

市的交通問題，不但是給我們基層公務人員在上下班造成很多的問題，也讓大家在辦事的時候耽擱了很多時間，引起社會各階層對政府很大的期望，市民希望這個問題，政府能全力負起責任來解決，甚至連華僑回去之後都把這個問題做爲茶餘飯後閑談的資料。從這些情況來看，臺北市的交通問題，的確需要再做一次檢討，重新將這個問題，做爲市政施政的中心問題。李市長也很重視這個問題，在歷次總質詢以及施政報告的時候，都以解決臺北市的交通問題列爲首要的施政重點，甚至表示如果這個問題不能獲得改善，不惜以掛冠求去的決心向本會表示負責。從市長這樣表示來看，更證明本市的交通是非改善不可，因此本會這一次專題質詢，特別把「交通問題」列爲質詢題目。本席有一份書面資料，立即就可以打印好分發給各位參考，在資料還未送來之前，本席想把過去一些老問題，再次提出來請馬秘書長答覆一下。本會曾經多次提到要設立交通局，現在究竟是什麼樣的狀況？請秘書長先做個說明。

#### 秘書處馬秘書長鎮方：

主席、各位議員先生、議員女士，陳議員指教恢復成立交通局的事，我們一直在研究之中，貴會也多次指示要設一個統一事權，專責其事的交通局，我們一方面口頭向中央請示，一方面因爲這個問題涉及的範圍比較廣，我們研究還沒有到一個定案的階段。大體上來說，假如要恢復成立交通局的話，這個交通局必須是一個有權有責的單位，才能承擔起繁重的任務。我所謂有權有責是什麼意思呢？就

是因爲現在的交通政策和交通計畫以及交通業務，目前是分別由幾個不同的部門掌理，而且都是他們法定的權責之內所主管。例如交通工程方面，關於道路、交通路網系統以及中長程的計畫等，這是在工務局法定範圍職掌之內；交通標誌、標誌、標線這些則又屬於警察局的交通科所主管；交通政策是建設局在研究，而且又是受理公路的監理權；這也是建設局的職掌範圍；交通的執行則交給警察隊負責，警察局不僅有一個交通科，而且設置了交通警察大隊，專責執行交通勤務。另外爲了協調聯繫，解決有關道路安全問題，也成立一個道路交通安全會報，這個會報雖然法定機構，但只是定期開會，過去是一個月開一次，現在爲加強其功能改爲二個禮拜開一次。所以目前的交通工作，是分別由一個綜合性的會報和三個不同的政府機構在他們的權責之內分別掌理，假使照各位的指教，成立一個交通局，那就要將這幾方面的事權都能集中，這樣的交通局才是一個有權有責的交通局，才能有效執行。當然有關交通標誌、劃線等很單純的可由警察局直接規劃，但是對於路網工程、中長程計畫等就必須和工務局方面有一個很妥善的分工，即使不能全部移轉，至少也要讓交通局應由一部分的權責，才能得心應手的運用，這就需要良好的分工配合。建設局部分比較容易照政策的要求授權責劃分。至於交通的執行，也必需要研究一個妥善的方式，例如想把警察局的交通科或交通警察大隊配置到交通局去，在現行警政一元化的體制之下，恐怕做不到，所以建制上仍

然維持現狀，但指揮系統則必須接受交通局的指揮，才能收到得心應手的指揮靈活的效果，這就必須研究如何調整，所以關於恢復交通局設置的問題，牽涉到上面這些因素，因此一直在研究而沒有作最後的決定。在現狀之下，我們如何來應付這些繁什的交通問題呢？目前我們把道安會報的職責和功能作了若干程度的強化和擴大。本來道安會報顧名思義只是關於道路安全，所以道路安全，它的範圍應該限於各種既有的交通政策、交通計畫及交通設施之下，在運作過程之中，涉及到交通安全有關的問題，才提到這個會報上來研究。但是，現在在沒有交通局的情況之下，交通問題必須整體的衡量和考慮，在這種情況之下，我們只有將道安會報的職責和功能稍為強化，超出原來的職掌。例如現在道安會報上，重大的工程計畫和重大的交通設計等，有的涉及決策的層次問題，現在也拿到道安會報討論，由於目前的道安會報是各單位首長參加，由市長親自主持，所以很多問題都可在此討論得到結果，因此我們也把道安會報的次數增加，以肆應擴大範圍的需要。總之，有關交通局恢復的問題，一方面我們在研究治本上，就是想恢復一個有權有責交通局的構想。另一方面，目前的因應措施，是適度把道安會報的職責和功能，加以擴大、充實和強化，暫時使它加強聯繫和配合的工作，希望對於眼前的交通問題，在分散的狀況之下，仍然收到一個統一聯繫與配合的功效。

