
拾參、交通部門業務質詢及答覆

一、第 2 屆第 1 次定期大會第 14 次會議

（中華民國 104 年 4 月 20 日上午 10 時 22 分）

交通部門業務質詢及答覆

主席（周議員玲玟）：

開始進行交通部門業務質詢，第一位質詢的是何議員權峰，請發言。

何議員權峰：

這幾張照片先給捷運局吳局長看一下，局長，這是哪裡你知道嗎？C4，這個呢？

主席（周議員玲玟）：

請局長直接和何議員對話。

捷運工程局吳局長義隆：

這個是在成功路上。

何議員權峰：

夢時代那裡，〔對。〕這個呢？

捷運工程局吳局長義隆：

也是在成功路上，台肥附近。

何議員權峰：

成功物流園區那裡，這個呢？

捷運工程局吳局長義隆：

這個也是在成功路上。

何議員權峰：

都是在夢時代那裡。看到這個我們都有一份感動，為什麼？高雄的輕軌歷經這麼多年的努力，第一階段的輕軌已經施工，現在接近完工的階段。這個就是 C3 站，前鎮之星站，算是特色的車站，這個看起來很漂亮、很感動。我們在媒體看到局長說，高雄輕軌因為氣爆的關係受到延宕，所以延到今年才會完成，預計暑假會來試營運，請局長說明。

捷運工程局吳局長義隆：

本來輕軌整體建設第一期的部分，完工就在今年年底，這一段受到氣爆影響的部分主要是在機廠，因為整個輕軌建設是廊帶的形式，所以當時也做了一些調整，輕軌機廠本身除了駐車區有受影響之外，其他主要是提供出來給重建工程推進的部分，所以整個工程完工我們的目標還是努力希望在今年可以完工。另外，因為九列車都已經進來了，同時進行相關的測試作業，我們希望可以就這些完成路段部分先行履勘，同時試營運。因為輕軌在台灣是屬於第一條，過去大眾運輸是 A 行路權，也就是它沒有路口，它是專有路權，但是輕軌不一樣，輕軌在路口部分是採 B 型路權，所以它會和相關的汽機車有交織的情形。我們希望藉由這次先行完工路段的部分，預計在暑假期間可以先行試營運，一方面可以做為未來整個環狀輕軌全線的調整，讓未來輕軌在高雄可以更為順遂的推行。

何議員權峰：

局長，暑假試營運你預計從哪裡到哪裡？

捷運工程局吳局長義隆：

試營運目前設定的目標是，完工的部分希望可以從機廠 C1 開始，一直到 C10，因為 C9 是國際旅運中心，國際旅運中心目前正在挖地下室，所以它屬於工區的範圍。另外，C10 是海洋流音中心，海洋流音中心目前正在加緊發包作業。因為 C9、C10 位處於工區，所以有可能會調整到 C8，也就是世貿站，我們希望開始，到了 C3 可以銜接紅線，紅線可以銜接到整個世貿這個區域。

何議員權峰：

如果在暑假試營運，可以提前體認高雄輕軌的便利性，局長剛才提到在和市民一般行車交通銜接上，我都樂觀其成。我請局長看這個的目的是，你剛才說希望可以從 C1 到 C8，接近完成的部分這個可能都來得及，不過你剛才看到這個，這個應該是 C1 到 C8 中間的路段，〔對。〕這個看起來還在鋪設，中間什麼都沒有，甚至連車站的站體都還看不到雛型。

捷運工程局吳局長義隆：

接下來 C5、C6、C7、C8 都是標準站，就是剛才何議員提示的部分，我們施作第一個要整個管群完成，接續下來要進行地改，何議員提示的這些就是管群，我們可以看到很多管線，這是管群的部分。管群一完成，現在正在進行地改的部分，地改一完成，接下來就開始進行鋪軌，鋪軌同時我們會進行車站的設置，車站相關的鋼料全部都已經在加工廠完成了。所以進行鋪軌同時就開始進行所有相關車站的設置，這些都是標準站，所以它可以同時並進，這個部分的期程我們在加速進行中。

何議員權峰：

局長，我今天不是和你討論工程的進度，讓你看這個是因為我們都期待在暑假可以試營運，我們看到這樣子的工地，也相信它可以完成，但是據我所知它應該都在日夜趕工當中，雖然輕軌捷運不像前一陣子台中所發生的意外，但是那個後來的解釋是因為趕工造成，所以我要提醒局長在這個部分，我們要求準時營運，甚至可以提早更好，但是我們不希望因為趕工而造成任何工安事故，這個部分局長可不可以保證？

捷運工程局吳局長義隆：

工安的部分市長一再提醒，沒有安全就沒有幸福，所以安全我們列為第一重要。相關的工安在我們 SOP 裡面都有去處理，在整個路廊段，包括管群和地改這些相關運作，雖然日夜趕工，但是會針對比較危險的部分在白天施作，晚上我們大部分是進行混凝土澆置作業，在所有運作過程裡面，監造一定要在場，同時會請監造針對他每一天管制作為的部分，我們隔天會進行開會討論，針對相關的工安我們會特別加強。我們一直要所有參與的團隊都要養成一個習慣，這個習慣建構完成之後，相關的安全問題就不至於產生台中這種情境。

何議員權峰：

你預計 8 月要試營運，C1，現在有可能到 C8，年底照計畫是第一階段全線通車，就是從 C1 到 C14。

捷運工程局吳局長義隆：

全線的部分是工程完工，因為它還要進行初勘和履勘，整個輕軌運作不像 BRT，BRT 是公路法；大捷法規定它一定要在系統安全無虞的情形之下，整個相關設施完成才可以通車。

何議員權峰：

我知道，但是時間應該離年底不久。

捷運工程局吳局長義隆：

明年初。

何議員權峰：

你提到，我們有請高捷公司針對未來水岸輕軌完成的營運相關規劃，水岸完成之後它是串聯夜市、夢時代、高雄展覽館、市圖、駁二到西子灣，就是水岸的沿線。你這邊有一些有列，其實有一些未來在亞洲新灣區即將完成，還沒列的，包含流行音樂中心，你剛才說在施工的旅運大樓，這個都是在水岸的沿線當中。明年開始營運之後，水岸沿線的試營運及客源有沒有做相關規劃？是委託高捷公司還是怎樣？請局長說明。

捷運工程局吳局長義隆：

未來的營運透過政府採購法是由高捷公司取得營運和維修輕軌的功能涵括

兩個部分，一個是串接亞洲新灣區所有重大建設部分，另一部分的功能其實就是強化我們整體密度，紅橘兩線裡面，希望藉由整個環狀輕軌，將這些運量可以帶流上來，所以捷運在我們整體分析裡面所有運量的變化，短期第一階段其實對運量的提升還是有限，因為這一部分主要還是串接所有觀光遊憩、水岸的發展以及亞洲新灣區的對外聯結，整個環狀輕軌銜接大順路，也就是配合鐵路地下化 106 年完工之後，整體的環狀輕軌串接完成之後，其實對於大眾運輸的轉乘，會有相當大的效益的提升。

何議員權峰：

你剛才還是有提到，要整個環狀輕軌沿線完成對整體的運量達成效益才有提升，未來如果二期可以完成的話，包含我們主席的服務處就在門口，那個很方便。所以我才會跟你說，你未來的那些營運量，可能要等到二期完成，才有辦法有比較顯著的提升，所以在第一階段完成之後的水岸觀光路線，你還是沒有回答到我剛剛問你請高捷做的相關規劃，有沒有比較細的東西，如果沒有，是不是可以會後再提供給本席。

捷運工程局吳局長義隆：

這一部分我們有，其實它有涵括很多，這一部分我們會提供，其實主要除了相關法令的規範之外，後續的經營管理維護、維修的部分也涵括在內，甚至未來這些相關的解說、招商、宣傳，因為輕軌畢竟在台灣還是屬於第一條。另外就是第二階段，目前也正在加速進行所有這些發包作業，預定在今年年底可以來完成發包。

何議員權峰：

你除了委託高捷公司這個部分以外，我看到觀光局許局長就坐在你的前面，有關這個部分，有沒有請觀光局做一些協助，譬如說我剛剛講的，有關夜市、夢時代，甚至駁二、西子灣，對高雄市政府來說這個都是不同局處的管轄，那我們剛剛的探討也提到，總不能第一階段完成之後，每天跟民衆說這是台灣第一個輕軌列車、這是無電線，然後大家搭乘很方便，可是大家好像是爲了觀光這個輕軌列車而去，我看這樣沒有辦法。所以除了高捷以外，是不是也可以請觀光局針對未來這個第一階段的輕軌完成之後，有關相關的景點，以及觀光局是不是可以透過市府裡面去做某種程度的整合，做一些類似觀光路線出來，請觀光局答覆。

主席（周議員玲玟）：

請觀光局許局長答覆。

觀光局許局長傳盛：

這個部分我們持續都有跟捷運公司、捷運局這邊來做連結。有關預計在暑假

通車的第一階段輕軌捷運，周邊的景點我們會比照現在在捷運紅橋兩線景點的規劃設計，特別爲了即將通車的這一段，設計一個新的旅遊地圖，讓各地的觀光客、慕名而來的，或者一般的市民朋友能夠知道，沿著新的輕軌附近有哪一些景點、有哪一些設計的觀光帶，這一部分我們跟捷運公司、捷運局這部分都有持續來聯繫。

何議員權峰：

你會做一些這邊路線的規劃，剛剛我們在看你的業務報告的時候，你也有提到，我不曉得那個是不是也是跟這個有關，在西子灣好像有要去做一個無障礙的那個什麼塔？

觀光局許局長傳盛：

我們稱之爲無障礙景觀塔。

何議員權峰：

對，那個不是出來就是西子灣嗎？這個跟水岸的捷運沿線的觀光景點有相關聯嗎？還是你要針對那個塔做一個比較明確的說明。

觀光局許局長傳盛：

好，謝謝何議員給我這個機會來跟我們大會和所有的市民朋友報告，關於這個我們預計的西子灣無障礙景觀塔，它是一個雛形，我們希望解決西子灣現在急迫的兩個問題。第一個，就是它的遊客量非常的多，導致於公廁不敷使用，它現在只有 7 個公廁，男廁 3 個、女廁 4 個，所以很多都大排長龍，而且造成公廁有異味，當地的遊客、民衆都有一些反映。第二個，就是西子灣的英國領事館，還有山下英國領事館的官邸這個部分，特別是山上的英國領事館，原本他們的官邸都要爬樓梯，大概有一百多階，這個對於很多的長輩、老人家，或者身心障礙的朋友來講，真的是非常得困難。因此他們對於到西子灣來講，沒有辦法上去非常的遺憾，也因爲這樣子，所以有很多的民衆表達，在好幾年前就希望市政府能夠評估蓋一個電梯，方便他們上去，這個是有關於無障礙設施的一個規劃，其實我們國家針對整個風景區，特別是像國家公園，現在內政部也有一個構想，它要在五年之內把所有的國家公園都無障礙化，這個挑戰當然也比我們更大，所以我們是結合這兩者，來建構一個無障礙的景觀電梯，這個部分底下會有更多的公廁，也有一個這樣子的電梯，方便身心障礙者、老人家，或者是幼童也能夠到西子灣的英國領事館，能夠整個俯瞰這麼漂亮的海景，是基於這樣的規劃所發想出來的一個構想。

何議員權峰：

局長，我記得在年初審今年度預算的時候，好像沒有看到這個。

觀光局許局長傳盛：

是，我們只是提出一個規劃構想，讓大家對於這樣子的一個新的建設，新的方案規劃，大家集思廣益，我想我們都是開放討論，大家對這樣的構想，我們有朝向對於自然的景觀盡量不要造成衝擊，或是符合當地的地景地貌，那最主要的目的是要建構一個無障礙設施，這是我們規劃這個方案…。

何議員權峰：

這個的規劃跟我記得你去年度有做一個 4 個纜車路線的規劃評估報告，是在一個大的計畫裡面。

觀光局許局長傳盛：

對，觀光局有請學者專家規劃，就是高雄旅遊新亮點，他們提出 10 大旅遊新亮點，其中有一個部分，就是西子灣的無障礙景觀電梯，另外當然還有跨港纜車，或是其它景觀的一個規劃和設計。

何議員權峰：

那個評估報告已經完成了嗎？

觀光局許局長傳盛：

已經完成了。

何議員權峰：

可不可以會後提供給本席？

觀光局許局長傳盛：

好，我請我們同仁提供一份給你參考。

何議員權峰：

因為我實在對纜車很有興趣，你知不知道 3 月的時候看到在東森，它有做一則新聞，甚至登到 85 大樓上面的平台上面，去做那一則新聞，而且它是跟民衆說，高雄纜車即將要搭建了，所以這個應該是還沒有定案，對不對？

觀光局許局長傳盛：

我們主觀的期待這個能夠很快的進入規劃設計階段，但是因為地是屬於這個港務公司所管轄。

何議員權峰：

我知道，我今天不是主要問你這個，其實都還沒有定案，都還在評估中，是不是？

觀光局許局長傳盛：

對，當然我們的規劃報告已經完成了，現在就是要跟地主單位來協調。

何議員權峰：

謝謝你，你會後再提供給我就好了。我最後還要回來請問吳局長。局長，這個是我們整個環狀輕軌捷運的路線圖，我們剛剛也討論到第一階段的水岸有關

觀光，都要請相關的觀光局來做整合也好，請高捷公司針對未來的營運來做一些處理也好，其實最主要的還是在於二期要趕快去動工。因為二期動工它的沿線經過很多包含苓雅區、三民區、左營區，甚至鼓山區的一些原本我們居民居住比較集中的地方，除了這個以外，當地居民也都很期待輕軌二期的動工，甚至它的完工，請局長在輕軌一期即將完成的最後階段之際，二期的規劃，以及二期什麼時候要發包、要動工，請局長也一併說明。

捷運工程局吳局長義隆：

二期部分我們是提前作業，也就是在今年底會辦理統包商的一個選商發包的作業，但是整個工程我們一定要配合 106 年底鐵路地下化，二期工程當時之所以會切成一、二期的部分，主要是受鐵路地下化的影響。所以鐵路地下化如果沒有完工，沒有辦法跑到地下的話，其實所有平面布設的部分是沒有辦法達成。所以我們預計今年發包，明年開始進行細部設計，接下來就配合鐵路地下化工程的部分，然後開始持續推進，整個工程完工會在 108 年底。

主席（周議員玲玟）：

延長 1 分鐘。

何議員權峰：

未來整個環狀輕軌，它何時動工，以及未來的施作，我們都會持續來關心。因為整個沿線有非常多的民衆，也非常關心輕軌二期什麼時候要動工、什麼時候會完成。我們也期待未來可以如吳局長所說的，在 108 年可以把紅、橘兩線跟環狀輕軌路線整個來完成，建置大高雄更便利的交通系統，謝謝。

主席（周議員玲玟）：

我先在這裡建議一下交通小組的各個局處，因為這幾年來每一次在交通部門質詢時，我們的議會同仁對高捷都有許多營運上的疑慮、建議，或是希望了解更多的營運計畫。但是礙於法令，高捷公司他可以不用到議事廳來備詢，這一點我們予以尊重。像今天下午議會同仁也有邀請他們來，我現在手上拿到一個公文，他們還是不克出席，這一點我們給予尊重。但是我希望 3 個局處的同仁可以幫我們一個忙，議會的同仁在這 2 天的交通小組，只要是提到有關高雄捷運需要的相關資料，或者跟各個局處有配合的業務，需要他們有文字或者書面上的資料或回答，可不可以協助我們，請他們都很完整的並且快速的具體回答我們各位同仁，這樣好不好？麻煩大家。

接下來請邱議員俊憲質詢。

邱議員俊憲：

4 月份的時候，媒體報紙刊登了一個新聞，也引發很多市民的討論，那個標題是寫：「西子灣將蓋天空之橋吸客」。媒體內容寫到說 800 坪的用地會有公

廁，以及等等相關設施，還會有一個高 35 公尺，10 層樓高的景觀高塔，還會建 60 到 80 公尺的空中天橋來連接山頂。這件事情其實在網路上，還有在一些在地的團體、環保團體都議論紛紛。剛剛何議員權峰也有提到，今年臨時會在審預算的時候，針對相關纜車的計畫，其實很多議員也很關心。今天在觀光局的報告裡面，看到在簡報的第 15 頁，有寫到西子灣無障礙景觀塔的計畫。然後在這本綠色的報告裡面我們還發現，原來去年 500 萬的預算是辦理旗津跨港、月世界、寶來藤枝、茂林四條纜車的路線，還有動物園、西子灣、308 高地三處俯瞰式的設施可行性評估，而且這個報告已經做好了。剛剛何議員權峰也有問到說，去年年底之前報告已經完成了，可是我們在小組審預算時間到這些的時候，其實這些訊息我們小組的議員都不知道。在這邊我利用一點點時間，局長你也利用一點點時間，媒體寫的跟我們實際上計畫的，到底出入有哪些？到底有沒有天空之橋，到底會不會有這麼大的量體？在一個已經非常多遊客、在當地居民還有中山大學的學生，其實對這些遊客有點是 overloading 的狀況之下，還要再多這麼多的量體在裡面嗎？局長你要不要利用一點時間，給你一個機會，你再解釋清楚一下好不好？

主席（周議員玲奴）：

請許局長說明。

觀光局許局長傳盛：

非常謝謝邱議員給我這個機會，我想應該要這樣說，我剛剛也有回答何議員，我們會有這樣的構想，最主要是針對於現在西子灣遊客反映的兩個問題。第一個，就是公廁不足。第二個，就是到山上的英國領事館一百多個階梯，很多的老人家，還有身心障礙者上不去，是要解決這兩個問題。在解決這兩個問題的同時，我們就設想說，是否能夠搭配當地的自然景觀，做一個跟西子灣以及中山大學有一個算是地標式的建築，是這樣規劃來的。這個是觀光局之前委託所有的學者專家，對於高雄市的未來五到十年之內的觀光願景的規劃，所提的一個俯瞰式設施中間的一部分，就是這樣的無障礙設施的景觀塔，是這樣的構想來推的。在推這個構想之前，我們的同仁也有跟當地的居民，還有業者、里長談這個構想，包括中山大學的校務單位。他們對於興建這個無障礙設施景觀塔，他們也表達如果市政府有這個構想，他們站在地主的單位也樂意跟我們一起來搭配。所以今天兩個問題可能會混在一起，是不是西子灣的陸客、遊客太多，所以不要再蓋。或者是說對當地居民的生活造成困擾，我想這是一個問題，我們幾個交通部門的單位會來好好的討論；至於整個西子灣的景區，需不需要這樣的無障礙設施，這個應該可以討論；包括我剛剛也有說明，我們的內政部針對國家風景區還有國家公園，其實也在要求在五年之內要完成無障礙設

施。我們要尊重身心障礙者、坐輪椅的人、不方便的人，他們也有這個權利可以到高處，像西子灣的英國領事館可以俯瞰整個漂亮的海景。在這個地方蓋，可能大家還有不同的意見，我們都可以開放討論，目前這個方案是預期，我們想在新的高雄觀光景點的規劃裡面，把這個放進來，大家這個部分來做一個討論。

邱議員俊憲：

主席，很多市民朋友，包括我們自己都有很多機會到國外去參訪一些比台灣更有歷史、更有長久的一些風味的地方，他們也有無障礙設施。可是他們把它設計得跟原本的地景、地貌融合得非常好，並不會因為要設置無障礙設施，把它變成是一個地景或是新的景點，這是一個很不應該的迷思。當然沒有人會去反對高雄這麼多好的風景區、觀光地點，需要一些更好的設施，讓一些行動比較不方便的長輩，或是身體比較不舒服的人，可以順利的到一些他們可以觀賞更好景色的地方。可是不代表我們要蓋一個 10 層樓這麼高的地景的電梯，或者是天空步道。為什麼會有這麼大反彈的聲音，這部分應該是局裡面或是市府要好好去思考。跨港纜車，我記得在謝長廷擔任市長的時候，2004 年全台灣第一次由地方政府主辦的參與式的討論，審議式的民主，就是針對跨港纜車進行很多討論，十年過去了，今天還在談跨港纜車，我們有繼續往前走嗎？我們有接納更多不同市民的意見嗎？為什麼柯 P 去年在台北市能夠選勝，就是因為公民的力量抬頭。在這件事情裡面我們看不到在地的參與、看不到其他的一些 NPO、NGO 團體的參與。剛剛局長你提的中山大學校務單位說是支持的，校務單位是幾個人？中山大學那麼多學生，他們的意見呢？我記得當初我還在中山大學念大學的時候，那時候捷運還在蓋，光一個捷運站要不要拉到中山大學的行政大樓前面，就鬧得滿城風雲了，到後來是決定不蓋到裡面去，只蓋到哈瑪星站。

我的意思是說，在一個這麼地質敏感、歷史那麼悠久，其實是很多人共同生活記憶的地方，要做任何的建設，地方都會歡迎。可是應該要有一個更審慎、更完整評估的方式，讓更多人參與在裡面。主席，跨港纜車十年前就說到現在了，真的，連一條線都還沒有看見，今年初在報紙上看到說觀光局又要蓋了，我們很高興要蓋了，但真的是要蓋了嗎？結果沒有啊！港務公司還是反對，這是很大的落差！十年過去了，我們還是在原地踏步，甚至往後走，其實這是很不好的一個狀況。西子灣那邊，本席做一些功課去了解之後，現況這樣子，局長我跟你報告，我是反對，非常反對。因為西子灣那邊、哈瑪星那邊，現在最需要的不是這個東西。每次到假日，甚至是平常日，那麼多遊覽車進去，那邊交通就打結了，不要說生活品質，連要進去上課都有困難。變成在哈瑪星、西

子灣一個這麼好的地方，既沒有品質，遊客又沒有產值，我們知道陸客的狀況，爲什麼那邊人那麼多？因爲不用門票。

主席（周議員玲玟）：

不用花錢。

邱議員俊憲：

不用花錢，帶來的是環境的 loading、是交通的 loading，這部分真的是我們要好好思考。當然我們不是要反對陸客，陸客有他的貢獻在，可是在整個環境和觀光發展的需求上面，我們應該取得更好的平衡。局長，這部分拜託你好好再去思考看看。相關的評估報告應該更透明，連議會的議員都不知道，市民朋友怎麼會知道；如果不是秘密的話，應該讓更多的人可以參與到這個部分，我覺得這是一個很重要的議題。

在這個會期臨時會的時候，我們有討論一個有關覆鼎金遷墓的工作，其實這個牽涉的不只是民政部門要去處理覆鼎金公墓，把它變成一個高雄市未來新的綠色都市之肺的問題而已。在覆鼎金的兩邊有兩個湖泊叫「金獅湖」和「澄清湖」，怎麼樣在未來的四年、五年內，當覆鼎金的公墓遷完之後，這兩個地方可以擁有一個非常自然的環境？希望能夠透過適當的方式把它串聯起來。我記得之前好幾次的會期，有很多不管是三民區的議員或是我們這個選區的議員有提到，怎麼樣讓它有更好的發展？在縣市合併後，對於澄清湖風景區，市府每年編了很多預算，包括交通局、觀光局和養工處等等，都在協助水公司做很多的處理。可是要提醒一下觀光局長，我們正在整理的門面都是在正門，可是後門非常凌亂。後面對面就是青年活動中心，那是一個很漂亮的地方，左手邊看過去是一個很美麗的湖畔，但是右邊看過去全部都是鐵皮圍籬，這個部分實在很不好，每天還有很多鄉親在那邊運動。就只是看到正門做得漂漂亮亮的，用綠色的植栽做兩隻鴨子又有噴水池；這很不錯，讓人看到了，心情都會變好，要進到烏松或長庚，只要看到那邊，心情都不錯。可是在後門，以前在原高雄縣時代，我們本來期待在澄清湖湖畔這條綠帶，做很多公園和一些景觀餐廳，但是這幾年都荒廢在那邊，這是一件很可惜的事情。

所以拜託不管是觀光局或是市府其他的相關單位，因爲這牽涉很多局處；可是觀光局是站在發展觀光的一個主要局處裡面，應該發揮更多的綜整和統合的能力，讓他們來協助這部分的事情。因爲我們的選區裡面不只是澄清湖，義大世界、佛光山、舊鐵橋、觀音山、觀音湖等等，其實都是非常好的、又有潛力的地方，看要怎麼樣整合更多的資源，讓他們有更多的機會，能夠在世界上讓更多的遊客，不管是陸客、日本客或韓國客人都可以到台灣來，看到這麼好的地方。以上是我對觀光局的一些建議。

另外要請教交通局，我們知道縣市合併之後，市長在推一個「38 區，區區有公車」，這個政策其實在前一、兩年，我們就已經達到了；不管是在茂林、那瑪夏或我們的選區烏松和大樹，也都有公車在行駛和服務。可是縣市合併已經邁入第五年了，這邊真的要拜託交通局，因為現在我們也知道公車處已經民營化，有 7 家民營業者。我們之前其實都很客氣，我們的高雄鄉親都很客氣很謙卑的說：「本來這裡沒有公車，有了就好了。」但是現在有了，服務品質卻不夠好，譬如路線不夠多、班次不夠密。已經過了這幾年，包括候車環境，在原高雄市的市區裡面，文化中心前面還有很多不同造型的候車亭；可是在原高雄縣的轄區，主席，我們只是一支鐵桿插著、上面一個圓牌，這樣就是一個候車亭，其他都沒有了、連椅子都沒有。剛才我們看到交通局的業務報告上說，在未來幾年內會增加幾十個候車亭的環境。雖然我們那邊的居民說有公車已經很方便，至少在刮風下雨小孩子要上學的時候，家長不必再騎著機車，一路上很遠的跑來跑去來接送小孩。所以看要如何用更好的方式，來結合民間業者和其他的資源，讓這一些比較偏鄉地區的居民也可以有便利的交通。講實在話，我的選區烏松、仁武、大樹、大社只是在原高雄市的隔壁而已，可是城鄉差距就讓人有明顯的感受。像大樹崎嶇的一條路線，從南邊到大寮、北邊到旗山都還走不透。很多鄉親要去看醫生還要坐計程車，更令人傷心的是，要搭計程車還不見得叫得到計程車；因為那個地方實在是有一點偏僻。不過，我們不會因為這樣就比較落寞，好不容易期待市府 38 區區區有公車，所以要如何讓「有」變成「更好」，這個部分真是要麻煩局長做一些努力。

我們也知道過去這段期間，跟局裡有很多討論，包括候車環境我們沒有那麼多的資源和土地，因為要蓋候車亭的用地有的是台糖的地、有的是私人的地，他們不一定會賣給你或借給你。所以之前我們有跟局長討論看是否有要結合便利商店，這部分也感謝局長有試著在推行。我覺得這部分可以做全面性的普查，跟一些距離公車站比較近的便利商店譬如全家、OK、7-11 等等，甚至是公部門服務或派出所，都可以考慮跟他們做結合，那麼我們就不必花更多的資源去蓋一個新的量體、而且那裡面的環境也不錯，現在便利商店也提供了冷氣、座椅，我想這部分讓他們能夠有更多的參與；我們也應該釋出更多的空間，讓市民可以享受更好的服務。

另外還有一部分要拜託局長，過去這幾年我們看到一位科長非常辛苦，每蓋好一個轉運站，他就瘦一圈。現在幾個次轉運站已經蓋好了，長庚醫院的旁邊就是勞工育樂中心，它緊鄰著棒球場，旁邊也是澄清湖風景區，那邊有兩個候車亭，每天的白天，人非常的多，都是非常辛苦的鄉親，都是一些要看病或比較不方便的人。為什麼？長庚一天包括它的醫療人員有一、兩萬人在那邊進進

