

二、第 2 屆第 3 次定期大會第 12 次會議

（中華民國 105 年 4 月 25 日上午 9 時 18 分）

交通部門業務質詢

主席（陳議員玟娟）：

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

現在開始進行交通部門業務質詢，登記第一位的是陳議員麗娜，質詢時間 15 分鐘。

陳議員麗娜：

我今天要講的是有關於交通局的部分。從 104 年之後，交通局局長都沒有變，所以政策上一直延續繼續在做。但是高雄市的交通在議會強力要求之下，到現在還是沒有改善，而且民衆的埋怨聲愈來愈多。104 年最常聽到的聲音就是「這裡怎麼又裝了照相偵測器？」、「那邊又裝了一支」，到處都有，裝了好多。尤其在前鎮、小港，這種聲音非常非常多，後來我去查，果真，前鎮、小港裝的確比較多，難怪這邊民衆的反映非常激烈。我在這裡第一個要提的是有關於違規照相的偵測器到底出了什麼問題？我相信交通局裝設這些的目標是爲了要改善交通，雖然我的題目寫的是「市府搶錢」，但問題是目標應該是改善交通吧！怎麼會讓民衆覺得市府在搶錢？爲什麼呢？主要的原因是因爲交通沒改善，裝了那麼多照相偵測器，目的是爲了什麼？不免讓人家覺得好像有要搶錢的感覺。所以我在這裡就把六都的狀況全部抓出來，大家一起來看看、一起來比較，不要說我們在高雄市裡面自己在看，沒有跟各縣市比較，我們還真不知道到底出了什麼事情。

我們看一下，高雄市違規照相機的數量是 384 支、新北市 216 支、台中市 158 支，後面當然就愈來愈少，台南只有 96 支，這根本就是沒有辦法比的。所以，我們從前面開始比就好了，光是台中、新北市，台中大概就已經跳到只剩我們二分之一的支數而已。主要就是要看對交通到底有沒有改善？所以我們看到每萬輛的機動車肇事數，這麼多違規照相機的狀況下，高雄市每萬輛機動車肇事數是 180 件，新北市有 101 件，台中有 213 件。如果以這個數字，我剛才說直接拿台中來比就好了，如果這個照相機的數量愈多，我們的肇事率就愈低，這樣感覺還滿正常的。以照相機數量來看，台中是我們的一半而已，照道理來說，它的肇事數應該是我們的 double，但是它只有多我們 33 件的數量，看起來他們的效率就比我們好一些！

我們再看每十萬人道路交通事故死傷人數，高雄市 2,594 人、新北市 1,098 人、台中 2,815 人。我們的照相機數量最多，但是傷亡人數是六都裡面排名全國第二，可以看得出來違規照相機的效果並沒有如交通局所想像的設得愈多效果愈好，所以這真的是讓我們交通改善的一個好方法嗎？還是就是純粹從人民的口袋裡面掏錢出來用？我們再來看一下，這是我剛才所說的台中和我們比較的部分。如果以台南來看的話，台南的數量就比我們少非常非常多，但是台南的肇事人數還比我們少，我們只要拿最小的來看就知道，違規照相機並不能對我們的交通安全產生嚇阻作用。

我們再來看，新北市的人口有 397 萬人數，高雄市呢？有 278 萬的人口數，新北市設置了 216 支違規照相機，每十萬人道路交通事故死傷人數為 1,098 人。高雄市人口比新北市少 100 萬人，多裝了多少違規照相機？168 支，但是每十萬人道路交通事故死傷人數比新北市多了 1.5 倍。局長，我在這裡要提的就是違規照相機不等於交通安全的保證，違規照相機不是高雄市政府拿來做市府的提款機，如果是要改善交通的方法，看起來這一項是沒有效果。

我們說一個城市裡面要讓它的秩序最上軌道，從人民的內心裡面出發是最有效的。如果每一個人的心裡都知道要遵守交通規則，都知道不要造成別人的危害，這個城市一定是狀況非常良好，這是最高點。但是如果沒有在這個狀況底下，我們需要政府，因為第一個狀況我們不需要政府。第二個狀況我們需要政府找方法解決問題，所以有了政府的存在，必須來處理所有社會上產生的問題，讓我們的社會能夠上軌道，讓人民可以安居樂業。但是高雄市的狀況，我們一再的提，你採取重罰是不是有效果的這件事，你每一年要開那麼多的罰單，這件事是不是能夠達成交通安全？事實上這幾年看起來，這個不等於交通安全。但是高雄市政府的交通罰款一年比一年收得高，人民的生命安全保障卻是一年比一年低。局長，你應該要檢討。

我們可以看得到，如果新北市和台中市的狀況是正常的，那麼高雄市相對看起來狀況就非常詭異。所以違規照相機這件事情，在人民心目中留下一個非常壞的印象，但是又不能夠嚇阻民衆對於交通安全的違規。局長，這個方法看起來勢必是不對的，應該要找別的方式來處理這個問題，但是交通局能夠做得到嗎？這麼多年了，給你們這麼多的機會了，我沒有看到交通局找到更好的方式，依然不斷在增設我們的違規照相機。還要再增加多少支我不知道，但是民衆感覺上交通一樣不安全。我要為前鎮、小港的居民抱屈，在近兩年來共增設 23 支新的照相偵測器，前鎮、小港就占了 10 支，如果以 384 支的比例，38 區來分配，一區也不過就是 10 支，頂多 11 支，近兩年來就在前鎮和小港多增加了 10 支。前鎮、小港以勞工居民居多，騎摩托車的民衆也挺多的，交通安全

事故頻傳，交通局到底顧了什麼安全？並沒有，我們常常看到的十大危險路口，在前鎮、小港就占了不少。大型貨櫃車存在的地方，交通狀況依然非常混亂，摩托車族非常危險。增設這麼多的違規照相機，不過就是多從人民的口袋裡面拿錢來增加市庫的收入，卻沒有改善交通。如果這個方法是不對的就不要再做了，你可不可以尋求別的方法？如果一個政府是找不到方法、做不出事情，那應該自己深自檢討我是不是沒辦法了、我是不是要換個腦袋？我覺得這件事情對民衆來說是非常不公平的，但是現在政府好像聽不見民衆的聲音了，民衆在講什麼？告訴你交通不安全的時候，市府是聽不到的，只一味的說我的政策這樣做就對了，你跟著我這樣走就對了，對在哪裡？對在我們每天發生的事故還是一樣存在，對在我口袋裡面的錢不斷掏給你，很奇怪！對於高雄市交通這幾年的狀態，很多人非常有怨言。從信箱裡面、從打到服務處的電話，我相信每一個議員都一樣，complaints 是沒有斷過的。局長，這樣的情形待會兒我會讓你回答到底要怎麼解決比較好。

另外，這也是民衆傳給我的訊息，他告訴我高雄市政府有歧視。我們繳稅包括汽車、機車，大家一樣都在繳稅，汽車族和機車族，其實是機車族人數比較多，而我們用路的方式大部分是爲了汽車族在設計，所以機車族可能是沒有專用道或是它只有旁邊的一個小角落，甚至有時候它必須要和公車與臨停的車輛或右轉的車輛一起搶道。對於最弱勢的機車族，你們在設計道路上，工務局也應該要深自檢討。在設計道路上，對於機車族其實是提供非常非常少的服務，我們常常都是讓機車族擠在最旁邊的車道，現在呢？只要一越過那個車道，例如有一輛公車突然駛進來，要停靠讓客人下車的時候，機車族就被逼到另外一個車道去。那慘了，這個時候你要被罰 600 元，你能不能停下來？有時候的狀況是沒辦法停的。當一大堆的機車族騎在那個車道上面，不小心被逼到另外一個車道的時候，這時候的狀況是險象環生。如果開車的人時時都要注意這些機車族的安全，對開車的人也不甚公平，這是一個設計錯誤的車道，這是一個沒有爲機車族考慮他們安全的城市。

我知道這幾年高雄市一直都想要抑制機車族的量，如果你要抑制就要從源頭，絕對不是用這種方法。對於存在的這些人，應該要提供什麼樣的服務讓大家覺得安全才是對的。這個在上面看起來不是很清楚，但是我上面寫了一句「機車族在生命與路權之間二選一」。他們在生命與路權之間二選一，早上我急著要上班，下午我急著要趕快回家照顧家裡面，我在這些時間裡面，並沒有一個好的道路可以使用，在這個道路上，我常常被迫要鑽來鑽去，怎麼會需要鑽來鑽去？這讓開車的人也擔心不已，因爲就只有一條機車道，即便在非常擁擠、常常有大量機車族通過的路段，一樣就只有一條路線是可以讓機車族來使用

的。所以機車族不是弱勢的一群，或者高雄市的機車族真的是弱勢的一群，因為政府就是這樣看待他們，政府就是這樣對待他們。所以我今天要站出來幫所有騎機車的朋友講一句話，大家都覺得很危險，大家都覺得好像都不守法，鑽來鑽去，高雄市的什麼轉非常出名，高雄市政府沒有能力把這些人照顧好，這是高雄市政府的錯誤，絕對不是用違規照相機就可以處理的問題。

最後我在這裡提出三點建議，希望能夠建立以改善交通為優先的取締制度，第一，全面檢討違規照相機設置地點的問題，若不能發揮改善交通、促進安全的就應予以廢除或轉設其他地點。每一個點請重新考量之後，請局長給我一份報告。第二，3年內停止新設違規照相機，重新檢討之後，我相信還是五都之冠。局長，慢慢來，交通安全第一，不是設置違規照相機第一。第三，在未能確保機車族行車路權不受侵害前，機車被迫占用汽車道應從寬處理。

主席（陳議員玫娟）：

交通局陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

剛才議員所提到的這些資料，我做個簡單的回應。有關交通安全的實施大概分成幾個面向，包含剛才你所提到的執法、工程和教育，當然，我們也鼓勵更多的民衆能夠注意到自身的交通安全。我必須先向議員說明，剛才你所提到的三點，第一點和第二點我們會轉請警察局來研議，因為整個測速照相的設置是警察局的執法範疇，我們在道安委員會裡面也了解到他們現在有訂一個半年檢討一次的 SOP。至於…，〔…〕是，沒有錯。另外就是剛才議員所提到的測速照相機的數量，我所知道的，並不是所有測速照相機都有在執行。因為有些是技術上的原因，有些過去可能有設，但是因為路口有改善，所以沒有執行，因此，可能不像議員所提到的有三百八十幾座。實際上的數字我可以…，〔…〕沒有什麼作假，〔…〕它有設的數量是這樣，跟實際上它在執行的部分，〔…〕我請警察局來向你回應，這不是我的權責。我要向議員報告的是特別在都市交通裡面，速度管理是交通安全相當重要的一件事情。剛才議員所提到的，如果我們的用路人對於速度管理能夠比較自覺和遵守，這些測速照相是沒有功能的，簡單說就是這樣。如果我們要維護用路人的安全，在他超過應該有的速度的情況之下，我想，有一些執法的動作是應該要輔助的。〔…〕

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

陳議員麗娜：

我做一個簡單的結尾，這件事情我當然知道局長覺得很奇怪，明明是交通大隊在做這些件事情，為什麼我在這裡說。問題是你有沒有想過交通，所有的交

通安全的事情，其實應該都要回歸到交通局來做。交通大隊如果有能耐就只是幫你執行這些事情而已，因為交通局沒有人可以去做那些事。如果我下一次在問交通大隊就會出現一個問題，就是他會把某部分的責任推給交通局，所以我在問問題的時候就出現了一個狀態，到底誰才是負責高雄市的交通安全的維護。

執行面跟真正政策面的部分要說清楚，人家是替你執行，政策你要想好要如何處理。每一個路口要怎麼安全，號誌要怎麼設，這個都要每一個路口、每一個路口去檢視的。今天我們不是這樣做，局長以為喜孜孜地拿到了資料，我等一下回陳議員說所有的東西都是交通大隊處理就是了，又不是我交通局的事情。就是因為這樣所以我們可以看到，高雄市交通安全變成一個很奇怪的東西。就是交通大隊認為我是執行，交通局認為那是交通大隊的事，那到底誰來管？這一些事我認為就是交通局應該處理的事，交通局應該好好的考量政策要怎麼做。

我提的三點拜託局長回去思考一下，什麼事情該攬在自己身上，將來你功成身退的時候回到了教育界，有很多人會去思考你有沒有把高雄市的交通弄好，他不會說那是交通大隊的事，他會說那是交通局長陳局長的事情。局長，在你任內還有一點時間，如果能夠讓…。

交通局陳局長勁甫：

謝謝議員的指正。

主席（陳議員玟娟）：

謝謝陳議員麗娜的質詢。下一位請周議員鍾濞質詢，時間 15 分鐘。

周議員鍾濞：

幾個問題請教相關局處首長。交通局陳局長，剛剛陳議員跟你質詢的你就好好檢討改進。我提出有關於你工作報告裡面友善停車管理，百姓被你拖吊得我覺得都不友善，打電話到我的服務處抗議。在第 14 頁，友善停車管理。你根本都沒有宣導什麼地方會拖吊，你只有講從 103 年 5 月 16 日起，開始擴大行政區域到 19 區要拖吊，原來的高雄市區跟鳳山區都委外，委外就發生很多的問題，如何拖吊都由他們自由發揮。局長，很多人停車沒有影響到交通通行，也沒有影響到觀瞻的，在左營海軍醫院前面，都沒有占到人行道，照樣拖！我跟他說嚴格來說他沒有違法，但是照情理來說實在沒有分寸。局長，你知道嗎？你說友善停車管理，我感覺都不友善，這個希望你好好改進。

捷運局局長，我們現在捷運一個月虧損多少？請局長簡單答復。

主席（陳議員玟娟）：

捷運局吳局長請答復。

周議員鍾濞：

捷運局、捷運公司一個月虧損多少？

捷運工程局吳局長義隆：

每一個月都有大小月。

周議員鍾濞：

平均。

捷運工程局吳局長義隆：

從修約之後平均下來原則上都會平衡，只有一年因為營運 7.5 年要進行大維修，所以那一年虧比較多，其他都趨近於平衡的部分，今年到現在虧 0.59 億元，所以有大小月。

周議員鍾濞：

其實不是只有虧 0.59 億元，不是只有虧 6,000 萬元。

捷運工程局吳局長義隆：

到年終的時候會平衡，因為有大小月。

周議員鍾濞：

你講的答案跟我的看法不一樣，我想捷運雖然努力的修約，就像你說的是附帶條件，不然高雄市的捷運一個月的虧損還是一、兩億。因為 167 億，你現在多會借、多會省。如果利率是 0.9%，或是 0.09% 不用到 1 釐，我們現在的利率都很低，就 0.9 釐，你虧損 1 個月也差不多一億五千萬元，一年也要 18 億元，再加你現在講的 0.6 億元，加起來差不多十八、十九億元，為什麼我們要修約，就是要減輕高雄捷運公司的負擔。

交通局長，公車處一年虧損多少？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

周議員鍾濞：

現在沒有公車處了，公車一年虧損多少？

交通局陳局長勁甫：

議員指的是民營化以後嗎？〔對。〕民營化以後都是民間來經營，我們都是用所謂勞務採購或…。

周議員鍾濞：

是中央補助或是節能減碳等等的空污基金？

交通局陳局長勁甫：

包含整個扣掉票收，基本上我們編的預算是八點五億多元。

周議員鍾濞：

8.5 億元，還沒民營化之前虧損多少？

交通局陳局長勁甫：

每一年大概要到二十幾億，大概是 20 億 8...

周議員鍾濞：

公車處怎麼虧損那麼多？

交通局陳局長勁甫：

20 億 8 是他的支出，扣掉他的支出差不多每一個月要 12.8 億。

周議員鍾濞：

差不多十一、二億元，也就是一個月差不多 1 億元，現在 8.5 億元，也就是少虧損 3.5 億元，這樣還是虧損。

輪船公司一年虧損多少？請輪船公司黃總經理答復，一年各路線、航班虧損多少？

主席（陳議員玫娟）：

請黃總經理答復。

輪船股份有限公司黃總經理昭星：

以去年為例，我們的虧損大概 1 億元，其中包括因為真愛碼頭的一些，那個不是我們的營業虧損，那個部分是兩千多萬元。

周議員鍾濞：

那是補貼的嘛！是政策性的虧損。

輪船股份有限公司黃總經理昭星：

實際上我們的虧損差不多是八千多萬元。

周議員鍾濞：

八千多萬元，一個月也差不多虧損七百萬元。不管怎樣，捷運、公車、渡輪都是大眾運輸，我們採取的都是比較寬鬆的幾近是社會福利政策，給他們補貼，就像我不經常開車的，我都搭大眾運輸，剛剛我也是搭捷運來議會開會。不管怎樣我們要考慮的，除了社會福利的補貼，成本也要考慮。不然公車要公司化，為什麼捷運要修改規約，我想都是體貼民營業者的痛苦，但是也不能全都這樣。

我想很多政策逼得台北的教授柯 P 市長，什麼都漲。漲到最後他現在的民調剩下不到 50%，不到 5 成，一路挨打，以前馬英九笨到可以的時候，油電雙漲，兩個一起漲，就剩下不到 20%。現在 80% 降到只剩下一半大概剩下百分之四十幾，他不只捷運，聽說悠遊卡的 8 折也要取消了，捷運公車也要提高 1 塊錢，基本的底價從 15 塊要變成 16 塊了。什麼都漲？水價也要漲，什麼都漲，漲到最後他的民調只有跌，跟民意完全違背。

不管怎樣，我們就不要再做天龍了，所以我在這裡跟交通局長講也跟捷運局長提醒，高雄的捷運千萬不要學台北的悠遊卡，我們的一卡通，我在這裡鄭重跟你講，千萬不要學台北研究怎麼取消什麼？吳局長你知道我們現在一卡通有沒有優待？請局長簡單答復。

主席（陳議員玫娟）：

捷運局吳局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

一卡通的部分涉及到捷運監理的部分，運作的部分目前還是有優惠學生。

周議員鍾澂：

優待多少你知道嗎？不只學生；有優惠我也有優惠，我雖然不是學生。

捷運工程局吳局長義隆：

他有兩種，一種是學生；另一種是長輩的部分，長輩的部分涉及到社會局補貼的部分。

周議員鍾澂：

你不要講那一些什麼年長的人，我想一般都有，你一定沒有坐捷運你不了解。現在捷運一卡通是 85 折，也就是說 20 元基本大概收 17 元。

捷運工程局吳局長義隆：

學生 75 折。

周議員鍾澂：

學生 75 折，但是如果我拿一卡通搭捷運是 85 折，還是有優待。局長，你不要跟市長建議，人家台北柯 P、柯神已經要取消 8 折的優惠要全額收費，我們一卡通要跟著人家的悠遊卡，局長我想這個你比較不清楚，你請坐。

捷運工程局吳局長義隆：

最主要還是提到費率審議的部分。

周議員鍾澂：

局長，在交通你監管的票價可能你會參與，所以我在這裡跟你建議，高雄市不要學台北市的悠遊卡說要取消優惠。因為條件不一樣，局長你贊同不贊同本席的看法？

主席（陳議員玫娟）：

局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

對鼓勵大眾運輸的角度來講，提供優惠是可以達成這個目標，目前一卡通在高捷使用有分 85 折跟 75 折，普卡跟學生卡的優惠，7 月份之後，因應整個高捷要讓多卡能夠進來，所以我們要求高捷公司要提供像過去一樣有一個定期、

更加優惠的方案要提出來，我們會持續來要求公司。

周議員鍾澐：

爲什麼我會反對一卡通取消優惠，因爲背景都不一樣，就時間而言，人家台北捷運已經營運 20 年以上，條件他們比我們好，我們現在不到 10 年。再來就整個空間，台北的營運路網有十幾條線，沒有十幾條也有十條吧！我們只有兩條線，台北市有幾條路線，你知道嗎？

交通局陳局長勁甫：

應該差不多有十條。

周議員鍾澐：

所以不一樣，人家的空間也比較廣闊，而且他們營運賺錢不是用票券，他們都是靠業外的收入。局長，你知道我說的業外的收入，就是廣告，那個地皮、租金的，他們有很多捷運地下商場、商街那一些租金收入，不管是店家、店商的租金收入，廣告牆、廣告壁等等的。我跟郝董事長講，你要好好爭取那一些，他現在很多站外的很多土地開發就是用這個方式用租金的，這是最好的。別想跟消費者那些票卡的，那些搭乘大眾運輸族的在那邊動腦筋，最好永遠動不到，你也賺不到錢。真正的是只要減少虧損就好，讓它平衡就好。好好地用營運、用業外的收入，不要想在票卡動歪腦筋，動不到而且賺不到，局長，拜託你了。

交通局陳局長，鐵路地下化最好的好處是什麼？

主席（陳議員玟娟）：

陳局長請答復。

周議員鍾澐：

爲什麼我們爭取鐵路地下化？

交通局陳局長勁甫：

鐵路地下化在市區裡面，畢竟會跟平面的道路有交叉，過去都是用平交道，不管是在整個平面交通，跟安全方面…。

周議員鍾澐：

你答對了，不用跟機車、汽車交會，不用跟平交道交叉。所以我跟你建議最好的鐵路地下化之後，應該做的事情就是把所有的地下道、天橋、高架橋全部都打掉，這樣才有鐵路地下化的價值。不然爲什麼要做鐵路地下化，如果天橋、地下道還存在，就不用鐵路地下化了，永遠在開通就好了，省好幾百億好幾千億。聽說左營果貿的那一個天橋、地下道都還要維持，有沒有這件事？

交通局陳局長勁甫：

有關鐵路地下化沿線所牽涉的地下道或者是陸橋的一個拆遷，原則上只要是

在交通功能上可以功成身退的都會按照時程拆掉。

周議員鍾濞：

左營地下道呢？

交通局陳局長勁甫：

左營陸橋的這個部分，經過鐵工局還有工務局、交通局等等研商，對於市區交通他還是需要某一個部分功能的維持，所以目前對於陸橋的部分可能暫時會維持一下。

周議員鍾濞：

本席提出抗議。等一下就 BRT 的規劃案請你簡單的答復一下。

捷運局長請教你，LRT 我們現在開始營運了沒有，以後會虧損多少？請局長一併說明。輪船公司員工的待遇，希望不要像過去 7 年都沒有調整，明年好好的正視一下，爭取他們應有的權利跟福利，真的很可憐，只有 2.12K 和 2.23K，7 年都沒有調整，幾乎跟那一些基本工時，勞力派遣的最低工資一樣，真的變成血汗公司，高雄市政府這樣是不好。

陳局長，你的員工，雖然那是公司化的員工，但還是市政府經營的，市政府管理的，希望不要透過委外的人力派遣，做最壞的示範，我這以上幾個問題，就教交通局長，左營地下道、還有 BRT 規劃案，以及輪船…。

主席（陳議員玫娟）：

請吳局長先答復。

捷運工程局吳局長義隆：

目前輕軌的部分，C1 至 C4 開始試營運，但是還未完全收費，接下來我們 4 月 29 日我們會初勘，七、八月也會加進來進行營運的部分。〔…〕還沒收費。〔…〕我們還是會考慮收費的部分，因為我們最終是要到 C14 的部分，C14 的部分，我們要考慮到整個運輸的情境。〔…〕對，原則上我們會到 C14，但是這段時間裡面…。〔…〕我們預計…，另外第二點，就是…。〔…〕這裡面，我們曾經算過，就像周議員所提的部分，其實大眾運輸本身，它不能完全只從本業去收益，因為本業收益的平衡是會有問題，我們另外還有 BOT、TIF 的部分，我們 BOT 的部分，預計 133 年下來，會收到 16 億元，TIF 的部分也可收到 12 億元，所以這裡面的平衡部分，我們會用 BOT 和 TIF 的部分，加上營運收費的部分平衡。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

周議員鍾濞：

請教你剛剛說到 133 年。

捷運工程局吳局長義隆：

不是，全部，因為我們所有的帳的部分，是要算總帳，就是含括自償率的部分要整個加進來，我們本業自償率的部分當然是不會有問題，但這裡面還要面對的是，我們當時申請輕軌建設時還有整個自償率…。

周議員鍾濞：

因為質詢時間的關係，你就好好的給我書面答復就好了，我想很重要，133年，可能很多人都不在了，我想，我能不能活到133年都是一個問題。

捷運工程局吳局長義隆：

我想本業自償率是不會有問題，就是收費和那個…。

周議員鍾濞：

你說BOT，我更害怕，BOT在高雄真的沒有幾個成功的案例，BOT真的很可怕，局長，你和我說到BOT，我差不多又要想到DDT了。

捷運工程局吳局長義隆：

向議員更正一下TOD，TOD就是輕軌捷運進來之後，是用容積增量，容積增量的部分就變成…。

周議員鍾濞：

好。你說的容積增量就有可能會轉好，因為那是土地開發的問題，你再和本席好好書面答復，再來探討。其它幾個問題，左營地下道存廢的問題，BRT的，還有輪船公司員工福利待遇改善。

主席（陳議員玟娟）：

請交通局長回答。

交通局陳局長勁甫：

三件事情，第一，是左營陸橋的部分，這部分經過我們內部小組的研議，他有訂一些時程，在短期還需要稍微維持，因為他需要一個比較大的量，去跨越從左營到中華路。

周議員鍾濞：

你們好好改善，包括新台17線一併把它考慮進來，把它分解掉，這樣才有早日拆除的可能。

交通局陳局長勁甫：

剛剛議員所提的新台17線，最近我們也有和國防部接觸過，對於路線，大家好像有一個方向，可以持續來推動，所以新台17線如果能順利來推動的關鍵…。

周議員鍾濞：

如果改善，就不一定全部從翠華路來，可從新台17線來…。

交通局陳局長勁甫：

是的，所以我才說那個陸橋目前的功能，我們要確保交通能順暢，如果未來新台 17 線能加入，當然整個車流運轉，我們很快重新來評估它存廢的部分。第二，是 BRT 的部分，我們以中華路的部分來做為優先推動的方向，它有二個方向，因為現在鐵路地下化之後，會有整個路廊空間出來，我們也希望怎樣利用這些路廊空間和 BRT 的路線。〔…〕是，這個我們會綜合來考量。至於輪船公司的部分，我們一方面再改善我們的營運狀況，第二方面最近我們一直積極的希望能提高員工的福利，畢竟輪船公司，當時是由公車處的員工過去，另外還有新進的員工，以及目前採用的勞務採購的部分，這部分確實會在工作的人力部分，會有不同的…〔…〕是。〔…〕

主席（陳議員玫娟）：

請觀光局長回答。

觀光局許局長傳盛：

有關我們二個招商案，蓮池潭的部分，因為之前有流標二次，所以我們市府相關的局處…〔…〕對，重新再來檢討招商的條件。〔…〕當然。這個不是 BOT，是設定地上權。〔…〕對，是。〔…〕當然是公開，這一定是公開的。〔…〕有，我們都公開的沒問題，好。謝謝。

主席（陳議員玫娟）：

我想就剛剛周議員提的翠華路高架橋的部分，其實我們地方的聲音都希望能拆除，當然你們有你們的考量，上次鐵路地下化規劃時，好像工務局到地方作說明會，好像沒有通知當地的里長及區長，那天到場的只有我、我的助理，還有其他二個議員的助理，總共四個人，所以你們這樣的說明會是很糟糕的，希望你們以後能改進，我當然知道這不是你們交通局辦的，這是工務局辦的，可是照道理應該是交通局和捷運局都應該要參與的，怎會是只有工務局單獨辦這麼重要的事情，這是第一個。

星期六的報紙寫到，左營地下道要封閉 420 天，這報導我是從新聞看到的，你們交通局的官方網站居然沒有刊登，我這一 PO 上去，很多人都在我的 FB 留言，大家都一直在罵，為什麼你們交通局官方網站上面沒有 PO，竟然是媒體先曝露的，這是怎麼回事啊！怎會這樣呢？關閉中華地下道 420 天，是多麼嚴重的事啊！那天是我們交通部門的質詢，你們交通局竟然隻字不提，這是不對的，你們應該讓我們議會也知道這樣的事情，而且這一關閉之後，影響的不只是我們左營周邊的人，包括從市區要到楠梓，楠梓到市區，影響也很大，因為目前只關閉單側，就影響那邊的居民，怨聲載道，很多人到那邊都不知道要怎麼繞道，現在整個都封閉，更糟了，整個交通環境都打結了，包括我們現在所

提的交通，翠華陸橋，如果整個地下道關閉，大家勢必都要從翠華陸橋來走，每天上、下班尖峰時間，光從市區到楠梓加工區，這車流已經塞得一塌糊塗了，如果這個關閉之後，未來你的因應之道是什麼？你們都沒有在你們的官方網站公布，即將要推動的這麼重要的政策，我希望你們檢討一下，好不好？

局長，這部分為什麼你們都沒有在官方網站刊登呢？而是我們都在媒體、報紙上看到的呢？局長你可以說明一下嗎？

交通局陳局長勁甫：

這個我們來改進，如果我們對外宣導上還沒有…。

主席（陳議員玟娟）：

這也太離譜了吧！交通局連官方網站上面都沒有，還是我們從報紙上知道的。

交通局陳局長勁甫：

這是鐵工局南工處的工程，那天是在召開…。

主席（陳議員玟娟）：

可是這上面的資料來源是你們交通局的。

交通局陳局長勁甫：

如果我們這部分需要強化，我承諾，我們馬上來改善，我要說明的是，這個部分是本來的工法…，它因為為了配合整個鐵路地下化的期程，本來是沒有這個工法要去封閉的，後來他們去執行的過程裡面，發現下面有早期的建物，那個結構體在下面，所以他們本來那個工法實施沒有辦法達成，因此他們有提出來做工法的改變，才會衍生後面這些發展。這個部分，我承諾如果我們在對外宣導不足的部分，一方面交通局會來補救。第二個，我也要求南工處對於未來整個施工的過程裡面，隨時在交維計畫上面要嚴格控管，如果任何造成過大的交通衝擊，我們馬上會要求他們做改善。

主席（陳議員玟娟）：

局長，請你們在這個部分認真一點，這個怎麼會讓新聞媒體來公布，結果你們交通局官網裡面竟然隻字不提呢？這個是不對的。那麼重大的一個工程，包括你要關閉 420 天，這個造成交通的衝擊有多大，你知道嗎？目前單側就已經怨聲載道了，如果全部封的話，當然你安全考量，這個我不反對。假如有安全上的考量，有工程上工法的問題，我們都支持，只要能夠趕快把它做好，但問題是你們之前要告知市民、用路人，該怎麼改道、該怎樣做應變？你們自己要趕快在網路上，或各種媒體方式、各種的管道都要趕快公布，不能光只是從媒體上去看而已，其他的你們都不做這種事情，好不好？鐵工局南工處那邊你們也應該向他們講，是不是也透過任何一個方式或拉布條等等，用一個應變措施

趕快做。

另外，你剛剛提到的交管也很重要，到現場怎麼引導民衆走，不要到時候大家怨聲載道又開始罵，好不好？交管部分很重要，要怎麼引導外來的用路人，該怎樣去改道，這個部分的交通管制上，請你們要加把勁，也要多增加一些人力，好不好？

交通局陳局長勁甫：

因為在施工前，我們一定會確保所有的交維宣導和設施會定位，我們才可能讓他去施工，所以…。

主席（陳議員玟娟）：

另外，翠華陸橋拆不拆？請你們到時候到我們的社區來開個說明會，好不好？到時候我們私底下再來討論好了。

交通局陳局長勁甫：

謝謝。

主席（陳議員玟娟）：

接下來是郭議員建盟的質詢，時間 15 分鐘。

郭議員建盟：

召集人，我進入質詢主題前，請你先裁示，我有 5 張書面質詢稿要列入公報，你就裁示書面質詢列入公報就可以了。

主席（陳議員玟娟）：

好。

郭議員建盟：

我先感謝去年交通局針對測速照相機，在路口應該放大宣導告示，交通局立即召開相關會議，目前也做幾個路口的測試，這樣的成果和你們的反應，我相當感激。

我繼續延續去年對測速照相機問題的質詢，我今天質詢的主題是高雄測速照相機，別再無止無境「猜落」去。在進入主題之前，我們先看一張圖片，這張圖片是我上高雄市政府警察局官網下載的，上面有關測速照相機分布地點，你只要勾選，然後再勾選全區，你會得到一張地圖。這張地圖縮到最小時，你會看到在我們的家鄉高雄，上面布滿密密麻麻違規取締照相機，不知道看到的高雄人做何感想？在 105 年高雄市將有全國最多 408 支違規取締照相機，足足比第二名的新北市多出 192 支。所以我要用三點爭議和局長做政策討論，局長，我向你強調一下，是你的權責，這個政策是你的權責，因此我希望你關心，我們來做個對話。我用三個爭議來拜託道安委員會和交通局，我要反映出：現階段高雄市交通違規取締照相機設置，已經背離交通安全教育責任，無法肩負市

民安全。所以我希望道安委員會要求警察局，不是只是內部管理 SOP 的自己的辦法，要把它提升到「高雄市交通違規取締照相機設置管理自治條例」，用更嚴格的設置標準和程序來保護高雄市民的安全，來確保高雄交通順暢，這是我的質詢主題。

第一個爭議來向大家做個報告，第一個爭議，我們就用維武路測速照相機，在會勘決議停機後如何悄悄原地復活？這個爭議在去年 10 月 7 日，包括道安委員、交通局和警察局官員現場會勘，現場會勘的會議紀錄是這樣寫：與會人員分析該路段 103 年及 104 年肇事紀錄以後，均認為照相取締設備位置有疑慮，無法有效提升行車安全，請警察局對地點再評估，隨即關機停用平息民怨；接下來 10 月 28 日道安會報裡面提出一點：維武路測照機既已裝設便不宜移除。就是已經裝設了，不方便移動，還說請警察局就合理性提出因應；在 11 月 30 日第 9 次道安會報提出來，警察局的解釋，因議員代民衆反映此事，已擴大宣導效果，建議維持現狀；道安委員會決議：本案尊重警察局設置測速照相機的專業。局長，拜託你看一下，我們從一開始質疑它無法有效提升行車安全，所以地點有疑慮，到改成「設備既然已裝不便移除，決定尊重警察局專業」。就這樣就地復活了。你有沒有看到道安委員一開始提出什麼？是這一支照相機位置無法有效提升行車安全。可是卻用什麼樣理由繼續裝？是因為已經裝設不便移除，這個是你們會議紀錄裡面的發言。道安委員會不是應該為高雄市民行車安全做把關嗎？是因為已經裝設不便移除，所以繼續安裝，沒有移位置，這是第一點我認為裝設是有爭議的。

