

## 第 2 屆第 6 次定期大會第 23 次會議

(中華民國 106 年 11 月 2 日下午 3 時 41 分)

### 交通部門業務質詢

**主席（陳議員玫娟）：**

開始開會。（敲槌）今天下午的議程是交通部門業務報告與質詢，首先先請交通部門各單位做業務報告。

現在開始交通部門業務質詢，登記第一位的是簡議員煥宗，時間 20 分鐘。

**簡議員煥宗：**

我先這樣講，如果高雄成為直轄市的時候，我們獲得的中央財政補助跟台北一樣的話，我們可以做很多建設。如果我們跟台北市一樣的話，我們有 1 兆元可以做捷運系統的話，其實我會覺得我們的大眾運輸會非常的完備。所以我會針對柯文哲市長又在批評高雄的建設，又在批評高雄的財政，我提出譴責。我覺得高雄的事情不值得讓你這個天龍國傲慢的市長來說嘴，接下來是我的質詢。

交通局長很辛苦，從 10 月 1 日到 10 月 31 日辦了生態交通盛典，其實我們籌備的時間也花了近 2 年，投入的經費超過億元，包括整個哈瑪星地區的地下電纜化、整個社區的改造以及活動的經費。生態交通盛典的核心其實是讓我們思考如何對行人更友善、對環境更有益的一個交通型態。其實我們常常去思考，過去我們常常由不方便的交通載具到方便；現在要從我們認為的方便到也許我們覺得有點不方便，這個過程我覺得很有趣。因為隨著整個環境生態的衝擊，其實我們有很多思考，包括在那時候辦了一些論壇，很多國外的朋友提出一些問題，我也會覺得很有趣。當我們取消了石化車輛之後，湧入大量的電動車輛，是不是又是一個新的問題了？所以等一下有些問題請局長回應。

這個是 10 月初整個生態交通示範區的狀況，人走出來了，整個哈瑪星的街道就大家走路都很輕鬆，可以漫步在整個哈瑪星的社區裡面。當地有一些長輩也很懷念這樣的生活，他們會覺得是不是有機會再繼續下去，其實這種東西是隨著社區的居民自己都有不同的想法，有些人覺得不方便；有些人覺得這樣的生活型態還滿不錯的。這都是活動的初期，我們看到整個巷道跟過去完全不一樣，騎樓沒有石化車輛停放，大家就是可以很自在、很自然地走到巷道裡面。接著這是第 4 天我們去拍的，整個哈瑪星社區白天管制狀況之下，大家都願意配合這樣的活動。

在後期就像我剛才講的，當人們從方便到不方便，從不方便又回到方便的時

候，又回到了當初的樣子，汽車回來停在騎樓，大家又回到過去的生活型態。我一直在想，我們不曉得有沒有這個機會跟韓國水原一樣，其實他們自己本身公所也很努力，他們還有一個未來持續課，不斷地在推動這件事情。包括他們到現在週六、週日還持續地做生態交通的管制。我知道這要付出很多的代價、很多的心血跟很多的溝通，所以一直到活動後期，就像媒體講的，他們也許用字比較強烈，就又回到了跟過去的生活一樣，沒有什麼兩樣。所以我們一直在思考，如何讓生態交通的核心精神有沒有機會發酵並擴大到其他的社區？這一點我想請問一下局長，活動結束了，你自己在這個活動中，你覺得有沒有什麼東西是我們可以繼續延續下去的？包括核心價值也好，或是一些想法也好。

另外，在這個活動中我們出現了很多新的電動載具，包括前陣子有些大城市已經宣布 2030 年一個免排放宣言，是不是我們有這個機會引進一些所謂不用石化燃料的車輛？就是由哈瑪星開始也好，由高雄開始也好，就像今天小組之前有一個公聽會，我們邀請了電動車業者來跟議會同仁做說明。其實大家都是滿期待的，但是又在擔心我們在推動新綠能的時候，那些公司基礎要很實在，因為有一家廠商告訴我們他已經燒了十七、八億了，從大陸回來台灣。

所以這部分我想請教一下局長，生態交通辦完了，我們是不是留下什麼東西給這個社區？留下什麼東西給高雄？另外高雄的一些載具會不會做改變？是不是可以請陳局長做個回答？

**主席（陳議員玫娟）：**

陳局長，請答復。

**交通局陳局長勁甫：**

整個生態交通最重要的核心是在那個示範區，我們在這 2 年來跟社區裡面的溝通，當然經過了很多階段，到最後我們也非常感動，特別是在 10 月 1 日，整個社區的居民幾乎是全員支持這樣的活動，我們覺得這是一個過程裡面非常難得看到的社區凝聚的精神。

這個過程裡面，在前期大概有共識；後期我們認為說我們所提供的五大服務方案，我們會持續 1 個月以上，其實到現在那個停車場都還是提供給民衆使用。我們無非就是希望民衆可以看得到前期大家共同配合出來的成果，這樣的生活方式可以去做一些比較，然後我們共同來思考，希望能繼續延續下去。當然在現在這個社會裡面，有一些居民的看法我們必須尊重，他們認為什麼樣才是方便，什麼樣才是不方便，這個過程裡面，我覺得是我們必須要好好利用這個機會，來思考社區裡面怎麼樣去提升生活環境品質的作為，包含不是只有交通的面向。因為交通面向是整個硬體設施裡面，他的結構所形成的一個表象。所以我們在整個籌辦的過程裡面大概也吸取到水原的經驗，水原的經驗跟我們

大概也滿類似的，一開始大家不了解，所以有一些誤解跟反對，到最後大家全員支持，我們大概也是這樣的情況。

我希望我們還可以跟水原一樣，共同跟居民持續地溝通，看看我們在這一個過程裡面有哪一些東西不見得全部要拋棄掉，我們可以持續在未來把哈瑪星打造出一個比較好的生活品質，甚至可以引進更多經濟發展的元素進來。我所了解的跟我們持續在溝通的就是，現在在地區裡面有自主店家形成一個商圈協會來跟我們談，預計在 12 月希望也能夠舉辦類似我們在 10 月份每週有些活動，然後讓這樣的氣氛持續下去，我覺得這個都是一個正向的部分。另外就是說如果有這些自主的社區團體，我們公部門在協助他們的時候也比較知道方向，免得說透過一些誤解，反而民衆可能會覺得我們好像會限制到他們的行動。

剛才議員有特別提到，如果未來我們整個一直引進的是低碳運具或電動運具，是不是一樣還是很多車子？這確實是一個我們必須要思考的問題。本來我們一開始認為從交通管理的角度來看，如果私人運具只是換成電動，其實解決的只是裡面的一個部分就是環境的影響，在交通的問題好像沒有辦法完全地解決。因此我們必須要有一個階段性的移轉，這就是為什麼我們在這一次高雄策略裡面特別提到的一個重點，就是共享。也就是說如果我們使用公共運輸，或是我們也不用自己買電動汽車或機車，或其他運具，大家要的時候才去使用，不需要擁有。這樣我們可以大幅地降低城市裡面有限道路空間的車輛數，然後一樣可以達到在環境跟交通上面的效益。

議員有提到說怎麼樣去擴大這個部分，我要求我們的同仁大家靜下來好好地蒐集這樣的資訊，來思考兩個未來可以擴展的方向。一個就是說像哈瑪星這種老舊社區，他已經是既成的了，問題已經在那邊了，我們在整個處理的過程裡面有沒有哪一種 SOP 可以做為未來的引導？第二個，如果哈瑪星大家看到這樣的一個改造成果，好像是有一點正向的效益，未來有一些新社區，因為他的問題還沒有形成，所以是不是在新社區的建置之初，就應該把生態交通的一種概念先加進去？以免以後還要花大力氣做溝通跟改造。所以我覺得這個是我們可以來努力的。

剛才議員也特別提到，有關高雄市是不是要比照其他先進的國家，對於低碳或是電動運具的鼓勵，以及限制燃油車輛的使用。這部分我所了解的，我也很清楚業者他們有興趣要引起更多的電動運具。不過現在這個運具的電池造價成本相當高，再來就是目前我們國產的技術能力，還沒有辦法達到降低成本的部分，所以必須仰賴國外。仰賴國外可能這個我們還必須要跟交通部，特別是經濟部努力，因為他們要求現在業者要買這種低能源的電動運具，必須要有自製率。所謂自製率就是裡面的原件要 50% 在台灣生產，這個部分是跟現實脫節

的，所以變成業者沒有辦法配合。沒有辦法配合，他們要換車的時候一換就是 8 年之後了。

所以我覺得這是一個關鍵的時期，當然大家擔心技術的成熟度，我覺得技術成熟度已經在很多國家都看到，大家都已經形成政策了，在英國的格林威治也已經頒定了一個計畫。那麼自治市裡面，未來在 2025 年要三分之一以上是要由電動，而且是無人駕駛的車輛來處理。我想這一次我們在生態交通所看到這麼多的運具，也給我們很多不只是想像，而是實際上的體驗都已經體驗到了，這個是一個很好的機會。我們交通局還有其他局處會共同努力，試圖把這些運具引進到高雄市來，甚至推廣到其他城市。

**簡議員煥宗：**

我比較期待如果說有比較進步的綠能運具，我覺得應該多多鼓勵。下一個部分也是繼續跟交通局討論有關旗津人力觀光三輪車的問題。這是從民國 40 年代開始，因為當地道路的關係，所以三輪車成為那邊的主要交通工具。到民國 74 年，當地的區公所協助他們轉業，目前旗津僅存 23 台人力三輪台，目前只有 15 台有營業。為什麼要提這件事情，我會跟局長講。

旗津三輪車我們在網路上搜尋，一打下去就有好幾篇討論，因為它具有文化、歷史跟觀光的價值，已經成為旗津的在地特色。可是交通局突然頒定一個高雄市特定地區營業用三輪以上慢車管理辦法，我覺得如果我們去規範那些租車業者，一些觀光地區或是拼裝電動四輪車也好、協力車也好、電動三輪車也好，規範這些我沒有意見。可是去規範旗津觀光人力車，我就有很大的意見。因為我覺得它不應該在這個規範裡面，因為它具有人文、文化、歷史跟地區的特色，一規範它的話就會限制到他。

這是我們規範的路線，我們規範不只有還有路線，我實在沒有辦法理解那些人力三輪車，如果你規範這些路線的話，我覺得對當地觀光一定會有衝擊，畢竟只剩下四、五台在營運。你這個去規範當地租車的業者，我都沒有意見，因為我覺得那些業者，尤其之前鬧了很多事情，有時候把人家車撞壞，造成很多交通事故，我們去規範他有路線走，我都覺得可以；你規範這個路線，我會覺得有點離譜，我們這些業者都已經是六、七十歲的老人家了，你限定在那邊，改天我和局長來騎一趟試試，看有沒有辦法騎去又騎回來。他們基本上目前主要收入來源也是一些觀光客以外，其實他們會參與一些地方的民俗活動。我真的建議這個營業用慢車管理辦法是不是針對這些比較特殊的旗津有特色的人力三輪車，可以把他們排除在外？畢竟他們已經在旗津區公所都有造冊登記了，這部分是不是可以請局長做個回應？

**主席（陳議員玟娟）：**

陳局長，請答復。

**交通局陳局長勁甫：**

有關剛才提到高雄市特定地區營業三輪車以上慢車管理辦法，這部分主要是針對觀光地區，所以才說是特定地區。旗津這樣真的是一個特色，本來我們生態交通全球盛典一些主要低碳園區，都很想把這些車子弄到哈瑪星來，但是因為區塊問題所以沒有這樣處理。議員所關心的是這些人力車是不是不要納入到這個管理，其實這個管理就我所了解，他的用意是希望能夠提供給他一個正當的營…。

**簡議員煥宗：**

我知道，我有去協助他們做登記，那時候還有開一場說明會。〔是。〕可是我發覺你們在規範他的路線的話，我覺得就已經會讓他們失去原有的特色了。

**交通局陳局長勁甫：**

如果是路線部分，因為我們有分工，有關路線我們再來跟觀光局看看，進行一些討論，或是等一下可以請觀光局補充。交通局這邊負責是運具的登記，那是不是針對不同的動力可以有不同的路線規範，這個我想我尊重觀光局的整體考量。這個是一個很有特色的運具，現在很多國家的大城市裡面，現在越來越多這種人力的…。

**簡議員煥宗：**

對，包括在日本也有，他們是屬於具有特色的一群，不應該被你們納入成爲一般像你們去觀光地區看到的那些租車業者，因為他們有時候會讓地區的交通造成混亂，你們去規範那個我沒有意見，可是去規範這個我就會覺得是不是可以再討論？

