

### 三、第 2 屆第 2 次定期大會第 16 次會議

（中華民國 104 年 10 月 21 日上午 9 時）

#### 交通部門業務質詢及答復

**主席（邱議員俊憲）：**

向大會報告，今天早上繼續交通部分業務質詢。上次的會議紀錄已經放在各位議員桌上，請各位議員參閱。大家有沒有意見？好，會議紀錄確認。

現在請第一位登記發言的鄭議員新助質詢。

**鄭議員新助：**

首先，請教捷運局長，記得今年度上次大會質詢時，我說到捷運學生優待月票 799 元取消的問題，針對這個問題，請問吳局長的看法如何？請指教一下。

**主席（邱議員俊憲）：**

請捷運局長答復。

**捷運工程局吳局長義隆：**

感謝鄭議員，關於這部分是捷運公司的營運情形，上次鄭議員交代之後，我們就向捷運公司的郝董事長反映。因為學生本身沒賺錢，是不是可以恢復原來的 799 元，999 元是一般的上班族月票，而 799 元的部分是不是可以照顧到學生。後來他們有考慮評估，本來預計要執行，後來不知道是什麼因素，就將 799 元優待取消了。

**鄭議員新助：**

局長，其他部分我都沒有意見，因為台北市和高雄市的收入差很多，主席也知道的，有些台北的學生還有補助交通費。中鋼也是捷運的主要股東之一嗎？〔是。〕你們把高雄市的學生優待票取消，高雄市民的薪水已經倒退十五、六年了。昨天我看電視，無論是新加坡或其他國家，讀大學不用錢，甚至包括印度，從高中就直接進入職業市場半工半讀。我們台灣卻不是，一直讀到博士都要錢，全台灣只有我讀國小還可以當議員，我擔任六都的議員。你不優待學生，我每天都收到百姓的陳情，不知道主席有沒有收到呢？很多人繳不起學貸，每個星期都有人來陳情，畢業一年就要還學貸，局長知道嗎？畢業之後一年就要還款，優待學生月票這部分你怎麼不去爭取呢？高雄市有資格被優待的學生差不多有多少人呢？請教局長。

**捷運工程局吳局長義隆：**

有關優惠票價部分是捷運公司訂的，因為市政府本身也是官股代表的董事，我們會向董事會盡量爭取、溝通。希望針對弱勢，甚至還有學貸壓力的學生，

我們爭取是不是盡量可以恢復 799 元的學生月票。

**鄭議員新助：**

不要只是應付我，拜託一下，我只要做完這一屆而已，連捷運學生的優待票你都無法爭取到，你當局長也要盡力爭取啊！其他部分我沒意見，現在的學生畢業就是失業，只有 600 多元而已，現在要跟家長要錢不容易，十個學生裡面有九位都在打工。我家隔壁是 7-11，學生還在學校就讀，但是晚上都在那裡上大夜班，就在我的服務處隔壁，召集人也知道。今年就職以後我就提這個問題，你們根本都當作耳邊風，我沒有用！再多說也是討人嫌，這樣吧！總質詢之前你可以有明確的交代嗎？

**捷運工程局吳局長義隆：**

捷運建設紅橘二線是用獎參方式，整個營運都是捷運公司決定，就權責上我們只可以道德勸說而已。

**鄭議員新助：**

認識字的人很會爭辯，我說不贏你。

**捷運工程局吳局長義隆：**

我只是將事實向鄭議員報告。

**鄭議員新助：**

你想辦法優待學生一下會怎樣呢？主席，我這樣講哪有不對！我也不是另外要求要特權！這些搭捷運的學生，也有的是在座官員的孫子或親戚，難道不能優待嗎？你給一句話就好，其他不用再說明，我說不贏你。

**捷運工程局吳局長義隆：**

因為權限不在我們這裡，也只能道德勸說而已。

**鄭議員新助：**

你想辦法去建言，反正捷運公司是 BOT 外包的，也沒權力請他來這裡被質詢，有時候應酬花掉的錢比那些還多，明眼人面前不說謊話，應酬花掉的還更多，怎麼不能優待學生呢？這個問題拜託一下好嗎？

**捷運工程局吳局長義隆：**

這部分我們會繼續努力，會盡全力去協調。

**鄭議員新助：**

在大會總質詢之前答復我，質詢時間我是抽在最後面的，起碼你要給我一個交代，我沒有要求什麼，埋怨沒有、不埋怨太少，不然優待 1 元就好，你如果認為有困難就優待 1 元，沒道理嘛！我們這一代已經就這樣了，只能盼望下一代的兒孫。百姓的生活越來越困難，收入倒退十六、七年，我只要求捷運要優待學生，你們做不到嗎？請坐下，拜託努力一下，功德無量。

接下去請教交通局長，對於違規的問題我沒有意見，也一再強調，譬如飆車、酒駕、吸毒被罰的，我都沒有意見。但是我一再說微罪不舉，我只會說這一句國語，從 1 月到 6 月違規案件有 67 萬 5,528 件，平均一天 3,000 多件，請教陳局長，什麼車子違規的最多呢？

**主席（邱議員俊憲）：**

請交通局長答復。

**交通局陳局長勁甫：**

目前本市 1 到 9 月汽機車的違規案件…。

**鄭議員新助：**

你舉例就好，一天 3,800 多件，都是什麼車子違規呢？大卡車、計程車、摩托車、還是自用車呢？

**交通局陳局長勁甫：**

機車和自用車最多。

**鄭議員新助：**

機車最多，都是違規什麼項目呢？

**交通局陳局長勁甫：**

違規的項目，超速最多，還有闖紅燈、紅燈右轉。

**鄭議員新助：**

是不是號誌不明顯？本席擔任公職已經好幾屆了，我一直說要罰他或要抓去砍頭，你要讓他心服口服，現在討生活不容易，騎摩托族其實都是勞工。當然，闖紅燈、酒駕被罰我都沒意見，但是微罪不舉，譬如前輪壓到感應圈就開罰單了！他那天白做工了，咒罵一整天。你也知道在交通巔峰時，前輪壓到感應線圈也被開罰，如果可以，讓百姓有申覆成功的機會。

你說今年從 1 月至 6 月總共開罰 7 億 4,343 萬，平均一天開罰四、五百萬，台灣銀行在印鈔票也沒那麼猛啊！我上個會期對這個議題也有意見，但是民進黨團叫我不發聲，不管罰單警察局或交通局有沒有抽成，一天罰了四、五百萬元，就好像是印鈔機一樣。局長，你的看法如何？

**交通局陳局長勁甫：**

是這樣，交通違規的處罰和議員講的是一致的，如果違反安全的部分，一定要把它矯正。如果可以透過宣導和市民的合作，有些部分可以有一些轉換期，希望大家能夠改變他的行為。裁罰這個部分不是像議員剛才講的抽成或不抽成，絕對沒有這件事，最主要是要維護整個道路的交通安全。在這邊也要一再呼籲市民朋友，就像議員所提到的，現在…。

**鄭議員新助：**

局長，我有 14 個電台在播放節目，現場直播有七十幾個國家，每天我都替你們宣傳，我說，千萬不要被開交通罰單，這方面議員也不敢去關說。像這樣壹週刊馬上就報出來了。如果不是故意的，在申訴系統方面對於申覆的件數有百分之幾可以通過？

**交通局陳局長勁甫：**

申覆的部分，我可能要問一下我們的同仁。如果有這個問題，是有申覆的管道。

**鄭議員新助：**

看主席是不是比較有辦法？我替市民申覆的案件都沒有一件通過的！或許在市府做事的，是不是申覆可以過？本席申覆的沒有一件通過的，每一件都照樣罰，還讓我多花了郵票的錢！我是說，如果可以的話就微罪不舉，因為謀生不易。如果像以前一天有三、四千元可以賺，那麼我沒有意見。現在臨時工的工作，一個小時才一百多元的薪資，而且現在很多工作都是由人力公司在外包的。所以被開了一張罰單，心情不好就把氣出在家人身上，這是真的事，我不會騙你。

如果不是很大的違規，像機車的後視鏡會影響到什麼嗎？民衆說：在停車時不小心被弄斷的，還未到機車店修復就被開罰單！不就罰不完了嗎？不要過分開罰單，稍微同情一下台灣人。一天罰單收入四、五百萬元！交通局好像是台灣銀行自己在印鈔票，這一點拜託同情一下窮苦的人。如果受罰的開豪華車的人，我沒有意見，反正有錢人也不支持我。如果這個違規不是故意的，只是微罪，就盡量不要去開罰。

那些罰單都是警察局再開的，我知道跟你們不相干，但是希望你們也看一下事實，因為申訴案件很少可以過的！我替人申訴都是白忙一場也白花了郵費，從來沒有一件通過的！這一點拜託你約束一下你的同仁，稍微考量一下，拜託你了。

**交通局陳局長勁甫：**

我們會和警察局密切的討論。

**鄭議員新助：**

盡量啦。再來，請教一下觀光局。許局長，對於現在這個「鑽石」，本來說全世界規模最大的，你的看法如何？在我們的業務報告裡面也有說，請教觀光局長說明一下。

**主席（邱議員俊憲）：**

請許局長答復。

**觀光局許局長傳盛：**

謝謝鄭議員對觀光議題的關心。當然「鑽石」購物是觀光遊程的一站，在高雄有很多店家都有這種「鑽石」買賣的行程。

**鄭議員新助：**

局長，你也協助我不少的服務案件，在這裡我向你致謝。但是這幾個月來包括跳蚤市場和「鑽石」觀光市場，我都騎機車前去了解，因為我的車子有我鄭新助的標誌，所以我不想明顯的開車過去。你知道那裡零零落落嗎？那裡已不像是在做生意了；但是你說在 104 年 2 月 5 日到 3 月 22 日，每星期五、星期六在高雄的金鑽夜市舉辦什麼活動，那已經是過去式了。召集人，我說這樣對不對？那好像是日本時代、清朝時代的事情，你要看目前的生意狀況。你應該報現在的情況才對，現在已經是 10 月了，要不然，你也要報告六、七、八月份的事，卻報告年初的事，現在也有跳蚤市場移到那裡，你知道嗎？

**觀光局許局長傳盛：**

鄭議員指示的是金鑽、凱旋這兩家夜市吧，這兩家夜市在這段時間經營是有一點走下坡。但是我想輕軌捷運會在那附近通車，到時候會有很多觀光客重新回流。在這部分，金鑽和凱旋這兩家夜市，據我了解，也有做比較好的合作。

**主席（邱議員俊憲）：**

延長 3 分鐘。

**鄭議員新助：**

整個人潮都沒有了，這是觀光局的責任，看要如何來帶動讓他再起來。

**觀光局許局長傳盛：**

那段期間，我們有辦一些觀光活動的進場，但是後來因為結構性質的問題，就是去年發生氣爆後，整個地方都受到影響。現在已開始恢復了，在加上輕軌捷運的通車，以及金鑽和凱旋夜市的的管理單位，現在都有共識說要合作了。本來之前，大家有不同的意見，連停車場都沒辦法互通，這些對觀光人潮有些許的影響，現在大家比較願意合作來推動，應該下一個階段有比較好發展的機會。

**鄭議員新助：**

局長，跳蚤市場從十全路開始移到那裡，對不對？每個週六、週日到傍晚，自從移到那裡後，我每個星期都有去逛那個跳蚤市場，很喜歡買一些有的、沒的，反正我不懂國語文，要買的古書都在那裡，也希望你們去輔導他們。夜市是晚上營業，週六、週日的那些攤販可以說是在地的主流，它們有一定的素質，也請輔導他們，我看那裡好像很散漫的沒有在規劃。跳蚤市場移到那裡非常的好，機車有位子可停。觀光局是否有介入？有時候相關單位再辦一、兩天的活動，既然跳蚤市場已正式遷移那裡，就利用不影響觀光夜市的時間，它們是利用週六、日下午的時間，下午 6 點就收攤了，你是否有去參觀過跳蚤市場？

**觀光局許局長傳盛：**

不好意思，遷移過去後我不會去過，這個星期我會找個時間過去。

**鄭議員新助：**

你知道遷移過去多久嗎？

**觀光局許局長傳盛：**

應該有兩個月了。

**鄭議員新助：**

在上個月就開始遷了，我每個星期都去了解，他們有時候在那裡擺了一天還賣不到 300 元。跳蚤市場也是一個賣點，拜託你們也稍微去關心一下他們。因為攤販的生意越來越難做，這一點就拜託你們了。

**觀光局許局長傳盛：**

我會把它和輕軌捷運一起宣傳，列入為周邊參觀的景點，印製旅遊導覽手冊，加上利用觀光局的網站來推薦，讓更多的人知道這裡有跳蚤市場。

**鄭議員新助：**

我在補充一下，假使對民生有關，可以帶動基層的經濟，不管是跳蚤市場或夜市，如果貴局要去查看，盡量利用夜間或週六、日的時間到現場去了解；否則，紙上作業是不能了解一切的。盡量利用週六、週日，如果大家願意去關心的話，我都沒有意見…。

**主席（邱議員俊憲）：**

延長 2 分鐘。

**鄭議員新助：**

就是跳蚤市場的成敗，好嗎？

**觀光局許局長傳盛：**

是，我知道。

**鄭議員新助：**

那就拜託了，加油。要不然高雄的經濟跟不上別人了。

**主席（邱議員俊憲）：**

後面還有幾位議員登記要聯合質詢，我們先休息等他們一下，休息。

繼續開會，接下來請曾議員麗燕、黃議員香菽及曾議員俊傑三位議員聯合質詢。

**黃議員香菽：**

謝謝主席，我要就鐵路地下化以後的部分。陳局長，這個我在總質詢和公聽會的時候都提過了，針對鐵路地下化以後的綠色長廊上面，市政府已經規劃一條路線，是要做大眾運輸專用道。我們都知道大眾運輸專用道雖然能夠讓高雄

的交通更便利是沒有錯，包括你們的 60 分鐘交通路線網也能夠更快速，但是鐵路地下化以後的綠色長廊上面做這個，這個是不是對當地居民有點太不公平呢？我們都知道當地居民長期以來已經受到鐵路的影響，大家好不容易等到鐵路地下化後，想說房價會漲，前面出去會是一片綠廊帶，結果這一條專用道規劃下去後，變成他們前面雖然鐵路的噪音走了，但是公路的噪音相對的也來了。我認爲綠色長廊應該是要走綠能、要走文創、休閒，而不是應該有這一條大眾運輸專用道，所以交通局陳局長是不是回復一下。

**主席（邱議員俊憲）：**

請交通局長答復。

**交通局陳局長勁甫：**

謝謝黃議員的關心，有關鐵路地下化之後，所留下來的平面空間規劃，整個鐵路地下化工程是交通部鐵工局的工程，爲了慎重起見，它和市政府工務局有達成一個小組的協議，怎樣規劃留下來廊道裡面的設施、功能及布設，是委託工務局來規劃。在這之前鐵工局已經有一些概念性的構想，剛才議員所提到的，很擔心鐵路地下化完以後，變成沒有綠廊道，其實綠廊道的功能還是保留的。議員，我們有一個訊息，這條路大概有 40 到 50 公尺，整個綠廊道…。

**曾議員俊傑：**

局長，你講明確一點，現在到底有沒有要做這一條路的規劃，這樣比較乾脆啦！到底有沒有？說有沒有？一句話就好了。

**交通局陳局長勁甫：**

這個功能布設裡面包含有步道、自行車道，也有一快一混合的車道，最原始的時候，是希望能夠針對國道大客車給它比較優先權，現在檢討以後和都市計畫圖套圖之後，目前的規劃是一快一混合，我們還是會維持希望快車道能夠有大客車優先道，優先道和專用道是不一樣的，就是鼓勵大眾運輸車輛盡量使用那個車道。

**黃議員香菽：**

一樣是在綠色長廊上面，是嗎？

**交通局陳局長勁甫：**

在裡面。

**黃議員香菽：**

對嘛，在裡面。

**交通局陳局長勁甫：**

沒有錯。

**黃議員香菽：**

局長，我們都知道未來大順陸橋可能會拆除，我想民族陸橋應該是不會拆的，如果這一條大眾運輸專用道做下去以後，大順陸橋會拆嗎？不會吧。因為它在綠廊道上面，就代表著如果拆了，交通反而會更危險，還是你們在路口要再做一個紅綠燈？局長，你聽得懂我的意思嗎？

**交通局陳局長勁甫：**

是不是請議員再講一次，哪一個陸橋？

**黃議員香菽：**

大順陸橋，原本規劃大順陸橋應該是要拆除的。

**交通局陳局長勁甫：**

會拆的，因為那個是輕軌的路線。

**黃議員香菽：**

對，會拆嘛！你拆了以後，在平行的綠色廊道上面再做一個大眾運輸專用道，你剛才所講的是大客車優先道。

**交通局陳局長勁甫：**

對。

**黃議員香菽：**

大客車優先道做下去以後，還不是一樣，和鐵路的火車在上面走是一模一樣的嗎？有改變嗎？

**交通局陳局長勁甫：**

它就是一個路口。

**黃議員香菽：**

所以要再做一個紅綠燈的路口。

**交通局陳局長勁甫：**

應該是。

**黃議員香菽：**

這樣和鐵路地下化後…，我們中央的德政說鐵路地下化以後，讓南北的高雄交通能夠更便利，你這樣做下去之後，是完全一模一樣的狀況。局長，我認為這一條真的要審慎評估，你可能不知道我前二天有開一個公聽會。

**交通局陳局長勁甫：**

有，我瞭解。

**黃議員香菽：**

在公聽會裡面，我瞭解到現在是由工務局統籌，來和鐵工局作對口。可是我得到的消息是，工務局說這一條道路是由交通局所提出來的，他們只不過把它納為計畫裡面的其中一塊。因為當地居民和里長都很反彈，我希望局長一定要



