

第 3 屆第 3 次定期大會第 11 次會議

(中華民國 109 年 5 月 29 日下午 2 時 30 分)

交通部門業務質詢

主席 (黃議員香菽) :

開會。(敲槌)向大會報告，下午的議程是交通部門業務報告與質詢，首先由交通部門各單位做業務報告。

我們接著進行交通委員會議員的質詢，每位議員發言時間 20 分鐘，第一位請簡議員煥宗發言。

簡議員煥宗 :

第一個問題就是這個月，對於台灣軌道史來講發生兩件大事情，5 月 13 日高雄港車站的北號誌樓，一個百年建築發生火災；5 月 27 日通車 6 年的高雄輕軌捷運發生火燒車事件。我想這部分是不是可以請捷運局的局長，來簡單回應一下。就是那天早上到底發生什麼事，因為 5 月 27 日大家都只關注到哪邊淹水、哪邊積水的問題，這一個案子也被我們國家運輸安全調查委員會列為重大鐵道事故，並指派相關的調查官及成立專案小組進行事故調查，這部分是不是可以請局長簡單回答一下，這件事情到底怎麼發生？現在怎麼處理？

主席 (黃議員香菽) :

請局長回復。

捷運工程局范局長揚材 :

謝謝簡議員對於這個事件的關切，因為我們去年 8 月行政院成立國家運輸安全調查委員會，所以說現在所有只要是空、海跟陸，尤其是軌道如果發生重大事故的時候，由他們來…。

簡議員煥宗 :

局長你就講這件事件就好了

捷運工程局范局長揚材 :

原則是這樣，就是說整個事故過程，目前我們也只能從現場做一個論述，相關的物證也通通由他們來做保全，我只能講說我們後續的作為是怎麼樣。因為是由他們去調查當時所發生的事，後續的作為就是說他們當天下午也來了現場，並保全相關的證物及證據，因此他們在 6 月 3 日召開第一次的委員會，那我們也要求卡夫 (CAF) 這家公司，馬上要派員來台灣進行相關的調查。所以調查報告，一定要等他們調查完之後才有辦法公布，所以現在沒辦法…。

簡議員煥宗 :

捷運局這邊有沒有跟捷運公司說，現在像是一般事故之後，飛機不能飛就不

能飛，該維修就要處理，你們這件事情發生之後，捷運車廂有好好的做檢視嗎？

捷運工程局范局長揚材：

這個是這樣，分兩件，第一個當然對於卡夫（CAF）公司我們要跟它敘明，這個是屬於一個重大事件，如果調查出來是設計不當，我們會跟他們求償。第二個，我們要求他們剩下的 8 列車，在 3 天內通通進行相關的檢視，今天下午也在進行相關的檢視。

簡議員煥宗：

好。

捷運工程局范局長揚材：

檢視之後一定要確保安全無虞，才能夠上線來營運。

簡議員煥宗：

我是覺得局長也可善用社群網站，因為我知道韓市府的社群網站操作能力很強，所以你們可以用社群網站去告訴大家，你們檢視之後的結果，並告訴市民朋友在檢視之後去搭乘是安全的，這樣好不好？〔好。〕接下一個問題，也是我放在心中百思不得其解的一個問題，就是 15 個月之前韓國瑜市長突然宣布輕軌二階停工，我不曉得他當時做決策的一些過程跟經過，我只是好奇想問一下捷運局長，在韓市長國瑜喊停工之前有沒有跟你討論過？韓國瑜本人，關於輕軌二階，局長請說明一下

主席（黃議員香菽）：

局長請回復。

捷運工程局范局長揚材：

因為這個涉及到整個專業，你也知道當時的時空背景，就是要進場施作的時候有很多人在那邊抗議，施工團隊根本沒辦法進去…。

簡議員煥宗：

沒有、沒有，你說專業，我想要跟你請教的是，韓市長國瑜說輕軌要停工，他有問過你嗎？

捷運工程局范局長揚材：

當然是有。

簡議員煥宗：

或是韓市長有說「這個爭議這麼大，局長你邀一些專家學者我們一起來討論是否要繼續蓋還是要停工？」韓市長國瑜有找你討論過嗎？

捷運工程局范局長揚材：

有，這個都有討論過。

簡議員煥宗：

你給他怎樣的建議？

捷運工程局范局長揚材：

我沒聽清楚。

簡議員煥宗：

你當時給他怎樣的建議。

捷運工程局范局長揚材：

第一個，我們要傾聽民意，原則上就辦了 5 場公聽說明會傾聽民意。

簡議員煥宗：

辦完之後呢？

捷運工程局范局長揚材：

第二個，因為公聽說明會裡面得到了 1,800 多個意見，所以我們把它整理之後，分為正反兩個意見，接下來這些意見希望能夠由專家學者來論述，也就是請他幫我們擘劃未來整個輕軌二階到底要怎麼進行？這中間的過程我們找了 9 位專家學者一直在討論，後來他們擘劃出來有三個策略，那我想這三個策略…。

簡議員煥宗：

三個策略是最近才發生的事情，我是說 15 個月之前韓市長國瑜說要停工的時候，你有沒有給他什麼建議？

捷運工程局范局長揚材：

第一個，既然有爭議我們就先停，但是沒有爭議的路段還是繼續施作…。

簡議員煥宗：

所以有爭議就先停就對了，那時候你給他的政策建議就是有爭議的，我們就先停。

捷運工程局范局長揚材：

沒爭議的繼續施作。

簡議員煥宗：

沒爭議的繼續施作，好。

捷運工程局范局長揚材：

沒錯！這個就是我們現在一直在推動的。

簡議員煥宗：

我接著再請教局長，經過了 15 個月之後，你那些專家學者認為還是用原路線、用人本造街，然後再去跟社區去做溝通，你會不會覺得這件事又回到原點？

捷運工程局范局長揚材：

我是…。

簡議員煥宗：

我也會懷疑當時停工的建議，到底有沒有依循專家學者跟相關的人士提供說，你的規劃人家都已經評估過了，要嘛就蓋，要嘛就不蓋！你現在停工之後又經由專家學者的建議，又來用一個人本造街、又是用一個原路線的建構方式，那你會不會覺得這件事情浪費了 15 個月。

捷運工程局范局長揚材：

我覺得這不是浪費，因為是溝通，就我…。

簡議員煥宗：

你們這 15 個月有做什麼溝通？

捷運工程局范局長揚材：

以前如果台北捷運要做捷運的時候，它的工程費裡面…。

簡議員煥宗：

你不要跟我講台北捷運，我要跟你講今年年初安坑的輕軌，新北侯市長友宜宣布今年年初要蓋，2 年後就是明年年底完全通車，我們有這樣的效率嗎？我們不是啊！我們喊停工之後，15 個月毫無進展，讓社區的民眾在那邊對立，現在要問你要不要做？又說因為疫情的關係。現在我們所了解又按照原本的專家學者的建議，又原路線、又一個人本造街，好，我再問你，我們這樣延宕工程，會不會有契約上違約金的問題？局長你請說一下。

捷運工程局范局長揚材：

我們整個計畫期程，目前是 111 年，我剛剛講過本身因為當時沒有去爭取街道環境改造經費，在台北捷運都有，所以它整個信義路就是這樣改造出來的，高雄當時沒有爭取到。所以我來之後，就極力的希望能夠讓這一條輕軌順利來進行，我有講過東臨港線台鐵交付之後 2 年就完工了，這個都沒問題，相對的輕軌爭議路段也是一樣，如果大家沒爭議我兩年內也是可以完工，這個沒問題，相關的鐵路廊道也是一樣。

簡議員煥宗：

好，我知道，我想對於這條路線，我還是覺得就是早知如此何必當初，15 個月前我也不曉得他依據什麼，然後喊停工就喊停工，15 個月之後又回來原點，又開始按照原路線計畫做人本造街，我會覺得犧牲的是市民朋友對大眾運輸的一個期待，大眾運輸你建構好之後，市民朋友才會去做使用，高雄不是啊！高雄大家會找最便利的私人載具，這也是高雄人在大眾運輸上一個悲哀。人家台北的捷運一年蓋一條，人家的輕軌 2 年就要蓋到好，但是我們現在還在拖延，好，剛才局長的業務簡報都有報告過了，我就不問了。

我現在問這幾個問題，因為很遺憾就是還是有一些特定人士，就是要把高雄的輕軌二階打成是一個弊案，我真的很納悶，因為我們上個會期也開過相關的

專案報告，就白紙黑字的，有就有，沒有就沒有。包括捷運局對外有發新聞稿說，整個採購過程毫無弊端，可是後來又傳出局長把相關的人員資料送高雄市政府的政風處，我也不曉得現在到底辦到怎麼樣的程度，到底有沒有捷運局的同仁有涉案之嫌？我相信好不容易考上公務人員的人，過去都是很認真、兢兢業業，大家為了這個國家，為了高雄這個城市在打拼，可是很遺憾的，輕軌二階就是有特定人士要把它打成弊案。提出這些問題，第一個問題我請教局長，有人說輕軌歷年招標或決議的公文都不見了，有沒有這件事情？局長說一下。

主席（黃議員香菽）：

局長請回答。

捷運工程局范局長揚材：

謝謝簡議員對這個議題的詢問，我想針對這幾個問題，因為不是在我任內的，但是我們在去年 5 月 2 日在議會有做專案報告。

簡議員煥宗：

不是你任內沒有關係，可是所有的資料都在你手上，我只是想問說…。

捷運工程局范局長揚材：

對，所以 5 月 2 日專案報告之後，我也要求局內開始來檢討，到底以往所有的證據、所有的公文到底在哪邊，通通把它找出來。

簡議員煥宗：

到底有沒有？我問的第一個問題，有人說輕軌歷年招標或決議的公文已消失，我知道公文都要依照文書處理規則，會有一個機關保存公文的年限，到底在不在？

捷運工程局范局長揚材：

這部分我們也委託了政風室來調查，政風室…，目前…。

簡議員煥宗：

所以你到現在還沒有辦法說，高雄輕軌歷年招標或決議的公文，到底有沒有在高雄市捷運局，你旁邊都是從過去留下來兢兢業業打拼的文官，他們在這些公文或採購文件上面一定有蓋過章，你這個局長在這邊還沒有辦法去維護下屬的清白。

捷運工程局范局長揚材：

我跟議員報告，我那時候不在這個位置，我只能講說現在委由政風來調查，現在政風也開始調查了。

簡議員煥宗：

你那時候不在，那我問你，這個東西去年就有人提出了，所以你到現在也不敢去承認公文在或不在？

捷運工程局范局長揚材：

這個我沒有辦法這樣講。

簡議員煥宗：

我覺得捷運局的同仁你們很為難，政風處處長有沒有來？捷運局政風處的有來嗎？

捷運工程局范局長揚材：

今天沒有要他來。

簡議員煥宗：

好啊！

捷運工程局范局長揚材：

我現在只能講 A 跟 B 如果有爭議的時候，我們當然是找公正第三人，所以現在地檢署也在調查了，所有的傳訊…。

簡議員煥宗：

只要做過公務人員的人都知道公文可以放多久，何時可以銷毀，而你一個局長到現在還不敢講，這個文件到底存在或不存在。這對我來講，我不能接受。旁邊的那些文官沒有任何黨派政黨色彩，一路上都在捷運局，為了高雄市的大眾運輸系統兢兢業業在那裡日夜操勞，大家很努力。但是你一個局長到現在還無法講，輕軌歷年招標或決議的公文到底在不在你們捷運局，你不敢講。

捷運工程局范局長揚材：

這個我跟議員報告，不是不敢講，因為我也是要保護到同仁，他們有他們的權益，所以他們願意把這些資料拿出來之後，我來面對。

簡議員煥宗：

這不是密件，我是要問你這些公文在嗎？我不是要問你內容，我會覺得你連這個問題都沒有辦法講清楚。我問你第二個問題，輕軌是不是沒經過可行性評估就拆兩個階段施工？

捷運工程局范局長揚材：

這個我…。

簡議員煥宗：

局長，你來這裡多久了。

捷運工程局范局長揚材：

我要跟議員講，目前是推動整個輕軌的建設，當時有當時的狀況，為什麼要分兩個階段，當然就是鐵路地下化啊！。

簡議員煥宗：

我跟你講，奇怪！這是 common sense 的東西，你怎麼會不敢講，那個有做過

可行性評估啊！

捷運工程局范局長揚材：

沒有，我沒有不敢講。

簡議員煥宗：

為什麼會拆兩階段？因為要配合鐵路地下化啊。

捷運工程局范局長揚材：

對，因為鐵路地下化落後，所以才必須要分成兩個階段。

簡議員煥宗：

誰核准的？馬英九時代核准的，行政院長陳冲核定的。為什麼連這個都不敢講。

捷運工程局范局長揚材：

東臨港線也是一樣啊！

簡議員煥宗：

你們這個才叫做裡應外合。

捷運工程局范局長揚材：

但是我們輕軌一階事實上在 6 年前就通車，如果 6 年前也把二階放進來，根本就是一個很大的求償案。

簡議員煥宗：

好啦！我不知道要怎麼問你了。因為我問這個是最基本的東西，你都不敢講，我不知道你在顧忌什麼？你誠實講也不會影響到 6 月 6 號的投票。

捷運工程局范局長揚材：

我沒有顧忌，我就照實講啊！你講說兩階段，為什麼兩階段，我跟你講的就是事實。

簡議員煥宗：

我跟你說如果你誠實講，你真的就是功在高雄，真的。我再請教一下，輕軌未通車就核定 30 億買車廂，你的看法，因為輕軌是軌道，你覺得合不合理？

捷運工程局范局長揚材：

當時發生的原因，當然物證都有，但是心證這種東西我沒有辦法揣測，所以我們現在就是交由檢調…。

簡議員煥宗：

所以你就是懷疑同仁的自由心證哦！

捷運工程局范局長揚材：

不是，我是要保護他們。

簡議員煥宗：

我覺得你這不是保護，你這樣說是害他們。

捷運工程局范局長揚材：

所以才會由政風室來做相關的調查。

簡議員煥宗：

我覺得捷運局的同仁，你們自己要辛苦一點，你們要明哲保身，我都問一些很正常的問題，不曉得局長為什麼不願意正面回答，這個就很簡單，我們都有依照規定，而且韓國瑜上台之後市政府還有回交通部說購買二階輕軌有必要性，都有白紙黑字的公文，我只是公文沒有印出來。我提出這四個問題，想說請高雄市的捷運局局長回應一下，不然你現在不知道會有什麼事情，又把輕軌拖下去，這對同仁是很不公平的。

