

第 2 屆第 7 次定期大會第 21 次會議

(中華民國 107 年 4 月 16 日上午 9 時 1 分)

交通部門業務質詢

主席（顏議員曉菁）：

上次會議紀錄已經放在各位議員桌上，請參閱，有沒有意見？沒有意見。好，確認。（敲槌）

向大會報告，我們上午的議程繼續交通部門業務質詢，請第一位登記的蘇議員炎城發言，時間 15 分鐘。

蘇議員炎城：

大家好，路竹以及前鎮延伸到鳳山和鳥松的捷運延伸線，這些前瞻基礎爭取到的經費，什麼時候開始進行評估作業，以及什麼時候會完成？請捷運局回答一下。

主席（顏議員曉菁）：

請捷運局局長。

捷運工程局吳局長義隆：

黃線的部分，目前前瞻基礎計畫已經全部編列，行政院也正在核定中。如果通過了可行性評估，我們會馬上進行綜合性規劃和環境影響評估，完成後接續辦理機設，再來就是發包。

蘇議員炎城：

捷運從無到有的過程當中，造成了很久遠的影響，但是也很少產生問題，表示我們的工程品質在嚴格的考驗後受到了肯定，未來的鳳山黃線以及岡山路竹延伸線，譬如從岡山延伸到湖內總共有幾個站，以及設在哪些地點？

捷運工程局吳局長義隆：

岡山路竹延伸線總共有 8 個站，都是位在台一線的兩側，就是在整個沿線上。大約一公里設一個站，如果是人潮聚集的地方，必須要配合整體開發時，我們就會設站在附近。

蘇議員炎城：

預計何時動工，以及何時完工？

捷運工程局吳局長義隆：

岡山路竹延伸線分成兩階段，因為行政院當時的核定是分成了第一階段和第二階段。第一階段的工程統包案已經公告公開招標，預計在 5 月底決標後就開始動工，並預計在 109 年底第一階段就可以完工。因為到岡山車站畢竟只有一

站而已，所以我們後面還有 7 個站，目前中央也正在進行綜合規劃的核定。如果在今年的年底可以通過，我們年底就可以辦理發包，在明年發包完成後就可以開始動工，預計 112 年的年底就可以完成整個工程。

蘇議員炎城：

坊間流傳在北嶺里要設置一個站，請問北嶺里有沒有設站？

捷運工程局吳局長義隆：

北嶺里？里的部分…。

蘇議員炎城：

就在省道旁，位在工業區的旁邊。

捷運工程局吳局長義隆：

工業區旁，我們會設站。因為工業區是人潮聚集…。

蘇議員炎城：

工業區就是位在北嶺里，相關單位好像也有告訴我北嶺里有。

捷運工程局吳局長義隆：

那個位置，是否會後我們再向蘇議員報告？

蘇議員炎城：

沒關係，就把所有車站的設置，就像局長講的「一公里一個車站」，〔是。〕設置問題以及包括進度，這筆經費已經撥下來，也沒有問題了？〔是。〕分成兩期，應該就是沒有問題，什麼時候要發包、動工，以及什麼時候完工？就是把它分成兩階段，第一階段和第二階段的期程，請你們再以書面答復我。

再來請教的是鳳山區，從前鎮區公所前面延伸過來，經過媽祖港橋，捷運從那邊延伸過來應該就有經過那條溪。〔是。〕過溪以後經過鳳山，鳳山總共要設置幾個車站，以及目前車站的位置有沒有規劃出來？又從鳳山的五甲三路沿路經過了南京路、國泰路、澄清路、大埤路，再從仁美地區經過，是不是這樣？請你回答。

捷運工程局吳局長義隆：

是。

蘇議員炎城：

是不是這樣？

捷運工程局吳局長義隆：

目前的車站站體，誠如蘇議員所講，就是從五甲三路到自強一路有設置一個站。第二個，從五甲二路到鳳南路，就是南華路這裡也有設置一站。再來是南京路到新樂街一站，南京路到輜汽路也有一站，接著就是國泰路到三多路、自由路議會的附近也設有一站，接著澄清路到台鐵（鳳山中學後面）這裡也有一

站，澄清路接褒揚東街一站。另外從民權路過去，主要鳳山區都是設置在這邊，本館路在汾陽路有一站，而澄清路和圓山路也有設置一站。

蘇議員炎城：

終點站在哪裡？

捷運工程局吳局長義隆：

終點站，一個是亞洲新灣區，就是一直接到國際旅運中心黃線這裡，我們可以把國際旅運中心和整個輕軌做連結，同時進入亞洲新灣區，而我們的終點站，就是接到神農路的主機廠。

蘇議員炎城：

那烏松的終點站？

捷運工程局吳局長義隆：

烏松終點站就是在主機廠那裡，最後一站。

蘇議員炎城：

最後一站在哪裡？

捷運工程局吳局長義隆：

主機廠，在神農路。

蘇議員炎城：

神農路旁，好，那預計完工的日期？

捷運工程局吳局長義隆：

預計完成日期是在 113 年底。

蘇議員炎城：

113 年底，〔對。〕對於你們的施工品質，我認為不錯，但是請你們一定要注意損鄰事件，〔是。〕記得鳳山路段施工時，附近的居民也出來抗爭過，後來是用減免房屋稅和地價稅來彌補，就是因為整條道路都被圍了起來。本席認為，你們要汲取以前的經驗，把以前發生過擾鄰的部分去除掉，當然我們也是肯定你們在大眾運輸系統施工的努力，對你們的專業也是予以肯定，但如果可以盡量的減少民怨和做到敦親睦鄰，提供更方便的大眾運輸，我想這也是所有市民的期待。也不要再發生鳳山施工造成民房龜裂的類似事件，因為是地下 20 米的潛盾工程，造成了民房龜裂，可是承包商卻是不聞不問，當然這是承造包商的責任，市政府是工程品質監督，但是市政府也有責任和義務要把民怨和損害降到最低。相信在局長的領導下，也絕對不會再重蹈覆轍，所以本席希望可以如期的完成，把關好工程的品質以減少民怨，這樣就是雙贏，謝謝，請坐。

之前觀光局處在最逆境的時候，對岸一直打擊我們的觀光旅遊，但到目前為

止，我們不斷的把觀光旅遊拓展到其他的國家，包括日本、韓國、東南亞、大陸以及港澳地區的踩線團，希望可以到台灣來觀光旅遊並參觀台灣的進步和發展。也可以講你們是站在第一線，把台灣高雄最好的一面推向國際，讓各個國家的人可以參與高雄市的進步，我覺得這個部分，從工作報告上看到的，你們做得非常好。當然本席要求你們還要繼續努力，怎麼講？以前我們都是把雞蛋放在同一個籃子裡面，結果國外的觀光客不來了，那段時間真的是最艱苦的時候，但經過我們這段時間的努力並把雞蛋分散後，慢慢就有了起色，所以本席建議，希望要能夠多方面、多角去經營，不要只著重在某方面，觀光經濟的產銷是很重要且大的餅，也是個無煙囪事業，要怎麼去分散、去推展高雄市的觀光，提升高雄市在國際上的能見度，相信這是曾局長你要努力的方向。當然你接任局長後，也多方面的去經營去努力，本席也給予你肯定，也希望繼續提升高雄市在國際上的知名度，讓台灣在國際上的能見度繼續發光發熱，相信這是觀光局重要的業務。

六龜區在經過天災地變，導致觀光產業各方面都很淒慘，前高雄縣時也花了好幾千萬去挖溫泉卻沒有挖到，直到縣市合併後總算在學校旁邊挖掘到溫泉井，並輔導當地十幾家業者合法化，前高雄縣無法做到的，合併後的觀光局都做到了，本席這裡予以正面肯定。另外澄清湖的欄杆已經維修完成，但養蜂場步道，雖經水泥土填補卻依舊崎嶇不平，為什麼？因為都坑坑洞洞的，只以水泥來填補，沒過多久又被掀開，造成二次傷害，尤其那邊是長輩一早運動的地方，光線又暗，如果長輩踩到坑洞跌倒，真的會很危險，所以本席覺得長久之計，就是把它挖掉重做，因為自從開放高雄市民免費入園後，有 9,000 萬、3,000 萬共 1 億 2,000 萬的經費來建設園區，也真的做得很不錯，而且都是由觀光局主導的，對於你們這方面的能力及專業，本席也肯定，並希望運動器材部分盡快進行更新。另外局長剛剛提到，園區內興建的六星級廁所，普遍獲得市民朋友讚賞，但周遭環境沒有跟著一起美化、提升，可惜你們花費了那麼多心思來興建六星級廁所，而且還有兩座廁所未整修，建議你們也盡快處理。運動器材部分，局長應該了解，請盡快更新並以書面答復本席即可。

交通局舉辦的 2017 年交通生態盛典永續經營的規劃、哈瑪星部分，議會同仁也到國外參觀帶回寶貴經驗供市府參考，剛開始進行時，包括環保日的推動，市民朋友在不了解情況下，雖然當下未能接受，但事後的評語真的很棒，本席也予以肯定。另外輕軌將近完成，等一下請局長回答整個輕軌的情況，尤其在夢時代繞了一圈後，未來它的路線還可以做什麼樣的規劃？鐵路地下化後，高雄火車站的規劃有沒有什麼新的創意？本席看到報紙報導，要把高雄火車站遷回原來的位址，遷回的重點又是如何？請回答。

主席（顏議員曉菁）：

局長請回答。

交通局陳局長勁甫：

蘇議員剛剛關心高雄火車站地下化的進度，目前高雄鐵路地下化的進度，依照時程大約在今年 8 月份可以完成地下的通車，這部分沒有問題，通車後，平面部分有一些建設計畫就會持續進行。之前舊火車站帝冠式建築，未來也會遷移至新車站正前方，這部分會分階段來進行，包括總部、高架橋都會拆除掉，整個時程大約要 4 年左右，交通局也會針對不同階段所產生的交通衝擊作因應，作較好的監控。

主席（顏議員曉菁）：

再 2 分鐘。

蘇議員炎城：

局長，本席覺得交通局的停管中心、停車工程科及交通工程科，科長表現都不錯，把高雄市所有的停車空間做適當的規劃改善及處理，本席很多陳情案件都和他們有關，都做到讓市民朋友的接受度非常高。一般公務機關在執行公務時，市民反彈都很大，但他們在整個規劃過程中，不僅顧及市民感受，更讓停車空間發揮它最大的能量規劃，使整體的交通動線更為順暢，本席真心覺得局長要給予同仁鼓勵和敘獎。另外鳳山捷運車站的停車位規劃，我覺得需要去做個檢討，尤其上下班時間的車輛進出及停車格的規劃，確實有它需要改善的地方，這部分會後我會邀請相關單位、科室來協調，重要的是不讓上下班時間的停車空間影響到車流動線，我相信這是改善交通很重要的一個因素。

主席（顏議員曉菁）：

謝謝蘇炎城議員。接下來請登記第 2 位的黃議員淑美發言，時間 15 分鐘，黃議員請。

黃議員淑美：

高雄車禍頻傳，車禍發生件數居全台最高，而且還連續兩年奪冠，原因是什麼？又該如何來降低車禍的發生率？我想你我都有責任。政府相關單位包括交通局、交通大隊更有責任來思考，如何來降低車禍的發生？我覺得不只是加強取締違規，更重要的是要從交通的狀況去改善，根據警方說法，車禍發生的原因大多是支線道未禮讓主線道，所以才會發生車禍。請問局長，你認為車禍發生的主要原因是什麼？

主席（顏議員曉菁）：

交通局局長請回答。

交通局陳局長勁甫：

謝謝黃議員對交通安全的關心。〔是。〕每年我們都會針對交通事故肇事原因來做分析，像未注意前車或支線、主幹線車輛未依照路權來行駛，就會很容易發生側撞、追撞或擦撞這些情況。

黃議員淑美：

可是路權，你講的是機車的路權還是汽車的路權或共用的路權？

交通局陳局長勁甫：

這部分都有。

黃議員淑美：

都有嘛！其實我發現高雄機車的專用路權很少，都是共用路線，共用路線就很容易發生車禍，等一下我們再來一起來探討，還有很多種發生車禍的原因。我們先來看到底車禍有多少？高雄市連續兩年都拿到冠軍，車禍件數很多的原因出在我們機車也很多，高雄市有 280 萬人口，其中機車就佔了 230 多萬，高雄人喜歡騎機車，因為機車很方便，但機車車禍的發生率，相對就比較高。我們來看數字，汽車車禍的數字在 106 年是 4 萬 2,000 多件；105 年 4 萬 4,000 多件，死亡及受傷的人數都很多，機車的車禍件數也非常多。很多人都說，高雄市的紅綠燈僅供參考，從外縣市來的也都這樣說。車禍發生原因，十次車禍九次快，但是我想說，其實車禍的原因，很多都是交通路線設計不良及車流量過大。

首先來看十大肇事路口，三路區就佔了 3 個，首先看三民區的十全一路及民族路，自從十全路、覺民路打通後，那邊的動線真的很危險，這邊的動線是否要更改？因為直走和左轉車輛常常會發生擦撞，局長你知道這裡嗎？

主席（顏議員曉菁）：

請交通局長答復。

交通局陳局長勁甫：

當時爲了要打通十全路及民族一路，我們曾經和果菜市場原來的動線做過一些協調。打通後，我們會持續觀察整個車流運轉的狀況。

黃議員淑美：

你可以自己去開看看，我經常會經過那裡，我覺得那裡真的很危險，左轉和直走的車常常因為這樣擦撞，他的動線並不是直走就可以直接走過去，你還要類似彎一個大彎才能直走，這條路的動線真的很危險，你可能要去看一下。

〔好。〕第二個是九如一路與大順二路，那裡經常發生死亡車禍，因為大型車量若是直接上橋的話，經常看不到視線死角的機車，導致死亡車禍的發生。我自己親眼看過，這邊非常的危險，而且又沒有機車的路權，剛才有說，高雄的機車非常多，我覺得我應該幫機車族爭取路權，那裡是共用路權，變成機車也

可行駛快車道，因為他是共用路權，局長是不是這樣？

交通局陳局長勁甫：

機車可以行駛慢車道及混合車道，快車道目前是不行的。

黃議員淑美：

快車道不能行駛，如果是 2 個車道的話，只能行駛靠外面的車道？

交通局陳局長勁甫：

對，靠外面的車道。

黃議員淑美：

靠裡面的車道不能行駛，我在更多時候是看到，機車是被擠壓的，因為他們不知道要騎在哪裡，大順路橋常常發生這樣的事件，因為車道被擠壓，車道被汽車佔用導致無路可走，這時機車要往哪裡走？在不得已的情況下，機車只能鑽來鑽去，鑽到快車道上，我們經常看到這種情形。我覺得要規劃路權，因為機車佔多數，而且那個路口是機車比較危險，你們是不可以再次去看一下動線？好不好？〔好。〕第三個是九路一路與高速公路，這邊也是很危險，麻煩局長針對這 3 個路口，再次去看一下，因為我一直認為這 3 個路口是動線的問題。

接下來是「待轉區」，高雄市實施待轉區已經有二十幾年了，機車騎士常常會告訴我，這是「待撞區」，為什麼會是待撞區？明明可以直接左轉，可是他就叫我一定要待轉，要停 2 個紅綠燈才能順利左轉。當他停在待轉區時，就發生問題了，常常停了很多汽車，機車也是被擠壓，擠壓至人行道或是待轉區外，這時就會發生危險。局長，你認為待轉區有存在的必要嗎？

主席（顏議員曉菁）：

交通局局長答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝黃議員對待轉區的關心，目前是 3 個車道的道路，為了增加騎士的安全，所以會增設待轉區，這項規定是交通部在全國的做法。高雄有一些路段機車比較多，所以我們從去年開始，針對機車的政策進行，到底在哪些路口或是哪些狀況下，可以減少左轉待轉的情況？這些我們都在逐步檢討中。

黃議員淑美：

其實這真的很危險，我也拍到待轉區畫到人行道上，建工路上的待轉區被佔用了，變成沒有功能，再來這個待轉區淪為停車格。另外，在機車的停止線上畫了一個停車格，變成想要停也停不進去，因為被機車佔滿了，這些都要改進，因為不可以在停止線旁，馬上畫停車格。局長，會後我會告訴你，這個是在哪裡，這個要改善。

待轉區也畫到人行道上，因為沒有地方可以劃設，所以只好從慢車道上畫到人行道上。這就是動線的問題，車禍的發生和動線有很重要的關係，麻煩局長親自去看一下，看要如何處理會比較好。在停止線旁畫停車格是沒有必要的，因為停不進去，而且若是汽車停了之後，機車族就被擠壓到汽車道了，這些都需要改進。

局長，你知道高雄式的左轉要怎麼轉嗎？就是直接沿走斑馬線走到下一個路口，他就省了一個紅綠燈的時間，這樣的轉法，其實是非常的危險。我經常看到年紀大的長輩們，就直接這樣衝過去，真的很危險，我認為高雄式的左轉是最危險的。如果局長認為左轉的待轉區，有取消的必要，我覺得這個可以做，因為桃園市就取消很多個待轉區，他們覺得這樣能降低車禍的發生率，希望局長可以先在幾個路口試辦看看，如果可以降低車禍的話，我覺得應該來做。像我服務處的路口，我就覺得機車族可以直接左轉，但是卻叫他一定要去待轉，因為對向沒有什麼車輛，結果你卻不讓他跟著汽車左轉，汽車是可以直接左轉的，但是機車卻需要待轉，我覺得這個也增加了危險性。

我們可以看到很多的路口，現在開始實施快、慢車道衝突的改善，我自己都覺得很危險了，明明機車在慢車道就有他自己的路權，現在你又規定要右轉的汽車，必需在前一個路口就先轉入慢車道，機車族就說：「你是來撞我的嗎？」本來機車就有自己的路權，但是汽車要右轉時就要佔用機車路權，所以造成非常危險的現象。我自己在開車都覺得好危險，開車的人還比較安全，因為有鐵包住，但是機車族是沒有鐵包住的，如果從前一個路口切進去機車道，那一個動作是有麼多危險，因為機車衝來衝去，其實汽車要切進去是很困難，而且到右轉處才要切進去就更危險。因為有停在待轉區、有直行道的機車，然後汽車又要右轉，這真的是險象環生，針對這個問題，局長你自己有開過車嗎？你覺得有危險性嗎？

主席（顏議員曉菁）：

請局長答復。

交通局陳局長勁甫：

我自己坐公務車，當然需要右轉的時候，也會到慢車道進行右轉，對於這些會進行改善的通常都是，快慢中間有一個很大的分隔島。所以這個部分，在整個肇事分析的情況之下，常看到在快車道右轉跟慢車道直行，才會在那邊產生很大的衝突點。所以對於主要幾個路段，我們進行這樣的改善，當然改善不會像議員剛才提擠壓到機車路權，我們會根據這個路口的狀況，包含以前路口有畫停車格位的，我們會取消掉，讓整個機車的路權寬度會比較寬一點，盡量不要擠壓到機車路權；至於路口需要做交通工程的改善或是削切，我們也會一併

來處理。事實上有些東西改善完以後，我們從數據裡面來看，確實肇事率是比較低，當然會造成原來車輛使用的習慣，還有機車在慢車道彼此之間互相調適，還需要有一段時間磨合，這部分我們會仔細來觀察。

黃議員淑美：

謝謝局長。我自己開車從民族路要轉中正路的時候，我從前面一個路口就切進慢車道，因為機車的速度都很快，所以我很難切進去，而且我切進去都很怕撞到機車，如果汽車跟機車併行的話，其實機車是很吃虧的，就很容易被撞。所以當我到達中正路要右轉的時候，如果遇到上下班時間整個都是機車，其實我是轉不過去的。我在綠燈的時候轉不過去、紅燈的時候又不能轉了，所以變成我要等兩個紅綠燈才有辦法在機車前面右轉過去。所以這個是非常的危險，尤其上下班的時候，請問局長現在有全面實施嗎？民權路口、民族路口，大的路口都有嗎？

主席（顏議員曉菁）：

謝謝黃淑美議員。接下來請陳議員麗娜質詢，時間 15 分鐘，陳議員請。

陳議員麗娜：

我延續淑美議員剛剛所提待轉區的部分，這問題也是非常多人跟我提到的一件事情，剛剛我們看到淑美議員的圖片，有許多待轉區是在很詭異的點上面。我知道現在也有一些新的方式，它可以直接左轉，然後畫上藍色的顏色，我不知道成效如何？但問題是，我們發現很多的事情，你硬是一定要兩段式左轉，事實上不見得每個路口都這麼合適，應該要每個路口檢討它適不適當，如果不適當的路口，我們應該要尋求其他的方式來解決這個問題。有時候在某一些路段直接左轉，並不是不好，如果硬是要兩段式左轉，反而產生問題，這已經引起很多機車族的討論。上個會期我也有提過，應該要用摩托車專用道，在某一些可以實施的路段，要如何設計摩托車專用道，因為實在太危險了。我們現在所提到的是，因為高雄市有龐大的機車族，這些機車族存在是不容忽略的事情，你不能規定全部機車族，都一定要搭乘大眾運輸工具才對，因為社會整體環境因素，所以造成高雄市交通，大眾運輸系統整體狀況就是這樣，你用硬性的方式來處理，我們可以看到很多東西其實是做不來的，只要它不夠人性化，它就做不來，你的政策再怎麼推，到最後你會發現這個政策是失敗的、是不好用的、是被民衆檢討的。所以這些東西表示這個政策出了問題了，高雄違規式左轉為什麼這麼出名，高雄違規式左轉的罰單開了這麼多，但是依然還有很多人要這麼做，那是為什麼呢？因為現在的制度是不夠人性化的，是不好用的。民衆爲了很多便利度的問題，他必須要這樣做，你強迫他不能夠太便利，一定要這樣做，結果實施這麼久以來，到底有沒有改善，如果沒有改善，到底又因

爲什麼呢？需不需要做其他變更，我覺得局長這個必須要思考一下。

另外中華路和民權路現在實施的是，在很多的路口必須要進入機車道以後再右轉，這已經有很多里長向我抱怨，在機車道旁邊又停了一台汽車，因爲機車道上又畫了汽車停車格，再加上騎摩托車的人在上面行駛，所以汽車要從快車道，突然間要轉進來機車道的時候，常常會在那邊發生問題。你可能在快車道不會發生問題，但是切進機車道時，會發生問題、發生車禍，所以你看快車道數據的時候，發現快車道車禍量減少，但是你有沒有去思考到，反而機車道上發生擦撞事故可能變多了，這是必須探討的問題。有時候某一些行車習慣，多年以來都是這樣做，像民權路一整排都是住商、一些辦公大樓密集的地方，所以平常有一些裝卸貨的車子，還有一般民衆的汽車不斷在那邊穿梭的時候，摩托車族行駛其實已經很困難了，再加上汽車要轉彎的時候，常常要先切進來，所以在這裡就形成險象環生的狀況，事實上在機車道這種情形是頻繁的發生，里長一再的拜託議員，在議事廳要把這件事情說出來，讓局長了解我們實際上遇到的狀況是什麼？不要一直認爲每一個路口，都要按照你們的規劃就一定好，真正能夠達到安全的，你們實際上要再去看看，這樣做是不是安全？事實上從里長的觀察，這陣子以來是沒有比較安全，反而威脅到更多機車族。我覺得你們爲什麼不在快車道上，直接用右轉號誌燈，有右轉號誌燈摩托車也不能往前行，他也只能往右轉，所以同步往右轉的時候，就不會有其他事故發生，也能夠解決汽車往右轉的問題，多增加一個號誌就可以解決這樣的問題。我要請局長把這些路段，再重新再思考一下，是不是一定要這樣做？這是我提出來，剛好黃淑美議員也提到這個問題，其實這個是很多民衆都非常關心的問題，也期待交通局在設計這些新的東西的時候，每個路口實際狀況要貼切的去實行它。因爲我覺得現在要溝通很困難，你們都跟我們講一定要這樣做，就沒有其他的辦法，我們也只能跟里長說，他們說一定要這樣做。里長會覺得很莫名其妙，明明不合適，爲什麼一定要這樣做？所以期待大家這段時間，已經觀察一段時間了，以後好好的再去了解是不是合適之後，再去做改變，請局長再去了解一下。

接下來我要講的是，去年 12 月到今年 2 月，我們有實施了冬季大眾運輸免費措施，大概花 2 億的空污基金，每一年我們都在做有關於大眾運輸系統、公車、捷運，免費的政策其實是非常多，每一年都在做，但是效果怎麼樣？大家有沒有發現這次做的時候，民間的聲音特別的大，是歡迎的聲音嗎？還是不歡迎的聲音，明明免費搭乘，但是我在民間聽到的聲音，是不歡迎皆多，怎麼會這樣，大家發現每次市政府都做這些，突然間曇花一現把這些政策做一做，錢花一花之後，真的空污有改善嗎？搭大眾運輸系統的人有變多嗎？我想應該是

新聞局所發布出來的內容吧！應該也是徵詢過捷運局、交通局、環保局之類的，所以提出來的數據說：三個月可以增加 162 萬人次運量，公車可以增加 176 萬人次，公路客運可以增加 7.1 萬人次這麼多嘛！我們看到這麼多的錢的部分，說我們一定可以達到這樣子，主要的原因，是因為高雄市在去年紫爆的狀況，已經讓所有人都覺得，高雄市的空氣為什麼糟到這種情形？市長爲了讓所有高雄市民感受到，高雄市政府已經很努力在做了，所以推了這個政策，告訴市民說：我給你福利、我給你免費搭乘，鼓勵所有的市民搭乘大眾運輸系統，減少移動污染源的排放。原則上應該是這樣嘛！說起來應該是這樣，但是民衆突然間學會了，我也覺得很莫名其妙，以前民衆一聽到這個都非常高興，但有民衆卻突然冒出來說：這真的是解決方法嗎？不一定！如果你 2 億全部拿來，全部把二行程機車換了以後，說不定可以永久解決一些問題，如果拿來做一些公司製程的改善，說不定在空氣污染的成效上還可以比這更好。怎會這樣呢？我們可以看到，到最後三個月的統計數字的確有增加，這三個月的量從 1,687 萬人次增加到 1,721 萬人次，大概增加 34 萬人次，距離目標 168 萬人次，我們統計了一下，還差 134 萬人次，差不多達成率是二成，如果這樣算起來，平均一天大概 3,500 人次到 3,600 人次，一天大概增加這麼多人，我們花了 2 億去處理這個事情，原本一天估計應該在 1.5 萬人次到 1.8 萬人次，結果我們只有達到 3,000 多人次，差太多了。

這個政策一做完之後，我們發現民衆對於這些事情，到底他想搭大眾運輸系統的真正理由是什麼？當然有 34 萬人跟我說，不搭白不搭，政府都已經免費了，我們這時候能搭，就盡量去搭吧！就這樣子啊！就是有人這樣講。高雄市用這種撒錢的政策還能做多久？能夠做多久啦！以高雄市整個的財務狀況，如果空汙基金可以花在更好的地方，我們需要這樣做嗎？我們是不是應該把它用在更有力、更有效的地方，我心裡面有很多的疑問爲什麼老是這樣？我覺得，哪個局長如果吹牛吹過頭，應該要下台啦！應該要自己鞠躬下台，自己要承認這個事實啊！不要老是說，這些政策到底是爲了民衆，還是爲了環境？還是爲了捷運公司？還是爲了高雄市政府的面子？我覺得，你們自己應該說清楚，不要再對我們說謊了！我在這邊提一下，這是環保局長所講的，因爲空汙基金畢竟從他那邊出來的嘛！他總是要出來說明一下，到底有效，還是無效？結果指出來的數字，竟然是在 3 月 14 號，政策已經都做完了！他說三個月的總運量，從 1,578 萬人次成長到 2,000 萬人次，這是假數據耶！誰給他的？然後告訴我們說，大概有 27.1% 因爲優惠政策，改搭大眾運輸系統，而且高達八成五的民衆以後會繼續搭乘喔！他這樣告訴我們的媒體，大喇喇在三月整個政策結束之後，告訴我們乘量這麼好，結果呢？我們看到三月份的統計數字出來時，嚇

一跳，根本不是他說得這樣嘛！根本不是，如果照他所說，我剛剛已經先舉過，12月到2月的成績是怎麼樣？根本就不是蔡局長所說的那個數字，向民衆吹牛、向民衆報假數字的這個局長，也應該要下台啊！每個局長都一樣啊！如果再謊報這些東西，誤導市民都不應該，難道不應該是個誠實的市政府來告訴所有市民，到底是怎麼樣一個狀況嗎？報一些假東西，然後只會讓新聞媒體報導得好像非常好，事實上就不是這個狀態嘛！難怪我們在這合併之前，我們必須花176億機電組的錢給高雄捷運公司，不然他就要倒了啊！

我們再看一下，二月政策做完，三月份的運量，我們比較一下就知道，今年三月跟去年三月我們還倒退18萬人次。今年的2月倒退的人次是多少？比去年的2月少了48萬人次，其實從12月到2月的優惠免費搭乘政策推完以後，3月時我們又推了一個政策，告訴我們說：一般的民衆吃到飽方案是1,600元的套票，學生是1,400元的月票，這個價錢啊！我今天早上出門時剛好看到，台北市推吃到飽的方案賣不好，柯市長被罵翻了，他們套票的價錢是多少？1,280元。1,280元比高雄還要便宜啊！結果就被罵翻了。誰是天龍國？是高雄市還是台北市？高雄市的物價、所得有比台北市還要高嗎？結果我們賣的套票，一般民衆1,600元，學生1,400元都比人家貴，你怎麼可能推的好？所以我們從這些政策來看，政府所有的官員啊！真是不知民間疾苦啊！完全不了解，所有民衆目前的生活狀態是什麼樣子？推出這樣子不合時宜、不符合人性、不符合社會狀況的政策，當然會賣不好。我們可以看到捷運是不是已經進入了衰退期了？問題是什麼？因為去年12月跟前年12月的運量當時是免費政策，如果扣掉我們可以看到的，去年還比前年的狀況還差，倒退23萬人次。我們從每一年的數據，看到的狀況是其實並沒有比較好，政府的情形並沒有比較好，所有捷運的營運狀況並沒有比較好，100年時我們救過捷運公司一次，目的是什麼？當時陳菊市長極力的拜託許議長崑源，一定要好好的來處理這個問題，讓這個捷運公司可以繼續生存下去，我們做到了，議會同意了，176億的機電組買下來了，可是高雄市有沒有辦法救他第二次？高雄市自己都負債累累，所以我覺得很困難，再來又能怎樣？我還是拜託，不要…

主席（顏議員曉菁）：

好。再給兩分鐘。

陳議員麗娜：

不要把這個當成是我們選舉的工具，我為什麼這樣講？因為從這件事情，我察覺到，原來大家都發現捷運進入衰退，去年如果不增加那個免費政策，去年的數字就會非常的難看，所以是不是爲了要救捷運公司的數字？然後剛好搭上我們的空汙，義正嚴詞的、冠冕堂皇的來做這個政策，順理成章地幫到捷運公

司，我們到底幫了捷運公司多少次了？還要怎麼幫？還能怎麼幫？另外啊！也有可能是買票，因為又要選舉了，每次到選舉之前這種政策就層出不窮，但很多人在問我，有關我們空污基金的用法到底是怎麼回事？為什麼前鎮、小港地區這麼多的汙染？不能用在前鎮、小港地區。當然我也說，高雄有很多的工業區汙染都很嚴重、都需要。但是用在對的地方，用在真正應該用的地方，就是錢要花在該花的，但是如果是存粹掛著一個名義但是沒有像這樣子的個狀況，請拜託不要再做了，不要再做了，讓捷運公司自己硬起來自己去想辦法好好經營，另外就是不要把這東西變成是讓人感覺是像一個買票的工具一樣，老是為了選舉之前就有一些花招，所以我在這邊跟局長請教一下，第一就是市府，我在這邊先講一下不得在選前做免費的政策，這是第一個，第二個，對於套票的部分〔…。〕

