
柒、交通部門業務質詢及答覆

一、第 1 屆第 6 次定期大會第 4 次會議

（中華民國 102 年 10 月 7 日上午 10 時 13 分）

主席（陳議員美雅）：

開始進行交通委員會議員的質詢，首先是吳益政議員跟張豐藤議員聯合質詢的時間，黃石龍議員要先質詢 5 分鐘，請黃議員石龍先發言。

黃議員石龍：

因為我們要上台北洽公，所以利用簡短的時間，提一個建議。首先，我請問觀光局的許局長。許局長，我們現在在推動觀光，我看過資料都有在成長。一年來高雄住宿的觀光客，飯店統計差不多有六百多萬，並且逐年在成長，我們大宗的可能是陸客比較多。觀光局推動觀光很用心，大家都看得到，我有一點建議，就是六龜的藤枝，你有沒有去過？藤枝有好幾年路都壞了，沒有辦法上去，有可能很多人沒有去過藤枝。往藤枝的道路在還沒有崩塌之前我有去過，藤枝是一個非常美的地方，我們都叫它小杉林溪，它最高的高度海拔有一千八百多，裡面的樹木很美。只是一有颱風豪雨時就山崩，我記得已經有好幾年沒有開放，都不能上去。

我建議是不是可以做纜車？觀光局提出一個計畫，看與哪一個單位可以合作，用 BOT，還是要怎麼樣來做。因為有藤枝這一個點，我們就可以讓陸客花上一天的時間，譬如 8 點從高雄的飯店出發，到那裡已經 9 點多了，開車到六龜差不多一個多小時以上，到那邊已經 9 點多，坐纜車上去逛一逛，中午吃個飯，吃完後再下來，回到高雄已經一天的時間。

所以這一點個的開發，我們可以留下很多觀光客在高雄多住一日。要不然我們的觀光點不多的話，觀光客也住不下去，會去墾丁或其他地方，他們會跑掉。這種辦法是不是可以推動？請許局長回答。

主席（陳議員美雅）：

局長，請回答。

觀光局許局長傳盛：

感謝黃議員對我們觀光產業的關心。剛才講的藤枝，是一個很美的地方，它有小溪頭之稱，現在的路很可惜只能通到二集團，不能再上去。我們現在有一個纜車的規劃方案，有編了一筆 500 萬要規劃山線跟海線，山線這

條就是從六龜的寶來溫泉這個地方往上拉到藤枝，看這個可行性有多大，這個部分我們有請顧問公司來這邊做評估，它的興建計畫，還有自償性有多少，不可行，這部分我們有做這樣的方案，等這個評估報告完成結束之後，再送給黃議員參考。

黃議員石龍：

好，你請坐。

觀光局許局長傳盛：

謝謝。

黃議員石龍：

因為這個觀光景點真的是非常重要，在南部以我的感覺，差不多是藤枝最美，所以這個點我們要積極來開發。這個纜車，像大陸的張家界，拖幾十公里它也可以上去，所以這種技術我們是不是可以用國際標，讓外國人來參與，來評估看可不可以來完成這些東西，這對高雄市觀光的產業一定會增加不少，這是我簡單的建議。

吳議員益政：

今天針對交通局，我提出一些看法。最近局長有引進「8-80 宜居城市」的整個策略，還有整個專家演講，我們也得到一些結論，有些我們已經有在做，但是有些，坦白講，這些理想是有些具體的做法才能實踐。我們認為辦國際研討會對整個教育過程、溝通理念或別的城市經驗，都可以互相交流，可是交流之後，要怎樣做，要怎樣實踐，這才是重點。

有關8-80 宜居城市，讓人合宜居住，有好多面向。針對交通篇，市政府跟市議會這幾年也推動整個大眾運輸環境，完全是一樣的，只是它有細節操作，可能是我們要去突破，如果我們沒有去突破，永遠有100分的理想，可能只做20分、30分，因為那個門檻沒有過就是沒有過。

他講的都一樣，就是大眾運輸優先，人行步道環境要好，要有自行車道，有公車專用道，有美好的公共空間。這個我們都知道，我不是讀高中的，我都背了，重點是你怎麼去落實。像現在的觀念，這種就直接把馬路…這是最簡單的、臨時性的，這可能是辦活動的，把快車道路面切割下來辦活動，這就是公共空間的示範，有些真的就用水泥牆把它圍起來。

好的自行車道就是要雙向單邊，但是這些可能的是什麼呢？前庭化。你看紐約最熱鬧的百老匯大道的前面，也是單行道。要給公車行駛，還要給自行車道，還要人行道拓寬、公共空間、咖啡廳，路是固定的，你怎麼去讓這些實踐呢？很多城市就是直接單行道。單行道對兩側的商家是公平的，不管你是左駕或右駕，它兩邊都可以停，所以不會停哪一邊就對誰不

利，這個部分都是一樣，對雙方店面的利益都是一樣，唯一成本，就是開車的人比較有點不方便。

像倫敦就直接用擁擠稅，或者是禁止汽車進入，只是你要繞路，如果採單行道你要這個方向，就要從旁邊繞過來。它整個設計是透過最簡單的單行道，讓我們在追求整個以人爲本的交通環境，它才有可能實踐。

單行道看起來是很簡單的概念，但是你要做到達到這些目標，必須至少想得到，當然會有很多種方法，我想單行道可能是必要的方法之一，我講的還有很多的條件，但是擴大單行道的整個規劃，可能是必要條件，否則 8-80，不要說 8-80，可能 28-48 都不好走，不要說年紀更大或更小的。所以要做到這些目標，我們講很多了，可是要達到那個效果，都感覺做很多、講很多、也投入很多，但是是爲什麼？大家也還是以開車、騎摩托車爲主要的交通工具。

我們真的要很認真的去思考，單行道是不是一個必須要做的手段之一。我想請交通局，因爲這個茲事體大，不要說整個城市，光是文化中心附近要改個單行道，問題就很多，那是習慣的問題。我們是不是要從擴大一個區去實踐，然後愈來愈大。剛才講的 8-80 用宣導計畫，不然我們社區約一下，市政府、市議會、市民、駕駛人，我們來試一下，一個範圍，我們來試三個月、半年。好，我們就繼續；不好，我們就改回來。這又不是要你建造大橋，建好又把它拆掉，不是！這就是一個規劃案而已。用這個宣導計畫，讓大家去嘗試看看，因爲有單行道之後，我們是不是有可能整個秩序會更好？生意也不會更差，這樣是不是有一個可能？這一點請局長簡單答覆一下。

主席（陳議員美雅）：

陳局長，請答覆。

吳議員益政：

單行道！針對單行道這是不是必要條件。

交通局陳局長勁甫：

有關擴大辦理單行道的這個部分，如果在一個城市裡面，有相關的單行道系統，那對整個行車動線是好的。不過單行道系統在整個布設的規範裡面，其實它是有一些條件的，例如比較屬於 CPD 的部分，就是都心地區，這個部分來布設單行道，也許整個效果會比較好。那在我們整個高雄來看，都心——就是 CPD 部分的確立，目前感覺沒那麼明確。

吳議員益政：

不會啊！我們苓雅、新興、前金區就是了，如果我們不是都心，那高雄

就沒都心了。

交通局陳局長勁甫：

我是說要在明顯一點的地方。不過，剛剛議員有提到公共參與的部分，當作一個試辦計畫，這是我們可以來努力的，也應該要這樣努力的。例如以文化中心附近，因為那裡有人潮、商家及住戶，街道的情況或許可以來處理。不過這個部分，如果可以由公共的參與一起來配合，整個試辦計畫會比較容易成功。當然，在城市裡面要能夠推動 8-80 宜居城市，單行道應該是選項之一。從上次我們請吉爾來專題演講跟工作訪問之後，以及幾次的討論，我們也請內部交通局同仁要去找幾個可行的試辦構想，並積極來推動。例如我們希望將徒步區的概念，像在假日，剛才也有 po 出來，在假日是不是有些活動的需要，變成是封街的徒步區。這次我們在黃色小鴨這一部分，也有一點點落實，當大部分的人要去某一地區，我們把優先權給予這些人，就必須用公共運輸專用道來疏解。第二個，交通寧靜區的概念，我們也希望在社區裡面找幾個點來試辦，這些都是從交通的部分，慢慢來推動宜居城市的做法。

吳議員益政：

我剛剛是說如果沒有比較大的改變，你大眾運輸公車專用道沒有辦法進去，自行車的專用道也沒辦法進去。你會做，我說的進步，有，如果外國來看，我有，但是就一條、二條。但是你是不是整個大眾運輸的比例，是不是 30%、40%、50%，那是達不到的。就是多 3%、多 5%，那是很認真的，投入很多精神的。我講的人行道，你看紐約，幾乎每條都是單行道，幾乎啊！你看第九大道、第八大道，那些大道，只有特殊幾條大道是雙向的，原則上，根本整個曼哈頓地區都是單行道。像台北，最簡單的，信義路那大不大條？仁愛路大不大條？我覺得市政府去研究一下，各大城市從雙向變單向，碰到什麼問題？有哪些解決之道？效果好不好？我是覺得交通局要做一個專案研究，是自己做或是委託專家去做，國內外都沒關係，你就是要把這個東西，到底高雄可不可，一定是可行啦！那個轉換過程有哪些是該注意的，規模才會出來。局長，你要在這做局長多久？我要做議員做多久？不知道。因為這個東西已經努力很多年了，如果認為這是一個很重要的門檻，我們要嘗試去做，但是我們不是亂試、亂弄，就像船是要開右邊或是開左邊，在那邊亂喊。你做好研究，然後去試試看，再往那個方向去推。不然，你說的這些，就好像是在說好玩的一樣。就好像那天劉世芳副市長約專家過來，說我們這裡有幾百公里，結果來看，腳踏車道是有，只是跟人家想像的差很多。這是我的建議，第一個，單行道是不是能

夠去研究，但是不是丟在研究機構，而是要研究如何做及會碰到哪些問題。這是第一個，你最後給我答覆。

我想大眾運輸使用量的增加、停車定價及拖車策略是息息相關。第一個，大眾運輸運量要增加，幾個我們講的，除了我們捷運、輕軌、鐵路捷運化後，我講的公車幹線化，要如何讓它提升。因為你說要輕軌或是捷運要多幾條，機會是不高。至少公車是可以做，那你可以選擇幾條高運量的，用公車專用道，讓每一條車也是幹線。我看我們幹線公車是有增加，但是也是一心、再來跳三多、再來跳五福、再來跳去哪？沒有了。我們的想法是，你只要有路，不用跟我說幾號幾號，只要有路，就要有公車。二聖路就是有公車、四維路就是有公車，不用專用道，至少要有中型巴士，就是每一條路，你從這走過去，有路就是有公車。我覺得這是基本配備，但是車要怎麼來？購置，趕快充實大眾運輸電動公車，向中央爭取預算。中央雖然不是很有錢，但是誰有能力寫計畫、寫未來符合你城市的需求，中央是優先補助這些。車，不管是民營的，現在都民營化，也不管是原來的公車，還是民營，幫他爭取預算，變成這些民營車，向中央來取得新的車。

第二個，營運策略，要如何讓它永續經營，我講的，你要補助這些，補貼 40 元也好，或是某些票價不足以支撐，或是策略上有些是免費的公車，你的基金來源要擴充。我講的不是要用幾歲、不是要提高什麼，研究一下提高私人運具牌照稅，或者是直接跟他講，當然在法規上要先研究好，而且要跟民間、市議會溝通。現在機車是 220 萬台，一台要是多收 100 元，那就多 2 億 2,000 萬元；汽車有八十幾萬台，八十幾萬台扣掉商用的，私家轎車你多收 300 元、500 元，如果你多 500 元，假設有 60 萬台，多 3 億，5 億來做你的營運基金，你看是要補貼或是高雄市市民免費公車，可能都還夠。這邊如果每一條路都有車，班次又很密集，又坐車不用錢，你不用去限制汽機車，就直接從百分之十幾跳到三十幾、五十幾了。這個策略請交通局研究一下，當然，這個要財主單位、法制局及市議會再溝通，但是可行性高不高。車，中央補貼；營運由我們自己私人運具裡面去增加一部分，你一年交 100 元、300 元，在高雄市坐公車免費，這樣市民是不是會接受？大家可以來做個民調，我覺得做這些準備工作，把構想講出來，財務可行性，然後做一個溝通的程序、公投，大家來決定也可以。

停車場還是一樣，路邊我們盡量透過累進費率，我們現在只有高週轉率。你可以試試看，更高級的，用高週轉率，用累進的，去鼓勵路外停車，從路邊去導入，就像你寫的這些。但是具體做法是什麼，像你使用前使用後、實施前實施後，做個比較，像你機車停車實施前實施後，大家都看得到，

效果非常好！路邊、路外，你要有個策略，很具體的策略下去做，三個月、半年是差多少，停車場就是要很具體這樣提。

拖吊，我還是一個原則，我們都是一個原則。如果我剛剛前面理想都達到了，也單行化、有單車道了、捷運、條條道路都有公車，十分鐘一班、走路也方便、騎腳踏車也方便，公共空氣又非常好，這樣你全面拖吊，我覺得市民會同意你全面拖吊。大眾運輸環境這麼好了，我全面拖吊；但是還沒有全面到位時，我可能只能加強重大違規的拖吊及罰款。現在重大違規是並排停車，公車站牌也停，但是公車站牌按照第 55 條例它是罰 300 至 600 元，它是罰比較輕的，所以我說，有的還說要依據中央交通處罰條例，那個是不合時宜。哪有停在公車站牌可以罰比較輕，那個應該是要兩倍、三倍。所以我建議中央去修改這個，請交通局按照我們程序去修，或者我們可以自己提案轉交，又或者我們地方在執行拖吊的時候跟中央不牴觸，我們自己挑哪些優先順序。所以我不認同拖吊是依據 55、56 條，是依據我們城市自己訂的策略，哪些是重大違規的，去拖吊這些車子。而且很多並排停車的，或是公車站牌拖不到的，那些違規拖不到的，都是因為在裡面泡茶聊天，看拖吊車來，一下就跑出來了，你根本就拖不到。我告訴你，重大違規不用廣播啦！一分一秒都不能停，並排停車還要廣播，來了就拖了啦，不然就先照相，你拖不到你也先照相啊，也不用廣播。

既然你拖吊政策已經實施那麼久了，乾脆好好討論，一次就把更好的方法提出來，符合我們的需求，財務上可以平衡，標得出去又可以達到我們的目標，既然都已經亂七八糟了，乾脆一次把它弄清楚。非重大的當然就加強取締，我們都沒有取締，這邊取締的獎金也是一樣啊！不管你怎麼掛勾，這邊的錢就是政府的收支，政府收支增加收入，就可以去挹注大眾運輸的營運基金，這是三角策略，局長都比我懂。我們現在講的是你怎麼去做？怎麼落實最重要。我希望局長針對這些事情回去好好研究一下，這些東西你是專家，有的要和財政單位、財主單位大家溝通，但是你一定要把它列幾個單行道的問題，我剛才講的財務問題，請你做專案研究回覆我們小組，把這些我們提的，很具體的，有什麼困難需要突破的，把它提出來。我們在總質詢，還可以再討論這些事情，希望討論的時候，你再告訴我這些事情你要怎麼做。

張議員豐藤：

陳局長，我要延續吳益政議員講的，8-80 城市實踐的問題，感謝陳局長呼應我的質詢，所以邀請吉爾·潘樂諾沙來談 8-80 城市。今天我要講無車日這件事情，我們每年都有一個國際無車日，今年的國際無車日在鳳山大

東那邊舉行，每年的無車日我看交通局都變成有一點行禮如儀，就是大家一起來騎自行車，這樣就是無車日，並沒有把整個無車日原始的概念和訊息讓所有市民能夠參與，這些東西都沒有讓人家感受到。

陳局長，你知道 Ciclovía 這個字嗎？這個字是西班牙語的自行車道，這個最早在哥倫比亞波哥大的無車日，無車日就是把整個街道封起來，街道裡面可以辦任何活動，自行車、步行各種活動都在這裡面。陳局長，我們的街道其實就是這個城市最大的開放空間，我們爲了讓車輛方便行駛，所以建了非常多的馬路，如果你仔細去計算高雄市的馬路，其實它佔了很大比例的開放空間。這個開放空間如果像波哥大，它在週末和星期日就把它封起來，把街道這個空間開放給所有的市民，這是一個最便宜的手段，你辦這樣子不需要太多的行政成本，只是把道路封起來而已。

波哥大把這幾個紅色的路線全部封起來，然後變成無車日的活動地點，大家都可以在裡面，所有大人、小孩，你可以在裡面騎自行車、玩滑板和辦活動，已經舉辦二、三十年了，現在每個星期日還是繼續辦無車日，封起來的道路已經達到一百二十幾公里，非常成功。甚至我在 Traveler Adviser 的網站裡面，都會介紹波哥大有這樣一個星期日的無車日，是一個很有趣的地方。

無車日把道路封起來能做什麼？跟我們一樣，很多人可以騎自行車，包括步行、玩滑板和溜冰。陳局長，我有一個 11 歲的小孩，他很喜歡玩滑板和騎自行車，可是在高雄市沒有地方可以玩滑板，只有在中正技擊館對面有一個極限運動場，從左營到那邊很累，我要開車送他到那裡去，11 歲的小孩我也不敢放他自己坐捷運去那邊玩滑板。如果有一個週末我們把幾條街封起來，平常讓小孩在街道上玩滑板、騎自行車，我都會擔心他的安全，是不是有這個機會可以把街道封起來，變成這樣的無車日。

你看，每個星期日把街道全部佔據，變成大家玩樂的地方，大人、小孩，甚至嬰兒車都推出來，整個活動等於整個城市的街道全部被人佔據了，是屬於人的，而不是屬於車輛的。老實講，這樣的無車日，對於整個市區很多的商店是有利的，一般的商店，平常的道路車輛開過去，你要想辦法停車才能去購物，其實你很少會停下來購物，可是你如果把街道封起來，大家在那辦活動、大家在那裡遊樂，其實這些人就會去旁邊的商店看，會帶來更多的商機，不像你開車經過，過了就過了，你不會停下來買東西。

這次吉爾·潘樂諾沙來有提到，在波哥大無車日的活動，它裡面有一些家具店，老實講，大家步行出來的人是不會買家具的，可是那個家具店在前面掛了一個牌子說，裡面有廁所，歡迎大家來用，有人問家具店說，那

麼多人，你廁所給人家使用這樣好嗎？他說，我的廁所在家具店的最裡面，每一個想要用廁所的人都要經過他的家具店，看看所有的家具，進到最裡面，他知道這個家具店裡面有什麼東西，下一次他開車的時候可能就會來買。這樣的步行是屬於人在這邊活動，而不是車輛快速通過的馬路，其實對我們的商圈是非常有利的。

你看！把街道封起來辦活動，晚上也一樣，整個城市人的活動空間變多了、人可以玩的空間變大了，開放空間變多了，整個城市更熱絡了。我想說，我們來試試看，高雄是不是有實踐的可能性？就是每星期來一個無車日，把一些街道封起來辦活動，整個無車日，讓大家知道這個屬於人的空間可以這樣子，「人」才是最重要的而不是車輛，其實中山路、博愛路有紅線的捷運在這裡，中山路到博愛路有很多商圈，中山、博愛這個地方因為有捷運紅線，所以不必擔心市民到這個地方是不是方便？到這裡你可以搭捷運，不必開車就可以到這個地方，所以中山、博愛這一條我覺得是一個很有趣的地方，而且這附近的商圈很多，我們從三多商圈到興中路的花市，再來青年路的家具店，甚至到新堀江的商圈，甚至到六合的夜市，還有中正路和中山路這裏的婚紗、南華市場，還有再往前到那個車站的商圈、後驛的商圈，甚至延伸到凹仔底，這邊的商圈甚至到巨蛋。但是剛開始不一定要那麼多，我想其實你可以試看看，找幾個區域，甚至包括幾個商圈，大家可以跟商圈的人好好的溝通，試試看，我們只是一個禮拜天，把這個街封起來，在這裡辦活動。如果辦起來，整個城市都熱起來，在這個地方都熱起來，若他們發現了無限的商機，就算你不想辦，他還要你繼續辦下去啦。請陳局長答覆一下，是不是有可能我們試著來做做看，把這個無車日，不是一年、每年一次的行禮如儀的無車日，變成一個禮拜天，甚至這個禮拜天可能繼續延續的每個禮拜天，這樣的一個封街的無車日。陳局長請答覆。

