

高雄市議會公報初稿

第 2 屆第 2 次定期大會

第 13 期

中華民國 104 年 10 月 27 日出版

～～目 錄～～

第 14 次會議

交通部門業務質詢

中華民國 104 年 10 月 19 日

本稿僅供參考

高 雄 市 議 會 編 印

地址：830 高雄市鳳山區國泰路二段 156 號

本初稿係「高雄市議會公報」之底稿，
僅供參閱，所載內容如有錯、漏，請於出版
三日內（包括例假日）儘速通知議事組更正
，逾期即照登于高雄市議會公報。

電話：(07)7470171 轉 248、257

傳真：(07)7109126

高雄市議會議事組 敬啟

一、第 2 屆第 2 次定期大會第 14 次會議

(中華民國 104 年 10 月 19 日上午 10 時 17 分)

1. 交通部門業務質詢。

主席（周議員玲玟）：

今天進行交通委員會委員質詢，請登記第一位吳議員銘賜發言。

吳議員銘賜：

首先請教捷運局，在今年 5 月 29 日的總質詢時間，本席曾詢問過長鴻營造公司可否如期如質完工問題，局長當時怎麼答復的，請局長再重述一遍。

主席（周議員玲玟）：

請局長回答。

捷運工程局吳局長義隆：

謝謝，當時就有提過，針對這部分，我們一直努力，希望可以如期如質達成。在如質部分，也經由交通部和工程委員會 2 次品質查核，都是給「甲」的成績。

吳議員銘賜：

但事實是沒有辦法如期如質了，已經跳票了。

捷運工程局吳局長義隆：

跳票後，在 16 日就邀集了長鴻、分包商，已經都討論過了。

吳議員銘賜：

我知道。

捷運工程局吳局長義隆：

討論後，擔心的是監督付款和債權讓與部分，所以這部分的財務問題都已經解決了。

吳議員銘賜：

長鴻主要是負責 C1 到 C14，這 14 個站都是由他負責承包的工程？長鴻營造公司跳票事件，根據工商時報報導，主要是因為高雄市政府工程款都沒有提撥，所以導致銀行存款不足，說的好像是市政府害他跳票一樣。局長，果真如此嗎？請答復。

主席（周議員玲玟）：

局長，請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

這個講法是不對的。進度部分，其實我們已經可以停止付款，不過爲了整體工程部分，還是繼續付款。所以第 17、18 期款項，都是照常付款。付款流程

是這樣的，先完成到某個階段，就會估驗、計價，然後會經過 PCM 監造審核完成後，再提送給我們；所以每一期的工程款，是根據他們所提出，都是按照期程予以支付；至於當中所講的 10 億元，就是 56 億中的 20 億，他們提領了 9 億多元，還餘 10 億多元，而這 10 億多，有 6 億多是已完成的，不過工程完工後，不代表馬上就可以請領，因為要達到一定程度後，提出申請估驗、計價後，才可以執行。

吳議員銘賜：

所以就不是高雄市政府害長鴻跳票的？

捷運工程局吳局長義隆：

絕對不是。

吳議員銘賜：

這樣的話，有沒有提出說明？

捷運工程局吳局長義隆：

有，已經說明清楚了，同時也向媒體說明。

吳議員銘賜：

已經說明了。

捷運工程局吳局長義隆：

工商時報有替我們說明。

吳議員銘賜：

絕對要顧及到市政府以及市長的形象。〔是。〕坦白講，承包市政府工程竟然會做到跳票，知道這會讓多少承包商領不到錢，被罵慘了！在今年 5 月份總質詢時，就已經分析過長鴻營造承攬工程部分，訴訟爭議點有四種，第一、就是違反合約精神、不履約和積欠工程款、包括下游包商的工程款、拖欠貨款等四項。再請教局長一次，依照長鴻目前的情形，是屬於哪一種？請局長回答。

主席（周議員玲玟）：

請局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

長鴻的部分，就是應付未付和應付已付；其中應付已付部分，就是長鴻都是開票，而且都是開長期票，而開具長期票，在整個法律上，其實已經是應付已付。

吳議員銘賜：

這也是不履約啊！沒有按照合約進行，所以就積欠工程款。

捷運工程局吳局長義隆：

這當中存在兩種法律關係，一個是長鴻公司和市政府的關係，我們和長鴻簽

訂合約，長鴻又和分包商簽訂合約，所以長鴻公司和我們的關係，都是依照合約執行。至於長鴻和分包商的關係中，因為都是開立票據，如果分包商有意見，就要向長鴻提出；另外一種，就是分包商已全部完工，而長鴻並沒有付款給他們，而這個款項，捷運局已經提撥給長鴻了。如果這樣的話，在 1 月份時已和長鴻簽訂一份承諾書，只要分包商向捷運局提出，我們就會替他們召集會議；也經長鴻公司同意，我們已經付款給長鴻的，而長鴻沒有付給分包商的，這部分，長鴻是直接同意由我們付款給分包商。

吳議員銘賜：

局長，在今年 5 月就已經向你們講過了，長鴻營造在工程界的負面消息很多，專門掏空公司！幸福人壽一百多億，現在知道要落跑了，就一直更換董事長，知道要丟臉了，才要換人頭，這些你們應該都知道嘛！負面新聞這麼多的公司，難道在事前都沒有做過徵信嗎？捷運局到底在做什麼？讓一個亂七八糟的公司來承攬工程，再讓他去坑殺下游分包商，讓這些分包商都沒有辦法領到錢。聽說長鴻已經向法院提出債務重整，宣布破產了，到時候誰會先拿到錢，還是未知數。說什麼下游分包商會先拿到，我看會先讓法院查封，這是非常可惡的一家公司，當初是怎麼標到這個工程的？是公開底價嗎？是不是，局長？是不是用公開底價方式？或是洩露底價？

主席（周議員玲玟）：

局長，是不是最有利標，或是其他？

捷運工程局吳局長義隆：

最有利標，聯合承攬。和 CAF 聯合承攬，CAF 同時負連帶履約責任。

吳議員銘賜：

CAF 是西班牙的這間公司嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

CAF 是西班牙的這間公司。

吳議員銘賜：

這家公司財務狀況也是很糟糕！有去查過了嗎？不知道嘛。

捷運工程局吳局長義隆：

報告吳議員，是希望整個工程的運作可以如期如質完成；至於品質部分，已經向議員報告的，工程會和交通部的品質查核，都是獲得甲等；至於進度的部分，長鴻有財務的危機，但是我們也增設很多的策略，所以是繼續推進，從去年底開始，工程進度是 61%，到目前為止，已經達 85%，所以剩下 15% 的部分，其實這一段，在 C8 部分，是預計在年底可以達成。

吳議員銘賜：

局長，這些我都清楚，但要講的是，當時有五、六家廠商要承包，後來大家都放棄了，因為標不到！要怎麼標？好像早就知道了，對外都放消息會承攬到這個工程，再找個亂七八糟的西班牙公司合夥，這個都是騙人的！我很感慨的是，捷運局人才濟濟，難道就真的無法去審核一家公司的商譽和信用？衆所皆知，長鴻是一家爛公司，偏偏高雄市的一項重大工程就被這種公司承攬去了，難道你們都沒有責任嗎？天大的笑話。即將過年了，很多的分包商都不知道該怎麼辦才好，我的朋友就被積欠了 1,200 多萬元，講說做不到 2,000 萬元，就被積欠 1,200 多萬！沒錯，雖然你們召集三方了，可是最後錢還是被法院查封，你們有辦法直接先撥款給他們嗎？可以嗎？如果可以的話，就要好好的善後。還有後續工程要怎麼辦？有沒有辦法繼續做？請局長答復。

主席（周議員玲奴）：

請局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

分包商的權益，不會受到影響。因為現在正在進行長鴻公司的重整，所以在重整之前，我們已經積極進行債權讓與。至於債權部分，長鴻在我們這裡的款項，已完成未支付部分有 6 億，長鴻積欠分包商的部分，差不多有 3 億，所以其中的債權讓與，就是長鴻債權讓與給分包商，對我們的債務關係部分，我們可以直接把這一部分的債權讓與，將長鴻債權已經讓與分包商部分，分包商再用 6 億去付這 3 億，沒有問題。第二個部分，我們後續未執行的部分，全部都是採監督付款。監督付款部分，工程會有規定進度達到 75% 之後，它可以採行監督付款。監督付款就是由我們將所有的這些工程款項部分，直接支付給分包商，而不是給長鴻，然後再轉給分包商，所以對分包商的權益和他以前的債務，以及未來執行的支付部分，其實不會有任何問題。

吳議員銘賜：

局長，我再請教你，那些小包商的每筆款項都能收到嗎？你敢保證嗎？請回答。

主席（周議員玲奴）：

請吳局長回答。

捷運工程局吳局長義隆：

這裡面就是用債權讓與，債權讓與部分，是針對分包商和長鴻公司雙方合約的債權部分處理。

吳議員銘賜：

你敢保證嗎？你敢嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

不是，它要完成，因為債權讓與不是我們可以決定的，而是分包商和長鴻，如果他們已經簽定債權讓與就沒問題，假如分包商沒有和長鴻簽債權讓與部分，這裡面可能會受…。

吳議員銘賜：

如果沒有呢？錢都拿不到了，對不對？很多小包商都是這種情形啊！

捷運工程局吳局長義隆：

他如果有債權讓與就沒問題了。

吳議員銘賜：

很多小包商都是一包又一包的，要怎麼債權讓與？

捷運工程局吳局長義隆：

在這裡面我們有請律師幫忙他們，針對債權讓與部分來處理。

吳議員銘賜：

你們要全部清查啦！

捷運工程局吳局長義隆：

有，我們已經請…。

吳議員銘賜：

全部大小包商都出來聲討了，有的還承包二、三包的工程。

捷運工程局吳局長義隆：

所以 16 日當天其實是自救會部分，因此那天我也有做決議，就是所有債權讓與部分要給予所有分包商，所以每一個分包商只要提出，長鴻都要同意他的債權讓與部分。因為債權讓與是雙方去約定的，所以我們也請 PCM 監造通知所有分包商說：他們現在要趕快和長鴻進行債權讓與的作為。

吳議員銘賜：

局長，外面那些小包商都咒罵說：政府工程的所有設備和基礎全都是我們來出錢，結果「啞巴壓死子」，真的是有苦說不出啊！當初他們會來做輕軌下游分包商，是看在高雄市政府這塊招牌上，不然大家都是很怕的。因為高雄市有很多營造公司都很惡質，他們專門在坑殺這些包商，並不是要正派經營的，就類似長鴻公司專門在硬拗，說難聽點，根本是專門出來搶的！我比較怨嘆的是，為什麼你沒有事先就徵信好？我們難道無法找一家比較好的公司來嗎？不是採內定或逼退的方式，讓別人都不能來投標啦！我如果知道無法得標的話，我幹嘛來幫襯投標，我豈不是多耗油嗎？所以這些善後要處理好，不要讓人家說有哪裡沒收到錢，而哪裡也沒收到工程款，屆時他們又會向本席陳情，這樣就會影響到我們的形象了，局長，這樣做得到嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

感謝吳議員，從 16 日開始應該沒有任何分包商會再有怨言了。如果有人向吳議員反映的話，拜託吳議員通知他，請他儘速來找我們，我們會盡全力協助他們處理這些事情，所以他的債權部分，其實趕快簽債權讓與都可以確保的。第二點，我們整個輕軌工程第一階段部分，是採取公開招標，所以一切程序部分都是依照法定程序進行公開招標的作為。公開招標裡面，其實我們不能限定哪些人可以來，哪些人不能來，最終決標部分，也是依照公開招標所決定的。

吳議員銘賜：

全部都用底價來標最公平了，用底價標啦，願意來的廠商就會自行投標了，我覺得這樣最公平，也是最省錢的方式。但不是說用底價標就可以不顧工程品質了。局長，後面第二標你要多注意一點，不要再有類似情形發生了。長鴻也要多加注意，不要讓他又弄一家假公司來拐騙了，聽說他還在覬覦第二批工程。

再來，請教觀光局長，內門宋江陣這三年多來的活動，是由哪幾間廟承辦的？本席很納悶的是，為什麼都是同一家公關公司拿到？請局長回答。

主席（周議員玲玟）：

請許局長回答。

觀光局許局長傳盛：

感謝吳議員的指教，內門宋江陣這三年分別是由內門 3 間寺廟主辦，有內門紫竹寺、順賢宮、南海紫竹寺 3 間寺廟承辦。

吳議員銘賜：

但都是同一家公關公司拿到的。

觀光局許局長傳盛：

這家公關公司是我們透過招標流程，鼓勵大家提供他們的行銷方式和策略，它有一個評審委員會。

吳議員銘賜：

這個預算裡面包括觀光局編的，而交通部觀光局也有給我們補助。西元 2000 年民主進步黨執政，阿扁總統交代當時的文建會，就是現在的文化部，針對全國歷史悠久文化活動，從 1 月到 12 月每個月都有文化巡禮，就像東港迎王平安祭典，以及大甲媽遶境活動。局長，全國這些 1 月到 12 月的文化活動，每個月都有文化巡禮活動，高雄市具有代表性的文化活動，就是羅漢門迎佛祖，它的歷史有三百二十年了，都在農曆 2 月 19 日佛祖誕辰日舉辦，也是高雄唯一通過國家認證的民俗文化資產，早期內門叫做羅漢門，也是鴨母王在那裡起義反清復明的地方，雖然他只當 60 天的皇帝，但是也見證民間團結的力量。聽說當時宋江陣的人都是他的部將，他所率領的都是當初羅漢門的陣頭，他們還攻到台南府城，所以這個地方在台灣歷史裡面是非常有名的。

局長，本席再請教你，爲什麼一個這麼有意義的傳統文化，卻變成宋江嘉年華會？以前人家在舉辦羅漢門迎佛祖活動，是由 2 間寺廟輪流承辦的，爲什麼會由新建的順賢宮承辦？結果它的主神是媽祖。這間廟有時候爲了配合它的媽祖誕辰日，就把承辦時間往後延，真的很亂來，這樣就失去它的意義了，局長，請回答好不好？請針對這件事情來回答。

主席（周議員玲玟）：

請許局長答復。

觀光局許局長傳盛：

吳議員對這段歷史非常瞭解，羅漢門當初是因爲迎佛祖活動發展起來的，但是在民國 95 年的時候，就是縣市合併前的原高雄縣時代，當時討論說內門地區有 3 間寺廟，他們都有興趣要辦民俗活動，所以在 95 年的時候，有人提議順賢宮是不是也可以來辦。據我所知，當初爲了這個提議地方人士有向紫竹寺、南海紫竹寺的主神擲筊請示，也都有得到祂們的允許…。

吳議員銘賜：

沒有這回事啦，不是這樣子。

觀光局許局長傳盛：

這是我所瞭解的過程。

吳議員銘賜：

當初就是這間廟的主委和當時的縣長是好朋友，所以強龍壓地頭蛇，是他們硬要辦的，因爲他們剛建新廟，就說他們也要辦，大家都知道我們民進黨這位叛兵就說讓他辦，才成爲這樣的結果，沒有輪流擲筊的，人家是第一公廟在辦，哪有私人廟在辦的，主席再給我增加幾分鐘時間。

主席（周議員玲玟）：

延長 5 分鐘。

吳議員銘賜：

局長，我再請教你，我們宗教信仰地方可以當營業場所來經營嗎？主辦內門宋江陣的順賢宮，他不夠資格吧！除了不夠資格主辦根本是變相經營旅遊團，局長你知道嗎？麻煩回答一下。

主席（周議員玲玟）：

許局長，請答復。

觀光局許局長傳盛：

他有建一棟香客大樓。

吳議員銘賜：

兩棟啦！那裡蓋得非常好、很驚人，像是五星的飯店，標榜六星香客大樓，

全國最知名的。我記得幾年前媒體報導過，後來卻不了了之。人家蓋廟爲的是給信徒拜拜、一個信仰寄託的地方，就是一個奉獻的心，這主委在高雄市爭議這麼大，很多錢聽說都跟銀行借的，無本的耶！後來都是百姓的血汗錢來買單。所有的飯店都是觀光局管的，你們應該去瞭解是否違法還是違規。你們看住都要收據！我也是獅甲廟的董事長，我們每一分錢都要按照規定來，哪有說去住旅社開添油錢的收據！添油香錢沒關係但也要隨意，看人家是要一百、二百或是五十，看他自己的經濟能力，哪有還要按價格！價格你們看有二千一還有二千六，還有旅行團！你們去網路上看，哪有大家都知道但你們觀光局不知道？局長，我們現場官員哪一位是負責管理飯店？麻煩請科長回答。

主席（周議員玲奴）：

請科長回答。

吳議員銘賜：

你們知道這間順賢宮益賢山莊變相營業經營飯店嗎？

觀光局觀光產業科吳科長契德：

目前香客大樓有針對特定服務對象做營業，如果有對外招攬我們會再去做了解。

吳議員銘賜：

請放一下影片，先請坐，你聽聽看。

（影片播放開始）

順賢宮益賢山莊：你好，很高興爲你服務！

客人：你好，我想請問你那裡是順賢宮香客大樓嗎？

順賢宮益賢山莊：對。

客人：我想請問你們那裡住宿費用怎麼算？

順賢宮益賢山莊：請問什麼時候要入住？

客人：下星期，10月24日。

順賢宮益賢山莊：10月24日。

客人：下星期六，對。

順賢宮益賢山莊：那我們10月24日目前已經客滿了。

客人：那23日有嗎？

順賢宮益賢山莊：順賢宮你好，很高興爲你服務！

客人：你好，我想請問…。

（影片播放結束）

吳議員銘賜：

這樣有沒有在營業？還有人專線專門在聽電話！科長，這樣有沒有收錢，你

應該知道。這樣是壞榜樣耶！你如果要做生意就好好做生意，你就開飯店就好，用神明的角度出來賺錢，這樣可以嗎？連神明都被綁架了！媒體報導了也沒用，觀光局可以去管他嗎？科長，可以嗎？你好好查清楚。局長，在這裡也要拜託你，未來我們內門宋江陣的活動是不是要回歸讓這兩間宮廟舉辦，地方也較能接受。順賢宮還不夠格舉辦！人家有他們歷史淵源的，而後來才來建新的廟。如果要講到建廟的時間，還有一間拜保生大帝三百多年的廟都比它還夠資格，局長，這樣你同意嗎？下屆不要讓他舉辦，可以嗎？請局長回答。

主席（周議員玲玟）：

請許局長回答。

觀光局許局長傳盛：

這件事已經從 95 年到今年是 104 年，明年就十年了，持續因當時有個協議，我們做為承辦單位，只有依照當時協議來做為明年相關方案照表。我跟議員報告，關於這部分地方人士都有商量過，〔…。〕當然關於這方面有各種不同看法，〔…。〕內門傳統迎佛祖活動 2 月 19 日，這個活動會繼續辦，這紫竹寺、南海紫竹寺不管誰辦，每年農曆 2 月 19 日，都會辦迎佛祖遶境活動，順賢宮是宋江陣這名義來辦，跟迎佛祖是有區隔的，〔…。〕我們將宋江陣提升為一種觀光文化活動來跟交通部申請補助，以觀光文化角度看內門宋江陣活動，不是純粹民俗迎佛祖這件事情，〔…。〕是我知道，謝謝。

主席（周議員玲玟）：

謝謝吳議員質詢，接下來請邱議員俊憲質詢。

邱議員俊憲：

今天針對交通部分業務進行探究，剛剛聽到首長們業務報告，內容非常豐富，裡面有很多值得探討議題，因為質詢時間有限，所以我就針對幾項比較大的議題做討論。

前陣子看到一件新聞訊息，剛看到時會有點嚇一跳，中國單方面透漏一訊息陸客配額到大選前，10 月開始我們要減少 95%。我們也知道陸客從 2008 年 7 月 4 日首團來台灣，一直以來對台灣觀光市場有一定影響程度。100 年開始每日配額到 4,000 人、104 年 9 月 21 日上個月中央政府宣布配額人數從 4,000 人變成 5,000 人。傳出這項訊息時，我們會想到一個問題，到底這會對高雄觀光市場、旅宿業造成多大影響？這訊息出來後台灣交通部觀光局第一時間不敢直接承認或否認真實與否，我們只看到中華民國旅行公會全聯會之前秘書長至少說大陸公部門商務團來台灣會全面停止。在馬總統執政 8 年裡，我們都知道中國許多官方團體不斷來台灣甚至高雄也很多，高雄很多旅館可以看到招牌上寫某某統戰部參訪團，這是很稀鬆平常的事，這幾年演變下來，台灣人民也習

慣了。我要說的是，剛剛觀光局長也有說高雄主要觀光來源是國內旅客，所以在交通部觀光局 103 統計年報裡，國人主要住宿的城市除了南投、宜蘭、屏東、花蓮以外，其實高雄是佔國人在國內旅遊 10.4%，比例是很高的。國內旅遊的主要探訪點，愛河、旗津、西子灣在這十幾年下來都在名列前茅，一年有 700 萬多次來到高雄這些地方去遊玩。我要的講的是雖然這幾年陸客似乎好像人數一直增加，總量看起來好像很驚人、商機很大，可是這張表我們可以看到，雖然人次一直增加，可是每個人平均花費的金額一直減少，這代表什麼？我們看到的只有量的成長，質沒有成長。

這幾年包括去年大選的時候，大家都一直在探討陸客在高雄到底是正面效益比較大，還是負效益比較大？我覺得對高雄觀光的影響透過這張表要告訴大家的是，2007 年在陸客來台灣可以自由行、可以團進團出之前，高雄的觀光旅館住用率平均大概 70% 左右，2007 年一整年；另外一張表是今年上半年（1 月到 6 月），陸客沒有減少，還是很多人，可是我們平均住用率只有 68%，其實陸客來跟陸客沒來，實際的統計數字感覺起來對旅宿業沒有太大的影響，當然前幾年觀光局也一直在探討我們的旅館數量是不是太多？總量是不是要管制等等，這些數字連帶的後面還有一些是不是新的旅館增加等等之類的，可是我要講的就是說看起來陸客對高雄的影響其實沒那麼絕對，所以我要請教觀光局長，針對陸客可能減少 95%，你覺得對高雄的觀光旅宿業的影響會有多大？觀光局針對這個部分到底有做什麼樣的準備？或是有什麼想法？是不是請觀光局許局長簡單回答、說明？

主席（周議員玲玟）：

請許局長答復。

觀光局許局長傅盛：

謝謝邱議員對這個議員的關心跟指教。我想媒體報載不管是剛剛許前秘書長講的或是什麼，這個都還只是揣測，在我們觀光產業這部分的業者裡面，我有問過他們，萬一這種情形發生，他們有什麼因應？他們是有兩個講法，第一個，歷年在台灣選舉的時候，在中國大陸那邊都會有一個這樣的警示，希望來台灣的這些陸客團體盡量不要去參加政治活動避免爭議。這一次碰到我們台灣大選會不會比照前幾年的方式，用這樣暗示或明示的方式讓他們的旅行團減少來台灣？我想這部分整個交通部觀光局跟各觀光協會都還在密切的準備、密切的因應中國大陸的作法，但是我想如果以高雄為例，剛剛我的業務報告也有講，其實高雄最主要的觀光客還是以國內佔了將近六成，陸客對這些旅館或從事餐飲以及購物店的業者當然有他的利基，我們想說從事特別是以陸客為主的旅館或是餐飲、購物店，自己也要做好萬一真正發生大幅減少這種情形的準備。

觀光局站在整個照顧觀光產業的立場，我們已經盡量來分散客源，今年以來我們大量的去開發東南亞新的市場，包括馬來西亞、新加坡，甚至現在我們準備去越南做新的觀光客開發，以及對東北亞特別是韓國、日本，他們在冬天的時候非常冷。這段時間，我們的航班也增加非常多，現在高雄飛日本的航班一個星期已經將近 100 班了，帶來東北亞到高雄過冬的觀光客在 10 月以後也有明顯的增加，所以我們想我們不要把雞蛋放在同一個籃子，要分散客源，這樣避免單一國家萬一有發生以不確定因素來干擾觀光團的話，我們可以做最好的準備，這是目前我們所能做的，當然還要很優先的就是提供更多吸引國內觀光客到高雄的鼓勵方案出來。

邱議員俊憲：

謝謝局長。

觀光局許局長傳盛：

謝謝。

邱議員俊憲：

就像剛剛局長講的，對於跟中國大陸的交往其實我們一直的態度就是這樣，他是有幫助，可是不能依賴他，我們的市場、我們的雞蛋不能放在同一籠上面，所以在這裡也要肯定觀光局，其實過去這幾年從上一屆的議會開始，縣市合併之後我們一直在講 LCC，就是我們的廉價航空，這張表上面看到的這 9 家廉價航空在高雄都有航線飛到世界各個國家，包括中國大陸有 2 家，其他的有日本、韓國、東南亞、馬來西亞等等航線，其實這些都有在努力增加中。這部分其實要跟觀光局肯定，可是我們也知道小港機場的發展，這幾年討論很久，從南星計畫一開始在討論是不是要把小港機場搬去那邊，講到現在看起來比較具體一點的就是只有要把跑道拓寬爲了航班安全等等的。可是我們從客觀的數據知道小港機場國際航線的使用率大概只有 50% 左右，所以我們成長的空間應該是放在這邊，不是只有中國大陸而已，是其他國家的市場。50% 等於是現在到高雄觀光的外國人還有 50% 的成長空間，整整一倍。這部分的航線開闢當然是地方政府也要去努力，可是在中央交通部的部分，我們還是有很大的努力爭取空間，因爲我們也知道過去對於兩岸的定期航班，我們也在爭取他分配的額度是不是可以多一點，可是我們也知道再怎麼爭取到現在還是不到 10%，之前 9.6%，喊了好幾年還是分配不到，只有在台中、松山，甚至是桃園機場，可是小港機場就是不給。這部分當然像局長剛剛講的，某個特定市場的人爲因素及操作能力遠過於市場機制決定的時候，這部分我們當然不能只依靠他，所以這部分真的是要拜託局長。

