

第 2 屆第 8 次定期大會第 19 次會議

(中華民國 107 年 9 月 17 日上午 10 時)

交通部門業務質詢

主席（吳議員益政）：

開會。（敲槌）上次的會議紀錄已經放在各位議員桌上，請各位議員參閱。各位議員有沒有意見？沒有意見，會議紀錄確認。（敲槌）

向大會報告，上午的議程是交通部門業務報告與質詢，首先由交通部門各單位做業務報告，三個單位報告順序是觀光局、交通局、捷運局，首先請觀光局曾局長作業務報告。

接下來請交通委員會議員質詢，每人 20 分鐘，首先邀請張議員豐藤發言。

張議員豐藤：

首先我要和交通局討論一下，我們現在停車場不足，你們非常積極的希望民間也能夠開設停車場。根據我向你們要的資料，我們現在停車場用地有 343 處，你們已經開闢了 114 處，最近民營的停車場如雨後春筍，我看到每一個地方、每一個角落，只要是空地就是變成停車場。我也向你們調資料，民營申請合法停車場數量有 621 處，不過有一件事讓我非常非常擔心，這些停車場空地本來都是透水面的，現在變成停車場以後全部鋪上水泥，假設這 621 處，就算都是小型停車場，以 50 坪來說好了，六百多個地方，就差不多 3 萬坪了，你可知道如果這 3 萬坪是不透水面的，全部從透水面變成不透水面，我們的城市在防洪、雨水滲透方面，這中間會產生多大的衝擊？

在 8 月 23 日，熱帶性低氣壓帶來豪大雨造成水災，幸虧我們做了 13 個滯洪池，用滯洪的概念，即使發生水災，水也退得很快。除了滯洪以外，一個城市的雨水如果不能滲透的話，水就在地表逕流，地表逕流會流到哪裡？就是造成淹水。所以這個部分真的要請黃代理局長找一個解決的方法，其實你可以去看看新加坡的做法，新加坡對於一些停車場會要求一定比例的綠化。甚至在民間停車場裡面，是不是要有一個滲透井或滲透溝或類似的很多不同的方式，讓它還能夠扮演著…。我相信很多停車場都是建商在養地，但是不能忘記了他對這個城市的責任，你這樣弄下去之後，造成城市防洪負擔，要怎麼處理？交通局應該要有一個策略，才能夠解決這個問題，我相信這種情況會愈來愈多，是不是請交通局黃代理局長說明一下？

交通局黃代理局長萬發：

過去在停車場興建方面大部分都是公營，因為公營要花很多經費去興建，所

以我們就一直鼓勵民間興建，因為民間的資源比較多。在鼓勵方面，只要他能夠建，我們就很高興了，確實這一方面都沒有去要求，所以現在民間興建的停車場會比我們多。議員剛才的建議我們很認同，我們會後會趕快來研議看看怎麼去鼓勵民間多多來參與，尤其在興建的時候，這些透水面應該怎麼讓它能夠達到符合生態的要求，這個後續我們再來研究。

張議員豐藤：

好，謝謝，請坐。這個一定要好好的去研究一下，因為氣候變遷、極端氣候一直在發生，這樣可能會造成一個非常大的負擔，謝謝。

這裡我想要跟捷運局做一些政策的互動，在我們左營、楠梓，因為高雄煉油廠關廠之後將來這邊會變成一個研發園區，現在有 3 所大學－台大、成大和中山大學準備在那裡設一個材料國際學院，本來今年碩士班要招生，後來延到明年；也有工研院的材化所會進來，加上原來的金屬中心和旁邊的傳產中心與加工區，將來這裡是一個非常重要的產業核心。

還有，現在所有人來到高雄，高雄的門戶不再只是小港機場，高雄的門戶也不再只是高雄火車站，現在因為方便，所以大家都坐到左營站，未來高雄的門戶是左營，我相信這是一定的事情。再加上我們在楠梓、北高雄有 7、8 間學校都在這邊，這個地方對於左楠的整個發展，我們必須要去因應它，在這些發展過程中更需要提供大眾運輸，我相信這是非常重要的。

尤其我必須要跟吳局長說，右昌有超過 10 萬以上的人口，但是那裡都沒有任何大眾運輸，非常不方便，很多人都仰賴摩托車。所以我這裡有幾個建議，第一個，過去你們有規劃右昌線輕軌，我相信右昌線輕軌對於右昌人的交通運輸會有很大的幫助，因為很多人出門不一定要靠摩托車，但是他又沒有機會可以搭乘大眾運輸，所以如果有輕軌應該對他們有幫助。但是右昌線輕軌只有 6.4 公里，總共 6 站，一般來說，高雄捷運平均每人運距（平均每人運輸距離）大概是 7.4 公里，以這樣來說，它不夠有效益。

另外，你們又有規劃一個銀線，也就是從左營到三民區高應大建工路那附近，這個銀線基本上也只有六點多公里，我想，如果能夠把兩條線連在一起，也就是把右昌、左營和三民線連成一條線，它的總里程數差不多是 12 公里左右，它的效益會增加，可能這中間會有很多…，我們等一下再來談。

另外，這個我已經講了多少次會期，在多次會期中我都有提出來。在北高雄，包括高雄大學、海科大、第一科大，現在海科大、第一科大和高應大已經合併了，還有樹德科大、義守大學、實踐大學、高應大然後一直到佛光山，這一個區塊有那麼多學校在這邊，這些學校學生的交通都是靠摩托車，很危險。而且他們不會只想要待在學校，我們都當過學生，他們一定希望能夠到附近商圈或

是一些好玩的地方，去做各種消費、從事各種活動，如果這些都要靠摩托車來行動，其實是非常不方便的，也非常危險。我一直在談學園輕軌，這一條也是非常重要的路線，如果可以把學園輕軌和右昌三民線連結起來，我們可以看到這裡是很重要的高雄產研核心，包括我剛才說的材料研發園區、傳產中心、金屬中心與旁邊的加工區，還有離很近的橋頭科學園區，這裡是我們未來的產研中心。

另外，北高雄這幾個學校連成的是所謂的「創新大學廊帶」，這個廊帶會提供這個產研中心一個很大的機會，包括給學生機會，也給這個產研中心一個很大的機會，讓學術單位可以跟產業結合在這裡做研發。

還有一個非常重要的就是左營火車站是高雄門戶，它連結巨蛋，現在全高雄最夯的商業區都在這附近，你去看，我們主席都知道，以前的很多商業區現在都已經沒落了，很多商業活動都已經轉到我們這裡來，如果可以有一條右昌三民線穿過這裡，可以帶動這裡整個發展。

所以在這裡我真的要跟吳局長討論一下，我們非常希望這裡不是只靠摩托車或開車才能到達我們想要去的地方。在左楠，我們現在只有捷運紅線，或許鐵路地下化、捷運化還有機會，但是現在其實就只有這一條，我們沒有其他大眾運輸，公車可能也不見得那麼方便，我們是不是也可以認真來推輕軌？輕軌的費用遠遠少於捷運黃線，如果讓在地居民可以有更方便、更生態、環保的方式，很舒適的到達他想要去的地方，這才是我們增加綠色運具比例最好的方法。我們是不是請吳局長回答一下？

捷運工程局吳局長義隆：

張議員所提的部分其實我們都非常認同，未來整個高雄的轉運中心確實會是在高鐵站，高鐵站現在雖然只有捷運紅線和台鐵可以進行轉乘，但是我們在高鐵站，剛才張議員也提到右昌高鐵線，除此之外，我們還有民族高鐵線，還有高雄學園未來連接的部分，以及燕巢高鐵線、中華雙鐵線，這些都是以高鐵為核心來進行相關轉乘，尤其是高鐵車站本身鄰近半屏山，周邊腹地私人運具的使用，對它而言是一個很大的挑戰。現在後勁的中油已經遷廠，周邊開發對於大眾運輸需求會更為顯現，這一部分我們會把它列為明年最重要的部分，今年我們有向交通部申請，但是交通部認為他們今年的經費已經用得差不多了，沒有辦法再補助我們，所以我們明年會針對這個部分積極爭取。

第二個，右昌高鐵線能不能連結左營三民的部分，這一整個下來，路線愈長單價成本愈低，而且對於興建更加有利，我們也會把它列入路網檢討，列為重要的要務。

第三個，有關於整個產學研連結，也就是高雄學園線，我們非常重視，尤其

是岡山路竹延伸線已經建構完成，產學研「學」的部分必須借助整個高雄學園線 7 所大學的串接，藉由這一部分的串接其實就可以去達成。但是這幾條線裡面，我們同樣都面臨一個困境，就是我們本身的自償率不足，在自償率不足的情況下，我們針對兩個面向來處理，第一個面向，目前我們交通局也積極在建構養量的部分，我們希望用公車去養量；第二個面向，我們也正在積極進行，整個北高雄的發展接下來會非常快速，尤其橋頭新市鎮引入科學園區之後，整個生活機能會不斷提升，這一部分我們的土地開發可以來強化，我們會從整個 TIF、TOD 這些土地開發的面向再來提升它的自償率。我們在明年會針對這個部分以及張議員所建議的這些方向向交通部爭取經費，朝這個面向來努力，希望加速來推動，讓整個北高雄的大眾運輸可以更為普及。

張議員豐藤：

謝謝。你說到養量，其實包括右昌高鐵線，養量是沒有問題的，從左營到三民這一條線的量應該都不太有問題，可能會有問題的是學園輕軌這一條線。對於學園輕軌這條線，你看到的表面是這條公車路線的量不多，其實它有很多量，因為從高鐵站直發到很多學校已經吃掉一些量，以及很多學校有自己的校車，也吃掉很多量。另外還有一個關鍵就是這 7、8 個學校學術資源能不能整合，它的圖書資源、互相選課的資源如果能夠互相整合，各校互通，其實也會增加這些量。

還有，怎麼去結合，讓它跟我們楠梓這邊的商業區、生活圈可以合在一起，未來這些都有無限可能性。所以拜託你們，我要為我們左楠市民請願，希望你們能夠積極為我們左楠爭取這幾條輕軌線。

觀光局曾局長，我在上個會期有和你討論過民宿的問題，民宿管理辦法在去年通過之後，有兩個最重要的修正，我上一次跟你討論過，就是人文歷史風貌區，這一部分我相信你們在觀光的專業，大家有一個探討，你們會繼續往這個方向。

另外一個，有關文化古蹟與文化景觀的部分，修法後它本身也可以做民宿，文化局把建業、合群等一些眷村拿出來要做民宿，前幾天我們有上慶聯有線電視的節目做討論。我想，文化局的立意相當好，眷村雖然是文化景觀保存或文化古蹟保存的部分，但是我們沒有經費去維護它，目前是進階版的以住代護，要開放來做民宿，但是我必須要提醒曾局長，文化局在怎麼樣讓民宿具有眷村特色、能夠吸引人這方面，或許他們很有他們的專業，可是在經營民宿這個部分其實他們沒有任何專業。

我必須要告訴曾局長，那一天我特別上網查了，在眷村旁邊有「四海一家」，「四海一家」本身就有房間讓人家住，雖然是給軍人住，但是我查了一下，像

它的雙人房，給榮民和榮眷住的一個晚上只要 860 元，那麼便宜。而它所說的「榮民」，什麼是「榮民」？就是當過兵的都是「榮民」，我聽說的，幾乎是這樣子就能夠入住。

文化局的眷村要人家進去投資，投資之後，一定是希望能夠把它做得很有特色，並且希望在幾年之後投資能夠回收。我想，這個部分，很多這樣的專業，你們觀光局最清楚了，但是文化局並不清楚這些東西，到底你們民宿的政策是什麼樣？你怎麼樣去協助文化局？我認為應該要整合你們觀光局和文化局的力量來做這個事情。我們看到台南爲了要發展它的民宿，其實是我們要怎麼樣讓所有民宿的主人變成高雄的招待人，非常有 hospitality 的那種熱情去招待人，這樣的民宿主人才能夠吸引很多人願意來這邊，我相信這是非常重要的。

而且更重要的是這些眷村文化特色或是整個人文歷史風貌區的特色，必須要跟在地社區能夠結合，然後做在地的創生，把在地特色放進來。眷村到底有什麼樣的特色，目前眷村還有很多人在那邊，它有什麼樣的特色可以結合進來他們的民宿，讓民宿主人可以和在地社區做這樣的結合，這樣才能創造很多價值。

另外交通局的部分，眷村那裡的交通是非常不方便的，公車都沒有辦法到達，就算有到達，班次也非常少，少得非常可憐，這樣的民宿做出來，可是旁邊的交通不便，怎麼樣有辦法讓民宿的效果外溢到整個左營的觀光，要怎麼樣讓這裡的公車、讓它的交通很方便，這樣民宿才有機會成功嘛！兩部分請曾局長及黃代理局長簡單答復。

主席（吳議員益政）：

請曾局長先答復。

觀光局曾局長姿雯：

根據民宿管理辦法修正條文於 106 年 11 月 14 日的公告，裡面第 3 條第 2 款第 7 目提到，依文化資產保存法指定或登錄的古蹟、歷史建物包括紀念建築、聚落建築群及史蹟、文化、景觀等，以凝聚相關管理維護或保存計畫的區域，就可以設置民宿，所以這條通過以後，我們有很多的文化景觀或歷史古蹟，是可以依據這條來申請做爲民宿的。目前文化局已經公告左營建業新村的 14 戶，是以住代護的方式公告到 9 月 14 日爲止，現在已經有一批申請計畫進來，在這一堆申請的計畫裡，當然可以申請用途作爲民宿，再依照民宿管理辦法第 12 條的規定，如果是眷村的房舍，依文資法保存做爲歷史建物，其建物和消防可以不受民宿管理辦法的限制，也就是剛剛議員所提到的，假設它有相關的特色要保存，我認爲在這部分，是很有機會的，只要它提出再經過文化局的初審、複審，觀光局會有聯合會勘的動作，來協助他們申請。剛剛議員提到的四海一家，它基本上就跟國軍英雄館一樣，是一個特定的住宿用途，但它還不是

民宿，所以在民宿管理辦法通過之後，目前第一批、我們的眷村，迄今已向文化局提出申請，只要依照民宿管理辦法，觀光局、文化局包括相關的工務及消防等等，會協助他們去增加民宿用途的審定。

主席（吳議員益政）：

請交通局黃副局長答復。

交通局黃代理局長萬發：

在我們的回憶裡，過去左營的公車，在眷村很多人居住時，路線是最多的，眷村改建後，很多人都已經搬出去，目前那邊沒有公車，確實是如此，如果未來那邊有特色民宿要成立，我們會配合把原來的路線做一些調整，對於未來那邊有很多自由的背包客要住宿，是最需要公車這種交通工具來配合，這部分我們會來規劃。

主席（張議員豐藤）：

下一位是吳議員益政質詢，時間 20 分鐘。

吳議員益政：

首先請教捷運局吳局長，因為二階所謂的輕軌，市民之間一定有很多不一樣的意見，我覺得這是一個城市在開發輕軌，引進新的交通工具必然會碰到的問題，所以它是很正常的，而且也做了一些調整，當然一定還有更好、更多的意見，我覺得只要在技術上可行、時間上可行，其實都可以來調整，至少美術館部分做了一些調整，是一個非常好的方向，如果有什麼細節我們再談；第二個，大家會擔心的是大順路那個路段，之前我們有去會勘，也提過請捷運局比較精準的算出，大順路所通過的車流，哪些是通過的？是通到中華路還是通過民族路或博愛路就北上，我覺得那個路段大部分都是北上的。又有哪些是到這段來購物、餐廳或住家？也就是，大順路這段，到底有多少人只是經過？又是去哪裡？或真的住在這裡或只是來購物的？可能要委託…，這部分局長比我們還清楚，不是 100%但一定有專業的評估公司來評估，一定要做到以專業的、相對精準的數字來判斷，到底要怎麼來修改或回應沿線居民不同的意見？

另外這個也跟交通局有關，最近京都最有名的四條通，就是在最熱鬧的火車站前的四條通人行道的改造，在最熱鬧的地方進行人行道的拓寬。拓寬中間，你們看這是四條通，我印象中的火車站在這裡，這裡有四大旅遊空間，它怎麼導引？第一個，先去計算每個小時有多少輛車經過？這些車載了多少人、用了多少面積？比如 15 公尺寬的道路面積，1 小時的車流量、大約 2,000 人經過，這裡的行人流量如果從 3.5 公尺拓寬到 7 公尺，每個小時有 7,000 人會通過，以這樣的數據來和當地的居民和商店溝通。剛開始一定會反彈，這種以人為本的東西都一樣、全世界都一樣，台灣的問題也沒那麼嚴重，不管是輕軌或人行

道都是，透過這樣的調查才能和沿線居民溝通。要怎麼設計才能符合讓更多的人通過，不一定是車經過的通過，人才是最重要的，以人爲本嘛！不管開車、騎摩托車或坐輕軌、走路、騎腳踏車，都要有這樣精準的數字，結果人行道拓寬後，人潮反而更多，帶給商家的運作、生意會更好。其它不是要來這裡的，就不會經過這裡，會從別的地方去，不然車子經過這裡又不是來買東西或出入這裡，只是經過而已，經過就走別的路，所以沿線的店家和住戶會更清楚，這條路是爲你們而生存，不是爲經過的車來服務的，這是以人爲本很重要的一個過程。所以還是要請捷運局把大順路段附近店家的人流及車流，尖峰期最多流量是多少、最少流量是多少，把它計算清楚，這是一條現成的道路，不用估算，只要計算就知道，你們在交通方面比我還專業，對於這部分流量的調查和區域的發展一定很清楚。如果透過輕軌可以帶來多少的人潮，我覺得這才是一個以人爲本，不管輕軌、捷運、公車或行人、自行車都是以人爲本，他是透過什麼工具來的，當然一定會塞車，但可以導引讓它到別的地方去，也就是不到這個地方、走別的道路，這樣整個路標、整個設計的開發會更清楚，和沿線居民的溝通才有所本，這是第一個。我一起質詢等一下再一起回答。

第二個，目前沿線正進行開發軌道，錢卻賺不回來，所以土地開發才是最重要的，沿線都市的發展很重要的不是有軌道，很重要的手段除了靠運量收入以外，最重要的是靠沿線土地開發的加強利用，來增加運量、增加城市的整個發展。剛剛本席請教過你，前金海寶旁邊這一塊地，是市政府整塊的一塊公有土地，那時候前金幼稚園希望能夠標租，但財政局不要讓售給它的理由是，這些都是政府的土地，希望能夠整體開發，因此拒絕了前金幼稚園。它後來也找很多議員希望能夠開發，但市府都以同樣的理由、堅持以政府的利益爲利益，因爲政府是大家的，不要單獨的切割再切割，導致土地的售價不高，整體來開發不是更好。結果財政局把這塊土地以 TOD 的方式作嫁給你們，我覺得作嫁應該是讓你們來聯合開發，不是單獨賣掉，因爲第一個沒有達到聯合開發的作用；第二個，你把它賣掉後，以這塊地來講，這裡就少了一角，沒有錯，這裡還有很多宿舍，但是你不能等它開發，那麼那塊土地就不應該撥給你，撥給你是希望你能聯合開發產生綜效，結果卻零零落落，對你一點幫助也沒有，只有一小塊土地，錢也是一點點而已。撥給你大片的聯合開發…，如聯合醫院旁的這塊停車場，因爲輕軌在這裡，聯合醫院反而地段非常好，包括單人病房、雙人病房及長照等，這裡有開發的潛力價值，但是不要撥給你後，你就和他們聯合開發，雖然都是公家對公家，但是產生的土地收益…，現在開醫院最賺錢，賣藥的不賺錢，錢都被醫院賺走了，至少醫院的收益是很高的。所以你要聯合開發，不要賣給他，屆時收益可以挹注軌道建設的費用。

民生醫院這塊土地，暫時做為停車場使用，輕軌蓋好後，一定會漲價，現在就可以先討論、規劃，讓懂開發的人先討論，不要設定某一個人，公開可以讓更多國際的廠商、當地人，能有更多的想像，讓醫院旁的這塊土地產生綜效及軌道收益的綜效，我相信它能有更多的想像。不要只讓某一個人、某一間公司在想，讓大家有更多的時間，因為還有時間，所以可以像 BOT 一樣拉長，將資訊公開，也許明年或輕軌通車後才開始對外開放，但我已經投資下去了，大家都看得到，這樣的話整個效益會更高，待會請一起答復。

第三個，請捷運局要辛苦一點，因為新火車站剛開發完成，永久性的捷運也都開通了，但是我們常講「以人為本」，結果長明街、後驛商圈這裡，以後前後站流量，中山路到博愛路是透過這個穿越，所以這裡的流量會很大，這裡的商圈都被阻斷了。我們上次去會勘時，希望不管哪一段都能去研究，因為二樓會有聯通的空中走廊到商圈，還是要走地下聯通？那個有工程技術，捷運局要和台鐵、都發局研究，看要怎麼做才能讓它聯通。這裡已經變成主要通道了，車流量很大，所以這裡是會從 2 樓做空中聯通，還是做地下聯通，這裡的商圈有電腦街、服飾街，為了鐵路地下化已經沒落十幾年了，當然還有很多原因，但是交通是一個主要原因。既然都花那麼多錢恢復了，該如何去補償這一段，這也是以人為本，不只是為了長明街、商圈，這裡本來就需要很多的通道，四通八達人在這裡進出都很安全，這是一個非常重要的問題，請局長先答復以上 3 點。

捷運工程局吳局長義隆：

我先逐項向吳議員報告，第一點，大順路過境式交通和當地活動使用的部分，過境式交通可以做移轉，當地使用的部分，其實還會更大。依現況及未來來講，未來會更嚴重，未來如果能把公 9 慈濟那一塊若能開發起來；公 10、農 20、義享天地，其實義享天地只有開發一小部分，義享天地本身有 30%，使用大眾運輸停車空間及交通衝擊，在交通衝擊評估裡，就有記載論述到這部分，不只這樣，未來若是農 21 開發完成後，當地的發展需求，私人運具的塞車情況不只這樣，不只找不到停車場，未來想要進來這個地方，幾乎是寸步難行，將會面臨到更大的衝擊。吳議員剛才提的部分相當重要，我們必須先針對過境式的交通和當地活動需求的部分做分析，這部分在過去的資料裡並沒有相關的蒐集，目前我們已請中鋼委託鼎漢公司，先針對這部分去做分析，每個街廓的情境部分，不管車流、人流，未來大眾運輸引入後，它的變化情形會是如何，這些我們都會進行新的分析。除了這些之外，我也和賴文泰教授及鼎漢公司討論，他們說依初步分析結果約 7：3，70%是過境式交通，30%是當地活動情形。未來當地的活動情形，不會只有 30%，而是會更為提升，所以我們

先針對移轉的部分，我們希望大眾運輸進入後，移轉量的權限部分是 12.3%，美術館的部分，我們有 15.8% 的移轉量。大順路本身的交通移轉量希望是 12.9%，希望藉由這些移轉量，在大眾運輸引進後，可以將私人運具轉換到大眾運輸上，讓這個地區未來的停車不會有太大的問題。甚至在交通量的衝擊上也能降低。美術館只有 20 米寬，所以我們把它北移後，考慮箱涵及民眾原有的道路需求，其實北移進入美術園區裡，這部分都已經在進行新的調整。針對立體聯通的部分，立體聯通分為 2 部分，大眾運輸有…。

吳議員益政：

這裡是東側長明商圈…。

捷運工程局吳局長義隆：

立體聯通是都發局主管的業務，我們回去會針對捷運上來之後，這些立體聯通和商家的聯結部分，我們會再和都發局討論。立體聯通確實如此，台北東區因為有立體聯通，所以整個都市的活動，人、車分流後，所有運輸系統的聯結可以更為順暢。

吳議員益政：

請你火車站的部分和都發局、鐵路局研究一下，快點回報。

捷運工程局吳局長義隆：

是，我們會找他們討論。

吳議員益政：

我希望交通局能趕快將尖峰時間的公車班次加密，現在有電動公車，電動公車因為電池的關係，車不用大，中大型的就好，不要大型的，看似很合邏輯，但是在上、下班及上放學的時間，接近中運量，那個是不夠的，因為座位不多。我們希望尖峰時間要加密班次，你們的補助要足夠，請交通局調查既有的班次裡，不要只調查站著的人，坐著的也要調查，尤其有些路線，有學生和家長反映，雖然有班次，但是要站很久，因為有些路線很長。希望在上、下課時能加密班次，若要加密就需要增加補助，因為都已經民營化了，請交通局將運量調查後，將學生上放學的尖峰時段加密班次，一台接一台也沒關係，因為車子不用很大台，只要在尖峰時段加密班次就好，5 分鐘一個班次，希望能調查統計一下數據。

第二個，我上次也有提過了，這個是都發局和交通局要處理的，有關大型運輸車的车位不夠停，雖然你們現在有再增加，提供很多民營化或是釋放公有地，我希望能把它變成整體的大貨車停車位，畢竟高雄市是一個工業城市，結果大貨車卻是用 1/8 的停車位來換算，這是自欺欺人。一個停車位，可以容許 8 輛車子停，假設一台停車，7 台在做生意，這根本不可能。不管是新的工業

區，或是其他的地方，希望能將公有地解放出來，或能再多找一些公有地，讓這些大貨車有地方停，不要每次都和住宅區爭車位。

第三個，自 8 月 23 日的豪雨過後，好像每次下的雨量都會超量，我也講過好幾次，我覺得這以後會變成常態，包括一般馬路也都會泡水，這張圖片是捷運局以 200 年標準完成的月台出入口，否則會更淹水，不用到 200 年，很快就會面對。這當作是觀光，我們一開始設定不只是觀光，它就是回應氣候變遷、水陸兩用，而且不只是公車，一般車輛也好，開 Porsche 不夠拉風，高雄人開這種比較拉風，水陸兩用不只是水上可以用，陸上也可以用，路權的開放，上次有一個自治條例的實驗區，透過新的辦法、新的車輛，經過市政府訂一個辦法，水陸兩用可以在高雄、可以實驗、可以在馬路上行駛、可以在水上行駛、哪些規劃可以用，這個以後變成是常態了，不只是觀光，私人也可以，而且最好這個產業在高雄，鼓勵不管是大車、小車、摩托車，兩用摩托車也是一樣，請交通局針對這三項，等一下做答復，因為時間有限。怎麼開放路權、怎麼鼓勵廠商、水陸摩托車、汽車、公車，這個不只是高雄的需求，全球都有需求，這是一個產業，透過我們的開放引進這樣的產業行銷全世界，解決我們自己的問題，也創造新的綠色產業，等一下請局長答復。

最後觀光局，看到很多數字很好，大陸客減少，大家都叫苦連天，但你的大陸客數字是增加，外國也是增加，可是為什麼商圈、公車、計程車、飯店、餐廳、遊覽車都要賣掉，這是怎麼了？局長跟我們解釋一下。第二、旗津跟哈瑪星的渡輪航線票價，我們曾經建議在地客票價要便宜，觀光客貴一點沒有關係，這是差別取價，因為差別取價造成當地叫苦連天，當然有很多原因，但是票價增加，他們認為有影響，如果回過頭來，交通局跟觀光局協調哈瑪星的票價要多少，折算可以在哈瑪星、旗津抵消費。我價格調漲，但是票價的一半可以抵用買冰來吃，可以去買東西，如此一方面觀光合理的票價，一方面又能回饋在地的經濟，我覺得可以研究。請交通局跟觀光局局長答復，可不可以做這樣的研究？又不降票價，但是又可以增加當地的消費，這個有像在地貨幣的概念。

第三、上次提過文化局拆除房屋的事情，有七百多間列入清冊，以後可能 1000 間，但是不敢跟大家講，因為列冊之後會先拆除，為什麼不敢告訴大家，因為你沒有工具，目前是街道，如果是老屋被列為清冊就有資格申請。

主席（張議員豐藤）：

延長 2 分鐘。

吳議員益政：

第一、讓政府有工具跟老屋的屋主談，他被列入清冊反而可以得到這樣的權

利，例如可以做民宿或特色餐廳，列在觀光局的民宿方案，這樣就不會急著要拆，反而這樣更有特色，這是一個輔導，如果一旦列為古蹟，當然文化局有產業基金可以協助、補助給做為民宿的。在觀光局部分，只要可列為古屋的清冊，還沒列入古蹟，只是列入清冊裡面，你們就可以按這樣的辦法引用，讓他可以做民宿，這樣讓文化老屋的保存有更多的工具，當然老屋保存不只是這個工具，至少跟觀光、未來民宿、特色餐廳都會有相關，請兩位局長答復，先請交通局。

