你還沒有回應的，請以書面一起答復，我剛剛要求分段施工，有動到地面的大概是美術館路到博愛路，這是我服務的行政區域，你動工之後絕對會有交通黑暗期，我們在意的是這個，

議員要如何當政府和人民的橋梁，我的資訊要非常的正確，好不好？〔好。〕
時間表你私下再答復我。

最後我要請教交通局陳局長，我大概簡單點出重點，針對道路管理處罰條例違規事故繳納的違款收入，罰款收入大概是 15 億左右。你們的團隊提供給我一些資訊，以 106 年和 105 年的比較，我想罰款收入來自高雄市民的違規人，我希望罰款收入能夠正確回歸用在保障人民的安全，罰款人繳錢也會覺得有做功德。在你的報告內容裡面我認爲你們給警察局交通大隊太少了，你們才給 4,700 多萬。高雄市的破案來自哪裡？破案率這麼高來自監視器，監視器提供市政府破案的紀錄多少你知道嗎？如果少掉這一塊要破案都很困難。所以我在這裡特別要求局長，在這個部分能夠增加 1 億 5,000 這要做什麼呢？你們也可以要求交通警察大隊，這筆經費一定要用在維修監視器，專款專用，這個要求是可以的。

所以在交通違規罰款 15 億裡面，議會當然有決議 50% 做爲大眾運輸，但是另外的 50% 我希望能夠真正用在每一個人民安全保障上，我建議提高警察局交通大隊補助的金額爲 1 億 5,000 萬。局長，請答復。

主席（陳議員玟娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝李議員特別關心監視器設置經費，我們預算編列裁罰收入是 15 億，106 年我們已經把 15 億經過財政局的統籌分配，用在交通安全及建設的已經達到 62%。剛才議員提到監視器希望把它納進來，其實只要在 15 億裡面，可以去增加那個…。〔…。〕我了解，因爲監視器轄管範圍是各分局編列，我說的意思是，15 億裡面，62% 是用在這裡，還有 30% 幾，如果有需要，警察局的分局應該可以編列，讓財政局統籌做運用就可以。因爲這邊主要是針對交通安全這方面的，〔…。〕是，我要報告的是 15 億裡面，這裡是用 62%，還有 30% 幾可以去爭取。

主席（陳議員玟娟）：

謝謝李喬如議員。接下來請黃議員柏霖質詢，時間 15 分鐘。

黃議員柏霖：

我想高雄在轉型，局長也知道慢慢的從洲際 1 號、2 號碼頭我們一直興建，所以很多重大的，包括貨櫃車的出入，慢慢都移向大林蒲方向。但是現在一個問題是國道 7 號一直卡著都沒有進度，因爲國道 7 號卡著沒有進度，這會有一個影響，就是未來如果沒有國道 7 號，這些貨櫃車就要沿著大林蒲、中林路、中山路再從國道 1 號上去。這樣就造成高雄市區交通非常大的負擔。第一個，

我們的交通負擔非常大；第二個，就廠商來講，他會覺得來這裡投資是沒有效率的。爲什麼呢？因爲我們從國道 1 號下來要到洲際 1 號碼頭，甚至將來的洲際 2 號碼頭，這中間路程可能要耗掉 50 分鐘，來回乘以 2 就等於要兩個多小時。所以整個效率的提升，我想對於廠商來講會覺得他來到這裡的交通成本非常大，對市民的負擔也很大，你知道貨櫃車如果萬一跟我們的車子擦撞，非死即傷，因爲貨櫃車大台、我們車小。所以無論從交通負荷來講，廠商要來投資會覺得來高雄港這邊未來的運作會不會更好？甚至我們看到高雄港未來更大的發展，我們知道前鎮河以北，慢慢都轉成觀光休憩港，包括我們幾大場館，有海洋流行音樂中心、旅運碼頭、市圖總館等等都在那個附近，未來觀光休憩是在北邊；南邊慢慢是往交通運籌港方向進行，尤其是洲際 2 號碼頭未來填土造路等等，包括中油相關的油槽都從那個方向去，這個運輸就非常重要。所以我不知道高雄市政府對於國道 7 號到底有沒有堅定的信念？

在前前任市長吳敦義擔任行政院長的時候，有核定海空經貿城，就核了 600 多億要興建國道 7 號，它沿著大林蒲方向往上銜接國道 10 號，這樣就避開了高雄市區這一段。但是我知道一直卡在環評沒有辦法動，這個部分我們到底有沒有辦法？第一個，在環評上我們怎麼去面對；第二個，路線上我們有沒有可能去做變更？局長你也知道，交通如果不便，就會造成我剛剛提到的廠商也不願意來，另外對高雄整體交通負擔非常大。再來很重要的是高雄整體大家可以看到，過去 10 年來高雄總人口爲什麼都沒有增加？因爲我們的產業沒有辦法革新，這個卡住、那個卡住，又沒有新的產業進來，所以造成整個高雄的發展是在停滯中。針對國道 7 號的部分，局長，你有沒有最新的資訊，以及我們怎麼更積極來面對這樣的困境？請局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

請陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

國道 7 號的興建，確實可以配合高雄城市翻轉的一個大計畫，譬如新的港區一直往南，所以那邊如果有一個很便捷，不會影響到市區交通的快速道路出去，對於整個貨櫃運輸、及貨物運輸這方面的功能會大幅的提升，另外也會帶動沿線相關的工業區的發展。這個案子當然非常可惜，就是在過去好長一段時間裡面，它一直卡在環境影響衝擊評估沒有通過，後來因爲我們的爭取，才讓它進入二階環評，但進入二階環評的程序就必須比較細，我還記得曾經爲了這個事情，我們在高雄有發聲過，就被當時的環保署署長公然邀我去澄清和道歉。我們要的是整個高雄經濟發展，但是環保署也給我們做一個錯誤的詮釋，這是很遺憾的事情。這件事情因爲進入二階環評，所以必須要就每一個評估的

項目重新做界定，所以才會產生程序較慢，進入二階環評本來就有這樣必然要走的程序。不過市政府非常重視這一條道路的開闢，這一條道路開闢是交通部國工局負責的，我們也一直希望國工局能夠和環保署找到一個共識，並能積極的推動。在 2 月的時候，市長和副市長及幾位局長到行政院去爭取，大家在前瞻計畫特別有一個共識，行政院與高雄市的訴求認為國道 7 號會是目前這個階段應該要積極促成的，所以這個部分在程序上應該會快速的進行。

黃議員柏霖：

國道 7 號為什麼重要？如果交通不便捷，廠商也不會來，再來對我們的負擔真的很大，如果國道 7 號做好，對高雄應該有很大的發展，因為光是資本門就要投資 5、600 億，又減輕我們的負擔，所以這個要拜託相關局處來做整理，這是第一個。第二個，在 2 月 19 日高雄辦了一個空污大遊行，很多家長對於高雄的空氣品質，每年超過 PM2.5 大概有 200 多天，大家如果回想一下，85 大樓也曾經消失過，整個空氣霧霾污染。一個政府要提供民衆基本好的陽光、好的空氣、好的水、交通便利、生活便利，這是基本的。

高雄的空氣污染為什麼這麼嚴重，當然有很多因素，第一個，高雄本身是重工業，重工業包括碳排放，各種的相對應一定會比其他城市更可憐。第二個，我們本身沒有去面對一些問題，包括以前提到很多的二行程摩托車，我們有積極的做汰換。所以本席在 2 月 19 日當天提了幾個針對高雄空污的主張，第一、我們希望未來高雄整個空氣污染排放總量應該要逐年遞減，在第一階段有訂 5%，第二階段現在還在討論中。我覺得一定要有目標，你才能去要求，如果沒有目標怎麼去要求。第二、談到綠運輸，這個跟交通局、觀光局、捷運局會有關係。我們為什麼要提倡綠運輸，事實上社會一直在進步，並不是一直追求經濟成長，經濟成長還是有界線。你的財產數字後面加一個零，你保證會更幸福、快樂嗎？不見得。所以你還是要回到我們目前能做什麼的階段，譬如提到綠運輸，包括整個人行道，我們對行人友善嗎？如果人行道充滿著停放機車，那你怎麼友善？行人怎麼走路？如果人行道都凹凸不平，騎樓都是擺滿著攤販，這樣怎麼走路，對不對？

再來提到的是整個大眾運輸圈的建立，包括捷運、輕軌、各階層的幹線公車、區間公車等等串連起來，讓民衆覺得我來這裡是很便捷的，所以我願意用走的來坐公車、坐捷運，我不一定要騎摩托車。綠運輸，市府要訂一個標準，我們知道現在的標準很低，未來 10 年內有無可能達到 40%，說實在要達 40% 也不容易，因為高雄是狹長地形，沒有那麼容易，但是起碼要有一個遠景跟想法，讓民衆覺得生活型態在改變，這個城市才會真的有改變，不能因現況如此而我們都沒有去做，所以針對綠運輸的部分，我們也希望相關局處應該要訂定一些

比較積極的指標，也會受到成本的影響。我記得 6、7 年前有推綠色星期四免費坐公車，我覺得那個是最明顯，怎麼說？星期一到星期三每天大約 7、8 萬人坐公車，綠色星期四搭乘不用錢，馬上跳到 12 萬 5,000 人，星期五要收費又掉回 7 萬多人，所以成本會是一個市民的選擇，我們又怎麼做到讓成本不要讓市府負擔太多，然後又能鼓勵市民儘量使用大眾運輸，就像這兩天我們很多同仁問到捷運的票價訂多少是合理？若訂了太低，我們會損失很多也不是辦法，你訂得太高，民衆不願意坐。那個零界點怎麼去鼓勵他們去坐，我覺得這是要去努力的，所以針對綠運輸，交通局跟捷運局有沒有什麼更好的做法？請局長做答復。

主席（陳議員玟娟）：

局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

黃議員非常關心整個交通，特別在綠運輸建設上的概念探討，我也很敬佩議員提到城市價值的建設應該大家要一起配合的面向。其實在行為理論也提到價值觀會影響到一個人的信念，信念也會影響到他的態度，態度會影響到意願跟行為，我很感佩議員提到價值觀念的討論，我覺得這是我們會讓整個趨動、整個城市綠運輸真的達到我們所設定目標的重要概念。

黃議員柏霖：

有沒有比較具體的做法？

交通局陳局長勁甫：

對。所以我們在這個部分希望建置的是整個大眾運輸的路網，不同層級運具的配合，另外在綠色運輸降低空污的部分，希望引進更多的低碳運具，包括電動公車，這個部分要配合公車汰換的年限，我們希望利用比較高的購車補助部分來加速汰換。另外，我們也希望讓乘客使用的成本能夠降低，去年就已經開始執行一日兩段吃到飽，也就是你可以儘量坐，但每一天大概只有兩段票的錢就可以滿足，我們希望有這樣的鼓勵，我們今年大概 10 月還會再提出跟交通部配合的行動服務套票方案 MaaS，這個 MaaS 希望能夠提供更優惠而且在跨運具之間的整合，能夠提供更大的誘因，希望透過這樣也能讓民衆知道公共運輸的達成不是只是個人行的考慮，而且整個城市提高更好的生活品質，共同共創價值的實際參與行為，感謝黃議員。

黃議員柏霖：

那國外有很多城市除了 U-bike、也推電動機車，高雄目前有沒有這樣的計畫？我知道你們好像有電動汽車電池交換中心。

交通局陳局長勁甫：

沒有錯！

黃議員柏霖：

那個計畫目前進行到什麼程度？

交通局陳局長勁甫：

很多城市都有建置 C-bike，怎麼樣把自行車變成電動自行車，或許有些人使用意願就會更高，甚至納入電動機車，這個民間已在建置當中，我們也希望未來這些建置能夠快點做出來。議員特別提到電動汽車的共享系統，這個部分我們已經在公告招標，順利的話在 4 月 5 日就截止投件，4 月底應該就會有廠商得標，屆時我們會把整個廠商建置的計畫找機會跟議員做說明。

黃議員柏霖：

降低空氣污染是高雄市政府總體的目標，但是要達到總體目標絕對不是只有一個方法可以達成，可能有幾百個方法，每一個少一點少一點，有的是增加供給，有的是降低，將它串聯起來。我們當時也提到一個很重要的空污基金應該怎麼妥善使用，我覺得電池交換、路線的補貼等等，我覺得應該可以跟空污基金好好談一談，因為這確實是可以降低空氣污染，這樣資源的投入一方面可以帶動比較新興的產業，二方面可以真正降低空氣污染，我覺得那才是我們未來要努力的方向。另外捷運局的部分，針對這個部分包括未來輕軌有沒有相對應的配合措施，因為我們現在要爭取很多的預算，大家知道爭取預算是一回事，爭取到預算做好後，未來的管理維護又是一回事，有一位教授曾經統計台灣有幾千處的蚊子館，每一個東西要爭取之前，規劃書都寫得很好，結果做好都是蚊子館。

