
拾伍、交通部門業務質詢及答覆

一、第 1 屆第 7 次定期大會第 20 次會議

（中華民國 103 年 4 月 25 日上午 10 時 26 分）

主席（陸議員淑美）：

開始進行交通部門議員質詢，第一位請張議員豐藤發言。

張議員豐藤：

首先，我要請交通局與觀光局來看這個地方，這個地方是在蓮池潭旁邊，大概從舊城國小到啓明堂之間蓮潭路的路段，我記得之前我陪同永不放棄的呼吸英雄張守德去看，也找觀光局與養工處去看那裡的無障礙步道與環潭路線，所有東西都可以改善，唯一就是從這裡走到這裡，這是啓明堂，走到這裡就全部被擋住而過不去了，完全是過不去的，不管是自行車、步道、輪椅，全部都沒有辦法通過，沒有辦法通過的情況下，我們另外也請民政局現在在協調啓明堂，因為這個地方被啓明堂占用，怎麼樣去打通這一段。沒有辦法通的時候，行人就必定要走下來，走到這裡來，腳踏車也必須下來，再這樣過來，輪椅也必須從這裡下來，再這樣過來。交通局陳局長，你看一下，這個地方是從龍虎塔那邊過來，這裡有一個大的轉彎，有一個凸起在這邊，去年民視曾經做一個報導，在這裡出了非常多次的車禍，我那天去到那裡也和對面的檳榔攤聊，前一陣子又有車子撞到這個凸起的地方，所以，交通局要怎麼樣去解決這裡的交通安全是一個很重要很重要的問題。

說到處理交通安全，我也想到去年謝謝交通局陳局長，交通局邀請 Mr. Gil Penalosa 來高雄舉辦「發展高雄成爲 8-80 歲宜居城市工作坊」，在那個工作坊裡面，大家都在說這個城市應該不只是給車子行車空間，很多地方應該給人，是人的空間最重要，從 8-80 歲的所有人都能夠很安全的、很愜意的在這個空間生活、在這個空間走動。對於這個地區，我真的覺得非常非常適合把它變成一個行人徒步區，爲什麼？一個當然是安全，另一個是大家在這裡可以很快樂的欣賞蓮池潭，旁邊還有很多廟宇，很有趣，這裡廟宇特別多，還有很多商圈，最重要的是從勝利路到舊城國小這一段有很多商家，最近經發局也輔導商店街成立了，那邊也有一個蓮潭文化觀光協會，整個商圈已經慢慢形成，可是許局長知道吧！現在所有的大陸觀光客或其他觀光客，遊覽車一停下來，就只在龍虎塔停留，不會再進來了，這很可惜，所有的商機就

全部都留在前面那裡而已，沒有帶進來讓在地的商圈可以獲得一些益處，如果有辦法，可以把這一段變成一個行人徒步區，把它變成一個很熱鬧的商圈步道，或許是滿有趣的。

國內有很多行人徒步區成功的案例，最早最有名的像台中市的精明一街，這樣的一個徒步區，環境是非常優美的，大家喜歡去那邊逛，也帶來很多商機。我們高雄新堀江也是一個徒步區，台南市府中街也是一個很好的徒步區商圈，在這個商圈裡面，透過比較友善人行的鋪面，也管制了機動車輛，如果商圈裡面摩托車進進出出，我想很多人不會喜歡那個環境，不會想去那邊 shopping 或逛街。所以，事實上可以試著去做，當然，行人徒步區剛開始一定會遭到一些問題與一些反彈，因為那裡就是變成車輛不能進去，不能進去的話，其實就會影響過去的一些習慣，這些習慣要怎麼去調整，需要有很多配套措施，這些配套措施需要我們去克服。

我這裡所提出來的，希望交通局與觀光局共同努力來推動這一段，舊城國小在這裡，這是蓮池潭，龍虎塔在這一邊，剛才說的啓明堂差不多在這裡，這裡是勝利路，這一段是車輛經過非常危險的路段，這裡不管是觀光客或行人會在這邊走的其實非常多，是不是可以把這一段…，剛開始可能不是全面的，剛開始說不定從假日的下午，假日的時候把它封起來，變成一個行人徒步區。這樣子的話，大家可能會擔心人要怎麼去到那裡？附近有很多停車場，交通局已經規劃海光停車場、舊左營國中停車場與龜山停車場，甚至還有文化公車與好幾線的市公車，要到這裡是不困難的，這是可以做的。

再來如果這條路不能走的話，它還是有配套的替代道路，這是蓮潭路，你可以舊城國小這裡到店仔頂路與埤子頭街，從這一條這樣子過來，所以交通的動線是可以改變的。當然這裡可能會牽涉到，到時候變成行人徒步區之後，在這裡形成這樣一個商圈，很多人就會想要在這裡擺攤，可能會造成一些利益衝突或什麼，這可能需要更耐心的去協調溝通。所以希望交通局局長與觀光局許局長，大家應該可以把這一條當成兩個重要的目標，將它們合一來推動，一個就是行人徒步區，創造「8-80 歲宜居城市」這樣的一個概念，另外一個就是把這個商圈創造出來，讓地方能夠得到這些商機，是不是請局長能夠說明一下它的可行性或者你認為如何？

交通局陳局長勁甫：

對於蓮池潭這個路段，如果未來我們實施徒步區，加上那些商圈配合改造，應該可以創造出一個當地非常好的特色，其實蓮池潭這個地方是左營地區很重要的生活區域，目前也是觀光局主推觀光重要的亮點，包含像大陸客來到高雄，蓮池潭也是一個重要的景點，最近我們也看到郵輪靠岸的散客，

他們有二至三小時可以在高雄市旅遊，蓮池潭也一直都是他們的首選，這個部分應該值得我們去思考，怎麼樣讓整個觀光也好或生活的功能也好，在蓮池潭附近能夠有一個更好的宜居環境。特別是我們知道觀光局最近就要在蓮池潭引進水上滑水方面的活動，未來這些活動會讓這個地方更加多元，當然遊客、人民與交通的互動也會更加複雜一點，這時候張議員所提到的這個概念是洞燭先機，我們應該要積極來辦理。

至於行人徒步區，在國內外也有很多成功的案例，也很感謝張議員一直督促我們也要吸取國外的經驗，從 Mr.Gil Penalosa 來高雄舉辦「8-80 歲宜居城市工作坊」所分享的，我們也看到了一些希望與信心，相信我們高雄市在今年已經設定一個目標，希望可以來達成，或許我們可以選定議員所提供這個方面，不過在未來的過程裡面，我們可能需要和觀光局甚至經發局一起來配合，因為經發局曾經在 101 年度左右試辦過這樣的徒步區計畫，但是很可惜，可能當時的條件沒有很成熟，現在說不定是一個比較成熟的時機。

張議員豐藤：

謝謝，總質詢的時候我還會和你探討，希望這個「8-80 歲宜居城市」的概念可以在很多地方落實，我們再來探討一些地點，許局長，你可不可以說明一下它是不是可行？

主席（陸議員淑美）：

許局長，請回答。

觀光局許局長傳盛：

非常感佩張議員對這個區域的規劃，有關行人徒步區的構想，我接掌觀光局之後就一直去那邊繞，覺得這個地方真的可以走向這樣的區域規劃，行人與觀光客會覺得比較悠閒，因為蓮池潭就是那種氛圍，車輛與摩托車在那邊跑來跑去，人家在那邊散步也會有一點緊張，我當時就想要用這種方式來規劃，但是因為很多商家的意見與居民的意見還沒有做很好的整合，我想可以朝這個方向試試看，找假日下午或是一個時段來實施。

張議員豐藤：

好，努力一下，因為這是跨局處，包括交通局、觀光局與經發局，大家可以努力把整個商店街與徒步區做起來，謝謝。

再來還是要針對交通局，今年是公車民營化的第一年，在公車民營化之前，我曾經公開問過你，我公開要求你第一年公車或整個大眾運輸的運量必須成長 10% 以上，到現在已經 4 月份了，大概成長了多少？有沒有辦法達到？

主席（陸議員淑美）：

陳局長，請回答。

交通局陳局長勁甫：

謝謝議員的關心，議員確實曾經給我們一個目標值，希望能夠達到成長 15% 以上，我們也在這裡公開承諾，從去年 11 月與 12 月兩個月我們就達到那個目標，兩個月我們達成差不多 950 萬以上，特別是今年公車民營化以後，1 月到 3 月運量大概達到 1,330 萬人次左右，相較於去年同期 1、2、3 月，目前成長了 27%。

張議員豐藤：

這是非常驚人的，其實是非常好的，但是後續還有一段時間，今年過後，你明年、第二年設定的目標是準備怎麼樣？

交通局陳局長勁甫：

一樣，我們會以 10% 做為保證的運量來讓它成長，我相信我們會努力突破這 10%。

張議員豐藤：

公車民營化後，加密班次與整個路線的調整是非常重要的，但是還有一個很重要的就是我們捷運的路網不足，這是一個非常嚴重的問題，因此我們大眾運輸的運量一直沒有辦法提升。我們紅橘兩線 40 公里，台北市捷運當時在只有差不多 40 公里長的時候，他們的運量和我們沒有差到多少，它是整個路網形成之後才突破 100 萬人次，所以路網非常重要，但是以現在中央與地方的財政，未來已經不太可能再設像地下鐵、捷運這樣形成新的路線，不太容易了。以現在的財政來說，在我看來，大概只能朝輕軌與 BRT 來做，最近我剛寫了一篇文章，下個月要刊在議會 online，文章的內容是說我們只能用輕軌與捷運來補足整個路網的不足，以形成高雄人的綠色交通。

一條地下鐵大概可以蓋十條輕軌，一條輕軌可以蓋十條 BRT，如果沒有錢的話，我們不要蓋地下鐵、不要蓋捷運，我們改蓋輕軌，如果更沒有錢的話，連輕軌都蓋不起來的話，我們就做 BRT，也就是把輕軌專用路權的概念回到變成膠輪，就是變成大型的公車，這樣是可以很便宜的達到我們原來的目標。

還有一個更重要的效益，過去很多有地下鐵的城市，像巴黎，他們的市民都是坐地下鐵去上班，每個人都當「土撥鼠」，根本看不到這個城市的風景，這個城市的風景都是觀光客在看的，這個城市的市民對這個城市怎麼樣變成比較好、比較美，他們是無感的，因為他們看不到，如果可以用輕軌 BRT，在平面道路上，你去上班的時候就可以看到這個城市，這個城市到底美不美是非常重要的，這樣的話反而可以促進屬於高雄人的城市美學，透過輕軌與 BRT 來推動高雄市的綠色交通與高雄市的城市美學，是一個非常好的策略。

對於 BRT，我們知道你們去年才拿到交通部的預算，希望能夠做規劃，我想知道你們未來要怎麼做，它的期程在哪裡？今年年底全台灣第一個 BRT 馬上就要在台中市運行了，而我們高雄呢？是不是請陳局長說明一下？

主席（陸議員淑美）：

局長，請說明。

交通局陳局長勁甫：

謝謝張議員對 BRT 在高雄建置的關心，交通局在過去已經完成整個高雄市建置 BRT 的可行性評估，其中大概針對五條路線做探討，爲了能夠逐步落實，我們去年有向交通部申請綜合規劃的費用，主要是針對其中的一條——中華路，也就是左營到火車站的路段，做爲優先推動的部分，也只有透過綜合規劃之後，才會進入到工程設計與執行的部分，所以我們正在計劃當中，正在進行。

剛才議員所提到的確實沒有錯，整個城市裡面，未來我們也只能透過 LRT 或 BRT 來補足捷運工程造价貴與在地底下無法看到城市風景與景觀的美感，所以我們也朝這個方向來努力。LRT 的部分，不同路段有不同的規劃，正在進行當中。我剛才聽議員所提到的，有一個觀念我們可以再往前面去思考一下，現在的 BRT 與 LRT 在技術上其實距離愈來愈短，也就是說，現在國外已經有 BRT，它是用雙截電動公車，而且是無架空線，所以我們可以用 BRT 的造價來做出類似 LRT 的功能，技術在前進當中，我們現在在規劃的也會往這個新的技術去做考量，大概是這個部分。

張議員豐藤：

我們第一條 BRT 會在什麼時候出現？

交通局陳局長勁甫：

我們城市裡面的 BRT，剛才我有稍微說明一下，我們先進行完綜合規劃才會進入工程規劃與工程施工。

張議員豐藤：

綜合規劃到底什麼時候會完成？

交通局陳局長勁甫：

今年我們就會做完綜合規劃。

張議員豐藤：

包括所有可能的 BRT 路網、路線嗎？

交通局陳局長勁甫：

我剛剛有說過，我們要有優先順序，因爲牽涉到建設經費的問題，所以我們是以中華路左營到高雄火車站，當然我們左營那一端，希望能夠銜接到……。

張議員豐藤：

就是左營大路還要延伸到高鐵站。

交通局陳局長勁甫：

對，這個部分是目前路幅條件最不樂觀的，我們希望看能不能透過不同路權的使用，能夠把整條線做起來，這樣也比較能夠達成…。

張議員豐藤：

就是路幅條件不樂觀才需要做，才是會能夠增快它整個的速度，才是我們所需要的，希望這一條能夠儘速可以完成，所以剛開始可以用一些公車專用道的概念來執行。

交通局陳局長勁甫：

是，我們大概綜合規劃完以後，我們循序漸進，就是漸進式的推動，所以大概在 105 年我們希望能夠把公車專用道鋪上去，我們預期大概 107 年能夠在那個地方訂定為我們 BRT 興建完工的…。

張議員豐藤：

今年是 103 年，所以希望是在 105 年有…。

交通局陳局長勁甫：

有專用道出來。

張議員豐藤：

有專用道出來，在 107 年真的可以把它第一條做出來。

交通局陳局長勁甫：

BRT 的…。

張議員豐藤：

當然這是第一條，但是整個的路網也是非常重要，我也很期待，因為你們現在交通局輕軌做輕軌的、規劃 BRT 的規劃 BRT 的，必須要有一個整合，整個路網是整個捷運的路網，MRT、LRT、BRT 必須要多層次的整合成一個快速的路網，再銜接公車的接駁，這樣才有辦法變成讓很多人願意去坐，很方便。

我認為交通局必須要擔負起整個整體規劃的路線，把 BRT 的路網、LRT 的路網能夠規劃出來，不曉得你們現在 BRT 還有沒有其他的路網是必須用 BRT 來做的？

交通局陳局長勁甫：

有，我們其實剛才有說過有 5 條 BRT 可行性的路網在裡面，包含剛才提到的中華路，還有也是路幅條件很不理想，但是我們認為非常重要的民族路。

張議員豐藤：

民族路。

交通局陳局長勁甫：

當然燕巢學員也有提到透過 BRT 的方式，來銜接不同大學學生的輸運，所以整體來講我們大概有選擇五條路線。剛剛議員提到的，確實是沒有錯，我們會將整個城市裡面快捷的公共運輸的路網建置起來，包含不同運具的整合，這裡面還有一個就是我們目前在實施的幹線公車，我們希望幹線公車的頻次還要在加密，變成是未來形成 BRT 或 LRT 進化的基礎。

張議員豐藤：

可能就是未來的路線，幹線公車可能就會變成未來的路線。

交通局陳局長勁甫：

是的。

張議員豐藤：

好，謝謝。

主席（陸議員淑美）：

繼續請黃議員淑美質詢。

黃議員淑美：

高雄市自從縣市合併以後，腹地就增加了 18 倍，這樣點跟點的串聯就非常的重要，包括整個路網怎麼樣去串聯，都考驗著交通局。我們常常說在偏遠地區，到底要怎麼樣才可以讓它區區有公車，就是可以讓民衆可以很方便的坐到公車，這是市政府的期待，我們也看到市政府真的非常努力製造運量讓它增加。我們看到從去年公車的運輸量就達到一億人次，我們看到交通局是朝求有再求好的目標在進行，我們也知道他們有提出很多交通的政策，包括多元化無縫接軌的交通政策，我們也看到局長有提出五大交通政策。

我記得我上次質詢的時候，這五大政策包括人本的交通、安全的交通、永續的交通、效率的交通及休閒的交通。我在上次就有和大家探討過人本的交通，當時在人本的交通上，我是爭取候車亭要有一個舒適、安全好的環境，可以讓老年人、學生族群在搭車的時候，可以沒有後顧之憂的好好等車，因為我們公車班次不是那麼的緊密，所以很多人都知道高雄很熱，常常都是頂著大太陽或淋著雨在等，但是我們也看到交通局慢慢的在改善候車亭，這是在人本交通上我所看到的努力。

再來我們今天來探討什麼是永續交通？局長，我剛剛看了你的報告洋洋灑灑的，永續交通方面寫了很多，我請問局長，你所講的永續交通是怎麼樣的？

主席（陸議員淑美）：

局長請答覆。

交通局陳局長勁甫：

永續交通一般包含三個面向，第一個，就是經濟及財務的永續，這是很重要的。第二個，就是運輸對於環境的衝擊叫環境的永續。第三個，就是對於我們整個社會文化上面，也能夠接受公共運輸這樣的概念，這個是社會文化的面向，所以大概有三個面向。

黃議員淑美：

三個面向？

交通局陳局長勁甫：

是。

黃議員淑美：

其實很簡單，我們看事業要如何讓它永續？就是財務狀況，財務到底好不好？如果你財務狀況都不好，怎麼可以永續，這就都不用講，所以財務狀況非常非常的重要。

再來就是我們一直提倡的環保問題，你如果環保問題做得好，才可以永續，如果環保做不好，你的交通要怎麼永續？就有問題了。所以第一個，我們先來探討這個財務狀況到底好不好，我們都知道我們的公車，每年都虧損 10 億，我們來看一下報表，97 年 11 億、98 年 10 億、99 年也是 10 億，所以平均起來算是每年都虧損 10 億。虧損了 10 億，所以在很多人的期待之下，終於民營化了，因為我們都希望說如果政府不會經營的話，是不是讓民間來經營，這樣比較會賺錢，我們也看到了台北市的例子，也是民營化，很早之前就民營化了，所以我們在很多人的期待之下，終於看到民營化了，但是民營化之後，到底有沒有變好？到底怎麼去分配？因為我們知道業主也是希望他可以賺到錢，局長，你可不可以簡單告訴我們，幾家業者民營化給了？因為我看到的好像是你們給 7 家來聯營，就是這 7 間我都給你做，但是會出一個問題，原來公車是怎麼分配的？局長，我想請問一下，原來這些財務你怎麼去規劃？這都是公車的財產，你怎麼規劃？

主席（陸議員淑美）：

陳局長，請答覆。

交通局陳局長勁甫：

公車民營化後，總共有 7 間公司在提供公車的服務，包含公車處所轉型的港都客運公司。

黃議員淑美：

公車處轉型的叫做港都？

交通局陳局長勁甫：

港都客運。

黃議員淑美：

我在外面看到漢城的呢？漢城幾乎是我們公車處的車。

交通局陳局長勁甫：

沒有錯。

黃議員淑美：

沒有錯。

交通局陳局長勁甫：

當初公車處有 59 條路線，因為新轉型的港都客運沒辦法接這麼多路線，他差不多接一半，30 條路線，所以另外的 30 條路線，他就分為五標，把它標出去，漢城客運是一個新成立的公司到我們高雄市來服務，還有就是去年統聯客運也有來這經營，所以這兩間是去年加進來的，包含港都客運是今年才開始，原來我們南台灣有高雄客運、東南客運，所以總共有 7 間。

黃議員淑美：

我知道你是用補助他們的方式，局長，簡單說就是我們每年虧損 10 億，你預估這樣子做可以省幾億？因為我知道你們也有補助他們，你怎麼樣補助？

交通局陳局長勁甫：

剛才議員所提供的資料是公車處的財務情況。

黃議員淑美：

對。

交通局陳局長勁甫：

可能還要在加上以前沒有給公車處營運的狀況，所以整個高雄市的公車一年營運的總成本約 20.9 億。

黃議員淑美：

成本是 20.9 億。

交通局陳局長勁甫：

對，20.9 億，其中公車處就已經虧損 10 億到 12 億。

黃議員淑美：

10 億。

交通局陳局長勁甫：

平均不一樣。

黃議員淑美：

對，所以還有一半的錢。

交通局陳局長勁甫：

還有一半的錢就是我們要補助給民營的部分，今年民營化之後，我們把所有公車的成本控制在 12.5 億左右。

黃議員淑美：

12.5 億，所以你還是一樣虧損 10 億啊！如果成本是 20.9 億的話，以現在成本控制在 10 億來講，你還是一樣 10 億是來補助這些人，所以你一樣虧損 10 億啊！你不會因為民營化之後賺到錢，或者說少虧損一點，是不是這樣？

交通局陳局長勁甫：

我再補充說明，因為 20.9 億的成本我們降到 12.9 億，已經省 8 億了，剛剛我說的是，一般公車經營要有賺錢機會的話，以目前來講，在台北市可能有某幾條路線能夠做到，因為它的運量很大，收入夠多，但是在中南部的城市可能還無法完全可以做到。

黃議員淑美：

沒有辦法賺錢。

交通局陳局長勁甫：

對，沒有辦法賺錢。

黃議員淑美：

我們都知道無法賺錢。

交通局陳局長勁甫：

所以政府裡面也有一個叫做營運虧損補貼，一直以來就是用營運虧損補貼。

黃議員淑美：

對。所以你用這個補貼嗎？用這個來補貼民營業者嗎？是這樣嗎？

交通局陳局長勁甫：

是，這個補貼的來源……。

黃議員淑美：

這個是中央補貼的。

交通局陳局長勁甫：

這個補貼的來源有二個部分，第一個，我們要向中央申請補助，就是虧損的補貼。第二個，我們要編列預算來做補貼，所以有兩筆錢。

黃議員淑美：

局長，就像你這樣簡單說，我們平常就虧 10 億，民營化之後，大概虧損多少？這個淨利、這個表我們會是多少？你不能說我現在虧損 10 億，民營化之後，我補助他們的一樣是 10 億，等於我還是虧損 10 億，我並沒有改善

啊！可能受益的是這七家業者，因為他們有錢賺，他們有帶來就業的機會，是這樣子而已，是不是這樣？

交通局陳局長勁甫：

應該不能這樣說，以前也有民營公司來經營，他們的部分我們也是做補貼，現在沒有公車處後它就沒有虧損了。

黃議員淑美：

沒有虧損。

交通局陳局長勁甫：

這個很重要，因為我們一年約可省下 10 億左右的虧損。

黃議員淑美：

10 億。

交通局陳局長勁甫：

以後呢？因為公車處以前是公車處的作業基金，它以前虧損就去借錢，借錢之後，變成我們有累積虧損，有累積虧損後，每年都要支付利息，就是沒辦法還母金又要付利息，而我們一年大約要付 3 億的利息，所以我們…。

