

第 2 屆第 5 次定期大會第 5 次會議

(中華民國 106 年 3 月 30 日上午 9 時)

交通部門業務質詢

主席（陳議員玫娟）：

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

向大會報告，今天繼續進行交通部門業務質詢，登記第一位的是劉議員馨正，質詢時間 15 分鐘。

劉議員馨正：

首先，我想請教一下觀光局，你在業務報告裡面…，當然，市長也有提到，六都的國內旅客人數我們是第一名，你認為第一名的原因是什麼？能不能儘快、簡短的答復？

主席（陳議員玫娟）：

觀光局曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

當然，最主要是因為我們南部有好的天氣，另外，我們高雄也有一些比較讓人家放鬆、休閒的地方。

劉議員馨正：

表示你觀光做得很好啊！是不是？

觀光局曾局長姿雯：

旅客結構人數的部分，因為在大環境裡面，我們的航班不像桃園機場那麼便利，所以我們在國旅這一塊、國內旅遊這一塊，不管旅行社也好或是我們自己的飯店也好，我們都很努力在爭取國內的客人。

劉議員馨正：

局長，你統計的這些人，絕大多數都不是來高雄觀光的，你知不知道？市長在施政報告裡面也提到，六都當中的國內旅客人數，我們好像是第一名，但是這個人數並不是來高雄觀光的，你知道嗎？這占很大多數，為什麼？

觀光局曾局長姿雯：

我想，各種…。

劉議員馨正：

你看一下，來高雄、南部地區，他們住台南嗎？他們去台南遊玩會住台南嗎？都會到高雄啦！因為第二天要搭飛機出去；然後，到屏東的，也是住高雄。如果光是以這些人數來看，就認為我觀光做得很好，不要被這個數字迷失方向。

局長，你看一下，像亞洲地區，在 104 年和 105 年，你看，大陸旅客減少多少人？

觀光局曾局長姿雯：

75 萬人次。

劉議員馨正：

75 萬人哪！其他國家的旅客增加多少人？

觀光局曾局長姿雯：

差不多 50 幾萬人。

劉議員馨正：

其他 3 個國家，前 3 名增加多少人？

觀光局曾局長姿雯：

日本、新加坡和馬來西亞。

劉議員馨正：

對呀！日本、新加坡和馬來西亞，增加多少人？

觀光局曾局長姿雯：

差不多…，這個要算一下。

劉議員馨正：

3 萬 9,000 多人啦！3 個地方，光是一個大陸就差不多 75 萬人、75 萬多人，我們不能忽視我們的觀光困境，局長，不要被這個數字模糊掉。局長，我請教你，你知道一年中，在台灣，進出我們國境的人數大概有多少？一年。

觀光局曾局長姿雯：

抱歉，請議員再講一下問題，進出什麼？

劉議員馨正：

出入境。

觀光局曾局長姿雯：

出入境的人數？

劉議員馨正：

對，一年大概多少人？局長，知道多少人嗎？去年 1 月到 6 月份，出入境的有 2,532 萬人，其中 74% 是從桃園機場進出，高雄機場是多少人，你知道嗎？占多少人，你知道嗎？才 10.4%，你知不知道？

觀光局曾局長姿雯：

差不多。

劉議員馨正：

才 10.4%！〔對。〕那 10.4%，這些出入境的很多都停留在高雄，是要出

去的，你知道吧！所以我們不要被數目字模糊方向。

把我的 PowerPoint 放出來，好不好？在這裡面，你看一下，我們高雄機場才 10.4%，接下來，出入境本國人數裡面，出入境喔！我們國人占多少？你看一下，國人占了 56.8%，外國人占 20.9%，大陸地區就占了 16.7%，這個還不包括港澳喔！包括港澳的話，大陸和港澳地區合起來超過 20%。大陸的觀光，這個部分我們不能忽視，如何趕快補修，不要被你這個字模糊掉，很多來高雄都只是路過而已，他們不是來高雄觀光的。我們高雄有哪個地方到目前為止可以跟中部比、可以跟台北比、甚至於跟台南比的？我們可以跟台南比的優勢在哪裡？局長，你能不能講一下？

觀光局曾局長姿雯：

整個大高雄的觀光資源其實滿豐沛的，包括在我們的市中心；我們有非常多漂亮的地方，包括像我們的蓮池潭、駁二，這些都非常的棒。另外，還有在原來高雄縣的部分，尤其是在議員所在的大旗美地區，其實我們有非常多的觀光資源。

劉議員馨正：

局長，在我的選區裡面，你認為哪個地方是值得外國人、值得國人去的？你講一下看看。

觀光局曾局長姿雯：

好，在我們大旗美地區其實都各有特色，包括美濃是客家文化保存得非常好的一個地區；在旗山有非常有味道的拱型建築的老街；另外，在甲仙，因為這幾年也非常努力發展…。

劉議員馨正：

局長，那你的業務報告裡面怎麼都沒有提到呢？沒有提到啊！

觀光局曾局長姿雯：

我向議員報告，因為我們的整個工作業務…。

劉議員馨正：

不重要嘛！

觀光局曾局長姿雯：

不是不重要。

劉議員馨正：

在你的施政裡面不重要嘛！對不對？局長。

觀光局曾局長姿雯：

我們的業務報告沒有辦法把每一區的觀光都在這邊呈現。

劉議員馨正：

對，最起碼，最起碼哦！如果按照你講的是那麼重要的話，有新開發景點嗎？沒有啊！沒有美濃啊！美濃的客家文化、美濃客家的一些特色不值得我們觀光局來重視嗎？沒有嘛！因為沒有客家文化的建設嘛！

觀光局曾局長姿雯：

沒有議員所講的這些，我向議員報告，在我們的工作報告裡面，開發新景點是我們目前正在進行的工程。在美濃的部分，我們美濃湖也有整個的整建。

劉議員馨正：

問題是你在未來…，好，局長，你在未來的工程裡面，旗美地區也是只開發六龜寶來溫泉，沒有美濃啊！

觀光局曾局長姿雯：

但是這個也是議員的選區。

劉議員馨正：

局長，根本白紙黑字在這裡，沒有啊！

觀光局曾局長姿雯：

我剛才才跟議員說…。

劉議員馨正：

局長，再請教一下，景點加值化，有旗美地區嗎？也沒有啊！景點加值化也沒有啊！旗美地區在我們的觀光裡面是那麼不值得嗎？而且未來的計畫裡面，就是六龜寶來溫泉的合法化，就只有這樣而已，局長，你不覺得…。

觀光局曾局長姿雯：

議員，可不可以讓我說明一下？

劉議員馨正：

好。

觀光局曾局長姿雯：

向議員報告，在我們的景點加值化或是我們新景點的部分，都是目前的再建工程。我向議員報告，尤其在原來的中正湖，就是現在的美濃湖，在議員的爭取之下，目前的工程正在進行步道的整建，還有包括種植一些有特色的花，另外，還有燈光的部分，我們也在加設中，所以這些都是為我們…。

劉議員馨正：

局長，中正湖改成美濃湖後觀光客會更多嗎？有更多嗎？中正湖改成美濃湖，它招攬觀光客的優點在哪裡？它的改名。

觀光局曾局長姿雯：

它的辨識性比較高。

劉議員馨正：

辨識性比較高？

觀光局曾局長姿雯：

因為它就在美濃，它就標示我們美濃地區。

劉議員馨正：

那就請局長把澄清湖改成「高雄湖」，可以嗎？辨識性更高，可以嗎？

觀光局曾局長姿雯：

我想，高雄的湖泊很多。

劉議員馨正：

把澄清湖改成「高雄湖」嘛！辨識性更高嘛！對不對？

觀光局曾局長姿雯：

這兩件是不一樣的事情。

劉議員馨正：

怎麼會不一樣呢？你講的中正湖改成美濃湖。

觀光局曾局長姿雯：

因為把中正湖改成美濃湖是在地很多居民的共識，它有很高度的共識。

劉議員馨正：

絕對不是…。局長，如果是這樣的話，你再把民調拿出來，那個研究報告，有問題的研究報告是上不了檯面的。

觀光局曾局長姿雯：

議員建議的部分，觀光局已經都針對議員的建議重新再做了一次民調。

劉議員馨正：

局長，我請教你，你說「四季逍遙遊」裡面，有一個「新威寶來泡湯養生之旅」，「新威寶來養生泡湯」這個內涵是什麼？局長，你能不能講一下？

觀光局曾局長姿雯：

其實這一條路線是從左營的高鐵站出發，我們到六龜，就到天台山、到寶來去吃午餐，另外，到浦來溪頭社戰道以及到遊客中心所在的寶來大街去逛街。在這個部分，當然，中間也可以享用我們在地的一些溫泉。

劉議員馨正：

局長，是「新威寶來」是不是？是因為天台山嗎？泡湯的話，新威沒有溫泉。

觀光局曾局長姿雯：

寶來，是去寶來溫泉泡湯。

劉議員馨正：

局長，是「新開寶來」，不是「新威寶來」，不老溫泉在新開，不是在新威。觀光局的同仁，新威沒有溫泉啦！

觀光局曾局長姿雯：

我剛才已經跟議員報告這個遊程的內容了，就是我們有到天台山，它基本上是寶來泡湯之旅，但是它會經過新威，這是沒有問題的。

劉議員馨正：

局長，對於中正湖，趕快看看要怎麼樣加值化，好不好？

觀光局曾局長姿雯：

我們會向議員報告。

劉議員馨正：

不然你改名的話，反而讓我們美濃的觀光更加的蕭條。

觀光局曾局長姿雯：

不會，我們會努力。

劉議員馨正：

好不好？

觀光局曾局長姿雯：

好，謝謝。

劉議員馨正：

請坐。請教一下捷運局，市長在施政報告裡面說：「我們很高興，我們的捷運已經賺錢了。」請教吳局長，我們的損益平衡點是多少錢？請吳局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

捷運局吳局長，請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

捷運損益平衡的部分…。

劉議員馨正：

因為我們賺錢了，就是超越損益平衡點！

捷運工程局吳局長義隆：

對，我們就是成本和收入之間，決算之後還有賸下 7,000 多萬。

劉議員馨正：

賺錢的話，你的內涵是包括什麼？你的營業收入。

捷運工程局吳局長義隆：

我們的內涵、營收部分有三個面向，第一個，本業，本業的部分就是票箱的收入這一部分。

劉議員馨正：

對。

捷運工程局吳局長義隆：

第二個是附屬事業，附屬事業裡面就是我們所有南機廠、北機廠、大寮主機廠，這些附屬事業裡面的開發。

劉議員馨正：

是營業外收入嘛！

捷運工程局吳局長義隆：

對，這個是附屬事業。

劉議員馨正：

所以，局長…。

捷運工程局吳局長義隆：

還有第三部分，第三部分是業外收入，業外收入的部分，其實捷運公司也利用他們自己本身的相關資源，例如他們去承攬高鐵磨軌業務。

劉議員馨正：

局長，因為我聽到市長講的，怎麼我們捷運已經開始賺錢了？

捷運工程局吳局長義隆：

是啊！是平衡了啊！

劉議員馨正：

有常識的人看一下我們的載客數，那是不可能的，一定是包括業外的投資、營業外的收入才有盈餘，對不對？〔對。〕所以這個東西要告訴大家，我們並不是因為捷運載客數已經達到賺錢了，因為營業收入要扣掉營運成本。

捷運工程局吳局長義隆：

台北捷運也是如此。

劉議員馨正：

但是台北捷運光是載客量就賺了。

捷運工程局吳局長義隆：

台北捷運運量的提升是因為路網密度增加，它一開始只有 7 萬多，後來路網增加。

劉議員馨正：

局長，我們就是對外宣布說我們現在捷運局賺錢了！誤導嘛！但其實是營業外收入，業外收入啊！並不是我們的載客量已經達到損益平衡了，不是的。局長，所以我覺得像這個東西不能誤導市長，事實上，我們的捷運以載客數來算的話還是虧本的，營業外的收入才是造成我們有 7,000 多萬盈餘非常重要的原因。營業收入扣掉營運成本，營運成本還要包括利息、車輛折舊與硬體折舊，對不對？像這些，我們有算進去嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

有，這個都要算在裡面。

劉議員馨正：

那當然。

捷運工程局吳局長義隆：

因為它有折舊攤提的部分，還有重整制…。

劉議員馨正：

所以「已經賺錢」這個數字是有問題的，我覺得這個數字不能誤導市長，在這裡，我要讓高雄市民知道，我們營運，並不是因為載客量已經達到損益平衡了，並不是這樣子，我們有業外投資的收入。局長，請坐。交通局陳局長，…。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

劉議員馨正：

謝謝主席。陳局長，你知道最近從高捷到美濃的快捷公車為什麼會漲價？能不能請陳局長答復一下？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

從高鐵到美濃並沒有漲價。

劉議員馨正：

漲價了。

交通局陳局長勁甫：

以前是我們有一個上限的優惠。

劉議員馨正：

為什麼現在沒有優惠呢？而且幅度滿大的喔！30 元的變成 44 元；70 元的變成 80 幾元，為什麼？

交通局陳局長勁甫：

是這樣，這個部分以前是因為比照市區裡面有免費公車的時候，免費公車是 12 元，所以當時我們配合這個…。

劉議員馨正：

市區裡面有漲嗎？有比照像快捷公車這樣漲嗎？

交通局陳局長勁甫：

以前在市區公車裡面實施免費的時候是有 12 元，我們爲了公路客運和市區客運能夠一樣，所以我們在前一段上車就有補 12 元，因爲市區公車已經兩年沒有再實施免費公車，那兩年我們已經都在公路客運裡面加碼實施了，現在我

們認為應該差不多可以把它給停止了。

劉議員馨正：

局長，我是覺得你停止掉的話…，而且都是老人，你給老人優待，又給他漲，而且幅度從 30 元到 44 元，這個幅度是滿大的，我是覺得我們沒有需要在敬老…，尤其對老人這一部分，你把它取消，而且幅度那麼大，我覺得要重新思考一下，好不好？

交通局陳局長勁甫：

我們可以再持續檢討，只要能夠讓市民朋友優惠的，我們一定積極的來爭取和投入。

劉議員馨正：

看看能不能再把它恢復，因為很多人向我反映，尤其美濃的老人，有些會搭公車到高雄來，因為在鄉下沒事嘛！對不對？

交通局陳局長勁甫：

優惠的部分，我們持續會來增加檢討的部分。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝劉議員。接下來是蘇議員炎城，時間 15 分鐘。蘇議員和鍾議員盛有要聯合質詢嗎？

蘇議員炎城：

交換。

主席（陳議員玫娟）：

你們要對調，對不起，那麼第二位質詢的是鍾議員盛有，時間 15 分鐘。

鍾議員盛有：

首先，我先請教捷運局吳局長，第一個，對於我們的捷運由虧轉為盈，這是值得恭喜的，當然，我們一定要加強承載率，希望能夠為更多的市民朋友服務，對於要怎麼樣來鼓勵，看看能夠提出什麼方案，讓承載率能夠增加。因為捷運運量增加，除了是賺錢的另外一種方式，也是一種服務的方式，而重點是什麼？可以減少開車上路造成交通堵塞、減少空氣污染，種種原因，希望局長能夠提出方案，該怎麼樣來鼓勵大家儘量使用高捷，請吳局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

捷運局吳局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

捷運的收入分為三部分，一個是本業收入就是營運運量的部分。這部分一開始捷運剛通行時，日運量是 7 萬 8,000 人次，經過一段時間的努力，已經增加將近 10 萬，日運量 17 萬 2,000 人次，運量的部分已經在提升。運量的另外一

個關鍵，是路網密度的問題，就是坐捷運不方便，必須先開車或騎機車去搭捷運然後再轉乘，到了某站後又要轉乘，所以在路網密度不方便的情形下，民衆搭乘的意願會偏低。以目前台北和高雄的情況來看，台北搭乘公共運輸的使用率是 37.4%，高雄卻只有 7.9% 的使用率，該如何來增加捷運的搭乘率？第一，路網密度當然要增加，所以目前正積極的向中央爭取中，希望捷運路網就是捷運轉乘捷運，搭乘的人數就會增加。以台北來看，北捷在 85 年木柵和淡水 2 條線剛行駛時，日運量也只有 8 萬 5,000 人次，到了 89 年經過了 4 年加入板南線後，日運量就提升到 73 萬人次。因此看得出來，捷運運量如果要提升，除了捷運運輸本身的服務及相關優惠，可以刺激整個捷運運量的增加外，路網密度的增加對捷運運量的影響也相當大，這是我們目前積極努力的方向。捷運公司除了本業收入之外，還努力的在附屬事業和業外的收入，盡可能的來達成平衡，目前也都達到損益平衡了。

鍾議員盛有：

我了解，本席也喜歡搭乘捷運，但旗山沒有捷運可搭乘。〔是。〕因為東高雄民衆一直要本席來反映，當然它以市區優先，因為它需要人口密度比較多的地方。如果捷運真的可以延伸到旗山地區，雖然一定要轉乘，但郊區停放車輛較方便，對整個大高雄地區的均衡發展，你知道的嘛！東高雄人口雖然較少，但整個旗美地區的土地面積，將近高雄市的三分之二，人口密度雖然稀少，縣市合併以後，東高雄這區塊的民衆也一直期盼市府、中央的關注，讓東高雄能夠均衡的發展，這是最重要的。局長，請問有這樣的規劃嗎？讓我以後可以告訴我的後代子孫，這是阿公以前擔任議員時建議的，而且局長也同意。

捷運工程局吳局長義隆：

我們都會區大眾運輸路網的檢討是滾動式的機制，所以從 101 年開始經過 3 次檢討，104 年也進行了第 4 次的檢討，目前沒有把旗美地區列入計畫內，但未來會配合地區的發展，在路網檢討時列入考慮範圍，如果真的發展到某種程度，我們認為有需要大眾運輸來連結時，就會把它列入計畫內。

鍾議員盛有：

因為我來自旗美地區，必須把地方民衆的反映及聲音轉達給局長，讓你們知道，爲了整個大高雄地區的均衡發展，東高雄地區民衆希望有一天也能夠搭乘捷運到市區。我來這裡也很喜歡搭乘捷運，但是沒有捷運可以搭乘啊！〔是。〕當然也很肯定你們的努力，請坐。

接著請教交通陳局長，本席有兩個建言，第一是，目前市府對於二行程的汰舊非常用心，也編列預算補助來加速二行程機車的汰換。目前汰舊換新都會給予補助，施政計畫裡也鼓勵推動電動自行車，那機車的部分有給予鼓勵的補助

嗎？因為汽車已經給予補助了，除了汰舊的二行程外，汰舊換新部分也會給予補助，那電動自行車和電動機車有沒有補助方案？請局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

有關電動機車、自行車汰換的補助，基本上是環保局的業務，不過我所了解的，二行程換成電動機車或自行車，在全市都有補助的規範，也針對新購電動自行車給予補助，但新購的補助比較少，二行程汰換成電動機車或自行車的補助比較多。

鍾議員盛有：

這部分對於高雄市空氣品質的提升，因為鼓勵二行程的汰換，就是為了讓空氣品質得以改善，也是推動電源運具一種很好的方式。本席在這邊也要感謝局長，杉林區高 29 線也就是杉林國中前紅綠燈讀秒器的裝設，聽說已於昨天完成，我是還沒去看過，因為杉林區的最高學府杉林國中就在前面，旁邊的大愛村因為 88 水災後，人口都匯集居住在那裡，所以人口密度較高，因此有裝設的必要，經本席建議，聽說已於昨天完成，真的很感謝。

另外一點要拜託局長的是，本席已於 104 年建議，貴局也行文給第三公路總局，到現在已經 2、3 年了，就是延平路 203 巷路口的交通，真的太危險了，因為高雄客運北站位在那裡，所以都在那裡迴轉進去。那個道路的設計也不知道為什麼，所有道路的十字路口應該都是平行的，唯有這個路口很特別是凸出來的，所以車輛到了那裡，都不知道要閃到哪裡去。昨天我詢問了一下，聽說是裡面的一個變壓器，它是屬於台電管轄，而路燈的所屬單位則是本市養工處，應該很好溝通協調的，這點要請局長重視，因為已經講了 2 年，在效率上來講，民衆都問我說，議員你提案 2 年了，到現在都沒有再追蹤嗎？民衆都一直期盼今天或明天會來遷移，但一天等過一天，都已經等了 2 年了，請局長說明。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝鍾議員的關心，有關旗山延平一路和延平一路 203 巷的交叉路口，感謝議員持續的關心。裡面需要遷移的部分包括號誌、路燈及台電的變電箱，這些都遷移後，公路總局才能夠去施工。目前交通局轄管的號誌已經遷移，剩下路燈和台電的變電箱，我們會儘快邀集公路總局、養工處和台電辦理會勘，確認他們的時程後，希望可以趕快把這件事情定案，也會向議員回報。

鍾議員盛有：

我看他們給我的函文，公路總局一方面給我答復，一方面通知相關單位電力公司和養工處，這部分要請市府跟他們聯繫，不然像這樣只是行文過去，就已經延宕了 2 年。

交通局陳局長勁甫：

了解，我們會以道安會報的名義來舉辦會勘，看它的困難點在哪裡？時間訂在什麼時候？有明確的時程後再向地方民衆說明。

鍾議員盛有：

希望可以儘快把這個障礙排除，讓大家行車可以有個安全的保障，〔是。〕謝謝局長，拜託你了。

剛才劉議員也有提到，有關旗美快捷的票價問題，這個請科長答復就好。我看到主持是從 105 年 11 月 3 日開始，就由李國正科長主持的會議，我聽你們府會聯絡員說，這個可能是研究生才有這個…，包括多少油跑多少公里，他把每一項都詳細的列出來，我有影印一份給你了，你手上應該有這份資料了。但是站在本席的立場，民衆有向我反映，認為旗美地區的快捷票價有比較高一點，所以我需要向你們反映，從你們過去的調整流程來看，2011 年 11 月到 2012 年 2 月 6 日，這段時間是免費，中間就不講了。到了 2017 年 1 月 27 日時，就旗山方面…，我講的都是往高鐵的部分，從旗山到高鐵站票價 70 元、美濃要 88 元，現在是不是這種價格？

交通局運輸管理科李科長國正：

沒錯，如同議員所說的。

鍾議員盛有：

所以民衆認為，以整個調整幅度來說，光是旗美地區從 2013 年到 2017 年的增幅，在刷卡的方面，從旗山到左營就成長了 84.2%，但是旗美地區則是 131.6%，這個數字是他們計算出來的，因為票價 88 元是系統從油價的成本計算出來的。但是旗美地區…，因為我的服務處就在那裡，所以大家都到我那裡向本席反映，這個是否能做調整？他們認為和高雄市的票價比較起來，市區內最高的票價是 60 元，大家是否可以共享高雄市的資源？我看這 2 場的會議都是由科長所主持的，所以必須要請教你，因為你比較了解，請科長回答一下。

交通局運輸管理科李科長國正：

這條旗美快捷公車從 100 年 11 月開始通車，初期的話，就像議員所說的，他是採取免費的做法。初期我們也有提供優惠給旗美地區的民衆，從早期的 50 元、60 元，一直到目前的 70 元。其實我們的票價並沒有提高，原來就是 76 元的票價，我們只是逐步恢復原來的票價而已。至於剛才議員提到的優惠

部分，我們局裡或是市府會再來研議看看。

鍾議員盛有：

因為所有的票價規範、召集都是你在主持，所以我才要問你。因為你們打出來的廣告…。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

鍾議員盛有：

廣告你知道嗎？〔對。〕但是這樣對東高雄地區及美濃地區的民衆很不公平，本席為什麼會這麼說呢？因為你說高雄市的票價最高是 60 元，但是有括弧出兩個地點，等於是那條線，雖然你們沒有寫出美濃，但是你用括弧…，這張宣傳單是所有高雄市民都拿得到，這對整個旗美地區的民衆很不公平。既然廣告都已經寫出來了，「為優惠全高雄市，為所有大高雄區的居民再服務」。但是你們最後所打出來的廣告上，用括弧排除兩個單位，一個是哈佛快線及旗美地區，這個一定要…。因為我們都是高雄市的市民，高雄市的發展、高雄市的榮譽、高雄市能夠走去，都是高雄市每一個市民都能共享的尊榮。但你們所打出來的廣告卻括弧排除這兩個單位，坦白講也不差這一點點的錢，但是為什麼廣告卻要括弧註明呢？這樣很不公平。

第二個是旗山，因為我的時間快到了，所以我也不再講了，旗山有月票，通勤的也有月票，但是只有美濃發車的學生和一般上班族沒有，這個和剛才提到的都是兩種不同的待遇，因為會議是由科長你所主持的，所以我要請教你，這樣很不合理。本席希望你們下次再開會檢討時要一視同仁，好不好？〔好。〕你看我們議員在停車時…。〔了解。〕

主席（陳議員玫娟）：

謝謝鍾議員，接下來請蘇議員炎城質詢。

蘇議員炎城：

觀光局在提升本市的觀光產業上，從這張表格上看到，從 102 年的 27 萬 23 人次及 105 年的 35 萬 3,000 多人次，成長率為 9.93%，這是一個很好的現象，包括韓國也提升 6.34%、新加坡 8.51%、馬來西亞也提升至 6.85%，其他的沒有在這份資料中，東北亞及東南亞都有這麼明顯的成長。以前的政府是將雞蛋全部放在一個籃子裡，現在經濟被人家封鎖起來了，我想這個大家都知道，當你從新再來過時，會有一定的困難度。但是我們可以用漸進的方式，打開東北亞及東南亞的市場，實在是難能可貴。因為我們已經跨出第一步了，我們已經將我們的觀光、住宿、旅遊等分散在各國，這也是新的起步。但是我們能在短時間內能有亮麗的成績，本席認為你們的付出及努力，高雄市的市民都看得

到。政治的打壓、各方面的運作，我相信在輪替後，並不是一朝一夕就能恢復到以往的光景，當然在這當中可能會有落差，但是我們該如何以最快的速度來突破、分散？若分散後能夠做起來的話，以長久來看，才不會受到別人的控制、威脅，雖然我們才剛起步而已，但是本席對這個成績感到很滿意。

有關大陸客減少後，嚴重影響本市的觀光產業，請問最近一年大陸客來本市住宿人次減少多少人次？因為這個不是我們的責任，不光是對我們這樣，對韓國也是這樣，有時候因為政治的介入，讓我們措手不及，但是我們自己也有所覺悟，我們可以分散我們的市場；東南亞及東北亞來本市住宿人次，104年度為49萬102人次；105年度53萬4,068人次，增加4萬4,000人次，請問觀光局如何有效提振本市的觀光產業？待會再一起回答。

捷運工程局要如何改善鳳山交通？捷運都會線(黃線)為高雄都會區繼捷運紅線、橘線後之第3條地下捷運規劃，總長約21.2公里，設置21座車站，路線連接亞洲新灣區、都會核心區、澄清湖及鳳山五甲前鎮等地區，規劃路線如圖，可補足都會核心區軌道路網缺口，健全高雄都會區大眾捷運系統路網，這就是它的路線。

高雄市政府能夠爭取捷運黃線，提供最輕便的運輸，本席也替市民感到高興，這是很好福氣，怎麼說呢？捷運支線在台北地區都已經開發完成了，但是高雄只有剛開始起步而已。捷運都會線總建設經費約1,430億元，我相信這些預算，是占高雄市政府整年度的預算，本來是1,200多億，但能爭取到1,400多億來開發高雄市，這是難能可貴。這也要感謝立法委員劉世芳及高雄市籍的委員，配合市政府共同向中央爭取到的成果，這個也有輕重緩急，說實在高雄市已經有捷運，別的縣市都還沒有捷運。但是我們可以爭取到1,000多億，真的是不簡單，感謝劉世芳委員及高雄市籍的委員共同付出。所以捷運都會線總建設經費是1,430億，其中中央負擔780億元，市府負擔高達650億元，建議市府爭取由中央補助最多經費84%，市府分擔最少經費16%，以減輕市府財政負擔。黃線預計於113年底完工通車，在未完工通車前，捷運局是否有相關配套措施或交通建設來改善鳳山交通問題。

經費是一個很大的問題，中央負擔780億元，市府負擔高達650億元，我們今年總預算是1,200多億，已經用掉我們總預算的一半，其他的建設經費要從哪來遞補呢？剛剛有寫到用開發基金做處理，但是它的費用到底還有多少錢？是不是可以負荷這麼大的支出？

另外溫泉業邊坡審核已有9家通過審核，但是土地國有財產署一坪要價2萬多元，業者要向國有財產署購買山上的土地，一坪要價2萬多元，但是高雄市政府要拓寬道路要徵收土地，一坪才2,000多元，差額怎麼這麼大呢？國有財

產署的土地是山坡地，一坪要 2 萬多，拓寬道路徵收的土地是在馬路邊，一坪只有 2,000 多元。當然楊秘書長也居中協調，也很積極去爭取，也正式公文給國有財產署，希望土地買賣價錢要平均一點，但是效果如何呢？國有財產署答復說，他們 2 萬多元不能減，這樣等於零嘛！所以你想想看要開發，政府和老百姓之間土地價值為何差那麼多？你們要徵收老百姓的土地，一坪 2,000 多元，你們要賣給百姓土地，一坪要價 2 萬多，況且還是山坡地非馬路旁，這個差距我建議觀光局曾局長，是不是可以透過其他方式再做個協調。當然你現在是當觀光局長，但是你當民政局長的時候，你的表現真的很好，來觀光局有很多案件要推動，本席也很認同你。所以這件事情，事後看要如何處理，請你再給我答復。

高速公路延長到美濃，現在地方有反映要延長到六龜新威，這個案到底進行得如何？輕軌路線有經過鳳山，這個工程何時可以動工、何時可以完工？包括捷運黃線你們已經說過了，好像在 116 年要完工。但是輕軌的部分，剛規劃時有一條路線從五甲三路經國泰路、澄清路，終點是長庚醫院和棒球場，這個案到底什麼時候可以實施，或是有沒有變更？等一下請局長回答。

仁武八德二路交流道，建議採鑽石型方案，以八德二路為聯絡道路，總經費約 8.94 億，中央補助 5.06 億，市府 3.87 億，業於 106 年 2 月 17 日召開期末報告審查會議。但是這個鑽石型的方案，等一下請你解釋鑽石型的優點在哪裡？這是交通局的永續運輸規劃，這個通案是如何？相對的，配合款用這麼多，說實在市政府可以支付這麼多嗎？這樣高雄市原本的建設，是不是還有空間，會不會擠壓到我們正常的運作呢？這個等一下也一併回答。

