

七、第 2 屆第 5 次定期大會第 33 次會議

（中華民國 106 年 5 月 12 日上午 9 時）

市政總質詢

（蔡議員金晏、張議員文瑞、俄鄧·殷艾議員、蔡副議長昌達）

主席（康議長裕成）：

各位同仁請就座。開會。（敲槌）向大會報告，今天上午繼續進行市政總質詢，第一位請蔡議員金晏質詢，時間 45 分鐘。

蔡議員金晏：

謝謝主席康議長，陳市長、三位副市長、各位市府團隊局處長還有議會同仁，大家早。今天是我在本次大會的市政總質詢，看我這個投影片的封面，可以看到今天大概的議題，要向市長和市府團隊就教的就是現在立法院吵得熱熱鬧鬧、不可開交的「前瞻基礎建設計畫」，尤其是在軌道建設的部分。右邊是高雄市整個不管是紅線、橘線、棕線、黃線還是藍線，這是我們市府規劃的一個長期路網的圖。另外一個議題是和鐵路地下化有關的，還有一些其他的議題，我也希望能在有限的 45 分鐘內和市府做一下討論。

我先請問市長，我們高雄市為什麼需要大眾運輸？我們希望提供一個怎樣的交通環境給市民朋友？就市長的想法，你的想法是怎樣？請市長答復。

主席（康議長裕成）：

請市長說明。

陳市長菊：

全世界每一個進步的國家，都會提供一些綠色的交通、公共的運輸給它的人民一個最基礎的使用，像共產國家蘇聯的莫斯科在 1935 年，它的地鐵就已經有地下 7 層，如果它沒有城市的遠見，現在要建地下 7 層就很困難。我這樣講就是說，今天在任何一個進步的城市，一個綠色的交通可以減少私人運具，我認為這是一個趨勢，對我們低碳綠能的方向都是正確的。但是台灣在過去，我們整個公共運輸大部分都集中在北部，因為大家都認為南部發展得比較慢，但是我覺得高雄是全台灣第二大城市，又是一個港灣、海港、空港，這樣一個城市，我們發展大眾運輸儘量能夠多形成一個網狀是我們的期盼，不過很難，我們在努力中，謝謝。

蔡議員金晏：

好，市長，你先請坐，待會兒還會再請教你。這是我的看法，我們希望提供一個安全便捷的交通環境，這大概就像市長說的，不管是莫斯科，歐洲很多國

家，地鐵都有一百多年的歷史，那時候有鑑於工業革命，因為他們那時候的道路絕對沒有現在寬，因為交通壅塞，所以就往地下發展。

安全、便捷、快速。我們可以看到這張圖，這是我們的民族路、民族陸橋，這一段應該是由北往南，應該剛好是上班時刻，交通壅塞，如果我們能提供類似捷運、輕軌讓這些人搭乘的話。另外，我們知道機車這麼多，我們的警察局同仁也很忙，上班時間常常有車禍發生，對他們來說其實也是非常辛苦。所以，公共運輸它本身扮演的就是提供安全、便捷，能夠取代私有運具的一個角色。怎樣才能安全、便捷？我們接下來會再提到。

提供使用者友善，這和安全比較相關。這是一個長輩，他搭乘一輛具有升降板的巴士，也可以提供給未成年人，他們不會使用私有運具，可以提供給他們一個安全的運輸環境，所以我將它稱做「使用者友善」。包括現在大家也一直在說的未來面臨高齡化社會，這些大眾運輸、公共運輸是有它的必要性。

最後，就是市長一開始說的，所謂的「環境友善」。這是我們的高雄輕軌，希望大家來使用公共運輸，不要使用私有運具，畢竟所謂的排碳量對環境都是相對不友善。

這三點就是我認為為什麼我們要做大眾運輸。過去即便公車歷年都虧損，我們還是堅持營運下去，包括後來的紅橘線也營運將近 10 年了，也包括待會兒會說到的捷運黃線等等。

再來，針對我剛才說的，包括陳菊市長剛才也想說的，就市長的想法，你認為我們高雄的大眾運輸到底還缺什麼？在現有的、我們公共運輸的布置下，不管是既有的公車，不管是既有的紅橘線，乃至於公共自行車，乃至於我昨天也看到，我在查新聞時，剛好看到交通局也發了一個新聞稿－共享汽車…，什麼 MaaS 卡，應該是嘛！沒錯！MaaS，就是 Mobility as a service 那個卡，就是共享汽車的服務等等。除了這些以外，我們講到前瞻的軌道建設，我們高雄的大眾運輸到底缺什麼？市長是不是可以講一下，前瞻基礎建設甚至其他的，在你的想法，我們到底還缺什麼？請市長答復。

主席（康議長裕成）：

請市長說明。

陳市長菊：

我們現在的大眾運輸，捷運只有紅橘兩線，它沒有形成一個路網，我們在人口密集區事實上也缺少捷運，所以這一次我們努力爭取黃線興建。今天我們又再提到高雄市捷運運量不足，其實捷運運量不是一開始就很充沛，像台北木柵線，那時候我在台北市政府服務，一開始也是運量非常少，後來台北市捷運形成一個網狀，現在雙北市總共有 14 條捷運路線，高雄只有 2 條。你問我我認

為大眾運輸還缺什麼，我們缺路線不足。

蔡議員金晏：

路網是不是？

陳市長菊：

路網不足。

蔡議員金晏：

好，謝謝陳市長。我認為大眾運輸缺什麼？其實這個議題應該從 100 年開始講，過去講了很多，我要先表達我的立場，我是絕對支持公共運輸的，不管是在市議會的質詢，還是和朋友言談間，大家都知道我是支持高雄市再發展公共運輸的。我的著眼點很簡單，因為那時候我就看到我們的公車處每年都虧損 10 億元或多少等等，但是我們還是堅持在推公車，因為它有它的必要性，服務長輩、服務學生，提供安全、便捷的運輸環境，我也認同，所以我認為公共運輸必須要持續來發展，因此我要表態我是支持公共運輸。

我可能要在這裡向某些選民致歉，應該是王局長擔任交通局局長的時候，那時候我們就在討論了，我們希望高雄市公車的路網能夠更密集，我們的路線不應該常常在變動，這會讓使用者覺得非常不方便，因為這會造成他今天從 A 地坐到 B 地，明天他從 A 地坐不到 B 地。所以在過去幾年內，我不是在說謊，這個可以問陳局長本身和你下面的同仁，我這幾年有沒有和交通局講過調整公車路線的問題？我希望要有專業的評估、專業的佈建，來建立一個適合高雄市所有市民使用習慣的公車路線，因為畢竟它就是我們說的整個高雄市大眾運輸打掉目前的捷運、輕軌，最重要的我們所說的人體裡面的「微血管」。

所以在這裡，我認為高雄的大眾運輸到底還缺什麼？是缺回家的路、完善的路網，還是只有缺捷運黃線？我不反對興建捷運黃線，當然那有很多前提，就像那時候在討論輕軌，輕軌預算送到議會的時候，那時候應該是捷運局的陳局長，我們幾位議員也是在議事廳表達反對，我們反對的是如果是在財政有疑慮的情況下，為什麼還要建輕軌？當初反對的立場是這樣子。

「回家的路」—輕軌、捷運、公車不可能都開到每一個人的家，到站後我們勢必要用走的，但走要走哪裡？走馬路中間、走人行道？還是走騎樓？其實我在內政部門有拜託警察局陳局長，我把一些在地方上看到騎樓的一些問題反映給他，他應該會在市政會議把這個問題提出來。畢竟騎樓使用的態樣太多了，是不是要有一個管理規則？而不是像現在這樣不是很明確。我們剛才也在討論，一般騎樓在處理的時候或人行道，我們用的是道路管理處罰條例第 82 條裡面的第 1 項就寫堆置什麼，「足以妨礙交通」，光是這一個就造成很多檢舉人和使用者之間的矛盾，也讓基層員警無法去適應到底該怎麼執法。光是

一個騎樓就這樣，所以我說「回家的路」。

現在說高雄市是極端氣候，下雨的時間雖然沒有那麼長，但是還是會遇到下雨要撐傘，你又要大家搭乘大眾運輸、公共運輸。這個照片應該是博愛路靠近後火車站這一段，這是一個很好的騎樓，很好走，外面沒有人行道，就一個騎樓。這是我們的人行道，但是有多少的騎樓和人行道有人在使用，我不是說騎樓一定不可以使用還是怎麼樣，都要討論的，也許未來商業區還是什麼區，比較熱鬧的區我們可以劃定怎麼樣，這都可以來討論。之前我是請陳局長，希望讓我們的騎樓方便行人行走、有好一點的環境，下雨天大家在騎樓裡面走來走去。其實之前我有和建管處的同仁談過，因為騎樓使用亂象，所以他們現在都不鼓勵人家做騎樓，但是騎樓它是有建蔽率獎勵的。因此，我最近也在想這個議題，我發現騎樓其實有它的必要性，因為它適合我們熱帶氣候的環境，我們這裡白天太陽實在很大。其實你說要坐捷運，如果從你家走到捷運站要走 500 公尺，以現在這種天氣，你去走走看，你走到捷運站，真的容易流汗的人可能已經全身都流汗了。其實這有很多客觀環境，對我們發展大眾運輸相對困難，我們應該怎麼去克服它？我要談的是這一點。

當然，對於大眾運輸，剛才說的要安全，公共運輸絕對比私有運具安全，我想這是無庸置疑，也不用再討論的。

再來，要講的是「完善的路網」。其實真的很希望在我們的公車公司化以後，公車在公司化前後虧損預算的差，可以拿來增加公車的路線、公車的班次，當初是希望這樣，不過看起來，結果是沒有。包括在民國 100 年的時候，那時候油價處於高點，這幾年油價下跌，收費和民衆使用習慣也有很大的關係，我們也知道，其實我們的公共運輸已經很便宜了，所以價格的問題，畢竟現在經濟景氣也不好，這也是我們未來都需要去考慮的。我也建議，在很多社區周邊是不是可以來研議，在未來我們想要發展整個高雄市捷運路網的時候，我們提早來規劃一些中短程社區接駁的小型公車，這在我印象中，當初我也和陳局長談過，我想這個都應該來做。

候車環境好不好，這個我也講很久了，候車環境、轉乘時間，我常常就舉例，我要到我的目的地，我騎個機車，我家摩托車一騎，10 分鐘就到了，或 20 分鐘就到了。你叫我坐公車，我可能要轉乘，班次又不密集的話，我要 1 個小時才到，誰想坐？其實這有很多問題我們都必須要克服，這樣才能讓我們的公共運輸真的能夠發展起來。剛才最重要的一點，坦白說，這是我個人認為，高雄的交通狀況其實沒有那麼差，當然未來有可能變差，但是這個真的要整個市府團隊來努力，我們的產業要發展、我們的人口要增加，這是一個重點，人口多，自然而然公共運輸的必要性會更凸顯，這些都是我們要考慮的。

剛才市長提到現在我們在說的捷運黃線，我們就來看看捷運黃線。其實這有很多同仁都談過，主要大概幾個著眼點，我想財政局簡局長都知道，在財政部門，藍綠的同仁，黃議員也好、邱議員也好、郭議員也好，提到的就是我們財政負擔的問題。我們可以看看，這是總經費，總經費就包括中央補助的，我們地方自籌的，自籌就包括自償性和其他的經費以及用地取得費，總共加起來大概是 1,726 億元，但是我們看新聞上說的是 1,733 億元，這是整個預算的經費。那麼我們高雄要自籌多少？776 億元，這其中自償性是 435 億元，我不知道那是怎麼算出來的？光是捷運黃線就要 358 億元的自償性經費。另外，捷運黃線加上岡山路竹延伸線的第二階段，341 億元要由公務預算來支應，第一階段是已經核定的，岡山路竹第二階段和捷運的延伸黃線，也就是我們現在一直在講的捷運黃線，是所謂新興的事業。其實我跟那些同仁說過，我也不要再提了，我們還是擔心，當然，簡局長也說了，他在未來公務預算的部分，稅收也好、土地處分也好，他會儘量來努力。他也提出一年處分 21 億元的土地，8 年就有 160 億元，對不對？所以舉債大概 40 億元，自償性會儘量來做所謂 TOD 開發。

我們來看看紅橘線的 TOD 開發，大家知道 TOD 的 D 是什麼嗎？是 development 發展，就是沿著捷運的路線能夠發展，但是我們看到橘線沿線的哪裡？中正、中山路口，還有鹽埕區大勇站，這也是橘線，幾乎是把店家整個都趕走了，事實就是如此，我想我們可以去了解。所以那個 D，我反而覺得不是 development，是 destory，是破壞。我當然認為 TOD 是可行的，但是它必須看沿線整個發展的狀況，我們可以看到黃線當然有一部分經過市區比較密集的地方，那個你說要做 TOD，坦白講，我覺得是不太樂觀，因為它已經發展過度密集了。如果是到了澄清湖、比較沒有人的地方，這個 TOD 是可以做得起來的，但是前提也是要有「人」，我們現在很多房子蓋一蓋沒有人住，這是一個問題，這都必須要慎重去考慮，所以才說要有所謂詳細的可行性評估。

我們來看看捷運黃線送中央辦理的情形到底是怎麼樣。這個都是從捷運局網站調出來的資料，我們去年 9 月 2 日送交通部「延伸黃線可行性研究報告書」，這看起來好像是捷運黃線，其實我向大家報告，這個不是，其實這個是平面的，這個不是現在要通過地下化的捷運。我們約莫在 3 個月前才突然決議，我們的可行性研究報告原先是針對地面的大眾捷運來做評估。短短半年時間，因為中央有前瞻基礎建設計畫，一下子決議採用都會捷運延伸線，可以用地下來做了，其實這變化很快。而且才經過一個多月，不到一個半月的時間，我們也可以提報一個捷運黃線地下化的可行性研究，這樣的一個評估到底嚴不嚴謹？我認為不嚴謹，這當然就看大家怎麼看，我待兒會問市長。

