
交通部門業務質詢及答復

一、第 2 屆第 7 次定期大會第 19 次會議

(中華民國 107 年 4 月 12 日上午 10 時 1 分)

交通部門業務質詢

主席（張議員豐藤）：

（敲槌）開始開會，接下來進行交通委員會議員的質詢，每位議員發言時間 20 分鐘，第一位請顏議員曉菁發言。

顏議員曉菁：

質詢一開始我想先請教交通局，局長，你看一下，這是交通部在 2016 年 12 月所提出來，2017 年到 2020 年為期 4 年的智慧運輸系統發展建設計畫，請問你知道這個計畫嗎？

交通局陳局長勁甫：

這個計畫我大概了解，我們也有提出相關計畫去做一些申請。

顏議員曉菁：

交通局有提出預算計畫嗎？

交通局陳局長勁甫：

交通部有提出一些智慧運輸方面的經費，讓各縣市去申請。

顏議員曉菁：

局長，請你看一下，我看過這份計畫，其中有一些點想跟你討論在這個建設計畫裡面，它有針對台灣的問題提出一些評析，其中它提到一點，就是數位落差如果拉大會擴大城鄉差距。它的說法是「在都會化與數位化浪潮下，偏鄉地區多屬於經濟發展相對弱勢區域，其運具替代性相對較少，部分偏鄉地區因為公車站牌太遠或沒有路線行經，導致民衆聯外通勤、就醫及就學必須被迫使用私人運具，剝奪了沒有汽車或無法開車者的行動權利。」

第二點，它又提到除了公共運輸路線密度不足的問題之外，偏鄉地區民衆使用公共運輸尚面臨兩大問題，第一個問題就是公車可靠度不佳，什麼是「可靠度不佳」？例如公車到站時間不確定、公車脫班或漏發車；第二個是轉乘間縫隙問題，例如地區公車時刻與鐵路及長途客運班次時間無法密切配合，構成城鄉服務落差。局長，你認同這樣的分析嗎？你認為政府如果在公共運輸資源配

置上沒有妥適安排，確實會擴大城鄉差距嗎？你認同嗎？

交通局陳局長勁甫：

我認同。

顏議員曉菁：

區區有公車與六大轉運站，這是陳菊市長致力要弭平城鄉差距、落實高高平施政理念的基礎建設，交通建設是非常重要的環，這也是市長常常掛在嘴上的政績。請問局長，縣市合併到今年已經滿 8 年了，你認為這 8 年來高雄市交通資源配置上是否依舊存在城鄉差距？

交通局陳局長勁甫：

這 8 年來我們當然致力於希望能夠把本來的城鄉差距…。

顏議員曉菁：

你就告訴我有或沒有，我們在交通運輸資源配置上是不是還存在著城鄉差距的不公平？你認為有沒有？在你主管交通局業務範圍內有沒有？

交通局陳局長勁甫：

我們在思考上不會採取不公平的資源分配。

顏議員曉菁：

思考上不會，但是實質執行面上有沒有？你就告訴我有或沒有。

交通局陳局長勁甫：

縣市合併一開始，原高雄市和原高雄縣本來就有落差。

顏議員曉菁：

局長，你直接告訴我有沒有。

交通局陳局長勁甫：

我們努力做，還有很大改善空間。

顏議員曉菁：

那麼我們就來檢討一下好不好？局長，在交通局業務報告中，洋洋灑灑臚列七大計畫執行成果，第四點為公共運輸督導管理執行成果，其中第二項提到「E 化公車」執行成果。內容是交通局在捷運站、候車亭等處設置 832 座 LED 智慧型公車動態資訊系統設備，以顯示公車到站資訊，讓民衆瞭解最即時的公車預估到站時間。坦白說，很顯然的，交通局呼應了中央政府建構智慧運輸系統計畫，我認為 E 化公車站牌對於公車族也真的非常實用，畢竟傳統公車站牌資訊沒有那麼清楚、那麼詳盡。

在你的 E 化公車執行成果裡面也提到，在很多公車站牌處，我們有 App、Wi-Fi 熱點、語音即時查詢或網頁查詢，但是在你們的業務報告中也寫到，畢竟 Wi-Fi 熱點並沒有全面性設置。加上並不是所有民衆都有智慧型手機，即使有智慧型

手機，也不見得有網路吃到飽。事實上，如果在沒有 Wi-Fi 熱點的車站，民衆要查詢你們所建置的 iBus App 或是上網查詢公車動態資訊系統或是使用語音查詢，坦白說都會有一點難處。

我非常認同 E 化公車站牌的設置，但是局長既然將 E 化公車站牌列入七大計畫執行成果，我們就一一來檢視你的執行成果。我比較了台北市和高雄市智慧型站牌設點狀況，到目前爲止，高雄市公車站牌數量有 2,546 座，台北市有 3,280 座；智慧型站牌數量，高雄市 832 座，台北市 1,338 座。以普及率做比較，在高雄市所有公車站牌裡面，智慧型站牌設點率是多少？高雄市只有三成，台北市已經將近四成一，換句話說，在你的執行成果裡面，並不是所有公車站牌都有設置 E 化對不對？大概只有在三成的站牌處，民衆才能使用公車動態資訊即時查詢系統。局長，請問高雄市建置 E 化公車站牌到現在已經多久了？

交通局陳局長勁甫：

應該有 8 年了。

顏議員曉菁：

長達 8 年的時間，建置率只有三成二，你滿意嗎？

交通局陳局長勁甫：

應該還要再努力。

顏議員曉菁：

巧婦難爲無米之炊，普及率這麼低，經費應該是主要原因。根據交通局提供給我的資料，建置一座智慧型站牌的經費是 2 到 4 萬，扣除目前已經建置完成的，尚待設置的智慧型站牌總經費是多少？大概是 3,400 萬到 6,800 萬。局長，坦白說，這樣的金額高嗎？你花了 8 年時間才完成 32%，剩下的全部做完只要 3,400 萬到 6,800 萬，金額並不大，請問局長，目前你有把全市公車站牌都改爲智慧型站牌的打算嗎？

交通局陳局長勁甫：

這是長期的目標。

顏議員曉菁：

你有時程嗎？

交通局陳局長勁甫：

我們逐年擴增。

顏議員曉菁：

你在建置智慧型站牌時，腦袋中沒有一個藍圖嗎？你沒有思考過高雄市這麼多公車站牌，我要分幾年、分多少時期把它建置完成嗎？你的腦袋中沒有這樣

的概念嗎？有做這樣的規劃嗎？

交通局陳局長勁甫：

實際上，沒有辦法在每一個站點候車亭都做這種智慧型站牌。

顏議員曉菁：

你只要告訴我有沒有這樣的規劃，有沒有？

交通局陳局長勁甫：

我們有這個方向。

顏議員曉菁：

交通局提供給我的資料又提到，今年我們向交通部公路總局爭取到 E 化站牌汰舊換新，我們爭取到 72 座，請問這 72 座你打算怎麼分配？

交通局陳局長勁甫：

實際上，我們每一年都向交通部做這樣的申請。

顏議員曉菁：

你就告訴我，今年的 72 座你打算怎麼配置？我剛才才有特別提醒你，交通資源配置不公平會拉大城鄉差距，你今年已經爭取到 72 座，在全高雄市這麼多區域裡面，你打算怎麼配置這 72 座？

交通局陳局長勁甫：

詳細內容我可以請科長來回答嗎？

顏議員曉菁：

你總要有一個原則吧！你的原則是什麼？

交通局陳局長勁甫：

在需求量比較高的站點，我們當然會優先做考量。

顏議員曉菁：

需求量比較高的？

交通局陳局長勁甫：

沒有錯。

顏議員曉菁：

局長，在這幾年交通局的施政裡面，你提到會致力於城鄉平衡，你剛才又說會以需求量比較高的為主，我們就來檢討。根據交通局所提供的資料，我做了一些比較，我們先一區一區來看，以智慧型站牌設置比率做比較，這個比率是指在全高雄市公車站牌裡面，我們到底設置了多少座智慧型站牌，大家請看一下，區域懸殊真的還滿大的。以新興區來說，人口 5 萬 1,000 人，公車站牌數 44 座，智慧型站牌多於公車站牌，設點比率高達 127%；與路竹區做比較，原高雄縣路竹區人口數和新興區差不多，而且略高一點點，但是它的公車站牌數

卻少了一點，而智慧型站牌有沒有設置？沒有，設點比率是 0，局長，是 0，請問這樣的區域差距，你看出了什麼？

我們再往下看，我又比較了其他，除了區域差距之外，交通局在智慧型站牌設置比率上，我個人認為存在嚴重的城鄉差距，根據你們的數據，我們可以看出來，如果以全高雄市智慧型公車站牌設點比率來看，我們是三成二。但是我將高雄市 20 區再細分區塊，第一個區塊是原高雄市，原高雄市除了小港區，其他各區設點比率都高於現在全市平均值；在這張表上，智慧型站牌設點率高於全市平均值的，除了林園區和鳳山區是原高雄縣之外，其他都是原高雄市的區。

再來看原高雄縣是什麼狀況，設點率小於全市平均值的，除了小港區是原高雄市之外，其他各區都是原高雄縣，其中包括仁武、岡山、橋頭、大社、大寮、湖內、彌陀、阿蓮與田寮九區，設點率甚至不到 10%。

我們再從原高雄縣細分，還有一個結果，包括梓官區與永安區還有旗美九區，智慧型公車站牌數量全部掛零，換句話說，旗美九區一個智慧型站牌都沒有，坦白說，旗山區人口也不少，公車站牌數量有 77 座，但是整個旗山區依舊找不到一個智慧型公車站牌。我想請問一下，為什麼交通局的公共運輸系統只服務市中心民衆、只服務都會區民衆？偏鄉地區因為公車路線少、搭乘人數少，所以就沒有辦法享受對等服務，是這個樣子嗎？局長，我剛才已經跟你談到，你在業務報告中也說要讓民衆瞭解最即時的公車預估到站狀況，這樣的業務報告如果讓旗美地區民衆看到，他們會不會一頭霧水、不知所云？因為旗美地區根本從頭到尾都找不到一個 E 化公車站牌，他們怎麼會了解公車動態資訊系統是什麼東西？他們怎麼知道在等車的時候就有辦法瞭解公車什麼時候到站、是不是誤點，他們怎麼可能瞭解？怎麼可能知道？所以局長，我還是要回歸剛才一開始問你的那句話，縣市合併到現在已經滿 8 年了，在交通局的資源分配上，是不是還存在著城鄉差距的思維落差？有沒有？

我們就來了解一下交通局究竟是怎麼分配這一些智慧型站牌的呢？根據交通局所提供的資料，智慧型站牌設點標準有兩個，第一個，站位至少要有 4 條公車路線行經；第二個，該站站位須為超過 80 班次之重要交通場站。換句話說，按照交通局智慧型站牌設點標準，只有幾個地方可以設置，第一個是人口稠密區，例如原高雄市四大人口區－鳳山區、前鎮小港區、左楠區與三民區。第二個是通學區與通行區，例如工廠林立區、辦公大樓林立區或學校林立區。第三個是商業區，第四個是觀光區。局長，根據這樣的思維，會不會陷入價值選擇的迷思？例如在設置公共運輸系統的時候，基於現實考量與經費考量，一定要去考量服務群眾最大化，這個沒有問題，可是在做這樣的價值判斷時，無

形中會不會就犧牲了不符合這些設點標準的地區民衆享有智慧運輸的權利？是不是有可能會造成富者愈富、貧者愈貧的狀況？是不是有可能再回歸到一開始我們所談的、我一再跟你們強調的，數位發展一旦擴大造成落差，反而會拉大城鄉差距，你覺得有沒有道理？

交通局在整個執政思維上，其實要回歸到究竟這是因或是果的觀點上，關於智慧型站牌，坦白說，在全國整個智慧運輸系統建置上，它只是非常非常小的一環，我為什麼要提醒這一點？就是要從這些小細節去提醒大家，執政者在做資源分配時，有時或許要做某些程度的取捨，但是也不能讓旗美九區完全沒有一座智慧型站牌。站牌的設置其實不在於他們用不用得到，那是一種執政者的執政宣示價值，你懂我的意思嗎？關於以上問題，局長，你的看法是什麼？請你答復。

主席（張議員豐藤）：

請陳局長回答。

交通局陳局長勁甫：

議員提到很多實際上的資料，這些都確實。剛才議員所關心的是 E 化公車站牌，E 化公車站牌是如果乘客到達 E 化站點，他會知道什麼路線幾分鐘會到，這樣他還是會在那邊等，這是為什麼我們要推動 iBus 系統，民衆能夠透過不管是網站…。

顏議員曉菁：

局長，我剛才就跟你談過了，你要聽我的質詢，因為 Wi-Fi 熱點並不是每個站點都有，iBus 及 App 需要網路，〔對。〕網頁上公車動態資訊查詢也需要網路，語音查詢系統也都需要。當網路沒有那麼普及的時候，沒有網路，要怎麼利用這些 iBus、App、網頁或語音查詢？你懂我的意思嗎？

交通局陳局長勁甫：

我知道。

顏議員曉菁：

你不能夠拿一個本身就沒有辦法達到的目標來回答我的問題，這是不對的，因果錯置了。

交通局陳局長勁甫：

我要向議員說明的是 iBus 有這樣的功能，讓你在家裡，如果有網路就可以先知道公車什麼時候到。

顏議員曉菁：

應該是民衆到站牌處就可以瞭解公車有沒有誤點、有沒有準時，這是小的便民措施，我只是要從這一點去提醒你，在做資源分配的時候要有一定的思維。

不能認為反正偏鄉地區這點做不到，我還有其他服務，我剛才已經跟你說了，你所提供的這些服務並沒有全面性，當沒有全面性的時候，你們是不是要有另外一種思維，要照顧到偏鄉地區，他們在智慧運輸系統上也是需要被照顧到、被服務到的，是不是？

交通局陳局長勁甫：

沒有錯，我們承認目前沒有辦法全面設置，但是我剛才也報告過，我們會朝這個方向來努力，不過在目前現況裡面，有一些路線比較少的，我們會要求公車的服務是班班時刻表。所以目前的現況下，我們要求客運業者在過每個站時，要遵守班班時刻表的部分，即使還沒有 e 化的設施來進行什麼時候車子會來的情況之下，民衆也可以享有比較可靠準確的公車服務。當然我同意議員剛剛的質詢，未來我們會朝向整個公車 e 化服務的建置上，持續來努力。

主席（張議員豐藤）：

下一位質詢的是李柏毅議員，時間 20 分鐘。

李議員柏毅：

我想市民每天都在使用道路、大眾運輸，以及市民非常關心的輕軌系統，以及未來的捷運黃線及整個高雄市捷運路網，搭配高雄市發展觀光產業非常重要的交通部門質詢。我想除了對產業發展之外，市民朋友每天使用道路所碰到的問題，也不斷的向我們反映，我們也透過不斷的質詢或是會勘的方式，請交通局、捷運局，做到讓市民可以最便利使用的方式。當然城市的發展如果越來越繁榮熱鬧的話，這些大眾運輸或是管制的措施是免不了的，包含整個道路要怎麼樣使用，道路幾點到幾點可以右轉、或是不能右轉、不能左轉等等這些管制措施，未來必須要提早提出來討論因應。未來可能國道 10 號要接國道 1 號北上，這一段的施工期間，要怎麼樣去做交通疏導，讓整個交通的使用會比較順暢。甚至未來國道 10 號要接國道 1 號的匝道完成之後，整個國道 10 號上面車輛的分流，要怎麼讓國道 10 號上面的車輛，不管是要往國道 1 號、或是要往仁武方向的車子，不會打結。這個交通局未來可能要提早做因應，因為那時候鼎金系統交流道規劃，在有限制的狀況之下做出這樣的規劃，確實未來可能要來討論，很多用路人也會給相關的提醒。如果可以早一點開始討論的話，未來市民會感謝提早做這樣的因應，也會提早習慣，譬如國道 10 號從翠華路上或是從文自路上，有哪一個時段是可以從文自路上、或是哪一個時段是可以從翠華路上，這樣就可以避免國道 10 號交通打結，這些措施交通局是不是可以提早做相關的因應。

第二個，我們一直在關心左營地下道的問題，左營地下道因配合鐵路地下化，封閉了大概有一年多的時間，當然一年多的時間對於整個左營舊部落，包

含左營大路沿線的這些居民來講，就非常的不方便。大部分都要繞道從美術館、明誠路或是從翠華陸橋、通過果貿社區再回到左營舊部落。自從左營地下道通車了以後，未來左營地下道還是有填平的計畫，左營地下道填平之後，整個翠華陸橋的存廢及路形、路況的改變等等，交通局都可以提早邀集相關單位。雖然施工單位可能是新工處及鐵改局，但交通局可以提早邀集附近的居民，聽聽居民的意見，看他們使用習慣上或未來的想像上，有什麼可以提早做的。目前我們想得到的，當然我從上個會期到現在，一直提出呼籲市政府評估翠華陸橋存廢的問題，未來翠華路橋存廢以及配合新庄一路打通之後，整個交通分流等等的問題，交通局評估的狀況為何？也可以趕快向市民朋友報告，未來市政府大概會怎樣做？

左營地下道開通之後，我們現在碰到一個問題，因為原本從南向北的機車道，因為鐵路地下化施工的關係，這個南向北的機車道已經封閉，沒有辦法使用這個是確定了。但是這些機車也很羨慕開車的人，因為地下道已經通了，開車的人直接可以到左營南門、果貿社區、可到左營大路。可是騎機車就沒有辦法，機車還是要走原本的替代道路，所以很多機車騎士向我反映，看有沒有可能比照中山路要上中博臨時陸橋號誌管制一樣，就是先有個號誌，可以讓機車先往左營大路或是翠華路的方向走，之後再讓汽車通行確保機車行的安全。也就是爭取機車可以走左營地下道，但是單一號誌前面又遇到幾個安全島的問題，所以我們還是要以安全為優先考量，請交通局未來是不是可以來做這樣的評估？

左營地下道通車之後，未來也會遇到翠華陸橋到底要不要留著的問題，市政府交通局也和工務局、水利局等等，都在做相關的評估，這個也牽涉到捷運局目前在做輕軌美術館這一段，輕軌美術館這一段也做了一些相關協調。其實美術館路這邊做了相關協調，會牽涉到整個馬卡道以及翠華路未來路形的問題，馬卡道和翠華路未來廊道和路形問題，就牽涉到翠華陸橋的存廢，所以這環環相扣的一些評估，希望捷運局也應該要參與交通局這邊的評估。因為你縮了美術館路的路形或是人行道之後，是不是應該還給美術館北側、西側這邊的空間，是不是馬卡道這邊有一些空間可以還給美術館運動的這些居民？我想這是可以綜合做一個評估和討論的。

等一下相關請捷運局也要發聲一下，不是你們做建設要被罵，其實做建設這些痛苦的過程和未來的想像，我們都支持未來的想像，但是這些痛苦的過程，大家要一起承擔。就剛剛我提出來鼎金系統交流道、左營地下道、翠華陸橋存廢等問題，先請交通局和捷運局做個回應，謝謝。

