

三、第 2 屆第 6 次定期大會第 25 次會議

（中華民國 106 年 11 月 6 日上午 9 時）

交通部門業務質詢

主席（陳議員玫娟）：

向大會報告，上次的會議紀錄已經放在各位議員桌上，請參閱。有沒有意見？沒有意見，會議紀錄確認。（敲槌）

今天繼續進行交通部門業務質詢，每一個人發言時間 15 分鐘，第一位登記的是鄭議員新助，質詢時間 15 分鐘，請發言。

鄭議員新助：

先請教交通局陳局長，本會今年度 2017 年也就是 106 年編列 16 億交通罰款收入，你覺得妥適嗎？你的看法，編 16 億妥適嗎？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：

交通罰鍰的部分，過去這三、四年來都是編 15 億，歲入是 15 億，剛才議員說的是決算，就是一年之後，實際收到的是 16 億左右。

鄭議員新助：

局長，日前我質詢過警察局長，現在台灣景氣很差，我相信主席也有同感，失業者這麼多，店家都歇業，夜市也都經營不下去了，勞工薪水只有 20 幾 K，對於交通違規處以罰鍰我沒有意見，但是如果是爲了罰款而罰款、爲了罰單而開罰單、爲了 16 億硬要開單，本席非常反對，我身爲民進黨員，照理說這一筆預算應該提議刪減，但是沒有辦法，要是提議可能會被開除黨籍，因爲沒有遵照黨團意見。但是警察局一直開罰單，你們一直罰款，你看，如果依照這種景氣、依照這種時機，你早上來上班，一路上也看到很多店家都關門歇業。當然，市民如果嚴重違規，你加以處罰我沒有意見，例如酒駕、飆車、規避警察取締等等，這些罰重一點都沒有關係。我現在也有參加連署，支持酒駕累犯可以追加鞭刑，我也是連署發起人之一。對於這種加重處罰我都沒有意見，但是我一再主張「微罪不舉」，如果違規沒有那麼嚴重就不舉發。在這種時機之下，市民一旦被開罰單，等於那天的工作都做白工了，有時候是連續兩、三天都做白工，所以應該多「體貼」一下市民吧！用北京語講就是「體恤」，體恤一下這些辛苦的市民。局長，你的看法呢？

交通局陳局長勁甫：

確實是這樣，有些可以用勸導的，我們也希望在第一線的警察同仁可以先做勸導，這個部分我會再和警察同仁那邊做溝通。

鄭議員新助：

局長，你是說好聽話吧！在天氣這麼熱的情況下，警察大人在大太陽底下被曬得心浮氣躁、七竅生煙，大家火氣都很大，怎麼可能平心靜氣的勸導？加上被開單的人也不爽，10 個有 9 個都會和警察發生爭執，以致涉嫌妨害公務。從今年 1 月到 7 月，我個人認為不管是警察局也好或是交通局也好，都是爲了這 16 億而硬要開罰，不然怎麼會剛好就達到預算？

剛才我看到業務報告有寫到，從今年 1 月到 7 月，交通違規結案件數計有 85 萬多件，市庫罰鍰收入爲新台幣 9 億多，平均每個月有 12 萬多件，我剛才用計算機算了一下，平均每個禮拜裁罰 2 萬多件、每天 4,000 多件、每個小時 100 多件、每分鐘將近 3 件。嚇死人！要開罰單也不是這種開法吧！當然，警察局開單，警察局說是你們裁罰的，你們說是警察局開的單，「相看使死牛」（互相推諉），你聽得懂嗎？市民也真辛苦，實在是…。

說到罰款，今年 1 月到 7 月市庫罰鍰收入 9 億多，我剛才算了一下，我小學畢業，用計算機慢慢算，平均每個月市庫進帳 1 億 3,000 多萬、每個禮拜 3,000 多萬、每天 400 多萬、每小時 17 萬、每分鐘 3,000 元，我看台灣銀行印新台幣也差不多是這樣而已，這種景氣這樣子罰實在不妥啦！我跟你說，明年選舉民進黨會輸到脫褲子啦！不要騙我了！當然，不聽話的你儘量罰，但是景氣真的不好，萬物皆漲，油價本週又漲五、六角，大家怨聲載道，坐我旁邊的民進黨議員都不敢說這個議題，一說可能會被開除黨籍，打老婆的都被開除黨籍了，更何況是這個？只有帶小三不會被開除黨籍而已啦！對不對？怎麼會有人敢說這個？開這麼多罰單本席真的愈想愈不對，尤其是你們開臨時停車的罰單，日前我問過警察局，發現他們也沒有一個準則，從高速公路下來，整條九如路都劃紅線，車子開到 7-Eleven 超市前面，有歐巴桑想下車爲孫子買點奶粉什麼的，車子一停，罰單就開下去了。尤其現在有很多檢舉達人，吃飽沒事專門在檢舉交通違規，在我服務處隔壁 7-Eleven 前面，就有人專門在那裡站崗盯哨，每天檢舉上百件，我跟警察局說你們也稍微過濾一下，有的人吃飽沒事做、沒工作，就是專門在檢舉別人，把自己的快樂建築在別人的痛苦上，像這種你們也沒有在過濾。

依照交通局的裁罰標準，如果路邊劃紅線，駕駛短暫下車又上車，警察局說人不能離開車子，如果人不能離開車子，那麼送快遞的不就要把貨物用丟的，丟進去人家屋裡去？快遞不就是要下車才能把物件送到人家手中，像送到我的辦公服務處，就是要拿進去啊！要不然要用丟的丟進去嗎？還是要用無人機送

進去？依你看，如果暫停一下拿東西進去再出來，可容許停留多久可以不用開罰單？局長，要兼顧法、理、情啦！拜託一下，你們這些博士級的也稍微替這些辛苦的升斗小民想一想，可以停留多久不開罰？就是臨時停車，可以暫停多久而不開罰？我說得很慢，你的看法呢？

交通局陳局長勁甫：

路邊劃有紅線的區域基本上是禁止臨時停車。

鄭議員新助：

都不能停？

交通局陳局長勁甫：

是，黃線的部分可以臨時停車。議員剛才說的，如果有快遞車輛或是送貨的貨車，一般我們在路邊有劃設一些卸貨停車格位可以讓他們使用。紅線的部分一般都是劃在比較危險的路段，或是有消防栓或是經過我們會勘認為需要劃設的。

鄭議員新助：

局長，你們讀書人好辯啦！我們書讀得不多都辯不過你們，整條九如路都劃紅線啊！這樣子的話，快遞的、送信的不就都要把摩托車騎上騎樓去送件？照理說騎上人行道或騎樓也是要開單，很多送信的都直接騎上騎樓啊！因為整條九如路都劃紅線，都不能臨停啊！這樣叫快遞要如何送東西？有些是帶小孩出門，小孩子半路吵著要吃東西，他們把車子臨停下去超市買點東西，馬上就被開罰單了，有些則是被照相舉發，你們有沒有從監視器調閱來舉發交通違規？從監視系統調閱舉發，沒有吧！還是有？

交通局陳局長勁甫：

這個部分因為我們不是開單的單位，這是警察局…。

鄭議員新助：

我是指一般在監視治安的監視器，裝了還抓不到小偷。有沒有從這種監視系統取締交通違規，閒來無事就從中調閱逕行舉發的？

交通局陳局長勁甫：

沒有從這種監視系統舉發。報告議員，治安監視系統和取締交通違規是兩回事，你剛才說的是監視小偷、調查竊案的部分，我們沒有從這種監視器調閱資料來開罰單，沒有。

鄭議員新助：

局長大人，你說的我了解，那是另一回事，我是說貴局或警察大人為了達成16億預算目標，有沒有閒來無事就調閱監視器，看見這個人紅燈右轉、那個人沒戴安全帽，就依此將他開單舉發？我是要問這個而已，回答有沒有就好。

交通局陳局長勁甫：

就我了解應該是沒有。

鄭議員新助：

你的了解…。

交通局陳局長勁甫：

因為我們不是開單的單位，我們交通局沒有做這種事。

鄭議員新助：

我私下再跟你說，因為國家要栽培一名警察要花好幾千萬，他才能當上警察、當上公僕。他們有在做啦！只是你不知道而已，是有人偷偷跟我說的。我擔任四、五屆公職，對於公務人員，我認為國家栽培不易，如果要害他，我用 在議會的言論免責權就可以把他抖出來，他就如同被打入 18 層地獄永遠都無法翻身。所以是有在做啦！千萬不要再這樣搞了啦！好不好？我只拜託這一點啦！

交通局陳局長勁甫：

是，議員所說的，因為這不是我們局裡的工作…。

鄭議員新助：

我說的意思你聽清楚，他不是特別針對交通，而是如果發生車禍或是要調查肇事逃逸，一旦調出監視器，就連枝帶葉順便把其他違規的罰單開一開，有啦！不要說沒有。

交通局陳局長勁甫：

這個部分要問警察局，才能給你正確的答案。

鄭議員新助：

對，我是覺得這樣不好啦！另外，你開這麼多罰單，達成 16 億稅收還真是厲害，財政部長應該換我們的交通局長來當才對，我們的交通局長很多都直升中央了啦！連警察局長也都去當警政署長了。依照統計，警察局這麼會開罰單，其實是警察局開的，不是你們，你不要誤會，但是警察局都賴給你們，他們說雖然是我們開單，但裁罰收錢的是你們，我看你不能和警察局長做朋友，因為他們都把責任推給你們，你聽得懂嗎？交通違規裁罰的項目，以哪一項比例最高？

交通局陳局長勁甫：

以一般道路超速、闖紅燈與高速公路超速最多，一般道路與高速公路超速比例很高，加起來差不多有 50%。

鄭議員新助：

另外，違規駕駛人的年齡層你有沒有做統計？

交通局陳局長勁甫：

年齡層嗎？

鄭議員新助：

對。

交通局陳局長勁甫：

這個部分的數字比較少，因為罰單裡面如果要統計年齡層還要另外…。

鄭議員新助：

要統計一下，依照現在的規定，像我們這種高齡的都不能再開車了，我很怕，都不能再開了。

交通局陳局長勁甫：

我們只有車籍，也就是車輛持有人的資料，實際開車的人要另外再做統計。

鄭議員新助：

還有拖吊的部分，台北市也好、六都也好，違規車輛拖吊很容易引發糾紛，在我們的業務報告裡面有提到，拖吊的部分是以舉發為主、拖吊為輔，我希望儘量不要勞師動眾大規模拖吊，現在拖吊公司也沒有人要經營了，10家有9家都虧損，全台灣都一樣，希望儘量以舉發為主，不要動用到拖吊，除非有人檢舉該車嚴重阻礙道路。你也知道現在有一種人吃飽閒閒，退休了說不定還領18%，他背著相機到處檢舉人家的違章建築、交通違規、違停等等，以此為樂，有這種人你知道嗎？你有研究嗎？

交通局陳局長勁甫：

我了解。

鄭議員新助：

你了解吧！有人一天檢舉好幾百件，你知道吧！

交通局陳局長勁甫：

我也了解。

鄭議員新助：

像這種，你們應該過濾一下，如果是拖吊，爲了避免發生爭執動用到警力或種種，難道不能儘量用舉發的就好了嗎？你看怎麼樣，局長？

交通局陳局長勁甫：

我也贊成這樣子。也就是我們在市區裡面有一些情況，如果可以用勸導的，大家可以馬上把事情處理好，我認爲那是最好的方式，因爲在生活當中，每個人都應有伸縮轉寰，大家應該互相體諒。

鄭議員新助：

因爲時機不好啦！時機真的不好，民進黨執政一年多以來，說它執政得好那

都是騙人的，民進黨團隊不敢說，只有我敢說而已，因為我是以無黨籍參選。時機不好，開那麼多罰單會造成民怨，就像剛才說的闖紅燈、超速，你罰重一點沒關係，把他罰到像和尚我一樣變光頭也沒有關係，但是如果不屬於重大違規，也請高抬貴手，也是公門中好修行。

另外，前兩天下雨天，有人向本席反映，馬路上的白色標線很容易打滑，我記得上個會期我就反映過了，日前又有人跟我說，為什麼你們劃設的白線特別滑，尤其民衆騎摩托車如果壓到，經常會不小心失控滑倒，這種標線到現在都還沒有改善，是什麼原因，你們有去了解嗎？請局長答復。

交通局陳局長勁甫：

以前的白線是用油漆塗的，現在爲了讓它更有附著力，已改爲用熱拌，用熱拌施作會比較耗時、耗經費，它會凸出路面，凸出來有時候…。〔…。〕

主席（陳議員玫娟）：

延長 3 分鐘。

鄭議員新助：

謝謝。人家向我反映之後我有去看白漆的部分，你說的那是後來修改的，但是目前還是有很多是用白漆塗的，尤其下雨天，你記住，下大雨的時候不會滑，只有下小雨的時候摩托車騎過去才容易打滑，你去了解一下好不好？

交通局陳局長勁甫：

我們有一個防滑係數的要求，一定要有一個安全的標準，包商鋪完之後我們會去做檢查，他們也要做一個報告過來，未來使用一段時間之後防滑係數會降低，我們會補強。當然，下雨天有水的地方本來就比較容易打滑，希望用路人在下雨天的時候，尤其是機車特別容易壓到白線，壓到的時候因爲白線和路面有一點落差，所以就比較容易造成危險。

鄭議員新助：

再加強一下，謝謝局長，請坐下。請教觀光局曾局長，日前我有向文化局質詢，文化局以前邀請豬哥亮來高雄拍電影，豬哥亮拍過《雞排英雄》等電影，這方面我不太了解，聽說很賣座，但是我深深以身爲台灣人爲榮，有一個唯一在台灣稱帝的，他出身於內門，內門宋江陣世界聞名，是由貴局所輔導，它與日前舉辦的「戲獅甲」齊名。「鴨母王」朱一貴在府城登基稱王，雖然只短短做兩、三個月的皇帝，但是這段歷史故事在台灣絕無僅有，我跟文化局說能不能拍這部電影，局長說有在計畫，以後要撥經費，我認爲這也可以募資拍攝，拍攝朱一貴興兵造反，成爲台灣第一個皇帝的故事。我那天問文化局，文化局說要和觀光局配合，如果文化局編了這個預算要拍「鴨母王朱一貴傳」，這對提升觀光會很有助益，觀光局應該加強建設，那會是一個賣點，你知道嗎？曾

局長，你的看法，是不是能夠來配合？內門出了台灣 400 年來唯一一個皇帝，其他像林爽文、余清芳等都沒有稱王稱帝，所以這有一個賣點，也有歷史根據，本席認為這個題材很適合來拍攝，局長，你的看法呢？

主席（陳議員玫娟）：

曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

鄭議員長期以來都很關心台灣史及一些台灣歷史事件，尤其是高雄出身的朱一貴，這個事件在內門是一個很有名的故事，如果文化局能夠拍這部影片，對觀光局長期以來在內門推動宋江陣當然有加分效果。對於內門宋江陣，目前我們每年大約會編 700 萬元經費來做一些宣傳與比賽活動等等，尤其是大學的學子、社團都會來參加，除了傳統之外，他們也會加入創新的元素。未來朱一貴事件如果能夠拍成電影，拍攝地就會引人注意，大家就會去那裡遊玩，這部分我們會和宋江陣一起行銷。〔……〕謝謝。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝鄭議員的質詢，接下來請蘇議員炎城質詢。

蘇議員炎城：

交通局之前規劃的大眾運輸轉運站、棋盤式公車、區區有公車、勞資爭議的處理等，本席都予以肯定，我在辦活動時都會介紹高雄市的建設。以前原高雄縣無法做到各鄉鎮都有公車，尤其 4 個大眾運輸轉運站全部都可以轉乘至 38 區，提供方便的交通。鳳山、岡山、小港、旗山這 4 個轉運站推廣得很成功，因為 65 歲以上的市民搭公車免費，所以他們有空閒時都會搭公車四處走走，他們很感激大眾運輸工具提供非常便捷的交通。這次由議長帶隊到韓國的水原市參觀交通環保的活動及成果，他和我們這次在哈瑪星所舉辦的生態交通盛典活動很類似，在活動區內禁止任何車輛進入，只能用步行或綠色運具；水原市市長在報告中提到，初期試辦時，有很多居民都很反對，但是活動結束後，有 90% 以上的居民都很歡迎，因為活動很成功。我希望這次哈瑪星的生態交通盛典活動能夠起帶頭作用，讓這個活動能夠繼續下去，但是在活動結束後，地區居民的反映及實際成果為何？待會請你報告一下。

最近勞資糾紛很平靜，實在難能可貴，包括在約聘僱人員的處理，局長也處理得很圓滿，以前會打壓，但是勞工局在執行目的事業管理機關的業務時，也就是處理一般民間公司時，將問題處理得很好，但是市政府不能有兩種標準，理事長也極力爭取員工的福利時，陳局長也大大的配合，所以很多產業工會都非常感謝局長。

接下來是需要改善的部分，號誌纜線地下化的進度太過緩慢，現在我們的捷

運和輕軌都做得很好，沒有空中污染，也就是空中沒有電線。我們到德國考察時，發現他們是舊式的，空中全部都是污染，整個空中都是電線，十字路口架滿了電線，對於都市美觀大打折扣。目前有許多區域都已經進行電纜地下化工程，包括台電，台電現在只是找不到地方可以將變電箱地下化而已，否則台電的電纜地下化應該要實施完成了，這是十幾年前就應該要完成的。但是電線在送電的加壓過程中，住戶通常都不願意門前擺放變電箱，所以一直擱置下來，我們應該要先完成交通號誌的電纜地下化，先減少一部分的污染，台電的部分，後續我們再來協調。光遠路及經武路的交叉路口有交通號誌纜線的亂象，經武路及光遠路口緊鄰大東藝術園區，為何號誌纜線迄今未完成地下化？已嚴重影響市容，請問該如何改善？待會一起說明。重要景點道路景觀及用路人安全，請問未來鳳山區預定規劃號誌纜線地下化之路口？

剛才鄭議員新助也有提到機車的二個部分，分別是防滑系數不足及交通罰鍰，若有交通罰鍰申訴時，應該要從寬處理，但是開單的是警察局，希望可以透過交通局來協調，儘量以勸導方式來處理，因為現在的景氣很不好，相信大家都能體會得到。馬路標線抗滑係數與機車安全息息相關，這也是新聞媒體經常報導的，機車騎士因為壓到標線打滑摔倒，而有被輾壓的情形。目前標線抗滑係數的標準為 45PBN，同時為加強夜間標線能見度，標線塗料需添加一定比例的玻璃珠，以達到反光效果。但是雨天時，標線抗滑能力下降容易產生問題，希望能讓標線抗滑係數提升至 65PBN。機車騎士碰到下雨天，標線更滑容易「犁田」，請問近三年本市騎士滑倒自摔案件數有多少？本市標線抗滑係數如何檢測？依規定多久重新油漆一次？建議提升本市標線的抗滑能力，因為這是影響騎士生命財產的安全問題，希望我們能改善，請局長在這方面要多多加強一下。從原高雄縣到現在，我們的交通問題改善很多，這點本席也予以肯定，但是有關標線的抗滑，我希望你能改善一下，提升大眾運輸的能量，讓高雄市民能有輕便快捷的運具也是你們的責任；減少汽、機車的使用，也是你們的目標，對於節能減碳也有很大的幫助，一台機車頂多只能載 1 個人，一台汽車最多也只能搭載 5 個人，但大眾運輸一個車箱就能搭載好幾十個人，除了減碳又省錢，請局長再多加努力。

我今天要出門前看到自由行和背包客人數增加的報導，因為和大陸在政治上的杯葛，所以來台旅遊人數下減，造成店家紛紛倒閉，旅客人數降到谷底。但是經過觀光局這段時間的努力之下，已經漸漸回春，當然大宗人數還要慢慢來，我看你們的工作報告，有寫南向政策第一個目標就是東南亞。陸客也慢慢改善了，雞蛋不能全放在同一籃子，破掉就全部都沒了，政府的政策要持續推動。新蓋的旅館多了將近一、二十間，我今天看到媒體報導，有些老舊旅館正

在整修也想迎接新氣象，來達到旅遊界蓬勃發展，所以你是如何辦到的，等一下再回答。再來，六龜溫泉的泉源已經開挖出來了，我知道原高雄縣時代就有在挖了，每一次開挖都花費 2,000 萬元，挖了好幾次都沒有挖到泉源，現在已經在寶來挖到了，可以提供給寶來的業者使用，但收費情形等一下也一起回答。

捷運局吳局長，前瞻基礎建設高雄市爭取到 4,200 多億，前幾天的資料也是市政府提供的，但是第一期 1,400 多億已經下來了，最主要的目標是要做高雄市第 3 條捷運黃線，但是本席想了解的是，應該是有經過鳳山幾個路口，總經費不可能 1,400 多億，因為 4,200 多億是分期撥下來的，第一期立法院通過了，才分到 1,400 或 1,500 多億，到底經費是多少？什麼時候會完工？岡山路竹延伸線應該也是用這筆前瞻基礎建設這筆經費去做處裡的，高雄市沒有這個能力單獨去完成路竹延伸線，如果有這個能力早就完成了，不可能等到現在。岡山路竹延伸線什麼時候完成？接著黃線從前鎮區公所銜接，經過鳳山五甲路、南京路、國泰路，之後再接澄清路、長庚棒球場、大埤路、神農路；另外一條從亞洲新灣區進來之後，經過苓雅區、三民區、本館路，同樣再銜接澄清路、長庚的路線。所有開發經費差不多要花多少錢？何時會完工？我相信高雄市民也非常期待早點享受捷運的便利，等一下一起回答及解釋，先請交通局長回答。

主席（陳議員玫娟）：

請交通局長回答。

交通局陳局長勁甫：

剛剛議員所講的幾點，向議員說明，有關號誌纜線地下化這個部分，確實交通局近幾年來都針對這個課題，希望透過纜線下地，把整個路口的視覺景觀做個改善，在鳳山地區過去我們也完成了大概有 13 處。

蘇議員炎城：

但是大東醫院到光遠路這邊的號誌什麼時候會完成？

交通局陳局長勁甫：

這部分因為屬於公路總局的路口，所以這部分的協調，變成我們比較沒有辦法使力，這部分我來向公路總局要求。

蘇議員炎城：

大東藝術中心這段就有辦法做到，為什麼隔壁這段就沒辦法做？當初大眾運輸中心要做，就要整體規劃。〔是。〕你不能只做大東藝術中心這段，但是大東醫院、經武路、光遠路這段就都放著不管，我覺得這樣就不對了。你看已經多久了，縣市合併已經六、七年了，為什麼都沒有改善呢？從這裡經過，看到的就是這麼髒亂，這是空中污染，再過去做好這一段就海闊天空，就很不一樣的情形。我想要了解的是，你給我一個時間，看什麼時候可以完成？

交通局陳局長勁甫：

我們要求公路總局做會勘，把時程定下來，這個我向議員承諾我們來辦這個事情。剛剛議員也有提到在鳳山的部分，最近會先針對衛武營園區附近，比如南京路、輜汽路、新強路等等，還有一些需要做防災功能的路口，會優先來辦理。剛剛議員講的，我會請同仁先會勘，要求他們定一個時程出來；另外議員關心機車騎士安全問題，這個防滑係數我剛剛有講過，剛做完一定要先符合防滑係數，至少要在 45PBN 以上，通常都是在 50 左右，不過經過一些時間之後，它會衰退，所以需要再去補強，每年我們接到民衆反映，差不多 20 件左右，路面標線比較滑的地方，特別是下雨天，當然也要呼籲用路民衆，下雨天時車速就要放慢，而且定期要檢視，因為可能大家沒有注意到這個部分，就檢視機車胎紋，因為胎紋抓力影響很大。所以機車胎紋如果較平的時候，就應該要注意看有沒有需要更換輪胎，未來我們也會針對機車流量較多的地方，是不是有需要用這麼多熱拌標線，或是用過去的塗料標線，不過塗料標線變成交通局要常去做補繪。這部分我了解一下，有沒有特別會造成安全上比較大的部分，我們應該做個配套，讓民衆在騎乘機車的時候，不會因為熱拌標線的防滑係數，如果萬一時間久了、使用多了，防滑係數退了以後，而所產生的一些不便，這部分我們會積極來檢討，謝謝。

主席（陳議員玟娟）：

觀光局曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

蘇議員關心今天報紙所提到，就是高雄市整個旅館的經營狀況，從 105 年開始大概新增 24 家旅館、今年大概新增 19 家。不過今年也有 13 家旅館退出經營，當然我們也很關切為什麼有旅館退出經營原因，經過了解之後，其中有一家專門經營像議員講的陸客團客，因為團客減少所以辦理歇業；有一間是他和教育部終止合約，所以停止經營也辦理歇業；另外其中有 7 間比較小規模、小坪數的旅館，他們要轉營其他的事業，或是要擴大規模，所以這部分比較老舊的旅館就辦理歇業。

我們看新增的 19 家，就可以看到包括觀光旅館的部分，也有滿多知名旅館，包括御盟和晶華合作的御盟晶英國際行館，另外也有看到水京棧等等，這都是比較大規模的旅館。另外也有比較有特色主題式的，譬如青年旅館比較主題式的，也滿多的，所以我們因應陸客減少，其實旅館的經營型態，也面臨一些調整和轉型的問題。所以看到最近新設立的旅館，大概會擺脫剛剛講的，雞蛋放在同一籃子裡單一客源經營型態，也轉向比較多元，它會區隔客群來看要設立什麼樣的旅館，有一些主題旅館、或者主導背包客自由行特色旅館。當然這部

分高雄市政府觀光局也非常努力，包括新南向政策的部分，我們也是積極打造穆斯林友善環境，也積極輔導中國回教協會還有學術單位一起合作，我們來幫助一些旅館做轉型，包括穆斯林友善餐廳，或者是餐旅的認證，這個部分後續會積極來推動。另外有講到溫泉的部分，我們很高興今年有挖到溫泉，溫泉每一天的湧泉量是 174 噸，174 噸是沒有用馬達抽水，是自然的湧泉，所以寶來的溫泉量是很足夠的，寶來大概有 600 多間的房間數，目前陸陸續續也有很多家飯店跟我們提出申請，他們都是使用共管，就是用共同的管線。我們知道寶來很好的溫泉是俗稱「美人湯」，因為有溫泉，旅館也都使用了這些溫泉，我們能夠促進在地的觀光。

我們在這個地方除了挖到溫泉以外，也在寶來國中後方的平台打造一個全年都會開花的寶來花賞溫泉公園，裡面有 1,370 檯開花的喬木，也很希望在年底到明年年初有花可以開花，那個地方除了可以賞花以外，也有手湯跟足湯可以泡溫泉，我們後續還會繼續努力，也會跟茂管處來合作，會積極推動在地觀光的活動跟旅遊，結合溫泉的推動，謝謝議員。〔…〕國旅補助的部分是交通部觀光局的方案，我們知道國內的旅遊是每一個縣市最主要的客源來源，對高雄也是一樣，所以國內旅遊的部分是不是還會有旅遊的獎勵，要看中央是否還有這筆經費。第二部分我們也會持續努力，爭取很多其他縣市的踩線團來高雄，其實今年有包括中彰投還有嘉義、桃園，我們有邀請踩線團到高雄踩線，後續也會跟中央做一些積極的配合。

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：

目前岡山路竹延伸線有分一階、二階及黃線的部分，經費的部分 1,733 億都列入前瞻計畫，有 957 億是中央補助，因為經費非常大。目前前瞻計畫分年分兩階段，依照每一年所需要的部分都有編列，所以根據這部分也積極來推動，所以在岡山路竹延伸線第一階段就是南岡山到岡山這一段，預計 109 年可以完工。岡山路竹延伸線二階的部分，預計 112 年完工，黃線的部分是預計 113 年可以完工，這些若都建設完成，路網就能較完整，所以民衆搭乘捷運的意願會比較大，全高雄的運輸會有很大的改變，以上跟蘇議員報告。〔…〕對。〔…〕是。這裡面有兩個部分，一個是自償，自償就是有票箱收入、周邊的開發、其他相關 TOD、TIF，就是我們會帶動周邊房地產的發展，房屋稅、地價稅會增加，這些會補回來，因為財政局每年都會編回給我們去付款。另外周邊的開發，像 TOD 的部分容積會增加，容積增加的部分，賣出去的部分可以再收回。自償的部分就能達到 435 億，其餘的部分，我們自籌的部分要 340 億，自籌的 340

億有跟財政局分析過、討論過，一年我們會如何來針對自籌的部分，針對相關土地的開發、自償的部分，因為財政局都會土地作價給我們，我們再辦理開發，才能平衡財務。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝蘇議員的質詢，接下來是陳議員粹鑾質詢，時間 15 分鐘。

陳議員粹鑾：

謝謝大會主席陳議員、交通部門局處首長、議會同仁、記者媒體小姐、先生，還有關心市政所有的市民朋友，大家好、大家早。本席陳粹鑾針對交通部門業務報告提出探討跟質詢。首先針對旅遊指南《孤獨星球》，高雄榮登全球最佳旅遊城市第五名，民衆大讚有人情味，所以在此要特別恭喜觀光局，非常恭喜，這些年來高雄市投入非常多的建設，總算有一點點回應。有一段新聞報導，請播放。

（影片播放開始）

記者：知名旅遊指南出版社《孤獨星球》公布 2018 世界 10 大最佳旅遊城市，當中台灣的高雄市具備了藝術和文化的大型展場，還可以透過輕軌、渡輪遊覽整個美麗港都，排行世界第五。另外第一名由藝術氣勢濃厚的西班牙塞維亞奪得，美國汽車重鎮底特律拿下第二名，第三名是澳洲首都坎培拉，第四名則是德國第二大城漢堡，其他像是墨西哥最美小鎮瓜納華托、義大利的馬泰拉也都有上榜。

（影片播放結束）

陳議員粹鑾：

這是旅遊指南的《孤獨星球》，公布 2018 世界 10 大最佳旅遊城市，高雄市是登上第五名，《孤獨星球》是全球背包客旅遊的聖經，有指出高雄市具備藝術、文化和音樂展場還有海岸步道、熱鬧夜市，民衆可以透過捷運、輕軌還有渡輪遊覽整座高雄城市，輕軌將高雄的古蹟相連，所以高雄才會榮登全球 10 大城市的第五名，真的很棒。世界 10 大最佳旅遊城市，它的藝術人文是最重點，依序為西班牙的塞維亞、美國的底特律、澳洲首都坎培拉、德國漢堡、台灣港都高雄。第一名西班牙塞維亞過去也是非常的擁擠，可是最近有整頓，就是行人跟步道都分開，具有藝術和人文的都市，所以非常適合觀光。

高雄跟西班牙的塞維亞非常的雷同，高雄的人口都外移，也沒有適當的工作，對觀光來說反而形成一種慢活的感受，像台北、香港、日本生活非常的緊張等等，反而高雄形成一種慢活的感受，前二、三年本席有特別提出高雄是適合慢活居住宜居的城市，所以本席要講的是旅遊不見得要去多大的城市，從這張圖表來看，刊登的 10 大城市反而都不是首都，而是具有人文氣息的都市，

重要的還是文化。所以本席今天要特別跟曾局長來探討，《孤獨星球》是強調文化串聯，所以應該要重視鳳山的一個文化價值，本席希望觀光局也要好好的來檢視鳳山的文化價值。因為要讓高雄成爲一個具有深度內涵的城市，鳳山獨有的文化真的是少不了，就如同我們一再強調的哈瑪星和駁二，也差不多是一個下午的行程而已，那麼要如何讓高雄更具有深度內涵，本席希望觀光局這裡，一定要特別去檢視鳳山的文化價值，我們從剛才的評比就會更加了解，還是文化最重要。鳳山除了有全台最大的鳳儀書院的文化感受之外，還有過去的戰爭移民現在是外國移民的黃埔新村，以及特殊的三民家具街、打鐵街、兵仔市和三所軍校，可以說代表高雄過去成長的歷史脈絡，尤其還有很多的寺廟古蹟，以及非常具有藝術氣息的大東藝術文化園區、衛武營國家音樂廳、美食等等，都是很吸引遊客到高雄來，尤其是鳳山這裡，讓他們可以感受到藝術、文化以及人文的氣息；特別是高雄擁有非常便利的捷運大眾運輸，未來也有輕軌的建設，高雄不能只單靠新的建設，因爲新的建設其他的縣市都可以模仿，我們應該要更重視高雄的在地文化及特色，所以本席要特別的提出，鳳山可以說是高雄一個具有歷史淵源的重要區域，尤其也是最大的行政區，所以我要和曾局長探討，針對剛剛十大城市的評比，希望曾局長絕對不能把鳳山排除在外，希望觀光局這裡能夠把鳳山的文化、古蹟、美食等等的人文藝術，納入觀光局的觀光指南地圖，絕對不可以排除在外。我們的鳳山區已經漸漸的成形了，也準備好了，只要觀光局這裡往外一推，相信鳳山地區是除了哈瑪星和駁二之外，絕對會是高雄最具深度旅遊的地點，針對本席以上的建議，請曾局長回應。

主席（陳議員玫娟）：

曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

非常感謝陳議員對整個高雄市政府的努力，以及觀光團隊推動觀光努力的肯定，也要謝謝對我們的鼓勵。議員提到鳳山是一個非常具有特色的地區，答案當然是肯定的，也要報告議員，今年我們辦理的自行車推廣活動，就有把鳳山這條線放進來。今年的 8 月 26 日到 12 月 28 日，我們有舉辦單車一日遊騎乘活動，最重要的是推出了鳳山古蹟文藝之旅，也誠如議員提到的大東文化藝術中心、日本海軍鳳山無線通信所、打鐵街、東便門、東便橋以及澄瀾砲臺這些景點，我們都把它放進來了，也結合在地餅鋪做製餅的 DIY，讓民衆在鳳山可以有一個深度的旅遊。

剛剛議員也有提到的，鳳山是一個不論是具有歷史或是古蹟也好的地方，所以在我們所有的文宣品當中，也都大力的推動鳳山旅遊，包括自由行手冊以及一些因爲季節而打造的遊程，都把所有的鳳山景點放進來，另外也包括了高雄

的導覽地圖手冊，還有就是踩線團，踩線團來我們都會把他們帶到鳳山的鳳儀書院。其實在鳳山地方，我們都知道他的觀光資源滿豐富的，誠如議員講的鳳山四大古廟名寺，包括城隍廟、龍山寺、雙慈亭和開漳聖王廟，這些都是很重要的在地寺廟文化；另外像鳳儀書院、砲臺，這些都和歷史古蹟有關，最近比較出名的，就是大東文化藝術中心以及衛武營藝術文化中心，這些都是在地很值得一遊的地方，所以未來在推動旅遊部分上，鳳山絕對也是值得推薦的一個景點，謝謝。

陳議員粹鑾：

曾局長，所以本席希望鳳山區絕對不能缺席。

觀光局曾局長姿雯：

對，絕對不會缺席。

陳議員粹鑾：

也希望要多多重視我們的鳳山地區，鳳山可說是我們高雄市重要的文化核心之一，所以要特別拜託曾局長以及觀光局團隊，針對鳳山的人文古蹟藝術方面，除了如同曾局長講的自行車等等之外，本席覺得還是不夠，需要再特別強化和加強。

觀光局曾局長姿雯：

好，我們會努力。

陳議員粹鑾：

除了哈瑪星外，我相信鳳山絕對是最適合深度旅遊的好地方。

觀光局曾局長姿雯：

高雄真的很美，每一個區都有非常多的觀光資源。

陳議員粹鑾：

所以要特別的重視強調鳳山的文化價值和在地文化特色，希望曾局長要大力推動鳳山的文化古蹟觀光景點，好不好？〔好。〕以上拜託。

另外針對交通局，本席想要和交通局探討 oBike 亂停的問題，請問市政府要如何解決？這個是新北市的新聞，有將近 20 輛的單車暫置在河堤，oBike 也首次提告惡意棄車，請各位觀賞以下的新聞報導，請播放影片。

主席（陳議員玫娟）：

時間先暫停，先讓他找到。

（影片播放開始）

記者：這真的是很誇張，將近 20 輛的 oBike 單車就這樣的被丟到溪底，全都泡到水裡面，不知道是誰惡意亂丟，地點是在新北市三芝的根德水車園區拍攝到的，有的還被塞進公廁、掛在樹上的，也希望廠

商快一點來回收回去，而在轄區三芝所表示已經受理該起案件，目前正在積極調閱監視器要找出嫌犯，並且也有聯絡 oBike 公司進行排除。

（影片播放結束）

陳議員粹鑾：

這個是新北市的新聞，本席也要和交通局探討，共享腳踏車原本是一個立意非常好的想法，是要讓腳踏車取代機車的都市通行工具，而共享腳踏車也因為沒有特定歸還的回收站，所以讓使用者能更加方便的隨用隨停，但因此造成部分台灣使用者開始惡意丟棄的行為。剛剛播放的是新北市的新聞，就是單車都亂丟棄在河底河床…。