主席（顏議員曉菁）：

請捷運局局長。

捷運局吳局長義隆：

感謝主席，感謝陳議員，有關於陳議員的指教部分，因為捷運公司是 BOT 部分，所以他們的營運的部分必須受到我們市政府的營運監理和相關的管制，這都不在捷運局的範籌裡面，所以他所提的這些票價的部分月票的部分都不是我們核定的〔…。〕對，因為這裡面是〔…。〕空污基金也不是我們提的，那是捷運公司直接跟環保局提的〔…。〕對，這有兩部分營運設施本身集合相關的變更跟運作的部分當然因為涉及我們的財產，我們會去經營相關管理的部分，另一個部分是他營運的部分，營運的部分是捷運公司他們必須自負盈虧的部分，自負盈虧的部分另外的部分就是捷運經理在管制有關這部分，每一年捷運監理部分都會針對他的自負盈虧的部分然後去進行整個財務的管理的部分，另外剛剛陳議員有提到就運量的部分，運量的部分據我們所了解的部分，如果說從去年 12 月跟前年 12 月比的話，前年 12 試運量是 18.25〔…。〕如果扣除 12 月一百零…〔…。〕沒關係，105 年 1~11 月是 188.63 萬人次，106 年 1~11 月是 189 萬人次〔…。〕跟陳議員報告，有關所有運作部分，其實我們是捷運工程局主要我們是針對開發的部分，工程開發的部分我們目前正在岡山，路竹延伸線還有黃線的部份我們繼續在爭取，未來整體路網的部分都建置完成，我們會持續加速推進〔…。〕對，套票的問題，這一部分就是捷運公司是民營公司他們直接跟我們市政府相關主管機關提出，沒有經過我們〔…。〕陳議員，所提的意見的部份我們會跟捷運公司轉述然後會請他們檢討，就是台北的部份和高雄的部分，兩者之間還是要有一些比較的部分，那我們這部份我們會轉達給捷運公司〔…。〕這講要不要收這有合約的規定，這有依修約的部分，如果他

沒有違反相關合約規定的部分我們收，其實面臨到相關的罰則〔…。〕

主席（顏議員曉菁）：

好，謝謝陳麗娜議員，請劉馨正議員質詢，時間 15 分鐘。

劉議員馨正：

謝謝主席，首先，我想請教一下交通局長陳局長。

主席（顏議員曉菁）：

交通局局长

劉議員馨正：

陳局長，上一次我質詢的時候有跟你講說鼎金段的交流道現在是不是最阻塞的那一段，我說你有沒有思考過去做改善，你有沒有思考過，然後你說會研究，你有沒有什麼結論？局長。

交通局陳局長勁甫：

謝謝主席，謝謝劉議員的關心，目前我們在鼎金系統交流道，北向要往東，接國道 10 號的地方。

劉議員馨正：

你認為目前的鼎金交流道會一直阻塞的原因是什麼？有那些因素？

交通局陳局長勁甫：

最主要是我們北上要往高鐵站接國道 10 號，這個地方很多車輛，所以回堵到我們主線上，目前高工局在這主線上已經拓寬一個車道，現在還有一個瓶頸，這個瓶頸就是在轉彎處那個地方，大概今年的 7 月開始會將這轉彎的地方再擴充一個車道。

劉議員馨正：

局長，整個交通系統的解決，不是頭痛醫頭，腳痛醫腳，你要從整個問題裡面想辦法來解決，你不能說，這個地方有問題這個地方解決，你解決這個地方，可能別的地方問題又發生喔！這個車子像流水一樣，所以你這邊解決，搞不好另外一個地方又塞起來了，你應該整體考量來解決。

交通局陳局長勁甫：

有，跟議員報告。

劉議員馨正：

局長，我是還聽不出來喔！問題發生的原因，你剛講的只是其中之一而已，局長，你看一下，這個圖應該是 10 號。第一個，從北部下來的時候，它是到這裡 10 號轉過來，轉過來以後，跟他要去民族路也好到自由路也好，都是經過了以後，跟要去 10 號要去高鐵的全部塞在這裡，然後這邊大概住了 30 萬人，這邊的人要上交流道要繞到這邊從鼎立路然後迴轉過來才上交流道，全部都打

結在這裡喔！這邊要南下的又要往上 10 號，然後又塞在鼎立路所以 10 號在這邊也塞，然後要往奇美地區、旗山的也塞在這裡，然後跟高鐵的全面都堵在這裡。局長，整體的系統真的要一起解決，你看這邊住這麼多人，他們這邊的人要到左邊西面這邊來迴轉然後才上去，所以你要思考整個問題的解決，並不是說這邊問題這邊會塞我這邊多開一條路多開一條車道，然後這邊就可以解決，沒有，局長，像你這邊現在多開一條路，往 10 號道路往旗山跟高鐵的，現在是高鐵那邊多開一條車道，局長你覺得有變通嗎？沒有勒。現在要往旗美地區的時候，要往旗山那邊往東走的也在塞，那個地方一樣沒有解決。所以現在反而要往東走的反而不容易切進來，你有沒有思考過怎麼來解決這個問題？局長，並不是頭痛醫頭，腳痛醫腳這絕對沒辦法解決，你看這個合理嗎？這邊的人要上高速公路，北上中山高國道 1 號要跑到這邊再轉，這邊的人沒有上去，要跑到這裡結果就塞在這邊。局長，要整體的解決，不能頭痛醫頭腳痛醫腳，要往下也要從 10 號才能上 1 號國道中山高，難怪我們 10 號要往中山高經常塞了很長一段，它和往東走的 10 號又卡在這裡，怎麼不會塞呢？這邊也卡在這裡和往東走的，然後 10 號下來要去自由路的和要去民族路、要去高鐵的全部都卡在上面，沒有去思考這個整個絕對是無解的，請局長回應。

交通局陳局長勁甫：

剛才我說過，在主線上面目前拓寬一個車道，希望能夠讓往北要轉到高鐵多一個車道，但是它有一個瓶頸，目前沒有一併配合，就是在轉彎處，7 月以後會做這個部分。第二個，系統性的處理，目前公路總局正在提一個高屏第二快速道路，高屏第二快速道路的路線會比國道 10 號再往北一點，這個時候會經過八德二路附近，我們希望它能夠有一個交流道銜接到高鐵，整個系統性的解決應該在那個地方做比較完整的處理。

劉議員馨正：

局長，南下中山高在八德二路開一個出閘，不要讓他到 10 號這邊來，而且這邊下來以後他開往民族路或自由路，這邊多了一條路高鐵站很近，八德二路給它開，在鼎力路南下那邊弄一個往下的路閘，不要讓他到 10 號，在鼎力路這邊讓他上 10 號中山高，你不要讓他到 10 號上面去。然後在澄觀路和八德路口，大中路過高速公路就是澄觀路，澄觀路和八德路口大概就在這個地方，你開一個匝道北上讓這邊的人不必繞到這邊來北上，然後全部堵在西側這邊。大中路經過高速公路以後讓他從這邊北上上去，這樣大家就不必打死結全部纏在這裡了嘛！

交通局陳局長勁甫：

議員這個建議很好，剛才我向議員報告的在概念上應該可以契合，會後我會

請同仁向議員報告，有關公路總局目前正在積極推動和八德二路有一個銜接的地方叫做高屏東西向第二條快速道路，大概就可以整個系統性的處理。

劉議員馨正：

這個要趕快，只有一個車道要去高鐵的，大家就打死結纏在那裡。

交通局陳局長勁甫：

7月會增加一個車道。

劉議員馨正：

這個要整體解決，這邊剛好周邊都有空地，好像都沒有建築，這邊就趕快規劃嘛！不要以後蓋了房子更麻煩，每次從那邊經過都塞在那裡，有一次我要東向走10號，結果上不去，我只好繼續北上到楠梓這邊下。局長，你參考一下，整套解決不要頭痛醫頭腳痛醫腳，好不好？

交通局陳局長勁甫：

確實是這樣。

劉議員馨正：

我們下一步要怎麼做？

交通局陳局長勁甫：

往高鐵因為一個車道在主線上面下匝道有拓寬了，在轉彎處預計…。

劉議員馨正：

八德二路南下不要到10號西向那邊。

交通局陳局長勁甫：

八德二路在去年底公路總局已經向國發會提出計畫，國發會希望八德二路這邊的進出上下和我們地方要整合。

劉議員馨正：

局長，每天為了從那邊上高速公路我都很頭大。現在請教觀光局曾局長，恭喜你，內門動物園通過了，下一步你的工作是什麼？

主席（顏議員曉菁）：

請觀光局曾局長答復。

觀光局曾局長姿雯：

目前內政部營建署通過的是有附帶決議…。

劉議員馨正：

你現在要做的是什麼？

觀光局曾局長姿雯：

現在要爭取經費。

劉議員馨正：

爭取經費嘛！附帶決議就周邊的道路嘛！

觀光局曾局長姿雯：

聯外道路。

劉議員馨正：

周邊道路你要請工務局這是市政府的事情，裡面的路都是市府管的。

觀光局曾局長姿雯：

我們一直和工務局有在協調，這條聯外道路需要 1.8 億，我們現在向中央爭取經費。

劉議員馨正：

同時並行，你不能說聯外道路做好了，我才來做動物園的建設啊！

觀光局曾局長姿雯：

因為附帶決議有提到，如果要用地變更編定必須這條聯外道路先有眉目，這個部分我們正在努力，所以我們要趕快兩邊同時。

劉議員馨正：

局長，趕快加油，對你來說這是非常了不起的，在你局長任內終於把動物園遷建完成，上次我告訴研考會劉主委趕快去申請前瞻計畫的錢，好不好？

觀光局曾局長姿雯：

我們再來努力。

劉議員馨正：

這個比較快啊！

觀光局曾局長姿雯：

我們會很積極努力。

劉議員馨正：

趕快動工，我真的很高興，這件事情對旗美人的觀光有了一個交代。還有中正湖你打算怎麼做？中正湖好像都荒廢在那邊。

觀光局曾局長姿雯：

上次議員質詢之後我們有去會勘，這個工程的內容，第一個，我們會新設一個親水空間。第二個，我們在東岸會設一個公廁，這是在地的需求。另外我們在泰安路路口會設一個入口意象，目前美濃湖周遭的環境必須再整理，沒有一個很明確的意象，我們會在那個地方做一個連結。

劉議員馨正：

局長，湖邊還是禁建管制，如果湖邊可以做露營之類不影響開發的，土地如果是他們的就讓他們去做，我覺得那個也不會影響到整個開發計畫嘛！

觀光局曾局長姿雯：

我們再來研究一下。

劉議員馨正：

局長，內門動物園的事情辛苦你了。交通局陳局長，西門大橋那邊下去以後道路變得很窄，那條路很窄要拓寬，農地主人說我們要徵收，但是現在為止工務局新工處說徵收有錢的事情，我一再強調，我們做很多事情不要等到出了人命才來處理，不管任何事情，在其他地方也是一樣，我們很多號誌我聯絡交通局希望能做，但是好像都有困難、有危險度，好像通過的人數、流量的問題，我們不能設。局長，如果有危險該設就要設，號誌，西門大橋下來的路那麼窄，一輛砂石車經過以後要和機車會車會有問題，所以西門大橋下來拓寬的事情和工務局趕快研究去解決，前一陣子出人命死了一個人，雖然不是在那條窄路上，因為那邊有砂石車經過，已經死了一個人。沿路的號誌該做的要做、該警告的要把它弄出來；該設的，絕對不能出了人命…。

主席（顏議員曉菁）：

再兩分鐘。

劉議員馨正：

不要等到出了人命才來做，這樣一切都太慢了。難道做任何事情要用人的生命代價來換嗎？我們就不能預防一些意外事故的發生嗎？我們一定要劍及履及，有問題要趕快解決、防止意外、防止不幸的事情發生，好不好？局長，西門大橋的事情要趕快解決，因為我們現在為了杉林那邊的清疏，水利局，那邊的砂石車走得更多，你可以去調一下資料，已經死一個人了。

還有，捷運局吳局長，剛才你聽到了，我們動物園的案子已經通過了，你的捷運量有些是惡性循環、有些是良性循環。如果動物園做了，你是不是應該把捷運延長到旗山？上次我已經講了也一直拜託你說，我們都已經到佛光山，離旗山也不遠了。局長，你能不能配合動物園，把它規劃延長到旗山來增加我們的載運量，動物園做了以後，我們旗山、旗美的觀光一定會起來。等一下再請吳局長答復。另外，交通局陳局長，29 號道路到甲仙也是一樣彎彎曲曲，這些該截彎取直的，有的彎一個很大的 U 字形，在台 29 非常多，這些是不是請公路局來解決，直接把它跨越進去，…。

主席（顏議員曉菁）：

請捷運局吳局長。

捷運工程局吳局長義隆：

有關內門動物園是不是要拉捷運過去提升運量來服務內門動物園發展，我們會把它納入都會區整體路網來做考量。同時在這個過程裡面也必須有養量的作為，這些作為部分，市政府本身…。〔…〕因為我們一條捷運線的建置要考

慮到經濟可行，財務平衡等這一些相關的運作部分，然後中央才會有所補助。所以在這之前我們會先行養量，然後在整體路網規劃我們再把它納入整個都會區的整體路網，然後予以考量。〔…。〕

主席（顏議員曉菁）：

請交通局陳局長。

交通局陳局長勁甫：

剛才議員提到有關道路改善的部分，確實有些彎道如果可以截彎取直的話，那麼就可以增加整個安全性的提升。但是因為道路改善有涉及到西門大橋下的農路拓寬，這是跟我們府裡面其他局處有關的業務，所以我們會跟他們協調，並趕快積極的來處理。另外有關台 29 線是公路總局的業務，這個我們在道安會報裡面也有連續的窗口，我們會持續來關心。至於說在路上如果可以增加一些交通的警示，像安全提升的號誌、標線、標誌，我們都會再來檢視，到時候我們會再跟議員的辦公室來聯繫。〔…。〕對，這個部分因為屬於台 29 線，所以我們會趕快跟公路總局去做一個會勘。〔…。〕目前這個 86 號，未來如果內門這邊有動物園的興建，延伸過來當然比較好，這個計畫在過去一年裡面也有做一些討論。公路總局認為，應該先就目前可以截彎取直的道路改善工程來進行；以長期來講，再繼續思考把 86 線延伸到內門。〔…。〕好，這個我們會跟公路總局持續保持聯繫。〔…。〕

主席（顏議員曉菁）：

謝謝劉議員馨正，接下來請陳議員政聞質詢，時間 15 分鐘。

陳議員政聞：

進行質詢之前，我先請各位同仁看一段新聞的片段，那是上星期五的新聞，我們先看一下。

（影片播放開始）

主播：來自國外客戶參觀自家螺絲工廠，業者親自接待，不惜開超過 400 萬元名車接送客戶，只是把人載到高雄展覽館國際扣件展的地方，停車再取車，超傻眼。

業者：客戶去吃完飯回來，奇怪，車子怎麼變成鍍了一層沙磨，還好車牌沒有擋住。

記者旁白：黑得發亮的車先在高雄展覽館停車場停了 8 小時後，黑色變白色，想拿布把灰塵除掉，擋風玻璃擦了兩下，只留下明顯的黃土塵砂痕。

業者：害我找不到車子，我們一流的展覽場，怎麼會變成下下流的停車場地。

記者旁白：實際來到業者抱怨的地方，不但停車場沒有鋪水泥和柏油，連停

車位都拿繩子區隔，黃土全部裸露在外。一見風吹來，裸露在外的泥沙被刮取，就像沙塵暴想躲都躲不掉。把車子停在高雄展覽館旁的這一處停車場，我們可以看到採訪車在這裡停了大約 4 個小時的時間，車上已經有厚厚的一層灰。

（影片播放結束）

陳議員政聞：

上星期二、三、四在高雄展覽館舉辦了扣件展，我想那是整個北高雄一個很大的展覽，很多岡山的螺絲廠，我想都到這個展覽館做了一個展覽的工作，那天我也去了，去了之後發現展覽館的設施和設備，整個都讓扣件業者非常稱讚。但是那天晚上就遇到這件事情，這是螺絲業者跟我陳情的，我也 po 在我的臉書上，他說他當天看到他的車子就超傻眼，爲什麼？他不是要開回家，如果開回家他覺得還沒有關係要把車子洗一洗就好，而是他還要帶著國外的客戶去吃飯，吃完飯，晚上還要接送他回飯店，你看他在我們的停車場停完車之後，這些外國人看到我們這樣的風飛沙、海波浪，還以爲我們台灣是有沙漠地形。他看到我們車子之後，很訝異我們的車子怎麼會變成這樣子，所以這對我們高雄的形象是影響很大的。局長，這個地方是收費停車場，據我了解是交通局和中油租借的場地，然後做爲收費停車場，怎麼辦？貽笑國際！局長，我們有改善的方法嗎？還是我們準備要做什麼工程，讓它的地面在風吹沙的情況下可以改善呢？在這一段期間，局長，你有做什麼措施嗎？請局長做個回應。

主席（顏議員曉菁）：

請交通局陳局長。

交通局陳局長勁甫：

謝謝陳議員對於新光停車場的關心，新光停車場這塊地是中油的用地，過去長期以來我們都是跟中油一起合作，把這塊地借下來做爲停車場使用，從去年開始，因爲這一塊地是屬於污染場址，所以中油必須進行土污整治工程，今年 3 月我們舉辦了遊艇展，在遊艇展之前，中油才把土污整治的場址，可以用的部分交給交通局使用，時間上因爲要因應遊艇展，來不及做大規模的重新鋪設瀝青或水泥，所以造成接連下來展覽的連續影響。我很抱歉對這些廠商造成困擾，不過因爲土污整治已經完成了，所以目前我們也正在跟中油續借這個場地，基本上 4 月份通過董事會確認之後，就可以把土地再借給我們，我們就會做永久性的鋪面處理。當然，短期部份我們必須加強持續灑水，長期部份我們希望將這個場址鋪設爲可以永久使用。

陳議員政聞：

局長，鋪面什麼時候要做呢？

交通局陳局長勁甫：

等到 4 月份他們同意借給我們，如果展覽館展期裡面沒有較大型的展覽需要用到這個停車場，我們會立即來處理這一塊土地。

陳議員政聞：

這一段期間還未做鋪面之前，你還要供大眾使用嗎？

交通局陳局長勁甫：

因為目前那個地方有停放一些遊覽車，如果沒有大型的展覽，其實那個停車場的使用量不是很高，我們會看情況，如果不會影響到外來貴賓的停車，鋪面工程我們會盡早實施，盡快處理這個問題。

陳議員政聞：

局長，我剛剛特別強調，這裡是收費停車場，停在這裡的車子還要花更多的金錢去洗車、還要整理車子，在這段期間是不是可以不要收費呢？

交通局陳局長勁甫：

這個可以考慮。平常如果沒有太大型的展覽，一般來講不會用到這個停車場，其實展覽館下面本身就有地下停車場，因為停車場的位置不太夠，所以才需要由市府提供空間、協助停車。當然，未來如果遇到大型的展覽，在鋪面整治的期間，我們可以考慮提供免費停車。

陳議員政聞：

局長，我的臉書一開始 PO 上那台汽車的照片之後，很多岡山扣件的老闆都留言，這不是單一發生的事件。當然，沒有展覽的時候，我認為停車需求很小，但是有展覽的時候，譬如：鉤件展、遊艇展，裡面的停車位是絕對不夠的，所以民衆才會停到外面來。我還是特別強調，你們有辦展覽的時候，在地面還未鋪設完成之前，是不是收費應該暫停呢？我希望交通局不要收費。

交通局陳局長勁甫：

向議員報告，這個我們可以來規劃。因為目前交給我們已完成的土污整治土地，我剛剛向議員報告過了，4 月份如果他們同意將土地再續借給我們，我們會分成 A、B、C、D 區塊，馬上做鋪面，希望不會碰到未來有大型展覽，需要用到這個停車場的時候，面臨到鋪面還未完成的狀況，當然，如果還有這種情況，議員提到的，在那個期間不收費，我們可以考慮。

陳議員政聞：

局長，其實有沒有大型展覽，你去問一下就知道了。

交通局陳局長勁甫：

沒錯！這是我們要來掌握時程上規劃的關鍵。

陳議員政聞：

重點還是趕快把路面鋪設完成，這才是治本的方式，好不好？〔是。〕你請坐。接下來請教觀光局曾局長，岡山之眼天空廊道吸引很多全國各地的遊客，從最近的新聞可以看到，因為岡山之眼夜間沒有開放，不知道是市民不曉得，還是明知故犯，很多人在夜間闖過封鎖線強行上去，不知道晚上咖啡座還有繼續營業嗎？好像是有。為何不同步開放呢？不要讓市民覺得咖啡館有開，但天空廊道不開，其實市民在問我，我也不知道要怎麼回答。局長在這裡是不是可以統一作個說明，未來在夜間是不是能夠開放？現階段不開放的原因是什麼？未來的規劃又是什麼？請局長說明。

主席（顏議員曉菁）：

請觀光局局長說明。

觀光局曾局長姿雯：

目前崗山之眼天空廊道的開放時間，假日是到 6 點、平日到 5 點，夜間有一個營運廠商，營運到晚上 10 點，因為這個廊道很有特色，所以有亮燈，在營業時間之後，其實還是可以上到園區，但是那個廊道是不能上去的。最主要的原因因為天空廊道非常有特色，必須靠接駁的方式，那裏道路非常狹小，到了晚上，第一個，我們的人力有限，沒辦法在晚上接駁和管理。第二個，因為剛開始營運，我們對於園區的開放，希望讓大家比較自由進出，但是天空廊道的部分因為有高度，所以我們希望在夜間暫時不開放。目前我們有加強管理，未來民衆來到這裡，還是可以欣賞夜景、還是可以喝咖啡，但是廊道的部分，我們希望民衆不要上去，晚上我們希望顧及安全的理由，不要擅自上到天空廊道。目前在地警方有加強巡邏，我們遇到民衆也是勸導，勸導不聽我們才會依據公園管理條例開罰，但是在這個過程裡面，我們希望夜間營運咖啡的廠商，協助我們對這個圈區的管理一起來維護。

陳議員政聞：

局長，有考慮夜間開放嗎？

觀光局曾局長姿雯：

夜間開放部分，我剛剛有提到，整個交通接駁是最大的問題，因為如果開放，等於讓大家知道營運時間是這麼長，整個接駁的時間也必須變長，要不然還是有交通的問題。

陳議員政聞：

所以現在夜間到那裏使用咖啡設施的市民朋友都是自行開車前往嗎？

觀光局曾局長姿雯：

是自行開車前往。

陳議員政聞：

目前有造成停車不足的現象嗎？

觀光局曾局長姿雯：

目前我沒有接到這個訊息。因為畢竟還是咖啡座，不是上到廊道，所以目前沒有造成像上到廊道的人潮，未來我們在整個營運配套的部分，如果思考比較周延的時候，我們再研擬是否有夜間開放的機會。這個地方我們也積極在規劃，其實要解決在地交通的問題，如果有一個纜車，是一個蠻好的解決交通接駁的工具，不過這個部分目前都還是在規劃階段，要再討論是不是有經費和腹地，就是地點的選取。

陳議員政聞：

局長，你大概的意思，因為接駁的問題，所以沒辦法夜間開放。

觀光局曾局長姿雯：

接駁是最大的問題。

陳議員政聞：

我想還是要讓市民朋友瞭解一下目前的情況。〔是。〕謝謝局長，請坐。謝謝主席，我今天的質詢到此，謝謝。

主席（顏議員曉菁）：

謝謝陳政聞議員。接下來請李議員喬如質詢，質詢時間 15 分鐘。

李議員喬如：

我今天單一要為鼓山區龍水里美術館路的公共使用道路居民的陳抗來議會質詢，議會市民觀禮台有很多陳情的民衆在現場，剛剛我們就美術館路的輕軌路線召開一個記者會。吳局長，我現在大概用這個螢幕表達一下，93 年輕軌原道路是在成功路到三塊厝，從民族路就轉到大順三路，再回到原點凱旋路，後來 97 年就計畫變更把路線擴大，擴大之後走河東路銜接美術館路。101 年就再第三次變更，然後繞到哈瑪星西子灣前面道路的文物館，接著台鐵的原軌道，鐵路地下化的原軌道，接到美術館，一直到大順路，一路、二路、三路，回到凱旋路。這樣的變更在這個過程裡面，執行單位並沒有向相關當地的居民召開說明會。當然剛剛的記者會，捷運局的代表說有在區公所召開，可是區公所召開，送達的部分只有里長知道。所以我認為民意在表達意見的時候，政府在施政上面是有一點點瑕疵。所以我今天為什麼受理陳抗，來到議事廳要告訴捷運局、告訴市政府，也希望吳局長當今天本席質詢完了，陳抗陳訴之後，希望能夠向即將北上擔任總統府秘書長的陳菊市長表達告知。本席也認為民衆的抗爭有理，本席更希望政府跟人民之間，因公共建設產生了爭議之後，本席扮演著人民跟政府的橋梁，我希望政府應該秉著尊重人權，讓這個公共建設可以創造雙贏。

我覺得沒有道理的地方，我就告訴吳局長，你看，我就講美術館路，美術館路原來的道路是 17 米，這裡面你們有寫，然後輕軌的規劃 17 米把它擴大到 20 米。這個 20 米多出來的 3 米是哪裡來的，就是這些住戶原來的道路前面的人行磚道 1.5 米，然後美術館園區外的人行道 1.5 米，所以這 3 米加上原來道路的通行權，才 20 米。20 米裡面輕軌使用的占用面積，完成之後 10.8 米，20 米扣掉 10.8 米，剩下 9.2 米，9.2 米拆開雙向，單向只有 4.6 米。原來人民公共通行的道路，單向是 9.5 米，你這裡封 4.6 米，這是公共利益，當政府的公共建設損害了公共利益的時候，一定會激起抗爭的行動。所以本席也認為美術館道路在施作輕軌重大建設，我坦白講，沒有人會反對重大建設，但是你的重大建設要兼顧民權，也要兼顧地方居住居民的權益。不可以因為公共設施的輕軌建設完之後，未來製造這裡所有汽車的車禍，將來誰要承擔這個責任。政府可以說妳自己開車不小心嗎？若不是因為公共設施，我們美術館這裡不會發生車禍。但是因為這裡 4.6 米，緊鄰大樓地下汽車出入口，沒有緩衝的空間。因為地下室設計的車道，絕對是有坡度的，不是平面的，因為在地下室，上來就有坡度，坡度上來要加馬力，汽車引擎要加速，沒有緩衝直接撞下去，不是機車就是汽車，不然就是行人。

那個是混合道路，我最不能認同的就是，政府做公共設施竟然沒有自我犧牲，政府要自我犧牲，怎麼自我犧牲呢？美術館這麼大一塊，為什麼不往那邊移，為什麼不在那裡多退縮一點，這樣才對。怎麼都算在人民頭上，而人民有多少可以犧牲的。坦白講他們自己私設的已經提出來了，公共的部分也是他們提出來的，這是重劃區，重劃區的道路也是他們花錢的。他們當時土地重劃當中已經繳給你們一半，繳給政府了，所以這不是你們開闢的道路，所以當這些所有權人，這些通行的道路就是人民的權利，這就是公共利益。當初的居民來這裡居住的時候，就承擔這些道路成本的權利，這是他們的財產，他們通行權的無形財產，道路也是他們花的。現在政府要做輕軌，從他們的人行道切下去之後，政府自己又不犧牲，政府為了創造更大的利益，你不犧牲自己而犧牲百姓。所以本席認為美術館公民抗爭有理，所以本席才接下這個陳情的請願，但是我希望吳局長，在這個馬路的通行當中，你的輕軌目前還在河邊街的原軌道施工，那些工作，瑣碎的事情都還沒有談好，你們不要把整個高雄市都還沒有辦法通行，全部都動工下去，整個高雄市都亂糟糟，人民會反彈。即便怎麼樣的重大建設，還沒有看到成就就先反彈了，你再怎麼做就不用講了，人家無法接受。所以我在這裡代表這些陳抗的居民，代表行駛在美術館的高雄市民，鼓山過來都是走這一條道路，他們運動也都是在這裡，將來 10 米 8 輕軌做下去，道路縮減，然後單向混合道路，我跟你講會亂成一團。我今天沒有時間來請教

交通局長，局長你也要聽，因為到時候我要請市政府不能蠻幹，高雄市是人權的城市，市長是人權的鬥士，我們最尊重的市長，我相信陳市長站在人權的考量，他不會像你們這些施工單位就做下去，管你要抗議還是抗爭。不要讓這些人抗爭，所以你們在北邊已經在動工了，局長，我也跟居民講說動工不要去擋，因為擋下去亂糟糟更慘，搞到抗爭的人還被罵。所以北邊在動的只是在擴張道路，沒有什麼其他設施，所以我們不阻止那個工程。但是局長，本席在這裡跟你嚴肅的說，我會選擇跟美術館的公民，跟使用這個道路的居民站在一起。現在南邊還沒有動工，中鋼剛剛貼單跟人家恐嚇而已，我非常不高興，這個協商的機制都還沒有啟動。今天陳抗抗爭有理，市政府就應該要受理，今天的記者會就是正式向政府捷運局陳情抗議，要求政府捷運局在這個美術館路正要施工的這個部分，你們要暫時停工。暫時停工後要做什麼？你們要啟動協商機制，然後去研究看看，有沒有能創造雙贏，我認為是有。我認為政府如果站在犧牲自己公共設施的部分，美術館真的很大，你就往裡面縮，政府的土地又不用土地所有權人同意，往內縮讓馬路更寬敞。所以通行美術館的公民要求還我路權，是合理，是抗爭有理。居住在美術館路的這些居民，七棟大樓，每一個設計的出入口都在美術館路，當年他們買這個財產的時候，就連同買了這個路權。因為這個馬路是重劃之後的抵費地，包括人行步道，所以他們更有權力向政府抗議，抗議當年他們捐出來給政府做開闢工務道路時，你讓他的權益損害，政府就必須把路權還給人民的，還給美術館當年買房子在這裡奉獻土地，他的成本是算在裡面的，美術館的土地很貴你知道嗎？當年他為什麼這麼貴？就是因為他承擔了所有美術館道路的公共設施，都是他們捐出來的，所以這個路權屬於他們的私權部分。坦白說，美術館這些抗議居民，他們非常有水準、非常有理性，他們透過政府合理認可、認同的方式來抗爭。

本席今天在這裡質詢，希望吳局長你們是雇主，一定要告知受僱者，不要再貼單來威脅，我們現在正在協商，你雇主要求，當然受委託的工程單位就會接受。所以本席在這裡質詢的重點：第一，要求吳局長美術館路南邊的部分，你先不要去動工。第二，請你去啟動協商機制，希望協商機制出面的人是局長，為什麼？我認為政務官應該善解民意，我們可以居中協調。第三，我們希望的目的是期待那個寬敞的路權，市民的權利跟原來捐贈土地所有權人、居住在美術館路大樓裡的每一住戶，都能取回他原來的路權，就是你們的 17 米路單向 9.5。至於你怎麼退縮？怎麼施工？政府你們對工程很內行，我們不想介入。我們只有一個訴求，還我路權變更道路寬度的設計，讓在這裡居住的或者高雄市民通行這個路權的，能讓他的權益得到保障，最重要是我們要避免未來，因為你做下去就慘了！就無法改變了，那邊的車輛我保證車禍連連，不然我們用

政治生命來打賭，真的以後車禍連連，因為他衝的速度絕對沒辦法掌控，好不好？所以我的訴求是這樣：現在成群的居民，他們要求政府能返還他的路權，你們要怎麼樣規劃寬度？所以要求你們暫時停下來不要動工。再來你們要如何協商？再來機制要建立，再來要怎麼做？我相信地方民意代表都會協助，請局長答復。

主席（顏議員曉菁）：

請捷運局長答復。

捷運局吳局長義隆：

感謝李議員對輕軌的關心，其實市政府的每一樣建設主要目的就是希望帶給市民幸福、快樂，帶給市民幸福快樂過程…

李議員喬如：

局長，現在我們不幸福啊！我們也不快樂啊！

捷運局吳局長義隆：

在這過程中，我們彼此間大家要如何溝通？所以工程的推進，溝通是非常重要的。其實在這過程裡面，我們從一開始到現在，已經辦了 109 次大大小小的說明會，剛剛李議員有指示，是不是再加強溝通的部分？加強溝通的部分沒問題，我們會再加強溝通，同時我出席的部份我也同意，我會親自去參加，我們希望藉由溝通，把這部分的問題逐步逐步去釐清，如何滿足所有市民的需求跟周邊兩側居民的需要。

我在此向李議員報告：我們美術館都市計畫是 20 米，20 米裡面 1.5 米是人行道，所以扣掉 3 米，就是李議員說的車道是 17 米，17 米裡面路邊停車佔了 2.5 米，兩邊各扣掉 2.5 米就是 5 米；等於我們的車真正用到的就是 12 米道路，一邊就是 6 米，6 米裡又分兩部分：機車道是 2.5 米，快車道是 3.5 米，所以車子真正行駛的一邊只有 6 米。

我們的輕軌進去之後，我們車道的部分還是維持 6 米，我們有 6.3 米，其實車道的部分我們還比現在還要寬，行車的動線是不受影響，因為我們未來的車道寬度還是比現在寬，為什麼會這樣？就是因為有兩部分的改變：第一部份就是人行道 1.5 米的部分，我們正在進行北側部分的人行道的消除，原先南側的部分也即將進行，但是李議員的提議，我們也向中央提了。第二個部分，就是路邊停車 2.5 米的部分，所以人行道 1.5 米加機車道 2.5 米，就是 4 米寬作為我們輕軌的路廊，未來輕軌的路廊因為沒有路邊停車，路邊停車事非常麻煩，車子要進進出出，對機車、汽車運作，相關用路人造成更大的衝擊。