第二個爭議，局長，就像在這次維武路事件裡面，道安委員會竟然發現一件事實，高雄市測速照相機裝幾十年了，竟然連 SOP 都沒有，連標準設置程序都沒有，還是道安委員在第 8 次、第 9 次連續 2 次催促下，才在今年 1 月 1 日頒布「高雄市警察局設置固定測速照相機作業標準程序書」，所以過去 384 支到底是怎麼安裝的？這是我認為爭議的第二點。

爭議的第三點，你到底還要再裝多少？我問過警察局承辦人，他說過去 2 年大概裝 41 支，也就是 103 年及 104 年，105 年還要裝 24 支，高雄現在是 384 加 24 等於 408 支，我就疑惑的問承辦人員，這 65 個照相點究竟易肇事，還是易違規？有沒有先做必要的交通工程檢討？如同局長最關心的，有沒有執行攔停勤務、定點守候，先教育再執法的程序？也是你剛剛提到的，我也一樣問他，結果和誠實的警察伯伯多聊聊天以後，我才驚覺一項事實，原來交大狂設 65 支新照相機的背後，關鍵原因是什麼？是要花光交通部汽燃費補助，我現場傻眼了。他的說法可以從整個補助預算的決算結果達到印證，102 年補助預算數達到 2,854 萬 7,000 元，決算數 2,822 萬，執行率 98.85%。接下來 103 年執

行率 98.98%、104 年 100%，補助多少，裝多少，結餘款有剩，只要能湊起來，再裝一支、就再開標一次，所以執行率會 100%。

我第三個爭議是，交大狂設 65 支新照相機，背後原因竟是花光交通部汽燃費補助。我也問警察局承辦人，你怎麼有那麼多點可以設？有多少錢就可以設多少支。承辦人跟我說，高雄市有太多路口，只要路口都會發生肇事，故將 A1、A2、A3 排列下來再加舉發違規件數做評比，局長拜託你看一下，裡面以第一點來看，一個路口一年竟可以開一萬九千多張罰單，我問承辦人除以 365 天，警察每天要站在那裡開 52 張罰單，你覺得可能嗎？沒多久打電話回報說，報告議座，因為所有電腦查詢無法查詢這個路口舉發件數，轉而去查中山四路、中安路整段違規取締，這 2 條路都有照相機，全部加起來就變成一萬九千多件。這個數字也是我問了，他才知道怎麼來的。難怪高雄市會有設不完的路口，因為永遠有肇事路口、肇事紀錄。所以到底設置後高雄的交通會不會更好？是市民更怨，都抱怨測速照相多了許多，對花媽市長也不光彩。

所以我有幾項建議，第一，建議道安委員會要求警察局，汽燃費補助應該立即與取締照相機設置脫鉤，別人也有汽燃費補助，台南市怎麼做、台北市怎麼做？人家不是為了開罰而設，而是設置測速顯示 LED 看板，告訴所有車輛已經超速了應該減速，直接現場測速讓駕駛知道超速，目的不是為了開罰，如此就能得到交通局要求的執法前先教育等等的建議方式，方式當然不只這些，我相信局長、在場交通局官員都有很多辦法。

另外，我要求高雄市測速照相，不要無止無盡「猜落」去。剛剛三個爭議確實反映，高雄現階段違規照相取締設置，無法保護市民安全，考量依據也不是我剛剛所說的，包括先工程規劃、教育，最後才是開罰，這些程序都不在。交大昨天知道訊息很快告訴我，也跟你說的一樣：議員我們有 408 支，官網上的數據並不是真實運作的數據，實際還有壞掉、停用的。局長，你看官網設好讓人查閱，民衆到了官網查數據用來注意交通，卻說這不是真實數量，有落差。這管理上怪怪的，然後又告訴我，報告議員：所有設置點，我可以拿陳情書給你看，都是民衆陳情反映要裝設以及議員建議。局長，只有高雄市市民會建議、陳情嗎？只有高雄市議員會建議嗎？為何其他縣市沒有那麼多，高雄市特別多？局長，我想跟你討論的是政策擬定問題，你交給警察伯伯執法，結果就會產生無法踩煞車的疑慮。

所以拜託局長，問題爭議是高雄市這麼多測速照相，與交通執法、交通政策訂立，雙頭馬車有一定關係，爲了要杜絕爭議，我拜託局長在道安督導會報上，要求警察局將內規改爲自治條例，自治條例裡我希望做到以下，除了訂定交通順暢及交通安全的設置目的，還要訂定嚴格的設置標準及程序。也要在法中杜

絕交通違規照相機和我們的預算、決算與市庫收入有任何連結，須明定不得有任何連結。訂定上限數，原則上限數，太多支不好看，也沒有效果。啓動開罰前做好教育宣導工作。最後新設照相機送議會備查。議員沒有要擴權只是備查，議員知道後也有好處，每個議員都有臉書會告知民衆，達到加強教育宣導的目的。也可以讓要增設照相機的警察局，評估是否執行標準程序以達到目的。以上幾點建議，請局長回覆，我所跟你討論的內容不是警察局執行的結果，而是交通局與道安督導會報，針對這些事項管理的政策權責，請局長做一個答復。

主席（陳議員玟娟）：

交通局陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

有關郭議員非常關心設置測速照相的經費是否與汽燃費補助脫鉤，我會提到道安會報討論，希望能朝這方向前進。另外，議員提到又有 SOP 是不夠的，希望能以自治條例方式做更周延的設置管理，我很尊重議員看法，會再研究看看。不過測速照相在都市中，剛剛議員一再提我們有許多測速照相，甚至設到 408 支，其中有些數字，如剛剛議員所提，有些沒有使用，可能議員會覺得沒使用趕快拆掉就好，拆掉需要拆除、遷移費用，是另一筆新增費用。關於這部分，容許我跟警察局接洽後，再跟議員詳細說明。我在這裡必須肯定議員所提，需做好教育宣導、公告，甚至送議會讓議員知道哪些地方有設置。現在據我們了解，如剛剛議員所提警察局在其網頁都公告了，希望設置測速照相位置前，一定要有明確告示牌說前有測速照相機，這些無非都是希望做好提醒用路人在易肇事、危險路段、路口，做好速度管理，這部分是非常重要的。如果用路人能注意速度管理，在適當地方做好減速動作，我想這些測速照相也是沒有用的，即使可以運作也無法拍到。大家共同朝這方向，做正向、建設性改善。一方面達到議員所提，不要讓民衆產生誤解，執行上好像沒有系統的操作。第二方面，真正達到測速照相是在輔助用路人、政府，提醒用路人注意自身安全、注意他人用車安全，能夠創造更好的交通安全環境，這個我們會一起來努力，謝謝議員寶貴的建議。

主席（陳議員玟娟）：

接下來請黃議員淑美質詢，時間 15 分鐘。

黃議員淑美：

交通是啓動城市發展的引擎，大眾運輸就是這個城市的命脈，看到高雄市整個在轉型，這個重大的交通建設一直如火如荼在進行，包括輕軌捷運和鐵路地下化，今天我們一起來看到底輕軌什麼時候才能完工？民衆都很關心。輕軌第

一階段是 C1 到 C14，但是我們目前看到的都只有 C1 到 C4，捷運局長，C5 到 C8 什麼時候可以全部完工？什麼時候可以試營運？請回答。

主席（陳議員玟娟）：

請吳局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

目前 C5 到 C8 我們預計這個月 29 日初勘，初勘完之後我們會申請交通部履勘，履勘完之後，我們就可以開始試營運了。

黃議員淑美：

所以你連初勘都還沒有，上個星期是自己在做檢驗嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

我們初勘之前，2 月到 4 月這段期間我們都在做測試，做了 1,200 項的測試，因為這次的時間、班距，然後整個路口的部分都加長，所以測試的時間就拉長了。

黃議員淑美：

做完交通部的履勘，你預估還要多久？

捷運工程局吳局長義隆：

第一個要看初勘，初勘完成後，我們接下來會申請履勘，依照以前的經驗大概一個月左右。

黃議員淑美：

你們有沒有信心可以通過交通部的履勘？

捷運工程局吳局長義隆：

目前為止整個測試的部分都很順遂。

黃議員淑美：

C1 到 C4 現在都空蕩蕩的、沒有人，大家去搭乘好像類似觀光的性質，沒有實質的意義，但是如果 C5 到 C8 做好，整個就動起來了，它會到夢時代，整個商圈包括夢時代、圖書總館、85 大樓到高雄展覽館，帶動整個商圈，這才是輕軌的用意。但是 C5 到 C8 依照原來交通部核准的應該去年底就要完成，可是卻延宕這麼久。局長，C5 到 C8 什麼時候才可以試營運？因為現在 C1 到 C4 沒有作用，一定要 C5 到 C8 一起做好了，整個 C1 到 C8 串連商圈才有人啊！現在沒經過商圈誰會去搭輕軌，不會嘛！C1 到 C4 才一小段而已，你要串連商圈才有意義。局長，到底什麼時候才可以試營運？

捷運工程局吳局長義隆：

我們 4 月 29 日初勘，初勘完成接下來就是履勘，履勘完成之後，我們就可以來營運了，所以原則上應該是 5 月底或 6 月初，但是我們要看整個初勘、履

勘的情形，初勘這段期間我們做了 1,200 項的相關測試，二個多月的測試之後經過修正，我們覺得還是很順。

黃議員淑美：

所以你有信心一個月之後 C5 到 C8 可以試營運嗎？〔對。〕所以 C1-C8 就整個完成了，第一階段是到 C14，C1 到 C14 你覺得什麼時候可以完成？

捷運工程局吳局長義隆：

C1 到 C14 目前我們所有工程推進部分，當然愛河橋是躍進的地方，愛河橋現在剩下 P5，因為愛河橋有二個基樁，一個基樁已經完成，現在上構的部分我們正在加設。其他的就是愛河橋本身高架段部分，剩下 P5 和周邊的部分，P5 部分湧水的問題目前已經解決了，所以躍進的部分已經解決了，剩下大約 1 公里多，就是 C12 到 C14，C12 到 C14 到終點站的部分是 1 公里多，這一段我們預估到年底，然後整個全線把它完工。

黃議員淑美：

你有信心年底可以完工嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

這是目前我們努力的方向，輕軌在全世界除了中國已經在營運之外，剩下二個城市在進行，一個是西門子在卡達，另外一個是在高雄，所以它是一個很先進的運輸形式，我們和議員及所有市民一樣，我們希望儘早完成輕軌路廊的部分，讓所有市民可以搭乘，但是我們更重視整個沿線所有運作品質的部分。

黃議員淑美：

當然是安全第一，〔對。〕這是台灣第一條，所以全台灣都在看，包括台北市也來參觀，希望可以在台北市複製，所以品質最重要，這個一定要做好。之前 CAF 會延宕這麼久應該是和包商有關係，現在你在進行第二階段的投標工程，局長，你們這次招標一樣會給 CAF 嗎？它做第一階段，第二階段也一定要給他，你才能完成整條輕軌嗎？是不是一定要給 CAF，或者有其他公司來投標嗎？我知道你們上次說明會來了二百多人，但是投標的只有 CAF 一家，所以你們才要進行第二次招標。

捷運工程局吳局長義隆：

整個第二階段的公開說明和公告這段期間裡面，相容的技術不是問題，但是相容裡面，CAF 一定會有它的優勢，但是…。

黃議員淑美：

所以別家來標一樣可以。

捷運工程局吳局長義隆：

因為整個系統的關係，上次我們公告 90 天，90 天的時間對於一個想要加入

的部分，還是有它的限制因素存在，所以第二階段…。

黃議員淑美：

所以你有信心會有第二家來投標，不會只有一家 CAF，然後我們一定要給 CAF 來做，不一定是這樣嘛！〔是。〕局長剛才說系統是可以相容的，所以誰來標都沒有關係，是不是？〔是。〕輕軌講了很久，也延宕了很久，市民一直在看，所以我們今天特別來監督輕軌到底什麼時候可以完成。

交通局局長，這幾天電視一直提到 Uber，到底什麼是 Uber？很多人都在問，包括計程車司機也在問，他都不知道他的生意被搶走了，還在問 Uber 是什麼，他以為現在生意不好是受到景氣影響，很多計程車司機都覺得很奇怪，為什麼現在生意這麼差？他不知道他的生意已經被搶走了，局長，到底 Uber 是什麼？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝議員對計程車的關心，Uber 一般是指白牌車非法去做計程車營業範疇的業務，特別這種車是用私人的車輛透過 APP 叫車，然後讓民衆和司機能夠接上線，並且去接送他們。

黃議員淑美：

Uber 的優點是什麼？

交通局陳局長勁甫：

Uber 一方面標榜他們的車輛比較高檔，甚至 B 開頭的車都可以。第二，他們的費率比較低廉。

黃議員淑美：

Uber 比計程車便宜。

交通局陳局長勁甫：

第三，它付款可以在線上就處理掉。

黃議員淑美：

在線上服務，就是繳的錢沒有收據，它就是在你的手機裡面，交易都在美國，因為它的總公司在美國，是這樣嗎？

交通局陳局長勁甫：

對，在美國，它在台灣有設分公司，它是用資訊業的方式。

黃議員淑美：

好，資訊業。局長，這中間就可以有投機取巧的地方，你看它在台灣是用資訊業的方式，但是整個交易是在美國，所以台灣課不到它的稅，再來，它的優點還有什麼？它的優點有很多，包括他的駕駛。

交通局陳局長勁甫：

對，就是他在線上就可以選定他要的車種，所以他的車有多元和不同的價錢，因此對於一些比較屬於商務或是現在比較常用電信科技的年輕族群、上班族較具有吸引力。

黃議員淑美：

所以它目前還是非法營業。

交通局陳局長勁甫：

它目前是非法的，交通部和公路總局已經對它做了開罰的動作。

黃議員淑美：

開罰，他有去繳嗎？

交通局陳局長勁甫：

就我們所知道，目前這家公司都沒有去繳這筆錢。

黃議員淑美：

他沒有繳，你也拿他沒辦法。

交通局陳局長勁甫：

目前法院也判決他們要繳，但是這家公司還是在抗拒當中。計程車業我們叫做特許的行業，它規定司機要有特殊的駕照和一些安全的保險。另外，我們從國外的例子也看到，在 Uber 上也曾經發生過一些乘車上的安全問題，也造成不同國情之間，對於 Uber 是不是要開放有不同的看法。

黃議員淑美：

所以現在還沒有確定要開放。

交通局陳局長勁甫：

除非它能夠按照正軌來做，把它的司機變成正常計程車的行業來納入我們法規裡面來管理。

黃議員淑美：

這個衍生的問題很多，我一個朋友跟我講，他現在開 Uber，那時候我還聽不懂什麼叫開 Uber，他說他白天在上班、晚上在打工，晚上是到 Uber 公司幫人家駕駛。我問他說這要什麼執照嗎？他說都不必，只要一般會開車就可以了。它的廣告也是這樣講，只要有一般的小客車駕照就可以。但是他要有一種證明就是良民證，再來就是無肇事的紀錄，就是這兩項。但是它衝擊到我們的計程車司機，我們的計程車司機也是拿兩種執照，第一種就是職業駕照；第二種它要有計程車駕駛人執照，他也有兩種，這兩種都是政府發的。剛那兩種也是政府發的，政府跟政府之間就牴觸了。就是說開 Uber 只要有良民證和無肇事的紀錄的兩種證明，就可以上路；但是報紙上也報導，我們的計程車司機現

在開始要抗議了，他們說政府無能，小老百姓只好自己來抓這些沒有合格也就是這些開 Uber 的人。爲什麼變成計程車司機工會自己要站出來，並且懸賞 1,000 元鼓勵大家來抓這些開 Uber 的人？爲什麼會變成這樣？局長，高雄市是今年才開始，它本來是在台北和台中開始，針對這個，你要有什麼作爲來阻止這樣不合法的行爲並且保障我們的計程車司機？局長，你認爲要怎麼做？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

黃議員剛提到 Uber 的管理，管理單位是公路總局的監理所監理處，我們高雄市政府交通局也跟高雄區的監理所，對於 Uber 進入高雄市也有很多的因應措施，包含聯合稽查和提供檢舉的管道。議員在報紙上也看到我們在高雄市裁罰了好幾件。第二個，從交通局的任務來講，我們是負責高雄市計程車業者的整個生態、服務品質和營運的提升，我們很早就有這樣的因應措施，希望我們高雄市所有的計程車業者也能夠積極的因應未來科技的發展，能夠提升他們的服務品質。所以不管是我們的觀光計程車或各種共乘的計程車；甚至配合我們交通部已經開放對於未來計程車的車型可以有多元的區隔，然後讓消費者去搭乘他所需要不同的計程車的服務，這個部分我們已經在做了。我們希望一方面，政府從法規和監理上去管理非法的計程車進入到這個市場。第二方面，希望從交通局的角度趕快來培植我們自己服務品質的提升以做爲競爭的優勢，來壓制剛所提到的 Uber 在科技、車型和費率上現存的非法優勢，希望雙管齊下來保障整個計程車業者。

主席（陳議員玫娟）：

接下來是邱議員俊憲質詢，時間 15 分鐘。

邱議員俊憲：

我想交通建設的政策規劃對一個成熟的城市而言，是一件很重要的事情。像我們現在一直在討論的輕軌建設，從 2008 年中央開始核定又經過流標、計畫變更，到現在我們也一直在追這些進度。我想一些大眾運輸從工具的核定到完工啓用可能要 10 年的時間，這 10 年的時空背景、政經情勢怎麼變化、包括日後城市的發展，我都期待我們的交通部門首長和同仁都應該用更彈性的政策工具。如果可以預期、可以看到一些可能遇到的問題，我們去做一些調整，像水岸輕軌當時做一些路線和興建方式的調整，就是大家意識到這幾年的經濟狀況，可能像 BOT 要民間去投資那麼多的錢，是一件困難的事情，當然也不能因爲困難就不持續去做。

高雄市從紅線、橘線捷運通車後，高雄市議會這邊有很多的探討，爲什麼我

們高雄捷運都虧錢，每年要花很多錢去補貼他們。問題有三個，可是都是同一句話：路網、路網、還是路網，路網的不足是我們最大的遺憾。就算台北市每年有一條新的捷運在通車，前幾天我看到新聞聽到台北市議員的質詢，台北市議會還在抱怨台北的捷運系統不夠方便，我聽到後會流眼淚。主席，在我們的選區裡面，不要說捷運，輕軌也還在努力中、公車也可能還不太夠，所以你看對於大台北的捷運系統，他們都說不方便，那麼我們高雄怎麼辦？所以這部分要靠捷運局和交通局做更多的合作和配合。

過去這幾年我們跟交通局在討論，幾個客觀的現實是我們高雄沒辦法改變的原因，第一個，我們車輛最多，我們騎機車的朋友最多，我們在市區裡面運行的重車也最多，全台灣城市沒有一個直轄市裡面有那麼多像貨櫃車類的重車和一般的車混在一起行駛。現在還好，三國通道通了，一些從港區到高速的聯外道路，去把它做了分流，的確，會讓港區周邊的交通壓力減少。可是很遺憾的是我們高雄縣市合併以後，我們高雄市道路的長度、面積和密度方面，基本上還是比北部的直轄市高很多。所以之前我們議會在質疑，市政府是不是把一些交通罰款藉此調高，大家對交通罰款是有點疑慮。可是我這邊有一個想法，認為在十字路口對於闖紅燈的照相是爲了保護遵守號誌通行的行人和車輛，在那邊設一個闖紅燈的照相機是對，還是不對？我相信一般人都說是對的。如果這件事情是對的，那麼民衆不闖紅燈就不會被拍照，爲什麼還會苛責行政部門裝置闖紅燈照相機數量增加呢？報告各位，我的選區鳥松、仁武其實是在原高雄市隔壁而已，到目前爲止，我接到的市民請託案有不少是要裝設闖紅燈的照相機，不少是要裝測速照相機，更多是要裝設紅綠燈。所以爲什麼？因爲守法的市民還是大多數，生活空間中如果面臨大馬路，倘若有裝設一支測速照相機，也不好意思明講，如果有測速照相機，路經行駛車輛也會減速，這是人性的問題；若是車速較慢的話，從分析報告中知道超速、闖紅燈、酒駕占了9成以上是發生交通事故的原因。所以也期待，的確裝設舉發交通違規的工具，只是要努力的一部分。而怎麼樣去做更多政策上的配合，可以讓高雄市行車和用路人安全有更大的保障，我覺得當然是要大家共同探討。

如果只是單純講一個測速照相或是闖紅燈照相的數字，認為是不夠客觀。例如在我的選區就時常麻煩科長前來會勘裝設紅綠燈，主席，我們那裡是還要再裝設紅綠燈，原高雄市區哪需要裝設紅綠燈的選民服務，根本就不需要！可是爲什麼？就是要讓大家在行駛上更安全。而目前高雄市路長又是居全國之冠，將近是新北、台北加起來的總長，所以在此客觀現實面如何做更多努力，基本上，希望未來交通局需做更多的探討。也知道明年生態交通全球盛典要在高雄市舉辦，在此建議，很可惜的，4月22日前幾天世界地球日剛過，局裡面其

實也很辛苦，我覺得舉辦任何的推廣政策都需要預算，而局裡面可能好不容易擠出這筆預算舉辦免費搭乘電動車活動，可是也要坦白講，這個活動辦得太小了，很可惜沒有藉此機會搭配明年要舉辦的這麼重要的活動，而去做一些推廣。當天全世界其實也發生了很重要的事情，有很多的國家在巴黎，針對環境保護一個新的協議，在世界地球日當天也簽約了，所以高雄也參加了 ICLEI，這幾年對於環境改善也做了很多的努力，也的確在一些重要時間點上，當然交通局也很辛苦，但其他局處可能沒有跟上腳步。例如捷運局可以協助的，就是在當天搭乘捷運可以打個折扣少 5 塊錢、或是公共自行車當天借前半小時或一小時免費，世界地球日嘛！不是只有搭乘電動公車，可是這個活動規模可能太侷限了，有點可惜。我也知道交通局主力是在無車日，可以在這些大的節日上做一些努力，我覺得會比較好。

明年那個活動可能也要花不少錢，一、二千萬元跑不掉，議會去年審預算時，其實也支持大家去做這件事情。可是怎麼透過預算和世界其他城市合作舉辦這樣的活動，讓這座城市居民以及國家人民，知道我們在環境上要做的一些努力是什麼？而不只是三、五天的活動慶典，大家嘻鬧一番，我覺得並不是如此。當然也清楚教育局在學校教育課程中有一些安排，可是看起來，的確在訊息傳播上或是一些活動宣傳上，可能也是不足。譬如主席提到的交通黑暗期四百多天，怎麼是看到報紙才知道！所以真的要拜託交通局和市政府內部，大家都是工作團隊，很會宣傳的就請新聞局幫忙宣傳，而不是交通局自己默不作聲就放在網站上，畢竟會去網站看的人還是少數；怎麼做更主動的宣傳，就要拜託局長。

在上個會期，我在交通部門也是一直拜託捷運局長新的路線，眾所皆知，其實在中央審核新的公共捷運路線標準，不外乎是 TOD、自償率、財務可行等等之類，簡單為各位報告。局長，在未來可能的那幾條路線中，是不是從鳳山拉到烏松這條路線，在這些客觀評估數據是最可行的？可否請局長簡單清楚回答，是不是這條路線最可行？

主席 (陳議員玟娟) :

請捷運局吳局長回答。

捷運工程局吳局長義隆 :

沒錯，就是已經把最可行的涵括沿線、黃線、棕線和鳳山線直接做一次整併，提出整個路網；在經濟和財務部分，是排在前面最可行的部分。

邱議員俊憲 :

所以鳳松這新的一條線，比已經營運的或是水岸輕軌的評估還要好，是不是這樣？

捷運工程局吳局長義隆：

這兩個是分開，〔是。〕當然是從優先順序一路下來，所以依照整體需求和財務、經濟可行部分，再以優先順序逐步下來。

邱議員俊憲：

可行性評估期末報告做好了嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

可行性評估去年就發包了，已經委外研究，預計今年下半年就可以向中央提出可行性申請。

邱議員俊憲：

今年市府內部核准這個計畫，就會向中央申請，〔對。〕所以今年一定可以？
〔對。〕市長在施政質詢時講過，你不要跳票了，局長？

捷運工程局吳局長義隆：

這部分沒問題，因為也有要求顧問公司隨時和我們討論，針對進度是完全的掌控。

邱議員俊憲：

大眾運輸路網規劃，不只有工程介面問題而已，其實還要搭配交通局一些政策。之前會期也是一直提到，除了輕軌建設外其他的可能載具，議長曾帶隊到歐洲國家法國參訪，雖然時間緊迫行程很滿，可是還是抽空時間去看了，陳菊市長和局長到法國也有看到電動共享汽車計畫，以及無軌輕軌車輛，的確就在凱旋門前，有好幾輛停在那裡，晚上沒有提供服務時就在那裡充電，包括陳副市長也有去參觀。所以怎麼在這些非常花錢而且要非常多時間才有辦法完成的公共運輸建設之前，這些成本比較低、設備買來放上去就可以馬上使用的其它可能的載具服務，真的要請託局長，其實我們有很多想法是走在台北市之前，但在做的時候可能都比較保守一點，就無法用力去推。例如最近台北市提出的Ucar 汽車共享，其實上個會期一年前議會就在談，所談的觀念是比他們更前面，可是很遺憾的，媒體的話語權都在台北，可能在台北市討論之後，它被定義是不好的，可能要推這件事情也不容易，就像台中的BRT，在公共運輸運量較低時是一件好事情，可是在台中就被操弄的…，現在再講BRT是不可能的事，大家就都不敢去碰。所以針對這部分請託交通局，在公共運輸系統中，交通局是大腦，手腳就在捷運局怎麼施作工程，和其他局處配合；至於怎麼讓他更協調，就要拜託各局處多做協調。

今天質詢也準備了一張圖，高雄市有很多的湖泊，有金獅湖、蓮池潭、美濃湖以及澄清湖，在這幾個大湖泊中，其實主席也很關心蓮池潭發展，這幾年來也有持續改造其周遭環境和土地開發。不過很可惜的是，請大家看這張圖，這

是澄清湖的周遭，這 30 公頃是目前要花費十幾億的覆鼎金遷葬計畫範圍，未來勢必是一片綠地森林公園。然後這 110 公頃是澄清湖自來水公司所管轄的風景區，這 6 公頃加 16 公頃是什麼？是高雄市政府管轄的澄清湖棒球場及勞工育樂中心。然而這裡加起來三十幾公頃的土地是什麼？16.53 公頃是年底之後財政局不再續租的澄清湖青年活動中心的腹地，17.73 公頃是原中山大學準備興建校地的文大用地。從這張圖中就可以顯示出來澄清湖周遭有這麼大面積，高雄市政府所擁有的土地，可是並沒有整體的想法！這塊土地要做何用？是 A 局處管，這塊土地做何用？是 B 局處管的，我覺得很可惜，因為澄清湖的確是一個非常好的地方，可是對於周遭環境的確缺乏一些整體的考量和整體的思考，怎麼去做好這邊的管理維護，不一定要去開發，可是要怎麼把這些空間作適當的管理，提供出來讓市民朋友去使用？澄清湖在高雄市觀光局每年編列預算讓市民免費入園以後，大門口周圍的環境其實每年都花很多錢進行整理，相信市民有感覺到。可是從後門要到仁武、烏松及仁大地區居民最常進出的後門周圍，我們看到的環境是青年活動中心的空地以鐵皮圍起來，旁邊有賣黑輪的攤車、是 10 塊錢投幣式的 KTV，同樣一個澄清湖前後門兩個世界，這是實況，我也多次向觀光局的同仁反映過，既然周圍已經有這麼多的空地，而且大部分是高雄市政府所有的，我們為什麼不好好的管理，以前有蓮潭小組、有旗津小組針對該地區的整體發展作一些討論，我覺得這邊真的很可惜。這些放在每個局處…。

主席（陳議員玟娟）：

延長 2 分鐘。

邱議員俊憲：

這些土地的管轄或協調的窗口，分散在市府的各局處裡面卻沒有辦法做有效的統合，我覺得非常可惜的。這塊土地包括金獅湖林林總總加起來，市府每年花在這邊的預算可能超過 1 億元，可是 1 年超過 1 億元的狀況是居民無感。為什麼？因為我們都在做 maintain 現況的維護而已，要維護這塊土地成本的確很高，可是這邊應該會有其他的效益可以帶進來，勞工育樂中心可以提供住宿，澄清湖棒球場是南台灣最大的棒球場，那時候興建也花了十幾億元，可是從楊秋興縣長到現在，每年談的還是維管的問題，只有打棒球時燈打開時是亮的，其他時間就是門關著居民也進不去。文大用地的問題到現在還是沒有澈底的解決，澄清湖青年活動中心要收回去，我問財政局以後要怎麼辦？他也不知道。這邊其實就是一個很棒的風景區，所以我期待觀光局長要勇敢的把這部分承擔起來，委託人家去做正式的評估報告也好，怎麼樣把這些空間一塊錢當兩塊錢適當地去使用，我們現在面臨的財政壓力是這樣。既然這些大的空間未來

這幾年勢必會空出來，空出來後我們要怎麼做，不能等到空地、空間空出來後再去想啊！

所以在這邊我要拜託觀光局長，三民區三十幾萬人口、鳳山區三十幾萬人口，仁大有二十幾萬人，加起來它的周圍將近百萬人口居住在這邊，要怎麼好好的去使用這些空間，變成高雄市中心一個很好的地方，趕快去規劃、趕快去討論、趕快尋求地方的共識，不然我真的在這邊預警，年底之後如果青年活動中心真的被財政局收回，後門這邊整個都會是暗的，不會有任何…。

主席（陳議員玫娟）：

觀光局許局長請答復。

觀光局許局長傳盛：

現在觀光局是負責原中山大學預定地的整體規劃，已經請規劃公司設計未來朝向養生園區的方向來進行。至於澄清湖周邊包括園區本身現在是和自來水公司合作，做市政府的三年計畫，現在在延第二個三年。我們內部做分工，第三年由觀光局和自來水公司搭配，預計把淡水館和海水館做整理，變身為遊客中心或其他遊樂遊憩設施。

有關於大門門面的整理，這幾年也花了一些經費做整體的規劃。澄清湖是高雄市中心很好的一個旅遊景點，牽涉到相關其他局處和中山大學各單位的協調部分，由觀光局來當窗口當然沒有問題。對於整體的營運、未來的開發或整個景區的規劃，由市府來做整體的規劃會比較恰當。〔…。〕是的，據我們了解現在救國團的用地，是屬於水質水量資源保護區，是非常低密度的開發，當時救國團的開發可能就違反它的規定，所以現在要收回來，收回來之後我們依照最新的環保法令，只能減量或用最低量維持，比如是休閒公園或什麼方式，不太可能是量體的開發，我們現在規劃的中山大學原校區預定地，也是採取配合周邊的特殊環境，變成屬於南部養生休閒村的方向來規畫，這是我們目前規劃的進度，謝謝邱議員。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝邱議員的質詢，先休息 10 分鐘。

繼續開會，請許議員慧玉質詢，時間 15 分鐘。

許議員慧玉：

早上本席很高興看到不同政黨的議員，願意在這裡一起來討論有關交通相關的問題，本席先請交通局長仔細看，其他單位不是你的業務也可以做參考。這是 105 年度編列的部分，這是去年的交通罰鍰收入，我們編列了十四億多，但是超收五億多，所以到去年底的總決算是二十億出頭，達成率是 137%，非常非常的可怕。今年我們編列 15 億比去年又多一點，但這 15 億是今年到年底，

開罰民衆的交通罰單收入，裡面的細項中較小金額的部分，本席沒有列出來，我只列出高金額的項目。在交通裁罰的業務支出部分是一千五百多萬，電話費及郵資包含需要郵寄的部分，大概是一百多萬，另外臨時人員的酬金九十四萬多，可是爲什麼會有臨時人員的酬金，裡面編列的人員難道不夠嗎？可見就是爲什麼？你看去年的達成率可以高達 137%，今年搞不好更多，可以達到 150% 以上，因爲今年編列更多，所以交通局人員要更努力的開單才能夠達成。

本席要請教交通局陳局長，雖然現在才 4 月底，我們編了 15 億，但是我們主要支出在一千五百多萬這裡。請問其他的錢跑去哪裡了？我們收了高雄市民 15 億的罰款，到年底的時候絕對不可能只有 15 億，搞不好收到二十一、二十二億不等，因爲去年編了十四億多，竟然可以開罰到近 21 億，所以我想今年的業績一定非常的好，因爲現在高雄市政府已經舉債快破 3,000 億了，快要破產了。所以本席想要了解，我們的業務支出只需要一千五百多萬，可是爲什麼我們向高雄市民收編了十五億多？其他的錢跑到哪裡去了？這是第一個問題。今天我們編列交通罰款的歲入，主要的用意除了希望市民朋友能夠遵守交通規則、減少交通亂象並降低肇事率外，是不是還有其他的目的？是不是要把其他更大筆的數目來填補高雄市政府舉債的坑洞？今天向高雄市民裁罰了這麼多的罰單，改善我們的交通了嗎？如果沒有改善我們的交通，讓很多汽車找不到停車位。包括在 103 年 4 月 1 日開始公告，機車不得停放在人行道上，而且不再提醒，只要違規逕行開罰。我們和其他的直轄市比較，高雄市是六都裡面平均 100 人當中，機車數量是最多的，高雄又是一個工業重鎮，有很多的勞工，加上景氣不佳，很多人可能捨棄開車，改騎機車代步，因爲機車和汽車在成本考量上，經濟的負擔差很多。所以汽車會隨著景氣不好而遞減，可是機車剛好顛倒，會隨著景氣不好反而攀升。

