

二、第 2 屆第 8 次定期大會第 20 次會議

(中華民國 107 年 9 月 18 日上午 9 時)

交通部門業務質詢

主席（吳議員益政）：

開會。(敲槌) 今天是交通部門業務質詢第二天，首先歡迎鄭議員光峰質詢，時間 15 分鐘。

鄭議員光峰：

首先我要針對很多高雄市停車問題來做探討和質詢，在上個會期本席也有提到小港地區有很多台糖土地一直閒置在那裡，社區民衆對於周邊停車其實非常渴求。這樣的渴求，又看到國營事業閒置的土地，要嘛你就使用它，要不然乾脆是不是有沒有配套可以讓附近的社區能夠做活用，特別是停車的問題。

在上個會期蔡科長也有提到有關於成本的問題，不過本席在這裡要比較強調的是中央是民進黨執政，地方也是民進黨執政，身爲一個執政黨，我們覺得在政策上脫離民意，我們也非常的不以爲然，這樣的不以爲然讓我們覺得，即便台糖空下來的土地沒有在使用，他們還是認爲要出租也不能被租做社區停車場使用，那麼到底它這個土地要幹嘛用呢？沒有要幹嘛又不能處分掉的時候，何不就近讓大家雙贏呢？科長，這個問題已經存在一段時間了，社區居民一直非常渴望停車場，那個地方大樓林立，而且非常需要停車場，一個台糖的土地放在那裡、荒廢在那裡，我們也要拿出對策，地方政府要給台糖壓力，怎麼樣讓台糖與大家能夠雙贏、三贏，科長是不是可以回應一下？

交通局停車工程科蔡科長耀吉：

謝謝議員對於小港停車供給的關心。在上一個會期，議員也有提出幾個地點，我們在去年 11 月份也有邀集台糖公司到現場會勘，整個地點包括三民段與宏民段，總共有 4 塊土地。〔對。〕對於這 4 塊土地，台糖公司內部也有進行標租，要做停車場，其中有一塊在三民段已經標脫了，已經委外給民間做停車場，其他三處因爲市況在效益上比較不好，所以民間也不願意進來。我們有檢討過，台糖公司本身在標租的租金上也比較高，當然，以交通局去向它承租的話，他們也是要用申報地價的 10%，在停管基金的整個效益上我們算過，是不符合效益的。不過因爲它這塊地是屬於住宅和商業區，基本上它是可以符合地價稅的優惠。

鄭議員光峰：

科長，因爲時間的關係，我中斷一下你的回應。因爲 4 塊裡面有 1 塊已經標

租出去了，而且是做專屬的停車場，停管基金除了成本之外，我覺得還是要以公共利益為考量，一個很大的公共利益，就是大眾的公共利益，也要放在這裡思考。所以這 3 塊是不是可以由停管基金來介入、來協調？這是第一個，我覺得這個是方向。

第二個，台糖如果一味這樣放著閒置空間不用，最大的傷害，其實台糖是把它放著，平白讓我們的稅收減少；其次，還讓我們的社區民衆一直缺乏停車空間，這樣非常非常不好。所以是不是可以從這兩個方向去執行？因為時間的關係，是不是可以這樣子來著手？停管基金再做個補助。

交通局停車工程科蔡科長耀吉：

我們跟台糖再來談一下，看看有沒有可能朝向我們合作關建經營的方式來進行。

鄭議員光峰：

而且可不可以用停管基金來做一個介入，大家能夠雙贏，可以降低一點，由停管基金來做補助，這樣大家都可以來做。

交通局停車工程科蔡科長耀吉：

可以，朝向這方面，我們再來和台糖談看看。

鄭議員光峰：

對。另外一個問題順便再問科長，上次在中安路和草衙二路貨櫃專用道路旁邊那一塊大綠地，我們也協調了工務局，那個地方可以來做停車場，你們去會勘的同仁跟我說如果是今年年底，恐怕沒有那麼快，我覺得不以為然，這一塊既然都已經同意了，我們不覺得規劃有多難。再來是發包，是不是可以再快速一點？有沒有時間表出來？科長。

交通局停車工程科蔡科長耀吉：

這一塊地也非常感謝議員從中促成，這部分養工處也同意提供土地了，這邊我們就盡速簽給市府同意讓我們來關建。當然，我也向議員做個報告，我們也會趕著在今年年底前把它發包施工。

鄭議員光峰：

是，謝謝你，科長，我們希望能夠有這樣一個效率，請坐。

接著，我比較關心輕軌這個議題。幾年前我們陪市長到歐洲考察，我印象中，當年考察有兩個重點，一個是輕軌，第二個是我們現在的公共租賃腳踏車，就是那時候從里昂這個城市裡面，藉由他們的經驗而進來，而公共腳踏車的現況，高雄市也建置得非常好。但是我們的輕軌，從瑞隆路的第一站整個到鹽埕區，那一天我們也陪蘇貞昌前院長和陳其邁市長候選人整個環繞過一遍，我們覺得非常非常窩心，也非常溫暖。不過看起來，如果以觀光的角度來講，我覺

得前鎮、旗津倒是一個很好的思考。在這樣的思考之下，我看到我們的捷運局也有一個新聞稿提到有關於怎麼樣透過輕軌進到旗津，從前鎮通到旗津，我覺得這是一個很大、很令人振奮的消息。

當然，經費是一個非常重要的因素，不過本席還是覺得現況在市區裡面，輕軌是很適合觀光、短暫休閒、能夠在市區繞的。以前從報章雜誌裡面看到一項非官方統計，外國人如果進來高雄市，他會選擇去哪裡？旗津是一個很重要的地方。每次周末、周休假日，我們都看到過港隧道塞車非常嚴重，我想這讓人既高興，又讓人覺得因為塞車，會影響到大家過去觀光、飲食、消費的意願。當我們知道捷運局有朝著輕軌這個方向去規劃的時候，局長，其實我們非常非常振奮，也非常非常高興有這樣一個消息。局長，這個規劃是不是可以讓我們知道一下？我們也不希望你們現在的規劃後來會無疾而終，我的意思是說我們既然有規劃，不要因為現在要選舉了，讓人覺得是在騙旗津居民，或者是讓我們比較屬於南區的人覺得現在說一說，後來會無疾而終，是不是有具體的做法？局長，是不是可以回答一下？

捷運工程局吳局長義隆：

感謝鄭議員長期以來對小港、前鎮發展的關心。旗津線其實在我們整體路網裡面本來就有規劃，我們原先的計劃是希望配合高雄港第二過港隧道興建，他們蓋的時候，我們併同我們輕軌的路廊一併進去，但是現在他們針對過港隧道的部分要延壽，所以現在第二過港隧道其實讓我們的感覺是比較遙遙無期，但是我們不能等，因為旗津本身對於高雄的觀光發展相當深遠，影響非常大。

〔對。〕一到假日的時候，整個旗津都塞住。其實我們可以看看新加坡聖陶沙，聖陶沙有大眾運輸進去之後，整個發展完全不一樣，所以我們才針對旗津線的部分，目前初步規劃 7.4 公里，總共設 9 個站，這 9 站從前鎮 C4…。

鄭議員光峰：

從前鎮漁港過港隧道還是另外有一個管道過去？

捷運工程局吳局長義隆：

另外。我們用潛盾的方式，因為現在潛盾的成本比較便宜，所以我們計畫用潛盾的方式，以輕軌潛盾方式經過過港隧道，從 C4 開始，也就是現在的凱旋中華站、夢時代凱旋路這一站，我們就是從這一站接下去，然後經過擴建路，之後一直到旗津，到了旗津往北走，往北走之後我們再回過頭去接 O1、C14，這樣一來，旗津水岸開發和觀光遊憩的部分，我們認為這是極有機會的。目前我們的作為是積極向中央爭取整個路網檢討的經費，這個經費出來之後我們會針對旗津線做檢討，之後如果可行的話，優先順序也調整之後，我們就可以來進行可行性規劃和綜合規劃，綜合規劃完之後，後續就會加速去推動。

鄭議員光峰：

潛盾是專屬輕軌的？

捷運工程局吳局長義隆：

對，專屬輕軌的。

鄭議員光峰：

局長，我要具體表達一下。高雄市特別是我們南區這個地方，是中鋼、台電、中油這些國營事業的重鎮，如果輕軌可以延伸到旗津，對我們這個地方，大家去那邊的意願提高，我們覺得非常非常高興。特別是包括我們的大坪頂、高松少康營區開發之後，還有從前鎮往旗津整個通透性，以及未來的亞洲新灣區，整個休閒路線應該可以更完整。所以你這樣說的話是行政院有核准了嗎？還是現在只是在計畫中？

捷運工程局吳局長義隆：

我們現在是要向中央交通部先爭取整個路網檢討的經費，這個經費下來之後，我們進行路網檢討的部分，確定之後才會進行整個可行性研究。目前只是一個方向，我們目前正在爭取經費之中。

鄭議員光峰：

其實當你發新聞稿的時候，我們看到那個樣子，好像明天就可以往旗津去坐輕軌了，這樣的一條路線，我想觀光局長一定非常非常高興，因為這條線對高雄市觀光非常重要，而且大家去旗津的意願一定非常非常大，還可以紓解塞車，否則經由前鎮過港隧道到旗津，只要碰到假日，塞車都非常非常嚴重。

交通部門裡面，特別是交通局，我也要謝謝交通局特別重視很多服務案件，局長雖然是代理局長，不過各位同仁都非常認真，我在這裡也要藉這個機會謝謝他們，我的質詢就到這裡，謝謝。

主席（吳議員益政）：

謝謝鄭議員。你說的停車場，如果以閒置空間來運用是很好，但是建議還是要做有透水性的，否則現在把綠地都變成水泥，停車場可以考慮所謂的透水性或遮蔭性，讓整個在使用過程中對環境影響比較少，建議以貯留、保水、微治洪的方法，謝謝。

接下來我們請陳議員麗娜發言，時間 15 分鐘。

陳議員麗娜：

謝謝主席。高雄市其實有很多都是全台第一的，例如我們的空污狀況、負債狀況，還有垃圾焚燒量也是全台第一，我今天還要再講一個全台第一的部分，就是我們車禍的件數。大專院校開學，很多爸爸媽媽都幫小孩買摩托車，在這個階段點，常常也都有一些新的事故發生，警察局爲了這個部分也都有加強在

做宣導，但是這是每一年都會發生的情形，在這裡也要提醒一下所有新鮮人，領到駕照之後更應該要小心上路，道路的狀況要先去熟悉，注意安全為第一。

但是我們可以看到去年 1 至 8 月的部分，高雄市 A1 車禍就有 74 件，造成 75 人死亡，機車案件就有 34 件，佔了 45%，還有一個數字是騎乘機車死亡的有 55 人，這是去年的數字，75 人因 A1 車禍死亡，其中騎機車就有 55 人死亡。用這種比例來看，這真的是一個很可怕的數字，尤其是高雄市騎摩托車的人非常多，對於怎麼樣去維護安全、道路的狀況是怎麼樣，這都是高雄市自己本身應該要非常非常注意的事。

我們看一下 106 年的數字，也就是 2017 年的數字，我們可以看到高雄市有 4 萬 8,629 件交通事故肇事件數，這是 A1 加 A2 的部分。以去年來說，全台灣大概是將近 30 萬件，高雄市佔全台的 16.3%，是全台第一，我們已經連續 3 年 A1 加 A2 件數全台第一。我覺得交通局真的要好好思考一下，管理交通安全的部分到底是出了什麼狀況？不是每天在那邊說這個路、那個路應該要怎麼樣去做路型、什麼等等等，類似像輕軌要不要做在大順路，會不會有交通壅擠的情形，大家給的建議真的很重要，怎麼讓用路人可以安全，交通局的部分說起來實在太重要了。我們的人口數也不過就佔全國的 11.9%，但是我們的車禍率其實是最高的。

我再舉一個數字來讓大家看一下到底有多嚴重，高雄市的人口數，我這邊有列出 9 個縣市，為什麼列出這 9 個縣市？因為這 9 個縣市加起來的車禍數都沒有我們多，但是這 9 個縣市的人口加起來遠遠大於高雄市。所以車禍件數到底和人口數多不多有沒有關係？還是我們用路安不安全？路的設計安不安全？交通局局長是不是先回答一下？

交通局黃代理局長萬發：

高雄市目前車禍件數 A2 的比較高，A1 的部分，剛才議員報那個數字 78...

陳議員麗娜：

廢話不要太多，我時間真的也沒有很多。你認為是什麼原因？

交通局黃代理局長萬發：

去年同期是 93。車禍比較多的原因應該和人口密集度、交通量有關係，因為我們是都會地區，人口密集度比較高，所以交通流量比較大，而且分流也做的不夠。

陳議員麗娜：

新北市人口比我們多 120 萬人，人口密集度比我們高，但是新北市的車禍數遠遠少於我們。台中市第二名，但是台中市車禍件數也比我們少 2,000 件。台中市跟我們比，它的人口數比我們多，也是都會區，但是車禍少我們 2,000 件，

局長，你的說法說不過去啦！

交通局黃代理局長萬發：

向陳議員報告，一般我們在講交通的話有三個面向，執法的部分，議員可以去查一下，新北市每年執法，就是交通警察開出來的罰單是比高雄市多很多。

陳議員麗娜：

高雄市的罰單，你看你們開了多少？高雄市開的罰單會比較少嗎？高雄市開出來的交通罰款一年比一年還要高，從 10 億增加到現在的 18 億，這樣還不夠嗎？

交通局黃代理局長萬發：

向陳議員報告，是 16 億。新北市大概是 27 億左右。

陳議員麗娜：

你們都可以突破啦！是不是？

交通局黃代理局長萬發：

沒有，新北市大概是 27 億，它比我們高很多，這是三個面向其中的一項。

陳議員麗娜：

你現在的意思就是多開了然後就會有用這樣的意思嗎？

交通局黃代理局長萬發：

不是多開有用。

陳議員麗娜：

高雄市民已經覺得開的頻率已經非常高了，不論是測速照相也好或是警察執法層面，警察已經是疲於奔命了，有的還爲了讓罰單達到他們想要的件數，有時候真的就要增加他們開單的部分。你覺得用這個來看，用罰款的數字來看是一個正常的狀況，你覺得這樣正常嗎？我從剛才說到現在，我沒聽到你說要如何改善交通的設置、動線的設計，或是路幅要如何做改變。以前我提過摩托車應該要設立專用道，尤其在幾個比較危險的路段裡，應該盡量要去設置，結果你們也不設。

交通局黃代理局長萬發：

跟議員報告，分流的部分，議員過去有提到做機車專用道。〔對。〕部分路段已經有機車專用道了，現在我們根據道安規則，把快車道右轉及慢車道直行的車子…。

陳議員麗娜：

部分有，但是某一些大型的危險路段並沒有，騎摩托車的人應該很有感受，騎士經常要在貨櫃車及轎車中間穿梭，現在的狀況就是這樣啊！你去問高雄市的市民，現在的道路好不好騎？好不好用？每個人每天都深陷在危險當中。高

雄市的交通局從來就沒有想要好好去處理這個問題，該如何大幅度的去改善它？沒有嘛！我告訴你數據是這樣子，你就有這麼多可以解釋，要不然你就是第一名了，局長請坐下。剩下 4 個月，剛才捷運局長講，他們才剛報導要做旗津的輕軌，我覺得理想很好，但是在這個時間點爆出來，不免會讓人家覺得很奇怪，這個時候八字都還沒一撇，你就去報新聞，這個新聞到底要做到多久？交通局是要紮紮實實的去做事，但是就是沒有人要做，若是叫你們去做活動時候，大家興沖沖的趕快來追預算，趕快辦一辦，熱鬧熱鬧，真正應該要回歸到人民的福祉上，努力來做事時，高雄市政府到底做了多少？我覺得大家應該好好的去思考一下，剩下沒多久，我還是期待大家能把這些事情聽進去，把這些福祉還給市民。

我們的公共運輸率在 2011 年佔 6.6%，我們一直鼓吹大家要多搭乘大眾運輸系統，我們的空污基金不斷的挹注大眾運輸系統，尤其是高捷。到了 2016 年增加到 9.3%，看起來還不錯，有往上增長，但大家聽到我剛才所講的，其實這幾年的空污狀況沒有更好，車禍狀況也沒有更好，道路壅塞的狀況也沒有更好，我們一直在花錢給高捷，尤其是在每次過年前給高捷錢…，最近到年底，又要做免費搭乘的活動。還記得上一回做免費搭乘時，被大家講什麼嗎？被講說是政策性，設計一個不知道有誰能搭的時段，並沒有真正鼓勵大家來搭乘大眾運輸系統，大家的心態還是一樣，這個時候就是去坐免費，有機會就坐一下，沒有真正養成大量人口去坐運輸系統，但是我們付出的有多少？譬如說 2 億可以節省的空污，算起來有 1.6 萬公噸，大家知道嗎？其實只要少燒個幾萬公噸的垃圾，你就有 1.6 萬公噸。高雄市的南區焚化爐，當時燒了外縣市 3 萬公噸的垃圾，它製造多少的 CO₂？6 萬公噸 CO₂，你不要燒外縣市的垃圾，你早就有了，結果我們還要多花 2 億去做 1.6 萬公噸的減碳工作，高雄市到底在做什麼？這些亂來的工作，到底還要做多久？不過就是高捷公司在營運上可能有些虧損，利用空污基金再來挹注一下而已，這種事到底還要做多久？我們能救高捷多久？高雄市還要採取這種方式來做事嗎？這是我一直很遺憾的事，我就在這裡講給捷運局聽一下，不要再做那些空虛、空洞，沒有實際效益的事，這幾年真的做的太差了，在這屆要結束前講這種話，覺得一點建樹都沒有，但是還是得講。

我還要提一下翠亨南路，大家都知道翠亨南路到處都是貨櫃車，在花市前的路段，我在公聽會上也有說過，高雄市交通局在這個路段上是禁止行駛貨櫃車及聯結車，但是附近的台糖土地又可以當停車場，雖然公司行號沒有設在那裡，但是他們明目張膽承租那個地方，做為臨時停車場。結果高雄市政府又發給他臨時通行證，因為這樣的狀況，導致民衆在生活上存在非常多的危險性。

因為這件事情，住戶也不開心，貨櫃車的業者也不開心，貨櫃車業者說：我們是高雄經濟很重要的命脈，你們連一個貨櫃車的停車位都不給我們設計，我們到底要去哪裡？我們只能租台糖的空地，結果那個地方又不是停車專用。高雄市交通局到底在做什麼？連自己經濟發展所需要的配備都沒有設計好。以前大坪頂因為還沒有全部開發，所以貨櫃車的業者都跑到那裡停，那是為什麼？因為高雄市政府沒有劃定貨櫃車的專用停車場，到最後只能整理自己的土地，把它做為貨櫃車停車場，讓他們使用，但是大家覺得並不是那麼便利，租金也貴，現在看起來，空地的空間也有限。有這麼多車輛的需求，中央和地方單位從來沒有想過要介入共同去協調，讓他們有足夠的空間。即便現在航空物流園區已經開了很多的點，讓他們做為貨櫃車停車使用，但是依然不足，我聽說要開發之前，就已經聽說有哪些業者會進駐了，沒有的人依然沒有，因為時間有限，我先把問題問完。第一個，臨時停車證的狀況要如何處理？第二個，你要如何設計貨櫃車停車場？

機場前面的中山路，我真的受夠了，下過雨後坑坑洞洞的不說，老是說因為大貨車的碾壓，所以路況不好…等，拜託一下，超重就應該要去檢討，老是跟你們講超重就是要去管理，高雄市政府就是沒有認真的在管理這些事情，為什麼高速公路的品質是好的，只要上國 1 我就可以明顯的感受到中山路和國 1 路面的差異，難道國 1 不是每天都有貨櫃車在上面碾壓嗎？現在的狀況是什麼？只要是臨海工業區的廠商一出來，全部都擠在這個地方，現在中山路據許立明市長所說的，在這個地方…。

主席（吳議員益政）：

延長 3 分鐘。

陳議員麗娜：

這個路段塞車的情況非常嚴重，我想大家都很清楚，現在許立明代理市長又說，這個路段因為前瞻計畫爭取到經費，準備要來鋪路，我上次有跟工務局說過，請他們比照國 1 的施工品質，不要再亂來了，該用什麼材料、如何監工、施工的程序，要如何驗收，拜託要好好的做，剩下這麼一點點的時間，拜託把中山路、沿海路跟南星路做好，這個問題已經很久，處在一個塞車的狀況，只要是下午三點半過後，所有廠商的車子一出來，即便現在所有的廠商幾乎都實施分段下班，但是還是塞，塞的狀況還是很嚴重。接下來要進入交通黑暗期，就是圖片中這個地方要開始施工了，你們的替代道路也出來了，就在翠亨南路上，可能民衆還是得忍受，翠亨南路沒有比較大條，接下來你們有把握交通狀況不要更糟糕嗎？時間一個月，你們能夠把握這個狀況不要更糟糕嗎？

另外一個是南星路，南星路的狀況也很糟糕，南星路的情形是坑坑洞洞，我

今天沒有把影片帶來，只要是住在附近的民衆不堪其擾，因為坑洞多到一個不行，我都可以聽得到車輛過去的聲音，真的很可怕，現在怎麼辦？那邊也要施工，聽說只有施工一個階段就停下來，分三個階段，但問題是替代道路也會非常擾民。局長，你解釋一下，這邊的替代道路狀況是怎麼樣？能夠讓這邊的貨櫃車安然的跟民衆和平共處嗎？請局長回應。

交通局黃代理局長萬發：

有關於翠亨南路的管制，因為花卉市場對面是租用台糖的，兩家公司是依照汽車運輸業停車場管理規則申請，不是市政府管理的停車場。

陳議員麗娜：

這個我知道啊！我剛不是解釋了嗎？他們公司都不在這裡。

交通局黃代理局長萬發：

出入必須要申請臨時通行證。

陳議員麗娜：

對啊！但是這個路段是不能行駛的，那不是自相矛盾自打嘴巴嗎？

交通局黃代理局長萬發：

高雄市採正面表列，那些路是禁止行駛的，但是禁行行駛如果有臨時通行需求，我們還是會同意他…。〔…。〕跟陳議員報告，爲了輔導這兩家停車場業者，我們也去跟台糖公司協商，請他在新的重劃區找適當的位置，目前我們找到地方了，等重劃好會輔導他，把他安置到那邊去。〔…。〕現在我知道的是花卉市場對面那幾家業者。〔…。〕大型車的安置，長期的會找公有土地，像機 9、公 8、公 9、文小三，類似這樣的安置。短期的會找台糖現有的土地來租用，目前那邊的區位已經沒有適當的土地可以來利用了。〔…。〕我知道。當時在規劃國 7 道路的時候，有在仁武產業園區規劃一些大型車的停車場，因爲國 7 一直沒有建立完成，所以對於後面的安置就整個延宕下來，這個我們會來努力。

有關於中山路…。〔…。〕是。中山路跟南星路因 8 月 23 日雨季造成的破損，重新刨鋪路面要做一些交維，交維可能會半半施工，分段來做，工務局也有提出交維計畫，他們會負責去做，今天會把南星計畫…。〔…。〕交維計畫要審查跟宣導，盡量讓用路人知道這裡在鋪路，繞其他像高鳳路或者中安路來做分流或是經由其他通道行駛，盡量請大型業者來分流。〔…。〕對。高鳳路也很塞。〔…。〕我們盡量來做交通維持。〔…。〕今天工務局跟交通局會去南星路現場，把整個動線處理好，本來北上部分要修理，我們把南下改爲北上，利用海邊環保局道路做南下，這些動線我們盡量會改好，讓南星路能夠安全通行，我們再把北段封閉起來重鋪。

主席（吳議員益政）：

謝謝。剛剛提到好幾個重點，其中講到大貨車，昨天議員也有提到，大貨車除了找空地以外，上次在都發局都委會也提到，現在的工業區或以後的工業區都要規劃貨車停車位，他本身就要有義務，大家進進出出，不一定屬於他的，工業區沒有自己的自用車，他們叫車。住宅區、商業區都要規定停車位，工業區沒有規劃停車位，當然就會擠進住宅區，缺失做檢討以後做交評，通過工業區環評審查要經過你們，法令要改也可以，或是直接用行政跟他要求環評，本身工業區 30%都要綠地，綠地的部分加上去或是含在裡面，使用透水性也可以含綠地，像透水磚一樣有透水性，然後又可以解決一部分的停車問題，停車位分散附近無法集中，就找一塊地，一定是分散去找，所以思考一下停大貨車的政策。請坐。

高速公路上去比較沒有問題，那是預算品質的問題，整個道路市區像中山路、沿海路，大型車行駛的路段，而且很多錢是從港務局來的，把標準拉高到準高速公路那一級的，主要的幹道就不會坑坑洞洞，至少要分兩級，第一級要接近高速公路的級數，屬於重型車輛部分，就不會造成這樣的問題。第二、不是代表一般可以坑坑洞洞，坑洞不只是一要補路，路基的設計、路底、柏油路品質都有關係，當然那是工務局的事情，設置停車場也是工務局決定的，其實你們是規劃，工務局只是執行，現在是工務局變成規劃，停車場也是你們規劃，規劃是交通局規劃，工務局只是執行，現在都亂掉了。種植樹木、設置停車場都由工務局決定，交通的主權要拿回來，謝謝，不好意思。接下來請黃淑美議員質詢。

黃議員淑美：

主席、交通部門的市府團隊大家早。剛剛提的就是高雄市的停車格明顯的不足，高雄市機車數量大概有 200 萬台，僅次於台北縣的 219 萬，高雄市就有 200 萬台的機車，但是合法的停車場非常非常少，合法的停車格才六萬多個，200 萬台的機車才 6 萬個停車格，也就是一台機車分到的是 0.03 個的位置，於是你們也發現這樣的問題，所以你們在找適當地點做停車格，但是停車格才六萬多個，200 萬台車，1 月份到 8 月份高雄市交通大隊取締了三十三萬二千多件，33 萬件這麼多的數量，就是機車格劃設太少，以致於這些機車都是違法停車，你們也有講過停車格確實不夠，所以你們就用了很多方式，我從你們的報告中就看到，包括以促參方式和自建方式來做停車格。我也看了一下，自建方式幾乎都是做為停車格使用，比如汽車、機車和自行車的停放使用，但是反觀你們促參方式的推動，我要請教局長，從你的報告中，第一個，凹子底多目標立體停車場，是全部做為停車使用，還是地上物有做其他使用？請局長答

復。

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

交通局黃代理局長萬發：

依照促參方案是可以提供部分土地做其他指定項目的商業用途。

黃議員淑美：

所以不完全是停車場？

交通局黃代理局長萬發：

是，有部分的面積。

黃議員淑美：

所以我看它的停車格真的很少，可能只爲了要提供給商場的人使用而已，如果外面的人要進來停車，幾乎是不夠。所以我覺得你們的促參方式，其實是可以多一些的汽機車停車格，而不是以商場爲主，何況你也知道促參方式都是以商場爲主，請局長告訴我，第一個是要做什麼使用？商場是什麼用途，知道嗎？

交通局黃代理局長萬發：

有些可以做爲書局。

黃議員淑美：

書局。

交通局黃代理局長萬發：

有些是可以做簡易的餐飲。

黃議員淑美：

是，大部分都是做餐飲。

交通局黃代理局長萬發：

辦公場所，以及電影院。

黃議員淑美：

所以你們第一個是要做電影院嗎？因爲我看它只蓋 9 層樓，地下 3 層、地上 9 層，請問地上這 9 層樓要做什麼？電影院嗎？誰比較清楚告訴我。

交通局黃代理局長萬發：

科長。

黃議員淑美：

就凹子底這個案子是要做什麼？局長，先請坐。

主席（吳議員益政）：

請回答。

交通局停車工程科蔡科長耀吉：

凹子底停車場，沒有錯，它的整個建築物的量體是分成兩棟。

黃議員淑美：

分兩棟，一棟 5 樓。

交通局停車工程科蔡科長耀吉：

一棟 9 樓。它的附屬事業包含辦公場所、商場、美食街、書城以及電影院。

黃議員淑美：

簡單來講，都是以餐飲為主，所以去的人潮就會很多，所以這些停車格根本不夠，因為都是以到商場去的人使用為主，所以真的也沒有幫助到附近的居民。

第二個請教，福德多目標停車場最主要的是要做，為什麼？我看到只畫了 90 格小型車停車格，為什麼才 90 格的停車格？

交通局停車工程科蔡科長耀吉：

報告議員，福德停車場目前是由民間自提。

黃議員淑美：

我知道是民間自提。

交通局停車工程科蔡科長耀吉：

民間自提的話，後續整個還要再經過局裡面的初審，初審完後，還會再徵求其他的民間申請人進來。

黃議員淑美：

好，所以目前還沒有定案是不是？

交通局停車工程科蔡科長耀吉：

還沒有定案。

黃議員淑美：

所以我覺得到時候你應該要求多畫一點停車格，而不是以它的事業體為主。

交通局停車工程科蔡科長耀吉：

當然。

黃議員淑美：

應該要以我們的停車格為主，而不是事業體可以蓋 5 樓、12 樓、20 樓這樣蓋，結果地下室就只有 2、3 層停車，這樣可能只提供給商場裡面的人使用而已，我希望你們蓋的停車場是可以提供給附近的居民共同使用，而不是為了商場，好不好？因為我剛看了一下，你們畫這樣子，根本就沒辦法提供給附近的居民使用。