我剛剛講，捷運黃線可能不用像捷運紅橘線那麼擔心，那時候是做 BOT，有很多的問題，我們高雄市政府說紅橘線終於轉虧為盈，當然也是我們幫他做了一些處理。還好捷運黃線全部都是政府來興建，後續營運再來委外，我擔心的是，我們剛剛講自償性的經費，TOD 你要怎麼做，這些錢都在可行性研究報告裡面要提的。地面跟地下的費用差多少？差將近 10 倍，一個月提出一個可行性報告出來，我個人認為是不嚴謹，我不知道財政局長怎麼看。我也跟議長拜託，是不是可以儘快，因為我也不知道中央什麼時候會通過，既然市長也很願意來推動捷運黃線，我們提早看哪一天，當然也要等市府有一個比較完善的評估以後，送專案報告進來，趕快讓我們來看，要不然現在很多市民朋友都關心這樣的議題，我們高雄市議會的立場是什麼？當然我們希望好好監督政府，如果可以做，財務評估報告 OK，未來的營運、人口數等都做得出來的話，我們來做，這個是現在進行式，這個應該說未來式。

我們來看一個現在進行式好了，這是高雄輕軌，我手上的報告是高雄都會區輕軌運輸系統，高雄環狀輕軌捷運建設修正計畫書，第二部分計畫修正。這裡面就有一個很完整的，所謂的可行性評估，應該是第十章還是第十一章，有所謂的情境分析。什麼叫情境分析？就是分析 10 年後有多少人會搭乘，那時候的時空背景是怎樣。我跟市長報告，情境分析裡面大概有幾點，第一，社經分析。他假設捷運輕軌沿線用 TOD 來開發，在場站可以增加 10% 的人口。另外大眾運輸環境的改善及路網，我剛剛講的，我在第二頁講的，我們的路網班次加密、路線加密等等，應該是要更符合我們的使用習慣及私有運具的使用時間，這個都應該要去克服。最後還包括油價上漲，他有很多條件加進去，他才能算出來未來營運要怎樣。因為畢竟這樣的一個龐大建設下去，他需要花錢、花人力下去維護、營運，甚至包括 30 年後的重置經費，都是要考量的財務評估報告。情境分析，我希望我們的捷運黃線未來在做這一塊的時候，能夠保守估計，不要再像紅橘線高估了我們高雄的人口，其實會讓整個財務失真。我們不是要說紅橘線不好，但是事實上他的報告，要說騙人太難聽，就不準確，造成後續整個 BOT 案出了那麼多問題。

另外，當然這是額外一提，我們的輕軌建設，尤其是二階，問題很多。我才在工務部門跟趙局長提到，其實我提醒趙局長，輕軌在定線及軌道工程，美術館路的部分，美術館路只有 20 米寬，我們的輕軌就要 11 米了，兩邊的道路加一加，絕對超過 20 米，所以它必須要削減人行道寬度或取消設置。這些在這一本書報告裡面都有，這一本書報告絕對不是今年也不是去年才有，很早就有了。不好意思，工務局似乎不了解這個狀況，因為有工務部門質詢，局長說會趕快去向捷運局了解情況。未來整個施工的橫向協調，紅橘線若發生一些工安意

外，我希望未來我們在推動，不管是捷運黃線有沒有過，還是未來的輕軌，包括議長的臉書也才剛提到雨豆樹的問題，我們黨團曾總召很早也提到雨豆樹的問題，是不是趕快讓周邊的民衆，趕快去協調你到底要做什麼。

其實這些施工的過程，我要跟市長報告一下，這字印不太出來。這是 PTT 的文章，這個人就提到他作夢，夢到我們的二階輕軌有可能…，我們現在號誌是透過一個叫 TC 的去控制，這 TC 在一階段似乎是輕軌的號誌跟紅綠燈的號誌是連動的，但是他作夢夢到在二階，交通局似乎打算把紅綠燈跟輕軌的號誌把它抽離，這樣未來可能會產生所謂的綠衝突。就是兩邊都是綠燈，這風險很大，應個別處理，這個也必須趕快去解決，我覺得這應該是前置作業。像整個高雄輕軌，包括我之前講過的，我們應該趕快以高雄輕軌為案例，它所做的財務分析可行性報告，它未來施工遇到的問題，捷運黃線未來中央真的通過，還是有其他方案或怎樣，市府團隊至少在路竹延伸線第一階段，這個都會做了，不要有這樣的問題產生。是不是請市長答復一下，針對這樣的議題，你覺得我們市府團隊應該要怎麼樣來面對？

主席（康議長裕成）：

請市長說明。

陳市長菊：

蔡議員非常關心未來這些鐵道運輸、公共運輸若干的規劃。當然捷運黃線一開始的規劃，剛才蔡議員的資料裡面，在黃線的規劃之前，事實上是向交通部…，我們必須爭取中央大力的支持，我們在這個中間經過很多次不斷的溝通、協調，到最後知道中央有可能給高雄市支持，我們考量高雄未來整個長遠的發展，所以爭取人口最密集的地區來做捷運路線，它大概占高雄市的人口將近三分之一，大概 116 萬人。

蔡議員金晏：

經過鳳山、苓雅、三民區、烏松等。

陳市長菊：

還有五甲，這些都是人口最密集的地方。所以這個部分不能說是草率，因為現在公部門做事都必須要非常的嚴謹，如果市政府提出的計畫草率，在中央就會被打下來。所以我的感覺，如果中間還有若干不夠周延的地方，我想因為現在在整個立法院討論的只是前瞻計畫條例而已…。

蔡議員金晏：

前瞻計畫條例，大概講 8,800 多億元要做什麼建設？

陳市長菊：

這個都尊重立法院，就是這個條例要先通過，接下來所有的計畫，還必須要

送到立法院，這個都是非常嚴謹。

蔡議員金晏：

市長，捷運黃線大家一再講，所以議會關心的是你們要趕快有規劃、要趕快來做這樣。

陳市長菊：

對，我覺得這個部分，今天高雄市要爭取到這麼多，對於高雄未來 10 年、50 年的發展，我覺得做為一個市長，我即將要卸任，如果能為高雄留下未來 50 年、100 年整個大眾運輸的系統，我覺得這是我的責任。當然如果有不夠周延的地方，或者有哪些我們應該更細緻，或者剛剛蔡議員提到以後在美術路那個地方…。

蔡議員金晏：

那是輕軌的部分。

陳市長菊：

輕軌或是哪裡有什麼缺失，鐵路地下化以後，我們還要注意什麼。這個部分，我想整個市府團隊，像交通局陳局長是非常專業，也非常願意隨時跟市民溝通；隨時跟議會溝通，所以大家有一些更好的意見，大家的目的都希望高雄更好。因為大家認真努力，就是希望讓高雄更好，沒有人要讓高雄更壞，不會有這種事，所以議會的監督，我認為是應該的，行政部門一定要在這部分更加認真、更加專業，如果今天我在中央隨便提出來，我們不可能得到支持，所以這部分蔡議員很多好的指教，不論是捷運局、交通團隊或相關的單位，我們都應該更嚴謹，我們今天做的任何一件事都會影響高雄未來 20 年、50 年的發展，那時我們的骨頭都老了，可能不在了，但是我們應該把美麗建設留給高雄，謝謝。

蔡議員金晏：

市長，時間有限，真的很不好意思！我還是要強調，我是支持公共運輸發展的，怎麼做都沒有定論，但是議會的立場，你要給我們看，你要跟我們要錢，我們就是要審核，當然那可能是 2、3 年之後的事情，但是現在已經吵得不可開交。我相信捷運局手上也有很多資料，真的趕快用嚴謹保守的態度去做，就是大家比較關心的財務分析報告，因為真的…，一個多月，我是很擔心。

剛剛提到鐵路地下化的問題，我向市長報告，我手上有一份陳情書，大概就是住在附近的居民，圖中這是鐵路地下化高雄段，這是西臨港線，這是鼓岩國小，這是河西路，這是西臨港線未來輕軌要通過的地方，這一條叫做河邊街。鐵路地下化距離這邊最近的民宅大概不到幾十公尺，過去整個鐵路地下化工程的施工當中，造成周邊民宅損傷的狀況非常嚴重，為什麼講非常嚴重？在陳情

書裡面有附土木技師的鑑定報告，因為沒有那麼清楚，這二張都是在沿線跟河川街，兩邊都有，以這張土木鑑定報告來看，所謂的高程鑑定，最高上升 3.5 公分，最低下降 9.7 公分，但是在第二張呢？我不知道土木技師公會是筆誤還是…，高程相減都減錯了，少了十位數，所以實際如果以書面報告的數字來相減，這裡平均下陷的高程大概都有 20 公分，我不知道在工程專業上，下陷 20 公分代表什麼意思？他們很擔心所謂不均勻呈現。

陸陸續續大概有 3 年的時間，從最早這邊就有住戶來找我們，後來這邊的里長也來找我們，我們手上大概有十幾件陳情案，基本上這些鄰損溝通的案子都要怎麼做？都要去找立委，因為這是鐵路局的計畫，都要找立委來做，不好去溝通。我只想問一個問題就好，居民擔心賠不賠，其實一定會賠，問題是看到剛剛的這些呈現，最深可以到二、三十米，而且是不均勻呈現的狀況，甚至有民衆自己去請 SGS，用透地雷達去掃描地下有掏空。難道是廠商做一做，立委來協調結束該賠的賠一賠，該重建就重建，溝通講不了的告到法院，你慢慢告，做完之後廠商拍拍屁股走了，這些民衆的生命財產安全怎麼辦？因為我曾經問過工務局相關單位，其實好像管不到，我希望市長能夠重視這個問題，我們不能夠啓動一個機制，其實並不是所有公共工程都是這樣，重點是這些離民宅很近，而且又是深開挖，鐵路地下化嘛！深開挖十幾二十米的深度，影響周圍範圍很大。其實西臨港線，也就是輕軌未來的道路到河邊街才 150 米而已，到河西路是 200 米，整個施工影響範圍幾乎涵蓋整個河邊里和綠川里，所以我希望待會請市長答復一下，市政府在這個事件上扮演什麼角色？

另外，我也要跟市長提一下，因為已經有人的房子鑑定出來是危樓，當然賠償問題還在談，危樓遇到一個問題，包括議長第一次在台下質詢也提到，這些已經是很舊的部落，房子如果要拆掉重蓋，不好意思！以現在的建築法規規定，受建蔽率的影響，這個議長也關心過，這個我們有沒有辦法趕快做？包括議長、議會，不分各黨團都有提到透天建蔽率的問題，中央都市更新的法律好像剛剛通過，也沒有提到建蔽率的問題，我想這個我們要更重視。向市長報告，河邊里一直到河西路，就是從鐵支路到河西路，去年 5 月到 10 月總共淹水幾次你知道嗎？4 次，民衆將陳情書給我，我看到那些資料，到底鐵路地下化工程對他們排水系統有沒有影響？

我們來看看日本荒川有一個高規格堤防，坦白講，我要講這個之前也是有一些猶豫，因為這個要花很多錢，聽說沿線圍繞東京都及大阪幾個高流量的河川，有提出高規格堤防，聽說要蓋一千年，因為耗費很多。但是我要提的是它的概念，這是施工前的堤防，後方相對低，只要水一進來，整個社區都淹掉了，而且親水性很不足，做了高規格堤防之後，墊高了，但是整個把空間往天際拉，

所以周邊多了很多活動空間、防災空間，親水性更高了，外面又有很多可以適用的，而且又可以防震、防水、防破堤，這是日本所謂的高規格堤防，中間又引入都市更新，這裡講的是權利要怎麼轉換，轉換中間要如何補償？大概整個過程都講到，我講這個並不是說那邊可以做，我講都市更新，我們有沒有辦法？

希望市政府研議看看，因為河邊里的都市更新，有一棟愛河濱商城，是非常老舊的房子，我曾經在議事廳有提到，拿它來當都市更新的案例，但是依照現有的都市更新條例，因為住戶數多；第二，以前的容積都用完了；第三，現在要求的公設比，這些客觀因素的影響以及法令的限制，這樣的都更案子絕對不可能成功，我們有沒有辦法透過因為鐵路地下化施工，之前本來就會淹水，造成整個房子受損，未來能不能以這樣的範本當作一個示範區，或是虛擬示範區。市政府要如何研議在這裡做都市更新，保障這邊民衆的生命財產安全，請市長答復。

主席（康議長裕成）：

請市長說明。

蔡議員金晏：

包括鐵路地下化，市政府扮演的角色？幫民衆應該站在什麼角度？還有都市更新的部分？

陳市長菊：

鐵路地下化當然對當地住民，在現階段施工的過程會造成很多的不方便。

蔡議員金晏：

影響。

陳市長菊：

很難受。

蔡議員金晏：

沒錯。

陳市長菊：

也有淹水，但是如果鐵路地下化完成，我相信他們這個地方一定是一番嶄新的面貌，對整個城市重新的景觀會大不同，但是現在他們在這個過程之中，剛剛聽蔡議員這樣的表達，第一，他們有些地層好像稍微下陷，至少土木技師公會…。

