

第 3 屆第 7 次定期大會第 31 次會議

(中華民國 111 年 5 月 3 日上午 9 時 3 分)

市政總質詢

(黃議員文志、陳議員明澤、鄭議員光峰、林議員于凱)

主席 (曾議長麗燕):

大家早！各位同仁請就坐，開會。(敲槌)向大會報告，今天上午繼續市政總質詢，由原排定第一節的黃議員文志，第三節的陳議員明澤，以及鄭議員光峰聯合質詢，共用 50 分鐘，文志議員請。

黃議員文志：

謝謝主席，市長、所有市府團隊局處首長，還有現場媒體朋友、電視機前的市民朋友，大家早安。首先我先請教市長，油廠國小這兩天要改制的訊息出來，造成宏毅里、宏榮里這幾個里還有周邊的家長也好、里長也好，人心惶惶，市長是不是可以針對這個部分簡單說明未來油廠國小會不會改制？或者是科技部的方向是什麼？請市長簡單答復。

主席 (曾議長麗燕):

市長請答復。

陳市長其邁：

實驗中學的設立，一方面是要讓在地社區的小朋友能夠有一個比較好的教育環境，二來也能夠滿足這些科技或者是相關領域的員工來到高雄工作，他們子女上學的權益，所以我們希望在現有各社區裡面原來小朋友的權益，都不能受到任何的影響，所以在這個原則之下，高雄市已經跟科技部說希望設立實驗中學，因為這個預算是由科技部全額支應，高雄市政府配合做一些都市計畫的調整跟整個籌設的工作。在這兩個前提之下，實驗中學的設立到目前為止，我們都還沒有定案，沒有說一定要設在哪裡，這個沒有。

第二個，所謂社區的比例兩成，科技廠的員工八成，這個是錯誤的訊息，在其他的地方或者是在高雄，都不會針對說哪裡的比例要多少，這個沒有。當時教育局在做說明的時候，是因為在各地地方社區的人數跟科技廠員工的居住人數本來就沒有比例的限制之外，只是說因為在台南的實驗學校是在比較靠近科學園區，所以自然人數的分布就是 8 比 2，那個是原來自然人數的分布，因為他們就住在那裡，那裡又是科技廠的員工比較多，他的子女當然就讀比例比較高，那是在台南比例的說明。

高雄未來在設立的時候，我們也不會特別針對你的身分是什麼而有所差別，

去影響到原來社區民眾就讀的權益，這個不會受到任何影響，我在這裡再三的強調一次，所以所謂的二成、八成，這個是錯誤的訊息。

黃議員文志：

好，謝謝市長，所以代表這個還沒有定案，我想還是要以在地居民小朋友的受教權為優先。接下來還是要針對鐵路不管是地下化或立體化來就教市府，後面因為時間的問題，也不用請局處答復，會後都書面回復就好。產業園區這幾天也有新聞，就是綠帶的比率還是要拜託一下市府，尤其一定要替我們後勁留一個生態公園，或是綠帶的比率。

鐵路長期以來分割了東西向道路，楠梓陸橋就是百慕達也造成很多用路人走錯路線，未來如果廠商進駐，車流就會增加而造成平交道事故，其實在 2020 年 4 月 10 日的新聞中，屏山巷有一個很重大的火車意外交通事故。再來整個產業道路未來道路的規劃，將會有三個接點都會跟平交道相連接。我們如果看新聞，也常會看到百慕達不管是機車抄捷徑或者是逆向，甚至是汽車開上去機車道的，其實到現在還是很多，汽車有時候會誤闖機車道，上去之後就在那邊進退兩難。

另外公辦 82 期重劃這一塊剛好在鐵路旁邊，現在附近差不多 3 棟大樓在蓋，未來要走哪裡？走高楠公路 1868 巷，甚至是惠心街，從這兩條走出來，這可能會造成舊部落這邊的交通，在未來上、下班的車流會很壅塞。所以長期來講，不管是鐵路地下化或立體化，一定是勢在必行，在勢在必行的情況之下，市府交通局有一個規劃報告，有 1,000 萬元的預算要來籌措，針對短、中、長期來做規劃，如果可以的話，是不是在市長下一任的任內之前，可以看到一個比較具體的鐵路地下化或立體化的研議。

接下來是針對楠梓運動園區的規劃建議，楠仔坑運動中心園區在 111 年 6 月要動土，地方都樂見其成，這邊是一個非常專業的運動園區，有自由車場、射箭場、現代五項，問題是這些園區都已經老舊，這些園區從民國 75 年辦理臺灣區運動會的時候就啟用，到現在都已經超過 35 年，現有的場館及地面其實都已經不好了，未來楠梓區運動中心如果好了，周邊這幾個專業的運動場館如何來做活化？尤其包括自行車，自行車場現在一圈的圈幅是 330 公尺，國際是 250 公尺，其實這個已經不符合國際的賽事標準。其實這個自由車場如果可以再爭取更多的經費來改建甚至活化，包括旁邊現代五項、射箭場，我想自由車場會是一個在冬天時國外其他國家要來做移地訓練，非常好的一個場所。

另外就是我們去現場探訪運動園區的時候，對面有一個東寧籃球場，其實東寧籃球場現在使用的人口很多，因為它有夜間照明，當下有提到這個籃球場可以做為滑步車使用，我想這是比較不適合的，因為它是水泥地的鋪面，而這個

鋪面比較不合時宜了，如果可以的話，這個鋪面也可以做整理，讓這些打球的孩子可以更好使用。在這個楠梓運動園區，就是緊鄰自由車場、射箭場中間這塊空地，如果可以的話，就是把現有原本籃球場的鋪面可以改為滑步車的使用材質，讓滑步車的孩子可以在那邊運動使用，因為晚上其實沒有什麼人，只要我們加強燈光照明，這是很大的一片腹地，我們不需要再找其他的空間，而且孩子在裡面玩也安全，因為和馬路還有一段距離，長輩和爸爸媽媽們就把車子停在裡面，用簡易的三角錐讓他們開始活動，所以我覺得這空間是可以運用。

接下來就是楠梓車站的人行道造街，其實最近市長也好、副市長也好，我們都有去左營大路共同看過人行道造街，這個是分期程的。楠梓區是很早就發展的地方，未來因應高科技產業進駐，楠梓火車站也是楠梓的門戶，這個部分如果可以的話，文志也在這裡要拜託市長，再向中央爭取預算，把現況比較老舊的、也都坑坑疤疤的人行道，甚至有一些地區可能已經坍塌或下陷，養工處也來補了很多次。所以這部分要拜託市長，如果可以再來向中央爭取預算，這樣可以響應海綿城市兼容並蓄，透水的鋪面可以來完成，對整體楠梓火車站前面可以營造的話，對地方也好、對其他外縣市的民眾來到楠梓，下車第一個印象會非常的完美，接下來這三個問題，相關的局處長再以書面回復就好了。

第二個問題是淨零碳排、再生能源綠電的部分，因應國家長期減碳的目標，2050年淨零排放，顯示我們的淨零碳排為全國乃至全球永續發展目標，最近的新聞在2022年的APEC，高雄榮獲低碳示範城市的金獎，代表我們未來要向這個低碳城市更加邁進。高雄的目標也是在6年達到1GW（1000百萬瓦）的目標，每年要減碳236.3萬噸，相當於1,180座的都會公園。高雄市太陽能光電在全國排名第四，其實高雄的日照是全年無休，因為這幾天下雨，不然高雄從現在開始要熱到12月。所以我們有很好的場域來發展太陽能光電，之前有很多學校的屋頂，也都開始慢慢在架設太陽能光電板，我們目前在全國排名是第四，第一名是台南，台南因為漁電共生比較多的案例，未來高雄會越來越多高科技產業進駐，我們這個綠電的憑證交易，是不是可以優先媒合投資高雄的廠商？我們如果引進更多綠電業者，我們把綠電賣給來高雄投資的高科技產業，是不是會有更多高科技的產業廠商進駐高雄？因為高雄市政府可以提供一個媒合平台，把綠電媒合給這些廠商，這樣才不會像外縣市，像彰化的綠電可能比較多，但是可能都被高科技廠商買走了，可是他們可能沒有在地生根，我想在地優先是高雄市政府比較需要著重的。