王議員昆和：

秘書長，我有一個感覺，就是政府辦事情，爲了協調與事權的統一，往往不能做得很好，我想秘書長是參加市政府首長會報的主要成員之一，我們可以從其他很多問題看出來今天市政府各單位橫的聯繫協調，經常抱着各自本位的想法，往往不能把一件很單純的事完成。剛才秘書長談到交通局的事權不能統一的問題，我想是不是可以參考外國，它們對交通局的設置，事情是如何分配、如何統一的，這一點應該可以透過很多市政專家，參酌外國對市政的管理方式，設計出適當的途徑。既然今天的交通問題已經發生這麼嚴重狀況，要把交通做好，市政府要有一個專責的機構來負責，這才是根本的治療。其次談到捷運系統，包括臺北市的鐵路地下化，聽說到今天爲止，還沒有一個明確的定案，喊了十五年，喊到現在還是未知數。再來，最近市長強調拖吊違規停車的車輛，但是市政府本身沒有把事前的準備工作做好，好比說大樓底下的違規使用停車場到底實實在在清理了多少？到底提供了多少可供停車的停車位？做好了這些工作，然後再來拖吊違規停車，這才是民主政治應有的態度，不應該說這些停車位不去清理它就開始拖吊取締。而且據說拖吊車輛的作業，警察局還要擴大編制，繼續買十部拖吊車，這種事我們到國外都看過，市政府都把它包給民間的汽車修理廠來拖吊，一天拖幾部，政府照價付錢，爲什麼我們不能讓民間來協助非要市政府攬着做？我認爲這是很無聊。同時警察局要把拖吊車輛編制擴大，我想這應該要向行政院人事行政局報備，否則

恐怕有問題，也緩不濟急，所以我認爲這種事應該讓民間來協助市政府做，效力高，一定比警察單位做得還好，問題是政府要賦予他們實權，使任何人不能干擾他們拖吊車輛的作業，這一點應該可以做到。這一次我到紐約，車停在聯合國大廈旁邊，被拖走了，罰了六十五元美金，可是大家心甘情願，因爲自己違反規定，所以很多事情政府不必攬着去做，應該儘量鼓勵民間負擔政府的工作。其次，現在很多車輛的喇叭聲非常大，據我們了解新加坡政府就規定汽車音量不能超過多少，要讓我們的社會、國家進步，我認爲汽車喇叭的音量政府應該嚴加管制，不能任其以大音量喇叭擾人，尤其是晚上，幾乎把人都吵醒了，這是很不道德的事。政府既然要求進步，要邁進開發國家之林，我認爲這是政府今後應該嚴加管制的一個項目。以上幾點，我們還請在秘書長領導之下的新聞處對於交通改善的秩序和基本的交通規則，應該主動在所有重要街頭懸掛標語布條，在報紙雜誌甚至電視收音機上都應該花錢做廣告，以大力宣傳，使駕駛朋友對一些經常違反的違規事項能改正過來，我相信如果好好的宣傳教育民衆，我們的交通秩序必然一天一天逐有改善，以上幾點請秘書長多費一點神。

#### 馬秘書長鎮方：

王議員指教的六個問題，我作個簡單的說明，關於第一個問題對交通局王議員同樣希望有一個專責單位，來領導主事交通上全面的工作。王議員建議可以參考國外交通局的

職掌權限等資料，這點我們會向這方面來蒐集資料，做爲研究的參考。第二個問題，王議員指教捷運系統和鐵路地下化都沒有明確的定案。在這裏我要特別說明一點，雖然這件事是由交通部主管，不過捷運系統目前是在規劃的階段沒有定案，但是市區這一段鐵路的改善，已經明確定案，這是交通部運輸計畫委員會所主管。關於改善從萬華到臺北站區間的鐵路計畫，也就是二十年來研究高架抑或地下一直沒有定案的這一段，終於在今年由行政院明白的核定是地下。地下里程交通部運輸計畫委員會原來規劃僅是萬華站到臺北站之間的一·五公里的地下化，我們市政府認爲這一公里半地下化不够，既然名之爲市區鐵路的改善，要改善的話，我們希望能夠達到兩個要求；一個是要配合眼前地面交通上的需要，一個是配合今後捷運系統的發展，所以我們認爲一·五公里的鐵路地下化不够，因此建議二·八七公里延長到松江路，把臺北火車站改到地下，並且將它作爲中點站，把松山站擴建爲終站取代臺北火車站。本案已經定案確定成立籌備處，由鐵路局長擔任籌備處的處長，臺北市推薦本府工務局新建工程處蕭處長擔任該工程處副處長，另外他們再設立一個專任的副處長。同時交通部也設立一個臺北市鐵路地下化的督導會報，林部長爲召集人，省市有關人員爲成員，我和工務局成局長都是成員之一。所以關於鐵路地下的事情截至目前爲止，已完全定案。至於整個捷運系統，上次貴會第五次大會質詢也指教過，我也報告過，市政府願意接過來進行規劃。然