主席（周議員玲奴）：

請陳局長回答。

交通局陳局長勁甫：

有關無車日這個概念，其實我們這幾年來，大概每一年都有這樣的推廣。城市裡面對於無車日這樣的概念，慢慢可以接受，特別是說我們也看到，最近這幾年，我們自行車的人口也多了，當然無車日不是只有騎自行車，這個我肯定剛才吳議員所提到的。不是只有騎自行車叫做國際無車日，而是要把無車日的精神發揮出來。如果從宜居的城市為核心來思考，我們大概就可以看到剛才張議員所提到的這一些概念，可以落實宜居城市的實際

上做法，我必須在這裡講的，就像剛才張議員所提到的這些概念是非常進步的。我相信我們市民也開始可以接受這樣進步的思考。我認為我們剛開始能夠做的，應該是說無車日絕對不是一年只有一天，而是可能每一個月就應該要有一天，或是慢慢大家可以接受，變成每一週就有一天，就好像我常常跟我們內部同仁講，以前可能在提倡素食的概念，也沒有很多人認為素食是對他好的，不是只有宗教信仰，而是對身心的好處，那慢慢開始有人接受了。所以如果我們認為吃素，素食這個部分對身體是好的，對環境是好的，其實我們無車日的概念，何嘗不是這樣子呢？所以我甚至跟內部的同仁講，我們在推動素食的概念，如果一個月一次，初一、十五是吃素的，為什麼那兩天不能就直接是無車日呢？一樣是對這個社會，一樣是對這個環境是有所愛護嘛，不過這個是我們策略上的問題。剛才直接回答張議員的指正，就是說有沒有可能我們找一個地點？也許可能沒有辦法一開始就是每一週都這樣辦，但是在我們城市裡面，有沒有哪一個地點，我們可以來辦理剛才所提到的無車日，包含有商業的活動、有自行車的、有推車的，甚至有走路的，還有各種韻律舞的，乃至於說還有一些商業活動的，我想這個應該是可行的，我們也會來努力的來促成，好不好？這個部分可能還有更多單位一起共同來配合，剛才所提到的。如果從移居城市的角度來看，處理交通的問題，絕對不是交通，應該是包含剛才你所提到的，可能跟教育局、跟體育處、或是跟經發局，還有其它各個單位我們一起來弄，我們來選擇一個地方來試著做看看。

張議員豐藤：

我也希望能夠在市政府內部，能夠大家一起討論，把這無車日能夠實踐，甚至我覺得如果說我們把很多 8—80 的城市宜居的概念，做一些實踐，我們實事上可以 ICLEI 的 capacity Center 再來辦一每 workshop，再找 Pator Rosa 來看看，我們到底高雄市實踐了什麼東西，好不好？是不是我們再…，就這樣，今天我們就質詢到這裡。

主席（周議員玲玟）：

請陳議員美雅質詢。

陳議員美雅：

本席在這邊要先針對我們的交通部門提出幾個問題，向各位局處首長們來請教一下，讓高雄市民也知道說，目前高雄市的整個交通政策、觀光政策，甚至於是一般的我們高雄市民對高雄市的這些政策的感覺如何？我們來討論一下，首先我是不是先請教今天所有出席的我們交通部門的各位成員，請問一下，今天是搭捷運來議會的，請舉手一下。1、2、3、4、5、6、

7 位，好，謝謝，請放下。那麼騎腳踏車來議會的，請舉手一下。騎腳踏車的，騎公共自行車的，零位，是不是？好。我再請教一下，搭公車來到議會的，請舉手一下，零位，好。我想這樣的一個數字，可以凸顯一些問題。就是剛剛我們三位局長都談得非常的好，其實我們也對於高雄市未來的交通狀況充滿了信心，也認為我們把整個的大眾運輸系統做了一個良好的規劃，相信未來高雄市民大家絕對會非常樂於來利用這些大眾運輸系統。可是如果真的像各位局長所說的是這樣的好用，這樣便民的話，為什麼今天我們在座的局處首長也沒有一位來利用我們的公車，或是我們花了非常多的錢去建構的這些公共自行車，甚至於在我們高雄市建置了這麼多的自行車專用車道之後，還是沒有人會願意，連局處首長們都沒有一位，你們是自己主管交通業務的，這些政策是你們所推動的，而你們自己都認為是沒有辦法來利用這些交通工具的。這個問題凸顯什麼呢？本席是希望各位交通部門的官員們，你們去思考一下，如果一樣政策是我們自己都沒有辦法想要去利用的話，那麼你認為市民會非常樂意去利用嗎？是不是整個政策的規劃，是不是有什麼樣的問題？民意跟我們官員所想的是不是有極大的落差？不曉得大家有沒有思考過這個問題，本席希望透過今天的交通部門的提問以後，各位局處首長，你們好好思考一下，未來的交通政策是不是像你們所講的這一套政策去做的話，對高雄市民的未來是有幫助的，我希望大家共同來思考這樣的議題。

接著本席在這邊要再請教一下交通局長，我想請問你，不曉得你手上有沒有數據？目前高雄市登記的汽車有多少輛？你手上有沒有這個數字？來請答覆一下。

主席（周議員玲玟）：

好，請陳局長回答。

交通局陳局長勁甫：

目前我們的汽車，全市大概有 83.8 萬輛，機車大概有 223.6 萬輛。

陳議員美雅：

243.2 萬輛是機車。

交通局陳局長勁甫：

223.6 萬輛。

陳議員美雅：

223.6 萬輛，我想這樣也可讓記者們聽得更清楚。機車是 223.6 萬輛，汽車可以請你再說一次。

交通局陳局長勁甫：

83 萬 8,518 輛。

陳議員美雅：

88 萬。

交通局陳局長勁甫：

83 萬 8,518 輛。

陳議員美雅：

83 萬 8,518 輛。好，交通局長，本席再請教你。那針對於我們汽車的停車格位，高雄市大約有多少個位置？

交通局陳局長勁甫：

議員指的是公有的嗎？

陳議員美雅：

不論是公有或私有，你只要能夠列出高雄市目前的汽車停車格的總數量，我讓你公有跟私有都加起來。

交通局陳局長勁甫：

私有我們沒有辦法去做完全的統計，譬如說在大樓裡面，他們自設的。

陳議員美雅：

那就請你提供公有的。

交通局陳局長勁甫：

公有的我們目前所提供的，全市大概 5 萬 9,000 多個停車格。

陳議員美雅：

5 萬 9,000 個停車格？

交通局陳局長勁甫：

是的。

陳議員美雅：

意思就是如果我們的高雄市民都是利用開車或騎車的話，到底我們高雄市提供的停車格是夠還是不夠呢？你認為夠嗎？我再講一次，你目前提供給我們的數字，我們就用一個約數，全高雄市民的汽車大約有 88 萬輛左右。

交通局陳局長勁甫：

83 萬輛。

陳議員美雅：

83 萬輛左右，而我們目前高雄市所提供的停車格大約是 5 萬格左右，是不是？

交通局陳局長勁甫：

5 萬 9,000 個停車位。

陳議員美雅：

我們用個約數嘛！對不對？83萬輛的車子，5萬9,000個停車格，我讓你算6萬好了，你認為大家要怎麼樣去搶這些停車格？你認為夠還是不夠？

交通局陳局長勁甫：

當然，目前我們還持續的在想辦法增加。

陳議員美雅：

不要緊，我們先面對問題，我知道你一定會答說未來會再繼續規劃。

交通局陳局長勁甫：

是的。

陳議員美雅：

這個是官腔的答法，我們是不是正視問題？我們來面對一下，到底要怎麼解決呢？是不是？汽車有83萬輛，大約有6萬個停車格，你認為高雄市的停車格是夠還是不夠？

交通局陳局長勁甫：

不同的地區有不同的供需，我們必須要從供需角度來看。

陳議員美雅：

我知道，你一定又要回答說這83萬輛不可能同時上高雄市，對不對？

交通局陳局長勁甫：

沒有錯。

陳議員美雅：

好，那麼我假設高雄市現有確實有83萬輛左右的汽車，如果大家都要出門，假設週六、週日大家都放假，大家同時開車出門的話，那麼你認為呢？汽車停車格足夠嗎？

交通局陳局長勁甫：

如果83.6萬的小車同時都出動，它面臨的第一個問題就是道路的壅塞，根本就還不用想到停車場夠不夠的問題，所以這裡面就出現一個非常根本的問題。

陳議員美雅：

如果像交通局長這樣的答覆方式，你認為如果我們高雄市的汽車…，高雄市民請注意聽，局長的意思是說只要我們週六、週日…，觀光局長當然是希望大家週六、週日的時候都能夠到高雄市的觀光區域消費，帶動高雄市的發展，可是我們交通局長的意思是說如果這些高雄市所有汽車擁有人，你們只要週六、週日全部到高雄市的觀光景點也好，或是只要出門的

話，局長就明白告訴你了，我們高雄市的交通就癱瘓掉了，都還不用去探討停車的問題，局長，這是一個多麼可怕的回答與多麼可怕的一個預言。

交通局陳局長勁甫：

我想舉一個實例，我們在輸運黃色小鴨的部分，大概大家就可以看到了，如果大家都開車去看小鴨，它的交通就會壅塞，其實在路上就會動彈不得，所以我們必須要輸運這些人到達他真正要參加活動的目的地，所以剛才一開始議員也有提到為什麼今天大家都沒搭公共運輸來到這個地方？當然我們可以去檢討，但是每一個人對於他的每一個旅次都有目的，那個旅次目的就是說他是通勤、上學或購物，他會選擇對他來講最適合的運具，所以在整個高雄市裡面，雖然一方面在推動公共運輸，但是我們也不可能完全說要去消滅私人運具，所以這裡面就變成每一個人會根據他的旅次目的去做最適合的運具選擇。因此，剛才議員所提到的以黃色小鴨這個部分，我們目的是要去看黃色小鴨，如果每一個人都開車，雖然那些開車的人也是要看黃色小鴨，但是有一個事實是我們的道路面積是有限的，所以這一定會造成擁擠，因此碰到這個問題的時候我們就必須回過來思考是不是只有一個運具可以選擇？

陳議員美雅：

好，局長，照你這樣的答覆方式，你就是在告訴高雄市民說你買汽車，在高雄市你不要妄想你有停車位，因為你只要上車的話，汽車開上路你可能會造成高雄市的交通壅塞，所以高雄市民買汽車的人你有罪，你不應該開上路，因為高雄市如果交通打結、交通壅塞就是高雄市民開汽車你們自己要承擔的後果，不是我高雄市政府交通局要幫你們去規劃相關的汽車停車格，所以觀光局長也沒有存在的必要，觀光局在假日的觀光地區一定會遇到交通壅塞，你們根本也不要奢望你們需要在這邊停車，也就是說，週六、週日根本就不要奢望高雄、甚至外地的人，來到高雄市做觀光或其他的消費了。

所以，局長，你的答覆我不曉得高雄市民能不能聽得進去，本席一直期望你們能夠正視這個問題，而不是現在高雄市已經確實存在了 83 萬輛左右的汽車了，而我們高雄市的汽車停車格一直是嚴重不足的，本席為什麼要就教你這個問題？是希望針對高雄市民如果願意在高雄市消費、願意在高雄觀光的時候，這個時候他有沒有辦法能夠去解決他的交通問題？第一個，剛才本席先請教各位首長了，你們願不願意使用大眾運輸系統？沒有幾個人願意，那麼這個表示你的政策有問題。第二個問題，針對我們高雄市，假設他們現在確實已經有汽車了，他們在高雄市做這些相關的消費行

為的時候，有沒有辦法可以保障他們確實有辦法能夠停車？至少高雄市民能夠出門，但是你的回答是說你們不要出門，因為你出門就會造成交通壅塞，所以你必須要搭乘我們的大眾運輸系統。那麼我在這邊是不是也能夠請我們的局長，為了避免我們高雄市議會交通壅塞，各位局處首長每一位都承諾，未來來到市議會備詢的時候，請你們都要搭乘公車以及捷運，能不能做得到？請舉手。

在現在這個場地，依照剛才交通局長所答覆的，如果你們全部開車的話，會造成高雄市交通壅塞，所以請大家未來來議會備詢，一定要搭乘公車或自行車或者搭大眾捷運之後再走路過來，願意的請舉手，沒有一位願意，連交通局長自己都沒有舉手。局長，我只是希望你要正視這個問題，我接下來為什麼要問這個問題？我要凸顯的是目前在我們高雄市停車位確實不足，你們老是要開單，然後這又造成交通的壅塞，因為大家就變得非常習慣並排，大家非常習慣違規停車，這不是高雄市民的錯，而是我們的政策是不是在哪裡出現了問題，因為用這樣的數字來看，供需確實出現了問題嘛！

所以，本席在這裡要建議你的，就是目前我們有一些平面的停車場，有沒有可能你應該要去規劃爭取預算做立體停車場？本席在這邊要先具體建議一下，美術館小學要在美術館那邊興建，現在正準備在規劃的時候，太多當地的居民陳情，拜託是不是可以在美術館這個寸土寸金的地方、找不到停車位的地方，將來的美術館小學是不是可以興建地下立體停車場？以疏緩停車的問題。而本席也曾經私底下請教，請你們去做相關的研究，但是答覆本席是怎麼樣？高雄市政府沒有經費，你花那麼多錢一直在研究這相關的交通政策，能夠花那麼多錢去研究政策，而這些政策就不見得能夠在高雄市實施。我具體建議未來除了美術館小學興建立體停車場，疏緩當地號稱高雄市現在地價最高的首善之區美術館周邊停車位不足，甚至凹子底，我們有沒有辦法來規劃多功能的停車場，甚至是地下停車場？甚至你應該清查一下全高雄市是不是有非常多的區域有這樣的需求，把我們停車的用地做更大效能的規劃。

局長，我給你時間好好回去研究一下，我也希望在你的專業政策之下，未來高雄市交通部門的這些官員們，大家都能夠在高雄市留名，因為你們真的解決了高雄市老百姓的痛苦。局長，本席對你也期許非常深，因為你有專業，專業之外你要去聽到老百姓的心聲，預算要想辦法去爭取。

接著，本席要針對交通政策來講，我想這個也是交通局的業務，很多的家長們也在陳情。現在很多學校附近，因為車輛太多了，大家都很擔心兒

童通行的安全，因為車輛太多了，幾乎家長都是親自接送。是不是可以仿倣日本的模式，我請局長去參考一下，鼓勵學童能夠自己走路去上學，因為現在教育局的政策是盡量在推動社區小學。既然是社區小學，那麼就讀的應該就是在住家附近的小朋友，是不是我們能夠盡量保障學童行的安全，讓家長可以放心讓學童自己到學校去。而我們市政府能夠先規劃，至少找一個點或兩個點來做個示範區，鼓勵學童從小的時候就能夠自己步行到學校去，但前提是政府要規劃一個安全的通學步道，甚至慢慢培養這些小朋友，他們可以自己搭公車或捷運，但前提還是市府在相關的規劃之後是能夠保障學童行的安全。以日本為例，日本的小學生自己搭捷運是很平常見慣的事。在日本搭乘大眾運輸系統——公車、捷運，甚至騎自行車，就算你是大官或有錢人，他們還是非常樂於去利用這些大眾運輸系統，為什麼？很簡單，「方便」二字而已。但是高雄現在並不是這樣，搭乘這些大眾運輸系統，在高雄似乎是傾向老人居多，或是以國、高中學生居多。所以我會建議未來整個高雄的政策，使用大眾運輸系統必須從小做起，而市政府你們相關的人員應該要去注意，如何保障這些學童行的安全，從小就讓他們樂於去利用這些大眾運輸工具，不分貴賤，這是我們未來希望能夠做到的；所以局長請你去研究一下，針對於校園通行步道的安全上做規劃。

本席要請教捷運局長，在我們通過讓你們捷運公司能夠永續經營之後，我希望捷運局在這邊要做把關的事，不要忽略了捷運公司應該配合高雄市政府這邊相關的公益政策。譬如以市立空中大學來講，他們在美麗島站本來有一個合作的配套，是能夠利用那邊的教室，而且費用可以比較低廉，甚至可以有一個什麼樣的配合計畫。而現在呢？據說是捷運公司收費太高，導致空中大學沒有辦法再利用那邊的空間。本席是建議，未來針對像這種有教學需要，或者有閒置的教學空間，是不是可以跟我們一些教學的系統結合，來吸引更多的人因此利用我們的捷運。捷運局長，這個部分你是不是能夠去了解並且促成一下，可以嗎？這個部分請你們會後再答覆本席。

最後剩一點時間，本席要針對一些地區的問題，請各位局長之後再以公文答覆。第一個部分，請觀光局局長針對哈瑪星哨船頭周邊，有一些日據時代的建築物，現在聽說似乎要把那個地方整個拆除，因為要供做觀光地區的停車場之用。觀光局長，本席建議那個地方似乎可以保留，本席有去現場參觀過，那個地方真的是滿具有古風古味的歷史建築，當地當然還有居民存在，未來我們是不是可以推展深度的旅遊，而不是只有把人潮帶到西子灣、哈瑪星這邊，造成當地的交通壅塞，而沒有真正為當地帶來消費，

所以我們來包裝深度旅遊，並且保存當地的歷史住宅、建築物，這個部分請交通局長去規劃一下。還有針對交通局的部分，主席，是不是可以再給我一分鐘？

主席（周議員玲奴）：

延長 1 分鐘。

陳議員美雅：

針對交通局部分，本席要再具體建議。關於旗津區，很多的居民認為你們做了交通管制之後，讓當地旗津區的居民非常的不便，如何對於觀光的人潮與旗津在地居民行的權利這個部分，是不是能夠再研究一下，請相關單位會後做個研究後，再向本席做相關的答覆。

再來，請教觀光局長有關纜車的部分，到底現在是由哪些單位來主導？觀光效益為何？是不是請觀光局長這邊統合一下各局處給你的意見，再答覆本席，針對要到旗津的纜車部分。

最後一個部分，在捷運公司紓困了之後，捷運公司從原本的負債，到現在能夠下降到大概約 0.2 億的負債，我想高雄市政府功不可沒，…。

主席（周議員玲奴）：

我們請各局處針對陳議員的問題，用書面來回覆，休息 5 分鐘。

主席（陳議員美雅）：

繼續開會，請周議員玲奴發言。

周議員玲奴：

首先，我要延續前面我的幾位同事提到的，觀光局所主辦的「8-80 宜居城市」國際性的研討會。當然在這裡要肯定交通局的用心，不過這麼多年下來，我跟前面第一位、第二位兩位博士的同事也相處很多年。其實我們在一個政策的執行面，總是有一點理想跟實務性的衝擊。

我老是開玩笑說，為什麼每一次考察回來都是歐洲呢？我也常覺得為什麼交通局老是去歐洲考察呢？每一次一碰到交通政策就往歐洲城市裡拉。你要知道地大物博的城市跟地窄人稠的城市，它在執行面上是天差地別的，是不是這樣？每一次你看我們剛剛放出來的那些照片，你請歐洲的專家再來，你到歐洲再怎麼看，它隨便簡單的第二級道路就比我們的中山路還大，所以照片看起來都很棒，可以有很寬的人行道，可以有很寬的自行車道，可以有很寬的車道，可以有很寬的綠化，但是全部加一加要在高雄每一條路上共同完成，我們知道那不可能。

我們為什麼不看看東京，為什麼不看看一個城市的人都比我們還要多幾千萬人的城市呢？為什麼可以一條小小的人行道，可以人行跟自行車並存

呢？爲什麼可以一條小小的道路可以人行、公共運輸跟私人運具並存呢？爲什麼會有高架的公共運輸呢？爲什麼會有地底的公共運輸去取代平面的擁擠呢？去看這一些啦！

不然每一次大家都會在理想跟實務中間，自己自我夢幻，我們的理想都很長遠。其實剛剛主席讓大家舉手的問題，那也是理想跟實務的落差。我們都希望有停不完的停車位，出門都不用擔心，我們也希望出門車子也不壅塞，我們也希望回家一路順暢，我們也希望我們的小孩子走在路上永遠安全，還有一條自行車道，我們也知道自行車道也不是現在上下班的運具，它是休閒的，但是我們也必須有它的連貫性。這每一樣講起來都很重要，但是你實際的執行面呢？正因爲你做不到嗎？

比方說，剛剛有人提到單行道跟雙向道，單行道聽起來理想就非常好，剛才局長的回答也非常好，一個單行道不是那麼的簡單，你去把它規劃就可以完成它的理想。單行道，台北市的信義路跟仁愛路最近恢復雙向道了，我從年輕在台北唸書到出社會工作，只有仁愛路跟信義路這兩條單行道，但是爲什麼在行之有年之後，他會重新思考，他要回到雙向道？你說單行道公平，那雙向道也是公平；雙向道他上班走右邊，他可以在店家買東西，他下班走對面他可以在對面的店家買東西，對不對？