主席（張議員豐藤）：

先請陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝李議員的關心，有關剛才所提到鼎金系統交流道，目前正在做東向匝道的工程，已經開始正式在做了，目前有些前置作業，可能會先封閉上匝道的部分，我們也希望利用這段時間，對於未來整個施工期間會造成交通影響，做一些流量的調查。可做為未來我們了解上面匝道做好了，對地面上的影響是不是有更好的引導效益，所以這部分剛才議員所關心的，我們確實也很重視，也會持續來向議員請教，還有哪些地方要預先來留意的。

李議員柏毅：

我剛剛跟局長講到的，你在做這些調查因為從西往東，在市區有三個路口可以進去，那三個路口有些可能短程的，他可能只有走兩個路口，有些可能要往仁武方向，這三個路口是不是也要做相關流量的討論，才知道車流要怎麼走。不然未來增加要下去接國道 1 號的交流道，會造成兩邊的車子在國道 10 號一邊要左轉、一邊要右轉，等於會卡在那邊，這些相關評估是不是可以提早來做，先預想未來是不是有可能在文自路或是翠華路，或者國道 10 號生活圈末端這邊做個管制。

交通局陳局長勁甫：

這個我們會來做，目前還在施工階段，所以我們有比較多的時間，來了解哪一個闡道是應該做的，又應該做哪一個方向的使用，未來對於整個交通的管理會提供很大的效益。第二個部分是有關於左營地下道，議員也特別關心機車是不是能走地下道的部分，目前因為工程的關係，還是維持機車道的封閉；議員講的這個部分，我想也應該要考慮。至於機車通行的便利性，這個部分我會請我們的同仁來做研究，看看需不需要一些交通工程的配合，或者工程期間跟未來整個永久的工程之間怎麼配合，我們來做一個研究然後評估一下。至於整個左營地下道，因為它過去工程延宕，本來它要提前通車，結果延到今年的 2 月底，還好它在 3 月 1 日也正式通行了。對於未來整個工程的管控，我們會在道安會報上，持續嚴格來要求鐵改局的一些作業，至於未來整個長期路行的部分，過去在鐵路地下化完成的時候，對於一些陸橋要拆的期程，我們也做過很多的討論。未來一方面會配合地下化後，除了在通車時整個路要做配套外還要打通新莊仔路，把整個交通做整體考量之後，再來判斷是要快一點，還是等待一段時間再來拆除陸橋，這個我們會持續來關心。

李議員柏毅：

局長，還有一個問題讓你回答完後，接著讓吳義隆局長來回答。就是整個馬卡道、翠華路和廊道之間的存廢，有沒有哪一條路可以做一個縮減，而不會影

響交通流量？讓捷運局在處理美術館路的時候，也可以還給在美術館運動的居民多一點空間，然後行車也沒有受到影響。

交通局陳局長勁甫：

在未來地下化完以後，我們會把空間做成廊道，廊道和美術館中間的馬卡道的部分，我們也經過一些討論，因為那個地方的流量需求也不是很大，所以或許可以併在整個美術館和廊道之間，做一個整體的規劃。這個目標大概就跟議員所提到的，也可以提供給美術館更多的發展空間、也可以讓整個附近的居民有更多的休閒或是運動的環境。

主席（張議員豐藤）：

請吳局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

有關馬卡道輕軌的運作部分，我們是有跟工務局和交通局做整體的討論，就是馬卡道、美術館以北的部分，未來會併入美術園區，然後它會跟鐵路廊帶做整體的規劃和設計。所以整個馬卡道部分的運量，剛才交通局陳局長也說明了，其實它運量並不是很大，所以原先輕軌是跑在廊帶上面，爲了讓整個鐵路廊帶不管是風廊、水廊整個廊帶的寬度，民衆的使用可以加大，所以我們把路廊的部分移到整個馬卡道上。所以美術館以南輕軌的廊帶部分是走馬卡道上，我們大概會用掉 10 公尺，原先 30 公尺部分我們是做了 10 公尺的使用，所以這裡面是不影響到廊帶，做爲整個永續發展的部分。

李議員柏毅：

謝謝吳局長，你說得非常清楚。也就是捷運局在做美術館路施工的時候，占用到美術館路的空間，但是我們可以用馬卡道的空間，來還給在美術館使用的行人，可能有更大的空間，我在這邊做一個說明讓市民朋友可以知道市政府的用心。我們也看到美術館路跟整個左營車站在台鐵未來地下化之後，可能它又是多一條捷運的路網。也就是從現在新莊一路的路底左營站，它未來要到高雄車站的時候，可以選擇的是搭台鐵鐵路地下化的火車，這個班次也會增加，到高雄車站之後可以去接很多的客運，包含要去屏東或去哪裡客運，所以未來的發展可能在明年內就會遇到了，因此我們需要一個公共運輸服務的系統。前一陣子交通部的賀陳旦部長下來，對於高雄車站未來的想像，我們看到高雄車站的願景館，包括未來整個高雄車站的發展等等。我們希望從高雄車站的發展來連結整個左營車站，那麼到未來整個不管是台鐵、捷運和未來的輕軌，還有我們的公共自行車服務系統、大眾運輸和公車等等所有的系統，都可以整合到我講的公共運輸服務系統裡面來，這方面交通局可以提早來研究。我們當然也希望除了這些道路的管制和通暢之外，大眾捷運系統才是我們未來長期去發

展，讓城市更方便的系統，也請交通局提早來做個因應。

針對大眾運輸裡面的公車，其他議員也都在關心公車的路網和站牌系統等等，如果有多的資源、多的運量，我想交通局一定會再去規劃出來。規劃出多的路線之後，需要更多的客運業者，不管是這幾家的客運業者或其他的客運業者，我們都希望多一些客運業者的出現。客運業者可能就需要多的駕駛長，目前我也連續接到幾個客運業者，他們有點心急的說，他們的人被挖走了。一樣是這 2,000 個駕駛長，但是這 2,000 個駕駛長原本的分配可能是 1,500、500。現在可能 500 的這家被挖了 20 個，另外一家 500 的被挖了 50 個，因為這 1,000 個駕駛長的這一家可能有多了路線，那怎麼辦？還是要趕快協助業者解決這些問題，因為當我們路線增加的時候，相對的，我們駕駛長的需求會增加。同樣一群駕駛長裡面，或者交通局應該怎麼去輔導這些客運業者，讓它們趕快有新的駕駛長來投入服務，這方面也請交通局加以重視。

接下來，剛剛一直在跟交通局討論的，包含輕軌的路線、輕軌施工期間交通的影響。很多人在反映未來的大順路怎樣、怎樣，我們每天都在使用這些道路；我們也知道大順路現在除了龍華國中、龍華國小的校地外，有富邦用七十幾億來標出，所以未來兩年、三年的期間很快地會非常的熱鬧，再加上大順路上的異想天地也都蓋起來了，可能不出一、兩年的時間也會帶來很大的招商。再加上旁邊的好市多等等，這一段是大家最擔心的地方；對於大家最擔心的這一段，捷運局有什麼方式來處理？我們一直主張路外停車場如果多的話，其實路面拿來停車是很浪費的事情，所以包含整個大順路，我們講的這一段停車格的存廢，還有這個人行空間、整個路型的改變等等，所有議會的議員，我想都非常的關心。捷運局針對大順路這一段，未來要施工的期程是什麼時候？怎麼跟附近的居民溝通？怎麼跟用路人宣導這附近的交通會碰到什麼狀況？以及目前的輕軌，我這邊有整理輕軌目前發生的一些事故，這些事故是因為用路人還不太習慣，在輕軌的路權上輕軌最大的這個概念，捷運局還是要多多的宣導。也請教相關的罰則問題，以後不只是肇事而已，你闖入了輕軌，你不但被撞到了，你可能還要被罰，所以相關的概念都要宣導讓市民知道，請捷運局吳局長回答。

主席（張議員豐藤）：

請捷運局吳局長回答。

捷運工程局吳局長義隆：

謝謝李議員對輕軌一、二階的提醒和關心。有關二階美術館和大順路，這一段的施工目前都已經進行，預計 108 年的年底前全部完工。第二點，完工之後路廊的部分，我們是採取兩個面向，第一個面向是分流，就是使用替代道路，

北邊的明誠路和南邊的同盟路，以及打通之後的十全路，其實東西向的替代是可以…。

李議員柏毅：

留一個車道而已嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

施工期間是留一個車道，但在施工完後，大順路還是維持一個快車道和一個混合車道，至於美術館路，現在路廊做為車道的寬度是 6 米，快車道是 3.5 米，機車道是 2.5 米，未來施工完成後還是維持 6 米的寬度，所以我們並沒有縮減車道的寬度。另外還有停車，這部分有汽車和機車，目前我們塗銷的汽車格位有 328 個，但周邊 200 公尺範圍內的路外停車，也就是停車場，200 公尺範圍內有 2,859 個，甚至在尖峰時間車子都要停的時候，還有剩餘 1,659 個的停車位。所以我們必須把資訊公告周知給所有周邊的民衆，因此我們也印製了各個周邊停車場的位置、情境以及整個施工作為，第一個，就是送到里辦公室給里長，同時也有留下電話，所有任何的問題都有聯絡電話，並且也發送提供給公寓大廈大樓相關的訊息，如果有任何的意見，隨時都可以反映給我們，這樣我們就可以隨時因應整個，不管是施工期間的問題也好，在施工完成之後，這些相關的運作，其實都是可以滿足他們的需求。

第二個，是有關車禍的部分，因為路口都會有車禍，在一階裡面，目前發生了 15 件。我們從國外來看，就舉瑞典歌德堡整個輕軌為例，一年一公里大概是發生 0.5 件，高雄輕軌，我們一公里是比他們多，大概是 0.6 件。因為我們也是第一次試營運，高雄市民其實也是不大清楚這些狀況，所以我們還是必須要進行因應。第一、因應，就發生交通事故的地點，我們會針對設置系統進行檢討。第二、當然是要告知所有的民衆，第一個是針對宣導，其實宣導是損人不利己，這裡面還要有加倍倍罰的部分。甚至未來，我們也請警察局交通大隊針對照相機的設置，因為其實很多都是闖紅燈的肇事，雖然整個發生率不高，因為只在各個路口，而就發生的各個路口我們也做了分析，輕軌占整個路口的發生率是 3.37%，但問題是如果被輕軌撞到了，其實對雙方都不好，所以我們還是請警察局設置了照相機。另外，就是請捷運公司也要有損害賠償的作為，讓民衆可以了解整個運作，尤其在市民更應該有相關守法的部分，我們希望藉由這些…。當然二階面臨的挑戰會更大，因為一階只有 27 個路口，但是二階有 86 個路口，更何況是整個的核心區。所以這些除了針對剛才講的改善作為之外，其實也針對了整個的交通號誌，一階我們是直接插入，時間到了就插入，二階我們就改變運作的形式，像是博愛路中華路這些主要路口，我們採取是被動的，就是利用在車站等待的時間去偵測號誌的情形，綠燈時車子就啓

動，再計算它的秒差，然後可以直接通過；也就是說，我們不去破壞交通局原先設定整體的全紅全綠，讓這些運作系統不要影響到車流。另外我們也會增加左轉右轉，這些相關的專業交通號誌其實就可以減輕交誌，路口交叉點以及衝突點的減低，這樣的話，其實對於整個交通順序的維持，應該也會有較好的方式。那也要感謝李議員相關的提醒，我們會再加強這一方面的探討。

主席（張議員豐藤）：

謝謝，接下來由我質詢，是不是請李議員上來當主席？

主席（李議員柏毅）：

接著請張豐藤議員質詢，時間 20 分鐘。

張議員豐藤：

大家好，今天先和交通局長探討一下，我在前年 12 月 19 日的市政總質詢時，向陳市長提出了三個方案，主要是因應現在的空氣污染尤其在冬天更加的嚴重。政府如果沒有辦法讓市民有一個健康乾淨的空氣可以呼吸，那麼最起碼，我提出來的第一個，就是不要讓小孩變成空氣清淨機。第二個，在 PM2.5 很高的時候，起碼我們在地面的污染不要再去惡化所有的空氣品質。第三個，就和交通局有相當大的關係，就是我期待在空污很嚴重時，應該就要用空污基金讓市民免費搭乘大眾運輸。

為什麼我會提出這個？其實是有幾個主要的原因，第一個，我們的機車數量比率應該是全國最高，很多騎機車的市民朋友在車陣裡面，他的高度剛好就是大型車輛排放廢氣的地方，他也沒有任何的防護，其實是受到了交通污染，除了一般的空氣污染外，他也受到了交通污染很嚴重的影響。如果我們可以讓他免費搭乘大眾運輸，起碼他是在大眾運輸的車殼防護之下，至少他不會直接馬上受到空氣污染嚴重的影響，包括在公車裡面，包括在捷運裡面，也包括了在輕軌裡面。第二個，我們也期待可以把很多使用汽機車的大眾市民轉移到大眾運輸，這樣一定也會減少污染。因為一個人開一部車和騎一輛車所產生的污染量，一定是大於大眾運輸製造的空氣污染量，如果能把一百人、二百人分布去搭乘大眾運輸，那平均所造成的污染一定是會降低的。第三個，我們更期待的是，我們過去在大眾運輸的使用率上其實是非常的低，我們期待可以提升這個，我們更期待高雄市可以摒棄過去美國包括台灣那種大公路主義，我們希望能有一個更好的大眾交通運輸以及更生態的交通，可以減少我們的交通事故，讓我們可以很輕鬆的、很安全的、很舒適的在這個城市移動，我想主要的原因就是這樣。

冬天的三個月過了，所以這裡也要和局長討論一下，這三個月造成的整個成果。我們真的非常感謝陳市長，從去年的 12 月一直到今年 2 月，冬季這三個

月大眾運輸免費。我們從這個大眾運輸的總運量來看，從 1,578 萬人次增加將近有 2,000 萬人次，也就是表示這個措施讓整個總運量增加了 25%。所以這個也不像很多國民黨團當天所講的「效益不彰」，其實是增加相當大，有四分之一的運量。而在這裡面，公車的運量就達到 1,300 萬人次，捷運有 423 萬人次，公路客運有 137 萬人次，輕軌 104 萬人次，增加最多的就是捷運尖峰的運量，因尖峰時期也是免費的，所以運量增加了 31%，公車和客運也增加了 20%，輕軌更提升至一個月有 34 萬人次，從去年 11 月剛開始，到現在 3 個月的實行期、增加了 78%，這是非常非常正面的，當然也是因為有免費的方案，但也讓更多人轉到大眾運輸，讓他去體驗大眾運輸、有機會去接觸大眾運輸，更期待將來整個大眾運輸的運量，可以一直持續的上升。

講到空氣污染的減少，在這 3 個月 AQI 的紅害就是紅爆的天數，去年同時期是 28 天，這 3 個月剩下 16 天，也就是減少了 42%，當然橘爆可能沒有減少那麼多，因為橘爆之後的 AQI 不合標準，但是比較高的污染在這樣的影響之下，其實大幅縮減了高污染的危害，所以我認為應該是一個相當好的方式。另外再看交通的流量，在尖峰時段主要道路熱點的車流量是有降低的，甚至交通測站，在環保局所有的污染測站裡，有很多是交通測站，交通測站是監測 CO 一氧化碳和碳氫化合物，在上午尖峰時間、減少了 24% 的污染，這也是非常正面的，另外運量增加，私人運具就會降低，所以汽、機車的流量，在這段時間都有很顯著的降低。如果把減少這樣污染的排放，換算成高雄煉油廠排放的碳氫化合物，就是減少了高雄煉油廠，現在高雄煉油廠已經關廠，但是過去高雄煉油廠一年的污染，所產生的碳氫化合物，就是我們這 3 個月所減的量，這其實是相當可觀的，另外它減的氮氧化物，也相當於我們汰舊了 690 輛的柴油大貨車，這些都是非常正面的。我很期待這個政策能夠繼續，更期待有什麼樣的策略，可以讓大眾運輸的使用量繼續增加？這裡我要先請陳局長答復，這個政策會不會繼續嗎？再來繼續討論如何讓大眾運輸增加？

主席（李議員柏毅）：

請交通局陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝張議員對於整個公共運輸和空污減少部分的關心。確實在冬季 3 個月裡，我們實施了免費公共運輸的搭乘政策，整體來講，除了可以減少大家使用私人運具，所產生的整個移動污染源，也可以讓更多人儘量避免暴露在比較不好的空氣品質環境裡，成效剛才議員也提到了，確實有呈現出我們希望達到的成效。目前環保局蔡局長也跟我討論，今年如果到了冬季空氣品質不良期間，是否還有哪些作為，可以根據今年我們實施的經驗，做更有效、更針對性的，

公共運輸方面的刺激方案，讓民衆能夠持續的來配合這樣的作法，這部分正在討論當中，我想應該會有相關的措施持續的提出來。

張議員豐藤：

我們也希望能夠持續下去。其實我們更希望討論的是，爲什麼大眾運輸的運量一直都沒有辦法提升？其實有很多很多問題，當然整個網狀的交通路網沒有真正完全形成，就是一個很大的問題，因爲要接駁就很不方便。第二個，最近很多朋友想要搭乘大眾運輸、坐捷運，他們發現其實在高雄坐大眾運輸，是一件非常痛苦的事情，爲什麼我說非常痛苦？因爲高雄天氣非常得熱，不管從你去的到某個大眾運輸捷運站的節點，到你想要去的地方，中間可能有相當的距離，它完全沒有遮蔽、完全沒有綠蔭，必須在大太陽底下去走這樣的路線，對很多人來講其實是很痛苦的。年輕人或許可以用 C-bike，快速的到達最後一哩路或從他住的地方到大眾運輸的節點，但是對於年紀稍微大的民衆，他不會騎 C-bike，就必須要用走路的，因此就遇到這樣的問題。請大家看，在我的選區、主席的選區也都在這裡，就是左營巨蛋旁邊到左營站，走這一條路、從巨蛋站出來，要到巨蛋去看表演、聽演唱會或去逛百貨公司，必須要走這樣的路線，完全沒有任何的遮蔭、沒有任何的綠蔭，真的是一個很不好的經驗。就像在議會這裡，我們希望每個議員或每個人能坐大眾運輸來，我們看看，從議會要到最近的捷運鳳山站，如果走這邊大概要走 10 分鐘 800 公尺，走這邊要走 650 公尺，中間這段路也是非常痛苦，會讓你熱到不想走，我想如果沒有辦法去克服這個問題，這是很大的一個阻礙。我記得許立明副市長曾經在質詢時回答說：現在正致力於各單位，希望把節點和實際要到的地方，做類似遮蔭和綠蔭的努力。我不知道這部分，現在交通局和市府的進度是怎麼樣？你的態度又如何？請陳局長回答。

主席（李議員柏毅）：

請陳局長回答。

交通局陳局長勁甫：

謝謝張議員的關心，對於使用者的角度來看，如果我們可以提供一個比較方便又舒適的進出方式，會增加他使用公共運輸的意願，這部分確實是如此，目前我們希望在大眾運輸的節點或車站附近，應該要去做整個景觀和人行步道上的整合，這部分確實是有。我們首先著重的是輕軌站部分，怎麼和附近的其他系統作銜接，還有整個景觀和銜接的人行步道，是否應該要做部分的調整？這是我們有在進行的。