黃議員淑美：

一年付 3 億的利息，就是你們的累計虧損一年的利息就要付 3 億，是不是這樣？

交通局陳局長勁甫：

對，差不多要 3 億，所以我們現在…。

黃議員淑美：

所以你是省下利息錢，是不是這樣？

交通局陳局長勁甫：

利息錢一定有省到的。

黃議員淑美：

利息錢你省下來了，是嗎？

交通局陳局長勁甫：

沒有再增加的利息。

黃議員淑美：

但是局長你付的補貼一樣是我們的費用，也在我們的成本裡面，〔對。〕你給業者的這些補貼費等於是我們的成本，是不是能這樣說？也是啊，因為你補貼他們，〔是。〕你告訴我，七家公司你補貼多少？

交通局陳局長勁甫：

七家總共…，我剛才講了，我們今年的預算會控制在 12.5 億左右。

黃議員淑美：

12 億，〔對。〕所以你是用 12 億來補貼這些人，是不是這樣？

交通局陳局長勁甫：

應該是說我們做勞務採購，這樣可以控制預算，過去公車處沒辦法做勞務採購，所以變成它的虧損一直在虧，只不過一直在虧的帳是算在公車處的作業基金，現在沒有公車處了，所以作業基金就轉成清理基金，因此我們現在都要在公務預算裡面處理，就變成一定要控制那個預算，所以我們會限制預算在這個上限，再想辦法在這個上限的預算下，去提升的服務品質和衝量，這就是為什麼剛剛議員有說到我們的運量也成長起來了。

黃議員淑美：

對。

交通局陳局長勁甫：

你看那個部分，如果和效益相比，去年也差不多用這些，如果要補貼給民營的話，這些虧損差不多一樣的錢，但是我們的量已經在上升了。

黃議員淑美：

局長，我聽懂你的意思了，現在就是一樣是 12 億，但是 12 億你給這七家，政府所省下的可能就是這 3 億的利息，再來就是我們往後在帳面上看不到虧損了，因為沒有公車處，〔是。〕你剛剛說這不可能賺錢，我們也都很清楚，公車其實不好經營，業者也是很不好經營，因為那是運輸量的關係，高雄人的習慣也有關係，這些都息息相關，但是站在我監督的立場，我要求的是，既然民營化就是要讓它更好，讓它虧損減少；所以這個民營化，首先我聽到的，就是你利息不用繳了，好，省了 3 億，你 12 億是用來給這七家業者的補貼，等於政府沒有賺到什麼，可能省下的是，我不用再負債繳這些利息而已。〔對。〕但是我要求說，你既然民營化就要讓它更好，改革就是要讓它更好，你不能越改越不好啊！局長，你們有沒有內部評估，到底民營化之後，市民的反應怎樣？

交通局陳局長勁甫：

這個我也順便回應議員的關心，民營化，因為長久以來都是公車處佔一半的路線，現在有新的廠家進來，變成他們要稍微適應我們的路線，所以我們必須承認在剛開始接駛的時候，因為還牽涉到當時我們必須要去支援學生專車的服務，所以大概在 1 月、2 月的時候有一點點路線不熟悉，造成民衆有很多抱怨，我們也針對這些抱怨要求客運業者積極去改善，所以 3 月到 4 月看起來，其實每一個禮拜我們都有看到民衆回應說，現在公車司機的態度變好了，希望我們給他獎勵，幾乎每個禮拜都會出現，大概每一天至少有一

則這樣的訊息。

黃議員淑美：

是喔。

交通局陳局長勁甫：

所以我們克服掉一開始整個組織變革後的波動期之後，不管是量、不管是品質、不管是民衆的肯定，這三個面向都在成長當中，所以我們對於這樣的方向和成長也是有信心，當然在還有的缺失裡面我們會積極的要求民營業者來改進。

黃議員淑美：

對，局長，民怨很多，其實我也願意給你們陣痛期，這一陣子可能有很多人都在說，奇怪！孩子怎麼都等不到車子？原本只要搭一班車就可以到達，現在卻變成要搭兩班車，因為你現在用的是棋盤式的，也就是社區裡的人要先搭車到主幹線，所以就要花兩次的錢，你說現在搭乘社區車全都免費，以後可能就要錢了，現在要錢了嗎？開始收費了嗎？

交通局陳局長勁甫：

現在沒有收費。

黃議員淑美：

現在還沒收費？〔對。〕未來就是會收費嘛！這樣會變成，假設我家住在服務處這邊，我要到火車站時要搭兩次車，本來可能搭一班車就會到了，但是因為主幹線或許在什麼大馬路上面，所以變成要先坐社區車到主幹線，因此是不是要兩段收費？我變成要付兩段。譬如就讀雄中的學生，你現在不讓他一次就可以到位，他無法只搭一班車就能到雄中讀書，現在你告訴他，這輛車可以坐到有捷運的地方，你再轉搭捷運到雄中去，這些都會增加學生每天的交通費。所以現在很多人說民營化之後，是肥了民營業者，因為他不可能民營化之後都不賺錢，我是民間公司是要賺錢的，我不可能跟著政府賠錢，所以你們的策略就變成一定要搭兩個班次才會到達目的地，這是你們的目的，也是業者要求的，不然他要賺什麼呢？局長，針對這個你做個解釋。

交通局陳局長勁甫：

我們是希望把整個路網能夠優化，所以提出棋盤幹線公車，希望縮短整個旅行的時間，譬如從家裡要到學校時，他的整個時間是比以前更省時又更短，所以這個部分就牽涉到剛剛你說的，它是不是要變成兩段，我想會變成兩段的比例不高，在整個系統的比例佔的不高。

黃議員淑美：

局長，家長說付兩段沒關係。可是每一段都要等車，哪有時間縮短？沒有。

三民高中教務主任廣播：「學生這幾天都會遲到半個小時以上，因為公車在轉型、在民營化，所以你們必須走到哪裡要坐幾班公車才會到達。」改革後，並沒有比較好，反而更差。學生是要等兩次車，以前是等一次車，現在在社區等一次，到主幹線又等一次，他每次都遲到，這個非常非常的嚴重。

交通局陳局長勁甫：

這個部分我們積極在改進。特別路線，我們會因應他有上學的需求，或者工作上的需求，在尖峰上會直接開 A、B 線，B 線就直接送到目的地。

剛才你說，轉乘要有兩段票，這個部分在去年 7 月就實施了，轉乘兩個小時內是不收費的。

黃議員淑美：

轉乘兩個小時內不收費。

交通局陳局長勁甫：

因為現在還在實施整個免費，第一段也沒有收費。

黃議員淑美：

社區的不收費，是不是這樣？它在社區繞的，這個都不用收錢，是不是這樣？

交通局陳局長勁甫：

以後會在第一段的時候收費，因為他要轉車一定是在兩個小時以內，所以他無限次的轉乘都不用錢。這個在去年 7 月在民營化之前，我們就把這個機制設計出來，未來也會這樣做。

黃議員淑美：

局長，請看我們做的滿意度：有感覺比較好的佔 32%、感覺越來越差的佔 44%、滿意的 28%、不滿意的佔 50%。局長，不滿意的佔 50%。我們都跟民衆說，現在在轉型給他們陣痛期。我們也很願意給你半年把這些公車整頓好，不要說都等不到車、不要說時間 delay。

最不滿意的，就是路線標示不明、班次過少、路線變來變去。我舉 53 號例子，上次我們在爭取 53 號，這些老人以前一班就可以到高醫，現在不是，你叫他們要到主幹線轉車，老人不會轉車，後來經過我們爭取，局長你用了 53A，現在 53 路就分成 A、B，其實改善非常多，那些老人也很高興，像我母親她要去高醫，我真的不敢讓她坐，因為要轉兩次車不知道會轉到哪裡，如果坐到台北或坐去哪裡，你也不知道。

要轉車對老人都不好，因為他不會轉車。你應該還要回復是不是針對老人的這個服務你要做到。坐公車，第一、是學生。第二、就是老人。〔…〕我看到你們有一個「老頑童幸福專車」，這個還有在行駛嗎？

交通局陳局長勁甫：

老頑童幸福專車是社會局的。

黃議員淑美：

社會局搭配你們的公車，〔對。〕所以你們的公車給社會局來…。

交通局陳局長勁甫：

它應該有特定的遊程。

黃議員淑美：

特定的遊程。我看開了六條路線，這些老人就很高興，他們可以坐一班車去遊景點，這個我覺得可以繼續做。

你的網站上面在講，七十歲繳回駕照就可以怎麼樣？這個在國外實施很多年。警政署的統計，每四個人開車行駛中死亡裡面，就有一個是老年人；六十五歲、七十歲在開車多危險！有時候我們遇到前面有一個老人在開車，你都要很小心，因為他們的反應力低。局長，針對七十歲的，你們怎麼做？

交通局陳局長勁甫：

我們希望鼓勵他們能夠繳回駕照。在高雄市確實有幾個重要的 A1 事件肇事的類型裡面就是機、老、酒。機車數量很多，所以機車肇事很多；老年人因為反應比較不好，特別在郊區的地方，很容易跟其他車輛擦撞肇事致死，我們希望在機車、老年族，還有酒駕這三個方向，能強力的來防制。

老人這個部分，一方面我們希望他繳回駕照，盡量能夠使用替代的運具；另外一部分，我們就要提供足夠的公共運輸讓他們方便來使用。

剛才議員提到，滿意度的部分，這可能是議員自己做的調查，非常感謝議員能夠幫我們做這種滿意度的查，以及服務品質的部分。我私底下會跟議員請教，看能不能提供我們一些樣本，還有樣貌，讓我們能夠積極改進，我們自己也一直持續的在盯服務品質。希望在議員持續的監督之下，公車的服務品質跟滿意度真的能讓民衆肯定，讓我們共同讚許民營化整個改變的過程及它的效益。

主席（陸議員淑美）：

繼續請吳議員利成發言。

吳議員利成：

陳局長，我請教你，你是捷運局局長，你的工作報告裡面現在重點是輕軌也在裡面。輕軌的位置，就在原高雄市的一個範圍，在這個範圍裡面，局長，這裡總共要花多少經費？輕軌，你的預算？

捷運工程局陳局長存永：

現在環狀輕軌這個部分，總經費是 165 億。

吳議員利成：

165 億。高雄捷運總共花了多少？

捷運工程局陳局長存永：

包括投資的部分大概 1,800 億左右。

吳議員利成：

1,800 億。

捷運工程局陳局長存永：

包括民間的投資的部分。

吳議員利成：

1,800 億再加一百六十幾億將近要二千億的預算，都放在這個範圍。花這麼多錢，我們也希望對整個高雄的市民可以帶來交通的方便。在你們的報告裡面，現在的運量本來每年十五萬多人次，現在增加到十六萬多人次。這種人次、這種數量跟台北捷運比起來落差會很大嗎？

捷運工程局陳局長存永：

他發展的時間不一樣。

吳議員利成：

落差會不會很大？

捷運工程局陳局長存永：

以目前的承載率應該是不錯，但是發展初期大家情況都一樣。

吳議員利成：

台北現在每年搭乘的運輸量大概多少人次？〔哪裡？〕台北捷運。

捷運工程局陳局長存永：

台北有 14 條的發展，總共是一百三十萬左右。

吳議員利成：

一百三十萬左右。我們把很多錢都投入在原高雄市這邊。我請教陳局長，你是哪裡人？你住在哪裡？

捷運工程局陳局長存永：

我住橋頭，我現在住在三民區建國路那裡。

吳議員利成：

你也算是高雄縣的子弟，你把這麼多錢投入這裡，我們是樂觀其成，希望能夠帶來更多的便利。在市區這裡，不用說，那一定有幫忙的，甚至會帶動地方的發展，土地會漲、經濟會好，我相信這個應該會的。

輕軌又花了這些錢，以你簡單的評估，我們會不會又變成高雄捷運第二，像一個大錢坑，會再賠錢嗎？

捷運工程局陳局長存永：

輕軌完成之後我們有做評估，應該是會好。

吳議員利成：

應該不會虧很多錢吧！

捷運工程局陳局長存永：

這一段是相當好的路段，包括土地開發，這個部分對高雄發展，還有對市民來講相當好的。

吳議員利成：

對市府的財源應該有幫忙嘛。〔對。〕你說紅橘線修約以後轉虧為盈，算是有賺錢，我不太懂，運量這麼少，如何轉虧為盈？是如何轉虧為盈？大約就好。

捷運工程局陳局長存永：

新約去年 6 月 7 日通過之後，我們往後要持續觀察一段時間。現在就是自去年 12 月這個部分帳面上是有 575 萬的盈餘，但帳面上還是要依照修約當中挹注以前的虧損，所以這個部分還是要拿出來。

吳議員利成：

因為原本捷運一個月虧損一億多、兩億，現在馬上轉虧為盈，這個不簡單，如果真的是這樣那要嘉獎啊，對不對？

捷運工程局陳局長存永：

主要是修約當中有一些都把它打掉，包括它本身有減資，也有增資，所以整個財務結構都改變了。

吳議員利成：

反正就是玩數字遊戲，沒關係，反正你們可以玩數字遊戲玩到轉虧為盈，我也是很佩服。其實一個最大的重點，原本高雄市有這些捷運、輕軌在這裡 run，我相信這交通對住在附近的人是沒什麼問題，可是若像大樹、旗山、內門這些鄉下地方，需求最大部分的公共運輸交通工具只有公車，我最主要還是要問公車處，捷運這麼方便又有輕軌，如果可以做到不會虧錢，這我們當然也是很高興。現在我們那裡是鄉下地方，公車民營化，反正公車公營跟民營我覺得沒有什麼差別，局長，會坐公車的是什麼樣的人？

交通局陳局長勁甫：

大部分是學生跟年齡較大的老人家。

吳議員利成：

對啊！這個你應該很清楚。學生都是什麼時間坐呢？

交通局陳局長勁甫：

上下課的時間。

吳議員利成：

結果上下課的時間，每一個孩子好像都在擠沙丁魚，擠不上去。老一輩的搭公車要做什麼？大部分都是去看病的而已，去長庚、去市區診所，或是去看一下親人也有。當然這個量不多，可是他們的需求卻很重要。你們可以花2,000億，全部用在高雄市這邊，請問一下局長，你們對弱勢族群，尤其這些學生、老一輩的，對於坐公車的需求，或是家庭環境沒那麼好，無法買機車、無法買汽車的人，對這些人你們有做什麼配套措施嗎？

交通局陳局長勁甫：

有關這些學生、老一輩的老人家他們的交通需求，這確實是我們一定要照顧好的。其實從民營化完以後，我們非常重視除了在整個品質上面的提升，量也要能夠提升，所以只要有需求我們都非常願意去做，真的需要我們會去增加班次把這個需求處理掉。目前因為我們照顧到老人家坐車，他們有社福的補貼，一直以來也都不用錢。學生這個部分，我們目前實施免費公車，所以目前他們也可以不用負擔成本，非常便利的去使用這個部分。

吳議員利成：

載學生上下學的時間，那個班次是否可以再多增加一些，剛才黃議員淑美也講，到學校時人家說又遲到半個小時了，因為民營化或其它的關係，其實以前學生也都很容易遲到，尤其坐公車的，因為突然人比較多，或是學生沒趕上公車，有時候早一點或晚一點沒趕上，到學校就遲到，或是交通路況車輛比較多的時候。所以這一點拜託局長，你們回去再想想看，現在的公車因為是民營化了，請他們協調一下，可不可以增加班次，這一點有辦法溝通嗎？

交通局陳局長勁甫：

沒問題，也歡迎議員可以提供我們，哪一個學校的需求在哪裡，讓我們能更快速的去達成改進。

吳議員利成：

這真的要麻煩你。另外我對交通號誌…，局長你們的組織編制只有一、兩百人，人不多，整個大高雄這麼大，合併以後，我發現紅綠燈的設置多出來很多，我覺得你們裡面的人有聰明一點，這也要誇獎你們，你們會設置秒差，以前紅綠燈來跟去的方向一定是同步，現在譬如像議會的門口，你們有做秒差，往大寮方向的燈號會早個十秒，可以讓左轉車輛先轉進來議會，這個不錯；在國泰路跟五甲路那邊，你們也有做，因為國泰路到五甲路那裡，往官校的方向，那裡的紅綠燈有秒差，有個十幾秒可以左右轉，這樣交通比較不會亂。這一點我很肯定你們，可是我還是希望請局裡面的人，有空多到整個

大高雄走一走、看一看。爲什麼我特別要提起這個，因爲我是用路人，開車最常遇到的問題是，今天停紅綠燈，一路順暢的停下來之後，變綠燈了，馬上車子發動以後，下一個路口可能不到 200 公尺，遇到紅綠燈又馬上要停，接著再走一點點，紅綠燈又停下來了。後來那一段路我試了，如果我速限在規定的 70 公里以下，我必須連續停好幾個紅綠燈，可是如果我超速，開到 90 公里可以一路暢行無阻。這樣表示你們的交通號誌，是在鼓勵人家超速，還是鼓勵人家違規呢？當然這一點是細節，可是卻是最重要的。因爲交通號誌的連貫性如果不好，大家開車除了耗油、花時間，而且又很容易闖紅燈。因爲這個紅燈若等下去，開車開久的人會知道，這個紅綠燈若等下去，後面還要等兩、三個，連續停，所以他乾脆闖一個紅綠燈過去，闖過去後面就暢行無阻，這樣是不是後面的問題就出來了。像國泰路跟五甲路這個，這個秒差本來是很好，可是譬如說我每次從這裡回去，以前沒有秒差的時候，差那個十幾秒，我可以很輕鬆的過去不會阻礙到，不用在五甲路那裡再停下來。可是這十幾秒的秒差，剛好正常車開到那裡都要再停一次，停一次之後到王生明路還要再停一次，有時候轉過去來到陸軍官校，那裡還要停，這段路才短短的距離要停好幾次。所以我拜託局長，交通局裡面其實只要去關心比較大的馬路，盡量讓它順暢，因爲大條馬路如果不順暢，大家會去搶黃燈，甚至去闖紅燈，這點請局長叫屬下去巡視看看，尤其是大條的路，這樣好不好？麻煩你們。停車場也是交通局嗎？

交通局陳局長勁甫：

停車場是我們交通局的。

吳議員利成：

局長這點我要特別告訴你，前陣子我有聽到一些廣播，他們對全省停車場的調查，公營停車場管理得比民營好，因爲我們的停車場有專職人員在看管，不會燈不亮、消防系統不會不能啓動、停電的問題等等，管理得都比一般民營的好。

在這我特別要提一個停車場，剛好在原本的縣政府——澄清路和光復路二段交叉路口，以前的縣政府，現在是鳳山行政中心了，鳳山行政中心嘛！它旁邊的停車場原本是我們公家的，現在鳳山行政中心有多少的員工？局長你知道嗎？

交通局陳局長勁甫：

實際上的數字我不知道。

吳議員利成：

不知道，應該人不少嘛！

交通局陳局長勁甫：

有六、七個單位進駐。

吳議員利成：

水利，還有…。

交通局陳局長勁甫：

觀光、民政、原民會、海洋局、農業局。

吳議員利成：

民政就很大局了，農業局、海洋局，應該超過一半的員工都在這裡了，你想想看，市政府員工上下班他們車子要停哪裡？你知道嗎？

交通局陳局長勁甫：

旁邊那個變成一個…。

吳議員利成：

你想想看，他們車子要停哪裡？容納得下嗎？

交通局陳局長勁甫：

目前我們有登記，應該是可以容納。

吳議員利成：

應該可以容納嗎？

交通局陳局長勁甫：

當然部分的人有去租停車位。第二、我們也害怕不夠。

吳議員利成：

局長你把所有的停車位，原縣府和旁邊、路邊的都加一加，一定不夠停，現在又把原本的停車場改為民營，我那天開車進去停我才知道改成民營，以前那裡是我們縣政府的停車場，那裡除了寬敞的，還蓋了立體停車場，車子可以停三層，車子也容納好幾百台。

我那天去卻發現你們把停車場有樓層的鋼骨全部拆掉，我真不知當初你們是如何設計的？因為你如果沒拆掉，可以停好幾百台的汽車，而且一、二樓又不會曬到太陽不是很好嗎？所以我不知你們為何把它拆掉，有可能你們講究美觀，可是再怎麼美觀也不比實用來的好。

既然你已拆掉少了好幾百個停車位，錯誤已經造成，結果發現你們還把原來的地方出租給民營去經營停車場，我從行政大樓看下去，那裡的停車位大約只停一半，還沒停滿，為什麼？我們市府員工租公家的，一個月是一千多元嘛！局長是多少？

交通局陳局長勁甫：

目前市府的員工在那裡租月票，一個月是 900 元。

吳議員利成：

很便宜啊！他只是用一部分給市府員工，地下室也有停車場，問題是停不了幾台，結果它旁邊寧願空著，他要租給外面的百姓，一個月他收多少你可知道？應該二、三千元跑不掉，至少有二、三倍的利潤，所以他不租給市府，寧願空著，去租給外面商家。

交通局陳局長勁甫：

議員是指我們的公有停車場租給外面的商家。對了，他現在有分租給附近的里民，全日票一個月 1,500 元，不到二、三千元，二、三千元是他私人的停車場。

吳議員利成：

1,500 元也比 900 元好嘛！

交通局陳局長勁甫：

當然，所以他們如不需要租全日的，我們有分半日的。

吳議員利成：

局長，時間不多，我建議那裡你們收回自己管理，不要再給外面的，它的使用率達到 90% 以上，你讓它空在那，大家沒車位可停，造成上班的不方便，你租給他們，市政府又多賺了多少錢？租給他，你一個月能賺多少？你們亂花的比起那個還要更多。

交通局陳局長勁甫：

我們沒有亂花。

吳議員利成：

最好是沒有啦！你們如果可以，我建議你們乾脆把它設計成立體停車場，可讓更多車子來停，市府的員工如 900 元大家都願意租，你做起來的收益會比租給民營的還好。

這個建議局長你回去思考看看，最好收回來，不然整個重建，因為你們之前把那三樓拆掉，說真的我真想罵你，浪費錢，而且又把好的拆掉，這是很不應該的事，這一點你有沒有辦法把旁邊的停車場收回由市府自行處理？有沒有辦法？