主席（張議員豐藤）：

請交通局答復。

交通局黃代理局長萬發：

第一、公車的尖峰時間大概是 10 分鐘到 15 分鐘，離峰時間是 20 到 25 分鐘。剛剛議員所提的可能在早上通勤、學生搭乘的路線以及搭乘比較遠的路線，我們會來檢討，這剛剛議員提的問題。第二、大型車的車位確實比較不足，市政府也找了很多車位，目前在中安路比較靠近機場那一側，我們請台糖釋出一些土地，這個我們會持續來增加，找一些市府相關機關或公家機關閒置的土地，繼續增加大型車的停車位。第三、鴨子船目前有兩艘，一艘已經故障，另外一艘已經 9 年了，確實比較老舊了一點，如果將來救災有需要，我們可以來投入，目前的情況是這樣。第四、有關於票價，鼓山到旗津的票價，目前船公司已經有跟海產街廟前路的店家做協商，店家有推出消費一定的金額，會送半價船票，一半的金額由他們來負擔，這個目前有推行。〔…。〕

主席（張議員豐藤）：

請觀光局回答。

觀光局曾局長姿雯：

首先針對吳議員提到數字看起來是增加，為什麼飯店、商圈的經濟不是那麼好的感覺，我跟議員說明，其實我們的比較數據是今年的上半年，因為我的業務報告是今年 1 到 6 月跟去年的 1 到 6 月同期相比，從去年來看，其實陸客是急速減少非常的多，所以今年是屬於比較成長的趨勢，就是在今年的上半年是增加的，當然在這過程裡面，我們做了很多的努力，比如韓國成長 44%，包括東南亞、亞洲、其他成長了一百多%，那是因為在原本的基礎數據之下，我們做了努力的爭取，增加很多的客源，所以進來的人數跟成長的比例是成長的，但是剛剛議員提到飯店跟商圈的問題，有它整體面的經濟，比如遊覽車、飯店，在陸客來的時候，其實是成長非常的多，膨脹的非常多，包括有很多新設的飯店跟房間數的增加，我們可以看到雖然遊客的數字是呈現一個成長的趨勢，但是在整個整體容量上還是不足以填補目前經濟的狀況，所以這個部分還

需要一個很大的努力空間，應該是這個部分。

另外還有提到票價的部分，這次的黑沙玩藝節，我們就努力推出了船加酒的方案，顯然在整個船票跟住宿的優惠或者商圈的優惠，其實是有誘因的，但是這個部分可能要跟交通局做討論，因為票價的訂定不在觀光局，這個部分再跟交通局討論看看有沒有這個機會，我持船票抵消費，如果不抵到 50%，那麼可以抵到多少？用一個 8 折的優惠或 7 折優惠，我們都可以去討論，這個部分我們再跟交通局討論如何促進旗津的觀光跟商機。

第三、剛剛提到老屋的部分，其實老屋要做為特色旅宿，目前民宿管理辦法只要是指定為人文歷史風貌區是可以的，我們最近也在鹽埕區哈瑪星旗、鼓、鹽的地方辦了一次說明會，來參加的民衆非常踴躍，我覺得這是有機會的，但是老屋的部分，本身有一些基本的問題，如果要做為民宿的申請，可能要解決建管跟消防，這部分我們也跟業者做了一些充分的說明，我們會極積去輔導，譬如剛剛議員在 Powerpoint 有提到鹽埕區這個地方有很多歷史的建物，非常的有特色，譬如國際商場過去叫做高雄銀座，這個在日據時代就有的，而且是考據了日本的銀座，這是非常有特色，而且在地業者也帶了在地的小旅行，我自己也去那裡玩過一趟，我覺得裡面有很多的商店是很有特色的，所以這個部分，怎麼樣去協助我們在地創生，讓我們在地的這些業者能夠因為他們的特色，吸引很多的遊客，我覺得這個部分，我們可以再繼續去努力。

主席（張議員豐藤）：

休息 10 分鐘。（敲槌）

主席（吳議員益政）：

繼續開會。（敲槌）接下來，我們請顏議員曉菁發言，時間 20 分鐘。

顏議員曉菁：

我是顏曉菁，好，開始我們今天的質詢主題。

辛苦催生卻難產，電動汽車的漫漫長路。好，首先我想先請教交通局長，局長，請問一下你這份業務報告是什麼時候完稿的？

交通局黃代理局長萬發：

應該是 7 月 26 日。

顏議員曉菁：

7 月 26 日，好，你請坐。請看下一張，就是有一句話叫做計畫永遠趕不上變化，這句話用來形容交通局，目前遇到的困境真的很適當。交通局在今年議會的 8 月 16 日開議之前所送進來的業務報告第 45 頁裡面，關於電動汽車共享系統計畫，你的內容是這樣說的，你說這樣的計畫已經在去年的 5 月，完成了招商及簽約，預計要在 7 月之後的 2 年內，要完成 50 處的電動汽車的共享租

賃站，就是在議會開議之前你們的業務報告，但是就在上個星期四的 9 月 13 日，交通局給我最新的說明是說，關於我們的電動汽車共享系統計畫，因為廠商的新購車輛，不能夠依照契約如期順利的到位及營運，已經辦理終止契約了。局長，我想跟你討論一個小問題，這真的是一個小問題，就是交通局將電動汽車共享系統這個計畫，當成是你們的計畫執行成果，7 月 16 日那時候列入報告，但是我相信在這段期間內，我們跟廠商的解約時間是 8 月 24 日，一個月，我相信在你列入之前，廠商的營運狀況跟執行狀況，應該已經出現問題了，而且交通局應該已經慢慢的朝向解約的方向去走了，那麼你們在業務報告裡面，我覺得應該要如實的呈現這樣的狀況，而不應該照本宣科，將這些不實的狀況，依舊寫在你們的報告裡面，或許你們認為業務報告沒有人會看，可是不對，你們所有的公文書，對外就是代表市政府的立場，你們的意見。所以拜託交通局日後關於這一點要謹慎一點好不好？

我們開始進入質詢的主題，坦白說民進黨在高雄市執政，其實很多的政策、很多的建設，我們都是大膽首創走在前面，擔任 6 都的領頭羊，尤其是這幾年我們在推廣低碳綠色運具，我們在打造綠能城市這一塊，更是高雄市政府執政的重中之重。譬如說，高雄市首度引進 C-bike，高雄市首度引進輕軌，在 2015 年陳菊市長遠赴法國巴黎考察之後又帶回一個好消息，高雄市要引進電動汽車共享系統計畫，它非常好，高雄市這幾年坦白說，我們一直朝向建立一個永續的城市和生態交通的方向去前進，我們也真的有辦法去緊緊地扣住國際的趨勢，但是問題是，我們今天要成功的複製、成功的引進國外的經驗，一個先決條件那就是，必須各項的主觀、客觀條件不僅類似，而且必須要已經成熟了，再加上它必須要去符合在地的城市發展跟市民的需求。好，今天我們就來探討一下 2015 年，陳菊市長從法國巴黎所引進的，城市電動車共享系統，在高雄有沒有辦法真的落地生根。

大家看一下，整個的過程是這樣子的，2015 年的 10 月 15 日，資訊來源是財訊雜誌，報導的內容是，「高雄有一個創舉，陳菊市長將引進巴黎汽車共享計畫」，在前年 2016 年 9 月 25 日自由時報報導，「全台首創，高雄將推動租用公共電動汽車」，去年的，大家請看一下喔！2017 年的 5 月 25 日中國時報報導，「兩年有 50 處的高雄電動汽車共享系統完成簽約」。大家再看一下，今年的 8 月 24 日消息來源來自交通局，因為廠商的新購車輛不能夠如期到位，我們已經終止契約了。

局長，我想請問一下，我們在前年得意的宣示，去年風光的簽約，今年黯淡的解約，我想請問一下，究竟出了什麼問題，我們在合約書裡面很明白的載明了啊！廠商在 2 年之內，你要去建置 50 處的租賃站，你要去提供 84 輛的電動

汽車去營運，結果一年，一年過去了，連一輛車輛都沒有看到，廠商因為資金的問題解約了，我想問的是，交通政策可以這樣當兒戲嗎？你們在評選廠商的過程可以那麼不謹慎嗎？交通局內部的控管機制有沒有問題啊！局長請你答復一下。

交通局黃代理局長萬發：

事實上這家廠商跟我們簽約以後，我們跟他的互動一直很好，我們一直持續在看他的整個建置，包括在去年的 4 月份生態交通的時候，他也有建置充電樁，也有實車在那邊讓我們來體驗，我們也是很樂觀其成，可能這個建置可以完成，〔是。〕因為後續廠商的資金到位的問題出了狀況，所以後續他沒有辦法再繼續維持下去，以致於變成我們不希望看到的一個結局。

顏議員曉菁：

資金不足的原因是什麼？是因為成本過高吧！是不是？是因為電動汽車成本過高吧！不然怎麼會資金不足，你們在審核這個廠商的資格之前，沒有去注意到這個問題嗎？為什麼會有資金缺口的問題？

交通局黃代理局長萬發：

目前電動車的車價，是比一般油電混合車或者一般汽油車的價錢都還要高，這個是事實，但是這是一個新型的產業，當初可能廠商是基於這是一種 smart 的產業，他們預計可以在市場上吸引大家消費者的注意，所以他們在成本的估計上，可能是估的比較樂觀一點。

顏議員曉菁：

成本估計較樂觀，局長我想請問一下，解約之後怎麼辦？你們去年才剛簽約今年就解約了，電動汽車的共享系統在高雄的下一步何去何從，怎麼辦啊？你們打算怎麼做，政策上路了，怎麼做？下一步怎麼辦？

交通局黃代理局長萬發：

基於跟廠商解約以後，〔是。〕因為在綠色交通、永續交通的話，是在高雄推動的綠色交通的一個產業，所以我們在解約以後，我們就立即檢討，就是原來的廠商為什麼沒有辦法去執行？可能就是有其它的因素。第一個，可能在他的資本額方面，我們要稍微提高，把他提高到 7,000 萬以上。

顏議員曉菁：

就是慎選廠商的資格嗎？〔對。〕再來呢？

交通局黃代理局長萬發：

另外可能我們在建置方面的話，不要一下子給廠商，一個階段要多少個，我們就分階段來執行。

顏議員曉菁：

換句話說，就是交通局沒有放棄這個政策，〔是。〕你們還是會重新公告招標，是不是？

交通局黃代理局長萬發：

對，已經…。

顏議員曉菁：

你有信心嗎？你有信心新得標的廠商能夠順利如期的完成？你有信心嗎？

交通局黃代理局長萬發：

如果依照我們現在已經上網的公告條件，再挑選出來的廠商，我們有信心他能夠執行。

顏議員曉菁：

真的嗎？好，局長請坐。我們就來驗證一下吧！大家請看下一則新聞，這是今年 8 月 1 日，法新社的新聞，法國巴黎共享退場，不堪長期虧損，官民財務爭議，推行 7 年的巴黎城市共享電動車，Autolib 全面下線，同樣 8 月的新聞，台灣廠商解約因為新購車輛未能順利到位，已依契約終止契約。局長，看到這則新聞你會不會很驚訝？我想跟您談的是，陳菊市長在 2015 年遠赴巴黎，就是跟巴黎的財團 Bolloré 簽署 Autolib 電動汽車共享機制的備忘錄。如今巴黎市政府和這家財團共同合作推行的巴黎電動車共享計畫，在今年 7 月底已經全面撤出巴黎了。這是一個曾經堪稱世界前瞻的計畫，也是高雄市政府引以為傲，目前為止大膽引進的城市實驗，只實施了 7 年就黯然退場。看一下高雄市政府目前的狀況，廠商不要說營運，連第一階段的資金都沒有到位，電動車輛根本沒有辦法買，我們就解約了。您真的有信心重新招標之後，有辦法在高雄市順利的推展嗎？您的自信心從哪裡來的？

我想坦白說，解約之後所有的指責聲浪一定會指向交通局，一定會指向廠商。誠如剛剛局長所言，我們必須捫心自問，這家廠商的合作團隊其實不太弱，而且從簽約以來，一路上他們也沒有多大的問題。就像剛才局長您所說的，合約上我們有要求他，在去年 10 月哈碼星生態交通盛典時要完成一座示範站，人家做到了；要開放試乘，他們做到了；要在今年 5 月完成五座租賃站，他們也做到了。他們也確實投入了大筆資金去開放 App，坦白說這家廠商在前期的投入，看得出來是有心的。但重點就是在於電動汽車的車輛資本真的太過龐大，坦白說巴黎的 Autolib 為什麼經營了 7 年，為什麼沒有辦法繼續營運的原因也是在此。第一個，電動車輛的車輛取得，資金成本真的太高了。第二個，基礎設施，譬如說它的電力系統和充電站所費也不貲。第三個，法國很多的流浪漢會到處去破壞這些租賃站，其實這樣的維修系統也是一個問題。最重要的是 Autolib 最主要的使用客群是非固定買車的人，近幾年成本更低、機動性更

高的 Uber 興起，客源自然會大量流失。巴黎市政府又不願伸出援手去紓困，難怪 Autolib 要從巴黎黯然的離開市場。局長，我想問的是，坦白說，在商言商，有利基，這個政策才可能執行，真的是這樣子。高雄市政府你們有心要引領風騷，我覺得很好。但是重點是如果連巴黎，我們引進的城市經營了那麼久都沒有辦法順利經營的話，我想試問，在目前為止台灣的電動車政策環境那麼欠缺的狀況之下，遠遠不如巴黎的高雄，我們有什麼信心有辦法繼續營運？再換句話說，就算今天廠商有心想要替台灣的交通環境盡一份心力，那麼我們的政府到底做了什麼事？政府到底做了什麼？我們真的有心要去扶植台灣的電動汽車產業，我們真的曾經毫無條件投入大量的資源補助或優惠，讓這些新興產業的廠商無後顧之憂的去投入嗎？有嗎？真的有嗎？今天不是在苛責交通局，我想從這個例子去反視一下從中央到地方對於電動車產業的概念到底是什麼？其實坦白說，我覺得如果真的要探討行政院對電動機車和電動汽車的態度，我可以用一句現在宮廷劇最夯的說法，那就是電動機車就是皇后娘娘生的嫡皇子，電動汽車就是妃嬪所生的庶子，是有不同的差別待遇的。其實行政院的態度，讓我們看到的就目前為止電動機車在台灣已經慢慢萌芽，可是電動汽車呢？真的還是一片荒蕪。

為什麼我會這麼說，我們就來澈底的檢視一下中央對於電動汽車的態度究竟是什麼？我們先看一下這張圖。首先我們先從經濟部工業局來看，經濟部工業局在幾年前曾經推了一個智慧電動車先導運行計畫，就是他會去輔導獎勵這些廠商投入研發，去提營運計畫。但是這個計畫，大家看一下，在 2016 年就屆期了，有沒有繼續？沒有。這是經濟部的狀況。我們看一下環保署，環保署到目前為止對於電動車的態度是什麼呢？他們只著重在汰換二行程機車，所以環保署只補助了電動機車、電動自行車，對於電動汽車完全沒有補助，至於所謂的基礎設施充電站，那就更別說了。而交通部本身是什麼狀況呢？交通部更妙了，交通部只補助客運業者的電動公車，譬如說港都客運好像就是有補助，但是對於電動汽車完全都沒有。這就是我們整個中央政府對於電動汽車產業的狀況，國家政策完全沒有跟上。中央漠視，地方也跟進，目前為止經發局、環保局、交通局，我們有看到你們對於電動汽車這個產業提出任何的 policy 想法或計畫嗎？完全都沒有。坦白說，這樣的計畫，我們政府沒有編任何一筆預算給廠商，沒有提供任何的利多，甚至廠商還要付租金。這樣的狀況下，廠商自己本身要投入相當多的初期成本，如果說我的成本那麼高，而政府在前面扶植產業該做的工作都沒有做，配套措施完全都沒有跟上，我們怎麼能夠要求廠商這樣獨立硬撐？怎麼能夠？我們憑什麼這樣要求？這樣的政策真的能夠成功嗎？交通局真的有把握嗎？其實坦白說，如果我們真的在這個地方跟大家說我們有

自信這個政策在高雄能夠順利上路的話，我只能說佩服交通局真的太有自信了。在政府環境這麼惡劣的情況下，我認為再優秀的廠商，沒有政府的後援，沒有人願意投入資金進入到這個市場的。

我想要講的是，我們一味地去追趕國際趨勢，但是台灣的電動車環境真的成熟了嗎？高雄市政府不斷的展現執政的企圖心，要去複製引用國外耀眼的經驗，可是我們不能忽略了，整個台灣電動車的環境是不是真的成熟了？局長，我想跟您說，這次廠商因為資金的問題跟我們解約，或是 Autolib 這次在巴黎全面退出市場，對我們來講都是好事。因為我覺得高雄市政府可以冷靜下來，停下腳步好好的想一想，高雄市要推動電動汽車共享系統，究竟是為了有而有，或是因為需要而有？這是兩種不同層次的概念。我們也要想一想，一味的去複製國外的經驗，是不是真的妥當？再者已經上路推行的電動汽車共享計畫，我們有沒有必要重新做一次大規模的翻整，如果我們硬推上路，真的適合高雄市民的需求嗎？我們真的沒有辦法也不應該單純只是為了推汽車共享而推共享，其實汽車共享是整體交通政策最末端的政策執行面而已，我們該做的是要去推動全面性的電動車上路。因為只要全面性的電動車環境成熟了，電動汽車共享系統有什麼難的，自然就進行了，不是嗎？行政院已經公開宣誓在 2040 年要讓電動汽車全面上路。但是我想問的是，行政院光講，他們有重視嗎？目前為止跨部會有整合嗎？你們中央跟地方有真的坐下來好好的冷靜下來思考，針對這個問題要去做了嗎？其實坦白說，我必須講，我們電動車的產業，從上游的產業政策，到中端的市場基礎設施的建設，到末端的民衆購車補助誘因，統統都不足。在這樣的狀況之下，局長，這不是您交通局一個局有辦法去承擔、承辦的事情，你懂我的意思嗎？交通局在整個政策的狀況，你們只是末端的政策執行單位。如果政府在前端的政策環境都沒有構置好，沒有辦法讓廠商能夠無後顧之憂去投入的話，你再招標十次、百次狀況也會很慘淡經營，澳洲有電動車共享系統計畫，在高雄很可能會非常黯淡的落幕。所以局長我要拜託你，不要政策下來就埋著頭苦幹，建請高雄市政府如果真的要推行要拉高層級，進行跨部會、跨局處的整合，把資源、資金全部一次到位的投入，這樣子廠商才願意，唯有政府當後盾，廠商才願意投入資金、資本，這是千古不變的道理。請局長回復一下。

交通局黃代理局長萬發：

這一次的招標案我們有檢討，之前我們整個辦電動汽車到目前為止，以市政府的投入只是增加誘因，只是把路邊停車的一些位置，用比較優惠的價格提供給將來的經營者，所以市政府在整個招標到目前為止，我們是沒有投入任何金額。這一次解約以後大家在討論要不要繼續辦理第二次？他們認為成功率很

高，原因是我們看法國 Autolib 結束的情況，第一個，他們停車的位置有很多遊民去破壞，還有他們的停車可能都需要用外面戶外停車場，這個費用很高，另外政府機關給他們的補貼款好像減少、取消了。所以基於這些因素，我們檢討，我們認為還有機會再招標一次看看，如果可以成功我們就做，如果不成功我們未來會整個檢討。

至於電動車的基礎設施，我們也看電動車是未來的一個趨勢，所以局裡面規畫在今年完成 200 處的充電樁，這個我們會陸續來擴充，以上報告。

主席（吳議員益政）：

黃局長，你可以針對顏議員提的很廣泛這個問題，可不可以辦一個說明會跟檢討會，專案來檢討。有的真的需要中央，因為我們是第一個案子，這種電動車新的交通工具你要透過民間一開始不容易成功，從巴士、從公有的反而比較容易成功，像客運業也可以，計程車業或是像這種有定點的，有定點的地方他的營運模式反而比較容易。電動車的發展反而從公有開始比較容易成功，像你們所講的失敗在前面，他們失敗我們比較容易成功，他失敗的經驗我們反而能夠檢討，問題是檢討後是不是能夠到位，所以這個很重要。我覺得做這個還是要做，只是說哪些是基礎建設，尤其是電動公車、電動租車單靠廠商坦白講台灣不容易做到，法國也不容易做到，是政府要到位。為什麼政府要到位？它的公共利益你必須要論述，不管是中央或是地方經費從哪裡來去協助他。不是免費給你停車場，這樣我就盡力了，這是腳踏車可以，這種車的部分就像剛剛顏議員所講的共電的設施跟其他的社會條件都會有影響。所以說我們是不是把他當作請經濟部跟交通部或環保署，是不是我們自己提一個專案，針對這個我們願意來當一個實驗城市，是我讓你們實驗，中央要推動這個我讓你們實驗。請局長針對這個失敗，失敗不是壞事，交通局只要願意嘗試，你要去檢討，檢討要到位。請局長跟顏議員看哪一天約一個時間跟交通小組跟其他議員關心這個議題的，好好地檢討一下。你不用急著招標，把檢討完之後政府應辦事項包括中央的，我們再重新招標，這樣子反而更容易成功，謝謝。

接下來請沈英章議員發言，時間 20 分鐘。

沈議員英章：

大家午安，這個從 15 年前我在仁武當鄉長的時候，我就對國道一號，八德二路的交流道，我就一直在注意這個了，因為鼎金交流系統現在阻塞的很嚴重，又無法改善。這一件事情可能現在觀光局的副局長明昌兄最了解，我們在徵收八德二路的時候，仁武花了將近 10 億。因為以前交通部講替代道路太小了，只有 15 米。我們又拓寬 10 米，變成 25 米達到這個標準。不過一等又等了 10 年，97 年做好，現在 107 年了。

我從第一個會期就拜託交通局，趕快跟中央跟交通部去爭取經費，看看是不是可以快一點完成，因為仁武的八卦里，一個里就快 2 萬的人口，每一個要上班的人都要從榮總下去再上來，所以造成那裡打結，已經沒有辦法解開了。如果真的要花那麼多錢，不像這一條八德二路的交流道那麼的好，如果這個交通網改善之後，可能可以改善那邊的環境，因為離高鐵很近。

我要請教局長，看看現在鑽石型的要如何鑽石？要怎麼樣做得更好？讓鄉親能夠了解，如果我要回來投資，要從這裡下來到現在，一等等了那麼多年，等的希望都落空了，拜託黃局長現在有沒有比較好的 idea 跟大家報告一下，鑽石型的我們要花 10 億，要怎麼做？

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

交通局黃代理局長萬發：

鑽石型是一般交流道最常用的，上、下都比較方便，那時候顧問公司規劃出來有三、四個方案，那時候有考慮到如果經費超過 10 億以上，就要報到國發會，爲了推動期程比較快，所以那時候覺得鑽石型的上、下都很方便，也可以符合大家的需求，所以用鑽石型的來做定案。

沈議員英章：

本來說有 20 億的還有十幾億的，我也是建議花最省的，花最快的，一等等了…。開公聽會我記得在四年前、三年前、兩年、一年我的任期要結束了，還剩下兩個月而已，到現在還是沒有下落。什麼時候可以？等環評好嗎？都有經費了嗎？前瞻計畫的經費有了嗎？有沒有經費？

交通局黃代理局長萬發：

跟議員報告，前瞻計畫這裡沒有包括。一般高速公路在興建一定要經過高速公路局的審查通過才能編預算。這個計畫我們已經有送了，7 月 16 日送去之後，審查的結果在 8 月 20 日跟我們說：「納入與會單位多數建設政策必要性、急迫性論述。」說我們的論述還不夠，對主線交通沒有助益，應以其他交通管理手段進行改善。他們目前提的意見，我們現在叫顧問公司還在修正，準備送第二次。

沈議員英章：

這樣還是沒有下文，我可能還要等 5 年才有辦法，如果依照黃局長講的，你們送上去寫的都寫好看的而已、寫高興的，我想會後你把交通部審查的意見，拜託給我一份。〔是。〕我可以拜託當地的立委，大家都一直在推，這個橫跨三、四個區，拜託他們注意一下，爲我們幫忙爭取。不然都會被認爲我們是騙人的，說快好了，說改成剩下 10 億鑽石型的，可能在明年 108 年或是 109 年

就要興建完成了，結果今年已經 107 年了，拜託如果有資料可以送一份給我，我來追一下，來盡一下責任，不然讓人家認為我們信口開河，我們隨便講一講，很可惜我們已經準備 15 年了，結果希望都空空空的。這一件事情拜託局長，他們所說的，還有這些學者開會說我們不符合標準，到底是哪裡不符合標準，我們再去交通部陳情，好不好？〔是。〕再來東西向快速道路也跟仁武有關係，就是高雄到屏東第二條東西快速道路，我好幾年前就看到潘孟安縣長一直在推動這條道路，從仁武國道 10 號到屏東縣長治、鹽埔，總共 23 公里，我看計畫是寫經費 300 億，結果也是等很久了，局長，你對這條道路了解嗎？

交通局黃代理局長萬發：

這條道路在這裡開過好幾次會議我都有參加，從屏東生物科技園區到義大路跨過國 10、國 1，最後應該會跨過民族路銜接高鐵路。當初規劃我們有提出幾個要求，剛才議員說的八德二路系統交流道，那裡要有兩隻腳（兩個匝道）來銜接，不然我們無法從八德二路上到快速道路，快速道路要上高速公路也沒辦法上去，所以當時我們有要求他們在地方上要做兩隻腳（兩個匝道）下來。第二個，沿線經過高雄市土地之處全部用高架，而下面要開闢道路，讓這些經過土地的人可以通行，這些我們都有要求，這個案子也通過了，最後送到國發會已經審查通過，我聽說整個都定案了。

沈議員英章：

這一條路有要接到這裡？本來已經沒有了，這一條是仁武到屏東縣鹽埔的道路，原本是要到高鐵路，後來不是說取消了，變成只到仁武嗎？

交通局黃代理局長萬發：

第二條東西快速道路，有。

沈議員英章：

東西向快速道路要到國道 10 號而已，現在又說要銜接了嗎？

交通局黃代理局長萬發：

有，還要銜接到國 1、民族路。

沈議員英章：

國 1 不是要接八德二路嗎？因為八德二路卡在這一條路才延宕的，你今天說的和我之前聽到的消息又不一樣，現在國道 1 號八德二路那裡在等這一條路設計好來銜接，是不是這樣？

交通局黃代理局長萬發：

我跟沈議員報告，當初在開會的時候，我們有提出這一條東西快速道路和八德二路交流道要一併做整合，但是當時屏東縣政府代表說不要，他說我們要把它分開辦理，他們推動這一條路的期程較久，因為計畫到興建好已是十年後的

事了，他說他們要很久，所以他說不要和我們的八德二路混在一起，還說我們切割來處理，因此我們當時要求一定要跨過民族路，不然車輛到這裡從國10銜接高鐵路之後，屆時整個路面交通會更亂。

沈議員英章：

請問你要怎麼行駛？從國道10號要怎麼走到民族路？怎麼會有路可以走呢？

交通局黃代理局長萬發：

它應該是用架空過去，從國10上方架空過去。

沈議員英章：

架空，如果現在要往北走就會遇到高鐵，高鐵啦。

交通局黃代理局長萬發：

他們有規劃路線，那時候是這樣。

沈議員英章：

從八德二路就沒有經過高鐵了，因為我都不知道此事，假如你問我仁武要走哪一條路，我全都知道，還有要用什麼土地，看是要用國有財產土地或台糖土地，我都非常了解，但是我到現在都沒有看到你們的報告。如果要做的話，我們就要從東西向道路的仁武到鹽埔、長治來做規劃，這邊你們再想辦法，他有說你們再想辦法，不然施工期程要拖很久的時間，即使再拖五年也無法動工，所以人民到最後會憤怒的原因，就是你們都信口雌黃，報告寫得很漂亮，可是十年、二十年仍毫無動靜，就跟仁武中山大學校區一樣，我們等快二十年了，高雄市是台灣第二大院轄市，但是要開闢一條路卻非常困難。