本席請教第二個問題，高雄市目前總共有多少機車族？我們有這麼多的機車族，但是機車停車格的編列卻不夠，這些機車不能停放在人行道上影響交通、影響行人步行安全，請問這些機車族的車子要停到哪裡去？而且他會用機車代步，除了便利性以外，也有可能是經濟的考量，我們在裁罰的部分，至少超過 800 元，包括罰款及拖吊費用，如果超過保管的時間，還要外加幾十元不等，所以加總起來將近 900 元。但是因爲景氣不好，很多人的月薪平均都是二萬多元而已，但是高達這麼高的罰金，一天只要接到一張罰單，他一整天的薪資就泡湯了。局長我們收了十幾億的錢，進入高雄市政府這座大水庫之後，結果我們卻在高雄市很多地區增設許多新型取締的設備，所以現在在網路上，許多民衆都在流傳說高雄市政府搶錢搶很兇，景氣不好，錢又難賺，大家要小心。結果在取締設備更新之後，讓取締的敏感度更高，更不會漏罰違法的民衆，讓我

們的罰單數字的收入更高，更高之後，我們又編列更多的預算，去更新設備，結果我們就這樣惡性循環，讓錢進了高雄市政府。

請問局長以下的問題，第一個停車問題，本席的服務處位在大社的中山路，那個地方是大社交易頻繁的地區，是大社一個市場活絡的地方，那裡的店面非常多，但是除了果菜市場有停車位以外，其他的地區沒有規劃任何的停車位。所以有些民衆因為緊急的情況，不得已併排停車，收到罰單一張 2,400 元，還有民衆在一個月之內收到 2 張罰單 4,800 元，已經快要跳樓了。另外，機車族現在的數量跟我們高雄市的人口差不多，平均每個人家裡就有一部機車，但是不見得擁有那麼多的汽車，但我們的交通問題改善了嗎？如果交通罰款的收入…，違法被開立罰單，民意代表在議事廳裡也不可以隨便去維護，還是要有是非，但是你改善我們的交通問題了嗎？很多重要的路口，我們沒有錢裝監視器，沒有錢去追查肇事者逃到哪裡去。我們很多重要的路段，沒有設置紅綠燈，因為高雄市政府只要回函說：市政府沒有多餘的經費編列，可能還要再等數年之後，看看有沒有經費。仁武區的危險路段，包括橫跨烏松區的鳳仁路，在本席的選區當中，鳳仁路是肇事機率最高的，到現在為止，高雄市政府搶錢已經有五、六年之久了，每年都編列十幾億，我們改善了嗎？肇事還是一堆，死亡率還是很高。我們有很多的路標標示不清，很多路牌都已經掉漆了，甚至有些已經毀損很久了，但是也沒有補。

局長，你覺得你一年收了高雄市民這麼多的錢，去年收了二十幾億，今年編了十五億多，但是到年底時，我想一定會破 21 億以上，現在警察壓力很大，因為市政府編列這些預算，如果紅單的數量業積不夠的話，上面長官就會盯。雖然局長口口聲聲的說，他沒有給任何員警壓力，但是局長在這個地方，他敢承認嗎？他絕對不敢承認。今天錢進了高雄市政府，高雄市政府到底爲了市民朋友解決了多少交通亂象？我們解決停車位的問題了嗎？如果我們沒有解決，收了這筆錢百姓能心服口服嗎？請局長回答本席以上的四個問題。

主席（陳議員玟娟）：

請交通局長答復。

交通局陳局長勁甫：

剛才議員一開始所提到的交通罰鍰的編列及實際收支的情況，議員提到我們一年收到 21 億，這個是誤會。編列預算大概是 15 億，決算數大概是 16 億，報紙上或剛才議員所提到的 21 億，應該是所有市政府裡的裁罰收入是 21 億，這個部分並不是全部在交通罰鍰，這個必須要先釐清。

許議員慧玉：

沒關係，即便是有其他業外的收入，但是我們的確在去年是編了十四億多。

〔沒有錯。〕今年編了 15 億，這個也是事實，這個數字還是相當驚人。

交通局陳局長勁甫：

這個部分是根據過去往年裁罰決算的情況，〔延伸編列的，對不對？〕編列出來的，這個部分在財政委員會裡也討論了很多…。

許議員慧玉：

局長，你講得很好，我們是沿續很多年，所以我們很多年都是進帳十幾億，可以這十幾億當中，高雄市的交通亂象有解決了嗎？交通亂象沒有解決，我們每年編的經費越來越高，市民朋友對高雄市政府的印象如何？

交通局陳局長勁甫：

並沒有越編越高，過去這幾年以來，大概都在十五億多，所以沒有越來越高的問題。

許議員慧玉：

本席質詢時間有限，不想跟你扯金額的問題，本席已經凸顯金額問題了。我要問你後面的這些問題你要怎麼解決？收了高雄市民這麼多的錢。有朋友來到服務處拜訪我，但是找不到停車位，很勉強塞進一個位置，馬上就被開單，所以很多人不敢來造訪大社區的中山路，因為除了果菜市場裡有停車位之外，可是中山路很長，接近楠梓那個路段的中山路，他是屬於大社區，他把車子停在果菜市場，然後再去接近楠梓的中山路訪友或購物？不可能嘛！局長，我們停車位的問題該怎麼解決？在我們交通局的業務報告裡面有特別提到，我們可能考量未來要蓋立體停車場，但是高雄市有 38 區，你蓋得完嗎？要編列多少的預算才能完成多少座的立體停車場？它的執行成效又是如何？包括現在我們的輕軌，老實講，高雄人很喜歡開車或騎機車，跟台北整個環境不一樣。因為百姓的習慣不同時，如果我們一直把公部門的錢砸到我們的大眾運輸系統上，短時間我們看不到成效，除非你去改變市民開車、騎車的習慣。本席已經凸顯很多問題可以讓局長去經營改進了。針對我們交通亂象、停車問題，你還沒有正面回答本席，請局長回答。

交通局陳局長勁甫：

剛才議員提到，我們在市區裡面確實有一些停車位不足，然後它又是都市發展比較密集的區塊，希望能夠透過立體停車場的興建來解決供給不足的情況。

許議員慧玉：

那是市區，其他偏遠地區呢？原高雄縣呢？

交通局陳局長勁甫：

那個地方如果有用地，我們一定會積極去開闢，比如說我們每一年有開闢非常多的停車場。剛才議員有提到一個重點，不可能每個地方或是在市區任何地方

都開闢停車場或立體停車場。那麼問題在哪裡？我們共同來思考，就像剛才議員所提到的，我們在使用運輸工具的行爲和習慣，可以做一些重新的思考和改進，當然公部門必須要提供相關的建設，可是我們也要呼籲我們的市民朋友，是否一起共同來思考和解決這個問題。

許議員慧玉：

局長，早上有某位議員特別提到，既然我們今天這麼高的罰款不能改善我們的交通亂象，那麼表示你們的策略是錯誤的，因為已經太多年讓你們去做測試。你看加拿大怎麼去解決這個問題，加拿大幅員很廣不像我們台灣，整個土地面積是不同的。可是加拿大政府認為他們的環境非常好，如果今天交通呈現一個亂象將會導致加拿大整個形象受損，所以他們鼓勵一般的老百姓設立民間停車場，讓很多人沒辦法停在公立停車場的時候，就近有一個小型的類似民宿的方式，可以就近紓解一部分的擁擠，又可以讓我們的小老百姓有一點小小的收入，也解決我們停車的問題。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

許議員慧玉：

那麼日本政府怎麼處理？日本政府規定如果你今天要買汽車，你必須要能夠證明你自家或自家附近有停車的能力，不管你是用購買或租賃的方式。表示你買了這部新車或二手車有地方可以停，日本政府才會核發給你駕照。日本真的非常先進，日本的守法精神的確值得台灣來學習和改進，我想日本和歐美的文化跟我們台灣在某種部分是有類似的。局長，針對這個部分有什麼看法？尤其原高雄縣的土地面積很大，將近原高雄市的 19 倍，市區可以蓋立體停車場，但是郊區怎麼辦？我們原高雄縣是高雄市 19 倍面積，你要怎麼去解決這個停車位的問題？請局長回答。

交通局陳局長勁甫：

一方面我們就編列的公有停車場用地，評估它的需求性適時地去開發。第二個，在沒有公有停車用地的時候，我們也積極地和國防部、國稅局、國有財產局財產署等合作，甚至我們也跟台糖的用地合作。另外，剛才議員提到有關民間有意願，民間會去開闢停車場，一定那個地方有需求，不然他們不會去做這樣的投資，我們也一直在輔導民間能夠闢建停車場的工作。第三個，剛才議員提供一個非常好的先進概念，就是我們要擁有一部車輛時要考慮我們是否有自備停車格？這部分確實在國外包含日本、新加坡等等國家也都有考慮這樣的一個政策。我們也樂見高雄市未來在擁有車輛的過程裡面，應該也考慮自己是不是也要內化一點停車的需求。議員，如果認為這個部分高雄市可以往這樣的方

向來推進的話，那麼我們公部門當然早就應該往這個方向來努力。或許在議會我們形成一個共識，我們可以往這個方向來推動，相信這樣可以解決我們城市停車的大問題，謝謝議員的指正。

主席（陳議員玟娟）：

謝謝許議員的質詢，再來是劉議員德林的質詢，時間 15 分鐘。

劉議員德林：

首先我請教觀光局長，我們就採即問即答。局長，在市長的市政報告裡提列，對於去年也就是 104 年和 103 年的觀光客人數比較和增長，104 年高雄的國內外全部總額加起來是 806 萬人次，103 年的時候是多少？是 767 萬人次。從這上面來講，我們的增長率是 5%。當時我也請教過局長，我們看到今年度的整體現況，以去年 806 萬人次的觀光客到高雄市。可是今年來講，我們從去年增長到 806 萬人次，我們是以數據來講話，但是在這個數據上，如果在這個 806 萬的人次裡面來高雄住宿，一個人花 1,000 元，那麼總共是多少錢？

觀光局許局長傳盛：

一個人花 1,000 元，那就要花八十幾億元了。

劉議員德林：

那麼 2,000 元就是一百六十多億元，但是在這上面看不出高雄市整個經濟上的挹注和突出，這一點我保持質疑的態度。觀光是一個城市發展最重要的環節，在你工作報告的前言，你也詳細提出你主體的論述。我再請教一下，今年 1 至 6 月，高雄市的觀光人口數會達到多少？請你現在回答。

觀光局許局長傳盛：

劉議員，你是說 1 至 6 月嗎？現在才 4 月。

劉議員德林：

對，1 到 4 月。我以去年的計算來講，我們整年的觀光人口數裡面，以國際觀光客來到高雄的人數大概多少？

觀光局許局長傳盛：

去年國際來到高雄的人數大概將近 350 萬人次左右。

劉議員德林：

好，350 萬人次，那麼因應今年的政治變化，你在這一次的交通部網站也證實，從 3 月份到 6 月份大陸來台觀光的人數可能少掉三分之一，是不是？

觀光局許局長傳盛：

對，交通部長在立法院也是這樣回答的。

劉議員德林：

在這樣的回答狀況之下，你身為高雄市的觀光局長，你面對這個具體的狀況

況，以去年國際來台的整個觀光人數 350 萬人次來講，今年陸客來台的觀光人數 1 到 6 月是 204 萬人次的數據，那麼 6 月份如果少掉三分之一，你想有多嚴重？這所牽動的關係鏈裡面包含我們的旅館、飯店，整個交通和各項資訊的數據，你看有多嚴重？今天你明知已經到了這個狀況，你身為局長，你怎麼帶領你的團隊去突破和因應？請回答。

觀光局許局長傳盛：

這個風聲我們在年初就一直聽到，我們同仁也很積極做一些防禦措施，我們現在提出兩個方案，現在已經在執行了。第一個，增加更多的國內旅客，所以我們提出從 3 月開始到今年年底，看我們的預算，我們是撥 500 萬元，只要是 25 人以上來到高雄旅遊，我們一輛遊覽車補貼 5,000 元，一定要住宿，這是針對國內旅遊的部分。

劉議員德林：

補助多少？

觀光局許局長傳盛：

1 台遊覽車，我們補貼 5,000 元。

劉議員德林：

是補助遊覽車業者還是…。

觀光局許局長傳盛：

是補助這個旅行團，我們補貼他遊覽車的費用，針對國內旅遊的部分我們提出這個優惠措施。第二個，針對國外旅客我們有研擬一個方案，國外旅客到高雄來住宿超過兩個晚上，一定要住超過兩晚，我們每一個人頭補貼他 400 元。

劉議員德林：

實施到現在，國內補助的經費支出是多少？

觀光局許局長傳盛：

我們是從今年 3 月才開始因應，3 月開始申請，有些人提出申請，但是還沒有來領取，所以我們還要經過統計。

劉議員德林：

局長，提供一份完整的數據給本席。第二點，整個觀光人口，去年國際是 350 萬人次，國際上面我們要怎麼再去突破，讓我們城市的觀光業能夠再提升，觀光業所帶動的周邊產業鏈是非常可觀的，身為觀光局長你責無旁貸，包含郵輪，去年有 46 班 6 萬多人次，這個部分它有定期的班次，可是你只有提到空運要怎麼和中央交通部去爭取，我沒有看到你努力的成果和數據，我希望你下次要把數據呈現出來，不然你的工作報告會顯得很空洞，觀光局要如何加強整體的成效，數據就是人數，有人數才能計算出相關產業鏈的經濟成長，這個數

據是我們必須看到的。你除了要加強這個部分以外，還要念茲在茲，現在面對的狀況就是這樣。第二點，衝刺國內的旅遊，現在高雄市的亮點有哪幾個？

觀光局許局長傳盛：

高雄現在旅遊的前幾名，第一名是佛陀紀念館，第二名是近年急速上升的駁二藝術特區，它原本是五、六十萬人次，去年已經超過 300 萬人次了。預計今年 5 月我們有一個新的主題樂園會非常吸引國內外的遊客，就是草衙道的主題樂園，我們和它的投資單位密切的溝通，加強宣導，他們預估單單這個主題樂園一年就可以吸引至少 500 萬人次以上的觀光客。

劉議員德林：

局長，觀光要抓到國人的心，現在最熱門的就是嘉義布袋的高跟鞋教堂，再過來是琉璃吊橋，所以怎樣打造景點讓國人感到好奇，來提升我們的觀光，這個部分要讓我們看到亮點。高雄縣市合併之後，我們一直希望觀光局可以創造商機，可是經過這麼多年你對於寶來和六龜溫泉只有紙上作業而已，都沒有人，哪有什麼人，現在你的亮點在哪裡？局長，最重要的溫泉現在在哪裡？

觀光局許局長傳盛：

溫泉鑽探，市府自從 88 風災以後，原高雄縣也好、合併之後的市政府也好，都積極的想要去鑽探，我們也花了預算，但是鑽探有時候不能盡如人意。

劉議員德林：

預算怎樣做執行的？到現在你編列多少鑽探的預算？

觀光局許局長傳盛：

原高雄縣時代編了…。

劉議員德林：

編了一千八百多萬元，執行到失敗，後續你有追蹤和繼續鑽探嗎？

觀光局許局長傳盛：

有，我們現在還在鑽探，現在有新的約…。

劉議員德林：

鑽探是以一千八百多萬元的…。

觀光局許局長傳盛：

沒有，那個已經結束了，後來我們又向交通部觀光局爭取到一筆加上市政府的預算加起來…。

劉議員德林：

多少？

觀光局許局長傳盛：

一共是 2,000 萬元。

劉議員德林：

現在鑽探的點有幾個？

觀光局許局長傳盛：

我們試圖鑽探二個點，第一個點已經鑽探將近三百米，當時有出水，但是量不夠大，沒有達到商業開發的價值，所以現在往東邊再…。

劉議員德林：

局長，怎樣去創造旅遊的亮點，這些都是高雄市最重要的景點，怎樣不斷的創造亮點、創造連結性的遊覽景點，這樣帶動循環，我相信在這上面你是責無旁貸。

觀光局許局長傳盛：

我們之前辦了高雄南橫馬拉松，吸引五、六千人進駐寶來和六龜這個區塊，這陣子我們也和原住民…。

劉議員德林：

局長，你看香港的食衣住行，它哪一項是便宜的？它只有一個免稅就打造了香港的繁榮，我們不管藉由亞洲新灣區或 102 年當時中央政府說的自由貿易經濟示範區，我希望這是連結的，這個攸關經濟發展和整個觀光，你要做好整體的規劃來因應未來法令鬆綁之後，我們要以最快的時間上路，這才是最重要的，這個部分我沒有看到你們有什麼作為，這個部分不要推給經發局或都發局。政府的施政是整體的，觀光是非常重要的一環，對未來自由貿易港區之後的主體發展，必須做一個計畫和強化，在上面要顯現出來。剛才提出來各項數據，我們今年在困難當中，你說在 103 年和 104 年困頓的當中成長了 5%，我希望未來的時機，明年整個數據的呈現，我才能看出你們實際的努力，就是用數據來呈現。

交通局局長，鐵路地下化在鳳山這個區段，上個月我們在青年國中開了一個說明會，這個說明會除了講鐵路地下化以外都在介紹其他區，對於鳳山區未來的道路要怎樣規劃、怎樣綠化、怎樣帶動都沒有看到，所以在那一場被整個鳳山市民對於高雄市交通局…，雖然那個不是交通局主辦的，可是交通局花了多少公帑，局長，除了政府宣布的 106 年要通車，這個期程會不會延誤？

交通局陳局長勁甫：

整個高雄鐵路地下化的進度，目前和它預定的進度都是相符的，大概差 0.5 % 而已，所以目前的目標還是訂在 106 年底要完成通車。

劉議員德林：

106 年底要完成通車？〔是。〕整個原鐵路的沿線是一條道路，這條道路要怎麼規劃，怎麼樣帶動地方發展，這部分雖然鐵改局有開說明會，但內容完全

空洞。我希望下一次再做說明的時候，我們交通局要更積極的扮演在地的角色，讓我們鳳山市民更清楚未來整個都市發展最重要的環節。這是第一點。第二點，我再請教一下，對於鳳山地區火車站，上次去年…。

主席 (陳議員玟娟) :

延長 2 分鐘。

劉議員德林 :

我們也提到，在那個時候為什麼工程會延誤，現在解決了嗎？

交通局陳局長勁甫 :

議員所提到的鳳山火車站工程延誤是指整個設計嗎？

劉議員德林 :

設計以及整個重劃打造的整體開發。

交通局陳局長勁甫 :

這個部分因為是屬於鐵路地下化的工程裡，要重蓋一個以及開發鳳山火車站，之前鐵工局曾經有提供一些設計的車站圖樣…。

劉議員德林 :

不是只有開發，還有當地的重劃要一併實施。

交通局陳局長勁甫 :

包含在裡面了。這部分鐵工局也積極在辦理，因為他們有重新做過圖的甄選。

劉議員德林 :

那現在交通局了解到的狀況是怎麼樣呢？你只有跟我說在積極辦理，交通局完全都沒有介入，也沒有去了解嗎？

交通局陳局長勁甫 :

因為這是分工的問題，這是交通部的鐵工局…。

劉議員德林 :

再怎麼樣分工，你身為一個交通局長，也要知道當地的整體規劃和未來的願景，以及怎麼樣打造提昇。

交通局陳局長勁甫 :

剛才議員提到，如果要比較明確的鳳山計畫就在我們鳳山地區的計畫進度，整體來講目前是落後 0.05%，我們的資料是這樣的，所以應該還是在整個預計的進度執行當中。

劉議員德林 :

局長，我們鐵路地下化配合 179 億吧？〔是。〕就你身為交通主管機關而言，你所扮演的角色是怎麼樣讓我們的交通在最快的時間內打造完成，能夠順暢營運，能夠相對的帶動地方上的繁榮景象，而不是你把錢撥到主辦單位，你們就

沒有問題了。所以我剛剛提到的所有相關資料，希望交通局能在最短的時間內…。

交通局陳局長勁甫：

好的，我們把目前的進度提供給劉議員。劉議員關心的是地下化之後的路廊，怎麼樣變成未來交通的功能，以及怎麼跟地方發展做結合，工務局已經有做了一些規劃，也會在地方召開說明會，我們也會把這些資料一併給劉議員。〔…。〕好的。謝謝。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝劉議員的質詢。接下來是李議員柏毅質詢，時間 15 分鐘。

李議員柏毅：

今天就交通部門做質詢，其實交通部門是一個市府裡硬體加軟體建設很重要的媒合單位，包含交通局。剛剛聽了一早上議會同仁的質詢，我看到你的回答裡面有很多無奈，但是這是大家對交通局的一些期待。包含對測速照相、交通管理，以及柏毅接下來要和交通局長討教的鐵路地下化之後的這些連通道，原本的陸橋、地下道等等的規劃是否應該存在，或者市政府是在哪一個機制裡面去討論存廢。

接下來是觀光局許局長，在這幾年為高雄市的觀光做很多努力，感覺也滿有活力的。我們怎麼樣讓各區的特色展現，讓不認識高雄的人，來到高雄的觀光客會想要多留在高雄住一天，我想這是你跟觀光協會這邊最大的努力。每次聚會大家都在討論，怎麼樣讓這些觀光客多留一天。

還有捷運局，這些觀光客來到高雄，沒有租車，沒有朋友，沒有借車的情況之下，怎麼樣利用我們的大眾運輸系統可以到處趴趴走，可以到處到我們市政府所規劃的景點。讓他可以很方便的到這些景點參觀，讓他多住一個晚上，讓他回去以後還想要再來高雄玩一次。這是我今天對交通部門的質詢重點。

先就交通停車方面的問題探討，第一個，是我的選區左營區，在新左營的部分其實非常的熱鬧，有巨蛋以及整個延伸過來的裕誠商圈。裕誠商圈和富國路、富民路經過市政府的造街之後，其實相關的配套在五年前，前局長還在任的時候就搯了很大的黑鍋。造街，交通局並沒有參與，人行道擴大、路型縮減，交通局只能找路外停車場。但是找了幾年下來，有沒有找到路外停車場，事實上也很有困難，因為那裡既成的社區已經存在，所以要找到既成的路外停車場還是有困難。

所以我想建議目前有的路外停車場使用的方式，我認為還是有一點低度開發。就是在富國多功能立體停車場裡面，我建議交通局其實可以做一個規劃，看能不能把它立體化？就是做整個停車場的多功能使用。富國、富民及立文路

對面的商家一個月店租約 5 萬元，30 坪的商家，一個月的店租 5 萬元跑不掉。就我們停車場多目標的使用的話，如果興建地上六層，四層做停車場，下面兩層做商場，最少有三百坪以上的商業空間。這三百坪以上的商業空間再加上停車場的收入，我想對我們的停管基金應該有很大的收益。但是除了富國這個停車場之外，如果在富民路和裕誠路沒有其他的停車空間，交通局是不是也應該有更積極的做法。我所謂更積極的做法是，包含跟民間討論地下化停車場的投資，請市政府就這方面，局長稍後一併回覆。

另外是我剛剛提到的左營大路這個地下道，在 5 月 4 日就要封閉，左營大路地下道在 5 月 4 日封閉之後，等於從中華路到舊左營，或是以前從左營大路要往廊後的人，幾乎沒有辦法直接這樣過去。替代的道路有兩條，其實都有繞一下，相對的這些交通的運維狀況，我想交通局可能要更審慎。因為你如果要進入美術館區或是繞道那一邊的話，可能這些交通狀況，到時候要請交通大隊要多派一些交通志工或義交到現場協助。等一下也請交通局長回答，有關左營大路地下道的封閉，是因為什麼工程？我想市民也要知道多一點資訊。

接下來是最重要的，也是大家討論最多的鐵路地下化之後的台鐵左營站。台鐵左營站和翠華路是平行的，巨蛋就在這邊，從新莊一路一直往台鐵左營站這邊過來，目前它是一個綠帶，這邊有一些菱角園。未來這一條路是不是打通，打通的期程大概是什麼時候？這部分我們交通局扮演什麼樣的角色，等一下也要聽聽局長的說明。其實除了新莊一路之外，剛剛我提到在很多鐵路地下化的接軌，目前有翠華陸橋、左營地下道，你們是採用什麼樣的方式？有些是要保留，有一些是要拆除，像鼓山青海橋，它是要拆除，但是到翠華陸橋這邊是要保留，到左營地下道目前暫時保留，但是暫時封閉的原因是什麼？也請局長等一下稍微作說明，讓市民朋友更清楚，請交通局陳局長就剛剛幾個問題回答。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝李議員的關心，有關凹子底附近停車場用地，也謝謝議員有和我們一起去做一些會勘，剛才所提到的富國停車場部分，事實上年去年交通局已經開始擬定「5 年立體停車場興建計畫」，本來富國停車場就是在 5 年立體停車場興建計畫之一。後來因為捷運局有土開基金投資作價用途，所以這個基地就撥給捷運局，未來也應該會朝向立體多目標使用方式來興建。因應這樣的調整，我們另外還在附近有一個辛亥停車場，就在辛亥路和裕誠路口部分，我們就把它調整變成本局自己即將要執行的 5 年興建計畫其中一個。

李議員柏毅：

這個正在裕誠商圈裡面，是辛亥路這邊嗎？

交通局陳局長勁甫：

對，我們希望這些透過民間的參與能夠提供相關建設資源，共同把停車供給提供出來，但是如果現有停車場去做立體化，變成在興建期間那個地方在時程上，有一些停車格就會暫時沒有辦法使用，我們必須要做一些不同停車場之間時程配合的問題。第二個，希望把立體停車場興建起來的空間能夠盡量使用更大，所以我們現在也進行都市計畫的解釋，希望退縮的規定能夠取消。

李議員柏毅：

送到都發局了嗎？

交通局陳局長勁甫：

已經有在處理這個部分。第二個部分，左營地下道，因為 5 月 4 日即將封閉施工，這個是因為要配合整個鐵路地下化工程的主要徑。本來它是希望只封部分，然後部分提供原來的車流來使用，後來他們去進行施工鑽探的時候，才發現過去左營地下道的興建在很早以前有一個陸橋，陸橋興建的下面有一個很大的基座，這個基座是當時他們在做設計時，不知道下面還有一個很大的基座，所以當他們要進行地下化挖掘的時候，發現這個基座如果沒有把它處理掉，根本是沒有辦法通行的，因此他們有送一個修正計畫。

李議員柏毅：

修正計畫什麼時候送進來的？

交通局陳局長勁甫：

在上個月的道安會報已經有討論過，同意它這樣的變更。

李議員柏毅：

上個月才送進來？

交通局陳局長勁甫：

送進來是因為它前面還有幾個程序，我們還有管考小組 3 次的討論，希望就各種減輕附近交通的衝擊做很多討論，最後在上個月道安會報才送進大會裡面做最後的確認。這個工期因為需要到四百多天，所以我們也不能等閒視之，主要的原因是它本來的工法沒有持續執行，因為下面的基座是一定要透過全面封閉做剷除。

李議員柏毅：

所以這個基座是翠華陸橋的基座嗎？

交通局陳局長勁甫：

以前舊陸橋的基座。

李議員柏毅：

舊的陸橋，也就是下面，局長講的是翠華陸橋嗎？

交通局陳局長勁甫：

對，它下面還有一個大基座，所以必須要先把它處理掉，它地下化才有辦法去處理。剛才議員有特別提到，有關沿線還有一些保留或拆除的部分，我們經過討論也訂 5 個階段的優先順序，大部分地下道或天橋未來都是會拆除的。因為有幾個剛才特別提到的，可能在左營陸橋，還有翠華的部分，因為它的交通功能還是需要部分保留，所以我們把它放在第 5 階段，視未來的狀況進行檢討，來做拆除最後的決定，這個先向議員做這樣的報告。

至於新庄仔路到勝利路，勝利路這邊目前的路寬比較沒有那麼寬，未來在工務局的計畫裡面，只要地下化工程上面 OK，它會做拓寬，拓寬會再打通和新庄仔路的銜接，然後會用 25 公尺的路寬做更好的交通品質的提供。

李議員柏毅：

局長，謝謝。剛剛要你回答這些，你又很無奈，因為其實很多東西都是在工務局裡面決定之後，交通局後面再採取這些交通措施來改善，所以還是很感謝交通局同仁這些努力，但是我對左營地下道，就是左營大路的這個地下道，他上個月才送交通維持計畫進來，突然向我們說要改這一點，市政府的宣傳度不夠，這個我們可以再加強改善。另外，也感謝局長已經向局裡面的同仁，也已經和高雄市計程車隊有一個共識，就是我們也是柏毅在上一個會期所關心的，局長也很快的動作好了，對於計程車上面的兒童安全座椅，很快，我們在這個月和下個月就已經有計程車會上路。未來高雄市的媽媽們，你們如果帶小朋友出門要搭計程車，你可以要求你要安全座椅，高雄市交通局和計程車隊已經建置完畢這項服務。

接下來我要和觀光局這邊做一些討論，就是剛剛我向你提到的，怎樣讓來到高雄的人想要多留一下？他想要留在哪一個地方？目前最火熱的地方一駁二特區或大樹舊鐵橋等等，這些有一些它們的商業空間，也有一些它們的特色，左營其實我們也是認為非常有特色的地方。為什麼左營這麼有特色的地方，目前這些觀光客、自由行的人，來到左營還不是他的首選？觀光局長，所以我向你做一些建議，同樣的建議我在上個禮拜財經部門也講過，因為經發局市場管理處是在經發局，然後財經部門裡面，你不覺得這個應該是觀光局內部的工作嗎？因為左營其實有埤仔頭市場，目前埤仔頭市場有財政的因素，它是向私人土地租借，但是埤仔頭市場有左營最有名的小吃，最有味道的小吃，市政府經發局目前的規劃卻因為租金不合理的問題，要把它退場。如果站在他要把它退場上，觀光局這邊的意見是怎樣，或者觀光局你們根本也不知道埤仔頭市場可能面臨退場的問題？這是市政府橫向必須要很快去聯絡做個聯繫的問題。我

目前有和經發局約在這個禮拜或下個禮拜會去現場，局長，你能不能簡單說明對埤仔頭市場的看法？

主席（陳議員玟娟）：

觀光局許局長，請答復。

觀光局許局長傅盛：

謝謝李議員對左營觀光的關心，埤仔頭市場在議會這邊我多次有聽聞要拆除，至於裡面有歷史悠久小吃部分，我們請同仁和我個人再去詳細瞭解這些攤位有沒有要外移，或很多地方是拆了之後要遷到哪裡，說這是原什麼有名的小吃，這個部分我們來和他們聯繫。

李議員柏毅：

局長，我給你的建議是，讓人來到左營，或讓人來到舊城，他接下來要去吃什麼？就像去到鐵道文化園區，接下來他進去駁二，讓人來到左營參觀舊城之後，或去蓮池潭之後，接下來他要去吃什麼？這些東西你把它移了，人家為什麼要來左營？所以這個建議，觀光局要有自己的想法。如果租金是不合理的，假如租金是讓市政府有虧損的，能不能有其他的方式？如果使用度是低的，我們能不能有其他的方式把使用度或把面積降低？原有的這個…。

主席（陳議員玟娟）：

延長 2 分鐘。

李議員柏毅：

原有的這些小吃，你把它移到也是這個市場裡面，你的面積要怎樣縮減等等，這個對高雄市的觀光也是非常重要，希望局長也重視這個問題。另外，就高雄市動物園可能在內門那邊，我剛剛看到市政報告裡面，你對內門那邊也有一個計畫，順賢宮這邊有一個土地，就是他們願意出土地，其實目前為止觀光局這邊，我還沒有看到比較具體的，就是這個動物園到底要花多少經費？是要以政府出資方式、或是自己有想法可以民間出資方式，或是如何和地方合作的方式，都還未見有這麼具體的討論。市長任期還有兩年半，如果連一座內門動物園還不確定經費多少，這對市長任期的責任也是有一點…，希望觀光局可以比較具體的提出來，包括市政府出資或是和民間合作，還是另有其他的合作方式，這些應該要開放選項讓市民朋友知道。

接著是捷運局，上個會期也和局長提到捷運路網規劃問題，局長講有 1,000 萬元，但我不知道這 1,000 萬目前執行狀況如何？我看三民區、仁武、鳳山也在要，到底左營、楠梓這個紅線的東西向還有沒有機會，如果有，請局長正面回應；如果沒有，是不是在今年度的捷運網規劃路線上，可以再爭取？讓捷運東西向和整個輕軌結成一個路網，等一下…。

主席（陳議員玟娟）：

先請觀光局嗎？請許局長答復。

觀光局許局長傳盛：

先向李議員回報，有關內門新的動物園規劃案，在兩年前就已請專業規劃公司設計好了，也有提供其按部就班的計畫，會請同仁提供一份給李議員參考。當時規劃方向是採取引進民間資金方式，因為推估整個新動物園興建費用大概六十到一百億元之間，占地是 200 公頃，這是之前委託專業規劃公司所做的設計案。後來是採取分階段進行，第一階段是把內門紫竹寺寺有的土地無償借用給市政府，一共有 12 公頃，我們暫時稱為生物物種繁殖區，如果用動物園的話，因為牽涉地目變更較複雜，就先用這個方式把當地的兩個，一個是水土保持計畫和環評要做好，時間需兩年，也是因為國家標準流程要這麼做；也已經委請工程公司開始進行，最晚在 107 年第一期就會完成，也有聘請動物研究專家進來，初期適合放養什麼樣的動物，這部分已經做好規劃。只是時間，當時也是非常著急，但目前國家的環評和水保，它就是要走這麼長的時間，如果立法院可以修改相關的規定，當然就可以加速。