張議員豐藤：

我希望你要整合市政府其他各局處的資源，這才是大家願意去做的關鍵。另

外也感謝觀光局最近在協助茄萣觀光協會，希望能夠整合北高雄很多的觀光資源，包括茄萣濕地的生態觀光、二仁溪的生態觀光。茄萣濕地在鳥季時，一天只有 700 人，三個月有將近 7 萬人次去到那裡，並整合二仁溪，也可以到漁市場去吃美食、採買漁貨或在地旅遊，更好的是那邊也有海域的休閒。大家可能不知道，興達港其實就像香港的白沙灣，三面環路，冬天也很暖和，現在也有很多的水上活動在那邊，對於未來的觀光，其實是相當好的。另外我記得也在情人碼頭辦過路跑和鐵人三項，還有很多的廟會活動包括媽祖文化季和萬福宮王爺季，這些活動都會有很多的人潮。經過這樣的整合，北高雄的觀光在春天、夏天、秋天、冬天都有很好的觀光效益，那天也非常感謝曾局長，將來可以在工務局養工處的賞鳥遊客中心設類 I-CENTER，我想，這個會很正面。今天下午會讓茄萣觀光協會和海洋局局長見面，我們希望整合海洋休閒資源，其實觀光資源應該要整合，但是觀光資源都會面臨一個瓶頸，我也要特別跟交通局長講，如果我現在質詢完畢，馬上去搭大眾運輸到茄萣濕地，你知道要花多少時間嗎？大約要花三至四小時才能抵達那裡，三至四個小時其實就可以搭高鐵往返台北了，你可以想像得到，我們這裡的觀光，除非開車，不然要到那裏去觀光遊覽，包括去濕地賞鳥、之後再到興達港、或到情人碼頭去吃個海產，其實是非常痛苦的一件事，對於沒有車子的人，他沒辦法去，其實這是非常不公平的。我舉一個例子，前幾天連續假期，我的助理有台北朋友來高雄玩，第一天到佛陀紀念館，交通還算方便；第二天到月世界，到月世界就卡在那裏了，第一個，在那裏叫不到計程車，很多這樣的地方是叫不到計程車的。第二個，他要去搭公車，2 點 07 分的公車沒有搭到，必須等到 4 點多才有公車，他本來預計下午要到駁二去玩，結果他搭到西子灣捷運站的時候，是晚上 8 點了，能夠去的地方都已經去完了，最後只能到 m1d 吃個東西，不應該來高雄只能逛百貨公司，高雄的觀光資源要整合，交通必須要想辦法跟觀光局結合，讓外來的觀光客，可以很方便使用交通資源到那個地方，這樣才是友善的，會有更多人願意來高雄觀光，在這裡可以停留一天、二天，也可以讓我們的民宿有錢賺，也讓我們的餐飲業有錢賺。其實要增加在地經濟，各方面都要配合，所以我要問一下陳局長，在比較偏鄉的，其實是觀光的好地方，有什麼交通配套可以跟觀光局配合呢？

主席（李議員柏毅）：

請陳局長回答。

交通局陳局長勁甫：

張議員關心偏鄉的觀光資源，怎麼樣讓遊客能夠方便地到達，目前我們已經針對比較重要的觀光景點，提供計程車共乘的服務。

張議員豐藤：

叫不到，真的叫不到計程車。

交通局陳局長勁甫：

計程車共乘應該是可以的，它是定點服務的，譬如左營站。

張議員豐藤：

如果在月世界呢？

交通局陳局長勁甫：

在月世界，可以到捷運南岡山站，那邊我們總共開闢了七條路線，包含去興達港、月世界、空軍官校等等不同的地方，也許在資訊上，我們盡可能讓更多人知道。第二個部分，我順便向議員報告一下，大概在今年 8 月，跟交通部合作的交通行動服務方案（MaaS）就會提供出來，在平台的建置，我們希望整合各種公共運具，包含捷運、輕軌、渡輪、公車之外，還會加入公共自行車、計程車，我們希望設計遊客套票時，提供多少公里的計程車里程數，或多少的費用是包含在套票裡面的，方便遊客使用。

張議員豐藤：

我也期待觀光局可以把這些交通的資訊整合，讓來到高雄的觀光客知道這些資訊，如果有整合，才會有更多的觀光客願意來，不然來到這邊很痛苦啊！…。

主席（李議員柏毅）：

謝謝張豐藤議員的質詢，休息 10 分鐘。（敲槌）

主席（張議員豐藤）：

繼續開會。（敲槌）

下一位質詢的議員是沈英章議員，時間 20 分鐘。

沈議員英章：

首先，我要來談這條綠線，這是我自己發明的，其實大家都非常訝異，為何要說這一條線呢？因為這條線是目前高雄市合併之後，車流量最大的一條，我在上個會期曾經說過，每一天上下班的摩托車有 10 萬輛，上下班的人口數大約 20 萬人，因為所有的工業區都在附近，車流量有 3 萬 8,000 輛，空污造成大高雄的環境、空氣品質非常不好，所以要經濟發展就要有交通新幹線，不是日本新幹線喔！是台灣第一條新幹線，能夠便民、利民、富民。這幾年高雄沒有像北京一樣有那麼大的霧霾，不過我們的空氣品質令人擔憂，高雄市政府從去年 12 月到今年 2 月，辦理免費搭乘大眾運輸，效果還不錯，當然，只要是免費的，市民朋友都會去試乘，不過這不是長期的，希望我們要有前瞻和宏寬的視野。大高雄都會中心的周邊有大寮、鳳山、鳥松、仁武、大社、楠梓，確實大眾運輸不足，公車沒人搭乘，因為大家早上都趕著上班，車流量非常大、

車禍也非常多，如果可以興建這條捷運綠線，讓上下班的人潮可以搭捷運，還未興建之前可以先改變，包括市府交通局也要改變，我們的機車量太多，可以改成電動的、不要加油的，現在政府應該開始研究新的科技，叫中油趕快研發電動機車，這樣就不會整條馬路都是油煙。這條捷運綠線如果有機會興建，希望捷運局先提出計畫，讓都發局開發兩邊的土地，這是我用心叫人家去規劃的，你看！從鳳捷路、埤頂，這些路線我已經都幫你規劃好了，以前我在那裏當鄉長，只要有計畫就有機會，希望捷運局先提出計畫，編列一些規劃經費，如果叫你們的同仁去規劃會比較辛苦，民間單位就會測量得非常好。這裡的人口數將近 80 萬，以前是鄉鎮人口數最多的地方，大寮、鳳山、鳥松、仁武、大社、楠梓的人口數最多。在那裡上班的有 20 萬人，1,000 家的私人企業，六大工業區，包括楠梓加工區，仁大、大社、仁武，台塑都在這裡，都在這一條路的路邊而已，有差不多 20 萬的人在這裡上班。所以造成早上交通量大，這些派出所、分局早上都派人去維持交通，不過大家趕著 8 點要去上班，衝來衝去非常危險。所以我提出這個問題，污染之外，讓我們的交通可以更加便利。我跟局長報告，有說有機會，你若是沒有提出來，中央不知道你要做什麼，其實這一條路線很好、很美，高雄市的中正路已經做完了沒有辦法開發，唯獨高雄市周邊這裡，這邊的環境、觀光、工業都在這附近。

你看最近這幾天的空氣，我這幾天去照的，霧濛濛的，看不見，看不見就發生車禍。你看白天還要開燈，已經快跟北京一樣了，空氣這麼差，當然不能歸咎於機車太多，這空氣從哪裡來的我們不知道，空氣差是車子多，當然污染就多。你看鳳山捷運站，捷運公司，已經比去年有下降了。交通局一直在推，希望民衆能夠搭乘大眾運輸，大家你一部我一部，車太多了，大家湊在以一起一部車。交通局也很努力認真，在改善這個部分，但是人民還無法接受這個，希望慢慢去勸導，讓大家共同爲了我們的空氣，爲了環境的品質可以改善，而去搭乘公共運輸。我要請問吳局長，你對這條綠線有什麼看法，因爲我上個會期有說過了，希望你能夠親自率領局裡面相關人員一級主管，去走一趟，我也可以陪你們走。土地是沒有問題，大家爲了大高雄的發展，可以繞一圈看看。希望你可以向中央建議，我希望你可以先去要規劃費，規劃費不是 200 萬，這是大筆的經費可能要 2,000 萬。吳局長你有什麼看法呢？

主席（張議員豐藤）：

請吳局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

感謝沈議員對綠線這一條的關心，這一條路線我們在整體規劃裡面有納入，南段五甲這邊是黃線的部分，剩下延伸起來這一條是楠梓五甲線，楠梓五甲線

延伸下來整個連下來，跟沈議員所建議的路線是一致的。現在就是我們原先整體路網裡面它的評估，如果經濟效益的部分，它現在是 0.86，在自償率裡面目前是無法達成。不過大眾運輸除了考慮到財務平衡以外，也要考慮到沈議員剛剛提示的這些，我們要朝這個目標來努力。所以沈議員所建議的部分，我們會努力向中央爭取相關的預算，先針對沈議員所建議的這些，我們會朝這個方向來努力。

沈議員英章：

局長，這裡的效率應該是最好的，我先請問捷運黃線何時要動工，我聽說經費還沒有下來，請吳局長回答。

主席（張議員豐藤）：

局長請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

黃線預算的部分是編在前瞻基礎建設，它分四年，前四年的預算已經編完了。現在預算編完，我們目前的計畫在中央核定，現在可行性評估過了之後，接續的周圍規劃跟基本相關的規劃會繼續推。所以現在預算已經有了，是計畫還在中央核定，只要核定過了之後，我們會加速辦理。

沈議員英章：

是這樣的，黃線要趕快做，這一條不論是五年、十年，我們有計畫就有機會，〔對。〕我們沒說就沒有機會。你也知道這上千家的中小企業，六大工業區在這裡，一大早從這裡經過的人非常多，也不一定住在鳳山的人就可以在鳳山上班，他就要到楠梓加工區、仁武大社工業區，大社這一邊找不到工作也要到林園。長春、台朔，大家現在要就業難度很高，不論二十公里、三十公里都要去。不過我們交通運輸的方便性不夠，就騎機車，騎到疲勞就車禍，車禍很多。我希望可以提早計畫，讓過去的高雄縣，這一條是最熱鬧的，這一條要做。去年議會去看了好幾個國家，包括西班牙，那個歐洲就不講了，我們是差人家太多了。說韓國就好了，我民國 71 年帶隊到韓國比賽，韓國落後我們 30 年，這一趟去說先進我們 30 年。一個水原市，水原市的人口跟高雄縣差不多，差不多一百二十萬，他們捷運也是好幾條，也很熱鬧。一個小市而已，在首爾旁邊，你們也要去看看。我們這裡沒有，我們這裡不要說做到美濃，我們這一條先做起來，中央過去都重北輕南，南部要做一條就要很努力地爭取。

局長，我希望這一條你一定要認真，一定要編錢，我沒有要你編建設經費，建設經費要一、兩千億。這一條總長 22 公里，花起來的錢，如果開發，鳳仁路的東邊，這都是農地，農地可以變更成商業區，讓商業可以更發展，不是只有工業而已。你看兩邊搭建的都是賣家具，那都是過去的事情沒有關係，我

們要計畫。當然他們會怕，你們若是要回去，不是要回去，改成商業區，150米或100米，你們評估看看，東邊那裡，西邊已經都蓋房子了。東邊這裡整個都搭建鐵皮屋，從阿婆麵那邊開始，這一家很有名，從那裡開始那裡是牛稠埔，旁邊有眷村，那裡都還沒有蓋房屋。這一條通到楠梓、通到仁大工業區，整個東邊大部分都是農地，這裡可以開發。土地取得，當然農民地主也很高興，農地有不能蓋房子，若是變成商業區，這個雙贏，土地可以增值，國家可以不用爲了徵收土地去補償那麼多。這個拿給都發局趕快去評估看看，做可行性評估，不然我們一個案子都評好久。局長你請坐，讓你看一下，你若有空去看整條路，看我所建議的有沒有道理。我拜託用150米去評估看看，跟都發局建議可以變更做商業區，看可不可以，下面可以做。這我在韓國水原市照的，這是高雄市的光之穹頂算是最漂亮的，藝術文化都納入其中。這俄羅斯，85年前就建好了，這地下300米，戰車也可以下去，這三百多公里，不要說俄羅斯，我們離人家太遠了。三百多公里，差不多高雄到台北，錢要花多少，因爲常常戰爭，人也可以躲，可以躲600個人在下面，戰車可以一直開下去，這太高級了。我們可以比照韓國就好了，這韓國水原市的，也是很熱鬧，我建議輕軌兩邊的環境要加強勸導，不是破損的圍牆就是萬國旗，很難看，搭車經過觀感很差，幾乎和東協一樣，看起來都是這些東西。我們要請地主或屋主做整理，或者請一些有藝術感的年輕人去彩繪，政府沒有經費，我們可以動用學生去彩繪，凱旋路真的不好看，視野看了會有壓力，心情不好，環境漂亮心情就很好。吳局長，你就住在那裡，你也知道，這條路線一定要加強，經過努力我們就有機會，不管我們有沒有去做，我們都要盡心，不論五年、十年，我會等你、等這一條路線。

希望捷運局要編列經費，告訴研考會這一條很重要，先編規劃費200萬，200萬做不了什麼事，先評估，高雄市有很多立委，這一條路橫跨3個區的立委，可以請他們在中央共同爲高雄發聲、替高雄爭取這筆經費，這條路我評估起來大約需要2,000億，不過我們可以收入1000億，土地變成商業區增加價值，回歸給市府，要有長遠的計畫，我會全力支持，希望局長要加油把這個計畫完成。

我對交通議題很關心，國道1號八德二路，這一條經過十幾年了，到現在都沒有下落，我上午收到資料，聽說東西向要來連接這一條道路，也召開過好幾次公聽會，每次公聽會我都去參加並提出建議，東西向從長治來到仁武這裡要怎麼跨過八德二路，負責設計規劃的人要來和我討論，我對仁武非常了解，知道可行或不可行，不要等到設計完成又引起民衆抗議和不滿，可以走的路線我很了解。

陳局長，八德二路應該要先做，等東西向開始興建可能要五年、十年，今年 3 月也有開會評估可行性，下來八德二路這條匝道已經講十幾年了，旁邊的道路都拓寬好了，你說要延伸到國道 10 號往民族路，那邊的歸那邊，希望八德二路國道 1 號的匝道我們可以先做，先爭取、先切割，不然在等 10 年也不可能，因為從長治過來經過大樹接義大二路，那一段要花很多時間，這一段從交流道下來而已，只要預留連接的部分就可以了，局長，你的看法如何？請陳局長回答。

主席（張議員豐藤）：

請局長答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝沈議員長期對八德二路交流道的關心，公路總局有提出一個第二快速道路在屏東到高雄中間，它的路線和我們要爭取的八德二路路口稍微有重疊，所以國發會去年年底有召開審查會，針對地方上的需求，包含八德二路的交流道，以及這一條東西向第二快速道路都會經過高雄市的接點，怎樣把它變成是一個整體的考量，服務地方也能讓第二條東西向快速道路的功能可以發揮，希望公路總局做一些修正。修正的過程裡面，過去這 2、3 個月要求我們高雄市政府去和公路總局共同來討論，目前公路總局已經把修正計畫送到交通部審核當中，我們會持續觀察這個進度。

沈議員英章：

我不是吃飽沒事做叫你們去開關道路，這條路確實面臨榮總商圈的問題，那裡塞車很嚴重，你另外開關道路的效果也不好，只有從這條八德二路直接下去才能解決，不然交通會打結，因為只有一條路線，我要來議會也一樣，塞車塞到仁武，另外這邊塞到三多路…。

主席（張議員豐藤）：

延長 1 分鐘。

沈議員英章：

這條路要加速處理，對高雄的交通有幫助，這裡的人口太多了，往福山里過去，福山里有 4 萬多人、八卦里有 2 萬人，附近要往左營、楠梓可以趕快分流，國公局提到，台北市到處都是交流道，為什麼我們不可以？我們要爭取，我們南部人不能被台北人看輕。一條交流道等了 12 年，以前從我當村長一直拚到現在，高公局副局長知道，開關八德二路他說 15 米太小，已經拓寬 10 米變成 25 米了，我們在等待，結果還是卡在那邊，一眨眼又經過 10 年了。我告訴交通局長要加油，拜託這一條道路要做好，我都沒有為自己，是爲了大高雄的交通，塞車的時候大家一直罵，要下班回家…。

交通局陳局長勁甫：

我會注意這件事情。

主席（張議員豐藤）：

下一位質詢的是李順進議員，時間 20 分鐘。

李議員順進：

針對交通部門，本席來自前鎮、小港，就市政的問題來請教交通部門所有的主管，本席的意見也是地方的意見、地方的心聲，向局處長報告，希望可以重視。本席就任以來都沒有什麼色彩，兩黨都是我的好朋友，兩黨也是我監督的對象，不分色彩，只有理性問政和監督。本席是無黨籍一直想要報答鄉親、照顧鄉親。這三個主題是我就任以來 4 屆民意代表所爭取的，就是要讓鄉親有一條安全回家的路。

第二個方向，前鎮、小港來自工業區，尤其是南高雄重工業區的重中之重，要怎麼讓我們鄉親有新鮮的空氣，可以活下去的空氣，要怎麼來監督市政也是我努力的方向。另外一個，勞工這麼多，全高雄 100 多萬個勞工，要如何讓我們的勞工有尊嚴？照顧勞工的權益也是本席就任以來努力的方向，所以在各個部門本席的議題都圍繞這幾個議題來督促我們團隊、監督高雄市政府，希望可以重視本席的意見。

昨天 4 月 11 日，市長在市政會議以後，他有感性的發言，他很捨不得離開高雄市，等以後陳菊市長在台北階段性的工作完成後，他在中央以繼續照顧高雄的角度讓高雄來轉型，階段性的任務結束之後，他可能會回來高雄住，可能在高雄任何一個街頭跟我們高雄市民朋友相遇，我們期盼他、也監督他。本席認為比較重要的是，他昨天也說過，對於這十二年來所推動的市政工作，他認為還沒有完成、還要在中央推動的，就是 205 兵工廠遷移的工作；第二是小港大林蒲、鳳鼻頭六里遷村的工作；第三是橋頭工業區科技園區和第二科技園區；第四是捷運的黃線等等。我想這些跟今天的交通部門都有相關的關係，所以本席在這裡要做個勉勵。我認為市長在我們這裡還沒有完成的考卷，期望市長以總統府、行政院的高度、市民鄉親的角度，來解決我們地方的工作。第一，就是解決我們沿海六里遷村的工作，不要因為遷村就向污染低頭，我們同意你遷村，不代表就准許你們來污染。我藉這個機會透過媒體向陳市長報告，不可以因為我們答應遷村，你就把一些工廠搬到小港來，這樣你將來會有遷不完的村。遷村完後，期望高雄市的產業結構來轉型，把高雄市的競爭力提升，不要讓人家說我們是一個有污染的重工業城市和行政區，把這個污名掛在我們身上，我們沒辦法接受。

