

「高雄港貨櫃車壅塞問題與對策」
公聽會會議紀錄

中華民國 113 年 10 月 25 日

高雄市議會舉辦「高雄港貨櫃車壅塞問題與對策」公聽會 會議紀錄

日期：113年10月25日（星期五）下午3時

地點：高雄市議會1樓第一會議室

出席（列）席：

本會—議員陳麗娜、邱于軒

民意代表—立法委員柯志恩

政府官員—交通部高速公路局規劃組主任工程司林佳煜、工程員李崇嘉、南區養護工程分局交通管理科科长陳昱友、岡山工務段工程員李英賓

交通部公路局南區養護工程分局鳳屏工務段段長孫百慶、助理工程員郭健盛

臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司港務長孫暉炫、管理師蘇珉鎡、資深技術員陳盈佐

高雄市政府交通局運輸規劃科科长溫哲欽

高雄市政府工務局新建工程處總工程司龔國禎、土木施工科科长林龍傑

高雄市政府研究發展考核委員會管制考核組組長王瀚毅

學者—國立成功大學都市計劃學系教授石豐宇

國立高雄科技大學運籌管理系助理教授李明聰

義守大學化學工程學系教授吳裕文

義守大學財務金融管理學系教授李樑堅

里長—小港區鳳鳴里里長李月雲

人民團體—高雄市汽車貨櫃貨運商業同業公會理事長林德儒、總幹事謝金火

高雄市直轄市汽車貨櫃貨運商業同業公會總幹事李添富

其他—台灣世曦工程顧問股份有限公司工程師王緒堯、曹民雄

鼎漢國際工程顧問股份有限公司副理陳良俊

主持人：陳議員麗娜

紀錄：李依璇

甲、主持人宣布公聽會開始，介紹與會出席人員並說明公聽會要旨。

乙、議員、學者、各單位陳述意見：

主持人陳議員麗娜

臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司孫港務長曄炫

交通部高速公路局規劃組林主任工程司佳煜

台灣世曦工程顧問股份有限公司王工程師緒堯

邱議員于軒

交通部公路局南區養護工程分局鳳屏工務段孫段長百慶

小港區鳳鳴里李里長月雲

高雄市政府工務局新建工程處龔總工程司國禎

高雄市汽車貨櫃貨運商業同業公會林理事長德儒

高雄市直轄市汽車貨櫃貨運商業同業公會李總幹事添富

柯立法委員志恩

高雄市政府交通局運輸規劃科溫科長哲欽

邱于軒議員服務處劉副主任志凡

高雄市政府研究發展考核委員會管制考核組王組長瀚毅

義守大學化學工程學系吳教授裕文

義守大學財務金融管理學系李教授樑堅

國立成功大學都市計劃學系石教授豐宇

國立高雄科技大學運籌管理系李助理教授明聰

丙、主持人陳議員麗娜結語。

丁、散會：下午5時5分。

高雄市議會舉辦『高雄港貨櫃車壅塞問題與對策』公聽會 錄音紀錄整理

主持人（陳議員麗娜）：

今天邀請了很多中央部會的長官一起來討論這個問題，那今天針對高雄港貨櫃車壅塞問題的這個對策公聽會，先感謝一下柯志恩委員，還有邱于軒委員，還有現場所有的學者、專家跟我們公務機關的這些長官們，跟現場還有里長，月雲里長也到了現場，跟我們的業者們也到了現場。感謝大家。那在進入主題之前，我想我們就把時間先簡短，大家都知道現在這個貨櫃車壅塞的狀態是愈來愈…，時間拖得愈來愈長，車輛愈來愈多，所以這個情形其實影響的就是我們沿海路的路段到林園的這個區域，還有就是在金福路附近都是非常嚴重的情形。所以因為這樣子的一個情形，其實也導致很多貨櫃車業者可能在等待的時間拉得非常非常長。那整個平面變成一個大型的停車場之外，也導致其他的車輛也跟著要堵，所以這個情形等到國道7號在整個完成之後，我們預計大概最少都會有6到7年的交通黑暗期，那怎麼來克服？所以要請大家就是看藉由今天大家的討論裡面，希望能夠找出對策來。首先我們是不是先播放一下影片讓大家看。

（影片播放開始）

司機：我今天要來分享我的行車紀錄器當中的一段影片，我從中石化出來之後，現在要去洲際碼頭灌裝，沒辦法排隊右轉南星路，你們看看現在排隊排成這樣，這是正常的嗎？整條路都是車，看要怎麼排隊？連這裡也進不去，看要怎麼排隊？我們高雄市的政府官員有看到這是什麼情形嗎？這樣算正常嗎？你們的時間都是時間，司機的時間都不是時間，哪一個司機不想早點下班回家陪老婆孩子。你們看時間已經經過兩個小時了，到現在還在排隊，這樣離不離譜，難道每天都要這樣排隊，這是辦法嗎？已經排兩個小時了還在排，這不會太離譜嗎？

（影片播放結束）

剛剛大家有看到他繞過三角公園，一路再往前走還在排，所以真的很長。所以我今天因為要讓大家說話的時間多一點，我是不是先簡單的介紹一下我們今天列席的這些部會和一些地方市政府一些的長官們，第一個是

我們交通部高公局的規劃組的主任林佳煜林工程師，還有工程員李崇嘉、南區養護工程分局交通管理科的科長陳昱友、還有岡山工務段的工程員李英賓。這邊是由林佳煜林工程師，這個我們是熟面孔了，最近幾乎是在國道7號的整個規劃上面常常看到他。那目前交通部公路局是不是？是我們這個工務段的段長孫段長對不對？承辦人郭先生有來嗎？也到了，謝謝。還有我們港務公司的港務長孫暉炫孫港務長，還有資深技術員陳盈佐，來，謝謝你們。還有高雄市交通局運輸規劃科科長溫哲欽溫科長，還有工務局的新工處的總工程司龔國禎以及我們土木施工科的科長林龍傑，還有我們研考會的這個管制考核組的組長王瀚毅。謝謝。今天目前到的里長是鳳鳴里的里長李月雲李里長，那我們邀請的里長是在沿海六里的里長，也感謝里長的出席，里長那邊是大概最能夠直接感受到的一里。那再接下來公會的部分我也介紹一下，是高雄市汽車貨櫃貨運商業同業公會的理事長林德儒林理事長以及總幹事謝金火，謝謝。還有這個高雄市直轄市汽車貨櫃貨運商業同業公會的理事長田理事長沒來，是總幹事李添富李總幹事也到了現場。那教授的部分是李樑堅李教授，還有這個吳裕文吳教授，還有李明聰李助理教授，還有一位是我們的石豐宇石教授也到了現場，謝謝。還有台灣世曦也到了嗎？有，世曦來的是王緒堯工程師跟曹民雄工程師，還有鼎漢的部分是陳良俊副理也到了現場。謝謝你們蒞臨。接下來我是不是先邀請一下，由我們的貨櫃車會這麼塞，我們是不是先聽聽看我們官方這邊對於目前的狀況你們怎麼，目前貨櫃車塞的狀況你們的理解，怎麼來怎麼來看，先來講一下。我看是不是由港務公司的港務長先來，是，你只要按一下就可以。

臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司孫港務長暉炫：

主席、委員，還有我們議員，另外還有我們那個教授，還有各單位與會代表先進，還有公協會的理事長和總幹事，大家好。港務公司來說明一下，這個我們的洲際碼頭在100年的時候是報行政院核定就是要做洲際碼頭，當時洲際碼頭興建完成之後就是要給長榮的貨櫃碼頭有5座，另外其他的就是散雜貨碼頭。大概是去年整個洲際碼頭的長榮碼頭完工之後，長榮他們在原來的五櫃跟四櫃就搬遷過去，就退租。搬遷過去之後，他整個去年跟今年整個第二期都完工就開始營運。那這一陣子在營運的時候可能就是面臨到，因為他的貨櫃都是由路上，從沿海路然後轉南星路這樣過去，所以才會造成這個流量增加這個部分。那因為這個關係，這個不管是公會在

反應也好，或是我們跟市政府交通局這邊，還有當地里民、里長他們都在反映，我們就覺得因為路上的流量這麼大，那港務公司這邊就趕快來看路上的減少怎麼樣的這些托運。我們就去跟長榮跟高明公司，高明是在六櫃，長榮是七櫃。我們就跟他們講說：「你們那些目前的那個海關的法規，像這個轉口櫃，你們可以兩家的這個櫃場的船，譬如說我長榮在七櫃，那有一些轉口櫃的這些，你可以自己的船靠七櫃，有一些是可以利用六櫃，在旁邊而已，來靠碼頭，這樣的話互相來支援協助。那這些互相來協助支援托運的話，這些貨櫃就不會跑到沿海路跟南星路這邊，這個就可以減少一部分的量。」

第二點，我們就覺得因為這些轉口櫃，有一些還是在三櫃、四櫃、五櫃，就是在前鎮這邊，那我們就想說這個部分，他這種貨櫃如果靠那邊的話一定是會從沿海路和南星路這邊跑。所以這個部分我們就去跟海關已經溝通好幾次了好幾次了。就跟海關說：「你們是不是就這個部分的話，三、五櫃這個部分可以拖到七櫃用海上駁運的方式，法規趕快來用訂一個解決的方法。」那海關他們一直在研議中。我前幾天又去拜會他們副關務長，之前也有拜會他們關務長，他們說會他們會儘量，因為法規還要定一些要點，所以他們目前積極的在做，可能最近應該都會有。如果這個部分如果通過的話，從這個我們三、五櫃、四櫃那些這個駁運，可以用那個海上的船來把他運到七櫃，這樣的話就可以減少路托這些的量。

主持人（陳議員麗娜）：

全部嗎？

臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司孫港務長暉炫：

轉口櫃，對，轉口櫃。那以長榮的話，他的轉口櫃占滿大的，大概四成多，是相當可觀的。他除了目前是利用六櫃的高明一部分而已，其他三、四、五櫃的量也滿多的，他現在都是用路托這樣。那如果海關這個法規通過可以實施的話，這樣就解決很多這個部分。這是第一階段，如果他們通過之後。然後我就跟海關他們副關務長說：「那以後是不是連出口櫃也來比照看可不可以？」因為我是講說因為出口櫃目前如果還有一些要到七櫃那邊裝，他也是從沿海路這樣過來。我是說以後轉口櫃如果是這樣ok可以的話，那下一階段是不是也再來那個研議看出口櫃可不可以。

主持人（陳議員麗娜）：

意思是他到三～五櫃，然後再用駁運到七櫃嗎？

臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司孫港務長曄炫：

以後就是，對，就是也是用駁運的方式，就是減少路托就對了，出口櫃看能不能這樣。副關務長跟我說，因為這涉及到很多很複雜的單位，包括船公司的船渠，還有貨主要在哪邊，要去運送到哪邊，還有運輸航的這個部分，他說很複雜。但是他們到時候第一階段如果說已經有解決很多問題了，那第二階段再來看這個部分看可不可以，這個部分。我先說以海上來紓解這個路上托運的量，港務公司這邊的努力這個部分。

那第二點就是說因為我們那個貨櫃車那邊在沿海路跟出來這邊，中鋼那邊，我們覺得說是不是也要有一個，當初跟那個市政府交通局這邊還有新工處工務局那個討論過，是不是要有一個貨櫃車專用道，給貨櫃車專門在走的。那這個部分，我們航港局的基金跟港務公司的營業基金這邊斥資十九億多元，現在已經在做了。預計第一階段的這個貨櫃車專用道大概在明年3月之前，現在目前正在趕工，這個可以完工部分。那第二階段的話可能也會加緊在做，這個部分可以給貨櫃車一個專用的車道，當然這個是屬於路托這個部分。剛剛我提到第一點就是海托的部分會紓解路托，這個也是滿重要的，這個一直在努力當中，跟海關這邊在努力。

第三點就是我們也請長榮跟那個高明公司，因為我們那個一般的司機也好或是貨主這些，他們交領櫃大概都是利用早上或是下午那個比較尖峰的時間。我就是也跟那個船公司就他們講說：「你們也甚至跟公會這邊講說，跟那個貨主還有司機這邊商量，可不可以用其他比較離峰的時間。」分散，就是不會有這個路托集中在那一段時間，這個部分是不是也有做一些這個改善的作用。因為船公司那個高明跟長榮，他們都願意配合交領櫃的時間把他提早早上提早，甚至晚上都延後很久這個部分，配合司機或是貨主來交領櫃的時間，避開尖峰時間，把他分流這個部分。

那第四點就是說，剛剛在還沒開會之前，議員這邊有講到我們港務公司的這個港務168。港務168是至少這是我港區交領櫃的這個動態訊息，也是要給我們公會這邊去做一個參考，當然市政府在外面他們有那個流量的這個部分，因為市政府那邊的流量只是外面市區的道路，但是進來港區的這個流量，我們總是也要給司機他們做一個參考。所以目前的情況是這樣，這個部分。我先報告到這邊。