停車的部份，因為北側就是美術館的停車場，一個是立體、一個是平面的停車場，所以像這裡停車其實不會有太大的影響，我也去計算路邊停車消除的部

分，然後轉成路外停車，這些都可以滿足，所以在 17 米裡面就是針對停車的改變。剩下的部分，就是用路人行車的寬度完全都沒改變，這是第二部分。因為美術館路裡的有些大樓，其實他們的停車場動線，是經由美術館路，在設計面相的部份，我們都會藉由溝通如何去設計？把這些李議員擔心的問題，我們逐步去解決。

另外就是李議員有提到，我們可以把這段從馬卡道路過來右轉，就直接偏向美術館部分，然後把路幅、行車雙向部份全部放在南側這一面，這個不是只有在美術館東二路這一段而已，因為過了美術館東二路，我們還是要偏回路中心。其實會造成雙向交誌的問題，很多用路人會跑到輕軌的路廊上面，這樣還會引發更大的問題所在…

主席（顏議員曉菁）：

再 2 分鐘。

李議員喬如：

局長你聽錯了，我的不是要你站向那一邊，這你會銜接不起，我是說，道路拓寬要把美術館園區的面積讓出來，不是要南邊的住戶讓出來，局長我告訴你，我都已研究相當清楚了，不是你說的這麼漂亮，您找個時間到現場我們用腳步算。還有更重要的，就是你的站體給人家佔住，你知道站體都給人家佔了三棟大樓嗎？他們都是超高大樓，如果一旦發生什麼？消防車要架在那邊，就是很困難，你沒辦法到達最頂端去救人，所以你要連站體也要考慮，路寬看要怎麼拓寬？你要有這種想法，這樣來創造雙贏。不要以後副局長來照這樣解釋，這樣政府哪裡需要你們，難免一定會群起抗議，局長，我不希望美術館路，你們在接受我們陳情時逕行去動工，他們一定會抗爭，讓知識份子站起來抗爭時，政府就要倒了。所以他們是很理性的，包括他們都找律師在旁邊，我會跟他們站在一起，但是我今天就是最後一個要求，局長南邊你不要再去貼單要動工了，你的啓動機制都還沒開始，就不要去進行，因為北邊都還沒有搞好，你幹嘛把一條路搞得亂七八糟，軌道上面都還沒有弄好，你就要趕快來弄美術館…。

主席（顏議員曉菁）：

再延長 1 分鐘。

李議員喬如：

局長，暫時停工啓動協商機制，局長親自出面。然後請局長到現場，你們部門結束之後親臨現場，你才會感受到居民抗爭的道理在哪裡？他們的壓迫性、他們的惶恐和安全性，不只他們，我也擔心鼓山區內惟地方和別的地區都要走美術館路的時候，未來我已經看到了，因為你們都不住這裡感受不到，我住在

這裡很久了，我都知道。局長，不要逼我們走上街頭，請回應本席的要求。

捷運工程局吳局長義隆：

第一，消防安全的部分我們有和消防局共同開會檢討，針對那裡的消防救災做處理，這部分消防局可以直接處理沒有問題。剛才李議員提到去現場看，感受南邊居民的驚慌和他們覺得有問題的地方，這個部分沒問題，在整個部門結束之後我們配合李議員的時間，共同來看居民的情況是怎樣。另外，車行動線我們不會低於 6 米，車輛行駛同樣會維持，溝通的部分我們會按照李議員的指示，我會親自參加直接和民衆溝通。

主席（顏議員曉菁）：

再延長 1 分鐘。

李議員喬如：

局長，臨場你是看中興顧問工程細部計畫看圖在感受，你要去現場，不要看圖講，看圖講沒有用，你要親臨現場去處理。

捷運工程局吳局長義隆：

部門質詢之後我們配合李議員到現場會勘。

李議員喬如：

旁聽席的民衆，你們的意見簡短、重點陳述出來，要求局長要還我們路權，變更設計，可以嗎？局長，今天來了上百人，有的都在上班，不要讓我們議員跟著走上街頭，我已經給政府…。

捷運工程局吳局長義隆：

李議員所提的我們完全認同，整個環線只有紅橘二線，如果沒有環狀輕軌去串接，我們的大眾運輸會受到很大的影響。剛才李議員說，整個環狀輕軌有 3 個變動，第一次它只有走到鐵路，第二次再延伸到大順路，第三次配合水岸輕軌去做連結，為什麼會連結到大順路？因為大順路上面現在義享天地整個大型的開發，工 10、農 20，甚至未來工 9、工 8 的部分，這些開發未來和黃線串接，這裡一定要趕快把環狀輕軌完成。如果環狀輕軌不完成，未來我們和亞洲新灣區、黃線的連結，還有整個未來義享天地的整體發展，這個都會受到很大的限制。義享天地裡面有 30% 的車流和停車是藉由大眾運輸的使用，所以未來的開發如果沒有這些，整個發展會受到很大的限制。

李議員提到，這一段是在美術館路上面，南邊這裡的民衆有一些疑慮，所以必須藉由現勘溝通，後續我們都同意來進行，根據這些大家講清楚。就我的認知，美術館那邊的居民相當優質，也非常理性，李議員問政也是很理性，我們從整個合理性向大家說明，然後會做修正和調整去搭配，這個部分我們願意和居民溝通說明。

主席（顏議員曉菁）：

補充介紹，現在有李喬如議員的助理朱淑惠帶領 60 名民衆來旁聽席旁聽，請大家掌聲鼓勵。休息 10 分鐘。（敲槌）

主席（吳議員益政）：

（敲槌）繼續開會。請王議員耀裕質詢，時間 15 分鐘，請。

王議員耀裕：

今天是高雄市政府交通部門的業務質詢，有關今天的業務質詢，本席也針對捷運局、交通局還有觀光局的業務，未來要怎樣配合的來做質詢。首先針對捷運局的部分，目前高雄捷運延伸林園的規劃案，當然每次的定期會或是平常局處的會務報告，本席也都把捷運局的高雄捷運延伸林園案排在首位，也都跟市長、局長，以及跟各部門來探討，怎麼樣讓高雄捷運的延伸案儘速來完成。目前進度已經在做評估規劃案的期末報告，當然整個期末報告的內容還沒有正確的出爐。現在屏東縣的東港大鵬灣也積極地在爭取，所以目前行政院也核定 5,000 萬元的評估規劃作業費用，既然屏東縣那麼積極，相對的，我們高雄市 1,000 萬元的期末報告最近也要出爐。目前我看到我們的規劃報告內容，寫道如果是採高架配合地下的捷運會有 9 個站，如果是採輕軌會有 10 個車站，當然這個費用也是有所差別。如果是高架配合地下的話，總共費用要 491.66 億元，在這 12 公里的路程裡面，如果是採取高架輕軌 12.14 公里，那 10 個站需 193.56 億元。所以在這裡我要請教局長，這兩個方案都是在我們的期末報告裡面，到底輕軌的時速是多少？捷運的時速又是多少？在這 12.14 公里如果包括停車時間有 10 個站，從起站到林園工業區終點站，這一段時間要多久？要有幾分鐘？兩案的差別又是如何？因為也有跟局長說過，如果林園這條捷運延伸不是只有做觀光而已，最主要的是實際上的民生交通，也就是平時上下班，或是百姓、市民朋友、外地來的人士來觀光或洽公，這些都是包括在內，所以這個時間很重要。請局長就捷運時間的議題差別上做說明，並把你們現在期末報告的進度也做個說明，請局長答復。

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

目前期中報告的部分，王議員很清楚有五個方案，這五個方案裡面還有平面和高架，所以王議員一再地提醒居民部分，林園人比較能夠接受的就是紅線的延伸。但是紅線延伸，因為它是重運量所以車身比較長，而我們輕軌車身比較短所以可以彎來彎去，在車身比較長的裡面…。

王議員耀裕：

好像做地下化以後再爬上來。

捷運工程局吳局長義隆：

對，因為它和國七裡面有交誌，所以只好變成部分經由地下，直到沿海路再爬上來走高架，這樣比較順暢，但問題是價錢很高。

王議員耀裕：

我講的是時間。

捷運工程局吳局長義隆：

第二個部分，我們有另外一個替代方案就是高架輕軌。在期末報告我們會針對這兩案再做說明，因為如果沒有替選方案，到中央後風險會很大，他們也不希望我們只送一個案來。所以我們取代的部分，有捷運延伸和高架輕軌，這兩個案子都同樣有一個特點，就是沒有路口、沒有交誌。捷運大眾運輸本身會延滯的問題來自於兩個面向，第一個是路口，為什麼人家一直說環狀輕軌的速度很慢，但不是車速慢，輕軌本身的速度還是可以達到 70 公里，因為我們現在…。

王議員耀裕：

好，林園這一段的速度是多少？

捷運工程局吳局長義隆：

我們現在在林園站會有一個差異，就是捷運的站比較少，因為它是重運量，所以捷運站比較少。但是輕軌站比較多，所以只要有停站，時間上就會有差，時間上的差異，高架輕軌的部分大概是 20.8 分鐘。

王議員耀裕：

20.8 分鐘是高架輕軌嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

是高架輕軌，我們捷運延伸也差不多是 20.6 分鐘，兩個時間差不多，所以我們不必考慮它是環狀輕軌，因為環狀輕軌是平面的。

王議員耀裕：

速度特別慢。

捷運工程局吳局長義隆：

它不是速度慢，主要是路口，路口交誌的部分雖然有優先，但是在路口的部分，它都有保全的作為，所以速度方面會受到一些影響。另外車站的部分，在高架上這兩個差異就比較不大。

王議員耀裕：

局長，還有一個問題，如果這樣，像屏東大鵬灣那邊，以後它們 5,000 萬元的規劃是朝重運量捷運的話，那麼林園這一段車廂是輕軌，但林園過後再換一個重運量到屏東，會這樣嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

屏東這部分，我們不是沒有跟他們接觸，我們也有跟屏東縣長報告。它們有幾個路線，本來中央很希望直接由我們的橘線，從鳳山過高屏溪直接到屏東市。中央本來要我們先做這一條，但是我們跟屏東縣政府討論後，他們也考慮到王議員所講的，就是從林園可以接到大鵬灣後再接到鎮安站，鎮安車站還可以連接台鐵，現在都是高架了，高架區間車增加就會捷運化，捷運化後就變成一個大環，其實它的影響會更大。

王議員耀裕：

局長，時間問題，所以這一個本席講出來的重點，就是到時候屏東跟我們這邊…。

捷運工程局吳局長義隆：

我們會一起討論。

王議員耀裕：

用捷運來規劃，當然我們林園跟小港這一段也是用捷運的重運量。

捷運工程局吳局長義隆：

這兩個都要有共識。

王議員耀裕：

對，這一段做高架。

捷運工程局吳局長義隆：

但是他們不可能單獨提出重運量，因為它的重運量自償率和經濟可行性都會出問題。所以雙方要如何連結，如果沒有連結到林園還要轉乘，對它們不方便、對我們也不好。

王議員耀裕：

期末報告什麼時候可以出爐？

捷運工程局吳局長義隆：

大概今年下半年完成後，我們會立即報請…。

王議員耀裕：

幾月份？

捷運工程局吳局長義隆：

我們期末報告，依合約規定他 6 月會提出，6 月提出後府內先開會討論，確定後會呈報中央，

王議員耀裕：

中央是指交通部嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

對，報交通部。

王議員耀裕：

好，這一條捷運，也是陳菊市長以前要競選連任跟林園人的一個承諾，說要幫林園人爭取捷運，現在陳菊市長要到台北總統府接任秘書長。林園人會說，這是市長答應的捷運，到現在卻連一個影子都看不到，也都沒有任何動作，這是一個不負責任的「落跑市長」。我請局長要積極，利用陳菊市長要接任總統府秘書長，將這些在市長任內無法完成的政見，拿到台北總統府交辦下去，這樣會比較快。

捷運工程局吳局長義隆：

我在這裡要向林園鄉親報告，其實這是誤解。我舉個例子，岡山、路竹延伸線一直到 104 年，第一階段綜合規劃可行性評估才通過，但我們是在 90 年就提出了。

王議員耀裕：

局長，時間問題，你說的我們都了解。

捷運工程局吳局長義隆：

要麻煩王議員，我們這麼打拼，請王議員向鄉親說明一下，一個捷運建設的經費相當龐大，都要靠中央的補助，中央如果沒有補助，根本無法施工。

王議員耀裕：

局長，市長也有一個共識，林園是重污染地區，既然是重污染地區，全台灣最大的石化工業區就在林園，應該不能用一般的自償率或本益比去評估，應該要跳脫，以重污染地區的原則之下先去開發。

捷運工程局吳局長義隆：

是，所以為何這條路線的經濟可行性和自償部分，都無法滿足中央的規定，同時優先順序也都排不上。市長也有指示，誠如王議員剛剛說的，因為有環境的特殊性，所以市長也指示，以專案向中央爭取補助。

王議員耀裕：

好。另外，捷運大寮站的水上樂園屬實嗎？要花 5 億元經費、8 公頃的土地開發水上樂園。

捷運工程局吳局長義隆：

這部分已經跟捷運公司簽約了。

王議員耀裕：

目前已經簽約，而且高捷公司也已經在著手進行嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

是。

王議員耀裕：

我們期待。當然，要來幫我們開發或建設都非常歡迎。

捷運工程局吳局長義隆：

是，因為可以帶動大寮地區的整體發展，對於運量也會提升。

王議員耀裕：

之後有什麼進展，資料再提供給本席。

捷運工程局吳局長義隆：

好。

王議員耀裕：

謝謝局長。另外交通局的部分，上次有針對國 7 跟局長討論過，大坪頂特定區，尤其從大坪頂銜接拷潭，再連接台 88 快速道路，目前高工局在大寮區公所，邀集所有的地主召開一個工程說明會，那裏的地主都反對，為何會反對呢？拷潭的居民非常可憐，這裡的鄉親都說他們已經被禁建很久了，所以大坪頂以東的拷潭，局長如果有去看過，工務局應該也很了解，那裏的都市計畫道路都沒有開發、也沒有開闢。市政府說 16 號道路要花 4 億多元，經費太龐大，既然拷潭禁建，但是國道 7 號又要經過拷潭，規劃路線要架設高架橋墩，那塊土地已經非常可憐了，還要在上面架設高架橋墩，原本的 3 米道路彎彎曲曲，沒辦法開闢。所以是不是國道 7 號要興建，就像台 88 一樣，台 88 下面也有 188 縣道啊！可以銜接裡面的平面道路，這樣整個拷潭就會繁榮起來，也可以借這個機會做都市計畫，再做一個通盤檢討，看要如何發展。不然拷潭地區真的很可憐。所以為何拷潭百姓每次說到國道 7 號，他們都反對不是反對政府要興建國 7，是反對這裡都沒有開發，你看！大坪頂的都市計畫做得這麼完美，拷潭呢？天差地別。所以請交通局長針對這一點答復。

另外，這裡是林園海墘路大樓的出入口，交通局在這裡畫上雙黃線，機車或汽車要彎進去，檢舉達人都幫警察局拍照了，不用讓當地派出所麻煩就可以開罰單了。這裡是大樓的進出口，而且這一條道路大概只有 6 米寬，平常如果上下班時間，這裡都停滿車子，你叫他們不能轉彎，他們要怎麼迴轉呢？要叫他們開一、二百公尺，到海邊再迴轉嗎？那裏已經非常狹窄，…。

主席（吳議員益政）：

再 2 分鐘。

王議員耀裕：

請局長針對這個問題，要如何解決？雖然路口有 20 公尺的限制，雙黃線要畫 20 公尺，不過像這種特殊例外，不是這一件而已，全部的高雄市應該非常多，你們應該在大樓進出口，開放車輛可以進入，而且也要檢討車道的寬度夠

不夠，才 6M 多要叫他們怎麼迴轉呢？反而更容易造成車禍，因為時間的關係，等一下請局長用書面答復。

另外，針對觀光局的部分，要如何把大寮紅豆、林園洋蔥和觀光結合？不是只有區公所、民政局、觀光局辦一個紅豆節或洋蔥節而已，除此之外，可以結合農業局，將觀光結合在地產業，等一下也請局長答復。

還有清水巖的進度，市長也在市政會議指示，清水巖是屬於原高雄縣的八大名勝風景區，現在落後到排不上名次，以前是八大，現在連八小也排不上。清水巖觀光區真的非常漂亮、空氣也非常好，現在觀光局也非常積極跟區公所、民政局合作，要如何取得清水寺土地，由觀光局整體開發，不論是休閒設施或步道，等一下進度，…。

主席（吳議員益政）：

局長請答復。

交通局陳局長勁甫：

剛剛王議員說的國道 7 號拷潭的部分，是否能結合平面道路一塊思考，我想，這個概念應該是可行的，我們會努力看看。如果拷潭那邊有交流道下來，也是要有聯絡道路的概念，可以配合這個部分，對地方有利的…。〔…。〕對，這部分我們會再去跟國工局了解一下，如果牽涉到市府本身平面道路的部分，我們會跟府內的單位共同協調，評估它的可行性。

觀光局曾局長姿雯：

首先針對農特產的部分，林園的洋蔥、大寮的紅豆都非常有名，區公所都有在辦區特色活動，觀光局在 105 年也針對林園、大寮推出一系列魅力高雄在林園、大寮的活動。我們利用這二次的活動，把在地的一些農特產，以及一些相關周邊的特色活動做一些整理，包括洋蔥不是只能煮來吃而已，還可以做洋蔥紙和洋蔥染布。我們也把大寮紅豆做一些相關物產的 DIY，譬如紅豆糯米腸，也結合在地一些有特色的商店，以及在地有特色的社團，將這些資源做一個整理，我們已經將這些地方透過上一次的活動，包括 106 年辦自行車的活動，有一個大寮和林園自行車的串聯，這些活動我們都已經規劃，目前這幾條線都有旅行社在操作，我們也將這些遊程放進高雄旅遊網。另外，我們也有二本手冊，一本是細說林園、一本是細說大寮，在我們的旅服中心都可以拿到，自行車的遊程也將它串連起來，所以這部分也有自行車手冊可以讓大家知道。〔…。〕有，現在和我們結合的，目前有一家旅行社在操作國旅的部分，國際的旅客比較少，但是國旅的部分，包括 12 號的濕地公園、一些古蹟的部分、黃家古厝，或是油蔥紙的製作、紅豆糯米腸等，這些我們目前是有做一些規劃跟整理。這個部分我們再加強行銷，因為做的那個活動也有拍了一些 VCR，有一些影片，

在 YouTube 上面都有被點閱，所以這個部分對林議員跟大寮的觀光是有幫助的。另外一個部分就是講到清水巖觀光建設的工程，在 106 年 5 月 5 號在市政會議的時候，區公所有提出來，在 106 年 5 月 5 號陳鴻益副秘書長他有邀集觀光局跟區公所，做了一些研商，結論就是希望透過區公所來跟清水巖寺能夠跟在地地主溝通，先把這個土地取得。但是目前我知道在 106 年 9 月 5 日，區公所邀集了清水巖寺跟在地地主協商，但是好像還沒有結論。所以這個部分後續我們還會積極跟區公所再討論，如果土地的問題解決了，觀光局會針對這個地方，做一些短期或長期的規劃，這個部分我們後續會再繼續努力。

王議員耀裕：

…。

觀光局曾局長姿雯：

但是目前區公所還沒有具體的結論給我們。〔…。〕但是因為他們協商的時候有這樣的結論，所以後續再跟寺廟溝通一下。〔…。〕是，這後續我們會來追蹤，再積極地跟他們溝通。〔…。〕好，謝謝議員。

主席（吳議員益政）：

謝謝王耀裕議員的質詢，接下來請簡煥宗議員，15 分鐘，謝謝。

簡議員煥宗：

在這裡我還是要先呼應一下，早上李喬如議員針對的美術館路段輕軌的部分，請捷運局回去要好好處理。這個議題包括我在教育部門也針對文化局提出質詢，為什麼會對文化局提出質詢，因為未來整個馬卡道在鐵路地下化之後，會釋出兩公頃的土地給美術館區使用。所以這部分我期待是捷運局跟文化局一起合作，去跟居民解釋或說明，目前整個進度跟未來要怎麼去做調整，要請局長把這個問題帶回去好好處理。

接下來我會針對旗津觀光景點跟這三個局處，捷運、觀光跟交通局做一些討論。第一個部分就是遊憩水域的安全，在 4 月初的時候，有電子媒體報導在旗津海水浴場，整個水上摩托車跟救援設備不足，請觀光局等一下我問題問完之後再做回應。因為我們也把旗津的海水浴場列入旗津二日遊重要的行程，可是海水浴場的救生器材全壞掉了，我們的人員竟然回復人家說沒有經費。問題是修這個東西只要 15 萬元的經費，不曉得處理的怎麼樣？

接下來我要講旗津小島，目前所受到的觀光衝擊，這個其實也可以反映在目前高雄的觀光政策上面。我們一直以為觀光是無煙囪的產業，事實上這個真的是有點吊詭跟矛盾，觀光業會影響到的是經濟、居民、文化跟交通。我們來看這是最最近的報導，就是高雄市的觀光人數比前年少了 2.88%，整個人次，我以旗津為例，105 年有 504 萬人，106 年有 400 萬人，少了 104 萬人次。我不

曉得這個統計數字怎麼統計出來的，於是我去抓高雄市主計處的數字，來看一下，這樣的數字其實我是質疑的。這是主計處在 105 年坐旗津渡輪的數字，105 年旗鼓加前小航線，加起來大概有六百二十幾萬人，扣掉用旗津卡的。剩下的我都把它稱為廣泛的遊客人數，包括去那邊工作也好，大概有三百九十幾萬人。這 106 年的統計數字，都是來自於主計處，106 年的統計數字是坐旗鼓航線加前小航線，總共有六百一十多萬人，扣掉用旗津卡的有兩百多萬人，遊客人數有三百九十幾萬人。那我們用 105 年扣掉 106 年，其實坐渡輪的人只少掉三萬多人次，這些坐渡輪的人，我按照邏輯來講，一定是來回。所以一年大概是少了一萬五千人，一年少了一萬五千人的原因就是一天是少了五十人。可是我們在那一篇短少 104 萬人次的觀光人數，高雄市政府的回應是說陸客不來，以及票價太貴，我覺得這個邏輯上是有問題的。等一下你們可能要跟我解釋一下為什麼？我從主計處調到的數字，這樣加加減減到底哪邊有問題。媒體報導 106 年旗津觀光人次少了 104 萬人，我們就扣掉這 3 萬人，其實很恐怖，那代表 105 年旗津有多了這 100 萬人次的觀光客，那是怎樣的情形？

接著高雄市近年飯店的住房率，106 年是創下新低，我也不曉得原因是什麼？這個我也需要相關單位解釋，登記有案的 410 家飯店，去年的住房率是 61.7%，我也不曉得這個數據到底對不對，可是人民的感受好像是對的。包括剛才我講的坐旗津渡輪，其實是兩年少了 3 萬人，可是在地觀光的店家，他們覺得因為票價的調高少了不少人，可是真實的數字跟感受是不一樣的，我也不曉得為什麼會這樣。接下來媒體一直報導，高雄會有 64 家飯店倒閉，到底屬不屬實，等一下也是要請局長回應，因為我覺得就是人云亦云，大家感受景氣不好，飯店要倒閉，這到底是否屬實。如果真的是事實，那真的很恐怖，64 家飯店倒閉，代表勞工局那邊要接收到大量資遣員工的聲明才對，因為按照勞基法是這樣。到底有沒有？這也等一下請相關單位做說明。

接下來觀光對住民的衝擊，這是 105 年，因為那時候數字跟感受是一樣的，105 年觀光客就五百多萬人，所以一個黑沙玩藝節就破百萬人次，然後旗津的民怨就飆高。怎麼飆高？我要講的是旗津這個小島，它是 1.4 左右平方公里，大概目前居住人口，實際上住的大概兩萬多人。如果 105 年用觀光人次我把它量化，其實是很恐怖的，一天是 1 萬 3,000 人在旗津。1 萬 3,000 人是怎樣的概念？一天就有 345 輛的遊覽車跑來跑去，無論是三千多輛的小客車，不然就是快七千輛的機車跑來跑去。所以我覺得對於數字，我們到底有沒有迷失，包括這些統計數字對不對，以及民衆的感受，到底有沒有相呼應。因為我覺得有時候太過於沉迷人次跟數字的話，反而會影響到我們做一些判斷，可是沒有數字來給我們做協助的話，也不曉得這個政策要不要推。所以這當然要請交通跟

交觀光局做說明，因為我真的搞不懂為什麼感受跟實際的數字會落差成這個樣子。

接下來這就是 105 年那時候常發生的，尤其輪船公司 105 年被我煩得要死。可是輪船公司有沒有發現，我去年很少麻煩你們，那代表什麼？真的坐船的人變少了，民怨變少了，可是數字告訴我，只少了 3 萬人，我覺得這個很奇怪。

接下來，觀光對文化的衝擊，我真的要講，旗津這些人力三輪車業者目前不到 10 部，其實當初我和李喬如議員為了解決那邊的亂象，那邊是什麼亂象？就是那些出租的業者，尤其是電動拼裝 4 輪車，他們造成旗津居民衝擊很嚴重，造成人家車輛受損也好，然後交通的車禍也好。可是市政府很好意，有把我們的聲音聽進去了，規範了一個這樣的條例，就是營業用三輪以上慢車行駛公告，可是你們沒有把這些人力業者給排除。這會造成什麼？過去民國七十幾年的時候，蘇南成市長他在市政會議有做裁示，這些三輪車業者是由當時的旗津區公所去做管理，他們只有 21 部，一直到現在他們可能目前不到 10 部真的可以使用。

如果按照我們這個辦法，你給他們的路線，我覺得那個真的很夭壽，我還想說想出這個路線的人，你就去載著那些人力三輪車那些阿公阿嬤，你去踩一次給我看，看你有沒有辦法這樣踩？所以我在這邊要拜託，是不是可以把旗津剩留的這些人力三輪車的業者，是不是有一套方式來去協助他們？我們不要說用管理，因為那些阿公阿嬤他們每次接到公文來，我們必須要派助理去協助他們、告訴他們公文的意思、公文的意義，以及協助他，可是過去民國七十幾年的時候，他們有按照當時蘇南成市長市政會議紀錄的裁示，他們已經登記有案在區公所。

而且我真的很擔心 10 年後、20 年後這些人力三輪車業者會消失，因為沒有年輕人願意去做這樣的行業，所以這也是我們要去思考的。台灣人很喜歡去日本去淺草寺也好、去嵐山也好，看到很多人力車的業者是又高又帥的帥哥，相反的在旗津，是由我們這些阿公阿嬤把這樣的一個過去的文化人力三輪車保存下來，我不曉得政府未來要怎麼去幫助他們？如果不幫助的話，也許這樣的傳統文化會在旗津消失。

接著，觀光對於交通的衝擊，我到現在一直搞不懂，哈瑪星鼓山一路原本單行道為什麼要改成雙向道？好，於是我就打電話去交通局問，他說當地店家有反映，希望這樣可以生意好。可是，好，沒關係，你就這樣一句話告訴我，我就派一個助理去那邊一個早上，結果我的助理那邊曬了一個早上的太陽，不好意思沒有半台車，所以我搞不懂原本單向道改雙向道的意義在哪邊？然後造成當地住民行的習慣的改變，為什麼會改呢？我講給大家聽，這就是鼓山一路、

這就是臨海路，爲了讓這些進來的遊覽車可以從這邊轉進來，原本的單行道變雙向道轉過來之後，再停到交通局給它規劃的一個遊覽車的停車場所。

如果你們當初要這樣想的話，我會倒不如建議你們，平常還是就恢復原狀啊！你等到真的假日遊覽車多的時候可以做調撥車道啊！因爲這樣子，因爲爲了要配合觀光業者、配合遊覽車，你們這邊原本的單行道改成雙向道，然後新濱所的同仁也去那邊站崗，民衆不小心一下子就違規、就逆向，因爲他們過去十幾年來那邊都是單行道，這個部分真的要請交通局去注意。

再來，這我也是一直講，旗津對外的第二條聯外的通路，不管你要怎麼做？我不曉得交通局這邊有沒有去規劃、有沒有去爭取？因爲目前過港隧道就是唯一的通外道路，每次假日活動的時候都會塞車，不曉得未來怎麼辦？因爲過港隧道的年限也快到了。

接下來這也是觀光交通的問題，我們引進雙層巴士，一引進我就寫了一篇文章，觀光政策不應該是複製貼上。以雙層巴士爲例，這是我們發車速度和運客量，我把它簡化，平均時代線一次 4 人坐一台車，西子灣線一次 10.5 人，我剛才講時代線一次只載 4 個人。我們委外出去公部門就撒手不管了嗎？讓那些業者自生自滅嗎？我覺得這個都要檢討。

最後我還是很期待，府內是不是可以成立一個跨局處的檢討會議，因爲我想，高雄市在過去謝長廷謝市長奠下基礎之後，陳菊市長在這 12 年來，努力讓這個城市拼命去做轉型，爲了什麼？可以讓高雄成爲一個從過去重工業的城市，成爲讓人比較適合居住的城市，是一個觀光的城市。我們很多建設在那邊做，包含最近最熱門的崗山之眼，以及相關內門宋江陣也剛辦完，其實這些都是頗受好評的地方，可是我們的相關配套在哪邊？未來這個城市的觀光政策要怎麼走下去？我想剛才那些問題是不是可以請相關的局處做回答，是不是請交通局先開始。

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝，簡議員關心的議題滿多，首先就是剛才提到第二條過港隧道的部分先回應，感謝議員長期一直很關心第二條過港隧道新建的計劃。多次我們和高雄港務公司有提到這樣的需求，目前他們是以第一過港隧道延壽的方式來處理，不過我想這個未來對於整個旗津進出的需求還是得要審慎來思考。所以我們也在後續的高雄港整體交通路網和運輸模式改善計畫，他們在執行這個部分也特別強調，一定要把第二過港隧道放進去思考，其他還有其他的進出方式，我想其他局處也有一些想法。

另外，議員特別關心人力三輪車的部分，確實我們也查到資料是 76 年，蘇南成市長就把 21 輛人力三輪車由旗津區公所來作管理，我們在訂定了三輪車管理的辦法裡面，其實最主要是針對民衆自己去租用租賃車。在旗津裡面因為他們是電動輔助車，常常會造成一些違規或交通安全的問題，我們主要要處理這樣的亂象，所以有規範他們要有合格的車輛以及特定的路線。

對於人力三輪車這個部分我們也檢視過，它是我們用人力來提供服務，所以他們的路線照理來講，已經有過去屬於文化或在地特色的路線，當然也不會太遠，所以這個部分我們會把它切開來處理。這個部分也和區公所還有人力三輪車這些業者，阿公阿嬤有接觸過，目前我們會協助他們先將把車輛變成是得到車輛的認證，這個部分趕快處理掉，預計在一個月以內會會有初步的成果，到時候會把後續的進度來和議員作說明。

另外雙層巴士的部分，一開始我們也有考慮到說怎麼樣去因應，讓雙層巴士引進後它的業務能更加增加，所以我們和其他縣市的作法一開始就不一樣。我們是容許雙層巴士他們作預約路線的營運，不是只有在目前看到的時代線和哈瑪星線這二條路線，所以這種屬於包車的部分沒有在這裡面出現。不可否認的，定期班次裡面有一些是比較高、一些比較低的部分，這個確實我們還要再來努力。

我所知道的，這個雙層巴士和愛之船他們是屬於同一家公司，所以他們有作所謂這個雙層巴士和愛之船之間的整合行銷，在不同的節日，在各個月份也提供不同月份的行銷方案，這個部分我們會持續跟業者做了解，看是否有需要特別協助。一開始，議員有提到我們的渡輪人數的問題，還有渡輪居民的通行和觀光客的使用，裡面確實需要特別審慎的處理，很感謝議員，在居民通行的部分特別給我們指導。過去這一年來，我們也把居民通行的部分做一些服務的提升，包含整船的增建，讓整個動線能夠快速地流通。在人數的計算上面，確實我們有去了解，因為有主計處所需要的資料，也有觀光局所需要的資料，所以造成可能有一些資料的計算基礎不一樣。這一年來我們一直積極地希望民衆儘量利用電子票證，利用電子票據計算的基礎就會比較明確。過去我們是將營收除上一個平均票價，這個平均票價就沒有去計算多少人使用哪一種票種，所以造成數量上確實沒有辦法完全反映現實的部分。我們現在鼓勵大眾儘量使用電子票證，未來在計算基礎上面就會慢慢趨於一致性，希望未來所提供的資料是能夠統一的，這個部分先跟議員做這樣的報告。〔…〕哈瑪星那一條路，一開始我們有所謂的輕軌，輕軌建設完以後，其實在臨海新路上面，本來它們的路幅滿大的，後來因為輕軌建置以後，我們把另外一邊變成所謂的人行徒步區，就是限縮整個道路的範圍。後來在港區棧二庫那邊有一個整體的商業開