好好想一想，怎樣才是對當地民衆最好的，因為已經被火車吵太久了。如果大眾運輸專用道再做下去的話，屆時變成換大客車來吵，我想附近居民一定會翻天，真的會翻天啊！

我們應該要擴大市民參與，我建議交通局，是不是能夠到當地辦一個公聽會，讓民衆瞭解為什麼要做大眾運輸專用道、大眾運輸優先道，或者是你們要做什麼設計，有很多應該是由交通局這邊提出給工務局做整合的。所以拜託局長，要擴大市民參與，讓民衆都能知道。因為我一再說：這條道路其實有很多人都不知道，我是那一天不小心翻到以後，才知道怎麼會有這一條道路。既然連議員都不知道，我想市民就更不會知道了，拜託局長一定要在當地開公聽會，可不可以？

**交通局陳局長勁甫：**

這個沒有問題，現在工務局有一個顧問規劃計畫在進行，我去向工務局這邊瞭解一下，是不是分不同階段都可以去地方上說明我們的一些概念，就像議員所提到的，如果可以增加市民的參與，當然對未來整個建設會有個好的循環。

**曾議員俊傑：**

局長，我們應該有一個鐵路地下化整體規劃小組。

**交通局陳局長勁甫：**

本來就有了。

**曾議員俊傑：**

它可能是跨局處的，未來我是說，我們要瞭解民意，要融入社區，要讓社區的人去參與，看這一段到底未來要做什麼，如果你們要規劃這個，他們可以接受嗎？說實在的，當地被鐵路局火車吵好幾十年了，你現在又要開闢這條道路。我相信兩邊的居民一定會反彈，我是先講給你們聽，你要審慎去評估；至於未來上面要做什麼，做廊道也好，或做多功能的什麼都好，我相信每一段當地的民意都不一樣。應該是召開公聽會和社區探討之後，你們未來再看要怎樣得到一個共識，在每一段做結合，相信這樣才能符合民意。屆時鐵路地下化的需求才可以滿足民衆，因為兩邊的居民都非常期待，所以你們要做什麼請事先告知，不要做完之後，才讓民衆來抗爭，我相信這樣就不好了。

**交通局陳局長勁甫：**

整個規劃的過程是，當有一些規劃構想提出來以後，讓民衆去瞭解。我剛才有說過，讓我來瞭解一下，工務局目前這個規劃案的進度是怎麼樣。如果到一個階段應該去和地方能夠溝通，得到地方一些意見以後，需要修改的再來做進一步修改，這樣是個系統性的前進方向，和議員所提到的應該是一致的。

**黃議員香菽：**

謝謝局長。

**曾議員麗燕：**

針對高雄市五都中死亡車禍最高的城市，根據世界衛生組織城市交通安全指標顯示，因為車禍每 10 萬人口死亡率中，高雄市更是台北市的 2.5 倍、台中市的 2 倍，顯示出高雄市的交通不安全。輕軌在上個星期五 10 月 16 日首航，很是風光，很多貴賓，包括議員就有四十幾人參與，在這風光當中，我們事後也覺得風風雨雨的，像之前就有負責土建的長鴻建設跳票的問題，導致工程延宕。本來是 104 年年底要通車到 C14，因為跳票的原因導致工程延宕，後來只開放輕軌給百姓乘坐，第 4 天就發生出軌的意外，到底輕軌準備好了沒有？這對高雄市交通的安全，未來可能成為很大的災難。根據四都車禍死亡的統計數字，高雄市死亡人數 A1 是最多的 228 人；在 102 年的時候...；在 103 年是 230 人；到 104 年 1 到 9 月目前是 130 人，到年底還有幾個月，雖然死亡人數有逐年降低，但還是四都當中死亡率最高的一個都市。

高雄市是以機車為主要交通工具，因為我們的勞工人口多，上班都是以機車為交通工具，在高雄市以機車代步比例也最高，是 62%，其他四都以台北市 27.5% 而已、新北市 40.7%、台中市 52.3%、台南市 59.9%。在 A1 的車禍，機車騎士所佔的比例非常的高，102 年度 A1 死亡的人數 228 人裡面，機車就佔了 155 人，佔的比例是 69%；103 年 A1 的死亡人數 230 人，騎機車死亡的有 147 人，佔的比例 67%，當然有少一點，但是佔的比例還是非常的高。死亡人數那麼多，為什麼不能大量的降低！只降低一點點，在這一方面請教交通局局長，你對死亡人數那麼多，在整個五都之內最高的人數，你有什麼看法。

**主席（邱議員俊憲）：**

請交通局長答復。

**交通局陳局長勁甫：**

謝謝曾議員對於交通安全，特別是車禍肇事的關心。目前高雄市因為他的特性，在五都裡面，A1 的肇事件數確實是比較高的，就像議員提到的過去兩年的資料。如果再把縣市合併之後的資料一起看，議員可以了解我們對於 A1 事件的防制，是花了很多的力氣。在 100 年、101 年我們分別 A1 肇事件是 251 人，到了 103 年降到 228 人，去年是 226 人，這個數字有一點點誤差應該是 226 人，今年就像這邊所提到 1 到 9 月 130 個，所以我們滿有信心的，希望今年的防制目標降到 200 人，不管怎麼講 200 人我們還是覺得很沉重！我剛剛有報告過了，在肇事資料就像剛才議員所提到的，高雄市有四大肇事的主要族群，機車、老人、酒駕、大型車，不過在過去我們對於酒駕的防制已經有了成效。目前我們積極要做的是機車、老人跟大型車，有時候我們會經常看到，

就像前幾天兩位大學新生，騎在旗楠公路轉彎然後就兩條生命就走了。

所以有些部分，我們積極的是從工程面，譬如說一發生 A1 事件，立即警察局和相關單位會去會勘，做路口、路段的改善，每一年我們都編了這個經費在做。第二個就是希望透過教育，教育的部分希望能夠宣導、體驗，盡量來體驗大眾運輸的便捷，改變各位的行為。第三個，我覺得最重要的就是，要喚醒所有用路人的警覺，如果說我們在工程面、教育面再配合執法，都希望把他降到最低。我們還有很大的空間要努力，這是責無旁貸的，但是真的希望我們用路人要注意自身的安全，機車、老人、大型車，都是我們最大最大肇因的來源。

**黃議員紹庭：**

局長，剛剛聽你說高雄市一年車禍死亡將近兩百人，你說機、老、酒駕，第四個是什麼？

**交通局陳局長勁甫：**

大型車。

**黃議員紹庭：**

大型車。

**交通局陳局長勁甫：**

貨車。

**黃議員紹庭：**

貨車。

**交通局陳局長勁甫：**

大型車、貨車、聯結車。

**黃議員紹庭：**

這是你們這幾年研究的結果。

**交通局陳局長勁甫：**

這數字就是這樣呈現。

**黃議員紹庭：**

高雄市的交通政策哪裡出了問題？我先請教你，你說的這些都是用路人的問題，交通局都沒有問題嗎？奇怪？我上個會期也問你，高雄市已經連續 5 年都是五都 A1 死亡率最高。

**主席（邱議員俊憲）：**

黃議員，不好意思！我先處理一下時間，增加黃議員紹庭聯合質詢，請黃議員繼續發言。

**黃議員紹庭：**

局長，扣掉你所謂的機車、酒駕、老人、大型車，到底交通局在這幾年有什

麼樣的具體做法？讓我們的 A1 死亡車禍降低。局長我要告訴你，一個死亡的車禍就是一個破碎的家庭，有一些死亡…尤其是年輕人，我上個月去拈香，一個在台北當護士的，回來高雄在自立陸橋下面，一個死亡車禍，30 歲而已，剛開始要為國家社會服務而已，因為交通車禍往生，是意外！對國家也是一種損失，所以我們國民黨團一直講，就是希望交通局把高雄市的交通建設、交通政策要一直改善，你要一直改善，百姓用路也好，交通的運作才會順利。結果高雄市每年都是五都最高，你看那個數字今年到 9 月已經 130 人，還是五都最高。

你剛剛說酒駕，局長，我覺得你是推卸責任，酒駕防止 A1 車禍是交通局的功勞，我覺得是警察局。警察局的強力取締酒駕，立法院制定了嚴格酒駕條例。局長，你知道去年，今年還沒有結束，103 年因為酒駕 A1 的車禍有幾件，局長你知不知道。

**交通局陳局長勁甫：**

我的印象了解是二十幾件。

**黃議員紹庭：**

二十幾件，局長，10 件；102 年幾件？局長。

**交通局陳局長勁甫：**

102 年的部分…。

**黃議員紹庭：**

你旁邊的那個是副局長還是主秘。

**交通局陳局長勁甫：**

這是我們的副局長。

**黃議員紹庭：**

副座如果比較知道，請副座回答，102 年有幾件因為酒駕造成的 A1 車禍？有幾人死亡？

**交通局黃副局長萬發：**

對不起，目前沒有數據。

**黃議員紹庭：**

有 26 人。102 年立法院通過取締酒駕的條例，所以 102 年是 26 件，去年剩 10 件。局長，你知道 101 年有幾件嗎？

**交通局陳局長勁甫：**

印象中應該是 50 件到 60 件左右。

**黃議員紹庭：**

66 件死亡！局長，高雄市 101 年一共 253 人，扣掉酒駕 66 人，非酒駕因素

A1 車禍死亡人數是 187 人；到了去年這 228 人扣掉非酒駕死亡的 10 人，還有 217 人。局長，你跟我說酒駕是一個因素，還說是你的原因，我聽不懂交通局在防止 A1 車禍到底做了什麼。

曾議員，你們小港也有一個路段有問題。

**曾議員麗燕：**

局長，你剛剛說第四個原因是大貨車，大貨車幾乎都在前鎮和小港，尤其是小港地區有非常多的大貨車。在中林路出入的時候，他們都不按照規定走南星路，他們都從中林路，然後抄近路。爲了這件事我已經在議事廳質詢過好幾次，但是一直都沒有辦法解決這個問題。請問你，這邊發生的車禍也非常多，局長，你如何能讓中林路以及沿海路大客車發生的車禍減少。

**交通局陳局長勁甫：**

剛才我先提到我們高雄市主要的 A1 肇事的型態，是機、老、酒和大型車。大型車是我們現在防制的重點，酒駕在過去兩年，因爲中央和地方上對法規執法上的加強，讓肇事率可以降下來。我要補充，我並沒有講說酒駕是我們交通局的功勞，是各位大家一起努力的，我們沒有必要爲這個問題來…。

**曾議員俊傑：**

局長，你針對問題回答就好。你回答中林路要怎麼改善就好，不要講那些多餘的，你針對問題回答就好，你要怎麼改善，你有什麼作爲？

**交通局陳局長勁甫：**

大型車的部分，特別在沿海路，因爲工業區的關係，所以大型車非常多，所以我們在市區裡有指定一些大型車通行的路線。當然如果有違規的情況，我們會跟警察局配合，要求他們加強取締。第二個，大型車常常發生 A1 肇事的的原因，是在他在左轉或右轉時，因爲產生內輪差，所以視線上他看不到。我們也常看到這樣的案件，所以我們也一直在宣導，就是騎機車、自行車或是行人在碰到大型車的時候盡量避開，保持距離，以免造成落入大客車或大型拖板車轉彎的視差裡。這個部分，我們需要大家一起來共同努力。

**曾議員麗燕：**

局長，你知道原因，但是你有沒有現場去看過，實際的去了解。因爲沿海路有分兩道，一個是旁邊那一條可以讓車子跟機車走，然後在沿海路上全部都是大卡車在走了。你既然知道會有視線上的障礙，你有什麼具體的方法去解決這樣的問題？讓車禍能夠降到最低。

**交通局陳局長勁甫：**

剛才我有提到，第一個，是我們指定在沿海路上某一個車道是大型車應該要走的路；第二個，是用路人的宣導上；第三個，我們有更積極的做法，就是從

大型車的源頭車行開始，要求他們去裝設先進的輔助駕駛系統，裡面有一些車旁來車的警示，還有往後照的鏡頭及側邊的攝影鏡頭，讓他在駕駛的螢幕上可以看到，注意到有沒有人落入車子內輪差的死角區。

**黃議員紹庭：**

局長，我覺得你一直就是宣導、宣導，但是我們高雄市的整個交通工程落後太多了。你們是學交通專業的，其實我們都很尊重交通局和捷運局，你們都非常專業，可是請你們這些專家來就是要替市民好好建設。

剛才曾議員麗燕說得很清楚，為什麼高雄市的機車會愈來愈多，很多人都使用機車，但是我們在這裡看不到交通局管理機車的方法，是管理的問題。機車多導致路上的變化就很多，就像剛才提到的，一下子有慢快分離，一下子沒有慢快分離，這樣切來切去，很快就會出車禍。高雄市的車禍為什麼高居台灣第一，我希望交通博士的陳局長能運用你的專業，至少要解決交通十大熱點，為什麼每年的交通事故都在那裡，為什麼每年死亡的人數都那麼高。你是這方面的專家，我不可能說你不懂，問題是每年的問題依舊，每年都還是要失去一、兩百條無辜的生命。

局長，交通局除了這個以外，今年輕軌開始營運了。其實我們最怕的是輕軌就像小火車一樣。捷運局長，上星期六的首航，首航是 C1 到 C4，依我們看來是輕軌裡面最單純的，因為這段 90% 都是在專用路權，都在草地上走。如果之後走到大順路，或是走到凱旋路這一段時，我想問題會更多。

我們四位議員各拿一張報紙，首航不到一個星期，每天都上頭版。捷運局長，我們高雄市政很少上頭版的，聽說第一天就有很多私人運具誤闖輕軌——汽車、機車，然後輕軌又出軌。局長，我問你，年底要通到 C8，你有沒有信心？請局長簡單答復。

**主席（邱議員俊憲）：**

請捷運局長答復。

**捷運工程局吳局長義隆：**

到目前為止，我們的目標還是訂在 C8 會展中心站完工，我們會開始初勘、履勘。

**曾議員俊傑：**

之前不是規劃到 C14 嗎？因為什麼原因變到 C8？

**捷運工程局吳局長義隆：**

行政院核定的部分，明年中行政院列管的期程是到 C14。我在這裡跟議員報告，為什麼我們不要做到 C14 才營運。輕軌系統誠如黃議員所提的，光 C4 這一段就已經有很多問題了，如果未來要擴大到大順路段，就真的會很棘手。所

以要怎麼處理這些問題，我們採取的策略是先從 C1 到 C4 這段試走，這段最主要的問題會是在中山路口，我們希望能在這段時間裡加強磨合。因為新系統的引入，市民的習慣必須要有一段時間的適應，我們也要有因應的調整。

**曾議員俊傑：**

局長，你們從 10 月 16 日開始首航到現在，四天就出軌，新聞最近都有報導，新聞也報導說你們的包商長鴻營造，現在跳票一億多，這未來到底會如何？請局長答復一下。

**捷運工程局吳局長義隆：**

長鴻營造在去年底財務就顯現問題了，最早我們一開始是發現幸福人壽的問題，我們立即要求統包商說明幸福人壽會不會影響到長鴻的運作，統包商說幸福人壽和長鴻彼此間沒有持股關係。

**曾議員俊傑：**

現在到底對未來有沒有影響？

**捷運工程局吳局長義隆：**

目前已經解決了，長鴻跳票之後，我們立即要求長鴻，其實長鴻和下包商已經達成了債權讓與和監督付款。所謂債權讓與，就是把長鴻在我們這裡有 6.77 億元已經做而未領的這些債權，讓與下包商，他們欠下包商有 3.28 億元，就等於長鴻把在我們這裡做完的 3.28 億元的債權，讓與給下包商。第二部分，監督付款，因為未來還有 4 億元的工程未做，未做的這些…。

**曾議員俊傑：**

局長，我相信市民想了解的，是他到底還會不會影響到我們的進度？這才是重要的。〔不會。〕你如果覺得沒問題，你如果敢保證，當然我們就對你有信心，是不是？

**捷運工程局吳局長義隆：**

財務的問題已經解決，其實下包商當時面臨的問題，是他們對長鴻沒信心，因為不知道長鴻到底何時會跳票，何時會拿不到錢。不過現在這些錢，都直接由我們捷運工程局付給下包商，不用經過長鴻再轉給下包商。所以下包商所做的部分，工程款就不會有問題，如果沒問題，他們當然會依照進度去做。

**曾議員俊傑：**

你敢保證就好，我們不想聽那麼多，你敢保證我們就對你有信心，這才是重點。我還要請教，針對這次的出軌，原因到底是什麼？請局長答復。

**捷運工程局吳局長義隆：**

整個輕軌的運作部分，依照大捷法的規定，一定要安全無虞，安全無虞的確保部分，當然要經過初勘和履勘，所以交通部有下來看，在這個過程他有要求，

一開始就要針對每一個系統進來一定有風險的問題，風險的部分如何去控管？在風險控管的部分，我們有相關法令的制定，和整個交通部針對安全的履勘部分，履勘完成，甚至履勘過程裡針對問題進行模擬，他出了四個題目，其中包含出軌的因應、處理，所以這些安全是無虞。

再來報告這次到底是什麼因素造成的？這次的因素是，我們在確保安全部分，我們 9 點是第一班車，8 點會有一班空車先走，空車走這段都沒問題，前天的因素是發生在第 9 班次，走到第 9 班次時是 12 時 42 分跑到 C4，C4 就要返回，如果未來我們營運到 C14 其實他是不會，他一定要到 C14 才會返回。現在我們是在整個試營運階段，是在 C4 返回，C4 返回他有個轉轍軌，轉轍軌是採取彈簧自動推動，但是在那一段轉轍軌故障，第 9 班次回程時轉轍軌故障，之後就發現 C2 第一節車廂裡面有四個輪子，第二組的輪子出軌，司機員發現後停下來，在轉轍軌回程這段速度只能是 10 公里，在此整個運作部分都涵括在這裡，後續的部分，我們也針對這部分當天就修正完畢…。

**黃議員紹庭：**

局長我聽不懂，你是轉轍軌的問題，還是人爲的操作問題？

**捷運工程局吳局長義隆：**

我們針對一個事件要經由相關資訊蒐集和…。

**黃議員紹庭：**

所以你的答案就是還不知道。

**捷運工程局吳局長義隆：**

初步判斷是轉轍軌的部分有故障。

**黃議員紹庭：**

轉轍軌故障。

**捷運工程局吳局長義隆：**

轉轍器本身故障。

**黃議員紹庭：**

局長，你說這是 12 時 42 分，第 9 班車。〔對。〕前面 8 班都沒問題，到第 9 班出問題，我們應該是買新的，我們不是買二手的。〔是。〕所以我們的輕軌何時要故障是不知道的？你現在給我的答案就是這樣。