主持人（陳議員麗娜）：

謝謝港務長。我是不是稍微可以請港務長補充一下，你剛剛提到的駁運

兩階段，你有沒有大概的時間表？

臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司孫港務長暉炫：

那個就是目前的七櫃跟六櫃都已經在做了，那三、四、五櫃要把他駁運到七櫃這個部分，海關我前幾天有去拜會他們副局長，說他們說已經擬妥了。擬妥之後，可能我說這個要很快，你愈早通過實施的話，愈改善那邊路托的這個量，這個我們會再追蹤，這個不能等。我們有跟這個，因為今天沒有請海關來，不然的話，但是我們這個會跟催。這個是轉口櫃的部分。如果是出口櫃的部分，他們說因為他們講說因為涉及的層面很廣、很大，船公司安排的船渠他到底要到哪一邊？貨主要交櫃到哪裡跟那個運輸行？報關等等這些很複雜，是這樣。但是我說，還是想辦法看能不能從中找到比較簡便的而且可行的，至少有一些紓解量的那個方式。我們有跟海關副局長他們這邊在說，他們是說再研究看看就是，他們也是這麼講，當然我們後續會去跟他做push跟跟催。

主持人（陳議員麗娜）：

所以第一階段有沒有可能在今年底完成？

臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司孫港務長暉炫：

今年底應該，樂觀一點應該不會等到今年底。

主持人（陳議員麗娜）：

不用等到今年底。

臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司孫港務長暉炫：

等到今年底我也等不下去這個。因為我們長官也好，或是我們司機公會這邊也好，或是我們當地的里長，或是市政府相關單位，我們都等不下去了。一定要請海關這邊趕快通過，趕快來實施，我們會盡努力，不可能讓他等到年底。跟議員這邊來報告一下。

主持人（陳議員麗娜）：

是，我們能期待第二階段的部分，明年可以看得到嗎？

臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司孫港務長暉炫：

第二階段因為他是比較複雜，他是出口櫃真的是比較複雜，卡在海關那邊，都是海關。

主持人（陳議員麗娜）：

方法、流程的問題。

臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司孫港務長暉炫：

流程，然後船渠、報關和運輸這些，貨主還有船公司的船渠，這個都很複雜他們這樣說。我說：「但是如果可以的話，也想辦法幫忙一下，能夠有一些幫助。」因為基本上那個長榮那邊他是大部分將近那個轉口櫃就將近四成多，滿多的。

主持人（陳議員麗娜）：

謝謝港務長，那168的部分待會兒看看是不是公會這邊可以提出來你們使用的狀態。那也是就是兩條主要的道路現在是塞車狀況都很嚴重，現在就是港務公司提出這些作法，希望能夠做改善，待會兒也請業者闡述一下你們的困難點。我是不是再請一下高公局這邊，是不是也給我們一下應該是有關於你們國7時程的部分。

交通部高速公路局規劃組林主任工程司佳煜：

主席、委員、議員、教授，以及各單位的長官先進，大家好。高公局在這邊說明一下目前辦理國7的進度，國7會延滯這麼多年是因為當初從99年的時候，可行性就已經核定了。因為環評的部分，環境部要求說這個案子要做二階環評，所以整個環評的部分是要在111年10月才通過，所以環評走了將近12年。通過以後，行政院也是在去年2月就核定了建設計畫，核定建設計畫以後，那我們高公局在3月就啟動設計。大家之前都比較了解的是，因為國7全長23公里，當初的拆遷量有到達600多棟的建築物。所以我們建設計畫一通過以後，我們針對這個路線，因為時空背景已經延滯了十幾年，所以那個現在民眾的財產權跟居住權都很重視，所以我們針對看如何要降低那個建築物的拆遷量，這個我們就是開始在著手。

主持人（陳議員麗娜）：

所以你們能順利的完成嗎？

交通部高速公路局規劃組林主任工程司佳煜：

按照我們目前的進度，我們從去年跟今年，公聽會已經開完了，也承蒙兩位議員在我們開公聽會的時候，因為公聽會對民眾最直接的時候，就是因為他了解要拆他的房子。那現在我們的興辦事業計畫也是在今年9月交通部已經核了，核了以後在這一段時間我們就會開始做設計。因為有一些地主還是希望保留他的廠房，希望保留廠房的話，我們就以我們的工程手段，就是以橋梁跨過去，因為我們國7大約有90%以上都是高架道路。那按照我們當初行政院核定的期程就是，我們預計就是在從現在起到115年1

月這段期間，我們會辦理用地取得。最近我們在路上就可以看到有國7的定樁，還有涉及到拆遷的部分，我們現在跟顧問公司就會去查估，希望這一年半的時間可以完成，那在115年1月的時候我們會開始施工。那施工這個理想狀態是發包順利，那這兩年就是因為疫情的關係，廠商也回流，還有台積電的設廠。因為我們公共工程在整個市場裡面，我們是比較末端的，因為我們的價格沒有辦法跟台積電比，所以會導致我們目前的公共工程流標。特別是像我們的橋梁現在就是用基樁，台積電他最主要就是基樁，他的價格是比我們公共工程好，目前所有做基樁的都被台積電吸收去了。那我們如果按照我們的排程，順利的話是在119年，就是幾乎還要五、六年才可以完成，就跟議員當初講得就是可以完成。因為這個施工的時候，既有沿海三路的路幅寬度就大約是60米，那我們進去施工因為都是高架，所以我們要圍起來的範圍大約要20公尺以內，大約17米。

邱議員于軒：

塞車會很嚴重。

交通部高速公路局規劃組林主任工程司佳煜：

對，一定會嚴重。但是我們現在的規劃就是說第一個，就是在交維的時候希望可以維持既有的車道數，這個是我們的核心。我們現在有準備一個簡報，我們請顧問公司快速稍微說明一下，了解說後續要施工的時候對沿海三路的影響是如何？

主持人（陳議員麗娜）：

好，請說明。

台灣世曦工程顧問股份有限公司王工程師緒堯：

各位先進大家好。那現在顧問公司這邊針對大家最關心的沿海三路到南星路這一段的交通維持，在施工中到底能不能讓這些貨櫃車順利行走的一個簡單的報告。首先大家比較關心的是，沿海三路就誠如剛才主工講的大概有60公尺寬，其實大家知道現在有三排的高架電塔在，就是中間這邊有一排高架電塔，外側這邊有兩排高架電塔。那其實現在貨櫃車專用道目前在施工的時候，這個中間的高壓電塔還是沒有下地，但是等到後年1月等到國道7號要進來施工的時候，會讓台電中間這一排高壓電塔會先下地，所以等他下地之後我們才有空間來施作我們的國道7號真正的高架橋部分。所以大家比較關心的是，會不會因為我整個圍了大概十幾、二十公尺之後，整個路幅會嚴重縮小？其實跟大家報告不會的原因就是因為原來中

間有一排的高架電塔現在還是高架電塔，國7一定是等到這個高壓電塔整個都下地之後才會進來做施工，先跟各位貨櫃車公會做說明。原則上，其實國道7號主線段大概就是寬13公尺的橋梁，下面大概是3公尺的一個墩柱，那主線的部分就是剛剛講的，其實台電的寬度大概跟我們主線這邊的寬度幾乎是一致的，所以我在主線施工的時候是比較不會影響到現在既有的車道數量，就請大家比較放心一點。

另外大家比較關心的是我們最大施工空間的這一段，最大施工空間可以跟大家報告，大概就是在目前這個中聯資源，大家如果知道中聯資源，有一個很大的路口在那個中聯資源前面這邊，這邊剛好是我們最後國道7號最後一個交流道，沿海交流道下來的的位置，所以我們比較關心的是沿海交流道在設置的時候，車道數會不會足夠的問題。跟各位報告，其實我們會分成三個階段，第一個階段先做主橋這邊，那我們原則上就是現況貨櫃車專用道目前實施完之後有多少個車道，我就會還他多少個車道，第一階段是沒有問題。

第二階段我就開始做匝道的部分，我的匝道是比較靠近人行道外圍的部分，所以其實我在匝道在做的時候，我還是會把車道整個調撥過來，我會先利用對向這邊來做交維車道的時候，我還是維持到第一階段還是維持到所有往北跟往南的車道數跟我施工中的車道數都一致，而且甚至我施工中還提供更多進中聯資源更多的車道數，所以反而在施工中的階段會比我現在貨櫃車專用道完成之後反而還要多一個車道出來。這可能跟大家先做一個說明。

再來就是我第三階段就是兩邊都圍起來施工，但這個階段可能就是我最緊的一個階段。原則上這個階段北上南下我還是儘量維持在現況，就是貨櫃車專用道完成之後現況的車道數，三快一慢車道，那我施工中我還是會儘量維持。那當然我可能在最緊圍起來做基樁的時間是最緊的時間，我可能會局部把車道可能原來多的車道就不見了，可能就是回復到原來跟現況一樣的車道，我原來多做的那個車道可能不見。但是只要我這個基樁完成之後，我還是會儘量把那個多的車道還回來，能夠在施工中能夠符合跟現況一樣的車道數。目前最緊的部分大概就是在臨海交流道的路段，就是目前在中聯資源旁邊是一個最緊的路段。先跟各位做說明，讓各位比較放心，是我們的車道數絕對會維持跟現況做一樣的部分。

另外往南，就是沿海三路往南，就是開始轉到沿海四路往林園方向去跟

往南星路方向過來。這一段大家也不用擔心，因為這一段是要往南星路過來，目前大概塞車比較嚴重的路段就是現在這裡這個路段，但是這一段國道7號其實已經走到廠房區裡面去，所以我國道7號是沒有在馬路上做施工的。所以在這個階段其實並不會影響到目前南星路要轉進來沿海三路這一段的道路，我是完全不影響的部分，大概跟各位做說明，就是大概施工中這部分也是比較沒有問題的階段。

最後就是轉到南星路上來講的話，轉到南星路還是跟各位報告說，我們是在南星路轉進來之後，是在中間這邊施工到最後一墩之後就直接下地連接到南星路。原則上我完工之後，整個包含了上面國7的路跟下面的路是比原來的車道數還要多兩個車道，我施工中的時候其實還是可以維持跟現在一樣的車道數，完工之後就會多了國7這兩個車道可以上去的狀況。所以我們儘量在施工中維持整個南星路的車道數，不會讓說大家原來兩個車道突然間變成一個車道，變成以後要排很長的狀況，在施工中我們會儘量做一個避免。那大概以上是大概針對整個國7在沿海三路跟南星路的施工階段，可能大家比較care交通黑暗期的部分大概做一個簡要的說明。

邱議員于軒：

這個時間點可不可以講一下，譬如說第一階段大概什麼時候？

主持人(陳議員麗娜)：

我可以請問一下，就是國7什麼時候要開始施工？

交通部高速公路局規劃組林主任工程司佳煜：

大約115年初，後年。

主持人(陳議員麗娜)：

後年初要開始施工。不是，他這個就是國7的工程。

交通部高速公路局規劃組林主任工程司佳煜：

現在我們國7整個計畫的推動，因為港務公司也認為南端比較重要的，所以我們希望就是說國7的南端，就是從台88到南星路這一段會優先，那我們現在細部設計的策略也是從南端這邊開始，所以我們之後會希望沿海三路這邊是我們第一個發包的。那現在顧問公司所提的是說，我們之後施工的時候我們第一階段是做主線的部分，因為做主線的時候，我針對在主要沿海三路，就是還沒有到鳳鼻頭公園那邊的時候，車道數是不會變的。那我們這樣做的時候就是平面的車道數是ok的，因為我們擔心的是這邊會有多一個臨海交流道，那如果主線跟臨海交流道一起做的時候這邊會很壅

塞，所以我們會將主線做完，主線通車以後再來做匝道，這樣很多貨櫃車就可以走上面了，平面就不會這麼塞。顧問公司所講的就是鳳鼻頭公園，這邊就是說各位可以看到現況是雙向是三快一機，這邊會有一個衝擊就是，因為這邊在整個沿海三路這邊是最窄的，而且是轉彎，速度也是最慢的。這邊的話，我們現在訂出來就是說，因為高雄這邊是海邊，土壤的條件比較不好，所以我們一定要打基樁，每一支基樁的深度可能就是四、五十公尺，這是一定的，因為沒有避震的話會土壤液化，橋可能會倒掉。這樣的話我們圍起來的距離，因為我們是三排，可能至少要15公尺到17公尺，完了以後，所以對這邊比較大的影響就是說他會變成二快一慢。那一種是我們後續會再檢討到底是如果今天是進貨櫃場的車子比較多，我們就優先進貨櫃的車道數就是不變，出來時就是少一個車道，我們就儘量這樣調整，這個部分我們有專業的鼎漢公司，這個是鼎漢公司幫我們在做的分析。那我們目前緊接著要做的就是說要移到原來的地方，這個可能要請…，剛好藉由這個機會，我們這個會維持這麼多車道的的原因，就是原來這邊有一個綠帶，我們會將這些樹全部要移走，那移走的話，我們也知道有一些護樹團體在陳情，就是保護這些樹。但是這個樹沒有移走的話，國7根本沒辦法做，因為現在對於交通比較不利，就是因為七櫃已經移過來，這邊車子太多了，我們就要移走，移走的話，還有另外一個是這邊原來有三排高壓電，我們就要規劃下地。所以以後如果國7整個做完，沿海二路、沿海三路其實就是一個模範公路了，因為車子很多在高速公路。但是我們現在移樹的話，我們遇到一個問題，就是這邊的樹木將近有1,500棵，高雄市其實目前還找不到這麼大，我們現在其實有找到一塊，就是旁邊這邊經濟部臨海工業區旁邊有一個綠帶，我們最近跟他接觸的意思，就是說我們同意出錢幫他移到那邊，但是說他不要管養，這個就沒有辦法。我是希望委員這邊，應該是說以後這邊鐵塔都沒有了，這邊景觀應該是很漂亮，大家應該為這個景觀來那個，高公局我可以就是幫他移過去，這一、二年的樹木我幫他照顧，照顧完以後，這些樹就要交給臨海工業區。