我覺得我們要儲備運量，未來做輕軌、黃線、棕線就會馬上有人跟上來，這樣才會真正發揮它的效益，而不是為了爭取而爭取，爭取以後未來如果造成高雄財務更大負擔，我認為也不一定是幸福的事情，搞不好是災難的開始，請局長做回答。

主席（陳議員玫娟）：

吳局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

黃議員講的部分我們相當認同，就是興建捷運不是為了爭取蓋一個捷運，還是要發揮它的效益所在，所以從中看來，大眾運輸的搭乘率除了受到成本影響之外，其實方便性會是最大的影響因素。就以台北來看，木柵和淡水線從 85 年開始的日運量才 8.5 萬人次，不過板南線增加進去後，經過了 5 年，就提升到 37 萬人次的日運量。目前台北市捷運總長有 131 公里數，日運量可以達到 202 萬人次，而高雄，我們現在積極努力的部分，其實密度要增加，方便性就

可以提升，所以我們除了延伸之外，在核心區的路網也一定要建構上來，所以目前也是希望，因為目前才 17 萬多、公里數是 44 公里，希望就是把黃線、輕軌這些加進來之後，在 113 年預計可以達到 102 公里，並且也希望從目前的 17 多萬提升到 52.6 萬人次，讓搭乘…，因為方便的話，就會有人搭乘，若是不方便的話，就算興建得再漂亮，也是無人要搭乘，所以這也是我們努力的目標所在。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝，接著請曾議員麗燕質詢，時間 15 分鐘。

曾議員麗燕：

剛剛我們國民黨的黃柏霖主委說得非常好，他講我們的政府常常把計畫書寫得非常好看、後面又有很好的光景，就像我們的捷運、輕軌都是把它寫得非常的漂亮，寫未來的乘載量會有多少人、每個月會有多少進帳等，結果下來都不是，差了一萬八千里。

現在我要來談的，就是我們的建設一直往前衝，建設好了之後就丟在那裡不管，才會變成了很多的蚊子館；又有很多是興建好之後也不去管理和維護，就造成了很多的問題產生。而問題產生了以後，等一下我要講的，對我們整個高雄市的門面可能就會非常的糟糕，或者是沒有去管理，就造成安全上的危險性，而這個在捷運局裡面、交通問題裡面，也是一件非常重要的事情。我們來看看，在很多地方都有興建地下鐵，比如台北也有捷運，以及香港也有地下鐵，在這些大眾運輸裡面，我們也從未聽過有人講他們是「很爛的」，我們的捷運在網路上就被批評是「爛爛的」，網路上一直批評我們「爲了省錢不開冷氣」、「指標壞了用補丁的」，而且你們還講這個不是補丁，並不是爲了要省錢。現在我們就來看看機場的捷運站，這個就是捷運站的招牌，請大家看一下，整個都已經龜裂了，有些字也不見了，有一些的號碼也不見了，看起來很像古蹟。像不像？這次的照片就沒有那麼的明顯，還有這個「K」字現在也不亮了，就少了…，這是我們機場出來的捷運站。

高雄捷運站的站牌，如果以我來看，已經熟悉了每一站的站名，我也知道要坐到哪一站下車，如果是我們這裡的民衆習慣搭乘捷運的話，他可能就不會去看這個站牌。但是外國人來到我們高雄、或是高雄市以外的外地人，來到高雄國際機場，下了飛機後要搭乘捷運，請問他會不會看這個招牌？而看到了招牌後的第一印象，我們又給人家的印象是什麼？那麼爛的一個站牌，有時候要看也看不出來，英文字母小到真的是如果有老花眼也一定看不到！然後又看到龜裂成這樣的一個招牌。我要請問，這是一個國際的門面、高雄市的門面，等一下我要請教觀光局局長，你看到了這樣子的一個招牌，請問是要怎麼去推動我

們高雄市的觀光？這樣子的一個門面，又爲什麼那麼久了都沒有人去改善？我想這個門面是高雄市和各個國家連接的一個點，請問這是交通局的事，或者是捷運局的事？哪一個局處的？交通局。

主席（陳議員玟娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝曾議員對於捷運公司設施更新這些課題的關心，捷運公司對於這些站外的告示所造成的這種龜裂，因爲它長期受太陽光日照以後，造成顏料上的變質，我們在做捷運監理的時候，也看到了這樣的一個問題，所以也要求他們要積極的做更新。當然，捷運公司也有安排這樣的更新計畫，譬如說從去（105）年的 8 月到 12 月就更新了 64 面，預計在今年還會再投入更多、44 面的入口告示資訊看板的更新，大概是在 4 月中更換完成，5 月底就可以整個重新的呈現。這部分確實是會影響到整個捷運服務品質觀瞻的問題，我們在例行性的服務品質檢查時會持續的要求，除了這個之外、還有議員所提到的，對於車站內的空調、乘客的舒適度、燈光亮度部分，要積極的改善。

曾議員麗燕：

局長，你知不知道有很多人在網站批評我們的捷運和輕軌，甚至批評我們的輕軌很髒、裡面沒有窗簾很熱，這些應該都是管理上的一個問題。剛才講的站牌是我們高雄市對外的一個門面，我希望能夠快一點的換過來。我們又會想到，捷運到現在還不到 10 年，當初建置的招牌已經那麼爛了，這是不是和偷工減料有關係？爲什麼台北沒有這個狀況？爲什麼現在換的材料會讓我看起來是比較好的？爲什麼當初是用這種的材質，讓它一曬太陽後就變質，變成這樣子的狀況出來？這個等於是捷運局、交通局的資源財務的一個損失，才 10 年而已，就要全部更換，還要再多花掉多少錢！這些都是市民的錢，我們這樣子把它花掉，這樣子有沒有失職？

接下來討論輕軌，輕軌在 104 年長鴻營造跳票，土木工程停擺，104 年 10 月又發生出軌意外，105 年輕軌忘了充電，行駛到半路又停下來，去年又出現偷工減料的事情，爲了要賺取更多的利潤，所以在愛河站 C14 的地方偷工減料，不曉得我們在管理上有沒有問題？如果沒有問題，爲什麼會產生偷工減料的狀況？在整個工程當中，C1 到 C8 目前是在做營運的工作，爲什麼很多網友一直對輕軌有很多的評論，他們都認爲輕軌只是一個裝飾品，好像作用不是很大，然後它唯一的功用就是它在馬路上跑來跑去滿好玩的。未來如果要延伸到台南是拿來爭取經費的，還有我剛才提到車身都很髒，沒有清洗。看到市民這樣的評價，這是市民反映的資料，請捷運局吳局長答復。

主席（陳議員玟娟）：

吳局長，請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

我們也很感謝網友的批評，俗話說嫌貨者才是買貨人，其實他們很重視這個設施，他們也很想搭乘，所以很多細節的部分他們就會提出來，我們很感謝市民可以提供更多的意見，這樣我們就可以來檢討。這當中有二個問題，第一個，我們的土建廠商長鴻營造財務不佳造成衝擊這個部分，第二個，因為這一套是全新的系統，整體運作的時候遇到後段的部分，在這個問題之下，我們也面臨檢調偵辦我們攪拌樁的問題，檢調開始偵辦之後，我們就要求全面重新施作，所以目前我們都補齊了。之前會漏掉是因為施作廠商在電腦報表裡面動了手腳，所以在施作過程中我們的監造沒有發現，所以才會產生這些問題。

但是重做的時候我們全程錄影、全程監督，所有施打的水泥量全部計算，一千三百多支當中每一支都有監督，我們在 2 月 22 日都已經全部完成了，所以整個地質改良的部分都沒有問題。網友的意見我們不多作解釋，運量偏低的部分，因為我們現在只有 8 站，未來會有 37 站，車站少會造成轉乘和接駁的功能就無法發揮，所以我們從 C1 到 C4 的運量成長有限，但是我們增加到 C8，8 站之後它就快速成長，我們可以看得出來未來整體發展會拉得更多。

曾議員麗燕：

局長，運量還好啦！運量就是後面還要再努力，你如果管理好，然後把整個後續維護做好的話，運量當然是後面還可以再努力的。輕軌後面還有很多的工程，要到 37 站，後面的工程還很長，輕軌的工程應該是比捷運簡單，現在發生偷工減料的問題，這個就是管理出問題，我們知道這些都是納稅人的錢，我希望捷運局要確實建立對包商的監控機制，一定要監控好，不然的話，你說管理的疏忽或怎麼樣才會造成偷工減料的問題，這個工程和民衆的安全有重大關係，如果沒有被發現的話，未來會是非常嚴重的大問題，我們希望在管理上有 SOP 的機制。

捷運工程局吳局長義隆：

這個部分我們有一階、二階，這當中主要是廠商的問題，一階我們後端的部分誠如曾議員所提的，我們已經強化整個管理的機制，重新去監督，這個部分會把它全部補上來，沒有問題。二階的部分從 C14 到 C37 是中鋼，中鋼是在地的廠商，整個運作我們當然會強化管理，廠商的信用度也是比較值得我們信賴的。〔…。〕

主席（陳議員玟娟）：

延長 2 分鐘。

曾議員麗燕：

接下來是高捷一卡通儲值機的問題，很多網友針對這個問題提出反映，一卡通儲值機的問題，網路就有 109 位網友一直罵說這個機器太爛了。當然我們超商及賣票的地方可以儲值，這個儲值機買了就要能用，網友罵死了，觸摸十幾分鐘還是沒有作用，紙張進去都沒有作用，而且 5 台儲值機當中只有 1 台是紙幣儲值機，使用起來很不方便，大家都習慣使用紙張，哪有人會在口袋中放一堆硬幣的，你只有硬幣可以使用，那你買這個浪費在那裡幹什麼，如果不能用，那乾脆都不要買了，放在那裡占位置、放在那裡形同虛設，難怪會被網友罵得很難聽。請捷運局局長回答。

主席（陳議員玟娟）：

請吳局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

確實大家的口袋不會放很多硬幣，因此紙鈔就顯得很重要，紙鈔的部分前一陣子剛好他們的新舊系統在更換，舊系統沒有生產，新的系統加進來之後，磨合期難免會有一些問題，現在已經改正完了。第二個部分，過去加值都要求投硬幣，現在沒有了，現在已經調整成硬幣和紙鈔可以併用了。

主席（陳議員玟娟）：

接下來請李議員兩庭質詢，時間 15 分鐘。

李議員兩庭：

今天本席針對交通部門來提出質詢，前些日子我們一直看到新聞報導，中央釋放一個基礎前瞻的建設，我們高雄市奪得 1,800 億的經費，這個經費讓我們高雄市民都很雀躍，那麼龐大的經費我們如何來規劃高雄市整個交通網和基礎建設，在捷運局的報告中，林園是高雄市 38 區最南邊的行政區，捷運局長，日前我們爭取到黃線的開闢，從小港延伸到林園這個站的捷運，目前的規劃和進度如何？請捷運局長報告。

主席（陳議員玟娟）：

請吳局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

我們前瞻基礎建設那三段去年就報交通部了，交通部在前瞻基礎建設計畫裡就把它併進去了。

李議員兩庭：

林園段我們是什麼時候提出的？

捷運工程局吳局長義隆：

當時評估是用輕軌，因為我們要經過臨海工業區，臨海工業區的居住密度偏

低，所以原先可行性的部分考慮到用輕軌，但是林園人覺得爲什麼岡山可以用高架，我們這一段卻是用平面輕軌。

李議員雨庭：

局長，你是大寮人，你覺得跑沿海路用輕軌適合嗎？我覺得沿海路整個…。

捷運工程局吳局長義隆：

我們現在有一個研究就是到底要採取什麼形式？採取高輕軌或平面輕軌，如果高架我們要怎麼去爭取經費？要怎樣取得才可以達成可行性的部分。現在整個興建形式和可行性的部分，我們的期中報告預計會在 9 月份提出，當然我們會盡量去尋求高架的形式，但是我們也要盡全力讓它的可行性可行，否則我們這個計畫送到交通部就會立刻被退回，他會說你這個計畫都是假的，你根本沒有那麼多錢來興建，蓋好之後成本不能回收、不能平衡。所以現在我們針對可行性的部分強化，最後 9 月我們會把方案提出來，之後我們就這個方案和大家討論，確認之後我們就會加速進行。

李議員雨庭：

局長提到成本經濟效益的考量，我在這裡講過很多次了，高雄捷運成立行駛那麼久了，之前的運量都沒有辦法達到預估的數字，現在大魯閣那邊開發之後，整個捷運網都活絡起來了，所以你一定先要有交通網存在，廠商他們才會來投資周邊的土地啊！林園區是最南邊的行政區，目前有消息放出來，屏東縣東港觀光鐵道定案，他們想要爭取觀光鐵道延伸到林園，我身爲在地林園人，難道我們林園人是次等公民嗎？你看，連屏東縣都會想到我們，他們要把旅客載到高雄來，載到我們林園來，我們市政府是怎麼規劃的？我們林園人全體鄉民要爭取一條捷運，我們期待多久了，你剛才說爭取到要放一條輕軌，在地方上又引起很大的反彈。我說過，整個沿海路地下都是管線，你之前要用輕軌，輕軌要在沿海路拓寬 10 米，這樣經費不是又更增加了。