**捷運工程局吳局長義隆：**

任何系統引入，本身都有它的風險，風險就必須藉由控管，同時去因應和防範，事後的檢討…。

**黃議員紹庭：**

是，本席也認同。我請教你，我們 10 月 16 日開放首航之前，你們內部，之



前試營運幾趟？

**捷運工程局吳局長義隆：**

初、履勘之前一定要試運轉，試運轉本身要跑七天，總共跑三次：第一次，一台跑七天都沒問題；第二次，交通部又要求我們重跑一次，再跑七天也沒問題；第三次，他又要求我們三台輪流跑，也是跑七天，也是完全符合規定。

**黃議員紹庭：**

局長你說的是交通部要來初、履勘的要求。〔是。〕我請教的是 CAF 和捷運局和捷運公司在興建時，裡面總是要測試，〔對。〕我家裝冷氣也要看會不會冷，我要問的不是交通部要求你的那塊，是我們內部——高雄市政府在幫忙興建輕軌這塊，你們總共有多少次試乘？你有沒有統計數字，請你說明。

**捷運工程局吳局長義隆：**

試乘不能…。

**黃議員紹庭：**

就是試車。

**捷運工程局吳局長義隆：**

試車本身分靜態測試和動態測試。

**黃議員紹庭：**

就是車子在跑就對了，你在爭辯甚麼？

**捷運工程局吳局長義隆：**

我們 C1 到 C4 之間都在測試。

**黃議員紹庭：**

你一天測試幾趟，你知不知道？你們是誰負責和捷運公司聯絡的，林科長嗎？

**捷運工程局吳局長義隆：**

測試是 CAF 在測試。

**黃議員紹庭：**

你說一天十幾趟。

**捷運工程局吳局長義隆：**

不只，我們靜態測試和動態測試本身有上千項的項目，動態測試包括載重測試，載重測試一台車最多坐 250 人，未履勘之前，不能坐人。〔對。〕要用 250 人重量的沙包放上去…。

**黃議員紹庭：**

局長我問你的，是輕軌上路開放給百姓去坐之前，我們就要先測到沒問題啊！〔對。〕我還沒說完，我請教你的是，到底捷運局在 10 月 16 日試乘之前，

C1 到 C4 一共試跑了幾次？你到底有沒有這數字？如果沒這數字，告訴我跑了多久？幾星期、幾個月？簡單答復，不要解釋一堆不相關的。

**捷運工程局吳局長義隆：**

報告黃議員，我們測試路段是從 C1 到 C2 之間。

**黃議員紹庭：**

你只有測試 C1 到 C2，讓我們坐 C1 到 C4，拜託！你讓我們當白老鼠。

**捷運工程局吳局長義隆：**

我們測試部分有分兩部分：一個是車輛本身的測試；一個是系統測試。車輛測試分靜態測試、動態測試，這部分我們…。

**黃議員紹庭：**

局長請坐，我們問的問題很簡單、很清楚，你回答的很複雜、很模糊，你要開放這麼大的一個大眾運輸工具來給全市民試乘，我們國民黨團問你到底是跑了幾趟？你連數字都沒有，問你試跑幾天？也不知道。你自己說有上千項要測試，結果居然不知道測試了幾趟。局長這太離譜，我一再機會給你回答，你說輕軌會出軌，是因 C4 轉換器，可能你現在還沒確定答案，我再給你一星期，你再去查清楚，如果是轉換器出問題，你們當時在試跑時有沒有問題，局長，這我都還沒問呢？輕軌好比一台小火車，你不要倉促上路，你都沒測試好就要上路，到底爲了什麼？局長你有數字，你要回答嗎？你們一共測試了幾趟？局長，你簡單答復就好。

**捷運工程局吳局長義隆：**

第一個，我們動態測試的部分是三個月，三個月後我們測試都沒有問題，整個測試完成，如果這裡面有任何問題，其實交通部的履勘就不會過了，交通部要來看之前，會針對所有測試過程的資料與所有相關文件與整個測試裡面有要求 26 項規定，逐項逐項審閱完之後，前置會議開完，接續下來才會進行現場的履勘。

**黃議員紹庭：**

所以你當時報給交通部履勘的報告也是 C1 到 C4 嗎？

**捷運工程局吳局長義隆：**

對，未來到 C8 還要重新報一次履勘。

**黃議員紹庭：**

C1 到 C8 還要履勘嗎？ 對。 我們一共有幾個站？

**捷運工程局吳局長義隆：**

你是說全部嗎？全部 14 站。

**黃議員紹庭：**

輕軌全部有幾個站？

**捷運工程局吳局長義隆：**

全部 14 站。

**黃議員紹庭：**

32 個站嗎？

**捷運工程局吳局長義隆：**

水岸輕軌本身…。

**黃議員紹庭：**

全部幾個站？環狀輕軌幾個站？

**捷運工程局吳局長義隆：**

環狀輕軌 37 個站。

**黃議員紹庭：**

37 個站，所以你每 4 個站要履勘一次嗎？

**捷運工程局吳局長義隆：**

不是，我們是階段性。

**黃議員紹庭：**

對嘛！

**捷運工程局吳局長義隆：**

第一個階段就是從 C1 到 C4 之間先用試乘的方式去磨合，接下來到 C8…。

**黃議員紹庭：**

局長，我告訴你，這就是我們要說的，37 站中要 4 站、4 站的試跑，你是要把百姓當白老鼠還是你自己要當白老鼠？

**捷運工程局吳局長義隆：**

不是，不是這樣的，第一個就是說…。

**黃議員紹庭：**

局長，你坐下。我們要講我們的意思給你聽嘛！給你建議嘛！輕軌既然在台灣是第一條，也是高雄的第一條，很多用路人還不習慣輕軌，市政府聽起來對輕軌的系統也不了解，如果了解怎麼會出軌呢？你每 4 站就拉出來讓市民去當一次白老鼠嗎？局長，我們支持輕軌，我們支持所有大眾運輸系統，但是你們這個做法太粗糙了，連我問你你們到底試跑了幾趟你都不知道，如果照你這麼說，C1 到 C4 經過 C3 的轉換器，那個轉換器以後是不使用的，不用使用啊！如果走 C8，幹嘛要走 C3 的轉換站呢？所以我說你是多此一舉嘛！爲什麼不好好把它弄好之後，再把輕軌開放給全高雄市民來享受？以後如果做到大順路那裡呢？我們都是三民區的議員，這裡有兩位三民區的議員，那是 B 型、C 型路

權。局長，我們給捷運局的建議，就是你不要 4 站就要拿出來試乘，問題是這個試乘，你自己內部問題這麼多，你何不好好做一個整合？好好做一個你所說的磨合，磨合難道是叫市民去幫你磨合嗎？是不是？前天出軌的報告，正式報告多久可以出來？局長，你簡單答復。

**捷運工程局吳局長義隆：**

報告的部分我們一個星期可以完成，另外，向黃議員報告，就誠如黃議員所說的，我們如果 C1 到 C4 的問題不能解決，未來繞到大環線，那個問題更大，所以我們為什麼一定要從 C1 到 C4 這一段因為新系統進來之後，就像剛才曾議員麗燕提到交通要怎麼解決，對於交通的解決，我們之前當然有模擬、有計畫，但是計畫和實際運作本身還是要有一個小組，我們這個小組針對所有民衆的反映，也感謝交通局和警察局交通大隊，我們針對這一部分正逐步逐步在解決，這如果不解決，以後大環線的部分問題會更大。除了大環線的問題更大之外，以後未來高雄要推的都還是輕軌的部分，現階段是 B 型路權，以後和相關私人運具交織問題會更大，所以我們希望逐步逐步、一段一段這樣去推。

**黃議員香菽：**

謝謝局長。局長，其實我們真的很擔心，因為是首發，首發和首拖脫都是台灣第一，這很難得。剛才黃議員有提到未來第二階段要做的就是大順路，我們知道大順路平常車輛就很多，車輛那麼多，你們要做的又剛好是中間那一塊、安全島那一塊，我們都知道車子那麼多，安全島又小小的，你們又是雙向車道，這樣子未來會不會壓縮到用路人的空間？絕對會嘛！再接到剛才我跟交通局局長講的這一個，如果…，我真的想要問一下，我們的大眾運輸優先道和輕軌到時候如果交叉了，哪一個可以先走？局長，因為是公眾運輸優先道嘛！如果和輕軌交叉了，哪一個先走？

**交通局陳局長勁甫：**

優先道只是在車道裡面的車輛，某一個車道由大客車優先通行，大客車到路口和輕軌交叉的時候，當然是以輕軌優先。

**黃議員香菽：**

這樣也沒有優先了嘛！局長，其實我們真的很擔心，因為大順路車輛真的非常多，未來你在規劃方面，我覺得你們要好好的考慮，其實有輕軌到三民區我們也都很高興，因為過去捷運本來要做四條，有規劃做到三民區，可是現在都沒有了，所以輕軌到三民區我們相當歡迎，但是要好好的規劃，拜託一下好不好？謝謝。

**曾議員俊傑：**

局長，我先請教一下，第二期哪時候開始？請局長答復。

**捷運工程局吳局長義隆：**

第二階段的部分，我們今年底發包，明年中決標，決標完之後，接下來我們會開始配合鐵路地下化，因為環狀輕軌本身會和台鐵縱貫線交織，那個交織它要先和我們做規劃再來施作。

**曾議員俊傑：**

大概哪時候開工？你們預計差不多什麼時候開工？

**捷運工程局吳局長義隆：**

我們第一年會針對…，因為我們是採取統包案，所以第一年…。

**曾議員俊傑：**

哪時候？不要跟我說那些，只要說哪時候開工，差不多哪時候？

**捷運工程局吳局長義隆：**

第一年完成細部設計，第二年開始針對工程的部分施作，明年中發包，後年中以前完成設計，後年中之後開始施工，施工的部分其實我們有…。

**曾議員俊傑：**

局長，我跟你說，第二階段是最困難的一個階段，對。你看，轟轟烈烈的首航，結果轟轟烈烈四天就倒了、就出軌了，真的很漏氣。我很擔心未來如果做到我們三民區的時候到底會變成什麼樣子，現在這裡車流量沒有那麼大，未來如果到大順路，上下班車子那麼多，我覺得很頭痛，未來你有沒有什麼政策？要怎麼把共用道…，說實在的，一些阿公阿伯如果車子亂開、機車亂騎，我真的非常擔心，你有沒有什麼政策？請局長回答。

**捷運工程局吳局長義隆：**

整個輕軌路廊部分，依大捷法的規定，它是採 B 型路權，B 型路權，最多可以交織的部分只能是 25，要 75 的話還是要專有路權，所以在在大順路除了路口以外，其他還是要有專有路權的部分，這部分雖然不像凱旋路是在廊帶上面，但是它旁邊還是專有路權。

另外就是針對交通的衝擊，我們採取兩部分的因應作為，第一個是把路邊停車轉成路外停車，轉成路外就是在在大順路兩邊 200 公尺的範圍裡面，我們尋求公有停車場、相關停車場部分，把原先路邊停車的車輛有些轉到路外停車。第二個部分，我們的目標是希望把 30% 的私人運具轉到公共運輸裡面來，依照現有的服務水準第一級的部分，未來大眾運輸完成之後，整個大順路交通還是會維持第一級。

**曾議員俊傑：**

我先請問局長，未來輕軌的專用道，就是現在大順路的安全島這一條。

**捷運工程局吳局長義隆：**

中間。

**曾議員俊傑：**

中間嘛！未來到底…。

**捷運工程局吳局長義隆：**

第一個，雨豆樹要保留；第二個，雨豆樹的兩側我們雙向去施作。

**曾議員俊傑：**

汽車到底能不能在上面走？

**捷運工程局吳局長義隆：**

不可以。

**曾議員俊傑：**

不行嗎？

**捷運工程局吳局長義隆：**

汽車、機車都不行。

**曾議員俊傑：**

那就變成一線道了。

**捷運工程局吳局長義隆：**

所以路邊停車的格位會取消，然後移到路外停車，我們整個計畫是在大順路兩側 200 公尺的範圍內，把這些路邊停車轉換到路外停車。

**曾議員俊傑：**

交通局長，如果現在兩側的路邊停車格都取消，有什麼因應的措施？請局長答復。

**主席（邱議員俊憲）：**

請局長答復。

**交通局陳局長勁甫：**

大順路目前的路幅與它道路的配置確實是一個很大的挑戰，目前我們的思考就是中間兩車道，也就是雨豆樹兩側是輕軌的車道，未來現有沿路緣部分的停車格會拿掉，然後就會變成一快一混合，可以供現有的其他車輛使用，這大概是屬於 B 型路權的一個設計方式。不過，我們也在思考，也會建議捷運局大家共同來思考，有沒有更好的路形配置方式，可以再來…。

**曾議員俊傑：**

局長，我認為是不是不要用混合的？如果是專用道，就直接是輕軌的專用道就好了。如果混合，列車隨時會來，車子在上面跑，我覺得那更危險，我覺得應該是要分開吧！輕軌的專用道就是輕軌的專用道，快車道就是快車道，不要混為一談，如果混在一起，我覺得非常非常危險。包括未來可能會造成很多交

通瓶頸，我覺得你們的宣傳要多加強，因為一般人根本就不知道輕軌列車一來，他們到底該怎麼開、怎麼走，不像我們一般看到救護車，就知道要主動讓道。我覺得這些都是基本常識，讓大家知道輕軌在運行的時候有什麼基本常識，你們要加強宣導，因為這非常非常重要，否則未來這條路真的讓人很擔心，因為車子實在太多了。

**交通局陳局長勁甫：**

是，我可不可以解釋一下？我剛才說的一快一混合不是指輕軌道，是輕軌到外面還有保留一快一混合，讓一般的小汽車和機車可以通行，大概做這樣的澄清，可能我剛才表達沒有很清楚。

**曾議員俊傑：**

第二期真的很重要，希望兩位局長多加用心，不要急於通車，你們準備好了沒有？準備好了我們再通車，你們不要把我們的市民當成白老鼠，你沒看到嗎？才4天而已，我也覺得很丟臉，我們高雄市、全國第一條輕軌才試營運4天就出問題，我覺得這都不是市民樂見的，希望未來你們要好好規劃，大家對輕軌的期待很高，以後也算你們的功績之一。

**曾議員麗燕：**

剛才聽了我真的替百姓感到擔心，有輕軌是我們的光榮，有這條輕軌也可以帶動大家搭乘大眾運輸，立意很好，但是造成後面的問題卻非常多，就誠如剛才吳局長說的，光是C1到C4這四站你就一個頭兩個大了，未來後面的難度會更高。你剛才也說，在所有的37站中最讓局長頭痛的就是中山路的車流量，大家看一下去年高雄市十大易肇事路口，大家看一看，中山四路、中山四路、中山三路、中山四路、中山四路、中山四路、中山四路，算一算，幾個中山路啊？7個啦！十大易肇事路口裡面，居然有7個路口都是在中山路，都在前鎮、小港地區，恐不恐怖？這幾個路口，我在交通部門質詢的時候，幾乎每一條路口我都質詢過，但是改善到現在如何了？我記得對於中山四路和中安路口，我就曾經很慎重的跟局長講過，這條路非常危險，但是那時候的局長跟我說肇事率還不很高，現在已經榮升為第一名了。我們講了，但是你卻不去注意，因為我們每天都在那邊來來去去在走動，我們知道哪個路口需要改進、需要去做改善，結果現在肇事率跑到第一名，我真的為身為一個前鎮、小港的市議員感到很丟臉，我們那麼努力，結果有7個易肇事路口居然是在我們前鎮、小港。

最近我剛解決了一個中山四路和鎮海路口，我希望這個路口能夠在今年降低它的肇事率。局長，十大易肇事路口有7個在這裡，現在又多了一個橫跨中山路與其他路口的輕軌，又要開始進行了，在輕軌運作當中，已經有很多問題存在。我非常擔心，一直和捷運局聯絡員為了這個路口的安全問題、流量問題在

聯絡，以及中華路經過鎮興路 C4 這個地方也是非常危險的一個地段，我不知道交通局和捷運局怎麼去做結合，把這兩個路口的安全與車流量的問題做一個解決。這是剛才看到的報紙，「高雄輕軌上路，汽機車亂闖軌道」，這就是在中華路的 C4，這個亂象，請交通局長回答。

**主席（邱議員俊憲）：**

請交通局長答復。

**交通局陳局長勁甫：**

謝謝曾議員對於輕軌沿線路口的關心。

**曾議員麗燕：**

你先回答這十大易肇事路口有七大路口在中山路的問題。

**交通局陳局長勁甫：**

有關中山路，因為它是高雄市區裡面非常重要的一條幹道，特別是往工業區和市區之間的聯結，我們的資料裡面，對於重大易肇事路口的改善，每一年我們在各局處的合作下也投入非常大的努力。我現在先向議員報告，根據去年的資料，和去年 1 到 9 月相較，七個路口之中有五個路口其肇事率是有下降的，其中…。

**曾議員麗燕：**

局長，你不要跟我講這些，我只問你要怎麼樣去改善這些路口，能夠讓它在十大易肇事路口中消失。

**交通局陳局長勁甫：**

對，有在下降就是我們去改善嘛！因為每一個路口它的路形不太一樣…。

**曾議員麗燕：**

你用心嘛！這幾個路口我都質詢過啊！都沒有改善啊！金福路我講過了啊！鎮海路也講了，鎮海路已經改善了，經過三年才改善，對不對？凱旋路口我也講了好幾次，中安路口也是，去會勘了幾次嘛！到現在為止還是沒有辦法解決，你是專業、專家，怎麼去改善這個路口的安全是你的責任，除了我說的宣導以外，有很多標誌、標線、周邊的狀況以及馬路上的指標，很多問題都可以改善的，不是單純的馬路怎麼去規劃而已，這個都是你們的工作，包括燈桿上面的標誌、路標標示以及電燈亮不亮，很多的問題，都是交通局的問題！要怎麼解決？還有捷運的問題，請局長回答。