出出，那邊的停車空間不足，我們也找過局裡面的人去會勘過。在每天早上開始門診的時候，大埤路上的慢車道就像停車場一樣；所以那個地方，公車是有需要的。在高雄就是長庚、高醫和義大這3間大醫院，有很多人在那邊看診。在長庚旁邊就是勞工局的空間，那麼是不是有機會請交通局邀大家去評估看看，把那裡的環境弄好一點。把類似一個功能像次轉運站更小一點的，讓這些鄉親和市民朋友，能夠有一個更好的候車環境和搭乘大眾運輸服務的機會。那邊不只是來到長庚醫院院區要去看病或探病的朋友而已，其實包括到澄清湖棒球場要看棒球的、包括到澄清湖風景區遊玩的這些遊客，其實都可以把他們整合在一個更好的環境裡面，讓他們有更高的意願去搭乘公車。我們也知道建工幹線好不容易在去年有7台全電動的公車，這個部分真的是要肯定交通局。我們也一直建議，在一些環境壓力比較大的區域裡面，其實我們政府提供的公共服務，應該向更綠能、更減碳的方式。所以那時候澄清湖在推動「全高雄市市民憑身分證免費進場」的時候，就想把汽車私人載具降低，因此局裡面就開始推「全電動公車」，我覺得這個政策很好。我在這裡建議局長要持續推動，因為我們也知道仁大工業區的環境壓力很大，要讓他們如何在裡面，譬如有更多的電動公車可以投入這個環境，去提供服務，讓我們的環境壓力減少，這部分也請局長好好檢視和評估，是不是有相當可能的作為，再來跟我們說明一下，還是請局長簡單說明？

主席（周議員玲玟）：

請局長答覆。

交通局陳局長勁甫：

謝謝邱議員對整個公共運輸的關心，剛才議員有講到幾點很重要的事項，包含在縣市合併之初有承諾要區區有公車，這幾年來這個目標已經達成了，要如何讓這些公共運輸更提升好一點，在兩年前我們把公車處民營化，那是一個很重要的機會，雖然大家很努力，在很多過程也極力在協調；不過我們把這個挑戰變成一個契機，也得到大家和各界的支持。所以去年一整年，我們希望透過民營業者的加入，把整個運量、路線和整個服務能夠全面來提升，秉持這樣一個做法，從以前區區有公車這樣一個基本條件之外，我們希望把它提升到有「三有」：第一個是服務要有質、運輸要有量、資訊動態服務要有多聞，各種管道要有多聞，所以我們訂定三有，就是有質、有量、有多聞。當然沒有辦法在一年裡面就馬上達成，剛才議員所關心的包含候車環境，候車環境我們可以來編預算，再加上交通部我們爭取到的補助，其實可以把這個範圍擴大。但是因為我們在尋求設置候車空間或是站牌的時候，常常受限於腹地，有一些土地無法取得或者是我們要設置站牌，店家有點反對，他擔心這裡如果停公車，就沒有

辦法讓其他車子停，而影響到他的生意。我們也感謝議員的建議，在超商或是其他公有單位的一些空間能夠利用的話，我們會盡量利用，剛剛有提起大樹那個部分，有些民衆利用橘 7 公車要去就醫，我們今年度計程車的彈性服務，也有把這一塊納進去考慮。再來我們看看議員所需要的那一部分，是不是在我們的計畫裡面也可以把它完整的納入，

至於長庚那邊設立次轉運站，這個確實是我們也應該來思考的，因為我們四大轉運站，再加上未來還有高雄、左營兩個更大的轉運站不建置之後，這個次轉運站確實是我們應該要積極來辦理的。另外低碳運具，我剛才在業務報告有提到，我們今年也期待能夠有更多車隊、路線，配合車隊把它轉成電動公車，當然環境比較負荷大的，像仁武工業區那邊我們會優先來考慮，以上做這樣簡單的回應。

邱議員俊憲：

高雄城市要發展，真的要靠現場交通、捷運和觀光三個局處，我們的產業一直都是重工業，要如何讓第三級產業或是服務業能夠更加發展？其實觀光很重要。改善體質就是交通局和捷運局，去年大選的時候，我也呼籲烏松和鳳山其實就在原高雄市轄區隔壁，我們也知道捷運局在推動一條鳳松輕軌線，先期作業的規劃也都在進行當中，真的是要拜託局長在這幾年內，要把計畫送出市政府去向中央要求，因為我們真的是需求端的需要，我們真的很多住家、很多居民的公共運輸服務的載點在這裡，我們確實連公車都坐不夠了，當然我們不敢寄望蓋 MRT、我們本來希望 MRT、BRT、LRT 在高雄都有機會……。

主席（周議員玲奴）：

謝謝邱議員的質詢，接下來請張議員豐藤質詢。

張議員豐藤：

今天要和交通局陳局長做一些探討，我想陳局長你來到這邊，這幾年對整個大眾運輸如何提升運量，包括怎麼樣去推動綠色交通也花了很多的精神，我非常佩服。我要求你每年要提升 10% 你都有達到，看起來都會達到，但是還有很多地方，我們在這段時間一直在講 ICLEI 在巴西里約開會的時候，有一個非常好的演講人，就是 Gil Penalosa 他在談 8 歲到 80 歲宜居城市的概念，就是在這個城市裡面空間，不應該是被車輛占據，這個城市裡的空間應該是要讓人，還有屬於人本的空間，然後 8 歲到 80 歲的市民可以安全的、沒有畏懼的、很方便的在這個空間裡面活動。

交通局也舉辦了一些工作坊，可是在這一方面所謂的 8 到 80 歲宜居城市或者是生態交通，把人、腳踏車這樣的空間營造出來，我觀察這幾年其實遇到很多瓶頸，最大的瓶頸就是和市民溝通的問題，最近我在 3 月份有辦了一次針對

哈瑪星交通問題的公聽會，大家知道哈瑪星平常陸客的觀光團非常多，尖峰時期會有 200 輛的遊覽車進到哈瑪星，差不多 4,000 人次，他帶來很多交通混亂，混亂到什麼程度？中山大學的師生都不想從前門進出，他們寧可從後面進出，然後交通混亂帶來空氣污染，在地的居民已經不願意，以前還可以在那邊跑步、生活，現在已經放棄了，甚至有一些人，只要離開哈瑪星要進去都非常困難，我想已經是影響到當地的生活，如果這些陸客觀光團進來，可以把商機帶給在地的商家，我們或許還可以容忍一些，可是這些陸客觀光團，其實是車子進來去西子灣、英國領事館，玩了幾個點就走了，沒有到在地的商家有任何的消費，沒有機會讓他們體會這裡的文化，體會到這裡的東西，在這邊買東西，這對在地的居民來講，一點好處都沒有，其實對他們就覺得很痛苦，交通局也提出了一個方案，但是這個方案重點，剛剛施政報告有講在亞洲新灣區，有 12 輛雙層的觀光巴士，可是對在地的居民來講，那個只不過是把車輛變少、變成大型的進去，其實污染還是存在，它不是電動的。

第二個，那個東西我們在哈瑪星街道，頂多是 8 米的道路，那麼大的雙層觀光巴士要進到那裡面，其實是很危險，而且對當地的交通衝擊也非常的大，所以在地有很多不同的意見，舉辦這個公聽會的時候，記得那一天中山大學海洋環境系的陸曉筠老師，他有提出很好的例子，那個例子就是在挪威的卑爾根，那一天我舉辦公聽會的時候，總共有三位議員參加，除了我之外，有簡議員煥宗、李議員喬如，都是在地的議員，剛好我們三個人在 2007 年的時候，李議員喬如辦了一個議會到北歐，主席好像也有去，那一次有去卑爾根，那個地方是一個歷史文化的古蹟，那個地方因為以前大火燒掉之後再重建，然後用它的歷史文化來吸引觀光客，而且去的觀光客非常多元，大部分是歐洲、美洲，美國人去那裡，去的都是背包客或者是去體會那裡的文化、去體會那裡的東西，它一年有 200 萬人次到那裡，你想想看在挪威冬天都是下雪的，可是它大部分都集中在夏季，5 到 8 月份有時候常常是 20 萬人集中到那個地方，可是它不會用遊覽車進去，破壞那裡的交通，它會提供可以坐船進去到那個地方，或者是步行等各種方式，很多元的在那裡讓大家去體會那裡的歷史文化。

其實那個地方更像哈瑪星這個地方，哈瑪星包括西子灣、鐵道文化園區，很多的古蹟還連接鹽埕區駁二，是整個這樣的氛圍，其實是可以更多元的來處理它的交通問題，甚至連觀光一起整合這個地方需要的是什麼？有很多人提到哈瑪星這個地方有船啊！是不是應該更積極透過船運直接到西子灣或直接到其他地方，也疏解交通的運量，甚至輕軌 8 月份即將就要通車，但通車未到達那個地方，但是最後整個的通車會到哈瑪星那一站。我們有了輕軌，何不在輕軌外面沿線的某地方是大型的停車場，用輕軌進去，進入停車場內使用公共腳踏

車甚至是小型的電動車、電動代步車，有很多長輩行動不便，因為有一些高高低低，用電動代步車來代步，雖然那個地方在交通的法規可能有點問題，但是若將它改為全部的徒步區或其他方式，其實還是可以規劃出非常多元，是給背包客、給自由行的民衆來使用，甚至不讓團客的遊覽車進來，還是要搭輕軌進去，然後導遊帶著我們大家去體會哈瑪星的美。

其實有很多的方式是可以讓在地居民的生活品質獲得維護，也可以讓那裡的觀光價值提升、產值更多，而且在地的商家可以獲得一些商機，那裡的整個環境品質可以獲得一點保障。我不知道交通局長的看法如何？

主席（周議員玲奴）：

請局長回答。

交通局陳局長勁甫：

謝謝張議員剛才所提到有關人本運輸還有生態交通的關心，特別是針對哈瑪星地區、西子灣觀光發展跟居民生活品質如何來變成雙贏而不是變成衝突。觀光的發展大概通常會考慮到三個主要的面向，就是經濟的衝激、社會文化的衝激、環境的衝激，所以居民的態度跟配合，扮演其中非常重要的關鍵因素，所以當時我們在思考整個如何改善現況，目前進入西子灣或是哈瑪星地區的遊覽車，其實跟剛才張議員所提到的方向是一致的。所以第一要克服不要讓大量車輛進入，一定要在外圍先找到一個大型的停車場，然後透過多元的運具來做轉乘，這樣的概念張議員也已經提過了，不需要多敘述。

特別在幾次的公聽會跟社區團體接觸，雖然社區團體不是一開始就接觸我們整個規劃的過程，不過我很重視社區參與的機會，我想唯有社區參與，我們才能找到一個更合適的答案。包含水運的部分，我們也正在積極的思考，是否能從漁人碼頭拉一條渡輪的航線直接到目前的英國領事館前面的海巡署碼頭，可以透過水運、海運能夠疏減很多車輛進去。

另外，多元運具包含低碳的運具，這個也是我們考慮的，在溝通的過程確實我們當時有思考如何把爭取來的雙層巴士做為替代的運具，不過那個是多元運具的一種，不是全部來取代，所以這個部分可能我們在表達沒有表達的很好，如果居民認為這樣的運具對地方上的負荷還是過大，當然我們也可以選擇不讓它進去，因為整個雙層巴士要服務的對象絕對不是只有單一個哈瑪星或西子灣的點，而應該是一個區域，要不然沒有辦法吸引民衆願意搭乘。我們也認同在哈瑪星地區可以開發徒步區，可以讓自行車或代步的非機動車輛進去，不過居民或社區團體所提供用類似高爾夫球車，在目前的法規上我們需要去突破，因為它不能用在道路上，目前那個地方是道路。

張議員豐藤：

我希望這個方向是大家有一個共識，在社區也舉辦公聽會，大家很多意見的溝通，當然那個是在道路上，但如果是全面的徒步區又不太一樣，所以有很多東西是可以突破的。就整個區域的生態交通來講，2013年 ICLEI 在韓國水原市舉辦了一次國際生態交通節，這個水原市在首爾的南邊，是一個京畿道的古城，這個古城過去有一個足球場，也擔任世界盃足球賽的比賽場地。水原市大概有 100 萬的人口，ICLEI 在那裡辦過一次的國際生態交通節，國際生態交通節就是在那個地方找一個區域，一整個月沒有車子通行，一整月都是生態交通包括步行，包括腳踏車、非機動的車輛，透過一整個月無車日方式讓世界很多人來此參與，也讓韓國及其他的城市看到觀念的溝通，如何來調整大家的心態，車輛不是這個城市最重要的一部分，人本才是最重要的一部分。一開始它獲得了很大反彈，包括很多居民拉布條抗議，可是透過十八個月的準備，很多的溝通協調包括很多建設、步行的空間、商業機制的空間做好，讓居民覺得帶來更多的商機。

我記得我看那個片子，它有一條路分隔兩邊，一邊是有接駁巴士接送下車，另一邊全部是徒步區，就是國際生態交通節的場域，進入這裡所有車輛都不能進來，但是你可以使用接駁巴士進入，很多參與的人會覺得原來我們的交通可以是這樣的模式，所以我剛講到哈瑪星甚至到駁二是一個非常好的領域，捷運也都快好了。2015年 10 月份在南非的桑頓區域，水原市或許人口沒有很多，但是在南非那個地方是一個非常大的城市，桑頓區域是一個商業區，在商業區舉辦一個月的無車日，這中間的過程是怎麼樣跟居民溝通，觀念的溝通才是提升高雄市整個交通的概念，希望未來生態交通可以在高雄執行，其實可以透過這樣的實驗，說不定設定 2017 年在這邊辦國際生態交通節，前面花兩年的時間，我們可以辦很多的研討會，辦很多的溝通協調，辦很多跟社區的工作坊，讓大家知道這樣可以帶來什麼？你會遇到什麼樣的問題，我們如何幫你解決可以帶來更多的商機給你，其實有很多東西可以透過這樣方式來做推動，最重要的是改變人民的心態、市民的心態，讓生態交通在高雄變成可能，輕軌的運量才有可能出來。例如海洋流行音樂中心辦演唱會，我一樣騎摩托車就進去而不是坐輕軌，用一些綠色的運具進去，造成那邊交通阻塞，造成輕軌沒有運量，其實要趁輕軌即將要通車的時候，應該把生態交通的概念帶進來，等一下讓你一起回答。

另外還有其他的議題。請教觀光局許局長，其實動物園應該要有很多應該是要有一些吸引…，包括小朋友和很多觀光客希望的指標性動物。就我所知我們的動物園已經很久沒有長頸鹿了，而長頸鹿其實會對很多的小朋友和人是會有吸引力的，然而在進口長頸鹿會遇到檢疫等等很多的問題，而且會有被國際團

體所壟斷的問題，對我們而言，其實是很不容易引進這樣的長頸鹿。現在我們發現國內很多地方都有長頸鹿，包括台北動物園、六福村動物園其實都有長頸鹿，以前我們和台北市溝通有點困難，可是現在已經是柯 P 執政了，而副市長林欽榮也曾經擔任過高雄市的都發局局長，其實應該都很容易溝通。是不是可以向台北市借 2 隻長頸鹿到高雄做幾個月的展覽，這 2 隻長頸鹿最好是一公一母，可以在展覽過程中生出小長頸鹿留在高雄，這對於我們而言，也是一個非常好的事情，將來就有可能有長頸鹿了，請許局長先回答。

主席（周議員玲奴）：

請許局長回答。

觀光局許局長傳盛：

非常感佩張議員對動物園的關心，我們有持續的和台北市立動物園、六福村以及南部頑皮世界借展，或是誠如議員的建議，到我們這裡等於是遊覽；如果有生小動物的話就留在這裡。之前和台北市合作的黑熊繁殖計畫也是這樣，也有一直和台北市立動物園談到這個構想，初步的答覆因為台北市立動物園也有一個物種族群的考量，到目前還在謹慎評估。不過還是會朝向這個方向努力，希望有一天高雄的動物園也有長頸鹿。

張議員豐藤：

我們也來協助，主席也和林欽榮副市長很熟，大家都來協助，看能不能讓台北市兩隻長頸鹿到高雄，一公一母並在這裡生出小長頸鹿。

觀光局許局長傳盛：

我們會努力。

張議員豐藤：

最後也要和捷運局討論，高雄市政府和捷運公司重新修約，用市民的納稅錢讓他可以繼續營運下去，其實是花了很多市民和市庫的錢。但是，現在大概能夠平衡最重要的是在土地開發，可能都已經不在意原來的初衷是在這裡，最重要的使命就是讓這裡的運量能夠提升，所以也希望捷運局、交通局…。

主席（周議員玲奴）：

延長 1 分鐘。

張議員豐藤：

能夠聯合，讓捷運公司其實是要花更多的企業社會責任來增加高雄市的運量，而不要說一些學生長期月票的優惠就不見了！請他們去構思能夠增加這個運量，他們認為增加這個運量對其實質的增加收入也沒有什麼大不了的也不願意，這部分，請捷運局能夠加強一點，讓捷運公司能夠付出社會責任。最後請陳局長答覆，針對國際的生態交通節這部分，現在聽說高雄市政府就是不願意

舉辦，因為有困難度，請教交通局的看法。

主席（周議員玲玟）：

請陳局長答覆。

交通局陳局長勁甫：

謝謝張議員的關心，這個世界生態交通節（EcoMobility world Festival），其實在 2013 是全世界第一次，議員也提到 10 月份在約翰尼斯堡將舉辦第二次。確實在這段時間內我們都一直在評估，也沒有放棄這樣的一個可能性；在兩個星期前，吳副市長也有率隊去參加 ICLEI 在韓國首爾的大會，在之中也接觸到生態交通節主辦的先生，並也邀請他，在今年的 6 月如果可以的話先來看一下。其實也有規劃幾個替選的區域，這個生態交通節一個月的活動，是一個展示，展示一個城市的決心，就是要推向生態交通部分，而其精神是「one neighborhood one month car-free」。而這個「car-free」，我們講無車，可能社區民衆會感覺到非常驚恐，其實並不然，可能在觀念上必須要再釐清；也就是說，怎麼樣盡量回復到生態的運具裡面來。所以基本上不應該要去影響到社區生活的功能，所以這個部分我們認為社區參與扮演了非常關鍵的角色。而且議員也提到了，如果有一個社區，譬如哈瑪星聯盟或是社區，大家剛好也願意趁此機會做一個整體的共識，然後我們來做嘗試，這一個月生態交通的實驗，甚至之後帶來的改變和效益，我想應該是非常的大。所以並沒有放棄爭取這個部分，反而是在 6 月份邀請主辦人前來看一下高雄幾塊替選的場域；第二、會在 9 月辦理生態交通的工作坊，在高雄舉辦。所以希望透過這幾個機會能夠讓高雄或是台灣其他的城市，對生態交通的意涵做更進一步的理解，對於後續的在 2017，如果有機會的話，ICLEI 首肯由我們主辦的話，應該在整個推動上會更加的順暢。

主席（周議員玲玟）：

謝謝張議員的質詢，先休息 5 分鐘，再請邱議員俊憲擔任下一階段的主席。

主席（邱議員俊憲）：

繼續開會，接下來請陳議員慧文質詢。

陳議員慧文：

直接切入本席所關心的議題，這是民衆直接到服務處來反映的，一些他們實際上所碰到，覺得很困擾，希望交通局能幫忙協助的問題。現在照片上呈現的是前鎮高中站，捷運局 2 號出口、福誠高中外面，它原來有通學步道，還有人行道，在 4 月 1 日之前，這些通學步道、人行道等等，它有一些區間，可讓這些搭乘捷運站接駁的民衆停放機車，那裡有一些機車、腳踏車的停放區，雖然沒劃設，它不是合法的劃設區域，但我們爲了便民，讓捷運使用人口可以放機

車和腳踏車，但是在 4 月 1 日以後，不知道是什麼原因？待會請交通局陳局長說明。因為很多民衆來反映，前鎮高中站（捷運 2 號出口），捷運的搭乘量還滿多的，也是很多的學生族上課必須用的交通運輸（捷運），他們一定是騎機車、腳踏車，上班族也是騎機車到這裡放，過橋之後就搭乘捷運前鎮高中站，去上班上課。

但我剛說的 4 月 1 日以後，整個通學步道、人行道全部弄掉，只有一個告示牌——「學校用地僅供公眾通行，禁止停放車輛，違者拖吊。」也僅有這個警示牌，本席粗估，瞬間減少的機車停車格將達 150 格，我們希望鼓勵民衆來搭乘捷運，思考點應該是以這些搭乘捷運的使用者能有便利性，但是你現在沒有提供停車的地方，就會減少他搭乘的意願。打個比方，我要到高雄火車站，原來我可以把車停在這些停車格，然後搭紅線到高雄火車站，但現在他停這裡不方便，他乾脆騎機車一路到高雄火車站就好了。

針對我們希望提高捷運搭乘率，這其實是背道而馳的，這部分是不是請交通局長或承辦的科室能待會說明。我剛剛私底下問聯絡員，現在很多議員朋友很關心輕軌，我剛聽到局長報告，希望在七、八月份能試營運。一樣的道理，如果每一站的腹地，我們有去考慮到這些搭乘者的便利性，能有一些腹地讓他們停放車輛的考量，是不是就不會讓搭乘率大打折扣？待會請捷運局長也能說明，在我們相關的規劃裡，到底有沒有把這個也思考進去。民衆在搭乘的過程中，他必須要有一些腹地停放機車、腳踏車之類的，如果沒有這樣的規劃，本席能預言，這樣的搭乘率要提高，我覺得困難度是非常高，這部分也請捷運局待會說明。

這是目前會看到的現象，我只是蒐集我附近看得到的，拿一些範例來給交通局看，這是公車停車站牌，你看這裡只設一個站牌而已，旁邊也沒設公車的停車格，就變成很多汽車的停放區，所以民衆搭乘時，常發現的問題是，有時它的停放車體較高，甚至公車司機看不到搭乘者，有時就呼嘯而過，常常會有這現象。因為沒有劃設公車的停靠區，你看這裡都是停著汽車，所以上、下車的民衆會有一點危險，公車必須停在這裡，他要自己去到路邊來，常常都能看到很多這種危險畫面。尤其在高雄搭乘公共運輸，長者的比例較高，長者在走路絕對比較慢，也增加許多的危險性。這不只是我家這個點而已，這是鳳山、林森路的一個點，這又是另外一個點，因我們是從上面俯拍下來的，這是林森路，剛剛那是自強路，這裡也一樣設置了一個站牌，一樣也沒有任何標誌、標線，或公車停靠區，所以就變成附近民衆的汽車停靠的地點，這對於上、下公車的民衆其實是有危險性。

這部分都是我們必須去思考的，不是只設置一個站牌就好，必須去思考如何

讓搭乘民衆有他的便利性、安全性，這都是交通局必須去思考的點。我剛剛說的，這可說是沒有公車的避車彎，它也沒有任何的指示或任何告示，說明車輛可停放多久的時間，我認爲這都是一種解決現況的方式之一，我沒看交通局有這樣的規劃和想法。接著我發現有很多站牌設置點，其實也沒有友善空間的設置。這部分陳局長，還是科室的主管，可以來說明一下。

雖然我們有低地板的公車，但如果我們要更友善，應該不只這些低地板的公車而已，要比照國外如何去做。包括導盲磚、包括進站的聲音等等，這些能讓殘障朋友在使用上能更明確、更了解，也更安全性，我認爲這是目前看到高雄市在設置這些公車站牌位置上，我覺得好像比較有疏失。本席有接到民衆一些建議，我了解經費有限，剛才陳局長回答其他議員提到，未來的規劃可能會設置候車亭，候車亭的數量有限，偏鄉不提，以鳳山區來講，候車亭的數量真的不多，候車亭數量不多沒關係，常常只有一支站牌而已，民衆很卑微的期待說：「議員，沒有候車亭沒關係，但是至少要給我們椅子坐。」很多搭乘公車的民衆又說：「公車一等就要 25 分鐘、30 分鐘，而且站牌的設置點也不理想。」沒有候車亭沒關係，但是老人家沒辦法站太久，所以至少要提供椅子給我們坐，這個聽起來很心酸。我要和交通局探討這個現狀，在我們沒有辦法一次到位之前，去做這個我們認爲非常美觀、非常漂亮、非常科技的候車亭的時候，這段期間我們是不是能提供椅子讓這些搭公車的民衆、長輩坐，這個部分能不能來思考，經費有限我們都了解，在經費有限的狀況下如何去做一個最好的規劃，我覺得交通局要動動腦筋，請交通局回答。

主席（邱議員俊憲）：

請局長答覆。

交通局陳局長勁甫：

謝謝陳議員對公共運輸及候車空間的關心，剛才提到福誠高中附近 4 月 1 日開始限制機車停放，這個部分因爲是它的用地，不是交通局的，我承諾議員我們趕快去辦個會勘，去了解一下狀況，事實上可能是學校爲了要處理它自己交通、通學的理由，所以做了這樣的公告。

陳議員慧文：

我覺得我們有責任主動去和校方達成一些協議。之前捷運站在那裡開始是可以停放的，我覺得是規劃的問題，可以和校方達成一些協議，怎麼讓它規劃好，不要讓它覺得很雜亂，我想學校擔心的可能是這一點，然後又怕發生什麼問題他們要承擔責任，因爲是在校地裡面，我們交通局要有主動積極的態度和責任去幫助搭乘捷運的民衆，去幫他們達成這個便利性，這是交通局的責任。接著公車站牌的問題，這個已經是常態，很多狀況，我不是要求你要遷移到哪裡，

在規劃上這個已經是常態，有很多這樣的狀況，怎麼去解決？

交通局陳局長勁甫：

議員提到有些公車站牌被一些小汽車占用，這個部分我們馬上會去了解，因為目前我們正在清查，如果道路條件可以的話，我們一定會劃上公車停靠區，有了公車停靠區那塊地方就不能停小汽車，如果違規我們會例行性和警察單位配合取締違規，甚至把它拖吊，這個部分我們會就議員提到的優先去看一下。當然我們正在全面的去做了解，特別剛才提到林森路和自強路這二個地方，如果議員還有其他非常有需求的也可以提供給我們…。

陳議員慧文：

不只是這裡，我覺得你們要去清查。

交通局陳局長勁甫：

我知道，我們持續在清查當中。但是有些路幅條件比較不適當的，因為劃公車停靠區有一些規範要求，我們正在研議說，是不是有一些路幅條件不是很OK的地方，我們可以用一些試辦的標線來區隔這個地方只能停靠公車，其他車輛不能停，有些在法規上是有限制的，我們會想辦法來突破；至於友善空間的部分，我們不管在車或候車的空間，我們一直往通用設計的概念來突破，特別像有些路，我們是一條路一條路來整理，有些無障礙設施如果需要加強我們會一條路一條路來處理。當然有急迫性的那些點位我們會優先來辦理。

特別是剛才議員提到椅子的部分，如果可行的話我們一定馬上就去補充，有一些情況要向議員說明，我們在尋找候車點（位）的時候，常常去會勘以後發現地方上或鄰近的商家不同意，所以在選擇候車點（位）的部分我們經常需要進一步協調。如果民衆真的需要座椅，其實我們從102年、103年也陸陸續續都有編列預算去建置候車的座椅，所以這個部分我們確實有在做，如果議員知道哪個地方有明確高需求的，讓我們也能夠知道，我們會主動積極來增設。

陳議員慧文：

候車座椅的部分，包括我剛才講的林森路和自強路，這個都沒有啊！我去看現場，那個也是公共設施用地。剛才陳局長這樣講我也尊重，但是如果以我目前舉的這二個例子，我覺得應該沒有很大障礙的話都沒有設置，那表示交通局需要更積極去了解民意、了解民衆的需求，然後去建置符合他們便利性的東西，我在這裡期許交通局長。

捷運局，捷運也遇到了問題，現在我們開始要來建造輕軌，我覺得輕軌應該也會有同樣的問題產生，因為我們有接到民衆陳情投訴，我有看過你的報告，我也沒有看到有這樣的規劃，請局長說明。

主席（邱議員俊憲）：

請捷運局長答覆。

捷運工程局吳局長義隆：

關於輕軌第一階段的部分，各站轉乘設施需求的部分，這個部分我們已經依據整個轉乘設施所需的運量，然後分派到各個轉乘設施裡面。這個規劃我們已經和交通局整合小組都討論完成了，因為轉乘設施要提到道安會報，所以我們預計 5 月份會提到道安會報確認，計畫歸計畫，計畫有時候和實際運作會有一些落差，我們會配合 8 月份的試營運，配合計畫再做檢討，讓所有轉乘設施的部分可以符合實際的需求。

陳議員慧文：

我期待你後續有新的進度能夠告知本席。觀光局許局長，動物園已經選址在內門，是不是已經確定了？

主席（邱議員俊憲）：

請局長答覆。

觀光局許局長傳盛：

初步根據我們規劃報告，在方向上是以內門為主。

主席（邱議員俊憲）：

延長 1 分鐘。

陳議員慧文：

可不可以了解一下，你已經初步規劃是在內門，整個的流程，目前的規劃大概進度是如何？可以說明一下嗎？因為有民衆在問我，我也不清楚，你就現在講一下。

觀光局許局長傳盛：

好，我向陳議員報告，我們雖然第一階段選址內門，但是我們這個地方也必須要經過環境影響評估、水土保持計畫，還有它相關的地形地貌的整理，所以我們第一階段跟內門紫竹寺合作，它提供 12 公頃的土地給我們免費借用 30 年，我們把這個法定流程完成之後，就開始進行第一階段的水保計畫和相關的環境影響評估，大概也要至少一年半到兩年。