所以我覺得最終的考量一定要用高架來做，整個小港居民到林園有多少勞工，還有在林園工業區上班的，整個林園區長期以來，背負四十幾年的工業污染，我們也沒有怨言，只是希望我們如何能到達市區可以更快速、更安全。我們在沿海路上開車，前後左右都被大車包圍，我已經親身經歷過好幾次了。還有我們的道路不平坦，大卡車整天跑來跑去，那些道路的狀況都很不好，坑坑洞洞，遇到下雨天我們一方面要閃避大卡車，一方面又要忍受道路不平坦。我覺得林園人真的是太善良了，我們一直在期待市政府的規劃，包括我們公共汽車的載客量，上下班時間都是人擠人，小朋友趕著上課、大人趕著上班，有時候紅 3 到下一站沿海路這邊就擠不上車了。交通局長，之前我一直希望爭取計程車在林園地區載一些長輩或上班族，幫忙改善林園的交通，目前在今年度有

什麼規劃嗎？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

有關計程車來做公車的替代服務，今年度我們針對林園、大寮這個區塊有提供這樣的標案，目前正在呈核當中，如果標案通過，我們會邀請業者來競標，成立以後，我們希望最快大概在 6 月左右能夠趕快上路，來服務這個地區的鄉親。

李議員雨庭：

在林園區嗎？

交通局陳局長勁甫：

林園和大寮都涵蓋在裡面。

李議員雨庭：

會有幾台計程車？

交通局陳局長勁甫：

它是用計程車來替代公車，對於比較末端的部分，有一些長輩他們比較沒辦法出來外面，我們就利用這個方式來做接駁。細節我會請同仁向議員提供資料說明。

李議員雨庭：

這個政策很好，像我們汕尾和中芸那一帶，大巴士進去會影響交通，如果這邊可以爭取計程車共乘，讓小車可以進去，照著我們交通站牌接長輩能夠搭到車去他們想要去的地方，我覺得很值得推行。尤其現在大家有汽車也有機車，所以會搭乘公共運具的人可能是年輕人不在家，所以要讓長輩他們能夠得到一個很貼心的服務。我剛才提到東港觀光鐵道要延伸到林園，局長，你對這個新聞了解多少？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

因為屏東那邊在爭取一些鐵路的延伸線，他們希望透過這個延伸線能夠服務到他們一些重要的觀光地區，目前林園和東港這個地方有墾丁快線，這個列車就是用公路客運來做服務，未來如果他們有鐵道要延伸到林園，這個當然有助於林園和屏東的串接，不過我們一直在強化的是，希望從東港就可以透過我們的墾丁快線就可以進入到高雄，這樣也可以助長我們整個沿海路到林園這一段公共運輸的運量。

李議員雨庭：

雖然林園區是 38 區最南邊的行政區，這一、兩年來在地方人士和區公所努力之下，以及各局處動起來，我覺得林園地區的觀光真的是指日可待，林園地區有濕地公園，那裡的倒立水母也是全國獨一無二的，還有林園的地理文化，各方面的條件都不輸其他地區。所以我們一直希望能夠爭取捷運延伸到林園，包括對整個林園的上班族也好、我們的學童也好，還有我們整個林園的交通及觀光都可以帶動起來，而且日前我們在林園區公所舉辦了一個洋蔥節，其實林園的洋蔥也是數一數二的，真的不輸恆春，這次我們特別結合區公所包租當地洋蔥田，讓我們民衆可以體驗一下拔蔥頭的活動。

觀光局長之前也待過民政局，你對這個活動，還有你對這個推廣有什麼看法？你認為我們要如何做得更好？還有什麼特色能帶動我們整個林園觀光？

主席（陳議員玫娟）：

請觀光局曾局長回答。

觀光局曾局長姿雯：

推動林園觀光，觀光局在這部分，也做了很多的著墨，最近我們比較希望推動較深度式的旅遊，當然林園有一些，剛剛議員提到我們的倒立水母、濕地公園。在這部分，我們去年也舉辦一個魅力高雄的活動，特別選了我們的林園跟大寮來推動，我們整合在地很多社區的特色，讓民衆到這裡除了遊玩看景點以外，還可以做 DIY，包括這個糠榔掃把等等，這些都是我們在去年做的一些開發，我們也把它集結成一個小冊子希望能做行銷，現在也都放在我們旅遊服務中心跟我們的旅遊網裡面去做一些行銷。

我想這些努力接下來…，當然我在民政局時，我們跟區公所對於整個社區特色推動的部分，也是非常的用心。我們對於整個去年辦的這個洋蔥節，像去田裡體驗拔蔥頭，我覺得這是個滿有在地特色的活動，尤其林園的洋蔥真的好吃，因為我自己也去體驗過，我也帶回去自己弄，我們林園的洋蔥不會辛辣，尤其做涼拌特別的好吃，我覺得這些都是一個特色，包括我們的洋蔥大家一定不知道，它還可以做成洋蔥紙，這些都是我們林園在地的特色。未來我們也期待能跟區公所做一些合作，尤其在行銷面的部分，因為我們正在推行好玩卡。好玩卡的部分，最重要的是很多交通節點能夠配合，就是交通要能到，我們才能夠把它結合一卡通的部分，去做一些行銷。我想這個部分，未來我們可以再來思考看看，怎樣把我們去年已經整理好的相關在地觀光資源以及區公所的洋蔥特色，再把它結合起來，我們再來行銷林園。

李議員雨庭：

謝謝局長的用心。我想再做一個結論，剛剛我們一直希望爭取捷運到林園。

捷運局長，目前我們的評估是到 9 月嘛！今年 9 月顧問公司會把評估報告呈上來，但我們現在的捷運系統是完全還沒有定案對不對？不會用輕軌，還沒有決定用輕軌或是重軌、或是高架、或是平面嘛！我覺得這個，交通局長要特別說明清楚，因為在地方上真的吵得沸沸揚揚，一直有人堅持不要輕軌，一直有人堅持不要用平面的，目前捷運局完全還沒一個定案，我也希望藉這個質詢，向高雄市民及林園地區的市民朋友來做個報告。是不是這樣？我們請局回答。

主席（陳議員玟娟）：

請吳局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

其實整個林園線可行性的部分，就是這條林園線的可行性大概會建置在三個因素之下：第一個，客貨分流需求。誠如剛剛議員所提的部分，因為我們這裡的貨櫃車很多，客貨要如何分流？第二部分，就是我們必須進行多元的投資開發，目前我們整個研究的部分。第三部分，其實我們還是必須連結到跨域連結的部分，剛剛議員所提屏東這條，其實之前我們都和屏東在討論，就希望連結林園後，林園是不是可以接到大鵬灣？大鵬灣進去到鎮安段，鎮安車站之後向北延伸就可連結台鐵高架的路網，這樣路網可以銜接到屏東市，屏東市高架過來之後銜接鐵路地下化，其實可以建構出一個環。如果我們可以銜接到大鵬灣的話，他們現在正在努力。本來他們說要去爭取這個經費，再來合併我們的案一起做，後來他們自己就先做。其實未來因為他們的延伸部分，也可以讓我們這部分的可行性更為增強。

主席（陳議員玟娟）：

謝謝李議員的質詢。我們休息 10 分鐘。

繼續開會。接下來登記的是張議員漢忠，時間 15 分鐘。

張議員漢忠：

在此麻煩交通局長，我要向你提醒有關於我們的候車亭，根據一個月前，你們應該有看到報紙報導，蚵仔寮有個老伯伯在等車，我相信縣市合併以後，當然我們也一直在期待如何縮短城鄉差距？我舉個例，大樹現在是高雄市，還是高雄縣？大樹也好、旗山也好、梓官也好，目前都是高雄市嘛！我看到媒體報導這樣的問題，報導一個老伯伯在等車，手裡撐一隻傘在遮太陽，當下我看了心裡很不捨。我向你推薦這個地方，是我經過大樹看到的候車亭，看到老伯伯拿不同的椅子在這裡等車。

局長，在這種情況之下，像這樣的候車亭是不是能儘快縮小城鄉的差距？我們當然會重視市區，我們鳳山也一直在拉近原高雄市，但這個地方是不是應該來加強？那天我經過這裡，看到那些老人家坐在那裡等公車，我很不捨就拍下

來，到底有沒有重視這個區塊？請局長答復。

主席（陳議員玟娟）：

請陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝張議員對比較偏遠區塊候車環境改善的問題。確實在市區和原高雄縣中間，我們希望整個候車環境都一樣能提高它的品質，我們在施作的部分，當然有一些優先順序，有需求的一定先做；但是我們在推動的過程，有時候會遇到用地無法提供我們建置候車亭。這部分我們會思考是不是可以用一些不同形式的？例如，後懸式候車亭能夠讓它變成不會影響人行道的空間，或是有些地方它根本就沒有人行道，有這個停車的需求，我們怎樣去克服？這個部分，我們把它當作是重點工作來做，如果這個地方真的有很大的需求，我們一定會把它當作優先順序改善，這部分我會跟議員做評估後的回報。

張議員漢忠：

另外一點，局長，上上個會期，我就已經向你拜託，我們原高雄縣路邊停車月票的問題。我舉個例，有個民衆跟我聊天，說他家有三部車，過去他的鄰居有塊空地出租給他停車，一個月出租 2,000 元，三部車共租 6,000 元，他可以一個月很輕鬆地來付這 6,000 元。因為那塊地人家要蓋房子，不能再租給他停車使用，結果他現在一個月需多花 5,000 元的停車租金，原因是他必須把車停在路邊，而他在上班時停放一次就繳一次，下班回家停放時，停放一次又要付一次。在此我要麻煩局長，是不是來規劃路邊停車的月票？有時經濟不許可，讓百姓可以節省這筆費用，能減輕一點生活上的負擔。上個月在我的服務處也遇到一位太太，問我這附近有沒有出租停車位？他說他住我們服務處前面的公寓，已經住 3 年，到目前為止還沒找到一個停車位，沒地方可租啊！有時他回家要停車都到處找，有時停很遠再走路回家。

我在此麻煩局長，路邊停車月票是否可行？我提供給你這個建議是否朝這方向可行？過去市民可以買到月票，縣市合併之後卻變成無法再購買月票，要如何來解決這個區塊？請局長答復。

主席（陳議員玟娟）：

請陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

剛剛議員也提到，鳳山這地方停車空間本來就比較少，那位向你陳情的市民，找了 3 年還找不到停車位，這部分我們會想辦法是不是再增闢停車空間？但我們發現一個現象，就是有很多人要停車，如果實施月票會變成它的格位被人占有，它的週轉率較不流通。

不過這部分我們確實需要思考，我們也會參考其它縣市的一些做法，其它縣市也有針對社區的特性，做一些不同管理的停車方式，例如有的人早上就出去，只有晚上才會在這社區，是不是在某個時段裡面，我們不去做收費的動作，只針對白天其它外車進來時進行收費動作。這部分我們會統合來做研究，看看能不能提供比較好的處理方式？

張議員漢忠：

局長，我會再向你提起，是因為看到現在年輕人謀生不易，找工作也不易，有時一個月增加二、三千元的負擔，對他都有影響，在大環境謀生不易情況下，大家都會想辦法節約開銷，這提供給局長參考。

捷運局長，我從縣政府時代每次在議會就一直在提起，一直在期待我們的這條輕軌捷運。我每次到長庚，就看到機車都停放到無處可停，我不捨這些無處可放的機車，常被拖吊車全拖走，實際上是他沒有可停的地方。坦白說，我有時騎機車到長庚，連要投個 10 元的停車位都找不到，甚至想找個方便的位子，又擔心機車被拖吊，我常常停到很遠的地方再走路到長庚。

這方面，我一直期待最需要的輕軌線，也是我常提的大貝湖、棒球場、長庚、正修這些地方，迫切需要輕軌捷運加快腳步，這個區塊我一直期待十幾年了，都無法看到捷運的進度、無法看到目前為止進行到什麼程度？局長，這個區塊你的進度進行到什麼程度，是不是可以提供給我？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：

黃線這條線是從鳳山經過大貝湖，行經澄清路再到長庚，我們去年是報輕軌，將輕軌可行性評估報到交通部之後，其實今年初前瞻基礎建設計畫軌道運輸裡面，它的需求很大、有很多的經費，我們知道這個以後就跟交通部討論，加上各方的意見，他們認為在這都會核心區裡，這裡又有這麼多人，用輕軌是否適合？所以後來我們把它調整為地下捷運，現在已將地下捷運這案子列入行政院最近公告的前瞻基礎計畫裡面。

我們的輕軌可行性去年就報了，今年我們聽到消息就馬上調整為地下捷運，地下捷運的可行性是在今年的 3 月 27 日就已經報上交通部，可行性如果核定下來，我們就可進行綜合規劃環境影響評估，然後基本設計後就可以辦理發包，我們是預計二年半希望能把這部分的行政程序都完成，以後的四年半開始推動，所以黃線的完成，我們預計民國 113 年完成。如果這條可以完成，剛剛張議員所提的問題全部能迎刃而解，除了去長庚以外，有時我們看棒球也常常找不到停車位，我們能夠大量集中、大量疏散。像「五月天」在世運主場館表