蔡議員金晏：

最深的有到 20 公分。

陳市長菊：

另外，這個中間有一些房子受到影響。第一個，鐵工局在做鐵路地下化同時，

市政總質詢及答復（蔡金晏）

依照行政院公共工程委員會他們給高雄市政府對於這整個鐵路地下化的期程是今年 10 月，到時候鐵路地下化整個工程應該不能再拖延。

蔡議員金晏：

是。

陳市長菊：

所以我會建議這個部分我們以工務局為主，我會請工務局趙局長來跟鐵工局，也找公共工程委員會吳宏謀政務委員，針對這個部分說明鐵路地下化引起我們四周圍很多市民的房子受到損壞，同時我們又覺得整個地層好像有下陷，因為在鹽埕、鼓山那個地方…。

蔡議員金晏：

沙礫地。

陳市長菊：

沙礫地確實是比較…。

蔡議員金晏：

脆弱。

陳市長菊：

對，所以這個部分我們來跟他們討論來找出一個雙贏，對市民生命財產的保障，另外一個部分對鐵工局也是要付出一個很大的經費、精神，然後把高雄鐵路地下化來完成，我們共同來成就一個進步的作為。看要怎麼樣來做？我再請我們的趙局長。

蔡議員金晏：

趙局長。

陳市長菊：

蔡議員，等一下有關市民給你的陳情書，你再影印一份給我。

蔡議員金晏：

好。

陳市長菊：

我來瞭解他們到底現階段的困難在哪裡，我會請趙局長、民政局和區長大家來跟他們溝通，請蔡議員也一同參與。

蔡議員金晏：

是。

陳市長菊：

我們有一個具體的作法，這樣我才能夠找鐵工局，然後找公共工程委員會在這個部分怎麼樣對我們市民做一個公平、合法、合情、合理這樣的補償…。

蔡議員金晏：

我們應該要有保障市民生命財產的立場。

陳市長菊：

對，讓我們的市民大家感覺鐵路地下化對他們是正面。這個部分，好嗎？

蔡議員金晏：

是，好。

陳市長菊：

我們來這樣做。

蔡議員金晏：

謝謝市長，時間有限，所以我剛剛講的，都市更新再麻煩市長回去請都發局可以來研究看看這樣的案例能不能來做。

再來，因為剩下 2 分多鐘，我就大概講一下「循環經濟」。什麼是「循環經濟」？去年荷蘭有辦了幾次的循環經濟展，我不知道高雄市政府有沒有人去？我想許副市長可能對這方面會比較瞭解，本來想請你答復，我先把它講完就好，如果沒有時間，我們後續可以再討論。

荷蘭，這部分做很多，我們有很多院轄市，我不知道縣市有沒有人去朝聖，桃園鄭市長也希望桃園航空城未來可以像荷蘭史基浦機場，他們宣示在 2030 年要成爲一個完全不會產出任何廢棄物的機場。市長，我們民國 100 年有去荷蘭，我們就是飛去史基浦機場那裡，它一天有 16 萬個旅客，1,200 架飛機在那裡起落，那個垃圾量多大，他們宣示 2030 年要無垃圾產出，其實是一個相當浩大的工作。

我們可以看看，這是天下雜誌的資料，我昨天剛好看到這個議題，其實還滿有趣的，大概有幾個要點。100%再生能源、整個產品設計要改造、未來很多東西都可以共享，我們講的共享汽車其實就有循環經濟的概念在裡面，建立回收系統，原物料實現無限循環，透過一些力量讓我們的一些資源更有價值，然後剛剛講的共享汽車其實就是讓「擁有產品」轉向「使用服務」，最終目標是給生態系統帶來正面影響。

高雄有沒有這樣的案例？這是我們阿蓮的石安牧場，我不知道市長知道嗎？市長有去過嗎？有去過。它一天可以把 80 萬噸的雞糞，因為那裡養了幾十萬隻雞，拿 80 萬噸的雞糞、160 萬噸的污水來產生發電、液態肥，其實這就是循環經濟最好的表徵，我們高雄就有…。

主席（康議長裕成）：

謝謝蔡議員的質詢。在消音之後，蔡議員又特別提到了幼兒園的問題，這裡也已經很多議員質詢過了，謝謝。我們休息 10 分鐘。（敲槌）

主席（蔡副議長昌達）：

繼續開會。（敲槌）我們接著請張議員文瑞質詢，時間 45 分鐘。

張議員文瑞：

大會主席蔡副議長、兩位秘書長、大家長陳菊市長、三位副市長、一級主管、議會所有同仁、電視機前面的所有市民好朋友，大家早安，大家好。

首先，我要對市長做勉勵、鼓勵和肯定。前幾天我知道市長在高雄市經費比較缺乏的時刻要來成立毒品防制局，這可以說是一件很好的事情。怎麼說呢？毒品可以說在台灣現在非常泛濫，一個家庭如果有一個人吸毒，那麼這個家庭就不得安寧，所以市長和我們的團隊有這個構想，在全國可以率先做領頭羊來成立這個局，我是覺得很有意義，也是市長和我們的團隊做最好的創意。但是本席有一個小小的建議，我是覺得在毒品這方面，毒品源頭是最重要的，雖然在原高雄縣已經杜絕毒品來源沒有地方可以買，但是他還是去別縣市買，所以最好是市長可以聯合全國都來同步實施，向中央建議在全國各地成立相關的毒品防制局，阻斷毒品的來源，這樣購買毒品的人也比較沒有地方可以買。所以針對這個部分，也要肯定、鼓勵市長，這當然也是市長的良善立意，但是有一點，也是坊間很多的質疑，我們成立毒品防制局以後，有沒有什麼樣的機制可以來防制吸毒者？因為以往對於吸毒者，應該都是由檢調單位包括警察單位執行開罰單等相關的勤務，但如果我們成立了毒品防制局以後，局本部有沒有要…，不管是衛生局、警察局、社會局及教育局等相關單位，哪一個局處可以去阻止、開罰單和取締的？這是很多人提出來的質疑，等一下再請市長一併答復。

第二點要肯定市長的，眾所皆知，尤其這幾天立法院爲了審查前瞻基礎建設經費，也是吵得沸沸揚揚、舉國皆知。市長也在昨天的中常會中，以長老身分咨請各縣（市）首長要求地方的立委，請他們一定要通過前瞻基礎建設經費，我覺得這個也要對市長肯定。怎麼講呢？過去不管是藍綠哪一個政黨執政，都是重北輕南，對於南部地方，真的是非常的不公平，不管是基礎建設或是其他建設、福利政策等等，南部都是輸給北部，真的輸很多。對於這次的前瞻基礎建設，市長也向中央提出很多的計畫，就本席所知道的，在 8,800 億元裡面，市長提出的應該有 1,800 多億元，但這個 1,800 多億元，市長都是著重在軌道方面，我看應該也是占了大部分。所以，倘若這筆經費通過了，我們在軌道建設方面，不管是捷運或是高鐵，對於交通運輸當然是一項很重要的工作。

但是平面道路相對也是很重要，所以本席要建請市長，假如這些經費都有提撥下來，當然部分會使用在交通上面，而交通就分成了好幾個部分，例如剛才提到的不管是捷運、輕軌也好，也包括我們的平面道路交通。本席在北高雄這

個部分，也提出過好幾點的建設方案，工務局新工處也是花了很多的經費去規劃，第一條就是環球路和仁武高鐵橋下的這條道路，據我所知設計費就花掉了將近千萬元以上。再來是路科、中山高接南二高的捷運延伸線，應該也都有規劃，包括了路竹的台 1 線道路也計畫開闢，現在路竹捷運延伸線要延伸到湖內，以後是不是也要合併一起開闢？這個當然要再另外規劃，我也是不清楚要從哪裡規劃到哪裡。所以就本席的了解，前瞻基礎建設的經費，我們是使用在鐵軌、環保以及其他的部分，加總起來，使用在平面道路上的，應該是少部分。針對這一點，可否請市長或是其他局處答復？這些前瞻基礎建設經費提撥下來，我們是不是也要編列幾百萬的配合款，那市政府有沒有辦法負擔這些配合款？請市長一併回答。

主席（蔡副議長昌達）：

請市長答復。

陳市長菊：

謝謝張議員的支持和鼓勵，成立「高雄市毒品防制局」，我覺得這是一個很嚴肅的議題。向張議員報告，現在的毒品氾濫真的很嚴重，尤其有很多的年輕人都吸食毒品，而且毒品又食品化，變成好像在食用食品一樣，讓大家都失去了戒心。所以市政府就把它區分成三個部分，第一個部分，就是防毒、緝毒和戒毒，主管機關是衛生局、社會局、勞工局以及教育局，還有在民間也成立一個財團法人高雄市毒品防制基金會，就是針對這些吸食毒品者輔以很多的幫助。當然緝毒的部分，主要機關就是警察局刑事警察大隊裡面有一個偵查組，就是針對緝毒的部分，他們必須要承擔很大的責任。而高雄市在毒品查緝的部分，在中央評鑑，六都當中，我們的成績可說是最好的，查緝了很多的毒品，這個都是很重要。

所以成立毒品防制局，如果可以獲得議會通過，在明年的 1 月 1 日就可以成立。未來的責任，當然除了緝毒以外，毒犯在接受法律的制裁以後，可能就需要很多的輔導，讓他的人生可以有新的機會。倘若我們也放棄了他們，在這個部分沒有好好的去輔導，很快的，他又會開始淪入吸毒，最後就變成了販毒，對於整體的社會和家庭是很沉重的負擔，所以高雄市政府也很重視這個部分。

再來是張議員很關心的高雄市軌道運輸議題，過去中央整個公共運輸的布局可以說都是集中在北臺灣，因此台北市、新北市過去就有 1 兆 2,000 億元、總共 14 條的捷運系統。14 條的捷運就形成一個網絡，也因為這個捷運網絡，所以公共運輸很方便。這也是一個良性正面的循環，搭乘的人次就愈多，私人的交通運具—自己開車、騎摩托車，相對的就會愈來愈少。所以高雄市這個部分，這次的前瞻計畫裡面…，在前瞻計畫之後，還有交通部、經濟部、水利署

以及其他等等的部門，市政府一樣還是可以提出不同的計畫申請和別的縣市來競爭。所以針對張議員提出覺得這個前瞻計畫大部分都是軌道運輸，我想一個政府的責任就是提供基礎的公共運輸，讓市民有行的方便，這種綠色交通運具就是很好的選項。但是張議員關心的高雄市還有很多道路要開闢的部分，我們從來沒有放棄也會繼續向中央爭取，張議員擔心高雄捷運運輸的自償性 1,455 億元，高雄市是否有能力來負擔？這部分待會請財政局向張議員說明，我認為高雄市要做必要的承擔，包括對未來的投資、對下一代的投資，甚至對高雄未來 50 年的投資，我認為我們有能力做這樣的承擔，簡單向張議員做這樣的說明。

張議員文瑞：

市長剛剛提到毒品的部分，社會及所有的市民大眾一定都很認同，因為毒品問題，在這個城市不僅吸毒年齡降低且人數也越來越多，雖然剛剛市長說高雄市在查緝毒品部分，還算名列全國前幾名。但吸毒人數卻越來越多，所以我非常贊成市長成立毒品防制局，但是本席也希望在成立之後的二年、三年、五年，如果吸毒人數減少後，就裁撤這個單位，因為已經達成目標，當然這是本席的期待。

另外剛剛提到的 3 條道路，是每次我在總質詢時都會提出來的議題，我覺得這 3 條道路對於北高雄交通的疏解非常重要，我不知道除了前瞻基礎建設之外，另外還有競爭型預算可以爭取，當然市長也提出 200 多億元預算的計畫，要向中央爭取這樣的建設，這部分等一下請工務局長一起說明。

再來是要如何才能帶動高雄市的經濟發展，提高就業率並提升市民的生活品質，創造高雄成爲一個無毒的宜居城市，這點我覺得非常重要。剛剛有朋友建議，情人碼頭閒置在那邊已經很久，真的非常可惜，它是個幅員很大非常遼闊的地方，而且過去也投資那麼多經費，把它建設得那麼漂亮，但是到目前真的都沒有再進行開發，只有在舉辦活動時才有人潮，沒有活動時就像蚊子館。朋友問我是否看過市長故鄉—宜蘭的童玩節？如果情人碼頭可以像宜蘭童玩節那樣，利用暑假一、二個月的時間，舉辦類似童玩節活動的型態，不管以 BOT 或 ROT 的方式來辦理，將活動結合起來，而且所需經費不多，如果可以藉由這樣的活動來帶動觀光，包括過去高雄縣部分，因為合併都說是高雄市，尤其高雄縣東區可說是好山好水，像阿公店水庫風景區、月世界風景區，甚至往內門、甲仙、六龜方向走的景色，有山有水的景色非常漂亮。這些都是執政的市長包括所有市府團隊甚至是立法委員及民意代表議員，大家都有責任去承擔並把它做好的。

所以在觀光部分想請問環保局長，這部分應該歸屬環保局或觀光局管轄？就

是目前的城市腳踏車，應該很多地方都已經設置，我知道阿公店水庫、情人碼頭很多地方都有。月世界近幾年在市長及市府團隊的用心之下，開發得越來越漂亮，雖然平日除了辦理活動之外，遊客並沒有很多，但每逢星期例假日的遊客就非常多，希望可以城市腳踏車在那邊出租，方便遊客環湖並享受月世界惡地形的美麗。其實上次我也提過一次，但是到目前為止還是沒有設置，這部分應該是歸屬環保局管轄，所以想請問環保局長，目前高雄市有哪幾個地方已經設置？為什麼月世界還沒有？而且月世界那邊的樹木已經慢慢長高，如果有腳踏車可以讓遊客環湖、瀏覽周邊景色，我覺得非常好。請問環保局長，什麼時候可以設置腳踏車，方便遊客出租環湖？請環保局長答復。