主席（陳議員玟娟）：

延長 3 分鐘。

陳議員粹鑾：

雖然共享腳踏車的立意很好，但是要考慮到人民的素養和現況環境的因素。所以共享腳踏車的立意縱使很好，可是現在出現一大堆的亂象，這是我們要探討的問題。接下來要跟交通局探討一下，你看這是大陸可怕的畫面，這些不同顏色就代表不同公司的單車，這是江蘇杭州的共享單車，因為數量很多，所以在一塊空地上被丟棄一大堆，這可以說是單車的公墓，被丟棄一大堆在這裡。

還有一則共享單車的新聞，中國大陸已經有悟空單車、3Vbike 和叮叮單車這三家共享單車的公司都宣布停運了。因為大家都亂停、亂放亂丟棄，所以短短 50 天，這三家公司就宣布倒閉。因為他們的用戶都是亂停到橋邊，或是亂丟在社區偏僻的角落，所以共享單車的公司根本找不到，造成短短 50 天內，這三家公司宣布倒閉。

我在此要跟你探討的是，在我們高雄的情形也是一團亂。高雄的 oBike 一樣是被民衆到處停放，目前高雄市已投放逾 4,000 輛，裁處違規停車如何認定？到底是租用人違停還是租賃業者要買單？這等一下請交通局陳局長一併回應。oBike 的說法是，如果租用人違停被記點 4 次就會停止出借。但這樣的做法應該也沒辦法構成使用者的警惕，因為騎 oBike 畢竟不是一個生活習慣，有時候他也會騎摩托車。所以這是一個新鮮的交通工具，他或許登錄一次就不再使用了，所以根本不能約束租借的使用者。請問交通局，我們怎麼樣面對這樣一個還沒有明確法律規範的共享…。

主席（陳議員玟娟）：

交通局陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

oBike 是屬於無樁式的共享單車，跟我們城市裡面所看到的 CityBike，就是固定站點式的，是另外一種形式的共享單車系統。兩種如果可以相互搭配，對於提供城市裡面的民衆使用，包含通勤或是觀光客來休閒，最後一哩路的服務，應該是可以創造很大的功能。剛才議員也特別關心在其他城市和在大陸的情況，我們高雄市當然不可能讓他發生這種不可控制的狀態。所以一開始共享單車的廠商，在投車之前，我們採取樂觀但是謹慎的態度，要求他們來跟我們談投車的計畫。所以一開始我們就訂定了數量管控的要求，廠商必須要付出相當的責任，特別是在借還車的技術，不能沒有新的技術就開始投車。所以據我們所知，oBike 或是這些廠商對於如何去做虛擬借還車的站點，有一些相關技術的配合。

對於投車的管理，我們希望他們自主管理，如果我們去巡視看到有一些問題，譬如說有人反映投放的地方在不應該停的地方，我們會要求他們立刻去處理。如果沒有處理，我們未來會有自治條例的訂定，會有保證金，我們就會直接針對這家公司扣取保證金。我們會在移置辦法裡面賦予警察同仁直接可以移置，因為過去的移置需要先告發、貼單，一段時間之後，譬如說 15 天才能去移置。爲了因應這種共享單車可能會有違停的部分，我們會賦予警察同仁對共享單車直接移置的權力。我的想法是這樣，我們也一直朝這個方向努力，民間提供共享單車的服務，其實對城市的公共運輸的整體推廣，可以達到價值共創的目標，這當然需要大家一起來配合。政府要有比較明確的態度去接納以及如何管理這樣的系統，廠商應該要扮演自主管理更嚴謹的做法。另外一點是議員剛才所提到的，這個城市裡面的使用者，我們也要呼籲所有使用共享單車的使用者，應該要拿出城市的素養和高度。

從這些情況來看，它同時也反映著我們在這個城市裡面的市民朋友，如何使用共享單車的行爲。到目前爲止，相較於其他台灣的各個城市，我覺得我們高雄市城市的素養，和市民的素養應該相當高。oBike 也給我一個數字，他們說在台灣的各個城市裡面，高雄所使用的 oBike 數量是最高的。同時我們的環保局長也給我一個數字，就是 oBike 進來以後，會不會影響 C-Bike 的使用？結果他告訴我的是 oBike 進來之後，C-Bike 的使用量也增高。這代表其實 oBike 進來以後，多了一個民衆可以使用的替代運具。在定點式的 C-Bike 可以使用，他當然就用 C-Bike；如果屬於比較移動式的，他發現可以使用的话，他就可以使用 oBike。所以我的意思是說，透過這樣的方式，我們希望民間的資源進來以後，是補足我們在建置這些定點式的速度和資源上不足的部分，所以我樂觀其成。未來對於移置的辦法已經送到議會，希望能夠通過。在自治條例的部分，我們也希望能夠更加嚴謹，未來希望能規範不只是單一家廠商，而是如果

有更多的共享運具要進到高雄市，應該要遵守大家可以共享可以管理和控制的自治條例規範。〔…〕是，目前希望我們的使用者能夠儘量配合。因為它使用方便，同時也可能會停放在一些不該停放的地方，這個部分確實是需要我們廠商和使用共同配合。當然政府也不會沒有自己的角色，我們也會特別去留意，它是不是已經違反到市容，或是停車秩序的狀況。〔…〕謝謝。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝陳議員的質詢。接下來請張議員豐藤發言，時間 15 分鐘。

張議員豐藤：

在上個禮拜，台北市長柯文哲說，高雄 2,600 億的舉債額度，在陳菊任內就用掉 2,400 億，未來不管誰接任高雄市長都很難做。而且他表示他自己是在任內還債。陳菊市長馬上回應說，一個市長這樣的批評是沒有高度的，但是柯文哲非常非常驕傲的說，怎麼會沒有高度，我 172 公分。

請問三位局長，你們聽到這種話生不生氣？高雄人聽到這種話都應該要很生氣，因為長期以來，南北的資源非常非常不均衡，才會造成今天這樣的問題。台北市的人口 268 萬 2,000 人、高雄市的人口是 277 萬 6,000 人，高雄市比台北市多了 9 萬 4,000 人。我們來看面積，高雄市是 2,951 平方公里、台北市只有 271 平方公里，高雄市是台北市的 11 倍，照理講人口多、土地面積又大，它分配的資源應該比較多，但是我們看它分配的資源是怎樣？

台北有 18 條捷運通車了，高雄只有 2 條，還有 1 條第 1 期通車，第 2 期準備施工。如果以 100 萬人他能夠享有多少捷運的公里數，你看，高雄市每 100 萬人 23.31 公里，但是台北市 35.99 公里，這個部分比高雄多了 54%。我們再看它核定的總經費和中央補助的經費。中央補助的經費，中央只補助高雄 1,265 億元，而補助台北 5,981 億元，這個部分差了 5 倍多。台北人有錢的子弟不要得了便宜又賣乖，換任何一個人來當柯文哲的位置，都可以做到像他那樣子還債，這沒什麼了不起。像這樣的富家子弟、像這樣的柯員外，就像他之前的馬員外、郝員外一樣，他們沒辦法了解在我們高雄前後兩位長工，一位謝長廷、一位陳菊在為高雄努力打拚，沒有資源但是為了創造這個城市更美好的未來，他們努力來打拚。你看，像這些捷運每年高雄要用多少預算，高雄哪來的錢？只好用舉債，為什麼有這種舉債？都是做公共建設，包括鐵路地下化也是同樣的情形。有錢的子弟不必用這種方式，作為一個市長要拿出他的高度。吳局長，到底資源是不是這樣不公平？

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：

確實如此，我們在爭取整個大眾運輸的過程中相當艱辛，整個台灣發展的部分一直向北部集中，在這種情形之下，中央早期在核准整個大眾運輸的部分往往從需求面去看，到最近才轉成供給面，我們後續才會爭取比較多。

張議員豐藤：

每 100 萬人 23 公里而已，他們 36 公里，還說我們這個捷運做下去沒有運量。台北的運量是所有網狀形成之後運量才出來的，不要這樣子來看不起高雄人。你看，台北市和高雄市的統籌分配稅款，過去這 4 年，每一年台北都比高雄多 100 億元，有那麼多錢，任何人來當市長都不會輸給柯文哲。

接下來要和交通局陳局長探討全球生態交通盛典，風風光光一個月過去了，國際的媒體焦點，大家都看到了，再來我們要回頭來檢討，這個生態交通盛典我們到底做了什麼事？其實我更期待未來會是怎麼樣。這是水原市生態交通盛典的地標，我們在哈瑪星也有這樣的地標，水原市在生態交通盛典之後，它增加很多的綠色鋪面，且擴大行人的路權，未來它也會擴大使用。陳局長，希望哈瑪星也一樣有這樣的人行道，未來應該要擴大使用，漸進來改變人民的使用習慣。

水原市也是在一個古城牆旁邊，是不是很像我們左營的舊城，左營舊城和哈瑪星一樣非常有文化，將來是不是有機會把這些概念也能夠推展到左營附近。這個地方速限 30 公里，希望繼續延續這樣速限 30 公里，我和陳局長過去討論說，30 公里以下和 30 公里以上的差別很大，發生碰撞的車禍死亡率的差別很大，30 公里以上的死亡率會增加很多。我們希望能夠是一個 8 到 80 的宜居城市，我們希望很多社區的速限降到 30 公里以下。

水原市在生態交通盛典結束之後，星期六、星期日還是維持無車日，這樣整個生態交通盛典才不會船過水無痕，才能夠把過去進步的習慣，可以讓市民繼續下去。像這個限速 30 公里還會有一個坡度板，這個速度要減緩下來，然後也會有一個弧形的設計，這樣的弧形設計讓他可以自然的減速，這個都是一些工程的設計。他的地面不是柏油，它是行道磚，車輛在社區裡面速度減緩，也擴大到人行步道，人行步道和車道是分隔的。人行道擴大到以人為本，另外很多商家進駐。在這樣的氛圍空間，步行環境很好，車輛在這裡不會開很快，讓你覺得很危險，人不敢在這裡，在這裡你有很好的步行空間，你才會到所有的商家去看，我們的商家才会有生意，我們可以在這裡消費用餐。

水原市在改造前和改造之後，在現地它有一些對比的照片，提醒大家做這樣的生態交通盛典其實社區做了很大的改變，讓大家知道做了很大的改變，我們要繼續努力，讓這樣的使用習慣能夠繼續。但是也有很多的表演活動，週末和假日有一些市集和表演活動，甚至觀光接駁車繼續，過去在外面有一些停車

位，請居民移出來讓他不要在裡面開車，這些停車位還繼續保留，然後還是有觀光接駁車進入這個地方，哈瑪星是一個很好的觀光地方，而且讓哈瑪星步行的環境非常好。

看看我們生態交通盛典，你看，在我們生態交通盛典的第 4 天，當地居民拍的，機車照樣這樣子騎啊！我們看到並沒有改變太多，變得比較乾淨了，但是我看到居民是無感的，摩托車還是繼續在那裡，還有來來去去的車輛。你看貨車進進出出，當然商家的貨車，但那個是可以規範的，你看，一般的貨車來來去去。這個更諷刺，這裡有解說導覽員，在那裡一邊解說的時候，還要說請大家要注意來車，要小心一點，很多車子這樣來來去去很危險。我們這裡是生態交通盛典，我們所要的概念就是希望在這裡面，在某種程度是沒有車，我知道、我了解這個使用習慣的改變是不容易的。我也跟陳局長談過，沒有達到 100 分，達到 80 分我們也很滿意，但是起碼不是像這樣子的。我很期待這樣的觀念我們應該要好好檢討，花了那麼大一筆錢，辦了這樣的生態交通盛典，我們到底得到了什麼，未來要怎麼樣，這其實對高雄市、對全台灣整個的交通使用習慣，都非常重要。你看，在哈瑪星摩托車停的到處都是，我們在水原市看到的是這個樣子。我想改變習慣真的很不容易，但是這只是一個開始，未來要怎麼樣努力帶來實質的改變，這才是我們真正要思考的。

我們很不容易，我很感謝陳局長，也很感謝陳市長，這是一個非常大的挑戰，過去沒有任何一個市長敢辦這樣一個月的生態交通盛典。但是我們高雄真的是有魄力，辦了這樣的一個交通盛典，這一個月來其實是非常熱鬧，全世界有多少城市的人來這邊看這樣的一個實驗。全台灣有多少人來這邊看這樣的實驗，很多其他地方的 NGO 團體也非常興奮來看，但是在某種程度他們是有點失望的。當然我知道這樣對陳局長我是非常苛求，但是我希望高雄市的交通能夠再進步，在這個過程當中，我希望未來才是我們最重要的。未來如何讓高雄市把這樣交通盛典的沒有車，8 到 80 歲都可以自在的在這裡面自由行走，可以自由的駐足去逛商店，自由的在這邊出入。這樣子的城市、這樣的社區、這樣的宜居社區，才是我們要的宜居社區。

所以未來是不是有機會可以在整個高雄市能夠拓展，水原市是非常有文化的一個城市，他辦了這樣的交通盛典。我們高雄市在一個非常有文化的哈瑪星這個地方，哈瑪星在 100 年前，第一個火車的起點，也是第一個都市計畫的開始。100 年後它把全台灣最新的生態交通的觀念，帶進了高雄、帶進了台灣，我想這也是非常了不起，但是有缺點，可是我們希望繼續努力。我們左營的舊城，更是一個更有文化，有一、二百年的歷史在那邊，它的樣子、它的模式是跟水原市是非常接近。需要帶來觀光，古蹟的觀光、文化的觀光，其實需要有一個

很好的步行環境，需要一個非常漂亮的地方，這樣子才能夠帶來更多的觀光跟交通。我要請陳局長來回應一下，你對於這一次生態交通盛典有什麼檢討？你對於未來有什麼期待？

主席（陳議員玫娟）：

交通局陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝張議員對於生態交通的關心，也很感謝張議員從一開始對於生態交通盛典的舉辦，一直促使我們往前進，也支持跟指導我們很多面向。生態交通整個過程裡面，從我們決定接辦到後來辦理，前後大概也兩年的時間，這過程裡面我們也經過很多種調整。這調整就我所了解，市政府有 22 個局處以上的同仁，我們想辦法要把這樣的慶典做到最理想化的部分。整個過程剛才議員提到的檢討，我覺得最大的檢討就是，我們怎麼樣讓共同擘劃出來所謂交通示範區的願景，讓民衆能夠具體的理解到，在這個過程裡面我們發現，其實還有很多可以改善的空間。因為所謂的願景，如果民衆如果沒有辦法去掌握到，甚至沒有意願去做大幅度的配合，我想即使公部門想要去投入很多資源，都不見得能夠那樣的順利。當然我們會在 10 月 31 日完以後，會持續跟地方上有一些互動，然後來做檢討。比較可喜的是說，在這個過程裡面逐漸地方上也形成一個團體，願意就生態盛典所留下來的一些東西去做精神上的延續。當然也有附近的里，它沒有在示範區裡面，他們也認為我們所投入的資源在示範區裡面，所改善生活環境的部分，希望能夠擴大到他們那個里。也有其他的社區，像議員所提到是不是有可能到其他社區，也能夠做同樣類似的推廣，這個都是我們可以來思考，也可以來持續，做為未來改善及努力的一個方向。

剛才議員有提供很多的照片，跟韓國水原市的對比，我真的很想提出我們的分享，跟議員這邊來報告。就我們台灣的情況，在社區裡面跟我們日常生活中，使用所謂機車這個部分，確實是我們好像沒有辦法請居民配合的，這件事情後來我們在整個籌辦的過程裡面也了解，韓國基本上是限制居民使用機車的，整個大環境就是這樣。各位會看到城市裡面還是有使用機車，因為那些機車是使用在運貨的，也就是說他們的工作性質裡面，屬於需要去送貨的，他們才允許有機車的使用，這個是很大的城市文化跟運具使用相當大的差異。因為這樣子，所以我們本來一開始認為整個社區應該汽車都停在外面，機車也都通通不用，我們才會有這個過程裡面的調整。包含我們希望讓民衆來改換變成是使用自行車或是電動自行車，甚至電動機車的這種汰換，所以才會有屬於我們高雄的這一種策略。我們整個策略裡面也變成是用 3D 這樣的策略，包含減碳、輕量、降速，這樣來研擬一些方案跟當地的居民來溝通。所以才會有後來大家願

意共同來配合的部分。當然是不是最理想，我想沒有辦法達到最理想，但是我認為透過這個過程裡面，大家可以共同來思考我們的生活環境裡面，有哪些地方是透過我們的配合，我們自己主動提出來來做改造，營造社區裡面更好的生活品質，我覺得這才是重點。

未來當然我們也很希望生態交通的這個東西，不是只有在哈瑪星本身可以繼續有做一些調整後的延續，甚至可以到其他社區裡面去做推廣。剛才議員所提到的，我們剛好在哈瑪星那邊有興濱計畫的延續，還有在左營那邊有見城計畫的延續。雖然它是屬於文化局跟都發局他們的工作比較多，不過我想因為有這樣的資源，應該把社區整個環境，如果需要社區裡面有比較好的交通面向也能夠納入考慮的話，我覺得整個計畫應該會產生更大的效益。這個部分我們也很期待議員繼續給我們指導跟支持。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝張議員的質詢，接下來請邱俊憲議員發言，時間 15 分鐘。

邱議員俊憲：

我想先請教大家一個簡單的問題，大家身高有超過 172 公分的請舉手一下，好，恭喜大家，大家的高度都比柯文哲市長還高。這是一句玩笑話啦！一個首都的市長拿原本這座城市，在這個國家制度下，多其它城市多很多的資源，然後來嘲笑，甚至有點看不起其它城市在發展過程裡一些施政作為，我覺得很遺憾！特別是其它的地方首長，期待的是理性、良性的競爭互動之下，大家一起為台灣這個國家，各城市發展出屬於自己的一條道路。我不認為高雄市要變成跟台北市一樣，我也不認為其它城市一定都要長得一模一樣，我們要找出適合這座城市發展的。比如說我們的文創、觀光、海港這些特色，這是台北沒有的，可是怎麼可以用資源的分配跟預算的調度，來嘲笑哪一個城市是做不好的。我覺得這很可惜！我比柯文哲市長高，可是我不認為，我對城市的發展上的高度比他高。可是這段時間，他對高雄市甚至其它縣市的發言，我覺得非常的遺憾！甚至是憤怒的。過去謝前市長到現在，我們一直很努力的，在這麼有限的資源裡面怎麼去做更多的工，我想這是我們全部團隊，包括議會裡面，大家一直想要努力的。今天一開始講這個玩笑話，還是要表達遺憾啊！剛剛張豐藤議員也呈現出一些客觀的數字，來表達兩座城市的發展有多麼大的先天不一樣。

台北市政府一年在興建工程、開路跟造橋這部分，一年就 5、60 億的預算，我相信這應該是比觀光局、交通局加起來都還要多的預算。我想這個是先天不一樣的條件，不應該是一句話帶過，去嘲笑哪個城市舉債多少。我們現在做的事情有已經開通的捷運紅線、橘線、輕軌，甚至快完成的鐵路地下化等等，這些中央補助地方政府，可是我們必須負擔相當大部分比例的預算，我們也可以

選擇不要做啊！這 10 年也許我們就不用借這麼多錢，可是這對高雄市民是好的。我想這題是選擇題，不是是非題。我是期待我們就努力做好高雄應該要做的，我相信市民朋友的支持，比其它城市首長無謂的批評來得重要。一些問題來跟各位首長跟同仁來探討，最後再請大家統一回答。

交通環境安全是我們一直想要追求的，特別是高雄這個特別的城市，我們有個港在這邊，我有非常多的重車、有非常多的工業用的車輛，所以在統計上面其實看得出來肇事車輛其實都是大型車輛，不管是大客車、遊覽車、公車，還是其它的這些車輛。在肇事的年齡上，我們看得出來高齡化的社會變成 70 歲以上老人家，跟那些 15 歲到 29 歲之間的，這些血氣方剛的年輕人是肇事比例較高的部分。我們從這些數字的統計，雖然是冷冰冰的數字，卻是血淋淋的教訓，如何從這裡面去找出對應的方式，來有效降低生活在這座城市裡這些風險，包括客運、遊覽車、大貨車這幾年統計下來，尤其高雄市特別多，有個想法待會請局長表達一下。這些大型車輛駕駛的健康風險，其實不是只是他個人的安全，也會攸關到他車上也許有 3、40 位乘客，或是他在駕駛大型車那個空間裡面其它車輛的安全，所以他們在駕駛過程裡的健康狀況，是不是能透過其它的方式，可以做更有效的監測或通報。

我手上有個很簡單的手錶，它是智慧型的手錶，它可以監測你的心跳或記錄你今天走多少路等等，我相信高雄市區很多的公車，它都有那些無線的一些基本的訊息的連結服務跟功能，包括我們現在公車跑到哪邊去，多久會到下一站，其實在系統上我們都已經有這樣子的環境，是不是可以透過其它什麼樣方式？比如說這些公車或是客運的駕駛，他手上配一個簡單式智慧型的手環，去監測他的心跳和血壓等等，在他出現不正常或是其它異常狀況的時候，能夠做一些緊急的處理。好像這陣子在其它的地方，比如說國道或其它縣市一些大型客車的意外事件看起來是很大的比例，其實是在駕駛人的行為跟他的健康的狀況，所以這部分是不是有可能找這些客運的業者，來跟交通局甚至衛生局來做一些討論，是不是有什麼方式？除了可以多給他們一些健康的保障以外，其實也對我們乘客的安全能夠多買一份保險。

另外一個，最近在陳市長跟大家一起努力下，很多道路在縣市合併後，長時間都沒去整鋪，最近花了很多的預算去做整理。前陣子我跟交通局、警察局還有區公所、工務局的同仁，到鳳仁路仁武工業區外面去做會勘。我們一年花這麼多錢去整理這些道路，到底為什麼這些道路這麼容易損壞？發現最大問題就是，在這些道路上面行駛的車輛太重了，在它的起動煞車甚至轉彎時，它輪胎跟路面的摩擦會造成 AC 路面的變形跟破損。我們發現一個問題，就是我們在平面道路上面，車輛超重的取締，我們實際上執行是有困難的，因為我們必須

要找到一個通過驗證，一個符合標準的地磅站，才能確認他是不是超載。可是這個地方在一般的平面道路上是找不到太多適合的地點，過去交通大隊也許嘗試過用移動式的，在四個輪胎的點，用電子式的去監測那個車輛是不是過重？可是又侷限技術上，可能那個地方不夠平或是它的測重是有誤差的，變成之後在裁罰上會有行政訴訟或不被法院採信的部分問題。我們每年都花了很多的預算去鋪路，這麼重的車是造成道路破損的主要原因，可是我們在執法上，不是爲了維護道路平整而已，其實也爲車輛行駛安全跟路人的安全。

我們在那邊會勘時，就看到一輛車要轉彎，他的車這麼長，可是他載的東西就已經凸出來這麼長，我們也沒有任何辦法去取締它，這部分也要拜託交通局長跟警察局交通大隊想辦法要用什麼樣的方式？甚至在那些重車一定會經過一些地方、一些主要工業區進出的道路，我們是不是有辦法做這樣的努力？是不是跟一些事業單位或是工業局主管的單位來做一些考量，讓他們去自主管理這樣的事情，不然我覺得我們都是治標不治本，我們跟台北市比起來，台北市市區裡面不會看到那麼多的貨櫃車跟重車在市區裡奔跑，但是高雄到處都是，這部分也拜託局長想想辦法。

另外，議長前幾天在議會辦個記者會，就是我們節能電動的一些車輛的記者會，跟市民朋友說，我們這個城市裡面有多少新的載具可以提供給市民服務，我看到那一台雙節全電動電車在生態盛典的哈瑪星、駁二有展示，後來在四維行政中心有提供試乘一段時間的服務。

之前我在捷運黃線還沒有定案之前，跟捷運局長、交通局長一直在建議說，我們一些可行的後續的大眾運輸的路網，如果它的路幅跟路型是適合的，這個有點像無軌電車的概念，所以在這邊我提一條路線建議給交通局跟捷運局。市道 183 線從前鎮到鳳山、烏松、仁武到楠梓交流道，那麼一條很筆直的道路，各有兩個快車道、有慢車道，它的車流量非常大，因爲他連接了幾個工業區跟生活圈的道路，所以這個全長 16 點多公里的部分，我們是不是有機會嘗試用這樣子的節能，然後它一台車能載運的人數比較多的一個系統，來先提供這些地區除了捷運、輕軌、公車以外，我相信那一台電動公車造價不低啦！可是如果我們 20 分鐘或 10 分鐘一班，6 個小時 6 班車，可以維持這樣的服務水準量，兩線就 12 台車，還要有一些備用的車輛，或許我們要 20 台車去做這樣的採購，才有辦法維持 10 分鐘一班車。我相信 20 輛車的採購還是比蓋一個輕軌來得便宜跟快速，而且他的機動性跟調整性是存在的，我相信這個成本應該是可以被考量跟評估的。可是怎麼做會是可行有效，而且它需要多少預算，我也是要請求交通局和捷運局，這個是我們必須要共同來思考的。

爲什麼這個地方會請大家考量用這個系統做處理，因爲鳳仁路還是一條很危

險的道路，危險在哪裡？它地下還是有很多管線在。不管做高架還是地下化的工程，它的工程風險都太高了，可是不能因為這樣子，這條道路兩邊的這麼多居民和生活圈之間的聯繫上面，他就必須只能騎車或開車，這個部分我們是不是可以做正式的評估，需要多少錢、會遇到什麼困難，我們才能夠去做下一步的討論和決定。

另外一個是鐵路地下化也即將完成了，我在市區裡跑行程有時候會坐捷運，我其實滿喜歡搭捷運，因為不用找停車位，也不用開車那麼累，可是每次我搭到美麗島站要從紅線換到橘線時，我都要用跑的，如果沒有用跑的，我就只能看到捷運的車尾燈，就是兩條不同的路線在銜接上，它並不是那麼方便，假如那一班車沒有搭到，你可能要等個 5 到 10 分鐘，這個問題我相信在鐵路地下化之後會更嚴重。你看鐵路地下化也是花和 1 條捷運差不多的預算，這麼多站，這些站體也蓋好了，我們現在就等鳳山計畫那邊完成之後，就可以提供給高雄市民 7、8 個地下化台鐵系統車輛的車站。可是這些車站和輕軌、捷運紅線、黃線，就是未來的黃線都會有一些銜接，但是這些車輛抵達和離開的時間上，在軟體設計上是不是能夠提供更好的服務，我相信這個會影響未來透過這些系統轉乘和搭乘民衆的意願。所以這個部分我期待捷運局長，因為要和台鐵談不容易，如果我們不主動去談，我相信他就是我的班表出來之後，你才能跟我說，可是我必須要拜託的是，既然花 1,000 多億要完成鐵路地下化這件事情，我期待我們把它視為是另外一條地下化的捷運，雖然它不是捷運，可是我們應該要努力的是，已經花這麼多公共預算，我們是不是有機會把它的服務能夠提升到類似捷運的便捷做整合，高雄公共運輸遇到的最大困難，就是路網能夠做一些有效改善和處理。

還有一個是捷運黃線，在過去會期路線開始規劃出來，烏松機廠位置有一些想法出來時，我有和捷運局長做過建議，我們是不是可以再往前延伸經過仁美計畫區，然後把機廠的位置往前擺到其他殯葬墓地等等，這些不需要花那麼多預算徵收和處理那一些比較好的耕作土地。我這邊有一個突發奇想，從這一張地圖可以看得出來，這個地方是水管路和神農路交叉口，是原本烏松機廠預定的地方，而這個地方是大寮機廠，是不是有可能把兩個機廠整合在一起，烏松機廠不要蓋了，直接用大寮機廠提供車輛維護和整理的系統呢？我們把蓋機廠和徵收土地等等費用保留下來，多蓋一點車站，再把路線延長，用少一點預算來蓋機廠這個東西，可是用多一點預算延伸路線提供市民朋友更多的服務。

我相信這個不是簡單的一句好或不好，因為每增加 1 公里造價是很多的，怎樣計算這樣的權重、怎麼做，對整個運輸或後續的維護管理及維修等等是比較有幫助的，我期待捷運局長來想看看這樣是不是可能，因為這邊還會經過一個

中庄火車站，然後中庄地區這邊的人口也是很密集，這個區域一直以來的聲音是，我看得捷運站，不過還要走很遠才能夠坐到捷運，所以這個部分在未來捷運黃線的規劃裡，我在這邊要建議捷運局是不是可以思考看看，這樣的困難在哪邊，是不是有機會做這樣的努力？

另外一個是觀光，這兩、三個星期我看到有人說高雄的旅館快不行了，可是我也看到好的國際觀光旅館一直在開，包括晶英國際，也包括…。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

邱議員俊憲：

謝謝主席。包括 H₂O 等等，這些品質比較好、quality 比較高的飯店，從好幾年前興建到最近落成啓用，我相信他們對觀光市場的敏感度和觀察會比公部門更仔細更機動的調整，為什麼他們會選擇這個時候在高雄開幕？因為開店就要開始燒錢，也會有營運成本，我相信他們對高雄觀光前景是看好的，可是我們當然要把高雄原本好的東西儘量維持好。

這邊在其他會期也有提過，得月樓前幾天火災又燒掉了，我問水公司說得月樓到底發生什麼狀況，為什麼都不能把它開放出來給市民朋友使用？他跟我說他們已經租給人家到 108 年了。可是一個觀光潛力這麼好的地方，怎麼可以放任說出租給人家，我只要收得到租金就好了，不過他可能拿來做為倉庫使用，但我卻是不予理會，我覺得實在很可惜！所以我要請求觀光局長，你們要找自來水公司來談，得月樓不是租給他就好，而是要怎麼活化點亮它，然後在環湖路和大埤路口這邊的角落，局長，這幾年大家變成都去那邊看日落，而不是跑到西子灣，因為太陽下山的時候，那邊很多人在拍照，可是那邊的環境是不友善的，停機車不好停，汽車也不好停，然後都混雜在一起，其實有點危險，在那邊有一個原本高雄縣政府時代就做好的平台，是安全的沒錯，可是它的環境是不好的。局長，我是不是可以邀請你，我們有機會找個時間到那邊看看，包括交通局，我們把附近一些環境整理好，既然已經有很多民衆願意去那邊看澄清湖的美，去看澄清湖日落的狀況，我們是不是花一點預算和一點時間把那個地方重新整理起來，把澄清湖打造成其他人潮願意去的地方，讓澄清湖的人慢慢回來，所以這個部分等一下請局長跟我們說明。

主席（陳議員玫娟）：

交通局陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝邱議員的關心，剛才邱議員一開始提到的道路交通安全問題，確實沒有錯，高雄市整個肇事的前三大對象，就是機車、銀髮族老人及大型車，這裡面

特別是大型車行駛過程裡，畢竟是比較多視線死角，老人家有時候不清楚，他會落入到那個死角裡面去，因此很容易就會造成很嚴重的傷亡。剛才議員也特別提到關心這些大型車駕駛健康管理的部分，最近在其他縣市也發生幾件案子，因為公車駕駛在值勤的過程裡面突然身體狀況不佳，然後造成嚴重車禍的問題，我們很早就在注意這件事情，所以我們有要求各個公車業者，對於駕駛們平時身心狀況檢查一定要特別留意。甚至因應像現在這種新的狀況發生，我們有要求業者，如果他有產生平常沒有注意到身體健康的管理，我們會在他的服務品質評鑑裡面做扣分的動作，然後就會影響到他們本身請領補貼款的處罰，我們無非是希望把乘客的安全，還有駕駛的健康當作提供服務很重要的一個前因。除此之外，我們對於整個大型車的管理，因為過去曾經發生大型貨櫃車肇事，甚至造成市府同仁的傷亡，所以那個時候我們有要求大型車輛的車隊應該要加裝車隊管理系統，還要有先進輔助駕駛系統，這個部分得到交通部賀陳部長的支持，也撥了一些經費，希望這些車隊一定要加裝先進輔助駕駛系統，公車的部分，我們已經要求一定都要裝。據我所知，有一些公車業者也一直在尋求創新，做為駕駛在行駛當中的一個監控系統，譬如有客運業者過去引用眼球追蹤器，在他的駕駛過程裡面，隨時讓他的行動，中心可以了解到每一部車的駕駛目前是不是有打瞌睡，或是已經偏移車道的情形，馬上會直接通知他。另外，最近也有業者要引進虹膜辨識，用虹膜來控制整個行車軌跡，以及後面整個駕駛的大數據，這個部分無非告訴我們說，我們希望往更安全的交通環境建置方向努力。

第二個部分，就是剛才議員特別提到的重型車輛超載，它造成整個路面破損，或是需要常常重鋪的這個狀況，確實他是一個治本的部分，如果這些車輛能夠符合道路乘載的重量，我們在養護道路的部分就會相當的容易。這個部分我們會跟警察局跟公路總局進行協調，看怎麼樣找出一個有效管理超載的問題，不過對於大車在市區裡面會越來越趨嚴，也就是說，有些大型車輛所能夠跑的路線，我們會更加嚴格的去律定，希望大型車輛盡量不要進入到市區裡面來影響一般的交通狀況。

關於雙節電車的運行，議員也非常前瞻性的提出，高雄市也要有類似無軌的電車系統，這也是我們思考 BRT 建置的過程裡面，我們認為現在有一些技術、有一些新的解決方案，可以不用落入以前大家討論 BRT 系統建置的泥濘裡面，我們希望提出一些創新的東西。所以高雄所做的是希望讓這些已經存在的、創新的運具、低碳的運具能夠讓市民朋友看得到，而且能夠去試乘，透過試乘的過程裡面，比較能具象討論高雄適合什麼樣的未來？

剛才議員特別提到有幾條路線值得我們去嘗試，這個我會來看一下運量的情

況。但是這種雙節電車目前還沒有通過車輛的驗證，所以還要一段時間。我會想辦法配合它的進程跟高雄市的需求，看看能不能真正在適當的路線引進這種最合適的運具，這個部分我們會將後續的進度持續跟議員報告。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝陳局長的答復，再過來是捷運局吳局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

邱議員剛剛提到 183 線的部分能不能用雙節電動公車先行養量，183 線在路網裡面已經規劃了整體路網—楠梓五甲線的部分。楠梓五甲線是 183，北邊會接高雄水岸線，南邊會接黃線、橘線跟紅線然後把它連接再一起。但是現在經濟跟財務部分目前還未成就，因為經濟益本比部分其實只有 0.86，還沒有辦法達到大於 1，自償率的部分，本業自償率是負的。邱議員剛剛所建議的部分，其實整個整體策略，我們先把公共運輸的量養上來，未來我們會逐步依據高雄整體路網優先順序跟財務、經濟面向逐步加速去推動。

另外，邱議員指教的部分是有關系統的銜接，大眾運輸本身就是人本思維的一個運輸系統，所以我們運作裡面當然考慮所有乘客需求的部分。剛剛邱議員有提到，所以我們現在整合的部分就是因為我們現在有紅橘兩線、輕軌、未來黃線，整個鐵路捷運化之後，其實也是我們大眾運輸整合的一個範疇。這裡面台鐵的區間車，它會從整個縱貫線、從高鐵站銜接到屏東，在這整個系統裡面，我們會從乘客的角度去看這一件事情，所以這角度裡面必須具備兩個部分，第一個部分就是邱議員指教的時間，接駁時間跟整合我們必須把它納入。我們會跟台鐵討論，如果台鐵有意見，我們在捷運時間調整可以去做搭配，因為整個大眾運輸、公共運輸從高鐵然後銜接到台鐵，台鐵之後區域內大眾運輸的連結部分是有必要的。

另一部分就是設置空間，目前黃線也是採取立體連通的方式，去做銜接跟整合。另一部分就是機廠的部分，目前黃線機廠的部分是五級機廠，大寮也是五級機廠。其實紅橘兩線其他北機廠跟南機廠他是三級機廠，現在除了把大寮跟烏松兩個五級機廠做連結，除了成本問題之外，其實最重要的還是容納量的問題，因為整個容納量如果由大寮來容納會容納不下，烏松還必須去建置。另外還有一部分就是，大寮本身面臨到除了設施所需要的維修空間之外，我們還有配合整個土地開發，同樣烏松也必須帶動整個周邊的發展，讓整個自償的部分可以再提升。所以有關邱議員指教的部分會再做考慮把它納入評估，但是因為這一部分除了成本之外，還是必須要考慮到容量的問題。否則到時候全部拉到大寮其實是容納不下，以上跟邱議員做報告。