我再提出一點，其實發現大樓門口的機車格普遍都是不足，幾乎都是亂停，因此我也現場會勸好幾次，也一直建議你們。如果人行道可以通行，有預留行人通行空間之外，你們應該就可以畫停車格，不然的話，每次都因為停車格不

夠，所以機車都被拖吊，不然就是被照相取締。而且在會勘時我就常講，這個行人可以通行，因為有預留很大的空間，應該就可以畫停車格啊！局長，針對這個部分，到底可不可以畫停車格？

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

交通局黃代理局長萬發：

謝謝，我想人行道要再提供給機車停車的話，最起碼要有 2.5 米以上。

黃議員淑美：

2.5 米以上？

交通局黃代理局長萬發：

對，因為機車停放的話，大概是 1.5 米，剩下 1 米已經是很窄了，因為最起碼人行道是行人要走的。

黃議員淑美：

可是你也要解決這個問題啊！看看每一棟大樓的機車都是停放的亂七八糟，所以希望你們可以畫合法的停車格出來。

交通局黃代理局長萬發：

但是在 2.5 米這種前提之下，還是要看適當的位置。因為有時候還有其他的公共設施，比如樹穴等等，就要避開這些場所，並不是每個 2.5 米的人行道都可以做。我們就盡量，現場會勘可以的話當然願意提供。

黃議員淑美：

對，我意思是說不一定要要求 2.5 米，就是既可以讓行人通行，而預留下來的，就可以作為機車格劃設的空間，好不好？也不要這麼強硬，一定要 2.5 米；也就是如同我講的，行人可以通行，輪椅也可以過，剩下的，應該就可以畫機車格，這樣好不好？

交通局黃代理局長萬發：

我們盡量。

黃議員淑美：

不要這麼強硬，因為這樣也會造成機車的亂停放，反而無法解決這些問題，好不好？〔是。〕謝謝。

其實高雄好不容易爭取到了捷運黃線，也看到我們輸給台北很久了，台北講一年要蓋一條捷運，高雄這幾年來也是好不容易才爭取到了一條捷運黃線，請教局長，目前捷運黃線的進度到底如何？請局長答復。

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

捷運黃線已經列入前瞻基礎建設計畫裡面的特別預算，目前正在進行的，主要是中央計畫核定的部分。而計畫核定在可行性裡面，9月12日交通部已經核定通過。

黃議員淑美：

可行性評估已經通過了。

捷運工程局吳局長義隆：

對，交通部通過，現在我們已經修正完畢，等會議紀錄一到，立刻提報交通部轉行政院，等行政院核定過後，可行性就通過，接下來就要進行綜合規劃和環境影響評估。我們爲了可以加快綜合規劃及環境影響評估速度，已經在9月4日發包了，就是把它先做好，等可行性一通過後，我們馬上就會把綜合規劃案提報到交通部和行政院。

黃議員淑美：

那什麼時候可以動工？

捷運工程局吳局長義隆：

預計在109年的年底可以動工。

黃議員淑美：

109年的年底才動工？

捷運工程局吳局長義隆：

是，因爲行政程序都會延宕，所以現在爲了讓整個行政程序可以較爲完備，在綜合規劃後，還要再進行環境影響評估，所以預計在109年的年底…。

黃議員淑美：

所以還要再2年？〔是。〕還要2年才可以動工。那竣工呢？

捷運工程局吳局長義隆：

竣工是在116年。

黃議員淑美：

116年，所以捷運黃線我們還要再等10年，是不是？

捷運工程局吳局長義隆：

因爲整個都是地下潛盾工程，我們會面臨到車站，有23個車站站體都要明開挖，所以工程影響層面會比較大，所以針對這一段會採取比較妥適的方式，就是不要急就章，會較審慎處理。

黃議員淑美：

好，這是民衆的期待，所以我希望可以在期程內完成，好不好？〔是。〕好，請坐。

高雄一直在挑戰完整的路線，所以除了捷運以外，還有輕軌。輕軌第一階段已經完工，第二階段的美術館路，我看到在你們的報告中，輕軌路線更改北移了，是不是民衆抗爭，你們就改變這條路線？所以現在大順路的民衆也要抗爭了，是不是大順路也要改變一下計畫？大順路是否也可以更改路線，或是從地下經過再上來？可不可以這麼做？

這條輕軌路線原來是設計在中間，就是把一條路分成兩邊，現在你們把它規劃成「北移」，就是把它規劃成一邊，那你們知不知道這樣「北移」成一邊的話，受到最大影響的是哪裡？就是聯合醫院。你們有沒有考慮過，輕軌路線直接就從聯合醫院的急診室經過，你們到底知不知道這有多麼可怕？急救的動線沒有了，請問急救要怎麼處理？第二個，噪音。住在病房的病人要怎麼辦？病人可以安穩的養病嗎？再來，他們有核磁共振，只要是你們的輕軌路線經過，電磁波就會影響到核磁共振，所以檢查出來的結果就不精確，而且也不可以這麼使用。局長，你們有沒有考慮過到底要怎麼處理聯合醫院的問題？你們知不知道整個輕軌路線北移之後，就是衝擊到了聯合醫院？

局長，就剛才我講的這些問題，急救動線怎麼處理？再來是噪音的問題怎麼處理？第三個，就是核磁共振的問題怎麼處理？請局長答復。

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

剛剛黃議員講美術館路北移的部分，美術館路本身 20 米寬而已，大順路是 30 米寬，大順路未來的車道都維持各兩線都不改變。美術館路本身因為它只有 20 米寬，所以衝擊很大我們採取北移的方式。

北移之後進入美術館，真的，黃議員質詢的非常正確，會對於聯合醫院產生很大的衝擊，〔是。〕第一個，就是交通。所以我們已經跟聯合醫院開了 5 次會了，也已經達成共識。交通要怎麼處理？如果這樣改變對聯合醫院會產生很大正面的效益，〔是。〕現在急診和人行動線目前都是從美術館路進出，大家都擠在那裡。〔對。〕我們現在讓他人車分流，現在北移之後人的動線就是坐輕軌的動線，人的動線從美術館路進出，就是以後長輩坐車的時候不用家裡的人載，做輕軌下來之後就可以直接進入醫院。

黃議員淑美：

如果他沒有坐輕軌。

捷運工程局吳局長義隆：

如果沒有坐輕軌，車子要怎樣？車有兩種，一個就是一般就診的車子，另外一個就是急診室救護車，急診室救護車的部分，因為他的北邊跟西邊都是我們

L 型的停車場，L 型停車場目前我們也協助他，有兩條進出動線。就是從美術館東一路跟美術館東四路，這兩個進出，這兩個進出的部分，第一個，他直接進出停車場，停車場停完車就可以直接進入就診，不用再走後門。

黃議員淑美：

直接到急診室的門口嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

是，現在急診室…。

黃議員淑美：

他們要轉方向，是不是這樣？

捷運工程局吳局長義隆：

對，現在急診室原則上需要花 8,000 萬。

黃議員淑美：

還要花 8,000 萬？

捷運工程局吳局長義隆：

這裡面因為我們調整之後，箱涵減做的部分其實可以協助聯合醫院，這都講好了。所以急診室的部分，救護車的動線是更為順暢，因為他現在從美術館東一路。

黃議員淑美：

所以要花 8,000 萬改方向就對了，是不是這樣？急診室是不是要改方向？

捷運工程局吳局長義隆：

他們本身原有的動線就不方便，所以這一次就配合輕軌，本身裡面的動線就調整，他們現在的調整就配合我們這一次一起來調整，一起調整不夠的部分我們來支持。

黃議員淑美：

噪音的問題呢？怎麼處理？

捷運工程局吳局長義隆：

現在急診的部分是沒有問題，噪音的部分我們也檢測過，針對噪音的部分其實也跟聯合醫院探討過。現在輕軌一階所走的部分所產生的震動跟噪音會不會影響他們，這個檢視下來是不會有影響。

另外第三點，MRI 的部分，我們車子過去，因為那邊沒有設備室，主要是車站而已，其實我們有測過，因為電磁波跟距離的平方成反比，所以一階現有的去測，測完已經給聯合醫院了，聯合醫院都有檢測過，是不會影響 MRI 的運作。

黃議員淑美：

所以電磁波沒有影響核磁共振，不會影響？確定？

捷運工程局吳局長義隆：

我們已經針對現有一階產生的電磁波的情形跟他們的距離，因為他們不是緊鄰車站，車站本身其實沒有變電的部分。

黃議員淑美：

好，謝謝。再來，我想問火車站的動線。局長，現在有中博高架橋，之後變成沒有中博高架橋，中博高架橋就即將要拆除。以前中山路可以直接過博愛路，現在是…。

主席（吳議員益政）：

給你 3 分鐘。

黃議員淑美：

謝謝，中山路我們必須要繞一圈，才可以過來博愛路，局長，除了這個動線我覺得很奇怪之外。再來，46 巷也就是雄中的旁邊，過去我們要去火車站，我讀雄商的時候是要經過這個地下道的，才能到學校。未來沒有這個地下道了，這個地下道聽說你們即將要變成行人走路或是機車可以過。我想請問一下為什麼機車可以過？汽車不可以過，是巷子過窄嗎？但是我問了里長，里長說：「那裡有 6 米至 8 米。」局長，你可以講一下嗎？

先針對第一個，中山路、博愛路，中博橋的問題。再來，就是建國路 46 巷也就是雄中旁邊那個地下道，打掉之後，你要怎麼規劃？

主席（吳議員益政）：

局長請答復。

交通局黃代理局長萬發：

中博要拆的前提，要有站東路跟站西路替代道路先完成，做為南北兩側的連通道路，這個時候我們才會去考慮拆中博地下橋。

黃議員淑美：

所以目前還沒。

交通局黃代理局長萬發：

目前還沒有。

黃議員淑美：

所以你這樣子的動線還不是正確的動線，是這樣嗎？

交通局黃代理局長萬發：

這個是原來的動線，但是橋的部分是要等到站東、站西的完成。

黃議員淑美：

橋會拆掉嗎？終究會拆掉嗎？

交通局黃代理局長萬發：

站東、站西這整個完成以後才會去拆橋。

黃議員淑美：

拆了之後我們的動線要繞一圈才可以回到博愛路，我如果從中山路，我是不是要繞過旁邊的路再回到博愛路，是這樣嗎？

交通局黃代理局長萬發：

這個動線原來設計是這樣，沒有錯。

黃議員淑美：

原來設計是這樣，所以你有沒有覺得很奇怪，為什麼變成中山路直接可以過博愛路，我現在是要繞一圈，也就是我可能要到林森路，才能再轉回博愛路，是這樣嗎？

交通局黃代理局長萬發：

這個規劃高雄車站等於是做一個特區，做環抱道路的設計。

黃議員淑美：

這個有辦法再改嗎？這個很奇怪，變成中山路不能直通博愛路，我還要繞到林森路再轉到博愛路。

交通局黃代理局長萬發：

跟黃議員報告，他稍微繞一下而已，還是可以直接。

黃議員淑美：

稍微繞一下而已嗎？所以不是繞到林森路嗎？你會另外再規劃一條路嗎？

交通局黃代理局長萬發：

站東、站西就是在原來的站區裡面繞而已，

黃議員淑美：

所以是在旁邊繞不是繞到林森路去。

交通局黃代理局長萬發：

沒有，在旁邊繞而已。

黃議員淑美：

你告訴我 46 巷的部分。

交通局黃代理局長萬發：

46 巷目前，是 6 米的道路。

黃議員淑美：

6 米嘛！為什麼不讓汽車走？

交通局黃代理局長萬發：

當初開會的時候我忘記了，好像這裡將來有連通到北側天津街那邊。

黃議員淑美：

是連接到天津街，是，沒有錯。

交通局黃代理局長萬發：

我要看一下資料，將來建國三路可能要翻一下資料有沒有…。

黃議員淑美：

局長，現在里長講的：「這邊通是通天津街。」…。

交通局黃代理局長萬發：

報告議員我們查一下，將來道路有沒有拓寬，變成南北縫合，這個我要查一下資料。〔…。〕對，〔…。〕以天津街跟建國三路，建國三路 6 米比較窄一點，如果雙向是比較窄一點，我們還要去查一下〔…。〕有，〔…。〕是。

主席（吳議員益政）：

謝謝黃淑美議員的質詢，帶來很多的意見。另外，他特別提到商場，尤其大順路那邊，不只大順路，新開發的停車場就像剛剛提的停車場不只要滿足它的需求，當然帶來周遭環境的衝擊。做事情都有它的方法，可以用其他方式獎勵或是交通環評的時候、交通影響評估的時候要求它多收納一些機車，這也是一種不是變相，其實應該是共存的停獎。多讓它規劃，用什麼其他方式交換？讓它可以吸納周遭住宅區的機車，至少機車可以滿足多少？汽車多少？當然要看它的量體，政府要提供怎麼樣的協助？早期的停獎，我們停獎本身是對的好方案，結果你們沒有把停獎拿來當公共的停車場，所以才讓監察院糾正，其實就是你們沒有拿來放，而不是說這個政策不對，結果高雄市就把它銷掉了。不管是住宅區也好、商辦大樓，尤其特別是商場，本身地主他願意就讓他停獎，就可以收納旁邊的停車場，這個不是強迫，是他自己選擇的。當商場的部分公共影響的交通影響評估，他會跟周遭住宅區的動線有影響，所以有義務要求他提供一些機車停車，他也是收錢也不是免費，他也可以賺錢，對不對，譬如商場他多設機車停車位他是收費的。如果周遭居民要租那裡，他可以多收錢，這樣才有空間可以吸納，不然路要怎樣？騎樓也是，不錯你留了 2 米 5，你就佔了 1 米 5 了，都一樣人行道就不會舒服，所以一定要從立體停車場去收納路邊停車場。你們不做的話，我們就每天在這裡講，所以我說政府實在不難當，只要把議員的意見聽完再做個整理，差不多就有 80% 的高滿意度了。第二個，剛才提到的聯合醫院，剛剛講的北移還有一個好處，就是我們剛才講的聯合醫院開發案，可以再積極一點。我聽聯合醫院說他們也很願意把那個地方改善，但不知道是好事還是壞事，因為醫院生意越來越好都不夠用了，那個空地不要再擺在那邊，直接可以早一點開發，那個市場性已經有了，可以趕快來做，謝謝。接下來請許議員慧玉，時間 15 分鐘。

許議員慧玉：

謝謝大會主席，各單位主管、各位媒體女士先生，大家早安，大家好。我還是必須要先提到，先看 Powerpoint 第一張，我花很長時間來追蹤大社區觀音山公廁案，原本預定完工日期是在今年 6 月 27 日，後來局長又告訴我要延期到 8 月 17 日。在這次會期市長施政報告當中，我又特別追蹤這個案子，結果市政府聯絡員和局長都沒有給我任何答復，是上個禮拜有一次在鳥松跑行程巧遇局長，才特別提到這個案的進度必須到 9 月 21 日。局長，你仔細看，今天一個觀音山公廁只不過才編列一千多萬元，即便它有變更設計追加四十幾萬元，也不過一千多萬元，也不是一億多元，也不是十幾億元，這麼小的一個工程，很多登山客和民衆都很希望能夠趕快能使用，不用每次尿急的時候要急著趕快跑回家，或急著去跟大覺寺借洗手間，但是你看我們一個小小的工程延宕幾次？2 次。現在因為我們在 921 即將完工，所以這幾天連夜趕工到大概 6 時天色已經昏暗時才結束。我們看到這個地方，這個地方就是我們常說的粗胚，這個主體結構之前有一些鋼筋是裸露在外面的，所以外面有拉起一些封鎖線。可是這個地方是一個觀光景點，也是遊客集中的地方，有很多登山客，雖然它有拉起封鎖線，因為施工還沒有完全結束的時候，很多遊客進入裡面嬉戲，如果不小心是不是有可能會產生工安意外？

局長，那一天你告訴我，最近 5 月到 8 月經常下雨的關係，所以把工期延後到 9 月 21 日，聽起來好像很合理，因為包商可以依照我們的工程裡面的契約書，包商的確沒有違法。可是今天高雄市政府大大小小工程等等，這只是其中一個小工程，結果一個小工程可以因為氣候的關係無限期延宕，本來包商還想要延後，但局長發現不行，再延的話會受到很多嚴重批判。我要請教局長，我們這幾天爲了要應付 9 月 21 日的完工就連夜趕工，我真的很質疑，今天雖然只是一個公廁，它也沒有上下樓梯，但是有沒有可能因為趕工過程當中，成爲一個豆腐渣工程？這些豆腐渣工程，我們的公廁到底可使用多久的時間？請局長回答。

主席（吳議員益政）：

請曾局長答復。

觀光局曾局長姿雯：

首先也謝謝議員對這個公廁的關心，我覺得工程當然有契約規定，遇到雨期它必須要做展延工期，這個部分是按照契約規定，所以我們也沒有辦法。下雨天，有些工程必須因為天氣的關係延期，譬如抵石子、植栽或一些壁貼，必須等它乾了之後才有辦法施作，這些都不是理由，所以我們也希望他們在好天氣時趕工。但是剛才議員提到會不會成爲豆腐渣工程，我在這裡要嚴正聲明，絕對不可能！因為所謂豆腐渣工程是偷工減料，這個工程基本相關的施工，目前

都只剩下收尾，收尾的部分就是剛剛議員所提到的，我們有一些備料，包括抵石子因為受到天候影響沒辦法進行的部分，趕快給它做個收尾，所以這個部分絕對不會有這個疑慮。我們也在這裡保證絕對不會讓它有這兩個狀況，我們既然說 9 月 21 日就會在 9 月 21 日完工，再次謝謝議員的指教。

許議員慧玉：

局長，前任陳菊市長也在議事廳保證，一定會在他的任期做好做滿，不會擅離職守，但他還是到中央去了，有多少官員在議事廳裡面保證，但是受到很多無情的考驗。局長，9 月 21 日就要進行完工，〔是。〕我希望這個工程未來不要有任何工程意外產生，好不好？我們拭目以待，局長先請坐，我時間有限。

觀光局曾局長姿雯：

好，謝謝議員。

許議員慧玉：

在 7 月底的時候，大社區三民路和三中路口發生一起不幸的 A1 死亡車禍，這位往生者只有 14 歲，這個案子其實我在議事廳也提過，因為本席也感受到化為大愛吳小妹的媽媽的一份心意，他希望未來能夠改變一些交通號誌的規劃，能夠不要讓一些無辜的人又繼續受害。

我們看到這個地方，我們看這一張比較清楚，交通局長仔細看一下，這個地方是大社區三民路和三中路口，而這個地方是八方民市場。因為經過本席 3 次會勘，我全程參與 3 次，後來我們把它規劃出一些改變，因為化為大愛吳小妹家屬希望機車、汽車能進行距離分流，能夠來保障機車族，他們畢竟完全沒有車身可以保護他們自己，他們是比較弱勢的。包括有些學生是騎腳踏車的，所以我們就做一些改變，在機車或腳踏車的人前面做一個停等區，然後直行要左右轉的人必須在它的後方，同時在八方民黃昏市場的地方做一個 L 型人行道。這個人行道會鋪上一個綠色毯子，所以遠遠一看就非常明顯，知道這個地方是人行道，所有車輛是不可以靠近這個地方的，同時我們也會請大社派出所相關單位加強一些交通安全臨檢。所以在這個地方不完全只是爲了要保護行人，因為八方民黃昏市場也有很多攤商，很多人是直接騎著機車在這個地方進行購物。但是規劃人行道之後，第一個，我們保護這些採買民衆的安全，同時也保護八方民黃昏市場的這些攤商，才不至於因為採買的關係，或因為這個地方交通很混亂的關係，結果衝撞到攤商。其實我們是保護所有人的安全，所以在這個地方看到人行道規劃完之後，機車停等區和汽車、大型車輛進行分流的時候，我希望可以降低 A1、A2 的車禍案件。剛剛我聽到陳議員麗娜有特別提到 A1 車禍事件的發生，每年都要損失很多人命，造成很多家庭的悲劇。局長，我想請問一下，大社這個算是示範區，機車和汽車進行分流，目前在整個高雄

市這樣狀況的案例多不多？用這樣做交通號誌設計規劃多不多？請局長回答。

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

交通局黃代理局長萬發：

綠色人行步道是在原來沒有人行道規劃的地方，我們來設置保護行人的安全，其他的路段有設置，但是比較沒有針對這個路口，其他大部分都是在學校附近來保護學童安全比較多。

許議員慧玉：

所以是比較弱勢的一些學子，其他一般就是學校以外的話，基本上整個高雄市很少有這樣的規劃，對不對？局長你要知道，因為 A1 死亡車禍越來越多，包括一些大型的、重型的車輛，因為他的視線死角、高度的關係，再加上他內輪差的一些問題，包括倒車的部分。所以在今年 1 月 1 日開始，交通部強制規定，不管是新車、舊車都必須要強制加裝視野輔助器、倒車警示器，還有轉彎的警示器，這三樣一定要強制加裝。當然我也知道這個會增加業者一些負擔，老實講，環保署通過這個空污法，10 年以上的老車必須逕行淘汰，我對這個事情也很有意見，我覺得太過於粗糙。

老實講，現在這種景氣有多少的大型車輛的交通業者，我們看這一張，本席有參加運輸業者安全座談會，這個座談會主要也是因為大社那個案件為案例，希望能夠讓這些交通業者都能夠遵守政府相關的規定，以及在駕駛上要特別小心。但是很多業者在現場幾乎不太有人敢發言，因為他認為是政府的規定，如果意見太多可能會被人家貼上標籤，敢怒不敢言。這個空污法 10 年以上的老車必須要淘汰，不只是對大型車輛的交通業者，包括轎車、私家用轎車，還有機車主。現在最便宜的機車一台也要四萬多元，如果今天以高雄比較低薪的狀況，剛出社會的年輕人一個月只領二萬多元，能力好一點或許 3 萬元以上不等，你想想看，他幾乎是兩個月要不吃不喝才能夠買到一台機車代步，所以很多人都必須要靠貸款，大型的重型車輛更可怕，它的金額更高了。

今天我要把重點拉回來，我剛剛所建議的這個事情的確會造成交通業者一些經濟方面的負擔，但是為了保護行人的安全性，同時也保護我們駕駛的司機。今天如果發生很嚴重車禍的時候，我們的駕駛他沒有任何的疑慮，他都有按照交通規則的規定，其實他是可以保護自己的。可是今天如果他沒有按照交通規則規定的時候，相對也是成為未來可以保護受害者家屬的一些權利。請教交通局局長，針對這樣的改變，剛才特別提到除了比較弱勢的學校附近，的確我們在這個機車停等區的部分是有做這樣的示範，可是其他地區並沒有。像本席的選區有工業區，林園、大寮那邊也有，很多大型車輛行駛，所以這樣的狀況越

來越多，而且這一條是三民路，這一條是三中路口，爲什麼這個地方大型車輛會這麼多？因爲這個地方是通往仁大工業區最近的捷徑，而且道路很大很好開，其他的地方路太小不方便。局長，未來我們重要的路口要不要比照這樣的方式來進行規劃？請局長回答。

交通局黃代理局長萬發：

7月30日在大社發生這個事件以後，8月9日，一個星期後，在漢民路那邊也是發生一件大貨車的肇事事務，連續發生兩件事務以後，我們跟局裡面的同仁在討論，可能要去檢討整個大路口類似大型車輛通行的地方，一方面我們也請他們加強執法，就是沒有按照規定，行駛沒有允許的路線，如果行駛的話要加強取締。另外一方面要做這些大型車輛通過的路口要做一些重新的設計，包括速限的降低、內輪差的引導線等，提醒機車駕駛，可能大型車…。

許議員慧玉：

這個案子也會做引導線。

交通局黃代理局長萬發：

針對這些，我們陸陸續續會把高雄市所有大型車，經常出入的道路會做一些設計，加工區附近預防大型車跟機車發生擦撞的事件。

許議員慧玉：

局長，明年度交通局的預算編列多少？標誌這個部分的預算大約編列多少？

交通局黃代理局長萬發：

這個預算我們都是整個在交通工程改善裡面，這個工程裡面改善的預算都是在交通標誌、標線裡面我們可以來支用，這個沒有問題，大概7,000萬元左右。

主席（吳議員益政）：

再延長3分鐘。

許議員慧玉：

7,000萬元左右，大概什麼時候就用完了？

交通局黃代理局長萬發：

大概10月份、11月份就用完了。

許議員慧玉：

今年是選舉年可能會更早用完。局長，希望編列這個7,000萬元的經費如果不夠的時候，一定要趕快向市長反映，市長身邊有預備金啊！人命關天，你想想看要培養一個人到出社會、到就業，對社會有貢獻需要多久的培養時間，這個也會耗掉不只我們家庭的資源，我們社會的資源。如果一條生命、無辜的生命就因爲在可以注意但是沒有注意到的交通標誌的路上，結果被犧牲掉了，情何以堪！對家屬來講可能一輩子都走不出那個傷痛。局長，我希望你要痛定思

痛，要趕快針對我們明年度重大的路口，經常發生 A1、A2 車禍的路口，我希望能夠盡快看到有這樣的設置能夠降低，因為不可能完全避免沒有 A1 車禍的產生，有些人在行車過程當中沒有注意到，也的確會造成這樣的意外，但是我相信今天我們的政府如果有所作為，我相信一定會很明顯降低。

就像早期政府希望民衆戴安全帽，很多民衆覺得很麻煩，他覺得我只是轉彎轉個路口去買一包鹽巴、味精，我就回來了，爲什麼還要戴安全帽？但是只要你離開家裡的時候，你的危險可能馬上就到了。所以今天我們的政府一定要拿出鐵腕政策，只要是對的我們就是讓民衆來遵循這樣的交通規則，來保護我們市民的安全性。局長，你了解嗎？

交通局黃代理局長萬發：

了解。

許議員慧玉：

主席，我的時間 OK 了。

主席（吳議員益政）：

交通局，剛才講那個車禍 14 歲，日本的死亡率，我們是日本死亡率的 5 倍，剛才講了很多原因 3E 等等，還是什麼，就是每一個個案，A1 的死亡車禍，其實交通局應該就一個專案的檢討，車禍可能不會只有一個原因，可能是多因一果，哪一個原因？每一個車禍或重大車禍，它要改善的是個人，我們現在都會檢討，因爲不遵守號誌、沒有保持距離，除了講這個以外，哪些法令要改變的，還是像你講的，每個個案車禍當地的交通狀況。

我們每天早上跑公祭，長輩過世雖然很傷心，可是那個都是自然的現象，最痛苦的不是白髮人送黑髮人，最痛苦的、眼淚都流不出來的是黑髮人送黑髮人，孩子還年輕 14 歲、15 歲、19 歲、20 歲走路或騎機車，我覺得這個車禍對個人和家庭的傷害，我們要把功德做好，不管是個案，從數據來講，我們一年的車禍死亡造成 4,500 億元的成本，不只個別的傷痛，整個社會的成本都很高。所以交通局對每一個車禍，不要說死亡，以重大的車禍來講，請以後我們再想辦法去列出一個制度，每一個車禍後面的檢討報告，要改什麼，因爲這個案子，我們做了哪些改變，整個車禍的死亡率，在一年裡看得到的，你有做一項，就跟柱子一樣，一個巷子裡面你有樁腳就會很穩固，你就會多出很多的票，同樣的意思，你有做一項事情，死亡就會減少很多。所以是不是每一個個案，剛剛講的這個，每一個人或社區的改變，請許議員再去跟交通局提出每一個案子，不是只有這一個案子，每一個案子都應該要提出一個檢討報告。

第二個，大貨車的倒車，新的車就要規定這樣，舊車的倒車雷達、後照鏡、測試的，如果是必要的，我覺得政府都要全額的補助。我說的一年死亡、死傷

的車禍 4,500 億元，你如果拿來補這些，舊車補助政府來處理，因為原來沒有規定，你後來再來規定補助超過一半，還是怎麼樣，新車就直接規定要全部加裝，這是一個可以防止車禍發生的方法，尤其是大貨車會很有效的幫忙，謝謝許議員慧玉。接下來，請陳議員慧文質詢，陳議員慧文質詢完之後，我們休息 10 分鐘。我們先請陳議員慧文質詢，謝謝。

陳議員慧文：

謝謝主席，還有我們的交通部門。首先本席就針對，我們交通局來做一些問題的詢問，本席一直以來都非常的關心，我們的鐵路地下化的工程，因為它對地方的影響真的非常的深遠，鐵路地下化的施作，一直都是中央鐵工局在負責，我們眼見最後一哩路也即將來臨，尤其我覺得我們的鐵路地下化，可以說原來它的鐵道，造成了高雄市的南、北，或者高雄市的東、西的隔絕，即將也要把這樣子的一個南、北，或者東、西的隔絕把它打破了。