另外觀光局的部分，本席知道以前從寶來到藤枝有規劃纜車，據了解是因為岩盤的關係，所以這個案子有擱置下來，但聽說仍然有編列 50 萬的經費還在評估，據了解是這樣。如果這個案子能提升偏遠地區寶來、六龜的觀光價值，纜車也是一個很好的處理方式、一個動向，等一下請觀光局長及陳局長一併回答。我相信觀光局長以你的能力一定可以去克服這個問題，你也經歷很多單位，以你的資歷及各方面的專業，本席給予肯定。交通局長過去你的政策，包括大眾運輸轉運站、棋盤式公車，這些都已經實施，效果也都有顯現出來了，區區有公車，包括 38 區的車次密集，讓一些長輩有空就可以到處走走，因為這些長輩都超過 65 歲了，他們都很誇獎陳市長團隊提供這麼多方便的模式，讓長輩們在功成身退的時候，可以好好的在大高雄做個旅遊，請觀光局長現在回答。

主席（陳議員玫娟）：

觀光局曾局長請答復。

觀光局曾局長姿雯：

剛剛蘇議員提到有關於觀光局這個部分，首先我答復議員，就是在 105 年陸客減少，大概減少 75 萬人，減少的幅度是 31.16% 左右，這樣的狀況我們有特別努力爭取其他國家的客源，包括議員所講的雞蛋不能放在同一個籃子裡，所以我們有爭取比較多國家的客源進來，包括我們極積參加很多的旅展、辦推介會或者加強我們對國外的行銷或者接待踩線團或者部落客的方式。我們看到 105 年東北亞、東南亞的數字，大概有 53 萬 4,000 多人的人數，跟 104 年比起來如議員所講的增加 4 萬多人，這個部分我們會針對不同的國家、喜歡的景點、不同的消費型態做行銷，包括東北亞的部分，東北亞的天氣比較冷，我們就推暖冬高雄，東南亞有很多穆斯林、宗教觀光，這些都是我們推銷的重點。至於 50 幾萬人未來假設還有這麼多的遊客來，我們也是希望跟飯店跟業者合作，我們每個月會發給飯店兩次的 DM，跟他們說觀光局在這個月有辦理什麼樣的活動，用 email、edm 的方式給他們，讓他們知道如何行銷飯店、訂房住宿量等。

我們也很努力，包括好玩卡的成績是四個城市最好的，是第一名，我們現在已經有推出 17 套以上的遊程，我們有跟 1,200 多家的商店合作，另外還有高雄旅遊網等等行銷，我們也希望遊客來到高雄覺得高雄很好玩。剛剛議員有講到藤枝纜車的評估，我們在 103 年 12 月有做「大高雄俯瞰式觀光設施可行性評估計畫」，這裡面包括寶來藤枝的纜車，評估後包括地質條件、工程技術可能無法做纜車，所以議員講到的 50 萬，我們是編列在小崗山，崗山之眼正在施工，我們希望將小崗山跟阿公店水庫漂亮的地方做連接，所以這個部分我們評估若從阿公店水庫坐纜車到崗山之眼，沿路的風光其實是非常漂亮的，跟議員做這樣的報告。

主席（陳議員玫娟）：

交通局陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

有關在八德二路希望增設交流道的部分，我們的規劃與高公局討論有三個方案，這三個方案包含剛剛講的在報告書裡的第一個方案，第一個方案是三個方案裡優點比較好的，就是用地比較小，因為是鑽石型，高速公路的兩邊分別有引道出來上匝道跟下匝道，這樣的用地最少、經費最少，其他還有兩個方案要 18 億、21 億多，所以評估的情形之下，在地區的功能上需要，大概鑽石型應該就是合適的，目前已經辦理完期末報告，所以修正後我們就會跟高公局提報，做為後續推動的接續。〔…〕延伸到六龜的部分不是我們的業務，那是高公局跟公路總局評估，過去也有評估過幾個方案，目前好像有一個初步的方

案，但地方上有建議是否要延伸到…。〔…。〕是。我們會跟高公局及國公局再來…。

主席（陳議員玫娟）：

捷運局吳局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

我們在去年底有提出一條都會延伸環，就是蘇議員所講的從大貝湖下來後行駛澄清路，這是輕軌的部分，去年就提報交通部，今年初交通部有一個軌道運輸計畫，就是前瞻基礎建設計畫，經過交通部同時討論，後來我們重新檢討，因為我們的預算有很大部分是需要中央補助，所以在檢討之下，我們認為可以把它轉成地下捷運，所以才會用黃線替代，因為興建形式原先是平面輕軌，現在改為地下捷運，所以現在的黃線就是原先都會延伸環，都會延伸環是前身，我們將它修正為黃線的部分。當然路線要改，捷運輕軌本身關節比較短可以彎來彎去，地下捷運本身比較長，沒有辦法彎來彎去，另外它的速度比較快，行駛都會是較取直，所以路網的部分有稍做調整，但還是以原先都會延伸環為基礎。

蘇議員有提到經費是否能向中央爭取 84%的補助，實際上我們已經爭取到最高，就是中央出 84% 部分，但是他們不出用地，機廠用地要 142 億，142 億中央不補助，我們要自己負擔，我們就用區段徵收，在烏松鄉神農路可以配合周邊的農業區辦理徵收來取得，我們 140 億就出，另外一個是自償率的部分，就是從票箱收入、TIF、TOD 與附屬事業相關的收入，這些是未來營運可以處理，所以實際上中央給我們的補助是 84%，我們負擔的部分是工程費用，是出最高 16%。

第三部分跟蘇議員報告，蘇議員講到黃線還沒有興建前能否用其他運具來協助，這一部分我們會與交通局來配合，就是之前用公共運輸來養量，讓大家習慣這條黃線的運作，以後地下捷運興建完成後，民衆運具選擇轉換的過程會比較順利，以上跟蘇議員報告。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝，延長 2 分鐘。

蘇議員炎城：

現在最重要的一個問題是輕軌要經過鳳山。

捷運工程局吳局長義隆：

這一條沒有了。

蘇議員炎城：

你的意思就是輕軌沒有做改為捷運？〔對。〕但是我還有一個問題，中央補

助 780 億，我們負擔 650 億，這 650 億用土開的經費做處理。

捷運工程局吳局長義隆：

用地占 142 億，就是機廠。

蘇議員炎城：

你剛剛有講過要用區段徵收的模式來取得公設的部分，是不是這樣？〔對。〕

但是其他的經費呢？是不是會擠壓到市府本身其他建設的經費。

捷運工程局吳局長義隆：

其他的部分就是工程費，工程費有自償性，就是以後 30 年內的票箱收入，另外 TIF、TOD 租稅跟容積增量，以及附屬事業，自償經費有 359 億，這是未來可以從營運方面收回來的，剩餘的部分是非自償性的，就是沒有辦法收回的，政府要自己負擔，政府自己要負擔的占 16% 是 149 億，149 億是用土地作價。

蘇議員炎城：

我的時間快要到了。輕軌經過鳳山的規劃不要放棄，因為捷運跟輕軌是兩回事。〔對。〕當然在上面跑比較方便，我們要改善鳳山的交通，上下班塞車的問題，除非輕軌與捷運兩案並行。

捷運工程局吳局長義隆：

這兩案沒有並行，這兩案有重疊路線。

蘇議員炎城：

我知道，但我講得是調整鳳山其他路線行駛，不一定要重疊，我的建議是不要放棄。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝蘇議員質詢。接下來王議員耀裕質詢，時間 15 分鐘。

王議員耀裕：

有關今天交通部門的業務質詢，本席也列了幾項要針對交通部門做質詢，接著就是捷運在高雄非常重要，台北市因為捷運系統讓整個台北的交通網非常便捷，高雄目前只有紅線、橘線，當然還很欠缺捷運交通系統，3 月 23 日行政院也正式宣布國家前瞻計畫，把黃線納入，可是美中不足，忽略了我們長期追求的紅線延伸的完整性，因為岡山路竹線都已經在進行，目前小港林園線還在初步規劃中，對整個高雄的捷運系統欠缺不足，這條紅線在十幾年前就將小港到林園線規劃在裡面，只是當初預算經費不夠，所以就把小港林園線列入下波考慮，目前黃線也已經規劃了，列入前瞻基礎建設計畫，可是卻沒有將小港到林園線延伸，所以林園人非常無奈，常常有人說林園人是三等公民，現在變成「久等」，不是一、二、三、四、五、六、七、八、九的九喔！如果是這個「九」

還好，這是很久的「久」，不知道還要等多久？是“久等公民”啊！

我要請問捷運局長，為何沒有把小港到林園延伸線納入前瞻基礎建設計畫呢？這個計畫總共有 4,000 多億，全部的經費有 4,241.33 億，這個是用在軌道建設 106 年到 113 年特別預算的編列，如果這班車沒搭上，就要等到 113 年，不好意思！那時的小港、林園的社會氛圍以及政府的財政是不是還有能力做，我們也很懷疑？你看林園這一段 12 公里的經費是 221 億，目前岡山路竹第一階段是 30.6 億，第二階段是 272.83 億，所以岡山路竹加起來就有 300 億，再加上黃線的 1,454 億，總共是 1,760 億左右。所以我想請問捷運局長，你們的作為是怎麼樣？應該要爭取納入行政院的前瞻基礎建設計畫在特別預算裡面，那天市長說，不會排擠到中央的交通預算，問題是中央已經拿 4,000 多億出來，你還想再使用每年度的交通預算，可以嗎？有那個空間嗎？是不是請捷運局長答復一下。

主席（陳議員玟娟）：

捷運局吳局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

感謝王議員對小港、林園捷運系統的關心。前瞻基礎建設計畫裡面我們陳報三段，岡山路竹延伸線一階和二階的部分，還有一條黃線的部分，這三段在去年底就已經陳報給交通部。岡山、路竹延伸線一階和二階的部分，可行性評估及綜合規劃都通過，黃線部分主要是在去年就陳報都會延伸環的部分給交通部，只是在這次的前瞻基礎建設計畫的軌道運輸計畫裡面，因為我們需要中央補助很大的金額，所以重新做了調整，把黃線改成地下化，這些都是之前就陳報的。

另外，現在陳報的並不表示前瞻基礎建設計畫裡面沒有納入的項目以後不能再申請，並不是這樣的，因為之前就已經陳報，中央會做整合，然後就納入前瞻基礎建設計畫裡面用特別預算形式，現在小港、林園線我們也都積極在進行，因為捷運建設的推動，不是一次就出去，我們是一段一段按照需求調整，原先小港、林園線評估是採用輕軌，但是有繞遠路，為了自償率的關係，所以我們規劃經過宏平路及營口路再繞過來，但是上次王議員建議，是不是可以不採用平面輕軌，改採高架的方式來運作，所以第一就會面臨到興建形式，到底是要用平面的或高架的，還有路網要如何規劃，因為長度會影響成本。第二個要考慮到可行性，成本效益如何評估，因為如果不可行，陳報到交通部也不會通過的。所以現在針對小港、林園線部分已經進行規劃評估，到底要採取什麼樣的興建形式，路網要拉成直線或是…。

王議員耀裕：

局長，上個會期已經討論過，不要再講平面輕軌，現在要針對 221 億經費，平面輕軌只要花 90 億，如果要跑台 17 線，那裡一天到晚都發生車禍要怎麼跑台 17 線呢？現在應該要花 221 億做高架，現在要採用高架，不要再做平面輕軌了。

捷運工程局吳局長義隆：

因為這二項的興建成本很高，另外，財務平衡也是我們的考慮之一，現在還沒放棄，只是先納入可行性評估，等確定之後再來規劃，所以現在預計 9 月份把期中報告提出來，再來繼續討論後續要怎麼做。

王議員耀裕：

重運量高架有沒有納入呢？

捷運工程局吳局長義隆：

也是評估的項目。

王議員耀裕：

局長，你應該非常了解，你剛剛也說要把黃線改成地下化，但現在又說要採平面輕軌，市政府的方向要正確，如果一定要採用平面輕軌，等 90 億花完之後沒人搭乘或常常出車禍，乾脆就不要做，把這筆經費省下來給交通局，看要怎麼樣增加交通運輸，我覺得這樣比較有經濟效益。

捷運工程局吳局長義隆：

是啊！這也是一個方式。

王議員耀裕：

不要花了 90 億還沒看到成效，興建捷運一定要做高架重運量，我特別強調沒做地下化沒關係，但是要採用高架重運量，不要再做平面輕軌。

捷運工程局吳局長義隆：

我們現在擔憂的就是王議員剛剛說的，興建後沒人搭乘，平面已經很慘了，再做成高架的就更麻煩，所以我們會先針對財務的可行性以及整個需求評估，因為黃線本身的人口就有 80 幾萬人。

王議員耀裕：

局長，我再請問你，我們可不可以再把小港到林園線納入行政院前瞻基礎建設計畫，要怎麼納入呢？可以再爭取嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

現在的興建形式都尚未確定，第二個，它的可行性，剛剛王議員也說，萬一興建之後沒人搭乘，所以要做可行性評估，可行才陳報給交通部。

王議員耀裕：

如果評估計畫出來，可以納入前瞻基礎建設計畫嗎？這條特別預算也涵蓋在

這條路線裡面啊！才有機會興建。

捷運工程局吳局長義隆：

剛剛報告過前瞻基礎建設計畫的核定有時間性，但是不會影響到後續要陳報的，那三段去年就已經陳報給交通部。未來要做的小港林園線的部分，要先確認興建形式及可行性，可行之後再陳報給交通部。

王議員耀裕：

局長，等 9 月份期中報告出來，我們再共同努力，但是也要讓捷運局、市政府、市長了解這一條線的重要性，不要再拋棄我們，好嗎？〔好。〕請坐。接著交通局的部分，捷運還沒蓋，目前只有紅 3 線，當初局長也提到，紅 3 公車就是要使林園、小港的整個運量提升來做為捷運局爭取捷運興建的要件，目前現在紅 3 公車在去年交通局很配合都有增班，所以有達到很多應該交通局也有做統計，我們的使用率非常好而且民衆搭乘紅 3 的公車也非常多，結果在今年應該是在最近 3 月份吧，我們就開始減班，平常日減 7 班、假日減 6 班，紅 3 線都是直達車，都是不經宏平路、不到大林蒲、不到西溪路，平常日就減 7 班、假日減 6 班，光是在這裡等候公車的人為了坐不到公車還要等那麼久，乾脆自己騎機車、自己開車，這個運量怎麼培養？怎麼創造大家有公共運輸的概念？是不是請局長答復為什麼要把紅 3 線的班次取消、刪減？

主席（陳議員玟娟）：

交通局陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝王議員對於紅 3 線的關心。去年我們有要求，最主要是這裡的班次去年因為因應油價下跌，我們也不希望油價下跌之後客運業者沒有什麼作為，所以當時我們要求他們要自主加班。應該這樣講，原來我們要求的這些班次，港都客運並沒有減少，是因為今年油價有點波動，所以他們把去年自主加班的部分先做個調整，不過議員這樣講，我會來瞭解一下這些時段、這些班次的運量是不是具有需求性的？如果有需求性的，我會來要求港都客運應該把它提供出來。

王議員耀裕：

對。局長，這都有需求性，這都是上班、上下學的時間點，這都有需要，不然民衆不會跑到我的服務處去投訴，你把這些班次取消，他們在那裡等不到公車。

交通局陳局長勁甫：

這個，我瞭解。感謝王議員提供這個訊息。

王議員耀裕：

局長，會後相關單位找港都客運看什麼時候可以回復，再正式一個答復。

交通局陳局長勁甫：

我馬上來瞭解。

王議員耀裕：

這真的很有需要。〔是。〕另外，這裡是林園區公所，林園區公所對面這條巷子是林園北路 206 巷，我們的交通局如果有去過林園區公所就知道，那個地方很難停車、沒得停車，所有的機關都在那邊，分局、戶政、圖書館、林園區公所，還有衛生所也在那邊。現在 206 巷這裡的住戶前面被劃上紅線，整條兩側劃上紅線，這輛機車是停在他家的門口，結果我們的交通隊也是開紅單，因為這邊是紅線，請問局長到時候這裡的機車要怎麼停？這裡 100 多公尺的住戶是不是要把機車停在林園區公所？因為對面就是林園區公所，那裡也沒地方停，你要叫他停在區公所嗎？還是消防隊呢？把消防隊那裡堵住，讓消防隊不能進出嗎？

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

王議員耀裕：

你看！停在這邊也被開紅單，這是不是太誇張？交通隊說：「你就是違規停車。」爲什麼今年無緣無故要劃這條紅線？這是兩側，不是一側而已，這兩側全部都是住家，兩側都劃上紅線，這個已經是停在自家門口了也是一樣，依照規定紅線的旁邊也不能停車，他不知道要停哪裡，這個是機車。如果是汽車呢？汽車也一樣。汽車是晚上 10 點過後他要開回家，你再來開單不就連汽車都要開。交通局要這樣做的話，乾脆在林園區公所附近再蓋一個停車場，改善所有住戶停車的問題，不是因爲要讓交通隊來開紅單就趕快把這個紅線劃上去，本來沒有的，今年才有的。還有下一張，這一張是大寮的部分，大寮進學路就在大寮消防隊的旁邊，這裡也是劃這樣，這輛機車也是停在自家土地，這塊地是這間屋主的，他停在這裡也是被開單，申訴也沒用，申訴的結果是這裡劃紅線不能停車，雖然這裡是你自己的地，但是不行停車，那麼他要停在哪裡？進學路如果我們去看，整個都密密麻麻也沒得停車，叫他的機車要怎麼辦？要牽到消防隊嗎？也放在消防隊的前面嗎？所以這裡要怎麼來解決？這個紅線的劃設是不是有其必要性？如果真的要劃設，那交通局應該要先考慮到停車空間，要做一個公共停車場來解決，不是讓百姓自己想辦法，機車沒得停是你家的事，那他要停哪裡？他連自己的地都沒辦法停了，所以這裡是不是請局長來針對這個停車的問題，還有…。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

王議員剛才提到我們是爲了讓交通隊來開罰單而去劃紅線，我想這個比較嚴正的澄清，這個部分是巷弄裡面的消防通道，所以這個牽涉到未來如果這個地方不幸發生火警，消防車進出所需要淨空的一個通道，交通局扮演的角色是配合消防局，去針對這一些未來做爲消防通道的部分去做劃設，所以應該不是爲了讓交通隊去開罰單才去劃的，我想這個先把它釐清。〔…。〕對。〔…。〕是，所以這個就是巷弄裡面的一些問題，我們也在尋求這樣一個解決的方案。很可惜這個案子，它差不多 4 米，4 米的巷弄裡面，按照消防局的規範必須兩邊都劃紅線。我們最近也在思考像這樣在巷弄裡面，如何解決停車的問題，很高興在其他縣市，包含像台北市、台中市有一些解決的方案，我們也正在尋求這些解決方案，是不是有可以在高雄市來應用的方式，所以這個部分我跟王議員報告，我們來研究看看這些解決方案在其他縣市既然有一些成效，我們怎麼樣把它應用到高雄市來，好不好？這是消防通道。〔…。〕對，這個就是消防通道裡面的問題，沒有錯，我們盡可能去找停車位讓民衆來停放，但是有時候這個是屬於社區裡面，當時他選擇這樣的地方去居住又面臨到消防通道必須要淨空的課題，這確實是有一點爲難。我跟議員報告，我們來研究，是不是在附近有這些空間是可以來施設停車格的。〔…。〕600 元。〔…。〕我們來跟消防局研究，我知道消防局是有民衆去建議，他們才去勘察、去劃設，這個裡面是牽涉到消防安全的問題。這個部分我們來檢討，看消防局有沒有一個解決方案？〔…。〕規範裡面按照法規來說，他就是違規停車，從法律來講，他就是違規嘛！〔…。〕這個我們來看看附近有沒有其他可以替代的部分好嗎？〔…。〕我剛才跟議員報告了，它是 4 米的巷弄，如果是 6 米的話它是可以劃單側，這是消防通道裡面規範的就是這樣子，這裡面牽涉到劃單側，另外一邊就是停車嘛！這當然可以提供相關的停車空間，如果萬一發生火災時消防車進不去，造成的影響會比較大，不過這是兩難，我知道這是一個課題，讓我們就這個案看有沒有解決的方案好嗎？〔…。〕我沒辦法在這邊跟議員說。〔…。〕交通隊的執法不是我們這邊所轄管，我可以把議員關心的意見轉述交通大隊好嗎？〔…。〕

主席（陳議員玫娟）：

接下來請鄭議員光峰質詢。

鄭議員光峰：

我想高雄是一個工業城，最基礎的一些運輸包括大型的車輛。雖然我們所有的生活圈裡面，一直跟我們地方社區的居民有點衝突，怎麼個衝突？可能在排

擠作用安全上的考量。

特別是我前鎮、小港這邊，一直讓我非常非常注意的議題，在三個月前，就過年前，包括翠亨南路的停車業者，還有現在中安路台糖 A、B、C、D 的 A 區停車的業者，他們也到我的服務處來陳請，他們的停車場未來何去何從？當下里長很多都是熟識的，包括社區里長還有業者，這兩者之間變成在這個決策過程當中，交通局蔡科長我覺得非常肯定，在這中間也盡了非常大的努力，不過我在這裡也非常的懇切，這個議題一定不只有交通局的問題，而是它是一個值得我們去探討，而且真的能在未來如何把這樣的業者一勞永逸？在這個經濟體裡面，他就是一個經濟體的大型經濟業業者，現在我們把所有的大型停車場的空間，我們把這個調出來，目前整個高雄市的大型貨車大約 2 萬 5,000 台，我們現在的規劃大約 1 萬 1,590 個停車位，大概 1 比 2 這樣的比例，特別在所有的大型停車場裡面，楠梓、仁武、大寮、小港、前鎮，大概都較集中這個區域的範圍。也難免，特別是我的選區前鎮、小港，因為它是鄰近我們的港務公司這裡，基本上所有的經濟實體特別是貨運業者，這個地方最多，我就必須針對這來講我們的想法。

現在所有合法的停車場裡面，其實他們是焦慮的而且不只是焦慮現在，而是說，目前如果他跟台糖合約已經到期了，我下個三年、下個五年完之後，會不會因為這樣地方的反對讓我們何去何從？他們不是擔憂現在，他們已經在擔憂下次了。局長用心、交通局用心，特別在大坪頂規劃了三個地方，包括公 9、公 8，還有一個地方，在這三個地方做個公用停車場而且讓它合法化。不過本席也聽到地方居民向我反映，大型停車場對他們居民的困擾和安全的威脅，這些我都聽到。但我必須在議事廳替這些業者說句公道話，所有的業者他不是不想去改善這樣的一個空間，他不是不想改善他想要的職業環境，但我覺得在這個停車場的用地取得跟他相關環境的配套，我們政府應該有必要出面來協調跟規劃。

最近經發局說台糖的 A、B、C、D 倉儲業的 A 區，他想要使用了，所以 A 區的停車場不能用，必須遷出，把經發局的問題推給交通局，當作沒這回事。我在上次總質詢也提到了，我想局長應該也聽到了。為什麼我們在中山路要往中安路的時候，我們一定要拓寬，我們唯有拓寬才能讓地方居民，還有那個地方所有的車流，因為大魯閣開放之後，有必要和都發局還有中央怎樣去協調，拓寬大概 20 米去徵收之後，怎樣讓大型車輛跟我們的地方居民能夠安安全全、放放心心的，讓業者的車輛可以在那地方停車、出入更安全。

地方的里長也很擔憂，他不是為反對而反對，他是覺得那個地方的車禍，我上次總質詢也提過二天就發生車禍，那個路口附近據交通大隊提供的資料裡

面，二、三天就一個車禍，我的意思是，你說你要用到這裡了，叫我遷走。我想我們高雄市是這樣需要大貨車載貨、載鋼鐵、載爐石的工業區，這些業者本來就是我們忽略了的業者，一個經濟的實體，我們現在既然經發局說了，就要請交通局協調這些 A 區業者，讓他遷到別處才是；不是啊！台糖怕如同里長說的擔憂這裡更糟糕，不希望有更多車量進來，我們也試圖和里長、當地居民來協調，以我做民代來說，如按照選票考量，我應該聽里長的。

我覺得這溝通當中，我內心的話要跟局長、電視機前面所有市民說，高雄要發展這塊工業，我們要發展這樣的經濟實體，你們要告訴大家，這是會為難但需要智慧，而且要有魄力跟地方溝通的。

我接受里長的建議，如果 A 區遷到我們未來中安停車場旁邊，也就是 C 區，是不是那裡的車流量又更大了，不過話又說回來，原來的那塊遷到隔壁而已，那個車流量是沒有變的，不過里長為什麼會有這樣的想法？我們不得不又要應地方民衆的要求，因為我覺得交通局或是市政府真的有必要去做。他們的焦慮是這麼多車輛在附近行駛，我們經濟實體開發之後，他們憂慮的並不是他們來到這裡之後的經濟會有多大的發展，而是這個地方的交通，生活周遭所有交通的動線讓我更焦慮、更不安全、更危險。所以局長，我在此懇切的請求交通局，不管是不是在市政會議上講，我應該是要在那天的市長質詢裡要向他做具體的建議，但是因為時間的關係。局長，我相信在這個場合裡面，更適合請教你專業上的指導做未來這個地方的規劃。

第一，未來的合法停車場，如果真的又到期了，因為居民的反對，要不要再給他們？他們不是只有煩惱現在的問題，他們也擔心如果真的這樣的時候，他們要怎麼辦？譬如大坪頂這邊的居民還是常常會打 1999，因為大貨車從我的身邊過。合法的停車場，未來真的租約到了，會不會再趕他們走？要做永續經營是要讓業者也安心。

第二，我們在這附近周遭，因為三國的通道，包括臨港區、高速公路，這個地方開闢大型停車場是再適合不過的，我覺得就經濟的利益上是再適合不過了。也因此，我覺得局長的努力我們都看得到，不過我總覺得如果讓業者直接去面對居民做溝通都還不夠，而且很容易變成業者為了賺錢不顧民衆的生命，真的很容易造成民粹作用或是他們的溝通反而效果比較差。所以我還是覺得交通局，我剛才提到在過年前翠亨南路的業者，還有中安路 A 區的地方，以及大坪頂這些所有合法的停車業者，怎麼樣規劃未來永續的，讓大家很清楚這個地方就是專屬的大型停車場。未來無論如何，最起碼這些業者一定是需要的，無論港區如何發展，如果沒有這些大型車的交通，也無法繼續發展，你要怎麼去動呢？所以你如果不把這些基礎的業者照顧好，這些一樣是回應到其他業者的

成本上。

所以本席在此提到的包括地方的需求，這是我們覺得市政府應該要站出來，包括我在上個會期建議的，怎麼樣拓寬中安路，在中山路和中安路口，怎麼去拓寬的問題。唯有營造地方民衆更安全的交通環境，才能讓民衆覺得市政府有兼顧到業者和民衆的需求，如此才有辦法完成三贏的工作。讓業者安安心心的做生意，也讓附近的居民安安心心的得到周邊附近安全的保障。所以在這個議題裡面，我要特別跟局長拜託，這裡有兩個問題，怎麼樣去規劃未來永續經營的大型停車場，而不是三年一約，就跟選舉一樣，我這次選完又會煩惱下一次的選舉。他們在簽完三年約之後，也會擔心三年後是不是能再繼續經營下去，我覺得是一樣的心情。局長是讓我很敬重的官員，而且是有能力可以把整個城市交通的動線，以及交通的規模做好的。

所以本席有兩點建議，第一，合法的停車場，未來如何合法經營。我認爲要讓業者清楚，也要讓業者放心，讓他們在這裡是不會被趕來趕去的。向局長報告，即便是合法的業者，現在也都很擔心這個問題，居民如果又抗議，這裡又不能經營了，即便是合法都會擔心了，更何況不合法的。

第二，我們要出面協調大型的停車場，我想不是交通局一個局處的能力許可的，我覺得應該要跨局處。局長挺身出來，行政單位裡面包括都發局、經發局所需求的土地，我們一併解決，我相信業者會非常感激。這不是業者的問題，而是所有經濟實體裡的一鏈，這個經濟鏈裡面應該要做的。很多國外的業者來投資，他們擔心會中斷的變數，就是類似像這樣的狀況，不知道何時又不能經營了。如果有任何中間的變數，就一位經濟上的投資者而言，他們根本就不敢來經營。

我們的交通局做得很好，蔡科長也非常努力去做協調，但是有些事是不單單我們局裡面能夠去做的。所以我利用這個機會，在此具體建議局長，我們此時應該要思考這個問題，我們不是只有單純的思考這個地方讓你經營幾年，而是我們怎麼樣去規劃一個永續的大型停車場，讓願意經營的業者來這裡。第二，這些業者在這裡經營之後，就可以放心的一直經營下去，不用擔心以後會被趕來趕去，他們的成本才有辦法計算。這點對於業者而言很重要。地方的居民也會很感謝政府出面解決之後，把周邊的環境變得更安全。剛才我已經舉很具體的例子，例如中安路、中山路拓寬一樣，有必要做這樣的協調。以我身爲民代這個角色做這個平台，我相信我們會發揮得非常的快樂，非常有成就感，而且我們對於地方的選民有所交代。所以局長，我們不預設立場，我們只希望怎麼得到三贏，政府好、業者好、地方居民好。爲了創造三贏，真的有賴交通局能比較有魄力、有遠見的去協調出一個政策出來。在此請局長…。

主席（陳議員玟娟）：

交通局陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝鄭議員對於城市裡面大型貨車停車空間的關心。高雄市身爲一個港都的城市，對於這種因爲港區貨運所需要的經濟促進的力量，我們不能漠視。雖然我們城市一直在發展變成宜居且更高品質的生活環境，但是這樣的經濟主動脈還是要特別重視，有一點點困擾的就是這個城市整個發展的脈絡。雖然現在我們的城市隨著港區的發展，希望能夠繼續往南開拓一個新的港區，把舊的港區變成生活轉型的新區。不過這需要時間相互來搭配，如果港區的發展還沒有到達某一個定位，變成目前城市比較中心的地方要發展成生活的區塊，但是又必須容納移轉過程中的這些貨運車輛，當然會有一些衝突。

過去這幾年來，我們一直在努力的是在大坪頂那邊利用一些公有的土地，包含剛才議員所提到的，有公 8、公 9、機 7、文小 3 等等這些用地，盡可能把一些業者容納在那個地方。當然這樣還不夠，畢竟在市區裡面還有一些。但是先就剛才議員特別關心的翠亨路和中安路這個部分，中安路這個地方的業者也有來局裡跟我們接觸過，也很感謝議員和地方上其他的民意代表關心這樣的課題。我們的想法是這樣，如同我剛才所說的，找一個永久可以永續發展經營的區塊，一定是這個城市未來經濟持續發展的重要課題，這也許不是交通局一個局處能夠決定的。不過我們必須從港區，就是港務公司和市政府其他的機關，以及我們交通局對於整個路線怎麼去安排是最妥適的，我想這是非常重要的工作。