單行道你講它公平它也公平，我們每天都在同一條路上，所以政策要做。我們在講中大型公車，台北現在已經要研擬中小型公車，一個全台灣客乘量最多的公共運輸，它爲什麼還要考慮中小型呢？因爲他們的捷運路線可以適度的醞釀取代公車的運量，這是第一點。第二點，他們已經開始有環保的概念跟經濟的概念，他們也知道試算這個成本。大型的公車除了顛峰期之外，每一個時間它的人數是少的，它的耗油，它的占空間，其實這個都值得考慮的，所以每一個政策要執行它有很多的面向。

我希望交通局，民意代表是因爲我們每一個人真的是落實在社會生活的每一個環節，我們會聽到每一位市民給我們的反映，但是我們也知道，每一個市民的反映其實都是以個人爲出發點，他們的方便。但是每一個人的意見到了政策要彙整，你還是要取大值，要看我們絕大多數的經費，要看我們執行下來的成果，是不是對最多人最有利的，這些原則我覺得都要考慮它。

特別在這裡，因爲最近拖吊這件事情也延宕了一段時間，我也知道拖吊這個東西，其實我們也都不喜歡，那爲什麼會有拖吊政策？其實也是非不得已，對不對？我們的理想跟交通局的政策理想一樣最好，這個世界上是沒有拖吊的，它架構在哪個原則下呢？它架構在每一個運具都能讓市民充

分的使用，他在使用公共運輸、使用私人運輸，到哪裡都有良好的停車空間。還有一點重要，所有的市民的公德心已經到了無與倫比的天堂境界。

當這些建構都已經完成了之後，這世界上就不需要有拖吊，但是現行的狀況不可能嘛！我知道交通局在過去再加上市議會，我也不要再贅述，市議會通過了八項，就是我們現在把拖吊正面列舉。拖吊這個東西本來以前是架構在違規，在原來的法條的違規下，我們就可以去拖吊它，但是市議會跟交通局在過去爲了體恤民衆的辛苦，而且事實上，我們的交通容量跟停車量空間的確不足，所以我們在拖吊上重新去做了一些調整，我們用正面表列。

我們去列了一些比較重大違規的，但是執行面下來，經過半年，我們發現有很大的狀況，他們沒有辦法執行。今天我有請交通大隊的隊長來列席，可不可請他進來？

主席（陳議員美雅）：

周議員，好，我們是不是請交通大隊的于鎮愷大隊長。

周議員玲奴：

在過去執行拖吊的業務，交通大隊它是隸屬在警察局。有一年在高雄市組織編組的時候，交通大隊是併到交通局，有一個很重要的原因，它是執行交通局政策下很重要的一個執行者。比方我們的停管中心去執行停車的業務，交通大隊去執行拖吊的業務，因爲法律有規定，拖吊必須要有員警，由交通大隊的員警來配合。

在過去這半年，因爲我們有正面表列的八項共識之後，我們市民的頭腦都很精，很多人都知道，市議會規定有哪些紅線才能拖吊，你們現在執行上是以勸導爲主，沒事不可以給我亂拖吊，黃線不能吊。所以這半年執行下來，就產生以下這些狀況，請看圖片，這個不能吊，公有停車場格外不能吊，很多民衆看空車位還有，但是他先停外面；這個沒有緊靠右側的不能吊，因爲你的八項沒有列舉；伸縮格因爲它是黃線不能吊；這個停在自行車道，能不能吊？不能吊，因爲我們八項正面列舉，沒有列舉自行車道上。

占用大貨車的停車格，能不能吊？不能吊；占用卸車格，能不能吊？不能吊；占用計程車招呼站，能不能吊？不能吊；我們簡單讓大家看這幾張照片，我們有時候用一個汽車格劃成五個機車格，就是有人會往上停，但是我們的八項列舉沒有，不能吊；占用警備車更可愛，不能吊；連交通隊、警察大隊去到現場也說不能吊；占用快車道中間這個大型的分隔島中間，這個能不能吊？不能吊；占用徒步區，能不能吊？不能吊，新堀江徒步區

每天晚上都有很多車停上去；逆向停車，我開在右邊，我開到左邊有一個停車格，我頭轉過去就停了，能不能吊？不行；黃線接紅線的部分，只要你停到一半，不能吊；槽化線也不能吊；學校通車道，不能吊。

我讓大家簡單看，如果今天我們是一個執法者，爲了公共秩序，其實我們自己心裡有數，這樣的違規都應該吊，對不對？但是這半年執行下來，因爲八項列舉，交通大隊的交通員警到現場，都會跟民衆起衝突。其實這個亂象是從這半年、一年慢慢累積起來的，我自己在我服務處有非常多的人非常憤怒的打電話給我，爲什麼？許多的八米巷和六米巷，很多的民衆其實在一樓是他們家的…，假設是會計師事務所或者是記帳所，或者是小小一個店家（比如：早餐店），劃了黃線，都會有人去停，停了以後，他們打電話報警，警察和拖吊車場來，不行喔！黃線不能吊喔！我就眼睜睜的看著你的車停在我面前，我不能做生意、我不能進出，但是我又不能吊你。那有一些呢，更惡劣的，左鄰右舍感情不好，他把車停在隔壁人家門口，但他不能叫人家來吊，他來，警察跟交通大隊在執勤的時候，他就告訴你，市議會說這邊不能吊，所以大家只好放任兩個鄰居去吵架。

當然，剛剛我講最好的原則，我們是不喜歡拖吊；但是當你面對真正的違規，其實這半年多來我們是不是某一部分的在製造違規，我們製造民衆僥倖的心理，我們也製造違規。交通大隊也有不對的地方，爲什麼？因爲交通局是研擬拖吊的政策及拖吊的必要性，但是交通大隊在執行上，你們也不夠勇敢的去現場執行這件事情是不是屬於重大違規，爲什麼？你們的理由是市議會這樣決議也模模糊糊、籠籠統統，常常我們員警吊回來，被吊的車主又去透過民意代表、又或是透過哪個有力的人士，回來又罵交通大隊，說你們根本不應該拖吊，但是你們吊了。所以乾脆這半年多，我看執勤的員警及拖吊大隊每次一出去就擺爛，乾脆就不要吊，因爲吊了，民衆會抱怨我們，說你們市議會已經列舉了八項，但這不在八項裡。但是我們明明就有一個重大的違規，因爲這樣，我們加了一個重大違規。

第二個，業者因爲這樣子，其實，高雄市的拖吊業，在幾年前我們也已經給他一個很大的限制。我們也規定，比方說，我們的民衆進去的第一個小時的二百元管理費，我們是把它取消掉的。原來我們的用意是希望，第一次我提這個案子的時候，後來通過，是因爲希望我們的民衆，他的車被你吊了，當然，第一、他已經很不開心了；第二、如果一小時內很快的，他並沒有用到你保管場的時間，他很快搭個計程車去把它的車領出來，那這二百元就是你補貼他計程車的錢，你也不要車子一吊進去就收錢。但是，結果我們發現，這筆費用最後是業者吸收，當然最後也是業者覺得成本加

在他們身上的一個原因。

在這裡我要跟局長溝通一個觀念，我們請業者來執行這樣一個業務，是非不得已。但是，我們也要有一個觀念，業者承辦這樣的一個業務，來承包市政府這樣拖吊的業務，他也很不得已。如果今天他有更好的生意可以做，他不見得要來做這種天怒人怨的工作，對不對？我們每一次委外，為什麼會沒有業者來。我們發一個標，請所有業者都來，沒有任何一個人來領標，我們不能自以為覺得這些業者講好不來。因為事實上，以現有的條件及我們的規範，他還要承擔第二個成本，他的車十台開出去，大概平均有七台是嚇阻的作用。「1999」最多的就是檢舉我們家巷口的黃線你來吊，但是，其實不管你在任何的商圈，不管你在任何的大街小巷，臨停的人，他其實都會離現場不遠。當拖吊車來的時候，比方說像市政府對面吳寶春麵包店，前面永遠都會有十幾台轎車是違規的。周邊的民衆一定會檢舉，當你看到三台白車過來時，你就會看到十幾台車主一下子從星巴克衝出來、一下子從吳寶春衝出來，大家也都是從容的把車開走。所有的拖吊車及員警，他們是白忙一場。你也不能講他們白忙一場，他們只是出來繞，大家就把車開走了。對他來講，在油電這麼高的時候，這都是他每一天的成本，他的人力成本，拖不到車，所以為什麼他虧了半年之後，現行的業者他也不肯做。

我們要回來面對這個問題，我們不能老是說，就是廠商啦！我們不能老是講，如果他要連虧半年，他何必來做這個工作。他把錢捐掉就好了，他可以當菩薩、他可以捐給慈濟，他為什麼要養幾十個人。

第三個原因，以往我們給人家拖吊的合約，我們幾乎規定的規模範圍是設定人家要多少的車輛、多少個員工、租多大的場地空地，為什麼？因為那個感覺範圍就是要人家去拖全高雄市的。好，當他把這些條件應付你到這麼大架構都建立好了，結果你告訴他你統統都不能拖，你就配合我去繞，要不然就是檢舉的你去一下。如果我們交通局現在回來說我的政策就是正面表列，我要用罰款取代現場拖吊，那你拖吊業者只替我承擔的就是重大違規跟法律上要你拖的。那好，你的成本就不用準備這麼高，對不對？你不用準備到以往條件的人數，不用準備這麼多車，他買一台車的成本…。它如果只是要配合你這樣的檢舉，跟我們這樣設定的，以罰單替代違規的，他何苦準備那麼多車，對不對？它如果準備那些車，然後你要來承擔我的，你要準備四十台車，但是我每天只准許你十台車出去。你糟蹋人！你糟蹋人家投資的，是不是這樣子？所以我是想，既然現在議會也願意跟局長…交通大隊，其實你們在執行面上你們遇到的困難、同仁遇到的困難，我覺

得就是把這些困難點，趕快的，用很快的速度在短時間內把這些困難點釐清，趕快把我們的拖吊業務委外出去。我也不想拖吊啊！但是它要扮演的還是一個交通道路暢行無阻、嚇阻違規的一個角色。不是嗎？局長我想聽一下你的意見。

主席（陳議員美雅）：

局長，請回答。

交通局陳局長勁甫：

剛才周議員所提到，我們半年來，因為議會有做一些決議，造成在拖吊上的一些現象或是執行上的困難。所以我想我先澄清一下，因為當時議會所做的八項附帶決議，它的一個時空背景大概是在 1 月 31 日做出這樣的決議。後來因為在辦理委外的過程裡面也有一些反映，所以在上個會期 6 月 5 日議會又做了一些修正。

周議員玲奴：

對。

交通局陳局長勁甫：

所以這一些八項或是說後來修正的，加上一個前提，那個都是指未來新的委外的業務才有這樣的執行方式。

周議員玲奴：

是。

交通局陳局長勁甫：

所以這半年來執行上出現什麼問題，這個訊息我們要再釐清一下，或許交大可以說明看看。從我的資料來看，剛才你所提到的，到 9 月底民營業者所拖吊的，你剛才所提到的那些現象，他們都在拖，他們都在做，所以這個訊息上我先做這樣一個說明。

第二個部分，當然在整個拖吊業務，說實在，我們都不希望我們的車子被拖吊，所以拖吊就像周議員所提到的，他是最後的一種手段。

周議員玲奴：

最後的手段。

交通局陳局長勁甫：

我們最主要就是要維持整個市區的交通的秩序及安全，所以從法規上來講，他其實也有這樣的一個訂定。就是說，如果有十幾項，十項左右，法規就是道路交通管理處罰條例第 56 條，它裡面有訂了十項，它提到說「這是要先罰鍰的，600 到 1,200 元的罰鍰；後面才有提到說，如果有更重大的部分就必須要做移置，移置就是拖吊。」所以這裡面包含兩個部分，第

一個就是先取締；第二個是拖吊，因為他已經違反交通安全、交通秩序。600 到 1,200 元，這裡面就有牽涉到裁量的部分。

周議員玲奴：

就是現在執勤員警去做裁量嘛！

交通局陳局長勁甫：

沒有錯。裁量可以處罰 600 元，也可以處罰 1,200 元，甚至處罰完再拖吊，我覺得這是執法上我們必須要展現出執法的這種尊嚴。

現在民間拖吊爲什麼會有很多人反映？是因爲我們出去直接就是拖吊，所以有些東西是不符合裁罰的比例原則，例如你剛才提到的，如果我們逆向停車，剛才你有放一張照片，逆向停車是不是違反重大交通秩序？其實說起來，我們自己捫心自問，我們會覺得好像還 OK，但是還 OK 這個部分我們到底是裁罰還是拖吊？我認爲應該先裁罰，但是我們直接就是去拖吊，所以會造成一些不必要的民怨。因此我必須講，我們必須透過這個部分，把整個執法的過程拉回來正軌，我想所有的市民會支持我們這樣的做法。

當然，拖吊誰來拖？這是另外一件事情，我們先定義好哪些東西要拖，哪些東西先用裁罰，不行再拖，這個先定義完以後，接下來才是說誰來拖。我們的公有停車場可能沒有那麼多人力與車輛，所以我們必須要委外，委外的部分就要考慮到人家的成本，這是我們必須要考慮的。我必須強調的就是我們議會所做的八項決議，加上 6 月 5 日我們還有一個前提，如果這是一個重大交通秩序、交通安全的部分就排外，排外就是說警員看到了，如果人家檢舉已經違反到人家的交通安全了，當然就拖嘛！爲什麼有那個模糊地帶呢？我們的警員是跟車子在一起的，爲什麼會有模糊地帶呢？所以在我們訂的那八項，再加上那個前提，我們如果去比對，道路交通處罰條例第 56 條裡面的十項，其實十項裡面我們佔了八項，其他還有兩項或是有一些細節的部分，我們可以來討論，那個東西是有真的違反到交通秩序一定要移置嗎？一定要拖吊嗎？如果不是，我認爲我們的市民可以接受，我就是因爲時間趕嘛！我就讓你開罰單，如果還不會影響到重大的交通安全或重大交通秩序，我想市民可以接受這樣的一個做法，下一次他會知道我即使趕時間，我也不應該逆向停車，這些資料我們可以拿出來檢視的。

我也很感謝有好幾位議員都非常關心這個議題，我們也應該要來慎重的思考，這裡面有沒有哪些東西，因爲我們要委外拖吊，我們必須考慮到業者他們的拖吊成本，就像議員所提到的，包含剛才你提到的，我們有沒有限制人家那麼多拖吊的車輛、那麼多的員工數、那麼大的面積才可以進來

投標，我想在幾次投標、流標的過程裡面，我們也在檢討，我們也在降低條件。所以，應該是我們努力的在希望能夠達成民間拖吊不會因為沒有利潤、沒有辦法維持下去，而沒有辦法進來，這個部分，可以在這邊做個說明。

第二個部分，因為委外拖吊是有成本的，如果我們限縮它拖吊的範圍或項目的話，業者可以在成本上面提高，因為它畢竟拖不到那麼多車。所以，在成本的部分，我們也是一直在思考當它能夠拖的車輛數量少的時候，他可以反應在成本上，所以我們也不是沒有一個解套的方式，也是有，只是也許大家就認為好像我們限制他什麼不能拖、什麼不能拖，其實各位應該要了解，拖吊一定是有員警去執法的，員警說：「拖」他才可以拖，如果我們的員警都不去管制，那麼民衆不會支持我們執行這整個拖吊的業務。
〔…。〕

主席（陳議員美雅）：

大隊長，請答覆。

交通警察大隊于大隊長鎮愷：

有關於違規停車的拖吊工作是交通局的主管業務，在警察局交通大隊的立場來講是協助執行，以執行來講，我們最重要的是法規的相關規定一定要明確化，不能有任何…。〔…。〕剛才講到有民衆檢舉的話一定要拖吊。另外，我先澄清一下，剛才周議員說已經有半年時間在懈怠，事實上，因為這個民營拖吊的部分目前為止還沒有標出去，所以還沒有受這八項規定的限制，換句話說，就是沒有受這個限制。

另外，剛才講到執行，事實上，在交通局，過去也長時間的召集相關單位來開會，在會中，本大隊也就執行面提供很多意見，當然在執行方面來講，我們最需要的就是不要有模糊空間，因為如果有這個模糊空間、如果含糊籠統的話，不但市民無所遵循，在執法者來講有很大的困擾。另外，對於違規人或是檢舉人與執法人之間都會在現場，就造成很多的紛爭，這種紛爭產生之後，對我們市府整體團隊是很大的傷害，所以我們不願意有這種可能性發生。

主席（陳議員美雅）：

我們的交通大隊與交通局針對剛才這樣細節的討論，你們是不是儘快召開一個會議，把這個相關的部分、模糊的地帶釐清，好不好？我覺得為了公益的考量，民衆應該是會支持你們的，可以嗎？好不好？會後再把相關的結論跟周議員做回覆。接下來，我們請李議員眉蓁質詢。

李議員眉蓁：

其實交通部門的業務也是高雄市的運輸命脈，當然這個局處是可以創造我們高雄市的營收，但是在這三個局處當中，交通局裡面所屬的公車處、輪船都是虧本的，讓高雄市累積許多的債務。捷運局監督的高雄捷運現在因為電價上漲，可能民衆又要擔心它的盈虧，希望各局處都能夠重視這個問題。

我這次分爲好幾個部門來質詢，提出民衆的這些問題，現在在交通局的網站當中，很多民衆抱怨的就是亂開車、亂停車的問題，這些問題希望交通局長能夠多花一些時間去規劃。市政府在第二季民調的調查當中，發現有 5.1% 的民衆認爲高雄市的大眾運輸還是做得不好。所以我想請問一下交通局長，目前在上下班時段，高雄市最塞車的路段是哪幾個路段？請交通局長回答。

主席（陳議員美雅）：

局長，請答覆。

交通局陳局長勁甫：

大概上下班的部分，我們知道因爲我們的城市裡面剛好有國道 1 號，所以在交流道附近與我們平面道路交接的地方通常都是壅塞的地方。

李議員眉蓁：

其實國道 1 號當然大家都知道非常擁擠，尤其是在我們左營民族路要往大中路右轉的地方，其實在民族路那個地方已經有規劃兩線道讓汽車右轉，可是很多汽車還是擠在機車道跟機車擠，所以變成很多汽車都跟機車逼車，所以它右轉那個地方非常的壅塞，我不知道這是因爲交通號誌規劃的問題，還是警察局對交通疏導沒有做好還是怎麼樣，或它現場疏導的人員沒有做好，所以希望局長和警察局就這部分一起去檢討那個地方爲什麼會塞成那樣？

第二點，當然是國道 10 號，縣、市合併之後，因爲義大有很多員工在上班，變成他上國道後，沒辦法從國道 10 號下去，而且我們在燕巢下交流道的地方，中間等的時間竟是 85 秒，爲什麼設定那麼長的時間，旗楠路上的車子也不多，可是卻設定那麼長的時間，導致我們國道 10 號在上面塞車，很多在醫院上班的員工要去接大夜班下班，就急得不得了，他根本無法下去，這部分請局長和警察局說一聲，是不是你們的疏導做得不好，還是這裡的號誌設定時間有問題，再請問局長，這樣的設置，這個秒數是怎麼來的？請局長回答。

主席（陳議員美雅）：

局長，請答覆。

交通局陳局長勁甫：

這部分因為號誌時相規劃通常會根據它的車流量大小來設計，設計是我們事先會先固定在我們的自動系統裡面，遇到尖峰的時間，如有我們的同仁或員警在現場，我們還可能去做手動的調整，所以是因應當時的現況去做一些調整，85 秒我想是那地方交通量本來就比較大，所以做這樣的時相設計。

李議員眉蓁：

現在因為早上上、下班時間——7 點到 8 點這部分大家無法下去，而且我們設計的時間是不對的，是不是可以去做個調整？

交通局陳局長勁甫：

好，我們會再做一次檢視。

李議員眉蓁：

因為很多人在那裡上班，尤其它是要接大夜班的，大夜班沒辦法下班，大家也知道醫護人員非常辛苦，他無法接到那個班，又增長他的工作時間，這部分請局長體諒一下大家上班的心情，這部分滿急迫的，大家反映在 10 月 3 日塞得非常嚴重，這個問題我們質詢完之後，你要儘快處理。