演時，如果不是靠捷運的銜接，那裏的交通早就癱瘓了。未來這部分的發展會因為地下捷運的興建，會帶動更大的發展。

張議員漢忠：

我是一直在期待。你剛剛有說，正常程序應該到 113 年，現在 106 年將近再 7 年，沒有耽誤的話，再 7 年左右就會呈現地下捷運來到澄清湖、正修、長庚、棒球場。你如到澄清湖、正修、長庚、棒球場，大家應該也看到那樣的人潮，真的很需要。我在這裡麻煩局長，在這 7 年當中能在你任內多加油，甚至延續到未來的局長，也要來服務我們這個區塊，我在這裡對你期許。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝張議員漢忠，接下來是吳議員益政，時間 15 分鐘。

吳議員益政：

聽到前瞻計畫高雄市能夠爭取捷運黃線地下化，對我們長期推動大眾運輸的，我們是非常高興，坦白講是非常非常高興，但是從中央到地方很多人會從綁樁角度去看，那個是政治的解讀，我們尊重別人的看法。但是我們自己也要靜下來看，我們的這個計畫還有哪一些沒有說明清楚的，連我們這麼關心的人也不曉得這個計畫的轉變有哪些。以前我們針對第一階段捷運，後來的輕軌，包括高雄鐵路地下化，目前的施工、已經使用的或正在規劃的，還有新型鐵路捷運化，這三種型態我們都經歷過，該碰到的問題我們大概也都碰過，這樣做的黃線我們有沒有根據過去一些經驗，有哪些缺失或以前沒有經驗的，我們在這個計畫裡面有沒有被檢討，有沒有因為這樣而改變的？

我再次說的是，捷運不是只有交通運輸，如果只是要解決交通問題，有太多更便宜的方法解決了，為什麼要花那麼多錢？你看一條線要 1,000 多億，輕軌一條是 100 多億，鐵路地下化整個中央和地方也要 900 多億快 1,000 億了，那是一種城市生活方式的改變。你們光是軌道建設這一項，它不是解決交通問題的最好方法，可是如果有帶動整個城市生活方式改變，它是一個必要手段，因為沒有它就沒辦法改變，反之有它的話，你們後續卻沒有其他作為，它的效果會落入私人運具支持者的口實，推動輕軌也是一樣，輕軌我再說一遍，它的價值不只是大眾運輸，它在改變城市生活方式，這是最重要的。這也是為什麼巴黎比我們還要繁華，它可不是鄉下地方，巴黎的車比我們更多，塞車比高雄更嚴重，它是在增足有限的城市空間，空氣污染也好，大量私人運具占滿我們的騎樓、人行道、所有道路，完全沒有生活品質，這是長期整個都市發展的一個盲點，大家要去省思。輕軌坦白講會造成私人運具的不方便，它們就是在從事有限空間競爭的一個角色，所以它不只是一個塞車問題，當然都會塞車的，但是你們沒有做這件事情也是會塞車，塞車也不會因為輕軌改變，以後隨著城市

的車輛越來越多之後，沒有大眾運輸，它是越來越多，空氣越來越污染，城市空間、休閒空間、人行空間、自行車空間統統沒有了，這是一個生活價值。

我覺得在捷運局、交通局和我們各種的論述這些事情時，這是一個非常重要的點，有很多人還不了解這件事情，沒關係，大家要很有耐心慢慢的溝通這樣的觀念。可是回到本體，捷運很重要的，還是一樣，等一下局長可以答復，地方分擔比例到底多少？我都還不知道。還是 75%、25%？如果是 25%，是要多少錢，我們的財力規劃從哪裡來，一定又是借款，借款怎麼還？我們第一期紅線、橘線的 240 億，現在還是晾在那裡，240 億還是晾在那裡付利息而已，沒有在還，也沒有規劃，還有鐵路地下化我們又借幾百億。我們很高興現在捷運紅、橘線轉虧為盈，那個是全高雄市民在措 170 幾億，幫它措著，後面的結構是有很多財務負擔，都是賒帳的。所以市政府沒有賺錢是很不應該的。為什麼？不管要做什麼事情，只要賒帳就有了，因為想要借多少錢都有，可以做很多很有意義的事情，怎麼放到對的地方。

第二個，沿線規劃的容積收入。不能再比照捷運，一半可以用民間，一半用政府的只繳代金，這個全部都要繳代金，譬如古蹟，政府為了古蹟保存，那個可以替代，因為是公共政策，否則財源永遠沒辦法補上來，TIF 的觀念從鐵路地下化開始有，這個也很好，我們能夠放在裡面。

第三個，附屬事業收入。不能再像以前那麼低調，3%、5%的，中鋼那時候在規劃高捷是很低調，可是這個低調，事後認為它太樂觀了，所以根本要不到那麼多錢，可是我要告訴大高雄市民和政府的是什麼？我們根本沒有認真規劃附屬事業。我講的大眾運輸是整個，不是交通而已，它是整個城市生活方式改變，捷運人口密集度應該是最高的。現在我們的高雄市議會舊址，很多人的腦筋都動到上面了，以前還有刑警大隊要來、教育局在那裡，還有什麼？聽說還有海研中心考慮是不是搬到那裡。所有車站第一個要考慮的，不管是公家機關、民間機構，人口流動夠不夠多，我要規劃就要人口流動多。講到這裡就生氣，針對 R14，左營分局已經跟你們講了，都發局也說不要了，我們這邊的議員也說不要了，可是我們規劃捷運時，主席，不好意思，警察局可以放在任何地點，就是不要放在捷運站，現在那裡一天有多少流量？如果它是流量大的，流量可以多少？我們花非常多錢興建捷運，結果我們把場站不知道是當作什麼，那個就是流量要大的，不是只有民間，也不只公家，都可以有流量大的空間站體規劃。你們只會興建，我也很愛建，也很會鼓掌叫好，但是這些工作都沒有做好，讓我們這些推動大眾運輸的人，還要去揹負這些規劃不當，以及大眾運輸只會說空泛之詞的罵名，都是些理想性很高的，但是高雄的反映卻是高雄人不需要這些，我們還要再替政府去應付說明這些。

第四個，財務平衡計畫。絕對不是一個政治人物的功勞，反正我們就借錢建設，然後功勞歸我們所有，以後是你們的事情，這個會落入…。爲什麼常務公務機關非常重要？因爲要提供給政治人物資訊。我們是臨時工作，四年一次，選上就繼續做，沒選上就當老百姓，民意代表和市長都是老百姓，畢竟我們是政治人物，是一個臨時性工作，常態的整個規劃還是要依賴你們的專業規劃，給政治人物做裁決，而不是只滿足他的政績就好了，結果這些工作都沒做。

第五個，規劃轉運設施。不只是公共腳踏車，現在連輕軌、公共腳踏車都做不好，以後有轉運汽車、分享汽車、電動汽車，還有分享機車、電動機車，這些都應該在我們沒有做好的黃線裡面，後續要興建的，鐵路地下化也要做，輕軌也要趕快補上來，黃線的規劃也要放進去，如果連這個都沒有放進去的話，這些規劃真的就和二十年前規劃的腦袋一樣，就枉費我們在進步了，等一下請交通局能夠答復。輕軌、鐵路地下化、我們的公共腳踏車，包括未來的電動分享汽車、電動機車，屆時怎麼來修正，讓未來的捷運能夠改變，能不能把這個計畫趕快放進去。

回到前面，這個計畫坦白講 8,000 多億，高雄市非常好，占很多錢，可是我們要告訴全國人民，告訴什麼？我們的工業化最多，我們的污染最多，可是有這個之後，輕軌給我們 1,000 多億了，你的減污有多少，我們要有論述啊！讓那些質疑的人服氣。爲什麼以前南北不平衡，工業在我這裡，然後都市生活都在別處或台北，現在捷運給你了，我們的空污到底能夠減多少？空污減多少，不會有捷運、有輕軌，人家就來坐，你的私人運具規劃、停車規劃，那個都是整個一套的生活方式計畫。如果捷運局在規劃這個，可不可以告訴我，也告訴市民，空污量可以減多少？如果我是中央政府，全國只要做大眾運輸都好，你告訴我，你的私人運具政策配套是什麼？如果你敢嚴格執行，我就敢給你，不然現在沒有附帶義務，大家都在爭取這個，當然爭取這個我還是很支持，可是我們有沒有應該負擔我們應有的政策義務，就是對停車空間規劃、私人運具轉型，怎麼鼓勵轉過來，讓大家會願意放棄私人運具，減少私人運具使用率，不一定是持有率，至少你的使用率降低，這個有沒有什麼方案？請捷運局長答復。

最後還有一個，我一次把問題講完，我看到今天的新聞報導，爲了鼓勵哈瑪星能夠支持 EcoMobility 生態交通全球盛典，提供一個很優惠的辦法，其他市民也打電話來問說，我們怎麼沒有？當然有這個最好，如果大家都願意，重要的是前瞻計畫 1,000 多億，爲什麼不拿 10 億先補助這裡？那個應該在前瞻計畫之一啊！我要把二行程也好，包括二行程和其他老舊機車，我就可以轉換，政府要收購這些，或是補助金要多一點，收購這些老舊私人運具、空污私人運具轉換到大眾運輸，不然建好都沒人坐，一方面我要去收購、補助，坦白講前

瞻計畫要有一部分放在這裡，那個才是真正叫做前瞻，我希望把這些提出來。

最後，我們希望交通局、捷運局能夠就整個綠色生活的碳足跡，甚至那種交換平台，你願意放棄空污量比較高的私人運具，不管是汽車或機車，政府要給你的永遠不夠，但是我補一個什麼給你？補碳足跡。你願意放棄的話，我補給你 1 萬點、2 萬點、5 萬點，假設 1 點 1 元，那個也不用本錢，不是不用本錢，反正公車是固定金額，我每公里平均給你 40 元，你載 1 個或 40 個都把同樣的錢給民營公司，我成本已經支出了，我載多一點政府也不用多支出。如果這些點數你願意過綠色生活，我就給你點數，你汰換二行程機車，假設是 7,000 元的話，我再加碼 1 萬元 1 萬點給你，可以去坐免費公車，不是免費的，這個可以換點數。點數從哪裡來？這個政府可以給。政府可不可以給？因為我又不用成本，我 8 億已經花在那裡支撐公車系統了，這個本身就可以給這些生產者剩餘，我投資那麼多根本就用不了那麼多，用不了那麼多乾脆換做碳足跡點數，給願意汰換二行程或其他空污比較高的舊機車、汽車，包括汽車也可以給，你的淘汰量、報廢量，你沒有買新的才有，你買新的就沒有，你沒有買新的，我就給你點數，這樣可以減低老舊汽車空污，讓空氣有比較的高品質。畢竟流動污染源在市民的比例很多，而且它就在我們的生活周遭，它對人整個侵害度更高，我們在談這些是整套，這是我今天的主題。

我真的謝謝交通局和捷運局為高雄市爭取到這二條黃線，讓我們能夠提早進入縱軌，但是要告訴市民、全國人民，你給高雄市是值得的，為什麼？我們不是把它當交通運輸而已，我們是改變整個高雄市的生活方式，把這些都能夠論述出來，我們希望捷運局和交通局能夠再補充有關前瞻計畫、高雄的黃線，能夠提出更多數據，可不可以先請捷運局，然後再由交通局回答。

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：

吳議員所說的部分，理想綠色交通裡面，其實達成還是要可行，在理想永續綠色交通的黃線裡面，我們目標是 30 年的空污減少，我們大概可以減少到 13.45 億。第二個，旅行時間節省部分，也可以節省到 161 億；另外，肇事成本節省部分，也可以達到 41.6 億。除了這些之外，還涉及到這個到底不可行，不可行會涉及到的部分，是你的自償率夠不夠，目前我們的自償率是 25%，還有你的經濟效益夠不夠，我們的益本比是 1.22，其實是大於 1。此外，營運之後，你到底能不能回收，有沒有辦法平衡，這裡面又涉及到我們的營運收支比，營運收支比部分，我們是 1.75，就是我們有辦法回收這些成本，不會一營運就會虧損。

第二個，剛剛議員也提到，我們都知道運輸是引申需求，引申需求的目的是在於帶動整個城市發展，和市民生活品質提升。就這個而言，之前吳議員一直很關切輕軌部分，因為輕軌一階段一階段做下來之後，吳議員也很關心的是周邊生活，民衆對於轉乘相關設施的不方便，這個部分我們朝兩個面向來做。第一個部分，我們委託規劃，我們已經委託鼎漢，他們如果沒有去找你，我回去會提醒他們，我有叫他們要審慎討論。針對輕軌沿線部分，在整個輕軌生活圈裡面，裡面含括生活圈裡面大家怎麼和輕軌連結，輕軌車站本身轉乘設施，相關設施如何規劃，這一部分我們已經委託鼎漢。這一部分執行不是只有捷運局來推動，我們必須市府一體大家共同努力，所以我們現在有成立一個小組，就是輕軌延線周邊環境改造小組，由許副市長當召集人，其他相關局處副首長當委員，我們會依照這個部分，然後把這個計畫藉由這個小組落實推動。