後進一步設計發包施工，以及將來營運管理，這件事經貴會正式作成決議之後，我們反映到中央，交通部督導會報也認為可以由本府作規劃工作，但報到行政院後，經過經建會的研究，認為目前市區鐵路地下化既然已經定案在執行，而且由交通部在負責，所以今後捷運系統也應該由交通部主持，使這兩個計畫發生密切配合的功能，假如要把捷運系統單獨拿到市政府來做，恐怕兩者不能發生良好的配合。

**陳議員順珍：**

秘書長談到這一點本席認為非常重要。我想我把我們知道的幾個問題，一併請教秘書長。秘書長談到臺北市區鐵路的改善，原來是一·五公里延長為二·八七公里，現在已成立籌備處明年就準備動工，不過我認為這中間有兩個問題，一、既然可以延長為二·八七公里，為什麼不延長接到松山站？本席在工務質詢的時候，也曾經提過這個問題，也許秘書長會答覆這牽涉到經費的問題，但是我認為一個規劃案的執行，應該從長遠來看，經費當然是其中考慮因素之一，為什麼不將橫貫本市的鐵路都納入地下呢？何以沒有做這樣的選擇？這是我不明白的第一點。二、鐵路地下化之後，當然連帶也會發生很多問題出來，首先是不是還有繞道的地面鐵路，根據報紙所說一共有三個方案，有關單位也像李市長作過簡報，市長同意了其中的一個案，是不是也同時執行，還是另外再成立一個督導會報去考慮，這兩點請秘書長一併說明。

**馬秘書長鎮方：**

捷運系統是大家最關心的解決臺北市的交通問題的最重要決策，不僅市區本身，即附近相關道路系統的規劃都一併列入計畫。……

**王議員昆和：**

陳順珍議員所提的問題，本席還有一點補充。這次我們到先進國家去參觀，他們的捷運系統差不多在二十年前就已經完成了，現在所做的，只是加強而已，因此我認為未來能源的價格必然愈來愈高；這是任何人都不能否認的事實，如果今天不做，留待將來再做，我相信是會後悔的。以前蔣院長說過，十項建設現在不做，過幾年一定會後悔。因此，我們想，既然能源一直在漲，今年做，總比明年做或後年做更好，所以眼光的問題往往可以影響到整個國家財政的負荷和影響經濟發展動向，所以陳議員所說的這一點，深值政府考量。

**周議員夢熊：**

陳順珍議員的問題，本席也認為相當的重要，捷運系統的全盤開發確有需要。最近新聞界有一樁好的報導，就是說你們有一個構想，計畫做中程的捷運系統的興建，使與全盤的捷運系統聯貫，解決交通的需要。我想這個問題，如果真有這個構想，希望能做健全的發展，這點請秘書長一併指教。

**馬秘書長鎮方：**

各位所提的問題，我想綜合起來做比較詳盡的說明。首先

就是既然有一·五公里延長到二·八七公里，爲什麼不延長到松山站的問題。我們知道，市區鐵路改善計畫二十年一直沒有定案，當初有決定要高架或繞道或地下等各案，可是遲遲不能定案，這次行政院要交通部做這個決定，曾經有一個指示，要交通部以最短的距離進行研究地下化的可行性，中間經過一個工程顧問公司在我們所要做的地段實施地質鑽探的結果，過去大家一直認爲臺北市地下水很多，要做地下鐵路恐怕不行，可是經過地質鑽探的結果，認爲做地下鐵路在技術上是可以做的，成本不是想像中那麼高，因此在這個前提之下，決策機構作了上述原則上的指示，以最短的距離研究其可行性。交通部本着這個指示乃決定地下，目的是對市區鐵路的改善，改善這段鐵路平交道所造成在臺北市內交通上的困擾，並不是解決全盤大眾捷運系統的問題。所以在這個案內，沒有辦法包容很多，但是當初我們提議延長爲二·八七公里，他們爲什麼接受呢？主要的我們是強調既然要改善這一段市區的交通，但眼前交通的需要應該一併考慮配合，我們認爲目前臺北火車站在地上，把重慶南北路隔開了，也使公園路與承德路中斷不能相接，假如把臺北站改入地下，重慶南北路、公園路及承德路南北都可以貫通，這樣對於解決現行市區的交通問題作用非常之大，所以我們要求既然要改善眼前這一段的交通，現行相關地方的交通不能不考慮配合，在這種情形之下，交通部接受了，把臺北站改入地下，並延長到二·八七公里，將來有需要可以配合華山站列進去