接下來再針對淨零碳排、溫室氣體的盤查，在溫室氣體的盤查，大型企業可能比較沒有問題，問題是台灣中小企業的壓力會比較大。邁向淨零，無法只靠再生能源，必須同時採取能源和資源端的減碳措施，歐盟在2023年起實施碳

邊境的調整機制，要針對鋼鐵、鋁、水泥、化肥和電力等 5 類產品，來實施碳邊境調整機制，這個部分我國大概有 19 萬家的中小企業會受到衝擊。國際上，也開始逐年要求企業必須提供碳足跡報告，來面臨全球永續的趨勢。我想市政府尤其經發局，應該要成立一個平台，來輔導我們這些中小企業如何來填寫碳足跡報告，讓這些中小企業如果有需要出口到歐盟的，他們可以符合 2023 年的法規，這部分請經發局再注意一下。

再來是有關後勁公園的部分，因為後勁公園是比較早開發，問題是它現在周邊大概有 6 棟大樓，旁邊仍有 3 棟未興建完成的大樓，後勁公園在這裡，而原海科大目前是高科大的校門口，它旁邊原本有一個罐頭遊具區，可是這邊比較不好的是，有一些大學生會出來外面這裡抽菸，我想這個對於這些小朋友的健康是有風險的，再過來這邊有一大片的綠地、也有樹蔭，這一部分未來是不是可以開闢為兒童遊戲場？因為這一片面積很大，旁邊又有一個公廁可以使用，現在的特色公園，其實家長主要就是要求要有樹蔭，要有很寬闊的草皮可以讓孩子走動，再者就是要有洗手間，我想這個地方非常好，如果可以的話，下半年度可以來評估，看明年能不能來開個說明會做探討。

接著針對特色公園親子車格的規劃，依據交通局的數據截至 108 年底，我們所發的孕婦版停車位識別證 1,694 張，兒童版的停車位大概是 3 萬 2,972 張，可是到 111 年 2 月底為止，全市對孕婦所謂的「母嬰停車格」只有 1,247 格，明顯不足。針對親子停車格的部分，五大類場所第 5 點有提到觀光遊樂業之園區，本席具體建議在這個觀光遊樂業的園區，是不是可以把它納入兒童特色公園的周邊可以設置親子停車格？因為星期六、日到凹子底森林公園，真的是找不到地方可以停車，所以這部分可能要再思考一下。我們看台中市的做法，會在親子停車加繪罰則字樣，寫「占用最高罰 1,200 元」的字樣，但是我們的交通局在這部分只開罰 250 件。這部分可以有比較多的探討，尤其如果有人占用，是不是要有一些作為，譬如用三角錐，或是在他的車子前窗玻璃加貼公告。

接下來針對托嬰中心及幼稚園，我們設置線上的監管雲。我們時常可以看到托嬰中心虐童、虐嬰的事件，以我們目前的生育率低落，我自己也是兩個孩子的爸爸，看到這種新聞真的深感不捨。這些兒童、嬰兒他們還無法自主完全表達，所以監視器是保證雙方證據最佳的用具。在 2020 年 1 月在法規上有訂定「托嬰中心監視錄影設備及資訊管理利用辦法」，主要就是畫面要彩色、清晰可辨視；攝錄的角度要全面，就是所謂的廣角；年、月、日、時、分都準點來呈現，這部分的法規只限在托嬰中心，並沒有幼稚園相關的規範。包括新北市都擴大公托的監管雲，台中也是有。

我具體建議不管是公立、私立的托嬰中心，我們可以來朝向這個雲端備份的

部分，而不是用機器來做備份，我想這一部分比較不會造成爭議，未來如果可以從公托先擴大監管雲，當然這個設備費用可能很龐大，可是為了保障這些小朋友的安全，在托嬰中心的孩子比較沒有辦法自主表達時，這是一個比較正向的方向。以上是我簡單的質詢，會後再把其他的議題給各局處，接下來請陳明澤議員繼續質詢。

陳議員明澤：

針對今天的市政總質詢，因為防疫的問題，大家都縮短時間，以利市府的防疫工作，我覺得市長在防疫期間也是非常辛苦，付出了很多的心力和時間，尤其現在北部的疫情似乎非常嚴重，我們南部高雄還是控制的很好，但還是不能掉以輕心，在此也要向市府團隊說聲「大家辛苦了」！

市政建設最重要、顯而易見的成果就是交通，雖然招商引資那麼多，但交通是建設之母，所以整體來講，市長在 3 月 21 日的施政報告中，提出了高雄產業轉型的成績，也加速了投資，包括台商回流以及高雄的招商總共投資 4,800 多億元，將近 5 千億元；促參與聯合開發 110 到 111 年已簽約、待簽約案，民間投資總共 850 億元；而台積電進駐楠梓後，德商默克、美商英特格的加碼投資，包括日月光、晶片大廠國巨，以及電動車鴻海集團的進駐，總計也超過 6,000 億元，所以我算一算至少會增加 4 到 5 萬個就業機會，這也是高雄產業轉型的大好機會，會帶動整體的高科技產業發達，以及增加高雄的就業人口，所以我覺得市長是真正有在努力！

另外，我也要提醒市府團隊，路竹、橋頭、楠梓、仁武以及亞灣區整體形成一個 S 廊帶，相對也帶動了捷運延伸工程的重要性，但是我也擔心捷運紅線工程延宕的問題，會造成科技人才招商的阻力，因為目前路竹、橋頭、楠梓、仁武通勤族，主要都是依賴高速公路，可是高速公路經常會塞車，如果加上未來湧入的 4、5 萬人，對高速公路的交通壓力可能就會難以負荷而會大塞車，所以未來的交通問題也非常重要。因應 2、3 年後的台積電、鴻海等大廠的進駐，大家應該要未雨綢繆，請教市長要如何因應未來大高雄交通量的需求？要如何擴大大眾運輸系統？軌道和平面公車路網如何整合來紓解人潮？包括交通上要如何配合？請市長回答。

主席（曾議長麗燕）：

市長，請答復。

陳市長其邁：

感佩陳議員在大路竹地區的服務非常到位，對地方建設也是非常關心，並且也提供市府很多寶貴的意見，首先要表示謝意。

整個北高雄最主要的交通，尤其是大路竹地區，未來還是會以捷運紅線為最

主要的基礎，也串連幾個橫向主要道路的開闢，從茄苳、路竹、湖內、阿蓮到田寮，整個道路的建設主軸。簡單來講，直線就是以捷運為主，橫軸就是以重要的道路建設為主。另外，路竹科學園區有很多大廠都已經進駐，所以橫向就是茄苳的道路開闢，要到台南、高鐵站都很快，若搭乘大眾運輸捷運系統到市區也是非常方便，這樣以路竹為中心的整個北高雄交通建設，是我們在規劃的一個主軸，所以一方面紅線已經開始發包，那天陳議員也在場，至於其他的道路建設，我們也會加速進行，也感謝陳議員的指導。

陳議員明澤：

南科整體帶動到路科，還有未來的楠梓、橋頭整體的 S 廊帶，這條捷運紅線就非常重要，未來台南會是一個交接點，我有請教過捷運局長，捷運到湖內唯一的轉接站，民眾還需要再步行 100 公尺才可以搭乘捷運，也就是當初的規劃，民眾還需再步行 100 公尺才可以搭乘捷運，這對於一般民眾在交通上來講是相當不方便，所以後來有提到可以縮減為 10 公尺，這部分負責統籌的是副市長，對於這樣的看法，是不是請捷運局長回答？捷運局長，這樣一個接軌之後，還需再步行 100 公尺，之前局長曾經提到要縮減為 10 公尺，我請局長在市長和團隊面前再說明一次。

捷運工程局吳局長義隆：

原來是因為台南還沒有定案，整體路網和可行性評估都還沒有開始，所以他們站體設計是距離我們 100 公尺，而陳議員也一直爭取，我也邀集台南市政府一起討論，所以採取共站，以後就是同一站下車，然後可以選擇在台南或高雄上下車，這樣可以讓台南、高雄的聯結更縝密，目前也是朝此方向推動。