主席（陳議員玫娟）：

觀光局曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

的確湖泊觀光在高雄是一個很值得推動的一個觀光型態，包括澄清湖都是我們行銷的重點，金獅湖、蓮池潭還有愛河這都是我們重點的，當然在澄清湖得月樓，從那邊經過真的很漂亮，如果它是一個重要的新景點，我們願意全力來把這個地方…，看看能不能夠促進它的觀光。

不過剛剛議員也提到自來水公司，因為這個地方的權管單位是自來水公司，自來水公司他們的確是委外招標，得標的廠商他大概要營運到 108 年 3 月，所以我們再跟自來水公司討論，因為高雄市政府過去在整個澄清湖也有很多的合作，每一年都有一些工程的修繕，他們之前沒有把這個地方納入需求，我們再跟自來水公司討論一下，我們還有一位是自來水公司的董事，我們也會透過董事大力的跟自來水公司爭取，是不是可以不要把一個這麼漂亮的景點放在那裏，然後要到明年的 3 月才要解決這個問題，所以我們跟他溝通看看，謝謝。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝邱議員的質詢，休息 10 分鐘。（敲槌）

繼續開會。（敲槌）接下來請王耀裕議員質詢，時間 15 分鐘。

王議員耀裕：

有關今天交通部門的質詢，本席也列出幾個議題，就針對地方的發展來跟市政府的交通局部門的處長共同來爭取，為高雄地區的交通建設，以及市民朋友的交通便捷性來努力。

首先針對我們一直爭取的，高雄捷運紅線怎麼讓他延伸到林園，這一點相信市長、局長還有捷運局所有的主管，大家都很努力，不過我們現在唯一感到憤憤不平的就是高雄捷運的紅線，岡山到路竹線都已經在交通部已經核准，不過小港到林園光是這一段距離不長，大概 12 公里。這 12 公里我們一直爭取，也在這一次初步的綜合規劃案，有做一個評估。目前在其中的一個計畫報告裡面，本席覺得這裡有五個方案，當然列出了這五個方案，其中方案三，12.02 公里，這個方案三就是直接由高雄捷運紅線拉到林園，從小港拉到林園，不用做輕軌、也不用再做車廂的更換，就是把軌道做延長，這是一種未來長遠的規劃，而且帶動整個地方的發展，因為方案三除了從小港延伸到林園以外，屏東縣也一直在爭取，未來就可以從林園延伸到大鵬灣、東港，甚至到達屏東縣的其他地方，高雄市要發展，這是市民大家的心聲，如何將 R3 小港站延伸到林園？本席希望在這次捷運局的初步評估報告裡面，一定要將方案三列入重點。

如果要使用平面輕軌延伸到林園，本席認為是浪費錢，雖然平面輕軌只需要花一、二百億，而這條紅線捷運延伸線大約需要三、四百億，但要做就要做對

將來有效益的，如果是做一半或是做了沒達到經濟效益，這一條平面輕軌視同無效，而且還會造成台 17 線沿海公路的交通混亂、車禍頻傳，未來的交通大紊亂是可預期的。請捷運局長針對捷運 R3 的延伸案做答復。

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：

感謝主席、王議員對捷運小港延伸到林園線長期以來的關切。有關小港林園線的部分，目前進度到期中報告，送進來的有五個方案，在這五個方案裡面，針對不同方案有不同需求和不同的條件因素，王議員提醒採用方案三的部分…。

王議員耀裕：

對。

捷運工程局吳局長義隆：

方案三本身將近 500 億，其他平面的部分…。

王議員耀裕：

局長，沒有那麼多吧！哪有 500 億，只有 400 多億。

捷運工程局吳局長義隆：

對，476 億多。因為期中報告部分我們會召開審查，我們會找專家、學者和市政府相關單位共同討論。王議員建議，因為平面輕軌對於路口的影響以及平面運作的部分，其實沒有像延伸來得順遂，相關意見我們會納入審查會討論，以上向王議員說明。

王議員耀裕：

局長，還有一點，岡山到路竹線的總距離好像是 14 公里多。

捷運工程局吳局長義隆：

14.2 公里。

王議員耀裕：

14.2 公里為何需要花二、三百億？而這一條 12 公里的卻需要花四百多億，怎麼計算的？

捷運工程局吳局長義隆：

因為第三方案裏面有地下化的部分。

王議員耀裕：

地下化之後再銜接高架的部分嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

從目前的 R3 一直延伸到鳳鼻頭之後再銜接高架部分，所以這一段有 7.1 公

里是地下化，4.58 公里是高架，所以地下化部分造價會比較高。

王議員耀裕：

地下化部分不用做那麼長，只要延伸 3 公里之後就銜接高架的部分。

捷運工程局吳局長義隆：

當然，如果能夠趕快銜接高架是很好，但是目前會面臨影響國 7 的部分，如果這二條都做高架的，在路幅上會影響更大，因為高架的還要有落墩。另外，路廊對沿海路的影響及衝擊也會更大，所以現在我們先做地下化延伸之後再做高架部分。

王議員耀裕：

所以會比岡山到路竹線的造價還高。

捷運工程局吳局長義隆：

因為平面高架的和地下化的造價差異會很大。

王議員耀裕：

對，會有落差。請捷運局支持方案三，多花一點錢做有效益的才有用，如果只花一、二百億那個方案，對地方發展不大，對地方也沒幫助，做了也沒人搭乘。局長，謝謝你。

剛剛捷運局長有說到國道 7 號，今年環保署召開環境影響評估的範疇界定，連續開 13 次會議，針對光明路案及高屏溪西側案撤案，本席擔憂會不會之後又將這二個方案拿出來討論呢？這二個方案本席在市長施政質詢時談過，因為光明路案是針對整個林園和大寮地區的一些肥沃土地，包括住宅區和農地，如果從這裡經過，對地方的整個發展，不論是農業、住宅或商業都會帶來直接衝擊，回歸原路線是最好的方案。當然，如果要考慮高屏溪西側案也是可以，問題是高屏溪西側案的長度會更長，交通部可能多了一些經費上的考量，所以目前的新進度如何？會不會交通部又把光明路案硬納進去，請局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

交通局陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝主席、王議員對國道 7 號的關心。國道 7 號很遺憾一直還在二階環評的範疇界定，103 年開始到現在已經開了 13 次會議，還沒有完全結束，在這個過程進入範疇界定之前，有很多環團團體去參加環評會，提到主方案不好，以及哪裡有問題等等，所以應該把替選方案放在二階環評裡面評估。剛才看到議員提到的那個文…。

王議員耀裕：

撤回了。

交通局陳局長勁甫：

撤回了，表示那二個案不會再納入評估。

王議員耀裕：

喔！不會再提了。

交通局陳局長勁甫：

會有這二方案，是因為以前環團想要阻擾主方案。

王議員耀裕：

所以那二個方案撤回就不會再拿出來嗎？

交通局陳局長勁甫：

撤回就是不再納入考慮。

王議員耀裕：

另外，局長，國道 7 號如果按照進度，什麼時候可以確定呢？

交通局陳局長勁甫：

謝謝議員的關心，我們也很關心進度，因為這是環評會的進度，所以看起來也沒有任何的…。

王議員耀裕：

所以環評還沒有整個完成嗎？

交通局陳局長勁甫：

還沒有整個完成範疇界定，就是二階環評要做哪些事情要先確定，這叫做範疇界定，範疇界定之後才會進入二階環評，二階環評還需要一段時間，因此現在還未完成範疇界定的工作。

王議員耀裕：

等於整條路線還未定案嗎？

交通局陳局長勁甫：

還未定案，也還未做第二次環評。

王議員耀裕：

所以還在環保署的範疇界定嗎？〔是。〕好，希望未來開會時，交通局本著原方案路線，以及未來的規劃方案能夠改善交通動線，讓地方發展。〔是。〕

另外要請教交通局長，今年的交通罰鍰編列 15 億嗎？

交通局陳局長勁甫：

是，過去幾年都是編 15 億。

王議員耀裕：

去年編列 15 億，今年的執行量，依據本席瞭解已經收 16 億嗎？

交通局陳局長勁甫：

沒有，16 億是年度的結算。

王議員耀裕：

到年底嗎？

交通局陳局長勁甫：

到年底。

王議員耀裕：

執行到現在收多少呢？

交通局陳局長勁甫：

目前 1 月到 9 月的違規罰鍰收入是 11 億 8,400 多萬。

王議員耀裕：

11 億嗎？

交通局陳局長勁甫：

大概年底還會有…。

王議員耀裕：

11 億是到 9 月嘛！

交通局陳局長勁甫：

到 9 月。

王議員耀裕：

還有一季啊！10 月、11 月和 12 月。如果再一季，照這樣，又超過 16 億了。

交通局陳局長勁甫：

應該差不多在 15、16 億左右而已。

王議員耀裕：

如果可以，這樣就好了，不用再增加了，因為老百姓的荷包有限。當然，在交通執法上應該可以怎麼做，讓大家能夠遵守交通規則，而不是一直罰他們，罰到最後他們都麻痺了，麻痺了還是一樣闖，所以罰鍰收入沒有必要再增加。

交通局陳局長勁甫：

因為我們歲入編 15 億的罰鍰收入是根據過去幾年決算的情況，絕對不是因為我們編了 15 億就一定要達到 15 億，如果可以像剛才議員所提到的，我們不見得要開罰單，而是讓民衆可以了解怎麼樣去配合守法。

王議員耀裕：

可以守法，對，這樣是最好的。

交通局陳局長勁甫：

當然，我們不是以 15 億為目標。

王議員耀裕：

好，也請局長再和警察局互相配合，不要說你們編出來，警察局就要按照你們的目標去執行，你們編 15 億，他就要拚 16 億、17 億，不要用這個目標來對老百姓造成負面影響。

交通局陳局長勁甫：

我們會再和警察局協商。

王議員耀裕：

好，請坐。接著，高雄馬拉松耐力賽本來要在林園清水岩舉辦一場，後來變成停賽停辦。當初要舉辦的新聞出來，很多民衆都非常響應，高雄市政府觀光局、體育處也是指導單位之一，可是現在卻突然停辦停賽。針對全台灣重要的馬拉松，是不是高雄市沒有重視，只讓民間社團自己在那邊運作？其實根據本席了解，停辦的原因就是因為經費的關係，因為社團經費不夠啊！這樣停辦停賽對地方來說也是一種影響，對高雄市政府來說也是漏氣，而且當初報名也都有向…。

主席（陳議員玫娟）：

延長 3 分鐘。

王議員耀裕：

清水岩山海馬拉松是林園第一次舉辦，第一次舉辦就要停賽，對高雄市來說也是一種打擊，所以等一下也請局長針對這個問題做答復。

另外，林園、大寮一日遊活動年初有辦過，林園地區是去年 12 月舉辦，大寮地區是今年 1 月舉辦，可是到最近，很多民衆都說觀光局一日遊活動好像停擺了，沒有繼續推，觀光局是不是可以讓高雄市 38 個行政區整個聯合起來，用一日遊活動吸引外地遊客，或是讓高雄市的觀光業或產業與農漁業特產結合做行銷，這也是觀光局主要的承辦業務。所以目前很多林園、大寮的民衆都在反映這樣的活動好像停擺了，觀光局好像都不太推了。

局長，除了林園、大寮，包括 38 個行政區，很多地方都有自己的特色，可以和觀光旅遊、產業、農漁特產結合做行銷，高雄市也可藉由這樣花少少的錢，吸引產業來做生意，讓外地遊客，包括我們本地高雄市市民可以來參觀，遊客不僅來旅遊，還可以買東西、來這裡消費，這是觀光局應該要做的。是不是請觀光局長針對這兩個議題來做答復？

主席（陳議員玫娟）：

觀光局曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

王議員提到的兩個問題，第一個是關於清水岩山海馬拉松的問題，這是由林園清水岩路跑協會主辦。

王議員耀裕：

由市政府掛名指導。

觀光局曾局長姿雯：

協會是主辦，當時舉辦記者會是因為我們希望結合運動、觀光，所以由教育局體育處擔任指導單位，結合民政局與觀光局，希望能夠做一個跨局處的整合，我們才全部都加進來。希望透過由民間自主辦理，搭配運動推動帶動周遭觀光。但是後來據我們所了解，協會從開始報名到現在報名人數未達到 1,000 人，它原來的目標是希望能夠達到 1,000 人。另外，當然，它還有一些其他的問題，所以他們就自己公告停賽，這個部分並沒有告訴觀光局，他們並沒有知會我們。〔…〕它是搭配林園洋蔥節，因為當時林園的人比較多，所以是搭配洋蔥節來舉辦，因為主辦單位也是民間單位，不是政府部門，我們只能尊重地方協會的決定，他們決定要停賽…〔…〕這個案子基本上主導的單位是在體育處，不是在觀光局。〔…〕我們是配合。〔…〕對，主要是體育處。

再來，第二個部分是剛才議員提到林園、大寮的觀光一日遊活動，我相信很多議員也都提到不希望都只有一日遊，其實我們舉辦一日遊是一個行銷的活動，我們藉由林園、大寮的魅力觀光這樣一日遊的活動，希望整理很多在地協會的資源，所以把很多協會都納進來。例如我們有在地老街巡禮、還有推出「天地掃」，以及大寮的紅豆粿，我們把 DIY 的資訊全部整合起來，帶動在地特色，把它串成遊程，並把資源整理起來，推出兩本觀光手冊，一本叫做《細說林園》，一本叫做《細說大寮》，這些資訊都放在旅服中心與高雄旅遊網，都可以供民衆下載，希望吸引更多自由行客人。剛才議員說停擺，其實並沒有停擺，我們把這個資源整理好了以後，今年有一條自行車路線，就是帶民衆到林園去騎自行車，在騎自行車的過程裡面，也帶他們到地方協會做 DIY。

我們希望不是只有在林園、大寮舉辦，因為現在民政局也有一些特色活動在地辦理，觀光局的部分是希望整理在地觀光資源，把它整理起來以後集成一冊資訊或電子書，放在網路上讓民衆都可以去查詢，未來如果要到當地觀光，可以從中去取得這些資訊。我們也希望不只是藉由一日遊活動帶動觀光，也推動很多踩線團，也把一些踩線團帶到林園、大寮，而且不只是這裡，有一些踩線團的行程也都搭配遊程安排。例如也會帶到海線去，大概是以這樣的方式在推動在地觀光。〔…〕如果是一日遊活動，我們有統計，因為那個比較好統計，例如林園，一天大概是帶 1,000 多人進去林園，大寮則少一點，差不多是七、八百人。但是從那時候到現在的遊客，我們沒有辦法做統計，因為有些是自由行，我們沒有辦法去統計遊客拿到旅遊資訊以後到這裡玩的有多少人，除非是團客，所以這部分比較難統計。〔…〕我也請我們同仁去問了，詢問在

地協會有沒有因為我們資訊的推出，協會很明顯發現來遊玩的人變多了，來這裡做 DIY 的人也變多了，我們才能統計去那邊做 DIY 或是去消費的人數。〔…〕對，沒有錯，那個都在我們的遊程裡面。〔…〕好，我們會再繼續努力，謝謝。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝王議員的質詢。接下來請劉議員馨正質詢，時間 15 分鐘。

劉議員馨正：

首先，我想請教觀光局曾局長，你的業務報告裡面有提到我們在知名旅遊指南裡面，名列全球 10 大最佳旅遊城市之一，是亞洲唯一入榜的城市，按照這樣來說，高雄市的觀光應該是發展得不錯，是不是？請局長回答。

主席（陳議員玫娟）：

曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

這是一個旅遊指南《孤獨星球》所做的調查，議員說如果按照這樣來說，是不是就代表我們的觀光發展得不錯？我們不敢這樣說，不敢以「觀光發展得不錯」自居，但是希望未來對高雄整個觀光是有幫助的，因為這個知名的旅遊指南是具有全球公信力的。

劉議員馨正：

我不是看衰自己，但是我們真的有比東京好嗎？會比京都好嗎？會比杭州好嗎？當然，我是滿懷疑的。從你的報告裡面，你說國外旅客來我們高雄的人次減少 29%，來台灣是負成長 14%，來高雄的是減少 29%，你認為高雄目前推動觀光最困難的問題是什麼？

觀光局曾局長姿雯：

我們現在推展觀光，就像這個數字所顯現的，從全台住宿旅客來看，國外旅客住宿人次也是減少的，減少了 14% 至 15% 左右，高雄的部分是減少 29%。當然，最大的原因是前幾年陸客來台人次大幅成長，但是從去年下半年開始到今年衰退得滿多的，因為陸客的人數多，所以這樣的衰退對觀光市場一定造成很大的影響，如果議員要問最大的困難是什麼，其實從這個數字上就可以顯現出來，我們的確在推動…。

劉議員馨正：

就是陸客的問題嘛！是不是？

觀光局曾局長姿雯：

不是，我們到國外推動觀光，最重要的還是知名度，一定要打開我們的國際知名度。

劉議員馨正：

局長，我們去東南亞不是南向嗎？招商的結果是怎麼樣？

觀光局曾局長姿雯：

我們到東南亞，去年走得比較勤，有去參加旅展，有去做一些行銷，在這個過程裡面，不管中央也好或地方也好，都有一些獎勵旅遊的措施。從數字上看起來，在亞洲其他國家是成長滿多的，是成長 174.45%，在這個過程裡面…。

劉議員馨正：

局長，請坐，知道了。看一下目前觀光客到台灣的人次，你的報告說從 1 月到 6 月，局長，你看一下，東南亞旅客到台灣觀光，未來到底會是什麼樣的情況，我認為值得擔心。你看，6 月份東南亞來台旅客是 18 萬人次，後來就往下掉，9 月份掉到 15 萬人次，7、8 月則是掉到 13 萬人次，但是你覺得還是不錯嘛！因為一直在推南向。你看像馬來西亞，也是從 6 月最多的時候往下降，到 9 月才恢復到 3 萬多人次，新加坡也是。大陸呢？你看 6 月到 9 月，從 18 萬人次增加到 22 萬多人次。這是到台灣的外國旅客人次。

如果說到台灣是這樣的情況，那麼到高雄呢？從你的報告裡面也可以看到，我們國家整體來說要全面推動新南向，但是績效是不好的。反觀，以大陸來說，我們沒有去著力、沒有去努力，但是大陸來台人次卻從 18 萬增加到 22 萬，從 6 月到 9 月這 4 個月，局長，你看到這個數字之後有什麼感想？

主席（陳議員玫娟）：

曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

議員這個數字是來台的旅客數吧！

劉議員馨正：

對，來台旅客數。

觀光局曾局長姿雯：

來台旅客數裡面，我們看馬來西亞好了，6 月是 4 萬 3,000 多人次。

劉議員馨正：

7 月份就變成 2 萬多人次，8 月份和 9 月份都是 3 萬多人次，事實上我們的效果是不怎麼顯著的，甚至於往下跌，所以高雄要特別注意。但是對於陸客來說，到台灣的反而是在增加的。局長，你看一下，6 月份的時候，日本旅客是 14 萬多，到 7 月份的時候是 13 萬，到 8 月是 17 萬，9 月是 16 萬。局長，你知道日本到高雄的旅客平均每個月大概是多少人次嗎？

觀光局曾局長姿雯：

到高雄的日本旅客差不多是 3 萬多人次，議員是用平均嘛！對不對？

劉議員馨正：

局長，這是每個月份。

觀光局曾局長姿雯：

對，是 1 到 6 月。

劉議員馨正：

一年到高雄的日本旅客有多少？

觀光局曾局長姿雯：

差不多 3 萬多人次。

劉議員馨正：

怎麼會只有 3 萬多呢？一年怎麼會只有 3 萬多人次？

觀光局曾局長姿雯：

一年嗎？不是，議員剛才問我的是一個月，你說平均每個月嘛！

劉議員馨正：

對，那麼一年到高雄的有多少？

觀光局曾局長姿雯：

每個月 3 萬多，一年差不多是 30 幾萬吧！我手上看到的差不多是 37 萬左右。

劉議員馨正：

是嗎？副局長，你能不能告訴局長，日本旅客到高雄一年只有 30 多萬人次而已嗎？

觀光局曾局長姿雯：

議員看到的是入出境的數字，高雄所能夠拿到的是住宿的人次。

劉議員馨正：

局長，平均來說，你看它每個月的數目字，一年不是只有 30 幾萬而已，你們仔細看一下，日本到高雄旅遊的旅客平均是 17 萬人次。

觀光局曾局長姿雯：

一個月嗎？

劉議員馨正：

平均一個月是 17 萬人次，每年到高雄的人次差不多是 100 多萬出頭。所以，局長，它平均的數目…。

觀光局曾局長姿雯：

沒有啦！議員，我可不可以向你說明一下？

劉議員馨正：

不是，你說的那個是住宿。

觀光局曾局長姿雯：

你剛才說的是來台人次吧！但是你問的是日本旅客來高雄人次，去年大概是 35 萬多人次，今年我們上半年差不多是 16 萬多人次，平均除起來，一個月大概是 3 萬多人次，一年大概是 30 幾萬人次，這是高雄的部分。

劉議員馨正：

局長，我們的努力展現的效果是不彰的。

觀光局曾局長姿雯：

我們會再繼續努力。

劉議員馨正：

以這樣看，中國大陸來客數，我們沒有去努力就一直在增加。

觀光局曾局長姿雯：

我們從來沒有放棄中國市場，包括去北方 10 省，有去參加旅展，我們也掌握這個數字，以 8 月入出境的數字來看，陸客來台人次有回升一點點，8 月大概增加 1,500 人次，9 月大概增加 1 萬人，所以這是按照入出境的資料看出來的，所以這的確像議員所說的…。

劉議員馨正：

你認為到現在為止，你剛剛也講到澄清湖，那麼我們觀光的景點設備，你認為要有魅力應該具備哪些條件？

觀光局曾局長姿雯：

景點的魅力，第一個，景點基本的條件，我們對審美的觀念當然有一個通則，所以基本上它要漂亮。比如說我們的美濃湖就很美，因為在網路上都可以看到。

劉議員馨正：

你真的認為美濃湖光是這樣就有魅力嗎？局長，你認為一個觀光景點最重要的魅力在於什麼？

觀光局曾局長姿雯：

基本上它要夠漂亮，第二個，它的服務必須要非常的友善。

劉議員馨正：

就這樣子嗎？

觀光局曾局長姿雯：

因為議員問我最主要的，所以大概是這樣子。如果是這樣的話，那我們觀光不用做了。你知道嗎？我們的觀光景點有杭州、東京或其他地方好嗎？美濃湖就是中正湖，包括澄清湖，國外都比我們美得太多了。如果你光是這樣的條件去發展觀光的話，局長，我們的觀光是不用做了。

觀光局曾局長姿雯：

這件事情，我們當然都有思考，因為有的景點，如果要跟其他的國家比，剛

議員說跟京都比，我們比不過他們的。

劉議員馨正：

局長，要我們有的東西是別人沒有的。

觀光局曾局長姿雯：

是，沒有錯，要有一個獨特性。

劉議員馨正：

那我們要怎麼去創造我們有、別人沒有的東西呢？澄清湖的特色在哪裡呢？中正湖的特色在哪裡呢？人家爲什麼要來呢？你爲什麼到京都去？人家爲什麼到杭州？因爲杭州風景很好，還有什麼特色？局長，如果你要推動澄清湖的觀光，它最具有魅力和最具宣傳的是風景嗎？

觀光局曾局長姿雯：

澄清湖當然有它發展的歷史。

劉議員馨正：

它是風景嗎？有什麼特色可以讓外國人到我們澄清湖去的？我們在座的主管幫忙答復一下有什麼特色？中正湖可以讓人家去美濃，條件是什麼？我們在座的答復一下看看？幫局長回答，是什麼特色？有什麼條件讓人千里迢迢的跑到澄清湖、美濃或旗山去？是我們的風景嗎？請問在場的。

觀光局曾局長姿雯：

當然還有我們在地的一些歷史文化和人情味，這都是獨特的。我們客家文化非常有獨特性。

劉議員馨正：

客家有什麼特色，你可以做爲宣傳的？

觀光局曾局長姿雯：

像我們有一些踩線團，他們來時都會帶他們去體驗客家文化，譬如我們有紙傘。

劉議員馨正：

光是客家文物館那是不夠的。你先講澄清湖，我們一個個談，有什麼魅力？

觀光局曾局長姿雯：

澄清湖本身兼具了整個湖，它其實基本上是自來水公司在管理，所以它的水很乾淨。

劉議員馨正：

真的很值得外客過來看嗎？

觀光局曾局長姿雯：

當然在澄清湖還有一些建設，譬如它的九曲橋。

劉議員馨正：

我們推動觀光發展的概念，第一個要做什麼？魅力嘛！讓人家願意千里迢迢到高雄來。到旗美地區，我們要做什麼東西？要有啊！在場的主管能不能答復一下？局長，要請誰來回答？

觀光局曾局長姿雯：

向議員報告，景點的部分如果要再活化是有困難的。

劉議員馨正：

如果我們光是風景的條件，沒有辦法創造國際的旅遊，包括整個高雄市，你知道嗎？因為比我們條件好的、風景好的地方實在太多了。他為什麼要到高雄來？在整個高雄的自然景觀裡面，旗美地區是最好的，對不對？自然景觀是不錯，但是要跟別的地方比，還是不行，但是還是有我們自己的特色。除此之外，人家為什麼千里迢迢要來？

觀光局曾局長姿雯：

我有跟一些部落客談過新的景點。

劉議員馨正：

局長，澄清湖可以吸引陸客，它是蔣介石待過的地方，可以好好的去做宣傳。為什麼它對日本、對陸客都有吸引力，你知道嗎？這些地點好好的宣傳。對我們中正湖來說，你去改名了，將來…。

主席（陳議員玫娟）：

延長 3 分鐘。

劉議員馨正：

歷史會給你們今天的作為會有應得的評價，你們所做的這些事情，扼殺了美濃的觀光，你知道嗎？你們有沒有去了解旗美地區，有什麼東西可以吸引陸客和日本人來？

觀光局曾局長姿雯：

旗美地區嗎？〔對啊！〕有啊，很多！旗山的老街、美濃的客家文化、板條小吃，這些都是吸引日本人來的因素。

劉議員馨正：

局長，你怎麼有辦法去吸引陸客和日本人來呢？

觀光局曾局長姿雯：

剛剛議員講到一個很好的觀點…。

劉議員馨正：

局長，你要了解旗美地區的歷史文化，雖然你是旗山人，但是我覺得你了解不夠，都不知道中正湖的由來。以前是沒有湖的，因為有這些典故包括旗尾山，

旗尾山以前都是在對抗，你知道嗎？對陸客來說，以前這邊都是蔣介石爲了反攻大陸在訓練阿兵哥的地點，你們把這些可以說故事的典故，卻把它扼殺掉了，你們無視於這些歷史事實的存在。包括澄清湖，蔣介石有待過那個地方，爲什麼不好好做宣傳呢？不要碰到蔣介石就好像洪水猛獸一樣，這是觀光財，觀光應該和政治分開。如果你要真正發展觀光，就應該要跳脫意識形態，如果不這樣的話，觀光是沒有辦法發展的。美濃人最後會給你們一個最好的定論，到底對美濃的觀光做了什麼事情？那麼有歷史典故、有文化可以講的、可以吸引人到美濃來的，你們把它扼殺掉了。

再來，交通局長，請教一下，關於我們的旗美地區，你有沒有注意到杉林和美濃的關係非常密切，兩個都是客家地區，交通是不是…。

主席（陳議員玟娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

我想美濃和杉林地區是緊鄰在隔壁的。〔…〕是。〔…〕如果有這個需求，我們當然很願意去增闢這樣的公共運輸。〔…〕對，我來了解一下它真正的需求，看是用固定的班次或什麼替代的班次，可以朝這方面來思考。〔…〕好的。

主席（陳議員玟娟）：

謝謝劉議員的質詢，接下來請李議員眉蓁質詢。

李議員眉蓁：

謝謝主席，我的時間跟蔡金晏議員聯合質詢。

蔡議員金晏：

謝謝李議員，有一件事情我想請問車鑑會新任的許主委，之前有接獲民衆陳情，是屬於車禍鑑定的個案問題，它是屬於 A1 的事故。我們先從側面或者從某當事人去了解，其實證據就是一台公車跟一輛機車有擦撞的問題，後來只剩下有公車的影片，公車它有六到八個鏡頭的影片，很可惜！雖然他全程都有拍，不過在撞擊點是沒有畫面的。這就會衍生一個問題，不管我們鑑定的結果有多麼客觀，對於來陳請的是女騎士的家人，女騎士其實也已往生了，他們對於因爲看不到畫面，我想車禍的鑑定有很多的部分，每位委員都有自己的專長，我相信是盡量做到客觀、公正。不過在客觀、公正的前提，如果我們有確切的證據，明確的證據就像我們講的影片，更可以幫助做鑑定。

我有一個建議，其實在這個案裡面，有一個可惜的地方，女騎士往生後，家屬都在忙著辦後事，一般傳統的后事大概一星期、兩星期。請問車鑑會許主委，你知不知道警察局他們的監視系統是保存多久？請許主委答復。

主席（陳議員玟娟）：

請許主委答復。

交通局車輛行車事故鑑定委員會許主任委員綺佑：

有關警察這邊的監視器的保存期限，我還不太知道。

蔡議員金晏：

沒關係，你知道就知道，不知道也沒關係，所以你不清楚，我跟你報告是一個月。我剛剛說傳統習俗，他們在忙後事就已經半個月了，這個個案等到他們想去調閱時，已經超過一個月的期限。據我所知那附近也有監視器，像剛剛的個案，如果有監視器輔助的話，更多的證據其實可以讓我們車鑑結果更為準確。我這樣講有沒有錯？

交通局車輛行車事故鑑定委員會許主任委員綺佑：

是的。有關我們在做鑑定，如果說有當事人保存行車紀錄器或者街道附近設有路口監視器，在判斷上就更為容易。

蔡議員金晏：

主委，從這個個案，未來我不知道這是交通局的業務或是車鑑會的業務，我們能不能跟警察這邊，上星期我講過 A1 事故從 200 多件掉到 160 件，但是還是會發生。目前的 A1+A2 有 5 萬多件，有沒有辦法我們主動要求警察局 A1 事故的部分，至少事先 A1 事故的紀錄保存，因為往往這種 A1 事故，後續的民事賠償也好、刑事也好，都有很大的程序要走。我們能不能主動要求警察局，先把證據儲存起來，其實量不多，去年就只有 160 件，我們先回去想想看，車鑑會能不能做？交通局能不能做？警察局能不能做？我們建立一個機制，讓後續的車鑑不要讓更多民衆感到對車鑑有不信任產生。因為時間有限，我們會後再研討。

交通局車輛行車事故鑑定委員會許主任委員綺佑：

這部分我們會請警局這邊能配合辦理，事實上如果他們現在有這方面的證據，檢送證據到車鑑會來的時候，還是都是會附的，也希望將來他們在現場處理時更能注意這方面證據的保存。

蔡議員金晏：

你們去了解現場的狀況是怎樣。好，謝謝。

李議員眉蓁：

我在交通局的業務報告有看到，交通局有提到幾項業務，為配合推動高雄好行公車，第一個文化觀光公車，為便利市民、觀光客在本市從事文化觀光旅遊活動，推動「文化觀光公車」一票通票。可以暢遊哈瑪星、舊城、鳳山、紅毛港，以及大樹祈福公車，這五條文化觀光公車，還可以免費轉乘市區公車。

其實在業務報告裡面，沒有提到公車到底業績是怎麼樣的？我也不知道觀光局，還有交通局這邊，你們是不是有搭乘過這樣的觀光公車！等一下再一起回答。很奇怪！我們推動這樣的觀光公車，交通局來配合觀光局，在業務報告也沒有提到我們的績效，其實這五條觀光公車應該業績不是很好，所以就沒有把它提出來。

本席就不想如同以前的鴨子船，剛開始轟轟烈烈、到後來狀況不佳，我不知道各位局處首長了不了解，現在狀況不佳的鴨子船，到底狀況不佳到什麼程度？我在 FB 裡面有看到一些訊息，大家看 9 月 23 日停駛 1 天、9 月 24 日停駛 1 天、9 月 29 日又停駛、9 月 30 日也是停止服務；10 月 5 日又停班、10 月 6 日機械因素也是停駛，10 月 7 日、10 月 18 日、10 月 20 日、10 月 28、29、11 月 3 日到 11 月 5 日全部通通都停駛。我不知道當初市府堅持要買這兩條鴨子船到底是為什麼？到現在要買鴨子船的現在已經退休了，爭取的議員也沒有選上，這樣讓我們花了一台 2,500 萬，兩台 5,000 萬的鴨子船現在是這種狀況，我不知道交通局要怎樣處置這兩條鴨子船？

接下來，我們看一下遊客對鴨子船的一些評論，這也是在 FB 裡面遊客的感想。昨天 11 點到駁二購買了 12 點要出發的票，到了 11 點 45 分準備出發時，票務人員說人太少只有兩位，要 1 點才開，但他要去坐飛機，就說下次到高雄，一定不會再來了。再來，另外一個朋友說，我預約了 3 次，每次都停駛，不知道要到何年何月才坐得到鴨子船。第三個要來高雄觀光坐鴨子船的，他說搭乘 10 月 28 日下午 3 點的班次，發現車上非常的髒亂，他兒子馬上流鼻涕，表示裡面的地毯好像都沒有清洗過，行駛到下水道時，司機又說沒有辦法轉彎，後來又到高雄橋上面，又聽到司機跟公司求救說煞不住車子，快撞到前面的車子。

這麼危險的鴨子船到現在到底是在幹什麼？交通局長到底水陸兩用車現在是怎麼了？為什麼有這樣多的問題？當初買 1 台 2,500 萬，明明知道它的規格、維修什麼的都非常麻煩，市府堅持要買，現在故障連連，然後營業時間也非常不正常，到底現在的水陸兩用車是誰負責修理？我們有沒有能力修理？如果與其這樣子，是不是不要再營業會比不營業還要好？這樣子只是一直替高雄減分。這部分請交通局長回答。

主席（陳議員玟娟）：

請陳局長回答。

交通局陳局長勁甫：

謝謝李議員對鴨子船的關心，目前這兩艘鴨子船是在 8 年前購買的，當時的規範也在外觀上，還有它的內部都沒有這樣的規範，是因應大客車的規範裡面，去做一個制定的規範，所以他整個也沒有辦法跟外面互動。這部分我們在

引進雙層巴士的同時，鴨子船未來如果還有新造的話，就可以有互動性的部分。8 年下來我們也發現它的零組件，因為當時是國外進口，所以很多零組件都是需要仰賴國外原廠的配件，所以在維修上面確實會造成比較大的困難。目前這兩艘鴨子船是交給港都客運來經營，議員有提到有些需要改進的地方，我都持續要求來改進，我看到的營業資料，他們的業績成長，比前幾年有相當的成長。不可否認的，這個車輛已經老舊了，我們也爭取到交通部的購車補助，希望能夠趕快有新的鴨子船進來加入營運，這個部分會持續跟港都客運要求。

李議員眉蓁：

這個回答跟當初 8 年前的回答一樣，我們的業績有在成長，鴨子船一台只能搭 58 個人，業績成長在哪裡我也不知道。再怎麼樣這 8 年來，兩艘鴨子船，一艘 2,500 萬，兩艘 5,000 萬，再加上這 8 年的維修、營運，我們的業績成長到底替高雄市賺了多少？我相信應該是虧了非常多錢。當初就已經強調過，不要因為買而買，結果來到這邊 8 年後卻是這樣的狀況，等於讓高雄市民又浪費了大概 1 億多的納稅錢，包括它的營運，我算起來大概是這個數字。所以其實很多規劃，如果有時候我們爲了做而做，卻沒有達到預期的效果，就應該要放棄，不要那麼堅持，否則一個錯誤的決定要花這麼多錢，對我們高雄是非常扣分的。我剛剛提到的那些，大家看了真的會很汗顏，因為來高雄卻沒有替高雄加分之外，還說再也不會來高雄了，看到這樣的資料，我們的努力是不是就被遺忘了，大家會覺得非常的失望。

剛剛局長有提到雙層巴士，我知道現在有雙層巴士，但是現在營運的狀況怎麼樣，局長大概也知道。雙層巴士現在好像有東西向和南北向兩條路線，由愛之船到國賓站；夢時代各線作爲起點，串聯駁二特區、哈瑪星、高雄展覽館。其實文化公車和雙層巴士的營運績效如何，雖然你們在業務報告裡面沒有提到，我也在這裡找到了資料。現在看一下交通局的資料，現在文化公車的搭乘情況，舊城每車次人數 2.7 人，你看看這樣的數據，哈瑪星每車次的人數 4.43 人。所以我們的客源這麼稀少，現在又有雙層巴士加進來，到底這樣的路線是不是一直爲了配合觀光變成賠錢的路線。我再串聯到現在高雄市的旅館平均房價，從 100 年的 3,000 多元，到現在 105 年的 2,100 元。大家看一下這個數據，我們的文化公車和觀光的配合，到底要如何救起來？在此我要請教觀光局長，講了這麼多，交通局爲了配合觀光規劃這樣的路線，卻一直在賠錢。觀光局現在面臨的狀況就是房價也一直下跌，剛剛也有很多議員提到，有很多旅館倒閉，你也說有很多旅館倒閉。目前這樣的狀況，交通局爲了配合你們做觀光業一直在賠錢，我們應該要如何救觀光？請觀光局長回答。