交通局陳局長勁甫：

我回應議員所關心的，第一、以前的那個鋼骨結構在縣政府時代因較早期，好像它的建照是有問題。

吳議員利成：

沒關係嘛！你們花那麼多錢了，就想辦法再設計。對不對？

交通局陳局長勁甫：

對，所以我們配合鳳山行政中心整個做整體規劃把它改建。第二、是…。

吳議員利成：

時間等一下。那麼多單位進駐，車位的需求量多了，這一點你一定要處理。

交通局陳局長勁甫：

是，一定。我們還是在原來公車處，因現在它已沒使用，在那裡有規劃員工專用的停車格位，是不收錢的，目前我們了解它的使用量並不高，所以我們會去了解，為什麼員工在停車位不足時他們不願去那裡停？我們會來改進，是有空間，只是我們沒看到他們用的量比較大，所以議員所關心的都沒地方可停，我再來了解。

主席（陸議員淑美）：

繼續請李議員順進發言。

李議員順進：

本席今天就交通部門的業務報告及質詢，請教幾個相關的單位，這幾個單位都是我們市政建設重要的一環，肩負著市民朋友的生活品質、安全、便利性、榮譽感、經濟都有相關。

今天限於時間，我們本會的議員都很認真，而且多元化，有關觀光局、輪船公司業務有機會再請教、再督促。

今天本席僅就兩個單位，首先請教交通局，102年高雄市總共發生七萬多件的交通事故，其中有221件是死亡車禍，造成270至280人的死亡，我剛才和我議會同仁曾議員俊傑在關心市民朋友車禍傷亡的事，讓我們感到我們當了好幾屆的民意代表也要做些善事來關心市民朋友的安全，沒有安全其他都是假的，本席僅就高雄市這麼高交通肇事事故以及這麼多的肇事原因…，交通局對於102年的數據有沒有去規劃、防制、對策，等一下請局長在適當的時機向市民朋友來報告，向本席來說明。

另外本席來自勞工重鎮，小港、前鎮地區可以說工廠林立，都是機車族，交通流量本來就很頻繁，在相關路段有中山三路、中山四路，這兩個路段在102年是十大死亡或者十大易肇事路段的榜首，包括小港、前鎮交界的中安路口，剛好在國道1號的路段。還有中山四路、平和東路口在高速公路高架的下緣。中山路以及鎮海路在凱旋路橋的下面，這幾個路段都是在我們的選區，市民朋友最擔憂的，擔心環境品質、身體健康之外，居民連家屬要外出都要擔心他們的安全、安危。

我請教交通局長，有關102年肇事的情況或者是容易肇事的原因，局裡有沒有規劃什麼樣的對策或者分析、防制、作為？對於整個易肇事路段的中山四路、中山三路，這兩條路段是迎賓大道，如果沒有適當的對策、規劃而任

由事件的發生，迎賓大道關係到我們的榮譽、榮耀之外，可能會造成交通阻塞，這樣對外賓來講不好看，常常發生車禍、常常管制、常常處理交通事件，這也是很丟臉的事情，局長有什麼對策或作為？

主席（陸議員淑美）：

局長，請回答。

交通局陳局長勁甫：

謝謝主席、謝謝李議員對道路交通安全的關心。剛才議員有說 102 年高雄市 A1 事故發生 24 小時就死亡，這個數字是 228 人，不是 280 人，這個要先釐清。228 人相較 100 年跟 101 年本市是 251 人，所以去年人數有降低，剛才我的報告也有說明降低到 228 人，我們沒有什麼好高興也不滿足，希望都沒有 A1 事件保障市民道路安全。剛才議員有說到我們有沒有防制的作為跟對策以及肇事的原因做研究，其實每個月在市政府有一個道安會報，道安會報是由劉副市長來主持，就每個單位可能牽涉到可以改進道路安全的部分，都有積極的做管考。交通局也有選出比較重大的易肇事路口、路段來編列預算，用裁罰的經費去做易肇事路口路段的改善。

交通安全的防制大概有三個方向要去努力的，第一是工程上有缺失要馬上改進。第二是教育的部分，不管是學校的教育還是社會的教育，我們會透過各種不同的管道，包含交通局、社會局、教育局、勞工局都有相關學校教育的管道，我們會宣導交通安全的重要性，特別針對剛才我提到幾個重要肇事的族群，就是機車、老人、酒駕這部分我們會積極來辦理。第三是執法的部分，我們會跟警察局密切來配合，議員關心肇事的主要原因，我們有統計起來第一、是違反號誌的管制跟交通指揮。二、沒有保持行車安全距離。三、引起其他的事故，行為上的疏失譬如打手機按接聽、結束，那時候車子太近就撞上了。所以重大的事件，我們都發現是駕駛人有這些成分滿高的，所以我剛才說教育、工程、執法也需要用路人、駕駛人要與我們共同來配合，就是生命是自己的，在此呼籲市民朋友能夠盡量注意自己駕駛行為，確保行車的安全，唯有大家一起來努力，用路人、駕駛人對於自己的駕駛行為要很注意。在公部門透過工程、教育、執法，另外提供比較充足的公共運輸將整個路網完成。

李議員順進：

請局長將資料分析後交給本席，我和本會的議員跟主席都在做善事的，除了有形來做以外，我也希望市政府能夠有對策出來，一年死 228 人，這 228 個家庭就破碎了，如果他是家庭的主要經濟支柱，真的造成市政負擔、社會問題，本會的議員都支持你的政策，你把資料分析後交一份給我，本席跟本

會的同儕一起來努力，你先請坐。

另外本席建議，像這種十大死亡路口，在上下班的時段務必要去協調警力、加派警力在容易發生肇事的路段；另外在整個易肇事路段的周邊做一些警示的標語。一年 228 人往生，我可能數據講錯了，你的數據如果正確，228 人往生也是很可怕，你應該加強這些路段，譬如常有測速照像、常有警察取締、易肇事路段、測速、闖紅燈取締的設備，要多一些警示。人在公門好修行，跟市民朋友一樣做些善事，防止一些社會問題，對本席的建議，請簡單答覆，我請你建置取締設備有沒有辦法？

交通局陳局長勁甫：

沒有問題，我們也是要這麼做，在道安管考會報有分層負責，這個部分包含編列預算，有財罰的預算還有交通部給予的補助，我們就是針對剛才議員所提到的，包含警示、號誌、標語甚至在重大路口我們會加強義交或是警力的執行。

李議員順進：

另外有一個路段的肇事原因有增加的趨勢，就是中山三路跟鎮海路口的轉彎，從凱旋路橋下來要右轉的路標不是很明顯，以為可以右轉，結果從陸橋過來的機車常常在那裡發生車禍，本席也有建議過。這幾天我請朋友當我的司機、助理，連他都看不清楚標示的路段，我很擔心的叫他「不能轉」，他答說路段號誌是這樣啊！我說那是機車號誌，不是汽車號誌，這代表那個路段不是很完善，本席建議交通部門團隊務必要去看一下。因為路標不清楚，最近 A1 交通事故也有增加。

交通局陳局長勁甫：

我會立即要求同仁去會勘，把整個改善的方式報告議員。

李議員順進：

好。國道 7 號號稱單價最高，而且對地方的衝擊，所謂的衝擊，當然有的人希望能夠興建，能夠紓解地方交通，並能夠繁榮經濟，又另有環保團體認為國 7 的開闢會造成生態的衝擊，我想是有很大的爭議。從國道 7 號第一階段的環評大會「不應開發」，市政府的努力以及業者反映的意見，認為還是要研討，今年是進入第二階環評。而會造成這樣的情形，就是在重大建設過程當中，第一、說明不足；第二、多數市民朋有很多的疑慮；第三、可能造成的衝擊真的很大，所以國道 7 號以目前來講，好像也停擺了。正反的意見都有，我知道在今年環評大會上，有 9 席的委員同意進入第二階環評，有 3 席反對，有 3 席棄權，代表多數的委員還是認為應該要慎重評估，本席也認為應該要慎重評估，當然環保和經濟都重要。但昨天本席參加市長主持的捷

運輕軌鋪軌典禮，在現場發現到幾個狀況，第一次捷運主機廠動土典禮，在去年的 6 月，本席也有到場，因為關係到整個南高雄經濟發展、交通紓解以及市政建設的里程碑。

本席兩次都有到場，但是觀察到幾個狀況：第一、原先第一次的動土，崗山仔、籬仔內，無論是里長或是市民朋友都寄予很大的期待，認為台鐵主機廠、調度場阻礙了崗山仔、籬仔內以及凱旋路的發展，等於是阻隔了五十年。地方里長殷切期盼捷運輕軌和主機廠興建能夠帶給地方繁榮，透過站體的設計、公園綠地開放式的開發、甚至崗山仔舊部落籬仔內到達市中心，從凱旋路過來這種打通任督二脈的想法，市政府好像也沒有很充分的說明，以及很滿意的成果，造成昨天的鋪軌典禮雖然很隆重，市政府團隊都很重視、努力，但是我看到現場居民朋友來的並不多，其中只有一位里長動員當地里民到現場，其他的好像都比較冷淡。到底是什麼樣的原因？號稱全台灣第一條的輕軌，全世界第三條，具有台灣交通建設的里程碑建設。第一階段 8.7 公里的建設，請問捷運局到底有沒有考慮到地方需求？以及現在的規劃是如何？崗山仔、籬仔內因為台鐵前鎮調度場的阻隔，希望能夠把圍牆打掉，希望兩邊的馬路能夠站前、站後連結，能夠解決他們心中的擔憂。

我剛提到居民對國道 7 號的反對，包括貨櫃中心從南興路取道出來，現在雖然把它加高了，並且施作隔音牆，但是居民還是受到了干擾！捷運輕軌會不會也有這樣的狀況？造成居民的觀望，造成居民對興建的效果大打折扣！請教局長，輕軌建設，昨天我看到那個 CAF 公司，幾個領導者都是年輕人，這個關係到市政的負擔；總建設 160 億，中央負擔 100 億，地方自籌款六十幾億，這麼重大的工程，以及市民這麼大的期待，施工之後，營運期間的抗噪或是減震，會不會震動，會不會出現像國道 7 號這樣狀況的抗爭？會不會像南興路第六貨櫃中心出來，現在雖然加高了隔音牆，但是仍然沒有達到預防效果。我們認為市政府團隊雖然很努力，對於市政也很用心，但未必是全然樂觀！這麼嚴重的財政負擔，這麼重大的工程建設，工程品質、以及 CAF 公司是不是具有那個能力、信心和技術，我們都很擔心！市政府要自籌六十幾億，如果沒有智慧型設計、環保型的規劃、沒有公園綠地的都市更新概念，鋪了一座橋在那裡，只有幾輛車子行走，有作用嗎？

本席除了對技術方面的擔憂，當地居民的支持，或者是將來的使用率、以及有沒有公園綠地規劃、站體美觀，以及工程品質，或是未來的噪音污染、抗震效果種種，有沒有數據？局長，有沒有這方面的數據，以及什麼的準備因應？藉此機會，向市民朋友們詳細說明，我想當地的里長以及居民都會完全支持。

主席（陸議員淑美）：

請陳局長答覆。

捷運工程局陳局長存永：

謝謝李議員一直關心輕軌在前鎮區的這些問題。有一點要報告議員，你所關心的已經有成果了，輕軌主機廠設在那裡，經過大家溝通之後，有做一些承諾，現在他們認為籬仔內有機會可以興建輕軌捷運，也是料想不到的事情，所以基本上大方向是朝著大家共榮，一起繁榮，讓地方可以享受到利益，我們也是朝這方向努力。目前就是機廠部分的訴求，最重要的，站邊要增設一個車站，以前籬仔內過去不能的，以及房價很低迷，現在都開始帶動起來了，機會和一般市區內是同等，對那裡絕對是很大的利多。再來是公園問題，基本上把圍牆…，台鐵應予地下化，鐵路法有規定，我們也協調很久；之所以會協調很久的原因，那部分是要等他們離開，因為沒有使用的車子，等鐵路地下化後再請他們離開，這樣他才會同意。所以在材資所那裡的物品，我們一直努力要把它拆掉，拆掉時也有承諾。所以透過輕軌的布設，在中山路、凱旋路這邊，將來就會把它拆掉，這部分也在努力中。我們承諾會將瑞西街打通，現在新工處正在處理。另外希望能設置車站，在東西兩邊的瑞西、籬仔內及凱旋路都能搭乘，我們會設置高架人行道橋，讓他能過來，大家都能共享。把過去低房價、無法搭乘、環境不好及阻隔的問題，變得更好、變成公園式綠地，所以這點請李議員放心。

昨天鋪軌時，有特別講到軌道，過去火車經過鐵軌時會發出「叩、叩、叩」的聲音，但是現在是採「長焊」的方式，將整條軌道焊接起來，所以經過時是很平順，不會發出「叩、叩、叩」的聲音。昨天我們有特別用圖片解釋，在兩邊的鐵軌旁，特別在左、右及下方的底座，利用混凝土將彈性墊固定住，這個就有點類似氣墊鞋，兩邊具有保護作用，將來經過的噪音，比一般的背景噪音還低。在鐵軌鋪設完成後，沿途植草，列車宛如行使在綠地上，我們將輕軌奉獻給市民並帶來更方便、更安全的路線。

李議員順進：

將來會設置隔音牆嗎？

捷運工程局陳局長存永：

不會，這已經是低噪音，不會再設置隔音牆。

李議員順進：

好，不要「漏氣」哦！對 CAF 公司有信心嗎？

捷運工程局陳局長存永：

他是國際性的公司，沒有問題。

李議員順進：

這是台灣第一條輕軌，你技術很生疏…。

捷運工程局陳局長存永：

昨天有一些照片，輕軌在西班牙已經開始…。

李議員順進：

不要花了一百多億人民的納稅錢，結果…。

捷運工程局陳局長存永：

不會，這是國際合約，我們有一個合約處理小組，這是國際合約、國際信用，應該是沒有問題。

李議員順進：

許多崗山仔及籬仔內的鄉親詢問我，但是有時我都不知該如何答覆，本席希望你能將剛才的答覆寫成完整的書面，我直接拿給他們看，將我剛才詢問有關打通的問題、圍牆的問題、前後站的問題、公園的規劃設計、有無抗震減噪…。

捷運工程局陳局長存永：

好，我會用書面答覆。

主席（陸議員淑美）：

請陳議員玫娟及曾議員俊傑聯合質詢。

曾議員俊傑：

大家都知道三民區的河堤社區的河堤國小，即將在 9 月份正式開學，學區也已經確定，三民區最大的鼎泰里全里都位在學區內。鼎泰里被民族路劃分為東、西兩邊，而民族路是高雄市十大車禍的榜首，我在上個會期的總質詢有講過，學生家長很擔心上下學時要怎麼經過民族路？我之前有請交通局評估，即將要開學了，不知道目前評估結果為何？請局長答覆。

主席（陸議員淑美）：

局長，請回答。

交通局陳局長勁甫：

謝謝曾議員對學生上下學交通安全的關心，這部分我們有進行研究，請負責的…。

曾議員俊傑：

局長不知道，請負責的科長答覆，你們有沒有評估？

交通局運輸規劃科陳科長志鶴：

有關河堤國小的部分，因為他位在民族路及裕誠路之間，目前學校正在興建，我們會在學校興建完成後，進行相關的會勘。目前這裡的交通量，除了

民族路車輛比較多外，明吉路則是因為違規停車的部分需要去做處理。

曾議員俊傑：

家長一直在反映，我也認為真的有需要，因為這裡是舊部落，那裡都是大樓，舊部落的學生如果要上學真的很危險。民族路應該不用評估，因為這裡的車流量原本就很大，相信全高雄市的人都知道。我希望能做天橋或地下道，因為旁邊還有一個鼎泰廣場，那裡的腹地也滿大的，我們還可以將自行車道及人行道結合，我覺得這很棒，就像蓮池潭的自行車道，多麼漂亮。因為那裡剛好是自行車道的末端，無法通過民族路，里長也有在反映這個問題，何不藉由這個機會去蓋天橋或是地下道？我覺得這個很重要，不曉得你們的評估是否有通過？這才是最重要的，你們目前決定要不要做？

交通局陳局長勁甫：

人行道和地下道的部分，我們還要和工務局共同研商，我們會就學生的交通安全，當做最主要的考量來規劃。

曾議員俊傑：

我是覺得要做結合，這個一定要做，而且真的很需要，否則民族路的車流量真的非常大，這點大家都知道，希望真的要做，好不好？

高雄市的民衆最愛騎機車，都以機車代步，光是高雄市登記的機車就有230萬輛。之前新聞報導，人行道及騎樓都要淨空，這項政策到底是不是真的？在新聞報導後，所有市民都人心惶惶，到底是可不可以停？民衆都搞不清楚，這項政策到底是什麼情形？請局長答覆。

主席（陸議員淑美）：

局長，請回答。

交通局陳局長勁甫：

謝謝曾議員對於機車停車的關心，府內針對未來高雄市的機車停車做了規範，這項規範在公布後，造成外界的誤解，我們也相當的困擾，我相信議員也幫我們承擔很多民衆陳情的案件。訂定3公尺為一個標準，主要是我們內部在思考，如果要改造人行道，我們會考量3公尺以上並達到交通需求的人行道，才會去鋪設機車停車格；如果是3公尺以下的，我們會轉由用路邊的機車停車格來做取代，這樣的作法，一來是希望大家工程施作上面能夠有一個統一的標準；第二個，就是我們也能夠照顧到行人在人行道上通行的權利。至於外面有一些誤解，認為我們要實施騎樓下都禁停機車的報導、傳聞，這是不實在的。我們目前只有在一些騎樓有禁停，譬如我們去年開始有執行一些商圈的機退方案，在這一些已經很明確有設定在騎樓下不能停機車的部分，才會禁停機車，其他都沒有適用。未來也是這樣，除非有明確的禁停標

誌的騎樓，才會實施禁停，所以不是如外面所誤解的。

陳議員玫娟：

局長，你剛剛提的是人行道的標準，但是你現在講的是騎樓地的，那…。

交通局陳局長勁甫：

沒有，騎樓歸騎樓，人行道是人行道，剛剛議員有提到說…。

陳議員玫娟：

媒體之前有報導 4 月 1 日開始，交通局全面實施騎樓及人行道要淨空，不准停機車，全部都要退出。

交通局陳局長勁甫：

所以我們才要釐清。

陳議員玫娟：

因為這個訊息造成大家都很恐慌，剛剛曾議員講的，我們高雄市有 230 萬台機車，但是停車格統計大概只有三、四十萬個而已，你到底要怎麼去因應這個問題？你剛剛講騎樓現在是一部分可以停，一部分不可以停嗎？

交通局陳局長勁甫：

騎樓我剛剛說過了，就是在有明確設置禁停標誌的騎樓才不能停。

陳議員玫娟：

所以一般的大樓都沒有，對不對？

交通局陳局長勁甫：

對。

陳議員玫娟：

所以你們這個政策沒有講得很清楚，又經過媒體這樣報導後，大家都很恐慌，我們頻頻接到陳情電話說：「以後大樓都不給我們停機車，這樣你叫我們車要停哪裡？」

人行道也一樣嗎？就是有設立禁止停車的地方才不能停嗎？平常時候就可以停嗎？

交通局陳局長勁甫：

我再說明清楚一點，所謂的禁停機車，因為以前人行道上劃紅線是表示禁停，其實人行道上基本上就是不能停機車，但是我們考慮到高雄市城市裡面有眾多的機車停車需求，所以我們內部有一個工程上的規範「3 公尺以上的人行道，才會去考慮劃設機車停車格。」所以以後有機車停車格就表示可以停，如果 3 公尺以下的，我們就不會去考慮劃設機車停車格，也就是說不希望民眾去停在那邊，民眾會說：「人行道上不能停，那我們停在哪裡？」我們會規劃在路側、路邊劃設機車停車格，所以不是說統統都不能停機車，是

停…。

陳議員玫娟：

我請問一下，你剛剛講說人行道超過 3 米以上，你們就會劃設機車停車格。

交通局陳局長勁甫：

我們會來考慮劃設，因為不同的區域會有不一樣，有些是 3 公尺以上，但是可能有其他的功能需要，不見得說每一個地方超過 3 公尺就會劃。

陳議員玫娟：

所以你們有劃的才可以停，沒劃的不能停嗎？

交通局陳局長勁甫：

基本上是希望能有這樣的共識。

陳議員玫娟：

可是我記得前一陣子我才跟你們去會勘，你們跟我說，從今以後人行道是不劃機車停車格了。

交通局陳局長勁甫：

應該沒有這樣的部分，我們在條文上也…。

陳議員玫娟：

所以你要講清楚啊！

曾議員俊傑：

我覺得你們政策真的要搞清楚，不然新聞報導 4 月 1 日，現在你們的政策又跟之前一樣，到底是可以停還是不可以停？我們議員都搞不清楚了，更何況是市民。

陳議員玫娟：

到底是可以停還是不可以停？因為現在老百姓都不懂。

交通局陳局長勁甫：

議員要問的是哪裡可不可以停？騎樓下我已經講過了。

陳議員玫娟：

騎樓是不…。

曾議員俊傑：

部分的地區和跟部分的商圈騎樓不可以停，對不對？

交通局陳局長勁甫：

要有設禁停標誌的才不能停。

曾議員俊傑：

人行道呢？人行道是要有畫格子才可以停，講這樣比較快，對不對？

交通局陳局長勁甫：

基本上是這樣，3 公尺以上我們才會去劃機車停車格。

陳議員玫娟：

沒劃就不行停嗎？即使是超過 3 公尺，沒有劃也不能停嗎？

交通局陳局長勁甫：

對，沒有錯，但是我們會考慮配合在路側會劃停車格。

陳議員玫娟：

爲什麼你剛剛又很矛盾？你剛剛說如果超過 3 公尺的人行道就可以停，爲什麼你不就乾脆規劃…。

交通局陳局長勁甫：

不是，我沒有這樣講，我是說 3 公尺以上才會考慮劃停車格。

陳議員玫娟：

對啊！考慮就表示它可以，是不是？可以考慮去劃。

交通局陳局長勁甫：

是。

陳議員玫娟：

如果我們要求你劃，你們劃不劃？

交通局陳局長勁甫：

這個要會勘，我們說要因地制宜，我剛剛有說過了，什麼時候可以劃停車格，要有一個規範，大家共同處理，譬如說跟人行道有關的不是只有交通局，我們交通局是負責停車管理，人行道的部分是工務局，所以我們當時爲了在不同局室裡面，有一個共同的工程規範，才會去訂定 3 公尺爲一個標準，大概是這個意思。