其實在航班熱門時點去小港機場看是人滿爲患的，可是在人滿爲患的狀況之

下是我們有沒有做更好的準備讓那些觀光客能夠來？因為剛才觀光局的業務報告也有講到，日本的遊客只佔 4% 而已，其他國家的也大概佔 4%，大部分都是陸客，可是就覺得很可惜，高雄的自然環境應該是讓一些其他的觀光客更願意來到台灣、來到高雄玩的，可是看起來並沒有辦法能夠有這樣的效益出來。其實面對我們整個大環境是好的，高雄的體質是在改變的，我們一些不一樣的景點其實都不斷的去經歷，提供新的想法給遊客進來遊玩，所以在這裡建議觀光局，我們還是要持續的不斷開發新景點，開發新景點不是去 make up 一個新的，其實我們原本很多的景點是需要化妝、重新點亮起來，像我選區裡面的澄清湖風景區，過去也是很多日本人會去那邊觀光、去那邊打高爾夫球，可是現在呢？現在可能看不到這樣的狀況，當然我們每年也花很多預算在整理它，可是怎樣讓除了國內或市民朋友以外，讓國際的市場能夠進來這個地方？

第二個，我們在爭取為什麼要航線到高雄？我們有一個目的就是延長這些客人在高雄停留的時間，因為他停留的愈久，我們才有機會讓他有更多的消費機會跟行為增加當地業者的收益，所以這部分其實我們一定也要持續努力去做。

第三個，建議增加我們的附加價值。我真的不建議我們一直在衡量，雖然總產值有增加，可是我們看到的是每一個平均貢獻的 value 是降低的，我們付出的成本一直在增加，包括前陣子我們一直在講的西子灣陸客的問題、哈瑪星的問題等等，我們看到很多人，可是對地方或對高雄的觀光市場帶來的幫助是非常有限的，這部分其實我們真的是要更認真、更仔細的去思考我們這些觀光發展的配套措施。

前陣子我們也看到高雄跟熊本的航線即將啟動，我們看到熊本縣的吉祥物 Kumamon，爲了這個航線，他們做了很多的行銷活動，包括跑去我們台灣的航空公司參加他們的空服活動，透過很多的影片、照片，透過不同的管道譬如網路、LINE、Twitter 等等之類，讓更多人看到他們熊本和高雄之間的連結，但很遺憾的是，我看不到我們這隻高雄熊，就是它去中華航空時，為什麼們沒有一起去？因爲是這兩個城市在直航，我的意思是，熊本熊會有今天這麼有名的盛況，不是一天、兩天造成的，是累積很多的資源去做的。我們高雄熊（HERO）還未滿週歲，沒關係，但我們要趁現在一些好的機會，一起去和其它國家、城市的吉祥物，做更高度的連結，我在此有個建議：我們直航，議會也會出一團嘛！局長要不要考慮一下？買一張機票，讓我們這隻 HERO 一起過去，坐著飛機過去到熊本，和他們做更好的交流。我們的 HERO 也很努力，副座也有帶它去日本做行銷，可惜我們的通路不是那麼的強勢！要自己去創造一個通路出來，是很辛苦的，最簡單的方式是搭著人家強勢的通路一起出去，讓全世界的

人看到這隻 Kumamon 以外，就是看到我們高雄這隻。

這部分，在此建議觀光局，好不容易設計這隻吉祥物出來，如何讓它更有效，不要今天設計一隻吉祥物出來，一歲、兩歲之後，又覺得沒效，又要去創造另外一隻出來，這就很可惜！在上個會期，其他議員也有針對吉祥物的部分，提出很多的探討，既然決定的就是這隻代表高雄，我們就應該做更有效、更努力的去做整合行銷，這件事就要發生了，拜託局長借力使力、不費力，做一些搭配上的行銷，讓國際更多的城市看到高雄的存在。

這段期間高雄發生一件大事情，就是我們的輕軌終於在路上提供市民一個服務。我們知道，陳菊市長剛上任時，剛好也是遇到高捷紅、橘二線剛通車，一個城市要有軌道運輸，新的載具的服務，是一件很不容易的事情，必須投入非常多的資源改變之後，才去使用公共運輸的習慣，當然在使用上，會遇到很多的挑戰，這幾天也有很多新聞在質疑，為什麼很多車子跑到鐵軌上、使用習慣等等之類的，我相信這些都是為了讓高雄輕軌，更加的出類拔萃，而給的一些挑戰。這些挑戰一定都會有，而且會持續下去，可能一年、兩年都會在，可是我覺得高雄捷運通車營運的經驗，我們應該堅持往對的方向走，台灣第一條輕軌在高雄發生，當然會有很多的挑戰，因為大家都沒坐過、大家從來也沒看過它在高雄、在台灣這塊土地發生過。在此要勉勵捷運、交通局的同仁，在很多的配套措施和行為，真的要發費更大的時間去做，我也去過西班牙，看過歐洲的輕軌系統，第一次看到我們的輕軌（小綠綠）在高雄的道路行駛，那是多麼感動的事情，為什麼？那是多少人費多少力去爭取到的。

還記得當時在動工，我們都在現場、局長可能也在現場，有某位市長候選人說：那是不需要的，現在通車了，大家都很高興，過去的辛苦反而忘記了。在此要請捷運局，我們雖然面臨到統包商的一些工程介面的問題，但我們更應有信心，大聲的向市民朋友提出幾個保證，這些時間點，應該是局長你自己公開說的，明年春節前 C1 到 C8，明年 6 月前 C1 到 C14，請局長再一次公開宣示，這部分的時間里程碑是沒問題的。我覺得統包商、中小商、中小包工程的介面問題，高雄的市民朋友在乎的，不外乎是工程是否能照常進行？品質是不是一樣沒有疑慮？通車的時間是不是能如期的完成？

我建議局長，等一下針對這幾個很正面的說：我捷運局長，向高雄市民保證，我們的工程絕對照常進行，品質絕對沒問題，完工的時間絕對照原本規劃進行。我認為一個大有為的政府，應該有辦法去提供給高雄市民這樣的保證。這陣子吳局長雖然比較辛苦，但我相信捷運團隊應該有這能力去做這些保證，請吳局長回答。

主席（周議員玲玟）：

請吳局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

邱議員之所以提出這個，應該是長鴻跳票的因應，長鴻跳票的問題已經都解決了，我們用債權讓與，監督付款，長鴻本身現在已完成，未支付的部分有 6.7 億元，長鴻欠分包商的部分，大約 3 億元，在監督付款、債權讓與的部分，其實分包商的權益部分都可以確保。今天開始他們都已進入加速推進，目前我們到 C8 的部分，車站本身鋼構都已經完成，鋪軌的部分只剩二個部分：一個是成功橋引道的部分和新光、大遠百本身兩端的部分，這些部分本身工程都不大，所以鋪軌、軌道的部分和車站所有的部分都不會有問題。我們很有信心在明年春節之前，可以延伸到會展中心 C6 的部分。同時愛河橋是我們的要徑，愛河橋本身整個高架的部分，目前下部的部分都完成，上部的部分也在加速整個鋪設。另外主要跨河段的部分，跨河段的部分主要在 P5 的部分，也加速再進行，剩下的只從 C12 到 C14 的部分，這個地改和鋪軌的部分，也加速推進，我們也希望可以在明年 6 月來完成這一段。

邱議員俊憲：

局長，我剛剛說未來輕軌的工程，工程照舊、品質無虞、如期完成，這三個要求應該是沒問題，你可以承諾的，對不對？

捷運工程局吳局長義隆：

沒問題，這部分是我們絕對要努力的，在今年交通部和工程會都有來品質查核，我們還是拿到甲等。

邱議員俊憲：

局長這樣的答復，我認爲你這部分是可以承諾的，應該沒問題嘛！

捷運工程局吳局長義隆：

這是我們的努力目標。

邱議員俊憲：

就承諾嘛！勇敢一點、有信心，支持捷運局、支持高雄市政府的很多啊！包括議會也都支持，我們小組也去考察過，有很多困難，我們不擔心、也不害怕。

捷運工程局吳局長義隆：

目前其實都沒困難。

主席（周議員玲玟）：

延長 2 分鐘，給局長 0.1 的空間，不要讓他把話說得太滿。

邱議員俊憲：

謝謝主席，局長請坐。我們很有信心讓台灣很多的第一次在高雄發生，如 2009 年世運會開始，以前很多事都不可能，不過在大家打拚之下，真的沒問

題。以前高雄有全台第一個公共自行車的租賃系統，現在有第一個輕軌運輸系統，我們也知道前陣子，市長和交通局長去法國，和法國的廠商簽一個 MOU，針對電動共享汽車計畫，相信不久的未來，除了輕軌、捷運之外，高雄市會有更多不同的公共運輸載具的服務。雖然它是私人公司提供，是要租賃的，可是布的點和密度不亞於一個新的公共運輸系統，我們也知道建捷運要花 1,000 億元，建輕軌要 100 億元，但電動輕軌計畫，不用花那麼多經費，可能十分之一就可以了。

在上次市長的施政報告和總質詢，我也提出這樣的質詢、要求，我們的選區是原本高雄縣的地方，也一直期待輕軌這麼好的交通載客，可以進到原高雄縣來提供市民、鄉親使用。剛剛我們看到捷運局的報告，只是延伸線而已，延伸到湖內、大湖站，七個站要蓋七年，台北市一年通一條，我們是一年通一站，再來是預期的，可能還沒辦法辦得到！這部分期待在 2017 年，高雄要辦一個全國生態交通全球的盛典，是不是有更多的空間來…。

主席（周議員玲玟）：

請陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝邱議員的關心。這次我們跟市長去法國巴黎的行程當中，有一個很重要的部分就是去參觀 Blue Solutions, Bolloré（博洛爾集團）這個集團。這個集團有三大主軸，其中有一個就是針對電動載具怎麼樣運用在城市裡面的突破的作為。他們目前有一個很成功的計畫就是電動小汽車的共享計畫，這個部分已經有一百多個城市加入這個系統，整個系統看起來是很成熟的。我們也去了解他們的效益，目前在巴黎的效益就是如果有一輛電動小汽車，大概可以取代 8 到 10 輛一般自有的車輛，可以大量減輕我們自有車輛的需求。第二點，針對節能減碳也有很大的效益。這次我們在那裡就有簽了一個投資合作的意向書，希望他們很快能到高雄來評估，他們希望我們提供 50 個站點讓他們評估。

第二個部分就是剛才邱議員所提到的，他們公司裡還有一個 Blue Tram，就是他們的技術有點像我們輕軌的技術，他們是用超級電容做無架空線的充電，在車站裡充電。目前他們的車子只有中巴，有一個好消息是他們希望年底能擴充到大巴，特別是在年底的世界氣候變遷大會（COP21）在巴黎舉行，他們會在香榭麗舍大道，整個由這個集團提供 Blue Tram 的接駁。我們可以看到大巴未來行駛的狀況，也可以做為我們未來引進的參考。如果這個可以引進進來，誠如剛才邱議員所提到的，以及捷運局長所報告的，未來在一些輕軌的路線上需要有前期的養量，或許透過這種既經濟又實惠的運具來做為養量很好的替代運具，以上說明。〔…〕屬於電動小汽車共享計畫，這個他們會來投資。他

們因為有發展電動公車以及電動無軌電車，他們有提供幾種方案，一種是他們提供車子給廠商購買，或是另外一種合作方式，這些都在商談的過程裡。

主席（周議員玲玟）：

謝謝邱議員的質詢，接下來請陳議員慧文質詢。

陳議員慧文：

剛才邱議員有提到全台灣第一條的輕軌捷運系統已經啟動了，現在正在試營運，第一天的試營運有很多同仁，不分藍綠，不分黨派，去了將近一半的議員，大家一起試搭乘，帶著非常喜悅的心情迎接台灣第一條環狀輕軌。接下來我們要去討論一些未來可能會發生的問題，以及要怎麼去因應一些突發的狀況，還有要怎麼養量，在營運的過程中，這可能需要一點時間，但是可能陸續會有民衆對輕軌營運的狀況提出想法。

在此先提出我的想法跟吳局長及大家共同研究一下。那天的搭乘體驗中，我覺得車箱非常的寬敞，也非常舒適，真的也感覺很不錯，整體到站亭及搭乘等等都讓我感到非常舒適和便捷。這也是未來高雄在交通上的發展，我們未來的展望和期待。在此請教吳局長，因為 C1 到 C4 是這次試乘主要的站，從 C2 到 C3 有經過了一個很大的十字路口，就是中山路，當天所有一起搭乘的議員都驚呼，經過這麼大的路口又沒有柵欄，如果發生車禍怎麼辦。我想大家都不希望發生車禍，以台鐵的狀況是有柵欄，但還是時有耳聞發生車禍的狀況。我知道捷運局這方面也有預想到，也有編列預算在做宣導播放影片，希望讓民衆更了解，以後在高雄環狀輕軌的沿路上會有這樣的情形。但是如果發生的時候要怎麼去因應，因為輕軌只有軌道一條路，一旦發生車禍的時候，是不是整個就停擺了，要怎麼去因應這樣狀況。這是可能會發生的問題，請吳局長簡短的回答一下。

主席（周議員玲玟）：

請吳局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

車禍有兩種狀況，如果車禍發生在路口，路口的部分就由交警處理，交警會透過相關規定直接處理。處理時會視當時輕軌的車子能不能動，如果車子可以動，只要證據保全確定之後，後續的權責就直接依照這部分來處理。如果車子不能動的話，我們在初履勘的時候都有演練，有提到這樣的題目。車子不能動有分兩種情形，一種是有出軌；一種是沒有出軌。如果沒有出軌的話，我們就用路軌兩用車直接移除，就可以直接運作。雙軌的部分，我們到 C4 都有倒岔，在兩線裡面都有倒岔，倒岔的部分就可以針對這樣的狀況去移除車輛。如果有出軌的話，我們會針對出軌的車輛做排除，車軌的部分我們可以做平行移動升

降直接處理。所以我們可以很快的把障礙排除，以維護路口交通流暢；至於最終的權責也會依照交通相關的規定由交警直接處理。

陳議員慧文：

所以在這部分你們是很有信心做這樣的演練，如果發生類似大的車禍事件，你們是能夠很快的排除，不會讓輕軌停擺。

捷運工程局吳局長義隆：

都有標準的 SOP 和相關的演練運作。

陳議員慧文：

我們都不希望會發生車禍，但是這對台灣及高雄來講，是第一條跟汽機車同樣在道路上的運具，民衆還不是很習慣這樣的模式之前，這個部分要先想好怎麼因應。

第二點、我們去試乘之後發現，運價規劃依照審議委員會通過是單次 30 元，不論路程多長多短都是 30 元。以 30 元的計價，依本人的淺見，高雄的捷運而言是 20 元起跳，一卡通另外有折扣。如果以 C1 開始，就你們的報告內容顯示 C15 到 C37 在 108 年之後才會營運，所以 108 年之前就是 C1 到 C14。以 C1 到 C14 的路程，環狀輕軌就是包括夢時代、旅運這些有關於以後主要的這些點，還有市總圖。以這樣的長度來講，我們希望開到那裡，除了最後是到西子灣，這當中可能只有 3 段的轉乘，你們的報告裡面有提到，轉乘剩 2 站，就是凱旋和西子灣，是有可能輕軌和捷運的轉乘。

這些點來講，如果以一般民衆要搭乘的這樣的習慣，我從 C1 短程是夢時代或者旅運等等，這樣 30 元起跳，這個票價有沒有競爭力？我可能到凱旋轉乘，是不是更沒有這樣子的競爭力？你懂我的意思嗎？這麼短，如果 C1 到凱旋，以一般民衆對這樣的費用考量的話，你會想要搭嗎？這個部分是不是有再考慮的空間。

捷運工程局吳局長義隆：

感謝陳議員，捷運的費率部分是 5 公里開始，以 25 元計費，輕軌的部分是 30 元。剛剛議員有提到就是我們用一卡通的話，是 25 元。25 元裡面接駁的部分，我們跟紅橘兩線接駁是在中山和哈瑪星部分。除了這 2 站的接駁以外，我們還有接駁的部分，未來我們會考慮到會展中心，然後跟紅線大遠百站。另外就是我們的 01 部分，01 部分如何跟往北延伸的部分，這些都有相關的接駁。除了這些接駁以外，我們還有自行車的接駁，那自行車本身…。

陳議員慧文：

接駁是免費的接駁嗎？還是也要計價的接駁。

捷運工程局吳局長義隆：

接駁的部分，捷運跟公車的轉乘部分是有它的優惠所在，輕軌也是屬於捷運建設的一環，未來應該是會整個整合在這個系統裡面來。

陳議員慧文：

接著的問題就是像吳局長也有點到，因為我們的捷運目前像公車轉捷運或捷運轉公車，第三段以上公車就免費了，那我不曉得在輕軌這樣子的計價方式，是不是也有納進去和捷運是同樣的這樣子的模式，你懂我的意思嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

目前我們是還沒收費，等收費的部分，因為輕軌本身也是大眾運輸的一環。所以捷運本身是跟公車轉乘裡面有相關的優惠，所以輕軌和捷運及公車的轉乘部分，應該一體適用。

陳議員慧文：

這個部分我都先點出來，也知道現在都還沒有收費，但是這個部分可能事後就是要去考慮清楚的，因為這個都會影響到我們養客的一個狀況，如果我們今天的所有計價方式，讓民衆覺得是不划算，你說要讓他去搭乘這個輕軌，我想他的意願就大大的降低了，對我們養客的過程會受到很大的阻礙。我想在這裡還是要給捷運局一些肯定，因為一路走來，大家真的在這當中有很多的衝撞，之後拍板，做這一條環狀輕軌，總共有 37 條。目前有 37 個，之後的延伸，以後再說嘛。但是在這裡，我也要替鳳山的輕軌，目前已經有規劃的這一條路線，也是要再一次的來跟局長請願，我想在我們的報告裡面，其實你們也有提到，有鳳山線的規劃是從 C1 開始，一直延伸到烏松機廠是 24 個車站，這部分已經到年底，就是要做最後的期末報告了。我不曉得以目前鳳山線從 C1 延伸到烏松機廠這個部分，從保泰路、瑞隆東路、五甲一路、國泰路、澄清路，一直到我們的烏松濕地，到大埤路、長庚醫院、兒童醫院等等。這一條路線有可能能夠優先計畫的可能性有多高？是不是能夠讓市民朋友也能夠更清楚，是不是請吳局長能夠…。

捷運工程局吳局長義隆：

鳳山線是列為第一優先的部分，但是我們認為還可以再加值，第一個加值是鳳山和三民的連接部分，這一條線沒有連接上來。第二個部分是這一條線沒有直接連接到亞洲新灣區。所以鳳山線本身，我們在這一次已經跟交通部申請，交通部也同意補助 1,000 萬元，針對可行性研究部分，我們將這一段線從本館路銜接直接延伸到三民，所以它可以將兩個人口最多的「區」作連結，也就是鳳山和三民可以連結；另一部分是將它向南，走民族路，可以再銜接三多路的部分，我們銜接到亞洲新灣區。這個可行性研究部分，目前交通部已經同意補助，我們也加速在推進。

所以未來的鳳山線接上我們的黃線部分會形成都會延伸環的部分，這個環可以讓鳳山、三民、亞洲新灣區，再加上原先我們的環狀輕軌和紅、橘兩線，這樣的話，就可以讓整個都會核心區的密度部分，我們預計在一個網格 500 公尺內，就可以到所有大眾運輸的路線部分。我們會加速辦理整個系統部分的可行性研究，我們預計明年可以跟交通部提出可行性研究的申請，如果獲得交通部同意，那我們這一段的話，就是剛剛陳議員所談的部分，就是可以，不是只有鳳山線，而是鳳山線可以銜接到三民、銜接到亞洲新灣區的部分，可以讓整個系統更完整。

陳議員慧文：

就好像你講的雙軸、雙環這樣子的一個模式就對了。〔是。〕明年交通部願不願意就你們提出可行性的這樣的報告之後，跟中央目前有針對這個部分有在做討論嘛，那你…。

捷運工程局吳局長義隆：

中央已經補助我們 1,000 萬元，針對這個可行性研究的部分。

陳議員慧文：

那就是拭目以待的意思了。今天聽到你這樣的回應，我想鳳山市民，尤其是五甲地區的這些民衆，我覺得這樣子是讓他們非常放心，謝謝吳局長，請坐。我想要跟交通局長在做有關於這一次維武路這樣引起的一個紛爭，請教陳局長，類似維武路這樣子的事件，希望說，因為我們到後來，都一直有紛爭，民衆陳情，到後來我們又再一次的會勘。一直到後來達到大家目前的一個共識，我們會發現其實有時候交通局和交通大隊在這裡的一個訊息的連結，真的要更密切。

第二點，就是說提供給道安委員的訊息和資訊，真的需要，我覺得應該要更細節，尤其遇到了有爭議的事件的時候。因為我們到現場再一次的會勘，才發現道安委員他們手上所有的，你們所提供的資訊，並不是那麼的完善，也不是那麼的詳細，包括車禍數，以及車禍所在的主要的一些細節點都沒有。道安委員他們手上的資訊並沒有知道的那麼清楚，導致他們可能做的決策，可能不盡人意，才造成今天的這樣子的紛爭。我想這個以後的事件，在做政策決定之前，如果我們提供的資訊和我們相關的部門，能夠大家更細心一點，就能夠把這樣的紛爭降到最低。我想維武路這裡給我一個很深的感覺，在這裡也是真的，期許陳局長以後，因為你們做任何的決定，可能都會影響到很多人，因為道路是每個人每天必須可能要行駛的，這個部分任何的一個政策，可能真的會讓很多人產生很大的困擾，在這裡向陳局長建議及叮嚀。

觀光局，我看完你們的報告之後，覺得觀光局真的有進步了，以前看你們的

報告沒感覺到高雄很好玩，但這次看完你們的報告之後，發現觀光局不管是行銷高雄，還有高雄原本具備的優勢，你們都有發掘出來，把它加以發揚光大，類似夜間的活動，還有之前很多議員給觀光局的建議，觀光局都有聽進去。而且我們應該把高雄一整年，每個區段做固定行銷，把這些相關的活動長時間，每一年一直的推動，讓大家都知道在幾月的時候，可以來參加宋江陣、幾月的時候可以參加旗津黑沙玩藝節，讓人家感覺高雄每個月什麼時候來，都有東西可以玩、有東西可以看、有地方可去玩，這個區塊我覺得你們做得真的很不錯。在這裡期許觀光局再接再厲，盡量把高雄好的、可以玩的點發掘出來，加以行銷，讓全國甚至國外的旅客都希望來到高雄，以上和各位做這樣的期許。

主席（周議員玲奴）：

謝謝陳議員慧文的質詢。接下來請張議員豐藤質詢。

張議員豐藤：

最近哈瑪星興起一股公民運動，從陸客的遊覽車進到哈瑪星、西子灣所造成很大的問題，他們對於觀光政策、交通政策的不滿，所以出來抗議。我也協助他們辦公聽會，最後我認為還滿成功的公民運動。我認為市政府的每一個局處應該協助他們，做一個很理性的溝通，透過這樣的溝通，包括文資保存，我們希望哈瑪星的鐵道園區能夠全區保存，包括交通能夠轉運進去，觀光未來是不是能做整體的規劃？而不是只讓陸客進去。對於將來有什麼願景、有什麼夢，其實他們已經形成一個東西，很感謝市政府有正面積極的回應。趁這個時候剛好民氣可以用，交通局就把 2017 年有關全球的生態交通聖典，就打算放在哈瑪星，這是非常正面的公民運動，他們的願景和夢，我把它放在總質詢來談。

這裡要和交通局談的是有關轉運中心。這個轉運中心我們也到你的辦公室討論過，現在我們的轉運中心是放在這個地方，你們的大型遊覽車停在這裡，然後接駁再進去，原來的規劃這個地方還有給港務公司做小客車的停車。但是這個方式將來輕軌行駛過來，這裡離哈瑪星的社區也非常近，所以地方就出現很多不同的聲音，更重要的是地方還有一個夢，希望把鐵道園區的火車能夠復駛這一段，如果小客車擺在這裡，這個夢將來可能會造成一些阻礙。所以就提出很多替代方案，包括放在香蕉碼頭後面的 B 地，或是放在台糖的 C 地，但是台糖的 C 地現正在整治地下污染，所以可能有很大的問題。我們有和陳局長談論，有關 B 地的部分會有什麼大的問題？將來如果輕軌進來的時候，這裡是鐵道文化園區，有些海運的接駁也會在這裡，有很多會過來這邊，當然過來的時候，如果還有這樣的進來，或者是從駁二這邊進來的人潮，其實都會交織很多的交通動線，並不是非常理想。所以我們希望放到這邊，進來的車子就從這邊左轉進來，這個區塊將來人潮很多就不會互相交織，最重要的這個地方也可以