主席（陳議員玫娟）：

曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

高雄市沒有很多飯店倒閉，沒有這件事。我們目前有一些新增的，當然有一些歇業的，這部分大概有 13 家，但是我們有 19 家是新設的。所以不管是飯店的轉型或是新設，業者有他們的評估，所以這個我要再澄清一下。

第二、在推動觀光的部分，交通是一個很重要的因素。除了文化公車以外，其實我們有兩條路線「哈佛線」和「大樹祈福線」，這個部分有搭配我們的「好玩卡」。所以未來在觀光推動的部分，有這種新型態的玩法，我們在旅展的時候也都有行銷雙層巴士和文化公車。另外，我們跟交通局會去討論鴨子船的部分，看怎麼樣能夠結合？過去這個部分，的確觀光局跟交通局並沒有一個結合的方案，未來要看這個船的營運狀況，假設它要繼續營運的話，我們就是要搭配觀光推動的部分一起來行銷；假設在經營上有其他的考量，當然就另當別論。

李議員眉蓁：

觀光，當然交通非常重要，但是我們不能因此而一直賠錢，是不是表示我們規劃得沒有很好，必須要做一些其他的改變，也不能一直這樣下去。我剛剛講的那個數據，真的是看了也有點嚇到，2.7 人…。

主席（陳議員玫娟）：

延長 3 分鐘。

李議員眉蓁：

就是這樣的數據，沒查不知道，一查之下也很驚訝，這個數據實在太驚人。提出這樣的數據只是提醒局處首長，這樣的方式是不是已經不適合了，我們應該要來改變策略了。

我知道現在輕軌不能刷悠遊卡，一卡通未來也還不知道到底還能不能繼續在台北捷運使用。悠遊卡和一卡通是現在北、中、南民衆拿得最多的卡片，我也要稱讚高雄有把一卡通做起來，可是不能只是讓愈來愈多人使用，我們應該要讓更多人更方便，而不是這麼大數量的使用者反而變得不方便。高雄市的輕軌在 11 月 1 日已經開始收費了，用一卡通刷卡是 20 元，如果用紙票是 30 元，輕軌目前只有一卡通和 HappyCash 可以刷。本席記得在 104 年 9 月的時候，台北捷運有開放一卡通，可是只能用在無障礙閘門，因為不方便，所以到了去年 7 月的時候，無論是拿悠遊卡或是一卡通，高捷、北捷的所有閘門都可以通行，讓旅客很方便。我知道捷運公司放話說，悠遊卡至今未完成與高捷輕軌加值系統整合，促請悠遊卡公司履行去年雙方簽訂的協議內容辦理，否則持悠遊卡就是不能搭上輕軌。高捷要求悠遊卡需付加值建置費 2,000 萬元後才可以入高捷，台北市長柯文哲希望交通部能出來協調，不然就祭出「殺手鐮」，讓一卡

通也不能在北捷使用。我知道爲什麼悠遊卡董事長在台北市議會答詢的時候批評高捷說，利用不當市場力量阻止悠遊卡上線是不對的。請問捷運局長，什麼是「不當市場力量」？其實這個卡是要讓我們更方便，我們高雄市的輕軌，大家知道自從收費之後它的流量大減，我們應該是要多多益善，讓所有的卡片都能來高雄搭乘輕軌。怎麼會變成是我們在阻止人家，不要讓人家來搭乘輕軌，還要作出這樣的要求。請局長解釋什麼是「不當市場力量」，請局長回答。

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：

有關悠遊卡在輕軌上的使用，7月4日其實就已經簽約了。現在的問題是悠遊卡在履約上的爭議，這個履約爭議的部分，交通部也同意要來協商，所以這部分的問題應該很快就能解決。

至於剛剛李議員提到不當手段的部分，其實都是悠遊卡和一卡通，以及跟高捷之間的商業談判，這部分相關的問題，如果有問題的話，悠遊卡就不會再跟高捷簽訂輕軌上的協議使用。現在所有真正癥結的部分，還是在履約的爭議，交通部也願意來協調，所以相關的商業談判協議的部分很快就可以落幕。

主席（陳議員玫娟）：

希望不要影響到高雄市民的權益。接下來請陳議員美雅發言，時間 15 分鐘。

陳議員美雅：

針對今天交通部門的質詢，首先本席要先請教觀光局長。在觀光局長回答之前，我要先請各位局處在座的每一位官員先回答我，你們認爲旗津是白色沙灘的請舉手，認爲旗津是黑色沙灘的請舉手，大概有八成舉手。我們 show 一下這張圖片，旗津的沙灘到底是什麼顏色的？最近本席有接到日本觀光客，就是本席的友人因爲看了我們觀光局所推展的一些圖片和觀光景點的介紹，他們就到旗津來戲水，他們以爲旗津是白沙灘，結果他到了旗津才發現並不是觀光局網站上面公布的白色沙灘，他就誤會了，以爲旗津的沙灘被污染了。但是這個是錯誤的，旗津本身的沙灘是天然的石頭、天然的沙，它就是白色的。

觀光局長，觀光局的官方網站有關這個部分，請局長向大家說明，請你不要污名化旗津，希望局長向大家說清楚，這樣的圖片是錯誤的宣傳，有沒有廣告不實？然後導致觀光客原本期待的白色沙灘，結果是黑色的沙灘。本席要特別強調，旗津的黑色沙灘不是被污染，它是天然的，旗津當地本來就有自己的特色，你們應該如實宣傳和行銷才對，我不曉得爲什麼會有這樣的落差，請局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

觀光局曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

我們在旗津推動黑沙玩藝節就是黑沙，就像議員所說的，這個黑沙的確是天然的，經過多年的沖積、天然的石頭。

陳議員美雅：

這個圖片怎麼解釋？

觀光局曾局長姿雯：

這個圖片是在海岸公園入口，它不是在沙灘上，過去是人工打造的戲沙池，所以這個不是黑沙。

陳議員美雅：

本席就知道你會這樣回答，因為這個地方只是旗津沙灘的一小部分，而且旗津天然的是黑沙，這個你們宣傳用的白沙是人工的，而且只有一小部分，觀光局行銷旗津這個高雄市最重要的觀光景點的時候，你們居然用這樣的圖片，標榜這裡就是旗津的海水浴場，讓很多外地人，甚至國外的觀光客誤以為旗津的黑沙灘是被污染了。觀光局長，你們要負起最大責任，我要求你們將有關旗津觀光景點的行銷，天然的特色你們要包裝好，說明清楚，不要再讓人家誤會我們旗津了。

觀光局曾局長姿雯：

這是高雄旅遊網站上面的圖片，它的圖片有很多組，旗津有一組也是黑沙的照片。

陳議員美雅：

局長，它上面寫什麼？我就問你這一張，你要不要重新修改？你會誤導一般人，不要做其他解釋了，不要白沙、黑沙分不清楚，你把人工的拿來行銷旗津。本席要求你，你要講的本席都讓你說過了，不要再做其他解釋了，現在針對這個部分，造成一般民衆對旗津的誤解，我要求你說明清楚，這個部分是觀光局，你們是用人工在那邊堆積的。

觀光局曾局長姿雯：

這是養工處的工程。

陳議員美雅：

這個是不是人工的？我不和你做口舌之辯。

觀光局曾局長姿雯：

我們會做圖片說明。

陳議員美雅：

局長，因為你們的錯誤導致旗津被污名化，我現在要求你把旗津當地天然的

特色介紹清楚，你還硬要辯。

觀光局曾局長姿雯：

我沒有要辯。

陳議員美雅：

這個人工的部分是我們旗津當地的嗎？不是嘛！不管你們市政府哪一個局處做的，現在旗津海水浴場是由你們觀光局來做行銷，你難道不用檢討嗎？還敢大言不慚說這個不是，你敢大言不慚這樣說話嗎？這個部分我要求你儘速修正，對旗津當地的特色請你多了解。旗津的沙石是天然的、不是被污染的，甚至當地海灘有一些污染，觀光局要想辦法淨灘，要做這個部分才對，不要污名化旗津。局長，你們要重新檢視旗津的行銷，給民衆正確的資訊，旗津是一個好地方，不要因為你們的疏失導致人家誤會旗津。第二個部分，觀光區的公廁是觀光局管的嗎？

觀光局曾局長姿雯：

旗津區的公廁有很多場域，要看是哪一個場域？

陳議員美雅：

你們負責哪些場域？

觀光局曾局長姿雯：

在這邊的公廁，如果是風車公園是水利局，如果是在沙灘海洋公園那邊是我們的。

陳議員美雅：

高雄市觀光區的公廁是不是你們管的？

觀光局曾局長姿雯：

一部分。

陳議員美雅：

其他的部分是誰管的？

觀光局曾局長姿雯：

要看議員指的是哪一個部分的公廁。

陳議員美雅：

本席在這邊特別提醒觀光局，不要再推卸責任，即使那個不是你的業管單位，但是它如果涉及到高雄市的觀光，公廁代表城市進步的形象，很多觀光客來到高雄市，看到高雄市的公廁和以前比起來有稍微進步，但是最近不知道是不是年底到了有關預算的關係，以前高雄市的公廁可能會提供洗手乳或衛生紙，隨時清潔，後來有在注重了，因為本席當議員就一直要求說，觀光區的公廁經常被很多遊客詬病，後來有做修正，但是現在又看到一些髒亂的情形。

局長，你如果還推諉說，不一定哪一個部分，雖然是觀光地區但是不是我們觀光局，如果你用這樣的心態做事，本席覺得這次的總質詢我要請市長好好幫你回答，到底觀光區域所有景觀的維護，局長告訴我要拆開來看，我要問高雄市政府到底是怎樣橫向作業的？我要求你們去檢測旗津、鼓山，包括所有觀光景點，我要求你們去總體檢，因為觀光客減少到高雄旅遊，除了陸客不來，還有可能是因為我們給人家的整體印象不佳。

局長，公廁會提升高雄市的形象，不要因為你們的疏忽而導致很多人對高雄市有錯誤的印象，好不好？本來看到宣傳影片覺得非常棒，你們拍了很多宣傳影片，結果來看了以後，到處都有髒亂的情形，我覺得市政府要負起責任。局長，希望後續能看到你的檢討報告，我希望你一星期內提出來，對高雄市所有觀光景點的公廁和衛生環境做總體檢。

第二個問題，交通局長，針對旗津的部分，請局長告訴我們結論、時程和一些數字。第一個問題，有關旗津渡輪的部分，本席一直在大會提出，渡輪是旗津居民和觀光客非常重要的交通工具，但是這個渡輪可能因為老舊會導致環境污染，所以本席一直在推動儘速加快汰舊換新，並且能夠搭上電動渡輪的部分，讓民眾享有更安全的交通工具，請局長針對渡輪部分答復。第二個問題，能夠連接旗津的除了渡輪就是過港隧道，這條過港隧道的年限快到了，本席也一直推動要求市政府和中央聯手儘速規劃第二條過港隧道。請局長針對渡輪和第二條過港隧道的進度部分答復。

主席（陳議員玫娟）：

交通局陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝陳議員對旗津渡輪汰換的關心，今年我們已經新建造一艘全電力驅動的渡輪，大概今年 12 月左右就會正式加入營運，全電動的，它使用岸充。第二個，我們今年已經簽約打造第 2 艘渡輪，已經在打造了，預計明年 11 月第 2 艘全電力驅動的渡輪也會加入營運，未來在整個旗津，包含去年年底我們所改造的，從柴油變成是電力驅動的一艘，這樣有 3 艘全電力的渡輪。我們也在觀察這樣的效果好不好，如果好的話，我們當然會去爭取經費，繼續來做汰換的動作。第二個，議員所關心的過港隧道，目前交通部的看法是希望能夠朝延壽，就是把過港隧道再補強，讓它能夠用久一點。但是我們地方上的意見，也不是完全希望往延壽的方向。所以第二過港隧道，謝謝議員的指正，當時在提黃線的計畫，我們也希望是不是黃線的輕軌，能夠把它延伸過來到旗津這邊，把第二過港隧道的概念也放進去加上捷運的部分。這個部分還在討論當中，我們會持續來關心這樣的進度。

陳議員美雅：

好，會後也請你把剛才報告的內容，請用公文答復本席，提供詳細的資料。接著本席要請教捷運局，局長，目前輕軌在鹽埕這邊的站，經過駁二這邊，已經有住戶跟本席反映，噹噹噹的聲音已經有點擾民了。所以我要知道，第一個問題，局長，有關於你們目前試營運結束之後或是這個期間，你們所接到的最大宗，前三名民衆反映的案子是什麼，陳情的事項是什麼。接下來當你們要再繼續興建鼓山這一段的時候，因為它也緊鄰著民宅，所以鼓山非常多的居民擔心會不會有噪音、會不會影響到他們的生活作息。偶爾聽可以，但是每天常常聽的話，是不是會干擾到民衆的作息。所以針對噪音的部分，然後你們接到民怨的部分，這個到底是如何，這是第一個問題。

第二個，我們要跟你探討的是交通衝擊的部分，因為我們知道接下來要做的鼓山這一段，特別是會經過美術東二路，在這周邊美術館路上面有中山國小、中華藝校，甚至還有聯合醫院的急診室，也剛好會是在輕軌經過的路線上面。本席到現場去會勘的同時，發現急診室現在的出入口可能未來必須因為輕軌的經過，而去轉換不同的入口。到底未來針對民衆就診的權利，它所受到的交通衝擊，你們有去溝通好了沒有？並且當地的這些學校－中華藝校、美術館小學，在上下班時間，因為輕軌的興建，或是未來輕軌上路以後，對當地民衆權益的衝擊，你們考慮過了沒有？這個是民衆現在非常憂心的，有關於噪音跟交通衝擊。更何況未來可能在行經大順路要做沿線的時候，龍華國小，甚至要靠近好市多的路段，現在都已經交通打結了。輕軌在那個路段實施之後，對當地未來的交通衝擊，你們要怎麼樣去做考量跟怎麼樣去減少當地的民怨。捷運局長，這個部分請你回答一下，噪音跟交通衝擊，請你說明。

主席（陳議員玫娟）：

捷運局局長，請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

感謝陳議員對輕軌一、二階的關心。有關輕軌一階，民衆陳情最多的是當時施工交雜的部分。第二、針對在試營運過程裡面是號誌的部分。有關於整個噪音主要來自於兩個面向，第一個就是聲光號誌，聲光號誌的部分因為白天車流多，那個影響民衆大部分是反映晚上的部分。晚上的部分我們也配合民衆的意見，我們做了幾個調整，第一個，聲光號誌噹噹噹的聲音，我們在晚上將它音量調低。第二個，將擴音喇叭的方向改向，讓只是針對使用者需求的部分不要去影響到居民、住戶，所以方向做了調整。目前民衆的反映我們會隨時跟他們保持聯繫，看他們的反映情形如何，我們不斷再做調整，目前這個部分有改善。第二，噪音的部分，我們在轉彎段，輪跟軌道之間的摩擦，這個我們採取三種

方式來解決，第一種方式，車子到那邊會設定噴油，噴油因為磨軌，軌跟輪之間磨擦的部分，目前還沒有光滑，雖然我們有磨軌過，但是營運上的關係，所以第一個我們用噴油方式。第二個方式就是將速度減慢，到轉彎段速度減慢，我們希望把噪音也降低下來。這些我們配合整個運作，不斷的調整跟改善。

第三個，有關二階的部分，在整個美術館路，因為這裡面會遇到美術館，還有中華藝校、聯合醫院，這三個我們都有跟他們討論過，也是配合他們的需求。美術館我們已經跟他們討論過，在美術館路他們會有退縮 8 米的部分。另外中華藝校也跟學校討論，學校最大的問題是在南北校區，南北校區他們希望可以做天橋，但是輕軌一班 15 分鐘，其中有可能 7 分半鐘，如果做天橋對學生使用上面也會有很多不方便。我們也配合他們做號誌的管制，學生穿越南北校區之間的使用安全，我們都跟他們討論過。聯合醫院我們也跟他們討論過，其中有計程車停等區的調整，以及急診救護車進出的動線，跟整個民衆使用上面，所需要的進出動線，都已經有跟聯合醫院討論過。

最後就是有關二階交維的部分，相關交維也感謝議員的協助，這方面在交維我們也做了調整跟修正，配合民衆的需求，我們從整個計畫到現今的交維，也要經由道安審議通過之後，我們會再來執行。執行過程裡面…。〔…。〕好。

主席（陳議員玫娟）：

我先處理一下時間，上午登記質詢，除了陳美雅議員，後面還有一位曾麗燕議員，上午的時間就到曾麗燕議員質詢完再行散會。（敲槌）

再給陳美雅議員 2 分鐘。

陳議員美雅：

還有一個問題，本席在這邊也要請教觀光局長，我想要了解一下，請問旗津、蚵仔寮或是西子灣，有哪一些區域是可以從事海上活動或是衝浪的，局長請答復。

主席（陳議員玫娟）：

曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

在旗津海域的部分，如果申請的話，我們看狀況會同意、會開放的。

陳議員美雅：

蚵仔寮跟西子灣呢？

觀光局曾局長姿雯：

西子灣跟蚵仔寮應該是沒有。

陳議員美雅：

是禁止嗎？

觀光局曾局長姿雯：

對，應該是沒有。

陳議員美雅：

是禁止的，目前就是旗津部分開放。

觀光局曾局長姿雯：

對，海水浴場。

陳議員美雅：

局長，你知道就以衝浪客來講，今年高雄市衝浪客救了多少人你知道嗎？

觀光局曾局長姿雯：

這個數字我不知道。

陳議員美雅：

就是我們高雄市有去衝浪的人，光是在高雄，至少本席知道的就已經有救了 6 個人左右。所以我在這邊拋出這個議題就是要讓全體的市民知道，我們台灣是一個海洋的國家，我們高雄是一個海洋的城市，但是非常遺憾的，就是我們的法令一直以來都是限制民衆去親近水域的。剛剛跟各位報告是以衝浪客來講，如果當初沒有這些衝浪客在現場的話，可能就會有部分的遊客，可能會因此喪失他的性命，是這些衝浪客救起了他們。所以針對目前我們限制的規定，我不曉得你們是基於什麼樣的規定，局長，本席要求你是不是重新去檢視，這些衝浪客是不是可以讓他們能夠合法，在我們的海域上來做這樣子的行使，甚至未來加強海上的教育…。

主席（陳議員玫娟）：

曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

在旗津我們並沒有禁止民衆去親水，因為我們還是有一些 SUP 等等的一些水上活動，針對衝浪的部分…。〔…。〕沒有，不是都可以，我們有規劃一部分場域讓大家去親水。〔…。〕我們來檢討衝浪的部分。〔…。〕我們來討論一下。〔…。〕好。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝陳議員的質詢，接下來是曾麗燕議員，時間 15 分鐘。

曾議員麗燕：

大家辛苦了！我們看到這一張照片，看到被塗銷的機車格，但是還停了很多的機車，甚至停得滿滿的，這個是在捷運凱旋站的第二出口，我想我們很多議員都常常爲了停車格在拜託交通局能夠多設一點機車位。我不曉得不管是紅線、橘線，到底捷運旁邊所設的機車格，我們都覺得不夠了卻還要塗銷，我請

問局長，到底要取消幾個出口的機車格？

主席（陳議員玫娟）：

交通局陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

確實捷運凱旋站機車停車是有這個需求，我們並不是把它塗銷去減少他的停車格，因為考量那個地方是有人行道，會有安全上的顧慮，我們換在另外的路邊有劃設停車格，所以他是換，不是減少，所以整個弄完還增加了 6 格。這邊大概有 15 格把他換到路邊去是 21 格，所以是有增加。

曾議員麗燕：

是有增加的。〔是。〕好。局長，你看一下你劃掉了結果還是停的滿滿的，大家騎機車上班，去做事情也好，回來以後機車已經不見了，為什麼會產生這個問題？為什麼機車格被取消了，騎機車的人還把機車停在這個地方，問題出在哪裡？這是晚上照的。機車格在所有的捷運站來講都很缺乏，包括小港的捷運站往大林蒲那邊少的可憐。被警察局拖吊這是時常的事情，騎機車是我們的民情，整個高雄市騎機車的人，現在每個家庭幾乎都有摩托車。我們爲了騎機車的人，大力的推動大家能夠來坐公共運輸，讓整個城市減少環境的污染，我想這是非常的好，但是在推動之下你又把停車格取消，取消會造成什麼？造成大家不敢坐捷運了，乾脆就騎機車。我被拖吊我就騎機車，我就不要去坐捷運了，這對我們原始的一個用意就完全抹煞了。

所以這些機車格讓更遠地方，沒有接駁車坐的人能夠在他上班的時候都使用這個大眾運輸，所以在這裡看到凱旋站第二出口停車格被取消，我也希望在小港捷運的沿海站能多增加一些機車格。取銷的這個停車格，現在有很多人被拖吊罰錢以後，很多人都來我的服務處陳情，希望以後如果取消這些停車格，能夠做一些宣導，讓大家知道我哪個時間要取消這些停車格，或者取消停車格的當下，你要做宣導。就是貼個告示牌告訴大家這個停車格我已經取消了，在哪個位置有增加停車格，請各位騎車的人可以到另外一個地方去停，而不是任由他在那邊停車。否則你也要有幾天適應期，讓大家知道這裡已經取消了，停到別的地方。甚至派一個人或是用什麼方式？我剛剛講的公告的方式，請他們到別的地方去停，讓他們知道我可以到別的地方，也是在附近而已。不要讓他們有被拖吊、被罰的這個問題，錢不好賺，一被拖吊就要好幾百元甚至 1,000 元，聽說好像 900 元是不是？應該是，我也不清楚。

接下來看我們現在推動的 oBike，我想 oBike 也好、C-Bike 也好，或者是現在正在推動的 E-Bike 也好，我想這都是短暫的距離，讓我們的百姓能以騎腳踏車來代替騎摩托車，或者是代替汽車，減少整個城市的污染，我想這個是很

好。我們的 C-Bike 當然有很多問題，但是這應該是屬於環保局的事。現在 oBike 正在流行當中，我們可以看到，局長，這裡面是分隔島，這個 oBike 就亂放在這裡。你知道這是哪裡嗎？民權路的分隔島，這個照清楚一點，你看大家就停在這裡，就丟著了。本來這裡有多乾淨、多漂亮！就停了幾台 oBike 在這裡，你看了會怎麼樣，讓城市亂了，你看晚上就這樣停。這個是社區裡面，這是機車格，他沒有地方停所以停在機車格，機車格被停，機車停哪裡？變成機車沒有停車位了。這個是腳踏車站他都占滿了，他就擺在旁邊，沒有位置他就放在這裡。這也是停在機車格裡，這也是停在旁邊，這個停在哪裡？殘障的位置。反正有位子停就好、方便就好，車子一停就走開。

這些也都是，這個停在哪裡呢？這是什麼區域？這裡是斜坡道下來的地方，機車、oBike 停放一整排，殘障人士要怎麼下來，政府的好意在哪裡呢？就因為開放 oBike，造成無障礙坡道被占據，但是占了機車格，也會讓機車沒地方停放。這個也是，騎樓的地方亂停，一團亂，隨便停一停，有地方停就停。這個地方是光華國宅社區，你看！國宅的人也很傷腦筋，他不知道這是 oBike，要有 QR Code 才能解碼，只能寫單子警告說，你的愛車停放在這裡，是不是妨礙這裡的停車位，結果有人理會嗎？因為車子停了之後就跟使用者沒關係了，不像自己的腳踏車，如果是屬於自己的還可以移走，或在出入的時候別人看得到，但是在這種狀況之下沒辦法，丟著就沒事了。奇怪！這些 oBike 一直放在這裡，誰要來管、誰能把它騎走呢？沒人管。你看這是綠帶，也是隨便停放，只要有地方就亂停，也不知道是誰停的。這也是，隨便停一停，如果是比較市區的地方，還會停在騎樓或機車格，在比較鄉下的小港地區，隨便停放，找個空地就停。這些 oBike 一團亂，隨便停在高雄市每個角落，現在已經擺放了 4,000 多輛在高雄，沒有解決交通問題，卻造成大高雄的亂象。

我要請問局長，如何解決 oBike 問題？那天說明會，E-Bike 也在哈瑪星設了二站，未來進入市場，政府也要提供很多地方，因為它是有站的，跟 C-Bike 一樣，管理上還好，但是終究我們還是要提供很多地方停放這些腳踏車，未來還有共享機車要進入市區。當然，剛剛講這些都很好，因為共享機車是無煙的，可以減少環境污染，但卻增加高雄市的亂象，我們還一直對外宣稱高雄市是一個「宜居城市」。這樣下來會造成大家不敢、也不想住在高雄市，高雄會變成遷移到別的地方的「移居城市」。我不知道交通局要怎麼管理？需要處罰，還是需要規劃哪些地方可停，哪些地方不能停呢？這是一個管理的問題。我要請教局長，你要怎麼處理 oBike 以及未來的 E-Bike，還有共享機車的問題呢？

主席（陳議員玫娟）：

請局長答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝曾議員對無樁式共享單車之關心，這種無樁式之共享單車，和目前的 C-Bike，以及議員提到的 E-Bike，因為 E-Bike 是有樁的，要在固定的站點停放，所以目前問題不大一樣。因為 oBike 是無樁，使用者用完之後，就隨意停放在他認為最方便的地方，所以造成管理上的問題，這是第一個，使用者最後怎麼停放車子所造成的亂象。第二個，廠商投放車輛讓人家使用，在不該投放的地方亂投放，所以產生不同類型的問題。我們一開始就要廠商來跟我們談，要有數量管理，因為每一輛車子在網站 APP 上面，對使用者來講，或對內部來講，他們都知道車子停放在哪裡。〔…〕對，特別是分隔島的部分，明顯的就是不應該停放在那裡，怎麼會停在那裡？就是民衆使用完之後亂停。我覺得民衆不大負責任的去整這個系統的成分居多，因為這樣對使用者來講是滿危險的，他把車輛停放在那裡，要進出那個地區是滿危險的。無論如何，大家要在高雄市將共享單車的效益發揮到更大，當然政府部門要來管理，還有廠商內部控管的部分，定位上知道哪一個車輛在哪裡，還有他們的巡檢，以及遇到通告或是違反規定停放的地方，排除的速度要很快。

第三個，我真的要呼籲市民共同努力，因為會有這些亂象，使用者可能要負一點責任，我們希望讓城市素質更加值得驕傲，這部分當然需要有一點磨合期。剛才議員特別提到如果越來越多這種系統進到我們的城市，到底是好還是不好？我們還沒辦法論斷，不過從經驗上及概念的分享上，共享單車其實是希望未來使用這種運具的市民朋友不必自己擁有車輛，譬如以前自己有摩托車或汽車，以後不需要駕駛自己的車子，因為在城市裡面有很多這種系統讓大家方便使用，使用之後停放在應該停放的地方，所以我們期待未來如果這種系統能夠發揮功能，整個停車需求的壓力就會減少，每一個人不必為了停車問題花很多時間和成本。所以我們看到共享運具的效益對城市管理應該是正向大於負面的衝擊，只不過在過程當中，我們要共同來促成。所以我也很要求業者要跟我們一起配合，還有我要借用議員的時間呼籲使用者好好將這樣的效益擴大，讓剛剛議員所提到的這城市有這麼多還是可以使用的「宜居城市」的高度創造出來，這是我們要持續努力的。〔…〕

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

曾議員麗燕：

局長，你剛剛講的好處我們都知道，問題是這麼久了，也發生這麼多亂象，我要知道交通局如何有效管理這個亂象，你應該知道這個在地區上已經製造一個很大的亂象，你應該很清楚，看要怎麼輔導和管理？你一定要有一套有效率

的管理，是要處罰騎的人還是處罰投放車子的廠商，這樣他們就知道他們的車在哪裡，已經不符合市政府的規定時，他們就可以趕快把車載到我們規劃給他們的地方或他們投放的地方，這樣才比較有效率，你要有個方向啊！

交通局陳局長勁甫：

我向議員報告，我們可以管理他們的有兩個部分，第一個，我已經先向議員報告過了，我們要求廠商要能夠有更好的自主管理。第二個，萬一產生這種現象，我們政府部門有什麼作為？過去車輛移置的處罰規定，我們就必須先貼單，然後要他 15 天內都沒有動，我們才可以去移置。

曾議員麗燕：

15 天會不會太慢？

交通局陳局長勁甫：

我要向議員報告的是因為我們以前的規定是這樣，所以為了因應這種無樁式的單車，我們已經修改了移置的條例，因此碰到這種單車，它已經是違規了，我們警察同仁可以直接去移置，移置不是他們不用負擔成本，我們是針對共享單車的廠商。廠商怎麼跟他們使用者之間，因為他們都知道誰是使用者，所以那是屬於他們租賃之間的關係，我們政府部門當然是針對廠商，不可能找到誰是使用者，這是第一個部分有關移置的部分。移置的部分，如果做這樣的修正以後，我們馬上就可以去排除這些已經明顯造成違規和亂停的現象。第二個部分，我們也正在制定這個共享運具，就像剛才議員所提到的，不是只有共享無樁的單車，也有共享機車或是共享自行車，甚至是共享的電動自行車，未來這些共享運具，我們應該要有一套自治條例，這部分我們也在研訂當中。不過有一個精神，我們是希望盡量鼓勵這種對城市有幫助的系統，盡量不要造成城市交通的負荷或是麻煩，所以我們會朝廠商要進來時先繳保證金的方向來走，這個保證金是說如果公部門去處理你的東西，我馬上從你的保證金扣除，讓他們能夠有壓力來做更好的自主管理。自治條例的部分，我們還會送到議會來讓各位議員和先進來幫我們指正。我想透過這個方式將這種共享運具的效益盡量能夠把它發揮，負面的衝擊盡量把它降到最小，做為我們屬於這種朝現代化城市高度的方向來推進。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝曾議員的質詢，上午登記發言的議員全部發言完畢，下午兩點半開會。散會。（敲槌）

繼續開會。（敲槌）今天下午登記第一位發言的是沈英章議員，時間 15 分鐘。

沈議員英章：

請教交通局，局長每天都要走國道 1 號回台南，鼎金交流系統這一段的交通

流量，我們已經做了這麼多改善的工作，有改善嗎？

主席（陳議員玫娟）：

請陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

鼎金系統交流道是一個很大的交通瓶頸，雖然陸陸續續有計畫改善，但是還需要持續改善。

沈議員英章：

本席從第一次會期就不斷提案，目前國道 1 號八德二路交流道的進度如何？

交通局陳局長勁甫：

感謝議員一直關心國道 1 號增設八德二路交流道，我們也針對這個案子進行可行性評估，整個程序是我們這邊整個完成後，再送給高公局審議，同時我們另外還有一個計畫，就是增設岡山第二交流道，這也會送到高公局審議，審議通過後，才會進行預算編列及興建，八德二路所採取的型式是規劃鑽石型的設計。另外從屏東要到高鐵站的這段路程，目前公路總局規劃了高屏第二快速道路，它也會經過八德二路附近，我們現在在努力看看能不能將這兩個部分整合在一起，這樣對未來交通改善的效益會更良好。

沈議員英章：

分流可以趕快改善鼎金交流系統的車流量，每天我們都要從這裡回家，包括我自己也是，這裡曾經回堵至九如路，因為要下鼎金交流道只有一個線道而已，尤其榮總也在那附近，這是一個很嚴重的問題。我向高公局建議鼎力路要架設交通指標，但是高公局回復我說那裡不好架設，但是用路人都不太清楚要如何從北往鼎力路。

交通局陳局長勁甫：

要加強路標嗎？

沈議員英章：

對，需要宣導。〔好。〕我算過一天沒有 300 台，因為大多數人都不知道還有鼎力路匝道，不用再轉向榮總那裡和大家擠，拜託你向交通部反映。

交通局陳局長勁甫：

有關路標指示的部分，我請高速公路局加強。

沈議員英章：

現在市府已經將八德二路拓寬完成，我們已經設計 3 種版本，請問局長是要選擇最節省的鑽石型，約 10 億經費？還是 20 億的 Y 型交流道？另一個是單點式的交流道，約 20.8 億的經費？你們也已經開過 3 次的公聽會了，附近的左營、楠梓、仁武地區的居民一直問我到底有沒有要做？到底是要選擇哪一種型

式的交流道？剛才局長說是鑽石型，但是何時才能向中央爭取到經費？

交通局陳局長勁甫：

因為設計 3 種交流道的型式，就表示這 3 種都是可行的，差別是在複雜性及整個工程造價的不同，所以才會有 3 種方案。我們會把可行性的方案送到高公局去審議，需要有這些過程才能進行，變成這個計畫是高公局的。我剛才提到還有一條高屏第二快速道路，它的位置也是在這附近。

沈議員英章：

距離公聽會已經過了半年了，送到行政院了嗎？

交通局陳局長勁甫：

目前還沒送達。

沈議員英章：

公聽會時我也都支持你們…。

交通局陳局長勁甫：

是，速度需要再加快一點，另外剛好還有一個計畫，以及增設這個交流道，最好是能夠整合來思考，否則到時又要考慮要不要接到國道 1 號，接又要接在哪裡？跟八德二路又太近，到時候又會變成工程上相互衝突的地方。

沈議員英章：

我們一樣一樣來，你忽然又說要和高屏第二快速道路整合，可能再 5 年也無法完成，原本去年國道 7 號就應該要完工了，但是現在都還沒開始動工。

交通局陳局長勁甫：

國道 7 號的情況比較特殊，因為有環團及路線經過的居民到環保署強烈表達抗爭，八德路這個地方早就拓寬好了，可以容納這項計畫。

沈議員英章：

主席玫娟議員也住在左營，這條路和左營有關係，旁邊就是煉油廠，我們不必統統擠在鼎金交流系統，我在十幾年前擔任鄉長時就在努力了，高公局說你們的替代道路太小，只有 15 米而已，現在已經拓寬至 25 米了，花費 10 億經費。高公局副局長應該知道我努力爭取八德一、二路的拓寬爲了就要從這個交流道下來。鼎金系統交流道每到下午 5 點多就開始塞車，我們不必等高屏第二快速道路，可以先個案處理。本來屏東這條東西向第二快速道路沒有經過國道 1 號，但會和國道 10 號交會，這個圖從 103 年就開過好幾次會議，你認爲會不會通過呢？

交通局陳局長勁甫：

第二快速道路應該在 12 月就會進行可行性評估的結案，結案後他會送給交通部決議，若是通過後，接下來就是要做細部規劃。

沈議員英章：

目前交通部的態度為何？

交通局陳局長勁甫：

應該是樂觀其成。

沈議員英章：

不過從 103 年到現在也 4、5 年了…。

交通局陳局長勁甫：

我再來了解一下交通部對這項計畫的看法後，再向議員答復。

沈議員英章：

要積極點，不然高雄市也有好幾十位立委，因為屏東的潘縣長也一直在推動，我們全部都規劃好了，但是每次一等都要等好幾年，期程及速度要再加快一下？我們要追蹤，如果不追蹤，最後也是擱置在那裡，只是有這個 300 億、23 公里的案子而已，計畫很好，但是沒有做，別人會說我們的效率不好。拜託交通局要注意地方的需求，八德二路很重要，什麼時候可以開始動工，你再向本席回復。〔好。〕需要再去要經費嗎？如果需要經費，我們再幫你爭取，否則真的是很壅塞，分流後往楠梓和左營就可以從那裡下來。你知道東西向第二快速道路從哪裡到哪裡嗎？…。

交通局陳局長勁甫：

西邊接左營高鐵站，東邊則到屏東國 3 處。

沈議員英章：

從鹽埔交流道到長治農業科技園區，尤其高雄有一個高雄農場在這裡，像我們的農業試驗所一樣，我建議屏東到高鐵站，做這一條會比高鐵快，很多人建議要把高鐵延伸到屏東，但是這一條從那裡接到高鐵的費用會比較省。因為高鐵要延伸到屏東，經濟效益可能沒有那麼高，要先做這一條，希望這兩個案你們要積極催促，將來這一條完成後會感到很有成就感。你知道我們的交通很壅塞、速度又慢，這條做好可以省 20 分鐘，這個都有量過了，總長 23 公里，那時候計算要花 300 億，從義大、仁武串聯到屏東機場，這個我很注意，在 102 年就已經開好幾次會議了。國道 7 號的會議每次我都有參加，我想請教局長，國道 7 號有沒有要開闢呢？