捷運工程局范局長揚材：

所以我才要保護他們。

簡議員煥宗：

政務官只有一個，政務官會隨著政治責任來來去去，但是你旁邊坐的那些，那些人搞不好有一些服務的時間，都比我做議員的時間還要久，這些東西我想一條一條跟你問清楚，不要讓他們受到抹黑。你要想一個工程，尤其是一個大眾運輸的工程，從沒有到有，看到他們建好了輕軌，蓋好了捷運，他們去搭乘的時候，他們可以很驕傲的跟他的小孩子講，這是爸爸蓋的，這媽媽也有參與到。但是我現在問你的，你卻沒有辦法正面告訴我，我再請問你最後一點，二階有沒有獨厚特定廠商，不讓一階接續承包？

捷運工程局范局長揚材：

我再跟議員回復一下，這個當時有公開評選，而且是採用最有利標，當時有兩家廠商來，就是一階現有廠商，另外一個就是中鋼。評審委員當然是選擇他們心目中的對象，所以我沒有辦法去揣摩評審委員心裡到底怎麼想，但是評審出來就是這個樣子。

簡議員煥宗：

好，我就直接跟你講，因為二階輕軌就是兩個階段，才會拆成兩包，兩個階段都是各自獨立招標。因為有人質疑說，為什麼二階不用一階的車廂，因兩個標不一樣，如果二階用一階的車廂的話，很簡單，這就是採購法裡面的圖利跟綁標。我問這四個問題，我就搞不懂你為什麼要跟我講其他的事情，

我覺得就是把這件事情好好的講出來，不要讓外界再抹滅我們同仁的努力，二階輕軌爭取來不容易，遇到了很多的困難，我想大家都有辦法一起去共存、共榮，來建構一個良善的大眾運輸系統，是政府機關的責任。大眾運輸系統也不要期待會賺錢，因為我們就是要為人民服務。可是不曉得為什麼這四個

題目，你心中有壓力還是怎麼樣，我會覺得很正常的東西，為什麼你要回答成這個樣子。

旗津線部分剛才你在業務報告有講過了，但是剛才我有聽到交通局講到旗津到前鎮的第二條過港隧道，這個我就想問了，捷運局是送輕軌的可行性評估去交通部，我不曉得交通局針對第二條過港隧道，你們認為要怎麼處理？請局長回答。

主席（黃議員香菽）：

請交通局局長回答。

交通局鄭局長永祥：

針對整個第二過港隧道來說，我們已經有開過很多的協調會，的確有反映到地方的這些需求，我們也認為有這樣的需求，所以我們也希望交通部責成港務公司，希望能夠往這邊去推動的方向去做。

簡議員煥宗：

跟大家做一個簡單的說明，昨晚剛好我在旗津有一個服務時間，我跟賴瑞隆立委在討論這件事情，其實交通部已經準備一筆錢了，要讓高雄市政府做相關可行性評估。他們的期待就是說，如果有輕軌的話，也有公路，就像類似第一條過港隧道的放大版，裡面就是可以走客運的，主要也是希望未來整個旗津的動線，第一過港隧道就是像局長剛才報告的，因為貨櫃車以後會愈來愈多，尤其是洲際碼頭蓋好之後，一天的貨櫃量的進出可能會兩、三萬輛次的貨櫃車在那邊進出，對於旗津行的安全是有威脅的。所以我們期待就是第二條過港隧道，捷運局跟交通局可以攜手，因為捷運局他已經送可行性評估到交通部了，到底它會怎麼呈現的話，我會覺得是不是兩個跨局處來做一些討論？我希望這一條過港隧道不單純是只有輕軌而已，我希望可以有客運，甚至旗津人，包括高雄人最仰賴的摩托車。這個部分是不是捷運局長先回答？來，讓你講一下。

主席（黃議員香菽）：

請捷運局長回答。

簡議員煥宗：

這個議題比較不會敏感，你可以好好講。

捷運工程局范局長揚材：

第二過港隧道，我們一直也在規劃，原則上是這樣，目前朝的方向當然是用路軌兩用的方式，只是說這個路本身要不要讓大貨車進來？我們還在考量。因為這個涉及到整個挖面的體積，所以我們目前優先當然是以路軌兩用，只是說貨運是不是需要也從這邊過來？這個我們後面會跟交通局再討論。

簡議員煥宗：

希望兩個局好好合作，把旗津的交通解決之後，觀光局在那邊才有真的很大的…。

主席（黃議員香菽）：

謝謝簡議員煥宗的發言。接下來請黃議員明太發言，時間 20 分鐘。

黃議員明太：

不要說我們反對黨都來罵你們，我想整個市政府的團隊也不是一無是處，首先交通局，我必須要在這裡誇獎你們一下。這一年多來，在我的選區，交通局所有應該配合的事情，說實在的做得都很好，不論是在號誌的改善，還是標線的改善，甚至半夜跟你們講哪裡的秒差有問題，還是號誌壞掉都馬上處理。在這裡替第二選區的選民跟你們感謝一下。我們說一些輕鬆點的，我請問局長，這是你領導有方呢？還是交通局的同仁原本素質就好？你認為是怎樣？

主席（黃議員香菽）：

請局長回答。

交通局鄭局長永祥：

我想當然我們的素質好，謝謝議員。我們交通局同仁的素質本來就非常高，我很高興有這個機會跟這麼堅強的團隊能夠一起共事。

黃議員明太：

說實在的我們兩個人很少互動，為什麼？因為我不用跟你互動，其他的人就把我的選區裡服務市民的工作做完，我給你們打 90 分。局長，你請坐。

交通局鄭局長永祥：

謝謝議員。

黃議員明太：

我請問觀光局，月世界多功能服務中心 9 月份就要啟用，大家都知道田寮的地質和地形真的很險惡，在阿蓮、田寮的居民大部分都是務農，可以說生活過得都很辛苦，每天都要翻山越嶺才能三餐溫飽。月世界多功能服務中心在今年 9 月即將開始，我請問觀光局長，有沒有幫阿蓮、田寮的鄉親將在地的農產品、畜牧業、特產考慮進來？請局長回答一下，好嗎？

主席（黃議員香菽）：

請觀光局局長回復。

觀光局邱局長俊龍：

我們現在整個多功能這個建築物有兩個區域，一個是委外經營，我們有設定這個部分就是說盡量以在地的農產品為主來做銷售；另外一個是小農市集，現在小農市集的部分，我們是規劃小農市集至少要有 10 攤，也就是 50% 要給在地的的小農來經營，這個部分我們沒有收租金，只收清潔費，1 攤 500 元。

黃議員明太：

我瞭解。那一天，我有請科長來做一個解釋，田寮也有好幾個里長來議會拜訪，這裡主要是帶動觀光，不要說觀光對我們地方的影響就是車水馬龍，我們只能聞這些汽油味而已。我希望能夠將地方帶動起來，藉由觀光將我們的農產品、特產可以好好地來介紹給全台灣的遊客，甚至是外國觀光客，當然這裡發展觀光，它有一個特性，就是這邊天然的地形比較特殊，你也知道我們這裡就養豬、養雞、種水果，大概就這些。

剛你講的 50%，說實在的我們每個里都有它的特色，我希望至少每個里都可以給我們有一個表現的機會，你不要講 50%，70%、80%應該也沒關係，因為市政府做這些工作就是要照顧市民，你說對不對？我希望之後不管你觀光局長可以當多久，你們其他的科室、在座的官員仍然是留在高雄市政府，我希望這一點千萬不要把我們忽略掉。之後我會持續一直監督，這樣好不好？

觀光局邱局長俊龍：

這沒問題。我跟議員報告，剛才講的對地方的照顧，我們已經放在招標文件裡面。

黃議員明太：

好。

觀光局邱局長俊龍：

所以這沒關係，是。

黃議員明太：

好，謝謝。接下來，北高雄最關心的就是我們的捷運，捷運要延伸到路竹、湖內，說實在的好像非常的困難，好不容易現在已經發包要做到南路竹。我剛才聽局長的報告，我們從開工到現在，民國 107 年開工到現在，事實上總共的工期已經超過 40%，全部工期應該是 42 個月，現在經過 17 個月，我換算一下，如果按照時間的比例來講，現在進度應該是 40.5%。但是我們也知道工程進度有時候有它的難易度，你前面用了 40%的時間只去完成 16.4%的工程。我請問局長，我們後續有什麼趕工的計畫嗎？請局長回答。

主席（黃議員香菽）：

請局長回復。

捷運工程局范局長揚材：

目前整個的施工進度，上回還是算 16%。

黃議員明太：

對。

捷運工程局范局長揚材：

為什麼？因為本身這整個招標期程就是因為落後了，我一直在講這個招標期程落後…。

黃議員明太：

你是 107 年 10 月 22 日開工？

捷運工程局范局長揚材：

對。107 年 10 月 22 日…。

黃議員明太：

現在已經 17 個月了，你的總工期是到 111 年，總工期總共是 42 個月，我剛剛看你的報告是這樣，你是到 111 年 3 月 20 日土建工程就要完工了，你現在只是土建就落後 24% 了。

捷運工程局范局長揚材：

這個不是落後，跟議員強調一下，整個的土建發包完之後開工沒有錯，但是後面還要經過細部設計，細部設計差不多就要花 1 年，細部設計就更精準的包括基座的位置，整個的高度，高程都要做調整，這個要花 1 年。

黃議員明太：

依照你這麼說的話，我們現在的工程沒有落後？

捷運工程局范局長揚材：

沒有落後，就是目前我們還是希望在這計畫期程內把它完成，所以我們本身的計畫期程好像都沒有在吊裝，我們是在落墩，是在做相關台電的管圈…。

黃議員明太：

局長，路竹的鄉親盼望這一條捷運，已經盼望幾十年了。

捷運工程局范局長揚材：

我了解。

黃議員明太：

我希望我們的工程進度一定要趕上，一定不能落後。

捷運工程局范局長揚材：

後面會更快。

黃議員明太：

好。再來，我要請教捷運局，在南路竹到湖內第二階段的捷運工程，目前執行的進度到什麼程度？

捷運工程局范局長揚材：

跟議員報告，你剛剛提到的是第一階段只到岡山車站，接下來從岡山車站往北要經過南路竹…。

黃議員明太：

南路竹。

捷運工程局范局長揚材：

這個路段差不多 7 點多公里。

黃議員明太：

這個我知道，這個部分我們已經確定了。

捷運工程局范局長揚材：

沒有，還沒有確定，行政院又有意見，所以我們現在還是要跟他爭取，他沒有核定，我們根本沒有辦法動工。

黃議員明太：

所以現在是遙遙無期？

捷運工程局范局長揚材：

現在行政院在 5 月又有意見回來，我們持續跟他溝通，我希望在 6 月底趕快再把意見送回去，我們還是極力爭取這個路段優先來施作。剛剛議員提到的南路竹到大湖有兩個站，2B 路段當然是公路總局，但是我們現在想辦法，現在看看可不可以用 2B 變更設計的方式趕快來衝。我希望在今年年底…。

黃議員明太：

你目前環評的噪音跟震動，你就不過了。

捷運工程局范局長揚材：

但是我們現在在想另外一個方式，希望避免環評那邊的因素，我們現在在努力這個方向。

黃議員明太：

到目前為止我們的方向，我們的應變，怎麼讓環評在路竹省道沒有拓寬的情況之下，就能通過環評，整個計畫到什麼程度了？

捷運工程局范局長揚材：

現在是這樣，5 月初行政院有回意見，他認為這個效益當然還是在檢討，前面的我們 6 月底回，另外一部分我們也趕快採取另外一個方案。這個方案我們當然請顧問公司趕快來研析，希望在年底以前趕快把綜合規劃跟環評送出去。

黃議員明太：

是。我認為路竹的省道拓寬是勢在必行。你們的 A 方案、B 方案兩項，市政府自己先作好計畫，如果省道沒有拓寬的時候，你們是 A 計畫；如果省道有拓寬是 B 計畫，他經費的差別是多少？這兩個 A、B 計畫都要能通過環評。我想路竹省道的拓寬最近應該就可以有決定性的發展，因為我上任之後極力推動省道台一線的拓寬。現在從台南到高雄只剩下路竹這一段還沒有拓寬，路科這裡擠進來很多的人口，也造成很多交通的必要性，所以這一點我一定會很努力

去推動。

捷運工程局范局長揚材：

謝謝。

黃議員明太：

但是我希望捷運局不要在省道已經拓寬了，你們的計畫還沒有做好，不要說經費了，我希望能用最短的時間，把捷運真的延伸到湖內，甚至我本來還要問，湖內到台南，因為湖內、路竹、茄苳這裡的生活圈其實是跟台南息息相關。所以這一部分未來還有得討論，今天因為時間的關係，我希望你有時間繼續做，下個月你如果還是捷運局長的話，我希望我們有時間好好的談一下這些問題，這樣好嗎？

捷運工程局范局長揚材：

跟議員報告，捷運局的同仁都是很優秀的，原則上議員也很幫忙，我希望這個南路竹到路竹市區趕快拓寬，剛剛議員有講到 Plan A、Plan B，我們都要備妥，這個東西我們會全力來爭取，謝謝。

黃議員明太：

好。我剛剛看你的報告，我心情很鬱卒，我們甚至代辦屏東延伸線捷運的業務。記得有一次你來拜訪我，我有講一件事情，就是海線的公共運輸系統非常的不方便。你看從楠梓往北到梓官、橋頭、永安到路竹一直到茄苳，這些公共運輸系統除了公車以外沒有別的，我算一算從梓官、彌陀、永安、路竹、茄苳這裡的人口有多少？16 萬以上。

講一句實話，我們有餘力去幫屏東做這些事情，我曾經給你建議我們的海線是不是需要公共運輸系統，不管是捷運或是輕軌，海線也有很多的地方很好玩。很多的魚市場，很多的海產，很多養殖業者，因為公共運輸系統不方便，所以觀光根本發展不起來，包括情人碼頭、濕地，還有一個在茄苳很漂亮的海岸公園。這些地方要發展說實在捷運除了順勢而為，這叫做繁華的越繁華、偏僻的越偏僻，如果海線有公共運輸系統來跟縱貫線聯結，我相信海線的發展會快很多，包括現在的茄苳、永安這地區要去台南的高鐵，那邊的人如果要坐高鐵都是到台南。公共運輸系統這麼不發達的情形之下，地方怎麼會有發展，我們為什麼不著手？這裡的市民也是高雄市民，在北高雄我看南高雄輕軌怎麼做都是從南高雄那邊過來，北高雄我從來不曾聽過輕軌，有沒有這個可能去規劃海線的捷運系統？請局長回答。

主席（黃議員香菽）：

請局長回復。

捷運工程局范局長揚材：

這個問題我跟議員好好的回答。第一個，之前我們所做整體的路網規劃是 10 年前的東西，今年年底明年初就要啟動另外一個 10 年整體的路網規劃，到時候包括海線的部分，我來也是奇怪為什麼海線沒有？整個北高雄就只有岡山、路竹一直到湖內。為什麼茄萣、永安、彌陀沒有？所以我會要求同仁…。