**交通局陳局長勁甫：**

每一年對這些路口確實都盡量在工程層面改善，其中有好多個路口，議員也很關心，也做過會勘，並且也有改善。要向議員報告的是，五個路口的肇事率是下降的，其中還有 2 個路口的問題還沒有那麼好的改善，例如最近在中山四



路和中安路口，議員也有去了解過，發現有一些肇事情況是在夜間，所以在燈光照明部分，和工務局都同意加裝夜間照明，這部分議員也都有參與。相信在大家共識下，在工程面可以改善的，就盡量改善；如果市民朋友行經這些道路能夠特別留意維護自身安全，我想整個才可以發揮其功效，以上說明。

**主席（邱議員俊憲）：**

延長 3 分鐘。

**曾議員麗燕：**

局長，吳局長提到的中山路和凱旋路輕軌通車後造成的車流量問題，請問在管理上有何做法？

**交通局陳局長勁甫：**

目前因為輕軌沿線有幾個交叉路口，所以輕軌本身因為有優先通行部分，其號誌系統必須和平面做一些連結，而目前的處理方式是，為了讓它能夠系統性整合輕軌和平面之間號誌的交控問題，所以是由 CAF 統籌處理。沒錯，一開始當然會採取比較保守的方式，所以造成相較於以前可能有一些轉向的部分被限制，還有停等時間也較長，不過在這段時間，就是希望能夠進行優化。在整個事權的統一原則下，由 CAF 來做整個沿線號誌的重整；又因為整個保固期間是 2 年，在這 2 年之間，希望會配合 CAF 優化作為，也會提供我們這裡，儘可能的改善。

**曾議員麗燕：**

局長，什麼時候可以整合好？和捷運這裡，有很多的問題，我也曾向聯絡員提過。

**交通局陳局長勁甫：**

是，目前就是我講過的，由未來整合…。

**曾議員麗燕：**

等一下再回答，還有一個問題，之前在測試時，指揮交通都是由義交人力指揮，也不可能每天都請這麼多的義交來指揮，對不對？請義交指揮也要錢，請問要由哪一項科目去支付？人也是肉身，也有危險，並不是長遠之計，所以也是要去解決的一個問題，而並不是都由人去指揮，讓這些汽機車能夠很安全的行駛，這也是一個很大的問題。

**交通局陳局長勁甫：**

輕軌進入城市裡面，確實因為是平面運行，所以會造成一些道路使用行為的改變，就是因為需要有一個轉換期，所以也都認同目前捷運局採取的策略，一開始先由交警和…。

**曾議員麗燕：**

局長，我再提問一個問題，因為時間快到了。爲了輕軌把所有的號誌都改了，和平常都不一樣，造成未來紅綠燈號誌時間的拉長和改變，會造成什麼樣的交…？

**交通局陳局長勁甫：**

所以就有提到，在這個轉換期中，必須先透過人力去維持；另外，希望儘早能夠把整個系統性的號誌優化，在優化後，就能夠讓停等時間縮短。議員也特別提出報紙的報導，機車爲什麼會停到輕軌的路口上呢？我想這也點出了一個非常重要的問題，如果用路人沒有去了解輕軌應該是要淨空，而去停放在中間，不僅造成輕軌的危險，可能對於用路人本身和違停的汽機車也是危險；如果大家可以趕快縮短這個磨合期，知道哪些地方是應該讓輕軌優先的，對於人力交維部分，也可以儘早解除，這是大家要共同解決的。我也必須講說，我們要不要公共運輸？如果要公共運輸，就必須共同來參與配合，來改造這個城市。當然也不是一下子就可以完成的，我們都明白，所以大家必須要儘快的縮短這個磨合期。〔…〕 謝謝。

**主席（邱議員俊憲）：**

謝謝曾議員麗燕、黃議員香菽、黃議員紹庭、曾議員俊傑的聯合質詢，先休息 10 分鐘。

繼續開會，接著請俄鄧·殷艾議員質詢。

**俄鄧·殷艾議員：**

先就教於交通局，有幾個議題討論。第一個議題「自行車要讓道大型車，或是大型車要讓道自行車」，在我的服務處附近有 2 條路，當然市政府做的自行車道都很棒，用路狀況也覺得非常好，這個路段是昨天拍攝的，這是翠亨南路，前面這一條是自行車道，施作得很不錯，但是在上下班時間，誰在騎？我們也有設置一個紅綠燈號誌，但是每次到上下班時間就是堵車，大家知道這個路口有多大嗎？從這邊到這裡不到 20 公尺。設置一個紅綠燈號誌，立意很好，但是呢？這邊的車流量多，這一條是翠亨南路，隔壁一條是中山路，每次要轉過來時，車子都非常多，如果有機會可以去會勘看看。我的建議是，這個紅綠燈可不可以使用閃黃燈號誌？要不然就採按控方式，就像學校門口設置一樣，學生要通行時，就用手按一下控制鈕，會比較方便。不然的話，我看也是要 1 分鐘時間，光是那 1 分鐘，這一段大概就會堵車了，大概都在上下班的時間。但是在上下班時間內，我也親自去看過好幾次，也沒有什麼自行車通過，沒有人在騎，但我們卻要禮讓自行車，我覺得在這部分可以檢討，看看能不能…，這是民衆向我陳情拜託，這個路段可不可以有一些的改善。雖立意良好，但會造成交通阻塞，就針對這個部分，可否請交通局局長答復？

**主席（邱議員俊憲）：**

請交通局長答復。

**交通局陳局長勁甫：**

謝謝，有關因為自行車道所設置的紅綠燈號誌，據所了解是公路總局設置的，不過我覺得是可以調整。基本上的概念，因為一開始議員就有提到「到底自行車要讓大型車，還是大型車要讓自行車。」如果是自行車道，當然是有比較大的優先。不過，以個案來講，這個地方是屬於路口，而路口也有很多做法，就誠如議員所提到的，自行車因為要通行，就可以用觸按式的，讓他可以優先通過；如果沒有這個自行車的需求，當然就可以讓一般的大型車快速通過。所以也很感謝議員的提醒，我們會趕快辦理會勘，做一些必要的調整。

**俄鄧·殷艾議員：**

再就教一下，局長講這個是由公路總局設置的，這個轄管會到公路總局嗎？

**交通局陳局長勁甫：**

是工務局，講錯了，是針對自行車道的部分。

**俄鄧·殷艾議員：**

是工務局，就拜託一下，可以去會勘看看，好，請坐。下一個議題「電動機車任意行」，現在可以在高雄市看到很多，不管是腳踏車也好、電動腳踏車或電動機車也好，我看是無處可管。這個也是民衆 LINE 給我的，可能是觀光客租了車子就出去玩，也不戴安全帽，但是我也處理過電動機車和摩托車的車禍，從監視器看，你會找不到是誰在騎車，因為他是租賃的而且也沒有牌照。我想就教局長，目前的交通罰則對於電動腳踏車或電動機車，有沒有什麼刑責或怎麼樣的交通罰鍰？就教局長。

**主席（邱議員俊憲）：**

請交通局長答復。

**交通局陳局長勁甫：**

謝謝俄鄧議員。目前電動機車廣義來講就叫做電動機車，但是它分有兩類：一類是一般需要掛牌的電動機車；另外一類是自行車把它電動化，變成電動自行車。現在的電動自行車也把它造型弄得很像機車，但是不用掛牌，所以在管理上確實是比較大的困擾。據我所知，目前交通部也正在積極研議，怎麼去管理電動機車甚至電動自行車，在道路上的使用行為，基本上如果它是租賃的而且是電動機車的話，應該在向租車行租賃時，所簽的租賃契約裡，如果發生肇事時就可以找到源頭。

**俄鄧·殷艾議員：**

可是我那個沒有掛牌。

**交通局陳局長勁甫：**

沒有掛牌應該是電動自行車。

**俄鄧·殷艾議員：**

可是它的速度也是很快。

**交通局陳局長勁甫：**

基本上電動自行車的速度，不應該超過每小時 25 公里，但是有一些車輛的設計，確實可以超過 25 公里以上，這個確實是管理上的困難，這個部分我剛才也講過，交通部對於整個電動車的管理，有做道路交通管理處罰條例的修訂。

**俄鄧·殷艾議員：**

還沒有結果吧！

**交通局陳局長勁甫：**

還沒有結果。

**俄鄧·殷艾議員：**

我們要等交通部先有結果，你這邊才能有結果嗎？

**交通局陳局長勁甫：**

目前如果是沒有掛牌的那些車輛，都是視為自行車。

**俄鄧·殷艾議員：**

這樣子嗎？

**交通局陳局長勁甫：**

對，視為自行車。

**俄鄧·殷艾議員：**

這樣子嗎？就像我講的，它都可以任意行嗎？我們對它一點辦法都沒有嗎？

**交通局陳局長勁甫：**

因為它是屬於機慢車，所以符合機慢車道路交通處罰條例裡的規定，自行車也屬於這部分。

**俄鄧·殷艾議員：**

所以如果我們不等交通部研議的罰則，我們自己沒有罰則嗎？

**交通局陳局長勁甫：**

我們會把它視為是機慢車，如果它違反機慢車的相關規定，我們會以這個罰則來處罰。

**俄鄧·殷艾議員：**

比如說他沒戴安全帽，一樣用機車的條例來處罰嗎？

**交通局陳局長勁甫：**

自行車目前並沒有規定要戴安全帽。

**俄鄧·殷艾議員：**

你看圖片，這個算自行車嗎？

**交通局陳局長勁甫：**

比較容易判斷的方式，就是看它需不需要掛牌？因為我剛才說過了，現在有些電動自行車的外觀設計得很像機車，所以在判定上，目前大概就只能先從牌照，它需不需要掛機車牌來判定？

**俄鄧·殷艾議員：**

只能以這樣的方式來認定嗎？

**交通局陳局長勁甫：**

目前是比較困擾，所以這部分才是管理上的問題。國外也有這樣的困擾，比如是屬於輕型的電動自行車，時速在 25 公里以下，就規定不用戴安全帽。

**俄鄧·殷艾議員：**

所以我要跟你講的，和自行車道也有關係，他們都可以上自行車道，所以爲了方便走捷徑，而橫行無阻。這部分交通局應該也要想一下管制的辦法，要不然…。這是在翠亨北路到翠亨南路上，旁邊的自行車道有多長啊！而且又直，大家都很喜欢，所以我覺得這部分的控管，還是要做啦！不能一直等交通部，它如果都沒有結果，就沒有罰則可以來處罰，這對一般…。這是騎機車的騎士拍給我看的，他覺得這部分對他們不太公平，他們可以隨便走，我們卻要遵循著走，如果不遵守，警察就會罰我們，可是他們就很方便，我覺得這樣不行啦！至少我們也要有自己的一套罰則。

**交通局陳局長勁甫：**

目前就有罰則，只是它是電動自行車，需要就這部分更加嚴格的去管理。

**俄鄧·殷艾議員：**

就如你所說，更加嚴格的去管理，也是爲了安全，大家都希望高雄市的交通都能夠很平安。〔是。〕就麻煩局長你們多著墨一下。

接下來是氣爆的報廢車問題，我相信他是個案。請看，我要告訴你這部車已經報廢了，它真的按照當時氣爆時你們的工作流程來申請，依戳章來看是 103 年 8 月 27 日去申報的，坦白講這是我的同胞，後來他去申請時，承辦人員當時告訴他：「你就申請報廢，報廢完我再通知你們。」結果他就去申請了，你們卻回復說：「不好意思，已經超過時間了。」想就教局長，氣爆當時有很多人的車子都報廢掉了，一部車的補助是 5 萬元，我也知道有兩次申請的機會，可是這兩次他都沒有去申請，他一直以爲當時的承辦人員告訴他，你只要去申請報廢，我們就會通知你，結果沒有等到通知，時間就過了。後來經我向承辦人員了解後，我也很無奈，承辦人員說時間已過，對這個當事人情何以堪啊！

我之所以把他列出來是要讓局長知道，他真的按著流程來走，他很無奈這要怎麼辦？可是我能怎麼辦？你們承辦人這樣講，我只好就教局長，這件事要怎麼辦？

**交通局陳局長勁甫：**

謝謝俄鄧議員。氣爆這件事情，是非常不幸發生的事情，所以市政府在處理所有氣爆相關的補償時，應該都是以最寬的方式去處理。如果這個個案確實有這樣的證明，只是因為當事人疏忽掉兩次的申報機會，證明資料確實還在的話，我會來協助，和府裡相關單位來協調，盡量讓這件事情圓滿解決，因為畢竟這是當時發生不幸所造成的事實。

**俄鄧·殷艾議員：**

對啦！就案主來講，他也滿可憐的，雖然他不住在氣爆現場附近，可是當時車子就在那附近，而且他也按照所有的流程申報，只不過他真的不知道，你們的流程要去申請，不過承辦人員告知會通知他，他一直沒有收到通知，就來通知我了，通知我時已經超過時段了，麻煩協助一下。

**交通局陳局長勁甫：**

這部分我來了解和協調。

**俄鄧·殷艾議員：**

我希望能夠把這部分的民怨降到最低，資料我會後交給局長，麻煩局長協助這個個案。今天早上我就請教這幾個問題，也麻煩局裡把我剛剛講的部分，做到大家都沒有民怨。

**主席（邱議員俊憲）：**

謝謝俄鄧·殷艾議員的質詢。接下來請高議員閔琳發言。

**高議員閔琳：**

首先我針對這幾天最夯的議題，就是高雄輕軌的部分，來就教捷運局長。19日就是前兩天的中午，我們的輕軌脫軌了，我們知道這才營運第四天的輕軌就發生狀況，雖然目前已經恢復正常的運作，但是我們並不了解，捷運局和西班牙 CAF 公司，是不是已經了解出軌的意外，到底真實的原因為何？未來還會不會發生類似的狀況？這是第一個問題。我們都很清楚，現在的輕軌還有其他相關的問題，包括長鴻跳票的問題，滿多議員都在關心，長鴻也都對外宣稱是因為市府變更設計而延誤工期，是不是捷運局有所不愼？還是誠如長鴻所說的有積欠工程款等，到底實情為何？如果長鴻跳票，未來我們的工期會不會受到影響？這是第二個問題。第三個問題是現在既有的輕軌所衍生的交通亂象，前幾天新聞也一直在報導，很多的摩托車或汽車，可能還不熟悉有環狀輕軌的設置，所以汽車或機車在停等時，可能會占用到輕軌的路線。另外，當天的通車

典禮有許多位議員及媒體到場參加，我們也發現現場…，高鐵或是捷運站都有換鈔機及兌幣機，但是輕軌是缺乏這項機具的設置，變成民衆需要自備零錢，這個部分是否能有一些改善？先就目前環狀輕軌的問題，請捷運局長答詢。

**主席（邱議員俊憲）：**

請捷運局長回答。

**捷運工程局吳局長義隆：**

感謝高議員，有關脫軌的部分，這部分是轉轍器，因為到 C4 之後要回來，回程裡面有一個轉轍器，從上行軌轉到下行軌的部分，因為轉轍器沒有完全到定位，所以造成 12 個鋼輪中，其中 2 個鋼輪有脫軌的情形，這個部分我們在當日就已經先把他更換完畢，更換完畢後也重新進行試車，試車完成之後是沒問題的。有關轉轍器沒有就定位的部分，我們也要求 CAF 立即安裝感應器，感應器就是說他如果就定位後會有感應，感應燈號就會傳給行控中心，行控中心才容許車子往回走，這樣子的話就不會有脫軌的情形，也不會造成轉轍器沒有就定位的問題，所以這個部分都已經處理好了。

第二個，有關長鴻跳票的問題，其實吳董事長有一些似是而非的講法，他講的是不對，他說有變更設計，因為愛河橋本身原有的設計等於是把原先愛河橋的橋墩全部打掉，我們重新設一跨。但是文化局認為這裡面是有歷史保存的價值，所以我們又重新將這一部分保留下來，保留下來之後，我們變成針對愛河橋兩座橋墩進行強化結構的部分，這部分的總經費為 4.69 億，4.69 億我們已經撥付給他 3.7 億，還剩下將近 1 億的部分，因為尚未完成，因為現在愛河橋整個橋墩 P4、P5，P5 都還沒完成，所以這是依工程進度來付款，怎麼會是…。所以變更設計部分，不是像他們講的，我們已經付給他們 3.7 億，也就是 4.69 億已經支付 3.7 億。

第三個，有關占線的部分，因為民衆還不太適應，這也是我們最擔心的，大眾運輸有新的運具導入，市民的生活習性及用路人的習慣會和原有的習慣不一樣。這部分我們第一個是配合工程，我們配合整個道路，不管是標誌、標線、號誌部分的設計，經由道安會報的確認，但是這裡面還是要有磨合期間，所以在這段期間裡面，我們也請交警和義警來協助。第三部分，配合法律的執行，執行面的部分，交警預計在這個月開始執行法令，但是他們會以勸導優先，屢勸不聽才開罰，所以希望這部分慢慢讓民衆有所適應。

第四個，換鈔部分，我們預留空間，因為現在票價是 30 元，使用一卡通只有 25 元，其實我們是鼓勵民衆使用一卡通的方式。換鈔機會依未來的使用情形，如果有需要的話，我們會針對紙幣的部分，在購票機裡是有預留了這個空間，未來會配合整個實際運作的情形，有需要我們會再加裝。

**高議員閔琳：**

謝謝局長，我順便請教你兩件事情，也是跟未來跟整個大高雄的捷運運輸網路有關。在上一個會期，我也非常關心燕巢輕軌線，現在環狀輕軌也陸陸續續施工當中，預計在明年下半年整個環狀輕軌可以如期完成。