中安路的部分，我們的看法是這樣，目前因爲 A 區要做一些開發，C 區的部分我們也透過交通局出面已經跟台糖取得一些共識，他們也願意用短期的方式。短期不是只有一年，大概是三、五年，先把 A 區的業者安置在 C 區。這個過程裡面，如同我剛才所報告的，因爲我們城市的發展，跟港區往南遷移的時間軸會相互搭配。如果在這個轉換的過程中，我們比較積極的去找到一個大型的長期可以永續經營的用地，到時候這些廠商我們都希望能夠歸納到這塊大的停車空間來，短時間我們就真的必須要有一個轉換時間的替代方案，所以這個部分就需要跟地方上持續來說明和溝通。不過有一個原則，因爲它是替代或是短期的，所以我們有嚴格的要業者承諾，這些本來在 A 區的量跟在 C 區的量是一樣的，不能因此而增加。當然地方上還是擔心未來會一直在這裡，或是一直增加。這個部分我們還需要自己來努力，也請議員就城市的發展找到一個大家都可以相互接受和諧的方案。

至於中安路拓寬這件事情，當然我們也把這個方案交給都發局，因爲畢竟要

做土地徵收和都市計畫變更，這個時程上我想也不會很快，但這卻是一個方案。在此同時我們必須要思考中安路再拓寬，如果未來這一些大型車的業者已經移開了，到時候引進的車流是什麼？這是我們進一步要去思考的。如果大家有共識，我們希望這是短期的，是容納性質的方案，未來他是希望移動開來，因為未來畢竟這三區或四區都是倉儲特區，未來是一定有其發展的目標要去前進。

所以綜合以上的講法，感謝議員長期對於業者、居民和城市發展這幾個面向一起來思考這個問題，這是我們很敬佩的。在方案的解決上面，也許要有一點點短期的方案和一點時間軸，讓我們去配合港區的發展，找到未來永續經營的固定方案。以上向議員說明。

主席（陳議員玫娟）：

延長 1 分鐘。

鄭議員光峰：

我們現在具體講大坪頂，既然是合法的停車場，我們也規劃這三個大型的停車場，業者還是焦慮，因為成本愈墊愈高，我們好不容易拿到這樣合法的停車場，可是地方居民仍然會擔心，這個地方未來有沒有可能會取消。局長，與其未來幾年可能會碰到這些問題，我建議讓居民接受這個地方未來就是合法的大型業者，大家共榮共生。我覺得這是一個概念，讓業者也要自律，我們的地方居民也要互相包容這個地方有業者，他們不要逾越那個路線，大家互相尊重。在這個前提之下，我想…。

交通局陳局長勁甫：

我再補充一下，謝謝議員剛才的再次強調。對於大型車輛在城市裡面的道路，我們是有指定路線的。所以過去也有一些居民，因為大坪頂的發展會有一些新蓋的住宅區，住宅區進駐之後排擠掉業者的生存空間。我們的作法是，一開始就強調這是屬於大型貨車的生存，一定要有市政府的照顧，要保護他們基本通行的路權和未來永續發展的動脈。所以怎麼樣調和居住，居住是後來慢慢發展的，跟原來的產業之間，我想公部門需要扮演一些角色。我們會希望指定他可以通行的路線，這個指定的通行路線不要跟住宅區相互干擾，讓兩個部分能在環境裡共存，這是我們追求的目標。

對於業者自律的部分，除了要求業者自律之外，我們自己本身公部門對於車輛運行動線的部分，也會加強去做稽核。希望透過這樣的作為，如同議員所提到的是三方共贏，而不是互相衝突的局面。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝鄭議員的質詢。休息 10 分鐘。

繼續開會，接下來請李議員雅靜質詢。

李議員雅靜：

先就交通的部分來向交通局道謝，交通團隊真的很辛苦，過去在雅靜的建議之下，我們專業團隊現場來來回回會勘好幾次鳳山北昌路那邊。局長，我們的會勘都不夠重要，所以你都沒有到場，都讓我們自己處理，但是我們也不負眾望，我們的團隊也是很專業。在北鳳山這邊真的是大樓林立，但是不曉得是不是因為工務局和交通局沒有規劃，他們的道路比較小，所以有欠缺停車空間，因為如果路邊停車就會有消防安全的問題。感謝交通局在北昌路設立一個停車場，現在已經完成了，獲得附近居民的認同，我代替市民向交通局說聲謝謝。

接下來是易肇事路口的部分，為什麼要一個一個講？我發現你們不會去做後續追蹤，但是雅靜會去追蹤，地方上需要幫忙，我一定會協助地方、協助交通局，所以在鳳頂和過埤的易肇事路口路段，我要感謝交通局、警察局和相關單位，因為有你們專業的意見而慢慢的改善。局長，希望能夠有一次你可以親自帶隊過來，這個路口很大，它有更大的問題需要你到中央去協調，雅靜也有和立法委員去協調，是不是也請交通部下來，我們這個大的路口看能不能做一個整體的改善。因為這裡距離 88 的交流道太近了，交流道下來就是鄰近這個路口，常常會有搶紅燈、搶時間，或者左轉彎、右轉彎的問題，導致不管是去年的 A1、A2 或 A3 事件，這裡的數字都很高。

之前我們那邊的紅綠燈有一些問題，因為使用年限的問題，紅綠燈常常會故障一整天，然後我們那邊的警察就會很辛苦，那個路口一個警察沒有辦法指揮，至少要二個以上。所以希望這個路口局長召集相關單位，我們一起再去看一下，有沒有一個整體改善的作為，包含工務單位。鳳頂和過埤這邊我邀請局長，我想這個要求應該不過分，每一個會期我都講這些，因為這個路口太危險了，大車、貨櫃車、汽機車和學童上下課，這個路口真的很大、很危險。

等一下請局長給雅靜說一個時間，我們過去那邊看。雅靜在協調交通局協助的過程中，有幾個路口真的比較困難，也有些路口做得很好，像國泰、南京這個路口，雖然我們來來回回看了 4 次，可是每次我經過這個路口就很開心，因為整個交通設施規劃，包含地上的標線都設置得很好，民衆看得懂我們該把車在哪裡待轉，這個路口雖然早上車輛多，可是整個安全度提高、肇事率往下降，真的減少很多交通問題，這個路口要感謝交通局和警察局的協助。

鳳頂和過埤這個路口，如果局長願意一起出來會勘的話，還有大東和維新路口，上個會期雅靜有提到，我們有會同中央的高公局或交通部，我忘記了，他們有來看，協助把那個路口彎曲的標線取直，讓整個路口的行車更為順暢，也更安全。因為這個路口太小加上車輛很多，我們期待它有機會在大東轉運站附

近，有一條替代道路可以去疏通、分流這裡的車輛。大東轉運站這邊不知道局長有沒有去注意，乘車的人不多，反而是公車多於乘客，所以公車經常就停在大東轉運站那邊。

第二個還是要邀請局長來現場看，大東轉運站那邊的停車空間真的不足，那邊有一個大東公園—百榕園，還有一個養工處的鳳山養護隊在那邊，我們的人行道就像你說的，是給人走的，目前因為停車空間不足，又不能亂停，只好停在人行道上。局長，我們的人行道不寬，汽車停在上面之後，不要哪天遇到瘋子在那裏放火，不只那些車輛會全部燒光，甚至會引發爆炸，它又鄰近鳳山養護隊，那個危險性多高，這個地方不只一次向交通局反映，可是不見你們進來改善。

本席一直爭取在原來的國父紀念館，現在閒置種植草皮的那個地方，是不是可以來蓋一個立體停車場，如果你們要蓋地下停車場，我們也覺得可行，一來可以解決機車的停車問題，因為這個公園對鄰近的住戶很重要，很多人早上都會去運動，晚上也是很多，車子要停哪裡？總不能像前一陣子一樣，車子直接騎到公園裡面去，甚至就停在路邊。我覺得對交通安全的考量沒有幫助，反而會增加危險。以上幾個問題請局長回答。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝李議員對鳳山交通持續的關心，對於北昌路停車場，我們順利的提供相關的停車供給，鳳山地區我們也非常清楚過去整個道路的狀況和城市的結構，在公有停車場的部分確實我們積極希望能夠去增加，只要能夠找到可行的用地，我們都很樂意往這個方向去努力，謝謝議員提供這個意見。

另外在易肇事路口改善的部分，我們確實會持續性的來看看，還有沒有哪些地方因為改善完以後，沒有真正達到它應該有的效果，所以會有持續的作法。至於鳳頂和過埤這個大路口，確實它的交通組成和行為都比較複雜，議員認為需要持續來做整體的改善，這個我同意，我們安排一個時間，大家去現場討論一下，包括剛才所提到的大東、維新的部分，是不是有其他改善的空間，我們一併會勘。

李議員雅靜：

局長，我要求你，會勘的當天你一定要出席，可以嗎？

交通局陳局長勁甫：

可以。

李議員雅靜：

如果有涉及到中央部會，請你一併邀請。

交通局陳局長勁甫：

我們會以道安會報的方式，邀集跨局處人員，甚至中央單位有牽涉到改善工程可行性的，我都會一併邀請。

李議員雅靜：

再請教局長，鳳山體育園區現在開始動工了。未來體育園區興建完成之後，可以期待這裡有很多的運動人口，現在的停車空間都是在路邊，我們期待是不是有機會趁著運動園區動工的同時，是不是也可以爭取規劃地下停車場？這個這麼大又整體的多功能園區，將停車場設在地下，讓周遭的市容回歸到最原始，車道給車用，人行道給行人用，車子停在地下停車場。我看到你們的規劃，停車空間只有規劃鳳西羽球場而已，沒有幾個停車格，未來如果那裏辦比賽，不論是全國性或世界級的，那裏的停車空間絕對不夠用，而且那裏只能停放小車，未來遊覽車要停在哪裡？真的沒有地方可以停放，常常只要辦一個高雄市或跨縣市的活動，有遊覽車來，都沒有地方停車。局長，你們有沒有考慮到這個層面？請局長回答。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

有關體育園區停車空間，羽球場部分我們克服了一些行政問題，本來那個地方是非法的，後來我們把它變更為可以合法使用，對於整個體育園區的未來停車空間相關規劃，確實應該及早規劃，目前行政院剛好有一個對於都會區的停車課題，需要趕快興建大型停車場的競爭型計畫，所以我們就把鳳山國小可以做地下停車場的部分提到這個計畫裡面，明天就要把這個計畫往上送。

李議員雅靜：

鳳山地下停車場，我在三年前就提過，那時被你們打回來，很開心這時候你們又有看到這樣的需求，但本席覺得如果要規劃地下停車場，何不使用現在的運動園區呢？讓學校的校安更安全，為什麼要用到鳳山國小呢？以前會提到鳳山國小，是因為這裡有可能其他的用途，也許鳳山國小可以，但現在鳳山體育園區已經在動工了，為何不要規劃在園區底下呢？

交通局陳局長勁甫：

園區部分應該也會有停車規劃，因為我們看到這是一個機會。

李議員雅靜：

到底有沒有機會在鳳山園區建立地下停車場呢？

交通局陳局長勁甫：

這牽涉到整個體育園區的規劃。

李議員雅靜：

目前所有的規劃都是地上物而已，地下停車場的空間，我覺得交通局應該以你們的專業積極去爭取。局長，沒關係，你先請坐，我們請後面那位規劃停車場的科長回答。

主席（陳議員玫娟）：

科長請答復。

交通局停車工程科蔡科長耀吉：

整個鳳山園區及鳳凌廣場的停車需求的確很大，至於是不是在體育園區裡面規劃，這涉及到體育園區的整體規劃，譬如涉及到一些老樹的問題，…。

李議員雅靜：

能不能積極去爭取？不要真的設置在鳳山國小，讓學校的校園可以更舒適的，就像你家樓下願意讓人家挖一個公共停車場嗎？萬一有人在那裏放一把火，你家會如何呢？那種感覺是一樣的。如果你將停車場設置在鳳山體育園區裡面，第一個，大家就近可以停車。第二個，未來鳳西羽球場的停車場就可以規劃成大型遊覽車的停車格。你要規劃的是小型車、機車及遊覽車等可以停放的停車場，這些都要考慮進去。地面上就是停大型遊覽車，平常小車可以停放，地下停車場就可以提供給腳踏車、機車、汽車停放。你到現在都沒有提出具體的計畫，我覺得這不是你們應該有的專業態度。

交通局停車工程科蔡科長耀吉：

謝謝議員。在園區裡面會涉及到一些老樹問題，一些植栽可能會被破壞，這需要從長計議。至於學校的部分，因為校舍和操場基本上是分開的，操場比較靠近體育園區，將來假設這個案子可以順利申請成功，地下室是作為公共停車場，地面上還是維持操場，還有一些運動空間的使用，對於學校及社區可以共創雙贏的局面。

主席（陳議員玫娟）：

延長 3 分鐘。

李議員雅靜：

科長，你講的這個理論有一點奇怪，鳳山國小就沒有老樹嗎？那是我的母校，我知道有沒有；鳳山體育園區有老樹，但被毀得差不多了，剩不到幾棵，如果你說是為了老樹，那很簡單啊！田徑場及體育場整個空蕩蕩的，下面就可以挖停車場了，很方便啊！局長，我們在這裡爭辯這些沒有用，我希望交通局本著你們的專業，提出具體的方案，不要看到你們在鳳山國小設公共停車場，鳳山國小是最後的選項，如果可行，是不是可以規劃在園區底下，做一個整體

的規劃、整體的利用，園區就是園區，不要再把鳳山國小牽扯進去，學校用地一會兒又要做體育用地，請你們做整體的規劃，可以嗎？請局長回答。

主席（陳議員玫娟）：

請陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

我們將體育園區的老樹和剛剛提到的田徑場拿出來做綜合討論。

李議員雅靜：

局長，什麼時候能把你們的評估結果給我呢？

交通局陳局長勁甫：

我先去了解一下，因為牽涉到老樹及田徑場的區塊，所以要看它們的整個設計畫。

李議員雅靜：

拜託局長積極一點，不要只因為配合市政府的相關政策就放棄你的專業，我相信你不是那種人。

交通局陳局長勁甫：

如果有適合的場地，經費也有著落，對長久來講是值得提早規劃。

李議員雅靜：

局長，我在 4 月中旬跟你們要資料，可以嗎？

交通局陳局長勁甫：

我們會評估，因為現在還在執行當中，讓我回去看看資料，了解主要的阻礙在哪裡，再來做研判，4 月下旬再向議員做說明可行性。

李議員雅靜：

謝謝局長。每年的交通罰鍰都將近十五、六億元，去年收了 16 億多，137 萬件交通違規，本席記得在上個會期有請交通局將鳳山的公車路網…，要叫你們 38 區重新規劃，對你們來說非常困難，但就鳳山而言，本席在前幾個會期有提到，我們有爭取 11 條公車路線，也過了二、三年了，能不能重新再做一個盤整？如果路網可以到的，可不可以重新再做延伸，如果經費不夠，這裡有 16 億元的交通罰鍰，可以拿來…。

交通局陳局長勁甫：

裁罰的經費，市政府會做整個預算的分配，會編到公車每一年所需要營虧損補貼的項下，所以應該是有這樣的一個做法。議員也非常關心整個鳳山地區公車路線的檢討，我們也正在做這樣的檢視，我們希望有一些有需求的應該要提供更多的運能，如果說真的對於某些時段或某些路段需求不夠高的，但是又必須要提供居民需求的，我們會希望引用替代的公共運輸方式。這個替代的公共

運輸方式，我們正在研議，交通部也覺得我們的創意不錯，我們先做好規劃以後，就會在今年逐步實施。有關細節方面，一併在 4 月底和議員溝通我們這個想法，好嗎？謝謝。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝李議員雅靜質詢。再過來是張議員豐藤，時間 15 分鐘。

張議員豐藤：

我想在這個月很多關心所有大眾捷運系統及很期待高雄有這樣系統的高雄市民都非常興奮，因為在有生之年，我們所期待的高雄捷運路網，包括紅、橘、黃三線再加上環狀輕軌，我們可以看得到這個路網的形成，我想這對很多高雄人是非常興奮的一件事。很多台北人用台北的眼光看我們高雄的時候，我們高雄的人口數不夠，所以高雄的捷運絕對沒有運量，為什麼紅、橘兩線出來的運量那麼少？但是我跟大家報告其實台北市在只有像紅、橘兩線差不多 40 公里的時候，它的運量跟高雄是差不多的，是在路網形成之後運量才大幅的提升，才有超過百萬的運量，所以我們非常期待高雄有一天真的整個路網形成之後，我們所有的運量會提升到百萬以上，我們所有的市民可以享受非常方便的大眾運輸。

在這裡，我要提醒吳局長還有陳局長，不要忘了，我看了所有的路線，其實旗津可能會變成大家所漏掉的一個地方。旗津是高雄歷史文化最早發展的一個地方，但它是一個離島，然後旗津到高雄市區沒有其他的選擇，也造成交通局很大的困擾。它只有靠渡輪、過港隧道進出，渡輪過去曾發生過像 25 淑女墓所造成的災害，渡輪也造成高雄輪船公司的虧損，以及必須要補貼旗津市民；其他的，你必須要有車輛才可以經由過港隧道進出，所以旗津市民好像變成二等市民。這個部分，我也請吳局長要謹記在心，如果有機會，其實這次的黃線只要再過那個港口進來就可以進到中洲這個地方，將來整個貨櫃港是往第二洲際貨櫃中心那邊去，這樣是有可能形成讓旗津能夠很方便的搭捷運進來。

另外，我也要跟吳局長討論一下對於捷運黃線被前瞻計畫核定，我是很興奮，但是也非常的困惑，為什麼困惑呢？前瞻計畫裡面核定的計畫是地下鐵的捷運，它的預算是 1,400 億元，全部的前瞻計畫總共 8,000 億元的預算，高雄是搶到 1,800 億元，而且黃線就占了 1,400 億元的預算。我在去年 11 月看到了這則新聞，那時候李委員昆澤有召開記者會，然後他也向中央交通部積極的爭取這個輕軌線。這個輕軌線其實跟這個黃線幾乎是一模一樣的路線，所以基本上我相信他這個計畫一定是你們交給交通部，希望交通部能夠核定，而且經過一些可行性評估，可是在三月十幾日行政院的前瞻計畫裡面又核定了，整個政策大轉變。這個輕軌的預算，我有問過你們捷運局，這個輕軌的預算大概只

要 316 億元的預算，但是換成地下鐵的捷運，其他預算會膨脹到 1,400 億元。大家會覺得說在這短短的四個月時間爲什麼政策會有這麼大的轉彎？外面傳言四起，很多人說你們是不是爲了某一位特定的市長參選人來造勢，但是我相信，因爲我曾任環保局長，環保局的樓層是跟捷運局在一起的，我對捷運局是非常的熟悉，捷運局其實是非常專業的局處，從周禮良局長和後來幾位局長都非常專業，我相信你們局裡面的所有工程師都非常專業，所以我寧可用專業這部分來探討到底黃線爲什麼要用這樣？而且將來可能出什麼問題，我要提醒吳局長。

捷運到底是要用地下鐵的捷運或者是用輕軌的方式，我相信有兩個最重要的考量因素，第一個，一定是運量；第二個，是財務。我想就運量來講，黃線所經過的地方連接了亞洲新灣區、連接了整個高雄都會最核心的地點，又連接到澄清湖、五甲、前鎮這些人口非常密集的地方，我認爲運量是沒有問題的，其實我猜測你們當時會報這個輕軌應該是財務的問題，爲什麼是財務的問題？我想這 1,430 億元的預算裡面，中央負擔 771.97 億元，地方是負擔 658 億元，整個辦理的期程是八年，我有大概簡單的估算，如果地方必須要 658 億元，然後分 8 年，8 年應該還是會有高峰期，有些高峰期應該會更多的預算，我們就不要算高峰期好了，把它平均到這 8 年的話，每年市政府自己就要編列 82 億元的預算，放在市府內，這是非常龐大的。我記得議會有要求市政府必須減少市政府的負債，這幾年也有一些成效，可是大家看在那幾年不只是黃線，還有我們的紅線延伸到路竹、環狀輕軌，幾個重大的計畫全部都在裡面，我們市政府的財政有沒有辦法承擔這樣的預算？我想不只是捷運局，所有市政府應該好好的思考，到底我們未來要怎樣因應？不然的話，這可能是丟給下一任的市長，後面的預算要編出來，我想這個其實大家要好好的考慮。

除了財務能不能支撐這個問題外，我認爲還有一個非常嚴重的問題，就是它對於其他建設的排擠，一定會排擠的。我們跟中央 8,000 多億搶了 1,000 多億，有 1,400 億元在這，但是大家知道那個輕軌只要 316 億元，1,400 多億元的預算其實可以建 4 條輕軌。主席，我們大家關心的燕巢輕軌線，它可以連結將來五輕之後的後勁科技園區、楠梓加工區跟這些學校的連結，讓產學能夠合作，它可以把這些學生的生活圈擴大到楠梓，這些對我們楠梓是很棒的一條線，如果我們不是用地下鐵捷運的話，我們用輕軌，1,400 億元同時是可以爭取到這條輕軌。

另外，楠梓的右昌人口那麼多，所有的捷運都不通過那裡，大右昌人口其實是相當多的，右昌人沒辦法去享受這個捷運。我想就運量而言，它是可以創造出來的。這一些都是我們所擔心的，會不會排擠到其他建設？就我來講，我是

非常贊同有 3 條 A 型路權的地下鐵捷運，為什麼是這樣呢？我覺得就都市的核心區有 A 型路權的捷運，再搭配其他低成本的輕軌來擴展所有的路網，這是對於市府財政還有其他平衡的作法，前提是財務必須要能夠支撐。這個財務要能夠支撐，我在這裡要提醒吳局長，有一個部分大家可能要好好思考，就因為它變成是高運量的，所以將來開發變成是自償性的可能性會提高，開發之後會增加很多可能的財源，我想這一部分捷運局必須好好考慮，尤其是昨天高雄港土地開發公司已經成立了，我們在 Y13，就在三多路底。Y13 那個地方是亞洲新灣區，那個站體是不是可以跟土地開發公司一起聯合開發創造更多的利益，使我們整個的地方必須要自付的預算可以降低，我想這一部分其實要好好的考慮。

另外，我們也很擔心，目前說我們的運量是夠的，可是將來這個運量如果沒有達到的話，只是被台北人笑而已，所以我在這裡也要提醒吳局長，過去因為沒有形成路網，所以捷運線跟捷運線之間的轉乘方便性在黃線出來之後，還有未來環狀輕軌全部都出來之後會出現有很多轉乘的地方，那些轉乘的地方是不是可以非常方便？這個牽涉到未來是不是很多人覺得搭捷運是很方便的，很願意去坐，可以創造出更多的運量。我相信有好多點都是這樣轉乘的點，希望捷運局能夠花更多的心思去做這樣的設計。另外在還沒有開始之前宣導的公車路線，陳局長，這個對於在養運量是非常重要的，讓大家習慣這些路線。將來一開始營運之後，可以有更多的運量出來，我相信這個必須要各局處特別來重視。

既然我們已經必須面對財務、面對很多的問題，還有其他很多路線，我們怎麼辦？我跟主席一樣，我們在我們的選區裡面非常希望有燕巢學園區，但是這牽涉到運量，因為所有的學校通過的這條路線其實是人口很不均勻的分布，聚落跟聚落之間是非常遠，所以要創造出這條輕軌的運量其實不容易，其中有一些關鍵，包括學校之間的資源可不可以互相整合？讓學生互相使用、互相共享各學校的資源，才能夠創造出彼此互通的運量。另外，是不是有可能有一些策略？像歐洲，如果說很多地方聚落跟聚落很遠的話，不一定是用輕軌，有可能是用傳統的鐵路，就是所謂的區域快鐵的方式。這樣的話，輕軌已經沒有它的優勢了，跟台鐵討論看看，是不是可能從楠梓走這一條路線的鐵路延伸到佛光山再延伸到旗美？讓旗美也可以有軌道運輸進去。我希望陳局長是不是可以做一個這樣的可行性評估？然後把這個議題拋出來，將來我們也期待旗美可以透過這樣的軌道運輸出來，這樣的路線是不是也可以取代輕軌？或者是有其他策略性，短期、長期我們用什麼樣的方式，慢慢的把這條路線弄出來。

另外，我也必須要替右昌地區的人講話，這裡的路線－右昌高鐵線如果略約評估它的人口數、運量其實是可以出來，但是它的效益不能出來是因為這條線

太短。那有沒有機會？吳局長，有沒有機會？你們以過去的路網…。

主席（陳議員玫娟）：

延長 3 分鐘。

張議員豐藤：

過去你們路網的規劃是有一條銀線，銀線是所謂的蓮潭本館線，這條線如果進來再做一個轉彎是 L 型的進到右昌，把這個路線拉長，那個效益、運量可能會出來。是不是有可能這樣的一個輕軌路線？請吳局長等一下一起答復。另外，我也必須要跟陳局長提醒，我們蓋捷運、輕軌到底有沒有取代了私人運具？這些的評估必須要一直持續的去做，我們蓋完的時候沒有人去坐，大家還是保持原來的習慣。這樣的話，你們有什麼樣的策略可以來刺激這些人能夠進到大眾運輸裡面，我想這部分希望陳局長能夠好好的規劃一下，等一下再答復我。另外，我跟兩位局長講，像維也納的地鐵差不多是 78 公里，大概跟我們現在的紅線、橘線及黃線差不多，其他的全部都是用低成本的輕軌來佈所有其他的路線，以核心的地區用這樣地鐵的方式，其他用輕軌，因為輕軌的成本比較低，其實是一個很好的模式。我也期待我們高雄未來可以真的有這樣的大眾運輸、大眾捷運，我們可以很方便的出門，不必一定要用我們私人的運具，造成交通安全、空氣污染造成碳排放的問題，我們更期待所有的市民可以很安全、很舒適、很方便、很便宜的在高雄市所有地方移動。我是不是先請吳局長針對我剛剛幾個問題回答，然後也請陳局長針對我剛剛幾個問題回答。

主席（陳議員玫娟）：

捷運局吳局長，請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

張議員剛剛一路下來整個提醒的部分，我們完全認同，其實我們的所有作為也是朝這個理念在推進。首先跟張議員報告的是旗津線的部分，旗津線本身也是在我們整體路網規劃裡面的西環，西環會從 O1 一直過旗津。北側的部分過旗津旗津之後往南接下來會到 R6 或是 C4 的部分。

張議員豐藤：

但那是到什麼時候？

捷運工程局吳局長義隆：

這裡面最大的問題、最關鍵的部分就是過港，過港的部分其實是我們最大的挑戰，所以我們目前的戰略採取的是過港隧道本身，其實到 123 年就要退出，所以第二過港隧道就會形成，過去過港這一段我們的契機是配合第二過港隧道規劃時和它共構，這樣對港區的影響和整個工程的成本降低，針對整個運作其實對我們最有利，這個部分我們已經向行政院報告了，行政院他們也願意把這

個部分納入考量，所以未來旗津就配合過港隧道的興建同時去共構。

第二，是有關黃線的部分，我們在去年底就把都會延伸環的輕軌報給交通部研究可行性，交通部也給高鐵局去進行書面審查，在這個過程中，誠如張議員所提的，交通部早期在審核都是用台北看天下，從需求面去看，如果從需求面去看其實高雄要推就很難，所以我們一直希望以供給面去看，就是說捷運建設了帶動周邊發展，之後再把這些相關的開發利益反饋回來給捷運建設，這樣以捷運養捷運我們才有辦法達成。後來我們也發現其實中央積極推動的軌道建設涵括在前瞻基礎建設計畫裡面，我們認為這是一個契機，在這個契機之下當然也有很多立法委員的協助，大家討論後認為這裡面應該要有轉換，我們應該要爭取第三條捷運，所以原先的都會延伸線就轉換成今天的黃線捷運。

黃線的地下捷運部分，我們在 3 月 27 日的可行性裡面報給交通部核定，所以整個主要的問題就是張議員所擔心的經費會不會受到排擠？有關經費排擠，經費在 1,430 億裡面，高雄市政府必須籌措的部分有 650 億，這 650 億裡面成分三部分，第一部分是用地取得，就是機廠用地，機廠用地差不多有 142 億左右，這 142 億就在烏松機廠，我們預計有 16、17 公頃，但是那個地區有 80 幾公頃的農業區，所以我們也和地政局討論過是不是可以採取區段徵收，不用再支付用地取得的費用，同時帶動整個烏松地區的發展，讓運量可以提升，同時地區也可以開發，我們的輕軌用地也可以不用再支付這 142 億元。

第二部分是自償，就是張議員指導的部分，就是周邊的開發和自償，因為整個黃線都是核心區所在，核心區裡面有很多市有地，也產生很多周邊開發等等。有關自償部分，我們自償率目前推估是 25%，因為運量推估大概會在 18 萬日運量左右。因為密度增加之後，張議員剛才提到台北北捷當時木柵線跟淡水線日運量只有 8 萬 5,000 人，但是過了 4 年到民國 89 年的時候，板南線一加入，日運量馬上提升到 73 萬人次，路網增加之後，現在北捷的日運量達到 202 萬人次。所以配合運量增加部分，我們的自償率是 25%，在 25% 之下中央會補助我們非自償部分，非自償部分中央出 84%、我們付 16%。所以我們真正要處理的經費就是非自償 16% 裡面的 149 億，我們要面對的主要就是 149 億的部分。

149 億裡面我們都是採取土地作價投資開發，像我們之前的環狀輕軌及捷運建設，目前市政府已經撥給我們的土地作價已經達到百億，未來配合黃線周邊土地，我們會繼續跟財政局討論去取得土地開發，用土地作價的方式，而不是市政府編預算給我們，我們用這些土地作價，就有能力償還，有能力償還的話在自償裡面我們就可以先向銀行舉債，銀行舉債做完之後，我們配合土地開發和自償部分去還債，所以主要是在 149 億裡面用土地開發跟土地作價，我們認