。至於松山站則留待將來整個捷運系統再作考慮。關於捷運系統方面，目前已經有一個初步的規劃。我們也提出了嚴重的修正意見，原來規劃的捷運系統，是以臺北站做爲一個中心點向外輻射，有六條運輸走廊，就是臺北到淡水、臺北到新莊、臺北到新店等等的六條路網系統，全部路網系統總長八六·六公里，將來松山站、信義計畫、新的動物園等都包括在捷運系統之內。這個構想相當完整，不過有一點顧慮，就是以臺北站爲中心向外輻射成六條運輸走廊，我認爲這一點千萬要考慮，因爲眼前就已經無法負擔以臺北站爲一個運輸中心的地面上交通負荷，那如何承擔全盤捷運系統的總樞紐呢？我們自己解決這個問題怎麼辦呢？我們已經決定要做內環的快速道路及外環快速道路，內環快速道路很快就可以做好，並且多做運輸中心以及副都市中心，以達到分散的目的，否則眼前已經成爲問題，將來又以這一點作爲中心，那就更有問題了。

陳議員順珍：

談到運輸中心這一點，我們都知道，信義計畫的轉運總站是設在聯合報的斜對面，對不對？

馬秘書長鎮方：

是的。

陳議員順珍：

捷運系統當然也包含轉運站的設立，任何一個點的規劃都會影響全臺北市的交通流量，捷運系統以臺北火車站爲中心的這種看法，很顯然是要修正的，如果延長二·八七公

里到華山站，那本席常常碰到一個情況，就是從八德路下來的平交道，一阻塞就是三、四十分鐘，這一帶的交通同樣沒有辦法解決。換句話說，今天臺北市需要把這一段鐵路應一併地下化，這個規劃構想可以說是立刻就需要的，而中央只是考慮到解決目前一部分的情況，做最短距離的經濟考慮。既然可行性研究可以做，規劃的眼光就應立刻放在長遠的計畫才對，選擇面更應該有所擴充，這是目前就可以看出來的事實，爲什麼要侷限於二·八七公里保守規劃而不作延長的考慮？本席認爲這是不可理解的。所以本席認爲這個延長是勢在必行，現在的轉運總站都已設到信義計畫聯合報這裏，那地下鐵路只是延到華山，實在不够長遠，必要時，規劃眼光應該長遠，但實現程度，可以分期實施，這也是配合國家整個經濟來源，無可厚非，但規劃眼光看得那麼短，我認爲對臺北市未來的發展，他是外行，因此，秘書長站在臺北市政府的立場，了解臺北市的狀況，應該極力力爭，予以延長。

#### 馬秘書長鎮方：

我剛才講，這是兩個計畫，二·八七公里目前已經定案，將來也是要納入整個捷運系統，所以將來不論是信義計畫或其他轉運點都要納入。不過就是目前所規劃的捷運系統，有一個嚴重的出發點被認爲不理想的地方，就是要以臺北站爲一個運輸中心，以目前的交通流量來講，已經不勝負荷，那將來每天有一千萬人次的交通流量，則更是不勝承擔，所以這是一個很嚴重的問題，因此我們建議在做整體

規劃的時候要改變，改變的方式，是我們已有若干內環快速道路，將來的輻射應該是從內環的圈圈內選擇若干點來同時輻射而不是集中到一個中心點，這樣就達到我們交通分散的目的，也可以解決長遠的問題，所以捷運系統規劃以來，我們主要的建議就是着重在這裏，並且已經在上次會報中表答過了。

#### 張議員元成：

秘書長的答覆我想陳議員應該會滿意了。本席提兩個問題和秘書長共同探討一下。現在道路的拓寬以及開闢，無論如何都趕不上車輛增加的速度，而且我們忽略了一個很實在的問題，就是機車的問題，我們看到十字路口很多紅燈可以右轉的却無法右轉，爲什麼呢？就是因爲機車阻塞。還有左轉方向，雖然有左轉專用燈，但機車走快車道就很危險，因爲汽車在快車道走着，我的意思就是說交通號誌也無濟於事，因爲忽略了機車的問題存在，沒有機車專用道以及機車使用的號誌，所以形成上述兩種情況。而機車在本市的所有車輛中，所佔的比例相當高，今天臺北市一再形成交通問題，我想機車是一個很大的困擾。這一次本席到歐洲，荷蘭連腳踏車都有專用道，但他們的腳踏車並不多，所以要解決這個問題，一定要有機車專用道以及讓它左轉的專用號誌。秘書長的看法如何，等一下請你給我一個答覆。其次談到捷運系統，現在最主要的交通工具是公車。可是現也是問題很多，就拿雙和公車來講，政府已經原則同意它到臺北市來，却又要要求它先和聯營會協調