**交通局陳局長勁甫：**

我們可以再討論，但是我想要補充一點就是說，我們怎麼樣讓這樣的東西繼續下去，這才是我們在思考的，要不然這些在騎的人以後如果年紀大了，以後可能慢慢就不見了。所以如果有一個方式是讓這樣的一個特色運具，在那邊能夠持續地存在，並且讓大家能去體驗的，我覺得會是對地方來得好的。

**簡議員煥宗：**

接下來就要請教觀光局兩個問題了，第一個是郵輪觀光，我們看觀光局的業務報告，你們有航次跟艘次的數據，簡單說航次是停高雄港的數量；艘次是船進出的數量。你們這個表格我發覺是有問題的，因為你們的郵輪航次跟艘次的數字是一樣，這是怪怪的。我們今年 2017 年講有 82 艘次其實就是有 41 艘輪船停靠高雄港，去年是 13 艘，今年提升到 41 艘，我覺得沒有問題。可是明年我不曉得爲什麼會又降到變 14 艘？到底原因是出在哪裡？公主郵輪跟麗星

郵輪 2018 會不會來高雄？這是第一個問題要請教觀光局長。

第二個問題是背包客旅棧的問題，昨天有出一個新聞，過去這兩、三年，包括我也有帶一群背包客年輕人去觀光局找曾局長做一些討論，我也感謝觀光局協助這群年輕人，所以我從 2015 年開始只要有交通部門質詢或市政總質詢，這個議題我都持續關心。我很高興看到民宿管理辦法鬆綁，其中有提到我們可以在都市計畫區，台北的大稻埕跟高雄的鹽埕區等人文歷史區域經營民宿。就是這整個條例鬆綁了，把鹽埕區也納進去了。所以面對法規即將鬆綁，我不曉得觀光局有沒有因應的措施，來協助這些在地年輕人，經營背包客旅棧的這些年輕人轉型為合法。郵輪的問題和背包客的問題是不是可以請觀光局長回應。

**主席（陳議員玟娟）：**

觀光局長，請回答。

**觀光局曾局長姿雯：**

其實也常常有人在問說到底郵輪的艘次和航次怎麼分，在報告裡面可能是同仁航次沒有改到。我在報告裡面特別強調，就是以進出港的次數，所以 84 就是進出港的次數。艘次、航次是出去再進來一次就是乘以 2，所以是 41 艘，但是進出港的艘次是有 84 艘次。

郵輪的部分今年跟去年比起來是大幅的成長，因為去年只有 13 艘，今年有 41 艘，所以郵輪的數量是成長的。我在報告裡有提到，我們有一個台灣國際郵輪協會，我們舉辦了一個論壇，在這論壇裡面就去討論怎麼樣能夠增加來高雄，不管是指定為母港或是停靠的艘次。剛剛這個部分議員也提到了，麗星和公主郵輪都還沒有決定，因為它是預登的概念。不過我得到的訊息，如果沒有意外的話，應該明年麗星郵輪和公主郵輪還是會再進來，還沒有去做預登。在這個部分更重要的是怎麼讓郵輪的觀光，不管是停靠或者是 Fly Cruise，我們指定為母港，我們能夠有一些飛進來的遊客在本地觀光。所以我們目前在海洋局的部分，他們積極去爭取郵輪的停靠；觀光局的部分就是在配套，包括我們怎麼去強化整個旅遊和資訊的功能。第二個是我們對於遊程的規劃，我們現在正在積極的研擬中，包括停靠的客人一拿到地圖或旅遊資訊，馬上就可以知道到高雄來可以去哪裡，在附近甚至搭輕軌或捷運，怎麼做一個比較綠能的旅遊。另外一個是 Fly in 的客人，我們做 Fly Cruise 的旅遊相關遊程設計。所以這個我們預計在今年年底就可以完成，希望明年郵輪的遊客進來就可以拿到這些旅遊的資訊。謝謝議員的關心，也謝謝你非常細心，讓我有機會可以說明。

第二個部分，背包客棧，也就是我們講的都市計畫內的民宿問題，議員是持續的關心。我記得你剛擔任議員的時候就有針對這個部分提出質詢，我們也有針對這個部分提出一些討論。很可惜的是中央法令的部分，在民宿管理辦法還

沒有修正，不過現在有新的進度了，它不斷的送出去又被退回來。目前交通部在民宿管理辦法已經有新的進度，他們在交通部的法規委員會上，草案已經初步審查通過了。因為它是辦法，所以是報給立法院做備查的動作就可以公告實施。這是中央法令的部分。對於我們地方而言，我們要有一些配套措施，因為在法令裡面非常明確的規定，在第八個項目有一個「具人文或歷史風貌的相關區域」。古蹟的部分就不用講了，因為它本來就是經由文化局來指定，如果具有人文歷史風貌相關區域的部分，地方政府要有能力去劃設。這個部分因為牽涉到觀光局、都發局、文化局、法制局，所以這個部分我們初步已經有一個委託案做好研究了，我們希望能夠提出哈瑪星和鹽埕地區，劃定為人文歷史風貌區的示範區。其實高雄還有很多地方都是具有人文歷史風貌的，但是我們現在沒有辦法一下子指定那麼多，所以我們會針對它的特性。近期會跟相關的局處來共同研議，把人文歷史風貌區的指定機制建立起來，來搭配中央的法令修正。謝謝議員的關心。

**主席（陳議員玫娟）：**

謝謝簡議員煥宗。接下來請曾議員俊傑發言，時間 20 分鐘。

**曾議員俊傑：**

我想要探討的是，為了雙十國慶，台北市在今年國慶日的連續假日，也就是 10 月 7 日到 10 月 10 日休了四天，台北市在這四天內一般的路邊停車暫停收費。我在那四天當中問到一位路邊收費的人員，我問他：「為什麼你們假日沒有休假？」他回答我：「我們除了春節和中秋節之外，其他都要開單。」我們高雄市是一個幸福的城市，停車費跟其他五都比起來，俗話說人比人，氣死人，為什麼高雄市在路邊停車的收費那麼嚴格，一點都不符合人性。高雄市收費的標準、時段和日期，都是六都之中最高的標準。請教局長，高雄市的收費時間和標準如何？請你簡單說明。

**主席（陳議員玫娟）：**

陳局長，請答復。

**交通局陳局長勁甫：**

市區裡面的停車收費分為三種，有些路段是目前還沒有收費，一種是計次；一種是計時。計時如果又是在需求量比較高的…。

**曾議員俊傑：**

局長，我要請教的是收費開單是從早上幾點到晚上幾點？一個小時收費多少？

**交通局陳局長勁甫：**

目前我們停車收費如果是正常計時的部分是早上 8 點到晚上 10 點。

**曾議員俊傑：**

一個小時收多少？

**交通局陳局長勁甫：**

計時是一個小時 30 元；計次是 6 小時才算一次。

**曾議員俊傑：**

是不是都沒有在休假？一週 7 天，7 天都在開單嗎？

**交通局陳局長勁甫：**

國定假日我們是會有不收費的情況。

**曾議員俊傑：**

局長先請坐。我向市民朋友報告一下，我去查過資料，台北市計時每小時 20 至 40 元，有些地方週日不收費，有些地方週五、週六就不收費了，收費的時間是從早上 9 點到下午 5 點，或是早上 7 點到下午 8 點。新北市是例假日和國定假日都不收費，平常收費的時間就是上午 7 點到下午 8 點，計時的每小時 20 至 30 元。桃園市是週日都不收費，大部分都是週一到週五收費，收費時段是從上午 7 點到下午 8 點，或是上午 8 點到下午 6 點，每小時的停車費也是 20 至 30 元。台中市每小時也是 20 至 30 元，收費時段從上午到 8 點到下午 6 點，有少數地區收到 10 點。再看我們隔壁的台南，每小時收 20 元，收費時段從上午到 8 點到下午 10 點，但是他們元旦、春節、清明、中秋都停止收費。

高雄市號稱是幸福的城市，為什麼我們的收費都比其他五都還高？你們把市民當成提款機嗎？交通局收費是不用成本的，只要把停車格劃上去，這是無本的生意，市民停車就要收費了。如果因為沒有位子停車而違停，就會有拖吊車來拖吊了，被拖吊一次就要花 2,100 元。收費也只會收到一般的市民，因為有錢人有司機或是自己有車位，你要我們高雄市民情何以堪？

我在上個會期 3 月 29 日就向交通局陳局長質詢過了，當初你的回答是會持續的檢討。到這個會期也經過半年了，請教陳局長，這半年到底檢討了沒有？自由時報報導指出，一位民衆因為出差 4 天，本來停的車位是計次的，出差回來看到停車收費單嚇了一大跳，收費 1,200 多元，不知道什麼時候從計次改為計時的，原來是 5 月 18 日就改了。本席質詢你們之後也沒有改善，反而把計次的改為計時的。局長，全高雄市的小客車總共有 75 萬多輛，我們的停車格有多少？只有 4 萬 5,000 多個。這樣懸殊的比例，再跟其他五都比起來，我們高雄市真的是幸福的城市嗎？請局長回答，你這 6 個月以來檢討了什麼？

**主席（陳議員玫娟）：**

陳局長，請答復。

**交通局陳局長勁甫：**



剛才我說過，我們在整個停車收費裡面，計時每小時雖然是 30 元，但是我們有一個半小時的機制。用意主要是說，雖然我們道路的空間能夠劃設的停車格位有限，希望大家是真的有需求的時候才去使用，增加它的流動性。半小時收 15 元，我想在其他五都是沒有這樣的機制。剛才議員提到是不是有些國定假日應該檢討，不要去收費，這個情況是可以來討論的。甚至於我們相較於其他的縣市，剛才你也有提到，其他縣市只收到 8 點或 9 點，我們目前收到 10 點，這個部分我們也可以來檢視一下。

至於剛才你提到的個案，有一些個案當然是有一些行政上處理的誤差。民衆出國前是計次，回國後變成計時，我們以計時收費。如果有這種特殊的例子，有誤差到的，我們都已經處理掉了，改回計次收費。所以有一些部分是個案應該要來檢討的，我們會來檢討。

**曾議員俊傑：**

局長，我們高雄市的薪資水準本來就不高，常常爲了停車的問題造成不悅，因爲我們停車的需求原來就不夠。別的縣市比我們高雄市還幸福，人家假日都不收費。你檢討半年的時間，我覺得沒什麼進步，只是半個小時 15 元，這樣跟一個小時 30 元沒有什麼差別。

**交通局陳局長勁甫：**

差一半。

**曾議員俊傑：**

假日或是例假日可不可以不收費？還有高費率的車格，好像都是在銀行旁邊比較多，這是爲了增加它的流動率，但是假日銀行沒有營業，爲什麼還是一樣要收 50 元。我覺得這樣也不合理。局長，這個能不能檢討一下？

**交通局陳局長勁甫：**

議員以前也有提過高費率的問題，都是在機關附近，因爲平常有很多人去，所以我們用高費率的方式，希望它能流動得比較快。但是例假日沒有上班的時間，就恢復到平常非累計收費的費率，這個部分感謝議員的關心。

**曾議員俊傑：**

局長，我 11 月 17 日總質詢，希望你利用這段時間檢討，在總質詢的時候給我一個具體的答案。第一，能不能比照其他五都，週六、週日、例假日停止路邊停車收費。第二，收費的時段能不能晚一點開始，早一點結束。第三，一個小時收費 30 元能否改爲收 20 元。第四，所有的停車格，除了商圈有停車需求的地方，希望能以計日取代計時。希望不要只是在這裡說過就算了，要對市民有所交代。希望能在總質詢的時候，我們來討論看看你有沒有一個具體的結果，不要像上個會期質詢完之後，這個會期好像沒有什麼進步。請局長回答。

**交通局陳局長勁甫：**

我們會來檢討。

**曾議員俊傑：**

就這樣嗎？

**交通局陳局長勁甫：**

議員說在總質詢的時候，要求我們給你一個報告。

**曾議員俊傑：**

你們認為可行性如何？我覺得很合理。

**交通局陳局長勁甫：**

有一個部分是可以來考慮的，但是有一個關鍵，就是它的週轉率如果不夠高，到時候很多民衆會沒有停車位可以停，這個部分我們必須要整體來思考。當然能夠讓民衆用最方便、最經濟的停車方式來停放，這也是我們需要去努力的。

**曾議員俊傑：**

我覺得你們的週轉率算是高的，亂停車的亂象還是很多，這樣有比較好嗎？

**交通局陳局長勁甫：**

希望大家不要亂停車，因為亂停車就會影響交通，需要去管理，管理就是拖吊，民衆又不高興。

**曾議員俊傑：**

我之前也有講過，我們學校的閒置空間很多，為什麼我們不去開放假日給民衆停車，也是照樣收費。我覺得這個方式也不錯，其實每個地區都有學校，這些閒置的空間為什麼我們不利用呢？