我們現在在路上都會看到很多公車處新型的智慧公車站牌，那也看到新的公車候車亭，不過智慧公車站牌不是每地方都有，最新型的是公車旗桿式 LED 燈的智慧型站牌，許多搭車的民衆反映，公車站牌很奇怪！最近常常變動，但有時它不亮的話，LED 燈和舊式站牌的功能，就沒什麼兩樣，我查了資料發現從 89 年起由交通局及公車處辦理的高雄市公車動態資訊整合、系統整合租用的這些案子，從 99 年底投入經費二億二千多萬，前高雄市政府也在 95 年度到 99 年度辦理高雄智慧型公車動態資訊的建置計畫，總經費也花了三千多萬，所以審計部調查發現，高雄市要建置這些智慧型站牌，沒辦法納入後續計畫運用，又耗資了一千多萬元加裝公車液晶電視，並沒有提供乘客加值的資訊，審計部在 101 年 9 月 10 日通知高雄市政府研擬改善、還要上報監察院，我想請問公車處長這些問題是不是已做了改善，改善成效如何，目前高雄市到底有幾種公車站牌？維修情況到底如何？請公車處長答覆。

主席（陳議員美雅）：

處長，請答覆。

公共汽車管理處歐處長秀卿：

整個大高雄公車站牌大概二千多支，包括我們公車處的東南客運、南台灣客運、高雄客運、義大客運，當然明年度又會有新的港都客運、漢城客

運、統聯客運，這二千多支站牌裡大概有五、六百支是智慧型，它有含系統，就是硬體和軟體，縣市合併（100年）時我們向交通部申請補助款，把高雄縣的公車動態系統和高雄市做一個整合，所以現在整個大高雄的公車動態資訊系統已經整合，當然民衆的使用就呈現在站牌上，又分硬體的措施和軟體，軟體包含整個通訊業者，硬體的部分就是站牌，它顯示的資訊準不準確，這部分我們都一直持續向交通部申請補助款來更新，整個巡查包含公車處、交通局的人員，還有維運業者都有在巡查，發現故障不管是硬體或軟體，我們會馬上檢修。

李議員眉蓁：

那缺失改善得如何？

公共汽車管理處歐處長秀卿：

目前缺失已經改善的，現在我們公車動態資訊系統的準確度已經達到 85%。

李議員眉蓁：

因爲這部分連監察院都要我們報告，表示這缺失是滿嚴重的，而且現在公車處都虧損成這個樣子，這部分也請公車處真的要檢討，爲何會這樣，像你剛說的 LED 燈缺失，有的人常常覺得它常不亮，這部分你說已改善到 85%，就再注意看看，希望不要再有這種事情發生，謝謝處長。

現在大陸旅遊法 10 月 1 日已經開始實施，遊客有權拒絕消費，如果旅行社不同意可罰三倍的團費，我查了一下，現在十一假期，說真的這法令實施後，我們的旅行團大約減少了兩成，但我們有自由行的團，所以其實人數是沒有減少的，現在有很多導遊他可能因無法拿到這些小費、回扣，有的也是改行了。

觀光局長，你應該非常了解這個法令，還有大陸旅遊局的情形，很多業者應該會向你反映這個問題，那因應大陸旅遊的實施，觀光局如何輔導這些業者，評估是不是有些衝擊，哪些具體的措施，請觀光局長回答。

主席（陳議員美雅）：

局長，請答覆。

觀光局許局長傳盛：

大陸旅遊法實施後對觀光產業衝擊，我分幾點向李議員報告。

第一點，這旅遊法實施後，中國大陸這十一假期到台灣的人是否減少？我們來看數字，這是最新大陸國家旅遊局自己統計的，從今年的 9 月 28 日到 10 月 2 日是他們十一長假關鍵的期間，到台灣來的團體和自由行的陸客是 5 萬 7,027 人，比去年同期 4 萬 661 人還要多，多了十幾個百分點，

所以整體而言，並無因實施旅遊法而減少。

第二點，這旅遊法實施後最大的限制是不能零團費，不能低價購物團，這是他們最重要的宗旨，在今年 4 月通過這個法就有預告今年 10 月 1 日實施，所以已有半年的緩衝期給這些業者調整，本來大家邊觀看，真正實施後也有些會措手不及，據了解如果純粹做低價旅遊團、購物團會有影響，目前效果初步顯示出來，有些購物店、遊覽車公司確實受到一些衝擊，我們也正在做輔導的工作。

我們現在所能做的是加強自由行宣導的力道。因自由行不受旅遊法的規制，所以自由行我們提供很多方便大陸各省市到台灣，特別是到高雄的方便措施，例如我們規劃「五月天自由行優待包」，到高雄來我們就提供搭大眾運輸、捷運的方便，還有各種 APP 的建置網，讓他在高雄覺得很便利，這是旅遊方便的資訊提供。

我們希望增加自由行到高雄來的航班，我們目前具體的成果是上海到高雄的航班，預計今年年底前會增加 12 班，包括我國國籍的長榮、中華都各增 3 班，大陸方面應該是春秋航空、吉祥航空，也有可能，春秋航空已經決定這個月底增班，也是每星期增加 3 班，這會帶來更多的自由行到高雄來，彌補一下團客減少的風險。向李議員及所有議員報告，其實到高雄來旅遊大部分還是國內旅遊多，依照我們去年的統計到高雄旅遊有 685 萬人，國內占將近六成多，那國外的部分不到四成，大概三成八左右，其中陸客是佔 150 萬人左右，還不到整個到高雄觀光的四分之一，衝擊會有，但可以做轉型，那這是我目前和交通部觀光局一起協定出來的一些推動努力的方案。

李議員眉蓁：

這樣可以提升我們旅遊的品質是非常好，你所提到國內旅遊比較多，當然我們還是要重視這一塊，只是我擔心這些業者是不是會有些反向的操作或是什麼的，我們觀光局做的輔導非常重要，不然他們業者突然間沒有業績，不知他們會有些什麼做法。局長，請坐。

在今年第二季的民調當中，其實有 6.9% 的民衆認為我們觀光的建設和行銷做得很好，但有 2.3% 的民衆認為不好。現在最夯的大家知道是黃色小鴨，黃色小鴨也不可能一直停留在這裡，10 月份走了之後，如何再創新人潮，剛你提到現在重點是國內旅遊，其實觀光局統計 27 個重要的觀光區，如你所講跟前年我們有成長 5.1%，大家看圖表，我們有三個高雄景點列入前十名，第一名佛陀紀念館在高雄、第三名是義大世界、第九名是旗津海岸公園，大家也知道佛陀紀念館是佛教團體。我想問局長，大家來

佛陀紀念館，既然佛教團體把行銷做得這麼好，那找找看有什麼來了佛陀紀念館其他的配套措施。大家知道的義大世界，它裡面有住宿、購物，有很多逛的地方，很多讓自己成爲一個園區，我們也一樣能有什麼配套措施。

旗津海岸公園現在我們也要保護它，既然那麼多的遊客，可是現有海岸線退縮的問題，這3個點現在既然在27個點前三名，但觀光局長有想過嗎？這3個，公家的居然不比私人好，爲什麼會造成這樣的狀況？

其實一個是佛教團體、一個是私人財團，我們是不是針對剛剛說的這些問題好好來檢討，是不是在他們都已經起了一個點，大家願意來佛陀紀念館，你看第一名耶！我們怎樣來做配套措施，再帶動其它周邊的觀光，請觀光局長回答。

主席（陳議員美雅）：

局長，請答覆。

觀光局許局長傳盛：

佛陀紀念館從開館以來就持續有和他們聯繫，包括他辦的元宵燈會，還有最近正在辦的書展，還有很多的活動，我想佛陀紀念館是高雄觀光的一個寶，它一年大概吸引將近1,000萬人次，我們和文化局和農業局在整個佛陀紀念館的觀光外域效益部分，我們做了一些規劃，包括推動大樹祈福大樹遊，就是去佛陀紀念館之後可以到大樹這些景點包括舊鐵橋、三和瓦窯，還有一些農業的採集，這樣人員可以把觀光效益擴散出來，這是我們和文化局、農業局做的配套措施。

另外也有往旗山、美濃方向，就是從佛陀紀念館出來之後再走國道10號，也可很快到旗山、美濃，再把人潮往這地方疏散，或帶動這地方更多的觀光效益，是目前有執行當地幸福遊程的規劃。

李議員眉蓁：

因爲現在剛好兩個地方真的現在算是高雄重要的景點，希望觀光局也能踩著這順風車做一些配套措施，如你剛說的國內旅遊很多，藉由這兩個配套措施，包括一些農產品的觀光，我們也把它帶動起來，這非常好，希望局長可以從這些方面去思考。

最後一個問題，因時間不多，在市長施政報告提出因電價上漲，高雄捷運每年多出七千多萬的電費，捷運局長的業務報告有說到高雄捷運永續經營的狀況，是要將每年虧損降到0.2億元，爲了配合未來環保基金補助還有相關的交通、觀光政策，依據高捷公司預估106年就可以轉虧爲盈，這是當初試算時，每一次試算都是非常完美，現在又有電價、物料上漲的因素考量在裡面，這次電價的上漲每年要增加七千多萬，到底高捷是否撐得

住，好不容易本來一個美夢，現在又有電價上漲，其實未來也是充滿許多變數，電價未來會成為高捷隱憂的一個因素，面對這些問題高雄捷運要如何應對？

還有目前輕軌捷運，捷運局裡面的報告提出未來要以捷運養捷運，推動土開基金為高雄輕軌建設的財源，我還是要提醒捷運局長，捷運當初也是要用周邊的土開基金、站內招商方式來籌措這些財源，一樣的成效很不好，造成嚴重的虧損。

輕軌的土開基金，希望捷運局這次能落實，這一段而已，所以減少高雄財政的負擔，一樣的故事不希望再重演，針對這兩個問題請捷運局長回答。

主席（陳議員美雅）：

局長，請答覆。

捷運工程局陳局長存永：

李議員關心的部分，第一、高捷修約之後，它本身現在內部有一個開源節流的措施，送議會監督，甚至包括督導營運在未來的部分，在內部成本的管控已經開始處理。另外就是電費的部分，它目前是沒有提出，在交通局的費率審議委員會，這是個趨勢，當時他們有提出時，我們有向交通局反映，因為他從大眾運輸觀點，他是對外部的效益，實際是有利於政府各方面的公共支出，當時我們有把這意見反映到交通部，交通部回答，因為它是屬經濟部，所以我們向他建議應該可以和北捷、高鐵之類一樣。現在軌道運輸在台灣相當普遍，量也是相當大，其實在這部分從整個中央政策觀點，從外部效益這種觀點，是可以建議中央向經濟部對這種用電政策部分做個考量，像機車一樣有一些補貼。我們從捷運之後到現在，我們有估計它長期、中期、五年這樣看運量一直有在成長，大概有 10%，年平均的運量，除了它本身努力以外，還有市民用捷運習慣，及市府各單位來協助，所以這部分我們在這方面一直持續不斷努力，包括像環保基金部分，接駁、自行車，甚至有很多的大型活動，我們市政府這邊會繼續努力協助它。它還有一個平準基金，所以目前來說財務的規劃，目前還是按照當時向議會承諾這部分會穩健的來推動。至於土開基金的部分，因為中央對軌道運輸和其他重大建設，像鳳山鐵路地下化之後，對公共政策它有一套自償性的算法，希望在推動公共政策的時候，它有一些自償性的收益事先能夠提撥出來，在財務規劃裡面去考量。

這部分就像 TOD 和 TIF 這部分就要由市政府自己先支付，未來受益的時候在土開基金裡面平衡，這之中有一個政策。當中每一個計畫在檢討的時候，像輕軌沿線所有的土開效益，當然不一定放在土開基金，像很多重劃，

205 兵工廠重劃、各種經貿園區的開發，等等的重劃區，很多旁邊的收益都不一定放在土開，對市政府整個創造一些收益的部分，它都一直在幫你考量，你達到這個標準了，它才放行，這部分的努力應該是多方面的。

在捷運的部分，我們是剛開始，尤其在土地開發我們需要一些土地，我們剛起步，尤其土地開發要看一些時機，這個部分我們同仁也很興奮，有這方面的工作讓我們對未來的自己也好，或是我們業務上有新的發展，大家也樂意，當然這個需要一些時間，尤其土地開發要看時機，我們會繼續努力。

主席（陳議員美雅）：

謝謝李議員寶貴的意見，請各局處確實把這些意見跟李議員詳盡的回覆。請連議員立堅質詢。

連議員立堅：

剛才李議員眉蓁所提到的我也有同感，有關觀光名次的排列，看起來高雄表現得不錯，十個裡面我們佔了三個，但是仔細一看，跟公部門相關的好像有一點欠缺，比如第一名的佛陀紀念館，大家都知道這是佛光山，義大世界也知道是燁聯集團，第九名的旗津海岸憑良心講，市政府在旗津海岸做了非常多的事情，到目前為止，我認為市政府在處理旗津的問題這個步驟是對的，但是目前並沒有太大的發揮，旗津名列第九名，看起來這些名次似乎跟公部門的正相關比較少，從這個喜訊當中我們也看到一些問題，觀光部門是不是應該去努力處理一下，如果這個名單裡面因為我們對於旗津和駁二的努力，如果旗津做大建設，駁二所做的處理，基本上，大家會認為跟公部門的正相關比較大，這個時候這種正相關拉到前面去了，這個我們就會覺得更值得讚許了。

旗津的部分總質詢的時候我會做一些建議，市長施政質詢的時候我提過一部分，就是大型的裝置藝術，什麼叫做「大型裝置藝術」？這個就是大型裝置藝術，到了好萊塢很多人就希望能夠有一張自己跟大型裝置藝術合照照片。有些城市，這個是以色列的「愛」，這是希伯來文，他們做出這些大型的裝置藝術，那天我也有提到旗津，如果我們裝設的是這樣，當然美感、藝術的東西可以請更好的藝術家去設計規劃，我們都有想過，因為我覺得它是比較堅固的，你如果要弄一些花草草或比較軟的東西，這個地方非常不適合，因為這邊隨時都會碰到颱風或很大的風浪等等。本來這個就是在擋浪的，我們之前對離岸堤的觀念就是水利工程，在不影響水利工程發揮的情況之下，把它藝術化、把它意象化，甚至於將來可以成為高雄的地標，這個可以去做，可以好好研究一下，等一下請局長回答。

另外，我覺得這個處理有問題，觀光市場前面的海岸公園修護工程，很多政策的擬定都要很細膩的，長期以來我都認為要科學、要細膩，在這個規劃裡面，底下是新的圖，上面是舊的圖，看起來因為你們觀光局是主管單位，雖然這個是養工處在做的，今天我要告訴主管單位，這樣的政策是有問題的。就是新的你把它弄到車位非常的少，也許你想說我有配套，我想要做接駁等等，可是非常抱歉，高雄到目前為止，我沒有碰到一個執行很成功的接駁案。在還沒有成功的交通經驗、沒有成功的運輸經驗的情況之下，貿然把當地人…。旗津的大路過去就是觀光市場，因為這個市場在旗津海岸的末端，等於你從渡船頭出來，幾乎很少人走到這邊來，可能八成的人到旗津海水浴場就結束不走了，他們的動線是在海產街，真正到旗津觀光市場這邊的少之又少。

在這種情況之下為什麼人家會來？是因為車子來，上面那張圖左邊是大型遊覽車的停車場，右邊這個是小客車停車場，他們就靠這幾個停車的地方維持基本的來客，結果我們在新的圖裡面把整個大型停車場全部刪掉，沒有了，變成綠地，然後這個小型停車場本來有 100 多個車位，現在變成 56 個車位。坦白講，我認為這個是錯的，不是只有民衆認為不對，民衆因為影響到生計，如果嚴重一點，他們準備要罷市。當時圍籬之前沒有任何討論，你要把它變成這樣，那我就準備跟你拚了，因為我開過這個協調會我知道，群情激憤，那天大概來了四十幾個人，這些小攤販他願意放下生計來這邊開會，而且來這麼多人，大家不要小覷這種力量，那天也開過協調會了，也把意見表達了，都非常強烈，就讓觀光部門跟工程部門你們去思考一下，我覺得這個政策是錯的，尤其你們沒有一個令人信服的替代計畫，如果你們曾經做過有效的替代計畫，也許足夠說服這些商家，但是完全沒有，所以我認為非改不可。將來如果真的不改，或者沒有取得一定的共識就繼續做的話，我會領導他們來抗議。我相信在這種情況之下，現在有很多這種案例，我今天不講那麼多，我先講到這邊，請觀光局長針對這二個題目回應一下。

主席（陳議員美雅）：

請許局長答覆。

觀光局許局長傳盛：

大型裝置藝術自從上星期市長施政報告連議員提出來之後，我們同仁就有討論了，這個部分我們會請教對公共藝術比較有研究的藝術家，看他們的想法是怎樣，後來聽工務局長講，他們本來有一個目標，就是要設一些當時設計的時候就想要做一個公共藝術，可能因為時間上面，這個部分我

們會再討論。

第二個，關於旗后觀光市場這個海岸保留公園停車場的問題，這個地方原本就是公園，當時因為有市場停車需求才會規劃這個停車場，這次我們因為跟交通部觀光局爭取一些經費，對整個海岸公園做一個重新規劃，這個規劃我們沒有這部分的專業能力，所以委請養工處規劃，養工處在規劃的時候也做了很多研討跟說明，當時提到停車場縮小的時候，坦白說，我知道的時候有跟他們請教說，這樣的話，位置方不方便？對購物的民衆會不會造成壓力？他說，這部分有跟交通單位做沙盤推演，就是把車停在貝殼館，貝殼館距離這邊大概 200 公尺左右，…。

連議員立堅：

你先請坐，我時間不太夠，最後再給你回答。交通局長等一下可以針對這個問題來回答，我認為你們沒有能力，我沒有看到你們有成功的經驗，所以你如果沒有辦法擔保民衆有信心的話，我認為你不要做，不然下一次就不是討論格局、不是協調格局，下次就是拉布條抗議的格局。我告訴你，二個商圈協會，一個是旗后商圈發展協會、一個是觀光市場協會，他們拉出來的人會嚇死你，尤其碰到跟自己生計有關的事情，我覺得你要好好思考。

最後請捷運局長對我長期在推動的，沒有道理，C15 到 C17 跟地下化完全無關的一段輕軌，也許在第一期的計畫原先沒有考量進去，但是一定要到鐵路地下化之後才把它建置完成嗎？我認為沒有道理，如果今天 C18 因為跟地下化有關，所以 C18 不要去做處理，對不對？這個我們可以接受，C15、C16、C17 跟那個有什麼相關？等下一起回答。

今天有一個很重要的部分，機車我們現在的計次收費是 10 元跟 15 元，交通局很清楚，汽車半小時收，半小時是我之前質詢後來產生的，我跟王國材局長質詢之後產生的政策。長期在講你不要佔民衆便宜，對不對？他停 10 分鐘你也算一個小時，你如果半小時，他不是可以省掉一半的錢嗎？

接下來，高雄市停車催繳的情況，我今天要講的重點就在這裡，我們以機車為例，計次大概都是 10 元，可是我都沒有去繳，沒繳的原因可能是風吹日曬，結果停車單就掉了，或者我忘記繳，或者蓄意不繳，這個都有可能。我相信各位在街道都有看過不小心飄下來的收費單，我就看過很多次，這個情況之下，如果我們開立這個停車單，遲繳我們直接就是雙掛號催繳，雙掛號催繳之後你就是要繳 60 元，加 50 元就對了。如果又不繳，當然就再加罰鍰，我今天要檢討的就是這個程序，我們現在逾期的筆數機車大約有 19 萬筆，因為機車的實施比較晚，我們是 101 年 4 月才開始，我計算到

8月，汽車是108萬左右。我們來比較別的城市是怎麼收的？雙掛號的催繳，跟我們一樣的是台中市，可是我們14天就要催繳，台中是30天，以時間來比較，他們繳費的期限比我們長16天。台北市怎麼做？工本費的部分他們先列一個第一階段繳費，第一階段是用平信催繳，平信現在大概是3.5元。如果這個時候催繳，你不用繳到60元，你只要繳25元就好，你的10元加上一個15元；如果又不繳，那第二階段就是繳50元，但是不累計第一階段的催繳，換句話說，到了第二階段它就是收50元加10元，跟我們一樣，但是他有第一段催繳。我們看到新北市也是一樣，台南市也差不多，金額略有出入而已。我們去找到一份資料，到底如果第一次平信催繳，收到平信催繳就去繳的比例是多少？台南市大約76%、新北市大約60%，意思就是如果我今天用稍微中數、稍微偏低一點，如果高雄的到繳率，假設我們有平信催繳，到繳率我看也差不多有65%，我用65%來算，你要用60%算，用最低標也沒關係，我們也可以算算看，65%我們來算，如果改成二階段催繳，50元減15元，就是如果他繳了，65%的人用平信催繳他就去繳的話，他可以省下35元，總筆數128萬乘以省下的35元，你知道市民多繳了多少錢？差不多3,000萬，現在半澤直樹說十倍奉還，你們叫人家五倍奉還，就是我只要稍微晚一點繳，你就直接雙掛號催繳，我剛才講過，收費單可能被風吹掉了，他不知道他被罰了，當然你可以說，他可以上網去找看看有沒有罰單，但是誰會去這樣找？你平常有在網站上面找自己有沒有罰單的經驗嗎？不會吧。所以我要講的就是這個，改一改吧！交通局長，這個部分我們花了很多工夫，我們把所有的都拿給你看，數據我都替你們整理。