交通局陳局長勁甫：

興建時程嗎？〔是。〕目前國道 7 號的階段還停止在二階環評範疇界定，程序是這樣，要進入到二階環評之前，要先做到底有哪些需進行二階環評的重點，就是所謂的範疇界定。但很可惜這個範疇界定從 103 年 10 月到現在已經開過 13 次，都還沒有結束，當然我也希望環保署可以儘快，國工局也可以往

前推進。所以目前還沒有辦法真正進入二階環評，還在範疇界定的過程，這部分讓地方上也是覺得很焦急。

沈議員英章：

最後一次會議在岡山公路局召開，我有去參加。可是我看到環保團體又在抗爭，我認為我們計畫的事情要堅持去做，不然都有聲無影，大家很期待國道 7 號可銜接仁武到高鐵站，很方便。結果到現在已經 10 年了，以前只有 600 億，再經過 3 年、4 年，補償費就會增加，可能要多出 100 億。所以本席建議交通局要堅持住，不要因為辛苦、困難、有人抗爭，我們就放棄了。國道 7 號要趕快做才能帶動林園、小港、大寮、鳳山，這樣仁武才會發展。因為貨櫃車太多了，早上你如果要到岡山，我在本洲工業區的時候，常看到國道 1 號車禍連連，尤其楠梓那一段，差不多 2 天就發生一次車禍，每次都造成嚴重塞車，因為你是從台南方向來的，所以不知道。你如果從高雄要去岡山或路竹，在 10 點鐘這個時段，整個貨櫃車都上國道 1 號，本來計劃要讓貨櫃車跑國道 7 號，不要讓貨櫃車跑國道 1 號的。

交通局陳局長勁甫：

從港口出來就分流。

沈議員英章：

我請教局長，再 3 年有沒有辦法開闢？

交通局陳局長勁甫：

我們都很希望在前瞻基礎建設計畫，市長帶我們到行政院的時候，也特別強調國道 7 號是從前政府唯一給高雄的建設，其實都沒有在動。所以在前瞻建設這個階段應該要加速通過，據我所了解，目前是卡在環評範疇界定，還沒有辦法往前推進，我想行政院內部應該會就這個問題來尋求一個比較能夠突破的方法。

沈議員英章：

這個應該不是前瞻計畫，從馬英九政府時代就編了 600 億了，〔對。〕前瞻計畫是東西向到仁武交流道、八德二路，這個工程可以去爭取這個經費。我要拜託局長，我剛剛建議的這 3 個工程的期程，請提供資料給我，看差不多什麼時候可以開闢？不然再拖個 10 年就沒了，到時候你退休卸任了，都還看不到東西。以上本席建議的這 3 項工程，要拜託交通局長。〔是。〕謝謝。

主席（陳議員玟娟）：

謝謝沈議員的質詢，接下來是吳議員益政，時間 15 分鐘。

吳議員益政：

主席、交通部門主管、各位市民朋友，大家午安。今天很高興可以來談交通

的問題。第一個要談輕軌，因為輕軌第一階段已經營運一段時間，大家都體驗了，有很多人看到它的優點，但是也有人看到它的缺點，也想像了很多它未來的優缺點。我們現在沒有時間論述輕軌的優缺點，但就實務上，第一個大家最擔心的是，每次發生車禍的時候都是上新聞，過去一個小鎮，還沒有汽車的時代，如果有汽車撞到腳踏車，就會變成當地新聞一樣的意思。如果把這些車禍的數據原因找出來，我覺得有兩個值得檢討的地方，第一個，輕軌事實上速度很慢，當然我們不希望發生不必要的車禍，就算車禍，局長，坦白講到目前為止，受傷最嚴重的程度是什麼情形？

主席（陳議員玫娟）：

局長請答復。

捷運局工程局吳局長義隆：

輕軌發生車禍只有 2 個人受傷，其中有一個比較嚴重的，就是一個老伯騎腳踏車突然左轉，讓輕軌反應不及，所以被輕軌撞擊受傷，受傷程度是輕微的骨折，這一個是最嚴重的案例，其他就比較是輕傷。

吳議員益政：

局長，你應該把搭乘的使用率和發生車禍的比例，隨著營運時間越長、運量越大的時候，在車禍的比例和受傷的程度相對於私人運具，我覺得局長應該要做個比較。

捷運局工程局吳局長義隆：

輕軌從 104 年開始營運到現在，已經有 7 萬班次，所以這 7 萬次裡面，發生 10 次車禍，這 10 次車禍其中有些是闖越，譬如工人懶得繞道，就直接穿越又沒看到輕軌來，就發生車禍。其他是發生在路口，在前鎮街這一段大概發生 2 次，因為有一個身心障礙者直接衝過來，他過那個紅綠燈沒被車子撞倒，反而自己直接去撞輕軌。所以這裡面其實很多都是汽車駕駛人、或機車駕駛人自己去撞輕軌比較多。

吳議員益政：

也向市民朋友講，反正你就想像輕軌是公車，〔對。〕但公車它又不會亂跑，也不會隨便向左轉、向右轉，它只會向前進和停止，速度又慢，我想這對城市的威脅程度，坦白講它並不是火車，大家都認為火車都已經地下化了，你還把火車用到地面上來。其實有很多人對輕軌的性質還不太了解，這個文化我相信還要花一點時間，但是也要把這些疑慮說清楚。所以輕軌的運量會逐漸變大，相對它在解決交通付出的成本，是比較低的，這個也要讓大家了解。但我今天要講的重點是，我們的司機訓練不是訓練不好，是哲學的問題，我們看到歐洲城市裡面，輕軌是城市與行人共存。第二個是借過，這個城市本來就是人在行

走的，輕軌是借過，雖然大眾運輸有所謂的紅綠燈優先權，但基本上它在城市行駛，特別是經過紅綠燈十字路口，不管是不是綠燈有優先權，他的心態上是借過的。借過代表綠燈通行也要假設他沒有遵守紅綠燈、假設遇到瞎眼的、假設遇到身心障礙者，可能對這個風險不太了解，你都要假設他會通過你的前面。這我們在歐洲有看到，一位媽媽推著小孩從車子行進間走過，車子只要看到前面有人就慢慢通過，因為這是一個很重要的哲學。輕軌在城市裡是服務人群的，不是我先來就先行走。火車平交道聲音警示燈 5 分鐘，你就乖乖的等待，火車沒來是你家的事，這個是完全不一樣的。輕軌是跟城市與人一個很客氣很謙虛的交通工具，為人服務，所以時間的訓練不是有綠燈優先權就先行走，開車也是一樣要防禦性駕駛，今天即使是綠燈，我還是要減速來保護我自己，也為了保護他人。當然綠燈撞到在法律上站得住腳，但車禍還是會發生，最高境界是我連車禍發生的機會都沒有，這是很重要的。

日前有個案子在海邊路、三多五路，就是從海音出來，工地兩邊都是圍籬，所以他看不到，有一台小貨車出來，我看他嚇到往前走，就發生了小車禍。看到這個新聞，會覺得是那個人不小心，可是駕駛如果有訓練，我看不到有沒有車經過，因為有圍籬，我就假設有車，當他開出來的時候根本就不會撞到。會是對方交通違規，是我對、別人不對，而且我還不會發生車禍，要做到這個層次，尤其輕軌在高雄、台灣是第一個引進，所以這個部分要做得更周詳。讓市民朋友對輕軌交通工具更友善、更信賴，這是一個很重要的駕駛哲學，跟我們對人跟車之間的關係，這個是我今天所提出最重要的觀點。

第二、秒數的問題，任何路要經過成功路都正常秒差，有輕軌經過等 90 秒正常，但現在新光路明明沒有輕軌經過的三更半夜也在等 90 秒，號誌問題是爲了輕軌我知道，但是輕軌沒有行駛還是要等 90 秒，這是第一個問題。要強調它跟城市是融合的，大家按照紅綠燈行駛，因爲是大眾運輸，我優先讓你，但也不用等 90 秒吧！也沒有每一個 90 秒都有輕軌通過，輕軌一個班次 10 分鐘、15 分鐘，將來頂多也是 15 分鐘，現在是 15 分鐘，以後 10 分鐘，也不用每個 90 秒都是 90 秒的擋住路口。

所以號誌系統的靈活度要更高，現在的 R11 到 R14 只是部分而已，以後還是有很多要學習的，跟城市每一個階段的秒差要更精準，所以交通局跟捷運局在號誌的管理要很有智慧。AI 就已經是很好的，大數據加自動化系統管理就可以達成了，怎麼還呆呆的，晚上半夜等了 90 秒，像是買了一個最高級的玩具，用最粗魯的對待。對輕軌本來不認識，接收到的經驗是不好的，我覺得這是兩個非常重要、非常小的事情，卻是給人家第一個印象。否則長期來看，輕軌降低車禍對交通的服務跟付出車禍成本是非常低，慢慢就會呈現出來，等一下請

交通局長在秒差上跟捷運局商討是否有調整的機會。

塞爾維亞是高雄輕軌的故鄉，他們人跟車之間互動關係是非常親密，國人對大眾運輸前瞻軌道在高雄，討論跟批評都要謙虛面對。但是我也看到很多人希望在林園延伸，路竹的選民也希望延伸，討論好像是一個衝突，因為是多花錢的，這我一定要來…，而且不分黨派，批評也不分黨派、支持也不分黨派。這是大家沒有客觀認識它的優點跟缺點，依我看要延伸到路竹、湖內，就經濟效益當然沒有，不用專家來算，我們一看就知道運量不夠。要做的話，我不曉得西站的規劃是蛋生雞還是雞生蛋？為什麼不能又生雞又生蛋呢？你經過的路線已經有運量的車站，你的規劃也要預設可能某些站亭，或某些經過的路徑將來會有新的發展，就要預留，在遇過車站要走現成的，現成的可能發展性比較低，對 TOD 的貢獻度可能不夠，初期是在熱鬧區域的運量比較夠。但 TOD 的空間比較小；TOD 空間比較大卻沒有人，但是軌道是百年建設，所以你要思考路線的時候，要把這兩個一起做思考，已經有運量的要經過，沒有運量可是有發展 TOD 的空間，你要規劃出來，要先預留但不一定現在興建。

我 20 幾年前在紐約讀書，我還看到 80 年的月台前面還做延伸，180 年前就蓋好了，但是用柵欄圍著，因為它是百年計畫，隨著人口成長會再成長，這樣的思維應該未來要規劃。我之前就講過了，但是之前遇到看起來很厲害，其實是鄉巴佬，所以現在從橋頭到小港要多久？一開始就跟他講要有跳蛙式的設計，某些小站可能要有四軌、某些站要有四軌，快車可以通過，某些快車就可以很快速到達，服務效率才會增加，不然越延越長，從屏東、林園到市區要 2 小時，誰要搭乘？要隨著營運模式做跳蛙式的規劃。所以不管是黃線、延伸線、林園延伸線都要有這樣的思考，既有車站的 TOD，未來 TOD 設站的預留。第二、跳蛙式軌道的規劃，事先要規劃好，我現在沒有看到，因為你們沒有這個 concept，所以內容都沒有討論這個問題，這是第三個問題，等一下也請局長答復。

第四、我也看到林園地區或是要選市長的人希望能夠延伸，林園大眾運輸要長期發展，現在就可以開始做了，小港有興趣可以規劃，現在的公車做得越來越像輕軌，服務品質越高，如果道路系統又是專用系統，它就是 BRT。如果又有光導軌從頭到尾延長，就是跟無軌的輕軌一樣，那為什麼不來試試看呢！林園那一段道路跟施作輕軌比起來不貴吧！頂多十分之一或八分之一，也不用道路鋪軌道，反正林園那段路也不太會塞車。若覺得設置專用道太浪費，那麼公車也可以跑、兩節式也可以跑、單軌也可以跑、計程車也可以跑、大巴士也可以跑，讓 BRT 大眾運輸使用專用道的服務品質可以提升，先做這個嘛！先幫他們實現。而且這個車也不是到大站，到了林園之後還可以繞一圈再出來，服務

能力可能會比輕軌還要好，也許這個服務好之後，到時候不論是輕軌或是捷運，大家都會選擇了這個。

波哥大已經夠落伍了，提到哥倫比亞，馬上就會想到毒梟的故鄉，但是波哥大的 BRT 做到了全世界第一名，比原來巴西的庫里奇巴做的還要好，那麼高雄爲什麼不要試試看？這一條是可以做的，至少林園那一段是可以做的，甚至到路竹那一段是可以做的，就這兩個議題，是不是請兩位局長答復，先請捷運局局長。

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：

謝謝，就吳議員提到的部分，其實我們完全認同，尤其是要感謝吳議員的提醒，輕軌是安全的，到現在爲止，7 萬趟裡面其實發生的只有 10 次，受傷的部分只有 2 次，傷勢也都很輕微。至於其他的情形，是衝撞輕軌的較多，甚至機車在衝撞肇事後，因爲害怕賠償和罰鍰，所以就會馬上逃逸。

這裡面，剛剛吳議員也有提到，輕軌雖然有優先權，但是輕軌運具其實是人本，所以一定要以人爲優先，縱使在有優先權的情形之下，在司機的訓練當中，我們現在也是希望能不能增購模擬器。因爲司機一開始對輕軌的經驗也不多，捷運本身沒有司機在開，是由 OCC 控制，但是輕軌不是。輕軌的司機駕駛不能以開車的模式去看這件事情，所以我們對於司機的調整和訓練，在駕駛面向的方面，會再強化和提醒；縱使是有優先權，其實還是要考慮到人本，否則就會忽略了輕軌的重要性和存在的價值所在。

第一部分，號誌秒差的問題，當時我們也有考慮過，要不要針對營運期間，其實真正的問題是我們多了左右轉，而大路口現在也有針對左右轉的問題，多了左右轉各 15 秒，所以總共是增加了 30 秒，也就是從原來的 60 秒增加到 90 秒，是多了左右轉的限制。而這個左右轉的限制，到底要不要在有輕軌時維持 90 秒？在沒有輕軌時，要不要開放成 60 秒？當時也有考慮到的，其實就是駕駛習慣的問題，我們也擔心有了這些習慣之後，因爲已經維持了 90 秒，如果有了改變，會不會衝擊到原先駕駛的習慣問題，也就是他們的認知。這些希望在運作的過程裡面，也是不斷的檢討和調整。但也有可能…，事實上我們也是不斷的嘗試，未來如果是不受影響，在輕軌營運時間號誌的秒差和非營運時間的號誌秒差，應該就有差異性，我們後續也會針對這部分再做檢討。

第二個部分，我們在一階時，其實都是用插入，只要輕軌要來了，就去插入現有號誌的部分。在二階，是針對主要的路口，像是中華路和博愛路這些大的路口，現在正採取被動的方式，就是我們去偵測路口的號誌。在偵測時，車子

就先在車站停，因為輕軌超級電筒必須要充電，所以會讓車子先站停，其實車子本身就會先去偵測號誌，然後再配合號誌進行路口的穿越。這樣的話，輕軌並沒有採取絕對的優先權，也比較不會影響到原先整個號誌系統整體性的運作。

第三是有關 TOD 的部分，其實是相當的重要，以我們的運量來看，是無法在自償方面取得平衡，所以必須藉由土地的開發以及 TOD 的運作，整個財務才能夠進行，讓財務和運量兩者之間互蒙其利，讓開發財務和運量可以達到我們所需的方向所在。尤其是高雄，就如同吳議員所提，台北是需求導向，但是在高雄一定就要轉成供給導向，但是供給導向不是全部是無，我們也必須達到一定的發展的自償，接續下來才是大眾運輸系統的引入，帶動整個周邊的發展。在這當中，大概有三個向度的推進，第一個向度，就是產業和新市鎮，因為過去新市鎮都是採用住宅的形式，但是現在的新市鎮是把生活、生產、生態相融，尤其是橋頭新市鎮，所以經發局現在正在橋頭新市鎮，把產業的引入、再配合大眾運輸的發展做連結，而岡山路竹延伸線的重點，就會落在路竹科學園區以及橋頭新市鎮整個發展面向的上面。

再來是站區的開發，現在岡山路竹延伸線除了 RK2 外，因為岡山農工周邊沒有腹地，其他有腹地的地方，全部都把它融入，車站本身不是上下車，而是融入周邊的開發，希望能夠吸引旅次並帶動整個地區的周邊發展。第三部分是配合容積增額，這個容積增額就會變成旅次的產生，針對整個周邊住宅的開發，藉由容積的增量，一方面可以取得平衡，同時也可以增加運量並帶動地區的發展。另外吳議員也有提到，營運是不是採取跳蛙式的方式，也就是有大站、小站之分，在運作方面，我們也會和高捷做評估，看是用什麼方式來運作，對運輸效率是最高，而且讓所有的旅客運作方面，有些小站是不是要跳開，大站則是可以增加班次，我們也會再和高捷討論。至於吳議員提到的方向，我們都會把它納入整個的評估，我也是非常的認同。

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，議員提到有關和輕軌相交路口的這些號誌，我們可以持續來檢討，因為輕軌開始的運行，必須要採取比較保守的號誌控制，當民衆愈來愈熟悉整個輕軌運具在城市運行的過程中，要怎麼讓號誌優化，以及儘量節省不必要的延滯，我想這是我們追求的目標，所以也會持續的努力。

剛才議員也有特別提到電動雙節公車，我們確實很希望有一些比較大容量的運具，整個能源的供應是用電能，也不像過去想像的 BRT。在中南美洲發展的

時候，因為還沒有辦法做到低地板，所以他們的月台都要把它撐高起來，克服因為沒有低地板所產生的空間限制，現在這種技術應該都有新的突破。我們的想法就是，剛好配合這次的生態交通盛典，也利用一週的時間，真正的在我們的一些幹道上跑一跑，因為有一些路線適合輕軌捷運，有一些城市裡面的路線，或許像是幹線的部分，如果有給他專用的路權，譬如公車專用道，就可以好好的發揮這種車輛的能量，我們也會持續留意整個可行性的發展。〔…。〕

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

吳議員益政：

就是到林園這個路段可能就要 400 億，剛才講要有 7 公里的地下化，可能就要花 4 年或是 8 年才有可能實現，這段時間乾脆就先讓林園用進階式的 BRT。它接近輕軌了，可能就是無軌的，相信這種的技術涵量沒有那麼高的概念，因為本來光導軌就有，本來就是進站用的；全站都是一直控制 Sensor，跟著車子行駛，等於就是自動駕駛，那個的技術門檻應該也不會很高。那我覺得如果要真正實現小港到林園的這一段，這個進階式的 BRT，可能在 2 年內可能可以先實踐，它的發展也不會影響。不會做了運量到了，就不會做那個，對林園也是個公平的事，反而是一個比較好的方案。而且這樣高雄市有新的交通方案是更有意義的，局長請再研究一下。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝吳議員的質詢，接下來是劉德林議員，時間 15 分鐘。

劉議員德林：

首先請交通局長，主席我們即問即答好了。我請教一下這一段時間交通局有兩項創舉，第一個是旗福一號正式營運了嗎？

交通局陳局長勁甫：

現在是在做下水測試，如果一切測試完成大概 12 月底以前，就會正式加入渡輪的營運。

劉議員德林：

這一艘渡輪造價是 5,500 萬元嗎？〔是的。〕我們也看到市府整個團隊推動綠能方向的目標很明顯，我想以旗福一號在 12 月正式下水營運之後，剛剛我看了數據，它可以來回 4 小時，可是必須充電 3 小時？

交通局陳局長勁甫：

旗福一號是全電力驅動的，主要是 5,500 萬裡面還有一筆錢是在岸上設置了岸充。這個岸充是快充，所以如果在運行過程裡面沒有電的話，快充…。

劉議員德林：

也就是跟輕軌一樣，直接到站的時間就是快充？

交通局陳局長勁甫：

可以短時間的快充，就能讓它去支持…。

劉議員德林：

針對整個旗津地區，它是可以持續性的？〔是的。〕所以這個電力是絕對不會有問題的？

交通局陳局長勁甫：

不會有問題的。

劉議員德林：

除了這艘船下水營運之後，未來所有的渡輪是不是要陸續更換？

交通局陳局長勁甫：

這一個計畫大概有 2 艘，所以今年這一艘是在 12 月底會加入營運，目前第 2 艘也已經簽約，開始打造了。明年這一艘大概會在 11 月底以前就會完成，也會加入營運。在那之前，我們在去年底把一艘舊的柴油動力的渡輪改成電力驅動，也加入營運了。所以未來如果這一些新的低能運具的技術執行效果很好的話，我們當然會持續地把舊有的東西先…。

劉議員德林：

計畫要分幾年？這 2 艘是最主要先來測試嗎？

交通局陳局長勁甫：

這 2 艘是亞洲第一的嘗試。

劉議員德林：

這就是我剛剛說的，你創造了亞洲第一的就在高雄，另外如果下水試營運之後如果一切都很好的話，我在想是不是以後…。

交通局陳局長勁甫：

我想這會是一個趨勢，這 2 艘如果也能夠得到預期的效益跟效能的話，我們還會持續爭取到中央的經費來補助，因為這個是我們國內自己設計製造的。

劉議員德林：

我們也聽到哈瑪星正在推綠能的活動，那我昨天聽到別的議員質詢你講得很感性，說你聞到海水的芬芳，我昨天也去哈瑪星那邊，你到底是在哪邊聞到海水的芬芳？

交通局陳局長勁甫：

我昨天講的是有關民衆的回饋，在 10 月 1 日初期裡面沒有車子進去，所以原有一些噪音、污染都沒有了…。

劉議員德林：

可以聞到海水的味道？

交通局陳局長勁甫：

這個是民衆給的回饋。

劉議員德林：

我看你昨天講得非常感性，昨天我還親自去體驗一下，看是在哪個位置可以感受到局長所說的。我在想努力是一個方向，當然在這個方向我們努力繼續往前走。另外繼續討論兩節式的電動公車，現在在哪些路段行駛呢？你 10 月 24 日親自試乘是在哪一個路段？

交通局陳局長勁甫：

10 月 24 日到 10 月 31 日是在生態慶典的期間，這個是廠商來展示的車輛，他去申請了臨時車牌，也認為說這個不錯，我們不是只有靜態展示，而應該在城市裡面找一些適合這種車輛的路段讓民衆去體驗。主要的用意也是希望大家可以在體驗之外，共同思考城市裡面如果有一些運量比較大的，過去都是用公車，公車因為只有單一節容量比較少，如果可以用兩節的，一次就可以在尖峰的時候做好很大的輸運能量。

劉議員德林：

目前就這一輛嗎？

交通局陳局長勁甫：

目前廠商就只有這一輛。

劉議員德林：

是廠商提供的，不是我們購買的？〔沒有。〕接續剛剛吳議員所講的，如果測試的話，這對我們未來挹注大眾運輸是不是也是選項之一？

交通局陳局長勁甫：

這是選項之一，所以我們希望民衆先感受一下這樣的運具所能提供的服務品質。再來就是也希望民衆如果支持這樣的運具，我們可能在一些幹線上的行駛，也就是路幅調整，就要大家一起配合…。

劉議員德林：

現在高雄市整個電動運具是多少輛？

交通局陳局長勁甫：

目前我們的電動公車有 29 輛，預計今年底還會再加入 50 輛左右，到了明年我們預計大概會有 100 輛。

劉議員德林：

我們什麼時候能夠全部…。

交通局陳局長勁甫：

因為目前電動公車的造價相較於一般的柴油公車，大概有 2 倍到 2.5 倍的價錢，所以業者他們要汰換的時候通常是需要中央的購車補助，因為 8 年才可以汰換，所以…。

劉議員德林：

我們也是迫不及待，你那天也有提到說未來不管是雙節或電動，是新興城市最重要的大眾運輸的運具，我們也期盼你能夠加緊腳步。

交通局陳局長勁甫：

這個我們會想辦法。

劉議員德林：

另外我還想請教你，現在探討經濟跟收入，也有議員提到罰款收入，另一個就是停車空間跟停車格的收費。局長你有沒有去觀察一下六都的一些數據跟資料？

交通局陳局長勁甫：

我有看過整理的資料。

劉議員德林：

以六都平均來說，台北市的薪資都比較高，我們高雄市是在六都裡面排名倒數第二位，可是我們的停車收費還是名列前茅，跟台北市並駕齊驅。是不是體恤市民，為他們節省荷包，我們是不是可以參考整體數據，交通局做個收費調整。當然，我想你可能會提到半小時的問題，但不是這個問題，我們希望你以薪資比率來計算，是不是在停車格收費上能比照降低？台中大概 1 小時 20 元，其他城市也都平均是 20 元，那為什麼我們是跟台北市一樣？台北市是部分路段 30 元，不是全面 30 元，高雄市的收費相對來說是比較高的，是不是有檢討的空間呢？

交通局陳局長勁甫：

有關停車收費部分，我們同意做更全面的檢討，包含你剛剛所提到的是不是在費率、收費的時段上，乃至於像其他城市有區分不同停車需求，就有不同的費率，我們都可以做檢討。

劉議員德林：

我現在提出來的數據跟他的資料比較，看起來我們真的是已經跟台北市並駕齊驅，有過之而不及。

交通局陳局長勁甫：

我們會持續來檢討。

劉議員德林：

希望下個會期能夠檢討出結論，下年度的預算我們是不是能夠降下來？局

長，鳳山大東轉運站，工作報告第 1 頁就提到鐵路地下化，鐵路地下化可能在明年，本來說 106 年全面啓動，現在又變成部分通車，現在一定是往後延，它整個地面上的 BOT 和未來交通運輸網絡的分布，集中在火車站，然後再分布疏散，做爲一個很重要的轉運點。

大東轉運站當時很多市民反對，這邊是公園、文化園區，你興建一個轉運站，這是權宜的方式，可是經過這麼多年，現在又延誤了。我提醒局長，是不是有計畫的去探討一下，未來整個鳳山火車站建置完成之後，完成 BOT 或其他的模式，重劃當中能夠把網狀線的運輸樞紐建置完善，把大東轉運站可以銜接過來火車站這邊。

交通局陳局長勁甫：

鐵路地下化預計明年 8 月會通車，…。

劉議員德林：

局長，這個部分等一下才回答。觀光局局長，這二天大家都問你整個觀光的人口數。今天來到高雄市，縣市合併的最主要目的是怎樣藉由結合縣市合併帶動整個產業的提升，觀光產業是最重要的，尤其以往的高雄縣最希望能夠和高雄市結合，藉由高雄市的空港、海港把人吸引到高雄市，而不只是在六合二路，而且能帶動高雄縣的發展。

寶來挖到溫泉之後我有去過 3 次，觀光局在這個部分怎樣來結合提振觀光，唯獨觀光客有去到那邊才能體會高雄的好山好水，透過溫泉的號召吸引觀光客，人到了那邊自然就有經濟脈絡產生，相對的各項設施也跟著提升。可是這段時間我沒有感受到觀光局在這上面有努力的空間，好像就擺在這裡，挖到了就挖到了。你在工作報告中也說得不詳細，怎樣聯合業者把它提振起來，就像台東一樣，台東的知本溫泉，大家只要提到溫泉都知道，可以吸引有需求的民衆。

剛才有議員提到在地文化很重要，觀光它的文化，像西安事變或楊貴妃沐浴池，這些都是有長久歷史脈絡的文化，我們希望觀光和政治要分開。看壽山上的蔣公行館，在歷史當中就是能夠結合觀光和文化，在這上面來講，真的可以提升。局長，針對寶來，你怎樣在短時間能夠把它拉抬，讓整個消費力能夠進入，帶動當地經濟的提升。我要看到一個成果，從去年提到今年都沒有成果，你要用什麼方式來提升？請局長說明

觀光局曾局長姿雯：

我們在寶來挖到溫泉之後，對當地的業者有很大的提振效果，這幾個月並不是停滯在那裡。第一、我們建置寶來的花賞溫泉公園，我們種下 1,370 株開花喬木，營造場域當然也搭配溫泉有一個亮點，這個地方我們也建設手湯和足

湯，就是讓大家可以在那邊體驗手腳泡溫泉，這個手湯和足湯還有營運管理的計畫，所以這幾個月都針對這個部分做一個比較完善的規劃，我們才要宣布開園。

第二、對業者來說是很重要的，因為挖到溫泉他們才能夠申請溫泉標章，讓大家知道這裡的溫泉非常有特色。這個部分不希望業者自己就直接拉管線，我們要建置一個比較有系統的管理，所以現在業者都提出來了，我們要做一個共同管線的建置。這幾個月來我們都在準備這件事情，業者都提出來了，我們都協助業者去看過他們的管線要怎麼拉，現在正在和管線經過土地的相關單位，希望他們能夠在土地的部分協助。

第三、這個地方就在寶來國中的後方，議員有去過好幾次，寶來國中的後方有一些接駁的問題。我們來到這裡，剛才議員說，縣市合併以後希望能夠提振原高雄縣的觀光，有一個很重要的問題就是交通的問題。我們不希望每個人都自己開車去那個地方，雖然我們在努力準備停車空間，但是那裡的空間還是非常有限，交通局也有協助這個部分。就是一天如果從左營高鐵站有直達車可以直接到寶來，這個部分目前和業者討論一天有多少班可以進來？進來以後交通動線的規劃和停車的部分，我們目前都在處理中。

我們也和茂管處合作，接下來年底有辦理好幾個希望提振在地觀光活動，目前都籌備得差不多了。所以我們並沒有停滯在那裡，希望能夠在 12 月 1 日正式讓大家來到那裡可以體驗一下，我們希望在 12 月底之前就可以正式開園，以上報告做了這麼多的籌備工作。〔…。〕

主席（陳議員玫娟）：

交通局陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

剛才我所提到的，因為鐵路地下化要到明年 8 月才會通車，通車之後上面會有車站的建築量體建置，這個部分我們有將鳳山車站轉運站的規劃納入裡面，整個外面的量體、地下化的工程和站區道路工程開關要到 108 年才會完成，這個部分的過程裡面，我們會就未來在鳳山車站外面這些公共運輸的轉運站和大東之間怎樣做一個整體的配合和調整，我們會來持續進行。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

劉議員德林：

局長，我不是說和大東配合，我希望大東只要有一個站牌就好了，然後去到火車站主站體這邊。

交通局陳局長勁甫：

我們來看看。

劉議員德林：

局長，那邊的交通流量太大了，而且旁邊有這麼好的公園和文化園區，你中間座落一個轉運站，加上轉運站開的車子出來之後，它會造成交通打結，尤其光遠路是南北向的重要道路，這個部分你要考量。市民希望你現階段在這邊，將來火車站完工之後，當然以火車站為主體，這邊只需要一個站牌應該就可以應付了，希望交通局朝這方面去發展。

交通局陳局長勁甫：

議員的建議我們會納進來考量，不過據我了解，大東轉運站因為它的轉運功能有幾個重要運具的連結，像火車站很明確，火車怎麼樣疏散出來，大東就是有捷運站，還有大東文化中心，這些要再往外去…。

劉議員德林：

不管怎樣的都市，在整個交通樞紐應該都是在火車站，總站也好，都在那邊做主體網絡的分配，這樣才是符合。

交通局陳局長勁甫：

我們會整體來考量。

劉議員德林：

如果把大東轉過來這裡，那邊的腹地、空氣更能夠達到市民的需求，這是真的很重要的考量點，好不好？

交通局陳局長勁甫：

好。

劉議員德林：

觀光局長，剛剛你所回答的，我希望能夠再加強，如果在業者來講的話…。

觀光局曾局長姿雯：

好，謝謝。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝劉議員的質詢，接下來是黃議員天煌，時間 15 分鐘。

黃議員天煌：

因為我是 11 月 14 日總質詢，而交通局長要出國，所以我藉由今天業務部門質詢先向交通局提出一些意見來探討。這一張是市政府給高雄地檢署檢察官的回函，文中寫到高雄地檢署來函請交通局車輛行車事故鑑定委員會覆議兩位當事人肇事原因。在經過車輛行車事故鑑定委員會召開會議之後，他們有做分析探討，結果後來因為一方死亡，行向不明，所以委員會未便鑑定。對於不方便鑑定的原因，我覺得很莫名其妙。在發生車禍受傷事故，一般若是傷害而沒有

A1 死亡的案件，交通警察大隊都會有一份初判表，通常地方調解委員或保險公司都會把它做爲一般肇事傷害判定的標準。如果真的有爭議，或比較特殊的，或有死亡的，大部分都會申請車禍鑑定委員會的鑑定。但是這個案子真的很奇怪，既然有覆議，一定是有第一次申請鑑定，然後有一方不服才會提出覆議，我想應該是這樣的狀況，可是車禍鑑定委員會回函給高雄市政府交通局和地方檢察署卻是這樣答復。本席要請教交通局，這樣的情形是什麼原因，因爲車禍鑑定委員會的鑑定結果，很多人甚至法院也以此做爲肇事原因判斷標準，但是這一件卻是未便鑑定，可以這樣鑑定嗎？局長，請你就這個部分答復，如果可以這樣鑑定的話，等於沒有結果了，這樣車禍鑑定委員會存在功能的意義爲何？請陳局長回答。

主席（陳議員玟娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝黃議員的關心，車禍有送到鑑定委員會或覆議會去做一些鑑定，確實有一些案件因爲它的資料不充足，所以沒有辦法鑑定車輛肇因和它的規則比例，所以是有這種情況。如果委員會他們發現，譬如像這種案例，可能是跡證不足，它的行車軌跡等等，剛好又有人死亡沒辦法做筆錄或做一些詢問，這個部分鑑定委員會是採專家學者制，他也沒有辦法還原到它真正的情況，這個時候做鑑定會有一點點爭議。細節的部分，有哪一些狀況是他們判斷是沒辦法進行鑑定的，這個要請肇事鑑定委員會主任委員向議員做個比較詳細說明，不曉得議員可不可以？

黃議員天煌：

好，請簡單說明。

主席（陳議員玟娟）：

許主委，請說明。

交通局車輛行車事故鑑定委員會許主任委員綺佑：

有關這個案子「行向不明，未便鑑定」，這個應該是過失致死的案子，由檢察署移送過來的，通常在一方死亡的情況，然後因爲沒有另外一方的說明，所以對於另外一方死亡的亡者，他的行駛方向是怎麼樣，有時候如果我們僅憑肇事者這一方的說法，可能會有誤失。因爲可能現場沒有留下太多跡證，也沒有煞車痕，或刮地痕，或車損這些跡證都是證據不足的話，我們怕有判斷上的誤失，這個可能會影響到後續雙方理賠上的問題。

黃議員天煌：

主委，我大概了解你的意思，民衆會向鑑定委員會申請鑑定，他就是信任公

家機構這一個釐清肇事責任的部門，結果我們給他鑑定出來卻是「未便鑑定」，不是回到原點了嗎？這樣車禍鑑定委員會的功能會不會很矛盾？像這個案子我們怎麼判定誰對誰錯，豈不是變成還回去給檢察官了。當檢察官問你們的意見，結果你們卻是未便鑑定，一般檢察官和法院都是尊重你們的專業，結果卻產生這樣的情形，我很質疑委員會功能性實在是很矛盾。這個部分剛才局長說都是專家學者，你們既然具備專業性，也是市政府組成這個委員會，再由專家學者來參與，針對這種事故你們應該要有個明確的判定，這樣才有辦法解決訴訟案件，否則誰對誰錯大家會爭論不休。所以這個部分，請交通局針對這種事故以後認真進行檢討。

第二個案子是大寮區鳳林三路 315 巷劃設紅線的問題，這一條路幅約 3 米到 4 米寬，兩邊都劃設紅線，現況是這樣子。目前看到的這一條是直的，兩邊都劃有紅線，橫向也是兩邊都畫紅線，旁邊有很多店家，民衆騎機車要去那裡吃麵或買東西時，機車一停放就被拍照，甚至店家自己出入貨物、搬貨也是一樣接到很多的罰單，這一條雖然不足 4 米，但是這一條不是消防通道，為什麼兩邊包括岔路全部都劃紅線。當然那邊有一棟大樓的地下室，有一個停車場車子都從這邊出來，這裡兩邊都是店面做生意的，經常被開紅單，大家都叫苦連天。不是民衆打電話到局裡，我們就去劃紅線之後就沒事情了，一條路兩邊都劃紅線，那麼你要他的車輛要停在哪裡？我們是不是針對這個部分要做檢討。當然如果顧慮大樓地下室車輛的出入，我們是一定要顧慮，如果有很多車輛橫在那裡，當然會影響交通，但是這裡兩邊正常都是摩托車，所以會影響大樓地下室出來的機會、機率很少。但是劃紅線之後變成店家自己本身要被罰款，客人也要被罰款，這樣就造成很多的民怨，這一件請局長簡單說明。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