陳議員慧文：

沒有辦法像六福村那種模式，那麼規模。

觀光局許局長傳盛：

整個區域大概是有 200 公頃，但是我們沒有辦法一下子開發那麼大，所以我們是逐步做分期的設計和規劃，這樣子。

主席（邱議員俊憲）：

接下來，請周議員玲玟質詢。

周議員玲奴：

我首先跟各位局處討論一下，我在小組的時候有提到過，我們捷運站的沿線的命名和出入口指標的部分，這個是捷運公司改的，還是誰改的，我是不知道。從去年開始整個武廟，這個緣起是來自於第一個是武廟，高雄市的武廟是非常有名吧。我們市長逢年過節也必定要去參拜的，我們的捷運站永遠就要叫它關帝廟，關聖帝廟，然後人家就一直講說我們就叫「高雄關帝廟」，因為你給我叫關帝廟走出來，五塊厝還有另外一間叫「財團法人五塊厝關帝廟」，對面另外一邊就是我們大家比較常去的，在武廟夜市的宏安市場的關帝廟，經過幾次的協調，終於在今年年初，我在小組提過了許多次，也從善如流把它放上去了，但是其實我要討論的是整個沿線，我們從橘線的命名，到現在都還是在一個混亂和不合邏輯的狀態，比方說現在橘線的市議會站，很抱歉！它是指高雄市原縣市合併以前的高雄市舊議會，它還叫市議會站。那各位知道，現在的市議會站，就是我們今天開會的這裡，它叫什麼站嗎？有人可以回答我嗎？有沒有人可以回答我？主席你知道嗎？

主席（邱議員俊憲）：

鳳山。

周議員玲奴：

叫鳳山西站。你上車不能找我要去市議會，現在市民有事到市議會來，他找不到，他找市議會站會到中正路去，他要自己懂這裡叫鳳山西站。文化中心，大家會覺得是哪一站，如果你上捷運一樣橘線，你到文化中心站是哪一站，有沒有人知道？主席，合理聽起來是我們原來的五福國中對面的文化中心嘛。文化藝術中心在哪一站？有沒有人知道文化藝術中心是哪一站？大東。這麼捨不得叫大東藝術中心，就是一個讓所有人清楚明瞭的站體的指示的廣播，永遠都這樣。其實高雄市捷運站的站名分兩種，一種是廣播，就是到的時候，廣播員會告訴你，你現在到哪一站了，你走出了站體以後，你每一個缺口，每一個出入口，都必須有指標，第 1 出口往哪裡？東出口往哪裡，西出口。台北市 1、2、3、4，我們在香港也是 1、2、3、4、5、6、7、8 出口，我們高雄有些是東出口、西出口、南出口，台灣是喜歡用東西南北來分，因為我們站體也沒那麼大，每一個站體都要求每一個指示牌都非常的清楚，三多路沿線，我講了很多年，我們只有一個出口叫 Sogo 百貨，而 Sogo 百貨這個出口上面還有什麼？新光三越。

你到全世界的觀光景點去看，你每一個出口出去，其中有百貨公司的、有觀光景點的、有大的轉運站的，大家要去轉運中心的，它每一個出口的指標都非常的清楚，只有高雄市不清不楚，不清不楚的原因呢？跟高雄捷運公司反映很

多次，好沒有水準的答案，我們聽了也是搖頭，沒錢，沒錢做路標，我不覺得是沒錢，一個指標才多少錢，就不肯，其實是不肯。所有的交通的站體的命名，出入告示的命名，其實關係著觀光局、捷運局、交通局，所以我在小組的時候提，到現在還是沒有一個…。高雄和台北不一樣，高雄習慣講我到那裡了，廣播大巨蛋，然後到哪裡？我們喜歡講我們到了什麼地方，其實北部的車上廣播，它是習慣講我到什麼路，我之前就講過高雄人不喜歡講地址，他不喜歡說我家是在什麼路幾號，他會說我家是在市政府的斜對面，第二個 7-ELEVEN 的後面那一條巷子。好，我們就沿用這樣的習慣，廣播我不反對，但是廣播也可以清楚明瞭。但是我們出來以後，你看像台北的 Sogo，最有名的 Sogo 站廣播是什麼？有沒有人知道？它也不會廣播 Sogo 站，台北最有名的轉運站叫復興忠孝路口，到了那裡就叫忠孝復興站到了，對不對？大家有印象，那個就是全台北人最明顯的指標，就到那裡他一聽他就知道到那裡了，我們呢？會聽藝術文化中心，你會搞不清楚你到大東，還是到原來的高雄市立文化中心。

所以我們的廣播系統跟我們的所有指標的系統要全部做一次總整理，我在這裡具體要求，如果它是捷運公司，我覺得觀光局、捷運，還有交通局，我們同步好不好？誰可以來幫我們做這個主導，我們邀捷運公司，我們也不用特別，我們就開一個檢討會，我們就請捷運公司，把現在所有的路名，廣播的站名和它到了這個有幾個出入口出來，它所有的指標現在的是怎麼寫的，我們要求它怎麼寫，我觀光局還有什麼樣的東西要加進來，我的交通局還有什麼樣的很明確清楚的路名要加進來，我們可不可以要求在每一個站體，我不相信這要很多錢，誰可以幫我做這個主導，主席你幫我做一下裁決，好不好？

主席（邱議員俊憲）：

周議員，我們是不是請交通局來處理這件事情，因為捷運的交通監理是在交通局這邊。

周議員玲玟：

那個路牌算是交通監理，但是我希望觀光和捷運局都有人參加，因為其實觀光局很多的好的景點的指標，如果我們有投資者，不管它是國際性的，或者是我們高雄的，或者是全國性的，它如果在高雄有做這樣的投資，我們都理當把它放進來，對不對？這對它都是一種鼓勵，也是一種宣傳，不是嗎？就請交通局局長你來主動召開這個會議，好不好？好，儘速好不好？我們這兩天小組完，我們就邀請捷運公司，其實那東西很明顯的，應該會很快。好，謝謝。剛剛我們的小組同仁，其實很多的建議都非常的好，像剛剛我們的主席提到那個比較偏遠的地方的公車站，或者是大的客運休憩轉運站，我也滿有感觸的，其實像年初我去了一趟日本，我去草津，然後要到輕井澤，按照以前的習慣，我

們都是快速，只要有高鐵可以坐，只要有快的交通工具可以坐，我們都會去坐快的，剛好那一天也心血的來潮，就想說坐一下那個鄉間的小路的客運、公車，從草津坐到輕井澤，大概花了一個多小時，快兩個小時，其中經過 8 站，裡面有 6 站都是便利商店。

也就是這幾個鄉下的這一些城市，它們並沒有特別我要在哪裡，我還要多花錢，我還要在哪裡去專門設一個，設一個公車站牌，或者是客運站的站牌，他們基本上都是跟便利商店合作，便利商店除了像剛剛主席講的，它也提供購物，它也方便、便利，也有人潮，對便利商店來講，它其實是有人潮的，它非常樂意的，其實還有一點很重要的，如提供了公共廁所，尤其是越偏僻的地方，其實它也提供了這樣很多對我們年紀比較大的，或者是背包客，大家很便利的東西，我覺得像剛剛主席提的這一點，我覺得交通局可以往這個部分，甚至可以延伸。

我們市中心其實有一些像北高雄，有一些比較大的店，真的也可以慢慢取消掉一支公車站牌的迷思，可以去比較大的路口。其實現在北區我看很多的全家或是 7-ELEVEN 門口，都還有很大的空間，還可以擺咖啡座椅，那等車的人其實就可以就近使用。我相信便利商店都很樂意，他們都很樂意，因為畢竟這下來帶的也是人潮，這個方向我覺得是非常好的。另外我剛剛聽觀光局這邊，我也想跟許局長聊，美麗島大道我們也講了很多年，那當然是有一點點小進步。我記得上上個會期，我們有特別提到在保安小組，在環保局提到無車日的時候，事實上我們有跟觀光局做一些溝通。之前跟張議員豐藤我們有提到，我們要宣示一、兩天的無車日，甚至可以整個美麗島大道哪幾段，是哪幾段輪流，我們可以去宣示一個假日或一個午後是無車日。

其實像這樣的無車日，如果要做，像我昨天遇到農業局局長，他就在跟我說啤酒節真的辦得非常好，那啤酒節常常跟我們搶客人，都希望我們往大樹去或往哪裡去。他們也常常在想啤酒節，尤其是荔枝啤酒節已經辦那麼久了，他們其實想拉來市區、捷運沿線、好的市區的地點，可以有一個啤酒節歡樂的氣氛活動。我覺得其實像我們每一次在講美麗島大道，如果要宣傳一個無車日，光是假設把火車站到中正路好了，你把它封起來，或者是封五福路到四維路這一段，我們來宣示無車日，它其實就可以搭這樣的節慶。但是農業局跟我說，只要所有的活動，來到我們的市區，我們的工務局永遠就不給公園、不給綠地、不給什麼，所以變得說他們只好借路。今年的荔枝啤酒節他們要在龍華國中，就我們廢的龍華國中學校，他們借農 16，但是很抱歉，草地都不能踏上去，他們就借，圍路，他們其實是借路封路的。我就在想我們推這麼久的一個具體行動無車日，不要每次就把大家累積到哪裡去。如果真正落實我們之前講的一

個無車日，那可以是一個假日、可以是一個活動、可以是一個節慶，可以搭所有的觀光活動。尤其是美麗島這邊，我是這樣子覺得，我是不是可以請許局長往這個方向來處理一下好不好？請你回答。

主席（邱議員俊憲）：

局長，請答覆。

觀光局許局長傳盛：

非常謝謝周議員，我們想法大概都近似，我希望美麗島大道能夠真正發揮我們當時設計的原始的構想。當然中間現在有很多的事情需要協調，包括無車日，我個人其實非常贊成。譬如說我們一個月選一天，在某一段的美麗島大道，就採取這樣的，等於說是市民有一點嘉年華會的味道，讓它能夠運做起來。像我們這兩年的燈會，有一個高雄萬人提燈大遊行，這樣就封路起來，那個氛圍非常好。我們可以選擇，也許可以試辦，用暑假或是什麼，一個週末的下午到傍晚來試試看一段路的封街，然後很多的各種有趣的表演，或是有特色的活動。

周議員玲玟：

你去年的野餐活動也很不錯啊！野餐活動也可以放進來。

觀光局許局長傳盛：

我們可以用示範的方式來做一個宣導，讓大家也可以知道這是通衢大道，我們也可以變成是民衆嘉年華會的場所，讓大家可以體會到我們一天不開車，大家把馬路還給市民。這個我們可以跟幾個相關單位來研究，做為一個試辦。

周議員玲玟：

我們今年來努力看看好不好？

觀光局許局長傳盛：

好，我們來朝這個方向。

周議員玲玟：

暑假我們來試試看。剛剛我看你的簡報裡面，城市光廊的委外現在已經完成了嗎？

觀光局許局長傳盛：

已經完成了，已經開始在營業了。

周議員玲玟：

也是輕食、咖啡？

觀光局許局長傳盛：

對，採取這個方式，我們希望它可以成為一個藝文、休閒，還有有一些文化活動的一個場域，然後讓它…。

周議員玲玟：

大概多少年？

觀光局許局長傳盛：

一約是四年，如果績效不錯還可以再續約一次，也是四年。

周議員玲奴：

已經完成了，當然我是樂見它的營運可以非常得順暢，你也知道城市光廊這十幾年來，也委外了許多次，也因為使用的設限，不見得你可以煮食，你可以怎麼樣。我們使用的一些設限跟時間上的設限，所以其實每一個廠商到最後都是虧錢走人這樣，真是非常的悶。其實我們也大概不斷的建議說，像城市光廊這樣的委外，其實廠商都是要付出很大的心力，不是說給誰了，就覺得誰怎麼樣可以拿到。以前我們都會覺得，其實還是希望…，之前我們一直在提不然我們主動去找星巴克，找什麼這樣的咖啡廳，其實他們是有意願的。像這樣的大企業，他們都很願意在一個景點，他們願意投入是虧損的狀態，去經營他的企業品牌，但是我們很難去善用這樣的東西，因為畢竟我們的招標是公開的。像這樣的企業如果你沒有主動的去跟他協助，或者主動去邀請他，他其實也並不喜歡很積極主動的跟公家單位往來。他會覺得他生意本來就做得很好，但是如果我們願意去邀請他，其實他是很樂意的。之前我跟統一的經營者也聊過，如果今天城市光廊這整個中間是給星巴克，他會做一間全台灣最漂亮的星巴克在那裡。只是很可惜，我們並沒有這麼主動的，也基於委外公開是一個原則，所以我希望說，不是我認為大企業就一定好，小公司就一定經營不好。我也很鼓勵、願意在地的企業者來投資，顯然就是在過去到現在的經營也都讓他們很失望，這一點我也覺得很愧疚。我也常常就是去一、兩次，我也不見得每天都有時間去。我覺得如果是委外就好了，以後我們其他的景點，我們有其他一些比較受矚目的景點，其實我會建議我們主動去邀請他們，其實他們都很樂意，好不好？

觀光局許局長傳盛：

謝謝，我們現在其實非常積極要媒合這個動物園，之前我們有拜託麥當勞來看看，他們覺得動物園除了假日之外，其他的人潮可能不夠。如果一有這樣的機會，他們純粹在地方做一個宣導的話，我們來努力，其實像動物園目前…。

周議員玲奴：

人次也增長了很多啊！

觀光局許局長傳盛：

也增長很多，假日都有五、六千人，如果連續假日都還有上萬的，我想這樣子的規模，這些連鎖店應該會有興趣的，所以我們密切來跟他們探討。

周議員玲奴：

你可以跟他們來做溝通，就是也很可能不見得是在動物園裡面，或者最接近的地方，它可以是在沿路。在我以前的一些經驗，就是說如果它是進柴山裡面沿路的景點，它不只是接觸到動物園的人潮，它也接觸到平常爬山的人潮，甚至平日有一個大概交通動線稍微繞一下是可以經過的人潮。那一種點其實也不錯，不見得它就一定是放在動物園裡面，或者是出口這樣子。另外旗津區公所醫院這個部分，也是經由你們觀光局來委外嗎？

觀光局許局長傳盛：

對，我們已經在進行所有的流程，已經啟動到都市計畫變更完成，目前最後做一些細部，土地的分割確定，我們表定的期程是 7 月，就拿出來正式的公告、招商。

周議員玲奴：

市政府有一些舊的建物的財產，其實分散在你們各個局處，我知道是因為大家也要分散一些業務上的壓力。當然我總質詢的時候，我現在是有在整理全高雄市所有空出來有歷史年分舊建物，但是現在是不用的。比方說高雄市的舊議會、中選會，以前的鹽埕區那裡，那地點都很好，可是當我們移走了以後，像我們的高雄市舊議會，現在是歸在文化局嘛？

觀光局許局長傳盛：

教育局吧！

周議員玲奴：

沒有，教育局進去使用以後又搬走，教育局搬進去使用的時候，對周邊來講，他就還稍微有一點活絡，可是現在教育局又搬回新大樓了，現在它又荒廢了。又沒有人力去整理，荒煙蔓草，甚至還有不衛生、不乾淨，然後民衆抗議完，就又派兩個人去處理，派教育局的人去打掃他們也不開心，派財政局的人說你是管理者，你去打掃，他們說業務上也是累。當然我知道現在是給文化局，但我個人認為，我剛剛也問了文化局局長，那我是幫你找工作，我是覺得那個部分應該也要到觀光局來，因為沒有一個地方比舊市議會，我們後面有大樓，我們有大樓是當年 44 個市議員和其他一級主管的房間。那個地方如果要來做旅館，不管它是平價的、或者是特色的、或者是文創旅館，它都是最低成本的。因為它原來的的水電管路，就是一個房間、一個房間拉旅館的水電，不像有一些舊空間，我們還要去隔成房間，還要重新拉水管。我們現在要保留的是舊議會的圈圈，那個圓頂的建物是很棒的建物，所以我覺得那個地方也可以給餐廳，它可以是一個很漂亮的圓頂又很浪漫，我們去全世界所有有名的求婚餐廳，都是圓頂餐廳，所以我在總質詢的時候，我會再就這個部分去做一些建議和調整。我覺得我們市中心有一些這樣的建物，其實可以做一些微調，好，謝謝。

好啦，我不要占用時間，剩下的，我私底下再用書面質詢就好了。

主席（邱議員俊憲）：

謝謝周議員玲姣，我們先處理時間，現在是 12 時 16 分，早上的議程原訂到 12 時 30 分，我們還有李議員順進要質詢，是不是等李議員順進質詢完畢後，再結束早上的議程。

請李議員順進質詢。

李議員順進：

對於今天交通部門的業務報告及質詢，本席在這裡有幾件跟我們交通部門相關的來請益，希望我們各部門能夠重視，並且來改善或執行。

今年剛好是選舉年的結束，很多變革包含很多交通政策的變革，讓我們市民朋友都沒有辦法適應，甚至對於我們的市政團隊有一些怨言。首先在這裡有兩件事情，第一個，我們捷運的學生月票往年都是九百多元，這是指中低收入或低收入戶的部分，或者是全票的部分全部一體適用。

今年聽說選舉完後，全部改為 2,800 元，這個對於我們一般市民朋友負擔，如果是特定的對象，比如說中低收入戶，他就能夠享受到原來我們的市政團隊照顧的美意。由每一個月的 980 元到現在的 2,800 元，這中間每個月差距 1,800 元，扣除寒暑假期間，所給我們市民朋友的負擔，每一位學生負擔將近了兩萬元。一個家庭裡面如果有兩個學童來搭乘捷運，我想這個負擔相當重。這一點，是否請捷運局說明一下？

另外，我講了很多變革增加我們市民負擔，我們看到我們的公車在民營化之後，我們的場地設備和車輛就這樣給人家用，但是我們的市民朋友反而沒有得到好處。在去年我記得我還搭過沒有收費的公車，但是今年選舉完後，大部分都變成兩段式的收費。這樣第一個，增加我們市民朋友的支出負擔；第二個，在行駛的車輛當中，你使用了兩段式的收費，也阻礙了上、下車的動線，讓一般的時間都延誤了，也有違我們市民朋友的期待。比如說就學的、看醫的、辦事情的等等，只要是搭乘公車的，都有這樣的反映，票價增加為兩段式，由原來的 12 元變成現在的 24 元。現在是什麼情形？選舉前是免費、選舉前都來民營化，車給人地也給人；選舉完後卻漲價，現在是什麼情形？請解釋一下。我們先請捷運局就捷運月票的事情說明一下；再來就有關公車兩段式收費所造成的衝擊和影響，請交通局答覆一下，請捷運局長先。

主席（邱議員俊憲）：

請局長答覆。

捷運工程局吳局長義隆：

捷運公司的營運部分是屬於私部門的部分，這裡面也涉及到兩個面相，一個

是財務市場，我們希望他們財務能夠平衡；一方面涉及到我們弱勢團體本身社會福利這一部分的平衡。這兩者之間要如何取得均衡的部分，我們會會同我們捷運監理就是交通局的捷運監理部分，去跟捷運公司商量。因為費率的訂定還是要經過我們捷運監理的審核，所以這個部分，我們會會同交通局這邊跟捷運公司來做討論，希望取得財務上的平衡，同時也可以兼顧社會福利要如何取得平衡的部分，以上向議員報告。

李議員順進：

局長，我有私底下去做了解，台灣全省，我們高雄市的捷運是最貴的，偏偏又在選完後，我們就開始去調整了，你不會覺得很奇怪嗎？你有沒有注意一下，我們到台北做一站 20 元，還坐很久坐很遠，兩、三站，三、五都是 20 元，我們這邊隨意坐個兩站就要 40 元、50 元，現在的捷運月票又跟人家漲價漲得這麼高，難道人家不會講話嗎？難道不會增加人家的負擔嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

這是涉及到捷運費率的訂定，捷運費率的訂定有審核機關。在我們捷運監理交通局的主政之下，他們會去處理，我們也會會同他們。因為當時的獎參部分是由捷運局這邊來辦理，所以我們會針對整個獎參的捷運公司的營運部分，因為他們需要財務平衡。但是就像李議員所講的，就是針對弱勢團體相關的社會福利，尤其是學生月票的取消部分，該如何取得平衡，這部分我們會跟捷運公司來溝通。

李議員順進：

局長，麻煩你了，本席就等候了你的處理，你請坐，今天時間不夠了。再來，請交通局的局長說明一下，我們的公車兩段式的收費，所改的幅度有多大？為什麼收兩段式的收費？兩段式收費的人員又不足，因為要下車的時候，兩段式的收費統統要走到前面會阻礙到上車的動線，以致造成發車的時間和路程都耽誤到了，你難道沒有去考慮這個問題嗎？局長，請你答覆。

主席（邱議員俊憲）：

請局長答覆。

交通局陳局長勁甫：

謝謝李議員對我們公車的關心，議員所講的兩段式收費是這樣，在我們原先公車的路線裡面，本身就有一些兩段式的收費，為什麼有兩段式收費的實施呢？就是如果我們的公車路線太長，確實需要有一個分段點做分段收費的概念。

所以兩段式收費都是針對我們路線過長的部分。對民衆的影響就要看他坐多遠，在我們的統計數字裡面，平均搭乘的里程差不多是 6 公里半。我們會做兩

段式的收費，都是要超過 15 公里，才會去分兩段。所以基本上，我們需要的是，把我們整個公車路線在收費機制上的公平性，因為公平付費的原則，把它的公平性確定下來。為什麼在這個時候能夠來實施，因為我們現在同時推動的是一日兩段吃到飽的方案，就是對民衆來講，我們希望它影響的度是最少的。我們一日兩段吃到飽的意思是說，你早上出去坐一段，下午下班時又坐一段，這樣就兩段了，一天最多也是付兩段錢而已。

所以兩段式收費，雖然它一去是兩段，回來另外兩段；但是它後面兩段是沒有收費的，所以事實上在整個影響上面應該是非常的少，至於會不會影響到動線？初期應該是有。因為兩段式的收費在其他的縣市都是普遍的在實施，我們高雄市也是有在實施，因為有些路線不知道議員了不了解，我們路線有 40 公里、也有 60 公里都很長，這個部分對整個營運上是不公平的，所以我們只是希望藉由這樣的作法，把一些付費公平原則把它確定下來，大概是這個意思，對民衆實際上付出的部分，應該是沒有太大的影響。

李議員順進：

局長，你們再評估一下，尤其家長們反映，因為兩段式的收費，比較遠的區域，上下學、交通、到醫院等都耽誤了時間，這一個衝擊你要評估，為什麼不改為譬如：有 40 公里或 60 公里的，改為一段金額增加就好了？為什麼要兩段式收費呢？

交通局陳局長勁甫：

因為我們現在是段次計費的概念，如果一段要收超過 12 元，我們是沒有辦法這樣收的，因為我們一段就是 12 元。所以一段要收 24 元…。

李議員順進：

15 元、16 元這樣不行嗎？

交通局陳局長勁甫：

目前是不行的。

李議員順進：

你研究一下看這個動線，因為兩段式收費，造成耽誤小朋友上下學，他又不敢從後門下來，又怕會被人家講你坐霸王車、或是逃票。

交通局陳局長勁甫：

這個部分我們來和業者要求，對司機的教育訓練，看能不能讓整個運作上更順暢？

李議員順進：

這個你的團隊稍微研究一下，謝謝。另外，今年財政局的報告，我們的賠償及罰鍰收入，粗估 26 億，比我們預期的歲入，那個時候編 16 億還增加了將近

10 億，有 9 億多。歲入的編列有 1,173 億，粗估收入 1,163 億，差 10 億而已，但是在交通賠償及罰鍰這一方面的收益，成長了很多，一般的市民朋友認為把市民當成提款機，編了那麼多的收入，定了那麼多的政策，但是我想罰鍰及取締，我想它的目的不是這樣，它的目的應該是要看到改善的成果。但是從最近高雄市警察局所公布的資料，我們高雄的十大死亡路口，甚至在中山路沿線，這個是我們首善地區警力最多的，我想我沒有去調資料，這一方面的交通罰鍰和收益，應該佔了絕大多數，但是取締的件數是多了，違規的狀況也多了，我們取締罰鍰那麼多，交通安全反而沒有改善，到底是什麼原因？以這一次的市政府資料，十大死亡路口，第一名就是中山路和中安路口；第二名在中山路和平和路口，這兩個路段都在小港；第三名和第四名，是現在輕軌捷運施工當中的兩方面路口，一個是中山三路、一個是中山四路，都和我們的凱旋路交叉，這個狀況讓我們很擔心，輕軌捷運在去年已經上線、已經測試完畢，C1 和 C14 站已經命名，都已經起跑作業當中，這麼多的交通事故，會不會影響到輕軌捷運的進度？尤其在去年 8 月 1 日氣爆，凱旋路一邊還在百廢待舉、一邊還滿目瘡痍，都還沒有通車，我們這一邊凱旋四路的這個方向，一條路之隔，在輕軌上線測試，交通安全讓我們相當擔憂，輕軌捷運是捷運局主導，這條輕軌是全國第一條，全部無架空線的工程，它的品質在迅速的趕工情況之下，上下班交通的影響很大，我們運氣很好，沒有聽到輕軌捷運有重大工安意外。但是台中這一次的高架橋的涵箱架設，造成了四人死亡的工安意外，我想讓都輕軌捷運做個借鏡，尤其是捷運局。全省的捷運這幾年發生了這麼多的事件，包括去年的 5 月 21 日，鄭捷在捷運密閉車廂裡面，對於完全沒有抵抗力、完全沒有出路可以走的一些婦幼人員施暴，我們高雄捷運也有活春宮的事件，我想北捷新店那裡也有手榴彈事件等等。我想我們的交通政策，交通局、捷運局都要負起相當責任，以及要發揮作用出來。

我先請教交通局，對於我們的交通罰鍰收入這麼多，為什麼我們從 99 年到 103 年，我們的交通意外沒有減少、死亡也沒有減少，99 年那個時候的取締數是四萬多件，到 103 年就是去年已經發展到七萬多件，一直的取締死亡人數也沒有降下來，每年還是二百多個。局長，本席在這裡也勉勵了你好幾次，你對於這樣的數據、環境、稅收、市民朋友的想法，你的看法如何？你有什麼因應的作為？我們也請捷運局準備一下。

主席（邱議員俊憲）：

請交通局長答覆。

交通局陳局長勁甫：

剛才議員所提到，我們本市在縣市合併之後，整個 A1 車禍就是 24 小時內死

亡的，從 100 年的 251 人到了 101 年還是 251 人；但是在 102 年我們降到 228 人；去年我們降到 226 人，雖然它降的幅度，一年只有兩人，我們不是很滿意。但是我們有這樣的決心，把它的數字控制下來，整個交通安全市政府尤其是交通局責無旁貸，應該怎麼建構交通安全的環境，整個交通安全的問題裡面，有三個主要因素，第一個就是人；第二個是車；第三個是路。在路的部分，我們持續進行依照易肇事路口的改善，在車的和人的部分，車就是本身他開的車，人的部分其實剛才我所提到人、車、路裡面，人是最基本的。

所以我們必須透過教育和執法，如果我們的市民大家願意共同來面對，交通安全人人有責，我想整個交通安全的狀況會更加的改善，罰鍰的部分也會降低，市政府絕對不會把它當成我們要達成什麼樣的目標，來訂定罰鍰的數據，剛才議員有提到，過去這幾年議會也把我們罰鍰的預算有刪減下來，但是實收就是決算以後，大概 15 億到 16 億左右。所以並沒議員所說的大幅提升，是我們編預算來達成目標，不是這個意思，就是實際上爲了能夠降低整個傷亡的數量，維持整個交通的安全，警察同仁在執法上應該都採取這樣的出發心，希望照顧到大家的安全，以上我先做這樣的補充說明。

李議員順進：

局長，我有時間再跟你討論。請教捷運局，有關捷運施工的部分，輕軌的施工以及台北市幾個捷運的狀況，高雄市的捷運局有沒有因應措施，包括車箱的安全檢查、安全的演練，經過這麼多的事件後，所有捷運司機的心理輔導，還有很多市民朋友希望能設置婦幼的專門車箱，這個可不可能？請局長回答。