最後向吳議員報告的部分是，在整個黃線裡面，1,430 億到底要從哪裡來？1,430 億的這個計畫不是突然冒出來，也不是突然產生，說交通部有一個計畫，然後誰隨便喊一喊就通過了。黃線本身原先在去年底我們就已經報報輕軌，因為過去我們要向中央要的話，大眾運輸本身沒有中央的支持，根本不用說了，因為我們沒辦法的，所以變成我們需要中央的支持。中央的支持過去是重北輕南，相關的運作之下，想要經費很困難，在很困難之下，我們陳報就採取保守原則，只提出輕軌部分。後來輕軌提報完之後，我們就有得到訊息，我們也和交通部討論，我們和王政次那邊，還有相關委員，大家來討論，過去不太願意給我們的部分，現在在軌道運輸的前瞻基礎建設計畫裡面，我們爲了擴大內需，這裡有很大的經費在裡面，所以我們從去年底就開始修正，把原先輕軌部分改成黃線。

黃線怎麼去平衡？黃線 1,430 億裡面，中央要出 780 億，1,430 億裡面他們出 780 億，地方政府要出 650 億，650 億裡面其實有三部分的錢，第一部分就是用地費 142 億，142 億我們預計用區段徵收，因為用區段徵收我們就不用花錢，同時可以把神農路周邊農業區做改變，黃線進去之後，帶動另外一個新的發展據點，所以用地部分，142 億不是由我們負擔。

另外一部分是自償，自償裡面不管是從票箱收入，然後 TIF、TOD，或是周邊附屬事業開發，這一部分有 359 億，在 359 億的自償性裡面，我們預計在 30 年裡它會自償，藉由自償部分其實會產生平衡。我們出資的部分，就是我們和中央分攤的非自償性裡面，中央負擔 84%，我們負擔 16%，我們負擔 16% 裡面，其實我們要負擔 149 億，這 149 億不會由市政府編公務預算給我們，我們是用土地作價，因為黃線是在人口密集區域，人口密集區域裡面財政局有很多土地，市政府還有很多非公用土地，甚至有些學校用地，因為少子化的結

果，它有可能沒有開發，這些部分甚至配合五甲路線是一個新開發區，配合這些開發，我們用土地作價開發方式，然後去進行平衡。

剛剛吳議員也提到，紅橋兩線裡面，修約裡產生 170 億長貸的這些錢，我們在 133 年裡面去平衡，也是藉由土地作價，目前市政府編給我們的土地，我們每年都有拿，目前我們手上有的土地價值大概 100 億左右。我們也配合這部分逐年做土地開發，去年處分了前金行政中心附近 3.6 億的部分，原先那一年只要 1.6 億就夠了，但是處分了 3.6 億。我們也是按部就班去達成。

我們也很認同吳議員講的，理想如果不可行，那個理想是空談。所以我們還是會讓可行性提昇，按部就班來，依照整體財務計畫逐步落實達成。

主席（陳議員玟娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

吳議員有提到生態交通示範區裡對機車的補助，剛好利用這個機會也回答議員的關心。生態交通這個概念要解決的是生態面向的問題和交通面向的問題，我們都知道現在造成運輸產生的生態和交通這兩個面向的問題來自於私人運具使用過多，而且仰賴石化燃料的運具使用。所以怎麼樣去降低空污，順便也降低車輛的擁擠、交通的阻塞，這個問題有兩個作法可以做。第一、我們要建構比較完整的公共運輸路網，並且有更好的吸引方案讓民衆能夠從私人運具轉移到公共運輸。第二、畢竟還是有一些民衆還是需要仰賴私人運具，這個部分我們就希望他能汰換成綠色運具。所以有兩個面向，一個就是加強在公共運輸路網這方面的整合跟建置。第二個部分是加速二行程甚至老舊的四行程，如果需要新購，能加碼補助來做汰換。哈瑪星這個地方是示範區，我們剛好有這樣的目標，提供比較大的誘因來做一些實驗的性質。當然未來如果效果不錯，我們也希望能夠盡可能擴大到其他的社區去做快速的汰換。對於二行程的汰換這個部分，因為它是屬於移動性污染源，所以市長在施政報告裡也特別強調，這個部分算是我們爭取行政院前瞻計畫裡面非常非常重要的當務之急，所以會在這一、兩年內希望把現有 26 萬輛二行程機車汰換成低碳的運具。

再來就是我們有建置比較好的公共運輸路網，或是運具的提供，我想這還不足，我們希望能夠加上一些議員有提到的，轉乘的部分，或是最後一哩路、第一哩路這些公共自行車、公共電動自行車或是電動機車的共享系統，乃至於電動的共享汽車租賃系統。這些東西搭配我們原有的公共運輸網路，才比較能建置一個對民衆來講方便、經濟使用的網路。同時我們也必須要從使用者的觀點，希望把這一些網路的資源整合起來，所以現在我們正在跟交通部合作，推出所謂的 MaaS—Mobility as a Service，就是行動套裝的方案。希望未來能

夠透過這個方案，提供整合式的套裝服務給使用者使用。

剛才議員最後特別提到了綠色生活的碳足跡交換平台的概念，我覺得很不錯，我們在 MaaS 的平台裡面也打算這樣做。譬如說民衆使用這些公共運輸，他可以做積點，積點之後可以折換成下一次使用公共運輸抵換的金額，或是可以轉換成日常生活中做日常消費的點數的折換。我想這個部分跟議員所提的概念相同，也許在不同的平台，我們需要去做這樣的實踐。這個部分我們後續有比較詳細的進度，再跟吳議員做報告說明。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

吳議員益政：

第一、請交通局交換積點要有一個依據，嘗試跟碳足跡有所連結，事後它的後續作用我再跟你分享。當然可以給點數，但是基礎還是要減碳多少再給這個點，至於這個點要給一塊錢或是十塊錢，就看我們獎勵的財源，也可以根據他減碳了多少。我覺得這是最重要的概念。

第二、捷運局，這個 1,000 多億，剛才講的是後續效果，可是施工期間…。之前紅橘線的時候，跟市議會爭取預算的時候，提出增加的不只是就業，還有整個在地的經濟。1,000 多億就如同剛才講的，增加政府投資，促進經濟發展。我也希望這個案子能夠講得更清楚，有哪些可以在地做的，因為台灣已經發展了將近二、三十年的軌道運輸，有很多在地可以參與的部分，也請捷運局很清楚的把這些產業列出來，特別是高雄有哪些可以參與。能夠因此可以帶動的不只是捷運，包括所有的機電，包括電動公車、交通工具，事實上很多相關的系統都可以在這裡被實踐。不要到最後還是買辦，外國大廠商做車輛系統，誰做號誌系統，又是誰做行控中心，像紅橘線的整合經費都被拿走了，光西門子就跟我們要了 50 億現金，只有 know-how 而已。請捷運局也告訴我這一筆 know-how 要付人家多少錢，要編列多少錢？我們有沒有學到什麼，還需不需要再花 50 億？

主席（陳議員玫娟）：

謝謝吳議員的質詢。接下來是陳議員信瑜，時間 15 分鐘。

陳議員信瑜：

市府團隊、各位市民朋友，大家平安。首先我想要再回顧一下，並且找回高雄最大的核心價值是什麼？我們常常說要跟台北比較，好像把價值放在台北，甚至我們自己高雄的議員也會覺得高雄某一些市民的觀點價值是不是要跟台北比較，我認為不用這樣。高雄一向創造的是我們自己的定位，而不是跟台北去拼第一名或是第二名，所以我認為高雄最大的核心價值就是高雄是唯一的。

我記得 20 年前 1997 的時候，我就加入了高雄第一次綠色執政，謝長廷市長的團隊，在這個團隊當中有 7 年的學習經驗。當初謝市長有一個很重要的市政願景，就是創造高雄成爲唯一。當初有幾個很重要的願景，包括 20 年前我們看愛河是臭不可聞，高雄幾條重要的河川其實都嚴重的污染。這是愛河還是前鎮河？應該是我們前鎮的前鎮河。大家還知道前鎮河以前的綽號叫什麼嗎？我來找一位問問看，交通局長，請問以前的前鎮河叫什麼，你還有印象嗎？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

老實說，我不知道，抱歉。

陳議員信瑜：

請坐，沒關係。我想也許你已經忘記了，因爲我們已經離那麼臭的河川的生活很遠了。以前這條河的綽號叫「黑龍江」，大家還記得嗎？我有時候會突然忘記這條河以前被稱爲黑龍江，我們都不會稱它爲前鎮河，在地人或是高雄人都會說那條河叫黑龍江。大家想像不到有一天黑龍江真的會變成乾淨的水，甚至當初還有一位民意代表說前鎮河變清澈是因爲謝長廷市長的團隊，每天晚上都去倒漂白水把它漂白了。有一位民意代表在議事廳是這樣發言的，我們覺得相當有趣，也相當滑稽。但那是過去，也是高雄的足跡。

所以我認爲高雄在回顧這個過程當中，當初我們所看到的城市願景都覺得不可能的時候，回顧來看，以前旗津在綠色執政的願景當中是台灣的客廳，而不是高雄的垃圾場；愛河在高雄要擘畫未來的時候，被定位成台灣的塞納河，我們的舊港區要把愛河融入整個城市的規劃。對於墾丁，我們誇下的城市願景和豪語，竟然是高雄的後花園。至今我們逐一來看，有哪些事情都已經實現的，但是高雄的優勢依然在，我們有沒有把它發揚光大？高雄的優勢就是海空雙港，但是海空雙港有沒有真正成爲高雄的明日之星，這一點我們也還沒看見。全球十大海空雙港的一些基礎產業，包括國際觀光，先進的科技產業，還有傳統產業的高質化，以及自由經濟貿易都在高雄這個地方具足潛力，我們還有這樣的條件。

很多人會覺得綠色執政的豪語會不會不太可能實現，但我們這樣看過去，現在愛河真的變乾淨了，愛河已經變乾淨了。在 2013 年或 2014 年的時候，這是馬政府時代的統計，全國國人最喜歡去的第一名就是愛河、旗津、西子灣的遊憩區。愛河的整治，曾經也讓前台北縣工務局組隊來到高雄看我們愛河河川的整治經驗。這都是高雄的驕傲，也是高雄很重要的城市核心。以前的旗津路上堆滿了廢電石渣，不知道大家還有沒有印象，我們要清除那些廢電石渣的過程

中都覺得這麼多怎麼可能，這些要移到哪裡去，怎麼可能做得到，這些搬不走的。但是現在看到真的不一樣了。

我想要問的是，當我們的愛河被票選成爲全台灣第一名，國人最喜歡的國內旅遊景點時，我們來看看第二名的淡水八里，淡水早就有台北捷運延伸到淡水這裡了。接下來在前瞻計畫當中，連排名沒有入榜的屏東大鵬灣也已經在前瞻計畫裡面要興建鐵路。我想要問的是我們第一名的愛河、旗津、西子灣，怎麼沒有任何的交通捷運的樞紐去串連整個高雄市的景點，連結所有的捷運或輕軌的路網。所以本席在此積極的要求和建議，我們在謝市長時代所規劃的 17 條捷運路網分支線的黃線，我們強烈要求從前鎮區的草衙站一定要延伸一站進到旗津去。這不僅帶動前鎮草衙地方可以跟旗津連成一線，也可以構成海洋休閒的觀光景區，也可以串連整個高雄市的各個捷運景點，甚至是觀光景點，帶動草衙地區甚至旗津地區。第二個優勢還可以減輕車潮跟交通擁擠的運量。剛剛交通局長有提到，如何讓人民能夠去使用大眾運輸工具，減少使用石化的交通運輸的私人運具。我覺得我們從草衙站延伸到旗津這一點，我們要求捷運局可以做這樣的規劃。在這次黃線如果計畫有可能成功的話，我們也希望你能加入這樣的考慮，這一點待會兒請捷運局長說明。這樣可以串接旗津全島，連接我們的市區本島之外，也可以連接到亞洲新灣區。所以我覺得這個群聚效應要做加乘，否則我要替我們前鎮草衙的民衆抱屈。

前鎮草衙是高雄很重要的進出口門戶，我們的捷運、機場、海港進到高雄市第一點就是草衙，進到市區的第一個點竟然黑黑暗暗的。雖然現在已經進入了新草衙自購讓地的計畫，這樣的案子已經在進行，但目前這裡的都市規劃還是趨於落後的。現在所有捷運的沿線點，哪一個地方不是大鳴大放，哪一個地方不是土地增值很多，哪一個地方不是商業活絡，但唯獨草衙這個地區不是。我們希望透過市政府在推動新草衙更新改造計畫的時候，將交通捷運延伸到旗津，這樣整個串連到高雄市的時候，能讓草衙重新恢復商業的生機。這是本席積極的要求，待會兒請局長回答。