主持人（陳議員麗娜）：

你們先幫他們照顧。

交通部高速公路局規劃組林主任工程司佳煜：

對，我們目前跟他接觸是說，他認為說反正沒有種樹，我都不要去養護，這是我們目前得到的。我們緊接著要把他移，如果他這邊同意的話，我們

移樹就很簡單，因為我們現階段環評有要求樹就是移走，如果死一棵，就要補一棵，這個很嚴格，這個希望可以請主席來協助。

主持人（陳議員麗娜）：

首先，我對這個問題感覺很遺憾，因為在整個貨櫃車專用道的拓寬工程裡面，我們針對樹的問題才剛檢討過一次，所以現在又要來談樹的問題，等於重複做了兩次，那在同一條路上，但是這種討論是沒有聚焦，就是說當時應該要一併討論，然後該移的，在貨櫃車專用道在動的時候，就要考慮到後面國7施工的問題，所以現在等於是重複做兩次，沒有意見是不可能的，所以我覺得這個議題可能要另外再開一個時間來談，這個太複雜了，我們今天先不談這個議題。那因為今天交通部公路局有來，但公路局可能會遇到的就是在那個等於坪鳳公路，應該講什麼？就是林園這邊接過來。

交通部公路局南區養護工程分局鳳屏工務段孫段長百慶：

對，林園那一段。

主持人（陳議員麗娜）：

林園那邊接過來的這邊，這個路況的部分是不是請你們這邊也說明一下？

交通部公路局南區養護工程分局鳳屏工務段孫段長百慶：

好，跟議員還有委員報告，因為我們主要南星路口不在我們的管轄，我們是南星路口往南的部分，所以這個部分因為當初大貨車也是從我們…，因為他那裡塞車很嚴重，所以他就經過內車道，然後跑到我們那邊做迴轉的一個違規事項。所以我們也在也做兩個牌面，就是禁止車輛迴轉的一個部分，可以解決迴轉的部分，因為迴轉是違規的部分，後來又有大貨車在跟我們陳情，是不是開放？但是依照法規，他不能迴轉，所以這個部分我們會持續關注這個點，我們現在目前也配合這個政策。以上報告。

主持人（陳議員麗娜）：

好，所以因為你們那邊路的形狀，要迴轉可能空間也都不是很大。

交通部公路局南區養護工程分局鳳屏工務段孫段長百慶：

對，但是這個我覺得是違規。

主持人（陳議員麗娜）：

對，也是違規。〔對。〕對，對，對，危險性也高，那為什麼他們有迴轉需求？可能譬如說，他…。

交通部公路局南區養護工程分局鳳屏工務段孫段長百慶：

往…，他就…。

主持人（陳議員麗娜）：

是，是，是，類似的，是有什麼樣的狀況，後續我想可以再…。

交通部公路局南區養護工程分局鳳屏工務段孫段長百慶：

關注。

主持人（陳議員麗娜）：

對，對，對，再持續關注。接下來的時間，我稍微切一下，是不是方便後面，市府的這些部分我們待會再發言？我先邀請里長跟業者的部分先來進行發言，方便的話，里長要先發言嗎？因為里長那邊就是我們剛剛講的，那個三角公園再過去一點就是他的服務處，對，所以居民的感受一定特別深。

小港區鳳鳴里李里長月雲：

主席，每條路都被他們貨櫃車塞住不能過，不能過不打緊，我們有叫人家劃網狀線，司機他們都沒在遵守那個網狀線，他們照常衝。主要是有叫交管，有叫交管在那裡比較好，有叫交管在那裡，他們還是一樣衝啊！主要是要約束他們的司機，他們還是照常衝，有網狀線他們也照常衝過去。交管在那裡有稍微好一點，要跟港務長講一下，聽說他們的交管差不多三個月，我是希望你們貨櫃車行駛到什麼時候，交管就要維持到什麼時候，他現在說差不多才三個月而已。港務公司的港務長，我看你們應該要有一個主意，我們貨櫃車行駛到什麼時候，你們的交管就要維持到什麼時候。以上是這樣。

主持人（陳議員麗娜）：

交通的部分減速嗎？

小港區鳳鳴里李里長月雲：

之前我們會叫交管跟港務公司…。

臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司孫港務長暉炫：

我說明一下。說完了嗎？

小港區鳳鳴里李里長月雲：

對，說完了。

臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司孫港務長暉炫：

我跟里長報告，也跟主席報告，我們感謝，我們那個貨櫃車專用道我們

是委託工務局新工處他們在做。當初去會勘的時候，就是包括交通局這邊都有辦會勘，就那個點的部分，我們是說因為他們的貨櫃車專用道不管是怎麼樣，那邊路口還是怎麼樣要有施工，就是那個什麼，那個保全也好，或是義交。

主持人（陳議員麗娜）：

義交，對。

臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司孫港務長暉炫：

這個部分就是請我們的新工處在那個地方的工程派什麼人來那裡，不是我們港務公司，那裡是路面，那個時候的會勘…。

主持人（陳議員麗娜）：

是，里長要求時間拉長，費用增加也是港務公司這邊來支應嗎？

臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司孫港務長暉炫：

對，對，那個都是在費用裡面，後來有增加，就是大概19億多元，就是包括整個工程還有那一些，我們看工務局…。

主持人（陳議員麗娜）：

里長，所以你要求要延長，要施工就是要有交管。

臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司孫港務長暉炫：

新工處那個地方去看看，看那個工程。

小港區鳳鳴里李里長月雲：

我的要求是，他們貨櫃車有在行駛的時候，那裡一定要有交管。

主持人（陳議員麗娜）：

只要有貨櫃車的時候，就應該要有交管。

小港區鳳鳴里李里長月雲：

因為你沒有交管，你看我們劃網狀線，他還是照常在衝，衝到我們要回家的路都被堵塞，你就是要要有交管啊！

臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司孫港務長暉炫：

這個我再說明一下，因為他這個是整個路段的專用道，或是整個路段的改善交通工程，都是在這個工程裡面。當然工程裡面也有一些交管或是怎麼樣的這一些人嘛！這個都統包在裡面，就看我們這裡…。

小港區鳳鳴里李里長月雲：

你不能…。

臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司孫港務長暉炫：

不是，我是說我們市政府這裡看要怎麼配合。

主持人（陳議員麗娜）：

新工處，你們的錢夠嗎？你們請的時段是多久？

小港區鳳鳴里李里長月雲：

對啊！

高雄市政府工務局新建工程處龔總工程司國禎：

跟主席還有跟里長報告一下，因為我們現在是在做貨櫃專用道的工程，當然里長要求增加交管人員，這個我們當然之前會勘的時候，我們都有答應，都有配合再增加人力，這個是沒有問題的。

主持人（陳議員麗娜）：

沒有問題。

高雄市政府工務局新建工程處龔總工程司國禎：

對，不過現在問題是出在說，因為我們一、三、四標的工程在今年年底之前都會完工，完工之後我們那邊就沒有辦法再派義交出去了。

小港區鳳鳴里李里長月雲：

你沒辦法派人，你們的車子卻繼續走，你要叫我們要怎麼回去？我們的路是要怎麼回去，那是很危險的。

主持人（陳議員麗娜）：

對，點出問題來，這才是點出問題。

小港區鳳鳴里李里長月雲：

對啊，你沒有做了，車子卻繼續走，這樣要怎麼處理？

主持人（陳議員麗娜）：

你們這邊詢問之後，再來看看怎麼解決。里長說得對，就是你們走了之後，貨櫃車也不會停，工程完成之後，貨櫃車繼續走，但是現在的道路使用狀況就是危險，所以怎麼來克服這個問題，看是要快點遷村，還是怎樣？

小港區鳳鳴里李里長月雲：

港務公司沒辦法處理嗎？

主持人（陳議員麗娜）：

是，所以就是可能在這個部分的支應，是不是中央機關可以再來協助？里長，除了這個問題之外，後面我們再請委員來幫忙。

小港區鳳鳴里李里長月雲：

還有司機，這個要約束他們的司機啦！我們的網狀線已經劃得很大一塊，他們還是照常衝，就是要約束他們的司機啦！你們在路上行駛成這樣子，我們的道路都被你們塞到不能通過了，現在又…，請想辦法約束你們的司機啦！不要劃完網狀線後，你們還是照常在衝。

主持人（陳議員麗娜）：

了解。

小港區鳳鳴里李里長月雲：

好，以上

主持人（陳議員麗娜）：

當然這些貨櫃車的業者，大家都有共同的責任怎麼維護這個交通上的安全。另外，我們這邊有兩個商業同業公會，我是不是依照我上面這個順序來邀請，第一個是我們汽車貨櫃貨運商業同業公會，應該是理事長，林德儒理事長來也給我們一些意見，你們現在遇到的困難是什麼？

高雄市汽車貨櫃貨運商業同業公會林理事長德儒：

委員、議員，以及我們教授、長官，大家好。里長姆，如果交通的部分有影響到你，我跟你說聲抱歉。但是這個政策下去…。

小港區鳳鳴里李里長月雲：

那個就沒效啊！

主持人（陳議員麗娜）：

回去檢討。

高雄市汽車貨櫃貨運商業同業公會林理事長德儒：

對，我們來檢討啦！現在我要說的是，我們也是最基層的司機人員，他一天如果沒賺錢，就像人家說的，他一天出去如果賺不到一、二千元，你叫他要怎麼生活？他也是很困苦的，但是說這句話的同時，我要誠摯的對政府官員和教授說，如果有傷到你們，我说的话如果有傷到你們，如果有對不起的地方，先跟你們說聲抱歉，為什麼呢？請教一下港務公司，你是否知道108跟S3號長榮碼頭你們要遷移過去之前，你有考慮到他的這個交通量嗎？不好意思，一整年650萬TEU的量，一個月要多少？要50萬TEU，50萬TEU還要怎麼樣？包括重貨櫃跟空櫃接近100萬TEU，請教你們一天要運送多少，你們有想到嗎？還有我們在100年的時候，我們就將公文送給高雄市政府，高雄市政府請他們在沿海二路、沿海三路趕快拓寬，甚至於

整治整個綠道的移植。

高雄市直轄市汽車貨櫃貨運商業同業公會李總幹事添富：

綠道的移植。

高雄市汽車貨櫃貨運商業同業公會林理事長德儒：

結果你們做了沒有？也沒有做。

主持人（陳議員麗娜）：

動作太慢。

高雄市汽車貨櫃貨運商業同業公會林理事長德儒：

再來，我們甚至拜託議員，請說配合說我們的中林路，以及看能不能開通時效性的開放，讓我們貨櫃車去走，結果有沒有？也沒有。因為在整個碼頭裡面作業林林總總，甚至於說剛剛港務長說要海運，甚至於駁運什麼那些，事實上我們都聽很多了，真的有一點說讓我們這些最基層的人員有一點感到哀莫大於心死，為什麼？因為我們用路從這邊到那邊短短的30幾公里，結果40幾個紅綠燈，我們將近3個小時至4個小時，我們情何以堪！一天要做幾趟？只能做1趟，那我們做什麼？一部貨櫃車將近400萬元至500萬元，結果呢？6年以後消耗掉了，結果公司得到什麼？司機得到什麼？都沒有得到，結果造成人民的怨、恨，為什麼？因為你們長官事實上沒有考慮到最基層所需的東西是什麼，就是這樣子。

為什麼說我們司機會說在紅綠燈跟黃燈之間，為什麼會衝那個網狀的通道？因為他們要趕快進去，因為交貨櫃有時間性，沒時間，抱歉，他們如果沒有衝進去，他就是被人家開單，實在是說你們有你們的困難度，我們司機有司機的困難度，甚至我們公會還要針對的是什麼？這些公司的老闆說實在的大家都苦哈哈，可是我跟高雄市政府是說你們地方稅的牌照稅、燃料稅要照樣課徵，結果呢，有沒有幫助到我們的車輛？都沒有。我們也是聰明的用路人，結果呢？事實上都由你們打壓得苦哈哈。這個就是我們司機跟公司的心聲，請你們聽一下，因為我們都有在繳稅金，我們都有克盡作為公民的權利，謝謝。

主持人（陳議員麗娜）：

謝謝理事長，其實他講的就是效率太低的問題。

高雄市汽車貨櫃貨運商業同業公會林理事長德儒：

對，沒錯。

主持人（陳議員麗娜）：

一輛車他只能一天拉一次而已，有時候司機在那邊等很久，好幾個小時，我有聽說了。

高雄市汽車貨櫃貨運商業同業公會林理事長德儒：

對。

主持人（陳議員麗娜）：

所以這些效率上的問題是不是有辦法解決，還是得靠港務公司這邊來協助。那這個是不是接下來我請另外一個商業同業公會，是中華民國的汽車貨櫃貨運商業同業公會的總幹事，對不起，高雄市直轄市汽車貨櫃貨運商業同業公會總幹事，李添富李總幹事，來麻煩你，謝謝。