主席（蔡副議長昌達）：

時間先暫停。各位同仁、市府各位主管，現有高雄市公共事務發展協會暨國立中山大學政治經濟系學生蒞臨本會旁聽，請大家熱烈掌聲歡迎。局長請答復。

環境保護局蔡局長孟裕：

謝謝張議員關心 CityBike 的事情，目前營運中的公共腳踏車租賃站大概有 222 站，還在持續設置中。剛剛議員提到的月世界部分，我們立刻找適當的地點來會勘，看後續那個地方設置腳踏車站的適宜性怎麼樣？如果有找到適合的地點後續再來進行設置的作業。

張議員文瑞：

如果地點適合，就可以馬上設置公共腳踏車租賃站是嗎？〔是。〕因為本席住在田寮，很多鄰居包括遊客都在詢問這個問題，而且我覺得那邊真的很漂亮，尤其一點是我常提起的，停車場的問題到現在都沒有處理好，我私底下問過陳局長，你不用回答，之前你已經說過是用地問題還沒處理好，所以我要再次提醒你，希望可以更積極的和地主去溝通，儘快把停車場的問題處理好，因為每逢星期假日遊客都很多，尤其在過年或連續例假日時，都要停到很遠的地方，所以停車場問題應該要儘快來解決。

另外要請教地政局長，就是阿蓮區溪洲寮段的農地重劃，我記得在未合併前、民國九十幾年時，地政局已經就該地段進行會勘並規劃要來進行農地重劃。合併後我私下詢問過開發處前處長並在委員會會議時也詢問過，那邊的農地重劃在合併後這 6 年多來，我知道只有美濃吉安農地，近十幾公頃的土地已經完成重劃，其他地區應該都還沒有做農地的重劃。但是我剛剛說的，那塊將近五十幾公頃的農地，完全沒有水路也沒有道路，五十幾公頃農地將近一百多個地主，因為沒有重劃，只能以機車來進出田埂間的農路，等到農作收成要運送時只能騎機車將農作物載出來，連農耕機都無法進入。在民國九十幾年時，他們也有連署要農地重劃，但是一直都無法做，我當時也問過前開發處處長無

法做的原因，他回答我是因為二仁溪流域的問題，所以無法做。他們最近又重新連署，地方的地主很期待市政府地政局可以做農地重劃，讓他們能有水路能灌溉，也有道路可以出入，方便農作物運輸，同時也可以帶動地方的經濟。請開發處處長或地政局局長答復。

主席（蔡副議長昌達）：

請局長答復。

地政局黃局長進雄：

謝謝張議員對農地重劃的關心，基本上農地重劃有 85% 都是由中央補助，所以在程序上，應該先由區公所了解地方的意願，調查後如果大部分的人都有意願的話，再報到地政局，我們再向中央爭取補助經費。如果他們有意願的話，我們在每一年年中時，都會發函給各個區公所，請他們調查意願。如果地主有意願，希望他們能向公所反映並報給地政局，我們再來協助他們，去了解這個地方是否適宜，如果適宜的話，我們會向中央爭取補助辦理農地重劃。

張議員文瑞：

他們在民國九十幾年時，就已經完成連署了，但是當時還是原高雄縣時代，最後因為二仁溪流域的問題，但是我覺得重劃和二仁溪完全沒有關係。所以他們現在又重新連署了，也有來找本席。如果是這樣，我是否可以將那些連署…，你說如果大部分約 80% 以上的人都同意重劃的話，就可以重劃，那麼大約需要多久的時間？你剛才說因為我們目前沒有經費，所以需要向中央爭取，如果他們都已經連署完成了，大約需要多久的時間？如果我將案子送進來的話，需要多久的時間才能爭取到經費？那裡大約五十多公頃而已，需要經費應該不會很多，請你回答一下。

地政局黃局長進雄：

如果連署人數過半數同意的話，可以請區公所呈報至地政局，我們馬上做實地勘察，並擬計畫呈報給內政部爭取預算。

張議員文瑞：

他們應該已經連署完成了，會後我會儘快將連署資料送至地政局，因為地主希望能儘快重劃，我知道那裡的面積大約是 50 公頃，重劃的費用應該不會很多。

接下來我要建議農業局，前幾天林富寶議員有提到，過去原高雄縣的山區，大部分的農作物都是種植竹子，但是他提到的只有內門，但是我覺得不只有內門的山區，還有田寮、內門，甚至是台東縣這邊也都一樣。龍崎和關廟我們不管，我們現在只談高雄市的田寮、阿蓮、內門、旗山，甚至是六龜、甲仙、杉林、那瑪夏等的山區，山區種植最多的農作物，除了芒果、龍眼等水果外，種

植最多的就是竹子，大家應該都知道。竹子的種類有很多，有些種類是專門生產竹筍，就是市面上販售的竹筍，但是那些比較少，因為大多生長在平地；竹坪大多種植刺竹，過去刺竹是用來做什麼呢？在過去的農業時代是作為農具最好的材料，不管做雨傘、斗笠、餐桌罩…等，這些東西都是利用竹子來製作的，除了做為材料之外，還可以當作造紙原料。

我記得近 30 年來，竹子漸漸已經沒有經濟價值了，為什麼這麼說呢？現在的廚具、農具都用塑膠來代替，以前的畚箕也是利用竹子做為材料來製作，但現在已經不使用竹子來做為材料了，甚至是造紙的紙漿也都不用竹子了。造成竹子種了好幾萬公頃，現在放任不理，任其枯萎，但是竹子又很容易生長，長得又很高，如果遇到颱風容易造成土石流，因為他的根長的不夠深，竹子是叢生，崩塌時是整塊、整塊的掉落，有時是好幾百根的竹子一起崩落，崩落就會造成土石流，土石流會阻塞溪流，造成溪流不暢通引發水災，所以土石流和竹子有很大的關係。

竹坡裡有很多乾燥的落葉，因為乾燥所以容易引發火災，過去田寮消防隊經常到竹坡救災滅火，尤其是清明節前，竹坡經常發生火災。我建議農業局應該要幫這裡重新規劃，將竹坡清理掉，重新開發比較具有經濟價值的樹木或水果，現在有多種樹木都具有經濟價值，我覺得應該要多加宣導及鼓勵，農業局應該向中央農委會爭取經費。那天林富寶議員也有提到，那些竹子不是我們要砍就能砍，那是需要經過申請，而且還有面積的限制，一次只能申請 2 公頃，有的竹坡面積達 20 公頃，但一年只能申請 2 頃。我記得我鄰居在月光山有近 200 公頃的竹坡，他們以前一年光賣竹子就可以賣 1,000 多萬元，光是請人種竹子就花了將近 2,000 多萬元，種到現在將近 30 年了，那些竹子現在東倒西歪的，要砍也不能砍，砍下來也沒有利用價值。現在若要砍竹子，還要花錢請人家砍，所以我認為農業局要有責任向中央爭取，該如何將這些竹子清除，再改種水果或是較有經濟價值的樹木。我知道現在有造林的鼓勵，每年每公頃都可請領補助。我認為農業局應該澈底來做這些工作。我知道前天蔡局長已經有向富寶議員回答了，但是只有回答內門的部分，我現在提出將整個高雄市，現在已經沒有價值，只剩下妨礙的竹子做一個檢討，同時也提醒農業局。

接下來我要談已經被大家討論到「臭酸」的話題——一例一休，大家都知道一例一休實施到目前為止，沒有一個人不罵的，中央目前的民調這麼差和一例一休有很大的關係，雖然還有其他的問題，如年金改革…等，但是最嚴重的問題就是一例一休。一例一休造成雙輸局面，原本的美意是想要讓勞工可以得到比較多的休息，但是一例一休波及到資方和勞方，甚至是消費者、社會各界，大家提到一例一休都搖頭，為什麼呢？因為實施後，所有的物價都上漲。過去在

傳統工廠工作，每個月的基本薪資大約是 3 萬元左右，加班則可再多領 1 萬元，等於有 4 萬元的收入，這 4 萬元中，有 2 萬元為家庭開銷、1 萬元繳房屋貸款或是做為休閒基金…等。但是現在連加班都沒得加了，所以收入減少，物資又漲價，所以他們現在過的生活真的非常辛苦。現在又聽到資方大家都在罵，罵什麼呢？說現在剛在實施，勞工局不管是經人檢舉或是勞工互相檢舉，勞工有時候很難說，因為他們喜歡把假日集中起來可以去玩，如果假期排得不是很滿意，就提出檢舉，這樣勞工局就去取締開罰。所以很多業者，不管是工廠或是餐飲、或是其他行業，大家提到一例一休都在罵，我沒有要請局長回答，而且不止是要向勞工局講而已，也希望市府所有團隊都要知道，現在經濟景氣非常不好，俗話說：「人在公門好修行。」很多事情不一定要用取締、開單罰款代替，應該可以用宣導、輔導、鼓勵。讓大家知道新的制度要如何實施，讓業者了解一例一休，對資方和勞方有什麼好的條例。當然我知道新的勞動部長，他有新的構想要修正一些法令，但是希望勞工局儘量用勸導，用其他的方法代替開罰，今天我藉這個機會向勞工局做個建議。

市長，我剛剛講的這些事情，我有講幾條道路，現在請工務局長回答這幾條道路的問題好嗎？

主席（蔡副議長昌達）：

請局長答復。

工務局趙局長建喬：

謝謝張議員關心台 1 線路竹拓寬工程，主政單位是交通部公路總局，我記得去年公路總局也在當地舉辦過 4 場說明會，這 4 場說明會並沒有達到很確定的共識。當然在拓寬的過程當中，一定要地上物查估，這個查估工作是由工務局協助公路總局，目前工務局有全力在協助。另外議員關心台 28 線南段的部分，從阿蓮的環球路往南到仁武水管路。議員也知道這個路段長達 21 公里左右，當然當初規劃是雙向 16 公尺、加起來 32 公尺，這個經費很龐大，需要 86 億元、土地款就將近 28 億元。這 28 億元的地主是高鐵，當然這部分可以透過協商來解決處理，這算是省道的一部分，所以我們會向交通部公路總局爭取。另外路竹科學園區交流道延伸到台 19 線，議員也知道這是非都市計畫區，總開關金額高達 7 億 3,000 萬元左右，這部分我們也想把它納入都市計畫區外生活圈的一部分，我們也會向交通部公路總局爭取。

張議員文瑞：

局長，我是說路竹台 1 線土地徵收，我上次有講過，應該是在 80 幾年就徵收了，所以很多人都希望能趕快開關，認為這是政府很沒有擔當的地方。當然你剛剛講的我也知道，路竹區長有開過 3、4 次的公聽會，我覺得公聽會開的

有點多，爲什麼呢？因爲在公聽會反對的人都是同樣那幾個人，如果每一場公聽會有 100 個人，但是反對的人，就是那十、二十幾個人，他們都是固定的問題，不論你到哪個里開公聽會，他們就跟隨到那個里去反對。所以你剛剛說反對的這些人，就是爲反對而反對，他們就是有利益問題，當時土地徵收款已經領取了，剩地上物還沒有查估而已。所以那一段如果沒有開關，對地方的發展及交通方便真的帶來很大的阻礙。這一條你說是公路局的問題，但是市政府工務局，包括交通局跨局處，應該要積極處理這一條道路開關。

還有你剛剛講的高鐵這一條，我也要順便提一下，高鐵這一條的地主是高鐵，等於用地的問題和高鐵做溝通，應該是可以解決的。至於建設經費，你說要 70 幾億元，但是我們不需要一次就完成、可以分段完成。剛剛市長講的前瞻建設、包括競爭型的經費，應該可以從這一條先開關，這一條開關完成對岡山、阿蓮、仁武等地區的交通，包括產業，因爲那邊有很多螺絲工廠，還有各種產業的運輸，都可以帶來很大的便利，所以這條道路開關真的非常重要。再來，從路科往中山高往台 19 線到田寮南二高，這一條也非常重要，那一條原先規劃到南二高，但是做到中山高就停止了。後來縣市合併之後，我們有開了好幾次公聽會，之後我相信設計費也都花了，路線也都定好了，所以那一條的經費應該不需要花很多。地方有很多關心人士都常常向我提起說那一條路以前開過好幾次公聽會，怎麼到現在都沒有消息？因爲這 3 條道路都在我的選區範圍，大家都非常關心北高雄的交通問題，所以本席在這裡期待，不管是交通局、工務局及相關局處，希望對這些道路的開關要多加以關心。

再來，要了解捷運已經講很久了，說岡山要延伸到路竹、湖內，甚至要到茄萣，剛剛市長也有講。所以我要請教捷運局長，路竹延伸線已經講好幾年了，目前的進度如何？因爲地方很多居民都很擔心，怕講一講到最後就不了了之。當然前瞻建設這筆經費 1,000 多億元如果下來，預計在民國 110 幾年可以完成，對不對？現在前瞻建設是 8 年計畫，可以提早嗎？請捷運局長回答好嗎？

主席（蔡副議長昌達）：

局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

有關岡山路竹延伸線是分爲兩階段，第一階段做到 RK1，這部分基本設計已經報交通部轉工程會，經費馬上要下來了。我們也有拜託邱立委幫忙，等經費下來之後，就馬上辦理發包，預定今年會動工，在 109 年 RK1 全部會完成。第二階段的部分，現在都已經納入前瞻基礎計畫裡面，交通部也積極協助我們處理。因爲現在可行性通過之後，接下來要做綜合規劃環境影響評估。這一次我們同樣把前瞻基礎建設計畫裡面，現在交通部也積極協助我們處理這些，因爲

在可行性完之後，接下來我們要做綜合規劃環境影響評估，這一次我們也把基本設計都納入發包裡面，這樣做的話，就不用中央核定下來、綜合規劃之後，我們再去辦理基本設計發包，這樣時間就會延宕，所以我們現在是把時間縮短。目前我們採取的方式是，我們也希望高雄科學園區儘量可以和市區這裡連結，我們現在是一次報核，就是一起報上去。施工的完工期程再分段，第一個完工部分，我們希望 110 年可以到 RK6，就是南路竹站的這一站，讓路竹科學園區可以連結進來。後續 2 站到 RK8 大湖站部分，我們是預計 112 年，然後再把整段做好，這樣可以配合科學園區的發展，也可以配合全線開發使用，以上向張議員報告。