離開，這個大型轉運中心現在暫時設在這裡，未來是不是可以設到這邊？當然這是港務公司正在做的，也請管碧玲立法委員協助，我們帶著哈瑪星願景和港務公司的副總經理談，港務公司也同意了，他們這個小客車就不做了，先放在原來的停車場。

未來這個轉運中心，可能港務公司和市政府合開的開發公司，要做怎麼樣的規劃？還要做討論，但我在這裡要再和陳局長討論，這個方向是不是未來的方向？因為這個會牽涉到將來哈瑪星很多的願景、很多的夢能不能實現，請陳局長答復。

主席（周議員玲玟）：

請陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

本來我們在駁二這邊和港務公司合作的轉運接駁中心，確實是要將大的遊覽車還有小型車，統統放在這塊基地裡面。目前 A 的這塊基地有兩個地主，一個就是港務公司的地；一個就是台鐵的地。台鐵的地本來是規劃成小車的部分，最近因為剛好登革熱的問題，有把那個地方清理過，所有原來現有的鐵道紋理就跑出來，我們也去看過，也感謝張議員和地方共同協助及關心。目前我們大概也確認了，在台鐵的小汽車用地部分，目前先把它開發。小車的部分就是在原來蓬萊路底，那一塊港務公司小型車的停車場裡面去做取代，短期的部分大概是這樣進行，這樣可以達成西子灣和駁二這個地方需要轉運中心的短期目標。

張議員豐藤：

謝謝。我想到這裡有很多的好處，如果放在這裡到駁二中間，如果在港區景觀弄一座橋，這邊是海運進來接駁的，它可以串到駁二這邊停車也出了問題，能夠經過這個橋停車可以停在這個地方，然後再走過去，對整個地區是非常好的。在這裡我要請問許局長，因為當時我開了公聽會之後，後來簡議員煥宗、李議員喬如又開了一次公聽會，針對希望整個哈瑪星未來的觀光，是要做重新評估？是不是應該有不同的方向，你們做了這個評估了沒有？請許局長答復。

主席（周議員玲玟）：

請局長答復。

觀光局許局長傳盛：

這個部分我們和交通局都持續有在聯繫，針對未來哈瑪星整個觀光發展趨勢，我們有同仁…。

張議員豐藤：

有個結論說哈瑪星要做一個評估，你們做了沒有？

觀光局許局長傳盛：

這個部分我們正在執行，因為我們要先去拜訪周遭的幾位里長，還有當地的文資協會他們的意見？我們再來做綜合評估計畫出來，看以後這個區塊的發展要怎麼進行。

張議員豐藤：

就如邱議員俊憲講的，未來觀光不是要講質和量，事實上陸客遊覽車這樣送進去，對當地的觀光產值一點幫助都沒有。謝謝，請坐。我一直在推希望能夠在北區學園的輕軌線，因為北區學園輕軌線大概是從高雄大學到高雄海科大到第一科大到義大的醫學院、義大醫院到樹德科大到高雄應用科技大學到高師大，未來可能還可以延伸到佛光山，這樣一條學園專線的輕軌對於北區的發展是非常好，第一、可以整合 7 所學校的資源。第二、可以把學生的生活圈拉進楠梓、大社地區。大家都當過學生，在學校的生活其實很無聊，他們平常還會想要有一些生活消費，如果可以拉到楠梓是很精采也可以促進地方的繁榮。我要請教吳局長，現在輕軌規劃的進度如何？

主席（周議員玲奴）：

請吳局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

有關燕巢一期高雄學園線部分，我們整體規劃有北環的部分，也就是希望未來甚至還可以延伸到佛光山，銜接佛光山線向南，另外還可以銜接楠梓，高雄大學這一側可以銜接楠梓。我們把它列為一期的是燕巢線一期的部分，也就是高雄學園線部分，這一期整個經費大概需要 143.5 億，總共有 13 站，這一部分目前認為還沒有積極建設的原因是本業的自償率是負的 12.23。

張議員豐藤：

就是運量還不夠。

捷運工程局吳局長義隆：

所以我們現在就是希望先從養量開始，如果量足夠我們把它列為一期的部分。

張議員豐藤：

養量的部分，交通局一直很努力，也有公車經過那裡，但是養量會遇到一個問題，像在高雄大學有一段路過不去所以必須要繞路。另外我覺得很重要的部分，不能只是交通局、捷運局做養量的工作，其實要把教育局拉進來，這 7、8 所學校的資源能夠整合會互相修課或圖書館互相使用或者是資源的共享，透過這 7、8 所學校資源的共享，可以讓學生透過公車的連結，包括把量養出來，請陳局長答復養量的狀況。

主席（周議員玲玟）：

請陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

確實對於高雄學園或是後端的燕巢學園，我們投入非常多在公共運輸上養量的作為，包含從去年就有開闢燕巢學園快線，加上原來燕巢的快線，今年我們又開了兩條針對學生公車進校園的快線。另外在校園之間，我們本來就有橫向的公車路線，這個部分會讓整個地區公車的頻率變得比較高，問題確實像張議員所提到的，這 7 所學校彼此師生之間的互動還有一點點欠缺。最近有一個消息是海科大跟第一科大已經同意未來學校要整併，很可惜的還有一個高應大沒有加入。前一陣子大概上個月，我們也知道從這個學期開始，高應大已經把管理學院三千個學生弄到這個校區來。像這些跡象都是對未來養量有很好的幫助，我們會持續跟學校來合作跟配合。

張議員豐藤：

學校的部分要把教育局拉進來，你們管不了這些學校。再來我要討論 BRT，當時我們也很積極希望高雄除了輕軌以外，多元運具也可以推 BRT，它比較便宜，因為台中失敗的經驗，現在全台灣都不敢推 BRT。台中失敗的經驗是為了選舉急就章，很多配套沒有做好造成失敗，我們也很不樂見因為這樣，一個好的政策就不見了。我在此要問陳局長，我們對 BRT 的政策是不是就只走輕軌這條路線，請陳局長答復。

主席（周議員玲玟）：

請陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝張議員對於整個公共運輸的關心。其實 BRT 是一個概念，BRT 概念之下可以有很多種不同層次的作為。確實在一個大的都會裡，我們需要有多元的運具，所以 BRT 的概念不管是在國外甚至在國內，一般專業的看法都是一個值得引進大都會的方式。國內因為前一陣子台中的經歷，讓大家覺得 BRT 應該停止的計畫，我的看法還有局裡共同的想法，認為 BRT 這個概念性的東西是適合未來高雄的建置，也就是除了有捷運、輕軌外，BRT 可以提供在輕軌跟一般公車之間有一個更快速、更便捷的公共運輸系統。我們一開始在思考高雄 BRT 的概念時，就不是像台中那種整個實質內容…。

張議員豐藤：

是不是把法國 Blue Tram 的概念拉進來。

交通局陳局長勁甫：

對。我剛才說過 BRT 是一個概念，但是運具內容還有系統建置方面有很多種

不同，需要在地合宜的部分，高雄的部分，我們一直在思考把公車變得更快捷之外，還希望引進綠能的運具，所以我們自己初步想法就是把 BRT 的概念在高雄變成是無軌電車的系統，其實會是變成我們在推動 BRT 的概念跟實質的做爲，整個台灣可以做爲共同學習的標竿。

張議員豐藤：

謝謝，請坐。你們規劃的第一條路線是中華路，因爲中華路非常的寬，如果中華路做 BRT，對一般市民來講是沒有感受到 BRT 增加快速的便捷性，能夠做當然是很好，但是並沒有讓人感受到，做出來之後會不會讓大家驚豔或讓大家很大的方便，其實還有待商榷。我覺得有一條路更好就是民族路，民族路其實上下班時間車流量大，這幾條南北的幹線都是高雄市交通的瓶頸。民族路使用 BRT，有一條類似 BRT 的概念，用 Blue Tram 電動的方式來處理可以很快捷的經過這邊，大家就不需要開車了，有很多是可以搭 BRT 過來。

另外，我在此要跟陳局長討論，當時你有答應我，做大眾運輸比例要一年成長 10%，第一年有成長，去年成長更多，成長了百分之二十幾，是不是未來可以繼續擴充到綠色運輸的比例，可以每年有 10% 的成長，我給你幾個建議，稍待再一起答復，因爲時間不多。你做了很多的變革，第一個變革就是把公車處民營化，然後變成港都客運公司。現在你把所有民營的路線變成委外，給他成本讓他自己去衝運量，就我們有限的資源做這樣的策略。我非常同意這樣的方法，現在他們衝的運量都已經到了一個一定的運量，要再往上衝恐怕機會也不大，但是不是可以考量幾個有可能是運量相當大的、可能使用率會很高的地方，推出幾個示範的幹線公車，它的班次必須要高班次的密度，要幾乎在 5 分鐘之內就會有一班，讓它可以很方便。我不奢求要好幾條，但可以找一條或兩條，甚至民族路、五福路的商圈平常的需要量是很高的；三多路平常的需求量也是很高的。其實它們沒有捷運、也沒有其他的東西，是不是用這個幹線公車的概念，把它變成一個示範的幹線公車，請陳局長答復，然後能不能承諾我，以後每一年綠色運輸的比例可以每年成長 10%。

主席（周議員玲奴）：

請陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

有關綠色運輸的成長量，確實從 103 年民營化開始之後，我們有設定一個目標，這個目標跟議員所提到的是一樣的，就是我們希望以民營化爲基年，往後每一年往回看都能成長 10%，去年我們大概成長比較多。因爲量起來以後每一年要再增加也許就會比較少，但總量是可以達成每一年平均大概 10%，我們希望未來幾年還是可以維持這樣的成長。

第二個就是謝謝剛才議員的提點，我覺得這個概念非常好，也是我們努力的方向。目前有 15 條幹線公車，我們應該再進一步的就這 15 條幹線公車裡面，如何在挑幾條有潛力的，再把班次密度提高，變成是高運量的幹線公車，這樣也能夠早一步達成剛剛所提到的 BRT 概念能夠成型的前置作業。

張議員豐藤：

其實在你手上是做了很多的變革，所以很多人大概是對於高雄市公車的運量能夠大幅增加，有很多的期待，對交通局有很多批評，但是我覺得其實你們已經做了非常穩健的，而且快速的變革，包括民營化及路線的委外，所以我不會苛求你們，但是我希望你們能夠穩健的一步一步，現在輕軌也出來了，將來 BRT 這種 Blue Tram 的概念也能夠繼續，很多都是高雄…。

主席（周議員玲玟）：

謝謝張議員豐藤的質詢，休息 5 分鐘。

主席（邱議員俊憲）：

繼續開會，請何議員權峰質詢。

何議員權峰：

首先我想還是要肯定一下觀光局，觀光局長的努力，我們可以看到你的報告裡面在過去的幾年小港機場，不管是出入境的人數都可以看到有明顯的成長。尤其目前可以統計到的資料，在 2014 年我們成長了百分之二十幾，以及國際郵輪母港的部分，郵輪來到台灣也看到很顯著的成長。像星期天又有要到熊本的首航，這都是觀光局在過去幾年持續努力而來的。但是我還是要提醒你就如同邱議員剛剛早上提到的，在小港機場其實它的航班還是有很大的空間，這部分我希望局長可以繼續努力，可以嗎？

再來，我想提到的部分就是前兩年我們可以看到，包含局長你也有提出及市議會同仁也都有提到關於纜車的部分，甚至在去年觀光局也花了經費針對纜車做了評估報告。我印象中也花了不少錢，因為在預算中有看到這筆經費，雖然評估報告做了，但是在今年這次的社政報告裡面，我沒有看到任何關於纜車後續的部分，像是我們要再怎麼樣去推動也好，或是經過評估之後決定不做了，也沒有，這部分請局長先回應一下。

主席（邱議員俊憲）：

請觀光局長答復。

觀光局許局長傳盛：

謝謝何議員對纜車議題的關心。我想先跟何議員報告，工作報告上面沒有紀錄，是因為它是記錄上半年我們做了哪些事來跟議會做報告，當然纜車還是我們持續關注的議題。如剛剛何議員指教的，我們也有請專家學者做出規劃報

告，也有做一定程度的推動。但是這裡也要坦白的跟何議員報告，關於纜車，雖然我們很積極很主動的做出研究規劃報告出來，也希望能夠積極的推動，但是因為它的產權、主導性還是在港務公司。經過我們多次的跟港務公司聯繫，還有跟他們拜訪，也透過專家來跟他們說服，但是到目前為止他們的態度還是很保守，一直認為觀光纜車會影響到他們的航路，所以這部分到目前為止還卡在這個癥結。當然我們也希望透過整個市府協調的力量，因為我們現在也有一位港務公司的董事，透過這個方式再與港務公司來談。因為實際上跨越港口的纜車在世界很多港口都有這樣的設施，也沒有影響航路。所以我想現在航運公司，港務公司新的董事長也許他們會有不一樣的考量也不一定，不過這部分我們還在跟他們做進一步的接洽，希望他們能夠保持合作的立場。

何議員權峰：

我想你提到還是有關跨港纜車的部分，我想跟你說的是有關我看到去年你提供的報告裡面，其實它不只一個跨港的路線，他其實評估了四個路線。你剛剛也提到社政報告是記錄今年上半年做了什麼，所以就是沒有啊！雖然你意思是說跨港纜車還要持續跟港務局協調等等，可是你沒有提到，那就表示你半年來都沒有做任何事嘛！你也沒有持續的去做推動。其實我剛剛問的，我要講的是說不是只有跨港纜車的部分，而是你評估報告裡面其實做了四個路線。如果照你剛剛的講法看起來你比較希望推動跨港纜車的部分，我希望如果你真的要去推動的話，你要更積極、更努力的去協調，而不是只有港務局不同意我們就停住了，然後你也沒有任何的進度，我看不到任何的進度，我想這是希望你再去努力去推動的。剛剛陳議員慧文有講，其實我們在你的報告裡面看到洋洋灑灑列了很多部分，但我還是覺得雖然列了很多部分，可是觀光有很多需要去做、需要去執行，我覺得整合度不夠。

接下來我要提到另一個部分是，就像今年又跟交通部要了 2,000 萬要去做六龜溫泉的鑽探對不對？〔對。〕你也提到我們也協助這些有關六龜、寶來的溫泉業者去做有關合法化相關的準備及程序。我想跟你講的是，據我所知，在交通部尚未補助之前，其實我們已經做了一次探勘溫泉的部分。

觀光局許局長傳盛：

當時水利局有探勘過。

何議員權峰：

水利局有探勘過嘛！那一次的結果，我不想用失敗這個詞，我想結果是不好的，就是沒有。在你要輔導這些業者合法的同時，又跟交通部要了錢要去做探勘，我想說如果這 2,000 萬花下去，結果又是不好的，那未來要怎麼辦？局長有沒有針對這個做考量？

觀光局許局長傳盛：

我跟何議員再做詳細的報告，這 2,000 萬的鑽探是經過委託地球物理的專家，他是根據衛星或是專家判斷，比較有可能有溫泉礦脈的地方，從那個地方去挖掘，目前初步挖掘到 300 米，我們已經委託公司挖掘 300 米是有少量的出水，但是不是足夠支撐整個寶來大街的商業運轉，這部分我們還要等進一步鑽探的資料。但是萬一這 2,000 萬鑽探預計挖的這兩個井，都沒有足夠的出水量，我們還有一個備案是就已有的大量的引水，其實在接近寶來大概有將近 3 到 4 公里處，有一個地方出水量目前是還滿大的石洞溫泉，當時是有提到要用接駁，就是用接管的方式，但是接管要經過林務局的土地，還有牽涉到接管費用，所以當時是說如果鑽探就有，那當然是比較方便，若我們經過水利局、觀光局這兩次的鑽探，在寶來周邊都鑽探不到的話，最後一步就只好用引水，用引水的方式下來到寶來這個街區。

何議員權峰：

這就是我們在看一個地區未來發展的整合度問題，就像你剛剛講的，如果我們用鑽探的方式鑽探不到，那我們勢必就要用到引水的方式，這樣同時你應該要做相關的評估，才不會讓六龜溫泉的業者，其實他們已經從八八風災一直到現在也很多年了，你也持續輔導他們合法、法制化的過程中，你也應該要全面性的去整合，才不會浪費我們過去原先很多的觀光資源，我想這是一個很明顯的例子，希望局長在這部分可以繼續努力。

再來我想跟局長探討的是，很感謝觀光局在過去幾年跟中央爭取，甚至配合立委到中央去爭取很多經費建設金獅湖風景區，我們可以看到過去幾年，從 102 年做了蝴蝶館，金獅湖橋也完工了，甚至一些相關的設施，今年加上高雄的配合款 1,000 萬又做了綠地的整治，以及路口景觀的部分。零零總總下來其實已經花了好幾千萬在金獅湖這個地方做建設，但是我必須很坦白的跟局長講，其實當地民衆並沒有感受到這樣子的努力，當然也有些反對的聲音，它做一個觀光的風景區其實我也必須坦白講，除了這個地方，比如說那裡有兩個很有名的宮廟，道德院也好、覆鼎金保安宮也好，除了去那邊進香的香客外，我很少看到有外地的觀光客來到這裡。這就如我剛跟你提的整合性的思考，我覺得他未來有個很好的機會，比如說覆鼎金的公墓要遷移之後，未來它是一個很大的公園，利用這個機會是不是局長未來可以跟民政局溝通、協調、整合，未來金獅湖風景區是不是可以連接到這些墓地遷移走之後的公園，做一個整體性的評估跟開發，把金獅湖風景區做得更完善、更好，這部分局長可不可以答復？

觀光局許局長傳盛：

我想這部分府內來協調是沒有任何問題，而且這樣可以擴大金獅湖遊憩的範

圍，跟何議員回報的第一點。

第二點，其實在金獅湖目前的整建，吸引外地觀光客我們是逐步來做一些方案，包括新的整建計畫裡面有一個要做全台灣最長的溜滑梯，這部分已經完成規劃，目前在做發包，如果這個完成，當地的吸引力會更大。再來我們也把蝴蝶園做了很好的整理，目前在市區戶外教學，很多學校都會以蝴蝶園做為優先的選擇，目前在參訪人數上，上半年到現在也有大幅度的增加，我想整個要變成高雄市的旅遊景點，配合覆鼎金公墓的拆遷以及在遠一點的澄清湖，所謂的雙湖連線的動線規劃是未來金獅湖整體規劃案的方向，這是觀光局的目標。

何議員權峰：

你還可以提到澄清湖，這個我一直不想跟你講，誠如你所說就是雙湖嘛！我覺得就是要做一個整合性的處理，不是你第一年花 1,000 萬做金獅湖；第二年又花 1,000 萬；第三年再花 1,000 萬，看起來好像很努力的在做金獅湖，可是我覺得成效真的並不好，所以我真的覺得局長針對這個部分應該要跨局處來做統合性的考量，未來你要把金獅湖定位在什麼方向？比如你剛才也講我們要做溜滑梯，未來結合我剛提的墓地遷移後的公園，甚至你剛講的澄清湖，如何連接這個在高雄市裡面最大的綠色森林中心，我覺得這是很重要的，也希望觀光局在這部分整合度要更努力去做。可以嗎？

觀光局許局長傳盛：

是，我想朝這個方向是我們的目標。

何議員權峰：

另一個還要請教你的是，我上次跟你提過在輕軌捷運，現在輕軌終於通車了，很感謝捷運局的努力，現在雖然只有 C1 到 C4，可能在年底剛剛捷運局長也有講希望可以到 C8，其實我們很清楚這就是一個觀光的路線。我也跟你們建議過觀光局應該要在這部分做行銷，畢竟它除了是全台灣、甚至亞洲第一個輕軌以外，它沿線也經過很多觀光設施，我覺得觀光局應該去做整合，看如何去行銷這個路線相關周邊，包含高雄展覽館，未來可能有西子灣等等，你針對這部分有沒有做什麼準備來行銷輕軌捷運的沿線？

觀光局許局長傳盛：

我們目前已經做了捷運第一階段通車，這 4 個站及 8 個站的觀光地圖，以及在幾台捷運、公車上面也有做高雄的觀光意象圖，現在已經貼上去了；接下來會跟旅行社來做搭配，比如說到高雄做市區導覽，也把這條線列入很重要的周邊一日遊景點，這裡已經初步完成對於輕軌捷運行銷的部分。

何議員權峰：

我覺得這部分你還要再去多做努力，剛你講幾台公車我看到主席就開始搖頭

了，幾台我覺得…。

觀光局許局長傳盛：

不是幾台，是現在的輕軌捷運，我要跟你修正，是現在的輕軌捷運。

何議員權峰：

所以我覺得這就是一樣，從剛剛問你的這都是一個延續性的整合的東西，我真的希望你可以針對這個部分，這是一個新的賣點，好好針對這做一個妥善的評估、規劃。剩下的時間不多，未來 C14 可能明年就要通車了，希望局長可以多做一個比較有計畫性的行銷跟處理，好好把這麼漂亮的輕軌行銷到不只台灣甚至亞洲，可以嗎？

觀光局許局長傳盛：

當然，這本來就是我們最重要的觀光武器，這部分我一直跟局長建議希望早一點通車，讓我們能夠做更好一點的行銷。

何議員權峰：

接下來我還是要談到輕軌，很高興可以看到在 10 月 16 日上星期輕軌已經免費試乘，我想很多的議會同仁，包含主席、包含我都有去體驗，也可以看到這樣的小綠綠行駛在輕軌的軌道上，就如剛剛主席所講這讓高雄市民，尤其在過程中共同推動的人都會覺得相當感動，我們也看到有些輕軌的車站也已經完成了。我要跟捷運局提醒的是這幾天看到新聞媒體一直出來，現在是希望採團體預約制，每列車保留 30 個名額給散客，我們可以看到已經大排長龍。在這個部分上捷運局是不是要適度的再去考量，如何解決這樣的問題，雖然現在只有 C1 到 C4，除了這以外也看到車廂內有人吃東西、嚼口香糖、喝飲料，坦白說周邊的交通也有民衆在抱怨，甚至汽機車違規的部分，而且可以看到我有拍照給你看，義交長期在那邊指揮，我不曉得這樣的狀況要持續多久？義交是等到未來 C1 到 C14 都完工後還要繼續指揮嗎？這反映的是什麼？就是有關交通的相關問題上，我們對於民衆所做的宣導不夠，很多市民還不是那麼清楚這部分的處理，希望捷運局在這邊要再努力。

我們現在是要用一卡通，也能用投幣的方式購票，但我想問的是我們到很多地方坐捷運，如果我沒有一卡通，也沒有硬幣，只有紙鈔的話可不可以再增設紙鈔兌幣機，讓紙鈔可以兌換成硬幣去投錢，我想很多地方的捷運都有這樣的設施，這部分也要請捷運局再做一些考量，局長你待會再一併回答。

最後，其實這是這幾天最大的新聞，長鴻公司退票 1.57 億他也聲請重整了，我們也聽到捷運局這幾天一直有相關訊息在做回應。在這部分剛剛局長也講得很清楚，我們還有 6 億的錢可以提供給這些廠商做處理，包含你剛剛回答的部分，我也要提醒你的，或許我們還有 6、7 億可以保障這些廠商未來都可以

領到錢。可是有些小廠商可能每天都在現金支付的，相關程序其實有一些法律程序要走，在這樣的部分，是不是可以請捷運局再多幫忙這些廠商怎樣縮短這樣的時程，讓小廠商不至於因為這樣子受損。雖然我可能一年後可以領得到錢，但在這一年內他可能就必須面臨倒閉的問題，這個部分也要請捷運局多多協助這些廠商。本席聽到局長說我們已經完成 85%，同時已完工 8 個站區，希望年底可以 C1 到 C8，我要提醒你的是，我們看到這樣的工程延宕，或許因為長鴻針對做這樣的部分。未來我其實更擔心的是，會不會影響到二期的發包，以及未來這些廠商要來高雄市政府承攬二期的進度，這個部分等一下也可以請局長一併回答。

因為我們更關心的是目前長鴻申請重整，捷運局已經有一套因應措施，也相對完整，有一些小細節可以再努力，我們就盡量再努力。但是未來二期發包是相對重要的，所以我們會緊盯捷運局這個部分，希望在二期不要因為這樣子而延宕。其實現在坊間已經有一些民衆向我們說：你看，你們一期已經做成這樣子了，其實二期就是遙遙無期，我相信不會是遙遙無期，所以我們會來緊盯捷運局，針對二期來努力。

最後，我們也聽到捷運局，剛剛有些議員也講到，有關未來新的路線，譬如鳳山線，我們也看到捷運局很努力再向中央要 1,000 萬的經費，未來做一部分整併之後，可能明年等到政黨輪替後，有關可行性做完研究之後，未來政黨輪替後，我們就可以更努力向未來的蔡英文總統要新的輕軌捷運經費，我也希望這個部分捷運局可以更努力，時間可以盡量縮短，希望在明年我們就可以向蔡主席，也是未來的蔡總統，要未來我們更方便輕軌捷運線的經費，請局長回答。

主席（邱議員俊憲）：

請捷運局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

有關違規的部分，違規的部分有兩個面向，一個是用路人，另一個是車上乘客的部分。路口是屬於交警的部分，車上是屬於捷警的部分，這一段其實我們正在磨合，所以車上的部分，原則上會在明年 2 月 1 日，這是捷警和交通局交通監理部分所決定的時間，這一段時間以外，其他採取勸導的方式。另一部分，交警的部分會在這個月底，就是路口部分，交通警察也設置照相機，所以會在月底執行。有關義交的部分，這個部分原則上我們是採取動態，所以整個執行是透過工程、宣導及執法三個面向同時去推進，原則上義交的退場會配合整個實際運作的情形，和交通警察、捷警運作會再同時檢討。