所以接著，本席就針對交通局，我想要詢問一下，因為我都是從我們的報章、媒體，或者是從我們台北的新聞去了解，之前在自由時報的電子報，看到高雄的鐵路地下化，規劃在 10 月 13 日晚間要切換軌道，就是 14 日凌晨正式通車，首先我要問一下局長，這樣子的訊息正確嗎？因為通車的時間一延再延，更早之前有講到的是 9 月份，後來又說到 10 月份，現在的這個 10 月 14 日是正確的嗎？請局長回答。

交通局黃代理局長萬發：

我們開會所接觸到的訊息都是 10 月 14 日要下地。

陳議員慧文：

好，這個也是中央通知我們地方政府，這個時間已經底定了，是這樣嗎？

交通局黃代理局長萬發：

我們這個訊息也是從工務局那邊來的，因為整個地下化工程的對口單位是他們，當然會跟工務局有一個聯繫的會報。

陳議員慧文：

好，OK。我想要問我們的交通局，因為我的一些訊息也是從工務局來的，目前本席所得到的訊息，也是很多民衆都非常關心的，就是鐵路地下化之後通車了，我們也都知道，它的鐵道是從左營到鳳山，這當中總共有 10 條的陸橋跟地下道，它也有先擬定一些優先拆除的一個順序。目前工務局跟本席所講的，第一階段是要拆除自立陸橋、大順陸橋、青海陸橋，還有我們鳳山的青年便橋，還有自強陸橋，這是第一階段。第二階段，就是鳳山的維新路橋、左營的地下道、中華路的地下道，還有九如橋，民族陸橋的側車道跟機車道，因為它沒有要全拆，這樣子的訊息也是正確的嗎？

交通局黃代理局長萬發：

向議員報告，是正確的。

陳議員慧文：

是正確的。所以其實我要問的，再加上也是很多民衆要問的，本席到地方去拜訪的時候，然後也有很多民衆的詢問，鐵路地下化完工之後，接著這些橋要拆了，這些工程是什麼時候開始拆，是地下化完之後，一個月、二個月，還是幾個月、幾星期就要來拆，這個部分有底定嗎？

交通局黃代理局長萬發：

向議員報告，要拆橋的話，第一個，他會送我們拆橋的交通維持計畫，這個部分大概是第一階段，這幾個陸橋的計畫都已經有送到交通局這邊的環保小組，以及送到大會去審查通過了。這只是他的交通維持計畫，至於它的動工日期，我們還不曉得，我們所知道的這幾個陸橋，有一些是鐵改局，這個是鐵道局他們要去拆除的，有一些部分是市政府要代為拆除的。

陳議員慧文：

所以本席要問你，因為我看你們的工作報告，也沒有看到有關於這些部分，民衆的用路習慣都已經固定了，你在鐵路地下化後，這些橋如果要拆除，我們交通局的一個因應計畫，也都沒有看到。所以這個部分，我接著要問我們現在的因應計畫，到底有沒有？你們的內部已經開始有在討論了，還沒有讓大眾知道，還是都還沒有開始。

交通局黃代理局長萬發：

向議員報告，因為剛才提到交通維持計畫，等他要拆除之前的時候，我們會透過宣導，就是將來的替代道路到底應該怎麼走，要做好交通的一個維持，這部分因為正式要拆除的日期還沒有定案，所以我們還沒有做相關的宣導。

陳議員慧文：

你們要等日期都定了，然後你們才會開始宣導作業。我要提醒，這個因應計畫的宣導，要提前行動，是不是提前兩個月就要開始宣導了，然後整個道路，讓民衆在上、下班，尖峰、離峰的時間，他可以有哪些替代的道路。我想這個部分，我們的交通局絕對要負起職責，然後提前的去做下鄉的宣導，而且是要很密集，就是次數、頻率要多一點，讓更多的用路人能夠知道，免得後面又會產生很多的民怨，我想這個部分，是要提醒我們交通局的。再來就是，目前我們的高雄市是以高雄車站，還有我們的左營高鐵站，來當主要的兩個轉運中心。接著我們的鳳山、岡山、旗山，還有小港，是次轉運中心，到目前我們的定位就是這樣，鐵路地下化完工之後，鳳山火車站的新站也要改建，現在新站距離大東，也就是我們鳳山的轉運站，這樣的距離其實也沒有很遠，有沒有可

能在未來，因應我們的鳳山新站建設完工之後，這個我們把它次轉運站，變成是主要的轉運站之一，有沒有這個計畫跟規劃。

交通局黃代理局長萬發：

向議員報告，大東轉運站目前那邊的路線，大概也有 14 條左右，未來鳳山轉運站那邊，我們算了一下，大概也有十五條、十六條左右的路線會經過，一般可能大家會說，與其是我們在做轉運的一個貨車也好，應該是朝路外，像鳳山本來是要朝路外，但是那邊當初在規劃的時後找不到路外，所以我們才朝路邊，大東的話它是路外，應該是比較優質的一個轉乘的環境。所以我們是把大東的部分，我們還是維持這個路線，因為那邊還有需求，我們以目前的規劃，還是維持在路外，鳳山那邊是維持在路邊的兩側，目前的規劃是這樣。

陳議員慧文：

我說的是未來，你說的是現在。

交通局黃代理局長萬發：

如果那邊可以移轉的話，我們就慢慢的移轉到鳳山轉運主站這邊來。

陳議員慧文：

所以你的意思是未來也可以慢慢去做這樣的演變，然後觀察是否能夠朝這個方向。〔是。〕我覺得因為鳳山的轉運站，要讓它變成也是主轉運站，它是有這樣的條件的。因為大東轉運站目前來講，其實對於我們地方的發展是還滿大的。如果它的路線更頻繁、更多的話，本來鳳山就是很商業密集的地區，讓這裡的使用人口更方便的話，我覺得會帶動更多的載運量，這個部分真的也要當成可以思考規劃的方向。

接著我想問一下交通局，這是本席上一次質詢也有提過的。我們目前有幾條試辦的道路，這些道路就是汽車道要右轉，我們試辦的是在前一個路口就先轉進機車道。這個試辦你說也要觀察試辦的成效好不好，是不是能夠減少很多擦撞車禍的意外。但是本席一直從你們試辦到現在，本席和本席的朋友都有很深刻的感受，因為如果我們本來是在汽車道，一般速限 50 的車輛行駛中，根本看不到你們所設置的標誌路名，不管前面多放幾個牌子，根本就看不到。所以我們往往會錯過要提早右轉的路口，一直到要右轉的路口才發現已經到了要右轉的路口，然後你們的標誌又禁止右轉，產生了很多不便。這樣的規劃試辦，你們有沒有再回頭去了解成效如何？我覺得這個試辦計畫是不是就不要再試辦了。因為有好幾次我到了路口要右轉了，而下一個路口不知道有多遠，又趕時間，所以我只能鋌而走險。我常發生這種狀況，而且不只我個人是這種感覺，很多周遭的朋友都有這樣的陳情。你要不要回應一下，是不是能夠把這樣的計畫都先撤除，不要再用這個計畫了？

交通局黃代理局長萬發：

向陳議員報告，快車道禁止右轉是道安規則第 112 條明定訂的，就是目前我們的作法是跟道安規則的規定是不符的，就是要在前一個路口轉到機車道，做這樣的分流才是正確的。現在我們一下子還不適應，用路人還不清楚，就如同陳議員所講的，到要切到慢車道的路口的時候不曉得，可能就錯過了，變成違規。這部分我們會加強，在前面的路口預告號誌，在前面哪一個路口要右轉，這是第一個。第二個，是要切入的快慢車道的缺口，有的還沒有做得很完善，就是在切入的時候可能缺口過小，缺口開的不夠大，以致於在切入的時候有困難。

陳議員慧文：

還有一點是我們根本不曉得這裡要提前右轉，因為字真的太小了，我們根本就不曉得下一個路口就是要右轉的路口，你懂我的意思嗎？

交通局黃代理局長萬發：

我知道。

陳議員慧文：

這個部分你們真的要再研究研究，不然民怨也很深，我想提供給局長回去研擬。

接著我簡單的問一下觀光局，觀光局對於高雄市觀光的推展，也看得到用心，但是本席身為鳳山的民意代表，我也要為鳳山講幾句話。因為之前本席也開了公聽會，針對鳳山未來在因應鐵路地下化之後，可以做怎麼樣更好的經濟、文化、觀光等等產業的升級和發展，讓鳳山能夠再有興起的契機。我說真的，到目前為止看到市政府用在鳳山的觀光用心推展，遠不如鹽埕、哈瑪星、旗津、左營。鳳山是一個具有文化蘊涵，底蘊非常深的古城，我覺得它是很有條件發展觀光資源的一個城市。我可不可以問一下觀光局，現在你們對於鳳山有什麼計畫？未來是不是在這個部分能夠在鳳山有再多一點點推動觀光的…。

主席（吳議員益政）：

請曾局長答復。延長 3 分鐘。

觀光局曾局長姿雯：

其實觀光局對於各區觀光的推動，只要有觀光資源的部分，我們都會積極去整合，然後行銷在地的觀光。在鳳山這個地方，長期以來就是非常適合慢活的一個區，所以在這個地方有非常豐富的軍事基地和眷村的聚落，還有很多的古蹟、宗教、美食，甚至連綠色生態的部分，我們的曹公圳、鳳山溪都有非常多觀光資源在這裡。所以其實我們在行銷鳳山觀光的的部分一直都有在進行，只是沒有一個大型的活動舉辦在這個地方。

所以我們今年特別選擇了兩條遊程在這個地方，我們原本推動的自行車遊程，今年就舉辦在鳳山。在這裡也做個預告，就是在 9 月 30 日會有一個鳳山舊城的文藝之旅，這是一個深度的旅遊，我們也會跟旅行社合作，結合在地很多的觀光資源去推深度的旅遊。也就是藉由自行車的遊程跟在地的團體合作，做一些手作的 DIY，包括赤山粿等等。另外一個部分是在 10 月 28 日，我們號召了 2,000 人，舉辦一個「彩鳳千人逍遙遊」的活動。我們會從衛武營出發，這條路線就是大家一起來騎乘，結合在地知名景點的解謎遊戲來行銷鳳山。其實整個鳳山的部分，我們也包括有影片的行銷。所以這個部分鳳山是非常多的觀光資源，我們也希望藉由這次兩場的大活動，結合對於鳳山在地觀光資源介紹的手冊，再結合高雄旅遊網來行銷鳳山。

陳議員慧文：

很高興聽到局長提到有這兩大活動的規劃，我希望不是一次性的，希望能夠經常把鳳山的觀光特點，每一年可以有特定的大型計畫。就好像剛剛提到的旗津黑沙玩藝節，那是每年幾乎都會舉辦的。包括鹽埕、愛河、鼓山、哈瑪星，去製造一些亮點，讓他們的亮點更亮，變成是每一年特定的文化季，或者看要怎麼去定位它，讓我們鳳山的觀光推動能夠更好。謝謝局長。

主席（吳議員益政）：

謝謝陳議員慧文的質詢。陳議員提到的鳳山大東也真的是問題，像新的鳳山站興建好之後，它也是一個主要的轉運站，大東之前我們就做了轉運站，那中間怎麼去聯合？譬如大東的車要往西邊或往北邊，可以是不是經過鳳山，鳳山車站出來要往東邊的，是不是會經過大東，他變成一個，也不一定多繞，很近串聯變成一個雙主要的轉運站，應該你們會有規劃。

第二個，他提到右轉，高雄已經做了一陣子了，也是碰到同樣的問題，現在這個問題是標誌沒有提早，譬如要到了你告訴他禁止右轉，有些有做有些沒做，前一個路口有做提早，我覺得不只在前一個，甚至在前兩個路口就要做了，這是第二個改善。

還有一個改善就是前後，如果你要右轉必須進入機車道的，要轉進去停車位的那些，跟後面要出去的那些的停車位，變成你要減少停車位，機車才有地方停，進去那邊就是衝突點，出去那邊又一個衝突點。如果兩個中間是比較長的，路口比較長的，你可能中間也要有一個避車道，有的小車沒有地方停，就會變成並排，並排後面就沒有辦法過去了。

所以變成汽車要右轉進入機車道跟機車整個的動線，第一個，標誌要提早講。第二個，路幅比較窄的部分，路邊停車要做一些調整，這樣才能減少所謂右轉停車的一個衝突，謝謝。現在休息 10 分鐘。（敲槌）

繼續開會。(敲槌) 接下來請陳議員信瑜質詢，時間 15 分鐘。

陳議員信瑜：

首先，我問一下現場的局處長，知道高雄有一個認同卡的請舉手，來，舉手，高雄認同卡你知道的請舉手？你知道高雄現在三月份開始有發行高雄認同卡的請舉手。現場沒有一位舉手，連捷運局長都沒有舉手，交通局長你自己至少捧個場舉手吧！等一下！交通局副局長，我真的有一點驚訝我拍一下，我把這個畫面轉給大家看一下，不然好驚訝啊！真的沒有啦！你知道有高雄認同卡的請舉手，從 3 月份開始發行的，這是我們高雄自己發行的，請舉手一下，拜託給個面子吧！Oh my God，你們都是市府團隊，這是我們市府自己發行的高雄認同卡至少要知道一下吧！給交通局長捧個場吧！好，完全沒有人舉手。

回到我們質詢吧！真是驚訝！我太驚訝了！本席在上個會期也就是總質詢的時候，5 月份總質詢的時候，我跟交通局的局長提過一些相關的交通問題，包括現在每天有多少人次搭捷運上班，我現在再問一次看看，現場的官員你每一天都有搭捷運或是公車上班的請舉手，一位。大概這裡面有 30 位的官員，有一位舉手，很棒！第二個，你有買捷運月票的人請舉手，你有買捷運月票的請舉手，高雄市剛剛推出為了因應大眾運輸月票，做一些三合一的月票，也就是 3 月 1 日有推出優惠的月票，這個月票就叫做高雄認同卡，我剛剛說的，他可以設定成月票，但是我們先從運量來看，看現場連聽都沒聽說高雄有認同卡，你就可以知道，如果我們從 3 月 1 日開始發行，我們調出如果用同時期來比的時候，我們就可以知道它的運量到底有沒有增加，去年的 12 月到 2 月，花了 3 個月的時間，花了 2.1 億的空污基金，來補助捷運。在上下班的時候免費，可是事實上包括在 1 月的時候，就看到因為是假期的關係，所以有很多孩子、學生都放假了，他捷運的運量就退減，而且是非常多的退減是呈現負成長的狀況，所以幾乎是靠這些學生撐住捷運的運量嗎？真的是這樣。

所以交通局在我 5 月份質詢的時候局長還給我答復，交通局將會聯合高雄捷運，在 3 月 1 日開始發行超優惠的公車加捷運月票，這是他當時答復我的，我把他唸一次，並且還要在 8 月推出更優惠的三合一方案，他說：我有信心會增加運量。當然這位交通局長不是目前備詢的這一位局長，所以局長你有一點無奈，請問一下局長，現在超優惠月票的價格，你知道是多少嗎？我現在幫你行銷一下，各位市民朋友這真的是好康的，你知不知道？

現在從 3 月 1 日開始的超優惠月票，一般的民衆一個月是多少錢？學生票是多少錢？現在推行的成效如何？購買的人數到底有沒有增加？我跟你講我只要看現場就知道，絕對沒有增加，因為現場沒有人知道。那個唯一一位搭捷運上班的，請問你知道有認同卡嗎？不知道？你只是用這一張的對不對，一卡通

的對不對？對，你不知道有認同卡，你知道認同卡現在多好、多便宜嗎？如果一般卡只有一半的價格、學生卡也是只有一半的價格，你知道我的助理說認同卡很便宜，竟然你們的推銷成果這麼的差。

再來，8月份又要上路了，另外一種叫做六合一卡，我們看一下認同卡他的銷售結果，和他有沒有所謂增加顯示在捷運的運量上面，我們來看一下從3月以後的運量日數，其實都沒有很大的成長甚至還有負成長的。我們看一下台北跟新北，在4月份也發行了雙北月票，來看一下台北他們是怎麼推的，他們都是一樣正成長，有二同期就是隔年的同期或是去年的同期來比較是以同期的提升這樣子，高雄推了那麼多認同卡；高雄推了那麼多交通的卡，每一張卡都要100元，你知道我這一張卡現在能做什麼嗎？我這一張一卡通能做什麼嗎？交通局局长，我這一張一卡通很可愛，我們都幫忙捷運幫忙推一卡通，結果這一張一卡通真的只有一個地方可以通，就是捷運可以通而已。

他如果要整合3月1日的認同卡，不行，要再買一張卡100元，他如果要整合六合一的卡，行不行？不行。六合一的卡可以整合什麼你知道嗎？本來是8月份要上路，現在因為時間延後了，所以8月份推出的叫做Men-go卡，現在可能會延到9月吧！不知道，反正他可以整合6種的運具，一個是捷運、輕軌、公車、腳踏車跟渡輪，請問一下這是不是都是高雄市公共運輸運具？是嘛！但是捷運一卡通不能跟高雄認同卡合併，他要另外再買1張高雄認同卡，所以這張一卡通是什麼？廢物，放著。因為連它的錢都移轉不過去，還要再花100元的製卡費，如果我買了高雄認同卡，我現在知道有更好康的，因為六合一更好康，它的一般費用降到一個月1,499元，認同卡是一個月1,600元，就已經是折半了，現在六合一又更便宜，因為它可以免費搭渡輪4次，包括學生一個月是1,299元，我們的好朋友，這是好康的，請你們一定要買。但是這三種卡都沒有互通，這三種卡要買3張卡，每一張卡還要付工本費100元，這是在搶錢嗎？這是政府效能嗎？這麼簡單的事情竟然要讓民眾買3張卡。我要坐捷運這張一卡通幾乎沒有什麼作用，你知道嗎？我這張一卡通真的是留做紀念而已，這張一卡通完全沒有用，只能搭捷運，然後我的認同卡三月份才買的，我現在認同卡又不能用了，認同卡可以搭捷運和公車，現在我為了用Men-go卡，我要六合一的比較便宜，和我買的認同卡裡面的儲值也全都沒用了，我還要再買1張Men-go卡去坐，請問如果是這樣，你們會買的人請舉手，你覺得我還是覺得Men-go卡很便宜，所以我就沒關係，反正這個就留著，我身上可以帶著3張卡，高雄市民可以帶著3張卡來坐大眾運具，這個是什麼政府效能呢？我覺得很驚訝！

再來，這個更驚奇了，我跟你講，其實我跟捷運局的互動，我覺得你們的效

率真的有比其他局處慢，同樣問一個問題其他局處大概半小時就回答我，可是捷運局需要簽核兩天以上我才能夠得到答案，我非常的傷心。局長是我以前的老同事，我們的老同事不是有這種效能的，我非常認識他的辦事態度，但到底是哪一關卡住？局長，你回去再問一問好了。

我們要辦認同卡時，這個是我們打電話自己測試的，我們的助理非常認真。認同卡的申辦有兩種，一個是網路申辦，另一種是臨櫃申辦，但是不管哪一種申辦方式都要跑兩趟，也就是要到捷運站的車站才能夠繳完費，過 10 天再去捷運站再領一次卡，要兩趟喔！你在網路上申辦之後，你要先去捷運站繳完錢，等他 10 天審核你的資格，你再去捷運站領一次，太便民了！這是便民嗎？第二個，還有一個我覺得它有服務熱誠，我們要給五塊厝站掌聲鼓勵一下，它是跑一趟，也就是你可以在那邊當日申辦當日領卡，但是其他捷運車站統統不行，你只能夠先繳文件，10 天以後你再回來這個車站領卡。朋友啊！你會想買這個卡嗎？我不大會想也！所以市政府做了這麼多措施，交通局做這麼多六合一、二合一，這好像是在浪費錢，光這些卡片，請問這些卡片現在滯銷的結果，這些錢誰要吸收？然後這些卡片一直不斷製作，是爲了要圖利一卡通公司嗎？爲什麼不能一卡去整合呢？台北的悠遊卡也是一卡就整合了，高雄爲什麼不行？一卡通是哪一家公司、哪一家銀行搭配的？認同卡是哪一家銀行搭配的？Men-go 卡是哪一家銀行搭配的？這三個銀行請都唸出來，我要請教交通局還是捷運局回答？請交通局回答，一卡通是哪一家銀行？高雄認同卡是哪一家銀行？Men-go 卡是哪一家銀行？也唯有不同的銀行才不能整合嘛！這三家銀行是哪三家？

交通局黃代理局長萬發：

原來已經有一卡通沒辦法換其他的小 Maas 卡或 Mastercard 的話，這個原因是原來的卡有第一代卡和第二代卡，那個功能不一樣，所以它沒辦法去做轉換。

陳議員信瑜：

奇怪！爲什麼台北悠遊卡都是同樣一張卡？那個卡有什麼地方不一樣才不能換？如果都是同一家公司只是做系統整合，爲什麼會不能轉換？所以是不是因爲不同公司或不同發卡銀行，你應該講不能整合的原因是卡在哪裡。

交通局黃代理局長萬發：

再跟議員報告，基於這樣我們要求現在 Maas 發卡，一定要吸收轉換卡的費用，所以我們也向中央申請一部分的…。

陳議員信瑜：

Maas 是 Mastercard 嗎？不然是什麼 Maas，我不知道什麼 Maas，對不起。

交通局黃代理局長萬發：

Men 卡。

陳議員信瑜：

就是 Men-go 卡，〔對。〕我跟你講，現在有認同卡的人，高雄有 9,200 位而已，9,200 個？高雄市有 270 萬人口，但是竟然只有 9,200 人去申請認同卡，你竟然讓 9,200 個這麼偉大的市民，還要讓他再花 100 元去買 Men-go 卡，這 9,200 個如果統統要轉換成 Men-go 卡，你就要偷笑了，你認為他還要再用 100 元去買 Men-go 卡嗎？我跟你講，絕對不會。

交通局黃代理局長萬發：

這個部分我們會請他們來吸收。

陳議員信瑜：

你們現在只有開放部分名額，現在只有開放部分名額好像是鼓勵式，這個不叫鼓勵式，這個是太誇張了，我要求你們立即做個整合，只要從一卡通要升級上來 Men-go 卡的，統統都不要再收這一張卡費直接轉換，甚至裡面的額度要直接沿用，這個是我要求你們立即要做的。現在是九月份，希望你們 10 月 1 日就可以上路了，我 10 月 3 日總質詢還要再問這個問題，這是第一個。再來，把申辦程序趕快減少，在網站上申請就在網站上繳費，他只要到捷運坐車立刻就可以領卡，好嗎？這是我第二個要求。第三個要求，是高雄認同卡可以免費申請轉換方案，10 月也要給我了。再來，就是要提高觀光元素加強行銷，刺激他的申辦意願，好嗎？我再跟觀光局討論一下，因為這個我們曾經有提過，也就是…。

主席（吳議員益政）：

延長 3 分鐘。

陳議員信瑜：

也就是我們應該看高雄市其實帶來不少郵輪的人潮，但是郵輪航程規劃，就是把人帶來很重要的原因，它落港的這些地點和這些城市，就是把人帶來一個很重要的因素。我們來看 2017 年高雄港國際郵輪航次，還有進出港的人次，以及搭乘這些郵輪進來的外籍遊客，有哪一國是最多？我把資料唸給大家聽，因為我沒有時間讓局長回答，有 41 艘的艘次和 82 航次，以及有十一萬多人進出港的人次；再來外籍旅客人次部分，也佔三萬七千多人次，其中以菲律賓一萬五千七百多人，佔總外籍遊客人數有四成之多，我們知道菲律賓 1 億人口裡面，家庭年收入超過 150 萬台幣的家庭大概有一千多萬人口數，或是一千多萬家庭人口數。我們就要從這個地方來看，既然菲律賓人佔多數，為什麼我們會把菲律賓人帶來？我們來看一下，其實最多的是從處女星號帶進來的，它的航程是從香港、馬尼拉、佬沃、高雄，然後下一站就是到香港，高雄的前一站是

佬沃，下一站是香港，所以這個航程充滿吸引力，難怪菲律賓遊客就進來了，所以高雄市觀光局跟郵輪業者可以充分去合作，充分去談，我們可以設定我們自己的主要客群，把他們帶進來。所以我建議局長，我們在做這個觀光行銷的時候要重新去思考，歸零思考，看我們要設定哪一個國家的人過來？我們那個航程的設計非常重要，重新考慮它的內涵加上它的行銷，一定要有吸引人的故事、歷史或人文，包括我們的美食、購物這樣子的一些內涵，一定要非常有故事性這種飢餓行銷的方式，讓我們能夠更明確從觀光的人次，然後觀光的來源、國家，甚至消費的金額，以及他造訪的景點、滿意度，或者他重遊度以及推銷這樣子相關的意願，達到我們要的客群，其實我們從信用卡使用的消費來源、消費的項目也可以分析出來，其實我們可以更…。

觀光局曾局長姿雯：

陳議員這個議題在去年也質詢過，質詢完以後我們馬上做了一個問卷調查，這個調查的報告已經出來了，調查裡面發現剛才議員提到的，因為遊輪跟旅行社的規劃，他的航線，所以菲律賓進來的人的確特別多，我們也去調查他不管是初次或重遊的，他的旅遊目的、搭遊輪的目的都取得一致性，第一個理由是觀光，第二個理由是購物。我覺得在購物這個部分我們的確可以搭配整個觀光遊程的規劃，讓遊輪的客人到了高雄之後，可以設定一些他們喜歡去的地方。

我們也去調查他到高雄喜歡去的景點，第一名竟然是駁二，第二名是新崛江，這個跟我們的調查一致符合，他們是喜歡去購物的，第三名是打狗英國領事館，第四名是旗津，其中還包括田寮月世界，還有愛河物產館。這些是我們目前在做遊輪政策一個很重要的參考，謝謝議員給我們這個建議，未來會再朝向，因為我們現在已經有一個 Fly-Cruise 跟郵輪進來以後，一日遊遊程的規劃，這個部分我們會跟旅行社跟遊輪公司，以及海洋局做一個討論之後，再看看怎樣吸引更多遊輪進來？現在要預登明年要進來的遊輪規劃了，我們大概最近就會啓動，我們會跟著幾個單位去做一些探討。〔…。〕

交通局黃代理局長萬發：

前面辦的 1 萬張是免費的，學校新生的部分他們都用現代的第二代卡，所以那個不用再另外買卡的費用，直接可以來加值使用了。〔…。〕對。〔…。〕今年入學的新生他用的是二代卡，〔…。〕舊生還是沒有辦法，當初的卡功能不一樣。〔…。〕因為發卡是一卡通發的卡，我們是末端的使用者，我們也是很好意要增加提高這個運量，我們就發行，〔…。〕他的一代卡目前可以繼續使用，只是我們現在的 Maas 增加很多功能，包括他有免費將來可以搭計程車的點數，所以它的功能設計欄位比第一代多很多，第一代那個裝不下去。〔…。〕Men-go 卡現在還沒有推出，我們大概 9 月底 10 月初。〔…。〕業務科科長。〔…。〕

交通局運輸管理科黃科長信穎：

我們目前跟中央申請補助是有 1 萬張的額度，〔…〕補助給一卡通，這個 Maas 是另外有一個經營團隊，它不是一卡通，一卡通只是製卡而已，它有一個經營團隊，這個主要計畫是運研所這邊來發包，找一個經營團隊來做這個。〔…〕是。

主席（吳議員益政）：

謝謝陳議員信瑜的質詢。這個還是那個問題，本來就是整個運量高雄的路線本來就先天比較不足，如果這個認同卡有用、有效的話，當然要好好整合，營運的部分應該是交通局跟捷運公司，你們應該針對這個提出一個整合計畫，哪些是中央運研所的？哪些要空污費的，先把結果論，哪一種方案一個月是多少錢的？我覺得他一直調也沒關係，有時候交通的政策你必須要找到那個最有效的模式，相對補助資源用最少，或者同樣的資源可以產生最大的效益，把那個方案找出來。我覺得這個是變來變去，我常說交通的東西變來變去沒關係，要找到最適合模式，但是你要找到最好的模式，不是變來變去毫無章法，因為都有大數據，你可以找到整個方案是補助多少產生那個邊際效益是最高的。

像交通局運輸科和捷運公司以及主管公車的，你們好好研究一下找出一個方案，不是人家 188，我搞更便宜的 168 或是多少錢，不要亂喊價，我覺得整合一個卡的優惠全世界都是做這個事情，一張卡就可以全部都坐，那個對大眾運輸的提升是非常有效的。所以請交通局和捷運公司及各大公司提出一個政策，包括中央哪些補助到位，不要都憑感覺，冬天空氣污染就補助 2 個月，去找錢又補助 2 個月，陳信瑜的數字裡面 3 個月裡面中間 1 個月沒有效果，花那麼多錢。但是我們還是認為你去試試看沒關係，試玩要檢討，不是這招無效再換一招，這一招無效的原因是怎樣？你要怎麼改進？我覺得這個整合卡才有用。