張議員文瑞：

感謝局長，既然有好消息的話，我回去就可以跟選區的區民和市民報告說，配合前瞻基礎建設計畫，市政府包括捷運局所有的單位都有積極在做這些事情，可以把之前說的時間提前縮短，這是一個很好的德政。今天我質詢的時間到此結束，感謝大家，辛苦了，因為後天就是母親節了，在此祝福所有天下的母親，母親節快樂，謝謝各位。

主席（蔡副議長昌達）：

謝謝張議員文瑞的質詢，休息 10 分鐘。（敲槌）

繼續開會。（敲槌）請俄鄧·殷艾議員質詢，時間 45 分鐘，請開始。

俄鄧·殷艾議員：

謝謝副議長。這個時間是我市政總質詢的時間，我向市長報告，在前二天立法院內政委員會已經通過原住民語言發展法，原住民語已經成為國家的語言之一了，這是滿高興的。我們也希望未來在二、三讀…，它可以直接送到院會二、三讀會，不必再經過討論了，這是一件好的事情，也和大家分享，我們盼望我們也多學習。我每次都會教大家一句母語，這個字叫做 Tapang，Tapang 的意思是領袖，市長每次出席原住民的活動時，我們都會跟我們的同胞講說，Tayniay toko Tapang i da。意思是我們的市長到了。在座的首長，你們都是叫做 Tapang，我們沒有字詞說市長或原民會主委，沒有這樣的字眼，我們大概都統稱，所以各位在座的，甚至連副議長，我們都叫你 Tapang，Tapang 的意思就是領袖，希望大家跟我一起來唸 Tapang。

主席（蔡副議長昌達）：

Tapang。

俄鄧·殷艾議員：

Tapang 就是阿美語領袖的意思。接下來要就教市長，我接下來有三個議題，第一個，從杜拜看亞洲新灣區。我知道近期市長帶首長同行，議長也都去了，

有經過杜拜去看杜拜這個城市的發展，正好我也在研究杜拜，你們有去，我們可以做個交流。從我看杜拜的狀況之下，再看亞洲新灣區時，其實我們有更好的發展。這是全球必修的杜拜學，現在很多國家也都在研究杜拜，為什麼這麼快崛起？我向大家報告，杜拜在阿拉伯聯合大公國境內，它在 1971 年 12 月 3 日從英國殖民地轉移，他們成立阿拉伯聯合大公國，有 7 個邦聯合組成。阿布達比是首都，杜拜是商業貿易中心，總人口數 938 萬人，集中在阿布達比，杜拜及夏爾迦三個大邦，其中外籍人佔 85%，超過 75 個國籍，總面積是 8 萬 3,600 平方公里，宗教是伊斯蘭教。

過去幾十年來台灣賣的世界地圖，我們看不到「杜拜」兩個字，但是今天杜拜在全球超過 23 兆熱錢，就是他們的錢幣，他們已經好幾次被譽為新紐約的機會之城。杜拜是從荒蕪的荒漠地區到現今，杜拜城市的 GDP 很驚人，已經成長到 230%，很不得了！過去它的石油輸入，在 10 年前是 6%，現在只剩下 1%。他們 70 年代開運河，80 年代做貿易，90 年代推觀光，一直到千禧年之後，它已經是中東地區空海轉運站。他們發展觀光購物城、科技網路城，所以這一套杜拜學，全球都買單，有很多國家都過去。就連鄰近地區，特別是他們的首都阿布達比也效法，他們開始巨額投資，在那個地區他們的石油有 100 年的蘊藏量，是世界首富，但是他們也願意學習杜拜來發展金融，而觀光、科技、房地產業也開始在做了，這個是阿布達比開始學習。

杜拜是世界最大建設案都在那裡，我在他們網站上看到很多大企業都在那邊投資，不知道市長到當地有沒有看到這個？當然它是寫阿拉伯語，他們的邦長穆罕默德給市民一句很重要勉勵的話：「夢想沒有極限，持續往前」。我們也可以做一些標語來鼓舞高雄市民，我們不知道要用什麼標語的話，我們可以來研究。目前杜拜高樓崛起，高樓起重機占全世界五分之一，所以幾乎都是在杜拜，杜拜也有一句名言是商業灣區域的商業首都，我們叫做亞洲新灣區。既然杜拜已經是世界新的中心點，我們也可以後來居上，就像國父講的「我們要迎頭趕上」，我們也希望亞洲新灣區能夠像杜拜一樣成爲一個新亮點，這個是對市府團隊，也是對市長的期許。

你看看它世界第一高樓就在杜拜，叫做哈里發塔，但是它也有一些標語：「歷史正在創造中」。其實他們不斷在創造，杜拜不斷在創造。杜拜在 2001 年就已經奠定他們是網路城市，杜拜當局決定往知識經濟的都市發展之後，他們就擬定計畫，在短短 5 年內，就有超過 835 家跨國科技企業在那邊駐點，有 3 萬 5,000 名來自海外各國高科技人才在那邊工作，未來我們也要看看怎麼來協助他們，所以杜拜好像一個潘朵拉盒子一樣，每天都有新的點子，而且都是很大的點子。這是我截取他們網頁的首頁，它說民衆可以建議新點子給政府，我們

常常講公民參與、市民參與，這個也是參與的一種。民衆提出的點子或許是天馬行空，不過我們可以來參考，我也覺得這部分我們可以來做，每天都有人來看，這個點子好，可能對市府也有很多的協助跟幫助，我覺得這樣的窗口也是很棒的一些窗口，讓他們有很多新的點子，都能從市政府裡面開始著手。

過去杜拜是一個小港口，現在變成空海轉運站，他們獨立建國 30 年內，你看杜拜是從小港口已經成爲中東地區的海運、空運，甚至是觀光城、購物城。他們的口號就是成長快、規模大、服務好、企圖心強、有遠見、執行力佳。這些的物色交織，締造了 21 世紀的杜拜傳奇。

我覺得說這部分也是值得我們市府來學習的部分，你看他從 1995 年到 2016 年杜拜的國民生產毛額，我剛剛講過，就是成長到 230% 以上。10 年內杜拜的觀光住宿，1996 年是 200 萬人，一直到去年 2016 年，我看這個數據是 1,400 萬人口。你看看有多少人往那邊住宿啊！我們說人潮就是錢潮。同期光是在他們機場的轉運站，從 800 萬人成長到 8,300 萬人，光是在他們機場的運作，就這麼多人。反觀看看我們的空港，值得我們去學習，人家爲什麼願意到杜拜去？我相信他成功有他的秘訣在。這個是值得我們學習。未來亞洲新灣區，我們在締造高雄的知識城市、網路城市，我們也希望有那麼多的人潮，讓高雄成爲世界的新亮點，這個部分是我們一直在期待的。

過去呢？除了帆船飯店，他在 1985 年也成立了阿聯酋航空，在短短的 20 年內得到 250 個獎項，是世界公認服務最好的航空公司之一。過去他們的服務業，他們強調要達到客戶的要求，但現在的服務業則是要做到超越客戶的期待，最重要是讓客戶感動。我也覺得我們做爲市府團隊的成員，我們要超越市民的期待，我們也要做出一些感動市民的事情，這樣市民才能支持我們團隊，市民才願意來繼續支持我們高雄市政府。我覺得這都是我們所期待的，我們看看人家的過去，看看我們的未來也是可以學習的。

杜拜的經驗是什麼？他們絕對當第一。所以許多人在問杜拜人，爲什麼要做最大、最好、最快的？他們的人民都會說，沒有人會記得第二名，就像比賽一樣，大家只記得第一名。他說，我們國家雖小，但是我們的眼光跟野心都很大。杜拜是荒蕪之地；我們高雄呢？山、海、河、港都有。人家荒蕪之地可以做到這樣，我們什麼都有，但是我們能不能做到像別人一樣，什麼都沒有都能做得到。

我們再看這個邦長，他長期以來就是開放貿易政策，安全的生活環境，在鄰近的國家他的政府是一個有效率的政府，他什麼事情都能縮短，把最好的都給市民或者是外來的，所以讓世界證明杜拜的偉大。杜拜爲什麼成功？其實就這一句話－「掌權的政府有遠見」。我們也是希望，我們也知道市長你有遠見，

你有很多亞洲新灣區的新點子。我們也盼望這個遠見不是只有市長你有遠見，你的市府團隊都要知道，你在想什麼？因為他們的團隊都知道他們的邦長在想什麼？人民都知道他在想什麼？所以他訂下很多的目標跟夢想，他都能夠一一的實現。

他們執政團隊最強是善於國際的行銷，我也覺得我們高雄市的國際行銷應該跟人家學習，讓我們的能見度能更多，讓各國都能看到。你看杜拜，現在讓人一想到頂級的旅遊、頂級的旅館，就會想到杜拜。我們想想高雄有什麼東西？讓人家覺得我們很好的呢？目前我覺得我們的遊艇也是比人家強啊！為什麼不在這個區塊，讓人家知道我們遊艇是很強的，也可以成爲世界第一。

過去 70 年代沙漠的運河，杜拜一開始他們要做運河，要借 600 萬元，都借不到，沒有人願意借他。大家都認爲這個邦長是瘋了，至少在沙漠要開闢江河不容易。他過去講過，他們的石油已經快用完了。過去他的經濟產值只有 6%，現在剩下 1%。不過他們是發明之母，他說，如果你什麼都沒有那才是挑戰。他們什麼都沒有，他們願意做很多的挑戰。所以他說，太多比我們富有的國家，卻沒能做出與我們相比的事，他們就是有頭腦，他們常常討論集思廣益。他說，不是「錢賺人」，而是「人賺錢」。

我們也要思考看看，我們怎麼帶動我們高雄的經濟？我覺得這個部分，不是只有市長、副市長在想，我們所有局處首長也要思考，我們不是只有悶在自己的辦公室裡面，我們看看其它國家、其它的城市爲什麼能夠成長？這個值得我們去深思。我覺得太多的首長都坐在自己的辦公室在那邊自己想，我們更應該要走出去，想想人家的好處。

杜拜這麼快能蛻變嗎？這句話，值得每位首長來深思，領導者的遠見以及心很重要，我們的果斷力也應該要很強才對。過去穆罕默德父親上任，一開始就展開，二、三十年後就開花結果，第一個步驟，他拓寬波斯灣的領域，擴展他的貿易。你看第二步驟，他開始借錢，要開發杜拜旁邊的港口叫拉希德在 1976 年，現在有很多的會議都進去這個大港口裡面，這是人工的港口。現在杜拜，你看它已經成爲世界自由貿易港區，他能集結 5,000 多家跨國企業在裡面。他的目標是會展中心，它的會展中心過去他也蓋在波斯灣，當初蓋 37 層而已，這個世界貿易中心。當地人都在笑蓋這個大樓有什麼用？但是截至目前爲止，他目前的會展一直不斷，也帶來很大的商機跟人潮，人家認爲他是傻子，但是他一步一步把它完成，他在 30 年前就把世貿中心都準備好了。

你看一下，杜拜 1990 年荒蕪之地，只有幾個大樓，目前這是比較，這是 2003 年，待會我會把最近市長去杜拜城市，也稍微秀給大家看一下。千禧年之後，他們的帆船飯店已經是旅遊的地標了，在地圖上是非常重要的。它 1980 年發展

觀光，1990 年就開始發展知識經濟（網路城跟媒體城）。他說，我們永遠都在想怎麼開發新的財政來源？他們都在想怎麼來做？他說，要不斷創造新的成長曲線。他們不斷的在想這個部分，其實我們也應該學習他們，為什麼他們會想到那麼多？他們認為，他們看到的是自己的優點，因為在沙漠中什麼都沒有，對於杜拜而言，他們覺得這是他們的優點，他們有陽光、海岸線和海水，他們認為歐洲人多麼渴望去杜拜。其實我們也有海岸，我們也有陽光，他們 365 天都不會下雨，但是他們不缺水。很奇怪，他們為什麼能不缺水呢？我們高雄一不下雨就會缺水，為什麼人家可以不缺水，這也是值得我們去深思的。我們看到杜拜人的文化就是親切的文化傳統，阿拉伯人是很好客的，我們也可以讓高雄市成為很好客的城市，就看我們怎麼推動。

我覺得杜拜是值得我們學習的新城市典範。我大致跟大家說明一下，他們是開放貿易，免稅天堂，外商捧錢駐點：沒有外匯管制，貨幣可以自由匯兌，資本和利潤可 100% 匯回本國，也無需繳納營業稅、所得稅，甚至連撥打市內電話都全部免費。因為他創造出了，所以這部分都覺得可以給外地人優惠。外國人占他們國家的 85%，他們的人口數跟我們很接近，他們有 275 萬人口，但是他們有超過 75 個國籍的人，外國人佔的比例超過 85%。那裡的環境良好，治安也非常好，如果外國人在境內犯了錯，絕對是遣返，永不入境。他們只要好的，壞的就不要，他們敢做到這個程度。他們的行銷也做得很好，那裡是購物天堂，每人每天在此消費近 9,000 元台幣。他們的購物中心幾乎沒有淡季，就算有淡季，他們也會炒熱，這是值得我們來學習的部分。