發，造成原來大型車通行的部分也受到限制，就是在捷興一街那邊變成不能再通行，所以變成整個動線必須要重新調整。所以才會有後來大型車利用鼓山一路，本來單行變雙行的這個調整。當然從整個動線來講，如果有更好的方案，我們願意再來思考。至於議員所提到的是否有調撥的可能性，我們也會來思考，先跟議員做這樣的說明。

觀光局曾局長姿雯：

議員關心的事情在觀光的思考部分，怎麼跟在地的居民生活做比較好的協調。剛剛議員問的問題滿多的，我簡單就幾個部分一一回應。我先針對人力三輪車的部分，我們陳局長也有做一些回應。的確當時在規劃路線是為了租賃用的四輪車，而不是人力三輪車，這個一定要澄清，目前我們已經積極地在協助他們。對於未來我覺得剛剛議員講的觀點非常好，如果要幫助這裡的觀光，其實人力三輪車會是在地的特色。我們觀光局看能不能用一些力量來跟他們溝通，請區公所和我們可以跟他們討論，看要怎麼樣讓他們更有特色，來協助他們能繼續營運下去，這個人力三輪車的部分是第一個。

第二個部分，比較簡單的就是那個救生設備，這個部分我非常的抱歉，因為這件事情還沒有報到局長這邊，我們的站長就直接做了判斷。雖然它是備用的救生設備，但是非常重要；因為整個海水浴場要開放，人的性命是最優先考量的，這個部分我們已經完全修繕完畢了。未來我也要求我們的同仁，第一線遇到問題的時候，希望能夠向觀光局反映，而不是直接跟我們基層同仁說沒有經費，這個部分我們已經解決了。

第三個部分，剛剛有提到對於住房的部分，謝謝議員給我這個機會說明。第一個沒有 64 家倒閉的問題，我不知道這個數字從哪裡來的，媒體就是一直在報導，可能是某些議員在質詢的時候有提到這個數字，這個部分確不是事實。那麼事實是什麼呢？我向議員報告，目前在我們的售屋網有旅館出售案的大概是 26 家，但是這 26 家裡面有 4 家是建物，認為這個可以做飯店使用，所以它以飯店的名義在賣，所以它只是建物；其中有 11 家是在營業中的旅館，它可能要轉型，但是先說我要賣了，所以它也不是營運不善要賣。另外其中有 4 家是要歇業的，所以這個部分是我們比較需要關注的部分；有 7 家是私下求售的部分，所以目前整個加起來總共是 26 家，我在這裡做正式的說明。

再來，議員提到旗津觀光，剛剛我們陳局長也做了一些說明，我們現在針對旗津觀光人數的統計，的確是來自於兩個數字，一個是渡輪的數字，這個數字當然是由輪船公司報給我們的。第二個是我們的停車場，停車場每一年，我看它的數字都是 42 萬，也就是我們計算最大的停車量，沒有任何周轉率的問題。這個部分，我最近也跟交通部做了一些反映，我認為每一個觀光景點數字的部

分，真的要比較正確的去檢討，到底要怎麼樣才能夠反映這個地方的觀光人潮？用一個大數據去分析。賀陳部長也給我們一個很正面的回應，現在交通部觀光局正在檢討，怎麼樣對於觀光地區的數字做出統計。至於剛剛議員提到說，觀光局有反映說這個減少是因為陸客減少和船票漲價，其實這個不是我們講的，是媒體報導的，他們有訪問在地的居民，我們是做了一些回應。的確陸客以旗津做爲主要觀光景點，但是它減少的部分，是不是影響有這麼大，我認爲這個部分是需要檢討的。

至於票價漲價，這是在地的聲音，而不是觀光局說因爲這樣，所以觀光人數減少，並沒有。我也向議員報告一個數字，就是我們在春節期間，今年跟去年相比成長了 3 萬；在春假期間，今年跟去年相比也成長了 8.5 萬，這個數字顯示旗津的觀光還是受到大家肯定的，是一個很值得去觀光的的地方。最後提到黑沙玩藝節，它的確是要促進我們旗津的觀光，但是要做好很多的配套，比如說停車的問題、交通疏散的問題，我們今年也開始在規劃了，這個部分我們一定會納入做最好的規劃和檢討，也謝謝議員針對這麼多的問題做一些思考，也給我們機會說明，謝謝。

主席（吳議員益政）：

謝謝簡議員，剛剛簡議員提到人力三輪車，在日本也是有看到，但是人力都變成帥哥，這是一種方向。另外一種是原來的老年人在做這個，但是它們透過電動化，一方面它可以騎，也可以用電動的，可是外觀是保存原來的風貌，我覺得簡議員所提的這個方案很好。接下來，我們請邱議員俊憲發言質詢，時間 15 分鐘。

邱議員俊憲：

我當了議員三年多來，從大學畢業後有機會到市政府服務，到現在已經十多年了，不管在行政部門或民意部門，對於公共運輸的一些發展，過去有機會參與到現在。從預算部門來看這些事情，我們都是期待如何去營造一個更永續的公共運輸環境。這兩天我整理一個數字，在這裡提供給大家做參考，就是雙北市，也就是新北市和台北市，今年它們預算書的資料，它們去補貼相關公共運輸的費用，今年大概要六十億到七十億，這是一個很可怕的數字。現場的交通局加觀光局加捷運局等局本部，自己預算加起來都沒有這麼多。最近它們又談了一個 1,280 元的補貼，其實背後政策隱藏的是，公部門要花快 10 億的公務預算來補貼這些業者。我想這個數字除了凸顯出在各個不同的地方政府裡面，對於公共運輸的補貼是一個非常大的負擔以外，其實我要談的是，我們看到每天在路上跑的公車、輕軌或是捷運，它的成本其實是很高的。所以我們面對這樣一個比較高成本的公共運輸，要怎樣讓它在財務上能夠更永續的去經營；主

席，這幾年我們在議會不斷的在提，是不是有機會把一些預算拿來設置一個基金，讓這些公共運輸的環境，可以更有效能夠自償性的營運下去。我們每年都在想，到底如何替這座城市，在這麼有限的預算，能夠做有效的工作？上個會期我們幾位議員提出空氣品質不好的時候，我們花個一、二億來補貼，讓市民朋友可以免費搭乘大眾運具，效果如何？我覺得這可以受社會公評檢視。換個角度想，也許有人批評說，浪費了 2 億，怎麼只有這樣的運量。可是如果換個角度想，如果沒有花這些預算，是不是運量會更慘呢？或市民朋友會付出更高的其他隱性成本呢？在談這些公共政策問題時，我覺得不要太片段看待某個數字，如果以這張 PPT 來看，台北和新北的運量，一年要花六、七十億去補貼，這樣符合公平嗎？其他的地方政府，甚至高雄市的捷運系統，我們一年分到的補貼，或市民朋友分到的資源，這又公平嗎？所以我覺得這些數字，我們其實應該更 ruffle 看待這些事情，這樣的預算的花費，是不是可以帶給高雄市民其他更多外溢的效用，我期待行政部門應該要有更具體的論述去支持這些工作，我相信這些錢都不是浪費，我們哪裡會知道，因為免費搭乘，市民朋友就少吸了三個月的廢氣，也許他的身體健康，未來怎麼樣我們不知道，怎麼可以用單一的數字來評斷這件事情，甚至要求局長，因為這個政策要下台，我覺得這是一個很可惜的方式和態度。況且，要花這個預算，議會也通過及支持的，我覺得我們都應該為共同決定出來的公共政策承擔一些責任。

這個圖表，我也在很多不同部門提出來，跟各位首長和九職等以上的同仁分享，我很期待大家在共同的認知的客觀事實上，討論高雄市政的未來發展，民國 115 年我們逃不掉、我們看得到，有 20% 以上的人口是 65 歲以上的長輩，那大概是 10 年後，我大概 40 多歲，那時候的台灣、那時候的高雄市民，五個人裡面就有一個是 65 歲以上的長輩，我們現在非常多的時間、非常多的資源，其實都在解決現在面臨到的一些問題，以及過去遺留下來的問題，我在很多部門不斷的呼籲，未來生活在這座城市的高雄市民，我們到底準備了什麼？交通部門的觀光局、交通局、捷運局，我們是不是可以努力一個行得通的銀髮友善環境，這個行得通，不只是政策上和財務上可以做的，其實在動詞上的形容，也是讓 65 歲以上的長輩在這座城市裡面可以走得出去，而不是只待在家裡面。低底盤公車的比例，局長，我們已經談了非常多年，因為數字上的呈現，就是一個很可憐的數字，台北市今年大約已經超過 3,000 輛，但是高雄市呢？這個數字是從交通局的網站摘錄的，2017 年的 7 月 22 日為止，全高雄市包括中型的無障礙巴士，以及大型的無障礙巴士，全部才 327 輛，比台北市的零頭還少，可是我們 65 歲以上的長輩人口比例是比台北市高的，怎麼樣去做有效的提升？我覺得在議會比較可惜的是，我們不斷地拋出問題去挑出可以看得

到、遇得到的一些困境，可是我們並沒有辦法有更多的政策工具和資源，去擬出很具體的辦法，譬如 5 年或 10 年內，到底要提升多少的量讓高雄市民使用。的確，要有多少預算才有辦法做多少事情，譬如台北市就信誓旦旦的說，在 2020 年可以用低底盤公車的路線上，全部都使用低底盤公車，多麼具體有利的政策宣示，可是我們每年只能說，我們會不斷努力、不斷努力，可是我們能夠改善多少？局長，我真的是講不出來，所以這部分要怎麼樣去做？剛剛那張數字我們也有看到，115 年就是有 20% 的人口是 65 歲以上的長輩人口，我們要怎麼樣去做努力？在陳市長的最後這一任裡面，他下個禮拜即將去台北，可是我們想要去突破的公共政策方向，我們這幾年不斷往這個方向走，怎麼樣有更具體的進度，我期待局長跟中央，或是還有其他方式可以做更多的努力。

第二個觀光，最近很多人都說，因為二岸關係的發展等等，觀光市場和住宿等等受了很多影響，的確是有影響，可是我們不要忘記，我們最大的一塊市場其實還是內需，所以怎麼樣規劃 65 歲以上的長輩，他們願意來高雄遊玩。交通部觀光局在 2012 年 8 月，成立一個無障礙的旅遊環境推動小組，這幾年我個人的感受，其實進度有限、進步也很有限。去年 5 月交通部觀光局也推出一個補貼旅行業者，推動一個團體可以補助多少錢，因為 65 歲以上的長輩，他們在住宿、飲食，甚至交通上有比較不同的需求，去推動一些希望讓他們願意出來，不過說實在的，成效如何我們也是打一個大問號。中央在幾年前就開始推動這個小組，高雄市又做了多少準備？我們是不是有相關類似的小組來討論這樣的議題？其實我也會期待觀光局長，因為局長過去也在民政局擔任局長，其實對高雄市每一區的特色，以及每一個地方的狀況非常了解，可以吸引到怎麼樣的不同客群，我相信局長非常清楚。包括交通局長讀成大的時候，我這二天翻資料，我發現局長在 10 年前寫過，要怎麼去吸引銀髮族觀光客層的論文，所以我覺得市府團隊本來就是臥虎藏龍，大家對於不同的領域，其實都有不同的涉獵，怎麼樣做更好的整合，我期待局長，未來台灣人口就是這個比例，我們不應該將雞蛋放在同一籠，我們不應該汲汲於陸客，或是我們現在強調的南向政策，我們對於自己的內需市場，到底要提供多少誘因？有非常多的批判，像最近有一些夜市，有些起來了、有些倒了，可是說實在的，夜市大部分還是台灣人、還是高雄人自己去，如果這些地方連高雄市民都不想要去，我們又怎麼期待它會更好呢？所以這部分怎麼去做努力，我期待局長成立一個推動小組，做一些更具體的討論。

接下來，大家也一直在談捷運的路網，我要說一個非常殘酷的事實，局長，現在 65 歲以上的長輩，在高雄市搭公車、搭船是免費的，搭捷運是半價，10 年後高雄市會有五分之一的人口會享受到票面上的收入，會因為這個福利措施

而減少，因為大部分的市民是免費搭乘的，就像我剛剛說的，政府還要拿錢補貼業者，我們哪有這麼多預算去做這件事呢？這張數據其實在捷運局的網站上面看得到，好幾年前，甚至一些滾動式的調整，做出來的長期路網，到底有沒有辦法去因應未來這些人口，不只老化而已，人口也一直在減少。再講一些長期路網，包括是不是到仁武有一些後續的可能？包括其他議員說的，林園和大寮是不是有其他路網的可能呢？我們都卡到一個非常大的挑戰，就是財務的可行性，我們的量有沒有達那邊？但是我們看到未來台灣人口已經開始減少，現在有二千多萬人，未來可能減少到一千五百萬或一千六百萬而已，未來這些這麼昂貴的公共運輸，怎麼樣靠這些人口數去支撐呢？局長，我們要跳脫原本考量的這些因素，去做更深遠的思考。像最近說的輕軌二期，已經發包了，也已經在施工了，我們要再去調整任何一個路段，那是何等困難的事情。為什麼？因為從我們開始審議，進行環評相關的可行性評估到實際的施工，中間都經過了五年、六年。這些決定下來的時候，也許那時候的社會經濟情勢，到現在已經又不一样了，可是在制度上我們並沒有辦法很靈活的去做調整。這是我跟吳局長，甚至交通局長，甚至到台北去，我跟交通部的部長跟次長也不斷在討論這個問題。現在規劃在做的東西，也許是 5 年前、10 年前的狀況，我們現在遇到的問題就不一樣，可是我們並沒有辦法去做更有彈性的調整。局長，我期待未來這裡的東西，蓋軌道運輸是很貴的。在過去幾個會期其實也跟交通局長拜託過，有一些路線現在畫下去了，很多議員其實都在建議，還沒有蓋捷運，不管是輕軌還是重軌，還是地下或高架，不管，這要事情發生之前，像我們現在正在做的，捷運黃線確定要蓋了。我們先導型的公車路網先進去，比照一樣的班次、一樣的路線，雖然它不是專用路權，雖然它會遇到紅綠燈，可是先把這個量養起來。

這邊我個人覺得，我們在養量的工作上太慢了，我覺得可以更快一點，像沈英章議員也一直在期待，是不是在仁武有一條路線可以過來。其實我們在長期路網裡面，從鳳山、五甲一直走，所謂的烏松的鳳仁路、中正路這一條到楠梓那一邊非常大條的路，非常的筆直，我們其實也沒有一條類似幹線公車去處理這樣運輸的服務。中間也經過非常多的工業區，每天那一條路的車流量也非常高，可是我們一直沒有跨出具體的這一步。所以我要提的是，剛剛其實我們如果有一樣共同的認知，未來 10 年後，高雄台灣的人口有 20% 的老人，我們這一些計畫，到底要怎麼樣用更有彈性的方式去做調整。

最近，從上一個會期開始，大家也很重視空氣污染的問題，我也要提一個我的想法。現在非常多的重大建設在做，各個不同的交通系統怎麼樣去做更順暢的銜接，像上個禮拜交通部賀陳旦部長有下來，局長我們有一起去鐵路地下化

高雄車站那邊。其實到那邊我想到的第一個念頭是，它完成了，我們捷運、公車、計程車、公共腳踏車、火車，這些出來之後，是不是可以在同一個樓層或是同一個出入口去做轉運的工作完成。我想更便利的銜接，才會更高的提高市民使用的意願。像捷運黃線在去年 2017 年的時候，其實出過一個新聞，那個時候非常多熱心的朋友看了評估的規劃，發現裡面每一個轉乘都要從地下跑上來，然後走平面再到下一個或是其他捷運的路線去做銜接。

主席（吳議員益政）：

延長 2 分鐘。

邱議員俊憲：

結果後來我們發現，其實大部分我們是規劃在原本的地下去做處理。這個會期局長又說，本來是 10 個轉運點會增加 9 個，是 19 個，其實我聽了是既期待又怕受傷害，因為我不知道它多出來的 9 個到底是往哪邊去。我覺得捷運黃線未來會有很多公共運輸服務的點，譬如說長庚醫院、譬如說澄清湖棒球場。我在這邊很具體地跟局長提，其實長庚醫院那邊，地方上的居民跟長庚那邊都是希望，未來在長庚醫院那邊的出入口，我們希望地下就可以連通。在地下連通不只是給病患的方便，其實在整個使用的便捷上會提高非常高的。這些事情，我覺得在規劃裡面，就要先去做，而且先去談好。甚至長庚要來負擔部分的費用，我記得這都是可行去做的。

另外一個公路運輸，空氣品質不好，我覺得有一個非常大的關鍵是我們的個人載具。在平面道路上，有一個統計數字，主席我分析給你聽，在日本一台車開出去有 47% 的時間是怠速的，它其實運作的時間是 53% 而已。如果我們的平面道路能夠更順暢，其實在市區裡面的空氣品質移動性污染源，它應該可以得到更有效的改善。所以我們最近在談像八德二路、屏高二快，甚至國七到底要不要蓋等等之類的。這些我們都是希望能夠把壅塞在都會區這一段，不管是快速道路或是平面道路的車流，能夠做更友善的解套。所以我會期待，現在有很多計劃卡在一些問題，像局長我們之前討論的八德二路仁武的交流道，是不是屏東到高雄的快速道路，可以那邊也做一個匝道把它整合起來，一起去做處理。不然到最後交通的節點不是在大中路，是在仁武這邊。所以這部分我會期待，局長我們一起努力讓它有更具體的…。

主席（吳議員益政）：

請交通局陳局長答復。

交通局陳局長勁甫：

邱議員剛才提到的是有關大眾運輸的補貼，確實在新北市他們每一年投入的補貼，預算是相當的高，大概不是我們高雄市所能夠做的。當然也有議員認為

我們所執行的空污，它的成效怎麼樣去計算，其實從推動公共運輸的角度來想，我覺得這都是我們要執行的部分。至於後續我們還有一些月票的機制，也是希望在整個養成習慣的過程裡面，能夠讓民衆更加的優惠，經濟實惠能夠繼續來使用。我特別利用這個機會跟各位報告，這個月票的部分，其實市政府沒有給高雄捷運任何的補貼。本來高雄捷運公司就有一個點對點的月票，我們只不過把它共同討論，除了點對點之外，有一些人可能需求量比較大，或是我們鼓勵他多使用，讓他變成是不限點對點之間的限制，所以任何的補貼我們沒有給高雄捷運。但是民衆如果只要點對點就可以滿足他平常使用的需要，其實他可以不用花到 1,600 塊，他大概在 672 塊最低的情況之下，就可以去使用它了。所以我同意剛才議員所提到的，第一個，在票價上面或是數字上面去做這些討論，其實沒有辦法把我們政策用意完全的呈現出來，整個來講我們希望也能夠鼓勵民衆盡量使用公共運輸。

特別是在有關銀髮族這個部分，在低地板公車的汰換上面，當然過去的情況進度會比較慢，是受限於我們的公車汰換需要 8 年的限制。跟議員跟市民朋友報告，從去年開始，我們整個 8 年過去不是屬於低地板的公車已經都到期了，所以我們現在是大量汰換的進度，可以開始來執行。所以這個速度，未來在整個比例上每一年會增加得非常快。不過我們也希望利用這個機會配合行政院，目前也有規劃在 2030 年一定要把全市的公車變成是電動化。我們已經預定了，每一年要達成電動公車的目標，當然電動公車指的是要包含低地板公車。所以謝謝剛才議員的提醒，雖然我們有訂定汰換公車的比率，不過我們應該做一個每一年度的管控表，低地板公車的比率，因為這兩個部分是有一點點差別的，過去已經有一些低地板公車的比率在，所以這樣的話可以讓我們的民衆，或是議員更清楚整個汰換的進度，大概我先做這樣的補充。

主席（吳議員益政）：

曾局長，謝謝。

觀光局曾局長姿雯：

邱議員對於整個高齡化的思考在觀光的部分，我覺得的確是未來一個很重要的趨勢。整個談起來就是對於銀髮族的旅遊，怎麼提供一個比較友善的，適合銀髮族旅遊的環境。所以這個部分除了觀光局以外，當然它相關的配套措施是必須要有的，包括在交通、包括在旅遊環境的部分，以及整個景點無障礙化相關的設施。另外針對老人家他的餐飲內容，或者是在養生這個部分，也是我們未來觀光旅遊的主題，是比較適合銀髮族的。其實目前有很多日本的遊客，其實我們知道日本持有護照的人數裡面，大多數是比較高齡化的。所以我們最近推一些暖冬高雄相關的旅遊行程，未來針對銀髮族的規劃我覺得要朝這幾個方

面做妥善的設計，當然這個部分要跨局處、跨單位，未來如果有機會我們希望觀光局能夠做一些規劃，希望相關局處能夠成立一個推動小組，把樂齡銀髮族的旅遊納入正式遊程的設計。

捷運工程局吳局長義隆：

邱議員所提的部分，第一個，黃線捷運的進度，黃線捷運 107 年的特別預算已經有逐年編列了，針對 107、108、109 這些預算都有編列了，目前的進度是可行性規劃，交通部已經初審完畢準備要提大會，時間拖延很久，我們去年 3 月報上去之後，到現在拖了 1 年多，我們希望交通部可以加快，所以我們請選區的立委協助，希望交通部可以加快腳步，不要說預算編了沒有計畫讓整個運作遭到拖延。第二個，整個轉乘的影響，如果原先只有紅橘二線、加上環狀輕軌、台鐵鐵路捷運化，這個轉乘站只有 10 站，但是黃線加進去可以再增加 9 站，一共 19 站。

議員指示的我們非常認同，因為轉乘站對於一些行動不方便的長輩我們應該要更審慎。輕軌的部分，整個輕軌規劃完成然後再強化相關的轉乘服務，黃線捷運的部分我們會提前，可行性規劃完會進行綜合規劃，這個範疇裡面會特別針對運量較大的，像長庚的運量就相當大，尤其是長輩的需求，我們都會老，我們希望藉由相關的運作來符合長輩的需求，讓整個轉乘更為順遂。

主席（吳議員益政）：

邱俊憲議員有提到一個很重要的部分，我們講 TOD，長庚醫院就是最標準的 TOD，它已經先 D 了，我們現在補 T 而已，但是那個精神，剛才邱議員提到地下通道到長庚，那個不是和他們協調，根本就要坐下來談，我相信它也很願意，包括基金他們願意出，對大家、對病患、對市民是友善的，而且通道要寬要大，不要像老鼠洞一樣，就是變成一個商店街，讓整個長庚和黃線捷運連結，黃線捷運投資很高，如果你把沿線周遭串聯起來，整個邊際效應一定會大於原來我們原來估算的價值，財務試算會增加。

向大會報告，原來上午的議程是到 12 點 30 分散會，但是我們會超過時間，等許慧玉議員質詢完畢我們再散會。（敲槌）接下來請許慧玉議員質詢。

許議員慧玉：

我最近特別注意到天空廊道崗山之眼在 2 月份試營運，突破一萬一千多人次，這個數字非常可怕，這也成為高雄市民觀光休憩的新景點，從另外一個角度來看這是好事。但是本席今天看到的不只觀光人潮、不只可以帶給市民一個休憩的地方而已，我看到一個安全性最重要的考量。前幾天媒體報導新竹一家非常知名百貨商場的遊戲機因為工讀生操作不當，導致這個遊戲機速度加快，造成很多小朋友摔下來受到輕重傷，任何一個公共政策的規劃一定要考量到安

全第一。

局長，本席某天下午親自開車帶著助理到崗山之眼，我劃圈這個地方是旁邊的水溝，裡面囤積不少垃圾，那天因為下小雨柏油路有一點濕濕的，我看到旁邊的水溝有很多垃圾，很髒亂，而且沿途有很多風貌和這個景象一模一樣，很多枯枝都沒有整理，沿途的風光並不是很好。今天還牽扯到一個問題，除了觀光客和接駁車以外，有一些喜歡路跑的人經過這個地方，水溝上面沒有加蓋，如果在傍晚或下雨天，或者在會車的時候，今天上午陳政聞議員質詢的時候局長回復說，因為這個地方的道路狹小，規劃很多活動的時候要考量到這個地方的一些問題，因為它受到環境限制，觀光局有些規劃不敢太過大膽，如果有人不小心跌落水溝可能會受傷。

第二個，這是本席的遠拍，這張拍得不夠明確，因為我要進入崗山之眼就發現好幾個 S 形彎道，這個還不是最彎的，當我開到一半的時候就不敢開車了，因為我今天是帶一個女助理，車上只有我們兩個人，當時是下午 5 點多又下著一點小雨，半路上只遇到一個路人在雨中漫步，沒有任何其他人。所以我就在想，當然不可能每天都像試營運一樣，當然平常日和假日不太一樣，入園人數應該會慢慢往下掉，這條道路非常狹隘，會車有一點困難，我們的接駁車或大型車輛經過這麼彎曲的道路，而且那個地方有一個很明顯的坡度，我一個女生開車都覺得非常危險，如果速度加快可能會有翻車的疑慮，所以開到一半的時候，我就不敢再繼續往前開了，因為現場沒有半個人，我擔心發生意外要求救可能會耽誤很多時間。

局長，你看這是公共廁所，公共廁所怎麼就隨便擺在路邊，今天如果你去到那個地方，崗山之眼那個路段不算短，當然沿途都有設置一些公廁，大部分都是集中的，只有這個地方我覺得非常突兀，只有一個單獨的公廁放在馬路旁邊，如果今天一個女生單獨經過這個地方想要就廁，危不危險？而且公廁的門是很容易被打開的，它並不是很安全，為什麼會把公廁放在馬路旁邊沒有任何人管理？

局長，那天我只開到一半，所以裡面的風貌我並沒有完全了解，但是我只開到一半都覺得危險。局長說，因為這個路面狹隘的關係，所以接駁崗山之眼裡面很多的設施你們都非常謹慎小心保守。本席非常疑惑，崗山之眼裡面規劃很多，包括天空廊道、一些接駁的事情、音樂花園還有碉堡遊憩區，是非常不錯的 idea。但是為什麼當時在選這個地點的時候，沒有去考量這個地方適不適合做這樣一個開發的觀光景點？這是第一點。開發之後沒有去考量到本席剛剛所指示的，就這一小部分的缺點點出來而已。今天如果不是我們高雄市民，而是外縣市的遊客慕名包車到這個地方來，結果沿途看到的是什麼？地上一堆的

落葉，而且感覺那個地方有點偏僻。這個地方真的是可以創造出我們的觀光景點，讓人慕名而來、值得一遊的崗山之眼嗎？這個無形當中，也對我們高雄市政府在推動這個觀光的同時，引起有些人很大的問號。所以本席要請教局長，接駁的地方幾乎沒有任何的綠蔭，尤其對一些比較年長的老人家，現在有些是兩、三代同堂，爲了親子的互動，有時候會帶一些老人家到外面走走。但是有些老人家可能不良於行、腳力比較虛弱，所以有時候必須要有定點的地方可以坐下來休息；像現在四月份天氣已經非常炎熱了，沒有樹蔭，老人家可能很容易就會中暑。局長，這些規劃都還沒有做得非常完善。但是二月份我們已經開始試營運了，本席還沒有到最裡面的景點，就已經發現這麼多問題了。局長，請你回答一下。

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

許議員慧玉：

我們在選址的時候是這麼輕率嗎？難道我們只是爲了要讓我們高雄市民，在那個地區有一個觀光景點，所以我們急就章做這樣一個政策，導致很多民衆去那個地方觀感不是很好，而且又潛藏很多安全的危機。局長，這應該怎麼做改善？

觀光局曾局長姿雯：

首先第一個就是選址的問題，其實當時選址的時候，我不是擔任觀光局長而是民政局長，但是我都有一起去看。起因是因爲在地有很多登山客到那個地方去，在那個地方可以遠眺到非常漂亮的景色，包括北大武山、台灣海峽。原來觀光局已經在那裡爲登山者做了一個眺望台，一個好漢亭的眺望台；所以當地的登山者就建議市政府，是不是可以有一個類似遠眺的廊道設計？它其實就是一個眺望台延伸性的概念，當時觀光局就開始著手去做設計和規劃，那時候就已經知道那個地方的路都是比較小的，而且剛剛議員所提到的那個道路，基本上崗山之眼那個地方並不是一個風景區，而是一個產業道路，所以道路的管理權是在區公所。

許議員慧玉：

那爲什麼這些事情，都沒有在事先做好整合呢？

觀光局曾局長姿雯：

因爲當時已經決定在那個點，所以其實有做兩個考量。第一個因應道路這個部分，我們是要用接駁的方式，就是遊客不能自己開車上去。

許議員慧玉：

局長，接駁還是很危險，我自己開車開到一半，就不敢往上開。因爲有一個

地方特別灣，而且整個道路是有斜度的，它有一個坡度，至少超過 45 度，你改天可以親自開車而不要搭計程車。

觀光局曾局長姿雯：

我去過很多次了。第二個部分就是剛剛有提到這些問題怎麼辦，我先回答比較簡單的部分，就是剛剛提到那個臨時廁所，其實它是一個臨時廁所，因為我們在那個地方的山下有管制區，所以它不是給遊客用的，而是給那在那裡看守的員警，還有在那個地方的…。

許議員慧玉：

給工作人員使用。

觀光局曾局長姿雯：

對，所以它其實是一個給大家方便的臨時公廁。

許議員慧玉：

水溝的問題呢？

觀光局曾局長姿雯：

水溝的問題，我們其實也發現那個地方的道路是一個轉彎很大的道路，它的旁邊都有山溝，是爲了山上下大雨的時候有排洪的功能，就是水大量的時候要從山溝流下來，才不會在路邊有積水。當時我們也討論到，其實我們已經是開始啓動討論了。我有跟秘書長報告，市長已也示秘書長來做一些協調，就是山溝如果要擴大它的腹地，可不可以加蓋？因爲唯有加蓋，才可以讓整個道路的交通運轉比較順暢，也比較安全。

許議員慧玉：

有整體性的規劃。

觀光局曾局長姿雯：

另外還有剛剛議員提到的落葉和垃圾的問題，也一併做解決了；這個部分，我們內部會再來做討論，但是水利局有不一樣的意見。

許議員慧玉：

所以還沒有開始。

觀光局曾局長姿雯：

我們這陣子還在檢討當中，所以這個部分的確像議員所說的，我們其實是有思考要去做解決的。

許議員慧玉：

局長，我覺得這個案子，雖然當時定案的時候不是在你的任內，是你當民政局長的時候，但是因爲已經做這樣的決策，你還是要概括承受。

觀光局曾局長姿雯：

沒有問題，我們也希望做更好的規劃。

許議員慧玉：

因為我們已經花了一億兩千多萬的經費。

觀光局曾局長姿雯：

向議員報告，主景點是 4,000 萬，其他的部分，因為我們希望去到那裡不是只有廊道，我們希望旁邊也有一些景觀步道把它做整理。

許議員慧玉：

我們把它做整理，因為我也有朋友到現場，他是搭接駁車。有很多朋友跟我反映這件事情，所以本席還是特別去針對，雖然這不是我的選區，但是我非常注重安全，所以希望本席所建議的這些，一定要做改進，不要有人受傷。

觀光局曾局長姿雯：

好，謝謝。

許議員慧玉：

接下來，我請教交通局陳局長，最近空氣污染很嚴重，環保局也特別編列兩億，應該是從我們空污基金提撥的，特別去補助我們的大眾運輸系統。我想如果這是一個很好的政策，就像剛剛有某一個議員提到，如果是好的政策的確是為我們高雄市民的健康把關，那麼我們可能看的就不是一個虧損的數字、也不是一個載運量的問題。我覺得今天中央有些政策跟地方有很多奇怪、矛盾的地方，在今年一月份的時候，交通部頒布，過去我們因為要減少空污的排放，所以我們鼓勵民眾來汰換，比如說不要加汽油而改用電動機車、汽車，但是今年一月份的時候已經恢復了，交通部說電動汽車要恢復徵收牌照稅。過去政府一直希望大家能夠降低空氣污染，不是只有政府的責任而是全民的責任，大家要一起往這個理想邁進的時候，中央卻走回頭路了；那麼我們市民到底要守住荷包還是要顧自己的健康？叫市民朋友怎麼辦？局長，我請教你，今天我們的空污來自兩道污染源，一個是固定、一個是移動性的污染源。固定，我們不談，那是工廠排放的；移動污染源裡面有汽車和機車。如果今天交通局動線的規劃可以搭配我們環保局的政策，其實有一些經費可以挪到這個地方來，包括我們空污基金還很多，也可以來補助我們的大眾運輸系統，讓這樣一個好的政策可以延續下去，那麼我覺得會讓更多的人有這個意願來搭乘，而不是只有短期三個月的效應，難道我們那三個月的空氣特別髒，所以我們補助了，結果後來我們兩億花了，…。