陳議員玫娟：

我講我那天會勘的例子，那天是會勘人行道，它是超過 3 公尺，但是你們給我的答覆說，你們現在都不主動劃了；養工處說你們同意，他們就讓你們劃，你們不同意，他們就…。

交通局陳局長勁甫：

可不可以請問議員是哪一個地點？

陳議員玫娟：

合群社區裡面。

交通局陳局長勁甫：

合群社區，我請我們…。

陳議員玫娟：

沒關係，這個部分我希望釐清楚，好不好？因爲你們的政策講得不清不

楚，老百姓真的搞不懂，好不好？這個部分請你們一定要說清楚。

曾議員俊傑：

局長，我們三民區昨天我也有去會勘，在建工路高應大那邊，因為那邊有市民在反映說，因為那邊停車的大部分都是學生，可能學校裡面的停車位就已經不夠了，這樣可能就都要停在人行道上，如果人行道也是不夠寬的話要怎麼辦？你不可能讓那些孩子停了，就被吊走，是旁邊住家看到孩子機車一直被吊走覺得可憐，學生又沒錢，我覺得你們應該要求學校，學生是在學校讀書的，我覺得學校要自己去籌劃增設停車位。

交通局陳局長勁甫：

高雄有很多大專院校，也有很多高中職，當然比較會騎機車的就是大專院校生，所以我們也是期待跟學校合作，就是學校裡面所衍伸出來的，不管是機車、汽車的停車需求，都能夠由校內的空間來做內部化，因為要是外部化的話，變成市容會很凌亂。

曾議員俊傑：

真的是很凌亂，影響到周邊的商家。高醫也是一樣，大家也都知道，那邊的自由路也都停得滿滿滿，你們針對這種商圈有沒有要求，像高醫這類型的，因為那邊都是他們的客戶，都是看病的家屬，去那邊都已經沒得停了，位子都不夠停，你們是不是要要求高醫興建停車位，因為內部真的有這樣的需求，是不是可以要求他們去找腹地蓋停車位。

交通局陳局長勁甫：

確實是，我們會去要求，像醫療院所他們是要服務自己的客戶，我們會要求他們，是不是能夠在他們院區內增設停車的空間。第二個就高醫的部分，之前我有去看過一次，我們內部也有檢討，希望能夠在路側的部分再增加一些停車格位，這個部分我們都在進行當中。

曾議員俊傑：

這個要強烈去要求，不然會影響到周邊的市民。還有一個就是你們以後在做新的政策時，都要先考量清楚，因為停車位都不夠了，我覺得停車位真的要達到一定的量，看是百分之幾都可以，之後再來實施這個新政策，這樣比較好。你不要都沒宣導就實施下去，包括吊車，北區本來完全都沒在拖吊，現在開始拖吊了。我請問一下，吊車是哪一個單位？

交通局陳局長勁甫：

停車管理中心。

陳議員致嫻：

停管。

曾議員俊傑：

局長你先坐，我先問一下主任。主任我問你，白色的拖吊車，一輛平均一天是拖了幾輛汽車？請回答。

交通局停車管理中心蘇主任俊欽：

我們大概平均起來，因為民三場有兩個拖吊場，平均汽車一天大概 160 輛左右。

曾議員俊傑：

白色的車。

交通局停車管理中心蘇主任俊欽：

向議員再補充一下，因為那邊汽車的拖吊車大概有 18 輛以上。

曾議員俊傑：

18 輛，是白色的車嗎？

交通局停車管理中心蘇主任俊欽：

是。

曾議員俊傑：

那就是私人的，那紅色的拖吊車呢？公家的一天大概幾輛？

交通局停車管理中心蘇主任俊欽：

紅色我們目前沒有在…。

曾議員俊傑：

一天一台紅色的車大概可以拖幾輛汽車？

交通局停車管理中心蘇主任俊欽：

紅色的沒有在議員剛剛講的區域拖吊。

曾議員俊傑：

都沒有啦，〔對。〕你看光一輛白色拖吊車就拖一百多部了，你看這些市民會怎樣呢？這裡本來停車空間就不夠了，因為北區也是剛實施，可能很多市民都不習慣，我希望你們不要針對小巷子，要針對重要路段去加強取締，你們要從大馬路先開始一段時間後，再輪到小路實施拖吊，這樣才對，不要看到車子就要拖了，我覺得不要擾民啦！這個可不可以向民營的宣導？

交通局停車管理中心蘇主任俊欽：

拖吊的部分有依照議會的委外拖吊八大項，一律要符合這八大項的才拖吊，而且在拖吊的時候會依照拖吊的 SOP 先廣播，廣播二次之後才拖吊，也請警察局盡量用勸導的方式做處理。我再向議員補充，我們整個拖吊場的總數才 160 輛，不是每一輛拖吊車就拖 160 輛。

曾議員俊傑：

我本來問的是，一台車平均一天可以拖幾輛？

交通局停車管理中心蘇主任俊欽：

平均大概可能…，那個是個位數，我剛剛向議員報告說，它有 18 輛，可是它實際出勤的車輛沒有那麼多。

曾議員俊傑：

因為北區是剛開始拖吊，我希望你們針對重要路口先加強實施，你要讓市民慢慢習慣，不然你突然這樣去拖吊，大家一定會跳腳的，一跳腳之後，大家就一定到我們這裡來陳情，我希望你們是不是能和業者溝通。〔是。〕我們慢慢來做，因為一個新政策要實施時，當然很多人剛開始都會不習慣，就是慢慢來宣導，這是重要路段，所以車輛不能亂停，他們慢慢就會有這個共識了，是不是？〔是。〕我希望你們和業者再加強溝通。

交通局停車管理中心蘇主任俊欽：

好。

陳議員玫娟：

主任，我也要向你強調，其實拖吊是爲了維護我們的交通順暢和行人用路的安全，不是爲了以罰款爲目的，這是我們最主要的訴求。如果是併排很嚴重的，這個當然就沒話說，假如是臨停的紅線，如果不違反到安全的問題，你們應該也是要以勸導爲優先，不要動不動就要給人家開單告發，這個部分你們盡量在初期的這個時間。

局長，你們看我秀的這個圖案，現在北區已經開始民營拖吊了，但問題是很容易造成糾紛的，就是過去我們有很多舊的線，在紅線劃設的時候，因為你們劃的有的太過長了，一直到這裡，你看得出來嗎？你們已經塗掉了，它塗到這裡，這條線已經劃得過長了，民衆去申請時，要求你們要維持在 10 公尺內，你們也同意了，而你們也塗掉了，但是後來 102 年你們劃新的線在這裡，結果這個地方你們是塗掉的，到這邊吧，到這條線這邊，就是這個地方你們是塗掉的，但是你們並沒有塗得很乾淨，你看再過來，這樣看起來很明顯，就是劃到這裡，可是你們紅線的舊有痕跡還留在這邊。結果這邊的居民，你看 102 年那個標誌還在這裡，到白線這裡，他的車子是停在塗掉的範圍裡面，但是因為你們的紅線銷掉的時候，沒有塗得很乾淨，甚至好像有一部分也沒有塗，造成居民認爲這個…。因為他去申請的，他知道這個地方是要塗掉，所以他去停他家的門口，結果民營的拖吊也不知道，因為他看的是上面有線，所以他就拖了，結果老百姓很不能信服，他就來向我們陳情說，這個我明明已經申請塗掉了，爲什麼還拖我的車呢？可是現場看，我當時第一個直覺是，對啊，他是停在紅線上啊！可是你再往前看，這個地方是塗掉

的，可是你們塗得不清楚啊，你看這裡有個塗掉的痕跡，我再給你看清楚一點，這是不是塗掉的痕跡？局長和主任，你們看得出來嘛，這是有塗掉的痕跡，你們重劃又劃在這裡，而這裡又是另外轉角的，結果老百姓認為這是塗掉的，到底是不是塗掉的，拖吊場他們也不清楚，他們認為那是紅線，他們就拖了。

所以我在這邊要求交通局相關單位，請你們務必重新檢討，你們現在的紅線有塗掉的，一定要給人家塗銷乾淨，重新劃設也要劃設清楚，不要讓它模稜兩可，你這樣造成民衆也搞不清楚到底能不能停，拖吊場也搞不清楚到底能不能拖，對不對？這樣是不是讓雙方都很困擾？所以我在這邊再慎重要求交通局，再重新去檢討，到底你們的紅線是怎麼劃設的，如果是舊的已經有塗掉的，你們就把它塗銷乾淨，不要讓人家造成那樣模稜兩可，局長，請你回答，有沒有辦法這樣做？

主席（陸議員淑美）：

請局長答覆。

交通局陳局長勁甫：

這個部分如果從圖面上看起來，它上面那邊是一個路口，所以路口 10 公尺基本上會是劃紅線的。

陳議員玫娟：

對。

交通局陳局長勁甫：

如果是我們有去塗沒有塗乾淨，這個當然是我們要去檢討。不過我們還是在這邊呼籲，路口 10 公尺有紅線的部分，應該是不能停的，特別是它前面這邊還有一個白線的部分，那個是減速標線。

陳議員玫娟：

減速標線。

交通局陳局長勁甫：

對，所以那個地方從常理判斷，就是不要去停車的，如果民衆認為這個因為我們有去塗沒有塗乾淨，如果要去申訴的話，向我們申訴，我們立即來處理。

陳議員玫娟：

這個也增加民衆的困擾，其實我講的只是一個例子，也不全都是這樣。就這個議題我也曾經問過拖吊場，他們也向我反映過，其實你們有很多線不是很清楚的，他們也不知道到底該不該拖吊，他們一拖下去，民衆就跳腳了，他們沒拖的話，人家又說他們沒有盡到職責。

交通局陳局長勁甫：

這個部分我們有二個部分來做，第一個，紅線我們一定會嚴格的再去檢視。第二個，因為執法的部分是警察同仁配合拖吊車出去的，所以我們也會加強和執法同仁的溝通，讓他能夠做明確的判斷，譬如…。

陳議員玫娟：

明確的判斷也是你們的硬體要做得好啊！你們的硬體做得不好時，卻硬要叫他們去配合這個，也不是辦法。

交通局陳局長勁甫：

是，所以我說兩方面我們都會來加強。

陳議員玫娟：

我現在提的這個，我希望你們好好的去檢討這個問題，好不好？

交通局陳局長勁甫：

好。

陳議員玫娟：

我再請問你，剛剛我和曾議員提到的停車空間問題，這一次富國公園有一個改建工程，記得上次的總質詢我提過，富國公園的整個改建工程，它的四周都是停機車，就是現在白色的這個地方，這個圖是他們改建計畫的設計圖。原本這個白色的地方是他們在停機車的，現況就是這樣，也就是我給你看的這個，這是它的圍牆，養工處說這是他們的退縮地，但是在我們看來，它是人行通道，供行人通行的。他們的這個退縮人行道其實是很寬，超過3米，就是你們的標準，超過3米，你看兩個人併排走還可以走得很順暢，推嬰兒車也沒有受到阻擾。你看這邊，我把四周幾條路都拍下來，剛剛那是富國路，這是安吉街北側、這是東側、這是保靖街，等於我是四個面都讓你看到了，它並沒有影響到人行的通行空間，退縮地的下面，它是擺汽車，四邊也就是像這樣的汽車都擺得很好，從以前到現在都一直相安無事，因為裕誠路的造街，把我們的八十幾個停車格改到剩下個位數的停車格，是到後來我們又一起去爭取，又恢復了幾個。

所以當時你們給我們的答案是告訴我們，請你們裕誠路都不要再停車了，請你們都轉到富民、富國、自由路的巷道裡面去停，那邊會有很多的停車空間，所以挪到富國路這邊來，好不容易大家都已經習慣這個停法了，現在養工處要做這個公園改建，又要把它做改變，現在他們要把這四周全部都圍起來，還要把這些機車退到剛剛我秀的汽車位置，再叫汽車去停別處。

局長，就你們的交通專業，因為我問過養工處，他向我說，這是你們交通局評估同意的結果，你可不可以告訴我，你怎麼通過讓養工處這樣做呢？你

告訴我，那些車子要停到哪裡去？機車挪到下面放在汽車位，汽車要叫他們怎麼辦？要叫他們停到哪裡去？你們裕誠路的造街已經把人家的車子趕到沒有位置可以放了，現在好不容易人家停到巷道來，當時也是你們建議盡量停到富國、富民、自由路這邊的，他們已經被你們趕到這邊了，現在你們為了一個公園造景，全部又要把人家趕出這兩條路，這樣你到底要叫這些汽車怎麼辦？你知道那邊是我們的集合社區，目前那邊的地價應該是全高雄市最值錢的地方，人口最密集的地方，發展最有潛力的地方，結果光停車是一位難求。現在好不容易在周邊可以停那麼多的車子，結果你們要把他們趕走，你告訴我，這種政策合理嗎？

交通局陳局長勁甫：

公園的改造這個不是我們交通局的工作。

陳議員玫娟：

我知道這不是你們，是養工處，但是養工處說，你們同意這樣的規劃。

交通局陳局長勁甫：

這個我們可能必須要再釐清，看看當時是怎麼樣的訊息傳遞，這可能有一點誤解。公園的旁邊應該要再有一個很不錯的人行通道，這是公園設計裡面應該要具備的。如果這個公園有改造，現有的這些機車需求怎麼樣去處理？我們有函文給工務局養工處，希望比照市區裡面其他的路段，比如在建國路有機車彎的模式，讓它能夠變成是機車彎，機車還是可以停，也就是變成彎道進去以後，他不用上去人行道停。

陳議員玫娟：

你說，把它退縮的地降低變成機車彎嗎？

交通局陳局長勁甫：

有一點類似這樣的設置。

陳議員玫娟：

你們有這樣跟養工處建議嗎？

交通局陳局長勁甫：

我們4月17日就函文過去養工處，目前我瞭解，好像4月30日也會再召開再一次的現勘，也會邀請議員去共同來瞭解。這個部分，第一個，我必須傳遞的，我們的規劃裡面，並沒有提供這個規劃給工務局。這個訊息傳遞上，我必須要去瞭解，可能在傳遞上，我們需要釐清。

陳議員玫娟：

養工處跟我說，這個周邊的停車劃格是交通局去檢討的。如果可以，我請你們維持現況，四周圍的機車總共有二百多台將近三百台。我再請問你，如

果把它降下來變成機車彎，外圍也不能停汽車了，一樣不能停汽車。

交通局陳局長勁甫：

因為它會有一個斜坡上去讓它去處理，這個我們會來考慮。如果機車彎的設置是可以，我們會把路邊的小汽車的停車的部分，一起共同考慮。

陳議員玫娟：

我剛剛 show 給你的是這個，這個是人行退縮地。機車本來是停這樣，汽車是停在外圍。你們現在要把這裡全部都下降來讓他停機車，OK。汽車還是一樣不能停，是不是這樣？

交通局陳局長勁甫：

我們會來考慮做出好規劃，如果這個方向跟工務局那邊協調都 OK，我們會來就機車跟小汽車的停車動線怎麼樣配套來做一個規劃。

陳議員玫娟：

局長，我現在在這邊跟你要求，這個地方我要求的，就是汽車也可以停、機車也可以停，你們去設計，看你們要怎樣規劃，反正就是維持現況，不准它做太大的改變。因為這裡的機車跟汽車沒辦法停，你就算把它下降做這汽車彎，汽車一樣不能停，那些汽車你要叫他停到哪裡？那裡也有幾十台。

交通局陳局長勁甫：

對，我們應該就整個公園改造的主體跟他們一起來共同思考創意。

主席（陸議員淑美）：

先處理時間問題，上午開議的時間，我們延長至李議員眉蓁發言完畢後再散會。請繼續。

陳議員玫娟：

局長，我在這邊再次的要求，富國公園的檢討，請交通局善盡做到交通的專業，讓我們的民衆停車可以很方便、很順暢，不影響他們。拜託一下，不然我會去抗爭。因為你要把這裡的車趕走，沒有地方去，那邊都是大樓，每一棟大樓都好幾百戶，真的沒有車位停，你們要把他們趕去哪裡。好不好？

交通局陳局長勁甫：

好。

陳議員玫娟：

中華地下道因為因應鐵路地下化，整個中華地下道往左營方向的地下道的機車慢車道是被封閉的；只開放快車道。結果從你們一封到現在，我的服務處被罵得很慘，因為我們就在旁邊。我知道這是鐵路地下化的工程，我也拜託交通局一定要去協調，中華陸橋機車慢車道被封，勢必要上中華的高架橋下來再來轉彎。

過去中華路橋要過來左營舊部落這邊，是從地下道過去，我說的是機車，再到我們的社區。如果要到翠華路才上橋，上橋之後，再下來直走，畢竟那個量就有限了。可是你現在把地下道封起來之後，所有的機車都不得其門而入。那時候我有向你們建議，讓他們從瑞豐新村裡面騎出來，我就明明看是對面而已，我就是過不去，讓他們在社區繞來繞去，一來造成社區的安寧困擾。第二個，也增加路面上的安全問題，還有居民的衝突點。第三個，有的比較知道路的人就從中華路繞到中華陸橋下來。

他們從這邊下來，過去我記得，這個紅綠燈也是因為慢車道跟快車道兩個在這裡衝突點很大，常常造成車禍。這邊也是一樣，從這方要到下面跟直行這邊衝突。後來我們服務處也辦了會勘，很感謝交通局的規劃科做了一個很好的設計，就是把紅綠燈用分段式的，快車道先行，慢車道先停；再換停下來，換快車道上橋或平面…，這個規劃設計得非常好。但是一個鐵路地下化整個把它打亂掉。

北上這個地方整個都亂掉，就是他們全部都從橋下來，他們要過來社區的人，過去是從地下道這邊過來就可以，不用上橋。我不知道局長有沒有聽懂我的意思？過去從地下道過去就可以，要到翠華路的人才上橋直行，所以他們的衝突點不是那麼大。可是現在地下道封掉了，有的人就不得不從高架橋下來，來到這裡待轉，這個待轉又因為工程在做，把圍籬整個退到外面，待轉區只剩下一點點的地方，比這個還小，一點點而已，剛好在這裡。

摩托車要過去待轉，他們在這裡停的時候，這邊直行的大卡車這麼多！它只是一點點的地方在這裡，一個衝突點；停在這裡直行，一個衝突點，真的很危險！你知道嗎？我在這邊要求交通局，為了維護高雄市民的安全，你要善盡你們的責任，你們絕對要跟鐵改局好好去檢討，怎麼去開放中華地下道讓機車可以過去？中華路建國地下道就可以，你們那時候不是也分出來了，分了兩個車道，有一個車道讓機車走，為什麼左營中華地下道就不行呢？你整個把它封起來，讓他們自己去找出路，有的人上橋就在這裡造成衝突，很危險！有的人騎到社區裡面，讓社區裡面也製造很多交通安全的疑慮，居民在那裡出出入入，機車也在那裡發出噪音。

還有一些外來的人根本搞不清楚要怎麼過去，在那裡繞來繞去，有的人還打電話來跟我抱怨。所以我拜託交通局請你們好好檢討，中華陸橋因應鐵路地下化的重大工程之後，造成居民不安跟不方便的地方，你們真的要好好的跟鐵改局檢討，到底要怎樣讓機車能夠照原來的順序過去？因為中華地下道的快車道有兩條，你們可以隔一條出來，變成混合道也沒關係，不用全部都是汽車，要逼機車走別的地方，我覺得這是不對的。有的機車為圖方便會從

下面過，結果他違規啊！這樣也不對。交通局我特別提出來，我要你們給我答案，好不好？儘快給我答案。

這是我早上臨時接到，我剛剛跑去拍的。昨天我有特別打電話告訴你們，大龜山的停車場現在遊客很多，這邊有一些榕樹。他來跟我說，你們在那邊鋸樹，爲什麼要鋸樹？我也不知道。我打電話給你們，你們跟我說，因爲跟電線很近，颱風天要來了有安全疑慮，所以你們就把它鋸掉，你們鋸成這樣，我看了一下地上，你看這個都很久，這榕樹都很久了，要長到這麼粗，應該都要好幾十年的時間。結果電線在這裡，榕樹在那裡，哪有什麼安全的疑慮，我不知道你們的理由是什麼，你們告訴我要修剪這些樹，是因爲它攀在電線上面的安全疑慮，所以要將它剪掉。哪裡有呢？我看還這麼遠，你們是修剪什麼，我真的不懂，結果你們將它剪成這樣，這麼寬的距離，結果你們將榕樹都剪下來，剪成這樣能看嗎？這是一個觀光的停車場，陸客在那裡進進出出，而你們剪成這樣，這如果被環保綠色協會看到一定會跳腳的。你看這個樹幹被剪得光禿禿，這看起來是藝術品嗎？這是交通局的藝術眼光嗎？我看不懂耶！你們怎麼將樹木剪成這樣？真的非常不應該。結果我昨天打電話告訴你們的時候，你們還說是因爲攀在電線上面危險，所以你們要修剪，你們給我的答案是這樣，因爲我沒有到現場，我也就放心了。結果今天早上，陳情人又跑到我服務處去跳腳，說昨天已經告訴你們了，爲何還讓它剪成這樣，我就迫不及待跑去看，你看！剪成這樣能看嗎？

局長。包商告訴我因爲是上面交代的，所以要剪成這樣。這樣能看嗎？你們說有電線去修剪，那好，但是旁邊這些呢？這是遊覽車的停車空間，這也沒有怎麼樣啊！你們爲什麼還要去將這些樹葉剪下來。你看，這樹下都有被剪下的樹枝，它原本是比較茂盛的一棵樹，你們無緣無故去剪它做什麼？我真的看不懂，你看這棵樹剪成圓圓一撮在這裡，這樣能看嗎？原本是比較茂盛可以在這邊走路乘涼的，結果你們將它剪成這樣，幾乎每一棵都是這樣。這個拍照效果不是那麼清楚，你可以到現場去看一下。我要說的是你們該做的不做，不該做的做一堆，你們看下面這裡一堆垃圾，你們不清理，那去剪樹木做什麼？樹木就是在那裡運動、散步可以乘涼的，被你們剪一剪樹葉都沒了，這周邊的垃圾你們都沒看到嗎？你看這麼髒，觀光客、遊覽車在這裡。當然這也有可能是觀光客丟的，但是你們應該要定期的去巡視，累積到這樣一定是有一段時間了。我知道這個有人在管理、清理，也是很辛苦，不可否認，一個人要做這麼大的範圍很辛苦，但是我希望局長要加派人力，這些清潔工作要多加強一下，尤其是上午的時間，因爲那裡遊覽車非常多。你們該清的不清，而去剪這些樹，我是真的看不懂，樹木是這麼好的東西，環保節

能減碳是現在在提倡的啊！公園裡面、綠地裡面種樹都是理所當然。反而在人家店門口的樹，要你們移一下又這麼困難，在公園裡面應該要留下來的東西，你們卻將它剪光光，真搞不清楚你們在想些什麼？局長，這個部分請你們儘快馬上去處理，到底你們要怎麼弄，不然我真的要追究，這個是誰下的指令，要把它剪成光禿禿的這麼難看。