爲這個部分是可以去平衡沒有問題的。

第三部分，是有關張議員所提的高雄捷運線、右昌高鐵線以及燕巢高鐵線部分，那個是北環，北環部分主要是剛剛張議員有提到，高雄學園很重要，對我們產業的學跟園部分扮演很重要的角色，這個部分我們還是必須配合，我們現在積極努力在岡山路竹延伸線，希望把路竹科學園區銜接進來，這樣的話產、學、園彼此間可以連結，連結可以強化目前整個高雄學園線的部分。現在的問題所在就是高雄學園線周邊的開發和運量需求沒有辦法達到我們自償的部分，但是我們一直在滾動式的配合交通局的養量，儘量讓這個地區發展上來後我們會針對這邊優先考量。

這裡面除了高雄學園線之外，我們接下來會拉到高鐵站爲核心，從高雄大學這一側的高雄學園線向南延伸到高鐵站就是右昌高鐵線；另外東側會銜接燕巢，燕巢這一段銜接過來到高鐵就是形成北環的部分，這一段我們會配合整個地區的開發，我們的路網規劃都已經形成，整個路網相關的配置運作都達成了，但是問題是我們必須等它自償率提升之後，等可行的時候我們會把它納進來考量。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝張議員對公共運輸的持續關心，剛才特別提到燕巢學園的交通問題，目前看起來高雄學園雖然那邊有 7 所大學，但是學校之間的資源整合和學生之間的互動好像還有待開發。我們目前所做的養量工作著重兩個方向，一個就是因爲它的路線是東西向而且非常長，我們目前著重的地方是將燕巢地區，包含樹德科大、義大醫院、醫學院還有高雄應用大學跟高雄師範大學，這個部分希望在校學生要進出校園到市區的公共運輸能夠強化，所以我們這幾年提供了非常多的快線及學校間的接駁，希望透過這樣的方式能夠把量帶起來，有助於未來作爲全線更高運量的運輸工具的引進。

另外一部分就是在高雄大學、高雄海洋大學以及第一科大這邊，鄰近台鐵的部分，希望能串接成另外一個路廊。未來如果可行的話，應該結合這些學校共同思考看怎麼樣打造一個大的大學城，因爲目前每個學校爲了自己學生需要的功能都各別俱足，每個學校裡面都有活動中心、圖書館、休閒娛樂和操場等等，基本上學生並沒有那麼大的需求要跨校處理，未來如果這整塊的大學城可以建置學生共同的生活商業機能，讓學生能夠集中到某一個區塊，就有助於公共運輸的串接以及運量的成長，這個部分我想大家可以往這邊共同思考。

至於剛才議員提到我們做了那麼多，如何有效取代私人運具，這是一個很重

要且嚴肅的課題，目前我們希望建置捷運、輕軌以及公車建置成一個比較具有層級式的公共運輸路網，這樣到底夠不夠？可能還不夠，因為畢竟我們目前公車的運量跟路線可能還沒有辦法真正把整個公共運輸的路網運量整個大幅提升，問題還有一些點，比如說公車沒有到達的地方，跟他所居住或是上班的地方，這中間怎麼銜接，所以我們現在積極改革兩個面向的問題，第一個，就是引進其他輔助公共運輸成長的，準大眾運輸的運輸系統包含共享系統，我們已經有 CityBike，但是希望能夠提供更多機動的，包括電動汽車的共享系統，甚至也有民間願意提供電動機車的共享系統，這些都可以協助我們將屬於最後一哩或較機動性的旅次部分，能夠做更好的銜接，這些都屬於硬體系統性的引進。第二個，如果有這麼多不同的系統，從使用者的觀點來講，必須要能夠很方便的蒐集到這些訊息，透過這些運具之間的整合來達到通勤、通學或旅次目的的效率。很高興現在交通部已經看到高雄市正朝這個方向在做建置，所以今年度也同意選擇高雄做為 Mobility as a Service 就是 MaaS，也就是智慧行動運輸方案的建置示範城市，希望透過 MaaS 系統的建置，將這些不同運具所提供出來的服務，整合在一個平台裡，讓民衆能夠很快速的去做旅次的規劃，乃至於更經濟、更有效率的服務的提供，唯有這樣，在高雄才有辦法大幅度的取代私人運具的使用。

主席（陳議員玫娟）：

接下來請黃議員淑美質詢，時間 15 分鐘。

黃議員淑美：

近年來高雄很多重大的交通建設即將完工，包括鐵路地下化和輕軌第一階段，未來輕軌第二階段也將陸續的完工，但是我們看到完工日期一延再延。我記得第一次爭取輕軌時就提到，第一階段和第二階段輕軌，大概是 106 年就可以全部通車，可是到了 106 年，今天早上看了報紙，第一階段要趕在 9 月才通車，這樣一再的延宕，其實影響的是整個交通的黑暗期，民衆都叫苦連天的說：第二階段剛要施工，大順路就已經塞車，因為你們在做一些前置作業的規畫。請問捷運局吳局長，第一階段工程已經一延再延，你預估第二階段什麼時候可以完工？

主席（陳議員玫娟）：

吳局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

第一階段和第二階段的工程是由兩個不同的統包商承包。第一階段，因遇到統包商財務危機的問題，造成工程延宕，我們也覺得很不好意思，但是我們也在積極的處理，所以第一階段，預計今年 6 月可以鋪軌完成，完成後的地面交

通就是原先平面交通部分的工區，不再會是現在這種情境，對於使用上也會有改善。第二階段目前的里程碑是在 108 年底。

黃議員淑美：

第二階段是 108 年底？

捷運工程局吳局長義隆：

對，所以現在預計…。

黃議員淑美：

第一階段比較好做，都做那麼久了，第二階段怎麼可能 2 年就完工？

捷運工程局吳局長義隆：

這就是要向黃議員報告的，原先因廠商長鴻公司的財務危機問題，造成整個後續工程的延宕，但第二階段統包商是中鋼公司，我們認為中鋼不會有財務問題的發生，所以工程的推動會很順遂，再加上如果未依照我們的里程碑進行，就會面臨到罰款的問題，所以中鋼一定會依照訂定的里程碑來推進，這點是我們可以比較樂觀預期的，因為有罰款，所以中鋼公司會依照里程碑來推進。

黃議員淑美：

如果 108 年沒有完成，就會開始扣錢是嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

每段工程都有它的里程碑，就是施工到哪一段，就必須完成那段的里程碑，沒有達成就要扣錢。

黃議員淑美：

因為你只通車 4 段，等於沒有通車，我看到每個班次都很少有人搭乘，這代表什麼？民衆會認為坐這 4 段是能做什麼？可能只是試試看搭乘輕軌的感覺，沒有辦法真正感覺到使用輕軌上學、通勤的便利，如果是全線通車，當然就有可能了。但是現在只搭乘 4 站，到底能做什麼？當然只是搭著好玩而已，所以我希望它要趕快完成。

剛剛也聽到議員同仁，不要說別縣市要爭取這筆經費，連我們自己的議員都在抱怨為什麼沒有經過左楠？為什麼沒有經過他們的選區？這些都是必然的。這部分的前瞻基礎建設 1,758 億，首先我要請問局長，原來高雄市政府爭取的是輕軌，但因為金額太大，所以把它改為捷運，請問這 1,758 億除了黃線以外，還有什麼樣的規劃？

主席（陳議員玫娟）：

局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

總經費裡包含了三個規劃，除了黃線以外，就是岡山路竹延伸線一階、二階

的部分，總計 303 億。

黃議員淑美：

延伸線的經費是 300 多億嘛！

捷運工程局吳局長義隆：

303 億。

黃議員淑美：

延伸部分 300 多億，所以…。

捷運工程局吳局長義隆：

黃線是 1,430 億，所以加起來是…。

黃議員淑美：

黃線部分是 1,430 億嘛！〔對。〕你知道紅線和橘線花了多少錢嗎？紅線和橘線兩條加起來花了多少錢？局長，你看一下。

捷運工程局吳局長義隆：

1,839 億。

黃議員淑美：

對，1839 億元。但你剛剛說的黃線是 21.2 公里，〔是。〕但紅橘兩線加起來是 44 點多公里喔！我現在要說的是，44 公里花了 1,839 億，黃線的 21 公里卻花了 1,430 億，如果以你的 1,400 多億平均起來…。

捷運工程局吳局長義隆：

紅橘線每公里是 42 億、黃線每公里是 68 億。

黃議員淑美：

對，1 個是 68 億，1 個是 43 億，為什麼會這樣？

捷運工程局吳局長義隆：

第一個部分，紅線在過了北端部分是採高架的方式，第二個部分，長度較長，它的平均成本會降低，因為要分擔機廠的部分，機廠設施本身在公里數較少時，還是一個機廠和同樣的設備。

黃議員淑美：

所以高架比較貴是不是？

捷運工程局吳局長義隆：

高架比較便宜。

黃議員淑美：

高架比較便宜？

捷運工程局吳局長義隆：

對，所以紅橘兩線平均每公里差不多是 42 億左右。

黃議員淑美：

對，是 42 億，黃線你算起來是 68 億。

捷運工程局吳局長義隆：

這 68 億全部都是地下化，而且黃線的路線也比較短，所以平均成本會比較高；另外物價的上漲及相關影響部分其實都在這裡面估算的。

黃議員淑美：

是，所以你認為它的成本會比較高一點。〔對。〕其實我們看到高雄的路網越來越健全是一件好事，但工程卻一直的延宕。局長，如果工程都順利，你預估黃線什麼時候可以完工？

捷運工程局吳局長義隆：

黃線預估在 113 年可以完工。

黃議員淑美：

113 年？〔對。〕所以大概是 8 年。

捷運工程局吳局長義隆：

7 年。

黃議員淑美：

7 年左右就可以全部完工嗎？〔對。〕你知道紅橘兩線做了多久？

捷運工程局吳局長義隆：

紅橘線是做了 6 年。

黃議員淑美：

6 年，實際施工嗎？開始動工算起，規劃階段不算，是不是？如果包含規劃部分，紅橘線做了將近十年了。

捷運工程局吳局長義隆：

一樣啊！黃線是從環狀輕軌轉換過來的，前面的前置作業也拉得很長。

黃議員淑美：

所以它的期程一定要注意，可行性評估做了嗎？環評做了嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

可行性評估於 3 月 27 日已經提報交通部。

黃議員淑美：

所以都還沒做嘛！報了交通部…。

捷運工程局吳局長義隆：

可行性評估已經做完了，已於 3 月份提報交通部。

黃議員淑美：

環評做了沒？

捷運工程局吳局長義隆：

可行性通過之後，接下來會進行綜合規畫和環評，這是第二階段的部分，所以我們要先完成可行性評估。

黃議員淑美：

所以預計 113 年會完成？

捷運工程局吳局長義隆：

對，從規劃、中央核定到施工，中央核定的時間大約 4 年半，這是以前的經驗，後面施工階段大概也要 4 年半的時間。這次在 9 年裡調整的部分，是中央核定的這段期間希望可以把它縮短，因為之前的計畫不是在中央核定的計畫裡，變成是地方政府推動的，現在已經列入前瞻基礎建設計畫裡，在行政院의 管控之下，希望可以把原先的 4 年半時間縮短到 2 年半。

黃議員淑美：

你覺得黃線會有多少運量？因為我們知道現在紅、橘線一天是運量是 17 萬。〔對。〕台北市一天是 200 萬，因為台北市有 5 條線。

捷運工程局吳局長義隆：

台北市在 85 年剛開始時，只有木柵和淡水兩條線的時候，運量是 8.5 萬，但是板南線加入後，89 年日運量提升至 73 萬，所以累計到今天它的運量有 202 萬，也就是路網密度越增加，大家更願意搭乘捷運…。

黃議員淑美：

路網越完善，越多人願意搭乘。〔是。〕現在紅、橘線是 17 萬，你預估黃線會有多少運量？〔18 萬。〕18 萬再加上 17 萬嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

單就黃線的部分是 18 萬。

黃議員淑美：

黃線的部分是 18 萬。〔對。〕目前的運量是 17 萬，所以加起來有 35 萬人次，是這樣子嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

其實總人次的部分還要加上岡山路竹的延伸線，還有完成後的環狀輕軌。向黃議員報告一份資料，台北市現在整個捷運建設的距離長度是 131 公里，所以他們的日運量可以達 200 萬，如果黃線加上岡山路竹延伸線及環狀輕軌後，長度會有 102 公里，這些加總之後，保守估計應該可以達到 50 萬。

黃議員淑美：

我們非常期待黃線可以在 113 年如期完工。接下來我想了解鐵路地下化的工程，因為鐵路地下化已經做了 10 年，完工日期也是一延再延，現在延到明年

的 8 月才能完工，所以我們很期待明年的 8 月能夠真的完工，因為這對三民區而言非常的重要。以前我們經常說的「前驛」、「後驛」，因為我小時候在後驛長大的，其實我並不知道什麼叫後驛，我以為我家的地名就叫做後驛，後來我才知道後火車站叫做後驛。我在後驛長大，當時只要是家境好一點的人都會說要買高級品就要去前驛買，連小孩要唸書都要把他帶去前驛讀書，如信義國小、七賢國中等，這些才是好學校，如果你讀的是後驛的學校，也就是比較不好的學校，感覺上後驛的居民就好像是二等公民。所以三民區所有的人都非常期待鐵路地下化能夠趕快完工，它不僅帶來交通的黑暗期，而且附近的商圈幾乎都無法做生意，包括長明街、建國路的電腦商圈、後驛的成衣街及皮鞋街等，其實都因為這樣導致沒有生意可做。所以大家都非常期待鐵路地下化的完工可以接駁到高鐵。請問局長，之前我們都在講三鐵共構，後來為什麼高雄火車站的三鐵沒有共構，為什麼？

主席（陳議員玟娟）：

請交通局陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

三鐵指的是台鐵、高鐵及捷運。

黃議員淑美：

對，因為後來高鐵後來設在左營，本來有說要拉到高雄火車站。

交通局陳局長勁甫：

對，當時是有這樣的規劃，我所了解的是因為在那個地方有一些工程介面上一直無法搭配；第二個是有地下水位的問題，如果挖深會有地下水位的問題。

黃議員淑美：

所以未來也不可能做？我覺得你們好像有預留地方。

交通局陳局長勁甫：

對，但是目前沒有計畫。

黃議員淑美：

所以很多人失望，因為一直講三鐵共構但是後來卻沒有共構。我們都知道在鐵路地下化後 71 期的重劃也要一起做，我們從 71 期重劃的規劃裡可以看到，未來這裡除了規劃高雄火車站的總站外還留有公園綠地、商辦中心，但是在 71 期的重劃裡卻看不到預留停車場的空間。你應該知道高雄火車站有阿囉哈、國光客運及高雄市公車總站都設在那裡。但是未來如果沒有做整體的交通規劃，沒有幫國道、計程車及公車等規劃完整的路線時，未來高雄火車站完工後，這裡的車輛一樣會亂停。未來這裡的交通還是這樣嗎？請問局長這裡為什麼沒有預留停車場的空間？這些車輛要停到哪裡去？

主席（陳議員玟娟）：

請陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

未來鐵路地下化以後的高雄車站，本身車站下就有規劃法定的停車空間，我們也希望未來到高雄火車站時，儘量能夠使用公共運輸，當然不排除還是有一些人使用私人運具。公共運輸的部分，我們在基地的東、西兩側，各設有公車轉運站及國道客運的轉運站，另外在 71 期計畫區裡，因為會有一些建物會重新更新興建，所以對於車站專用區及特定商業專業用區，有關土地使用管制規定，在建築物下就要附設足夠的停車空間，包含每滿 150 公尺，就要設置一個小車的停車位，每 120 平方公尺就要設置一個機車位。我們希望未來火車站附近能夠儘量減少私人運具進出的衝擊，未來我們也希望能針對沿線區塊裡的公園空間一併規劃停車的空間。

主席（陳議員玟娟）：

延長 2 分鐘。

黃議員淑美：

局長，我再問一個問題，我知道你們現在在實施騎樓禁停淨空的方案，你知道很多人都說我的摩托車都是停在自家的門口，但是你們現在卻會拖吊。現在有一個問題，淨空是可以，問題是你們的配套措施要做出來啊！民衆也說願意配合機車的停放，但是你要告訴他們應該要把車子停到哪裡去。因為民衆通常回到家後會將摩托車停放在自家門口。可是你現在不讓他停，你實施「騎樓禁停的政策」，這個政策一實施後，引起民怨，因為自家門口竟然不可以停車，請問我的摩托車要停到哪裡去？局長，你們的配套措施要做出來啊！你可以實施，但是總要規劃一個地方讓民衆停車。

交通局陳局長勁甫：

有關騎樓停放機車的規定，我們有一個實施的要點，這裡面有規範騎樓的部分，騎樓地沒有經過交通局劃設禁停標線時，同時也不會妨礙行人通行的情況下，我們沒有限制騎樓不能停車，但是必須要沿著騎樓的外緣橫向停放在騎樓地，以一排為限。不能整個騎樓都停放機車，這樣行人就無法通行，基本上我們是希望他能沿著靠近道路的這個外緣停放一排，以整齊為原則。

黃議員淑美：

可以停放一排嘛！

交通局陳局長勁甫：

對，但是商圈的部分，因為生意上的需要，所以我們對商圈有特別做一些規範，我不知道議員所提到的，不能停放在自家門口的…。

黃議員淑美：

在十全路，整個十全路都在拖吊。局長，你剛講得你應該跟…。

交通局陳局長勁甫：

十全商圈的部分嗎？如果是在我們停車收費的格位上違停時，警察當然會去取締。如果純粹是騎樓的部分，剛才我有說過騎樓的管理辦法，那個是一般騎樓的規範，這個部分我們再向議員了解真正的情況是哪一種類型，如果需要我們去和交通大隊溝通的部分，我們會來做。〔…。〕好，沒關係，我會了解議員關心的地方是什麼情況及類型，把類型先確認再做相關的處置。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝黃議員淑美。接下來請黃議員香菽發言，時間是 15 分鐘。

黃議員香菽：

剛剛也有聽到議員提到大家最關心的議題，就是第二期的環狀輕軌工程及新的捷運黃線。所以捷運局長，你還是要辛苦一點，等一下還是有些問題要請教你。我想大家最關心的就是在 2 月 9 日發包以後，也已經動土典禮第二階段環狀輕軌工程，因為第一階段已經在試營運，而且第一階段都是在原有的鐵軌做施工，所以交通影響層面不會很大。可是大家都知道，未來二期環狀輕軌即將經過中華路、博愛路，尤其大順路是沿著中間分隔島興建，這是每個議員都非常關心的問題，包括我們的主席昨天也一再的講，未來會不會是個交通黑暗期？我相信這問題捷運局、交通局都有做過評估。

可是我想請教捷運局長，第二期工程什麼時候會做到我們最關心的這一段，什麼時候這一塊會施工？據我所知目前細部計畫、細部規劃，還有交通環境影響評估報告，好像還沒有做到非常到位。因為我有向你們索取資料，甚至有部分的站點，在大順路經過三民區的 5 個站點，到現在連站點的位置都還沒有確定，在這麼不清楚的情況之下，就貿然的動工，未來影響層面會不會非常大？當然我們非常希望進步的城市有好的建設、有好的交通，未來環狀交通路網能夠做到最好，這個都是我們所期盼的。可是如果因為這個建設而影響到周邊的居民，甚至影響交通大打結，我覺得這個問題請捷運局好好的思考，好好的去做規劃，包括配套措施也要做得很好。局長，請你是不是針對我剛剛的問題做個答復？

主席（陳議員玫娟）：

捷運局吳局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

黃議員所說的部分，站體的位置其實在基本設計都已經定位，但是定位完之後，接下來是細部設計，細部設計會配合周邊環境再做微調。所以不是完全沒

有確定，站的位置都已經確定。

黃議員香菽：

我說的是部分的站體。

捷運工程局吳局長義隆：

全部站體的位置都確定，都已經報交通部通過，只是接下來要細部設計，設計裡面就必須進行微調，因為要配合現地情形及周邊居民情形跟相關進駐動線會再做微調。

黃議員香菽：

所以這樣的細部規劃，是什麼時候會出來？

捷運工程局吳局長義隆：

我們總共是分四段，今年 7 月會全部完成；第二個部分向黃議員報告，就是我們關心的部分是分爲四段，第一段是 C14 到 C17，這一段跟大順路沒有關連，主要的部分是在大順路，預定施工時間是今年 6 月，在 6 月之前一定要完成議員所擔心的這些事情的相關準備工作。這些準備工作就是交通維持計畫，預定 4 月提出，等局內審完之後，我們會和當地民衆再做討論，討論完之後再提到道安會報，道安會報審議通過之後，我們再來具體執行。

黃議員香菽：

局長，你的意思是，如果沒有和周邊的民衆溝通到最好的狀況，甚至道安會報沒有通過的話，你們就不會去施工是嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

沒辦法施工。

黃議員香菽：

你的意思就是這樣，是嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

我們要先提出交通維持計畫，交通維持計畫當然要考慮很多因素，第一個就是順序要怎麼做？第一個要把路邊停車改爲路外停車。第二個，施工的順序一定要有替代道路，就是這裡不能影響居民進出，居民的進出、居民的生活形式、他們的需求是什麼？這個我們要和他們再討論。第三個，我們要考慮到整個分流的思維，因爲大順路是圓弧狀，南邊有同盟路、北邊有明誠路，這圓弧狀的分流要怎麼處理？同時我們會採取半半施工，因爲大順路本身中間是分隔島，我們會採取半半施工，先暫留一邊然後再做處理。這一些都要和民衆溝通，溝通完之後再提到道安會報進行審議，審議完之後我們才會進行施工。

黃議員香菽：

局長，我想再請教你，半半施工的意思，是指右邊的車道圍起來，這一邊先

施工之後，再圍左邊的車道，是這樣嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

對，這是一部分。

黃議員香菽：

這樣會不會把施工的時間拉長嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

一部分是這樣，另外一部分是分段，這裡面的分段和半半施工不是全面，而是要配合當地交通維持情形。如果某些路段對居民進出相關運作影響較小，在影響較小的情形之下，另外又還有替代道路的話，這一部分我們就可能全段施作。

黃議員香菽：

局長，有沒有可能發生這樣的情況呢？就是今天這裡交通維護比較順暢的話，我們就封這一邊，這一邊比較不順暢的時候，這一邊就不封？

捷運工程局吳局長義隆：

這個還要配合工程進度。

黃議員香菽：

會不會每天的狀況都不一樣？

捷運工程局吳局長義隆：

我們工程半半施工，另外還有一部分要考慮工進，我們都知道大順路下面有下水道箱涵，雨水箱涵設在南側，所以我們半半施工會先從北側，把下水道箱涵全部移到北側之後，同時施作到一個段落之後，我們再施作南側。所以從整個的工進和居民的交通維持動線部分，這些部分我們還要等到道安會報審議完竣之後，我們再來據以執行。

黃議員香菽：

這是大順路上下班的情況，這個照片照得有點暗，可是還可以看得出來大順路上下班的時間，交通非常壅塞，因為我本身也住在那個地區，我每次要出去也都飽受塞車之苦。我們知道大順路目前是 30 公尺有 6 線道。但是未來施工以後，會變成單邊各兩線道，一線是快車道、一線是綜合車道，未來在交通已經這麼壅塞的情況之下，如果我們又做環狀輕軌施工，在這個地方有辦法負荷這麼大量的交通壅塞狀況嗎？這個非常令人懷疑。

當然這已經是既定的政策，我們一定要做的，而且非做不可。局長，希望剛才我們所說的交通環境影響評估裡面，未來你要如何分流？包括未來動線怎麼樣？都要向民衆說明，這個都要寫得非常清楚，甚至到地方舉辦公聽會、說明會，都要講得非常清楚。局長，希望能夠分區、分段、分里去做說明會，我們

要從說明做到溝通再做到協調，這是非常重要的。因為每一件重大工程，一定是有好的一面，也有壞的一面，而壞的一面絕對是因為影響到居民周邊生活權益、影響居民周邊生活品質，大家才会有不同的聲音出來。所以拜託局長，希望你 4 月送交通影響評估報告的時候，送完之後在 6 月開工之前，你說 6 月是指大順路開始動工是嗎？分四個階段動工，什麼時候會做到三民區這一段？

主席（陳議員玫娟）：

吳局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

四個段落，當然第一個就是東邊跟西邊，另外大順路上，三民區是分兩個階段，這一段我們預計在 6 月份。

黃議員香菽：

兩段都是在 6 月份嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

對，6 月份開始，不是全面，我們還是會半半施工，也會配合整個工程的工序跟所有交通維持的需求，這兩者間再做確認，因為中鋼還在計畫中，他們預計 4 月份就會拿出計畫書，我們會初步先看過，不是拿出來就算數，我們會會同交通局相關部分去探討，這一部分探討後，我們會加速與民衆溝通，民衆的意見進來後，我們會請中鋼做修正，統包商修正後，我們再把這個案子提報道安會報，道安會報討論後有可能還會做修正，這部分的修正我們會再跟居民舉辦說明會，跟他們說明清楚，說明最後定案的情形是怎麼樣，彼此間對他們有何影響，讓他們心裡有個譜，他們才會知道如何因應受到輕軌運作交通的衝擊，如何運作日常生活的排序。

黃議員香菽：

謝謝局長，真的要拜託局長，好好的用心跟居民做溝通，因為好的建設也是需要民衆來協助。我也希望局長做說明會時也能通知附近的民意代表，包括里長可以一同參與，因為市政府很多局處辦協調會、說明會，都是我跟你說個話就算一場說明會了，你們常常都發生這樣的狀況，所以讓民意代表包括居民都覺得明明說明會沒有辦這麼多場，譬如辦兩場大型的說明會，可是你們給我們的報告說辦了 10 場，這是很重大的工程，所以也希望捷運局不要有這種狀況。多少人來參與說明會，辦了多大場或是如何都是要讓民衆能參與，通知里長、通知民意代表、通知周邊的民衆一同來參與，我覺得這樣的協調會才是有效的，不然很容易造成協調會開過了，附近周遭的居民卻不知道有這件事情，未來很容易會造成抗爭，所以我要拜託局長真的要認真。

我針對輕軌以外，最近最大的議題就是捷運黃線，這一張是在 3 月 23 日行

政院會已經通過的「前瞻基礎建設計畫案」，針對高雄交通這一塊，經費是最龐大的，經過的地方也是人口最多的，包括三民、鳳山地區。因為過去捷運只有紅橘兩線，現在捷運也是紅橘兩線而已，相較於台北大眾運輸的路網還是不夠綿密。台北每日搭乘的人數大概是 200 萬人次，公共運輸使用率也高達 37% 以上。反觀高雄，我昨天看到交通部一則報導，高雄目前平均每日 17 萬人次，等於公共運輸使用率可能不到 10%，只有 7% 多，南北差異非常大，我也相信黃線興建後絕對能夠讓高雄整個大眾運輸的路網更完備，目前紅橘兩線還有已經開始使用的環狀輕軌，包括公車路線做為大眾運輸路網，顯得比較不夠。

我還是要請問捷運局長，我們都知道黃線興建後，要經過的地方也是交通比較頻繁、比較嚴重的地方。我請問捷運局長，這一條黃線的捷運什麼時候動工？動工後是不是也跟環狀輕軌模式一樣會跟居民做溝通，因為我們會經過建工路、民族路、澄清路，這也都是交通量非常大的地方，請捷運局吳局長回答我這個問題。

主席（陳議員玫娟）：

吳局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

黃線的部分現在只在可行性階段，3 月 27 日報交通部，可行性完成之後是綜合規劃跟環評，環評一定要針對交通衝擊分析的部分跟民衆做溝通，然後舉辦說明會。另外什麼時候動工，預計 113 年可以完工，我們預計用 4 年半的時間興建環狀輕軌，所以同樣的第一個在環評的階段就會跟民衆溝通，等到環評過後、綜合規劃過後，基本設計開始發包，在細設跟施工之前一定要進行交通維持計畫，交通維持計畫也一定要跟民衆做說明，所以我們會有不同的階段。另外同時我們希望不是重視溝通的形式，而是重視溝通的實質效益，有些形式需要少數人的溝通，有些需要大多數人的溝通，我們有不同的因應、不同的需求，但是重點在於實質溝通，因為現階段溝通不好，施工困難就更大，所以我們希望把溝通這一段做好，我們在施工過程就可以避免不同的紛爭，造成民衆的不便也不是我們願意的。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

黃議員香菽：

吳局長做工程這麼久，我相信你們對於充分溝通這一塊一定非常了解，我剛才聽你講也是非常了解這一塊，可是我還是要講的就是因為三民區、大順路未來即將要面對交通黑暗期，未來捷運黃線一樣還是有到三民區，甚至與大順路交錯建工路。為什麼我希望能夠充分做溝通，因為我們不希望輕軌做好後，又

一個捷運黃線造成三民區長期的交通黑暗期。因為一個進步的城市要有好的建設，我們要共同努力打拚，可是在打拚的過程當中如果去影響到民衆的權益，市政府應該要好好來做，也不是像局長所講的重於形式，當然這一塊影響到另一塊就要與他們充分溝通，不一定要辦大型的說明會，可是要將周邊的居民集合起來，一定都要讓他們充分了解未來要如何去做，未來這工程做下去對他們的影響有多大，這是一定都要做的，所以我希望吳局長包括交通局陳局長，雖然上次沒有問到你，可是與你的關係非常深，包括未來輕軌做下去，你剛剛也一直提到未來都希望大家坐大眾運輸，但是高雄過去的習慣是騎摩托車比較快、開車比較快，所以要怎麼樣才能夠把他們原本的習慣轉到大眾運輸這一塊，這也是交通局、捷運局要好好去努力的，因為這不是一下子就能改變的，包括大順路周邊的停車…。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝黃議員的質詢，我剛剛聽吳局長講輕軌第二期準備在 6 月份動工，現在已經快 4 月了，你有做過說明會了嗎？地方有做過說明會了嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