高雄市直轄市汽車貨櫃貨運商業同業公會李總幹事添富：

首先謝謝我們陳議員，還有柯委員、邱議員、里長姆，還有產官學的各個長官。當然剛剛有聽港務公司，還有國7的這些大概類似上的一個說明，其實像我們長期以來跟我們司機這些去…，我們也受到很多司機的這些去陳情陳述。那現在問題點是，整個沿海路他整個大致上應該各位大家都知道是塞在沿海路跟南星路，當然也會造成大林蒲、鳳鼻頭這裡里民的困擾。

主持人（陳議員麗娜）：

你是說鳳鼻頭庄？

高雄市直轄市汽車貨櫃貨運商業同業公會李總幹事添富：

對，但是這個也不是我們哪一個階層、哪一個階層的問題，這個是我們高雄市共同的問題，甚至鄰近到…，因為我們沿海路我們再南下會到林園、大寮，甚至延到雙園大橋會去影響到屏東縣東港的這些整個動線。當然現在問題點在沿海路跟南星路，其實你只要進入南星路以後的話，當然整個就不會有產生這些壅塞的問題。當然也跟各位報告，其實我們貨櫃車今天不是去那裡逛大街、去那裡玩，我們也是去那裡工作，當然我們的政府還有什麼口口聲聲我們要拚經濟，還有我們的民生拚外匯，當然這個也是要進出口。其實像以目前七櫃那邊來講的話，長榮跟陽明這兩家大貨船公司來講，他幾乎占我們整個高雄港三分之一以上強的量，而且我們的貨櫃車就只有去貨櫃場、去碼頭作業嘛！塞在那邊的話，當然我們長期…，老闆們深表感謝的一點是，因為今天這個公聽會是針對所有我們在那邊，不管是去會勘或做什麼，這個規格是最高，還在這裡吹冷氣，現在各界都那麼關心，所以也真的還要再特別感謝我們陳議員。你現在我們塞在沿海

路跟南星路的話，當然上次還有一個「山陀兒」颱風他來襲的話，那整個南星路都被樹擋住了，所以可能在那幾天的時間可能會走中林路跟走鳳北路，其實以目前的狀況，其實我們從沿海路開始的話，幾乎從中山路接沿海路，過了大業北路、中鋼路就開始一直塞了，整個不管是施工的關係，還是說未來如果我們貨櫃專用道國7，這個要到115年，他不知道要做到什麼時候？你甚至把這些貨櫃車趕到貨櫃專用道裡面的話，其實你源頭南星路那邊沒有打開的話，還是會一直塞啊，因為你消化不了嘛！所以在這邊就整個，如果說可以建立的話，以我們這樣在看的話，是不是能夠打開中林路？因為唯有打開中林路是最快速，還不用花錢。當然現在中林路的話，是前端沒有問題，是後段那裡有進入社區，進入社區的話，其實應該大概100公尺或什麼，其實這個我們都…，而且那邊的分隔島也做得很清楚、很具體。我在想為什麼中林路沒有辦法開通？那就是後面要進入社區那邊我們交通局立一支禁止15噸以上，所以後面那一段路你就無法行駛。所以我們如果打開中林路的話，其實這是「摸蚬仔兼洗褲」，因為我們就不用再繞一大段路，而且整個流量的分流也達到分流的效果，因為壅塞就只有靠分流，加上港務公司的港務長剛才也有報告說，又會配合到駁運，這整個的話，因為才是目前的一個解決之道啦！

當然我們如果說像里長姐姐回去跟里民大家可以稍微溝通，比如說啦，當然這個是類似題外話，因為我住在大發工業區那裡，我們那裡也是有這些污染的問題，當然整個工業區也是帶動整個地方啊，今天我們貨櫃車也是帶動整個社會、整個這些民生。所以說如果能夠中林路讓我們打開的話，當然的話，當然我們其他那些細節可以研議，譬如說是那個時段，因為壅塞儘量不要影響社區，或者是說只進不出，這個也都是一個辦法，那一個試行階段我們限速，也不要說到那裡才限速，當然這個就是我們儘量把我們的司機去把他引導，引導他整個守法。因為我們說實在的，我們的司機其實也都很單純，你看在座各位為例，我們要執行一個，譬如說他要執行一個任務，像剛才我們的理事長說的，我們要載一個貨櫃的時間，可能這個工時大概是可能多久，當然司機是方向盤運轉手，有可能他一個時段大概多久，這個任務的話可能1個小時的工時，但是我們的準備作業，甚至3個小時、4個小時以上，而且這些都是在那邊空轉，都是在那邊塞車、在那裡等待，這些當然無形中也是造成整個交通壅塞，還有整個其他用路人的不便，甚至造成整個環保的這些問題。所以在這邊還是說，是不是能

夠建議打開中林路？以上報告完畢。

主持人（陳議員麗娜）：

總幹事，你這個問題對我來講真是太沉重了，如果要打開中林路，對民眾又有點難交代，因為大家都知道這裡面還沒有遷村，如果遷村之後，沒有人住在那裡，其實中林路當然是最快速的了，是不是？那現在社區裡面要進去大型的貨櫃車，這個事情說真的是難度非常非常的高啦！我覺得這就是一個問題，遷村也一直在delay當中，如果遷村能夠快速來進行，當然大家就會比較有機會啦。但是我剛剛有聽到你講那個問題，我實在這個問題一定會在大林蒲引起很大的討論，我個人認為是可行性非常的低啦！因為民眾對這種大型的車輛進入社區裡面，的確不是那麼受歡迎，應該你們也都知道。

高雄市直轄市汽車貨櫃貨運商業同業公會李總幹事添富：

那個跟議員報告一下，當然這個問題我們其實因為要解決現況，當然也要將心比心啦！假設我是住在那裡，我也當然不希望貨櫃車，因為我們自己也是很認分，我們這個是嫌惡事業啦！不過沒辦法啊，因為我們…。

主持人（陳議員麗娜）：

也需要你們啦！任何一個行業，都是因為有需要才會存在。

高雄市直轄市汽車貨櫃貨運商業同業公會李總幹事添富：

對，所以我一直也是在建議說，像這種層級的話，是不是市政府要出來去解決啦？我們…。

主持人（陳議員麗娜）：

那的確是，我想這就是今天開公聽會的用意。

高雄市直轄市汽車貨櫃貨運商業同業公會李總幹事添富：

對，如果我們假設…。

主持人（陳議員麗娜）：

就是你在那個方法之外，你還可以找到其他方法嗎？

高雄市直轄市汽車貨櫃貨運商業同業公會李總幹事添富：

對，因為…。

主持人（陳議員麗娜）：

是不是？主管機關應該要竭盡所能的，我今天就是也要大家把所有的意見都反映出來，那後續才能夠知道就是說，那我們要解決些什麼事情，什麼可以做，可以更好之類的。這當然李總幹事這邊的反映，我想現場都有

聽到，我是稍微用一點職務之便先講幾句話啦，應該要讓你們繼續講，來來請。

高雄市直轄市汽車貨櫃貨運商業同業公會李總幹事添富：

對不起，因為其實像我們今天在座的話，就是整個產官學單獨在這裡講這些事情，我們就是針對事情才會有一個解決的方法來解決，不要每次你開公聽會，我們就只跑這個流程。當然剛才你提的要去處理中林路這個問題的話，我們還是要呼籲市政府，譬如說因為市長可能比較忙，是不是由副市長出來處理？當然叫在地民意代表，這個就很牽涉到底你是要為里長，還是要為我們？這個會牽涉。剛剛一直當然也在提，港務公司、航港局你們有經費嘛！那是不是也是…，我們這樣說是不是太現實了？是不是可以用一些經費，來彌補一下當地居民、里民的一些不方便？當然這是大家各退一步，不然你要怎樣？你要叫我們貨櫃車飛過去嗎？因為七櫃在那邊已經既定了，你那個貨櫃專用道國7還要那麼久的時間，你看要到115年才會開工，我們現在才113年，對不對？你看這個還要多久的時間，對不對？

主持人（陳議員麗娜）：

好，感謝總幹事實貴的意見，其實真的還有這個問題其實就是一個很艱深的問題，所以今天我們才會請柯志恩委員，也請了很多中央部會的一起來，其實也是要借助他們的力量，不然我們地方哪有辦法處理這件事情，對不對？所以今天來其實最大我們要感謝就是柯志恩委員幫我們很多的忙，所以因為委員的部分，我是不是容許我先邀請他來針對剛剛大家所發言的部分，先來講一下他的看法？

柯立法委員志恩：

好，謝謝今天主席麗娜議員，還有于軒議員，還有我們…，麥克風他那個電池。我想謝謝各部會學者專家，還有所有的高雄市政府，還有我們交通部。麗娜特別找中央的立法委員過來，大概純粹就是希望能夠在地方是由市議員來做負責，那中央是否我們也可以透過一些合縱連橫，讓我們中央能夠更有一個效率的方法。我首先說，我說實在的，每個人都有每個人的立場，千金難買早知道，如果知道現在這麼繁盛，假如以前給我們開拓成八線道，100年就有八線道，現在都沒有這種問題了，就是不知道，現在才會這樣，所以我們現在來解決現在的問題。

我先請問一下，我說實在的，我非常贊同，我們也做過了一些研究，跟

交通部一些學者專家做一些研究，一些學者專家做一些研究，我基本上第一個我先呼應港務公司的孫港務長所提到的，雖然你說心灰意冷，因為提到藍色公路的問題，我們這邊也特別提到了，的確啊，你現在要推動替代運輸方法，就是不同碼頭之間，有沒有？他在這個貨櫃採船舶駁船運輸方法，這是一個。你剛剛說是因為有海關的問題，因為牽涉到問題是非常多，如果這是海關問題，中央部會我也知道這個港務長也特別去說了，那很顯然到目前為止都還是在停留，他們已經加快速度，那我這邊來說的話，我們就不管藍綠嘛，我們就結合在地的，不管是在交通委員會的許智傑委員或是在地的賴瑞隆委員，再加上我們三個就共同再去給海關這個地方裡面更強硬的一些的方法，叫他務必一定要更快速的方法來加速嘛！既然我們認為藍色公路，這是一個大家都等到灰心了，到現在還看不到，現在就看我們一起去，現在他們也說這已經是一個共識，我們就共同來，這才有辦法讓他的速度可以加快嘛，這個是完全是呼應這個作法嘛！

還有我們就是也可以提到，包括因為配合這個報關的時間等等，我們也看到大概是禮拜二到禮拜四嘛，可以說是貨物等待這個關是最多嘛，那既然是禮拜二到禮拜四，那也很多人認為說應該導入比較自動化的這個通關檢查系統，他們認為用自動化通關檢查系統，勢必在二跟四這麼擠在一起的時間當中，如果有自動化的話，那勢必也可以更節省，這也是中央可以來去做的嘛！那這個部分裡面，我們看看就是用什麼樣的方法，可以讓他用自動化的方法，減少這樣的一個時間。

我說實在的，現在我們的等級就是你說的那一條南星路，然後就是台17線，然後國道1號這樣過去，那個駐留時間，那個整個交通服務，我們應該算是D跟E級，差不多嘛，應該是D跟E級，所以差不多要等60秒到80秒以上，只有幾輛車可以過去。所以平常就已經D到E級，更不要說這個只能equality，搞不好到F級去了，都要到90秒去了。但這個部分是，我現在先說一聲里長的那個問題，我先問一下我們的新工處，通常他們需要多少錢？因為你說這個結束之後，沒有辦法再支應他們所需要的這樣的一個人力，不管是交通或什麼之類，大概需要多少錢？你要先把…，這個既然是錢的問題嘛，對不對？1年預算是多少？因為他認為說，其實用了網狀，我說實在的，我們時常送孩子去上課要趕時間，有時候他的網狀線在那裡，大家也是一樣無視，交通執法除非你給我拍到一次罰我個6,000元，否則我大概還是繼續看能不能這樣。這個問題我們就來看嘛，那個里長說

如果有人在那邊指揮會比較好一點，我們就要問一下，1年大概多少錢？
高雄市政府工務局新建工程處龔總工程司國禎：

跟委員報告一下，我們現在這邊工程發包大概預算會抓1個小時，我們都是1個小時，是用1個小時來計。

柯立法委員志恩：

對。

高雄市政府工務局新建工程處龔總工程司國禎：

正常白天的班1個小時是大概250元左右。

柯立法委員志恩：

對，差不多，我們大概是這樣子。

高雄市政府工務局新建工程處龔總工程司國禎：

對，1個人、1個人，1個小時。

柯立法委員志恩：

1個人。

高雄市政府交通局運輸規劃科溫科長哲欽：

市府的工程才是250元，如果是一般…。

柯立法委員志恩：

對，義交的話，義交會多少？應該有時候好像到300，200多到300。

高雄市政府工務局新建工程處龔總工程司國禎：

250到300。

柯立法委員志恩：

300吧！差不多300嘛！

高雄市政府工務局新建工程處龔總工程司國禎：

對。

柯立法委員志恩：

所以你這樣子抓起來的話，時間用1個小時這樣算，我可不可以很快預估，禮拜六、禮拜天不要算，特別是你如果是特別忙碌的時間，我剛剛已經特別直指，你在這個裝卸所需要的這個報關、還有船班等等之類的，就是給我們一個時間點。你這樣就是卡在經費的問題，你說這個、說那個，就是經費的問題，對嗎？這個問題你們沒有辦法解決，我們看我們從哪個角度來。你覺得一天要8個小時？