第二、地方期望國際機場遷走，本席也藉很多機會在這裡督促，可能很困難。

陳菊市長在上次本席總質詢時說過，他期望有機會把這個議題拿到國家發展委員會議中來討論。本席也建議兩個地方，就是把機場遷到大林蒲沿海區，遷村後那裡有三、四百公頃的土地，這是一個方向。另外是岡山的機場，軍用機場和空軍官校加起來也有四、五百公頃，為什麼說遷到這裡？因為現在的機場在 2035 年時要整體規劃需花到將近 200 億。本席這二十年在監督市政的過程裡，我發現很多行政機關都編預算說要解決什麼問題，結果都只是解決它們的廳舍、它們的辦公室而已，都沒有去做有利、友善的規劃。花這麼多錢，在我們高雄機場的運量方面，一年只有 7.1 萬噸而已。同樣的國際機場：桃園國際機場一年有兩百多萬噸的貨運量，為什麼相差那麼多？原因是我們的跑道不夠長，我們的跑道只有一條而已。現在機場的跑道晚上在整建，所以 11 點半提早宵禁、提早工作。11 點半正是我們鄉親要休息的時候，結果機場那邊施工的響聲一直到凌晨三、四點，他們就停下來等水泥乾，乾了後，飛機五、六點又要下來吵我們，已吵了我們五十年。所以本席第一個期望就是把機場遷走。遷走後有很多好處，跟我們部門相關的，今天我提出來討論。

來看 2035 年的整體規劃，只是在改善它們的硬體和辦公廳舍而已。這次市長選舉，我們執政黨有四個市長候選人都對我們高雄機場提出建議和意見：他們認為需要智慧型的機場、新南向的機場，我認為不是只有這樣而已。新南向政策，希望我們成為物流中心、希望成為採購或百貨物流中心，甚至是一個觀光商場，就像國外機場一樣。新南向的國家，我們的居民才會來，否則，就算你把辦公廳舍裝潢漂亮又讓搭飛機很舒適，結果貨運還是不來，一年才 7 萬噸。一樣的國際機場，我們的水準差人家很多，這是本席整理出來的，他們只是改善硬體而已。包括工業區，我督促它們要把工業區的路做好、設備要換新、污染要監督，結果編了一億多，只是改善他們的辦公室和廳舍，其他的都看不到它們的重點。還要我們環保局編預算來處理才有辦法監督到它們的污染。錯誤的政策比貪污更可怕，既然要花 200 億，這 200 億也是來自我們的稅收，本席認為這個部分要特別注意。跑道不夠長、腹地又不夠，為什麼你們花 200 億只是為了改善廳舍，為什麼不把機場乾脆遷到岡山或小港？在岡山，整個大台南地區都可以進去，連嘉義都可以來。如果你不來岡山，觀光局長，你應該很清楚，本席私底下跟你聊天，你都很有概念。如果你把機場設到岡山，那麼大台南、大嘉義都會進來；人家清泉崗的機場，現在跑道比我們長、設備比我們新，將來它們的國際機場升格後，我想台南和嘉義都要往那邊走，連貨運都會往那邊走。如果我們還不未雨綢繆，還是停留在把市政做好就好，而不去管大原則、大方向，那麼將來南高雄也只是一個重工業污染惡名的行政區域而已，這樣會拖累我們整個市政團隊。

2035 年它們規劃，局長注意看，旅客的運量花了 200 億它們說一年可以有 1,000 萬人，如果一年可以有 1,000 萬人，一天就是 2 萬 7,000 人的運量，扣除宵禁的時間，如果一班是 250 人，一天要有 110 班，每小時要 6.85 班，不到 10 分鐘就有 1 班，像計程車一樣。但是只有一條跑道，飛機 10 分鐘在空域裡面，上去之後還在盤旋時，另外一架飛機又準備要下來。如果運量沒有那麼大，我們的競爭力沒有那麼多，大台南、大嘉義的人不到高雄市來，大家都往台中清泉崗升格後的方向走，那麼一班如果剩下 150 人，每天要 180 班次等於是 5 分鐘就要有 1 班，像這樣不到 10 分鐘就要一個班次，我們的地方可以承受嗎？承受不起的，我們已經被他吵了五十年。所以遷建機場才是正確的方向，爲什麼我會這麼說呢？跟下一個議題也有關係，到這裡我先請觀光局長回復一下，本席的建議雖然很困難，但市長曾說，他若有機會到中央，會向國家發展委員會提出這個提議，有沒有這樣的空間，請局長答復。

觀光局曾局長姿雯：

李議員屢次在議會都有提到這個議題，我很佩服議員的遠見。南部以高雄做爲出入的門戶，這對高雄而言是一件很重要的事，所以市長在幾次的答詢也有提到，對於整個機場的遷建，其實是一個長期的工作，目前交通部的整建計畫其實是在解決目前機場功能不足的問題。這部分剛剛議員提到很多思考和觀點，我覺得這部分值得重視，目前機場的整建已經在做了，我們也希望在整建之後，真的能夠如交通部規劃的，整個機場不論是航班增加，或是功能增加的部分，能夠發揮更大的功效，讓它成爲南台灣很重要的出入門戶。但是未來的遷建，真的要找到適當地點，剛剛議員有提到岡山或是大林埔遷村之後的腹地是否適合？這部分我記得之前曾經評估過，未來如果有機會，它是一個比較長期的工作，我們也希望能夠整體考量。

李議員順進：

謝謝局長。因爲今天時間不夠，大方向局長很進入狀況，平常碰面聊天，我都認爲曾局長有進入這個方向，當然，我們要努力，地方的一代、二代、三代都要來反映這些問題，我們當一天和尚就要敲一天鐘，要爲地方講話，爲什麼我會這麼講？跟下一個議題也有關係，也謝謝觀光局長。

106 年十大易肇事路口，小港、前鎮蟬連三處，代表的意義和改善之道在哪裡？跟我們的機場遷建也有關係。十大危險路口、十大肇事路口，小港、前鎮地區就有三處，都在機場旁邊，因爲小港臨海工業區有 8 萬人口，包括林園工業區將近十幾萬的上班人口，因爲國道 7 號遙遙無期，唯一進出的道路只有小港二條道路，一條叫做高鳳路、一條叫做中山路，這二條道路上下班時間幾乎塞滿，怎麼來解決？除了塞滿之外，又容易造成事故，這部分本席和本會的同

仁在相關會議都有向局長建言，局長和團隊也很用心關注這些問題，但是大方向沒有解決，還是免不了有這些狀況，一個人的傷亡代表一個家庭的傷亡，局長，這個很重要，為何在機場周邊的三個路口，會蟬聯十大易肇事路口的前幾名呢？如果機場有幸遷移，如果有這樣的規劃，交通局長和交通局的團隊請看這張圖，這是我們的沿海路，這是中山路迎賓大道，小港地區唯一一條進入市區的道路只有這一條，如果將來機場遷建，紅色部分是本席希望另外開闢的示意圖，如果把機場遷移，做一個住商綜合的規劃，通往市區、通往桂林和鳳山、通往高速公路，除了彌補國 7 不足之外，目前進入市區只有中山路、還有高鳳路，如果機場遷建之後，南北向多了二條，大小港地區、大林園地區要進入市區，總共就有四條道路，因為機場裡面有二條到三條，這是南北向，東西向就是駁二特區、亞灣區、夢時代商圈，漁港邊所有的人潮要回五甲、鳳山、大寮的重要替代道路，不要老是塞在高速公路上，如果將機場遷移，對於危險路口的紓解，以及對於交通的紓解有很大的幫助。

沿海六里優惠遷村啓動之後，如果這個土地能夠供機場遷建，就沒有剛剛我的顧慮，是不是把我們遷村之後，要把所有重工業、石化工廠全部都要移到小港、林園？這對地方是一個極大的傷害。我曾經跟市民朋友講，要買房子往前鎮、鳳山買，小港真的不是人居的地方，不只是沿海地區，真的小港不是人居的地方，要出來也出不來、要回去也回不去，如果六里優惠遷村啓動之後，把機場遷移，調整我們的產業結構，不要讓污染繼續留在地方，給小港、前鎮的鄉親一口新鮮的空氣，一條安全回家的路，這是我們的期盼。

交通局長，106 年十大易肇事路口，在小港、前鎮又蟬連三處，剛剛本席把這個現象歸咎於小港機場，是否有改善的空間？除了機場的遷建，發表一下交通局規劃的意見。易肇事路口要怎麼解決，怎麼改善？請局長答復，謝謝。

主席（張議員豐藤）：

局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝李議員對中山四路易肇事路口的關心，目前 106 年確實中山四路有三處易肇事路口排名在前十大裡面，這個地區誠如剛剛議員提到的有幾個重要的車流吸引點，包含機場、港區要上高速公路，另外有沿海路林園工業區，進入到市區來上高速公路，這些重車所造成的交通流量，確實會造成中山四路非常壅塞，我們針對易肇事路口逐年做交通工程的改善，目前能夠改善的地方差不多都改善完了，需要用路人大家互相配合。不過我們最近在道安會報有看到，會不會過去在中山四路上有做景觀道路的設置，包含號誌和燈箱的共桿，那部分會影響用路人的視覺，因為燈箱比較低，針對這個問題，我們會針對中山四路

做整體檢視，是不是因為駕駛人在用路上面，對於號誌及相關的標誌、標線，有哪些地方是視覺上面還需要再改進的，我們會往這些地方改善。不過剛才議員提到的機場遷建，當然機場遷建之後的土地，怎麼去闢建新的道路增加進出的新動線，當然會有一點改善，不過有前提的假設，機場要遷建之後才會有用地。我滿佩服議員的用心和遠見，對於未來小港地區如果有這樣的情況發生，可以事先做規劃的想法。

主席（張議員豐藤）：

今天早上交通委員會的質詢到這裡結束，下午 2 點半繼續開會，散會。（敲槌）

主席（吳議員益政）：

繼續開會（敲槌）。向大會報告：下午的議程，繼續進行交通部門業務質詢，現在請登記第一位發言的郭議員建盟發言，時間 15 分鐘。

郭議員建盟：

建盟今天針對行政單位常常爲了圖自己的行政便利會有侵害身障人權的事情發生，且實際有很多例子。我今天就以最簡單的路邊停車 4 小時免費優惠行政作業來突顯這個問題。

今天主題是糟蹋人：從公有的停車繳費身障優惠，看行政霸凌身障者權益的老問題。我先講兩個自己的親身經歷：第一個經歷，發生在我們三民區陽明路口的公有停車場，在這個停車場，我看到一個身障的小姐在大熱天時她拄著拐杖到繳費機前面，看著繳費機的聯絡電話跟對方的窗口通話，她通話的內容是說：我身障停車 4 小時免費應該怎麼按？對方說：「你先全繳，一周以內你帶著發票到我們青年路公司來辦退費」。小姐跟他講：「我不方便去那邊」。對方說：「你要這個優惠就要跑一趟」。小姐說：「我身體不方便，我也沒時間去，有沒有近一點的地方可辦理」？對方說：「小姐，青年路很近啦！你來就是了」。小姐就搖搖頭，掛斷電話繳費。然後跟我說：不好意思。因為我在排隊，她就無奈的離開了。第二個親身經歷，在農曆過年的時候我去屏東的海生館，在海生館我看到一個身障的阿伯，他跟他的家人討論，阿伯說：我忘了帶身障證明。因為他有一顆眼睛裝了義眼，這很難辨識出來，所以他認爲他會被刁難。我就說：講講看，能過就過，不過就再買票。我也跟著去看，因為我也覺得義眼很難辨識。阿伯就跟小姐講：我裝義眼，忘了帶身障證明。小姐反應很快，立即從旁邊拿了一張表格說：先生，請你的親人在這個表格填你的姓名、聯絡電話還有身分證字號。很快他就自己填一填，然後問她，這樣就可以了嗎？小姐說：謝謝光臨，請進。我在現場看到，他們全家人反應都很驚訝！因爲一張票價 450 元，就這樣全家很盡興的進去玩，還很開心、滿懷感激看那個小姐。

我們來看法怎麼規定的？高雄市公有路邊停車、路外停車場身心障礙者優惠上面明白規定，你只要加註身心障礙者停車識別證掛在那裡，就可以享受前 4 小時免費，第 5 小時起全額收費。法令規定得很清楚，但是現場沒人，他要求他去辦退費，不能說他錯，但是真的很不方便。

另外一個，身心障礙者權益保護法第 59 條，身障者進入收費的公營或者民營風景區，憑著身障證明應予免費，民營者應予半價。注意看，要憑著身障證明，所以他沒帶，萬一那個小姐不給他優惠，她也沒錯，因為法規定要憑著身障證明。但顯然海生館的態度是什麼？我寧可先給你方便，我也不要侵害你的權利，他只要登入現有的資料，連絡得上，只要能稽核，他就寧可相信他。所以他的認定是從寬，尊重身障者。所以兩個處理方式，一個在高雄。一個在屏東。顯然大家心裡那種冷暖感受立即很明顯就可以知道，在高雄那種感覺很不好；在屏東那個玩的興致完全不會被打消，還會感謝人家，所以兩個行政處置有這樣子的差異。

其實相關的法令規定是很完整，從早期 46 年代，我們台灣就有這個車、船優惠乘坐辦法，在民國 46 年就訂了，一直到近年的身心障礙權益保障法，從 69 年訂到 104 年修正了 18 次是更為完整。對相關的保障是很明文規定的，但實際上我們在第一線作業，以高雄市的作業方式，明明規定 4 小時免費優惠，但是在作業的時候，你去看 54 個路外停車場的收費機啊！你完全找不到任何身障優惠的選項，你怎麼按也按不出來，根本不理你，規定是我所規定的，機器就是沒有。再來，連我們高雄市政府有交通局寫這麼大的牌子，這種公告裡面，有沒有寫身障優惠的規定？沒有。規定是放在我口袋裡，你就當做不知道，連我們自己的公告都沒有寫。

再來，聲稱以人工收費方式處理，打電話去問市政府交通局，交通局說：依我們的合約，現場都要有人可以做優惠處理。實際上現場是沒有人。再來，要享受優惠你要備齊證件、發票到委外的公司去辦理退費。拜託，他們是身障人士，你要身障人士拖著他們不方便的身軀，多跑幾趟去享受這個優惠，擺明了是在糟蹋人。現場你去按那個機器，它會告訴你，現場有人待會就到。我的助理真的去按了，還說現場有人待會就到，結果我們整整等了一個小時。再聯絡一次，它還是說現場馬上就到了，就是沒來。我乾脆請我的助理花了 3 天的時間，54 場我們跑了 26 場，有沒有人？只有 6 處有人，大部分都沒人，可能要打電話他才會從哪裡冒出來？我們不知道，起碼我們在那裡觀察是沒有駐點的。你們自己想想看，依現在這麼微利的時代，他們減少人員僱用是可以想像的。所以去把合約調出來，什麼樣的合約規定會造成這樣子的結果？從第 12 條合約我們看到裡面規定，供應商應該提供 24 小時全天候停車，而且要有營

運管理的服務，你要 24 小時管理服務。你如果是用無人式的自動化收費系統，你必須要 24 小時有服務電話或直播對講，你必須要有這些功能。另外，這裡有提到了，廠商須及時處理停車費相關疑義，例如：身障者車輛相關停車優惠，全天候可於 1 小時至現場，規定契約寫的很明，有注意喔！你看連身心障礙者的停車相關優惠，你都必須要能處理；可是這樣子的契約條文弄到最後是什麼？弄到最後是：我只要叫他到市區的公司裡來繳費、辦理退費，我就符合這樣的契約規定了。好沒人性喔！所以相關的契約也有必要調整以外，我也有一些避免我們高雄市繼續霸凌身障者權益，不要再糟踏人的一些建議。

事實上我們藉由防弊來阻礙身障權益的事件，我的辦公室就接到好幾個服務案件。譬如說身障者的卡片萬一放在車上，他自己推輪椅去繳費，那時候就會發生認證不認人。另外，還有一種狀況是會認人不認證，有時候是媽媽帶著身障小孩，把他放在車子裡吹冷氣，自己去繳費，你沒有看到身障小孩，這時候又認人不認證，他認為繳費的媽媽好手好腳的不是身障者。會不會有這樣的問題？這是我辦公室接到的狀況。所以我認為這些基本上以防弊的角度去思維阻礙人家主張身障權益，講防弊是好聽，但我認為是小人之心。政府其實沒有必要這樣，應該要先相信人家再說，你只要去訂定相關的冒用規定來懲戒就可以了，不要先預設人家會騙人。

所以我提出兩個建議，第一個建議是用一卡通和從寬認定的方式破解行政權霸凌身障者人權的問題。第一個，速與一卡通公司合作，用我們社會局現在就有的博愛卡，這個博愛卡代表我們的一卡通可以註記身份，讓領有黃卡停車證的人也可以去辦一卡通，擘一下就不用辦理退費。這是相當便捷的方式，而且這樣的要求，我覺得我們沒有理由做不到。因為去年 11 月，台北市政府跟我們一模一樣以卡片認證的方式，現在人家就用悠遊卡在做便民的措施。沒有理由台北市做得到，高雄市做不到。他們會不會有冒用的問題？他們也會有冒用的問題，但是我相信他們寧可用相信的方式來處置，這是人家文明的地方，我也認為我們一定做得到，這沒有理由做不到。所以第一點，我要求交通局立即用一卡通作業的方式給身障者該有的方便。

另外，不只交通局，也要拜託觀光局，我希望未來我們的相關單位只要不是現金給付的補助措施，在沒有帶身障證明的身份辨識裁量的時候，當我說我是身障者，在你們沒有辦法舉證他不是的時候，就應該先認定他是。因為其實並沒有差很多，這是一種尊重。我為什麼要跟去看阿伯的狀況，因為他是義眼，萬一他說你看起來不像，你難道要阿伯把眼睛拿下來嗎？所以這是對於身障人士的一種尊重。高雄有動物園和岡山之眼，我昨天試著以民衆的方式去詢問：「如果我沒有帶身障證明怎麼辦？」動物園工作人員回答：「不行，一定要帶。」

我說：「如果我沒有帶呢？」動物園工作人員依舊回答一定要帶。我問：「多少錢？」動物園工作人員回答：「40 元。」可是我再打電話去岡山之眼跟工作人員問：「如果我沒有帶身障證明怎麼辦？」岡山之眼工作人員回答：「可以看得出來。」我問：「可是我戴義眼看不出來。」岡山之眼工作人員回答：「看不出來嗎？不然你先來再說。」他就暗示會讓我過。所以基本上這個裁量權，我認為當事人有一定的權力。我希望局長除了明確用規定、規範的方式，我們也可以想想屏東海生館是用什麼樣的作業模式，人家可以，高雄市也可以。所以有兩個問題，一個要就教於交通局長，一個要請觀光局長回復。請召集人先請交通局長回復。

主席（吳議員益政）：

陳局長請回答。

交通局陳局長勁甫：

謝謝主席，謝謝郭議員對於身障市民朋友在停車繳費上遭逢不方便的關心。剛才議員所提到的，如果是我們自己自營的路外停車場，應該目前沒有這個情況。我們有一些路外停車場是委託給民間營運，如果在服務執行的過程裡有任何的疏失，或是服務需要再改進的部分，我們一定會積極的要求他們改進。

剛才議員也特別提到如果一卡通，或是其他電子票證，或是電子支付的方式可以解決這個方案，我非常感謝議員提供給我們這個方向，我們會跟一卡通討論，並研究台北市操作的方式。如何讓這些民營委外的停車場，能夠在身障朋友具有優惠的身份，在他入場以及出場的時候，繳費時就能辨識這樣的身份，讓他很方便的完成服務繳費的動作，這點我們想辦法來處理。這裡面當然有一些細節，譬如說要有這樣的資料，需要身障朋友同意把他們的車籍資料或是證件的資料能夠授權給我們使用，放在民營的委外廠商的系統裡面。這個部分可能有一些需要大家互相配合的地方，這個部分我們會持續來處理，謝謝議員的指正。[……]