交通局陳局長勁甫：

有關垃圾的部分，我們立即去處理，我們有委外去清潔，如果這個是我們督導不周，我們馬上檢討，一定會趕快把這個部分處理掉；至於承包商說我們下令去讓他做這樣的動作，剪成這樣子，如果是確實，我一定會來查辦是哪個同仁下的指令。如果是承包商他因為技術上能力不足，造成這個損失，我們會根據契約來進行相關的處置；不過原則上，它這個是因為汛期將至，有一些停車場需要稍微去修剪，這是我們必要去做的動作，所以這部分我們分成兩個部分來檢討。有疏失的部分，我們一定自己來做內部的檢討改進。議員所要求的我們會立即來處理。

陳議員玫娟：

局長，我還要再跟你講，這個樹木一定要好好保護，你看這樹下都有人在乘涼，結果你們將它剪成這樣，這有必要嗎？你們告訴我這卡在電線，我看就沒有，這是什麼理由我看不懂。所以我期望以後如果有這樣的狀況，你們要好好評估。就像我剛剛講的，這種樹小小一棵，也不會影響到什麼，颱風天時會怎麼樣嗎？也沒有。結果你們將它剪成剩下一點點，這樣能看嗎？所以請局長以後要檢討。再過來我有一個問題，你等一下答覆我。人行道，像我的服務處前面，像透天厝的房子，前面的人行退縮地還有包括人行道，很大一塊，差不多四米多，我們透天的住家很多人都想將車停進他的一樓，因為養工處說要有一個…。

交通局陳局長勁甫：

議員所提的是指設斜坡嗎？〔…〕這個部分因為是養工處他們負責的權責，所以我不知道該怎麼回答議員。〔…〕

主席（陸議員淑美）：

陳議員，這個請局長和養工處了解清楚以後，請他私下直接回答你好不好？〔…〕繼續請李議員眉蓁發言。

李議員眉蓁：

開會開到快一點了，大家也辛苦了。其實交通局的業務裡面提到，在五大政策的目標當中，第三項是交通的安全。局長，你說要治理交通的基本原則，就是在高雄縣市合併以後，因為偏遠的地方，其實市區的交通條件資源不

同，所以在治理上因地制宜，就是建立安全的交通環境，積極以工程、教育、執法及鼓勵使用安全運具，叫做「四一」這樣的手段，來配合安全監督與管理的系統機制。所以就是預防於先的原則，改善交通運輸的環境，可以降低交通事故的發生，所以可以提升整體運輸的安全性。我看了你的報告之後，你認為現在縣市合併，你當局長到現在，你認為高雄市的交通有改善嗎？這樣的成效你是不是滿意？請交通局長回答。

主席（陸議員淑美）：

局長，請回答。

交通局陳局長勁甫：

謝謝李議員對交通安全的關心。因為縣市合併以後，本來縣的部分，那個地方在防制交通安全的作為上，確實是比較辛苦一點，所以我們從整個 A1 事件還有 A2 事件的發生次數也好，地區也好，在比較屬於原來高雄縣的地方，會是目前我們做得比較欠缺的。這個部分當然我們有幾個面向一起來努力，剛才也提到除了有工程、有教育、有執法，還有就是要鼓勵我們的民衆，盡量減少使用私人運具，轉乘公共運輸。我們從去年的資料相較於前年跟大前年，整個 A1 事件，整整減少了 23 個 A1 事件的死亡。所以是有大幅的進步，但是我們並不因此而滿意，大幅進步就是交通部給我們的目標是每一年要減少 2%，2% 就是我們前面 251 個，一年要減少 5 個，我們在去年減少了 23 個，但是還是很多，還是 228 個。所以這部分，你問我滿不滿意，當然我會不滿意，我希望透過我們各個局處，府內各個單位，還有民衆一起來配合，我們希望能夠再把這個人數盡量降低，提供更好的交通安全。

李議員眉蓁：

我爲了這問題查了五都有關的交通重大資料，發現高雄市發生的件數偏多，大家看圖表，奇怪！你剛說的和我查的資料不一樣，我們高雄事故發生是偏高，主計處的資料在 2011 年高雄市每天只有 95.51 件，現在 2012 又增加 23 件，你剛說是減少 23 件，所以在 2012 年，平均每一小時就要處理 5 件的交通事故，五都發生的事故，我們是五都中偏高的。2011 年有 798 人，2012 就變成 871 人，市政府單位都會公布十大危險路口，大家看一下，我們服務處都常接到民衆的陳情案件，家中就是常常因爲車禍，經濟來源影響到生活起居，讓大家看一下總受傷的數據，看起來也非常可怕，交通事故當事人其實應負很大的責任，但交通局在這些道路號誌的規劃上有沒有善盡職守？我認為交通的運輸順暢和大衆運輸的便利很重要，但你們也說安全才是回家唯一的路，所以這樣的數據，局長可能說不滿意還要加強，但我們認為必須很大的加強，因爲這樣的數據讓我們看到回家的路，不見得是很安全。

現在大家都知道警察局積極在取締酒駕，但我們在統計數上，酒駕加強取締，我們的交通事故卻越來越多，死亡人數也越來越多，這樣的比率看來是民衆不守法，還是其它因素造成，交通局在這部分可能要思量如何降低我們的交通事故，請局長簡單回答。

交通局陳局長勁甫：

謝謝李議員提供這個數字，因為在交通安全的事故統計上分不同的等級，有 A1、A2、A3。

A1 就是他有非常嚴重的撞擊或車禍 24 小時內就死亡的。A2 的範圍很大，只要有擦撞，只要不和解，需要做資料因為有身體上的撞擊，這都算 A2，所以 A2 的範圍也很廣，包含送醫後超過一天後去逝的，還有根本沒事的，只有小小擦傷，所以在統計上這需要去做嚴格的定義 A1 的部分很明確，去年就是 228 人，這個數字是內政部、警政署，交通部都是這個數據，這沒什麼好懷疑的，就以每萬輛發生的次數和人數，可能機率就比較大，從五都的比較來看，我們應該還低於台南市，但這比較我覺得都沒有太大意思，我們儘可能是降到最低。

提到我們是不是有明確的掌握到防制的作為？我們確實很努力的在做這部分。在肇因上面我們可以來分析，裡面如果是屬於工程的，包含號誌、標誌、標線這些部分我們都需要去努力，但是我剛回答另一位議員時也發現其實肇事當事人他的行為面，我們也呼籲能大家一起來配合，雙管齊下加上警方的執法強度，能夠確保交通安全才是唯一的解決方案。

李議員眉蓁：

我剛說了，當然是用路人、肇事人的心態我們要去宣導，問題是這些路段這麼危險，數據也是偏高，數據只是我們參考的一個方向，你看這樣是不是我們交通局的設計有問題？也要去檢討它的路線，這是我們今天探討必須加強的部分。

今天很多議員也關心的，就是交通局的業務報告提到的一點，維護人行路權，推動機車退出人行道，交通局推這個我也非常認同，但保障路權，你剛說的也是希望民衆可以坐大眾運輸、坐接駁車，達到節能減碳，這部分我們有幾個問題要和交通局探討。

第一、高雄市的汽車和機車的數量。第二、高雄市的機車停車位。第三、捷運可到達的大專院校，這幾點都是你們要探討的部分，現在高雄市的車輛也是五都裡比較多的，高雄市的機車密度是全國第一，不要說五都，是全國第一耶！

在你們的工作報告裡也提到辦理大專院校周邊機車退出人行道，鼓勵年輕

學生族群少騎機車多用大眾運輸，可以增加身體力行又把路權還給民衆。

但我看了一下，在 102 年 8 月 15 日有二十所大學的周邊實施退出人行道，實施後周邊人行道通暢無阻，文藻、實踐餐旅等周邊的機車大幅改善。

我想提醒現在在座的幾位局、處首長，高雄市的捷運，你們要學生坐捷運，但高雄市可以到達大專院校的捷運站，能步行 10 分鐘可以到達的大專院校，只有文化中心可以到站的高師大，西子灣的中山大學，後驛站的高雄醫學院，其它的大學都只能坐接駁車，但你們又這樣說，我再次強調我也非常贊成局長的退出人行道，但現在大專生爲了去學校，必須轉搭好幾輛車，現在大家看這數據，高雄市的機車密度是全國第一，這部分你們這樣推，又造成學生的不便，如何更好的讓機車退出人行道，應該把這些問題涵蓋在內，這個問題還是請交通局長回答。

交通局陳局長勁甫：

有關校園機退方案，順便在此向議員報告：這二十所學校他們是主動說要配合機退的方案，我們一開始是針對高雄師範大學做機退方案，結果效果很好，因此這些大專院校主動向我們接觸，說他們學校附近也要這麼做，這樣的機退方案除了能對整個人行空間的改善之外，並不是說我們在執行機車退出人行道，是要禁止或消滅市民朋友使用機車這樣的運具。

我們想提供的是，比如校園裡主要是學生，所以在校園內是不是要有相對應足夠的機車停車空間，這是我們要再和學校互相配合改善的。

另外整個公共運輸，有些地方捷運、公車不見得都能到達，但機車是一種選擇，機車這運具它變成一種選擇，它可以持有，不見得使用，但是我們也希望公共運輸同時在這些以前使用機車的族群裡，也可以變成他日常生活可用來選擇的運具，透過這樣的比較讓他們能自由選擇，最後能共同趨向於公共運輸爲發展的城市建設目標。

李議員眉蓁：

他們主動要求這樣的配合，你們會問他們學校裡的機車位是否足夠才能參加。

交通局陳局長勁甫：

這部分各個學校有到我們局裡共同研商，我們也會提供我們專業的建議，所以這和學校是有個同意的過程，我們才去執行的，在執行的過程當然學校會扮演滿重要的角色，我們也會在相關的路段去做宣導或是布條的掛設，也是有一段時間讓他能有緩衝的行爲改變。

李議員眉蓁：

謝謝局長，因爲我這裡年輕人比較多，所以年輕人這樣的反映，表示學校

沒有和他們溝通好，交通局這樣做可能是個好事，但有時造成學生非常多的不便，這也是他們反映的聲音，希望交通局在退出人行道的部分，也在很多地方都要去考量。

我對觀光也是非常的重視，因為觀光可以帶來更多的產值，尤其現在議會和市政府都是因為缺錢的問題，很多建設都沒有辦法做，所以我看到一些數據後，還是擔心整個觀光的發展。現在高雄市把遊艇產業當成旗艦產業在經營和推展，也很重視我們的國際郵輪觀光推動，實際的成效其實還要再加強。如果這樣子的話，遊輪裡面有渡輪、愛之船租船的這些收入，請問輪船公司董事長，我剛剛講的各項收入，哪一項收入最少？請董事長回答。

高雄市輪船股份有限公司張董事長清泉：

我們目前的收入大概是渡輪最多，因為約有 700 萬人次，接著是愛河的愛之船，每一年大概有五十幾萬人，是高雄港觀光渡輪，大概有十萬人次。

李議員眉蓁：

我也有查資料，我在外面查不到資料，但是從你們公司內部資料來看，鼓山航線是輪船公司收入最多的來源，觀光遊輪是收入最少的，觀光遊輪請大家看這個數據，從去年 10 月到 2 月，10 月最多，也不過 5,480 人，收入是一百三十一萬多，11 月是最少，只有一千多人，所以收入只有四十幾萬。觀光遊輪參觀人數的落差這麼大，創造效益要比前鎮線的渡輪好一點，可是針對觀光的效益來看，有點讓人家失望，像觀光渡輪這樣的收入，也能夠想辦法增加嗎？

高雄市輪船股份有限公司張董事長清泉：

因為我們的觀光渡輪最主要是它的運量比較少，就只有兩艘，每一艘大概有一百多人的搭乘人數，目前遊港船漸漸在推廣，原本在三年前每一年的收入約 400 萬，到去年已經有一千六百多萬的收入，所以我們漸漸在推廣當中。

李議員眉蓁：

我提出這個問題其實也只是要提醒你，現在我們把遊艇產業當成我們的旗艦產業，而我們的觀光渡輪卻做成這個樣子，所以在這邊希望你要辦這個活動招那麼多商，結果他可能來這邊參展的時候，順便去坐我們的觀光渡輪，這個部分他們可能會覺得落差很大，所以在這個部分，也是請改進，看看怎樣可以加強收入的部分。

高雄市輪船股份有限公司張董事長清泉：

向議員報告，我們因應這個展覽中心和遊艇展的部分，從 5 月份會把遊港的搭乘碼頭改到新光碼頭，改到新光碼頭以後，我們目前有兩艘船，我們會再向市政府建議這個計畫，在整個高雄港亞洲新灣區成形之後，我們的遊港

船能夠更多元化，我們也會和嘉鴻遊艇公司在展覽中心那邊設計一個遊艇碼頭，可以停大概四十幾艘的遊艇，以後我們會和他們做配合，因為我們目前有兩艘，以後希望在高雄港的遊輪多元化，應該會帶動整個觀光。

李議員眉蓁：

觀光局的業務報告裡面有提到，就是說舊的左營國中要做成觀光發展特定專用區，其實舊的左營國中要做這樣的特區，但是在報告裡面又看到局長要善用周邊的交通、觀光及人文生態資源，規劃一些國際的旅館、設計旅館、生態公園、零售銷售中心，其實這樣的設計是非常的好，全區涵蓋左營各項的綠能和觀光文化資源。像這一些報告，我相信你都非常清楚，請問局長，這些訂為觀光特定專區大約是在什麼時候？全案是要 BOT，還是有其他的做法？可不可以請觀光局長回答？

主席（陸議員淑美）：

許局長，請回答。

觀光局許局長傳盛：

謝謝李議員對蓮池潭整體發展的關心。有關於舊左營國中的觀光特定區，我們現在期程已經送到內政部都市計畫委員會，在 3 月的時候排過第一次了，初審通過，它還有第二次，第二次我們預計應該會在 6 月以前，就把整個舊左營國中都市計畫變更的部分能夠完成。我們也開始進行北、中、南三區招商說明會，我們目前是採取設定地上權的方式，因為這也是財政部同意的一個方式，而且也有很多的先例用這個方式進行招商，希望在短時間之內可以引進最好的團隊，把這個地方做更好的規劃。

李議員眉蓁：

因為蓮池潭每次質詢每次都講，大家都很關心，現在白天有觀光客，可是晚上它也是沒有人。有一個這麼大的地方讓你們規劃，希望在這個部分你們要檢討，晚上蓮池潭幾乎都沒有人，我們也一直提醒說，現在那邊旁邊是新社區，晚上其實可以做很好的休閒活動，不要讓人家覺得來這邊時，蓮池潭晚上感覺好像很恐怖，處處有危機的感覺，晚上也可以提供一些夜間的觀光，就是可能做一些咖啡廳或是什麼，讓那邊熱鬧起來，你們有沒有在規劃夜間可以讓人家去那邊休息玩樂的地方？

觀光局許局長傳盛：

特別向李議員報告，我們在蓮池潭周邊的纜繩滑水馬上就要開始營運，它周邊有附設一個景觀餐廳，這個景觀餐廳應該也是在 4 月底以前就可以營運，這樣整個蓮池潭的夜間就會有燈光、會比較亮。

李議員眉蓁：

它有營運到晚上嗎？

觀光局許局長傳盛：

應該是有，再和他們協調；另外我們也和周邊的幾間廟宇談過，特別是龍虎塔，晚上的時候希望能夠點燈。

李議員眉蓁：

因為現在旁邊又有舊左營國中這個地方，希望這一次可以真的整體考量一起規劃，不要再浪費政府的預算，就是每次都規劃一點，可是都沒有辦法串聯起來，希望這次可以整體的把它做起來。最後一個，就是捷運局在交通部門質詢的前一天，有進行輕軌…。

主席（陸議員淑美）：

延長 2 分鐘。

李議員眉蓁：

進行輕軌鋪設第一段水岸輕軌，從台鐵前鎮調度場到西子灣站，全長有 8.7 公里，去年 6 月動工，已經完成路基和橋梁的基樁，軌道鋪設就可以提供電力、號誌等來運作。其實大家都知道，大家都很期待我們的輕軌可以輔助捷運系統，讓高雄的交通網路更完整。我們這一次看到整個工程的進度，是不是可以如期在年底上線測試，到時候會有試營運的計畫嗎？請局長回答。

主席（陸議員淑美）：

陳局長，請回答。

李議員眉蓁：

不好意思，因為時間的關係，我要再問的是，現在你們在做的時候…，之前挖捷運常常也會有崩塌，前鎮區那邊有崩塌過，而且現在也是在附近，請你順便回答，現在在做時，因為那一條路線有的地方地質比較鬆軟，有沒有針對崩塌的部分…。

捷運工程局陳局長存永：

因為輕軌其實是在地面上走的，所以它的路基使用的部分深度不深，所以大概沒有那種深開挖的情況，縱使有地質不太好，那個地質改良簡單就可以處理了。過去捷運是開挖二、三十米，這種情況不太一樣，這個壓力不太一樣，所以這一點沒有問題。

目前我們一直在施工，施工當中預定的進度，希望是在今年的 11 月我們會做第一部列車，因為它的車子是陸續進來的，它陸續進來時，我們的第一部會先到，後面還是會到一年才完全到。先到的部分，我們會先給市民試乘，讓他了解到輕軌是怎麼樣，這也是我們未來要做教育宣傳的一個很重要的前

置作業，所以它進來，我們就會利用這部車子做個教育，給未來營運的這個廠商，我們已經選出來了，也給它在操作上做個練習。所以這部分的話，應該是在今年底我們會做這樣的準備工作，對市民也好，對未來營運機構的接手也好，會讓大家能夠循序漸進，把輕軌帶上比較舒適安全的境界。

主席（陸議員淑美）：

上午的議程到此結束，下午 2 點 30 分繼續開會，本席宣布散會。

繼續開會，請李議員喬如發言。

李議員喬如：

今天我們交通部門業務質詢，本席很關心的就是在鼓山、鹽埕、旗津，長期以來我們有山、有水、有河是一個非常漂亮的地方，也是高雄市最美的地方，景點最好的地方，最近我們也發現觀光遊覽車也多了，有時候到柴山常常看見會車吵架的現象，也看見會車的危險性，所以我們就和地方的蔡里長會勘，請相關單位，包括高雄市政府地方單位，還有國防部的警備局，早年柴山這個地方是一個非常有軍事歷史文化的位置點，高雄的海防和陸防都靠著海陸 13 哨站等相關其他哨站在做防守、駐守的一個責任。

因為歷史的改變，到現在我們也有一些稍稍的在軍事方面做了調整，現在整個情勢和以前也不一樣，所以國防部這裡做了稍微的調整，也釋放部分的土地，我們希望柴山這非常漂亮的地方，最大的可惜就是沒有停車場。這麼美的地方，我們看見了很多市民，包括觀光客都讚嘆很想再來，但是不想再冒風險。他所謂的風險就是交通的風險，還有沒地方停車的風險，所以在這裡我希望提供一些意見給交通局，在停車場的規劃和興建裡面露出一些曙光，讓交通局在這部分能夠找出可以讓市政府在這邊規劃的地方。我們也發現他們的海陸十三哨站，警備局所設置的這些軍防、軍營在這邊非常有歷史的價值，我們很希望高雄市政府在觀光的角度能夠去和警備局、國防部洽詢，因為我看見了交通局的業務報告第 13 頁，裡面有提到只要是國有財產署或國防部的地，我們地方政府、交通局都願意嘗試和它接洽，是不是願意和市政府來合作，提供給高雄市另外一個非常好的地方。

我希望觀光局站在觀光的角度，當然文化歷史價值不是觀光局局長的業務，但也希望觀光局局長主動站在觀光的著力點上，能夠和市政府文化局或者相關有文資的次級單位主動聯誼，將海哨十三站等其他的站和警備局在這裡所架設的一些當年在軍事上非常重要的要塞點，把它們納入做為文化歷史的保存。不知道局長的意見怎麼樣？請答覆。

主席（陸議員淑美）：

許局長，請答覆。

觀光局許局長傳盛：

非常感謝李議員對整個柴山觀光的關心，到過柴山的人都知道，柴山確實是高雄最重要的景點之一，因為停車的問題不是很方便，導致於觀光客在上面，不管是遊憩或者是在上面用餐或是什麼都有一些不便，如果透過國防部現在閒置的這些營區可以做更好的運用，不管是做停車場或是做其他的綠美化，我們是非常樂觀其成。

如果有適當的地點，國防部願意釋出，我們會很積極的來和國防部的相關單位協調，希望他們把這些閒置不用的營區能夠和市府的這部分做個搭配。

李議員喬如：

好。局長，我再請教，柴山很漂亮，你知道嗎？

觀光局許局長傳盛：

是。

李議員喬如：

我最近常去，神明生日也去，柴山很漂亮，但是我發現柴山有一個很可惜的地方，因為柴山的石頭是「咕啞石」不太會含水，但是「咕啞石」很硬，「咕啞石」裸露的時候會和一般山土不一樣，我發現從中山大學上去到桃源里這個山的部分，路面山崖的牆壁因為原住民住在那邊，有細管的自來水管沿山壁架設，我覺得真的不好看，也不漂亮。

所以我就提出一個建議，這是觀光局在管的，是不是觀光局在山崖的牆壁上，就是通行道路旁邊的那個山壁，那個山壁用植栽的方式，很便宜，不用多少錢，我是說現在我們看到鞭炮花也很漂亮，只是我們不知道外來種在那邊用植栽的方式是不是可以容許，我不知道。但是鞭炮花又耐生、耐長、開花又很漂亮，金黃色的，所以它做植栽景觀是非常成功的一种植物，那麼我就建議觀光局是不是可以在這山崖路牆的部分用植栽的方式，也一併把所有看到露在外面自來水的塑膠管順便有裝飾、包裝的作用。

這樣看起來，未來到柴山的時候，整條路很漂亮，它又會自己生長，不用像四季花一樣，你經常要更換。我們也會勘過，因為我在想貴單位局長事務很繁忙，這部分我就請你們科長出來會勘，原則上你們單位的人聽完我現場的建議後，他們也覺得樂見其成，只是說在業務上，我就不知道局長打算要怎麼處理這部分？它不是一筆很沉重龐大經費的建設，大概幾十萬元而已。局長，差不多四、五十萬元而已，你覺得這件工作怎樣處理比較好？局長，你答覆一下。

主席（陸議員淑美）：

局長，請回答。

觀光局許局長傳盛：

協調會的會議紀錄，我都看過，科長也向我報告過。我想整個從中山大學上去到桃源里山海宮那一段有非常多人走，特別是騎腳踏車、登山，環境綠美化也是很重。剛剛李議員提出來這個意見很寶貴，我們來和市府不管是養工處或是其他單位，我們來協調把剛講的這個路邊山坡做更好的綠美化。