**捷運工程局吳局長義隆：**

不行。

**高議員閔琳：**

不行嗎？

**捷運工程局吳局長義隆：**

水岸輕軌是明年中完成，環狀輕軌本身因為涉及到鐵路地下化，因為台鐵縱貫線部分是到 106 年底，甚至可能會往後拖，所以我們必須等鐵路地下化完成後，才有辦法去興建環狀輕軌的部分。

**高議員閔琳：**

有關目前燕巢輕軌的規劃，有具體的時程嗎？

**捷運工程局吳局長義隆：**

燕巢環狀輕軌也就是高雄學園的部分，我們目前的規劃是有 13 站，預計金額大約為 143 億。但是這裡面會遇到一個問題，也就是本業自償率，本業自償率本身是負的 12.23，本業自償率又有三個面向問題。第一個，財務平衡會出問題；第二個，如果整個財務無法平衡的話，也就是他的使用率不高的情形下，其實會造成…，我們的輕軌是平面，平面一進去之後，必然會把原先私人運具部分的道路用地給替代掉，這時又無法完全轉換過來，也無法完全滿足整個運輸需求時，會造成原有私人運具的衝擊；第三個，其實是最現實的，如果我們的自償率不達中央的規定，中央不予以補助，所以在這種情形之下，我們現在跟交通局，其實我們都有彼此搭配，就是先行養量，能不能把這個量…，就是從私人運具轉換到公共運輸裡面來，轉換到公共運輸之後，量慢慢上來，我們的自償率自然可以提升，自償率提升達到之後，我們就立即啟動新闢高雄學園線的部分。

**高議員閔琳：**

簡單來說目前還是要請交通局協助養量，未來還要再評估，所以並沒有具體的時程？

**捷運工程局吳局長義隆：**

對，沒辦法有具體的時程。

**高議員閔琳：**

有關岡山、路竹延伸線的部分，我們知道捷運的南岡山站要延伸至火車站的



站體，目前正在如火如荼的進行，是不是可以向市民朋友報告一下最新的進度？這是第一階段，第二階段是從岡山火車站延伸到路竹的部分又是怎麼樣？請局長簡短報告。

**捷運工程局吳局長義隆：**

第一階段的部分，可行性研究已經經由行政院核定，我們現在正在進行綜合規劃及環境影響評估作業。綜合規劃及環境影響評估作業部分，我們會在這個月會送交通部，待交通部確認後，環境影響評估也轉環保署，兩者皆完成後，我們就可以加速來推動。有關第二階段的延伸段部分，這一段的可行性部分，交通部已經在 10 月 5 日同意，但是同意之後，我們必須根據行政院各相關機關意見部分進行修正，修正完之後，我們會報交通部轉行政院，行政院一核定下來之後，這個可行性部分通過之後，其實我們就可以編列相關預算，針對綜合規劃及環境影響評估部分再來加速推動。

**高議員閔琳：**

目前大致上的評估，如果是從岡山站到路竹這一段的時程，你自己的預計大概要多久？

**捷運工程局吳局長義隆：**

要到 116 年，就是延伸線部分。

**高議員閔琳：**

這是第二階段。另外有一個議題，我也想請捷運局長注意一下，在今年的 9 月 27 日，我發現捷運有好幾個站，特別是橋頭火車站和青埔站有這樣的問題。有一些身心障礙者在利用斜坡道通行時，發現前面有設置路障，斜坡坡度又比較陡，於是煞車不及，導致一位身心障礙朋友當場受傷，手也斷裂。事後我有請捷運局及相關單位去關心、慰問這位身心障礙的朋友。我想這絕對不是個案，因為這位身心障礙的朋友及一些身心障礙團體不斷的向我反映，其實捷運站裡有非常多莫名其妙的路障，讓身心障礙的朋友在通行上有很大的不便，甚至會造成他們的人身受傷。第二個，捷運局在每個站體周邊，如果有設置停車位時，經常有身心障礙者的停車位被占用的問題，相關的問題是不是可以請局長說明，如何改善這個問題？

**捷運工程局吳局長義隆：**

大眾運輸本身其實是最能顯現所有弱勢運輸公平的運具形式，有關這部分，我們應該列為最重視的部分。目前紅橘二線獎參的部分是由捷運公司運作程序去完成，我們依照高議員的建議，會同捷運公司以及相關單位，全面檢視針對弱勢團體他們所需要的部分，這次輕軌就不是使用獎參方式，整個是由捷運局興建，未來用勞務採購由捷運公司來運作。所以整個私人運具在弱勢團體的部

分，不論是輪椅或相關弱勢的老年人，我們都列為第一優先，有關你的建議我們會列為最重要部分來執行。

**高議員閔琳：**

另外，有關路障問題及實際管理問題，需要加強改善。〔好。〕其實有很多的無障礙空間，或類似路障的東西可以擋機車，但它可以讓身心障礙者順利通行，我認為你們和捷運公司做全盤檢討時，也可以適時視需要以及現地的狀況，調整現在的路障。〔好。〕謝謝局長，請坐。

接下來我要針對交通局長提出幾個問題，第一個，上個會期我非常肯定交通局推出的計程車彈性運輸部分，那是為了要補足公車和一般大眾運輸班次不足，推出這個有創意的計畫。目前地方上有非常多民眾在反映永安線，因為永安線主要是從岡山、本洲、連接到保安路口，大概是永安區的維新這一帶，但事實上我們都知道，永安區人口最密集，也是傳統舊部落的所在，其實是在永安區公所，也就是區公所和廟埕這一帶是非常多人居住的地方，所以民眾認為有這個彈性運輸很好，但是好像不符合在地民眾的需求。這個問題我想請教交通局長，是不是有可能把彈性運輸的計程車部分稍微延伸，其實距離不長，延伸到永安區公所和廟埕這帶。

第二個問題，我知道局長這次也到國外去取經大眾運輸，包括路網和新型運具，這次到巴黎我們也有去參訪，本席也陪同市府代表團一同前往，我們這次拜訪 Bolloré 集團，市府也正式跟他們簽了合作備忘錄。我想請教，我們上次去看的巴黎經驗，他們有 Autolib 讓民眾可以共享汽車，但這個公司其實還有電動汽車、電動公車。未來如果輕軌沒辦法受到中央核定及補助時，是不是有可能採用電動公車方式取代呢？請局長報告一下，輕軌每一段的造價是多少？公共型的電動汽車、公共型的電動公車的造價又是多少？是不是可行？以上二個問題請交通局長答詢。

**主席（邱議員俊憲）：**

請交通局長答復。

**交通局陳局長勁甫：**

有關永安地區彈性計程車服務，我們希望透過彈性計程車，補足公共運輸末端需求相對少但又有需求的地方，今年已經有四條路線起跑。第二條路線就是永安線，很感謝議員在地方上幫忙宣導，這個路線目前還是穩定營運中，也服務到永安工業區，對一些上下班的朋友很受益。剛才議員也提到，在那附近還有一些地方上社區的需求，我們會儘快辦理會勘，如果計畫能夠容納，我們非常希望同樣的資源能夠乘載更多的人，服務更多的鄉親，我們會要求我們的同仁去會勘。

第二件事情，剛才議員關心的，這次市長到巴黎的參訪，最主要是去 Bolloré Blue Solutions 公司，他們跟我們簽訂投資合作意向書，目前我們已經把市區裡面 50 個可行的、需求量比較高的地方，設置電動小汽車共享租賃系統的站點和資料提供給他們，我們期待趕快完成一個類似推進的計畫做為控管。另外，剛才議員特別提到的，他們的運具還有一種是電動公車改良版，因為過去電動公車的造價比較高，主要在於需要裝很多電池，因為一次出去要跑 250 公里才回來充電，充電的方式也比較慢，一次要充 8 小時，所以他們認為在都會區可以視為類似我們的輕軌，我們的輕軌現在已經在試營運，所以各位可能都了解，輕軌是用超級電容，也就是到了每一站，透過超級電容在站體裡面快充，所以每一次大約充 20 幾秒就可以維持再跑一公里，這個概念應用到電動公車，如果未來高雄市長久要規劃成輕軌的，但目前還未達需求量，需要養量，如果可以先取得專用路權，把它建置起來，我們可以引進這樣的系統，造價上會相對便宜，主要差別就是它是電動公车的概念。因為輕軌需要鋪設軌道，光是土建軌道的工程就可以節省很多，基本上造價只要有車站的設置、車輛的購買、路口優先系統的建置。

**主席（邱議員俊憲）：**

延長 3 分鐘。

**高議員閔琳：**

最後二個小問題我要請教交通局長和捷運局長，其實上個會期我有提到，第一個，跟長期路網的規劃有關，我們知道大高雄市未來長期捷運包括整個輕軌的建置，在市區的部分有一條右昌線，未來也可能會有燕巢輕軌線，我很希望未來右昌線是不是可以再往北延伸到茄荳一帶，連接整個海岸線，包括梓官、彌陀、永安，包括觀光魚市場蚵仔寮、南寮漁港、永安等等，鹽埕社區也有非常多的周邊觀光設施，其實可以帶動整個海岸的觀光。我還希望可以把北海岸的輕軌和大眾運輸交通路線建置在長期路網規劃的計畫中，這是第一點。第二點，上個會期我一直提到岡山停車位不足問題，我也看到這個會期交通局很認真，有提出 104 年規劃興建停車場一覽表，很多地方都在興建新的停車場，岡山部分如同我上個會期要求的，可以跟國防部協調溝通，目前也辦了一個會勘，本席也親自出席。現在岡山文化段第 82 地號等六筆土地，是不是可以請局長說明一下，目前施工的工期進度，未來是不是公有的停車場，以及未來是不是要收費等等，這些是岡山所有居民最關心的一個問題，以上請局長答復，謝謝。

**交通局陳局長勁甫：**

第一個部分，因為牽涉到輕軌長期的路網，可能由捷運局來回答會比較合

適，不過輕軌長期路網就是全市公共運輸的路網，這是一致的。第二個部分，議員特別關心岡山地區停車空間的供給，也很感謝議員非常關心，甚至親自去會勘，在岡山路空軍官校的那一塊很大的地，就是郵局對面的那一塊，也很順利，大概都準備就緒，10月23日就要正式開工，我們希望在最短的時間內能夠把這個工程完成，就可以大幅提供整個岡山地區，特別是在岡山路省道附近有很高的停車需求。本來我們希望一開始從整建就能由委外的廠商來做，但是廠商有一點點顧慮，擔憂是不是能夠回收？所以變成是由我們用停管基金來做關建，未來會委外未來收費，謝謝。

**主席（邱議員俊憲）：**

請捷運局長答復。

**捷運工程局吳局長義隆：**

你剛剛建議我們能不能從右昌線延伸梓官、彌陀、永安到茄苳，再整個整理路網的部分，我們目前採取的策略是內聚和外移，內聚的部分就是我們整個核心區裡面，因為密度影響到大眾運輸的衝擊相當大，所以我們第一個內聚的部分是公眾運輸，我們在核心區裡面做密度的提升。第二個部分是外移的部分，我們原則上採取重運量，重運量其實目前是路竹延伸線的部分，路竹延伸線過去周邊的部分，我們希望透過轉乘和接駁的方式，然後引到我們的重運量裡面來。如果我們再建構一條茄苳輕軌線的話，這兩個也會有競合的問題，那麼我們的運量會面臨更大的挑戰。所以在經濟、財務的面向我們目前的方向還是把它放在延伸線的部分。〔…〕是。

**主席（邱議員俊憲）：**

再延長1分鐘。

**高議員閔琳：**

我最後提醒一下觀光局，因為我們現在的水岸輕軌都已經通車了，我們發現周邊每一個站有很多觀光的效益，譬如夜市等等。如果搭配輕軌的部分是否能夠再做一些相關的配套，請我們的局長特別的留意。

**主席（邱議員俊憲）：**

謝謝高議員的質詢，接下來請陳議員信瑜質詢。

**陳議員信瑜：**

首先我要請教觀光局，因為在上一次的會議我有說過，高雄市有很多可以營造情侶談戀愛的特色地點，全台灣唯一的就愛河。到現在為止你們做了多少的努力？對於營造高雄成爲一個情侶愛來的地方，如果情侶都愛去的話，因為那些景點曾經留有他們戀愛的足跡，當他們結婚時就想要去那裡拍照，因為那是留下記憶的地方。我想請教觀光局，在上個會期我就提醒你們了，所以我跟

你們考一下試，到目前為止，對於婚紗攝影這個市場，你們有沒有去做一個數字的整理？你跟我說明一下到 9 月份為止，高雄市有幾對新人結婚了？

**主席（邱議員俊憲）：**

請觀光局長答復。

**陳議員信瑜：**

跟去年同期相比我們增加了多少？

**觀光局許局長傳盛：**

幾對結婚？不好意思，我沒有掌握這個數據。但是這陣子對於來高雄拍婚紗的部分，我們跟民間業者合作設計了 3 處的婚紗攝影地點。

**陳議員信瑜：**

哪 3 處？

**觀光局許局長傳盛：**

原本在仁武就有一處，後來又增設了大樹，以及旗津海岸在原本的貝殼館附近設置了一些…。

**陳議員信瑜：**

現在使用的情況怎麼樣？一個月有幾對去申請拍照？

**觀光局許局長傳盛：**

我們再跟民間業者取得這部分的資訊，據我們所了解，在旗津的彩虹教堂還有它裡面的婚紗攝影基地，幾乎我每次去大概都有兩、三對在那邊排隊等著拍照。

**陳議員信瑜：**

你久久去一次嗎？

**觀光局許局長傳盛：**

我沒有久久去一次，我大概平均兩、三個星期就會去一次。

**陳議員信瑜：**

如果兩、三個星期才有兩、三對的話，那很少。

**觀光局許局長傳盛：**

我每次去都會碰到。不是說…。

**陳議員信瑜：**

局長，這個業務是哪個科室在主管的？我要詳細的數字，請科室主管起來說。

**觀光局許局長傳盛：**

維護管理科。

**陳議員信瑜：**

第一個告訴我，你們有沒有去掌握現在已經有幾對了？使用這些景點去拍結

婚照的有幾對？這三個景點一個月平均有多少人申請？1 到 9 月份有幾對結婚？如果本席拿得到這份資料，你一定也會掌握這個資料，如果你有用心在觀光特別是婚紗或結婚的產業，那麼你一定會有這個資料。我提醒你已經超過 1 萬對了。好，你隨便說一個數字。

**觀光局維護管理科張科長博宇：**

在旗津彩虹教堂的部分，我們是委外，確實的數據我們會請廠商提供。

**陳議員信瑜：**

你們委外出去都沒有在掌握委外的狀況。今天我向你要兩個數據你都沒辦法給我。我告訴你，到 9 月份一共有 1 萬 3,000 對結婚，政府的觀光網站都有這些數字，不然我從哪裡變出來，比去年同期多了 547 對，這樣你們才能掌握你們投資這些事情有沒有效益。我們來算一算，如果一對有 5 萬元拍攝的費用，現在總共 1 萬 3,000 對，已經有多少產值了？你算算看，為高雄帶來多少產值了。你們至少可以出去炫耀，因為我們的努力在 1 月到 9 月讓高雄到現在已經產生多少產值了，你卻講不出來。大家冀望觀光的發展有多大，你知道嗎？你說你們有多少產值了？你連你們做什麼好事情都說不出來，那麼要怎麼為高雄做行銷？我用 5 萬元讓你估就好了，1 萬 3,000 對的效益多少錢了？

**觀光局維護管理科張科長博宇：**

已經有超過 6 億以上的產值了。

**陳議員信瑜：**

值不值得驕傲？值得吧？〔是。〕那為什麼講不出來呢？你們在跟局長做簡報的時候就可以講出來了。為什麼還要我提醒你們？高雄有幾個觀光特色可以成為戀人們喜歡去的地方？你們都知道，你們也在包裝和行銷，但是做的時候完全沒有去掌控，不知道你們在做什麼？只是矇著頭在做，不管成功或失敗。我舉另外一個例子，最近辦了一個水漾高雄嘉年華的活動，交通部、觀光局補助你們多少錢？誰是承辦單位？你們有沒有舉辦一個划獨木舟的活動？這部分中央給了多少錢？

**主席（邱議員俊憲）：**

請科長答復。

**觀光局維護管理科張科長博宇：**

中央補助了 320 萬。

**陳議員信瑜：**

320 萬還是 3,200 萬。

**觀光局維護管理科張科長博宇：**

320 萬。

**陳議員信瑜：**

這個活動辦完一次就沒有了。

**觀光局維護管理科張科長博宇：**

今年這個活動是爲了加強愛河水域遊戲的推廣，所以明年還是會再爭取。

**陳議員信瑜：**

這是你們爭取的計畫還是交通部觀光局主動給你們的？

**觀光局維護管理科張科長博宇：**

我們是有提計畫去爭取，因爲交通部觀光局有相關的款項是可以補助的。

**陳議員信瑜：**

你們一年就辦一次嗎？

**觀光局維護管理科張科長博宇：**

今年是第一次辦理。

**陳議員信瑜：**

但是划獨木舟的群衆和人口多很多了，且已經行之有年了，他們要自己去找場地和場域。他們好像也有派代表去問過你們，你們辦完了個這獨木舟已經吸引了大家對於水岸的興趣。高雄本來就是一個水岸城市、海洋城市，但是你們竟然今年第一屆才在做獨木舟的活動，我覺得很可惜。在愛河上面看到划獨木舟，這是第一次，我覺得相當可惜。辦了這次活動後，你有沒有提供斜坡道？因爲你明年如果接下來要辦的話，他們就可以利用這一年來練習，有沒有提供？

**觀光局維護管理科張科長博宇：**

目前就是以愛河水岸親水台階的這個部分，因爲我們其實在…。

**陳議員信瑜：**

你們規劃幾個？你們規劃幾個可以下水的斜坡道，你告訴我就好了。

**觀光局維護管理科張科長博宇：**

我們是以親水台階這種形式來提供服務。

**陳議員信瑜：**

那裡怎麼能夠下去呢？

**觀光局維護管理科張科長博宇：**

因爲基本上使用獨木舟時，因爲獨木舟是以手提的方式然後再下水，因爲獨木舟算是一種比較輕便無動力的浮具，所以基本上是…。

**陳議員信瑜：**

你們這樣子，如果是一些學生怎麼辦？我曾經去看過以前的海汕國小，就是現在的紅毛港小學，以前海汕國小畢業典禮的時候，是讓所有的學生全部在港

口旁邊划獨木舟，他們全部都讓孩子自己搬著來。你們有沒有斜坡道，不是親水台階的？我問你，親水台階啾啾的會讓獨木舟傷到，或者他在上下海的時候，上下水面時，其實有很多不方便性，你們爲什麼不能做個斜坡道給他們使用？