一票通用的問題，其實這應該是兩件事。既然要讓它進來就讓它進來，何以還要它們先協調一票通用，豈非與虎謀皮？這種事應該由政府主動去協調才比較有效果，以個人的看法，原則上可以讓它們進來，即使使用他們自己的票證也無所謂，進來之後再來協調，以方便乘客。現在要將兩件事情一併解決，這是很困難的事，這件事從二月份拖到現在，建設局是不是主動去協調過？沒有，表面上原則同意，可是還要他們自己去和聯營會協調一票通用，等於是永遠談不好，那也就永遠不能進入本市。秘書長對這個問題的看法如何？

#### 馬秘書長鎮方：

張議員指教了兩個問題。一個是車輛的增加與道路的增加不成比例，這的確是事實，而且很多先天上的缺陷，我們想補救都沒有辦法補救。現在的道路系統是民國二十一年都市計畫定案的道路系統，那個時候的都市計畫，是以最高目標六十萬的人口而擬訂的，為六十萬人口而配置的道路系統與今天二百多萬人及四十六萬多輛車子比較，這個道路系統是絕對不夠的。而這些道路系統目前大約開闢百分之七十左右，還有百分之三十沒有做的原因，是因為在臺北市要開一條道路，工程費占的比例很小，土地徵收及地上下物拆遷補償費所占的比例非常的大。例如敦化南路，從和平東路到基隆路這一段，工程費只要二百八十萬，可是土地及補償費却要二億八千萬。這是一與一百的比例，這種情況在當前政府的財力上，是沒有辦法做這樣的投資

，因此道路開闢的速度就比較緩慢。而車輛增加的速度，最近十年的平均，大約每年增加百分之十五，有一年最高達百分之二十三，最近兩三年也有百分之十六、十七，照這樣比例大概五年半車輛就要增加一倍，現在有十六萬多輛汽車、三十多萬輛機車。所以剛才張議員指教希望有機車專用道，並且有機車專用號誌，這是對當前機車問題一個有效的解決辦法。但是何以研究到現在還只是部分設置專用道而沒有全面實施呢？主要是機車的數量太大，尤其是成長率更是快得很，所需佔用道路面積的比率很大，所以一直在研究規劃，逐步實現，然後再進一步設置專用號誌。第二個問題張議員指教關於雙和公車的問題。公車在當前的情況下，承擔了很大的交通任務，目前臺北市十家公民營公車每天承擔了二百三十幾萬人次的運量，貢獻很大，即使將來捷運系統完成之後，整個路網里程是八六·六公里，那個時候整個臺北市都會每天的運量將近一千萬人次，仍然超過三分之一，也就是三百多萬人次是要仰賴公車疏運，尤其是平面更是需要，所以公車在現在和將來都承擔了很重大的運輸功能。關於雙和公車進入臺北市的主要關鍵，市區部分，它向我們公路主管機關建設局正式提出了申請，但在我們沒有完成核准程序之前，他們就在九月一日先將車子開進來了，我們認為是公然的違規行為，當然堅決的表示不同意，今天我們勵行法治，對於政府新的形象，不容許這種事件，所以我們予以嚴厲制止，依法懲辦。

張議員元成：

雙和公車闖關，我也認為這是雙和公司不對，沒有錯，但是要解決問題，既然我們原則同意，但熱鬧地點如火車站、西門町不要通過，這是很合理的，不過我們硬要他們與聯營會協調一票通用，這就有相當的困難，從開始申請到現在已經過了半年，協調到現在還沒有一個結果，這表示我們政府忽略了這個問題，我認為市政府應該主動進行協調，我絲毫沒有意圖袒護雙和公車闖關，這是因為他們違法，理所當然應該制止，但是我們為什麼沒有准它呢？原因就是——一票通用還沒有協調好，如要雙和公司直接和聯管會協調，這是永遠也協調不成，因為根本就是沒有辦法協調的事。

馬秘書長鎮方：

據我所知道，最初的階段他們協調了，情況也相當順利，後來不曉得什麼意外因素又攔下來了。今天政府的立場，只是想如何使兩百五十萬市民能享受更便利的公車，所以我們只有一點要求，就是一票通用。現在十家公民公車使用統一票證，只要拿到一張車票，任何十家公車都可以用，這是最大的方便，我們不容許雙和公車把它破壞了。

張議員元成：

秘書長，我想政府考慮這些問題都非常正確，但是要讓他們先達到一票通用再讓它進來，這是很困難的事，現在不談雙和公車，假使有其他公車公司要進來，你也要他們去和聯管會協調一票通用，我相信也是沒有辦法，因為既得