**交通局陳局長勁甫：**

這個我跟議員很快的回答，我們也做過這樣的請教，希望各個學校的閒置空間在一些不用的時間能夠開放出來，但是很可惜的是很多學校會考慮到校園安全的問題，他們並不願意提供這樣的配合。當然有部分的學校已經開始這樣做了，我們還是持續在努力當中。議員所提到的這個方式，因為土地的權屬不是在我們交通局裡面能夠決定的，所以還是要尊重學校的配合。這個部分我們有持續在做。

**曾議員俊傑：**

希望我剛才提到的停車問題可以趕快檢討。離我總質詢的時間還有十幾天，希望能有一個具體的結果，讓市民朋友覺得在高雄市停車有一個小確幸。跟人家怎麼比也要在中間，不要老是墊底。我覺得住在高雄市好像很可憐，希望交通局長可以體恤人民。請坐。

接下來我要提到鐵路地下化，鐵路地下化在高雄市是一個大工程，延宕到 107 年 8 月才能完工。明年 8 月鐵路地下化之後，應該有很多陸橋需要拆除，包括西起左營到東邊的鳳山，有翠華、青海、九如、自立、中博、民族、大順，還有自強、青年、維新，我相信這些高架橋未來都會拆除。明年鐵路地下化之後，如果要拆除的話，好像第一期就要先從九如、自立、中博、民族和大順開始，如果在同一時間拆除，我不知道交通局的替代道路準備好了沒？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：**

有關鐵路地下化後，因為原來跨越鐵路的路段有高架橋，已經討論很久也規劃好它的拆除順序，順序會以影響附近交通與否來配合，若兩陸橋距離較近影響就較大，這部分有專門小組針對上述因素訂定拆除順序，細節資料我可以提供給曾議員。

**曾議員俊傑：**

局長，鐵路地下化之後，沿線有很多道路都是南北向貫通的，這部分是否先處理再來進行拆除陸橋的工程，因為這些可能就是陸橋拆除後的替代道路，你覺得呢？

**交通局陳局長勁甫：**

這部分會考慮進去，怎麼樣讓它不會因為鐵路地下化，道路尚未開闢完成就拆除，應該不會這樣。

**曾議員俊傑：**

因為這 10 座陸橋有 6 座都在三民區，如果同時拆除，它可能帶來的交通黑暗期，是我最擔心的，不如先打通南北的道路再來拆橋，我覺得會是很好的方式。

**交通局陳局長勁甫：**

這是合理的邏輯，應該要這樣處理。工程部分我們會和工務局、鐵路地下化鐵改局再次確認，就照議員所提的方式來處理。

**曾議員俊傑：**

局長，我希望可以把最後討論的資料給我，〔好。〕本席質詢到此。

**主席（陳議員玫娟）：**

謝謝曾議員的質詢，現在休息 10 分鐘。（敲槌）

繼續開會。（敲槌）接下來請高閔琳議員質詢，時間 20 分鐘。

**高議員閔琳：**

今天有幾個問題想就教交通局、觀光局和捷運局。首先我們在講交通觀光或高雄市的都市發展甚至都市規劃很重要的一個因素，就是交通建設，甚至都可以這樣說交通建設是一個城市發展的基礎關鍵。發展交通建設時，第一、除了該有的都市規劃等等，首先要做的就是交通建設；第二、要培養市民朋友及所有社會大眾，搭乘大眾運輸的習慣；第三、要把所有的路網、接駁網給建構完成；第四、做更多細微的交通建設甚至進一步結合商圈；第五、要將這些路網、大眾運輸也就是軌道運輸等等結合到民衆的生活圈裡。民衆的生活圈可能包括金融商業地區，另外一種是產業園區，相對應的科學園區、加工區，還有可能是學校校園、大學城這樣的方向。

我們都知道高雄這幾年不斷在努力，不論是基礎的交通建設，特別在縣市合併以後，有非常多不管是最基礎的道路開闢、公車路網的建置或發展全台灣最新的計程車彈性運輸等各種運輸的可能性。我們最近剛承辦全球生態交通慶典，同時也在高雄示範各種綠色運輸的可能性，也看到蔡英文總統上任以後，不斷努力的把國家所有資源做區域平衡的分配。我們都知道過去所有的資源，不要講交通建設、不要講軌道建設，中央政府對於地方政府基於財劃法的分配，導致長期以來不管是預算上的補助或其他的公共建設，一向都是重北輕南。所以回歸看交通部分也一樣，高雄捷運和台北捷運當初一開始在發展時，中央補助又差多少？第二個，台北一年一條路線，高雄十年才兩條，直到民進黨總統蔡英文上任以後，在陳菊市長及市府團隊各局處的共同努力下，希望高雄不只能在自己的城市裡均衡發展，也期待在整個台灣的布局上，高雄能迎頭趕上台北。

所以在資源的配置上，我們看到中央政府做了些微調，也提出前瞻基礎建設計畫及特別條例，我們看到陳菊市長所帶領的市府團隊努力爭取了將近 1,800 多億，其中很大部分就是在談軌道建設。目前高雄市的軌道建設除了紅線、岡山路竹延伸線以外，還有捷運的黃線、水岸輕軌和環狀輕軌，甚至未來可能要繼續努力長期的路網規劃，就是燕巢大學輕軌線，都是有可能發生的事情。在談到交通建設的軌道建設時，很多人都不斷的去批評，我記得當時前瞻基礎建設條例，正在立法院進行攻防時，有國民黨立委表示高雄南部鄉親不需要捷運，表示高雄南部鄉親是戴斗笠的、不需要坐捷運這樣的誑語，我們當然給予嚴厲的譴責。事實上，大家都知道高雄不只在縣市合併，從過去陳菊市長甚至謝長廷市長執政以來，就不斷的在蛻變、不斷的在進步，在發展捷運、發展路軌及發展大眾運輸時，第一個會被批評的一定是市府的自償性及負債問題，還有到底應不應該建置這麼大的公共建設？有國民黨立委認為南部不需要坐捷運，中央是否有必要花這麼多的資源去補助高雄甚至中南部縣市做軌道建設？

所以我想談的是路軌建設一定會有固定的資本投資，而且它是有路軌的、必須用到路權；第二、不管未來捷運也好或輕軌建置完成也好，都要考量到成本、成本效益及未來長期的自償和發展性。所以仔細來看，不管是輕軌、捷運或路軌的建置，它的財源到底怎麼來的？好像就只有四種可能性：第一種，票箱收入，而它不是占最大部分的；第二種，土地開發；第三種，勞務收入，比如高雄市捷運局幫新北市或其他縣市做磨軌的勞務性收入；另外第四種可能，就是招商。所以我今天要談的基礎交通建設及軌道建設，首先就教捷運局長，目前岡山路竹延伸線分兩階段，第一階段和第二階段的進度分別為何？待會請你報告一下。

第二個，高雄市因為產業用地不足，我在這個會期甚至在前幾個會期不斷的提出來，尤其是在北高雄的部分，螺絲產業的產業用地一直不足，甚至發生工廠與農業用地爭地的狀況。我們也評估最近華邦電子要到高雄市投資，有些人就批評為什麼台積電不來？而是華邦電來？高雄科學園區只剩下 12 公頃，盤整高雄市所有工業用地及產業用地，剩沒有多少公頃可以讓我們發揮產業及招商。我們一直不斷的努力，甚至在這個會期一開始，我就希望能開發第二期的橋頭新市鎮做為產業用地，把產業帶到住商地區來發展，讓橋頭能夠變成一個科學園區，如果未來這個園區真的落成了，它的周邊可能是全台灣唯一一個有捷運經過的科學園區。

橋頭新市鎮最近內政部營建署也很努力找高雄市政府相關的局處來開會，包括我今天上午質詢教育部門的文化局，橋頭新市鎮是省道的一邊，另外一邊是糖廠的開發，這些都是包括 R24 站…，連著好幾站整塊都是橋頭的發展。我想要問的是第一個，岡山路竹捷運延伸線的進度為何？第二個，未來我們要如何和中央一起發展橋頭新市鎮？甚至是 TOD 導向的土地開發及合作的可能性，要用何種方式才能把商業機制、文創機制，串聯北高雄、橋頭、楠梓加工區及路竹高雄園區做為產業的廊帶？這是第二個問題。第三個問題，如果未來高雄市目前正在進行的路網、軌道建設全部都順利完成後，包括黃線、捷運路竹延伸線、紅線，水岸輕軌、環狀輕軌全部都落成後，下一步我們要做的可能是延伸區域的整合，可能要延伸高屏地區，往北延伸到台南地區，這些長期的趨勢發展及規劃，市政府捷運局是否有相對應的策略及想像，甚至有所評估及規劃？以上是對捷運局就教的問題。因為時間有限，最後再請各位局處首長一起回答。

第二個部分，就教交通局長，我們最近才剛辦完全球交通盛典，有一些民衆認為有新的綠色運具體驗很棒，但是有些民衆表示在示範區裡，偶爾還會看到摩托車騎進去。無論如何他對高雄而言都是一種新刺激，也是一個好的刺激及影響。我特別看到在這一次的哈瑪星示範區裡，有推動我前幾個會期一直提到

的 Car Sharing 汽車共享的服務，不知現在是否已經和廠商簽約了？未來的推動計畫是如何？我在業務報告裡看到好像推動的計畫非常緩慢，未來是否有加速推動的可能性？

第二個，請教交通局長，有關岡山第二交流道，岡山第二交流道也是地方上長期評估，包含邱志偉立委也不斷的向中央爭取。一來大岡山地區都是螺絲產業的重鎮，鄰接加工區，往北鄰接路竹科學園區等等，很需要利用過去收費站的引道改建成新的第二交流道，過去我和在地立委邱志偉立委及中央的單位、高工局等等不斷的開會，我們想要設置的岡山第二交流道的鑽石型交流道，它是南北向的嗎？預計現在推動的進度及流程進行到哪了？未來是否還需要進行環評？岡山第二交流道還要拖多久才能開始動工？

第三個，是 oBike 的問題，oBike 和我們前幾個會期討論的 Uber 問題很像，它都是共享經濟的概念。高雄市也是全台灣第一個推動 C-Bike 公共自行車的都市，過去陳菊市長還跑到法國馬賽等各個城市去做交流，也是台灣第一個推動公共腳踏車的都市，本席上任後，一直在推動落實高雄市城鄉間公共腳踏車的平衡。北高雄早期是以運輸為最重要的目的，接下來我們應該要拓展，就像我們剛才講的要和生活圈、教育的學校單位結合，或者和高雄市政府觀光局或市府重大建設的觀光亮點結合。我也在前幾個會期裡，成功爭取到永安、彌陀公共腳踏車的設置。很好，現在這些觀光亮點都已經有公共腳踏車站了，但是受到 oBike 的入侵，oBike 入侵會有什麼問題？我發現全台灣問題很多，在 10 月 10 日的新聞報導裡，oBike 入侵桃園，違停最高罰 600 元。接下來 oBike 又入侵南投，民衆投訴有兩部 oBike 棄置在郊外，甚至棄置在荔枝園也沒人管。台北市不斷針對 oBike 的管理提出很多的意見，一開始說要記點管理，後來又說要規劃專區給 oBike 停放，後來又推動有關共享運具的自治條例。本席剛聽到 oBike 沒有多久，我就在彌陀區看到了，過了一天我又在燕巢區看到了，針對 oBike 的問題，我們鼓勵自由的經濟、共享的經濟，但是我們要如何管理？如果 oBike 亂停，如果只有 oBike 的業者，或是未來有其他不同的業者，高雄市該如何管理？所以我們是不是要推動自治條例來管理這些業者及如何去規範。

第四個問題要就教捷通局長，這也是很重要的事情，我剛前面有提到高雄市很努力也很有創意開發計程車的彈性運輸，在本席的要求下，針對燕巢區高齡人口、行動不便的身心障礙者、長年有疾病，經常需要就醫的民衆推動就醫路線。最近我又發現一個問題，好多彌陀的民衆告訴我，他們預約不到復康巴士，現在既有的復康巴士的預約規範，有分 7 天、6 天、5 天…等，依據他身心障礙嚴重的程度給予不同的規範管理，但是民衆說不管是哪一種都常常都叫不到

車。前幾天的社政部門的質詢時，我問社會局長，對於民衆叫不到車的問題要如何解決？他告訴我，我們有無障礙計程車，我聽了差點勃然大怒，很多民衆不只是叫不到復康巴士，而是他叫了無障礙計程車，計程車司機告訴他，你們那邊太遠了，所以我們無法過去，因為成本考量。社會局長又告訴我，在地也是有很多公車，請問一下彌陀、永安、路竹、湖內，這些沿海偏鄉比較傳統的鄉村、漁村的地方，不要講數據，大家想看看會有很多公車在跑嗎？針對這些身心障礙、行動不便、高齡的長者，我們復康巴士到底有什麼解決方案，或者我們要怎麼去要求這些無障礙計程車業者，我們在和他簽定契約的時候，我們能不能要求有一個最低的限額，就是針對偏鄉地區要有多少車次的可能性，或是有其他的方案。我想這些都是交通局在服務身心障礙、偏鄉的市民朋友，必須要很嚴肅來檢討的一部分。