上次本席也說過，到苗栗一看，苗栗的快速道路一大堆，結果卻沒什麼人，而我們這裡是一大堆人，因為它攸關大陸待不下去的台商，大家都要回來仁武、大社、鳥松投資，這些中小企業在看我們的道路路網和交通便利性，之後他們才要來投資，而他們投資的金額非常龐大，同時希望到港口是半小時、1小時的車程，他們把這些都考量在內，而我也一再拜託他們回來，結果他們真的回來時，你們開闢道路的速度卻非常緩慢。

局長，你把這兩項的資料給我，〔是。〕我可以來幫忙，因為你對地方不太了解，你說要跨過民族路，我聽了嚇一跳，怎麼跨過去？如果要跨過高鐵，豈不是要做得很高嗎？剛好這邊沒有問題，高鐵那邊是要繞過半屏山才行，從八德二路是要怎麼跨過高鐵？土地要如何取得？這些我稍微知道，所以我可以提供一些意見，因為你不是當地人不了解詳情，譬如土地如何通行，下面有什麼東西，你並不了解，拜託局長了。因為你剛接任代理局長不久，前任局長被我問到走人不在位子了，也讓我無處問。

有關國道 7 號，這個至少要花 600 億以上，我記得以前馬英九、吳敦義參選總統和副總統時，他們說 106 年要完成，可是到現在毫無動靜。國 7 停擺，請問局長何時可以起死回生？國道 7 號有沒有要興建？

交通局黃代理局長萬發：

國道 7 號目前還在範疇界定中，在進入第二階段環評前，它要先去做範疇界定，現在會議已經開到最後階段了，範疇界定之後，如果確定有幾個項目要做的話，就會開始做環評，做完之後，因為環評作業都在環保署進行，所以地方政府無法知道期程何時會結束。

沈議員英章：

我參加過 1 次環評就不想參加，因為還沒有開會就散會了，全都是在吵架，難道政府沒有公信力說，到底要做什麼嗎？因為有些抗議的人都是為了個人利益，當然會這樣做。我記得七、八年前就說國道 7 號要興建，同時會帶動多少經濟效益，全長 23 公里，總經費 600 億等等，其實對仁武沒什麼關係，而是對高雄市整個交通運輸關係很大，因為它要銜接國道 10 號，最後塞車還是會很嚴重，本席質疑的是，為什麼我們每次做一個案子都拖這麼久呢？環評會議也開二十多次了，台北我也有去，連地方上開會我都有參加，結果到現在還是沒有動靜，請問何時要動工？何時又要環評？什麼時候會有個結論？局長，你知道嗎？

交通局黃代理局長萬發：

累計至今約開 18 次了，最近在 9 月 10 日剛開第 20 次會議，它會進行生態、景觀、遊憩、社會經濟、文化和其他項目的確認，就是這幾個項目先確認。

沈議員英章：

還要確認多久？

交通局黃代理局長萬發：

環評的程序我們比較不清楚。

沈議員英章：

你沒辦法給環評委員壓力嗎？就是問他們到底行不行，台灣人做事竟然這麼會拖，做 10 年環評了，到現在卻還在環評，再 3 年可以做好環評嗎？我給你長一點的時間，再 3 年有可能嗎？

交通局黃代理局長萬發：

因為主要興建單位是交通部高速公路局，它是主建單位，我們也是有透過交通部告訴他們，國 7 一直不興建的話，紅毛港第二洲際貨櫃中心的車輛也越來越多，你如果不趕快即時來建，將來那邊整個完成的話，每天高達數萬輛進出的車輛，到時候中山路可能會負荷不了。

沈議員英章：

我們知道這個情形，但是上面的人不知道，請你行文給他們一點壓力，因為現在仁武到林園就要花 40 分鐘，況且 88 快速道路已經飽和了，它只有兩線道，只要發生車禍就塞車塞到中正路、九如路，甚至塞到鳳山那邊，很嚴重，所以我們做事情要提早，像這種效率、這種競爭力，我們差太多了。拜託交通局要更積極，希望你們可以提供資料給我，我可以帶人去行政院加油，不是去抗議，是加油，趕快把這些道路完成，這三條最重要，關係高雄市的交通，不是只有仁武而已。關係台商回來投資，關係比較偏遠的，不要說過溪，不要說屏東過去、高屏溪過去那邊，可以高屏連線，高雄和屏東可以連線共同發展經濟。

包括這條東西向，最重要的就是大樹，大樹要出來很困難，要繞到 3 號，那邊有佛光山等等很漂亮的地方，結果交通不便利，所以大樹的人口都沒有成長。我年輕的時候那裡很大，叫大樹，人口有四萬多，到現在剩下不到 4 萬 3,000 人。仁武以前才二萬多人，現在快要 9 萬了，所以仁武是新都心，你看它的建設，交通很便利，這些都有關聯。舊的環境年輕人住不慣，你們這些局長願意去住大樹或旗山嗎？沒有人願意，因為交通不便利，雖然我們現在有開闢 10 號，還有好幾條，但是還不夠，我希望交通局要更努力打拼，今年內趕快完成這些環評，包括經費，你們有困難我們可以幫忙爭取，目前為止這三個案子到現在都沒有下落。吳副局長，從這個系統出來，對這個部分很了解，請他說明一下，他對仁武的幫助很大，我要了解這三個案子要怎麼處理？請吳副局長教我，和大家分享一下。

觀光局吳副局長明昌：

交通專業我不內行，不過我住在高雄三、四十年，我知道沈議員在仁武鄉長的時代對仁武鄉的建設，包括道路開闢、公園開闢都建設很多，當時我在營建署有看到沈鄉長的努力，剛才也有看到沈鄉長對未來仁武區的交通規劃非常有遠見，值得欽佩。不過細節上交通局黃代理局長已經答復了，有一些受到環評政策上的因素影響，所以推動比較困難，我相信將來有一天在市府團隊的努力之下會實現沈議員的夢想。

沈議員英章：

我是請你答復怎樣去爭取經費，以前你幫忙仁武很多，住都局，你在高雄市的時候仁武評審都是第一名，所以都有經費，包括我剛才講的八德二路，八德二路 10 億呢！區公所怎麼會有？要出 5,000 萬，我就跟他拼了，縣政府出 2 億 5,000 萬，現在合併之後，高雄市要 10 億，我們就要 5 億，所以經費很龐大，我要拜託明昌兄幫忙，我們會努力打拼完成這三項未完成的…。

主席（吳議員益政）：

謝謝沈議員，他提到國 7 很多道路，其實環評不管支持或反對，很多反對的理由，我經常看到政府沒有針對反對的理由說明，生物的問題你要怎麼去回應，各說各話，開會 20 次仍然沒有解決，開 40 次會議也是一樣停滯在那裡。我覺得這是交通部的問題，可是對高雄的交通和產業影響非常大，當然生態也是很重要，我覺得要有人去了解，不然都沒有人關心，就隨便中央，結果是高雄市不好過。請交通局了解一下環保團體提的議題，針對那些議題我們都可以去了解問題的本質，有沒有解決的方案？你沒有去回答那些問題，大家覺得還是一樣停在原點，停三年、四年還是一樣，我覺得要針對問題請交通局去追蹤，雖然是中央的職權，但是要承受的是高雄市民。謝謝沈議員的質詢。

接下來請李議員順進發言，時間 20 分鐘。

李議員順進：

本席今天就交通部門的業務，身為民意代表的一份子來自基層，我們有很多聲音要藉這個機會來就教局處首長、要來督促、要來要求、要來考驗，到底行政單位在執行市政業務的時候，有沒有什麼樣的計畫？有沒有什麼要解決的方案？有沒有辦法？有沒有願景？請各局處務必來協助市民。

首先請教觀光局，小港的咖啡業者，喝咖啡看飛機的業者問我說，我們的花海自行車步道，還有機場旁邊圍牆的彩繪景觀工程，希望能夠帶動地方的發展、帶動地方的觀光，引入人潮來消費，這個業務到底觀光局有沒有在進行？進行的方向是怎麼樣？有沒有來努力？等一下請觀光局長答復。

另外，請教交通局，這個是第二屆第三次陳菊市長施政報告，高雄翻轉計畫主要的一個方向跟發展的依據。交通局長，市政府把凱旋路這個軸線以南劃為生產中心，市長施政團隊把凱旋路以北，也就是亞洲新灣區定位為生活中心，差很多！把整個高雄一分為二，凱旋路以南，包括的 2 貨櫃、2 港口、1 港口，還有 2 櫃、3 櫃、5 櫃、6 櫃及現在的 7 櫃，臨海工業區、大寮工業區、大發工業區、林園工業區劃定為生產中心，這個計畫造成現在南高雄的困境。局長，你身負重任，本席轉達地方的民意向你報告，這一個是我們生產中心的宿命，你看，大貨車、大卡車，這些機車業者在大貨車、大卡車的縫隙中為了討一碗飯吃，你看上下班，這是金福路、翠亨南路以及平和東路以及高鳳路常有的現象。

局長你注意看，一個下雨，每年的雨季都是這樣，這二、三年來，每年的雨季都是坑坑洞洞都是天坑，記者如果去採訪，百姓就出來投訴，不知道要跟誰講，跟議員講也沒用，議員還要來這裡跟你們拜託，議員還要來這裡跟你們要求，議員還要來這裡跟你們秤斤秤重，你們才要去補。有認識的你們就先補，有關係的你們就先做，做一做還兼掛布條，感謝某某議員幫我們修繕哪一條

路，是要你們的議員才有，別的議員就沒有，交通局長你要負最大的責任。本席認為改善小港、前鎮交通有五大方案，局長你注意聽，團隊注意聽，第一個，我剛剛講的，議員幫地方爭取修馬路、幫我們剷除都要感恩、我們都肯定，做事情當然要讓市民朋友知道，我們也同意，但是一定要有一個方向、一定要有一個嚴格的監督。沒有嚴格的監督，還浪費錢，現在又要花六、七億，來修繕中山路、修繕沿海路等等，六、七億的預算，如果沒有一個很完善的制度，沒有一個很嚴格的標準，將來又是市民朋友受害。我們的錢就這樣花光了，沒錢就來開罰單、沒錢就來多裝一些違規照相機、沒錢就來跟市民朋友收費，不能這樣的。第一，本席認為在小港、前鎮，你要採最嚴格、最高的標準，來稽核我們區內，各個道路的重鋪、施工品質跟耐重壓性，你一定要監督，這不是養工處的問題而已，這是你交通局要主管的，要不然設這個局要做什麼。你主管交通的業務，道路常常壞，常常被罵，這個不是養工處的問題，像在會合你們的時候，像小港、前鎮，這種大路面，你們一定要採鋼性的品質，比照高速公路上的材質。我那天有跟許市長說，8月23日的水災、1999的專線，那一天五百多通的電話，有三、四百通的電話是來自小港、前鎮，一個馬路的損壞那麼嚴重。

第二個，東亞路、光和路禁行大貨車，港局裡面有一個8線道，他自己不跑，他要跑社區外面的4線道，也就是在中鋼、中船、臨海新村宿舍的旁邊的4線道。港局那個8線道自己不跑，人家提供百分之十五的港區營運的回饋金給我們，我們就任由人擺布了嗎？把人家的錢拿去哪裡了，拿百分之十五回來給市政府，市政府拿回百分之十五，不來修理道路、不來做道路，任由人擺布，等一下我放照片給你看看。港局的8線道路他自己不跑，可能也有原因啦！第三個，檢討落實小港、前鎮地區很多的道路，大貨車、大卡車是不能走的，結果沒有嚴格的執行，讓這些大貨車、大卡車，亂竄在生活區裡面，沒有這樣的道理。甚至交通局還發了一個臨時的通行證，明明掛了一個大招牌，禁行大貨車、大卡車，警察把他攔下來，抱歉，交通局有給我臨時通行證，還發臨時通行證，這是什麼原因？有實力的人就有臨時通行證，我們就可以隨便租地、隨便停。第四，現在小港、前鎮，唯一對外的一條道路，包括林園要回來的，上、下班要回來的，只有一條中山路、一條高鳳路，上、下班都會塞車，我們從小港要到市中心、要到市政府，最起碼要五十分鐘、六十分鐘，1個小時還走不了，有沒有什麼樣的辦法？松山機場就可以，松山機場往大直的方向，復興北路往大直的方向，就有開闢1條復興北路的地下道，穿越了機場，一定要多做幾條引流道路出來。除了剛剛沈議員英章說國道7號要趕快興建之外，你也知道國道7號，局長你剛剛報告說，紅毛港那邊的貨櫃車這麼多，都開不出來，塞車

塞死了整個地方。你不多做幾條引流，國道 7 號把它引流出來，不管你要走大坪頂路線、要走高屏溪的西岸也可以，趕快定案，趕快把貨櫃車引流出來。

另外松山機場這個例子，台北市做了一、二十年了，我們這裡連動都不動、連想都不想，把我們就定為生產中心，把中心定下來了，就什麼都不管、什麼都沒有辦法，剛剛講的國道 7 號，趕快做，有那麼困難嗎？你們以前不是說，只要是你們執政就都有辦法了嗎？怎麼執政完了一個國道 7 號做不出來呢？怎麼給市民交代、怎麼樣讓市民朋友心服口服，國道 7 號為什麼做那麼久？還開第 20 次會，剛剛主席講了，開 40 次會也都沒有用，有那麼困難嗎？連一點魄力都沒有嗎？來，這個是我剛剛報告的東亞路，局長你注意看，中間這一條線是港區的內、外圍牆，上面這一部分是 8 線道，這個是星期日中午去拍照的。裡面是 8 線道，它只出不進，不准人家進入，所以它的車輛都到下面的中鋼宿舍、中船宿舍、臨海新村，下面這幾個紅色的住宅區，整個車子都到東亞路來。剛剛講的那個道路的坑洞，天坑就是在東亞路，他們的 8 線道不走，要走外面的 4 線道，他們為什麼不走？因為他們把裡面的土地統統租給大公司，什麼叫前店後場，前面是宮殿做生意的，生產在臨海工業區，他們統統出外來，把港區統統給租滿了，為什麼不租給貨櫃業者，我們要為貨櫃業者來找地啊！那些人土地那麼多，都租給中鋼、中船、台機這些公司，把他們的生產線又推到港邊來了，大貨車沒有地方走，都出來擾亂我們的社區，局長這你要注意，為什麼他們不走，是有原因的。

第五個，港區內第三貨櫃中心，就是因為紅色虛線這個部分，目前沒有通車，第三貨櫃中心就是前鎮漁港路的高速公路的北側，這一段沒有通車，南側沒有通車，高速公路末端的北側，就是往前鎮輪渡廠這一段有通車，靠近臨海新村、中鋼、中船宿舍這一段沒有通車，什麼原因？局長要追蹤一下，等一下你說明，為什麼這一段不通車，聯外的高架道路它為什麼不通車，因為不通車，它裡面的 8 線道就可以省下來了，他都走外面的 4 線道，擾亂到社區。局長我剛剛講過了，小港很多的地方，明明都掛有禁止聯結車進入，這個就是翠亨路，翠亨南北路，請問捷運局長，捷運局哪一個站，生意最差，局長你知道嗎？你有在統計嗎？請捷運局長答復哪一個站生意最差，最沒有人上下車的，你知道嗎？我告訴你是草衙站和機場站。

捷運工程局吳局長義隆：

不是草衙站。

李議員順進：

為什麼沒有人搭？因為那邊大貨車最多。

捷運工程局吳局長義隆：

青埔站。

李議員順進：

金福站？

捷運工程局吳局長義隆：

青埔。

李議員順進：

是因為那裡還沒有開發。你都替運輸業者說話，那邊是公園…。

捷運工程局吳局長義隆：

草衙站現在很多人。

李議員順進：

他不開闢公園，那邊都是大貨車，誰敢去搭乘？連花市都做不起來。這個捷運是你要負責任的，你都沒有表示意見，你有表示意見嗎？對於翠亨南北路的公園。趕快把捷運站和台糖的土地連結起來，你要想辦法，你要去活絡。不是只有當局長而已，那麼大的單位，你們要管什麼，你不管捷運公司，你不救捷運嗎？

請問交通局長，這個部分是誰叫你們發通行證的？誰要求你們發通行證的，需要什麼資格，我能不能取得通行證？我如果是大貨車業者，跟你熟識就可以發嗎？什麼原因要發通行證？請局長答復。

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

交通局黃代理局長萬發：

通行證一般是有必要的時候才會發，因為高雄市已經公布整個行駛的路線，有些地方可以行駛，有些地方不能行駛，如果要在不能行駛的路段行駛，我們就要發臨時通行證。翠亨南路那個路段有發臨時通行證是因為那裡有兩個運輸業的停車場，如果不發通行證，車輛就沒有辦法進出，有運輸的需求我們才會發放臨時通行證。

李議員順進：

那個是公園用地，你怎麼可以發？那裡是工廠嗎？有需要貨櫃車進出嗎？那裡有合法的工廠嗎？局長，那裡有合法的工廠嗎？

交通局黃代理局長萬發：

那兩個是汽車運輸業停車場，不是我們核准的停車場。他們是根據監理所站的法規去設立的，他們已經設立了，所以他們出入就必須要有我們發的通行證，否則就會變成每天都違規。

李議員順進：

被警察攔下來的時候，他們說有合法的通行證。

交通局黃代理局長萬發：

我們運輸規劃科有發臨時通行證給在那裡停車的業者。

李議員順進：

可以發照嗎？

交通局黃代理局長萬發：

這部分目前我們是合法發給他，但是我們上次也有去了解，他們長期一直在那裡也不是辦法。我們也去協調台糖，因為那是台糖的土地，我們去協調台糖趕快輔導他們到比較適當的位置，台糖也同意了。在中安路那邊，將來如果都市計畫規劃好了之後，他們會優先把這些業者收容過去那邊，以後就不會有這個問題了。

李議員順進：

我剛剛就有提醒你，我們要為業者找土地，我不是要消滅業者，要輔導業者。要把他引導到港區裡面，交通局你要表示很大的意見，為什麼？因為高雄港的營運回饋金 15%提撥到高雄市政府，就是要改善我們跟港區周邊的道路。錢有進來高雄市政府嗎？用到哪裡？我每次跟港務公司講，港務公司就說他們每年有提撥 15%給我們，所以馬路我們要修。結果貨櫃車帶來了困擾和危害，連捷運都沒有什麼人願意搭，誰想要在那裡下車呢？

這裡是翠亨鐵道公園，我剛剛提到的一個花市，一個翠亨鐵道公園。捷運局長也仔細看一下，草衙捷運站，請捷運局長和團隊仔細看一下，捷運站在左上角，這裡有縱深 40 米的休閒廊道，還有一個台糖土地的公園預定地，這個這麼好的地方，全部被大卡車業者租用。局長，你要想辦法把這一段的花市活絡起來，花市辦活動要讓民眾搭捷運過去，否則就沒有人敢去，大家不敢騎機車去。局長，你要表示意見。

台北就有那個魄力，他們就從復興北路通到松山機場。局長，可以做這樣的工程嗎？20 億應該不算多吧！觀光局的副局長就幫仁武爭取了 10 億。就我們整個工業區，誰要來投資？沒有人要來投資。這是復興北路地下道的現況，兩位局長注意看一下復興北路的地下道，台北可以，為什麼高雄市不可以？

國 7 要趕快興建，我剛才提過了，針對這五個方向，我拜託交通局長和捷運局長，你們要趕快興建。

我想計程車業者最近可能要來幫你們加油，因為你們…。

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

交通局黃代理局長萬發：

我從第一個問題回答起，馬路修復的部分，市政府有跟港務局收取一些回饋金，我們會協調養工處，在重點的路段分配比較高的比例修復，這部分我們會後會來協調。

剛才議員提到的東亞路和光和路那條線，因為有些是分爲港區內和港區外，港區內的是屬於港區的土地，港區外是供大眾通行的道路，所以可能需要做一點區分。至於東亞路和光和路，議員建議大車不要行駛，是比較困難的事，議員是當地人也了解，現在有很多車在那裡出入都需要靠這兩條道路。所以我們會來評估一下，但是確實有一些困難。

第三點對於連結車禁行路段加強取締的部分，我們會協調警察局共同來合作，這個部分我們會加強取締。

地下道穿越的問題，地下道確實可以分擔頂鳳路、中安路的車流。但是穿越的距離需要 4,200 公尺，也就是 4.2 公里，距離很長。經費大概需要 21 億，對於市府來講也很高，我們會找個機會爭取看看，這個一定要中央補助，我們才有辦法去做。在爭取之前，也要花一些時間做交通數據的分析和評估，我們才有辦法爭取，這個我們會後來檢討。

國 7 的話我們再持續努力，確實已經開會 20 次了，環保署的部分，我們也會透過府裡面跟交通部，表示地方民意的需求都非常的強烈，希望能夠趕快興建。剛剛提到北段在去年還是前年已經通車了，南段預計今年年底通車。南段沒有通車的理由，是當初在興建的時候有一些住抗，所以有一些陳情，有一些住抗稍微影響工進，大概慢了一年多，後來工進已經排除了，在今年年底會施工。施工之後就會發現整個平面道路的壅塞會大大的改善，這是我們可以預期的。

計程車的出入社問題，他們有來找我們討論過，目前我們請業務科再檢討，以及尋求法制單位協助。因為裡面有一些法律解釋我們比較不清楚，有談到早期謝市長執政時代的法令修訂，我們可能比較不清楚，我們會繼續跟他們討論，看法令上如何解套。〔…。〕

主席（吳議員益政）：

請吳局長回答。

捷運工程局吳局長義隆：

謝謝李議員對於小港地區的關心，捷運沿線本身是 BOT，也就是說捷運公司目前正在開發，例如大魯閣就是他們引入開發的。李議員所言沒錯，周邊如果能發展起來的話，對於捷運的運量和周邊的發展幫助非常大。所以本來在大魯閣那個站都沒有人搭乘，但是自從大魯閣開發之後，整個發展就起來了。所以在 R6 的本身其實周邊可以發展起來，我們的運量會增加很多，所以這部分我

們會跟都發局那邊來研究看看，有什麼方式可以引入招商引資，像大魯閣一樣整個整合起來，我們捷運的運量當然會發展起來…。

主席（吳議員益政）：

請曾局長。

觀光局許局曾姿雯：

我想李議員一直對花海還有機場彩繪這個部分，一直都有質詢，尤其在我擔任民政局長期間，議員特別提出是不是可以做為區特色。當然這的部分在去年我們有跟區公所做了一個討論，也行文給區公所，區公所也跟我們去會勘。其實機場圍牆的部分，那個部分在大馬路旁邊，那個地方還配合機場整建的期程，所以當時區公所的建議是應該整體做一個考量，在機場的第二期工程在北側的圍牆，還有整個機場的工程完成之後，再來討論整個彩繪這樣子的一個工程。所以當時是在這樣子的狀況，也把這個公文回復給議員，這個部分未來整個機場的改建，我們是不是整體考量，因為那個要有觀光的思考在裡面，不然在路邊的圍牆上彩繪，其實這個對觀光的效益不大，這是第一個。

第二個，花海的部分我記得在民政局長任內，也去現場會勘過，而且也跟區公所有些討論，當時陳區長也跟在地很多的土地所有者去跟他們溝通、協調，但是我知道在地他們對於花海的部分，對於土地的部分其實他們是不願意的。所以這個部分未來還是要跟在地有很好的商量、跟區公所有很好的合作，看怎麼樣去促成這一件事情。

第三個，剛剛議員提到的機場咖啡，這個在高雄旅遊網都有做一些行銷、宣傳。

另外，還有一條自行車線，就是西臨港線，目前在我們推薦的自行車遊程裡面，也在港都追風影片裡面我們請到黃亭茵來代言，亞運自由車銀牌選手我們請他們來代言，最近我們把宣傳的影片的 PO 上去了。所以我想推行整個小港的觀光，當然要著重他特色的擷取，所以不管是自行車道還是機場咖啡，未來也是我們繼續行銷的重點，以上跟議員報告。…。

主席（吳議員益政）：

謝謝李議員的質詢，現在是 12 點 12 分，我們等李議員柏毅質詢完畢再行散會。（敲槌）請李議員質詢，20 分鐘。

李議員柏毅：

盡量會在 12 點半準時結束，謝謝今天交通部門、市府同仁們一路辛苦為高雄市民，不管是交通安全或是大眾運輸，還有觀光的發展來做這些努力。越來越逼近，從鐵路地下化動工那一天開始，我可能還沒有進入市政府工作，到現在 4 年前我進入市議會，為市民朋友在市議會發聲，到今年 10 月 14 日，鐵路

正是要走地下了，也就是高雄市區，包含從左營開始到鳳山這一段，鐵路全部要走地下了。現在新莊一路路底這邊，也就是面對左營站，左營舊城站前面的這些火車，我們只剩一下 1 個月的時間，看的到他在上面跑了。說實在的我們一路努力鐵路地下化，十多年到今天倒數 1 個月的計時。倒數 1 個月的計時代表什麼？接下來有鐵路兩側的縫合計畫，以及鐵路下地之後，整個台鐵的捷運化，讓市民朋友期待的以及未來縫合之後，有一些路段打通，打通之後我們怎麼樣去減少對於社區生活圈的衝擊？以及整個車流量增大之後，整個路形路貌改變之後，整個對於生活圈，整個轉乘停車空間，都是必須要現在趕快加緊腳步去討論的地方。

從台鐵 10 月 14 日之後，台鐵就走地下，走地下之後台鐵新增了幾個通勤的車站，包含原本的左營站現在叫做左營舊城站，因為他就在舊城城門的對面。接下來在美術館地區增加了兩個站，也就是內惟站跟美術館站，接下來進到鼓山進到高雄車站前面的三塊厝，以後未來高雄的大車站，然後在進入三民區的民族站、科工館站、正義站等等。

這一段未來都會有區間車，也就是這些區間車從台鐵的新左營站，未來的尖峰時間是 10 分鐘一個班次，離峰時間是 15 分鐘一個班次，我們希望可以爭取未來的台鐵，他可以比照捷運局，當然也需要高雄捷運還有捷運局或捷運公司，來跟台鐵做這些密集班次的討論。讓旅客跟通勤的市民朋友，未來銜接尖峰時間跟離峰時間的班次，讓市民朋友感到便利，市民朋友就會願意來搭乘大眾運輸工具。接下來必須要很加緊腳步去溝通，去做這一些橫向聯繫的工作，整個交通的未來可能是 10 年後高雄的路網，我們當然還是要努力持續的來爭取。包含目前的捷運黃線的可行性計畫，目前也已經有進度，目前的捷運紅線、橘線加上目前輕軌，當然輕軌在第二階段的施工，還有一些必須要跟市民朋友來做深入的溝通這些問題。

議會的交通部門曾經在這個會期跟上個會期的中間，由我們召集人也邀了市府相關的部門，到了美術館這邊來做在地的溝通，也產生了大部分的人可以接受的方案，目前輕軌這一段繼續的施工。但是比較爭議的從美術館路到大順路，在過博愛路到大順路這一段。未來還是需要採取跟在地民衆做深入的溝通，來找出可以解決的方案，大家可以接受的方案，來進行施工讓市民朋友可以早一點享受大眾運輸的便利。

未來的路網包含輕軌還有一個我在這邊要提醒大家的，也就是台鐵鐵路地下化之後的通勤站，未來鐵路地下化的通勤站，他會在輕軌還沒接到這裡之前，他就已經開始先接過來了。也就是說從左營的舊城站跟高鐵站這邊，我們未來搭乘台鐵鐵路地下化的這些區間車，一路可以到高雄車站跟捷運的紅線以及未

來的捷運的輕軌一樣，可以貫穿到整個美術館園區，或者是到三塊厝站等等。我想對於整個市民朋友原本的觀念，以及未來可以搭乘大眾運輸的想像會非常的期待。我們也代表左營附近的居民，也表示非常期待，希望市政府趕快做相關的縫合，以及相關的配套，講到相關的配套其實就是今天的重點，要跟交通局這邊來講。