小港區鳳鳴里李里長月雲：

我從10點開始站…。

柯立法委員志恩：

從10點才開始，到…。

小港區鳳鳴里李里長月雲：

到晚上6點。

柯立法委員志恩：

到6點，8個小時的時間。

小港區鳳鳴里李里長月雲：

車子很多。

柯立法委員志恩：

對啊！這就是問題所在，這樣算出來。那…。

主持人（陳議員麗娜）：

365天就是八十七萬多。

柯立法委員志恩：

不用365天，禮拜六、禮拜天可能你要把他扣除，然後加上國定假日。讓我們了解一下啦！我覺得這個部分你才有辦法，市政府沒有辦法的話，看這個錢是用什麼方法，先把這個工程進入的時間當中。這個我們來看看到底怎麼樣來去做解決。1年72萬元？差不多嘛！1年72萬元，對不對？如果你認為他很必要，站在那邊讓他們有很大的安心度，那我們就來看看這個錢的部分到底是要來怎樣的解決。那我們這邊其實我不曉得等一下學者專家會不會有這樣的一個想法？他說現在台17線是有一些也是運管系的老師也跟我們說，其實你可以降低，就是讓他做一些的分流，還有包括他的整個特異性，譬如說你有一段的時間，因為我們常常這個貨櫃車跟我們的小型車其實他是有重疊的，他有沒有辦法透過一些匯率的一個方法，這個離峰時間進出的地方不要讓他們平常之間都來做一些的重疊，這樣的一個分流這個可能你們都會有一些專業上面的一個說法。那當然特別一點的就是說，我們現在既然道路已經是這樣，還沒有辦法完成在這個國7，而且國7要6年，6年是最保守的估計。還要8年的話，我們還是要解決現在的問題喔！

像我們現在應付這麼多員工上下班，有沒有可能用很免費或是所謂的巡迴巴士的方法，讓大家不要每個人都要進入那個貨櫃的場區，用巡迴的方

法。在美國裡面，你說那個微軟每天都是2萬人的入口，他們就是遠遠的停在那個地方，可是每次都是透過這個循環巴士的方法，在定點的時間員工就不要再湊熱鬧了。這也是一種方式，在這個簡單的時間當中。這麼多的人用很低量的這個方式來做一個巡迴巴士的一個處理，用公共的一個系統，或許這個是不是也是一個考量的一個方式啦！然後很多的狀況之下，他說譬如每8到10分鐘，這是在很多地方裡面大家其實有做過這樣子的一個處理。然後當然是我們號稱我們是智慧港口，那智慧港口的這個訊息我相信大家過去已經也都討論過了。在這個訊息的告知，然後在訊息的這個層面，還有一些的輔助、一些資訊，還有用路人的改道等等之類，我覺得這塊部分裡面我們或許可以來做處理。不過最重要的部分就是以中央民意代表的一個角度裡面，我個人覺得說如果你們認為這個重要部分可以透過立委的方法給交通部各單位裡面，可以更大的一個所謂的我不敢說壓力啦，但是大家極力來跟我請命，不然這也沒辦法，我剛剛就說過，如果民國100年叫市政府來做8條線道的話，現在怎麼會有這個問題？那時候就沒有做，現在已經快114年了，對不對？經過14年問題還存在。你的中林路，說實在的，除非遷村，否則中林路的問題怎麼可能解決。這都是可能發生的，但是他製造的問題不是現在就能解決的，所以我們現在就從這個藍色公路可以用的這個方式更大，然後如果海關的這個精密的系統有這麼多繁複的系統，我們把他簡化，速度變更快。那我覺得我不知道在這個所謂的接駁的部分裡面有沒有辦法降低。那我當然還會繼續再來聽大家的一些意見，我也相信麗娜在這一塊裡面會結合有需要我們的。我相信我們不管是哪一個立委不管那個部分，我們一定是在跟交通部的溝通嫁接上面，我想我們是責無旁貸的會共同來做一個處理，好不好？

主持人（陳議員麗娜）：

謝謝委員給我們很多的支持，剛剛有提到的，譬如說1年的這個交管費用是不是有可能待會我們可以請那個港務公司給一點回應。那接下來我不是請那個于軒議員也來說一下，他那邊遇到的狀況也很多。

邱議員于軒：

謝謝麗娜姐，其實這個議題在我們地方上本來就是因為小港，你們這個路線就像我們剛剛早上講的，跟林園、大寮其實是連在一起的，他是從小港到林園到大寮。所以其實在我們這邊有很多的問題，然後民眾有很多的反映。那第一個塞車，所以其實里長，我跟里長也會勘過很多遍，從機車

道會勘，然後一直到現在的這個貨櫃車專用道的問題。我覺得第一個重點是分流啦！但是像剛才那個航運長講的那個分流，就是改成船舶在海關沒有解決之前，其實我相信里長也知道，我們剛才在意見交流，有時間、有小結關、大結關等等的限時狀況，我們還是只能走陸運的方式。那上次我跟港務公司這邊在會勘的時候，他有提到一個是時間上的分流。因為高明好像是24小時，長榮到晚上凌晨2點，但是晚上比較沒有車輛的時候，你如何鼓勵這些貨運的業者去分流的時候，我覺得可能有一些鼓勵的措施，要不然其實你叫司機晚一點來，那海關又沒有辦法配合的時候，你根本他們還是只能在這個時候進入所謂的我們目前塞車的熱區嘛！這個是現實的問題。所以我才會剛才航運長在講168，這個APP我知道他會顯示車輛怎麼樣的狀況，問題是當我的時間性就在那邊的時候，其實還是有這些問題啦！所以如何解決真的需要各個局處的幫忙。那這邊司機也是拜託一下，比如說違規迴轉，這個真的要麻煩啦！因為曾經我們林園也發生過貨櫃車違規迴轉就造成一個女生就走了，這一條生命的殞落，我們只能裝科技執法。那後續因為我的助理對交通很有熱情，稍微讓他講一下，他有一些想法。志凡，來，簡單講。

邱于軒議員服務處劉副主任志凡：

委員、主持人、議員、各位長官好。像剛剛有跟里長這邊有談到說我們預估的貨櫃量是650萬TEU，那其實大家在走轉口、在走駁船的時候，有一個問題，現在目前大家聚焦在海關上，可是我個人因為有在118碼頭工作過，所以我有一些經驗是想說要分享一下。就是除了在海關的部分，船公司跟裝卸這邊他有辦法接受相對應的成本，這邊是不是也要先跟船公司這邊，還有裝卸這邊要先溝通？因為我就覺得說如果你今天靠港過來，大家想得很理想，我把櫃子夾下來，用那個駁船的方式拖到三、四、五或是三、四、五拖過來七，可是你船靠港的這個位置，你夾下來、你crane下來，你crane，司機也是要算時間、算錢啊！那你下來後，你場內你這艘船離開，駁船靠過來，你再叫crane再夾上去，這都是相對應衍生出來的成本，那裝卸這邊他有辦法接受嗎？這是第一個。

再來一個就是，那我們剛有講到說我們汽車同業公會這邊，大車司機去就是要拚貨櫃量，拚貨櫃量不可能1天只載1、2個貨櫃就回去了。像後面這些如果司機之後又有相對的經濟的考量需求，甚至又提出一些意見的時候，那這一塊的部分港務公司要怎麼去給予協助？再來一個就是，我剛剛

有呼應說，我們總幹事這邊講到說打開中林路的部分，個人這邊是有一點比較一些可能天馬行空的想法。是不是可以就是在國7這麼長的工期期間，我是不是有辦法在中林路這邊，新工處這邊有沒有辦法做像類似中博高架臨時的便橋？我平面一樣做管制開啊！大車就是走高架，中林路這一段直接高架拉過去而已啊！因為我看他那個中林、南星的那個地方，他那個腹地其實他是有夠的。那你在做聯絡道的部分有沒有辦法？其實提出這個建議說可以讓大家來參考一下。因為這樣的話我一樣沒有動到中林路的部分嘛！那我一樣是拉一個臨時便橋出來。以上報告，謝謝。

邱議員于軒：

因為我們這個問題也困擾我們地方，所以我們也是一直研究、一直會勘啦！那路口大概站5次吧！感謝，謝謝麗娜姐主持這個會，真的很辛苦。

主持人（陳議員麗娜）：

不會，其實我第一次聽到這說法，但是大家可能不了解，不是社區裡面道路的問題，而是說中林路是大林蒲的居民出來外面出入的地方，所以他延伸的路就是從中林路一直要到沿海路，然後這整個路段都是，那所以這個高架到底要怎麼做，我比較不清楚啦，可能後續還可以再多一點，我們可以再談…。

邱議員于軒：

因為開中林路真的是最快的解決方式。因為不是我的選區，我就沒有…。
高雄市汽車貨櫃貨運商業同業公會林理事長德儒：

邱議員你再談下去，搞不好你就沒有票了。

主持人（陳議員麗娜）：

沒有、沒有，不關他的事。就是說這個事情其實私底下可以再理解一下，因為我現在聽不太懂到底是一個什麼樣的模式，但是總是就說大家有很多的想法都是為了解決問題嘛，所以不論怎麼樣啦，我們今天就是希望能夠匯集很多，然後剛剛跟委員也先做了一下交流，能解決的先解決。那我們在眼前的如果有可以先解決的部分，先委請委員這邊到中央溝通之後先做解決。那後續還有很多需要進一步的再處理的部分，我們待會還要尋求更多的教授們給我們意見。對，因為我們還沒有聽到最關鍵的。那我們現在在這邊還有那個幾個市政府的人員，我們是不是從交通局先，好不好？請交通局這邊先來講一下你們在這一次的這個拓寬工程的部分。來，請。

高雄市政府交通局運輸規劃科溫柯長哲欽：

我想說我就先呼應一下港務長這邊剛剛講的。其實從開始塞櫃這個部分，就是說開始有塞車的時候，其實市府已經在跟港務公司這邊討論過非常多次，那也很感謝港務長這邊其實都有提供很多協助。那我們自己的觀察，其實就是有一些措施其實是稍微把那個尖峰的量稍微降下來了一些啦！是我們自己的觀察其實是有一些，但是我們還是希望剛剛有講的一些措施，包含特別是轉口櫃的部分，因為其實轉口櫃他是你用陸運其實是造成我們道路的負擔，因為道路的容量是有限，你不可能是無限的進去，而且他是進來馬上就出去，你就占用了我們那個很寶貴的資源的話，其實對市府來講會覺得說這個東西有一點是成本會納到我們外部化這樣子。那就是也很感謝港務公司，但是有一些剛剛有講的，包含就是剛剛什麼轉口櫃看怎麼樣的方式儘量不要利用陸運的部分，或是剛剛有講到的，因為畢竟他還是在集中比較尖峰，特別是在中午的時間，這地方有沒有前後？對，4點多，就是早上大概10點到4點之間，他就會慢慢平了。尖峰就是突出去的那一塊，那其實我們看其他時間就不會有什麼那麼大的問題，道路容量應該是夠。如果有機會作業方式是把他拉平，因為據我們這樣看起來，也是長榮櫃來的時候才有。以前陽明的時候其實沒那麼嚴重，所以這個部分我們還是希望說這個部分能夠儘量是去把那個量去拉平的話，那個道路容量會比較有機會。

其實剛剛也有講到中林路的部分，我也想講一下。因為其實我一回來就是我本身就是小港人，那我一回來也是負責小港地區，所以當初那一小段中林路開闢的時候，其實大林蒲的人就已經是非常反對了，特別是周邊是有一些大型車的行駛。所以確實這個部分是很難去開闢的啦！我也從市府的角度跟大家就是講，在還沒遷村之前，這個部分我們可能真的是我為了要保障民眾的安全，因為畢竟他旁邊就是國中，而且他那個是大林蒲中間，應該是他那腹心地帶，就是中間啦，你從那邊經過是非常困難的啦！這個部分我們可能真的還是沒有辦法去那個。那其實剛剛有講到是說怎麼樣去疏解，我個人其實是有在想說，因為我們其實現在就是因為剛剛理事長他們、總幹事都有講到，關鍵點在沿海南星路口的右轉。因為他現在是一個車道啦，那我們也是儘量已經在把號誌時誌調到最大，只是說現在道路就是這麼寬，可能或許就是說剛剛志凡副主任有講到的部分，有沒有機會？因為他剛剛是講中林路跨過去，那如果或許說那邊的道路條件，比如

說我有多兩個車道或是有另外的條件，是可以讓他至少就是疏解會更快，如果你有兩個車道過去的時候。因為現在是一個車道，那大型車其實起步就慢了。我給你的秒數是跟一般車輛的疏解率其實是會被打折，所以為什麼因為那個右轉，大部分我們還是要給直行的車，右轉就不會那麼多。所以大家如果都集中在那個時間點的話，其實我們紅綠燈的時間還是會有點不夠。

另外就是說，其實為了因應這個部分，我們的沿線的智慧號控本來已經取消，也都先打開了。那其實中間那一段是有改善，但是有一些瓶頸路段可能大家還要再集思廣益再努力一下。那我的發言就先到這邊。