黃議員明太：

因為北高雄，原本高雄縣的居民都是次等公民，我們沒有權利享受捷運。

捷運工程局范局長揚材：

沒有，在我的觀念裡面，高雄市沒有什麼次等公民，高雄人就是高雄人。

黃議員明太：

但是過去實際的作為就是如此。

捷運工程局范局長揚材：

但是在我這一任絕對不會，我們有規劃，延伸到台南也是一樣，台南我們也有和台南市政府討論，將來可不可能到台南高鐵站或奇美，這個都是我們正在進行式的，將來一定會很樂觀。

黃議員明太：

我希望高雄市政府不要忘記原本高雄縣的縣民，現在併入高雄市不要讓我們當假市民，也不要讓我們做次等公民、次等市民，因為從頭到尾沒有人考慮過海線的公共運輸系統，這一點你說未來 10 年…。

主席（黃議員香菽）：

延長 1 分鐘。

黃議員明太：

不管未來怎麼做，但是計畫一定要先出來，計畫沒有出來我們也不知道多少錢？計畫出來說要做，這個地方就會發展起來，這一點我希望高雄市政府，不管下個月會不會換市長都一定要有延續性，本席一定會堅持到底，謝謝。

主席（黃議員香菽）：

謝謝黃明太議員。接下來請高閔琳議員發言，時間 20 分鐘。

高議員閔琳：

今天交通部門質詢有很多零零碎碎的問題，我先從交通局開始，整個北高雄大岡山來講，目前最重要的有三個公共建設和交通局有關。第一個就是岡山交流道，希望能夠把重車、聯結車車流，運輸這些大量螺絲扣件、線圈、鋼鐵這些素材、金屬、重金屬這些大型車輛，可以透過岡山第二交流道的闢建，然後把車流直接帶到在地的這些工廠、工業區的聚落，而不進入到岡山市區。據我了解，這個過程當中交通局和很多的同仁，大家一直和我們區域立委邱志偉立委，和高工局開了很多次的協調會，終於很高興在 109 年 1 月 31 日高公局最

後終於通過審議委員會，但是是有條件通過。請教局長，這個有條件通過是什麼樣的條件？而高雄市政府在闢建岡山第二交流道會不會有什麼困難？目前的進度為何？國道 10 號燕巢交流道目前已經完工，過去一直在這一點非常努力打拼的工作人員，辛苦了。

第二個部分就是岡山路竹延伸線，剛才黃明太議員，還有包括輕軌的部分簡煥宗議員都有相關的質詢，我的疑問是，岡山路竹延伸線的進度十分落後，當時因為招標在捷運的部分一直沒有很順利，導致現在整個工程延宕。實際上略過招標的過程不順利，我們後續工程上面有沒有進度上面的延宕？等一下請教捷運局長。第二階段現在狀況好像也沒有很明朗，不能確定到時候第二階段真的能夠快速來進行開闢，因為現在看起來這個案子只是到了國發會而已，所以未來到底有沒有可能岡山路竹延伸線真的能夠實現，甚至有一天我們能夠往北串接到台南的捷運，這是大高雄，尤其是北高雄地區所有市民的期待，等一下請教捷運局長。

還有一個很重要的議題，就是岡山的後火車站，剛才講到路竹延伸線第一階段和第二階段有一些問題，第一階段有一個岡山火車站，在地很多議員也是我們區域立委非常關心的議題。上一屆我在擔任議員的時候就關心這個議題，希望能夠連帶除了岡山火車站和捷運，不算共構但是連在一起，是不是能夠在後火車站這邊再開一個開口？或者根本就把它弄成一個後站。我知道這個過程非常辛苦，因為岡山後火車站要開一個後站有一個問題，就是沒有腹地，如果我們只開一個開口，或者弄一個天橋過去，相對好像很容易，問題是我們要考慮到民眾在接送小朋友或者準備要搭乘捷運的話，可能會有一些危險性。岡山火車站後站如果土地最後能夠順利取得，還要 3 到 5 年才能有後站的可能性，或者是第二個方案，是不是就要用天橋的方式？第三，地下道的部分能不能一併來做改善？等一下請教捷運局。

岡山後火車站的部分，等一下請捷運局長也一起回答。這中間有非常多的過程，從我上一屆和區域立委和選區的議員一起關心到現在，應該都還是土地沒有辦法取得的問題。日前葉匡時副市長來到現場豪氣答應說，3 個月要給我們一個交代，要有替代方案，結果到現在半年過去了，這是去年 9 月 21 日，過了 3 個月我催，沒有下文。所以這些東西都會讓人家對韓市府很失望，我們大家也都很想跟著現在的韓市府一起來促成地方的建設發展，但是每次，可能是那個時候市長落跑請假，副市長又沒有好好擔起應該擔的責任，然後事情就一直延宕至今，等一下請捷運局長說明。

再來還有一個和交通局有關係的是，橋頭科學園區有一個聯外道路，聯外道路包括大遼路、友情路很多都要開闢，我們都知道橋頭科學園區是中央科技部

主導的一個案子，但是地方政府也要配合很多，包括土地的徵收、協議價購，地政局甚至一部分要交通局的同仁一起來協助。去年葉匡時副市長在其中一條友情路的開闢典禮也是鬧了一個很大的事情，當時市府交通局和相關的同仁和中央內政部營建署相關單位喬好時間，大家中央、地方，不管你是中央民進黨、地方韓市府國民黨沒關係，為了共同促成地方的發展，大家一起來舉辦一個典禮，結果殊不知到了當天發現葉匡時副市長說急什麼？為什麼要辦？後面又扯了一堆亂七八糟的東西。

當時這件案子也讓我們再再感受到，韓市府做事情常常沒有什麼誠意，或者很怕，要嘛就收割別人、要嘛就人家做好的東西又不來參與，真的會讓人覺得非常失望。這一個橋頭園科學園區聯外道路為什麼重要？因為目前我們所看到的，不管是中央跟地方政府共同商議討論，有列了一些優先開闢的路段，主要都是往北。這紅色的區域是橋頭科學園區，有一點半扇形的區域，它大部分的聯外道路目前規劃優先開闢都是往北，比如說友情路、大遼路，往另外一個方向燕巢的方向去，可是往南完全沒有相對應的道路。也就是未來橋頭科學園區在 3 到 5 年之內開始，只能落成啟用甚至招商進來，大家都想要搶門口，因為只有一個進出口就是在北邊。所以這個問題未來真的是需要交通局的同仁好好的研究，到底哪一些應該南邊開口的道路，要把它順序調到前面的？我們一起協助跟中央來溝通，這是一個非常重要的事情。

接下來，交通局有非常多的業務，包括公車進入校園、包括 DRTS 彈性運輸還有一些共享運具。其中我特別要提的就是 DRTS 的彈性運輸，當時我就不斷地批評說，彈性運輸為什麼每一家公車、每一家計程車，它的形象標誌都不同？市民看到這一台好像計程車的東西，或公車式小黃開過來，不知道那是公車式小黃、不知道那花花綠綠是什麼意思？我當時就舉了包括新北市、桃園、台中，人家的形象標誌是非常清楚的，就貼在譬如說敞篷蓋及車輛的側邊，甚至把路線掛上去。據我了解，交通局已經有要照我的要求，把相關的設計做統一的形象標誌，不要整個高雄市有 38 個行政區，每一個行政區都不一樣，而是要有統一的形象標誌，而且要去宣導讓市民知道，這個好像是計程車的東西，其實是公車式小黃。我覺得這個印象一定要不斷的去宣傳，這樣我們的 DRTS 才會真正的能夠讓越多的市民去使用。

還有我們的 YouBike，過去高雄市很認真陳菊市長時代，我們引進全國第一個公共自行車租賃站，那時候的陳菊市長是到法國的馬賽城市去取經，然後把當時的 C-bike 引進到我們的台灣，甚至高雄都比台北還早有這個公共自行車。然而因為時間的關係等等，現在已經確定要全面在今年 7 月開始汰換成 YouBike，使用的方式也比較相對不同。但是我的疑問，當然考量整個財源財

政的基礎，還有這些汰換、維護管理的費用，覺得換成 YouBike 可能比較理想，這個我可以接受。但是過去那一些包括它的中控台，還有一些狀況比較好的 C-bike，接下來市政府要怎麼處分？我看到相關的業務報告裡面都只有說會妥善管理、會保存，但我覺得這些東西其實也是高雄市政府的財產，應該想辦法去活化，或者是怎麼樣去處分，甚至可以賣，到底接下來要把這些回收的舊型的這些 C-bike 怎麼做處分？怎麼使用？還是就讓它關在倉庫裡面等它生鏽然後丟棄？這也是一些問題。

再來是水陸觀光車，這個事情也是很離譜，鴨子船從去年就有非常多的市民朋友在說，9 月 13 日到 15 日車輛壞掉維修等待料件；結果市民又問，9 月 21 日到 22 日又是車輛維修等待料件；等到 9 月 27 日，哇！跟前面一樣，從去年 9 月到今年，我們現在都 2020 年快 6 月了，迄今駁二觀光車、水陸鴨子船暫停營運。到底什麼原因到現在沒有辦法上路？等一下是不是請局長一併來回答？

再來，修護賠償撞毀交通號誌 SOP，這件事情在局長來我服務處拜訪的時候，我特別提到這樣的案件，我想很多高雄市民朋友開車不注意，或者什麼狀況不小心撞毀我們的一些交通號誌。但是在今年 3 月的時候，有市民跟我反映說他不小心撞毀了，結果第一時間聯絡他的竟然是相關的包商，而且還是不同的包商，然後需要跟他報價時又不報價，最後忽然一口氣說這個要賠 8 萬，我覺得如果我是市民朋友也會傻眼。後來我有要求局長在 3 天後我要召開協調會，結果又發生什麼事情？我覺得交通局真的螺絲鬆了，當天我跟局長談了很久，也再次拜託局長和市府聯絡員及相關的同仁說，3 天後我要開協調會。我請市府認真的去查到底有什麼相關的規定，還有高雄市民朋友不慎撞毀交通號誌，後續的 SOP 怎麼處理？怎麼是廠商直接聯絡市民而不是交通局聯絡市民呢？然後中間還發了公文要罰這位市民朋友，他嚇個半死，心想自己一個月也才賺兩、三萬元，撞毀一個要 8 萬，然後東西我也沒看到就幫我換好了。這整套的 SOP，還有市府同仁答應我，在協調會之前要讓我知道目前市府的檢討進度，結果都沒有。一點半要開協調會，開到 3 點才給我答案，我覺得非常離譜，他竟然跟我說不知道，當然來的股長知道，但是我覺得非常離譜。因為我們今天是努力要協助民眾陳情去反映事情，我們身為民意代表，要成為協助民眾和市府溝通的橋梁，結果我都不知道市府準備怎樣，我要怎麼去協助你們溝通呢？所以我覺得這非常的離譜。局長，你可能不知道，但是下面的螺絲鬆了，後來打電話去問這位聯絡人，他什麼都不知道，有這件事嗎？我真是大開眼界也氣炸了。

我要再次強調，這幾天高雄市有淹水的地方非常多，讓我們再一次的反省滯洪池到底有沒有用？很明顯滯洪池絕對有用，當然還有很多治理計畫也絕對有

用。今天我也特別提出國外相關治水的經驗，來跟交通局做一個分享。這是在荷蘭鹿特丹的一個水廣場，這個水廣場雖然沒有停車的功能，但是它在社區的參與中，平常是一個休憩的場所，可以打球、遊戲、休息和野餐，但是在關鍵的時候就會把雨水分流，有一點像蓄水的功能，就會在這個水廣場裡面。另外，在 2017 年有一家丹麥公司，叫做 ThirdNatue 它有一個「POP-UP」計畫，現在還沒有實際的建造完成，這是它一個設計的概念，這個概念是什麼呢？它把他們地下公有停車場，這個公有停車場是可以漂浮的，下面就是一個地下蓄水池，依照它的設計可以超過 170 萬公升的水甚至更大，就看它設計的規模。這個停車場會隨著水越多，就越往上飄，所以它是可以有一定的容納量，我覺得這些東西是非常新的概念，它也是基於 CLIMATE CHANGE ADAPTATION 適應氣候變遷的一種設計。它當然非常新穎，但是我覺得市府各部門在思考一些公共政策的時候，可以大膽地去想像、去創新、去看國外的案例。

我們既然都要花市民的納稅錢來做一個公共建設，為什麼不能想長久一點，我們都只想路邊停車場、只想地下停車場，卻沒有想它可能可以維持，而且可以適應未來 10 年、20 年、30 年，不一樣極端氣候或是這種常常有強降雨氣候的停車場，所以今天特別提出這些概念，希望能夠給交通局一些新的想像。當然隨便想也知道造價一定非常的高，但是希望大家可以去知道，未來如果高雄市政府有大型公共停車場，或者是有大型公共建設案，我們勢必要把如何跟水共存的這個思維放在一起。這樣子不但你可以有休憩功能，你也可以在那邊打球，你甚至也有停車的功能，甚至上面還有綠地可以吸納一些降水，然後重點是下面有一個地下水的蓄水池，可以在強降雨的時候，真正來解決現在高雄常常面臨的極端氣候問題。以上這一些，最後再請交通局長簡要回應就好。

最後兩分鐘，觀光局我想已經不用再講了，50 億商機，船過水無痕？高雄代言人最後沒下文？現在都沒有代言人了，大概從去年就開始消失了，然後是振興嘉年華救觀光，到底是要救觀光嗎？我們也是打個問號。媒體報導說，韓國瑜大撒幣救觀光，遭批走後門，什麼原因呢？因為韓市長對外宣稱，要有 5,000 萬來振興高雄經濟，來幫助這些商圈弄一個振興嘉年華，結果呢？我們就看經發局相關的標案，5 月 22 日弄的標案，怎麼弄一個 4,900 萬？另外又有一個印刷抽獎券大概幾十萬，然後相關網路的機台也是幾十萬，加起來就是那麼剛好 4,980 多萬，怎麼會那麼剛好呢？韓市長不是說要 5,000 萬來振興觀光嗎？怎麼變 4,900 多萬？我們來看，原來 4,900 萬就是為了閃避政府採購法，政府採購法 5,000 萬以上是屬於巨額，5,000 萬以下屬於查核，這有什麼差別？差別就在標案上網公告，到你開標、等標的這一個期間有多長；如果 5,000 萬以上，不好意思，5 月 22 日是經發局上網招標，你就只能一直等，等到 21 天

之後、18 天之後，已經過 6 月 6 日罷韓的投票日；如果剛好把它弄在 5,000 萬以下，4,980 幾萬，剛好時間非常湊巧，可以在罷韓前夕來搶救韓國瑜的無能市政形象。所以到底是救觀光…。