主席（陳議員玟娟）：

請捷運局局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

目前捷運路網已經建構完成，主要考慮兩個面向，一個是內聚，一個是外引。內聚，目前是要增加其密度，而外引，希望連結整個屏東、台南，因為在整個全球化下，其實都會區都有必要去做建構。但在這些路網建構下，第一個必須要先考慮到經濟效益和財務整個部分，所以在經濟效益和財務上，目前是一環二連結。而李議員提到向交通部爭取的部分，去年底就已經發包出去，預計在今年的下半年會向中央提出申請可行性評估，因為可行性評估沒通過，中央就不會編列預算。另外是現在進行的部分，就是如何強化高雄 7 所大學高雄學園線問題，其實現階段其本業自償率達負的 15%，就是自償率不足。所以我們採取兩個面向作為，第一個面向，交通局也積極推動如何增加運量，也就是以其他公共運輸去養量，另外也希望藉由周邊開發強化量能提供，這樣才有辦法讓整個可行性提升，不然除中央不補助外，連本業自償率都會面臨問題。〔…〕富國立體停車場部分，4 月 21 日也和交通局會勘過，他們現在委外是到 107 年，現階段還是做停車場使用。〔…〕目前也正在進行的是多目標使用，現階段還沒有用時，就是和他們合作，由他們進行停車部分，但這段時間也開始研究，就是多目標使用—如何將停車需求和周邊開發，因為和好市多整個商圈是連結在一起；也希望把這部分帶上來後，對於未來輕軌使用率也會再做提

升，所以是朝向多目標使用進行規劃。

主席（陳議員玫娟）：

請教交通局陳局長，剛剛講到中華陸橋地下道要封閉，就是因為發現底下有一個基座，是原來翠華陸橋的基座嗎？請副座說明。

交通局黃副局長萬發：

養工處鑽探下去，是以前興建地下道時，在之前還有一座陸橋，陸橋拆掉後，做地下道時，最下面是沒有挖掉。

主席（陳議員玫娟）：

不是現在的翠華陸橋基座，基座挖掉後就會影響到翠華陸橋，〔不是。〕不會，沒有相關，這要講清楚，不然會有疑慮，現在全部車流量都集中到翠華陸橋，基座挖掉，如果倒塌了怎麼辦？另外請教交通局局長，李議員提到的富國、忠言立體停車場設置問題，其實早在裕誠路造街時，整個停車格就遽減到個位數，當時就一直要求是不是趕快興建立體停車場，我也建議在富國和忠言路龍華市場對面的停車場，結果給的答案是什麼，知道嗎？因為周邊居民反對，這樣會影響到私人隱私權；就是立體停車場興建後，周邊透天厝就會被一覽無遺，完全沒有隱私權；後來也因為這個理由，就沒有做立體停車場，因為當時給我的結論是這樣，所以也是顧及到居民隱私權問題就沒有堅持。如果現在要重啓立體停車場案，當時時任局長是王國材，希望能夠重新評估，當然地方民意代表也是期待多設幾個立體停車場，包括富國公園、辛亥停車場也要設，這是好事也是解決停車的好方法，但過去有存在不能設置的存在理由，是不是也要一併考量並如何排除，好不好？

再來是吳議員益政質詢，時間 15 分鐘。在吳議員質詢前，先處理時間，向大會報告，目前時間是 12 點 15 分，距離大會散會時間還有 15 分鐘，因為後面還有陳議員麗珍登記，上午議程就到陳議員麗珍質詢完畢再行散會。（敲槌決議）

請吳議員益政質詢，時間 15 分鐘。

吳議員益政：

首先謝謝觀光局和市政府支持這次的大港盃比賽，沒有想到這個大港盃是一個咖啡豆的烘焙比賽，就是國際交流賽，報名開始後，不到幾分鐘就滿 32 個名額，報名費用就要 1 萬元，而且高雄只有搶到兩個名額，其餘都來自全國各地，包括馬來西亞和大陸。而讓我感到非常意外的是，大家對於整個咖啡文化產業會產生這麼大的效應，它是兩年才舉辦一次，所以希望觀光局能夠再繼續支持，很多幾乎都是外地來的，當然主辦單位都是本地的，我想這是很享受的活動，當然希望觀光局可以多辦理及支持這樣的國際性活動，對於我們的產業

及我們的文化，就是讓外地人會想到高雄來參與創新的產業，願意到高雄來競技。參與的過程還舉辦了 syphon 虹吸式咖啡表演，他說高雄那麼精彩，他也想來高雄參加明年舉辦的國際大賽，我跟他們說，如果有興趣可以來拜會觀光局局長，這部分對我們來講，補助不多只要幾萬元，產生的效益卻非常大，所以請局長能夠給予支持。

第二個，回到交通的問題，今天早上我去處理前幾天民衆陳情的會勘事件，我們都知道三多路和凱旋路在氣爆之後，爲了路型的改變、人文的空間更大，把道路做了縮減。三多路的車流量實在太大，我在 10 點、11 點經過時，還是人來人往的，因爲路型的改變除了沒有路邊停車以外，慢車道連騎腳踏車的也要來陳情。現在陳情的是店家，因爲三多路很多商家是做批發市場，載貨、卸貨或客人來買東西都是開貨車來，而且不是送完貨就走，來買的有的做水電、有的做窗簾，進出都是貨車，根本沒有辦法臨停。把車開進去又違規，而且現在有很多好市民就是檢舉達人，重點就在這邊，這個地方不這麼做商家根本沒辦法做生意，所以一定違規，每天在這邊都可以看到違規的，不然就是關門不要做生意。雖然我們的好意是希望讓城市可以有更多的人文空間，但如果有些空間真的碰到這樣的問題，就要看我們怎麼去處理這個議題。像凱旋路也是這樣的情況，只要有人陳情、檢舉，就一定要去處理，而且這邊每天都有罰單可以開，雖然警察局也知道民衆的痛苦無奈，但是因爲別人告發並附有照片，送到警察局、交通局不處理又不行。

我認爲大家來討論是不是在整個路型改變之後，就像主席剛剛講的，當我們在進行很好的街道改造時，如果配套沒有到位，就會變成民怨，市府的好意民衆看不到，而且現在民怨已經造成、商家生意也受影響。在我們執行一個美好的街道規劃，在還沒有完成配套時會有一個過渡期，政府要考慮到過渡期的執行要點，讓公務員、警察局或交通局，在處理這些罰單或民衆檢舉時，可以有一個依據。但是這個依據還是要有它的規範，而不是任意停車，從幾點開始可以臨停或要怎麼去停？在彈性的過程中要怎麼去處理？我覺得政府在建立一個理想性的、以人爲本的街道時，在這段過渡期是不是要有一個彈性的作爲？之前也有這樣的案例，以前警察局在執行騎樓時，只要退縮 1.5 米，保留行人的空間，就可以擺一些臨時可移動性的桌椅，這個也沒有修法而是透過警察局的執行要點，但我們還是希望修法來確保這樣的空間。

像歐洲的街道都比我們窄、問題比我們更多，可是他們也有一些彈性的作法都靠向同一邊，就是一邊人行道一邊車道，你看像街道已經夠窄了，大家都各退一些，在人行道流量不大時因爲道路是平的，所以是一半車道一半人行道，用這樣彈性的空間去處理有效的停車位，而且不要有坑洞或在人行道上做垂直

路面的，沒有停車時對行人是具有威脅的，所以乾脆做成平整的道路，就可以直接停車，沒有停車時行人一樣可以使用。在特殊的路段就有特殊的處理方案，在德國、法國都可以看到這樣的街道處理方式，像這樣的方式也可以考慮，這是我們面對問題需要具備的彈性做法。

像三多路旁邊有一個金馬新村有停車場和一個公營的路外停車場，可是一到晚上還是沒有車位可停車，爲什麼？因爲晚上免收費。政府收不到錢，市民願意付錢也不行，如果現在月票比如是 900 元或 1,200 元，可以停在公立的路外停車場，可是晚上想停車也沒得停。與其這樣，爲什麼不要有夜間除了月票之外，可以多付夜間有停車位的費用，因爲政府不收費，可是民衆願意付費加買停車位，我覺得這樣才是一個動態管理、才是一個有效的管理。我建議交通局，有關路外停車場夜間沒有停車的收費，如果市民需要，可以向市政府申請保證有停車位的夜間停車場，但要另外付費。比如月費如果是 1,200 元要在另付 800 元，就可以有夜間停車位的保證並把那些停車位劃設出來。這樣也是處理停車位的彈性做法，雖然沒有辦法想怎麼做就怎麼做，但是很多事情都有它的過渡期，原則是在它的標準之下，建立它的空間和辦法來解決我們的問題。

第二個問題，也是希望我們的城市包括公寓、透天厝、集合住宅，其實台灣的機車真的很多，機車及私人運具都會有很多的包括空氣污染、占用道路等問題，它最大的問題就是空氣污染。對一般市民而言，機車是最方便的交通工具，但機車在這個城市造成的空氣污染包括汽車也是一樣，燃油都有這樣的問題，車禍率相對也比較高。其實第三個對城市影響最大的是，因爲我們對機車沒有有效的管理，路邊、騎樓停得到處都是而且是免費停車，如果要管理收費，市民會跳起來。我看過一棟社區的大樓，把一樓地下室本來是三溫暖的俱樂部關起來，改建成收費機車停車格，而且禁停大樓騎樓及人行道，全部停在地下室，以一次 10 元或多少便宜的租給機車族，就是把周遭的整個機車收納到大樓裡的機車停車格。所以政府對於新的大樓或住家一定要有規定，達到多少的人口或機車，就要把它收納到社區裡的停車位，不管是集合住宅或公共的商場或辦公大樓，要自己去想辦法，因爲建築法規沒有強迫設立機車停車位，沒有這樣的規定，我問過建管處。

所以請交通局和建管處在處理這樣的空間問題時，要規定新的社區、新的大樓要有收納自己的機車或汽車的空間，如果不處理變成整個城市的蔓延，行人沒有安全的行走空間，怎麼把大型開發案、公共使用區，譬如醫院停車問題不能把內部問題外部化，把它丟給大家來承擔，應該要提出規劃機車比率和停車空間。比如高醫、長庚不只是既有的公共交通運輸服務，如果不能滿足民衆，自己就要提出它的改善方案。以高醫來講，綠色的是收費停車格、粉紅色則免

收費，但是它的停車格不夠，停的到處都是，這個問題高醫就要去處理啊！對面是你們陳家的土地、商場也是，你可以彈性的收費，但要先視來院民衆的需求量再來處理。當然也可以買公車或電動公車來接駁，也可以向民間業者租賃去做 shuttle bus 的整合，看病人的來源是從高鐵來的還是從火車站來的要去運估，這是避不了的責任，我們必須訂定一個辦法，讓這些造成百貨公司、醫院，所產生巨大的停車需求問題，你該怎麼去引導、去做？不只是對新的，還有現有的，大家過去都將自己的問題丟給別人，我覺得要溯本正源，自己的責任自己承擔，我們對環保也是這樣處理，對這樣的外部成本也是應該他們內部化去處理。政府怎麼獎勵和配套都沒有問題，但是前提是你自己的責任要先承擔起來。

大魯閣即將開幕，那個路段剛好今天報紙有提到是十大肇事路段的前三名，他很認真的在處理，交通局也很認真在協助，但是他只有前七天停車場暫時不開放，鼓勵民衆搭乘捷運來大魯閣，回程則是免費搭乘。像這種運量太大的，你就規定有任何措施都要告訴大家，你鼓勵大眾運輸的比例有多高？不要直接開車來，若是開車來的，相對的你的成本就會比較高，並不是免費停車，這樣不就鼓勵大家開車來嗎？要提出差異性的辦法，捷運局、捷運公司要加碼或是補貼都沒有關係，但是你自己本身要出多少錢，不僅只有是來、往各一趟而已，就是來客數的大眾運輸比例應該要占多少？我覺得還要更具體，雖然大魯閣和交通局已經很認真的討論了，但是我覺得還不夠，應該還要再加強。結果論是有多少人搭乘大眾運輸或是搭遊覽車來，減少開車前往。本來就已經排名十大肇事及壅塞路段了，現在大魯閣又開幕，我們當然希望產業能發達，但是該如何透過大眾運輸來解決？希望能更積極一點。

你要規劃大眾運輸的補貼要比開車的人還要多，怎麼會是補貼開車的比較多，搭乘大眾運輸的比較少？顛倒行事，可惜了捷運公司的合作方案，你沒有在那裡做示範，是要拿什麼在那裡做示範！你自己的土地開發合作案，都無法做到讓大家搭乘坐大眾運輸前往了，捷運是要做什麼 TOD？捷運公司本身就要做 TOD 的規劃呀！交通局要和業者做好示範，這要再更積極一點。

最後這是在市長施政報告已經提出了，EcoMobility 不是只爲了哈瑪星，有很多的新型的能源車、電動車都被所謂的 ARTC 綁住了，像我們的 9 人座的車子是小車，一般自小客車的駕照就可以了，10 人座、12 人座、15 人座就必須要有其他的職業駕照，像泰國的 10 座、12 人座…，社會上需要這樣…，結果人家做的那種車子，賣到整個東南亞都是，台灣的汽車產業又保護又不彈性，新的能源又出不來，被這些特定的業者綁死了，綁了我們的產業、綁了人民的生活需求。高雄就是要去突破，我們就劃某個區域，不只是哈瑪星、旗津、澄

清湖看是哪個區，自己設區。當然要有社區參與，社區同意，我讓這些新車、新能源、接駁公車，設計任何新型的交通工具都可以…。

主席（陳議員玟娟）：

延長 2 分鐘。

吳議員益政：

實驗區就是要讓各種解決交通的方案，都可以在這裡實驗，乾淨能源該如何去創新，在這個區域都可以去實踐，不要被道路交通管理處罰條例綁住，讓很多產業、很多想像的交通替代方案開創出來。這個社會都被既有利益、習慣給綁住了，社會當然要有秩序，但是有時綁死了，大家都無路可走，希望交通局不只是針對哈瑪星，別的區域也可以，澄清湖也可以，但是任何的方案都要和社區有共識，看要處理到什麼程度，我們可以做更多的區域整合，我們可以修法，讓這些實驗區…，看有哪些辦法，由交通局來訂定並和環保局合作，看要定哪個區域為實驗區，就不必每次都要經過車測中心通過才能做，這是透過地方自治的條例，一個實驗的精神，讓交通工具的各種可能都可以在高雄被實踐，那種產業才會發展出來，請陳局長答復。

主席（陳議員玟娟）：

請交通局陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝吳議員很多寶貴的意見，包含剛才所提到的幾個重點，我很快的向你回應。第一個，有關三多路、凱旋路的停車在氣爆以後，道路設計的概念及實施之間有一點落差，我們和地方一直持續尋找替代的方案，我同意剛才議員所提到的，特殊路段的處理，應該要有特殊的臨時作法及因應的措施。但是剛才所提到的，國外確實有單側是人行道，另外一側為停車，那個比較適合在巷弄裡面，在主道如三多路及凱旋路會有一點需要再調適一下。第二個部分，有關金馬公有停車場，我們已經在 4 月 1 日進行委外收費，未來在夜間也會讓民衆確保有管理，不會因為沒有收費，而變成民衆使用而占用的地方。第三個，機車有效管理的部分，很感謝吳議員剛才提供了很多寶貴的意見，未來在城市裡的大型建設會去吸引很多交通旅次的，我都認為要符合剛才議員所提到的，至少本身要內化他的停車需求之外，還要因應其他部分，如提供替代運具或是替代公共運輸的接駁公車、公共自行車的設置等來互相輔助，這個部分確實是高雄市目前要進入下一個階段前的城市交通管理必要的改善方向。特別是國外的案例，甚至是針對城市裡的公司，只要公司聘用的人數超過 10 人以上，像法國整個系統都會採取增收交通稅的概念，將稅收集中到城市裡，去做相關的公共運輸，如捷運、輕軌、公車等的建設基金，這個部分我們也可以來試看看，國

內如果要慢慢的往這個方向來推動的話，有沒有哪些法規上應該去留意的？地方是否能共同支持的共識。另外大魯閣的部分，我們這一次也要求在開幕期間，至少七天內暫不開放停車場，先使用捷運、公車等大眾運輸。沒有錯，這是一個試辦的概念，如果成效不錯，我們會要求大魯閣能夠持續往這個方向來做。有別於以往的大型商場的開幕，爲了要吸引人潮，有些連停車場都不收費，這一次我們認爲他的停車場應該要收費，而且要變成有使用成本的差異，真正引導民衆使用公共運輸到商場的作法。最後一個，剛才議員提到有關 EcoMobility 的概念，甚至要有一個專區，現在技術上已經沒有問題了，可能在過去舊有的法規上還有限制的運具能夠有實驗的場域，這個我非常的支持，我們也這樣在做。另外我們也會持續和交通部溝通，對於過去因襲已久的舊思維，還有法規上自己把自己綁住的概念，我們都希望在短時間內都能有所突破，配合我們一些試辦的概念，以高雄爲首，開創另一種新城市的低碳運輸風潮或是方向。

主席（陳議員玫娟）：

再延長 1 分鐘。

吳議員益政：

第一個，委外的部分，你在委外停車場部分的條件要講清楚，不要一委外，結果也沒有辦法執行，委外要附帶解決社區問題的方案要提出來，廠商來標的時候要按照這個邏輯，否則一標出去，你管不到他了，業者若要收費 3,000 元，你也拿他沒輒。

交通局陳局長勁甫：

這些都有要求。

吳議員益政：

第二個，剛才你講的交通稅的部分，這要討論比較久，但是我希望你要提出方案，方案提出來後，一定會有人同意，也一定會有人反對，我們再來討論。但是你不提出來，永遠只是停留在我們的構想、理想的實驗區而已，所以請交通局看一個月能不能提出你們的草案，我們慢慢再討論沒關係，要提一個草案才能補貼。第三個，就是剛才講的實驗區，不是只有一個區而已，我們希望也是訂一個自治條例，我們也來討論，請交通局這個會期，找一個時間把草案能夠擬出來，我自己社區願意提出來也可以，除了你們要規劃以外，我甚至也可以提出來，這樣我們來訂一個自治條例，實驗自治…。

交通局陳局長勁甫：

謝謝。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝吳議員的質詢。再來是請陳議員麗珍質詢，時間 15 分鐘。

陳議員麗珍：

現在我要和交通局、觀光局兩個局處探討，有關高雄市的一些交通和觀光產業的一些業務，高雄市最近這幾年有很多建設，以及一些觀光景點都非常漂亮，譬如愛河現在也建設得很好，還有駁二特區、英國領事館，現在加上高雄市最好的一個景點，然後它有一個三鐵共站，就是風景最優美的蓮池潭。蓮池潭現在是一個潭，我們最近做很多建設，也花很多經費，但是之前有一班鴨子船，它是可以水陸兩用，因為礙於蓮池潭水深和面積的問題，現在鴨子船已經沒有在行駛了，已經改到愛河去了。現在交通局改爲一艘太陽能船，就是遊湖的太陽能船，蓮池潭還有一個纜繩滑水，旁邊還有一個旅遊服務中心，最明顯的業務就可以看到這三項的服務。我覺得蓮池潭不只是這樣，因為蓮池潭周邊有很多很漂亮的建設，譬如主場館、半屏山、廟宇，以及周邊舊城古蹟、眷村文化館，這裡目前市政府有設一個文化觀光公車，它的目的是遊覽一圈，這一班觀光公車是從左營高鐵站出發走明潭路，明潭路再一直到孔廟，還有舊城北門、舊城南門、舊城東門一直到眷村文化館，然後再到洲仔濕地，走蓮潭路就回到原點了。

本席認爲蓮池潭不只是這樣一般的文化公車，這樣是太狹隘了，我們應該要把現在左營蓮池潭周邊的景點，包括它的美食、伴手禮及在地美食特色，都把它結合起來，然後要有一個固定的樣式，要像鴨子船造型的一班公車，假日可以密集一點的班車，如果平常可以大約 1 個小時，假日可以半小時一班的公車。因為現在這班文化公車等到客人坐滿以後，它才開始行駛，裡面有坐一位導覽員，他會開始介紹每一個景點，到一個景點的時候，它是下車 10 分鐘或是多久時間再上車，固定一班車繞一圈，這樣成爲文化公車。但是本席建議應該讓它廣泛一點，應該要有一班像鴨子船造型的，要很明顯，讓外地來的觀光客知道要遊左營一些特色景點，可以坐這一班觀光專車，這一班觀光專車也可以像花蓮、台東，他們都是 1 小時一班，這一班專車就是把當地所有比較有特色的景點固定走一圈，可以間隔半小時一班或 1 小時一班。譬如從左營高鐵出發，可以繞蓮池潭一圈，或到半屏山、主場館，再來到舊城文化館，把整個左營的特色都可以這樣走一圈，再遠也可以到楠梓都會公園，這些景點都是非常漂亮，或到主場館後面有一個濕地，或者半屏山的半屏湖，這些都是非常好的一個景點。我要請教交通局長，可不可以設這樣的專車達到推廣左營蓮池潭觀光產業？請答復。

主席 (陳議員玟娟)：

交通局陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

議員特別關心左營蓮池潭附近的文化觀光公車，我們現在就有一條文化觀光公車路線，不過剛才議員所提到的，怎樣讓文化觀光公車，不管是班次、解說，還有外型能夠有別於一般的公車，這是一個很好的建議。我們會看看能不能和目前接駛的公車業者，他們有固定的車輛，我們來討論，看能不能有在地這種屬於蓮池潭或左營特色的公車造型，去做這樣的設計和換裝。至於內涵的部分，我們會和觀光局、文化局來進行，畢竟有關觀光文化內涵部分，我們可能比較欠缺，怎樣透過他們的協助，我們看能不能把這一條路線弄好。

陳議員麗珍：

希望局長要積極一點，讓我們可以看得到一部文化觀光專車，最近左營新站和翠華路門口也有建設一個小山丘，非常的漂亮，然後連結明潭路，道路也都開拓了，再接到孔廟，孔廟也很漂亮，所以在那麼好的一個環境之下，我們應該要有一個套裝專車引導觀光客能夠來到左營，他要怎麼玩？要玩些什麼？要到哪裡去吃美食？這些應該都是可以列入考量規劃的一個內容。

第二個問題，現在楠梓區的這座陸橋是北高雄最危險的陸橋，這座陸橋有五個面向，之前高雄市有很多危險匝道都已經慢慢改善了，唯有北高雄楠梓陸橋到現在都還是沒有辦法改善。這座陸橋有五個面向，最主要它是一個非常重要的道路陸橋，它北往橋頭、台南，西是往楠梓加工區，還有往加昌路，這座陸橋為什麼那麼複雜呢？它還加上橫跨後勁溪和台鐵鐵道，這樣兩個穿越的話，整個陸橋都變得非常複雜，尤其是民族一路銜接高楠公路要上橋的那一段，中間這裡面有一個環狀，這個環狀是機車專門在行駛的，很多民衆或外地來的人都說，這個環狀裡面像在走迷宮，已經好幾年來都沒有辦法解決。在這裡甚至讀了4年大學的人，有人在反映說，他還是搞不清楚這樣的方向，很害怕在這裡走迷失，楠梓像一個百慕達或像一個迷宮一樣，所以一些機車騎士很害怕騎到這座陸橋，常常迷路了，然後又回到原點。

局長，有沒有改善的空間？或者路標能不能改善？請局長有空的時候，也可以騎著機車到那邊去看看，真的是非常的複雜，加上這邊的標示又不是很明顯。這是在楠陽路要上陸橋的一個標示，這一塊是寫高雄市區、加昌路、楠梓加工區，這一塊標示大沒什麼問題，而這裡是寫左營，左營就很籠統，左營是很大、很寬廣的，到底是左營的什麼地方？再來是楠梓加工區、高雄市區，高雄市區也很寬廣，到底是要到高楠公路或民族路？也是要標清楚。旁邊這裡有一個關於機車和腳踏車的小小圖樣，到底這是什麼意思？這樣是代表汽車就不能進來嗎？或是只有機車和腳踏車可以行駛？這裡機車和腳踏車能不能上橋？都是很混雜！這裡的指示牌又很多，裡面有兩條道路標示要到台南，然後

又到高雄市區，如果機車、汽車、腳踏車來到這裡時，根本來不及分辨這裡的道路方向。之前大概是去年也有提過一次，改了一點點，沒什麼很大的改變，局長，請你將這裡那麼複雜的標示，全部再做個總整理，到底這裡的汽機車能不能行駛？這邊市區是要去哪裡的城市區？左營是去哪裡的城市區？請你標得更清楚一點，讓所有民眾到這裡都來得及分辨，外地遊客包括在這邊求學 4 年的大學生，他們根本搞不清楚這裡的道路標示，非常不清楚。局長，這裡有沒有改善的空間？

主席 (陳議員玫娟) :

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫 :

這裡確實是一個很複雜的路口，受限於它原來整個道路工程的規畫和建置，造成這個路口相當的複雜，加上用路人有一些不同的族群，有當地的也有外來的。

陳議員麗珍 :

有改善的空間嗎？

交通局陳局長勁甫 :

有，一定要持續改善，過去一、二年我們持續做改善，不過這個需要時間，因為你改善以後，我們到底要訴求哪一種類型的用路人，有時候我們講市區，外地人可能覺得差不多了，但是本地的會說市區範圍那麼大，該怎麼做我們會持續改善。本年度我們會針對高楠公路的南下和加昌路的指示、標示積極做檢討改善，甚至我們會思考哪些道路工程是可以相互配合的，並且能夠做更好的指引。

陳議員麗珍 :

希望局長儘快改善，讓行駛的民眾能夠安全的行駛。這是高楠公路要北上陸橋這一塊指示路標，路標也是不明顯，請儘快改善。第二點也是道路的問題，現在翠華路的機車愈來愈多、高鐵路的機車也愈來愈多，這是翠華路的機車要往大中二路，然後再到華夏路，這個虛線的部分，所有的機車從翠華路騎到待轉區，然後一窩蜂從橋下騎到大中二路再到華夏路；另外一條是高鐵路，高鐵路是行駛汽車，汽車行駛大中二路往華夏路。這是翠華路上來的機車，這裡是高鐵路接上來的汽、機車，然後二條道路到後來就併為一線的道路，我們就看到大貨車、遊覽車和汽、機車全部都共同行駛一條路線，在這裡汽車、機車、腳踏車、大貨車在那邊搶道。它不只這樣，因為它和華夏路是十字路口，有些大貨車要左轉往北，也有要右轉，這麼複雜的地點要怎麼改善？是不是可以從翠華路、高鐵路那邊做一個紅綠燈的控制，或者有沒有其他的改變方法，不然

這樣非常危險，不能讓所有的汽、機車和大貨車共同行駛一條路線，是不是可以用紅綠燈把它區隔開？

交通局陳局長勁甫：

有關大中路的車流，我們持續有在關注和改善，因為這裡面牽涉到地下道上來會和原來大中路的主線有交織的情況，怎樣透過一些標示和號誌做一些指示來改善，這個部分我們會再來研究，或許也會去做會勘，有效的做法我們都會馬上來處理。

陳議員麗珍：

高雄市現在環狀輕軌已經在行駛了，包括捷運和腳踏車出租，這些都是高雄市大眾運輸進步的地方，可是在假日或上下班的時候看到很多的機車，很多人習慣利用自己的交通工具，怎樣讓高雄市民慢慢習慣去搭乘大眾運輸，因為機車排放出來的二氧化碳是最毒的，整個空氣污染非常嚴重。交通局局長，巨蛋百貨那邊有捷運，大家都會去搭乘大眾運輸，如果比較不方便的就很少人去搭乘，我們要怎樣讓所有的民衆，尤其是年輕人，讓他們習慣乘坐大眾運輸，是不是把自行車出租延伸到社區裡面，或者把公車路線再密集化一點，有沒有辦法可以做到？

交通局陳局長勁甫：

自行車延伸到社區，這是一個很好的方向，現在我們有很多大型住宅式的高樓建築物，我們會計算它的停車格，如果不夠，我們甚至會要求他們來認捐公共自行車，希望真正在社區裡面能夠做最後 1 公里路接駁的運具。當然公車的部分也是一樣，只要有新的社區需求，裡面的人住多了，需要有這樣的社區公車進去，這是我們的責任，一定會積極來檢討改進。

主席（陳議員玫娟）：

上午議程到此結束，下午 2 時 30 分繼續開會，散會。

現在開始開會，向大會報告，開始進行下午的議程，第一位登記質詢的是鍾議員盛有，時間 15 分鐘。

鍾議員盛有：

我要跟交通局陳局長嘉勉幾句，同時有幾點建議提出來，希望局長能夠接洽公路總局，加強南部的建設。再二十幾天就 520 就職典禮了，南部人都一直期待能夠改變，我們是南部的子弟，長期以來都感受到南部的建設跟北部的不平衡，差距很大。就如同市長在施政報告的時候，自縣市合併以來，中央對地方的補助款，台北和高雄就差了八百多億元。新政府成立以後，從地方一直到中央都容易溝通了，不要說全部執政，但是最起碼也跟交通部相關單位，不管是哪一個部門都比較容易來溝通，為南部地方求的是均衡發展，加強南部的建設。

在以前來講，新北市一年就做一條快速公路，一年完成一條快速公路，那 520 就職典禮以後，我要請教局長，對南部的建設，除了這個規畫我還沒有看到以外，先給我們市民朋友知道一下情形。

主席（陳議員玫娟）：

交通局陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

鍾議員非常關心怎麼樣透過市府跟中央的合作，把一些重要的建設能夠在我們規劃的目標之下，比較儘速地來執行。不管是在公共運輸的整個路網方面，我們所知道的，捷運局也已經把整個未來公共運輸的路網，也送到中央去做核定。另外在公車的部分，也希望有一些創新的做法，過去我們提出創新的做法，然後中央看到了是很可行，他就請其他縣市來學習，變成我們的競爭就愈來愈嚴峻，這部分在未來應該可以很快地改善。至於公路的部分，我們也一樣，過去我們跟公路總局持續都有保持比較密切的合作，不管是地方上的道安會報也有他們的成員參與，去中央跟他們協商爭取預算。我們交通局、工務局相關局處都有這樣的動作，相信未來新政府就任之後，這樣的管道應該會更加的通暢，在預算的爭取上面應該會更加的順利。

鍾議員盛有：

我先來了解一下，有關內門動物園，觀光局還在做環境影響評估，那麼有一個快速公路要銜接台 84 線還是台 86 線，已經開了兩次環評會議，目前的進度如何？

交通局陳局長勁甫：

對，之前鍾議員也特別關心這個部分，我們也認為未來如果台南關廟線東西向的快速道路，可以再往東延伸，接到內門地區甚至往杉林方向延伸的話，對於我們高雄山區的發展，應該可以提供很大的交通助益。因為經費以及整個計畫的範疇也滿大的，幾次協商之後，我們其實也得到了，公路總局原則是希望先用 182 線來做串接，就是台南到關廟，關廟那邊用 182 線來銜接。另外他也希望先執行截彎取直的工程，在短期裡面能符合地方上的需要，當然也要配合內門建置動物園，還有其他相關的建設，它的期程所衍生出來交通量的需求，我們還會持續去跟中央爭取相關的建設。

鍾議員盛有：

我先把問題說明後你再答復就好。地方的均衡發展，交通是首要，地方的交通如果不發達，根本沒有辦法發展。所以這一條路剛才局長有提醒了，當然施工單位在公路總局，但是對我們高雄市來講，還是要市府團隊、市長的重視，以及局長、局裡面同仁的規劃來爭取。剛才講到本席的目標就是希望儘快能夠

完成以後銜接到旗山圓潭，一直到杉林 181 線道。這個方案本席在第一屆質詢的時候就曾做過計畫，也有請市長幫忙，也交給交通局，交通局再轉給公路總局。他們來會勘了以後，我那時候計畫是從國道 10 號，經過手巾寮、深水，經過中壇接月光山隧道，一直到杉林大愛園區。但是有兩點問題，第一個是中壇人口密集。第二個，月光山隧道太窄不適合，那個隧道也是我鄉長任內，總統剛上任來剪綵完成的，當然那個太窄，不適宜開闢快速道路，這個我贊同，爲了交通安全。現在唯一期待的就是杉林、旗山方面，就是交通局協助努力從交通部爭取，到台南以後銜接到圓潭，圓潭以後銜接到 181 線月光山隧道的隧道口，這樣將來在杉林、甲仙、三民、那瑪夏、桃源那邊過來，可以在交通上比較便捷。我要請局長答復一下，就是國道 1 號延伸到美濃，一直到六龜，這個進度如何？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

鍾議員所提的是國道 10 號，國道 10 號的延伸，延伸在尾段那邊，過去公路總局的西濱工程處有提供幾個方案，也在地方上開過公聽會。最主要的部分是民衆支持他的替代方案三，有一個一般省道方案，比較具有可行的效益。這個部分已經報請公路總局的西濱工程處，已經在 104 年 5 月 26 日報給交通部，希望循後面的程序能夠持續來推動。

鍾議員盛有：

因爲這個也是對里港地區、美濃地區、六龜地區很重要的道路，在交通局及市府團隊用心幫我們規劃，來加強速度，期待早日完成，能夠帶動偏遠地方的發展。交通方便了以後，接著就是促進觀光，這都是環環相扣的，所以交通是地方發展之母，這個就要拜託局長用心來幫忙。

還有一點要跟局長答謝的，因爲 921 地震的關係，從六龜、甲仙、滴水、小林的受災戶，統統遷村到大愛園區，到大愛園區以後，人口就多起來了。所以在 181 線的交通狀況就比較複雜，經過本席及地方人士的建議爭取設置紅綠燈，也感謝公路總局以及交通局的努力，已經在杉林國中、小愛小林、日光小林，從湖底上去就銜接原來的台 21 線，現在改爲台 29 線，銜接高 129 線，都設立紅綠燈了。最近這陣子有鄉親跟本席反映，應該爲老人設置紅燈讀秒器，讓他們知道還剩幾秒可以通行。我有建議交通局，現在公路總局有回覆了，我很感謝你們行文給公路總局，催他們趕快會勘辦理之外，副本要通知市議員鍾盛有服務處以及交通局，在公文流程中能夠掌握，這項工程馬上就要做了，非常感謝。