高雄市汽車貨櫃貨運商業同業公會林理事長德儒：

瓶頸的原因是什麼？

高雄市政府交通局運輸規劃科溫柯長哲欽：

因為他要從沿海路然後右轉南星路，右轉因為他是快慢分隔，快慢分隔他要有機車道，所以他的右轉的那個時間其實是有限的。那貨櫃量如果一下子超過他的設計容量的時候，其實就會往後延堵了。其實剛剛理事長和總幹事都有講到剛剛那個沿海南星的問題，就是右轉。對，所以剛剛說如果你的量可以去疏解，其實或許在他的容量設計的內容的話，他其實是會比較好去說你不會一直回堵啦！對，另外一個就是說道路因為其實他那個位置其實要再拓寬可能也很難，但是或許我不知道，可能大家再集思廣益看看。

主持人（陳議員麗娜）：

我們剛開始前面放的那個影片裡面其實就有三角公園附近的狀態，可能各位學者，待會我們先如果那個PPT可以拿掉的話，我們就放沒有聲音的，大家可以稍微看一下，大概有空的話就反覆放，那這樣大家就可能可以看到那個狀態。那我也天馬行空一下，就說如果不是在中林路做高架，有沒有可能從南星路高架一段，然後進入那個沿海路，然後那個跟平面的車道做一個分流？大家思考一下，就是說等於我們有這個貨櫃車專用道的部分，那他交織就是剛好在那個路口。在那個路口其實是最複雜，然後要過紅綠燈有時候就會塞在那邊。

高雄市汽車貨櫃貨運商業同業公會林理事長德儒：

因為有摩托車，所以他一定要左轉。

主持人（陳議員麗娜）：

他那個紅綠燈絕對一定要等，而且往港區的、往林園的，然後往那個我們工業區裡面的車輛是都在這交織。他現在是往左邊嘛，那但是我們說的是在右邊。

高雄市汽車貨櫃貨運商業同業公會林理事長德儒：

那個有一些事情我再報備一下啦！因為這個南星路從沿海三路你要右轉到南星路的話，事實上他們紅綠燈的控管是120秒，我們只能12部拖車過去，12部。所以說你看，從南星路的交叉口的三角公園到那個山邊路，甚至到了那個中林路，至少這裡有五、六十部的拖車，所以說這個問題我們要去重視他。更何況他的紅綠燈真的很多。

主持人（陳議員麗娜）：

我們左右各有一條的貨櫃車專用道，一條嗎？

高雄市政府交通局運輸規劃科溫科長哲欽：

未來往南往北都是各一條。

主持人（陳議員麗娜）：

對，所以可不可以就是在南星路接出來，左右各接一條的高架，然後讓他上來跟下去直接跨過一個紅綠燈之類的。你們思考一下啦，就是說會不會比較有可行性。

高雄市政府交通局運輸規劃科溫科長哲欽：

他的現在大貨櫃車專用道好像是只有從三角公園過來，往北，他只到三角公園。目前的大貨車專用道是沒有到橫向的沿海四路出來的位置。

主持人（陳議員麗娜）：

就是不算沿海四路的位置上，這就要請港務公司再思考一下這個部分。

跟高公局會有關係嗎？高公局你們只管國7吧？

高雄市政府交通局運輸規劃科溫科長哲欽：

國7剛好是在那個地方也會轉彎，就是在沿海路轉，只是說他們道路的基樁是在南星路上，只是到沿海路的時候他們是在路側。

主持人（陳議員麗娜）：

那工程可不可以互相分配開來？

高雄市政府交通局運輸規劃科溫科長哲欽：

所以我剛剛…。

主持人（陳議員麗娜）：

就是說我們就是一個臨時性的高架道路。

交通部高速公路局規劃組林主任工程司佳煜：

我說一下好了，因為我們國7在沿海三路的時候這邊，特別是在轉南星路這邊，地下管線我們有去調查，其實從那個林邊過來沿海三路這邊，管線是最多的，所以要做任何的高架應該是要放棄了。那現在看起來這個地方要解決，因為我國7緊接著也要施工，我當然是希望平面道路是不會壅塞的，但是我現在看起來現況的照片就是說，他平常給貨櫃車要轉南星路的時候只有一個車道，對不對？那其實藉由那個沿海三路要轉，就是從協勝發進來那邊，其實做一個車道不平衡的調整，因為他現在從林園過來的車子幾乎沒有什麼車子嘛！他將人行道，因為人行道是市府管理的，人行道還有中央分隔帶處理完，其實真正如果那個尖峰時間，甚至三個車道給貨櫃轉，都可以…。

主持人（陳議員麗娜）：

新工跟交通局聽一下。

交通部高速公路局規劃組林主任工程司佳煜：

我覺得在前面只有二、三百公尺應該這是很快可以解決的。

主持人（陳議員麗娜）：

他說要拿掉的人行道跟綠帶。

交通部高速公路局規劃組林主任工程司佳煜：

人行道是說寬度可以縮道。

主持人（陳議員麗娜）：

多增加1個車道。

交通部高速公路局規劃組林主任工程司佳煜：

我就講，我們高速公路目前在做五股交流道，五股交流道應該是說全國最塞的交流道。新北市政府為了成立這個案子，人行道縮到0.9公尺，因為根本沒有人走在走啦，他也知道。兩邊的人行道，還有中央分隔帶這一段二、三百公尺拿掉以後，那貨櫃車幾乎要右轉的時候，幾乎可以3個車道在右轉。重點是林邊上來要往沿海三路，因為他平常沒有這麼多車子嘛，那做調撥，那3個車道幾乎就不會回堵。你現在不會回堵，我高公局之後進來施工才可以施工。你現在繼續回堵，我高公局也不敢進來施工。那我是認為說這個路口這部分應該是新工處跟交通局這個是他的專業，看起來

這個改善我覺得沒有什麼困難。因為我今天看了以後才知道說這麼多車子，只有一個車道在右轉，這個是有一點誇張啦！

高雄市直轄市汽車貨櫃貨運商業同業公會李總幹事添富：

其實如果增加兩個車道，然後右轉南星路那邊的綠帶稍微切出去。

交通部高速公路局規劃組林主任工程司佳煜：

修一下就ok啦！

高雄市直轄市汽車貨櫃貨運商業同業公會李總幹事添富：

對，當然這個我們也不用說全線開放，有的時候用時段開放。如果時段開放，我們用路人用久了就知道這個時段中線的話是貨櫃車也可以走，最起碼就變成2倍的那個貨櫃車的量會在沿海路不會塞在那邊。

交通部高速公路局規劃組林主任工程司佳煜：

因為如果按照現在的車流量跟中央分隔帶，我直接說好了，剛剛議員有說那個樹不移，其實當初貨櫃車專用道因為護樹團體的抗議，他只是將樹移到旁邊而已啦，那我們高公局面對的是整個綠帶全部要拿掉，這個很嚴重喔！這個是第一點。第二點就是你說的南星路的中央分隔帶現在為什麼可以移？這個以後這邊的綠帶到我們高速公路進來，分隔島全部都要拆掉，那不如就是新工處現在先做，因為我們現在還沒有工程。這一段二、三百公尺就處理完，其實我看這樣子應該變成甚至尖峰時候，我們用車道調撥有指示，3個車道右轉就可以解決了。

主持人（陳議員麗娜）：

好，那我們是不是簡短快速的，因為我們的各位老師們都還沒有說寶貴的意見。那接下來因為市府還有兩位，我是不是簡短，因為大家主要的意見都比較聚焦了。那是不是請我們新工處的那個總工程司龔國禎龔總工程司也說一下你們現在的狀況。

高雄市政府工務局新建工程處龔總工程司國禎：

先講一下，就是我們現在目前貨櫃專用道的工程4個標，目前原則上應該1、3、4標可以在今年年底完成。那因為2標之前因為是招標的問題，所以有延宕了一些時間，那這一標我們預定是要到明年6月才能完成。

主持人（陳議員麗娜）：

你剛剛不是講年中？

高雄市政府工務局新建工程處龔總工程司國禎：

因為最近我們在施工的時候又碰到一些管線問題，還有今年又來了2個

颱風，所以整個工程都有點delay到。

交通部高速公路局規劃組林主任工程司佳煜：

我想請教一下。

高雄市政府工務局新建工程處龔總工程司國禎：

是。

交通部高速公路局規劃組林主任工程司佳煜：

所以你們現在在南星路這個路口的標案有結束了嗎？

高雄市政府工務局新建工程處龔總工程司國禎：

快要結束了。

交通部高速公路局規劃組林主任工程司佳煜：

那可不可以直接圖畫一畫，直接CCO就直接進來做？

高雄市政府工務局新建工程處龔總工程司國禎：

這個部分我們再跟交通局討論一下好不好？還有這個經費，這個經費的部分可能，因為這個經費是…。

主持人（陳議員麗娜）：

還有多少沒招標？

高雄市政府工務局新建工程處龔總工程司國禎：

都招標了，4個標都招標了。現在是說高公局建議要增加右轉車道的部分，這個我們再跟交通局討論一下。

高雄市政府交通局運輸規劃科溫科長哲欽：

因為他的車道，他們的施工是從三角公園往北，〔對。〕他其實沒有講到我們剛剛講的那個橫向的入口，不在他們的工程範圍。

高雄市政府工務局新建工程處龔總工程司國禎：

工程範圍內。

交通部高速公路局規劃組林主任工程司佳煜：

但是因為緊鄰啊！那現在看起來是壅塞已經造成民怨了啦！如果以我們高公局，因為是緊鄰啊，這個沒有調撥是可以。因為你要再招標又要2、3個月，因為廠商還不見得會來投標，一拖其實整個政府的形象都會…。

主持人（陳議員麗娜）：

大家交流一下，看看什麼做法可以克服這個問題好不好？如果是就是削減一點這個人行道的部分，因為其實那邊真的人行道也沒有人會走，所以怎麼去處理這個問題可以互相交流一下。如果只是在轉彎處的話，增加1

個車道看怎麼來處理。

高雄市政府工務局新建工程處龔總工程司國禎：

跟議員報告一下，這個我們可能再找交通局還有相關單位現場再會勘一下。現在還有一個比較重要的問題就是那個經費上，因為我們這個經費是當初是港務公司贊助的，如果要增加經費也要港務公司同意啊！

主持人（陳議員麗娜）：

剛剛有看到那個港務長頻頻點頭，如果是要做一些小幅修正的話，港務公司這邊可以繼續支持嗎？不然用路人都一直哀哀叫。

臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司孫港務長暉炫：

那個主席，剛那個我們高公局他講的我滿贊同的，他整個規劃路段，包括人行道跟那個綠帶那個部分這樣，要增加那個拓寬。那個經費的話，因為當初那個市政府他們在規劃說要那個專用道嘛，那時候找我們航港建設基金，航港局的啦。另外，航港局的建設基金，那另外也找港務公司的營業基金一部分，這個部分就是委託他們趕快來做。如果是說還需要再做什麼樣的話，那再找航港局，基本上再討論嘛、再看看。

主持人（陳議員麗娜）：

報上去給他們，再請委員幫忙。

臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司孫港務長暉炫：

再來找航港局這邊，港務公司這邊一起出席看看。最好是趕快，看有什麼方法來解決，我覺得滿那個的。

主持人（陳議員麗娜）：

是、是，這態度我覺得很好，大家趕快解決。研考會這邊呢？

高雄市政府研究發展考核委員會管制考核組王組長瀚毅：

原則上研考會這邊因為畢竟這個還是需要專業的評估啦，那我們研考會這邊也都是從一個計畫的管控啦，因為這個案子是市府列管的重要建設，那目前我們有透過林副市長主持的公共工程督導會報，那針對這個案子看怎麼樣把短期的策略，就是那個貨櫃專用道可以如期完工這樣子，以上。

義守大學化學工程學系吳教授裕文：

我想問一個問題，你那個專用道…。

主持人（陳議員麗娜）：

老師，我直接先讓你說。

義守大學化學工程學系吳教授裕文：

我想知道貨櫃專用道完成了以後有什麼效益。

高雄市政府交通局運輸規劃科溫科長哲欽：

因為他其實現在就是大車跟小車會混在一起，其實有點，應該簡單講，就是拓寬車道的概念，只是說我把大型車限縮在未來就是你獨立走一個不要跟車道。因為等於就是我拓寬以後會等於多一個車道嘛，那我多的一個車道就是因為他的動線都也比較單純，他也沒有什麼轉彎的部分。一個吧！對啊，一個啊，南北向各一個。對，因為他的動線大概也會比較單純，就是這樣走進去，然後走中鋼路，反正他會繞一圈，我們會拉走外圍上到高速公路國1的部分，等於是在國7還沒完成之前，那就是有一個把大型車不要集中了，因為畢竟小車跟大車一起併行的時候，他們還是會有一點心理壓力。

高雄市直轄市汽車貨櫃貨運商業同業公會李總幹事添富：

大車只有1個車道，如果擦撞呢？追撞呢？拋錨呢？

高雄市政府交通局運輸規劃科溫科長哲欽：

所以我們旁邊沒有，本來是要做成有獨立分隔的，我們都說不行，因為你有未來，就是剛剛總幹事有講的這些地方有一些空間。專用道當然是說我們儘量讓你們進去，有一些特殊狀況的時候，外面的車道你們是可以利用的。

高雄市直轄市汽車貨櫃貨運商業同業公會李總幹事添富：

那個交通局我是不了解喔，但是好像這些錢的預算，應該是港務公司和航港局都付的很大方，是不是交通局有挪用？那邊塞車時，你都用那個智慧號控去調整，根本其實也不是說沒有調整過來，因為事實上調整就是沒有辦法有效的去解決這個壅塞的問題，所以是不是能夠從這些現實上的角度去…。