第二個，就是剛剛何議員提到的，月台售票機不能用紙鈔，我們當時是考慮兩個面向，一個是使用率，因為我們是 30 元、25 元，如果用一卡通的話是 25

元，所以原則上絕大部分會選擇 25 元一卡通；另外一個是成本的考量，我們如果沒有紙鈔模組，1 台是 80 萬的預算，使用紙鈔模組我們必須增加 30 萬，所以當時在整體使用率的考量之下，其實採取的是沒有紙鈔，也就是 1 台我們可以節省 30 萬的經費。但是我們也預留介面，介面和空間我們都有預留，如果未來覺得紙鈔需求相當大，這一部分我們會在增加經費的情形之下再來補充這部分的需求。

有關整個二期會不會受一期的影響，一期其實是我們第一次針對輕軌發包最有利標的運作；二期也針對一期的缺失進行檢討，所以我們把它納入二期運作裡面。至於廠商我們是用最有利標，最有利標在一期如果有任何的缺失，或任何運作不良的廠商，原則上會在最有利標評審過程裡面就會被排除，所以不會影響到二期。目前二期我們已經經由市政府核准，我們預計在 12 月底開始公告，整個發包過程會在明年中之前，二期就可以進行決標作為。

另外就是都會延伸環，我們也積極在建置，這個部分原先只有鳳山線，鳳山線其實有兩個我們可以再補強的，第一個，我們希望鳳山和三民可以連結，因為這兩區其實人口相當多；另外一個，我們希望也可以把它延伸到亞洲新灣區。如果是這樣的話，我們從產業、居住活動及人口眾多的部分，可以藉由整個都會延伸環串接，甚至銜接到高鐵，這樣在整個未來運輸的需求，和整個密度增加，我們可以更為提升。也感謝中央，因為中央也同意，所以他補助我們 1,000 萬在可行性研究，所以我們會加速進行發包，讓鳳山線和黃線整合成為都會延伸環。我們希望明年可行性研究完成之後，同時向中央爭取，如果爭取可行性研究通過之後，雙軸雙環的理想就可以建置完成，以上說明。

主席（邱議員俊憲）：

延長 2 分鐘。

何議員權峰：

輕軌捷運是未來高雄市要很努力發展的一個重要交通建設，除了二期以外，還有我們後來在討論的都會延伸環線，鳳山線等等這些，希望局長可以繼續努力。像台北，雖然他們蓋的是地下化的捷運，他們一年可以完成一個路線，其實輕軌的施工期相較之下是相對短很多的，我們也期待在局長的努力之下，未來我們也可以一年完成一線的輕軌，謝謝局長。

主席（邱議員俊憲）：

謝謝何議員質詢。我先處理時間問題，現在 12 時 21 分離中午原定散會時間還剩 9 分鐘，我們延長會議時間到李議員順進和周議員玲玢質詢完畢之後再行散會。接下來請李議員順進質詢。

李議員順進：

今天本席謹就交通部門提出幾個問題請教相關局處，務必請相關局處重視。今天比較熱門的是輕軌問題，輕軌熱鬧試營運的同時，我早上也聽了很多，爆發長鴻營造跳票的新聞，現在高雄市政府捷運局和長鴻營造各執一詞，當然市政府有市政府的立場。但是本席在這裡有幾個問題要請教捷運局，在 2 萬人試乘之後，高雄市民對於高雄市交通的期待會變成怎樣？另外，和長鴻營造的糾紛，我請捷運局務必要講清楚說明白，一定要給社會大眾一個交代，這個關係到將來高雄市所有的公共建設和公共工程，如果沒有講清楚，假如沒有說明白，我想將來沒有人敢來。

今天很多先進都有探討到這個問題，但是如果以包商的工程款未付就拒絕付款，將來的問題會很多，將來各種包商，不是只有捷運局，包括所有的公共建設，以及所有的機關團體，只要廠商提出異議，比照高雄捷運、輕軌捷運模式，拒付工程款，將來影響的層面會如何，我想局長會有因應之道。現在長鴻營造對內可能自己本身有問題，但對外一直說因為我們要變更設計而延誤工期，對於變更設計內容早就送至高雄市政府捷運局，捷運局卻遲遲未審而導致工期延誤，甚至捷運局積欠 10 億工程款、追加款，導致他們跳票。這是誠信問題、將來整個公共工程問題，請捷運局長因應相關問題務必說明。第二、輕軌捷運路線是凱旋路周邊鐵道工程，周邊市民朋友認為台鐵鐵路阻礙前鎮地區 50 年發展，終於將鐵路撤除，現在高雄市政府又要在這建輕軌，當然其正面意義比較多，包含高雄市觀光、交通建設、捷運未來發展及各項市政建設都有帶動效益。但是以崗山仔、籬仔內地區，鐵道已阻礙他們 50 年，通車之後又看到許多亂象，未來交通也可能更亂，我想知道關於捷運局有沒有相關因應之道。另外，輕軌通車後，高雄市車禍死傷率、肇事率始終居高不下，輕軌也在這一段路線，將來影響如何？請捷運局簡單答復。第一有關捷運局誠信跟法源問題，我們站得住腳嗎？

主席（邱議員俊憲）：

請捷運局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

關於這一部分，長鴻是亂說的，我們也要求長鴻要更正，同時我們也做了更正。有關李議員剛剛提到變更設計計價問題，變更設計主要在愛河橋，原先設計是一跨，就是原先橋中央沒有橋墩，文化局認為舊有鐵橋具有文化景觀價值應予以保留，所以進行變更設計。變更設計圖、細部設計他們有送來，原本舊圖一跨部分細部設計圖一直未送來，舊圖沒送但新圖送來，新圖已積極在建置，有新圖沒舊圖如何計價？變更設計價差就無法處理。因為輕軌是統包案涵蓋設計加施工，所以舊圖沒送無法計價，這部分責任歸屬就很清楚，我們也一

而再再而三要求長鴻盡速將舊圖提出，兩者之間才能做比較變更設計後價差在哪裡，長鴻一直沒提出，但是只有影響到其計價並未影響到工程，因為新圖部分都已完成。第二部分李議員提到的內容，輕軌進入後原本平行向部分，新、舊凱旋路之間尤其中山路這段，同一方向原先綠燈可以左右轉，輕軌進入後左右轉就會受到影響，輕軌經過時間大概只有 7 到 10 秒，但受到左右轉關係，整個循環時間秒差會增加 150 秒，有些人會發現機車不耐久等，關於這個問題我們有經過兩面向去處理，第一除了原本工程處理，第二就是執法與宣導，除了一再進行宣導、執法方面目前使用照相機，警察局交通大隊已在路口設置照相機，預計在這個月底會開始執行。我們希望藉由照相機、義交、交通警察來維持交通並將事故降至最低；宣導部分，前幾天在新聞廣告可以看到如果跟輕軌產生交通事故未來求償會是滿大負擔，所以希望所有用路人能夠針對輕軌能夠疼惜並產生包容、尊重。

李議員順進：

局長，我要肯定捷運局針對輕軌捷運的努力，相關問題本席也在這裡勉勵你要面對，第一、誠信問題，是不是長鴻營造亂說我們欠他 10 億，這樣誰敢來做工程？包商不付錢你就把他停工、停止付款，這樣將來公共工程只要說便當沒付就來吵市政府，你不是就應該讓他停工？你應該要面對這些問題而不要被誤導，只單純積欠包商工程款就拒付原本統包商工程款，這是有責任、將來有爭議的，不要說便當沒付錢、車輛沒付錢，人家隨便亂說你就核准，不可以有雙重標準，法律的立場你要站得住。

捷運工程局吳局長義隆：

這不可能，不可能沒有依合約、相關規定就貿然停止付款，他是可以跟我求償，所以不可能停止，而且現在是 17 期款部分長鴻剛領走，現在要申請的是 18 期款，18 期款他跳票我如何付款給他？另外，我們要求他的進度，我們才能給他。

李議員順進：

好，這說明清楚。

捷運工程局吳局長義隆：

剛剛李議員說我們欠他 10 億，長鴻全部 56 億裡土建是 20 億。20 億中他只有領 9 億多，扣去的部分，還有將近 10 億；10 億完成而未領有 6 億，4 億部分未做不可能把錢給他，已經做的 6 億裡須按照程序分別估驗、計價，再經由 PCM 監造確認後，現在他要申請的 18 期款，其實我們都依照合約相關規定、期程給他，不會有不付的情形。

李議員順進：

局長，謝謝。我也支持你依合約、法令規定辦理，但是崗山仔、籬仔內地區對交通的期盼，以及輕軌營運後地方所面臨的問題及未來發展，我想捷運局針對輕軌捷運要考慮到地方。我們支持高雄市重大交通建設，但是不要給地方帶來不便、阻礙，如何磨合、宣導、執行，我想交通局有很多的準備，以上我給你勉勵、肯定。

下個議題請教交通局長，104 年 1 月到 9 月高雄市交通事故肇事率是多少？你未來要如何做才能降低肇事與死傷率？交通局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝李議員對於交通安全的關心。今年 104 年 1 月到 9 月，目前 A1 事件大概是 190 人，相較於去年同期大概減少 40 人，所以整個下降的幅度差不多在 24% 左右。所以整體從死傷的部分來講，我們在今年度各個局處通力配合之下有很不錯的成效，也希望今年一整年能夠把 A1 事件降低到 200 人以下，去年是 226 人，目前是 10 月，看起來我們達到這個目標應該是很樂觀，甚至還可以更低。

李議員順進：

局長，謝謝。高雄市交通事件的死傷率和肇事率，本席在這四、五年一直很關心，我也知道交通局長到任以後的努力，甚至在各單位協調的方面，你都大聲疾呼、也很出力。針對 A1 事件，本席曾經訪問肇事率、死傷率最高的道路沿線相關派出所或是分局長，甚至我發覺高雄市政府警察局分局長和所長親自在最易發生事故時段來指揮，所以剛才局長報告說相關單位的宣導和配合，我想大家都有出力，但是高雄市的機車就是這麼多，高雄市的交通問題也是市政最重要的問題、也是百姓最關心的。我不敢講是民怨最深的，因為剛才局長有講到這段時間已經有一、二百人了，如果一、二百個家庭發生死亡的事件，這是 200 多個家庭破碎。而且如果因為我們的設施不好、辦法不好或是管制不好造成對方有加害人，這要再加一倍，200 多個家庭變成 500 多個家庭的破碎，甚至受傷的。

局長，我告訴你，機車最容易發生事故，機車在 99 年有 224 萬輛，到 103 年統計剩 204 萬輛，數量有降下來，但是 A1 的死亡率才減少 2 人，在 103 年機車減少將近 20 萬輛，但是死亡率在 103 年卻只減少 2 人。局長，你看這邊比較好看，減少 2 人而已，但是受傷率 103 年和 102 年相較多 7,000 人，但是如果跟 99 年比較，我們受傷的案件多了快 2、3 萬人。這 2、3 萬人的家庭、工作、職業、經濟都會受影響。只要你受傷，甚至有一個人受傷沒去上班，現在景氣也不好，老闆一聽你受傷就把你解僱，因為你沒有辦法來工作，所以在這裡本席除了肯定局長及交通局的努力以外，還要提醒你們這個部分要能夠再

降低。剛才你也有講，到目前比前年還要減少，我不來探討你的數字依據，但是在這部分本席也肯定你的用心。因為我真的有去派出所詢問，我真的有去拜訪分局，分局長跟我講他都親自出去還拿照片給我看，拿 LINE 給我看說：「議座，我們有在努力，我們都自己出來維持秩序、自己出來看重點。」局長，這就是你剛才報告的，大家有足夠的相關聯繫，本席在這裡跟你勉勵。

這張圖顯示的事故率，高雄市的狀況只比台中好而已，這個要努力。這張表顯示 65 歲以上是最容易肇事的年齡層，高雄市有 34 萬個老人，大部人認為我們交通標誌需要改善，清晨出門運動，老人家一時沒注意，開車的人也沒注意，因為交通設施、交通標誌不清楚，所以發生事故。這個就是高雄市反光標誌目前的情形。在各縣市政府都知道這個情形，有時候連草都沒有，這個路面這樣凸出來，有的騎在機車道不知道，爲了閃它臨時應變而撞到清晨運動的老人。所以我想夜間反光標語，高雄市政府要加強。現在各縣市政府都很重視反光標誌，高雄市有很多主要道路、次要道路、山區道路、產業道路，現在目前用的反光標誌斷掉的情形很嚴重，都不清楚。我想這個部分來讓局長看，這個部分是高雄市的，這個是我去拍的。局長，你看這都壞了，都沒弄。局長，你看一下，是經費不夠還是怎樣？局長，我看你要重視一下這個，這是市區，市區都這樣了，山區更不用講，山區的路形彎曲，如果反光標誌沒有好一點的話，沒多久就斷了。這也是高雄市的狀況，你看這個都不清楚了，夜間的時候如果這裡有草、有樹木還好一點，有的開車、騎機車的根本看不到這個路面有 20 公分、30 公分的凸起物，因為駕駛人一時的疏忽可能就造成車禍。

如果反光標鈕不清楚發生事故，這有判例是要國賠。局長，有些黃牛都在鑽營這個部分，如果車禍，他就告市政府要國賠，這是雲林和台中。我想反光標誌塑料的二年就壞了，如果用鋁合金或琺瑯質的，耐候性佳、耐刮、耐衝擊、容易清潔、不易損壞，保固期十年或五年以上。局長，你要考慮使用，保固期也很重要。這是附近的一個縣市政府今年編的預算，在反光標誌的部分編了 1,155 個，1 個 750 元，這是附近的縣市政府編的，我等一下播放給你看，高雄市政府編 50 個而已，到底是不是在試用？是在試用要慎重，我也知道要慎重，如果是好的東西能夠保證用十年、用二十年，還有…。

主席（邱議員俊憲）：

延長 2 分鐘。

李議員順進：

這個部分高雄市政府今年反光標誌才編 50 個，耐候性佳、耐刮、耐衝擊、耐酸鹼、不易斷又可回收。你原來用那種塑膠的，像我剛才播放給局長看的，在高雄市易肇事路段斷掉未修理的。局長，我請教一下，反光標誌比較優質的

交通安全器材的購置跟維護的權責單位是高雄市政府的哪一個單位？市政府既然已經有編了，我想價錢都一樣，當然編預算歸編預算、公開招標歸公開招標，塑化型的一個預算 250 元，但是只保固一年；耐候性佳、耐刮、耐衝擊、可回收、具環保的，保固期是十年，價值將近 2,000 元，我們的預算只有 750 元，但是我們還是尊重採購法的規定，一樣照公開招標的程序走。但是我們要有這樣的預算跟這樣的準備，要不然如果因為我們的反光標誌不當或者是沒有維護、沒有維修、沒有環保造成了交安以及危安的事件，我想將來市政府都會面對到國賠，財損事小，對於我們的形象、對於用路人的安全、對於我們安全的城市，這是一大諷刺。所以在這方面有比較好的交安器材，局長，你要去採購。你簡單答復，你有何感覺或準備？

交通局陳局長勁甫：

如有較好的交通安全設施、設備，我們當然要優先考慮，剛剛議員特別關心反光標鈕的部分，這部分大部分是在道路的興建和養護範疇裡面，這大部分是工務局在處理。你說的那 50 個，是我們在彙整處理易肇事路口的部分，如果有一些是需要汰換的，我們會來做這個動作。整個大部分反光標鈕的做法，工務局那邊有一套這樣的機制，也很感謝議員的提醒，對於比較耐用的，具有環保效能的這種標誌或設施，應是我們未來採購的優先考量。剛剛議員也特別提到，在老人家或是我們比較常見的肇事族群裡面，確實我們在此還要再呼籲，因為在交通安全的努力之下，通常會有工程、教育、執法，這部分，我想各個局處裡都努力的在做。

我們認為還有一部分是，我們積極需要市民朋友共同來提高這個共識和參與，就是用路人本身對於交通安全、駕駛行為，這方面的注意。比如我們資深的市民或機車、大型車，特別在高雄市非常多，所以用路人如果能提高警覺，相信像剛剛議員所提到的，不只要降低到 200、190，甚至我們希望降低到 100，乃至於哪一天，我們可以透過各種的努力，把整個 A1 的肇事，在高雄市裡不會再發生，這需要用路人大家一起來共同努力。

主席（邱議員俊憲）：

謝謝李議員順進的質詢，接下來請周議員玲玟進行質詢。

周議員玲玟：

首先就觀光局的部分和局長探討一下。在業務報告裡面，我看到我們這幾年來的努力，航班，來高雄的航次都慢慢的增加，誠如邱議員也提到，我們現在使用率，已經往百分之五十邁進，當然航班增加這件事，也很肯定大家的努力，在我自己的經驗裡，其實也是很多高雄市民眾出國的反映，航班即使增加，對小港機場，高雄人要出國的航班時段，我們一向都沒有好時段，大概高雄小港

機場會用到的時段，要不就是一大早 5 點到 7、8 點之間，你就看到人山人海，全部都擠在這個航班，也就是我們並沒有很好的、分散的、好的航次，就是大家，你要去東南亞、東北亞，你要往哪裡去，統統都是 5、6 點集合，統統都是 8 點以前到櫃檯報到，這時候的機場是超級客滿的。10 點以後，很抱歉！在開始進入好的全世界互動的航班裡，我們就減少了，10 點以後的小港機場，人就慢慢減少，然後一直到晚上，越來越冷清、越來越冷清。

相對於桃園機場到了下午以後，又開始進入另一個高峰，到了晚上人山人海，所有的國際班線。所以其實我們不只是在航次上的努力，我是希望要增加我們的使用空間，我們在對外的航班的時間，是不是可以做一些其它的和交通部，或者我們去努力、去分散，讓小港機場，讓高雄、讓南台灣的人，出國可以有一樣的權利、或者一樣的時間選擇，可以使用小港國際機場。

另外，我們北高的接駁機，一路就一直取消、一直取消，現在北、高的接駁機只剩一班華航，它可能是國家的政策，或者是因為它自己的班機，它只剩下一大早 6 點和晚上一班，共兩班，也就是在以往其它時間，接駁機還滿多的時候，長榮遠東都有，大概在台中以南到屏東。以前出國的旅客，他會選擇高雄國際機場去做出入，可是現在因為沒有接駁機，大家都要去趕高鐵，或者改其它的方式，或者台北比較方便，他就會往北部去。高雄的接駁機就這樣惡性循環，就越來越少，在接駁機的部分，很多高雄人都向我抱怨，除了一大早去趕那個，其它時間要出國，我都要搭早上 6 點 30 分的第一班高鐵，甚至很可能那一班都趕不及，去到桃園機場，還要坐接駁車都來不及。我們有沒有可能在這部分和交通部也好，我們不管是策略性的要求或者是便利性的要求，能不能請他們來協助我們，起碼要恢復正常的接駁機，上午和下午最晚兩個班次可以去接駁，我們可不可往這個方向去試試看？請局長回答。

主席（邱議員俊憲）：

請觀光局長答復。

觀光局許局長傳盛：

謝謝周議員對小港機場的關心，特別是接駁機這一塊，我們之前有向機場反映，南部的鄉親，尤其現在沒有飛歐美和紐澳這樣的航班，所以被迫一定要去桃園。〔對。〕這樣的情況下，接駁機其實對南部的鄉親而言，是非常重要的，誠如周議員說的，一方面是有高鐵的開通，他們把接駁的工作轉到高鐵來。二方面，可能他們在班機的調度、成本的考量，慢慢的把接駁機削減，我想這部分我們再來…。

周議員玲玟：

其實他們是在商言商，講成本的考量，我覺得太沉重，而且航空公司基本上，

他在配合國家所有的交通運輸政策裡面，他不能把這當作成本考量，事實上我們都知道，他把這些班機都拿去飛大陸直航嘛！

觀光局許局長傳盛：

對，周議員講得非常好，因為他的班機調度不夠，他只好用這種方式，犧牲掉南部鄉親的權益。這部分我們會積極的和相關的航空公司和交通部的主管機關，希望能夠，一方面道德勸說，二方面再施加一些政策上面的…，希望他們能配合我們中、南部鄉親出國旅遊的方便。

周議員玲玟：

我覺得這很重要，高雄在台灣不是第一大，最起碼我們要站穩第二大國際城市這樣的角色，第二大的機場，沒辦法做到這樣一個很正規的接駁，把自己落入…。你知道，尤其是長途旅行的行李箱，如果是個人商務客也就罷了，我多少次在高鐵站，看到旅行社整團的，只要超過十個，那大行李箱…，其實高鐵車箱放置大型行李的位置都不夠。你就看到很多人這樣，而且我們的高鐵站也很不親民，有的下去沒有電扶梯、有的上來沒有電扶梯，之後你就看到所有的團體旅客就拉著一個大行李箱，尤其是他回來時更慘！回來不買個手上多三袋，他還不甘願。

在接駁高鐵再轉搭高鐵，自己拉行李，和透過航空公司的接駁，那個出國的旅客和進來的旅客，行為上優雅多了，你知道嗎？我希望它不只是我們要嚴格的，或者請立法委員幫忙，我們要向中央強勢的來要求這個部分，小港機場的接駁機，兩大航空公司，他們都要有責任。

觀光局許局長傳盛：

好，我們會積極把這事情列入最主要的工作，來和二家航空公司做這樣的協調。

周議員玲玟：

另外，就是我們航次的時間點，是不是能讓小港機場的時間點？

觀光局許局長傳盛：

目前依照我們的了解，小港機場有三個尖峰時段，一個是從早上 5、6 點開始報到，第一班航班從 7 點以前飛走，這段一直到 8 點 30 分到 9 點，慢慢會舒緩到中午 12 點到 1 點 30 分，這也是另一個高峰期，這是下午航班分配部分，接下來是晚上 8 點到 11 點。

周議員玲玟：

12 點到 1 點 30 分，大部分是飛哪裡？

觀光局許局長傳盛：

亞洲，小港機場大部都飛亞洲，中國大陸各個城市大概這時候會來，因為他

們也是一大早從他們那裡飛來，再飛回去。

接下來，我剛說的，晚上 8 點到 10 點飛來這裡過夜的，大概是這三個時段，小港機場變成是尖峰時刻，報到櫃檯往往都不夠用，這也是我們跟交通部民航局有去探勘過了，他們會在既有的範圍再擴增兩個島區來增加航空公司的櫃位。依照目前的方案，他們大概在今年會發包，明年至後年就會陸續完成，可以紓緩目前的狀況。第二個部分，我也有跟他們建議，是否可以把現在的國內航廈，因為現在搭國內班機的人不多，這部分能不能試圖跟國際航班接軌，或是把一些 LCC 廉價航空遷移到這邊來。這部分民航局有在評估，有在做研發，是不是會朝這個方向走，我會再跟他們討論。

周議員玲玟：

我要請教鑑定科的阿寶主任，你看這個是哪裡吉祥物？不知道，誰知道？我要問交通局的，不要問觀光局的。有沒有誰知道這是哪一個吉祥物？陳局長。

交通局陳局長勁甫：

應該是熊本熊。

周議員玲玟：

這是熊本熊。下一個呢？

交通局陳局長勁甫：

這是觀光局的，交通部觀光局的。

周議員玲玟：

請問邱主席，這是哪裡的吉祥物？

主席（邱議員俊憲）：

這是高雄的。

周議員玲玟：

對，這是高雄熊，這是 Hero。我們看一下第三張，左邊是熊本熊，右邊是高雄熊，有沒有超級撞臉。剛剛大家提到 Hero 的時候，我突然想起來，這兩隻熊在我的印象裡真的很相近，網友都有在討論這兩隻熊。剛剛有同仁提到，我本來就想要問這個，因為 25 日的首航，議長會帶著我們飛一趟跟熊本的首航，而且聽說賣得非常好，票早就已經搶光了，這當然是兩個城市之間的努力。這麼多年來高雄和熊本の感情非常好，除了市長和市府官員，議會跟他們都有非常多的聯誼和來往。我不曉得是不是因為這樣，我們大家的想法太接近了，我們新產生的 Hero 跟熊本熊感覺上就有一點兄弟相。我們叫它 Hero，感覺上我們已經把它定位成公的，人家的熊本熊不知道有沒有定義公的或是母的。

剛剛同仁提到，我想 25 日我們試著除了要求市政府以外，我們也可以讓這兩個吉祥物因為相似相聚一下。有時候撞臉也不是壞事，女星撞衫可能會覺得

很悶，但是還是可以做一些比較，各有其優缺點。所以可以的話，我們也帶著 Hero 到熊本去，我們也跟熊本討論一下，兩個城市的情感這麼緊密，兩個城市的吉祥物也這麼相近，大家可以有一點交流。我們既然是姊妹市，他們可不可以也是兄弟吉祥物。將來熊本熊在全世界的宣傳才是我們要學習的，我要講的重點在這裡。

熊本熊在全世界所有的城市，翻個跟斗也上相、吃太胖也上相、跌倒也上 CNN。最近其實網友想去參觀熊本的第一名景點不是淺水寺，現在竄到前一、二名的是熊本熊部長的辦公室。他們在百貨公司幫它開了一間辦公室，上面還有它自己的名牌，所以所有的觀光客會想要在它上班的時間去看它，它還簽公文，還有戴眼鏡，所以他們行銷是我們要學習的，這部分簡單的跟觀光局來加強一下。我們可以試著跟他們做接觸，光是熊本熊到高雄來參加活動就參加很多次，所以我們一定要帶著我們的 Hero 過去跟他們交流。我希望下個年度我們這兩個城市可以交流，今年如果來不及，下一個年度我們就先跟人家溝通一下，我希望我們兩個城市可以多做一些交流。其實這對高雄市的能見度是有一些幫助和提升的。