第二個部分，我來追蹤一下我一直長期追蹤及建議的跨港大橋。我們都知道第四貨櫃中心就是在旗津區的中洲，洲際貨櫃中心是在紅毛港，這兩個貨櫃中心中間隔的就是二港口。兩個貨櫃中心如果要轉運的時候，通常都要繞個十幾、二十公里，在市區大走一圈才能到達這個轉運。以前我就不斷的提醒，我跟交通局建議了很多次，本席也提案很多次。在這兩個貨櫃中心轉運的過程當中，大貨車在市區裡面也會造成相當多的交通耗損和交通成本，甚至有很多生命是在這個過程中喪失的，電視新聞媒體常常有這樣的播報。所以我也一直建議市府真的要積極的，在這次 1,000 億的前瞻計畫當中，將跨港大橋納進去。

我們讓轉口櫃就在這兩個貨櫃中心，透過這座跨港大橋，轉運就在跨港大橋當中完成，不要到市區，再進到另外一個貨櫃中心。這樣不管是時間成本、交通成本都耗損非常大。我們也不願意再看到這樣的情況。趁著這個前瞻計畫，這是我們的一個機會。

我們來算一下，剛剛局長一直不斷的在強調鼓勵民衆使用低碳運具，如果一輛大貨櫃車的污染量，可以抵 10 輛至 15 輛二行程機車排放的污染量，我們如果用這樣子來換算的話，你覺這樣值不值得，然後車子又不用在市區裡面轉來轉去排放污染。請局長回答一下，跨港橋目前推動的進度，等會兒請你一起回答，因為接著我還要繼續跟你討論剛剛吳議員益政所提到的，你們交通局接下來很重要的國際性會議。我也非常期待生態交通全球盛典，但是請問這個盛典到底要在哪裡舉辦？你只要先回答在哪裡舉辦。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

生態交通全球盛典今年 10 月在哈瑪星社區裡面舉辦。

陳議員信瑜：

請問是在哈瑪星還是在高雄？

交通局陳局長勁甫：

在高雄的哈瑪星社區舉辦。

陳議員信瑜：

我為什麼問你在哈瑪星或是在高雄，我認為你們這次選擇在哈瑪星，其實就代表高雄。剛剛我們聽到吳議員益政也有提到，這應該是你們的業務報告，生態交通的盛典精神，可不可以跟市民再報告一下。我知道現在社區的居民也有非常多的不了解，可不可以將這個精神再一次跟市民朋友報告，你簡單說明，我給你 30 秒，我的時間真的很寶貴，請你將這個精神再讓大家了解一次。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

生態交通全球盛典的精神，我們希望是在城市裡面儘量轉化運具使用的行爲，希望透過社區一個月的時間，找一個示範區，讓居民朋友體驗一下生態交通的好處，如果一個月之後，大家覺得需要再討論、再修正，經過修正之後可以繼續進行下去，甚至擴充到全市其他社區運用。

陳議員信瑜：

用一種創新的方式、用一種鼓勵民衆使用低碳運具的方式，進到社區的示範

區，用一個月的時間讓居民體驗這種生活環境的改變，包括街道的環境、閒置空間的活化、社區綠化空間，以及行人的通行空間去做一些改變，讓民衆去體驗，我們也追求這樣的環境、生活的進步，再推廣到全高雄市，局長，這樣對不對？是的，我就是希望你這樣做，爲什麼？因爲我要再次爲草衙請命，目前草衙在做土地讓售，將來他們買了房子、土地之後，但是現在的環境、都市的規劃，其實非常不好，如果有機會，我建議你開車進去繞一下，可能會繞不出來，因爲那裏的路網其實還滿複雜的，甚至有的是房子包圍著馬路或馬路包圍著房子，可能行駛到路底竟然沒有路可以通行，有這種情況存在，所以如果可以複製生態交通全球盛典，未來要留下的是什麼？我們期待，而且我們也預估這會是一個成功的社區改造的…。

主席（陳議員玟娟）：

延長 2 分鐘。

陳議員信瑜：

我們希望未來你爲高雄留下一個永續的範本，也是一個可以不斷複製到各社區的範本，所以我積極向局長要求，我們希望生態交通的盛典之後，我們希望你進行…，因爲前鎮、小港是污染最嚴重的地區，不論 CO₂ 的排放，甚至 PM_{2.5} 的污染之下，也都是全市排名第一、第二的，所以我們要求先從前鎮、小港實施這個成功的範本，希望你幫我們成爲第一個複製的範本，這是我的要求。

最後一個部分，我跟局長說明一下，我們來看一下公共運輸爲何停滯發展？近 6 年來，我們的公共運輸的運量其實是成長的，6 年來大概成長了 32%，運量也達到 35 萬人次以上。但是局長從 102 年上任至今將近 5 年，102 年是 3.2 萬，但是這 3 年來，其實就只有成長將近 0.53 萬，將近百分之一點多，就是 2%。這 3 年來是因爲預算減少，或是有什麼條件讓我們使用公共運輸的運量減少這麼多，我們花了很多錢去做公共自行腳踏車，也花了不少錢去改善渡輪系統，公車系統已經委外了，接下來最後的捷運、加上輕軌系統，應該…。

主席（陳議員玟娟）：

交通局陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

我們公共運輸的運量，大概從公車民營化那一年做了 14 個月的免費公車，也讓民衆體驗到公車的服務已經做了一些改變，所以一年之間提升 25% 的成長率，這幾年來因爲有一些政策上，譬如免費公車之後，回復到收費的方式，我們當時很擔心，會不會因爲收費，運量就下降，後來一年後的資料，我們看到其實是沒有下降的，是維持住的，但是成長速度較慢，我們知道，提升上來的使用者是固定的使用者，接下來要怎麼樣把它再度提升。這一、兩年來，捷

運的部分也做了很多的貢獻，譬如草衙道的開闢、大型活動的舉辦、或市集活動的舉辦，串接捷運的場站，造成捷運的運量提升，這部分可以看到 105 年相較 100 年整個成長 32.5%，過程裡面雖然有一些是停滯的，但我們也看到這樣的問題，需要再去檢視一下整個公共運輸互相串接的節點，是不是能夠更加的便利。〔…〕可以的。〔…〕是。〔…〕可以，我們來做。〔…〕好的。

剛剛議員也關心哈瑪星部分，希望未來舉辦完之後，可以複製或擴展到其他社區，這也是我們希望的目的，從韓國水原市舉辦第一屆的生態交通之後，行宮洞社區的經驗因為成功，所以在一年之內，水原市還有將近二十個社區都要求市政府希望試看看這種生態交通的改變，當然在這過程中，我們希望未來有其他社區認為說這是一個不錯的改變的方式，我們也願意，如果社區願意，市政府再來搭配，成功的機率就會比較高，畢竟在這個過程中，我們在哈瑪星跟居民溝通，因為牽涉到價值觀念的改變、價值行為的配合，其實也遭逢需要努力的克服困難，這些都是寶貴的經驗，希望從這裡面如果可以找到成功的關鍵因素，未來再做擴充運用時，就可以更加的順暢、更加快速。〔…〕是。〔…〕

跨港大橋，也謝謝陳議員長期關心這樣的課題，從剛才議員的圖片可以看到，未來如果新的港區建立之後，國道 7 號也能順利完工，確實跨港大橋的功能就更加的重要，從旗津就可以進到新港區，直接通過國道 7 號就可以出港。2 月確實在行政院談前瞻建設計畫時，我們也將這一項工作納進去，捷運局也非常重視，跨港大橋或第二過港隧道裡面是不是也能將捷運延伸到旗津，這樣的構想全部放進去向行政院爭取。很可惜！在這次公布的前瞻計畫裡面，並沒有核可這部分，所以我們趕快發一個文給交通部，第二過港隧道的提前規劃，乃至於跨港大橋對台灣南部經濟的再翻轉非常重要，希望這個專案可以趕快提出相對的計畫來因應，3 月初我們就將這個文發出去，我們會持續追蹤後續的進度。〔…〕是。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝陳議員的質詢，再過來是黃議員紹庭質詢，時間 15 分鐘。

黃議員紹庭：

今天交通部門質詢進入第三天，我覺得捷運局長非常辛苦，因為這可能天上掉下來的禮物，議員同仁對捷運黃線、延伸線，或其他還沒有被點名要做的捷運，大家都非常有興趣。局長，我今天不跟你談捷運，你們是專業的局處，既然中央核准了黃線，也核准了延伸線到路竹、岡山，我希望你們能夠專業的把它做好，我是非常嚴肅跟你講，市政建設是百年大計，不希望有一些非專業的因素介入，我在總質詢再跟你研究。

我今天要跟大家探討的是高雄市的停車問題，我先請教坐在議事廳裡面科長

級以上的長官，目前住在大樓的請舉手，大概占了三分之一強。住透天的請舉手，大概占一半。住透天又住在巷子裡的請舉手，也有幾位。住透天又有開車的請舉手，好。你習慣把你的車子停在透天巷子門口的，再請舉手一下，還是有。看來我們的官員還是滿守法的。但是今天我要跟交通局長探討，我要幫傳統社區 6 米巷道家戶停車空間請命。局長，你是哪裡人？你是高雄人嗎？台南還是高雄？台南。台南城市的型態跟高雄很像，以本席在苓雅、新興、前金選區來講，傳統社區 6 米巷道非常多，局長，你知不知道苓雅、新興、前金有多少條 6 米巷道，局長，你知道嗎？

主席（陳議員玟娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

黃議員，我不清楚實際的數字。

黃議員紹庭：

你不清楚實際數字，我跟局長講，6 米巷道苓雅區就占了 1,145 條，前金區 139 條、新興區 186 條，合計有 1,470 條 6 米巷道。這是在高雄的蛋黃區，你是學交通的，早期這些 6 米巷道蓋的時候，絕對不會有附設停車場，局長，你同意嗎？你點頭了。現在出現一個問題，如果有汽車要停在哪裡？我看到這幾天好多議員在跟局長討論高雄市的停車空間、停車格，但是本席要跟你討論的是，這不是給路人或出外辦事的停車格，局長，你們局內有沒有針對傳統社區 6 米巷道的停車空間做內部研究探討？

交通局陳局長勁甫：

6 米以下的巷道，市政府裡面有一個消防通道小組，就像剛剛議員提到，特別是在一些老舊的社區裡面，未來如果需要消防及救災使用，消防車要能進得去。

黃議員紹庭：

那是消防考量，那停車考量呢？交通局管停車考量就好。

交通局陳局長勁甫：

這是一併的。

黃議員紹庭：

你們交通局對這個考量研究了什麼？

交通局陳局長勁甫：

6 米以下的巷道，基本上需要考慮消防通道，會以單側劃紅線為原則，所以還保留另外一邊讓民衆停車，實施過程中還是會有民衆提出不同的意見，譬如未來是不是看一下巷道的長度，以及現在使用救災的消防車工具，如果救災的

水管可及的範圍可以 cover，前後兩端可以涵蓋巷道的空間，或許就有另外的作法。

黃議員紹庭：

局長，你花了兩分鐘跟我講消防局的事情，我在跟你研究，交通局針對傳統社區 6 米巷道停車空間的解決方法，交通局到底有沒有研究過，有沒有提出過什麼方案？我再給你一次機會，今天消防局長陳局長不在這裡，你跟我討論這個問題幹嘛！

交通局陳局長勁甫：

因為 6 米巷道的「安全」是比其他的優先，也許有消防事件時，平常是不會發生，但是就是因為有這樣的需求，我們才會去做這樣的劃設。剛才議員有提到目前有 1,000 多條，確實很多這樣的情況，我所知道在整個劃設的過程中，消防局和交通局會去會勘。

黃議員紹庭：

局長請坐，你還在跟我講消防局，難怪很多議員都說你答非所問。本席海報的字做得這麼大，你還沒看清楚「傳統社區 6 米巷道家戶停車空間，交通局要怎麼解決？」有沒有研究過，有沒有配套措施，準備怎麼做？你一直跟我講消防局，文不對題，難怪這個問題從來沒有解決，是不是？你知不知道去年高雄市區 6 米巷道多增設了幾條紅線，局長，你知道嗎？簡單回答。

交通局陳局長勁甫：

向議員報告，沒有實際的數字，我可以請同仁回答嗎？

黃議員紹庭：

你請坐。難怪不知道嘛！這個題目我從頭問到尾，你就是不清楚狀況，所以劃幾條紅線你也不知道，你不用請他回答，他已經把資料給我了，大概原高雄市區將近 100 條。局長，我順便請教你，我個人認為 6 米巷道萬一安全考量或其他考量、交通考量，沒辦法讓原住民停汽車，附近總要開設一些路外停車場吧！你認為這是不是一個可行的方法，你簡單點頭或搖頭就好。