我們先了解一下整個狀況，還有我們會盤點一下有沒有哪些事項是需要社會局以及身障朋友授權的，就是有關於資訊的隱私和個資資料需要開放的部分。我們利用兩個月到三個月的時間把這些資料盤整起來，擬定一個方案再跟議員討論。

主席（吳議員益政）：

請曾局長回答。

觀光局曾局長姿雯：

謝謝主席，謝謝郭議員。我想這是一個非常基本的部分，就是我們對於身心障礙者的關懷。當然現在進入的時候，依照規定是要驗證件，但是現場的執行，

我也問了動物園和相關的景點，其實是有彈性的，就是現場如果立即能夠辨識的部分，我們當然都會給他方便。議員這個建議我們也會把它制度化，如果能夠留下身份證明，當然這個部分我們會朝一個比較制度化的方式去改善。

主席（吳議員益政）：

謝謝郭議員。接下來請陳議員明澤質詢，時間 15 分鐘。

陳議員明澤：

謝謝主席。今天針對交通部門探討，我們一卡通的業務是屬於捷運局還是哪個單位？

主席（吳議員益政）：

局長請說明。

交通局陳局長勁甫：

一卡通因為屬於金管會所管的，不是我們任何局處所轄管，我們市政府是一卡通的股東。

陳議員明澤：

現在 Line Pay 要跟一卡通結合，我們市府有轉投資，市府也應該要了解一些相關未來的計畫。像台北的悠遊卡發行得比較早，他們的使用率好像是五、六百萬張，我們的一卡通大概是一百萬左右。針對結合 Line Pay 之後的發展，因為你是轉投資單位，你的看法如何？

交通局陳局長勁甫：

目前據我了解，一卡通公司因為有一個策略投資的伙伴就是 Line，Line 裡面有一個 Line Pay，一卡通和 Line Pay 形成一個策略的聯盟，最後是投資進來。最主要是希望，目前因為實體的票卡在發行上或是使用上已經到達一個瓶頸了，特別是在國內，不是只有悠遊卡和一卡通，這是屬於我們傳統所講的電子票證的部分。還有一些是小額消費的，像超商以及遠東自己發行的票卡等等，目前同樣都可以用在這種小額消費，特別是在交通面向的部分，所以實體票卡已經到達某一個飽和的狀態。現在大家在衝的部分是希望能跳脫實體的部分，利用電子支付的方式來擴充整個業務的範疇。

陳議員明澤：

現在是針對未來的趨勢，但是個資法的安全性，你們都要去考量，這個未來很有挑戰性，像臉書洩漏個資，這個也都要考量。要怎麼樣做好把關，我想以你們的專業來做一個領導。

交通局陳局長勁甫：

向陳議員報告，一卡通和 LINE Pay 合作的部分，所有的個資一定要受金管會的監督和稽核，這個部分應該會做很好的保護。

陳議員明澤：

我要請問現在岡山、路竹延伸段這一部分的進度，捷運局是不是可以在這裡詳盡報告未來這邊的規劃，北岡山什麼時候可以完工？

主席（吳議員益政）：

請吳局長答復。

捷運局吳局長義隆：

岡山、路竹延伸線有分第一階段和第二階段，第一階段工程現在在發包，已經上網公告，整個工程第一階段預計 109 年底完成；第二階段，目前綜合規畫和環境影響評估的部分，都是中央在審核，預計今年底看能不能完成，明年如果可以接著發包的話，預計全線在 112 年底完工。

陳議員明澤：

全線是到哪裡？

捷運工程局吳局長義隆：

到最後一站 RK8 的部分。

陳議員明澤：

就是大湖站。〔是。〕你說 112 年可以完工？〔對。〕還有 4 年，〔是。〕你有信心到大湖站嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

目前以岡山、路竹延伸線一階和二階，全部都是前瞻基礎建設計畫編列的預算，所以我們的計畫是用這樣去報，我們是朝這個目標執行，預算都編列了，我們就要按照這個進度進行。

陳議員明澤：

到大湖站也都納入前瞻計畫嗎？〔是。〕我有個看法，想與你做個溝通，到大湖站這邊是不是有延伸到台南的想法？

捷運工程局吳局長義隆：

這部分我們和台南連結，目前有兩個方向，一個是大湖站延伸奇美站，台南捷運有一條紅線接奇美站；另外一條我們希望延伸接到沙崙站，因為沙崙站可接高鐵站，另外有綠能科學園區，同時科學園區本身可以銜接到綠能科學園區的沙崙站，現在延伸過來目前我們和台南市政府有共識，就是奇美站這一段給台南市政府銜接，沙崙站這一段，因為我們的產業和他們的產業連結更重要，所以這一條是高雄市政府來做。

陳議員明澤：

你初步的想法是從大湖站延伸到奇美站，不是大湖站到高鐵，這一條路線有考量過嗎？。

捷運工程局吳局長義隆：

不是，大湖站沒辦法到高鐵站，我們在前面一站就要出來了。

陳議員明澤：

你的意思是大湖站到台南奇美博物館嗎？〔是。〕那就是經過嘉南大學〔是。〕這樣的構思，有沒有和中央及台南市政府討論過？

捷運工程局吳局長義隆：

我們和台南市政府都有討論過。

陳議員明澤：

台南市政府是認同我們負責到奇美博物館，他們可以負責到沙崙高鐵站嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

他們現在有一條捷運紅線會通到奇美，從奇美接我們 RK8 的時候，是由他們來接。

陳議員明澤：

我再請問你，從大湖站到奇美站，需要再經過多少站？

捷運工程局吳局長義隆：

這部分是由台南市政府來接。

陳議員明澤：

這部分要接到大湖站，是由台南市政府接嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

是他們接，我們接的部分是紅線延伸之後，我們去接沙崙站。

陳議員明澤：

紅線接沙崙，如果從大湖站到奇美站，我初估應該有 4、5 公里路程。

捷運工程局吳局長義隆：

差不多。

陳議員明澤：

你說 4、5 公里，要從台南來爭取這一條線嗎？〔是。〕你們兩個溝通了嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

都說好了，已經討論過了。

陳議員明澤：

如果從奇美到大湖站，相關初估的經費是多少？

捷運工程局吳局長義隆：

奇美到大湖這部分，是台南市政府紅線拉到奇美，同時會經過二仁溪接過來我們大湖站。所以這部分經費的估算，要從台南市政府那邊整體規劃來算。

陳議員明澤：

請你詢問他們，大致上他們的初估計畫，總是要讓我們知道，因為我們從大湖到太爺站還有一些路程，要經過二仁溪、嘉南大學再到奇美博物館。所以他們整體計劃也要讓我們了解。

捷運工程局吳局長義隆：

他們還在研議，目前方案都還沒有確定，所以等他們方案確定之後，我們會和他們保持聯繫。

陳議員明澤：

相關的一些看法及構想，我們也提供一下。因為我本來想建議你，大湖站是不是可以考慮兩鐵共構的問題，就是火車站和捷運站可以結合在一起，因為我覺得那一條線到大湖太接近了，希望找個比較好的空間可以兩鐵共構，這樣乘客也比較方便，原則上距離很接近，我覺得應該是在 500 公尺以內，是不是請你們做個考量，好嗎？請你把相關的經費及未來銜接的計畫給我，你說民國 112 年能夠完成到湖內大湖站，經過岡山、路竹，希望這個時程不要拖，因為坐捷運是滿舒服的，交通便暢是人民的期待，地方也希望能夠早日實現，好不好？

針對茄苳沿海路工程的進度，就是黃金海岸還有幸福海岸，這裡沿線有 6 公里，我知道工務局也很辛苦的在推動，我之前建議到茄苳興達港及永安，這邊是一個很好的觀光景點，因為這裡可以做跨海大橋，如果做跨海大橋對於整體觀光的吸引度會非常的好。不知相關單位，觀光局、工務局、交通局的看法如何？請教觀光局長，對於我這樣景點的看法，未來的規劃是不是能夠列入北高雄一個很好的景點，可以在相關的部門爭取，還有你們對地方未來的發展，大家要共同來重視。請觀光局說明你的看法，如果幸福海岸 6 公里沿線做好，未來和跨海大橋結合到台南的黃金海岸，形成 10 多公里再銜接到永安，台電在永安第二期也準備動工，台電也應該要回饋給鄉親，這部分以你的觀光見解，請說明一下。

主席（吳議員益政）：

請曾局長答復。

觀光局曾局長姿雯：

茄苳其實我跟里長討論的時候，當時他們也對那個地方，包括剛剛議員所提到的海岸風景，他們有很多想像。未來海岸線整理完畢以後，這個地方絕對是在地的亮點，在今年我們的推動包括茄苳、永安、梓官這個地方，我們會有一個海岸線觀光的推動，我們會去串聯一些相關的和目前現有的景點跟觀光資源，尤其是像茄苳的舢舨協會，他們這個地方靠自己的力量也整理得不錯，尤其現在是比較注重這種體驗式的旅遊。

剛才議員講到這個建議，就是說跨海大橋是不是要把它串聯起來？這個部分如果未來有這個計畫而且真的是蓋好了，這個地方當然會是一個新的亮點，不過因為現在這個工程的部分並不是在觀光局，所以未來如果有機會能夠有一個像這樣的建設的話，那麼觀光局當然是會去做一個亮點的行銷。

陳議員明澤：

謝謝，我們支持這樣的一個景點。我請問交通部門，像我們這樣的方向交通部門要怎麼去協助？當然是離不開經費，但經費我覺得台電應該要回饋我們的里民和區域，如果可以做一個比較大的建設，我覺得這是非常好的事情。要不然在茄荳崎漏也有一個台電的住址，結果是一個海岸線。我是希望交通部門能夠著手協助這樣的看法，請局長說明一下。

主席（吳議員益政）：

請陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

陳議員大概幾次在議會裡面有提到這個跨海大橋的部分。這個部分，我們跟工務局也做過一些研究。就交通流量的部分，目前濱海公路上是還滿順暢的，所以未來如果有觀光的需求要做跨海大橋，當然那是由觀光的角度來看就變成一個新的景點；在交通的部分，它目前的交通流量是沒有什麼急迫說要去蓋那個橋，所以這兩個可能要先把它定位清楚。如果說未來需要增加一個觀光的資源來吸引很多的遊客在沿海地區，當然那個評估的方向也就會不太一樣，但就交通本身流量的部分，目前高速公路是還可以。

陳議員明澤：

主席，能不能再 2 分鐘？謝謝。

主席（吳議員益政）：

延長 2 分鐘。

陳議員明澤：

你剛才說的是交通流量，我們海岸線是台灣很美的地方，把海岸線做好可以吸引許多遊客，不要把交通流量考量進去。照這樣講，市長推動那裡 6 公里再考量交通流量，那就錯了。交通流量確實很大，海岸線台 17 這條路上下班時間塞車很嚴重，所以說也有需要開闢這一條，因為台電這邊上下班的人非常多，往台電還有從永安過去到彌陀、梓官，再到市區，車流量非常的大，還有我們的兩邊，大家都知道，路竹、茄荳，包括永安、湖內的生活圈進入台南有很多，如果能夠銜接起來是非常符合需求的，我們從這邊北高雄到台南上班的也非常多，所以交通流量不要成為我們未來評估的負數，我們以正面來探討，這是有需要的，大家能夠爭取，縣市合併後這種就是需要做的，過去是鄉跟鄉，

但現在不是，要以整體考量，我們高雄市的事情可以來推動，我是覺得這樣的一個考量，我們也納入參考。

當然台電本身在那邊是主要製造污染的企業，還有空氣污染，你說做一些大型的建設來回饋鄉親有什麼不好，台電回饋就是經費的來源，台電就是這一個…。

主席（吳議員益政）：

謝謝陳議員。接下來，請黃議員柏霖。

黃議員柏霖：

我想先跟大家報告幾個數字，大家可以知道高雄市旅館的住房率事實上全國平均數，我知道跟前兩年比起來大概下降 20%，高雄市相對，我記得一個數字好像下降到 62%多，也常常看到很多 line 的群族說哪一家飯店又要賣了，現在很少聽到哪一家飯店又要蓋了，聽的幾乎都是哪一家飯店又要再賣了等等。

另外一個數字是大概兩、三個月前吧？指出到旗津觀光人數，有去旗津參觀的聽說少了一百萬人，所以那一天的標題弄很大。整體來講，就是來高雄的觀光人數少了，當然住房相對少。爲什麼？事實上任何東西到最後，未來都兩極化，如果很有吸引力的，再遠都有人去，花多一點錢也要去；要不然就是另外一個，就是讓大家都可以參與的，讓他很低價、很平價，甚至不用錢的，舉例：柴山爬山不用花錢，騎個摩托車就到了。你說柴山重不重要？當然很重要，對高雄來講是一個寶山，因爲有一個柴山，高雄因爲許多疾病的支出每年可以少很多。爲什麼？因爲大家都去運動，運動就不會生病，對不對？我們怎麼讓高雄的觀光真的很有特色可以吸引人來？因爲現代人資訊很發達，大家都用 line、FB 留言說我今天來到高雄什麼地方，舉例：我來了崗山之眼，我覺得很棒，所以他會去留 FB，我們不用一定要花錢聘請寫手，我認爲那個是短期的熱潮，但是長期來看，如果有民衆來參加，我剛提到崗山之眼，看了覺得不錯，他回去留言說崗山之眼不錯，很多人可能從台北、台中，甚至從台東來到高雄，他就想要到崗山之眼。爲什麼？因爲有這樣的一個好的景點，所以我這邊也要請觀光局相關，當然這個跟交通什麼都有關係，要怎麼讓他很便利？讓人很便利到達我們的景點，我們的景點又有特色，所以你就能吸引，我舉例：這幾天清明連假，我跟我兒子、太太，我們去田寮月世界，坦白講，我 50 歲還沒去過那裡走過路，這是第一次。

主席（吳議員益政）：

月世界嗎？

黃議員柏霖：

月世界。旁邊日月禪寺，然後有一個景點，我覺得也不錯，步道也有，還有木棧道等等。像那個地方，我覺得如果說未來我們有很多點，我們市府相關局處尤其像觀光局，我們應該去推一個，就是說我們應該讓非營利的人員、社團來參與，譬如說澄清湖門口的野鳥協會，野鳥協會他們去認養，所以我們就不用給他很多的錢，因為來的都是志工，志工也不用錢，志工都是熱心參與，因為未來政府能提供的公部門資源越來越少，我想各位都很清楚，坐在這裡都是科長級以上的，未來政府會給你的錢只會越來越少，不會越來越多，你越來越少怎麼辦？就要有特色，你要運用民間的資源，你可以給很多的志工，譬如說我昨天去北大武到檜谷上去，現在北大武就沒有請固定的員工，他就是 OT 給一個單位，一個類似非營利組織，你差不多要多少錢，要派人在那裡協助巡山，在登山口要記錄人數，到底有沒有人在裡面？上去幾個人有沒有人下來等等要有人去記錄。我們未來政府就是針對這個，要盡量的讓非營利的組織進來，事實上我覺得社會創新這一塊是很重要，我們要讓很多非營利組織的人來彌補我們公部門人力的不足。說實在的要各位編很多預算去請很多員額，我想這很困難，但是我們這個台灣社會是很可愛的，我說我們可愛在哪裡？我在教育部門提到南投親愛國小來高雄，已經在網路上 po 好幾個月，票都沒人買，10 天前只是一個 line，我們大家傳一傳，一夜之間賣了 2,000 多張票出去，一夜之間就賣出去，為什麼？因為第一個，他們的品質很好，很多人本來就要支持他，只是不知道他來高雄，結果這個消息一曝光，大家 line 一直傳，一下子 2,000 多張票賣光光，一夜之間。所以我今天的重點是，第一個我希望觀光局把所有高雄市的景點應該要重新盤點，今天我們有什麼吸引力可以吸引人？而且這個人回去以後，還會跟左鄰右舍好朋友說：到了高雄一定要到哪裡一遊，如果能夠這樣那就成功了。

好，那要做到這一步，我們的吸引力又在哪裡？當然這裡面包括了相關的配套，我們的交通好不好和捷運等等，就要有便利性。有時候也要從顧客的角度來看，如果我住在台北，可以選擇到台中或南投等任何的地方玩，那我為什麼要來高雄？我們的特色又在哪裡？譬如旗津，旗津為什麼會少了那麼多的觀光客人口？如果我從台北到高雄，只是到旗津看看海浪吃個烤魷魚，請問你下次還會不會來？大概不會來了，萬一如果裡面又很髒以及很多垃圾。我的想法就是把這些整理出來，譬如原高雄市是沒有的，像原高雄縣就有很多的步道很多的中級山，我們應該就要把它整理出來，然後有網站對外開放，讓很多外縣市的人知道原來高雄還有這麼多很漂亮的景點。譬如以前很有名的寶山步道，位在二集團附近，現在六龜寶來也有挖到溫泉，也有溫泉公園，像這些我們怎麼有系統的讓潛在的顧客知道，原來我到高雄不只是看一個點而已，還有很多的

點可以串在一起。而且到高雄以後，還有很多的志工可以做文化導覽，因為我們現在的社會是這樣，有一些人有工作；有一些人可能沒工作，但是很多人是有能力也有時間，而且也有熱情，只是他不知道他可以做什麼。如果我們有一個好的團體，就可以有一個管道，譬如我剛講到的有很多的團體，包括濕盟、包括野鳥協會很多的團體，這些全都是志工，而且是沒有領薪水的。為什麼？因為有的本業是教授，有的可能是某一個公司的員工，但是在下班以後和假日，身份一轉我就是社會志工，我為高雄服務，而且做的又是我想做的。那對他來講，不只是成就了他個人的事業，因為他也有上班賺錢，他又成就了另外一個志業，為什麼？因為他是社會服務。

我也常講，如果這個社會每個人都存有這份心意，我雖然沒有很多能力，但是也不打緊，我就到學校門口去幫忙指揮交通，也不錯啊！上下學，那些學生也都是國家未來的主人翁。我們有很多地方都需要很多不同的志工，所以也希望各局處應該要努力積極的去建檔，讓很多的人可以在這個位置上。上上個禮拜我去捐血，那位志工人就很好，他是排 2 點到 6 點的班，而且隔週就排星期四，就是固定的排班。請各位想想，如果他沒有做志工，請問他可能去哪裡？可能就到其他的地方去做志工，或是可能什麼都沒有做，但如果你讓他當志工作了，他就有社會參與。我覺得這個社會需要正能量的注入，就會形成一個正循環，所以也希望局長在這裡，應該把高雄很多的景點重新整合，有些需要給一點資源的，譬如步道資訊整理，甚至協助當地的文史工作者成立一個非營利的組織，不論是社團或是團體也好，就鼓勵他們去培訓志工，有了這些志工以後，很多人就會參與。

當然，有時候難免也會有人多是非多的情形，但是也不要緊，我們要往好的方向去思考，雖然或多或少都會有不好的，但是長遠來看，運用社會這些豐沛的人力，一定是正面的。我舉例來講，我上一個工作是在黨部擔任主委，我們舉辦了很多的志工訓練，那時好像有 2,000 多個，在我離開之後，現在我自己也有和志工自願協會合辦，這一期，光四月底，就有 280 個人前來報名。我也講過「在雙月，我就要舉辦一場志工訓練」，所以很多高雄市民如果沒有受過志工的基礎訓練和專業訓練的，都可以到我這裡來報名，我都是免費。為什麼？因為對我來講辦這個很順，我的固定成本不變，參加的人越多，就可以得到一個結訓證書，未來就有很多機會到很多地方去當志工，對社會就會形成一個正循環，而且我們也都一直希望這個社會是正循環。