第四個，我看交通局的業務報告指出我們現在在努力爭取前瞻基礎建設停車管理問題，要怎麼樣爭取，也寫了一個計畫要向中央還有全台灣其他城市競爭，我想知道這個案子的具體內容是什麼？針對原高雄縣和原高雄市完成截然不同的這種道路的類型、民衆使用交通工具的習慣，完全不同區域，我們要怎麼去改善？岡山地區也有好多比較熱鬧集中的地點都沒有停車位，請問交通局要怎麼改善？有沒有把這些問題都納到這次要向中央申請的競爭型前瞻基礎的特別預算計畫裡面，以上幾個問題等一下要請交通局長來回應。

最後針對觀光局有兩個問題，第一個，就是這個會期一開始，市長在施政報告裡面指出崗山之眼預計在 10 月底要完工，目前已經 10 月底了，我還沒有看到完工，我要知道是什麼原因造成工程耽擱和延宕；第二個，針對崗山之眼一推出就引起北高雄在地鄉親非常多的關注，岡山區民衆知道未來可以免費到崗山之眼天空步道欣賞整個高雄的景觀。天空步道剛好緊鄰阿公店水庫，也就緊鄰在燕巢區，所以就衍生一個問題，第一個，崗山之眼到底什麼時候完工？什麼時候可以啓用；第二個問題，是我們有沒有可能也開放讓燕巢區的民衆可以免費參觀及使用崗山之眼天空步道？

第二個部分，有關潔底山的管理問題，我想潔底山自然公園長期以來，都因為經費短缺造成過去の木棧步道破損，破損好久了，民衆不斷的反映已經損壞很久，甚至都已經引起民怨了。但是遲遲沒有拿到經費可以來做補助，我當然知道在邱志偉立委和觀光局的努力之下，已經向交通部申請到經費，改以塑木的方式修整這些木棧道，但是我覺得這個長期可能還是不能解決問題，我的想法是想和局長討論未來我們有沒有可能因為現在壽山公園未來要朝向國家公園...

**主席（陳議員玟娟）：**

延長 3 分鐘。

**高議員閔琳：**

目前壽山公園一直努力朝向國家公園的方向規劃，我在思考北高雄大崗山區，不管是彌陀漂底山或燕巢的雞冠山，岡山、燕巢、還有小崗山都具有非常豐富的惡地形、有非常特殊的地質條件，甚至非常特殊的景觀。我覺得是整個台灣裡面很少具有這種自然景觀及地質條件的好地方，有沒有可能把漂底山、雞冠山、小崗山全部納入壽山國家公園籌備裡面？我期待未來國家不止是地方政府要重視，應該是國家中央政府要花資源、預算去維護管理高雄市這麼好的自然資源和自然景觀。以上幾個問題想請教捷運局長、交通局長、觀光局長。

**主席（陳議員玟娟）：**

先請捷運局吳局長答復。

**捷運局工程吳局長義隆：**

感謝主席、感謝高議員對北高雄大眾運輸所帶動發展的關心。有關整個岡山路竹延伸線第一階段的部分，目前我們正在辦理工程的招標，預計希望在 109 年底可以完工；第二階段，我們的綜合規劃和環境影響評估部分目前還在市政府，我們也一直去拜託趕快報交通部，我們會針對綜合規劃的部分，加速完成，希望可以在 108 年底進行開工。全線到大湖站是 112 年底完工，但是這裡面會面臨到科學園區能不能提前完成，我們一致發包，前段部分希望在 110 年到科學園區站，這樣的話科學園區就可以加速連結。剛剛高議員也提到 TOD 的部分，其實高雄大眾運輸本身就是供給導向，有了大眾運輸的引入，就可以帶動周邊發展快速的去運作，尤其是高雄產業，其實科學園區裡面還包括了生產、生活、生態。所以我們希望藉由大眾運輸的引入來帶動生產，有了生產、就會有就業機會，這樣就會帶動整個生活，尤其是周遭環境的改變，這裡面橋頭新市鎮本身就具有這個特色，因為後期發展區有分為三部分，這三部分裡面尤其是高速公路以東是產業用地，我們也向國發會做了反映，第一個，離核心區很近；第二個，這個區域裡面生產、生活、生態都有具備，所以這部分就可以連結到 R23，同時也可以快速連結，尤其台糖糖廠的場域其實是相當好的。〔…〕沿線部分，我們是配合站區，站區的連結…，〔…〕其實我們還留有一部分在台 1 線旁邊，那個區位是相當好，大概有 5 公頃左右，高捷也積極…，其實已經有對象了，但是他們還有很多商業談判正在進行中。另外第三點，我們的跨越連結的部分，我們和台南跨越連結已經有兩個面向，第一個面向，就是大湖站和奇美，奇美站，我們已經和台南市政府協商過，這一段就由他們來做，我們積極要推進產業的連結，從延伸線連結到沙崙站，沙崙站一方面有高鐵站；另一方面有綠能，同時台南也積極進行從科學園區連接到高鐵站，這一段



連結下來，台南科學園區和高雄科學園區就可以連結，同時也可以和高鐵站做了串接，甚至綠能的部分，整個就可以沿線上來，這樣對整個產業發展就更為順暢。除此之外，我們和屏東縣政府也籌組了小組來協助和屏東縣政府做整個跨域的部分，目前正在進行的是兩條線的連結，我們可以銜接到大鵬灣，另外就是橘線繼續銜接屏東火車站。

**主席（陳議員玫娟）：**

交通局陳局長，請答復。

**交通局陳局長勁甫：**

謝謝主席、謝謝高議員的關心，高議員剛才才有提到第一個課題，就是有關電動汽車共享系統，這部分高雄市在台灣算是很重要的一個創新，我們也選擇到一個不錯的廠商，現在在西子灣那邊有個示範站點，配合生態交通。因為這樣的示範站點，它配合其他系統，譬如 APP 的使用和借還車，這部分目前大概都準備好了。廠商也非常積極的在會勘相關要設置的點，剛才所議員提到那個是契約上面的進度，我所知道這個廠商相當樂觀，我們也期待在年底至少有一些重要的節點，像高鐵站或重要的交通的節點站能夠優先的去使用，這個部分我想會比契約所約定的時間還更早，就可以把這個系統正式上線。

第二個，就是岡山第二交流道的部分，這個部分我們也把府裡的程序弄完，已經送到交通部，交通部也在 10 月份召開了這樣的一個審查會議，裡面當然有一些議員的意見希望我們再做一些補強跟說明，因為才 10 月，我們收到這個意見以後會趕快來加強，會再往上送，送過去後就有正式的預算編列，大概有 8 億多的預算。〔…〕我們會特別留意這個部分，像是有些委員他們對岡山第二交流道的重要性，他們思維的觀點可能並沒有站在地方上所看重的那個部分去思考，所以希望我們去做補強，這個部分我們會來加強。〔…〕是。

第三個部分，有關公共自行車跟 oBike 這之間的關係，如果管理的好，這當然需要民間的廠商跟政府之間互信的機制，互相能夠支援的一個態度來共同營造公共自行車的使用環境。其實 oBike 甚至有 V Bike 進入到高雄市之前有來找過我們，我們也希望他們能夠在什麼規範之下先自我管理，我們才會同意他在這裡面來經營。相較於其他縣市採取的態度，其實在高雄我們希望跟這些民營業者合作、納管這樣的一個概念來提供這樣子的服務。這是捷運局給我們的資訊、oBike 給我們的資訊，oBike 跟我們講全台灣使用量最高的是在高雄。代表高雄對使用這樣的系統的接受度相對於其他城市，可能有些是政府給他限制太多，造成他沒有辦法去擴散使用。高雄市在所有城市裡面，oBike 使用量是最高的，他們也非常樂意繼續跟我們合作。

第二個部分就是 C-Bike，有人說 oBike 進會不會打擊 C-Bike 的使用量，環

保局他們提供的資料，oBike 進來以後 C-Bike 是提升的，這代表正向的跡象，這兩個部分可以互相互補，因為有一些是固定的站點，有一些是流動的站點，當然在整個管理上面我們有更嚴謹的系統，所以目前我們對於他有違停，我們會有一致處罰的辦法，我們可以主動一致開單來開罰。

至於剛才議員有特別提到自治條例，我們也在研議當中，希望未來他進來營運要有保證金。如果有我們所處理的成本直接從保證金裡面來扣取，對於這個部分，整個自治條例更完善會送到議會來大家討論。

第四個部分，就是議員關心比較偏鄉地區的復康巴士、無障礙計程車，確實復康巴士有預算上的限制，預算上的限制會限制到他能夠聘用多少部車？因為預算上的限制，所以一部車能夠跑一天的數量也會限制，這個問題必須要整體的思考、必須要跟社會局拜託，預算可以增加的話，趟次就可以變多或是車輛就可以變多。不過這個部分我們所了解的需求實在是很高，這個部分要有更完整的配套，過去這幾年我們利用無障礙計程車來補助這個不足，無障礙計程車其實他是有要求 50% 要服務所謂這種族群的人。至於剛才議員所提到的有一些無障礙計程車隊跟民衆反映說他太遠不願意去載，這個部分我們會來追查〔…〕對，這個是不應該發生的事情，我們會想辦法來了解，甚至去要求他們來改善。我們也跟公車業者，思考剛才議員特別提到在燕巢部分的這個模式，燕巢的模式是有一些老人家，他需要去就醫那個時間比較固定、需求比較集中，我覺得如果是在其他的地方是這一種類型的這個比較好處理，他不需要輪椅，輪椅的部分他的設施考慮的比較多。如果需要輪椅的，我們也思考看看是不是可以跟業者，就是公車業者，他們也有這樣子的想法，把他們的公車改裝成類似一般聽到叫做多扶巴士，他可以一次載好幾個輪椅族的，可以載他們去就醫甚至可以去旅遊，這個部分我們還是要跟社會局一起來共同研議看看。如果真的有需求比較集中的這種運量比較高的這種巴士，應該是我們會來努力的方向。

最後提到前瞻基礎建設裡面有關停車場的興建這個部分，雖然中央有這個計畫，他的進度有一點點慢，他到 11 月 7 日要求提全市的需求到中央去審查，審查過程中，他說會在 107 年年底才會評定，到底要核定哪一些？要給多少錢？不過我們對於剛才議員所提到原來高雄縣的地方，包含鳳山區、大寮區、田寮區、燕巢區，這裡面也有結合觀光遊憩據點的需求，我們都有研提相關的建設計畫，希望他們都能納到這個 parking…，〔…〕岡山目前還沒有看到。我跟議員補充報告，這種前瞻基礎建設的經費，他有一些條件、有一些準則，對於地區裡面的，譬如岡山我們去看一下，如果用地可以的話，我們用停車場基金我們就會先去做，這樣的速度反而會更快，這個也需要跟議員持續做一些

溝通。

**主席（陳議員玟娟）：**

觀光局曾局長，請答復。

**觀光局曾局長姿雯：**

剛剛議員問的問題是關於小崗山的崗山之眼，原來是希望在 10 月 31 日，崗山之眼其實有三個工程，第一個是主塔柱的工程，另外一個就是園區周遭整建的工程，最後一個部分是在三期的部分，包括小崗山附近景觀整理的工程，這三個工程目前主塔柱天空廊道已經全部完成。因為這個工程有它的困難度，包括工程本身廊道因為要拉那個鋼索，因為他有 88 米長這樣子鋼索的部分，當時在施作的時候遇到颱風的問題有下雨，因為遇到下雨就沒有辦法施工，所以主塔柱沒有完成，它的二期工程是沒有辦法進行的。因為重車會經過，大概是因為天候的因素還有工程本身難度的問題，所以我們沒有辦法在 10 月 31 日全部完工。不過因為市長有對外宣布，希望整個的園區是在農曆過年前要全部啟用，所以剛好在這個時間，我們會把整個工程把它完成以外，我們還有包括交通接駁，議員知道那個地方交通的狀況，我們必須要做交通接駁的規劃還有一些停車位的規劃。另外，還包括整個營運管理的部分，所以要等到所有的條件具足，加上工程的本身也希望在 11 月的時候不要延宕太久，因為沒有辦法在 10 月底希望能在 11 月完工，加上所有的配套措施都完備了，我們才會開始啟用。