主席（黃議員香菽）：

先請哪一個回答？〔…。〕交通局嗎？請交通局長回答。

交通局鄭局長永祥：

謝謝高議員對於整個北高雄這些相關建設跟議題的關心，特別是聯外系統部分。有關於岡山第二交流道，的確是有條件通過，所以它有一些要求是希望能夠做地磅的調整，避免逃磅；另外它的匝道設計上面會變得相對來說比較直接式。但是它可能會涉及到土地徵收的問題，就是土地徵收範圍相對比較大，當然衍生的就是經費的問題。另外是連假的必要時需要配合它的一些交通管制，不要讓車子全部都放到高速公路上面去。所以這個部分，我們都積極來做一些回應，相關經費部分，再來府級會議裡面去做討論。

此外，剛才有提到橋頭科學園區聯外道路部分，的確我們也認為目前透過大遼路跟友情路接到 186 縣道，這個部分的聯外只有單方向，所以在另外一個方向我們是積極的爭取。那天剛好立法院交通委員會下來地方這邊的時候，我們也做一個報告，所以針對高鐵橋下道路的部分，因為在台南那一段事實上下面都已做橋下道路了，從阿蓮到仁武這一段目前都還不是，他本來認為我們是市區道路，所以我們積極爭取，希望它應該是省道台 39 的一個延伸線。所以那時候交通部政次王次長初步也同意說，橋頭科學園區是一個國家重大發展建設，所以需要聯外道路的配合，高鐵橋下道路部分他們同意納入省道評估做可行性研究。所以這個部分，應該 7 月很快公路總局三工處這邊就可以做一些發包動作，啟動這樣的可行性研究。

有關於 DRTS（Demand Responsive Transit System 需求反映式公共運輸系統）的 Logo 部分，因為在去年議員質詢的時候，我就有跟公路總局反映說我們需要有一些這樣的資源，所以有去爭取一些經費，然後有針對 DRTS 的 Logo 部分，我們有一些初步設計，也提供議員作參考。公路總局的確也看到這個問題，不是只有高雄的整合，全國都有這個問題，所以他有一個計畫，是到時候能夠整合，所以我們也大概提供一些意象，讓他能夠了解，以後未來也不要多頭馬車，把它整合在一起。

剛才你提到 YouBike 的部分，的確我們非常感謝環保局過去針對 C-Bike 11 年的經營，讓它有這樣的服務水準，以它這麼有限的資源，因為興建跟營運工程的部分還是分開來的。未來 7 月 1 日交給我們以後，C-Bike 部分的產權還是在環保局，所以他們現在已經在上簽市府，來針對後續的回收或報廢這個部分

來做個處理，當然因為這個都必須符合相關的法令，而新的車絕對不可能就做任意棄置的這些處理，我們都有一些標準作業程序，這個部分跟議員做個報告。

鴨子船的部分，因為主要是久了已經 10 年了，所以相關的備料部分，我們委託港都客運公司做經營，但是他們去跟國外廠商爭取這些備料的時候，常常時程或甚至有些沒有達到備料的這種可能性，所以時間拉得很長，是因為這樣的關係。

有關交通號誌碰撞所產生的民怨，剛才你提到這個部分，我們已經有一個標準作業程序，後續再提供議員作參考。另外有關第一線執行工作同仁上面，這些可能沒有處理好，譬如應該是要請交通局號誌工程師到現場去評估應該是多少費用，而不是透過外包廠商部分，我們來了解做後續處理。此外，剛才有提到雨水共存公有停車場部分，我非常感謝這個先進的概念，現在的確大家都在推韌性城市，其實概念上就是這樣，未來我們後續如果有這些停車場規劃設計的時候，我希望把這樣的概念放進來。以上做這樣的回應，謝謝。

主席（黃議員香菽）：

請捷運局長回復，簡單就好。

捷運工程局范局長揚材：

整個岡山一階的部分，當然進度我們是沒有延宕的，還是希望能夠如期如質趕快來完工，這是第一點。第二點，剛剛有提到岡山火車站地下道部分，目前由工務局正在維管，可能要問工務局他們那邊會比較了解。另外，就是所謂岡山火車站後站出口，當然我們評估報告有弄出來，分為北、中、南三側，北側當然是涉及到軍方它的運輸使用，所以是不可行的。南側也涉及到要徵收民地，所以唯一就是走中間那個，本身要跨過台鐵路廊部分，這一部分在交通部也已經督導台鐵局，在今年年底趕快編預算來進行相關規劃，希望在 2 年內能夠完工，也就是在 111 年能夠跟岡山火車站通車的時候一起來使用。

主席（黃議員香菽）：

最後請觀光局長回復。

觀光局邱局長俊龍：

這邊觀光局補充一下，去年是用代言人的制度，可是代言人比較傾向一體行銷，所以我們今年把它改成月月有精彩。月月有精彩是每個月給他不同的觀光主軸，我們強調跟產業合作，比如這一次 6 月是城市探險，我們就跟旅行社、飯店去做合作，這個部分，在整個經過這樣的轉型跟地方觀光產業扎根比較會有幫助，這是第一個部分。第二個部分，我們講到在經發局推動振興經濟跟觀光部分，其實現在進入後疫情時期，很多飯店跟商圈、夜市很需要這個部分。所以地方其實跟中央是互相搭配的，比如我以住宿來講好了，現在住宿今天中

央也發布說住宿 1 晚可以補助 1,000 元，相對於在高雄部分，就是住宿 1 晚可以有 200 元商圈跟夜市抵用券，這個是相輔相成。〔…。〕對，所以…。〔…。〕對，因為中央跟地方的資源是不一樣，所以現在這個部分，為什麼經發局它會用四千多萬來做這一塊，就是基金來做這一塊，其實是中央有中央的資源…。〔…。〕沒有。〔…。〕其實這個部分我跟議員報告，地方產業是有感的，就是跟飯店的部分，因為它現在整個住房率真的很低，所以它也很需要地方政府的出手，這個部分跟議員報告一下…。

主席（黃議員香菽）：

謝謝高議員閔琳的質詢。其實很多事情不用這麼政治化，我們都是為了高雄好。先休息 10 分鐘。（敲槌）

繼續開會。（敲槌）接下來請陳議員麗娜質詢，時間 20 分鐘，請發言。

陳議員麗娜：

我先問一下交通局，因為剛剛有提到有關國道 7 號的問題，因為國 7 目前二階環評的部分還在討論當中，但是就我們所知，第六貨櫃碼頭、第七貨櫃碼頭陸陸續續的狀況，可以看到的情形是可能第七貨櫃碼頭完成的速度會比國道 7 號還快。所以這個問題我想問局長，你知道第七貨櫃碼頭完成的時間是在什麼時候嗎？它的時間點跟國 7 勢必是配合不來的，所增加的大型車輛數會有多少？這個部分請局長先回應我一下。

主席（黃議員香菽）：

請局長回復。

交通局鄭局長永祥：

我們也是持續的關注，大概目前七櫃這個部分，如果順利完工的話應該是在 112 年。如同剛才議員你有提到國道 7 號的這個部分，國道 7 號的二階環評範籌已經界定之後，事實上現在正在準備環評所需要的相關數據跟分析，大概在年底的時候有一些初步的結果以後，他們才會開環評大會來確認環評是否有通過。所以以這樣的一個時程…。

陳議員麗娜：

聽起來有點遙遙無期的感覺。

交通局鄭局長永祥：

應該是說絕對來不及。所以在短期，我們剛才就有提到因為空間就已經是限縮了，所以時間上，我們看有沒有可能用時間尖離峰錯開的方式去做一些管控，這是另外一種方式。除此之外，我們在現有的道路設施上面，還是必須要在特定的路口或路段做一個拓寬。

陳議員麗娜：

因為他如果從這邊出來的，勢必就是從我們的中山路這一邊或者是高鳳路這一邊，就是接 88 快速道路或是接國 1 嘛！〔對。〕所以你們應該知道，這兩條路現在大型的車輛已經非常的多了，如果再加上第七貨櫃碼頭又完工的話，這勢必在地方上面造成很大的交通衝擊。尤其是在高鳳路上，我相信局長也知道高鳳路其實發生車禍的機率非常高，而且它是沒有拓寬機會的一條道路。你應該知道吧！它已經沒有拓寬的機會了，兩側都沒有空間再繼續拓寬了。所以以這樣的狀況來看，你們是不是應該要給中央壓力，就是在第七貨櫃碼頭即將要完成的時候，大概再 3 年左右，如果這個時間點完成之後，但是國 7 還沒有開始準備要蓋，對地方上面的交通影響實在是太大了。是不是有辦法去抵制，就是說你應該做一個平衡，如果你沒有辦法順利完成國道 7 號的話，那你第七貨櫃碼頭應該做一些抵制，不然我們就找地方上的人去抗議了，對我們的生活影響實在是太大了。局長，你看這件事情怎麼辦？

交通局鄭局長永祥：

確實七櫃就如同剛才議員說明的，對地區道路的確造成很大的影響，在國 7 還沒有完成之前。當然我們現在的替代道路拓寬有一些瓶頸，所以我們儘量的去找到一些相對的替代道路，譬如說新生漁港高架能夠引導，能夠透過這種快速道路的系統，能夠不要在市區…。

陳議員麗娜：

你 1 到 5 貨櫃碼頭可以用新生漁港，但是我們這邊不可能嘛！六、七貨櫃都不可能。

交通局鄭局長永祥：

我們有一些引導的方式，因為他如果塞在路上，事實上他也動不了。所以我們知道這個問題的嚴重性，我們也持續跟中央溝通跟反映，他們也撥了一些預算針對區域交控的部分。但是交通控制，我們都知道它是有侷限性的，你透過一些燈號去做一些流量的管制，其實是有它的侷限性。如果在道路系統沒辦法拓寬的情況之下，事實上它能夠容忍的車流數是有一些瓶頸的，這是事實。所以我們也的確會把地方議員，像議員您的關心，持續的跟中央反映，看能不能在國道 7 號推動的過程中把這些聲音放出來，能夠讓未來推動的進程能夠稍微快一點。不然等於是我們高雄市民要去忍受這樣子的交通成本。

陳議員麗娜：

我想這件事情要慢慢的讓地方上面有感覺，尤其是小港區的居民面對高鳳路跟中山路上面的狀況，我覺得大家可能沒有辦法忍受。所以這個情形，我也請局長如果在中央有國 7 會議的時候，特別提到這件事情有關於地方民眾的看法，車輛真的是地方上面不能負荷的，因為我現在也沒有聽到你講大型車輛大

概會增加多少，我相信一定是非常多的。所以這個部分我先要代表地方上的民眾表達抗議，也希望兩個時間點必須要能夠配合。你不要說這個地方開始營運了，六、七貨櫃碼頭一大堆的大型車輛放出來，然後沒有道路可以讓它走，只能走原先的舊道路。我們期待國道 7 號可以紓解我們更多的大型車輛，現在反而不是，變成我們原先舊有的道路要負荷更多的大型車輛，造成很多人開車在高鳳路上和中山路上其實都是非常擔心害怕的。這個也不像話啦！小港機場前面就是一個貨櫃車的專用道路，其實也不太對，真的也不好看。這個部分我要拜託局長在中央開會的時候要特別強調，好不好？

交通局鄭局長永祥：

好，謝謝議員。

陳議員麗娜：

另外我要問一下觀光局的是，因為在前一段時間，其實還沒有進入新冠病毒疫情的時候，Airbnb（愛彼迎）有到高雄來做一些陳情的動作。那個時候我們也有特別看了一下，其實我相信在高雄很多的飯店、旅館的數量也都不少，所以飯店、旅館的業者對於像這一種的，說起來大家比較不喜歡の日租套房這種名稱，其實是被很多人認為不應該生存的業者。但是事實上我們可以看到，中央的法規其實它在訂的時候，也有提出來什麼樣的區域才可以申請民宿。所以我看一下，如果在都市地方的，你們大概都引用第 8 條，就是具人文或是歷史風貌相關的區域，這個部分你們才把它定為是在都會地區可以設民宿的要件。所以整區都可以設的只有旗津跟鹽埕，另外，像岡山、鳳山、旗山可能還有一些局部的地方是可以設的。除了這五個地方是比較市區可以設民宿的以外，其他的就沒有了。

所以其實這些民宿，不是我們叫他不要設就沒有，這個問題是來自於即便我們跟他說你不能設，你違法，他還是到處都有。而且其實在市區裡面還不少，譬如說新興、苓雅、前金這些地方，在我們市中心的區域裡面，反而是這些日租套房特別多的地方。這些東西的存在，事實上在我們的消防跟安全上面是一個隱憂，同時他是有營業性質的，也變成一個逃漏稅的狀況。所以高雄市在管理上面事實上就出現了一個很大的問題，但是我覺得這也要怪中央，中央在法令上一一直都跟不上來。其實在這方面的研討上，也不是只有台灣有而已，其實有很多的國家也陸陸續續地在做，就是怎麼樣納為合法化的狀況，怎麼樣研擬法律來管理它。譬如說，就台灣而言的話，花蓮跟台東都跟 Airbnb 有簽一些意向書、合約之類的，然後讓他們去做合作方案，這個事情當然就是花蓮跟台東的性質，他們比較屬於是觀光取向的縣市，所以可能他們在做這個區塊的確是接受度比較大。但是對於高雄市來講，我一路以來聽韓市長的這個方向，其

實觀光占了高雄一個很重要的角色，他一直期待的就是很多人都應該要來高雄玩、來高雄觀光，所以高雄應該是很多的地方都可以設為觀光景點。

所以我的意思是說，其實可以符合你所謂的第 8 點的部分，是不是應該再繼續擴充區域，有沒有可能這樣子來做，你的認定上面什麼樣才叫做是具有人文或歷史風貌的相關區域，或是它是不是屬於第二點的觀光地區之類的，是不是地方政府認定就算，我不知道。這個評定如果是地方政府可以拿捏，有自治權的，是不是有可能再把這些區域擴大，讓這一些就是你在管理你的各個面向的規格，都符合民宿要求的這些業者，他可以合法的被高雄市政府來管理，我覺得這才有點道理。因為其實有很多的民眾，他平常也會用網路去訂這些住宿，但他可能不一定知道，這是沒有被管理的，譬如說在市區裡面，他可能同樣的地點裡面，他去住一間品質差不多的旅館，跟他去住所謂的日租套房，兩個品質可能不會相差太遠，但是價錢上面可能落差在 1,000 元左右。但他可能會覺得在感受上比較親切，或是他覺得方便，他喜歡這個地點之類的，然後他就長期的使用網路上的系統去訂這些日租套房。