我的建議是，既然第一個階段用平信的到繳率，就會有高達六成多，那表示我們不用一開始就叫他繳50元，那為什麼其他的城市也願意很細緻的、不厭其煩的讓市民感覺到我再催你一次，這樣我覺得比較貼心；不然，你就一次弄好。有時候人家並不是故意的，結果一次就來，本來繳10元現在變成繳60元，再來第二次，雙掛號通知。當然看起來，這個自治條例可能要修，這個自治條例講得很死，如果我們決定改變，那就去修；如果可以，這個條文馬上送來，議會在這個會期就讓它過，不要去占民衆的便宜，我覺得是這樣子。現在就請交通局長來回答這個問題，我講得應該很清楚。

主席（陳議員美雅）：

連議員，我先處理一下時間問題，因為上午的議程到12點30分散會，是不是等陳玫娟議員發言完畢再行散會？好，沒有意見，確定。局長，請答覆。

交通局陳局長勁甫：

剛才連議員講得很清楚，也把資料都呈現出來。我想只要能夠便民，減輕民衆的負擔，我們都應該積極的去辦理。這個部分，剛才議員有提到，可能我們要配合修正自治條例的部分，我們會趕快來處理。

連議員立堅：

對啊！講出來，大家都覺得合理，合理我們就照做，而且還有例子。好，謝謝。

剛剛提到有關旗津停車場的部分，交通局長，你有什麼要做答覆的嗎？還是你們跟養工處和觀光局是沒有聯繫的？那天來開會的交通局人員，基本上…。

主席（陳議員美雅）：

延長 2 分鐘。

連議員立堅：

是講不出那個接駁計畫的，所以民衆特別感到很生氣，因為連接駁計畫你都講不清楚；那你跟他講說，我有配套，我馬上要把你這個停車格都弄掉。你講給誰聽？他怎麼會相信你？難怪當場就開飆了，是不是這樣？

交通局陳局長勁甫：

這個過程裡面，如果在座談會或說明會裡面，我們同仁沒有把一些計畫講清楚，我們回來會檢討。不過，有關旗津這個部分，我們先定位，旗津未來就是以觀光發展為主軸。所以這裡面就牽涉到旗津能夠容納多少車輛，如果我們要讓更多的人進去，這個必須要…。

連議員立堅：

沒關係，謝謝，因為這是屬於觀光的議題。你現在要不要告訴我你的配套是什麼？

交通局陳局長勁甫：

我們有進行半島管制和全島管制的計畫，詳細的內容我可以再提供給議員參考。

連議員立堅：

好，請坐。現在還是讓你們處理的階段，這個不是抗議格局，所以我不用太嚴厲的質詢你，但是這個東西都應該交代清楚，不要未蒙其利就先受其害。這種東西你也知道，其實我們之前曾經針對這個部分，之前舊的才落成一年多不到兩年，結果現在又要改，我們之前曾經開過很多協調會，當時我們怎麼處理？當時跟你講說，其實我們可以學像邁阿密或熱帶地方的大城市那種停車場的處理方式。停車場照樣植栽很多大王椰子或是熱帶

的樹種，而且蓋得密密的，讓你不知道那是停車場，但是車子鑽到裡面…。

主席（陳議員美雅）：

局長，請答覆。

捷運工程局陳局長存永：

連議員剛才所指教的，是從 C14 到 C17，也就是從高雄港站到興隆路這一段。這個部分，我們輕軌計畫是一次核定的，中央是一次核定的，所以我們第一階段發包之後，第二階段我們繼續再做基本設計。基本設計當中，我們有探討到大順路跟這段是合併發包，或是單獨發包？這部分我們現在是傾向，這裡沒有地下化，是不是可以在地下化還沒有完成之前，我們先用空檔做這方面的發包。現在我們請工程顧問研究，是認為這段從北斗街到興隆路是比較窄，而且還有一個自行車道。窄的話，將來是不是要拆除掉違建？所以我們傾向請顧問公司再研究，盡量不拆除違建的情況之下，而且自行車道如何把它維持住，可能要找另外地方。所以我們在這裡請顧問公司把這兩點克服之後，我們大概就可以做一些單獨發包的工作。不過，在這裡還有一點是，因為這一段比較短只有 1.8 公里，發包時廠商來的意願，當時我們估計電聯車運量需要是一部，所以在這個部分，我們需要把它克服。我想大概在明年，這個部分就可以明朗化了。〔…〕我知道，好。

主席（陳議員美雅）：

我們謝謝連議員一些寶貴的建議，請各局處好好研究一下。請陳議員玫娟發言。

陳議員玫娟：

首先，我先就教交通局。之前我們一直在談公車民營化的問題，公車民營化已經經過多方的檢討和努力，在職工、駕駛長的部分，目前大概有個底定。我要請教的是，現在公司已經由港都公司來接手，明年正式要上路，這個計畫不會再改變了，原則上已經就緒了。但是職工的部分處理之後，請問職員的部分你們現在做什麼處置？局長，你可以簡單跟我答覆一下嗎？

主席（陳議員美雅）：

局長，請答覆。

交通局陳局長勁甫：

剛才在業務報告也有提到，有關職員部分，我們有 82 人。這 82 人因為有牽涉到人事、政風、會計，這是一條鞭的部分，有 15 人會由人事、會計、政風的系統去安置；另外 67 人，目前 11 人是退休，33 個人會安置在我們交通局，17 個人也會留用在交通局；另外 5 個人商調到其他機關，1 個人

是機要職，會另外安排。

陳議員玟娟：

你們現在的人員全部都安置完了嗎？

交通局陳局長勁甫：

安置加留用都在交通局裡面。

陳議員玟娟：

安置和留用是不一樣的，對不對？

交通局陳局長勁甫：

不一樣。

陳議員玟娟：

安置表示他已經有明確的位置，但是留用只是暫時還不確定，要等待有缺的時候。

交通局陳局長勁甫：

沒有錯。但是他在留用的階段，還是在我們交通局工作，他所有的職等和福利是沒有影響的。

陳議員玟娟：

是沒有影響。但據我所知，未來明年民營化之後，勢必還是要面對這樣一個問題，等於好像這些職員有很多人會覺得自己好像是妾身未明，還沒有明確的把他分配到一個單位裡面去。說白一點，哪邊叫就做哪邊，都是在做一些收尾的工作。據我所知，有很多職員，目前交通局的態度是希望他們自己去找職缺。看哪個部門有缺，要他們自己去申請，對不對？我知道的是如果由交通局這邊安排或安置的，照原來這樣移撥過去，他的職等和權利是不會受損的，可是如果讓他們自己去找的時候，萬一沒有和他同等級的，例如他是七職等，但找不到七職等可以平調，那怎麼辦？他們大部分的人只能委曲求全降級到四等、五等、六等的時候，他們的專業加給可能就受到影響了，對不對？所以，局長，我不是要你今天來回答我，我只是要在這邊提醒你，職工也好、職員也好，未來因應我們市政府重大的決策——民營化，是你們造成民營化所延伸出來的問題，這些人都是當初正式的錄用在我們局裡的，你就一定要妥切的去照顧他們，把職工安排好，職員的部分你們也不可以忽視他。所以我現在要提出的要求是希望你們能夠去重視這個區塊，就是在還沒有被移撥的這些職員，你們該怎麼處置？你們應該主動去市政府的各局處找出職缺來移撥他們，而不是放手讓他們自己去找，你們放手讓他們自己去找，我講白一點，有辦法的人就是有辦法，沒有辦法的人就是永遠沒有辦法；有關係就有關係，沒關係的人就是

真的沒有關係，他們沒有辦法去找什麼關係，有的人甚至只好委曲求全降級而影響到他們的專業加給，影響到他們的薪資，這對他們是不公平的。

所以，局長，我在這裡提出要求，我今天先把議題拋給你，將來有機會我還會跟你好好研討，就是一定要好好善待這些人，這些在你們重大決策之下的犧牲品，好不好？

交通局陳局長勁甫：

我想沒有問題的，因為這些人員是留用，所以他可以選擇保護他的權利，他如果沒有到一個單位去，認為他的福利已經損失，他可以選擇留用的。

陳議員玫娟：

對啊！但是問題是將來他勢必還是要面臨移撥的問題嘛！如果他不…。

交通局陳局長勁甫：

留用應該是沒有時間的限制。

陳議員玫娟：

我希望這件事情要很明確化，因為這是你們市政府重大政策造成所延伸出來的問題，你們就要主動去把這些人安置好，而不是讓他們自己去想辦法。

交通局陳局長勁甫：

我們會來協助。

陳議員玫娟：

我要強調的是這個問題，好不好？局長。好。

交通局長，我再請問你，我們一般道路要增設紅綠燈也好、要開缺口也好，或是做一些交通號誌或任何一個交通標誌設施的時候，你們是依據什麼辦法來做決定的？你懂我的意思嗎？你可不可以簡單的向我答覆一下？你們是依據什麼方法或是什麼條例或是什麼規定？

主席（陳議員美雅）：

局長，請答覆。

交通局陳局長勁甫：

在我們道路標誌標線的規則上面有訂定，這個是有法規訂定的。

陳議員玫娟：

有法規規定嗎？規定什麼？假設要設一個紅綠燈號誌呢？

交通局陳局長勁甫：

要設紅綠燈或是要加標線或標誌，它會規範在什麼樣的情況之下是適合做這樣的一個設置。

陳議員玫娟：

這完全是你們的裁量權嘛！也是你們自己判斷的嘛！對不對？就像我們要增設一個紅綠燈號誌，你們告訴我要流量達到多少才能夠設，這是你們自己訂的嘛！是不是？但是在這個裁量之下，我要請問局長，如果在你們這個規定之下，不是違法的問題，而是在你們的規定裡面與影響到我們用路人安全的時候，以哪一個為重？

交通局陳局長勁甫：

當然是用路人的安全我們一定要先照顧到。

陳議員玫娟：

好，就是這句話。

交通局陳局長勁甫：

沒有錯。

陳議員玫娟：

好。我跟你教這個問題，當你們規定的法規裡面跟我們用路人行的安全抵觸時，以用路人的安全為主嘛！一般我們在正常的路口、一般的紅綠燈號誌…，不好意思，因為這張照片的光線比較暗、照得比較遠，這是紅綠燈，下面一定會有一個人行倒數計時顯示器；你看，這是比較近一點的，這裡有一個紅綠燈號誌，下面就有一個人行倒數計時顯示器，它是整個一個配套，這是一個行人通行的空間。我要跟你提的是，我們前一陣子去勝利路與城峰路口美國學校的前面會勘這條馬路，它這是一個斑馬線，這邊是舊左營國中的校地，現在已經沒有在使用，但是這個地方有一個美國學校，再過來是大義國中，都是小孩子通行的空間，他們要跨越這個斑馬線，他們要這樣子過去，從這邊到左營火車站。而斑馬線這個地方，養工處滿離譜的，這是一個植栽帶，走斑馬線過去，根本就沒有辦法上這個人行道，這個部分我會再跟養工處討論。但是我要跟你們交通局談的是這邊有一個紅綠燈，紅綠燈在這裡，斑馬線從這邊過去，這個地方也一樣，剛才我們看的是這個地方，現在看的是這個地方，這是美國學校，它出來這邊剛好也有一個紅綠燈號誌，這個紅綠燈號誌面向這邊，也面向這邊，但是斑馬線是這樣走的，跟剛才那一條一樣，這個紅綠燈號誌是面向這邊跟面向那邊，但是斑馬線是這樣子的，跟我們的紅綠燈號誌都是垂直線。所以，也就是說小朋友在通行的時候，他們是看不到這個紅綠燈號誌的，他們完全要靠學校的導護老師或是女義警來指揮。

這是一個路口，剛才我提的是這一邊與這一邊，局長，你有沒有在看？看這張好了，這樣你比較方便看，等於整個勝利路與城峰路路口，剛才我提的是這個斑馬線與這個斑馬線，整個路口只有看到這個紅綠燈，這邊也

有一個紅綠燈，但是都是跟人行道有點不同向的，所以在通行的時候，小朋友不知道他們該怎麼走，完全要靠人爲指揮。在人爲指揮的情況下，我要跟局長再討論一下，一般紅綠燈號誌下面都會有一個讀秒的，讓行人可以通過，一樣的，這是正常標準的一個路口，可是很可惜的是在我們學校的周邊，我後來觀察了一下，真的還有很多學校都沒有設置行車倒數計時器。

那天我去會勘的時候，在現場你們跟我說要回去研議，因爲可能有經費的問題、什麼問題等等，可是後來，會後陳情的家長跟我說你們交通局有傳簡訊告訴他：「不宜設置。」理由是什麼？因爲流量不夠，就是說出入這邊的人太少了，流量不夠，所以不宜設置，我聽了這個話，我真的是傻眼。我實在是很不喜歡跟你們討論這個問題，因爲我非常討厭你們老是跟我用數字的遊戲來跟我們討論市民的安全問題，就像當初我執意強調左新圖書館前面開缺口問題的時候，你們一再跟我強調流量不夠、流量不夠，所以沒有辦法開，可是偏偏那些居民就是需要從這條路過去，你要叫他們繞一大圈，左右邊繞一大圈，一般的老百姓爲了圖方便都是馬上跨越快車道就衝過去了，你們站在交通執法立場的人，我希望你們應該要正面的去規劃出一個正常的、安全的路讓市民走，而不是叫市民要照我規定的走那邊、走這邊，結果讓大家都爲了這樣子而違規。

當然我們不能夠鼓勵違規，最起碼我們要給市民一個行的安全的通行空間，但是要透過我們的交通管理辦法，而不是你們認爲你們要怎麼做就怎麼做，不要跟我玩數字遊戲，一直告訴我流量不夠、流量不夠。結果左新圖書館我們講了幾年？當然不是現在這個局長，是以前的王國材，我們已經講了多久了？你們道安會議開過幾次會？總是跟我玩數字遊戲，我說你們要玩數字遊戲很簡單，我叫一群人在那邊走來走去、走來走去，我就讓你們測啊！對不對？可是我覺得這個不對。當你們交通法規與市民行的安全有衝突的時候，當然是以市民安全爲優先考量嘛！怎麼老是跟我講數字呢？我實在聽不下去。

左新圖書館終於千呼萬喚，我在議會質詢幾次？我們到現場會勘幾次？我們講了多久？終於好不容易看到現在已經開了，雖然還沒有通電，那個紅綠燈號誌還沒有通電，但是最起碼我們看到它成了，但是那努力了幾年？你知道這幾年裡面在那裡發生了多少小朋友或一些老伯伯要到對面公園的時候，多少人這樣冒著生命危險穿越馬路過去發生了多少車禍嗎？現在到學校的附近，你們又跟我玩數字遊戲，跟我說這個路口孩子通行的流量不夠所以「不宜設置」，我實在聽不下去。學校學童的安全是我們首當要去注

意的，是不是？請你們設置一個「小綠人」，為孩子規劃一個安全的通行空間有什麼困難，還要以數字來跟我談嗎？我聽不下去！所以這個部分，我待會兒請局長你跟我答覆一下，如果法規跟我們人民的安全有衝突，你剛剛說的，以人民安全優先考量，這樣你要不要做？所以我建議你們，就比照這樣子，有紅綠燈號誌在斑馬線的地方，這邊的紅綠燈就要有讀秒的，尤其是學校，所以我們要進行全面檢討高雄市各級學校安全通行的空間和設施，因為我繞了一下，有很多學校前面根本就沒有這個設施，完全靠人為的。你不要以為說，只有學校的人在出入，早上也是很多人在那裏運動，下午在那裏散步，這都是我們市民有繳納稅的人，你不能因為這樣，而忽略這些人的權利啊。

你說你弄一個紅綠燈號誌，而且那個紅綠燈號誌，剛剛我指給你看的，它還是跟我們的斑馬線是垂直的，他根本看不到它是紅燈還是綠燈號誌，它剛好在他的頭頂上是這樣的，所以是看不到啊。所以你這個紅綠燈號誌的設置是有瑕疵的，我希望這個部分，請局長你們好好檢討。再來，我要再講一下大中和翠華，大中和翠華當初在設的時候，造成很多的車禍，汽機車、快慢車爭道，剛好是同在一個社區，我想局長你可能新來的，不太清楚，等於說它當時車道要過去的時候，這邊有一個交流道，剛好要上來這個高架，在這個高架的地方，汽機車是同流的，是同一個地方，所以這邊常常出車禍。後來我 93 年上任時，我第一次擔任民意代表，我第一件事做的，讓我覺得最欣慰的一件事情，就是那時候我們要求新工處，從這個後面的公園部分開了一條機車專用道，所以後來把汽機車分流，把機車從繞過這個地方，出了翠華路，然後汽車從這邊上高架，讓它分流了，所以現在已經安全很多。雖然那邊還是很塞、很多問題，但是最起碼已經把汽機車的安全把它區隔出來了，而且機車現在已經比較不會跟汽車為了上交流道相撞。但是這個地方目前還是有待檢討，那一天我們有特別邀請你們的相關單位來討論，當然我也很感謝那天來的，也釋出了很多的善意給我們。但是我也希望你們是不是要應該趕快著手去做，因為你們現場來會勘的告訴我說，這個是因為你們的信號是全高雄市大概就只有這一座，是要透過什麼程式設計什麼的才能夠弄，大概要一個月的時間。

我要在這邊跟局長講，這個地方真的是如我們講的，馬路如虎口啊！翠華、大中路，這條路是我們通往加工區，上班人潮、下班人潮最多的地方，所以我們拜託一下！因為那天我們有研議出幾個方法，後來大家終於有共識出一個方式很不錯，而且我也很感謝你們交通局，非常用心，你們的專業，我們相信。但是就是因為這個號誌要更改的時候，需要一個多月的時

間，這點我在這裡特別提出來，希望局長趕快想辦法跟那天會勘的人去討論，看看要怎麼讓它速度加快，因為這個是安全問題，時間不能等，這邊我只是稍微來提出。再來就是剛剛周玲奴議員講的，他講得非常好，他講的就是我要講的，上個禮拜我特別在我們的小型會議室召開了這個拖吊業務的座談會，我也是針對這個問題。玲奴剛剛講得非常清楚了，因為時間的關係，我就不再重複了。但是我必須在這邊跟交通局就教，剛剛局長你跟我提到那個，你剛剛有特別答覆周議員這個問題，其中有一個部分，我聽不下去！剛剛他有特別提到有幾項像這種自行車的、逆向行駛的、還有我們機車停車格的、未緊靠路邊的，像這麼多的違規的事實，但是這都不在我們能夠拖吊的範圍內，你們也沒有錯，這八項是我們在議會決議的，當然有一些人認為說不應該拖，應該給我們市民一個方便。但是我要跟局長講，你如果沒有明確訂出一個標準來，你把所有的問題丟給最前線的交通大隊來自己判斷，我覺得你講這句話不負責任，你知道嗎？我想玲奴講的那些，我不再重複。