主席（吳議員益政）：

再延長 2 分鐘。

許議員慧玉：

難道三個月就可以讓一個人身體很健康嗎？不可能的事情！局長，健康是要持續性的去照顧自己，可是照顧自己需要搭配未來的好環境，它才能健康。所以局長，你針對這樣一個整策有什麼看法？

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

交通局陳局長勁甫：

謝謝許議員，對於我們公共運輸用空污基金的意見。

許議員慧玉：

先回答剛剛那個中央所頒布的，就是一月份要恢復電動汽車牌照稅的問題。

交通局陳局長勁甫：

這是中央稅法的部分，如果從鼓勵民衆使用電動運具的部分，我認為應該持續，不要徵收牌照稅。

許議員慧玉：

第二個問題呢？

交通局陳局長勁甫：

如果我們要鼓勵民衆使用公共運輸，提升空氣的品質，讓民衆身體健康，如果這個政策可以更長，當然是更好，但是牽涉到政府需要提供多少補貼經費，為何會選擇冬季？因為冬季在高雄的地理區位上，誠如剛剛議員提到的，有移動的和固定的空污，還有一個境外移入的空污，在這一段時間裡面，因為高雄所在的位置，沒辦法讓上空盤旋的空污能夠飄移到其他地方去，或是分散，所以才會利用 12 月份到 2 月份，對高雄空污最嚴重的期間，先做第一年的執行，目前…。

許議員慧玉：

計畫之後呢？還有延續計畫嗎？

交通局陳局長勁甫：

今年環保局和交通局也正在研究，今年根據去年實行的政策，提出一個更有效的方案，這部分我們正在討論當中。

主席（吳議員益政）：

再給 1 分鐘。

許議員慧玉：

局長先請坐。剩下 1 分鐘我想請教捷運局局長，其實捷運局和交通局的業務屬性很接近，本席想要請教捷運局局長，針對降低高雄的空氣污染，捷運局做了哪些重要的決策呢？請局長回答。

捷運工程局吳局長義隆：

捷運局第一個是工程，其實這些相關的工程施作裡面，我們特別要求承包商針對空污的部分，以及粉塵影響部分，我們把它列為第一優先處理。第二部份是針對永續的部分，…。

許議員慧玉：

補助大眾運輸系統的部分，有沒有跟交通局和環保局配合呢？

捷運工程局吳局長義隆：

這部分除了捷運之外，輕軌計畫目標的部分，其實我們都有辦法達成。〔…〕一開始我們有估算輕軌運量會提升多少的部分，這部分因為會涉及到空污基金的支出，這部分運量提升的比原先預估的還高。〔…〕目前我們還是繼續延續，票價部分是 30 元、刷卡部分是 25 元，但是我們還是整個延續到 5 月份，採取先收 10 元，希望讓民衆搭乘的成本降低，提升運量。〔…〕對，是。〔…〕對。

主席（吳議員益政）：

謝謝許慧玉議員的質詢，今天早上的質詢到這裡結束，下午 2 點半繼續準時開會，散會。（敲槌）

開會。（敲槌）下午繼續開會，第一位請鄭議員光峰質詢。

鄭議員光峰：

輕軌建置到完工即將邁向另外一個階段，局長，輕軌什麼時候可以全部完工？另外，我們當初協調增設瑞北路末端的瑞北站，什麼時候可以完工？請回答。

捷運工程局吳局長義隆：

整個環狀輕軌一階已經完成了，二階預計 108 年年底完成。

鄭議員光峰：

就是明年年底。

捷運工程局吳局長義隆：

明年年底。

鄭議員光峰：

瑞北站呢？

捷運工程局吳局長義隆：

我們會做一個天橋過去，瑞北路那一段，我們預計 9 月進場。

鄭議員光峰：

今年 9 月進場？

捷運工程局吳局長義隆：

整個完成也是要等到 108 年年底，天橋那邊如果沒有做起來，C37 站就無法

使用，我們預計 108 年年底之前一定要完工。

鄭議員光峰：

如果是 108 年年底完工，最近我們一直在想，輕軌完工後，對於高雄市機車族的交通接駁系統應該會更完善，因為不管是騎機車也好或是騎腳踏車也好，市民都可透過輕軌系統的接駁轉運，方便的到達上班地點或是去某一個地方。稍早時我也私下問過一個朋友，他住在瑞隆路、一心路口附近大樓，他的上班地點是在博愛路靠近自由時報那個地方，我問他如果輕軌完工，會不會搭乘輕軌？其實他現在就可以搭乘了，他可以從凱旋路搭乘輕軌再轉乘捷運，但是他說他不要，他不坐輕軌最大的原因是輕軌來回兩趟票價要 66 元，我問他騎機車的話油費是多少？他說：「20 元。」坐輕軌比騎機車要多出 3 倍的價錢。局長，我想要問，在你專業的思考裡面，輕軌完工之後，我們要如何說服或有什麼誘因可以讓高雄市的機車族減少？並且建置更多公共自行車租借站，讓上班族可以接駁到上班地點，以大幅提升公共運輸使用量，我覺得這是一個滿重要的概念。

高雄市有很多機車族，因為騎機車真的是太方便了，他們無論去哪裡都是用機車代步，現在有了輕軌，就可以取代機車，是不是有這麼大的功能？現在交通局到底能夠做什麼？局長是不是可以回答一下？

交通局陳局長勁甫：

謝謝鄭議員對於機車族是不是能夠轉移到公共運輸這方面課題的關心，確實，我們在高雄也發現，長期以來機車使用者認為使用機車時間比較彈性，使用經費也比較節省，所以要請他們轉移到公共運輸，確實還要花很多力氣，不過我們盡可能去引進各種公共運輸，包含過去建置的捷運紅橘兩線、把公車變成幹線公車與不同層級的公車，再加上輕軌，未來還有公共自行車的共享單車，以及我們正在建置的 Ecar sharing 電動汽車共享系統。

並且，我們與交通部正在推動交通服務行動方案，大約在 8 月下旬就可以在高雄推出，交通行動方案這有點像是把這麼多種運具變成一個套裝產品，透過價格優惠與資訊整合，希望能夠提供像剛才議員所提到的，市民希望能夠很便利的從他家到達工作地點。其中的思考當然是希望未來能夠比較完整的把所有運具都包含進來，包含計程車，我們想辦法改變服務，例如如果是購買一個月的套票，遇到搭乘公共運輸沒有那麼方便的時候，不管是路線不方便或是時刻表不方便，我們願意提供一個月裡面，大概有幾次可以搭乘計程車，讓使用者方便轉乘。

鄭議員光峰：

也就是說能夠減少他的花費，並做為誘因。

交通局陳局長勁甫：

減少花費，增加便利性。

鄭議員光峰：

另外一個問題，你說以這樣的多元化思考，來取代現行的騎機車，但是現在的公共自行車系統並不是由交通局建置，而是由環保局，我本來建議要在瑞豐國中附近建置一個點，環保局說三年要建置 100 站，但是我認為租借站仍然非常非常不足，我們想像，如果高雄市能夠普設公共自行車租借站，就可以很方便的做連接，無論從 A 到 B 或從 B 到 C，都可以很容易連接，而且可以減碳，無論是要做為接駁也好或是直接騎去訪友也好，在這個城市裡面都很容易到達，有這個便利性，我要強調的是這個便利性。

還有，未來也有取代性，在這個觀念裡面，我的想法是交通局剛才提到公共運輸有很多多元性選擇，就你們專業思考而言，可是本席還是覺得腳踏車是一種非常便利的交通工具，如果公共自行車租借站建置數量達不到一定強度，公共自行車就沒有那樣便利，也就是說，我從 A 到 B 或從 B 到 C 也許都很方便，可是我如果要從 A 到 D，因為建置的點不夠，那麼我就會想要回到重新選擇騎機車，以取代騎公共自行車，因為我騎機車還是最便利的選擇，我只有 sometimes 才會騎腳踏車，但是如果未來公共自行車可以達到完全的便利，那麼取代機車的機會就非常非常大。所以本席的看法是目前公共自行車租借站站數仍然大大不足，很難串接起我們的公共運輸路網，這個通路會大大影響高雄市現有機車族另外思考改騎公共自行車的意願。

局長，我認為公共自行車租借站仍然大量不足，如果無用法規強制來做，我們還有空污基金，要讓腳踏車可以更便利騎乘，我們還有一個管道，就是可以大量建置腳踏車車道，局長，你認為呢？

交通局陳局長勁甫：

這個部分我也支持，利用共享運具，特別是便利的共享運具，包含租借站與相關設施，以及你剛才提到建置比較好的騎乘環境，這些都有助於移轉私人運具使用。目前是由環保局空污基金來支持 C-Bike，C-Bike 目前大概已經建置達 300 站，但是還是不夠。

鄭議員光峰：

相當不夠。

交通局陳局長勁甫：

對，如果要讓民衆想要使用時在附近就找得到，我們的建置還有成長空間，這也是為什麼市府對於無樁式的共享單車，是以輔導和樂觀其成的態度來看待，City-Bike 是有樁式的，畢竟有樁式在選擇租借點與借還方便性上不像無

樁式那麼便利，但是無樁式也會對城市造成困擾，譬如租借者常常會把車停在不該停的地方，在管理上就需要比較花力氣。不過整體來說，無論有樁式的 City-Bike 或是無樁式的共享單車，在短時間內都能夠提供共享運具使用便利性的競爭。

鄭議員光峰：

局長，我還是要大力建議交通局，要強化公共自行車租借點與未來的接駁，鼓勵市民以公共運輸取代騎機車或開車，目前高雄市公共自行車租借站建置點仍嫌不足，現行只有 300 個，做得不夠還不如不要做，要嘛就要做到一定的量，才有辦法讓高雄市民對選擇交通運具有另外一種思考。要做就做到足夠，做得不夠或做半調子一點意義都沒有，花這個錢一點意義都沒有，因為影響幾乎是微乎其微，局長，這是我強力的建議。

另外要講到中山路與中安路路口與周邊情形，這是今年或去年高雄市十大易肇事路段第一名，名聲很不好聽。去年總質詢本席也向市長建議，從市府往小港方向，到中安路口向左轉，右邊是台糖土地，我印象中只有 3 戶是私人土地，這個地方有沒有辦法透過都市計畫再拓寬兩個車道？因為自從高速公路末端多一個匝道以及大魯閣草衙道設立以後，那個地方車流量就變得非常大，交通容量已經超過負荷。

另外，本席也強烈建議這個地方的號誌秒數要調整，局長，中安路和對面的中平路如果同時都是綠燈，中平路可以左轉接中山路，然後北上高速公路往楠梓，中安路也可以通往中平路。很多人在網路上留言給我，也有很多民衆打電話給我，建議是不是可以在不同步放行的情況下，讓車流量可以做短時間分流，不要讓雙向車輛有碰撞機會，局長，這是我第一個建議。我的網站裡面，很多人這樣強烈建議，他們說就用幾秒鐘的時間，讓對向車輛先停 20 秒，然後讓這邊車輛先通行，做這樣不同步的綠燈放行。

第二，我覺得是結構性的問題，局長，這是一個跨局處的問題，那個地方因為車流量大，整個車道如果沒有透過都市計畫趁機再擴大，恐怕就永遠沒有機會，因為紅毛港遷村後以及未來大林蒲遷村，中安路那個地方的居民會急速增加好幾萬人，中安路與中山路路口現在是十大易肇事路段第一名，為了未來長長久久、一勞永逸，這個結構性的問題，局長是不是應該用你的專業提出更具體的改善方案？請回答。

交通局陳局長勁甫：

中安路在肇事件數上確實是排滿前面的，我們對這個路口非常重視，過去做了很多改善，先向議員說明，以 106 年上半年和 104 年未改善前相比，整個肇事件數已經降低 60% 左右。

鄭議員光峰：

很好。

交通局陳局長勁甫：

改善有成效，但是對於那邊的問題仍然有改善空間。剛才議員提到短期的部分，對於路口號誌時相設計，我們做了非常多研究，因為要考慮到各個方向都要有專用時相，整個路口通行效率就會很低，所謂路口通行效率就是輪到我這個方向可以走時，時相會很長，車輛停等時間會比較長。議員剛才提到的這個建議，我回去再請同仁研究一下，有機會改善，我們當然會立即做改善。

第二是長期的部分，議員也非常關心這個地方是不是能夠利用台糖用地來做拓寬，我們認為未來如果有這樣的機會，這也是一種長期的解決方案，需要做都市計畫變更的部分，我們也會送到都市計畫委員會做考量，後續也會持續關心這個程序是不是能夠有所進行。〔…。〕

主席（吳議員益政）：

時間再延長 2 分鐘。

鄭議員光峰：

謝謝主席。局長，最後我還是要強調中安路和中山路這個區塊，如果號誌燈是考慮到大家等待太久的問題，本席還是會強烈建議，現行先降低交通事故為優先，如果讓各路口車輛多等 30 秒鐘以內，可以大幅降低車禍數字，我們還是要試著把號誌燈秒數做一個調整。因為好多網友真的這樣強烈建議，年輕人就直接說：「這個號誌怎麼設計成這樣？」無論是騎車的或開車的，大家經過那裡都膽顫心驚。

最後一點，我們也強烈建議，希望能夠在結構性上做道路拓寬，這部分由專業提出來比我們提出來效果會更快，由專業提出來會更好，我在這裡也謝謝局長，我的質詢就到這裡，謝謝主席。

主席（吳議員益政）：

鄭議員提到共享交通工具，我希望能夠加快推動，就像剛才鄭議員說的，這些都算大眾運輸，那個量如果沒有一次到位就很可惜，我看到你們第一次做的電動汽車共享好像只有 9 台，我們當然是鼓勵愈早做愈好，但是只有 9 台，我們最起碼要有一個基本的規模，如果沒有達到那個規模，效果就出不來，效果出不來就會被笑，大家會說這個沒有效，只是多花錢而已。所以我覺得這個部分還可以再跟廠商談，希望能夠加速設點，並且看看政府能夠幫忙什麼，像這種，只要廠商願意做，政府都願意幫忙，可能在用電或停車位方面給予更多優惠，讓共享交通工具能夠趕快上路。否則坦白說，高雄推動大眾運輸很辛苦，不僅要面對民衆選擇騎機車是因為花費比較便宜，而且對於大眾運輸，我們也

沒有經費補助太多，因此陷於兩難，並且形成惡性循環，除非你衝破那個量，讓大家看到效果，否則這種做一半的等於沒有做，而且反而會讓人家笑說：「反正我騎車比較快、比較便宜。」

會這樣說，但是大家都沒有考慮到發生車禍要付出的成本，當然，我們是以市民方便為方便，然而整個外部成本、發生車禍要付出的成本，大家都沒有看到。台北市花 1 兆 2,000 億元蓋大眾運輸，每年因車禍受傷的人數才 2 萬人，而我們高雄市卻高達 7 萬人，大家都沒有算到這個，死亡的和受傷的都算是外部成本。所以希望大眾運輸能夠像鄭議員所說的趕快到位，謝謝。

接著，請林議員富寶質詢，謝謝。

林議員富寶：

首先，我有幾個問題要問交通局長，這也可能是中央的問題。局長，你可能也行駛過這個路段，這是國道 1 號接國道 10 號交接處，左邊車道往榮總，右邊兩個車道通往國道 10 號，以前的設計是這樣，現在變成新的設計，新的設計變成什麼樣子呢？從這裡就分成兩線，這一張照片看的比較清楚，新的方式這裡就變成兩線，接國道 10 號就要從這裡轉彎。局長，我也不清楚這一、二個月你有沒有走過國道 10 號，在傍晚或是尖峰時刻，國道 10 號往旗山的方向其實不會塞車，但現在變成了往榮總的方向塞車，接國道 10 號的方向也會塞車。我們旗山地區有些民衆就罵：「議員，你們民進黨現在又多了幾個大頭兵，怎麼把它變更成這樣？」、「往榮總的方向塞車了，為什麼連往旗山的方向也會塞車？」

局長，鼎金交流系統從哪裡開始塞車？是從中正交流道就開始塞了，往國道 10 號的就要慢慢的開到這裡，才有辦法右轉接到國道 10 號。以前也不是這樣，以前的就是兩線道，不管從九如也好，就分成兩線道，就有標示一個是往左營、一個是往旗山，往旗山就轉右線，往左營就轉左線，事實上會塞車的路段是往榮總方向，往國道 10 號不會塞車。甚至還有一個問題，就是國道 10 號接榮總方向的分流口，高公局的警察也會在那裡拍照取締開罰單，如果是從這一條線轉彎就會被開 3,000 元的罰單，而且這邊還圍了護欄不可以讓車子轉過去。但是現在也很有趣，就從這裡拆開變成了這樣，這樣的話，從中正路就開始塞車了，如果我下午 4、5 點要回旗山，在這裡可能就要塞車半個小時，剛好可以和往榮總交流道的車輛一起作伴，你們講這是不是真的很有趣？而你們的聯絡員剛才也有講，你們從這裡分成兩線道，可是下到了榮總不是兩線道，還是一線道，也只是空歡喜一場。我想，他們可能就是針對塞車的平面道路把它再加大，反正這二條線道都是塞車，乾脆就把塞車的平面再加大，就是這樣而已。

所以這裡我也要拜託局長向中央建議，就把它恢復成原來的方式，像是這

樣，既然你們也沒有辦法去改善鼎金交流系統的路況，乾脆就選擇塞在這裡好了，國道 10 號的方向就不要有塞車的情形發生，因為有些人也會從國道 10 號轉到國道 3 號，但是卻沿路一直塞到了仁武路段，仁武路段一塞車的話，整個國道的路段就會塞車回堵，。所以看看可不可以把它改回來？因為旗山地區的民衆也問：「爲什麼要把它改成這樣？」、「他們有沒有實境現勘過？」、「把它改成新的方式，到底有何用意？」、「是不是要讓大家都塞車塞到爆，讓大家可以作伴是不是？」

局長，還有一點，縣市合併以後市長也講過「區區有公車」，其實也是立意良善，在你們的業務報告中，我也有看到快捷公車，事實上快捷公車對旗山來講真的也很好。但是有一個問題，就是在假日的時候，當天我也有到六龜參加觀光局舉辦的賞花季活動，你們知不知道？從高雄回到六龜就要花 6 個小時！因為高雄客運公司規定行駛高速公路的公車不能有站位，如果他們是在民族路或是榮總站等車，很抱歉，就算等了一個小時、二個小時還是沒有辦法搭上客運公車，真的是班班客滿！我曾經也有過很晚了還到高雄載小孩的經驗，因爲真的就沒有辦法啊！我就問他爲什麼不要搭往旗山的班次？他講往旗山、六龜的班次也是很少，真的！所以到了禮拜五、禮拜六，如果要回六龜的學生或是上班族，最少也要花上 6 個小時的時間。6 個小時，我們就不講搭高鐵到台北的時間，以前搭巴士也只要花 4 個多小時，也並不是車子開的很慢，主要是因爲，第一個就是塞車的問題，第二個就是搭不到車的問題。我就這個問題請教局長，有沒有辦法可以來解決這個問題？請回答。

主席（吳議員益政）：

局長，請回答。

交通局陳局長勁甫：

謝謝，林議員剛才關心的就是我們從國道 1 號往旗山就要右轉，〔對。〕往高鐵站和榮總就要左轉，目前高公局也做了些改善，在出口匝道前，就如同議員這張照片上所顯示，是把往高鐵站方向變成兩個車道。〔對。〕但是，還有一個瓶頸沒有改善，也就是再前面一點有一個轉彎，那個轉彎還沒有拓寬，在還未拓寬的情形下就會產生什麼情況？因爲前面比較寬，所以我們從主線進去的車子較多時，就會塞在裡面，這樣就會影響通往旗山右轉的部分。所以如果是從前的管理方式，中間會有軟質分向桿把它分開，所以一開始就會知道我要往哪裡走的方向，它會塞就是會塞在那條幹線而已。所以就這部分先向議員報告，高公局目前預計在今年的 7 月要做我剛提到的轉彎的改善，也希望在改善之後，全線就兩個車道，這樣就可以快速的疏解這個部分。

但是，還是沒有解決在入口的地方，〔對。〕所以我會和我們的同仁商量，

要趕快和高公局聯繫，是不是可以用以前的軟質方向桿，先把它分成兩個方向隔開，〔對。〕就是讓不同方向的車輛，可以走不同方向的車道，〔對。〕這樣的話，可能就可以獲得改善。所以我會盡快的和高公局商量，看看這個解決的方案能不能…。

林議員富寶：

甚至以前交通警察還會在這裡開罰單，〔是。〕現在改成這樣的方式，到了這裡才要分線，坦白講，如果改天下面的道路要拓寬，這樣的話也不用在這裡就把它做區隔，就可以延用舊的方式，到了榮總這邊，再用新方式把它分成兩線道就好了。〔是。〕事實上，往國道 10 號也不用這麼早就分線，可以到這邊才分流，不用這麼早就設二線道，然後產生一個交集點，我們可以用舊的方式，到了這裡再做區隔，是不是可以這樣做？就不要太早。

交通局陳局長勁甫：

是，就這部分我會和高公局研究一下，看看能不能短期內先做這樣的處理？讓我去和他們商量一下，再向林議員報告。

林議員富寶：

對，榮總的問題都還沒有解決，你們就先去解決那裡，不要讓國道 10 號也跟著塞車，好不好？

交通局陳局長勁甫：

第二、就是國道旗美快捷公車，因為在高速公路行駛不能有站位，所以變成每一輛公車無法像在市區內可以有站位，可以搭載更多的人，所以在假日收假要回去時，或是有大型的活動舉辦時，變成要等車的時間就會延長。這個部分，我們也有提出要求，就是高雄客運一定要在這個時段增派車輛…。

林議員富寶：

局長，我知道。

交通局陳局長勁甫：

如果還是沒有辦法，就表示我們的需求比較多，所以我會要求其他的業者是不是可以在這個特定的時段，大家來協商一下，我們開放另外的公司來協助輸運大量的遊客。

林議員富寶：

其實偏鄉的交通本來就比較不便利，假如還要讓他們坐 6 個小時的車，真的也是很殘酷的事，〔是。〕因為時間的關係，拜託局長要幫忙我們解決，〔好。〕請坐。

再來請教觀光局，你們的業務報告中有關六龜寶來的花賞公園，立意真的很好，但是我覺得還有改善的空間。因為當天很多的老師和鄉親們就講到了長輩

的問題，因為長輩要走到上面去，有些是有問題，是否有改善空間把上面的溫泉引管到下面，再多一個設備，讓長輩可以不用走到上面去，可以嗎？另外，剛開始可能人比較多，衛浴設備部份我不知道你是否聽到，雖然那邊很好，因剛開始設備還未完全具備加上人潮又多時，坦白講衛浴設備也有加強空間。第二點，我聽說內門動物園於 3 月 22 日，中央已經核准通過，想請問局長，觀光局規劃的動物園入口動向是在哪個方向？麻煩解釋一下。

主席（吳議員益政）：

請局長答復。

觀光局曾局長姿雯：

寶來花賞溫泉公園的基地，議員知道的，本來是在寶來國中後面，因此要到上面時，必須要經過一個坡度或走樓梯上去，我們當然不可能讓老人家走樓梯，所以目前的方式是，老人家或行動不便人士可以開車上去，等下車後再把車子停到下面去，目前的方式是這樣，如果行動真的很不方便的話。如果要把溫泉引到下面來，觀光局目前沒有地，我們現在也請南辦這邊幫忙爭取經費，討論未來是否可能開闢另外一條路？〔對。〕另外也可能設置戶外的電梯、手扶梯，讓長輩或行動不便人士較為方便，目前都還在研議中，現在先以接駁方式來做，這是第一個。

林議員富寶：

局長，你聽我說，像那天的賞花接駁，民衆真的罵翻天了，因為接駁車上去，空車下來的，到最後大家爭相等客運車要下來時，我看到很多人等了 2、3 個小時，還是沒有辦法搭上客運車，因為車少啊！〔對。〕而且大家都坐接駁車上去，空車下來的，因此最後都擠在一起等著要搭車，所以接駁也是一個問題。改天如果在那邊舉辦活動時，民衆也說：是否可以直接從較遠的六龜車站來做接駁，讓他們不用在那邊等那麼久的車？

觀光局曾局長姿雯：

接駁的部份當然它有一些專業，我們也和交通局討論過，加上現在的人潮已經不像試營運階段那麼多人，所以現在接駁的狀況是 OK 的，如果未來還有舉辦活動或有人潮時，我們會把整個接駁點重新做考量。第二個，是內門觀光休閒也就是動物園，目前包括農地變更使用及水土保持、環境影響都已通過，其中的開發計畫書已於 3 月 22 日內政部召開的區域計畫委員會大會裡，附帶決議通過了。通過之後，有個很重要的工作，就是聯外道路要先開闢完成，現在的聯外道路，議員對內門很熟悉，是在台 3 線和中正路交接口、30 米距離那邊會開闢一條道路，那條道路就是內門動物園主要的聯外道路，大概是 10 米左右、全長 450 公尺的規劃，並連接二仁溪那條橋…。

林議員富寶：

你說在入口那邊就連接上了？

觀光局曾局長姿雯：

對，直接從這邊進來，道路會比較方便，目前的規劃在那裡。

林議員富寶：

對，內門人最關心的，以前內門人因為實踐大學的關係，已經吃了一道悶虧，因為實踐大學地址雖然在內門，但是內門沒有得到什麼…。

主席（吳議員益政）：

2 分鐘。

林議員富寶：

他們現在也很高興市府要在內門設置動物園，但是他們最關心的就是入口的動向，如果再從台 28 線進來，內門人又慘了。

觀光局曾局長姿雯：

沒有，簡單說就是會從台 3 線這邊進到內門去。

林議員富寶：

從旗山進去到中正路交叉口那邊，開闢一條道路進去。

觀光局曾局長姿雯：

沒有錯。對內門的整個經濟和產業的帶動應該是有幫助的。

林議員富寶：

應該是從那邊啦！〔是。〕所以寶來在舉辦活動時，現在人潮是沒有那麼多，但上次的賞花季真的是…，加上那時搭車又不用錢，接駁上去時都客滿，下來都空車，接送到最後，我看到那邊的人都覺得可怕，民衆都聚集在 7-Eleven 那邊，等了好幾小時還是沒有辦法搭車到旗山。所以要拜託交通局陳局長和觀光局做個協調，改天如果要在那邊舉辦活動時，針對接駁車部分要從長計議，不要像剛才說的，搭車到六龜都已經快到了，短短的接駁車對他們來講並沒有好處，本席建議可否從寶來到六龜車站來做接駁？如果怕花費太高，也可以專車方案來做，以上謝謝！

主席（吳議員益政）：

謝謝林富寶議員對於六龜觀光的關心，寶來觀光已經停了好幾年，現在好不容易投資這麼多，希望交通部分能像林議員講的盡快銜接上，因為很多人也想去，卻因為接駁問題而卻步，所以請局長幫忙協助觀光的問題。接下來這位路途遙遠，請伊斯坦大·貝雅夫·正福議員發言，請。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

我自從擔任議員開始，一直都對南部橫貫公路的通車抱著很大的期望，不是

只有我一個人期待，南橫公路能夠早日通車，我相信市民朋友包括國人都共同期待，南橫公路到底什麼時候要通車？當然這不是高雄市政府交通局執行的業務，但是站在政府部門的立場，我們都要關心南橫公路什麼時候要通車？因為南橫公路一直到天池都是高雄市的行政區域範圍內，所以我們要關心南橫公路。

南橫公路自從 88 風災一直到現在，真正不能夠順利通車的原因，責任都在交通部公路局，執行單位包括人員每次一談到復建的經費，不管工程結構或工程文化都影響到南橫公路完全通車的進度。南橫公路一開始，重建會並沒有依照很快速的立場來做規劃，從丙級改為乙級又變成中級道路，所以那瑪夏公路局所施作的工程和桃源區一直到天池這段路，都是在這樣的狀況下影響到工程品質，通路因此遙遙無期。今年年初，中國時報訪問我，南橫公路為什麼一直都沒有辦法通車？我的立場告訴他，南橫公路是交通部的業務，我是地方議員，我也講了好幾次，我當時回答中國時報，年底不通車到天池，甲線段的段長應該要下台，因為他們有跟我們及國人承諾，南橫公路會在年底通車至台東的關山鎮，剛才我敘述的幾項原因影響南橫公路的通車，我在上次質詢時，希望陳局長可以走一趟南橫公路了解工程進度，這樣一來就有機會在和交通部召開交通會報時，有明確的訊息能向交通部反應，請局長報告一下，你看過南橫公路的狀況為何？

交通局陳局長勁甫：

我確實在之前有去南橫看了一下，目前的問題是卡在梅山口往隧道口這一段，我知道裡面還有一些工程需要做，包含梅山明隧道等，還有幾個橋的工程，造成施工上還需等待一點時間。議員關心通往天池的部份，他們也努力在趕工中。我也有去看過勤和、復興這一段，目前是中期改善工程，因為每逢下雨時，沖積過來的泥沙會影響到路基的穩定性，經過這幾年也大概陸續穩定了，他們希望能有永久的道路，我們了解這部份的整個施工狀況。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

其實公路局真正的問題是，他們在發包時，都是固定 1、2 家廠商在得標，從寶來到天池這一段，有幾處工程點是由 1、2 個廠商得標，也就是廠商不足，一個廠商可以得標 5、6 個點，這個點做完，才會做下一個點的工程。廠商不夠、人力不足，所以就會找理由，局長，公路局向你報告的都是理由，是在騙你的。公路局的問題是，只有固定 1、2 家廠商全包到天池的工程，你的人力、重機械，包括進度，當然會受影響，這些才是真正影響南橫公路復建進度的因素。從勤和到桃源國中這一段路是我和邱議瑩立委在立法院協調公路局，希望他們能加快工程進度。包括在水利署有做勤和里的檔土牆，他的進度非常快，

公路局的進度非常慢，那段道路的復建工程是 1.5 億，爲什麼會那麼慢？因爲廠商不足，廠商把工程全包了。我們很擔心他的工程，因爲 5 月份又要下雨了，整個土方又會上升，這個工程又會受到影響，有的工程爲了賺保險金，沒有按照進度去施工，所以公路局真的有很大的問題。局長，我現在正式告訴你，公路局第 3 工程處的處長沒有盡到責任，我在高雄市議會今天的質詢中呼籲交通部，公路局第 3 工程處的處長要負政治責任，應該要下台，換一個比較有積極性的、有作爲的處長來承擔南橫公路復建的承辦。已經快要 8 年了，也換了 2 個總統，處長還是他，南橫公路是國人重要的復建道路，一個第 3 工程處的處長，沒有盡到責任就應該要下台。

南橫公路還有很多需要復建的部份，譬如說寶來一橋，現在寶來一橋離河床的高度只剩下 5 公尺高。公路局應該提早規劃寶來一號橋的改建，局長，你記下來了沒？寶來一號橋樑要改建，你要記下來。公路局的監造公司…，我每天都經過南橫公路，他的工程單位、發包廠商，但我很少看到監造公司到那裡監工，到底哪幾家是監造公司？公路局對於南橫公路的復建是打迷糊戰，騙我們高雄市政府、騙交通部，拿著天災做爲公路局南橫公路復建的理由，全台灣哪一個工程點沒有遇到下雨、颱風？蘇花公路比南橫公路復建的時程還要晚，但是他的進度就要超越南橫公路了。所以我今天在議會正式表達地方鄉親的意見，公路局的第 3 工程處處長一定要負政治責任，要換一個具有積極性的處長來負擔責任。南橫公路什麼時候會通車？希望局長今年有機會要向交通部反應，今年的南橫公路務必要在年底，可以通車到天池，這也是地方百業的意見，現在整個南橫公路，包括甲仙、六龜、美濃、寶來、桃源百業蕭條，一定要加緊復建南橫公路的進度，在今年年底前能夠通車到天池。局長，你什麼時候要到交通部去開會？請答復。

交通局陳局長勁甫：

有關南橫公路的復建工程，如果是廠商不足或是廠商的問題，這部分我會向交通部反應，公路總局應該要正視這個問題，如果是廠商或是工班不足，完工時間就會拖長。我所知道工班一拖長，每一年的汛期或是雨季來臨時，很容易造成原來已復建的路基被沖刷掉。今年在我了解後，希望公路總局 3 工處能就勤和、復興中期道路計畫部分，把從那瑪夏沖刷過來的泥沙，能在汛期前趕快清疏掉，這樣就能減少沖積到現有已修復完成的中期道路，我會請他們加強，趕快汛期之前進行。

剛才議員提到，年底通車到天池的目標，我會將地方上的期待轉給交通部。和交通部的接觸，我們隨時都會有機會碰到他們，這個禮拜四我會到交通部去開會，到時候如果有碰到公路總局的局長時，我會直接向他表示這樣的期待。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員：