感謝黃議員有拍照片，我初步看起來，我剛剛也跟同仁問過。因為我們劃紅線一定是有一些規範，而且從 103 年開始，交通局去劃紅線，一定有交通局的一個 LOGO，有一個白色裡面有寫 103，還是 104、105，所以有交通局的一個 LOGO。看起來這裡面都沒有，所以我剛剛問我們同仁，他說我們最近沒有在那裡劃過紅線，是不是最近這裡有道路重鋪？

黃議員天煌：

你說這樣就對了，這是道路重鋪後工程單位劃上去的，但是工程單位也是依照以前的紅線劃上去的。你看上面一張就是以前你們劃的，這個問題在這邊也不能解決，明天交通局就沒有業務部門質詢了，是不是明天業務單位的科長到

現場去看一下，因為這個爭議很久了、很多人反映，我想請業務科現場解決，這個要科長去才能解決，你如果叫業務人員去有時候會說礙於法令規定，還會意見一大推，這個部分我請業務科到現場看一下。

我要建議交通局，大寮區力行路北上方向要左轉進學路，車流量很大，在力行路跟永芳路口是不是要增設左轉指示燈或是調整燈號的秒數。這邊是永芳路，他現在要左轉，直走是往進學路，現在都是綠燈，現在進學路出來的車子右轉，他又要左轉過來這邊，往往造成很多車輛在這邊。這裡還有機車待轉區，本來是綠燈他們騎到這裡等那一邊的綠燈，所以在這個路口非常的複雜。經常汽車跟摩托車或是摩托車撞到摩托車，所以除了本身駕駛人搶快以外，但是這個路口確實真的很危險又複雜，所以希望在這個路口是不是可以增設左轉指示燈，還是左轉指示燈沒有辦法，我不知道你們的燈有 4 個的、有 5 個的，我不知道你們的名稱，我希望這個路口是不是可以裝設這種安全號誌的燈號，這是第一個。

第二個，大寮鳳林三路，如果這邊是綠燈，摩托車跟汽車從這邊過去，然後鳳林三路要左轉力行路又是左彎車，又碰到這種情況，這個部分是不是可以增設左轉號誌燈，或是說…。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

黃議員天煌：

如果可以，這邊的車輛先讓他過來，這邊留 10 秒還是 12 秒，可以讓他左彎，這兩個路口都很危險，而且不時發生車禍，我希望交通局針對這兩個案子，可以找一個時間來做研究，我想這兩個地點以外，我跟交通局建議，是不是全面清查高雄市有關特殊路口號誌左轉的問題。現在有執行高雄市左轉的交通，當然執行是一個月的時間，你讓民衆反彈，有抗議的行為，我想如果要依照規定，當然以後常態化，違規就是違規，但是你執行這一個月有什麼重大的意義我看不懂。但是左轉，我個人認為一定要從號誌做優先處裡，在待轉區，人行道搶快，有直向、有右轉的、有左轉的，如果是大型路口這真的太亂了，所以我覺得在特殊路口號誌燈的部分，可以全面清查做調整，這邊請交通局做檢討、做研議。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝黃議員的質詢。接下來是方信淵議員，時間 15 分鐘。

方議員信淵：

本席針對交通號誌的槽化線來跟局長做一番討論，本席非常納悶槽化線的作用在哪裡？是不是請局長回答一下本席。

主席（陳議員玫娟）：

交通局陳局長，請答復。

方議員信淵：

針對槽化線的用意在哪裡？

交通局陳局長勁甫：

槽化線有時候是替代一般道路它特殊的幾何條件，我們會把它當作虛擬的分隔島。

方議員信淵：

是車輛引導的方向指示作用嗎？而且不能越線，它的用意就是不能越線，本席看到這個地方剛好是藍昌路，藍昌路剛好在甲圍國小這個地方，還有中山高中中間的這個地方，我們就可以看到這個槽化線，等於在 4 線道當中劃一個槽化線，本席非常納悶為什麼在這麼好通行的道路把它劃槽化線，這個非常的奇怪，造成交通的非常混亂。局長，你看一下，像這種還有紅綠燈，又劃一個槽化線，如果綠燈要左轉，車輛要停止，越線會占據整個車道，這個非常奇怪。你再看這一張，民衆車輛行駛到這裡，本來是非常整齊的四線道，中間劃了一個槽化線，市民朋友的車子行駛到那裏根本反應不及，尤其是沒住過這裡的人，根本不知道。那個槽化線劃在那裡，等於是硬把車輛擠到這邊來，如果內側車輛直線行駛，外側一直擠過來，你看會多危險啊！增加了危險度。局長，我不知道它的用意在哪裡？先請局長回答。

交通局陳局長勁甫：

看起來是連續二個短距離的路口，所以利用劃設槽化線，是因為下一個路口左轉的車輛數比較多，所以劃出一個左轉專用道，讓車輛在這裡暫停。

方議員信淵：

局長，這裡剛好是我家附近，我最清楚，這裡的車流量不多，除了上下班之外，其它時間沒有幾輛車通行，而且那裡又有紅綠燈，你注意看！既然都有紅綠燈指示，為什麼還劃一個槽化線在那裡呢？

交通局陳局長勁甫：

議員，紅綠燈和槽化線有時候是可以並行的，當然你提到這個特殊路口，我請科長向議員說明會比較清楚。

方議員信淵：

科長先回答。

主席（陳議員玫娟）：

李科長請答復。

交通局交通工程科李科長啓清：

我向議員說明，因為這裡剛好是藍昌路銜接甲昌路的部分，因為前後二段路的路幅不太一樣，因為我們觀察藍昌路的車子速度比較快，但是不多，我們發現很多左轉車子停在路口的時候，後面車子其實是滿危險的。

方議員信淵：

科長，這裡有經常發生車禍嗎？我請教你，我常常在那裡進出，從來不會在那裡看到發生車禍，忽然被你們劃上槽化線，而且那裡是四線道，路也沒有比較窄，要劃槽化線也是要整個縮進來，不像你畫的 S 型，二線道被你劃成一線道，對不對？本來很好走的道路，變成不知道要怎麼走了，依照你們的想法，你們都是博士級的，到底要把我們的交通帶到哪裡去呢？科長，你是不是可以再回答一下，我非常納悶，這裡也不是重大危險地方，而且又有紅綠燈，你卻劃一個槽化線，全世界只有台灣劃槽化線。

交通局交通工程科李科長啓清：

因為藍昌路的路幅條件其實滿夠的，雙向車道數滿多的，其實車子是不多…。

方議員信淵：

到底有多少地方劃這種槽化線呢？我幾乎到每個地方都不曾看過這樣的現象，好好的一條二線道，被你劃成一個單線道，本來車輛很好通行的，被你搞成單線道，我不知道你們到底在想什麼？局長，你的頭腦比較好，你回應一下，像這種沒有交通危險的問題，好好的四線道，二線通行的道路，劃成單線通行的，有時候叫你們改善的問題，你們不去改善，針對這個沒什麼問題的，你們卻劃得亂七八糟。

交通局陳局長勁甫：

如果議員認為這裡沒有需要改善，因為我不了解實況，讓我去了解一下。

方議員信淵：

科長，到底是什麼人向你反映要在這裡劃槽化線，有人向你反映嗎？

主席（陳議員玫娟）：

科長請回答。

交通局交通工程科李科長啓清：

應該是有人反映。

方議員信淵：

你告訴我，是誰？

交通局交通工程科李科長啓清：

這個我不確定，我要去查一下。基本上，我們有接到反映才會做改善的動作，我們不會無緣無故去做這個動作。

方議員信淵：

即使要改善也不是這種改善方式，對不對？因為本來一條那麼好的道路，卻讓你們劃成這麼窄的路，那開闢那麼大的路做什麼！而且也有紅綠燈指示，那一條槽化線根本沒有作用，你依照道路的指示，假設沒有紅綠燈，而且車輛很多，可能會造成危險，甚至幾乎經常發生車禍，這才是劃槽化線的作用，況且道路已經無法拓寬了，你還把它劃窄了，我不知道你到底在劃什麼？科長，你的頭腦比較好，讓大家瞭解一下。主席，你的頭腦比較好，好好一條道路，因為劃了槽化線，二線道變成單線道。

交通局交通工程科李科長啓清：

我向議員解釋，其實我剛剛一直強調，南昌街和甲昌街二條道路的路幅不太一樣，這裡剛好是銜接的地方。

方議員信淵：

你說路幅不一樣？

交通局交通工程科李科長啓清：

道路的寬度不太一樣。

方議員信淵：

寬度稍微不一樣而已，我經常在那裡出入，而且進去也是四線道，不是二線道變窄了，如果只劃一個槽化線縮減的缺口，沒人會劃這種 S 型的，一條道路變成要右轉進來，如果一個不注意，二台車子就撞在一起，哪有道路劃成這樣的？

交通局陳局長勁甫：

我們來檢討。

方議員信淵：

局長，好好檢討改進，這是 10 月份才劃的而已，剛好在我家附近，我最清楚，也沒發生什麼車禍，也沒有人反映這裡有什麼問題，而且還有紅綠燈，我不知道到底在劃什麼？科長、局長，拜託一下，這裡通行的問題讓你劃亂了，你看！像這二個人是不是就都違規了，如果要認真說，這二個人都要被開罰單，對不對？

這幾天交通部門，我們同仁都爲了停車位不足的問題在討論，今年上半年因爲違規停車被開罰單的有 18 萬件，占我們的罰單將近四分之一，半年內的總罰款量超過 7 億，非常賺錢喔！光是違規停車的就占了 7 億，賺不少錢。本席在前幾次定期大會講過，我們要增加停車空間，不是要增加拖吊數目，甚至我們也一直強調這句話，我相信議會同仁都有共同的理念，我們是要增加停車場，不是要增加拖吊場。針對這個部分，本席也統計高雄市今年 1 月到 9 月份，汽車總共增加了 7,554 輛，高雄市民還是以汽、機車爲主要的交通工具，對於

停車位的需求非常多，但是今年 1 月到 8 月份，市府增加停車場的停車格才 315 格而已，甚至增加路邊的停車格，也才增加 1,050 格，依照增加的速度，不知道要到什麼時候才符合民衆的需求，是不是請局長先簡單回應，好不好？

主席（陳議員玟娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

本市的停車空間確實不如民衆的滿意程度，我們也積極開闢一些停車空間，目前有一些民衆家裡也沒有停車位，需要政府提供停車格，另外路邊停車位也會不足，這部分大家要共同…。

方議員信淵：

局長，增加停車格的需求是商業行為的發達，你看我們整個高雄市，好像通行無阻的樣子。車很少，通行無阻都不會塞車，當然停車格就少，如果車輛多的話，當然停車格的需求就會越多，你們沒有停車格給他們，相對的，他們就減少對外去消費的意願，所以針對這個部分，交通局在前瞻計畫甚至提了四年 200 億蓋這個停車場。本席先請問這四年 200 億增加了 4 萬個停車格，這是給各縣市設定的原目標？

交通局陳局長勁甫：

議員所提到的是前瞻建設計畫四年 200 億。

方議員信淵：

我要請問局長，針對這個計畫，我們交通局到底有沒有擬計畫去爭取？〔有。〕增加幾個停車位？

交通局陳局長勁甫：

我向議員報告一下，有關四年 200 億的前瞻建設計畫，11 月底他希望各個縣市政府能夠…。

方議員信淵：

你簡單回應本席，在你的計畫裡，你到底要爭取多少個停車位？

交通局陳局長勁甫：

我們有去爭取，希望他同意我們 8 個案子。

方議員信淵：

幾個？這樣就好了？

交通局陳局長勁甫：

是說幾個停車位嗎？

方議員信淵：

對，重點在幾個停車位，假如一個才 4、5 個停車位…。

交通局陳局長勁甫：

議員，絕對不是這樣子，增加的是立體停車場。

方議員信淵：

我要知道的是，你爭取幾個停車位？重點在這裡而已。

交通局陳局長勁甫：

整個方案下來，我們希望至少要能增加 800 個停車位。

方議員信淵：

講到重點了，它總共要有 4 萬個停車位，你目前才爭取申請到 800 個停車位，假如各縣市這樣下去分攤的話，一個縣市最少都 5,000 個停車位。我們直轄市才爭取到 800 個停車位，你看人家爭取那麼多，你們才爭取 800 個。

交通局陳局長勁甫：

議員，也要爭取得到才是真的。

方議員信淵：

設定目標是 4 萬個。

交通局陳局長勁甫：

它有設定條件的，它是有設定一些申請條件的。

方議員信淵：

當然是有條件，蓋到偏僻地方當然是沒有用。

方議員信淵：

我是要求積極再爭取，最少是 4 萬個裡面，我們到底有沒有達到應該爭取的數量，這樣子而已，你 800 個根本都不夠。

交通局陳局長勁甫：

我們市府裡面提案的，當然不只有這 8 案，其中有一些案子，譬如在佛光山那個地方即將要做的。

方議員信淵：

局長，我現在已經明確的跟你講了，現在有 4 萬個空缺出來，你到底爭取幾個？數字會說話，本席是要看到你明年到底爭取了幾個？這樣好不好？〔好。〕針對岡山區，本席一直在爭取的是原有岡山空軍醫院的舊址，這個位置本來就是一個停車場用地，而且是軍用的一個土地，原先規劃都是計畫…。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

方議員信淵：

原先這個地方在都市計畫裡，已經規劃成一個停車場，上個會期本席也一直積極在爭取也去會勘過，到目前為止還是沒有一個結果，這個問題出在哪裡？

請科長回答一下。

主席（陳議員玫娟）：

科長，請答復。

交通局停車工程科蔡科長耀吉：

我想這塊地原來是醫院用地，後來是要申請變更為住宅區，附帶的條件是必須要把…。

方議員信淵：

科長，你講錯了，這塊地在都市計畫裡面是停車場用地。

交通局停車工程科蔡科長耀吉：

我是說它整個醫院用地變更，裡面有包含一些公設用地，我就針對停車場部分來做一個報告。根據最近大概 11 月 1 日，軍方有公文到市府這邊來，它是有提到，已經把公設回饋的部分 35%，尤其是停車場的部分，已經有撥交給國有財產署。國有財產署認為這塊地不能適用無償撥用，它必須是有償來價購。

方議員信淵：

停車場要有償來價購？〔對。〕停車場本來就是公共設施在使用的，還要有償來價購？

交通局停車工程科蔡科長耀吉：

因為它現在撥交給國產署。

方議員信淵：

撥交給國產署，我們等於是代管而已啊！

交通局停車工程科蔡科長耀吉：

國產署的公共設施用地，市府必須編列預算跟他們價購。

方議員信淵：

這樣子根本就不用做了！中華民國的土地，高雄市政府也不是哪個機關團體的。既然都是中華民國的土地，還要有償撥用？我第一次聽到要有償撥用，公共設施道路也要有償撥用嗎？

交通局停車工程科蔡科長耀吉：

目前規定是這樣子。

主席（陳議員玫娟）：

方議員，確實國有財產署所屬的土地要給市政府，是要有償撥用的，這是事實。再延長 2 分鐘。

方議員信淵：

因為我曾經在郵局前面那一塊，也是國有財產局原先要拍賣的，局長，你也知道嘛！後來也是無償撥用給市政府。

交通局停車工程科蔡科長耀吉：

在郵局前面那一塊地是軍備局的土地，現在我們也是跟軍方用合作闢建的方式，現在這塊地名下是登記在中華民國，中華民國土地的管理機關就是國產署，因此我們後面必須用合作開闢做停車場的模式。

方議員信淵：

你也講到重點了，既然上次都有案例，這一次為什麼不行呢？

交通局停車工程科蔡科長耀吉：

沒有不行，因為最近軍方才把土地…。

方議員信淵：

我為什麼一直強調這個案子？因為附近的居民一直強烈的要求，他們為了停車彼此都破壞了感情，大家都是為了爭停車位而已。所以拜託你們快把這個地方，既然都是國家的，不是百姓民衆的，可能在處理上就比較方便一點，或者用什麼方式，大家共同來討論。也可以用 BOT 出去，讓人家去蓋停車場也可以，這也是一個可行的方式。反正你現在也都是委外在收錢啊！也不是你們自己在收錢的，積極來處理現有可以做停車場的空間，本席只有這個意思而已，趕快來處理。

交通局停車工程科蔡科長耀吉：

是，我會趕快跟國產署提合作計畫。

方議員信淵：

儘量解決民衆停車需求的問題，這個案子大家已經講了一、兩年，到目前為止還是沒有結果，拜託科長不要讓他們等太久；不然，他們到時又要來抗爭，…。〔好。〕

主席（陳議員玫娟）：

謝謝方議員的質詢，我們休息 10 分鐘。（敲槌）

繼續開會。（敲槌）接下來質詢的是李議員順進，時間 15 分鐘。

李議員順進：

各位市民朋友，大家午安。今天交通部門的質詢，這幾天大家也相當熱烈討論，對於高雄市交通的發展，以及對於觀光的提升，還有捷運局經營的績效探討等等，都是這幾天的重點。席在此也要針對交通部門，有關地方的民情、困難、反映和需求來跟幾位局處首長報告。懇求幾位局處首長以地方發展，以地方的蒼生為念，幫我們解決一些問題。

第一、最近報紙報導相當多，中央下來高雄市國際機場視察，並提出一些建議，報紙上報導相當多。尤其是高雄國際機場最近為了增加航班，想辦法調降高雄國際機場國際線的降落費，希望在調降降落費之後能增加航班。高雄國際

機場從我小時候到現在，我記得很清楚，因為我住在機場的旁邊，在機場旁邊當了兩屆村里長，我最清楚那裡的生態，窗戶打開就看到機場了。甚至民宅緊臨著跑道，應該不到 50 或 100 公尺，就好像可以摸到飛機的滑翔翼一樣。爲了要解決噪音的問題，宵禁行之有年，這樣的政策對於增加航班的需求可能就沒有辦法兩全，要顧慮到居民的睡眠，也要顧慮到鄰近鄉親的生活品質，宵禁行之有年。最近觀光局本於發展地方觀光，本於希望能增加觀光客，希望能增加航班來設點，這個出發點和用心我們肯定。但是我在這裡要跟觀光局以及交通部門所有的團隊報告，萬萬不可，「錯誤的政策比貪污更可怕」。

高雄機場前一陣子還有一個限高放寬的決定，讓居民的建築物能夠增建一點。現在地那麼貴。這裡如果要蓋房子只能蓋到二樓，甚至舉手一摸就能摸到天花板，就是現在機場旁邊合法的建築物，甚至高一點的人都可以摸到天花板了，這是在飛機路沿線合法的建物。如果有土地要蓋，當然希望也能夠增高一點，這個問題最近工務局和都發局都有檢討。有這麼好的一個政策，但是又碰到觀光局和交通部門希望能反映業者的心聲，希望能解除宵禁。高雄機場噪音吵小港、前鎮 50 年了，我剛剛提過了「錯誤的政策比貪污更可怕」。2035 年機場的擴建計畫，明明機場的跑道不足，明明航班都不來，還要擴建，還要花將近百億的預算。最近中央級的民代也常常到航站去視察，希望能擴建高雄機場，但是能建去哪裡？航道本來就不足，大型飛機沒有辦法起降，所以他們都不來。現在只能依靠「紅眼航班」，所謂的「紅眼航班」就是廉航深夜飛航到高雄機場降落，但是這個對地方的影響和衝擊太大。我在這裡要跟交通部門所有的長官報告，所以地方的心聲是希望 2035 年遷建，希望你們把機場遷離，希望遷到沿海地區、岡山、彌陀去擴建。是「遷建」不是「擴建」，方向不要搞錯了，這是錯誤的政策。

我剛剛有報告過，市政府希望反映業者的心聲，折衷的辦法是可能往後飛，原來的 12 點延到 1 點，或是往前飛，本來凌晨 6 點半起飛，能不能提前到 5 點半起飛，或是全部解除宵禁，這一點地方堅決反對。觀光業者是希望完全解除宵禁，但是對地方衝擊太大。最近機場的周邊，尤其是草衙地區，我要爲草衙地區講話，草衙地區 50 年來長期受到機場噪音的阻礙，那裡本來是可以都市發展很好的地區，因此發展都畸形了，居民受到噪音污染已經 50 年了。

民航局可能知道重點，民航局知道這個不容易，但是地方一頭熱，我們的觀光業者和民間業者希望解除。民航局知道重點，希望高雄市政府先與地方取得共識之後再來研議。我在這裡表達地方的心聲，我剛剛有向所有的局處首長報告，我在機場旁邊擔任兩屆里長，我最清楚那邊的狀況。我代表附近的居民，代表整個草衙地區、小港地區的居民向交通部門的主管嚴正的提出報告，堅決

反對解除宵禁。12 點已經很晚了，因為有些輪班的回來要睡覺，最近的工安事故一直很多，都是因為過勞或生活作息不正常，都是因為生理時鐘的因素，再加上如果解除宵禁，我想小港地區和前鎮地區的房地產，以及將來居民的健康都堪慮。

2035 年的整體規劃，我剛剛有跟局長報告，真的是搞錯方向了，遷建機場才是正確的作法。最近高雄市長有很大的魄力，比方爲了要解決沿海的糾紛，要將大林蒲和鳳鼻頭遷村，要遷到哪裡去？目前有土地嗎？我想問一下觀光局長，請觀光局長回答，你有參加市政會議，你有關心整個市政的發展，你知道我們現在遷村的用地要遷去哪裡嗎？請觀光局長答復。

主席（陳議員玟娟）：

曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

目前應該還是在跟地方座談的階段，需地的機關應該跟高雄市政府談過了。

李議員順進：

你站在發展觀光的立場希望能解除宵禁，或是往後飛、往前飛，我們局裡面爲觀光業者講話，我都肯定。但是我要特別提醒你，爲什麼我會問到你這個問題，本來環保局的南星填土造地計畫就是要提供機場填土造地用的；因爲面積不足，我們的高雄機場有 240 公頃，但是整個大林蒲、鳳鼻頭地區的總面積，包括農地、工業用地、機關用地以及所有的住宅區才 120 公頃。機場將來如果遷建沿海，局長，我們高雄機場有 240 公頃，205 兵工廠的都市計畫案可以說是我們高雄的光榮，把 205 兵工廠遷建到大樹。高雄要發展海岸觀光，最近交通局可能有主導這個業務，跟港務局有合作一個愛河灣遊艇專區，那個是我們的舊港區，現在新港區大型的郵輪、船舶跟貨櫃都往沿海地區走，整個小港地區上下班時間全部癱瘓，現在只剩下中山路跟高鳳路還在走。

如果我們遷建機場，五分之一的土地供大林沿海 6 個里的遷村居民居住，還剩下 200 公頃的土地，將來高雄市的發展可以再創百年繁榮，這是很重要的工作。市長跟中央說要把大林蒲跟鳳鼻頭遷建做石化專區，我也要向團隊表達我們地方堅決反對，絕不同意做石化專區。我們希望把機場遷到沿海，希望把大林蒲、鳳鼻頭地區遷到高雄機場來，然後高雄機場剩餘的土地再來發展其他的造鎮計畫，我想這個才是正途。到 2035 年還要花幾十億，現在跑道根本就太短了，現在花再多的錢都沒有用，計畫做那麼多也沒有辦法實施，預算編那麼多下去都是浪費，所以我還是要跟局處首長說，「錯誤的政策比貪污更可怕」。

市長一直有在說希望能再創造高雄百年的繁榮，我們地方一直希望把機場遷到沿海、遷到鳳鼻頭地區，我都已經想好命名爲：「花媽國際機場」，國外有很

多都是以市長來命名，當然我曾經向市長建議過，市長說那是很久以後的事了。但是如果沒有啓動，如果政府預算是這樣亂花的話，隨便天馬行空的想一個計畫你們就要花經費，將來擺明你們就是不遷，還是沒有辦法解決。

我們沿海土地的遷建，目前只有紅毛港遷移的土地 21 公頃，捷運工程局的局長也在場，他很清楚，紅毛港地區 21 公頃的土地剩下什麼樣的土地？廟前、廟後跟廟邊，21 公頃的土地絕對不夠，不能符合我們地方的需求。不曉得哪個單位，也不是高雄市政府，可能是其他團體放出風聲說，少康營區要給大林蒲、77 期的要給大林蒲、鳳鼻頭，結果都不是真的。少康營區現在在整建了，機關用地變更，那 77 期重劃區已經領地了，以前圍起來還說這塊地要給大林蒲、要給鳳鼻頭，局長，在這裡只剩下 21 公頃，我藉這個機會要跟市政團隊講清楚，不要以這種情形來矇混市民。

我剛剛問局長，你知道大林蒲的遷村土地要去哪裡嗎？你說還在跟居民溝通，因為你是觀光局，所以你也不太了解這個政策，那我就跟你報告，紅毛港的專用土地只剩下 21 公頃，沒有辦法符合我們 120 公頃的政府 1 坪換 1 坪的政策，所以我希望你們的規劃方面要有一個長遠的計畫，不要把 2035 年的計畫現在就開始編，希望把 240 公頃的機場土地供遷村使用，50 公頃就夠了，如果建地 1 平方…。

主席（陳議員玟娟）：

延長 2 分鐘。

李議員順進：

50 公頃、60 公頃就夠了，如果有 60 公頃的土地，高雄機場還有 180 公頃，我們還可以另外有一個南北向的道路出來，不要整個南台灣只有一條中山路，可以把我們的新舊港區連結，把我們的生活圈連結。

現在如果機場遷建，將來的中間裡面還可以延伸很多替代道路出來，240 公頃裡面的道路有多大多寬？這麼好的土地，現在的機場問題又碰到這樣，小英政府又積極地說要新南向，結果飛機不敢來，大台的飛不上去，要是有個閃失大型飛機拉不起來，所以這個都是增加我們將來的百年發展的影響因素。所以我等一下要請問觀光局長、交通局長，有關於高雄國際機場 2035 年的擴建計畫，本席認為這是一個錯誤的政策，應該是「遷建」不是「擴建」，二位局長的看法如何？是不是可以為前鎮、小港的市民，尤其是在航道下面跟旁邊的居民，不要再吵我們 50 年了，謝謝，請觀光局長先答復。

主席（陳議員玟娟）：

曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

2035 年的機場改建計畫，基本上是中央的權責，他們也把這個案子都規劃出來了。目前第一階段先正在做跑道整建，當然部長也到地方來看過好幾次，我想他們有一些整建計畫在這裡，所以這部分當然他們也要聽地方的聲音，不過還是屬於中央的權責。

第二個部分是關於宵禁的問題，觀光業者跟航空業者當然還是有一些聲音，站在發展觀光的立場，當然會提出一些建議方案，不過最後還是要尊重地方意見，一定要跟地方做最好的協調，如果地方的聲音是一致反對的話，那當然就沒有什麼可談的空間。所以這部分當然我們也都知道機場的問題，不過因為過去地方也都有提出很多地點的評估，包括剛剛議員提到的南星計畫，甚至是岡山的軍方機場，都評估過了。不過我們知道的評估狀況都是不理想的地點。

所以如果要按照議員所提到的要遷建的計畫，恐怕要找到適合的土地才有這個機會，所以這是目前的狀況。我們並沒有一定要在這個時候解除宵禁，也從來沒有這樣的規劃。

主席（陳議員玫娟）：

交通局陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

如果我們有一個比較完備的、功能更加強的，然後用地沒有問題的區塊去建置南部國際機場的話，這當然會是對南部整體發展非常好的，從交通部民航局辦理的 24 小時可以營運的機場選址，報告裡面在前年已經結案了，很可惜的是說不具可行性。不過就我所知，市府還是認為應該想辦法要有一個比較功能完備的國際機場。

當然目前我們能用的就是小港國際機場，小港機場在服務高雄或是周邊城市的進出航空運輸方面，扮演了相當大的功能。但是他受到一些限制，所以就目前了解，他們是在做機場內部空間的整建，甚至有所謂的跑道擴建計畫，當然就會有更多起降班次，說不定這樣可以不用用到宵禁解除的問題，這部分我們也會持續的跟民航局保持聯繫，了解他們的進度。不過整體來講應該是要對整個高雄，甚至是機場附近的居民衝擊要儘量減少的方向來努力。〔…。〕

主席（陳議員玫娟）：

謝謝李順進議員，接下來是張漢忠議員，時間 15 分鐘。

張議員漢忠：

藉由今天要麻煩交通局長，提供給交通局長做參考，當然我有將文字秀出來做參考。在交通的問題、交通的事件方面，目前道路劃設標線所用的材質，你們是否有發覺到我們用走的都會滑，更何況是騎機車。用走的就會滑了，是不是我們有去研究一套防滑成分的斑馬線，那個材質不要稍微有點水走路就會滑

倒，很多在騎機車的過程，有可能在操作方面稍加不留意，就是滑倒了。機車可能操作方向或騎的過程裡面，有一些孩子、騎機車的人對操作方面不是很清楚，他看到斑馬線可能會將前輪煞住，但是前輪煞住他就會跌倒了。幾乎騎機車操作當中，前輪煞車是握右邊，所以很多人習慣是握右邊，右手握下去一定跌倒。所以今天藉著這個機會，提供給各位做參考。我要介紹的這個是我家門口，這是我店裡的門口，我提供這個給局長做參考，斑馬線這個材質，既然用走的就會滑了，何況是機車。是不是這個材質我們要去研究？第二就是現在斑馬線的寬度，是不是規劃窄一點的，不一定要這麼寬，讓我們在使用的時候，不論是騎機車、開車，都知道那是斑馬線但不需要那麼寬。我要講的就是不需要讓這個寬度這麼寬，我們就知道是斑馬線，所以這個材質跟寬度，是不是先做個研究？局長，我先提供給你做參考，再看看未來檢討的過程中有沒有檢討到這些，這要麻煩局長。

還有一點，有可能在施工過程當中，我們是否有要求，局長，這一條你看得到嗎？這一條是不是紅線？局長，這一條是紅線還是白線？這個是紅線跟白線，這是否在施工當中我們有去要求…，在施工的過程，舉個例子，原來它是白線，我們要規劃變紅線，但是規劃變紅線當中，可能施工單位沒有將白線刨除掉，直接噴紅色。噴下去之後應該不會持久，紅的就不見了，白的又跑出來，結果就很不明顯，分辨不出是紅線還是白線。不是很清楚當中，有可能警察執行單位，包括百姓停車，結果他認為是白線可以停車，但是警察認為是紅線就開單。這個部分是不是以後施工單位要檢討，這個施工單位，我要讓你們知道這個紅線、白線，我剛才有介紹過。這個紅線讓人家的觀感，要劃一條線，施工單位沒有依標準劃出來，劃得歪來歪去，那個觀感都是不好的。局長，我提供這幾點，請你一項一項做解釋，未來這幾個重點。等一下我再講兩段式左轉。

局長你先就我剛剛提供的這幾項，一項一項解釋讓市民朋友知道，未來這些東西要怎麼樣去調適，材質要怎麼去研究，在路上我們走路都會滑倒了，在路上走過斑馬線的時候都會跌倒、滑倒，那個非常危險。局長你是否可以先對斑馬線的材質的問題做解釋？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝張議員對於標線這方面，所使用的材質跟產生風險的關心。確實我們現在使用的是熱拌的標線，我們一開始已經都要求要有固定 45BPN 的抗滑係數以上。不過那個東西用久了就會消退，再加上萬一碰到像看起來這個畫面就有雨水，或是雨天陰天的時候，那可能就更容易比較滑一點。所以這部分我們也陸

陸續看到這樣的需要，我們就把特定危險的這些地方，把抗滑係數加強，或是我們必須要來思考，行人需要走的、用得比較多的，那個部分可能並不大適合再持續使用這種熱拌式的材質，應該要找另外一種更安全的材質來用。除了這個之外，像機車的輪子比較窄，所以若是走在路邊直線的部分，白線的地方，若是用熱拌的也可能會變成高低差，再加上輪胎的胎紋比較淺，變成抓地力就比較不好，那也是會有危險的地方。所以我有要求我們的同仁整體來考慮，哪一些區塊是適合用什麼樣的材質，這個我們必須要慎重再來檢視。

至於有一些工程復原，因為施工的單位不是交通局的工程，所以我們要求他復原的時候，要變成過去的情況，所以他們使用的材質或是使用的品質，變成不是這麼理想。這個部分我們也有發現確實有這種情況，我們現在的做法就是利用我們的收費員，或是相關拖吊的巡查員，這些部分要是看到這種情況，馬上回報到我們局裡面來。另外，為了避免它有這種情況發生，在復原的時候，對於復原照片的回報、管理和複查，我們的機制要更加嚴謹。最後，議員也有說到劃紅線劃得不夠直，這個如果是我們的疏忽，我會要求同仁這個一定要改進，這個應該要有標準作業流程和品質規範，我會要求同仁注意這一點。

張議員漢忠：

第二點，我要麻煩局長，因為目前執行的警察單位強勢取締二段式左轉，但是二段式左轉我也很認同，為了要怎麼樣降低交通事故的發生，又如何讓市民朋友知道在騎車過程中絕對要有一個觀念，我們要有二段式左轉。二段式左轉，在座可能很多人很清楚「高雄式左轉」，在座知道「高雄式左轉」的人請舉手好嗎？你們知道什麼是高雄式左轉嗎？大部分應該都知道高雄式左轉。高雄式左轉是遇到紅燈直接就轉過去對向，這是全國聞名的。目前警察單位強勢取締二段式左轉，我們都認同警察單位執行取締二段式左轉，我們一定肯定警察為了交通事故問題強力取締二段式左轉。但是我要麻煩局長，整個大高雄市所有待轉區和沒有待轉區的路口，目前警察取締二段式左轉的時候，我們開車也好、騎車也好，高雄市所有路口二段式左轉的標誌好像還沒很完整，二段式左轉的標誌，要讓百姓知道和認同在哪裡要二段式左轉，怎麼樣讓百姓非常清楚這個路口都是二段式左轉，這個標誌好像還沒完全很清楚。再來，局長，整個大高雄市為了交通安全的取締案件，在標誌上一定要非常完整，讓用路人非常清楚知道，讓他們慢慢建立每個人騎車都是要二段式左轉的觀念，有時候百姓根本不知道什麼是二段式左轉，但是怎樣讓他們了解二段式左轉。

還有一點，局長，法規裡面紅燈右轉是法規允許開單，但是我們在騎機車非常清楚，機車紅燈右轉絕對不會造成什麼事故發生，絕對允許紅燈右轉，我是說「機車」，但是「汽車」就不允許紅燈右轉。如果機車紅燈右轉會疏散一些

擋在那裡等紅燈的機車，機車紅燈右轉會疏散機車占據的空間，所以這個我們都要研議，但是法規上允許開單，我是說應該去討論讓「機車」可以紅燈右轉，但是「汽車」就不能右轉。機車紅燈右轉可以疏散當時等紅綠燈的車流量，如果機車不能右轉等於占了很多空間。局長，這些問題是不是也答復一下？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝議員的關心，剛才議員說的二段式左轉部分，有時候確實用路人不耐等待路口的時相標誌，如果等太久他就直接要左轉，左轉的路口比較大的話，或左轉量和直行車輛有衝突點，這個部分是很危險的。所以在法規裡面，目前路口是 3 個車道以上才有設二段式左轉，不是每一個路口都要二段式左轉。第二，如果 2 車道以下，有一個方向要左轉的車流量很大，因為很大和對向直行會衝突，所以 2 車道以下的會看它的車流量，我們才會考慮設置二段式左轉標誌。第一個，不是每一個路口都需要二段式左轉，當然需要二段式左轉就是剛才說的那些設置條件，我們會加上標誌。剛才議員說是不是標誌不夠完整、不夠多，我們來檢視看看，我問過同仁這個是一定要放的標誌。第二個，說不定民衆、用路人對於這樣的標誌不是那麼認識，有關加強宣導的部分，我們會來做、會再加強。如果可以避開大路口或左轉量比較大的，大家遵循二段式左轉，對彼此的安全會比較能夠保障。所以最近有一些機車朋友很關心，甚至會做一個甜甜圈抗議行爲，希望全面開放不要二段式左轉，大家可能要靜下心共同來正視路口交通安全的問題。

剛才議員也有說紅燈右轉，是不是開放機車能夠紅燈右轉，這個部分我們會來研究看看，在有一些條件下可以的話，我們可以設置一個紅燈右轉給機車的專用時相或是什麼標誌，這個也可以來檢討和考慮。