我們就交通大隊執行前線的人來討論這個議題就好，因為這個是最嚴重的問題，你說會緊靠路邊，過去有 40 米的限制，現在取消了，你說讓我們現場的員警到現場去判斷這種重大違規，是不是應該拖吊？每個人都見仁見智啊！20 個人有 20 個人的意見啦！我和兩個人，兩個人的意見不一定相同的，你說 40 米，我如果說 60 米呢？有的人說 100 米，甚至你還要看那個路段，有的路很大，也許他出來還看不到那麼嚴重，可是路很小的時候，它凸出來一點，就很嚴重了。你不能把這個問題丟給交通大隊來處理，你說以他們自己來判斷是不是重大違規，我覺得是我們交通局在推卸責任，而且我覺得你們真的是坐在辦公室內吹冷氣，紙上談兵。你們不知道在前線執行的人多辛苦！因為我也常常碰到有人跟我投訴，他說這個明明違規，為什麼不能拖吊，因為不在八項裡面。所以我希望交通局這個部分，因為我時間也快到了，這個部分可能要談的還滿多的。議長那天也有裁示，就是說希望我們議會大家集思廣益，把一些問題再納進來，是不是除了這八項以外，還能夠再增加？但是我是希望我在這邊跟交通局建議，還是回歸我們的法制面，應該要遵守。我們這個交通管理辦法裁處的條例的第 55、56、57 條裡面。我是覺得違規本來就是要處罰了嘛，也不能夠說給他方便，對不對？為了我們行路人的安全，有的人停在人行道上，那個不能拖，這個太離譜了啦！怎麼會違規在人行道上不能拖吊呢？因為不在那八項裡面，我覺得這樣不對。你應該很明確訂出來，哪些可以拖吊，讓我們市民很清楚，因為現在的人很聰明，他知道那八項，那八項以外，他就可

以停了嗎？所以大家都抱著僥倖的心態，可是受害的還是我們市民啊！因為他們通行空間被阻斷了、被干擾到或者被影響到，不能夠安全的走，有的會…。我們曾經有人逆向的時候，爲了出來的時候，在左營大路，就是這樣，他逆向停，他不違規啊，因爲你不拖吊。不拖吊就像你們裁罰開單有什麼用，我們重點不是要罰錢，重點是要維護交通安全，要給我們用路人的安全，這是我們的重點，不是爲了開單。你說開一次、二次、開三次，他車子還是擋在那裡，他還是…。

主席（陳議員美雅）：

好，延長 2 分鐘。

陳議員玫娟：

我現在是說，這個地方一定要好好檢討，因爲像我們左營大路，有一個逆向停的，進去的時候還 OK，可是出來的時候，因爲它有一個死角，結果撞死了一個孕婦，這件事情，你們應該知道。他也是一個違規，那你說開罰單有什麼用？你開罰單，他也是違規啊！所以我是覺得你們要鄭重的去落實，真正的找出解決辦法，開罰不是絕對的，而是要怎麼去遏止，是比較重要的，你要讓那些人守法，這樣要明確的訂出，哪些是違規的，哪些是可以拖吊的，給執法的人可以很清楚。你叫他們自己判斷，就是因爲他們自己判斷的，如果與市民的認知不一樣的時候呢？就是衝突啊！你就是造成社會的亂象嘛，對不對？老百姓認爲他們這樣沒有錯，因爲沒有在這八項裏面。那你說的重大違規，是什麼叫重大違規？每個人認知不同。

像我剛才講的，緊靠路邊是 40 米，以上是 60 米或是 100 米，你要如何認知？每個人看法不一樣，好不好？所以我是說這個部分，真的要談的很多，我們因爲時間的關係，我沒有辦去一一在這邊跟你們討論，但是我們剛剛很多議員也都提了，我相信這兩天也會很多人跟你們就教這個問題，我們議長也裁定了，希望大家集思廣益，我是在這裡向交通局建議，你們訂出的辦法，交通大隊是遵守交通局訂出的辦法來執行。所以你們不能把問題丟給交通大隊最前線、最辛苦的員警來處理、判斷這個問題，常常造成兩方的衝突，而造成民怨。你們應該要很明確的訂出這項拖吊的管理辦法出來，讓他們知道要怎樣依循，這才是正面的。不要每一次都用很消極的方式，把問題丟給別人，自己去想辦法，這樣對嗎？你們是主要的裁定單位，決策是你們在訂的啊！…

主席（陳議員美雅）：

局長，剛剛議員們的建議，如果目前在執行面確實已經看到這麼多的疑慮以及民衆的擔心，你應該要考慮，畢竟這是你們交通局主管的業務，你

們是不是從公益的角度去思考，我想這個辦法大家再重新討論一下，好不好？公益的安全比較值得受到保護。上午小組委員會各委員質詢完畢，下午 2 時 30 分繼續開會。

散會。

主席（陳議員美雅）：

下午繼續進行交通部門的業務質詢，現在請登記第一位發言的李議員順進發言。

李議員順進：

本席就今天交通部門幾項市、區、鎮的問題，請教我們的各局處首長，希望能夠利用短短的十幾分鐘反映地方的一些困境，希望能夠得到圓滿的解決，也希望對我們的市政有幫助，造福我們的市民朋友。

首先我要請教交通局，前鎮、小港名列高雄市十大死亡車禍重要路口排名的前幾名，甚至大多數的路口都在南高雄的前鎮、小港或林園地區，但是偏偏很無奈的，對於南高雄市政交通問題的困境一直沒有得到妥善的解決，最近又有一些比較奇特的現象，南高雄雖然比較邊陲，但是對我們市政建設的貢獻，我想不需要我在這裡贅言。最近有比較奇特的現象，迎賓大道上的幾家百貨公司常常在封路，老百姓已經很可憐了，上下班常常塞車，載小孩時間都來不及了，騎機車或開車都用飆的，塞到有時候連要上廁所都來不及，偏偏碰上迎賓大道上幾家百貨公司常常都在封路、常常在辦活動，聽說交通局好像是百貨公司的交通科，交通局好像是他們聘請的單位，他們想要封路就封路、想要辦活動就辦活動，市民朋友的危險、塞車問題，他們都不管。局長，我請問你，這幾家百貨公司有這麼大的能力能影響到高雄市的整個交通問題，市政府就這樣聽命於他們嗎？局長，你答覆一下。

主席（陳議員美雅）：

局長，請答覆。

交通局陳局長勁甫：

李議員所說的可能是時代大道上的迎賓大道，因為市政府不同單位或民間不同單位要辦理重大活動，他們可以申請交通維持或交通管制。我也發現最近在時代大道上連續有幾個大型活動，所以有封街及管制的工作，有些部分是跟民間業者有關，這部分我們會檢討，但是並不是百貨公司有活動而提出來我們就會同意的，我們要根據活動的意義，還有對周邊交通影響的大小。

李議員順進：

市政府是替他們工作的嗎？

交通局陳局長勁甫：

絕對不是這樣。

李議員順進：

不是這樣嗎？只做表面功夫而已，百姓的死活都不要緊嗎？你不知道上下班時間要載小孩有多緊張嗎？小孩如果沒載到，市政府可以補償什麼嗎？你們常常在封路，封路的依據是什麼？法令規定是怎麼樣？不是只有一家而已，我不是針對哪一家，三多路上的二家也一樣，常常在辦活動，人行道常常封起來，行人就必須走到快車道上，對地方的影響…。講實在的，這幾家百貨公司長期困擾地方，影響交通而已，造成地方的失業，也沒有僱用當地居民；造成物價波動，進去百貨公司吃一碗麵要 200 元、150 元是很正常的，有時我們工人做一天工還賺不到 300 元，他們哄抬物價、噪音、封路，要辦活動就辦活動。局長，你答覆一下。基層的區公所都沒有向你反映嗎？基層的員警都沒有怨聲載道嗎？這個我就不相信，基層講得很難聽耶！

交通局陳局長勁甫：

分成二部分，第一部分，他有送交通維持計畫，一定要經過交通局的管考小組審議，地方代表也有參加，這是第一部分。第二部分，剛剛議員有提到有百貨公司封人行道的部分，就我所知，我們不會同意這種活動，如果有這種活動應該是違法的，如果違法，我們會請相關單位查辦，因為人行道不可能會封起來，不讓行人通行。

李議員順進：

局長，你不是替他們工作的？

交通局陳局長勁甫：

我不是替他們工作的。

李議員順進：

本會有議員跟你施壓說一定要借給他嗎？

交通局陳局長勁甫：

目前沒有。

李議員順進：

沒有嗎？我聽說有。都是固定找某位議員透過你去借才能夠借到。

交通局陳局長勁甫：

確實沒有。

李議員順進：

沒有嗎？辦活動都是本會的議員透過你去借，需要我點名嗎？

交通局陳局長勁甫：

確實沒有。如果有，我希望李議員私底下能讓我知悉，我沒有接到這樣的電話。

李議員順進：

局長你剛剛就任，對交通情況非常進入狀況，這個我也知道，本席說這些話，無非是要替地方發聲。百貨公司動不動就封路、辦活動，也不管交通的狀況，造成地方的困擾及危險。我說過，百貨公司一碗麵要賣 200 元，隨便他們賣，外面的店家現在都跑到裡面去做，外面的百姓沒辦法生活，附近攤販哪一個能夠生存？當然，我不是鼓勵攤販，但是百貨公司封路太頻繁了，我不是指名哪一間公司，或是指名哪一項活動，但是這個狀況，局長，你一定要注意。本席剛剛的意思是要你以後比較好做，如果有這種情形，不要只做表面的，都是他們這些團體在使用而已。

另外，大坪頂停車的問題。局長，我知道你非常用心，但是對於貨櫃車的存在，長期以來都有其原因，一些停車場要廢止，要求他們遷移，本席都支持，但是一定要考慮到他們的因素及家庭生活。另外你既然要廢止、遷移，為什麼還有一些新設的停車場要進駐呢？是這些人比較沒有能力，所以你就趕他們，那些人比較有能力，你就讓他們新申請，有這種情形嗎？局長，你在大坪頂準備要新設的停車場有幾處呢？既然都可以新設，為何你還要趕舊的呢？

主席（陳議員美雅）：

局長，請答覆。

交通局陳局長勁甫：

剛剛李議員所說的新設的，是指民間的或爲了要安置這些非法的…？

李議員順進：

你要安置就到別的地方去嘛！如果你還將它放在那裡，不是問題一樣會再發生嗎？讓人家說得很難聽，既然你要趕他們了，爲什麼還要集中他們，你當作要集中就集中嗎？讓人家說得都不能聽了，那是百姓不告你而已。那是我們的學校用地、機關用地，你將我們重劃，做一做，將我們的土地徵收 45%，說要蓋學校、蓋市場，你也不蓋，而是做停車場。一場一場接著設立，結果沒有背景的任由你們去趕，不是你也不是科長，我知道你們都有顧慮到這些立場，但是我的意思是說，你若要趕人家，要新設立就要非常注意。

交通局陳局長勁甫：

我說明一下，我了解李議員所提到的，這是在大坪頂公 8 跟文小 3 兩塊地，這兩塊地因為是公有的土地，目前雖然有國小用地或是機關用地，目前都沒有開發，我們因為貨櫃車太多，要整理一個大坪頂停車場。目前都是非法的地方設他們的場，所以我們是希望提供合法的公有地來安置他們，減少在住宅區裡面因非法所產生對民衆之間的抗爭。這本來是好意，我不知道因為這個事情，地方上反對。其實這個我們跟小港區區長都有做很多交流跟溝通，所以才往這個地方來努力。當然除了這兩場之外，我們也希望再找其他更大的場地來安置這些非法的，無非是…。

李議員順進：

到其他地方不能設嗎？你既然要趕他們走了，為什麼只准你們放火，我們點個燈都不行。我們設立了幾十年，你就要趕走我們，結果這個機關用地，該蓋學校不蓋，該蓋菜市場不蓋，又要來弄停車場，你們才來收錢這樣。

交通局陳局長勁甫：

機關用地，譬如說國小有開闢的需求，馬上我們就不會去使用那塊地，機關有需求，我們也不會去用那塊地。

李議員順進：

這是在說的。

交通局陳局長勁甫：

經過檢討之後沒有那個需求，…。

李議員順進：

局長，那是你在講的，你准他十年、二十年下去，哪有可能說要設學校就馬上讓你設，業者不會和你打國賠嗎？他們投資這麼多下去。

交通局陳局長勁甫：

不會啦！

李議員順進：

這個案子現在發包了嗎？

交通局陳局長勁甫：

目前是在公告，四年一期，所以也不會像議員…。

李議員順進：

這樣你不會覺得很矛盾嗎？

交通局陳局長勁甫：

不會矛盾。

李議員順進：

這麼多的地方你都要趕走他，百姓在抗爭了，你又要用一個什麼合法的，合法的可以解決讓這些車子不要行駛嗎？這些車子不會影響到我們嗎？

交通局陳局長勁甫：

這個部分在住宅區裡面，我知道以前那裡就有貨櫃車的問題，當然我們要慢慢來改善。所以我們希望非法的變成先到合法的場地，另外在大坪頂那邊不夠的，我們再找其他的地方來安置，無非就是爲了要大家共同來解決這個問題。

李議員順進：

沒有人敢標啦！現在大家都在抗議還敢標，沒人敢標，已經流標了，不要再設下去，趕都趕不走了還設下去。〔不會。〕趕都趕不走了，十大死亡車禍都在我們那裡，你還要設下去。

交通局陳局長勁甫：

如果是這樣，我們可能在大坪頂那裡就沒有辦法處理大型貨櫃車的…。

李議員順進：

還是不夠啦！還是固定的那二、三家在做，其他的仍然被趕來趕去，問題還是不能解決。這個案子要不要停著，要不要環評，要不要經過地方的同意？

交通局陳局長勁甫：

地方上的同意，我想這個已經經過了幾次的會勘跟開會，基本上已經取得地方上的同意。

李議員順進：

你要不要爲這個政策負責？如果這個政策失敗，你要怎麼辦？

交通局陳局長勁甫：

政策失敗是指什麼意思？

李議員順進：

如果這個停車場設下去，還是沒有解決交通問題，你要怎麼辦？

交通局陳局長勁甫：

我們絕對不是只有光設這個停車場，我剛剛說過了，除了這個停車場能夠容納的，我們盡量去容納，在不同的地方我們希望去爭取更多的土地，來容納這一些非法的業者。你說解決交通問題，這本來就是我們的工作，我當然要爲解決交通問題負責。

李議員順進：

這個部分拜託你再慎重的評估，爲了地方，你到任後也很關心這個問題，我知道。但是你可能不了解，被部屬誤導了，我跟你見過二次面，我覺得

你是很有理念的人，對高雄市的交通，應該是有幫助的。但是這個案子，你務必要慎重，將我們趕走，而又集中在那裡，你們又自己收租金，我們的土地讓你們重劃，重劃之後，我們要放自己的車也不可以，我們自己的…。

主席（陳議員美雅）：

延長 1 分鐘。

李議員順進：

我們放自己的車子，你都有話講，現在政府重劃取得的土地，跟百姓是有約定的、跟地主是有約定的，要提供我們公共設施，結果不是提供公共設施，是提供一個你們在抽利潤的，圖利政府不是圖利你們，圖利政府的一個單位出來。你說要對我們怎麼交代，我們建議蓋市場，建議孩子讀書不方便，要你蓋學校，你們不蓋。二、三個業者約一約要你做停車場，你就做停車場，把那一些趕到我們這裡，局長，這樣講得過去嗎？這個邏輯講得通嗎？二、三個業者跟你講，你就資格訂一訂，將私人停的都趕走，政府自己准這一場是合法的，你們收錢，而我們的土地在這裡，停我們自己的車都不可以…。

主席（陳議員美雅）：

陳局長，李議員最了解當地的民意，你是不是可以跟李議員再多溝通一下，協助他解決當地的這些問題。請郭議員建盟發言。

郭議員建盟：

最近光榮碼頭在辦小鴨活動，看到交通局針對青年路的路段，在假日的時候，提出了公車跟巴士、計程車的專用道。雖然這個過程，因為我認為宣導還有一點不足，有些一些亂象，但起碼跟過去只是派義警，在那邊強力的交通維持，但是全部塞在一起，我認為進步很多，這一點我要給交通局肯定。另外我還是再度提醒，未來流行音樂中心完工以後，五福橋會是整個鹽埕區跟整個流行音樂中心，最大的交通瓶頸。所以不管是五福橋，未來因為路橋的路幅本來就不用寬，可能只跟臨港線的鐵路，中間再多拓寬人行步道也好，或者是直接要拓寬五福橋，請交通局都要及早因應，因為流行音樂中心如火如荼就要動土。

延續早上的質詢，針對交通局討論到拖吊業務。局長，針對兩點我聽到的問題再跟你就教。局長你講到我們現在拖吊業務的執行，其實現有的罰款，就有一部分是屬於警員的裁量權，你主張違法如果不急著拖吊，就不要拖吊，用現場罰款、照像的方式處理。我聽到這一段要跟你鼓掌，實在是欠缺栽培，你沒有早一點當局長。局長你要去思考看看，這段交通拖吊裁量的彈性，不是只有我個人，過去坐在這裡，或是我們的前輩議員，都

不斷的在跟交通局還有交通大隊強力爭取，甚至抗爭，人家說沒有違法那麼嚴重，就不要拖吊。後來交通局爲了交通大隊的主張，高雄市向來就是被人家詬病，我們的紅綠燈號誌只是參考，高雄市現在是進步的國際城市，要有高標準的遵守交通規則。所以儘管議員不斷地施壓，最後還是維持一樣的拖吊標準，這個標準現在回頭看，確實，我們被人家罵，說車被拖走了明明有委屈，叫你們去講都沒有用。但是看到現在高雄市的交通狀況確實有進步，高雄市的紅綠燈號誌是不是僅作參考，現在也是過去的一個笑話，所以我想提醒交通局長，如果法令都沒有改，都是一致的法令、一致的政府、同樣的陳菊，如果現在的標準重新再開放，你要去思考代價是什麼？你現在如果要再開放，有沒有可能我們的交通秩序會倒退？有沒有可能未來我們要緊縮的時候，又要付出多少民意代表跟基層民衆的衝突，甚至可能要犧牲許多的生命財產安全？這一點的疑慮提醒交通局長要去考慮。

第二項，這個我有請教停管中心的主任，在基層上長期受他的支持，他幫忙我許多。前幾天跟他電話討論，聽到未來的紅車（公家的拖吊車輛）跟白車的執法標準可能不一致。主任同時提到其他縣市也有同樣的標準，但是我還是提醒就是紅車好像是在市區以外的地方執法，白車是在市區。照理來說，市區的執法標準應該比郊區還高一些，因爲市區的交通跟人都相當集中。如果放兩套標準，是不是要告訴民衆如果看到紅車要跑快一點？紅車比較兇，看到白車沒關係，慢慢來，白車不會咬人。這跟我們在6月5日要求你們送來議會說未來同樣是紅線會有兩套標準，有些要拖吊、有些不要拖吊。我記得那時候我跟陳議員麗娜都覺得民衆會難以適從，一條紅線有二個標準，請你們要去檢討，不拖吊的紅線其實就要把它畫成黃線，這樣來讓民衆知道說該如何去適應相關的法令規定。

以上二點，我認爲在看到整個過程，前幾天有記者先生來問我說：「奇怪，怎麼弄到好像連拖吊大隊的報復手段都跑出來了。議員，你有沒有聽說？」，當然不瞭解的事，我也沒多說。我看到這個過程裡面，稍微去理解一下，不過是二個幕僚單位先有議員做了鄉愿的規定、鄉愿的附加條款讓交通局、拖吊業者跟交通大隊產生了一些矛盾，新仇舊恨交雜，搞得兩個單位的大人都不得安寧，也跳下來，讓這個事情越變越複雜，我在看也只不過是一些旁枝細節，再鬧下去，不只是局裡面，我還聽說不只是二位局長在處理，連前局長都被邀請出來協調，有這麼複雜嗎？這個問題如果再這樣鬧下去，媒體揭露出來，不是你們漏氣而已，是市政府漏氣，陳市長菊也會漏氣。所以請交通局好自爲之，跟拖吊大隊、跟警察局，用你們首

長該有的高度好好來解決，不要為了一些枝節的問題在那邊弄得跟小孩子爭鬥一樣。

另外我想請教交通局長，前幾天我看到質詢說針對我們的公車、渡輪、捷運，都不調漲。這個部分是不是可以請交通局長簡潔再說明一下？不調漲的理由是什麼？請交通局長答覆。

主席（陳議員美雅）：

局長，請答覆。

交通局陳局長勁甫：

剛才郭議員提到我們目前辦理拖吊的委外是不是有新仇舊恨，我在這邊跟議員報告，因為我剛來不久，大概沒有什麼舊恨；新仇呢？我也沒有感覺到有什麼新仇，所以這個部分請議員可以放心。

第二個部分，有關公車、渡輪、還有 MRT，是不是要調漲？其實這三種都是屬於公共運輸的範疇，它們的費率是要經過費率調整委員會去審議，才可以去決定要不要調漲。到目前為止，公車也好、渡輪也好、還有捷運也好，並沒有案子送進來要我們做費率的調整。