交通局很辛苦，我過去在市政府服務，交通局都負責做什麼？就是工務局養工處做好公園之後，沒有位置停車，交通局你去想辦法去找停車格，畢竟這個工程也先塗銷了一堆的停車格之後，交通局你再去想辦法做這些路外停車格，包含明誠路造街、包含裕誠路造街等等都一樣，我們先把這些人行道擴大之後，交通局請你去找路外的停車格。交通局從過去路外停車格，包含明誠、裕誠的造街工作之後，行人便利了，自行車便利了，但是開車騎車的人好像不便利了。我們也承諾要在裕誠商圈，或是巨蛋商圈等等，要新增這些路外停車格，找了兩個地方，包含辛亥停車場還有富國停車場，目前兩個停車場也都經由都市計畫委員，也都確定這些可以做為立體多目標使用停車場。但是目前交通局跟捷運局這邊還是有一點停擺，這邊還是要督促交通局跟捷運局，這個招商的計畫以及未來立體多目標使用的這些停車場，我們還是要加速進行，以符合市民朋友對這個地區停車的需求。

另外，我要講的是，未來台鐵捷運化之後這些站體停車需求，目前交通局也都有做這些工作，也都有做這些評估，每一個站，機車格幾位、汽車格幾位等等，也都有做這些評估。為什麼我們特別注意到左營車站的問題？未來的左營車站，也就是舊城站，它其實要負荷非常大，不管是原本社區居民在使用的，或未來會到左營舊城，左營舊城這邊文化局爭取到 28 億經費，未來這些自由行或外地來的旅客，他直接做高鐵之後，他下榻哪一個旅館，附近就有大眾運輸。附近的大眾運輸就可以經由路網連接到左營舊城，連接到左營舊城之後，當地會有市府公共自行車，另外我們還需要什麼？居住在當地的人原本就會有這些停車需求之外，會增加的這些通勤車輛，市民朋友會因為大眾運輸路網方便之後，他選擇騎腳踏車到車站附近，以後我就搭捷運，他可以走路，當然這是最好，但有時候比較熱這也沒辦法。另外，也有去高鐵站或去通勤的市民朋友等等，他們的停車空間必須要到站體附近，所以我們在關心左營車站的時候，其實鐵改局所規劃的停車空間，目前它規劃左營舊城站汽車停車空間是 67 格，在左營站還沒有開通之前，目前的現狀是 60 格，只增加 7 格。我跟各位報告，未來新莊一路打通之後，整個新莊一路慢車道停車格勢必要取消，取消掉幾十格的停車格，另外取消掉幾百格機車停車格，它要移到哪裡去？還要再加上未來通勤的人，也就代表附近這個社區就塞爆了，這個車站做得再好，

你沒有辦法停車，你沒有辦法接送通勤的人來這邊轉乘就很可惜。這個工作就落在交通局的身上，交通局要把路外停車空間做好，趕快找好，讓市民朋友可以好用，畢竟一個大的道路打通，以及一個通勤站的完成，真的需要後面這些配套工作趕快做好。所以上個禮拜我們和交通局、教育局、工務局在現地做會勘，我們找到幾個空間未來可以跟教育局要到這些空間，來把新莊一路慢車道這些停車格，移到原本教育局所管轄的土地上面，交通局同仁也已經跟教育局在做這些相關的討論。

我們希望未來左營站完成之後，它的停車格數不會減少，不會像原本現在計畫說要有八成停車空間，我們希望是 1.2 倍，因為未來除了社區使用之外，還會有一些交通轉乘，我們希望爭取到 1.2 倍。讓很多市民朋友可以搭乘汽機車，汽車其實是為了在地的社區，可以搭乘機車或自行車過來這邊做轉乘，這個才是交通局一直在推動大眾運輸，讓市民朋友可以方便使用的初衷，所以這一方面一定要請交通局很努力去完成這些事情。

除了左營車站未來的通勤之外，我們目前跟交通局、交通部及工務局這邊，很重要的是北高雄只要有用到九如交流道，或國道 10 號各個交流道的用路人一定都非常關心，就是國道 1 號接國道 10 號北上工程。未來國道 10 號接國道 1 號北上工程，我在議會已經是第 8 次講了，從我第 1 個會期第 1 次交通部門質詢，到現在第 8 個會期交通部門質詢，我還是在講這個，就是國道 10 號接國道 1 號北上工程。我們期待這個工程在明年底完成之後，未來從中華路、翠華路、新莊一路、博愛路這邊，因為新莊一路打通，從新莊一路、博愛路這邊上國 10 之後，直接要北上去國道 1 號，不用塞在大中路。但很重要的是，我們要趕快來解決國道 1 號生活圈道路，也就是包含文自路的引道要進入國道 1 號的時候，我們是不是應該要設一個倒數燈，譬如每 10 秒、20 秒放一批車輛，讓國道 10 號未來的承載量可以經由交通管制不再塞車，這個我們都必須要提早做準備。

剛剛講到大美術館計畫，這個跟捷運局比較相關，在上一個會期中間，也跟交通部門召集人吳議員益政，我們一起到美術館周邊做一些溝通，也得到一個大部分人可以接受的方案，目前也恢復施工。我們在這邊也要呼籲再怎麼爭議，局長，最少你也要讓它接到這個路網吧？輕軌如果沒有先接到博愛路，先接到沿線，還是失去一個路網的意義，我們最缺的就是路網。所以不管現在美術館計畫這邊已經溝通，接下來後續的溝通，我們希望市政府還是可以做到過去跟美術館這邊居民的溝通方式，我們要接納所有市民朋友的意見，把這些意見融合之後，我們再來找出可行方案，再跟市民朋友溝通，再來做施工，來完成我們的路網想像，這個是我們必須要繼續進行不可以停下來的。

輕軌的施工，目前捷運局的分期可能要再細緻一點，也就是分區從美術館段可以了，接下來從聯合醫院過中華路之後，再到之前這一段，其實也可以開始來做這些意見和討論，後面這一段才是最大爭議的地方，這個可能要拉長時間來跟市民朋友走做更多的溝通，這樣做的事情才會順利。

另外，我們一直在爭取的，這個我也是已經講第 8 次了，從第 1 個會期講到現在也是第 8 次，就是新台 17 線，也是在這個會期中間我跟劉世芳委員又找國防部，之前我們是講從典昌路到中海路這邊，我們採取台 17 線北段先施工，南段先繼續跟國防部、地方居民來溝通，經過 7 月份我們再找國防部來協調，我們又進步 20 分。在這邊跟市民朋友報告，國防部現在又退讓到海功路，也就是原本的北段先動工，這一段已經動工了，繼續做，南段還有一大段，我們最理想的目標就是要到左營南門，讓整個新台 17 線可以從高雄大學這邊直接到左營南門，為了縮短車程，從繞這邊最少縮短 20 分鐘的車程。跟市民朋友報告，目前我們又進步 20 分鐘，我們到海功路了，但是我們到海功路之後，還是要繞到翠華路搭配未來整個高雄左營車站大車站計畫，不好意思，這一段塞爆了！這一段塞爆了，怎麼辦？其他的配套，還有這些國有土地、軍方的土地，我們還是要繼續來爭取拓寬整個翠華路之外，我們還是不會放棄從海功路到南門這一段，我們要繼續跟國防部做這些相關協調的工作。到這裡，我先請交通局和捷運局分別就剛才兩個問題跟我們做個回應，也跟市民朋友做個回應，謝謝。

交通局黃代理局長萬發：

辛亥停車場的話，之前我們依照促參法已經公告，但是因為它的面積不夠大，誘因不足，所以都沒有人遞標，我們會後再檢討。

李議員柏毅：

會後把公告的日期和次數提供給我。

交通局黃代理局長萬發：

是，我們再檢討，因為面積太小我們找工務局結合，它旁邊有兒童遊戲場，我們跟它定的策略是我們負責做地下，然後把我們停車場的部分跟它結合整個做綠化，我們做地下部分，這樣如果工務局同意的話，我們再來做第二次的…。

李議員柏毅：

原本規劃是地上，對不對？

交通局黃代理局長萬發：

地下地上都有，就是只有我們的停車場用地，但是現在停車場面積不夠大。

李議員柏毅：

現在的規劃是要做地下加地上。

交通局黃代理局長萬發：

地下，地上工務局如果要求說如果地下讓我們用，地上要讓他們用，就是地上的部分要讓他們做公園，然後它的地下讓我們來挖。

李議員柏毅：

這樣更好。

交通局黃代理局長萬發：

目前我們還在談，如果這個都定案的話，我們會來辦第二次的…，看前瞻計畫能不能納進去，來辦招標。

李議員柏毅：

我們還是要趕快，隨時讓我們知道這個訊息，讓市民知道這個訊息會更支持這個選項。

交通局黃代理局長萬發：

是，七個通勤站我們上個星期五都去繞了一次，通勤站的部分因為有一些站體還沒有還在施工，我們檢視目前已經有的轉乘設施都沒有問題，另外不足的部分我們會臨時在路旁增加，比如一些機車停車位可能沒有的話，我們會來加。公車站牌的話我們會來檢討，可能將來像大順橋沒有拆、中華路地下道還沒有填平，可能將來公車轉乘會比較不方便。新莊一路拓寬，感謝議員，這個部分我們會跟教育局來檢討新的停車場。國道 10 號…。

李議員柏毅：

一定要在新莊一路打通，在塗銷掉慢車道停車格之前，我們就要把路外這些先關好，這樣市民就會非常支持我們這個打通。

交通局黃代理局長萬發：

我們會先給再來…，國道 10 號控燈我們會跟高工局…。

李議員柏毅：

這個是生活圈道路，從文自路引道開始都是生活圈道路，也就是管轄都是高雄市政府。

交通局黃代理局長萬發：

我們再來研究看看，因為一般如果控燈的話就會影響到地面上沒辦法上去，可能會影響到地面的車流。

李議員柏毅：

必須要先做這些研究再來做可行性討論。

交通局黃代理局長萬發：

這個我們會來研究。台 17 我們要感謝李議員和劉立委，未來台 17 因為這個涉及我們將來翠華陸橋要不要拆，後續我們會看整個台 17 通車帶來的影響，

如果整個都很順暢，能夠做分流的話，這樣翠華陸橋我們整個都要來拆，回應地方民意的需求。

主席（吳議員益政）：

請吳局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

有關台鐵捷運化之後跟大眾運輸之間的營運無縫接軌的部分，這個部分我們已經請捷運公司在營運時間的調整上面，讓所有搭乘者可以無縫接軌。第二個，有關富國停車場的部分，富國停車場因為我們要提高誘因，所以在多目標使用裡面我們有變更都市計畫都完成了，10 月份我們會上網公告。第三個，有關大順路的部分，這個部分雖然之前有一百多次的協商，但是因為民衆的意見我們現在有重新整合進來，所以我們現在進行施工優化的方案，我們針對工期縮短，讓黑暗期可以減低，衝擊面可以降低，同時對雨豆樹的保留、交通維持和汛期風險降低對民生衝擊的部分。

這個優化方案完成之後，剛才李議員指示那個範圍是不是縮小再細分？沒錯，我們現在針對工作面的部分，原先的工區劃分工作面，針對工作面縮小的部分，我們會針對這些，完成之後我們會和民衆說明，比照美術館路的運作模式，取得民衆的認同之後，未來我們在推動上面會更為順遂。這條路即使路網有斷掉沒有做連結，其實以後的轉乘會出很大的問題，何況是周邊工業區、農業區開發之後的衝擊會更大。所以我們會積極依照李議員提醒的部分加速來推進。〔…〕對。

主席（吳議員益政）：

謝謝李議員柏毅的質詢，上午的質詢到此結束，下午 2 點 30 分繼續開會。散會。（敲槌）

繼續開會。（敲槌）下午議程，第一位我們請郭議員建盟，時間 15 分鐘。

郭議員建盟：

謝謝吳召集人，交通部門的各個官員、首長，今天建盟把握這個時間來跟大家討論一下，公車服務品質評鑑的問題。我們的公車市公車處 2014 年，我們民營化以後，就變成港都客運，過去高雄市公車的服務水準，我們一直用市營公車去做一個標竿，但是基於公家經營的效率也好、財政負擔也好，我們期待藉由民營化的品質來做提升，確實這 3 年來我們看到，我們這樣做是對的，高雄市不僅我們的市公車處，不會繼續虧損下去，服務品質全面加入民營化以後，他的競爭性也提升起來，其他的公車業者也跟著一起進步。如何讓這 3 年的進步成果能夠繼續再保持下去，我當然就去看了，我們的這個服務評鑑的一個制度，我覺得這個服務評鑑，可以好再更好，有什麼東西可以跟大家分享的，

這麼長期以來的服務評鑑制度，有沒有僵化的現象。我提出幾點問題跟大家報告，第一，公車服務品質的關鍵當中，其實就是我們的年度評鑑，我們長期委託給人家做評鑑，評鑑結果，影響差額補助款的折數，有的打九十幾趴，有的甚至打到 9 折，你也知道那個補助常常都是上億的，9 折就上千萬了。所以大家都去拚這個年度評鑑的好壞，而且你的評鑑結果，成績還是會影響到未來路線的分配。另外還有專案補助的評等、公司的信譽總總，讓這些業者，依照著我們的評鑑方向去要求來做進步。所以評鑑相當重要，評鑑的好，我們的業者就能實質的進步，評鑑如何再進步，也就是我們提升的方向，今天我來跟大家討論一下，我看到了評鑑制度的問題，有一些小問題，當然也有一些大問題，我發現真的有僵化的現象，怎麼樣僵化的現象。

第一個，有關評鑑的機制，我們的評鑑機制我一看，12 年來是同一個學術單位在辦理，同一個學術單位，學校或者是再轉由協會去舉辦，這樣子舉辦難免會有業務僵化的現象，怎麼樣業務僵化，局長，跟你報告，小問題是什麼？就是計畫書錯字，年年複製未更改，你也知道我們一本計畫書是花多少錢，是 175 萬元，一年有兩本，我從 102 年看到的這個當然是小問題，但是你就可以看到，你同一個機關，如果讓他一直委託一直做，他就是不斷的貼上，連校正可能都少了，你們也看不到，102 年 4 月 1 日這裡有一個錯字，這個包括包括路線名稱，包括打了兩次，102 年和 103 年也是這樣子，104 年上半年也是這樣子，104 年下半年也是這樣子，105 年也是這樣子，下半年也是這樣子，106 年全年都是這樣子，5 年 8 本評鑑書都是這樣子在抄，你可以回去了，你們可能有拿到什麼散會錢，可能還是這樣子貼上去，但是這個跨年的過程裡面，其實單位有換了，為什麼還是這樣在貼上，這代表你如果這個機制就是委託同一組人在做，他就會僵化，小地方是這個，這個不嚴重改掉就好了。但是從這裡可以看到大方向的問題出在哪裡，定型的評鑑模式，當然每次我看到那個計畫主持人，都會說他們會改，但是定型的評鑑模式與制度重複運作，恐怕讓公車業者對評分機制習以為常，發生按圖索驥做表象的狀況，影響評鑑結果的鑑別度，大家都知道那一套了嘛！大家就按照那一套，我就按照那一套一直送，照那一套一直用，這樣子的話是不是？當然我們重視的東西會調整，但是不得不說長期這樣下來，乾脆去拜訪那些大老就好了，跟他們好一點就好了，會不會有這種現象，你們不用回答我，你們心裡知道，同一個單位的人一直在這樣子做，看到他一定要立正站好，這樣子對公車的服務品質有沒有好處，還是今天評鑑的人，可能兩年這一個，兩年那一個，大家都不需要尊重誰是評鑑人，你們只要好好做好就好，你們自己考慮看看，我認為這個是一個進步的空間，所以我認為評鑑應該由不同體系的公營、民營的組織，輪動來辦理提高鑑別度，

這個是第一項建議。當然你們都說用招標的，但是怎麼招標每年都是同一家，我當然知道那個都是你們背後去拜託，因為沒有人做，也沒有人那麼專業，但是我們要去拜託更多人，讓這些專業的人付出，讓高雄市更進步，這個是第一項建議。

第二個，我對現有的評鑑項目有一些建議，現有的隨車評鑑，是用半套的秘密客的制度，調查的方式，整個評鑑的調查方式有，廠站調查，網路調查、隨車調查、書面調查、問卷調查跟簡報評比，大概有這 6 種，其中有一個絕大多數的分數是在六十幾分，都是隨車評鑑的，但是這個隨車評鑑，他是用秘密客的方式；可是你可以從秘密客要去執行的，秘密客還要去執行開安全門，還要發顧客問卷，這樣他怎麼來當秘密客？他要去打開安全門，他一定要跟司機講，我今天是來檢查的，你同意讓我把它打開。當然他可以全部全面當秘密客，先把它執行完那些項目，後面再跟司機曝露身分，但是這個有壞處，我認為隨車評鑑要仿照米其林餐廳，用全程秘密方式確保服務水準一致，米其林絕對不可以去曝光，你是米其林的評鑑人員，否則他就喪失資格，那一份評鑑就沒有用了。這樣子的好處是什麼，你也知道，如果公車業者，司機發現他今天評鑑已經做完了，難免會鬆一口氣。所以我建議將來的隨車評鑑，其實要全套都是秘密客，讓我們的服務水準提升，你管我什麼時候來評鑑，而且你了不起這一項開關安全門，全部都去廠站檢查就好了。當然顧客問卷會有一些損失，顧客有時候較客觀，你交給一個人評鑑是會是不客觀，但是有好有壞，你們去考慮，你們去思考看看，但是我認為全程的秘密客，也有他的好處在。

另外，再來，秘密客的評鑑，可以考慮增加乘客應變狀況。你要知道我們看到新聞，司機在車上碰到的狀況是百百種，新聞常常在播放，還有這個奧客暴力咆哮、性騷擾、扒手還有急症病發作要直接送醫院的，如何一個司機能夠冷靜的把乘客安全的送到地點，車上發生暴力事件，他可以保護乘客、保護自己的安全把車停在旁邊，這些新聞常常有，狀況滿滿，我們如何要用評鑑的方式來要求，讓公車業者可能有一些教戰守則，來告訴司機，你除了把車開好以外，你遇到狀況應該如何去因應，保護乘客也保護你自己，甚至他身體不舒服的時候，二話不說該停車就停車。所以提升業者司機之應變狀況，讓業者對司機做周全的職前訓練與演練，再透過我們的評鑑，我都覺得是可以加強的方法。另外就像剛剛我講的，一定要把司機的勞動條件與健檢項目納入評比，關起門來說，哪一家業者現在沒有違反勞基法，我們也不敢多做要求，因為我們勞基法現在訂的不是那麼周全，但是還是會有漏洞，讓這些司機的休息時間和握盤時間超過規定。你們去看那個駕駛盤，那個都還是有漏洞的，但是我們也不敢用這麼高的標準去要求業者都要遵守，但是有一點我們要做好，就是保護司機的

健康，所以我們要把司機的評比納入項目，項目不是我們制式規定的，像檢查心臟、檢查心血管等，還要看這個業者願不願意都提撥幾百元，讓每個司機去檢查我們規定的項目之外，就知道這位業者是否有疼惜他的員工。政府的勞基法沒有辦法做到 100 分，因為種種原因、種種情理法的考量。但是起碼健康你要先給人家，這樣我們講話才有力量，聽人說要改進的，我們要慢慢地改，健康方面，我們先幫你們照顧，這一點我要拜託交通局把這個評鑑項目納入。

另外，違規檢舉，在這邊我也要拜託局長。有關我們公車站違停，我在 2015 年時直接跟 3 位業者要隨車監錄器，發現市區每三站就有一站違停，那次執行清清楚楚，每三站就有一站違停，你們怎麼做？公車業者，你車上就有錄影機，你要檢舉，如果你沒有檢舉，你的評比加分就拿不到，司機很辛苦，維持交通安全也不是公車業者的責任，該是我們做的，我們去做。所以我認為不要圖我們機關的方便，議員拜託你們，你們全部硬拗，這不是好的方法，所以我要拜託把評鑑拿掉。該怎麼樣請我們交通大隊執行，過去我最反對的是，沒有宣導就直接加上照相機，請你們強力宣導半年，就在現在智慧的车站上面，用攝影機的方式，該開單就開單。公車是誰在坐？小孩在坐、老人在坐，一輛並排的車，就要讓老人、小孩越過車道上車，這種車禍有多少，你們自己查查看就知道，這種事還要縱容嗎？你們加裝這種照相機，誰會罵你們？這個不用教業者裝照相機，經費還是你們在負責的，這個要拜託你們，不要再去為難業者，違規率超過 30%，到現在改善了多少？所以這個要請你們也加強。

另外對未來服務品質的提升和獎勵補助，你們有一項就是我們新的政策，當然這個政策適不適合現在做，你們要考量。我們現在的長照預算，大家知道不管是長照點或醫院點，它的路線是身障者或老人搭乘的比率會比較高，所以這些車輛長期都需要服務一些老人或長輩，所以我建議雙人服務。因為電動無障礙設施或高齡、身障、婦幼的博愛專車，準點很難；我問過，每次車內只要超過 4 個身障者或高齡者，就要下去扶他們，所以就沒有辦法達到準點，偏偏準點是你們要求很高的一個標準，所以如果車上有第二個服務人員，就可以很貼心，可是服務人員的薪水從哪裡來？試著跟衛福部去申請長照預算，試著這樣去做，我問過司機，如果後面有一個人能夠幫你服務，你會不會更安心，他說當然；否則，這些乘客如果上車沒有坐好，一搖晃倒下去，公車整年就不用評鑑了。所以他們會怕，事實上又做不到，所以試著考慮看看。我直接問公車業者，公車業者說，不要煩了，你們多一個規定，我們就忙著要死，可是司機絕對要，因為可以讓車子更安全，它也更沒有後顧之憂。所以這一項，我建議結合長照的服務人力，讓我們可以去開這個博愛專車，也紓解復康巴士，因為預算不足沒有辦法提供的壓力。我們看這輛車，這是加拿大的，這輛車靠站是

在前門，前門靠站後，電動板下來，然後身障者就直接從前車出去，出去後前門再蓋起來。主席，可不可以多點時間？

主席（吳議員益政）：

延長 2 分鐘。

郭議員建盟：

謝謝主席，你看這個設計有什麼好處？車在前面，身障者上下車時，他可以把車更靠近泊車彎。要靠下來的話，你知道，如果我們在後面不好停靠，我們的司機下來光是移動那個，就不能靠在上面，他又要從人行道上走。所以我認為類似這些細目項目，我們都可以去評比一下，比較一下世界各個是怎麼做的？能讓我們的服務水準也提升。包括電動的板子、無障礙設施，還有包括我們未來要跟中央申請的項目，這些建議是不是也簡單請局長做個答復，我一把這個再重複一次，你也稍微看一下，因為很多，你簡單答復就好。也拜託你把這份心思帶回去，放在我們的評鑑計畫裡面；讓我們可以透評鑑務實的要求，給公車業者做應該做的事情，提升他們的服務，讓高雄不管是小孩或老人，當他們搭乘大眾運輸時，可以得到更高的服務品質。以上是我的質詢，是不是先請主席請局長做答復？

主席（吳議員益政）：

代理局長請答復。

交通局黃代理局長萬發：

措施的部分，我們會檢討改善。同樣一家的部分，因為在 104 年、105 年、107 年事實上就只有一家，因為它整個經費不高。汽車評鑑，如果經費低的話，不是比較大的顧問公司，能夠獲得委員青睞的交通專業者，可能會比較缺乏。

郭議員建盟：

我知道你沒有惡意，問題是我覺得照這樣做，會惡性循環；小規模公司無法做起來，大規模公司會越壯大，就永遠是那些人在做評鑑。

交通局黃代理局長萬發：

我們會檢討，看以後招標怎麼來改進。有關於安全門的部分，應該是到車站裡面再來檢查。問卷的部分，我們再來改善看怎麼來做。司機的應變能力，我們會在職前訓練做加強；勞動條件跟健診的部分，我們納入評鑑項目，這個可以來增加。事實上，我們每年針對這四大項、五大項都有做微調，像最近我們比較強調的是肇事方面的分數。違規檢舉，事實上給業者增加麻煩，我們會採用比較先進的，譬如桃園他們好像加裝偵測器然後自動拍照。如果你違規停在那邊，它自己會發出聲音說，你違規停車，再不離開，我們馬上會拍照。我們再來研究這方面的設施，我想市民應該也可以接受這樣的取締方式。

至於雙人服務，我們再研議看看，它真的會增加費用，但是如果對將來有幫助的話，我們再依照議員的建議，看看中央或各方面能不能找到支援。另外，無障礙設施可以增加在評鑑裡面的分數，我們會把它納入評鑑的項目裡面。〔…。〕剛剛的報告，如果以採購法目前的方式，因為這個超過一百萬以上，事實上，都要採最有利標的話，…。〔…。〕是，我們研究看看。

主席（吳議員益政）：

局長，郭議員所提的部分，還是要再具體的答復，不管是當面報告或什麼方式，不然議會質詢，每位議員都很認真地發現問題、整理問題，向你們建議，除非不可行或是你們認為窒礙難行，應該回應議員提出的建議，議員在這裡質詢才有意義，不然就沒有意思。具體的影響，看你們有什麼評鑑的方法，能夠更客觀、更精準，目的不是要讓誰做或不讓誰做，而是怎麼樣做比較精準，至少評比的項目可以做，其他的你再看看，這是第一個。第二個，剛剛郭議員有提到無障礙的問題，像我們出國考察，很多不同的巴士的服務項目有很多種，也請交通局去研議 servite，因為這是你們的專業，看看全世界的城市，對殘障及老人比較好的公車設計，你們應該去參考一下，我們的 ARTC 可以改啊！有時候可以後改，根本應該規定來投標高雄的公車，譬如醫院的路線就要有無障礙的設施，這些設施要怎麼設計，這是他今天問的第二個重點。第三個剛剛提的，現在各大醫院包括長庚、榮總、高醫，還有其他大醫院，也請交通局跟各大醫院研究旅次，到底需要從哪邊來、從哪邊轉運，請他們自己也出一點經費，交通局和市政府也幫忙，納稅人也出一點，然後專車去接送，這樣就可以減少成本。你看各大醫院，包括高醫、阮綜合、榮總、長庚，停車問題非常痛苦，早去也沒得停車，像高醫整個四周圍都停放機車，整個人行道也被佔用，路邊停車格也規劃了，但還是不夠，如果有專用的公車，博愛或醫療專用公車，包括特殊的設計，我們給他不同的補貼，各大醫院自己也要…。我常說，整個健保體制的利潤都集中在醫院，藥商也賺不到錢，醫生和護士也相當辛苦，病人還等不到病床，所以我說醫院本身要盡義務，尤其是大醫院，現在都是社會幫忙支撐整個環境的成本。郭議員今天提的那個案子，我覺得應該整體來思考。〔…。〕謝謝郭議員，接下來請黃議員柏霖質詢，時間 15 分鐘。

黃議員柏霖：

謝謝主席。財政為數政之母，大家知道高雄市的公共債務很沉重，如果一年期以下加一年期以下差不多有 280 億，如果還有一些隱形的債務是公債法沒有揭露的，包括公車處的債務基金，還有捷運局也有二個基金，等一下我會要求你們答復。

本席大概在五、六年前很努力推動公車民營，因為公車如果不民營，每年都

是赤字。我當議員那一年負債是 120 億，我當了 8 年議員變成二百多億，因為每年一直滾，越滾越多，滾到最後都不知道要怎麼解決，所以一定要民營化，讓民間更有效率的來做。事實上政府部門有一些公信力很好，但是如果要講效率，還是民間機構才有效率，包括捷運，如果捷運公司是讓政府自己經營，一年不知道要虧損多少，高鐵也一樣。所以怎麼樣善用公部門的信用及資源，加上民間的彈性及迅速，以及顧客導向的能力，這樣結合所有大眾的力量，效率才會產生。所以我要先請問交通局長，目前公車整個債務基金累計虧損多少？目前我們每年還了多少？未來還款的方向？是不是請局長答復。

主席（吳議員益政）：

局長，請答復。

交通局黃代理局長萬發：

104 年開始，我們每年編列預算 3 億，實際上我們編了 3 億之後送到主計處，實際的編列才 2 億 1,531 萬，目前的債務還有 201 億 4,319 萬。

黃議員柏霖：

還有二百多億，未來有沒有更積極性的處理，準備把這二百多億依序每年攤掉呢？因為大家要注意一個問題，現在納稅的人還很多，時間往前推，20 年後繳稅的人越來越少，但是這個債務如果繼續留著，我們背的債務壓力會更大，所以交通局有沒有針對這 201 億不在公債法裡面的債務，怎麼樣積極來清理？請答復。