第二個就是，如果有推出來，整合好了，不好意思，在座從事公職的，你要去鼓勵，你自己都沒有感覺，你不去搭乘，不要說百姓他怎麼會有感覺，你怎麼去引發或誘發都做不到。所以今天陳議員信瑜的發言，請交通局和捷運公司去開會檢討一下，提出報告給我們小組。謝謝。接下來請周議員玲玟質詢。

周議員玲玟：

謝謝主席。我首先來聊一下，鐵路地下化應該明年可以順利完成。其實高雄市民對於鐵路地下化的綠廊帶都非常的期待，中間鐵路地下化之後，還有一些路線是跟捷運、輕軌會在某幾個站點互相連接，那是一個很不一樣的未來生活圈。可是我今天首先要跟捷運局和交通局討論一下，儘管是在過去的捷運整個沿線，這麼多年來我一直強調捷運沿線比較重大的商圈點的自行接駁的重要性。所謂的自行接駁，就是在比較大的轉運點，或是人口比較密集的地方，我

們需要備好比較足夠的停車空間，不管是汽車也好，不管是機車也好。它可以扮演某一部分，當然對於商圈來講是一個輔助的效果，最好的幫助。第二個是它可以讓使用用路人在需要使用輕軌，但是因為輕軌的路線跟捷運的路線不是那麼完整和多條路線的時候，可以選擇到就近的點，把車子停在那裡，再轉捷運到比較偏遠的橋頭、大寮或是旗津等地，它起碼可以扮演這樣自行接駁的角色，但是當然市中心的停車空間一向不是那麼容易找。然而現在鐵路地下化和輕軌，我那天看了一下，我們大概會有幾個站是在一起的，我們有四個站。局長，我們一共有幾個站？在鐵路地下化之後，跟原捷運、輕軌交會的有幾個站？請局長回答。

捷運工程局吳局長義隆：

謝謝主席，謝謝周議員。我們有三站，在美術館這邊有一個美術館站，台鐵美術館。我們的美術館站是在美術館，他們的美術館站是在馬卡道那裡，另外還有鼓山站。這兩站我們是跟他們共構，有相關的轉乘接駁的部分。另外還有一站是在科工館站。

周議員玲玟：

科工館有一站。

捷運工程局吳局長義隆：

對，所以跟輕軌的部分有三站。

周議員玲玟：

好，你請坐。但是我們現在有很多的規劃，因為台鐵跟銜接的綠廊帶，我知道有很多局處同步針對這個綠廊在做不一樣的設計。有交通局要去研究停車的空間，水利局也會因為整個鐵路地下化，重新讓地下空間，包括水利渠道和箱涵全部做一個大彙整。現在路上的停車空間，這整個綠廊帶，我沒有發現在上面有停車空間的計畫。即使是原來重複的這三個點，每一個大站的機車格大概只有一百來個，汽車格大概只有二、三十個，汽車幾乎都是十位數。這個部分我請教交通局，我們有沒有在這裡去做一些停車空間的規劃？

交通局黃代理局長萬發：

謝謝主席，謝謝議員。台鐵通行捷運站的話，當初他們在設計的時候就有顧問公司，將相關的交通停車需求提出來，當初審查通過之後就依照他們的規劃設計。當初他們設計的重點大部分是偏重機車和自行車的轉乘，而汽車的轉乘，因為這裡離市區都很近，可能汽車轉乘的情況會比較少。所以汽車的車位比較少，機車的比較多。

周議員玲玟：

機車格每個都是一百來個，你覺得會很多嗎？

交通局黃代理局長萬發：

關於這部分，我們上個星期也找同仁去這 7 個車站全部繞了一遍，目前有一些可能是因為還沒有完工，有些車位還沒有辦法使用。

周議員玲奴：

如果以現在來講並沒有使用量，你不能用現在去看，因為完工以後，來的人是不一樣的。

交通局黃代理局長萬發：

我們有先去看，市長指示我們要先去看，如果 10 月 14 日當天開始啓用，轉乘需要的停車位不夠的部分，我們會優先從路邊先做一些規劃，以因應 10 月 14 日可以先用。

周議員玲奴：

在這裡我也特別跟交通局講一下，其實這麼多年來，雖然在整體的報告裡面我們都有停車空間的規劃。但是事實上這幾年的演變，其實我們從有捷運開始，不斷的在收路邊的停車空間，這是一個事實。我們也從來沒有在舊社區，或是真正的商圈裡面去滿足所有需要的人的停車需求。你請坐。

我們的主席常說以人為本，但我個人認為用路人也是很重要的，交通的規劃，尤其是停車空間，對於不管是舊的社區或者是商圈很重要。你假設回到以人為本，舉一個很簡單的例子，我們要去哪裡吃東西或消費，你的第一個條件會是什麼？好不好停車。假設我們的捷運路線、公共運輸是像台北那麼完整，我們就不用考慮這個問題。可是現階段包括未來，我可以估計五到十年內，事實上我們都還是在這樣的狀態。所以解決停車空間這件事情，真的從來沒有在我們交通局同仁的規劃裡面。

我現在要回來講綠廊帶，綠廊帶我講的只是經過這三個站，我們開始有在中間做設計。你知道整個綠廊帶沿線，進入多少舊的生活圈，光是三民區以前在鐵軌旁的沿線，一直到苓雅區，到舊鐵道旁的沿線，整個再到鳳山區，其實這個綠廊帶有很大的一片。我們當然很期待完工之後是可以改變這些舊社區，因為它以前可能是鐵道的邊緣，大家把衣服曬在後面，然後火車會經過，大家不記得那個印象。可是現在完工之後會是一個很美的綠化廊道，但是問題也來了，它經過所有的舊社區，其實會把所有鐵道旁，原來封起來屬於舊社區生活圈的停車空間全部都壓縮到零。

所以我現在想要請問交通局，除了這幾個站的規劃以外，比方說進入高速公路旁周邊這些舊社區的綠廊帶，我們的綠廊帶很長，但是在這中間我們會經過不同的舊部落，或是不同的商圈。當然我希望我們可以在整個綠廊帶的沿線去考慮停車空間的需求，在綠廊帶的中間可以生出所謂的綠化的停車空間。它其

實並不影響綠廊帶的視覺，但是可以增加很多的使用空間，也可以為社區帶來更多的空間。我想請問交通局，在綠廊帶的部分可不可以做得到？這當然是跨工務局的業務。

交通局黃代理局長萬發：

謝謝主席，謝謝周議員。因為鐵路地下化下地之後，原道的土地還是屬於鐵路局的，我不曉得他們將來是用哪一種管理方式，基本上土地還是台鐵所屬。所以剛才提到裡面是不是可以做綠化停車位的問題，我可能要跟工務局再研究。基本上我跟周議員報告，以三民區整個沿線，原來的停車位並沒有減少，因為它沒有佔用到外面的道路，鐵路地下化下地以後，還是用原來的鐵道用路範圍來做一些綠化而已。

周議員玲玟：

好，你請坐。我會跟顧問公司詢問，我為什麼會請交通局這邊要積極？你不管是碰到工務局、捷運局或是養工處，其實只要大家講到停車空間，大家都會丟回來給交通局，本來停車空間就是交通局規劃的，但是交通局也從來沒有積極去做過這件事情，交通局每次都還會丟回去，就跟你剛剛回答我的答案是一樣的，因為那個土地是台鐵的，如果遇到是綠帶的，你就會講那個是工務局規劃的，從過去的美麗島大道一路做到現在，我讓交通局積極的去想美麗島大道商圈恢復停車的空間，這麼多年來，你們也還是塞回去給工務局跟養工處，但是每一件事情，我認為交通局的積極度要多一點，我就要告訴你，接下來我要講的就有多積極，在都委會的都市計畫小組的時候我有提到，高雄在過去有通盤檢討這件事情，也就是我們每一年會輪哪一個生活圈，哪一個生活圈通盤檢討的問題，通常交通局在裡面都不扮演積極的角色，我們的通盤檢討都會落到都發局或落到工務局，他去說這個地方是不是現在已經工業變成住幾了，商業變成住 3、變住 4，住 4 變住 5，或商業的商幾變商幾，我們都落入那樣的，但是我們真正的生活檢討，真正的生活通盤的檢討，是要回到使用人的身上。比方說，這一個區它已經發展達到什麼程度了，縣市合併以後，鳳山區已經增加多少人了，他的通盤檢討應該是累積來的這些人，他開始在這裡的住宅，本來這是重劃區，本來是幾塊空地，結果他多了幾萬人的集合住宅，他的通盤檢討本來就要加上交通局，或者是哪一個商圈沒落了，現在的商圈回到了…，假設是六合夜市現在人比較減少了，或者是巨蛋附近商圈的人變多了，新興、苓雅區的人變少了，他使用的交通動線跟通盤檢討，那一邊要怎麼增加，這一邊要怎麼放寬，這樣子的事務從來沒有看過交通局的努力。

再來我就舉例，現在哪一個區塊的人會變多，消費力會變多，以前人口多的時候，學生多的時候，學校的周邊是交通的大宗，以前商圈是大宗，但是現在

沒有學校，現在學校沒有學生了，很多小學的周邊車輛都會變的減少，現在哪裡的消費使用交通的動線會增加，是醫院，人口老化了以後，所有的區域醫院的周邊交通，統統複雜起來，統統多了，但是現在許多地方的區域醫院，他的周邊的交通，沒有見過交通局可以做任何的一個協助，我光是爲了替幾個生意比較好的診所，或者生意比較好的區域醫院，跟我們的工務局也好、養工處也好、交通局也好，我們重新爲這些增加的老人家，開始來思考來到醫院的交通動線，通常來到交通局，都是零作爲，爲什麼零作爲，這個道路當年的規劃就是 40 年前都市計畫通過的，所以這樣的路型到現在就是永遠還是這樣的路型，就不管整個時代環境怎麼演變，他還是要這樣的路型，不管人口往哪裡去集中做分布了，他還是要那樣的路型，我沒有看過我們這邊願意改變過，我不要說是哪幾家醫院，因爲在都市計畫委員會的時候，應該交通局也有你們的代表在裡面，我苓雅區某一間扮演最重要的，包括鹽埕區、包括前鎮、小港區，大宗病患來的一間醫院，每天早上有七千多個病患在這個醫院出入，一條簡單的慢車道跟養工處，因爲人行道擴寬、分隔島…，爲了要給這些用路人…，每天早上有幾千個送病患來的家屬，汽車、機車統統要往一個不到 6 米的慢車道滙集著，每天就是爲了這個路幅是不是要放寬，跟交通局、養工處、工務局講了 2 年，零作爲，當然 2 個局處也會認爲他推給你們，他就會覺得 2 個局處也是說，只要你交通局評估，這裡有重要的交通流量需求，就可以改變路幅，但是交通局完全零作爲，他就認爲我不管，你工務局的路型這樣就是這樣，我沒有看過交通局真的對停車的空間跟真正用路人的路型積極努力過。

再來，第二個，我要講復康巴士，那一天科長也有到我的辦公室去談過這件事情，等一下也一併回答我，這個是社會局委辦給你們的交通業務。

主席（吳議員益政）：

再 3 分鐘。

周議員玲玟：

但是整個規劃雖然是社會局把金額放過來這裡，但是我們的復康巴士對交通局來講，你們就會認爲說，他就是用一個司機跟車輛的出發點，直接這個案子就完全送出去了，也不考慮到在整個案子的執行過程裡面他的時間點，早上需求的，那一些重症需求的、司機需求的，那個合約太過制式，這個等一下我就不再花時間討論，這個等一下回答我就好，然後最後我就請交通局回答我商圈的停車空間，還有接下來整個大高雄市路型的研究改變的方向，還有復康巴士的問題。

主席（吳議員益政）：

請交通局長答復。

交通局黃代理局長萬發：

謝謝主席，謝謝周議員。有關於醫院方面的動線，我們會勘完之後，我們會做一些處理，提出的時間我知道是比較晚，之前在三民區也有一間大醫院來辦公室找過我，我們就立即做了一些處理，像一些路口號誌要做改善的話，我們都是全力來配合，因為他也提到說，每天來醫院的就診人數很多，尤其最近下大雨，下大雨車子比較壅塞，整個要進場的動線都堵到外面去了，這個是事實，我們會繼續來改善，剛剛議員提到醫院那些動線的改善問題，我們後續會來積極處理。

有關於復康巴士的問題，復康巴士在 8 月 9 日我們也邀集伊甸基金會還有社會局、勞工局跟復康巴士的司機他們來座談，最後營運的方式，因為我們的經費來源是社會局，我們會請社會局再增加，盡量再跟中央爭取一些經費，因為他們給我們的經費就是這樣，所以伊甸基金會拿到這個標案之後，他給司機的薪資就不會很高，這個部分我們會再來加強，爭取一些新的經費。

周議員玲奴：

你們還在討論啊！如果是在原預算真的沒有經費可以生出來的狀況下，你們可以在班表跟載客率上面去做一些微調，你還是用現在的這個…。

交通局黃代理局長萬發：

這個我們會來做微調。另外一方面在新的年度，我們也請伊甸基金會是不是考慮，我們將來在招標的時候要訂一個標準，將來復康巴士的駕駛是有一個最低薪資的門檻，將來我們要標的時候，我們會來要求。

周議員玲奴：

對，這個目標要達成。謝謝，謝謝主席。

主席（吳議員益政）：

剛剛周議員提到的，停車場我們從昨天到現在很多人在講停車場的問題，我們也不斷在想停車場的解決問題，以人爲本跟停車場是沒有衝突的，以人爲本不管是交通的工具或人行道，包括騎車的人，他坐的還是人，所以我們還是會以人爲本，不是要跟車子去做衝突。

第二個，就是像這個機車檢討的案子，尤其車站附近的有 2 個，一個就是所謂臨時停車的思維，他是來一個小時、二個小時的停車需求要滿足，有關於停一天、二天的路外停車場的解決，我不可能滿足你在路邊停車一整天，當然我們也不符合經濟效益。所以我們一直在講，剛剛早上黃議員淑美所提到的，商場本身只要有公共空間，停車場不只滿足自己的需求，你要滿足附近的需求，所以爲什麼路外停車場的鼓勵、獎勵策略很重要，路邊的就是滿足臨時停車的，那是短時間的，所以那兩個思維跟人本是沒有衝突的。第二個，也是跟周

議員提到的，我們都會碰到一個問題，其實我們發現市政府這些規劃沒有以交通局為主軸，是工務局跟顧問公司，他們做決定就決定了，我覺得這個交通的政策，交通局要拿回你們的主導權，包括…。〔…。〕對，〔…。〕一般交通局局長都是比較專業，交通局都比較專業，〔…。〕都很專業啦！我的意思是說，在市政府整個的權力架構是比較弱勢的，我們可以觀察，交通局的專業度，他還是要整合很多捷運局、工務局，我不是說其他不專業，其他也很專業，像都發局局長，捷運局長有包括都發局長的經歷，整合性他應該是很高的，但是主管監理單位交通的部分，整個規劃還是交通局，交通局的上位計畫要提出來，現在變成你們主導…，光是停車位，議員有多少人在問這個鐵路地下化停車位不足的問題，可是你們完全沒有主導權，那是鐵路局的職權，顧問公司在做，不然就是工務局在規劃，都整合不起來。〔…。〕周議員的意見希望交通局能夠聽得進去，〔…。〕要硬起來，但也不用說硬，〔…。〕在你們的專業和法定上的職權要多堅持，如果說有其他要找周議員，周議員會替你們跟市政府協調。當你們的專業被非專業壓制的時候，周議員可以幫你們出頭，謝謝。我想權力在人的社會都是正常的，有時候善用這些資源，我們要把事情做好，所以也不是什麼告狀，也不是什麼鬥來鬥去的，不是，是把專業的東西能夠符合就好了。接下來，請王議員耀裕發言。

王議員耀裕：

有關今天交通部門的質詢，首先，我們先看 Powerpoint，在捷運局方面，在林園這一條捷運延伸到林園，也是高雄市政府當初有做過承諾，林園這一條捷運一定要延伸到，這樣才能符合高雄市整體的發展，最主要是還林園人一個公平正義、居住原則。為什麼講這樣？林園是一個重污染的石化工業區。最近油污又污染整個中芸大排，中芸大排導致中芸漁港的漁船全部都是油污，所以林園這裡的油污案件、空污案件層出不窮。

一條捷運不能延伸到林園，對林園來講，高雄市、台灣政府怎麼樣對林園人有一個交代。一個林園石化工業區，20 間石化廠商進駐，它一年的年產值快要上兆元，你這裡的年產值真的不能幫忙，把這一條捷運延伸到林園。在這邊我也跟捷運局長探討過，現在本席要說的就是在之前，我們議會的副議長對外宣稱捷運延伸林園已經拍板為高架化，已經拍板。

第二個，捷運高捷延伸林園決定採高架輕軌，力爭高捷林園已經有譜，這是副議長對外的宣稱，我也要請問我們的捷運局長，這樣是決定要怎樣？決定要開始要做了嗎？開始要設計了嗎？還是現在三字還沒有一撇，還在那邊籌措，不過報紙對外…，全林園人都覺得副議長在這裡已經公布了，捷運要做了，之前捷運局跟本席討論的也不是這樣，說現在還有很多缺口，還有真的要做高架

化的輕軌來延伸到林園，最起碼兩百多億裡面還少了 60 億的資金，這一筆要怎麼樣把缺口補足？如果要把地下捷運延伸到林園，最起碼要 600 億，600 億這個缺口更大，要 200 億嘛，這裡又跟你們向副議長說的不一樣，請局長來做答復一下。

捷運工程局吳局長義隆：

感謝議員長期以來對小港到林園線，大眾運輸的關心。

王議員耀裕：

是不是要做了，有譜了。

捷運工程局吳局長義隆：

現在就是捷運建設最少都要上百億，這一定要爭取中央，中央如果沒有補助，地方沒有能力做，所以我們現在…。

王議員耀裕：

你們跟副議長說要做了，是不是這樣？

捷運工程局吳局長義隆：

那是一樣，因為上次有兩個方案，評估之後林園的鄉親是說，我不要平面輕軌，我希望施工期間要短，用高架的，可以快速讓林園人到小港。在這個共識之下，我們原先有 5 個方案，到最後選擇 2 個方案，一個是高架輕軌，另外一個是地下捷運的延伸，這兩個方案裡面，有跟王議員請教，看看王議員的看法。

大寮、林園地區選區的議員，相關的我們都有跟他們報告，報告後，所以副議長講的…。

王議員耀裕：

重點是有沒有決定？決定了沒有？你講重點。

捷運工程局吳局長義隆：

我們現在還沒有跟中央爭取。

王議員耀裕：

所以這個都還沒有。〔是。〕好，還沒有，我要了解的是這一點，請坐。所以你們要跟所有的議員和副議長講好，不要這樣。現在報紙報導出來，讓百姓看到，百姓期待落空更嚴重。剛剛講到這一條只有 12 公里左右，10 個站，如果可以做好，通車時間只要十幾分鐘，這樣可以解決林園跟小港的交通路線，現在的台 17 線，不是只有車輛多而已，多到塞車塞得很嚴重，平常時間不是上下班時間也是一樣塞車，剛好在洲際碼頭，洲際碼頭跟南星路一些貨櫃碼頭，全部車輛出來，整條台 17 線，造成台 17 線是一條危險道路，所以這個捷運要趕快做，做了可以救很多性命。當然錢看看要怎麼樣籌措？不過可以解決問題，可以減少許多冤枉的性命在這條台 17 線發生事故，請局長盡速趕快完

成高雄捷運延伸線。現在是在做期末報告，什麼時候要送交通部，請局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

我們目前期末報告已經完成，完成之後我們有選擇兩個方案，一個就是高架輕軌、一個就是捷運延伸，〔對。〕這兩個時間都差不多，但是他的經費跟相關的剛剛王議員有說過，那個缺口還很大，在那個缺口之下，我們報中央，因為我們有那個缺口，在這個缺口之下，我們單獨報一個案子上去，中央會認為說不合規定。

王議員耀裕：

所以要兩案併陳。

捷運工程局吳局長義隆：

本來兩案併陳，就是要讓他選擇一個，不管選哪一個，都可以符合林園人的期待，我們朝這個方向去做。

王議員耀裕：

那應該最近就可以報。

捷運工程局吳局長義隆：

目前進行的就是我們會舉辦兩場說明會，針對林園跟小港這裡，我們先聽大家的意見，因為民意代表的都聽過了，現在聽在地的聲音，在地聲音聽完，我們會馬上舉辦一個座談會，專家學者進來做支撐，針對這些支撐之後，我們就會馬上報交通部來爭取。

王議員耀裕：

局長，說明會大概什麼時候？

捷運工程局吳局長義隆：

我們預計 11 月份。

王議員耀裕：

11 月，所以 12 月就可以報交通部了。〔是。〕這個時間點不要延遲。

捷運工程局吳局長義隆：

不會，我們現在都按照期程進行。

王議員耀裕：

好，謝謝。接著，國道 7 號目前還在環評當中，國道 7 號能夠疏解整個台 17 線，以及讓林園往北也可以疏解交通。請交通局針對國道 7 號的部分要盡速爭取，再來看現在交通局要配合什麼？請局長針對國道 7 號簡單說明。

交通局黃代理局長萬發：

現在國道 7 號還在開範疇界定的第 20 次會議，目前市政府交通局還要跟中央爭取趕快通過環評案。

王議員耀裕：

好，所以環評現在已經有著落了嗎？

交通局黃代理局長萬發：

就範圍已經在討論這個項目，比較接近界定項目的尾端了。

王議員耀裕：

那個路線呢？之前有兩個替代方案的路線，一個是主路線，現在是確定要走主路線，而兩個替代方案的高屏溪和光明路案都已經撤案了。

交通局黃代理局長萬發：

都撤案了。

王議員耀裕：

剩下原來的方案，所以朝這個方案來進行就對了。〔是。〕會後如果有什麼進展，再請交通局長提供資訊給本席。

交通局黃代理局長萬發：

好。

王議員耀裕：

這一段清水岩路，目前新工處針對截彎取直要做清水岩路的改善，新工處的都市計畫道路是 20 米，而這一條卻 15 米寬，園道一是 30 米，園道一已經開關完成，這是清水岩主要道路，就是園道一到這邊，而這邊是清水寺。園道一 30 米的旁邊還有 5 米寬的人行道和綠帶，這邊是左右各 5 米，現在新工處按照都市計畫規劃的 20 米是到這裡，以後如果這邊有行人或是有香客，他們就要走汽車道到清水巖，這樣真的很危險。所以我要向交通局建議，因為我也有跟新工處說這個案子一定要暫緩，要請都發局做都市計畫變更，交通局要針對交通安全性做考量。因為這裡 20 米加上兩旁即是 30 米的園道一，來到這裡卻縮減為 20 米車道，也沒有人行道。早期清水寺在高雄縣時代是八大風景區之一，所以整個停車場被遊覽車停的密密麻麻，而且這座寺廟是古蹟已有好幾百年歷史，因此有很多觀光客、香客，假如大家在這裡休閒散步或想走到清水巖寺拜拜時，你叫他們怎麼走呢？根本不可能飛過去啊！他一定要走汽車道才能去清水巖、清水寺，這樣是不是會很危險？如果你們要這樣做的話，就變成你們要再做一條地下道，讓人行進入清水巖，不然他們要怎麼過來，所以你們的規劃真的是很草率。本席也有跟新工處說，你們這個案子還要再檢討，不能這樣就開始用地徵收、開始要開關，一定要把 30 米的園道，一併在截彎取直的部分考慮進去，不能 20 米到這裡縮減成 15 米，剛好是個漸變，就是 20 米和 15 米在這裡漸變，應該要直接把 30 米的彎道部分完全開關過來。至於怎麼用工程手法來銜接 15 米的部分，你們再研究用何種工程技術來做銜接，而不是

在這個地方做銜接，因為它剛好在斜坡起步就開始銜接了。這一點請交通局、工務局、都發局三個單位就這個來做檢討。

另外，也是一樣在清水巖，剛才本席說過，早期在高雄縣時期清水巖是八大風景區之一，裡面有一些日軍隧道三百多公尺長，其實全部加起來是不只的。這個觀光局長都了解，裡面有早期軍事設施的隧道，再加上裡面有一個鳳鼻頭國定遺址，這些都是林園的寶。

再來，有關清水巖觀光風景區，觀光局長和本席也針對地主去做過溝通，但是到現在完全沒有進展，要怎樣就清水寺廟方來完成用地的取得，再由觀光局盡速規劃，問題是這個是之前局長向本席報告的，不過到目前為止都沒有進展，導致整個年久失修，像這些景觀設施有龍蟠洞，進去最少應該有 500 公尺的隧道，這些再加上鳳鼻頭國定遺址整個帶動起來，林園有日軍遺址又有風景區要這樣的整個帶動起來，林園的觀光才有辦法發展。你看現在有些欄杆都已經腐蝕，有一些步道也已經有些破損，這個要怎麼修繕？這些都是私人土地，你們不做修繕的話，地主怎麼會自己花錢來整修呢？觀光局要盡速把清水巖風景區的風華再恢復。局長，針對清水巖風景區的進度以及未來怎麼做？請曾局長答復。

主席（吳議員益政）：

請曾局長答復。

觀光局曾局長姿雯：

首先是針對林園清水巖的部分，其實議員非常清楚這個地方都是私人土地，當然過去我們有看到一些建設在這裡，過去高雄縣時代有一些縣政府的設施在這裡，但是在市政會議中林園區公所也有提出說，這個部分是不是可以由高雄市政府做一些建設，但前提是我們一定要取得土地所有權人的同意。我們在去年 9 月，其實去年也很積極去會勘，也有到地方去和清水巖寺和地主都有溝通，但是地主回復的意見都說，你們如果沒有價購，他就要叫我們去價購，他不會同意讓我們把這上面的一些設施做修建，或是去動它，所以整個案子就卡住了。今年 8 月到目前為止，土地價購或土地使用同意都完全沒有進度，這個部分可能是因為那個地方的土地都是私人的，所以比較難溝通。這個部分我們也積極跟區公所在做討論，如果土地的問題能夠解決的話，可以在這個土地問題上做一些解決或取得，或是他同意讓我們使用，我們後續計畫當然會積極去處理，這個部分真的是很困難。〔…。〕那裡是保護區。〔…。〕那裡不能徵收，那是保護區。〔…。〕對。〔…。〕是，所以現在清水寺和林園區公所在努力這一塊，就是一直到現在都沒有進度，我們都直接和他們有一些聯繫，就是土地的部分有這麼大的問題。〔…。〕是。〔…。〕都有，也有去會勘，也和他們談

過了，都有出面處理。〔…〕因為這個已經是副祕書長協調的會議。〔…〕對。〔…〕沒關係，這個部分後續再努力看看，看怎麼處理比較好。因為這裡是保護區，所以它沒有辦法去做徵收的動作。〔…〕我們來跟區公所聯繫看看，好不好？再跟區公所聯繫一下，看怎樣處理比較好。〔…〕好，這個我們再來努力。〔…〕好，謝謝。

主席（吳議員益政）：

足夠了嗎？〔…〕3分鐘。

王議員耀裕：

交通局長，針對截彎取直這個，局長你看這個交通動線以後會不會發生危險？如果真的按照新工處開關，由這邊原本30米來到這邊縮為20米，旁邊的綠帶、人行道都沒有，剩下車道，然後變成20米，原來15米，以你們交通規劃的眼光，這個是不是變成新的危險路段？如果按照新工處這個設計圖，這是新工處提供的設計圖，如果按照這樣來開關，以後是不是一個非常危險的路段？對不對？

交通局黃代理局長萬發：

新工處設計這個道路，第一個一定要符合整個道路的設計規範，它會針對它的地形。

王議員耀裕：

你們交通局也是有參與啊！交通局、新工處、都發局啊！

交通局黃代理局長萬發：

所以它在設計上應該符合安全的因素，會後我們再來了解看看，因為現況我沒有去看過，議員所談的是不是因為有地形比較不一樣的地方。

王議員耀裕：

這個地方交通局會後和本席再去看一下，去現況了解，真的，你這邊30米這樣子過來，變成20米接15米，原本20米接15米，在這個彎道部分來漸變就非常危險了。再加上沒有人行道可以供行人使用，因為這個地方清水寺在這裡，清水寺和清水巖的風景區都在這裡，如果車輛停在這裡要怎麼走路上去？一定要走車道啊！剛好斜坡的車道，危險啊！所以會後我們找個時間，局長、本席、工務局、都發局我們去現場看，來了解，如果真的有危險看要怎麼解決？再啟動都市計畫變更也是要動，不能說道路開關了以後再來討論，發生車禍事故再來討論已經來不及了，時間定出來，請局長一起去。