所以日租套房變成就是如果你沒有去管理，其實它會一直都存在，真的沒有那麼好處理。我們看一下，譬如說台北市日租套房超過 8,000 間，然後 2018 年的時候，他開罰了 120 間，他大概要多少年才能夠把它開罰完，而且不是開罰完就會不見了，它可能還會再死而復生，他大概至少要花 60 年才能把這些都查完，這不是一個有效率的都市該用的方法。所以我們可以知道，就是很多的政府單位明明知道它是一個管理的漏洞，但是都一直想不出一個好的辦法來處理，中央也知道嘛！但是在這個管理的辦法上面，我們沒有辦法依賴中央，我們只能看看地方自己的制度法裡，我們可不可以訂一個辦法來管理，也許還比較快。

日本最近也在用一個民泊法，已經開始實施了，民泊法的部分，他就把 Airbnb 把它納入他們的管理當中，所以這個部分其實日本也還在適應當中，在民間也有很多聲音，因為它勢必會跟民間的業者互相較勁，所以怎麼樣把兩個市場區隔開來，然後怎麼樣去做管理，讓它應該也要有它的社會成本，譬如說他要繳稅，他要做消防，應該要有一定的規定去管理它之類的，大家的成本都應該要有一定成本的，不是說我當日租，我就成本比較低，而且我還可以躲避一些社會上的責任，這是不行的啦！所以我在這邊要講的是，現在我們所知道高雄市的日租套房，我相信局長這邊都有掌握所有日租套房的狀況，但是確切的數量，待會也可以跟大家報告一下。

但是我現在要講的就是說是不是請局長最後給我一個回應，我們是不是有可能可以研擬一個管理辦法，對日租套房的管理辦法？讓它在我們高雄市的管

底下，我舉一個例子來講好了，在國稅局他可能對於很多的房子，那個地方在蓋這個房子的時候，他可能一剛開始不知道，但是它可能是屬於違建的部分，國稅局會不會去課它的稅，也是會去課它的稅，對不對？但是國稅局認不認為它是合法的？也不認為嘛！對不對？所以會有一個管理辦法出來，然後讓他知道它也應該要有應盡的義務跟責任，他也必須要通過某一些的规定，但是他還是不合法的，我們還是要有一個中央的法規去做依循，但是地方上面是不是可以自己訂出一個管理辦法來處理這些問題？請局長先回應一下。

主席（黃議員香菽）：

請局長回復。

觀光局邱局長俊龍：

謝謝議員對日租套房的關心。現在我們先不講民宿，因為在高雄市我們對民宿的設立是有一定的基準，我現在直接講日租套房。

陳議員麗娜：

日租套房。

觀光局邱局長俊龍：

對，日租套房的部分，我們現在有兩個方式，第一個方式是，我能夠輔導你合法，譬如說八五大樓，八五大樓以前是違法日租最多的，可是現在八五大樓已經有合法的日租，為什麼？

陳議員麗娜：

集中管理嗎？〔對。〕我知道他們一起申請。

觀光局邱局長俊龍：

所以很多消防的规定，我們會去輔導他合法，這是第一個。第二個部分，現在在市區裡面我們遇到一個問題是，日租屋跟合法的飯店是互相競爭的，所以違法的日租屋對合法飯店的生存有很大的威脅。我們現在跟合法的飯店有一個默契，就是針對日租，我現在給議員一個數字，我們現在列管的有 172 間違法，在執行的優先順序裡面，只要是跟一些合法飯店比較密集的地方，我們優先去取締，譬如說哪裡？譬如說像鼓山、鹽埕的合法的飯店很多，可是日租也是最多的，這第一個。第二個在哪裡？在左營。所以現在左營的部分，我們有一個策略就是像剛剛議員講的，我們在不同地區會有不同的策略，譬如說鼓山、鹽埕，飯店就是那麼多，所以我們沒有辦法，要嘛你合法，要嘛我取締，就是這樣。而在左營這個地區，飯店的密度沒有那麼高，可是有一些有特色的部分，我們現在有做一件事情，就是把左營蓮潭附近這部分，我們要把它指定成觀光地區，只要指定成觀光地區，這些有特色的飯店，日租就可以合法，所以我們會依照不同地方的特色，我們去做不同的規劃。

陳議員麗娜：

好，局長，如果你的方向是這樣的話，我就建議你應該先去研擬出來哪些區域，你有可能會去把它列為成為合法民宿的地方，你列出來以後，這些人就知道要去哪裡找。現在問題是它集中在市區的這些地方，你有可能把它列為是可以辦理民宿的地方嗎？如果它是不行的，譬如說新興、苓雅、前金，這些地方完全是沒有可能性的，你要怎麼去管理他們，〔對。〕這個是我今天的問題。

觀光局邱局長俊龍：

我知道。

陳議員麗娜：

我知道你們有很多的方法可以處理這些問題，如果可以的、有機會的，你就先公布，〔對。〕讓他們知道就是說，要不他們移到這些地方去，因為他們有很多是用承租的嘛！要不他就移到可以做民宿的區域去，但是它也還滿接近市區的，是不是？〔對。〕要不你們就找一個方式去管理他們。

觀光局邱局長俊龍：

對，其實…。

陳議員麗娜：

我覺得你總是要找方法出來做一個解決。

觀光局邱局長俊龍：

就是像我剛剛講的鹽埕地區跟左營地區是不同的特性，有不同的輔導方法，其他部分在比較市區的，它可以設民宿的地點，一般大概都會用指定觀光。我們有一個人文歷史風貌區，人文歷史風貌區就是在一些古蹟跟歷史建築 800 公尺範圍裡面的，你是可以設合法民宿，這個部分經過我們這樣的一個規定，我們也輔導了很多日租屋變成合法的民宿，這是一個另外的方向。

陳議員麗娜：

你今天先告訴我們左營也有機會嘛！〔對。〕所以希望下次可以把這些有能有機會的，也跟大家來公布一下，好不好？〔好。〕其他方案再請你思考看看。

接下來，我要請教有關於輕軌二階的部分，因為前一陣子我們跟市長去搭輕軌，從 C1 到 C32 這一段，在這個部分其實最爭議的倒還不是這些臨港東西線的部分，最爭議的還是在美術館路跟大順路段的這個部分。我的感覺是說，的確在上一次的選舉之前，這是一個大家討論非常多的議題，所以也特別的受關注。但是這個問題是必定要有方法解決，不論你這段要不要做，我現在聽起來的感覺，這一段勢必還是要做，我不知道是不是因為合約的問題，但是我覺得倒不如可以思考，要不要讓民眾去公投看看，這個地方到底還不要繼續做下去？這一段如果大家願意再做，那就可能在工法上面，應該要進行一個討論，

我覺得才會是比較棒的。

所以我看起來這一段應該是可以順利，待會局長回應一下，是不是大南線，就是臨港東西線連接起來，總共的站數現在幾乎也快達到四分之三的狀態，是不是能夠順利的通車？我覺得更重要的重點是，輕軌這一條一直以來它的作用，如果是做觀光，其實一定是年年虧損，而且虧損得很厲害。當然，做觀光和做一般的大眾運輸系統要達到能夠平衡的狀況都已經很吃力了，所以大家還要努力，如果可以繼續把它延伸到高鐵站，我覺得會是更理想的，待會請局長回應一下，有沒有這個可能性？

另外旗津的部分，這個部分一直是我在推的，就是在第二條過港隧道裡面，就是在旗津部分的軌道必須在過港隧道的左右兩側都要能夠做，我看到從 C4 出去是 C14，其實這已經都接了，但是這個圖是以前舊的圖，我們反映給局長是希望整個旗津從南到北都應該能夠有整條的輕軌在走，你現在上來的地方其實是中間，所以將來的計畫是怎樣，也請…。

主席（黃議員香菽）：

請局長回復。

捷運工程局范局長揚材：

謝謝陳議員對這些議題的關切，我由後往前講。原則是這樣，旗津我們在去年也辦了一個說明會，相關旗津居民認為說，不是只有北旗津、還要往南旗津，所以我們現在也把居民的意見納進來看看，來做相關的可行性研究，我們希望能夠得到居民的同意，到時候我們會跟議員討論，我們是希望年底能夠把它送出去。

接下來往前的話，就是往北延伸到左營，原則上現在因為綠廊帶正在施工，我們有思考到，如果能夠從綠廊帶一直沿著輕軌往北通到左營高鐵站的話，將來觀光客就可以直接搭高鐵之後，繼續搭著這個車到我們相關的蓮池潭、還有駁二特區、甚至到高雄展覽館，這是很有效益的。我們目前也希望能夠納入未來 10 年裡面來積極推動，因為納入進去之後，我們就知道它的可行性是怎麼樣，當然也是要財務的規劃，到時候我們會把它併進來。

再往前是大南環，那天我們和議員也有去搭乘，你也看到整個現場是一直在施作的，我們也期待今年年底能夠完工通車，讓西臨港線和東臨港線串聯南部地區形成一個微笑路網，這是我們的期許。

接下來最後，這個東西當然議員有講到，需不需要公投、還是怎麼樣？這個我們在考慮，但是我現在是跟每個里長還有區長來溝通，預計在 6 月底的時候會溝通完畢，到時候我們會對外來說明。原則上這一條路線，如果大家認為可以把造街和輕軌結合，同意的話我們再來施作，如果還有意見，沒關係！我們

再來繼續溝通，原則上我們是希望能夠讓這個輕軌順利的在我們計畫期程內完成。〔…。〕我們目前就是以造街為主，因為這個是專家學者的建議，他們認為這個地方是我們整個高雄地區在第一象限裡面必須要的一個交通運輸載具，所以我們希望能夠秉持這個原則來跟居民溝通，只要居民認為可以，我們就來施作。

主席（黃議員香菽）：

謝謝陳麗娜議員的發言。接下來請吳議員益政發言，時間 20 分鐘。

吳議員益政：

今天要談自行車，一位幻想家 H.G.威爾斯他說，烏托邦裡到處都是自行車道。疫情發生之後還沒有結束，已經開始在討論交通，我們之前在談要鼓勵大眾運輸，可是疫情發生的時候我去上節目，大家說現在不能鼓勵坐大眾運輸，除非大眾運輸的整個安全係數可以做得比一般好，那再請大家來坐沒有問題。事實上這個是很自然的，大眾運輸在疫情的時候不管用，因為大家開車，所以高雄市前一陣子塞車很嚴重、比較容易塞車。現在還好，因為大家都開車、自己騎摩托車，所以路上人很多。我們在觀察這些事情，大眾運輸也減少了四成以上，可能有些更多，以捷運來講，2 月、3 月、4 月比去年同期減少 40% 或以上，公車也是一樣。

我想大家都知道，這是因為大家不出門，也不敢搭乘捷運，因為密閉空間、人潮群聚，不要說高雄，連台北平常很多人，但我在台北也坐過整輛車就只有我一個人的。所以大家都在分享後疫情時代要發展非密閉、非密集的大眾運輸，可能就是共享交通工具。現在還是要發展大眾運輸，但大眾運輸畢竟不是最後一哩路，它還是需要很多的公共腳踏車、共享交通工具、公共機車、公共電單車、甚至公共滑板車，這個都變成大眾運輸之後的最後一哩路的一個發展趨勢。當然，你要有這些公共自行車，你當然要有自行車道，自行車道是必要條件，不管你是不是發展所謂的分享交通工具，還是自己騎。

人行道、自行車道是這一次疫情裡面，大家在討論所謂的疫情或疫情後，整個城市規劃非常重要的，最大的啟發就是這一次。本來就有很多人在推動環保意識，就把自行車道放進來了，但現在因為這次疫情會讓大家有更多的檢討，而且馬上變成政策。舉例來說，米蘭在這次的疫情裡，它空氣污染很嚴重，它也是工業城，但是這次封城，交通阻塞少了 30% 到 75%、二氧化碳降了 24%。在二階的封城，大眾運輸也減少七成、剩下 30%，但他們現在趕快規劃 35 公里的自行車道，馬上在做。英國，因為疫情提的計畫，20 億英鎊…，50 億英鎊是要打造整個自行車道和共享交通工具，包括整個環境、包括整個電動腳踏車的租賃，6 月提出國家自行車計畫。德國也是，在柏林十字山區，它是龐克

的發源地，也有社會住宅，那邊也打造兩倍寬的自行車道。法國也在開始，這些都是因為疫情才開始的，本來就有，但是疫情之後更蓬勃。

高雄市公共車道現在開始在規劃，但是我想不是高雄市自行車、公共自行車，我們在規劃的是一個…。我覺得高雄這幾年，我講的這幾年包括韓市長上來跟陳菊市長的後四年，這四、五年來都沒有在談自行車環境了。雖然很多人說高雄這幾年真的沒有在談未來性，當然發財、經濟是最重要。過去我們在城市規劃，很多人認為經濟政策是中央的，地方沒辦法做什麼，市政府也不會去注意這個議題，因為很多工具都在中央手上，城市規劃雖然進步，可是市民的整個經濟所得越來越低，所以大家北漂。

選舉變成一個重要議題，但是很難去操作這些東西，因為很多的工具在中央，財政的手段、經濟政策的手段都是中央在制定，每天都在吵那些，吵的那些又不是地方政府可以做的，而我們自己原來可以做的，以前做的有一個方向，但是我們現在因為經濟不好，大家先放一邊，經濟比較重要。在地方選舉的時候來談經濟、談財政，結果那是中央的選舉在提的，但中央在選舉的時候卻不提這個。2020 在選總統、選立委，有哪個說高雄的經濟？地方城市也不談，城市規劃也不談。談經濟，在地方級的選舉談這個也沒有用處，真正有用的在中央級選舉，大家卻不談財政、經濟。變成高雄會前不著村，後不著店，會找不到路、找不到自己。

我覺得這是我們整個高雄這幾年的悶，有人在喊罷韓、反罷韓，在我看來這幾年都沒有關心整個城市的走向，反而都忽略了我們高雄永續的發展，討論的時間反而減少了。當然罷韓跟所謂的支持韓，像我之前講的，各有各的正當性。但是我們這幾年都沒有在討論這些問題，不然為什麼陳菊在第二次選舉會到 99 萬票破紀錄，他就是很重視這些議題，在前八年。到我們這一屆都忘掉了，我不曉得 6 月 6 日罷韓的結果？如果你們有幸，韓市府還留著，我希望交通局局长要把這個政策當成永續的，不然大家在那邊空轉，又空轉 4 年，高雄也不會進步，也不會比較好，連作夢的勇氣都沒有，不要說適時解決我們經濟的問題，連作夢都不敢。

過去自行車道到後面有一點做偏了，在追求長度，而不是追求適用性的自行車道。騎腳踏車的人也沒有增加，都減少，自行車環境更差，輕軌蓋了之後也沒有蓋回去啊，也沒有把它當作交通局的一個主要政策。坦白講，我沒有看到那個報告，現在除了分享交通工具有增加以外，包括公共腳踏車原來是環保局，現在歸建到交通局，這也是對的。所以交通局要有一個宏觀，包括捷運局整個營運的也是回到交通局。整個交通政策是你在制定，工務局去執行、捷運局去執行，整個交通政策還是要交通局。等一下請局長答復一下，你也是讀交