交通局黃代理局長萬發：

我記得當初民營化的時候有一個償債計畫，那個償債計畫我們列了 50 年，其中有大筆的償債應該是建軍站的土地和市府的土地，這二塊土地在都市計畫變更為一個商業區、一個住宅區，將來我們會朝多目標的利用方式，將收益逐漸償還，依照這樣的收益方式，我們還是按照原計畫在 50 年內償清。

黃議員柏霖：

好，局長請坐。接著延續剛剛郭議員提到的有關大眾運輸，如果一個進步的城市，事實上有一個很重要的指標，就是大眾運輸的搭乘率。如果搭乘大眾運輸的人很多，相對騎機車的人就減少、開車的也少，無論從各種節能的有效來看，我們當然希望搭乘大眾運輸，這時候就需要很多不同運具，譬如捷運、未來的輕軌，包括幹線公車、各種區間公車，如果有效的搭配，其實無論什麼樣的運輸對民衆來講，大概幾個，第一個，最重要是安全，再來就是便利，讓民衆方便。為什麼高雄的大眾運輸率沒有辦法很高？因為第一個，路網沒有那麼普及，很多民衆認為騎機車就可以到了，如果要搭乘大眾運輸，可能還要把機車放在 A，再搭乘大眾運輸轉到 B，B 到 C 之後還要再騎機車，民衆怎麼可能

會這樣做，所以整個路網的布建，我覺得還要再用更科學的方法，怎麼樣有效讓搭乘大眾運輸的運量可以提升？這是第二個。第三個，就是成本，要怎麼樣便宜一點？我記得民國 94 年有推星期四免費坐公車，我印象很清楚，星期一、二、三都 8 萬人、8 萬人、8 萬人搭捷運，星期四不用錢，那天就變成 12 萬人，星期五要錢，那天又降為 8 萬人，所以應該要除以二，因為是來回的人數，就是有兩、三萬人是因為免費才搭乘的，要錢就不去搭乘。所以成本是民衆的選擇，因為對民衆來講，他每天的支出成本是他選擇運具的考量，如果可以免費或比較低價，每一個人當然希望坐公車或捷運，也不用再戴安全帽，因為頭髮整理得很漂亮，結果因為戴安全帽就亂掉了，所以這都是一個考量。我希望既然公車已經民營化了，債務的累加不會再增加，而且是逐年減少中，我覺得在大眾運輸上，我們更應該投入更多的錢，讓路網能夠更密切，讓更多的市民有機會搭乘不同的公車，這樣我們才能真正成為大眾運輸村，因為過去賠的錢，一年要虧損八、九億，如果拿三分之一來補貼路線，換成的價值一定會倍增。

所以我在這裡也要建議局長，未來 12 月 25 日要換屆了，就是要給未來接手的人知道，比較容易進入狀況，我覺得我們在民營化這個過程已經少了很多赤字，可以再大膽一點，再拿多一點的預算來支持，讓整個路線的補貼能更多，這樣路網就會越多，這是一個正相關的事情，我向你建議。

捷運局，我知道我們有兩個基金，兩個基金目前的債務是多少？未來有什麼積極的方向準備來清償這兩個基金呢？請局長答復。

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

我們目前兩個基金裡面，捷運建設基金部分，是原先紅、橘兩線，地方政府必須負擔 329 億，我們舉借了 160 億，這個 160 億整個有放在我們的舉借額度裡面。另外一個基金的部分，就是土地開發基金，土地開發基金主要是自償，自償裡面主要有兩個面向，第一個部分，就是輕軌，輕軌自償的部分有 40.93 億，另外一個紅、橘兩線修約之後，修約裡面自償的部分有 171.512 億。這兩個自償的部分就變成是我們必須去藉由 TEF、TOD，土地作價開發跟業務收入部分。這一部分我們是從 103 年開始，133 年經由公債審議委員會審議通過之後，我們的還債計畫會依照這一部分來還。執行到現在為止，我們 107 年我們必須還 4.08 億，目前 107 年其實我們的收入部分是已經達到 5.92 億，所以我們把 4.08 億已經還掉，就是依照公債審議委員會通過的還款計畫，我們都還了。

黃議員柏霖：

要還的，基本的額度還完，然後可以多還。

捷運工程局吳局長義隆：

對，還完之後我們還有剩 1.83 億，我們在下一年度裡會配合 TEF、TOD，土地作價開發業務收入這一部分，我們會繼續去做平衡。所以我們目前還款計畫，都依照公債審議委員會審議通過的這些還款計畫來執行。

黃議員柏霖：

都有持續依序歸還中嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

有，我們還有超收。

黃議員柏霖：

局長你請坐，因為這個債以後的問題為什麼會很嚴重，大家想一下，我們現在人口都少子化，未來人口都會慢慢老年化，以後繳稅金的人會愈來愈少，然後享受福利的會愈來愈多。你說這城市我們現在都無法承受了，以後怎麼會承受得住。所以我們都要未雨綢繆，一個進步的城市要看到 20 年、30 年後會發生什麼事。所以我希望捷運局，我知道你們很努力，因為你們很多場站也都開發做餐廳、做長照、做醫院，什麼都有。其實就是王永慶講的，無所其極，就像乾毛巾也要擠出水，要有這種態度、這種精神。我們怎麼利用我們所有的資源，可以讓我們的效益倍增，然後讓更多的人來搭乘大眾運輸。譬如我剛剛為什麼希望交通局這邊，因為它本來一年要虧八、九億，少虧的拿一點過來，讓更多人來搭乘大眾運輸，我們高雄市整體的城市就會更好。因為我們的摩托車就是這麼多、污染就是這麼多，你要想辦法去解決。所以我也希望這兩個基金，你們既然有這樣的進度，那很好，依序該還的要還，然後利息以外，本金也要加減還。那未來世代的子孫，它的成本壓力就不那麼大，因為政府都是永續的，我們都會離開，但是政府會在啊！債務會在，這是第一個。

第二個，因為現在輕軌準備第二階段要到三民區大順路來，我也知道美術館那邊也有路線變更。在三民區這個路段有很多市民、很多議員也不斷給局長這邊有很多的建議。我看起來未來大順路兩旁就沒有停車格了，原本的道路一個就是汽車，一個是汽車、機車共用，就是路寬。所以未來整個型態會改變，這樣未來在大順路沿岸，原本可以停車的，現在不能停車，那就一定在停車格的部分會有很大的改變，包括在用路人的習慣。這一些我希望捷運局這邊要加強的宣導，因為這種東西一方面要有養量的觀念，就是以後他們有機會來坐這個嗎？讓他變習慣。第二個是未來怎麼讓它的衝擊減少，譬如很多人就覺得，以前火車鐵路地下化都在地底下涵洞跑了，結果你上面還搞一個火車。類似這種觀念，我們怎麼讓市民去面對，然後慢慢去熟悉，然後鼓勵大家大眾運輸的重

要。不然說實在的什麼都不要做，大家就騎機車就好了，我們高雄市變成每天二、三百萬台機車在那邊騎來騎去，環境也不會改善，交通也不會更好，所以我們就是要積極面對。針對這個，局長目前有什麼比較新的作為，因為有這麼多的議員已經跟你們建議了，你們有沒有什麼新的改善，以及怎麼樣來做，可以讓民衆的接受度最高。請局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

黃議員剛剛指正的部分，我們非常認同。如果我們高雄不變，以後所面臨的衝擊會更大，我們要翻轉更困難。所以我們現在變成，第一個要先去解決施工期間黑暗期的部分，我們目前採取的方式就是，目前正在進行優化方案，我們嘗試將工期縮短，衝擊面減低。每一個路口、每一個路段跟中鋼重新在做檢討，針對這些去做改善。讓未來黑暗期不只時間縮短，衝擊面減低之外，另外我們還面臨到 212 棵雨豆樹的保存，我們車站用到的只有 6 棵，但是我們旁邊就緊鄰著雨豆樹，未來那個環境會非常漂亮。問題是我們不能因為它的環境漂亮，而影響到它樹根的生長，所以我們也找嘉義大學的詹教授，還有我們找了護樹團體，我們針對雨豆樹旁邊的根系進行調查。而且我們採取的方式是用空氣掘除的方法，挖掘的部分過程不會去傷害樹根，我們挖了 2 米之後這個裡面是沒有問題的，連護樹團體都認可！我們應該要這樣子做。

除了這些之外，我們還有面臨到汛期期間，汛期期間大順路有箱涵，我們現在也用基樁工法，不去動那些箱涵。所以就黑暗期而言，可以縮短、可以改善。另一部分，黃議員剛剛特別指教的提醒跟民衆的互動，雖然我們都去跟他們做說明，其實有很多人也不全然有時間去參加。所以我們現在跟警廣有合作，其實用路人聽的最多，所以我們現在跟警廣合作，連續幾個部分，我們直接會跟民衆有互動。

黃議員柏霖：

我知道。

捷運工程局吳局長義隆：

藉由警廣這些宣傳，讓民衆可以更為清晰。

黃議員柏霖：

局長，請坐。最後一個問題我要請教觀光局，就是本席長期關心澄清湖，第一個是因為我們都一起努力，推動高雄市民免費進入澄清湖，當時的條件是我們每一年要給它做一點資本投資。我也希望去年做什麼、今年做什麼、明年要做什么，等一下請局長答復一下。另外，因為門口有一個鳥松濕地，本席也跟局長、副座都到那邊看過，因為那邊很多志工都在那裡幫忙，你們場域也花很多心力，也一併答復一下，請局長答復。

觀光局曾局長姿雯：

謝謝主席，謝謝黃議員的關心，澄清湖免費入園的政策從 103 年到現在，我們新約是從 105 年的 9 月到 108 年的 9 月，目前還在約定的期間內。從 103 年的前 3 年，大概花了 9,000 萬，這 9,000 萬裡面做了滿多的，包括它的淡水館改建，它門口的公廁，另外還有園區內的公廁，跟園道裡面一些景觀的改善跟植栽。我們在新的這一期裡面，其實我們的經費分成兩筆，一筆是做澄清湖，一筆就是鳥松濕地。因為它就是一個觀光廊道，所以我們在澄清湖的部分，今年準備要做的，其實已經在施工了，快要接近完工了。包括整個富國島吊橋的修整，還有包括園區內的情人步道，另外還有划船場到中興塔的步道，這個部分目前我們已經在施工了。

另外鳥松濕地的部分，其實這個真的是我們的綠寶石，雖然它的範圍沒有非常大，但是它裡面的景觀跟生態十分的豐富。所以我們今年也在鳥松濕地有一筆整建的工程，這個部分包括有木棧道的更新，入口的改善，這些目前也都已經規劃設計完畢，我們正在施工中了。所以我想這兩個地方，未來一定是一個非常漂亮的觀光廊道，我們也希望在經過我們的整修之後，這個地方能夠讓更多的遊客知道，讓更多的遊客過來這樣，謝謝。

主席（吳議員益政）：

謝謝黃議員的質詢，接下來請最認真的邱議員俊憲，早上唯一非交通所屬議員，聽完 3 位局長的專業報告。現在請邱議員。

邱議員俊憲：

謝謝主席，交通部門的首長跟同仁大家午安。我想就一些這幾年第一次當議員在議事廳裡面，跟這些同仁們一起，一直很關心的議題做一些探究。我想捷運黃線的可行性評估好不容易上個禮拜在交通部通過了。可是交通部要送到行政院，行政院還是有一個關口要過就是國發會，我們的主委其實非常嚴厲的在看這些國家的重大建設計畫。雖然我們現在交通部的次長是國材，部長是宏謀部長，都曾經在高雄市府的團隊裡一起努力奮鬥，也非常知道高雄在地市民需要的國家經濟建設的需求，我期待後續計畫的審議，捷運工程局不僅是捷運局，還有整個市府要用盡一切力量去做更好的溝通。這張圖表是我辦公室整理給我的，從 2016 年的 8 月，6 月、7 月是第一次的可行性評估送到行政院，那時候我就一直追、一直追，每次會期、每次部門就一直問一直問，包括捷運鳥松機廠的位置是不是去做調整？也只差沒跪下來拜託局長你而已。在不增加整體預算的狀況之下，延伸路線、增加站體來提高可服務的人口數量，好不容易 9 月 12 日終於通過了，可是我要跟市民朋友報告，一個捷運要興建完成，少說 8 年、10 年跑不掉，可行性評估是很重要的第一步而已，後面還有這張圖

表上面所寫的，包括相關的都市計畫變更、綜合規劃等等，在發包施工以前的這些程序，都還是在紙上作業而已。今天早上聽到局長很具體的回應，也聽到議會過去一直不斷的建議，就是在這些行政的審議過程裡，我們盡量把等待的時間縮短，也很謝謝局長把未來綜合規劃評估的標案已經做好，在等待行政院正式核定可行性規劃之後，我們後續就可以趕快去實行。

除了這個之外，我會期待捷運黃線不是高雄市政府要蓋的捷運黃線，也不是行政院要給高雄市民未來更便捷的捷運黃線，而是全體高雄市民大家一起共同完成的捷運黃線。這句話代表什麼？捷運黃線經過三民、新興、苓雅、前鎮、鳳山包括我的鳥松地區，經過一百多萬人口、這麼多的市民朋友，人口密集度比捷運紅線、捷運橘線都還要高的時候，中間相關的不管是站體的配置或在站體興建時，相關其他的公共服務設施是否可以納入？像我們一直在談的長照、幼托甚至最近在談的，我在工務部門水利局時也跟他們講，捷運黃線經過人口密集度這麼高的地方，是不是可以在地底下去做一些防洪治水的設施？像東京爲了讓它們的城市有更大的防洪量，在地底下挖了一個所謂的地下宮殿，我們不需要花費那麼多錢，在這些潛盾工程施工時，是否可以在未來將這些可提高城市本身防洪及安全的需求納入？我要期待局長、副局長，嘉昌從科長一直做到現在的副局長，怎麼樣開始，雖然計畫還沒有訂，我們開始和當地的市民、當地的民衆，來進行更多的討論和對話。每一個站體的可行性評估都有一些想像和規劃在裡面，可是每個地方會期待是否可以和周遭的地區、周遭的公共設施做更好的連結？比如長庚醫院。我們一直期待未來的捷運站和長庚醫院的院區，可以不需再讓市民朋友上到地面層再過去，也許就從地下開個連通道，穿過現在急診室門診大樓前的地下停車場，甚至是否可能長庚醫院和台塑集團一起來出點錢，把停車場改造變成立體的地下或地上的，跟著捷運這麼大的工程一起來做，去提供市民朋友更多更便捷的服務，這是前瞻基礎建設計畫，捷運黃線這一千多億這麼大工程裡，我們期待能夠一起提升沿線經過區域一些公共建設的服務品質。所以這件事情絕對不可能是我們在議事廳，一個人 15 分鐘或總質詢 45 分鐘講講就可以的，絕對不是這樣，因此在可行性評估剛送出時，我邀請捷運局現在可能已經是科長，到鳥松區公所和當地的居民、里長來做一些對話，我覺得這是好的。可是這件事情很可惜，大家真的也太忙了，不管是輕軌的二期或等等之類的，這些對話、這些意見的收攏，我會期待捷運局邀請不管是民政局或都發局等等的，一站一站、一區一區、一里一里的，慢慢的來做，做這件事情的目的是什麼？就是不要等到真正工程在施行時，才面對到民意的反彈或民意的不和諧，現在的輕軌二階就遇到這樣的困境。雖然過去輕軌要定案之前，有非常多的審議和討論，可是到最後發現市民朋友期待的和我們

規劃的，還是有一點落差，做更多的溝通是爲了避免未來更多的阻力，所以這部分不僅要要求也期待捷運局一起來做，我們也願意主動來舉辦相關的討論，其實很簡單只要到廟埕去跟民衆講這件事情是怎麼樣，就可以聽到當地人感覺捷運黃線要給他們什麼樣的生活和期待。

另外在民政部門也和民政局長溝通這件事情，就是計畫審議訂定之前、實際工程進行之前，我們能做的事情是否可以趕快先啟動？捷運黃線的土地取得，一般事項是地方政府應該要去辦、去取得的，捷運黃線機廠現在要延伸到仁美都市計畫區外的這個地方，我期待局長可以和民政局來溝通，遷墓這件事情、土地整理這件事情，就算行政院還未核定，我們應該都可以先做，爲什麼？整理起來之後，除了捷運機廠需要的空間以外，其它的土地就變成公園綠地，可以養地讓附近的社區、附近居民的生活品質得到大幅的提升，這件事情早一天做好，它的外部效益就可以早一天提供出來。所以我們不應該等到捷運黃線工程開始發包時，才來做這件事情，實際的工程發包最快最快，局長你搖頭或點頭就好，最快至少也要再 2 年以後，因爲還要環評還要細部設計。所以如果可以在實際工程發包之前，就把這些地貌、地面上土地使用的狀況做整理，市民是會有感受的，前瞻不只是硬體而已，也是要改善整個高雄市民的生活空間和整個城市空間的配置。這部份我也要求和期待局長，會後和殯葬處長共同來商量看看該怎麼做，先整理一些土地，現在機廠附近的一些土地都在 OT 或招商，說不定這個地方就可以先來講，一些潛在的開發商也許就可以進駐，甚至在土地整理的過程中，他們就願意一起來做也不一定，因爲這個地方是很好的地方，未來的市中心嘛！所以針對捷運黃線的部分，這邊有這樣的建議給局長，我們一起來做努力。

這張圖表在其它的部門質詢也提出來和市府的各位同仁分享，其實高雄市有非常好的自然條件，就是高雄港和高雄機場，因爲年底又要大選了，所以很多不理性的批判和挑戰就不斷的出現。從過去到現在，高雄港從來都不是高雄市政府管轄的，可是高雄港發展的好或壞，大家都歸咎於高雄市政府對於這塊土地、這個城市經營得好不好？沒關係，就算真的把高雄港當作是高雄市的好了，100 年到 106 年、107 年，就看我們的貨櫃吞吐量好了，它還是穩定的成長中，當然如果要和其它的世界港口去比所謂的排行、成長率，高雄港就是這麼大、台灣這個島嶼就這麼大而已，我們應該去看過去自己的發展是不是更好？事實的呈現是比較好的。而高雄機場的旅運人數，今年 1 到 7 月要比過去還成長 30 萬，這個數字在觀光局長你的業務報告第 31 頁、第 32 頁裡，就有看到這些數字，可是我在財經部門提到這個問題時，還是有這樣的提醒，局長這半年裡觀光業界一直普遍的反應就是很辛苦，可是數字呈現旅客是成長的，

那爲什麼這些旅宿業好像一家一家都要結束營業了？過去歷任的觀光局長在的時候，我們也不斷的有個聲音在檢討，就是高雄市到底需要多少的旅宿觀光飯店才夠？其實就是總量管制的概念，因爲不可能讓它們一直蓋下去，變成旅客成長不斷的再增加，好像這些業者感受不到旅客人數增加帶給他的 BONUS，官方的統計數字和實際上業界及社會普遍的風氣，感受到觀光業界的發展是好還是不好？我看起來是有落差，這些落差當然有很多非理性的因素，譬如說數字上顯示陸客是增加的，可是外界卻說，陸客連一隻小貓也沒有來高雄，所以和實際情形是不同的，衆口鑠金，現在訊息的傳遞又太快，我期勉觀光局，實際數字和業界的感受的落差該如何彌平？局長非常的努力，也開發非常多的新景點，包括澄清湖等等也整理的非常好，在這裡提出這樣的提醒。業者的需求和實際數字，不能再回到過去舊政府時代用數字來統計，用數字來治理城市，有時候會有盲點。

過去我們一直希望帶給高雄市民更便捷的軌道運輸，公路運輸還是市民朋友最主要、大量使用的，國道 7 號已經拖太久了，國道 7 號對我而言，我沒有要或不要，我最大的困惑及最大的期待是，趕快做決定到底要怎麼做。從 2014 年到現在，已經開了 18 次二階環評，大家也許會覺得，二階環評就是環評有在走，二階環評其實還停留在討論哪些項目要做的程序裡，實際上的環境影響評估還沒有進行。到了今年的 7 月共開了 18 次，最近這 2 次，我覺得比較有進度了，去年 12 月替代方案國公局撤掉了，今年 3 月終於進入到指引表，土壤是不是要做差異分析，還有地質、地形這些，不管怎麼做還是會有爭議。局長，過去以來你長期都在交通局，這個案子你也很熟悉，我覺得未來不管蓋或不蓋都會很痛苦。站在地方主管機關，市政府一定會有想要蓋或不蓋的理由，站在民意機關，我身爲議員，國道 7 號經過鳥松，沿線經過的這些土地所有權人，因爲這件事情，他的土地使用是被侷限住的，他沒辦法在未來做更多的考量及規劃；對於環保團體而言，他們也覺得這件事情已經拖了將近十年了，蓋或不蓋要盡快做決定，讓大家繼續往下一個階段走。國 7 到底何去何從，這個問題已經討論非常多次了。

除了國 7 以外，早上沈英章議員從他當鄉長到現在一直在講的八德二路交流道，這張圖表寫的很清楚，那個地方在縣市合併後，人口發展非常快速的地方，市政府也投入非常多的公共建設在裡面，包括未來屏東到高雄的第 2 快速道路，並銜接到國 10 仁武交流道，透過國 10 可以到達高鐵左營站。未來公路運輸的負擔會非常的重，該如何有更好的舒緩？國道 1 號的八德二路交流道就是期待他能有這樣的功能，我們現在已經報到交通部爭取了，這件事情也拖了很久，部長和次長都曾經是高雄市的副市長，甚至是過去的交通局局長，這件事

情的需求性，他們應該比誰都清楚。我們應該要用更短的時間把這件事情定下來。爲什麼？因爲這不只是八德二路交流道的問題而已，行政院長也宣布未來從屏東到高雄的第 2 快速道路…，我們假設未來國道 7 號是要銜接的，會有非常多的快速道路、高速道路的系統會匯集在大仁武地區，不管是國 10 的仁武交流道，或是現在鼎金交流道等，國 7 是貨櫃車，屏高 2 快是屏東市區鄉親要來到高雄的道路，會把全部車輛都匯集到這個地方，所以我們必須整體的考量。

這張圖看得很清楚，國 7、屏高 2 快、國 10 就在仁武交流道這邊，未來旁邊又是市府現在正在報編的仁武產業園區，未來的車量及使用的人次一定都會比現在多很多，可是我們的道路就這麼寬而已，未來的車輛會更多，就像排洪治水一樣，雨量一大，水溝不夠寬，水就會滿出來，未來可能會遇到這個問題。有幾點建議，未來仁武交流道的部分，期待交通局能去爭取增加相關的聯絡道路，我相信局裡有一些評估，讓高屏 2 快在這裡能有更好的上下匝道的方式，並做交通流量的改善。第二個，仁武地區和左楠地區過去都被半屏山及台鐵的鐵路隔開，要過去很困難，我們要把這次機會，把這個工程起點再往西沿伸，把他拉到高鐵左營端，讓高雄市民能有一個更好的交通可及性。另外一個，這個我們一定要去要求，他的可行性評估裡有說…。

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

交通局黃代理局長萬發：

東西第二條快速道路的話，剛才已有報告過，我們在橋下有做聯通道，聯通道我記得我們在開會時，他說連屏東橋過高屏溪的橋他還升高，在快速道路的兩側做側道路聯通，應該整個都有銜接，這個部分會後我們再來了解看看。至於東西快速道路銜接國 10 系統的部分，我們再了解看看，這部分當時我沒有很詳細的去查，一般如果有和國道銜接的話，會有系統的聯絡道路。各別科學園區在興建時都會提出交通影響評估計畫，根據交評計畫他們會提出完整的路網，這部份我們會持續來觀察，如果現行有不足的部分，我們會再提出改善。

主席（吳議員益政）：

請捷運局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

機廠土地取得的部分，謝汀嵩跟我很熟，他之前就跟我討論過，我是跟他說先將墓地處理掉，他說沒有問題，因爲有經驗了，所以他目前開始積極處理。機廠本身墓地、農業區還要透過都市計畫變更的程序，都市計畫變更會在綜合規劃部分，目前綜合規劃已經發包出去了，所以就這裡的部分，我們會來探討。

剛剛邱議員也提到這地方未來的開發，是不是現階段就要把它融入，沒錯。接下來綜合規劃有涉及都市計畫變更跟周邊的土地開發，這部分是世曦得標，我們正在請世曦工程針對開發部分研擬方案，他先針對遷墓的部分做處理，因為這是一個丘陵地、高高低低，所以未來在開發上必須還要有相關整地的部分，我們也配合綜規期間都市計畫變更相關招商引資的部分，把這個地區開發的構想融入進來，同時會跟周邊的民衆進行討論，屆時再請邱議員給我們指導。

主席（吳議員益政）：

邱議員剛剛提的黃線對高雄市而言是很大的負擔，將來要付六百多億的自償經費，烏松基地又是鳳山、烏松、長庚最新的發展區，所以不只是要先規劃，我覺得規劃之前要找當地民意代表、當地相關的人包括正修、長庚，先了解他們的意願，不要等到規劃好了，大家意見又很多，尤其大眾運輸是百年的。得標廠商的顧問公司要先收納意見，你們招標可能沒有要求這個，在啟動的基本資料之外，就要開始收納民間公共的意見，最主要是回到財務，這樣的規劃是不是財務能夠透過土地開發，尤其機廠的土地開發是很重要的，最大的基地，而且人口密度很高，還有環境的議題可以一併處理。休息 10 分鐘。

下一位請周議員鍾濞質詢，時間 15 分鐘。

周議員鍾濞：

謝謝主席還有交通部門所有的局處首長、主管，市民鄉親跟新聞界的朋友大家午安，幾個問題就教相關單位，先把主題講出來，請教觀光局，你覺得高雄市的觀光好不好？等一下請你回答這個問題。第二、請教捷運局，輕軌捷運營運狀況怎麼樣？好不好？輕軌捷運市區段，也就是 C15 到 37 改為地下化施工，你的看法怎麼樣？再來，交通局幾個問題，第一、觀光巴士營運怎麼樣？第二、鴨子船的營運怎麼樣？第三、公車捷運系統規劃的怎麼樣？剛剛有很多同事也講過，左營端的鼎金高速道路系統最塞，解決方法是仁武區八德二路應該要有新的匝道，向國 1 北上延伸的匝道工程怎麼樣？包括未來國 7 怎麼銜接國 10，以後國 10 跟國 1 怎麼接？甚至未來到屏東，我們無法評論，是不是高速鐵路一定要到屏東？如果光要到屏東，我看是不用去，要環島當然另當別論，若只是到屏東，你們都是交通專家，我不是讀交通，主席是哥倫比亞大學學歷，光只是高鐵到屏東，是頭款壞了才到屏東，但環島的高鐵是另當別論。

第二高速公路快速道路或是其他高雄輕軌捷運接屏東就已經足夠了，因為捷運比高鐵的經濟價值還好，幾個問題請教有關局處首長。第一個請觀光局曾局長，你覺得高雄市的觀光好不好？

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

周議員鍾澂：

簡單說明。你覺得好不好？

觀光局曾局長姿雯：

謝謝主席、謝謝周議員。觀光好不好？要分客觀跟主觀。如果從客觀的數字來看，去年跟前年相比，少少的增加了三萬多人。今年的上半年跟去年相比是增加的，但是主觀的感受來講，普遍市場反應當然有努力改進的空間。

周議員鍾澂：

對啦！局長，你很會回答，難怪當官的。你先站一下，沒有幾分鐘。

觀光局曾局長姿雯：

沒有關係

周議員鍾澂：

訓練體力，坐太久了。你說增加人數 3 萬人。

觀光局曾局長姿雯：

去年跟前年相比。

周議員鍾澂：

對啦！但有時候是用魔力，用你們的怪招，如補貼各方面。

觀光局曾局長姿雯：

沒有、沒有。跟議員報告，我們的數字都是從住宿人數報過來的。

周議員鍾澂：

從出入境管理局來的。我沒有說數據不對，我是講你們用一些魔術數據來的，用一些特殊招，比如補貼觀光、東南亞的南向政策，只要是不違法，怎麼來的沒關係，但是對我們整個觀光經濟效益是不是有增加，那個是另當別論，數量增加不一定質就好，我跟你這樣講是提供你參考。我覺得觀光沒有太好，但是你剛剛講得很有良心，至少還有一點良知，至少有很多需要改進的空間，其他觀光客就不講數量，像左營被罵翻，我就以左營來講，我是左楠區的，左營蓮池潭 water ski garden 划水道公園餐廳已經結束營業，你知道嗎？那是 BOT 嗎？