陳議員明澤：

沿線的延續性，譬如現在過了湖內就是南北車廂，請問可不可以直達台南？不方便的地方是在哪裡？

捷運工程局吳局長義隆：

最終站一邊是屬於我們高雄，一邊是屬於台南…。

陳議員明澤：

收費的問題嗎？還是搭乘的問題？

捷運工程局吳局長義隆：

系統整合，因為台南的系統和高雄的不一樣，我們原先是重運量的…。

陳議員明澤：

這是向中央爭取一些預算，所以這一定是要中央…，我想中央的規劃，不至於是兩個不一樣的系統。

捷運工程局吳局長義隆：

運量不同，因為我們是一車到底，一車到底就是重運量系統，如果進到台南站，台南沒有辦法做這樣的系統，所以…。

陳議員明澤：

我請問局長，一車到底是為什麼？我提出來就是因為有鄉親反映，因為我們是從 RK 到 RK8，未來要經過太爺才到台南，為什麼我們不在終站做一個系統的交換？如果有這樣的系統交換是不是比較理想？你有沒有思考到這一點？

捷運工程局吳局長義隆：

整體路網本身是到大湖，如果我們繼續延伸，我們的運量和可行性就會受到影響，所以我們就先做到這裡。現在如果從台南做過來，因為他們的可行性，也就是他們要第一優先，以我們來說是無法達到第一優先，但是台南可以達到他們的第一優先，所以雙方要這樣才可以整合。

陳議員明澤：

你再跟他們商量看看，因為有鄉親反映，應該要在交界處做一個系統上的銜接，現在來看可能也需要 3、4 年以後。原則上我也認同 100 公尺轉換為 10 公尺，這個在交通上應該是還可以接受，我是這樣的看法。

針對農業局的部分，農業局對於申請農舍，到底要合乎什麼樣的條件？目前法律上有沒有修改？包括要怎麼樣宣導？有些務農的人對於申請的流程比較不方便也比較不懂。政府是輔導的單位，我們要怎麼去輔導？還有要怎麼去宣導？昨天議會的同仁也有針對農業局有這樣的看法，局長，你怎麼做宣導跟有什麼看法，以及如何輔導民眾？

主席（曾議長麗燕）：

張局長，請答復。

農業局張局長清榮：

整個農舍的興建，是由中央農委會訂定一些規範，所以要申請農舍，第一點就是要具備農民的身分。第二點，這一間農舍他要申請的那一天，他前兩年一定要實際從事農作的事實，所以他要檢具相關佐證的資料，以及一個計畫案來提出申請。一般來申請農舍比較沒有問題，有問題的就是水田，田地契作的那些，那些是因為怎樣？因為他們有參加政府的休耕的政策，他就沒有持續兩年有做農作的紀錄，所以農民就認為我休耕是配合你政府的政策，為什麼我不能來興建農舍？針對這個部分，我們也跟農委會相關的單位請示，請示後他的解釋函下來，就是你如果有參加休耕的話，你就不可以來申請興建農舍，這是有解釋函的，所以承辦人員當然依照農委會相關的規定來辦理。

當然昨天有議員也在關心，為什麼其他的縣市可以做，高雄市不可以做？是不是刁難他們？農業局不會去刁難農民，我們是站在輔導、協助、幫忙的立場，

所以在這邊我跟議員報告，針對農林部門質詢的時候，這個問題在 4 月 25 日已函請農委會解釋，希望他能夠放寬這個認定標準，可以讓這些農民方便一點。但是我也做一個調查，針對這些有核准的縣市，我有調查 10 個農業比較多的縣市，像台南、嘉義、彰化、台中、桃園、雲林，這些農業縣市都針對有休耕紀錄的，你要來申請農舍的話，他們一概都駁回。原則上只有三個縣市，第一個縣市是屏東，我們有問屏東，他說不知道農委會有這個解釋令；第二個縣市就是苗栗；第三個縣市就是宜蘭。只有這三個縣市有通過興建農舍的方案，有的是說他不知道農委會有這個法令。其他大部分這些縣市的主辦，針對有參與休耕的，他們都駁回農舍的興建。我在這邊跟議員報告，我們關心農民儘量會幫他們爭取一些相關的權益，所以我在 4 月 25 日也有去函農委會，希望農委會在這一方面可以從寬認定，以上跟議員報告。

陳議員明澤：

局長，這樣我聽起來是休耕的問題，影響到農舍申請案的準與否的延長。所以在這個部分，大家也了解休耕是配合政府的政策，為什麼政府會拜託他休耕，譬如你這個項目做的太多，稻子種了太多，以後會滯銷，會產生一些問題出來，希望可以分流，也是希望要種稻子的農民可能就要休耕。既然這樣我們就要宣導，而且也要幫他們爭取一下，農委會這個認定的條件可以放寬。當然這是百姓的期待，能夠有一間農舍可以放一些機具，跟一些耕種的東西，那都是合法的，後續有補充資料再提供給我。謝謝。

都發局，我針對一些問題提出來做討論，因為後面的資料還非常的多，等一下這些資料再請各單位做書面回復。這個問題我簡單的提出來講，像這樣的建設，這是指定建築線，這一條是既成道路，既成道路是已經通行很久了，他申請建築線是 OK 的，但是隔壁有一條 8 米的計畫道路，這樣的建築線跟計畫道路已經要並連在一起了，這一條計畫道路照理講政府要開闢，政府沒有開闢，結果用這一條既成道路做建築線，目前就產生像這樣的情形出來，現在房子蓋了就變成這樣，房子蓋了之後這是既成道路，後面產生 8 米的計畫道路。所以整體這樣的事，都發局長會後要補充一下，像這樣類似的情形，高雄市要指定建築線的時候，可以以這個做為參考，這一條變成道路，這一條也變成道路，影響到土地地主的權益。因為時間的關係，都發局長有沒有要做補充說明？

主席（曾議長麗燕）：

都發局吳局長，請答復。

都市發展局吳局長文彥：

剛好我們也在進行湖內區的通盤檢討，我們把它錄案做一些檢討，看有沒有機會來做一些調整？

陳議員明澤：

那就來檢討，事實上這些會影響地主的權益，〔是。〕如果有這樣的提議，請大家支持他們一下。

湖內區大湖公墓遷葬的預算，建議是不是一次編足，這些都是現在很重要的開發地，市長也知道湖內、路竹是未來很重要的開發區，剛好公墓在這裡，也需要民政局做評估，爭取建設一次到位。當然我也列舉了很多像這樣的建設，事實上我們那裡爭取的建設很重要，也需要繼續跟市府團隊做爭取。包括我們看到阿蓮區整體道路損壞的這一部分，我們是不是有需要的就要安排，比較嚴重的就先趕快來做。這些我會用書面給各單位，也請各單位協助並做書面報告，這些還包括湖內未來需要推動的道路都非常的重要。

北高雄未來的交通，交通就是一個建設，這部分也拜託市長要重視。剛才黃議員有講到楠梓火車站的問題，這是大湖火車站旁邊的道路，天佑路的部分，還包括接到省道的 12 米路，這些未來的開闢都很重要，這都要納入整體的計畫。路竹科學園區銜接湖內東方路開闢工程，這也是很重要的爭取，我也希望市府團隊要一起支持、一起幫忙做，這些需要建設的圖片資料很多，拜託市府所有的局處長能幫我們爭取，因為我們是聯合質詢共用時間，接下來由鄭議員光峰質詢，以上我質詢不及的，請大家補充書面資料，謝謝。

鄭議員光峰：

謝謝明澤議員。接著是有關本人這次會期的總質詢，市長還有所有市府團隊，防疫辛苦了。接著幾個議題跟市府建議跟溝通，幾個議題包括社區關懷站跟 C 據點、長期照護服務比例，還有前兩天才做的 70 期日照中心 BOT 案來做一些建議，當然小港地區對沿海路的改善非常重視，最後一個議題講到青年朋友對夜間籃球場的期待。

社區關懷站跟 C 據點同樣都是從衛福部裡面的經費撥出來的，雖然來自不同的單位，不過社區關懷站到現在為止，高雄市所有 890 幾個里，大概有 460 幾個單位，還有所謂醫事 C 據點，到目前為止慢慢會達到飽和。本席覺得整個包括來申請參加的對象、地點都差不多快達到飽和了，不過因為管理的單位不一樣，在地方政府是社會局和衛生局，不過我覺得當達到飽和之後，未來兩個單位應該慢慢要著重合併起來，怎麼樣做資源整合，這是第一個建議。第二個，市長是醫界出身的，在所有醫事團體他們都非常樂意參與社區關懷站的據點，當然很多社區關懷站據點的課程都很多元化，不過我覺得在專業上，未來如何在整個據點整合之後，醫師公會、牙醫師公會、物理治療師公會、營養師公會，甚至藥師公會，這些都是他們的專業，這些公會在每一個社區據點都有他們的人力，在很多醫事團體裡面怎麼樣投入社區，讓他們能夠真正投入在高雄市的