**觀光局維護管理科張科長博宇：**

這個部分我們會來考慮。

**陳議員信瑜：**

如果未來這些獨木舟在海面上或在河面上的時候，也可能會成爲這些新人們拍照的背景，因爲這是高雄獨特獨有的一條河，台北還要來我們這邊取經，但是你們竟然不會善用愛河，這個部分後續我要再來追蹤，你們到底會不會善用這些爲高雄創造更美麗的景色，包括獨木舟或其他一些都可以，幫他們創造更多來裝飾高雄的，這樣的幫助。在這個月底之前，請你提供給我，把你們現在3個在推動婚紗的，或在拍照的，像這樣的一些場景，這三個委外的地點，它們現在的使用情況提供給我，有多少新人去那邊取景，一個月大概有多少對數。我告訴你，我們家附近有一棟大樓，每天都有人申請去大樓拍照，那棟大樓的公共藝術已經做到很多新人每一天都要去排隊登記，就是要去照他們大樓的景觀，那個只不過是一棟私人的大樓，但人家竟然是要排隊，而且還要關說。因爲還有一對新人跑來問我說：我可不可以幫他們訂位子，可以訂比較便宜，因爲一次只有2到3小時就要花二、三千元，但很抱歉的是，連這個都要關說，人家民間可以用這種方式在賺錢，但是公部門真的很可惜，你們也賺了不少錢，可是又不好好做功課。

再來從八一氣爆到現在，包括這一、二年我們有受到一些影響，八一氣爆的影響和登革熱，所以其實會影響到旅館業和觀光業，我想要問你的是，你覺得我們到底已經擺脫這個陰影沒有？旅館業包括住宿的人、住宿的房價及住宿率，有沒有提高？請局長回答，還是你請科室主管，比較詳細數字的。請把投影片往下放。

**主席（邱議員俊憲）：**

請觀光局長答復。

**觀光局許局長傳盛：**

剛剛談的不管是八一氣爆或登革熱，八一氣爆的影響應該已經是非常小了，逐漸降低，經過我們大力重建，還有媒體的宣導，整個高雄重新恢復往日街道的景象。

**陳議員信瑜：**

局長，你真的這麼有信心這樣講嗎？



**觀光局許局長傳盛：**

氣爆的部分是沒有…。

**陳議員信瑜：**

我待會數字會讓你自己跌倒喔！我只向你講這一、二年來，包括受到登革熱的影響，高雄市好像還沒擺脫氣爆和登革熱的陰影，你不要講得那麼飽喔！

**觀光局許局長傳盛：**

另外，我向陳議員回報，就觀光客的部分，今年上半年 1 到 6 月和去年上半年 1 到 6 月同期比較，我們是有些微成長 0.5%，但是據我們的瞭解在暑假一直到現在觀光的來客，在今年暑假已經整個都在往上走了，所以今年我們預計全年的觀光客應該可以突破 800 萬人。

**陳議員信瑜：**

我拿一些數字出來看，我們用去年同期來比較，所以我們把近三年來用上半年度就好了，用上半年度而已，上半年度的部分，因為數字真的滿小的，所以我用唸的。一般旅館住宿的狀況，我們用高雄和全國來比較，從 2013 年取到 2015 年的平均數值都在裡面，從 2013、2014、2015 年，高雄其實和全國有一些連動性。我要跟你講的是，在 2014 年住房率有 12.88%，這是高雄的部分，高雄在 2015 年到現在，也就是上半年度的部分，只成長 1.28%，也就是從 2014 年到 2015 年這段時間，其實成長率還沒有很明顯的突破，沒有明顯突破。我用全國的來看好了，全國從 2014 年住房成長率是 11.50%；但是在 2015 年卻是負成長，也就是高雄和全國來講，其實是很有連動性的，這個待會我會再提到。

我們來看觀光旅館，剛剛講的是一般旅館，它包括民宿、特色旅館，像 85 大樓這種的，是我講的一般旅館。我們現在來講的是觀光旅館，觀光旅館也把全國和高雄市部分都拿出來比，用 2013 年到 2015 年，同樣是這樣的數字，全國的部分到 2015 年也是下降的，也是負 1.92%；高雄的部分是負更多，是負 7.78%，都是負成長，這是近三年來的，所以對於旅館業部分，我們從它的住房率就可以看來客數，這個其實都不能作假的，這個數字也都是你們提供給我的。

所以在這種情況之下，高雄的旅館有三種比較大的特徵，我們記起來，第一個，低房價。如果來高雄玩的話，我們的旅館其實很便宜的，所以可以吸引人家來。第二個，一般旅館的比重越來越高，也就是特色民宿越來越多。第三個，高雄和全國的連動性很高。待會有些數字，因為我沒有辦法一一的講，但是本席提出一些建議，第一個，拉長旅遊的時間。第二個部分，提高總體旅遊消費額度，提高總體旅遊喔！第三個部分，增加回客比例。譬如第一個部分，我們

也可以透過跨縣市合作，因為南台灣其實是有它獨特的連動合作性，這樣我們可以搶南部的客源以外，就可以讓他多留在…。

**主席（邱議員俊憲）：**

延長 5 分鐘。

**陳議員信瑜：**

我們如果可以透過跨縣市合作，特別是未來，我想小英總統執政的機率已經接近很高很高，至少超過一半了，未來在整個綠色執政，從中央再到南台灣這樣的資源整合情況之下，做跨縣市的合作，確實是可以讓高雄的留客率多 1 到 2 天。包括我們現在辦的一些活動，前一陣子我也邀請幾個單位來高雄辦活動，我就期待他們可以用 2 天 1 夜。怎樣 2 天 1 夜呢？叫他辦晚上的活動。夜跑這種活動，你只要辦國際性的一些夜跑，來到高雄的話，我上次去參加一個夜跑，我覺得好感動，他沒有向觀光局申請過一毛錢，他們全部都是自費的，一個人要自費 1,700 元，然後去他們的網站買 1 套蝙蝠俠或超人的衣服，他們就去參加夜跑。當天有超過 37 個國家，因為他們是這個公司的會員，有 37 個國家的一些年輕人，他們自費來到台灣、來到高雄，他們前一、二天就來到高雄玩了，就為了參加這個夜跑的活動，因為他們要拿那一件超人或蝙蝠俠的衣服，每一次都有不同衣服的裝扮，然後也為高雄帶來商機，因為一整個晚上，也就是活動辦的整個晚上，那一天的客房率是最高的，已經達到八成。所以像這樣的活動民間也很活絡，但是他們也不需要靠政府給他們支持，我們多多引進這樣的活動，但是政府雖然不用補助給他們，你們要拿出很多的誠意啊！我聽說他們也來邀請市政府去參加，市政府半個人都沒去，連新聞局都沒去，更不要說是觀光局了，連想要搶錢、要發展經濟的經發局也沒去，真的很可惜，我們去觀摩一下也是不錯的。

第二個，剛剛講到的就是把出外旅遊的時間拉長，再搭配跨縣市的合作，譬如把 2 天變成 3 天，再下來我們有捷運和輕軌的套票套再一起的話也許可以把價格再做部分的調漲。第二個部分雖然我們的總天數是增加的，但是我們總體的消費金額不要等比例的增加，剛剛講過透過套票的情況，聯票的情況，也許平均是 3,000 塊，但是多了一天我們可以降到 2,500，這樣就吸引人家願意來。第三個，我們如何來增加回客的比重，給一個建議，其實我們回客的次數如果越多，你吸引他願意在高雄，我上次去哪邊看還沒有看完，那邊聽說非常好玩，他就願意在那個定點做深度的旅遊，他也會再去找他的朋友，他的朋友招待他個幾天他就會多留個一、兩天，我覺得讓回客數增加，他就願意選擇定點的深度旅遊，那麼才能夠帶動地方的小經濟。

我要請教交通局，我把建議給你就不讓你回答了，對不起。交通局，我想稱

讚你，我從 2011 年到 2014 年特別到 2015 年的上半年，A1 的事故一直在降低，從數字看到交通局強烈的企圖心，降低 A1 的死亡率。特別我有看到…，這邊我沒有把小港的數字調出來，但是我知道的是說從 12 件已經降到 4 件，死亡人數也從 12 個人降到 4 個人，我覺得這樣的經驗可以推廣給本市其他的地區。這也是我對交通局的稱讚，這是我從警察局拿來的數據，所以你們可能拿不到這個數據，這是從警察局的部分。

我想提醒捷運局，因為我們最近在走中山路跟凱旋路的時候，也看到有一些民衆穿越捷運輕軌車道的時候有卡路的情況，如果未來卡路的情況發生的時候，你們有什麼 SOP？這一定要先預備好。第二個，輕軌轉乘跟捷運橘紅線的票價整合合併的處理，一定要趕快儘速進行，否則輕軌上路之後的票價還有時速不成正比，時速好像是 25 公里，不能開太快票價又很高，所以使用率會不會提高，這個我們都要考慮。我請交通局給我一份關於去巴黎電動汽車的計畫，把你們未來的評估有沒有可能做任何的計畫提供一份給本席。

**主席（邱議員俊憲）：**

謝謝陳議員的質詢，接下來請方議員信淵的質詢。

**方議員信淵：**

本席今天主要質詢的部分是針對捷運局。前幾天剛好是高雄市捷運輕軌環狀的通車試營運，當天的感覺還不錯，但是當天在試營運的時候有發生很大的聲音。我不曉得局長你當天有沒有感覺到，我一直很納悶聲音從哪裡來的，非常的危險，可能是從底盤傳遞下來的聲音。本席又聽到 10 月 19 日出軌的消息，所以本席要請問局長的是，輕軌到底發生什麼狀況才產生這個狀況，我相信這個議題大家都非常的關心，也不是本席今天才問，請局長先回答這個問題。

**主席（邱議員俊憲）：**

請捷運局長答詢。

**捷運工程局吳局長義隆：**

有關 16 日測試那一天，有產生叩叩的聲音，我們回去也檢視，第一個，檢視所有車廂底部，車廂是低地板，所以相關的設備都放在上面，因為下面的地板其實高度不夠，所以整個是放在上面，對於設備經我們檢視是沒有造成問題。另一部分，針對整個路廊的清查，我們也請捷運公司針對這個部分重新檢視過，看是不是有樹枝、石頭，因為我們都是草皮。草皮也經由他們重新整理。經由上次 16 日那天開始試乘之後，後續就沒有發生聲音。

第二點，有關前天造成脫軌的情形，我們第一個就是要確認安全無虞。每一天車子是 9 點開始行駛，8 點的時候有一班空車先行巡軌，巡軌在跑的過程裡面，那天跑，跑到第 9 班，第 9 班在 12 時 42 分回程的時候，才發生整個轉轍

器產生故障，故障造成…，我們必須上行軌轉到下行軌，因為轉轍器故障之後造成問題，問題後來都已排除，同時經由排除之後重新再測試。我們也設置了感應器，感應器就是轉轍器沒有就定位就是不能通行，現在已經設置感應器，感應器可以由行控中心確認下行線能不能再繼續走，現階段這個問題以後都不會再發生。我們也要針對是什麼原因造成轉轍器、彈簧沒有辦法讓整個轉轍器軌跡就定位。我們也邀集捷運公司以及 CAF 相關單位針對這個部分做探討，所以整個運作藉由 C1 到 C4 這段期間進行相關運作的檢視。

**方議員信淵：**

局長，你也知道出軌是相當危險。無論是輕軌或是火車相對都是非常危險的。今天發生出軌照理講是重大的瑕疵。本席認為這個部分還沒有清查完畢的時候，你應該停止試營運，等到檢測全部都沒有問題，對市民有一個安全的交代，再提出試營運的計畫，這樣可以嗎？

**捷運工程局吳局長義隆：**

就方議員所提一定要安全無虞，其實在整個運作之前一定要履勘，履勘的時候其實有相關的文件安全風險的控管都經由初、履勘單位審核過，同時在履勘當時他們也設了很多題目，四樣題目其實初、履勘有一個就是出軌的風險控管跟出軌、復軌相關的運作，所以運轉都依照風險控管去進行，絕對是安全無虞。

第二個就是屬於一般事故或重大事故。我們跟交通部聯繫過，也經由交通部核准。要有安全的疑慮交通部會針對這個部分停駛。其實整個運作還是安全無虞的，所以我們還是要經由這一段進行測試。在這段時間，因為新系統對於整個系統的運作，不管是跟營運的關係、跟整個用路人的關係、乘客的關聯，我們希望 C1 到 C4 這段加強測試，然後讓水岸輕軌到 C14，甚至環狀輕軌，可以整個完全更舒適，讓民衆更舒適運行，這段我們利用安全無虞的情形之下進行審核測試跟修正調整。

**方議員信淵：**

所以局長你認為到目前為止都沒有什麼問題了。

**捷運工程局吳局長義隆：**

是安全無虞。

**方議員信淵：**

是安全都沒有問題了，但是我另外再請問，前一陣子有聽說營造廠跳票的行為，目前的狀況是如何？

**捷運工程局吳局長義隆：**

長鴻財務問題在去年底就顯現了。去年顯現我們就在今年 1 月 22 日跟他簽了承諾書，如果他沒有辦法把錢應付未付，下包商都做完了，他錢沒有付給人，

他同意直接由我們去支付，那時我們的進度部分只有 60%，60%就沒有辦法用工程未訂定的監督付款的形式去處理，只要下包商跟我們反映就立即協調然後所有工程進度達到 85%，85%前一陣子他們跳票，他們跳票之後目前都已經協調完成，採取債權讓與跟監督付款。債權讓與就是我們跟長鴻的合約關係，長鴻對我們還有 6 億 7,700 萬的債權，就是他們已經完工的部分，而長鴻跟下包商之間的債務關係，經我們了解是 3 億 2,800 萬。所以現在長鴻同意直接由對我們的債權讓與給下包商，就可以用我們的 6 億 7,700 萬去付他們的 3 億 2,800 萬，這樣下包商的權益就沒有問題。

另外就是尚未施作的部分，就是 15%中，除了 CAF 的施作方面，其他長鴻的部分大概還有四億多，這四億多的部分目前已經達到公共工程委員會 75%的規定，所以目前也採取監督付款，就是由分包商繼續施作，再由捷運工程局直接支付給下包商。所以其實財務問題都解決了。

**方議員信淵：**

另外，我要再請問局長，工程進度有沒有延遲很多？

**捷運工程局吳局長義隆：**

因為現在財務都解決了，下包商也都很清楚，他們做得愈快並且顧好工程品質，經過相關實驗室的檢測，這些完成之後就可以領到錢。目前我們還是設定 C8 會展中心站在年底之前可以完工，開始進行初勘和履勘，努力在農曆過年前，讓整個 C8 不僅是像現在 C1 到 C4 的試乘，而是真正的試營運。試營運就是每一個車站都可以上下車，然後到 C8 可以藉由接駁跟 R8 連結，如此也希望能在明年中，依照行政院的规定完成所有水岸輕軌的工程。

**方議員信淵：**

局長，我知道這個工程非常辛苦，但是我希望你在趕工的階段，還是要兼顧到品質，因為品質非常重要，這是今天本席要提出的相當大的重點。

我上次去高雄市區，無意間經過輕軌捷運施工的現場，我隨手就用手機拍下來，發現紮筋工程就像蛇在跑一樣，整個不是非常正統的工程品質。這對整體來講，對輕軌在跑的時候，整個包覆性都不夠。像這種工程對以後輕軌在營運上的安全可能會有疑慮。所以局長，針對這個工程即使包商已經跳票，但是工程的進度上對安全控管還是要非常嚴謹，否則以後市民朋友搭乘時，安全會有非常大的疑慮。所以拜託局長，這種情況看照片就知道了，不用再多說，請局長再要求一下。

**捷運工程局吳局長義隆：**

方議員，這部分請容我說明一下。線筋的工程是軌道工程，軌道工程不是長鴻的工程，是 CAF 的工程。整個案子是採取統包，也就是設計、施工是合在一

起，設計依照結構相關的強度需要，它要經過 PCM，就是世曦工程先審核過設計，設計完成之後才監造，監造中心要依照設計所核定的東西，進行相關實驗室的測試和檢驗。

同時就品質的部分，誠如方議員的提醒，品質是我們最重視的。在七月及八月份的時候，行政院交通部和公共工程委員會在七月和八月都有派員做品質查核。在我們的努力之下也獲得甲等的成績，所以品質是我們努力和非常在意的。

**方議員信淵：**

局長，如果這樣的品質可以說非常的好，我相信一般工程不會比這個更差。輕軌是這麼重大的工程…。

**捷運工程局吳局長義隆：**

我要說明的是這跟跳票無關，跳票的部分是長鴻跳票，CAF 沒有跳票，CAF 的財務沒有問題，這個工程是屬於 CAF 的工程。第二個，因為工程的好壞不是我們說了算，這部分都有工程會和交通部的品質查核，查核的結果都給予甲等的成績。有關方議員所提的細節，我們回去再查明。工程的東西不需要辯解，方議員的想法和我們是一致的，我們希望讓工程品質能達到更好的方向，這是我們共同努力的目標，所以你所提醒的，我們回去會再查明。

**方議員信淵：**

另外我還要請教局長，比較重要的一點是在試營運的階段，因為輕軌環狀系統在行進的時候，可能會遇到交通路口或是號誌的問題。民衆可能還沒辦法適應輕軌捷運在路上跑，過去這個路口可能很快就可以通過，現在可能要拉長到 1 分鐘以上。但是輕軌捷運又不像火車有柵欄做阻攔，目前又只靠義交在交通指揮。上次局長也講過，目前的執行重點只有強制拍照和照相取締，這種行為對市民又不公平，好像拿市民當提款機使用。針對這個部分，捷運局對安全維護和交通管理有沒有配套措施？