觀光局曾局長姿雯：

跟議員報告，那是 OT 的一個場域，但是議員那個地方生意不錯，是因為他們又去開了另外一家店，他們不想兩邊都有店家。

周議員鍾澂：

在哪邊開？

觀光局曾局長姿雯：

他現在也是旗津沙灘吧的廠商，他在營運考量上……。

周議員鍾澐：

局長，你玩一玩左營後，不理大老婆了，就去娶小老婆。

觀光局曾局長姿雯：

議員，他們的約已經快到了。

周議員鍾澐：

局長，這個叫喜新厭舊，你還能夠讓這個商人…。

觀光局曾局長姿雯：

議員，你可不可以聽我說明？

周議員鍾澐：

你現在不只是大小老婆，我看不久小三就出來了。

觀光局曾局長姿雯：

議員不好意思，我們招商有一個期間，現在正在重新招商的過程，要跟議員報告，不是生意不好關掉。

周議員鍾澐：

爛攤子在那邊，市民朋友經過都罵。

觀光局曾局長姿雯：

我們會加快腳步。

周議員鍾澐：

你講到招商，舊左營國中的校區招得怎麼樣？

觀光局曾局長姿雯：

我們已經辦了說明會了，辦了之後我們就會上網。

周議員鍾澐：

上網後有沒有希望、有沒有信心？

觀光局曾局長姿雯：

那一天來參加說明會的廠商還滿多的，有十幾家。我們條件有調整。

周議員鍾澐：

我們在最低迷的時候，總是釋出條件不錯的地點。

觀光局曾局長姿雯：

是，我們現在就是有調整條件。

周議員鍾澐：

你們現在都把它賤租出去，〔沒有。〕就像我家對面的漢神巨蛋百貨，Kaohsiung arena 高雄巨蛋賺多少錢，你知道嗎？以前說很不好的，所以都鼓勵人家，都沒有什麼租金，不像台北。台北的小巨蛋，遠雄建設非常認真的在做，卻被嫌得很厲害，對不對？

觀光局曾局長姿雯：

兩個地段的狀況不一樣。

周議員鍾澐：

如果看到高雄的那個標準，…。

觀光局曾局長姿雯：

兩個地段的狀況不一樣，當時招商的條件和現在的發展不能同日而語。

周議員鍾澐：

局長，這樣沒錯，但是如果以現在台北的標準來看高雄，…。

觀光局曾局長姿雯：

台北那是黃金地段。

周議員鍾澐：

不能這樣講，那也是高雄的黃金地段。

觀光局曾局長姿雯：

現在是，以前才剛發展的時候不是。

周議員鍾澐：

局長，你好像把高雄看得很低。

觀光局曾局長姿雯：

不是，以前那個地方還是發展區。

周議員鍾澐：

我剛跟你講的意思是左營蓮池潭…，我只是提醒你，現在看起來好像不怎麼樣，以後說不定會發達，不要這麼沒眼光。十年前、二十年前不知道要訂好一點，結果到時候高雄市都沒有好處，全部都給商人。

觀光局曾局長姿雯：

所以我們會列入一些檢討的機制。

周議員鍾澐：

難免會讓人想到官商勾結。剛剛講到有很多廠商有興趣了，所以在好的時候就要待價而估。

觀光局曾局長姿雯：

我們會列入一些檢討的機制。

周議員鍾澐：

局長，有很多努力的空間。〔是，謝謝。〕觀光不是那麼簡單的，當然也不能全部怪你。局長，請坐。捷運局吳局長，你有一個觀念，我非常贊同，因為我是農家子弟，都希望我們的郊區能夠進步發展。高雄市的財源有限，你也知道高雄市的財政是怎麼樣，和我們的郊區一樣，你要怎麼跟市區的富人比。所

以你講到，未來是以捷運養捷運，當你把捷運開發以後，旁邊的土地，就像我剛剛跟曾局長建議的，不要看輕自己，你只要好好處理，配合地政局或都發局，好好把那些捷運周邊的土地…，以後捷運開發完以後，路線來了，像黃線的捷運來了，可能周邊的全部大賺。旁邊那些你就要注意，我們高雄大學旁邊，捷運還沒有到，所以那邊土地先不要亂賣，那邊有很多好的土地，包括未來的橋頭新市鎮，像公園都會站、青埔站還有橋頭站、南岡山站很多都不錯，你把它養得肥肥的再來宰，你不要它現在還瘦瘦的就把它處理掉。「膨風水雞」宰了也沒有多少肉，你知道嗎？不要養小青蛙，要養就養牛蛙，你等長成牛蛙的時候再來賣，那時候還不遲。但是問你們幾個問題，你們跟剛剛曾局長一樣，曾局長說觀光客增加了 3 萬人，很高興。你們都一樣，當官的都是報喜不報憂。

輕軌捷運的營運，我看你寫了好幾個項目，它營運得怎麼樣？你們都只寫運量要怎樣增加，虧損你都沒有寫。吳局長，請問一下雖然輕軌捷運是委託高雄捷運在做，一個月虧損多少？現在有沒有賺，請簡單答復。

捷運工程局吳局長義隆：

我們現在輕軌運量的部分，平均日運量…。

周議員鍾澐：

我不要講運量，我是說多少。你不要看資料，你把資料放著，我們就隔空對答，我問你答，現在是賺錢還是虧錢？

捷運工程局吳局長義隆：

目前為止，因為整個環境還沒有…。

周議員鍾澐：

你不要說理由，你只要說營運是正數還是負數就好了。

捷運工程局吳局長義隆：

營運的部分目前還沒有平衡。

周議員鍾澐：

還沒有平衡，你講的很保守，虧錢就說虧錢，你反而用那些什麼平衡的字眼。我問你，你說你們沒有虧，實際上就是虧，你就乾脆一點的說。運量有沒有達到我們原來設計的運量，你看現在實際的情形，不要看資料。

捷運工程局吳局長義隆：

我們現在是平均一班，我們的設計運量希望到 C14 的部分…。

周議員鍾澐：

三、四萬。

捷運工程局吳局長義隆：

1 萬 2,000 而已。

周議員鍾澐：

1 萬 2,000 而已，那你說現在的運量是怎樣？

捷運工程局吳局長義隆：

我們現在有時候有優惠，有時候有折扣。

周議員鍾澐：

如果你沒有優惠、沒有折扣，就很吃力了，你講的運量就…。

捷運工程局吳局長義隆：

因為現在是養量階段，我們目前收 15 元，原先是要收 25 元。

周議員鍾澐：

局長，不要回應那些話，我問你，雖然你現在的運量在 107 年 7 月是三十二萬多，所以一天大概是 1 萬，沒那麼多吧？

捷運工程局吳局長義隆：

差不多，平均算的話，因為假日大概兩、三萬，非假日的時候人比較少。

周議員鍾澐：

好，我看你有沒有搞清楚。你 1 天的運量平均一車次是多少人？我問你你才回答，你不必看資料，你看資料也看不出來。

捷運工程局吳局長義隆：

我要算一下，因為我們是一大早 6 點開始…。

周議員鍾澐：

我知道，平均多少，你下面的人一定來不及告訴你。平均一車次是幾個人？不必 1 萬除以多少，我幫你算好了，是八十七點多人。三十二萬多人除以 1 天 123 班次然後再除以 30，就是 1 天的平均。一輛車 1 天才八十七多個人搭乘，88 人不到。對不對？後面官員，對不對？〔對。〕所以我說下面的人來不及告訴你，這只要一考你，周鍾澐都在這裡等你了，你知道我的意思吧！我也是感覺到繼續再打拚，C1 到 C14 做輕軌捷運，我沒有意見。但是接下來的問題我就有意見，從 C15 到 C37，我建議捷運地下化，不要讓市區的電車在路上跑、地上化。我們好不容易因為鐵路地下化，把十二、三個平交道都打掉，但是你忽然間又來一個輕軌捷運，剛好是把鐵軌地上化，總共有幾十個，二、三十個。我們 C15 到 C37，局長，你了解嗎？差不多幾個路口？我不是講平交道，是講幾個交通路口？

捷運工程局吳局長義隆：

路口的部分，…。

周議員鍾澐：

開始算。

捷運工程局吳局長義隆：

在這段裡是 40 個。

周議員鍾澐：

好，40 個，這樣你有良心，我才要跟你算而已。C15 開始算，從哪裡算？從美術館開始算，看賣多少，從美術館東路就一堆了，什麼中華路、龍德路，我們有很多，你知道嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

那裡沒有平交道。

周議員鍾澐：

龍水路啊！還有我們南屏路、博愛路，博愛路之後就富民路、富國路，然後自由路、自由路之後再到河堤路，河堤路跟什麼路，我算一算…。

捷運工程局吳局長義隆：

大小路口共 40 個。

周議員鍾澐：

還有民族一路、民族路，我唸得這些都是大條的。〔對。〕有些不算是什麼路，是 10 米以下的巷道更多，所以你說 40 個，那真是交通黑暗。

捷運工程局吳局長義隆：

不會啦！怎麼會有交通黑暗？有紅綠燈啊！

周議員鍾澐：

我知道有紅綠燈，但是你知道時速是多少嗎？輕軌捷運時速不到三、四十。

捷運工程局吳局長義隆：

輕軌可以跑到時速 70，但是裡面又有經過車站本身，到車站裡面會停下來充電。

主席（吳議員益政）：

延長 2 分鐘，再延長 1 分鐘。

周議員鍾澐：

吳局長，我很懇切的跟你說，我擔任三十幾年的議員，馬上再三個月就要卸任了，希望你能改進地下的施工，我對你的期望是這樣，因為結論太多也沒用，時間有限，請坐。現在請問黃局長，剛剛講的幾個問題，包括鴨子船還有雙層觀光巴士，也許有的不是我們高雄市政府營運的，而是高雄客運。雙層觀光巴士營運怎麼樣？還有公車捷運系統，你對那個路線有沒有做績效規劃？還有整個高速公路、整個高雄市交通路網，我們所有改善的情形；左營和鼎金高速公路的交通系統等整個改善狀況，也請黃局長簡單答復。

交通局黃代理局長萬發：

關於雙層巴士，在 105 年 11 月…。

周議員鍾澐：

那些都是虧錢，都是不好的狀況。

交通局黃代理局長萬發：

有兩條路線，一條是時代線、一條是西子灣線，時代線的話…。

周議員鍾澐：

現在改過來了嗎？

交通局黃代理局長萬發：

到 8 月 1 日改了。

周議員鍾澐：

我知道是高雄客運的。

交通局黃代理局長萬發：

對，是高雄客運經營。

周議員鍾澐：

因為不好嘛！

交通局黃代理局長萬發：

運量還不錯。

周議員鍾澐：

營運不好所以就改變到蓮池潭或佛光山，沒關係！盡量改，本來就是這樣，預測不好就是要改。

交通局黃代理局長萬發：

第二個，鴨子船的部分目前只有一艘，但是 107 年…。

周議員鍾澐：

賺錢還是賠錢？都賠錢吧！

交通局黃代理局長萬發：

應該是…。

周議員鍾澐：

包括利息，如果是私人的，那艘鴨子船三、五千萬，光是利息就被咬死了，對不對？更別說…。

交通局黃代理局長萬發：

公車捷運系統，我們在 103 年已經有規劃路線了。〔…。〕對。〔…。〕向議員報告，目前我們規劃整個用大眾運輸系統的補助線。〔…。〕大中系統是因為從民族路上去的話，車流有的是朝東、有的是往南，下面的要往上面…。〔…。〕對，所以將來如果北上做好了，要做一些分流。〔…。〕是。〔…。〕謝謝議員。

主席（吳議員益政）：

謝謝周議員，接下來請何議員權峰質詢，時間 15 分鐘。

何議員權峰：

首先要來談鐵路地下化，我想大家都很清楚，將近一千億對高雄市影響非常重大的工程－鐵路地下化即將在下個月完工，火車即將下地。我們跟吳益政議員前一陣子都有到實際的鐵路地下化工程去看，其實已經陸陸續續接近完工。我等一下要先請教交通局，我們都知道鐵路地下化第一階段完成之後，不僅是鐵路下地，還增設了 7 個通勤化的車站，我們姑且可以把鐵路當成捷運化，它有通這些車站，我們也看到公布的時刻調整重點，你看第四個就告訴我們左營站 29 班高鐵直達車皆可於 15 分鐘與台鐵相互轉乘，就表示可以在 15 分鐘內透過台鐵鐵路化的車站到那邊去搭乘，譬如從左營到內惟、美術館、鼓山，到達高雄車站來轉乘紅橘兩線捷運的部分。我想請教一下交通局，對於你們掌握整個大眾運輸行走的路線，你們有沒有跟台鐵溝通過，他們目前這樣的規劃是不是符合高雄對大眾運輸捷運路網的需求，未來有可能透過市民朋友的反應，透過高雄市政府也可能適度的來調整班次的時間，因為畢竟捷運化，另外還有一個很重要的功能就是高雄到台北火車的部分，交通局有沒有掌握整個大眾運輸路網相關的部分？請局長說明一下。

交通局黃代理局長萬發：

謝謝主席、謝謝議員。有關這 7 個通勤車站，因為是鐵路地下化順便規劃出來的，當初在規劃的時候，除了原有的站，譬如鼓山站原有站的設施之外，還考慮到適當的距離、社區部落的聚集點來設立這些捷運通勤站，設立之後，未來就是要考慮轉乘的問題。之前計畫的審查，我們都已經依照相關的轉乘計畫去審查以外，我們最近也頻頻到這些附近的站去找相關的轉乘停車場，公車的轉乘系統，我們也都到附近去勘查、布設，目前大概做的是公車比較多，至於有關於鐵路和鐵路的軌道轉乘，這部分的優惠我們目前還在談，還沒有一個確切的結果。

何議員權峰：

最主要我要問的是你們知道他們規劃的 10 到 15 分鐘，尖峰時刻班距是 10 分鐘、離峰是 15 分鐘，這是台鐵自己規劃，還是有跟交通局針對整個大眾運輸未來路網的連接去做一些探討和討論，譬如坐到高雄車站就可以轉乘紅橘兩線，這個時間上有沒有跟你們討論可以搭配得起來呢？請局長答復。

交通局黃代理局長萬發：

向議員報告，他們在改點的時候是沒有跟我們討論，所以他們時間規劃出來的話，我們公車比較好調整配合轉乘，將來如果在軌道或其他的部分，因為大

衆運輸的班次很密，可能這部分如果來做轉乘比較容易。

何議員權峰：

我覺得這部分交通局要去掌握和規劃，不僅是台鐵捷運化這條路線，其實跟大眾運輸有關的，譬如輕軌的連結，甚至紅橘兩線的連結，以及還在爭取的未來捷運黃線，整個大眾運輸系統相關的連結度，交通局針對這個要有更大的掌握度，局長，先請坐。

接下來還是要請教交通局，我們都知道鐵路地下化在 10 月完成之後，市府一直告訴我們今年底就有過去阻礙原高雄市南北交通發展的陸橋會拆除，第一階段在我的選區三民區就有大順路橋、自立陸橋，在今年底陸續會拆除。我想請教交通局有關這個部分，除了陸橋的拆除施工時間，以及未來不需要通過陸橋，直接走平面就可以過去。除了這個以外，也看到前一陣子有人在探討中博陸橋相關後續配套的部分，我想請教交通局，我們現在都只看到陸橋拆除會變成平面道路，除了陸橋拆除變成平面道路以外，鐵路下地之後其他的部分，據我所知也是有些道路會打通然後做連結，譬如在我的選區三民區和主席的選區苓雅區，自由路要通到對面的復興路，交通局有沒有針對這個部分做一併的規劃，到底有哪些路要打通以及相關的期程？除了工務局未來要去施工以外，交通局在相關路線連結部分的規劃以及這些路段的打通，交通局有沒有掌握這部分？如果有，是不是請局長一併說明及報告。

交通局黃代理局長萬發：

有關鐵路下地之後兩邊道路的縫合，市政府討論是以路幅 20 米以上的道路才有做縫合，其他 20 米以下就沒有了。至於陸橋要拆除，原則上我們分為三個階段，每個階段每個陸橋都要提交維計畫陳報交通局和大會審查，這個計畫包括交通怎麼維持、怎麼宣導，這只是交通維持計畫的審查，到時候如果真正動工去拆除的時候，我們會要求在這方面要加強宣導，替代道路的維持，我們也會做相關方面的配合。

何議員權峰：

局長，我的意思是說譬如陸橋的拆除，當然要報交維計畫，你剛剛講的可能 20 米以上的道路要來打通，這個也有相關的計畫。我會建議年底陸橋的拆除，陸橋在拆的時候其實也不能走，那是不是有其他的替代道路，譬如說不需要打通的，就是直接 20 米以上的道路可以直接連通的，交通局應該一併的做好規劃。而且不是只有做好規劃，更要告訴市民朋友在面對這段的时间整個交通運輸的動線是什麼。譬如我從博愛路走到九如路的時候，到底有哪些道路可以走，哪些路是已經打通可以很順利地走的。這個部分除了你們要做好規劃，也要跟市民朋友做最好的宣導，這樣才不致於讓市民朋友又會覺得我們可能有做

好什麼樣動線的行駛，但是市民朋友不知道，還是會造成交通的一些問題。

除了這個以外，我們也看到這兩天很多的議會同仁也在跟局長探討鐵路地下線沿側兩線相關停車空間的問題。這個在前一、兩年前，本席在市議會就有提過這個問題。第一個，未來在鐵路地下化完成之後，這些所謂的站體、車站，不管是美術館站、鼓山站、三塊厝站、民族站、科工館站。這些站體本身基本上幾乎可以說是沒有設置停車的空間，機車也好、自行車也好，也都是為數不多。我們從這個圖表看到交通局有整理出鐵路沿線兩邊目前停車的空間，以及未來是不是還可以設置公共停車場相關的計畫，但我還是要再一次提醒交通局的是，因為主席的苓雅區也是，我們現在可以看到的是因為鐵路跟市民朋友的住宅是非常近的，鐵路外面的沿線其實就是一整排民衆停車的空間。未來在我們找尋這些公共停車場的空間、現有的停車空間以外，這些相關鐵路地下化未來的沿線，之前就跟你們建議過要跟工務局做溝通，是不是有可能再增設一些停車空間來滿足市民朋友停車的需求。我覺得這個是需要的，也希望交通局在這個部分可以再一次的把這個部分，除了找尋外面的空間讓市民朋友停車以外，看起來你們找尋的目前還是不足以來滿足市民朋友需要的時候。是不是我們剛剛提的這個，在沿線周邊部分的開放或者是設置停車的空間，是可以來解決民衆市民朋友這樣的需求，這部分請局長一併回答。

交通局黃代理局長萬發：

有關於沿線的停車位置，當初在規劃車站的時候，有的車站裡面有附帶一些小車跟機車的停車位，但是那些位置是供車站衍生出來的需求，那是沒辦法…。

何議員權峰：

所以我舉個例子，譬如鼓山站，這些站體小型車停車位其實都是零，是無障礙的小型車才有零星的兩個或是一個的停車空間。對吧，是這樣啊！所以就停車空間來說，我認為交通局還是要想辦法適度趕快去解決這個問題，滿足市民的需要。

交通局黃代理局長萬發：

所以我們大概是找沿線兩側，目前如果有其他適當的土地，我們再來開發新的停車空間。

何議員權峰：

就剛剛跟局長說的，路外停車場的空間，你如果找尋真的不足以滿足市民朋友需求的時候，我們剛剛提的建議，希望交通局可以跟工務局好好的溝通，可以來做這個部分。因為看起來無法滿足民衆的需求的時候，其實你未來面對的問題也會更大，所以希望交通局跟工務局在這個部分還可以去跟商去做努力。

接下來想請教捷運局，在前幾天我們看到捷運黃線的可行性研究，交通部的部分已經通過了。在這邊感謝捷運局所做的努力，當然預計還要到 2027 年才能夠真的完工，2028 才能夠通車，但在中間還是有很多的程序，還是要持續去走的，這邊也要請捷運局繼續的努力，甚至加倍的努力。讓我們可以早一點把捷運黃線整個期程可以做得更好、做得更短，早日的來通車。爲什麼我要這樣問？像剛剛有議員提到輕軌現在的營運狀況怎麼樣，甚至我想請教局長，看你們在做可行性研究，我想這個部分一併都有納入研究，不管是輕軌的營運狀況，甚至是紅、橘兩線，整個大眾系統捷運路線互相的交會，我想這個其實都在你們的可行性評估裡面。這邊請局長說明的是捷運黃線的可行性評估，針對現況的輕軌也好，針對紅、橘兩線也好，對未來整個連結後的助益，這個部分是不是請局長先說明一下？

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

何議員所提黃線的部分，高雄大眾運輸的問題在於路網密度不足。所以黃線進來之後，其實配合台鐵捷運化相關的輕軌這樣下來之後，我們轉乘站可以從 10 站增加到 19 站，所以多了一倍。另外就是我們的網格密度部分，500 公尺，所以以後其實路網密度會提昇很多。另外剛剛何議員提到的我們在程序上面，其實不管從可行性、從綜合規劃、環境影響評估這些相關的運作，到最後的基設，都要中央的核准。我們過去的操作模式就是可行性過了之後，我才來發包，綜合規劃過了之後，才來辦理基本設計。但是我們這一次並沒有這樣做，我們覺得可行性還要報交通部過之後，接下來會轉報行政院，所以我們現在將綜合規劃先發包出去了，目前綜合規劃已經在進行了，而且在進行裡面只要可行性一過，我馬上可以報綜合規劃，這樣可以省掉一年到一年半的時間，這一段規劃的時間我可以全部把它省下來，甚至可行性交通部通過之後，其實我們現在都改好了，現在在等它的會議紀錄下來，會議紀錄只要一給我們，我們再稍微核對一下，就馬上報交通部轉行政院，這樣盡量去縮短相關的行政作業流程。因爲工期的部分差不多都是固定，但是我們可以節省的部分就是把行政作業流程把它縮短。

何議員權峰：

謝謝，我剛剛意思是說你還是要去整理這個部分，如同局長剛剛講的，在市區對於大眾捷運系統的爭取，在黃線如果到位之後，其實可以很清楚看到在高雄市區一個很綿密的路網，如同局長剛剛講的交會的節點，會…。

主席（吳議員益政）：

再延長 2 分鐘。

何議員權峰：

變得更多這樣的情況，我們也知道這一千多億，又是高雄市很重要、很重大的交通建設重大的工程，也希望局長同時可以告訴高雄市民，我們為什麼要努力來爭取這一條捷運黃線，是因為這一條捷運黃線如果做下去，未來市區的大眾運輸系統的綿密路網是足夠的，未來市民朋友在搭乘這個部分，會非常便利，也可以創造出如同你們告訴我們的，未來可以創造出多少的運量來滿足捷運這樣的系統。這部分要請捷運局再去努力，把這部分再做得更細膩一點，也告訴市民朋友，我們未來捷運運輸系統要給高雄帶來的是什麼。

主席（吳議員益政）：

針對今天李議員及何議員提到鐵路地下化車站，其實他們都講得很客氣，是 500 公尺，其實那個都要在 100 公尺到 200 公尺以內就要規劃，他走路不用走到 500 公尺，剛剛講的可能涵蓋車站附近的停車需求，就車站本身的需求，就站體本身，坦白講就不夠用，你沒有辦法吸納附近的，他要轉運一定是不夠的。我覺得這是交通局跟捷運局兩個要聯手去調查，公有的土地或私有的土地要盤整一次，看到底能夠增加多少？這種轉運若是沒有做好，大眾運輸都一定會不好，因為大眾運輸不會到你家門口，不管是分享交通工具，或者是私人運具的轉乘，這可以滿足就盡量滿足，滿足一位就是多一個客人，沒有就是沒有，這種東西都假不了的。請局長再跟議會、何議員、李議員答復，到底你們盤整之後能不能再增加，我想 500 可能會很多，也說不定不夠用，譬如 100 是多少？200 是多少？300 是多少？400 是多少？500 是多少？一般的車站、捷運站一、二百公尺以內，應該是 100 公尺以內要先盤整出來，200 公尺以內的先盤整出來，再把資料送給何議員和李議員。

接下來請高議員閔琳質詢，時間 15 分鐘。

高議員閔琳：

我直接就切入重點，今天第一件事情我想就教捷運局長。局長，你一定知道我要問的是什麼？就是岡山、路竹捷運延伸線，陸陸續續這幾個會期我不斷在關心岡山、路竹捷運延伸線的進度。但是大概從上個會期我們看到現在岡山、路竹延伸線分為兩個階段，第一個階段，從南岡山站延伸到岡山火車站，這一站叫做岡山站；第二階段，再從岡山火車站再延伸到路竹，就有好幾站。第一階段就只做這一站而已，可是當時工程上網發包就流標了，我們知道現在大家引頸期盼的岡山、路竹捷運延伸線就這麼一站，今年到底有沒有可能開工？是不是請局長回答一下。

捷運工程局吳局長義隆：

感謝高議員長期以來對岡山、路竹延伸線的關心，岡山、路竹延伸線第一階段的部分在 8 月 22 日已經發包，由新亞工程去辦理，我們預計 10 月底會動工。

高議員閔琳：

10 月底嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

對，10 月底會動工。

高議員閔琳：

還有沒有可能會再延宕？

捷運工程局吳局長義隆：

我們已經發包了，不會延宕。

高議員閔琳：

市民朋友都說難道要到選舉才要動工嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

沒有，不會延宕，因為基本設計有三階段，從規劃、基本設計到細部設計，整個運作基本設計已經達到可以進行施工的部分，當時我們在辦理發包的過程，我們也問了這些廠商，他們認為這些都沒有問題，所以我們在 8 月 22 日已經發包成功，10 月底之前會動工，沒問題。

高議員閔琳：

謝謝局長的承諾，你一定要做到。不要讓市民朋友每次都覺得講到捷運，大家引頸期盼了 10 年、20 年，每到選舉之後，承諾不知道什麼時候會動工，然後就不斷地延宕，我想不要讓岡山的市民朋友失望，今年 10 月底一定要動工，這是第一件事情。

第二件事情，我們都知道大眾運輸，尤其是以捷運來講，我們最重視的，它是一個公益性的交通運輸，最重要的我們一定會去考量要不要增設黃線、要不要做輕軌？我們都要進行損益平衡和自償性的評估，所以就會看那些是收入，譬如票券的收入、勞務的收入、招商的收入，或土地開發的收入。所以第二個部分我想請教局長，有關岡山、路竹這一帶整個北高雄有兩個最重要的土地開發案子，第一個，就是岡山北機廠的土地開發，我知道目前包括岡山的小樽都在試營運當中，而且生意也很不錯，包括和春也早就進駐了。我想問最重要的兩個問題，第一個，就是高醫要在岡山設立分院，目前進度如何？未來能夠如期如質在我們所期盼的規劃裡面順利完工嗎？第二個，也是大家引頸期盼的，我們都知道過去高雄整個市中心，包括最繁榮的經濟、金融、shopping 的地方全部都集中在南高雄，甚至在縣市合併之後，商圈稍微往北移動了，跑到左營巨蛋商圈。可是我們一直在期待的，也是所有北高雄市民的期待，這個大岡

山區或原高雄縣區沒有一個 shopping mall，沒有一個可以看電影的地方，年輕朋友想要看電影全部都要跑到三多商圈，甚至要跑到南高雄台鋁去看。我最近聽說市政府又有一個新的開發合作案，有關秀泰影城即將投資在岡山北機廠的土地上面，預計總共開發面積是 4.2 公頃，大概 1.2 萬坪的開發案，是不是已經簽約完成，目前的進度和規劃如何？等一下請局長簡短報告一下，這是第一個開發案。

第二個開發案也是跟北高雄有關，這個位置是在橋頭，最近大家陸陸續續，包括劉世芳立委、邱志偉立委，包括未來有望接棒的陳其邁立委，非常關注北高雄橋頭新市鎮的開發案，賴清德院長前陣子也特別下來，在 8 月 11 日正式宣布橋頭新市鎮，整個科學園區要正式啟動。如果科學園區要做，周邊的捷運土地的開發，是不是會跟著內政部營建署新市鎮的案子有新的調和。我想關心的是 R22 站到 R24 站，大概在青埔周邊就是橋頭新市鎮的範圍，是不是有什麼樣的開發案能夠比照岡山北機廠一樣，讓捷運能夠結合金融機構或者商城，或者一些便民的服務，所以這兩個開發案是不是能請局長簡短回答一下？