主席（吳議員益政）：

這個還是要現場去看，畢竟清水巖是觀光區，觀光區當然車輛和行人都要使用，那個空間一次就把它做好，請交通局要注意。而且我發現很多規劃案交通

局的主導性都不夠，像高鐵上下坡的部分，每次開車連我都覺得很不容易，別人說好開我都不相信，尤其後車站鐵路這邊要上去，後來聽說那個是符合法規，但是完全不符合交通的思維，聽說那個規劃案沒有給交通局看過或怎麼樣，設計本身建築師本人就是符合法規，它不一定符合交通的行為模式，連私人家裡都不好開，何況那是一個公共領域，高鐵那個出入站上下車的車道，去那邊好像在表演一樣，像這種交通應該去現場看一下。

第二個，清水巖請局長能夠多關心，我小時候不是住高雄，來到高雄清水巖是很多人想要去的地方，都荒廢在那邊，剛才你有提到私人的部分看怎麼去克服？這麼好的觀光資源擺在那裡，那個鐵欄杆和我小時候看的都一樣，幾十年了。接下來請陳議員美雅發言。

陳議員美雅：

針對高雄市民非常關心的交通、輕軌還有觀光的部分，我要幫市民提出幾項問題，本席一直在為我們旗津區第二條新的過港隧道，旗津區第二條新的過港隧道已經質詢非常多次，也希望高雄市跟中央盡快解決，目前旗津區對外最重要的一條過港隧道，它的使用年限已經到了，到底目前第二條新的過港隧道，我們要什麼時候才要動工興建？經費已經編列了沒有？請交通局長答復。

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

交通局黃代理局長萬發：

第二條過港隧道之前市政府也有花錢請顧問公司來規劃，規劃完成以後報中央，因為當初他們認為這一條屬於比較客運的部分，應該市政府要來負擔，所以這個部分我們先暫停，我們希望這個是由中央來興建，因為不可能只有做一個客運，貨運就不走。後來中央又改說，第一條過港隧道他們要延壽，還可以再處理，所以第二條過港隧道就這樣一直延宕下來了。

陳議員美雅：

局長，高雄市旗津區是高雄非常重要的觀光景點，旗津的居民或觀光客他只有兩個方式可以進出旗津，第一個方式他要坐渡輪；第二個方式就是開車走過港隧道。不過我們現在看到的過港隧道它常常會封路要修補，因為道路破損，它的使用年限快到了，剩下沒有幾年。旗津居民一直在問，什麼時候市政府可以趕快幫他們規劃，來做這個新的過港隧道。我再次強調，現在的過港隧道它的使用年限快到了，如果未來這條過港隧道有什麼狀況的話，你要讓民衆如何出入旗津？局長，我具體建議，第一個部分，請你們必須在一週內，把目前高雄市進出旗津區第二條新的過港隧道，你們的預設期程為何？不論是中央出錢還是地方來編預算，你們都要想辦法去解決旗津居民的交通便利。

第二個部分，未來有沒有可能在我們第二條過港隧道興建的同時，你們同時去評估一下，到底我們的捷運或者輕軌，可不可以跟著新的過港隧道一起搭配來設計，才能夠真正的疏緩旗津區交通壅塞的問題，並且可以帶動當地整體觀光的效益，我希望盡快看到你們針對第二條過港隧道的評估跟報告，並且要盡速趕快來興建，可以承諾嗎？這個方向，你現在手上沒有辦法具體講出什麼時間點，但是我要看到市政府有這個決心要解決這個交通的問題，有沒有這個決心？要不要去做？

交通局黃代理局長萬發：

這個方向是對的，我們會朝這個方向來努力。

陳議員美雅：

我希望要趕快看到，不要再拖了，旗津區的第二條過港隧道必須要盡速趕快來興建，甚至搭配輕軌或者是捷運線的延伸，我希望可以看到你們真的有照顧旗津，真正能夠去疏緩旗津交通不便的問題，好不好？

第二個問題，請教局長，高雄市目前鐵路地下化之後有關陸橋的部分，你們跟工務局目前討論以後的期程到底為何？我們的青海陸橋還有中華陸橋，你們預計什麼時候來拆除？

交通局黃代理局長萬發：

我們所有的立體連通設施有分兩階段，剛才議員提到的青海橋是第一階段，中華地下道是第二階段。這些橋要拆的話，必須要先提交通維持計畫，讓大家都審議通過之後才會來動工。目前第一階段的一些陸橋都已經審過了，至於動工的日期還沒有確定，因為現在大家都在忙著 10 月 14 日下地的事情，下完地以後就會開始忙這個。

陳議員美雅：

所以我們現在看到的第一階段的青海陸橋拆除，大概會落在幾月份的時候？

交通局黃代理局長萬發：

日期的部分我還不清楚，我要再問一下，因為大家都在忙下地的事情。交維計畫是審過了，至於動工的日期，另外還會再通知。當然動工的時候，交通維持相關的替代道路我們會來做。

陳議員美雅：

局長，如果你到現在還不知道的話，回去趕快跟工務局討論一下期程到底為何。所以本席要求你們也具體用公文答復一下，到底目前鐵路地下化之後，相關的陸橋部分，你們分成第一階段和第二階段的拆除，那麼本席剛剛特別問到我們鼓山區的青海陸橋是在第一階段拆除，預計在何時？並且本席在此要提醒你們，你們在提出拆除的同時，必須要跨局處讓市政府知道。目前現有的青海

陸橋有我們市民可以打桌球的地方，並且有我們聚會的活動中心，當你拆除之後必須要還給鼓山區該有的複合式活動中心，供我們鼓山的居民能夠有運動休閒聚會的場所。所以我要求這部分你要一併納入評估和報告裡面，趕快再找新的點再重新規劃和設計，興建鼓山區複合式的活動中心。這是第一階段。

第二階段針對中華陸橋那個地方非常的危險，當地的居民已經反映非常多次了，因為那裡常常會發生交通事故，所以我也希望趕快看到你們中華陸橋拆除的時程表。否則那個危險路段會造成高雄市民生活的不便，以這個部分也請你要趕快加快速度、盡快規劃。這兩大部分，我都請你用公文答復。還有本席剛才要求你們的，趕快給旗津區一條新的過港隧道，甚至於輕軌或是捷運。謝謝，你請坐。

接著本席要請教觀光局長，目前高雄市的公廁是觀光局在管的嗎？請局長答復一下公廁的部分。風車公園是不是你管的？

觀光局曾局長姿雯：

如果是景點的，風景區的部分是。

陳議員美雅：

觀光景點是你管的？

觀光局曾局長姿雯：

對，觀光景點的公廁。

陳議員美雅：

旗津區的風車公園裡面的公廁是不是你管的？

觀光局曾局長姿雯：

風車公園裡面的公廁有一部分是水利局的，不好意思，因為我們有分。

陳議員美雅：

那風車公園…。

觀光局曾局長姿雯：

議員說的是風車公園裡面那一座嗎？

陳議員美雅：

那不是你們管的嗎？

觀光局曾局長姿雯：

那是水利局的。

陳議員美雅：

水利局的。〔對。〕為什麼要拆成這樣子呢？那你們現在管的公廁有哪一些地方？現在你們管了幾處的公廁？

觀光局曾局長姿雯：

議員是說在旗津嗎？

陳議員美雅：

整個高雄市。

觀光局曾局長姿雯：

譬如說蓮池潭、金獅湖，旗津有一部分是我們的。

陳議員美雅：

旗津也是有你們管的？

觀光局曾局長姿雯：

對，在靠近沙灘吧的地方，貝殼館那邊是我們的。

陳議員美雅：

局長，本席之前一直有在提醒，當很多觀光客到高雄市來的第一印象，因為他們一定會到觀光景點去。而當高雄市一直迷思於蓋漂亮的建築物以外，你們的維護到底有沒有做好？很多民衆，甚至觀光客在反映，像有一些日本觀光客來，會發現高雄市明明是一個很美麗的城市，為什麼我們的觀光景點卻好像非常髒亂不堪。所以局長我在這個部分，還是要建議你趕快再去做清查，為什麼高雄市的這些觀光景點的整齊美觀，甚至能夠維護不要髒亂的部分，我希望你們能去做一下檢視。特別是我們旗津區，很多人很喜歡去旗津玩，但是公部門為什麼沒有辦法把旗津區該有的觀光景點維護好？可能會沒有水，可能有些地方非常的髒亂，本席接獲陳情以後都有去現場看過。我希望在這個部分看到局長更具體的作為，去檢視一下，然後把相關的報告提供給本席，還有清查後的照片也一併提供。〔好。〕

另外一個部分，很多民衆在問，當初我們旗津曾經評估規劃過空中纜車。因為本席剛才有一直提到，我們高雄市能夠進出旗津，第一個部分是渡輪；第二個部分就是過港隧道。但是我們現在看到第一個，交通局未來在渡輪的部分，我還是要請你們督促服務品質要提升，而且請你們盡快的加速汰換老舊的渡輪，並且廣增電動的部分。因為那個味道真的很難聞，而且污染當地非常的嚴重，還有服務品質也要一併提升。所以我希望這個部分你們去了解之後，也要用公文答復給本席。就是渡輪的部分；還有第二條新的過港隧道何時要興建，這也是非常重要。

第三個部分當初我們市政府就有提出要帶動旗津當地的觀光效益，所以應該可以興建觀光的纜車。但是目前你們又喊卡了，很多市民又在問，高雄市政府不是有發新聞稿，要興建所謂的觀光纜車。所以局長，我也要求你針對如何帶動旗津區整體發展，市政府目前的規劃到底是什麼？第一個，你把當地發展為觀光重點的時候，你要如何帶動旗津區整體人民的生活品質？很多人說我們看

到觀光客來，留給旗津區的不要只有看到垃圾，當這些觀光客到旗津消費的時候，有沒有辦法帶動我們旗津整體的觀光產業，但是我們看不到現有的市政府把觀光的產業鏈做起來。所以我要求市政府也必須在一週內告訴我們，第一個是針對帶動旗津的整體發展，第一個是剛剛本席所講的，針對交通的部分你要怎麼重新去打造和規劃？新的過港隧道勢必一定要趕快來做。第二個是我們的渡輪機具老舊，應該要進行加速汰換，甚至換成電動的，然後服務品質要提升。第三個是觀光局在旗津區相關的觀光景點的整體配套，你們必須要去做環境的維護，這些都是必須要做的。第四個也請市政府跟勞工局和相關的經發局配合，要如何帶動旗津區，既然發展的是觀光產業，也要帶動我們整體更好的就業機會和產業鏈，觀光產業鏈要做出來。所以針對旗津區，高雄市政府的想法是什麼？未來一定要做到，最後再給你時間回答。這是針對旗津的整體發展，如何帶動整體的觀光產業鏈，如何帶動整體的經濟效益，如何提升讓旗津當地就可以有更好的就業機會。這是我覺得市政府未來要為旗津做到的事情。

另外一個問題，本席要針對輕軌跟局長討論。針對目前的二階輕軌，高雄市政府規劃的路線，民衆一直在質疑，非常的莫名其妙。因為當你的二階輕軌經過美術館路的時候，居然是走美術館路這一條路，而本席已經講過這一條路是比較小的，所以當你們橫跨美術館路的時候，會造成當地民衆生活的衝擊，並且造成交通極大的不便。我們要發展輕軌是希望未來這個地方是可以帶動我們的交通效益，並且可能達到觀光的效果，但是目前這些效果都達不到。所以評估路線本席這邊也強烈要求，針對美術館路線，除了你們必須應該要停止，並且去做重新規劃以外，你們目前不應該再去動美術館旁邊人行道的路樹，這是破壞生態的行為。

主席（吳議員益政）：

再 3 分鐘。

陳議員美雅：

所以針對二階輕軌，本席這邊要特別提出，要求市政府必須停工，並且重新規劃路線，因為現有經過美術館的輕軌路線，會造成當地還有高雄市極大的衝擊，我就以下面幾點來說明，第一個，目前市政府居然是把美術館人行道的樹木要做移植，這個是本席強烈反對，會造成這些樹木移植以後生態的破壞，所以本席反對，當地居民也極力反對，甚至護樹團體他們也沒有辦法忍受看到市政府做這樣子的一個情形。

第二個部分，我們目前看到的二階輕軌規劃，當你切美術館路，你是把他內縮到美術館園區的時候，然後把樹木移開了，當你在往前行駛，接到美術館路的中華藝校，你又拉出來，所以他的路線是不完整的，是讓人覺得很匪夷所思

的路線規劃。我們在看這一條美術館路，切過中華一路，甚至切到了裕誠路而要去銜接所謂的大順路的二階輕軌路線，他居然會切過非常方正的校園用地，從中間把他切過去。所以現在你們看到的是市政府的規劃，你們現在規劃這一條二階輕軌，第一個，除了破壞美術館路他的生態以外；第二個，你會造成當地居民生活極大不便；第三個，你沒有辦法達到所謂觀光效益；第四個，讓高雄市未來會面臨可能是一個交通的大毒瘤在那個地方。因為他會造成交通的黑暗期，造成交通的極大衝擊。所以在這邊本席強烈要求，應該要重新評估規劃，並且大順路段二階輕軌目前是停止的狀態，未來美術館路的這一條輕軌，你們也不應冒然動工而應該去做整體規劃。不然你的路線是不完整，繞來繞去，這個對於高雄市來講，是一個非常怪異的行為，所以本席針對二階輕軌，強烈要求應該要求全面停止，並且重新去做規劃路線的調整。

針對以上這幾個問題，本席待會要求捷運局長，我希望你就大方向來做答復，希望至少讓下一任的市長再來決定…。

主席（吳議員益政）：

請吳局長先答復，再請觀光局。

捷運工程局吳局長義隆：

感謝陳議員對二階輕軌的關心，有關美術館路目前我們也針對聽了民衆的意見部分也做了北移，北移之後我們不會去遷小葉欖仁，我們是走在兩排小葉欖仁的中間，所以不會去遷移小葉欖仁。

另外，針對中華藝校的部分，我們過了之後還是緊鄰中華藝校，我們也跟中華藝校討論過，中華藝校是希望能不能用立體連通的方式讓兩個校區可以連通，這樣可以解決雙方的這些問題。

我們整個偏移的部分，一直到中華路之後才會回到中心線的部分，中心線過了中華路的美術館路的這一段，我們是採取整個共用路權的方式來進行。目前北移方案的部分，因為我們有修正，目前現在正在進行環境影響評估的修正，必須等到環境影響評估通過之後，我們才能進行動工，這是針對美術館路。

另外，大順路的部分，大順路目前正在進行整個施工優化，我們希望把整個工期縮短，雨豆樹的保留跟交通維持以及汛期風險縮到最小，同時希望降低民生的衝擊。目前我們針對每一個路段，同時進行檢討，這些檢討完之後會跟民衆說明，比照美術館路跟民衆說明溝通的部分，跟民衆溝通完之後才會進行後續的推進，以上跟陳議員說明。〔…〕因為我們現在正在檢討，檢討之後我們還會跟他們做說明。〔…〕有關文小 26 本身其實他有四公頃多，學校用地國小是 2 公頃、國中是 2.5 公頃，我們用到土地的部分只有 0.78 公頃而已，只有用他一小部分，而且剛好是大順路角角的部分。〔…〕

主席（吳議員益政）：

順便叫他說明過港隧道加輕軌，既然都提到輕軌了，他提到過港隧道可不可以合併設計。

捷運工程局吳局長義隆：

有關過港隧道合併輕軌的部分，之前陳議員也在議會提出很多次的質詢，這一部分我們在整體路網裡面，已經有整個旗津線的部分。原先是希望等待第二過港隧道設計的時候併同、共構，其實現在我們認為我們不能再等了，所以我們現在正在跟中央爭取經費，如果過港隧道可以共構，我們就共構，如果不能共構我們能不能單獨先行通過，所以這一部分我們正在跟中央爭取經費。我們希望可以先從旗津輕軌的這個部分，我們先行推動，所以我們目前正在跟中央爭取經費之中，有感謝陳議員多次的提醒。〔…〕有。〔…〕好。

主席（吳議員益政）：

謝謝，觀光局曾局長。

觀光局曾局長姿雯：

陳議員關心旗津，包括景點的公廁的部分，我在這裡做一些說明。首先第一個，就是我們在景點的維護，其實我們現在每一個景點都有站，一個站在這邊做一個維管，所以我們的機制是，公廁的清潔我們每一天都會派員去檢查，同時要求他們拍照回報。

剛剛議員提到旗津這個部分，當然大多數公廁還是由我們，風車公園是水利局，不過，旗津的公廁的確是有比較老舊，我們每一次去我們看到雖然老舊但是基本的清潔是要要求的。剛剛議員提到停水這個問題，我常常去看，有一次去看的時候剛好馬達燒掉，所以它水的部分，就變成停水的狀況。這個部分我們隨時都會有水車來支援，不過剛剛議員提到這是最基本的，所以我們會再加強我們所有公廁的清潔，同時對於整個站維護的部分，我們會再加強，這是在景點包括公廁清潔跟維護。

第二個部分，旗津這個地方，我們也希望帶動它的觀光。所以我們不僅僅只有辦活動，除了活動以外，我們在這個地方有很多的地方我們去活化。〔…〕對〔…〕我跟議員報告，當然在這個地方，整個活動的辦理會帶動在地的一些觀光發展。〔…〕好，我們未來會在這個地方，除了硬體的工程跟我們未來有一個亮點計畫。對於產業鏈的部分，當然我們是希望藉由我們在這個地方有很多亮點，然後跟在地不管是餐飲業也好，或者是伴手禮業也好，我們都會去做一些結合。另外，我們也藉由辦活動，和餐旅業去做一些活動的結合，譬如說我們這一次配合黑沙，就推出了船加酒這樣子的一個優惠方案，我們發現這樣子的促銷是有效的。所以未來我們在整合之後，這是我們未來對旗津行銷

的方向。

剛剛議員提到纜車的部分，其實纜車當時的確有規劃，可是它並沒有確定要辦，因為必須有很多單位的協調，據我的了解，當時的規劃有跟港務公司去做了一些協調，而當時是因為它有一個限制高度的問題，所以這個部分後續沒有再繼續進行。

主席（吳議員益政）：

我們時間處理一下，我們到 12 點半散會，最後就是陳美雅這一段跟官員回答之後就結束。〔…〕1 分鐘，最後 1 分鐘。

陳議員美雅：

針對旗津的部分，本席要強烈的要求高雄市政府，旗津區不是只有推觀光，我希望未來的旗津是整個觀光的產業鏈要做出來。當我們有觀光客到旗津的時候，我希望整體交通的配套，我們的渡輪、我們新的過港隧道，或者是未來評估要做跨港纜車，這些部分交通要去做克服。

第二大部分，我們希望觀光是要帶動整個旗津區的觀光產業鏈，我希望帶動旗津區更多優質的就業機會，我們希望帶動旗津區整體的經濟發展。我們不只是一要看看到市政府去推所謂的觀光而已，我們要看的是你的產業如何進駐到旗津？帶動旗津區整體的發展，這是我們未來亟需要做到的，帶…。

主席（吳議員益政）：

好，OK，謝謝，我們今天的會議很準時到 12 點 30 分，下午 2 點 30 分繼續開會，散會。（敲槌）

開始開會。（敲槌）第二屆第八次定期大會第 19 次會議紀錄放在各位議員的桌上，請參閱。有沒有意見？沒有意見，確認。（敲槌）

向大會報告，下午議程繼續進行交通部門業務質詢，請下午第一位登記發言的李議員雅靜質詢，時間 15 分鐘。

李議員雅靜：

雅靜今天就交通部門的業務質詢先感謝交通局，長期以來對高雄市和雅靜關心的鳳山交通，包含十大易肇事路口、交通設施、設備的改善。很開心今天來開會之前，聽到我們爭取了一年多的路口紅綠燈設置了，可能不只一年，在鳳山協和新城平等路和自治街的交叉路口，大家等了一年多終於建置好了，今天終於通電了，雖然這個跟台電公司的業務有關，可是我是不是可以拜託交通局或各部門，只要跟台電有關係的，是不是可以坐下來談一談，設計一個流程，未來不管是配合紅綠燈的設置，或是跟電力有關係的相關業務，能不能有一個簡短的行政程序或整個設計流程。我記得這個紅綠燈建置好到現在，最少 6 個月以上閒置在那裡，還滿可惜的，在這過程當中又造成交通事故 A2 發生好幾

件，我覺得這個我不想再看見。我覺得交通局可以結合高雄市工務局，不管是管控中心或台電，稍微坐下來聊一下，未來這些該怎麼去配合？先謝謝交通局，截至今天早上，雅靜和科室主管幾乎每天都在追這個案件，終於通電了，也正常的運作，先藉這個機會謝謝交通局，期待高雄市的交通路況會越來越好。滿多同仁其實還滿用心的，包含雅靜之前有建議過的城市快捷公車也如火如荼在運行，包括最近行駛到鳳山裡面的公車，公車是小黃、還是小黃是公車，我一直搞不懂到底是公車還是小黃？可是我覺得這個真的要去定義好，我為什麼在這裡提到？因為鳳山這個區塊有公車需求，可是公車沒辦法進來，不管是大巴或中巴都進不了社區，然後用小黃來替代，先代替市民們謝謝你們。

未來是不是可以做相關的配套，而不是只有偏遠鄉鎮需要小黃而已，譬如鳳山還有很多舊部落，大巴或中巴都進不來，可是裡面有很多的長輩甚至一些學生需要這些運具，不管是轉乘到捷運站，或是到某一個特定的洽公地點，我覺得我們可以做一個通盤式配套的檢討，現在交通局都是哪邊有建議就做哪邊，我知道建議之前你們都會去做規劃，第一個看有沒有預算；第二個看有沒有人流，可是我覺得這樣會比較浪費資源，如果我們可以做一個通盤式的檢討，包含雅靜之前推動的，在鳳山有沒有可能是一個環狀的公車路網，局裡面的同仁其實很棒，把鳳山分為 11 個區，每一個區裡面都有社區型的公車，可能三、四個里或四、五個里變成一個社區型公車，每一部公車都可以接到捷運站，有捷運搭捷運，沒有捷運就騎腳踏車或搭公車等等之類的，也藉這個機會謝謝交通局對於鳳山公車路網的用心。其實雅靜不只是建議而已，也會跟著你們去會勘，我會到現場去幫忙協調，這部分雖然有分成 11 個區的公車路網，可是還是不足，因為真的還有很多舊部落是進不來的，譬如鳳山新城，就是以前的海光、海風、工協等等眷村，可能公車只能走比較大的馬路，譬如鳳山新城的甲乙區可以從中間走，公車沒辦法進去，小黃可以進去，可以做接駁的動作等等，因為畢竟那裡榮譽比較多，長輩和小孩也比較多，可不可以做專案性的配套？我覺得這都是可以去思考的，一來增加載客率、養人流；二來也創造就業率。為什麼你們會找到小黃，第一個是他夠機動性；第二個，其實我們很多的計程車業者、司機，以現在的景氣，觀光客不來的狀況下，當然他們的業績就下滑，很難賺到錢，所以你們才會動腦筋到這個區塊，可是我覺得你們很棒，至少你們願意想、願意去做，減少高雄市民朋友因為要賺錢而得去到外縣市。這個雅靜待會要要求局長幫我們做個簡單的回答，未來有沒有辦法在某些特定區域裡面跟民政局配合，如果長輩多或有這樣的需求，可以去做調查，把公車式小黃拉進來做接駁。鳳山幾乎每一個地方都有公車可以坐，而不是大家都還要走到外圍去搭乘，有時候會降低搭乘的意願。我記得在上個會期和上上個會期都有

提到，如果可行你們去參考一下台中市，台中市政府公車路網是如此的綿密，譬如以高雄市議會站來說，就只有一條線在跑，台中不是，可能有十幾條，每一條都會經過議會站，相對地搭乘的人就多，它不是只有用單一的補助去吸引人流，它的班次多、路線網也多，我覺得我們局裡可以參考看看，待會兒請局長幫我們做答復。

再來，我也講了好幾個會期，鳳山大東藝術文化中心對面是百榕林大東公園，現在又在做改建，其實長期以來這個地方是長輩或洽公民眾去的地方，甚至現在都有外來的觀光客會在這邊拍照觀光，相對的停車需求也會提高，比以往你們剛開始做轉運站的時候還要高。我也一直說，我之前有要求前局長去現場會勘，譬如跟工務局或文化局借一些空地來做停車使用，與其在那裡種草皮、生蚊子，倒不如短暫的時間拿來做平面的停車場，不論去區公所洽公，甚至有一些去警察局、衛生所、戶政事務所辦事的人都可以停車，不一定都要停到區公所的地下停車場。雅靜要拜託局長再審慎的評估，現在有更多因素，我們更迫切需要在鳳山轉運站這邊有一個停車場，來提供給到這邊不管是遊戲的也好、運動的也好、洽公的民衆也好，來做停車的使用。包含機車的、包含汽車的，這個待會請局長跟我們做簡單的回復，而且雅靜也要拜託局長給我一個時間，什麼時候可以有具體的研究。

再來還有一個，因為時間因素，我先一次問完。我想請教觀光局，現在民宿條例過了，就是說在眷村裡面可以經營民宿，這個區塊是歸觀光局管，還是歸文化局這邊管。未來如果民宿開始經營了以後，有沒有什麼樣的打算來帶動地方，不管是觀光產業也好，或者是地方庶民的經濟也好，可以把它帶動上來。尤其在鳳山有一個很特別的亮點，我想局長你也有注意到，全台灣第一個眷村「黃埔新村」，前身叫做「誠正新村」，在高雄鳳山，全台灣第一個，它可能也是東南亞的第一個眷村。現在文化局正如火如荼的在推動民宿的經營，裡面也在做修繕。我不知道局長這邊對於這個區域，附近周遭的一些產業，有沒有去做過通盤的研究？有沒有去調查過？未來怎麼推動這個地方的觀光？我這邊先請觀光局局長回答。

主席（吳議員益政）：

請曾局長答復。

觀光局曾局長姿雯：

的確沒有錯，我們依據民宿管理辦法修訂之後，其實我們有歷史人文風貌區，或者是古蹟文化遺址。

李議員雅靜：

請你針對我的問題回答。

觀光局曾局長姿雯：

現在這個部分都已經開放可以做民宿了。目前我們是跟文化局合作，文化局這裡包括左營的建業新村跟鳳山的黃埔新村。黃埔新村這裡面有 13 戶，是開放做以住代護的部分，他可以提出來做申請之後，它裡面可以提出一個用途就是做民宿。所以按照…。

李議員雅靜：

我是問觀光局針對這樣的一個民宿的經營，第一個，到底未來這個是歸觀光局管，還是文化局去輔導。

觀光局曾局長姿雯：

對，我現在要回答。

李議員雅靜：

第二個，對於周遭的產業你怎麼去串聯，本席一直在推高雄鳳山的文化之旅，我這幾年來沒有看到觀光局對於鳳山的觀光是有著墨的。全部都是各推各的，文化局推它自己的，觀光局去推它想要推的，鳳山完全不見觀光客進來。局長，你針對本席的問題回答，謝謝。

觀光局曾局長姿雯：

針對這個部分，當然第一個，以住代護的部分是文化局，民宿的部分還是跟我們申請，所以初審到文化局，複審就是到了觀光局。按照民宿管理辦法第十二條的規定，它的建物跟消防就不受民宿的管理辦法的限制。

李議員雅靜：

這個我知道，那未來你們怎麼輔導這個產業？

觀光局曾局長姿雯：

這個部分當然在它通過初審之後複審就到我們，未來在這個地方，我們希望民宿本身是要非常有特色的。除了一些相關的規定以外，它自己本身因為是在眷村裡面，希望它這個民宿要比較有眷村的特色。當然未來在這個部分，如果它這裡開放民宿，因為我們現在對於鳳山，其實還是有滿多的一些，包括宗教、文化、古蹟等等。所以這一些還有美食，所以這一些我們都會結合一起來行銷。

李議員雅靜：

局長，我一聽你的回答，我想市民朋友都很清楚，好空洞。表示你對於鳳山的觀光，整個串聯你是沒有準備的，你也沒有著墨的。科長，負責觀光產業連結的，我該找哪一位呢？還是完全都沒有人，副局長會知道嗎？都沒有人負責這個區塊，有關於民宿坐落以後，周邊的文化觀光或者是產業。不然這樣好了，我換個方式問，在鳳山你們推了那些觀光路線？局長。

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

觀光局曾局長姿雯：

我們在過去，在鳳山的部分我們推了相關的，包括舊城的文藝之旅，還有包括我們的這個…。

李議員雅靜：

現在還有嗎？

觀光局曾局長姿雯：

現在還有，我們接下來要推自行車的遊程都在鳳山。

李議員雅靜：

局長，我們商量一下，鳳山的質很美，有別於其他區，每一區都有每一區的美。全台灣第一個眷村在鳳山，它又有民宿開始要經營了，又歸觀光局管。能不能在輔導民宿成立的同時，譬如我們那裡有很多軍事的，以前的王生明路那裡有很多軍事用品。或許你可以結合這樣的商圈，跟眷村的小吃是可以坐落在附近，連帶帶動附近旁邊有兵仔市、垃圾市場，甚至中山路的夜市小吃，甚至周遭的家具街—三民家具商圈等等之類的，可以把它串聯在一起。推個觀光路線試試看，我們也可以先去試行踩線，因為我們有觀光公車其實有在繞，其實是有成效的。能不能藉由這樣的一個…。