主席（邱議員俊憲）：

請捷運局長回答。

捷運工程局吳局長義隆：

首先跟李議員報告的是施工安全的部分，輕軌本身是專有路權，只有在路口的部分有交誌，所以安全的部分其實是在路口的部分，路口在施作一定要一個整體的安衛計畫，同時針對各個工作項目也會有相關安全、衛生計畫，這些執行施工過程都會監造本身至少要有兩次，批件部分每個月都會檢討。剛才李議員講到中山、凱旋路口的部分，這一段的鋪軌都已經完成，所有安全、工安的部分也在我們整體縝密計畫之下都沒有問題，都可以安全的達成，就是這一段都完成了。

李議員說捷運安全問題部分，因爲北捷的事件，捷運公司也做積極的檢討，積極檢討要迅速的反應，目前已經設置安全鈴。另外攝影機的部分，我們也協助捷運公司來做，捷運公司已經設置兩列車，目前正在做檢視試用性如何，如果整個沒有問題，他們會來加速針對攝影機的設置，讓乘客的安全獲得確保。

另外李議員建議其他相關事項，我們會轉達捷運公司來參處。

主席（邱議員俊憲）：

延長 2 分鐘。

李議員順進：

謝謝捷運局的說明。這部分請你保持聯絡、再用心。剛剛有關死亡的事件，再跟局長請意，很多事故都是路邊停很多的車子，交通政策是以路外為主、路邊為輔，停車場的確是不夠，不是我車子不停在停車格內，是因為停車格不夠，我只有併排停車、我只有亂停、我只有違規、我只有逆向而造成事故，交通局這一次在停車場八號用地動了專款，取得了一處七百多坪的停車場用地，好像機械式的停車格有七、八百個，平面式的有四、五十格。徵收這塊土地的必要性、公益性、合法性都夠，我們都支持，你所說的動專款，是動善款還是用停車場基金，你是用氣爆區的善款，還是用停車場基金來徵收，其他的區域如前鎮、小港的交通亂象，十大死亡車禍路口有六處在前鎮、小港，停車場應該要積極的擴建，路外停車場或是公辦的。局長，我沒有指責你動用了哪些款，你的善款用在地方是合理，改善交通合理，我們都支持，但是我希望你繼續做，如果還有經費要拿出來做，在我們災區地方趕快執行。

主席（邱議員俊憲）：

請交通局長答覆。

交通局陳局長勁甫：

謝謝李議員特別對災區的停車空間的關心，目前有兩個計畫，第一、金馬停車場的平面停車部分，我們希望擴增一倍，那是在三多路快到體育場的地方。第二、停車場八號用地是一塊停車用地，目前我們有辦公廳會希望將這塊地徵收，徵收所需要的經費是由停管基金支出，我們自己的停管基金，如果用地取得沒有問題，我們希望在今年能夠提供平面的停車空間，立即搭配輕軌機廠地方可以停放車位有 80 格，當然未來如果有經費，包含民間有願意來投資，或是剛才議員提到的善款對災區的復建、生活機能的提升有幫助，願意來支持這個計畫，我們大概可以提供 400 格，用 400 格的方式就有多目標的使用，其中有兩層可以提供地方上公益或是商業空間的使用，所以整個計畫順利、善款也支持，目前這些都無法申請，也沒有討論使用善款的計畫，所以未來能夠往那個方向去，在整個災區的生活品質或災區的復建會呈現另外一個更好的生活機能，也期待議員給我們更多的支持。

主席（邱議員俊憲）：

謝謝李議員順進的質詢，向大會報告，上午的議程到此為止，下午 2 時 30 分繼續開會。散會。

主席（周議員玲奴）：

下午繼續進行交通部門的質詢，今天下午登記發言的同仁，第一位是簡議員煥宗，第二位是李議員喬如，二位要共同使用時間，請開始。

簡議員煥宗：

我今天先質詢的是觀光局的部分，第一個部分，我想先 show 一張圖給大家看，我們看到這個下面是高雄市各局處相關的吉祥物，這上面是目前正在播放中的「復仇者聯盟」第二集，我昨天去看電影，突然給我一個想法，我發現我們的吉祥物太多了，多到什麼程度呢？譬如農業局，他有「高通通」；文化局的電影館有一個「火球人」；駁二有一個「公仔」；捷運局最厲害，他以前有一隻小的「土撥鼠」，後來變成一個「熊的家族」，最近又有一個「少女小穹」，應該跟捷運公司那邊的一些想法；這是過去 2009 年的「水精靈」。昨天又看到觀光局的網站上面又想要弄一個「高雄熊」。我都覺得這跟復仇者聯盟很像，就是每個局處各做各的，大家都完全沒有去做整合，我覺得這很可惜，尤其是像我之前在農林部門質詢過農業局局長，他很有信心，他說未來搞不好他的「高通通」可以代表整個高雄市。所以我想問觀光局局長，我知道「高雄熊」最近在做公仔的設計比賽，我不曉得未來我們有沒有機會來整合這些局處，是不是真的可以設計出一個代表整個高雄市的吉祥物，類似最近最熱門的「熊本熊」，可是「熊本熊」背後是有一些故事的，這部分就麻煩請觀光局的局長來回應一下。

主席（周議員玲奴）：

請許局長答覆。

觀光局許局長傳盛：

非常謝謝簡議員對我們吉祥物設計這個議題的關心。吉祥物可以把城市的觀光意象更清楚讓更多的民衆知道，所以我們這次推的「高雄熊」的意象，是高雄也找了很多設計的一些朋友，大家來談這個理念。我們一直想用什麼東西是代表高雄，就取其諧音「熊」（雄），之前我們國家的交通部觀光局的代言人是台灣黑熊，也是黑熊。我們希望「熊」也是所有小朋友在童年時候很親切的玩具、玩偶，我們想用這樣的方式設計一個有趣又討喜又可以跟高雄這個諧音互相拉近，用這樣的方式來設計的吉祥物。

簡議員煥宗：

可是我要跟局長說明，之前農林部門的農業局長蔡局長，他很有信心，因為他的「高通通」已經開始類似有一個經紀人幫他接 case 了，可以代表高雄市出去做展演，所以我會這麼覺得，觀光局不一定要用一個競爭的角色跟其他局處做競爭，是不是可以扮演一個比較好的整合性角色？其實大家的目的都是為

了推銷整個高雄市，這部分我不曉得局長的想法是怎樣，包括議會外面幾乎都被高通通給占據了，可是你的「高雄熊」在哪邊？我們都不知道。

觀光局許局長傳盛：

現在還在設計。

簡議員煥宗：

對，所以這部分是不是提供給大家參考？你現在還在設計之中，如果這樣的話，會不會變成只有內部在那邊消耗？你沒有辦法真正走出高雄，我覺得這樣會很可惜，我舉個例子，這個月初我也去熊本跟那邊的市政府做交流，我發現他們熊本熊推展得很成功，幾乎所有的政府機關、公務人員以及在議會不分黨派的議員，他們都會掛熊本熊的胸章在上面，包括在民間，我們看到整個藥妝店、百貨公司，你看到的就是唯一那麼一隻熊，不像在高雄，我們在捷運站可以看到「少女小穹」，在一些產業可以看到「高通通」，我們是不是可以有辦法做一個有效的整合？

觀光局許局長傳盛：

府內之間可以做溝通，到底以什麼樣的代表來做為高雄的意象，這個部分我們可以溝通。

簡議員煥宗：

好，這個部分就拜託局長繼續來參考。局長，繼續我再跟你討論，我過去在民政局擔任過發言人，我不曉得現在觀光局的發言人是哪一位？

觀光局許局長傳盛：

觀光局發言人原本是我們副局長，但是因為副局長後來退休之後，現在還沒有補，我們現在是以主秘做為發言人。

簡議員煥宗：

也是一樣，跟過去民政局是主任秘書擔任發言人。這個新聞，今天早上已經有二、三位議員都有在關心了，針對西子灣要蓋「天空之橋」的部分。其實我比較敏感，因為我擔任過發言人，如果是一個正常的政策的話，很少會用「高雄市觀光局表示」，過去我在民政局，我只要宣示政策，我的職稱、我的名字一定會出去，所以我早上有看到整個 powerpoint 裡面，這個應該是一個既定的政策，還是這個是在討論的政策？這部分，請問一下局長。

觀光局許局長傳盛：

這個是我們對高雄市未來一些景點規劃的構想，所以這個新聞出來，我們自己也很納悶，因為我們這個都是在討論過程中，希望把西子灣結合無障礙環境跟現在公車不足的問題能做一併的解決，所以提出這個構想，這也是我請學者專家討論高雄未來整個觀光的藍圖。

簡議員煥宗：

剛才局長也提到了，這個新聞的露出，你也覺得有點奇怪。好，我們接著看下一頁，這是自由時報的，這個新聞一露出之後，開始民間整個反彈的聲浪慢慢高起來了。我們繼續再看下一頁，這個是我在 PTT 的高雄版上面，我是擷取，因為反映真的十分熱烈，這裡面擷取了很多東西，我把一些比較強烈性字眼的都沒有擷取，因為我覺得可能在這邊放也不好，其實一般鄉民的意見，大家都可以看得到，反對的聲音真的很大，反對的聲音為什麼那麼大？我們繼續看下一頁，我針對蘋果日報當天整個露出的新聞下面的 FB 做回應，其實我覺得這段話我們要去思考一下。他覺得那邊是有蜿蜒的古道才能顯示英國領事館的歷史人文氛圍，為什麼要蓋這個景觀高塔？古蹟都不古蹟了，觀光客其實不是想去看這些東西。其實我覺得這句話是我比較感動的，他說：「可以讓我們去看少一點的人造景觀嗎？」他期待他的雙腳可以踏在泥土上面，而不是踏在水泥地，所以我想用這部分的東西，請局長再去多加思考。

另外，我還要再講一個部分。我知道為什麼會做這些東西，我們那邊的觀光客其實大部分都來自中國，我並不是反對中國客來台灣，我是看到一些危機。第一個，我不曉得大家知不知道去年澳門的狀況，澳門去年的狀況是因為被整個中國的旅遊政策所限制住，所以去年澳門的賭場生意非常的不好，包括他有一些政策上的限制，導致澳門，這邊有寫到，他在香港證交所的股價平均下跌快四成，如果我們太過於依賴一個國家的觀光客，而沒有台灣自己的競爭優勢，我覺得是很危險的。有一句話我每次聽到都覺得怪怪的「台灣最美的風景是人」。那台灣最美的風景除了人之外，到底還有什麼？這點我們要去思考一下。因為我們不僅要跟鄰近的國家比，台灣內部自己也是要做一些競爭，我們必須要跟台北比，就像之前大家爭取的，飛機來台灣一定要南進南出或是北進北出，也是在這議題之下。

接下來，跟局長報告一下。這是我去調的資料，去年其實是中國客來台灣人數最多的一年，它比 7 年前多了快十倍，這人數真的很嚇人。可是我們從這邊可以看到，中國客對於台灣來講，去年我們原本排第三名，可是在今年掉了兩名，掉幅是最多的。比較有趣的是，中國跟日本長期處於人民情感上、民族情感上緊張的關係，可是中國客到目前為止，日本仍然是他們最想去的國家。我們可以去思考為什麼會這樣子？這部分提供給觀光局參考，請局長針對這部分做些回應。

觀光局許局長傳盛：

關於西子灣的「天空之橋」，我想這涵意可能有落差。我們當時要蓋的並不是所謂的天空之橋，而是無障礙空間的使用。因為那地方現在的情況就是太多

的觀光客進去之後，很多人沒辦法上去英國領事館，因為它有一百多階嘛！同時當地的廁所、公廁也不夠用。我們是基於這些考量所設計一個有景觀意象的…。

簡議員煥宗：

好，局長。你們蓋廁所我沒有意見，可是你們蓋那個塔我就有意見。我覺得那完全被壞了整個景觀，你們爲了無障礙的工程，其實我覺得可以用變通的方式，你們再去蓋那個塔，真的會破壞西子灣當地的美景。這部分是我的意見，我還是要跟你做比較強烈及充分的表達。我反對西子灣去蓋那個天空之塔或天空之橋，你們要蓋廁所我沒意見，好不好？

接下來的議題因爲時間的關係，我就簡單說明一下。在捷運站中有一站叫「西子灣站」，我們的輕軌命名也結束了，有一站叫「哈瑪星站」，我們坐捷運到西子灣站就等於坐到哈瑪星站，所以在這邊我跟李議員喬如要提出一個主張，希望交通局可以針對捷運「西子灣站」要正名爲「哈瑪星站」，這部分麻煩請交通局長做回應。

交通局陳局長勁甫：

有關站名的部分，早上主席剛好也有提出類似的質詢，我們會在近期召開會議，針對紅、橘兩線所有的站名加以討論。因爲裡面有些站址的名稱跟現實狀況可能不太符合，我們會做個會議來研商，然後看怎麼樣繼續往下去推動。整個改變一次到位可能需要一點時間，如果可以先做的，比如透過廣播可以先做的，或是有共識之後。

李議員喬如：

陳局長，對於剛剛簡議員提出來的，將「西子灣站」正名爲「哈瑪星站」，你同不同意？你的見解如何？你簡單講就好。

交通局陳局長勁甫：

我是覺得那邊是座落哈瑪星的區域…。

李議員喬如：

對，它就是在哈瑪星。

交通局陳局長勁甫：

所以叫哈瑪星站應該也不錯，但是這個應該大家有…。

李議員喬如：

局長，我想大家不會反對啦！因爲在地域上它就是哈瑪星，哈瑪星的地域是大於西子灣的。所以一個站的話就可以叫做哈瑪星站，這樣的更名程序，局長覺得多久可以完成？

交通局陳局長勁甫：

我們來研議一下，當然是儘快。

李議員喬如：

下次大會你會完成嗎？

主席（周議員玲奴）：

我們下個星期就召開了，下個星期就開會。

交通局陳局長勁甫：

我們先召開會議，看整個更名的程序，還有它牽涉到的…。

李議員喬如：

那就是公聽會先做啦！好不好？〔好。〕接下來，我要延續剛剛簡議員對觀光局長所提出，對於天空之橋還有吉祥物的看法。其實本席的見解是一樣的，主要是因為局長在整個觀光業務上，不要讓市民覺得你的建設是針對陸客而做的。你知道西子灣那個地方已經非常狹小了，當我們在廣倡自然跟綠能的時候，我們都不希望看到水泥在那上面。所以本席跟簡議員，我們正在為交通的問題焦頭爛額的時候，我們沒辦法解決那麼多陸客製造的污染時候，請你們觀光局在做一個推動業務的發言或政策的時候，要先跟地方的議員溝通。我們一個煩惱還沒解決，還要來繼續解決你那個天空之橋地方民意的反彈，這樣子對我們來講，人民對於政府觀光局的看法是會不一樣的。

我們要談到纜車的問題。說到纜車，我對於觀光局一些政策發言的部分，我確實是嚇了一跳，甚至我的 FB 也有留言進來說很高興四年就要完工了。我先提個歷史給局長參考，有關原創提案的來源。關於旗津觀光纜車的原案，我是原提案人。針對鼓山、鹽埕、旗津三角地帶要增設全世界唯一的空中跨港纜車，那是我在 86、87 年度提案的。後來市政府以及學者專家認為，柴山土質太鬆沒有辦法，鹽埕也不恰當。所以把案件提到新光路底的新光公園，那時候中央政府曾經用了一些研考的規劃費用，兩年後因為當時的港務局也就是現在的港務公司，當時的港務局不配合，它要求我們地方政府在 BOT 的部分，要委外招商的部分，它的高度一定要 200 公尺，可能投資客覺得 200 公尺太高、風險太大，他們不敢投資進來招攬，所以我覺得那階段是失敗的。

後來在去年的 12 月，我們聽見很多聲音，甚至很多文章、新聞，在蘋果日報、中時還有東森新聞都可以看見，而且火辣辣的新聞都上來了，都說觀光局跨港的纜車要實施、要拍板了。像這樣的新聞，局長應該會看見。可是我們發現去追論市政府政策的資訊時，沒有！可是在上個星期我的 FB 又上來，又告訴我說纜車 4 年會完工，而且整個新聞稿寫得非常清楚。它清楚的程度甚至路線的長度都有，還有高度是 90 到 110 公尺，我也不知道是不是事實，因為這個跟我們原創時的尺度是不一樣，已經很清楚的表示連高度都出來了，還有行

駛 12 分鐘就可以了。一個纜車到新光公園 12 分鐘就到了，甚至搭載的人數 5 至 8 人都出來了，最離譜的是它的興建期程在 2019 年會完工，我們的資料來源是高雄市政府觀光局。

針對這部分，我們需要許局長很清楚的表態，到底空中纜車要不要做？有經費嗎？有計畫嗎？到底是什麼狀況？然後我們再深入追查，當時政府纜車的方向不是這個地區，是田寮那邊呢！在田寮那邊不是只有這跨港纜車。局長，你需要說明清楚一點，到底這纜車要不要做？我們又在中國時報看見市長有正式回應，軍方在這個部分是不支持的，而且也不是那麼順利可以取得土地，當然陳市長希望能夠成功，也希望共創雙贏。可是市長在這個部分並沒有跟觀光局發出來的新聞一致，這是讓我們覺得非常不可思議的地方。所以就從剛剛簡議員所提到的從天空之橋到旗津纜車，我們發現觀光局在新聞的發布或政策的肯定性非常模稜兩可，而且不正確的。所以在部門質詢的時候，我要請許局長公開對高雄市民說清楚，跨港空中纜車從旗津到新光公園的部分到底要不要做，實際上的情況如何？請許局長說明。

主席（周議員玲奴）：

請許局長說明。

觀光局許局長傳盛：

謝謝李議員對跨港纜車的關心。我分幾點跟議員回報，我們會有興建跨港纜車的構想，是委請學者專家做高雄市未來整個觀光願景的規劃中，有提出俯瞰式設施。針對俯瞰式設施規劃了四條動線，跨港纜車是一條，另外還有剛才你講的田寮月世界，還有寶來二集團以及大小崗山，都在當時委請學者做的可行性評估方案裡面。當然大家最有興趣的還是跨港纜車這一條，從專業的顧問公司提出來的建議裡，跨港纜車在市政府的角度，以及觀光局推動高雄市觀光的立場，我們樂見其成，也想積極推動的，所以才會有對於跨港纜車的媒體曝光。

跨港纜車到目前為止，包括剛才你講的，我們也跟市長回報過，這是市政府，特別是觀光局目前的工作方向，市長也要求我們跟軍方及港務公司多多協調。

這個消息曝光後，當然會引起港務公司回應，但到目前為止，港務公司還是持保留的態度。我早上也有提到這部分沒有辦法我們單方面一廂情願的要做，需要中央和地方各單位一起努力的，這是目前的情況。我們也透過立法委員，希望能開公聽會和協調會，大家把擔心的問題提出來談，有沒有可能克服。這部分是進行到這裡。我們觀光局和市政府主觀想要興建跨港纜車，目前為止是朝這個方向規劃的。

李議員喬如：

當初我們為什麼會提出跨港纜車這樣特別的想法，因為如果能成功的話，就會成為亞洲唯一，也是最有觀光價值的大眾運輸的觀光工具。就剛剛局長的回應中，其實還在研討當中，完全沒有這麼多正確性的訊息，我們不會反對你的方向，我們會為你加油。但是現在出現了一個很困擾的問題，就是剛剛你看到了，市長還要向中國時報回應那麼多問題，因為媒體的訊息也是從你們的資料中提出來的，很清楚的有行駛的速度及人數等訊息都出來了，你的資料已經公布到這樣的程度。我認為你們在資訊的公布上要再多加強，如果有這樣的現象時，你們應該適時的提出比較正確的訊息，目前觀光局推動觀光纜車的進度到哪裡？並不是外界所講的四年。如果你不去更正這個訊息，四年後人家來清算，何來四年你們也不解釋，也不否定四年，變成事實的時候，會被人家批判而成為我們公共政策裡非常大的瑕疵點。請局長在市政的訊息上應該要再加強一點，而且對媒體的訊息能掌握好。

接下來，本席跟簡議員對鼓山區、鹽埕區及旗津區都有相當大的困擾，就是交通動線。交通動線會進來是好事，表示我們在這方面的觀光做得非常成功，所以西子灣 102 年有 140 萬人次都來參觀我們夕陽的美。在旗津方面，市長的建設也非常成功，一年就有 570 萬人次；駁二就破了 300 萬人次，這是非常亮麗的成績單。但是另外一個問題就是人多了，車輛就多，遊客也多，污染就大。

另外旗津的中洲和前鎮渡輪方面，希望交通局輪船公司能調整班次，因為你們的班次調整得太離譜，減少了一半，地方民意有反彈聲浪。本席與簡議員也開了多次的協調會，讓交通局在這部分先暫緩。所以有相當大的關係在整個交通動線裡，我們希望有一個更好的方式，地方的民意也反對遊覽車進來，希望以量管制，來達到降低地方上的空氣污染和交通壅塞的部分。甚至你們還有打算要引進雙層的觀光巴士，但是我要跟陳局長講，不論什麼替代方案，如果你的替代方案要銜接遊覽車，不讓它進入社區，要進入的先決條件是不可以用汽油或柴油的車子。如果用了汽柴油的車子，就等同沒有改變，一樣的人數，一樣需要這些交通工具的數量把這些人載運到社區來。所以除非你們改用電動車，用電動車就比較沒有污染，不會讓地方的空氣受到影響。

再來提到交通的部分，如果在遊客人次的部分，觀光客的文化素質沒有提升的話，我們所得到的觀光產值和結果，也不會成正向的能量。所以這部分請交通局長在簡議員補充完之後，就整個動線統一答覆，你們目前有沒有更好的方法？請簡議員補充。

簡議員煥宗：

我們開過一次說明會和公聽會，也是針對遊覽車的部分做一些檢討，我舉一個簡單的例子，這是交通局官方的資料。我們可以看到一天有 200 輛的遊覽車

進出哈瑪星，但是他們進出哈瑪星卻沒有對哈瑪星做出任何貢獻，只是路過而已。我再用一個量化的數字，一天 200 輛，來回就 400 趟車次，如果一天 12 小時裡面，平均不到 2 分鐘就有一台遊覽車從你家門口經過，這對哈瑪星來講真的是夢魘，尤其現在沒有做總量管制的情況下。我知道大家現在要拚觀光，要去衝觀光的數字，可是我在此真的是很慎重的呼籲，那裡已經飽和了。我們有沒有多元載具的方式，例如搭船，或是未來輕軌興建完成之後，是不是還有轉接的方式，這部分麻煩請交通局長回應一下。

主席（周議員玲奴）：

請局長答覆。

交通局陳局長勁甫：

謝謝簡議員對哈瑪星西子灣的關心。沒有錯，現在我們也是在進行西子灣哈瑪星的交通改善，那裡最主要就是遊覽車的問題，所以當時也在想說怎麼樣能夠有效的管制這些遊覽車，不是只有在社區裡面，在中山大學都形成一些困擾。我們第一步希望能找到在進入哈瑪星和西子灣之前，有一個大型的停車轉乘空間，目前我們跟港務公司也在進行合作，整個設計的理念我們也看過，快的話，年底以前建置完成，對大哈瑪星地區會有整體的改善。

另外一點是居民或是中山大學那邊也擔心說，我們要用雙層觀光公車來取代遊覽車，如果地方上的居民認為我們所提供的運具是不合適的，或是還有疑慮的，我們不會讓它進去。我想應該要大家共同來討論，什麼樣的方式對地方上的發展是最好的，其實我也知道觀光雖然帶來一些好處，但是對居民的生活當然產生很多壞處。不過先撇開觀光雙層巴士的部分，我們還有規劃，也是希望整個哈瑪星裡面能夠形成多元運具的使用，這些多元運具當然都是立基在低碳的方式，包含徒步區，包含是不是有自行車的空間。甚至我們也在研議，譬如從漁人碼頭那邊拉一條渡輪線到英國領事館，前面有一個海巡署的碼頭，這樣就可以用海運來替代或管制遊覽車停在外面，所以這些東西都是可行的。剛才李議員也特別提到，除了遊覽車，或是觀光街車、雙層巴士都是用柴油的，希望以後都能夠盡量用電動，電動是一個目標，我們當然會在今年鼓勵業者盡量汰換成電動，甚至進去的運具如果可以變成是電動中巴，也許就更適合居民的需要。我們也期待整個哈瑪星地區能夠成為高雄市的示範，居民也可以共同來響應低碳生態交通的做法，希望在未來也有一個叫做生態交通示範區，也可以和地方上做配合，讓它不是只有高雄，也不是只有台灣，甚至對世界來呈現，你看！哈瑪星地區可以做出這樣的生態交通示範，我先做這樣的回應。

主席（周議員玲奴）：

延長 1 分鐘。

簡議員煥宗：

最後我有三個問題，我和李議員喬如就職後，我們就一直在推動整個旗津居民專用道，其實我們自己也知道，那是現行整個輪船公司對於旗津居民的處理上，是一個救急的方式，我們很期待交通局和輪船公司在我們總質詢之前，是不是可以提出一套對於渡輪短、中、長期的改善計畫，包括站體的改善和你們船隻的購買等等。最後一個我想提出的，我希望旗津渡輪站和哈瑪星輪渡站可以有完整的班次表。我們可以看到公車都有完整的班次表，可是目前旗津輪渡站就只告訴觀光客和居民說，大概幾分鐘到幾分鐘有一班，這個有辦法做到嗎？這個本席要拜託你們…。

交通局陳局長勁甫：

簡議員提到大眾運輸應該有完整的時刻表，這個當然是準時性，也是品質的保證。就我所理解的，特別是在假日的時候，輪船公司給我的反映是說，它必須要隨時調度，因為人很多，所以才沒有設班表。如果地方上也希望做班表，這個對於兩邊運輸的部分，會比較能夠確保它的服務品質，但是可能會變成遊客在陸上的地方就要稍微等一下。我倒是認為有一個固定的班表會比較好的，這個如果到時候實施，第一個，希望居民也支持我們；第二個，我們當然也會想辦法向民眾說明。剛才還說未來如果可以做渡輪的汰換，把它承載的人數能夠增加，這個也可以相對應減緩我們如果要做班表來行駛時的負面衝擊。

主席（周議員玲玟）：

謝謝簡議員和李議員的質詢，接下來請郭議員建盟發言。

郭議員建盟：

我個人現在針對纜車問題繼續質詢，因為纜車的起點，也是另外一個出口，也在我們選區，所以剛剛兩位議員同仁還覺得奇怪，為什麼我在講這個議題？纜車我也一直在關心，剛剛就像局長所講的，你在 12 月 12 日也開一個記者會，報章媒體也說只要土地完成徵收，大概一年就可以完工。市長也說，我們高雄最後會有一個亞洲第一高，高達 110 公尺高的纜車。結果據我所知道，港務公司，最有意見的港務公司又去拜訪你，讓我們的跨港纜車又因為跨港大橋興建計畫有所抵觸。是不是請觀光局長說明這一段港務公司拜訪你的過程，認為我們不宜再興建的新增理由是什麼，可不可以請你簡單說明？

主席（周議員玲玟）：

請許局長說明。

觀光局許局長傳盛：

謝謝郭議員對跨港纜車的關心，我剛剛也有回答兩位議員，我們主觀的期待是希望高雄市有一條跨港纜車，可以吸引更多的觀光客，也提升高雄觀光的能

量。這則新聞曝光之後，其實港務公司從以前到現在都是持保守的立場、反對的立場，不是反對今天有跨港纜車，他的理由是說，這個會影響到高雄港未來的營運，因為有一個纜車在上面，以後如果船很大，或是有一些施工上面的需求，可能會影響到它進出的動線，會影響到高雄港未來營運的發展，這個是他們提出來的理由。所以新聞曝光之後，高雄港港務公司這邊也有到我們辦公室來討論，他們提出高雄港未來也有一個跨港大橋的規劃，可能會跨越現在的二港口，就是在紅毛港這個區塊，如果有跨港大橋之後，又有跨港纜車，又限制高雄港未來的整個發展方向，大家有沒有可能再來做溝通，他提出來的意見是這樣。