所以我希望，觀光局應該要把高雄所有很多的景點整理出來，像是我剛才提到的月世界那裡，有一些的木棧道壞掉也是沒有整修，因為我們可能也沒有那麼多的人，所以你們自己就要去看，而且品質和柴山也是有差別。不過也不要

緊，如果這時候我們在當地有志工團體的話，他們就會隨時回報啊！甚至如果有人導覽，我們對當地的景點就會有更深刻的體認，這樣就會內化，而不是走馬看花，認為月世界是一個草木不生的地方，就是隨便看一看吃個冰而已，我覺得這樣不夠，還要再深入！我覺得文化深入會帶給那個景點更豐富的生命力，有更多人的參與，就會產生一個正的增強。是不是請局長答復？

觀光局曾局長姿雯：

感謝黃議員對高雄觀光這樣的一個思考，也給了我們很好的建議。其實觀光基本上是一個打底的工作，做好才真的沒辦法把觀光推動的非常好。現在對觀光的思考不像過去曇花一現式的，或者只是某一個景點建置好了，就來了很多人，看完之後覺得沒有什麼就走了。其實觀光本身就是要去到當地去享受在地人文這樣的生活，就是當地的生活。〔對。〕

剛剛議員提到的旗津，最近也有一些批評，其實我們真的做了很多的努力。我分幾個方面向議員報告，關於景點盤整這件事情，觀光局就在最近已經做好了。我們的方式是先把景點亮點點出來，再把附近相關的，譬如哪裡可以買到伴手禮、哪些地方可以買到好吃的、哪些是可以做體驗式的旅遊，我們就會把它盤點出來。我覺得還有一個關鍵，就是當地人文歷史的部分，我們要賦予它一些故事性，要給它故事，這樣我們在推觀光才會有力道！所以謝謝議員給我們的建議，這個部分我們目前正在進行中。

第二部分，剛剛有提到我們是不是可以和很多的志工以及協會合作？議員提到包括鳥松濕地，就是野鳥協會，〔對。〕也是行之有年了，他們也做得非常好。再來，在旗津的貝殼館也有志工，另外在金獅湖的蝴蝶園，現在有流浪蝴蝶協會也是志工。還有包括月世界，目前有一個月世界人文協會在那裡協助我們。其實我們就是落實讓在地協會來協助我們，因為他們都非常熱心，而且也會去研讀相關的人文歷史。另外還有崗山之眼，最近也是一個很熱門的景點，但是我們也不希望未來它是曇花一現，所以也把周邊的步道都整理好了，也有和一些商家串連。在最近我們也有和大崗山人文協會討論，希望這個協會的力量能夠加入，可以訓練一些導覽員，甚至讓來這裡參觀的人，除了能夠看到漂亮的建築外，也可以了解過去在地一些軍事發展以及在地歷史，這部分我們目前也都在努力。

未來，當然也會針對景點的部分，再賦予他更多文化的意涵。還有希望給旅客很多友善的服務，包括議員提到是不是要使用高雄旅遊網，或者是使用通訊軟體，就可以讓旅客很方便得到相關的旅遊資訊。另外一個需要克服的，當然就是交通的部分。因為有一些點，尤其是秘境的地方，譬如月世界交通真的也不是那麼便利，可能有公車，但也不是那麼頻繁和便利，所以當然也是未來我

們要努力的方向，透過更多元接駁的方式，讓我們的景點更容易到達。

黃議員柏霖：

因為觀光不只是產值，也是一種生活品質的提升。試想，我們每一個高雄市民對所有的景點都很熟悉了，因為他要去就會有參與，像我去田寮也不會只是去看月世界，我和我的太太兒子就去吃土雞，真的很好吃！他大概開了 40 年，我覺得這樣也很棒。所以旅行就是吃喝玩樂五花八門等等的，而這些就是要有了一個內涵，才能夠再深化，而不只是剛剛提到的這些，局長也是講得很好，如果都是曇花一現，無論有多少的崗山之眼，說不定下次就變成燕巢之眼，常常搞這些名堂的話，都沒有意義王道，而且也不能內化。所以要善用所有願意為社會服務的人，我們把他們集合起來，給他們基本的訓練。我就常講，志工有時候也會比正式聘用的人來得好用。為什麼？因為他是精神的投入，這個投入之於對他們來講…。

主席（吳議員益政）：

謝謝黃議員，志工的精神真的無價，有時候要去請人不一定請得到也不容易，志工就是自己的時間、自己的熱情，更能夠實踐這樣的理想，請再多考量多支持。接下來請周議員鍾濞質詢，時間 15 分鐘。

周議員鍾濞：

我想交通非常重要，民生最重要的就是交通，建設之首要是在民生，民生之首要、第一就是交通，哪裡交通發達，發展就到哪裡，包括剛剛觀光局長講的，雖然月世界那邊有公車，但其實班次很少。我曾經有一度不想當市議員，想去參選田寮鄉鄉長，為什麼？因為每次我到電台山下的烏山，觀光局曾局長你家也在附近，在旗山嘛！你是在崑山社區，烏山過去就是崑山宮了。我一看覺得奇怪，從右昌要我父親的墓園，怎麼田寮鄉的山區，你們都說月世界很漂亮，但是我看那個產業道路，每次清明節剛過沒多久，保證柔腸寸斷，產業道路全部亂成一團，真的，排水系統更差，如果我是田寮鄉長，我第一個一定先把產業道路改善好，所以為什麼去選？其實不是故意去選是要建設。交通很重要，交通建設好什麼都好，包括觀光事業都好，因此幾個交通問題就教相關單位。請教交通局陳局長，昨天我去參加你們舉辦的會勘，你們對於大樓社區或透天型的小社區，比較密閉式的、不是開放式的，在前面車道的出入，那邊的透天厝幾乎都是別墅型的，住戶車子都停在一樓，所以社區的出入口就是他們車道的出入口，我建議劃設黃網線，之前一個優秀的聯絡官叫吳哲坤股長的，也曾擔任過議會聯絡員，就跟我說：周議員，現行的政策在 104 年以後，都要使用者付費，由住戶自己出錢劃設黃網線。局長，這個觀念不一定正確，使用者付費是正確，但是你們的觀念不正確，就是政策錯誤比貪汙還嚴重。雖然社區是

住戶使用，但是經過黃網線的，是附近周遭所有的民衆，不是只有社區民衆使用，要促進車道出入口的安全，是所有民衆都相關的，不是只有社區的幾十戶或大樓的百來戶。局長，你同意我的看法嗎？所以現在規定由住戶自費劃設黃網線，我想是有道理但不是真理，而且也只是片面的，我覺得沒道理。你可以要求新建大樓，全部由建商來負責施設相關的安全措施，這個理念我贊成也很好，不能讓建設公司只賺錢，卻不施作周遭的相關公共安全配套措施，不管是黃網線或凹凸鏡等等，都應該要求建商負責裝設，如果不附設，可以配合工務局建管處不發給使用執照。但事後的部分應該都由市政府來處理，甚至以前沒有規範的舊社區，不管是透天型的或大樓型的小黃網線，該政府劃設的，就要有魄力嘛！這是公共安全，是大衆的不是只有社區的，請局長簡單答復。

主席（吳議員益政）：

請陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

有些大樓或小型的社區出入口，基於道路安全的顧慮需要劃設黃網線時，當然是必需考慮的事情。剛剛議員也有很好的建議，就是新的社區或大樓在申請道路交通評估時，就應該將未來的出入口，需要劃設黃網線或反光鏡的思考一併納入計畫裡，我們會這樣來執行。對於現有已經存在的，過去雖然有些規定，我們會再著手進行評估。

周議員鍾濞：

有，你們已經檢討，聽說已經到局長這邊了。

交通局陳局長勁甫：

對，我們會整個再來評估。

周議員鍾濞：

我就拜託跟你建議的部分。

交通局陳局長勁甫：

是，這部分也不是全部的大樓都有劃設黃網線的必要，還是得要經過評估。

周議員鍾濞：

對，沒錯，就是有需要，確實是公共安全。〔是。〕局長，像昨天監理南路 76 號前面那個小社區。

交通局陳局長勁甫：

我來了解這個案件。

周議員鍾濞：

看要先劃設慢或什麼標記、標線等等的，來增加它的公共交通安全，這部分要拜託你。

交通局陳局長勁甫：

是，如果用一些短期或可以馬上做的設施，我們就來改善。

周議員鍾濞：

局長就拜託了，這部分要請你鬆綁，以前你們規範的也許考慮太多，但不一定周全，就像我說的，有道理，但只是局部或大部份的道理，卻絕不是真理，該檢討就檢討、該修正就修正。

我剛剛講的，錯誤的決策比貪汙還嚴重，高雄市高速公路或快速道路系統最塞的，就在左營段也就是大中快速道路系統、榮總社區。最近做了很多的改善，包括鼎力路的引道及國 1 北上，到大中快速道路系統左營段的整個引道拓寬成兩線，真的是功德無量，但都只是治標不治本。像去年大中快速道路系統的引道，本來只是從華夏路進到文川路的引道而已，現在延伸到鼎中路，都只是治標，只是把塞車問題從文川路延伸到鼎中路，以後從鼎中路下來，先不說施工造成的交通黑暗期，其實從大中快速道路文川路端到鼎中路端，再上去左轉往國 1 北上道路，也只有這條道路。局長你知道的嗎？最嚴重的就是這樣，哪有當初的設計規劃是這樣的，應該要多元分流，你的報告出來後，我有看到也很好，雖然很慢。還有我們一直建議的，仁武區八德二路的交流道什麼時候可以定案？什麼時候可以動工？拜託早一點動工，請局長簡單說明。

交通局陳局長勁甫：

周議員過去也有提到在高鐵附近…。

周議員鍾濞：

對，仁武區。

交通局陳局長勁甫：

怎麼樣可以銜接到快速道路？

周議員鍾濞：

八德一、二路，上國 1 的嘛！

交通局陳局長勁甫：

是，八德二路的交流道市府本身已經做完…。

周議員鍾濞：

是鑽石型的嘛！

交通局陳局長勁甫：

沒有錯，我們已經準備要送到高工局，但同時間，從屏東要到高鐵這邊有一條叫做第二快速道路。

周議員鍾濞：

我知道。

交通局陳局長勁甫：

這部分剛好經過國道 1 號銜接的地方，就是在八德二路附近。所以現在國發會那邊也討論過，希望把地方的需求和東西向第二快速道路的需求，一併做系統性的整合，未來當然有助於我們從第二快速道路在八德二路附近，那邊有一個北上匝道的部分去做分流。

周議員鍾濞：

只有能夠多元分流把它分散掉，這樣才是真正治本的好方案。不然在那邊移來移去、挪來挪去，只是把壅塞的點移動而已，沒有真正解決。〔是。〕再來是捷運局，輕軌捷運如果在前鎮區也好或苓雅區也好，亞洲新灣區從 C1 到 C8 我都贊成，因為那個屬於觀光型，可以慢慢行駛，只有時速 30 到 40 公里實在很好，剛好。如果在大馬路的話，從 C13 到 C34、C37 走美術館路、大順路都經過主要幹道，卻採用地上的輕軌捷運，好不容易把鐵路地下化，平交道都消除掉了，都已經把它革除掉了，現在忽然間又設好幾十個站，鐵路地下化只真的解決掉十幾個平交道，但是建輕軌捷運又多二、三十個平交道，結果你們解釋說那個不叫平交道，它叫做交通路口，可是依百姓來看都一樣。當輕軌捷運電聯車叮噹叮噹響的經過時，我雖然只等 10、20、30 秒也是很不爽。這個在地上也是叫做鐵軌、鐵路平交道，只不過速度比較快一點。如果兩邊雙向過來這邊擋、那邊擋的，百姓也都很不爽，我向你們建議，你們也不做，所以我說錯誤的決策比貪污還嚴重。

姑且不說這個，但紅、橘線已經有很多錯誤不良的設計規劃一定要革除。吳局長，請你聽清楚了，黃線不要重蹈覆轍，第一個，電梯出入口的設計一定要雙向，因為搭電梯下去要到月台，有穿堂層、月台層，不管怎樣都是將近 5 樓到 8、9 樓深，它高達三、五十米深，如果那些老前輩提著行李或是年紀大的人，像我都 60 幾歲，你差不多也 50 多歲了，以後都會老，你如果提著行李坐高雄捷運到高雄國際機場搭飛機出國，好不容易大眾運輸可以讓我坐捷運到高雄機場，結果你提著行李箱下去月台層全部都走樓梯。高雄市美其名叫做友善城市、宜居城市，我看都不宜居也不友善，怎麼會可憐成這樣？竟然要拎著行李箱一路鏗鏘作響的下到月台層。尤其那些觀光旅客，因為出國的不只是國內的人，如果外國人來一定會說枉費高雄市有捷運設施，怎麼會規劃設計成這樣呢？所以全部電梯都要做雙向上下，體恤所有百姓和搭乘的旅客，這樣人家才會喜歡搭乘大眾運輸，不然你在那邊講說運量多少，還吹牛說有多少，局長，對不對？這是第一個，電梯設計絕對要雙向。不然我帶你去看我住家附近的漢神巨蛋，從大八大飯店下去就沒有電梯，上來的有電梯，但下去的沒有電梯，情何以堪！局長，我的意思是你們以後規劃黃線，全部可以都用雙向電梯升降。

第二個，不必要的出入口設施就不要，避免像美麗島這樣，枉費美麗島那麼好，但是你做四個祈禱意象裝置要給誰看？我真的都覺得那個浪費，如果要做也應該設在美麗島站體內，像最佳景點就是光之穹頂，那個是真正的觀光景點。觀光局長，不只是室外觀光地區，室內最多觀光旅客來那邊拍照的就是那個洞，真的很好，光之穹頂真的是好的。我每次行經美麗島站都看到日本觀光客或來自新加坡、香港自由行旅客，全部散客都是在那邊拍照，晚上 8 點、9 點到 10 點都還在拍，那個才是真的好，應該要留的。反觀上面公共設施的祈禱意象，就像我每天都在祈禱，假如講不標準就變成我每天都在洗澡，在那邊祈禱生意怎樣的不好。所以不必要的附屬設施就不要浪費，在黃線規劃的時候一定要做好這個，好的盡量發揮，不好的就檢討，不要怕人家批評，基本上這個是最重要的。

再來，輕軌捷運如何去以捷運養捷運…。

主席（吳議員益政）：

延長 2 分鐘。

周議員鍾澐：

局長，未來捷運鐵路軌道政策可能都要自償性了，不可能全部仰賴中央補助，現在要 75% 補助已很難，更別說要爭取多少了。現在有多少百分比？請吳局長答復，黃線捷運，中央補助多少？

捷運工程局吳局長義隆：

黃線的部分，中央補助 84%。

周議員鍾澐：

有那麼多嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

它分成兩個，一個是城市財務，我們是第三級，所以我們以前第二級只有到 79%。

周議員鍾澐：

75%。

捷運工程局吳局長義隆：

是 79%，現在可以提升到 84%。

周議員鍾澐：

因為財務不好嗎？〔對。〕這樣就要多爭取一些，以後我們的財務更差，可能就會變成 90%、95% 了。

捷運工程局吳局長義隆：

大眾運輸本身還是要考慮到城市的發展，然後我們會逐步推動。剛剛黃議員

所提的部分，因為我們以前沒有捷運的經驗，所以在紅、橘兩線裡面，採取的方式是考慮到整個 BOT 運作，當時考慮和現在思維的實際經驗還是有一些差異性存在。

另外，剛才周議員所建議的，上下會有三個部分，第一個，樓梯；第二個是電扶梯，剛剛周議員建議電扶梯要雙向。

周議員鍾澐：

對，大部分都應該要有電扶梯，全部都要有電扶梯。

捷運工程局吳局長義隆：

第三個部分就是我們的電梯。

周議員鍾澐：

我知道，那個電梯都很…。

捷運工程局吳局長義隆：

你剛才說揸東西、提東西及老年人的部分，我們都建議他坐電梯。

周議員鍾澐：

人家要走到對面再去搭電梯，你知不知道？

捷運工程局吳局長義隆：

現在是在設計上面，除了便利性、經費的需求之外，最重要另外考慮的一點是路幅寬度是不是足以容納得下，如果路幅寬度不夠的話，電扶梯硬要做雙向的，有時候也放不上去，因為會面臨逃生問題，電扶梯本身不具有逃生部分，還是要藉由樓梯的需求，這個都攸關安全。但是在安全逃生考量前提之下，周議員建議的部分，我們一定是朝這個面向來處理。因為安全第一，然後便利舒適是我們接續要考慮的面向，所以你說的這些，我們會納入黃線裡面做考量。其實我們也時常在坐捷運，常搭乘捷運時，我覺得如果是單向真的很不方便，雖然爬下來較不費力，不過真的很不方便。〔…〕是。〔…〕因為黃線走的路廊部分，有些寬度是不一的，當然足夠的話，也要安全第一，如果安全都顧慮得到，逃生動線都可以考慮的話，剩下路幅還是要考慮到便利性和舒適性需求。〔…〕是。〔…〕對，這個我們認同。

另外，車站的設計在黃線部分，第一個，我們把機能列為第一，就是車站本身的動線讓大家盡量不要走太遠，然後使用上是很便利，而且路線是很清晰的，因為未來有很多轉乘的部分。第二個，我們的設計其實是朝向簡明，就是讓人家覺得整個設計不是很花俏，也不是很繁複，像周議員所提的部分，我們都會把它列入參考。

主席（吳議員益政）：

延長 2 分鐘。

周議員鍾濞：

早上也有同事張議員講得很好，也建議陳局長，我們要搭車的整個通道要有林蔭大道，其實我在 5 年前我不只是做夢，而且做到，但養工處做得不好，R21 就是都會公園站，從高雄捐血中心下車走到監理處，應該是監理東路，應該沒有那一條路，今天會勘是南路。我剛剛講監理東路，過去就是德民路，對面都會公園有一棟大樓叫做佛羅里達大樓。從台北來的他說：我們的德民路很寬闊，跟新生南路、台北的大馬路、林森路都一樣有國軍，但是前面的監理東路要到捷運站的路太熱沒有林蔭，我建議種了 48 棵的桃花心木，種了之後長得營養不良、參差不齊，有的好有的不好，可惜如果那一條路樹種得好，以後可以當作典範，搭捷運的就不像早上張議員所講的左營要到漢神巨蛋站，從哪邊到哪邊，我常常從議會到鳳山西站，周鍾濞走的重劃區什麼都沒有，所以我講如何配合…。

捷運工程局吳局長義隆：

跟周議員報告，輕軌車站的周邊，我們現在送了兩個，第一個就是轉乘設施怎麼讓大家更方便；第二個，輕軌生活圈，C8 是展覽館站，過來走新光路，然後到輕軌 R8。所以在輕軌生活圈裡面有請大學建築相關科系針對新光路整條路線動線如何做連結？如何讓人行更方便串接，就是周議員所說的這邊。以後這些相關生活圈確認之後，我們有提到一個輕軌周邊環境改造小組裡面，市政府相關單位可以在這裡做確認，後續會朝這個目標，我們都非常認同周議員所提相關的建議。〔…。〕，是〔…。〕雨豆樹我們會全部保留，只有車站裡面涉及到的部分只有 3 個車站會移樹，3 個車站裡面總共移了 6 棵雨豆樹，〔…。〕其他我們全部保留，〔…。〕大順路的雨豆樹，〔…。〕所以我們有移動的其中牽涉到的只有 3 個車站，這 3 個車站裡面，2 個車站全部只移走 6 棵。〔…。〕