郭議員建盟：

有沒有宣示凍漲這樣的政策？

交通局陳局長勁甫：

那是報紙上寫說凍漲。那一天質詢的情況是李議員提到說因應現在有電費調整、油價高漲等等這一些，會不會牽連未來可能會有調漲的情況？我在議場裡面提到這個問題很難回答，因為整個成本的結構並沒有辦法現在說不漲就不漲，不過我們有在這邊提到短期裡面因為沒有任何案子送進來，短期裡面應該是沒有調漲的需要。

郭議員建盟：

局長，我再請問你，為什麼我們的公有停車場一漲就漲了 50%？是什麼過程？

交通局陳局長勁甫：

公有停車場可以分幾個面向來看，第一個部分就是說目前公有停車場有很多停車場因為長期使用的情況下來…。

郭議員建盟：

為什麼一次調到 50%？一般月停從 1,800 元調到 2,700 元，為什麼調那麼高？

交通局陳局長勁甫：

這當然是要看跟附近整個供需使用的情況去做反應，但是我必須在這邊

講，1,800 元調到 2,700 元，這大概是一個調漲的方向沒有錯，但是我們在這個同時裡面做了一些配套。什麼配套呢？譬如說在以前沒有分白天的月票…。

郭議員建盟：

爲什麼一次調漲這麼多？我要問這個問題，爲什麼漲那麼多？

交通局陳局長勁甫：

我剛才有說過…。

郭議員建盟：

過去都沒漲，這樣問你比較快。

交通局陳局長勁甫：

爲什麼過去沒漲？

郭議員建盟：

對。

交通局陳局長勁甫：

過去沒漲的情況，當然有一些因素，可能不在我這個任內，我所瞭解的是說附近的供需這部分變成…。

郭議員建盟：

供需不會一下子跑出來。其實問題不在於你調回合理價格，是一次漲太多，過去都沒漲，所以現在漲。我們如果都沒有講話，不就是這一區的議員比較好欺負。當然也不會是如此，相對的，我知道文化中心周邊的里有一些配套，打了該有的折數，只調漲到 2,100 元。除了文化中心以外，其他的公有停車場有沒有用同樣的配套方式處理？有沒有？

交通局陳局長勁甫：

當然我們的配套是一樣的，因爲每一場原來還沒有調漲前的基礎價錢是不一樣的，也許議員認爲好像感覺不太一樣。基本上，我們也因應這一次訂了一個原則，譬如說在回饋里的部分，那個是配套。在公有停車場的出入口半徑 300 公尺涵蓋的里都算在這裡面，這是第一個。

郭議員建盟：

所以新正停車場或者是鹽埕停車場的月票也一樣比照打折。

交通局陳局長勁甫：

是的。

郭議員建盟：

我想強調，其實漲價，如果經濟好一次漲足，大家可能不會反對，但是在經濟景氣不好的時候，應該分階段來調漲。這次這樣，一次漲這麼高，

民意代表都受到很大的壓力，我們也希望未來你們要調漲，寧可在經濟景氣不好的時候分每半年調漲，逐步調漲到應有的合理價格，而不是一次如此的調漲。

再來幾個問題，簡單就教觀光局長。觀光局長，早上你有提到說 10 月 1 日的法令，旅遊法頒布以後，我們的人實際上沒有減少，我認為說你們應該去對比前年，前年搞不好成長是 30%、20%，今年只成長 10%，實際上是減少的。再來有沒有可能因為這個法令才剛公布，然後造成大家還在觀望，所以它的政策影響遞延。因為從 3,000 元漲到七、八千元的旅遊價格，我認為旅遊的人數會大降低，這是合理的。因為在過去只要 3,000 元人民幣就可以來台灣，現在要到七、八千元，旅遊意願當然會降低；但是長期來看，這個政策會讓高雄的美脫穎而出。過去開始有陸客來的時候，我記得在第一年時，我問人家高雄有什麼？大家第一反應就是西子灣、六合夜市；接下來，第二年再問，是六合夜市、鑽石；第三年再問，鑽石、鑽石、鑽石。整個消費已經遮掩了高雄應該有的觀光本質，你看，其實要七、八千元的人民幣…。主席，我可不可以再延長 2 分鐘？

主席（陳議員美雅）：

延長 2 分鐘。

郭議員建盟：

現在要七、八千元才有錢賺，過去只要 3,000 元人民幣就可以做，這代表什麼？來高雄買鑽石負擔整個在台灣旅遊很大的成本，所以沒有時間去高雄其他的景點。

現在有新的法令頒布，對我們來講，危機就是轉機啦！反而可以讓大陸的民衆來到高雄，看到高雄的美。長遠來看，陸客的自由行，可能還會增加。所有的高雄的產業發展定位，我摸索了好幾年，唯一看到，五年內可能就有的契機，讓高雄站起來的機會，就是觀光旅遊。我把它設定在哪裡？設定在只要旅運大樓一完工，高雄跟大陸之間的距離以及兩岸的語言、氣候跟消費狀況，用輪船載過來，旅運大樓只要一完工，所有的陸客只要出國旅遊，最便宜的首選跟服務最好的地方，可能就是台灣。

所以五年後，高雄單單針對陸客來高雄旅遊，下船的第一站，跟回去的出口站，我們所獲得的產業商機我認為那個是高雄服務業、工業轉型最大的機會。所以到現在我還相當期待，請觀光局把握這個契機，高雄辛苦了那麼久，讓它有機會翻轉過來。我跟我的幕僚在討論，說到這個政策的方向，觀光局應該有什麼樣的目標？我的助理有提到，要觀光局用三到五年的時間，要讓高雄成為大陸大媽們，出國三到八天的第一首選。如何把這

目標訂立好？這段過程，我們的觀光局長你的笑容最有魅力，你就多去中國大陸。利用這個時候，沒有消費團的時程，去行銷高雄美的內涵和深度，讓陸客來觀光時，就會選擇到高雄。這個要拜託觀光局長，未來在這方面的目標和施政上去著墨，請局長簡單回答。

主席（陳議員美雅）：

局長，請答覆。

觀光局許局長傳盛：

因應未來的旅遊法實施之後，低團費的情形可能會受到一些衝擊。所以，我們目前有積極的行銷，把自由行大量的增加。就如同郭議員剛剛建議的，我們會積極到大陸各個城市，來宣導高雄的美。事實上，今年到目前為止，我們已經去了六趟，幾個城市都有。在未來，我們有個重點，跟大陸相關的，除了這個旅運大樓的航線之外，我們有個積極的目標，就是跟中國大陸廉價航線的飛機也能接上線。

國際旅運部分，廉價航空是個新趨勢，目前已經接上兩間，一個就是春秋航空，另一是吉祥航空，應該在這個月底，就會正式啓航到高雄來，這是我們的第一步。未來，其他的亞洲廉價航空，我們都會去爭取，以高雄做爲他們進入台灣最重要的窗口。

所以我們觀光局一直對外宣導一個形象，就是「旅行台灣·首選高雄」。只要進來高雄多住一個晚上，那他的消費就會多一天，這個對廣大高雄相關的觀光產業是個很大的助益，我們觀光局會朝這方向去努力。

主席（陳議員美雅）：

許局長，郭議員對於觀光有些創意的見解，你應該多跟他討論一下，好嗎？還有交通局陳局長，一樣啦！郭議員剛剛提到公有停車場，我也提了好幾次。其實我覺得在整個大環境不景氣的情況下，你們突然漲價了，針對公有停車場漲幅這麼高，一般民衆是不能接受的。也許你們當初的政策要有個宣導期，或是配套的措施要做出來。所以這次的漲價確實造成很多民衆的批評，我希望你們以後在這個部分要多加改進一下。好，謝謝郭議員寶貴的質詢，接下來，請周議員鍾濛質詢。

周議員鍾濛：

交通部門最重要的當然就是三大局啦！第一個，就是交通了。談到交通，如果可以通，什麼都可以解決，包括觀光也一樣。如果交通不良，那怎麼去觀光景點呢？沒辦法去嘛！不是塞車就是交通安全出問題，根本就不安啊！那就麻煩了。

當然，捷運在交通裡面，是屬於快捷的，快速到達你要去的目的，解決

交通阻塞，不必要的浪費時間，這才叫捷運嘛！否則怎麼叫捷運，叫慢運就好了。

我有幾個概念，要讓大家知道。我曾講過，現在的颱風是最好檢測我們所有公共設施，包括道路、水溝等等，是最好、最關鍵的季節。每年大約是 6 月到 11 月，比較麻煩的是 7 月到 10 月。我們 9 月來了兩個颱風，還好都沒進到高雄來。第一個，就是 8、9 月的康芮颱風；第二個，就是天兔颱風。中秋節的時候，天兔也沒過來，昨天和前天造成北部慘兮兮的菲特颱風。有時候颱風的名字很難記，不知道大家是怎麼命名的，「菲特」如果難記，就要花點心思去記，菲特就用 fat 來記，胖子就是菲特，還好那胖子沒進到高雄來，沒進到南台灣，它只有從北部掃過去，從宜蘭、淡水那一帶掃過去。在這兩天已經從馬祖登陸到廈門、福建、浙江一帶去了，颱風真的很麻煩。

颱風來襲，雖然是個危機造成災害，但是最重要的，它也可以體檢出來，高雄市這個都市有沒有很多缺失？包括道路、水溝等部分，水溝包括排水和污水下水道的種種。市區的道路就好像人體的血液循環系統，如果道路不通，好像血路不通，輕則手麻腳痺，最麻煩的就是心肌梗塞，甚至最後腦中風死掉。不只是半身不遂、行動不便而已，還有可能心臟麻痺而死亡。

再來，排水系統就好像我們人體的泌尿系統，如果泌尿系統不好就會發炎或是結石，這些都很麻煩，都需要動刀。污水排水系統就好像人體的消化排泄系統，如果消化不良，就造成便秘，飲食不當又會造成腹瀉、腸胃炎，那些都很麻煩。

所以，交通方面好不好，是最重要的。陳局長，你看一下，有時候不一定要花很多錢，這是高雄大學這條南北向的，就是高雄大學路，在盡頭的地方，就是高雄大學正門口，橫向、東西向的，就是藍田路，你看高雄大學已經成立十幾年了，我們都沒有認真照顧，包括以前陳存永局長，以前有當過養工處長。陳局長，你有當過養工處長嘛？養工處都是負責道路維護的，你注意看這個道路，旁邊有黃黑斑馬紋的，這上面不只是斑馬紋提醒而已，應該還有這一點黃色的，認真講叫做反光的導標，全部在這裡，這已經 10 年了，都不見了，剩下一個。再下一張，這個全部高雄大學路旁邊，倒的倒、黑的黑。你看都沒了，全軍覆沒，這不是我去敲掉的，是十幾年來自然損壞的，要維持道路交通安全，硬體設施是不是一定要花很多錢？不一定，應該是有沒有認真維修、養護，是不是這樣？這很可憐，這個設計這樣，需要維修。再來，你們這個交通安全方面，不只這些反光導標等標誌做得不理想，你好好看，高雄大學路是路寬 60 米的大道，裡面含

一、二十米的綠帶，慢車道跟快車道中間是大的綠帶，差不多 15 米到 20 米，真正路寬剩下兩側各 20 米，加總為 60 米，快慢車道中間有安全島，安全島設計，你看這邊退縮，中間的主要綠帶分隔島退縮到比這個還至少差了 5 公尺以上，試想如果從家樂福藍田路要往右轉進來，晚上開進來，因為真正機慢車道只有差不多 1 米多寬度而已，這是快車道兩線的，機慢車道只有 1 米多，如果從後面來，因為這個快慢車道分隔島凸出來那麼多，比這些主要幹道的中央綠帶分隔島或分向線，這些等於是快慢車道的分隔島，這邊是中央的分向線，這個還至少往前凸出來 7 到 10 公尺。這種設計都是不當的，百姓都在抗議，因為整個高雄大學是重劃，重劃是地政局的，整個整體開發是地政局的，所以你這樣看過去…，陳局長，其實我已經請你們去看過，大家都同意，這個不需要什麼交通安全的督導會報，這個設計不當在十幾年前高雄大學原創時，整體開發設計的時候就不理想，哪有快慢車道的分隔帶會比中央分隔島還凸出來？照理講要內縮才對，所以他都同意，因為這邊開過來，要右轉也好，左轉也好，要進來慢車道，機車很難進去，應該這邊要往後退縮 5 到 7 甚至 10 公尺，讓由西側要往東側慢車道的摩托車主，可以直接很快速的進來，而且因為空間、距離很寬敞，所以可以安全的進去，局長，你了不了解我的意思？這個缺口那麼小，只有 1 米多，摩托車要進去，角度變得很銳利，不應該這樣，應該要很順的，讓這個退縮 5 到 7 公尺之後，這個摩托車從這邊右轉，右邊要往左轉進來可以很快的進去這邊，甚至我們從右邊要進來慢車道的也很快的進來，因為藍田路拍不出來，要現場看才知道，當地你們的這些股長都贊成往後面退縮 5 到 7 公尺，但是很可惜的，去看至少看了兩、三個禮拜了，還沒有動靜，我想這個部分請陳局長回應一下，是不是你硬體的設施跟軟體的規劃設計，應該快慢車道的分隔島要往高雄大學的校門那個方向，往北退縮 5 到 7 公尺？這個要現場勘查才知道，那個都已經效率不好了，還沒做。還有這些反光導標等的標記、標線不好的應該定期維修，而且不只高雄大學跟藍田路口這個交叉的十字路口而已，請陳局長簡單答覆。

主席（陳議員美雅）：

局長，請答覆。

交通局陳局長勁甬：

剛剛周議員所提到的反光導標，從照片上看起來確實應該去維修，這個部分是養工處的權責，不過我們會盡這個責任來…。

周議員鍾濠：

那都是養工處的權責喔？

交通局陳局長勁甫：

是。

周議員鍾濞：

我看你們交通局要指導，養工處專業…。

交通局陳局長勁甫：

我們會協調…，一起把這個東西解決掉。

周議員鍾濞：

要多久做好？

交通局陳局長勁甫：

讓我跟養工處那邊協調一下，就趕快跟周議員…。

周議員鍾濞：

應該不用一個月吧？我總質詢是 11 月 12 日，不然 11 月 12 日以前的一個月好不好？

交通局陳局長勁甫：

我們盡量在這個期間，因為這個是養工處的權責，我會打個電話…。

周議員鍾濞：

技術指導嘛。

交通局陳局長勁甫：

不是技術指導，是大家本來就應該互相協調，把應該做的工作做好，還有退縮的部分也是養工處的權責…。

周議員鍾濞：

不過那個交通安全是你們要指導的。

交通局陳局長勁甫：

對，所以如果是交通安全上的顧慮，我們當然…。

周議員鍾濞：

確保交通安全的、增進交通安全的。

交通局陳局長勁甫：

跟剛才我的答覆一樣，市政府是一體的，大家一定要共同把這個重點的部分解決掉。

周議員鍾濞：

局長，我想要有效率一點，局長請坐。路口不只是這個路口，全高雄市重要的交通路口，如果有一些標誌、標線、標示等各方面缺失應該都一體適用，好好的請專人或交通局的配合你們養工處的人員，去把高雄市所有大小路口、重要的路口應該做一個總體檢，不良的、不好的，趕快要做定

期定時的更換、維修、保養，讓市容觀瞻跟整個這些安全都有保障，這是第一個。

第二個，我說過，交通除了安全以外，重要的…，陳局長，現在看不懂了，從 2 點半就開始質詢，幾年前的時代都從 3 點開始到 6 點，結果現在不是，沒關係，隨時都可以。你就任高雄市交通局長以來，你覺得高雄市轄區交通最差的、阻塞最嚴重的路段、路口是哪個？

主席（陳議員美雅）：

局長，請答覆。

交通局陳局長勁甬：

這個部分因為在上下班的時間通常…。

周議員鍾濞：

不要只有說上下班，當然上下班…，你覺得第一個大家共同最火大的、最厭惡的，你最頭痛的。

交通局陳局長勁甬：

經常收到的訊息是在國道 1 號跟平面道路銜接的地方。

周議員鍾濞：

我跟你講，我想應該是在左營區的大中快速道路系統跟國 1 的，也就是在榮總那一帶的大中到鼎金系統是最爛的，局長請坐。當然你可能會說這不完全是我們的責任，但是高雄市應該負責，所以就像你講的，應該是在第 11 頁，國道 1 號第 11 頁應該要增設大中鼎金道路系統，我都想不懂，局長，我想除了要好好解決國 1 跟國 10 道，大中快速道路系統其實銜接上去，左營大中到旗山、美濃的叫做國 10 號，跟國 1 交會的應該要好好的打開這個結，這樣才有辦法，除了增加鼎金、鼎力匝道系統，我想設法要讓國 7 的…，國 7 你知道吧？國 7 如果真的死掉，就麻煩了，國 7 絕對一定要設法讓它過，因為可以解決這些從海邊、港邊的貨櫃碼頭、貨櫃營運停車中心，整個重車不需要經過重要的市區道路、國道的市區道路。甚至我覺得最好應該要跨過去，不是只銜接國 10，應該再往北延伸接國 1，就是在楠梓、岡山、橋頭以北，直接就跨過去銜接。主席，等一下再給我幾分鐘，不然這實在…。

主席（陳議員美雅）：

延長 2 分鐘。

周議員鍾濞：

陳局長，你要建議，國 7 不是只有接國 10，如果只接國 10，從小港、前鎮、林園、大寮、鳳山到仁武的話，這個我覺得很可惜…。屆時他們不只

抗議，那些抗議的人他有理由，環保、生態，最重要的是…，那一天我有去參加大寮段的說明會，那邊的人都嚇了一跳說：「你又不是大寮的議員，怎麼會跑來這裡呢？」我說：「我都關心。」因為大寮地區附近的鄉親既厭惡又很不爽的是，看得到用不到，大家反對的就是這樣。你增設這個國道給我們，就讓我們不要只是看得到，國道往上面通過而已，一定要有匝道上去，讓我們可以使用得到，看得到用得到，大家都會支持。如果只是看得到用不到，大家都會反對，很簡單的，這是人性；而且是使用價值的問題，有沒有存在的需要？所以好好溝通，應該增設匝道就增設匝道，如果可以，包括仁武、拷潭那邊，或大灣那邊直接就有新的、好的匝道上去紓解交通，烏松區就不需要跑到三民區、左營區的榮總大中快速道路系統上去了，直接就從澄觀路那一帶，或可以接國 10 上去，基本上這樣叫分流，分流出去，整個就像水一樣。水要採分流，路也要採分流，你那一些就不會有結石，就不會有阻塞，就不會有什麼腦血管淤塞、壅塞等心血管疾病，都不會了。膀胱如果有力，道路如果也通暢，人就健康，精神也會很清爽啦！阿桐伯中醫診所也都是這樣介紹的，對不對？一定要膀胱有力，道路也一定要有通，這樣你自然就能夠神清氣爽。

再來，觀光局的，拜託，海洋系統的，海洋道路要做就從林園，或我們的這些什麼…。

主席（陳議員美雅）：

周議員鍾澐不愧是高雄市最資深的議員，對高雄市政非常的熟悉，我們也感謝他非常寶貴的質詢和建議。接下來，我們請伊斯坦大·貝雅夫·正福議員質詢。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

今天是交通部門的業務質詢，我還是要提出台 20 線的問題。我們既然合併，高雄市議會、高雄市政府都要關心這一條線的道路復建。台 20 線，我要把一些怎麼爭取權利的過程，也先向市政府報告。寶來到勤和之間，中央是放棄的，這一條路線是完全要放棄的，第一次我帶著鄉親，包括寶來、甲仙的，到行政院陳情，所以第一階段台 20 線的寶來到勤和之間，公路局就規劃了。規劃之後，我希望交通局長有時間、有平台和交通部作業務聯繫時，要把我的意見向交通部好好的做陳述。這一段路還有七座已經發包的橋梁正在施工，但是我發覺到，因為是中央的工程，在原鄉地區天高皇帝遠，中央部會也很少去，監造公司和廠商並沒有依照合約的工程進度施工，所以希望局長在這個部分能夠反映。