主席（吳議員益政）：

局長，請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

有關高醫的部分，105 年 7 月 13 日簽約，107 年 7 月已經取得建照，整個高醫的部分預計在 109 年第三季開始營運，所以高醫在北機廠部分都已經加速推進。另外達麗米樂開發公司的部分，107 年 8 月 2 日簽約，簽約完之後目前正在進行規劃設計及申請建照，預計 110 年第三季開始營運，所以整個北機廠部分都已開發完竣，都已經簽約進行開發的相關作業。

高議員閔琳：

所以那邊沒有其他土地可以供開發了？

捷運工程局吳局長義隆：

沒有了，北機廠土地已經用完了。

高議員閔琳：

我們很期待，北高雄過了左營之後就是原高雄縣的地區，沒有半個商城、沒有半個影城，想要買東西 shopping、看電影都沒地方，我們很期待這個新的開發案能夠帶動整個岡山、橋頭、大高雄的城鄉的並進。

捷運工程局吳局長義隆：

一個開發案裡面其實也看到橋頭科學園區，橋頭科學園區離這只有一個捷運站而已，未來高科技人才對於整個商業需求及電影的需求部分，整個岡山地區醫院部分是缺乏的，我們在 shopping mall 及電影城的部分也缺乏，但是這個

缺乏部分是過去需求的因素，現在配合橋頭科學園區的開發，達麗米樂也積極認為這部分沒問題，所以現在橋頭科學園區部分，在原先橋頭新市鎮部分，高速公路以北的部分，我們希望做整個產業發展的部分，高速公路以西的部分，…。

高議員閔琳：

整個住宅區。

捷運工程局吳局長義隆：

後期會有一、二期的部分，當時內政部營建署認為一期開發完之後，他們有一些停滯，所以市政府本身就書面陳述希望我們自己來辦。

高議員閔琳：

局長，停滯了十幾年，從民國 83 年核定橋頭新市鎮計畫，第一期開發之後就全部停到現在。

捷運工程局吳局長義隆：

所以市政府劉副當時就去跟營建署談，整個都市計畫變更和區段徵收部分由市政府來辦理，在辦理的過程裡面，因為現在面臨到橋頭科學園區的急迫性，如果都市計畫變更由高雄市政府來辦理的話，其實我們審議完之後還要陳報內政部，變成期程會受到延宕，所以張錦任政委直接指示，還是由營建署來辦理都市計畫變更，都市計畫變更說明會部分其實在前幾個禮拜已經舉辦了。

高議員閔琳：

上個禮拜我去了，上星期五晚上市府很多同仁都到橋頭區公所晚上召開的地方說明會。

捷運工程局吳局長義隆：

這部分就是要進行都市計畫變更作業，加速讓整個科學園區可以成形，科學園區成形之後，接下來就是居住和商業空間的提供，這些部分必須有幾條東西向道路去連結高速公路以東的產業用地，所以目前先把這些道路用地取得，其他區段徵收部分同時會接續加速辦理，所以對橋頭新市鎮開發的部分會非常有利。

高議員閔琳：

你回答非常詳盡，縣市合併邁入第 8 年，即將 10 年過去了，我們都很期待。岡山這 10 年來人口從來沒有增加，從來沒有突破過 10 萬，一直都是九萬多。橋頭新市鎮誠如剛剛質詢時說的，延宕了十幾年，將近 20 年了，所以我們很期待新的市政府的擘畫，包括岡江北機廠周邊沿線的投資，還有開發案，同時包括橋頭新的科學園區和新市鎮的開發，能夠帶動岡山、橋頭整個北高雄的發展，也讓優秀的年輕人、高雄的子弟可以回到家鄉來就業，這是第一個。

剩下還有 4 分鐘，我想快速質詢一下交通局，第一個，岡山的第二交流道，之前我們跟在地邱志偉立委不斷的努力，召開好幾次協調會，我們發現市政府提報中央的計畫竟然被審議委員會駁回說，有很多需要修改的地方。現在岡山第二交流道重新提報上去的規劃，是不是有通過審議了？目前預計什麼時候要審議？會不會順利通過？這是第一個問題。第二個問題我覺得非常嚴重，我大概從 2015 年底開始就關注高雄新的大眾運輸系統，不只大眾運輸，還有一些零星的，譬如高雄市是全台灣第一個推出 C-bike 公共腳踏車的城市。陳菊市長還在任的時候也非常努力想要推動汽車共享，當時 2015 年底，陳菊市長帶著一批官員到法國馬賽，也到巴黎參觀 AutoLib 汽車共享計畫，後來就很順利簽了合作備忘錄，回來之後市政府也洋洋灑灑在業務報告裡面指出，第一個，我們要努力來辦生態交通慶典。第二個，我們要很快速推動高雄市汽車共享計畫。

從上次 4 月 17 日我在交通部門質詢，我發現我們全球生態交通慶典辦得順利，但是後續這些汽車共享原訂 5 月要上路，現在已經停擺了。我聽說這些招標廠商財務有困難，還是什麼問題，現在全部延宕，已經設置的這些租賃點到底現在要怎麼辦？本來一年內要設置 50 個站點，現在一個都沒看到。我不知道生態交通慶典難道只是一個曇花一現的活動，大家來看一看很高興地回去，後續並沒有持續推動生態交通、綠色交通，鼓勵市民朋友使用綠的交通的概念來過每一天的日常生活。我是不是可以先請局長準備一下。

另外還有一個問題也要請你回答，在地的燕巢深水這邊有一些年長的市民朋友，他們住在仁愛之家，這些年長的阿公、阿嬤常常向我反映，現有的 8023 公車經過燕巢仁愛之家，第一，班次都在一個小時以上，要等很久。第二，有時候過站不停。這裡的長者總共有八十幾位，還不含收容者，將近有上百位，這麼多長輩有搭乘公車的需求，但是班次太少，常常又過站不停。他們日前去函交通局，希望現在另外一台 7A 公車可以延伸到仁愛之家，又被駁回了，理由是沒有腹地供公車迴轉，增加里程 57 公里，營運很困難。這件事情還有沒有解決之道，是不是可以請局長回答？

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

交通局黃代理局長萬發：

岡山交流道在今年 8 月 20 日有召開初核會議，裡面提了很多意見，他們認為裡面的意見還不足讓他們審議通過，所以我們把相關的意見請顧問公司再回去檢討修正，修正之後我們會再提報高公局審議，這是第一個。

第二個，有關電動汽車共享運具，確實第一個標案因為資金到位沒辦法完

成，我們已經跟他終止合約。爲了怕第二次招標再有類似第一標的情形，我們也做了一些調整，我們已經重新辦理公告。檢討的條件，譬如建置期程由 2 年延長到 3 年，資金不要那麼緊湊；第二個，自有資金之前沒有限定，現在限定要有 7,000 萬以上的資本額才可以；第三個，車輛不限單一車款。將來用比較放寬的條件辦理第二次招標。

第三個，有關燕巢仁愛之家公車的需求，目前有 8023 線在經營，從高應大校區再進去的路非常崎嶇又長，公車進去之後要迴轉有困難度，所以目前公車業者不願意，這樣公車行駛會有問題，所以我們還要再研究看看有沒有其他的方式。〔…。〕

主席（吳議員益政）：

好，再延長 2 分鐘。

高議員閔琳：

局長，你剛剛的答復我們都聽得很清楚，你也提到現在既有的站點到仁愛之家是一段很崎嶇的道路，何況是長輩就更不容易外出，譬如要就醫或探視家人。我要講的是，我希望局裡面能夠針對仁愛之家的需求辦理一個會勘，再來研究看看，譬如用 8023 或 7A 來做一些調整。再來，有過站不停的狀況，一定要要求業者進行改善。

接下來還有 1 分半的時間，我快速地向觀光局長請教很簡單的二個問題。第一個問題，其實我已經觀察很久了，我們都知道台灣中華民國就是一個主權獨立的國家，我們相較於中國，就是二個分別主權獨立的國家。可是我已經觀察好幾個會期，每次在交通部門觀光局的業務報告裡面，每次都很愛講大陸、大陸、大陸，陸客、陸客、陸客，我覺得中國就中國，爲什麼要講大陸，這是第一個問題。

第二個問題，「崗山之眼」大概陸陸續續在上個會期，甚至總質詢都有提出很多希望觀光局改善的部分，我想在這裡就教一下，前陣子 823 豪雨之後，好像有邊坡土石崩塌，我們想知道會不會有實際的安全疑慮？也想知道觀光局到底做了哪些措施？第二個部分，包括增設停車空間、停車場的部分，是不是有再繼續進行當中？第三個，我們都知道「崗山之眼」從平地到小崗山上去的道路非常崎嶇，而且路幅非常狹窄，現在有沒有什麼…。

主席（吳議員益政）：

請曾局長答復。

觀光局曾局長姿雯：

首先針對高雄旅客來源的部分，其實在我們的統計裡面，陸客是放在國際旅客的統計，所以基本上名稱當然是由中央統一統計的名稱，因爲我們是由飯店

報統計數字進來，所以所謂的大陸客或日本、港澳等等名稱都是全國一致報上來的名稱，在這裡跟議員做說明。〔…〕因為這是做一個統計數字的填報，所以這部分必須由中央填報的數字做一些變動，這部分我們可以反映。

第二個部分，剛才議員提到「崗山之眼」關心的部分，我先從幾個比較簡單的問題來做回答。第一個就是我們的接駁，整個道路的狀況。目前觀光局是跟水利局一起來合作，我們會在今年，他們已經在規劃設計要發包了。所以我們會把整個接駁的道路，去做邊坡水溝加蓋的部分。水溝加蓋就會讓道路變安全，它那個地方沒有辦法拓寬，所以水溝加蓋會在不影響道路的水流，就是邊坡水流的部分，安全的部分我們會去做水溝加蓋，這是第一個。第二個就是停車場的部分，的確這是一個問題。我們今年也跟中央爭取到經費，因為阿公店水庫跟我們園區的停車空間，我們都爭取到經費。有一個平台我們準備要把它做成停車空間，所以這個部分已經有經費，而且已經在規劃設計了，這是第二個問題。

第三個就是剛剛有提到整個「崗山之眼」安全的問題，「崗山之眼」其實基本上是一座橋梁的設計，我們會對安全的部分特別謹慎，所以當時在施工的時候，我們總共植入了 43 支長 12 米，深入岩盤的基樁。所以我要說的是，我們的安全是經過認證沒有問題的，但是最近大雨的時候，我們可以看到有一些邊坡的泥土跟草皮有一些滑落。這個滑落的部分分成兩個部分，一個是在園區外，園區外那個地方本身跟我們的園區是沒有影響的。但是在園區內的確是有一些草皮它有滑落的狀況，這個部分我們也希望能夠不要受到天災的影響，所以不管是大雨，或者是地震，我們都有設監測儀。所以我們的監測在不是汛期的時候，我們會有兩個月一次的監測，那汛期的時候就會有一個月一次的監測。另外如果遇到大雨或是颱風，或者是有地震在五級以上，我們會進一步做特殊的測驗。因為這一次的大雨，我們發現要去做監測值的判讀必須要到現場，所以我們特別也在這一次希望能夠爭取到一些經費，我們希望能夠做一個即時監測系統。而這個即時監測系統有一個好處，就是當它在豪大雨，有比較大的狀況的時候，我們可以馬上知道當時的狀況，而不用讓我們的同仁跑到現場。或者是在災害結束之後，我們才去做判讀，我們可以取得及時的數據，所以這個部分我們正在爭取經費，也希望能夠取得即時監測系統的設置。

主席（吳議員益政）：

謝謝高閔琳議員的質詢。高閔琳議員也提到早上的分享交通工具已經重開標了嗎？

交通局黃代理局長萬發：

已經上網公告了。

主席（吳議員益政）：

上網公告了，是有目標廠商、有人拜訪嗎？有表達他們有意願嗎？因為這種 BOT 不是說不能，我覺得你要先公告，是招標的公告嗎？

交通局黃代理局長萬發：

招標的上網公告。

主席（吳議員益政）：

對啊！還是招標，所以我們議會問的都是問高興的。我們是支持這個案子，然後你失敗也沒有關係，但是失敗要好好檢討，這種基礎設施如果不足的話，怎麼可能會有，你知道我的意思嗎？沒關係啊！你們公告就公告，有人來就來。但是審查的內容，如果它沒有真正的營運模式，像法國那第一個案子都會失敗了，他們有很多種原因。電動車的基礎設施不足，廠商光是要花那些就傻眼了，不太可能回收。投資那麼多，如果租金貴，租金貴就沒有人租，租金便宜又不划算。最重要的是你們公告就公告了，但是希望來的廠商它的模式是怎麼樣，我們當然希望它有創新更好。我說的這些都不用假裝，廠商來就自己負責盈虧，我政府就提供土地就好，剩下的都不管，這個也不夠負責。因為我們希望這個能夠可行，有哪些是政府的應辦事項，哪些是民間的，讓它成功可行。這不管是電動汽車、電動摩托車的租賃，我們都希望能夠走得更好，你公告就公告了，已經公開了，公開上網那一份資料送給議會，我們幫你看看有沒有什麼可以建議的，如果這一次標不出去要改，或是廠商有意願要來，也請他們表達意見啊！這是合作模式，這是硬活，不是好賺的。所以這種創新的模式，有意願的，不管是國內外的，就是直接來看他有什麼意見。廠商合理的，我們也覺得合理的，然後再把它放在公告上網，有意見，你們那個有公開提供異議或意見，你是異議而已，不是意見。

交通局黃代理局長萬發：

他可以提出書面的異議、意見，我們要回復。

主席（吳議員益政）：

現在有人提了嗎？

交通局黃代理局長萬發：

有人提有沒有異議，目前還沒有。

主席（吳議員益政）：

對這個案子我們基本上是支持，但是要真正把法國失敗的原因跟我們第一次失敗的原因，要找到那個原因是怎麼樣，那你才能重新再找到這個廠商，這是未來的趨勢，是一定會的。Uber 也是有司機，有的人是要自己開的。那個案你們公開了，你們把上網資料一份給議會一份給我們小組，謝謝。接下來請陳

議員玖娟，15 分鐘。

陳議員玖娟：

主席，還有各位局處首長，各位議會同仁，關心高雄市政的各位鄉親，各位媒體先生、小姐，大家午安。我先講自由三路黃昏市場旁邊，加油站旁邊剛好有一個環保局代管的土地，旁邊這一塊。這一塊是環保局代管的，然後只有一個帶狀，之前在上個會期我有特別提到，希望跟環保局借來做停車場使用。因為原本只有在「P」這個地方做了一些，因為使用率很高，後來我們希望讓整個環境，一來可以讓大家充分的使用停車空間，二來能讓環境更好。所以我也非常謝謝交通局這邊，已經有做了規劃，那一天我們有到現場去做會勘了。我可以請問這個進度目前預計什麼時候可以完工？

交通局黃代理局長萬發：

預計 12 月底會完工。

陳議員玖娟：

12 月底就可以完工？〔是。〕因為那邊的停車量很大，我們也期待盡快將它完成，讓它整個環境更好，停車空間得以改善。謝謝，這邊藉著這個機會特別謝謝交通局。我要特別在這邊提一下，雖然我知道道路打通是工務局的事，未來鐵路地下化預計在今年的 10 月份就要地下化了，地下化之後，我們就一再爭取希望能夠把新莊一路打通，銜接到勝利路來，這個案子在工務局也已經確定了。我想要知道的是，這一條新莊路是 40 米道路寬，然後穿越園道之後變成勝利路，目前是 15 米，據我跟工務局問過，未來它說會擴充到 25 米。問題是 40 米穿越這個園道之後，到這邊變成 25 米，我們比較擔心的一點是它的路幅限縮，本來這麼大，突然過去就變那麼小。就像我們現在青年路跟四維路一樣，東邊這邊是比較小，過了光華路之後整個變很大。所以在那邊的一個衝擊點，這個部分我特別在這邊提出來，希望交通局在道安會議的時候，或者在有這樣會議的時候，希望你們提出一個方法，該怎麼樣因應未來這個道路限縮的時候，從 40 米縮到變 25 米這樣的流量。未來這個地方可能會是一個觀光地區，因為巨蛋的商圈在這個地方，相信未來這一條路可能流量會相當的大，所以這個我們比較擔心，尤其是大遊覽車之類的。就是未來這邊要怎麼樣來規劃交通動線，我希望交通局這邊要多用心一點，我們也希望交通局建議工務局，新莊路這個路段希望也能夠做拓寬，讓整個觀光的動線會愈來愈好。今天不用你回答我，我只是藉這個機會提出，希望交通局這個部分，在未來在交通動線規劃上面，能夠有一個好的規劃出來，這是我們提出來的一個建議。我剛剛有提出來新莊路要打通到勝利路，我們希望是說，因為我剛剛講的是這一條，未來左營車站這邊打通之後，這邊的流量會很大。目前這個地方都是大樓林立，

目前高雄市的發展都往北移，尤其是巨蛋商圈這個區塊，我們大樓蓋得相當多，人口也相當密集。然後那邊又有百貨、又有飯店，商業相當的活絡，所以這邊的停車空間是相當不足。未來這邊有一個既有停車場，大概能夠有六、七十個停車格，我記得我問的時候是這樣。我們期待是說，因為這塊是教育局的學校用地，目前是有給人家做棒球場使用，這一塊可能未來教育局也準備要做類似公托的設施在這個區塊。但是它外沿的部分，目前運動場這個部分現在有一些閒置的空間，地方的聲音一直期待那個地方是否能夠規劃停車場，能夠疏解一下這邊大樓停車不足的部分，這邊我今天也特別提出來，希望交通局能夠朝這個方向來努力，把這個閒置的空間這個地方，大概既有的這一塊，包括這一塊能夠好好來做停車空間的規劃，好不好？這邊請交通局能夠做一下規劃。會後你們如果有進一步的計畫案，再讓我知道。

近期內我會辦一場會勘，我會邀集教育局的人來，我也會邀請交通局過來。目前停車的空間是讓我們感到最頭痛的，因為大樓林立，一棟大樓都住了幾百戶的人家，可是停車格就是有限，所以未來大樓周邊的停車需求會很嚴重。我的服務處就剛好在這個地方，這邊是一個大樓也大概有七百多戶。這邊就是我們過去的國宅，有好幾棟都在這邊，果貿社區在這邊，這是南門的圓環。未來這個地方又有三個建案，也都是大樓，所以我們現在很擔心，目前這邊已經有很多大樓了，因為舊式的大樓原本停車問題就很難解決，包括機車停放的問題也很難解決。未來如果在因應這邊三棟大樓再蓋起來的話，我想這邊的停車問題會更嚴重了。所以一再有人建議說，這一塊原本是一個軍方的海強幼稚園，海強幼稚園現在已經沒有了，這邊這一塊空地其實滿大的。我讓你看一下，現在南門在這裡，從這邊進去這是海青中學，從這邊進去就是這個區塊，這棵樹的後面這一塊整個都很大。我們希望海強幼稚園這一塊，是不是可以請交通局這邊，因為我們原本以為那是軍方的土地，但是後來我調了資料以後，是國有財產分署，然後地上物的管理單位是文化局，並不是軍方。所以我希望你們交通局去討論一下，然後去了解這一塊土地，未來有沒有辦法朝向做停車空間的方式來努力。因應未來這三棟大樓建起來之後，包括原有的、既有的這些大樓，能夠容納一些停車的空間，不然那邊的停車問題真的很難解決。所以我這邊特別提出來，我也請科長你們好好來做規劃，是不是需要我們民意代表來協助什麼，我們都很願意。據我所知道，這好像不是軍方的，它應該移撥給國產分署了，然後由文化局代管，這一點請你們大概去了解。

再過來就是大中路、民族路口的交通疏導，我相信大家都曾經經過那個地方，那個地方真的是讓人家相當頭痛。我每天早上必經那個地方，我每天都要從翠華路這邊上高架，下來華夏路走大中路，過了民族路，然後才到覆鼎金市

殯那邊去參加公祭。那一條路其實壅塞的相當厲害，但是現在不是只有上下班塞，平常的時候就很塞，因為它好像有一點時段，就上下班的時間，一般的自行車、摩托車。可是好像到了 9 點、10 點，這個通勤時間比較疏解以外，變成大貨車、大卡車通行的時段了，所以變成那個地方好像長時間都在塞。我特別要給局長看一下，這個地方很大的問題，這邊就是大中路橋的下面，這邊是民族路，這邊從北往南的方向，就是楠梓往市區的方向，可是這個地方如果要左轉上高速公路，要走國道 10 的時候，或者要到後面國道 1 的時候，未來這邊有國 10 要接國 1 的工程在這邊施作，那目前還沒有。未來會有施工時段的时间，可能會有黑暗期，不過我們以現在來講，目前就是從楠梓左轉要往國 10 上去或是要到後面國 1 的時候。左轉這個路段，因為沒有交通指揮，就常常這個地方轉過去的人從這個地方，就是這個左轉要上高速公路的人。因為他一直走，綠燈他就會一直走，但是萬一走到一半的時候，因上高架的地方會很容易回堵，你也知道上去之後，剛好跟翠華路過來的高架地方會塞的相當厲害，所以常常會回堵到橋下來。一回堵過來，這邊要左轉過去的人，進不去的時候、綠燈的時候一直走，突然變紅燈的時候，他們就全部塞在這個位置。從市區過來的車子，要直行的人勢必就被塞在前面，就過不來了，我也常常碰到這個情形。更麻煩的是，如果從榮總這邊要左轉回市區的地方，那因為他轉過去待轉在這邊，準備要過去，但是這邊是綠燈直行，他們車一直開，可是突然這邊變紅燈之後，一整排的人，他也沒有騰空，所以這邊要左轉過去又塞在這個位置。所以變成整個都打結了，就會打結在這個地方，所以這個地方變成每次到交通顛峰期的時候，那邊幾乎變成一個大停車場。從北要往南要左轉的，跟要直行的、跟南往北的就會塞在這裡，然後從東要到西的，左轉的，從西要到東上高架的，也會塞在這裡。所以常常在那邊就很多居民怨聲載道，包括我也常常被塞了好幾次，一塞都是二、三十分以上的。

所以我這幾天在那邊開住戶大會，居民就一直在跟我抱怨，為什麼政府到現在都沒有配套出來。其實我覺得這個很簡單，我覺得你們可以請義交來這邊站，從早上 7 點通勤時間開始，一直站到六、七點，大概這樣一整天的時間。未來要因應國 10 接換國 1 這個工程的施作，未來你們也是要有工程跟交警的人在那邊指揮交通。就像之前中華地下道封起來的時候，轉到高架橋下來走翠華路的時候，當時我在議會要求你們一定要做交管。後來你們就很好，你們就有定期長時間一直定點在那邊指揮交通，所以後來就沒有交通事故，而且這樣的分流也做的很好。我希望這個地方，這個已經塞得太久了，可是一直都沒有看到政府有任何的政策出來。然後這個地方幾乎每次不是只有上下班時間，我覺得十點多也在塞，下午三、四點也在塞，到兩點多也在塞，就不是只有上下

班時間塞，就長時間都在塞。很多人就跟我們說，爲什麼都沒有看到指揮交通的人在那邊指揮，我覺得這個可能跟公德心也有關係。我記得我在日本、在美國的時候，人民都有這習慣，譬如這個路口雖然是綠燈直行，但是對面在路口已經在塞了，這邊的車絕對不會過去。很奇怪他們都可以教育的這麼好，可是我覺得台灣好像都沒有這個習慣，遇到綠燈就一直開，開到塞住的時候變紅燈了，換他們停在路中間，換這邊的人就無法過了，這個人也塞在路中，就大家都塞在那邊、卡在那邊。這時候就要有一些熱心人士下來指揮，我常常看到這種狀況。我一直覺得，除了尖峰上下班時間以外，這個路口是很特別的，常常不是上下班時間也會塞，因爲它是分流的，上下班時間是自行車、轎車或機車在那邊通勤，可是錯過那個時間，大概九點多、十點就變成大卡車、遊覽車在那邊交錯，所以幾乎長時間都會有這個狀況在那邊塞。這一點我拜託交通局，是不是跟警察局或義交去協調，能夠派個義交長期定點在那邊指揮交通，這個地方一定要趕快解決，不然會被市民罵死，他們說打 1999 都沒有效果，昨天一個住戶大會有位大哥也在那邊發飆說，爲什麼政府一點政策都沒有辦法？所以我希望這個部分請你們趕快想辦法，是不是能夠比照翠華路的模式，請義交在那邊駐點，能夠維持一下秩序，因爲我也很擔心未來國 10 接國 1 的工程一開工之後，那邊會更慘，勢必一定要全天候有人在那邊交管，而不是只有上下班的定點時間而已。這一點我拜託你們務必要做到，我希望這一點能夠趕快改善，不然真的塞得很嚴重，我在這邊特別提出來。我知道新台 17 線是工務局的業務…。

主席（吳議員益政）：

再延長 3 分鐘。

陳議員玫娟：

謝謝主席，新台 17 線的路線現在閃黃色部分已經開工了，但是未來藍段部分目前還有很多問題要克服，包括會牴觸到寺廟或軍方不准我們進去，很多的問題必須要克服。我今天要特別提的是這個問題，新台 17 線剛剛閃黃色的地方是從德民路已經開始施工，可是我們現在很擔心就像剛剛新莊路通勝利路一樣，德民路在右昌街以北 30 米，過了右昌街之後變 15 米，這邊就進入社區了，15 米之後轉彎到新台 17 線又變成 50 米，中的道路變成小的道路，又突然轉個彎變成大馬路。其實這是一個很安靜的生活社區，都是純住宅，這個地方如果未來要因應大家從楠梓過來到右昌往新台 17 線，萬一這個路段從 30 米變 15 米又變成 50 米，這樣的路段寬窄寬窄會讓交通流量，包括交通動線部分是讓我們比較擔心的，所以我希望交通局在這個部分就跟新莊仔路、新莊一路一樣，是不是都應該要好好做一些交通動線規劃、號誌的設置或標線什麼的？我

拜託這個部分請你們用點心，不然我們很擔心這條路，如果未來南段還沒有做，但是北段已經做好了，勢必都要藉由這樣的路線來這邊轉的話，這個地方可能會塞得很嚴重，而且交通安全性的問題也必須要面臨考驗，這個部分我希望交通局能夠趕快好好來規劃，就是這一條路線。

再來，我實在很不想講輕軌的問題，我已經講 N 遍了，我也不想再跟你們講，我只有給局長一個建議，剩下的時間不多了，就兩、三個月，請你們停下來，真的不要動了，不要做為歷史的罪人，未來兩位市長候選人都喊停工、暫停，聽聽人民的聲音，檢討這個政策之後再上路，所以不要再動了。我在這邊再次跟你們重申，拜託你們不要一意孤行，堅持要做下去，不然你們會被人罵死。

我還要再講的是，觀光局在蓮池潭旁邊有一個截流站，前幾天我們有去會勘截流站站體更新重建工程，我…。

主席（吳議員益政）：

吳副局長，請答復。

觀光局吳副局長明昌：

謝謝陳議員的關心，上禮拜我們有跟水利局去會勘，包括道路要截彎取直的部分，還有牽涉到水利局的閘門，這之間我們當時的結論就是回相關單位自己去做研商，我們再來討論將來道路截彎取直以後，那個閘門因為現在他有他的規劃，我們也有我們的都市計畫變更，所以那個空間還要再討論，討論看什麼結果再跟陳議員報告。〔…。〕好。