這個啟用的部分市長在第一時間就有提到，按照觀光局的規定就是景點的所在地是免費，因為這一個地方緊鄰阿公店水庫，我們也聽到地方還有議員的聲音，所以現在內部還在討論中，我們還沒有對外公告正式的一個收費的辦法。所以這個部分未來會做一個完整的考慮之後，然後跟相關的財主單位都討論完，我們會有一個決定的機制，所以這個部分也跟議員做一個報告。

關於瀑底山，瀑底山原來是一個軍營，在 2007 年它交給彌陀鄉公所做一個管理、管轄，目前是由彌陀區公所在管理中。在這個過程裡面，因為它是屬於非都的山頭，所以我們現在跟區公所也有一些配合；如果有一些修繕的部分，我們也會跟立委做個搭配，向中央爭取經費來挹注、來協助。不過，剛剛議員講的問題是很關鍵，它在一個長期維護的管理部分，其實是一個滿大的範圍，如果由區公所或觀光局來管理都力有未逮。如果能夠有中央的資源進來，當然是一件好事，所以它如果要爭取納入壽山自然國家公園，按照我們國家公園法第六條，有一些選定基準的規範，這個部分是不是可以請委員來協助？因為它沒有辦法由地方政府來做一個指定，必須透過中央由內政部報請行政院來核定。所以如果我們的瀑底山具有特殊景觀或重要的生態系統，包括生態多樣性

的棲地，或自然和人文環境有一些文化教育意義，如果符合它的基準，那麼就由中央內政部來做一個指定，就可以納入整個國家的自然公園，所以這個部分可能要由中央的民意代表共同來協助。

**主席（陳議員玟娟）：**

謝謝高議員閔琳的質詢，接下來請蔡議員金晏質詢，時間 20 分鐘。

**蔡議員金晏：**

大家午安。我先就觀光局這次業務報告的內容來請教曾局長。我們的簡報一開始就有提到住宿旅客，有全台的比較還有住在高雄的比較。全台的比較是今年的上半年和去年的上半年分別做一個比較。在上個會期或上上個會期，我才跟局長討論高雄旅館業者的狀況，那是很令人擔心的。因為光看陸客的增減其實影響滿大的，住宿高雄的部分，陸客減少了 52%，大概有幾個問題，我簡單問。我們可以看到國外住宿高雄的部分，國外旅客的人次今年下降到 111 萬少了大概三成，國內旅客是 235 萬有小幅成長大概增加 1.1%。進一步，我們來比較一下全台住宿的話，高雄有一個問題，如果是全台來看，國內、國外比是 6：4，這個我是根據我們上面的數字去唸的。我就有一個問題，我們其實在國外的比例上，是相對比較低一點沒有到 6：4，這個是不是有努力的空間？請局長待會答復一下。

我剛說主要減少在陸客是一個比較大的問題，但是在港澳旅客也好、亞洲其他旅客也好，分別增加了 23%和 174%，但是因為它的母數比較小，整體來講有增加，但是對整個國外旅客它還是大幅減少了。像這個部分我就有個問題想請教曾局長，你覺得在港澳旅客和亞洲其他國家旅客的增加，是不是跟我們做的一些，比如航線的開拓或到其他國家去參加旅展有直接的幫助，你覺得哪一項工作或者哪幾項工作，對這個增加是有直接幫助的？我們有沒有辦法做一個，比如這些旅客來時，可以透過什麼機制去做一個民調。畢竟東南亞國家太多了，依觀光局一個資源要去做這麼多工作，我覺得有時候不要說亂槍打鳥，分散這些資源不見得好，有沒有辦法去找到一個，譬如我去做哪一個工作對繼續增加是有幫助的，這兩個問題是不是請曾局長答復？

**主席（陳議員玟娟）：**

觀光局曾局長，請答復。

**觀光局曾局長姿雯：**

對，沒有錯，議員剛有提到在我們整個國內外客源的比較上，其實這個數據的呈現，可以很清楚的看到旅客的總住宿人數是降低的。從國內和國外的比較，我們可以看到國外旅客降低最多的還是陸客，因為大陸客人在過去就是我們台灣最主要的客源。

**蔡議員金晏：**

一些政治問題和政策問題的影響。

**觀光局曾局長姿雯：**

所以當它大幅下降的時候，這個就會顯現在整個住宿的人次上和比例上，所以不管在全台或高雄都是這樣的狀況。雖然我們非常努力的去推動來增加很多的客源，但是就像剛剛議員講的，有些地方其實是新興的地區，比如新南向政策，我們去爭取東南亞的客人，它的母數是小的，因為它原來是少的，所以我們雖然很大力地去爭取，它的確也成長滿多的，但是那個人數是不夠多的。

**蔡議員金晏：**

有沒有辦法增加？你有沒有信心在港澳和亞洲其他國家，這兩個項目再來增加？

**觀光局曾局長姿雯：**

這個部分也是我一直在努力的，我其實是還滿樂觀的，過去因為客源來自同一個地方，我們一直希望分散去爭取其他國家的客源，所以我們的業者現在也是這樣做。這牽涉到下一個問題，剛剛議員提到我們是什麼作為，會去爭取到更多這樣的客源？我也覺得我們的行銷資源並不是那麼多，我們沒有辦法每件事都做得面面俱到，所以一定要有一些重點。我們大概看到這一年來的趨勢，很重要的在獎勵旅遊的部分，它發揮滿大的效果。我們有很多旅行社去爭取這個獎勵旅遊的部分，比如他會去邀請台商，請他們在那個地方招待當地的員工，那些員工不是台灣人，比如在越南或泰國請他當地的員工到台灣來旅遊，甚至到我們高雄來旅遊，所以這是其中的原因之一。

第二個部分踩線團，因為我們有跟很多駐外的辦事處，比如東南亞的駐外辦事處、港澳的駐外辦事處，這個部分當然他們也希望多多的去行銷台灣。尤其高雄的部分，我們跟這些旅行社或駐外辦事處，我們都希望能爭取一些曝光的機會，所以大概這一年來我們接待滿多的踩線團。踩線團只要一來，我們會極力的，第一個，我們對於流程的規劃部分，能夠讓他們知道高雄有哪一些地方是值得遊的。第二個，在整個旅遊推介的部分，不用出國，在台灣我們就做一個旅遊的推介給這些踩線團，所以我認為這幾個部分的效果都是還不錯的，未來我們也會再去檢討每一個對象，比如港澳就是自由行。第三個，就是航班的問題，比如港澳的客人來到我們高雄，第一、航班沒有間；第二、它的時間又是比較短的，所以這樣的旅行成本是比較低的，港澳客人的特性又是喜歡自由行。所以我們會針對整個高雄，尤其這種體驗式的旅遊，對自由行的客人更有吸引力，所以這個部分也是我們未來行銷的重點。

**蔡議員金晏：**

剛才有提到我們跟整個台灣國外、國內旅客住宿的比例還是有一些落差，這要想辦法來提升，要賺就賺外國人的錢最好。在台灣跟其他東南亞國家，你說跟港澳比，我們有一些客觀條件的優勢。第一、我們的物價水平，畢竟港澳現在的機票真的很便宜，我們台灣很多人也愛跑香港、澳門，因為機票真的太便宜了，他可以規劃一個像剛剛局長講的短期旅遊、消費又低，所以去港澳可能是一個滿好的對象，而且語言也相通。至於剛剛講的亞洲其他國家，其實有一些語言上的隔閡，這也是我們在軟、硬體的環境上必須要來提升的，畢竟我們緯度比很多東南亞國家還要高，我想這是一個優勢。暑假他可以來，雖然還是很熱，但是至少沒有這麼熱，這些客觀的條件來分析一下，我希望我們觀光局的資源，能夠更有效的散布在這些推廣的活動或者是手段裡面；要不然東南亞那麼多國家真的要集中在某些，對我們的觀光才能有效幫助，這要麻煩觀光局能繼續努力。

再來請教交通局局长，這個大概是上星期的新聞，好多個電子報都講到，我節錄了幾個標題來平衡一下，上兩個是對我們高雄市的形象比較不好的，「高雄市車禍冠全台，機車事故居半」，這個是「高市全台車禍最多，今起大執法被看衰」。當然還有，這個應該是聯合電子報，這是蘋果電子報，這個是中時的樣子，「高市肇事防制見效，交通死亡降幅 35%」。

我先請問局長這三個都對嗎？還是有些媒體是不是有比較誇張的說法，還是你覺得三個都對？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：**

我想他所著重的面向不太一樣，我先講防制部分降低 35%，那個是指 A1，因為我們的肇事裡面有分成不同等級。A1 事件裡面，我們相較於前一年是 175 人；去年是降到 164 人，剛才我的簡報裡面也有提到，相較於 9 月同期，我們又比去年降低了 20 人。所以在 A1 事件裡面，我們是有一直下降的情況，而且我們過去常被講是六都裡面 A1 事件最高的，從去年開始我們已經不是 A1 人數最高的了。但是對於 A2 的部分確實我們還有在增加，A2 就是他沒有造成人員的傷亡…。

**蔡議員金晏：**

24 小時內。

**交通局陳局長勁甫：**

對，但是他可能有一些身體的受傷。還有一種 A3 就是財務損傷，所以我們也很積極的希望把 A2 部分一併能降低，這個確實是需要大家一起來配合的。

所以在交通安全的防治裡面常講的，就是希望能透過工程改造或是教育的宣導，再來就是執法了。通常來講，短期最見效的就是執法，當然我們不希望是用執法這個面向，當然這裡面必須要大家一起配合的就是用路人自己本身駕駛的行為。

**蔡議員金晏：**

局長也沒有特別偏好哪一種，你都有提到，確實如果以內政部警政署的統計，我們是六都在每萬人發生的車禍事故，不管 A1、A2，我們是占最多的 252.4，那第二名是台中 250.9，確實我們多。再來的新北、台北大概一百七十幾，就是每萬人會發生這樣。我們在事故肇事率上其實是還有改進的空間，當然也不能否定交通局的努力，如果確實跟 100 年還有 101 年的二百多起 A1 事故的死亡人數相比，確實也大幅降低到去年的 164 人。

我對這些數據有看沒有懂，我覺得去分析那些數據，當然比較上我們還是要讓它好看一點，但是很多東西我們真的要去怎麼做，是我們路口哪裡有做不好？哪裡有道路工程還是號誌問題等等，這都是我們根據這些分析數據結果要進一步去探討的。看在什麼路口怎麼常常發生車禍？那我們看一下，我從新聞資料去統計了，我自己去找的，大概最近一個月，從 10 月 4 日一直到 11 月 1 日，就有 7 個 A1 事故，有在鳳山、林園、大寮、前金、岡山、苓雅區。各種 A1 事故的型態不一樣，有自撞的也有酒駕的，通常我們可以看到大部分是行人跟四輪車，或者是機車跟四輪車，這個才剛剛發生。

剛剛休息的時候也有提到這個案例，這個案例我覺得特別講一下，這個其實有檢討的必要，因為它是發生在慢車道上。中正路是有分隔島的，聯結車開在那裡造成這樣的結果。我也去翻了一些研究，像這裡有一個道路交通安全與執法研討會，民國 100 年台北市的車鑑覆議委員會成員做的一份報告裡面就有提到，貨車在行駛的時候，有時候車速過高會產生風壓，風壓是講把車子往外推嗎？不是，是往內吸的。但是機車一不平衡的時候就有人為的控制，是不是這個是常常造成公車也好、大貨車也好，行駛超車的時候旁邊是自行車或者是機車的話，造成容易產生車子倒下去。像這樣的我們必須來評估看看，來確定如果真的是這樣，像我剛剛講那個分隔島的地方、慢車道的地方，聯結車就不應該讓它走那邊。

包括在前鎮、小港等地方，我們看到很多慢車跟快車道分離的一些設置，包括五福、中華這個就在上星期有重機車禍，雖然他有酒駕，但是對方是轉彎車然後雙方碰撞到了。那個路口左轉號誌的設置有沒有必要性？這個對車禍的改善，這個我們都必須要來檢討，因為五福、中華路口滿大的，會不會沒有左轉號誌的話，在直行是綠燈就直接轉過去，會不會造成這樣的意外？這個我們都

必須檢討。坦白講，我講數字沒有感情，但是你看到短短一個月發生 7 件車禍，有些又還很年輕，有些是長輩。因為有些長輩可能穿越馬路的時候，車子開太快沒有禮讓，其實很多都是用路人習慣也有問題，剛剛局長講的教育的部分，我們要怎麼去落實？我們真的做得到嗎？

再來看這個 A1 跟 A2 的比例，我們可以看確實剛剛講到這個 A1 事故，紅色是我們高雄，藍色是台南市，他也是相對比較差一點的狀況的城市。我們在 A1 確實有大幅下降，但是在 A2，我調出來發現從 102、103 年急遽上升到 5 萬多件；到 105 年有稍微下降一點。但是我去比對 106 年的 1 月到 9 月，到目前為止基本上如果跟去年同期比，都是增加滿多比例的，這個也是我們必須檢討的。這些事故其實跟警察局、交通局都有很大的關係，我們如何降低這些事故，避免更多憾事發生，這個等一下能請局長來答復一下。