郭議員建盟：

我認為港務公司以跨港大橋又要來叫我們喊卡，我認為是沒有道理的。理由是這個跨港大橋就像這張圖一樣，要從旗津跨到紅毛港，這個計劃是從什麼時候開始喊的，你知不知道？從民國 75 年就有跨港大橋施工計畫。所以這個計畫喊了多久？喊了三十年。在 100 年的時候，經建會那時候還不是國發會，是經建會直接做出一個決定，跨港大橋如果要建的話，就要等國道七號興建完後的運量需求再來評估。所以我認為這個根本是一個喊了三十年，到底會不會有的幽靈計畫，我們的國道七號到現在還在做環評，什麼時候要開工？所以每次只要有看到你要建，你許傳盛要搞的，我就去拜訪你。長期以來，港務公司對纜車興建，從一開始說會影響旅運大樓，再來說不利大噸位郵輪進出，施工震動會影響中島高科技，中島什麼時候有高科技？毛治國說高雄找不到高科技。又說纜車增加中島廠商的壓迫感，你看他越說越誇張！在 12 月你說完之後，今年最新的理由是，阻礙二港口跨港大橋興建，他說他的工作船高達 200 公尺。200 公尺？還有他的貨櫃吊車如果要裝卸，也要那個 200 公尺高的工作船進出，所以他反對。我認為這些理由都不存在啊！因為纜車真的如果有國家級的港務需求，我相信纜車的纜線也可以歲修暫停，讓它通過，所以他是長期為反對而反對。我相信兩位議員都把這個問題提出來，我們不得不說，全高雄市政府最溫文儒雅的局長就是傳盛局長，相當客氣、相當溫和，不知道是不是看到你的這種個性，每次有狀況就針對你來反對。

我想拜託局長，亞洲新灣區規劃以來，現在還有流行音樂中心在興建；世界地標級的旅運大樓在興建；再加上舊有的 85 大樓，旗津燈塔等等。貓纜有什麼可看的，貓纜沒看頭大家都搶著坐，我們這裡有超過 600 億的地標和建築，目前如果興建纜車，絕對可以凝聚整個高雄的觀光能量，而且還有加乘效用，所以要拜託局長拿出魄力，不要讓人家認為你很軟弱，我們就是要興建，別人不想興建是他們的理由，高雄市政府有觀光需求政策，但是我們絕對尊重港務

公司的需求。你回答我說，要用創造雙贏的方式做工程規劃，我樂見其成，也認為完全是對的方向，所以拜託你拿出魄力執行下去，有什麼問題我們隨時會盯著你；有什麼狀況我們一起解決，這條纜車已經從 89 年喊到現在，而且花了上億元，甚至遭到監察院糾正，沒有成果的跨港纜車能在陳菊市長任內規劃完成，甚至工程推動、完工，我要勉勵觀光局及所有同仁，我們一起努力。

第二點問題，雖然是 1 月的老問題，但是我覺得這個問題必須要提出來，拜託交通局、捷運局，以及相關局處環保局、捷運公司的官員，一起來面對高捷取消月票優惠造成民衆怨聲載道的問題。現在取消學生月票 799 元、一般民衆月票 999 元，你去推算，為何民衆怨聲載道呢？因為高雄市政府大概補助 9,100 多萬，高捷公司相對補助三分之二，所以 2 億 7,000 萬除以 2 萬人次左右，每一個使用月票的通勤族驟然每月增加 1,140 元的交通負擔，這麼大的負擔當然造成高雄市民在調適上的問題，因為你們根本沒有宣告，瞬間喊停就停，怨聲載道。PTT 上留言一大堆，我們來看留言的內容：「選舉完了所以沒有優惠，搭乘捷運不會節能減碳了嗎？如果是以前議會被多數藍委刪預算也就認了，現在球員和裁判都是綠色的，還這樣搞。還是那句話，國民黨不倒，台灣不會好。鳳山往來楠梓加工區，一個月的通勤費，如果月票廢止負擔會有多重。沒有月票我真的搭不下去，我也想知道還能向誰反映呢？對捷運局及市政府的冷處理。」他們無能為力的在大學生的 PTT 上抱怨，我相信交通局長和捷運局長都被議員吵得快要炸掉了，但是到現在還沒有解決方案，我想跟局長再分享一下，我認為這個政策當初公布時，是 101 年 9 月人緣很好的王國材局長的業務報告，裡面提到一點，經由本局、捷運局、環保局及高捷公司努力爭取環保基金的支持，月票 799 元、999 元讓所有市民享用節能減碳、運量提升的計畫，1 月到 6 月已經有 10.5 萬市民享受優惠，相較 100 年度提升 13%，對運量提升有很大的幫助。

但是整個月票制度說停就停，捷運公司說有公告一個月，這個態度相較 101 年辦計畫時…，跟你今天的業務報告隻字未提停辦月票對市民的衝擊，我認為開賣時政府的態度興沖沖；停賣時制度去匆匆；讓民衆怒氣沖沖，而且到現在沒有解決方案，我認為大眾運具用票價補貼的方式讓運量提升、減少空氣污染，這種制度常見，但是交通局長我要拜託你，因為你身負大眾運輸運量提升及開發、管理的權責，大眾運輸的票價補貼政策就像生孩子，不能生了不管、說停就停，這是不負責任的態度。我認為補貼當然也不能無止境，政府有財政的需求，補貼要有完整的計畫，到底要補貼幾年？考量政府的財政，考量運量開發的成果，考量去除這個計畫對民衆的負擔的衝擊會有多大，所以我認為應該在一定期間用階段方式調降優惠，讓我們的補貼逐步退場，不是說停就停。

我要請教交通局長，對於捷運月票，我不是說不能停，我是說你們停得不負責任；停得讓民衆沒有準備；停得讓 2 萬月票民衆怨聲載道，這代表交通運量票價補貼政策是粗糙的，沒有整體規劃的，不能說沒有經費就停，民衆已經習慣搭乘了，起碼要用階段方式，分成三年慢慢降低、慢慢退場，所以規劃不完整的方式要怎麼因應？怎麼改善？我同時要拜託寫計畫的捷運局長，你想，爲什麼捷運公司認爲你喊卡最好，因爲他可以跟著喊卡，因爲你出 1 元他就要出 2 元啊！你出 9,000 多萬他還要出 1 億 8,000 萬啊！他公司負擔大啊！101 年他爲什麼願意負擔呢？因爲那時我們補貼他機電費，他還有一些社會責任，他知道對高雄要有一些貢獻，最好你們現在自己喊卡，他馬上退場，腳底抹油趕快開溜，因爲他不用再負擔，這對公司的營運有好的交代，相對運量降低一些，但是用票價補貼，對營運根本沒差，我認爲空污基金負擔 1 元，他要多負擔 2 元的划算補貼政策不能說停就停，所以要拜託你跟交通局、環保局擬訂新的計畫，逼高捷公司提出新的方案，讓空污基金逐步降低補貼方式，讓月票制度恢復，解決回應民衆的聲浪。我要拜託各位首長，小英出來選總統講了一句相當關鍵的話，他認爲其他政黨都在看數字，他未來是要看民意，感受…。

主席（周議員玲奴）：

延長 1 分鐘。

郭議員建盟：

未來是要看民意，感受民衆需求，捷運運量的補貼，不是不能停，當你從有計畫瞬間降到零、從有補貼瞬間降到零，那會衝擊過大，那是不負責任的，你不能看捷運公司覺得現在營運過得去、環保局空污基金有其他好的計畫要去補貼，這一塊它就不管，你們就瞬間把補貼歸到零，漠視民意，這是不對的。所以等一下我要請問交通局長與捷運局長，針對月票問題如何積極提出補救方案，恢復月票的銷售制度，有條件的恢復，來回應民意，是不是請交通局長先答覆，再請捷運局長，謝謝。

主席（周議員玲奴）：

請交通局長答覆。

交通局陳局長勁甫：

謝謝郭議員對捷運月票取消衝擊特別關心，我簡單的回應，如果需要詳細的，我再撥時間向議員詳細說明。捷運月票的取消絕對不是說停就停，其實這裡面有很長一段折衝的過程，目前 799 元與 999 元停掉的部分是無限次的使用，當然從鼓勵搭乘大眾運輸的角度，我們非常支持，這部分因爲是屬於行銷票的部分，不是費率的部分，我們當時也希望捷運公司能夠提出另外一種替代的方案，即使到現在我們都希望這樣一個…，剛才議員提到我們有沒有積極的

做法以及方案提出來，我們也有，但是捷運公司說，第一個，它要透過董事會的同意；第二個，如果它要實施新的做法，必須要整個更換他們讀卡機的系統，這個部分目前正在申請交通部的補助。

而我們的方案是這樣，可以請議員再給我們指正，通勤月票是無限次使用，說老實話，799元如果除以30天，一天才26元，這樣對捷運公司的財務真的有一點點負擔，過去當然是用環保基金來支應，環保基金目前也沒有辦法再繼續支應這一塊，所以當時我們有做一些分析，捷運的部分如果對於這些通勤、通學的市民朋友們在週間是必要的，我們就應該要照顧他們，但是到週末，說實在的，應該是由使用者來付費，所以我們有提一個方案，就是能不能用原來月票的制度，但是只能使用在週間的部分，這樣也許可以做一個折衷的方案。

我剛才向議員報告，這是我們一直積極的要求捷運公司能夠儘快的往這邊去努力，而捷運公司當時也提到這個行銷月票目前也發現有一些違規使用的狀況，但是違規使用畢竟是少數，我們也要求捷運公司少數的部分應該另外管理，盡量能夠回歸到補助真正使用大眾運輸的客群。目前雖然月票取消，但並不是統統都沒有優惠，現在學生的部分還是一樣75折，一般通勤使用一卡通的是85折，不能說都沒有優惠，也許這與原來享有的優惠相比，還不是市民能夠接受的範疇。整體來說，我們會要求捷運公司積極在最短時間裡面，把剛才我所提到恢復真正需要通勤通學的週間優惠方案提出來，我也希望大家可以更加合理、理性的來思考整個捷運公司怎麼永續經營的問題，謝謝。

捷運工程局吳局長義隆：

捷運公司是民營公司，主要受捷運監理的管轄，它本來是從「獎參」裡面出來的，剛才郭議員有提到，就我們的立場，因為稅前盈餘與稅後盈餘是有利於捷運建設基金，但是郭議員也提到一個很重要的部分，票價補貼對於增加運量是極有幫助的，尤其是這一部分的減款部分，本於這個因素，我們今年也協助捷運公司向環保局的空污基金再次申請，但是上個月環保基金委員決議今年沒有辦法再繼續補助申請，有關這一部分，我們也盡了極大的努力來協助捷運公司，看看能不能藉由環保空污基金來做票價補貼以提升運量。

主席（周議員玲奴）：

謝謝郭議員。接下來請陳議員信瑜發言。

陳議員信瑜：

首先我要請教交通局與捷運局，先請交通局回答好了，你覺得高雄婚紗首選攝影地點、最好的地點是哪些點？請你說一下。待會兒換捷運局說明。

交通局陳局長勁甫：

依照我的看法，在忠烈祠附近有一個高雄的「LOVE」，那個地方應該很美，

愛河也很美，西子灣地區也非常美。

陳議員信瑜：

好，謝謝。捷運局局長，你也說一下。

捷運工程局吳局長義隆：

我們一直在努力，希望藉由捷運沿線的場站來創造自明性的部分，而這個自明性的部分我們希望是連結到每一個周邊的環境景觀裡面，其實我們看得出來，現在 C3 的部分，也就是中山凱旋站的部分，我們的特殊場站也不斷的在做調整與發揮，捷運場站周邊其實也有滿多的點是可以吸引滿多人來拍婚紗照的。

陳議員信瑜：

謝謝。我永遠不會忘記我在民國 99 年提過一個計畫、一個建議給市政府，那時候希望觀光局可以藉著 99 年 9 月 9 日這一天舉辦一次「愛你久久久」的活動，號召一群新人可以穿著美麗的婚紗、百對的新人「永浴愛河」、一起跳到愛河裡面去，這是一個很有趣的活動，又不用花錢，又有婚紗公司要把過期的婚紗捐出來。可是當時的觀光局沒有接納這個建議，我記得我有提出這樣一個計畫與建議。因為從那時候開始，我就覺得高雄已經具備高雄婚紗城的氣勢，而且高雄經過改變之後，這些美麗的地方都成為高雄人的歷史記憶，這些地方是從歷史記憶變成一個美麗的地方，而大家就會希望在這些歷史記憶又美麗的地方留下回憶，所以在這麼重要的時刻，他們希望跟歷史與高雄的過去和改變，一起留下一個很美好的紀錄。

我想要問一下，未來的「四條纜車」，還有「三座天空之橋」，這些地方你們要如何去打聽？我看到觀光局有談到「首選」，也就是壽山的「LOVE」這個點，你這個「首選」是怎麼「首選」出來的？有沒有去統計過數字？這個地方我去問過，其實老一輩的對它沒有什麼感覺，大家想要去那個地方或想要留下一些記憶，是你們對於一些年輕人在營造的印象。但是你們的「首選」到底是從何而來的？所以我鼓勵觀光局可以更精準和精確的去做市政的研究，而不是隨便寫寫，包括你們的報告裡面，常常講到研提、研議與研擬，你到底「研」了什麼？你到底「提」了什麼？很抱歉！對於你們的業務報告，我就請你們把你們「研提」的任何計畫，全部在月底之前給本席一份。因為觀光是未來留給高雄最後的產業希望，而且你們既然重金砸下了四加三的這麼重要景點，我們當然不能浪費。

再來，我們要提出四加三的時候，包括西子灣的天空之橋，我們在 104 年公布的時候，事實上在網路有一些的罵聲，這本來是一件好事，為什麼會有罵聲？因為在你們提的可行性評估，你們的研提、研擬、研議的時候，完全沒有考慮

到歷史、人文、還有在地人的感受，你們只有評估一件事情，會不會賺錢？可以蓋嗎？如果有錢可以蓋為何不能蓋？但是歷史是對那個城市的人民是有意義的，所以在做可行性評估的時候，歷史、文化，還有當地人的因素，那些都要被考慮進去，要不然這個城市就是很沒有靈魂、沒有深度的城市。所以這是很多的學者專家，他們痛罵你們的原因，是在於你們對於歷史和文化部分，應該要更深入的去呈現你們在做這樣的建設的時候，應該要有這些的考慮。在你們可行性評估當中，好像似乎沒有去提到這些事情，所以局長我請問你，我請觀光局長來回答，你所謂俯瞰式設計是從什麼時候開始規劃？

主席（周議員玲玟）：

請許局長答覆。

觀光局許局長傳盛：

關於俯瞰式設施是我們在 102 年委請專業的顧問公司，對高雄未來觀光發展趨勢，還有可能有一些新的亮點提出一些建議，他們在綜合各方學者專家，提出俯瞰式設施興建的規劃…。

陳議員信瑜：

你 104 年做可行性評估，你們到底有沒有計畫，現在目前的計畫到底做不做？還是全部都做、或是有部分做，或是有計畫遠期、中期、短期，有沒有？

觀光局許局長傳盛：

我們預計可以提出來俯瞰式設施，包括跨港纜車還有幾條纜車的動線，還有大小岡山的天空步道，以及月世界的，我們都有做一個可行性規劃報告。

陳議員信瑜：

很好，局長，我就請你將這些點，對於景觀衝擊的報告，對於歷史設計的這些天際線，包括對當地文化、當地人民的感受，這一些的影響和報告，你也給我一份這樣的紀錄，或者是有什麼研提的計畫，好嗎？我再回到把這個事情和拍婚紗點串聯起來，我們辦每一次的活動，做這麼多事情，其實也是要帶來產值，可是數據當然很重要，但數據可以造假，我就抓過高雄燈會曾經造假的數字，但是我現在要問一個數字，這個沒有辦法造假，因為今年結婚幾對和去年結婚幾對？登記結婚就可以查得出來。

我問一下局長，高雄一年結婚的對數有幾對？婚紗的攝影市場，甚至是婚紗業的產值，大概有多少？你用 2014 年的對數或者是產值，你來說明一下。這個我曾經質詢過，觀光局有沒有人知道這個數字？而且郭議員建盟也提過高雄婚紗攝影城，局長，請回答。

主席（周議員玲玟）：

局長，請回答。

觀光局許局長傳盛：

我們初步的了解，也許不是很精確，一年高雄結婚的對數大概在一萬六、七千對上下，因為從試婚年齡推估。

陳議員信瑜：

所以有多少產值？

觀光局許局長傳盛：

拍婚紗的需求，有幾萬到幾十萬不等，我們抓一個中間數，假設抓 5 萬的話，大概就有 8 億到 9 億的產值。

陳議員信瑜：

這個都是我剛剛給你的答案，我們助理對你真好，都有先給你答案。因為怕你臨時找不到，難怪你旁邊的幕僚都沒有人在算，不像教育局都拼命的算，我是要你知道高雄婚紗有這樣潛在市場，也可以因為高雄有這樣獨特的愛河，就可以吸引很多人，因為全台灣沒有一條河叫「愛河」，全台沒有一條那麼漂亮的河，還可以跳下去游泳的，也只有這一條河。所以讓愛河成為高雄的金雞母，讓婚紗的產業、讓結婚的產業在這個地方很蓬勃的，讓高雄成為新人最喜歡去的地方，這個是不是很有趣，包括市長可以每個星期幫一對新人證婚，就固定的一段時間，讓全世界的人都想要來和陳菊——菊姊，這個就很有趣，你們可以去設計一些很有趣的事情。所以我要求你們，在市政上面當然要有數字，數字的精確一定要它應該有的這些實務、學理性、歷史性、人文性，要不然的話就會變得很空虛。

第二個部分，我要誇讚交通局，前幾天有一個 A1 的事件，局長你們處理的速度非常的快，三天內就已經完成了一個處理的效率，並且做了一些改善計畫，可是我們來看一些數據，我請問交通局車禍肇事鑑定委員會好了，這個只是有趣而已，請問彩虹是幾種顏色？

車輛行車事故鑑定委員會陳主任委員金寶：

彩虹是七種顏色。

陳議員信瑜：

可是彩虹我們所看到的其實只是光線嘛！

車輛行車事故鑑定委員會陳主任委員金寶：

對，是折射。

陳議員信瑜：

對啊！就是白色而已，就是整個透明的顏色。我要講的是我們從這些數字當中，如果平均之後不要變成是透明的，我在你們的報告當中有看到，這是你們第 51 頁的業務報告，103 年 A1 死亡率從 223 人減少了 17 人，可是你沒看到

2012 年是 262 位，我在說的是，數字當然可以讓我們成為施政重要的方向。但是這個願景是什麼？如果我們的願景談的是我們的極限，對 A1 是零忍受，沒有錯！我們當然希望零死亡，這是整個城市的期待，100 人或者是 200 人，有沒有一個理論的數據？這樣我們的施政才会有方向。我舉一個例，最近要求貨運的這些業者去裝監視器或是什麼？沒有錯，這個立意也很好，但是在沒有立法的基礎之下，這也是人民權益的損失。可不可用鼓勵代替罰則？不要說你們沒裝，我就要讓你們減少什麼、讓你們造成更多的不便，讓人民不便也是讓市政府更頭痛。所以我鼓勵交通局可以有一個很確定的施政政策，我們如何…有沒有可能達到零死亡？如果不行，我們應該要朝什麼樣的方向？而不是在數字上把它平衡掉，好像變成透明我們看不見一樣，不是這樣，不是因為降低了 17 人，你看從 2013 年到 2014 年，它也只不過降了 2 件，但是從 2012 年來看，數字就落差很大了。所以我們不要去看這個數字，我們看一下未來你們在市政的政策方面，到底有什麼？我們不是苛責你們，甚至我們覺得在 A1 的處理態度上面，我知道交通局一直很積極，這也是我一直很肯定的事，可是我們應該努力學學觀光局講得研擬，他們很喜歡用這樣的字眼，去看看這些有沒有可能成為我們的方向。

再來，跨港橋現在興建進度如何？因為要降低污染，讓二行程的機車從 2018 年禁用，是不是可以讓五櫃、六櫃當中的跨港橋趕快進行，因為減少這些貨櫃車在街上跑，交通安全的疑慮、污染的疑慮統統都減少了，這個是不是更實際，待會請交通局說明跨港橋的部分。

最後一個部分，我們積極建議捷運的鳳山線一定要穿越 205 兵工廠，讓這個地方未來成為一個新市政中心，因為只剩一條短短的路就可以連接到紅線了，那麼就可以帶動未來 205 兵工廠新的市政區域，未來有可能高雄市政府搬到那裡也說不定，所以這個也是一個新的方向。

主席（周議員玲玟）：

延長 1 分鐘。

陳議員信瑜：

這個我們一定要跟捷運局來積極要求，我已經說很多次了，請你們務必要延伸，才能夠帶動將亞洲新灣區的區域性擴大，把 205 兵工廠也納入，就好比亞洲新灣區也把新草衙地區納入是一樣的。第二個部分，是捷運局跟輕軌設置無障礙設施，不要只考慮到站亭內，站亭外連接到通勤步道或者是公車的接駁道，甚至是相關轉乘空間的連結，無障礙空間也要考慮，因為未來不只是障礙者需要、輪椅者需要，娃娃車也需要，經常看到一些孕婦搬娃娃車上上下下，也是很辛苦，所以輕軌未來是一個很重要的觀光交通路線，我們真的…。

主席（周議員玲奴）：

交通局長，請回答。

交通局陳局長勁甫：

陳議員關心如何降低 A1 事件，剛才看到投影片的資料跟我們所統計的資料是需要釐清，我們在 100 年、101 年各是 251 人、102 年是 228 人、103 是 226 人，根據交通部道安委員會給我們全國性的目標，每一年希望能降低 5%，其實 5% 對我們來講助益不大，所以自己在做內部控管的時候，將過去前三年資料的每個月所發生 A1 件數最小值當作內部控管的資料，所以我們一直很期待在今年能夠盡量降低到 200 人以下，因為要看整體趨勢，不能只看前一年的資料，需要看三年來的資料，也許可以得到比較客觀的數據。

對於如何防治，我們也同心協力積極去面對，交通安全的問題來自於三個主要的元素，一個是人、一個是車、一個是路，路的部分每一年都有積極針對易肇事路口做改善，車子的部分就透過檢查，加上輔助的行車系統來協助使用人的資訊。人才是關鍵，用路人對於交通安全的認知是否都扮演好角色，這個部分確實在執行上面最難的一塊。我們了解到以高雄來講，最主要的三種人是肇事最大宗，一個是機車族、一個是老年人銀髮族，再來是酒駕，但是酒駕這幾年有強力的執法，所以剛才議員提到的大型車，大型車肇事常常造成與他相互肇事的對方很容易就馬上 A1。這也是為什麼要針對大型車做比較嚴格的管理，是不是叫做強制的要求或是可以給他們的意願，這部分我們也自己有檢討，謝謝議員在這過程也一直提供我們一些值得參考的部分。

不過整體來講，我們一直很希望所有的用路人共同來重視交通安全的問題，其實交通安全的問題已經不是一個城市單獨的問題，是全世界的問題，不管哪一個城市的市民越來越對交通安全事件所產生的 A1 肇事死亡當作是一個自然發生的事件，而不是人爲事件，這個是我們最擔心的。很感謝議員非常關心這樣的議題，希望用路人都能夠共同來重視，他不是一個自然發生的死亡，是一個人爲肇事的死亡，這也是為什麼我們跟警察局合作，只要一有 A1 肇事馬上立即視爲命案，所以會在很短三天內一定要處理，這個跟議員做說明。

另外議員所關心的跨港橋，這個部分我們也樂觀其成，交通部根據經發會，也就是以前的國發會意見，因為我們現在在推動國道 7 號的建設，他們認爲國道 7 號要先完工通車，再來思考四、五、六櫃的銜接，這個部分我們會持續跟中央反映，了解他們最新的進度。

主席（周議員玲奴）：

請捷運局長答覆。

捷運工程局吳局長義隆：

陳議員所提的鳳山線跟亞洲新灣區以及紅橘線的連結，這個真的是非常的重要，所以後來我們做了調整，就是把原鳳山線北段部分，銜接澄清湖這一段採橘棕線跟原先黃線的部分，會經過新的一個環，未來會經過大眾運輸本身是雙軸雙環，就可以從亞洲新灣區連結出來。在整個密度的提升、相關的運作都是極有幫助，同時可以串接紅橘兩線跟亞洲新灣區。

陳議員提到無障礙空間的部分，無障礙空間不只是考慮車箱本身，我們是從路口的斑馬線開始，不論是殘障朋友或是相關推著嬰兒車的婦女朋友，可以藉由路口直接銜接上來，在整個靜態車次期間，其實很多殘障朋友都自己推輪椅到輕軌搭乘，我們問他們有沒有哪些要改善的部分，他們都表示非常滿意。

主席（周議員玲奴）：

謝謝陳議員質詢，休息 5 分鐘。

繼續開會，請伊斯坦大議員質詢。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

這裡有幾個問題要請教交通局，台 20 線和台 29 線都是屬於公路局的業務，換句話說是屬於中央層級的業務。這幾年來，我不斷的努力為台 20 線復建請命，這五年多來，有時候會覺得中央政府未必聽得見市議會原住民族民意代表的聲音，所以在時間上、溝通上都要花時間；因為沒有直接的溝通管道，所以花了很長的時間，必須要常常不斷的向高雄市籍的立法委員請求協助，所以今天的台 20 線從寶來到勤和這一段，可能在今年的 6 月底前會陸續的完成。為什麼我要不斷的為台 20 線來請命？這是我們原鄉的人權道路，我也是為所有的台灣人，希望有機會能夠重返南橫，這就是我不斷努力的目標。有一部分道路，從勤和到復興里之間，大概有 8 公里，公路局目前分成 5 個標案進行復建工程，也開始動工了，其中有一段是過去所謂的蕭山便道，因為是用鋼便橋做為施作的道路復建，因此我要拜託局長，這一段要幫忙我向公路局反映，這座鋼便橋大概有 600 公尺左右，希望在 600 公尺區間中要有一個會車的規劃；因為 600 公尺也許大型車輛不能通過，萬一剛好在橋面上會車，如果沒有會車點就會有危險，所以請局長要把我這方面的意見能夠函文給公路局。

第二點，從復興到拉芙蘭之間，公路局已經規劃長遠的，也就是常常講的長久路廊規劃線。因為有部分的鄉親不太了解定案的背景，這個背景是公路局邀請了很多的專家學者、委員，經過了好幾次的審查，也就是說從復興到拉芙蘭之間，公路局已經有規劃的路線。我們也不要因為一些不同的民衆意見，而去否定專家學者以安全為原則的路線，就暫停了目前所有的進度，希望局長針對這點也要函文給公路局。公路局已經經過評審委員定案，認為是最安全路線的路廊，也希望不要再變更路線，否則這條南橫公路所有的復建工程都會被擔

誤！選舉快到了，就會有原住民的立委在炒作，而可行或不可行，都要根據學者專家好幾次的委員審查意見，做為這一段公路的規劃執行，所以請局長正式函文給公路局，這一段的道路規劃不可以再變更，因為任何的路線選項都是不安全的！只有公路局經過學者專家評審委員審查後，最安全的路廊就是這一條。希望交通局多和公路局函文，如有機會的話，我們也會和公路局面對面的溝通，針對這兩個議題，也希望能夠澈底的解決。

台 20 線預計明年 6 月底前就會通車！所以在座的各位，明年的 6 月底之後就可以重新上南橫公路，找回你們美麗的記憶：大概到過天池的、看過檜木群、埡口觀日出、雲海，南橫公路即將恢復所有台灣人美麗的記憶，也希望局長針對這方面多和公路局聯繫。請教局長，我提問的兩個問題，有沒有很清楚？請答覆。

主席（周議員玲玟）：

請局長答覆。

交通局陳局長勁甫：

議員提到的兩件事情，一個是希望鋼便橋能夠有會車的空間。第二個，就是復興到拉芙蘭這個部分有長久路廊，已經有專家學者規劃出來的，希望透過函文的部分讓公路局清楚。在此報告議員，我們會來辦理這件事情。另外，在下個星期有道安委員會，就在市政府舉辦，也會在委員會當中，將這樣的訴求讓公路局的代表能夠了解，並盡量的配合。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