交通局陳局長勁甫：

沒有錯，是一個可行方法。

黃議員紹庭：

你贊成本席的意見，你請坐。既然這是一個解決方法，我請教一下，去年 105 年相較 104 年，高雄市的路外停車空間、格位，公有的增加幾處？局長，你有沒有數字？

主席（陳議員玟娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

我這裡的數字是 102 年到 105 年 7 月為止，新增了汽車格位 837 格。

黃議員紹庭：

全高雄市嗎？

交通局陳局長勁甫：

是的。

黃議員紹庭：

路外嗎？這不叫僧多粥少，根本是緩不濟急，甚至局長根本不重視這個問題，單單我們選區就 1,000 多條的 6 米巷道，你們也陸續要劃成紅線，讓住戶沒辦法在自家門口停車，晚上下班車子無法停在家門口，不知道要停在哪裡？局長你講的，去年一整年才增加 8,000 多個格位，苓雅、新興、前金增加幾個格位，局長，你知道嗎？

交通局陳局長勁甫：

比較細的數字，抱歉！我可能要請同仁回答。

黃議員紹庭：

你看一下表，這是你們交通局提供給我的。公有路外停車在第三行，104 年是 4,171 個，105 年反而減少了 35 個。局長，這個問題我覺得你應該好好的重視，停車問題不是只有路邊停車，或上班出外購物的停車，我說過單單苓雅、新興、前金區，就 1,000 多條的 6 米巷道。1 條 6 米巷道，我估計，簡單講 40 戶透天厝就好，將近 6 萬戶，這個不重要嗎？局長。

交通局陳局長勁甫：

這個很重要。

黃議員紹庭：

結果交通局只知道劃線，不知道解決問題，你們學交通的，讀書有讀到棍子跟蘿蔔是不是？

交通局陳局長勁甫：

沒有錯，這不只是在交通面向，在很多面向…。

黃議員紹庭：

很多面向，我想你們坐在左側邊念交通的專家，我們給了棍子、給了蘿蔔嗎？你知不知道幾乎所有的議員都收到這個陳情，我們家前面 6 米巷道突然被劃紅線，沒有辦法停車了，議員，我們要怎麼辦？我們房子已經住了 40 年，車子以前停在家門口都沒有事情，現在紅線劃下去之後，不是拖吊就是晚上沒有辦法停，你覺得晚上睡得著嗎？單單我們選區我估計至少有 6 萬戶。所以局長，我覺得這個問題茲事體大，我希望局長你要加把勁，像我一開始問你的這些問

題，所有的數字你都在狀況外，我真的很怕這到底要怎麼辦？局長，你們是否有辦法在你們局裡面責成一個什麼樣的小組研議一下 6 米巷道停車位的解決方案？局長。

交通局陳局長勁甫：

可以，我想剛才也跟議員報告過其他縣市也有一些創新的作法，我們會來參考，看看在高雄市能不能適用。第二個，議員提到對於現有的老舊社區，如果有人民陳情，消防局跟這個小組裡面去檢視需不需要劃設消防的通道。那這個情況之下，我們需要路外停車場設置的空間，其實這個部分我們積極地都在尋找，不是只有公有的用地去增闢路外停車場，我們在大樓還有學校，這方面我們也希望他們合作，提供更多的停車格位出來，這個部分我們會來做整體的檢視。

黃議員紹庭：

這個你速度真的很慢，局長。我若是聽了這二、三年議員同仁在交通部門跟你們提出建議哪一間的學校地下可以建停車場、哪一個公園的地下可以挖停車場，我看講得口乾舌燥也沒有半件可以實現。

交通局陳局長勁甫：

應該不是這樣…。

黃議員紹庭：

剛才我講的這個數字就好，你都說積極，結果高雄市我們苓雅、前金、新興區路外公有停車位還減少，你哪有積極？隨便說一套做一套。不過我今天肯定你所做的承諾，你們在局內責成一個小組儘快研議，我也期待那個報告儘快出來。局長，你提到如果有民衆希望或要求劃紅線，基本上本席對這個是依法行政的概念，但是你講到這個，你不說我不生氣，你愈說我愈生氣。請問交通局對於我們 6 米巷道要劃設黃線、紅線有沒有什麼實施辦法？

交通局陳局長勁甫：

有，這剛剛我說過了，這不是只有交通局的事情，通常是消防局列管的巷道，還有人民陳情說那個巷弄需要去做消防通道的檢視，所以消防局就會召集相關的單位去勘查，這個資料…。

黃議員紹庭：

勘查包括交通局。

交通局陳局長勁甫：

當然。

黃議員紹庭：

你剛才講的，高雄市政府有交通局有劃紅、黃線路邊停車格的增設跟塗銷原

則。沒有錯吧？你們是依照這個塗銷原則，是嘛？局長。

交通局陳局長勁甫：

應該是叫做劃設消防車輛救災活動空間指導原則。

黃議員紹庭：

指導原則歸指導原則。那你們塗銷劃紅線這個原則，局長，你們這個是 104 年有改版過…。

主席（陳議員玫娟）：

延長 3 分鐘。

黃議員紹庭：

現在本席提的這個辦法你知道嗎？

交通局陳局長勁甫：

知道。

黃議員紹庭：

你們 104 年改過了，上面寫的，104 年的 8 月 13 日你們改的，103 年其實就改版了。103 年改成什麼你知道嗎？局長，我把它框起來，你注意看一下，它說巷道內需全線劃設禁停標線時，以消防車實際行駛測試結果會勘紀錄劃設。這句話的意思是什麼，以現場消防車的通過為主，局長，你管到消防局來了！

交通局陳局長勁甫：

議員，我跟你解釋，剛才有提到一個指導原則，就是因為如果是巷弄裡面，我們不會主動去劃。是因為有人民陳情，以及消防局已經列管的這一些巷弄，我們才會配合去做這個會勘，上面有一個指導原則，這一條主要是根據那個指導原則，有些民衆說這個根本不需要劃，所以當時消防局那邊會提到說，如果這個消防車可以進得去，那不見得要劃，那個是要把它變得更符合現實需求的。

黃議員紹庭：

局長，我問你一下，消防救火、消防安全，是哪個局的工作項目？

交通局陳局長勁甫：

消防局。

黃議員紹庭：

消防局的工作項目？〔是。〕交通局針對 6 米巷道你們的工作項目是什麼？

交通局陳局長勁甫：

我們是看看如果它是需要有消防的功能，這個地方不適合停車。

黃議員紹庭：

那我覺得你不適合當局長。

交通局陳局長勁甫：

謝謝。

黃議員紹庭：

交通局的任務是這個 6 米巷道交通有沒有疑慮，消防局是看這個有沒有消防救災的疑慮，這叫做跨局處的問題。

交通局陳局長勁甫：

沒有錯。

黃議員紹庭：

今天爲什麼交通局你們自己定了增設跟塗銷紅線、黃線，在 100 年的時候，不會說要有消防車能不能行駛，就能不能劃。你們到 103 年爲什麼要改？加了這個規定，局長。能不能救災，交通局決定得了嗎？今天即使交通局的會勘人員在現場，消防車過去了，你能夠保證真正發生火災的時候，還過得去嗎？這是交通局判斷還是消防局判斷？

交通局陳局長勁甫：

消防局判斷。

黃議員紹庭：

說得好，所以我就跟你說，局長，本席認爲尤其 6 米巷道這麼樣敏感的地方，交通局訂定的內規竟然是說如果消防車過得去，就可以劃線。

交通局陳局長勁甫：

沒有，不是這樣講的。

黃議員紹庭：

那你不是管到消防局的業務了嗎？

交通局陳局長勁甫：

議員可能有一點誤解，有些地方消防局認爲救災的車輛可以進得去，因此這個地方不需要去劃設紅線，我們當然就不用去劃設紅線，這個符合…，〔…。〕謝謝，因爲剛才你問我交通局，〔…。〕跟議員報告，剛才提到的是一個消防救災第一優先，除非有人願意保證未來這個地方不會有救災的需求，當然我們就可以來考慮到這個地方巷道停車的問題。先有人先承諾嘛！〔…。〕

主席（陳議員玟娟）：

延長 2 分鐘。

黃議員紹庭：

所以局長你剛才自己講，要有人承諾救災沒有問題，那你認爲這個承諾是要消防局給的比較 OK，還是交通局可以給這個承諾？

交通局陳局長勁甫：

消防局。

黃議員紹庭：

消防局嘛！

交通局陳局長勁甫：

是的。

黃議員紹庭：

所以我再回來請問你相同的問題，我們在交通局的這個內規裡面寫說，你自己看上面，我唸得一模一樣，以消防車實際行駛測試結果會勘紀錄劃設，這個不是交通局要做結論嗎？

交通局陳局長勁甫：

我剛才說過了，這上面有一個叫做消防車輛救災活動空間指導原則…。

黃議員紹庭：

我不講指導原則，我跟你講這個法條，這是不是你交通局的？

交通局陳局長勁甫：

如果議員認為這個文字的描述不夠精準，我們願意來修正，這樣好嗎？就是說…。

黃議員紹庭：

你認為精不精準？

交通局陳局長勁甫：

我認為已經 OK 了，因為這個部分是根據會勘，會勘是根據指導原則才會有去訂定到底它的會勘紀錄是不是消防車可以通過。

黃議員紹庭：

我們都不是唸國文系的，局長。

交通局陳局長勁甫：

沒有關係，如果說文字上需要修正，歡迎議員可以給我們指導。

黃議員紹庭：

我今天是跟你討論內規，因為大家都希望救災是安全無虞的。

交通局陳局長勁甫：

沒有錯！

黃議員紹庭：

這跟劃線其實沒有關係，今天我只是跟局長討論跟請教，到底我們訂定了這樣的內規之後，消防救災，那邊到底要不要劃、能不能劃、救不救得了，是消防局決定還是交通局決定？若以現在這個文字敘述，是交通局要決定。你怎麼可以確定那個地方救災沒有問題呢？然後局長我在最後 15 秒告訴你，你回去翻你自己的內規，100 年沒有這一條，103 年才加進去的，是不是？你自己說。

交通局陳局長勁甫：

沒有錯！就是因為大家對於什麼空間上面要劃跟不劃有一些爭議，所以才會把它定得更加明確。所以過去沒有定明確，我們把它定得比較明確，如果議員覺得文字上還要讓它更明確，我來請教議員看怎麼樣才能夠更明確，而且符合救災的需求以及民衆他們的需求。〔…。〕

主席（陳議員玫娟）：

再延長 1 分鐘。

黃議員紹庭：

局長，我想我們討論得很清楚了，今天消防救災通道是跨局處的，是消防局跟交通局。交通局管的是交通會不會通暢、會不會順暢、停車等等；消防局管的是到底這個消防救災的時候，能不能夠達到它的效果。今天本席非常驚訝的是，交通局對於劃線增設跟塗銷的線，居然你可以決定如果消防車過得去，就可以來決定要不要劃線，我覺得這個不可思議。我覺得這如果消防局寫的，消防局有他的專業，所以這個文字的修改，本席認為非常需要。我希望局長可以回去再召集裡面的相關人員好好的研究。

交通局陳局長勁甫：

沒問題，這個我們會邀集消防局共同來檢視一下，看看用什麼樣的文字才能夠讓他們會勘紀錄的決議跟我們這邊的能夠銜接起來。〔…。〕謝謝。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝黃議員的質詢，在下一位質詢之前，我先處理一下時間。跟大會報告，現在距離 12 點半散會時間，目前登記還有一位李議員順進的質詢，我們上午的質詢就到李議員順進質詢完再行散會。請李議員順進發言，時間 15 分鐘。

李議員順進：

看到高雄市議會的年輕議員這麼用心問政，看到局處首長這麼專業及耐心回答，這是良性的，也是市民的福氣。交通局長也很辛苦，法令這麼多，城市要進步，我想交通是占最重要的一個環節，本會的勉勵都是正面的，都是對市民朋友，也肯定局長這麼深入、這麼有耐心跟市民朋友說明。當然本會的勉勵都是站在城市的進步跟市民的權利跟福利來著墨，我想各局處都有這個體認。今天本席在此，我想市長在今年的施政報告，有跟市民朋友宣示，「高雄經驗十年有成，百年繁榮」，這是市長的期望也是對市民的承諾。所以每一項的工作都要有前瞻性，每一項的施政都要以百姓的權利跟福利，還有他們的方便來施政，才不會換一個位置就換一個腦袋，就忘記了，我想我們交通部門的各局處應該都沒有這個現象。

針對市長跟市民的宣示，跟交通部門有關係的業務，我為了地方的發展、為

了地方的困難、爲了地方的聲音，藉這個機會也跟各局處請教。第一、我先請教觀光局，局長就任之後，我想也花很多心思在高雄的觀光，但是就我們看到在市政府的舊港區跟山線，局長花了很多心力，這也跟你們表示肯定，是不是人手不夠或是你們局處的方向是不是有偏差，所以讓我們工業區的城市都看不到觀光局。所以有時候我在苦笑，觀光局是我們山區的觀光局、是我們駁二的觀光局，剩下的都不是觀光局的，可能局長也不知道小港在哪裡，也不知道林園在哪裡。局長可能是旗山人，對旗山這邊也著力很多，包括甲仙，我最近看到有龍貓、神明的座椅等活動，我們稍微鼓勵他一下。觀光局應該協調一下區公所，或是尋找一些管道來爲地方建設，這樣才會發揮很大的作用。