謝謝局長。從 88 風災一直到現在政黨輪替之後，交通部部長賀陳旦都沒來過一次南橫公路，當一個交通部的部長，視察國家每條重要道路，唯獨南橫公路他沒有來過。所以請局長轉告賀陳旦部長，有時間來看看南橫公路到底什麼時候要通車？局長你的責任重大，本席今天提供的意見，請你遇到交通部官員的時候，請轉達本席的意見，這個是市民朋友的心聲，也是地方的意見。假如陳局長能當上交通部長，我相信南橫公路就通了。局長，假如你能當上交通部長，有沒有機會把南橫公路開通呢？你沒有答復沒關係，我只是關心南橫公路什麼時候要通車，謝謝局長的答復。

接著要請教觀光局長兩個議題，第一個是桃源建山里的故事牆，現在是觀光局的業務也呈報到中央，現在這個進度如何；第二個，我要提的是寶來溫泉開發之後，前三個月試辦期間人潮很多，但是試辦三個月之後，人潮越來越少，就是寶來溫泉開發那個地方，現在好像幾乎都沒有人要去了。政府投資了幾千萬在那個地方，可是試辦三個月之後，人潮就降了七成，我請教觀光局長針對這兩個議題，後續寶來開發的成效該如何改善？請局長答復。

主席（吳議員益政）：

請曾局長答復。

觀光局曾局長姿雯：

首先建山里故事牆的部分，已經有和議員去會勘過，這個案子也成案了，我們在 4 月 9 日已經發函給中央要爭取經費，現在中央必須要審查我們發函過去的計畫內容，目前的進度是這樣；第二個部分，是關於寶來花賞溫泉公園，好不容易在那個地方挖到溫泉，我們開始試辦，剛好遇到公車是免費搭乘，所以就促成很多人潮去嘗鮮。但是到今年目前的狀況，當然人潮有稍微減少，我想這部分第一個原因是，因為景點剛開始大家都嘗鮮，但是這個地方最主要的理念是，希望除了溫泉之外，這裡有種了 1,370 株的開花喬木，這個喬木種下去之後，必須給它時間長大開花。所以這個地方將來一年四季都有花可以觀賞，這樣就會增加它的精彩度，我們希望未來等到整個花都有開花的時候，可能它的精彩度就會增加。因為這個地方還有一些腹地，我們現在也積極規劃，是不是能夠有一個 BOT 案，這個案子正在研擬，也就是未來遊客來到這個地方是覺得很精彩的。所以這個 BOT 案現在正在研擬當中，希望能夠有廠商來這裡做一些開發，讓這個地方能夠增加精彩度。當然這個部分除了湯跟花之外，我們也希望在原來的園區裡面，目前還有一些空地，希望讓它也能和遊客有一些互動，所以現在也在規劃遊客除了有泡手、泡腳池以外，還有 SPA 的規劃。但是這個部分目前都還在規劃中，我們希望未來和地方，包括旅宿業者能夠有一些

合作，推出一些比較優惠的方案；另外希望藉由區公所舉辦一些活動，由這些活動和優惠方案，還有夏天的時候也有泛舟的活動，能夠帶動增加寶來這個地方的人潮。

主席（吳議員益政）：

剛剛伊斯坦大·貝雅夫·正福議員所提的南橫公路，我知道那個地方，有很多人認為那個地方的地質很脆弱，怕蓋了又壞、壞了又修，以前有這個議題，現在是不是因為交通部還有其它思考？所以剛剛講的那個動作，就會拖拖拉拉。交通部也不講清楚，乾脆就把政策講清楚，如果不做看要怎麼解決那個問題？如果要做動作就要快一點，這究竟是什麼問題？我們有這個質疑，到底是要做或是不做？請局長答復。

交通局陳局長勁甫：

據我所了解，因為那個地方地質是比較脆弱，經過 88 風災之後，特別是剛才伊斯坦大·貝雅夫·正福議員所提到的，玉穗農路和勤和到復興這一段，地質相當的不穩定，有產生大量的沖刷，沖刷完了之後整個路面都隆起來了，隆起來之後這幾年必須讓它穩定，所以公路總局才會提出中期道路計畫。等穩定完了之後，他們會執行長期道路的部分。剛才議員所關心的，希望能盡快通到天池甚至到關山。那一天我有去南橫，也直接問過公路總局的同仁，目前對於通到大關山隧道在高雄這一端，是可預期的。但是現在問題比較大的是，在大關山隧道過去台東這一端，未來如果南橫要貫通，在高雄這一端應該是比較沒有問題，問題的關鍵點是在台東那一端，所以這部分兩邊都必須要克服。

主席（吳議員益政）：

目前還在觀察它的地形變化。

交通局陳局長勁甫：

就是在地質不穩定的地方，它有一個中期道路計畫已經是可以通行的，等待整個地質都穩定下來，才會做長期的道路。

主席（吳議員益政）：

因為不管是台東或高雄，整個進度大概是怎麼樣要說清楚。我常常講，政府很多事情市民都不曉得，大家對於南橫公路開通的情形，到底是如何都不知道，希望有個政策說明，能讓議員及關心的市民們了解，我們也尊重氣候變遷的情況，但是也想要觀光，這中間到底是遇到什麼狀況，也要讓大家清楚了解，很多政策讓大家清楚了，才不會有所質疑。

交通局陳局長勁甫：

這個部分我們會來要求公路總局提供。

主席（吳議員益政）：

現在是地質變化還沒有穩定嗎？不然大家會誤解是民意代表監督不周，或是為什麼官員們都不做事情？會混淆不清楚狀況，所以把事情報告清楚就可以了，謝謝局長。接下來請鍾議員盛有質詢，時間 15 分鐘。

鍾議員盛有：

首先我附和剛才主席所關心的、及伊斯坦大·貝雅夫·正福議員建議的議題，這個議題是中央政策，所以我們支持交通局長去當交通部長。因為這是中央的決策，所以大家都很關心，南橫公路大家期盼很久了，像我們住在旗美地區就了解，寶來或是甲仙等地，如果南橫公路通了之後，很多遊客都會經過六龜的寶來以及到甲仙，這個對山城來講，南橫打通之後，對地方的觀光繁榮都會活絡起來。所以我先回應剛剛的議題，因為這是中央的政策，所以我也認同局長表現優秀，有機會到中央就可以做決策了。

接下來，我們共同來探討，長期以來關心幾個交通號誌的問題，有一個我建議在杉林區，過去的台 21 線現在是台 29 線，就是永齡農場的出入口處能夠設立號誌，因為現在不管是一日農夫，甚至大陸團來參觀，他們到旗美地區都會去永齡農場，包括我們的一日農夫，他們到那邊去看他的有機蔬菜，交通算是很頻繁。上次本席也建議過也會勘過，當然你們是專家，有依交通的流量、整體的考量，地方一直反映希望在那邊設立號誌，不然閃光號誌也可以，到出入口那裡可以提醒行人、車輛，對於這一點請局長先做一些說明。

交通局陳局長勁甫：

謝謝鍾議員對於台 29 線特別在永齡農場進出口這個地方，這個部分是公路總局他們的權責。

鍾議員盛有：

會同。

交通局陳局長勁甫：

對，我們會會同他們來做。剛剛議員提到可以在短期增設閃光號誌，至少在車輛的進出讓主線的車輛能夠看的到，這樣馬上就可以提升整個安全性，這個部分我們先朝這個目標來努力，我來跟公路總局再協調一下，是不是這部分可以優先來考慮。

鍾議員盛有：

我們一條一條來。現在要建議的就是美濃吉東街 23 號到 66 號前，雖然它是產業道路，但是它是高美 10 號的替代道路。高雄國道 10 號要到美濃、六龜，那是替代道路，這個路口我也建議過，也會勘過兩次，那裡時常發生車禍，如果你們要評估可以到吉東派出所，沒有報案的更多有報案的也有，這裡可不可以像剛剛本席跟局長建議的，如果沒有辦法先設號誌，看看可不可以先設閃光

的號誌，可以提醒一下用路人免於車禍，因為那邊經常發生事故，這是一點。還有一點再一起做答復。

建議美濃區中正里福美路、雙峰街是高 108 線道，美濃隧道旁邊那裡，目前現在有閃爍燈，這幾天發生很嚴重的事件，那個路口依我知道的發生死亡車禍差不多將近七、八個，最近這一陣子民衆都到服務處請我跟你們反映安全的問題。本席是希望我剛才建議的幾點，公路局要會同不同的單位，如果局裡可以處理的閃光號誌這些優先來辦會勘，實際了解車輛出入的頻繁度如何？讓大家可以安全的行車。

有一點本席想要了解，本席跟局長提過，我那時候建議是月光山隧道，從國道 10 號下來到清水里，從美濃沿著月光山隧道拓寬到杉林，公路總局會勘後說：隧道口太窄只有單向不宜快速行駛，所以這是有道理的，後來本席跟交通局建議，希望以後從田寮也好、從台南下來也好，到內門時從圓潭地區直接跨一個橋梁過去就是杉林的大愛村，這一點當初局裡跟我答復說：這個納入大高雄地區生活圈的檢討，希望局長改天有機會到中央能重視這些問題，本席建議的這些案件都是地方的發展，以上幾點請局長做一個說明。

交通局陳局長勁甫：

鍾議員剛剛又說到兩個路口的部分，我們來安排會勘，是不是可以短期內先設閃光標誌。

至於怎麼樣到杉林的動線，如果可以從台南那邊 86 線道下來以後，從阿蓮、田寮那邊過去也很快，這個部分我們會去了解。特別是內門有一些觀光的吸引，對於整個車流的需求會變得比較多，這個時候我們要求中央的公路總局做這樣的思考，那整個的可行性就會提高，這個我們持續來觀察。

鍾議員盛有：

因為隧道就有限制了，雖然帶給我們很大的方便，但是如果你要快速行駛，隧道是不宜拓寬的，所以爲了將來杉林地區，包括那瑪夏、甲仙，這都是本席一直關注的，因爲本席也住在杉林，但是我是從大眾運輸考量不是個人。既然隧道無法拓寬，還是希望請局長重視，將來有機會可以關心地方，從圓潭那邊過來，做一座橋過來可以帶動杉林、甲仙方面交通的流暢，這樣也比較好走，地方也可以發展，以上拜託局長，謝謝。

接下來請問觀光局，地方上很關心動物園的進度，請局長說明讓民衆可以了解一下目前進度狀況。

主席（吳議員益政）：

請曾局長答復。

觀光局曾局長姿雯：

內門觀光休閒園區，也就是另外一個動物園在內門，目前的狀況農地變更使用的部分、水保的部分、環境影響說明的部分都已經完成了，目前在 3 月 22 日針對開發計畫書的部分，內政部區域計畫委員會大會也以附帶決議的方式已經有通過了。所以目前附帶決議最主要就是，希望我們能夠取得聯外道路的工程，工程做好之後，就會做土地的變更編定，所以目前的狀況是這樣。

鍾議員盛有：

本席建議局長跟有關單位，在美濃的美濃湖東岸再蓋一座洗手間，美濃湖有好幾公里，一邊有一邊沒有，很多民衆反映，走到一半很不方便，不但是很多民衆，甚至外國籍的看護帶著老人家去運動，散步尿急了，我是沒有問他最後怎麼處理的。不過有很多人都建議，希望在美濃湖的東岸能夠再設一個洗手間，能夠方便遊客、散步的人。現在大家都很注重身體健康，保養身體早晚都會運動，因為那裡有好幾公里，所以非常的不方便，這一點請局長重視。請局長答復。

主席（吳議員益政）：

局長答復。

觀光局曾局長姿雯：

今年我們有爭取到客委會的經費，議員之前也反映過這個問題，所以今年的經費會將整個美濃湖做一些改善工程，這個改善工程裡面包括美濃湖新設一個親水的空間，另外一個就是剛剛議員關心的在東岸設一個公廁，所以都在今年的工程裡面，現在已經在規劃設計了，我們希望在 5 月上旬把規劃設計完成，看能不能夠在今年年底就完工。

鍾議員盛有：

本席希望能多一些綠美化，上次我們有爭取經費在那裡種很多雞翅木，多種了很多的花木。爲了環湖的美景，希望局長能爭取多種一些樹木，讓美濃湖能夠更漂亮，吸引更多的遊客來玩。這一點再拜託我們局長，是不是能夠在設計廁所的時候，順便規劃多種植花木。局長，請說明一下，好嗎？

主席（吳議員益政）：

局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

美濃湖這次的改善工程裡面，我們會做親水的空間，那個空間會種一些落羽松，讓那裡意象更美。其實每一年我們在這裡的植栽，我幾乎都會去巡視，只要植栽稍微有一點枯萎，我們就會把它移除或者補植，所以那個地方是都有種一些符合在地意象的花，不過剛才議員說到周遭環湖道路的部分，如果是屬於養工處的範圍，我們會去跟他們爭取是不是在道路的兩旁，包括剛才提的民族

路、泰安路、民權路、環湖路的部分，我們來和養工處討論看看怎麼讓它的意象更豐富，其實過去區公所在這裡也有種一些陣雨樹，所以我們看看如果有不夠的地方再來種一些比較漂亮的植栽，讓它更豐富一點。

鍾議員盛有：

接下來，我請教捷運局長，從你們的業務報告，捷運岡山、路竹延伸線第一個階段後年就會完工，第二個階段預計明年也要開工，當然這是一件很好的事情，不過本席也是要建議，加速推動捷運綠線，就是大社、仁武、鳥松方面能夠快點讓它聯結起來，讓我們高雄市都能夠均衡發展。這一點請我們的局長做個說明。

主席（吳議員益政）：

局長，請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

有關於這條線，我們已經將它列入高雄都會區大眾捷運系統的整體路網裡面，問題是因為捷運建設都需要龐大的經費，都要去跟中央爭取，中央就有規定需要自償率多少、可行性評估如何，這條線目前為止益本比（經濟效益）是不夠，另外就是我們的自償率也不足，所以這兩個原則之下，我們如果勉強要報到中央去，其實是不會通過，所以我們現在採取的方式就是我們先養量，先針對這裡的量，讓我們的經濟效益和自償的部分能夠財務平衡，針對這部分我們會依據整體發展來加速推動。以上，向鍾議員報告。

鍾議員盛有：

好，我也是期盼你到中央就比較容易解決。謝謝大家，謝謝。

主席（吳議員益政）：

鍾議員提到的，上次跟他去美濃。局長，他所提到的，剛才說要去會勘。

鍾議員盛有：

對。

主席（吳議員益政）：

你說要會勘的那裡。

鍾議員盛有：

有，要會勘。

主席（吳議員益政）：

他要會勘，但是我要講的是有時候他們不太想要設紅綠燈，如果要設紅綠燈就應該設紅綠燈，我是覺得台灣不要設那個什麼閃黃、閃紅，台灣人如果不是紅綠燈，管你是閃黃、閃紅，他又沒在看，所以我告訴你，乾脆如果要閃紅就兩邊都閃紅，就是全都要停，停車再開就不會有車禍，就算有車禍也都降速。

[…。] 對。[…。] 對。[…。] 對，我是說如果有紅綠燈是最好，車流量如果夠就設紅綠燈，如果不夠就用停車再開。改天再問你，停車再開的實驗，你們進行到什麼程度，我們先不要耽誤劉議員。

下一位，我們請劉議員德林發言，謝謝。

劉議員德林：

我們針對 30 分鐘生活圈，在 101 年我們交通局做一個主體的規劃，以高雄火車站跟左營的高鐵站，然後鳳山、小港、旗山，還有岡山，在這幾個 30 分鐘生活圈裡面，尤其在 102 年陸續實施之後，這 30 分鐘生活圈說實在的，整個口號是非常好，可是在這 30 分鐘生活圈裡面的其中一環，就是鳳山大東轉運站。大東轉運站所面臨的一些問題是什麼？第一個，它旁邊是大東公園，對面是大東文化園區，以整個主體的地貌上面而言，應該是一個打造生活空間和文化園區的主體聯結，這主體聯結在 102 年大東轉運站正式啓用的當下，有非常多的鳳山區周遭的里民表達反對在這個區塊來建置轉運站，我相信當時在種種的考慮和綜合之下，那個時候本席也在議會表達反對跟質詢，我們前面是主要的幹道，聯通原高雄市區的幹道就是光遠路，不管是往旗山、美濃，還有屏東方向過來的這一條真的是非常重要的交通樞紐，從大東轉運站出來之後，面對的是經武路、面對的是大東二路，每到上下班的時候，就是已經造成交通的沈痾跟打結，在這種情況之下我們經常的表達反映，108 年我們看到鳳山鐵路地下化站體的主體，不管是鐵工局、鐵改局在 108 年 8 月準備通車，整個工程已經完成了將近 90%。在這 90% 當中，我想以一個各大城市的交通輸運方向來講，在這個方向裡面其實當時迫於無奈也好，整個考量也好，也因為鳳山火車站的主體在施工、在建置，在這個情況之下我們逼不得已在大東設一個轉運站。現在鳳山鐵路地下化已完成 90%，交通局是否能夠藉由鳳山火車站的啓用，各大城市整個交通環節跟樞紐是否應該都是跟火車站為營運的主體中心，這部分交通局有沒有做現有的考量跟未來的動向？請交通局長來表達。

主席（吳議員益政）：

局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

確實我們當時如果要等待鳳山車站完成，再去做那個轉運站，對於整個鳳山地區的公車轉運確實會延宕很久，也考慮到當時還有大東文化中心以及捷運站，所以大東轉運站是我們在鳳山先設的一個轉運中心。另外剛才議員所關心的，我們整個鳳山計畫就是鐵路地下化也是一樣，在今年 8 月應該就可以完成，目前我們已經爭取到做轉運站的設置經費，未來等到平面的部分如果可以完成使用的話，我們就會開始進行整個轉運站的建置。目前我所知道的，我們

有設兩個主要的轉運功能，因為還有一些用地有取得的障礙，不是我們轉運站的部分，在前面是道路的部分，這個部分我們會配合整個土地使用的取得，跟整個站區的平面發展，如果交給我們可以去施作，我們就會立即進場去施作。

劉議員德林：

你沒有答復，當施作完成之後，是不是在大東轉運站豎立站牌，做為停站式的，而不是在大東繼續做轉運。

交通局陳局長勁甫：

我跟議員補充說明，因為鳳山火車站和捷運站並沒有共構在一起，為了能夠提供這樣的服務，所以有雙核心轉運功能的設置。不過對於大東轉運站以及附近周遭的動線，如何做更好的提升，我們會持續進行改善。

劉議員德林：

局長，這周遭的動線本身就已經形成，都已經固定了，不會有什麼變化。可是旁邊不管是大東公園，或是周遭的區域都是民衆運動的地方，在提倡節能減碳的現在，這裡所排放的空污，讓在運動的民衆呼吸到排放的污染。所以在跟空污的比較上，你應該要有所取捨。今天高雄鳳山的轉運，在車站建置完成後做主體上的連接，對於整個交通的疏解或是轉運，才是一個城市到位的設計。

交通局陳局長勁甫：

我同意議員的看法。剛剛議員所提到的有關公車所產生的空污，未來我們正在配合行政院的要求，希望在短期內把我們公車汰換成電動公車。

劉議員德林：

空污的排放量中央在研議是否全部換成電動公車，可是今天本席請教局長的主題是，要把大東轉運站遷到鳳山火車站，因為中間的距離很近，而且到了鳳山轉運站，可以四通八達的做轉運。我們現在只需要做站牌的設置而已，如此對於光遠路的交通會有很大的改善，甚至於如同我剛才說的，空污的排放也會降低，對於周遭在大東公園休閒運動的民衆都是一件好事情，我希望你能朝向這個方向去做。

交通局陳局長勁甫：

跟議員報告，大東轉運站的功能，還有型轉，目前我們有一個計畫正在思考當中，等到比較成熟再跟議員報告。有這樣的計畫在進行，我們等到成熟一點再跟劉議員報告。

劉議員德林：

局長，在轉運的部分你要給我答復，我們今天在議會所提出來的任何建議也是代表民意的反映。

交通局陳局長勁甫：

沒有錯。

劉議員德林：

這個民意反映，你怎麼樣給我一個具體的答復，是否鳳山火車站的主體建置完成之後，轉運站整個轉運工程完成之後，大東會把重心移到火車站這邊來，所以你要講清楚。

交通局陳局長勁甫：

沒有錯，但是大東轉運站那裡有捷運，需要去做相互的轉乘，所以那裡也有一些功能性存在，所以我剛才跟…。

劉議員德林：

對，所以我剛剛不是強調了，只要有站牌就可以了嘛！你不一定要在那裡做轉運，我們有現成的鳳山火車站做為大眾運輸結合的功能，這樣不是更好嗎？

交通局陳局長勁甫：

我們會把議員的意見納進來，我剛才說過我們對於大東轉運站的轉型，有一個計畫在進行研議當中，這個部分如果有這樣的意見，我們會整體來思考，讓大東轉運站附近結合捷運及車站的發展，能夠做更好的服務。

劉議員德林：

好，局長，希望本席在這裡的建議要把它落實。既然提出來建議，就應該要回到原點，就是回歸到火車站的標的裡面，做一個循環式的轉運。

我再請教局長，在交通罰鍰的提升，當然包含酒駕等等各項交通違規，這部分政府當然必須要以公權力來處理。但是在公權力處理之後，我們現在加油也提升空污費了，對於整個交通改善的比例也提升了。剛剛鍾議員也提到，我們建置交通號誌的總體經費是多少？

交通局陳局長勁甫：

我們在今年度所編列的大概是 1,300 萬左右。

劉議員德林：

我們建置一個紅綠燈要多少經費？

交通局陳局長勁甫：

差不多 70 萬左右。

劉議員德林：

整個大高雄地區一年可以建置多少？

交通局陳局長勁甫：

算起來大概 22 個左右。

劉議員德林：

你認為這個部分是夠的嗎？

交通局陳局長勁甫：

當然不夠，但是整個預算，我們目前建置…。

劉議員德林：

這個預算我們還可以再提升。我希望在預算的調配，局長要有所改善。〔是。〕你請坐。

觀光局長，你的工作報告裡面第一頁開宗明義就講到觀光，也看到我們觀光局提出在國內旅客和國外旅客的數據。在 106 年的時候，國內是 508 萬 4,000 人次；國外是 246 萬 1,000 人次，總共加起來是 754 萬人次。相較於 105 年的 751 萬，我們增加了 0.4%。在增加的 0.4% 當中，表面上我們是增加了，可是實際上觀光人潮維持不墜，也是數字上呈現出來的。在這上面來講，我也對你做一個指教，你只是在這上面做文字遊戲的轉換。可是看到你另外一個數據，從國外旅客人次來看，102 年～104 年最高峰的時期，我們從 235 萬一直到 104 年 345 萬 9,670 人，一直到目前為止的 246 萬人次，這個數據也是你呈現出來的國外旅客人次的數據。這兩個數據，一個在這裡，一個在那裡。如此產生國外旅行人口急遽的雪崩式下降，你怎麼只有報喜不報憂呢？你看看整個高雄市的觀光產業，我們的服務業到了什麼樣的狀況，局長你感受不出來嗎？我在想你身為局長，尤其在這兩年，你的心中更無奈，無奈的是中央政府無能，也就是將帥無能，對於整個國家的政策方向有錯誤，導致於高雄市的觀光人口急遽下降。也看到高雄市這些觀光產業，包含第一個項目，也就是旅館業、飯店業的住房率，今年 2 月 25 日蘋果日報所報導的只有 61%。這 61% 的空房率有 1,400 個房間，所以總共有 19 家要出售了，總計是 67 億的金額。在這樣的情況之下，局長晚上可以去中正路走一下，在中正路上不管是藝品店或是有關於觀光服務業非常的蕭條，都是關門大吉。局長，你有感受嗎？請答復。

觀光局曾局長姿雯：

從數字上看，我們知道議員的意思，我們的數字是分析 106 年和 105 年比較，所以 754 萬人和 751 萬人看起來是微幅成長。不過這中間我們可以看到，在 103 年、104 年的時候因為陸客大幅成長，所以人數是比較多的，我們就可以知道說…。〔…。〕因為那個時候…。〔…。〕因為整個…。〔…。〕我們努力增加觀光的人潮，就是開拓更多的客源，我們也增加很多，從數字上看，東南亞的客人成長滿多的，除了陸客下降比較多以外，國旅是成長的，東南亞遊客也是增加，韓國、港澳也是增加。

主席（吳議員益政）：

延長 2 分鐘。

劉議員德林：

這個部分當然是以數據來檢討，即使國內旅遊人數提升到 1,000 萬，也不足以彌補這 100 萬，局長，是不是？所以我今天跟你討論的方向，當然中央政府要負很大的責任，身為地方政府的觀光局有時候受限於整個大環境當中，可是在大環境當中要怎麼樣突破，這個突破包含寶來的溫泉和六龜觀光業的連結，剛剛你提到動物園區也在那邊，怎麼樣做原高雄縣整體結合，來發展整體觀光的帶動，不管是帶動國內也好、國外也好。最近岡山設置一個什麼？

觀光局曾局長姿雯：

崗山之眼。

劉議員德林：

崗山之眼整個的動線必須要做很好的規劃，所以從下飛機到高雄，怎麼樣做主體觀光的連結，這個是我們必須要想辦法去建置，想辦法克服，不管是創造國內各縣市到高雄旅遊，以及國外的觀光行銷怎麼樣做到。另外，最重要的我也是非常遺憾今天跟局長討論觀光，局長再怎麼樣做也只是在軟體、硬體上加強，事實上政府的一個政策會導致整個國家衰退非常嚴重…。

觀光局曾局長姿雯：

我分三個部分跟議員報告，第一個，我們雖然面對整個陸客縮減的狀況，但是其實我們沒有放棄，所以透過旅行公會、觀光協會跟大陸方面一直希望還是有些交流，譬如那天也有梅州市（就是梅縣）來這裡行銷，我們也和他們做一些互動交流，所以這個部分我們並沒有放棄。第二個，剛剛議員提到，我們跟旅宿業者、航空業者合作推出一些優惠方案，譬如港澳的自由行很多，我們就用這個來吸引自由行的客人。所以這是未來我們努力的一個方向，就是用套票的方式，把整個優惠和觀光景點做一些串聯。第三個，也是剛剛議員提到的，我們盡量增加城市的曝光度和亮點，包括寶來花賞溫泉公園、崗山之眼，以及現在有些舊景點正在活化加值，這個都是在做打底的工作。整個高雄文化底蘊是夠的，所以我們希望能夠除了景點的增加，我們也希望讓更多體驗式旅遊，在旅遊的部分加分和增加整個旅遊的能量。〔…〕好，謝謝議員。

主席（吳議員益政）：

謝謝劉議員，接下來請張議員漢忠質詢。

張議員漢忠：

我要再拜託交通局，這個地方大家都很清楚，就是鳳山光復路、中山西路和建國一路，我在部門質詢一再的說，今天應該是第 3 次提出了，交通局動線規劃是哪一科？等一下麻煩科長。這些我都會勘過，我和警察局也都一直在討論這裡的動線，動線沒做好的話，將造成百姓的不便，我待會再請教動線規劃的科長，這裡是不是待轉區？待轉區要轉到哪裡？要轉到正義路，還是轉去光復

路，或是轉往中山西路？這個待轉區是要轉去哪裡？你們有辦法明確說出這個待轉區要轉到哪裡嗎？今天我再次提起這個問題，你知道這裡有 3 個單位在管理嗎？不是 3 個單位而已，將近 4 個單位，第一個是忠孝派出所，再來是鳳山分隊交通組，包括苓雅區福德派出所，還有苓雅分隊都在這邊。因為標示不明確，造成百姓在這裡竟然同一時間可以開 20 張罰單，20 張罰單是怎麼來的？因為有 20 位百姓騎到這裡，標示不清楚造成百姓無辜違規，紅單罰款又讓荷包失血，所以我一直拜託要改善。這個待轉是要轉去哪裡，你要讓百姓了解待轉到底是要轉來這裡，還是要轉去那邊，或轉往中山西路？當標示不明確，怎樣趕快來改善規劃動線，讓百姓能夠很明確知道光復路要怎樣走，機車怎樣走，汽車怎樣走，建國路怎樣走，中山西路怎樣走，讓百姓明確知道在哪裡待轉，他待轉是要往哪個方向，要讓百姓很明確知道，不要讓百姓搞不清楚。在明確當中，我要麻煩你們趕快規劃一個明確的方向，讓用路人知道怎樣行走，這樣交通比較不會發生事故，百姓也不會浪費他們的荷包。待會請動線規劃科長答復，這個地方要怎樣規劃？一個完善的時間表給我，請科長答復。

主席（吳議員益政）：

請科長答復。

交通局交通工程科李科長啓清：

張議員剛剛提到的問題，像目前規劃的方式是建國路的機車需要進行兩段式左轉，號誌燈部分也有掛機車兩段左轉的牌面。待轉區是劃給往光復路方向的機車去待轉，因為這裡有點像 Y 字型路口，我們可以在待轉區再加一個牌子，提醒民衆想要往光復路的摩托車可以在那個地方待轉，這個部分我們可以來做加強。

張議員漢忠：

這個地方是不是待轉，你知道這個叫待轉嗎？

交通局交通工程科李科長啓清：

對，這是待轉區。

張議員漢忠：

這邊是不是建國路？

交通局交通工程科李科長啓清：

對，是建國路。

張議員漢忠：

這裡是不是中山西路？〔對。〕這裡是中山西路，那邊是光復路，你說是往光復路的機車待轉區，但是很多民衆會被開紅單，你知道是什麼情況嗎？中山西路的綠燈就直接走中山西路，等中山西路紅燈換成光復路綠燈時，汽車直接

走光復路，但是百姓的認知是汽車可以直接走光復路，機車怎麼不能直接走？他沒有左轉，光復路沒有左轉，汽車在這邊等紅燈，當光復路的綠燈亮了，汽車可以直接走，機車怎麼不能直接走？為什麼機車不能直接走？我跟你們說明，機車要直接走，他沒有走到這邊他就跑到汽車的左邊，直接走到光復路，結果攔下來將近 20 部機車，20 台機車就被執行單位攔下來，一部一部的開紅單。這裡一定要提醒用路人知道汽車可以直走，機車不能直走，你要了解這些問題，汽車可以直走為什麼機車不可以直走？這兩條路都是直走的路沒有待轉，你待轉要去哪裡？待轉區有一個巷道，你們現在這裡待轉，中山西路綠燈直走、光復路直走，這邊要待轉到正義路口有一個賣衣服旁邊的巷子，這邊待轉全部都沒有空間要到這邊待轉，等一個鐘頭可能都沒有辦法騎過去，你要到這一條巷子的人逆向從正義路走過來逆向走進去嗎？你們有沒有考慮到要進巷子的人要如何走？要進入巷子的機車要怎麼走？要走到那裡？可以走但是要逆向。從正義路逆向走過來，來到店面的前面再轉到巷子裡，要怎麼進巷子你們有考慮過嗎？有沒有考慮在這邊待轉進入巷道，那裡剛好有一條巷子，巷子裡的人要怎麼走？我們有考慮過嗎？你可以解釋一下這一條路嗎？

交通局交通工程科李科長啓清：

說明一下，議員提到的那個巷口，基本上我們規劃的路口，其實他並沒有把巷口規劃在這個號誌路口裡面。

張議員漢忠：

有巷子摩托車一定會使用，不然要把巷子封起來嗎？

交通局交通工程科李科長啓清：

剛剛議員提到一個重點，目前其實沒有規劃那個巷口可以進出的號誌的時間，所以基本上巷口出來的車子，他其實只能右轉他不能直接進到路口裡面去。

張議員漢忠：

這邊要走到巷道都不能走，禁止左轉，巷道都不能出入，要轉進去的人都禁止了，你們有禁止轉到巷道嗎？

交通局交通工程科李科長啓清：

汽車當然可以從快車道去做迴轉或是左轉的動作。

張議員漢忠：

科長，我現在不是要跟你討論這個，是要討論怎樣去找出一個動線，讓百姓知道要怎麼走，不要百姓讓警察攔下開紅單，這個地方怎麼讓百姓不要在很無辜的情況之下收到紅單，百姓他們不會願意去違規，我相信騎機車的人也好、開車的人也好，目前大部分的人都很守規矩，但是我們的動線做不好，造成百姓的無辜，我要講的重點在這裡。這裡拜託找警察局，看怎樣把動線趕快規劃

好？科長我要拜託的是這一點。

交通局交通工程科李科長啓清：

我們找一個時間跟警察和議員到現場確認一下相關動線。

張議員漢忠：

你不用找我，因為我是外行，坦白講動線規劃我是外行，你們是專業，用你們的專業找出一個方向出來。我知道這裡造成百姓用路時收到很多的紅單，我在這邊拜託希望趕快規劃一個方向出來，我的期待在這裡。