還有一點，明天 26 日交通局要去會勘，從台 3 線和台 29 線的共線，旗山農工延平一路也已經會勘過，那裡的紅綠燈設置不當，從內門出來，大家都是注意前面的紅綠燈，沒有想到要看左邊中正路的紅綠燈，所以從外縣市來的或旗山朋友很多都不知道，那裡有裝設照相機，如果前面剛好是一部大型的遊覽車或貨車擋住，第一部車子通過，第二、三部車子絕對跟著走。我的朋友從台中來，也是這樣說，他們到美濃玩，非常高興，但是回家後才 20 天就收到一張紅單，他都非常遵守交通規則的，從來不闖紅燈，結果是紅燈右轉。我看了一下照片標誌，就是在中正路、延平一路、台 29 線和台 3 線的交叉處，因為 26 日就要會勘，我就不再說了，請儘早督促，他們也知道，因為如果那裡要做槽化區，下面還有二個路口，開車都是往前看的，誰會看左右呢？要等第二次綠燈才能通行，你們在那裡開罰很多錢，但是對百姓來說，真的很冤枉！不是百姓不遵守交通規則，因為綠燈當然可以通行，怎麼知道要等到右邊中正路是綠燈才能通行，這部分需要馬上改善。

接著也是本席建議的，這需要局長幫忙催促，公路總局已經答復了，就在台 3 線、延平一路 203 巷交叉路口有槽化問題，因為那裡有台電的變電箱，公路總局第三工程處甲仙工務段有答復我建議的事項，所有道路都是平行的，唯有延平一路 203 巷口的槽化突出路面一半，那裡又設置變電箱、變壓器等等，所以影響 203 巷路口出入，容易發生交通事故，現在他們也答復要做。針對這一點我要拜託局長催促一下，公路總局有答復了，確實當初公路總局施工時，設計不當。我也當過公務員，不是我要說他們的壞話，但設計那麼久了，可能當事人也退休了。每條路面都是平的，沒有一個地方的路面像這樣凸出去的，那裡就是旗山客運的北站，變壓器、台電的變電箱都杵在那裡，公路總局會勘之後，答復儘快將變電箱遷移，如果遷走之後，他們就要施工，這部分非常重要，以上幾點拜託局長。當然，這些施工單位不是交通局，不過你們是高雄市的交通主管單位，一個地方的交通順暢，交通局要負很大的責任，市民朋友才能行車安全及便捷，我提出這幾點，麻煩你們注意一下，先列入紀錄，將來有機會參加開會時可以提出。剛剛局長已經報告過，要分段施工，我們地方議員會連署，大家不分黨派，爲了地方發展也拜託高雄市不分區的 11 席立委，大家共同協助交通局來爭取，早日改善交通，促進地方繁榮，讓居民行車方便。以前都是搭飛機到台北，現在因爲有高鐵，大家都說要去搭高鐵，很少人說要去搭飛機了，…。

主席（陳議員玫娟）：

延長 1 分鐘。

鍾議員盛有：

現在都聽到要去高鐵接人，很少說到機場去接人的，高鐵在左營，對南部地區來說，通行時數縮減、便捷，這是非常重要的交通問題，所以地方要發展，交通是首要問題。我要嘉勉局長，高雄多開闢幾條快速道路，改善交通，讓高雄成為宜居和交通安全的大城市。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝鍾議員的質詢，接下來請王議員耀裕質詢，時間 15 分鐘。

王議員耀裕：

有關交通部門的業務質詢，本席有列出相關單位，希望捷運局、交通局、觀光局等三個局處帶動整個大高雄的未來，不論交通、觀光或國際的能見度也是要靠大家，所以我們共同努力。

有關捷運局方面，本席在上個會期一直質詢也爭取過，有關高雄捷運的便捷性，目前為何高雄捷運不如台北捷運便捷，因為交通網絡沒有澈底的連結，整個大高雄地區的捷運只有二條線，就橘線、紅線那麼單純，要怎麼樣儘速將大高雄地區的捷運路網做普遍性的連結，才有辦法達到像台北市一樣搭乘捷運的便捷性。捷運路線延伸到林園，上次也跟市長和局長討論過，這次定期大會的市長施政質詢時，本席也提出，市長也有提到。目前先開通從岡山到路竹線，等這條線完成之後，未來將會考慮林園主線，所以本席要請教高雄捷運局長，針對市長向本席答復的，是不是在下一個階段就可以從小港延伸到林園，或者從大寮延伸到林園，將這條路線做為未來的規劃及參考，請局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

捷運局吳局長，請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

有關捷運從小港延伸或是從大寮延伸，我們已經規劃到整體路網裡面了。那天市長也回覆王議員，現在需要經濟可行及財務可行，因為林園的本業自償率都是負的，經濟有問題，所以現在採取的方式，第一個，強化公共運輸，所以交通局在這方面都有做強化。

王議員耀裕：

目前都有增加啊！

捷運工程局吳局長義隆：

第二個部分，我們目前也跟中央爭取，如何讓我們的自償率能夠提升，整體路線上面有什麼方式可以讓自償率再提升，因為自償率如果沒有提升，其實我們現在報請中央，中央完全不會補助，不會補助的情形之下反而難處理，所以我們現在有要去向中央爭取是不是可以補助我們經費？我們來研究看看，怎樣提升從小港到林園、大寮到林園這兩條路線的自償率，所以我們現在已經去向

中央申請補助。

王議員耀裕：

有什麼消息嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

現在向中央申請之後，目前還沒有給我們回覆，我們現在也一直積極在和他們聯繫。

王議員耀裕：

和他們聯繫嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

看他們什麼時候可以給我們補助，有了補助之後，我們才有辦法去看有沒有其他的方式來提升我們的自償率，如果沒有，我們報請上去，中央還是退回來給我們。

王議員耀裕：

所以第一步一定要把自償率的部分來做調整就對了，結構性調整。

捷運工程局吳局長義隆：

對。自償率如果達不到那個標準，中央都不會給予補助。

王議員耀裕：

好。局長，你這是什麼時候發文給中央的？

捷運工程局吳局長義隆：

我們在4月初的時候有發文向中央申請。

王議員耀裕：

4月初嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

是。

王議員耀裕：

後續如果有什麼樣的進度，請向本席回報一下。〔好。〕另外，在上一個會期，本席也在大會質詢時提出來，台南市賴市長清德說，現在高雄市陳市長菊有答應要延伸到台南，已經跟高雄市約定好要延伸到台南，有這樣的事實嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

現在因為全球化的時代，其實一個城市一定要跟其他的城市做連結，不過現階段我們的延伸線，在岡山、路竹的延伸線都還沒有拉到路竹科學園區，我們送了一、二十次到中央，中央到現在都沒有核准，我們其實都還沒講到那裡，不過在整體規劃中，我們一定要思考整個城市的連結。

王議員耀裕：

局長，本席會提出來這樣講，就是說要先把高雄市本身做好，南邊已經邊緣化了，南高雄都還沒連結，你現在就要連結到外縣市。

捷運工程局吳局長義隆：

我們現在一定是內聚外迎，先把我們的做好。〔對。〕未來才和他們做連結。

王議員耀裕：

本身做好，高雄市都做好了，該連結的才連結，要連結到台南、連結到屏東，當然這是未來的趨勢。〔是。〕不過你一定要把我們的部分做好，最起碼林園這一段要先完成，才能再做下一個階段要延伸到外縣市。

捷運工程局吳局長義隆：

所以我們現在正在強化自償率如何提升，自償率當然是周邊的發展和運具的選擇。

王議員耀裕：

所以現階段是最重要的，不要內部連結都還沒做完，就在外面講要連結到台南、大鵬灣，自己內部都沒做了，怎麼連結到外縣市？是不是這樣？

捷運工程局吳局長義隆：

在全球化之下，我們也要做整體性的連結。

王議員耀裕：

對，重點是一定要把我們的部分先做好。

接下來交通局方面，林園的紅 3 線，當然在這段時間局長和交通局各科室也很用心，這個紅 3 線也一直在增加，這一點也受到林園的市民朋友所肯定。現在紅 3 線已經增加到差不多半小時有 1 個班次，以前都是 1 個小時，也難怪剛才捷運局長在講要怎麼樣把交通運量提升，這根本不可能，因為 1 個小時 1 個班次，誰要來坐紅 3 線？所以現在已經有增加到半小時 1 個班次，甚至有 20 分鐘 1 個班次，這對公車衝運量有極大的幫助，當然還有一些加強空間，所謂的還有一些空間，是因為上次科長、承辦人員有跟本席共同來探討過，針對應該有空間調整的這些路線，在尖峰期和離峰期要怎樣配合來讓我們的市民朋友搭乘，讓運量增加，所以還有空間的就是針對有一些班次容易客滿，客滿之下，旅客上下車比較不方便，針對容易客滿的這些班次，是不是再增加班次？這一點是不是請局長來做個答復？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

有關小港到林園這個紅 3 線在過去一年裡面，我們做了一個班次的調整，路線盡量讓它變成快線類的這種路線。

王議員耀裕：

快捷。

交通局陳局長勁甫：

所以變成那個運量每一個星期我們都有在觀察，一直在上升，就像王議員所提到的，當然如果地方上的運量一直在提升，我們會再把那個班次加得更密，來服務林園地區的市民朋友。路線方面，我們也希望除了紅 3 線本身之外，能夠在林園裡面有一些服務林園社區的接駁路線，這樣做相互的搭配，讓民衆能更快速的到市區或從市區到林園。

王議員耀裕：

所以目前都還在跟本席、地方居民一直在協調當中，希望這個案子如果協調出來，就像剛剛局長所說的，我們來把增加班次的時間和班次，都放在直達紅 3 線上面，這樣最起碼我們的運量又可以多了 30% 的運輸量，這就是一個最大的益處，所以這一點也請局長繼續加緊腳步，不要鬆懈，要繼續衝。

交通局陳局長勁甫：

是，這一定的。

王議員耀裕：

另外，在候車亭方面。台 17 線的候車亭，目前我們也跟運輸設施科聯繫過，這個星期要到現場去會勘，已經有兩位地主同意，因為當初就是有地主反對，所以沒辦法來設置，現在又有 2 個站的地主都已經同意了，再加上海墘路那個站，總共林園臨海線就有 3 個站，所以在這 3 個站，如果會勘後都沒問題，是不是在今年就儘速完成候車亭？

交通局陳局長勁甫：

這也要感謝王議員的協助。在台 17 線這個部分，海墘路口已經會勘過了，當然人行道下面有排水箱涵的問題要克服，不過這個透過設計的手法可以改善，今年我們就會把它納入建置的計畫。剛才議員所講的…。

王議員耀裕：

又有 2 個站。

交通局陳局長勁甫：

田厝路口和新光人壽站這個部分。〔對。〕如果地方上我們的…。

王議員耀裕：

地主都已經同意。

交通局陳局長勁甫：

地主如果同意，我們會加速來處理，目前也訂定在 4 月 27 日會勘，如果一切都沒有問題，我們儘可能在今年內的建置計畫看能不能放得進去，或是提額

外的跟公路總局申請建置的經費補助來試試看。可以的話，當然我們會儘快來改善。

王議員耀裕：

一定在今年完成這 3 站，不然在那裡等公車真的是很難受的。

交通局陳局長勁甫：

我瞭解。

王議員耀裕：

風吹、日曬、下雨，所以這 3 站儘快，本席也已經幫忙協調，地主也都同意，所以我們就儘速把資金到位，今年度把它完成。

交通局陳局長勁甫：

好，我來努力。

王議員耀裕：

在觀光局方面，林園有一個中芸漁港的魚市場，上個會期也有提到，有關觀光魚市場在高雄目前就屬茄萣那個觀光魚市場做得不錯，當然在林園的隔壁就是東港，東港的魚市場相信應該有很多市民朋友去觀光過，東港魚市場的行銷策略以及裡面的規劃做得不錯，所以在林園的中芸港，本席也有跟海洋局針對目前中芸港碼頭的興建，大部分都已經快完成，剩下的還有一部分在規劃未來魚市場的拍賣碼頭，所以在這裡未來要規劃興建當中，是不是觀光局可以結合觀光魚市場和海洋局及相關單位？當然還有牽涉到一些都市計畫—都發局方面，還有開闢道路—新工處、工務局方面，這些都要一致來配合。請教觀光局長，有沒有這方面的規劃構想？請觀光局長答復。

主席（陳議員玟娟）：

觀光局許局長，請答復。

觀光局許局長傳盛：

剛才提到的中芸漁港的觀光魚市場，現在還在籌備當中，還在整備階段。市府不管是海洋局或是觀光局，一定是一起來搭配完成這件事，因為我們之前也有合作過蚵仔寮漁港變成觀光魚市場，在周邊的景點規劃或是動線接駁，我們這邊都有做一個整體的設計。以後中芸漁港的觀光魚市場一旦成形，我們會把周邊的景點串連，做一個很好的規畫，我想這部分我們會跟海洋局密切合作。

王議員耀裕：

所以目前市政府還沒有啟動中芸魚市場的規畫嗎？

觀光局許局長傳盛：

魚市場的業務是放在海洋局。

王議員耀裕：

所以你們是配合。

觀光局許局長傳盛：

對。如果已經有未來的方向，當然我們一定會做好周邊景點、景區的動線規劃。

王議員耀裕：

在這一次的定期大會質詢，本席也把觀光魚市場的案子正式列入質詢，也希望除了海洋局以外，觀光局和交通局，所有…。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

王議員耀裕：

另外，還有台 29 線那邊原來就有一條自行車道，目前自行車道有一部分要結合第七河川局的堤防。上次定期會的時候，本席有跟第七河川局到現場會勘過，就針對林園的海堤部分，因為目前大寮的海堤有做一些公園景觀設施、涼亭以及自行車道，從會結一直到潮寮往北，那一段做得非常好。那一段是由第七河川局做的，市政府有沒有配合興建，本席不知道，但是在林園這一段是完全沒有興建。林園只有以前在中美和，就是在林園的出海口那一段，有一段以前有做紅樹林，只有那一段第七河川局有投入經費興建景觀步道和自行車道，就只有那一段到台 17 線，就是從雙園大橋一直往出海口那一段，雙園大橋以北就都沒有了。觀光局是不是也可以跟第七河川局結合，爭取興建完成林園大概有 10 公里的這一段，可以跟大寮這一邊連結，這樣也可以帶動林園這方面的發展和觀光。請局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

觀光局許局長，請答復。

觀光局許局長傳盛：

剛才王議員所指教的，我們會跟第七河川局及工務局聯合會勘。這一條路線，據我所知，在大寮這邊的應該是高屏溪沿岸，不是海堤，是高屏溪河岸。這一段從大寮以北一直到佛陀紀念館這一塊都還不錯，現在往南到林園這一段，目前為止還沒有開闢，這部分我們會跟工務局及第七河川局一起來會勘。看看當時的動線是不是已經有規劃出來，了解一下是欠開發經費，還是還沒有完成規劃。〔…〕好，我們會先跟這兩個單位辦理會勘。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝王議員的質詢。接下來請林議員瑩蓉質詢，時間 15 分鐘。

林議員瑩蓉：

本席今天要特別請教捷運局，捷運局對於捷運的營運，過去都是虧損的狀況

態，從 104 年度開始轉虧為盈，我覺得這是一個非常重要的轉捩點，對高雄捷運來講也是一個很好的成績。104 年我們根據你的業務報告，稅後盈餘有 0.91 億元，這已經算是非常好的成績了，但是你們現在還沒有辦法提撥營運回饋金和準備金，因為你們還有以前的年度虧損 1.94 億元。轉虧為盈這是一個轉捩點。我必須要問捷運局長，捷運未來每一年如果都有盈餘，這些盈餘要怎麼運用？我想市民朋友和民意代表也會很想知道，在這個部分，我們覺得這筆盈餘的錢，未來要好好的去做相關的規畫。是不是可以說明捷運的盈餘未來要怎麼運用，每一年如何再創造更高的盈餘？

我認為如果要創造更高的盈餘，也必須要在捷運站體內再做更好的商業規畫。我們今天到台北市或是到國外的城市，尤其很多人到過日本、香港，捷運站體裡面的商業活動都是非常活絡，但是高雄的捷運站體裡面的商業活動，大家都知道寥寥可數。我們能不能把幾個重要的站體，尤其是美麗島站，做一個更商業性質的規畫。我幾年前都已經質詢過好多次了，只是我們太多的公共站體裡面的公共空間都是給比較弱勢的，或給一些相關的公益社團來擺設攤位。但是各位知道，這些攤位固然要照顧這些弱勢或公益社團，可是最重要的是要把商業活絡起來，才能帶動整個站體的商機。這對捷運來講也是很重要的經濟活水，但是很可惜的是我們的捷運站體目前看不到這個商機。對於購物或是要吃東西，其實在大的站體裡面應該是可以看到很多攤位，而且是很隨意的可以在這裡消費，但是很可惜目前是沒有的，至少我們可以讓它像百貨公司的地下街一樣，至少要有小規模。這部分等一下請捷運局長說明。當然捷運公司在這個部分是扮演主導的角色，因為現在是公司化了，但是捷運局是一個監督單位，同時在這裡面高雄市政府也持有相當高的股份，這麼高的股份其實就是全高雄市民是股東，我們有權利要求捷運公司在這個部分做改變。

再來是捷運卡的部分，我認為捷運卡應該要做系列活動，包括要活化，跟觀光結合，也要跟很多綠能交通運具結合。我不知道現在捷運局的優惠方案裡面，針對通勤族以及觀光客之外，還有沒有其他的配套。我們現在都很重視市場裡面相關民衆蒐集的興趣，所以我們都說玩偶要很萌！什麼東西都要很萌！其實高雄市最近也推了「台灣熊」、「高雄熊」、「高通通」這些玩偶的票選，選出來的第 1 名是「高通通」，因為它太可愛了。所以在我們的手機 Line 裡面大家還會用高通通，在手機的 Line 裡面太多這種相關玩偶等等，大家覺得愈萌的就愈喜歡就愈多人會去買，已經沒有城市之分，也沒有界線之分了。所以你只要透過 Line 或是透過其他市場行銷我們很萌的東西，其實不會只有高雄市民想要蒐集我們的捷運卡。所以我的意思是我們的捷運卡可以創造萌系列，這是我的舉例，當然你們還可以去創造其他的系列，讓人家會想蒐集我們的捷運

卡。當你想蒐集捷運卡的同時要有優惠，同時也帶動很多人來搭乘我們的捷運。台北市最大的話題就是波多野結衣悠遊卡，我們當然不會去發行這樣爭議性的捷運卡，但是我們可以朝其他市場上最獲得大眾喜愛的方式去發行我們的捷運卡。當然你要搭配優惠，包括可能搭了幾站捷運站，可以在某個站領取小禮品之類的。我覺得這個可以帶動其他一般通勤族跟觀光客以外，更多的人來搭乘的興趣，所以這部分我想等一下請局長答復。另外我認為每一個捷運站的站口都應該要有計程車等候區的完整規劃，在捷運站的部分，其他的接駁方式，包括公車、計程車，這部分我認為很重要；還有公共腳踏車的設置。可是我發現計程車等候區，有的地方規劃並不是那麼明顯，可能搭乘的人不多，因為有些站體的出口站，像是衛武營站我就看到出口有時候人不多，所以那裡可能也沒有計程車等候，可是在美麗島站區就多了，所以這部分是不是能再做規畫？

另外我要問的是，我們的捷運紅橘兩線現在終於轉虧為盈，未來其他的捷運路線什麼時候會執行？或者是這些捷運路線不執行的話，會改用輕軌嗎？或是用其他的 BRT 方式來替代？剛才王耀裕議員也很關心往林園方向的捷運要不要蓋？我們也很關心往高雄大學、楠梓地區、右昌的捷運線要不要蓋？包括現在的路竹竹科、岡山延伸線什麼時候要蓋？在這個部分，剛剛局長有提到自償率的問題，這部分有辦法解決嗎？如果我們可以轉虧為盈了，我們要拿什麼成績來跟中央要求興建更多條捷運線？

因為以台北市來講，幾乎每 2 年就可以蓋一條捷運線，但是高雄市必須要拿非常多的數據，在經過很多嚴格要求之後，才有辦法蓋捷運線，我覺得這對高雄市來說是不是不公平？我們能怎麼樣做比較好的爭取？這部分是我今天要就教局長的部分。

第二個，我想問交通局長，關於 Uber，因為早上也有人提到 Uber，我認為 Uber 在高雄市民，包括台灣民衆，很多人還是不知道它是一個什麼樣的計程車交通工具，以為它跟一般的計程車一樣是可以大家用 APP 去叫就可以的，其實它裡面有很多違法的層次，也帶來很多危機。我認為開罰好像它也不在乎，我現在從網路上去得到的訊息是，交通部針對這部分，認為它不是屬於合法行業，但是它用服務業的方式登記之後，就去賺這樣的計程車行業的錢。交通單位也罰了三千七百多萬了，可是沒有效果，它依然還是繼續攬客。

我覺得這個破壞市場機制是不公平，當然有些消費者覺得說搭乘比較便宜、比較好的交通工具，我高興選擇，這是消費者的自由。但是我們也要替消費者想到，當你在便宜的市場裡撿到便宜貨的同時，帶來的危機在哪裡？它的風險在哪裡？因為我們的計程車是要經過各種執照去取得的，要有小客車的駕駛執

照之外還要有職業執照的，同樣計程車的靠行或是不靠行，是要經過主管機關去監督的，還有總量管制，總之它是一個特許行業。那這樣的一個特許行業，今天有人不按照特許行業的規定，自行攬客的時候，它的風險在哪裡？今天如果一名婦女透過 Uber 搭乘了計程車，卻發生意外，誰能負責？沒有人能負責。或者是她跟 Uber 的司機發生糾紛，包括在計程車錢上的糾紛，真的沒有人可以監督。

我要講的是，這部分在現階段是遊走在法律的漏洞裡，或是說在法律管制它，它仍然不接受的情形下，我們高雄市交通單位在這部分能不能採取比較強力的措施？或是在這部分你們怎麼樣去加強宣導，讓所有消費者、高雄市民知道，其實使用 Uber 的風險在哪裡？我覺得這個必須提醒消費者，因為畢竟大多數人不知道，只知道從 APP 下載去找，很快、車子好又便宜，我覺得這對消費者來說有一些隱藏的風險。

最後我要來問輪船公司，因為輪船公司早上有提到你們現在虧損大概八千萬元，那我看到捷運局轉虧為盈，表示說大眾運輸裡有些經營方式的改變，或是其他方式的改變是可以讓它賺錢的。輪船公司這麼多年來，一直都是虧損的狀態，總經理，你認為可以提供什麼方式給我們了解，讓輪船公司能展現轉虧為盈的契機？我是不是先讓總經理在這部分做個簡單的答復？輪船公司的部分。

主席（陳議員玫娟）：

黃總經理請答復。

輪船股份有限公司黃總經理昭星：

我們公司自民國 99 年開始以公司型態經營，目前每一年都有虧損的狀態，特別是今天早上周鍾濞議員有談到我們公司的虧損情形。我們去年真正的虧損是差不多八千萬元左右，虧損最主要的原因是因為旗津卡一直都是我們在吸收，而且在市府方面也都沒有給我們任何的補助。像去年那些我們的虛擬收入，旗津卡就有七千多萬的收入沒有進來，這對我們公司來說是一個很大的負擔。當然在這種情形之下，我們還是要自己吸收。

林議員瑩蓉：

你是說旗津卡是不是？

輪船股份有限公司黃總經理昭星：

對，旗津卡都是我們公司自己全部吸收。所以光去年旗津卡部分就差不多有 7,000 萬元的收入沒有進來。

林議員瑩蓉：

那這 7,000 萬元是歸到哪個地方？

輪船股份有限公司黃總經理昭星：

就是我們公司自己本身虧損就要吸收。

林議員瑩蓉：

那它這部分就是你們自己要…。

輪船股份有限公司黃總經理昭星：

這個市府都沒有補助我們，雖然在這種情形之下，我們還是在其他的，包括愛之船跟其他方面，我們還是要去努力地以渡輪方面以外的一些業務上，努力開發新的東西，包括高雄輪、鴨子船等等，這還是要我們繼續努力。

林議員瑩蓉：

總經理，你們是不是可以提一個財務方面的分析報告給本席，讓我們了解一下到底你們的虧損狀態，將來在哪一個部分是可以再去做開發的？有哪些什麼樣的收益可以再去努力的？

輪船股份有限公司黃總經理昭星：

這個資料我們可以提供給林議員。

林議員瑩蓉：

是，因為我覺得每一年輪船都是虧損的，但其實輪船搭乘的人每一次都爆滿，常常很多人排隊要等搭渡輪，或是相關的…。

輪船股份有限公司黃總經理昭星：

渡輪我們幾乎是班班客滿，但是有三分之一等於是旗津居民在使用。

林議員瑩蓉：

都是不用錢的嗎？

輪船股份有限公司黃總經理昭星：

對。

林議員瑩蓉：

所以這部分除了總經理講的要補助之外，還有沒有其他的業外收益可以來做挹注，我覺得這個需要來做一個整體的規畫，那是不是請總經理能夠提相關的財務分析給本席，讓我來了解一下，也給議會這邊將來再做討論。

輪船股份有限公司黃總經理昭星：

好，可以。

林議員瑩蓉：

好，謝謝總經理。那我是不是先請交通局長針對 Uber 的部分做一個簡單的回覆？

主席（陳議員玟娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

有關 Uber，所謂破壞式創新的衝擊，對計程車業者不僅是在高雄，在台灣甚至是國外都引起相當大的爭議。我們很早就在因應 Uber 進到高雄市的作法，所以跟工會保持了很密切的聯繫，還有就是說因為整個計程車的監理跟處罰的部分，是交通部公路總局的監理所，或是監理站他們負責，所以我們也密切配合。

在這段時間裡面，其實 Uber 要進到一個城市，要看看那個城市裡使用智慧型手機的普及率，因為要透過這個來叫車，要經過 APP 的使用，所以我們也趁著高雄還沒有像一些大城市像台北那樣普及之前，我們就已經多次研商。特別是針對監理的部分，現在各位可能也都能夠在報紙上看到，我們有很多處罰的作為，甚至工會也集資希望民衆能夠檢舉，這是從外部監理的控管。而內部才是我們認為真正要長期來輔導計程車業者部分，包括希望這些優質計程車能夠共同建立一個叫車系統，類似 Uber APP。另外是所提供的服務要有多元的叫車服務，包括車種和費率要有差別性，去服務不同的需求－他們所需要的計程車服務。據我們了解其實像 Uber 這個東西，在很多國家都進入到他們的計程車市場，但在中國大陸對於店商服務例如滴滴打車，把計程車提供成一個很便捷的叫車服務，所以是可以和 Uber 抗衡的，因此 Uber 進軍到中國大陸目前是還有一點大障礙在那裡。因此這裡面也提供我們怎麼樣加強高雄市計程車業者服務素質，以及提供叫車管道、因應民衆需要不同的多元的叫車服務區隔，相信再加上政府怎麼去處理 Uber 這種非法的營業方式，應該可以找到一個至少高雄可以抗衡的方式。〔…〕裁罰部分也有報告過，監理站、監理所有裁罰，現在看到的很多都是聯合稽查。〔…〕是，因為裁罰權在他們手上。

主席（陳議員玟娟）：

請捷運局吳局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

有關捷運獎參後盈餘的部分以及修約後該怎麼處理部分，而修約後盈餘分成兩個部分，一個是稅前，一個是稅後。稅前盈餘在彌補虧損後，必須提供一半做為回饋金，但當時在修約時，移轉資產時還有贖餘 17 億元，這部分必須先抵掉那 17 億。但現在還是有要求他們，每一年都還是要有至少 100 萬元的現金繳納，等這些資產剩餘款抵付完成之後，會用現金全部繳納給我們，這是稅前盈餘。如果是稅後盈餘，主要考慮到整個的捷運財務平衡，所以稅後盈餘扣掉內部報酬率 IRR，如果要扣掉 4.91%，把這部分先扣除，在扣除後稅後盈餘會做為整個營運資產重置準備金，這部分主要是捷運盈餘必須支付給捷運局的部分。第二點，議員提到一卡通採取萌，讓民衆願意蒐集，同時也藉由捷運運費相關優惠，讓民衆願意搭乘，我們覺得是一個相當好的方式；雖然這不屬於

捷運局業務的相關範圍，但會請一卡通公司、捷運公司朝這個面向考量。第三點是未來捷運部分，到底會不會用現今高架、地下化重運量的形式，或是會轉換成輕軌，最主要考量兩個因素，一個當然是運量需求，另外是成本考量。從整個運量需求部分，其實在紅、橘兩線整個是重運量的形式，另外就是整個成本考量，一條地下的捷運、高架捷運和輕軌相比較的話，是 10：3：1，也就是 1 條地下捷運可以興建 10 條輕軌。現在高雄捷運問題不在於運量無法滿足問題，而在於密度不足，所以如何運用相關資源和整個運量需求去強化整個密度，整體路網目前已經都建構完成。

至於議員提到的路竹延伸路線部分，目前一階綜合規劃在交通部審核，環境影響說明書在環保署。另外是二階部分，交通部在 21 日將可行性研究報告已經轉行政院核定中，如果核定確定後，岡山路竹延伸線就可加速推動。還有議員提到整個的高雄學園線，目前的本業自償率還是負的，整個運量還是沒有辦法滿足，交通局也在強化如何養量的部分。也希望高雄學園線，以個人判斷是覺得要把岡山路竹延伸線先拉上來，科技新貴部分，在整個產業創新軸線創立後，其實是會帶動 7 所大學所產生的產學園的連結，這樣的話對於整個高雄學園線會有很大的助力。所以一方面在交通局進行公共運輸養量之外，也希望藉由整個岡山路竹延伸線可以把科技新貴延伸下來，可以讓整個高雄學園線其實更能夠達成。

主席（陳議員玫娟）：

延長 1 分鐘。

林議員瑩蓉：

其實很想提問的是，高雄學園線也是透過 BRT 和公車養量已經很多年了，但我覺得應該要比較具體的是，我們的捷運向中央爭取，到底是可以給更好、更寬厚的條件嗎？現在就是路竹延伸線外，有沒有其他的路線也可以同時爭取？我想知道這個具體方向。

捷運工程局吳局長義隆：

現在是整個大眾運輸路網已經建構完成，主要是考慮到內聚和外引部分。內聚是要密度提升，當然就要考慮經濟和財務指標能夠達成，目前有一環二連結，就是原先的鳳山線加上澄清湖，以及整個…。

林議員瑩蓉：

你要怎麼去向中央要求可行性的經費？

捷運工程局吳局長義隆：

這個可行性的部分，在去年底已經開始了，預計今年下半年會向中央提出可行性的爭取，如果這部分進來的話，可以讓高雄整個轉乘站從 10 站提升到 26

站，而網格密度部分，可以讓核心區從原先的…，未來網格密度其實可以 500 公尺可到達車站，在路網建立後，市民搭乘捷運其實可以提高。〔…。〕捷運站體站位規劃會再和捷運公司進行相關推出。另外例如 R11 火車站，由原先的臨時站變成永久站，而臨時站空間原來台鐵是廢止的，並也協助捷運公司先取得這些臨時站剩下的空間作為商業行為的部分，這些確實也誠如議員所講，可以讓整個捷運公司營收平衡甚至相關盈餘再提升，所以會盡全力協助處理後續相關作業問題。

主席（陳議員玫娟）：

接著請沈議員英章質詢。

沈議員英章：

首先，本席要請教觀光局。去年本席有提出觀音湖風景區開發案計畫書，請問局長會後有看嗎？本席也看了你們所有的辦理情形，在 105 年 1 月 28 日也有召集了台糖公司、財政部國有財產局及相關局處，請教局長，針對可行性評估，觀音湖開發案到底有沒有機會？

主席（陳議員玫娟）：

觀光局許局長，請答復。

觀光局許局長傳盛：

自從沈議員提出觀音湖開發計畫案後，我和同仁都非常的慎重認真的研究這個提案，也請同仁先和台糖溝通。要向沈議員報告，坦白講這件案子大家都樂觀其成，現在的問題是它會去牽涉到都市計畫的程序，因為地主本身又是台糖，除了台糖要有意願去做風景區都市計畫的變更之外，台糖還必須回饋一些土地，因為變更不管是區域規劃或區段徵收都要回饋，變成市政府要去做開闢馬路用地，這個整體以後才會成形。

沈議員英章：

期程需要多久？你要做多久的評估？民國 58 年就已經將澄清湖、觀音湖及觀音山公布為澄清湖特定區，到現在 105 年、再過兩年就將近 50 年了，我在去年跟你提過後怕你忘記才又提起。我請問你，觀音湖風景區的面積總計有多大？

觀光局許局長傳盛：

它是比較大的風景區。

沈議員英章：

全部的觀音湖風景區總共是 142 公頃，它的湖面有 28 公頃，因為它不是飲用水，所以要開發很簡單，尤其仁武產業園區就在隔壁也快要施工，它是一個好地方。民國 94 年我就將這邊二千多座的墳墓遷移，想說縣市合併後高雄市

政府在經費上會有所作為，如果高雄市政府不想要投入經費建設，請局長和相關單位聯絡看是否有民間企業願意投資。而不是用什麼自行車步道 90 萬或幾十萬的，這樣不會有人願意來這邊的，而且我去看了兩三次，都只有八、九隻狗在那邊跑，根本沒有人，局長，你去看過嗎？或是局裡有同仁去看過嗎？