我們再來看這個，剛剛的都是新聞事件，這個我們只能說是網路上的一則影片，「攬熟睡兒單手騎車，一支片爆無車族悲哀」，這也是蘋果電子報的內容。為什麼高雄會有這樣的現象？你就可以看到下面有很多網友留言，有一種說法是說你本來就不應該這樣帶著小孩子出門，你可能就搭乘大眾運輸；另一派的說法就是說高雄市的大眾運輸很不方便，等公車要等多久？這個問題也是我一直在跟局裡面探討的。

我們來看看到底生態交通盛典過了以後，花了多少錢？先請局長答復，如果以交通局來講，預算是多少？

**主席（陳議員玫娟）：**

陳局長，請答復。

**交通局陳局長勁甫：**

爲了生態交通全球盛典這個活動編在交通局的，在去年所通過的預算是 5,500 萬左右。

**蔡議員金晏：**

我沒有去統計數字，地方上就有，我相信你們可能也聽到說 5 億還是幾十億等等，確實生態交通盛典下去，包括對於整個哈瑪星環境的優化有改善，剛剛簡議員也有提到像綠化、電線地下化等等，花了這麼多時間跟金錢，當然在這期間我們也帶來了很多不一樣的體驗。體驗過後，我希望局長能跟我們講一下，能夠留給哈瑪星的市民什麼東西？留給高雄市民什麼東西？甚至留給全台灣什麼東西？我要講的是，生態交通全球盛典已經不單單只是一個和交通相關的活動，其實這個點出來是一個社會問題。剛剛講交通局預算 5,000 多萬，其他局處後來民政局也進來，研考會也進來，我個人覺得有點變調，這樣的活動滿可惜的，當然這個和民衆的使用習慣也好、生活也好，我也認同很多先進交



通運輸規劃和想法。但是這個和民衆的生活落差到底多大，你花這麼多錢做這些，而用的人有多少，我們努力做的應該是說服他來用，而不是一直做。像我們講公車優化，我們做了電動、e化等等，但是民衆跟你講都要等四、五十分鐘，在這個環節我們有沒有想辦法去克服，還是因為預算的問題我們就擺著，但是我們每一年都看到有優化、e化等等，而使用量、使用習慣呢？如果很多問題回歸到本質，應該是讓民衆怎麼去…。

**主席（陳議員玫娟）：**

延長 3 分鐘。

**蔡議員金晏：**

這個要改變是必須很細膩，我剛剛講這是一個社會問題，我們要做到什麼細膩的程度，當然再講回來也不單單是交通局個人的問題。剛剛局長也有講生態交通盛典不是辦完而已，後續我們要追蹤，應該要讓這些民衆看看，甚至沒辦法做到時，至少要看他們有什麼改變，把這些東西統計出來，我覺得花這麼多錢才有意義，不然就是一個月（10 月 1 日到 10 月 31 日）過了。局長，你是不是可以說說後續我們真正的打算，能不能跟這些民衆說清楚？其實不單單只是哈瑪星，剛剛局長也提到未來在新興社區事先規劃下去，交通盛典如果搬到一個地方，譬如剛剛有提到橋頭區，當然那邊還沒有開發起來，或是美術館，那又是不一樣的態樣。因為畢竟哈瑪星這種舊部落的里程很短，有的要接小孩，接小孩你叫他走路、騎腳踏車，他連理都不理你，他就是要騎車，其實這個還滿好玩的。這件事情交通局、捷運局有這麼先進的想法，我們要怎麼讓民衆的生活去改變，這是未來所有參與政治的人必須要非常努力來關心的議題，也就是溝通。

請局長答復，針對剛剛提到的生態交通盛典，你後續有什麼打算？你覺得我們不是花這些錢把它花掉而已，而是真的帶給他們改變什麼？剛剛講到有很多民衆汽車又開進去了，那時候又是中秋節，大家都在路邊烤肉，那個又和開幕那一天不太一樣了，對不對？還有我們怎樣真正來提升我們的公車班次加密，這個有沒有辦法達到民衆的需要？剛剛講的那個抱著小孩騎機車，真的很危險，發生意外真的不堪設想。如果有一個比較好的大眾運輸工具，我們可以跟他講，總不要說現在有捷運、有輕軌，大家要坐公車轉乘，公車我要等三、四十分鐘，誰要坐？短里程的交通他要花 10 分、20 分鐘等車，他早就到目的地了，像這樣的問題，我不知道局長有什麼想法？

**主席（陳議員玫娟）：**

陳局長，請答復。

**交通局陳局長勁甫：**

謝謝蔡議員的關心，議員一開始提到整個交通安全的問題，我順便向議員做個報告，在高雄裡面就是機車、老人和大型車的肇事，剛才你看到的那個表格大概也是這樣的趨勢。〔…〕對，所以我們對於這三個族群，希望有個別防制的力道和方式，如果需要在城市裡面去限制某一些路段不應該有哪些車輛，因為特殊的狀況，像剛才你提到的是不是有風壓，甚至我所了解的那一個狀況，他是因為前後有兩輛車，他大概會閃車，閃車旁邊剛好又有大型車，他就進入到那個車道，那個地方在前方又是視覺死角，所以有一些因素造成這樣的憾事。不過這個部分每一個個案完了以後，交通大隊他們會召集 A1 肇事的會勘，如果在工程面向可以立即改善的，我們會立即去做，比較屬於長期的我們當然會有後續的做法。

另外，剛才議員提到說，怎樣提升公共運輸的使用或是生態交通所做的一些東西，其實議員應該也很清楚整個過程裡面，我們一開始希望由民衆共同來討論，如果我們對於這個社區裡面有什麼樣的問題，希望做什麼改善，大家可以接受的方案，我們就往那個方向來做。當然這個部分裡面，公部門可以提供我們應有的技術上的協助，或是資源上的協助，但很可惜在一開始民衆對於這樣的想法有一點誤解。整個過程如果要回過頭來檢視這樣的歷程，我覺得本身在現在這個社會裡面，行爲的改變本來就不是一件容易的事，包含剛才議員所提到的，說公共運輸搭多久才有一班車，即使 10 分鐘也會有人說，爲什麼要等這麼久？所以行爲的改變不是那麼容易的事。我一直認爲公部門應該做的我們會盡量做，如果民衆沒有辦法做行爲的改變，可能很多事情沒有辦法共同達成。行爲改變之前我們可能必須要讓民衆了解到問題的嚴重性，我們說知覺（awareness）把它提升起來。再來，如果有機會，它應該有一段時間讓他去體驗，然後才能變成是他願意去做行爲改變的意圖，最後變成行爲的改變，不過這個過程裡面真的需要很長的時間。

就生態交通全球盛典這樣一個月在社區裡面，沒有錯，我們也很希望每個人都能夠配合一個月，有些居民他真的配合一個月了，我們所關建的路外停車場，到 31 日我的同仁跟我講，我們每一次每一場使用的量都有登記，還有 80 % 的人在使用那個停車場。當然少部分的人認爲，這樣對他來講生活就是很不方便，他很可能在第幾天就把車子開回去了，我們也沒有辦法一定要限制他，因爲他會說這個是他的權利。我們需要的是大家共同來體驗，可以體驗的人來看看。議員，至少我看到兩個回饋回來了，一個是有一個女兒在反映，他說他媽媽長期在裡面失眠，沒想到在大家開始配合的那一段時間，他媽媽說，不曉得我們在哈瑪星社區能夠睡得這麼樣安靜，睡眠品質可以這麼好。第二個是店家那邊所傳出來的，他說我終於在哈瑪星那邊聞到海邊的海味。〔…〕

**主席（陳議員玫娟）：**

蔡議員，要不要再給你時間？

**交通局陳局長勁甫：**

當然。〔…〕是，我們本來有這個規劃，市府也有要求民政局和我們一起在地地方上持續討論和檢討。未來哪些東西是持續可以在哈瑪星這個區塊，或在其他社區運用的，我同意剛才議員的說法，就是說要讓他改變，需要再長期的大家一起共同來討論，這個部分也是我們應該要做的。

**主席（陳議員玫娟）：**

謝謝蔡議員，我現在先處理一下時間，今天的質詢最後剩下我就結束。所以今天下午的議程就到我質詢完畢，再行散會。（敲槌）

**主席（蔡議員金晏）：**

接下來請召集人陳玫娟議員質詢。

**陳議員玫娟：**

聽了幾個議員的質詢，我最關心的還是在交通的問題。我今天要跟交通局就教的，這個已經不是新的問題，就是關於停汽、機車的問題。截至到 106 年的 8 月汽、機車的登記數，原高雄市跟高雄縣加起來，有 89 萬 5,270。機車的部分，兩個原高雄市跟高雄縣市加起來之後，有 199 萬，將近 200 萬的機車數，這個數字可以說是相當驚人。但是反觀我們現在的公有停車格，跟我們的民有停車格加起來，全高雄市汽車也不過只有 11 萬 5,306，機車有 8 萬 1,583 個。我們做一個比較圖，現在紅色的字就是汽車的數量有 89 萬將近 90 萬。我們的汽車格只有 11 萬，這樣的一個比例，大概只有八分之一而已。現在機車有將近 200 萬的機車數，但是它的車位只有 8 萬 1,583 個，也就是說在這個比例上差更遠了，就是二十四分之一。當然要百分之百的足夠是不可能，但是我覺得這個差距也實在太遠了。但是現在檢舉達人又那麼盛行，常常很多人動不動就收到莫名其妙的罰單，當然在他們的立場，他們認為他們是持著社會正義，讓違規停車的人要受到處罰，這一點我不反對。但是問題是這樣的情況下，造成很多的居民是叫苦連天。

我有一個案例就是，他們在華夏路有一個三角窗的飲料店，因為他們必須要外送，所以他們會有很多機車。結果有一天他們店長來找我，他們 1 個月而已收了快三、四十張罰單，快哭出來了，他跟我說該怎麼辦。後來我也很感謝交通局停管中心後來跟我會勘之後，有增加了，再找一塊空地劃幾個機車格讓他們去停放。所以這個問題我們要突顯的就是，政府在這個部分，因為你們現在也是一直強力在執行取締違停、併排，當然這個都不可取，這個我們都不鼓勵。但是政府在取締的前提之下，最起碼不要有差距這麼大的停車空間，讓人民可

以去停放。不然的話格數不夠，然後取締又那麼嚴格，難怪人民有一種感覺就是政府在搶錢。誠如剛剛曾議員說的，政府就是在跟老百姓搶錢。但是我覺得這種觀感是不好的，所以我也一直跟交通局長這邊，我也要請你們多用點心。

就現有的高雄市閒置空間，有沒有辦法多開闢一些停車格，就像我之前有建議過自由黃昏市場旁邊，有一個上豐加油站的旁邊有一個環保局的土地，後來我們有開闢了一小部分的停車空間。後來我也一直在建議，事實上那邊的停放率都是百分之百，幾乎是停滿的，因為那邊商業活絡，發展得太快了，旁邊有一個自由黃昏市場。雖然它本身有汽車的停車空間，可是它只限於自己本身營業的時候才開放，剩下的時間是不開放的。所以那邊的需求量實在太大，那天我記得我在那裡吃飯的時候，我車子也是停在那邊，那裡是紅線不應該停，我想我只是停一下而已，結果馬上有人來取締，我也是乖乖的趕快將它開走。所以我覺得是不是應該要趕快去檢討這樣的空間，我剛剛提的上豐加油站旁邊那個環保局的土地。那天我在環保局部門的時候，我有跟環保局長提，局長有告訴我，他很願意跟你們交通局配合，所以希望這個案子是不是也能夠趕快來推動。是不是能夠讓它整個，包括它旁邊有一個微笑公園，在那個公園運動的人，不限於在周邊的，很多都從外面的社區去那邊做運動，因為那個公園相當大。所以很多人會開車、騎機車，所以那邊的需求量也是滿大的。

我只是舉一個例子，我現在要跟局長這邊就教的，希望你們是不是儘量去尋找，目前高雄市政府能夠管轄的一些閒置空間，趕快去開闢一些停車場讓市民使用。當然要在路邊規劃一些停車格，增加格位，這個我不反對。但是我也要在這邊提醒你們，很多的店面，他們前面是不希望被放汽車格的，因為汽車格會遮住他的店面。有時候劃上去之後，他們就來抗議，什麼時候劃上去，我都不知道，劃上去之後要你們塗銷又很難。在這個部分我也希望，雖然要增加，但是也拜託你們要增加的同時，也兼具一下情、理，店家如果反對，我也拜託你們不要強行硬要做。我想一般店家可以接受的都是機車格，因為機車格最起碼不會把整個店面，或者交通動線會阻擋很多。但是汽車格，我希望你們在設置的時候要多考量一下。