李議員喬如：

是。局長，這樣的業務大概要多久的時間，你們才有辦法有一些訊息讓本席很清楚的掌握告知民衆。

觀光局許局長傳盛：

之前我們協調完後，就和養工處已經有談過，這個應該在一個月內就可以。

李議員喬如：

本席剛剛所提出來的國防部警備局的營舍場所，還有一些海陸的哨站，沿著海防的位置點都在架設營舍哨站，因為幾十年來他們的角色已經完成，所以已經有除役了。這些硬體物的除役，我覺得它有那個時代的代表性文化價值，我們很希望政府能夠和國防部的警備局來直接對口，和他們商量是不是願意把這土地交給我們地方政府來做一些處理，不管將來我們是把具有文化的警備站，或者哨站，或者紮營的一些硬體，或具有代表性歷史文化所留下來的軍事要塞裡面，把它保存下來之後，我們要再做美化或者停車的共同使用。

因為將來你做了一個比較有價值的保存後，當然這個是要對外公開的，你 open 之後，自然的我們的民衆會很好奇，也希望來看這個歷史。所以我就那時候來結合我們的停車場的共同規劃，我覺得是非常好的，它的位置點就在海誓山盟的西邊，就靠海那一邊，土地面積也很大，我想在柴山、桃源這整個區，我們都走山路繞過了，找不到一個更好的位置點。我想這個地方是非常好的，我們第一次的會議，也邀請了好多的單位一起來討論，國防部他們認為地方政府有需求，可以有一個比較有代表性的對口去商量討論，他們願意來接受，到底我們地方政府需求的方向在哪裡。剛剛本席也提了這方向和建議，希望交通局能夠在你們業務推動的過程，在高雄市非常漂亮最美的地方的一個行政區裡面，能夠留下讓高雄市民幾十年來夢寐以求，一直希望在那邊看海、觀海，還有那個位置點是我看過所有點，都沒有比這裡漂亮，尤其在夕陽黃昏的時候，看的那些大輪船、小船停泊在那邊等著檢哨，那種美我實在是覺得非常可惜，沒有好好的提供讓全國的國人，包括我們自己高雄市民來觀賞，是非常可惜和遺憾。

所以我很希望在這個部分能夠克服這困難，希望地方政府的所有管轄單

位，就你們的業務要尋求停車場的空間位置點，包括國有財產局、國防部，你們都願意去跟他們對口溝通，所以本席就提了這個位置點，給我們交通局長，希望陳局長能夠找個時間和機會，來跟國防部做一個對口，不知道陳局長聽完我的建議後，你的看法怎麼樣，來，請答覆。

主席（陸議員淑美）：

陳局長，請答覆。

交通局陳局長勁甫：

謝謝李議員對於我們在柴山上面有關觀光的發展，還有最主要上去的那個停車的空間，幫我們爭取。這部分就是說，在柴山那邊如果能夠找到合適的停車空間，當然是會對整個動線上，或者交通的情況都會很好的改善。

如果軍方這土地是可以未來有機會來共同看怎麼樣做合作開發，那牽涉到文化局、觀光局，或是我們交通局。我們交通局對於停車的規劃，還有停車場的興建，甚至未來的管理，是我們的業務，我們一定會積極來追蹤這一個案子的發展。

目前軍方的土地，我們府裡面對口的單位，目前主要是在財政局來主政，這部分我們會再跟財政局這邊密切來聯繫，看在什麼樣時機成熟的時候，我們趕緊把文化的保存，還有停車的規劃都可以弄起來。

李議員喬如：

所以是跟中央單位要談到借土地，無償撥用土地的話，要由財政局出面，是這樣嗎？

交通局陳局長勁甫：

是的，對口是在財政局。

李議員喬如：

局長，可不可以你們也跟財政局提出這個需求。

交通局陳局長勁甫：

好的。

李議員喬如：

那就等總質詢的時候，我把這案子彙整好了之後，我在總質詢一起再來請財政局就這意見做表達。也請觀光局局長一樣把你站在觀光角度的需求，還有交通局停車的位置，我會要求文化局也提出意見，能夠共同的財政局就地方所有的相關機關需求，來做一個代表的窗口。〔好。〕你們會後請在一個月內應該把這個需求也告知財政局好嗎？〔是。〕觀光局長，就麻煩你在柴山道路山壁的部分，能在一個月內整理、確定處理的方案，好不好？謝謝。

主席（陸議員淑美）：

請徐議員榮延發言。

徐議員榮延：

首先我請教交通局幾個問題，第一個問題是我們配合交通部推動無障礙計程車隊，這作業要點已經獲得交通部同意，以 1,640 萬的額度內補助，共有 40 輛無障礙計程車，10 輛已經於去年 8 月 27 日正式上路，在這裡要請教營運狀況如何？交通局是否關心交通部補助無障礙計程車才 40 萬！而且一部車款將近 140 萬，因為交通部限定是要進口車，車輛維修都非常昂貴。所以購買車子的意願如何？這是第一個問題。

第二個問題要請問的是候車亭在什麼情況下，可做為廣告之用？以上兩個問題，請交通局答覆。

主席（陸議員淑美）：

陳局長，請答覆。

交通局陳局長勁甫：

謝謝徐議員對我們無障礙計程車的關心，確實我們去年有申請到 40 台無障礙計程車的購車補助，我們目前是用車隊的方式由兩個車隊來接這 40 台的車子，目前已經 10 台在上路，平均來講，每一個月大概跑了 2,400 個趟次，其中因為無障礙計程車要求一半以上的載客業務對象一定要身心障礙同胞。

徐議員榮延：

當然。

交通局陳局長勁甫：

目前統計起來，大概有 60% 是屬於身心障礙行動比較不便的乘客，整個 10 輛的營運方式還算正常。現在有一些問題就是說，其它另外 30 輛按照我們和兩個車隊的約定，大概 6 月底就會全部上路。

徐議員榮延：

你有沒有去統計一下，去年 8 月 27 日開始上路，到 12 月底總共對身心障礙的一些服務有多少人？有沒有去統計？

交通局陳局長勁甫：

我們每一個月都要求他們有數據回來，剛才我說過，平均每一個月大概跑了 2,400 個趟次，其中 60% 也就是差不多…。

徐議員榮延：

其它那個我們不管，針對身心障礙。

交通局陳局長勁甫：

就是 60% 啊。

徐議員榮延：

60%，多少人？

交通局陳局長勁甫：

多少人？差不多 1,440 個趟次。無障礙計程車除了輪椅可以上去之外，還有陪伴的人也可以上去，可能我們要來看看有沒有這個數據，不過趟次就是代表…。

徐議員榮延：

本席替你算，4,000 多位，從 8 月 27 日到 12 月底，4,000 多位，那麼 4,000 多你把它除五個月，不到五個月，9、10、11、12 月，四個多月嘛！一個月大概人數除起來多少。你有沒有去考慮高雄市身心障礙總共到去年底有多少人？

交通局陳局長勁甫：

目前統計資料差不多顯示有 13 萬左右的市民朋友是屬於這一類的。

徐議員榮延：

13 萬，是 13 萬 4,480 人。你 13 萬多才 10 輛，你認為怎麼樣？

交通局陳局長勁甫：

我們希望未來能夠增加無障礙計程車的數量，不過回答剛才議員關心的問題，我們除了照顧身心障礙朋友們行的部分，除了外加進來的無障礙計程車，原本我們還有 115 輛的復康巴士，無障礙計程車是因為…。

徐議員榮延：

用途不一樣。

交通局陳局長勁甫：

不大一樣，對。應該說復康巴士的福利會比無障礙計程車好，當時交通部設計是希望用無障礙計程車去彌補復康巴士的不足，緣由大概是這樣的。

30 輛還沒有上路，還有幾個問題是我們所面臨到的，交通部大概在兩、三個禮拜之前被媒體做整個檢討跟批評。〔對。〕就是所使用的車輛有一些規格的限制，這些規格的限制造成特定哪一種車款才可以用，造成車價比較高。雖然有補助 40 萬，但是折扣起來車主還是得要負擔大約 100 萬，所以相對一般計程車的價格，很多…。

徐議員榮延：

成本比較高，維護費也高。

交通局陳局長勁甫：

對，成本高就比較不願意加入，所以我們有補助。但是現在車隊在招募司機的時候，出現司機去接這種工作反而自己負擔的成本會比較高，所以這是

通盤的，全國都有這樣的問題。這部分我們也跟交通部反映，交通部也積極的試圖去把規格重新檢視、放寬，讓比較便宜的車子可以進來，這樣可以造福更多需要的市民朋友。

徐議員榮延：

對，本席是希望多關心這個區塊。接下來是候車亭目前各重要路段都有，候車亭可不可以做為廣告使用？

交通局陳局長勁甫：

候車亭是可以做廣告使用的。

徐議員榮延：

需要什麼條件？

交通局陳局長勁甫：

目前有分幾類，有些候車亭是配合市政府及其他局處做一些宣傳。

徐議員榮延：

宣傳是毋庸置疑的。

交通局陳局長勁甫：

另外一類是為要維運整個候車亭，包括折舊及所需的電和清潔，所以這部分變成是一個維運的標案，委託給外面的廣告公司。

徐議員榮延：

委外給廣告公司。選舉期間能不能租候車亭來刊登選舉廣告，可不可以？

交通局陳局長勁甫：

選舉的話應該是要跟廣告商接洽。

徐議員榮延：

跟廣告商接洽？這樣的話，這候車亭是政府機關的設施，委外給廣告商，廣告商再回來出租給政治人物刊登選舉廣告，這樣可不可以？

交通局陳局長勁甫：

因為選舉的廣告應該有一定的規範。

徐議員榮延：

有一定的規範，要有什麼規範？

交通局陳局長勁甫：

包含車輛流動的廣告，譬如說在公車的車體上也可以廣告，那是有一定的期間。

徐議員榮延：

那是車輛的。本席現在跟你探討的是候車亭在選舉廣告方面有沒有規範出來？

交通局長陳局長勁甫：

選舉的廣告，如果目前在我們跟廣告業主的契約裡面，有一點是不能違反善良風俗這一類的。

徐議員榮延：

什麼善良風俗？

交通局長陳局長勁甫：

我是說像有一些我們常見的…。

徐議員榮延：

選舉還有什麼善良風俗的問題，是怎樣違反善良風俗？

交通局長陳局長勁甫：

違反善良風俗是不行的。

徐議員榮延：

選舉怎麼可能會這樣？

交通局長陳局長勁甫：

所以我說在選舉期間只要正常跟廣告業者…。

徐議員榮延：

選舉都是正常的，哪有不正常的？

交通局長陳局長勁甫：

我們有規定在法定的競選期間裡面。

徐議員榮延：

你看，這是你們的宣傳廣告，這我可以接受。接下去這一張有沒有申請？有沒有租用？

交通局長陳局長勁甫：

我請主管的科長回答。

徐議員榮延：

好，沒有關係，你說明一下。局長請坐。

交通運輸設施科陳科長榮輝：

這部分的選舉廣告是跟我們委託的廣告公司租用的，原則上這個廣告就像剛才局長談的，除了不能違反善良風俗之外，還不能影響我們市政形象的情況。如果有這種情況，我們就會要求他下架。目前有關競選的部分，並沒有嚴禁他們來刊登。

徐議員榮延：

你認為這樣可不可以？

交通運輸設施科陳科長榮輝：

目前初步看起來是沒有違反影響市政的形象。

徐議員榮延：

你也不敢講說違反。本席的用意是說：候車亭如果要做為宣傳之用，譬如說宣傳高雄市政府的政令，宣傳一些重要的訊息，這些我們都可以接受。這個刊登多久了？

交通局運輸設施科陳科長榮輝：

從4月8日開始，我們第一階段的…。

徐議員榮延：

從4月8日。你知道這一張的位置在哪裡嗎？

交通局運輸設施科陳科長榮輝：

詳細的位置我並不是很清楚，因為我們目前在仁武烏松地區有這個廣告，據我了解是這樣。

徐議員榮延：

所以本席希望政府機關既然要公平公正，就訂定一個政策，訂一個遊戲規則，這樣大家都可以接受。你不要有大小牌之分，如果大小牌的話，會產生民衆的誤解，政治人物的錯覺，這樣也不太好。為什麼本席要提這一張，就是要讓你們知道今年是選舉年最敏感，也希望如果你們不介入選舉，乾脆現在坦白說候車亭不許有政治意味的廣告。坦白講這樣是圖利廣告商，因為廣告商知道年底要選舉，他會加碼。你們給他的價位是很平價的，譬如說我租你一塊大約兩、三千元，現在選舉要到了，他可以加碼十倍，兩、三萬出租，這樣不是圖利廣告商嗎？

所以本席事先提出來是讓你們有時間可以檢討，你檢討一下候車亭除了政令宣傳，我們都可以接受的以外，今年是特別敏感的選舉年，希望不要有政治議題介入。這樣你們省得麻煩，不要讓火燒到你們身上，這樣不好，你們公務人員實在很無辜，對你們也沒有什麼幫助，結果卻因為這樣害到自己，所以你們自己要訂定一個比較清楚的規則出來。科長，你認為如何？

交通局運輸設施科陳科長榮輝：

這部分我們當時在擬訂這個廣告契約的時候，我們有一些基本的條件限制，不過既然議員有這方面的指教，我們會跟廣告單位，依照契約再檢討看看。如果要做的話當然就是要公平合理。

徐議員榮延：

本席的意思是說廣告商已經租你們的廣告，今年是選舉年比較敏感，所以為了不增加你們的困擾，我是好意建議你們乾脆只要有這種政治的廣告都不要，這樣也不會燒到你們身上。我是好意提醒你們，如果你們不聽我們的建

議，我們也無可奈何，但是如果有一天燒到你身上你就很倒楣了。人家好好的當官，因為這件事連累到你，不是很倒楣嗎？我是好意建議你。

交通局運輸設施科陳科長榮輝：

謝謝議員。

徐議員榮延：

接下來有幾個問題，昨天參加五一勞動節一系列的活動，剛好有去坐渡輪。其實現在渡輪公司經營得也滿辛苦的，張董事長在這裡，我們很體諒你的辛苦。目前太陽能船總共有 12 艘，去年下半年度你們的載益是 27 萬 5,958，比同期去年成長率是 5%，這樣的話會很穩定才對，成長應該不會虧損嘛。董事長，會不會虧損？

高雄市輪船股份有限公司張董事長清泉：

我們在愛河太陽能船的部分是有盈餘的，是賺錢的。

徐議員榮延：

賺錢哦，因為我看現在改善的都不錯，尤其船都滿新的，我們希望你在這個位置的時候盡量跟團隊合作、好好的發揮。

因為陳市長一直在推銷麗星郵輪處女星座，預計今年要 50 艘的郵輪靠岸——高雄港，要帶來 10 萬的遊客人次，創造 7 億的商機。觀光局局長，你的看法怎麼樣？你雖然有 10 萬的遊客，但是這 10 萬人能不能下船？有下船才有商機，因為有人潮才有錢潮。你的看法如何？請說明一下？

主席（陸議員淑美）：

許局長，請回答。

觀光局許局長傳盛：

謝謝徐議員對郵輪產業的關心。我想郵輪的性質是，它到一個停靠站之後讓遊客下船，在這個區域大概玩六到八個鐘頭，這是一般郵輪的模式。我們今年預計停靠高雄港的郵輪大概有 50 趟次，是已經跟港務公司登記的，依照目前的規劃，10 萬人次應該不會有問題。以之前我們接待的經驗，他們的遊客 90% 都會下來，除非有一些人是很累或不舒服留在船上休息。因為他既然搭了郵輪就是想到各地看一看，依照往年的經驗，至少九成的遊客都會從船上下來。現在我們有做好岸上的接待工作，包括和交通局配合的高雄市區導覽，甚至還有坐到更遠的，譬如屏東的墾丁和台南，以南台灣做為一個整體的規劃。所以我想在經過幾次的接待經驗，對高雄港的接待能力和南部的風景，遊客們是越來越肯定，所以今年陸續停靠的郵輪才會越來越多。

{ … } 好，謝謝。

主席（陸議員淑美）：

繼續請陳議員明澤發言。

陳議員明澤：

剛才徐榮延議員發言的時候，我有看到那張有關公車廣告的圖，能不能再秀一下？以公車廣告而言，我們的科長也答覆了，是外包而且已經發包出去了，他們再去租，是不是這樣？我們應該多少建立一個制度。有一次我看到公車的廣告全部由兩位候選人承包了，你覺得這樣合理嗎？局長，你看這一屆民進黨的一個初選，公車的廣告全被他們包了。能不能就這個問題簡單回答一下？

交通局陳局長勁甫：

報告陳議員，我們目前有關公車車體外的廣告，還有剛才徐議員提到的公車候車亭部分，因為有一些是配合市政宣導，這一部分是有委外去做處理。我們過去也有做一些形象廣告，所以這個部分我們基本上是尊重廣告業者和需求。

陳議員明澤：

廣告業者所訂的契約和我們的管理辦法，請你送到議會裡面來，總質詢的時候我再請教你。因為這是有關整體的制度，不是專屬誰，結果卻和某些人關係比較好的才有此優惠，別人要去租也沒有，實在很奇怪，總體上，簽約一定有制度和辦法，這都要去管理。如果要標租的時候，請你把那個管理辦法拿到我們議會來做個討論。總不能說，應該用為政令宣導的，結果都被挪做選舉用，我覺得這方面要有所改進，好不好？剛才徐議員榮延講的是很客氣，但這種東西一定要公平，如果做得不公平，結果不是你可以承受得起的。我希望在這方面能和整體局處做一個宣導，並且檢討如何和廣告商取得一個管理辦法。不要只對某些人比較好，這也不太好，請坐。

再來是關於捷運，目前輕軌已經開始動工了，第一條線我們預估在什麼時候完成？當然你有時程表。我要和局長探討的是，所經過的路線，它的增額容積，你們是定 500 公尺，這 500 公尺你們是怎麼計算的？它是多了多少？比如對於增額出來的容積，你們要怎麼去做約束？又可以給他們多少？因為都發局針對捷運站，它有分兩個階段，第一個階段 400 公尺是 30%；400 到 800 公尺是 15%。相形之下，500 公尺剛好在這兩個制度中間，會不會讓市府的制度變成兩種狀況？這部分你是否了解？請你先回答一下。這方面有誰可以回答我？

主席（陸議員淑美）：

捷運局局長，請回答。

捷運工程局陳局長存永：

謝謝。目前我們在研擬當中，500 公尺這個部分大概有個原則，就是在沿線當中，如果容積比較高的就沒有；容積比較低的還有空間，我們就會提高。最後我們還是會提到都委會裡面去，不是我們這邊單獨在決定的，所以將來還是受都計的法令及都委會這邊的一個管制。

陳議員明澤：

當然是要送到都委會來做一個審議，但是至少你跟都委會的決議要有一個共識，到底要用什麼標準？在捷運站出入口周圍的 500 公尺，還是要怎麼計算？還是沿線只要經過的地方 500 公尺就有？因為我看你是用沿線的 500 公尺以內，它都有適用，是不是這樣？

捷運工程局陳局長存永：

那是指車站。我早上的工作報告裡面，有一張在沿線的車站上畫個圈圈，所以那一張看起來像個大腸，我的業務報告上是這樣。就是以站為中心，所以有站的部分畫一個圓圈，就是那個範圍。所以站和站之間那個部分的範圍就比較窄了，以站的部分為中心的話，這部分是…。

陳議員明澤：

現在我們的都市計畫法規就有這一條了，輕軌捷運是和我們目前的捷運要接駁，就是都適用，現在有一些部分就是你開發出來的容積要怎麼去達到，好像是我開闢輕軌，政府在賣容積一樣，賣容積的這些錢應該要給輕軌使用，大概是這樣。這個制度和都發局目前通過的容積移轉辦法有相呼應的地方，但是你的距離不一樣，都發局是以捷運站 400 公尺為圓圈，400 公尺以內是 30%，400 公尺到 800 公尺是 15%，如果用這樣子來計算，兩個制度應該融合成一個，不能說我產生出來的容積要怎麼去收益，現在收益產生的一些土地開發希望可以帶動輕軌這邊，你們的想法是這樣，這個和都發局的容積移轉許可辦法又有牴觸，開發出來大家看到這些錢好像大家都可以來使用，有些事情我們要依據中央法規，不然你就制訂一個特別法，看要怎樣來計算輕軌的容積，一次兩個制度，捷運本來就是交通局和捷運局去推動的，捷運站現在的制度是以站為中心點，400 公尺就是 30%，400 公尺到 800 公尺就是 15%，800 公尺以外就是 10%，現在捷運輕軌的也要算捷運就好了啊！對不對？

目前市政府容積移轉時有一半要繳交代金、一半是公共設施捐地，這邊的代金如果是屬於這條線拿出來的，當然可以給你們這邊來使用，你又不知道，你使用的話你又不能牴觸中央內政部頒訂的法規，如果這邊所收取的代金又不能去亂做公共設施，只能去做公共設施保留地的徵收，這些法令有些你們不是很了解，劃下去就說我們有帶動起來了，有帶動起來我們就可以去

收錢；這個相對的有一些法規面和制度面的問題，有些部分你們在法令上要加強溝通，你們目前要怎麼去收？除了你帶動起來的土地旁邊是市政府的土地，開發之後地政局也不一定分給你們，這方面還有一些值得深入探討的空間，還有深層的制度你必須要更了解，我們總是不能市政府一個政策，你們這邊的政策又相違背，在不違背的狀況之下我們的特別法要怎麼去訂？特別法又不能抵觸到內政部的法規，我們議會、高雄市也是依照中央法規來做事情啊！我們也是依法監督啊！我們也是依法建議啊！在議會提出來都是良性的，希望你們依照相關法規合法來推動，議員不可能建議你們去做違法的事情，議員的建議違法你們敢去做嗎？沒有啦！議員沒有那麼偉大，議員也不會建議你們做違法的事，這是大家都知道的。