另外，在交通局的業務報告裡面，我看到局長把交通安全做為重點，尤其我們有一些重大的交通建設，或是對未來很大的規劃。但是我現在想跟你講一些小東西，這些小東西是生活裡唾手可得的。我們每次在講肇事率都會講 A1，其實不是的，生活裡最影響我們的是，上下班時間只要有兩台機車撞在一起，或是上下班時間，只要有一台車左右轉轉得比較不順暢而擦撞，交通就會全部打結了。所以我的網友有一些很不錯的建議，每一次給我，我都會請助理 pass 給交通局。

譬如說最近 pass 過去的案子，我簡單的舉例，他是一個開車族，他說中博高架由南往北的路口，因為機車需要從橋下去建國路，所以我們的交通號誌是有分流的，就是當停完紅燈以後，全部要往北走，交通號誌是讓機車先行，過了幾十秒之後才換汽車上去，所以他說他每天上下班由南往北的交通大致是順暢的，尤其是在尖峰期。但是他告訴我，問題在由北往南走的時候，交通號誌沒有分流，所以下班時間是幾百台的機車和幾十台的汽車，當綠燈一亮就全部往橋上擠，他說他平均每個月都有看到車禍。

他給了我一個建議，這個建議也很可愛，但是這個建議比較殘忍，他建議在機車道設置照相，只要機車一往前衝就照相，我說這樣就又被說我們跟民衆搶錢了。當然我們的目的不是希望要罰款，我們是希望交通順暢。所以他就建議我，由北往南的路口也跟由南往北一樣做交通號誌的分流。我覺得這樣的建議非常好，我有請辦公室助理跟交通局建議。

最近中正路跟民生路中間，就是要往民族路去的那一條，一樣也是要往民族路衝上去，那裡的車子也是很多。可是我們這一段要求要右轉，就是從民族路到中正路要右轉的車輛要先進慢車道，因為我每天經過，民衆也剛好寫來反映。那個慢車道 24 小時都在塞車狀態，因為那裡有住家、公司、企業大樓，旁邊甚至還有一所幼稚園，也就是說小型車、大型車每天都要擠進來，還包括右轉的車子也要擠進來。所以這部分我也請他們馬上轉達給交通局，我們也來做一下規劃，是不是右轉快車道的汽車，可以直接在快車道上有個右轉的指引。雖然這些都是小事，但是花在質詢這些的時間，我想我們交通局有沒有一個平台，讓民衆在隨時的日常生活裡，因為每個區域的發展不一樣，甚至有一些區原來是暢通的，但是最近因為有三棟大樓在興建，所以最近這段路是不暢通的。也許哪一個社區，本來沒有哪一個大的餐廳進駐，但是最近有了，需要做一些調整。我們有沒有一個平台可以讓民衆在生活中遇到這些狀況時，可以直接跟交通局建議，並且隨時反映，我現在這一段道路需要什麼協助，我們有沒這樣的網路平台可以給民衆使用？因為印象中都是用「1999」報案，但是我講的這個是一個良善建議的平台，有沒有？請交通局長回答。

主席（邱議員俊憲）：

請交通局長答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝周議員提供了至少兩個需要改善的號誌或是路口的部分。有很多管道可以跟交通局直接溝通，我們的智慧運輸中心 24 小時隨時都有人值班，這個部分可以讓民衆打電話進來提供他們的建議。如果擔心電話進來沒有辦法接到，我想局長信箱隨時都歡迎民衆如果有很好的建議，可以透過這個管道讓我們知道，我們會立即研議回復民衆的建議。

周議員玲玟：

可以對外多宣傳有這樣的管道嗎？因為你要知道民衆的習慣，他有好的建議不會想到跟市政府直接建議，他會覺得，他的建議不知道會不會被採用，會不會被潑冷水，或者是說了沒用，所以透過民意代表來講，也許比較有用。所以他就長期有一個習慣，民衆只要動到公權力的電話，或者是網路，他只想爆料和抱怨，正面的建議那個部分會不見。所以是不是我們這個部分，其實可以再做一些加強，比方說我剛剛建議的，就是說如果你有這樣的網路平台，讓他可以上去反映，反映之後，你改善了。你改善了回復他，他天天在使用，比方說我舉例的，如果接下來，下一個月就把中博段由北往南的分流就做好了，他上來建議，我們告訴他，我完成了。而且我告訴他說謝謝你的建議，其實接下來你會帶領更多好的建議出來，是不是在這個部分加強一下。

交通局陳局長勁甬：

是，我想我們應該要再加強這方面的管道的宣導，也很感謝議員提供我們這個部分。目前這一些管道都是歡迎我們市民朋友，如果有任何好的建議都可以直接跟我們聯繫，我們也非常期待，也非常感謝市民朋友如果可以參與這樣的部分。

周議員玲奴：

最後我就簡單的也是再跟…，因為今天其實大家重點都在談長鴻和捷運局，各位同仁講完的，我不再贅述。我也在這裡鼓勵一下捷運局，接下來可能還是要面臨這些質疑，但接下來還要做的第二階段，尤其是那個第二段，我是很怕這一段會去影響到第二段，也就變成我們的第二期會遙遙無期。第一段現在我們遇到的所有的問題，在未來的第二階段，它都不要發生，而且它會不會影響第二段？還有將來第二段要怎麼跟第一期可以融合在一起，我們不要再出現第一期的錯，然後第二期全部又重新來過一次，好不好？

主席（邱議員俊憲）：

請捷運局答復。

捷運工程局吳局長義隆：

有關這一部分，我們第二階段的發包，其實是針對第一階段的，所以我這一次重新檢討，檢討完之後再採取第二階段的相關作為，所以原則上第一階段的問題部分，不會在第二階段重複。〔…〕不會，因為很多超級電容部分其實它是相容的，目前其實是滿普通的一個系統部分。所以整個當時我們在合約的部分，就已經針對不會有綁住的情形。

主席（邱議員俊憲）：

好，謝謝周議員的質詢。今天上午的議程到此結束，下午 2 時 30 分繼續開會，散會。

下午議程繼續進行交通部門的業務質詢，現在第一位登記發言的是郭議員建盟，請發言。

郭議員建盟：

今天我針對市區停車位的問題來談。大家都知道市區的停車位不好找，常常我們的公車停靠站被占用，占用的情況有多嚴重？我在交通局的協助之下，跟港都客運、高雄客運要了 218、219 還有橘 12 等 3 線公車在下班時間，穿越市區公車完整的行車紀錄器。把行車紀錄器裡面的片段逐一檢視做統計，竟發現高雄市的公車站牌，在所統計的 42 站裡面有 56 部車子違規，違規的機率大概有三成，也就是大概每 3 個站就有一個站被小客車占用。所以我知道，我們高雄市參考用的號誌不只是紅綠燈還有公車停靠區的格線，讓我們的小朋友、

老弱婦孺冒著穿越車道上、下車的危險，這個狀況，局長，我進一步的跟你討論。

爲什麼調 218、219 和橘 12 這些運量不是最大的，因爲你知道我們很多公車運量最大的走幹線，是走中華路、博愛路，它的候車亭是在快車道上，沒有臨停問題，所以高雄客運和港都客運給我楠梓到高雄火車站、楠梓到鹽埕埔、鳳山到鳥松醫院等公車的市區停車位，那是在下午 4 點，我們辦公室用完整的錄影帶內容逐一來檢視，看看到底被占用的狀況有多嚴重？局長，我們一起看看，這是裡面隨便一個片段而已，沒有刻意剪。門打開，上車的是一位老人，這裡是被占用的，一部小汽車占用了這個停車位；這張圖是 7 歲的姊姊帶著 3 歲的弟弟就這樣的跑下車並且穿越車輛，這個就是其中的一個片段，這樣子的片段一共檢視 142 個片段。裡面 218 號 58 站、16 站有 22 部車違規；219 號 59 站、16 站有 21 部車違規；橘 12 號 25 站、10 站有 13 部車違規，全部 42 站有 56 部車違規，每 3 站 1 個違規，違規率大概三成，可以說近乎失控。而且這是最真實的紀錄，有影片爲憑。這張照片是港都客運給我的照片，這裡是後門，可以看到老人推輪椅下車，前門老人要上車，旁邊就是占用的小客車。這張照片更離譜，兩部小客車裡面是機車違停，所以小轎車就併排在停車格外，所有的乘客只好穿過車陣到車道上面上車。這一站叫做內惟派出所，他們就在派出所前面這樣子的違規。這是所有的汽載業者給我的違規熱點，一共有 52 個違規車站。

事實上，高雄市在推動大眾運輸的投資上，從捷運、低底盤公車、公共腳踏車、車道還有輕軌，局長，全部加一加，2,000 億跑不掉。你今天早上的施政報告裡面，針對我們候車設施和興建環境的改善，除了最新式的候車亭以外，還包括 USB，我們的公車站牌裡面還有 USB 機充電站這麼細心的服務，加上這麼吸引的建設，可是我們的市民公德心沒有隨著這些投資與實際狀況跟著進步，幾乎每個人爲了貪方便還是我行我素，常常任意違規，而且違規到這種情形。

我們局裡面針對這個問題也不斷提改善的方案，也看到包括 7 月全國首創的波浪型黃線，網路也馬上熱烈討論，有網友直接調侃說這是畫線的喝茫，這是喝茫的黃線。你們目前試辦的有 3 個地點，我聽科長講效果還不錯，但是就只有這 3 個地點。交通局爲了解決這個頭大的問題，還在 102 年就請我們的公車業者提供行車紀錄器，直接用紀錄器裡面的違規狀況開單告發，但是事後業者消極以對。因爲司機開車已經非常疲憊了，回來還要自己剪輯違規的片段去告發，剪輯告發以後，因爲站牌旁邊的店家收到單子，因而發生糾紛和衝突，店家要求你們把站牌撤掉，大家都很頭大，所以告發的東西能免則免，所以我們

的停車位就這樣繼續被占用。

我有幾項建議，第一項建議，剛剛那段小孩上車、老人下車的影片，我們可以看到有一些公車停靠區，還是沒有完整被劃設，所以交通局要加把勁，該是公車停靠站就應該劃設完整的公車停靠區。再來，我建議擴大試辦波浪黃線的措施。我們如果要用力的開罰，之前一定要宣導，「不教而殺謂之虐」，建立告示擴大我們的宣導，擴大多辦一些站，把這些公車站牌就畫波浪黃線，畫了以後提醒我們的小轎車駕駛，要他們開車絕對不能茫，並且把我們的公車站牌讓給公車族，讓乘客可以安全的上、下車，用這樣子的方式加強宣導。另外，建議業者剛剛提供給我們 52 個違規熱點，也拜託交通局轉給交通大隊去開單和取締。接下來我再建議，擴大辦理公車行車紀錄器舉發違規的狀況。科長跟我說，我們現在的方式是打電話請 1999 通報。但是我跟科長說，基本上 1999 請警察過去通常也是勸導而已，違規者看到警察來也就開走了。因大部分的駕駛都在車上，那時我就在旁邊，我覺得這樣沒有辦法達到嚇阻的作用。我強調用公車的行車紀錄器直接舉發，因為公車是不斷的靠過來；如果你行車紀錄器靠過來就舉發的話，小轎車的駕駛就知道公車來的時候要趕快閃，因為停在那邊馬上會被照、隨時會被開單。我認為這個嚇阻效用會遠大於警察到場勸告的狀況，新北市相當徹底執行，我打電話問新北市的朋友，新北市的民衆現在已經知道停在那裡會影響公車停靠，會被開單處罰，我希望你費了這麼大的心鼓勵高雄市民搭乘大眾運輸，這些投資得再多其實都比不上類似像這樣子的宣導教育，讓我們的公車族搭車搭得有尊嚴。

和局長分享，9 月 21 日網路上有一篇 po 文，這篇文章 po 了兩天，獲得兩萬多個讚、二千多筆分享，這是什麼樣的一篇文章？是一位自閉症小朋友的爸爸，這個小朋友叫做蔡傑，是蔡傑爸在臉書上的 po 文。他說他的小朋友患有自閉症，要自己上學，但是小朋友的動作反應比較慢，常常公車來了還來不及舉手，他為了教小孩子舉手攔公車、自立自強，他費了好大的功夫教導小朋友，甚至不惜用他的肉身擋公車，告訴公車這裡有一個小朋友要搭車，請你注意。這篇臉書 po 文引起很大的討論，裡面有一句關鍵的話，他說他的小朋友現在已經都會了，也學得很好，但是他還是要跟在小朋友旁邊看他搭公車，他不放心的是這個社會。其實這是自閉症的弱勢狀況，還有很多我們不知道的長輩因為腳痠無法順利上下車，也天天都在我們沒有細心、用心盡力去管理的候車區域面臨危險上下車的情況，所以拜託局長，改善這些事情差別只在於我們的決心，對於我提的五個建議事項，是不是請局長答復一下？一、二、三、四、五總共五項，請局長答復。

主席（邱議員俊憲）：

請局長答詢。

交通局陳局長勁甫：

謝謝主席及郭議員非常關心有關大眾運輸公車停靠的部分。我們對於公車停靠區確實應該給予它比較大的優先，因為這是維護乘客安全最重要的一件工作。剛才議員所提到的，有一些還可以再持續努力的我們一定會積極來做。我也趁這個機會向議員報告，我們會盡量來劃設公車停靠區，為什麼我們會試辦所謂波浪型的曲線來做為公車停靠區？因為有一些道路的路幅寬度不夠我們去畫比較標準的公車停靠區。所以我們用公車停靠區的字樣加上波浪型的黃線來做這樣的輔助，希望讓市民朋友知道即使在路幅不夠的地方有站牌，我們還是要優先讓公車停靠。這個部分很感謝議員提醒，事實上，波浪型也好，或是國外比較常見的折線型，這兩種我們都見過，像在巴黎、澳門，我們看到的都是以折線型的黃線來劃設公車停靠區，那是寬度不足時候的替代做法。

至於違規的熱點，我們也會積極的去做勸導和取締，我們也會參考新北市的做法，事實上，我們在動態執法的部分還是有應該努力的空間。我知道議員也曾經建議，為了減輕不必要的困擾與業者的負擔，是不是由我們局裡面能夠有專人來處理這件事情，我們會審慎的來做，看看怎麼樣是最有效的做法，不過我想，我們會先把違規的熱點先找出來，會先在這些公車停靠站做公告，告訴大家這個地方我們會積極的來排除這種違停的部分，讓大家透過整個參與的部分能夠把我們公共運輸乘載的環境盡量的再提升。

郭議員建盟：

謝謝局長。

主席（邱議員俊憲）：

延長 2 分鐘。

郭議員建盟：

局長，我還是強調，利用行車紀錄器開單，這是很重要的舉發方式。因為罰錢是最有效的，而且公車只要一停靠…，我們只要拜託公車司機慢慢開，看到有違規，就定點一停，讓它拍個兩張固定的，不要一直動，接下來就開走。就像你說的，我們請專人把影片拿來剪輯，只要用這樣子的方式告發，我認為不出半年，高雄市的公車停靠區就淨空了，我們的小孩、長輩們上下車就會更安全，使用大眾運輸該有的尊嚴也會有，我們這些大眾運輸的投資才會投資得有價值。所以就拜託局長，希望短時間之內務必研擬一下，把這幾項措施統合去做，我認為這些只要交互的去做，只要半年我們的公車停靠區就可以還給公車族，期待大家努力去做，希望局長加油，以及所有科長大家一起加油，謝謝主席，謝謝。

主席（邱議員俊憲）：

謝謝郭議員建盟的質詢，下一位質詢的議員是王議員耀裕，請發言。

王議員耀裕：

今天的交通部門質詢，本席針對目前捷運交通方面，當然，交通的便捷性是高雄市未來發展的重要指標，在輕軌方面，上個星期在前鎮那一段已經試營運，目前先通行四個站，就是 C1 到 C4。本席也去搭乘過，的確，在整個交通的便捷性方面，未來高雄市的都市發展與交通一定要靠捷運的落實。在這一方面，本席要請教捷運局長，小港到林園以及大寮到林園這一段，當然捷運局也有做過相關的規劃與初步的統計。在這裡本席要告知市府，林園不是只有 7 萬 2,000 人口，加上小港地區固定的人口數，還有大寮的人口數以外，我們還要考慮到哪一點？要考慮到整個動線，像小港有臨海工業區，光是臨海工業區就有 380 家廠商進駐，如果局長有去看過，每天機車、汽車的通行量非常龐大，造成台 17 線塞車與交通的不便。當然，捷運也是我們要考慮的改善方案之一，我們如果把那邊的捷運做好，相信那邊很多人口、通勤也好，很多上下班的人，或是學生族，都可以利用捷運路線來通車。包括林園石化工業區，光是林園石化工業區就有 20 家大型廠商，還有在大林蒲那邊有台電大林廠還有中油大林廠，那邊都是在整個涵蓋的範圍，再加上大發工業區，那更不用講，那邊也有好幾百家——四、五百家的廠商進駐。所以整個從林園到小港、林園到大寮這一條路線，未來應該也是一條黃金路線，在這裡，本席要請教捷運局局長，你的看法怎麼樣？

主席（邱議員俊憲）：

請捷運局長答詢。

捷運工程局吳局長義隆：

目前我們有規劃，從小港規劃到林園，也有從大寮規劃到林園，目前小港到林園這一線總共規劃設 18 個站，大寮到林園的部分規劃設 13 個站，不過現在有個問題就是本業自償率的部分。就是小港到林園這條線，那自償率本身是負的 38.32，就是我們本身收的票錢和相關的業務沒辦法自償。另外從大寮到林園這邊來看，我們的自償率本身是負的 23.49。所以在自償率還沒有達成可以平衡的情形下，我們目前是採取養量的措施。這方法就是，是不是用其他的公共運輸的運具，先把那個量培養上來，因為大眾運輸本身和公共運輸本身，它的易行性高但是可及性比較低啦！就是沒辦法每個站都會經過。所以有些人會選擇機車或是自己的小客車，我們要怎麼轉換他的習慣，讓他轉換成公共運輸，當他們習慣之後如果量可以了，我們的捷運輕軌部分再把它拉進來。這樣才不會造成每跑一次就虧一次的情況，到後來不能平衡造成…。

王議員耀裕：

本席也贊同這個看法，現在問題在哪裡？那些大眾運輸的工具，就以公車來講它的便捷性還沒有達到啊！當然它的路線以及班次還有周邊的相關設施，也要有配套啊！如果做得不完善，我們的鄉親、百姓、民衆會覺得，與其在那等公车的時間，還不如他自己騎機車到小港，或是到市區其它的地方。就是這種情況啊！所以要怎樣整個帶動起來？當然等一下也要請交通局來做個檢討。所以在這方面，本席覺得我們不能只是考慮固定的人口數，要把相關區域的流動人口，以及在那邊的就業人口，這些人口數也要加進來。你看整個石化工業區、整個其他固定的廠商，他們在那邊進駐一年，光是它的產值和營運量，就真的帶動整個台灣的經濟發展。說到工廠就會想到要把工廠設在那邊，但是當地的居民享受不到交通的便捷性，所以在未來希望局長可以繼續努力。

至於交通局的部分，在明年的交通路線，剛剛捷運局局長也有講到這個重點，當然你要讓公共運輸就是目前的公車，要怎麼提升，讓搭乘率提高大家盡量來利用。林園最主要的是台 17 線的部分，有紅 3 線，從大寮到林園有紅 8 線也有橘 9 線，目前這裡的直達班次真的太少了！本席也跟交通局承辦的科長去現場看過，當然我們可以把它改變，就是增加直達班次。如果要到西溪、中芸、鳳芸甚至到汕尾地區，還有頂厝、溪州、五福等等這些村里怎麼辦？我們這邊是不是可以把它改變成用區間車的接駁方式，就是客運固定派區間車，目前就是在林園其他的里裡面，沿海線這些里可以來接駁，接駁到台 17 線的公車站，等於都不用繞到村里裡面，就由區間車的接駁來達成。這點請局長發表你的看法，好嗎？

主席（邱議員俊憲）：

請交通局長答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝王議員的關心。剛剛議員也講到，其實從小港到林園這兩個端點，中間其實我們也發現，是具有幹線運量的潛力，因為這樣所以我們很快把紅 3 改成為幹線的性質。我們也發現改了以後，它整個運量都起來了。

另外剛剛你也提到，從林園到大寮這個部分，我們把原本的橘 9 和原本的公路客運，我們把它改成橘 11。所以變成我們把公路客運的運價，變成公車的運價，所以整個運量都起來了。這是公車的部分馬上可以做的，剛才議員所提到的，是不是在幾個村里之間開闢區間車？我想在我們的公車系統裡面，有分快線、幹線、次幹線還有社區巡迴公車，我想你所提到的就是，社區巡迴接駁公車。我們會看看需求怎麼樣，儘快來達成這樣的目標。

王議員耀裕：

局長你如果可以把裡面改成區間車，目前主要幹線的車輛，都不用進到村裡去。因為村裡的道路是不是比較窄？目前的大巴士大概都是 40 幾個人的大巴士，就不用再繞進去了。你就用中型巴士或是其他車子，我看大寮那邊也有用計程車的方式，就是類似區間車的概念，這樣子固定在那邊兩班或是三班。我想可以讓林園所有各村里的百姓，他們要搭區間車出來坐公車，當然有那個便捷性他們就會有意願搭乘，那運量就會提升啊！這方面請局長針對區間車的概念加以留意，外面沒有進去的班次就直接跑直達車啊！那直達車一定會很多人搭乘。這點局長你們討論完後，什麼時候給我答案？

交通局陳局長勁甫：

我們儘快來了解這個需求，如果有可行的路線我們儘快來做個想法。

王議員耀裕：

還有，延續上個會期的議題，我們講到林園公車站的問題。目前都沒有公車候車亭，只有林園區公所那邊有候車亭，還有一個候車亭就是在中芸，其他地方都沒有。後來我們去那邊看看，才知道那底下是在人行步道上，不適合來開挖基礎。我們也要想辦法啊！我們不是要做多深的基礎，也不是要做多大一個建築，起碼要讓那些等公車的人，不要受日曬之苦嘛！在沿海路台 17 線，整條路都沒有看到公車的候車亭。風吹、日曬、雨淋讓那些通勤族吃盡了苦頭。我希望能儘速來研究怎麼樣來設置，如果真的基礎沒辦法挖深，那怎麼樣用一個比較輕便式的將它完成。這點請局長說明一下。

交通局陳局長勁甫：

這部分我們儘快來會勘，在用地可行的情況之下，如果大型的可能沒辦法深挖，如果是輕便型的我們有可能來處理。如果可行的話，我們會把它納到 104 年交通部補助候車亭的計畫裡面。

王議員耀裕：

什麼時候排會勘？

交通局陳局長勁甫：

就在這一、兩個星期好嗎？

王議員耀裕：

下個星期？〔好。〕另外就是交通罰款的部分，明年度交通局的交通罰款編了多少？

交通局陳局長勁甫：

編 15 億。

王議員耀裕：

15 億？104 年是編 16 億，明年呢？我是說明年 105 年呢？

交通局陳局長勁甫：

現在送進來了嗎？

王議員耀裕：

現在是做 105 年的。

交通局陳局長勁甫：

對！15 億。

王議員耀裕：

15 億，去年的部分是多少？

交通局陳局長勁甫：

結算實收是 15 億多。

王議員耀裕：

我們不要老是用交通罰款的概念，讓市民屈就叫他們一定要遵守，我們可以從教育著手，不是一定要把老百姓的荷包挖空，前年好像編了 10 億？

交通局陳局長勁甫：

102 年是編 10 億。

王議員耀裕：

103 年編列 15 億嗎？

交通局陳局長勁甫：

10.8 億。

王議員耀裕：

104 年編 15 億嗎？

交通局陳局長勁甫：

是的。

王議員耀裕：

明年度的編多少呢？15.97 億嗎？

交通局陳局長勁甫：

105 年編 15 億。

王議員耀裕：

是 15.97 億，我看過了。每年都要增加交通罰鍰，表示市政府很會開罰單嗎？還是要讓每位市民都遵守交通呢？如果從教育著手的效果會更好的，不一定要將交通罰鍰編得很高，讓市庫越充裕，不是這個概念。當然，你們編多少，警察局就要有執行成效，如果你們編 20 億，警察局也要執行到超過 20 億啊！未來跟教育局做交通的宣導及教育才是最落實的做法，是不是可以朝這個方向做呢？

交通局陳局長勁甫：

謝謝議員的關心。從教育著手是正確的道路，我們會加強有關教育宣導的部分，我在這裡再一次呼籲市民朋友，應該提高交通守法的觀念及行為，這樣就可以減少不必要的交通罰鍰。第二個，我們不是把預算提得很高，做為達成預算的目標，會編 15 億是過去幾年都編 15 億，但是過去幾年在議會審議的結果，都是將它刪減到 10 億左右，為何編 15 億？因為從過去幾年整個決算數來看，就是那個數字，並不是因為要增加稅收才把罰鍰數編高，我們也希望這個罰鍰數不用達成。我知道我們內部也沒有為了編列的交通罰鍰而有預算執行的壓力，並沒有，所以我們希望市民朋友可以提高道路交通安全的認知及守法的配合，一方面保障自己的行車安全、生命安全，二方面也可以減輕不必要的交通罰鍰。