社區關懷站，我覺得他們都非常的需要。在這一塊裡面，我們做這樣的具體建議，包括未來做據點的整合，也包括未來所有醫事團體怎麼樣投入這邊的服務，社會局也好，或衛生局也好，這一塊未來可以做為市政的參考。

另外，在上次總預算裡面，我們也講到長照居家服務，未來長照 2.0 這樣的計畫裡面，最重要還是未來跟整個國際接軌，也就是台灣還是要走向長照保險制度。長照保險制度最重要還是人力的培養，我們為了走更遠的路，在專業服務裡面，我們應該趕快建立制度化，因為唯有制度化這樣的制度，未來才能夠讓醫事團體真正投入長照產業。所以在上次整個總預算裡面，我們也跟衛生局做具體的建議，現在也具體實施了，我們希望把這些包括之前的一些缺點能夠慢慢改善。針對衛生局我在這裡也很肯定，我們希望把專業服務 30%、照顧服務 70% 能夠長長久久，未來也能夠再接再軌台灣的長照保險，在人力上才能夠補足這一塊，所以這一點我還是要在這裡具體的建議。

接著在上次 70 期日照中心 BOT 裡面，我在那邊也做具體的建議，最重要還是要跟林副市長，因為我非常謝謝林副市長在這次的用心，也謝謝衛生局在這段時間裡面用心做規劃。不過有兩個地方，畢竟 70 期日照中心是長照產業，它不是非常高毛利的產業，所以在這一次 BOT 公告裡面，林副市長，基本上如果業者要回收，大概要超過 20 年。在超過 20 年裡面，很多業者來參與這個 BOT 案，他不是做功德，而是市府怎麼樣讓利，讓很多企業能夠來參與這一塊。我必須要強調的是，在 70 期日照中心 BOT 案是非常重要的里程碑，為什麼？因為在高雄市很多很大型的公園，它未來都能夠複製像這樣的 BOT 日照中心，所以這個案子，本席非常重視在於它的起頭作用，而且它帶動台灣所有各地方的公園設立日照中心。在長照 2.0 的所有法規裡面，每一所國中設立一個日照中心是這麼樣的難，因為法規有很多嚴謹的地方，但是公園是很多老人常常聚集休閒的地方，所以這個 BOT 案包括很多權利金、很多回饋，還有很多地方在租金方面，我希望在這次還沒有招標之前，能夠再充分討論，試算業者到底是不是能夠在 20 年做回收。我相信這一塊有很多企業願意做這樣的投入，而且這一次促參很順利的投標、發包出去之後，我覺得高雄市在整個日照中心會一鳴驚人，而且未來高雄會是台灣很多地方的日照中心很大的典範，這是我的具體建議。

另外在沿海路這個地方，造成很多的車禍，讓小港非常的痛，現在有科技執法，交通局最近也規劃貨櫃車專用道路，在貨櫃車專用道路，我們也具體跟交通局相關科室說，一定要跟當地很多沿線企業做溝通，為什麼？因為每一個需求太複雜了，所以我們希望在溝通的過程當中能夠更仔細，也希望從科技執法跟貨櫃專用道裡面，在國道 7 號還沒有正式規劃通車之前，讓沿海路未來能夠

平平安安。

最後一個，我要講到的是夜間籃球場，高雄是天氣非常熱的城市，年輕人打籃球的人口大概占 10 萬人口，很多年輕人也許不是去夜店，很多年輕人希望去打籃球，可是他白天還要工作，有時候上學，晚上是他們休閒的時間，所以夜間籃球場就類似福誠高中的籃球場一樣，這樣的建置之後，我們還是會具體建議，在位置不影響居家安寧之前提，能夠廣設這樣的籃球場。電費是最大的考量，現在做綠電、太陽光電的思考之下，我們還是希望市長能夠重視年輕人對於夜間籃球場的需求，因為很多居民希望年輕人晚上 11 點後不要再打籃球了，它會影響到安寧，但是我們可以選擇在市府現有公共土地裡面能夠做這樣的規劃，我想這一塊是非常重要的，而且年輕人也非常期待。

針對這幾個議題，最重要的是包括地方的建設，還有我們很多年輕人的期待裡面，能夠把這樣的觀念做好。以上這幾點的概念，希望市長能夠簡單回復。

主席（曾議長麗燕）：

市長，請答復。

陳市長其邁：

有關剛剛在講專業跟照護的比例，我們要怎麼樣把專業服務比例合併做為評鑑指標，我們會很清楚有個評鑑標準，這個我們會來努力。

鄭議員光峰：

謝謝。

陳市長其邁：

第二個是夜間球場的部分，現在運發局核定轄管的大概有 10 個夜間球場，其中 6 個是免費，其他 3 個是要做一點使用費的補貼；學校的部分有 7 個夜間球場。我們也看到剛剛講的幾個夜間球場，不管是照明或怎麼樣提供更多公共服務，讓很多上班族或同學下課以後，既然他對籃球有興趣，而且我們的比例也非常高，所以一方面在技擊館對面的籃球場跟未來的明華國中，未來在南北區有兩個大球場之外，其他社區的部分，我們也會把剛剛鄭議員的建議列為未來推動的參考。另外籃球場旁邊的環境，我們會盡量把它做得完善，該補貼的部分，因為要鼓勵學校去做，一方面白天學生可以使用，晚上社區的居民也可以使用，該補貼的這個部分，我們也會根據地方負擔、學校負擔的比例不同，我們來給予比較多的補助，讓夜間球場可以開放給更多的社區居民使用，這個我們會努力來做。謝謝。

主席（曾議長麗燕）：

謝謝，休息 15 分鐘。（敲槌）

繼續開會。（敲槌）請林議員于凱質詢，時間 50 分鐘。

林議員于凱：

大家早。我就直接進入主題，我們現在台鐵高雄機廠面對一個轉型的過程，我昨天也在半夜的時候看到林欽榮副市長的臉書發文了，我也肯定林副市長在這段期間對高雄整個都市計畫，還有一些都更，還有整個老屋處理的用心跟投入。但是高雄機廠雖然是台鐵局權管的，實際上現在座落在高雄市核心的區域裡面，所以它怎麼樣的轉型會變成我三民區的市議員也要來關心一下。當然地景保存是很重要的一個目標，如果真的要保存地景的話，以目前各方在講的就是把它用區外道路的聯結，切割的太零碎化了，太零碎化的時候，其實它沒有辦法保存核心的價值。免計容積當然是一個方案，可以讓投資人去保存既有的老建築，但是它是否是足夠的使用工具，如果我們第一次公展已經是這樣的方向，接下來可能就無法回頭，但是還好我們還有第二次公展可以討論的機會。

我在 2019 年底的時候，跟議會的氣候變遷小組有到現場去做過現勘，當時我知道台鐵的困難點在於，如果這塊地交由市府來處理，他們又會落得沒有營收的狀況。所以他們很希望市府提供一個方案讓他們也有錢賺，然後市府也可以有用地更新的取得，我知道大概最困難的問題就在財源的部分。2020 年的時候，其實也有持續跟台鐵溝通，希望以生態交通的概念，導入一個大型的宜居部落在裡面，那時候有提到一個概念就是，裡面是不是可以做一些無車，或是慢活的這種生活模式。我們進去裡面看的時候，它在機廠中間跟北端有一些工廠，實際上它裡面還有讓列車在裡面檢修的功能，所以這個是工業遺址比較重要的部分。文史團體會認為在移車台的這個部分，其實應該要被比較完整保留，因為它還保有過去車子在裡面修復的過程。

像這些都是移車台裡面的樣貌，如果我們把這個車台保留下來的話，接下來它就可以成為一個，譬如我們在做的鐵道工程修復，因為我們那時候在做鐵道博物館的時候，在這個鐵道園區裡面，它有一個打狗驛故事館，打狗驛故事館外面有舊的列車展示，旁邊還有一個號誌樓。我知道在維修這些舊的老車廂，或維修號誌樓這些連桿機構的時候，其實台鐵本身都已經缺乏匠師在做處理維護了。所以當打狗驛故事館想要做一件事情，就是讓西臨港線在鐵道故事館前面那一段可以恢復舊有的行駛，就是走一段 100 公尺舊的軌道都沒辦法做到，因為這些匠師的技術都不見了。現在如果把這個車廠維持下來的話，你可以培養鐵路工業，或者是機械建築，甚至電影面向的人才，它就可以創造一個比較不一樣的空間使用。