4 月統包商就會提出這一部分。

主席（陳議員玫娟）：

4 月份才要做說明會，萬一有很多意見要做協調、做改變，你們 6 月份來得及嗎？〔可以。〕你很有把握？如果民衆抗議呢？

捷運工程局吳局長義隆：

我們就是盡量溝通。

主席（陳議員玫娟）：

我是覺得你們的行程實在是太緊湊了，難怪我們議員都很擔心，因為那個工程一做起來，整個黑暗期很長，而且你們選的地點真的是讓我們三民區、左營區的議員都很擔心。

捷運工程局吳局長義隆：

6 月是有前置作業準備，不是一進去就整個開始動了。

主席（陳議員玫娟）：

你真正動工是什麼時候？

捷運工程局吳局長義隆：

就要看跟居民的溝通協調和交維…。

主席（陳議員玫娟）：

所以 6 月還不是正式的工程期嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

預計。

主席（陳議員玟娟）：

預計而已。好，還有很多時間跟你們討論，這個問題我們真的很擔心。

先向大會報告，因為現在是 12 點 26 分，上午登記的還有一位劉議員德林要質詢，我們就到劉議員德林質詢完畢後再行散會。

請劉議員德林質詢，時間 15 分鐘。

劉議員德林：

首先請教一下交通局陳局長，鐵路地下化動工至今，原本預計 106 年底要通車，現在到目前已經 3 月底了，通車的期程是否有很嚴重的延宕嗎？

交通局陳局長勁甫：

是的，目前他們最新公布的是，希望能在 107 年 8 月以前能夠完工通車。

劉議員德林：

我看能在 108 年以前完工已經很不錯了，如果照進度的百分比來看的話。所以一個政府的重大工程施作下去，工程的延宕跟各項因素的夾雜會造成地方交通流量很大的困擾。

我接下來再請教你，除了延期以外，我們現有鳳山地區的青年路是採高架方式的，這一段的工程應該是有一個工程的段落，應該施作完成了。那個部分長期造成上下班的車輛壅塞和車禍的頻傳，這部分是不是能夠先行做平面的處理？

交通局陳局長勁甫：

謝謝議員的關心。有關於鐵路地下化之後，沿線所經過的立體交叉部分，我們有分成幾個階段，只要能夠配合工期就會拆除。

劉議員德林：

我看工期已經做到前面了，已經過去這一段了，你們有沒有評估是不是可以採平面式的通行呢？

交通局陳局長勁甫：

評估的部分，我們會來評估。因為之前就立體交叉的部分，已經有先做了規劃。議員提到的是，現在看起來好像平面的工程已經結束，我們確認一下，如果提前來完成的話，可以變成平面的話，那當然可以。據我所知，所謂的立體交叉拆除的部分，到目前都還沒有到定位。

劉議員德林：

所以本席就是藉由今天的質詢，希望你能夠解決這個問題，看是不是工程已經往前推了，這一段是不是已經完成了。如果完成了，有沒有在短期間把平面整理出來，讓上下班所有的車輛更便捷、更便利，也不會造成地方上車禍頻傳，

尤其是機車和汽車爭道的狀況，我們希望在最短的時間內把它處理好。

交通局陳局長勁甫：

謝謝議員的提醒。當然這個部分看起來如果工程結束，還有一個重要的關鍵點，就是整個路線通了之後，鐵路要下地，下地之後平面才能真的通行，否則目前平面還是有鐵路的使用。所以爲什麼要整個通行以後才會按照這個時程，把立體交叉的部分逐一拆除。

劉議員德林：

如果照期程是可能要等到 108 年。

交通局陳局長勁甫：

所以我們也非常希望 107 年 8 月這個時程不要再往後延，這也經過…。

劉議員德林：

局長，我的意思不是延不延，現在既然工程已經推過去，這邊已經完成了，是不是平面的就可以順利通行了？

交通局陳局長勁甫：

因爲鐵路沒有辦法下地，所以還是要靠平面來通行。下面的不通，上面一定要維持住鐵路的通行。所以才會說當鐵路已經完全下地可以通行了，上面的立體交叉就趕快拆除，這樣就可以提供平面的交通來使用。

劉議員德林：

我了解了，所以即使工程完成了，火車還沒有下地，火車的運行還是要在平面上，是不是？〔是。〕我今天的反映是民意希望能趕快。

第二點，我們整個火車站的起造，鐵工局和鐵改局到現在爲止還沒有一個落實的方案。另外一個就是，我們交通局在整個運輸規劃上，有沒有在那裡做進一步的交通樞紐的整體規劃？

交通局陳局長勁甫：

有關未來鳳山站的主體裡面，對於公共運輸要怎麼樣跟它做銜接，這當然是一個很重要的課題。如果公共運輸沒有辦法在鐵路地下化之後，做一個很好的轉運功能，民衆也會很不方便，就會使用私人運具。所以在這個部分他們在鐵路車站未來完工之後，有提供周遭的整個設施的配置…。

劉議員德林：

鐵路要銜接公車。

交通局陳局長勁甫：

是，包含停車場都要一併規劃。

劉議員德林：

還有路網的標準化。這部分我們有沒有開始在規劃了？

交通局陳局長勁甫：

在鐵路車站的規劃裡面就一併要先整合進去了，所以這個已經有計畫了。

劉議員德林：

是交通局整合，還是鐵改、鐵工整合？

交通局陳局長勁甫：

主要是由鐵工局提供這個計畫來共同審查，我們當然也會關心他們提出來的計畫，對於我們公共運輸和鐵路之間的轉乘接駁的功能上有沒有做好整合。

劉議員德林：

這個不對，局長，所有的運輸應該掌握在你們手上。硬體是他們在規劃，你怎麼樣在運輸上面做調節，可以從整個的站體做網狀的路線出去，這很重要的一件事。

交通局陳局長勁甫：

是，這個部分是他們要符合交通局對於整個轉運接駁的功能要求進行設計，因為整個站區是一個特區的開發，所以它必須要有一個主體單位來做這個規劃。

劉議員德林：

局長，爲什麼本席在此跟你提到這個，當時在王局長任內的時候，「6 分鐘生活圈」把鳳山、大東捷運站旁的大東做一個轉運。可是今天一個城市的交通樞紐，在這個旁邊，你看到當時大東的主體和現在火車站的主體，其實如果距離等距，就很近。所以當時交通局本來就是要放在火車站做一個整體的規劃，可是由於鐵路地下化的影響，讓大東在那裡成立了一個轉運站。你也看到轉運站前面的光遠路銜接著經武路，這部分轉出來到了紅綠燈口和大東路口，其實如果按照等距的話只有 60 米左右。所以現在造成整個鳳山地區，包含從林園、大寮和大樹過來的車子都擠在那裡，所以造成交通流量的動線好像是不規則的壅塞的狀況。

如果將來火車站站體出現之後，我們是否能把這個大東轉運站移過去？爲什麼要移過去？因爲第一、交通的動線有問題；第二、乘客的搭乘量也不是很多；第三、那裡有一個文化園區，又有都市之肺的大東公園，所以那裡規劃轉運站，所排放出來的廢氣，對於整個地方跟都市發展都不是協調的工作。所以我想是否在火車站主體規劃中，把大東轉運站一併納入。現有的大東轉運站是一個車站的站牌做交通樞紐的轉換，我在想對整個大東規劃的文化園區會很好，再加上周遭的公園，政府也投資那麼多在公園上讓民衆休閒，如果這個轉運站在那邊，但是搭乘流量又沒有到達一定的數量，是否可以再做考慮？

交通局陳局長勁甫：

謝謝議員對於整個轉運中心功能的思維。我基本上贊同議員的關心，當然轉運站的功能最主要就是希望能搭配主幹的大眾運輸路網，目前大東是配合捷運的疏運。雖然我們現在在做的是鐵路地下化，鐵路地下化的時程也沒有想到會一直往後延宕。我剛剛有提到，未來整個鐵路地下化完成以後，跟平面的公共運輸要怎麼樣去做介接，需不需要有一個轉運功能的設施，我覺得已經在這個規劃裡面了。

至於未來大東跟火車站這兩個轉運的功能，因為它接的下面的主幹的公共運輸是不一樣的，一個是鐵路、一個是捷運。所以怎麼樣把這兩個轉運站的功能做整個綜效的發揮，我想這是很重要的，如同剛才議員所提到的，我們會根據這樣的需求做進一步的檢討調整。

劉議員德林：

局長，當時 100 年要設置的時候，本席是強烈的反對，當地的民調也反對，可是市政府已然定案。我也就認為因應政府重大工程的鐵路地下化，我們也希望這裡不要做主體的轉運，就是以站牌站立式的銜接。這部分希望交通局做好評估，對於地方上的心聲的反映，是否能順應民意，把這部分做一個修正，結合整個交通樞紐的整體性，將其包含在裡面。這部分能否取消，地方上的民意是希望不要在那裡轉運。有幾項因素，運量和交通樞紐的問題，都有產生問題。所以希望局長是否能做一個評估出來，讓本席很清楚的了解，我們也在努力跟交通局做主體的協調，你們也經過專業的評估，把你們的轉運數據拉出來，如果沒有達到一定的數量，這也是政府的土地，也不需要占據在那裡，政府的土地也是人民的權利。人民如果在那裡能搭乘其他的，包含捷運下來的車輛，或者其他的用途，我想對於整個文化園區的完整，會更完善一點。

交通局陳局長勁甫：

我們會持續做這樣的功能性的檢討。我也認為整個鳳山地區，由於城市結構發展的特性，我覺得我們也可以共同來思考，鳳山值得一個更好的公共運輸的轉運配置，怎麼樣把這個目標達成，我同意議員，我們持續來檢討。

劉議員德林：

尤其火車站要重新起造，我們藉由這個機會將眼光放遠，不要在這裡再做轉運站。

交通局陳局長勁甫：

我剛剛有提到，我們看怎麼做能達到綜效最大，對鳳山地區的整個運輸發展是最好的方案。

劉議員德林：

局長，你去評估，評估好之後，我們再來做協調，來達到我們所希望的目標。

好不好？〔好。〕

接下來請教觀光局長。局長在市長的施政報告裡面有提到，在今年六龜寶來那裡有挖到兩口溫泉，這也算是好消息。從莫拉克颱風之後，整個地形地貌改變，讓整個溫泉區一下子讓觀光以及民衆的去處受限。從高雄縣政府到高雄市政府花費了很多金額投入尋找溫泉，經過這麼多年，在今年的 2 月 18 日正式挖掘到兩口溫泉。你在書面上提到的一口平均水量不足，另外一口是一天可以達到 173 噸。這部分我們對於觀光局的用心，當然值得肯定，可是當溫泉一旦挖掘到之後，觀光局怎麼做未來開發的整體配套，能夠讓觀光再結合溫泉，盡到政府的責任，把它規劃…。

主席（陳議員玫娟）：

延長 3 分鐘。

劉議員德林：

把這個部分做主體的規劃，包含觀光局長身邊有一個很好的副手，是以前養工處的吳處長，他對於整個工程和整體的區域規劃非常有經驗。我在你們的工作報告裡面看到，你們提到現在已經著手在種一些花木。現在的觀光取向，例如琉璃吊橋或者天空步道，只要有溫泉做賣點，旁邊再有一個賣點，把周遭規劃完善，包含未來交通的樞紐以及其他的，達到我們觀光最重要的目的，能夠帶動地方的繁榮。在整個政府的規劃完善之後，讓這裡有當地的文化，能夠發展得更好。

所以本席在此，除了針對你們給我的計畫裡，2 月才剛出爐，我希望除了你給我的書面答復以外，你所開放的，審議通過的，我認為輔導和規劃還要更完善，不要再過一段時間又感受到非常非常的凌亂，而且交通的樞紐跟整體要規劃好。今天有機會就是觀光局要扮演很重要的一個角色，把它整個的規劃出來，把它提昇起來。這一點局長也責無旁貸，剛好副局長也學有專才，也藉由這部分，大家能夠集思廣益，把那裡按照地政局的規劃，或者一些其他的，做一個整體的考量，才能夠達到更好的未來。請你答復。

觀光局曾局長姿雯：

感謝議員對於寶來這個地方溫泉挖掘，以及溫泉業者合法化的議題的關心，也非常感謝在這個過程中很多同仁的努力。我們其實是投入了 2,000 萬要挖掘兩口井，第一口井只挖了 300 米左右，雖然有挖到溫泉，但是量是不夠的。很高興在去年的 7 月開始，我們的挖掘到今年的 1 月完成，我們有發現溫泉。第二口井是在寶來國中後方的台地，所以溫泉挖掘到之後，水量是足夠的，供水量一天有穩定的 173 噸這麼多，這裡的溫泉泉質也非常好，大概高於標準的 20 倍，在溫度的部分大概是 52 度 C。所以這個溫泉，對於寶來溫泉的提昇，

整個是士氣大振。在這個部分後續就會牽涉到取供的問題，我們目前正在努力的申請溫泉開發許可，以及我們做溫泉的水泉和開發完成的證明，這個部分我們希望能在今年 8 月完成。完成之後就誠如議員所說的，我們未來溫泉取供的部分必須要有一套制度去運行，希望能建立一個制度，希望在地業者都可以取得這個溫泉的標章，我們也希望能穩定的提供這些溫泉給在地的業者來吸引更多的觀光客。取供的部分到底要怎麼建立，我們目前還在評估，到底是由公營，還是要 OT，還是要 BOT，這個部分我們希望以地方的最大利益來做考量。這是在溫泉挖掘的部分。

剛剛議員有提到讓我們在地業者合法化，其實目前我們合法化的過程大概已經十幾年了，在原高雄縣時代就開始啟動，但是後來遇到 88 風災整個地形、地貌改變，原來有 39 家要申請，後來剩下 14 家，高雄市縣市合併以後，高雄市政府觀光局就開始積極的輔導這 14 家，目前非常高興的就是已經有 13 家在這個部分有條件的通過，其中還有 1 家的興辦事業計畫還在審認。這 13 家裡面也很高興在最近完成了坡審，大概只剩下 5 家要補正資料，有 9 家已經通過了，所以我想這個部分其實是整個大家的努力，然後希望能夠讓我們的溫泉業者早日取得合法化。

我們目前還有兩個事情要跟中央做一些溝通。第一個部分，我們必須要跟國財署協調，因為有一些國有的土地沒有辦法做讓售，所以這個我們已經行文給行政院是不是能夠專案來協助？讓他們能夠取得這些土地。第二個部分，對於可以取得價購土地的業者來說，他的價購金額其實是有點高，所以這個部分我們地政局正在努力跟國財署協調怎麼樣讓雙方都可以接受的價格，我們希望早日把這個合法化的程序趕快來完成。

主席（陳議員玟娟）：

再延長 1 分鐘。

劉議員德林：

聽到局長這樣來陳述，我希望針對這個，當然市政是延續性的，縣市合併之後，我們當初對於六龜寶來這個地方，整個高雄縣議會也非常關心的一個角度，所以在當時的縣政府也編了 2,000 萬元，但是在做的過程是失敗的，那現在有這個契機跟整個地貌的變化，我剛剛看到我們已經往前踏進很大的一步，這一步除了合法化以外，我們政府對於它整個硬體規劃要怎麼樣來協助當地能夠開發完成，這樣對觀光才有一個更好的周邊效益，這才是我們樂於見到的，這就是縣市合併提升我們服務業跟觀光業最主要的精神。另外找時間，我們觀光局來安排，邀請我們到當地做實地考察跟瞭解…。

觀光局曾局長姿雯：

謝謝。

主席（陳議員玟娟）：

謝謝劉議員的質詢。上午登記發言的議員全部發言完畢，下午 3 點繼續開會。

向大會報告，下午的議程還是繼續交通部門業務質詢。下午登記第一位的是林議員瑩蓉，時間 15 分鐘。

林議員瑩蓉：

今天我要針對交通部門做一些相關的詢問。第一個，我想高雄市的交通規劃，長期以來也是我們市府單位重點之所在。市長這次的施政報告裡也特別提到，強調未來高雄市交通規劃的幾個方向。第一個，低碳運具；第二個，要多元運輸；第三個，要運具共享；第四個，要交通環境改造。我覺得這四個部分在今年開始，我們還是要好好檢視高雄市交通的整個規劃，看未來我們要如何達到這四個面向和目標。

低碳運具裡，很重要的就是大眾運輸，還有相關的一些比較綠能的交通運具，包括自行車的部分。多元運輸，高雄市現在發展了輕軌、捷運、公車還有自行車，未來可能還有一些電動車、電動機車等等。這些多元的運輸在高雄市會呈現多元的風貌，這樣一個多元的交通運具的產生，它到底要怎麼去建構，在達到整個完整交通路網的同時，也讓民衆在整個運輸過程中達到便利，而且時間成本和交通成本是最低廉的、也是最方便的。再來，運具的共享，我覺得高雄市在運具共享的使用率還是不高；除了捷運的部分，搭乘率可能比較高以外，現在公車的搭乘率其實不多。共享的狀況我們所看到的，幾乎大家還是習慣以個人的運具為主，包括機車或是汽車，所以高雄市的機車量不減反增，汽車也是。

再來，我覺得交通環境的改造，高雄市還有很大的進步空間。交通環境的改造裡，包含我們道路的整個規劃以及十字路口的規劃。我看很多路口其實過去有一些動線上的不順暢，或者是交通號誌上的處理，交通局在這個部分其實有做一些改善。但是有一些地方，尤其比較偏鄉的地方，跟在縣市合併之後比較接近城市以外的區塊，這些動線在交通環境的改造方面，我覺得還需要做更多的調整。這是我提出來對於從今年開始，我們高雄市針對交通的整個規劃所必須要去努力的四個方向。

首先我覺得在共享系統方面，我們真的要好好的去檢視。我們現在的公共腳踏車有 300 個租賃站、4,800 輛的公共腳踏車。我們高雄市有多少人口呢？現在有 2,780 萬人口，所以如果你去除一下平均就會知道。不要以偏鄉來講，光是都會區來說，這 4,800 輛的公共腳踏車真的是不夠用，是以使用率來講。300 個租賃站看起來量還不少，可是實際上如果把它分布在整個高雄市來說，它是

非常稀疏的，顯現我們在所謂的公共腳踏車、自行車的部分，它的建構還需要更大的進步空間。台北市在 Ubike 的推動上不遺餘力，我們現在看到一些比較成功的，像法國或者歐洲一些國家，他們對於腳踏車的建置，其實他們的數量和腳踏車站的密度是很高的，高雄市如何能達到這樣一個高密度的公共腳踏車站，還有非常便利的公共腳踏車，在你生活的周邊隨時都有這樣的一個運具可以使用。我覺得這個部分，我們未來是要努力加強的。

再來所謂的輕軌，我們現在所做的輕軌就是環狀輕軌。上半年最被討論的熱門話題就是捷運黃線，因為前瞻基礎建設，高雄市因為有這個建設的經費而爭取到捷運黃線，真的是一件可喜可賀的事情。所以幾乎大家都很關注黃線捷運到底什麼時候要開始？未來它會產生哪些效應？我們高雄市每個議員都很關心，早上也有很多議員在質詢這個部分。我認為我們高雄市未來不僅要有環狀輕軌、有橘線、紅線、黃線的捷運，未來高雄市也許根據整個城市的發展。人家說大眾運輸之所在，繁榮之所在。所以隨著發展的狀態，我們的捷運也許將來還會有更多條。這樣的一個交通規劃裡頭，到底我們在短期、中期、長期上，高雄市針對這樣的一個交通建設，我們要有什麼樣的配套和因應策略，來讓民眾去習慣大眾運輸。

再來，我要檢視的是公車運量，公車運量其實現在很低，包括楠梓地區還有到燕巢地區，這個地方過去有所謂的高雄學園，高雄學園因為大眾運輸是以公車來做主要的運量，因為那邊也有很多大學的串聯，包括高雄大學、第一科大甚至到燕巢的時候，有高應大、高師大、第一科大等等，都在燕巢區和楠梓區這樣的一個學園區，當時規劃的公車的載運是希望能夠養量好讓將來能做 BRT，但是我發現成效不彰，所以這個我們要重新檢視和做調整，為什麼搭乘量這麼少？到底我們要面臨什麼樣的問題來做解決？

最後一個，我認為計程車的接駁規劃也是缺乏配套，這個議題我在當第一任議員的時候就提過了，當時歷任的交通局長也都談了很多關於計程車的接駁，尤其那時候的捷運很需要短程的接駁，就希望計程車在這個部分扮演重要的角色。不過，我發現這個階段，計程車在這個部分要扮演的角色，好像越來越沒有被重視。它依然是被忽視，只是單純在市區裡排班和載客的功能。但是其實它在整個大眾運輸鏈裡所扮演的角色，好像也沒有賦予一個很重要的功能。所以關於這樣一個共享系統的檢視，問題就很多，所以我待會要請交通局長，針對這樣的一個部分做簡單的答復。

再來，我要提的是黃線的興建，未來大家都很關心到底它要經過哪些地方，目前規劃是設 21 站，會串聯的地方含蓋的都是人口密度很高的，包括前鎮、苓雅、三民、鳳山、鳥松，從亞洲新灣區開始到四維行政中心，沿著民族路、

建功商圈、本館路、澄清路、長庚醫院，然後到鳳山、衛武營、五甲，然後再到前鎮。說真的，這在南區來講，從亞洲新灣區到澄清湖再到鳳山，大家都非常的期待。我也要特別強調，蔡英文總統對於黃線這一條能夠這樣給予高雄市一個特別的、很重要的禮物，其實是著眼於蔡總統很重視南部高雄大眾運輸的發展，所以他這次很大方的讓我們把這個黃線的捷運爭取到，所以要好好的去運用。當然每個人對於捷運的興建觀點不同，到底要不要花這麼大的成本，因為它有 1,400 多億，1,400 多億到底要蓋多久？未來有沒有回收、可不可以賺錢？就像我們的紅線和橘線，這麼多年來一直到去年才開始轉虧為盈，真的是非常的不容易。所以我覺得未來黃線在整個整體的興建和營運上，儘量不要像紅線和橘線這樣有很多問題存在。有了紅線和橘線的經驗，我們當然會希望黃線未來不會面臨相同的問題，而且能夠更快達成我們想要的大眾運輸目標。

在整個黃線的規劃當中，這個是針對南區的部分，所以北區的民衆會覺得說，我們北區的大眾運輸在哪裡呢？根據捷運局長期路網規劃的路線總共有 15 條，我們現有的雙軸就是紅線和橘線，現在還有雙環，雙環就是水岸都會的環線，這個就是現在的輕軌，又爭取到都會的延伸環線，這個就是黃色的捷運線，未來在我們的長期路網裡，捷運局有規劃 4 個連結線，還有北環圈、南環圈、西環圈和東環圈，北環圈包括燕巢、楠梓這個區塊，我剛才提到的高雄學園區也在北環圈的範圍裡面；南環圈到小港、大寮這個地方；西環圈是到旗津；東環圈是到佛光山。

以整個大高雄的路網來看，我們高雄捷運規劃了 15 條，這 15 條也許在短期內我們不可能每一條都去興建，因為每一條捷運一爭取下來動輒都要 1,000 多億，但是如何把這樣的交通路網逐步的建構起來，用什麼樣的交通規劃方式，讓大眾運輸在整個生活圈裡面成為最重要、最便利的，而且是民衆非常好的運輸工具。以上議題我覺得我們必須要好好重新來看高雄市的交通規劃，捷運局長，剛才我提到 15 條高雄捷運的長期路網規劃，目前我們做了雙軸線和雙環線，後續的其他規劃你和交通局在搭配上有什麼想法？請局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

捷運局吳局長，請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

林議員對我們整體路網相當的熟稔，捷運路網的規劃不是為了捷運而捷運，我們是為了都市發展而捷運，所以我們整個路網規劃的配置都是依據高雄的整體發展去進行。整個路網的推動除了配合整體都市規劃之外，新建裡面還要考慮到成本效益的可行性，如果它不可行，整個城市發展還沒上來，我們那一段就沒辦法做了。整體路網之下，我們針對優先順序和可行性的部分，然後逐步

去推動，當然也會面臨到後面發展較為緩慢，然後可能影響後續推動的部分，後續從個人運具裡面，包括機車和私人交通工具，這些交通工具要轉到大眾運輸裡面其實不容易，如果我們可以先用公共運輸去養量，像台北的公共運輸已經達到 37%，所以它在轉換過程就很快，我們現在和交通局合作，還沒有達成這些可行性之前，我們就先採取公共運輸來養量的部分。〔…。〕

主席（陳議員玫娟）：

延長 3 分鐘。

林議員瑩蓉：

針對長期網路這個部分的規劃，還是會先透過交通局做運輸動線的養量，這個部分現在面臨一個瓶頸，就是光是高雄學園區，這個養量就養不出來了，問題出在哪裡？剛才我提到我們要檢視的交通規劃裡有很多共享系統，這些共享系統並沒有完整發揮，這個部分請交通局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

交通局陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

交通政策在高雄，我們擬定的是低碳運具、多元交通運具、共享運具及改善整個交通環境，這些要一起做才能把整個大眾運輸、公共運輸的環境和運量把它提升。

林議員瑩蓉：

剛才我有點到這些問題，你要怎麼去解決？

交通局陳局長勁甫：

過去都是用運具提供者的觀點在思考，怎麼樣去移轉私人運具，我們現在轉換成使用者的觀點來思考，到底對他們來講，完成一次旅程裡面，他們真正關心的還有銜接的問題。

林議員瑩蓉：

要考慮他的交通成本和時間等等。

交通局陳局長勁甫：

是的，時間、成本和方便性等等，我們希望能夠加強多元運具或運輸的引進，還有共享系統的部分。

林議員瑩蓉：

高雄學園的問題是怎樣？

交通局陳局長勁甫：

高雄學園的問題，這幾年我們配合公車進校園的政策，我們將燕巢地區，特別是樹德科大往東的那 3 所學校，加上義守大學、醫學院，這個地方我們闢建

很多快速道路，高速公路的快線。

林議員瑩蓉：

它的搭乘量不高。

交通局陳局長勁甫：

它的搭乘量滿高的，現在我們要加強的是，怎樣把高雄應用大學和高雄師範大學他們要接駁出來到樹德科大，然後搭乘快線上國道，把這個部分強化，另外一個部分…。

林議員瑩蓉：

你說搭乘量高，請你提供數據給我，我所了解的，在地的聲音表示搭乘量不高，而且每一班都要等很久，除非它是從學校直接發車的。

交通局陳局長勁甫：

從學校直接發車，剛才議員提到學園，學校裡面的需求…。

林議員瑩蓉：

所以它並沒有帶動周邊社區居民來搭乘，幾乎都是學校的學生，從市區搭到校園，然後從校園搭到市區。

交通局陳局長勁甫：

樹德科大以後還有分散到後面幾個學校，它沿線就會服務到社區。

林議員瑩蓉：

我的想法是，高雄學園的大眾運輸應該帶動社區願意來搭乘，可是後來發現這樣的運量都是學生和老師在搭乘而已，社區民眾搭乘的人很少。

交通局陳局長勁甫：

目前看起來確實有這個現象，因為交通運輸和土地使用和生活行為有關，早上我有回復議員說，我們應該共同來思考，目前學園不同學校之間，彼此之間的資源和學生往來修課的互動性還不是那麼高，所以我們可能要來邀請各個學校重視這一點。第二個，在沿線上考慮到學生真正的生活相關商業機能，要能夠在那邊集中或建置，現在每一個學校都有它自己的圖書館、活動中心和操場等等。像這樣分散式、每一個自給自足的校園規劃，可能很難帶動整條線這種大學城的概念，如果這個部分不能相互配合，學生大概就是從他家裡上下學這個需求，相對的沒有辦法帶動沿線社區的需要。

如果可以把它變成大範圍大學城的概念，來共同分享一些資源，或許因為這個資源要去一個很不錯的健身房或是一個商業中心，學生就會往那邊集中，他就不需要到市區裡面了。我們在這個路廊上面所建置的公共運輸不是只有學校受益，那個社區也會因此受益。這個部分可能面對的課題比較大，我們現在做的是先符合學生的需求，未來配合整個大學城如果可以共同往剛才我建議的方

向來努力，這樣會比較有機會把運量整個提升。〔…〕我認為應該是這樣的建議比較好，不然現在學生都只是去學校，然後就回到原來生活的範疇，這只是簡單的通勤而已。〔…〕公共腳踏車這個部分，我知道環保局持續在擴增站點。公共腳踏車是一個網路的系統，如果這個網路佈設得愈密，使用的頻繁就會愈高，整個效益才會提昇。我想環保局也是朝這個方向在建置當中。

剛才議員特別提到計程車，我跟議員報告，我們高雄市計程車的服務，算是目前台灣的標竿城市。我們現在把計程車用來替代偏遠地區的公車，這部分已經是各縣市政府在學習的。另外，我們也鼓勵計程車共乘，我們目前有 7 至 9 所學校，有些還在談，有些已經在實施了，在學校裡爲了學生的需要，提供計程車共乘服務。這是學校主動認爲這樣很好，我們來幫他們撮合，所以愈來愈多學校加入這個部分，未來我們會將這樣的模式應用到，譬如長庚醫院，或是一些重要的商圈，如果他們有這樣的需求，我們也願意。不過，這裡面有一些共乘，畢竟是幾個人一起搭乘，跟一個人自己叫計程車不同，其中會有一些計程車業務上的兩難。我們會審慎的創造計程車市場，讓服務更提昇，讓他們的生意更好這個方向來努力。

另外，我們也有無障礙計程車，我們也有觀光計程車，特別在去年年底我們開始了多元化計程車。這部分就是根據不同的目的、不同的需要，依據不同等級的計程車有不同的服務。所以這部分也是率全國之先，我們已經有 4 家計程車業者提供多元化計程車的服務。剛才議員特別提到大眾運輸節點是不是要再加強，我們會來檢視，如果議員也知道哪一個點是特別不足的，我們也樂意去跟議員請教，我們馬上就這個點進行改善。〔…〕像計程車共乘的點，我們都有資料。〔…〕沒有問題，我們每個禮拜對這個數字都有監管。〔…〕沒有問題。謝謝。

主席（陳議員玟娟）：

謝謝林議員。接下來請童議員燕珍質詢，時間 15 分鐘。

童議員燕珍：

這兩年多的時間，我比較有空，所以常常到愛河浪漫一下，喝個咖啡，到處走走看看，所以這段時間我確實是更深入基層，了解更多的問題，我一直覺得觀光產業在我們高雄市就目前來講，是一個非常重要的議題。雖然陸客減少，但是我們的觀光還是要繼續推動，當然要把國內的旅遊列爲一個很重要的指標，所以本席今天要特別談到有關於愛河和澄清湖，這兩個點對於高雄市的觀光產業都非常的重要。

對於愛河成果的部分，我要特別提到，我們好像是引進台灣首艘貢多拉船，這艘貢多拉船是 20 人座的新規模，貢多拉船是義大利威尼斯很浪漫的船。我

也去過義大利威尼斯，也坐過貢多拉船，還站在船上唱歌。大家都知道貢多拉船在威尼斯水上的時候，船家都很會唱歌，讓大家感受到異國的風情非常浪漫。我們過去也曾經引進過鴨子船，當初引進鴨子船的時候也號稱是水陸兩用的觀光船隻，當時還特別規劃路權給鴨子船行駛。可是現在這樣的光景似乎已經不再了，也就是又無疾而終，當然它也出現很多的問題，我不希望我們的貢多拉船在不久以後又消失了。