所以他們政府也覺得要蓋出一個杜拜的象徵，其實帆船飯店就是他們的象徵；巴黎有艾菲爾鐵塔；澳洲有雪梨歌劇院。而我們高雄除了 85 大樓，還有什麼象徵可以讓世界各國來看看，這也是我們要去思考的一件事情。貿易就是杜拜的精神，帆船也是他們的最佳代表。我們高雄也應該要想出一個代表性來。這就是杜拜的帆船飯店。

他們的服務業，七星級服務是成功關鍵。一般五星級飯店，一個房間是 5 個員工服務，他們是 8 名員工服務一間客房，他們有 150 位管家。我覺得他們非常的用心。頂級的旅遊、頂級的旅館，大家都非常願意花錢去杜拜。你看他們的室內裝潢很豪華，所以有人說住一晚 6 萬至 40 萬元的房間，都捨不得睡覺，住房率超過九成以上，幾乎全年客滿。為什麼人家的飯店業可以做到這樣，值得我們學習，也可以讓觀光局長了解，為什麼人家做得到，我們高雄可不可以做得到？我們看一下帆船飯店，這是內部的裝潢都是很頂級豪華的，還有水族館，吃飯的時候還可以看到魚，這是他們的 lobby，這是會議室。從這一張之後是劉主委給我的，你們去杜拜考察他們的城市發展，這是你們所拍的。下一

張，有市長、議長、捷運局長、劉主委和經發局長，你們都去了，剛剛我所提到的，你們應該都有一些想法和看法。

市長上回的報告，我也很認真的聽了亞洲新灣區與產業進駐，我覺得在我們效仿杜拜的時候，當然我們不是全都學他們，我們有自己的區域發展，我們有自身的優點，我們要怎麼樣將我們的優點成爲亮點是滿重要的。未來要投資 500 億元開發這 170 公頃，我覺得這都是一件好事，對於亞洲新灣區未來都能有好的發展。我們 3 月 29 日已經掛牌成立高雄港區土地開發公司，我覺得中央跟地方怎麼結合很重要，怎麼讓高雄成爲一個新的亮點。這個亞洲新灣區不是只有喊爽的，我們讓亞洲新灣區真的是在亞洲地區有一個新興的中心點，這個是滿重要的一件事情。這是市長所提出的，讓高雄市成爲國際的門戶，這是滿重要的。

我講了這麼多，我要送給各位這幾句話。穆罕默德王子的成功秘訣，整體歸納爲四項：第一個是凡事全力投入；第二個是善於策略行銷；第三個是具有遠見的先驅者；第四個是擁有高度的行動力。這是值得我們市府團隊去效法的，我覺得不是只有市長自己在想，你們每一個人都要知道市長的想法，而不是只有市長跟他的幕僚在想，你們都是他的幕僚，所有政策的執行都在你們的手上。所以我覺得這個部分值得我們思考和深思。我講了近 20 分鐘，市長可不可以做個回應，針對亞洲新灣區，我覺得你有你的想法和擘畫的未來，可不可以請市長回應一下。

主席（蔡副議長昌達）：

市長，請答復。

陳市長菊：

謝謝主席，謝謝俄鄧議員。我們這次因爲受到杜拜港務公司的邀請，所以有經過杜拜。阿拉伯大公國這樣的國家，他們在沙漠地區創造那麼多奇蹟，相對於我們高雄是一個國際的港口，針對我們港口的發展，確實有很多值得我們學習的地方。不過整個國家的體制，各方面都不太一樣。就像他們提到的成功秘訣，他們有這樣的行動力，還有城市的遠見，以及他們如何行銷杜拜。他們真的把全世界最優秀的人才，不惜高薪禮聘，號召他們來爲杜拜努力，不斷的創造，對於我們來講真的是很大很大的啓發，對於大家來講真的收獲很多。

我覺得以杜拜今天的成功來看，我們的亞洲新灣區，包括我們這個城市未來還有沒有更多創造的可能，當然在很多的體制上以及法令上，我們跟杜拜這個國家是不太一樣的，所以在發展上我們當然會受到一些限制。不過他們這樣的精神、目標，包括他們全力以赴，他們對於國家的發展，上下都一致。他們那種努力的精神等等，真的是化不可能爲可能，這個都是值得我們學習的。所以

我們非常謝謝俄鄧議員，今天以杜拜一個在沙漠中一無所有的城市創造很多的奇蹟，全世界都在學習杜拜。爲什麼他們會成功？成功當然有很多的因素，不過我覺得很值得我們將來在亞洲新灣區的發展借鏡。高雄要突破的困境很多，我們希望高雄不斷地提升、進步，看看別人、想想高雄，我們必須更努力，謝謝。

俄鄧·殷艾議員：

謝謝市長，我們也期許未來亞洲新灣區真的成爲世界的亮點。接下來要談的是「台灣新活路，南向政策」。之所以我會這樣講，這個是我們經發局的「南向樞紐，國際門戶」的一些看法，上回經發局的報告裡面有提到在 7 月份有台灣東協投資夥伴策略論壇，當然跟上回我們談的全球港灣城市論壇結合。我想就教一下經發局局長，東協 10 國是哪 10 國？

主席（蔡副議長昌達）：

局長，請答復。

經濟發展局曾局長文生：

謝謝俄鄧議員。新、馬、泰、菲、印、越、寮、汶、柬及緬等 10 個國家。

俄鄧·殷艾議員：

10 個國家，OK。現在東協 10 國，跟大家報告，全球的資金都投資東協已經超過中國。在 2013 年超越非常多，已經超越中國的投資大概 1,200 多億美元。東協的人口多又年輕，他們就業人口平均年齡大概只有 30 歲左右，台灣的就業人口大概 40 歲，歐洲的大概也差他們 10 到 20 歲左右。3 年後，他們要成爲全球第五大經濟體，僅次於美國、歐盟、中國、日本，未來東協是新興市場。東協的人口是 6 億 3,500 萬人，到 2020 年東協 10 國 GDP（國內生產毛額）將會超過 3 兆 6,000 億美元，所以台灣的產業可能要往那裡挪移，那麼企業到底要什麼樣的新人才？未來產生多少服務需求？南向政策要怎麼走？其實台灣從上到下都必須要了解這些很重要的政策，所以外貿協會董事長黃志芳說：「人才是打開任督二脈的關鍵。」

東協加印度，一共有 5 種政體、6 種宗教、11 種法律體制、12 種語言，不管是政治、宗教、法律都會形塑不同的價值觀和性格。企業體要南向必須找到能夠對台灣與在地文化有概念的人才，東海大學會計系教授許恩得的說法是東協各國距離台灣不遠，但語言、文化、環境差異造成的心理距離讓企業難覓人才。我們看到有很多台灣的學生都到澳洲去留學打工，其實那是更遠的。中國目前整體經濟結構、人力成本快速提高；新南向的目標區東協加印度則是有無窮的勞力與內需商機，所以當中國的推力遇到東協的拉力，所以我們的業者都說，我們必須南向去發展了，不得不去。對台灣學生、僑生、東南亞學生甚至

外勞來講，都可能成爲台灣企業增加新南向淘金力的種子部隊，其實我們需要更多的人才。

僑生到我們台灣，大家都希望能夠用他們。104 學年度到台灣留學、研習的僑生大概將近要 3 萬人，未來每年目標增加 20%，到 108 學年度將近會到 6 萬人左右。我從經發局的南向看不出對我們原民有什麼幫助，我要告訴你，這個南島語系的圖，最北邊是台灣、最南邊是紐西蘭、最東邊是復活島、最西邊是馬達加斯加島，這是南島語系的族群。我們南島語系族群可能跟東協 10 國都很相近，我要建議的是什麼呢？外交部也在做培育新南向人才，舉辦國際青年大使交流計畫，總共選出 75 位，分成 3 隊，第一隊跑菲律賓和印尼；第二隊是泰國和馬來西亞；第三隊是新加坡和印度，其實他們重要的目的是培育及儲備新南向的人才。我們高雄有沒有這樣的想法？我在看這個南向政策，原住民從來都沾不到邊，剛我講的這個地圖，其實我們可以思考一下，我們新南向的人才可以把原住民放在裡面。爲什麼呢？因爲台灣原住民族是南島語系族群之一，不論語言、膚色、文化都與東協 10 國族群相近，最適合栽培南向的人才。

我想要做的是什麼？麻煩經發局、教育局和原民會等可不可以推動一個「國際職場專業實習計畫」，其實政府有在做，一個人到東協做實習是我們台灣的企業，如台塑或者是中鋼在那邊有一些企業體，我們南部的企業可不可以派駐？我們訂的是幾年的計畫，十年的計畫也好，至少可以栽培我們一些新的人才，我覺得這個「國際職場專業實習計畫」是可行的。我記得東海大學也是一樣，他們四年級的學生就派去那邊實習，大概九成都留在當地的國家當台籍幹部，他們都很願意留在那邊，因爲回台灣也很近，不像到美國是非常的遙遠。我們高雄也有很多的大專院校有原住民專班，有沒有可能比照這個計畫到那邊去實習，也讓他們成爲未來新南向的人才？所以才會提出這樣的建議，不知道我們經發局長有沒有這樣的想法？就教一下經發局局長。

主席（蔡副議長昌達）：

局長，請答復。

經濟發展局曾局長文生：

我想你提到的應該是把人送出去，其實最近我們的秘書處正在辦理高雄的國際生跟一些產業媒合的工作，其實已經在做了。你提的意見應該是要把人往外送，到東協 10 國去做一些實習。我說明一下，這個部分我們一定會跟一些機構或是台商相關的企業來討論，但是基本上它一定放在大學的框架裡面去進行，我想這一點要先跟議員做報告，就是用產學合作這個框架來進行，這是第一個。第二個，是你剛提到那個南島語系的問題，去年港灣城市論壇的開幕影

片的一開始就在講這件事，講高雄、台灣的位置、南島語系等，其實我們有注意這件事，當然這不是我的專業，我不知道現在跟東協 10 國的語言雷同性還有多少？這裡面要有一些比對，這個我不是很清楚，不過你提到這個部分，我們會來反映，如果市府可以做到的，我們可以自己先做，謝謝。

俄鄧·殷艾議員：

希望這三個單位可以討論看看，其實我講的語言相近是說就像我們原民。我也是來這邊因為環境緣故會講台語、中文，但是你們不會講我的語言。剛我講過，原住民的語言未來是國家的語言，那是因為環境的緣故，給我們這個環境，我們就可以創造出這樣的機會。我也是希望站在市府的角度，必須創造機會給我們的原民，我們學子的部分也希望未來有這樣的機會，也期待能夠看到這樣的計畫。

接下來要談的是「建請調整調解委員會出席費」，我可能時間的緣故儘快來說。市長，你這次也出席了調解委員會的活動，也頒獎。區公所調解的案件大概有 1 萬 4,237 件、成立的有 9,605 件，大概有 7 成左右調解成功。這個是六都的出席費情況，雖然他們是無給職，但是我們都有給他出席費。台北市是民政局管轄，出席費是 1,000 元；新北市是法制局管轄，出席費是 700 元，但是它一週兩次，所以大概有 1,400 元；台中市法制局給的出席費是 1,000 元；桃園市最多，他們是法務局管轄，出席費是 2,000 元；我們隔壁的台南是民政局管轄，出席費是 1,000 元；看看我們高雄市，民政局是給 500 元。我們希望這個部分在六都比較上，希望能夠做一些調整，待會請市長答復一下。

我再向市長報告，105 年由地檢署和警察局轉介的案件，地檢署轉介的民事案件有 231 件、刑事案件有 2,578 件，調解成功的大概有 1,400 多件，這個都是警察局轉介的，還有外地轉介的。我要告訴市長的是這 20 件，它是由地檢署轉給我們的。這 20 件有妨害性自主、詐欺、殺人未遂、恐嚇取財等，你知道這些會造成很多流血衝突，只是這些事件沒有人重視。我要建議的是在調解的時候，要派警力去巡邏，至少有警察的公權力在的時候，讓警察局跟區公所的調解委員會討論，哪一個時間點是人潮最多的時候就派員警去那邊巡邏，不是要駐防只是過去看一看，至少預防一下，免得流血事件再度產生。

再來是行政業務的費用增加，地檢署轉給我們，我們還要寄信，郵資還要幫地檢署支付。我是建議第四項，就是地檢署轉介案件能夠比照法院移付鄉鎮市調解委員會調解辦法來辦理。為什麼我要這樣講？它有這個辦法，它是移付一件就補助 500 元、成立也給 500 元，等於 1 件是 1,000 元。目前地檢署送的大概都是調解委員會自己買單。我統計一下，民事和刑事總共 2,809 件，如果乘以 500，大概有 100 多萬元；成立的案件有 1,461 件，一樣一件 500 元的話就

有 73 萬多元，所以加起來是 200 多萬元。其實市長可以跟法務部講，我們都幫你的忙，但是我們卻要負擔這些行政費用，如果比照法院剛剛的辦法，其實可行，我們也可以把這個轉嫁在這些調解委員會的身上，他們很辛苦，這些費用也可以跟法務部來爭取，這是我的建議。

接下來是有關民政局的事，待會請民政局長一併來答復，就是調解委員會應該給予調解筆錄，因為我們各區都不同，過去都會給，現在很奇怪，一定要我們議員講，你才會給，這本來就是調解應給的資料。我們來談車禍好了，車禍一定要申請保險，如果你要等到法院給你的通知要等一個月，那麼我們申請的時候，因為這個費用要等一個月才下來，所以加起來大概就要 2、3 個月。這個和解書跟調解筆錄是一樣的，它也是按照這個依據；這些都是按照法務部設計，都一模一樣的來做這個部分。這個是制式的，即使我們的調解秘書要打這一張不是不容易，雖然很辛苦，調解東西出來的時候，他們要的就是這一張。拿這一張，他就能夠去申請保險的部分，這也算是他們的和解書，和解書應該再送給法院一份，他們期待的是，今天來調解就是希望趕快解決問題。