高雄機廠有沒有辦法成為工業城市再生的亮點，其實我在之前也有提過，如果要把高雄工業城市轉型成為比較生態的城市，過去的歷史我們是不能抹滅。譬如中都的磚窯廠，或者是百年的石灰窯，它是過往的工業遺址，我們覺得它

對高雄是很重要的遺跡。相對來講，如果大家看過全台灣鐵道迷的人數有多少，你就會覺得要把高雄機廠保存下來，讓它的工業可以再生，就會變成高雄很大的亮點。我引用打狗會社他們描述的話語，他說他們支持 2019 年專案小組提出的開發構想，認為高雄機廠應該做為工業城市的見證，這個傳統機械科技的活歷史，不該單單就被一個文創園區所取代，因為文創園區台灣到處都有。他們認為應該用一個工藝文化傳承及產業育成的創生做為開發重點，積極培育相關的人才，包含鐵路、機械、建築、電影等面向，在後工業時代的城市能夠彰顯港都自明性的要素。我相當認同他們說的這一段話，就是如果它單純被拿來開發的話，我們可能僅剩不多的鐵道文化、機廠的保留就沒有了。

所以我比較贊成的是 2019 年國發會針對機廠遷址報告所載的規劃圖，它就有保留，譬如北側的貨車工廠，還有文化休閒專用區，就有比較完整的街廓保留，就沒有把它切成那麼破碎化的棋盤格。所以我具體建議市府是不是參考國發會 2019 年那個報告，並且跟文資團體來協調，到底哪些部分是比較重要的文史價值設施跟建物，我們就來做部分保留，我也沒有說全部都要照文史團體的意見，而是他們認為有一些地方真的比較重要，我們試試看用什麼方式可以把它保留下來，大概是這個方向。

第二個，我想要替外送員來講話，我們現在的防疫計程車，或是藥師去送藥，他們都有額外的津貼，但是我們喊了一個外送國家隊去幫隔離的民眾送餐、送藥，但是外送員沒有什麼相關的保障。上個星期外送員工會跟衛福部陳時中部長其實有達成幾個共識，其中比較重要的大概是外送的快篩公費配給。當然如果是大樓的話，禁止外送員送上樓，鼓勵電子支付，鼓勵外送員可以檢舉違規訂餐的用戶。當然如果你要外送員去處理高風險用戶的話，我們應該要給他一些鼓勵，因為目前外送員不在勞基法的保障裡面，因為他跟平台是承攬關係。但是其實這個在台北的高等行政法院，跟行政院の評議委員會都有做出一個認定，其實平台跟外送員是有實際的主從關係，所以他們應該是勞務關係。但是在妾身未明的情況下，他們就不是一般的勞工，所以他們在確診隔離的時候，就沒有相關的津貼，也沒有職災的補償。

再來，外送員承擔染疫的風險是什麼？他每天送 30 到 50 筆的訂單，他會接觸到的店家和住戶可能有上百，如果一個外送員確診的話，他可能一天影響到上百戶人，這麼嚴重的情況下，我建議市府，是不是至少依上工天數補助外送員消毒漂白水、口罩、酒精、快篩防疫物資等。第二個，既然行政院已經承諾外送員的快篩要公費配給的話，高雄接下來有相對應的策略嗎？第三個，如果外送員從事高風險的配送，他真的確診了，他又不是一般的勞工，又沒有職災的補償，市府對這些從事高風險配送的外送員有相關的補償措施嗎？我想這三

個問題是不是可以請市長先做一個回答？

主席（曾議長麗燕）：

市長請答復。

陳市長其邁：

我會先請衛生局和經發局來盤點一下，然後跟外送員相關的團體看要怎麼樣把防疫計畫做得更好。事實上高雄市在之前就有鼓勵，其實應該要用電子支付減少接觸的風險。所以在防疫物資的部分，我們來跟相關的工會或團體，趕快把這個部分具體的在每一項要求能夠到位，也必須讓外送員能夠受到最好的照顧。因為我看接下來的個案數增加還是會很多，以今天的疫情和北部地區的疫情來觀察，確實有必要強化防疫措施，來保障外送員的安全，這個部分也謝謝林議員的提醒。

林議員于凱：

請市長再費心。接下來，我要談的是外送員更大的一個問題，外送員和平台之間不是只有他們的問題，他們不是只有勞動權益的問題，還牽扯到我們消費的公平性，包括食品安全和用路人的交通安全。如果這個外送員妾身未明，也不是勞基法保障的勞工，我們光靠地方訂定的外送平台管理自治條例，我覺得是沒有辦法處理很多外送員跟平台、店家、消費者之間的爭議。我在上上個星期辦了一個公聽會，彙整外送員的問題大概有下面幾項，簡單來講就是平台掌控一切的資訊，他的外送費用、單趟的計價、以及他的接單率多少、能不能拿到趟次獎金等，這些都是平台業者說了算。再來如果被客訴了，不是因為外送員的關係，他還是有可能被停權，譬如因為店家備餐太慢，導致他延誤送餐，結果被客訴了，客訴的結果是外送員被停權，當他跟平台反映的時候，也是得到罐頭訊息，不會有一個合理的回復，又因為他不是勞工，當進入勞資協商程序的時候，外送平台會說不好意思！你不是我的員工，我們不適用勞務關係的勞資協商，所以有這麼多的問題。

我舉一個實際的案例，有一個 H 先生 4 月 26 日接獲通知，被投訴服務態度不佳，下午持續接受派單送餐，到 4 月 26 日晚上，H 先生再次接到通知，遭到停權 14 天，在沒有任何的理由說明、也沒有解釋機會的情況下，就要被停權 14 天，透過系統申訴只有得到罐頭訊息，就如右邊 PO 出來的罐頭訊息這樣，就跟他說他服務系統的時間是幾點。第二個是影響 H 先生 2 萬元的實際收入，第一個，他走法律途徑去民事訴訟；第二個，他向勞工局申請勞資調解，但是我剛剛講了，他們不是僱傭關係，所以勞工局不見得能夠找到平台業者出面，如果等到協調會開完，停權處分也結束了，他沒有更即時的救濟管道。

我調閱去年到今年 4 月外送員勞資調解的統計案件，紅色的就是調解不成立

的，調解不成立的大概占六成左右，調解成立的只有 4 件，其實停權爭議 6 件裡面，只有 1 件被勞資調解處理掉，其他都變成了冤案。我的意思是說，如果外送員和平台之間，他們的關係是那麼不明確的情況下，然後遇到勞動權益的糾紛，他投訴無門，我們是不是應該要先建構一個真人客服回復外送員的這些爭議？當平台發生爭議的時候，應該要有申訴管道。另外是平台和外送員的契約，我認為這是非常重要的事情，它的條件是非常針對平台取得有利的位置，因為我看過裡面的內容，它裡面說乙方就是外送員，不屬於甲方的員工，所以相關的勞健保、醫療賠償、相關的衍生第三責任的賠償、以及意外和財物損失都與甲方無關，等於說你不是我的員工，所以出了事情你全部要自己去處理。我覺得這樣的情況，它不單單是平台和外送員的問題，它還牽扯到消費者和店家。所以如果牽扯到衛生部門、消保部門，然後它的主管機關是交通部和勞工部門的時候，它是沒有辦法透過自治條例去涵蓋完整的問題去做處理的。所以我認為應該由中央來推動一個外送員專法，並且在推動這個專法的時候，我們必須要把高雄外送員的意見做為民意參考的資料。勞工局也協調過這個事情，但是我覺得這個問題不單單只是勞工局的問題，它還牽扯到消保部門、包含牽扯到衛生部門、牽扯到交通部門。