本席今天為什麼會提到這個，當然是希望我們觀光局能促進愛河水域遊憩載具能更多元化。這是一個好的現象，現在串聯高雄水上旅遊的路線，也推出全台首創的水上計程車，目前是 10 人成行就可以包船了。這個計畫和規劃是相當不錯，可是本席特別去查了一下資料，我發現高雄愛河的遊客人數，這幾年來卻是逐年的減少。103 年的遊客人數是 47 萬 71 人；104 年的遊客人數是 39 萬 2,559 人；105 年的遊客人數是 28 萬 6,030 人，幾乎是以每年減少 10 萬人的速度在減少。從這裡看來，觀光局在做業務報告的時候，是不是應該要檢討一下，你們做這些的努力和規劃到底有沒有成效？等一下請局長一併回答，為什麼愛河遊客的人數會以這樣的速度在減少？

在談完愛河之後，我們再來看看澄清湖，澄清湖在 103 年的遊客人數是 173 萬 9,993 人；104 年的遊客人數是 157 萬 8,854 人；105 年的遊客人數是 134 萬 4,739 人，也就是我們看到的感覺是幾乎每年都減少 20 萬的人數。本席為了調查原因，有特別看了一下去年開過一次高雄市議會舉辦的高雄市突破觀光發展的探討－連結澄清湖、金獅湖、蓮池潭公聽會的會議紀錄。其實看起來你們都很了解我們觀光的問題之所在，觀光局的主秘也特別在這個紀錄裡面提到三個地方的夜間觀光的部分比較弱，尤其是澄清湖晚上沒有開放，所以主要也都是周邊民衆休閒用，導致效果有限，這已經是去年公聽會的紀錄了，不知道觀光局在這一、兩年當中有沒有試圖改善過這些問題，也請局長等會兒一併回答。

我們高雄長久以來都是以河堤、水岸、港都的特色來做為觀光發展的特色景點。愛河和澄清湖更是在早期為高雄市的觀光立下不少汗馬功勞，現在針對遊客逐年減少的情況，觀光局有沒有提出一些具體的改善計畫？因為對於高雄市的觀光發展，愛河和澄清湖大家都耳熟能詳，其他縣市，甚至在國際上的知名度也非常高。我們希望的是小而美的景點，當然我們不能跟廣州或是上海這些更大的江河去比較，但是我們做一個小而美的觀光景點，不能到時候又無疾而終。推動了一個觀光的特色，當然觀光的特色是要常常改變，要有創意，而不是一直都這樣做。即使你不能改變現況，也要多一些活動，譬如說我剛剛提到義大利威尼斯的貢多拉船，也可以辦一個活動讓大家來唱歌，一邊唱歌、一邊

划船，這也是一個賣點，引起更多人注意，高雄市有一個新的貢多拉船的觀光景象，這也請觀光局去做一些思考。我想因為時間不是很多，所以我把兩個問題一併講完之後再請各局處回答。

談到高雄市的輕軌，二階段的工程在這個月已經開始動工了，預計要在 2019 年年底的時候完成，沿途是北高雄人口最稠密的三民區跟苓雅區，由臨港線體鐵路路廊，往北沿台鐵園道至高美館，行經市立聯合醫院後，在農 16 就接大順一路最後在中正路、凱旋二路的凱旋公園布設軌道，再沿鐵臨港線路廊接回起點 C1 站。這幾條看起來交通流量都非常大，我是三民區的市議員，我想請教捷運局長，大順路到建工路這一段，可以說是學校林立，大順路的中古車行特別多，最近很多商家跟我說，童議員你沒有當議員，你當議員管不管這個事情，現在輕軌要做了，這整個變黑暗期，大家都很擔心到底要怎麼過活？我們到底有沒有什麼好的配套措施，這也是商家非常擔心。同時學生上課跟上班族上班，有沒有準時上下班的壓力，因為過去捷運在實施的時候，捷運兩邊的商家也是他們的黑暗期，不但生意沒辦法做而且交通也受阻，引起市民非常多的不便。

基於過去輕軌在做的經驗過程裡面，有沒有一個好的規劃跟準備，如果是為了政治績效而來上工，沒有好的配套，我想受害的還是老百姓。這是本席對於輕軌路口的安全，在過去捷運局的幾位官員曾經開過會，討論什麼呢？討論輕軌教育的重要性，那時候在建輕軌的時候，我就有預先的警覺了，我知道輕軌是人讓車，不是車讓人。教育的概念，它的速度不高、30 公里吧！捷運局長是不是 30 公里？所以它的速度不是很快，可是學生也好、老人家也好，甚至於對輕軌不了解的，他們有時候不了解輕軌的號誌，因為它沒有柵欄，他可能就闖過去了。我在這一段時間常常看新聞報導，確實也發生了很多的交通事故，都是因為他們不知道讓車，然後他就闖過去了。輕軌教育從什麼時候開始做起，從幼稚園就要開始做這個教育工作，讓他們認識高雄有多少的大眾運輸工具，我們高雄市絕對是比其他的城市來的更先進，我們有輕軌，不但有捷運還有輕軌，輕軌的教育是非常的重要，我一直希望捷運局能夠製作光碟，什麼樣的光碟？可以把簡單教育的概念帶到幼稚園、帶到社區、帶到學校、帶到鄰里，讓老百姓從小他就知道輕軌交通工具的安全要怎麼樣防治，因為以後輕軌就在你身邊。

我們到國外，看到人家對輕軌的概念，眼睛看著輕軌過去才會過去，他們習慣成爲一種自然，他就不會發生交通安全的問題。在這個部分捷運局是不是也做好了準備，我過去所提的，捷運局同意我也答應我要做這個光碟，到底製作了沒有，如果沒有做，要不要做？我希望你們做，然後把這些光碟散發到各幼

稚園，光碟不貴，就散發到各個鄰里，在公共場所播放給大家看，自然而然形成這樣的氛圍，大家就會了解捷運安全的重要性。這三個問題請觀光局長、捷運局長，是不是一併的回答我，先請觀光局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

觀光局長請答復。

觀光局曾局長姿雯：

首先先恭喜童議員，我們又在議會見面，這一次我們關心觀光的部分，就像議員所說的愛河是我們很重要的地點，它其實是從很早以前到現在，都是代表高雄很重要的地標，尤其遊客來到高雄，如果沒有去愛河好像沒有來到高雄一樣。剛剛議員提出愛河，的確從數字上我們是減少了 27% 這麼多，這樣的數字是跟交通部觀光局要求我們統計的方式有關係，因為他要求我們去計算搭乘貢多拉跟愛之船的門票，如果以這個門票來計算的話，的確人數是減少的。但是這裡要跟議員報告，我們每一年都會在愛河舉辦燈會這個活動，今年燈會就吸引了 287 萬人次來到愛河觀光，雖然是小而美，但是它還是非常有吸引力的。我想對於愛河觀光整個提升的部分，高雄市政府也非常的重視，這個必須要整合跨局處包括觀光局、水利局、養工處跟新工處。所以在這裡也跟議員報告，成立了一個愛河兩岸觀光發展的會議，由秘書長來主持，包括燈光是不是讓愛河更有看頭、更亮一點，另外還有植栽補植的部分，怎麼讓愛河兩岸更綠化會有很多繽紛的花朵，另外要在五福橋跟中正橋之間要設置裝置藝術，目前也在討論中。所以我想這些都是要提振整個愛河觀光，我們做了一些努力。

另外，我要跟議員報告的就是議員提到我們到愛河去喝咖啡，黃金愛河跟永浴愛河這兩個場域就是要活化愛河而做的委託案。我現在看到的永浴愛河，他們做了很多的努力，有很多的 DIY，還有很多的伴手禮在那裏，可以喝好喝的咖啡。另外，黃金愛河也結合了街頭藝人，未來觀光局會針對委託的兩個地方，我們會努力的去協助他們，讓他們去吸引很多的人來到這裡觀光，也可以喝浪漫的咖啡跟欣賞表演。

運具的部分，當然貢多拉船引進來之後，我自己也去坐了很多次，高雄的貢多拉沒有辦法跟威尼斯一樣數量那麼多，但是它還是非常的有氣氛，我們也有人員在船上唱歌，所以在傍晚去搭貢多拉船，真的是滿有味道的。包括水上計程車因為它有先天的一些問題，譬如說七賢橋的橋墩太低，所以當它漲潮的時候他是過不去的，這個部分市府也在檢討到底要怎麼改善這個部分。我們會盡更多的努力讓愛河再成為高雄觀光的亮點。

另外，澄清湖的部分，議員提到澄清湖的人數的確在我們的統計數字上看起來也是減少的，少了 15% 左右。在澄清湖觀光的部分，其實從小時候有記

憶大概就是高雄非常重要的景點，爸爸媽媽會帶著孩子去野餐或者去那裏健走。因為澄清湖的景點具有一些歷史了，其實它有很多的設施，包括著名的澄清湖八景，還有國內最長的九曲橋等等，這些都是比較久的景點，雖然也很有味道但是吸引力也不夠了。這幾年高雄市政府跟自來水公司也有一些合作，我們會去把有一些景點做一些整理，我想這個是我們在這方面要努力的。議員的選區有金獅湖，議員最近應該有看到我們在做一些整建，把金獅湖的蝴蝶園打造的讓人更喜歡去，我們會把場域裡面做一些活化，未來金獅湖怎麼跟澄清湖做連結，做景點的串聯，未來會吸引跟增加觀光客來這裡，把資源做一些彙整，把這樣的一條遊線整理出來，可以再做一些行銷，來到高雄的觀光客可以到金獅湖、澄清湖觀光。可能還有更多我私底下再跟議員報告，在這裡先簡要跟議員做這樣的報告，謝謝。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝曾局長，接下來請吳局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

感謝童議員對輕軌運輸路口及整個運作的關心。首先向童議員報告，大順路預計 4 月可以提出整個交通維持計畫，交通維持計畫通過之後才會開始動工，所以在動工之前的交通維持計畫 4 月提出之後，我們會跟當地的居民說明，在生活上要怎麼去搭配，讓工序跟居民的生活及交通維持部分彼此可以搭配，儘量降低彼此間的影響，同時在施工前我們已經發文給稅捐單位，因為施工對廠商及周邊居民的影響，所以他們的房屋稅可以降低，我們已經發文給稅捐單位進行相關減免的作業。

有關整個輕軌路口的宣傳，目前宣導片都已經完成，雖然現階段都配合國小的相關活動，譬如捷運達人、捷運好小子、夏令營，甚至藝術文化之旅，還有生活之旅，也有輕軌小站長。童議員向我們提示的部分，輕軌扎根和融入生活是非常重要的，如果這部分沒有達成，以後在營運上都會面臨問題，所以我們也會針對童議員提示的部分，如何將這些宣導片轉成光碟，這部分我們會加速進行，以上報告。

主席（陳議員玫娟）：

需要給童議員時間嗎？再給童議員 2 分鐘。

童議員燕珍：

謝謝兩位局長的答復。觀光局對於高雄市的觀光也盡心盡力，但是我們希望速度能夠加快，能夠早一點看到成果，尤其對於黃金愛河這一類業者的協助，因為業者花了很多的心力在那裏做，我想如果那一片黑漆漆的也很難看，這部分我們應該多給業者一些協助及鼓勵，讓他們做得更好。其實我常去那裡，他

們跟我抱怨很多，我都給他們很大的鼓勵，我說高雄的觀光靠你們業者來努力，這部分希望局長重視，不要一直抱著刁難的心態，應該去協助他們、幫忙他們，謝謝局長。

另外，輕軌的教育，希望局長重視，要從幼稚園開始，因為本來就是從小扎根，針對幼兒園，光碟是有必要給他們看的，可以提供給這些幼稚園老師作為教育孩子的使用，也希望我們多跟業者溝通，尤其大順路那一帶，未來要施工時才會進行得更順暢，也感謝各局處，其實我對交通局也有一些意見，以後再跟你討論，因為時間的關係，非常感謝各局處，謝謝大家。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝童議員的質詢，接下來是邱議員俊憲質詢，時間 15 分鐘。

邱議員俊憲：

今天利用這個時間來跟各位分享一些想法，最近大家一直既期待又怕受傷害的心情－「1,823 億」，未來 8 年、10 年要在高雄很多地方進行國家的重大建設計畫。跟過去的政府比起來，以前可能看到一個很漂亮的口號，可是沒有資源去做實質的工作，可是這件事是看得到、用得到，而且今天也聽到捷運局吳局長說，可行性的評估已經送到交通部，其實這些計畫高雄這幾年來已經做了很多準備，我期待這些首長及市府的同事要替高雄未來的發展做更好的準備。

大家看這張照片，這一條黃色的就是小組裡面很多人在談的捷運黃線，我覺得大家已經做很多討論，我就不再談，陸續在 2024 年會完成。今天我突然聽到後續的路網為什麼是捷運黃線？本來是輕軌，我在議會質詢知道，捷運重運量我們無法爭取到，就退而求其次，先用 LRT 處理。可是我必須用這個機會向大家說清楚講明白，其實在 2009 年 10 月份，黃線的路線規劃早就出來了，那時的捷運局長其實是現在桃園捷運站的總經理陳凱凌，這個計畫不是突然改變的，很早就做規劃了。我住烏松，我們七個里的里長都很期待這件事情，當初在講這件事情時，我是個別去跟他們聯絡，他們都全力支持捷運黃線這件事。

我現在比較關心的是，我等一下要請教交通局長國道 7 號，我手上可以查到的資料，民國 99 年高速公路國公局就有這樣的評估報告，那時行政院、經建會計畫已經通過了，如果一切順利，其實今年國道 7 號應該完工了。我們從交通局的業務報告裡面看到，環評範疇界定會議這兩年四個月以來已經開了 11 次，這兩年來其實都陸陸續續收到會議通知，都在台北開會，每次不同的團體有不同的意見，就放到下次會議再做討論。國道 7 號要不要開闢，我個人沒有太大的主觀意見，可是我認為這樣的制度、這樣的時間，不只消耗了開發單位的能量，也消耗了那些環團的能量，也讓地方的居民一直處於不定的狀態之下。

國道 7 號經過烏松、鳳山、大寮，相關徵收的土地所有權人，已經 6、7 年

了，要賣也不是，要開發也不是，他們無法做任何處理，國道 7 號的現況還在環評階段，局長，那筆錢還是放在國道基金裡面嗎？那筆預算還在，所以國道 7 號到底要何去何從？隨著捷運黃線計畫的確定，包括烏松機廠的位置，剛好是在國道 7 號烏松的神農交流道的預定空間裡面，怎麼樣去做整合規劃，國道 7 號的計畫如果不確定，都會影響到周邊的配合狀況，包括烏松機廠，如果那邊有一個交流道，烏松機廠是不是要增設一個站，是不是要配合國道下來，是不是要有客運轉運區位的功能，這些都是環環相扣。國道 7 號要花 600 億，捷運黃線要花 1,400 億，加起來總共 2,000 億的建設，怎麼樣帶給地方最大的效益，我覺得要整合，不能各自做各自的。

我期待交通局長，國道 7 號這件事不要再拖了，我期待陳菊市長任內應該要有一些改變及決定，不然這件事情一直擱置在那，不能做任何處理，很可惜啊！我剛剛也講了，2010 年 2 月經建會就已經通過國道 7 號計畫，所以環團很辛苦，開發單位也很辛苦，怎麼樣取得最大的整合，我相信這是烏松地區及國道 7 號沿線經過區域的鄉親一直在等待的一件事情。我也要建議交通局，幫高雄的鄉親朋友反映這件事，國道 7 號明明建設在高雄，為何會議都在台北開呢？每次公文來都是叫大家到台北環保署開會，對地主、地方里長及相關人士來說，根本不可能花一趟路到台北去開會，所以我建議局長要適度的反映，類似這樣的事情，不用每一次都到高雄開，也許半年或三個月，是不是某些會議可以就來高雄開，譬如行政院南服中心或市政府這邊提供一些空間，這是一個很詭異的狀況，一個國家重要的計畫，開會都是在台北開會，而不是在高雄開，我覺得這是非常可惜的。

既然捷運黃線未來已經要花 1,000 多億，相關的問題其他議員在部門質詢及總質詢時都有提到，我就不去贅述，有一些未來的想像，我期待在澄清湖這麼大的區位裡面應該要有一些想法，比如說不可能引入無人駕駛系統 GRT？在澄清湖風景區裡面，把私人載具隔絕出來，澄清湖本來就是空品淨區了，現在法規也期待管制區域裡面，未來二行程車輛在還沒淘汰之前就已經不能進入澄清湖範圍內，是不是可以先引入 GRT 的交通載具概念？包括現在交通局也有嘗試用 LoRa 的計畫，是讓這個區域裡面不管是停車管制或是大眾運輸服務的訊息，是不是能夠有一些比較好的方式？包括澄清湖風景區是不是有可能重新點亮再造？

這張圖是我自己做的，我剛剛提到國道 7 號這件事到底會不會有？如果有了那個交流道之後，在烏松機廠這一個地方，我知道現在的捷運黃線在烏松機廠是沒有捷運站體可以提供搭乘服務，如果這邊已經有一個國道交流道下來，是不是要考慮去整合那邊的交通區位跟功能，要增設一個站在那邊？是不是要把

國道轉運的機制放到裡面？那也不一定要在這個區塊，也許會在澄清湖棒球場旁邊也可以。

LoRa 這一個新的系統，一年前台灣只有台北市在談這件事，好不容易交通局也把它引入停車格管理，這件事是我覺得有機會讓高雄在智慧城市的發展裡面占得一席之地的機會。我覺得很可惜，其實我們有很好的硬體建設，我最近看到新聞說高雄捷運的紅線、橘線在蓋的時候，隨著軌道跟橋梁、高架的鋪設，已經佈建好很好的光纖系統進去了，但是我們並沒有好好地利用它，因為沒有軟體、沒有商業的服務行為進去。到今年才看到 NCC 准高雄捷運公司可以把空出來的光纖頻寬租給商用，我覺得這是很可惜的事。過去國家花了這麼多錢做了很多很好的硬體之後，其實沒有提供這個城市的市民有更升級或是領先台灣的一些軟體服務，所以像 LoRa，我期待是否可以在長庚醫院的周遭，停車負擔非常重的區域內，在捷運黃線還沒做之前，我們先嘗試小區域示範的計畫。

這個計畫是什麼？我們把長庚醫院周遭，包括澄清湖風景區跟棒球場，那些公有跟私有的停車場空間裝設適當的感應器，讓市民朋友進到這個區塊的時候，透過不管是手機 APP 或是相關的軟體，只要一進去經過正修、澄清湖的門口，他就會知道這個區域裡面到底哪邊會有停車位，而且可以即時地清楚知道前面第三格就有位子了，或是哪邊的停車場還有位子。這樣的方法可以節省非常多人在澄清湖區塊，不管是要去正修或是澄清湖風景區還是長庚醫院就醫，花了很多時間在找停車位的事情上。

我覺得這件事技術上是可行的，台北市去年 1 月份的時候在推 LoRa 的布置計畫，全台北市只要十幾個基地台就可以包括全台北市的範圍。我們的姊妹市八王子市，只要 5 個基地台就可以把整個八王子市做成有這樣的系統。這部分我期待交通局今年一方面在籌備生態交通全球盛典，我們有其他新的服務可以在澄清湖這麼好的地方引進，包括 GRT 的無人綠能載具，它是電動的，小而美，然後可以提供在固定場域裡面比較舒適、無污染的服務方式。所以在澄清湖風景區裡面是不是也考慮看看用這個提供給高雄市民。剛才也有其他議員說 1 年，雖然人數漸漸減少，不過 1 年最少有 100 萬人在澄清湖風景區裡面使用服務的話，我相信這是一個很好的改變機會。

澄清湖的問題，一直以來我和觀光局長也討論了很多次，就是我們一直沒辦法把這一塊寶石擦亮，未來既然周遭有這麼大的計畫在進行，是不是有可能在 2024 年隨著捷運黃線、隨著國道 7 號開闢完成，這邊交通的任督二脈被打通，我們有沒有可能在 2024 年重新把澄清湖這塊寶石擦亮呢？包括旁邊這一塊青年活動中心，去年的年底之後，那麼大一塊空間已經收回來由高雄市政府自己管，可是現在是荒廢在那邊的，包括旁邊有一些地形地貌問題的文大用地，這

個區塊是不是有可能市府再花點錢解決地上物還有土地徵收問題，我們用開放使用取代開發，乾脆變成澄清湖市民森林公園，讓全高雄市市民在高雄市市中心擁有除了凹仔底森林公園以外，還有另外一塊也是在市區裡面很好的綠地空間。

我期待觀光局長，澄清湖的基本條件已經不一樣了，在捷運黃線確定會經過澄清湖之後，未來我們要去澄清湖是可以坐捷運就到大門口的，所以澄清湖的觀光開發跟效益，我期待局長撥一點預算找多一點人，我們重新來討論這件事情。2024 年捷運黃線通車的時候，我們可以坐捷運到澄清湖門口的時候，澄清湖的規畫、澄清湖的想像應該不是現在這樣，所以我期待局長和市府 2024 年澄清湖是不是有機會重新發光發熱。澄清湖已經是高雄市市民的後花園了，怎麼樣透過這些國家的建設計畫讓高雄的整體環境更好，所以可不可以先請教交通局局長，國 7 你的看法是什麼？有沒有什麼方法可以讓這一件事情在原地踏步的時候，我們可以繼續往前走？不管是符合市府和環團的需求，還是符合開發單位的需求，這部分是不是請局長說明？還有包括那些示範型的計畫是不是有機會可以先在澄清湖地區先做推動？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝邱議員對於國道 7 號建設，還有剛才提到一些先進的交通運輸設施示範的可能性加以關心，第一個就是國道 7 號在 100 年左右已經核定了這個計畫，過程是一波三折，主要有環團還有附近被徵收用地的居民，持續到環境影響評估委員會裡面做陳述，甚至抗議，造成委員對這個案子最後做出一個要進入二階環評的部分。因為本來進入二階環評的程序就會拉得非常的長，目前還在做二階環評的範疇界定。因為環評書裡面必須要包含各個面向，包含工程、動植物調查、古蹟等各式各樣的部分，範疇界定案變成一項一項至少開一次會，每一次會議都是要隔一段時間，所以確實變得冗長。

剛才議員有提到是不是就到高雄來開，這個我們會反映，因為到高雄開才能真正聽到地方上支持的聲音，而不是只是有一些團體在台北持續地做一些片面的陳述。國道 7 號對高雄市未來的整個發展非常的重要，因為它提供了一條從未來新港區出來直接往北輸送貨物及相關車輛進出的重要替代快速國道道路，這有助於國道 1 號未來對於市區服務的情況，會做大幅度的調整。

在 2 月左右，市長及副市長還有相關局處也到行政院去爭取我們相關的前瞻建設計畫，裡面特別針對國道 7 號，也已經與行政院達到某個共識，認為國道 7 號的建設，至少會是新政府對於高雄一定要積極而且儘速的把它促成的一項

重大計畫。這個計畫不是只有高雄市，而是透過高雄港到台灣整個經濟發展的動脈，再一次成長的重要建設。這個部分，我們會持續來把邱議員對地方的關心轉達給國公局處理。

第二個部分，剛才提到有一些非常先進試辦智慧運輸的計畫。我先向議員報告，剛才提到 GRT 就是無人電動的公車，它特別是用在像澄清湖封閉式或半封閉式的這種園區的接駁，它在技術上應該是非常 OK 的。目前還沒有正式引進到台灣，我們也找到一家公司願意把它引進來。可能在 6 月，車輛就會在哈瑪星附近展示，讓大家共同討論，看這類的運具在台灣可以用在哪些場域。如果這個部分在法規上、車輛的生產或製造，乃至於進口，這些問題能克服的話，我想澄清湖一定會是其中一個適合來運行的地方。至於 LoRa 的部分，我們現在已經跟經濟部共同合作，在民權一路、二路總共有 215 個停車格，有佈設這樣的一個系統來做感應的測試。如果效果很好，剛才議員所提到的，澄清湖附近或長庚醫院附近，這些停車需求負荷非常高的部分，如果也提供即時的資訊，在一個 APP 上面讓有停車需要的使用者來了解，我想可以增加整個停車的效率，這個我想我們一定會選擇澄清湖的附近來做為我們優先佈設的區塊。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

邱議員俊憲：

謝謝局長剛所說的，我們期待在澄清湖環境這麼好的地方，每年至少有 100 萬的朋友在裡面使用，希望能夠及早有一些新的服務進來，那個地方值得去做這樣的先行嘗試。我也期待觀光局長，你應該是一位非常有想法、有行動力的局長。市長，這一任剩一年多的時間，我們是不是有機會把澄清湖發展的一些想法，找更多的人重新探討，我相信捷運經過之後，不管是對於廠商或是一些想開發的人，其實會變得不一樣。是不是可以請局長簡單說明一下，對於澄清湖這一塊，未來是不是有一些我們可能一起努力的地方？

主席（陳議員玫娟）：

局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

很敬佩邱議員每次提出來的想法都非常的 smart，我想今天提到澄清湖 2024 的再造計畫，我覺得一個景點如果有便利的交通，對那個景點絕對是加分的。第二個部分，澄清湖這個地方就像剛剛議員所提到的，它是一個比較舊的景點，我們怎麼讓它再度亮起來？觀光局已經針對它周邊的資源去做了一些整理。比如說附近有澄清湖棒球場，也有鳥松的濕地公園，甚至連結到金獅湖的部分，它的地理位置上也是一個連結的。另外包括原來澄清湖的青年活動中

心，雖然現在已經空閒在那邊，但是市府內部對那個地方是非常重視的。所以原來希望原民會去爭取有沒有中央的計畫可以到這裡來，現在要看它的結果怎麼樣？再來，包括澄清湖的高爾夫球場、圓山飯店也在這裡，所以它周邊是有很豐沛的觀光資源，這個部分未來我們也希望搭配整個文大用地開發案的檢討，希望能夠再利用周邊的這些資源，包括推動我們的運動觀光等等來加值澄清湖。我們也希望未來有一些比較智慧的運具等等，讓澄清湖這個地方的觀光再亮起來。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝邱議員，接下來是周議員玲玟，時間 15 分鐘。

周議員玲玟：

針對交通委員會，我想跟各位同仁討論一例一休的政策。這個政策從實施到現在，包括上星期 27、28 日市長施政質詢，各個黨團都對一例一休開始實施到現在所出現的狀況都非常的重視，眼看著這個政策到現在顯現的結果，顯然是三輸。企業增加成本，勞工想賺錢賺不到錢，當初中央政府在勞團的壓力下推出一例一休這個政策，我們原來想的是要減少工時，讓勞工可以輕鬆一點而不要太過勞，我們認為我們可以跟全世界的國家同步，結果中央政府並沒有考慮到，這一套的一例一休是從傳統的工廠作業法的勞基法所衍生下來的。它忽略了台灣原來跟國際同步，原來我們有那麼多元化的工作、有那麼多不同的工作型態和上班型態，我們有藍領階級、白領階級，有各種行業，原來每個人上班的型態都那麼不同。但是這個一例一休，我個人認為如果我們的彈性再不找出來，它會是繼 24K 政策之後壓垮全台灣未來勞力低薪最後一根稻草。

為什麼會跟各位提？我打算在這個會期，因為高雄市政府勞工局面對媒體跟所有的台灣各縣市政府說，我們高雄市是最落實中央政策的，也就是說讓大家覺得一陣的恐慌，我們的彈性似乎是抓不出來的。所以我打算在每一個委員會跟各位局處首長聊一例一休。一例一休在你每個人的管轄範圍裡面，你們都遇到不同的業者，如果我們不能在這個時期去反映，那我們所有有加入勞保的勞工，他們未來都很堪慮。我先舉例，你們用頭腦想一想。

剛剛交通局長剛好提到健身房，我就先提健身房，有一種工作叫做健身教練，他是有證照的。健身教練在大高雄地區大概有幾百個到一千多人。現在運動非常盛行，你們有沒有看到很多年輕人，自己創業開一兩間體適能中心。健身教練這個行業，以現在的工作型態，他跟所有健身房的業主所簽的合約是專業經理人合約，也就是說不管他有 TRX，就是吊繩還是壺鈴，他每個證照都是要考的。現在以大高雄的行情，一個健身教練接一個客人可以抽 500 到 600，通常能夠從事健身教練的大都是二十幾歲，體育大學畢業的孩子，他的體適能

很好，去考不同的證照。他接客人都在什麼時候？現在會去健身房找健身教練的有幾個時段，通常他們告訴我，早上 9 點、10 點、11 點，他們會接到送小孩子去上學以後要來運動的媽媽，所以他早上有三個小時的黃金期可以接 3 個，中午 12 點、1 點大家都在午休，到了 3 點以前，他們會接不到客人。所以這個時間對這些年輕人來講，他會換掉他的制服、教練服，它是彈性的。他會去做自己的運動或自己喜歡的事情，他很 free。4 點以後開始到晚上 10 點是他最大的黃金期。4 點以後開始會有一些上班族進來，6 點、7 點、8 點、9 點，吃完飯後還有一波，他們的人生本來過得很開心，因為他們的平均薪資是 8 萬到 10 萬。

自從一例一休以後，老闆規定你從打卡到離開，你只能在這個健身房待 8 個小時。於是乎逼得他們只能怎麼做？他們只能選早上到下午或者下午到晚上，那你可以想像他們的學生，他們能接的堂數平均就減少 4 至 5 個，他們的薪水從那一天開始都領 5 到 6 萬。這個政策對他們來講會變成怎麼樣？這樣工作的人他的時間是有限的，因為他的體適能只能做到 40 歲，對他來講就是拚 20 歲到 40 歲之間，他可以存一筆錢，他也許可以做下一個創業。上個月有一個年輕人是一個教練，他跟我講這件事情以後，公司沒有辦法彈性，他跟公司反映，公司說就只能按照一例一休，你們都不能待在這裡超過 8 小時，上個月這個年輕人煎了歐姆蛋給我吃，我說你為什麼煎歐姆蛋，他說他選擇上晚上的課，下午到晚上，我晚上的學生比較多，我還可以接到 6 個，但是早上到下午 4 點這一段時間我好閒，但是這個 income 對我來講我不能在 40 歲以前存到我的夢想，所以我早上要去擺路邊攤賣歐姆蛋，他要去賣 4 個小時的歐姆蛋，這一例一休在這個行業裏面，讓這一些年輕人原來的計畫不見了。