主席（吳議員益政）：

謝謝陳議員，接下來請李議員眉蓁質詢，時間 15 分鐘。

李議員眉蓁：

謝謝主席，還有市府團隊的交通部門，大家辛苦了。其實不只是本席，我相信所有議員都非常在意高雄市的觀光。很奇怪高雄有山、有海、有湖、有潭、有國際機場、有旅遊港口、有高鐵站、有火車站、有捷運、有輕軌，高速公路也有國 1、國 3、國 10 的便捷，觀光資源聽起來應該是非常豐富，但是現在高雄市的商圈非常凋零，產業萎縮，經濟不景氣，一些觀光的地方也都很蕭條，就業率也那麼低，如果高雄市觀光沒有提振的話，在高雄的經濟來講真的是雪上加霜。所以在這個部分，是唯一不需要靠產業，也是我們可以自己來努力的觀光部分，高雄在這個部分是不是可以來加強？在左營蓮池潭的發展就可以看出一些變化，因為左營蓮池潭一直都是觀光的重點，每一個團體、團隊來，可能都會到蓮池潭看一下。在這幾年苦口婆心一直講，蓮池潭的龍虎塔是觀光的重點、有多麼重要，可是這幾年來好像發展的也不是很樂觀。

此外，我看到這幾年蓮池潭周邊的工程有些改善，疏濬的工程也有進行，還

有增加水上活動，自行車道也有規劃，可是以參觀人口數來講，其實是成長遲緩。我看到交通部有一個數據，就是蓮池潭的遊客在 106 年有四百九十八萬三千多人，比較 105 年還有增加 16 萬人，可是在 104 年只有 316 萬人，表示蓮池潭固定會來玩的人是真的大有人在。尤其現在遊客又變少的狀況下，蓮池潭遊客還能成長，我就覺得這樣很奇怪，為什麼蓮池潭還是一樣沒有增加一些產值？

我在觀光局的業務報告裡有看到「推動高雄市蓮潭湖畔都會度假園區興建營運移轉案」來帶動整個觀光產業發展。爲了活化公有閒置土地，強化左營地區觀光的場所，觀光局有辦理「高雄市蓮潭湖畔都會度假園區 BOT 案」，在今年 10 月就準備要公開招標，請問曾局長對於 BOT 案有信心順利招商嗎？觀光局對外宣稱這是全台唯一具自然、人文觀光資源和交通便捷的新亮點，在這個案子裡面積有 4.67 公頃，土地使用分區是觀光發展特定專用區，建蔽率 50%，容積率可以達到 300%，短期住宿旅遊、樂活，還有一些度假村做爲開發的營運主業。所以在這個部分，就是這樣的商場、這樣的規劃，其實沒有什麼特別的亮點，到底怎麼樣去吸引人？請觀光局長回答。

觀光局曾局長姿雯：

蓮池潭有非常豐沛的觀光資源，高雄的山海河港還有便捷的交通當然是我們的優勢，在很多城市的競爭之下我們走出去行銷，其實需要更多的行銷資源，我們希望能夠打開高雄的知名度，這個部分也是我們一直在努力的。剛才議員提到蓮池潭的參觀人數在去年和前年相比是增加的，這幾年我們對蓮池潭周遭環境的改變，議員應該也很有感，包括自行車道的整建，包括環潭不管北區或南區都持續有一些工程，希望能夠去加持。另外我們在蓮池潭的活化，不管在纜繩划水或水上彈跳，我們不斷希望能夠增加蓮池潭更多的元素，讓新舊雜陳，讓這個地方除了有歷史感以外，我們有更多活化的活動在這個地方，同時還有文化局的見城計畫，未來這個地方我們希望能夠讓它觀光的部分可以更加活絡。

剛才議員提到高雄市蓮潭湖畔都會度假園區興建案，這個興建案原來我們是設定地上權，它的範圍有 4.67 公頃，當時我們設定的目標是 800 間房間的大型觀光旅館。可是以當時的條件和現在比較起來，我們一直提到高雄的飯店現在的房間數大概有四千多間，這是觀光旅館的部分而已，我們希望在高雄住房的部分不要有這麼多的競爭，所以我們希望能夠增加它更多的用途來使這塊土地活化。過去我們設定的目標一下子要用設定地上權這樣的誘因對廠商來說是不高的，所以當時我們公告三次，三次都流標，所以我們才希望能夠增加它的用途。

這塊土地靠近高鐵，而且旁邊有很多學校的資源，我們希望能夠增加它更多的用途在這裡，讓它能夠有複合式的使用，不管未來是養生的概念，或者是做整個商店的概念，或者 shopping mall 等等，我們希望讓它能夠有更多想像的用途在這裡，所以我們才去變更它的整個條件。上個星期我們才剛辦完招商的說明會，來了十幾家的廠商有興趣，我們跟廠商座談之後他們的意見我們收回來了以後，我們現在正在做一個討論跟修正。等到這個條件都彙整完成了，我們希望 10 月的時候可以上網公告，這個過程當然我們不斷的會跟可能的廠商做一些說明跟招商。

李議員眉蓁：

謝謝局長，這幾年我有看到你的用心，包括很多時候都很有信心，可是這個案子等於是舊瓶裝新酒，像你剛才講的，已經流標這麼多次，如果這個案子以 BOT 方式辦理招商，然後它的期限是 50 年，在 10 月有公開招標，我剛才講的舊瓶裝新酒，變成這個案子為什麼當時會流標一定有它的問題存在，其中有一個問題就是洲仔濕地這個部分，500 公尺之內有洲仔濕地的規定，開發案要進行環評，如果未來的得標者沒有通過環評是不是就無法開發？當初要招標的人就有這樣子的負擔，所以對未來的得標者到底有沒有洲仔濕地這個負擔？

再來，剛剛我們談到，我們一直講觀光、觀光，我們一直在改善觀光，可是觀光要出現到產值問題，要怎樣把那個產值跑出來，有的時候當然我們招商怎麼樣跟廠商合作讓我們高雄市政府或者讓高雄有一些產值跑出來，這個部分都是我們要去思考的。大家都覺得來高雄很喜歡去駁二參觀，駁二也做得很好，可是駁二的產值到底在哪裡？駁二我們花這麼多錢，這個部分是我們要去思考的。針對洲仔濕地這個部分也請觀光局長回答，這個部分會不會造成廠商的負擔？這也是我們的問題之一，請觀光局長回答。

觀光局曾局長姿雯：

這個地方旁邊的確有一個洲仔濕地，這個洲仔濕地應該是在蓮池潭這個地方生態比較豐沛的地方，這一塊的確要做環評沒有錯，我們在說明會現場廠商也提出這個問題，但是觀光局既然這個地方要做一個招商一定是全力來給予協助，所以這個環評基本上它不用送到中央，它是在高雄市來做一個環評，所以這個過程我們會全力來協助。當然這個地方他有它好的條件，當然它也有一些先天的限制，剛才議員提到說，我們公告了三次流標，其實當時我們用設定地上權的方式，所以一次要提出來的權利金大概要 23 億。剛才議員也有提到，這個部分對廠商來說他不可能一次拿這麼多錢出來，所以我們再檢討當時招標的設定，當時的條件跟現在整個市場的氣氛，我們希望能夠讓它的用途來增加它的誘因，這個部分我們後續還會再做一些努力。當然 BOT 也不是沒有限制，

而是有很多條件的部分，我們會再可以有的誘因，我們必須跟廠商這邊，我們公部門要有的立場，我們也會去做一些條件的設定。

李議員眉蓁：

講到 BOT 現在有的人覺得說，許多人不喜歡跟市府合作，因為不會賺錢的才會留給市民，加上現在景氣這麼不好，我們怎麼樣跟廠商一起把餅做大？我們怎樣協助廠商？其實洲仔濕地本來是可以加分的，它等於多了一個可以去參觀的地方，而且在市區有濕地是非常難得的。所以我們怎麼樣促進把這個案子做起來？畢竟那塊空地閒置在那邊，大家都針對那個地方。再來，我主要是希望，高雄都沒有什麼國際型的廠商，所以盡量可以往國際型的方面下去促成，讓我們高雄至少會有一個指標性、國際型的，我覺得要往這樣子的方向高雄才有國際觀。

接下來，我剛好看到在日本有票選出 10 大閨蜜旅遊地，台北高雄分別拿下日本女性旅遊海外最喜歡的地方，台北第二名，高雄第十名，有九份的茶屋跟高雄蓮池潭的龍虎塔，會拿到這個我也覺得很訝異，高雄的蓮池潭是他們日本人愛玩的景點，其實很久以前我剛當議員的時候也有提過，我小時候去日本，日本的小人國裡，對全台灣的介紹是我們的龍虎塔，代表日本人對龍虎塔的印象就是這麼深，一直到現在閨蜜也很喜歡來這邊。真的非常可惜，我們龍虎塔沒有好好的把它做好，我覺得這個部分真的需要加強。我希望蓮池潭一直到這邊，從我爸爸當議員一直到現在，我希望未來這個 BOT 案促成之後它會有所變化，對高雄的觀光是重點，再來產生一些產值。

接下來我想要講的就是，剛才陳議員有講到左營大中路那裡塞車越來越嚴重，這個部分以前一些老人家開車可能就直接轉到警廣，聽說警廣有沒有什麼路況報導，現在那個地方塞車這麼嚴重，我們可能就是只要一有車禍就整個癱瘓。在這個部分，我看到交通局說可以利用高雄任我行的 APP，還有高雄即時交通資訊上網查詢，除了這些方式包括警廣，請問局長，還有沒有其他方式可以讓大家知道有一些車禍發生，還是哪個路段、還是因為那邊是交流道哪個路段，讓大家有多一些訊息，就不要再往那邊開過去了，我是想要了解這個部分，請交通局長回答。

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

交通局黃代理局長萬發：

像我自己開車的話，我都聽警廣…。

李議員眉蓁：

那你是老人家。

交通局黃代理局長萬發：

如果要上網的話，可以看交通局的官方網站，我們資訊中心有整個全高雄市的交通車速的分布圖，如果特殊路段有一些塞車的狀況，我們會在 CMS 裡面隨時插播這方面的訊息。

李議員眉蓁：

我給一個建議，就是我剛剛提到的這幾個方式，可能就是它的拓展性不大。所以我是這樣想的，大家一起討論，可能有一些重大車禍或是在那個路段真的已經塞車到不行了，我們是不是可以在公車後面的跑馬燈讓大家知道這些訊息。因為現在年輕人有一些不習慣聽警廣，可以利用網路，或是可以在有線電視發布，讓他們可以在出門前看一下有線電視的跑馬燈訊息。在這個訊息的部分，因為我們現在都在講智慧城市，所以是不是可以往這個地方去思考，讓大家不要再往塞車的路段去，這個部分我再請交通局長思考一下。

接下來我看到新聞報導，高雄市輪船公司將與船舶中心合作，愛河的太陽能愛之船的船隊，要加入智慧型無人載具的試辦，在高雄愛河…。

主席（吳議員益政）：

繼續，再 3 分鐘，把問題問完。

李議員眉蓁：

謝謝主席。在愛河水域建立示範測試場域，以現有的愛之船觀光遊船模式為基礎，打造定點自動駕駛船舶的觀光模式，運用遠端遙控，達成駕駛可隨時接手操作和點對點的自航功能驗證，預定明年 11 月下水測試、航行。在你們的業務報告裡面也提到，在審定稅後，我們現在還是虧損 4,475 萬元，與預算稅後純益相距 6,446 萬元。我要問的是，為什麼我們的輪船公司從來一直沒有賺錢過，一直造成我們的負擔，這個單位應該至少也要自給自足，為什麼一直以來都經營不起來。在這個部分是不是也要思考到底怎麼樣至少可以自給自足，不要再造成市府的負擔。這個部分請局長回答。

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

交通局黃代理局長萬發：

第一個，有關於愛河無人載具的問題，輪船公司是跟船舶中心技術合作，就是我們提供人力和船舶，船舶中心提供技術，所有實驗相關費用都由船舶中心負責。這可以提升 AI 這方面的功能，所以我們跟他們做這方面的合作。

第二個，有關於輪船公司稅後虧損的部分，去年因為整個大環境不好，我們輪船的收入有減少了三千多萬。另外，我們有爭取到環保署的經費補助新船的打造，因為工程發包有一點延宕，他撥下來的錢比較慢，所以三千多萬沒有進

來，才會差了六千多萬。另外再跟議員報告，造成我們虧損的原因，是因為旗津這邊都是免費搭乘，如果把這些假想的收入都加進來的話，我們輪船公司的營運應該是可以達到損益平衡以上。

主席（吳議員益政）：

謝謝。接下來請林議員宛蓉三次發言，第一次 15 分鐘；第二次 10 分鐘；第三次 5 分鐘，合計 30 分鐘，質詢完就散會。請林議員發言。

林議員宛蓉：

交通便利和友善會帶給民衆幸福的感覺，也是讓人民覺得這是可以長期居住的城市。今天本席針對交通局，替視障朋友發個聲。最近本席因為我們地區的市民朋友住在台北，台北的有聲紅綠燈設置的比較多，他回到高雄的時候發現前鎮、小港根本沒有這樣的設置，所以我現在要幫視障朋友請命。我們明眼人都是視障朋友的眼，所以「我是你的眼」是我們大家都尊重視障朋友，如何落實無障礙環境，加強視障朋友通行路口的安全性與便利性。這是本席今天要為視障朋友發聲的，因為我長期跟高議員閔琳和吳議員益政都對弱勢的關心都是一樣的，所以今天我要為了視障朋友請命和發聲。

大家都知道馬路如虎口，但是對於身障或視障朋友而言，就真的是馬路如虎口，所以安全對他們來講是非常重要的，應該要讓他們在很安心而且不會害怕的情況下過馬路。但是視障朋友卻只能憑經驗和運氣過馬路，這對他們來講是不安全的。我們目前高雄市，我現在所講的高雄市是原高雄市，原高雄市視覺障礙的朋友，截至今年 8 月 31 日之前，領證明者有 5,842 人；領有手冊的視障朋友有 994 人，總共有 6,836 人。有聲號誌目前在高雄市，根據本席了解好像只有五處。當視障朋友要過馬路的時候，因為他們沒有辦法看到紅綠燈，所以會有聲音可以讓他們辨識現在是紅燈還是綠燈。當號誌為紅燈時，會以緩慢的嗶嗶聲告訴行人現在路口為紅燈，必須要等待；有的是啾啾聲，還是另一種聲音，當號誌轉換成綠燈時，會以連續的啾啾聲告知視障朋友現在為綠燈，可以通行。有聲號誌又分為常時有聲號誌和按鈕式的號誌，如果用按鈕式的有聲號誌，他就是去那邊觸碰按鈕，它才會發出聲音，這個都不是本席的重點。現在有一個比較先進的，比較科學、科技的用遙控式的，是不是可以給視障朋友，我們現在就沒有做那麼多的有聲號誌，讓視障朋友可以使用，本席要跟你們做一個建議。

高雄市的原市差不多有五千多個路口，領有視覺障礙的朋友有 6,836 人，目前高雄市只有 5 處有做有聲號誌。所以本席要建議有聲號誌，如果你要裝在住宅區，或許有人會反對，我們要安裝這個東西一定要全方位的考量。如果居住的人數比較多，可能老一輩的人會覺得很吵，這樣可能沒以辦法睡覺或是怎

樣？你要設置這個有聲號誌，當然本席不是要你隨便設置，好像到處設置。本席今天所講的就是我們是有考量的，我們設在商業區、醫院、公園、公共設施，繁忙的交叉路口多設置幾處。

本席要建議現在亞洲新灣區這個地方，人口不是住的那麼密集，又是商業區有 IKEA、家樂福這裡都是商業區，中鋼結構，這裡又是成功啓智學校，這裡也是亞洲新灣區，在這個路段本席給你建議你自己去考量，我把市民朋友的心聲告訴你們，讓視障朋友，可以到中華路、復興路、三多路這些地方可以來設置，因為你們比較專業，我是把市民朋友的需求來做一個建議。這個具體的建議就是說：大鵬路旁邊就是漢民夜市，這一塊土地的一半是本席去爭取的，這塊土地他整個都是台糖的土地，但是在都市計畫它的使用分區是屬於公園綠地，劃作公園綠地但是都沒有去開闢，是因為本席去爭取後市政府又說沒有錢，他用協議價購，採 10 年去分期付款，現在也已經差不多分期完了，付款也差不多付清了，一半是公園一半是漢民夜市，學府路的兩邊一邊是小港高中，一邊是漢民夜市。大鵬路旁邊是社教館，社教館的對面又是漢民國小，所以視障朋友他的老家就住在小港，但是他去台北工作。回到老家，他想要來這裡，他覺得怎麼那麼不友善，他如果在台北想要借書，他感受到在台北這個區塊好像比較友善，也因為這樣子我們明眼人不知道視障朋友的痛苦，所以這是本席在這裡跟你做反應，這是很具體的，希望這裡可以打造一個有聲號誌。剛剛本席跟你建議的，也可以去考量，當然高雄市有很多地方你可以去考量，這個問題反映的是在小港，苓雅、新興、前金他們也應該有這樣子的需求，因為高雄市就 5 處而已，這是本席的一個建議。

如何打造一個友善的城市？高雄市真的是一個友善的城市，但是接下來我要講的就是說，高雄鐵路地下化之後，這個工程預定在 10 月 14 日來通車，我們騰空出來很大片的綠地、廊道還有站體。我們當然是要未雨綢繆，也因為有市民朋友有感受到這樣子的一個狀況，就是鐵路地下化營運後，台鐵要跟捷運做轉乘的動線。如果台鐵出站之後他直接要從地下一層樓到台鐵大廳，到地下三層 R11 的穿堂轉捷運，如何提供一個為行動不便的長輩或是市民？還是全台灣的人來到高雄市，要來搭乘又轉乘，讓他們有一個接駁的方式。我不知道現在交通局，當然可能是屬於台鐵局，他們在轉乘當中，你們是不是有這樣子的一個建議。

第二個，就是從台鐵出站之後，他又要轉乘另外一個大眾交通工具，站體出來到另一個轉乘地方算是滿長的，如果是行動不便的長者或是行動不便的朋友，如果出了站體之後他要轉乘其他公共交通工具，你們有沒有去做友善的接駁。不然你講他從那邊出來想要坐，你如果不友善的話，我們現在都還沒有老，

但我們有一天老的時候我們需要做這樣子的一個事情。

本席跟主席長期都在推動環保意識，環保大家都很努力，不一樣的環保在推動上我們真的是盡心盡力包括高閔琳議員也一樣。我做這樣子的兩個議題來請教你。另外，就是前鎮輪渡站…。不然這樣我先讓你講這兩個問題，有問題我們在來對話，不然只有我講一講，我的時間被你講完了，我還要跟你對話這樣比較可惜。

主席（吳議員益政）：

請答復。

交通局黃代理局長萬發：

有關於有聲號誌目前只有裝 5 支沒有錯，我們運作的方式，有時候會怕影響到附近居民的一個作息。

林議員宛蓉：

剛剛本席已經跟你講過了，你針對我的問題來答復。

交通局黃代理局長萬發：

所以你目前剛剛建議的兩處復興三路跟中華五路、大鵬路跟學府路，我們會紀錄下來，會後會認真參考，適當有機會就來…。

林議員宛蓉：

以本席這樣子的質詢，你是一個專業，我們對交通是憑自己的感覺，我剛剛也呈現出那個地方沒有住宅都是公共設施，社教館也不可能吵到人，會去的也是白天才會去，學校五時多就下課了，去運動的人應該也不會有影響，我做這樣的建議，你們卻在這裡回答說，我來評估；你應該可以說，好，這是很好的建議，我們會去做處理，你至少要這樣回答，而不是老是說我來做評估，評估之後又石沉大海。你今天是代理局長，代理局長要有代理局長的風範，剛剛那一處你可以再去評估，但這一處的話，去小港社教館的人數是非常頻繁。

交通局黃代理局長萬發：

報告議員，這兩處都符合我們設置的原則，在醫院、大眾場所、轉運站或人口比較多出入的地方，都符合我們設置的原則。

林議員宛蓉：

好，很棒，我都沒有為難你嘛。

交通局黃代理局長萬發：

另外，轉乘的話，因為高雄車站設置完成以後，這個場域確實會非常大，目前我們在…。

林議員宛蓉：

我們如果去搭飛機，當飛機要下降之後，飛機場都有像打高爾夫球的車子來

做接駁，我的意思差不多是這樣子。

交通局黃代理局長萬發：

目前在台北市沒有看到，未來的需求我們請鐵道局，因為有幾個單位，這邊將來有鐵道局、捷運和高鐵的部分。

林議員宛蓉：

你覺得目前在台北沒有看到，高雄市如果鐵路地下化通車之後，這個是一個亮點，假如你更友善的話，它會帶動高雄市比較多的觀光人潮，觀光局長應該樂觀其成，對交通也便利，各方面大家給我們按讚的話，這個你們應該可以去跟台鐵局磋商一下。因為還沒有開始，已經即將要落成啓用了，我們就未雨綢繆先提出來。我期待有機會我們都可以再當選，為市政再來打拼，好嗎？〔是。〕那個地方是屬於交通部台鐵局，從站體出來到外面時，我們就可以來主宰了。

交通局黃代理局長萬發：

如果你要搭乘國道的話，是從站體的地下一樓穿堂層轉乘，不用出去外面。

林議員宛蓉：

對，我知道，如果從台鐵出大門就是路面，因為從地下室一定要走到路面來，就是大廳前面，假如是這樣的話，那麼長的一段距離，你們有沒有做友善的接駁方式？

交通局黃代理局長萬發：

整個人行動線是有完整，你出來的話，一般到車站都是要轉乘比較多，你就直接在站體裡面轉乘，如果要搭公車的話，在車站三也可以從地…。

林議員宛蓉：

馬上可以轉乘。

交通局黃代理局長萬發：

對，從地下一層到公車轉乘區裡面；如果是國道的話，在東側有國道轉乘區；計程車的話，在地下一樓有計程車搭車區域。所以大部分轉乘都是在地下一層完成比較多，假如出站體要步行到其他區域，它上面整個也有完整的步道。

林議員宛蓉：

完整的步道，對啊，如果他是行動不便利的話，豈不是要非常費力才能通過？

交通局黃代理局長萬發：

應該都是有無障礙的設施，目前新的建築物應該都有。

林議員宛蓉：

因為市民朋友有這樣的疑慮，所以主席就藉由交通部門業務質詢時提出來。

我們來看看前鎮輪渡站，前鎮輪渡站真的是一波三折，過去輪船公司的董事長、總經理經常換人，換得七零八落的，過去就讓它過去，可是你知道這個站

體興建過程中爭議不斷，反正過去就算了。這個業務我相信都沒有徵詢過董事長或總經理，所以總經理和董事長或許並不知道，做這個站體是我去幫你們做協商的，今天才能夠 9 月底要完工，你知道嗎？當時有台電、中華電信，還有各個單位。據我了解，你們說預定 9 月底要完工，怎麼沒有看到你們有任何的啓用儀式？難道這個地方只是做個樣子嗎？你們沒有要讓它像哈瑪星到旗后、旗津那樣嗎？這麼漂亮的站體，因為這個站體也是本席一直去爭取，過去郭玫成委員在中央，而我在地方共同爭取的。這是鼓山輪渡站，現在站體才三十幾坪，你認為三十幾坪的站體不需要啓用儀式嗎？你如果不讓它有啓用儀式的話，誰會知道前鎮輪渡站是一個非常漂亮、小而美的輪渡站呢？因為這個地方讓更多民衆可以到旗津、鼓山玩，從旗津也能夠去哈瑪星，難道你們都沒有做這樣的規劃嗎？我不知道你們到底要讓前鎮怎樣蛻變，而且現在高架聯外道路都已經興建好了，整個新生路、漁港路的大型車和小型車都已經做分流，已經做分流之後，現在變成一個這麼漂亮的地方，難道你們不讓前鎮輪渡站有商機嗎？因為在那裡也可以有商機，你有沒有去看過？我不知道你有沒有去看過？

光是這個輪渡站，我就在那裡處理過非常多案件，包括國工局在當地興建高架橋，產生的噪音非常恐怖，很多事情都沒有辦法去處理。後來興建完之後，當然就委託市政府管理，還有交通局、環保局也要來關心一下，因為那裡有很多屬於垃圾處理的問題，以及養工處等等，在興建之後，它要回饋到市政府，中央和地方就是這樣分工合作。我不知道局長對於本席這樣的提議，你有什麼看法？

交通局黃代理局長萬發：

前鎮輪渡站的站體，也感謝林議員當初大力推動，最後由港務公司來興建。因為港務公司興建完以後，我們在 9 月 13 日也跟港務公司去會勘，它興建後的所有權應該是要在那邊做捐贈儀式。

林議員宛蓉：

是我們去向中央要錢來給你們建的，蓋好之後，不是市政府在使用的嗎？〔對。〕營運也是市政府要來做管理。

交通局黃代理局長萬發：

我們要做的是它轉由我們來管理，辦理一些簽約的手續。

林議員宛蓉：

經費是我們幫你去爭取的，興建完之後當然要委託市政府來管理，由我們來管理嘛！

交通局黃代理局長萬發：

委託完以後就可以由我們來使用，使用之後我們再來辦啓用的典禮儀式。

林議員宛蓉：

有就好。因為我們等待很久了，還好在我任期內要把它完成，不然我覺得你們真的是牛步化，我們前鎮就在亞洲新灣區的邊緣地方，未來這裡會有很多人，輕軌也從那裡經過啊！輕軌有一個腳踏車租賃站，腳踏車騎到這邊來，他可以搭輪船過去旗津中洲。什麼時候它會完成？何時會委託管理，你們到現在還不知道？還是由誰來答復？

交通局黃代理局長萬發：

請輪船公司歐總經理來答復。

林議員宛蓉：

歐處長，你來當總經理事務應該會比較好做吧！你以前在公務單位，現在把你挖過來了，你早就要出來了。好，你來答復好了，歐總經理。現在董事長是誰？

交通局黃代理局長萬發：

是由我代理。

林議員宛蓉：

總經理，請你回答。

高雄市輪船股份有限公司歐總經理秀卿：

謝謝林議員長期關心我們前鎮輪渡站，也真的非常用心用力，前鎮輪渡站剛才我們局長有說明，因為它是港務公司出錢蓋的，所以我們有去會勘，上個星期剛去會勘，必須完成它跟我們簽約，就是它交接給我們，完成簽約以後，我們才可以辦理後續的使用。

林議員宛蓉：

現在不是都已經完成了嗎？

高雄市輪船股份有限公司歐總經理秀卿：

是完成了，可是港務公司還沒有正式跟交通局簽約。

林議員宛蓉：

那你們應該主動啊！經費都已經撥了，也興建好了，因為延宕太久了，今天你來當總經理，我們對你有期待。

高雄市輪船股份有限公司歐總經理秀卿：

謝謝。我們現在就跟港務公司要完成後續的簽約，因為它要按照國有財產無償使用給交通局，簽約完成以後我們才可以進去使用。

林議員宛蓉：

你預定什麼時候完成簽約？

高雄市輪船股份有限公司歐總經理秀卿：

現在就是跟港務公司盡速完成簽約，現在是 9 月。

林議員宛蓉：

預定、預定什麼時候？

高雄市輪船股份有限公司歐總經理秀卿：

大概趕在下個月底或 11 月初。

林議員宛蓉：

11 月初，如果來做啓用典禮的話呢？

高雄市輪船股份有限公司歐總經理秀卿：

整個簽約完成就可以，我們可以一邊辦理簽約，一邊籌辦啓用的儀式。

林議員宛蓉：

我想港務公司他們應該很樂意趕快交接，就是趕快委託你們來做管理，應該是這樣子，可能是你們在業務上太忙了，覺得這是一件很小的事情，所以根本不去關心，因為我就住在當地，一路走來從…。

主席（吳議員益政）：

2 分鐘。

林議員宛蓉：

它從當時土地是國有的，我們一路去協商，幫你們爭取無償撥用，從原來一個老舊的建築物，沒有使用執照、什麼都沒有，到現在變成有一個完全合法的站體，經過漫長的歲月把它爭取到了，我想他們也應該想要趕快撥用嘛！本來就是這樣，可以趕快撥用就撥用嘛！期程上你們可能要加把勁，這是本席對你們的期許。現在是 9 月，是不是在 10 月底我們來完成交接，還有做啓用的儀式？一個目標在 10 月底，好不好？我們就這樣子，〔好。〕就 10 月底嘛！〔好。〕謝謝，今天我的質詢就到此。局長，你在交通局很久了，各項事物你都非常清楚，本席今天所有的質詢當中，很簡單也很容易做得到的事情，可是如果對身障朋友友善的對待，我們這個城市會是一個讓人家很喜歡來的宜居城市，謝謝。

主席（吳議員益政）：

謝謝林議員的質詢，今天的議程到此結束，明天上午 9 點繼續開會。散會。
（敲槌）