交通局交通工程科李科長啓清：

這個我們會遵照議員的指示來辦理。

張議員漢忠：

局長，我要拜託你一下，這些都是老問題了，維武路你知道嗎？軍校前面真的沒有辦法檢討出來時速 40 要怎樣調整？我們的時速是 40，百姓一直來找我說漢忠我騎腳踏車給你看，我踩一下就可以超過 40 了，腳踏車踩一下就超過 40 了，那條路又很寬，油門一加就超過 40 了，是不是可以趕快檢討出來，是不是以提升到 50 也好，還是怎樣？在座的是不是到了軍校前面，綠燈亮起，油門一加就超過 40 了，現在開紅單的數量應該降低了，目前降低的原因就是我們有提醒那邊有測速照相，但是百姓還沒有辦法習慣，我一天到晚接民衆打來的電話，甚至打來告訴我說漢忠，我從屏東搬到鳳山，我不知道鳳山有那麼大條路時速 40 的限制。這件事有沒有空間可以趕快解決，這個限速 40 如果可以提升到 50，這樣讓百姓的心理比較不會不舒服，局長，這個有沒有空間調整？

交通局陳局長勁甫：

張議員所說的維武路之前有一段時間在剛剛設置測速照相的時候收到很多紅單，那個部分過去我們也邀請道安的顧問直接去現場看過，也了解那個地方的彎道太彎，希望大家可以降低速度，所以才有速度的限制，現在已經差不多經過一年了，議員所說的如果需要我們去檢討一下，我們再邀請道安顧問，看看過去這一年來我們所做速限的限制是不是還有哪一些地方可以調整？我們來做一些後續的因應。

張議員漢忠：

我們現在騎機車面臨到檢舉達人，檢舉達人怎樣判斷騎機車用手機是危險駕駛。當我們騎機車時有可能感覺到手機在震動，手會去拿電話或是要做什麼？是不是單手加油順便騎車，他就認定這是騎車的公共危險罪，單手騎車要幾秒才構成公共危險，哪一個單位可以跟我解釋，單手騎車要幾秒才達到危險駕駛？要幾秒才算是危險駕駛？這是哪一個單位可以解釋的？

交通局陳局長勁甫：

議員所講危險駕駛行為是看情況而定，不一定是每一個動作都是危險駕駛，我了解議員所關心的，現在有很多檢舉達人動不動就拍照而且馬上檢舉，這部分我們也收到一些民衆的陳情，也不只有高雄市，其他的縣市也有這種情況。所謂的微小的犯規動作要構成處罰的條件，這一部分我們有請示中央做一些解釋。所謂的微罪是不是要罰款，目前還在討論當中，不過中央已經重視這件事情，因為因應檢舉達人，他拍照只在那個時間點下，就把行為固定在那邊，造成在判斷上也不見得完全準確。我跟議員報告所謂微罪是不是要加以處罰，在那些條件之下可以放寬，這個部分正在討論當中。

張議員漢忠：

一下子就是 1 萬 2,000 元的罰款，還要吊銷執照 3 個月，這對百姓是非常不公平的，要怎麼樣認定這 1 萬 2,000 元就喪失掉，還包括駕照要吊銷 3 個月，這一種情形是不是可以研究一下，不要〔…。〕

主席（吳議員益政）：

休息 10 分鐘。（敲槌）

繼續開會。接下來，我們先請李議員雨庭發言。

李議員雨庭：

今天是本席進行交通部門的業務質詢，首先我要先來請問一下觀光局，林園、大寮的觀光，在去年我們觀光局很努力做了一系列的行程規劃，這個規劃裡我們帶動了林園、大寮多少的觀光效益？請局長回答。

主席（吳議員益政）：

曾局長，請答復。

觀光局曾局長姿雯：

我們在前年是到林園辦了魅力高雄。另外一個是去年自行車的遊程到林園，林園、大寮都有。我們在遊程的部分，那個數字，不好意思，我問一下，因為這個部分我手上目前沒有數字，不過我想那個部分還是針對整個林園老街活化的部分，大概也辦了幾梯次。

李議員雨庭：

是，還有林園的濕地公園，我也期望在今年就由中油回饋金所建設的濕地公園聯外道路開闢，預計在這一兩年會開闢完成，可能是在今年底，我也希望林園濕地公園的能見度能夠吸引更多外地觀光客來到林園。在今年度剛剛本席提到了在去年以及前年這兩年觀光局規劃了一系列的套餐行程，也多少帶動了地方的能見度。我想請問局長，在今年我們的規劃如何？

觀光局曾局長姿雯：

我們剛剛提到的，抱歉，這裡補充一下我們剛剛提到的單車的活動，大概因為我們有推出好幾條的路線，不是只有林園，大概我們推出了 8 條路線 10 場次，大概是 3,000 多人，所以帶到林園也差不多有 300 多人左右，不過因為單車的旅遊，我們推的是深度旅遊，就是他會做一些導覽解說，所以大概在能量上也是非常有限，沒有辦法大範圍去做一些這樣的帶領，但是因為我們在整個推動觀光的部分，我們是把所有的資源彙整，包括像我們的社區，我們有做一些譬如說油蔥紙，或者是做掃把。

李議員雨庭：

檳榔掃帚。

觀光局曾局長姿雯：

檳榔掃把，對。今年的部分，當然我們會持續把已經彙整完的遊程在高雄旅遊網會做一些露出，在高雄旅遊網我們都持續有這個遊程的推薦。

自行車的部分，我們也把自行車的整個做集結成手冊可以給大家，包括自由行的客人都可以來索取。我們今年會把針對林園相關遊程的部分，今年有一支影片會去報導相關的哪些地方是適合騎乘，所以我們把林園這個地方定調，當然現在目前這個狀況，我們是希望能夠把它所有的資源，包括大寮也是一樣，我們會利用媒體這樣行銷的方式，還有包括高雄旅遊網和一些踩線團。目前還有一些旅行社他們也在操作，包括國旅的部分，旅行社也會把我們規劃好的這樣遊程陸續把旅客帶到林園跟大寮這裡來。

李議員雨庭：

謝謝局長。

觀光局曾局長姿雯：

謝謝。

李議員雨庭：

局長，請坐。今天下午我們整個交通部門的業務質詢，剛剛本席在這裡也看到我們前幾位議員所質詢的，這些議員的質詢都是原高雄縣選區的市議員，所以本席認為如何拉近城鄉的差距？在高雄縣市合併也將近七、八年了，可見這些城鄉差距在我們原高雄縣無論建設也好或是開發也好，我覺得市政府各局處都應該積極的去規劃。我想再請問一下交通局，我們的候車亭設計是由你們來設計的嗎？

主席（吳議員益政）：

局長，請答復。

交通局陳局長勁甫：

候車亭設置的地點當然是牽涉到跟公車路線有關，所以我們交通局裡面會針

對路線上的需求，以及用地的可行去做整體的評估。

李議員雨庭：

是。本席在高雄市區、文化中心附近等等看到好多處候車亭都非常的有特色，那麼這些造型也是由你們去規劃設計嗎？

交通局陳局長勁甫：

我跟議員報告，在文化中心附近這幾個創意候車亭，那是當時我們跟文化局合作的，我們提供候車亭的位置。

李議員雨庭：

地點。

交通局陳局長勁甫：

它一定要有候車的功能，至於說上面的造型，就我所瞭解應該是用徵求設計案來執行的。

李議員雨庭：

這個經費是由哪一個局處出？

交通局陳局長勁甫：

當然如果是文化局他們的這種創意候車亭的建置就是文化局來處理，包含候車亭的維運。

李議員雨庭：

文化局是設計吧？設計給你們。

交通局陳局長勁甫：

沒有，應該是他們有一個公共藝術基金來支應。

李議員雨庭：

好，本席瞭解。我一直希望在林園地區，局長，你知道林園的農產品是什麼嗎？

交通局陳局長勁甫：

洋蔥。

李議員雨庭：

洋蔥。我一直希望一進到林園至少有一個洋蔥的候車亭，讓大家知道林園是出產洋蔥的，謝謝。我再跟文化局來討論。

便捷的交通運輸是一個城市的基礎，可以帶動我們高雄的經濟發展，如何來留住？目前高雄市捷運聯合企業的開發，我們在高雄市已經陸續有一個成功的例子，譬如大魯閣，我想請問一下捷運局長，捷運延伸到林園，我們還要等多久？

主席（吳議員益政）：

局長，請答復。

捷運工程局吳局長義隆：

小港林園線的部分，我們在期中報告裡面有選 5 條，後來我們有針對這 5 條選出捷運紅線繼續延伸的方案，就是採取地下跟高架的方式。

李議員雨庭：

你剛說的五條，是哪五條？

捷運工程局吳局長義隆：

五條裡面有含括原先的平面輕軌，然後有繞到高雄餐飲的部分，另外還有捷運延伸，就是方案三，就是捷運紅線直接延伸；第四個方案是高架輕軌；第五個方案是單軌系統，像台南這樣採取單軌系統。經過這五個方案，我們的林園鄉親也認為是不是不要平面輕軌？因為平面輕軌本身其實還有路口交織的問題，速度也會受到很大的影響，所以我們也針對這些選取其中兩個方案，第一個，就是捷運延伸，捷運延伸就是縱運量的部分，直接先走地下，因為我們有到國 7 到臨海路之前，我們會產生衝擊，所以我們就先採地下，然後上來臨海路之後，我們就轉成高架，這是我們捷運的延伸。

另外一個就是高架輕軌。因為高架輕軌本身其實比較短、比較輕，所以可以直接採取高架，閃開國 7 的部分，目前我們是針對這兩個方案。這兩個方案目前我們正在進行整個期末報告。

李議員雨庭：

你剛說的這兩個方案有延伸到小港醫院、餐飲學學校那邊嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

沒有繞到小港醫院。

李議員雨庭：

沒有繞到裡面。

捷運工程局吳局長義隆：

因為繞進去太遠，又繞了一圈，現在我們希望小港從 R3 就直接接臨海路，就不要再繞了，因為又繞到那邊…。

李議員雨庭：

直接接沿海路到林園？

捷運工程局吳局長義隆：

對，沿海路直接接…。

李議員雨庭：

這樣全長幾公里？

捷運工程局吳局長義隆：

全長 12 公里。

李議員雨庭：

總經費呢？如果用高架的話。

捷運工程局吳局長義隆：

如果是高架輕軌是 193 億；如果採取捷運延伸的話要 476 億，這兩種方式的金額不同。但是我們也希望是不是能努力捷運延伸的部分，先針對捷運延伸的部分，其實未來還有機會可以連接屏東到大鵬灣，甚至接鎮安站，鎮安站的部分…。

李議員雨庭：

屏東的鄉親也很希望我們延伸到那裡。

捷運工程局吳局長義隆：

所以我們現在一方面有跟屏東縣政府合作，他們的整體路網要如何建置；另一方面我們也針對自己的部分，今年下半年希望趕快把期末報告完成。針對這兩個替選方案的部分，一方面也跟屏東聯繫，我們來報中央專案爭取。

李議員雨庭：

上次有一千萬設計的…。

捷運工程局吳局長義隆：

期中報告。我們現在要進行期末報告。

李議員雨庭：

進行期末報告？

捷運工程局吳局長義隆：

期中報告有選出五條，這五個方案裡面找出兩個方案，是林園鄉親比較可以接受的方案。我們會針對這兩個方案盡快完成期末報告，市府趕快討論，討論確認之後，我們就趕快報專案向交通部爭取。

李議員雨庭：

這樣時程還要等多久？

捷運工程局吳局長義隆：

期程的部分，我們當然希望今年下半年就趕快跟交通部爭取了。大眾運輸本身都需要中央的大力協助，因為中央如果沒有補助的話，地方政府沒有辦法支付。這裡面一定會有一個期程的部分，因為岡山路竹延伸線，我們從 90 年就提出爭取了，但是一直到 104 年可行性才過。所以林園這部分我們也積極希望…。

李議員雨庭：

林園什麼時候開始申請？

捷運工程局吳局長義隆：

林園的部分我們會在今年下半年。

李議員雨庭：

你剛剛提到岡山路竹延伸線從 90 年就開始提出申請，那捷運延伸到林園，我們是什麼時候開始提出申請的？

捷運工程局吳局長義隆：

目前針對委託研究的部分才完成期末報告，所以實際開始申請必須在今年下半年。

李議員雨庭：

是啊！所以我說無論重大的建設或地方的建設，如果我們這邊積極的話都不無可能。所以我希望捷運局，捷運延伸到林園是整個林園區的居民不分年齡層，不分族群共同期待的。

捷運工程局吳局長義隆：

這個部分市長也很重視，如果我們依照過去中央要求的經濟可行性，如果依照這些遊戲規則和優先順序，我們是排不上去的。但是市長認為其實林園替台灣付出這麼多，就是在環境衝擊的部分，所以市長也指示我們要專案去跟交通部爭取。雖然我們沒有符合中央的規定，是不是可以以專案的方式替林園爭取一條捷運系統。

李議員雨庭：

是，局長請坐。捷運延伸到林園，本席真的認為非常非常的有需要，尤其我們交通局，林園居民要到高雄市區，整個沿海路都是大卡車，前後左右都是大卡車，上班族和上學的學童都非常危險。交通局可以回復一下國 7 現在的進度到底如何呢？已經進行了那麼久。

交通局陳局長勁甫：

謝謝李議員對於國 7 這個計畫的關心。國道 7 號是我們國工局的新建計畫，從上一次進入二階環評到現在為止，前後總共開了 15 次的二階環評的範疇界定。最近一次是在 3 月，下一次大概在下個月會進行第 16 次的範疇界定會議。就我所知，以進度來講，已經快要到收尾的狀態了，也就是二階環評的範疇界定完之後，就會進入二階環評，目前的進度向議員報告。

李議員雨庭：

本席去聽過公聽會，也有很多大寮在地的農民也在抗議，他們說之前我們接了 88 快速道路，使得他們的農地、土地和財產受到很大的損害。我也希望在國 7 的開發當中，能夠多跟居民以及地主溝通，不要損害他們的權益，也讓他們保有在地的地方文化。譬如說我們之前經過內坑里、拷潭里，他們以前的農

產品是菱角，但是現在有很多土地都不能種植了，而且賠償的金額也不符合他們的期待。所以我希望我們能多跟他們溝通…。

主席（吳議員益政）：

謝謝。下一位請曾議員麗燕質詢。

曾議員麗燕：

謝謝主席，今天是交通部門的質詢，各位處長、電視機前的各位鄉親以及各位同事大家下午好。我們高雄市現在對於觀光，我們過去一直在說大高雄市並沒有可以觀光的地點，現在局長也一直在努力。但是努力到底能不能得到真正的賣點，真的可以增加觀光收入嗎？這也是一個問題。局長，我們要去蓋崗山之眼這個天空步道的時候，到底是誰的建議，讓我們花了那麼多錢去蓋崗山之眼？局長請回答。

觀光局曾局長姿雯：

崗山之眼天空廊道這個景點，當然是在地方人士的建議之下，內部經過評估之後，覺得這個地方可以遠眺北大武山和台灣海峽，所以它是一個滿好的遠眺的景點，所以是經過評估之後決定的。

曾議員麗燕：

好，謝謝局長。現在已經完工，在 2 月 14 日也已經開幕了，開幕到現在也已經兩個月了，我不知道開幕至今的觀光人數是怎麼樣？我只知道目前台灣投入天空步道的點非常的多，已經到達 21 條，包括 3 條正在規劃當中的，目前在營運的有 18 條，其中以南投縣的 8 條最多，之前南投縣是靠天空步道得到非常大的觀光收入。但是這個收入沒有多久就已經因為後續一條一條開闢的天空步道而減少，例如現在彰化市八卦山的天空步道是 105 年 8 月 11 日開闢的，一年之後，南投的清境高空景觀步道，就是清境農場的天空步道開幕以後，八卦山的天空步到來客數就下降到九成多的客人。如此一來，長期下來要養護以及人力的經費會花費很多。不只這一條，還有中寮的龍鳳瀑布天空步道也一樣，在開幕三個月的時候，吸引了非常多的人潮，大概有 10 萬人次，現在每天只剩下 100 人，一個月下來到底足不足夠人力費用？到底達不達得到維修費用？請問局長，台灣真的需要有這麼多天空步道嗎？也許你剛剛講是很多民衆對政府的建議、對觀光局的建議，希望有一條天空步道能夠遠眺太平洋，也可以遠眺很遠的風景，我想每一條都有，只要從北至南已蓋好的 18 條都有非常好的觀光點，然後來促成這一條步道的開闢，但是我們已經看到每個地方一直開闢，山地門也開闢，這樣下來會不會太多了？多到大家走了一趟，就像我也去過清境農場的天空步道，只要走到一半就有很多人走了，因為太遠了，走下來對自己體力的付出真的非常大，所以有的走到盡頭就沒有辦法走回來。因

此到天空步道旅遊的人也許就只有 1 次去體驗、去看那邊的風景到底是怎麼樣，很多人就是新鮮，新鮮完以後就沒了。這樣子的話，局長，你有沒有去了解評估這一條崗山之眼投資效益在哪裡？還有評估未來的維護費用，以及它對環境的影響，你到底有沒有去做這樣的評估？請局長答復。

觀光局曾局長姿雯：

崗山之眼天空廊道是高雄目前唯一的一條天空廊道，我們沒有其他的，它是第一條，也是唯一的一條。過去在小崗山地方有很多運動的人或到山上旅遊的遊客，現在有了崗山之眼之後，其實從 2 月 14 日到現在正式營運，目前累積人數是 31 萬多人，如果在假期平均一天都有 8,000 到 1 萬人，如果在平日是三、四千到五、六千人，差不多是這樣的人數。這一條廊道，當然我們很希望它能夠一直都是這麼夯、這麼熱門。

剛剛議員有提到這樣的特點到底在哪裡？我跟議員做一些說明，第一個，剛剛議員提到在整個崗山廊道的評估，它有沒有破壞環境的問題。這個部分當時我們是做非常縝密的規劃，包括做一些簡易水保，過去這個地方是雜林，所以並沒有破壞山林的問題，反而因為我們的整理之後，這個地方變得比較漂亮。第二個，崗山之眼的天空廊道全長才 88 米，所以它不是一個天空步道的概念，其實它就是一個利用音樂意象的音樂廣場，然後用懸吊式建築能夠在上面遠眺北大武山和台灣海峽，所以這個部分當然有它的特殊性在這裡。整個園區我們也努力不讓來到這裡的人覺得無聊，因為我們整個用音樂意象去營造這個廣場，來到這裡的人都覺得還滿放鬆的，所以我們希望營造遊客一來再來。第三個，不是只有天空廊道，我們把周遭的景點都做一些整理，包括過去一些軍事碉堡，還有在這個地方原來有一些步道，我們都全部整理完了。另外，我們現在也積極和在地商家合作，希望能夠串聯在地，比如滷味博物館、航空教育展示館、在地的豆瓣醬，我們會和這些故事館做一些連結合作，希望能夠增加崗山之眼旅遊的趣味性和可看性，所以這個部分，未來我們還會持續再努力。

曾議員麗燕：

很好，希望未來能夠誠如局長所說的，來客數會越來越多，也能夠創造高雄市的一些觀光收入。但是我不希望未來成爲一個蚊子步道，這樣就不好了，因為台灣常常有這樣不好的習慣，就是看見人家好就以爲這樣可以賺錢，這樣就可以有很多的生意，就像之前也是台灣的一個特色—夜市，所以夜市一個一個的開，但是到現在才多久而已就一家一家的關，包括六合夜市也幾乎承受不了，也有要關的傾向，還有以前蛋塔進到台灣以後，覺得好吃就拼命一家一家開，後來就一家一家倒。現在也看到高雄市是第一個有輕軌的城市，現在全台灣也有很多地方都已經申請要開關輕軌，到底輕軌未來會不會成爲有特色的城

市觀光點，到底會不會這樣？這個有賴未來我們真正去了解。我們也希望未來天空之橋不要一座一座的倒，因為它蓋的成本非常高，到底能不能像局長講的來客數，這個也很難講，因為我們剛開始而已，才兩個月而已，未來會怎麼樣，我們的觀光不要操短線，我們希望是看長遠的。

我記得去年外國雜誌有報導台灣，整個台灣、高雄市到底哪裡是外國人想要來觀光的地方，我記得它講的並不是高雄市一些新的建設，而是講到我們的廟宇，而且講到一家小小的咖啡店，也許一家小小的咖啡店能夠帶來非常多觀光收入，就像一月份去考察西班牙的時候，我們也看到一家 4 隻貓的咖啡店，你看它只是一家咖啡店，卻帶給西班牙很大的觀光收入。所以我希望局長把高雄的歷史找回來，我們找出真正屬於高雄市能夠帶動觀光的產業，也讓很多產業在很小的資本之下能夠發光發亮，帶給我們觀光的收入。

接下來請教交通局長，你對交通有很多的改善，有的做到非常好，就像左轉車輛把它規劃出來，要左轉的時候能夠有一段距離讓左轉的車輛停下來，非常好。但是有很多改善不盡理想，局長，你認為車輛要右轉的時候，要先進入到慢車道，然後再由慢車道右轉，你看從小港到光華路這一段，舊的凱旋路到光華路這一段，你一下橋馬上就要右轉。從橋上下來的時候速度是快的，但是你馬上要向右轉，你知道那一條路的慢車道非常的大，在這麼寬的一個慢車道，你知道上班的車輛之多，是非常非常的多，非常的危險。為什麼我們不回復到以前，同樣在快車道到了右轉的時候，直接在快車道等候紅燈來〔…。〕

主席（吳議員益政）：

延長 2 分鐘。

曾議員麗燕：

然後再右轉，這樣子會比較安全，我讓你看一下，幫我播放一下。這是往南、往北這麼寬的一個機車道，但是從橋下來要右轉的汽車。第二個也播放，謝謝。就被擠壓，開車的你會覺得很恐怖，騎機車的人會更恐怖，會覺得為什麼這個車道原是我在騎的，為什麼有其他的車輛轉進來，騎在這一條路上的機車會覺得很危險。我也常常有這種感覺，因為我也常常從橋上下來右轉慢車道要進到光華路，我要右轉的時候一定要經過一些機車陣，機車陣再轉到右邊，然後才往前開，才能右轉。在這一條路通過機車陣的時候有多危險，我不知道你有沒有自己開過這一條路去親身體驗一下，這樣子的危險會不會恢復原來〔…。〕

交通局陳局長勁甫：

謝謝曾議員的關心，之所以會希望有一些路口，汽車要右轉要先進入慢車道右轉，主要是過去我們有看到肇事的資料，他會產生汽車右轉跟慢車道直行的機車產生側撞的情況過多，所以我們在有一些路段上做了一些試辦，當然現在

試辦的時間大概又一段時間了，我們也看到一些路口改善的情況相當的顯著，但是有些路口改善的情況並不顯著。所以議員所提到的跟目前現行機車的流量，在整個慢車道裡面滿大的一個情況，以及汽車還要進入到這個車陣會造成一些壓迫，或是造成一些不便，確實我們必須要來檢視，如果需要去做調整的，我想我們會再來調整它的一個操作方式〔…。〕好的，謝謝。

主席（吳議員益政）：

謝謝曾議員，請陳議員慧文質詢謝謝。

陳議員慧文：

我剛剛看到曾議員講有關於汽車下一個路口要轉到機車道，然後才能右轉，確實剛剛曾議員所講的，本席也發現這樣子的政策，你們解決了一部分的事情，也有製造了一些紛爭，你懂我的意思嗎？你解決了因為快車道右轉，會跟對向的來車或跟機車道相撞，但確實是我們親身體驗的，常常開車時要轉到慢車道，尤其是上下班尖鋒的時間跟機車常常爭道。第二點，有的路段快車道跟慢車道中間有分隔島，分隔島是很長很長，只要你前一個路口沒有轉到機車道，你要在下一個路口右轉是不可能的事情，你必須往前很遠。

造成如果我對附近的路況不熟，這也常常造成我就一直在那裡打圈圈，我本人也發生過，我只要離開鳳山其他我並不是那麼熟悉那裡路型的行政區，那裡也有試辦的點，我常常就在那裡打圈圈，我不曉得它前一個路口，因為你們白色的指示招牌，其實開車的人沒有辦法看得很清楚。有時我前一個路段的路口是很大的，路口很大，你們放的那個點很遠，其實開車的人不見得能夠很明顯看得很清楚寫的是什麼東西？我真的覺得有很多的路段，這樣的政策確實需要很慎重的再討論。剛剛曾議員講的時候我有感而發，確實也有這樣的發現，不只是本人還有民衆的陳情。

再來我要問輪船公司，輪船公司總經理有在現場嘛！這個也是本席接到民衆的陳情才知道有這樣的一個狀況，現在輪船公司有所謂的遊港輪船，遊港輪船有真愛輪、光榮輪，就是專門讓人家包船然後遊港。要包船要寫契約書，從以前到現在一般顧客、消費者也沒有很注意看契約書的內容，我私底下有跟交通局相關單位去了解，這個契約書從 104 年就有了。

我真的替這些當初有跟你們交涉承辦遊港輪的這一些承辦人捏一把冷汗，因為契約書裡面真的是完全不合理，輪船公司所有的責任都是推給不管是協會也好，或是旅行社也好，或是公司的福利委員會等等的承辦人員，你們竟然都把責任推給這些人身上，輪船公司在這個契約書裡面完全不用負什麼責任。只要顧客有任何的問題，只要有發生任何的危險，不安全的事情，契約書裡面寫的都不是甲方輪船公司負責任，全部都是乙方要負完全的責任。

我稍微描述一下契約書裡面所講的，裡面的第三條遞延給付以及責任免除裡面就有包含天災、山崩地裂、地震、海嘯等等不在你們負責的範圍，墜機、沈船、交通中斷或道路港口冰封也不在你們負責的範圍內。這個沈船我就很納悶了，你們是遊港輪的輪船公司，沈船如果是人爲等等，你們不用負責嗎？

再來，我們的第 6 條損害賠償。損害賠償裡面的第 4 小條有寫「乙方應遵照旅遊觀光相關的法令之規定，維護…」，乙方就是指這個活動的承辦人，不是你們甲方，乙方就是對方、來跟你們承租的顧客。「乙方應遵照旅遊觀光相關的法令之規定，維護其招攬旅客之安全，若於租賃甲方船舶之乘坐期間發生旅客傷亡、疾病或意外事件，均由乙方自行負責處理及理賠與甲方都無關。」與我們輪船公司都無關。

我們的第 10 條裡面又有寫說「乙方應該在租船（包船）期間要辦理保障旅客之相關保險，至此於遞約後開航前一日要把所有保險保單副本交給甲方，確認後存查。」就是說你們不保險的，全部都是乙方。這個是從 104 年到現在沒有發生任何的意外，所以才能夠讓這樣不平等的契約一直存活到現在，那是幸運，這也算是上帝有保佑，保佑不管承辦人是公司行號或者社團、協會，他們的承辦人剛好也命大，他在承辦這些活動的期間沒有發生任何的問題。你們叫所有承辦這些業務的承辦人要跟你們承租這個包船活動的時候，你們請他們一定要簽定這個契約，你們才願意讓他們包船，就是整個責任請他們自行負擔。我覺得這個跟一般我們認知的契約真的是有很大的矛盾，這個完全是置顧客的安全於不顧。我想這種契約，我自己去分析，就算這個契約不是針對這些協會、社團或者公司行號的活動負責人去用的，你們是另外有思考跟旅行業者，可是這個也是完全不對等的契約，這完全是讓顧客的權利被忽視掉。是不是我們的輪船公司能夠說明一下？

主席（吳議員益政）：

總經理，請答復。

高雄市輪船股份有限公司許總經理啓明：

我這裡報告一下。可能議員那邊有一點誤會，我這樣說，我想這個契約是雙方合議制的一個契約，這個定型化契約。第 3 條，剛議員所講的，天災、沈船的部分，這個是我們臚列天災的一些規定，如果說沈船上面有不適用的部分，這個部分，我們會做研議再來修改。第 10 條保險的部分，我們不是要求對方要保險，我們是提醒對方一定要做好旅行業者或是相關的旅遊保險、團體險。

我們公司不是沒有發生過旅客受傷的事件，從以前到現在都有，我們公司有保了 5 個險，每艘船都有 5 個險，包含我們有船體險、營運人責任險、船舶意外責任險，跟旅客最有關係的就是乘客人身體傷害險，我們死亡是保 400 萬

元、受傷是 80 萬元。乘客的財損險，每一個事故是 700 萬元。每一個乘客我們都有保這個部分。

剛剛議員所提第 6 條的部分。我想我自己也看了一些內容，可能在規範上有點語意上的誤解，我們還是希望說本身旅行的招攬人必須要履行他自己的保險，要去保旅遊險或者是團體險，其他的屬於我船舶運送承載人責任的部分，我們還是會負擔，這個部分如果有造成語意的曲解，我會下去再做研議、再修改這個定型化契約。

陳議員慧文：

好，我想這個一定要重新再做一些修正，要不然我說真的，真的想要替我們高雄市去發展觀光的這些有心人，他希望他們的企業、他們的協會盡量能夠來多認識我們自己的高雄、包船來遊港，竟然因為你這個契約，他不敢簽，因為簽下去，他要付完全責任，所以承辦人就打退堂鼓，他說他不敢辦。接著，除了這個契約內容造成很大的誤會，就像你剛才的解釋，如果我接受你的解釋，真的是有一個很大的誤解。

再來，就是我們的承辦人。因為對方就跟我們輪船公司的承辦人說 ok，今天竟然這個契約書寫的都是我乙方要付完全責任，那麼你甲方有什麼責任？後來他就說好，我傳一個我們甲方其實也有保船舶意外責任險。他一開始就跟他接洽說我是要遊港輪的，所以承辦人也很清楚，他就請你們甲方的承辦人傳看你們有保了哪些，結果他不傳真愛輪的、光榮輪的，他就傳旗鼓輪的，所以這個活動的承辦人就更怕了，今天我是要遊港輪的，你竟然給我旗鼓輪的，如果真的發生意外，到底這些誰來負責任？貴公司、輪船公司的承辦人又跟他回覆說如果你對我們真的這麼沒有信心的話，我也推薦你到私人的，我也可以推薦你去瞭解一下，私人的你也可以考慮看看。

我想聽到這樣的一個過程，真的傻眼，所以我有跟你們的聯絡員去調資料，104 年、105 年、106 年一直到今年 3 月，我們包船的次數到底有多少？平均 104 年、105 年每個月大概有 21 艘包船，今年到 3 月總共是 34 艘，所以平均只有 12 艘，去年就 12 艘了，104 年 21 艘、105 年 21 艘、106 年（去年）就 12 艘了，到今年 3 月 34 艘，所以平均也才 11 艘，你們是逐年下降，就像在坐升降梯直接降到很低，所以到底你們有沒有心希望來推這樣的業務跟發展我們高雄港的觀光？本席在這裡真的很疑惑，我想這個部分你們自己內部要去檢討，到底哪個環節出了問題，好不好？

高雄市輪船股份有限公司許總經理啓明：

好。

陳議員慧文：

這個部分，你們真的要檢討。接著，我想簡單的去問一下我們交通局，因為本席也接到陳情，有關於大樓或者平房出入口車道，之前都會跟我們交通局說希望能夠劃設黃網線，但是在去年 1 月我們交通局就有做內部的討論有關於大樓的車道出入口是不宜，如果大樓認為有這樣的需求，交通局同意之後，請大樓自己出錢去劃。這樣子的論調、這樣子的邏輯，我真的覺得是很匪夷所思的，因為到底這樣的一個車道、路行是不是適合劃黃網線？這個應該是以專業判斷，現在就是以前你們認定只要是大樓的或是營業場所的，你們覺得可以同意，但是請對方自己要花錢劃…。

主席（吳議員益政）：

延長 2 分鐘。

陳議員慧文：

所以這個邏輯是說不通的，因為你們同意了，就表示你們認知確實有其需要性，有需要性你們才會同意。但是同意之後，承辦人告訴我大樓都有繳管理費，他們有錢，所以他們就要自己處理。我覺得這個邏輯又不對了，他們繳的管理費是要維護在自己的區域範圍，在自己的基地範圍內的維護修繕，而交通號誌是在馬路上，供公眾使用，是大眾的。所以住戶就反映說，我們又不是二等公民，我們也是有納稅的，今天你認定我這裡的交通狀況需要劃黃網線，那交通局就應該要來劃設，怎麼會因為大樓有繳管理費就必須要自行負擔，其餘一般的住戶認定有需要的時候，就由你們來劃線。所以住戶提出這樣的質疑，本席也認同，怎麼會你們認同要劃設的範圍和標線，竟然是不同的作為。這樣的處理我覺得是不合邏輯的，應該一視同仁的，只要你認定應該要劃設，就應該要由公部門來劃設，而不應該有這樣的差別待遇。請工程科答復。