我在此要說的是我們小港有一個高雄機場，結果機場旁邊的圍牆破破爛爛的，現在機場的圍牆好像要拆除、要重建、要向外推進。本席在這裡反映民意，觀光局在這裡有沒有這樣的動作，協調一下相關的局處，然後協調高雄機場，對於那個圍牆的部分，不要用那個坎坎坷坷駁坎式的，是不是用那種可以彩繪的，比照小經費利用現成的東西，我們那邊很多的業者，喝咖啡、看飛機，有很多業主、很多業者都很期望，但是都沒有看到觀光局在那邊有行銷或著墨，或者是努力的重點。包括業者也希望能不能比照山區—美濃、杉林，我想都用了很多心力在那邊，什麼花海、觀光。我們機場旁邊這麼好的景點、這麼好的一個地方，局長，爲什麼沒有看到局裡面對這方面的著力跟著墨？請簡單報告。

主席（陳議員玫娟）：

曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

謝謝主席、…。

李議員順進：

咖啡花海節、觀光自行車步道、圍牆的彩繪，這麼好的重點，大坪頂的一些地都賣不出去，你也幫忙連結一下。

觀光局曾局長姿雯：

剛剛李議員有提到說我可能不知道小港還有前鎮在哪裡，我覺得這是開玩笑的話。

李議員順進：

開玩笑！開玩笑！

觀光局曾局長姿雯：

因爲我過去擔任過民政局長，小港區、前鎮區我去過幾次幾乎都算不出來了，所以我對小港跟前鎮也都非常了解。其實在小港區的部分，我過去在擔任民政局長的時候，也曾經跟在地的里長有討論過，因爲議員有無數次建議花海

的部分，我們也做了很多的努力去跟地方溝通。可是議員非常清楚那個地方有一些規劃的問題，包括土地的問題，所以這個部分可能繼續還在努力，這是第一個部分我先跟議員做一些回應。第二個，議員說觀光局是不是山區的觀光局，沒有這回事，因為高雄在縣市合併之後，38 區那麼大，所以我們在去年的時候也辦了一個魅力高雄，將我們的觀光也帶到工業區，包括大寮跟林園，我們去整頓了在地的觀光資源，希望能夠把觀光也帶到過去曾經是在工業發展的過程裡面受到很大影響的區域，我們希望讓他們也有一些觀光的契機。議員剛剛有提到小港，在小港的這個部分，其實我們在我們的高雄旅遊網，我們有針對小港觀光資源做了一些整理，包括我們有一個高雄市的天文教育館，包括我們高雄國際機場的 R4 站，一個凝聚綠寶石的建設在那裡，有一個德國玻璃的藝術家有一個雕塑。第三、包括紅毛港的文化園區。第四，大坪頂的熱帶植物園，這都是我們在地非常珍貴的觀光資源。另外熱帶植物園到紅毛港的自行車路線，我想這一條自行車的路線也非常漂亮，可以欣賞落日，也可以看到小港機場的飛機起降，所以這些都在我們的高雄旅遊網裡面，我們都有做整理，而且我們也有去行銷它。我想對於推廣地方的觀光，我們需要去整頓地方的觀光資源，我們才可以去做一些著力，所以我想這個部分未來我們當然會更努力看怎麼樣來提振小港的觀光。

李議員順進：

好，機場的旁邊那個太可惜了。

觀光局曾局長姿雯：

剛才議員有提到機場的圍牆是不是要做彩繪這件事情，針對地方的彩繪，我們來看看區公所，因為區公所它有很多回饋金的部分，還有一些在地的資源。我們是不是跟區公所討論看看？〔好。〕他們能不能夠把這個地方做一些美化？未來我們再來行銷觀光。〔好。〕謝謝。

李議員順進：

局長，謝謝。我也沒有說你沒有用心，有用心但是好像山區跟駁二那邊花了很多的心力，我們那裡看到的都是工業區，市長把我們這裡弄成生產中心，而市區這裡就是生活中心，跟民意都有一點背離，還要將碼頭再興建，我們高雄港已經是第 14 名、第 15 名、第 16 名，有必要去做嗎？所以你在觀光方面要更去著力。我在這裡也是給予你肯定，我剛剛沒有講到，你從民政局過來，應該對全高雄市都相當瞭解，你的局處人力是不是不夠？是不是還要加強？這也跟你提醒一下。

民國六十幾年的時候捷運就在規劃，民間就有在討論，民國 77 年行政院核定，捷運由民間興建後用移轉的模式來經營，後來我們徵選高捷公司來興建，

民國 98 年開始營運，那時候大家都不看好高雄捷運，但現在看起來捷運有它的優點及方便性，對我們的觀光也好、城市的進步也好都是很好。但是高雄捷運唯一的遺憾，最近我們選區的議員都有提出，從 R3 開始，R2、R1 不見了，現在又跑一個黃線出來，市政府、捷運局或者捷運公司把這個計畫都給忘記了，當時我們的市民朋友，尤其是小港人很支持捷運就是希望 R2 和 R1 可以繼續興建。剛才觀光局長講的，我們那邊將來有少康營區的一個亮點公園，還有熱帶植物園區、機場的觀光資源都在那附近，沒有捷運上去也沒有交通運輸工具上去真的是很可惜。捷運局長，簡單答復一下，R2 和 R1 有興建的機會嗎？有在努力嗎？

主席（陳議員玟娟）：

吳局長，請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

李議員也知道我是小港人，我怎麼可能把大坪頂給忘記，但是我們有一個困境，當時民國 80 年行政院核定的時候就把 R1、R2 拿掉，R2 是到中鋼的門口，R1 的部分是進入到大坪頂，他把它拿掉，其實我們在整體路網規劃的時候，就思考說大坪頂的開發，是不是可以藉由捷運的延伸而帶動大坪頂的開發，後來我們分析的結果是有困難，困難在哪裡？捷運建設一定是要 3D，就是高密度、多元發展和設計。一定要高密度，如果沒有高密度就沒辦法，問題是大坪頂受到機場飛航管制，而變成低密度發展。大坪頂裡面有 2,214 公頃才住 8 萬人，也就是 1 甲地住不到 36 個人。另外也面臨一個問題，我們那裡是山區，因為開發成本的因素，所以開發的方式是聚落，造成距離很遠，捷運沿線上去後，大家都要跑很遠，所以沒幾個人要轉乘，大家開車或是騎機車就可以下來了。所以在低密度的限制之下其實有這個困難度，大眾運輸拉不上去，拉上去也會面臨很大的挑戰，但是都市的發展不是只看現在，所以未來我們會看它整體發展的情形，到底機場會不會遷走？還是整個發展會不會改變？飛航管制會不會調整？我們會配合這些另外來做檢討和思考。

李議員順進：

局長，謝謝。請你不要把 R2、R1 的工作忘記，雖然目前運量可能不夠，但是地方的發展也很需要，市政府在那裡開發兩個重劃區，但是到現在土地還賣不出去，就是局處相關的行政工作沒有配套，所以造成那裡的發展停滯。局長，不要忘記。

交通局，市長有在講百年繁榮，我想我也跟市長講過好幾次，高雄機場吵我們吵了 50 年，高雄機場是軍用機場改建的，是單一跑道，目前高雄機場的跑道風化需要整理，發包卻沒人敢來標，因為它只有單一跑道，有宵禁的規定，

12 點飛機就停飛，然後早上 6 點多又要開始飛，中間才 5、6 個小時。整個跑道重新換新需要 9 億元的經費，估計要 9 億元的經費，流標 5 次，沒有人敢標，代表這個機場沒有發展的潛力，而且跑道過短大飛機不來，現在國內飛機也不飛了，高鐵跟捷運那麼快速、便利，也沒有人要坐飛機，國內飛機已經沒有人坐。市長說要百年繁榮，我在市長施政報告質詢的時候有跟他建議，要百年繁榮、市長要留名，不要只做表面的而已。市長也有聽進去，但是這還很遙遠，我也跟市長建議，楠梓的後勁煉油廠都可以關廠、205 兵工廠都可以遷走，為什麼機場不能遷走？我剛剛有跟各局處報告，就是說我們現在的洲際碼頭已經沒有發展的機會了，地方強烈的要求，我在這裡再次反映，不希望來設石化循環經濟專區。什麼叫做石化循環經濟專區？我們地方強烈的反對，產業結構不改，小港遷不完的村，包括林園、小港都吵著要遷村，從我小時候到現在碰到 2 次遷村，如果大林蒲再遷村，已經碰到 3 次，我從海邊過來，我知道，「產業結構不改，和遷不完的村」。我們希望高雄機場南遷到沿海的洲際碼頭，這個基地 240 公頃，我們的大林蒲 160 公頃，將近 400 公頃的土地。高雄機場目前才 240 公頃，跑道不夠長，如果將來需地機關因為遷村很急迫，如果先遷然後再來找需地機關，我們這個機場用地 240 公頃的土地是將來高雄發展很重要的一個基地點。

主席（陳議員玫娟）：

延長 1 分鐘。

李議員順進：

205 兵工廠才 50 多公頃，你看機場是 5 倍大，高雄機場 240 多公頃有 205 兵工廠的 5 倍大，又在亞灣區涵蓋的範圍內，亞灣區 50 年的計畫裡面，提到將來這個國際機場要有競爭力，如果現在不做要等以後可能都來不及，現在剛好有機會，加上地方也強烈反對，要求經濟部不可以是需地機關，經濟部如果是需地機關的話，整個小港、林園將來更沒有辦法去承受衝擊。我跟局長報告一下，是不是有相關的單位可以來做這樣的研究？或者是機場剛好有 2035 年的規劃，是不是我們的團隊跟行政院有這樣的接觸？還有 20 年的時間，我們可以來規劃，不要錯失這個良機。局長，針對…。

主席（陳議員玫娟）：

交通局陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝李議員對於高雄機場未來的功能和有沒有可能興建的關心。這個部分其實我們市政府非常關心這樣的課題，在業務的分工上，我想觀光局也會參與這樣重要的工作，我們也在很多次的場合裡面表達我們高雄市希望對於城市的發

展、觀光客的增加，最好能夠有 24 小時營運的機場才會是一個真正國際的機場。當然這個部分在過去交通部已經做了一些研究，包含南部地區興建 24 小時營運的國際機場可行性研究，裡面對這個是不是要新設一個國際機場，甚至有一些地點，過去談到的地點包含南星計畫區，就是洲際貨櫃中心這裡的用地或是在彌陀或是在七股跟東石，這些地點都有評估過，可惜的是他覺得目前沒有興建的必要，但是我們覺得以過去的評估規劃跟現在整個區域發展的情勢應該有所落差，所以我們也希望能夠就現在要做的 2035 年國際機場整體規劃裡，是不是針對高雄機場做一個重新規劃或甚至興建，要能夠重新啟動這樣的一個看法，目前我們也是希望交通部能夠把我們這樣的意見慎重的納入。

主席（陳議員玫娟）：

再延長 1 分鐘。

李議員順進：

世界很多的機場都是由市長的名義來命名，因為他們的任內相當的重視，市民朋友很懷念市長所以特別的命名，像紐約的約翰甘迺迪機場、南加州的約翰韋恩機場、洛杉磯的布萊德雷國際機場，這些都是市長卸任之後好幾十年、十五年以上大家會懷念市長。剛好市長在今年施政報告十年有成，我想市長對高雄市也相當的用心，要讓高雄市更懷念她，我想高雄花媽國際機場不是不可能，但是任內相關單位一定要去努力，不要說只有十年的經驗而已、十年有成而已，我想百年的繁榮…。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝李議員的質詢。我們交通部門業務質詢所有登記發言的議員都發言完畢，兩天半的時間三位局處首長辛苦你們了！在這段時間好多議員都提到捷運黃線的問題、很多觀光問題還有交通的問題，我希望各位回去之後就我們議員所質詢的議題，該做書面回報的就回給我們議員，該做溝通的也希望你們儘快去做溝通協調，我們期待大家共同來努力讓我們的高雄能更好。我也要特別跟交通局陳局長提一下，剛剛黃議員提出的問題確實是困擾了我們很多民意代表、住家跟交通局的成員，所以這個議題真的要好好的去思考該怎麼去改善，事實上舊式的房子真的沒有停車的空間，這個停車的位置該怎麼辦？真的是很傷腦筋，我想每個人都有切身的痛，所以我希望陳局長在這個部分，包括公園退縮人行道的部分有沒有辦法做機車彎的部分？我覺得這個問題是不是應該好好的研議一下？不然我們的公園周邊的大樓都沒有停車空間，而人行道又那麼大，是不是能夠跟養工處這邊來商討做一個機車彎或汽車彎的部分？我想這是一個急待要趕快去克服的議題。謝謝我們三個局處，大家都很辛苦，我們一起來努力，今天的質詢就到此結束，散會。