主席（邱議員俊憲）：

延長 2 分鐘。

王議員耀裕：

交通局要將高雄市所有的交通改善才是最重要的，市民朋友大家都知道尊重生命、尊重別人是最重要的，謝謝。

再請教觀光局的部分，高雄市是一個非常美麗四面環海的城市，林園有高屏溪，高屏溪的出海口是台灣海峽及巴士海峽的共同交會點，林園高屏溪在大寮的那一段是非常漂亮，所以要如何建設當地的景觀，並結合產業及觀光，局長，這一條路線你有什麼樣的計畫嗎？

主席（邱議員俊憲）：

請觀光局長答復。

觀光局許局長傳盛：

上一次王議員有質詢過，我們有請同仁針對高屏溪出海口附近做一條腳踏車步道，會繞過林園到…。

王議員耀裕：

大寮那一段通了嗎？

觀光局許局長傳盛：

那一段通了，往下那一段還在探勘，如果有高灘地我們會做規劃，這部分規劃好之後就可以辦活動，讓更多的市民知道沿著高屏溪到出海口的腳踏車步道，景觀非常漂亮，還可以沿著林園的海岸。現在養工處也興建了一個林園紅樹林海洋濕地公園，如果結合起來應該非常有亮點，下一個階段我們會朝這個方向規劃。〔…。〕我們要去現場會勘，先把相關經費及路線規劃出來，我們和養工處會儘速爭取經費來做。〔…。〕可以。

主席（邱議員俊憲）：

謝謝王議員的質詢，下一位請劉議員馨正質詢。

劉議員馨正：

今天中午輕軌風風光光的試營運，但就發生出軌，捷運局對這件事情可以對外說明一下，解除很多高雄市民的疑慮，能不能簡短說明一下。

主席（邱議員俊憲）：

請捷運局長說明。

捷運工程局吳局長義隆：

在 12 點 42 分時車子到了 C4 要迴轉，迴轉必須經由轉轍器，因為轉轍器未定位，一組車輪有四個輪胎，前二個車輪過了，後二個車輪要過時產生急軌，造成整個車輪沒有在軌道上，司機一聽到就趕快下車，並針對這部分去清查，有關整個車輪離開軌道的部分，其實我們在初勘及履勘時，委員都針對這部分有出過題目，這部分我們會針對 SOP 來進行。

劉議員馨正：

謝謝吳局長。這個顯示你們對輕軌的操作有待加強，希望捷運局針對這部分加強訓練、改善。剛剛郭議員建盟提到，交通建設方面高雄市政府投入超過 2,000 億，但是我算了一下，到底在旗美地區投入多少呢？從總質詢開始到現在我看了很多局處的報告，事實上投入旗美地區的建設不多，我真正的心有戚戚焉。捷運局現在路線的規劃，岡山、路竹都興建了，捷運局有沒有往旗山、美濃地區的規劃？事實上現在已經做到楠梓，楠梓再過去就是燕巢、深水、嶺口、旗山，10 號快速道路通車到現在，事實上很多原來旗楠公路上的街道商機都沒落了，但是最近有一個情況，深水有些大學城已經開始了，是不是要未雨綢繆，從現在開始是不是能把捷運先規劃到深水，再延長到嶺口、溪洲、旗山到美濃，有沒有這樣的可能性呢？

主席（邱議員俊憲）：

請捷運局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

目前的都會路網延伸高雄捷運線的部分，高雄捷運線向東銜接到大樹、佛光山，有經過深水路段，但是這部分的本業自償率是負 31.28，也就是說現階段並沒有辦法平衡，所以目前要先藉由養量；至於往旗山路段的延伸，必須等這部分完成之後，未來才有可能繼續向北延伸。

劉議員馨正：

局長，這部分有公共利益及地方公共發展的考量，我希望能夠朝旗山、美濃方向延長捷運。今天不做，最後還是要做，我希望能朝這方面做規劃。我建議

局長，希望高雄市政府現在就宣示，高雄捷運將來要延長到旗山、美濃，因為事實上已經到深水、嶺口、到佛光山了，這個也不遠。

捷運工程局吳局長義隆：

問題在於自償率，公共建設我們除了考慮地區因素…。

劉議員馨正：

你做了以後只要那個地方發展就會有自償率，你沒有做好。

捷運工程局吳局長義隆：

現階段沒辦法達成。

劉議員馨正：

我站在地方發展的立場希望你能夠去思考。接下來，整個旗美地區的發展，我們在建設方面，旗美地區占整個大高雄將近三分之二的面積，但是我們目前的建設只有朝鳳山和岡山那個地方，旗美地區好像孤兒一樣被拋在一邊。我希望交通和觀光要結合在一起，交通部門把觀光局放在交通部分是有原因的。

在交通路線的規劃上，本席在選舉的時候就主張要把 86 號快速道路延長到內門和杉林，如果這個能夠實現，一定可以讓整個旗美地區的觀光動線活絡起來，使得整個旗美地區的人潮和資源的注入，不是只靠過去的旗楠公路和 10 號快速道路，這樣只能從高雄過來，86 號快速道路通了以後，他從台南很快就可以到達內門、旗山、六龜和甲仙。這個部分我希望交通局要積極來爭取，我的建議已經得到內門地區里長的贊同，也有向立法院王院長報告，他也同意支持，我希望這個計畫能夠儘快實現。這個部分對整個旗美地區的發展可以說非常重要。

接下來，我要感謝交通局陳局長從善如流，把高捷的快捷公車行駛到美濃的班次增加 30 幾班，美濃的鄉親都非常感謝，我在此公開對陳局長表示感謝。旗美地區的觀光有客家、有閩南和原住民，他們各有不同的傳統技藝和文化，所以我們在推動觀光的時候，我認為這個是很大的資源，我希望未來推動旗美地區的觀光過程當中，我們能夠好好的善用和規劃。這個部分到目前為止，包括內門的宋江陣、美濃的客家文化，原住民有桃源和茂林，這些聚客能量對都會區有不一樣的吸引力，我希望能夠開發出來，這個部分我給觀光局一個建議。

另外一個是溫泉合法化，整個旗美地區如果 86 號快速道路通了，能夠聚客，可以把外面的觀光客帶到寶來、荖濃、桃源那個地方的話，整個旗美地區的觀光客都會因而受惠，整個地區的商業活動都會因而受惠。如何讓觀光客有這個意願到寶來、荖濃、桃源地區來，這二個重大的事情一定要做，一個是溫泉，我從施政報告看到，觀光局有注意到溫泉業合法化，這是非常重要的工作。如何讓溫泉業的服務品質提升，這個部分需要大大的加強，我希望觀光局未來對

溫泉業要加強指導，不然以目前的水準和品質要吸引觀光客過來，我認為會有相當大的問題。

另外一個，不知道觀光局有沒有計畫，因為只有溫泉業，只有寶來、荖濃的自然景觀是不夠的，不曉得觀光局同不同意把楊秋興前縣長以前在寶來到藤枝的纜車，能不能用 BOT 的方式讓它重新辦理？因為有纜車就可以很容易把藤枝納入我們的觀光資源，聚客的能量就可以展現出來。因為纜車是對環境破壞最少的交通工具，如果纜車可以實現，對寶來、荖濃、旗山和甲仙整個觀光產業的繁榮會有很大的幫助。這個部分我希望觀光局能夠思考讓它用 BOT 的方式重新加以規劃。

旗美地區是農業地區，觀光局在發展觀光的過程當中能夠把我們的農業、觀光農場的規劃也納入觀光發展的一環，從六龜、美濃、甲仙、杉林，每一個地區不同的季節都有不同的農產品和不同的活動，是不是觀光局在規劃過程當中可以配合不同的季節、不同的活動，我們來支持配合他擴大辦理，而不是每一個都是小規模的辦理，那個對觀光的效應不大，既然做了我們就把它做大一點，讓全國各地的人都能夠重視旗美地區什麼時候有什麼活動，像美濃的白玉蘿蔔季已經有一種規模了，是不是可以結合類似白玉蘿蔔甚至更大規模的活動？使得我們的觀光事業能夠更加繁榮。

另外一個是動物園搬遷，今天看到觀光局的報告還是停留在物種繁育基地，許局長，當初市長選舉時承諾要把動物園遷到內門，你這樣的規劃是和當初的承諾不合的，內門的鄉親，包括旗美地區的鄉親都很關注動物園是什麼樣的形態、會不會遷到內門？大家都很期待，因為動物園遷過來以後，我們還有休閒區，包括將來 86 號快速道路進來，會影響到整個旗美地區的發展，這個部分我非常堅持，希望觀光局邀遵守約定，一定要把動物園，最起碼壽山保留之外，內門的動物園一定要按照約定遷到內門，你不遷的話，那邊也要另外成立一個動物園，而不是一個物種繁育基地而已，這個部分觀光局一定要遵守諾言把它實現。

大家都知道旗山老街停車不容易，交通局是不是可以解決這個問題，我思考一下，是不是可以把旗山國小運動場底下開挖成地下停車場。因為那個地點剛好在整個老街的中間，如果能做地下停車場的話，馬上就可以解決旗山老街包括整個旗山附近鬧區整個的停車問題，希望交通局能夠思考這個問題，千萬不要又認為這個投資下去我的回收，要多少、要多久的時間。我想政府做事情不是以利益為考量，這個部分是非常的重要，最後一個還是要回到觀光局。我們賞梅步道的經費已經被茂管處否決了，但是賞梅季就快要到了，每年的賞梅季大概有四，五萬的遊客會到…。

主席（邱議員俊憲）：

延長 2 分鐘。

劉議員馨正：

會到寶來地區，這個部分是不是請觀光局跟養工處，或新工處協調。經費差不多也 400 萬而已，能夠解決四、五萬人到寶來地區來賞梅，來共襄盛舉，我希望這麼重要的事情，現在如果不趕快把這個賞梅步道修復的話，可能會來不及，是不是可以請觀光局由高雄市政府自己來處理，剛剛講交通的建設事實上都有二千多億，難道抽出 400 萬到旗美地區，把這個賞梅步道趕快來做會抽不出來嗎？我想這個是不成理由的，是不是就我剛剛講的相關問題，請觀光局、交通局長能不能做一個簡單的說明。

主席（邱議員俊憲）：

請觀光局長。

觀光局許局長傳盛：

有關劉議員對於旗美整個觀光或是大旗美區觀光部分，很多的意見很精闢也非常的感佩；對於剛剛提的幾項，包括農業觀光或有關寶來的纜車分別來跟劉議員做報告。旗美尤其是美濃，在幾年前我們已經把他爭取為十大觀光小城，假日觀光客非常的多，我們也是配合整個旗山、美濃這樣子的一個休閒…。

劉議員馨正：

我剩 10 秒鐘插話一下，我就怕我們是十大觀光小城，但是事實上我就怕把觀光客找進來以後，我們現在的這個條件會讓人失望，我想這一部分，如果我們的條件讓人家失望，反而是一個負面的…。

觀光局許局長傳盛：

我很希望讓人家來，能夠觀賞到這個漂亮的小城，所以我們在周邊增加了很多，這幾年包括美濃湖以前中正湖，現在慢慢的改，周邊的環湖步道，目前跟養工處已經完成，廁所也整修好，以及我們也爭取了一筆錢做旗美的腳踏車步道，路標、指標重新規劃。目前也受到騎腳踏車的愛好者的歡迎，以及我們今年暑假一系列推的旗美有關讓更多的朋友認識旗美之美，我們當然還會加強各種有關於旗美地區景點的規劃，觀光動線都是在我們很重要的工作範圍之內。

關於纜車劉議員特別指正，是不是可以用 BOT，其實這個之前我們規劃的纜車協調方案就是把這個列入。但是在專業的規劃公司非常詳盡的推估之後出現兩個問題，第一個，就是他還是屬於地層的滑坡帶，這個土木還有技術專家說那個地方不適宜做這樣子的一個設施，這是他們建議的。第二個，還牽涉到自償性，那個地方的遊客可能還沒有我們想的這麼多，所以就變成政府要投資非常的多才能夠把這一條路營運起來。這是纜車的部分。

第三個，有關於動物園，跟劉議員回報，動物園他牽涉到大面積的開發，依照國家的法令他一定牽涉到水土的保持、環境影響評估，還有其他的景觀衝擊，這是循著腳步按部就班，第一階段是以目前紫竹寺提供的 12 公頃免費讓我們用，有這樣子的契約協議之後，再來進行水土保持、環境影響評估及其他的交通衝擊。後門都是台糖的地，牽涉到還要跟台糖價購及租約的問題，這部分初步了解這價購在 10 億上下。租約的話一年也要好幾千萬，它的費用其實還滿大的，這個部分我們還要做詳細的財務規劃，我們先把第一階段做好。以上跟劉議員回報。這部分我們會做長期的規劃，因為牽涉到大面積的開發像之前的這個…。〔…。〕當然我們一定要先做水保、先做環評、環境的衝擊，目前國家大規模的開發一定要做這些基本的工程。對不起之前提的賞梅步道，我們有把公文轉給茂管處了，茂管處說經費有限可能在今年沒有辦法支持，剛剛劉議員特別指正，我們局裡面來跟市府相關的單位，農業局、水利局還有當地的區公所，我們來做一個研議因應明年開春一、二月的時候人潮的接駁，或是用什麼樣的方式把這一條賞梅步道做一個重新的整理。

主席（邱議員俊憲）：

請交通局長答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝劉議員，剛提到的幾件事情，做一下說明，第一個，就是台 86 延伸到內門，甚至到旗美地區。這個部分我們積極在跟公路總局接洽，公路總局目前有做不同方案的評估，有短期的譬如說 182 線做截彎取直、道路拓寬的短期改善，對於 86 延伸到內門、旗美地區他們列為長期的評估，如果我們未來有重大的建設在那邊也能夠一併做為交通量的產生源或吸引點，這樣 86 延伸的計畫比較有可能。

另外在旗美地區公共運輸的投入是我們一直在努力進行的，包含在旗山的轉運站，很多快線都往那裡去，到美濃那裡去，我們還要檢視一下特別是在美濃地區，是不是在候車亭設施上面有一些不足的地方，我們會積極地加以來提升，另外有關旗山老街停車問題，確實一直都是我們需要積極去處理的，今年我們也在鼓山國小的運動場增設了收費停車格，儘可能在那附近如果可以增設停車格，我們都會來增設。剛才議員提到的是不是可以往地下發展地下停車場，或是現在在區公所後方停六的停車場用地，是不是可以變成立體停車場，這個我們都會納入評估，看看哪一種方式對那裡的交通停車的需求能夠最好的改善，我們都會儘快來做評估。

主席（邱議員俊憲）：

謝謝劉議員的質詢，接下來是伊斯坦大·貝雅夫·正福議員，請發言。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

我是來自原鄉的議員，這幾年當中我一直不斷的在議會甚至跟中央做很多的聯繫工作，就是南部橫貫公路務必要開通，將近很長的時間，從有到沒有，從有到進度，我首先要問交通局局长，以你所知道的南橫公路，現在復建的進度如何？你知不知道，局長請答復一下。

主席（邱議員俊憲）：

請交通局局长答復。

交通局局长陳局長勁甫：

南橫公路這個部分因為它在遇到颱風來的時候，有一些復舊的路段就會再坍方，所以它的進度上就真的是比較慢。我們在整個道安委員會裡面，公路總局三工處也都有來說明，實際上的進度他們也會在道安委員會裡面去做進度的控管。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

我再請問局長，從勤和到復興是有標案工程，你知不知道它要進行什麼標案？

交通局局长陳局長勁甫：

這部分我可能要請教一下。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

請坐。所以我為什麼要特別問局長，可見除了道安會報以外，我們很少跟公路局做業務上的關心。南橫公路雖然是屬於公路局，所屬單位是中央，但是高雄市政府的交通局務必要常常跟公路局做一些業務上的協調，要了解進度。勤和到復興大概有 8 公里的路程，正在做中期道路提升的標案，大概有 4 個標案正在進行當中。那麼這一段路只要完成，南橫公路明年的年底就可以完全打通。我們常說高雄市的後花園在旗美九區，南橫公路就是最重要務必要完成的路段。那 4 個標案在進行當中，有時候會遇到下雨路斷，我們沒有道路可以行，只有一條道路是玉穗農路，那麼這一段時間公路局有開口合約的搶修案。所以我要針對開口合約的搶修案，要向局長報告，有 2 標，因為是搶修案，這個廠商搶修的時間愈多，對他就愈有利益。但是愈拖時間民衆就沒有道路，所以站在人民公共利益的立場上，我要請局長跟公路局反映，搶修道路的時間要縮短，5 天可以修好的，他偏偏要修 13 天到 15 天。這一次遇到颱風，其實 5 天就修完了，他偏偏要 15 天，我就急了，當時親自到現場要求廠商，那麼短的搶修路段，怎麼會修那麼多天。其實當天下午就可以通車了，他偏偏還要設路障，不讓我們鄉親經過。這一點我請局長要轉達公路局，勤和到復興里之間，任何雨季路段搶修的時效要務實。局長這一點可以做到吧！請答復一下。

主席（邱議員俊憲）：

請交通局長答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝議員，有關對公路總局來做反映，甚至請他們立即來督促，我們會馬上來做。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

謝謝。南橫公路是非常重要的國家計畫道路，所以交通局要多跟公路局做接觸。這一段時間 5 年當中，市政府會發現為何鄉親遇到路斷不會到市政府抗議，因為本席常常跟他們溝通，我就跟他們說，這是中央公路局的業務，不是市政府的業務。一方面公路局是屬於中央，我們地方議員反映意見，也有官僚的公務員。所以我希望市政府的交通局要多聯繫，一通電話或是你們訂個時間跟公路局單位做一些協調，讓公路局有時候也跟你們報告一下業務的進度，這個非常重要。所以請交通局所有與會的業務單位，關心南橫公路復建的進度，關心雨季沒有道路搶修案的時效。

上次觀光局還有原民會在市政府辦了一場為南橫而跑的路跑活動，這個我覺得是很重要。第一個訊息，可以告訴全台灣人，南橫公路有路段都已經復建完成，後半段的路段大概明年的 12 月底以前就可以完成。其實這一次的全運會在高雄，我當時也要求教育局，有一些聖火的起點，一個是在那瑪夏、一個是在桃源。我當時希望就在天池當作聖火的點之一，當時大概因為考慮到很多的因素所以取消了。觀光局明年年初就會辦這種活動，有沒有考慮到將來的人數、停車位、車輛，將來的停車要怎麼規劃，報名要 3,000 個人。進去參與觀賞的，或者其他的一些市民朋友，包括全台灣的民衆，說不定到時候人數會比原來活動的 3,000 個人多出 5 倍。屆時停車位、交通管制將來要如何規劃，請觀光局局長答復一下。

主席（邱議員俊憲）：

請觀光局長答復。

觀光局許局長傳盛：

非常謝謝伊斯坦大議員對我們規劃的，高雄南橫馬拉松這個議題非常關注。其實我們要規劃這個議題以前，已經跟原民會還有專業的路跑的規劃公司，上去山上有看過了，所以我們預計以 3,000 人為目標是當時規劃可能的容納量，現在經過媒體的宣導，可能會增加很多人。所以我們在進行活動還有三個月的時間，我們會再詳細的把當地的停車空間全部都找好，然後如果停車位不夠，可能要採取接駁的方式，從山下接上來，避免整個路徑壅塞。這部分我們會全力做好相關的準備工作，讓人家很高興的來，然後充滿對整個南橫興奮的心情

回去，以後帶動更多觀光客來，是我們辦這個活動的主要目的。我們會把相關的資源跟協調工作做好，這個部分請伊斯坦大議員放心，我們會把遊客帶進來，讓他覺得很舒服、很快樂，然後回去，這是我們的目標。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

謝謝局長。我也要建議觀光局的局長，在那幾天的活動，事先也能夠找一些點當作市集，就是有一些市集，賣咖啡的，因為寶山有野生的茶葉、咖啡、愛玉，這個部分我希望局長能夠和原民會做協調，開發一個點到兩個點，做為當天活動的市集。你既然辦活動，讓一些產業也能夠在那幾天的活動裡面，讓民衆可以做生意，局長這一點能不能做到？

主席（邱議員俊憲）：

請局長答復。

觀光局許局長傳盛：

非常感謝伊斯坦大議員的提醒，本來我們辦活動就是要活絡原住民部落的經濟，這個建議很好，我們會朝這個方向規劃，能夠把人潮帶進來，也將錢留在部落裡面，振興整個部落經濟。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

旗美九區的議員，的確非常關心旗美地區，旗美地區包括原鄉地區，後花園就是這個地區。剛才我也聽到劉議員的質詢，我們對旗美九區的進步、繁榮的期待是一致的，站在原鄉人的想法，有那麼多的觀光客，為什麼卻無法留住在原鄉地區？就是因為沒有住宿地方。觀光客大概只有到寶來，真正的觀光客進入南橫公路、寶來、甲仙地區，住宿容量上是沒有辦法解決的問題。我的想法是，原鄉地區最榮耀的吸引力，就是它的自然美，原鄉應該要發展的是露營區及小型民宿。露營區和民宿的問題，譬如民宿五間以下的開發，有沒有法令上的問題？是不是和一般旅館業的開發，法令上的解釋有沒有問題？五間以下的民宿可行或不可行？請局長答復。

主席（邱議員俊憲）：

請觀光局長答復。

觀光局許局長傳盛：

有關於設置原民區的民宿，有一個條件就是非都市土地用地，目前在桃源區也有民宿，所以朝向這個方向規劃是沒有問題，本來現在的法令就可以申請。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

開發露營區，有沒有法令上的問題？

觀光局許局長傳盛：

露營區是我們現在努力的方向，我們也有和寶來往藤枝的寶山國小，有跟他

們規劃成爲露營區，這個部分有和教育局提到，就是在寒暑假期間，學校的操場空地可以朝向這個方向規劃，讓台灣越來越多愛露營的人口可以上去。其實之前我們在幾個原住民區辦活動，不管是賞螢火蟲或是水蜜桃季的時候，都有辦露營和營火晚會，非常受到觀光客的歡迎。這一次不管是馬拉松、或是其他的活動，我們會朝這個方向規劃解決住宿的問題，否則幾千人上去山上，住宿的問題也是要好好的處理。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

局長，我的意思是民衆、鄉親要開發露營區，有沒有其他法令上的問題？

觀光局許局長傳盛：

開發露營區自己提供給民衆用，這部分一樣也是有非都市土地的問題，使用上要符合一定的土地要求，面積大還會有水土保持、環評的問題。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

有沒有相關的業務計畫資料，請提供給本席好不好？

觀光局許局長傳盛：

沒問題，因爲市政府在旗津海岸公園也要做露營區，所以這個法令是一致的，我請同仁提供給伊斯坦大議員參考。

主席（邱議員俊憲）：

謝謝伊斯坦大議員的質詢，接下來請李議員柏毅質詢。

李議員柏毅：

謝謝交通部門的各位同仁，今天那麼辛苦來到這邊，柏毅有幾個問題想分別和幾位局長做討論。我討論的東西就是一個重點，提到的重點之後，我希望用接下來的時間，在總質詢之前再檢討、再深入一點的問題，大家在市政府團隊面前再來檢討。

今天所有媒體都在追，請教捷運局吳局長，輕軌大家都期待很久了，好不容易今天通車試營運三天，結果今天出了一點狀況，現在所有人都非常關心，局長，能不能請你簡單說明今天的狀況及未來因應的方式，還有這些措施接下來我們要怎麼處理？

捷運工程局吳局長義隆：

今天的問題是在於第九班，在 12 點 42 分的時候，車子到 C4 回程時，從上行軌過去之後，經由轉轍器要回下行線要回來，在轉轍器的時候，因爲轉轍器沒有就定位的情形之下…。

李議員柏毅：

轉轍器是自動的還是手動的？

捷運工程局吳局長義隆：

自動轉轍器只有在 C1 和 C14 兩個端點，其他的部分是因應臨時所需，因為我們現在試營運這一段是到 C4，所以 C4 這一段是手動，手動的部分到轉轍器沒有就定位，一節車頭部分一組鋼輪有四個輪子，前面兩個輪子過了之後，後面兩個輪子因為轉轍器沒有就定位，造成整個脫軌情形。

目前為什麼轉轍器沒有就定位？我們會先就整個復軌完成之後，已經請林副總率同 CAF 和 KRTC 的部分，分析它的原因，在這個原因還沒有確定之前，我們目前只是針對單軌雙向運行，等整個原因確認同時排除之後，我們才會針對這部分再雙軌運行。

李議員柏毅：

主席，不曉得後面還有沒有議員同仁要質詢，因為捷運局的同仁非常急，我想提議一下，看局長要指派哪一位副局長趕快去現場做了解和因應，不然看你們全部的人坐在這邊，我比你們還要急，市民朋友也一樣。

我要跟市民朋友報告的就是，請局長報告整個環狀輕軌是從民國幾年開始規劃？到三天前開始試營運，大概經過多久時間，整個輕軌建造的過程，和當初規劃的想法，接下來我知道市政府努力岡山延伸線到岡山車站，到岡山車站這一段，我們多久以前核定的？核定時的價錢金額是多少金額，到今天可能又變成多少錢？這些都是接下來我想要在總質詢時和局長再來討教的，就是我們目前規劃輕軌包含岡山延伸線，我知道捷運局其他還有很多延伸線的規劃，這些到時候會請局長一併討論。因為有的是 10 年前的規劃，超過 10 年前的規劃到現在整個城市發展不一定適用，如果超過 10 年前的規劃到現在整個城市發展不一定適用的話，我看今年的業務報告，也沒有做新的規劃路線，這個對整個城市的發展會有一點停滯，我想大略聽一下局長的想法？