交通局交通工程科李科長啓清：

有關於大樓網狀線的部分，我先說明一下網狀線的規定，按照法規規定是劃設在沒有號誌化的路口和鐵路平交道的地方。早期可能因為民眾有需要，像在停車場出入口前面也劃設很多網狀線。我們覺得網狀線劃設的數量如果太多的話，其實效果不是很明顯。基本上大樓車道出入口是希望不要有停車影響進出，所以那個部分的設置其實比較適合用禁停紅線去處理。我們了解到很多大樓需要的網狀線的面積比較大，可能對於禁停的效果比較好。事實上如果是針對大樓安全的部分，反而是設置反射鏡或是警示燈，對於進出的安全性會比較好。我們建議應該要朝設置反射鏡或是警示燈的方向去處理，我們是希望網狀線可以盡量朝減量的方向處理。如果大樓覺得還是有需要的話，我們請他們自費來申請。因為這一年來我們也有發現有類似議員反映的案件，最近我們也會做調整，等到調整完了之後會再有新的作法。

主席（吳議員益政）：

接下來請林議員宛蓉質詢，依照往例登記第一次發言 15 分鐘、第二次發言 10 分鐘、第三次發言 5 分鐘，三次發言總共 30 分鐘，希望這 30 分鐘內盡量回答。林議員質詢完之後是蔡議員金晏第一次發言，我們延長開會時間到蔡議員金晏質詢完畢後再行散會。有沒有意見？沒有意見。（敲槌）

請林議員宛蓉進行三次的發言。

林議員宛蓉：

今天在還沒有質詢之前，我先播放一段影音給觀光局和現場的局處首長、科室主管觀賞一下「大佛拈花」。

（影片播放開始）

民視新聞主播劉品薇：接下來同樣是很少見的畫面，歷經 15 年的籌備，禪畫藝術家洪啓嵩終於獨立完成號稱是全世界最大的大佛畫作，這個週末就在桃園巨蛋展出。只不過因為這一幅畫真的太大了，整幅畫攤開比 24 個籃球場還要大，而且長度超過 50 層樓，到底有多壯觀，一起來看看。

記者旁白：拿著毛筆，沾上黃金顏料在畫上進行開眼動作，禪畫藝術家嘔心瀝血，在巨大的畫布上完成這幅號稱人類史上最大幅的佛像畫作。不過要完成它，可不容易。

禪畫藝術家洪啓嵩：這個過程當中是十分的困難，因為這裡面不管是布或是顏料或是創作，都是前無古人。我想用一幅世紀大佛的概念來完成，來讓台灣不只是成為地球文化的中心，也成為地球和平的中心。

記者旁白：長 166.5 公尺，寬 72.5 公尺的大佛畫像，面積將近 1 萬平方公尺，整個攤平在桃園巨蛋裡也只能展出三分之一的畫作，整幅畫吊起來將近 50 層樓的高度。特別的是畫作上的金色線條都是用純金完成，眾人雙手合十走到畫前好好欣賞一番。

禪畫藝術家洪啓嵩：我今天這個描金就是它是純金的，幫大佛開眼。

觀光局周局長永暉：發自我內心的一個讚嘆，洪老師這樣的宏願，我們非常期待 5 月在高雄見。

桃園市鄭市長文燦：既是宗教也是文化，我想大家稱他為 21 世紀的米開朗基羅，真的是這樣子。能夠在桃園巨蛋完成這個作品，我相信也是一份殊勝。

記者旁白：為了見證這幅佛像彩畫，連不丹前總理也特別跨海來台獻上祝福。歷經 15 年的籌備，目前畫作進度已經完成九成，將在 5 月於高雄展覽館正式亮相。民視新聞周秉瑜桃園報導。

高雄市陳市長菊：跟各位貴賓說明，高雄市曾經是重工業城市，對台灣經濟曾經貢獻很大。不過我們相對承擔風險、承擔污染，所以高雄很努力想轉變中。在這個轉變、翻轉的過程，沒有什麼比平安，得到各位對我們的祈福、祝福更重要。

（影片播放結束）

林議員宛蓉：

今天本席爲什麼會講「大佛拈花」2018 地球藝術心靈文化節這個議題？我們來看一下，人類史上最大的一幅畫作，也超越金氏世界記錄，這幅巨畫就在高雄首展。在 2015 年的時候以白描的方式展出，經過兩年多的彩繪之後，在今年 2018 地球心靈文化節，大佛現身，人間幸福地球和平的宏願。所以希望透過今天本席的邀約，讓列席的局處首長以及科室主管，可以重視這個無形的資產。在 2018 年 5 月 9 日到 13 日要在高雄展出，讓世界看見台灣的高度，讓世界可以看見高雄這個美麗的城市。

洪啓嵩老師每一步都在創造紀錄，一個人作畫可以畫到 50 層樓的巨畫，真的是非常不簡單。他一路的實驗、一路的前進，讓世紀大佛這樣艱鉅的畫作完成。顏料是無毒的，畫布也是台灣非常重要的科技，這是一塊防彈衣布料織成的。大佛要來高雄展出，希望可以創造高雄更高的能見度，也希望高雄市政府觀光局可以橫向讓全台灣各縣市都知道，由一個人作畫的 50 層樓高大佛要來高雄展出。洪老師發宏願要來畫大佛，他的超人類宏願是希望地球和平、台灣和解、人民幸福。交通部觀光局也很重視這件事情，而且和台灣有邦交的國家，他們透過雲端技術來連結，無論是和台灣有邦交或沒邦交的國家，台灣有遍布全世界很多的朋友，凡是地球的公民只要可以傳遞訊息的，他們都盡量去做。本席知道交通部觀光局有這樣的作法，我不知道局長針對這個部分有做什麼努力？

日前桃園市長也講，在 1 月的時候我們有去，你看大佛只展出三分之一，它展出三分之一就這麼巨大了，高雄市算是全國第一座可以容納 166 公尺長的大幅畫作，所以希望觀光局予以重視。這一幅大畫約 50 層樓高，大概是台北圓山大飯店的二倍高。剛剛有聽到我說洪老師是 21 世紀的米開朗基羅、當代的空海，我們期待讓世界看到高雄這麼美麗的城市。大佛要在世貿展覽館展出，屆時要把 50 層樓高的大佛畫作掛上去就要耗費 600 萬，同時騰空在天花板上讓我們觀賞，等於是人類史上最大的一幅畫，以獨特吊點工法，展於穹頂，就像高雄的梵蒂岡。

高雄有這麼一幅畫，它不是宗教，而是文化藝術的展出，所以希望觀光局在這個區塊要多用心用力，它不是宗教。在 5 月 9 日到 13 日各個不同宗教會蒞

臨現場，有天主教、一貫道、道教、佛教及基督教的人都會來觀賞台灣的展出，因為它也是全世界絕無僅有由一個人獨力完成的畫作，同時在世界最大心靈療癒殿堂接待百萬人潮，讓全世界看見高雄的高度，這是本席深深期盼的。

再來是和捷運局、觀光局、交通局有關係的議題。觀光局在業務報告裡講得很清楚，「崗山之眼」是高雄新的景點，我們看它投入 9,450 萬，天候良好時可以遠眺 85 大樓和半屏山，是北高雄的觀光新景點。這麼漂亮的景點總共耗費九千多萬，但是因為停車空間有限，眾所周知，目前都在講環保概念，我們希望民衆搭乘大眾運輸前往，市政府讓民衆去搭乘大眾運輸大家也願意，但是民衆說要轉 3 班車，無論是從小港或哪一站，他們要到岡山的時候，在這裡下車就必須搭乘大眾運輸到特定地點，然後再轉搭小型巴士，光是這樣舟車勞頓到目的地就讓長輩無法承受了。所以本席建議，從岡山站搭乘小型巴士直達「崗山之眼」，是不是能採用這種方式？因為這個地方很多人去，「崗山之眼」對南區來講非常遠。大家都知道「崗山之眼」這麼漂亮，但是到那裡的人沒有人誇獎的，大家稱讚景色很漂亮，卻因為舟車勞頓導致負面的聲音都出來了。如果在岡山捷運站有小型巴士來往接駁的話，未來去的人應該會是正面友善的反應。但是現在很多人去了之後都是罵聲連連，向本席反映的就有 50 人以上，所以我不禁想說，怎麼會是這樣子？我們的同仁也有講，從停車場到「崗山之眼」的道路狹窄，這個要擴寬是以後的事，目前當務之急就是在岡山站直接有接駁車。你知道目前是要坐捷運，但是民衆來到捷運站卻沒有遮蔭的地方，所以大家都被太陽曬得受不了。當然這裡有很多計程車在接駁，你叫他們到站要久候車班，而且現在天氣又那麼熱，觀光客真的沒辦法忍受，好多人一直都向我反映。我建議交通局、觀光局、捷運公司可以攜手合作，讓民衆搭乘捷運轉乘小巴直接到崗山之眼，提供民衆便捷交通運輸，帶動觀光效益。現在的景觀非常漂亮，所以很多人都想去，結果回來之後人人都是負面的講法，對於花掉 9,400 多萬的設施，以後可能會變成負面印象。

高雄捷運小港站到林園站進度如何？就是目前工程的進度，等一下請捷運局長回應。高雄捷運岡山站到路竹站延伸線，目前進度如何？延伸線工程經費是 30 億，但是一般的小廠商，他是沒辦法、無力來承攬捷運的工程，如果像中鋼這麼大型的公司還不重視，因為 30 億對中鋼這麼大的一個公司他覺得沒有什麼，但是為什麼一次的流標、兩次流標，第三次會不會流標？是因為什麼因素而流標？現在廠商要怎麼來標？你們想到要請比較大型的中鋼來標，但是中鋼不來標，你們可以拜託他來標，有可能中鋼比較看不起我們，中鋼是中央國營事業的一個公司化，他當然是民營公司化。

但是現在陳菊市長已經高升中央，是不是可以用他的高度，請中鋼或是比較

大的公司來標，否則就一直流標，因為中鋼他現在的股票政府也有很多的持股，假如他沒賺錢，他不要做這種不賺錢的工作，人家說公司形象也好、企業形象也好，他們要有承擔，所以這是本席不能讓岡山到路竹段一直延宕下去的原因，因為這工程如果一直流標的話，該工程勢必會延宕，這個是本席的建議。

來看看璀璨的愛河，風華再造，本席也看到，你們的市政報告裡頭，愛河的夜間藝術饗宴，在 37 頁裡頭如何加值的活化，讓我們亮點可以增值活化，晚上應該算是一個不錯的亮點，但是也有很多人來跟本席講，白天應該有一個可以打卡的地標，就像我們沒有任何一個地標可以打卡，其實這個打卡可以讓人知道這是高雄的愛河，打造愛河意象的建築，讓遊客可以打卡行銷，無遠弗屆。好比台南有一個井仔腳，就在南鯤鯓的附近，這個旅遊景點透過遊客打卡行銷，達到無遠弗屆，你們知道井仔腳人家說鳥不生蛋的地方，但是他們有一個鹽田，交通部觀光局也在這耗費很多的經費，井仔腳的鹽田，你看他有寫井仔腳的鹽田，鹽田在台南有好多個地方，因為有打卡地標無形當中帶動很多人潮。我們的鼓山有一個輪渡站，鼓山的輪渡站也有一個地方讓遊客打卡，這是很多民衆跟我的反映。

我們又看到，端午節是國際的一個龍舟競賽，是一個盛事，現在人手一機，到處都可以打卡，像這裡很多人都在划龍舟，如果我們有一個打卡的地方，可以提升觀光的能見度，這是本席的建議。我們的輪渡站，因為高雄高速公路末端聯外道路也完工了，這都是本席一再的講，現在都已經弄好了。

我們來看前鎮的輪渡站，經過一次招標、二次招標、流標，終於在第四次 10 月 8 日要開標。經過本席長年的期待及一波三折的流標，現在期待 6 月底要完工啓用，但是前鎮的輪渡站，如何讓他有一個借問站？前鎮輪渡站可以跟鼓山來串連，鼓山的輪渡站也是美輪美奐，鼓山的輪渡站去到旗后，旗后又如何來到前鎮？你看鼓山那麼美，藉由一艘船要怎麼把鼓山的輪渡站到旗后，旗后再到前鎮，這也可以是一個路線的規劃，如果來到這裡有夢時代、草衙道又有輕軌，要怎麼樣攜手合作？這是本席的期待。

當然前鎮輪渡站一度興建高架，因為很危險所以都沒有人去，但是現在已經完工了，完工之後前鎮輪渡站的啓用，交通局是不是可以做一個啓用典禮帶動觀光？交通跟觀光都是有相關聯的，如何來攜手合作？橫向跨局處的合作要帶動整個高雄的觀光，這個是我們很期待的，請觀光局局長來答復本席，對大佛的事情及「崗山之眼」？

觀光局曾局長姿雯：

我跟大佛也滿有緣的，2015 年他在白描的時候我在民政局，〔是啊！〕那時就是跟議員合作，現在在觀光局，我相信這真的是一個非常特別的，它不僅

是跟宗教或是跟整個世界和平有關。

林議員宛蓉：

藝術。

觀光局曾局長姿雯：

也是一個非常療癒的一個藝術，能到高雄來我們真的非常的高興，這個事情已經提高層級到副市長，楊副市長現在在召集各局處要開跨局處的協調會議。

在觀光局有幾個部分我跟議員報告，第一個，在宣傳的部分，因為這個世紀大佛來到高雄，我們可以把牠當做一個景點來宣傳，他是 5 月 9 日到 13 日，宣傳的部分我們會發文給其他的縣市，包括我們高雄旅遊網以及高雄市政府的官網都會有訊息的露出，來介紹這個特殊性跟可看性。第二個，我們會跟旅行社聯絡，如果在這一段時間有旅行團來到高雄，希望他們來參觀、來看。第三個，我們包括一些餐飲的產業，雖然這是一次性的 5 月 9 日到 13 日，我們看洪老師是不是可以授權，就是把大佛跟餐飲看要怎樣做結合？發展出限定的，就是在活動期間我才吃的到的一些餐點，所以這個部分我們也可以跟餐飲業者來討論。〔很好。〕第四個，國外團體的邀請，秘書處也跟我們的姊妹市接洽，我們會跟觀光協定的一些城市，我們也會做一個邀請，所以目前能夠想到的大概是這個部分。未來如果跟洪老師這邊談好，我們再跨局處討論，如果還有更多可以做的部分，我們觀光局也願意協助。這個是在大佛的部分。

第二個部分是剛才議員一直很關心我們的「崗山之眼」，「崗山之眼」的接駁，我們一開始有試過中巴直接從南岡山站上去到「崗山之眼」，但是因為這段路程比較長，大概要 20 分鐘。因為是小巴接駁的人數有限，就變成在南岡山等候的遊客會比較多，所以那時候我們才想到南岡山站有紅 68 可以到大莊公園，我們就把崗山之眼和大莊公園之間定位為接駁，所以接駁的次數會比較多…。

林議員宛蓉：

但是在那裡候車太熱了。

觀光局曾局長姿雯：

從「大莊公園」到「崗山之眼」只要 5 分鐘，所以當時才會這樣設計。我們本來是有那樣的規劃，但是後來取消了。所以這個部分我們會再跟交通局討論，因為這是比較屬於交通專業的部分，其實這個過程我們跟高客及交通局都有討論過。

林議員宛蓉：

局長，一開始你們有這樣做，可能一開始觀光的人潮沒有這麼多，也因為大

家都去了之後…。

觀光局曾局長姿雯：

因為人很多，所以要等很久。

林議員宛蓉：

這樣是不是可以多一點小巴？

觀光局曾局長姿雯：

對，這個部分我向議員報告，其實這有一些技術性的問題…。

林議員宛蓉：

技術性的問題看要怎麼去克服。

觀光局曾局長姿雯：

從山下到山上的路非常狹窄，所以如果太多輛中巴，其實也會有會車的問題。所以這個部分我們看看用什麼數量，用什麼接駁的方式來疏解人潮，這個部分我們跟交通局討論一下。

林議員宛蓉：

局長，交通局、觀光局和捷運局都要注意一下，這個跟你們都有相關。如果我們到岡山站下車，捷運局在岡山站是不是可以讓遊客等待的時候，有一個等待區，讓在等待的遊客不要那麼辛苦。這個等待區也可以招商，讓他們可以喝個咖啡等等的，這個配套措施的部分…。

觀光局曾局長姿雯：

這個配套措施我們再來討論。捷運公司其實很幫忙，我們有設了一個專門的等候區，這個部分我們再來討論，因為他們如果都擠在捷運站，人潮沒有辦法消化的時候也是會有怨言。所以這個部分我們再來討論看看，用什麼方式比較順暢。

林議員宛蓉：

捷運公司沒有列席，所以要請捷運局去協調。否則這樣搭車很多老人和小孩都受不了…。

觀光局曾局長姿雯：

要轉搭三種不同的車，我知道。

林議員宛蓉：

結果現在大家怨聲載道。你們當時提出這樣的作法，也是希望可以更加順暢，結果反而沒有更好，所以本席提出這樣的想法。

觀光局曾局長姿雯：

這個我們來看看怎麼解決比較好。不過附帶一點跟議員報告，我們除了中巴的接駁以外，我們現在有共乘計程車，如果在南岡山站不想搭巴士，就可以搭

計程車直接上去。

林議員宛蓉：

可是共乘計程車的收費比較高，一個人 80 元、90 元的，對他們來講會吃不消，覺得去那裡不是遊玩，而是在花錢。

觀光局曾局長姿雯：

第三個部分就是我們的愛河，愛河這個地方本身就是一個景點，我們其實當時也有討論到打卡的部分，在永浴愛河的旁邊就有一個「LOVE」，就是用愛河的意象設了一個「LOVE」。

林議員宛蓉：

可能要去宣導，否則到了愛河，卻沒有象徵性的打卡地點。

觀光局曾局長姿雯：

其實那個「LOVE」常常會看到很多小孩在那裡爬或是照相等等，還滿受歡迎的，這個部分我們再大力宣傳一下。

交通局陳局長勁甫：

剛才林議員所關心的議題，崗山之眼我們會再跟觀光局討論，看怎麼樣把接駁的工作做得更順暢。在南岡山站的候車環境，我們也會請捷運公司進一步協助。

剛才最後議員所關心的前鎮輪渡站，目前進度也都是在時程規劃上面，大概在 7 月就可以整個啓用，啓用的典禮我們會辦理。其中特別有提到相關的功能，如果有需要「借問站」或是類似「I-Center」的部分，我們會再跟觀光局討論，看用什麼方式能把這樣的服務帶到前鎮輪渡站。我們也很期待前鎮輪渡站在議員的協助之下，重新開張以後能夠帶來更多的人潮搭乘我們的渡輪，讓整個前中航線的營運能夠再有一番榮景。我們也謝謝議員長期的協助和關心。

捷運工程局吳局長義隆：

有關林議員關心的部分，就是小港林園線，這個部分的期末報告在今年下半年會完成，完成之後就會專案向中央爭取，這是針對小港林園線的部分。

另外林議員關心的岡山路竹延伸線，因為岡山路竹延伸線中央分為兩個階段，第一個階段是 1 站，第二個階段有 7 站。在整體的工程裡面分為三個部分，一部分是土木建築工程，這個一般就可以處理的。第二部分是機電系統，因為機電系統如果只以一站下去發包，成本單價很高。因為一個系統裡面，主要的機電系統設計，一次完成的成本平均下來就可以降很多。第三個部分就是車輛，我們第一個階段只有購買一列，也就是三個車箱為一列，我們只有買一列車而已。一列車的成本，因為還要開模去做，所以成本非常高。所以我們第一

階段一開始就是統包，也就是全部都納入，同時我們同意第二階段的九列車，讓他們以擴充的方式去做。但是在今年初公告的時候，廠商會認為只有一列車而已，不敷成本沒有辦法做，而且機電系統只有一站而已也沒有辦法做。因此我們這次已經重新公告，採取的方式是土木建築的部分，可以比較多人做的就先施作。也就是土木工程先施作之後，今年底到明年我們會發包二階，就會把機電系統和車輛一起在二階的時候做。今年土建先開始進行，明年二階的土建也同時辦理發包，和機電系統一起進來。這樣一階的部分我們認為應該不會有問題，很快就可以發包出去，發包出去之後我們就可以啟動一階的土木工程。二階的部分明年開始跟進，然後整個系統到 RK8 這 8 站就可以整個接起來。所以這個部分我們都有檢討過，目前朝這個方向，廠商應該願意進來的意願比較高，因為他們的成本不會增加，也不會造成廠商的問題。〔…。〕

主席（吳議員益政）：

再延長 1 分鐘。

林議員宛蓉：

謝謝主席。局長，如果有這樣子的變通性，讓我們的進度可以順利的完成，我想這是好事。謝謝今天主席的辛苦，各位局處首長，今天本席所提出的建議，希望你們可以做到。謝謝大家。

主席（吳議員益政）：

謝謝。接下來請蔡議員金晏發言，時間 15 分鐘，質詢完畢就散會。

蔡議員金晏：

我最後一個可以慢慢講嗎？好，主席，我盡快。謝謝林議員的質詢，很多議題都值得大家來關注。這是我要質詢的部分，先針對觀光局的部分，曾局長，我們看到我秀的是這幾年旗津貝殼館規劃的海韻露營區，它實在規劃得很好。因為現在不管是年輕人也好、中年人也好，都很喜歡空閒時去露營，我相信會吸引很多人來旗津，也和旗津過去傳統的旅遊方式有所不同。大家都聽得懂台語吧？現在要拜託觀光部門和市政府同仁配合，家裡有 10 歲以下小孩的請舉手，好不好？還是都超過了？有 10 歲以下的小孩嗎？都沒有，是市長叫大家多生幾個，你們都不聽，還是都長大了呢？沒關係。眾所皆知，家裡有 10 歲以下的小孩，這些家長都會想在週六、日撥冗帶小孩出去玩，當這些小孩要出門玩時，如果他們決定要來旗津露營區露營的話，一般露營都要花上一整天的時間，至少是從出發日開始算，如果安排露營一天的話，他們得花上二天的時間，因為露營的性質比較固定，所以他們會選擇留在旗津。我會提到 10 歲以下的孩童，是因為現在的家長都很疼小孩，都希望帶他們出門可以玩得很開心。

我們看下面這一張圖，這是觀光局做的金獅湖特色公園，現在特色公園在網

路上、新聞上都引起全國很多的迴響。大家都希望公園有兒童遊具讓小孩可以玩，假如我們行經各個公園就會看到很多搖搖馬、塑膠溜滑梯等等，其實都是大同小異，所以現在才有特色公園和共融的兒童遊具。金獅湖是一個不錯的點，那一天我剛好去露營區旁邊會勘，那裡有一塊觀光局的土地，觀光局也幫忙做一些兒童遊具，可是都比較常見的，讓社區民衆可以去玩。剛才我說去露營至少要二天的時間，我相信他們都會選擇在地的，如果小孩去那裡卻只有那些設施的話，請局長簡單答復，未來研議看看是否能在露營區，旗津沿線大部分除了自來水廠以外，還有海水浴場，大部分都是在觀光局管轄範圍內，請找一個地方來發展特色公園，讓帶小孩去的大人可以有個給小孩玩耍的地方，大人也可以陪他們在那裡玩。局長，我們可以來研究看看嗎？同時邀集相關單位，坦白講，特色公園是工務局養工處的工作，不過這個地方是觀光局的土地。請局長簡單答復。

觀光局曾局長姿雯：

現在海韻露營區應該是全國最有特色的露營區，因為露營區通常在山裡面，很少在海邊，所以好像滿受到大家歡迎。

蔡議員金晏：

比較不一樣。

觀光局曾局長姿雯：

對，現在議員提到的遊具的部分，先不要講特色公園，先講遊具，旗津目前有三個地方有遊具，議員很清楚，一個是在北區停車場，一個在中區就是 7-11 的斜對面，另外一個是在貝殼館往南 200 公尺左右，各有一個，所以現在有三座。本來我的觀念認為旗津本身就是一個很大的遊憩場所，因為它有海水浴場，在海水浴場又搭配沙灘吧！還有沙灘排球等等，在沙灘上的活動。在旗津這個地方有滿多景點，所以原來我的想法是，來到這裡露營就是來看旗津很多具有特色文化歷史或漂亮的景點，包括彩虹教堂。如果要發展特色公園的話，剛剛議員的思考的確也沒有錯，海韻露營區都是爸爸媽媽帶著小朋友來這裡露營，會有一些兒時的記憶，我們來研究看看。因為今年沒有經費做這個部分，如果可以做這樣的規劃，因為我們是把整個旗津海岸做一些整理，但是經費部分可能沒有辦法去容納特色公園，或是剛剛提到的金獅湖…。

蔡議員金晏：

一座特色公園應該都要好幾百萬。

觀光局曾局長姿雯：

對，所以這個部分我們希望要有整體的規劃，不然突然在那個地面上生出一個共融式的遊具也非常奇怪。所以這個部分，是不是讓我們來討論怎麼樣讓旗

津地方的景點能夠再加值，我們來看看有什麼方式可以去做一些規劃。

蔡議員金晏：

局長就是答應要回去研究看看。

觀光局曾局長姿雯：

讓我們再研究看看。

蔡議員金晏：

如果後續有任何進度的話，麻煩讓我知道。因為特色公園做好以後，不只是在地的小孩可以玩，包括來露營的都可以玩，重點是讓小孩有地方玩，畢竟 10 歲以下或 5 歲以下要玩水、騎腳踏車，有時候反而更危險了。這個部分的確旗津有很多觀光資源，不過我們面對的是小孩的部分，再麻煩局長研究的過程中以這個角度去考慮，我相信會有很好的結果出來，再麻煩你。

再來請教捷運局吳局長，最近二階輕軌工程在二階沿線有遇到幾件爭議的問題，你知道有哪幾件嗎？就你知道的部分回答。

捷運工程局吳局長義隆：

二階目前為止遇到的部分，第一個是設備室 TSS7，第二個是美術館路。

蔡議員金晏：

只有這二件而已嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

目前主要是這二件。

蔡議員金晏：

有第三件嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

第三件部分其實有很多，像我們現在在做臨時的停車彎，停車彎內大家都有一些爭議，我們就去會勘，大家會勘完之後都確定，才能解決。

蔡議員金晏：

這二個爭議有什麼解決方法嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

第一個 TSS7 部分，我們已經要求中鋼要針對這裡，因為本來就是要讓民衆盡量不要感覺有…。

蔡議員金晏：

這個算不算鄰避設施？

捷運工程局吳局長義隆：

這裡面其實之前有跟議員報告過，主要就是電磁波，電磁波的部分，國家有國家的標準，國家的標準是 858，但是裡面的電磁波我們會去測量，在一階裡

面有 6 個站，我們去測量 6 個站，2 公尺距離差不多 3 到 5 毫高斯，所以這個的電磁波其實衝擊不大。但是對民衆而言，設備室本身就和大樓裡面，因為大樓…。

蔡議員金晏：

這樣你們爲什麼要遷移呢？不要遷移就好了。

捷運工程局吳局長義隆：

對，現在已經會造成…，因爲之前蔡議員也有建議過…。

蔡議員金晏：

我的意思是鄰避設施，有需要針對電磁波到底有沒有害，這個在科學上大家都還在討論，你在這裡爭議，其實你的想法和民衆的想法有很大的落差。

捷運工程局吳局長義隆：

這有二個部分，一個是實質的部分…。

蔡議員金晏：

後來這個有決定要遷移嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

對，一個是實質的部分…。

蔡議員金晏：

會遷移就表示有地方可以放，你們在規劃階段就應該要把這個做好。

捷運工程局吳局長義隆：

目前要遷移到哪裡，中鋼正在檢討，因爲這個案子是…。

蔡議員金晏：

沒關係，下一個美術館站。

捷運工程局吳局長義隆：

這個是統包案，統包案就是從設計到施工全部都是中鋼他們做，所以現在要移的檢討部分也是針對他們。

蔡議員金晏：

我知道，就我所知，TSS7 現在是比較沒問題了，拆掉要移走了，上面那一件呢？

捷運工程局吳局長義隆：

現在美術館路這邊，對於原先整個美術館路影響有二個部分，一個是原先的車道，另外一個是停車，因爲對面就是停車場，所以停車場的部分是可以支應的，這個沒問題。所以我們現在做的是把人行道 1.5 公尺，還有包括路邊停車的部分 3.5 公尺，這 4 米就是我們做爲輕軌路廊的部分。所以現在原來車道的寬度是 6 米，就是快車道 3.5 米、機車道 2.5 米，在這 6 米裡面，我們未來針

對這一段的部分也會保留原先的 6 米，我們原則上可以留到 6.3 米。

蔡議員金晏：

可是我接到的訊息，好像那邊的住戶對於南二路 C21 站的位置有意見。

捷運工程局吳局長義隆：

C21 的部分，目前中鋼也在檢討，看看有沒有辦法移動。我們現在針對遷移之後的地點和整個技術面的部分，中鋼正在評估，因為民衆對於…。

蔡議員金晏：

會不會影響到整個工程的工期？

捷運工程局吳局長義隆：

工程的工期要看中鋼的技術面…。

蔡議員金晏：

簡單答復，會不會影響到我們的工程工期？會或不會就好，如果要移動的話。

捷運工程局吳局長義隆：

因為現在正在做設計規劃的階段，他們現在要調整車站的地點…。

蔡議員金晏：

有程序要跑就對了，是不是有程序要跑？所以會不會影響？

捷運工程局吳局長義隆：

目前依中鋼提出來的部分是不會影響到 108 年完成。

蔡議員金晏：

所以如果要移動是不會影響的？〔對。〕如果技術上可行的話就趕快移動。〔是。〕請你注意一下這個引起的爭議。

我們來看這些爭議到底是怎麼出來的，我們一直在講，關於輕軌，民衆該知道的是什麼？這是在環說書裡面調出來的四場公聽會。我唸一下時間，民國 95 年 5 月 6 日在美術館辦；民國 95 年 8 月 26 日在長青綜合服務中心辦；101 年 4 月 8 日在海邊路的觀海大廈會議室，還有一場是 101 年 4 月 18 日在鹽埕的行政中心辦，這是環說書上面的公聽會資料。局長，你認為這些公聽會為什麼要辦，辦這些公聽會到底要做什麼？

捷運工程局吳局長義隆：

第一個是針對環境影響評估裡面必須要有公聽會的運作模式，針對這個部分…。

蔡議員金晏：

局長，不好意思，我插話一下。我們的公聽會變成是環評法要求我們辦，我們就去辦。環評法為什麼要訂定這個規定？其實是為了保障民衆的權益。我們在辦的時候，想法只是環評法規定我們要辦，趕快舉辦一下符合規定就好，但

是該如何通知民衆呢？我舉個例子，101年4月18日在鹽埕的行政中心舉辦的這一場，通知了沿線68里的里辦公室，如果里民再來，你覺得那個地方、那樣的說明會有什麼結論嗎？我想不會有。所以我希望這些公聽會是爲了保障民衆的權益而存在，這些也都過去了，未來還有捷運等等的工程，我們應該要在公聽會的時候就該揭露民衆擔心的問題，其實你們都知道民衆擔心的是什麼。應該在那個時候就揭露，而不是到施工說明會的時候才來做。爲什麼輕軌會做那麼久？像TSS6的問題再拖一下時程，這樣又要延多久了，整個工程的延宕是會影響交通的。像這個問題，我希望局裡面真的要來檢討，包括美術館動工以後，馬上就有護樹的朋友打電話來，馬上就有大樓打電話來，這個到底該在什麼階段揭露？局長你真的要聽進去。我的時間有限，主席可不可以再給我1分鐘？

主席（吳議員益政）：

再延長1分鐘。

蔡議員金晏：

接下來這個是局長剛才提到的，美術館路在這裡，兩邊的人行道要削減1.5米。〔是。〕還好大部分都有大樓，所以都有退縮帶。在它的北側是美術館的退縮帶，一部分是中華藝校的退縮帶，再來是聯合醫院的退縮帶可以走。這裡有一個停車場，在南二路的西邊，它的東邊也有一個停車場，在靠近中華路這裡有一間安養院。這不是現在的照片，這裡是停車場，在人行道削減之後就是停車場了，這裡也一樣是這個問題，人行道削減完之後就是停車場了。包括這間安養院，這張圖有點小，不過…。

捷運工程局吳局長義隆：

是，跟蔡議員報告，上次蔡議員提醒我們的時候，我們也針對這個地區有五個地方還沒有依退縮規定辦理的部分，針對這五個地方，我們已經跟他們協調過了。安養院是以花盆做爲圍籬，未來我們施作到那裡的時候，他們願意將花盆移開，後續的部分還是可以通行。〔…。〕是的，上次議員提醒我們之後，我們就去協調了。〔…。〕所以現在議員的意思是那個停車場還有意見嗎？〔…。〕沒有關係，這個部分我們會要求中鋼，針對議員提醒的部分，我們會再次確認。針對他們所提出的部分，我們彼此間看看要如何搭配。〔…。〕好。〔…。〕是，所以我們上次在蔡議員提醒之後，我們就有要求中鋼去進行相關的協調。我所得到的回復的部分是五個未開發的部分，包括安養院和停車場，他們是說協調好了，我們回去會再要求中鋼再確認，是不是有不同的要求，一定要再做確認，針對這個部分大家取得共識。〔…。〕好。

主席（吳議員益政）：

下午的議程全部結束，明天上午 9 點開會。散會。（敲槌）