謝謝局長。還有一個問題，就是關於台 29 線，在上個星期已經舉辦過公聽會，因為在五里埔那一段有看到一個告示牌，上面標示「禁止大型遊覽車進入」，所以爲了這個，所有那瑪夏的鄉親，包括錫安山的代表，認爲這會影響到地方產業的發展。而當時在場的各單位部門，其中也有教育局，而教育局的意見和學校的代表也認爲會影響到該區學子舉辦校外教學和遊覽車進入等等的問題，受限於一個告示牌「禁止大型遊覽車進入」，我覺得這個也是不合理！上一次做成的決議，不清楚交通局之後是否有和公路局進行面對面的溝通，劉科長上一次也有在場，後來有沒有和公路局溝通？

主席（周議員玲玟）：

請科長回答。

交通局運輸規劃科陳科長志鶴：

在上次公聽會裡面有一個決議，是說要請高雄市政府針對台 29 線全線要開放甲類大客車來做一個公告。這個部分，我們是用道安會報的部分來做處理，所以這部分是在道安會報裡面由副市長來邀集相關的單位，包括公路總局三工

處的代表針對這邊來做研議。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

好，謝謝科長。因為禮拜五的下午 1 點半，許智傑立委要找我跟林民傑議員到鳳山第三工程處，1 點半我們要做溝通。是不是交通局當天也能夠派人跟我們、跟公路局，包括許立委一起溝通？局長，是不是當天可以派人？

主席（周議員玲奴）：

局長，請回答。

交通局陳局長勁甫：

可以的。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

可以。

交通局陳局長勁甫：

是。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

好，請坐。就禮拜五下午 1 點半，我們在第三工程處由許智傑立委協助來協商這個案子。第二個議題，我要問觀光局的局長，現在台 29 線也好，台 20 線明年南橫公路即將通車，我看到你的報告，寶來的鄉親非常在意、重視你們正在規劃的寶來溫泉開發的議題。我剛才看到你的業務報告裡面，沒有很具體的進度，是不是要跟本席、議員們做報告，進度大概什麼時候要完成？寶來很多的鄉親很關心這個案。局長，請答覆。

主席（周議員玲奴）：

請許局長答覆。

觀光局許局長傳盛：

謝謝伊斯坦大議員的關心。這個寶水溫泉的探勘計畫，我們現在第一階段委請地球物理鑽探的專家，他先去，因為寶來溫泉區很大，哪裡有的話，他先用地球科學的方式去探測，已經發包出去，他們有找到幾個點，我們現在針對這幾個點再來做細一點的評估，然後我們會鑽探二口井，鑽探出來如果它的溫泉量足夠支應寶來這麼多業者的需求的話，我們就會成立溫泉取供公司，等於是市政府成立一個溫泉公司，然後賣水給這一些溫泉業者。這樣子，寶來這個溫泉飯店恢復榮景的機會就很大。目前我們鑽探的地方是它的上游已經有出溫泉的地方，所以我們在這個地球物理鑽探圖上面是非常有機會能夠鑽探到，我們希望在今年的上半年就可以把這個鑽探的結果出來，大家再來做第二步的溫泉取供事業的規劃。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

謝謝局長。原鄉的部分，其實也滿多的溫泉，在原鄉的溫泉開發應該越自然越好，當然寶來是你們有規劃，寶來已經有計畫案，你們怎麼規劃都已經有了。我的想法是這樣，在原鄉的部分，你要開發溫泉應該朝著野溪這個部分來開發，我就要建議你，局長，我們桃源區有一個里叫做拉芙蘭里，過去叫做梅蘭里，現在叫做拉芙蘭里，它的周圍都是溫泉的，就是梅山里再往下有一個叫做拉芙蘭里，它的整個周圍都是溫泉。我是希望我們觀光局將來跟中央做配合，在這個區域裡面也能夠開發野溪溫泉這樣的開發案，因為野溪溫泉讓我們市民朋友到山上泡溫泉越自然越好，但是要有溫泉，將來有一個安全規劃設施，還有比較可以容許的停車，安全、方便就可以了，像拉芙蘭里的溫泉開發案，希望我們市政府跟中央來合作、來會勘，看看如何在這個部落開發溫泉。請局長答覆。

主席（周議員玲奴）：

請許局長答覆。

觀光局許局長傳盛：

謝謝伊斯坦大議員提供這個訊息給我們，我們來辦理一個會勘，如果這個地方真正的有剛剛議員所提到的野溪溫泉的存在，我們做一些簡單的開發、布置，希望它能夠成為民衆不管是郊遊、登山或者是露營，這個地方可以提供另一種觀光休閒的選擇，[… 。]，好，謝謝。[… 。]。

主席（周議員玲奴）：

謝謝伊斯坦大議員的質詢，接下來請黃議員淑美質詢。

黃議員淑美：

我們在看一個城市的進步，其實可以從它的大眾運輸系統是不是完善看出來的，我們也看到高雄整個大眾運輸系統已經朝向以人為本一個行的品質，但是我們高雄人還是以機車為主，他們常常講我如果從楠梓騎到小港也騎得到，所以這個習慣還是沒有辦法改善。就從我們騎機車的人口來看，我們高雄人口二百多萬，機車的人口就二百多萬，幾乎人人都有機車，那要改變這種行為其實很難，要長時間、要有完善的大眾運輸系統才有辦法。

我們看到高雄目前的公共運輸系統，第一個，捷運。捷運就只有紅、橘線，兩條線又不夠完善；第二個，我們期待的輕軌。期待輕軌上路之後，看可不可以把整個網狀結合起來，可是如果輕軌要全部好，又要等到 108 年；再來，就是公車系統。我們的公車如果不是老人在乘坐就是小孩上下學乘坐，但是常聽到的都是在講我們的公車很難等，一等就是半個鐘頭；再來，就是腳踏車租賃系統這四種。腳踏車租賃系統也是常常租不到，如果租到，不是壞掉就是不怎麼好騎，我兩次在澄清湖租到的車子，都是搖晃得非常嚴重，根本沒有辦法騎，

這些都期待交通局去做完整的改善。

現階段當務之急，要怎麼把這四種的公共運輸系統結合在一起，把它做得更完善是交通局必要的任務。我們看到除了這四種之外，我們市政府現在有在講交通局想要做 BRT，我們其實看到台中很多、很多的例子都告訴我們說台中都要廢掉了，你們還要做嗎？到底 BRT 是什麼？其實市民不懂，在我的認知裡面，BRT 是什麼？BRT 只不過是一個加長再連結一段的公車。我常常在講，一節都坐不滿了，你再加一節，不是更糟糕嗎？但是我從交通局 100 年度裡面，你們有一個公車捷運系統路網可行性研究評估裡面，你們選了三條路線，你們想要做的三條路線，其中有一條路線，你們現在就想要去做了，所謂的左營建工線，這條路線是你們目前想要做的。局長，你知道台中市規劃了六條線，現在才做一條線花了 40 億元，花 40 億元做一條線就被民衆罵死了，林佳龍還一度想要把它廢掉。局長，我想請問一下，你先告訴我們，到底 BRT 跟我們的公車系統哪裡不一樣？最大的差異在哪裡？

主席（周議員玲玟）：

請陳局長答覆。

交通局陳局長勁甫：

謝謝黃議員對於 BRT 系統的關心。BRT 系統從字面上來講，就是公車捷運系統，它大概有幾個要素一定要具備。第一個，它有專用的路權，有公車專用道。

黃議員淑美：

台中也沒有專用路權啊！是不是？〔它有。〕它有？它是將地面鋪上什麼就叫專用路權嘛！

交通局陳局長勁甫：

那個叫公車專用道。我們先講它幾個主要要素，再來談台中。第二個，它在路口的地方，需要讓它優先通行，這樣速度才會快。像我們的輕軌那樣，在路口的地方盡量讓它優先通行。第三個，它的收費系統。如果它的需求量大時，很多人要坐，它會考慮在車上收費或是在車站就收費。通常國外在量大的地方，它會用車外收費。再來就是，因為它選擇的路線通常都是需求量高的地方，為乘載比較多的運量，所以它會用雙節的公車。

剛剛議員所說的，大概就是說國際上比較常見的例子，都要具備這些要素，但是談到高雄適不適合馬上就採取國外一般常見的 BRT 的系統，……。

黃議員淑美：

真正的 BRT。

交通局陳局長勁甫：

這個我們有很多的討論……。

黃議員淑美：

是，說明會我也去過一次。

交通局陳局長勁甫：

是的，這個部分我們自己也衡量我們本身城市的需求跟狀況。雖然剛才議員有提到，我們選擇中華……。

黃議員淑美：

左營建工線。

交通局陳局長勁甫：

來做為綜合規劃的一個……。

黃議員淑美：

火車站到高鐵嘛！是不是？

交通局陳局長勁甫：

是，目前這個規劃來說，我們公車的運量還不足，所以我們也在等，怎麼樣讓民衆養成習慣，願意從機車或小車變成乘坐我們的公車。那個量夠了以後，我們的班次才會愈來愈密，只有愈來愈密的班次才有辦法支撐一條公車專用道。要不然我們設計了一條公車專用道，但是沒什麼公車在上面跑，這樣反而會造成整個用路人的反彈。

黃議員淑美：

對，是。

交通局陳局長勁甫：

但是在中華路這裡我們覺得有個可能，可以大家共同來準備的。就是中華路目前以整體來看，它也不是那麼樣的擁擠，它道路的條件一邊是三車道。所以這個地方我們希望現在開始去做一些車流分流的概念，就是公車或計程車這種比較偏向大眾運輸的，統統都走外側。另外兩道大家可以的話，就盡量走那兩道。久而久之大家開始做分流以後，未來我們的公車如果愈來愈多，就可以免去大家還要再做調的習慣。所以我們現在推動所謂的禮讓公共運輸的車道，還沒有強制性，希望大家共同來思考這樣的問題，我先大概做說明。

黃議員淑美：

所以你們現在 BRT 是還沒確定要做，還在做運量的準備，是不是這樣？

交通局陳局長勁甫：

還在培養。

黃議員淑美：

還在培養嘛！

交通局陳局長勁甫：

因為它整個流程來看，我們如果要興建 BRT 系統，當然還要跟中央爭取興建計畫。

黃議員淑美：

好，局長我跟你說，如果沒有運量就沒有 BRT 可以嗎？

交通局陳局長勁甫：

應該是這樣講。

黃議員淑美：

是這樣嘛！〔是。〕因為就如我剛剛講的，一節公車都坐不滿了，怎麼可能再拖一節呢？不可能這樣子嘛！如果做了會變笑話你知道嗎？而且在轉彎處，我們哪裡可以讓你兩個聯結車箱來轉彎？也不可能。因為它和公車沒什麼不同的地方，不同的就是專用路權的部分。對於專用路權，你到底要用哪種路權？就如你剛才說的，你要有專用路權。你知道有了專用路權就壓縮到現有的路線，就以台北市來看，它原本有公車專用路權，結果也是被柯文哲廢掉了啊！因為你如果規劃了專用路權，它一定會縮減到原有的路，一定會被人家罵的嘛！一定會塞車的啊！所以你一定要找較大條的道路。但是我看了看我也研究過了，你在火車站這邊一定會被市民罵的，你如果設專用道絕對會被罵，你只有在中華路可行而已。你有沒有想過一定是這樣的啊！但是你想想，如果你拖兩節車廂你怎麼迴轉？這個也是問題。其實台中市就出現這樣的問題，所以常出狀況就是這樣啊！

局長，你知道台中市它為什麼一直被罵嗎？你了解的原因是什麼？來！我們看一下。局長，你覺得怎麼樣呢？你看它哪有專用路啊！沒有啊！你看它是混合的嘛！用 C 型路線混合，轎車、機車都可以通行，它鋪了一片石材的路稱它是專用路權，其實……。

交通局陳局長勁甫：

這邊是火車站那一段，因為沒辦法做成專用路權。你看左邊這邊……。

黃議員淑美：

所以左邊這邊是可以，右邊這邊就不行了嘛！所以它有一段是混合的，所以它不是真的 BRT。

交通局陳局長勁甫：

也可以這麼說啦！

黃議員淑美：

它就是 B 型跟 C 型加在一起，是不是這樣？〔是。〕所以如果照這樣來看高雄市的話，如果遇到十字路口、交叉路口的時候你要用什麼方式？用紅綠燈還是用平交道，你怎麼讓它優先通行呢？

交通局陳局長勁甫：

因為這叫做優先通行，所以有個優先號誌的裝置，它有個感應器裝在公車上，當它感應到路口快接近的時候，就會啓動路口的號誌，比如說它快要到路口時，號誌如果快要變紅燈就讓它慢點變紅燈，讓它能夠綠燈通行，大概是這樣的觀念。剛才議員有提到我也認同議員的看法，但是有個部分我想講一下，或許我們先不要把 BRT 或公車專用道，因為我們在台中、台北看到的狀況而把它全面的否定，因為那是個進步的觀念。

黃議員淑美：

是，我也認同你的看法，但是適不適合我們這邊呢？還是要去討論的。

交通局陳局長勁甫：

我想時機和條件一定要去考慮。

黃議員淑美：

但是我覺得，你爲什麼不把它規劃一個專用線？就是直接可以到長庚、榮總，這些道路比較寬闊而且人數比較多的地方。因為你們現在看的地方我覺得有個缺點，像在坐捷運的時候，你們都設在路比較大而且人口稀少的地區，這樣是錯誤的。其實你看那些先進國家，他們的大眾運輸系統，都是在人口多的地方。但是我們卻正好相反，所以才會運量不足啊！你知道這個原因嗎？你看我們的捷運，都是規劃在人口稀少的地區，你看我們三民區東區好了，這邊有二十多萬的人口，你們也沒路線進來啊！你路線沒彎進來，這二十多萬人口也沒辦法去搭乘啊！它沒捷運、它沒輕軌、它什麼都沒有，它只有靠公車，所一直被罵。

我覺得你們要有個概念，我們要做的大眾運輸系統，其實就是要有運量，要有人坐，你們規劃在人口稀少的地區，只是因爲中央把錢丟下來，所以我們就去做。這會演變成一種情況，人家說什閒置空間沒人去，這也一樣啊！你後面加了一節車廂也是浪費啊！一台公車坐四十、五十個人，這種坐六十個人好了，拖兩節可以載一百多人。你看我們的公車，只有上班時間小孩多的時候，或是靠近學校的地方比較有人坐，其他就沒有了。你走的高鐵線，你從火車站走到高鐵，局長你要很認真的把它算出運量來，你要培養出運量才去做 BRT，不然一定是被罵，好不好？

再來我想問一下，台中的 BRT 是首例嗎？

交通局陳局長勁甫：

在台灣 BRT 是首例，在這我順便向議員報告，大部分的人認爲國際標準型的就是台中系統的，它成立一個公司，它的車和一般的公車不一樣。在韓國的首爾，它其實是一般的公車系統，因爲它的量多、它的需求多，所以他們鋪設了

專用道。

黃議員淑美：

是，它是這樣鋪的。

交通局陳局長勁甫：

除了專用道，然後給它更多快線，在一些重要路口讓它優先通行，他們也叫它是首爾 BRT 系統。

黃議員淑美：

對，他們也這樣叫。所以這個就是林佳龍所講的優化公車專用道，他現在把它改成這樣嘛！因為他認為這哪是 BRT？林佳龍的看法一樣啊！他認為這哪是 BRT，這根本是公車的優化而已啊！〔對啊！〕所以現在把它改成優化公車專用道。

交通局陳局長勁甫：

我們要建我們高雄所謂的 BRT，我們也會有個定義，我們需要的元素是哪些？

黃議員淑美：

對，所以局長你可以先用公車去試嘛！去試看看如果這樣走的話，就是它時間縮短，比較快捷的話，那會不會運量增加？如果運量增加你才可以去做。如果沒有運量的話，你做這個錢根本就浪費掉了，是不是這樣？〔是。〕好不好？所以你一定要有一個概念，沒有運量就沒有 BRT，不要做一做又多一節車箱浪費錢。

再來請教捷運局局長，輕軌第一階段什麼時候開通？7 月嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

整個計畫從 C1 到 C14 的話，工程要到年底才能完成。

黃議員淑美：

教問你們在交叉路口怎麼解決優先通行的計畫，是用平交道還是剛剛交通局講的方式？

捷運工程局吳局長義隆：

剛才陳局長已經說明了，這部分會有電腦控制，透過感應傳到號誌上。

黃議員淑美：

我們現在擔心的是第二階段，我當初爭取進入三民區，就是因為我們的人口比較多，所以…。

主席（周議員玲奴）：

延長 1 分鐘。

黃議員淑美：

但是我們擔心的是因為那裡的路比較窄，如果沒有做好配套措施，在工程施

作期間，或是以後建置好，附近一定要獎勵投資去興建停車場，否則一定會被罵慘。你們有做好這個配套措了嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

我們已經跟交通局進行相關的模擬了，而且也會提到道安去做討論。所以原先的路邊停車轉成路外停車的部分，停車數的調整和建置的部分都在整體計畫裡面。

黃議員淑美：

其實我們比較擔心第二階段，我們希望你可以在做好配套措施。包括我剛剛講的獎勵或是要縮減人行道等等，預先做好這些準備，你在施作工程的時候才不會被罵。這些在先期規劃都做了嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

都有。

黃議員淑美：

先期規劃已經做完了。

捷運工程局吳局長義隆：

目前我們分兩部分，原先的鐵路廊帶部分已經經過道安審議，非廊帶部分也在管考小組討論完畢了，接下來會提道安討論。

主席（周議員玲玟）：

謝謝黃議員淑美的質詢。接下來請周議員鍾澐質詢。

周議員鍾澐：

局長，你提的施政理念很好，GREEN 的口號喊得很響，但是做得不太好。剛才黃議員提到 BRT，我本來也要問你的，但是沒想到他先問了，這樣也很好，每個人的觀念不一樣，我是贊成 BRT 的。至於 BRT 是不是要用那麼豪華的專車，站體是不是要興建得那麼雄偉，是不是要成立專用公司，大家都可以討論的。我的看法是，美國職棒是 MLB，我們高雄也有 MLB，M 是捷運系統，大運量、重運量的，MRT 的 M 就有了；L 就是捷運局的輕軌捷運，L 也有了；現在就剩 B，就是 BRT。我的看法是你提出的 GREEN 很好，第一個 G 就是整合，但枉費你的口號喊得那麼好聽，卻整合得不好。剛才也有同事提出，你現在捷運做一套、公車做一套，公車和捷運就沒有辦法優惠，選舉之後就沒有優惠了，民衆都罵慘了。郭議員建盟跟我一樣是召集人，他是財經的，我是民政的。那天在餐會時他就提出捷運公司突然取消優惠，不只學生族，連上班族的優惠都沒有了，優惠的部分是誰管的？是不是可以請陳局長簡單答覆。捷運公司的月票是不是沒有優惠了？

主席（周議員玲玟）：

請陳局長答覆。

交通局陳局長勁甫：

謝謝周議員，那是行銷票裡面的…。

周議員鍾澐：

我知道。是不是就沒有月票了？

交通局陳局長勁甫：

月票無限次數使用的優惠沒有了。

周議員鍾澐：

就是沒有了。我不談政治，優惠取消之後，最可惡的是對學生沒有優惠，這點最可惡。因為學生不是生產的一族，他們也是弱勢，我說的是專業學生，不是職業學生，如果是讀研究所或是 EMBA 那種的學生都不應該優惠，讀 EMBA 的那些都是已經上班工作賺錢的，就不應該優惠，不能隨便優惠，除非是他的學校或是公司老闆要給他優惠，那是他的事。但是真正的學生，像高中職、大專院校等 22 歲以下的應該要繼續優惠。局長，有沒有辦法做到？

交通局陳局長勁甫：

我認同對於學生，他們應該有…。

周議員鍾澐：

真正不是上班族的，他們是消費一族的，應該要減輕家長的負擔。

交通局陳局長勁甫：

事實上我們也對捷運公司提出這樣的…。

周議員鍾澐：

你們什麼時候可以跟他們要求督促做到這點？

交通局陳局長勁甫：

所以我們現在在跟他們爭取，看怎麼樣能提供折衷的優惠。

周議員鍾澐：

拜託交通局和捷運局跟捷運公司好好溝通，但是上班族的月票就不能隨便優惠，因為使用者付費。你一直叫人家不要虧損，又要人家好，還一直叫人家優惠，除非市政府要用空污基金補助，不過空污基金也不能隨便亂用在那些優惠上，要用在有意義的改善交通設施或是其他更有建設性上。局長，這是第一件向你建議的事項。

第二、BRT 要繼續做，當然不是要明年或後年就要馬上營運，一定要規劃好。局長，我是真正大眾運輸族。大眾運輸就是整個交運輸工具全部聯合在一起好好的結合，所以你的 GREEN 結合得不好。以前捷運轉乘公車或是公車轉乘捷運都有優待，現在公車自 4 月 1 日起當日搭乘第三段開始免費。但是多少人有時

間去搭乘三段的？本席曾經有一天搭乘 8 段，搭乘 8 段只要 24 元，因為一段 12 元，第三段以後都不用付費。我從我家到議會兩段，議會再回我家兩段，下午再來開會，晚上再回去服務處，再從服務處搭到我家，搭乘了 8 段，但是很耗時間，沒有多少人能有這種能耐。所以局長，拜託你提出辦法，讓我們的大眾運輸起死回生，讓大家真正喜歡搭捷運，喜歡搭公車。不是喊喊口號，寫一些報告而已，一定要有一些優惠等等的。我講的不是一直優惠，是要適度的給他激勵，讓他養成日常的生活習慣，如此不是只培養他的意願，還要讓他養成日常的生活習慣，這樣你就成功了，大眾運輸能做到這樣就是真正的成功了。我拜託你要整合公車和捷運，公車處是交通局管轄，捷運公司是捷運局管轄，你們橫向就沒有辦法聯繫。你自己管的公車可以自己優惠三段以上免費，但是跟捷運就沒有關係了，這樣很可惜。應該要捷運轉乘公車或是公車轉乘捷運，應該可以適度的給他優惠。

交通局陳局長勁甫：

目前是有。

周議員鍾澂：

局長，哪怕是 5% 都好。

交通局陳局長勁甫：

現在是各優惠一半的公車費用。

周議員鍾澂：

現在沒有優惠了，現在只有八五折，是捷運公司自己的優惠。轉乘的時候，你要橫向整合。

交通局陳局長勁甫：

轉乘雙向目前都還有公車半價優惠。

周議員鍾澂：

還有嗎？

交通局陳局長勁甫：

有。

周議員鍾澂：

我拜託你一定要繼續優待。但是你沒有宣傳得很好。

交通局陳局長勁甫：

我們來加強。

周議員鍾澂：

我喜歡搭大眾運輸，可是都不知道這個消息，這應該要做好宣傳。宣傳到大家喜歡搭，不只宣傳到提高意願而已，要養成日常的生活習慣，你這樣就真的

成功了，那才是真正的成功。

交通局陳局長勁甫：

我們會繼續努力。

周議員鍾澂：

局長，再來提到捷運營運的部分，公車系統你就好好規劃。怎麼樣做 BRT，講到 BRT，這一點我很贊同你的觀念，譬如先培養，養成習慣，讓它變成一個觀念和習慣。所以 BRT 真的要好好規劃，也許不需要那麼長，不需要那麼大的，但是要讓大家養成搭乘公車，變成是一個優質的公車，譬如候車亭、候車空間，民衆在這邊等候公車不會曬到太陽，也不會被雨淋等等，那些你要做好，人家才有搭乘的意願。然後公車空間裡面的設備和公車的外觀等等都有進化，這樣才是優質的公車。此外，公車速度能夠加快，它的密度能夠高，這樣大家會覺得搭公車是一種享受，搭公車並不是一種虐待的時候，這也會是你成功的地方。BRT 要勇敢的繼續規劃，繼續計畫下去，你能不能做到？請局長簡單答覆。

主席（周議員玲奴）：

請陳局長答覆。

交通局陳局長勁甫：

BRT 剛才我也有一些說明了，這個概念是正向的、是進步的，目前我們的做法是要漸進式的達成，目前我們用的是…。

周議員鍾澂：

對，不是急就章的，不是爲了政治目的的。

交通局陳局長勁甫：

不會是急就章。

周議員鍾澂：

譬如 107 年要改選，在 107 年就要完工，就要開始施作，不要這樣。

交通局陳局長勁甫：

不會，所以我們爲什麼要強調要建置幹線公車，以及快線公車，主要是剛才議員有提到…。

周議員鍾澂：

其實都不錯，公車有什麼快線公車，你知道有哪二條快線公車嗎？

交通局陳局長勁甫：

有，我們有國道快捷、哈佛快線。

周議員鍾澂：

有一個叫做哈佛，另一個叫做西城，我覺得很不錯。

交通局陳局長勁甫：

西城快線。

周議員鍾澂：

哈佛是從什麼「哈」，你知道嗎？「哈」就是哈瑪星到佛光山，叫做哈佛，我覺得很好。

交通局陳局長勁甫：

左營。

周議員鍾澂：

不是，是鼓山區哈瑪星到佛光山叫做哈佛快線。

交通局陳局長勁甫：

也有人說是哈囉社區。

周議員鍾澂：

實在很厲害，有美國的哈佛卻沒叫做英國牛津的，它如果叫做英國牛津快線也不錯。另外一個叫做西城快線，西城快線的「西」是指什麼，你知道嗎？

交通局陳局長勁甫：

西子灣。

周議員鍾澂：

「城」是什麼？

交通局陳局長勁甫：

西子灣城市快線。

周議員鍾澂：

不是，是西子灣到左營舊城，你竟然說是西子灣到城市，西子灣本來就是城市了，「西」就是西子灣。你很聰明，難怪你會是成大博士，而且是留學英國的，你是英國哪所學校的？英國的。

交通局陳局長勁甫：

蘭卡斯特大學（Lancaster University）。

周議員鍾澂：

「城」應該是左營舊城才對，你竟然說是城市。

交通局陳局長勁甫：

有一個舊城文化公車。

周議員鍾澂：

你說的城市，在香港才叫做 city bus，它們有一種 city air bus，那個才厲害，你要學習公車真的要來香港去取經，我跟你講真的是很厲害。所以我們的觀光一樣一定要喊出口號，我們的公車也一樣要做各種行銷，都一定要喊出口號。原先我看到這個也覺得很奇怪，為什麼叫做哈佛，而不叫做史丹佛？為

什麼叫哈佛？所以聽到哈佛我也想了半天，「哈」原來就是哈瑪星，「佛」就是佛光山；西城我又想「西」是什麼？西子灣。「城」又是什麼？我也感到很奇怪，後來想到有可能是左營舊城。所以，局長繼續努力把 BRT 朝正向推動，就是真正進步、真正健康、真正有效率、真正好的，我們就繼續規劃下去，不要受到台中停了，我們就一定要停的影響，不要理會它們，有自己的特色做好就好，不要亂學一些沒有用的東西，好不好？

交通局陳局長勁甫：

是。

周議員鍾澐：

再來，觀光局長，你有提出一些觀念不錯，有兩個問題請教你，動物園你說到內門，我們都贊成，但是 BOT 我個人是反對，因為我絕對反對，不贊成，那個不好。BOT 的案子沒有一個像樣的，包括高雄捷運也是 BOT，台灣高鐵也 BOT，全部都換公司，高雄捷運一樣不成功，吳局長不要搖頭，我看你好像有意見。如果不是高雄市議會幫忙它，將 180 億借貸移轉了，我向你說，倒了！真的，公司倒了！BOT 的都不一定好，到最後都是政府在擦屁股。所以我懷疑內門區的動物園，如果在興建的話，我個人不贊同 BOT 案，局長等一下請簡單答覆。還有大高雄你說要擴展「俯瞰式觀光計畫」，你等一下簡單說明。再來，我要請教捷運局長二個問題，第一個，我們換約要 170 億、180 億，如果沒有把它整個營運機具、機電設備、車輛等等資產來處理的話，真的高雄捷運早就不知道到哪邊去了，所以既然換約了，回饋準備金一定要好好處理，而且它重新再營運的重置準備金，機電設備、營運機具那些整個再重置的基金準備得怎樣，你等一下也一併答覆。交通局長，我的老同事張清泉董事長職掌的輪船公司，我看到那些報表有一些不大理想，雖然他的觀光渡輪和「觀光遊輪·海上饗宴」專線都賺錢，都有成長，但是一般渡輪和其他 2 個航線，包括太陽能愛之船，就是在愛河遊河的那些觀光船全部都是虧損的，如果沒有好好的處理，這個會很麻煩，請相關局處重視。交通局長，你先答覆輪船營運部分，等一下請觀光局和捷運局各回答兩個問題，請陳局長回答。