主席（吳議員益政）：

謝謝周議員，周議員提到的雨豆樹很多市民關心，還是請捷運局說明說清楚一點，一次發一個新聞稿好了，不用讓大家質疑。第二個剛剛周議員提到的就是電梯，還好以前那時候我們跟黃議員添財，周議員追加了好多的電梯，否則很多站都沒有電梯，現在回想還好有做一些補救，但是遺憾做不夠。所以黃線既然要做了，大眾運輸是真的很花錢，但是你沒有把配套做好，使用效率會降低。

所以有三件事，第一個，檢討電梯盡量能夠雙向。第二個，垂直電梯也是一樣，盡量兩個以上，不要說左邊有右邊就沒有，有時候你要對稱都要有，無障礙空間你走那邊好像處罰使用無障礙的人，現在垂直電梯已經不是一個補助電梯，好像只有老弱婦孺才使用。現在設計要設計大台一點，搬行李、推東西比

較方便，至少要兩台以上、左右各一台。第三個，我想考察很多城市，直接從人行道就下到月台，不用經過穿堂層，因為現在很多人有悠遊卡，他不需要經過買票這些動作，他下到電梯柵欄直接刷卡就進去了，從人行道就直接坐到月台層了，這是更方便。

黃線有關電梯出入口，請捷運局做一份整份的報告，電梯的部分，我們再找時間來做一個專案報告或者是公聽會，有關黃線包括紅線的延伸線現在要發包了，趕快檢討看看是否來得及？

第四個，現在捷運越拉越遠，長期會拉到屏東、拉到台南，它可能就會慢，我們以前也提過跳蛙式的月台，要規劃下去，有些長度加長下去，高鐵站主要的大站有快速的中間可以跳過，所以說新的車站橘線，黃線我不知道有沒有辦法，黃線的路幅都比較窄，至少紅線一定要，黃線在市區還好，紅線的延長線跳蛙式的規劃，檢討一下向本會報告，謝謝，休息 10 分鐘。(敲槌)

繼續開會，接下來請陳議員麗珍發言，時間 15 分鐘。

陳議員麗珍：

現在我要請教捷運局長，輕軌現在正逐步完成，也開始乘坐跟使用，有一些路段 C24、C25 也即將要建設了。在這裡我要跟你探討我們的輕軌，因為輕軌比較特殊，它等於是路上的一個慢速的火車，我們現在的鐵路都地下化了，地上又來一個慢速的火車，當然我們的輕軌是建了很漂亮，路上有草皮，讓我們的市民會以為說這麼漂亮的草皮，我們會很想去親近它，所以在這個時候，因為我們是全國第一個有輕軌的城市，我們的市民就會很好奇，就覺得這麼漂亮的草皮就很想去親近或者是在周邊使用，因為當輕軌還沒有來的時候，那個環境真的很美，不知道的人會覺得我來這邊看一看、走一走，所以我們就有一些規定、一些罰則。前陣子也一直看到我們的輕軌發生的一些事故，車子跟車子就撞在一起，或者是平交道有行人闖過去。

在這裡有個個案，我要跟你探討一下。前陣子有一個事故是車子跟車子撞在一起，罰單開罰是 7,500 元，我們都知道罰了 7,500 元新台幣。在一個月前也有一個個案，一個小朋友 5 歲，他也是闖進去到草皮裡面去走，捷運警察來了，也給這個 5 歲的小孩開罰 7,500 元，罰得也是很重，當然我們心裡都知道違規開罰都是依照規定來，沒有錯，但是事故罰了 7,500 元，小朋友走進去也罰了 7,500 元，家長就開始在抱怨說這小孩 5 歲應該要多勸導，我們也告訴他說這個也是可以再去陳情，這是一個法規，但是我要講的是說在今天這樣的輕軌是頭一次有這樣的建設，很創新，那麼我們的標示是不是要做得更清楚？現在我們看到這裡的標示，輕軌有好幾種的行駛方法，譬如說輕軌除了走靠路旁的軌道，也有可能穿越馬路，像這裡是海邊路，輕軌會是在這裡，會穿越馬路，

穿越馬路的時候輕軌是沒有什麼聲音，很多路旁的人一看到輕軌來了才開始有輕軌的聲音都嚇一跳，這樣如何去勸導跟有一個標示讓我們的民衆更清楚，這個問題就是說我們的輕軌會穿越馬路。

再來就是說我們的輕軌在正常穿越馬路的時候，有一個大的平交道，輕軌要來的時候會噹～噹～噹，民衆會聽到，但是如果在沒有噹～噹～噹的間距，像這個路口是一個大的平交道穿越路口有噹～噹～噹，但是在這個大的穿越路口跟下一個穿越路口的中間這個小的穿越路口，這裡就沒有噹～噹～噹，如果有民衆要這樣從這裡走過去的話，他都不知道要怎樣去注意，突然間輕軌來了，輕軌也沒有聲音，然後來到這裡才聽到輕軌運轉的聲音的時候都嚇一跳，所以我覺得我們的標示很重要。標示好的話，當然我們的安全或者民衆未來對輕軌的認識越來越熟悉，那時候我們大家就不用擔心了，剛開始在啓用有一些開車的人、騎摩托車的人或是走路的人，他們都搞不清楚，所以在這裡可能很多的路段。局長，請你答復一下。是不是對於輕軌的整體標示，我們好好地去做一個檢討？輕軌做得很漂亮，但是標示不清楚的話，對我們民衆也是很困擾。尤其加上未來我們的 C24、C25、C26，我們的輕軌從博愛路、大順路，然後要穿越博愛路、富民路，還有自由路跟民族路，那邊是一個大的商圈、賣場，到那邊如果說到時候人很多，像這樣標示不清楚的話，或者是剛開始大家在乘坐、在啓用的時候是不是都造成一團混亂？請你答復一下，所以我們也很擔心。

主席（吳議員益政）：

請吳局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

有關輕軌的部分，我們大概是有路口跟路廊。路口的部分，最多的是凱旋路，前鎮區這個路段有幾個路口，從中山、前鎮、鎮興路這幾個路口是車流常會有闖越的情形；另外一個，路廊的部分，絕大多數都發生在駁二，駁二裡面常會造成有人會侵入路廊，這確實是如此，所以我們針對車的部分，因為車的部分沒有柵欄，不像火車有柵欄，因為輕軌在台灣其實也是第一次，在高雄是最早處理的。

陳議員麗珍：

對。

捷運工程局吳局長義隆：

所以我們現在還在做一個測試就是我們在高雄展覽館，我們如果要進去高雄展覽館裡面，輕軌要來之前它的燈會跑，就是路面上黃線的外圍，就是動態曝露線裡面會有燈會跑，輕軌來之前除了噹～噹～噹以外，看是哪一個方向，燈會跟著跑來提醒所有的用路人。另外就是針對行人會闖越的部分，我們跟捷警

會去會勘，針對這個部分，因為捷警要開罰，捷警開罰之前，我們現階段都請他們用勸導的方式，因為捷警認為我們的標示有待加強，像在我們駁二，我們也跟捷警會勘過，目前第一個，我們加強綠籬，像我們的馬櫻丹，其實馬櫻丹是無毒，上次媒體報導說馬櫻丹有毒，我們只是把馬櫻丹的寬度加寬，馬櫻丹如果長高起來造成綠籬，那不影響到我們整個景觀，但是讓跨越的人比較不敢跨越。

第二個就是強化我們標示的部分，我們也跟捷警會勘完之後，他們認為哪裡要設，標示裡面其實也會影響到我們整體的景觀，所以我們在駁二特區裡面，文化局的人提供我們如何設計，然後融入整個路線。剛才陳議員所講的海琉櫻，這個部分同時我們也會跟捷警再做檢視。如果說我們的標示還沒達到讓民衆很清楚的情形之下，其實我們捷警都還是採取勸導的方式，除非我們整個標示很清楚的話，捷警他們才會進行開罰。現階段據我們所知捷警絕大部分都是用勸導的方式，比較不會是直接就進去開罰，但是未來我們還是希望民衆不要進入。

陳議員麗珍：

局長，我們的輕軌在駁二那裡做得特別漂亮，草皮很大一片，所以我們的民衆會想要去那裡走一走，一個 5 歲的小孩進去，開罰 7,500 元。

捷運工程局吳局長義隆：

根據我們所知道的。

陳議員麗珍：

車子跟車子的事故也是開罰 7,500 元。

捷運工程局吳局長義隆：

這個部分我們再問一下捷警看看，因為捷警那邊有告訴我們說我們的馬櫻丹要種起來，所以我們現在除了馬櫻丹在撫育過程裡面，我們是用綠色的籬笆讓人不能進去，在這之前的話，其實捷警絕大部分都是採取用勸導的方式處理。

陳議員麗珍：

對，應該用勸導的才對。〔是。〕不是一下子就開罰 7,500 元。

捷運工程局吳局長義隆：

對，因為我們的民衆還不習慣，我們現在就是說我們的設施要讓民衆很明確知道不可以進入輕軌的路權裡面，如果進去，第一個除了自己危險之外，也會面臨開罰的問題，所以在還沒有習慣之前，絕對部分我們跟捷警討論的時候，他們都採取勸導的方式。剛才陳議員所提的這個案例，我們再跟捷警那邊瞭解看看。

陳議員麗珍：

這個案例現在申訴中，我會覺得像剛剛局長講的，應該以勸導期的一段時間讓我們的市民能夠適應我們的輕軌。

捷運工程局吳局長義隆：

是，所以在這次連續五天假期裡面其實我們同仁都有去觀察，這個部分就沒有闖越的情形，就像陳議員講的，就是說我們把標示做清楚、把圍籬做好，其實民衆就不會闖越的問題。

陳議員麗珍：

這個是我們輕軌的也是會闖越大馬路，像這樣，很多民衆在反映說輕軌來的時候，噹～噹～噹的聲音很小聲，有時候開車的司機在裡面都聽不到，然後輕軌也很靜，車子行駛當中很安靜，也沒什麼噪音，所以這個也很容易造成輕軌要來的時候，我們民衆不容易發現，這個也要有很清楚的標示。

捷運工程局吳局長義隆：

行人的部分，因為我們如果開車，車窗都關上，所以有時候他聽得比較不會那麼明顯，而且車在行進間噪音也比較大，背景噪音大的時候，其實那個「噹噹」的聲音，也就是聲光號誌，有聲音也有光線的部分就不是那麼明顯。所以剛才向陳議員報告的是，我們現在在測試要通過的時候，不只是一定要遵守紅綠燈的號誌，我們還有另外的提醒，目前在展覽館那裡測試，車子來的時候，不是實質的柵欄，但是有燈號在地面，是跟著車子亮的。也就是車子來之前燈號會先亮，讓用路人一看就知道輕軌要來了，這樣對於他們來說也是一種提示。

陳議員麗珍：

請加強一些標示。局長，這裡是 C23、C24、C25 站，剛好是在民族路、博愛路、自由路、大順路這個區域，現在正在施工。我們也要注意一下在施工這段期間的交通困境，因為那個區域在上下班都有很多汽機車，加上那裡有一個大賣場，所以那裡的交通就變得非常非常的擁擠，因此在這一段施工期間一定要注意這裡交通流量的順暢以及安全的維護。

再來我要請教交通局長，我們的公車免費搭乘是從 12 月實施到 2 月底，這樣的措施對於大眾運輸量的成績非常好，因為搭乘量大量的提升。我們高雄市現在的空氣污染非常嚴重，如果能鼓勵大家能慢慢的來搭乘大眾運輸，一個月、兩個月，甚至一年、兩年之後，高雄市民慢慢的就會有習慣搭乘大眾運輸的概念，我相信很多民衆不一定要騎機車或是開車，現在開車也不好停。我建議這樣的免費公車應該要再爭取繼續實施，三個月一期實在太短了，這個一定要不斷的實施，讓我們的民衆一定要有習慣性，一年下來這個習慣性就會養成，習慣搭乘大眾運輸。請你答復是否能繼續實施？

交通局陳局長勁甫：

從去年 12 月到今年 2 月大概三個月的時間，我們是針對冬季空氣品質不佳期間做免費公共運輸的搭乘，確實成效也都有出來了，有其特定的成效。今年到年底，我們已經跟環保局研究如何利用空污基金做更有效的運量提升方案。我想在今年冬天來之前，會把這些實施的方案再跟大家說明。不過可以看得到的是如果大家盡量使用公共運輸，降低私有運具的使用，對於移動污染源的部分可以降低其危害，所以這樣的政策我們會持續來爭取預算…。

陳議員麗珍：

要等到冬天才有嗎？

交通局陳局長勁甫：

對，因為在高雄的部分大概從 11 月到 3 月這段期間是空氣品質最差的一段時間，如果可以的話，我們再把這段時間延長當然是最好。不過這牽涉到相關的經費來源和經費使用的…。

陳議員麗珍：

局長，我建議我們的免費公車不用再等到冬季的時候，現在就爭取繼續實施…。

交通局陳局長勁甫：

這個部分我們來努力，這個要爭取預算。

陳議員麗珍：

如果大家肯出來搭乘的話，我覺得我們花這樣的經費是值得的。所以像你剛才講的，還要再等到冬季的話，不是還要再等很久嗎？

交通局陳局長勁甫：

不過我們在冬季結束以後，推出了其他更優惠的方案，讓民衆覺得他每天所負擔的經費跟使用私人運具不會差太多，或是更有一些誘因。這個部分當然我們如果爭取到更多的預算，我們可以把這樣的優惠做得更好。

陳議員麗珍：

我們期待能夠趕快又有一個公車免費的實施計畫出來。

接下來要請教觀光局長，左營蓮池潭也算全國最漂亮的景點之一，高鐵、廟宇等等周邊的環境，未來還有鐵路地下化後的綠廊帶，是一個非常非常棒的觀光景點。局長也針對…。

主席（吳議員益政）：

再延長 3 分鐘。

陳議員麗珍：

我們蓮池潭不只是每年的萬年季都是一成不變，像是逐火獅這樣的活動，也希望能把蓮池潭活化起來，讓它更有亮點。現在蓮池潭旁邊有一個舊城，有一

個 8 年 20 億的改造計畫，就是要見古蹟，讓舊城古蹟可以再改造。所以這裡串連在一起有古蹟、舊城、蓮池潭這樣串連起來的包裝。我想很多觀光客都是聽到名稱就會有所聯想，例如聽到京都就會想到他們有一些古城，或是台南就想到古蹟安平古堡等等。所以左營也有一個很好的左營古城，如果能跟蓮池潭串連起來，周邊還有半屏山、主場館都很漂亮，還有龜山，以及跨過平交道就有一個大商圈，事實上左營是未來是非常看好的觀光地標。所以我要請局長能夠把蓮池潭寫出一個故事，然後去推廣，人家想到蓮池潭就會想到見城，像最近舉辦的見城大戲，一場就有好幾萬人來觀賞，這是一個非常好的推銷。所以本席常常想，蓮池潭不應該只是每年的萬年季，一成不變都是這樣，我們可以利用更豐富的資源把它包裝起來行銷。局長請你答復，是不是有新的作法出來？

主席（吳議員益政）：

局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

蓮池潭是高雄非常知名的景點，同時我們到國外去行銷的時候，也都會把蓮池潭行銷給國外的遊客。這幾年除了萬年季以外，在蓮池潭這個場域，我們也做了活化，譬如說有一些新的水上運動也帶進來了。但我認為這個地方有其特殊的歷史故事，包括這個地方有古蹟，有非常豐沛的文化資產在這裡，所以我覺得這個部分，未來整個蓮池潭在行銷的時候，不是只有龍虎塔。對於這個地方，高雄市有一個 8 年 20 億的計畫，這是一個見城的計畫，這個計畫是歷史現場再造的概念。這個部分目前就是要過去歷史整個現場的重現，未來這個地方會再重新整理，我們也希望這個地方未來藉由這個工程有更不一樣的面貌來推動在地的旅遊。

目前觀光局已經針對這個地方做了一些資源的盤整，譬如說在這個地方的古蹟就有包括鳳山舊城、鎮福社以及孔廟和薛家古厝，這都是我們在地非常豐沛的資產。當然我們這個地方還有非常豐沛的美食；在自然的部分，還有半屏山的自然公園和凹仔底森林公園也可以做串連。所以未來這個地方，我們要做蓮潭的觀光推動，我們也希望藉由整個歷史文化把它串成故事性的部分，讓大家來到這裡就可以感受到，或是因為在這個地方看到這麼多的古蹟，我們就可以在這裡暢遊一日或半日的遊程。未來我們也會陸續構思有什麼好的方式，而不是一次性的活動，讓這個地方整個文化底蘊可以被看見，我們可以藉由這樣的歷史文化去推動在地的觀光。

主席（吳議員益政）：

謝謝。吳局長，剛才陳議員提到輕軌的問題，當然高雄這是台灣第一次有輕

軌，爲了防範走到草皮，我們訂定了一些罰款。但是這應該還是以勸導爲主，像外國根本就是人經過也不會怎麼樣，我不是鼓勵人家穿越。但是其實我們的文化還沒有建立起來，每次車禍，輕軌在十字路口發生車禍，大部分都是私人運具違規。可是在邏輯上是輕軌的訓練要防衛式駕駛，你要當作有人隨時會闖紅燈，輕軌經過十字路口時，就算有優先號誌，你都要當作有冒失鬼會跑過來，也要防止自己被撞倒，所以你都要假設有人會衝進來，當有假設的時候，人家闖進來都會來得及煞車，因爲輕軌本來就很慢。