觀光局許局長傳盛：

我們在觀音山和觀音湖那邊有一個的管理站，裡面也有同仁，我去過那裡兩次，是自行車車道啓用儀式及後來觀音山步道整修也去過一次。

沈議員英章：

局長，這是昨天拍攝的圖是目前有投入建設的地區，裡面栽植一、兩百棵樹木都已經死了，你看到了嗎？不是只有種樹，還要去澆水、去整理，我要拜託局長趕快派人將枯死的樹木拔除，不要讓去那邊運動的民衆害怕，因為枯掉的樹木看起來像人的樣子很可怕，因為那邊以前都是墳墓，你注意看，你們有建設的是這樣，北邊的自行車道只做了 1 公里，長度不夠，民衆要騎去哪裡？植栽用意很好，民衆可以乘涼也可以美化環境，但是都沒有活，而且你看狗還那麼多，不是要你們要去開發它，因為必須花費二、三十億的經費，而是請你召開相關單位看看是否有民間願意投資，也許有人願意投資 500 億也說不定，因為這個特定區真的很漂亮。

在我的這本規劃案裡寫得很明確，這邊有 28 公頃，以前台糖的五分車可以遊園，都依照我的靈感規劃好了，小小的仁武區都可以做這樣的規劃，像你們這麼大的局處更應該要更投入，要不趕快還給人家，不要荒廢在這裡，市府單位就是這樣，規劃 50 年還是這樣、還是在環境影響評估，到底要評估多久？不要被仁武產業園區給趕過去，他們在 109 年就要完工。而且就在隔壁而已。如果對這邊不了解，可能很多人從來沒有去過那裡，旁邊這邊是產業園區，聽說這邊是市政府在園區要重劃的 3 塊土地，如果沒有進行開發，重劃後也沒有人敢住。請問局長你有沒有比較好的計畫？比較好的想法？

觀光局許局長傳盛：

這部分要向沈議員報告，之前仁武區公所做的計畫是一項，應該有 10 年以上了，現在新的風景娛樂區要規劃，可以請新的規畫公司針對現地、未來可能開發的方向，再做一個新的研究案，我覺得這樣對於未來會比較妥當。

沈議員英章：

要多久的時間？不要只是應付我。以前鄉親跟我說：鄉長，你以前就把 2,000 多座的墳墓遷移，等著要規劃，結果都沒有動靜，還要再評估，尤其現在又要在旁邊進行市地重劃，重劃後也沒有人敢買，因為旁邊不是觀音湖而是墳墓而且後面還有一堆墳墓，那是橋頭區公所的，縣市合併後變成是市政府的，如果

可以趕快把這邊做一次整理，這是我的建議。另外你們今年在 1 月 28 日召開的協調會議，協調後所做的開發計畫書請給我一份，我要看一下，讓我可以向所有的區民報告，市政府確實正在進行，但如果沒有，就還要有另外一種思維。我要請局長回去看看這本書，我剩下最後的一本也給你了，手上這本還是影印本，那時候製作了 300 本到現在只剩下這一本影印本，等你把這本書看完了有了靈感以後，要趕快但不是要市府編列經費，而是趕快促進民間的投資。這裡交通最方便，從高鐵到那邊 8 分鐘，離高雄市區不用 10 公里，那裡是高雄縣市合併後的市中心，而且這麼好的地方局長也不用擔心土地問題，因為都是市政府的土地，沒有抗議的問題，請加緊腳步縮短期程，不要讓我在下次會期再次提起，你要有所行動，好不好？〔是。〕

接著是八德二路、國道 1 號交流道附近，請問陳局長，你上次編列二百多萬元的規畫費用，現在規劃的如何？請局長回答。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

沈議員很關心八德二路國道 1 號交流道的拓寬工程，今年編列了 200 萬元的規畫預算，目前正在公開招標，進入到得標階段大概在六個月內可以完成整個可行性評估。這個部分和國公局也曾經接洽過，程序完成後，應該也可以得到他們的支持。

沈議員英章：

這不是去年編列的 200 萬元，怎麼是今年呢？

交通局陳局長勁甫：

就是去年編列今年使用的預算，我們今年要用的。

沈議員英章：

還沒發包嗎？

交通局陳局長勁甫：

目前公告上網中。

沈議員英章：

你說等鼎力路通車，但是到現在交通還是沒有改善。鼎力路和這條下去的交流道是不一樣的，下班從這邊回台南會經過那裡嘛！都塞到九如路而且只有一線道而已，當初高公局認為仁武這條八德二路太窄，我們就把它拓寬，公所也花了好幾億來拓寬好了。我希望市政府可以趕快針對國道 1 號進行改善，因為經過這邊的人每個都叫苦連天的，那邊一定會塞，而且鼎力路也通車半年了，我去看過，還是一樣沒有改善，拜託你儘快將這 200 萬元的規劃評估結果，評

估之後儘快向中央爭取經費，否則只會繼續塞車，塞得很嚴重，好不好？〔好。〕

大家都很關心船的問題，我要向陳局長建議，這個和觀光局有關係，世界國際的大城市都一定有船，尤其是海洋首都的高雄市，講得很好聽四周環海，但是我們的船隻卻沒有競爭力。我要拜託你們觀光局和交通局去考察，我們去比較近的珠海就好，我在參加亞運的時候，每一艘船都很漂亮，每一艘都客滿，這種觀光船並不是我們要搭往旗津的那一種，從廈門到鼓浪嶼每一艘都客滿，很賺錢的，但是我們的船卻是賠錢，我們的船隻都太過老舊。局長，請問船隻的船齡達幾年就要淘汰？

主席（陳議員玟娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

船隻的汰舊換新，詢問過業界一般大概是 15 年。

沈議員英章：

你們的船好像都超過二十幾年！

交通局陳局長勁甫：

沒有，一艘是 19 年，我們在今年正在興建一艘全電力驅動的船，因應剛才沈議員的關心，怎麼樣讓船的設計及年期…。

沈議員英章：

我想這樣好了，你們約一約一起去參訪好了，看看人家是如何經營的，船除了要新，還要有一些亮點，讓人家會想去坐。愛之船坐沒幾次，愛河現在的市場，陸客也好、外縣市的民衆也好，都沒有人要搭乘，因為太暗了，這些牽涉到觀光局，你要將愛河兩邊的河岸做得美麗一點，光線要足夠，拜託你們去走一趟，否則網路上調閱資料也可以，每一艘都客滿。

交通局陳局長勁甫：

找機會去參訪。

沈議員英章：

你們編預算沒關係，我贊成你們要去考察，去看看別人的船是如何經營的。我們的河岸兩邊都黑漆漆的，以前來高雄都指名要到愛河，現在都沒有人要去了，現在到愛河搭乘的人數都減少一半，以前還有一百多萬，現在可能剩不到 20 萬，旁邊沒有什麼好看的。船隻要安全，你一定要保證船隻的船齡不可以太大，以前前鎮中洲發生 25 淑女翻船事件，不可以再發生類似的問題了，雖然這沒什麼，但是再發生一次就不好了。拜託船一定要裝點得美麗一點，並創造亮點，讓遊客會想要來愛河。在二、三年前只要有外地朋友來，都一定帶去愛河搭船，現在都沒人要去了，我們要檢討一下，請觀光局和交通局儘快組團

到珠江考察，尤其是夜景塔及兩邊飯店都裝潢得很漂亮，這個一定要去實行。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝沈議員的質詢，接下來請黃議員柏霖質詢，時間 15 分鐘。

黃議員柏霖：

首先就教交通局長，我們這幾年推動高雄的大眾運輸，包括捷運及未來的輕軌、幹線公車等等，各種的快線，我想無非就是希望高雄市的大眾運輸搭乘率能有效提升。據我所知前幾年進步很快，這幾年比較趨緩，甚至可以說是沒有進步，代表我們在很多政策工具上，是不是還沒有很有效的落實，還是能有怎樣的努力？我那天就在想一個問題，過去為什麼很多高雄市民不太願意搭乘大眾運輸，大概有兩個很重要的問題，第一個是等很久；因為你對於班次何時會到達的不確性太高，這個部分因為有持續在努力，現在還有資訊科技的輔助，相對會比較穩定。第二個是坐很久，很多路線到底有沒有讓它更有效？現在的社會是否能用資訊科技來輔助，讓整體有效？我就想到現在只要到台灣的任何一個地方，只要輸入地址，就會出現 3 至 4 種的路徑，譬如說走國道 1 號或國道 3 號等，有很多不同的搭配，上面甚至還會出現行車時間，你選擇這條道路需要多少時間，選擇另一條道路需要多少時間。同理我們如何讓更多高雄市民去搭公車？如果我們有類似這樣的服務，當然這個後台需要很大的資訊庫來做處理。譬如我今天在高雄市某一個地方搭 53 號公車到另外一個地方，可能在整個大眾運輸上會有 2 個至 3 種選擇，如果這 2、3 種選擇，我能有效的在預算範圍內，讓他能有效快速達到，我想這樣子也能夠提升市民願意搭公車的願望。因為方便嘛！如果成本也差不了多少，但又快速、又便捷，搭大眾運輸就是希望安全、快速、便利，價格又有優惠。我想這方面應該有系統提升高雄的大眾運輸，我不知道局長是否同意本席的建議？我們可能怎麼來做？請局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

黃議員一直很關心我們公車的服務，剛才黃議員所提到的，透過公車動態系統的 APP，讓民眾能很便捷的了解，想要搭乘的班次時間大約還有多久才會到站；車子目前大概在哪裡？這些功能在我們的 APP 裡都非常的健全。另外你所關心的旅次規劃的功能…。

黃議員柏霖：

再加值一點，以前是單線而已。

交通局陳局長勁甫：

也有，甚至可以輸入目前的所在位置及即將前往的目的地，這中間…。

黃議員柏霖：

我是說這種服務要大量推廣，我覺得這是好事。

交通局陳局長勁甫：

我們有把這個功能放進去，這裡面還可以再提升，讓他更便利，所以這部分我們會持續再做。另外因應油價下跌，我們在去年底開始，對於一些重要的幹線在尖峰時間，將公車班次加密，希望透過這樣的方式，民衆能夠感受到在他最需要公車的時候，公車是能很快就到達。

黃議員柏霖：

這幾年的大眾運輸率的比率為何？

交通局陳局長勁甫：

整個公共運輸的市場，在高雄占了 8.2%，比以往的 7.2% 增加了 1%，當然一個百分比因為基礎太大了，所以一個百分比對我們而言已經是滿大的鼓舞。就公車而言，民營化之後，從 102 年到 103 年，因為 103 年是公車實施民營化的第一年，實施免費搭乘的部分，整個運量提升 20%，成長了 2 成。去年因為免費的政策在 2 月結束，所以照正常來講，我們也預期、很擔心運量會下跌，因為已經開始收費了，不過我們提出 1 日 2 段吃到飽的永續幸福計畫，所以民衆在往返搭乘都會搭到 2 段，所以我們認為 2 段是民衆可以接受的付費方式，超過的部分，不管怎麼坐都不會加收錢。因此在 104 年的運量沒有下降，反而還成長了…。

黃議員柏霖：

微幅成長。

交通局陳局長勁甫：

微幅成長，我們希望未來預算能再更多，我們可以在各個班次或是路線上能夠再增加，相信他還有成長的空間。

黃議員柏霖：

一個城市大眾運輸的搭乘率越高，代表民衆使用摩托車或汽車的機會相對減少，我們希望把這個串起來，串起來就是兩個核心觀念—有效率、成本降低，讓他能夠改變生活型態，這個對高雄是有幫助的，我們要持續的做。但是持續的做又牽涉到捷運局，我們一直希望能升級，譬如說我們要有輕軌、有黃線、有棕線等等，這個部分要向中央提出計畫及可行性評估調查，本席一直相信最好的可行性評估就是「養量」，就是那一條線去跑，跑完之後，有量出來後，我相信你跟中央要預算也會要得到。不是我對這些可行性研究機構沒有信心，而是太多的政策都是可行性研究可行，真正去做都是不可行，為什麼？因為你

每次讓他做都不可行，你以後就不找他研究了，這是不對的。而是真正能不能呈現出那個結果。

所以我前天聆聽了捷運局有在說準備要申請幾條線，我覺得交通局這邊就是要配合用公車去嘗試。今天這條線嘗試以後，萬一沒人坐沒關係，我們要換公車就改個號碼，今天改 A 線或是改 B 線，每天都可以改，但是輕軌做下去就不行了。現在你看輕軌光那 4 個站，很多市民都反映說到底是要派志工、交通警察、義警在那個路口指揮多久？如果每個路口都要派指揮，那未來整個環線運作，一天要派多少人在路口？我想這個問題當然也是要教育，也是要讓市民習慣，這是未來必然要做的，那我們怎麼趁現在，把養量做好？

所以這裡我要跟幾個局長做建議，第一個，我希望未來捷運局要去中央申請預算，包括交通局這邊要搭配著去做嘗試。你就是棕線就讓棕線跑跑看，量出來了我們要去跟中央申請預算的話，相信如果今天你是交通部長，你要給錢你會給得比較爽快。沒有錯，你看人家這個真的有人在跑，不是學者專家研究完以後的結果，我想那個說服力是不一樣的。所以第一個我希望兩個局要多合作，趕快去做試驗，我認為這是會有效而且極具說服力的。

第二個，中山大學有向交通部的南區區域運輸研究中心，那個計畫，我覺得市政府、無論捷運局或教育局，都應該跟他們有聯繫。我想讓有一些研究機構來做更新整體高雄市大眾運輸圈方向的努力，會有助於我們資源的整合。我相信我們向中央要預算的時候，如果有這個中心來給我們背書，那這個計畫是經過我們討論過的，相信中央要給預算會更快、更有效。所以這部分我希望…，局長你應該常跟他們有聯繫，我覺得應該更密切，讓他們在交通方面可以成為市政府的智庫。如果中央願意出錢讓高雄來用，那還有什麼比這個更好？不用花到我們自己的錢，又有他們的知識做背景，我相信未來高雄的大眾運輸搭乘率絕對不只局長剛剛提到的 8%，可能變成 9% 或 10%。當然希望越多越好，代表城市是往一個比較好的方向前進。

局長針對本席的建議，你的看法是什麼？然後我們應該怎麼做？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

黃議員剛才特別提到交通部有補助中山大學成立一個南區的區域運輸研究中心。事實上成立這個中心，在市政府的角度來說，也是出了很多力量協助他們成立。當然他的功能就是要跟地方上，特別是高雄、屏東以及澎湖這邊能夠做…。

黃議員柏霖：

跨領域的結合，對不對？

交通局陳局長勁甫：

跨領域的結合，對。中山大學因為是在社會科學院裡面，所以他們可以提供給我們的是另外一種面向的協助。目前像哈瑪星的生態交通國際慶典，還有相關的…。

黃議員柏霖：

他有在協助我們就對了。

交通局陳局長勁甫：

對，有在協助我們。還有智慧運輸論壇，乃至於我們現在很重視的，希望能再提升公車業者司機的在職教育，這個部分都是透過這個中心來協助我們辦理。

黃議員柏霖：

好，這個部分要拜託你了。

第三個，除了關心大眾運輸率提升外，我發現以三民區為例，有幾個地方很容易塞車，大中路跟民族路。最近中央好像補助一筆三億多的錢給工務局，要在北上…，應該說是國道 10 號由西向東，就是民族路右轉上面要做一個匝道，當地很多民衆有很大的反彈跟抗議、陳情，因為那剛好是三民區，所以也有人來跟我陳情。我不知道交通局長知不知道那邊要開一個匝道？因為我不是交通的專家，我希望你們應該去研究一下，我一直覺得這個社會什麼都要有專業，工務局當然也是專業，但是工務局的專業是把它蓋起來。但這個地方是不是應該去蓋匝道？就不一定工務局了解了，局長你了解我的意思嗎？如果是經過你們交通局的背書，覺得說那邊開一個匝道上對整體的大中系統，對北高雄這個地方是好的，那本席當然支持。如果只是因為中央要給我們三億多，那我們就要在那邊興建一個匝道，那對當地整個交通的品質改善是沒有幫助的，我覺得要這個錢未必是好事。

我不知道交通局有沒有建立在交通本業專業的立場，去討論這個匝道適不適合？應不應該？請局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

黃議員所提到的這個應該是在大中路那邊北上…。

黃議員柏霖：

民族路要右轉的。

交通局陳局長勁甫：

對，北上的匝道興建。這部分其實是整個交流道附近，有不同的、分階段的改善計畫。當然中央有補助經費來興建，交通局有參與到裡面的規畫、審查，所以基本上是有它的效益，我們才會往前推動。

黃議員柏霖：

因為當地居民一直在反映說，如果那個匝道一開，上去如果要右轉，他說會有很嚴重的阻塞。坦白講我不是這方面的專家，我在這個地方也正式拜託局長，回去再把案子拿出來看一下。當然如果它對改善高雄市上高速公路是有益而且有效的，那當然是一定要做。但是如果效益不大又要花費三億多，未來甚至會造成阻塞，這個可行性就應該要做更好的評估，你了解本席的建議嗎？

交通局陳局長勁甫：

了解，我回去會把這個案子請同仁再拿出來研究一下。必要的時候，如果需要再跟地方上做更進一步的說明，解除大家的疑慮，我們也會督促來辦。

黃議員柏霖：

那這個部分就拜託。局長，還有另外一個就是縣市合併後，本館路是包括鳳山要到三民，或是路過三民到左營等等，本館路一直塞車。那個流量滿大的，而且也是通向殯儀館，所以整個路幅也不夠寬。該開闢的部分，好幾任工務局長都說要把本館路拓寬完成，但是都沒做。我相信應該有很多人跟工務局陳情說本館路塞車非常嚴重，包括從鳳山經過澄清路，在經過正修這一段就堵車堵到十全路，對不起，堵到建工路甚至到殯儀館過涵洞，這整條路幾乎都在塞車。我不知道交通局針對這個部分有沒有什麼可以再改善的，或者你們有沒有去研究建議工務局趕快去把本館路開闢完成的計畫？我相信你們的專業建議搭配工務局的開路執行，應該會比較有效快速地解決這個問題。

交通局陳局長勁甫：

有關拓寬的部分，這應該是工務局的權管範圍。交通局可以做也應該做的是剛才提到的本館路的路廊，兩側比較大的區域有沒有相關的交通運輸優化的政策出來，這部分我們會要求…。

黃議員柏霖：

在這裡本席就正式拜託你，針對整個本館路及從澄清路以北那邊的青年路，一直到高速公路涵洞的這個區塊，到底怎麼樣讓它能夠不要那麼壅塞，是不是你們就做一個專案研究一下好不好？

交通局陳局長勁甫：

可以的。

黃議員柏霖：

這個部分拜託，因為包括我們自己有時候都會塞車塞在那邊，很多市民也會

來反映。我所知道的是本館路如果開闢完成，它的路幅應該不只這樣，這可能是預算的關係，但是在預算還沒有落實之前，我們到底還能做什麼？這是交通局應該要去努力的，好不好？這部分就拜託你，這兩件事。一個大中路跟民族路的匝道部分，專案再抽出來看一下。如果研究過後發現真的該怎麼樣進行，我相信你們有你們的專業。再來是本館路的這件事好不好？這些就拜託你，好，謝謝。

主席（陳議員玫娟）：

好，謝謝黃議員柏霖的質詢，休息 10 分鐘。

繼續開會。接下來登記質詢的是伊斯坦大議員，時間 15 分鐘。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

我們常常說旗美九區是後花園，我要先問一下觀光局長，在這個區域的部分，我們市政府觀光局規劃了哪些觀光發展？請局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

觀光局許局長請答復。

觀光局許局長傳盛：

我想旗美九區基本上分成幾個部分，像旗山、美濃因為距離市區稍微近一點，他們有各自不同的特色。旗山有旗山老街的規畫，美濃是我們的客家原鄉，我們有規劃腳踏車步道，還有夏日在美濃很多的暑期活動，這是比較屬於平地的部分。還有在杉林，我們也有規劃腳踏車步道，以及農村體驗活動。

原住民區域，例如茂林，我們從 2 年前就開始跟茂林區公所，以及茂林國家公園管理處舉辦的茂林賞蝶，還有茂林的獵人體驗活動，以及茂林一日遊。至於桃源，我們除了跟桃源區公所舉辦寶山農村市集以外，還有跟桃源區公所接續舉辦賞梅活動，以及去年舉辦的南橫馬拉松，把南橫沿線的美景跟全國民眾報告，我們南橫這一塊已經恢復了。另外那瑪夏這個區塊，我們這幾年跟區公所都有合作賞螢活動，現在正如火如荼的進行，聽說到目前為止已經有上萬名觀光客上去了。所以，我們希望把這幾個區，根據各自不同的特色，不管是人文的、地理地貌的，或是主題活動的方式把觀光人潮帶進去。希望能活絡當地的觀光產業，也帶給當地的民衆更多的商機。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

其實剛才局長所提到的旗美九區的觀光產業發展，像旗山的老街是很明顯的有績效，但是其他你報告的部分，好像都只是辦活動。辦活動不是不好，但是它的觀光產業基礎不夠穩定。其實發展觀光除了服務觀光客以外，應該要讓在地比較有潛力發展的部分，市政府觀光局也應該要投入一些預算去規劃。

我舉桃源區為例，我們雖然也是茂管處的服務範圍，但是茂管處這 15 年來

並沒有對我們桃源區有任何建設，除了唱歌、跳舞以外，什麼都沒有。現在南橫公路即將要打通，茂管處以及市政府觀光局好像也沒有具體的規劃。這個區不是辦活動就會賺錢的。你們有預算辦活動，也只是核銷經費而已，當地居民有沒有賺到錢？其實沒有多大的幫助。

像上次路跑活動在寶來舉辦，就看到那幾天遊客真的很多。我再請教你，寶來現在的溫泉開發狀況和進度如何？因為有寶來鄉親在問我，請答復。

主席（陳議員玫娟）：

許局長請答復。

觀光局許局長傳盛：

跟伊斯坦大議員報告，我們對寶來溫泉的鑽探一直都有在持續，包括之前水利局委託的兩口井，但是很可惜沒有鑽到。我們觀光局從去年開始也跟交通部觀光局申請一筆經費，跟市政府合資一共 2,000 萬元，預計要鑽探兩口井。目前鑽探的第一口井是有水，但是因為水量不夠大，還沒有辦法商業化運轉。所以現在是朝另外再找一口井，這個區塊我們用大氣科學的方式分析它的地質，用這樣的方式去鑽，而不是漫無目的的鑽。根據專家的推估，這口井有水的機率很大，主要就是寶來地區現在溫泉的量不夠，如果鑽探到的量夠的話，我想恢復榮景應該指日可待。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

像我們桃源區，市政府觀光局也沒有投入什麼規劃的觀光產業，茂管處也沒有。其中應該有一個部落值得開發的，就是拉芙蘭里。為什麼拉芙蘭里一定要開發？這個部落的名稱是因為一千多年前在虎尾有個拉芙蘭社，布農族就是這樣遷移的，然後搬到現在的桃源區。拉芙蘭有什麼特色呢？這個部落的範圍內都是溫泉，而且這個部落有發展的潛力。88 風災以前，這個部落每戶都努力的為觀光客服務，所以曾經有一個民宿聯盟，每一戶都空出房間，打造成套房，當地也有一些民宿。在 88 風災以前，這個部落可以容納 600 個觀光客。我們在開發一個區域的觀光產業的發展，應該要資源集中，譬如說這一、兩年把資源集中在桃源區的拉芙蘭里開發。拉芙蘭里的街道比較寬，房子也都比較新。我們的街道、巷道也都正名為附近的山名，譬如說玉山我們稱為 Saviah 路；大關山我們稱為 Mapauk，所以我們有 Mapauk 路，它已經是具有歷史文化典故的部落了。但是我們市政府觀光局以及茂管處，一直沒有將這個部落比照寶來街來打造原住民部落，做為非常吸引觀光客的原住民部落。

我不喜歡看到政府單位只辦唱歌、跳舞，我再重複講一遍，我們這個民族不是只會唱歌、跳舞，這些刻板印象造成市政府官員要開發觀光產業，沒有實際投入整個計畫、預算，只唱歌、跳舞有什麼好？像拉芙蘭里我要拜託局長能夠

配合茂管處，選一個部落來開發觀光產業，為觀光客服務。拉芙蘭里都是平原和平地，人口也不多，當地的產業就是愛玉，也是愛玉最多的部落，除此之外，我們希望透過政府的預算規劃部落，比照寶來街，到部落開發一些民宿、露營，我們部落有一戶人家已經種了一千多棵八重櫻，這個部落因為靠近梅山國家公園，梅山國家公園及服務中心，遊客容量也有限，所以遊客就會往拉芙蘭里附近找民宿，但是政府沒有什麼規劃，所以我要拜託局長，是不是可以跟茂管處合作，打造一個比照寶來街的原住民特色部落，將來有潛力發展觀光民宿、露營，而且附近有登山步道，可以爬到大關山，也可以爬到烏夫冬山，現在登山的遊客非常多，我希望觀光局長找時間和茂管處一起努力規劃拉芙蘭里，這個部落都是溫泉，隨便在一個點鑽探就有溫泉，溫泉開發之後，變成公共浴室，讓遊客進到部落就有溫泉可以使用，附近就會發展民宿、露營事業，所以這個非常重要。

我常常有幾個感想，市政府各單位的預算，我每次都很煩惱，煩惱什麼？這裡編 10 億元、那裡編幾千萬、幾百億，原鄉呢？連開發觀光的預算都沒有編列，山那麼美麗、河川那麼漂亮，南橫公路也即將打通，為何不打造拉芙蘭里部落，打造一個具有原住民特色的觀光部落，將來為南橫的遊客服務，而且這個部落也很特殊，人才非常多、行政人才多、部落共識強、文化素養高，這個部落在規劃時，會比較容易取得共識。我希望局長找時間跟茂管處一起到拉芙蘭里辦會勘，跟部落面對面座談，寶來街已經打造了，上面總是要打造一個原住民的部落，類似寶來的街道，寶來容納不下的，可以到梅山，梅山容納不下的，可以到拉芙蘭里這個部落。

還有一點，寶來幾個產業代表向我反映，什麼時候可以有泛舟的活動？泛舟的點是不是可以拉長到桃源，從桃源做為泛舟起點，往下泛舟，是不是可行呢？這是寶來幾個產業代表給我的意見，泛舟的起點放在桃源，對桃源的商店也會帶來一些商機，這是我今天特別質詢局長的一些問題。我知道，包括茂管處、區公所談觀光，…。

主席（陳議員玟娟）：

延長 2 分鐘。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

都是辦活動，唱歌、跳舞有什麼好看的，每天看唱歌、跳舞都看膩了，我們要有實質的產業計畫，要培養當地的人有經營產業的知識，有經營產業的效果，所以我們必須要改變態度，對原鄉的開發觀光，不是只有辦活動，唱歌、跳舞不是辦法。希望局長在推展旗美九區的觀光，除了美濃、旗山、甲仙、杉林、六龜、寶來同時規劃以外，不要忘記原鄉也要開發，因為我是桃源區選出

來的議員，我只點出拉芙蘭里應該要全力規劃，我們一起努力。請局長答復，有沒有意願幫這個部落打造一個比照寶來街的規劃案，為日後的遊客服務呢？請局長答復。

主席（陳議員玟娟）：

觀光局許局長請答復。

觀光局許局長傳盛：

非常感謝伊斯坦大議員的指教，拉芙蘭里部落蘊藏非常多的觀光資源，尤其有很多溫泉，當然對整個觀光是非常大的助益，剛剛伊斯坦大議員的指教，會後我們立刻來聯繫茂林國家公園管理處的同仁，也和區公所辦一個聯合會勘，到拉芙蘭里周邊看一下環境和場地。如果有一個很好的平台，現在很多人喜歡到郊區露營，我們可以開發做露營區，因為露營區的維護管理也比較單純，我想這都是可以讓原住民區，特別是桃源區，有一個更好的觀光產業的升級，會後我們馬上朝這個方向來進行，謝謝。

主席（陳議員玟娟）：

謝謝伊斯坦大議員的質詢，接下來請劉議員馨正質詢，時間 15 分鐘。

劉議員馨正：

我剛剛聽了伊斯坦大議員的質詢，事實上有些看法跟我是一致的。我一直覺得市政府在推動高雄市的建設，很多部分都是局處沒有整合，局處的資源沒有整合是非常可惜的，觀光的推動並不是說活動就不重要，但是產業的發展也很重要，所以活動和產業要結合。我曾經在部門質詢時請教經發局長，他的整個施政建設和經濟建設在旗美地區是零，如果在這個情況之下，不管觀光局怎麼做，旗美地區的經濟、觀光的產業一定發展不起來，這是可以想像的，我先做這樣的初步回應。

還有請教交通局陳局長，現在整個旗美地區的人潮，包括觀光的推動，包括產業的發展也好，當然交通是非常的重要。早期旗美地區的人…，外地要到旗美地區，大概只能走以前的旗楠公路，現在是 10 號公路。後來我一直在講，我是希望把台 86 號，從關廟延長到內門，這一部分我是得到很多的回應。剛剛你好像有提到，幾號道路現在協商過 2 次，局長能不能答復一下？

主席（陳議員玟娟）：

交通局陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

劉議員剛才提到的是有關台 86 號東西向台南關廟線，希望能夠延伸到內門、旗山到杉林。

劉議員馨正：

對，這我上次的會期有提。

交通局陳局長勁甫：

我們也把這個意見跟公路總局那邊做過反映，經過幾次的討論，他們目前原則上是，希望近期就利用 182 線，就是關廟、龍崎這一條路線截彎取直，來達到這樣的效果。

劉議員馨正：

局長，第一次的協商，182 線是在哪裡協商？

交通局陳局長勁甫：

議員所指的是…。

劉議員馨正：

182 線。

交通局陳局長勁甫：

協商的時間嗎？〔對。〕104 年的…。

劉議員馨正：

在哪裡協商的？

交通局陳局長勁甫：

4 月 9 日是在地方召開說明會，這個…。

劉議員馨正：

局長，不是在立法院王院長的辦公室嗎？

交通局陳局長勁甫：

立法院王院長那次是 104 年 10 月 15 日，是工務局新工處，還有交通局有到立法院去拜訪。

劉議員馨正：

參加的人有哪些？

交通局陳局長勁甫：

就是工務局新工處還有交通局。

劉議員馨正：

中央有哪些人？

交通局陳局長勁甫：

我能不能請有去參加的同仁來說明？

劉議員馨正：

誰參加的請講一下。

交通局陳局長勁甫：

這個資料是不是容許我們調一下…。

劉議員馨正：

你們不敢說啦！

交通局陳局長勁甫：

怎麼不敢說呢？

劉議員馨正：

局長，這麼簡單的事情，王院長主持的，台南市交通局的人，包括我們交通局的人，還有交通部的部長，還有前立法委員鍾紹和，在立法院院長辦公室。當時是達成共識，要編列預算，交通部長也答應，我只是還原這樣的事實。局長，我們的雙層巴士，現在只打算做觀光遊覽車而已嗎？還有沒有做其它的，日常的那種客運運輸有沒有？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

目前我們釋出的觀光巴士是做觀光性質的。

劉議員馨正：

因為我很擔心，局長是從英國回來的，英國系統的，很多都有雙層巴士，雙層巴士我很擔心你在高雄推動。上次會期質詢我有提到，因為環境的不一樣，把英國的那一套想法拿到我們這裡來，我是很擔心會失敗。因為我們這邊的機車實在太多了，整個空氣的污染影響實在太大。這一部分如果說只是用在觀光這一部分，到時候即使是失敗，我們的損害也不會那麼大，只要不是用在我們日常的客運路線上。

局長，還有我上一次曾經跟局長請教，月光山裡面的隧道空氣非常差，而且我有打電話給局長過。事實上這一部分請局長一定要想辦法，你認為月光山隧道裡面通風的設備，會不會是全台灣最差的，局長請答復。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

劉議員也曾經跟我反映過月光山隧道空氣品質的問題，這部分我們也有聯繫，那應該是公路總局，還有養工處來了解一下。因為這個畢竟不是我們交通局能夠負責的。

劉議員馨正：

但是這個還是跟交通有關係，〔當然。〕請局長能夠稍微去關心一下，月光山隧道整個通風、交通的品質，這個影響非常大。如果時常經過那邊的人，對他們的健康一定是會影響的，有時候經常過去都是霧濛濛的。局長，這一部分

我們提供一個好的交通動線，讓旗美地區的人在那邊通行，這是非常重要的。

還有砂石車，從杉林經過美濃的砂石車是走哪一條路線？局長，你知道嗎？經過月光山隧道，然後經過西門大橋，西門大橋它不是走中正路到美濃，是走西門大橋那一條路然後經過中壇，然後再往里港方向。〔有。〕但是從西門大橋過來以後，那條路是非常窄的，經常砂石車要與人車爭道。這一部分局長是不是思考一下，把西門大橋一直到中壇那一段，是不是也要拓寬？尤其是有交叉路的那一部分，一定每一個交叉路段，都要加交通警告號誌。因為那個地方有一個路段，曾經死過 2 個人了，這一部分請局長特別注意一下好不好？〔好的。〕捷運局，目前輕軌搭捷運的人數有沒有增加？

主席（陳議員玟娟）：

捷運局吳局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

目前輕軌的部分，由原先第一個月開始兩萬多次，現在已經達到 17 萬人次，這是累計的部分。

劉議員馨正：

每個月呢？

捷運工程局吳局長義隆：

每個月的部分，我們也是…。

劉議員馨正：

有沒有增加？

捷運工程局吳局長義隆：

有增加。

劉議員馨正：

增加的幅度大概百分比是多少？

捷運工程局吳局長義隆：

這一部分我們沒算，是不是會後我們再送給劉議員。

劉議員馨正：

局長，這個怎麼可以沒有算，這個非常重要。

捷運工程局吳局長義隆：

我們有成長趨勢，整個成長趨勢部分，是看得出來它是有增加的。

劉議員馨正：

有增加，但是如果增加一點點，局長，那是非常大的隱憂，因為本來是期待透過輕軌，然後來帶動捷運的運量。你剛剛說運量不是問題，是密度的問題。事實上如果因為密度的原因，那跟整個輕軌能夠帶動的話，是真的可以增加密