通的學者，你這個一定很有感覺，高雄市現在還有在做自行車道嗎？有這種政策嗎？局長可以答復。

主席（黃議員香菽）：

請局長答復。

交通局鄭局長永祥：

謝謝吳議員長期對自行車最後一哩路的關心。不過目前自行車的建置跟整個的業務還是在工務局。我想的確在後疫情時代，自行車扮演一定重要的角色，未來整體的政策發展，我想我們再跟工務局看看未來在發展的時候，不要追求里程數的成長…。

吳議員益政：

現在里程數也不追求了。

交通局鄭局長永祥：

對，我們來看看，因為特別後續像公共自行車，環境上我們來做整體上的調整。

吳議員益政：

我們現在做公共自行車或電動摩托車這個部分，坦白講高雄算蓬勃，跟各縣市比起來算不錯了，都有進來。現在又換了一個新的系統，可是你如果自行車道沒有做好，那個使用率還是有限，還是停留在原來的。

交通局鄭局長永祥：

當然。

吳議員益政：

自行車道是基礎建設，所以你跟工務局在市政會議的時候，我也希望政策，是你們在規劃，工務局是施工而已，哪是他們在規劃的。

交通局鄭局長永祥：

現在規劃也是他們在規劃，所以我會再跟他們做一個討論。

吳議員益政：

所以這個不是一個常規，工務局一直蓋一直蓋，蓋到 1,000 公里，高雄敢說 1,000 公里，我都不敢講、不敢聽。若是會做就 100 公里做好一點、做漂亮一點，方便使用，使用率還比較高。追求那個 1,000 公里，真正的 1,000 公里也沒有，我覺得這個還是要務實。我還是希望交通局要有一個整體的想像、規劃，對於應該歸你的，還是要歸你。也請各位科長，我坦白講，我們在交通委員會幾年了，這一屆我認為你們幕僚對局長的支持是最弱的，什麼都不行，最保守就這一次。局長跟其他的一樣，都是學者專家出身，也都很有理想，對部屬也都很尊重。我憑良心說，我自己的觀察，你們這一屆對局長的支持是最弱的。

我是當作我們都是自己人，我在交通委員會那麼久了。

譬如下一個權利金，我講幾次了，全世界都在發展電動交通工具，包括分享。我們高雄要做這個，就是摩托車最多，自行車就是因為大眾運輸不好，所以我們要發展，很辛苦！投資這個也沒人坐，投資那個也沒人坐，不能再投資了，都沒有人坐了，這會讓人笑話。所以不只是扶植大眾運輸也好，或是所謂的後疫情，這次分享交通工具是最重要的，你要收權利金做什麼？我講幾次了，我們制定自治條例的時候，我說不用收，而你們說就放著，事實上不會收。結果制定之後、授權你們之後，你們也是在收，大家強烈的反應，你們也說這很難改，這是法律的規定，我們很難改。哪有難改，若是難改，拿到議會我們幫你改。我們要推動這個，我們又沒有付錢給它，我們政府自己辦的 U-bike、C-bike，政府每年花 9,000 萬，還要去補貼。他們那些不要求補貼，你還跟他要那一點點的 10 萬、20 萬的權利金，這個觀念我不知道該怎麼講，說理想沒有理想、說務實也不務實，你要那個有用嗎？

交通局鄭局長永祥：

議員我補充一下，共享這個部分的確它是希望能夠把這些資源共享，但是它可能會衍生一些外部成本。所以我想最近新北它 O-bike 的問題，你看它這麼多輛車賣一賣就只有 2 萬塊錢，事實上它衍生的這些外部成本，我們必須承擔。所以它在…。

吳議員益政：

權利金跟保證金不一樣，你講的是保證金的部分。

交通局鄭局長永祥：

沒有錯，保證金的部分。

吳議員益政：

我現在講權利金。

交通局鄭局長永祥：

權利金的部分也是這樣，就是說其實它後續進來的時候，我們可以用這一筆錢，因為它畢竟有…。

吳議員益政：

那要多少錢？那些權利金是多少錢？是收多少？你告訴我收多少。

交通局鄭局長永祥：

其實不是很多，但是我覺得就目前這三家業者，除了另外一家有樁式的，無樁式的它基本上會占用我們的機車停車格位，或是現有的這些格位，它有排擠的作用。所以我們是想用權利金來保持一個穩定平衡的關係，就是它進來的時候，能夠考量、尊重到我們政策上的一個配合。它不是隨便一個門檻就可以進

來，否則…。

吳議員益政：

當然。

交通局鄭局長永祥：

否則進來的時候所產生的這些成本，其實都是公部門的錢要去負擔。針對 O-bike，我們花了很多的功夫去整理，收回將近 5,000 輛的車進來，結果這些錢它賺走了，它衍生的這些外部成本我們要共同去負擔，當然這是保證金的部分。但是我覺得加了權利金的部分，我們跟這三家業者在互動的時候，事實上他們也都滿認同的。但是剛剛你提到那個是有特定的，因為它是有樁式的，那又比較不太一樣，所以我們也不是說不去…。

吳議員益政：

我沒有特定一家喔，局長你現在不要誤會，我現在講是我的認知、我的觀點。

交通局鄭局長永祥：

沒有關係，我們不是說完全沒有做調整的可能性，我覺得我們在…。

吳議員益政：

局長，我講的是這個的外部效益非常高，然後政府又不需要補貼，補貼它也剛剛好而已，它的外部效益遠大於它的外部成本，你剛剛講的外部成本。O-bike 是最壞的例子，但是最壞的例子產生的成本也沒有多少，我現在講的是這個，O-bike 是非常糟糕的案例，但是它產生的成本，也沒有大到我們不可以忍受。可是如果這個案子是做成功的，但不是只講 O-bike，其他的，如果我們輔導它，把它做成功的時候，它產生的外部效益會遠高於它的外部成本。你知道我的意思嗎？所以我講的權利金是說，它賺那麼多，結果我們提供很多的停車免費，提供車位，結果它賺很多。我講要做那個行業，我是不好意思說你們是瘋子嗎？那又不會賺錢。那是早期大陸要炒作什麼，它在炒作押標金、炒運量多，運量多可以發行廣告，它想要靠那個外部效益，跟所謂存錢的預備金放在裡面，它想要賺那個錢，本身純粹經營的不容易賺錢。所以願意來做這種共享交通工具的，我說他們的理想都是很高的，我不好意思說大間或小間，我覺得若是你要做這個，我都會鼓勵。

這是我基本上對運輸這個共享交通工具，請各位科長，執行的主辦單位認知這樣的事情，不用在這個議題還在討論它的效益。你看台北市 U-bike 多成功，一億多。桃園現在滿意度很高，現在負債也是最高的，他們也是花一億多補助公共腳踏車。我們的 C-bike 本來剩 2,000 萬元、3,000 萬元，到最後 9,000 萬元，我們要補貼，而這個不用，不然你補貼他，看權利金是多少，你照收，跟他收 3 倍好不好？不要講 2 倍，縱使你跟他收 3 倍，我也同意，你補助他，還不是

一樣嘛！所以請各位主管，你們最清楚來龍去脈，不要讓局長在那裡為難，我也跟你講、跟副局長，又跟你們講，大家都那麼熟了，可以就可以，不可以就不可以，我們不會去勉強別人，請思考一下，讓高雄的共享交通工具能夠在高雄蓬勃發展，讓我們的機車、私人運具使用率降低、依賴性降低，這個目標就達成了。他能夠增加多少，私人運具降多少，那個就是效益，比權利金還要好。你說為了怕他日後倒閉，東西胡亂丟棄而收保證金，我覺得這個是合理的，這是兩件事情－權利金跟保證金。

公共停車位讓他停免費，我覺得初期都應該，3 年、5 年都沒關係，把這個政策跟市民朋友報告一下，這是大家要騎的，不是他們公司，坦白講那種賺不了錢，他能夠提供這個，我們讓他停免費的停車位。我們高雄市的機車位也都不用錢，免費的還會互嗆說他來停，占到我的車位，還在那裡罵人，自己都停免費的，所以大家對這種公共財的使用觀念都不太一樣。我們希望能夠發展，不只是權利金這件事，我們希望打造很多環境，他只要願意來，我們都希望給他協助，但是要有基本的規範，其他的，我們能夠協助的儘量協助。

我在跟你們協調這些事情，坦白講挫折感很大，我的挫折來自於什麼，我覺得我們的觀念，大家相處那麼久了，怎麼這種觀念還沒有？還在這裡講這些。權利金跟保證金是不同的用意，權利金不需要是因為他提供的外部效益太高了，所以他為什麼可以同意不收費的理由，不僅不收費，也不用收權利金，是因為他也沒有要求我們補貼，但是他產生的外部效益卻是如此的高。交通局，請大家能夠建立一下共識，交通規劃、捷運規劃都是整體的議題，交通政策都是一體的規劃，所以把公共腳踏車回歸交通局，那是對的。工務局規劃的自行車道也要回歸交通局，那也才是對的，規劃是你們，施工是他們這沒關係，這個要把角色分清楚。

最後還是再請教捷運局，大家都關心輕軌，你預計溝通完，什麼時候開始動工？什麼時候完工？按照我們現在這個規劃，我去年底做的民調是 5 比 2，支持的是 5，全高雄就是沿線的區－苓雅、新興、前金、鹽埕、鼓山，這邊做 5 比 2，所以要有信心，但是有不同意見，我們還是要尊重，再去多規劃。你預計輕軌什麼時候，如果有順利，什麼時候可以開工後段？什麼時候完工？這是第一個。第二個，今天的新聞說輕軌有爆炸，那個車頂還在保固期嗎？可以報告初步是什麼原因？原廠技師有沒有在這邊？還是原廠有什麼意見？他們什麼時候會過來？可以說明一下嗎？謝謝。

主席（黃議員香菽）：

請局長說明。

捷運工程局范局長揚材：

謝謝吳議員對輕軌的關切。我們現在還是在做居民溝通，原則上我們希望在 6 月中以前就可以把 22 個里都溝通完畢，我們本來是要開里說明會，因為疫情，所以我們先跟里長來說明。這一條路線如果比照我們上禮拜去巡查這個工地的話，一般台鐵交出來之後預計 2 年就可以完工，所以我希望這一個爭議的路段，如果居民都同意我們的看法，我們進去執行 2 年內就可以完工，這是我在這邊做一個說明。

另外，前幾天那個不是爆炸，也不是失火，它是因為車頂上面有一個控制單元的電焊熔蝕掉，熔蝕掉之後可能高溫會往下，所以就把車頂的天花板給燒透了，因為它本身是鋁合金的，裡面整個又是 FRP，但是它不會失火，為什麼？因為它是屬於耐燃型的，所以不會往外擴張。目前行政院下設有一個叫做國家運輸安全調查委員會在去年 8 月成立的，他也當天就南下來做相關的調查，他本身也跟我們告誡，第一個，這屬於第三公正的，所以他叫我們不能對外發言，原則上他們在 6 月 3 日會開始進行第一場的委員會，針對於包括保全證物裡面的那些物件怎麼去認定它的缺失？它是屬於元件瑕疵？還是設計故障？這是他們那邊會討論，我們這邊就不予置評。這個車子還是在保固期裡面，我們也要求卡夫在 3 天內完成剩下 8 列車的全面檢修，原則上是在明天之前就統統會完成，所以我們要跟市民、跟大家說明一下這個事情，我們希望不用再發生，我們一定要確保這個車子是安全無慮的。

主席（黃議員香菽）：

謝謝吳議員益政的發言。接下來請陳議員玫娟發言，時間 20 分鐘。

陳議員玫娟：

從剛剛第一個我們委員會的議員講到現在大概都沒有人漏掉這議題－輕軌，在高雄市目前是大家最近最頭痛也是最關心的一件事。我想局長剛剛你已經講 N 遍了，我不用再讓你答復了，你就不用再講了，因為我已經聽了 N 次，不過我要告訴局長一個問題，當然剛剛益政議員講得沒有錯，這個要大家共同來參與民調，可是全高雄市 5 比 2，我覺得還是要請你們要尊重當地居民的感受，因為他們是 24 小時生活在那裡的人。外地的人偶爾來了 1、2 次，但是你要知道在那周邊生活的人真的是很辛苦的，如果這條路做下去的話，交通的問題、噪音的問題、空污的問題等等，所以我在這邊還是要提示一下，即使很多人贊成做，你也要了解一下他贊成的背景是什麼？你也要去了解真正反對的人的痛苦在哪裡？如果你有辦法去解決這些反對的人的聲音，我想你們才可以做，不然就不要冒然地去做，不然會造成很大的傷害。我們百年大計的交通建設，這個不能開玩笑的。

再來，輕軌目前進入美術館路跟大順路這一段已經遇到瓶頸，不過我也建

議，是不是能夠把整個拉長延伸到蓮池潭？現在我們目前最有爭議的大概就是 C21 一直到 30、32 這個地方，我們現在目前可以做的，沒有問題的大概做到 20。20 的部分，整個都是舊園道，所以比較沒有爭議。未來是不是能夠說服紅線就直接拉到高鐵站，我還記得好像上個會期，我們跟召集人、交通委員會，也跟捷運這邊都有到現場去會勘過，就是說未來是不是朝這個方向走觀光休閒路線？在每個會期，我都有主張希望未來輕軌，其實它本身是屬於一個慢活的交通工具，它本來就應該是走休閒觀光的，而不應該進入我們密集的社區、商業活絡的地方。所以我想建議能夠延伸到高鐵、蓮池潭觀光路線一直延伸，外地來的客人從我們高鐵站一下車，就可以坐著輕軌很慢活的從我們的高鐵站到蓮池潭一直玩下來到駁二，再到旗津，我想這是一條未來很好的觀光路線。

這個部分，局長跟我們有到現場去會勘過，我想要知道目前的進度有沒有在進行？請捷運局答復。

主席（黃議員香菽）：

請局長回復。

捷運工程局范局長揚材：

原則是這樣，去年專家學者有建議利用目前鐵路地下化之後的綠廊帶，做一條輕軌能夠連接到高鐵左營站，事實上我們去年也已經規劃了，包括相關站距、站設址的位置，我們也到現場會勘，在今年年初也行文給交通部，我們極力來爭取，交通部本身也不反對，他原則是說這可以放到滾動式檢討裡的整個大高雄整體路網的規劃。所以我們明年開始啟動的，會優先把這一條路放進去，因為你有這樣的評估報告之後，才可以跟交通部爭取這個預算來興建。