主席（邱議員俊憲）：

請捷運局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

有關環狀輕軌部分，我們原先最早的時候，是在 89 年的時候規劃環狀輕軌，原先走的路線是走愛河，愛河因為原先舊港水岸發展，之前還沒定案，後來水岸發展加速推動之後，我們在 93 年第一次修正，把原先愛河輕軌部分轉換到水岸輕軌，所以是現今水岸輕軌的部分。

另外是岡山、路竹延伸線的部分，我們一直希望把路竹科學園區的科技新貴、產業發展做連結，因為整個紅線部分是產業創新軸線。從路竹科學園區、本洲工業區一路延伸到臨海工業區是整個產業軸線所在，我們一直積極爭取，但當時中央考慮跟台鐵平行，所以並沒有同意路竹延伸線的第二階段，只同意延伸到岡山；經由我們不斷的努力，現在交通部已經同意整個路竹延伸線第二

階段部分，目前審核通過之後，我們在進行修正後報給行政院，行政院如果核定下來，我們可行性研究確定之後，可以延伸到整個路竹科學園區，然後將這些科技新貴、產業發展跟整個高雄核心做一個連結。橘線部分是文創的部分，未來文創跟產創是可以彼此做一個連結，所以我們也積極希望整個岡山、路竹線部分可以延伸。

李議員柏毅：

局長，我的意見是除了這個之外，還有好幾條原本規劃的路線，是不是還要稍微的調整？

捷運工程局吳局長義隆：

我們原先所提的還有鳳山縣的部分，鳳山是現在第一大區，三民區是第二大區，另外水岸整個亞洲新灣區是產業發展所需，所以我們在這一次的可行性研究重新做了調整。除了原先鳳山縣之外，也將整個黃線的部分，就是銜接鳳山跟三民甚至到水岸發展，銜接到整個亞洲新灣區部分重新做一個布局。這一部分交通部原則上也同意我們，補助我們 1,000 萬進行可行性的研究。後續的部分，我們整個…。

李議員柏毅：

1,000 萬是今年補助的嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

10 月 5 日同意補助 1,000 萬。

李議員柏毅：

10 月 5 日同意補助 1,000 萬，是就黃線的部分嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

黃線跟鳳山線做一個整合。原先鳳山線有補助，他們發現鳳山跟三民沒有連結，另外鳳山跟三民人口眾多，跟整個亞洲新灣區核心也沒有串接，所以同意補助我們 1,000 萬將這三個區域再做都會延伸。另外我們也針對高雄都會區整體路網部分，誠如李議員所提，這一部分因時代的變遷，我們必然還要做修正，目前整體路網已經修正完成，也經由許副市長跟相關單位研商後做了確定。

李議員柏毅：

謝謝局長，藉此勉勵局長，因為你有都市發展長才又有工程品質考核小組經歷，還擔任捷運局長，不只要完成目前規劃要開始上路營運的工作，開創性也是你重要的長才，你千萬不要忘了這 1,000 萬，千萬不要忘了更重要的事情，也希望今天輕軌的一些小狀況趕快完成，不要再有類似的事情。剛剛你講到很多包括鳳山、三民，其實我的選區在楠梓，楠梓的交通在楠梓坑、在民族路遇到非常大的瓶頸就是鐵路。鐵路地下化從左營到鳳山這一段，大家也是在看什

麼時候會完成，可能 106 年底有機會完成。我們每次從高鐵站下來要進入左營、博愛路，老是碰到這個平交道，大家都痛苦，那個平交道的紅燈，我選舉的時候站在那裡揮手，都站到不好意思了，因為旁邊一位騎著摩托車的阿伯，他雖然坐在摩托車上，但足足陪我陪了 10 分鐘。我站在那邊鞠躬跟大家揮手，等那個紅燈等了 10 分鐘，就是因為鐵路地下化的關係，這個情形在左營，其實楠梓也有很多這種非常瓶頸的路口，就像第 82 期重劃有機會可以爭取到一點點建設經費，在慈雲寺後面做一個 5 公尺地下道讓機車可以通行，讓交通可以比較便捷的便道。

楠梓人的要求、需求很卑微，5 公尺的地下道就感覺很高興，但事實上沒有人做一個夢，沒有人把楠梓段的鐵路地下化拿出來評估過，所以包括捷運局吳局長、交通局陳局長，等一下跟陳局長討教去歐洲考察到的東西，如果很適合高雄發展的話，我希望你已經有點想法，在高雄的哪一些路段可以使用。還有包括高雄市區一些交通的瓶頸，每天用路人都在關心的，包含博愛路、裕誠路、大中路，是不是有機會除了這些硬體設施之外，在交通號誌上可以再做一些補足，跟駕駛人有比較多一點點溝通，這是目前每天用路人最迫切需要交通局跟市政府解決的問題。主席，我請交通局陳局長就剛剛我幾個簡單的問題做回復。

主席（邱議員俊憲）：

請交通局長答復。

交通局陳局長勁甫：

剛才李議員所提到的問題，我來做一些說明。市區有一些路口、號誌需要補足的部分。

李議員柏毅：

博愛路、裕誠路、大中路。

交通局陳局長勁甫：

大中路、裕誠路、博愛路會再請交工科趕快去做…。

李議員柏毅：

大概每天有人反映，但是還是…。

交通局陳局長勁甫：

有一些是因為流量很大，可能在處理問題上會比較複雜一點，不過我們會持續改善。

李議員柏毅：

裕誠路比較大的問題是路外停車場，養工處在整個人行道拓寬做人行空間之後，交通局擔了一個很重的責任，就是路外停車場，目前成效還是需要加強，整個城市規劃路外停車場，未來還是會在比較擁擠的路面上，交通局要把它當

作一件事情積極去推動。局長，我很想聽你在法國看到的智慧小車後回來的想法。

交通局陳局長勁甫：

謝謝李議員的關心，這一次我們陪同市長到法國，主要有幾個參訪的重點，其中最重要的就是拜訪法國大眾運輸公司 Bolloré 集團成立的一個子公司 Blue Solutions，去到巴黎可以看到市區有很多像台灣 C-bike 租賃站，但是他是電動小汽車的租賃站，目前巴黎大概有三千多台電動小汽車共享給會員或使用者來租用，大概有一千站。我們也到他們的總部去參訪，他們建置這樣的系統非常成功，巴黎市政府非常認可這樣一個電動汽車共享計畫。Blue Solutions 在全世界大概一百多個城市成功建置這樣的系統，這一次去參訪非常高興看到系統的成熟，也跟他們簽了投資合作意向書，他們要求我們提供至少 50 個站點是高雄最需求停車的地方給他們做評估，最重要是他們願意來投資，這對我們在推動低碳運輸還有綠交通的目標是相符的。

根據他們的估計，每一部電動的租賃車可以取代 8 部到 10 部自有小汽車，也就是以後路上不會有那麼多小汽車停車需求，大家需要才使用共享汽車。我們也看到他們在發展電動公車，特別有一個叫電動汽車，與目前我們看到輕軌的技術是大同小異，他們也是用超級電容，到站充電，快充大概 20 秒到 30 秒。最主要它是不需要鋪設軌道，因為它是電動公車，所以我們也很期待高雄市在尋找輕軌跟公車中間，有一個類似我們早上談的 BRT 的概念，是不是有一個更生態、更前進的運具可以帶到高雄來。所以這個運具如果可以引進來，在很多雖然有一些自償率還不太夠的，鋪設輕軌的部分，或許這一種所謂的電車系統就可以先引進來，做養量的動作，或是很快速的提升我們整個公共運輸的運能。我們也看到巴黎市政府也非常重視這種先進的系統，所以在今年年底巴黎即將舉辦聯合國的世界環境高峰會議，他們的香榭里榭大道也是這個集團用所謂的 Blue Solutions 做接駁的工作。所以大概年底的時候可以看到他們實際上在路上執行的情況，我們也會再審慎的評估，是不是高雄也應該能夠很快速的引進這樣先進的概念到我們的城市來。〔…。〕

主席（邱議員俊憲）：

延長 2 分鐘。

李議員柏毅：

局長，我也很期待，我相信你也會很積極的趕快把這些事情追好，不要不見了，因為這個非常難得。另外還有一個事件，就是有關夢時代交通維持的計畫，我提出個人看法，局長應該也大概知道，把一條路封起來做為交通疏導，這是有道理的。但是把一條路封起來做為交通疏導之外，又容許他的 VIP 或員工可

以從這裡進去，這是沒道理的，我希望交通局多加強監督這件事情，不然讓市民誤會好意。

最後我用很短的時間，觀光局許局長，我今年 9 月 27 日，上個月做了一件大事，這件大事就是我跟幾個好朋友大概二、三百個人，我們在眷村文化保留園區裡面遊行，遊行的目的是爲了什麼，觀光局長，你清楚嗎？

主席（邱議員俊憲）：

請觀光局長答復。

觀光局許局長傳盛：

是爲了要留住「鄧麗君館」，我們設了一個像鄧麗君的館在…。

李議員柏毅：

局長，觀光局有很多很重要的工作，雖然有一些工作是文化局在做，有一些工作是民政局在做，包含萬年季，有一些工作是其他局處在做，很重要的觀光局在做這些整合的工作，讓外地來高雄玩的人，很清楚知道什麼時候來高雄可以玩什麼，觀光局在這一方面也很用心。從施政報告裡面我想做兩個提醒，未來我在總質詢還是會跟觀光局再做一些討教，就是第一個…。

主席（邱議員俊憲）：

再延長 1 分鐘。

李議員柏毅：

內門的動物園在報告裡面完全沒有出現，我想是不是不見了。剛剛劉議員馨正質詢的時候，局長說了包含水土、環評等等，我希望可以具體的把這些時間抓一下。另外就是我們泡溫泉爲什麼要到別的地方，從縣市合併到現在爲止，也已經快要 5 年了，山上的寶來溫泉區的輔導過程，輔導還包含送到內政部，溫泉是哪一個部會管理的，水利署嗎？這些過程都回到市政府之後，市政府要趕快抓緊時程輔導這些溫泉業者，讓來高雄玩的遊客或者是高雄的市民，可以直接留在高雄去寶來泡湯，希望觀光局在總質詢的時候，可以把這個時間再抓緊一點。

主席（邱議員俊憲）：

謝謝李議員柏毅的質詢，接下來請許議員慧玉質詢。

許議員慧玉：

本席剛剛特別抽時間體驗輕軌，相信在首航當中，包括我們很多議員先進、很多民衆，都搶著搭這班體驗的列車。雖然本席的地方並沒有輕軌，輕軌大衆運輸系統比較屬於都會型的交通工具，但是本席在親身體驗當中，也要跟捷運局做一些探討。現在整個大環境不是非常的理想，所以早上應該也聽到不少議員針對輕軌票價，可能有部分建言。市府規劃輕軌，應該就是體恤到台灣現在

已經進入到老人國了，現在的長輩有些非常的長壽，長輩長壽還要健康，如果不健康或是家裡面的經濟支柱都必須外出工作，只留下老人家在家裡，包括他的就醫、購物、生活，或是找朋友等等，我們都需要有更方便、更沒有負擔、更沒有風險的交通工具，來幫助這些青壯年但有經濟壓力的人，去紓解他們的壓力。所以這個立意良善，但是如果今天輕軌票價的成本，是就我們所開闢的各方面，不管是軟體、硬體，就這樣一個角度去核定票價，沒有考慮到搭了輕軌之後，要搭配捷運系統的時候，有可能當然在年底之前的體驗都是免費的，可是體驗之後呢？除了你有用一卡通 25 元優惠以外，就是原價 30 元。如果你再搭配捷運的接駁，當然捷運每一站的票價有點不太一樣，但是基本上大概要花到 50 元左右。現在景氣真的不是很理想，有些老人家搞不好因為身體不好，可能要存一些錢，必須要治病，有時候他會隨便吃吃，或是他可能會犧牲掉某些部分的開銷。

我們的大眾運輸系統，最基本的食、衣、住、行，這是政府應該要給人民的權利跟環境條件。所以我請教捷運局局長，針對票價部分，如果只是站在一個開發成本、業者營運的考量，把票價定得可能一般民衆都覺得稍微有點偏高了。當然很多體驗的人，來這邊是不用付費，可是年底以後呢？明年開始要收費，會不會因為票價的關係，導致搭乘的人數明顯不高，結果業者的虧損反而更大。我們可不可以因為高雄市政府設計這個輕軌的關係，把利潤稍微抓低一點點，先用比較低的利潤去吸引社會大眾對輕軌的重視，然後可以有更多人來搭乘運輸系統，我們開發這樣一個公共議題、公共的交通工具才有意義。

第二個，剛剛我私底下也在現場跟一些民衆聊天，聊天的對象有比較年輕的二十幾歲上班族，男性勞工朋友，他是騎機車，年輕人覺得還滿不錯的。有時候可能搭一小段，他住苓雅區，或許也可以對其他地區的高雄景點，有一點認識，或許外縣市的朋友來，他也可以做一些地陪，他們覺得很好。但是有一些中年以上的人，他就覺得奇怪，怎麼這麼短，他的子女為了盡孝道，爸爸媽媽活到這把年紀沒有搭過輕軌，不知道什麼叫做輕軌，就幫爸爸媽媽安排來體驗輕軌。他媽媽說，奇怪，為什麼這麼快就到了，而且是從原點返回。他女兒跟他解釋說，因為現在剛開始，沒有這麼多的動線，所以只是一小段的體驗。但是那個媽媽就講話了，既然政府有心要開闢輕軌讓百姓方便，無論是稀奇或是百姓方便，為什麼只規劃這麼短暫的一個路程，讓大家覺得不過癮，以上兩點，先請教捷運局局長，請做個簡單的答復。

主席（邱議員俊憲）：

請捷運局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

許議員建議的部分，在票價方面我們考慮兩個面向，一個是對於乘客吸引的部分，因為票價越高，搭乘的慾望就偏低。另外是營運和成本的平衡這兩個面向。有關許議員的建議，我們來思考，因為現階段是針對試乘的部分，整個票價是經過票價審議委員會所訂定的，目前單一票價是 30 元，如果用一卡通可以打折為 25 元；至於未來營運是否要打折，我們會再配合這個部分作考量。

許議員慧玉：

我們有沒有補貼業者？有沒有做一些補貼的動作？

捷運工程局吳局長義隆：

這部分是勞務採購，也就是票價收回的部分全部歸捷運局，所以勞務採購上所有營運的部分，我們委託捷運公司，票價的收入就全部歸捷運局所有，這裡面我們已經考慮到平衡的部分。另外，剛剛許議員提到老年人長輩的部分，高雄市有敬老卡的部分就是博愛卡，博愛卡原則是打對折，所以 30 元其實只收 15 元。另外，剛剛議員提到的部分，其實我們也可以整個系統建構完成之後再來試乘，但是輕軌是台灣的第一次，這裡面需要有三個磨合的部分，第一個是營運機構和系統的磨合，因為捷運本身是歐系，就是行控中心去控制運作，但是輕軌必須藉由駕駛。再者，我們須考慮到維修，同時考慮整個營運行控中心搭配的部分，所以我們希望先採取一段一段，分段完成，就可以開始先行磨合。

許議員慧玉：

局長，現在輕軌規劃的概念，我聽你的答復，感覺好像是比較保守在進行，對不對？

捷運工程局吳局長義隆：

因為這是台灣的第一次，它不像捷運是專有路權，輕軌本身不是專有路權，而且它在路口會跟汽、機車有交織。另外，輕軌車站不是封閉性而是開放性的，因為這三種因素，我們必須拉長它的磨合期。

許議員慧玉：

就是還要考慮到它的安全問題就對了。

捷運工程局吳局長義隆：

對，所以我們是逐段完成、逐段開放營運，我們希望在今年年底就是過年前，我們可以到會展中心，所以我們希望到 C4 這一段先試乘，到會展中心我們會開始進行試營運，也就是每一站可以上、下車，後續的部分我們可以銜接到 C4 的部分。

許議員慧玉：

局長，時間的關係，我待會還有交通的議題，你先請坐。我剛搭輕軌有一個

感觸，我想替鄉下的孩子請命，爲什麼？因爲我也是鄉下長大的孩子，我在地是高雄大社，也算是比較屬於農業的鄉鎮，父母本身沒有務農，但是我外公、外婆是務農，當初住在旗山，小時候有時會回到外公、外婆住的地方體驗農村生活。所以即使父母沒有務農，但是對於務農生活並不是完全陌生而是有概念的。我有一個深深的感觸，爲什麼有時候鄉下的孩子沒辦法跟市區孩子競爭，是因爲環境、設備、資源都不成對比，所以鄉下孩子有時候比較缺乏自信，因爲沒有這樣的環境讓鄉下孩子磨練他的自信心。今天有很多資源都是放在市區，所以鄉下孩子平常除了讀書以外，可能放學之後還要幫家裡面做農務，如果家裡開小吃店還要幫忙顧攤。都市的孩子，家長可能比較重視孩子各方面的生活教育，所以我剛剛也特別訪問一對年輕的家長，他的兒子大概是唸小學，女兒大概是唸幼稚園中班，我覺得這樣的孩子很幸運，他們可以感受到原高雄市交通的便利性，可以跟他的同學分享，甚至可以告訴其他的長輩說：「爸爸媽媽帶我去搭乘輕軌，我好開心。」但是這些東西對鄉下人來講是個夢想，所以在這邊，我想替鄉下的孩子做一個請求，如果我們在年底體驗完之後，當明年正式營運，我們有收入了，如果我們營運狀況都還不太困難的情況之下，可不可以撥一點經費給我們偏鄉的孩子？偏鄉包括很多，包括山區和迷你學校的孩子，有的孩子窮到穿的球鞋是開口笑的，能不能讓這些偏鄉的孩子有機會去享受一下都市孩子可以享受的資源，讓這些孩子回去可以告訴他的同學或爸爸、媽媽、祖父、祖母，我今天是去參加一個特別的體驗，那麼在他長大的時候，才有機會做更多的事情去造福更多的人。局長，我大概表達這一點，你了解吧？

接下來，我要請教交通局長，在本席的選區裡，感謝局長的協助，八卦里也是仁武區快速成長最大的一個里，目前人口已經突破 1 萬 6,000。之前本席和張議員勝富，他也很認真，在這個部分，讓紅 60 線在仁武八卦這個地方帶來很多的交通便利性。在大社部分，因爲爭取了 8048 的區間便利車，還有橘 16，一條路線是到長庚醫院，協助長輩方便就醫；另外一條路線可以到達仁武高中，仁武高中包含國中部，所以也減輕家長接送孩子上、下學的負擔，受惠的民衆非常的開心。但是本席前幾天接到一份公文說，因爲搭乘的人數不太夠，有可能未來要廢除這兩條好不容易爭取來的交通動線。我希望給局長一個概念，剛剛本席特別提到，食、衣、住、行是我們所有的百姓包括現場所有的人最基本的需求，一個大有爲的政府應該替百姓規劃到食、衣、住、行這四大重要的面向。所以今天如果我們的營運只是站在一個虧損的角度，只要業者虧損就把這條動線收回，那麼我們有一些偏鄉的學校，很多地方如果沒有迷你小學和接駁公車，孩子可能一大早天還沒有亮的時候就要出門，他只能靠步行或騎

腳踏車才能到達學校，這些人的父母沒有繳稅給政府嗎？我們今天不應該只是以人口密度、搭乘人數高不高，或業者是不是虧損很嚴重來思考百姓的需求。記得我上次私底下也跟局長溝通過一個觀念…。

主席（邱議員俊憲）：

延長 2 分鐘。

許議員慧玉：

謝謝主席，我希望灌輸我們官員這樣的一個概念，我們的官員是父母官，是要為百姓謀福利的，不應該有任何政策的考量或站在一個商業管理的考量，對一些弱勢的團體，我們更應該發揮愛心特別去照顧他們，要讓他們能夠縮短城鄉之間的差距。我請教局長，未來搭乘的人數如果還是沒有達到業者的要求，8048 區間車也好、橘 16 也好，這些可以讓長輩去長庚醫院就醫很方便，以及到仁武高中、國中就學的便利性，減輕家長接送孩子時間上的負擔，局長，請教你接下來會怎麼樣處理？請局長回答。

主席（邱議員俊憲）：

請交通局長答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝許議員對於地方公共運輸的關心，首先我必須表明對於全市公共運輸的需求和提供，這本來就是市政府的責任，絕對不會像剛才議員所提到，因為業者虧損我們就不提供這樣的服務。

許議員慧玉：

可是局長，我接到公文就是事實，所以才需要向局長請教。

交通局陳局長勁甫：

我必須向議員報告，業者沒有虧損不虧損這件事情，因為目前所有的公車路線，都是由市政府提供給業者必需的營運成本。譬如它票收不夠，不夠的時候就會虧損，虧損是由市政府的預算編列來補助他們，所以這個不會是業者的問題。當然，如果我們有非常充裕的預算來支應這樣的公共運輸，這個大概都不會是問題，問題是我們必須要在有限的預算裡面，去做到預算成效最好的狀態，因此對於有些路線如果試行了三個月，發現它的運量還是沒有辦法起來，其實這個運量不會很大，我們目前一公里最多給業者 40 元，如果按照票收平均一個人只要付 10 元，一公里只要有 4 個人坐，它就可以滿足了，問題是有些路線連一公里 4 個人都沒有辦法達成，當然我們必須要想辦法去鼓勵大家盡量移轉到公車。

如果像這種路線根本就沒有那麼多人來坐，如果一直經營下去，當然我們就要找很多預算來填補，如果地方上真的有這種公共運輸的需要，除了正規的公

車路線之外，可能議員也知道，我的業務報告也報告過了，目前在高雄市有首創利用計程車在必要的區域，做所謂的替代公車的做法。這樣我們可以用比較節省的經費，一樣去提供比較少數人所需要的服務，就像你所說的，有些人因為弱勢、有些地方因為偏遠等因素，造成他行的不便，這是政府應該提供的照顧，我們還有其他種替代的方式來服務他們。所以是不是先把這三個月的運量，我們先做一個掌握以後，再去思考應該用什麼方式，來提供給當地比較合適的公共運輸服務。

主席（邱議員俊憲）：

再延長 1 分鐘。

許議員慧玉：

局長，本席建議，剛才你所提的，包括有一些替代性的可以來彌補，這個本席都很贊成。但是本席要提一個建議，有時候運量不夠，就要去研議周遭的環境與人口結構的改變，因為有可能之前有規劃一些舊的站點，那個地方搞不好它的量已經有改變了，有一些量不夠的是不是應該要廢除？不要去增設這麼多的點，結果卻稀釋掉我們每一站的運量，局長，我表達這樣，你懂我的意思嗎？

交通局陳局長勁甫：

我了解。

許議員慧玉：

因為這是需要去做一些觀察的，人口有時候也會遷移，例如以前新興的地方，有些地方搞不好現在落後了，所以我用以上的個案來和局長做一些探討，希望局長能夠多關心偏鄉地區交通的問題，謝謝局長。

主席（邱議員俊憲）：

謝謝許議員慧玉的質詢，我們先休息 10 分鐘，等一下再繼續開會。

繼續開會，接下來請劉議員馨正第二次發言。

劉議員馨正：

剛剛我質詢完，就有民衆打電話問我，是不是高雄市政府動物園的遷建計畫變了？市長是不是沒有信守他的承諾？所以我跟他講，市長在那天施政報告完之後，我想大家也有聽到，我曾經當面問市長，會不會因為在內門動物園遷建預定的地址附近有掩埋場，所以動物園的遷建計畫會受到影響？市長在議事廳上明確的答復本席，遷動物園到內門，一定是按原來步驟如期進行。

所以剛剛許局長的答復，就是他在期程上會做環評等等的程序。我想這部分，可能很多民衆會有所誤解，是不是請許局長再做一次說明？

主席（邱議員俊憲）：

請觀光局長答復。

觀光局許局長傳盛：

市長已經在議會公開講了，就是有關於動物園遷建內門的事情，希望觀光局照期程來規劃。目前第一階段進行的是，內門紫竹寺提供的 12 公頃土地，免費借給市政府來規劃，我們朝這方向先做動物物種園區。其實這樣一小塊也要做水土保持，因為我們的國家規定，只要開發 2 公頃以上都要做。再過來，我們牽涉到周邊 200 公頃整個動物園的預定地，它的開發規模更大，它要做的流程，我們都要照著政府規定的流程來進行。

劉議員馨正：

謝謝許局長，希望我們一起來努力，把這動物園如期來完成，遷到內門，然後讓旗美地區的觀光能夠發展起來。

我看了整個交通建設，包括觀光局的業務報告內容，我一直覺得，為什麼從八八水災以來到現在，大旗美地區整個觀光產業都沒辦法發展起來，商業也沒辦法活絡起來。其實到甲仙就只有吃芋仔冰嗎？搞不清楚到底我們到甲仙要有什麼東西？沒有。我也知道觀光局很用心，但是有些事情，你沒有魄力能大刀闊斧、有格局去做的話，很多事情會變成 local 型、一個社區型。以大高雄，堂堂高雄市政府——台灣第二大城市，我們整個格局的規劃，沒有一個國際型的胸襟、國際型的格局的話，我們整個觀光產業的發展，很難有觀光客會到我們高雄來。