主席（周議員玲玟）：

周議員，你不要給你的老同事張董事長回答嗎？

周議員鍾澐：

不用，不為難老同事，請陳局長答覆。

主席（周議員玲玟）：

請陳局長答覆。

交通局陳局長勁甫：

我簡單回應，剛剛議員提到愛之船的營收，我們是有賺錢的。

周議員鍾澂：

但是報出來是虧損。

交通局陳局長勁甫：

沒有，愛之船部分是在愛河上面的，這是…。

周議員鍾澂：

太陽能的，我講太陽能船。

交通局陳局長勁甫：

對，那個是觀光的，但是在渡輪部分，因為有一些航線比較屬於提供給居民來使用的，現在我們也著手在做一些營運的改革，第一個，把渡輪對於觀光客的票價應該讓它反應成本，所以這個部分我們也在處理。〔…〕運量降低是因為有氣爆的原因，不是代表它虧損。〔…〕對，我們對運量的部分非常注意。〔…〕是，好，謝謝。

主席（周議員玲奴）：

許局長，請答覆。

觀光局許局長傳盛：

第一個，有關於內門動物園是不是 BOT，我向議員回報，這個我們在進行第一階段評估，因為整個動物園開發預計是 200 公頃，它的範圍非常大，依照規劃公司提出來的規劃需求，投入至少 60 億以上到 100 億。〔…〕對。沒有，現在不一定會有廠商願意去，因為那個地方實在有點遠，我們要把它做成有商機，也才有可能 BOT。〔…〕對。我知道，這個我們…。〔…〕我知道，我們現在第一階段是…。〔…〕依照我們的瞭解，這個我們可能要拜託人家來做，沒有那麼搶手，因為這個…。〔…〕好。現在是市政府自己在做，現在是由動物園的同仁做第一階段 12 公頃，是紫竹寺提供的。〔…〕對，物種復育中心，做初期第一階段比較粗放性的管理，這個是第一個階段。〔…〕俯瞰式觀光設施也是我們和學者專家…。〔…〕所以我向周議員回報，他提出來兩個，一個是纜車，纜車規劃建議四個點，一個是比較屬於印象中的天空步道，因為在高處可以看不同的地貌，天空步道規劃好幾個點，不是只有西子灣，像田寮月世界、大小崗山可以看阿公店水庫，以及更遠的寶山都有規劃。〔…〕好，謝謝。

主席（周議員玲奴）：

請吳局長答覆。

捷運工程局吳局長義隆：

有關修約之後高捷營運部分，在營運合約第十四點三之一，如果有稅前盈

餘，要彌補虧損之後…。〔…。〕稅前盈餘扣掉 1.27 億，另外稅後盈餘，內部報酬率達到 4.91 的財務計畫，稅後盈餘部分做為重振基金。〔…。〕102 年是 575 萬。〔…。〕有在執行啊！〔…。〕他們有提出重振計畫。〔…。〕有核定啊！〔…。〕這部分其實都配合會計師的查帳來進行這部分的運作。〔…。〕我們同仁其實都會針對這部分，配合修約規定的部分進行。〔…。〕

主席（周議員玲玟）：

謝謝周議員的質詢，接下來請黃議員柏霖質詢。

黃議員柏霖：

我先請教交通局長幾個問題，第一個，長庚棒球場、正修科大、澄清湖假日都很多人，尤其高雄市民免費進入澄清湖後，一天就有 6,000 多人進入澄清湖，平常日無論是正修的學生，甚至一些人要到長庚看病，假日有時有棒球比賽，造成大澄清湖地區交通非常壅塞，交通壅塞有二個解決辦法，一個是提供更好的大眾運輸，讓民眾不用開車、騎機車，搭公車就可抵達，要怎麼有系統的配合捷運局的輕軌黃線，讓公車捷運化。我的意思是，當我們還沒有足夠的量，甚至預算還不足時，能不能讓公車捷運化，讓輕軌黃線按照你們原先的規劃嘗試去營運，就像現在的 168 東向及西向，當時我在議會提到，讓公車先去營運，經過一、二年的養量，這才是真正的可行性評估，我們常常發現很多公家機關的可行性評估都是可以，最後做出來都不行，為什麼？因為每次都是用猜的，所以最好的可行性評估就是先用公車去營運，按照既定的輕軌路線去跑，譬如二條輕軌路線，一條黃線是從棒球場、長庚、澄清湖、正修科大，然後走建工路、民族路經過市政府到夢時代；另外一條從澄清路切到三多路，讓這二條路線先營運，如果可行，捷運局就配合。如果有足夠的運量，我們就可以跟中央說，一天有這麼多人搭乘，做輕軌有實質效益，保證未來不會虧損，因為有基本的運量，我覺得捷運局及交通局應該針對輕軌的黃線，尤其我看到你們規劃那麼多，問題是出在想很多當然是好事，但是我們有能力做到多少又是另外一回事啊！現在的預算到底可以支持到多少條線，我覺得最好的方式就是從交通局下手。我向捷運局長報告，你們想要做什麼應該先讓交通局去嘗試，他就變成你們的先驅，如果不可行，路線就要修正。

我跟各位局長報告，以前高雄市公車最讓市民詬病的二點，一個是等很久、一個是坐很久，因為路線都沒有好好規劃，新的局長上來，我們很支持你，幹線公車、快捷公車讓它棋盤化，讓效率提升是最好的，如果讓使用交通的人都能夠快捷、簡單、便利的使用，再加上最好不用錢，但那是不可能的，因為使用者要付費，適度的使用很重要。第一個，我希望捷運局、交通局要合作，未來可能做輕軌的路線先用公車去跑，一方面養量、二方面隨機測試，不要花一

大筆錢才發現行不通，那就非常可惜，因為一條線路都要投資好幾十億經費，這是第一個。第二個，既然要測試就從輕軌黃線開始，因為每天人潮這麼多，我不知道你們有沒有去長庚看過病人，我每次去都沒地方停車，假日還有打棒球比賽，澄清湖現在每天都有 6,000 人次進出，平日還有正修科大的學生等等，這幾條路線我覺得都非常好，重點是你們每年都規劃，有沒有真正去嘗試、真正去測試有沒有人搭乘，如果有當然最好。第一個，我希望大眾運輸要先養量。第二個，同步要做的是澄清湖附近包括前門及後門，將可能的停車位清理出來，因為不是每個人都有機會去搭乘大眾運輸，搞不好去搭乘大眾運輸跟自行開車去長庚是一樣的距離，我怎麼可能搭乘大眾運輸到正修或澄清湖呢？所以範圍內的停車空間還是要清理出來，包括棒球場平常怎麼與澄清湖連動等等，還有後門機車格的規範，既然高雄市民已經免費進入澄清湖，我覺得澄清湖前門、後門以及附近交通位置的清理應該由交通局負責，讓民衆有比較妥適的停車空間，一方面供給了大眾運輸的量，一方面提供部分的停車場，這樣當地的交通就不會雜亂。你知道現在去到澄清湖會發現非常的雜亂，因為門口停了很多汽車、機車，造成交通紊亂，還沒進去心情就大受影響，這是第一個問題跟局長請教。

第二個問題，高雄公車民營化了，當時本席一直在推公車民營，局長也知道，為什麼？當初我要求局長做專案報告，來議會辦公聽會，因為當時高雄市公車一年要虧損 12 億，現在路線釋出之後，一年只要 4 億，換個角度，只要路線的服務水準跟以前一樣，高雄市一年就省下 8 億，你知道 8 億可以做多少事情嗎？8 億可以提供好幾倍的公車服務量，讓這個城市更多人使用公車，所以過去累積的包袱，200 多億的清理基金，目前我們應該怎麼去做呢？如果不去面對、不去清理，每年都一直在付利息，要如何積極去面對呢？針對第一個問題請局長答覆，謝謝。

主席（周議員玲玟）：

請陳局長答覆。

交通局陳局長勁甫：

第一個，有關黃線路廊，目前有一條公車路線差不多就是這條黃色路線，70 路三多幹線。

黃議員柏霖：

70 路嗎？

交通局陳局長勁甫：

三多、澄清路到長庚。另外，在這條路廊裡面，特別是澄清路上我們還有其他的路線，包含 60 號也是幹線公車，叫做覺民幹線，還有建功幹線、紅 30、

217、鳳新的橋 12 等等，這部分類似黃線輕軌，目前除了這些幹線可以在路廊行駛養量之外，…。

黃議員柏霖：

70 路公車是一樣的。我希望黃線部分應該要有一條類似的，因為將來萬一輕軌也要做，二條線不一定可以抵換。

交通局陳局長勁甫：

沒錯，這部分我們會處理，近期我們也針對有關上下學尖峰時段能夠做區間的加密。

黃議員柏霖：

對，這很重要，在那個時間加密。

交通局陳局長勁甫：

區間的話或許就符合那個需求，特別是我們也希望有一些路線就把它開到澄清湖的門口，我們在那邊也改造了一個候車亭，我相信議員也了解。另外，有關澄清湖前後門的停車格位，我們現在的棒球場是做為義大的主場地，做為因應它開幕的主場地，其實我們在棒球場附近除了有委外的停車管理之外，也增加了很多汽車與機車的停車格位。剛才議員所提到的後門是不是還有空間可以把它清出來給機車或小型汽車做為停車使用，我會再來做進一步的了解。

黃議員柏霖：

局長，為什麼我會向你做這樣的建議？因為高雄市民現在免費進入澄清湖，每一個市民只要憑身分證，一定要憑身分證，園方不看駕照，健保卡也不看，只要憑身分證就可以免費進入澄清湖，但是我們不鼓勵大家把車子開進去，我們也不鼓勵大家把摩托車騎進澄清湖，既然汽車與機車都不進去，那麼就只能停在門口，包括澄清湖後門那附近、活動中心那附近，我希望我們花一點時間去把一些可能的停車位都清理出來，而前門的部分，我們怎麼搭配？我知道假日好像可以停正修科大的停車場，甚至我也知道你們有去努力，包括也要借圓山的停車場，做一個樓梯走下來。像這一些，你讓更多的市民知道，因為我剛才提到，不可能每一個人都有機會坐到你剛才提到的 70 號公車、60 號公車去澄清湖，搞不好他家是在相反方向，他就一定要使用他自有的交通工具，這時候我們把整個可能的停車空間清理出來，也有助於讓更多市民很自然的可以進去運動或健行，我相信這是非常重要的。局長，我向你報告，還沒有免費入園之前，一天大概三千多人入園，現在一天大概有六千多人入園，這是指假日，現在每個假日多了三千人，你想想看，如果一台車坐 3 個人，就會增加一千多輛車子，而我們的停車位，我希望會後有時間，拜託你們相關單位再去看一下，搭配澄清湖的工作同仁，大家去看一下，什麼地方我們可以把它規劃得更好，

這是一個短期間的，而比較長期的就是我剛才提到的大眾運輸工具量的供給，這方面你能做得到嗎？

交通局陳局長勁甫：

是的，一定是往這個方向來做。

黃議員柏霖：

還有捷運公車基金的問題。

交通局陳局長勁甫：

我們民營化之後，因為之前有跟銀行借款…。

黃議員柏霖：

對，200 多億。

交通局陳局長勁甫：

累積的債務大概 200 多億，現在我們把它轉成清理基金，我們每一年預計編在公務預算要來償還。

黃議員柏霖：

今年有編嗎？

交通局陳局長勁甫：

有編。

黃議員柏霖：

今年編多少？

交通局陳局長勁甫：

編 3 億。

黃議員柏霖：

就是每年 3 億、3 億的還，那 3 億有含利息還是不含利息？

交通局陳局長勁甫：

主要是先還利息，再加一點點本金。

黃議員柏霖：

所以這 3 億是利息，利息佔的比較多。

交通局陳局長勁甫：

它是一條很長的路，對我們來說，我們也很希望能夠早一點把清理基金還掉。

黃議員柏霖：

等於 200 多億的債務母金，我們每年編 3 億償還，大概利息就佔 2 億多，母金則加減償還幾千萬元。

交通局陳局長勁甫：

我們希望有 50 年的還債期，不過我們目前也在處理公車處留下來的一些重

要資產，希望能夠活化。

黃議員柏霖：

你們有什麼樣的計畫？例如建軍站、金獅湖站等等，有這樣的計畫嗎？

交通局陳局長勁甫：

目前有兩個主要的大型場站，就是金獅湖站和建軍站，經過顧問公司的評估，兩站大概有不同的開發，金獅湖站大概會用標售的方式，目前是這樣評估。

黃議員柏霖：

金獅湖站整個把它標售。

交通局陳局長勁甫：

朝這個方向來規劃，建軍站因為鄰近衛武營，我們認為那個地方未來是非常有潛力的。

黃議員柏霖：

是極具商業價值的，〔對。〕所以用設定地上權的方式。

交通局陳局長勁甫：

應該會用設定地上權的方式去開發。

黃議員柏霖：

這兩筆錢是專款專用回到基金裡面還是回到市政府的大水庫？

交通局陳局長勁甫：

這是用來償還基金的。

黃議員柏霖：

所以它是清理基金的資產就對了，〔是的。〕是專門要還…，例如如果賣得 50 億或多少錢，就用來償還 200 多億的基金。

交通局陳局長勁甫：

這樣我們以後就不用一年編到 3 億元來償還，其實議員也可以了解到，如果我們可以省掉這 3 億，3 億就用在我們的公共運輸上面，我們所提供出來的班次服務就可以大幅的提升。

黃議員柏霖：

所以我很關心我們的債務現在不處理，以後的人還是要處理，我們還是要積極去把這兩個場站，包括設定地上權也好、標售也好，我都支持，就是要把負債降低，我們未來財務的負擔，未來的人壓力就不會那麼大，這是第一個。第二個我希望當我們更有餘裕空間的時候，我剛才提到，本來每年要虧 12 億，現在只要投入 4 億，就有相同的服務水準，你們只要再多拿 1 億出來，整個公共服務的密度、班次就可以加密，路線就可以有更好的選擇，所以大眾運輸還是未來這個城市要發展的，我們不能只是看到一個城市有一百多萬輛摩托車，

現在空氣品質這麼糟，爲什麼？就是因爲有那麼多機車，如果機車可以減少，空氣品質相對就會好，這是很重要的。

另外，我希望輕軌黃線的部分要跟捷運局再做一些溝通，如果可能，應該先用公車去養量，把那個量養出來，因爲你剛才提到另外從建工線的部分，未來它未必有替換關係，因爲兩條路線還是不一樣，針對這個部分，是不是請捷運局長答覆一下，對於本席的建議，你有什麼看法？

主席（周議員玲玟）：

請吳局長答覆。

捷運工程局吳局長義隆：

我們滿認同黃議員所指示的這些方向，目前我們朝這個面向來進行，未來除了原先的雙軸之外，現在整個環狀輕軌的部分第一個環已經出來了，我們希望積極建構第二個環，把澄清湖附近與整個水岸發展的部分做一個連結，這個環裡面，就是剛才黃議員所提的部分，由澄清路銜接到澄清湖；另一側就是從民族路、建工路，三民區裡面有很大的運輸需求，在這個區塊裡面，把它做一個連結，希望經由雙軸雙環來建構這一部分。當然，一開始還是必須藉由公車的養量，量養上來了，我們後來的推動就會加速來進行。

黃議員柏霖：

我真的建議捷運局與交通局一起合作，公車要明顯的擺明黃線或什麼線，讓市民去習慣，我覺得這就是最好的可行性分析，沒有比這個更準的了，如果你用黃線去做，做了一年、兩年都沒有人要去坐，那也不要做了，50 億花下去就等於丟到水裡。而且我建議除了黃線以外，未來包括棕線與其他不同的路線，我覺得就直接把它標清楚，像台南，它就標示得很清楚，黃線、綠線…什麼線都很清楚，我要坐綠線，綠線就是從哪裡到哪裡，橘線就是從哪裡到哪裡，你現在把它標清楚，以後當你要坐 BRT 的時候就很快，市民很容易就上手，這個養量的觀念，用實際的路線去做可行性的研究、分析與實證，我覺得這才是重點，你同不同意本席的看法？

捷運工程局吳局長義隆：

同意。

黃議員柏霖：

好，請坐。所以這個部分我也拜託局長，清理基金的部分，那兩百多億要儘速趕快把債務降低；另外一個就是澄清湖附近停車空間的清理，包括前門與後門，盡量與澄清湖那邊多一點聯繫，我們提供一些必要的協助，讓交通與停車的空間可以顯現出來；第三、無論是黃線走建工路經過市政府或是走三多路，我希望如果…。

主席（周議員玲奴）：

謝謝黃議員的質詢，我們休息 5 分鐘。

繼續開會，請李議員眉蓁發言。

李議員眉蓁：

現在無煙囪的工業觀光，是每一個城市都會爭取努力來開發行銷，現在高雄的負債是全國最高，失業率也是最高，這樣的問題就顯現出傳統產業在沒有辦法進步情況之下，所以大家都想從觀光寄託更多的希望，讓高雄市可以變成無煙囪工業，讓我們的觀光事業發展得更好。

本席看觀光局也很努力，這幾年來一直想看看高雄要怎麼行銷？可是我查了一下小港機場國外觀光客的出入境數據，高雄小港機場在縣市合併之後的旅客人數，從 99 年的 405 萬 3,000 多人，到 103 年增加到 539 萬 8,904 人，平均數每天有 1 萬 1,105 人增加到 1 萬 4,792 人。從縣市合併之後來看這些數據，我們的觀光客的量其實是有增加，這些數字的增加，是因為只是過境、或是從高雄出境？我不知道觀光局長，你手上掌握的資料，這樣的旅客數對你來講，可增加多少觀光產值和觀光價值？請局長簡單的回答。

主席（周議員玲奴）：

請局長答覆。

觀光局許局長傳盛：

從這個數字還有其他的數據都顯示，小港機場在這兩年來的班機和出境人數是有增加的，我們如果以這個統計數字來看，高雄一年所帶來的觀光產值大概是新台幣 450 億上下，這些國外的觀光客依照交通部觀光局的算法，如果是國外入境的，一天的消費金額大概是 210 塊美金，這樣換算成觀光產值所帶來的效益，我想應該是還不小。

李議員眉蓁：

因為這樣只知道一些數據，我不知道這些數據觀光局是否滿意，我們通常都會評估你給我們的業務報告，我發現你報告裡面有提到現在準備興建兩個觀光旅館，一個是原來的旗津醫院和旗津區公所，現在可能要改成商旅或是觀光旅館；另外一個就是左營國中的舊址也要開發成觀光旅館，因為那一塊地非常漂亮，所以大家對它期望都非常大。可是，局長你看到旅客的數據有增加，但是大家不知道，從民國 99 年到去年 103 年為止，高雄觀光的住宿率，觀光局現在很期待還要繼續蓋觀光旅館，其實旅館的住宿率是偏低的，我查了 102 年的數據 64.3%、去年 103 年也是 64%，全國的平均值是 69%，我們沒有達到。結果觀光局又要建設這兩個旅館，我們到底有什麼誘因，讓這些觀光客來住我們的飯店？其實目前看數據，它的住宿率並非很高，而且這六都裡面好像都達

不到這個標準。觀光局又增加這兩個方案，我們要怎麼樣提高它的住宿率？其實觀光局輔導業者，現在高雄的愛河，我有看了許多議員的質詢，大家都覺得愛河很特別、愛河晚上很漂亮，觀光客都會來愛河，我們到底要如何促進觀光？觀光局這三個月當中，從 103 年 6 月 13 日到 9 月 12 日的星期五、六、日，在愛河旁邊有愛在高雄 ING 的活動，辦了這個活動還滿不錯，可是再三個月之後，這個活動可能又停止了。你未來要建設這兩個旅館，也是算大工程，要花高雄市民滿多經費，以這樣的數據、你又要做這樣的建設，要怎麼樣讓高雄的住宿率提高？因為我們現在蓋了這個又要和業者競爭，有什麼樣的誘因可以提高住宿率？請局長回答。

主席（周議員玲玟）：

請許局長答覆。

觀光局許局長傳盛：

第一個，我們這兩個地方是採取促參就是 BOT 的方式，市政府是沒有出錢，而且我們還有權利金的收入；第二個部分是，觀光產業是看未來的願景，剛剛的住宿率我們可以看到，高雄這兩年是因為旅館增加量很多，所以整體的住房率就維持一定的比例，其實至少增加了 3,000 間以上，還可以維持這樣子一定比率，是觀光客增加了數量來支撐旅館數。

未來小港機場這一兩年的活化，包括目前預知可見的新航線，大概今年還會新開三條航線，接下來我們也會積極推動高雄成為台灣過境中心，也就是很多周邊國家都推動 24 小時到 72 小時免簽證過境觀光的做法，我們台灣還沒有做。針對這個部分我們有請學者幫忙研究，我們近期就會提案和外交部觀光局討論，是否能夠同意指定高雄機場做為東南亞旅客，或者是其他旅客到台灣要轉日本、韓國或是美國，中間過境台灣的時候，可以免簽證入境 24 小時到 72 小時。這樣子的話，估計可以帶來我想至少 20 萬或 30 萬以上的入境觀光客，應該沒有大問題，譬如以泰國為例，日本現在是給泰國免簽證，所以去年一年泰國到日本的觀光客大量的成長，至少成長百分之六十以上，人數大概在 50 萬左右，像我去泰國曼谷辦旅遊展，他們也有很多人想要來台灣，但是因為台灣給泰國人的入境簽證非常嚴格，不只要提早一個星期，還要保證人的規定，變成他們要來台灣受到限制。

我們現在如果可以搭日本的順風車，他已經給泰國免簽證了，他們泰國人願意來台灣，也取得日本入境簽證和機票，我們就同意他可以到台灣來入境、過境、免簽，至少如果有 72 小時，有三天的時間，他就可以來高雄也可以到隔壁的屏東或者是台南，這樣子我們可以把餅做大，這是我們目前這個階段會積極推動的環境。

李議員眉蓁：

第一你剛剛提到 BOT，但是很多議員講到 BOT 三個字都很害怕，當然你講 BOT 不用付錢又可以收到權利金，可是這部分的經營也是要經營起來，畢竟是市政府督導這個案子的產生。我們以前台灣才五十幾國免簽證，我們現在已經增加到 140 幾國免簽證，這個我相信大家都知道，所以很多地方對觀光客都非常的友善，我不知道你剛剛講的，為什麼我們的簽證會比較困難，觀光局長這部分我希望再研討一下，因為我們如果對觀光客不友善，當然人家不會來，尤其是台灣大家都很歡迎，你看我們到目前為止已經有 140 幾國免簽證，這個也是對我們出國，我們身為台灣同胞，我覺得非常的光榮，這個部分希望局長可以跟中央研討如何來解決。

自從開始拖車之後，大家都抱怨連連，因為車子停在路邊可能就被拖走，我相信交通局長跟交通局也接到很多的抱怨。其實有一些工廠星期六、日可能沒有開店或是沒有開門做生意，就把貨車停在店面門口，可能拖車一下子就把車子拖走，包括我們那裡的合群新村不是交通流量大的地方，很多人停車超過一點點線或壓到一點點線也被拖走，所以抱怨連連，這樣的交通違規是不是不要做為第一優先考量拖車，請交通局長簡單的回答。

主席（周議員玲玟）：

請陳局長答覆。

交通局陳局長勁甫：

謝謝李議員的關心。拖吊的部分在議會有討論過很長的一段時間，有限定八大拖吊的項目，這個過程還有一些比較疑慮的部分，我記得在上個會期還針對這個八項內的細項又定了更清楚，局裡的停管中心對於民營業者的要求也都是希望能夠配合大家共同的約定，剛才議員有提到民營拖吊太過於嚴苛，是不是請議員把情況讓我了解，我來做進一步的了解。

李議員眉蓁：

我看你的報告有提到 103 年 7 月到 104 年 3 月要興建 12 座停車場，提供大型車有 10 格，小型車有 696 格、機車 276 格，我也找了一些統計數據，從 2011 年到 2013 年光是小客車就從 68 萬 7,000 多輛到 71 萬 3,124 輛，小客車兩年增加了 2 萬多輛，每年新增的停車格就小客車是 696 格，這樣如何來因應，光是小貨車也增加了 3,000 多輛，大家可以從這些數據看到，高雄又是六都裡面機車數最多的地方，所以這樣的數據也是六都第一，高雄的停車問題一直以來，剛剛講在上個會期已經有討論，可以討論到現在，雖然我們做了 696 個停車格，可是增加幾萬輛的車子，如此民衆當然會抱怨車子格不夠，所以請交通局長簡單回答。

主席（周議員玲奴）：

請陳局長答覆。

交通局陳局長勁甫：

有關 103 年所新增的全市汽車停車格，我的資料大概有 1,946 格，機車是有 5,233 格，相較於車量持有的速度，我們供給是一定沒有辦法完全達成，不過這裡面就出現一個問題，如果車輛持有速度比較快，除了在自己家裡要有一個停車格之外，車子開出來也需要有一個路邊或路外的停車格，但有一些地方是舊市區或是舊的社區，本身也沒有辦法因為擁有車輛而自己自備停車格，所以會造成整個城市的停車的需求會過於膨脹，這個部分我們也在思考，如何來透過學校或是其他公有機關以及選擇一些非常重要、擁擠的點去思考興建立體停車場，這個部分再一次要呼籲市民朋友，我們機車持有是全台灣最高的，汽車的部分剛才李議員也提到成長速度也很快，這個部分完全由公部門來滿足這些需求，可能是大家必須要共同來思考，如何來邁向更永續…。

李議員眉蓁：

我也非常支持立體停車場，主席也支持立體停車場很久了，但是現在也沒有辦法做到，我希望未來還是繼續的努力，局長請坐。大家都知道台中捷運施工不當造成工安問題，其實高雄捷運在 103 年的總收入是 8.85 億，可是總支出是 20 億，所以虧損了 2 億元，103 年 12 月底累積虧損達 1.94 億元，股東的權益是 27.98 億元，捷運局爲了這樣子還聘請財務顧問來監督，還找會計師算財務報表是不是爲了不讓財務報表破產，大家都知道爲了高雄捷運不要破產，102 年我們就…。

主席（周議員玲奴）：

延長 1 分鐘。

李議員眉蓁：

102 年市政府因應高捷，請求完成高捷興建營運合約的修約作業，所以在 102 年修約前，高捷公司每年虧損兩億元，修約之後是 0.2 億，103 年平均每月虧損降到 0.17 億，捷運局估算 106 年可以轉虧爲盈，我在此要請問捷運局長，轉虧爲盈到底是怎麼算出來？你也有看到小客車統計數據的成長速度，剛剛交通局長頭也很大，機車密度又是六都最高的，這些人要轉搭大眾捷運還是有點困難，捷運局說 106 年會轉虧爲盈，不會再用政府其他的財力去支付嗎？請捷運局長回答。

主席（周議員玲奴）：

請吳局長答覆。

捷局工程局吳局長義隆：

有關捷運公司轉虧為盈部分，主要來自兩部分，一部分是票收，另一部分是附屬事業跟勞務收入的部分，票收的部分，我們從 101 年日運量有 15.4 萬，其實運量一直在提升，到 104 年 3 月以前平均日運量可以達到 17.4 萬，整體預估日運量到 106 年達到 18 萬，所以日運量前年票收的部分可以達到 15.5 億，另外附屬事業部分含括大魯閣跟南岡山的開發，附屬事業的收入是 3 億。另外勞務採購部分可以達到 1.5 億，所以 106 年可以超過 20 億。〔…〕收入的部分。

主席（周議員玲玟）：

李議員還有不了解的地方，請局長私下跟你說明。接下來請林議員瑩蓉發言。

林議員瑩蓉：

高雄捷運從一開始蓋了紅線後又蓋橘線，兩條十字型的路線確實對高雄大眾運輸來講是很不夠的，因為交通網絡要跟捷運的十字路線做銜接，才能夠把整個運量提升上來，所以我記得捷運開通的第一年確實推了很多的優惠措施，大家還討論 799 跟 999 的方案，當時我記得推第一年的時候，楠梓加工區有非常多的通勤族，他們也特別向當時的王國材局長提到這樣的政策，希望給予大量的通勤有這樣的優惠，轉眼間也已這麼多年了，高捷運量也有一定的成長，在公車跟其他的大眾運輸系統，我們現在也慢慢的進步，所以 799 跟 999 方案的政策確實和高捷的政策會有一些落差，但是我們要考慮到捷運仍然是紅線跟橘線兩條而已，如果你要透過公車、接駁車跟計程車等等的網絡建構，其實還要一點時間，尤其是輕軌，在網狀輕軌雖然今年年底到明年初可望完工，但是未來在第二階段的輕軌必須到 108 年才會完工，所以在這幾年的期間，我們的捷運仍然必須要有一定的搭乘量，要讓它達到一定的量，捷運的營收才不至於有大量的虧損。所以我覺得，雖然一定要取消 799、899 的方案，因為確實不太合理，但是，第一年、第二年要衝量的時後，當然要鼓勵所有過去在高雄市沒有搭過捷運的這樣習慣，讓大家養成習慣。如果現在取消這樣的方案後，接下來要有怎樣的配套措施給這些通勤族或是學生，我覺得這就是交通政策。