捷運未來的土地已經開始在做工程了，未來我們相關的整體收益要怎麼去做一個擬定，在一個制度上我們請你們要更深層去了解，請局長回答。

捷運工程局陳局長存永：

陳議員對中央法規很有研究，未來我們在訂定辦法的時候會讓它公平合理。

陳議員明澤：

我覺得目前捷運和輕軌要銜接，你有計畫延伸到鳳山，鳳山的整體計畫要怎麼去推動？請局長回答。

捷運工程局陳局長存永：

鳳山這一條，因為縣市合併之後鳳山的人口最多，大高雄合併之後整個市中心擴大，所以我們的服務範圍也就是路網也跟隨行政區域的擴大做運輸路網的服務，從輕軌前鎮的調車場，就是目前機廠的部分，我們沿著人口最多的點，從那裡出來就是班超路、保泰路經過五甲路，五甲路就是鳳山農會後面那塊農業區，那一塊經過五甲路、經過議會、經過澄清路、再經過澄清湖。澄清湖，這部分管理權我們政府會收回，市民可以更方便，再經過長庚醫院，後面有文山高中、熱帶園藝試驗所，還有很多公有土地在那邊，後面還有棒球場，棒球場也是有很多的活動和人口，再經過大埤路、鳳屏路到神農路，我們會找一個公有的土地，未來我們大概有穿過國 7，那邊會做一個機廠。不過這個目前還是初步，因為主要是要符合中央的規定，未來的重大建設一定要考慮它的財務計畫，我們希望做這條路都市發展也跟著帶動起來，我們走過的地方大概都是對整個都市發展有幫助的，一方面我們需要有量，就是人口，你看澄清路、澄清湖、長庚這邊，不論白天晚上都有很多人，所以這個量一定要夠，另外就是財務計畫的自償率要高。我們有向中央申請經費，申請的過程中這一條它有補助，在做可行性研究的時候它就有補助了，表示

這一條的運量、都市發展和本身的財務計畫，將來發展的可能性比較大，所以它有補助，基本上，現在還在委託…。

陳議員明澤：

還在草擬階段，〔對。〕我剛才聽你這樣講應該是規劃得不錯，但是我們希望加速來落實，因為捷運只有兩條線太少了，現在多了輕軌環繞，擴大到鳳山、澄清路、長庚、棒球場，包含軍區，銜接捷運大家能夠使用，這是非常好的事。高雄市常常是起站有捷運，目的地沒有捷運，不然就是目的地有捷運，起站沒有捷運。你聽得懂嗎？也就是我想坐捷運，但是我的目的地就是沒有捷運，譬如我住在中正路要去長庚醫院，但是捷運沒有到長庚醫院。目的地縱使有捷運，有時候起站的地方又沒有捷運。所以我們的交通網的確需要進階改善；以目前來講，你是要能夠規劃出來，因為未來捷運還是有盲點，所以要用輕軌來做輔助的路線，當然議員會在交通上提出一些看法，但我想既然你要做就繼續做，到鳳山這邊的路線可以趕快規劃，讓大家能夠享受到整體的交通網，希望你可以落實。

但是現在你規劃出來的，以後都是捷運站，還是回到都市計畫法規裡的容積移轉辦法，你這邊想錢，都市計畫委員會那邊一樣也會想錢，所以一樣的制度會產生一個問題出來，我們現在通行的都是剛才我說過的高雄市容積移轉許可辦法，也就是你們未來要推動的，都有相關的牴觸，你們要考慮好，我希望在這方面，你們的相關法規一定要做得出來，請坐。

所以我們期待捷運未來的發展，希望岡山站可以趕快處理，因為這站非常重要，從岡山站到火車站那邊，兩鐵共構，非常重要，一定要趕快落實，否則路竹和湖內要有捷運就更遙遙無期了。所以我們看得出來這對我們的交通網非常重要，尤其岡山站往高雄市、鳳山這邊出入的人應該非常多，所以岡山和火車站這邊的兩鐵共構一定要趕快落實。因為這個今天不做，明天就會後悔。主席選區在岡山，也當過副議長，我相信應該很清楚，所以也期許這部分捷運局能真正落實，以滿足基層需求。

另外剛剛我有講到交通局的廣告，我實在是看不下去，有時候要先和廣告商說，盡量不要碰觸到太敏感的政治，不要唯利是圖，把利益放中間。以這次的初選制度，包括你們提供整體的資源，我覺得非常不公平，我不知道你們清不清楚一個市議員的競選經費可以花費多少？交通局長可以回答嗎？你知道多少嗎？不清楚嗎？那請問觀光局長，局長，你知道一個市議員的競選限額是多少？這是選罷法規定的，你可以回答嗎？觀光局長。

主席（陸議員淑美）：

許局長，請答覆。

觀光局許局長傳盛：

謝謝主席，陳議員很抱歉，我對這個也不是很了解。

陳議員明澤：

還有哪位局長可以回答？捷運工程局陳局長，議員競選經費的限制是多少？

捷運工程局陳局長存永：

不好意思，我不了解這部分。

陳議員明澤：

也不知道嗎？難怪會這樣，知道的請舉手，我看一下，你們的幕僚、副局長或科長，市議員競選經費的限制是多少？知道的請舉手，沒人知道嗎？請坐。謝謝你們的看法，都是不知道比較多。選罷法規範市議員競選經費的限制剛好是 1,000 萬，包括初選到大選。我看有的光初選就已經花了 1,000 萬了，你們了解嗎？市長的限制好像是 5,000 萬，市議員是 1,000 萬，所以有的已經花過頭了。初選的時候我看三民區有一個候選人花了一千多萬，看板掛了好幾百塊，公車上也都是他的競選廣告，再加上電台、媒體的宣傳費、人事費，我看都超過了。選罷法裡面已經有明文規定，這部分你回去再翻翻看，待會休息的時候叫你們幕僚馬上去查選罷法規定的競選經費上限是多少，縱使沒有罰則，也有道德上的問題，這是目前和你們探討的。

今天從交通部門各局處的業務報告裡可以看出大家的用心，有些問題是我覺得要改進的，當然好的地方要稱讚，做得不好的，我也希望能在總質詢的時候提出來和大家探討，好的稱讚是應該的，但是因為時間有限，所以我提出來的都是做得不好的地方，希望你們改進。因為我比較不會說好話，所以只提出你們做得不好的地方，讓你們參考，不是你們沒有好的地方，只是我看到一些缺點，必須拿出來和大家探討，希望你們可以改進。大家可以互相指教，如果有說錯的，歡迎提出來探討，不要因為別人向你說了錯的，發生傳言上的誤會，這部分希望能夠改進。

這次民進黨的初選有抹黑、造謠，也有跑到仁武傳真、製造黑函被抓到的，也有在 Line 上面發表不實的言論，也是被查到。這就是選舉制度要改變，要清清楚楚告訴選民，這些我在總質詢時都會說出來，我都有錄影帶，包括警方查證屬實的證據，都會攤在陽光下，到時大家再來探討。以免還沒當選就製造謠言、抹黑，這非常嚴重，如果真的當選了不就變成「spy 組」，我覺得一個民主政治如果繼續這樣發展下去，變成一個惡性循環的時候，很令人堪憂，希望各局處對這部分，不要觸及到選舉的「神經」。公務員都有行政中立的規範，沒有人會強迫你們，因為已經定了行政中立法，裡面都規

定得非常清楚，所以我希望在一些我們能夠建立的制度，讓未來的民主是建立在一個很好的制度。有人自傲年輕，我看一看剛好有兩個年輕人，南韓這次的船難就是由一個二十多歲的年輕人自己開船，繞來繞去才會翻船。北韓的金正恩更年輕，連姑丈都敢槍殺，有些年輕人要聽有經驗人說的話，不要因為年輕得到政治的先鋒者就能夠領航，南韓這次的船難又是因為年輕沒有經驗，所以才會翻船，北韓的金正恩更年輕，連他父親時代建立功勳的官員都抓來勞改，還用火烤、狗咬，連他姑丈都敢槍殺，這些人都是非常年輕，政治還是需要一些倫理，我相信不是獨裁者就可以在位很久，我相信社會上是眾人在看，如果有經驗的可以做一些探討。我希望讓整體的民主朝著良性發展，我今天要說的議題到這裡為止，和大家一起探討，謝謝。

主席（陸議員淑美）：

請周議員鍾澐發言。

周議員鍾澐：

幾個問題就教相關局處，第一個，觀光局非常認真，報告也寫得非常清楚，但是我想，其實做觀光最重要的是要提出亮點，有亮點之後就有賣點；有賣點之後觀光收入效益才能增加，最重要的是要有特色。一個地方或一個觀光地區，不論是到美國的黃石公園，你看到哪一點呢？到新加坡會看到什麼？到丹麥會看到什麼？光是一條美人魚就夠吸引人，觀光客的荷包都被掏空，你高興、他們也爽，其實觀光就是這樣。不一定要搞很大，搞大也不見得有用，你再看香港，香港有什麼特色？香港主要有維多利亞港。局長，維多利亞港有什麼特色呢？請局長簡單答覆。

主席（陸議員淑美）：

許局長，請答覆。

觀光局許局長傳盛：

謝謝周議員對觀光的見解非常深刻，香港的維多利亞港最大特色就是夜景，它是世界三大夜景。

周議員鍾澐：

高雄有高雄港，對不對？人家有好的夜景是因為它的燈光，尤其每年從聖誕節到春節，遊艇都會遊港一、二個鐘頭，在岸邊也可以喝啤酒、聽聽音樂、吃可口美味的 buffet，這樣也非常高興，遊艇只要繞一、二個鐘頭，你的錢就會被誘花在其中，但是花得很高興、也很甘願，高雄有沒有這樣的特色呢？我現在要跟你說，就是要有亮點，亮點就要去借重別人的好處。你報告裡寫得很好，現在高雄有亞洲新灣區，國際會展中心也成立了，會展中心夜間有沒有照明呢？

觀光局許局長傳盛：

現在有。

周議員鍾澐：

有沒有特色照明？不是只裝幾顆 LED 燈就算有照明，並不是這樣，是要有特色。不只是大型建築物才有照明，我想，亞洲新灣區、高雄港區一帶都有大建築物，你還寫到市立圖書總館、流行音樂中心、未來的港埠旅運中心、空港、海港的旅客大樓，不只你們寫的這四點，還有很多民間的、國營企業的，包括中鋼的行政大樓，未來還有很多很多，你都可以請市政府向相關單位要求，一定要有夜間的燈光設計。可能你當局長任期沒有幾年；我當議員也沒有幾年，但是至少卸任之後，我們都曾建議過，未來在高雄港區周邊的大樓，只要是 12 樓或 15 樓以上，就要有適度的、理想的燈光設計。夜間照明政府要補貼人家，而不是只要求人家，人家沒有義務要這樣做，你有權力要求他們，但是你要補貼他們。左營有一個很有名的國際級的…，你們以前的老東家謝長廷說過，高雄的蓮池潭要變成一個最好的國際旅遊景點，蓮池潭最有名的是什麼？

觀光局許局長傳盛：

龍虎塔。

周議員鍾澐：

你說對了，是龍虎塔。但是龍虎塔要有夜間照明啊！你們只補助一點燈光費，不漂亮！好的不去補助，其實有設備，但是夜間照明只點小燈泡，裝了 LED 燈不用，因為你們沒有錢補助他們，沒有點亮很可惜！所以廟方向我建議，要讓那些漂亮的 LED 燈亮起來，合理的補助，你們一年只補助他們幾萬元而已，很辛苦啊！局長，你應該跟民政局協調，但是這些應該是觀光局要補助的。

觀光局許局長傳盛：

我向周議員報告，我們有適度的補貼他們。

周議員鍾澐：

不是只有補助，補助就要補助得「阿莎力」一點，不要指點普通的燈，要點漂亮的 LED 燈，我想，不需要花多少錢，不會花到幾百萬、幾千萬，也許一、二十萬就可以漂亮一整年。蓮池潭有設計觀光小火車，結果統計去年 7 月到 12 月，搭乘人數只有六千多人，局長，如果以人數六千多人來換算，一個月搭乘人數是多少？我看，一天不到四十人次。

觀光局許局長傳盛：

假日比較多。

周議員鍾澐：

一天搭乘人數平均不到 40 人，對不對？六個月只有 6,000 人搭乘，換句話說，一個月只有 1,000 人，除以三十天，一天就是三、四十人，你們的資料應該是對的，局長，你有看到嗎？

觀光局許局長傳盛：

向周議員報告，它是因應假日。

周議員鍾澐：

喔！是假日。你們應該要加強一些，有的是用電瓶車，我們是用觀光小火車，只要是屬於環保綠能概念，都很好，但是該如何去促銷呢？運量實在不怎麼理想。你想！六個月 6,000 人、一個月 1,000 人，一天平均 30 人搭乘，就算星期六、日才有行駛，一天最多加起來也才 100 人搭乘，不甚理想，還有很多努力的空間。局長，我拜託你，蓮池潭龍虎塔的燈飾應該設計好、補助足夠，人家也不是要跟我們卡油，應該要適當處理，局長，好不好？

觀光局許局長傳盛：

知道。

周議員鍾澐：

我希望你好好做。

觀光局許局長傳盛：

謝謝。

周議員鍾澐：

再來我要請教交通局，現在高雄市的大眾運輸系統是最好的，以前大家都不知道 MLB 是什麼？你如果現在看到美國職棒從 3 月底 4 月初開始，現在是 4 月底已經將近一個月了。你如果每天看到棒球，以前我們都不知道美國有什麼東西？結果很厲害的他們有職業棒球賽。聯盟有美聯和國聯不管怎樣那叫作 MLB；而我們高雄也有 MLB 大眾運輸系統，我叫它 MLB，M 就是高運量的。重運量的大眾運輸系統就是捷運 MRT。如果那些重運量的，就像你們目前很高興在做的，昨天或前天應該是捷運公司舉行了輕軌捷運軌道安置的啓用典禮，這就叫 LRT，這個 L 就是輕軌的意思。

我覺得你們的規劃很不錯，比較沒錢的就坐「B」的嘛！MLB，「B」就是 bus，也就是公車捷運系統。我一直向你們建議，我們高雄市的財力比較差，運量可能也不需要那麼大量，所以是不是一定要用地下鐵？地下鐵是高運量、重運量的那個不一定。我們高雄捷運運量雖然有增加，從十二、三萬人次變成十五、六萬、十七、八萬人次，你現在沾沾自喜說十七、八萬人次。我想以後要增加到二十萬是不容易的，在這也恭喜你們了！待會我再請教捷

運局長，可能路竹、岡山和主席的故鄉橋頭，延伸線聽說已經過了，可能會衝過去吧！我不太清楚待會再問捷運局長。

陳局長我告訴你，我們沒有錢的人就開始規劃，比較實際的、比較可行的就如你說的公車捷運系統；B 的（BRT）就好了。我想不只是左營，也謝謝你對於左營和高雄火車站之間的協助。你真的很有眼光，我曾告訴你，你現在用的高雄火車站有個 M，就是大眾運輸系統有捷運。輕軌捷運經過我們左營跟大順路、中華路跟大順路口那個 L，LRT 的所在就是大順路，但是那邊不知道什麼時候才會做好。主席要拚一下看看下屆會不會動工。因為目前輕軌捷運只有走水岸線而已，你們做的都是為了拚選舉今年看得到的成果，第一架列車讓你試營運。哇！你們就開始來了！我陳菊市長做了很多事情，包括這個 LRT 結果只做了一段到亞洲新灣區而已。真正如果要來到黃議員柏霖的三民區大順路，或是去到東三民區，我看可能下屆當選後才有機會坐得到吧！我看這個很麻煩也很不容易，或許到 107 年或是 108 年才會看得到。

我想這 BRT 不錯！高雄如果從左營運轉中心也就是高雄三鐵共站的地方，從左營左新站開始延伸，你寫的規劃路線是這樣嘛！從半屏山下走左營大路通過中華路然後來到高雄火車站，這樣子 M 有了；L 也有；B 也有，高雄大眾運輸系統的 MLB，在高雄的左營看得到。但是我有個建議，針對優先和可行性的研究評估之後，第一個優先的路線就是指從左營到高雄火車站，OK，謝謝你！

我還有個建議，我們高雄大學周邊還有 7 所大學院校，它有校際公車，它的路線已經很綿密而且很有默契了，同時也很成熟了，我拜託你列為第二優先。這應該是第一期的第二條路線，應該整合高雄大學、高雄海洋科大、高雄第一科技大學，這三所學校有可能變成高雄科技大學。以前本來是海洋科大跟一科大要結盟，高雄應用科大看到覺得不錯，大家結合起來成為全國第一打倒台灣科大。台灣科大不一定最大，以後高雄科大不一定會比它小。不論如何那裡有樹科大、義大還有高雄大學，高雄應用科大的燕巢校區、高雄師範大學的燕巢校區都在這裡，直接延伸到統嶺坑、嶺口到佛陀紀念館，整個 MLB 的第二條線就是大學之間的校際公車路線，這個待會請你答覆。

第三個問題我要請教捷運局，我們向北的岡山、路竹延伸線是不是定案了？以後錢的問題要怎麼處理？我們有些大眾運輸系統的土地開發基金，這些基金使用的狀況是怎樣？未來高雄地區不只是延伸到岡山、橋頭、路竹而已，我想高雄大學之間要如何用延伸路網、支線路網過去，或是未來怎麼配合？我覺得 BRT 對於高雄橋頭新市鎮第二期後續的地區，對於整個土地開發基金都很有幫助，你也可以參與看要如何處理，延伸路網不是只有往北的或

是往南的，應該朝東方的三民區或是高雄大學…。

主席（陸議員淑美）：

陳局長，請答覆。

交通局陳局長勁甫：

謝謝主席，謝謝周議員對於有關我們整體的 MLB 整個公共運輸系統的概念和寶貴的意見。剛才周議員所說，關於燕巢的部分結合高雄大學、高雄第一應用科技大學還有海科大等等，連接到燕巢學園這個地方，確實對於大學園區串接起來，這個是因為有學生非常多運量潛在的市場在那邊。所以做為我們發展公共運輸，特別是比較高量的的包含 BRT 或是 LRT，這個都是可行而且應該優先考慮的。目前我們針對燕巢學園幾個大學中間，我們也新闢了路線，希望透過先有公車把它提升起來，同時我們會考慮未來它的需求愈大的時候，我們可以引進 BRT，〔…〕對，是 LRT。所以整體來講我們的方法〔…〕是，我們就先養量〔…〕好，謝謝！

捷運工程局陳局長存永：

周議員所說的，我們正在努力當中。〔…〕那一部分最近報紙登的沒錯啦！就是說〔…〕關於那部分我覺得議員比較關心燕巢這部分，所以我本來想…。不管岡山、路竹的路線或是燕巢這條線，關鍵問題就是財務，現在政府講的就是降低政府的負擔，剛剛那一段也是這樣子。

周議員鍾澐：

針對 600 億，你再怎麼好、怎麼節省至少也要 40 億、500 億，500 億要怎麼分，中央到底負擔多少？地方到底支付多少？我們出的錢要怎麼去支應，土地開發基金是很好的，就好像地政局有一個金雞母叫做「平均地權基金」，這個平均地權基金真的沒有什麼用，我四年來都在工務小組，真榮幸與你共同打拚，通過了土地開發基金，就是借重平均地權基金的模式與精神來賺一些錢，因為只有光開闢那些道路、鐵軌是沒有用的，如大寮主機廠有十幾甲都沒有開發，還有利用青埔站的周邊，橋頭新市鎮第二期用 500 甲或是 1,000 甲來開發，最好能夠併進來，中央至少核定二、三百甲，將二、三百甲開發，扣掉公共設施，我看賺不少，只要幾十甲就夠了。局長，我講的意思是錢要從哪裡來，到底這個案子定了沒有？

捷運工程局陳局長存永：

這個案子道路延伸到湖內、大湖。

周議員鍾澐：

到高雄的科學園區。〔對。〕定了沒有？

捷運工程局陳局長存永：

全線報核、分段推動，分三階段進行，第一階段可行性研究通過是到岡山火車站轉運中心，後續那一部分…。

周議員鍾濂：

第一階段只有兩、三公里而已。

捷運工程局陳局長存永：

已進入綜合規劃，有三階段，就是前面這一段進入另一個階段，後面的部分國發會要我們再補充財務問題。〔…〕對。每一個階段當中的特性不一樣，要彌補達到標準條件，還有財務部分跟台鐵平行部分，要我們再補充，所以那一段還是要再加強。〔…〕共有三階段，第一階段是可行性研究、綜合規劃，這兩階段一起跑，岡山這一段通過第一個後就進入第二階段，最後一段國發會要我們在財務方面做開發的評估、財務計畫的核算。〔…〕還是要繼續做，這個都是要繼續動，因為第一階段核定通過，不是這樣為止，還有後面環評、都市計畫變更的作業要做。從岡山以北的部分可行性還沒有通過，還要繼續加強，後面的部分還要補充資料。〔…〕第一階段已經通過了，就是可以繼續做都市計畫變更包括環評作業，是先完成第一個階段要進入第二個階段，第一階段是通過了，但是從岡山火車站那部分的可行性研究還要補充，還要繼續努力做補充一些條件。〔…〕按照中央規定來處理，其他縣市都一樣，不過以目前的情況來講，其實高雄最近也是不錯，我們應該期待，中央沒有錢能夠這樣子，我們反過來比較，我們應該是可以…。中央也是沒有核准其他的縣市，我們高雄有，從另一個角度來看應該是不錯。〔…〕我們會繼續努力，中央政府沒有錢，我們也是相當辛苦。〔…〕捷運路網是越來越好。

主席（陸議員淑美）：

繼續請黃議員柏霖發言。

黃議員柏霖：

早上本席很專心聆聽各位的報告，我先針對交通局，交通局提到很多的改革包括綠色交通、資訊化等等，我想這些都是好事，事實上整個大眾運輸的使用人口數一直往上，這是很肯定也是很正向。我今天要談幾點，第一個是公車已經民營化，事實上從本席 93 年當議員就一直推公車民營，那時候跟市立醫院民營化是一併推動，市立醫院走比較快，五年前就開始往這方向走，公車到去年年底也正式能夠民營，事實上也很有感謝公車處的駕駛長可以共體時艱，因為總是累積二百多億的債務，你不去面對，一年十幾億累加，很快 300 億、400 億不是沒有可能的，所以去年處理後，我覺得這是一個好事。

第一個，我要問的是交通局針對公車處累積大概 200 億左右的債務，應該要怎麼來處理？剛剛周議員質詢無論是交通局、捷運局，其實都談到一個很重要的核心概念就是現在都比較沒有錢了，中央也缺錢、地方也缺錢，如果什麼都要靠公務預算、公部門來編資本投資，未來都會很難，所以一定要想辦法開源、想辦法去找人一起來合作、想辦法降低成本，未來才會有可能，不然很多計畫大概都很難推動，所以大家要務實。大家能夠到議事廳來備詢都是科長級以上，我不知道大家了不了解目前高雄市的債務，到 1 月底為止是 2,469 億，平均每一個高雄市民是負債 8 萬 8,800 元，今年左手借 120 億的公債，右手賣一百多億的資產，資產活化也不是壞事，只是怎麼讓處理過程更有效。所以我剛剛問交通局第一個有關 200 億的債務，我們應該怎麼積極來面對，因為債務不面對，我們照樣要付利息，現在的利息很低不到 1%，但是我跟主席報告，若有一天利息升至 2%、3%，光公車處的 200 億加 1%就要加 2 億了，2%就是 4 億，這都是未來子孫的血汗錢，所以這些一定要去面對。