有關左轉的部分，高雄市也不是不去考慮到有左轉的需求，如果議員有經過大順路和中正路的路口，衆所周知，在中正路過大順路有很多車輛都要左轉，所以以前有二段式左轉要等很久，後來我們將停車格塗銷變成直行和左轉分流，讓它有一個左轉專用道，那個地方也看到一些效益和改善方向，當然這是一個試辦路口，未來這個部分如果可以的話，我們會根據這個路口的成效，希望在城市裡面比較大的路口，如果條件可以，我們都會希望用這樣改善，去降低機車久等不耐的情況，這個部分我們會持續來改善。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝張議員的質詢，接下來是陳議員慧文，時間 15 分鐘。

陳議員慧文：

我剛剛有聽到陳局長答詢張議員漢忠的問題，這個本來也是本席今天要問你的問題，因為新聞報導前不久也有民間社團號召，他們俗稱「待轉大富翁」，一直繞圈圈左轉來引起大家關心這個議題。「左轉」這個議題，會站在你是機車騎士或汽車駕駛，這二種用路人對於左轉這件事會有不同的看法。本席要和交通局長探討，剛剛局長也有講，在中正路和大順三路那裡現在有一個試辦，那個好像是 6 月份的事情，到現在已經 4 個月了，這 4 個月我不曉得成效如何，如果成效好壞應該這 4 個月已經有一定的數量，然後就能夠當作我們的評估了，如果這樣的交通規範是 OK 的、可行的方案，我覺得應該也可以儘快擴及到其他比較大的路口、其他行政區。因為說真的，除非常常行經大順三路和中正路的路段，要不然用路人會搞不太清楚整段漆藍色，然後用個左轉的箭頭是代表什麼，我相信很多民衆還是搞不太清楚的。本席也比較認同現在中正路跟大順三路那裡的方案，因為我覺得在車流量多的狀況下，有一個機車騎士先行左轉的時間，左轉完之後如果來不及了也可以到待轉區，他可以分流一些。因為常常待轉區都小小的不夠大，但是機車騎士真的很多，尤其上下班巔峰時間，常常會卡到另一個方向要開始行駛的時候，變成我們沒辦法走了，所以這個情形我覺得都是要研究的。

再來就是他們也有一個訴求，但是我覺得這個我們也是要討論，就是像剛剛局長講的有兩線或三線道，他是不是要有一線不強制機車行駛。這個也是有民間團體提出這樣的訴求，我覺得用路人的路權都是同等地位，其實還是在安全跟專業上你們可以去探討，看怎麼樣是對高雄的方案最好的。因為我都有收到來自於這樣的陳情，但是以我自己開車的話，我其實不太建議內車道也可以行駛之類的，我覺得這樣很危險，因為機車騎士百百款，車子亂騎的人很多，所以容易擦撞，如果開放越多是容易擦撞的，但是我還是尊重專業的研討意見。

再來是本席服務處有收到陳情公車路線，是從五甲地區一直往前沿著五甲路、南京路到國泰路、澄清路，然後到澄清湖、長庚等等，這個就是黃色捷運的路段。因為五甲地區很多老人家常到服務處來反映，因為他們其實滿有醫療需求，但是目前五甲地區有醫療需求的老人家必須要轉車，每一次從五甲到長庚就要花一個半小時，所以是轉車轉到其他地方再到長庚，路程短短的但是車要坐很久。我想建議交通局是不是能試辦一個從五甲地區比較直線的，不要讓這些老人轉那麼多車，可以直接跟黃色捷運路段雷同一路到長庚去。這部分當初在 7 月份的時候會勘完，交通局也原則上都同意了，但是從 7 月到現在也將近 4 個月都沒有後續發展，請局長也回應什麼時候可以讓這條路線也能行駛，嘉惠五甲地區的老人，讓他們到醫院能方便一點。他們路經了澄清湖跟鳳山行政中心都很方便，讓他們可以就近處理公務等等。

接著本席還有一個建議，我自己遇到以後也有跟民衆討論。之前本席有建議一些重要路段要設置號誌燈，我知道我們的經費有限，所以每一年大概都一、二十座而已，因為經費的關係所以你們要做一些排序，排序就由你們的專業去判斷說哪一些是優先的。所以如果我們建議的路段，你們去測相關的車速流速等等，不符合優先排序就會常常都排在很後面，要排幾年都不知道，可能排到我們白髮蒼蒼了，還沒有排到那個路段可以設置號誌燈。這個常常會引起很多爭議，本席就講我的個案。2年多前我也有建議一個路段，那個路段就是不符合要設置紅綠燈的標誌，但是最近發生了一個 A1 的死亡車禍之後，它就變成往前排序可以設置了。本席 2 年多前建議了卻沒有設置，因為你們說不符合相關的標準條件，所以不行，之後因為 A1 車禍就可以設置了。變成民衆就會講，我跟陳慧文議員建議，他都沒有盡力，一定要我們用一個人命跟他換，他才有能力。我真的覺得發生這樣的車禍，我們真的也很心疼，但是變成民衆會認為是用一條人命去換一個號誌燈，當然我們的經費有限我也能理解，一定會競合。那是不是有這樣的一個方式，大家一起共體時艱來想方法，我覺得民衆有一個建議很好，用民間的資源力量讓他們去勸募，因為我們現在等著用號誌的非常多，希望申請的加排序的很多，然後讓民衆能勸募，或者我們主動積極去行銷。因為設置號誌燈這個是救人一命，號誌燈設置了可以減少車禍的發生，減少意外跟人員的傷亡，這都是在做好事的。用做善事的立場跟角度去向有心、有能力的人士募善款，然後我們能儘量建置更多的號誌燈，然後我們看用怎麼樣的光榮方式去表揚這一些人。要是他知道他捐的錢是建這一座號誌，那他經過的時候，也會跟親朋好友說這座號誌我有捐錢，設置以後減少很多車禍跟傷亡。我覺得用這樣的思慮可以去做很多的資源使用來建置交通號誌，減少更多傷亡，這看是用什麼方式，因為我私底下問好像是說用基金的方式是沒辦法的，但是我覺得用認養等等的方式，我想交通局是不是能思考一下。

再來就是明年開始因應鐵路地下化已經慢慢完成，有一些陸橋有時程要拆除了，從明年 6 月開始有 4 座橋會先拆，我在這裡也是問，因為那是養工處的事情，但是到時候你們要有一些替代道路號誌，你們也是一個很重要的角色，到時候的替代道路怎麼用才不會讓交通打結，我很怕交通打結，因為明年是選舉年，拜託千萬不要讓交通打結，要不然明年所有的議員都會很難過。因為要拆的這些陸橋都是重要的道路，交通都是非常擁擠的，我想在這裡請陳局長一併回應，謝謝。

主席（陳議員玟娟）：

交通局陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝陳議員對剛才所提到的議題的關心，有關兩段式左轉的部分，我印象裡沒有錯的話，我們常常看到嚴重的肇事，像是 A1 或是嚴重的 A2 那一種肇事，很多都是左轉車，他轉的過程以為慢慢轉就好了，但是常常對象是直行車，直行車遠端他沒有辦法看到前面這邊剛好要左轉，有人就左轉出來了，常常在那個地方產生嚴重的肇事，這個部分我相信很多市民朋友在電視新聞看到，常常有這樣子的一個案例，為什麼在大的路口需要大家稍微把路權的使用做一些安排，當然就會產生兩段式左轉的問題。

不過剛才議員也特別提到，我們在大順路跟中正路所做的試辦，到目前為止成效也相當的良好。那一個部分因為它有一些條件，它旁邊本來還有停車格，換成是一個車道，才有辦法讓他多一個左轉的專用道，所以我們必須要考慮到很多地方要是用這樣的情況，我們必須要一個一個去檢討它路口的幾何條件是不是適合，不過我們會儘快地來將可以做的擴散出來，當然議員有特別提到有一些禁行機車的車道，造成機車族他們的路權受到不尊重的情況。這個部分去年我們就有邀請很多機車代表、機車族做過公民咖啡館，我們也針對他們關心的這一些事情，做了一些調整跟因應，所以後面才陸陸續續做了高雄市的機車政策白皮書，我們會持續的檢視我們擬定調整的政策，是不是真的能夠改善機車用路族路權的感受。

第三個，就是公車橘 12 延長到五甲社區？

陳議員慧文：

五甲路、南京路。

交通局陳局長勁甫：

五甲路那個地方，因為這個路線本來就是在捷運黃線，我們也已經公開徵求營運的業者來跑所謂的黃線，兩條宣導運行的公車路線，當然這個路段就包含這個路線上，所以我想近期我們會開始公告。這一段時間也可以考慮先將橘 12 就民衆的需求在哪幾個時段先做延伸的試辦。

陳議員慧文：

儘快是什麼時候？

交通局陳局長勁甫：

我回去就跟同仁來了解，大概在這個月內我們就有一個決定，好不好？第四個，號誌桿設立的問題，我想在設立號誌桿，我們考量的第一個是它的安全性，經費當然是一個考量但是沒有比安全更重要的，第二個就是我們也考慮大家都想到要去改善路口的安全的狀況就是設紅路燈，但是就我們來看，紅綠燈有它的好處也有它的限制，所以如果有其他的解決方案，或許我們會跟議員或是和地方上的意見做討論。其實有其他可解決的方案或許那個會更快、更有

效，這個部分我會持續來關心同仁在增設紅綠燈的進度。

剛才議員特別提到為什麼已經同意要做，那麼久還沒做起來，常常牽涉到桿位設置的協調，很多住在附近的人說這個不要放在我這邊，不要放在我們那邊，但是大家都要紅綠燈，所以這部分是協調上必須要花很多力氣的地方。

議員有提到是不是有認捐的部分，目前我們在針對工廠出入口，建商或是建案周遭的路口，我們也同意如果在建案裡面一併來做一些認捐的部分，當然這是一個很好的事情，民間的資源也可以挹注我們公部門。〔…〕這個部分以外的我們也會來看一下，真的是盡可能讓民眾參與這方面的認捐，這也是一個好的方向。

有關陸橋因應鐵路地下化所拆建的部分，當然我們有安排幾個優先順序，每一個拆建一定會進行交通維持計畫的執行，交通維持計畫就是希望他雖然會在陸橋拆的路口封閉，但是其他替代的道路應該能維持衝擊最小的條件之下，我們才會來進行這樣子的一個工程。所以這個部分我們當然希望一切都能如交維計畫的期待。〔…〕是，會的，我們在真正執行…，〔…〕了解。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝陳慧文議員的質詢，接下來請陳信瑜議員質詢，時間 15 分鐘。

陳議員信瑜：

我直接來問幾個問題，請問在座的各位一個月有超過 5 次以上搭乘公共運具的，不管是什麼樣的運具，公共運具有搭乘超過 5 次的請舉手。上下班不管、休息時間不管，5 次以上的，好。有 10 次以上的請舉手，好，這個比例就變低了，剩下 3 位、4 位。我們這樣說好了，如果高雄市有超過 3 萬人以上的公務人員，加上學校的老師們，你們能夠成為我們的固定的消費者，也就是公共運具的消費者，我們的數字不會太難看，但也很難講，這個數字談的是總體來講，但是這個數字一直都沒有增加，其實好幾年了。

六都來講，高雄市的使用率還是一樣非常的低，我看很快就被台南市拚過了，我們現在只有 9.3，到目前為止還是 9.3，跟其他的六都來比，我們真的差很大。交通部在 105 年的調查報告，對於六都的市民做的一個調查報告，對於公共運具或者是滿意度，高雄市還是算最不滿意的，為什麼他有三太，高雄市民對高雄交通的三太，一個是太遠、太少跟太久。

太遠、太少、太久—高雄交通三太，我們先來談我們的公車，因為公車從早期的賠錢，現在有委託了民營，但是一樣沒有提升到底為什麼？交通局局長你應該要了解這個問題，而且你應該早就了解了。怎麼樣提升？太遠就是車站太少，所以距離就很遠。再來班次時間太久因為班次少，所以班次的時間就很久，所以這三個三太也是息息相關，太遠、太少跟太久這就是高雄交通的三太，前

一陣子也有一個調查就是說，有七成機車的車主，就堅持我就是要騎機車，以高雄來講這個問題更嚴重，我們不要說七成那麼高乾脆放棄好了，但是我們另外看到三成的機會，我們全力的去投入，讓這三成可以為我們去做，我們會有移轉的效果，一成可能就會變為三成。所以我們要怎麼鼓勵這三成當中再多出兩成出來，從原有可能的三成機會，我們再想辦法再找出有兩成人願意來。

我再問一個問題，剛剛沒有舉手的人請舉手一下，你們很少搭乘，我問你們，你們到了一個國家，到了一個目的地，如果你是自助旅行，通常用什麼方式找到你要去的地方，有幾種方式呢？可不可以請第二排的右邊第二位，對！就是你。通常你到國外自助旅行都會怎麼做？你怎麼去找公共運具呢？

主席（陳議員玫娟）：

科長請回答。

觀光局觀光工程科陳科長奕棠：

我沒有去自助旅行過。

陳議員信瑜：

如果自助旅行把你丟到那裡，你要怎麼辦？

觀光局觀光工程科陳科長奕棠：

我周邊的朋友去過自助旅行，據我了解，他們都會事先做功課，大眾運輸還是最主要的，還有租車也是一種，譬如日本。

陳議員信瑜：

現在如果你在四維大樓上班，你要怎麼使用大眾運具回到家呢？你都會用什麼方式找出大眾運輸系統，大概會使用哪些工具？換你右邊那一位回答，讓你們不要打瞌睡，不然要再叫醒你們，溫柔一點，我可能會做不到。

觀光局維護管理科吳科長契德：

應該是搭公車到火車站。

陳議員信瑜：

你會怎麼去查詢呢？

觀光局維護管理科吳科長契德：

上交通局的網站。

陳議員信瑜：

交通局的網站資料很公開嗎？很好用嗎？你用過幾次呢？

觀光局維護管理科吳科長契德：

比較少，因為搭乘習慣了，大概都知道怎麼搭乘。

陳議員信瑜：

你是機車族還是汽車族呢？

觀光局維護管理科吳科長契德：

開車。

陳議員信瑜：

OK！我以前在市政府當機要的時候，我都要去搶市府後面的立體停車場，一個月租金是 600 元。我想要請交通局陳局長清查一下，有多少市府員工使用這個立體停車場，這個停車場叫做市府員工停車場嗎？或是可不可以釋放一些出來給居民使用？如何鼓勵公務人員願意搭乘大眾交通工具上下班？因為我們的上班路程相對簡單和簡化，就是上班和下班的固定地點，我們不用跑業務，更不用像局長一樣去拜訪行程，所以我希望用鼓勵或補貼方式，想辦法試試看。再來，我要求官員要搭乘公車或聯合共乘，局長，你有沒有率先做呢？陳局長，你們局裡今天共乘幾部車來議會呢？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

基本上，我了解我們同仁來議會，很多都是搭捷運過來的。

陳議員信瑜：

搭捷運過來的請舉手？局長，你自己往後看！哪有很多，其他都和你共乘來的嗎？你們搭一台車來的嗎？因為你們辦公室應該在一起啊！捷運局，你們今天有幾位是共乘來的，還是自己搭捷運來的，搭捷運來的請舉手？很好，都沒有。搭公車來的請舉手？很好，也都沒有。所以你們是共乘嗎？共乘幾部車呢？主秘，你們共乘幾部呢？3 部。我等一下下班會在議會門口等喔！觀光局今天搭捷運或公車來的請舉手？也沒有。共乘呢？局長和司機共乘嗎？觀光局人數比較少，也沒有，所以今天有幾位是共乘來的呢？交通局自己都不願意帶頭做，我要求你們要帶頭做，好不好？你們不能搭公共運具來，至少要共乘啊！今年高雄捷運的運量不如去年，為什麼會這樣？當然有很多理由，可是我認為剛剛捷運局的同仁講到，他使用交通局的某些工具知道公車時間，但是我認為高雄市到目前為止，局長你應該直接承認，高雄市真的不適合再發展大眾運輸工具，你就直接宣布吧！因為你們的講法和做法不一樣，所以民衆沒有意願。你蒐集這麼多交通資訊，到底有沒有從這些資訊做出治理的方式，你願不願意讓民衆去治理，所以資料治理和資訊管理這件事情成為政策，有沒有可能呢？但是你們都沒有做，看起來數字是一樣的。局長，我問你一個問題，黃線什麼時候完工呢？

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

議員提到的是捷運黃線嗎？

陳議員信瑜：

是，對不起！捷運黃線應該問捷運局，沒關係！你回答一下，捷運黃線什麼時候完工？局長，你講個大概時間就好，因為接下來要請問交通局長。

捷運工程局吳局長義隆：

黃線部分是 113 年。

陳議員信瑜：

113 年就是 2024 年嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

對。

陳議員信瑜：

陳局長，如果捷運黃線要等到 2024 年，以現在來算，大概剩下 6、7 年的時間，你有沒有把握在這 6 年提升運量呢？因為我們有捷運，又有捷運黃線、輕軌也完工，你有沒有把握在這 6 年可以提升運量，如果不行，交通局應該先冬眠 6 年，等到黃線蓋好，你們再醒過來吧！這些路線通了，民衆就願意去搭乘嗎？局長，不見得，對不對？

交通局陳局長勁甫：

黃線都完成之後，大眾運輸路網有相當程度的建置，整個運量的乘數效果就會發揮，剛剛議員提到黃線之前，黃線的這兩條路線，目前我們有黃色宣導運量的公車路線。

陳議員信瑜：

宣導以外，有什麼具體的提升辦法呢？

交通局陳局長勁甫：

有兩條捷運黃線經過的公車路線，真的是要營運的，在黃線經過的區域裡面，已經有幾條幹線公車在運作，再加上捷運黃線經過的幹線級的公車，應該對整個運量的提升或培養運量…。

陳議員信瑜：

局長，這 6 年之間黃線要完工，在 2024 年完工之前，你預計要增加幾個公車站呢？

交通局陳局長勁甫：

公車站嗎？

陳議員信瑜：

第一個，三太原因嘛！車站「太少」、班次「太少」，車站距離和住家距離太

遠，也就是因為車站數少，所以班次也一定少，所以候車時間就更多了，所以民衆就不願意搭乘。所以你要怎麼去符合這三太呢？你要把三太解決掉，看看能增加多少運量，這些問題你應該都有研究，但是爲什麼到現在還沒辦法提升運量？如果過了 6、7 年，真的要等到黃線才有作爲的話，我才鼓勵交通局冬眠，從今天開始放假，放到 2024 年，反正黃線要蓋是捷運局的事，跟你交通局沒有關係，不是這樣說嗎？

我剛剛一直鼓勵局長要當領頭羊，帶動使用公共運具的風氣，那天柯 P 只是做一個示範，其實點閱率很高，當然也有人說他作秀，但你們連作秀都不願意的時候，我要求幾位局長，一個月至少搭乘二天公車，可以嗎？再直播一下，因為你們都有很多粉絲團，你們自己不知道，吸引你們的粉絲團來跟隨你吧！好嗎？可不可以拚拚看，你看！這是研考會給你們的指標，高雄市研考會做出來的報告，對於你們績效目標的執行，唯一一個問題的指標紅燈是公共運具的使用率，我們公共運具的使用率在全台只有 9% 左右，研考會定 5%，結果你們實際只完成 2%，還低於中間數以下，當然你一定會跟我講一些問題，颱風等等。我要講一個滿有成就感的事情，其實局長你的那輛公務使用車，油量都比別人省，我應該稱讚你，代表你很認真上班又很認真開會，你又要來這邊報備，不然就給其他人使用好了。

再來輪船公司的部分，我實在沒有辦法，我先把這個問題問完好了，我們做個建議就是希望你們可以給我一個提升報告，在黃線設置之前，能夠提升公車的運量並讓機車減量，可不可以效法你們補助給哈瑪星的條件，我要求你們也優先來補助前鎮、小港，因為前鎮、小港的污染是最重的，把補助電動機車或電動運具的費用提高。全高雄市就是前鎮、小港最有條件跟你們講這件事情，你們沒有辦法擴及到這 38 區，至少前鎮、小港先給我們做這樣子補助的提升。再來你們的輪船既然已經漲價了，整個旗津渡輪的票價漲價，但是…。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

陳議員信瑜：

爲什麼當我們漲了價之後，我們的高雄輪船公司還是一樣賠錢，年年賠錢而且考績還是很差的，營運也是乙等。現在董事長已經由局長你自己來做了，這些事情我要提醒你，也希望你能做一個報告出來。爲什麼會這樣子？如何去提升高港高輪的營運。最後我們的郵輪母港，我要提醒觀光局，雖然中央要將基隆、高雄列爲我們的郵輪母港，可是基隆卻已經提升到亞洲的第五大郵輪港，這是國際輪船協會做的一個報告，而且高雄確實也沒有在五大當中，我們未來有沒有可能真的就被邊緣化了？局長，基隆有很強的人口優勢，因爲它吸納了

北區大概千萬的人口，所以高雄要成為郵輪母港，真的要很拚了。局長，我先提醒這件事，會後再請你提供有關如何提升，還有跟基隆競爭的方式或合作的策略。我認為我們一定要站在風口上不能失手，既然中央也願意來扶植基隆和高雄，像我就跑去基隆搭郵輪，因為那時候高雄沒有，不然我當然選擇高雄。說實在，基隆的設備設施不是很好，基隆海關也不是很好，所以高雄旅運中心是我們的機會，因為基隆以後也要在港口附近設立會展中心，所以會不會也成為一個吸納的聚點，我們的旅運中心…。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝陳議員質詢，接下來請黃議員柏霖質詢，時間 15 分鐘。

黃議員柏霖：

我大概 focus 在觀光局，局長，那天我在澄清湖參加高雄鳥會，本席在 3 年多前就一直推動「高雄市民免費進入澄清湖」，我覺得這是一個滿好的政策，1 年有 100 多萬的人次進入。以前高雄市民到澄清湖都要趕凌晨 6 點，因為 6 點以後就要收錢，改掉後現在就不必了。我常講高雄市政府一年投資三、四千萬，然後自來水賺到資本投資；我們市民賺到可以免費進入澄清湖；高雄市政府賺到一個 100 億也買不到的大公園，這是一個多贏的局面。局長，那天在現場我看到你全程參與，因為鳥會在小貝湖做導覽，去年有 12 萬人，今年 1 到 9 月就有 12 萬人來參觀，代表去那邊做生態教育的人是越來越多。那天局長有承諾說，有些資本門的部分，我們市政府理應幫這些志工團體，把它的設備處理好。前任的副局長在去年把展覽屋做得很好，我的看法是這樣，因為這一兩年來外面的景氣真的很差，所以很多公益的捐贈很少。這些人來做志工，我們還要他們出很多錢，實在於心不忍。我們能夠做的在硬體上包括步道等等，我們把它做好，然後讓專業的導覽志工進來，我相信今年搞不好可以達到 15 萬人。很多人都去那邊做生態導覽，有空又到澄清湖裡面去做運動，我想對高雄市民有很大的幫助。我知道局長很用心，因為我那天看你從開始到結束都在現場，所以我知道你把那個地方當作重要的事。針對這個部分，請局長答復。

主席（陳議員玫娟）：

曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

鳥松濕地，我覺得是一個非常棒的地方，所以觀光局每一年有跟鳥會合作，我們每一年都有委託他們做維護，今年給的維護費是 106 萬，也請他們做一些推廣。

黃議員柏霖：

這是資本門的投資嗎？

觀光局曾局長姿雯：

是對於他們在那邊做維管的部分。資本門的部分，今年我們爭取到中央的經費大概有 2,000 多萬，我們會協助地方做基本的資本上的投資，比如說步道的部分，我們要做改善。

黃議員柏霖：

因為那牽涉到安全。

觀光局曾局長姿雯：

還有賞鳥屋的部分也要做一個改善，因為那邊都已經腐朽了，為了安全的問題已經先拆掉了。再來是周邊環境的整理，包括人行道旁邊花架的部分。再來就是入口的意象，我們也會做簡單的改善，這些我們都有跟鳥會做討論也請了一些學者專家。因為那個地方是濕地，我們希望在不破壞濕地的生態狀況之下，再去做這些資本門工程的改善，這些計畫都已經在進行中。

黃議員柏霖：

另外再請問一下，市政府投資澄清湖原本是編在工務局，今年開始是編到你們觀光局，對嗎？就那三、四千萬的部分。

觀光局曾局長姿雯：

一直都是在觀光局。

黃議員柏霖：

那麼今年 三、四千萬大概投資在什麼項目？

觀光局曾局長姿雯：

我們跟澄清湖有做一些合作，由他們提出需求，我們再去現場現勘看有哪些是需要做的。我知道有一些要整理包括富國島和吊橋，另外是步道部分的整修，因為我看那個步道狀況不是很好。

黃議員柏霖：

要安全，也不是說要做多少硬體，起碼讓它很自然的可以去做運動和健行，把安全的部分做好，鼓勵更多的高雄市民到澄清湖去走走。

另外我要謝謝觀光局，我不知道是哪一位科長。一個月前我到柴山，因為本席是柴山雅座的志工，我都揸水，到今天已經 581 桶。一個月前我去揸水的時候，原本步道分成兩個部分，一個部分是中央的錢，一個部分是高雄市觀光局編的錢。他們在龍泉寺就是硬石道往上的地方，原本要封在目前民家有營業的地方，我跟科長反映，科長馬上派股長到現場跟營造廠公司的同仁現場討論，因為剛局長提到一個重點，因為有一些我們不是那麼熟，結果當天雅座志工隊的隊長說，其實以前有一個便道，這個便道的行走不會影響到工程的施工，所以我們把原本要封的路口往上坡大概 20 公尺的地方圍住，它的工程繼續做，

也因為這樣，高雄市民還是可以從龍泉寺上山到雅座到盤榕到七蔓去，因為你原本把它封住的時候，這些人全部都要從鼓山高中的停車場往上，那個地方的停車空間原本就不足。如果局長有去看，會發現鼓山高中旁邊停車場的停車位沒有幾個，所以永遠都在塞車的狀態，永遠都停不進去。

不過你們的科長，我還沒有拜託到局長和副局長，他們就自己先處理好了，我覺得這一方面可能代表局長充分的授權，另外一方面是同仁敢積極做事，這是對的。很多東西不一定要問上面，當你覺得這件事情是對的時候，我們本身就要做決定了。所以當天在現場有我、股長、一位承辦再加上營造廠的同仁，他們派了一位不知道是副總還是什麼職位的代表，我們就沿著步道走一圈，他們說這樣不會影響到工程進行。第一個前提是不要影響工程進行，否則民衆上山和工程交錯在一起的話，工程可能會做不好，民衆也可能會受傷，以後會有很多後遺症。所以他們現在封這樣之後，工程都沒有影響，但是市民又得到很大的方便。

所以本席也在此代表雅座奉茶隊，感謝當天到場的股長和科長，他們很快的就做決定，讓每天想上山的人有一條安全且更便捷的路。我不知道那一天是哪一位科長？謝謝你，本席代表雅座奉茶隊謝謝你。我覺得如果同仁都能這樣，在你的權管範圍內，你覺得那是對的就決定，這樣滿好的，很多市民很感謝你。因為如果沒有這樣做，我們還要回頭走很容易塞車的停車場那裡，我覺得是很不恰當的，因為我們可以選擇一條更好的路。

另外，拜託觀光局跟國家自然風景管理處也談一下，我知道那不是你們的範圍。有人反映七蔓公共的桌子只有三個，希望公共的桌椅可以多一點，私人的要取締，這樣整個山林才不會被破壞。以前柴山可能有 100 個可以泡茶的地方，但是我覺得應該把它收斂在一些公共的點，視野遼闊，每個人都可以去的地方。而不是讓某一些人占地為王，這樣是不對的，我覺得應該有一些管理。每天在七蔓、盤榕、雅座都有好幾百人，甚至上千人去運動。所以本席在這裡也鼓勵更多的高雄市民，澄清湖很棒，那裡是平面的，可以慢跑健行；如果要爬山的話，我覺得柴山真的也很不錯。從動物園、龍泉寺或是鼓山高中上去，我覺得每一條路線都很不錯，多運動有益身心健康。所以拜託局長也跟自然公園管理處有更多的聯繫，因為這些在未來都會是一個特色，我今天來到高雄，高雄有什麼特色，起碼柴山是一座很有人情味的山。當你從山腳下爬 50 分鐘至 1 個小時到山上，非常口乾舌燥，氣喘吁吁的時候，那裡有免費的養生茶可以喝，不用錢的，而且是志工排班上去煮茶，三個地方都有，不一樣的志工。你就會覺得這個社會如果每個人都是志工，這個社會多美好。免費排班揹水上去，而且還要自己買洋蔘、決明子、枸杞等等去煮給大家喝，連瓦斯都要志工

從山下揸上去，所以你看這是多有人情味的地方。

在十年前本席在高雄市議會辦了兩場公聽會，當時就是爲了催生柴山國家自然公園，現在稱爲壽山國家自然公園。我就跟內政部營建署國家公園管理處的組長說，你要讓柴山多好我都支持，但是有一件事一定要允許我們，就是奉茶文化。就是要讓我們可以在國家公園裡面煮茶給大家喝，後來他們也從善如流，讓我們有機會繼續煮茶，我覺得這是好事。這個部分也拜託局長，怎麼把這些特色融入高雄的旅遊。像我常常去柴山，最近幾乎每天去，我看到很多外國遊客，也有旅行團去那裡。因爲很快，山腳爬到山上大概 50 分鐘，正常來說 1 個小時一定會到達。我覺得那個特色的意涵應該要有，這個部分跟局長建議。

最後我要請教交通局長，這幾年你也知道公車民營化，是本席很努力在推動的議題。當時在推動民營化的時候，一方面是因爲許文龍說過：「民間能做的，政府不要做；地方政府能做的，中央不要做。讓它貼近市場，自然就有效率；有效率之後，很多事情自然就做得好。」所以你們公車民營化以後，我們公車處的累積債務就停下來，就不會一直上去了。本席在 14 年前擔任議員的時候，公車債務才多少，在民營化之前已經增加到 200 多億了。所以我也一直跟局長建議，我也知道你很認真在做事，你是交通專長的人才。你看你們努力的把民營化做好，現在接著是那 200 多億要怎麼清理，我們要積極面對。我們常常講不要債留子孫，但是我們做的事卻往往債留子孫。我們應該怎麼面對，讓這個債務，包括你們有很多廠商可以 BOT 等等的，把錢收進來，把債務抵掉，這樣子我們對未來才會有更多的期待。這是第一個。

第二個是大眾運輸率的問題，我們怎麼讓更多的市民能夠來搭公車及捷運，甚至搭配未來的輕軌，我覺得這是應該要做的。最近我也看到一則報導，就是到底推動電動摩托車好還是不好？因爲你要去考慮的問題是你的電是怎麼來的，今天全部都是電動摩托車，如果你的電都是燃煤來的，那你要多少燃煤廠才能供應這些電動摩托車的電。所以這有很多問題，不是只是都不要二行程，雖然二行程本來就應該要汰換，這是對的，因爲它的污染性大。但是平常的摩托車，像現在很多都很環保的摩托車，如果只是爲了一個更新的觀念，要求大家都騎電動摩托車，好像感覺很時尚，感覺很好，但是你有沒有考慮過電從哪裡來？電如果是燃煤的或是天然氣的，你污染的嚴重性，其中抵換的關係如何，也請局長答復一下，謝謝。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝黃議員的關心，特別是公車民營化之後，對於之前債務的問題。目前我們不會再有新的債務，但是必須克服的是舊有的債務還有利息，我們至少每年都有編列預算，除了還利息之外，還有還到一點點母金，所以這個速度是比較慢。其實在公車處民營化之後，還有一些土地資產，包括建軍站和金獅湖站這些比較大筆的，或是林德官以前的宿舍，我們會一一討回來，希望未來能夠有一些…。

黃議員柏霖：

在債務上把它降低。

交通局陳局長勁甫：

對，希望有比較大一筆的活化資金能夠來還債務，這樣才能降低每一年所需要的利息，還起來就會比較簡單一點。

另外，議員也特別提到我們怎麼鼓勵大眾運輸的使用，這確實是我們一直積極在努力的。公車處民營化以後，我們整個運量提升了一千多萬人次。後來有收費，我們以為收費之後會降到以前的情況，但是還是維持在那個部分，所以我們對這樣的情況也滿樂觀的。但是如何再進一步往上提升，確實是需要更多的路網，大家一起來促成。

至於電動摩托車，就我們交通局的角度來看，如果可以讓大家儘量使用公共運輸是最好的策略，就可以減少剛剛議員所提到的，不管是石化所產生的空氣污染，或是我們要用電，其實也是在某一個地方產生空氣污染。如果是要往私人運具電動化的角度來看，我們交通局更希望能夠往共享運具的方式來推動，因為這樣大家不需要各別擁有。一方面可以減少整個道路交通的狀況，第二方面就是在能源和效果上面會更大，所以我們從交通局的角度也推了一些電動化的共享運具系統，希望往這個方向能夠真正達到符合整個公共運輸相輔相成的目標前進。謝謝。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝黃議員柏霖的質詢。跟大會報告，我先處理時間問題，現在距離 6 點散會只有幾分鐘，後面還有童議員燕珍、何議員權峰、林議員宛蓉第一、二、三次的質詢，所以今天下午的質詢，就到林議員宛蓉三次質詢完之後再行散會。

（敲槌）我們現在先休息 5 分鐘。（敲槌）

繼續開會。（敲槌）接著請童燕珍議員質詢，時間 15 分鐘。

童議員燕珍：

我想最近交通局的事情特別多，當然也反映出民衆對於交通的期待，當然一個城市裡面，如果交通不好、交通不順暢，當然民衆的生活就不會很快樂。在前幾個同仁都有質詢到，問過交通局很多的同仁，坐過捷運的、坐過輕軌的、

坐過公車的，舉手的人都是寥寥無幾，當然這是讓人覺得很憂心的地方。大眾運輸工具高雄市有輕軌、有捷運、有公車，這麼多的交通運輸工具，卻好像公務人員上班都趕不上任何一班，這是比較令人擔憂的地方。

當然交通局很用心，對於晚上回去的這些民衆，有了一些設計的交通車程，譬如說在今年度，你們增設了幾條公車式的小黃的班次。我現在想問，知道公車式小黃班次的請舉手。什麼叫做公車式小黃班次？在場的各位官員請舉手，這邊知道，這邊不知道。這邊因為是交通局的所以知道，這邊就不知道，這是一個很奇怪的現象。我想請問一下其中三民區的 33 線，也是今年增加的，那個時候你們還特別邀請我們的里長，還有議員服務處，包括議員，到區公所開了一個說明會。那麼 33 線公車的路線圖，我們從銀幕上可以看得到，從金獅湖站一直到鹽埕埔，這個路線也滿長滿廣的，是 33 線的路線。中間有幾個捷運站，還有市區的路段，都是公車式小黃提供服務的時間，是末班車的晚上 10 點 13 分到金獅湖站發車的班次。這邊的官員我要告訴你們，什麼叫做公車式的小黃，也就是晚上 10 點 13 分以後，公車都沒有的時候，就是由計程車來取代。可以從 10 點 13 分打電話叫車，而且是免費的服務，現在你們知道了。我就想這麼樣一個好的服務，卻那麼少的人知道，而且過去我知道都是在偏鄉，現在終於在我們城市裡，尤其是在三民區的 33 線這個路線，有做這樣的服務。當然與會的時候，當時開說明會的時候，不管是我們的里長，還是我們服務處的助理，都針對這個派車的問題，都跟當時的承辦人員提問。因為這一條 33 線公車的路線，很寬廣還要經過中央公園、高醫、捷運後驛站，還有鹽埕埔等幾個屬於很容易就會有人搭車的一些站。當然公車式的小黃，又可以使用所謂的彈性叫車預約的方式服務，因此我們就更擔心，到底會不會有車子不夠的狀況，那個時候的承辦人員，我們服務處的助理還特別問，他還信誓旦旦說，我們的助理說絕對不會有叫不到車的情形，絕對不會有預約不到的情形，如果真的有預約，然後遇到車子不夠的話，就會有一台計程車隨時的備用，隨叫隨到。

可是後來有一位學生，他是在大學讀書，他讀的是有關於交通的科系，他針對這個事情他特別作研究，還特別搭車子去看看這個小黃的路線到底是怎麼樣，服務狀況到底是怎麼樣。他認為高雄市如果有這樣的交通接駁方式，那每天應該都可以很開心的，如果萬一 10 點多回不來的話，還可以打電話預約要叫車。結果他按照時間去打電話，然後也在站牌的地方等，可是那個預約的意義到底在哪裡，因為根本沒有…，而且接下來只是一連串荒謬的旅途。我要跟局長說明一下，因為當時他上了車之後，一台 5 人座的車，結果司機值班，帶了他的老婆，還又占據了一個位置，同時他的行李位子上又放東西，就占據了