一個交通政策的處理，除了要廢除一些舊的政策、或是改變不合理的方案之外，也應該要有一個配套措施，就是要有新的政策出來，新的政策既能兼顧營收，也能夠維持一定的運量，所以應該還是要鼓勵通勤族繼續搭乘高捷，也鼓勵學生儘量搭乘高捷。通勤族每天必然一定要來回上下班，學生也是一樣要上下學，如果把交通費的負擔從 799、899 突然改變到要全額，或是只打 9 折，對他們而言，每個月可能要增加一、二千塊的交通費，也許他們的交通習慣就要改變了，要改回騎機車或是其他，甚至是汽車，我覺得這對高雄市的交通現象來講，不見得是有幫助。所以我的建議：對於通勤族和學生，能不能提出一

個比較優惠的專案？然而這樣的優惠專案，我個人的想法也許應該讓它限制半年票和一年票，一年票可以打到 7 折，半年票可以打到 75 折，限制只能星期一到星期五搭乘，因為是他們通勤的時間。因為一天頂多來回 4 趟，不能期待只搭乘 2 趟，可能中午回去休息後再出門，所以一天限搭乘 4 趟，這樣的一張年票或是半年票在通勤時可以使用，可以有比較高的折扣，在 7 折到 75 折之間，所以如果是購買年票，就給 7 折；買半年票就給 75 折，而這只針對週一到週五搭乘，在上下班時間或是上下學時間。我覺得這個部分其實會維持捷運一定的運量，也會讓通勤族的交通負擔不是那麼大，這個部分可能對高捷的營收不會有很大的影響，但是對他們而言，他們會繼續維持搭乘捷運的習慣。這是我的建議，也請交通局局長能夠針對此問題做答覆。

第二個，在新左營區和美術館區，現在因為這裡人口正成長並且是大樓密度最高的地區，所以也會發現商家林立住宅密度很高，因此停車需求日益的增高。但是在停車需求日益提高時，相對的停車位不足的狀況也會愈來愈嚴重，而停車位不足，除了畫路邊停車的空間，但是路邊能劃設的都畫了！沒有地方可以停，最後就要鼓勵興建停車場。而私人停車場願意釋放出來的空地其實也是愈來愈有限，會發現到尤其是凹子底這個地區，有空地的地方真的是愈來愈少，因為幾乎都已經蓋滿了，要鼓勵私人地主把土地撥出來做為私人停車場，其實意願也沒有很高，因為誘因不大，以獎勵措施來講，又因為有法規的限制。然而要鼓勵興建立體停車塔呢？目前看到的交通局業務報告裡面，其實也沒有在左營區、新左營區、凹子底、美術館區這裡找到合適的地方；那麼我知道現在交通局的政策是希望能夠開放校園，把校園的部分空間開放出來做為公共停車場，我覺得這是一個必然的措施和趨勢。不過，我也聽到學校和家長會的擔憂，他們擔憂一旦學校開放成為公共停車場時，對校園安全造成的衝擊以及過去停車的習慣，可能家長和老師們有一些停車空間，所以要請交通局和教育局能夠審慎的來研議和規劃，並和校方做好溝通。

那麼在開放校園空間做為公共停車場的時候，希望能夠給校方保留一部分的專用停車空間，讓他們在維持汽車的調度，包括學校本身一些的交通運具，就是他們的車輛可以有停放的地方。但是在管理維護上，則必須要讓學校清楚這個權責的劃分到哪裡，所要扮演的角色是什麼，我覺得這樣校方和家長會也許會有比較好的因應，他們也比較能夠釋懷；但是我覺得校園的開放停車空間，這在人口正成長的區域是不得不一個選擇，這部分，請局長先簡要的答覆，因為緊接著我要請教觀光局，請局長說明。

主席（周議員玲玟）：

請局長說明。

交通局陳局長勁甫：

謝謝林議員的關心，先就議員提到的關於停車供給的部分，我們必須要找到其他更有空間的地方，就是從學校那邊來進行，看看可不可行。議員對這樣的支持，我們也非常的感謝，其實在學校裡面如果可以有一些不影響到他們安全，還有自身停車車輛的動線，我想這是一個非常正向的做法。其實和其他學校已經有一些成功的案例，所以議員所提到的，我們會把這些成功的案例，怎麼樣來避免對學校的干擾程度的做法，會和學校共同研商。當然，還是得要學校有這個意願，並且教育局也支持，我們才會往前推動，〔是。〕這是第一點。

第二點，議員有提到對於通勤族，特別是學生或是一般的上班通勤族，捷運的部分，在週間提供必要的優惠，這個就是我們，剛才我也講過了，從數據上、從整個觀點上來看都是非常合理的，這樣才能夠真正達到捷運公司經營的永續，而且又照顧到這個城市裡面真正需要用到公共運輸最大部分的人。所以早就已經和捷運公司提到了這個週間的優惠月票；至於週末呢？因為週末不見得每一個人的需求是怎麼樣，所以就要排開這個時段，這樣也許可以找到一個折衷的方法，〔是。〕後續的部分，還會持續地向高捷公司要求，希望這樣的一個構想能夠儘快的實現。

林議員瑩蓉：

局長，對於我剛才的建議，你覺得如何？週一到週五給通勤族做這樣的優惠。

交通局陳局長勁甫：

對，剛才我說的就是週一到週五叫週間嘛，〔對。〕對真正有需要的，其實現在所看到的，週末的運量和週間的運量，就是週一到週五的運量，差異很大。特別是在取消行銷票以後，在週間星期一到星期五…。

林議員瑩蓉：

它的運量會很嚴重的。

交通局陳局長勁甫：

有一點下跌。顯然是有一些人受到影響，〔是。〕所以更認為如果可以提供這些真正有通勤、通學需要的人，給他們一個適當的優惠，對於市民來講也好，或是公司的營收減收部分也好，或是對整個公共運輸的政策…。

林議員瑩蓉：

要達到一個平衡點。

交通局陳局長勁甫：

都可以同時來達成，〔好。〕我們會持續的關心。

林議員瑩蓉：

局長，當有具體方案出來時，可不可以再給我一份正式的文書回覆給我？

交通局陳局長勁甫：

可以。

林議員瑩蓉：

謝謝。觀光局的部分，我要特別提到蓮池潭的觀光發展。就左營國中這塊用地，我知道最近在處理上有接到一些民衆的陳情，但也希望把這些陳情的部分能夠儘快有一個圓滿的解決，讓舊左營國中能夠儘快地興建。因為在業務報告中提到要興建觀光旅館，我也期待這樣的觀光旅館是一個具有指標性和開創性的，當然也要透過招商還要經過設計審圖，這是我希望能夠儘速達成的目標。

另外，蓮池潭的活動，我們應該針對蓮池潭的屬性來做一些轉型和規劃，因為我最近也看到觀光局大概在蓮池潭做了這個蓮潭路單行道的規劃，這樣的單行道規劃，本來我可能以為你是要做類似旗山老街或旗津老街這樣有特色文化的地方，可以徒步的區域，但是我發現它的效果沒有出來。另外，蓮池潭在舊左營國中的對面有一個纜繩滑水活動，其實也滿冷清的，真的沒有很多人，所以它也沒有吸引到一些客層，但是後來有增加一個餐飲部。這個餐飲部放在公園裡面，感覺就是比較沒有整體性，就好像類似是一個餐飲屋這樣，它跟我們所認識的城市光廊或者是愛河或者是駁二，這樣整體性規劃具有文化、藝術、浪漫的地方又不太一樣，它是在纜繩滑水區的餐飲部。

我會覺得蓮池潭如果這樣規劃是比較可惜一點，因為第一個，蓮池潭的屬性，說真的，它是一個靜面的，靜態的湖面，靜態的湖面跟海邊是不太一樣，所以像這種纜繩滑水的活動其實是屬於比較動態，它如果是在海邊，有海浪的地方或是比較動態的區域，我覺得它會很受歡迎，而且很多人會喜歡去，但是因為蓮池潭是屬於靜態的湖面，而且周邊大部分都是廟宇，所以是屬於比較古文化的地區，你加入一個纜繩活動，我覺得好像並沒有因此吸引到相關類似的客層，或是比較愛好這方面活動的人大量的來到這個地方。

對蓮池潭來講，它的文化特色也沒有被展現出來，所以我覺得這個地方是應該再考慮，是不是我們未來在規劃相關的活動上，除了有一些類型，水上活動當然是可以在蓮池潭去創造，但是我覺得要讓蓮池潭的特色發揮出來，這個真的要有一點創新的思維。

所以我建議，對於蓮潭路改爲單行道之後，你要不要把它型塑爲類似旗山老街，或者是旗津老街這樣的一個具有商圈還有在地文化特色的規劃？這樣的徒步區才會吸引一些客層來，包括纜繩滑水活動這個部分…。

主席（周議員玲奴）：

延長 1 分鐘。

林議員瑩蓉：

我們都必須要做一個整體的思維，要把左營在地的舊古城這樣的文化特色、廟宇文化特色還有在地的菱角，菱角這樣的特色產品融入在裡頭，我覺得才能提升那樣凸顯的市場，因為我覺得現在很多休閒的地方，大家都想去，像美濃很有特色，旗山、旗津都有自己的特色，但是到左營蓮池潭來的時候，人家觀光或逛街要看到的是什麼？特色在哪裡？我覺得要凸顯出來，這個市場才會是你獨有的，觀光客或者是一般的民衆在假日選擇的時候，他會想要到這個地方來，才有吸引的賣點，這個是我個人的建議，所以是不是請局長針對這個部分能夠做簡單的答覆？

主席（周議員玲玟）：

請局長答覆。

觀光局許局長傳盛：

謝謝林議員對蓮池潭觀光活動的關心。剛提的有幾個問題，包括纜繩滑水還有周邊的餐廳，因為我們這個是委託德國美最時公司，至於林議員的意見，我們會跟他做一個轉達，希望他在辦活動跟吸引遊客部分能夠提出更多有趣或是…，〔…〕依照我們的瞭解，還有他們給我們的資料，參與滑水的人，去年一年到現在已經有將近 7,000 多人次，數字上看起來是還滿多人的，所以我也鼓勵他們多辦一些正規的競賽，然後可以吸引國外的選手過來。當然這個部分，他們會朝這個方向來規劃，至於這個餐廳還有外面那個吧檯，我也鼓勵他們要變成是一個高雄的午後或是夏日的傍晚，非常優閒的可以在那邊喝一杯茶或是一杯啤酒，把那個優閒的氛圍能夠塑造出來。林議員的意見，我們會轉告他，希望朝這個方向多多的規劃。〔…〕好，我會跟史局長這邊再來做討論。

另外，蓮潭路這個問題，我們一直跟經發局還有交通局討論是否要變成人行步道。這個部分有牽涉到商家、住家的意願，還有你提出來的商品或周邊有沒有賣點？這部分經過不斷的試驗，我們現在希望讓交通能夠先順暢，然後利用假日的下午變成是人行徒步街，跟周邊的店家有一些互動，大家談出一個合作的方式，大家對人行步道街也好，或說是擺設的東西或是商品要有一點特色，全台灣的風景區差不多都賣這些東西，人家來的意願可能就沒那麼高。這部分，我們會跟蓮潭談，他們有籌組一個商家的促進會，我們會跟他們再來談，大家談一個促進蓮潭商圈的方法，然後再把這個案子提出來。〔…〕好，謝謝議員。

主席（周議員玲玟）：

謝謝林議員的質詢。接下來，最後一位是陳議員玫娟，我先處理一下時間，我們今天大會的時間就延長到陳議員玫娟質詢完畢以後再散會。請陳議員玫娟發言。

陳議員玫娟：

很巧，剛好我要問的一些問題，我們前面一位同仁大概都有問了，所以我在這邊就先簡單的帶過去，包括接駁車優惠辦法的問題，我想這個應該在我們在地議員很多人都接到這樣的陳情，剛剛我聽到交通局長你也大概有正面的回應過。事實上，在我們的捷運紅、橘二線並不是這麼完善之前，這個接駁是相當的重要，要鼓勵大家搭乘高雄捷運，一定要在接駁方面相當便利。你要有一個誘因讓人願意來搭乘，所以我想在這個優惠的部分真的一定要好好來著墨，這個部分，剛剛局長也有講，我就不在這邊再提，這個部分請局長以後有什麼辦法也讓我們都知道一下。

再過來，我要問的是…，我先 show 一個圖片給各位看，播給捷運局長看一下這個圖片。這邊是加工區，這邊是宏毅社區，這個是我們的捷運站體。這個地方就是圍籬，那個好像是水泥牆之類的，這是屬於中油宿舍，把整個宏毅社區圍起來，後來要蓋捷運的時候，把這個圍籬給拆掉了，現在你們看到的這個，我現在 Show 給你們看一下，就是這一片，我們再回來這裡看，現在因為整個圍籬都給拆掉了，這個地方已經都沒有圍籬，本來這邊是有一道圍籬，當時爲了要蓋捷運站體，把這整個都拆掉了，所以讓整個社區直接就面臨了道路。

再過來，從外面看過去，他們當初這個社區是有維護的，現在都沒有，整個就這樣赤裸裸的看到社區裡面，讓人在視覺上感覺還 OK，但是問題來了，這個圍籬一拆掉之後，第一個，88 水災就遇到了，因為這邊地勢低、這邊地勢高，整個水洩到裡面去，所以當時很快的，我跟里長就請水利局在這邊做了一排的排水系統，排水系統做好了，現在這二年比較不淹水了，但是這個圍籬拆除之後，來，就是這個，後來這個站體因為在這邊剛好是一個站，那個出入站就很吵，所以這邊的住戶就一直跟我反映是不是能夠蓋一個隔音的，後來那時候也感謝捷運公司這邊配合，有蓋了這個圍籬，就只蓋了這一段，這一塊而已，所以這邊也沒有，再過來，後面這邊也都沒有，就只有剛剛我們看的那一段。

不曉得你們知不知道前陣子有一個社區，現在看到的不太清楚，這邊有掛了 2 個白色燈籠。在幹什麼？你知道嗎？辦喪事。局長，你應該知道，就是前一陣子的事。他們家自從圍籬拆除之後，整個社區就已經直接跟馬路接觸了，進出都相當方便，因為這種舊式的房子不像過去有鐵窗等等的，他們是中油宿舍，跟我們以前在美國的時候住的一樣，就是像這樣的房子，他們的安全維護做得並不是那麼完善，所以常常遭小偷，一直都有很多人在反映。而這家是之前就遭過一次小偷，這位屋主因為是單身，所以是住在一樓客廳。那天遭小偷的時候，他警覺到了，就追出去，結果就被刺死了，所以那一家在辦喪事。那天我去的時候，他們的家屬跟我反映，可不可以還給他們一個安全的空間，請

把這個圍籬再做起來。

這個部分，我剛剛也請聯絡人給局長一些訊息了，你可不可以解釋一下，這個爲什麼會變成這樣？請局長說明。

主席（周議員玲奴）：

請吳局長答覆。

捷運工程局吳局長義隆：

據我了解，當時圍牆不在我們的用地取得範圍，也就是說我們當時交給捷運公司進行新闢的時候，並沒有含括圍牆的部分。整個圍牆的拆除與否，會涉及到所有權人財產權的部分，不論誰去拆，最終都要徵得所有權人的同意。所以這片圍牆到底是誰拆的，其實最終都還是要有中油的同意。

關於陳議員提到的部分，由我們邀集捷運公司及警察局配合現地會勘，當然也會邀請中油進來，我們去現地會勘。針對治安、環境景觀以及周邊民衆需求，我們重新再檢討，看以什麼方式處理才是最妥適的。我們也覺得不捨，因爲小偷的因素，追出來到捷運站裡，卻因爲彼此間的搏鬥被刺死，我們也覺得相當不捨。我們建議這部分可以去現地會勘。

陳議員玫娟：

這只是一個最不幸的案例，還有人甚至在家門口貼 200 元，你有看到那則報導嗎？他請小偷不要再來了，我也不讓你空手回去，所以我貼個 200 元，你可以帶走。你看多諷刺，這整個社區過去是多麼的安全，結果爲了配合捷運站把整個圍牆拆掉了。我後來聽里長說，當時是市政府拆的，是捷運局拆的。里長的訊息正不正確我不知道，也許他把市政府的某一個單位當作是你們，哪一個單位拆的他也不清楚。

沒有關係，我剛才聽到局長正面的回應，不管是誰拆的，一定是公部門拆的，民間不會自己去拆這個東西，而中油也許只同意而已，因爲他也是要配合你們的捷運站體。沒有關係，我們今天是要提出解決的辦法，局長，剛才你也給我一個善意的回應了，我們希望建一個類似這樣的，是不是可以延長到整個社區圍起來，至少讓小偷不是那麼容易可以進去，要逃走的時候也不是那麼容易。因爲這裡出去就是加昌路了，就是面對加工區前面的那條大馬路，也是很慘。

當初會做這個就是因爲噪音，也是因爲當初機車都停放在這邊，當時的排煙都直接衝擊到房子，所以他們才會有這樣的要求，我相信不是只有這裡有這個問題，應該是整排都會有這個問題。局長，我們就擇期找一個時間到現場勘查，把安全做好，希望能把傷害不幸降到零。

請教觀光局，剛剛幾位議員都有提到舊左營國中，現在舊左營國中要做什麼規劃？局長，這是促參案嘛！請說明目前的進度如何？

主席（周議員玲奴）：

請許局長答覆。

觀光局許局長傳盛：

舊左營國中就我們目前的規劃是希望朝向觀光旅館的方式招商，採取 BOT 的方式。

陳議員孜娟：

所以整個區塊都是嗎？包括原來舊左營國中的操場及整個外圍都是在你們這次的規劃裡面嗎？

觀光局許局長傳盛：

沒有，我們只有一部分；另外一部分是公園用地，不在我們的規劃裡面。

陳議員孜娟：

所以在學校的主體部分是你們，操場的部分是教育局嗎？

觀光局許局長傳盛：

沒有，這整個區塊已經變更成觀光旅館遊憩用地了。

陳議員孜娟：

已經變更過了？

觀光局許局長傳盛：

對，已經變更過了。原本左營國中整塊的基地有一部分是變更為公園。

陳議員孜娟：

現在舊火車站出去的三角窗有機車行及卡拉 OK，是你們的範圍嗎？

觀光局許局長傳盛：

對，那是我們的範圍。

陳議員孜娟：

後面有一個約四十幾戶的部分呢？

觀光局許局長傳盛：

那個不是。

陳議員孜娟：

那邊我們就不提，我們就先提機車行這邊。因為最近左營國中一直追著店家要做丈量理賠的問題，可是他們是委外給顧問公司來做。他們當時認定的賠償部分只有五折，就是半價，後來他們來跟我陳情，我們有調圖出來看，其實那裡是在都市計畫前六十年就有的房子，所以是百分之百要被合法房屋賠償。但是今天因為時間問題，我沒有辦法跟你好好的討論這個問題。因為這裡的範圍不是很大，也沒有很多家，只有幾間而已，有沒有辦法把這些納入你們這次的促參案裡面一併標給業者，再來做遷移的動作。因為如果交給教育局，他們不

是拆除專業，他們提出的數字讓店家都不能接受，包括營業損失及人口計算問題等等。我一直覺得怎麼賠都不夠，因為人家在那裡已經做很久的生意了，機車行就靠那個家維生，但是你們能夠補償的連買小房子都不夠。當然你們會說他們是占用的，我說過他們是六十年前就占用的，算是合法占用。我現在沒有時間討論，你們可不可以會後研議看看，有沒有辦法把舊左營車站出去的那一塊，就兩、三間而已，請觀光局是不是能夠併入促參案的條件之一。我相信業者如果要來投這個標案，他們一定會有一筆敦親睦鄰費用，由他們直接跟這些店家接洽，這樣對他們比較有利。這不是什麼圖利問題，我也希望市政府在做重大建設的時候，能夠維護市民最基本的權益，否則你們賠償的這些金額不多，連買一間小房子都沒辦法，何況人家是在做生意的店面。

局長，這部分你也不用今天回答我，我也知道你可能沒有辦法馬上給我答覆，這個案子在上一屆的時候就曾經邀請你們到議長室討論過。包括整個三、四十間的部分，全部委外讓得標廠商一起來處理賠償的問題。所以那時候我一直講到底是雞生蛋還是蛋生雞，到底是你們先處理乾淨再去標，還是要標的時候，附帶這個條件，讓得標的廠商在標的時候就知道有這塊地要一併處理，把這筆費用一併算進去。局長，你聽得懂我的意思嗎？因為時間的關係，我沒有辦法在這裡跟你討論，但是總質詢的時候我還會再提出來。這段時間你們好好研議，是不是可以把這一小塊納進去做為促參案的條件之一。局長，謝謝

剛才也有提到蓮池潭單行道的問題，你剛才也有提了，我也就不重複了，這部分有跨局處的問題，包括經發局、工務局和交通局，這部分也應該要有整體面的檢討，所以這部分我就不在這裡提了，但是總質詢時我會再就教這個議題。

接下來我要請教交通局局長，殘障車格後來不是取消免費了嗎？可不可以提一下取消之後的政策是什麼，以前原本有計次和計時，現在免費已經取消了，那要如何計費呢？我想這也不是新問題了。

主席（周議員玲玟）：

請陳局長答覆。

交通局陳局長勁甫：

有關殘障停車的部分，分成兩個部分跟陳議員說明。如果是原來殘障車位的話，他如果有這個資格，還是可以免費停車。主要是以前是在一般車格，這個部分我們改了一個方式了，就是他每一日可以停 4 小時。議員也有提到實施後的情況怎樣，我們也去瞭解，到底這些需求都是停幾個小時，我們統計的資料回覆的情況約 1.9 小時左右，在 2 小時內，當然有少部分約 12%，可能有比較特殊的需求會超過 4 小時，所以整體來講，因為這是一般的停車格，因此所有的市民可以就他的需求使用，然後也沒有影響到大部分殘障的使用者。

陳議員玫娟：

局長，你說約有 12% 的人會超過時間。

交通局陳局長勁甫：

對。

陳議員玫娟：

應該是說你們計次過去是免費，現在已經改成第一次是半價，然後第二次以後才是付全額，是不是這樣？是嗎？半價嗎？計時原本也是免費，現在前 4 小時是免費，後面就開始計算。

交通局陳局長勁甫：

對。

陳議員玫娟：

好。延宕到現在已經一段時間了，難道你們都沒有接到很多陳情嗎？包括 ibon 付費的問題。現在很多殘障人士向我們反映，第一個問題，有的人是洗腎，他需要去醫院，所以一停就不只 4 小時而已，甚至有時候他要超時停放，也許就是你講的 12% 裡面，所以他們一直認為既然要照顧這些弱勢，是不是應該給予他們特別寬容，這是第一個。第二個，這些殘障人士要付費時，你們是不是規定要 3 天後才會…。

主席（周議員玲奴）：

延長 2 分鐘。

陳議員玫娟：

你們是不是要 3 天後才能夠補單繳費，對不對？我一直不明白為什麼，當然我瞭解，因為後來我問過，你們是要計算他是不是有停 4 小時，就是 1 天裡面是 4 小時免費，超出的才要計費，就爲了要計算這個。這樣難道不會很奇怪嗎？因為很多人告訴我說，一般人收到單子，去超商櫃檯繳一繳就了事，可是你知道殘障人士拿到單子之後，他並不能馬上繳費，還要等 3 天後你們統計完，他才能拿去繳費，但是還要以超商用他們的車牌計算出來的單子才算數，他拿去的單子還不算數，對不對？第一個，你們不覺得這樣是多此一舉，而且你們這樣也是勞民傷財嗎？因為是你們拿停車單給他的，如果他停二、三個地方以後，就有二、三張的單子，可是到那邊繳費根本沒有用，因為還是以電腦裡面計算的爲主，所以那個等於又浪費紙張，這個不但不節能減碳，環保意識也不太好。第二個，你們規定在 3 天後，有的人根本是一忙就忘了，而後來超過時間繳費又要被罰。所以殘障人士就說他們每天都要記那個時間，有時候單子又不見了，他們還要自行去想是什麼時候停的，之後又要趕快到超商補單。第三個，他們想到 ibon 的機器就卻步，你也知道坐在輪椅上的人高度比較低，可

是那台 ibon 的機器很高，所以他們在下面看的時候，除非有家人陪同，如果沒有家人陪同，是自己坐輪椅去的話，他從那個地方往上看是反白的，看不到東西，他根本沒辦法按。你們這個做法真的是糟蹋人，你可知道那些殘障人的自尊心就很受損，這些人不禁心想，我只不過停個車，要請你們照顧這些弱勢者，第一個，你們優惠要給我取消；第二個，你們又讓我不能馬上繳費，還要等到 3 天後才…。

交通局陳局長勁甫：

謝謝陳議員的指正，我先就我回答的部分向議員說明，第一個，對於洗腎的市民朋友可能需要比較長的時間，這個其實過去我們也接到這個案例，我們的做法是，希望能夠在這些洗腎的醫院附近多設殘障停車格，如果還有不夠，我們當然還要繼續加強。另外是 ibon 的部分，如果大家在繳費的過程裡面，因為高度或整個程序上造成這些市民朋友不方便，我承諾我們會想辦法改進。第二個，剛才提到以前要等到 3 天造成民衆不方便，確實一開始的時候，我們爲了要結算他是不是在同一天超過 4 個小時我們才會計費，一開始是有這樣的情況，後來我們也試著思考怎樣做整個繳費程序的改進，這個部分我是不是可以請許主任簡要回答？

主席（周議員玲玟）：

請許主任回答。

交通局停車管理中心許主任啓明：

其實 3 天繳費的部分，我們已經在 103 年 9 月底直接用 PDA 開單，當天就可以繳費，就是隔天繳費，和一般收費的繳費單是一模一樣，你前面 4 個小時是免費，第 5 個小時我直接會出單，就是多少錢直接出單來。所以這個問題以後也不用到超商補單了，這個問題已經在去年 9 月 30 日就改善了。〔…〕是。

交通局陳局長勁甫：

宣導上面可能有一點不足，我們再來加強。

主席（周議員玲玟）：

再延長 1 分鐘。

陳議員玟娟：

謝謝主席。這就對了，你們宣導根本不力，爲什麼到現在還有人向我陳情這個問題呢？而且是最近而已。你向我說去年 9 月份就已經改善了，爲什麼到現在很多人還不知道？這個你們都沒有在宣導嗎？

交通局停車管理中心許主任啓明：

宣導我們再加強。

陳議員玟娟：

對，這個部分你們要宣導。第二個，你剛剛講過在洗腎的醫院附近多設幾個停車格，又不是沒停車格可停的問題，而是他停放的時間要很久，又不是沒有停車格，是他要停的時間比較很長。所以他們一直在說，你們要照顧高雄市民的殘障弱勢族群，爲什麼還要這麼斤斤計較這些錢呢？回歸到重點是，當你們要核發停車證時才是重點，你們不能亂發放，對於該核發的人事先嚴格把關就好了，然後再給真正需要的人優惠。而不是你們這些停車證都亂發，甚至有人開賓士，根本身體好好的還有優惠，就是你們都沒有嚴格審核，社會局那邊應該也要要求…。

交通局陳局長勁甫：

醫院附近的停車格我們設的是身障停車格，所以他們去停就沒有時間上的限制，這是第一點向議員回覆，如果還有不夠我們會再來增加。第二個，確實如議員所提到的，我們也需要持續檢視，在殘障停車證發放的部分能不能更精確。這個部分因爲受限於我們必須和社會局資料相對應的關係，這個我們也持續在檢討，希望議員能夠諒解。

主席（周議員玲玟）：

謝謝陳議員玫娟的質詢。向大會報告，今天交通部門質詢已經質詢完畢，明天早上 9 點開會，散會。（下午 6 時 8 分）