的利益，誰肯放呢？我記得在單位質詢的時候，建設局汪局長說等他們協調不成，市府才出面協調，我不知道事到如今，建設局可否出面協調？

馬秘書長鎮方：

我想這個問題如果他們真的主動協調不好，我們倒也願意出面幫助協調，不過應由他們出面找我們來幫忙。

張議員元成：

秘書長，我想政府不必這樣老大，非要他們找你們幫忙才出面幫忙，這不是一個有為政府的作風，市政府是主管單位，應該主動去協調才對。

馬秘書長鎮方：

我想協調我們可以做。

張議員元成：

可是到現在還沒有做。

馬秘書長鎮方：

但是有一個重要的前提，他們必須表明願意遵照我們要求的意願，我們才能出面協調。

林議員文郎：

關於雙和公車的問題，在上一次專題質詢的時候，本席也曾經請教建設局的汪局長。關於雙和公車行駛臺北市，不是對臺北市民提供行的方便有所幫助，汪局長在本會很肯定的答覆說對臺北市民行的問題是絕對有幫助。本席接着請教既然局長認為對臺北市民行的問題有幫助的話，如果聯管會站在他們維護利益的立場，不肯通融的話，汪局



長是否有辦法說服解決這個事？汪局長當時也是很肯定的答覆，絕對有辦法，而且在很短的時間內要求聯管會讓雙和公車行駛臺北市，這是汪局長在本會所做這樣肯定的答覆。另外據輿論界的報導，說雙和公車以前曾經請教過市長他們要行駛臺北市，李市長私下在很多的場合表示答應，非常歡迎雙和公車行駛臺北市，因此才投資將近二億的資金購買車輛，他們之所以敢於作如此有魄力巨大的投資，就是因為李市長及汪局長在私下口頭答應承諾，是不是李市長及汪局長先沒有考慮到這事後可能會發生這麼多的問題，因而事前承諾。現在事情一拖半年，據雙和公司表示每個月要虧損三、四百萬，無法再虧損下去，而建設局把責任推給聯管會，聯管會則說一定要拿到建設局的核准後才談，雙方面你推我推，造成雙和公司不得已的情況下，硬闖臺北市損害到市府的威信。我想個人有個人的苦衷，我們不是當事人，很難判斷誰是誰非，但從整個事體的立場來看，如果是市長私下有承諾及汪局長在本會的答覆，可見是事先有承諾，才會造成這種很不幸的現象，形成臺北縣議會也對臺北市有所杯葛的情形，雙方搞得不愉快，還是市民和縣民的損失，這是一個很嚴重的問題，善後的處理是否有積極的進行，我相信雙和公司也一定同意一票通用的立場，問題是聯管會是不是肯同意，事過這麼久，現在究竟處理到什麼程度，有什麼好的結果？

荆議員鳳崗：

秘書長，關於雙和公車的問題，本席也有幾點意見一併請

臺北市議會公報 第廿二卷 第一期

教。我們在單位質詢的時候也請教過建設局的汪局長，一個都市交通公車是非常重要的，如果是基於臺北市交通狀況的需要，站在政府的立場，就不能推諉，如果說沒有這個需要，也要做決斷，不能任其拖下去。據汪局長的說明，當時我們的冷氣車要到中和、永和去，他們不同意，後來進一步了解目前行駛中和、永和的公車載客量逐漸降低，換句話說那一帶的服務水準已經提高，也就是說車輛的需要性慢慢減緩，在這種情況之下，究竟還需要不需要呢？還有市內公車的服務是不是已經足夠均勻，如果不够爲什麼還要推到郊區，爲什麼不讓郊區的公車進來服務？這是必要的調節，但是目前的狀況變成雙方在鬧意見，建設局與交通處、雙和公司與聯管會在鬧意見。老百姓的反映一個是政府在鬧意見，一個是政府好像有一點無能的味道，給予社會各界造成一股很不良的影響，政府的威信也受到嚴重的損害。這種問題似乎不要我們浪費這麼多的時間來談，但是單位質詢過了之後，現在又好像沒事一樣，我不是指責汪局長處理這件事不對，但是對整個市政府而言，我們可以看出到現在還沒有一個決斷的表現，總是在那裏推來推去，一會兒推給聯管會，一下子又推給省政府交通處，這樣下去，到何時才能解決，徒讓它造成新聞而已，我想這不是爲政之道，所以我補充剛才林議員的幾點意見，希望這個問題不要再拖下去，不要說議會質詢了，你們就應付一下，質詢過了也就沒事了。同時我側面了解的一點，請秘書長特別要慎重考慮。雙和公司接辦公路局的

路線，算不算是新闢的路線，要不要借道，既然它是接辦公路的路線，公路局原有行駛的路線，現在換一個公司名稱接辦，爲什麼還算借道呢？本席說的是公道話，我們該管制的應該管制，例如他們闖關這是不應該，但是它不是闖關的，怎麼能說它是闖關呢？這實在有一點不太公道的處理方法。