兩個位置。一台這是 5 個人，扣掉司機是 4 個人，占了兩個位子剩下兩個位子。請問這一路上，他還告訴我，司機不斷的跟他老婆聊天，這樣子的品質，局長你認為可以接受嗎？這樣的服務品質是讓人難以恭維。這部分當然是屬於司機個人的問題，但是如果交通局做這樣子的服務，卻達不到那樣的效果的時候，人家不會罵這個計程車司機，會罵你們交通局的服務品質太差。所以最直接的是說，這家的交通品質很明顯是不好的，但是讓人不能接受的是因為司機他占了位子，然後沒有位子了。然後再開到後面的站，結果後面的人搭不上車了，因為沒有位子了。只有一班車 10 點 13 分，這一條路線只有一班車，可是你很可能到中間的時候位子就不夠了。位置不夠的時候你們就說有接駁車，可以打電話預約，然後預約了，你們會派另外一部車來接上。可是像這種狀況是沒有辦法做到的，因為你們根本沒有接駁車，這樣的安排當天也沒有開出來。但是當天這個車隊那邊，也是一問三不知，因為這個學生有做功課，所以根本沒有人知道有備用車，因為學生他知道有備用車的問題，但是別人不知道。後來還是他自己打電話，結果那個車隊回復他說要調派車輛，當時也沒有預備，所以也沒有調派車輛到。

所以發生的就是當時的里長跟議員的助理，在開會時所擔心的事情就是發生了。你們交通局口口聲聲說，沒問題，但事實上調派車輛、預約服務都產生問題了。這個立意是非常好的，幫助那些晚上半夜沒有車子回家的市民，高雄市民可以坐免費的車，安全的回到家裡，立意是非常好。可是公車式的小黃，已經實施一陣子了，但是之前畢竟是屬於比較偏鄉的地方，而且服務的模式也不太一樣。現在到三民區是市區裡面了，你們應該要有一個很好的配套，來應付各式各樣的民衆。也有可能發生很多的狀況，要有一個用車相關的機制要訂好，否則你這個機制是沒有用的。而且我相信如果你的宣傳夠的話，這個立意非常好的話，會有很多的人會搭乘。因為我不了解現在有幾個路線，不多，好像左營也有路線，三民也有路線，等一下請局長告訴我現在總共有多少路線。雖然公車式的小黃已經實施一陣子了，但是畢竟比較服務模式來看，是有很多的缺失。關於 33 線公車式的小黃，我希望局長你待會也回答我一下，到底相關機制是什麼？我剛才說的那個問題你們要怎麼處理？我這一陣子還幫忙宣傳，到處跟我們的市民宣傳說，有公車式的小黃，因為這個跟金獅湖站有關。但是後來我一聽到這樣的服務品質，我就不敢說了、我就不敢宣傳了。所以這是交通局一個搭乘車的制度，等一下就請局長一併回答我。

另外還有一個問題，就是有關於民衆來反映公車站站牌的問題。因為這個民衆本身出過車禍，所以他從此以後就開始搭公車，他搭遍高雄市很多的公車，也到了很多站牌去等車。可是他發現、他注意到，他是特地到我服務處來反映

的。他注意到好幾個站牌都是因為太暗，黑漆漆的，所以司機又看不清楚，常常經過那個車牌沒有看到人就開走了。所以這個案子本席也跟交通局反映過，那個時候交通局給我答復是，先針對民衆反映的幾個站牌，已經做好了提高夜間能見度的問題，去處理、去設置了。但是要對全市公車站的站牌，必須要做全面的檢視，不要讓很多公車的站牌，經過了，司機又看不到，結果一個人、兩個人也是要搭，他就開走了，如果民衆在後面追車子更危險，這些都是必須要處理的事情。所以我們今天看到了這樣的狀況，局長你也知道，為什麼這麼多高雄市市民不願意搭公車，又覺得不方便。然後上班族又不能去搭捷運，又不能搭輕軌，這實在是一個很不一樣的奇景。我從捷運開始那一天，我就詢問過各位，公務人員搭捷運上班的也是沒有一個，到現在還是一樣，表示這個問題是出在哪裡呢？局長你應該很清楚。路線的規劃，輕軌馬上又要做了，它到底給高雄市的市民帶來多少的交通方便，能改善多少的交通問題，還有包括停車，停車的位置，種種很多的問題，那都是局長你要很費心要做的事情。

我想請問一下我剛才提到的，就是有關於公車式的小黃，你預計是不是要繼續要做下去，是不是每個區都要做，然後有沒有什麼完整的配套措施？因為已經出現問題了，我也告訴你問題是在哪裡了，民衆也反映了。你這個配套照理說，民衆搭到某一個站，如果 5 個車位滿的時候，你們就有人要馬上打電話給你們的總聯絡站。馬上告訴他說下一站，就要有接駁車，另外一部小黃到那邊 standby 了，才可以延續下去。應該是這樣子，我想這個路才會順暢，你所做的事情才會真正看到結果。第二就是站牌有沒有配套，打算全面的整修嗎？全面的檢驗嗎？期程是在哪裡？至於改善的時間，預計什麼時候可以完成？我想這些都在影響到民衆搭乘大眾運輸工具的意願，跟他們想要坐的方式。所以請局長做答復。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝童議員的關心，特別是針對公車式小黃的部分。首先跟議員報告，公車式小黃是我們高雄市相當受到交通部肯定的一種公共運輸的創新。目前在運行的是有 12 條路線，預計在 11 月還要再加上 4 條，預計在今年年底以前，會有 16 條路線。那什麼是公車式小黃，剛才議員也有這樣的關心，我們有一些路線，以前在偏遠地區，因為搭公車的人不多，大概只有少數幾位固定的需要用公車的部分。如果公車的搭乘量少於 4 個人以下的那些路線或是路段，我們不需要開那麼大的公車，所以我們用小黃去取代公車。所以小黃跑的路線，跑的班表就是公車的班表。

童議員燕珍：

沒錯，這個我知道。

交通局陳局長勁甫：

所以 33 路這個部分，他當然是跑公車 33 路的路線跟班表，所以我們特別要求這個小黃，因為他是衛星派遣，可以知道他在每一個站點停留的位置，因此跟我們的站站時刻表是可以稽核的。很遺憾，剛才議員說到有一位這樣的客訴，我們在資料裡面呈現出來並沒有這樣的客訴。所以我很期待，再請教一下比較詳細的資料，讓我們去了解，如果有像剛才童議員所說的，這個計程車司機在執行的過程裡面，有什麼車子位置是占用他自己的東西，還有帶他的太太一起在車上，沒有提供好的服務…。

童議員燕珍：

你是不是要像上一次查停車站的事一樣，要我幫你去查這個事情嗎？

交通局陳局長勁甫：

沒有，我們可以來查，我的意思是說沒有這樣的客訴。

童議員燕珍：

我就是告訴你有這件事，就是要你去瞭解。

交通局陳局長勁甫：

議員說有，所以我希望趕快把這個問題解決。

童議員燕珍：

你都說沒有，然後我說有，你是說我騙你嗎？

交通局陳局長勁甫：

沒有騙，我剛才是要懇求議員提供這個資料給我們。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

童議員燕珍：

局長，你不要防衛心這麼重，我只是告訴你有這樣的服務品質，你就要全面的去告訴人家，你是要去查那個人嗎？要去把那個人找出來嗎？有必要嗎？難道是我編撰的，還是民衆編撰的，我告訴你你要虛心地接受。

交通局陳局長勁甫：

沒有，議員，你不要這樣子誤解，我虛心地接受。

童議員燕珍：

對，然後你要說的是，你要去做什麼樣的事情，就是要去了解這個服務品質，要做一個全面的了解，這是你局長要做的。

交通局陳局長勁甫：

是，如果我的表達有誤會，我跟議員道歉。

童議員燕珍：

你的表達確實是有問題。

交通局陳局長勁甫：

那我跟你道歉，但是我希望很快的把這個事情把它處理掉，所以我才會希望說，如果有更多的資訊我就可以馬上處理。這個部分一樣，如果我的表達，可能議員認為我是防衛心重，那我跟議員道歉，我不容許有那樣的服務品質出現。

童議員燕珍：

那最好，那你就全面性的告訴大家，〔好的。〕而不是只告訴一個站，不是只告訴一個三民的站，而是所有的都要做全面，我們服務品質本來就是這樣。

交通局陳局長勁甫：

沒有錯，我們的做法跟議員的想法是一致的。這 16 條路線裡面，我們也會非常要求事後的稽核，當然我們的客訴裡面沒有這樣的資料，或許是我要再檢查看看，是不是皇冠承接的小黃，他們是不是有該呈現出來的資料沒有呈現出來的。所以我很希望趕快把這種服務品質做到最好，因為我們不是只有這 16 條路線，我們還希望能夠擴大。因為在夜間的時候，如果可以提供小黃，它的安全性、它的便利性，應該會更加的高，讓我們的民衆搭乘公共運輸才會更加的喜歡。剛才議員也特別提到，希望怎麼樣能夠讓更多人來搭乘我們的公共運輸。

剛才議員特別提到有一些站牌太暗，造成民衆好像沒有被公車司機看到，這個我們一定會特別再一次要求業者，駕駛長在夜間的時候，特別注意到乘客的動態。至於有提到 248 跟紅 27 的站牌太暗，我們也已經去改善完成了。議員關心是不是應該做全面的檢視，這個我們確實是有這樣的計畫，我們除了目前已經有的站牌去檢視之外，我們每一年也都有做汰換的動作。基本上大概每一年我們會做 50 座的候車亭，大概 150 座新型的站牌，無非就是希望讓民衆在需要被看到、需要有這個需求的部分，能夠讓公車業者注意的看到。甚至我們現在也在嘗試試辦計畫，民衆到站牌或是到候車站，他可以按鈕，我們的訊息裡面會出現，這邊是有人需要服務的。在今年底這個試辦計畫我們會整個結案，我們會來檢討，是不是這樣的成效是足夠的，我們會把它推廣到全市更多的地方去運用。〔…。〕了解，謝謝議員。

主席（陳議員玟娟）：

謝謝童議員的質詢，接下來請何權峰議員發言，時間 15 分鐘。

何議員權峰：

今天針對交通部門的質詢，我還是要再一次的提出高雄市未來交通的願景。

大家都很清楚，這兩天可能有很多人在議會跟交通部門的論述，在討論我們的大眾運輸的量是不是不足。我想大眾運輸量的不足其實還有一個非常重要的點，就是我們的路網不夠綿密。那未來的2年我們初期的路網就會更進一步地完成，包含輕軌捷運也好，包含鐵路地下化也好，我知道輕軌捷運在未來二期的施工是經過大順路的路段，大順路目前的車輛非常多，我們也很清楚輕軌捷運的施作，我們要共同度過交通黑暗期。

但我要講的是我們不是來度過交通黑暗期的，我們要讓市民朋友看到未來大順路的願景，看到未來交通運輸這樣的交通革命在高雄市發生。所以我想請教局長的是，輕軌捷運經過工程的延宕，未來即將在2019年的11月底可以來完工，當然我知道這也配合了鐵路地下化相關的工程，在這未來的1、2年中間，我們看到捷運局或交通局都有跟民衆做相關的說明會，告知民衆未來交通黑暗期我們要如何面對，包含一些替代道路跟未來一些樣態的發展。

在這同時我也想要提醒一下交通局，你們統整出來的停車格會取消到多少？周遭的停車場其實是足夠的，我要提醒局長的是在三民區這一段可能停車格並沒有上面寫的那麼多，但是因為商業型態的部分，很多人可能是因為臨時停車到旁邊的便利商店買東西，或是到店家消費一下就走。可能這些消費行為在未來的交通黑暗期，在未來輕軌完成的時期都可能沒有辦法發生，所以我也在這邊要提醒局長的就是，在我們現在做交通說明會宣導的同時，可能就要把未來的願景一併告知民衆，我們未來是有一條那麼漂亮的輕軌行走在大順路上，從這個未來站體的示意圖，我們可以很明顯地看到大順路未來就是剩下一個車道跟一個機車道，旁邊的停車格大概都會不見了。

我想在這邊也要要求捷運局跟交通局，我知道你們過去有針對各區辦了說明會，但是我覺得這樣的說明會可能知道的民衆並不是那麼多，我希望你們可以用譬如說交通局辦生態交通慶典，會一個里一個里的宣導說交通慶典是要怎麼辦，那在這一個月可能是什麼樣的狀況。

我在這邊要要求捷運局跟交通局的是如何告訴市民朋友未來輕軌捷運的願景，不是只有告知說黑暗期要怎麼度過而已，而是未來輕軌行走在大順路的同時，願景是什麼。除了你看到一台漂亮的輕軌走在那裡，但如果還是造成塞車，我想這不是我們所樂見的。甚至旁邊的商業行為如果因為這樣不見了，那也不是我們樂見的。我覺得除了告訴民衆怎麼度過交通黑暗期以外，告訴民衆未來輕軌捷運行駛的願景在哪裡，周遭一些相關的動態，我們有可能帶動什麼樣不一樣的發展，我覺得這個也要一併去做。也希望捷運局在此同時，這樣的說明會多辦幾場，多讓民衆了解這樣未來交通的願景是什麼，讓更多民衆知道可能中間的替代路線，未來輕軌怎麼樣行走跟樣態，其實很多民衆還是不知道的。

這部分是不是可以請捷運局吳局長再跟我們說明一下？

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：

有關跟民衆說明的部分，我們這個地區裡面沿線大概有 26 里，我們會依據何議員的建議再來強化說明。

何議員權峰：

我要跟你說的可能不是只有這 26 個里，因為其實依靠大順路行走的市民朋友不是只有沿線的 26 個里的居民，他可能擴散到更大的區域範圍，怎麼樣告訴民衆更多的部分，我覺得是市府要努力的。包含我之前就提過，你們也可以去做文宣告訴民衆說未來是怎麼樣，我覺得這個都可以趕快地努力做。因為我們即將面對的是交通黑暗期，我一直不願意用交通黑暗期這樣子的字眼來形容，我一直覺得這個未來就是一個城市進步的發展樣態，那我們的未來是什麼？我覺得在這個同時也一併要告訴民衆，這部分可不可以請局長再努力？

捷運工程局吳局長義隆：

好，這部分我們會再加強。

何議員權峰：

我想請交通局長回答我剛剛提的那個問題，停車格真的不是只有路邊你們看到的停車格，商業行為的樣態可能未來必須去面對的，這部分局長有沒有什麼因應？除了我們剛剛看到的把停車格從路邊移到路外以外，原本的這個部分是不是請你未來在說明會的時候要一併告知民衆？或是說局長你還有什麼樣的想法？

主席（陳議員玫娟）：

交通局陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

當然如果有這樣未來街道的示意圖，在進行溝通上大家會比較能夠具象，最好是我們還可以將我們剛才提到的替代停車格位是落在哪裡的這一部分，一併把它變成一個屬於比較具體的點位，這樣也許民衆在判斷的時候才不會覺得好像他以前的生活，以前的商業行為通通都不能做了。當然我知道這必須要花一點時間跟民衆多幾次的溝通，從生態交通溝通的經驗裡面確實是這樣，當然民衆他們會擔心未來的生活方式受到影響，所以怎麼樣讓民衆能夠具體地看到未來的樣貌，我想是溝通裡面非常重要的。

何議員權峰：

局長，如同你講的有這樣子的示意圖，大家可以比較清楚地懂未來到底是什

麼樣的，我就舉這個例子就好了，你看旁邊就是一個肯德基，肯德基現在是有得來速可以去買了就出來，在未來這樣的交通動線是不是會受到影響？肯德基還可不可以有得來速？我想這個可能你們現在就要去思考這部分。因為畢竟如果還有車要出來，它又是一個交通的節點，未來大順路面對這樣狀況的時候，局長在這部分都要先思考好，然後在現階段就應該告訴民衆你們要怎麼樣處理。

接下來我想談談，我剛剛提到未來的 2、3 年內輕軌捷運完成，明年鐵路地下化也要完成。鐵路地下化其實就是交通捷運的路網，我們可以看到在台鐵已經有把這樣子的示意圖做出來了，包含未來台鐵市區捷運化的路線，在我們市區就會有新左營站、左營站、內惟站、美術館站、鼓山站、三塊厝站、高雄車站、民族站、科工館站、正義站、鳳山站。在這些站體我們也可以看到，現在就已經很清楚地告訴我們譬如說在美術館站、鼓山站旁邊就有輕軌捷運的站體，甚至在科工館站旁邊有輕軌捷運的站體，我們現在看得到的應該是輕軌捷運的站體跟台鐵捷運化路線的站體，是兩個分開的站體。

在這樣建設的過程中，捷運局是不是要努力地克服未來站體跟站體中間民衆怎麼樣更方便、更有效率地轉乘；以及怎麼樣宣導民衆，這個部分我覺得現在就要提早思考。有關這部分是不是也可以請局長也說明一下？在未來這些相關站體，比如說就在隔壁，不管是站體設計的融合也好，因為有的可能是鐵路地下化後的綠園道，這部分可能都要去結合一併地思考設計以外，有關站體的結合，局長這邊是不是有什麼樣的說明可以告訴我們？

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：

有關這部分，我們跟台鐵捷運化站區鄰近的有 3 站，就是 C18 是跟台鐵鼓山站；C20 是跟台鐵美術館站；C30 的部分是台鐵大順站。其中台鐵鼓山站和台鐵美術館站的部分，我們跟台鐵整合的部分分為幾個面向，第一是機能；第二是景觀；第三是接駁轉乘的部分，這些我們已經針對車站部分進行討論。尤其在 C18 和 C20 這兩站是我們的特殊站，我們也針對景觀跟台鐵之間相容的部分，由秘書長召開會議，請都發局、文化局等相關局處進行討論，也針對這些景觀的部分以及整個相關的動線做過討論，所以這裡面整合的部分是沒有問題。

何議員權峰：

局長，我舉個例子，譬如說未來輕軌完成以及捷運化車站的路線都完成之後，其實在未來的兩年內就會發生。所以未來的兩年內我們就可以透過搭乘輕

軌，譬如說搭到美術館站換台鐵，再從台鐵的捷運化車站就可以搭到新左營站，就可以去那裡搭乘高鐵。我想這對民衆來說是很方便的，這個可能也是未來在如何增加大眾運輸的搭乘率上，路網的綿密是非常重要的。所以在這樣相關的轉乘部分，應該要讓民衆更便利、更方便的使用，我想這是非常重要的。也請局長在這個部分多做努力。局長請坐。

最後我想請大家看的是高雄市規劃中的路網，我記得上個會期，我們第一次把這個圖拿出來的時候，有很多人很訝異高雄市未來的市區有這麼綿密的路網。這樣綿密的路網，我們可以看到建置中的輕軌捷運，也就是綠色的這一環，以及鐵路地下化的這一環，其實在未來的兩年內都可以完工。我們的市民朋友都可以透過這樣綿密的路網來使用。但是我也必須再一次提出，捷運黃線在這個部分，看起來也是一個非常重要的路網，有關捷運黃線，我們知道中央已經給我們相關的經費建置。我想請教局長，我也聽到你回答很多議會同仁，未來的 7、8 年後捷運黃線就會完工，我想請教局長目前的進度如何，以及捷運黃線的規劃，以及未來這些軌道捷運化的整合是否有更細的樣貌出來？請局長告訴我們。

主席（陳議員玟娟）：

吳局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

有關捷運黃線目前的進度是在可行性的部分，我們已經報給中央，目前由交通部審核中。如果可行性核定之後，我們就會進行綜合規劃和環境影響評估，之後我們就會開始推動相關的基本設計，接下來會辦理發包。所以目前的進度是在可行性研究，中央正在核定的過程裡面。

另外，捷運黃線本身，因為這裡面有相當多的車站，我們從原先的 9 站的轉乘站，在黃線進來之後可以提升到 19 站，幾乎是倍增的情形。這 19 站裡面會有跟輕軌的轉乘，輕軌的轉乘是平面和地下的轉乘，也會跟鐵路地下化和捷運的轉乘，這個轉乘的部分原則是地下和地下的轉乘。另外，黃線本身會跟橘線及紅線轉乘，這個也是在立即轉乘裡面，所以也是地下跟地下的轉乘。這些相關的轉乘部分，我們已經有方案，也都討論過，會讓市民未來的轉乘上感到舒適近便，未來這些相關的穿堂層和軌道層之間，讓民衆的步行縮到最短。

何議員權峰：

聽到局長目前就已經在未來轉乘的部分開始思考規劃，我們非常樂觀其成。在未來的 7、8 年內看到有這麼樣綿密的大眾運輸路網可以在高雄市產生，也希望透過這樣綿密的路網改善民衆的使用習慣，真的能夠有效的提升高雄市民在大眾捷運運輸上的便利性，也讓更多人來使用…。

主席（陳議員玫娟）：

延長 2 分鐘。

何議員權峰：

最後建議交通局長，我們有聽到局長在回答議會同仁說，捷運黃線我們已經有以公車的路線來做試乘，是不是這樣？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：

有關捷運黃線，畢竟從現在到完工還有很長的一段時間。我們也希望能比照環狀輕軌的經驗，就這兩條黃線經過的路線先闢駛公車先導路線。目前我們也已經審議會通過公告釋出，如果一切順利的話，應該可以在明年初就找到廠商，而且可以正式營運。我們希望透過先養量的概念，未來捷運完工之後，運量可以不用從零培養起來。

何議員權峰：

我同意你說養量的部分。從養量的部分我也要建議局長，我們最近都有看到高雄市有電動低底盤公車在市區跑，或許它可能還沒有達到我們審核過的標準，我也知道交通局努力的在協助他們趕快達到標準。我要建議的是，未來在捷運黃線養量的部分，我們可以儘速的協助這些公車業者，拿到電動巴士許可的執照以後，未來在這些新的路線上，透過養量的路線，既然未來是大眾捷運的路線，可以用新式的電動公車提供給市民朋友搭乘，也透過這樣的方式，讓市民朋友體認到電動公車有什麼樣的好處。

交通局陳局長勁甫：

這也是我們努力的方向。因為這種車子是兩節的公車，所以在行駛的路線上，我們必須要考慮到道路的幾何條件和設置公車站之間相關聯的問題要克服，所以…。〔…。〕有，還有其他的，這個是兩節的，現在的公車是一般正常 12 米的，還有比較短的。所以因應不同的路線需求，我們會要求業者選擇適當的車款。不過往低碳、電動化、低地板這個方向是一致的。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝何議員的質詢。不過我先跟何議員交換一下意見，剛剛你 show 的那個是輕軌的示意圖，那個畫得太好了吧！實際應該沒有那麼寬，只剩下不到 6 米的道路，你想這未來要怎麼走？你看這個看起來好像還滿寬的，事實上沒有這麼寬，你畫得太漂亮了。

不過我要跟你說，確實他們有開了三場說明會，但是人數真的都很少，那個只是應付性的說明會而已。所以我在 11 月 8 日晚上 7 點在龍華國中，我自己

有開一場，歡迎你也來聽聽看真正的聲音。到時候會有很多居民反映他們的心聲，我也拜託你們能多多與會，也希望捷運局和交通局那天一定要到。因為我覺得你們辦的那場說明會，坦白講，鼓山區那天一位民衆都沒有，只有里長跟我們民意代表的助理而已，實在是很糟糕。三民區還好，你們有動員。不過我覺得這個還是不行，因為那條大順路未來牽扯三個區，到時候做下去我們這三個區的議員會被罵死，表示我們監督不力。不過我們還是支持大眾運輸，只是希望由地面轉到地下，因為未來會有很多問題。我不浪費時間在這裡，主要是跟何議員交換一下意見，希望那天如果有空你也能夠來，來給我們贊助一下你的光彩，聽聽民衆的聲音，你也可以表達你的意見。如果有興趣的話，你也可以辦，我們也可以支援你們，大家互相。謝謝何議員。

接下來是林議員宛蓉，林議員宛蓉有登記第一次、第二次和第三次發言，一共 30 分鐘。

林議員宛蓉：

因為議會每位議員都很認真，雖然時間超過了，但是該監督的我們也不能少。交通部門顧名思義是要給市民朋友大眾運輸的便利，也是減碳的一環，所以我也期待大家共同來響應「一週一蔬食」，來落實、貫徹「一週一蔬食」的政策。

我進入今天的主題。局長，我們現在看到高速公路末端高雄港高架聯外道路完工通車現況，就在新生路段北側由前鎮輪渡站到 58 號碼頭的區塊，現在看是很漂亮，我現在已經耐不住性子了，我一向對你們算是尊重，但是今天有些事情應該可以更快速一點。在經過我們很多努力之下，本來是這樣的狀況，當時廢棄的廁所面臨有中華電信、台電線路，又涉及到國稅局、國產署，有這麼多相關的業務單位，中央的和地方的，地方碰到中央就自己矮化一截，剛好郭玟成委員曾經當過立委，所以本席知道怎樣切入、怎樣去關心，我們就把所有相關單位請到現場做會勘，我們也有做討論。在中華電信、台電、國稅局、國工局、港務公司及航港局共同討論之後，當然就慢慢一步步在進步和改變，這個都是一個過程。剛剛第一張我們已經呈現最漂亮的畫面，現在實地的狀況是這樣子，他們做好之後，就交由高雄市政府來維管，維管也是經過一波三折，後來本席邀請相關單位，包括交通局，當然交通局的態度都非常誠懇，也是在幫忙當中，有養工處等很多相關單位協助，我就不再敘述了。後來道路也已經處理 OK 了，但是現在遇到的問題是前鎮輪渡站殘破不堪，這個都是過去的畫面。

目前經過層層研究討論後，我們來看，它經過經濟部國有財產局閒置空間逐項來處理，到最後那一條聯外道路也都興建好了，而為什麼輪渡站殘破不堪？

在 106 年 3 月 21 日召開會議，當然輪渡站和交通局都有派人去，後來港務公司、航港局、國工局都到場研商，這位是國工局張瑜超主任，後來我一直催他們，我說你們做好了，你們的經費從當時的 662 萬增加為 1,274 萬，這樣的過程都是大家努力來的。原本 662 萬經費是採用原站體做改善，但也是經過一波三折，當時是要用原來的站體，卻是沒有使用執照。後來又重新啓動提高到 1,000 萬，因為本來是要把舊站體改造，我們改用一個全新的做法，把它拆除之後申請執照，政府單位不能使用沒有使用執照的站體，這樣好像行不通的。本席又向他們建議周遭綠美化也要做，後來他們就追加到 1,200 多萬，經過三次招標，第一次招標流標，第二次招標也流標，第三次招標也流標，本席就要問了，為什麼會流標？那一天我們也請相關單位到場，都知道本席要來質詢了，當然交通局也很有誠意，你們知道本席還會再繼續的追蹤。

那一天港務公司、航港局、國工局副主任，大家也都在關心這件事情，為什麼會流標？我就問他說，是不是你們的經費不足，你們計算建設經費的概算表是不是有問題？國工局說他們跟市政府講，他們的造價都很 OK。造價很 OK 是不是要再探討，是不是時間上的問題？他們的時間好像是二個月，多久的時間我不記得了，工程期你們是不是壓得太緊縮？尤其現在的氣候，不是颱風季節偏偏有颱風來襲，因為氣候變遷的因素，有時候不是雨季卻豪雨不斷，這個都是可以探討的。局長，如果他們的經費不是太低，到底問題出在哪裡？是否工程期定的太緊迫，所以沒人敢來投標。如果在限定的工程期裡，爲了要搶時間，裡面一定有問題，才導致沒人敢來投標。局長，這個問題待會一併答復。

既然他的工程費比照正常價格，甚至比正常的還優惠，我們期待 11 月 8 日再次招標時，在 11 月 8 日能夠順利完成。萬一又流標的話，我覺得不能再等了，因為你們一再等也不是解決辦法。我覺得很奇怪，為什麼會這樣做呢？在很久以前，我們說要做一條藍色公路，藍色公路顧名思義就是在海上，目前中洲往返前鎮航班是 34 班，如果從前鎮要過去旗津的話，其實大家都很希望有輪渡站的渡輪可搭，因為沒有輪渡站我們怎麼去？大家就要走新生路經由海底隧道過去，這樣又要繞一圈，對減碳有幫助嗎？沒有幫助的。如果能夠有效率地趕快興建完成，未來前鎮輪渡站如果完工之後，使用的航班會更多，去搭乘的人也會更多，所以我們要更有效率的增加航班乘載量，如果做得很完美，難道人家會不想去搭乘嗎？爲什麼現在是這樣呢？因爲現在沒有站體。局長，等下一併答復。

翠亨北路和翠福街口剛好面對彎道的下方，這個路段常常車禍頻傳，我不知道科長這麼固執，本席已經跟你講過幾次了，你有沒有向你的長官反映呢？你沒住在那裏，難道你不知道這裡常常發生車禍嗎？這裡是翠亨路 470 巷，翠福

街和翠亨北路口竟然沒有紅綠燈，你們說那裏的交通流量不足，但是翠亨路是主幹線，翠福路車流量當然會不足啊！因為地形、地貌的關係，從翠亨北路470巷出來，這裡經常發生車禍，你知道嗎？因為那裏剛好是一個彎道，又沒有紅綠燈，車子行駛得非常快。讓我們來看一下，3月16日上午11點在這個地方又發生事故，因為地形、地貌的不同，不能用你們原來的規格，如果這裡是直路，要叫你們增設紅綠燈，本席當然沒有理由，但是這裡是彎道，譬如德昌路，你們之前也說不能增設紅綠燈，但是那裏經常發生車禍，不知道那時是現任局長還是前任局長，我也請他去看了一下，後來也安裝了。還有草衙路和鎮中路99巷也是類似這個樣態，但是為何你一直說交通流量不足呢？難道要死了人才高興嗎？科長是哪一位？科長，當時是你擔任科長嗎？是嘛！當時你有跟你的長官討論嗎？你不能用原來的標準看待這件事。我真的很生氣！發生車禍我來服務都沒關係，但都是我們的鄰居，那裡剛好又是要去搭捷運的地方，翠亨南、北路的交通流量很大，剛好那裡又是一個彎道，那裡有一個原住民委員會，還有一個無障礙之家，局長，你一定要去看一下，不要不知道苦民所苦，光是這件事情，我在105年就講了，講到現在還是無動於衷，還是用你們的方法，我不再講了。

道路號誌規劃有缺失，籬仔內路和凱旋路是交叉的，凱旋路有舊凱旋四路和新凱旋四路，中間有輕軌通行，從籬仔內路彎到班超路，剛好是瑞祥國中、高中，再進去一點是瑞祥國小，凱旋四路紅燈可以右轉，籬仔內路綠燈直走，會造成機車碰撞。如果是新的凱旋四路右轉比較不會有問題，但是如果走舊的凱旋四路，紅燈是可以右轉的，但是籬仔內路是直行車，經常會發生相撞事件。而且又是早上巔峰時間，那裏有很多上學的孩子，這裡的紅綠燈是不是可以用秒數來控制，讓民衆上下班或孩子上下學，可以有一條安全回家的路，這是本席的建議。針對這個先回答，捷運的部分等一下再講，請交通局局长回答。

主席（陳議員玫娟）：

陳局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

關於前鎮輪渡站附近的整建工程，包含道路的開闢，感謝林議員長期以來給我們很多協助和指導，前鎮輪渡站的經費也從662萬增加到1,272萬，附近的美化也會一併進行，整個計畫已經公告。剛才議員提到，後天會有第四次招標，目前我們了解，是有潛在廠商有興趣承接國工局這個案子，要等星期三才知道，整個部分應該…。

林議員宛蓉：

這次是第四次，希望11月8日開標可以順利得標，假設流標，你們趕快要

有因應措施，看問題出在哪裡，一定是有一方出問題。是不是工程期太緊了，他們那邊是說建設費還可以，這個問題我想你們要好好的去探討一下。

交通局陳局長勁甫：

這個是國工局的計畫，我們也了解他們有比較過，以市價來看目前這個經費是還滿不錯的。可能是工期他們會擔心萬一有雨天或是什麼情況壓到工期，不大敢去承接，這個部分我們當然希望 11 月 8 日能夠很順利。如果有什麼狀況需要再一次，我們當然會考慮到整個工期能夠讓廠商很安心的把它完成，這樣的話品質也比較能夠有保障，這部分我們會持續來關心。

剛才議員還有提到籬仔內路的部分，我們來看看是不是給予右轉的車輛一個單獨的時相，避開跟另外一邊來的直行車撞擊的可能性。我會儘速請同仁趕快研議一下，儘速來做一些改善。

林議員宛蓉：

還有一件我很生氣的。

交通局陳局長勁甫：

還有一件就是您剛才所提到的，看起來那個路口是五叉路口，是比較複雜的。

林議員宛蓉：

又有彎道。你們的科長怎麼可以這樣子，他有沒有告訴你，這已經從 105 年到現在了，常常都會發生車禍，小車禍不斷，他們都私下去處理，有些是沒有撞到，但是住在那裡的居民常常受到驚嚇，對於那個路口的問題很生氣。我們都已經去會勘幾次了，科長也不知道要變通。

交通局陳局長勁甫：

我再請他把資料拿出來看一下，我甚至可以再到現場去看一下情況，如果是增加這些號誌或是其他的方式有助於地方的改善，當然我們要積極辦理。

林議員宛蓉：

對啊！不要讓我們的人民不安，住在那裡的居民都好像處於不定時炸彈中，晚上有時候剎車聲很刺耳。局長，翠福街的人沒有那麼多，那裡剛好是一個彎道，然後翠亨南北路的車輛很多，如果有紅綠燈或是閃光燈是不是就會減速慢行，就比較不會發生車禍。但是現在都沒有一個號誌或是提醒或是警示作用的話，大家當然就是會開很快，這個問題我想局長一定要馬上處理。

交通局陳局長勁甫：

如果短期可以馬上先做的，我們馬上先來做，長期的部分，全部清楚之後我們就可以知道該如何進行。

林議員宛蓉：

好。這件事情我已經對李科長很好了，到現在才提出來質詢。很多民衆都知

道今天是交通委員會的質詢，大家都請我一定要把這件事情提出來。我私下跟你講幾次了？局長，你請坐。

接下來要談談捷運，關於捷運車廂的監視系統問題，目前輕軌有全面安裝。但是因為捷運沒有監視系統，有一位憨兒就遭到不明人士欺負，被打到流血，問他被誰欺負又說不出來，這樣對一位憨兒來講有點不友善。

當時捷運車廂與西門子之間的合約沒有把監視系統放進去，現在已經無法請他們來裝設了，這是過去的事情，就不要再講了。但是現在的輕軌，每一列車裡都有 12 支監視系統，就是因為本席一直建議，你們也有把它規劃在裡頭，這樣很好，我也給你們讚嘆。現在捷運黃線，目前可行性評估已經送出去了，造價 1.455 億元的捷運黃線即將進行，希望未來在規劃時不要忘了在車廂內裝設監視器，我們現在應該是未雨綢繆的時刻。

這件事情發生之後，之前憨兒每天都會來我的服務處看雜誌、報紙，自從事情發生之後，他就非常害怕，現在很少到我的服務處去，他是我的鄰居。我覺得看到一個孩子這樣很不忍，他本來是可以去工作的，自己搭捷運去工作，當然做的是簡單的工作。他從前鎮高中站搭車到中正路和中山路的美麗島站，再轉乘到中正路的信義國小站，就是很自在很開心。可是因為這個事件之後，他現在有點畏懼，家人也替他擔心，我們不希望第二個孩子再發生這種事。而且他又是一個憨兒，被欺負只能往肚裡吞，我們不能再讓第二個孩子被欺負，即使一個很正常的孩子也不能被這樣欺負，我們不怕一萬只怕萬一。因為黃線的捷運站也在附近，就在前鎮區公所，那裡是一個起點，這個孩子以後也可能會去搭乘，他也可以搭到澄清湖運動等等的。我們跟主席都有一起去爭取澄清湖入園高雄市民免費，以後大眾捷運系統的網絡都非常綿密的話，對於高雄市民減碳也有實質的效果。請捷運局長回應一下。

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：

有關黃線的部分，因為黃線是我們自建，輕軌的部分已經設置了，黃線的部分我們也會來設置。

林議員宛蓉：

好，就這樣子。現在已經 7 點 10 分了，感謝主席，感謝列席的局處首長和科室主管，今天本席所質詢的內容，跟各科室有相關的問題，希望能讓本席、民衆有好的交代。謝謝大家。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝林議員的質詢。跟大會報告，兩天半的部門質詢，所有登記的議員都已

經質詢完畢，今天的質詢即將結束。這兩天半來所有議員有質詢過的議題，希望各位回去該檢討的，該研議的，該附資料給議員的，請你們一定要好好的處理，希望能達到部門質詢最好的效果。兩天半來謝謝各位，大家辛苦了，7點多了，希望大家回去要注意安全，祝大家一切順利。辛苦了！散會。（敲槌）