第二個，過去公車為什麼讓人詬病，過去公車就是等很久跟坐很久，因為時間都不確定，所以公車是幾分鐘會來也不知道，所以資訊化讓很多的市民了解，我在這個地方等某路線的公車，可能 5 分鐘、10 分鐘車子就來，我會等的很安心，我可以安排我的時間，但是怕的是去等公車，公車卻剛走，下一班又不知道多久會來，所以等很久是一個問題、坐很久也是一個問題。局長去年提出棋盤式的公車，我在議會都是支持改革的，因為總是明明知道問題在這裡，可是如果大家都鄉愿認為會有人抗議、改變習慣不好，如此就什麼都不用做了，還是回到原點。我覺得還是要去面對，什麼東西都有它合理化的過程，怎麼讓它更有效率，包括公車的路線、班距，讓它更有效率。我早上有聽你們報告一些比較遠端用計車程取代等等，我覺得這都是好事，怎麼讓它的效益性更高，我覺得我們都應該要支持大眾運輸的改革，只有讓民衆覺得方便，大家才會來坐，若每次都要等很久、坐很久不方便而且又貴，時間都浪費掉了，我想沒有人會來使用大眾運輸。

第二個，有關資訊化及未來改善公車的候車的空間，早上在服務處時，有一位過去是童軍團總幹事的阿嬤，已經七十幾歲了，路過時看到我站在那裡，就和我聊起天來，說：在大昌路某一個站，旁邊都沒有椅子，我已經七十幾歲了，有時候要站上半個鐘頭，實在是站不住。所以一個友善的候車空間也很重要，有些地方可以設置椅子的，就要想辦法讓這些資深公民有椅子可以坐，不然的話，一等就是要站半個鐘頭，這對老人家也是一種折磨。所以，建議局長針對很多的空間必須去思考，既然已經把公車民營化，一年節

流了 8 億，換句話說，本來一年要虧損 12 億，現在花 4 億就可以足夠做路線的委外補貼，代表應該要再撥一部分的預算改善這些大眾運輸。本席也向你承諾，104 年編列的預算，如果在原有的預算原額內，額外的再針對大眾交通運輸部分，有辦法再提出一個確實的專案改善計畫，我想很多的議員都會支持你們，這樣才是一個良善的。所以當時你前來拜託我那個，我說不能承諾於你，因為不能確信多出來的錢會用來改善大眾運輸；如果可以確定是改善大眾運輸，我也會影響其他議員支持你，所以這是本席覺得很重要的事，先針對這兩個問題，請你答覆。

主席（陸議員淑美）：

請陳局長答覆。

交通局陳局長勁甫：

謝謝黃議員對公車民營化整個過程的支持，以及後續的關心。第一個，黃議員提到公車民營化之後，雖然已經先把這個洞堵住了，〔對。〕不會再有虧損了，而過去的債務累積虧損大概有 220 幾億到 240 億，因為去年加上去就變成…。

黃議員柏霖：

對，我知道它是浮動的。

交通局陳局長勁甫：

所以對於公車處原來的基金，把它轉換成清理基金，所以擬定一個五十年的還債計畫，每一年都會在公務預算裡面，原則上會編列 3 億公務預算慢慢攤還。

黃議員柏霖：

慢慢，還部分利息就對了。

交通局陳局長勁甫：

大部分是利息，再慢慢攤還本金，但還是滿大的一筆債務。

黃議員柏霖：

沒錯。

交通局陳局長勁甫：

想辦法讓利息也能夠降低，所以最快的方式，是要有積極的開源做法。譬如公車處還有很多資產，〔對。〕包含土地的，以及廠站和一些設備，能夠在最快的速度中進行活化或處理。

黃議員柏霖：

就把它專案。

交通局陳局長勁甫：

先償還那個錢，〔好。〕這樣累積債務的錢就會降低，相對來講，利息也會降低。這個部分大概有一整套的計畫，也報請市政府核定了，〔好。〕所以未來每一年可能還得要有 3 億的還債部分…。

黃議員柏霖：

本息。

交通局陳局長勁甫：

還債的部分，放在預算裡面，所以預算會更加的大。第二、剛才議員關心到整個的候車環境、公車資訊化部分，確實目前在資訊的部分，希望能夠透過其他較先進科技的方式輔助。但是，包含手機動態資訊系統查詢 APP，而有些人不知道如何使用 APP，也希望在每個站位上設置 QR Code，只要智慧型手機一拍，就會有 QR Code；甚至也希望公車上或是公車站，都能夠有免費的 Wi-Fi，能夠讓使用者擴及更大。但是有一部分還是得要考慮，還沒有做的很好，還有很多年紀大的…。

黃議員柏霖：

資深公民。

交通局陳局長勁甫：

資深公民，他們對於科技的使用，手機上面比較少，所以過去仰賴的是班班時刻表，因為剛做一些組織的變革，有一些新業者進來，對於路線的熟悉度還有待趕快進入狀況，所以未來能夠給我們一些時間，讓班班時刻表時刻變得非常準…。

黃議員柏霖：

很準，要很準。

交通局陳局長勁甫：

讓這部分也可以整個提升。另外候車站部分，候車站或是候車亭裡面的椅子我也觀察到，運設科也有去盤整，〔好。〕希望能夠分區，然後按照優先順序，譬如商業區或是比較多老人需要的地方，會先來做這個動作。

黃議員柏霖：

好，針對債務問題，本席為什麼會關心？就是這二百多億，如果不去面對的話，永遠都在；而我們願意開始還債，有一天總是還得完。我也一直和市長提到的問題——利率，因為現在是處於歷史以來最低利的時代，所以會覺得零點幾的利率根本不算什麼，各位，如果在民國八十幾年時向銀行借款，都要 8% 到 9%，市政府去借也要 4%、5%，如果現在是 4%、5%，高雄市一年就要 100 億的利息啊！所以現在開始要去準備，所以我支持交通局逐年攤還計畫，而資產部分要趕快處理，因為沒有活化資產，就沒有錢攤還，

二百多億還是存在。我覺得債務這麼多，沒關係，要把它拆成這個是公車處的應該要怎麼解決，其他的要怎麼解決，把它拆解成比較小的問題，才可以每一個都去面對，未來這個城市才能永續。第一個部分，本席先肯定你們。

候車空間，也要拜託你們去做普查，有一些長輩反映不可能站在那裡半個鐘頭，所以在有可能設置椅子的地方，對這些資深公民體貼一點，因為有一天我們都會年老，我們也不一定可以坐到這些椅子，所以要趕快去做。接著是班表的問題，局長如果到日本去看，日本的班表是一分鐘都不會有誤差，很準的，幾分幾分都是很準的，所以也期許交通局針對無論哪一線的公車，希望都可以這樣；也只有這樣，搭公車才會安心。因為如果我知道還有 20 分鐘車子才會到，就不用提早 10 分鐘浪費時間，但很擔心每次都是「望車興嘆」，車子跑掉了，沒搭上，就必須再等下一個班次，所以也要拜託你們。接著提到澄清湖，自從去年 9 月 17 日免費入園開始，事實上，我也知道是高雄市政府和自來水公司對高雄市民一個很好的德政，因為從開放到現在，星期二到星期五，一天平均有三千多個市民進去，星期六到星期日，一天就有七千個高雄市民進去，所以在此呼籲，只要是高雄市民就可憑身分證免費進入澄清湖，要拿身分證，健保卡不算，也不要和他們說不清，就只有身分證。

這麼多人進去後就會衍生出很多問題，「人多問題就多」，第一個就是車子。也聽到局長針對澄清湖部分做了很多，我也支持裡面有電動公車、電動遊園車、腳踏車，鼓勵這些盡量進駐；有很多的小自客車、摩托車，則希望盡量在外面。我也曾經想過，這些小客車要停在哪裡？事實上，在白天也可以借澄清湖棒球場的停車場，再以接駁車方式運送，到澄清湖門口時，再以類似遊園車來接送，我覺得要想盡各種辦法讓民衆盡量不要開車進去，就會降低園內的污染。第二點，「車多危險就多」。也有很多人到澄清湖慢跑健行發生車禍的，為什麼？因為車子在行駛，人在路跑，一不小心就發生車禍，好不容易前去運動，結果在澄清湖內發生車禍，也不是一件好事。所以我支持你們提到的電動車，甚至遊園車、腳踏車，裡面好像也有 4 到 5 個站，我覺得這個要普及，讓更多市民進去澄清湖是真的享受樂活生活，鼓勵大家多去運動、慢跑、健行，各位看看，這樣多好！

坦白講，如果高雄市政府自己興建一座公園的話，花上 100 億也沒有辦法，現在有這麼好的條件，就要盡量配合…；在交通使用上，希望你們和市政府以及自來水公司能有更好的連結，怎麼讓所有的民衆儘可能把車子留在園外，讓人進去，這樣子慢慢地改變，我覺得是很有意義的一件事。試算一下，一天多三千人次，一年下來就將近增加一百萬人次，一百萬人次可以進

澄清湖運動休閒，是很好的事。所以，我在前年提出了這個建議，市長也很高興，馬上支持自來水公司董事長到高雄，所以很快的，花一年多時間就成功了，而本席也持續追蹤中。針對園裡面交通部分，局長有什麼更具體的構想，請你答覆。

主席（陸議員淑美）：

請局長答覆。

交通局陳局長勁甫：

謝謝黃議員對澄清湖入園的協助，目前已經有一個…，之前是吳秘書長，現在是吳副市長，有針對澄清湖在不同局室應辦的事項，以及自來水公司有一個平台，〔對。〕那個地方有針對交通及其他相關事宜做一些預定。我們也盡量鼓勵民眾不要開車進去，將車子停放在園外，除了增闢停車位之外，我們也和正修科技大學取得聯繫，他們願意在假日時，提供立體停車場，另外在圓山俱樂部也有一塊很大的停車場，那裡有一條步道剛好可以銜接到大門口。

黃議員柏霖：

這樣更好。

交通局陳局長勁甫：

這部分也和他們取得聯繫，預定由工務局來施作步道。我們希望園區裡能真的達到低碳，所以在入園管制時盡量提高車費，抑制入園的車量。園內停車場的規劃，我們希望能做一些調整及限縮；園區內載運遊客的接駁車及公共自行車，目前都還在等待預算，譬如說園區內的電動遊園車，我們希望能夠透過環保基金，因為環保基金這幾年來有點侷促，所以我們還在想其他的辦法，一有預算我們會馬上進行。

主席（陸議員淑美）：

請林議員富寶發言。

林議員富寶：

本席今天有幾項議題和交通局長研商一下，局長，我有看到你們的努力，將旗山轉運站做的很好，你們很用心，也因為你們的用心，所以現在旗山老街只要是假日時，人潮就很多。我們的快捷公車票價只要五十元用意很好，但是配套還有加強的空間。這張照片是我在平日時所拍攝的照片，轉運站做的很好，但是旁邊的停車場要加強管理，每當假日時整條道路都停滿車輛，全部都是機車，我們在管理上應該要加強一下。為什麼假日會有這麼多機車？因為實踐大學的學生都是搭乘快捷公車回家，所以機車一定會停在那裡，在機車停車格的需求量不足下，全部都往車道停放，停得滿滿的，下次

你可以請同仁在假日時去看一下，真的是不能看，我們是否可以斟酌一下，非假日汽車停車格的需求量比較小，機車停車格…。那天假日我要停車時，這整條道路我都無法進入，機車併排為三排，因為這裡是轉運站的關係，加上快捷公車功效真的很不錯，假日若是遇到租屋在旗山、圓潭、內門等的實踐大學學生要回家，往往就將機車停放在這裡，甚至違規停放在殘障停車格，附近的居民怨聲載道，有時打電話向交通局陳情，得到回應卻是說不然請警察去開單。不可開單，這是我們的管理問題。平日停車場不是有請收費員嗎？請局長答覆。

主席（陸議員淑美）：

局長，請答覆。

交通局陳局長勁甫：

這個停車場是交通局的管轄，所以平時有收費員負責管理。

林議員富寶：

有收費員管理為什麼還會放任成這個樣子？假日時你看到這個情景，你一定會嚇一跳，整個都停滿了機車，好像廢棄場一樣。管理人員是否可以加強管制？改日大家再一同去勘查、討論，斟酌改善汽車格，可以嗎？

交通局陳局長勁甫：

從旗山停車格看起來，可能需要增加機車停車格，限縮汽車停車格，讓機車有地方停放，看起來是有這個需求，只是因為機車停車格的劃設不足。

林議員富寶：

會來轉運站搭乘快捷公車的民衆一定都騎機車，因為如果有汽車就直接開車就好，這種人比較少，所以機車及腳踏車的停車格需求量比較大，所以還有改善的空間。設置轉運站對旗山很好，許多觀光客都會搭乘快捷公車到旗山玩，所以假日旗山老街都人潮，但是要再加強停車問題。我們在堤防外有設置三百個汽車停車格，我們可以宣導將汽車停放在堤防外的停車格，是否可以改善這裡的空間供機車停放？

交通局陳局長勁甫：

感謝林議員提示這部分，我昨天已經有去會勘，對於議員建議將部分汽車停車格調整為機車停車格，我們已經帶回來研議，希望能夠很快就可以…。

林議員富寶：

不要民衆打電話向交通局陳情時，直接回答叫警察去開單，這樣不好，這是我們自己管理不當，如果管理得好，不要樣樣都叫警察去開單。

交通局陳局長勁甫：

我們會檢討內部…。

林議員富寶：

叫警察去開單，只會造成我們的困擾。我們要做好管理，如果沒有空位，請收費員告知民衆，請他到別的地方停，不要任由民衆隨意停放。當民衆提出建議或投訴時，不要只會說叫警察去開單，警察也會認為很奇怪，因為這是違規停放在停車場裡，怎麼會叫警察去開單呢？沒有道理也不符合邏輯。

區區有公車在縣市合併後，原高雄縣比較偏遠的地區都不敢奢求有公車，但是至少能跟得上市區的腳步，我也建議很多次，溪洲有分庄內及庄外，庄內是高 33 線，庄外是省道，現在大家都走省道，所以客運不行駛村內道路，但是庄內的長輩要外出就很不方便。當天我曾打電話給相關人員，但是相關人員回應我：「不是還有義大醫院的醫療車嗎？」長輩不是只有要看病而已，也會外出到親朋好友家拜訪，也都需要搭公車。但是從庄內走到庄外去搭公車，至少要走好幾公里，我也建議很多次，拜託局長和客運公司協調一下，雖然明知會虧錢，但是我們需要照顧這些長輩搭車的需求，否則口口聲聲說區區有公車…，區區有公車在旗山的高捷做的很不錯，但是在偏鄉，包括內門也好、杉林也好、六龜也好，我們這些比較偏鄉的地方事實上使用公車要跟得上市區還差得遠，這個遙遙無期不知道還要幾十年，但是終究以前有的，我們不要廢掉，以前客運公司的路線有跑庄內，現在客運公司也有那種小台巴士，坐十幾個人的，既然你划不來就用那一種的，一天二個班次、三個班次也 OK，早上、傍晚、中午這樣就好了，好嗎？局長，有沒有這樣的可能性？

交通局陳局長勁甫：

謝謝林議員對這個部分的關心，目前我們的做法是在旗山地區就透過旗山轉運站，能夠和市區做快速的聯結，你剛才講的，譬如說溪洲那個地方有一些比較鄉下的地方。〔對。〕要怎麼樣讓它接到旗山轉運站是我們要努力的。做法剛才你也有建議，如果大巴士沒有辦法，我們有中型巴士。〔對。〕不過這個部分都是同樣的成本、差不多的成本，現在我們在茄萣和田寮那裡有用計程車來做替代的運輸，目前那個是試辦計畫，我們要找出真的可行的模式，萬一這個模式是成功的，剛才林議員所提到的，我們會趕快去會勘，看看那個村落裡面有多少我們的長輩有這樣的需求？是不是可以集中？如果可以用計程車的方式也是可以，我們來討論。

林議員富寶：

局長，我向你報告，以前溪洲的時代，人口差不多有一萬多人，但是他們都集中在庄內，事實上庄外是省道，人的棲息地比較少，所以以前高雄客運正盛行的時候，一定有行經庄內，但是現在開始人口一直凋零，有的人搬到

市區，所以庄內剩下長輩比較多，客運變得不敷成本而沒行經庄內，但是已經縣市合併了，我們一直強調區區有公車，那裡的長輩說大家都有公車可以坐，為什麼整個溪洲的聚集點——庄內都沒有公車？光是要坐客運到市區找孩子、孫子都很困難，我也建議好幾次了，拜託局長幫這些長輩稍微思考一下。

還有一點，快捷公車這個問題。以前我們有兩種，一種好像是 530 的還是 539 的，有兩種；一種是行經榮總，之後可能行經大樹、嶺口，跑平地的；有一種是從榮總就上國道 10 號。現在是 539 還是 53 幾號的，我忘記了，那個好像廢掉，對嗎？在 3 月廢掉了。

交通局陳局長勁甫：

應該是說有一些要到美濃和比較外地像六龜的車，現在因為那是一條很長的路線，希望旗美的公車可以接到旗山轉運站，由旗山轉運站去做更大量的輸運。

林議員富寶：

沒有錯。局長，以前我們有兩種，一種是在高鐵左楠站那裡直接上國道 10 號，從國道 10 號就直接到旗山、到美濃了，但是另外有一種就是在服務像大樹或是嶺口那裡的鄉親的，他應該在國道 10 號第一個交流道就下來，但是那個好像廢掉了。是不是廢掉了？誰知道、誰答覆好了。局長，請坐。

交通局陳局長勁甫：

請黃簡任技正答覆。

交通局黃簡任技正榮輝：

基本上，現在高鐵要進市區的部分有兩種，一種是走省道的部分。〔對。〕一種是走國 10 的部分。〔對。〕經過國 10 的時候，有一個從嶺口交流道下去，經溪洲到旗山；一個是走國 10 從旗山交流道過去。目前來講，路線並沒有拿掉，還是維持它的路線，現在唯一有改變的是到高鐵站的部分，因為那一個部分是沒有人，而且現在國道快捷公車可以去取代，所以就沒有進去高鐵，直接到火車站。只有這個改變，其他沒有做什麼改變。

林議員富寶：

所以就沒有去高鐵了，〔對。〕所以說現在溪洲那裡的百姓、鄉親要去高鐵就不方便了，他一定要坐車到旗山轉運站才有辦法坐快捷公車到高鐵。以前有，以前那裡是不是有到高鐵，再到別的地方、到火車站？

交通局黃簡任技正榮輝：

以前到高鐵、再到火車站，沒有錯。

林議員富寶：

爲什麼要廢掉？

交通局黃簡任技正榮輝：

因爲高雄客運來通報說他的乘客不多，而且國道快捷公車可以去取代，所以他的規劃是從溪洲上來之後，走國 10，然後從榮總下去的時候，在榮總那一站他可以換一般市區公車，譬如說紅 50 或紅 35 就可以到高鐵站去，而且市公車的班次也滿多的，因爲基本上搭乘的人少，所以他可以用轉車到達。

林議員富寶：

所以現在演變成不是住在旗山大街上的人，如果要坐快捷公車一定要叫人載，不然的話，一定要坐計程車來轉運站才有辦法坐快捷公車，這個對於在偏鄉交通不方便的地方，我感覺好像變成了二等公民，你覺得怎麼樣？

交通局黃簡任技正榮輝：

基本上大概這樣，議員，我們會再看一下，看運量大概是怎樣，因爲高客通報給我們的運量是不多，像剛才說的，事實上和原來都沒有改變。

林議員富寶：

對，雖然不多，需求還是有。〔是。〕現在大家都說區區有公車，但是卻越變越讓在偏鄉的鄉親不方便，都集中在市區，我們不奢求像市區那樣的方便，我們不奢求，但是我們要求的是稍微讓我們方便一點，讓那些長輩方便，事實上說真的，年輕人都在外打拼，他們要做什麼，也讓他們方便一點，以前有…。

主席（陸議員淑美）：

延長 2 分鐘。

林議員富寶：

一直改變、一直改變，福利越來越差，爲什麼會這樣？因爲市長的政策，她如果到旗山都跟老百姓講得很好聽，但是我們做的卻背道而馳，這種的要怎麼處理？

交通局黃簡任技正榮輝：

這個部分，我再和高客討論看看，現在大概如果說有一個特定的時間要去高鐵，我們可以針對那個特定時間再延駛過去來做個改變、調整一下。

林議員富寶：

對。以前溪洲的香蕉價格好，大家都在市區買房子，但是現在房子都讓給年輕人住，有時候長輩要坐快捷公車、要坐捷運去看孫子。哇！都沒有，一定要到火車站去，很不方便，所以說爲什麼以前有一種叫做 530 的，是 539 呢？還是 530 號車？

交通局黃簡任技正榮輝：

應該是 802、805、832 號車。

林議員富寶：

我忘記了，有兩種。爲什麼以前有在營運？在 3 月開始取消的，是不是 3 月？

交通局黃簡任技正榮輝：

沒有，基本上在溪洲那裡都沒有改變，那裡都沒改變。

林議員富寶：

沒有去高鐵，取消了。〔是。〕所以說以前有的不要這樣就取消，你們要取消也稍微跟地方辦個說明會，詢問大家是不是還有那個需求？如果真的沒有那個需求，你們取消也不要緊，OK，這樣好嗎？〔好。〕稍微給個方便，因爲終究旗山是長方形的，很不方便，如果說旗尾圓潭那個地方，你們的車沒跑到那裡還沒話講，以前溪洲就有在跑的，你們整個把它取消掉，他們那裡的長輩要去坐快捷公車就一定要叫人載，要不然就要坐計程車到轉運站，這樣又增加他們的負擔也不方便。〔好。〕在這裡，我拜託陳局長和相關單位是不是大家稍微斟酌一下？我相信這個一定是虧損的事業，但是交通這種事情不能計較成本，這是要便民的，以上…。

交通局黃簡任技正榮輝：

這個部分我再和高客討論看看，也向議員請教哪一個時段有一些人要去高鐵，我們可以把那一些特定的班次再延伸到高鐵站去，應該可以來做這樣的處理。我們在做整個路線規劃的時候，基本上是以大多數的人爲主，所以在溪洲這個部分，因爲我知道很多人要坐車進市區，可能到火車站，所以這個部分並沒有改變，現在只有改變到高鐵站，那個部分是有替代性處理掉，現在如果說有特定的人或很多人要到高鐵站去的話，我們可以針對一、二班來做處理。〔…。〕好，我再找時間去看，〔…。〕

主席（陸議員淑美）：

本席宣布今天的議程到此結束，散會。（下午 4 時 30 分）