市長，你贊不贊成中央應該來推一個外送員的專法？在他的勞務關係和承攬關係未明確的狀況下，我要怎麼去保障消費者的權益，甚至在他們超時工作，為了搶單和快速送達目的地而快速駕駛的時候，產生的公共交通安全危險，這個必須要有一個專法來處理，不然到時候外送員人數越來越多，現在已經 12 萬人了，合作店家幾乎將近 10 萬家，四大超商業者、藥妝店，全部都跟兩大外送平台有合作，這是一個非常大的產業經濟體系，如果沒有一部專法來處理的話，要怎麼處理我剛剛提到的這些，甚至影響到市民食品安全和交通安全的問題呢？市長能不能回復一下，你贊不贊同設一個專法？在專法設置之前，我們要先設置一個真人的窗口，要求平台業者在高雄有一個真人的窗口，來處理跟外送員之間的爭議，市長請回答。

主席（曾議長麗燕）：

市長請答復。

陳市長其邁：

這個部分我們會按照林議員的建議，勞工局怎麼樣跟業者、外送員和相關團體，其實應該有一個比較好的溝通平台，不然常常面對勞資協商或談判時，相對來講會比較處在弱勢的地位，所以必要的時候，勞工局的法律諮詢或者提供必要的相關協助是有迫切的需要。

林議員于凱：

勞工局，針對外送員這一塊，真的麻煩局長多費心，因為現在他們的契約非常不平等，平台業者想要改什麼樣的工資計算方式，他的接單有沒有達到趟次獎金，完全不透明，全部都是平台業者自己計算、自己說了算，停權也是平台業者說了就停權、沒有任何理由。我覺得如果他適用勞基法，這個平台業者肯定就違法了，問題是他現在不是勞基法裡面所稱的勞工，所以他會有這個狀態。我覺得勞工局站在勞工權益捍衛的立場，不管他適不適用勞基法，你要出來捍衛他的權益啊！局長，再麻煩你了。

再來我想要就教市府單位，因為我聽到社會局裡面，請育嬰假要超過一年才能請職務代理人的事情，我覺得這個非常的不合理。因為你變相造成業務同仁之間，因為要幫他做職務代理人，所以大家開始歧視育嬰的這些同事。目前家暴及兒少保護社工 127 人，平均每月負責的件數 29 案，除了這 29 案之外，他還要負責行政業務跟服務方案推動，所以工作其實很多。依據公務人員請假規則第 12 條，他如果是在請假、公假、或休假期間可以進行派員代理，在假人員應該確實交代代理人。但是市府的人事規定留職停薪達一年以上，始得辦理約聘僱人員職務代理，其餘由現職人員代理；這個不是行政院的规定，這個是高雄市政府自己的規定。因為這樣的關係，變成我遇到的個案，他沒有辦法請職代，沒辦法請職代只好請同事代，請同事代的時候，引起同事覺得你不可不可以不要生小孩？這樣對嗎？

我去查了台北市社會局聘用社工督導，4 月徵人，工作到 8 月下旬，他其實也沒有工作滿半年；4、5、6、7、8，5 個月、不到半年，他還是可以請職代啊！就業服務處也是 4 月到 10 月，7 個月，他也沒有一定要到一年。為什麼高雄市要規定滿一年才可以有職代缺？這個是什麼原因？這是高雄獨有的規定嗎？我覺得至少你要讓育嬰需求的人員安心的休假，不要讓他育嬰的時候，因為請自己的同事代理覺得良心不安，三不五時還要回去辦公室裡面處理一下雜物，甚至還要幫忙搬東西，我覺得高雄市實在不是一個友善環境的職場，這個問題等一下請市長一併回復。

再者，我認為原鄉及偏鄉的育幼資源相對的比市區匱乏，所以部落式的互助托育政策非常的重要。如果我們以行政區來看，桃源區的教保服務量能高達 153%，看起來好像覆蓋率很高，但實際上你去看它所有的教保機構，全部都落在台 20 線到南橫的這個路段。如果是從六龜進去切入寶山部落，就是二集團、藤枝的那一段其實完全沒有任何一個教保機構在裡面。如果二集團、藤枝這條山路有這個需求的家長，他必須要先把孩子送到六龜的幼兒園，一趟的車程要 40 分鐘。如果他覺得太遠，他不送，他就變成要在家帶小孩，他就沒有辦法去工作，就會增加偏鄉家庭的經濟負擔。如果他為了托育，只好搬到比較

靠近平地的地方，就導致偏鄉人口外流，加劇偏鄉人口凋零。我們明明有互助式的部落托育，結果政府的美意看得到卻吃不到。

社區部落互助式的教保服務，其實是根據幼照法第 10 條設立，照顧 2 到 6 歲的兒童，採平價收費；並且它的設立標準不像一般的幼兒園這麼高，畢竟是在部落裡面。但是市府顯然不夠重視，我從大愛的岱克拉思部落互助教保服務三年的經驗來看，連續 3 年忘記編預算，這個是滿誇張的。它是一個政府來支持的一個教保單位，結果發生人事費連續 3 年忘記編列，導致教保員的薪資被延後給付 3 個月以上。第二個是承辦人員經常更換，導致不熟悉相關的設立法規。因為它不是幼照法一般的幼兒園，它是屬於幼照法第 10 條裡面的互助式的部落托育，跟一般幼兒園規定不一樣。他們目前有強調說承辦人員已經穩定上軌道，但是可能看起來行政層級太低，沒辦法給社區部落更多的協助。

我們看一下屏東怎麼做？101 年依據互助教保實施辦法制定審查原則，不再誤會它的部落托育要適用一般幼兒園的規範，這個就是明文告知。第二個是定期由副縣長召開跨局處會議，跟原民會、教育局、還有社會局一起來討論相關的問題解決，並且給予小額經費補助文化教育的教材。另外，花蓮是定期與部落式互助協會召開協調會議。我認為目前的部落教保中心，就是這種互助式的社區托育服務，其實不能只有教育局一個承辦人員在承辦，如果真的要發揮在部落偏鄉的托育量能的話，必須要拉高一個層級。比照屏東、花蓮的模式，由跨局處定期與部落開互助協調會，來解決相關的問題，這樣才能夠真的達到對部落他們托育量能需要的照顧。因為老師不容易請，如果有機構有社福團體，或是有托育教保團體，願意承接這個案子到部落裡面去做努力，市府應該要給最大的行政資源跟協調去配合他們，才能讓部落真的受到好的照顧。

接下來，我要反映我們三民區幼兒園，目前三民東區人口密集度很高，雖然今年我們設立了兩個非營利幼兒園，一個是即將要完成的大昌；一個是科工館，但是如果以人口密度來看，三民東區的人口密度的確是比較高，以民族路為界，非營幼集中於東半部，但是中籤率還是極低。像我們的光武幼兒園，今年 2 歲班的錄取率不到 15%，其他的錄取率也都不到 30%；混齡班呢？以光武非營利幼兒園來看，混齡班 126 人取 23 人、幼幼班 107 人取 15 人，但實際上幼幼班是 92 人取 2 人，因為他有一些是針對弱勢族群的保障名額，真正的一般家庭能夠抽得到籤的是 92 人取 2 人，92 人取 2 人是什麼概念？不到 3%。新設立的科工館非營幼，員工有優先錄取的資格，錄取 7 個人，一般生 230 人取 83 人，錄取率 36%。這個其實都明顯偏低，很多家長在反映他們小孩 2 至 3 歲是一個最難找托育機構的年紀。因為育嬰留停請兩年，兩年之後媽媽或爸爸就要回到職場工作，那 2 至 3 歲的小朋友怎麼辦呢？所以我認為應該增加非

營幼的幼幼班班級數，以及讓未招滿 3 至 5 歲的公幼再增設幼幼班，這個是一個比較合理的做法。請問市長，以上三個問題，就是部落托育、三民區 2 至 3 歲的幼幼班，以及市府同仁在育嬰假期間不能夠請職代的這件事情，市長是不是做一個總體性的回復？

主席（曾議長麗燕）：

市長請答復。

陳市長其邁：

剛剛在講部落互助教保相關的這個部分，我會請張副秘書長來整合這些資源來做一個協調，因為確實也是我們非常關心的議題。尤其在我們原鄉的部落裡面，它當然會有一些比較特殊而且可能在資源上比較不足的一些地方，我們會全力來協助。

林議員于凱：

另外針對市府自己規定要請一年的育嬰假，才能夠請職代這件事情，市長認為有改善的空間嗎？

陳市長其邁：

這個規定我們會參酌其他的縣市，儘量的還是要讓有小孩的員工能夠照顧到小孩，這樣也比較沒有後顧之憂，在人力的調配上我們再來想辦法，怎麼樣看能夠更靈活、更彈性，這個部分也請林議員放心，我剛有把它記下來，我們來檢討一下法規。