所以我在這邊也跟你們建議，最近我跟水利局在農林部門的時候，我跟水利局局長也建議過，我們楠梓舊街大排加蓋，增加停車格的這個部分。我也跟局長說明一下，這個在楠梓舊街 31 巷這一條路，那條路非常的小，這一條路剛好緊臨著興楠路，我剛剛秀的是這一邊，等一下我給你看，就是這裡，就是 31 巷這裡，這個路很小大概不到兩米。因為太小，所以他們用單行道的方式來走，旁邊剛好一個天后宮，每次廟會的時候這邊根本都沒有辦法停車。然後這邊又是楠梓車站的附近，所以這個地方我們建議，是不是能夠比照興楠路，

西邊這邊已經加蓋做了汽車的停車空間，一直往楠梓的區公所。這個地方就是我剛剛秀給局長看的，這邊是一個大水溝，原本他們是不同意，因為現在的水溝都不能夠再加蓋。可是後來因為政府帶頭來破例，就是寶珠溝已經加蓋來做道路使用，然後橋頭甲樹路也是把水溝加蓋來拓寬道路。也就是說現在的政策是改變了，那天我跟蔡局長講，蔡局長同意，只要交通局願意把這個地方規劃成停車格，事實上是可以的。所以我也要拜託局長，這個地方是不是能夠給我們加蓋，我沒有要求整條，只是從興楠路這個地方，一直到下一個橋墩的這個地方。就是這個地方如果把它加蓋之後，楠梓舊社區早期都是沒有做汽、機車的規劃，所以那邊如果能夠加蓋，我相信那邊可以解決很多民衆停車的困擾，然後把它好好整理。不過現在問題出在哪裡，問題在這個加蓋的錢到底誰要出，水利局告訴我說，停車空間收費是你們在收，當然是你們來加蓋。局長你認為呢？

**主席（蔡議員金晏）：**

請交通局陳局長答復。

**交通局陳局長勁甫：**

它因為是在大排上面，我想是這樣，如果是水利局我們還會跟他討論一下，他們也可以來加蓋，他們也可以來收費，這就沒有牽涉到費用。

**陳議員玟娟：**

你現在的意思是說要讓水利局加蓋，讓他們來管理嗎？

**交通局陳局長勁甫：**

因為這裡面牽涉到的工程還滿多的，我們也不知道什麼時候那個大排需要去清疏，會影響到什麼情況，還有它的結構問題。這個可能不是我們想的那麼簡單。

**陳議員玟娟：**

清疏的問題你不用擔心，那個下面很寬廣。主要是結構的問題，我擔心的是結構的問題。

**交通局陳局長勁甫：**

這個我再跟水利局長討論一下。不是只有交通局可以蓋停車場，他也可以去弄一個停車場，變成是合法的，我們來幫他審視，這些都是可以的，這個我們內部來了解一下。基本上我覺得如果有土地，使用上沒有問題，可以增加我們的停車空間，這都是我們交通局樂見其成的事情。

**陳議員玟娟：**

因為時間的關係，請你們會後跟水利局好好去研議，把這裡加蓋，多一點停車空間出來。你請坐。

接下來是蓮池潭周邊的改善工程，這是觀光局最近有在做的。局長，這是你們的整個計畫，你們現在做的大概就是第一個、第二個和第三個區塊，今天我要跟局長討論的是第一個位置。這是一個空照圖，早期這是舊的，因為你們第一個區塊就是這個地方，這邊有一個明潭路的停車場，這邊有一個洲仔路的停車場，這兩個停車場剛好貫穿目前在整建的公園用地。我記得那天你們在開會議的時候，我有去參加，我還特別出來，里長也特別列席提到說這個停車的地方，因為這裡剛好是哈囉市場，這個地方又剛好是我們的公園，後面這邊又是願景館，所以這整個是一個觀光地帶，以致於這兩個地方的停車格每次都停放很多車，都是滿的。那天我跟你們就教完之後，我請你們這個地方不要把它廢掉，停車格還是要放，可是你們目前給我的資料還是沒有規劃。我剛剛有一直在跟交通局講說，拜託我們市政府單位，因為我們現在的汽機車格，跟我們汽機車的數量比例懸殊太大了。是不是能在有限的空間內儘量活化做為停車空間，讓市民去那裡的時候，不要有違停的問題或是違規的問題，又造成市民被開罰單，而且你們在交通上的規劃也會有問題。我那天還特別提到這個地方種植這些植栽帶沒有用，人民的生活需求比較重要吧！所以我建議你們不要廢掉這個停車格，結果你們還是沒有把我和里長的意見聽進去，還是空的。

所以拜託曾局長，因為一般的公園興建完之後，要把公園的位置挪出來當停車格，養工處第一個就不答應了。所以為什麼我們富國公園原本還沒有整建前，旁邊周圍是一排機車大概 200 多輛，下面是汽車格，也可以放很多台。結果一個公園整建完之後，養工處禁止人行道停放機車，雖然它很寬，可以放機車，可以讓人行走也可以讓輪椅推車走，但是他們堅持不肯。結果把他們趕到下面去，就少了一排停車空間了。那邊已經夠擠了，我們的富國路已經塞得一塌糊塗，結果你看現在又沒有停車空間。

同樣的，這個地方也一樣，我真的要拜託你們，如果現在工程還有在實施，我不曉得還有沒有辦法變更，就算不能，我也要拜託你們一定要把它放進去。停車空間不要再廢掉了，因為真的沒有空間讓民衆停車了，你要讓人家去那裡遊玩、休憩、觀光，蓮池潭這麼大的空間，你把停車場取消掉，我是覺得滿可惜的，而且也不可取。我覺得應該要再把它設回去，不要把它廢掉。請曾局長答復。

**主席（蔡議員金晏）：**

請觀光局曾局長答復。

**觀光局曾局長姿雯：**

北側兒童公園當時在設計規劃的時候，的確議員有跟柯里長來參加我們規劃的說明會。在現場有提到停車場的問題，但是在規劃之後因為它本身是公園用

地，所以當時是要把整個兒童公園做一個改造。當時計算的結果是保留明潭路這邊的停車場，改善完之後的汽車停車格是 53 格，機車格是 12 格，目前已經按照規劃在施工了。但是剛剛議員所提到的這個部分，停車場最主要是希望能夠解決周邊的交通停車的問題，尤其是停車場一定要有一個使用率，就是說它不是給當地的居民占著停車位…。

**陳議員玟娟：**

有收費。

**觀光局曾局長姿雯：**

所以這個部分未來的規劃就是要收費。

**陳議員玟娟：**

用收費的方式就可以週轉了。

**觀光局曾局長姿雯：**

所以這個部分我會回去再檢討。因為它的設計規劃已經完成了，目前是準備要施工，我會再重新檢討這個停車場的位子是不是足夠，因為它有一個計算的基準。但是我們也希望能夠增加它的使用率，所以這個部分我們會做一些配套，我們再來檢討。

**陳議員玟娟：**

局長，我剛剛一直強調說我們的汽機車的格位跟現有的數量懸殊這麼大，我希望你們不管哪一個部門，剛剛局長也說不一定要交通局規劃，你們的地方我也拜託你們能夠規劃，因為一旦設置下去要再改回停車場，是難上加難。

**觀光局曾局長姿雯：**

這個我們再來檢討一下。

**陳議員玟娟：**

拜託一下，考慮一下我們人民的痛苦指數，沒有停車空間真的是很麻煩。

接下來我要提一下蓮池潭，剛剛有一場公聽會說到這個。蓮池潭整個繞一圈大概有 4 公里，過去都只限在龍虎塔這個區塊，那時候我們一再的去建議，用 Ubike 或是環園的車子等等。當時交通局還是王國材局長的時候，他就跟我講說，因為那是一個開放空間，所以沒有牌照的車是不能上路的。我是覺得我們為什麼不把蓮池潭就框成一個園區呢？如果是觀光園區的話，這些車就可以上去了，是不是能夠運用這些交通運具，我們不一定要勞斯萊斯，利用高爾夫球車那種也可以。就是只要能夠繞蓮池潭一圈，不要讓遊客走很遠，不要每次觀光客來到龍虎塔拍拍照就走了，另外一大部分的地方都沒有人走到，我覺得很可惜。像孔廟也很漂亮，玄天上帝那裡也都很好。是不是可以用一個運具把人載到那裡去，我知道現在潭中已經有一些交通工具在替代。我在此建議局長能

再多考量，既然今天下午開這場公聽會有建議這些運具進來，我覺得你們也可以考慮。

另外，東門城牆邊增設候車亭，我的服務處在那附近，這裡是翠華國宅，前面就造了這樣一個候車亭。這個候車亭是當時我跟戴德銘議員考慮到這邊都是長輩居住在這裡，乘車的人都是一些老弱婦孺，當時沒有候車的空間，我們因為要呼應這個城牆的景觀，所以我們那時候造了這樣的屋頂，看起來還滿古色古香的。可是很可惜的是，因為它的位置在這裡，大家都把它當成是涼亭或休憩室，都不會把它當成是候車亭。也非常感謝最近交通局已經來這邊設了一個候車亭，剛剛那個在這邊，你們在旁邊又設了一個候車亭，看起來是不錯，真的讓人家覺得是一個候車空間，不像剛才那個像涼亭，不過當時是爲了要呼應那座城牆。

現在它的對面就剛好是東門城牆，就是剛好有兩個，一個是觀光巴士的站牌，一個是公車的站牌，剛好有分兩個。當時我們希望能把站牌合併，但是一直都沒有做。二來就是我們希望在這邊做一個候車亭，因為有時候太陽很大，在那裡等車的人不是撐傘，就是站在太陽底下曬，我看了真的很難過，年紀那麼大的人還在那裡曬太陽，這個椅子本來還有一點距離。所以我一直建議是不是能在這裡設一個公車候車亭。早期文化局不答應，他跟我講的是因為這裡是文化資產，城牆這邊有一些文化保存的人有意見，覺得會破壞景觀，我一直覺得人民的生命安全重要，還是景觀重要呢？我覺得應該要斟酌，不應該爲了景觀而犧牲人民的健康、安全，因為在那裡沒辦法遮風避雨，還要曬太陽，城牆又那麼長的一段，如果是年紀大的人，突然遇到下雨，他們無處可躲，所以我一直講到這個會期。前幾天教育部門質詢時，文化局長終於答應，他告訴我，可以，請交通局跟他們聯絡，請交通局設計一個不要跟城牆太突兀，又符合古色古香有歷史質感的東西，請你們設計好，我再來跟文化局談，如果他們審過了，OK…。

**主席（蔡議員金晏）：**

第二次發言 10 分鐘。

**陳議員玫娟：**

謝謝主席。這個部分是不是請交通局設計一個候車亭，我剛剛提的，像之前做的，但不要做得像涼亭，要像候車亭，讓這兩個地方可以併在一起，還是要怎麼規劃，讓它變得更好，讓這個城牆的外觀是加分的，這點我也請交通局好好研議。

再來談辛亥停車場，今天我一直講停車場，坦白講，光是爲了這個停車空間問題也是傷透腦筋，其實我覺得很奇怪，你們在報告書裡面怎麼只有提到辛亥



停車場，居然沒有提到龍華市場的停車場，龍華市場的停車場是捷運局在規劃嗎？龍華市場對面那個停車場，不是嗎？我覺得很奇怪，整個大順路要做輕軌，把兩邊的汽、機車停車位全部要塗銷，把這些車子全部趕出去，未來就是交通局的問題了，大順路整排都沒有汽、機車停車格，只有卸貨車格，未來這些車子要怎麼辦？你要去現場看一下，那幾棟大樓的前面，光是機車位就有兩排，人行道上一排、路邊又一排，還有汽車格，未來這些都沒有了，到底車子要停哪裡呢？總不能叫他們當作腳踏車扛回家裡吧！摩托車有上百部，怎麼辦？我要請交通局好好思考，未來如果捷運局真的要這樣做，頭痛的是你們。