交通部高速公路局規劃組林主任工程司佳煜：

我幫交通局講話一下，第一個，我們跟交通局就是大錢交通局沒有啦，號誌的管控是在流量如果還在容量以內他可以管控，那現在看起來是右轉的車輛已經超過容量了，所以什麼智慧管控都沒有用。

高雄市政府交通局運輸規劃科溫科長哲欽：

已經超過容量了。

主持人（陳議員麗娜）：

都無效了。

交通部高速公路局規劃組林主任工程司佳煜：

在容量以內才有辦法啦！

高雄市汽車貨櫃貨運商業同業公會林理事長德儒：

為什麼會堵那麼長？事實上有一部分你的號誌管控是沒有做，120秒我們都知道，可是最主要是我們的交通局把我們的大車限制在1個車道而已，因為他沒辦法開到第二個車道，讓中間車道跟內線車道，為什麼？因為內線車道有左轉，所以說…。

主持人（陳議員麗娜）：

不好意思，我先讓李樑堅副校長來講一下，抱歉，因為他可以感受到他旁邊坐了一位業者，大家情緒上面真的很高昂，我們請老師先給我們寶貴的意見，我們就等你講話的這一刻，謝謝。

義守大學財務金融管理學系李教授樑堅：

不好意思啦！因為都是業者跟那個政府單位在講話，請我們學者專家來，總是要表達一些意見給大家了解。事實上這個高雄港務局當然他們從六櫃到七櫃，當初我有執行交通部運研所一個海空經貿城計畫，本來就建議規劃國道7，你們知道那個國道7的案子是從海空經貿城計畫延伸出來，當初編列計畫經費是七百多億元，但是延宕，因為一個叫環保範圍的界定，搞了二十幾趟，延宕了十幾年，這個其實也是我跟你講，這個都是社會的共業，所有的經費才七百多億元，到現在已經一千多億元了，到115年要執行，你看要多花一倍的錢。所以其實當然，公共工程推動的時候要兼顧民意、又要兼顧經濟的發展，其實在要滿足各方的所有意見，事實上是很困難的事情，所有的執行方案都是要有魄力、要有擔當，要承擔社會民意對你的反撲、跟你的要求以及責任的擔負。我自己也當過官員，我們也知道要執行推動一個公共的計畫確實不容易，從這個計畫而言，事實上他是有一些短期的衝擊效應，是因為紅海的危機營運出來有多餘的量，不停靠新加坡港而後，開始大量移轉到高雄港，但是這個高雄港務局這個港務分公司，到底這個量是一個短期的量、還是一個中長期的量？因為你在明年3月貨櫃車專用道會興建完成，那當然這經過5個月以後，事實上很多這個壅塞的情形應該就有可能降低，除非就是說紅海危機持續存在，貨櫃船的部分還是大量移轉到高雄港裡面來，因為高雄港以前的吞吐量，一年

是大概1,000萬TEU，當然你第七貨櫃和那個洲際貨櫃中心興建完成以後，那個吞吐量會做相對的提升。

解決交通問題不外乎大概就是一個是…，我給他分成三塊啦！其實各位剛剛裡面都提到很多方案，我們都有寫，第一個是從貨櫃車的角度而言，貨櫃車的角度而言大概有兩個要求，第一個就是減流，那減流就是說你是不是要在尖峰時間大家等海關開始驗關的時候你就開始進入，所以你如何減流的方案這裡面就很多。你就是剛剛那個我記得邱于軒議員有提到過，大家要不要集中在早上就全部進去，你要不要分時段去做管控，甚至夜間的進入能夠提供有一些優惠的措施和優惠的費率，當然這個部分也要公務機關去做配合。所以每一個方案裡面，他的優點缺點及配套措施我們要擬定出來，你這樣才是真的解決問題，不然大家說了一大堆，但是我們要去收斂自己的相關方案，這個才是解決之道，所以第一個，貨櫃車的管理，如何減流？第二個是分流，分流當然就是要有替代的道路系統，剛剛提到很多是中林路，或者是說在之前的沿海路這邊有提一個高架的方案，這個都是方案一、方案二、方案三。第三個就是剛剛我們高公局的長官所提的，在原來既有的沿海路裡面要到南星路這個前面這個整個三車道的部分，加上所謂中央分隔島的部分跟人行道，怎麼做局部的擴增，讓貨櫃車的車道數能夠增加，或者說你要管控時間能夠這樣，因為你可以透過這個標誌、標線的處理，這個其實交通局或是我們新建工程處應該也都可以做局部的參與。你如果說很不清楚，我們還有鼎漢和台灣世曦，你既然接了你們的案子，那是不是可以做一個模擬，就知道容量可以增加多少，你的capacity可以增加多少、你的VOC可以降低到什麼情形、還有你的時間，所有的車流延滯是因為什麼？因為一個號誌燈就沒辦法疏散車流，車流就往後去延滯就一直往後推，就跟我每天要上中正交流道一樣，前面堵死了，後面當然也會堵死，因為我也從三多路經過要上交流道，30分鐘給你等，莫名其妙只要5分鐘可以上的，但是要拖到30分鐘，因為前面沒辦法紓解，你的號誌燈裡面車輛本來是一個時段裡面可以紓解10至12部車輛，結果只紓解了2部，當然你就一直cue嘛！所謂的問題點就是這樣，所以這個部分如果去減流和分流，剛剛講到分流有三個方案。

第二個是貨櫃，貨櫃剛剛就是港務分公司的孫港務長提到的，你如何減量？減量的部分就是剛剛提到的，轉口櫃裡面，你六、七櫃你本身就可以去做用budget做局部的移轉，你就不用去通過陸路，當然裝卸公司他會有

一些意見，因為你跟他的合約，他的收入可能就跟著減少，這個部分怎麼透過公權力跟這個業者去做一個協調跟解決，那你這個就是分流方案。第二個是你的三櫃、四櫃、五櫃如果要再擴大辦理，你要跟海關去做協調，那這個部分一樣同樣的條件是什麼，海關的配套條件是什麼，其他業者相對的經營的利益，或者他這個貨櫃車駕駛的司機的收入，或者貨櫃行的收入跟著減少，有沒有什麼配套或者一些協助的獎勵措施，你這樣才能夠得到一個比較可以允許的方案。第二個是轉量，是不是全部都要集中到高雄港來做泊靠，你可以到基隆港、你可以到台中港，這個部分因為台灣港務公司轄屬所有我們五大國際港，包括台北港、花蓮港、基隆港、台中港，因為十大行商都是我們在管的，你還是可以叫他們做局部的協調，那這個部分在這個期間，也許可以轉量到其他基隆港或台北港，那你這樣可以來的量就跟著減少，至少在貨櫃車專用道之前，是不是有這個機制可以去運作。

第三個當然就是所謂的供給如何增加的問題，那因為現在貨櫃車專用道是明年3月份完成，其實看起來就是知道我們貨櫃車的車道容量能夠增加，明年3月應該可以局部大量緩解既有的壅塞情形。第二條當然是國道7號，那本來就是配套，你的第七貨櫃和洲際貨櫃中心本來就是要開一條經過大坪頂，然後延伸銜接到國道10，這個就是國道7號的部分，但是那個期限很久。因為其實高雄港…就臺灣港務公司應該有一個整體的裡面有一個五年的航運整個港口發展計畫，未來有多少的吞吐量進來，你這個部分國道7號當然就能夠紓解一部分一個這個處理。所以我們從供給的部分來講，現在到底有什麼替代路口，剛才講了兩個，那如果都沒有的話，就是剛剛講的那個，我們如何來增加道路的容量，道路的容量是既有的路型，我怎麼去拓寬？當然就會犧牲一部分的人行道或者是中央分隔島，甚至局部路樹的部分。路樹的部分，那個莊理事長所有東西都反對，我跟你講，我也做過啦！什麼都反對啦！只要路樹遷移，他全部都反對。但是公共工程有些不是把他樹毀掉，我們只是做局部轉移，一樣能夠救活，所以這個部分的觀念也要透過公共議題，議員也不能完全站在所謂民間團體的立場，他們講的都對，沒有這回事，其實我們議員也是要分辨所謂的，因為很多的公共利益本來就…，不可能永遠全部都滿足，每個人來陳情，你都要要求做滿足他的需求，你叫公務機關要怎麼做、叫業者要怎麼做？這是不公平的事情嘛！所以你這個從供給的角度而言，你的路口要怎麼去替

代，這裡面就有很多方案，第一個，到底中林路能不能再蓋高架？第二個是在局部的前面能不能蓋高架？第三個是局部的路幅怎麼去擴增車道？

再來就是什麼，交通局有關的，你的交通的控制系統、你的號誌的管理、你的連鎖的號誌、你應該要拉長多少時間，在尖峰時段你的signal plan你的號誌計畫怎麼去做智慧的管控，讓效率運轉能夠更具體的進行。再來透過我們所謂交通指揮人員，就是義交裡面有經驗的義交他要做局部的紓解，那個效率也會提升。所以交通工程的角度或是交通控制的角度是讓效率提升，紓解的容量能夠有效率的運行，減少那種無謂的車流阻隔在路口之間，無法去做有效地運轉，這個部分才是讓整個供給容量能夠去做一個提升的具體部分。我覺得你們這邊應該要每一個方案都有不同的優點缺點，方案是什麼？看看是由新建工程處請鼎漢或台灣世曦研擬一個方案，不然就是港務局你委託他們，你們有航港基金、也有航業基金，另外還有一筆錢，你們有一筆回饋金是給在港區影響的團體，那邊還有一筆錢，我是財政局局長我很清楚，那邊有一筆錢那筆錢可以去做局部的配置。所以這個部分來講，不說那個72萬應該也可以有效，不然還有第二預備金啊！本來第二個預備金也可以簽署去做處理，那個錢以前都是我在管的，我很清楚啊！所以這個部分怎麼去做運作處理，我覺得應該是可以擬定。每一個方案我們就排列優先順序，哪些東西真的可以短期有效去處理的，那這個問題就解決了，因為如果明年那個貨櫃車專用道出來，其實問題也可以解決，只是說度過短期這五個多月的衝擊影響，我們怎麼做局部的改善？方案一、方案二、方案三，里長也沒有意見，錢也到位了，你們要去督導管理你們的貨櫃車，拜託市政府、港務局和高公局，大家都努力研擬出好的方案出來，那個方案能夠接受就去推行，大概我的建議是這樣，不然說了一堆霧煞煞，我是幫你們做綜合彙整，這樣可以嗎？謝謝。

主持人（陳議員麗娜）：

謝謝李老師，果然有市長的胸懷，整個放遠格局很大，我們聽到老師這樣講，就知道錢在哪裡，所以怎麼樣可能還是要請港務公司這邊、航港局、跟我們新工處跟交通局這邊大家互相協商，其實你們錢要怎麼運用，最終的目標就是要設計出大家到時候不會出問題的道路嘛！方便使用的道路，怎麼來做就拜託各位了。是，不好意思，石教授，你再稍等一下。

臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司孫港務長暉炫：

不好意思，李教授那個，因為港務這邊就是海上的這一些駁運跟海關這

邊，我們已經在push了啊！在轉口櫃這個部分，這個一定會減少路上路拖的量這個，應該是已經在push了最近。〔…〕減少要看三、四、五櫃長榮那邊，應該是滿可觀的，這個我們還沒有統計出來，應該可以。〔…〕全部是長榮是四成多，那目前利用六櫃那邊的話，不曉得是有多少量，這部分我們也會給交通局這邊參考。另外航商業者的部分，鄭正在交領櫃的時間我們分流這個部分，我們都在推動。第三點就是說你路上的話你陸運的部分也要有那個增加車道或是怎麼樣，雖然我們那個已經有海上的這些已經有減少路上的那個車流，但是你路上以目前這樣的話就是一個車道就一個通路而已，至少是不是那個什麼再增加車道拓寬一點，像那個什麼像綠帶或是人行道這邊看不可行。至於說你們市府這邊如果評估出來，還有那個空間的話，你要怎麼車道去拓寬，就是以目前貨櫃車專用道這個部分需要經費幹什麼，你再找航港局，航港局建設基金這樣再來看看，因為有需要改善整個車流，這個都可以啊！路上、海上都要雙頭並進，那港務公司海上的部分，這個我可以push的，海關這邊一直盯著他，這趕快完成這個部分，但是路上也要分頭去進行。

主持人（陳議員麗娜）：

謝謝港務長，接下來我要邀請的是成功大學都市計畫學系的石豐宇石教授，因為他的路途比較遙遠，不好意思！先讓他說一下，謝謝。

國立成功大學都市計畫學系石教授豐宇：

我會控制在5分鐘以內。我大概看了這個影片，有一個問題想問那個交通局，這個影片是只有一年發生一次，還是一個禮拜好幾天都是這樣，如果他天天是這樣的話，不好意思！我講一句，我們路是拿來用的、不是拿來管的，路這麼寬，但是大家都擠成一排，我覺得不太能理解這個邏輯。就說我寫的第一個意見是說，因為台北市，我以前住在台北市，台北市一直是很會塞車的城市，可是我最近看台北市的排名在台灣哦！他排在我們台南後面，他的標準是什麼？10公里要花多少時間，台南還要花20分，我是懷疑台南的資料還太低了，我在台南10公里我20分鐘根本走不到，我至少要半個小時。台北市為什麼可以控制這麼好？當然就是久病成良醫，台北市很早就做調撥車道，就說他發現說早上尖峰時段是進城多、出城少，那我就三個、三個，就變成四、二，下午就反過來，變成二、四，我看這個很寬啊！這個其實這三個車道都給他左轉都沒問題，另外還有再調撥一個車道給小車去走都沒有問題的，那這個都是透過都不用花錢，透過交