觀光局曾局長姿雯：

這個部分觀光局從來沒有停過，在高雄旅遊網裡面也都有這樣的串聯，甚至我們也跟旅行社合作，希望能夠由旅行社賣這樣的遊程。甚至我們最近推了一個宗教之旅，我們也把龍山寺跟鳳山這個地方，包括雙慈亭我們都把它放進來。所以這些請議員放心，我們一定會結合這附近的資源一起去推動觀光。〔…〕好。〔…〕

主席（吳議員益政）：

延長 2 分鐘。

李議員雅靜：

譬如結合經發局，它有一個可以推特色商圈的部分。剛剛雅靜有提到王生明路這一個區塊，它以前全部都是眷村的小吃，現在還有在賣大餅，還有賣以前眷村人家說的外省麵，其實還有一些軍事用品店，那是別的地方比較少見的地方。我們可不可以把這些結合起來，可以跟經發局去做串聯，這樣才不會只有觀光局自己在努力。其他的我覺得各局處可以併行進來，包含以後觀光公車可不可以再拉進來這樣子。

觀光局曾局長姿雯：

這個沒有問題，我們配合這一次自行車的遊程，其實把鳳山的幾個聚落都整

合起來，

李議員雅靜：

我知道自行車的遊程在合併的第一年、第二年，雅靜就有帶著觀光局的專員、科長，還有交通局，甚至業者，已經去踩過線了。這五大路線裡面，目前就只有文化公車現在開始在做。你們 8 年以後才在做腳踏車的觀光路線，有一點晚，但是願意做，我都肯定你們，謝謝局長。

觀光局曾局長姿雯：

我們會繼續，謝謝。

李議員雅靜：

我們是不是請交通局局长回答？本席的問題。

交通局黃代理局長萬發：

感謝李議員在鳳山地區有幾個易肇事路口跟公車的路線，陪同交通局幾個單位一直這樣的尋找解決方案，這第一個感謝。第二個，有關於路網的話，有公車式小黃，公車式小黃如果要擴大的話，應該有兩個條件，議員也知道，第一個，預算的問題；第二個，我們要計程車的供給夠，因為計程車它本身是做計程車的業務，因為目前生意比較差一點，所以他有多出來的，我們就請他來協助這一塊。這個後續我們會來檢討，積極把那些公車路網不足的，比較小條、比較沒有人搭的。

李議員雅靜：

可以做機動式的或是可以預約式的。

交通局黃代理局長萬發：

這個我們會來檢討。第三個，有關於大東附近的停車場，我們分兩個部分，機車的部分可能比較需求，最近我們也找捷運局那邊，跟他要了大概 300 平方公尺的地，大概也做了一些機車停車位。當然機車停車位我們會繼續再去找。如果汽車停車位的話，議員也知道大東跟鳳山區公所地下室，這兩邊的停車都應該還有一些可以供給。未來大東目前的轉運站，已經變更都市計畫等著要開發，將來開發在交評的時候，我們會要求設計多一點的停車位，來滿足附近整個的需求。〔…〕就目前大東轉運站那一塊地。〔…〕對，那個有變更都市計畫，分區有變更了。〔…〕那個主政單位應該是捷運局在主政的。〔…〕

主席（吳議員益政）：

請吳局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

有關大東的部分，因為我們原先的作價土地是說在裡面。另外，原先轉運站的部分，剛好是在我們前面，目前想跟交通局討論，看能不能把這些停車需求

和相關轉運的部分，來把這兩塊土地合成一塊，並把整個功能做一個系統性的整合；也就是相關的商業跟我們停車還有轉運的部分，其實可以把它弄成一氣。目前都市計畫還沒有變更，變更的部分是我們的部分，主要計畫已經完成，細部計畫正在討論中，所以才會有跟交通局討論，要把原先轉運中心合為一。〔…〕資料，我們可以提供，但是目前這邊的都市計畫還沒有變更。〔…〕好。〔…〕

交通局黃代理局長萬發：

汽車停車場，就是除了大東藝文中心的地下室和區公的地下室之外，將來如果這一塊開發的話，我們會要求那邊增設更多一點的停車位。所以整個地區的考量，汽車的停車位是夠的。〔…〕現在講的是那一塊開發的話，就是要和場地聯合開發的進度來看他什麼時候可以提供。〔…〕因為目前那邊有汽車停車位，以地區性來講，這兩個地區需求供給是夠的；因為我們平常去看，大概都是 70% 的停車率而已，並沒有達到滿。〔…〕是。〔…〕好，謝謝。

主席（吳議員益政）：

謝謝李議員雅靜的質詢，接下來請伊斯坦大議員。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

謝謝主席。等一下我會問觀光局幾個議題，就是有關原鄉的民宿、露營區的權益問題。首先我要向交通局提出，我對南橫公路的一些看法。當然這不是我們市政府交通局的業務，但是交通局要很積極性的去關心我們的台 20 線，在南橫公路貫通路線的權益上，要很深入的跟公路局確實的反映。台 20 線南橫公路復建到現在已經快 10 年了，可見我們中央交通部公路局對貫通南橫的決心不足。南橫公路非常的重要，沿線所有的產業可以說是百業蕭條，國人對於南橫公路何時通路，也都有很高的期待。但是我所看到的，中央交通部公路局在復建的過程上時效太差了；一個國家重大的道路建設，只是幾個點要復建，竟然要蓋 10 年。南橫公路的未來性對我們大高雄，所謂後花園的觀光影響是非常的大，我相信在座的各位，也都期待南橫公路能夠及早貫通。已經快 10 年了，這樣的行政效率，人民的感覺是非常的可惡。這幾年當中，我觀察到南橫公路復健的整個進度，每一個工程點我們都有去看過，其實不是大問題。

我感覺有兩個因素影響到，我們從寶來到台東之間復建工程的重大缺失。第一個，每一個工程點的設計結構有問題，有部分我明確看出來沒有上鋼筋，結構工程有問題，只要分散，工程的基礎工程就不穩，當然會垮掉。假如我是一個大老闆、大財團，我希望在復建的工程上，這個工程點一下雨就垮；我下一次可以再標、再賺錢。我也發現這段路，標到工程的公司就是那一、兩家。我舉個例子，勤和里有兩個工程，都是屬國家的重大建設。一個是水利署做的護

岸工程是 1 億，公路局到桃源國中道路的復建經費是 3.5 億。其實工程的結構，我看也是差不多，怎麼一個是 3.5 億，一個是 1 億？水利署的護岸工程已經快完工了，公路局的工程還沒有完工。這是第一個問題。

第二個問題，我們中央部會對南橫公路的復建，缺乏所謂復建的監督機制。公路局沒有人管，進入原鄉的工程幾乎沒有人管。公路局這樣的工程進度，簡直是一個大笑話。第一個主管單位越區升官，再第一個主管單位就是天候不佳、地質不穩，這就是一個不負責的單位。我希望交通局局长有幾點要記下來，確實反映給我們中央，包括公共工程委員會，我們吳宏謀前副市長在那裡，當過我們市政府的高官前交通局局长王國材也在那裡。所以第一個要寫公文反映本席的意見。中央要有督導機制，有關公路局對南橫公路復建的議題上要有時效，每三個月，我們中央部會應該要親自到南橫公路去督導工程的進度。局長，記好了嗎？來複誦給我聽。我剛才問的第一個是什麼議題？要好好的記下，請說。

交通局黃代理局長萬發：

我們要督導，等於南工處在做復建要有督導機制，每週要派人去現場督導。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

好，第二個議題，南橫公路台 20 線從 94K 到 96K，當初是做主體造路、路基加高。但是因為路基的高度不足，現在的道路已經和荖濃溪的河床同高了，前幾天下雨，荖濃溪的溪水已經沖到這段路的路面，我確實有向公路局反映這個議題，但是公路局沒有任何作為，我也在總統府原轉會提過這個議題，總統府雖然派了他們的局長及相關部會的公路局向我報告，但是到目前為止，公路局的態度也是在應付總統、應付人民。第二點，要求公路局在近期內辦理 94K 至 96K 的會勘並編列經費，立即將 94K 至 96K 這段道路的主體路基加高，請局長答復我剛才的問題。

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

交通局黃代理局長萬發：

台 20 線 94K 至 96K 主體路基高度不足，以致最近荖濃溪溪水溢堤至路面，近期內要趕快去會勘，將主體結構工程加高。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

我也要向交通局反映，我們的部落有部分路段的路況很好，所以開車速度非常快，我們有小朋友被撞過、有老人被撞過，我要求交通局是否可以在幾個部落的兩邊加上「進入部落，請減速慢行」的標誌，分別是高中里、桃源里、勤和里、復興里、拉芙蘭里，這 5 個部落，在這些部落的兩旁加上「進入部落，

請減速慢行」的標誌，並應該依照交通路段的規定，符合進入部落的時速，局長，你記好了沒有？請答復。

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

交通局黃代理局長萬發：

議員剛才唸的 5 個里，分別是高中、桃源、勤和、復興及拉芙蘭里，進入這些部落時，在道路兩旁要豎立「進入部落，請減速慢行」的標誌，至於速限的話，可能要到現場去看看，一般道安規則的規定，如果沒有分向線的話，限速 40，如果有分向限是 50，可以根據當時的路況及安全度，還可以做部分的速限，如果有需求的話，我們可以到現場去看，並和當地里長討論一下，看要如何處理速限問題。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

交通局還有一個議題，請轉告公路局，從桃源里到梅山里，其實大型巴士已經可以通行，為什麼公路局不開放大型巴士通行？往那瑪夏都已經開放大型巴士通行。當時公路局跟本席特別的清楚說明，復興橋復建完成後，要開放大型巴士，但是公路局到現在，沒有任何決議要開放大型巴士。許多鄉親要到外縣市參加親友婚禮時，都無法包大型巴士，這個問題將近 10 年了，已經嚴重影響到種種的人權道路的限制，局長，你記好了嗎？這點也要反映給公路局。希望交通局能找時間和公路局協調開放大型巴士的通行，局長，找個時間，發個公文給公路局，我們來做協調，好不好？

我非常清楚南橫公路每一個工程點，中央對永久路欄的規劃，我也非常清楚，這一生好像和南橫公路的復建聯結在一起了，是人民的責任，我雖然不是立法委員，但是議員的角色，總是不會放過南橫公路什麼時候要通，因為通了，就是功德，局長你認同嗎？你將來也可以帶著家人到南橫去玩，這個很重要。我所知道的訊息是，明年初 108 年中央交通部公路局就會提出永久路欄的計畫案，也請局長向公路局反映，永久路欄的計畫案能夠提早準備辦理會勘、地質鑽探等手續，路線選項也選好後，永久路欄就應該要啟動，局長，你知道了嗎？在明年 108 年。

我還有幾個議題要請教觀光局長，原鄉希望能發展產業，原鄉的產業不是只有農業的部分，也不是每天喊農業行銷，農業行銷有時浪費很多錢，但是沒有實質的效果，賺錢的只有規劃公司，人民也沒有賺到錢，聰明的農人，他會自己找合作的…。

主席（吳議員益政）：

延長 3 分鐘。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

行銷愛玉、金煌、芒果、野生茶、咖啡…等等，公務部門在農產行銷和觀光行銷的效果不好，原鄉的鄉親希望有一些產業轉型的時機，鄉親最近這幾年有經營露營區，觀光局局長你知道嗎？知道。鄉親開了露營區，政府並沒有實際召集露營區的產業代表來做輔導的方案，你們不是這樣做，而是誰開露營區，市政府各單位就到該露營區去開罰單，要罰 6 萬，這是露營區業者跟我反映的心聲。政府應該要輔導原鄉的產業轉型，開露營區是好的產業，原鄉開露營區又不是大型開發，可能只有 2 分地、3 分地，可以容納 20 個帳篷，難得要轉型，但是市政府卻要開罰 6 萬，這個是不合理的，站在政府的立場，應該要協助原鄉開發露營區或民宿，這個部分應該要訂一些條例，這樣的話，原鄉的露營區及民宿才會有成長的機會，不是打壓、開罰，這是不對的。小老百姓在原鄉也是要生存，大家都很關心原住民的產業，關心的結果是如何？開露營區就開罰、開民宿就開罰，變成打壓原鄉的產業發展，從中央到地方政府都是如此，當然會涉及一些法規的問題，但是高雄市是一個院轄市級的市政府，你們是不是應該召集相關單位和開民宿或開露營區的產業代表面對面溝通，我們該如何協助大家。

主席（吳議員益政）：

請曾局長答復。

觀光局曾局長姿雯：

關於民宿的部分，我先回答議員民宿的問題，原民區三個區總共有 10 家民宿，茂林有 2 家、那瑪夏有 2 家、桃園有 6 家，所以民宿管理辦法的原民區民宿部分，最高可以經營到 15 間，當然要自己住在那邊，一人一戶，原民區包括那瑪夏、桃園、茂林都各有特色，我覺得民宿的部分是值得再推廣。至於露營場的部分，目前我們手上的資料，三個原區總共 24 處的露營場，這 24 處的露營場已經是一個全國性的問題，不是只有高雄，目前全國的露營場被列管的大概有六百多處，中央也看到露營場這個問題，也召集了各縣市政府在今年 4 月訂了一個露營場管理要點，但是那個要點在各縣市政府都沒有主管機關，也就是觀光局不是這個主管機關，反而是回歸給各局處做目的事業的主管，譬如露營場可能會牽涉到水土保持的問題，那就是在水利局，區域計畫法的問題就在地政局，農發條例就在農業局，所以剛剛議員提到是否違反水保的規定，就被開罰 6 萬，大概是這樣來的。

我覺得這個部分當然不能坐視不管，其實露營場的經營有牽涉到安全的問題、水保的問題，是不是違反了區化法，所以觀光局可以做的就是我們手上都有名單，我們知道在露營網有 PO 出來的，我們手上有的資料，我們願意去整

理這些露營場，然後向各個相關局處檢視這些露營場的經營，是不是有土石流潛在區的問題，有沒有違反區域法的部分，或者違反水保的規定，但是我覺得這樣的檢視最終的目的不是要開罰，而是希望給我們遊客一個安全露營的地方，同時也給這些業者一個安心經營的地方，我們可以在這個部分給予一些協助，如果要從源頭做管理，恐怕還是要跟交通部觀光局做一個比較好的溝通，在露營場的規範之下，各個地方政府怎麼去配合，在這裡跟議員做這樣的說明。〔…〕我們再請各個局處來討論。

主席（吳議員益政）：

延長 1 分鐘。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

謝謝主席。其實原鄉的露營區不是大型的開發，有的是 15 個帳篷，當然我們原鄉的產業代表是很重視整個安全性的議題，爲了更進一步關心這些露營區的產業代表，市政府是不是可以邀集相關單位成立露營區的輔導小組，或者是其他一個方案，我們總是要面對面跟這些露營區的代表做溝通，我們也站在立場上協助他們，一個是遊客的安全；一個是產業代表的經濟收入，這兩點要大家好好的談，應該都可以雙贏，請局長答復。

觀光局曾局長姿雯：

牽涉到跨局處的問題，觀光局願意來跟相關的局處討論是否可以建立一個機制來輔導業者。

主席（吳議員益政）：

我們謝謝伊斯坦大·貝雅夫·正福，原住民議員要從山上下來，需要很長的時間。高雄原鄉本來就有很多很精采的地方，我發現都沒有整理，我好像 30 年前去跟現在去都一樣，現在氣候變遷對環境很敏感，當然要重視，可是敏感不代表沒有能力跟他們共存、運用，有很多好的地方應該去開發，像民宿法通過，不只原來的 40 家，我覺得應該還可以再立一些辦法用專案來處理。

第二，剛提的露營區，我是建議伊斯坦大可以提案，議會可以自己立法，因爲中央既然已經有要點，要點是行政命令，不管怎麼樣它總是有立一個法，地方政府可以立一個自治條例，當然行政機關也可以自己訂一個行政命令來處理，因爲要跨局處，本來就是政府要處理的，這些專業的東西當然要市政府去協調。剛剛提到很多，尤其是南迴的地方，大家也知道跟中橫一樣的問題，修一修又壞、修一修又壞，對地理條件也不太了解，現在氣候異常，你剛修好又來一個颱風、又來一個雨季，這個要考慮。

交通局剛剛有提到原鄉幾個地方，車輛行駛到那裡不用開太快，可以限速 30，一段一段的，也不要一般郊區 50 公里的標準，在那地方開 50 公里幹什

麼，到那地方就要慢下來了，設置路標限速，慢下來才能體會原鄉的精采，而且是一段不是整段，哪一個部落比較近的就限速，我覺得這是合理的。交通局辛苦了，過去管理市區，現在要管到那裡去。伊斯坦大針對這個辦一個公聽會或提案，明天最後一天提案了，細節不用寫，請他們立一個專法，針對原住民不管露營區包括民宿，我相信有很多很精采的。颱風來、雨季來，現在氣象報告都很科學，在法律上就限制經營，所以在用跟管制之間一定有辦法，謝謝伊斯坦大·貝雅夫·正福議員帶來的意見。接下來請劉議員德林質詢。

劉議員德林：

歡迎主席吳議員及今天到場的所有交通部門各局處首長。首先請教交通局局长，上個會期詢問陳局長的時候，針對俗稱 30 分鐘生活圈大東轉運站，那個時候陳局長首肯，願意做一個先行的規劃，認為本席所論述的是非常有它的道理，在這道理當中要落實，本席一開始對於 30 分鐘生活圈的政策是支持的，當時地點選擇在大東文化園區跟大東公園的中心點，我認為交通的流量跟整體的打結、阻塞都造成了交通的瓶頸，我一直提到鐵路地下化把整個大東文化園區的轉運站回歸到這上面，你曾經來拜會我的時候，我就告訴你大東轉運站的問題，因為要接續陳局長的承諾，這部分交通局的規劃是如何？

交通局黃代理局長萬發：

跟劉議員報告，鳳山轉運中心還沒有好，所以鳳山那邊做好的話，我們會把這路線慢慢的移轉，可能有一些路線還是會經過。

劉議員德林：

當然要經過，局長，這個路網一定要經過。可是我的意思是說，把這個主站體放在那邊是不適合的，包含捷運局後面那塊土地的使用，將來整體的規劃，你們把這個站體放在這裡是不對的。我們想想看，全世界每一個新興都市，哪個不是把捷運系統結合火車站的站體做成一個大眾轉運站？這樣才是回歸正統。而我又從你們的工作報告中看到，在 12 月就要把整體的規劃做成一個雛形，是不是？

交通局黃代理局長萬發：

議員指的是鳳山轉運站？〔是。〕鳳山轉運站火車站那裡，目前在委外設計。

劉議員德林：

是完成設計，還是…？

交通局黃代理局長萬發：

委外設計。

劉議員德林：

委外設計。那本席上次提到的，有沒有納入在裡面？

交通局黃代理局長萬發：

將來那邊的路網都有把它納入到裡面。

劉議員德林：

就是這個站體要回歸到火車站做一個連結，有沒有？

交通局黃代理局長萬發：

兩邊都有連結。

劉議員德林：

「兩邊都有連結」這是什麼？我是講大東轉運站的站體回歸到鳳山火車站站體的路網裡面。

交通局黃代理局長萬發：

報告議員，整個路網可以的話，這兩個地方都有經過。

劉議員德林：

我是講站體，就直接回答站體有沒有遷移就對了，有沒有？

交通局黃代理局長萬發：

站體目前是沒有遷移。

劉議員德林：

目前當然不會遷移，我是講在 12 月鳳山轉運站建置完成之後，就要回歸到我們轉運站運輸的網絡裡面，也就是大東轉運站要回歸啊！

交通局黃代理局長萬發：

議員的意思是大東轉運站要從路外往路邊？

劉議員德林：

不是，要回歸到火車站的主站體，局長還是聽不懂！

交通局黃代理局長萬發：

我們是有，我們把這個…。

劉議員德林：

等於未來大東轉運站就不存在了，你知道吧？只剩下一些站牌讓經過的車輛可以停車，然後需要到鳳山轉運站系統做轉運，也就是大東 30 分鐘的轉運站要回歸到火車站，聽懂了嗎？

交通局黃代理局長萬發：

因為前面的機廠留下來的 2 個轉運站，但是也沒有指示我們要把它遷到路邊，我們現在聽到劉議員這樣的說法，我們就要研議一下。

劉議員德林：

副局長在不在？還是主秘？承辦科科長，本席提到的，局長是不是有所承諾？

主席（吳議員益政）：

請科長答復。

交通局運輸設施科陳科長榮輝：

我說明一下，目前針對鳳山轉運的部分，在鐵路地下化後，會在鳳山車站這裡增設轉運站。目前已經在設計，剛才局長也有提到，在 12 月會完成整個設計作業。

劉議員德林：

未來大東就會遷移過去？

交通局運輸設施科陳科長榮輝：

大東轉運站部分，因為考量到它是捷運的轉乘，捷運局未來針對這個場域，他們有一個整體商業開發的計畫，所以我們也會再做整體的考量。

劉議員德林：

商業開發計畫這部分，主站體放在這邊也不適合啊！還是要把它遷移。當時為什麼會訂定在這裡？是因為當時鳳山鐵路要地下化，所以就把主站體先屈就在這裡，現在鳳山鐵路地下化已然成形了，也起造完成，當然就要回歸，又為什麼不回歸呢？未來建置的商業區，或是一些其他文化的建設，整體土地是完整的，是結合文化園區的一個發展，是不是？

交通局運輸設施科陳科長榮輝：

謝謝議員對這場域整個的…。

劉議員德林：

講肯定一點，不要模稜兩可，什麼時候要遷移過去？我不反對那裡有所謂的站牌，現在整個大東轉運站整個實體都不夠，你們都把車暫停到黃埔公園那邊待命，這些我都看得很清楚。所以當時建置的時候，當地的民衆對於在那邊轉運，都覺得是一件很突兀的事情，所以現在的民意也積極要求要回歸到火車站，這也是很合理的啊！是不是？

交通局運輸設施科陳科長榮輝：

目前我們思考的，因為這是捷運和鐵路轉乘的兩個需求，有關議員提到的部分，我們會在整個轉運工作裡面再做通盤的檢討。

劉議員德林：

你從上個會期就通盤檢討到這個會期，那這個會期要再通盤檢討到什麼時候？

交通局運輸設施科陳科長榮輝：

因為這個部分還是要考量到捷運旅客轉乘的需要，我們目前的規劃是，兩邊未來大概都會有不同的路線。

劉議員德林：

你知不知道這個實際轉乘流量的數據？以本席的計算，流量是不夠的。流量是站牌的主體，如果只是一個站體在那裡，流量是不夠的，難道你手上沒有數據嗎？我有沒有講過？有沒有針對這個去研究？你手上的數據是多少？

交通局運輸設施科陳科長榮輝：

鳳山轉運站，目前每天應該有將近 1,000 人左右。

劉議員德林：

多少？

交通局運輸設施科陳科長榮輝：

我想應該有 1,000 人。

劉議員德林：

你要不要裝個監視器實際來算？

交通局運輸設施科陳科長榮輝：

上下的乘客，如果議員需要詳細的資料，我們另外再提供詳細的資料。

劉議員德林：

當然需要詳細的資料，你們在議事殿堂都是滿嘴胡說八道！議事殿堂可以隨便說謊的嗎？這是第一點，請坐。

第二點，針對本席上次提出的所謂的捷運數據，數據顯示我們的站體每天差不多有 5,000 個上下乘次，而我們機車的停車格不夠，所以上一次養工處已經增設了 66 個停車格，因為現有的是 110 格。捷運局也很配合，馬上就撥用土地讓我們暫時劃設 100 格，目前也有會勘二、三次，可是到現在還沒有動，本來預計在這個月要完成，怎麼到現在都還沒有動？那怎麼完成，是哪一個主辦科？

主席（吳議員益政）：

主辦科是哪一個？停管科。

交通局停車工程科蔡科長耀吉：

機車停車區，我們大概預計在 9 月底完成。

劉議員德林：

9 月底，今天幾號了？

交通局停車工程科蔡科長耀吉：

今天是 9 月 18 日。

劉議員德林：

9 月 18 日，根本就沒有動，9 月底能夠完成嗎？

交通局停車工程科蔡科長耀吉：

可以，因為之前下雨下的滿久的。

劉議員德林：

我們已經會勘了 3 次，現在是 9 月 18 日，到 9 月底能夠完成嗎？連動都沒有動。

交通局停車工程科蔡科長耀吉：

假如氣候許可的話，我們會盡量趕工。

劉議員德林：

好，這是人民的需求，對不對？所以在這上面，政府應該先把公共設施配置完成，後續我們當然才能夠要求民衆遵守交通規範，包括停車標準，這就是未來的事情，但是我們也要把它納入先建置的範圍裡面，好不好？〔是。〕好。

局長，在此我要再充分的表述一遍，我希望大東轉運站要回歸到火車站的主站體，讓大東轉運站這塊土地，將來不管是要商業化，或是整體文化園區的開發，我們是希望能夠這樣。在最近的時間內，要趕快做這個動作，趕快完成規劃、趕快落實。我相信從這個部分來講，以光遠路爲主站體，主要幹道流量的站牌，車子過來，旅客上下就很 ok 了，而不是打劫式的。我還是要再次表達我們鳳山居民的主要需求，也包含空氣的污染，我們剛剛也看到了整個公車的流量，我們現在也已經把它改成了低底盤的電動公車，現在是總數汰換了多少台？

交通局黃代理局長萬發：

目前高雄市的電動公車有 95 輛。

劉議員德林：

我們整體在市區，載運的運具有多少？

交通局黃代理局長萬發：

大概是 1,010 輛，我們公車的部分。

劉議員德林：

1,010 輛，只有佔百分之十啊！還有百分之九十啊！

交通局黃代理局長萬發：

跟議員報告，我們 95 輛是全台灣省最高的。

劉議員德林：

全台灣省最高的，所以這個空污所造成的一些 PM2.5 或者其它的空氣污染，所造成人民的身體不舒服的狀況，我們還民於清潔的空氣，這部分還要再加把勁，好，你請坐，〔是。〕觀光局副局長，請吳副局長。

主席（吳議員益政）：

請吳副局長。

觀光局吳副局長明昌：

好，謝謝。

劉議員德林：

特別看到你的工作報告裡面，公園化的結合，我知道我們副局長、養工處處長對於公園，非常非常的有經驗，你結合我們六龜、寶來這邊的公園，打造現在挖出來的溫泉的一個規劃，這上面我看了那個數據的呈現成效還不是很高，副局長你回答。

觀光局吳副局長明昌：

是，謝謝議員的指教，也謝謝議員對寶來發展溫泉公園的關心，事實上我們發展溫泉公園，本來就是要營造一個四季有花、有樹的一個可以欣賞的特色公園，後來我們發掘到溫泉井以後，我們就引進溫泉水到我們發展公園，來做一個兼具可以泡湯、泡足湯的一個功能。

劉議員德林：

對，這沒有錯，本席從高雄縣，縣市還沒有合併的時候，我們高縣就一直在編經費來做，因為 88 水災之後，所造成我們找不到溫泉，我們一直在挖掘，在我們曾局長任內已經挖掘出來了，挖掘出來怎麼樣對當地的溫泉產業能夠更蓬勃，我也實際上去看過了幾次，在這個幾次當中，我看見了很多的問題，可是問題我在想一方面，工程的部分由我們吳副局長，我們實際的一個操作，整個的局長帶動的團隊。

主席（吳議員益政）：

再 3 分鐘。

劉議員德林：

是團隊在做，可是在工作報告裡面的呈現，去觀光的人數，整個不成比例，副局長你請坐。局長，溫泉挖掘出來了，我們去看這些當時的滿街滿坑都是人潮，現在的人潮你要結合美食、結合觀光、結合的各項的溫泉合法化，當時的合法化也是很重要的，〔對。〕我看到這個數據慢慢在提升，可是還是在我們整個腳步上面是沒有辦法的，我在想觀光跟人，這個是息息相關的，可是在觀光，在我們的整體人數上面，我不認為這個人數是一個好的數據跟數字。我剛剛問過了，我們副局長長期很自豪就是，在那邊所設置的一個公園，怎麼樣在這個腹地來結合、來完成觀光、瀏覽的一個提升，這上面，局長你還是數據上面也好、數字上面也好跟各項還是沒有辦法凸顯出來。

觀光局曾局長姿雯：

的確寶來廣場溫泉公園，當時我們希望它能夠帶動在地的觀光，所以當時我們一挖到溫泉以後，我們不僅把這裡做成是四季都可以看到有花開的公園，同

時是引進了溫泉，但是我們這樣營運下來發現，其實六龜、寶來這個地方，過去就是一個溫泉勝地，因為南橫沒有開通，當然生意就影響很多，所以這個園區我們認為到目前為止，它就是一個公園的型態，比較靜態，所以我們現在希望就是，有幾個部分要去改善，第一個部份，這個地方我們未來還有下一期的工程，就是把這個地方開發再讓大家覺得更有趣一點，第二個。