陳議員玫娟：

所以是明年才會啟動這個計畫嗎？

捷運工程局范局長揚材：

但是我們本身所有該做的事情都做好了。

陳議員玫娟：

前置計畫都做得差不多了。

捷運工程局范局長揚材：

對，沒錯。就是只要放到那個計畫裡面，我們就可以馬上跟交通部來爭取，我們先期作業已經在做了，現在只要納進去之後，馬上後面就可以推動。

陳議員玫娟：

我們很期待，因為帶動地方的觀光，是我們責無旁貸的，尤其是這麼好的一個交通工具。好的交通工具要放在對的地方，它才會發揮它的效益。如果放錯地方就愧對它是一個非常好的用具。如果能夠這樣走是一個非常好的一個觀光

路線。這一段時間的疫情，在後防疫時代來臨就是要振興經濟，振興經濟當然觀光產業是相當重要，這個屬於觀光局，這個議題我私底下也跟捷運局有討論過，現在已經移給交通局，新能源懸吊式電車，我們簡稱它叫空鐵，我先讓大家看一個影片。

（影片播放開始）

旁白 A：盤旋在城市之上，藍天之中。

旁白 B：1901 年開通的德國 Wuppertal 懸掛式單軌電車，一百多年來提供了當地居民，快速便捷的交通選擇，至今仍每日為八萬名乘客服務，當初選擇做為世界第一個懸吊式電車，原因之一就是為了保留城市內河流的原始面貌。而到了 1971 年，日本鎌倉市大船到江之島的湘南單軌列車，也因地形考量，開通了第一條懸掛式軌道，成為當地兼具交通運輸與觀光功能的電車系統。1999 年日本千葉市更建造了一條至今世界最長，達到 15.2 公里的懸掛式電車系統，讓許多鐵道迷慕名前來搭乘。不論是最早建造的德國，還是至今運營軌道最長的日本，懸吊式電車稀有低調的存在多年，現在有了新成員。

記者：這個成都製造的空中懸浮式列車非常有在地的特色，透過畫面你可以看到它的車廂設計式可愛的貓熊，而不同於德日的空鐵，它的動力系統是來自於鋰電池，而非傳統的高壓電。

旁白 B：全球第三個建造懸吊式電車軌道系統，成都貓熊空鐵的動力來源，卻有別於傳統設計，首創了以鋰電池包，來取代高壓電牽引動力，經過測試，充滿電後的成都空鐵，續航力可以達到 16 個小時。

旁白 C：它到底能不能長期穩定可靠的來供電呢？還有它的動力是不是比較軟，像啟動比較綿，我們說實際上裝車了以後，我們乘車試驗和體驗大家都知道。

（影片播放結束）

陳議員玫娟：

先到這裡就好，因為時間的關係我就不全部放完，主要是讓你們看一下這個懸掛式的電車，我一直稱它叫空鐵。其實我覺得它這個是一個發展觀光非常好的一個亮點。我在日本的時候千葉懸吊式空鐵我就去坐過，我覺得很好奇也很新鮮、也滿好玩的，如果未來在蓮池潭這一塊，輕軌能夠直接從這邊過來的話，銜接高雄高鐵站，蓮池潭繞一圈大概有 4 公里。過去蓮池潭一直引人詬病的就是，一到傍晚就冷冷清清沒有什麼動力，過去也想了很多方法，包括水上的腳踏車或是一些種種的畫舫等等的，好像到了晚上就沒有什麼活動了。事實上蓮

池潭是一個非常美的地方、古色古香，過去世界各國如果標示台灣的標記都是春秋閣，後來才改成龍虎塔，它就是一個標記，一個非常好的地標。蓮池潭要怎麼發展觀光？我們一直很期待要注入新的元素、新的東西，讓它有一個新的亮點。

我在日本搭乘空鐵的時候，我一直想要把它引進台灣高雄來，可是很可惜，我們一直不曉得要怎麼做，後來輕軌在蓋了，我還是沒有看到這個蹤影。很高興的是去年就有廠商，我當然不是為廠商講話，這個跟廠商沒有關係。有人來拜訪我們也有提到這個東西，而且政府不用出一毛錢，一毛錢都不用政府出，他們願意在我們的地方做建設帶動高雄的觀光，我覺得很好，不用花我們的錢還可以發展高雄，我覺得這個很棒，尤其符合市長說的希望讓高雄發觀光財，把整個經濟帶動起來。

這個地方如果能夠搭空鐵，從高雄高鐵站這邊出來，繞著整個蓮池潭的周邊，我覺得未來這個地方會是一個很好的亮點，可以帶動地方的觀光產值甚至一些發展。這應該是觀光局的業務，廠商過去都是跟捷運局接洽的，我希望會後請你們也能密切跟他們聯絡。如果不需要政府花任何的錢，而能夠投資帶動地方的發展跟觀光，又不會讓高雄有任何不好的負評或傷害，我覺得這個是值得推廣的，好不好？

再來談楠梓鐵路地下化，這個議題也是很多議員關心的，那天我看到新聞我很感動，韓市長跟交通局局长親自到那邊走了一趟，用騎摩托車的方式，照片我有看到真的非常感動，是真的很接地氣的市長，他親身體驗市民的苦在哪裡。為什麼這一條路一直有那麼多人在提，我們封了一個百慕達的名稱，因為進去都會迷路。市長有進去體驗過百慕達，很多很多人跟我說進去都會迷路，最主要的問題出在當時要蓋高架橋，因為它有一條後勁溪，剛好這邊又有一個鐵路，所以為了避開這兩個重點，它不得不蓋高架，蓋了這個高架又會影響交通的動線問題。我在這邊請問局長，你跟市長有親自去體驗了，後續市長有沒有什麼裁示，或是你們有沒有什麼計畫？

主席（黃議員香菽）：

請局長回復。

交通局鄭局長永祥：

那一天去看的時候市長有一些指示，就短期的部分，的確它有連接三個主要的地方，高雄端跟現有的要去楠梓車站及加工出口區這三個地方，那個地方三個點都必須要去閃過鐵路跟後勁溪，所以勢必變成用立體化的方式來解決，短期的這個部分，我們會強化用顏色管理的方法，讓它用不同形象，依循不同顏色的走法，因為過去在做這些標誌標線配置的時候，比較沒有注意到晚上這個

部分，短期我們用不同顏色的燈箱強化這個部分。

陳議員玫娟：

這只是短期，我們要知道的是，未來你們希望怎麼做才能夠徹底的改善這一個迷宮。

交通局鄭局長永祥：

當然這的確是短期的做法，短期到長期之間，還是要有短期的做法，長期這個部分，我們的確有一個計畫案在評估，針對這個部分，鐵路立體化的時候到底有什麼樣的做法，從左營車站出來以後，因為它跟高鐵是平行的，就是鐵路下地以後，高鐵那個地方也是有一些問題還是要解決，因為高鐵平行它也是在平面。另外，有一些中油廠區裡面這些用地的處分，目前台鐵有一塊調車基地20幾公頃在左營附近，所以在立體化這個部分我們有一些研議，我們有針對這個部分…。

陳議員玫娟：

所以你們未來準備要走立體化嗎？有沒有考慮地下化？

交通局鄭局長永祥：

立體化有高架和立體的部分，也都有方案做評估和考慮。

陳議員玫娟：

嚇我一跳！我還以為你們要做立體，我建議不要，還是地下化好，因為左營地下化已經成真了，而且事實上地下化做整個園道的改造或者再利用，我覺得非常好啊！我拜託你們，未來楠梓這個百慕達還是朝地下化爭取，好不好？把這個鐵道拿掉之後，整個就可以恢復平面，就不會有這麼複雜的交通路網。我先給你這個建議，我拜託這條路要好好做規劃，也謝謝你和市長這麼用心。

再來建議文寧街要調整單行道管制，這一條是原生植物園，這邊有一條單行道，這邊是高鐵、這個是崇德路，剛好在蓮潭會館這個地方，這條路在重光路過了以後，它是分左右兩向，重光路從這邊去高鐵、從這邊來蓮潭會館，常常這邊有要去高鐵的人為了圖方便，從這邊逆向跑進來順著這邊出去，後來在這個交界點造成很多車禍。里長和里民一再要求說，未來是不是能夠同向就好？不然就整個都是右邊，或者整個都是左邊，不要到重光路分成兩邊，變成左右向很容易出車禍；而且這邊常常有很多逆向進來的，造成這邊很多衝突點。我們也會勘了幾次，你們的人給里長這張調查表，希望他們去做意見調查，我希望未來這條路是不是能夠儘量規劃單向，不要雙向，因為聽說有某些民意代表建議要雙向，我是認為不妥，里長也一直交代我說，一定要在議事廳幫他們發聲，不能做雙向，像這樣左右肇事率已經很高了，如果再讓它雙向，那個路很小，絕對不適合。我在這邊特別提出來，一定要考量單向，未來調查表出來之

後，也一定要好好按照居民的反映來做。

另外是果貿市場外的停車空間整理，這個也是舊議題，果貿是經發局，外面這個停車場，是居民去市場購物停放車輛的地方，這個地方未來可能經發局會和交通局做配合，拜託交通局全力來幫忙，把這個停車場好好的來做規劃，我建議把這棵樹移植，讓整個空間更大，有沒有可能？這是第一點。第二點，這個停車場因為裡面攤商很多，所以還是要考量攤商停車的空間，因為有的攤商在那邊做生意，停在這邊要收很多的停車費，他們一定會有意見。所以我拜託你們是不是規劃一些攤商專用停車區？雖然那個位置很小、空間不大，不過還是希望朝這個方向來努力。

新建立體停車場，保留空間供里民活動，我要提的就是這個點，這個是楠梓運動園區，很感謝市長和李副市長，他們願意把這裡改造成國民運動中心，本來希望能夠在這個地方留一個空間給里民活動，後來李副市長給我們一個建議，我覺得非常好，他就是講這一塊，這是一個停車場，因為怕影響到未來委外投資廠商的意願，所以如果能夠在這個停車場蓋一個立體停車場，然後留一個樓層給當地 5、6 個里來做活動空間使用，就是當作里民活動中心，或市民活動中心來規劃這塊地，把這個平面的停車位置立體化，未來也是一個很好使用的空間，就是空間上下層來利用，可不可以朝這個方向來做？這個部分我們和李副市長談過，他很認同，這也是他的建議，但是在執行上面有沒有問題？因為我不曉得這邊停車的需求量大不大，這一點我們可能要考慮，不過我希望可以朝這個方向來做。

再來是高雄市公共自行車系統，過去的 C-bike 我們一直用空污基金來做，那時候好像做了 300 座左右，我也建議很多的點。現在已經升級到 YouBike 2.0，也很感謝業者來投資，這是那天的記者會，未來就是一座一座，我這邊要特別感謝偉哲，他們的團隊相當的用心，只要我們跟他建議的點，他馬上就做成時間表跟著我們去看。我要特別提到，因為這個設置點很簡單就是一座而已，做起來就是這樣子，很棒！而且不會去影響到動線的問題，我覺得相當的好，所以未來也要傾聽地方那些…。

主席（黃議員香菽）：

延長 1 分鐘。

陳議員玫娟：

我在這邊建議，這是一個相當好的交通工具，我們一直在提倡希望能夠節能減碳，然後又方便，但是因為它設置的點，它這樣出入很方便，不過還是有人會忌諱，所以我也曾經碰過說，設置點的地方，有店家或者住家他們不要，曾經有某一個里我不講，那個里的里長並沒有去照會那些居民，結果引起里民抗

議拒做，我覺得很可惜！你們設點是好意，而且非常好，但是也要兼顧民意，我希望每一個站都能夠徵詢周邊居民的意見，最起碼要設置的地方，我也有跟偉哲說過，我也拜託你們，未來這個地方一定要嚴守，讓每個人都…。

主席（黃議員香菽）：

請交通局長回復。

交通局鄭局長永祥：

有關果貿市場的部分，我們已經和經發局密切的協調，當然就是由經發局編列相關的經費，它把這些相關的使用執照作變更之後，我們後續的規劃和興建的部分，預計 109 年 7 月完成發包，109 年 11 月就完成改建。剛才你所提醒的這些問題我們再和經發局協調，這個部分都會納入考量。

剛才你有提到楠梓運動園區停車場用地新建立體停車場，保留空間給居民活動使用這個部分，目前這邊的停車需求是不算非常高，現有的這些停車格位 143 格，大概使用率不到 7 成，如果要建立體停車場，短期來說效益比較不夠，長期來說我們再觀察。另外，剛才提到李副市長主持的活動中心需求這個部分，我們會和民政局進一步協商，如果未來有興建的需求，它未來的面積大概是多少？長期這個部分，我們會跟民政局來做一些聯繫。第三點，你剛才談到 YouBike 這個部分，我們的確一直在不同的點做 YouBike 的佈設，我們在 6 月 16 日就會做試營運，也積極在趕工當中。剛才議員所提醒的這些議題，我們都會非常小心，也會傾聽民意，希望這些點位和駐位都能夠反映出真正的需求。

主席（黃議員香菽）：

請觀光局長回復。

觀光局邱局長俊龍：

空鐵的問題應該有兩個層次的問題，它到底認定是捷運設施，還是遊憩設施？如果從觀光局的角度，我們當然希望它可以認列為遊憩設施讓我們來規劃。蓮池潭是公園用地，所以在設置遊憩設施的時候，他有很多限制，所以我們現在已經啟動一個計畫，把蓮池潭周遭的部分指定一個觀光地區。指定觀光地區的部分，我們已經委託在研究，預計 7 月辦理地方說明會，10 月會提送中央來審查。如果蓮池潭周遭可以指定為觀光地區，在遊憩的部分是可以用促參法的規定來進行招商引資，所以這是可行的，我們現在已經在作業，跟議員做個報告。

主席（黃議員香菽）：

謝謝陳議員玫娟的質詢。

主席（陳議員玫娟）：

接下來請召集人黃議員香菽質詢之前，我們先處理一下時間。現在是 5 點

41 分，離散會時間還有十幾分鐘，所以今天下午的議程，就到召集人黃議員香菽質詢完之後再行散會。（敲槌）

請黃議員香菽質詢 20 分鐘。

黃議員香菽：

今天聽完很多議員質詢之後，我發覺輕軌二階的議題，是每一位議員都非常關心的一個議題。很多人在說輕軌二階沒有進度，甚至有人在說輕軌二階目前停擺中，第一個問題我就想請教，輕軌二階真的「停擺中」嗎？我跟捷運局有調一個資料，這個是輕軌二階的重點紀要。我們可以很清楚的看得出來，輕軌二階在這段時間辦了 5 場的公聽說明會、辦了 10 場專家學者的委員會，也有從今年的 3 月 23 日到 3 月 25 日也相繼拜訪了 4 個區的區長。當然在 108 年到 109 年中間，我們還有陸陸續續非爭議路段的施工持續在進行。4 月 7 日到 5 月 7 日甚至已經拜訪了 18 個里，包括沿線 18 個里的里長。當初本來捷運工程局有安排要去沿線的 22 個里開說明會，但是因為疫情的關係，所以造成說明會沒有辦法開，這個我們也都能體諒。在你們去拜訪了里長之後，我還是想請教這 22 場的說明會還有沒有要辦？請捷運局局長回復。