另外還有幾點意見請教秘書長。大概是元月一日還是幾日，市政府公布轉彎車要讓直行車先行，行人優先通過行人道及斑馬線，建立斑馬線的權威，雷厲風行，執行相當嚴格，可是到現在爲止，好像又沒有消息了。是不是今天人行道及斑馬線已經建立權威了，答案不是的，現在還是一團糟，亂得一塌糊塗。市政府既然公布了爲什麼不徹底執行呢？這是第一個問題。第二，機車在騎樓、紅磚、人行道上走，目前很多機車騎士一看快車道慢車道走不通，就往騎樓、人行道走，這是相當危險的，實在應該加強取締，同時騎樓是不是可以停放機車的，是不是擺攤販的，我看到臺北市重要路口地段的騎樓不是攤販就是停機車，那還用停車場和攤販市場嗎？請問這是那一個單位在負責，秘書長不妨到市區衡陽路、武昌街去看一看。第三，仁愛路和杭州南路口有一個行人特設的標誌，綠燈是行人走，紅燈才是車輛通行，對行人的保障是有了，但對交通的流量都有妨害，這是不是好的還是壞的設置，值得再研究考慮，如果是好的，應該多設幾個地方，如果是壞的就應該取消，那個地方有時候車輛大擺長龍，一直排到新生南路

，連臨沂街的紅綠燈都失去作用。第四，剛才有幾位同仁都提到地下鐵的問題，你說鑽探地質可以做地下鐵，經費也不大，所以我建議要就不要做，要做就不要到從華山站就上來，應該延到松山站或南港站才轉到地面上來；這樣才有地下鐵的作用。以上幾點請秘書長一併答覆。

周議員夢熊：

秘書長，本席也補充一下有關雙和公車的問題。

主席：

現在休息時間到了，我們休息十分鐘。

（大會休息十分鐘）

主席（鄭議員瑞齋）：

各位好，我們繼續開會。

張議員元成：

交通問題非常廣泛而複雜，不過市政府應該有一個原則和立場，不知道當時本會通過大型冷氣車票價的時候，所做的附帶決議，市政府做了多少？

建設局汪局長彝中：

主席、各位議員女士、先生。關於貴會所做冷氣公車的附帶決議，提到行駛冷氣公車，應該同時以兩家公司行駛爲宜一節，現在我們初步的執行情形，像二二〇我們市公車已經參與行駛，不過這件事不是一朝一夕可以做的；我們的做法是逐步來實現。另外還有一個緩衝區的問題，原來票價是以十二公里做計算的基礎，超過十二公里的兩段票，原則上在中間設緩衝區，這一點我們正在處理。

張議員元成：

上次大會我們附帶決議要求你在本次大會應該提供資料，結果到今你完全沒有做到。

汪局長彝中：

事實上我們做了，像二二〇公車我們已經開了冷氣車參與行駛。

張議員元成：

除了二二〇以外，現在大型冷氣公車公民營一共開了幾條路線？

汪局長彝中：

總共二十條。

張議員元成：

這二十條線只有一條二二〇是照我們的決議做，其他都沒有做是不是？

汪局長彝中：

有些是照原線，有些是新開的路線。

張議員元成：

如果是這樣，那麼當時我們議會所做的附帶決議，你們有困難的話，應該提出來，這樣一來，本會所做的附帶決議豈非毫無權威？

汪局長彝中：

當時做這個決議的時候，我們也提到是有相當的困難。

張議員元成：

假使我們議會所做的附帶決議沒有道理，當然我們可以自

己來修正，但是現在尖峰時間變成普通公車不開，因為五塊錢的普通公車有優待票，所以不開，而全部開冷氣車，因為冷氣車沒有優待票。使得全部搭車的人非搭冷氣車不可，所以我們當時作附帶決議的時候，就是考慮到這個後遺症可能會發生，現在二十條冷氣車路線，只有一條是遵照本會的決議這樣做，貴局實在應該多加檢討。還有在上次業務質詢時提到雙和公車的事，局長表示如果他們私下沒有辦法解決，貴局才要主動出面，請問，你現在主動出面了沒有？

汪局長彝中：

關於票證的問題，我上次也答覆了，是一個私權的問題，他們應該甲乙雙方去協調，如果協調不成；經由任何一方要求我們出面協調的話，我相信我們是要出面做這個工作的，問題是這種協調，我們在行政上並沒有強制力，還只是協助協調的力量。

張議員元成：

以本席個人的看法是這樣：原則上雙和公車應該不應該到臺北市借道這個問題要先解決，至於票證的問題，你不要把它當做是聯管會的事情讓他們自行解決，否則三歲小孩也知道這是永遠協調不成的事。這是建設局的事，你應該主動去做，不曉得局長有沒有看到最近「掃蕩雜誌」批評你的這一篇文章。