通控制的手段就可以做了。那當然，調撥車道你說可能要7個顏色，所以我們中間車道是調撥用的，你可能早上是往北，晚上這個車道可能就變成往南，就變成反過來，那這個是我看這個的感慨。

那我還要再講一下，就是說如果今天這個貨櫃司機，聽到政府說蓋一條國7要花一千多億元，然後他說可以假設政府的說帖是說，你蓋了國7你可以省掉半個小時，可是我可能會覺得如果我是司機，我會覺得你花1億元，讓我在這少等半個小時，我會比較甘願，我在這邊等1個小時，但是有高速公路幫我省半個小時，我在這邊已經浪費1個小時了，那有什麼意義呢？我們花幾千億有什麼意義？所以我覺得這個交通塞車我說他有三個不好的缺點，第一個是浪費時間、第二個是增加碳排、第三個你那個是讓很多用路人都吸廢氣，增加得到癌症的機會。所以我們每次說永續，就是一定要把改善交通的延滯，當作一件重要的事情，他是既能減碳、又能改善健康、又能夠增加生產力。

那這個講到這個號誌，其實我為什麼常常在南部開車會常常抱怨，因為南部的號誌設計不是很好，就是說我們都看局部，剛剛大家都在看這個路口，那沒有看他前後，我們交通工程的教科書有講三種連鎖方式，同亮、遞亮和迭亮，好像南部都只做同亮，同亮當然有優點，就是大家一起動，可是同亮大概你如果走兩個路口，大概就要變紅燈了，所以我自己算過，我在台南大概半個小時路程走不到真的走不到10公里，所以就變成移動很困難，那你何況這些大車。那我們交通我們學交通就是要解決旅行時間很長的問題，可是如果這個地方沒有好好去思考怎麼樣去做連鎖設計，那那個鼎漢可以做啊！他們有很好的軟體可以模擬，你可以考慮說他有沒有其他號誌連鎖的方式，可以讓他更順暢一點，而不是說紅燈就把很順暢的車流截斷。然後再來就是講到車啦！我們講現在車上幾乎都有GPS應該都有定位，所以應該會知道現在有幾台車塞在前面，所以可能也要司機也要自己判斷，如果前面已經塞100台車子了，我這個時候如果開出去，可能也會塞車。所以我剛剛講那個大家在討論那個替代路線，我覺得替代路線是一定要生出來，你說那個地方不能遷村，你一定要再找其他的方案，否則你除非假設高雄的貨櫃量都不成長，短期要先解決短期的問題，但是長期看，在施工期如果是七、八年，這七、八年都不會成長貨櫃量都不會成長嗎？高雄港真的有那麼遜嗎？七、八年都不成長，一定有成長啦！有成長你一定要先思考說現有的一定不夠，一定還是要有替代道路，高速公路都

會知道塞車的時候要走替代道路，高速公路最有經驗，每次只要以前塞車他就會告訴你有替代道路，所以替代道路一定要生出來，不管是去檢討既有的都市計畫道路，或是要去新闢一些道路，為了這個解決這些運輸的問題，就應該去做思考，那大概是這樣，我的意思大概就是這樣，我講完了。

主持人（陳議員麗娜）：

謝謝老師，剛剛提到那個調撥車道，我想說，跟紅綠燈秒數會不會也有關係之類的，那可能這些我比較不是那麼理解，可能實際上面的部分有沒有可能去用這些東西來處理，那他就可以去減少他塞車的可能性，這個也是一個問題。我們繼續再來聽一下，那吳教授要請李教授先來談談看。

國立高雄科技大學運籌管理系李助理教授明聰：

主席、各位先進，大家好。我的意見不會超過剛剛前面兩位老師的意見，我只是提醒我觀察一兩件事情，第一個就是，我們看現在塞成這個樣子，不是任何一個單位可以解決的，所以拜託不要寄望別人的方案有效，自己的方案一定要處理，包含港務公司那個貨櫃的分流、交通局號誌的控制、那個新工處路型的調整等等，可能每一件事都要做，因為以這個來看，應該沒有一個方案可以解決這個事情，因為這個已經超出量滿多的。那我覺得也利用這一次，因為這是一個很大的危機，路塞成這樣是真的很嚴重，所以把用危機當作轉機的角度來投入這件事情。

另外一件事情，剛剛一直在講貨櫃車專用道，我也講一下我對貨櫃車專用道的想法，大家不能把solution寄託在貨櫃車專用道上，因為貨櫃車專用道我們只是把道路分出來，請貨櫃車去走貨櫃車專用道，如果容量不夠，變成貨櫃車塞在那裡而已，如果容量夠，貨櫃車開很快，開很快的結果還是來到了南星路，所以真正的問題在瓶頸這些路口的瓶頸上面，不是貨櫃車專用道，所以貨櫃車專用道不能寄望為solution，所以這個瓶頸在貨櫃車專用道做完還是會發生，不只有這裡，在更上游上林路、中林路、甚至中鋼路口，每個路口都是瓶頸。所以我個人覺得不用把貨櫃車專用道拿進來這個方案，就是直接討論這幾個瓶頸點的處理，我相信交通局也沒有能力完全搞定，所以那個港務公司的分櫃，我覺得分櫃也不可能完全分啦！因為每一個碼頭容量都還是有限制的，我覺得這些算完，我個人評估是，不可能有任何一個組織的投入，就可以成功地解決這件事情，所以我是期待大家各自能夠努力的事情都要努力，謝謝。

主持人（陳議員麗娜）：

謝謝李老師給我們的意見，每一個路口的狀態可能才是他的癥結點，可能前面堵在那裡，後面就會一直堵下去，我看到理事長一直點頭，可能如果現在看起來很多路真的有做了調撥車道，還是將來什麼狀況我不知道，但是我們其實路還滿大的，是不是可以順暢的去紓解所有的車輛，這個有時候要靠其他的功力。那是不是還剩吳老師沒有發言，吳老師是我們的常駐老師，是不是請吳老師給我們一些意見。

義守大學化學工程學系吳教授裕文：

主席、各位先進，大家午安。我剛才聽了很多意見，首先就是那個道路的瓶頸要先解決，那個可能是最迫切的，我想交通局和工務局這邊要想辦法把那個地方想辦法用什麼方法把他解決掉，那個右轉是不是可以不用等紅燈就可以過去了，紅燈也可以右轉，你把摩托車看要怎麼改道，那你可以讓他右轉，如果那是瓶頸，一定要先改善瓶頸，剛才李教授也談到這個部分。

那我剛才問了一下我問你那個交通那個貨櫃車專用道，你還是一個車道啊！一個車道有什麼用，現在貨櫃車堵在路上就是專用道啦！都停在那裡當停車場了，那你現在專用道有什麼用，沒有用嘛！他還是專用道，他們的要是增加貨櫃車使用道路的面積。那我來參加這個公聽會的時候，我知道這個東西本來就很難解決啦！所有交通問題，你看台北市的內湖，內科那時候也沒有交通問題啊！自從開放以後就那個，新竹沒有科學園區的時候也不塞車，我在當副縣長的時候，我們去爭取那個延伸線，交通部跟那個環保署就互打皮球，說我們那個高科那邊的投資報酬率沒辦法達到啦！我說像新竹最該建捷運的是新竹啦！對不對？可是也沒做啊！現在要做也做不起來了，在民國110年，其實交通部也想到這個問題，交通部有一個研究計畫在110年10月裡面就講了就提出來，不過他的結論就是還是沒辦法紓緩，因為他提出來的方案包括這些道路的改善，還是沒辦法紓緩。

我看到你們的報告，剛剛港務長有提到，就是藍色公路裡面那份報告裡面只3.9%而已，如果3.9%是很低的，剛才港務長有提到這個藍色公路這個地方，我說我才問你說，你可以達到幾%，如果是3.9%我認為是這個量不夠多啦！量不夠多啦！那我不知道，因為我不是這方面的專家。其實這份報告裡面也有提到一個這個跨港大橋，如果跨港大橋的話，後來就是因為要建國道7，所以跨港大橋就不見了，因為有7號就可以不用跨港大橋

了，結果這個7號經過了十幾年，現在才…。〔…。〕二港口的跨港大橋，那個報告裡面有啊！我特別那份報告有好幾百頁，好幾百頁我就慢慢，反正我退休了，我就慢慢看、慢慢看這樣子。

接著我要講的就是整個工業區臨海工業區裡面，不是只有貨櫃車，貨櫃車的問題是造成塞車，那交通局怎麼解決整個問題，你要增加貨櫃車的道路面積使用量，你勢必要減少這些小客車的使用量嘛！你有什麼辦法，你們有沒有想過，要用什麼辦法呢？那就是減少私人載具嘛！那市政府這邊應該有責任去做這一點，怎麼去減少私人載具。工業區上班的人那麼多，我每次開到那邊，我都儘量不要經過沿海路啦！以前說非尖峰時期，現在幾乎每天都是尖峰時期，你兩、三點或三、四點一樣，五、六點更慘，對不對？那怎麼去鼓勵這些臨海工業區上班的員工，不要使用私人載具，我認為要去思考這個問題，你私人載具變少的話，貨櫃車他使用的道路面積就會增加。要不要說，像我二十幾年前去新加坡參觀，他們就跟我做簡報，他們進城塞車就用ETC，他們那時候就有ETC了，進城就收費，我們有沒有辦法說，在你們去訂一個辦法，只要進到臨海工業區的時候就使用ETC，是不是會減少一些車流，那公司我是希望這些大公司不要鼓勵員工開車上班、騎摩托車上班、不要提供免費停車，當然我這樣講大家一定會罵得要死，對不對？如果這些公司的員工上班他不開車、他不騎摩托車，是不是就減碳了，現在碳權一公噸300元，他不用騎車來、他不開車來就減碳了嘛！減碳的碳權歸這家公司，有些公司需要碳權對不對？我是認為這個東西就像剛才李教授講的，不是一個局處的問題，就是整個市政府要有一個人來當召集人，徹底來解決這個問題。因為你解決了這個塞車的問題，自然貨櫃車就不會塞車了，因為你的小客車也是把道路佔據了，貨櫃車只能一條線，當然要排整條路了，如果你讓小客車的量變少、摩托車的量變少，那你的道路面積當然就變大了，如果是把綠地撤掉，還是那麼大而已，能夠有多大，不可能嘛！

當然開闢什麼替代道路，你也是增加道路使用面積嘛！那個困難度會更大，那剛才我們聽到理事長他們講這些話，我們也都很有同感，里長和當地的居民在那裡生活也很辛苦嘛！是不是！所以這個東西不是說我們今天開這個公聽會，這個問題就解決了，那我希望我覺得今天很可惜，市府沒有叫層級比較大的官員來列席這個會議，因為這是一個整體性的，我是很欽佩我們港務長親自參加來了解這個問題，因為你們回去還要呈報，但

是長官不見得看，對不對？問題還是在。這個110年交通部就提出了研究報告，現在是113年，已經三年過去了，你們局長還是委員耶！張淑娟還是那個計畫案的審查委員，他還在上面寫了意見，他不知道！他一定知道這個問題嘛！因為三年前他就看過這個報告了嘛！那我們問題還是存在啊！表示他不重視，雖然我這樣批評他，我是根據今天的事情報告內容提出這樣的批評，我想我的批評也不過分。我希望陳議員可以在質詢的時候，可以請市政府組一個專案，由副市長來擔任召集人，然後整合各局處室來徹底解決問題，我想這個才是一個解決之道，以上。

主持人（陳議員麗娜）：

謝謝老師也給了很多寶貴意見，我個人還滿喜歡每一家公司至少出一個運具，然後鼓勵員工來搭乘，〔...〕是，那就還不錯。今天大家也都看到港務公司還是挺有誠意的，提出了很多解決之道，但是我看起來路面的輸運還是大宗啦！所以怎麼樣去將來我們的貨櫃車專用道好了之後，就可以解決問題。但現在眼前已經開始塞的情形，如果要等到明年的6月，看起來大家都已經等不及，每一天都在進行當中嘛！所以現在有沒有什麼樣的方式，我覺得值得交通局跟新工處應該要趕快去討論，讓現階段的問題先做解決，那後續能夠讓道路更暢通滿重要的。

那我不知道現場還有沒有其他想要再發言的朋友，那如果沒有的話，相關的今天所提供的意見，也請大家回去就是互相交流一下。剛剛高公局這邊也有提出不錯的意見，那我也希望交通局和新工處互相交流一下，大家儘量能夠把工程做一個完美的進行是最好的。謝謝月雲里長，今天委員會幫你要到錢，希望今天大家都有所收穫，業者這邊，也期待就是說今天所提供的這些方法，後續可以解決到你們的問題，我們持續的溝通、交流，也謝謝各位老師的蒞臨，今天謝謝大家，謝謝。