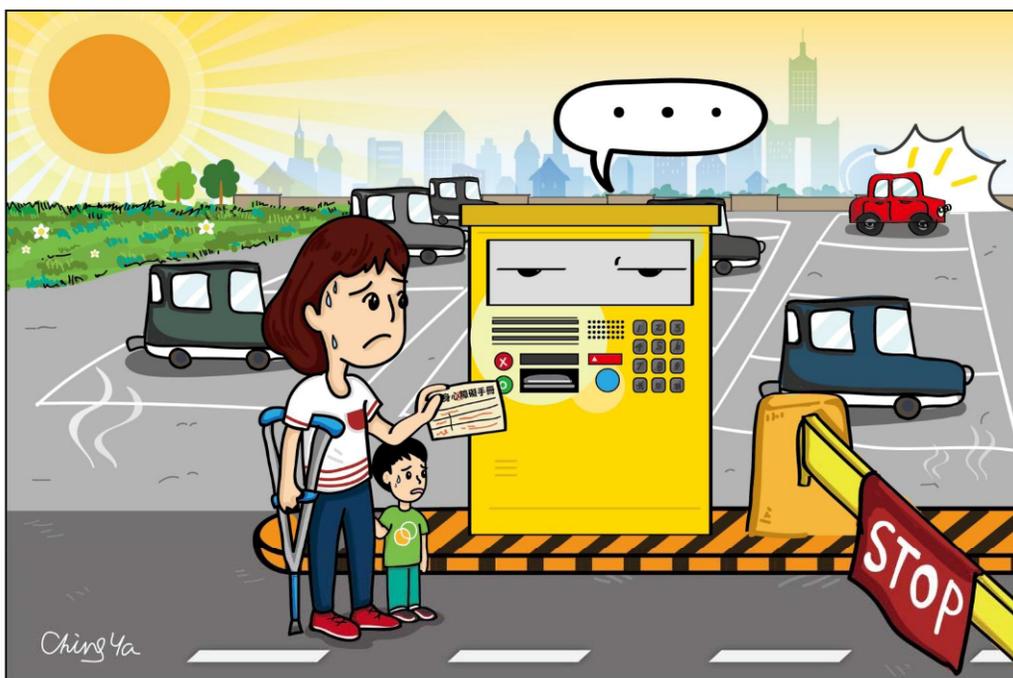
第二個，在外國輕軌很多事實上是 C 型路權，它和人的共通性很強。雖然我們是 B 型路權，人不可以到綠色植栽，基本上那是我們的規定，可是輕軌還是要對人更友善一點，不要讓人家覺得變成霸權。只是借過馬路來共存，那是一種很人文的管理，所以輕軌的駕駛和設施都要假設有人違規，所謂違規是違反你們的規定，可是基本上人和車是和平共存在街道上，所以不要那麼霸權要開罰 7,500 元。當然規定可以再檢討，看到底要怎麼樣做才會合適，因爲一開始可能怕大家不習慣，所以採取重罰，就是因爲不習慣，你又重罰，大家會對這種本來好的東西變成敵視，這不是我們推動大眾運輸在這個城市的初衷。在外國已經行之多年了，輕軌回到街道是要很謙虛又很不好意思的借過，我們來給你們服務，給你們服務還要表示很不好意思的借過，這是那種車給人的印象。所以在駕駛的訓練、號誌規定和罰款中間三個關係，怎麼讓行人和車輛之間產生和平共存，這個要多加思量。每次看到車禍，我都想到司機訓練不夠，我都會想到是這樣，上次有人的汽車後半截在那裡，可是你看得到卻還撞上去，雖然是那個人不對，但是我們的訓練一定不夠縝密，這是所謂的防衛性駕駛，每一位輕軌的司機一定要有這樣的觀念。

今天先到這裡，因爲明天有其他大會，所以交通部門下個禮拜一早上 9 點繼續開會，散會。(敲槌)



糟蹋人！從公有停車繳費身障優惠 看行政霸凌身障者權益老問題 二招破解！一卡通+從寬認定

高雄市議員郭建盟 20180412 交通部門質詢稿



導言：

身障朋友依法主張優惠權益時，常有看人臉色要好處的不愉快感受！這樣的問題不只發生在沒帶身障證明時，日常停車享優惠更是擺明刁難。

高市府自辦或委外經營的停車場收費機上，完全沒有身障者優惠選項，必須全額繳再另外跑一趟辦退費。深入了解，不少停車場確實毫無身分辨認的機制，身障者只能當冤大頭，有的停車場雖有安裝遠端連線設備，可跟業者聯繫，但操作下來耗費時間，且若設備故障，身障者一樣只能乖乖付全額，真是糟蹋人！在一卡通可記名，且電子支付越趨普及的今天，要稽核身分實非難事，類似此等不友善的行政霸凌問題，各機關並不少見，這叫身障朋友情何以堪...

兩則建盟親身經歷分享：

第一則

夏日濕黏的午後，在陽明與義華路口的公有委外停車場繳費機前，拄著拐杖的身障小姐，找不到繳費機的身障優惠功能後，用手機撥打設施故障通報電話。先生問她車牌號碼後，要她先全額繳費，一個禮拜內再帶發票及身障手冊到位於青年路的公司找他辦退費。「我沒時間去啊！」小

姐說，先生回覆：「妳要優惠就要跑一趟」，小姐無奈地拄拐杖繳費離開。

第二則

農曆春節與家人赴屏東海生館，購票時，見一位一隻眼睛裝義眼的身障阿伯，為沒帶證明無法享 450 元門票的免費優惠而懊惱不已。因為義眼視障，不容易辨識，擔心小姐刁難要檢查他的眼睛。.....我刻意緊跟著阿伯看後續狀況。

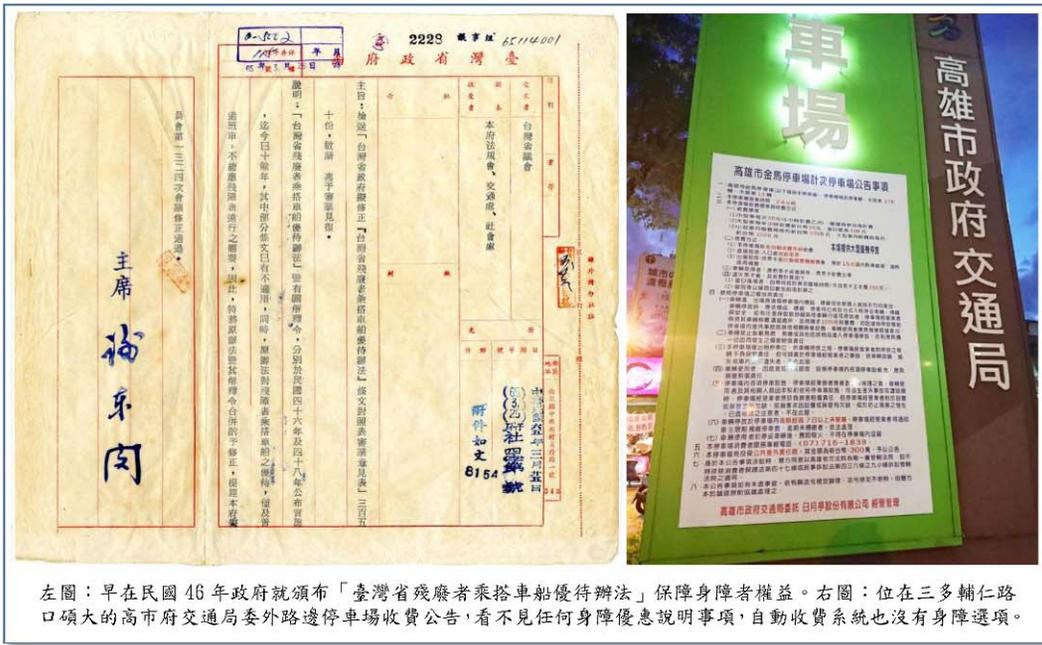
「小姐我是裝義眼的身障者，忘了帶手冊，不知能通融嗎？」，闖門小姐說：「阿伯因為您沒帶證件，拜託您在單子內填下大名身分證號及電話。」，填完後，小姐不假思索就說：「謝謝請進。」，看得出阿伯有些驚訝，省下 450 元帶著笑容入場。過程，小姐沒有懷疑，沒有檢查阿伯眼睛。

兩則故事，對身障者的尊重與協助，冷暖立見。無奈的是，在我們身邊，似第一則遭刁難的遭遇居多，當身障朋友忘了帶身障證明時，想要維持優惠，常有看人臉色要好處的不愉快感受。

從 46 年《臺灣省殘廢者乘搭車船優待辦法》至今《身心障礙者權益保障法》明文保障，刁難卻沒間斷！

學理上身心障礙本質有 3，屬社會成員中的「障礙角色」，是行政作為的「管理類別」，是特殊待遇的「需求團體」，分別在社交、行政對待、資源分配等現實生活中各個面向受法律保障。

以大眾運輸等購票優惠為例，早從 46 年「臺灣省殘廢者乘搭車船優待辦法」至今今天的「身心障礙者權益保障法」第 56、58、59 條都有法律保障，但刁難事件從沒間斷。除了個人道德外，公務單位也常發生圖行政作業便利、防弊等考量，而侵害身障權益的狀況。



左圖：早在民國 46 年政府就頒布「臺灣省殘廢者乘搭車船優待辦法」保障身障者權益。右圖：位在大多輔仁路口頭大的高市府交通局委外路邊停車場收費公告，看不見任何身障優惠說明事項，自動收費系統也沒有身障選項。

高雄市停車收費行政作業蓄意忽視身障權益

細究第一則經歷狀況；依據「高雄市政府交通局公有收費停車場身心障礙者停車優惠規定」，身障朋友只要將專用識別設置於擋風玻璃，或駕專用車牌汽車，在高雄路邊、路外平面式停車場，享前 4 小時免費優惠。但市府委外 54 處停車場，卻全部消極以對。1 自動繳費系統未具備身障優惠功能。2

無身障優惠繳費方法告示。3 聲稱以人工收費處理優惠卻無現場人員。4 要享優惠須備齊證件發票至委外公司退費。

建盟以市民身分詢問停管中心和外包停車場商，皆堅稱現場有工作人員駐守服務，為了解實際狀況，建盟囑助理，**檢視 26 處委外停車場，結果僅 6 處有駐地人員，嚴重不足**。此等障礙，無關技術困難，更無法規疑義，而是「正常人蓄意忽視身障權益」，以刁難描述此舉，實不為過。

再看第二則故事；依「身心障礙者權益保障法」59 條「身心障礙者進入收費之公營或公設民營風景區、康樂場所或文教設施，憑身心障礙證明應予免費...」。據法條文字來看，如海生館小姐自防弊角度，以「無身障證明」拒絕給予阿伯優惠，實務上絕無缺失，而阿伯也會自覺理虧摸摸鼻子認了。但從海生館那常備表格看來，該單位在留下當事人身分辨識資料後，採極為人性化的方式從寬認定。當然可能發生欺瞞作假的狀況，但卻能完整保障身障者人權。顯然對海生館人員來說，身障者權益，遠重於舞弊風險。

一卡通辨識非難事 但目前的做法卻是...

目前一卡通已針對領有身心障礙手冊之人，發行博愛卡，採記名制，須備齊身分證正本及正反面影本、2 吋半身彩色照片、簽章、身心障礙手冊正本及正反面影本等文件才能申請，搭乘大眾運輸可享優惠，要將之用於停車管理，技術上絕非問題。

技術已經上太空了，沒想到我們還在殺豬公！實際詢問交通局，官員透露，104 年以後市府才修改合約，要求委外營運的停車場必須安裝遠端連線的電話、攝影機，供身障者聯繫業者，索取優惠。

我們按圖索驥，實際調出合約範本來看，第 7 條履約管理確實有要求廠商，如果是自動化收費系統，必須要有 24 小時遠端監控系統、遠端遙控柵欄及服務電話，而且要配置人力，能在 1 小時內抵達現場。

儘管合約看起來很完善，其實漏洞百出，如果聯繫設備故障呢？如果電話忙線中呢？如果廠商人力不足，無法趕抵呢？種種的不確定因素，都增加了身障者的不便，但這些問題其實都能夠以一卡通來解決，處理計費和辨識身分兩件事情。

幸福高雄，不宜藉防弊阻身障人權

從中華人權協會公布 2015 年台灣身心障礙者人權指標調查報告結果看出，雖整體身障人權有 53.8% 民眾感覺保障程度偏好(3 為普通，詳備註一)，但其中身障者之「行動資訊權」、「工作權」、「社會融合及居住權」三項評比，為「普通傾向差」，顯示部分身障權益保障仍在民眾期待值之下。

身心障礙朋友既已自社會局取得證明，從人權至上的觀點，實不宜以「防弊」角度，損及身障人權。現實生活中交通運輸或一般購票等優惠福利，常發生「認證不認人」(如停車優惠，即使身障者親自駕駛車輛但未帶識別證，不予優惠。)或「認人不認證」(如攜帶身障兒童的媽媽，無法單憑孩子身障證件享停車優惠，需讓收費員親眼看到身障孩子使用汽車)，而影響身障者權益。



兩點建議：一卡通+從寬認定，二招破解行政權霸凌身障人權！

建議一：台北已在去年 11 月 20 日起，實施新措施，備妥資料到停車場申請後，就可用記名的愛心悠遊卡或敬老卡進出停車場，直接享有優惠。建請交通局，從善如流，儘速和一卡通公司研商，建立博愛卡身障優惠機制，並將之普及化。

建議二：往後對於身障朋友主張於高雄公有會委外停車場停車，或類似動物園、岡山之眼等公民營設施購票優惠等(詳見備註二「身心障礙者權益保障法」第 56、58、59 條規定)，這些非政府發予現金之福利措施，各機關應人性化從寬認定，「人」、「證」有一即可。將攜帶身障證明時的身分辨識裁量，調整為「無法舉證申請人非身障者，只要留下身分識別資料，即應給予優惠。」的原則辦理。一方面積極保障人權，二來促進社會信任與和諧。

至於防弊的問題，以統計抽樣一定比例進行複查即可。就是不要心存質疑將市民當騙子，預設沒有證件，政府就有可能受騙的立場，來阻斷身障者權益。

備註一：

每個題目的評分，採李克特式五等分量表計分 (Likert 5-point scale)，按該項指標受保障程度分為 5 個等級，保障程度最差給 1 分，保障程度最佳給 5 分。在 5 個等級中，以 3 分為普通。

備註二：

《身心障礙者權益保障法》

第五十六條

公共停車場應保留百分之二停車位，作為行動不便之身心障礙者專用停車位，車位未滿五十個之公共停車場，至少應保留一個身心障礙者專用停車位。非領有專用停車位識別證明者，不得違規占用。

(高雄停車優惠的規定是依據高雄市公有路邊及路外平面停車場身心障礙者停車優惠規定)

第五十八條

身心障礙者搭乘國內大眾運輸工具，憑身心障礙證明，應予半價優待。

第五十九條

身心障礙者進入收費之公營或公設民營風景區、康樂場所或文教設施，憑身心障礙證明應予免費；其為民營者，應予半價優待。





身障停車遭霸凌 盼一卡通來相救

高雄市議員郭建盟 20180412 交通部門新聞稿

依法身障者把車停在高雄公有停車場，前 4 小時免費，但實際上要享有這些優惠，可不容易，高雄市議員郭建盟日前外出，親眼目睹身障者因機器無優惠選項，連繫委外經營的業者後，卻被要求在 1 週內帶著身障證明及發票到公司退費，無疑是霸凌身障者。郭建盟要求，應以與一卡通研商，建立博愛卡身障停車優惠機制，其餘類似的購票優惠，也應從寬認定。

郭建盟表示，先前他在陽明與義華路口的公有委外停車場，見到一名身障小姐，在機器前要繳停車費，卻找不到身障優惠的選項，打電話給業者，結果對方告知，必須在一週內攜帶發票及身障證明，到青年路的辦公室退費，身障小姐哀求「我沒時間去啊」，對方依然不領情。

郭建盟抨擊，上述的例子顯然是行政霸凌身障停車權益，他曾和家人到屏東海生館參觀，見到一位裝義眼的身障阿伯，沒帶身障證明，票務人員請阿伯留下身分證號碼及電話後，隨即讓阿伯入場，免除 450 元的購票費用，對比之下，高雄的例子相當不友善。

郭建盟指出，早在民國 46 年就有「臺灣省殘廢者乘搭車船優待辦法」，目前則有「高雄市政府交通局公有收費停車場身心障礙者停車優惠規定」，給予身障朋友前 4 小時停車免費優惠，雖早有法律保障，但刁難事件從沒間斷，公務單位常為了行政作業便利，或為了防弊，侵害身障權益。

郭建盟拿出市府與停車場業者的合約範本，第 7 條履約管理有要求廠商，如果是自動化收費系統，必須要有 24 小時遠端監控系統、遠端遙控柵欄及服務電話，而且要配置人力，能在 1 小時內抵達現場。

郭建盟表示，他派助理抽檢 26 處委外停車場，結果僅 6 處有駐地人員，如果聯繫設備故障、電話忙線中或廠商人力不足，都將增加了身障者的不便，此問題其實技術上不難，可運用一卡通來解決，處理計費和辨識身分兩件事情，目前一卡通已發行博愛卡，採記名制，只要再進一步限縮停車優惠的身分即可。

郭建盟提及，中華人權協會公布 2015 年台灣身心障礙者人權指標調查報告，其中身障者之「行動資訊權」、「工作權」、「社會融合及居住權」三項評比，為「普通傾向差」，顯示部分身障權益保障仍在民眾期待值之下。

郭建盟建議，交通局應比照台北，儘速和一卡通公司研商，建立博愛卡身障優惠系統，並將之普及化，此外，類似停車與購票優惠等非直接發予現金之福利措施，或動物園、岡山之眼等公民營設施購票優惠，各機關也應人性化，從寬認定。

聯絡人 金仁皓 0936940103



身障停車優惠「嗶」就通 市府 3 月內提方案

高雄市議員郭建盟 20180412 交通部門質詢後新聞稿

行政單位常為了圖便利，侵害身障者人權，高雄市議員郭建盟質詢時表示，依法身障者有停車優惠，但市府委外經營的停車場，收費機上沒有優惠選項，身障者必須全額繳交，再另外跑一趟退費，市府應與一卡通研商，建立博愛卡身障停車優惠機制，其餘類似的購票優惠，也應從寬認定；對此，交通局局長陳勁甫回應，會在 3 個月內，擬定改進方案；觀光局局長曾姿雯則說，相關景點要給予身障優惠是有彈性的，會朝制度化來改善。

郭建盟表示，曾在陽明與義華路口的公有委外停車場，見到一名身障小姐，在機器前要繳停車費，卻找不到身障優惠的選項，打電話給業者，結果對方告知，必須在一週內攜帶發票及身障證明，到青年路的辦公室退費，身障小姐哀求「我沒時間去啊」，對方不領情。

郭建盟抨擊，上述的故事也許業者做法是為了防弊，但有另一個例子，他曾和家人到屏東海生館參觀，見到一位裝義眼的身障阿伯，沒帶身障證明，票務人員請阿伯留下身分證號碼及電話後，隨即讓阿伯入場，免除 450 元的購票費用，對比之下，高雄的例子給人感覺很差。

郭建盟指出，「高雄市政府交通局公有收費停車場身心障礙者停車優惠規定」明訂給予身障朋友前 4 小時停車免費優惠，但目前高雄 54 處公有委外停車場，不但完全找不到身障優惠選項，且公告內也未提及，甚至聯繫業者，足足等了 1 小時，也完全不見有人到場。

郭建盟拿出市府與停車場業者的合約範本，第 7 條履約管理有要求廠商，如果是自動化收費系統，必須要有 24 小時遠端監控系統、遠端遙控柵欄及服務電話，而且要配置人力，能在 1 小時內抵達現場，顯然目前營運狀況與合約不符，很不人性。

郭建盟提及，不只是停車場有霸凌身障者的狀況，有的觀光景點也是，打電話去市立動物園，若裝義眼，沒帶身障證明，不能享有優惠，但致電岡山之眼，則服務人員則暗示「直接到現場就對了」，願意變通。

郭建盟建議，交通局應比照台北，儘速和一卡通公司研商，建立博愛卡身障優惠系統，並將之普及化，此外，類似停車與購票優惠等非直接發予現金之福利措施，或動物園、岡山之眼等公民營設施購票優惠，各機關也應人性化，從寬認定。

交通局局長陳勁甫回應，自營的路外停車場，沒有這個狀況，至於委託給民間的部分，會在 2、3 個月內，和一卡通、社會局等單位聯繫，擬定方案，有一些細節要解決，如要請身障朋友授權將車籍資料存放於民營停車場等。

觀光局局長曾姿雯則說，依照規定，相關景點要給予身障優惠，必須看證件，但實際上是有彈性的，會朝制度化來改善。