**捷運工程局吳局長義隆：**

我們分三個面向進行，第一個面向是工程。不論是標誌、標線、號誌，我們就開始模擬如何減少。像輕軌經過中山路這個大路口的時間大概 7 到 10 秒，但是因為新凱旋路及舊凱旋路原先是平行向綠燈可以左右轉的部分號誌會增加，增加到大概 1 分鐘。有人就質疑為什麼要試乘 C1 到 C4 這麼短的距離，我們就是希望藉由縱使是工程面已經規劃好了，還是要經由實質測試再重新檢討。所以針對道安會議審議通過的運作秒差部分，我們也感謝交通局及警察局對我們的協助，我們開始針對這部分檢討，也就是怎樣可以讓用路人的時間縮短，同時輕軌的安全也可以兼顧。第二個面向是宣傳。我們藉由交通部 500 萬的協助加速進行宣導，因為新的設施進來，用路人會不習慣。第三個面向是執

法。誠如方議員提到我們有義交義警，但是義交義警不能長期去維持。警察局這個月開始會加強勸導，如果不聽勸導就會開罰。

我們希望藉由 C1 到 C4 的試乘做修正和調整，其實對我們來講壓力很大，C1 到 C4 如果沒有處理好，以後到 C8、C14，甚至對未來的環狀輕軌衝擊會更大，甚至對高雄未來的發展，都會延伸環那段再上去的影響會更大。高雄能不能邁入大眾運輸的城市，永續運輸的範疇，這段 C1 到 C4 雖然不長，但是卻是扮演非常關鍵性的市民習慣調適的角色。所以我們也希望用路人針對這部分，跟我們共同努力讓高雄邁向成為永續運輸的城市。

**主席（邱議員俊憲）：**

延長 2 分鐘。

**方議員信淵：**

其實安全維護是非常重要的，尤其市民朋友到目前為止還是沒辦法適應。因為這不像 A 型路權的道路，這是 B 型路權的道路，這樣等於是跟汽機車平行同時運轉。但是本席還有一個非常大的疑慮，如果遇到消防車或救護車的時候，到底誰要先通行？

**捷運工程局吳局長義隆：**

優先路權是相對優先，所以遇到緊急事故時還是會讓消防車和救護車。輕軌是由司機，也就是由駕駛員操控，捷運是由行控中心操控。輕軌是由駕駛員操控，所以當他遇到這樣的情形時，他還是會先讓行緊急救災的部分。

**方議員信淵：**

所以紅綠燈是駕駛員操作的嗎？

**捷運工程局吳局長義隆：**

不是，紅綠燈是配合系統，車到那裡會啟動整個插入的部分，插入之後，我們到一定距離之後，可以計算到路口的時間，它會插入，紅綠燈會重新調整，輕軌本身有優先路權，但如遇到消防車、救護車這些緊急救難設施，還是會讓給這些緊急措施車先過去。

**方議員信淵：**

我希望這條大眾捷運系統是台灣第一條，我希望是好的開始，不是失敗的輕軌捷運，感謝市府團隊如此用心。相對路權的部分，希望大家回去多用心，讓我們行得安全、坐得安心，這是大家共同的期待。

**主席（邱議員俊憲）：**

謝謝方議員信淵的質詢。向大會報告，現在是 12 時 16 分，原訂到 12 時 30 分，後面還有蔡議員金晏、黃議員紹庭和林議員芳如登記第二次發言，我們等到林議員芳如質詢完畢再散會。請蔡議員金晏質詢。

**蔡議員金晏：**

我要問的問題要先和捷運局來討論，剛剛方議員也提了不少。我們擔心的是長鴻的問題，在今年初我們就發現長鴻整個在營運上的問題，也要向它提監督付款的計畫，不過礙於整個工程進度要達到 75% 的限制，當初沒做，也沒辦法做，這不是我們單方面的問題。我們比較在意的是，整個長鴻營造從年初就發生營運上的狀況，乃至於後續到上星期整個事情爆發出來，包括五十個下游廠商，他們請不到款的問題，也成立自救會，這部分我們了解市府有做到協助。我們從新聞消息看到的是，有 8 月份就領不到錢的，也有說 2 月份就開始跳票的，這整個期程其實滿長的。

剛剛局長有提到，後續用監督付款的方式，也就可以避免後續這段的款項，並不會有疑慮，對於相關債權的部分，可以比較有效的來處理，不過剛剛局長有提到，用 5 億來償還下游廠商 3 億元的債務，這 5 億到底是應付未付，還是後面工程還未做的，你如果拿這後面還沒做的工程來付，實際上的債務還是存在，和長鴻之間的問題還存在，等一下請局長回答這問題。

很不幸上星期有個出軌的意外，還好人員沒有受傷，我們也希望這問題可以讓捷運局在整個工程進度上、施作上的品質更加要求，我說長鴻畢竟它整個營運上有困難，包括和下游廠商相關的履約的關係，因此我們很擔心，是不是整個土木工程品質上有一些疑慮？我想未來大眾運輸最重要的是比一般私人運具，有個很重要的要求，就是安全，它比私人運具還安全，如果這點做不到，我想整個工程需要大大的打上問號。剛剛局長有說，這個出軌是轉轍器的問題，這和土木工程的部分有沒有關係？如果沒關係，目前是可以安心一下，因為整個工程，意外陸陸續續會很多，是不是請局長簡單答復一下。

我們也知道目前有局部的廠商已開始繼續，原本上星期三停工，現在有些廠商已進駐了，我擔心的是局裡的同仁也知道，C11、C12 剛好是在駁二的沿線，駁二很多觀光客都會去，那裡有很多店家，礙於整個公共工程的配合，也做了圍籬、所以店家的生意有影響到，我們後續的進度，是不是能確保如同當初和店家承諾的時間能夠完成，或者這樣的一些事故發生，到底還要多少的時間？局長剛剛說，後續我們是監督付款，我相信進度上也許會比之前這段還順暢一點。

接下來，你們當初給店家承諾的，在品質安全無虞的情況下，還要多久時間，這也請局長一併回答。整個輕軌工程，我們希望它完工之後，它是一個安全、舒適、便捷的大眾運輸。當然在工程這段期間，我們要求的，剛剛遇到的債務問題、土木工程安全性品質的問題及民衆、店家權益的問題，請局長簡單答復。

**主席（邱議員俊憲）：**



請捷運局長答復。

**捷運工程局吳局長義隆：**

關於長鴻的部分，剛剛報告過，去年底我們就發現它財務有一些問題，當時因我們只有百分之六十，沒辦法用監督付款，我們另外採取承諾書的方式，長鴻的部分，我們和吳董事長有簽定一個承諾書，長鴻如果有應付未付給下包商的部分，它同意直接由我們支付，一直到 10 月份跳票之前，我們都透過這個模式在運作，所以長鴻會和整個下包商的財務問題都同時去解決。

**蔡議員金晏：**

所以基本不會有債務未來可能轉到我們身上、或者要由 CAF 來處理的問題，目前沒有就對了。

**捷運工程局吳局長義隆：**

另外在跳票之後，這部分我們在 10 月 16 日，邀請長鴻、下包商，由我來主持，同時三方都有律師在場，捷運局的律師、長鴻的律師、下包商的律師。談完之後，我們就採取債權移轉，剛剛蔡議員有提到，這就是很關鍵性的，到底是應付未付，還是還沒施作。

**蔡議員金晏：**

我現在要了解的就是這點。

**捷運工程局吳局長義隆：**

這點就是說，長鴻對我們的債權，應付未付有 6.77 億元，就是他們已經做，不過尚未估驗計價，這部分有 6.77 億，另外未執行的部分有 4 億，所以我們是用已執行未付款的部分 6.77 億，長鴻是用這個債權的部分移轉給下包商 3.28 億，他們已經做完的。由這裡看來，長鴻它已經有部分付給下包商較多，向我們領的比較少，它向我們領的較少的原因是它的估驗計價未完成，它無去支領的部分，所以這部分在債權移轉的部分，對下包商的權益部分是不會有問題，可以確保。

**蔡議員金晏：**

我們市府、市民的權益，目前為止是沒受到任何損害的。

**捷運工程局吳局長義隆：**

對。市民的權益部分，也沒受到影響。第二部分，工程品質到底會不會因長鴻跳票而受到影響，在土建的部分，其實長鴻公司主要是負責管理的部分，整個施作還是在於分包商的部分，分包商的施作部分，我們整個是統包案，是施工和設計合在一起。

設計部分，第一個，長鴻公司設計完之後會經由我們 PCM 的審核，所以世曦他們會針對原有設計部分，整個案子是聯合承攬，因為整個施作、系統部分，

我們的土建是基礎，最終支持的部分是要整個系統的部分，長鴻部分藉由一級品管，還是要送到 CAF，所以 CAF 要去審核它的需求，針對它的需求，土建到底能不能達成？然後經由一級品管去進行一級品管的部分，這些部分，經由設計和施工的一級品管部分，會到我們的監造，監造會依照我們的程序去達成，監造不只是看一看就好了。

它是要針對工料部分要驗，針對施工程序部分要驗，最終完成的部分，它的結構強度承載，甚至地改的部分，它的工地密度，相關的這些平板，它都是委託實驗室再進來進行測試，這些必然都要完成我們符合規定的程序，所以品質，不管長鴻如何跳票，品質仍然維繫。

**蔡議員金晏：**

局長的意思是整個工程品質是受到設計、監造、實際施工，環環相扣，所以不至於因為長鴻的關係，土木工程應該是沒問題。

**捷運工程局吳局長義隆：**

它要符合實驗室相關的實驗設計，通過之後它才有辦法去執行。第三個，是有關轉轆器，轉轆器屬於軌道，是 CAF 的工程，不是長鴻，長鴻只是土建，針對地改的部分，這次轉轆器問題是 CAF 的問題，在未來的運作上是不會用到這個轉轆器，除非有特殊事故。因為是單向的，一定行駛到 C12 才會回頭，這次是為因應 C1 到 C4 的試乘，所以在 C4 會回來，而原先這一套轉轆器，是為因應萬一有任何突發事件時，必須在某一段，就趕快回程。

**蔡議員金晏：**

基本上，就是同一個順向的軌道上，不太會用到轉轆器就對了？

**捷運工程局吳局長義隆：**

不會有問題，對，就是要回程才会有轉轆器，再轉到下行線。有關這次轉轆器部分，其實也有設計，在昨天已經完成的是感應的部分，轉轆器如果有就定位的話，就會感應，之後會傳到整個行控中心，才會通知車子回程，往回走。昨天之前，因為不是常態性的運作，所以經由前天的情境，就趕緊做了調整，趕快設計，所以就有改善了。第四個，有關駁二部分，發現到在整個長鴻量能部分，我們是希望分段，所以 C1 到 C4 是第一個重點，包括機廠，是列為第一個重點完成的部分。第二個重點，現階段是到 C8，譬如愛河橋以東段，除了愛河橋本身相關結構工程施作以及高架工程進行中外，到 C8 這段，長鴻的工程也差不多都快完成。所以鋪軌，甚至是拓路段部分，剩下成功橋引道，還有就是新光大排，這兩段 CAF 還沒有進行鋪軌的部分；還有 C5、C6、C7、C8 車站部分，鋼構都已經上來了。目前就是過愛河橋到大義街以北部分，大義街以東受影響的部分，目前圍籬是到駁二，而文化局也一直和我們討論，希望不

要影響到駁二，因為駁二還有很多活動在舉辦。

**蔡議員金晏：**

後續工程是否能夠按照預定進度進行？

**捷運工程局吳局長義隆：**

因為下包商的財務問題都已經解決了，所以接續的就是開始進行這段的施作，在整個工程上有地改，原先是要使用礫石樁，礫石樁對整個沿線的衝擊會滿大的。

**蔡議員金晏：**

局長，時間有限，是不是可以在這裡講…。

**捷運工程局吳局長義隆：**

明年中，會把這一段完成。

**蔡議員金晏：**

明年中嗎？印象中好像是四到五個月，大概在一、二個月前到現場會勘，現在又要到明年中嗎？

**捷運工程局吳局長義隆：**

明年中是包括鋪軌完成。

**蔡議員金晏：**

整個工程完成，所以圍籬不見得那麼晚才卸下來，是不是？〔對。〕只要鋪軌沒有完成，圍籬都會在。

**捷運工程局吳局長義隆：**

對，因為鋪軌是屬於工區，如果有影響到周邊的安全部分，圍籬還是會圍著；如果沒有安全疑慮部分，就會把圍籬拆除。

**蔡議員金晏：**

後續是不是能夠看狀況做適當調整，因為畢竟會…。

**捷運工程局吳局長義隆：**

第一個，我們還是以工區安全為第一。第二個，會把周邊商家運作會列為重要的考慮要素。

**蔡議員金晏：**

謝謝局長，希望後續工程還是在捷運局的掌握之中，包括後續的安全性，整個影響範圍可以盡量減少，因為畢竟長鴻的新聞一播報出來，那邊的店家又開始緊張了，當初的印象，應該是在一個多月前去會勘，當時講是四、五個月時間，或是更短，我也不是很確定；現在講要到明年中，可能是超過一、二個月，甚至是更久，要怎麼向當地溝通說明，再配合整個安全性的考量。剛才方議員有提到消防車和路權的問題，其實現在都有很多連線的…，這個後續可以考

慮，消防車出動等等，和我們的系統做一個連線，或是即時反映，不要到現場，等消防車到了，才即時反映，有時候難免會造成一些意外的發生，可以考量一下。再來是針對交通局部分，因為時間有限，就簡要提出，而局處在會後，是不是可以列入考量？業務報告中有提到，這也是我們一直關心整個高雄市的交通重點，包括公車優化，也包括了整個的服務品質和路線；至於服務品質也是一直爲人所詬病，很多都是站牌在那裡而沒有座位，也提了很久了，也不只是我在講，很多議員也提到，然而要怎麼去改善？我們也常看到一個公車站牌旁，就只是擺幾個板凳，如果腹地範圍有限，是不是就要有個變通的方式？之前局處也有提出一些計畫，看到在施行上還是很多地方都沒有，看到的是比較大型的站亭，但是很多停靠站是不允許這樣的東西在那裡的；怎麼去做緩衝，讓候車環境變好，我想服務品質才能確實有效改善，包括路線的問題，其實整個公車民營化後，當初我個人是覺得公車民營化，主席，可不可以再給 1 分鐘。

**主席（邱議員俊憲）：**

延長 2 分鐘。

**蔡議員金晏：**

公車民營化後，後續多出來的預算可以拿來填補當初爲了要優化整個公車服務環境無法做到的，不過看起來是事與願違，路線和整併前、整併後也沒有太大的調整。民意代表在外面跑行程時，最常聽到的是公車怎麼沒有到這裡，類似這樣的問題要如何去克服？也並不是非得哪裡到哪裡要有這條線，或是怎樣，而是整個路線的規劃，這個後續是可以再來討論；至於是不是有一種長期的規劃、多久可以提出路線檢討，甚至是和使用者的互動式調查來改善整個公車路線。最後是旗津民衆一直很關心的問題，也常和局長討論到整個渡輪營運情形，也看到這半年來輪船公司不管是在營運兼程有做一些改變，整個現場的調度營運，或是一些動線問題的調整。也會認爲其實就現有的需求量，當然不是全時，但是在人多時或是假日，可以發現到一個問題，旗津渡輪站處於其服務範圍，腹地相當有限，只是希望能夠有效的擴大站體或是整個動線，希望局裡面可以做長期規劃。至於鼓山渡輪站，其實有很大的腹地，我一直認爲應該朝向如何活化並和漁會合作，把整個站體做得更大，把餅做大一點，這樣能夠提…。

**主席（邱議員俊憲）：**

接著是黃議員紹庭和林議員芳如登記第二次發言聯合質詢。

**林議員芳如：**

主席，我跟黃議員講可能需要 5 分鐘就夠了，所以我們就聯合質詢，可以減少大家的時間。這件一定是要請局長幫忙，我最近在醫院待了一個多月的時

間，就把整個長庚醫院周邊環境大概看了一下，長庚醫院是私人的，停車收費是固定的，一個小時 30 元，最高收費是 240 元，我就想 240 元，如果要待 3 天的話，可能就要找高雄市政府的停車場，所以就找到勞工育樂中心，我想那裡是採計次收費一次 30 元，結果發現到一個很大的問題！交通局竟然把停不滿的停車場發包給別人，1 小時收費 30 元，一天就是 360 元，從來沒有停滿過！連星期一的早上和下午，應該是出院人口數最多的，在長庚醫院的周邊沒有住戶喔！

如果高雄市政府收費這麼高，又把它分割成兩個區塊發包給別人，比較精華的地區，在勞工育樂中心正後面，長庚醫院旁邊的那一塊發包給了別人。而勞工育樂中心這邊，還有我們停管處的員工，最主要的是我們有停車收費員。我們有必要再把這個區塊發包給別人嗎？以前原高雄縣收費是 30 元，你們現在竟然收費 360 元，真的很過分耶！長庚醫院很多都是旗美地區來的，他們一趟來醫院照顧病人，就要好幾天，尤其我們又知道，長庚醫院的地下室是什麼？是閻王殿耶！每個病人都好幾種癌，沒有人想要去長庚醫院，那裡也不是觀光勝地，可是市府在那裡的收費，竟然比照市區，這不是在糟蹋病人嗎？高雄市政府有照顧到病人和病人的家屬嗎？你知道醫療費用，壓在這一代年輕人的身上，有多少錢嗎？我今天實際去看了以後，我才大大的發現，包括連長庚醫院後面的停車位也都沒有停滿，一樣照收 30 元，可是長庚醫院裡面有收費 20 元的，而且還限制每天最高收多少錢。