度。〔是。〕所以局長，是不是能夠把輕軌目前每個月增加的人數數量資料提供給我？〔好。〕我在總質詢的時候再請教你。觀光局許局長請教一下，你認為旗美地區最有魅力的觀光景點是什麼？

主席（陳議員玟娟）：

觀光局許局長請答復。

觀光局許局長傳盛：

我想最有魅力，因為可能每一個人喜歡的點不太一樣，我們…。

劉議員馨正：

對你來說呢？如果以局長來說，認為哪一個地方最有魅力？

觀光局許局長傳盛：

這個在旗山、美濃…，我自己本身的特質喜好，我想以美濃區這樣的客家特色，以及他的田園風光，還有很多像陶瓷，還有菸樓，這些都非常值得，很多…。

劉議員馨正：

局長，如果今天我們是台灣一個大的都市，台灣第二大的都市，外國觀光客來，旗美地區有沒有具有吸引國際觀光客魅力的景點？

觀光局許局長傳盛：

當然是有。

劉議員馨正：

哪裡？你說。

觀光局許局長傳盛：

如果以目前我們所規劃的，像如果是宗教的，從美濃進去到六龜的一貫道的天台山，然後再到寶來上去這一塊的自然景觀，這都非常有吸引力。另外我們一直在內門辦的宋江陣的這種觀光藝文活動，這也是非常受到觀光客的歡迎。

劉議員馨正：

事實上，我一直覺得，我們的觀光能夠整合起來的話，我一直在講原民，日本人對我們的原住民文化非常有興趣。

觀光局許局長傳盛：

是。

劉議員馨正：

我們的宋江陣也好，這個是比較具有華人文化的東西，客家文化也好，客家到大陸也看得到，宋江陣等很類似的東西，但是原民這部分是日本人非常有興趣，類似像這樣的東西，原民、客家、閩南在我上次也講是不是能夠整合起來？比較有系統的去整合起來，再包括旗美地區的天然景觀，我認為把這裡整合起來的話會很有吸引力，包括我們設備的提升，及剛剛講的溫泉，如果溫泉業目

前經營的水準沒有提升，我想國際觀光客是不可能會來，所以像這些東西，我真的覺得目前旗美地區的觀光真的還有努力的空間，還非常的大，我不知道局長覺得怎麼樣？

觀光局許局長傳盛：

當然，我們還是需要更多的資源，用來投入這個區塊的整體規劃。

劉議員馨正：

我一直覺得市府在旗美地區能夠投入的、關心的，真的是還不夠。在這裡，我想跟觀光局提出一個建議，在高雄這邊經常會去爬柴山，而在旗美地區的爬山登山步道，現在是不是可以從旗尾山走路走到美濃的月光山，但是中間會一段非常不好走，我們是不是可以把旗尾山到月光山之間不好走的那一段，好好的做個整理，讓很多人可以從旗尾走登山步道到月光山再下來，下來以後一邊可以到杉林，一邊可以到美濃，我認為這個可以帶動運動，也可以帶動觀光。這部分，我不曉得局長覺得怎麼樣？

主席（陳議員玫娟）：

許局長，請答復。

觀光局許局長傳盛：

這個我自己也有走過，但沒有走完，因為之前…。

劉議員馨正：

那一段不好走嘛！

觀光局許局長傳盛：

對，不好走。這部分我們也來做一個探勘，這個還牽涉到土地，到底是私人的？還是公家的？如果是私人的還比較複雜一點。

劉議員馨正：

我認為那兩邊都已經非常好走了，就只有一小段而已。你知道嗎？

觀光局許局長傳盛：

是，我知道。

劉議員馨正：

那個是很多人很輕鬆的就可以去走、爬山、登山，比柴山還好走，而且運動量也夠，我覺得這個請局長思考一下。局長，還要請教一下，上一次的事，我不曉得你是不是忘了？你答應我中正湖東側要做公廁，局長，你說要找…。

觀光局許局長傳盛：

對，我跟劉議員回報，這個我們有跟美濃區公所，還有因為當時一開始做的時候是養工處那邊在做，我們已經修了一個，現在有去評估，東側接近客家文物館，客家文物館也有公廁可以給他們使用。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

劉議員馨正：

真的很多人跟我反映，尤其年長的人，真的是年長的人。爲什麼我一直會在講這個事情？請局長真的去思考，年長的人沒有辦法走到 200 公尺外的客家文物館，如果真的是緊急的時候，請局長再認真的去思考一下，好不好？真的很多人跟我反映。我還是要再請教交通局陳局長，最近我們新增加取締照相的據點到底增加了幾個？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

劉議員馨正：

在旗美地區。

交通局陳局長勁甫：

測速照相的部分不是我們交通局的權管，是交通大隊他們負責的，所以我這邊手上沒有資料可以回答議員。

劉議員馨正：

局長，我希望你跟他反映一下，這個我再請教警察局。

交通局陳局長勁甫：

是。

劉議員馨正：

事實上，沒有政府搶錢搶到這個地步，250 公尺，大概不到 300 公尺就設一個，這個是非常沒有道理的，站在交通的立場，也請局長就你的專業判斷，適不適合？

交通局陳局長勁甫：

議員，是不是把那個地點給我？我來瞭解一下它是…。

劉議員馨正：

龍肚國中的門口距離不到 300 公尺，就有 2 支測速照相。

交通局陳局長勁甫：

我來瞭解一下，它是不是測速照相？

劉議員馨正：

好。

交通局陳局長勁甫：

因爲有一些是路口的監視而已。

劉議員馨正：

不，照相機，照相。還有一個，請局長還是一樣反映一下，美濃的高雄客運站能夠改建一下…。

交通局陳局長勁甫：

好，我們跟高雄客運來協商。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝劉議員的質詢。再來是李議員眉蓁質詢，時間 15 分鐘。

李議員眉蓁：

每一次交通部門，大家最關心的也是觀光的問題。大家知道觀光局在工作報告裡面說，高雄市的觀光發展去年（104 年）在大環境的不景氣之下仍然奮力邁進，所以來高雄旅遊、住宿的國內外旅客，總計約達 806 萬人次，首度突破 800 萬人次，較前年 762 萬 6,000 人次，成長約 5.8%。整體客源比較：一、國內市場，大概有 460 萬人次仍為最大宗，成長近 5%；二、國際觀光客，約 346 萬人次，成長近 7%，其中最快速成長的市場，依序分別是港、澳、新加坡、馬來西亞、韓國和日本。局長，在市長施政報告的時候，我就有提到這個問題，就是國內已經有 10 家民宿可能要宣布經營不下去了，在景氣不看好的情況之下，大家都在觀望 520 之後這些旅客會不會減少。這個部分現在不知道會不會減少，但是大家預計會減少，如果大陸的旅客即將減少這麼多，高雄市到底有什麼因應的作為？請觀光局長回答。

主席（陳議員玫娟）：

觀光局許局長，請答復。

觀光局許局長傳盛：

我想跟李議員做兩方面的報告，第一方面，其實縮減陸客這樣的傳聞從年初開始就陸陸續續有聽到，所以我們也積極的因應。我們的因應有兩個方式，第一個，增加國內的客源，為了增加國內客源，我們提出一個補貼的方案，也就是從 3 月開始到年底這段時間，我們的預算是有限的，我們就提撥 500 萬元，只要是 25 個人以上成團，有住高雄旅館一個晚上，每台遊覽車補貼 5,000 元，用這個吸引國內…。

李議員眉蓁：

這是針對國內旅遊嗎？

觀光局許局長傳盛：

國民旅遊，國內旅遊部分提這個方案；第二個，國外的國際旅遊，我們假設陸客真的可能縮減的話，我們就是大量吸引東北亞和東南亞就近的觀光客。我們也提出一個優惠的方案，只要是吸引東北亞、東南亞這些觀光客的旅行社帶來高雄，住宿二個晚上以上的，我們按人頭計算，每個人頭補貼他 400 元，這

是目前我們從 3 月以後提出來的鼓勵方案。當然除了這個之外，我們也會積極的再到周邊的幾個國家去辦理說明會，就是所謂的 promotion，我們近期就會安排去韓國一趟，也會安排去日本一趟，我們希望增加高雄的曝光性，讓更多的觀光客可以到高雄來。

李議員眉蓁：

其實局長對一個城市的行銷，從這幾年來擔任局長來看，我就認為你是一位非常務實的局長，很多事情都是一步一腳印，當然我也知道你是非常認真。也因為觀光局每次都提到很多的亮點，你剛才也講 104 年可能有比前年更好一點，可是我沒有看到更多的突破，在觀光上有更好的突破。其實對於一個城市行銷來講，城市定位很重要，因為我也喜歡舉些例子和大家一起討論，大家都知道現在的香港，2010 年的 1 月至 10 月，當時香港紅酒拍賣會是全球排名第二大的，拍賣成交價達 7.54 億港幣，已經超過紐約的 4.62 億，香港銀行就推出紅酒貸款服務，拍賣場還出現紅酒競標代理人及推出紅酒期貨，又有專業的紅酒儲藏倉庫服務。其實在百貨公司也有專業銷售人員，而屈臣氏酒窖也打造出香港最大的紅酒連鎖零售通路品牌，而香港人士認為紅酒不是一個單純存在的行業，如果葡萄酒和美食、旅遊結合，產生一個協同效應的話，整個行業可能會成長得更快、更好。為什麼要這樣的和局長討論？例如高雄是以遊艇為旗艦產業，可是卻不見用遊艇來發展出一些更好的觀光產業，甚至連帶動一些郵輪到高雄，或是高雄產業和…，昨天也和海洋局局長討論過這個問題，就是高雄的產業和海洋產業並沒有因為高雄以海洋產業做為旗艦產業，而發展更多的觀光。舉例來講，香港比我們還小，當然地點也不同，但是卻以紅酒創造出更多的產值和產業出來。請教局長，高雄除了遊艇之外，是否還有其他的產業或觀光特色可以創造更多的價值出來，請觀光局局長回答。

主席（陳議員玫娟）：

許局長，請答復。

觀光局許局長傳盛：

非常佩服李議員對特定議題行銷，其實高雄有很多主題在推動，包括最近才和一個咖啡烘焙…，舉辦一個世界大賽，也吸引了各地的咖啡烘焙好手，因為我們有一個年輕人得到世界烘焙冠軍，就用他來號召，吸引更多對咖啡烘焙有興趣的好手到高雄比賽。之前他們來找我時，我也覺得這個構想不錯，畢竟高雄這幾年培養出來喝咖啡…，然後在很舒適悠閒的湖邊、岸邊、河邊，其實這也是城市的一個特色，類似這種我覺得也是值得發揮。另外是提到的遊艇，一開始確實也想要推這個，我們和遊艇業者也有談過，他們回答是因為這個產業是高端的族群，好像不大接待一般的消費者，後來也有和海洋局另外討論，就

是把來參加會展這些比較高端消費拉到遊艇工廠參觀，而且遊艇工會基本上是可以配合合作，因為覺得他們會較有購買意願。

另外是這幾年一直在推的麵包烘焙，因為我們也出過世界冠軍，也有和吳寶春師傅團隊討論，現在他們也要舉辦一個世界麵包論壇或是烘焙學校，我也向他建議就在高雄興辦一所吳寶春麵包烘焙學校，全亞洲、全台灣各地要升級的麵包師傅都要到這裡受訓，然後變成是高雄在地很重要的食品產業的一環，我想這也是可以推動的。

李議員眉蓁：

局長回答的非常好，因為我起個頭臨時這樣的提問，你就可以回答出這麼多。剛才你講的麵包和咖啡，對於高雄來講，尤其是麵包，也可算是一個特色，所以從你剛才的回答就可看出你平常的努力，但因現在的大環境不好，如果是在高雄這個狀況下，我們的產業希望局長可以多往觀光這方面思考。

接著是從你們的報告看到，在我的選區左營國中舊址，這個地方地理位置非常優渥，觀光資源也非常豐富，經由都市計畫變更把學校用地變為觀光發展特定專用區，地上權方式是採用土地招商開發，範圍有 4.67 公頃。大家也知道這個未來可能是左營的新亮點，而這個舊址也受到很多左營在地人士的重視，大家也都很期待這個新亮點，觀光局對於這個地方也很期待，可是 2 次的招標都流標，是不是原來設定的條件不被市場接受，未來這個舊址還會繼續招標嗎？癥結點在哪裡？請局長回答。

主席（陳議員玟娟）：

許局長，請答復。

觀光局許局長傳盛：

這部分，自從第 2 次招標流標之後，整個市府相關局處都有一起檢討，不只是這個案，例如財政局的龍華國小案也是流標，我們也想可能是和台灣整體大環境有點連結。所以我們和財政局、國有財產署把整個招商條件重新審核，包括權利金繳納期限限定 2 年繳完，是否可以適度來放寬；還有每年的土地租金，因為當時設定的土地租金是以公告地價乘以 1.5% 到 3%，後來也因為我們自己把公告地價調漲大約 3 成到 4 成，所以又有點影響，這部分我們也會和財政單位再做評估考量，是否以市場較有接受度的方式，希望這個案子…。報告議員，這個案子在高雄及台北舉辦說明會時，其實有非常多的業者來參與，他們私下也表達有很高的意願，其中不乏國際級五星級連鎖酒店，在我們與相關單位討論之後，今年會再把條件確定後公告。

李議員眉蓁：

就如我所講，你是一位很務實的局長，你也是承認自己的錯誤，市政府自己

又把地價調高了，這個癥結點導致又流標。我覺得有時在這種環境下要找廠商合作，其實市政府也要釋出一些利多，讓好的廠商進來，不要每次都做到一半，這個部分也感謝局長，因為質詢時間關係，這個問題就下次再討論。

再來是關於交通局工作報告，便捷的交通會提供高雄海空經貿城市發展運輸網絡，提高市區道路服務水準和觀光休憩，所以通勤運輸網路便捷，將以積極的工程教育、執法之 4E 手段。大家都有看到交通局有這樣的作為，也知道高雄市交通網路 APP 或是車聯網系統，了解公車到站情況和預約計程車共享共乘道路交通資訊，然而這些計程車共乘績效到底是如何？對於目前高雄市交通工具的衝擊是…，大家都知道現在有 Uber，對高雄可能有一些衝擊了，所以大家有了這個平台之後，我也知道監理處人員有多次去稽查，也看到電視上有非常多的新聞在討論這樣的問題，如果交通局做的計程車共乘沒有凸顯出來，要怎麼讓合法的計程車去抗衡這個時代的產物？新科技的觀念 Uber 這樣的平台，要怎麼去救高雄市的小黃？請交通局長回答。

主席（陳議員玟娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

有關議員所提到的計程車共乘的績效，其實我們在 104 年 1 月開始就創全國首先就關了四條所謂的共乘服務。這四條共乘較傾向觀光的路線，今年一整年下來成效也非常好。今年在 1 月開始從捷運的南岡山站，分別針對 5 個目的地包含大岡山、興達港、月世界、空軍機校及空軍官校，開關了 5 條的計程車共乘，裡面包含有觀光的、有通勤的及學校放假、收假的通勤，而且都受到使用者相當好的評價，我們會針對缺失的部分持續去改善。特別是在捷運南岡山站，因為計程車共乘服務，解決了過去當地接到民衆陳情或抱怨說計程車司機沒有按表收費的問題，有了共乘制度以後，可以先預約也可以知道要付多少錢，所以價格就透明化，因此民衆的抱怨就降低也就沒有了。

另外有關 Uber 進到高雄市，這部分我們早就有因應方案，包含剛才議員也特別提到的，我們有計程車的共乘，也希望偏鄉地區透過計程車的利用來進行替代公車的所謂彈性運輸服務。另外也針對無障礙計程車去扶植特殊族群的特定服務，還有因應郵輪及觀光客進來的觀光計程車，這在整個服務的績效上面，在報章雜誌上應該都有看到。另外我們也希望未來能夠加強計程車進行做為物流配送的服務和異業結盟的經營模式，這部分是從市政府的角度去扶植自己計程車的競爭優勢。當然剛才議員特別提到了，從交通部、監理所和警察聯合去做稽查，希望能夠就目前 Uber 還在違法的前提之下，所進行的違法攬客進行臨檢，歡迎民衆來檢舉，這部分也透過計程車業者共同的協助，希望能共

同來遏阻非法的 Uber 進入到高雄市來。

主席（陳議員玫娟）：

延長 3 分鐘。

李議員眉蓁：

現在這個問題點大家看都到了，剛剛也講要救高雄市的觀光，大家知道環境景氣這麼差的狀況下，其實在高雄開計程車本來就沒有很好開，現在又有 Uber。我剛剛也講喜歡和大家分享一些國外的例子，今年 1 月 6 日在 Uber 的總部舊金山，最大的計程車行小黃合作社已經準備申請破產保護了，其實合作社的聯名總裁馬蒂內茲在股東會裡也表示，面臨嚴重的財政困境，為了生存下去，我們在一個月內會申請破產，還說其中一些財務的困境是我們無法掌握的商業挑戰。我們無法掌握的商業挑戰就表示 Uber 對大家的衝擊，這麼大的公司也可以變成財務上的困難遠超過預期的收入，這個都是 Uber 造成的衝擊。其實小黃合作社是舊金山的第一大車行，有三百多個股東，因為受到 Uber 的衝擊，他的一年載客量大約剩下五百多萬，舊金山當然不是唯一受到 Uber 威脅的城市，從法國到澳洲都有計程車司機抗議。所以 2005 年 7 月為止，紐約市的大亨佛萊德曼旗下的 22 家計程車行也倒閉，像這麼大的公司及小黃合作社都因受到 Uber 影響而申請破產，這就是 Uber 衝擊美國傳統計程車最大的反應。因為現在 Uber 也到台灣來了，這個部分因為質詢時間關係沒有辦法一一和局長討論，可是我也是反映這樣的問題讓局長知道，因應高雄雖然是一個小城市，我不希望本來可以好好生存的計程車，可能因為 Uber 的衝擊沒有辦法好好生存下去，這部分要請交通局長多重視。

最後一個問題請教捷運局長，高雄輕軌線第一階段工程有 14 站，交通部核定通車時間是在今年 6 月，但受到包商長鴻營造財務的問題影響，現在進度延宕，C8 到 C14 站因為包商成員財務困難影響施工，所以我們現在向交通部提起修正申請，預定延到 106 年 6 月通車至 14 站。在這邊要請教捷運局長，捷運局在 6 月的通車目標改變，如果不能預期通車，因應的方案要多久？請局長回答。

主席（陳議員玫娟）：

吳局長，請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

有關輕軌因長鴻財務的問題所衍生的部分，我們大概採取幾個策略予以防範。第一部分，當然是把品質列為我們的第一優先，因為輕軌本身在全世界還是屬於新運具的形式，目前除了西門子在卡達之外，另外就是 CAF 在高雄這邊，所以我們把品質為第一優先，所以我們在去年也榮獲交通部和工程會品質

查核給予甲等的成績。除了品質之外，還是要想辦法把延宕的進度趕上，我們採取了幾個方式，因為目前進度已經達到 89%，所以其實是新不如舊，舊的下包商因為已經有相關的經驗，在運作上還是會比較快，所以我們採取監督付款方式，也就是所有款項就直接付給下包商。

另外整個系統其實包括兩個部分，除了長鴻的土建部分，還有 CAF 的機電部分，這兩者之間是聯合承攬，CAF 是代表廠商負有連帶履約責任，所以我們同時也要求 CAF 去處理這個問題。CAF 處理這個部分可以另覓廠商或直接找繼受的部分，這樣的話就可以加速進度，但是我們還是會擔心，所以另行發包，就是我們做預備，如果 CAF 或下包商監督付款時間有所拖延，我們馬上請新的承包商先去施作，這樣就可以控制所有的進度。

另外，我們之所以向交通部申請整個展延到 6 月份，因為現在交通部的規定修正只能一次，所以我們是採取比較保守的方式，也正在努力把目標朝向今年底可以完成，但是因為交通部只有一次修正的規定，沒辦法再有修正，所以我們是採取比較保險的方式來處理。

主席（陳議員玟娟）：

謝謝李議員的質詢。接下來是蔡議員金晏的質詢，時間 15 分鐘。

蔡議員金晏：

剛剛李議員講紅酒部分，我幫他補充一下，喝酒有礙身體健康，不要到時被罰錢了。

現在就進入今天質詢的議題，先針對交通局部分，我們當然肯定高雄市政府及交通局，為了高雄的環境永續做了許多的努力，包括這幾年所推動的大眾運輸的優化，儘量鼓勵民眾去搭乘大眾運輸，減少個人的排碳以外，各單位及整個市府團隊在做環境永續這塊，其實都相當的努力，我們當然也肯定交通局爭取到了明年的 EcoMobility Festival，也就是生態交通全球盛典要在高雄舉辦。現在就我們知道目前的進度是已經確定要在高雄辦理，交通局也屬意要把 Festival focus 在哈瑪星地區，生態交通全球盛典聽起來是一個節慶，其實裡面有一個重點就是所謂的無車。在過去幾個月的時間，哈瑪星的民眾開始惶恐，不能騎車該怎麼辦？這陣子我只要進入哈瑪星就會有里長、民眾向我提起生態交通全球盛典的事情，他們到底應該怎麼辦？我想交通局的主辦及相關承辦人員，最熟悉的莫過於南韓水原市的案例。我大概去查了一下資料，我看到的是水原市爭取生態交通全球盛典，他們事前所做的努力溝通、所花的時間。生態交通全球盛典的重點是在「無車」，無車的狀況，適合在水原市，也許也是要經過很努力的溝通才有辦法真正實施。

當然還有其他國家，因為無車日好像舉辦了一、二十年了。目前交通局是規

劃在無車的區域外會有接駁點，如果我有說錯，請交通局長待會指正，在無車的區域裡會提供相關的生態運具，就是不排除的運具，也許是電動車等各式各樣的。我還記得那天應該是副局長吧！我們在愛河旁，Eric Britton 他跟我們講說，因為我的英文沒有那麼好，我不知道有沒有聽錯，他其實不是這麼看，他希望一個城市在舉辦這樣的活動之後，民衆真的能改變他的習慣，我不知道局裡面有沒有這樣的預期，還是活動來了，溝通好了，辦完了之後，又恢復以前的生活型態。

最後一個，我相信交通局也知道，水原市辦這個活動時有跟民衆說，除了配合我們無車以外，其實民衆也有一些好處，好處並不是給他錢，我本來是想要將資料備齊再來質詢，但是因為時間的關係。我看到一個就是讓店家有更多的空間可以做生意，因為道路上就沒有車子了，只剩下我們所講的電動自行車、電動運具等，道路的需求變小了，讓店家有更多的空間，這樣是一件好事。那一天 Eric Britton 也在講，我們做這些事情，包括無車、鼓勵民衆搭乘大眾運輸等，往往都需要給民衆一些誘因，所以現在就要問交通局長。我要跟局長講，局長在上星期五有到柴山山海宮，我比較晚到因為在議會有事情，我到的時候局長剛離開，我知道不管是局長或是相關的承辦業務單位，這段時間都很努力和里長及民衆溝通。我星期日有到哈瑪星去參加一場公祭，有一位朋友劈頭就說，那個不能辦！像這樣的氛圍，我們應該如何來做？其實就我的看法，差在哪裡？差在我們跟民衆講的時候是說我們確定要辦了，當然這種國際活動的爭取，不是簡單講講就能爭取得到，我們也認同交通局的辛勞，不過也請局長回答一下，後續你大概有什麼規畫？我剛講的我們要給民衆什麼誘因？而不是說高雄空氣不好，高雄空品不好，我們來配合，讓大家環境更好，那種真的是感受不到。如果民衆說你為什麼不說請排碳最多、那些固定污染源離開？像這些溝通上細節的問題，未來交通局大概打算朝什麼方向進行？比較具體給民衆的誘因是什麼？請局長說明一下。

主席（陳議員玫娟）：

交通局陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝蔡議員對生態交通國際慶典的關心，剛才議員一直在強調，生態交通慶典是無車，可能也是因為這個名詞，我們過去在台灣直接翻譯過來用「無車」這兩個字，會導致我們的誤解，導致我們在和民衆溝通的時候，大家會有一點恐慌。相信蔡議員也清楚，生態交通如果是 EcoMobility，它是強調怎麼讓我們在社區裡的移動也好或是聯外交通的移動也好，更加的便捷、更加的舒適，便利性要能夠提高，當然還要牽涉到是不是能夠順便改善空氣污染、生態環境

及生活型態的提升。所以用無車或是地方上在傳遞的傳單，我們不知道地方上是收到什麼樣的訊息，就講說我們要舉辦一個月的無車…。

蔡議員金晏：

其實無車是核心，沒有傳統使用汽油的這些交通工具，我想這是一個核心，對不對？

交通局陳局長勁甫：

這種屬於會使用石化燃料的車輛，我們希望他能有一些替代來做一下轉換。所以剛才提到社區都沒有這些車輛，是不是在生活上就會產生比以前更不好的情況？我們就拿哈瑪星的舊社區來看，其實現在的情況，大家把他的機車或汽車就停在騎樓下或路邊，我們現在規劃的是，如果在步行的空間裡就在他們的附近，我們將社區分成幾個區塊，如果步行可以讓他找到停車位，我們將車子停放在外頭的公共停車空間再步行回家，是不是社區裡的空間就會跑出來？

蔡議員金晏：

所以你們會提供生態運具？

交通局陳局長勁甫：

生態運具是一定要有的，當然會有替代運具去協助大家。

蔡議員金晏：

那是個人使用，還是共乘？免費還是怎樣？

交通局陳局長勁甫：

基本上我們爲了辦理慶典活動，我們跟地方共同討論，用什麼方式才能讓地方居民了解，整個生態交通慶典的核心概念，以及我們的一些措施。剛才議員所提到的在水原市的經驗，在這一個月裡，該如何提供免費的腳踏車供民衆使用；如果有廠商願意提供電動腳踏車來做試乘或是公共運具去做巡迴搭乘，這些都是可以跟民衆一起討論的。這裡面牽涉到一個重點，就是在這一次的活動裡非常重要的公民參與的精神及機制，所以不是只有公務部門想要怎麼樣就怎麼樣，地方上也覺得好像一切都確定了，我們希望透過公民參與的機制，民衆也可以開始關心，如果我們的社區就像剛才議員所提到，將街道稍微整理一下，空間就出來了，空間出來之後，是不是就可以增加商業空間或是生活機能需要的設施或是空間，共同來做社區的改造，對未來說不定我們可以創造新的生活型態的示範。議員也有提到，那事後呢？光是現在要來說明給民衆了解，就需要花很多巡迴的次數，我們希望一切能夠獲得大家共同的參與，得到一個很不錯的結果。之後這些做法，如果在一個月之後是大家認爲應該是要持續下去的，我們當然希望他不可逆的…。

蔡議員金晏：

可以持續下去，如果要的話。

交通局陳局長勁甫：

當然一個月以後，大家再來共同商議，看看我們這樣的方式，哪些地方是可以調整的，還是說我們覺得這個不錯，應該要持續下去，這個就是我們公民參與，還有執行這一個月試辦計畫重要的預期成果。我跟議員報告，水原市辦了一個月以後，當然不是完全那一個月裡面的措施統統維持下去，但是居民已經有共識了，譬如說到了週末、日的時候他們希望儘量不要外車，還有石化的汽車進來，甚至他們社區裡面車速的控制，他們認為應該要控制在 30 公里以下，像這樣的話，就可以提供社區一個比較安全舒適的生活品質，我覺得這個是大家可以來談談看的。我必須再一次的在這邊說明「無車」，我們被「無車」這個字概念的翻譯，過去因為沒有像我們現在這麼樣的慎重要去跟居民來做生活型態的這種討論，所以可能大家會覺得說「無車」就是他的生活統統都被限制住，我想這是一個誤解，我也期待之後，我們現在正在召開，已經跟里長做幾次的交談，也跟議員有做過一些基本上的說明。從這個星期開始，我們會在各個里去舉辦這個說明會。剛才議員所提到的，可能需要有一些替代運具或是增加商機也好或是補償的誘因也好。我們都會提一些基本的方案，有一個重點就是公民參與，他們可以提供說這樣可能還要再修正，怎麼樣才能夠讓這個東西更好。

蔡議員金晏：

一個反饋式的機制。

交通局陳局長勁甫：

沒有錯！我想這個是一個挑戰，但也是翻轉高雄變成一個生態交通城市的重大契機。

蔡議員金晏：

我簡單補充，第一點，當然我希望就像局長講的，生態交通節就是生態交通節，裡面是什麼內容？當然要生態，其他的就像局長講的，公民參與，民衆需要什麼我們來配合，那當然好，這個當然要繼續溝通，我想目前我遇到的很多是反對的，我可以跟你這樣講，當然就像你剛講的是所謂「無車」造成的，確實不能像局長講的，不能騎我們自己的機車，這是事實，也不是我亂講，對不對？當然我們不希望機車在生態交通節還在那邊亂竄，但這是我們一個很大的問題，試想有多少？講高雄人就好，他會騎機車，晚上到了，肚子餓了，半夜吃宵夜，7-11 就在他家旁邊可能 200 公尺，他會走路去嗎？其實這是一個癥結，習慣問題，當然這不是好的習慣。就環境的觀點而言，我們要怎麼利用？局長是專家，用我們的智慧來解決這樣的一個問題。我想這是一個很重要的工

作。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

蔡議員金晏：

這個問題應該是前天的新聞，我相信玫娟議員，也許我們有其他議員有關心過。中華路、左營地下道要封閉一年，因為鐵路地下化施工。我先請問局長，局長知道中華路往左營的地下道內的機車道已經封閉多久了？請局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

那個機車道因為有施工，所以鐵工局有一個交通維持計畫。

蔡議員金晏：

你知道封閉多久了嗎？

交通局陳局長勁甫：

應該也幾個月了。

蔡議員金晏：

應該是二年，好像是二年，本來好像是跟我們講前年 6 月就要開放，一直拖、拖到現在，我想上次我們那邊有發生一個不幸的意外，我們有到現場會勘，黃昭順委員，還有幾位包括左營區的議員也在現場關心這個案子。當下鐵工局的人有跟我們講，因為施工的難度也許中華地下道會封閉，差不多是兩個月前的事情，上個星期就看到這個新聞，勢必有影響。當然鐵路地下化，我們也希望趕快完成，交通局這邊有沒有其他替代的路線能夠來協助需要從鼓山這邊往左營方向？尤其是往左營舊社區那邊，因為往東過去就是華榮路，容易塞車，因為它有平交道，再過去就要到崇德路，那邊也會塞車，其實比較好走的，如果市民有看到電視，你從美術館往明誠路一直走、過平交道、到逢甲路，再從鼓山路切到左營，那邊是一個比較好的替代路線。在這裡講，我也對內惟的民衆感到不好意思，等一下車子都往那裡跑。就這幾條路而已，那有沒有其他的替代方案？還是未來有…。

交通局陳局長勁甫：

這個部分，我想跟蔡議員再說明一下。本來鐵工局希望是封一半，然後去做施工，後來因為他下去鑽探以後發現很早以前的陸橋下面有一個基座，當時蓋這個新的陸橋的時候沒有去剷除下面的基座，所以現在變成他要往下去挖的時候就碰到那個阻礙，因此必須要做比較大的封閉集中火力去突破。當然他們所提供出來的這個交維計畫裡面，我們也非常重視在這個區域裡面從小範圍到比

較中範圍的替代路線應該要做好這樣的安排跟宣導。目前預計是在 5 月 4 日要開始封閉，所以在這個期間，我們還要要求他在交維設施的布置上一定要完備，在對外的溝通、宣導上一定要再更紮實。剛才沒有錯，中華路上面如果走美明路、美術東路到明誠四路、逢甲路到九如四路，這個是他們規劃其中的一條建議改道的路線，當然還有其他的路線會一併提供出來。不過就是說在一開始可能封閉的時候，會在前一陣子因為用路人可能習慣上的問題會造成一些壅塞，我們也要求施工單位一定要隨時注意到用路人他們不瞭解整個狀況所造成交通壅塞的問題，要隨時來做調適跟因應。這個部分，我們交通局…，〔…。〕

主席 (陳議員玟娟) :

再延長 1 分鐘。

蔡議員金晏 :

因為車子多，我希望交維計畫不是鐵工局單純提出來，你們審核過就好，我希望交通局這邊，就我們相對比較瞭解地方的需求、相對比較瞭解地方的這些交通狀況的立場，是不是可以主動來建議相關的交通？不管是替代路線、不管是怎樣，甚至有一些配套的運輸工具，他那邊本來是走路，住翠峰這邊可以走地下道到果貿，地下道封閉了，他們還有派公車載，像這樣的計畫是不是請交通局能夠更慎重的瞭解地方的需求、現況的流量？針對這些，再來看他的交維計畫能不能夠來因應。其實剛剛講，不管逢甲路、華榮路、崇德路都要過平交道，那邊其實在尖峰時段都很壅塞，除了逢甲路以外，那些就我們交通局瞭解地方的立場…。

交通局陳局長勁甫 :

這一定，我們一定會本著職責就現況裡面，可以更減輕當地交通的衝擊來做我們監督的工作。〔…。〕，可以的，因為這個交維計畫是透過管考小組，還有我們自己的專家和同仁一起進去做最後的討論所確定的，實際上執行的情況一定還需要隨時的因應，那我們也會本著這樣的方式來積極的辦理，減輕交通衝擊的大案子。

主席 (陳議員玟娟) :

好，謝謝蔡議員的質詢。再來是林議員宛蓉，因為後面沒有人登記，那第一次、第二次、第三次發言一次質詢完，時間 30 分鐘。

林議員宛蓉 :