林議員于凱：

還有針對三民區 2 至 3 歲的幼幼班，明顯的量能不足，是不是有機會再擴充三民區 2 至 3 歲幼幼班的量能？

陳市長其邁：

這個 2 至 3 歲的部分，大概要雙管齊下，一方面我們不管是在幼兒園的部分或者是托兒所的部分，這兩方面的公共化比例，我們看能不能在班級的調配上適度再來增加。

林議員于凱：

如果它 3 至 5 歲沒有收滿，其實也有師資、就有空間去收 2 至 3 歲，〔對。〕非營幼其實有新開的，所以…。

陳市長其邁：

來做比較彈性的一些做法，我們來檢討現行這幾個地方對於非營利的需求，跟其他有空班不足的地方，我們來調整一下。

林議員于凱：

總體性的盤點。〔對。〕再來，我想要談一件事情，市長在去年的時候因為

霸凌的案件頻傳，我們就成立一個霸凌專案小組，這個霸凌的專案小組到底有沒有在運作？我們等一下再來看。

最近爆紅的 Youtuber 阿翰自曝他曾經因為陰柔氣質被霸凌，因為小時候跟別人不一樣而被霸凌的回憶，去上廁所的時候被指指點點等等的。我們參照了 2020 年台灣同志學生調查報告，他調查高中職、五專自認為性別傾向或者是他的性傾向跟一般人是不同的學生，高雄市共有 154 位，占全國受訪者 13% 左右，這 13% 的調查結果是怎麼樣？根據調查，90% 都曾經受過班上同學的恐同言論，另外也差不多 90% 都有受過對性別氣質的負面言論，這是同學的部分。教職員或是同學會不會介入針對恐同言論的部分？教職員介入的比率是 44%，有時候會；同學介入的，有時候會是 38%，反而是教職員介入對恐同言論的產生比同學還要來得多。再來是教職員或同學揭露氣質表現負面言論的頻率，教職員揭露的比率是 53%，同學揭露是 45%。這個比率來看，教職員揭露的比率也是比較高。這樣給我們一個 idea 就是，其實反而不是學生對學生之間的言語霸凌，而是教職員對學生的言語霸凌比較嚴重。這份報告讓我們看到現象就是這樣。

調查 LGBTQ 學生的校園經驗，發現偏見的言論普遍存在，不只來自於學生，更來自於教職員，跨性別的學生更容易遭遇到負面的校園經驗。第一、我會建議如果是教職員有比較高的言語歧視上面的行為，應該要加強教職員、校長、教官參與多元性別議題的相關課程，這個是解決性別歧視跟性別霸凌的關鍵人物，反而是學校的教職員，當然學生也是一樣要給他們參與多元性別議題的相關課程。第二、如果在學校內發現相關的霸凌案件該怎麼處理？這就是我接下來要談的。市府真的有心要反霸凌嗎？

我探討了研考會的校園霸凌申訴機制，今年在民政部門質詢的時候，我就有針對霸凌對研考會提出一些建議，比如霸凌判斷量表，讓學生知道自己是否已經達到被霸凌的程度。後來在質詢完之後我又發函給研考會，詢問有關校園霸凌申訴機制的具體成效，以及資料公開於研考會專區。結果研考會回復我一張 A4，裡面告訴我一大堆的統計資料說，這兩年總共處理 144 個案子，但是就一堆資料，經調查成立後 13 案、尚在研判中 16 案、撤銷案是 15 案，但是這個數據裡面，我根本看不到到底怎麼樣預防這些霸凌事件的產生。到底這些調查成立的霸凌案件，哪一個環節出了狀況？該如何處理及預防？性平案件處理之後，在這些案件裡面看到哪些環節是關鍵且可以改善的地方？針對剛剛提到的，高中以上的大學跟學齡以下的幼教霸凌怎麼處理？不當管教的教師，後續如何處置？其實那些網站上的資訊，我們只看得到一個頁面，而這個頁面不知道是什麼時候就已經有了，到 5 月 1 日為止就還是這個頁面，沒有更新任何的

資料，所以我在嚴重懷疑市長去年在喊的校園霸凌防制是在說假的。

我們的專家學者小組陣容很堅強，有律師，有學校的教授，有心理衛生輔導的專業人員跟醫師，結果呢？家長要去看相關的霸凌預防專區，什麼資料都沒有，霸凌判斷量表、申訴處理流程、學校可協助的資源、反恐同及反歧視的言論如何去預防跟教育等等，在我們的霸凌預防專區裡面就只有一個頁面，其他什麼東西都沒有，這樣真的叫高雄市有心在防制霸凌嗎？我想這個不是我所看到應有的態度，這個等一下再請市長來做一個綜合回復。沒關係，先讓市長回復好了。市長，你去年喊說要防制霸凌的專案，結果現在做成這樣子，你覺得有用心嗎？

主席（曾議長麗燕）：

市長，請答復。

陳市長其邁：

霸凌有一套處理的程序，大概全台灣都是以學校為主，我們高雄市是唯一，我的印象，我們是在市政府層級的一個反霸凌調查小組。我也曾經，我的印象應該是出席兩次以上的會議，包括跟學校的校長座談，還有主持相關的會議，這個部分也先跟林議員說明。在去年 11 月 2 日，我們當時在市政會議的時候，也聽取相關的運作之後就做成裁示，包括成立心理衛生教育相關的這些課程，讓各級學校定期地向師生做宣導，所以在 11 月 2 日包括我們的心衛中心跟教育局也編訂完成相關的教材。所以怎麼樣能夠落實到剛剛林議員所指教的這個部分，是現在教育局跟衛生局正在努力的。

第三個，也因為跟我們這些高中同學或者是學生團體座談的時候，都提出一個重點就是，在學校有時候就沒處理，也不知道要找誰，所以我們在市府成立這個府級申訴之後，同學就知道萬一發生這種事情，他可以直接就來到府級的申訴單位，這樣另一方面也帶動校級在處理學校霸凌事件、申訴的案件其實也都增加，所以統計數字來看，我們府級成立之後，學校的申訴案件也都增加。

我們在學生的權益上，還是我們非常關心的一個重點，包括剛剛所提到的，針對這些不同的性別傾向或者是相關的霸凌，不管是言語的歧視等等，這個部分在受理的案件、在處理事務的流程，我們也都儘量地讓學生能夠有更直接的管道。同樣地，我們設計的原則就是鼓勵學生假如有任何的問題，就可以提出申訴，讓申訴的管道可以更暢通。有一些包括剛剛看到的這些網頁，或許是在相關的一些案件整理分析，能夠有更多不同的態樣，讓更多的同學也好，老師也好，或者市民能夠更了解，進而分析這些不同的態樣，找出可能的原因跟解決的方法，這個，我們會努力來做。

林議員于凱：

好，再麻煩霸凌的這一塊，因為他如果是直接越級通報到府級的話，學校就不會處理了。如果通知到學校的話，其實府級也不知道，所以就變成其實你要…。

陳市長其邁：

我補充一個數字，在民國 109 年的時候大概是 126 件，因為我們讓管道更暢通，府級的申訴管道成立之後，有申訴的這個部分就增加到 317 件。就我剛剛講的，像校園的通報原來是 126 件，在 110 年的時候有增加到 207 件，意思就是讓同學了解到市政府有一個府級的申訴管道，所以其實很多學校的處理態度就會更積極。

林議員于凱：

我希望進到府級的案件，其實學校也要做自行調查，不是進到府級之後，他有很多專家外審委員，然後學校就沒有責任了，這個也不太對。

接下來要就教高雄未來一個很重要的議題就是台積電進駐，到底有沒有辦法帶動高雄的工業轉型以及綠能？台積電是綠能最大的買家，在台灣的綠電憑證，台積電占了 99%，依據目前的評估，楠梓廠一個園區占全市用電的 11%，相當於是住宅用電的 6 成。但是台積電的綠電要從哪裡來？當然跟它的位階有關係，因為目前產業園區是經濟部，然而第三階段的科學園區所屬才是科技部，科技部理論上應該要帶動一個比較好的產業模式、一個比較進步的技術。