接下來這部分也要請教民政局長，在人口較多的原住民區域有小港、前鎮、鳳山、大寮、三民、左營、楠梓及岡山等。目前小港和前鎮區的區長有這個概念，就是人口多就保留一席調解委員給原住民，目前缺的是鳳山、大寮、三民、左營、楠梓和岡山，我沒有說全區都要，那個超過 1,000 人以上的原民…，現在 35 個區公所調解委員總共有 353 名。其實在比例上，我們也應該讓原民有這樣的一個機會，我們自己來解決自己的問題，可不可以來做？請就這幾項來答復。第一個，就是我們調解委員會的出席費，是不是請市長來答復？

主席（蔡副議長昌達）：

市長，請答復。

陳市長菊：

我剛看了那個表格，確實我們高雄市調解委員會的出席費是偏少，這個部分我們願意立即來檢討。我們非常感謝調解委員會，他們在不斷的紛爭之中透過調解來減少訴訟，對這個部分他們非常努力的付出。所以我會再跟民政局討論，我們願意來增加這個費用。我們也會跟六都來做比較，希望它至少是合理的，我們會就這個部分來檢討。

俄鄧·殷艾議員：

謝謝市長，再來問一下警察局局長，如果派警力只是來巡邏，有沒有可能性？

主席（蔡副議長昌達）：

請局長答復。

警察局陳局長家欽：

沒有問題，調解個案常會因意見不同發生衝突，可事先告訴我們派出所，我們會派人到現場維持秩序，這是應該的。我會把這種狀況跟各分局長說，請他們立即派人。〔…〕好，我們跟區公所來協調。〔…〕

主席（蔡副議長昌達）：

請簡單答復。

民政局張局長乃千：

我們有在檢討原住民的比例，這個部分，我們會儘快選擇適當的人選擔任我們各區調解委員會的委員。〔…〕

主席（蔡副議長昌達）：

好，俄鄧議員質詢完畢，我們休息 10 分鐘。（敲槌）

主席（康議長裕成）：

繼續開會。（敲槌）這一節請蔡副議長昌達質詢，時間 45 分鐘。副議長，請。

蔡副議長昌達：

謝謝康議長，大家午安。今天是總質詢，後天就是母親節，祝福電視機前面所有的朋友，母親節快樂。今天我們來談交通，交通是工業之本也是建設之本，更是經濟的原動力，陳菊市長針對前瞻建設也說交通運輸非常重要，占大部分。本席今天的質詢主軸就是交通建設，第一個是和發產業園區與 88 快速道路的連結。第二個是國道 7 號應該選擇最少爭議的路線。第三個是中山高匯入國道 10 號的匝道都塞車。第四個是國道 10 號的平面道路要改善。第五個是前瞻計畫捷運黃線屏東的評估，還有林園及東港線的爭取。第六個是大寮區的行政中心籌建進度，現在林園的行政中心已經準備要動工了，我們大寮還在繼續加油。第七個是翁園國小，到時候教育局長處理就好了。

縣市合併之後市長一直在推動和發產業園區要完成，完成的時候，雖有很多里長和居民都表示抗議，但本席絕對同意，因為這個園區在大寮可以帶來 1 萬個就業機會，現在已經開始動工了。但是我們要考慮到未來，動工之後 88 快速道路鄰接大發工業區，大發工業區結合和發產業園區會造成交通壅塞，因為和發產業園區現在已經有 3 家廠商開始在建廠了，未來至少還有 11 家會陸續興建，愈來愈搶手。去年市長和我們一起在和發產業園區的時候，有一家遊艇廠商進駐開發，開發是件好事，但是我們的交通怎麼辦？目前 88 快速道路流量很大，和發產業園區就在隔壁，當然會更壅塞，這一條就是 88 系統，和發產業園區在這裡，這是大發工業區。

現在和發產業園區開發之後，這條 30 米路是聯外道路，但是大部分的運輸交通還是走 88 快速道路，所以 88 快速道路上下班時間都會塞車，塞到最後造成交通癱瘓。我們的眼光要看遠，開發完成之後，將來可能要花 1 小時以上才

能到工廠上班。我希望比照路科的聯絡道路，聯絡道路就可以直接到他們產業園區，88 快速道路目前和和發產業園區的聯絡道路沒有規劃，沒有規劃到這邊就會塞車，百分之 99.9 一定會塞車，如果有規劃聯絡道路直接下去和發產業園區，我相信 88 快速道路塞車的機率會比較低，請交通局長說明，未來 88 快速道路會規劃嗎？

主席（康議長裕成）：

請陳局長說明。

交通局陳局長勁甫：

感謝副議長對和發產業園區聯外交通的關心，和發產業園區提出開發計畫的時候，它對聯外交通有一個通盤的計畫。和發產業園區的東邊是台 29 線，目前大概都開闢了。西邊新開闢一條 30 米道路，它是主要的聯絡道路，接台 88，副議長提到台 88 和和發產業園區是不是要增加匝道加上聯絡道，直接連接進來。這個部分根據未來這個產業園區裡面進駐廠商所產生的交通能量，有這個需求當然我們要預先做規劃。目前據我們了解交流道和副議長所提到的這個地方，在道路開闢匝道的規範，兩個匝道之間要距離 1.5 公里，目前的距離小於 1.5 公里，所以我們必須有比較充足的交通量資料去說服，我們要在短距離增設另外一個直通和發產業園區裡面，未來整個進駐以後，它的流量產生情況我們會特別留意。

蔡副議長昌達：

88 快速道路如果你不先規劃，目前已經在塞車了，這個大發工業區的交流道目前就在塞車了，你沒有規劃，你說用台 29 線替代道路或 30 米替代道路都沒有辦法解決，因為大家都會開 88 快速道路，哪有人會去開平面道路，一定要規劃，規劃主要是 1.5 公里，你可以繞到台 29 線那邊，我希望要早日規劃。

和發產業園區的回饋，以前有提到多功能里活動中心和兒童公園，兒童公園 0.21 公頃，只要花 3,000 多萬元，但是沒有編經費，包括琉球里也沒有編，到現在都沒有編經費，結果和發產業園區已經開始動工了，里民認為被市政府欺騙了。園區已經開發了，但是這些設施都沒有做，琉球里要開闢一座兒童公園，上寮里設一個里活動中心，這個也是到時候才規劃，這個要先編預算，今年都沒有編預算，請經發局局長答復。

主席（康議長裕成）：

請曾局長說明。

經濟發展局曾局長文生：

副議長關心的這個議題我們簽文都已經上簽了，因為今年要執行去年就要編，但是我們打算明年來做，所以我們把計畫都簽呈了。

蔡副議長昌達：

確定有就對了，你編幾座公園？

經濟發展局曾局長文生：

我們確定有簽，現在簽的是上寮里，因為之前談的都上寮里。

蔡副議長昌達：

和發產業園區北邊屬琉球里，和春基地那邊要爭取一座，他們有提到兒童公園。

經濟發展局曾局長文生：

那個工程執行到一個程度就會清楚，琉球里我們會在去談，因為我們在和春技術學院旁邊那一大塊，那個幾乎是 5 公頃的大公園。

蔡副議長昌達：

這些都是政績，我們不能講完之後就一直拖，到底做不做要講清楚，還要有確定的時程，有編預算就好。

國道 7 號的爭議已經 10 年了，從縣市合併之前就開始講，一直到現在，一共 665 億元，我都背起來了。665 億元、23.3 公里、8 個交流道，我都背起來了。爲了有人在抗爭，原方案現在變成替代方案，在範疇界定，上個月 4 月 17 日我還去環保署抗議光明路案。光明路案是從光明路的中心切進去，我們的良田變成廢地，這裡有 8 個，這是原方案，原來有 10 個，這是原方案。替代方案就是光明案這裡，從南星計畫、從林園這裡，經過三隆、上寮、永芳里、前庄里、中庄里等從許多的田地直接切過去，範疇界定開會的時候我必須要跟里民跟農民上去。這裡是數百公頃，他就從這邊切過去，切過去之後的這些良田，就會有一些空污讓一些好的良田被徵收而無法耕作。

這是 6 年來全國經典好米的冠軍米，這都是在大寮，這些都是他種的，他的米很好吃，這不是農會的米，這是他們自己種的米，是他們跟人家承包種的米，而農會使用他的招牌說大寮農會有好米，這是他們自己種的，他的產銷履歷就在這幾百公頃裡面。

上個月 4 月 17 日我跟農民去環保署陳情，爲了他們的程序違法，程序違法就是你都還沒有開說明會，你就要開替代方案會議。替代方案在第 12 次範疇界定的會議中，我就把陳情書送給交通部工程司的副司長，我跟他說這些良田會變成廢地，所以要撤銷光明路案，另尋替代方案，你要做是好的，但是你要另尋替代方案。我就跟他們說光明路案不能再拿出來了，拿出來絕對會抗爭。所以開完會後有一張公文給我們，說這一個方案在第 12 次範疇界定會議他們不會再做爲替代方案了，所以這一次去溝通也爭取到光明路的替代方案已經廢除。

但是光明路的替代方案廢除，譬如說高屏溪側就是台 29 線，如果走台 29 線他會經過 6 個工業區，全部加起來好像是 5 個還是 6 個工業區，這個替代方案就由交通部審慎規劃。這攸關臨海工業區、小港工業區、大發工業區、和發工業區、仁大工業區，有一些企業界的老闆一定會站出來說他們需要替代方案，但是你們就是要找爭議最少的道路、最好的路線，這樣交通才不會阻塞，交通阻塞，企業也不能通行。國 7 說了那麼久，有要開關了，但是這也要反映給上面知道，請交通局陳局長簡單說明。

主席（康議長裕成）：

請交通局局長說明。

交通局陳局長勁甫：

謝謝副議長對國道 7 號長期的關心。國道 7 號確實對高雄市未來的發展很重要，特別是重要的港口發展會往南側，貨運要怎麼樣出去會透過國道 7 號來疏通，這是一個很重要的發展。很可惜的是在國道 7 號整個環評審查過程裡面，出現一些我們比較不希望的過程。

先跟副議長說明，為什麼會有光明路案跟高屏溪案，這個其實是在很久之前，他要提出主方案之前，需要提供一些替代方案，所以在那個時候，他們就幾個可行的方案曾經提出來評估，所以才會有後來的主方案，再將主方案送環評會，在這個過程裡面，地方上有反對的意見。

蔡副議長昌達：

這個我了解，聲音多。

交通局陳局長勁甫：

跟環保團體持續在那邊抗議，所以後來他們提出的這個方案進入到二階環評，二階環評就需要範疇界定，除了範疇界定之外，也要把一些在抗議的過程裡面民衆所提的還有哪些方案都要一併考慮進去。所以環保團體跟反對的居民就說你們以前不是提過光明路案、高屏溪案，你們可以從那邊過去不要經過主方案。所以在範疇界定裡面才会有對民衆所提的替代方案進行評估，副議長所關心的就是這樣子來的，他們必須要針對這一些被提出來的方案跟原來那個主方案去做進一步評估的過程，所以這個部分不是國工局本來要提的主方案，是被二階環評提出來的…。

蔡副議長昌達：

二階環評就是原方案那些居民抗爭才會走到這個程序，〔是。〕地方上的抗爭才又回到原方案，原方案又回到零方案，零方案就是使用高架的方式，這個我們都知道、都清楚，所以我們也是呼籲交通部要用爭議最少的路線，就是最好的道路。你要規劃好，對未來的國 7 才沒有爭議，使用爭議最少的反映上去。

說到中山高匯入到國 10 的匝道，我上一次就講過了，國 10 在 1999 年 11 月 14 日通車，11 月 14 日通車到現在，只有兩年內沒有塞車，那個時候凹仔底剛剛在起步，開始蓋房子沒有規劃到未來。結果凹仔底發展後就開始塞車了，塞到現在已經 15 年了。現在在下班時間開國 1 接到國 10，開車要開大概 45 分鐘才能到高鐵站，當然你要去旗山線會快一點。我要講的是為什麼會回堵？他是同一個匝道進去，國 10 就是鼎金系統同一個匝道進去，然後再分流，一個是旗山線往燕巢、仁武的方向；一個就是往高鐵的方向。同一個匝道進去就開始塞一直塞到九如路，要從九如路上高速公路就開不上去，就塞在下面了，你看這個多麻煩，所以本席上一次就講了，這個絕對要分流，這樣才不會塞車，分流就是旗山線就一條線專門往旗山方向的，要往高鐵的人只要再開個 1 公里過去，就有另一個匝道可以進入，這是國 10 同一個進入的匝道口，但是這邊是旗山線，另一邊是往左營高鐵站。

本席說的分流是什麼，你知道嗎？從這邊就不要讓他們再進入左營了，到這邊就直接讓他們開往旗山、仁武、燕巢方向，至於往左營的人就繼續往前開個 1 公里左右，匝道往北調整也可以匯入進去，而且花費也不多，總經費不到 5,000 萬元就有辦法解決分流和支流的動線了，但是他們不做也不說明，請交通局長回答。

主席（康議長裕成）：

交通陳局長請說明。

交通局陳局長勁甫：

謝謝副議長對國道 10 號壅塞問題的關心，鼎金系統交流道部分的現狀確實是這樣，因為我們要到左營或旗山都是同一個匝道出去，雖然國公局也希望在那裡做一些分流，不過車流大的時候，特別在尖峰時間常常會因為這樣回堵，確實是像副議長說的。所以我們現在很希望會有更好的解決方式，當然開一個往北的交流道能夠去疏解，這是一個比較根本的做法。這個部分我們在去年有辦一個叫做仁武八德二路新闢國道 1 號出口交流道可行性評估，大概在 6 月會完成，會送高公局，希望他們就地方上所做的可行性…。