今天是我們交通部門業務質詢，本席長期在推動蔬果 579，健康跟著走，活到長長久久。我想這個已經是我們市政府既定的法規已通過了，是不是都有響應一週一日無肉日？沒有這樣子實施的人請舉手好不好，那不錯，肯定你們有這樣子去推動。因為低碳，其實我們如果少吃一天的肉品，這也是低碳、節能

減碳的一種。雖然本席常常這樣子講，可是我覺得大家都當作是笑話，但是這個笑話我在這裡已經講了十三年多。十三年多來，證實這個話題不是笑話，這是現今當紅的炸子雞，這個已經是趨勢了，是人們對健康飲食，對我們低碳，如何能讓地球不再暖化，這個也是一種趨勢。我想秉持著我們是公務人員，一定是要帶頭做起，所以我也想說沒有做到的人，要繼續加油，有做到的人，我就給你鼓勵，給你讚嘆！我就進入今天的主題，前鎮輪渡站的改造，真的是一波三折。現在是黃昭星總經理，我想你對於這個議題，應該是很陌生，也可能不清楚。我一直從好幾年前，101年我就開始講了，不只101年，這個站體是已經有改造過了，但是前鎮輪渡站，因為高架橋興建，現在這個地方已經拆除了。接下來，這個輪渡站一直一波三折，經過多次的協商，跟交通局在102年已經有規劃，利用經濟部現有的抽水站體的結構要來進行整建成為輪渡站。這個就是輪渡站裡面的內部，我們在這裡開會，這個地方已經拆除掉了。當然這些費用應該是港務公司出的錢，就有編列的663萬元，是在102年已經核定了。但是原訂是在103年底就要完工，當時中央就會交給我們地方，我們地方的政府就由交通局來做這樣子的辦理。在103年初的時候，我們要去申請裝修許可，我們的建管處認為這一筆土地是屬於道路用地，所以沒有給予同意來做裝修許可的申請。後來就是因為沒有辦法准予申請，所以後來又由交通局、港務公司，還有國工局、顧問公司再開會研議，就決議改採重建，就是用新的建築物來做辦理。

所以我們在103年底，市長核准用臨時性的建築物方式來辦理，所以現在已經塵埃落定了。那前鎮輪渡站整建是一波三折，原來辦理這個的建築師沒有繼續辦理，現在又換建築師了。國工局在去年又重新徵聘建築師來辦理相關的設計，經費是800萬元。但是本席覺得它是針對這個站體來做這樣的規劃設計，本席就是針對這個經費不足的地方，因為本席一直覺得它只用在站體這個部分，但是周邊的一些環境改造、一些環境美化，沒有做這樣的處理，所以本席就一直要求，在周邊也應該做更完善的景觀改造。這是本席在此要跟交通局長，你現在是代理董事長，現在可能在周邊的建設美化會變成一千多萬元。所以本席希望交通局一定要在106年完工啓用。交通局可能要緊盯著交通部要全力配合，因為這個地方，尤其是在輪渡站，這是它的願景圖。新生路這個地方，已經被高架橋每天在那裡大張旗鼓搞很久了，噪音、污染、塵土飛揚，讓他們已經受夠了，真的是受夠了。因為他們長期在那邊，經過這麼久的時間，讓他們精神已經快崩潰了，所以我們應該要回饋一下。我想交通局長你也算是一個很優秀的局長，現在董事長是從缺，總經理是黃昭星總經理，他也當過議員。我想他對怎麼樣去進行，船務公司這邊怎麼樣去做，就是你們的時效、內部的

整合應該是沒有問題的吧！針對這個問題，你先回答一下好了。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

前鎮輪渡站因為港務公司爲了要興建新生高架橋，委託國工局來辦理這個工程。這個過程裡面也感謝林議員，持續有在關心剛才所提到的過程，確實都是這樣的發展。最近林議員還有賴瑞隆立委也針對這個問題，有邀集了一些相關單位去協商，主要是希望這件事情應該要趕快回到軌道裡面去逐步落實。特別是針對剛才議員有特別提到，不是只有輪渡站本身，應該還要有周邊一併的環境的整理。我們初步要求的是有 3 項的需求，包含汽機車停車區，還有公車彎的建置，以及綠美化的相關的工程，應該併這個輪渡站。要不然到時候只是輪渡站的工程，旁邊可能也不大適合所有乘客來使用。這個部分基本上我們也有做這樣的工作，希望在今年年底以前，它整個可以開始動工，希望在明年 106 年能夠完工來啓用。

林議員宛蓉：

如果這個輪渡站把它做好之後，我想前鎮輪渡站它可以強化整個運輸，也結合我們的觀光休閒產業鏈。尤其我們可以規劃一系列環狀套裝的行程，打造前鎮跟旗津還有哈瑪星環狀的新玩法。所以讓我們的鼓山、前鎮還有哈瑪星，其實哈瑪星那邊真的是很活絡，輪渡站的功能可以創造周邊的商機。尤其我還記得在謝長廷市長的時候，他也有開創一個叫藍色公路，這個藍色公路就是我們前鎮輪渡站有把它做好，這個區塊應該也是一個可以經過的地方，我想，因爲要活化這裡的輪渡站，讓它變得更漂亮，黃昭星總經理好像要把前鎮輪渡站…，當然，這個階段營運非常不好，所以輪渡站的人不多，因爲缺渡輪站體，所以你們開會決定要減班，因爲質詢時間的關係，有空再來探討。

接下來，局長，這個跟港務公司有關係，當然也跟交通局有關係，這是民衆的反映，這是復興三路和愛群國小前的公車亭，因爲公車停靠區的寬度不足，造成公車無法停靠，這是極需改善的地方，雖然看起來很長，你看由誰來回答？公車的停靠站都是畫紅線的，旁邊是汽車格。局長，看一下吧！我現在質詢你的問題，我希望你注意看我的問題，不要看手機。這是你們畫的公車停靠站，你看！公車這麼大一輛，旁邊就是汽車格，如果公車不能靠邊停，搭公車的乘客要下車，很容易會被機車撞到，所以本席要建議所有的高雄市公車停靠站的寬度要去調查一下，因爲駕駛長也非常辛苦，假設發生了車禍，是不是就要追究駕駛長的責任，騎車也好、坐車也好，這都是我們的民衆，如果互撞或者…，那責任要歸誰呢？所以我想這是你們可以改善的地方，真是險象環生不要讓乘

客上下車時那麼驚險，這是我今天要來質詢時，民衆向我建議的，我想籬仔內站要透過質詢，你們才會比較重視。

接下來，因應輕軌營運，我們籬仔站內，可以說交通非常混亂，上下班時，凱旋路連接瑞隆路 and 一心路，就是往鳳山的方向，瑞隆東路到瑞隆路連接一心路、凱旋路還有班超路都在那附近，對前鎮區來說，崗山仔是交通最紊亂、人口最擁擠的地方。我要請教局長，這是一件小小的事情，我也不想生氣，但是一個小小的問題，你們可以讓它這樣，這個問題本席已經質詢很久了，到現在你們都還未立即完成，你知道嗎？瑞和街、瑞西街、瑞隆路是崗山仔最熱鬧的地區，瑞隆路和瑞和街剛好交叉，這邊是凱旋四路，這一條是瑞西街，這個地區經常發生交通事故，事故頻傳，本席已經講了很多次，但是你們都說要去設置紅綠燈，結果到最後很多議員也都來關心這件事，你們也答應要裝設紅綠燈，但是到現在還是沒做，我不知道交通局，這麼少的錢，差不多 60 萬元而已，要講那麼久嗎？我真的非常生氣，只需要 60 萬元的經費，能夠延宕二、三年，這是怎麼回事？難道是高難度的工程嗎？有這麼麻煩嗎？前鎮區最熱鬧的就是崗山仔的瑞隆路，知道瑞隆路的人請舉手一下，對這裡環境周遭認識的人請舉手一下？有很多人嘛！這裡的交通經常打結，而且我在還未興建輕軌時就講了，講到現在，連輕軌都在試營運了，民衆希望未來能騎腳踏車去搭乘環狀輕軌，這麼容易的一件事，你們都不去做，我真的匪夷所思，我不再說了，等一下請回答。

大魯閣草衙道 5 月 9 日就要試營運，交通一定會受到很大衝擊，我也非常高興，去年我在總質詢時，他們本來說在年底就要營運，後來一直延宕，因為本席的質詢，引起市長、很多人很震撼，我經常從那裡經過，因為這裡是我的選區，無論我要去小港或要到中山路，一星期都要經過這裡七、八趟，我想大魯閣草衙道即將開幕，過去這裡的交通衝擊已經很嚴重，將來這裡會更嚴重，所以我就提出來質詢，結果引起市長和交通局的震撼，也因為這樣，所以議會同仁大家也都一起關心，雖然這是我的選區，但是到這裡的市民朋友可能是來自各地的，不要讓這裡成為十大易肇事路口。本席講了那麼多次，今天我又再講一次，因為第一次是在總質詢講，今天各科室也一起來聽一下。大魯閣草衙道的位置在中山四路和中安路交叉口，是十大易肇事路口，這裡真的是險象環生，這個路段剛好緊鄰國道末端，大型車、車流量非常高，大魯閣草衙道營運之後，汽、機車勢必帶來非常大的交通衝擊，光是平常日就這麼多人，如果草衙道開幕之後，你們要如何去因應，我也祈求大家都平安。當然這個未來的商圈活動，車輛由市區進入中安路，如果汽車的話就順暢地開進去；如果騎機車的人從中安路迴轉進入商場，這會和大型車輛爭道，汽車迴轉啊，因為從中山

路要來大魯閣草衙道的話，必須要迴轉、左轉才能進入大魯閣草衙道。所以機車勢必要用三段式左轉，人家有句話說高雄都流行不待轉而直接左轉，紅燈也右轉。現在好像是警察都會來開這種罰單吧！不待轉直接左轉的，這真的是高雄市的一個寶。

我想這個地方必須三段式左轉，以後可能交通局跟警察局是不是勢必要去做橫向連結。中山路要到大魯閣草衙道必須從中山路到中平路待轉，代轉之後要從中山路要在中安路再待轉，要往北才能進入草衙道裡頭，所以這個三段式待轉才能順利進入大魯閣，這部分我想看交通局要怎麼做因應的措施？是不是要求大魯閣草衙道的經理人，看怎麼樣去因應，因為這到時候是非常嚴重的事。這個是待轉的部分，兩處待轉區，機車腹地又那麼小，交通局長，我們從中山路到中安路待轉，這個待轉區是這麼一小格，是不是停車線可以向後移？這你們可以去因應未來大魯閣草衙道要開幕的時候，只能停三台機車，到時候你看是不是很危險？

這個是在中安路的待轉區，有大一點，更妙的這是從北往南要去草衙道；如果要從南往北，譬如說他家住在小港，騎機車來的話，一定要騎到媽祖港橋，也是兩段式待轉。他要去草衙道要往北走，走到媽祖港橋，然後左轉到正忠路待轉，去才能回到小港。鎮中路跟五甲媽祖港橋到時候一定是塞到，我不知道到時候要怎麼樣去因應。

局長，剛剛我是把最嚴重的狀況在這裡表達出來，之前本席在市長施政質詢的時候，相信陳局長也很理解。今天為什麼我還要再講？因為就迫在眉睫，5月中旬就要開幕了。剛好你們的科室主管也在這裡，我相信你們的團隊一定是非常優質的團隊，前鎮過去是一個很偏僻的地方，大魯閣草衙道在這裡可以為我們建立起一個商圈，人說風水輪流轉，現在已經轉到我們前鎮草衙了，我也很感動，草衙過去給人的感覺就是很勞工，不像市區這麼風光。

但是我們那邊的人都很高尚，住在前鎮、草衙的人都很有水準，我們也希望這次草衙道要開幕了，我想大家來這裡逛商圈的人，大家都很平安，當然最當務之急、衝擊最大的也就是我們選區的市民朋友。因為我們就是住在這裡，每天都要從這裡出入，所以也希望可以透過交通局和捷運公司、捷運局有很優惠的辦法，讓市民朋友可以搭乘大眾運輸，也讓二氧化碳不要再持續升高，這是本席的看法。

「高雄式左轉」飽受詬病，這裡就是台糖有釋出土地要興建停車場，是不是這部分你們要去要求，台糖公司當然是大魯閣草衙道他們要去努力的，大魯閣草衙道畢竟是一個民間公司，我們身為政府就是要看怎麼去輔導，可以幫他們看台糖釋出一些土地來興建停車場。當然叫大家都坐捷運最好是有誘因，民衆

才會去搭乘嘛！沒有誘因的話，大家可能覺得車騎一下就到了，又省錢，我們要讓民衆知道車子一騎出去就是會增加二氧化碳。說實在，要來我們前鎮、小港建設一下當然是很開心，但是小港、前鎮本來就是重工業區，二氧化碳、污染、噪音已經都很多了，多了這些建設也爲我們帶來周邊繁榮是好事，但是市政府是不是有什麼因應措施？這是本席想要聽你們說說看，局長，我這次也讓市民朋友知道要去大魯閣草衙道，往南往北都必須三段式待轉，透過這個時間對市民朋友做個提醒，局長，是不是請你回應一下？

主席（陳議員玫娟）：

交通局陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

有關 5 月 9 日目前預定大魯閣草衙道就是要開始營運了，當然也會對現有交通造成影響，大概無法避免的。不過就像議員剛才所說的，這個基地旁邊剛好有一個捷運站，這個路口本身就已經有一點複雜了，所以我們也很希望呼應剛才議員所提到的，有這麼好的捷運站所在的基地，希望市民朋友可以多使用公共運輸，特別是使用捷運，輕輕鬆鬆地來這裡購物、散步、玩賽車，不用從家裡還要再騎車，還要三段式左轉，停車還要找停車位。

當然我們在他們的交維計畫裡面也有要求大魯閣一定要針對使用公共運輸的人能夠做優惠配套，包含進入園區內會有園區自己的軌道系統，可以讓他們很方便在園區裡各個場區來使用。當然在外面的一些號誌、標誌，甚至高速公路下來的引道，我們也希望能夠一併做開放，來削減交通的衝擊。剛才議員也特別提到，萬一真的需要騎機車或是開車的話，希望能儘量考慮交通狀況，不見得是最舒服的。我們也要求大魯閣在周邊跟台糖租借 3 到 4 個替代停車場，當然希望能在這些替代停車場停好車之後，以步行的方式進入園區。這是來 shopping 最好的……。

主席（陳議員玫娟）：

對不起，打擾一下陳局長，我先處理時間問題，現在已經是 5 時 59 分，離散會時間還有 1 分鐘，我們下午的質詢就到林議員宛蓉質詢完後再行散會。（敲槌）

交通局陳局長勁甫：

這個部分我們道安委員會也有特別去現場再做會勘，希望這裡都可以準備好，預先的規劃一定要確實的執行，我們才同意他們試營運，所以這個部分我們會隨時因應。特別是在第一個禮拜，內部的停車位先不要對外提供，主要是希望透過優惠的方案，大家使用捷運或是公車來到這個園區，用這種方式其實是可以提供更好的購物或是休閒的體驗。

議員也非常關心瑞隆路和瑞和路的新設號誌路口，議員提的部分我們會積極辦理，但是過程當中有一些程序要走。事實上包商在3月中已經跟工務局申請挖路的路證了，路證的申請需要一些時間，我們會積極…。〔…。〕這個過程我會請科長向議員報告程序上的過程。目前路證如果核准下來，我們大概5月就可以完工，可以開始使用。如果時程可以再儘量提早，我跟議員保證，我會特別關注這個案子，儘快把工程完工，提供未來輕軌在這個地區的交通能更加安全。〔…。〕停靠區的部分，剛才議員有提到，那個部分剛好…。〔…。〕天早上已經去會勘過了，前後有一些紅線的部分，我們會去做檢討，把它給…。〔…。〕我們的運管科還有停管中心會配合，早上也去看過了，基本上是可行。我們也會如同議員所提供的訊息，如何讓公車順利的停到停靠區，保障乘客上下車的安全。至於其他的市區裡面，其實我們一直在注意公車停靠區的部分，只要是空間可行的，我們都會去設公車停靠區的…。〔…。〕

主席（陳議員玫娟）：

延長1分鐘。

林議員宛蓉：

局長，不管是港都客運或是其他的交通工具，這是屬於工程運輸科嗎？

交通局陳局長勁甫：

劃設公車停靠區應該是運管的業務，派工給交工科施作。

林議員宛蓉：

給交付工科來施做，好，我想你們橫向的溝通要做好，你們如果距離沒有劃好的話，對於駕駛長來講，壓力也很大。這是市民朋友向我反映的，我覺得也有道理，所以我們就去現場拍照。所以是不是整個高雄市所有的有公車…。

交通局陳局長勁甫：

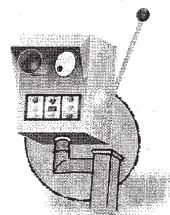
對，這個我們去年開始就在做這個動作，所以議員可能也了解到有一些路幅還不夠的，我們會用波浪型的標線，希望把停靠區淨空，讓公車能夠停得進來。當然最理想的是議員剛才關心的，我們劃一個真正足夠公車停靠區的範圍，讓公車能夠安心的停進來。〔…。〕這已經去會勘過了，應該很快就可以做了。〔…。〕

輪渡站剛才已經跟議員報告過了。〔…。〕

主席（陳議員玫娟）：

謝謝林議員的質詢。我們今天下午登記質詢的議員全部發言完畢，今天會議到此，明天9時繼續開會。散會。

3 年內狂設 65 支測速照相，關鍵竟為花光汽燃費補助！ 105 年底將達 408 支，足足比第二名新北市多出 192 支 高雄測速照相機別再無止無境「猜落去」！ 郭建盟籲立法監督保安全防爭議



高雄市議員郭建盟 20160425 交通部門新聞稿

今年底高雄測速照相總數將達 408 支，足足比第二名的新北市多出 192 支，市議員郭建盟今(25)於交通部門提出質詢指出，交大狂設新相機的原因，竟是為了花光中央的汽燃費補助！他說高雄測速照相全國最多爭議也多，市民怨花媽也不光彩！要政策主管單位交通局提出自治條例自制管理，別再瘋狂般無止無境的「猜落去」！

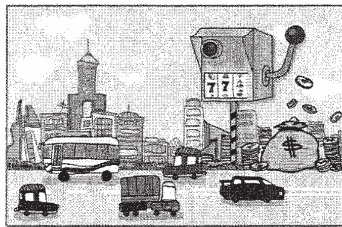
郭建盟今在議會秀出一張佈滿 3 百餘點測速照相機分佈的高雄地圖，問在場官員：「看到家鄉布滿密密麻麻的違規取締照相機，高雄人您做何感想？」。

郭建盟調閱交大測速相機設置計畫，前兩年新裝 41 支，今年將再增 24 支。當他詢問這 65 支設置前，是否做過「交通工程檢討」或執行「攔停勤務、定點守候」等先教育後執法程序。問完誠實的警察伯伯後才知道，真正左右設置數量的關鍵，是花光中央補助的汽燃費，補助多少就裝多少，這一真相讓郭建盟當場傻眼。而此一事實，也從 102 至 103 年汽燃費補助預決算，執行率分別為 98.85%、98.98%、100%，全裝相機毫無浪費得到驗證。

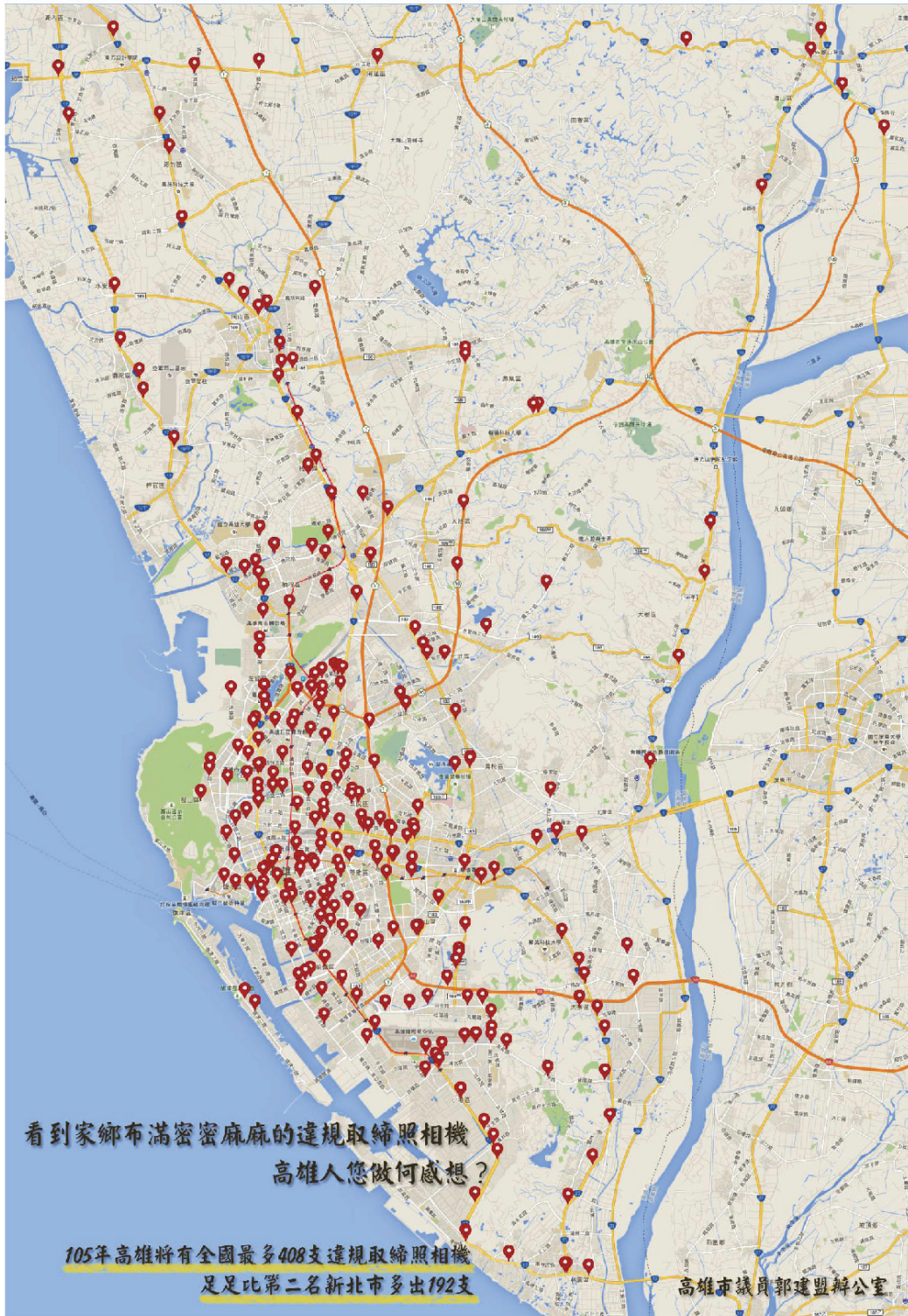
郭建盟另以去年 2 個月開出近 3 萬張罰單的鳳山維武路相機，近來又悄悄開機決策轉折爭議為例。道安委員從最初會勘說「分析肇事資料，認為照相機設置地點無法提升行車安全，要求對地點再評估」，到第二次會議變成「維武路測照設備既已裝設便不宜移除」，第三次會議再決議「本案尊重警察局設置測速照相的專業」立場反覆的決議過程。及道安委員驚覺高雄測速照相機運作數十年來，竟無規範設置程序的標準作業流程 SOP 兩項爭議，佐證現階段取締照相機設置，已背離交通安全教育目的，無法肩負市民安全責任。

郭建盟認為高雄測速照相全國最多，交通不見得好外，市民怨花媽也不光彩！要求汽燃費補助款與取締照相應立即脫勾，並仿台南、台北裝設「測速顯示系統」，將車輛車速即時顯示在 LED 看板上，同時顯示出「超速、減速」字樣，讓疏忽速限的駕駛者在速限內行駛，達到執法前教育的功能，

同時，他也籲交通局應將設置程序自警察局內部程序書，提升到自治條例位階，研提「高雄市交通違規取締照相機設置管理自治條例」自制管理。為照相機訂定嚴格設置標準及程序、設置上限數，同時杜絕預決算與市庫收入連結、啟動罰前做好教育宣導、新設相機送議會備查等，一來洗刷黑箱設置政府搶錢惡名，更別再讓高雄測速相機一直無止無境的設下去！。

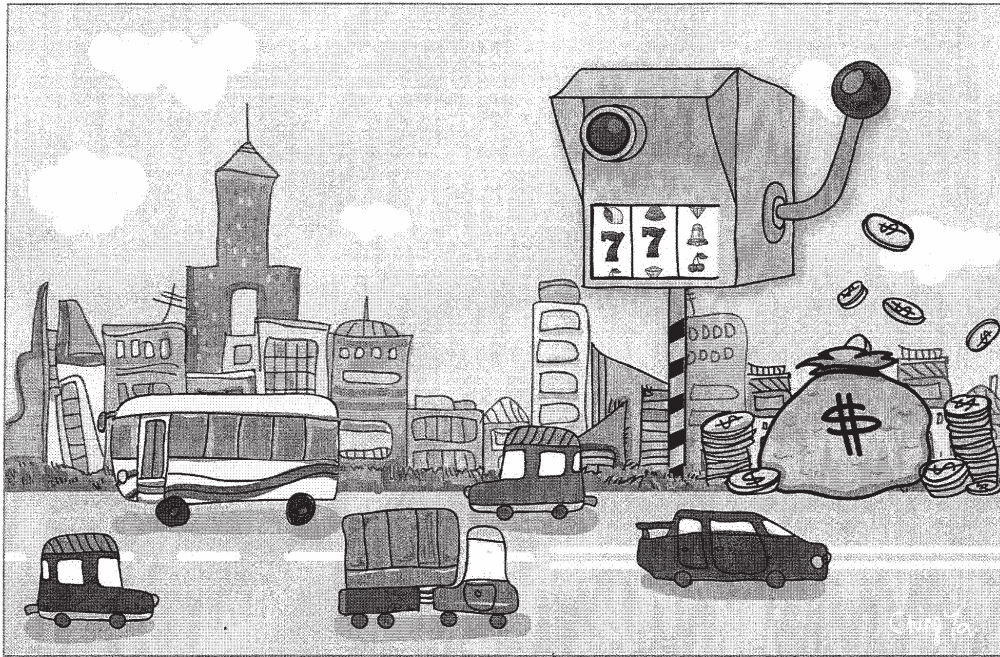


郭建盟辦公室 07-261-2228



3 年內狂設 65 支測速照相，關鍵竟為花光汽燃費補助！
105 年底將達 408 支，足足比第二名新北市多出 192 支
高雄測速照相機別再無止無境「猜落去」！
郭建盟籲立法監督保安全防爭議

高雄市議員郭建盟 20160425 交通部門質詢稿

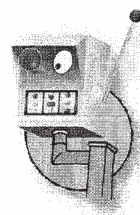


繼去年發生鳳山維武路照相取締 2 個月近 3 萬多張違規照相陷阱取締爭議後，今天建盟用：1「維武路照相機從『道安委員提出設置地點無法有效提升行車安全』關機，到又以『設備既已裝設便不宜移除』續用」、2「高雄測速照相機設置數十年竟無 SOP 標準程序」及 3「交大 3 年狂設 65 支測速照相背後關鍵在於花光中央汽燃費補助」三點爭議，凸顯現階段高雄市交通違規取締照相機設置，已背離交通安全教育目的，無法肩負市民安全責任。呼籲交通局盡速研提「高雄市交通違規取締照相機設置管理自治條例」，嚴謹的將設置程序及管理法制化，以杜絕搶錢黑箱設置疑義，更不能無止無境的「猜落去」，維市民權益。

爭議 1

破全國 2 個月近 3 萬張罰單紀錄維武路測速相機，在會勘決議停機後如何悄悄原地復活？

去年 10/7 道安委員會勘決議：「與會人員分析該路段 103 年及 104 年肇事資料後，均認為照相取締設備設置地點有疑慮，無法有效提升行車安全，請對地點再評估。」，隨即關機停用。



平息民怨。10/28 道安會報：維武路測照設備既已裝設便不宜移除，請警察局就合理性提出因應。11/30 道安會報：因議員代民眾反映此事，已達擴大宣導效果建議維持現狀，決議本案尊重警察局設置測速照相的專業(電子連結會議紀錄紅線重點: <https://goo.gl/lk86Rr>)。

從前段會議原委了解，道安委員竟在第一次會勘時，提出「相機設置地點『無法提升行車安全』」的質疑後，竟以「維武路測照『設備既已裝設便不宜移除』」為由，置「行車安全」於不顧決意續用，如此轉折除了搶錢以外，還能如何自圓其說？讓人無法理解，道安會報肩負高雄市民「交通安全」重責何在？

爭議2

高市府設取締照相長年竟沒 SOP

維武路測速照相機罰單量破全國紀錄後，讓督導官員驚覺，原來高雄測速照相機運作數十年來，竟無規範設置程序的標準作業流程 SOP！隨即在第 8 次、及第 9 次道路安全督導會報兩度催促要求下，交大才在 105 年 1 月 1 日頒訂「高雄市政府警察局設置取締交通違規固定式測照設備作業程序書」公佈施行(電子連結: <https://goo.gl/WPkSkC>)。我們不禁要問，那以前 384 支怎麼設的？

爭議3

前兩年新設 41 支，今年再加碼 24 支，交大狂設 65 新照相機關鍵原因竟是.....

查詢交通大隊新設相機計畫，103、104 年分別為 20 及 21 支，105 年計畫再新增 24 支。據 104 年底六都官網統計測速照相機數量(見附表)，高雄 384 支第一，總數近台北市 3 倍，再加今年新設總數將達 408 支，其中近三年就新設高達 65 支。

我們要問，究竟這 65 支照相地點是『易肇事』還是『易違規』？決定這些地點前，有先做必要的「交通工程檢討」與「執行『攔停勤務』、『定點守候』等先教育後執法程序」嗎？詢問誠實的警察杯杯後，竟發現，那些全都是其次，左右新設照相機數量的關鍵依據，竟是中央汽燃費補助金額，中央補助能裝多少就裝多少！此一事實，可自歷年汽燃費補助執行決算得到驗證，102、103 年執行率近 99%，104 年更 100%全數用盡(見附表)。

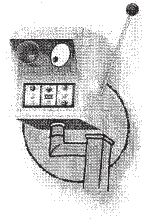
交通局及交大官員善用中央補助款項，絕對正確。但未經教育、工程檢討程序，一下跳躍到安裝違規取締照相機拿市民荷包開刀，建盟不禁要為市民權益感到傷心憂慮。

	預算數	決算數	執行率	安裝數量
102 年度	2854.7 萬	2822.0 萬	98.85%	19 支
103 年度	2854.7 萬	2825.6 萬	98.98%	20 支
104 年度	2754.7 萬	2754.7 萬	100.00%	21 支
105 年度	2754.7 萬	(6 月開標)		計畫 24 支

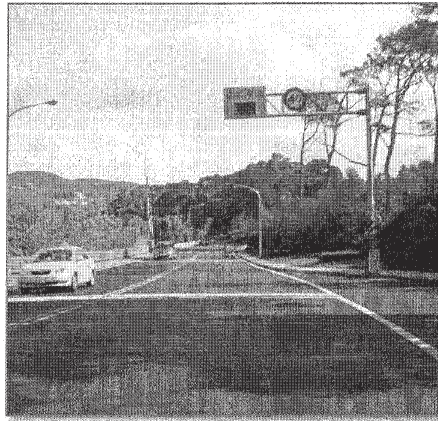
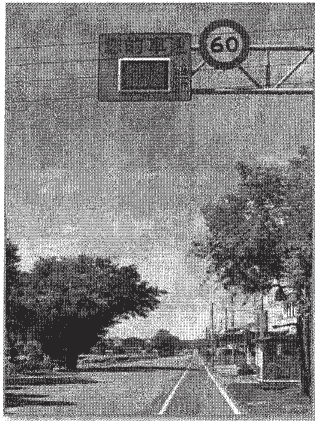
台北市	132 支
新北市	216 支
桃園市	114 支
台中市	158 支
台南市	96 支
高雄市	384 支

建議1

高雄擁 408 支全國最多測速照相，市民怨花媽也不光彩！
籲汽燃費補助款與取締照相立即脫勾！廣推「測速顯示系統」



高雄擁 408 支全國最多測速照相，交通就好？廣設測速照相的結果，讓高雄市民普遍有搶錢的怨怒。不教而殺謂之虐，汽燃費補助款應立即與取締照相脫勾，高雄交通單位必須在執法前做好教育警示的工作。以鄰近台南跟台北為例，他們在危險路段都裝設「測速顯示系統」，偵測經過車輛車速即時顯示在 LED 看板上，同時顯示出「超速、減速」字樣，讓疏忽速限的駕駛者在速限內行駛，達到執法前教育的功能，同時提昇交通安全目的。



台南市政府交通局於濱海公路近安中路口南北向車道，台北於仰德大道上，皆安裝具車速即時顯示在 LED 看板，達到執法前教育的功能。

建議2

籲交通局研提「高雄市交通違規取締照相機設置管理自治條例」以維公義以昭公信

攤開高雄地圖，看到家鄉布滿密密麻麻的測速照相機，年底將達 408 支，不知身為高雄人的您做何感想？我們想問，還要一直一直設下去嗎？除了開罰官員真就沒步了嗎？

高雄測速照相機，別再無止無境的設下去！建盟籲交通局應將設置程序自警察局內部程序書，提升到自治條例位階，研提「高雄市交通違規取締照相機設置管理自治條例」。條例除規範以維護「交通順暢」及「交通安全」的設置目的外，另為違規取締照相機訂定嚴格設置標準及程序、設置上限數，同時杜絕預決算與市庫收入連結、啟動開罰前做好教育宣導、新設相機送議會備查等等。一來洗刷測速照相機黑箱搶錢惡名，並透過透明法制化的嚴謹作業，履行為城市交通安全把關的責任。