我再舉第二個例子，某一間醫院幾十年來有一個單位是在做各種檢查儀器操作的，他們不是真正的醫生，他們都是技術師、醫檢師，幾十年來他們過著一個開心的日子，就是他們每個星期上 4 天休 3 天，他們 1 到 4 都上 10 個小時，當初是他們跟醫院要求的，為什麼？他們說我 5 點下班跟 7 點下班回到家的時間差不多，我避開交通巔峰期，我甚至 7 點下班後去接我的小朋友剛剛好，他的安親班也剛好結束，他一個星期五、六、日跟小朋友在一起三天，我請問在座做媽媽的，如果是這樣的工作型態你開不開心，你一定比任何人都開心，你的小孩也比任何人的小孩都幸福。一例一休，勞檢進去叫他們通通恢復上 5 天 8 小時，他們都快哭了，他們說拜託勞檢你管那麼多事幹嘛！他甚至說勞團會不會管太多，我要的是這樣幸福的日子，他又造成了另外一個困擾。

那天跟科技公司的老闆吃飯，他也很驕傲地跟我說，他們公司一直都是按照勞基法，他超開心的，但是現在有一個問題，他的員工不能加班，他的員工不

能加班基本上薪水會從 6 萬變成 5 萬多，他們有一條生產線平均五、六十人，他們就多補了 10 個人手。他說議員你說的對，短時間內你會看到工作機會短期的增加，但是很抱歉，全台灣的科技公司都在做一件事，什麼事？自動化生產。他逼我們花錢做自動化生產以後，我告訴你一個生產線就是 60 個人力，所以當我這一條生產線現在是 50 個人，我多請了 10 個人，當我兩年內這個生產線完成了以後，這 60 個都不必用，我們不要以為每次聽老闆在講什麼，我們就討厭，覺得他在恐嚇我們。

我接下來就要把問題丟給各位，剛剛有提到無人駕駛，為什麼全世界的科技公司要開發無人駕駛，他就是要替代司機這個產業。我來請教交通局、觀光局，你們聽到了什麼？我相信這幾個月以交通局來講，你們一定聽到轄區業務裡面，有人抱怨了什麼？對你們抱怨了什麼？或者請你們反映了什麼？有沒有？我不信你們都沒聽到，如果你們都沒聽到，那就是一個最可怕事情，就是所有有權力的執政者、政務官，我們都完全不了解人民到底真正的需求是什麼？我們自訂一個自爽的政策，就是自爽。有沒有人願意告訴我，你們聽到了什麼？不要告訴我交通局沒有，你們最多。我們的公車駕駛、客運駕駛、遊覽車駕駛最近又出了那麼多問題，你們聽到問題出在哪裡？誰願意告訴我，交通局講完觀光局講，陳局長你願意嗎？你聽到了什麼？

主席（陳議員玟娟）：

交通局陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

一例一休對公車業者的影響，它算是一個特殊的業種。剛才議員有提到體適能的教練，其實公車業者在高雄市公車運量需求的特性也一樣有類似的情況，也就是在我們上下班的時候，是運量比較多的，中間離峰的時候他卻是比較沒有班，公車業者早就在實施中間是可以有休息的部分，現在又限制工時一定要 8 個小時，以後就是要加班，1.33、2.66…。〔對。〕對業者是一個非常大成本的增加，同時對司機本身的薪資…，他的加班時數變少，他的薪資也受到影響。

周議員玲玟：

他就是最典型的想賺錢賺不到。

交通局陳局長勁甫：

是這樣沒有錯，業者也面臨到這個問題，也來交通局做一個協調，當然是希望說可不可以提高給他的補貼款，我想補貼款我們可以來檢討，實際上如果要配合這個政策，應該要合理提供他們補貼款的部分，我想公部門可以來做，問題在於他們配合一例一休，整個高雄公車業者加起來有 250 個司機的缺，在於

司機本身進用就有困難，不在於這 250 個缺開出去有人來接。

周議員玲玟：

全台灣司機缺口，我認為幾千個跑不掉。不管是公車或者是遊覽車。

交通局陳局長勁甫：

沒有錯！這也是產生一些問題，我們必須要針對現實的狀況做一些調配，當然議員可能了解，就是有一家業者要配合一例一休，他擔心他的司機沒有辦法補足那麼多，所以他把一些路線交回來給我們交通局，我們再去請其他業者…。

周議員玲玟：

這就是你們遇到的問題，每一個環節都有問題嗎？

交通局陳局長勁甫：

都有問題，所以我們希望像公車的特殊業種，能在一例一休變形工時或彈性工時計算上面能夠有所因應，當然我們也持續…。

周議員玲玟：

我們撇開業者，不要說我們都是站在業者的角度，司機本身你們聽到了什麼？

交通局陳局長勁甫：

司機本身以前透過加班的時數可以有比較高的收入。

周議員玲玟：

重點他願意，對不對？

交通局陳局長勁甫：

他願意。當然不是從司機的本身，對於過去這個業種，是不是業者給予這些公車司機的基本薪資相對偏低，這個部分就是公部門需要去做服務品質評鑑或者經營管理的稽核要去要求的，也就是說這個政策是希望我們司機同仁得到比較好的基本工資。過去可能在這個面向上面，業者可能沒有注意到這個部分，而給予他們比較低的，但是沒有想到這個政策下去，他並沒有馬上反映，讓司機因此獲得比較大的利益，這個是我們面臨到的課題。

周議員玲玟：

反映給勞動部知道，我們每一個單位即使在市政府開會，你們就要反映給勞工局知道，好不好？謝謝。觀光局呢？

主席（陳議員玟娟）：

曾局長姿雯請答復。

觀光局曾局長姿雯：

其實一例一休最主要立法宗旨是要讓勞工有多一點的休息，就是落實週休二日。但是我想在這個部分要有一段時間的適應期，當然在觀光局，我們面對的

是觀光服務產業的部分，這裡包括餐飲、旅館業、旅行業者、導遊或者是領隊，還有觀光遊樂業，其實都有受到影響。他們當然私底下在討論這件事的時候，都認為會增加他們的營運成本或是排班上的困難。比如說領隊帶隊出去，一帶出去就是連續幾天，你要求中間要落實一定要休息，那他是不是要回去再換一個領隊來？當然這樣就會有困難存在。

但是這個部分我們也有去了解，比如說觀光遊樂業可能會有一些門票等等的服務人員，他們是透過排班的方式，所以他們的影響比較沒有那麼大，影響比較大的應該是我剛剛提到的導遊或者是有些遊覽車的部分，另外當然也有包括觀光飯店的餐飲部門，對他們來說這部分都影響比較大。剛剛議員有提到是不是可以協助這些業者把這個問題反映給勞工局，因為勞工局有 3 個月的宣導期跟 3 個月的輔導期，他們也在 3 月要開新法的健檢門診。所以我們也希望在這個過程裡面觀光局能夠協助觀光業者透過一些變形工時，或者排班的方式來適應新法的實行。

主席（陳議員玟娟）：

延長 2 分鐘。

周議員玲玟：

捷運局有沒有聽到什麼要講的？雖然你們是工程單位，我很樂意讓你們講。

主席（陳議員玟娟）：

捷運局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

有關這部分，因為我們沒有直接面臨勞工的部分…。

周議員玲玟：

你們的廠商啊！

捷運工程局吳局長義隆：

廠商的部分就是統包商，他們當然也會有一些意見，我們針對這部分像是工期的展延或是預算的增加，我們也請他們提出來。

周議員玲玟：

預算增加又是人力問題，對不對？

捷運工程局吳局長義隆：

我們也跟捷運公司詢問，因為捷運公司他們有很多勞工，他們也因為這樣所以成本必須變高，每一年要多支出 2,500 萬。

周議員玲玟：

你們面對所有的廠商報上來的問題都是人力成本增加的問題嘛！〔對。〕平均增加多少百分比？

捷運工程局吳局長義隆：

目前他們是還沒核算出來，也還沒報給我們，我們有提醒他們就是依照工程會的解釋，讓他們可以…。

周議員玲玟：

你看那增加的部分再加進來又追加預算，又來市議會通過，又是人民的納稅錢，對不對？

捷運工程局吳局長義隆：

目前是還沒有。

周議員玲玟：

好，你請坐，就是因為有 3 個月的彈性，我才覺得這件事情不是沒得救。這件事情要救是每一個環節、每一個單位都必須要發聲的，未來我會強烈地要求市政府的團隊跟勞工局在討論這件事情的時候，要廣納各局處的意見。所以請各位同仁，雖然公務員不在這個勞基法的範圍內，但是我相信我們手上都握有一把尺，這一個重大的政策影響我們所有有工作權的人民，各位都有很重要的表示意見的機會，我們都可以在中間扮演一個角色，所以未來在開會的時候，我希望大家都一起為勞工發聲。

主席（陳議員玟娟）：

謝謝周議員，接下來是陳議員粹鑾，時間 15 分鐘。

陳議員粹鑾：

首先針對觀光局的業務報告裡面有講很多政策，像觀光局的業務報告裡面有說要發展南向政策，我們要往南向發展，所以要建置穆斯林友善的旅遊環境，還有說到要公有土地活化、招商發展觀光等等的策略，我覺得不錯。但是本席要提供一些更有效的方向供觀光局相關單位參考。

首先我們播放一個新聞影片，這是去年底的中視新聞，長澤雅美擔任台灣的代言人，請播放。

（影片開始播放）

記者：觀光局宣布日本地區的台灣觀光代言人正式換人了，從原本的木村拓哉改成當紅日本女星長澤雅美，過去來台灣的日本人是以前以男性的商務旅客居多，不過現在要搶攻的則是 20 到 35 歲的日本年輕女性。

（影片播放結束）

陳議員粹鑾：

像這個長澤雅美擔任台灣的觀光代言人，搶攻女性日客，不曉得我們的觀光局局長有沒有注意到男女性別的翻轉？從交通部觀光局提供的圖表來看，我們要注意到來台灣的旅客已經有性別翻轉了。像在 101 年以前都是男性觀光客大

於女性；但是女性在世界上的地位就是更經濟獨立，並且能力發揮在來台觀光上，所以現在有許多熟女或是輕熟女有很多的發展選擇，有的人不婚或是晚婚，就會邀姊妹淘來台灣觀光。

從這個圖表可以知道，我們在 2012 年女性來台的觀光客遠比男性少 16 萬多；到 2013 年女性已經比男性多了 5 萬多；2014 年更一舉比男性多了 48 萬人；2015 年及 2016 年這 2 年女性都比男性多了 63 萬多以上。從這個數據可以看到一個大趨向就是女性旅客來台的市場比率已經大幅度超過男性，所以從這個數據我們更應該有所反應、有所因應。尤其看到這個數據的趨勢，女性來台人數大幅超越男性來台人數，所以觀光局應該針對這個數據有所因應，用更有效的方向，我在這裡提供曾局長及所有相關單位做參考。

另外針對為什麼國外旅客喜歡來台灣觀光，最主要是因為台灣的治安比較好、交通便利以及消費便宜，所以台灣在網路票選當選了 2014 年和 2015 年的全球十大安全國家第二名，僅次於冠軍的冰島，贏過日本及新加坡。所以高雄應該更積極爭取成為友善的女性觀光城市。那要如何極力爭取成為友善的女性觀光城市呢？我們應該要更細膩貼心地設計，譬如說公共場所的公廁，男女廁的數量是否有對等？不要讓女性朋友久等。另外飯店的設施也要照顧到女性，一般飯店大部分都會準備一些刮鬍刀或是給男性旅客使用的備品，我們應該更細心地準備女性旅客的生理用品等等，我想這是更能細心照顧女性旅客來台的觀光客。

針對女性觀光客旅遊區，本席特別推薦我們的鳳山，我也希望鳳山能被觀光局做為宣傳適合女性國外觀光客來台最佳的旅遊區，因為我們鳳山有寺廟、古蹟、藝術中心，也有夜市，可以悠閒騎腳踏車漫遊的地方很多。讓我們的女性朋友悠閒的騎著腳踏車，在鳳山區逛一些古蹟，或是到打鐵街，還是到鳳儀書院，去一些古蹟、古廟，還可以到東亞戲院、鳳山客運站那裡吃牛肉麵，或是去素食一條街等等都非常有名。女性外國觀光客也可以到大東藝術中心去看高水準的演出，晚上到鳳山夜市吃美食，逛夜市。所以我們鳳山區是非常適合女性朋友三五好友一起來鳳山旅遊的。本席在此提供這個非常有效的方向，曾局長有沒有任何要回應的，請簡單回應。

主席（陳議員玫娟）：

觀光局曾局長請答復。

觀光局曾局長姿雯：

議員對於觀光的思考，加入女性性別的元素，我覺得這是一個很不錯的思考。但是剛剛議員有提到長澤雅美代言人的部分，我想這是交通部觀光局每年都有一個代言人的聘請，但是對於地方政府來說，如果要找代言人，如果要有

一定知名度的話，需要有一點經費。所以這部分過去在高雄有一些代言人，例如「五月天」，當然也帶動了一些經濟。另外包括像韓國的花漾爺爺來我們這裡取景，這個當然也會打開我們的知名度。所以我想這個部分成效如何，還要再去評估。

第二個部分，剛剛議員有提到對於女性旅遊的友善環境。其實這個部分我們在公共廁所的比例上都有要求一定要女生和男生的比例是 3 比 1，另外我們對於友善女性設施的部分，包括哺乳室，還有親子廁所或是換尿布的地方等等。這些我們都已經加入到一些景點的公共廁所裡面。剛才議員有提到對於女性友善觀光的這部分，我們高雄真的很值得推女性的觀光，因為我們這個地方有很好的天氣，還有治安也相當安全，所以這個部分未來我們可以加入思考。

另外，剛剛有提到鳳山的旅遊，鳳山有寺廟、古蹟，還有大東藝術中心等等，這些真的還滿值得去推腳踏車的遊程，或是古蹟的觀光，所以我想這部分不管在我們的摺頁或是文宣裡面，我們也都這樣去行銷鳳山。我們爲了要努力去行銷鳳山特色的觀光資源，所以今年特別針對香港的一個團體－南台灣燈會旅行團，我們就特別推薦他們到鳳山來參觀鳳儀書院和城隍廟，列爲他們的行程，這個也得到很好的好評。所以我相信鳳山一定也有這樣的觀光資源可以運用，也謝謝議員的建議，謝謝。

陳議員粹燮：

謝謝曾局長。本席覺得特別是女性旅客來台的旅遊區，我希望觀光局能特別推薦鳳山成爲女性旅客的旅遊區。因爲沒有什麼旅客來高雄，陸客或是外國旅客很少到高雄，大部分都集中在大台北。如果我們跟大台北爭取這些固定外國來台的旅客，比較沒有我們高雄的地方特色，所以我們要特別區隔旅客的層級。所以本席希望特別推廣女性來高雄觀光，尤其我們鳳山最適合。本席希望高雄成爲女性的友善旅遊區，尤其是鳳山，希望觀光局曾局長要大力推廣。

另外，針對輕軌弊案，偷工減料誰還敢坐。輕軌的問題一大堆，包商偷工減料，「高雄輕軌爆弊案，包商遭收押。」因爲時間的關係我就不播放了，這個案子鬧得沸沸揚揚的。被查出偷工減料的部分是哈瑪星到臨海的部分，這個部分是內政部公布的土壤液化高潛勢區，應該施作的直徑 60 公分，深度 6 公尺或 7 公尺，攪拌樁一千餘支。但是他們偷工減料，工人只有施作深度 2 至 3 公尺，這樣的偷工減料誰還敢坐。所以捷運局吳局長的團隊，應該好好的監督我們的包商，問題出一大堆，試營運就出軌了。我們的工程比捷運簡單，可是問題卻一大堆，像試營運出軌還要靠拖吊車來搶救，然後電池沒電臨時又停止運作，統包的包商長鴻又跳票停工。我們的輕軌是全台第一條輕軌，總經費高達 165 億多，本來我們市府是希望輕軌能對我們高雄的交通和觀光有所期待，但

是問題出一大堆，捷運局是不是螺絲鬆了，工程「凸槌」的一大堆，希望吳局長團隊要特別好好監督。

本來針對交通尖峰時間 7 點到 8 點半，但是從今年 1 月 1 日起也取消了，因為凱旋路和成功路尖峰時間都被騎機車或是開車的用路人抱怨，所以就取消了。因為不少的民衆都認為在高雄騎機車很方便，大家都習慣騎機車，所以也不可能去搭乘輕軌；也有些人說連捷運都不太想搭了，高雄的輕軌又能改變我們交通什麼問題。所以在此特別提出，請吳局長好好的處理，後續的計畫和規劃很多，針對我們的工程和包商出問題的部分要處理好。

另外，因為時間…。

主席（陳議員玫娟）：

延長 3 分鐘。

陳議員粹燮：

謝謝。另外，針對觀光局要特別提出的，這是「近十年來台旅客及國民出國人次變化」圖表，上面這一條是國人出國旅客的數據，下面是外國觀光客來台的數據。從這個數據我們可以看出國內出國的數目一直都比外國來台的數目多很多，到了 105 年的時候，國內出國的人次是 1,400 萬人左右，外國人來台是 1,000 萬人次左右，相差大概 400 萬人次。所以國內旅遊應該是我們要努力爭取的部分，讓國人能接受高雄。陸客沒來台，反而對台南沒有什麼影響，因為大部分的旅客都是國內旅客，本席要探討的是，台南大部分是國內旅客，台南的在地特色非常多，在推廣觀光部分做出非常好的成績，奠定很好的基礎。

如果我們針對國內旅遊的話，本席在 PTT 年輕人的網路看到很多留言，針對高雄有一些不實、負面的批判說，他們喜歡到台北旅遊，不喜歡來高雄，還說高雄是鄉下、空氣不好，而且水又髒兮兮的，媒體又批判六合夜市在欺騙陸客，我們最有歷史的六合夜市受到批判之後，現在國內外的旅客都不來六合夜市了。還有其他網路留言說高雄很無聊，來高雄好像騎山豬，高雄人是南蠻嗎？網路一些錯誤的訊息…。

主席（陳議員玫娟）：

曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

很多意見我們都虛心接受，我們會加強行銷，對於國內很多遊客的部分，我們現在也陸續推出很多的遊程，我們也會辦很多的活動吸引遊客到高雄來，這個部分雖然他講的都不是事實，因為 PTT 的版面留言大多是負面的比較多，很多年輕人用他們年輕人的語言去做一些批評，這個部分我們會加強努力行銷，謝謝。

主席（陳議員玟娟）：

休息 10 分鐘。

繼續開會，接下來是伊斯坦大議員，時間 15 分鐘。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

我們常常強調高雄市的後花園，後花園是不是要再強化他的吸引力，88 風災以後，後花園這個區域的確是受到很大的損毀，包括公路、部落等等，但是在這幾年當中政府已經把南橫公路，有了一段一段進程的工程，也順便跟各位與會的官員報告一個很好的消息，南橫公路勤和到復興里之間明霸克露橋，甲仙段的段長前天特別打電話給本席，這十幾天公路局即將鋪柏油路面，也就是說明霸克露橋通車之後，南橫公路就可以延伸到梅山里，過去近 8 年中遊客無法進到梅山里去看看梅山的景點，即將在今年的 4 月 29 日就會完全通車。

針對南橫公路，我們一直跟公路局有做一些聯繫，梅山到台東可能要延到本年度的 9 月底之前才完成所有的工程路面。這幾年當中，公路也逐漸將完成，滿多的市民朋友，包括台灣各縣市的鄉親都很期待，南橫公路到底什麼時候可以完全通車，因為梅山口轉彎處有一個明隧道也正在施工當中，工程進行的過程當中，難免會發生工安問題，工安問題就會延遲整個工程的進度，相信今年南橫公路應該能全線通車。我知道總統也非常關注南橫公路的工程進度。

南橫公路我希望把它打造成南部非常重要的觀光路線，過去對公路的建設，只是把硬體做好之後，對於公路兩旁的美化比較不重視。像南橫公路，我一直在想是不是可以請交通局反映給公路局，從寶來到桃源之間的路段，兩旁是不是可以種原生種的台灣欒樹，因為這個區域，剛好是台灣原生種台灣欒樹種植之後開花最美麗的一個區域，所以我要請交通局長，能行文到公路局要求加強寶來到桃源之間兩旁的路段能夠種植台灣欒樹。

第二，明霸克露橋，我去看了之後覺得要有一個圖騰性的圖樣，就是這一座橋的兩邊橋柱上面，應該要有圖騰性、藝術性的圖樣，如此一來，明霸克露橋就會顯得更有藝術，更有在地的文化。我想請交通局長答復一下，你本身對於南橫公路的期待，如何讓南橫公路成為後花園，以及國人共同期待的觀光路線，請局長答復。

主席（陳議員玟娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

我也很高興聽到南橫公路逐步完工通車，每一次道安會報裡面，針對南橫公路分段的工程都有做列管，剛剛議員提到寶來到桃源之間，希望能夠注重在美化的部分，需要種植原生種的台灣欒樹，我想這個建議是相當好的，可以增加

整個沿途未來大家到南橫去，整個休閒觀光、整個意象的提升，這個我們會函文給公路總局來做參考。至於明霸克露橋要增設具有原住民文化的圖騰，我想這個建議也非常的好，我們也一併向公路總局做這樣的陳述，在道安會報裡面我也會就這個課題，請公路總局他們來回應跟提供辦理的情況。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

南橫公路的兩旁，公路局也的確做了一些排水系統，但是我發現排水系統並沒有加蓋設置安全措施，之後會有很多遊客騎機車、開車容易因為視線的各種因素，會影響到騎機車、騎單車、四輪車駕駛朋友的安全。我也建議交通局長也能夠反映給公路局，南橫公路從寶來到梅山之間的排水是不是可以加設水泥鑄蓋，而且是移動式的。用鐵製的水溝蓋我們會擔心，有小偷會把鐵製的水溝蓋偷走拿去賣，我比較主張用水泥鑄移動式的，來做南橫公路路邊排水溝的安全設施，以確保南橫公路的安全維護，我覺得這個很重要，請局長答復，這個一定要轉述給公路局。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝伊斯坦大議員對整個道路安全設施的關心，道路安全顧慮上若有需要，才會加裝水溝加蓋的柵欄式設施，這是有助於整個交通安全的提升，特別是在轉彎或夜間，可能會造成未來潛在的道安問題，這部分我們會請公路總局一併加以考量及施作。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

謝謝。寶來在最近幾年，市政府的觀光局和茂管處找景點、找溫泉，整體的規劃吸引好多的遊客都進到寶來，所以市長有遠見、承辦的局長有遠見，寶來整個規劃吸引了很多遊客，遊客進到寶來，是希望到原住民的部落去認識原住民的部落生活，並體驗原住民的文化，一個部落假如沒有政府加以投資規劃，這個部落要發展觀光的確有困難，其中有一個部落叫建山部落，離寶來社區非常近，寶來容納的遊客有限，只要政府投資一些資源，在建山部落創造一個亮點跟做一些規劃，讓到寶來的遊客能就近進到建山部落。如何讓建山部落有亮點，讓遊客也能夠進到這個部落，是不是觀光局要做規劃，來創造一些亮點？這部分請觀光局長答復，是不是有機會讓建山里和寶來的整個觀光區域做一些連動性的規劃設施？請局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

曾局長請答復。

觀光局曾局長姿雯：

的確在寶來南橫公路上，建山部落是離寶來最近的原住民部落，目前在寶來除了挖到溫泉以外，也在做賞花溫泉公園的建設。另外，市長也投入了一些資源，對整個寶來大街做街道改善的工程，所以我們希望在 88 風災之後，重現寶來的風華，在這部分如果能夠擴大觀光資源，能夠到部落體驗原住民的文化，對於整個未來觀光的推動是有幫助的。所以我們做原住民部落街道的改善、指標導引，也會思考有什麼亮點可以帶遊客到原住民的部落觀光，及體驗原住民文化。

另外，我們也曾經辦理南橫馬拉松，未來我們也希望辦理一些活動，實地勘查及規劃，我們希望能夠將離寶來最近的建山部落納入整個寶來的觀光資源裡面，我們先去現勘一下，有什麼地方可以做出觀光的亮點。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

謝謝局長，我的質詢完畢，謝謝。

主席（陳議員玟娟）：

謝謝伊斯坦大議員，接下來是李議員眉蓁質詢，時間 15 分鐘。

李議員眉蓁：

其實每次在交通部門質詢時，大家都會想到高雄觀光的重要性，因為現在產業非常低迷，大家希望在觀光產業上多做一些努力，彌補產業低迷的狀況，讓景氣更好。我相信很多議員包括市府團隊，都認為觀光是高雄唯一的希望，去年在質詢時，我們都說 520 之後觀光產業會怎麼樣。當然，市府團隊也有你們的說法，現在目標在東南亞、東北亞、港澳的客戶等等，其實這幾個月下來，我們爭取這些客戶，實際成效如何？我相信旅遊業者大家都心知肚明。

首先我先針對觀光局的業務報告檢討一下，每一次你們的業務報告都會有一個壽山動物園的營運管理計畫，或有一些達成的目標，所以我這次特別蒐集了資料，壽山動物園近三年來的統計，來客數卻是逐年下降。103 年累計的人次是 86 萬 8,761 人，104 年是 70 幾萬，105 年變成 60 幾萬，參觀人數慢慢下降，門票的收益部分也是下降的，所以 104 年的 1,421 萬到 105 年只有 1,377 萬的收入，也是少了 40 幾萬。國外的觀光客已經在減少了，國內休閒觀光人次也減少，不知道高雄產業要怎麼辦？在這裡要請教局長，對於壽山動物園參觀的人數不增反減，我知道現在壽山動物園整理得還不錯，到底是行銷的問題，還是每次製作業務報告只是例行公事把數據填上去，有沒有每年思考怎麼樣讓動物園的管理計畫更好，高雄小朋友去的地方不多，壽山動物園剛好是小朋友喜歡去的地方，不知道市府團隊如何經營的，人數越來越少，如果這樣繼續減少，以後會不會變成市府的負擔，這部分請觀光局長回答。

主席（陳議員玟娟）：

曾局長請答復。

觀光局曾局長姿雯：

感謝李議員對壽山動物園的關注，我們做業務報告這麼久，壽山動物園的議題是比較不被關注的一環，但是不是因為不被關注，所以我們就將數字 PO 一下就算了，不是這樣的。

我向議員報告，其實 105 年的人數的確比 104 年少，針對這部分我們一直在檢討，包括去年我們在暑假推出很多活動，其實很多家長帶著小朋友到動物園來，甚至有一些活動還造成小塞車，所以我們都很努力在推動，為何數字會減少呢？我們把每個月的數字調出來看就知道了，去年 1 月比較冷，過年是在 2 月，所以 1 月的人數真的少了很多，6 月和 9 月都受到天候的影響，尤其在 9 月人數真的減了很多，最主要原因是去年 9 月的星期六、星期天都遇到颱風，颱風之後園區被迫關園，因為要整理包括樹木及受到颱風影響的地方，這些都是造成入園人數減少的重要原因。就像議員剛剛講的，最近動物園真的做了很多整理，我們將廁所打造的比較友善，還有親子的廁所，做了很多巧思設計。另外，今年我們也推出每個月的動物明星，希望藉由這些動物明星的推出，介紹小動物讓小朋友更了解很多動物的習性，去年開放夜間遊園的部分，因為高雄的天氣夜間是比較舒服的，我們在去年暑假期間夜間入園有 2 萬 4,227 人次，在我的報告裡面有提到它跟去年比整個大幅的成長 78.3%，所以這樣的成績是我們動物園很多的同仁大家一起努力的成果，我們也希望今年透過舉辦有很多活動，譬如說每個月的主打星，能夠藉由這一些動物明星來搭配每個月的行銷活動。另外，每個節慶，我們也搭配節慶都會推出動物園的活動，譬如說我們在今年 4 月 1 日連續假期去行銷我們的動物園，希望藉由兒童節讓很多的小朋友可以到動物園來玩，所以我希望這個部分我們今年能夠有一些比較顯著的成果，我們會持續的再去努力。

李議員眉蓁：

其實我也很肯定局長的能力，因為局長在承辦一些活動，我知道都相當的認真。我剛才也有提到，就是去年「五月天」是觀光局承辦，辦得非常好，大家都沒有聲音，所以我也順便提一下，為什麼去年你們辦得這麼好，今年要改成新聞局？因為你辦得比他好太多了，我在這邊先肯定一下我們局長的能力。

同樣是觀光局，剛剛講到「五月天」就講到世運主場館，世運主場館一直是被戲稱全台最大的國際級蚊子館，其實當初在蓋的時候大家都有這樣的共識說可能會變成蚊子館。我在想說我的選區的世運主場館、蓮池潭，還有眷村文化園區，這些地方是不是可以把它做成一個觀光的景點？我也有做了一些資料，103 年累積參觀的人數是 89 萬人次，104 年是 105 萬人次，105 年又掉 77 萬

人次，去年是近三年人數最少的，甚至比前年少了 20 多萬人次。其實世運主場館在高雄、在台灣是有指標性的運動場，我們卻沒有發揮它的觀光。大家都知道如果你去大陸觀光，去北京就會過去鳥巢看它的運動場、去那邊打卡。爲什麼高雄市的主場館沒有辦法塑造這樣的氛圍？或許我們沒有北京這麼大，周邊的環境的部分也是體育署負責的，在觀光的部分，我們就可以加強，觀光局這邊是不是可以塑造觀光客去那邊打卡？像鳥巢，從外面看不用錢，可是進去可能就要 50 人民幣。所以我們這邊有沒有一個核心的計畫來推廣主場館把它弄得出名一點？來到左營就知道要去左營蓮池潭，這裡文化歷史悠久已經很盛名了，我們花那麼多經費做這樣的指標也是希望多一點觀光客來打卡，在那附近都有一些周邊的觀光也能帶動一下高雄。在這個部分，我看一下你們的報告都沒有著墨在這上面，這個部分也請觀光局長回答。

主席（陳議員玫娟）：

曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

謝謝議員一直關注在左營觀光的部分，一直提出的概念就是左營金三角，就是提到世運主場館、蓮潭以及我們的眷村文化。其實如果只是行銷世運主場館，我覺得好像有一點單調，因爲它就是一個建物，除非我們特別辦一個活動就是去看這個世運主場館，所以對於整個蓮潭觀光資源的部分，我想未來我們應該在這個部分多去行銷，因爲我看到這整個 105 年度我們的數字真的是還掉滿多的，所以未來我們在推動左營觀光的時候，應該加入世運主場館跟整個蓮潭，因爲蓮潭在這幾年遊客成長五成二這麼多，所以我覺得應該去帶動整個蓮潭的觀光，然後連結到世運主場館，或者是剛剛議員所提到的，其實打卡這部分如果打卡可以送一個小禮物，我想這個我們可以來討論，謝謝。