我覺得高雄市政府在這裡的做法是不對的，所以我要替必須但也很不想去長庚醫院的這些市民、病患及病患家屬請願，這裡並不是觀光地區，不適宜去收這種費用。連長庚醫院本身都沒有收得比我們高，怎麼市政府停不滿還收費這麼高，而且還外包給別人，來加重我們民衆的支出呢？交通局長，這部分你真的要好好的研究，那裡周邊完全沒有住戶，唯一的客人就是長庚醫院，真的不能用一般的邏輯去思考那個停車場，更何況那邊還有市府的停管人員，竟然外包出去給人家經營，就像我們興建停車場，把一部分交給別人去經營，我們經營另外的一部分，整個邏輯都不對了嘛！所以請局長研議，是不是要降價？因為今年 4 月才發包的，而我剛好在長庚醫院的一樓，就遇到很多人跟我講到這件事情，還反映比例不對、不合乎常理、沒有體恤病人及病人家屬的情緒問題，所以請局長說明，為什麼會變成這樣子？

**主席（邱議員俊憲）：**

請交通局長答詢。

**交通局陳局長勁甫：**

有關長庚醫院附近整個停車的供給，我們會再持續的檢討。事實上我們對於

每一個區域的停車供給，特別是牽涉到收費的部分，因為在議會有做這樣的決議，我們必須要定期檢討，我會再來了解。

**林議員芳如：**

多久要檢討一次？

**交通局陳局長勁甫：**

通常大概半年會再檢討一次，在整個長庚醫院附近，我們也希望長庚醫院要提供比較足夠的停車空間，因為畢竟就像議員提到的，是他們的客人或病患在使用的，而且我們要兼顧到整個澄清湖或棒球場附近，有一些時段…。

**林議員芳如：**

局長，我的意思是思考一下，我們的停車場一直都是停不滿、不會客滿的狀況，但長庚醫院是客滿的，如果我們把收費下修到 10 元、20 元，我們就會客滿，旁邊也沒有住戶，除了打棒球時間比較有人來停之外，也不會客滿啊！我每天都在那裡觀察，它就是不會客滿。如果以整體而言，如果我們客滿，是不是會比現在收費 30 元，更有利呢？如果以經濟的角度來看。

**交通局陳局長勁甫：**

議員提到一個很好的思考觀念，就是用營收管理的概念，如果變成停車都停滿了，說不定整個收益會比現在以 30 元收費來得高，我覺得這是一個很好的思考點。

**林議員芳如：**

真的有很多人和我討論這一點，我就坐在哪裡和他們討論，如果收費 30 元，你們願不願意去停？他們表示會願意把車子移過去，這件事可行性的。只是我不明白，既然我們有停管人員，市政府還有員工在那裡，卻把部分停車場委外給別人經營，這種方式，我就不大能去思考和理解這種邏輯性的觀念。所以麻煩你們好好的檢討，請黃議員，謝謝！

**黃議員紹庭：**

我想利用最後一些時間和捷運局和交通局來討論一下輕軌的問題。高雄輕軌真的是台灣的第一條輕軌，我先請教交通局長，你是學交通專業的，在歐洲讀書的，我請問你高雄的這條環狀輕軌和現在紅、橘兩線的捷運，你用最簡單方式來說明，兩者有什麼差別，主要差別在哪裡？局長，請簡單答復。

**交通局陳局長勁甫：**

輕軌一般是在平面上來行駛，當然也有一些高架，不過他主要在路權上面，捷運是採用 A 型路權，輕軌通常是 B 型到 C 型的路權，所以可能和平面的車流，會有互相干擾的問題。

**黃議員紹庭：**

所以捷運和私人運具完全不會有衝突。

**交通局陳局長勁甫：**

基本上是這樣。

**黃議員紹庭：**

像高雄的捷運是在地底下或在高架上，就是不會和私人運具互相接觸，〔是。〕像現在捷運局通了輕軌的 C1 到 C4 四個站，就有 3 個路口了，最有名的就是中山路口，是不是這樣講？〔是。〕第二個問題，再請教交通局長，據你所知，全世界的輕軌城市，有哪一個城市的摩托車的數量，比高雄還多的？局長，你舉個例子。

**交通局陳局長勁甫：**

沒有。

**黃議員紹庭：**

沒有？第二多的呢？哪個城市第二多？你講得出來嗎？

**交通局陳局長勁甫：**

在歐洲的有些城市，摩托車的數量逐漸在增加當中，比如我們如果到巴黎，會發現他們因為同意，不管是重型的或輕型的機車，但是機車也造成了歐洲主要城市的困擾。

**黃議員紹庭：**

你講巴黎慢慢變多，但是不要誤導高雄市民，它的比例和密度還是和高雄市遠遠不能比嘛！

**交通局陳局長勁甫：**

是不能比。

**黃議員紹庭：**

是這樣嘛！對不對？局長包括捷運局吳局長，尤其捷運局長，我覺得是很辛苦的，因為雖然施工的是 CAF 和長鴻營造公司，你們像似監督、帶領他們來做，但是我覺得這個輕軌對整個城市的意象，包括高雄市要走向大眾運輸系統都是很好的開始。局長，你擔任局長也三、四年了，你一輩子都是念交通的，但是本席跟你講，我是非常非常擔心啦！你剛剛說的啊！第一個，輕軌會和高雄市的私人運具有接觸；第二個，高雄市有超過 200 萬部的摩托車；第三個，我再次在議會中向交通局提出，高雄市因為摩托車造成的車禍事件，每年都有好幾萬件，剛才曾議員麗燕在質詢十大肇事焦點，我跟你說，等到輕軌通車時，我想他們那邊全部都沒有十大了，而是全部都在輕軌的交叉口，我很怕這樣子，局長。

**交通局陳局長勁甫：**

我們不希望他…。

**黃議員紹庭：**

當然我們不希望啊！但是摩托車和輕軌相撞與轎車相撞是不一樣的。我常講輕軌好像一台小型的火車，我們以前經常在市區，如凱旋路這條路是有平交道的，現在的輕軌不可能設置平交道，輕軌設計平交道，高雄又變世界第一名了。所以輕軌是帶著文化背景，全世界第一個輕軌在哪一個城市？局長你知道嗎？大約幾年了？

**交通局陳局長勁甫：**

輕軌最早是電車系統，將近有 100 年的時間。

**黃議員紹庭：**

150 年。

**交通局陳局長勁甫：**

歐洲的部分。

**黃議員紹庭：**

在北義，義大利的北邊，義大利的人在經過一百多年和輕軌的磨合後，他們現在才比較少有交通事故。局長，我一直很欣賞你，我覺得你的學識絕對沒有問題，但是每次我看到你…，講好聽點是溫文儒雅，我都不知道我們的輕軌的交通管理有沒有辦法做好？這張照片是聯合報刊登的，它的主題是「怕輕軌出事，義交圍人牆護車」，這是個人肉平交道！人肉平交道，你聽得懂嗎？聽得懂。排了一排的義交兄弟在那邊，擔心摩托車或汽車會撞上去。局長，你知道前陣子網路在 KUSO 高雄市，大家對高雄市最大的印象是什麼，你知道第一名是什麼嗎？你應該講得出來，和交通局有關，你知道嗎？

**交通局陳局長勁甫：**

機車多。

**黃議員紹庭：**

不是機車多，是 L 型轉彎，你有聽過嗎？

**交通局陳局長勁甫：**

本來是要兩段式左轉，結果駕駛人直接轉過去。

**黃議員紹庭：**

對，L 型轉彎，L 型轉彎是絕對違規，但是他就是在紅燈時穿越斑馬線，如果在這個情況下穿越輕軌的斑馬線，有時要付出非常慘痛的代價，因為他是一台小火車，他並不像轎車還可以完全停下來。捷運局在工程上，當然有他們的專業及監督，我對交通局在輕軌的管理上，本席非常重視，因為我希望輕軌在高雄可以長治久安，我當然是支持輕軌的，因為我本身在歐洲也住了很長一段



時間。但是你該如何讓高雄人享受輕軌？又可以避免安全問題？大眾運輸系統你比我專業，安全和效率這兩樣，如果連安全都談不上，你講什麼效率呢？安全是給百姓最基本的，更何況以高雄這種私家運具的行車方式，絕對不可能有效率的。所以我剛才第一次質詢完後，我和一位記者先生聊天談到，他說這樣聽起來，高雄市的輕軌在幾年後會不會變成市民百姓的夢魘？就好像剛才三民區的議員講的，輕軌在經過大順路時，旁邊剩兩線道，一條快車道、一條慢車道，輕軌又和快車道比鄰而肩時，當然你們要蓋圍牆，細部設計本席是不知道，但是當輕軌進入人口密集度和車量密集度高的地方時，在上下班尖峰時間，像是經過苓雅區的中正路及大順路口時，我也是很害怕，因為不曉得會在何時跑出一台摩托車。

剛才我在質詢時，聽到吳局長講了一句話，他說現在交通局和警察局有在密切聯絡。請教局長，如果輕軌發生事故時，你要請警察局哪個單位來幫忙處理？請吳局長答復。

**捷運工程局吳局長義隆：**

我們分為兩個部分，路口段的部分是交通大隊，如果是在車上、路廊段的話是捷警。

**黃議員紹庭：**

這個回答一百分，但是我覺得這個很複雜，局長你知不知道如果不小心將車子開到輕軌的專用道上要罰多少錢？

**主席（邱議員俊憲）：**

請捷運局長答復。

**捷運工程局吳局長義隆：**

800 至 1,800 元。

**黃議員紹庭：**

按照哪一條法規？

**捷運工程局吳局長義隆：**

依大捷法的規定。

**黃議員紹庭：**

大捷法第幾條？

**捷運工程局吳局長義隆：**

不好意思，我查完再向你…。

**黃議員紹庭：**

我跟你講是第五十條第三款 1,500 至 7,500 元，如果闖紅燈是多少錢？

**捷運工程局吳局長義隆：**

1,800 至 5,400 元。

**黃議員紹庭：**

根據哪一條？

**捷運工程局吳局長義隆：**

依照道路交通管理處罰條例。

**黃議員紹庭：**

陳局長，我剛才請教你捷運和輕軌差在哪裡？這又是一個差別，連所屬管轄的警察都不一樣，罰的法規也不一樣。請教陳局長，輕軌到底有沒有一個法，可以來好好的來規範他，以你交通安全的角度，現階段有還是沒有？

**主席（邱議員俊憲）：**

交通局長，請答復。

**交通局陳局長勁甫：**

高雄輕軌是台灣第一個輕軌，我們爲了要讓輕軌能夠開始試營運，所以我們在整個相關大捷法修訂的交通法規，也都有報交通部通過了。目前台灣不會只有高雄有輕軌，在其他縣市也都一直在推動輕軌的工作，所以未來整個輕軌的法規是由交通部統一大捷法的修正。

**黃議員紹庭：**

你的意思是現在台灣沒有任何一個管理輕軌的法令嗎？

**交通局陳局長勁甫：**

大捷法。

**黃議員紹庭：**

大捷法，那你說以後還會有是什麼意思？

**交通局陳局長勁甫：**

我是說輕軌的建設，像新北市目前也開始在蓋輕軌。

**黃議員紹庭：**

你的意思是修改後的大捷法，就是以後用來管理輕軌的？沒有錯。請問局長你滿意嗎？他是什麼時候修改的？

**交通局陳局長勁甫：**

因爲我們在辦理整個輕軌的過程裡，一定要有相關法規配合，我們之前有分階段，我們這邊建議完成的就送到交通部。

**黃議員紹庭：**

就安全管理這個方面，你們怎麼建議本來的大捷法？就安全方面？交通局就是負責安全，捷運局負責營建。

**交通局陳局長勁甫：**

剛才有提到安全的部分，主要在於路權的形式不同，本來大捷法規定的是一般的捷運，所以他是 A 型路權，現在因為牽涉到 B 型路權，甚至可能也會有 C 型路權，會造成以前大捷法所沒有的安全項目，所以這一部分是修正的重點。

**黃議員紹庭：**

你還記得當時你們建議中央在大捷法的安全方面，你們做了什麼樣的建議？

**交通局陳局長勁甫：**

細部我請交通科科長答復。

**黃議員紹庭：**

請科長簡單說明，大捷法爲了輕軌改了幾條？

**交通局交通工程科李科長啓清：**

主要在交通工程測試規則上有訂了一些…，針對輕軌的一些設施，像路口的行駛界線…。

**主席（邱議員俊憲）：**

黃議員紹庭進行第三次發言。

**交通局交通工程科李科長啓清：**

有三個部分，一個是設施規則上，針對路口的規範，行駛界線的規定並加黃色鋪面，另外針對輕軌的警告標誌也有增訂，針對輕路口，我們有規定一定要設置三色號誌管制。剛才議員講的管理部分，在處罰條例道規的部分也有配合相關法令的規定，主要在規範路口的部分，因為他是和一般道路共用的部分，所以將輕軌納到在原來道路的處罰條例及相關的道安規則。

**黃議員紹庭：**

局長我和你討論一下，現在你們跟中央大捷法所做的路口號誌或燈號或是加了黃線的警告區域，這個都是國外在做的沒有錯。可是我要拜託你，這些對高雄市絕對不夠，我們若要預防高雄市民日後不和輕軌相撞的話，我直接向你提出一個建議，你要制定一個自治條例，輕軌在台灣這麼陌生，我相信你們自己現在都很頭痛。我舉個最簡單的例子，現在輕軌從 C1 通到 C4，經過中山路的時候，請問現在是用專有燈號還是會停在中山路？吳局長，是直接過去嘛！我請教你，交通局在這方面需不需要做一個安全管理，就是試試看在號誌控制上到底有沒有問題，這是不是交通局要去做的努力，這部分的規定在哪裡？請局長回答。你們需要做的研究規定在哪裡？

**交通局陳局長勁甫：**

在試營運之前，我們就有一個輕軌的協調平台，有這個小組。現在因爲已經在試營運了，所以針對輕軌通行的號誌，會牽涉到跟路口相關的交通號誌，就是平面道路的交通號誌，應該要做整合，做系統性的控管。

**黃議員紹庭：**

沒有錯。

**交通局陳局長勁甫：**

這個部分因為輕軌有優先通行的通行權，所以目前包含輕軌的號誌跟平面號誌的整合是由 CAF 來做控管。

**黃議員紹庭：**

他們做控管，但是需要跟我們的市區交通做連結，所以你們交通局也要使力。

**交通局陳局長勁甫：**

有啊！我們有使力。

**黃議員紹庭：**

我請教你，你們多久做一次檢討？例如現在每一天吳局長他們有一、二十班在跑，你每天就可以測試，到底 C1 到 C4 這段和中山路的交通能不能合得來。

**交通局陳局長勁甫：**

沒有錯。

**黃議員紹庭：**

我就問你剛才的那個問題，你在哪個規範有規定多久檢討一次，多久達到什麼樣的目標，把這個調整好，讓市民經過那裡的時候可以很平穩。在哪裡有這樣的規範？

**交通局陳局長勁甫：**

沒有自治條例，這也不用用到自治條例，這是屬於我們內部應該要做的。

**黃議員紹庭：**

局長，你如果這樣講，我請教你，表示這不是那麼複雜的事情。可是本席一直憂心忡忡的是輕軌跟我們地面交通的磨合要多久？你敢跟我講一個月、兩個月嗎？局長，你不要把這個東西當兒戲。

你先請坐。我的時間也不多，我今天先拋磚引玉，我要很嚴肅的跟交通局的同仁講，輕軌對高雄絕對是好事，全世界如果看到我們高雄把輕軌的交通管理做得很好，你們就第一名了，我也會稱讚你們。因為沒有一個城市摩托車那麼多，輕軌還可以暢行無阻的，這要加上你們的努力。但是我看到我們現在所有的法令，包括我把大捷法拿出來前後讀了 20 遍，我就看不出來在安全上做了什麼規範，他只規範輕軌在跑的時候不可以做什麼，可以做什麼，規定不可以吃東西、抽菸等等。你有沒有想過最危險的是這些私人運具和輕軌的關係。

局長，我也調了一份你們交通局的東西，你們的大眾運輸系統行車安全規則，局長，你知道這個東西嗎？你點頭，因為你們 7 月 2 日才修改，也是為了輕軌。但是我告訴你，這本來是給捷運用的…。

**主席（邱議員俊憲）：**

延長 2 分鐘。

**黃議員紹庭：**

本來你們這個自治條例是給捷運用的，但是捷運和輕軌一樣嗎？局長，大不同耶！你一開始就跟我說了，捷運是 A 型路權，輕軌是 B 型路權，輕軌什麼時候會跟我們的私人運具相撞，沒有人知道。你拿一個借屍還魂的東西，改了六、七條規定，就當成輕軌的安全規則。局長，這樣太草率了。你懂我的意思嗎？你的專業遠高於這裡，我知道你們很努力在做一些路口號誌和磨合的動作，我都很清楚。可是我覺得一個制度的建立要長治久安，我在這裡要求交通局，你要送高雄市輕軌的自治條例來議會，我希望你可以提高它的層級，這才是鉅細靡遺的。包括剛才我跟吳局長講的，這是哪一個警察隊處理的，那是哪一個警察隊處理的，這裡完全沒有提到。我覺得你有很多章節需要再很清楚的規定，包括未來你們多久對路口作檢討報告，包括對高雄捷運公司給你們的，以及 CAF 給你們的。

局長，不要把輕軌的交通安全管理當兒戲，我們不是要去剪個綵，市長搭乘一圈，輕軌就開始營運了。如果要這樣施政的話，這是高雄人民的大不幸。誠如我之前說的，一年發生這麼多的車禍，我希望你能用心減少。所以針對這個自治條例，請局長講一下你的看法。

**主席（邱議員俊憲）：**

請交通局長答復。

**交通局陳局長勁甫：**

謝謝黃議員。剛才議員所關心的高雄市輕軌自治條例，我們來評估看看。〔…。〕沒有錯，好的。〔…。〕我們也會將剛才議員所提到大捷法，或是道路交通管理處罰條例相關的罰則或規範，我們會整理一份報告給議員參考。

**主席（邱議員俊憲）：**

謝謝黃議員紹庭的質詢。交通部門近 50 人次的質詢內容，再請交通部門的相關主管好好了解一下。今天上午交通部門業務質詢的議程到此結束，散會。  
（下午 1 時 2 分）