主席（陳議員玫娟）：

捷運局長，請答復。

捷運工程局范局長揚材：

目前我們是跟相關的意見領袖，包括這些里長來做相關的溝通，我們希望在溝通完之後，可以對外來說明他們的想法。之後我們會在沒有爭議的部分，先辦相關的里說明會，邀集相關的里民來聽看看，將來實際街道改造之後，和輕軌結合之後的意象，我們希望能夠結合這兩種工程繼續來施作。所以後續我們不會像 22 個里要辦一個大型說明會，我們會辦結合幾個里一起的說明會。

黃議員香菽：

從市長施政報告質詢到現在，我聽到很多議員都在說，輕軌二階完全沒有進度，但是就我所知輕軌二階的實際進度已到 69.06%，已經將近七成的進度。目前看起來應該分為四個階段，第一個階段應該是那天我們跟著市長去坐的東臨港線的這一段，就是 C32 到 C37 的這一階段，這一段等於是沒有爭議的路段，所以我們先行施作了。再來是西臨港線的 C14 到 C17，這一段目前也已經在進行機電測試，這兩段在年底都能夠確實完工，也能夠確實的通車。第三個，C17 到 C20 這個鐵路園道，現在也在進行土建的工程。當然第四個就是最有爭議的 C21 到 C31 美術館和大順路段，目前也正持續的在辦地方的說明會。所以捷運局輕軌二階都沒有進度，對你們來說是非常的不公平。明明很明顯的進度已經非常的明確，將近快要七成的進度了，怎麼會說你們沒有進度，我覺得這對所

有辛苦的施工人員，包括捷運工程局的每一位辛苦的人員都是一個不好的說法。截至 5 月 22 日之前，輕軌二階的工程進度目前已經達到將近七成，這些我剛剛所說的到底有沒有辦法如期完工，就是紅色圈起來的，跟黃色圈起來的東臨港線和西臨港線，是否能夠確實的完工？

第二個問題，有關輕軌二階的爭議路段，剛才局長也說得很清楚了，不會 22 場都辦，但是會幾個里幾個里合起來辦，有沒有辦法在 6 月底如期的進行並且對外說明，我相信這是很多民眾都想知道的，因為其實這就是一個決策性的問題，就是要做、不做跟改道，我覺得沒有那麼困難，為什麼我們會讓人家詬病？因為我們沒有決策，我認為如果真的跟里民說明了以後，大家認為需要做就馬上去做，大家認為不需要做那就不要做。大家如果認為捷運工程局所提出來的改道，或者依照原本設計的去造街，我覺得這不管是任何的決定都好，應該要趕快的跟我們市民朋友報告，不要讓市民朋友等太久，是不是請捷運局長回復一下？謝謝。

主席（陳議員玫娟）：

局長，請答復。

捷運工程局范局長揚材：

原則是這樣，第一個問題，整個大南環屬於微笑路網，在今年年底我們會完工。

黃議員香菽：

確定一定會通車嗎？

捷運工程局范局長揚材：

確定會達到的，我再多加碼一個利多，屬於鐵路園道就是在左上面的 C18 到 C20 這三個站，目前也都在趕工，我們預計明年也可以完工通車，這是第一個路段。

黃議員香菽：

明年什麼時候可以完工通車？

捷運工程局范局長揚材：

我們目前正在整地，因為台鐵局今年 4 月才交出來，預計兩年的施工期間，所以兩年的話到明年 4 月，4 月以後我們就趕快機電進場，機電進場後，我們就隨時來申請通車一個路段。另外，對於這個路段剛剛我講清楚了，在 6 月中以前，我們會跟 22 個里的里長說明清楚，接下來我會對外來說明，說明之後我們就開始來啟動沒有爭議的部分，因為我們還是要分有爭議、沒爭議，沒爭議的部分，我們會啟動相關的里說明會，這個應該是在 7 月之後，因為這個就表示我們…。

黃議員香菽：

所以依照你們原本所設定的 6 月底，能夠全部開完說明會，然後對外說明是已經不太可能，對不對？就是要等到 7 月以後才有可能。

捷運工程局范局長揚材：

那是親自跟里民來說明了，我們這一次就不會一個里、一個里去辦了，比如說苓雅區那邊有兩個站，它們那邊的里長通通支持的。因為那邊沒有兩豆樹，什麼都沒有，他們是歡迎輕軌進來，所以那邊我們會優先進去，跟他們辦一個里說明會，跟那 5 個里來說明，這是我們現在的一個進度。

黃議員香菽：

是，等於說苓雅區因為它原有的路幅本來就比較寬了，而且它沒有中央分隔島，所以他們贊成。我認為如果贊成的，我們就趕快先去施工，不要讓人家說我們都停擺了，我覺得這對你們來講也非常不公平。

捷運工程局范局長揚材：

因為那兩個站可以連接到台鐵的科工館站，我覺得可以連接到台鐵也是很好的利基，所以我們希望優先推動這兩個站。

黃議員香菽：

接下來我想針對捷運黃線，因為我們都知道捷運系統必須形成路網，這個我們都非常了解，因為各國都是這樣做，才能夠提供住民更便捷的交通。我想請教一下，因為這個也會經過我的選區三民區，所以捷運黃線目前的進度，到底有沒有辦法能夠如預期的時間達成？

主席（陳議員玫娟）：

捷運局長，請答復。

捷運工程局范局長揚材：

對於捷運黃線的進度，目前是這樣，我們在 3 月底的時候，已經把相關的綜合規劃送交通部來審議了，這是一個很大的突破，為什麼？去年 5 月可研結束之後，我們不到 1 年就完成這一本綜規，我們及早來申請。另外，我們也啟動環境影響評估，因為這兩本報告一個是交通部要核定，一個是環保署要核定，我們預計在年底就可以把環評書送到環保署。這兩個計畫如果可以在明年通通核定的時候，我們就可以在 111 年來開工，依照 6 年的期間，當然我會分段來施作，117 年當然是全路段施工，但是我們會擇取幾個路段，優先的路段來啟動，所以勢必在 117 年之前會有相關的路段先行通車。

黃議員香菽：

所以局長的意思是，我們的捷運黃線照目前進度去走，是確定能夠在 117 年有部分路段能先行通車，因為捷運黃線絕對能夠增加高雄市第三條的捷運路

網，讓高雄市的捷運路網能夠更加的完備，這也是大家所期待的。

接下來我想針對交通局，鐵路地下化打通南北的交通，也讓民眾的生活更便利，因為鐵路地下化的關係，在前些日子 4 月 30 日，自由、復興路打通了，我相信是對當地居民生活更便利，交通更便利是一大利多。但是我們比較擔心的是，因為之前覺民路、十全路打通之後，那個地方現在的車流量也變多了，現在十全路要通往自由路的那個地方，因為自由、復興路打通的關係，我最近去看過，我去了好幾次，塞車塞爆了，為什麼？因為我們都知道那裡有一個高雄市非常重要的醫學中心，就是我們的高醫，高醫那個地方原本就是會塞車，自從自由路跟復興路打通以後，車流量更多了。因為很多從主席的選區左營過來，大家到市區就想要走自由路直接通到復興路，就直接可以到市區了，所以這個地方現在可能會變成是一個交通比較擁擠的地方。當然除了自由路、十全路，還有沿線相關的九如路，包括復興、建國路，這個都是本席我的選區裡面，交通局有沒有去評估過相關的交通流量，甚至未來要怎麼做，這個有沒有評估過？是不是請交通局長能夠回復？謝謝。

主席（陳議員玫娟）：

交通局長，請答復。

交通局鄭局長永祥：

有關鐵路地下化這些道路陸續打通，我們有觀察到的確有特定路段壅塞狀況。主要是剛才提到自由、復興打通，這個部分的高醫那一段，因為它現在針對人行道部分有做一些改善工程，所以路寬就會受到一定程度的影響，那個部分的流量又特別多，那個地方本來就塞了，所以當然就更明顯。剛才召集人所提醒的這些，我們會針對號誌、標誌、標線，跟這些車流部分的一些情形來看看，我們再從交通工程上面能夠做一些調整。

黃議員香菽：

對，我是希望能夠先去測它的交通流量，是不是確實因為打通以後，造成當地交通流量暴增，暴增我們勢必就要想其他因應辦法，看要怎麼樣去解決？因為後續如果中博高架橋拆掉，我相信那個地方絕對又是更壅塞，我們應該要超前部署，我們應該先把所有的事情都想好，這樣不會到時候中博高架橋真的都拆掉時，變成旁邊整排都塞車。

交通局鄭局長永祥：

我們的確針對中博部分已經有這樣的規劃，所以那時候我跟鐵道局有爭取一個計畫。在拆中博雖然要站西完工以後才能夠拆，但是它對整個替代道路會產生這些交通衝擊影響，我們是希望通過的車流儘量能夠減少，能夠替代到其他替代道路區面。這個部分我們有爭取到一筆經費，能夠研擬一個交通模擬來看

看整個車流量指派，能夠不要塞在特定的這些道路上面，主要是在前面號誌的部分，告訴他說這個地方的車流狀況，能夠有效導引到替代道路，的確我們是在做這樣的一個研擬跟規劃。

黃議員香菽：

交通的壅塞，其實會讓用路人光是等待的時間就會非常生氣，所以我還是希望交通局在這一塊能夠多多用點心。

接下來，大家今天都有在針對所謂新型 YouBike 2.0 做質詢，我們都知道過去的 CityBike 跟現在的 YouBike 其實差異滿多的，我所謂的差異滿多在哪裡？我們知道過去的 CityBike 是要整座式的架設，它並不是單座式的去架設，其實過去我也曾經去跟環保局爭取過，某一個區域想要設置 CityBike，因為它的人行道路幅不夠寬，所以它沒有辦法設置，但是因為我們改成 YouBike 之後，那個地方廠商已經去測量過了，也確定要在那邊設了，所以我覺得這對民眾來講是非常的便利。我們都知道，這種所謂的公共自行車其實真的是最後一哩路，真的不只是大眾運輸後的最後一哩路，我覺得也是每一個民眾可能到某個景點要去接的最後一哩路。

我想請教一下，因為公共自行車的業務在 7 月已經從環保局要移交到交通局，當然今天也有其他議員問到，CityBike 未來怎麼辦？其實這個我之前也有請教過 CityBike 未來怎麼走向？但是你們也跟我講說那是要環保局的業務，所以我之後再去問環保局了。我想要請教，目前它建置的進度跟未來的規劃總共有幾座？是不是比現在的 CityBike 設得還要多站或者是還要少站？車輛是比現在的還要多，還是還要少？再來，我們都知道 YouBike 這間公司就是捷安特的公司，它其實在全台灣已經 7 個縣市有去做 YouBike 設置，就是公共自行車的設置。我想要請教，我們高雄 YouBike 的費率是不是跟其他縣市一樣？因為我那一天有去參加記者會，我有特別去提到一個點，因為 CityBike 在過去有前 30 分鐘免費，這個對每一個民眾來講，是一個非常好的福利，但是我聽到的是，YouBike 好像並沒有前 30 分鐘免費的措施，我希望交通局是不是能夠趕快加速去跟我們的廠商，甚至是交通局就能夠做決定，把前 30 分鐘免費的補貼或者是優惠能夠繼續實施下去。是不是請交通局長回復？謝謝。

主席（陳議員玫娟）：

交通局長，請答復。

交通局鄭局長永祥：

目前因為我們 4 月 9 日簽約到現在，其實也不過才 1 個多月的時間，因為它的建置系統，就如同剛才召集人有提到了，它不是一個站的方式，它是用柱位的方式，因為它又不用接電，所以相對起來它的速度算是相對的快。目前已經

設置完成大概 120 站，6 月 16 日試營運的時候，可以達到 175 站，大槩 3,150 柱的規模，可以提供 2,000 輛腳踏車的服務。7 月 1 日表定的時候，可以達到 250 站、4,500 柱位，以及提供 2,800 輛腳踏車。因為 7 月 1 日以後 C-Bike 當然就正式交還給環保局，所以我們開始會去做一些拆遷，然後再針對現在 C-Bike 這些點位，再把一些柱位再放上去，所以在今年 9 月初，大概會達到 400 站、6,742 柱位、5,628 輛腳踏車，就跟目前的 C-Bike 是一樣的數目。但是到明年底的時候，我們大概可以到 1,000 站、2 萬 1,600 柱位，大概有 8,960 輛的腳踏車，所以跟現在比的規模，不管是柱位，不管是站位，不管是車輛數都明顯的增加，這個部分跟議員做個報告。

黃議員香菽：

費率的部分，還有前 30 分鐘免費。

交通局鄭局長永祥：

那天剛好市長來看工地，發現整個超前，因為超前的關係，所以我們 6 月 16 日就進入試營運。我們現在跟廠商溝通，因為 C-Bike 和 YouBike 還是不一樣，雖然說它有三段變速，或是整個車型的座椅可以做調整，對於女性的使用者或是一般的使用者是比較方便，但是它的介面還是有一些不同。所以我們當時跟他們溝通，從 6 月 16 日到 9 月 30 日這段期間，前 30 分鐘是免費的。

黃議員香菽：

是完全嗎？就是從試營運開始之後都免費嗎？

交通局鄭局長永祥：

不是。因為現在目前 YouBike 在別的縣市，剛才議員有提到，目前在前面的 30 分鐘事實上是有收費的，他還是前 30 分鐘收 5 元，市府補貼 5 元，等於一般的使用者，如果在前 30 分鐘的時候是要付 5 元。因為他的服務水準或是整體車子的評價算是相對的比較好，因為他們自負盈虧，所以還是要收費。但是從府的角度來看，它是第一哩路和最後一哩路。雖然要收費，但是我們有一個機制是，我們希望它在我們的公共運輸系統裡面，跟其他運輸系統串接的時候，如果民眾是轉乘的時候，我們就用這個轉乘優惠的補貼。只要是前端和後端，譬如說轉乘捷運、輕軌、公車、渡輪的部分，目前我們在轉乘優惠的部分，我們就用這種方式補貼他，讓他這一段就不用錢。目前的想法配套大概是這個樣子。〔…〕 C-Bike。〔…〕好，謝謝。

主席（陳議員玫娟）：

謝謝黃香菽召集人。我們交通部門的各位議員已經全部質詢完畢，今天下午的議程就到此結束。下個禮拜一，也就是 6 月 1 日的早上 9 點繼續開會。散會。（敲槌）