劉議員德林：

局長，我插一段話，你有沒有到台東的金崙啊？它旁邊也沒有什麼設施，它的溫泉也沒有說很突出，〔是。〕，它們都可以創造很多人去泡這個溫泉，我們那邊我是覺得是勝過它。

觀光局曾局長姿雯：

那很好。

劉議員德林：

而且我們的距離也比較 OK，〔是。〕好繼續。

觀光局曾局長姿雯：

第二個部分，我們會結合在地的商家，現在希望能夠透過旅行社包裝，跟整個在地的有一些泡溫泉的人，可以住宿的地方，同時我們在這個地方，也有一些在地的產業，比如說，伴手禮業者，還有可以做 DIY 的地方，我覺得要整體的去做一些結合，第三個部分，交通也很重要，因為我們第一次剛開始試營運的時候，大家都嚐鮮嘛！人來的滿多的，但是我相信因為這樣的交通的問題，它還是離市區比較遠一點，所以這個部分，我們應該要結合旅行的概念，怎麼把這個交通的部分，把它做的讓它更方便一點，像我想這個部分，是未來我們要去面對跟解決的問題。〔…。〕是，好，這個我們會去努力。〔…。〕對，我知道，這都是我們的想法，我們都討論過、檢討過了，〔…。〕是，對，〔…。〕好，我們來努力〔…。〕好，謝謝。

主席（吳議員益政）：

謝謝劉議員，劉議員提了大東轉運站，那時候它是在大東就很有意見了，好幾年前。他對這個地方很熟，現在鳳山又鐵路地下化，又一個新的開始，但是我們知道現在鳳山那整個區域還沒有完全好，暫時用路邊停車，路邊的來當轉運，可是長期你真的要規劃，到底那邊的地怎麼整理，轉運站如果回到鳳山，大東那個還是可以做次轉運站，包括他講的也可以做，那塊地是不是要開發或者可以再開發，但是轉運站不一定要那麼大片，如果說回到鳳山的話，路線還是經過大東，不一定要設那麼大片，劉議員的意思應該是這樣。那麼大的土地做這樣的轉運站，它地理位置不是一個很好的轉運站，比如說，高雄的建軍站，它的地理上就是很適合做轉運站，大東那個是找不到轉運站，因為大東在那

裡、捷運在那裡，那裡剛好有一塊土地，所以硬放在那邊，那個適不適合當地的路型複合，不見得；所以高雄市鐵路地下化之後，是不是規劃的顧問公司，要把各種情境再想一遍。有些是短期的，因為現在鐵路地下化，鳳山的區塊整個還沒有完全整理好，是不是整個要整理好，階段性的轉運是什麼，如果長期到底要怎麼樣，我覺得應該是顧問公司，要去跟劉議員、跟鳳山地區的議員，他們都住在那裡，住在那裡每天的感受是最深的，有時候專業，有專業的規劃和想法，住在當地的，當地人有一些想法規劃公司不一定看得到，大家互相討論一下，這第一個是交通局。

第二個，寶來這個問題，這些問題是出在哪裡？不是南橫的問題，人家要去金崙也不會爲了要去台東、花蓮而順便去，都是專程去的，像寶來、六龜，當然你們這樣把它挖掘出來，溫泉是很好，最主要是缺什麼？缺好的旅館，你看那些旅館都是因爲不合法，所以都是隨便蓋一蓋，因爲違規大家都不敢投資，不投資那些質感就出不來，洗溫泉絕對不是泡澡，泡澡就在家裡泡就好了，溫泉除了治療以外，那就是一種氣氛嘛！最主要是那個空間、那個旅館或者是泡澡的整個環境，所以還是一樣，跟我們剛剛伊斯坦大·貝雅夫·正福議員講的，那種所謂的偏鄉原鄉的山區，在國土保持的方面要調查清楚，建築不只要符合法規，要符合大自然，所以到底要怎麼符合大自然，不會影響安全，但是又可以享受溫泉，才可以開發觀光。第二個，才是交通的問題，所以這個是希望要長期保持，以後你們會升官，但下面的都繼續在高雄服務，還是繼續升官在這裡，我不曉得。你們規劃的案子，寶來溫泉是很有特色的，但是就是設計的問題，設計就牽扯到投資、投資就牽扯到合不合法、合法又牽扯到整個立法和國土的安全。我的意思是說，不是怕就不去做，而是安全要怎麼做好，工務局現在有一個實驗建築法，5年或者可以10年，就是不用蓋長久固定的投資，但是有一些實驗的工法可以蓋在那邊，可以撐5年到10年，如果不錯的話，還可以繼續，看要怎麼開發，有一個實驗機制，工務局應該這個會期會訂出來，可以結合民宿和溫泉，以暫時性的建築，不要一開始就蓋得很大，到底怎麼樣也不知道，所以從實驗的建築可以開始。我們再次謝謝劉議員的意見，請交通局的顧問規劃公司向劉德林議員報告，這個議題他已經追蹤幾年了，有七、八年了，從開始設計大東就開始規劃，而且他講的問題確實也存在，謝謝。接下來請陳議員麗珍質詢。

陳議員麗珍：

今天針對交通部門質詢，我來請教交通局局長，今年2月份推動一個免費搭乘捷運公車、大眾運輸，在今年初2月搭乘量成長非常大。現在高雄市的空氣污染真的非常嚴重，政府應該有比較具體的政策，怎麼樣防止空氣污染、改善

空氣污染？目前交通局要怎麼推動讓市民、學生、上班族或退休的所有民衆，他們願意來搭乘大眾運輸？你要他們搭乘大眾運輸，第一個，交通路網一定要完整，今天如果要去搭乘捷運，一定要做公車或接駁車才能去搭乘捷運，不是每個人的住家剛好都在捷運的旁邊，要有整個配套措施，鼓勵民衆來搭乘。人們都是有一個習慣性，如果一直免費讓民衆一、二個月或是半年、一年搭乘，尤其高雄市機車很方便，很多市民朋友認為騎機車從這個點到那個點很方便，如果大家都是這樣的想法，我們建設這麼多捷運，尤其現在還有電動公車，這樣搭乘量就沒辦法提升。

本席常常在路上看到我們的電動公車非常豪華舒適，但是搭乘的人不多，怎麼樣讓民衆喜歡搭乘大眾運輸，我建議應該持續推動免費搭乘，因為一定要免費搭乘一段時間，然後再有一張優惠卡。最近有推動一個 1,499 的搭乘卡，就是吃到飽，一個月內隨時可以使用，之前也有一個 1,699，我們推動的政策有 1,699 也有 1,499，但常常政策變來變去，很多民衆都搞不清楚到底是多少錢？要從哪個月開始買起？我建議局長，推動大眾運輸讓大家來乘坐，應該要推廣簡單化，一卡通或乘坐卡很簡單，讓每個民衆都很清楚買這個卡就可以無限搭乘，當然你們一直有新的政策推出，有時候是優惠 200 元，但是這個月和下個月又是不同的卡，民衆要怎麼去分辨？讓大家覺得不是那麼簡單，所以我們應該把工作做得越簡單越好，效率要越高越好。我要請教你，今年 2 月份是用空污基金來做免費搭乘，那段時間搭乘量提升多少？請你答復一下。

主席（吳議員益政）：

局長請答復。

交通局黃代理局長萬發：

106 年 12 月到 107 年 2 月份，我們推出空污期間大眾運輸免費的搭乘計畫，實施的結果，整個連公路客運總成長是 7.51%。

陳議員麗珍：

成長 7.51%，那空污基金是用掉多少金額？

交通局黃代理局長萬發：

空污基金是用掉 1.5 億左右。

陳議員麗珍：

大概 1.5 億，如果以推廣 2 個月來看。

交通局黃代理局長萬發：

總共是 3 個月。

陳議員麗珍：

3 個月推廣用掉的金額是 1.5 億，我覺得非常有經濟效益。所以局長，你應

該繼續爭取空污基金來做免費搭乘的推動，如果 1.5 億可以養成高雄市民慢慢習慣性地搭乘，人的心態就是這樣，如果現在是免費搭乘，民衆就會享受這免費期間，如果常常推廣，民衆就會慢慢知道大眾運輸應該要怎麼搭乘。第一個，養成搭乘大眾運輸的習慣，第二個，可以很具體、很有效的改善高雄市的空氣污染，因為畢竟這麼多年來，高雄市民還是以機車為主，你要怎麼樣讓他慢慢減少使用機車，大家願意來搭乘大眾運輸，因為我們現在一直在興建大眾運輸，從岡山站到路竹的捷運要開始動工了，未來高雄市勢必要慢慢建設完整的路網架構，配合電動公車，現在電動公車都是新的，坐起來非常舒適，但是很可惜，幾乎上下班或上下學時間比較多人搭乘以外，平時公車搭乘率不到半數，也非常可惜。我希望你能夠再繼續推廣，不是只有一、二月，可不可以？

交通局黃代理局長萬發：

向議員報告，今年年底我們有提案了，因為這個經費會比較高一點，除了我們每年固定編的預算以外，這個還要再多出來的預算，事實上我們經費會比較拮据一點，所以只能在空污期間推廣，因為高雄市在冬季空氣污染比較嚴重。

陳議員麗珍：

局長，你要去爭取，像你剛剛講的 1.5 億，這樣的金額不多，1.5 億可以改善高雄市的空氣品質，還可以讓民衆來搭乘，因為現在景氣不好，如果大家能夠省一點錢，能夠免費推廣，我想一定會提升很大的搭乘量，不是只有在一、二月才推廣。我建議一年大概有二次，上半年、下半年固定下來，等到我們的運量慢慢提升，再做政策的改變，要具體，不是才做一個月或二個月，你請坐。我在這裡建議，希望你能夠重視免費搭乘的政策推廣。

之前我一直在議事廳提起，那時局長還是副局長的時候，我常常跟局長提起，左營區和楠梓區未來的發展是高雄市的市中心，尤其是楠梓區，它現在土地的幅員非常廣泛，也剛剛在發展，岡山到路竹的捷運站已經核定施工，已經在建設了，我在這裡建議，楠梓交通轉運站應該要有一個具體的規劃，這是未來勢必需要的，因為在楠梓區我之前有提到一個地點，就是在德民路跟高楠公路的三角窗那一塊空地，我建議在那邊可以做一個楠梓交通轉運站。在高雄市每一個地方都有一個交通轉運站，楠梓它雖然土地很廣泛，但是在地理方位的優勢它從南往東的話，是旗山、美濃、田寮、月世界，還有燕巢。往北是橋頭、茄萣，那我們也希望建一個交通轉運站，讓所有的乘客除了有一個比較完整的道路交通網以外，它應該有一個交通車站的核心點。讓楠梓周邊各個的區域，他們很清楚知道我要去一些景點，美濃、六龜，我可以在楠梓這裡搭乘客運或者公車。或者從外地來的，也可以到楠梓交通轉運站這樣的地點，把車子停放在這個交通轉運站，他可以搭乘捷運到市區，或者搭乘捷運到路竹，未來這樣

的交通轉運站，可以把它變成這樣的中心點。現在楠梓的交通是四散的，看不出來哪裡可以轉運？我車子可以停在什麼地方？可以搭乘什麼車？要到東南西北都可以很方便，這樣的楠梓交通轉運站，你有沒有做規劃，請你答復一下。

交通局黃代理局長萬發：

對陳議員一直提起的轉運站，因為目前整個量還沒有那麼大，但是已經先針對那邊的部分，先成立一個大型的轉運候車設施。

陳議員麗珍：

那個是候車亭候車室，你這個時候怎麼看出量？

交通局黃代理局長萬發：

我知道，所以目前有 10 條路線。

陳議員麗珍：

你沒有一個站根本沒有量啊！

交通局黃代理局長萬發：

目前有 10 條路線，185 班次，就是等將來那邊量逐漸成熟，我們旁邊還有一些交通用地，我們可以來規劃。那就看將來的量的成長，我們會適時來做規劃。

陳議員麗珍：

我建議你們這個時候就要開始規劃，要有一個具體的規劃。還有一點我要請教一下，高雄到屏東的第二條快速道路，它的起站點是在高鐵站，你們的規劃有沒有一個確定？

交通局黃代理局長萬發：

屏東端是在生物科技園區，在高雄的話，會跨過國 10，然後國 1 的話會到民族路下地，目前的規劃是這樣。

陳議員麗珍：

到民族路嗎？〔對。〕到民族路的…。

交通局黃代理局長萬發：

應該高鐵路。

陳議員麗珍：

民族路跟高鐵路還有一段距離，大概在什麼地方？

交通局黃代理局長萬發：

看那個圖它應該是在民族路之前就下地，下地的話準備往…。

陳議員麗珍：

大中路嗎？

交通局黃代理局長萬發：

不會，它是往高鐵路，

陳議員麗珍：

就是大中路，民族路大中路。

交通局黃代理局長萬發：

大中路應該是再北一點，高鐵路就一直高鐵路。

陳議員麗珍：

崇信路嗎？崇愛路？很多民衆都想了解，因為這是未來很重要的交通路線。

交通局黃代理局長萬發：

比較不一樣的路，它應該是八德二路再往南一點點，高鐵路。

陳議員麗珍：

這個是有確定的計畫嗎？

交通局黃代理局長萬發：

目前這個計畫是國家發展委員會，國發會它已經通過的會議。

陳議員麗珍：

好，局長你請坐。我希望你們有一個比較確定的方案能夠給本席一份資料，你請坐。再看看蓮池潭的發展，觀光局長，我們看到蓮池潭，真的未來可以說是高雄市也是全國最美麗、最棒的一個觀光景點。加上年底鐵路地下化了以後，鐵路上面的綠廊道也是全國最漂亮的公園廊道。所以未來蓮池潭的規劃可以很多元，那我們看到，也謝謝觀光局把蓮池潭的水上活動，把它活化了。我們看到現在有 3 個活動，就是電動船，它在上半年 1 到 8 月是 1,628 人來參與過，還有纜繩划水是 1,944 個人，水上彈跳是比較多人，是有兩萬五千多人。但是我這邊要建議局長，蓮池潭除了水上的活動以外，蓮池潭其實還有更多元的發展，譬如我們可以結合半屏山做一個半日遊的觀光活動。但是半屏山我已經有跟養工處建議過，我希望局長也應該要跨局處的大家溝通一下，把半屏山裡面的木棧道，或者是雜草小路，把它重整修復好一點，因為現在的木棧道也都是損壞嚴重。還有我希望未來蓮池潭能夠有一個套裝，譬如說半日遊，那觀光旅客來到蓮池潭的時候，他要怎麼樣的旅遊，其實他不用去花腦筋，他自然而然只要去參加我們的觀光中心，我們的服務中心去看到我們的半日遊，半天都有人來帶觀光旅客，來導覽，包括車子的導覽或者是到主場館，到舊城古蹟，還有蓮池潭全國最多的廟宇，蓮潭路哈囉市場，還有孔廟。所以蓮池潭在這樣的觀光規劃裡面，其實它可以非常多元，希望未來可以加上一些美食，旁邊就是眷村，有很多各省籍的美食也都可以去推廣。所以蓮池潭未來如果鐵路地下化了，在整個…。

觀光局曾局長姿雯：

陳議員的建議非常好，蓮池潭這個地方，其實是高雄，也算是國際知名的景點，只要講到高雄大家都會想到蓮池潭，尤其日本人很喜歡來到這個地方。在這個地方當然它的水域非常漂亮，所以我們陸陸續續在這裡辦了很多水域的體驗活動，包括也有在那邊划 SUP、獨木舟等等，讓它多元化。所以大家看到水上彈跳這個部分，其實那個地方旁邊還有一個貨櫃做成的很簡易，可以看到蓮池潭喝咖啡的地方。包括孔廟裡面也有一個咖啡座，它已經活化了，就到孔廟喝咖啡，所以蓮池潭這裡有很多得天獨厚的觀光資源。所以剛剛議員的建議非常好，就是包括半屏山的部分，怎麼把一日遊或半日遊的資源再讓它擴大。未來我們的規劃，現在包括環潭有 10 家過去參加萬年季的廟宇，也都非常有特色，所以在宗教之旅的部分，我們會結合現在我們的雙層巴士，它第二條現在在這個地方。所以我們最近已經有在談怎麼規劃，加上，我覺得剛剛議員提到一個非常重要的建議，就是導覽的部分。怎麼讓我們這裡的深度旅遊，讓蓮池潭、讓大家來到這裡更了解這個地方，而且覺得有趣。所以這個部分，我們現在正在討論怎麼去進行這樣的一日遊或半日遊的規劃，所以未來半屏山的部分，我們也願意跨局處去跟養工處討論一下。因為上一次議員有質詢，我們也有跟養工處，市長也答應要去把它做一些修復，所以這個部分我們再看看進度如何，我們把它納進來。謝謝議員。

主席（吳議員益政）：

謝謝陳議員麗珍。接下來是林議員富寶，林議員富寶質詢完休息 10 分鐘。謝謝，請。

林議員富寶：

謝謝主席吳議員。今天有一些問題要問交通局。因為我今天早上有到六龜，事實上六龜溫泉的觀光，這幾年發展得還不錯，但是唯一的缺點就是沒有公車。在新開那裡，上次在 5 月的時候，新開的溫泉業者有建議，那時候我有寫一封陳情書給交通局，在 5 月 14 號有去會勘。但是你們的溫股長有一點承諾，說在溫泉旺季的時候有一個承諾計畫，有計畫要跟高雄客運做一個合作。我不知道你們現在的計畫是怎麼樣，黃科長，報告一下好嗎？謝謝。

主席（吳議員益政）：

請答復。

交通局運輸管理科黃科長信穎：

向議員報告，議員講的是本來走六龜到新開這邊，它是坐 8033 的公車，據我所了解，一天才三班次的車是少了一點。當初是因為新開這邊有溫泉業者，他們希望…。

林議員富寶：

六龜到新開有在走嗎？

交通局運輸管理科黃科長信穎：

現在一天才走三班次的車，當初去會勘，議員有在反映可能車班太少了，因為需要這邊來活絡觀光。我們回來後就在研究，準備要用公車處小黃，我解釋一下公車處小黃，就是用我們的計程車…。

林議員富寶：

我知道，這個我們早就計畫了。

交通局運輸管理科黃科長信穎：

對，我們現在規劃，因為計程車…。

林議員富寶：

之前不是有承諾說要從旗山開到六龜、六龜開到新開。科長，我跟你報告，早上我有到溫泉業者那邊坐，也有好多人在那裡泡溫泉，高雄市區的人很多。他們也在說，希望高雄能夠有專車直接通到新開。你說的可能是到寶來。

交通局運輸管理科黃科長信穎：

不是，是六龜到新開，那是新開的路線。

林議員富寶：

他們也在說，如果有溫泉的專車更好。說真的，他們也不想開車開那麼遠的路。所以那時候我才想到，5月14日，因為你們的溫股長有跟業者做一個溝通、也做一個決議。他說，因應假日往新開的乘客之需求，希望民宿業者做個運量的參考，之後你們才要做一個決定。從5月14日到現在已經經過四個月了。我今天過去時，業者也說，這件事完全沒有什麼消息也沒有什麼計畫，你們也沒有要他們寫什麼。我想已經過四個月了，現在也快入秋、溫泉的旺季也到了，但是為什麼到現在交通局都沒有動靜？

交通局運輸管理科黃科長信穎：

我向議員報告，我剛才說過那個計程車…。

林議員富寶：

你講的小黃，很早就有了，不是現在才有。在六龜車站就有小黃的接駁補助。

交通局運輸管理科黃科長信穎：

小黃的接駁補助，我們現在是要比照市區。公車處小黃，我現在的班次可以多一點，因為我們公車…。

林議員富寶：

科長，我說給你聽，六龜也是屬於偏鄉地區。六龜的計程車不像市內的計程車那麼方便。你們如果跟業者做一個溝通，就像他們講的，8：30從高雄來到旗山、9點再出發到六龜是9：30，然後到他們那裡是10點，剛好就可以開始

泡溫泉，然後下午 3 點接駁出去，這實在是一個很好的路線，也是一個很好的計畫。我今天到某一家溫泉區看大家泡溫泉，那裡有大池可以容納三、四十個人，車也是很多。我跟業者聊天，他看我穿的衣服知道我是民意代表，他說：「議員，為什麼不派一個市區的專車，直接到新開的溫泉區那邊？」我說，有啊！以前我們有勘查過。業者又重新提起，他說，之前有承諾，但是到現在已經過了四個月，卻連一個計畫都沒有。

交通局運輸管理科黃科長信穎：

我向議員報告，剛剛講的公車處小黃，我現在已經規劃好了。車次方面，我剛才說三車次，現在依照我們的規劃，平日第一班的計程車是 7：30，最末班是 6：50，這中間有 13 個車次。假日晚一點，是從 8：40 到晚上 7：20 有 15 個車次。另外，計程車的座位有兩排也有三排，我們是希望計程車用三排。議員講的一個問題說，旗山在地…。

林議員富寶：

你講的是計程車，我講的是高雄客運。因為那天溫股長和高雄客運的業務也有到那裡做溝通和勘查。難怪，我覺得你跟我講的意思不一樣，原來你講的是計程車。我要講的是，因為有的是住在市區，有時候會接不上。所以他們的意思是，希望能夠給他們方便，從市區可以來到旗山，再由旗山到六龜，像這樣一條路線，有辦法做嗎？

交通局運輸管理科黃科長信穎：

公車的班次可能沒有辦法那麼密，因為公車的成本太高。

林議員富寶：

不必太密，他們也不要太密。我們可以訂一個時間表，只要溫泉公車有個班次時間表，想要泡溫泉的人自然就會去配合。不需要我們配合他們，只要網路 PO 上來，業者自然會去處理。只要表明我們有一個溫泉公車，然後幾點從高雄開、幾點到旗山，要到旗山逛的人，他們也知道要怎麼搭，然後往六龜又是幾點、到新開又是幾點。只要這樣做出來，想去逛的人，自己就會去配合時間，我說這樣對嗎？

交通局運輸管理科黃科長信穎：

向議員報告，我們本來是規劃讓計程車的班次密一點。

林議員富寶：

你們以前都是計程車，這個我知道。

交通局運輸管理科黃科長信穎：

我們現在的規劃，可能還沒有跟溫泉業者說明，我們再來討論一下。

林議員富寶：

你如果用計程車，我從旗山開車都開到六龜了，我為什麼還要搭計程車，我就直接開到新開就好了。我都已經從市區開到六龜了，我就直接開到新開就好了，又何必跑去搭計程車。你的計程車是要給六龜居民坐的吧？

交通局運輸管理科黃科長信穎：

還要服務外地的客人。如果是這樣，我們有兩個方案，我們再跟溫泉業者討論一下。因為公車班次可能沒辦法那麼多，如果業者認為用公車專車比較好，我們就用專車來走。

林議員富寶：

你們不必排那麼多，說真的，你們只要把進出的時間點提供給想泡溫泉的人，他們自己就會去配合。〔好。〕我那天去的時候，他們也在說，他們也不想開車開那麼累，而且大家開了十幾輛轎車，停車又很佔空間。當時是你們溫股長有跟他們做一個溝通，也承諾如果真的需要，會做一個計畫。但是我現在問起來，你們從頭到尾都沒有計畫。現在是什麼時候了，已經快到了，你們都還沒有計畫。你們的公文寫得很清楚，5月14日，你們寫得很清楚，但是到現在都沒動靜。業者當作你們已經承諾了，我早上過去，他們還問我何時要實施。我現在問一問，才知道你們一點計畫都沒有。好啦，你請坐，你私下看怎麼處理，我只剩5分鐘。

再來有關捷運，我看這應該是假新聞，我在群組看到這個，覺得政府花那麼多錢做輕軌，卻被批評得很難聽，我們播放一下影片。

（影片播放開始）

旁白：相信大家對高雄輕軌一定不陌生，緩慢悠哉地開在海港邊，真是讓許多觀光客慕名前來。但是你知道嗎？第二階段的輕軌設計卻即將造成交通惡化，高雄輕軌即將經過大順路與美術館段人口稠密區，輕軌軌道將醜陋的橫在路中間，兩側高聳的路岩石硬生生地阻隔了都市文明。這部觀光用小火車將以龜速駛進你我的日常生活圈。政府好不容易花了1,000億，我們終於盼到了鐵路地下化，現在卻愚蠢的在交通繁忙市區築起了另一條鐵路，被分隔兩邊的車道全線取消緩衝車道，只剩單線道讓汽機車一起冒險，貨運司機與垃圾車也變成移動式的路障。

（影片播放結束）

政府好意編那麼多的預算，但是網路卻講得那麼難聽，我要問一下局長，它所寫的是真新聞還是假新聞，請局長答復一下。

捷運工程局吳局長義隆：

這個影片之前就出來了，主要是我們那一條路的寬度才20米寬，而我們把

輕軌放在中間。他們所講的這些，我們有去說明好多次，但是民衆還是有很大的疑慮。在這麼多的疑慮之下，許市長有指示史副市長，就是說針對民衆疑慮的部分逐段詳細檢討，檢討之後我們有提出五大方案，五大放心方案就是針對原先 20 米寬的路，以及他們擔心的十項訴求，我們全部都解決，所以這個影片是在提出五大方案之前就出來的，我們提出五大放心方案之後，他們十大訴求解決之後，其實這些問題就不存在了。也就是本來就不存在，經過我們調整之後更符合他們的訴求，他們也放心了。

林議員富寶：

配套 OK 了嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

是，因為要讓他們知道，我們也印了 5 萬份 DM 發給周邊附近的居民。另外我們也有做一個模擬動畫，針對未來輕軌是怎麼行駛，我們也把它放在 Youtube 上面，裡面講得非常清楚，當時史副市長也召集大家開記者會，向民衆做一個說明，這個影片是之前就拍的。

林議員富寶：

對，現在還在四處傳播。

捷運工程局吳局長義隆：

所以後續我們針對這些發新聞稿，網路傳的內容我們逐步逐項做說明。

林議員富寶：

不是啦！現在傳得那麼難聽，政府也花錢了，政府也釋出很大的善意，配套也做好了，也做出一一改善的措施，為什麼在敏感時刻還傳出那麼多負面消息。

捷運工程局吳局長義隆：

這部分我們會跟新聞局聯絡。

林議員富寶：

是不是配套措施做的不夠呢？

捷運工程局吳局長義隆：

後續部分看要怎麼處理，我們會再跟新聞局討論。

林議員富寶：

政府的好意，爭取那麼多經費，在交通方面付出那麼多心血，雖然一開始的計畫有一點瑕疵，但是聽你們說，市政府也相當有誠意，已經將鄉親的疑慮解決了。

捷運工程局吳局長義隆：

已經都解決了。

林議員富寶：

你們把步道的停車位都剔除了，加寬車道，你們怎麼不大肆宣傳呢？

捷運工程局吳局長義隆：

有啊！我們有做 5 萬份 DM 宣傳，區公所也發給沿線的居民了。

林議員富寶：

你們捷運局可能比較不勤勞，可以在群組裡面傳播，或是在群組裡面解釋一下。

捷運工程局吳局長義隆：

好，這部分我們再加強。

林議員富寶：

稍微解釋一下，不要一味的抹黑，寫得非常難聽，我覺得很奇怪，政府已經花這麼多錢了，我剛剛聽你說，政府已經非常有誠意了，也都改善好了，配套也都 OK 了，也跟居民溝通了，爲什麼還要再傳這些我實在想不通？我相信這是一個非常敏感的時刻，既然他們要亂傳沒關係，因爲言論自由，我今天看到自由時報報導，國安會開始要把這個假新聞做一個處理，國安會已經有這個動作了。不是啦！政府的好意，而且也改善了…。〔是。〕

主席（吳議員益政）：

休息 10 分鐘。（敲槌）

繼續開會。（敲槌）下一位請張議員漢忠質詢。

張議員漢忠：

我藉質詢的時間提醒交通局，局長，我先說一個案例，這個案例在未來有可能會再發生，但是在未來發生的過程中，先讓交通局相關單位來了解，還原真相。東南客運有一位司機，當然東南客運是服務市民的交通工具，司機辛苦服務市民交通方面的問題。在服務的過程中，乘客在搭乘過程中，可能因爲某種情形而產生誤會，無論是司機或乘客，搭乘時無意中都會產生誤會，是什麼情況我們不知道、也不了解，可能在過程中產生了不愉快，所以乘客就咬司機，司機被乘客咬了之後，正常反映一定是推開，任何人受到攻擊，一定先防身，假設司機在開車當中，招到突如其來的攻擊，是不是會造成交通重大事故，當時車子有沒有在行駛我不是很清楚，如果有行駛，這種情況是非常嚴重的，因爲開車當中突然有人攻擊，可能無法掌控方向盤而發生交通事故，我現在並不知道當下司機是否在行駛中，但據我了解，乘客咬了司機，當然司機的反應就是推開，但乘客卻說造成他的損失及傷害。