蔡副議長昌達：

往北調整嘛！

交通局陳局長勁甫：

對！往北調整，新闢一個匝道出來，這樣就可以大幅減輕系統交流道那個地方的壅塞。

蔡副議長昌達：

往北調整是正確的，但是變成要另外做一個出口，就像鼎力路一樣，它的南

向一樣做個出口從鼎力路下去，往北調整就是同樣從八德南路嗎？

交通局陳局長勁甫：

八德二路。

蔡副議長昌達：

八德二路往仁武的方向，之後仁武的方向要開往哪裡？有沒有規劃一個路線圖？到時候再把路線圖給我，有沒有路線圖？

交通局陳局長勁甫：

有，這個部分我有提出 3 個方案，當然高公局也有參與這個部分，他們覺得一些比較遠期的…。

蔡副議長昌達：

像你說的以後會壅塞到爆，現在最快的方案是先往北調整，往前 1 公里多打通匝道通行，其實花不到幾千萬就能做得很好了，就是不能讓他們從同一個匝道進入，因為一進入就塞在那裡，往旗山線都塞在那裡，要往左營線的也塞在那裡，全都塞成一團。而且上面還架設照相機在拍照，如果用路人開錯就會被拍照，這個問題實在很嚴重，這個也是高雄的悲哀，你看都塞成這樣了，他們不做就是不做。所以都變成遙遙無期，其實要做很簡單，它眼看就能做好的事卻無下文。

有關國 10 下面的道路問題，現在仁武區人口數增加近 2 萬人了，國 10 下面的平面道路設計，88 快速道路下面的平面道路是東西向，所以行駛非常順暢，下面汽機車都可以行駛。縣市未合併之後，國 10 仁武交流道下面變成停車場，為什麼會變成停車場呢？因為當時的設計錯誤，設計成單向、停車場等等，導致沒有注意到這些問題。當地議員又怕說開了得罪那些住戶，日後選票也跑光了，民衆會認為我明明停得好好的，因為可以將車輛停放在那裡，結果你卻把它搞成可以行車，這下麻煩大了，當然選票就跑掉了，所以不要去想那些，包括當地立委也要說這個問題。你看這裡是可以讓車輛東西向行駛的道路，他們不去做，卻讓它成為停車場，這是可以規劃的不去做，任其荒廢閒置在那裡，所以下面就變成停車場，導致上下班時間汽機車雙向行駛都塞在那裡，有時候車禍也很多，因為機車和汽車同一個車道，造成車禍頻傳。

本席希望這個要重新做規劃，譬如東向和西向全都分開，這樣機車、汽車就可以雙向行駛，這是劃設單向和雙向部分，你看下面這麼寬敞卻規劃成停放車輛，這個根本不合邏輯。那裡的人口數又持續增加，他們的人口已經增加了，車流量又多，但是沒有規劃好，雖然沒有規劃好，但是現在看到做得不對，也發現設計錯誤了，我們就應該要來施作。像這一張照片，你看這邊變成是單向，而另一邊也是單向，從這邊還所以進去，所以常會開錯方向，有時候提早開到

這邊也不對，開那邊也不對。誠如你說的，把它打通成爲東西雙向通行，這樣行駛上會很方便，如果怕中間會擦撞就做一個分隔島，你看這裡怎麼開都不是，這個是旁邊安全島的意象裝置，這個沒有關係，主要是裡面中間的東向和西向規劃好，再把分隔島做好，這裡就會很方便了，這個也是政績，交通局長，請簡單說明。

主席（康議長裕成）：

交通局長請說明。

交通局陳局長勁甫：

謝謝副議長對於國道 10 號下面平面空間運用的關心，確實近幾年來車流量在這邊比較多，所以我們也接獲很多民衆提到說，他在哪一個路口要左轉通到哪一個橫交的車道時，有標示不明的問題，還有停車需求，這個部分我們都有注意到了。從去年接獲這個意見後，我們就持續在進行標誌、標線方面的增設，大概…。

蔡副議長昌達：

增設沒用，是要規劃。

交通局陳局長勁甫：

對，4 月這個部分差不多…。

蔡副議長昌達：

主要是規劃東西向。

交通局陳局長勁甫：

東西向的部分，我們會整體來看看，因爲這個有下匝道的部分，所以需要用到一些空間，如果能夠讓這些車流分開的話，我們來做通盤檢視，看看有沒有機會把它打通變成東西向的車道。

蔡副議長昌達：

對，這樣匝道比較暢通，謝謝。再來，前瞻計畫總共有 8,800 億元，高雄軌道工程占 1,758 億元，包括捷運黃線、路竹延伸線、屏東延伸線，評估全都納入前瞻計畫裡面。前瞻計畫有軌道建設、數位建設、水利局的水環境建設及綠能建設，包括城鄉建設，在城鄉建設部分，本席要說的是這一項，這一項就是提升道路品質。城鄉的農路去年總共編 5,500 萬元，總共開闢 79 條，1 條的經費約 70 萬，原高雄縣部分，農業局長改天我再帶你去看破破爛爛的農路。這些你們沒有去規劃，因爲前瞻計畫我們需要先提送計畫上去說鄉鎮的農路需要改善。例如水利局蔡局長就去爭取 130 億元的水環境建設經費，但是農業局卻是掛零，這樣不行。所以原高雄縣的農民就常常抱怨叫政府來鋪農路，就推給區公所，區公所又說農路不是他們負責的，又推給養工處，養工處又推說農

路也不是他們的業務，又推給地政局，地政局又說農路只能鋪設 79 條而已。全原高雄縣等於只編列了 5,500 萬元，只能鋪設了 79 條農路而已。所以我認為農業局要爭取更多的經費，不是 5,500 萬元的問題，應該要爭取 5 億 5,000 萬元來做一些建設，做一些急迫性需要的，需要的建設卻沒有編列，這樣不行。

「高雄捷運」路網打造台南、高雄、屏東一日生活圈，這個等一下再談。

本席高度肯定「前瞻計畫」，「前瞻計畫」是小英政府、市長、本黨黨籍立委、市府團隊以及議員同仁對於高雄未來的百年建設有很大的貢獻，在此呼籲全體市民不分黨派，大家一起來做市長的後盾，幫忙推動林全院長的「前瞻計畫」。請市長說明對於「前瞻計畫」的看法。

主席（康議長裕成）：

請市長說明。

陳市長菊：

謝謝副議長對前瞻基礎建設計畫的肯定，我們高雄在前瞻基礎建設計畫裡面，爭取到捷運黃線、捷運延伸到路竹線，還有綠能建設包括在整個茄苳與達港的部分有 55 億元，還有一個體感園區，這個部分大概 10 億元。這是我們高雄努力要翻轉的機會，高雄要改變，希望高雄的產業，藉這次的機會可以提升。然而在這個過程中，到目前為止，立法院還是對於前瞻計畫條例不能做理性的溝通，包括高雄市籍的黃昭順立委和陳宜民立委都反對，我覺得很可惜。這是高雄前所未有的好機會，會影響高雄未來 50 年、100 年的發展，我們希望建設不分藍綠，大家能夠同心協力為高雄爭取，讓高雄有好的發展，有翻轉的機會。謝謝。

蔡副議長昌達：

捷運到岡山路竹這條延伸線已經敲定了，但是往台南奇美博物館這一段的紅線目前還沒有規劃，然而這也是要繼續爭取的方向。例如大寮的橘線延伸屏東，這一段本席上次就提過了，所以這次編列了 5,000 萬元，可以到屏東市區，全長 14.04 公里，共 9 個車站。這就是有編列規劃經費，因為有編列經費去規劃才會想要做。例如南向東港的藍線，目前沒有編列經費去規劃，因為林園到小港就沒有編列了，更何況林園到東港風景區就更不用說了。所以本席才會建議你們要努力爭取，請捷運局簡單答復。

主席（康議長裕成）：

請局長回答。

捷運工程局吳局長義隆：

關於小港到林園這一條線，已經跟中央爭取到經費，目前已經在進行規劃，預計 9 月…。

蔡副議長昌達：

爭取到多少經費？

捷運工程局吳局長義隆：

9月會把期中報告提出來，針對這個部分，我們會繼續推動。

蔡副議長昌達：

小港到林園段嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

對，小港到林園。

蔡副議長昌達：

規劃經費多少？

捷運工程局吳局長義隆：

1,500萬元。

蔡副議長昌達：

總共幾公里？

捷運工程局吳局長義隆：

小港到林園的部分有18.7公里。

蔡副議長昌達：

林園到東港…。

捷運工程局吳局長義隆：

林園到東港的部分，現在是過了東港之後，也就是上林仔邊、下林仔邊過了高屏溪之後，過了東港之後，我們也希望未來可以銜接到大鵬灣。最好能再銜接到台鐵的鎮安站，我們就可以接到屏東市。

蔡副議長昌達：

先求有，再求好。

捷運工程局吳局長義隆：

所以這部分我們也跟屏東縣政府的城鄉處繼續討論，看後續要如何去連結。

蔡副議長昌達：

好，接下來要提到的是林園新的行政中心，請民政局長簡單答復。

主席（康議長裕成）：

請民政局長答復。

蔡副議長昌達：

現在林園行政中心的期程什麼時候要動工，是不是花3億左右，在林園國中旁嗎？

主席（康議長裕成）：

請張局長說明。

民政局張局長乃千：

林園的行政中心目前已經在做連續壁的規劃，原則上在今年就會動工。

蔡副議長昌達：

經費總共多少？

民政局張局長乃千：

3 億 5,000 萬元左右。

蔡副議長昌達：

差不多是這個金額。所以我要提的是大寮區在我們 38 個行政區中的人口數是排第 9 名，但是卻分散在很多地方。譬如說老舊區公所、代表會、消防隊、派出所、戶政、衛生所都分散在各處並沒有集中，所以如果民衆要洽公都很不方便。本席也希望你們可以提早規劃，林園區公所都已經開始做了，我希望局長能對於大寮行政中心做規劃。要規劃在哪裡呢？在大寮主機廠的周邊，這裡有 1 萬多平方公尺的地，大約是 3 甲多的地，再加上我們有四個眷村要重劃，都可以規劃為行政中心。尤其大寮區有大發工業區以及和發工業區，現在交通都已經開始壅塞了，還好路面很寬，這些都是市府的政績。希望行政中心一定要規劃好，否則一個好的行政中心卻零零散散的，行政中心東南西北的分散四處。我評估可以在捷運主機廠，這裡有 1 萬多平方公尺的地。而在捷西路和萬丹路口，因為這裡是農地，沒有辦法區段徵收，現在要分成兩個階段，這樣又要拖很久了。目前眷村要開始重劃了，那裡也可以規劃成行政中心。其他的這些地點都不夠大，例如有 4,000 多平方公尺的，還有力行路 88 旁的台糖的地也都不夠，只有 3,000 多平方公尺而已，這些地方都不夠大。為什麼我會認為在捷西路主機廠這裡比較適合，因為交通方便，要洽公的民衆搭捷運就可以到，那裡離和發園區也很近，離交流道也很近。所以規劃行政中心應該要規劃在一個就近又交通方便的地點。

接下來是教育局的問題，這個 PU 跑道不需要花很多錢，我去會勘過了，整個跑道都壞掉了，但是壞掉的部分可以修補。翁園國小在我們那裏，他說乾脆要整個換新，但是要花好幾百萬，我跟他們說，呈報上去，看情況而定，因為有很多居民在這裡運動，照片有的地方沒拍到，好幾個地方都破爛不堪。所以希望加速施工，不然很多居民早上、下午或晚上會在那裏運動，因為旁邊還有一個兒童公園，是很好的休閒空間，這也是市政府的政績，做得好、路面好，大家都誇獎。

本席肯定市府的用心，但是如果是急迫性需要做的就做，現在工務局養工處，如果勘查發現破爛不堪的，查估之後就是不做，查估了好幾百條都沒有做，

至少也要做幾十條啊！所以去查估都是假的，不要查估假的，要查估真的，有急迫性需要的。局長，那天我跟你說，急迫性需要的道路，如果破爛了就重鋪，當然，如果只有一點點壞掉就叫你去查估，就用填補的方式就好，錢要花在刀口上，而不是道路全面刨鋪，這樣怎麼對呢？所以有很多路面我們都去會勘過了，等會勘的技士、官員呈報上去，如果是急迫性需要的就趕快做，這對地方的建設是加分的，不然如果一條道路的路面壞掉，大家都會罵政府，我們民意代表其實都有建議，對我們沒差別啊！我們有建議，但卻是市政府在施工的，你們也會推說，你們非常辛苦地在查估道路，但是查估之後卻沒施工，還說是因為經費排擠。其實不是經費排擠的問題，只要是急迫性需要的就先做嘛！如果不是急迫性的就先不做，查估那麼多做什麼？我也都跟選民講，如果不是很嚴重的，就用填補的方式，如果是瀝青粉碎了，因為下雨或車子輾壓，整條道路都粉碎了就要重鋪。

我再說到農路，農路也是一樣，估算了 100 條農路，目前就有 99 條都沒施工，我說的是事實。剛剛我跟局長說，農路是前瞻計畫，你居然沒有呈報，你要呈報啊！像前年總共經費是 5,500 萬元，做了 79 條農路，我算過一條農路剛好需要花 67 萬，不論大、小條農路，平均一條要花 67 萬，這是全高雄縣的農路，難怪會做得很吃力。所以我們應該幫市政府加油，為高雄市未來的發展讓百姓有感，以上。今天的質詢到此為止，謝謝。

主席（康議長裕成）：

謝謝蔡副議長的質詢，今天的議程到此結束，我要藉這個時間向高雄市民朋友說「母親節快樂！」散會。（敲槌）