這一段路解決以後，也許在明年 5 月底以前就可以完工，我們不要超過

5 月底以前，因為這是交通部公路局自己跟我說的，明年 5 月底以前完工，但是我發覺到有部分的橋梁柱子已經架上去了，卻沒有工人，也沒有重機械，這到底怎麼回事？政府的每一個工程應該有一個監造公司在那邊監工嘛！何況一個橋梁要 3 到 4 億，所以請交通局長有機會要向交通部反映。這一段路做好以後，我們中間就不會再發生斷路了，就是這個路段而已。再上去就是我講的復興到勤和之間，後來我又帶了鄉親到行政院，高雄市籍的立法委員不分黨派都有到場。我今天終於收到公路局的公文，今年的 10 月 24 日在桃源區公所要做路廊的說明會，這一段復建道路工程期限的一個說明會，這是很大的突破。在這一段時間，我也特別要求陳市長菊，把前幾天我質詢的人民的請願書，再次在行政院會來提出，發言 5 到 10 分鐘。下個禮拜劉副市長會到行政院去開會，我也拜託劉副市長一定要講話，代表高雄市政府的立場，和中央行政院的院會來對話，我們很多的權利，就是要靠對話來爭取的。這一條台 20 線，我今天收到公路局這分公文，是非常大的突破，局長是不是要跟公路局建立一個台 20 線，復興到勤和之間業務聯繫的平台。我們的民意代表，包括我們市籍的立法委員，可以在監督的立場上督促公路局，儘速的把路廊規劃好，路廊的工程要做一個定案，中央開始編預算，逐年把這段路做好。

台 20 線，從玉井到台東的關山鎮是一條美麗的道路，我們常常說高雄市的後花園，真正的後花園就是在旗美九區，尤其是南橫公路的台 20 線。這一條路不是原住民的道路，我常常在議會講，那是我們台灣人共同的國家道路。必須要有復建的計畫，這是中央的計畫，但是我們市政府也要有自己的立場。你們有相當多的機會，跟行政院的各部會談到交通，就必須要談台 20 線。我問一下局長，我們市政府有沒有參加過交通部官員的會議？有沒有聽過台 20 線的問題？有沒有反映過？請局長答覆。

主席（陳議員美雅）：

局長，請答覆。

交通局陳局長勁甫：

剛才伊斯坦大議員也有提到，有關台 20 線旗美後段，大概在 10 月 24 日以後，會到我們當地來做一個路廊的說明會，我想這是一個很大的突破。這個一定是在議員長期關心的情況之下，還有市長、工務局他們的努力所造成的。

從府裡面的權責來看，因為工程的部分屬於工務局跟公路總局這邊來做對口。當然我們交通局也要扮演整個道路路網的協調跟對口，所以在未來整個路網上面的完成，我們一定是責無旁貸，我們會配合工務局及公路總

局做更密切的合作。

在相關的溝通管道上面，特別是你關心的溝通平台，事實上我們交通局跟公路總局也有一些溝通的平台，跟交通部的路政司，也有直接的窗口，我都會陸續的來強化這個部分。因為畢竟就像議員所提到的，這一條路是大家共同的回憶，而不只是高雄市的一條路，這個是很清楚的。在早期這一條路就是南橫公路，過去也有南橫健行隊，我個人本身帶了救國團南橫健行隊三次，當過領隊。所以其實這一條路對我來講，也是年輕時非常美好的回憶。我會繼續扮演這樣的一個角色，配合我們市政府還有工務局和公路總局這邊溝通平台的促進。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

之前中央重建會，還有我們的政務委員楊秋興，每次在議會就是會提到楊秋興。當時的南部辦公室就是他主持的，到底要不要復建？他告訴我們要「東進東出，南進南出」，以後不要種很多的高經濟作物，譬如說高麗菜，那些都不要種。叫我們種比較輕的，比較輕的是什麼？我們後來想來想去，原來比較輕的經濟作物就是靈芝。靈芝是林務局的，你叫我們原鄉去拿靈芝，會被法辦。所以我看一個政治人物，當年我們在支持你的時候，換了一個位置，就換了一個腦袋，這樣的政治人物，對我來講，我真的很看不起這種人。

今天我們不斷的要求行政院要復建這一條道路，我希望行政院在這個部會，要跳過楊秋興這位政務委員，因為你一個人害得我們台 20 線不能很順利的進行。他當過我們的縣長，好歹我們以前也是支持過他的。你有機會當政務委員，有權力，你應該回饋我們原來高雄縣的鄉親，來回饋我們大高雄的市民，在權力的位置上服務自己的地方。

還好今天我已經收到這分公文，兩年多來，我們的鄉親因為這條道路不復建，完全是絕望的心態。大家沒有走過這條路，沒有嚐試過那樣的日子不會感受到。當下雨時，你們在都會區怕淹水，我們山上的人，只要隔天沒有下雨，出太陽的時候，我們更辛苦十來天。我們現在從勤和到復興之間的河床便道，到現在也還沒有開，公路局用的開口合約，到現在也還沒有開，是不是請交通局長能夠向公路局打一通電話，我們當議員不是公路局的監工員，公路局在那邊施工河床便道，我當議員的在那邊監工一天，我們竟然淪落到這種地步。

所以大家要想一想，原鄉地區是我們高雄市的市民，我沒有看過這樣的中央單位。難怪說沒有人情味，希望這個人情味在九月政爭爆發以後，慢慢的找回人情味。中央不是沒有預算，絕對有預算，而是態度的問題，我

們市政府也要很積極的跟中央來對話。我不喜歡聽我們官員說「土質鬆軟」、「土質疏鬆」，這個不是官員該講的話，可以這樣專業講話的就是搞工程的人，有工程專業的人；我們的政府官員以後在談台 20 線的時候，不要談土質疏鬆的這個問題。我們在那邊，我們所看到的，以目前台灣的科技，你問問我們的捷運局長，搞工程的專業人員，在台灣哪一個工程科技不能做？前幾天看到往霧台的高架橋，那個也是科技工程可以突破高度的高柱橋，有 33 層樓高的高柱橋，我們的台 20 線不用那麼高，所以我說是態度。我們市政府整個有牽涉到這個業務的，只要是道路的，不管是工務局，不管是交通局，反正跟道路有關的局長，你們要講話，在中央部會要講話。能夠把時程、把工程，讓所有高雄市的 270 多萬人口知道高雄市的後花園，中央已經開始啟動路廊，啟動工程進度。

高雄市將來有一個期望——後花園就是旗美九區，有一個台 20 線。所以我今天再特別提醒這個問題，要為國家道路台 20 線講公道話。台灣有很多人期望台 20 線能夠完全的開通，高雄市的市民也期望這一條路能夠早一點開通，我們當地的住民也希望台 20 線能夠早一點開通，所以最重要的，要怎麼樣建構跟公路局做平台，請局長務必要把這個業務平台建立好，我們也期待下一週劉副市長到行政院院會的時候，也能夠再度為台 20 線發聲。我選議員就是為了台 20 線啊！希望市政府的官員能夠動起來，我們市議會所有的同仁也能夠動起來，為台 20 線及早規劃…。

主席（陳議員美雅）：

謝謝伊斯坦大議員為台 20 線，為原鄉地區的居民這麼極力的發聲，也希望高雄市政府相關單位，如果有去中央開會或在高雄市政府體系內，能夠盡力協助促成這件事情。請黃議員淑美質詢。

黃議員淑美：

我們看到高雄市這幾年正積極推展都市觀光，原高雄市跟現在的大高雄腹地差了 18 倍，所以要怎麼串聯點對點的整體觀光，就變成非常的重要。我們看到交通局為了要怎麼串聯景點的觀光，做了一個交通政策，這個交通政策就變得非常重要。請問交通局長，在你的報告裡面，你有提到五大交通政策，哪五大交通政策？局長，你的用意是什麼？

主席（陳議員美雅）：

局長，請答覆。

交通局陳局長勁甫：

交通局的五大交通政策分別是——人本的交通、便捷的交通、安全的交通、永續的交通、休閒的交通。

黃議員淑美：

我們一起來探討這五個交通政策，首先我們來看人本的交通，你想打造什麼樣的交通叫做人本的交通？

交通局陳局長勁甫：

人本的交通，就是我們思考交通問題應該把焦點放在人本身。

黃議員淑美：

符合人走的路嗎？是不是這樣？

交通局陳局長勁甫：

應該說是以「人的移動」，最主要給比較大的優先權。最近我們也邀請到國際的 NGO 組織 8-80Cities 的宜居城市的執行長，他提到一個觀點可以讓我們省思，在城市的發展裡面，我們長期因為太仰賴小車或私有車，所以變成我們一直開闢道路、一直開闢停車場，但是這個開闢的速度，總是沒有辦法完全滿足所有人的需求。所以一個城市如果從宜居的角度來看，應該照顧的是人的移動性，人的移動性最主要就是包含行人，步行無法達成的距離應該用自行車，提供便捷的公共運輸；當然，我們也要提供相當好的公共空間，這個大概就是我們想要追求人本交通的目標。

黃議員淑美：

所以你是要打造一個友善的運輸工具，是不是這樣？

交通局陳局長勁甫：

應該是提供居住在城市裡的這些人…。

黃議員淑美：

讓更多人可以乘坐大眾運輸，是不是也是你們人本的一環，是這樣嗎？

交通局陳局長勁甫：

是的。

黃議員淑美：

人本交通其實打造的是讓更多人可以使用大眾運輸，所以我們也看到你們引進低地板公車、復康巴士、無障礙計程車，你們引進這些就是要讓更多人可以乘坐大眾運輸，但是這樣的數量到底夠不夠呢？現在反應最好的就是復康巴士，我知道復康巴士全部都是由民間來贊助的，但是無障礙計程車是政府補助的，復康巴士其實是民間資助的，因為我也募了二台復康巴士，這個我很清楚。局長，針對無障礙的公車，你覺得夠嗎？現在殘障人士有多少？我們看到復康巴士民間非常肯定，大家都說非常好，而且也一直讚美市長真的有在做事情，所以你們整個政策，其實掛在市長有在做事情！市長的政策很好，但是復康巴士 105 輛夠嗎？

主席（陳議員美雅）：

局長，請回答。

交通局陳局長勁甫：

復康巴士現在需求量也滿大的，就是因為這個原因，所以我們希望提供其他的運具，也希望可以提供無障礙朋友使用，一個城市裡面，特別是像台灣，慢慢趨向高齡化，所以未來很可能不是肢障者需要用到無障礙運具，很可能年紀大的老人要去醫療照顧也需要用到，所以看起來，有關無障礙運輸的需求一直成長、一直增加。

黃議員淑美：

一直在增加，所以 105 輛是不夠的嗎？

交通局陳局長勁甫：

依照目前我們所知道的，派車率是不夠的，所以我們才希望能夠增加…。

黃議員淑美：

這全部都是民間贊助的嗎？是不是這樣？

交通局陳局長勁甫：

購車的部分全部是由民間捐助，但是整個的營運成本是我們必須要去…。

黃議員淑美：

所有的營運是市政府支付的，是不是這樣？

交通局陳局長勁甫：

是的，我們委外。

黃議員淑美：

我們收的錢夠支付嗎？

交通局陳局長勁甫：

議員的意思是指？

黃議員淑美：

復康巴士出去也有跟民衆收錢，不是嗎？

交通局陳局長勁甫：

因為這一部分…。

黃議員淑美：

有夠油錢和駕駛的錢嗎？

交通局陳局長勁甫：

這個因為是社會局的預算，102 年編列了 8,000 萬，是委外。

黃議員淑美：

一年 8,000 萬，針對復康巴士嗎？

交通局長陳局長勁甫：

對！復康巴士。

黃議員淑美：

是伊甸在做嗎？

交通局長陳局長勁甫：

是伊甸，我們是委外。復康巴士也有收費，基本上是按照計程車費的費率二分之一收費。

黃議員淑美：

所以是減半？

交通局長陳局長勁甫：

對，減半。共乘或低收入戶，按照計程車費三分之一收費，對於更需要協助的市民提供更優惠的收費，另外一部分是由社會局的預算來支應。

黃議員淑美：

局長，我們調閱了一下資料，整個高雄市身心障礙者大概有 13 萬人，我們看了一下，我覺得只有 105 輛是不夠的，你們針對這個還有沒有繼續募資呢？

交通局長陳局長勁甫：

目前就我所知，因為這個要跟社會局配合，在有限的預算裡面，我們也在思考要怎麼樣讓整個無障礙服務的範圍擴充，所以一方面，我們當然希望將復康巴士整個運作變得更有效率，目前復康巴士是沒有使用限制的。

黃議員淑美：

沒有使用限制是指什麼？

交通局長陳局長勁甫：

沒有使用限制就是可以…。

黃議員淑美：

是隨時可以叫到，是不是這樣？

交通局長陳局長勁甫：

對。所以在整個資源有限的情況之下，變成…。

黃議員淑美：

變成幾個人在用，是不是這樣？

交通局長陳局長勁甫：

應該也不是幾個人在用，變成沒辦法讓整個資源有效運用。

黃議員淑美：

沒辦法普及，對，有的訂不到嘛！

交通局陳局長勁甫：

對，有些人訂不到。所以我們在思考有沒有另外一種替代方式，能夠讓這個服務普及，這也就是為什麼我們配合交通部政策，申請無障礙計程車的部分。

黃議員淑美：

現在無障礙計程車有幾台？

交通局陳局長勁甫：

我們目前已經申請到 20 台，由一家車行經營，目前在 8 月底有 10 台已經上路了，另外 10 台大概會在 11 月，同時我們又向交通部申請了 20 台。

黃議員淑美：

交通部補助多少錢？

交通局陳局長勁甫：

交通部補助每一台無障礙計程車 40 萬購車費。

黃議員淑美：

40 萬購車的錢。好，我希望你可以爭取更多來幫助身心障礙的朋友。人本交通建置一個友善的公車環境，也是屬於人本的一環，但是根據網路的調查，認為友善的低於不友善的，就是當你在搭乘公車的時候，這個公車到底是好或不好、友善或不友善？其實友善的程度佔了 32.5%，不友善的佔了 40.3%，這些不友善的屬哪些最多呢？我們來看統計表，「認為候車環境不佳」，也就是我在等車的時候下雨或曬太陽，有 30% 的人感覺這個環境是不好的。再來第二不好是什麼？班次、點對點交通的銜接等等，都表現得不是很好。局長，你認為良好的、友善的候車亭應該是怎麼樣的？因為高雄非常熱，高雄也會下雨，你認為最好的是什麼樣的？

交通局陳局長勁甫：

專指候車亭來講，每一個城市都積極想要把這個部分做得最好，高雄這幾年也積極的來改進整個候車亭的設施，包含利用比較好的座椅，考慮到不同年齡層可能會用到的。過去我們發現有一些座椅它弄得太矮，特別是老人家膝蓋有問題的時候，坐下去要再站起來，特別是車子來時，常常是很難行動的，所以我們也希望能夠在座椅的高度上面稍微考慮到不同需求。

黃議員淑美：

座椅的高度？

交通局陳局長勁甫：

對，另外剛才黃議員也提到，高雄市天氣非常的熱，非常熱的部分，我們也曾經考慮過是不是用「噴霧」，在京都是用這種方式，加水的噴霧。

黃議員淑美：

其實你們都沒有做，一直在講啊！

交通局陳局長勁甫：

我們在幾個轉運站已經有做了，這個部分因為牽涉到它還有一個系統必須要儲水，那個儲水裡面，因為是公共的使用，我們也很擔心這個水，萬一在公共安全上面，如果沒有一個很好的管制，萬一有人在裡面放了什麼東西，噴出來造成乘客的危害…。

黃議員淑美：

所以你們也怕這樣？

交通局陳局長勁甫：

這個是必須要思考的，所以這個部分我們會考慮。另外，是不是在公車站亭裡面，能夠讓炎炎的夏日有一點涼風進來，讓他在等待的時候比較不會那麼熱。

黃議員淑美：

這個你們應該要改善的。

交通局陳局長勁甫：

這個部分也請公車處、還有內部運輸設計科，思考有沒有什麼涼風扇可以裝置在這裡面，甚至我們也想到，是不是有可能播放一點比較輕爽的音樂，很輕的…。

黃議員淑美：

這個先求有再來求好，好不好？有的地方是完全沒有的，局長你看，這個就完全沒有，大部分你們就是一支站牌而已，很多地方都是這樣子。再來，那一天因為里長的陳情，所以我就跟你們講，因為都下雨，這些人沒有地方躲雨，一定會跑到騎樓去躲雨，所以我要求是不是在這裡建一個可以遮風避雨的地方。你們的人告訴我說，這個太窄了，沒有辦法做，你們告訴我沒有辦法做，結果你知道老人家都躲到哪裡？等看到公車來時才一直跑，局長，你看多危險。他經過慢車道要過一個馬路，這是當地的里長，他認為有需求才來告訴我。他說這很危險，那些老人家都躲在那裡，那天下雨就是這樣，他躲在那裡，結果看到公車來，他要跑過去剛好被車撞到，好幾次都是這樣。所以我們要求是不是可以在這裡做一個遮雨的地方，你們告訴我們不可以，結果我們就去看，有其他地方同樣這麼小，你們一樣在做啊！你看，那也是一樣那麼小，你們也是做啊！局長，要做這個不是不可能，是你們願不願意做，結果你們就告訴我們因為太小了，太小的我們也找出來給你看。這個跟這個一樣大，為什麼那裡可以做，這裡不能做，

爲什麼？

交通局陳局長勁甫：

當然目前市區裡面的候車亭，還沒有辦法完全普及，但是我們每一年都爭取公共運輸的提升計畫在做，像今年大概 100 座，明年大概也還有五十幾座要來做。我們會選擇地點，當然爲了要讓整個有一致性，他們的設計是有一些規範，我覺得這樣的規範沒有辦法適用到現實的不同的路寬，就是分隔島的寬度，這確實會造成提供便捷候車亭工程上面的服務受到打折。所以我們會來…。

黃議員淑美：

這個你們可不可以評估看看，因爲一樣的寬度，我們要求的只是一個可以遮風避雨的地方，不要讓那些老人家站在慢車道的後面，再跑過來，好幾次都發生車禍。

交通局陳局長勁甫：

這個沒有問題，我也要求我們設施科要針對城市裡面的不同，可能會出現分隔島的大小，設計出能夠放進去的那一種型態的候車亭，這個我們有在做。

黃議員淑美：

我們看到在報告裡面也講了，目前在實施一個大專院校附近人行道淨空的活動。但是在高醫的對面，所有的騎樓，局長，騎樓跟人行道是不一樣的，騎樓是我們家買地買來的，你要人家的機車不能停在自家的騎樓，請問他要停到哪裡去呢？人行道跟騎樓不一樣，請你搞清楚。但是騎樓你整個都將他趕走，那裡所有的店家，自家的機車不能停在自家的騎樓，要我停到哪裡去，每天都來開單。派出所我也去問了，現在爲什麼這些都要開單，他說是交通局的一個政策，他們現在已經開了二百多張，他們也很不喜歡開，但是就是交通局的政策。那這個政策好不好、友不友善？哪有人說…。

主席（陳議員美雅）：

延長 2 分鐘。

黃議員淑美：

局長，人行道跟騎樓地是不一樣，騎樓是我們家用錢買的地，所以叫做騎樓地，騎樓地是我們家在遮風避雨的地方，我們家的機車當然可以放在我們家的騎樓地，可是你連騎樓地都拍照。局長，這是友善的嗎？我覺得你們這是矯枉過正了，我一直跟派出所講，你們騎樓地是不可以開，而且那是人家的門口，請問他們家的機車要放到哪裡？是放到 500 公尺以外，

或是放到哪裡？我覺得這個不合理，爲什麼會這樣實施？局長。

交通局陳局長勁甫：

有關機車退出騎樓人行道這個部分，在大專院校這個方面，我們執行的原則是機車要退出人行道，在騎樓的部分，原則上是可以停放的。

黃議員淑美：

騎樓是可以，對不對？

交通局陳局長勁甫：

是可以停放的，另外我們在周邊的道路規劃，也要設停車格。

黃議員淑美：

所以你們要改一下，因爲你們沒有搞清楚兩種是不一樣的，騎樓是我用錢買地來做的。

交通局陳局長勁甫：

是，至於黃議員所提到的，如果我們有去執法，可能不是這個情況，那造成一些誤解，我會儘速的來了解、檢討，如果真的有這種情況，我們會趕快來做。

黃議員淑美：

這個政策要實施多久？派出所跟我們講這是臨時的、短暫的。

交通局陳局長勁甫：

沒有，機車退出人行道是我們既定的政策，因爲這樣的政策實施下去，其實我們是把人行道還給行人。

黃議員淑美：

人行道是紅磚的地方叫人行道，騎樓是人家還有樓上突出來的，下面那個才叫騎樓。請你們搞清楚騎樓跟人行道是不一樣的，哪有騎樓也在拖、也在記，我覺得這不合理。

交通局陳局長勁甫：

我來檢討或是確認。〔…〕好的，謝謝。

主席（陳議員美雅）：

今天登記質詢的議員都已經質詢完畢，我們明天上午 9 時繼續開會。散會。（下午 4 時 26 分）