我要告訴局長，因爲車子都有行車紀錄器，事情發生的前因後果可以調閱行車紀錄器就可以了解，看發生這事件的因果關係是如何？我們不能因爲一方之詞去處分另一方，未來在大高雄類似這樣的案件一定會發生，因爲公車非常

多、乘客也非常多，未來類似這樣的案件一定還會再發生，但是我們要如何正確處理？局長，未來發生類似這種案件，我們不能只聽一面之詞，應該很公平的將行車紀錄器調閱出來，從頭到尾仔細觀看，看是如何發生的。這位司機這麼辛苦在為大高雄市民服務，乘客也是服務的對象，公車及市政府的服務品質是我們努力的方向，但是偶爾會發生這樣的案件，事先無法預估，但是要怎麼防患未來類似的事件再發生？發生之後要怎麼樣將這個事件還原到最正確？局長，是不是可以朝這個方向努力？

交通局黃代理局長萬發：

東南客運紅 7 司機有下車跟乘客發生揪扯，這件事情我們局裡面已經獲報，往後我們會依照張議員剛剛的建議，我們會去檢視車內的影像，還原整個事件，看是哪一方的錯誤，我們會做適當的處理。

張議員漢忠：

局長，我向你建議，假設司機是態度上面的不好，我們都可以處理，但是什麼情形之下產生這樣的態度，要把行車紀錄器調出來看，是非對錯我要拜託局長，未來這樣的事件還是會再發生，但是我們不能讓非常優良的司機無辜被冤枉，我要拜託局長，將來要如何鼓勵司機，讓乘客留下好的印象，這是我的期待，未來要這樣做。

交通局黃代理局長萬發：

是，我們會做適當的處理。

張議員漢忠：

局長請坐。第二點，局長或交通局都很清楚汽車霸佔停車位的事情，整個大高雄市霸佔停車位的情形很多，怎麼樣解決霸佔停車位的情形？因為在車位有限情形之下，沒在使用的汽車霸佔停車位，交通局是不是有一套辦法，收費員針對沒有行駛的汽車真的霸佔停車位去做了解，因為長期佔用會造成住戶及百姓的停車權益受損，沒有停車位可以使用，是不是有一套辦法？請局長或科長答復，針對佔用車位該如何處理的方向。

主席（吳議員益政）：

科長請答復。

交通局停車管理中心許主任晉嘉：

謝謝議員關心，針對路邊停車格汽車長期佔用的部分，事實上我們平常都有要求路邊收費服務員針對這輛汽車加強通報以外，我們從整個開單的紀錄裡面可以定期去做軌跡的比對，如果同一個車輛在同一個格位停放超過一段時間以上，我們會派員去做蒐證的動作，做進一步的處理。

張議員漢忠：

科長，你說要超過幾天？

交通局停車管理中心許主任晉嘉：

長期佔用部分，自治條例規定是 15 天。

張議員漢忠：

因為佔用時間規定是 15 天，假設車主 14 天之後開走，半天之後再來佔用，有沒有這種情況呢？

交通局停車管理中心許主任晉嘉：

這部分我們會做現場的採證。

張議員漢忠：

科長，你應該知道我說的意思，人家說「上有政策、下有對策」，你們訂出來的辦法，但是人民也可以找出漏洞破解你們的規定，他可以停放十四天半，然後開到別的地方停，之後再開回來，有這種情況嗎？

交通局停車管理中心許主任晉嘉：

向議員報告，我們的認定是以停放同一個停車位，如果他有移開再回來，我們還是會以 15 天長期佔用的方式去處理。

張議員漢忠：

科長，我要提醒的是，外面的停車格真的有限，不要讓停車格的功能沒辦法發揮出來，我的意思是這樣，科長請坐。

捷運局長，我上次向你請教捷運黃線，你說 116 年可以完工，但是我要提醒局長一點，因為未來黃線全部地下化，沒有跑在路面上的，但是施工之前是不是可以探測相關的地段會不會影響工期，譬如捷運開挖時會遇到各種狀況，可能挖到砂石地或是挖到不好施工的地段，是不是有這種技術能夠防止未來的工程進行。因為預計完工日是 116 年，但是如果遇到這種情形可能就會延宕，局長，是不是可以事先探測地下的狀況，以免之前的狀況又發生，是不是有這種功能可以事先探測這個地帶，讓這個地段可以順利進行開挖，局長請答復。

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

感謝張議員的提醒，因為過去橘線施工有遭遇到地質的問題，這些其實都已經有經驗了。另外，黃線的運作，我們有不同的階段，不同的階段有不同的鑽探和地質調查，所以會針對鑽探和地質調查的部分做分析，分析之後才能針對潛盾、明挖需要的結構及相關的安全部分去做處理，所以這部分不會有問題，不會影響整個工期，因為第一，我們有過去的經驗，第二，我們依照不同的工期有不同的地質調查，所以不同的相關設計都要依照地質調查來達成。

張議員漢忠：

局長，其實我會再提醒局長，因為大型公共建設偶爾會碰到這種事件，譬如鐵路地下化，預定完工時間就有延宕。我的意思是，我們要事先去了解地質會不會延宕工程，鐵路地下化很早就說要通車，但是到現在還未完全通車，有可能是地上物或地下物影響工程進度，所以我提醒局長要防止這種情況發生的可能。

捷運工程局吳局長義隆：

是，但是在整體規劃裡面都會納入執行的部分。

張議員漢忠：

謝謝局長，以上。

主席（吳議員益政）：

謝謝鳳山區張議員漢忠的質詢，下一位是鳳山區蘇議員炎城質詢。

蘇議員炎城：

首先就教觀光局，鳳山區開發得很早，舊部落大概在民國 28 年至 32 年就開發了，保留許多古老建築與地方特色美食，大眾運輸方便，搭火車、捷運、公車皆可到達，發展觀光的潛力無窮。但是在原高雄縣時代有一條觀光路線，從鳳山國小到打鐵街再到龍山寺有一個古蹟，從光遠路 312 巷進去就是以前的地瓜市場、公賣局都在那裡。城隍廟那裡有一個古蹟，之後繞一圈到曹公圳還有一些古堡，這些都是歷史性的建築，但是以前的建物都已經毀損了，現在再重整，說實在的這是一條觀光路線，以前高雄縣結合寺廟，包括仙公廟、天公廟，可以循著宗教、古蹟路線來推展觀光，但是這一段時間，聽說都逐漸沒落了，我們是不是可以再恢復，來做這方面的處理。第二點，非常恭喜觀光局，聽說在高雄縣花了兩千多萬，去挖六龜的溫泉挖不到，之後合併之後，觀光局花少少的費用，去挖到溫泉頭。但是挖到溫泉頭之後，或許是法令沒有鬆綁，所以變成溫泉業者，雖然漸漸已經有使用了，但是已經經過數十年了，有申請通過的也沒有幾家，興辦事業還在申請中。所以怎麼加速讓這些業者可以趕快來營運，來帶動六龜這邊的觀光事業，再過來就是六龜這邊有很多露營區，這個露營區因為我們都沒有去輔導它合法化，現在查到就是要開罰單。我知道在星期六、星期天人潮是非常多，那為什麼有這麼好的地方，有人要去那裡露營，為什麼我們不去輔導它合法化呢？觀光局是不是有需要做這方面的處理？

再來就是觀光局，外國人要來台灣觀光，以前我們都是雞蛋放在同一個籃子裡，都是靠大陸，現在大陸因為政治的問題，他就不要來了，不要來的情形之下，你看我們百業蕭條，旅社也好、吃的也好，當然就會沒落下去。沒落下去我們也知道觀光局開放各國，來分散這些客源，到目前為止也已經有起色了。

我覺得這是早就要做的事情，太集中在一個地方，後面帶來的就是這種後果，所以當然是過渡時期，有陣痛。當然業者也因為大陸的杯葛，生意無法有起色的時候，也是有很多怨言，但是用漸進的方式，本席也覺得這個有在改善了。所以我們可以再加強腳步，台灣可以拿到國際宜居的城市，可以拿到第一名，說實話我們也有這個行情去大力的推廣。讓國際知道我們台灣，治安好、居住好、小吃好、費用省，可以把台灣推銷出去，我相信觀光局應該朝這方面來努力加強。

再過來澄清湖傳習齋的運動器材，也非常感謝曾姿雯局長在這裡做這些運動器材。局長你看一下好嗎？我們說實在的，做這些效果是真的很好，因為這裡都是一些長輩，也感謝副局長去會勘好幾次，局長也去會勘好幾次。這個做起來之後，就是澄清湖那些運動的長輩，真的讚不絕口的，它原本的器材差不多都四、五十年了，單槓還是用木頭做的，木頭做的會斷掉，斷掉之後還用繩子綁起來，真的是很落伍。之後這些新的器材進去，可以提供給這些長輩，家裡若有父母親他們要出去運動，真的是非常好。我們都好言勸他們出去，他們自動的 4 點就去那裡報到，六、七點才出來，真的是不簡單。所以他們也是非常感謝曾局長，可以建設這些運動器材，讓他們受用無窮，那些長輩要我來跟曾局長說謝謝，感謝你，謝謝。

再過來就是高雄市市民要進去澄清湖，只要拿身分證就免費用，但是我們有一筆 9,000 萬的跟一筆 3,000 萬的費用在建設澄清湖，有這些費用，所以現在澄清湖建設得煥然一新。現在比較像是遊覽地區，你看外面蓋那一間廁所，人家說是六星級的，我說是七星級的，真的蓋得非常漂亮，有藝術氣息，所以這也是觀光局這些同仁，有認真用心去規劃，才能做出這麼好的東西出來。但是本席還要跟你建議的，裡面還有兩處還沒有做的，你做那一座，目前還有一條溝，那條已經做好了，現在就是從大門進去，左邊一條小路進去，那裡有一個廁所，那個廁所非常不好。還有傳習齋，現在使用的傳習齋這裡，這裡也有一個廁所，那個廁所也是很不好了，我們是不是所有的建設做得那麼好了，這兩座廁所看有沒有經費，請一併將它處理好。我相信澄清湖包括廁所、包括步道，步道是部分沒有做而已，其他都完成了。真的不簡單，1 億 2,000 萬可以做那些工作，確實不簡單，本席予以肯定，這兩座廁所後續是不是可以繼續來將它完成。

本市捷運黃線規劃的進度如何？捷運局局長，說實在的，你接捷運局局長以後，在整個業務各方面，本席也是予以肯定，當然以前捷運在蓋的過程中風風雨雨，鬧到要抗爭要做什麼這樣，也終於完成了。但是現在好不容易在前瞻基礎建設爭取經費，來做這條捷運黃線，這個黃線就跟我們鳳山區有關係了。它

從前鎮區公所進來，從前鎮河過來就是五甲三路，五甲三路過來走南京路，南京路之後走國泰路，國泰路之後轉到澄清路，澄清路就到大埤路，再到神農路去。本席有幾個問題要請教，何時要動工、何時可以完成？這些車站經過鳳山，是要經過哪幾個車站？是不是人口集中的地方，讓我們鳳山區的市民，可以就近、方便，來搭乘這個捷運黃線，請局長回答。

捷運工程局吳局長義隆：

感謝主席、感謝議員。我們黃線的部分，前瞻基礎建設計畫裡面，特別預算裡面都編了，就是依照我們的進度都有編了預算，所以這個一定是要執行的。現在我們在這個執行過程裡面，第一個要面對的就是計畫要經過中央核定。現在的計畫，我們可行性的部分在 9 月 12 號交通部已經過了，過了之後我們也已經修整完了，現在等交通部的紀錄給我們，就報上去交通部轉給行政院。現在可行性過了之後，我們就要進行綜合規劃，綜合規劃的部分。

蘇議員炎城：

本席要了解的是何時可以施工、何時可以完工，車站設在哪裡？

捷運工程局吳局長義隆：

現在我們預計這些行政程序，因為綜合計畫通過，還要再進行環境影響評估，還有都市計畫變更調整，完成之後還有基本設計，預計 109 年會動工。所以我們預計 109 年動工之後，116 年可以完工，之後我們就通車。

蘇議員炎城：

車站在鳳山要設在哪裡？

捷運工程局吳局長義隆：

車站的部分在鳳山這裡總共有 7 個。

蘇議員炎城：

地點呢？

捷運工程局吳局長義隆：

全部繞一圈之後我們有 23 站。

蘇議員炎城：

你那個資料補給我。〔好。〕你請坐。交通局，我現在要請問你一件事情，當然我對你們很肯定，你們棋盤式公車以外，區區有公車，之後還有大眾運輸轉運站，我告訴你做得很好。尤其停管中心主任，包括黎先生，對這些停車位的規劃很認真，尤其黎先生很認真電話一到就馬上出來處理。一些科長也不錯，你雖然是代理局長，但是你有這些部屬幫著你，你就妥當了，你都不會辛苦到。本席要了解的是什麼事情呢？本席要了解的是鳳山大眾運輸的轉運站，因為轉運站總共有 4 個，岡山一個、小港一個、鳳山一個、旗山一個。但是鳳

山這個轉運站，你們是要結合之前的國父紀念館，拆掉了現在變成平地，那裡都市計畫通盤檢討已經變更為 2-5 商業區。但是我聽說現在有一個計畫，就是要將這個轉運站設計進去，跟這個商業區共同開發，以後這個車站就是在裡面了，車子就從裡面進去跟出來。裡面包括可以做商圈、做百貨公司做設計什麼的，一系列的美食，是不是這樣？對此我要了解的是，這個計畫何時會做？何時會完成？請代理局長回答。

交通局黃代理局長萬發：

大眾轉運站的話，目前我們是整個跟捷運局那邊的用地是做整體的規劃，那目前還在規劃中，還沒有具體的方案出來。

蘇議員炎城：

你們這個計畫很久了，還規劃中，就我知道的將近一年了，是這樣嗎？

交通局黃代理局長萬發：

目前是捷運局他們在做主體的規劃。

蘇議員炎城：

很久之前就在規劃了，那何時可以做，因為這個是影響到我們鳳山的發展，那裡趕快做起來就有一個新商圈，是不是這樣？請回答。

交通局黃代理局長萬發：

我們再了解看看，因為整個主體不是我們在做規劃的。

蘇議員炎城：

好，請坐，你書面答復我。觀光局局長，你可不可以回答我溫泉旅館合法化。

觀光局曾局長姿雯：

鳳山的部分我們目前已經有兩條路線，我們都一直在行銷，包括在高雄旅遊網跟旅行社的合作。因為鳳山是一個有豐富古城資源的地方，所以包括宗教、軍事、眷村、美食，這都是我們鳳山值得推廣的。未來大東文化中心跟衛武營，這都是我們的新亮點，所以今年有辦一個自行車的遊程，整個後續我們會持續的去做一個行銷。所以在鳳山這個地方，不管是一日遊或者是搭配其他的遊程，要留下來過夜，在南進南出在高雄，都可以規劃進來，所以鳳山這個地方是很好玩的地方，這是第一個。

第二個，剛剛提到六龜溫泉旅館合法化的問題，其實當時縣市合併以後，來登記參加輔導小組裡面的有 14 家。14 家裡面我們完成的工作很多，包括興辦事業計畫全部通過，環境影響評估 14 家全部通過，水保計畫 14 家全部通過，聯合審查會 14 家也同意在核定範圍內去開發。但是目前我們最重要的問題就是土地的問題，因為那個土地是國財署的土地，所以目前可以完成用地變更編定，土地登記的有 6 家完成了，所以接下來就是進入它整個合法化。所以聽我

剛才講的就知道，這是一個非常漫長的過程，這裡面還牽涉到土地是要用租的，或者是委託它發展、委託它經營，或者是可以買賣。這裡面有滿多複雜的問題，我們也持續跟業者做很多的溝通，所以未來合法化的程序，會持續再跟六龜的業者，來幫忙他們。尤其來到這個地方，剛才主席也有講到，來這裡若是爲了要泡湯，一定要有一個合法的，而且要很有特色，可以吸引大家來這裡泡湯的地方，一個舒適的環境，所以這個部分我們後續會再繼續做努力。

另外關於露營的問題，露營這個部分我剛剛有提到，就是露營區的部分都分屬各個不同的單位在管理，所以雖然中央交通部觀光局，它有定了一個溫泉管理的要點。但是這個要點裡面所提到的，還是回歸各事業目的主管機關，譬如說我的土地有沒有水保的問題，我的土地有沒有違反區域計畫法的問題，這些都必須要由各個主管單位來做一個認定。但是我們也認爲說，手上其實已經有溫泉的場域，我們手上有一些資料跟名單。所以我們也願意跨局處，由高雄市政府所有的局處，大家一起來協助他們做一個檢視，希望能夠朝一個又合法、又安全，讓民衆去玩得安心的地方。所以這個部分未來是不是要有一個單行法規，我也認爲這個是可以討論的。

另外剛才講到陸客減少，我們開始多元的去開拓各個國家的客源，這個部分我們持續都有在做。就希望能夠，包括東北亞的日、韓，東南亞很多的國家，也可以看到成績都還不錯。我們到今年的上半年跟去年的上半年相比，我們的遊客增加了 9.36%，大概接近 32 萬人。所以也希望未來，雖然陸客還是在所有的客源裡面是最多的，不過我們現在其他國家客源的開拓，尤其是在日本、韓國，我們也希望未來能夠增加。

至於澄清湖這一期的約定，到明年的 9 月又要議約議新約，若是市政府要開放免費入園，一定要跟澄清湖自來水公司議約。所以剛才議員所說的那些事情，我們會跟自來水公司去討論，就是將它放進去明年議的新約裡面要去改善的工程。以上跟議員做這些報告，謝謝。〔…。〕

主席（吳議員益政）：

謝謝蘇議員炎城，接下來請黃議員香菽。

黃議員香菽：

剛才本席聽到觀光局局長提到，鳳山是一個很好玩的地方，其實我滿羨慕的。爲什麼會這樣講呢？本席一直以來都非常關心高雄的交通跟高雄的觀光，但是大家都知道，交通就是整個城市要發展最重要的點，當然交通運輸的建設又是帶動城市的發展跟經濟發展的先鋒。有好的交通建設，不但能夠帶動我們的經濟發展以外，最主要的我們觀光的發展也是絕對是能夠帶動的。爲什麼我會講到局長說，鳳山是一個很好玩的地方，因爲我記得，我一直跟局長在前幾

個會期都有去討論到，我覺得我們高雄缺少了特色的景點，尤其在三民區。其實我有去翻了這一次的業務報告，業務報告裡面，其實我看到的就是除了一些我們推廣的特色活動以外，裡面的特色景點也只增加了一個崗山之眼。金獅湖的蝴蝶生態風景區，其實這個是本來就有的，只不過觀光局有多編了預算去加以美化，去做得比較漂亮一點。可是我還是覺得三民區除了這些以外，還有哪裡可以去玩？其實很多朋友來到高雄，來到三民區跟香菽問說，香菽，請問一下三民區除了金獅湖可以去，那另外還有哪裡可以去？我能夠講的，愛河，然後中都濕地。但是他們真正想要來的是這些地方嗎？我覺得應該不是。所以我一直在跟局長講的就是說，三民區能不能再增加更多的特色景點，讓其他地區的民衆來到三民，來到我們高雄可以看更多的地方。當然我覺得高雄的整體環境是一個非常好的地方，因為我們的交通非常的便利。我們有港口、國際機場、高鐵、火車，還有捷運，甚至我們的大眾運輸也非常的便利，當然還有高速公路國 1、國 10 和國 3，四通八達的交通，其實這點來講對於觀光就是最好的發展。高雄有山有海，也有觀光風景區，也有遊樂場，也有五星級和六星級的飯店，但是爲什麼近幾年來我覺得高雄的觀光產業好像沒有變得比較好。

剛才局長有提到近半年來可以看到來觀光的遊客人數，依舊還是大陸客居多。我知道我們的中央政府交通部在前一陣子，爲了振興中南部的觀光產業，所以去做了一個補助的動作。就是加碼東南亞，除了菲律賓以外的境外包機來台的獎助金額。我想要針對這一點請教局長，你認爲這一點對於高雄的觀光產業有幫助嗎？局長請回答。

觀光局曾局長姿雯：

感謝黃議員對觀光的關心，這部分其實我們一直在努力，剛剛議員提到的包機補助，這個部分有去跟中央爭取，大家都知道有南北兩個門戶，一個是桃園機場，一個是高雄機場。高雄有一個國際機場，可是我們的航班和航線其實遠遠比不上桃園機場，這一點我們一直不斷的在努力。但是我們有很多航點必須去開發，很多航線必須去開發，所以在這個狀況之下，我們會鼓勵旅行業者，在還沒有定期班機之前，要用包機的方式。所以我們就去跟中央爭取要有差別補助，不要在桃園的補助，與高雄的補助一樣，這樣沒有鼓勵的效果。我們希望能夠包裝，不管南進北出或北進南出，中進南出或南進中出，或者南進南出，我們都希望包機補助的部分能夠提升，所以這個部分是我們有去跟中央爭取的。當然一直靠補助也不是辦法，但是如果把人帶進來，尤其是我們高雄，在行銷的時候常常都說高雄人很熱情，高雄很有特色。可是當我們這樣去行銷的時候，通常沒有來過的人不知道我們在講什麼。所以如果讓人能夠進來，感覺到高雄的熱情，感覺到高雄的便利，還有高雄的美麗，其實口碑行銷比什麼行

銷都來得更好。我想這個部分也是我們一直在努力的，譬如說部落客、網紅、踩線團，還有包括包機補助的部分，我們也希望能夠有一定的成效。所以剛剛議員問我會不會有效果，我認為它會有一定的效果，但是效果是不是很大，當然我們後續還要做很多的努力。

黃議員香菽：

我想因為這個補助的辦法針對的也就是東南亞的客源，但是其實在你這一份資料裡面，東南亞的客源在近半年來，增加的不是非常多，增加的並不是大幅度的成長。你既然要去做這個補助，但是人數卻沒有大幅度的成長，我覺得有點可惜。而且最主要的是，如果高雄是這樣一個漂亮的城市，我們都認為高雄很漂亮，高雄是一個幸福的城市，如果高雄這樣一個漂亮的城市需要靠補助，人家才願意來的話，難道不覺得可惜嗎？我覺得這是我們應該要好好去想一想的。而且我有看到一份報導，就針對旅客在台的消費，我們看得出來旅客在台的消費，新南向 18 國，也就是東南亞的部分，在每天總支出額和購物費用上，其實都是相對偏低的。我們還是要想辦法把過去的，除了陸客以外，能夠把陸客找回來，再去開拓新的客源，我覺得這才是我們應該要做的。我覺得與其我們花大錢去想辦法補助，倒不如好好想一想，這些費用是不是能夠做一些新興的觀光景點，能夠做一些讓人家去到那裡都知道高雄有這樣的地方，讓大家認為到了台灣就一定要去高雄。我想要講的是，其實我們鄰近也有許多的國家，像日本、韓國這些地方也並不需要任何的補助，不用去補助旅客去旅遊的機票費用，或是要包機讓旅客去，也有很多人會去，很多旅客都是去好幾次，幾乎每年都會再去的，我覺得這是我們應該要走的方向。剩下最後這幾個月，我也希望局長能夠把任期中所有的經驗，好的經驗也好，壞的經驗也好，能夠把這些經驗交給下一任接任的觀光局長，讓我們高雄的觀光能夠真正愈來愈好。拜託局長，謝謝。

接下來我要針對交通問題請教交通局，高雄鐵路地下化即將在 10 月 14 日順利通車。在通車之後，我們能夠想像到最嚴重的是未來要拆除陸橋之後的交通問題。因為其實在即將拆除的陸橋裡面，有三個陸橋優先規劃拆除的是自立橋、自強橋和大順陸橋，都是直接影響到三民區對外的聯外交通。所以我要請問交通局長，針對這一點你是不是有跟我們的工務局在即將拆除之後，有做一些可行性的評估，或是交通的評估，包括改道要怎麼走，你是不是有做好這樣的報告了？可不可以跟市民朋友說明一下，謝謝。

交通局黃代理局長萬發：

連通的立體設施拆除，我們分為第一階段和第二階段，第一階段大部分要拆除的陸橋都已經送到局裡面的管考小組審議通過，就是交維計畫，將來要怎麼

維持替代道路，要怎麼指揮，陸橋拆除的時候應該要怎麼做？那個部分的計畫都已經審查通過了。

黃議員香菽：

局長，我請問一下，因為大順陸橋和自強陸橋的距離並不遠，還有自立陸橋也距離不遠，這三座陸橋其實都會通過九如路，針對九如路未來的交通，其實這是嚴重的問題，因為九如路是三民區最重要的道路。你在拆除的時候有想過未來要怎麼走嗎？你應該跟市民朋友報告，甚至你們也應該要去做好相關的配套措施。否則陸橋也即將要拆除了，在今年年底一定會拆除，所以你到現在都還沒有跟市民朋友說明未來要怎麼走，其實已經來不及了。所以我希望局長能不能說明未來這三座陸橋在拆除的時候，市民朋友應該要如何通行？

交通局黃代理局長萬發：

跟黃議員報告，因為拆除的時候交通維持計畫我們已經審查通過了，至於真正拆除的日期可能還沒有那麼快，因為我們還沒有接到拆除的通知。至於拆除的時候，我們會請他們在拆除之前跟地方做一個說明會，將來…。

黃議員香菽：

10月14日要通車了。

交通局黃代理局長萬發：

只是下地而已。

黃議員香菽：

下地以後的一個月後要去做拆除的動作，你們現在都還沒有跟周邊的居民去做討論嗎？

交通局黃代理局長萬發：

跟黃議員報告，你看到的書面資料只是資料，應該還沒有那麼快拆除，據我所知還沒有那麼快拆除陸橋。

黃議員香菽：

應該沒有那麼快拆陸橋，那什麼時候會拆，你們現在也沒有一個完整的計畫嗎？

交通局黃代理局長萬發：

因為我們都還不曉得拆除的單位，因為拆除陸橋有些是鐵道局要拆的，有些是我們負責拆的。

黃議員香菽：

中博高架橋是鐵道局要拆的，但是大順陸橋、自強陸橋以及自立陸橋都是由我們工務局拆的…。

交通局黃代理局長萬發：

目前是還沒有接到他們要拆的通知，這個部分我們一定會要求，會跟當地做個說明，當初…。

黃議員香菽：

現在外面的民衆都在講，年底這三座陸橋就可以完全拆除，結果你們現在連交通怎麼通行和未來的交維計畫都不知道。

交通局黃代理局長萬發：

交維計畫有，它都已經有提出來了。

黃議員香菽：

有送了交維計畫以後，你就會有替代道路了，〔對。〕替代道路是哪裡？拆除這三條的替代道路在哪裡？

交通局黃代理局長萬發：

你說大順路是不是？

黃議員香菽：

大順陸橋、自強陸橋、自立陸橋，這個都是第一階段要拆除的。

交通局黃代理局長萬發：

我們拆的時候不會同時來施工，一定會有優先順序，雖然是第一階段，但是我們不會 3 座陸橋同時拆。

黃議員香菽：

對，但是這三座陸橋卻都是有經過九如路，有經過九如路就代表九如路會有非常長的一段時間是交通黑暗期，你們難道都沒有去做過評估嗎？

交通局黃代理局長萬發：

在整個維持計畫裡，因為我們都有討論過怎麼做疏導，然後維持半半施工，這個我們都有來做。當然在施工期間，會有一陣子大家對交通比較不方便，我們都會盡量透過交維措施來減少這樣的衝擊。

黃議員香菽：

好，局長，我還要講的是，這一個你們應該要趕快下去做，其實現在時間也很緊迫了。因為你們當初跟民衆講的，當然是因為鐵工局整個工程延宕的關係，所以造成陸橋到現在還沒有拆，不然原本鐵工局是預計 8 月鐵路就要全面地下化了，但是現在延到 10 月 14 日。當然他們延宕的關係，造成本來陸橋在年底前要全部拆除的，現在可能沒有辦法完成，但是前置作業你們也應該要做到最好才對。

此外，我要請教的是，鐵路沿線地下化以後，我們有很多停車空間沒有了，甚至到正義路附近的正義平交道那裡有一條路不知道是正義路幾巷，那個地方原本道路的寬度會縮減，所以造成那個地方原本的停車空間就沒有了。請教交

通局，在沿線是不是有去設置其他的停車空間，讓周邊的居民去停車使用？

交通局黃代理局長萬發：

跟黃議員報告，鳳山計畫裡，幾乎原來的停車位都是會維持。〔…〕對，在鳳山計畫幾乎都會維持。〔…〕我知道的計畫裡面，是沒有縮減。〔…〕台鐵正義站停車場，因為現在還沒有完工，這個部分再跟台鐵局來協商，未來整個接管單位我們會做適當處理。〔…〕因為不論他管還是我們管，市民還是都可以停車。〔…〕收費的話，我們是贊成要有收費機制。〔…〕這個我們會後再來協商。〔…〕是。

主席（吳議員益政）：

謝謝黃議員的質詢，會後請交通局再去跟黃議員協調停車場的相關事項。今天到這裡散會，明天上午 9 時繼續開會。（敲槌）