我記得捷運局跟我報告過，龍華市場對面有一塊停車空間，未來就是要因應輕軌通過之後，這些交通工具要移到那邊去，結果我看到你們的報告書裡面並沒有報告這個，反而講到辛亥停車場，辛亥停車場我們也去會勘過，坦白講，那邊的居民絕對反對，但是那邊商家覺得 OK，就是陷於兩難啊！科長，你剛好也住在那附近，我想你也知道那邊的狀況，其實我們也夾在中間，我們也希望多增加一些停車空間，但是我們也很擔心增加之後，造成周邊的民怨，所以我在報告書裡面看到你們有寫一個鼓山，這是絕對沒有問題的，這個已經都快完成了，但是辛亥目前只是進入公告而已，明年還要再徵求其他的投資者來做促參，這一點你們真的要好好去評估，因為我知道那裡的居民是反對的。我覺得你們很奇怪，怎麼考慮這個，卻沒有去考慮龍華市場對面的停車場呢？因為我知道那個停車場也有人反對，早期我就建議要做立體的，因為車格不夠，周邊居民有人抗議，說他們的隱私權被侵犯了，因為蓋高之後，樓上的隱私權被人看光，所以他們不要，但是我覺得這是可以克服的，看要怎麼遮蔽或是阻隔，可是我看不到你們報告書裡面有龍華市場的停車場，反而是辛亥停車場，這點我要拜託你們跟我說明一下。龍華市場的立體停車場到底做不做？辛亥停車場，你們一定要做嗎？我希望你們最好考慮一下民意，因為居民是反對的。

政府現在強制取締二段式左轉，我覺得這個立意良善，這是對的，因為如果沒有二段式很危險，我也常常被左轉的摩托車嚇到，那天我們有跟啓清科長到我的服務處，翠峰路和翠華路是 T 字路口，鐵路地下化在那裡施工，那個地方事實上是相當危險，因為那裡車流量很大，施工範圍拓寬了，造成待轉空間被壓縮了，但是那天我很謝謝科長特別去協調施工單位，他們很快撤掉之後就會騰出一個待轉空間。我希望交通局在這段期間，我一直有一個要求，你們要執行取締，一定要有配套，沒有配套只是嚴格執行取締，老百姓只會怨聲載道，所以我希望你們先做好配套，再來做法規執行的取締，這個我們都沒有意見。可是爲了大家好，在交通改善之前，我希望你們要顧慮到民生的問題，二段式左轉規劃專用區部分要好好建置，這部分我沒辦法在這裡跟你們一一詳述，但

是我希望會後你們趕快去看，如果再有這樣一個大路口，是不是應該好好把這個部分建置好，在取締的同時，我希望人性化一點，有時候不要硬攔下來，這樣安全上會有問題的，這是交通執法方面，當然不是你們的問題，但是硬體部分一定要先做好，我先給局長建議，請你們趕快去規劃、建置。

再來就是一卡通和悠遊卡的爭議，因為悠遊卡沒有付高雄市政府 2,000 萬的建置費，所以他們不能在高雄使用，相對的，他也抵制我們一卡通到台北去使用，說起來這是二個大人在吵架，但是受損害的是高雄市民，我們的卡片不能到那邊使用。我知道那天新聞有報導，交通部說要在一個月內協助，讓雙方爭議儘快落幕，局長，你知道現在這件事情進行如何，可以簡單說明嗎？

**主席（蔡議員金晏）：**

請交通局陳局長答復。

**交通局陳局長勁甫：**

這件事情確實是媒體報導台北市政府講的，事實上應該要弄清楚，剛才議員也特別提到說 2,000 萬沒有付，悠遊卡其實可以用在高捷，只是無法儲值，因為他們不願意付儲值機的費用，所以要到窗口儲值。我知道交通部已經講話了，希望一個月內去做協調。

**陳議員玟娟：**

爲什麼他們沒有付建置費，可以在我們這邊使用，我們的一卡通卻沒辦法在他們那邊使用呢？

**交通局陳局長勁甫：**

我們的一卡通早就在那邊使用了。

**陳議員玟娟：**

不是不讓我們在那邊使用嗎？

**交通局陳局長勁甫：**

這事情最壞的打算就是限制一卡通在那邊使用，這部分應該不至於走到這個地步，因為這個叫多卡通的政策，他們是拿交通部多卡通政策的經費補助去建置的，如果在多卡通的經費下有這樣的要求，限制哪一種卡片不能進去，這是違反政策的。因為以前我們不是用交通部多卡通的經費去建置的，所以有一些額外增加的經費是需要分攤的，但是這部分，悠遊卡認爲…。

**陳議員玟娟：**

你們有你們的立場，台北有台北的立場，不管如何，我希望你們不要去影響市民的權益，我也希望這件事情趕快落幕，好不好？不要變成台北真的禁止一卡通進去，那真的就很麻煩了，所以你們要儘快，我們持續會關心這個議題，因爲目前還沒有一個明確的答案，現在還在溝通中，我們給你一個月的時間，

希望能夠再聽到好消息，因為王國材又是自己人，也是在他的任內建置的，不是嗎？

再來，我要講輕軌，輕軌 C21 到 C30 交維計畫目前還在審議階段，我要特別向捷運局說抱歉，因為我今天不會和你們談到輕軌在大順路的問題，我會在總質詢好好向你們就教，所以今天我不會和你討論。但是今天我必須要提醒交通局，如果這個地方你們讓它很輕易就過了，我剛剛講過，後面就是你們要善後，這個交管，大順路 30 米道路扣掉軌道專用 B 型路權，和兩豆樹之後，剩下 19 米，19 米再扣掉雙邊各 4 米人行道只剩下 11 米，11 米各分攤一邊剩不到 6 米，也就是只有 5.5 米，5.5 米的道路要…。

**主席（蔡議員金晏）：**

第 3 次發言 5 分鐘。

**陳議員玫娟：**

交通局長，我現在要跟你講，我應該說對捷運局比較抱歉，但是我沒有辦法，我身為民意代表必須要為地方嚴守把關，錯誤的政策絕對要馬上制止，錯誤的政策比貪污還要嚴重。我們開過 3 場公聽會了，主席蔡議員那邊一場，左營一場，黃議員香菽在三民區也一場。我相信你們捷運局心裡有數，你們是怎麼開這個說明會的，坦白講我們是相當不滿意，因為你們選的地點錯誤、時間不對，所以參與的人很少。但是參與的人很少的情況下，大家都還在罵，可見這個是大家不能接受的一個建設。11 月 8 日我自己又辦了一場，我也拜託兩局的人一定都要到。局長，我知道那天你可能要出國，沒關係，我希望你們的主管一定要到，你們聽聽民衆的心聲，他們是怎麼樣反對這個建設。我們不是不要大眾運輸，我們不是反對大眾運輸，我們不是反對輕軌，而是在於輕軌設在這個道路上是不對的。局長，我問你一邊路剩不到 6 米要怎麼行走？這個已經算是巷道了，何況它是放在大順路上，有好市多、未來的義享天地、家樂福，雙邊又有學校，那邊有很多的店家，那個是要怎麼行走呢？未來你光是想像就知道那裡的交通困境有多麼可怕，不是施工期的黑暗期一小段，一、二年就過了，後來就可以好好的有個交通規劃動線，不是，那個一直長久就會是這樣的狀況。

所以我要特別提醒交通局，在交維計畫審議的階段，我希望你們一定要好好把關，如果你們不好好把關，未來是你們自己要負責，那條路根本就不可能這樣走嘛！所以我們為什麼一直在強調說不要走路面，要走地下做捷運，未來施工黑暗期一過以後，路還是一樣，我們還是可以用，而且我們還是一樣擁有大眾運輸可以經過那邊。至於怎麼走，未來怎麼規劃，我相信捷運局已經聽了我們 3 場的說明會，我和蔡金晏議員、黃香菽議員也都表達了，包括其他關心的人也都有表達意見，我們都希望朝這樣的方向來走。所以我也希望交通局，請

你們一定要堅守你們的職責，好好監督這樣的政策，未來是你們要負責的，交通動向空間萬一施工做得不好，未來那個交通人家是罵交通局，不是罵捷運局，所以我希望你們好好謹慎評估。

我希望輕軌經過大順路這一段，再次強調我和蔡議員金晏、黃議員香菽聯合質詢就跟市長講過，我們不是反對大眾運輸，也不是反對輕軌設在那裡，不是反對輕軌設置，而是它不應該在那個路段，那是一個錯誤的。既然都還沒有動工，都還來得及改，所以我希望捷運局懸崖勒馬，不要執意一意孤行。剛剛你在業務報告的時候，你還告訴我們如期、如質要把它完工，我聽得心裡很難受，原來我們講了那麼久，你還是沒把它聽進去，你們還沒有想要把它做改變、做研究，就去討論，你還告訴我要如期、如質完工。如果未來捷運局真的堅持要這樣做下去，我相信蔡議員、黃議員，甚至很多議員都會集合綁白布條去抗爭，我們絕對不會讓你動，那個動下去真的會很頭痛。我們不希望像台中的 BRT 一樣，做了以後再把它拆掉，浪費人民的公帑，不要像台北市忠孝西路公車專用道一樣，後來也是拆掉了。我不希望浪費人民的公帑做這麼重大的錯誤，所以大順路這一條我希望交通局好好審慎去把關。今天我是語重心長的跟你們講，希望兩局真的要秉持著你們的專業，好好為人民把關，也好好發揮大眾運輸真正的精神，就是讓人民能夠舒適、快捷、便利、安全的交通大眾運輸，而不是造成人民唉聲嘆氣以外…。

**主席（蔡議員金晏）：**

陳議員要請局長答復剛剛的問題嗎？請陳局長答復。

**交通局陳局長勁甫：**

輕軌在大順路的過程，現在還在處理交通影響衝擊評估和維持計畫，剛才議員所提到的一些建議，有關技術的或型態的，我們要尊重捷運局的專業和主管。對於地方上交通的衝擊，這是我們一定要嚴格來審慎評估和把關，不過那個地方通常有很大的交通運量，所以我們才會思考用大眾運輸去取代。所謂的取代就是移轉，本來你是需要開車的，因為在這個路廊裡面大家都開車，造成交通狀況變惡化，所以才會引入公共運輸。如果我們引入公共運輸，我們還沒有辦法去讓這一條路上本來用私人運具的去使用它，這個就要考慮到底公共運輸建設的意義何在。但是反過來講，說不定相信有評估過，引進大眾運輸就是希望能夠減輕本來私人運具產生的負荷量，所以這個部分，我們會在衝擊評估裡面要求有相當的分析，當然議員所關心的我們會特別留意來關注。

剛才議員也特別提到龍華市場附近的地要蓋停車場，因為這個是作價給捷運局，所以這個不是我們管的，或許等一下捷運局可以回答。至於辛亥的部分，我們會特別留意，其實在凹仔底那一塊地也是有民衆提出各式各樣的關心，包

含隱私、引進的業類，業類是不是會太複雜等等。後來也很順利提出一個非常美好的計畫書，至於隱私的部分，是可以從建物設計做克服。

剛才議員一直在談我們需要停車場，結果在我們的停車場用地不能蓋停車場，我們可能要共同來思考，我們需要解決問題，如果我們在停車場用地上要蓋立體停車場，好像還遭受到很多反對的話，真的是這個事情很難去推動，當然民意的關心，我們一定要涵蓋在開發建設裡面一併解決。我要表達的意思是，我們知道停車場的興建，不管是路邊的或其他用地，甚至民間他們有用地，現在我們發現有很多小塊民間的地，有一些民營停車場他們都一塊一塊把它給弄起來，這個是大家一起努力來促成。民意的關心，我們一定會在整個促參的過程把它納到應該要回答的，而且要把它放在設計裡面。這個部分，我歡迎、感謝議員持續來給我們指導，看看怎麼樣把這個案子弄到最圓滿，我就先做這樣的回應來感謝議員的關心。

**主席（蔡議員金晏）：**

吳局長答復嗎？剛剛龍華市場對面那一塊停車場，是作價給捷運做開發基金吧！是不是？請吳局長答復。

**捷運工程局吳局長義隆：**

那一塊不是我們作價的，我們作價的是富國停車場，富國停車場的部分，現在在辦理都市計畫變更。

**主席（蔡議員金晏）：**

在富國路上。

**捷運工程局吳局長義隆：**

目前在辦理都市計畫變更，〔…。〕不好意思！現在在辦理都市計畫變更。〔…。〕在都委會在做討論，民衆的意見是認為說不應該蓋立體停車場。因為這部分，我們希望多目標來使用提升跟整個地區的活化，部分民衆認為這個地區不應該再蓋立體停車場，也不應該引入這麼大的車流，希望保留原有停車場的部分，民衆的意見、陳情的部分，都委會的委員都了解，所以最後都委會委員會做裁示。〔…。〕一定要通過我們才可以動工。〔…。〕

**主席（蔡議員金晏）：**

謝謝陳召集人，我提醒一下觀光局曾局長，剛剛提到蓮池潭這個停車場，你可以去參考看看，一樣是觀光區，西子灣的改造，其實他在整個改造後停車格數減少許多，後來也衍生很多交通問題，一樣是觀光區的屬性，可以參考西子灣停車場的案例，以上。

今天開會到此，明天 11 月 3 日星期五上午 9 點 30 分開會，今天會議到此，散會。（敲槌）