李議員眉蓁：

接下來，我看到你們的報告裡面也有提到就是說，由專人經營高雄旅遊網的臉書和社群網站跟民衆互動，所以 104 年有 28 萬人，成長到 105 年 36 萬人。微博的粉絲數也是 19 萬到現在 28 萬人，成長幅度有 47%。你們做這樣的報告，我想請教一下，是不是有分析過這些來過高雄的粉絲的國籍、年齡層？開發東南亞、東北亞還有港澳的客源，我知道你們有辦理 2016 年獎勵旅行業推廣東北亞、東南亞及港澳到高雄旅遊住宿的實施計畫，共計 10 家旅行社送出 1,106 人到高雄來旅遊。首度跨國與日本江之島電鐵公司合作，這樣的優惠，我不知道成效是如何？也請局長回答。

主席（陳議員玫娟）：

曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

李議員真的很認真看我們的報告，在高雄旅遊網的部分，其實我們真的非常努力去經營它，我們希望能夠透過高雄旅遊網提供給我們的遊客到高雄就可以知道要去哪裡玩。這個部分跟議員報告，105年當年就有55萬人次的使用量，有超過380萬次的總流覽量；另外從98年建置到現在總共有1,588萬1,919人次的流覽量；如果是針對整個年齡層的分析最主要是在25歲到44歲，整個總占比超過我們這個流覽人數的六成；如果是用國家別來看的話，前10名的流覽國家當然是本國人流覽的次數最多，再來就是香港、日本、新加坡、美國、馬來西亞、大陸、港澳、南韓跟澳洲，所以最主要的還是鄰近的東南亞、東北亞，而且是自由行比較多的國家。目前我們也在做旅遊網改版的動作，希望能夠透過整個版面的設計更活潑，以及我們增加了穆斯林的專區。過去我們是用套裝行程，就是說你到高雄，我建議你一日遊、二日遊，目前我們是針對譬如說我想去哪一個景點，可以用這種一鍵式的，按這個景點去搜尋，我可以知道這附近有什麼地方可以玩或可以吃，所以這個部分都是我們今年要做的改版跟努力。我們也希望透過這樣的一個分析讓整個旅遊網的經營能夠更精緻。

再來是剛剛議員提到的江之島電鐵（江之電），江之電的這個合作的部分，跟議員報告，其實從105年7月開始，因為合作是下半年才開始，到105年12月底我們高雄到日本去兌換的人數是比較少，但是日本人到台灣來兌換的人數是比較多的，這是我們樂見的，因為我們希望更多的日本遊客到高雄來。這個數字呢？台灣到日本去兌換的人數只有55人，但是從日本到台灣來兌換票卡紀念品的部分是有501人，所以在成果上是吸引日本人來的比較多。第二個部分，剛議員有提到說這個有什麼成果或者吸引力？我跟議員分享一個我的經驗，就是因為我過去擔任過民政局長，所以在這個過程裡面我接到我們的里長從日本發了一個LINE給我說他真的太感動了，因為他在日本的江之電看到高雄的廣告。因為我們這個交換廣告就在江之島電鐵的車箱，裡面有很多高雄景點的介紹，像這樣的經驗，我是自己接到的。另外，還有在網路上有很多的遊客到了那個地方看到高雄景點的介紹，他們自己在網路留言，就是在那邊看到故鄉的照片，所以非常的感動。這個部分一方面也是對國外行銷，另外一方面也讓國內的旅客感受到我們對推廣旅遊的用心，所以我們今年希望能夠再跟京福電鐵做一個合作，我們要推動到京都，我們希望把高雄的景點透過這樣的廣告交換方式能夠做高雄景點的行銷，不管它的成效多大，希望未來如果這樣慢慢推動一定會有它的成果出現。

李議員眉蓁：

謝謝。

主席（陳議員玟娟）：

延長 2 分鐘。

李議員眉菱：

謝謝主席。花這麼多時間來跟觀光局討論，我也肯定觀光局長的能力，你的積極度希望未來在我們的觀光旅遊業可以看到成效。在 520 之後現在旅遊業者的心態我相信你也非常清楚，我希望未來可以看到觀光局的積極態度，並且看到成效。

接下來我想要請教，我在前天市長施政質詢的時候有提到，現在市府有可能要開始推動黃線捷運。大家都知道黃線捷運是要補足紅橘線的不足，當然這會讓高雄市區的捷運網路變得更豐富，也增加觀光效應。我剛剛有提到說我希望是不是可以再推動紫線部分，因為紫線有非常多的學校。我之前也跟交通局長聊到這邊是一個大學園區，有很多年輕學子。大家都知道騎機車是非常危險的，不只是因為這樣，捷運網路線越廣，我們捷運的推動會更好推動。因為高雄市縣市合併之後，市區跟原高雄縣的地方比較不好銜接，這條線我覺得可以做為銜接的開始。那天因為時間關係，所以今天我想聽聽捷運局長和交通局長的意見，看看在這個部分你們的想法是怎麼樣。先請捷運局長回答，接下來請交通局長。

主席（陳議員玟娟）：

捷運局吳局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

有關高雄學園線的部分，目前我們在整體路網裡面已經都規劃進來了，但是目前的自償率還不足，所以我們跟交通局合作的部分就先由交通局來用公共運輸先養量，養量到一定程度之後我們會把它納入做可行性研究。

主席（陳議員玟娟）：

交通局陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

有關高雄學園線的部分，我們過去這幾年來開闢了幾條快線，主要是希望能先讓學生族群，特別是從樹德科大、義大醫院、高雄師範大學以及高雄應用大學這幾所學校，能夠匯集到樹德科大的轉運站，然後再很快地到國道上面來。成效也有而運量都有在提升當中，學校方面騎乘機車的肇事率也降低了，我們也希望這樣的運量養成如果能逐步達成的話，未來在佈設輕軌紫線或是高雄學園線的話，它的基礎才會比較穩固，我們也在積極培養量的部分。

主席（陳議員玟娟）：

謝謝李議員的質詢，接下來是方議員信淵，時間 15 分鐘。

方議員信淵：

本席要針對捷運部分要跟捷運局長做探討，最主要還是停車空間的問題。捷運站就附設很多的停車空間，這對本席來說都是非常讚賞的，高雄市郊的民衆距離捷運站比較遠，大部分都是開車前往，例如洽公、購物甚至是上班，他們大部分都把車停在捷運站裡面再轉乘捷運，最主要是避免塞車還可以節能減碳。本席前些日子前往橋頭區的青埔捷運站，剛好看到旁邊有一個非常特別的建築物，本席要先請問捷運局長，你看過青埔捷運站旁邊這個到底是什麼？你可以簡單回答一下嗎？

主席（陳議員玫娟）：

捷運局吳局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

跟方議員說明，這部分我不清楚。

方議員信淵：

這個照理講在設置的時候，應該都要經過捷運站的核可才有辦法設置，因為它後面有一個出入口跟捷運站共同承接，除非它的出入口是違法的。這是一座由私人團隊所經營的 3,000 坪的文創園區，除了提供音樂、宗教還有藝文活動表演，還有婚慶場所。很高興我們橋頭又多了這一個可以供民衆休閒的好地方。但是有一個問題本席還是要請教捷運局長，這個文創園區剛好在青埔捷運站的旁邊，它原先的規劃在前面剛好有 10 個停車格，爲了這個文創園區的後方出入口，把那 10 格停車格劃掉了，我不曉得捷運局長你到底知不知道？這到底是不是合法？原有的停車位已經不夠了，造成很多民衆違規，因爲沒有停車格可以停，只好往旁邊後面去停，結果又被拖吊，這種行爲可以說往往造成降低民衆搭乘捷運的意願。

針對這種行爲，我請捷運局長，你是不是可以回答我，這到底是不是合情、合理、合法？請捷運局長先回答。

主席（陳議員玫娟）：

捷運局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

那個「覓蜜基地」不在我們的捷運用地範圍內，但是提供停車場部分，現在的捷運公司正在檢討。就是說停車場的提供如果是轉乘，比如說是開車來停車後搭乘捷運的話，他們願意再提供；如果說不是的話，他們來這裡從事其他活動然後要使用這些基地當停車空間，這樣的話他反而不會坐捷運，而是直接開車來了。開車來的目的不是要坐捷運而是去做其他的活動，所以他們會有不同的考量。

方議員信淵：

你先不要跟我說這麼多，我先問你這到底合不合法？一個捷運站本身就提供很多的停車空間了，你為了一個私人的活動，把捷運站的這 10 格停車格塗銷掉，我是問你這部分到底合不合法？就這麼簡單回答就好。

捷運工程局吳局長義隆：

有關這部分我要再來了解，因為這部分是捷運公司他們設置的，我們會請捷運公司再做說明。

方議員信淵：

捷運公司有來嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

捷運公司沒有。

方議員信淵：

捷運公司沒有來？〔是。〕像這種行為捷運局都管不到嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

這裡面會面臨兩個管制部分，就是獎參裡面 BOT 的部分，我們是拿給捷運公司去申請，所以未來的經營管理營運部分都是由捷運公司；另一部分就是管理，也就是公權力的部分，公權力如果說當時依照建管法令規定，它只要符合規定的話，都是可以符合法令規定的。

方議員信淵：

照理講他在申請塗銷停車格時，一定會知會交通局甚至捷運局，不然怎麼把它劃掉？結果你都不知道。

捷運工程局吳局長義隆：

營運機關做內部的處理部分會符合公權力的規定，所以他們沒有跟我們講，我會再去了解。

方議員信淵：

局長，你這樣講就不對了，每一個停車格都是受到交通局的管制，你要廢掉一個停車格，一定要經過交通局審查核可才能廢除，你今天跟我說你局長也不知道。交通局局長請回答，這個問題你知道嗎？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

這個因為牽涉到捷運車站的站區裡面，它有辦過會勘，會勘的決議是他要重新標繪標線。所以在停車格的減少上面，格數應該要維持原來那些格數。這部分我再來進行了解，看看他是不是因為這邊重新標繪，那是不是在格位數上面

有沒有…。

方議員信淵：

不管格位數有沒有增加或減少，捷運局提供停車空間本來能容納的儘量都能容納了，不能只是爲了這個地方，把它廢除以後又多劃了 10 格，你爲什麼不直接多劃幾個出來呢？請局長先坐。

本席還發現青埔捷運站還有南區的岡山捷運站，甚至有這種報廢車輛占據停車格，雖然捷運局不負保管責任，但是應該有負停車格管理的責任，我要請交通局局长，像這種行爲，你的停車格不讓人停又進行拖吊，這樣合理嗎？交通局局长，你先回答我，這樣合理嗎？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

這樣是不合理的。本來公共停車場不能做爲…。

方議員信淵：

照理講，那些被拖吊的人絕對可以用行政訴訟和行政救濟把錢要回來。因爲你占據我的停車位我只好停到別的地方去，對不對？所以產生被拖吊的行爲。照理講，在這個地方所有被拖吊的車主都可以向交通局來陳情把錢要回來，是不是？這樣才算合理。所以我請局長針對這個部分還要去深入管理，不然你占據這個位置，別人沒有地方可以停。我本身也常常到那邊停車，都找不到車位可以停。沒有車位可以停卻常常看到這輛車停在那裡，實在很不舒服。

所以本席要強調，不是反對捷運旁邊設立類似發展文創園區的這種設施，最主要是本席要保障民衆停車空間的權利。像這種文創園區，捷運局長、交通局局长，你們看一下，你本身還有規劃一個停車格，但是停車格因爲畫面的關係，可能大門在這個地方，他們根本沒有在使用，所以他們的員工還有辦活動的民衆，可能都是占用現在捷運站的停車格，捷運站在這裡，停車格也在這裡。他們原有的停車格都沒有開放，本席去拍照的時候連一輛車都沒有，這代表他們的車輛現在放在哪裡？就是放在我們捷運站裡面，像這種行爲，捷運局長，你們到底有沒有去管理？有沒有看到這種問題？請局長回答，好不好？

主席（陳議員玫娟）：

捷運吳局長，請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

關於這些，捷運公司也發現，他們裡面不去停，老是停在這裡，這會影響到捷運的轉乘和要搭捷運的人。所以他們現在也正在研擬相關的策略，看要如何去處理這些問題，應該停在裡面的不去停，總是占據搭捷運市民的停車位。

方議員信淵：

而且你開一個後門在這裡，他原先從這裡進來，一下就到那裡。它的正門在前面那邊，照理講，他如果從這裡走來剛剛好，你卻開一個便門在這邊，那麼園區所有的人員都從這裡出入了，所以他的車輛剛好停在這裡。

捷運工程局吳局長義隆：

捷運公司也發現到這一點，已經開始在想辦法處理，好讓搭捷運的人可以停在這裡。裡面車的部分，他們再自行吸納。

方議員信淵：

本席在這邊拜託局長，我不是反對產業園區所有的開發，我是講究如何保障我們現有民衆停車的空間，好讓我們的捷運站在搭乘上更活絡而已。我是爲了捷運站好，讓捷運營業更好，對不對？否則，我沒有地方停車，爲什麼還要跑去搭捷運？另外，北機廠陸續在開發，包括高醫附屬岡山醫院，現在都已經要進來了，包括有一些餐廳像小樽的一些餐廳，現在都已經陸續進駐。未來岡山區這個地方一定很繁榮，但是很多民衆向本席反映，像岡山捷運站現在營運量這麼大，但是岡山捷運站的 1 號出口，卻只有上行捷運站的一個電扶梯而沒有下行的電扶梯，所以民衆從那邊下來非常危險，如果要從這麼高的地方提東西下來非常不便。而且空間那麼大，未來的營運量也很大，既然沒有一個下行的電扶梯。本席在這裡要請問捷運局長，是不是可以再增加一個下行的電扶梯？請局長回答。

主席（陳議員玫娟）：

吳局長，請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

謝謝方議員替岡山地區反映上下樓梯的問題，我們不是只有這裡的捷運站這樣，很多捷運站也是如此，當時是爲了省錢。因爲上樓梯比下樓困難，所以只有上去的電扶梯而沒有下來的電扶梯，因此下來都是走樓梯，事實上，對於長輩和提重物的人是比較不方便。現在高醫要進來，我們會就此做一個整體的規劃。我們會跟捷運公司和高醫討論，看是不是在高醫興建的過程裡，同時把下樓的電扶梯設置起來？

方議員信淵：

因爲它的空間是夠的，未來的出入動線是夠的。很多民衆在反映提很多東西到這裡時，還要爬那麼多的階梯實在很危險。

捷運工程局吳局長義隆：

尤其對我們的長輩更不方便，要從那麼高的樓梯走下來很不方便。

方議員信淵：

所以你們也知道。

捷運工程局吳局長義隆：

當初是爲了要省錢，想說上樓比較難，所以做電扶梯，下樓比較輕鬆，所以沒做，問題是長輩走路比較不方便；現在高醫要進來，我們會跟高醫商量看要如何解決這個問題。

方議員信淵：

局長，不要爲了省錢省到什麼都沒有了，連一個安全的閘門也沒有，這個未來可能都陸續要增加的。有關這方面，以後的質詢時，我再跟你檢討。謝謝。

〔謝謝。〕

主席（陳議員玫娟）：

謝謝方議員的質詢，我們先休息 5 分鐘。

繼續開會，在林議員質詢之前，我們先處理一下時間問題，向大會報告，現在已經是下午 5 時 51 分，我們今天下午質詢的時間就到林議員宛蓉第一次、第二次、第三次質詢完後，再行散會。

林議員宛蓉：

我們高雄縣市合併之後，這是在縣市合併時的口號「前瞻、蛻變、高雄都」。今天是第 2 屆第 5 次的交通業務部門質詢，我還是鼓勵大家健康新生活，環保顧地球，天天五七九蔬果，健康跟著走，我們活到長長久久。

進入今天的主題，最近這幾天高雄市議會議員同仁都非常的關心我們的捷運都會新黃線，多了一條黃線也是一件可喜可賀的好事情。我們就來看看捷運紅橘線路網在高雄是呈現十字交叉的路網，隨著都市的發展，市府在去年提出平面輕軌送中央審核，由平面輕軌調整爲高運量地下化的捷運，原本的經費是 400 億，現在調高爲 1,455 億，增加 1,000 億。

我們再來看規劃中的捷運黃線，將連接亞洲新灣區、都會核心區、澄清湖，以及五甲和前鎮地區，五甲和前鎮是相鄰的。所以這一條黃線對於前鎮來講是很好的賣點，其可有效凝聚灣區經貿，形成便捷密集的捷運路網。我們再來看看，這是五甲、前鎮、亞洲新灣區、都會核心區、澄清湖，我們看到黃線呈「人」字型會合後，從長庚醫院、澄清湖棒球場到烏松機廠，總長有 21.198 公里，共有 21 座車站。這條黃線對於前鎮來講是一件好事。

捷運黃線有兩條路線，分別從亞洲新灣區旅運中心—三多路—民權路（市府行政中心）。今天爲什麼我會談得這麼細，因爲有很多市民朋友只知道現在高雄有規劃一條黃線捷運，但是黃線捷運對於前鎮有什麼幫助？我說有幫助。因爲有些長輩不會看智慧型手機，所以我透過今天的質詢告訴他們，這對我們有很大的好處。而另外一條路線就從草衙，可是我不知道你要設在草衙的哪裡，

現在有前鎮高中站，但是不知道要設在草衙的哪個點，這可能是你們還在傷腦筋的地方，還是已經有規劃一個點了？接五甲路－保泰路－南京路－澄清路，這是另一條黃線，呈現的是「人」字型。

經費負擔的比例如何？我們現在財政這麼拮据，該案的進度如何？其實高雄人不是天生就愛風吹日灑雨淋的，台北的捷運網路這麼密集，難道台北人才是人，南部人就不是人嗎？所以南北的差距真的是差太大了，光是交通網的經費就差很多。爲什麼中央政府這麼不照顧南部人，很多交通建設經費都著重在新北市或台北市，我們高雄是第二大的院轄市，結果到現在才有黃線。高雄人不是大家都愛騎機車，因爲我們的交通運輸量，我們的交通路網很差，當然能有這樣的改變，大家也都很高興。未來有什麼樣的進度，例如你們的規劃期可能 3 年，然而市長任期剩下不到兩年就榮退了，在進度上是不是能把先期作業趕在市長榮退之前，給他一張很好的成績單。針對進度上，你們有沒有什麼想法？局長，請答復。

主席（陳議員玫娟）：

吳局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

謝謝林議員對於黃線的關心。黃線對於前鎮真的影響很大，就如同林議員說的這樣，因爲第一站是前鎮區公所，然後過媽祖港橋往五甲一路過去，往五甲過去之後周邊有很多可以開發的地方。未來配合這些開發，甚至可以拉到澄清湖，所以這一條線未來對於新舊草衙的影響很大。因爲過去前鎮的發展都在凱旋路以北，這次把大眾運輸直接引入凱旋路以南，所以對於在凱旋路以南的新舊草衙的影響很大。

期程因爲中央已經列入「前瞻基礎建設計畫」裡面，所以我們要做可行性研究，要申請大眾運輸第一件事就是要先做可行性研究，可行性研究通過之後就算是掛號了，然後就開始綜合規劃和環境影響評估。我們的可行性研究，已經在 3 月 27 日呈報給交通部，交通部現在因爲有「前瞻基礎建設計畫」，這個計畫行政院會控管，所以期程會縮短。否則以往光是林議員指示的前置作業，一般都需要四年半，後面的工程再做四年半，所以需要拖到九年的時間。但是有這個「前瞻基礎建設計畫」，在行政院列管的情形之下，我們可以把這一段的期程再縮短。所以我預計兩年半就要開始準備發包了，兩年半後發包，發包之後預計四年半後完成，所以民國 113 年會把這條黃線建置完成，這個期程都壓縮得很緊，我們也希望趕快把這條黃線完成，除了紅橘兩線之外，第三條捷運線進來的話，不只讓我們的密度增加，而且可以帶給前鎮地區另外一個發展的契機。

林議員宛蓉：

剛才我們團隊在討論草衙站，也認為應該是在那個區公所，局長講的和我們預料的一樣，這個答案讓你揭曉了，很不錯。捷運黃線未來對我們前鎮會有相當大的幫助，不只交通便捷還可以帶動我們的發展，小港未來的發展願景如何？小港有一個 R3 漢民站，透過今天的質詢，本席希望趕快可以再延伸到林園，雖然我不是林園選區的議員，但是左右鄰居要互相關心。黃線已經核定了，你們要啓動先期作業，延伸到林園的部分，林園、大寮是同一個選區，我們的議員都很關心。小港和林園是鄰居，很多小港的朋友都會去林園上班，因為小港和林園都是工業區，交通不方便，造成大家都要騎機車，我們那邊工業區的污染很嚴重，而且微浮懸粒也到處飄。如果捷運延伸到林園，前鎮、小港和林園是生命共同體、是一個共同生活圈，如果可以延伸到林園，我相信未來的空氣應該會更好。局長，你是不是贊同本席的看法？

主席（陳議員玫娟）：

吳局長，請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

林議員所提的我們很重視，因為市長也很重視這個部分，林園線這一段我們可以看得出來，臨海工業區過來，這裡的住戶不多，如果我們拉到林園，長度會加長，所以可行性在自償率的部分比較不足。不過，剛才林議員提到林園人在那裡遭受那麼久的污染，包括中油等等很多相關的大工廠，這些產生污染的大工廠應該要協助林園的居民，我們現在處理的方式是，原先計畫用平面輕軌去銜接比較節省，不過林園地區的民衆認為平面不好，是不是可以用高架？本來用平面輕軌經費就不太夠了，現在又要高架。我們處理的方式是，第一，要用什麼形式去興建？到底用平面輕軌還是用高架？第二，那個可行性要怎麼提升？如何請周邊的污染者、這些大工廠來投資，要怎麼處理？針對這些問題預計在 9 月份可以把期中報告提出來，我們現在已經委託研究了，預計在 9 月份可以把研究報告提出來，確定它的興建形式和可行性之後，我們就會積極去推動。

林議員宛蓉：

如果延伸到林園，還可以嘉惠到東港和林邊，因為我是林邊人。

捷運工程局吳局長義隆：

大鵬灣。

林議員宛蓉：

那些都在沿線，都是海線。如果延伸到林園，要延伸到屏東不可能，因為牽涉到跨縣市，我們也沒有辦法。如果林邊、東港的人要到林園可以搭捷運，然

後要去岡山、去長庚，大家互相拜訪都很方便，這些都是本席的建議，雖然不是我的選區。小港、林園真的飽受空氣污染，政府應該要回饋那個地區的居民，不應該有成本的考量，這是本席的看法。

接下來是交通局相關的業務，高速公路末端高雄港高架聯外道路工程，這條道路已經通車很久了，但是新生路北側由前鎮輪渡站到 58 號碼頭，你看，現在那麼漂亮，這是興建完以後這麼漂亮的景觀。我們來看醜的，雖然它醜，但是本席也是一直在追蹤，因為我覺得中央和地方，還有市政府橫向的連結都讓我很不滿意，這個是因應地方的需求，國工局同意在高架橋下鋪設一條 7 米的道路，工業區有 3 米的道路，它變成一條 10 公尺的道路，一牆之隔，這是剛剛的高架，這個是 7 米、這個是 3 米，一牆之隔。

在這裡罵人很奇怪，但是因為中央和地方的連結不妥善，當然不完全是交通局的問題，也不是輪船公司的問題，這個和許啓明總經理沒有關係，我不是針對你，因為你很優秀，我只是把這個現象告訴大家。我已經氣過頭了，現在氣消了、都排除了。只是一個臨時的辦公室和一間廁所卡在有中華電信、台電的線路，又涉及到國稅局，它抵觸到道路開闢，它的行政程序要報備，這樣就拖了 1 年。我想說為什麼一年拖過一年，交通路網已經都通了，為什麼平面的事情應該要趕快來處理，但是卻拖那麼久。後來我請相關單位來，才慢慢把它解決。以前是這樣，就一次一次這樣子追蹤，國工局也把這面牆拆掉了，就是一間臨時廁所，結果搞得烏煙瘴氣。這是已經弄好的，原來的已經拆了，道路也鋪了，你看，這樣不是很好看嗎？一拖再拖，現在變成一個很寬敞舒適的空間，讓我們的居民和用路人安全又有保障。

接下來討論前鎮的輪渡站，前鎮輪渡站以前是殘破不堪，猶如風中殘燭，很破舊，經過幾次的開會討論，你看，這是新工處的科長，這位科長很棒，他已經退休很久了。一次一次就這樣子開會，你看，我的臉已經很臭了，一次一次邀請大家來開會，這是以前的經理、這是科長、這是臨海工業區的一個主委，大家臉色都很不好，在經過這樣一次次的會勘。現在經濟部把閒置的加壓站要變成一個輪渡站。不知道局長知不知道，你知道嗎？就只是這個輪渡站，我們已經期待那麼久了，後來我一直不死心，我一直建議督促，後來國工局張瑜超主任，他出來開會，我們就邀請工務局建管處，還有交通局、消防局、航港局、港務公司、電信公司、自來水公司、台電，一起在這邊開會，一個從原來 662 萬元輪渡站的站體，本席一再覺得輪渡站裡面的設備、配備，要用 662 萬元來做，有可能太隨便了。後來本席一直督促去拜託港務公司，也拜託相關單位，那當然輪船公司這邊，局長也很賣力在溝通。在這個過程中，來來往往從 662 萬元，增加到 1,274 萬元，當然這是已經兩倍的數據，那天交通局有一位，好

像是簡任技正參加，我們兩個默契很好，我們要求這件事情要儘快排除，他要求，我在後面吆喝，後來他們就說兩個月會把這些相關的瑣碎障礙排除，我希望這次的 3 月 21 日，如果有關於市政府橫向的溝通，這個部分那天大家都已承諾，有的說兩個星期，有的說一個月，我們綜合大家的意見，就是不能超過兩個月，就要進行發包的動作，那我們來看看未來它的願景圖。

新的前鎮輪渡站何時可開工？是那天我們有默契，但是開會歸開會，你們要怎麼去…，如果你們無法處理的時候，本席會幫你們。總經理，你現在的效率不錯，我聽說大家都對你的印象很好。以你工作的效率，我對你是有期待的，輪渡站做好了之後，未來要如何讓人們知道前鎮輪渡站已完工？鼓山輪渡站每年的乘載客數應該很多，因為旗津那邊做了很多行銷。前鎮的對岸就是旗津，以後這個輪渡站完成後，讓整個高雄市、台灣人都能夠從這裡坐渡輪到旗津吃海產，旗津有很多觀光景點。未來前鎮亞灣就在旁邊，我認為前鎮、小港未來的交通運輸，輪渡站也可以行銷。局長，你有什麼看法？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝林議員長期關心前鎮輪渡站的進度。有關新建的前鎮輪渡站，經過大家的共同努力協調，在今年，就下個月 4 月中就會動工，預計在今年年底可能會完工。所以我們也會啓動，因應這個輪渡站重新完工，還有改造裡面的環境之後，輪渡站要扮演的功能是什麼樣？可以去做強化或是擴充。所以我想，未來在輕軌通車後，最接近那邊的就是 C4 站，C4 站就是夢時代站，未來我們也希望趁著要去亞洲新灣區、夢時代這附近遊玩的客人，也可以順便從那邊到前鎮輪渡站，到時候我們除了會加強現在原有的渡輪服務之外，渡輪過去是中洲，但是，其實旗津那邊有很多景點，不是只有中洲，未來我們也希望能夠透過新改造完的前鎮輪渡站，看能不能開發一些相關遊港的航程。這樣才能真正吸引觀光客來高雄，特別是透過前鎮輪渡站到旗津去觀光旅遊的功能。大概是這樣的規劃。

林議員宛蓉：

對於觀光局的部分，因為我的時間剩下 3 分鐘，我可能會留在總質詢的時候再來請教。另外最近很苦惱的，大魯閣前面那條路叫做中安路，中安路因為都發局、地政局要做規劃，我們的都會區一直在進步，要給那些運輸業的業者，讓他們能有一個安置的地方，可能也遇到很多瓶頸。很謝謝蔡耀吉科長，他付出了很多心力幫忙。局長，科長這麼努力，你是不是也該幫忙一下，看看要怎麼去排除相關的障礙，因為我們要兼顧那邊的發展，但是交通遇到瓶頸，在現

階段沒辦法去規劃要怎麼拓寬，這是未來的事。要怎麼樣讓都發局、地政局他們怎麼去進行環境的改造，但是你還是要考量到那邊民衆的生命財產安全，包括運輸業，他們要如何在重整的當中，我想他們會遇到瓶頸，局長你在這部分要不要回應一下？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝議員對中安路這邊一些貨櫃運輸的動線、這邊的場站及長期的關心，也協助我們跟地方上溝通協調的作業。現在是地政局在倉儲的專區，A區現在要做整個更新跟開發，我們所知道的本來是3月就要動工，所以變成業者在議員的協助之下，在局裡面也共同找到一些協助的方案，蔡科長也非常的用心，跟台糖那邊取得了一些共識，希望把A區安置到C區，那A區安置到C區這個部分有一些好處，第一，我們希望不要增加貨櫃車在中安路上的衝擊，所以採取總量管制的概念，A區的廠商先暫時安置在C區，所以量不會再增加。第二，本來要進出貨櫃的停車空間有好幾個路口，造成動線會比較不方便，如果移到C區，是單一的入口，變成未來大型車的進出動線會比較統一，所以對交通方面把範圍看大一點，其實有助於整個交通流的控制，但是因為這樣的概念，可能地方上沒辦法充分了解，這是我們還要努力的，也希望議員協助我們。我們同時也在增加A區還沒到達C區之前，安置的時間能夠延長，目前10月、11月可以使用A區，如果10月、11月之前可以安置好，過去C區也是短暫的，我們會跟台糖重啓租約。短暫時間我們也希望港務公司在新港區有8公頃的用地，能夠安置全市大型貨櫃車需要的停放空間，那個地方因為有一些程序要跑，如果環境影響評估過了，我們這邊安置的時間大概只有影響到1年、2年或3年，不過整體來講，這是短期安置的狀況，這部分希望地方上可以共體時艱，畢竟貨運業者對高雄的經濟發展是非常重要的動脈，我們必須共同來思考一個短期的方案，讓業者、住家、市政府可以三贏的方案。有一些是需要等待一點時間，因為有程序要走，我們希望利用這個短期的方案，等到長期的土地確認了，未來這個區塊就會移到那裏去，也會帶給中安路附近各里有比較好的交通動線及安全的環境。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝林議員的質詢，今天下午登記發言的議員都發言完畢，明天9點開會，散會。