這部分我們需要大刀闊斧的一個想法，包括我剛剛提到的纜車，雖然曾經有評估單位認為藤枝到寶來有地層滑動的問題，但是我從小就往來於美濃、六龜和寶來之間，它會滑動的地方是既定的，我們可以去經濟部地調所，來做地層的探勘，哪個地方會滑動？哪個地方不會滑動？我想這個是非常清楚的。如果我們沒有大刀闊斧來做一個具有吸引力的觀光建設，我們的觀光發展會非常的困難。藤枝是整個旗美地區非常重要的觀光資源，它現在像個孤島，這麼重要的地方，現在對於整個大旗美地區的觀光，完全沒有辦法做任何貢獻，這是非常可惜的事情。

所以我們不妨認真的去思考，我也強力的建議，我們不論從荖濃或是從寶來，如果從那個角度上去地層會滑動，我們可以避開這個會滑動的路線，我們不可能在會滑動的路線硬要去做纜車的動線。而且我講過，這東西是非常容易的，就是哪個地方是會滑動的地區，我們不經過那裡，它對整個生態的破壞真的很少，是最小的一個，而且對於整個大旗美的觀光會有非常重要的影響。

如果有藤枝、有纜車，再加上把溫泉好好的加以輔導，讓它升級，讓它整個品質提升的話，我相信對於很多的觀光客會有吸引力。到旗美、寶來、荖濃地區的人，一定會非常多，同時也會帶動很多其他的活動，包括泛舟，包括六龜

每個季節的特產，蓮霧、芒果各種特色的農產，帶動那邊觀光農園的商機。我們給它一個建置的話，我不相信大旗美地區的觀光發展不起來。像甲仙到底要怎麼來做？從甲仙到寶來的路線，因為甲仙和寶來是有相連的，所以這件事情，對於帶動整個觀光影響是非常大的。

還有就是中正湖，雖然剛剛許局長講了，我們投入非常多的經費，也建設得非常漂亮，但是夠嗎？那些觀光客真的會來嗎？我向各位報告，會來的就是附近地區的人，甚至是經常去中正湖的人，就是美濃地區的人。我們既然把中正湖做得很不錯、很漂亮，但是還不夠，應該還可以更大的改變，周圍可以擴大來做更大規模的規劃，現在那裡只有環湖步道。其實那邊現在已經滿不錯了、滿漂亮的，我們要如何宣傳？讓人家來到中正湖。這個地方一定要有它的故事，讓觀光客回去以後有述說的價值。為什麼叫中正湖？因為蔣介石曾經兩度到過中正湖，所以才會叫中正湖。它本來叫「埤頭下」，因為蔣中正去那個地方，到了福安國小，他去那邊有八軍團的軍隊，在美濃的金獅面、在美濃的山上，兩軍在演習、作戰，所以才會有中正湖的名稱出來。像這些典故，如果讓大陸人知道，他們會好奇為什麼蔣中正會到這地方來？這些都是我們在宣傳觀光的過程當中，可以使用的歷史資源。

所以我希望，在我們做整個觀光推廣的過程中，第一個，我們能夠有大格局，好好的、有魄力的，重新去思考我們的纜車。不然我實在想不出，我們的大旗美地區，我們大高雄比較偏山區，佔了三分之二面積的，這大旗美地區觀光要如何發展？如何創造吸引力出來？我實在沒有辦法去想像，還有什麼可以去創造？將我們的天然資源、纜車、溫泉和農業結合起來，把我們的文化結合起來，我相信旗美地區觀光的發展，還可以期待的。所以我認為我們一定要大刀闊斧，不要怕事情做不來，如果不這樣做就變成是 local 型、社區型的觀光建設，不知道許局長有沒有什麼回應？

主席（邱議員俊憲）：

請觀光局長答復。

觀光局許局長傳盛：

非常感佩劉議員對大旗美地區勾畫的願景。剛剛提到纜車或整體旗美區的規劃，我們希望再找更專業的學者專家來做整體的評估。以我個人目前的理解，美濃、旗美地區假日的觀光人潮不斷，現在推的就是希望平日有更多的觀光客進來，帶動當地的產業經濟，希望配合美濃及旗山或周邊不同的慶典、節慶，包括現在時令進入冬天，美濃有白玉蘿蔔季，已經規劃跟旅行社搭配採白玉蘿蔔及美濃當地的一日遊行程規劃。剛剛伊斯坦大議員也提到，我們有規劃南橫馬拉松，用這種運動方式帶動更多的觀光客進來。未來旗山、美濃，大旗美九

區本來就是觀光上重要的資產，原本每個鄉鎮及區都有自己的特色，譬如內門的宋江陣，明年 3 月也有搭配的行程，還有甲仙的芋頭文化節，當然我們也配合甲仙的小旅行，再進入小林村的小林紀念公園的行程規劃，這些都是比較零星的點和線。找一個更宏觀的方案帶動整個旗美九區的觀光，很大的關鍵是寶來的溫泉，因為一直苦於無法鑽勘到寶來的溫泉，這部分我們已經積極進行，再加上中央政府下定決心打通南橫，我想旗美未來的觀光願景是可以期待的，這是目前的規劃。

主席（邱議員俊憲）：

延長 2 分鐘。

劉議員馨正：

剛剛許局長提到鑽勘溫泉，我覺得這個技術應該不成問題了，因為日本的東京都裡都可以鑽勘到溫泉，何況寶來本來就是溫泉很多的地方，要鑽勘溫泉應該不是問題，這部分可以請中油的專業單位來協助探勘，我覺得中油應該有協助探勘溫泉的機構才對，如果有需要，找中油應該會幫忙。

觀光局許局長傳盛：

這部分已經請專業的地球科學團隊，已經設定有幾個地方可能有了，我們朝這個方向來鑽勘。

劉議員馨正：

謝謝。

主席（邱議員俊憲）：

謝謝劉馨正議員，向大會報告，後面還有議員登記要質詢，我們先休息一下，等其他議員到場之後再繼續開會。

繼續開會，接下來請李議員眉蓁質詢。

李議員眉蓁：

昨天左營的萬年季完成閉幕，天氣非常好，去年因為氣爆事件大家都沒有參加萬年季，今年再度舉辦萬年季大家都很開心。我常常和觀光局討論，萬年季只是一年一次的活動，活動辦完觀光的人潮就結束了，我的服務處就在蓮池潭旁邊，昨天晚上在夜市逛街的人潮還是很多，台灣人逛街購物的習慣大家都了解，像高雄的瑞豐夜市就很出名，希望觀光局長要仔細思考，高雄人的觀光習性是怎樣，蓮池潭夜間觀光的部分，請局長思考一下。我一直強調蓮池潭是高鐵到達的地方，左營是高鐵站的一個景點，應該可以把它變成一個國際化的觀光勝地，可是這幾年來成長的不是很多。

上次農林部門我也和農業局研究說，物產館這個部分是不是可以帶動一些觀光人潮。交通局長、觀光局長，講到農林的部分，我希望各局處可以放下本位

主義，因為蓮池潭包含太多局處了，大家各做各的，永遠沒有辦法把這個事情做出來。觀光局的業務報告第 17 頁提到蓮池潭風景區，本席想要了解蓮池潭和周邊景點的定義。局長，蓮池潭風景區的範圍到底有多大？蓮池潭到底有哪些觀光景點？它附近的觀光景點你清不清楚？請回答。

主席（邱議員俊憲）：

請觀光局長答復。

觀光局許局長傳盛：

蓮池潭風景區傳統的定位就是環湖一周，周邊的空間做為我們風景區主要的範圍，目前觀光局主管的區塊。

李議員眉蓁：

局長，你講得很籠統，市府資產活化再利用的原則，我們一直想要把周邊的環境弄得更好，觀光局業務報告第 12 頁提到，左營國中的舊址、左營高鐵、台鐵左營站交通便利，面臨蓮池潭，那邊有大小龜山、有洲仔濕地，還有自然生態資源及左營舊城、龍虎塔、春秋閣和孔廟這些文化古蹟。其實這幾個點已經非常豐富，只要我們把它再提升，藉由它說出很多故事來，它會變成一個很豐富的旅遊行程。

現在市府要再利用活化，所以在左營的翠華路、新庄仔路、勝利路交叉口這邊，現在要藉由民間的力量，總共有 4.67 公頃，要引進旅館、零售業、文創和展演的設施，打造大蓮池潭文化園區的新亮點。講到大蓮池潭文化園區，你們在同一份報告裡面用了兩次蓮池潭的名稱，一個是蓮池潭風景區，這是以前的，但有時候又稱為大蓮池潭文化園區，表示觀光局想要把蓮池潭改成大蓮池潭文化園區，我不知道一份報告為什麼要用兩個不同的名稱來形容蓮池潭？

當然你們是希望將大蓮池潭文化園區規劃成文創園區、觀光園區，這樣子就有一個目標，可是蓮池潭風景區是以前的名稱，我在報告中有看到這個部分，我不知道蓮池潭現在的名稱到底是蓮池潭風景區還是大蓮池潭文化園區？蓮池潭的風景真的非常漂亮，我當議員之後，一直想要把蓮池潭打造成一個左營金三角，有世運主場館、蓮池潭風景區、眷村文化園區。

這個部分一再被提出來的原因是這幾年都沒有成長，如果把這個規劃串聯起來，我不知道觀光局對這個構想有什麼意見？現在你們又把它變成大蓮池潭文化園區，是不是可以讓蓮池潭可以升級變成觀光園區，包括夜間觀光的部分變得更好，這個部分請觀光局長回答。

主席（邱議員俊憲）：

請觀光局長答復。

觀光局許局長傳盛：

當時李議員質詢的時候，我們就朝這個方向在進行，市府有一個蓮潭小組，現在我們結合觀光局、文化局、農業局進駐原本的物產館，再加上觀光局現在推的 4.69 公頃 BOT 委外案；整體而言，大蓮池潭文化園區是市府未來對整個蓮池潭規劃的願景。包括孔廟，現在文化局已經將孔廟修護完成，我們也有討論孔廟下一步的活化，下一步怎樣引進文化藝術活動，讓蓮池潭周邊的景點能夠更豐富。

我們現在已經和電動遊船業者洽談好了，等全國運動會水域使用完之後，就會引進蓮池潭電動遊船的規劃。接下來，我們對蓮池潭旁邊的大小龜山和左營舊城的步道，我自己走過好幾遍，我覺得那個步道非常有可看性，還有舊的城牆可以在那邊規劃不同的路線，下階段的整體規劃是要把蓮池潭變成大的文化園區，這是我們的願景。

李議員眉蓁：

局長剛才提到我們有一個蓮潭小組，我剛才漏掉經發局，所以我說你們橫向聯繫做得不好，這個部分做不好要怎麼去發展呢？因為各局處推來推去，這是這幾年發生的問題。這個主軸是觀光局，你當觀光局長也有一段很長的時間了，希望你可以把這個部分串聯起來，今天交通局長也在這裡，我先幫你串聯一下。

交通局長，你這次到法國有看到充電的觀光車，剛好有一個站，充完電它可以繞完一圈，它沒有我們之前討論的法規問題，因為我一直想要蓮池潭有觀光車，上面沒有加蓋可以讓他遊湖，不然現在遊客到蓮池潭可能只看看風景就走了，他沒有辦法逛一圈，更不能走到孔廟那個部分。交通局長，之前我一直拜託交通局不要再買鴨子船了，交通局一直堅持要再買 2 台鴨子船，2 台鴨子船要花 5,000 萬，但是現在鴨子船到底在做什麼？我相信在座各位長官都很清楚，鴨子船對我們的觀光到底有發揮什麼效用？這是一個比較失敗的案子，等於浪費我們納稅人的錢。

針對這個部分，至少可以讓遊客來觀光可以付費遊湖一圈再離開，可是之前就是礙於法規的問題，我知道交通局長到法國考察看到一個很不錯的東西，就是它的電動公車，車裡玻璃非常的多，很像觀光船，裡面站的位子比較多，可以讓大家繞一圈，我覺得非常適合。我希望交通局長是不是可以將這個資訊帶給觀光局長，你們討論一下這個部分是不是可以成功，跟市長報告我們當初討論的東西，因為這幾年我們有成長，別的國家又有新的發展，電池充電很環保，又是低底盤，請交通局長針對這次考察的部分，簡單的告訴一下觀光局長，請交通局長回答。

主席（邱議員俊憲）：

請交通局長答復。

交通局陳局長勁甫：

上個星期陪同市長到巴黎去參與 Bolloré (Group) Blue Solutions 這個公司合作投資意向，在現場總部也親自體驗他們的電動汽車分享的計畫，還有剛才議員所提到的 Blue Tram，Blue Tram 的整個技術大概就像我們的輕軌一樣，用超級電容、無駕空線、到站充電，跟輕軌不一樣的就是不用鋪設軌道，目前發展的是一個中巴的一個大小，裡面大概可以坐跟站大概二十來個，目前在開發大型的車廂，如果大型車廂乘載的人數就比較多。這個部分就可以跟上次李議員關心的，環蓮池潭因受限於法規，不能在馬路上使用電動小火車，這個就是正式的運具，可以做為我們思考環湖的運具。

李議員眉蓁：

局長，我再請問你一下，之前我提到鴨子船 2 台是 5,000 萬，我們去參觀的這家公司是不是要超過 5,000 萬？

交通局陳局長勁甫：

目前我們還沒有取得車輛的價錢，因為這是一個系統，要在車站設置快充電源，不過就鴨子船的部分，我順便在這裡稍微補充一下。第一代的鴨子船因為受限於法規，是密閉式的，像大客車一樣，去年底交通部法規已經開放，可以 open top，我們未來還要引進鴨子船就可以跟國外直接接軌可以跟外面互動。目前這 2 隻鴨子船是輪船公司在經營，我們在年假的時候從 10 月 9 日、10 日、11 日這三天連假，在駁二這一條路線，早上 11 點到下午 4 點總共一天有六班，每一班都客滿，所以我們的鴨子船對於觀光客的吸引還是深具信心。只是我們需要更能夠互動性的運具，所以 Blue Tram 它的投資是怎麼樣，它本來就是公車的性質，做得很像輕軌的造型，坐在裡面很像坐在輕軌裡面，是一個很大的窗戶，可以看到外面的風景，所以跟我們一般所體驗的公車又是另外一種升級。

李議員眉蓁：

我就是想讓民衆知道說，這幾年大家要環保又要生活便利性，這個充電又環保又是低底盤，老人家可以去坐，我希望我可以跟交通局長還有觀光局一起來推動，剛剛講到遊湖，遊一圈很快就回來了，可以讓旅行團預約，我們是做對外的觀光客，不管背包客、在地客用預約的方式，他可以一直收票。

鴨子船，我跟交通局分享一下，一台客滿時就是 58 個，我們現在有 4 台，再怎麼客滿，經濟效益還是追不上，這只是宣傳效果。我希望推動觀光之餘，是有一些利潤可收入，這個部分還想請交通局長、觀光局長來和我們一起來推動，我看了覺得不錯，我們來討論一下，是不是可以請市長再給我們一次機會，我們上次做的小火車也太小了，所以這個部分再給蓮池潭一次機會，把這個做

起來，我相信未來我們整修孔廟之後，可以像幾個定點這樣一直去接駁。

主席（邱議員俊憲）：

延長 2 分鐘。

李議員眉蓁：

現在沒有人，我可以第二次發言。

主席（邱議員俊憲）：

李議員第二次發言。

李議員眉蓁：

因為這樣子，我們就可以把觀光客帶到別的點，甚至把觀光客帶到物產館，讓物產館也有人會去買東西，不是只賣在地人，也可以賣觀光客，我是希望交通局長我們一起來推動。

我幫你們交通跟觀光橫向聯繫了一下，就知道交通跟觀光是密不可分的。我知道高雄以前有七大觀光運輸系統，當初就是要在旗津、西子灣、旗山美濃地區、大岡山地區、梓官濱海地區、寶來藤枝地區、佛光山等這七個地區，提供一些觀光的服務，觀光的公車的服務。其實在你們這次的業務報告裡面，已經沒有看到這條路線了，也已經沒有討論觀光路線的部分。局長，公車補助車資是中央給的經費嗎？在執行的過程中，交通局有沒有去檢討這七大觀光的載運量，還有強化的措施，這七條線的服務品質，我相信評鑑服務是落後的，所以在這一次報告就已經沒有提出來了。如果交通局願意多來輔導這些業者，可以把服務品質提升，自然這七條路線會更好，大家都知道這七條路線，當然有些是比較多人會去玩，有一些是比較少的，看到比較多的部分就是旗津是觀光客最多的地方，佛光山也是觀光客最多的地方，所以不見得這一條線是做不起來，所以怎麼樣來提升我們的旅遊品質，怎麼樣來加強觀光景點的公車服務，在這個部分我請交通局長針對這個問題解釋一下。

主席（邱議員俊憲）：

請交通局長答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝李議員對文化觀光的關心，文化觀光公車總共有七條路線，目前我們希望把這些文化觀光公車做一些檢討。有一些我們從資料上來看，它每一年虧損的金額相當的大，當然在於觀光客為什麼沒有來搭乘，我們需要再檢討怎麼樣去做行銷，對於重要的景點，我們也希望能夠提升這樣的一個服務，譬如說我們對於大樹祈福線，加入台灣好行，結合哈佛快線變成一個環狀的服務。所以目前來講我們會就過去看起來沒有績效的部分做一些調整，對於有一些新闢的新景點有這個需求，我們會考慮怎麼樣來安排，這個部分我們還是要跟觀光

局、文化局一同來合作。

李議員眉蓁：

觀光客多的部分，我們怎麼樣來加強輔導業者來做得更好？大家都知道，我們的一卡通現在在北部地區都可以使用了，我們也很高興高雄的一卡通增加便利性，鼓勵大家多坐捷運系統。在民國 102 年 11 月 1 日到 104 年 2 月底實施公車任意搭的計畫，一卡通可以享有市區公車免費搭乘的優惠，我知道大家爲了大眾運輸更普及化，大家都要非常努力，但是就是剛剛局長提到虧損的問題，這 4 條縱向、9 條橫向、2 條環狀幹線、15 條主幹線，103 年公車營運虧損支出 10 億 2,883 萬，你剛剛提到那邊虧損，這邊也虧損，相信市政府的壓力很大。所以在這邊請教你最後一個問題，局長，提高大眾運輸量，可以減少公司虧損的補助，有具體的做法嗎？你簡單的回答一下。

主席（邱議員俊憲）：

請交通局長答復。

交通局陳局長勁甫：

剛才李議員所提到一卡通的部分，因爲它畢竟是屬於票證公司，所以跟我們是切割開的。不過去年因爲我們第一年實施民營化，鼓勵大眾運輸的作爲，叫做公車躍昇計畫。我們提供市區公車都是免費，免費的部分，當然就是我們編列預算，就是這邊所提到 10 億多的預算來支應全部客運業者的營運，畢竟每一年編列全部的預算，民衆不用付錢，也不是市政府能夠持續承擔的。不過我必須要講的是說，我們去年用了 10 億 2,000 多萬，相較於過去我們光是公車處的虧損，一年大概就要 12 億，更不用講我們還要補貼給民營業者。所以我們用非常節省的經費，做出比以前更多的業務，我覺得我們在預算的使用上，應該算是相當有效率。今年我們進一步結束了免費公車的做法，我們也希望能夠鼓勵大家繼續使用公共運輸，所以我們今年延續去年免費任意搭的活動，我們改成叫做永續幸福的公車計畫。也就是各位可能經常在外面看到的，一日兩段吃到飽的這一個策略。所謂的一日兩段吃到飽，譬如我們平常坐車出去跟回來這樣就兩段了，只要滿足他一天這兩段，其他任何他再搭的就不用再付錢，所以這樣的政策讓我們至少我們可以維持每一個人負擔很少的錢，就是那兩段的錢。但是他可以享有任何他要搭的次數，我想這就是我們推動幸福永續的方案，我們預計今年須要補貼的預算大概在 8 億左右，就可以節省到 2 億多。

李議員眉蓁：

這幾年來我覺得局長是非常的專業，也非常認真，我是希望把問題點提出來，給交通局有一個大方向的思考。剛剛說有減少的費用，本席也非常的高興，因爲現在大家一直在提大眾運輸的虧損，我相信還有一條漫長的路。我也希望

交通局長用你的專業，把我們高雄市的大眾運輸可以做得更好，謝謝局長。今天剛好也有剩下這些時間，大家今天都有看到新聞，我們的輕軌今天已經出軌了。捷運局長，今天又是交通部門，不問你也是說不過去。前幾天大家開開心心搭輕軌，也覺得非常順暢，因為這種輕軌就是大家上車馬上又下車的狀況，它裡面的安全性，不是像捷運它還有一段比較長的路程，輕軌就是大家上上下下，對於婦女、婦幼的安全性，我們是不是要怎麼樣來加強這個部分。結果今天才發現怎麼又出軌了，上個星期好像也有說我們的工程也是出問題會delay。所以在這個部分，還有今天我剛剛講了，整個車廂的安全性，我們去搭乘的時候、市長去搭乘的時候就非常的好，怎麼民眾搭乘的時候就出軌了。所以在這個部分，捷運局長請回答。

主席（邱議員俊憲）：

請捷運局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

輕軌也是屬於大捷法的範疇，整個要營運一定要經過初勘跟履勘，初勘跟履勘的部分，重點是在安全無虞，它同時會設定題目，其中它有設定一個題目就是如果輕軌有出軌，如何復軌的運作部分。有關今天整個脫軌的部分，它主要是從 C1 到 C4，過了 C4 要回程到下行線的時候，因為到下行線整個轉轍軌，它是會整個彈回去。但是這裡面什麼因素讓它沒有彈回去，然後造成它沒有辦法下行。就是我們車輛本身它有兩頭，兩头的部分，上行線的那一頭叫做 C1，下行線這一頭叫 C2，C2 的部分它有 4 個輪子，前面 2 個輪子已經過了，後面 2 個輪子沒有過，也就是說它整個轉轍軌它沒有回復到定位，所以造成這樣。因為輕軌跟捷運不一樣，捷運整個由行控中心控制，輕軌是由駕駛員來操作，駕駛員也聽到整個前面過後，C2 第二輪沒有過，所以他就趕緊下車去清查。目前到底什麼因素造成整個轉轍軌沒有回到應有的定位部分，我們已經請我們的鍾副局長成立鑑定小組，針對這一部分我們探求它的因素。在還沒有找出原因之前，我們整個運作是用單軌雙向，也就是從下行軌的部分，然後單軌雙向在運作，目前整個原因也正在清查之中。〔…。〕

主席（邱議員俊憲）：

延長 2 分鐘。

李議員眉蓁：

針對我剛剛講的車廂的安全性，大家上上下下的部分，因為時間的問題，等一下再回答。我剛剛聽捷運局長講的這些過程，因為時間可能才剛發生不久，你可能沒有非常的清楚，現在才試營運第幾天，就已經發生出軌的狀況，要增加民眾的信心，就是不能再出軌，未來我們也不希望有再出軌的狀況，我希望

捷運局長可以多去瞭解。剛剛你的回答，你講得很清楚，我們聽得很模糊，所以我也不知道到底真正的原因是在哪裡。在這個部分，我想一定要再去加強，不要到最後人家說市長搭乘時沒問題，我們民衆搭乘時就有問題。再來你針對那些車廂，這樣進進出出，剛剛所說的婦幼的安全性，還有摩托車的部分，你們要怎麼來向大家宣導輕軌。其實在國外，像交通局長出去考察就知道，在國外是要讓腳踏車，腳踏車的速度不可能比輕軌快，我們摩托車的速度絕對比輕軌快，現在旁邊摩托車騎得都比輕軌還快，可能我們也是在試營運的狀況之中，所以在這個部分怎麼樣來宣導摩托車不要跟輕軌去搶快，就這兩個問題請捷運局長清楚的答案，謝謝。

捷運工程局吳局長義隆：

有關整個車廂內部的安全問題，因為輕軌本身是低地板，同時我們裡面也有監視器，可以傳遞到司機員。另外輕軌也跟捷運一樣，都有捷運警察巡視。所以整個運作，裡面任何的活動，司機員是可以看得到的，同時也配合捷運警察巡查，所以整個安全性是沒問題。甚至遇到任何緊急狀況的時候，其實它一停車，因為它是低地板，所以隨時可以上下車。像我們今天因為整個轉轍軌造成第二輪部分有脫軌的情形，其實我們就立即停車，然後讓所有旅客回到 C4 車站裡面來，所以這一部分的安全是沒有問題。剛剛李議員所提到機車跟輕軌之間，其實平行向的部分不會有問題，平行向的部分因為輕軌本身它是專有路權，唯一有交織的部分是在路口。路口的部分，因為輕軌的加入之後，很多平行向，尤其是新舊凱旋路本身，它整個時間秒差的部分會增加，之前民衆的習慣，因為我們輕軌是運用原先臨港線的部分，臨港線本身原先是鐵路，它原先是用柵欄，整個期程拉得相當長。現在輕軌在民衆機車族的印象裡面，也擔心是不是會造成像原先的臨港線一樣，時間拉得這麼長。但是我們輕軌沒有柵欄，所以有些機車族就會搶快，在輕軌還沒有來之前，沒有柵欄，他就先行通過。目前我們的運作模式就是一方面透過宣導，另一方面就是藉由短期先由交通警察跟義交先行維持，同時警察局現階段都是用勸導的方式，警察局預計在月底開始，因為現在已經裝置了違規闖紅燈照相，這一部分其實可以讓所有機車族，不至於有闖紅燈的行為，這樣就不會造成機車跟輕軌之間衝擊的問題。

主席（邱議員俊憲）：

向大會報告，我們今天議程到此結束，明天上午 9 點繼續開會，散會。（下午 5 時 34 分）