打造潔淨能源，氫能發電是目前世界的趨勢，世界各國實現 2050 年淨零碳排放，所以都致力於發展氫能，包括韓國制定了本土氫能發展政策，選定了 11 家，到 2040 年要達到 1,000 家發展氫能產業的企業。經濟部在上上個星期就宣示要成立氫能小組，雖然動作是已經比較慢了，我覺得高雄要超前部署。這個氫能是台積電可以發展的一個方向，如果利用這個廢棄循環再利用，同時它能夠產生氫能的話，就會達到雙贏。我去調了實驗室給的資料，各種廢棄物的能源效率裡面，廢溶劑 K9、K7 跟油污泥，它的能源效率是最高的，廢溶劑 K9、K7 是什麼？就是半導體主要的生產的廢溶劑。半導體在台積電進來之後，它是一個中游產業，他會帶動上游產業跟下游產業，其實含矽污泥的製程是晶圓切割跟研磨的階段，為什麼我強調含矽的廢污泥處理呢？因為這個廢矽污泥裡面可以得到還原的二氧化矽，可以去製程輪胎、鞋業跟建材裡面的 Epoxy。廢矽沙還原的過程當中，其實還有一個附帶的產物就是大量的氫能，它的產製過程當中，不需要消耗額外的電力就可以產生電子氫，純度高達 99.99%，可以回收再利用於發電。

另外，我也去參觀過成大的氫能中心，裡面的教授就指出，因為半導體製程裡面的 EUV 技術，利用氫能來做固定微粒的方式，但是固定完之後這些氫能

就沒有用，就被釋放掉，如果這個製程使用過後的氫氣能夠捕捉下來，其實就可以在附近用氫能發電廠的模式來營運，所以他建議政府可以規劃在半導體廠附近興建氫能的發電廠，讓半導體業的綠電有太陽能之外的另外來源。另外有兩家企業都在台南，一個是成信、一個成亞，他們都透過半導體的廢氣回收製程矽碲之後，提供中鋼等鋼鐵業做為煉鋼原料。第二個是他把廢矽泥製成矽碲，做為鋼鐵業鍋爐的升溫劑，所以其實它目前已經有一些用處了。

我現在要講的就是如果遲早要做，為什麼不現在開始做？廠內自設的循環系統在製程的源頭就分類，為什麼源頭分類很重要？因為從這個工廠出來的廢料，它如果純度越高的話，越有利於後端進行再利用處理。目前因為環保署的規範裡面，TCLP 的檢驗只進行表面的分析，沒有進行包覆內容物的分析；第二個是要求環保業者的標準比事業廢棄物出廠的標準要高，我們都知道這些環保再利用的業者其實大部分是國內廠商，但是你去針對國內廠商用那麼嚴格的標準，但是廢棄物在半導體廠出廠的標準是很寬鬆的，所以這些在做廢棄物資源化的這些廠商就會拿到不純的廢液，所以他要處理就更困難。

我覺得比較好的方式是，高科技資源處理應該要從環保署管轄改為經濟部管轄，因為環保署現在就把這些廢料當作是廢棄物在處理，而實際上這些高科技業的回收業者的技術能力其實應該是一個企業產業的模式了，結果卻被環保署管制他們每天只能處理多少量能，它不是一般的廢棄物，是高科技的廢棄物，要有一定的技術才有處理的能量，結果因為被環保署管轄。第一個，它被用廢棄物排放的標準來處理；第二個是他廢棄物每天處理的量能都要申請，才能夠去處理幾噸，我聽到的是他們每天被核准的量，就生產的量是十倍，他們處理的是只有一，剩下的九都沒辦法處理，但其實他們有能力去處理。我剛講的 TCLP 溶出毒性事業廢棄物處理程序應包含內容物分析，就是確定實際殘留的重金屬含量，從源頭去改善出廠廢料的排放標準，才能夠有利於後端的再利用。

回過頭來講，台積電的用電比率那麼高，我覺得應該要要求他去提高綠電的比率，在氫能回收這一塊，其實台積電在九州廠已經做了 100% 的電子氫能。所以在台積電即將進駐的時候，如果管線能夠配置得宜，就可以讓氫能業者直接在現在的楠梓產業園區，或未來的科學園區裡面進行前端的配置，讓他可以在園區周邊，不需要把這些廢物、廢料再載出廠外處理，這個可以去參考台積電九州廠是怎麼做的，他們既然在那邊有辦法收到 100% 的綠電，都是從氫能提煉的，我們這邊難道不能來試試看嗎？我覺得應該要來思考看看。

再來就是 4 月 30 日道交條例修正後進入一個大違停的時代，本來立法院的版本是說包含行人穿越道、人行道的違停都是在可以拍照舉發的項目範圍裡面，可是出了立法院的那份附件，居然沒有明確的告訴我們到底人行道跟斑馬

線的違停能不能檢舉？所以想請教警察局長，等一下再回答，第一個是人行道違停到底可不可以舉發拍照？第二個，如果不能拍照舉發違停，需要到現場執法的時候，員警就必須要到現場，如果車主在場，可以直接開單或勸導，如果車主不在現場，就拍照舉發也可以直接拖掉。接獲報案之後，原則上 10 分鐘內員警要到場。一年本來有 66 萬件的違規檢舉，現在變成警察要到現場執法，這個警力如何調度？因為我看到你們有提供一個違規簡訊服務通知，只要登錄手機號碼，同一個路段在 5 天內有 2 次違規，系統會發簡訊，導正違規行為。

請教局長，在這個新的法規通過之後，對於警力的調度會不會造成人力非常吃緊的狀態？因為警察要 10 分鐘之內到違規的現場。第二個，這個簡訊系統看起來是一個電子化的輔助執法，到底對於基層員警的責任分擔有沒有實際上的功效？麻煩局長回答。

主席（曾議長麗燕）：

黃局長，請答復。

警察局黃局長明昭：

這次道交條例修法在 4 月 30 日上路了，這次分為 46 項是可以正面表列的方式，包括靜態跟動態的。如果以靜態的來看，就是限縮在可以照相舉發的部分是路口行人穿越道，或者人行道上嚴重影響到交通跟秩序的，才可以照相或者錄影提供給警方來告發。其他像紅線、黃線的臨停或違停的部分是排除在外，但是這個在執行舉發部分可以打 110 或者 1999，警察就會到現場做交通違規告發。

林議員于凱：

局長，人行道能不能拍照舉發？

警察局黃局長明昭：

人行道可以舉發，有在正面表列裡面。

林議員于凱：

了解。你們這個簡訊通知，對實際分攤基層員警的工作有實際效果嗎？

警察局黃局長明昭：

這個用意是在提醒用路人你違規，然後在同一個路段又再重複違規，馬上就會接到簡訊提醒他這個路段是有在告發的，希望他不要再違規，基本上不會增加員警的工作。

林議員于凱：

局長，現在有優先執法的路段嗎？哪些路段，你們會讓警力優先去處理違規停車的行為？

警察局黃局長明昭：

我們會統計分析常被民眾投訴的地點，來做一個稽查的重點，這個一定要員警到場告發，像黃線、紅線停車這一塊，其他的有正面表列，民眾都可以來檢舉，沒有問題。

林議員于凱：

現在占用道路的車輛太多了，但是卻沒有辦法處理，我們的移置率不到 30%，高雄的移置率最低，原因是因為交大只有一個保管場在楠梓土庫，目前已經滿載了，沒有辦法再移置新的車輛，但是目前市有地有很多土地可以用，但是我們去盤點這兩個地段可以用的，卻沒有在財政局閒置用地的列表上面，請問市長，這些占用停車位的…。

主席（曾議長麗燕）：

市長，請答復。

陳市長其邁：

我們會請警察局、交通局和財政局來協調看有哪些違停的部分，拖吊後找不到停車位的時候，停車場這個部分我們會來協調。第二、剛才提到外送員，針對工時 12 小時的部分，我們已經跟外送員相關的團體協商，這個案還沒有定案，所以我們會尊重外送員的意見，這個部分我們再來重新做一些調整和規劃，但是保障外送員的權益也是林議員和我都共同關心的重點，我們還會有更完整的法規，來保障外送員的工作權，謝謝。

主席（曾議長麗燕）：

謝謝于凱議員的質詢。向大會報告，下午的議程原定是專案報告，目前沒有專案的議題，今天的議程就到此結束，散會。（敲槌）