汪局長彝中：

沒有。

張議員元成：

那麼這本雜誌我送給你看，希望你下午針對這本雜誌所做的論點一一反駁好不好？

汪局長彝中：

可以。

康議員水木：

剛才局長答覆張議員一句話說：站在你們的立場上，貴局對聯管處沒有強制力，是不是這樣？

汪局長彝中：

不是，我只是講票證的使用一項而言。

康議員水木：

如果申請這方面，你們雙方要協調的時候，你是不是有強制力？也就是說不談票證的問題，光是他申請進入臺北市這方面來講，你曾經在質詢的時候答覆本會同仁說，聯管會也有他們的職權，因為他們當初要聯營的時候，有負擔共同的義務，所以路線相互交換，相反的他們也有這種權利，所以你們只能從中協調，因此我們要了解，光是雙和公車要申請進入臺北市，是以我們貴局就可作何決定，還是協調時沒有強制力？

汪局長彝中：

雙和公車申請的時候，我們就明白的答覆，不能影響我們交通繁忙地區的交通以及票證可以相互通用的原則下，我們原則同意，換句話說，票證協調通過以後，路線由我們建設局來核定。

康議員水木：

路線只是細節的問題，大原則則是同意不同意他們進來。自從雙和公車硬闖以來，報章雜誌的報導，已經鬧得滿城風雨，或許貴局有難言之隱不為我們所知道，我們在這裏也不敢隨便指責你的不是，但從各方面的了解，這次雙和公車的硬闖臺北市，這種行爲，在民主法治國家是不容許有這種事情，他違法我們依法處理這是一回事，不過問題的癥結就是雙和公車爲什麼會硬闖臺北市，據說是雙和公車申請達半年之久，既然申請半年而且中間也做了協調，何以這麼長的時間還協調不出一個結果，因此造成闖關，這或許有一點意氣用事或是其他因素存在，我想你們比較清楚，但這種人民申請案件，以政府的立場，拖了這麼久，未免引人贊議，這是第一點。第二，剛才我說過，由於各公車相互間聯營的權利與義務，固然應予保障，但站在市民的立場，公車是越多越好，交通路線越密越好，尤其臺北市和臺北縣在交通上顯然由於彼此民衆的來往需要而不可分隔，所以如果雙和公車的核准行駛臺北市，對兩邊的民衆來講是有絕對的方便。雖然聯管會有他們的理由，但爲了整個大臺北交通的方便，站在貴局的立場，應該想辦法真正迅速的從中協調。第三，據報紙報導，在雙和公車硬闖臺北市的第二天，市長曾經說：有關雙和公車的事情，半年之內不予考慮。不知道市長是不是真的說過這句話，我看了報紙之後非常驚訝，我認爲政府辦事，絕對不能以個人的立場意氣用事說半年之內不予考慮，因爲這件事

只有兩個結果，一個是准，一個是不准，除此之外，再沒有什麼半年或三個月之內不予考慮。應該依法辦事，針對他們的條件和我們的要求來處理才對，當然這不是你的事，只是因為這件事是建設局辦的，而看到市長講這句話的報導，感到很不應該，特別提供給你參考，希望你處理本案時，不要存有個人的心理因素作祟，絕對不能意氣用事。第四、據我所知道，現在雙和公車已經重新再提出申請，我要請教局長，不管半年之前雙和公車是否有申請或沒有申請，或申請有沒有合乎規定；這些我們都不再提起。現在既然他們重新提出申請，依你的看法，按他們目前送到的文件，爲了臺北市和臺北縣老百姓的交通問題，你心理上是否有一個準備草案或看法如何？

汪局長彝中：

關於康議員指教的第一點，在雙和公車第一次提出申請，我們給交通處的答覆就明白說要在交通繁雜地區不能行駛以及票證通用的原則下我們同意讓它行駛，因此我們希望他們把各家公司同意書送來，據我側面了解，雙和公司曾經找過各家公司蓋過同意書，也曾經有四家同意蓋過同意書，可是後來可能是十家中間一兩家反對，我們所堅持的只是一票通用，這是市民所要求的方便措施，如果票證可以不通，很可能其他各家都要各自採用自己的票證了：

……

林議員文郎：

局長，聽到你一再強調票證要通用及聯管會的同意，你只

是在側面了解，使我感到很遺憾，好像你的立場只是在側面了解而已，這件事似乎與你毫無關係，當時在專案質詢時，你一再強調有辦法有毅力讓聯管會同意雙和公車行駛臺北市。

汪局長彝中：

報告林議員，我沒有這樣答覆過。我只是說這件事我可以去協調，林議員問我是不是可以去協調，我答覆我已經給他們協調過一次，你說：是不是繼續協調？我說：是要繼續協調。你說：有沒有信心？我說：有信心，這一段我記得非常清楚。

林議員文郎：

既然是這樣講；現在信心到那裏了，你現在認爲第一個要解決票證通用，而你說本身沒有這個權利，又不積極參與只是側面了解，如何解決這件事，目前他們又提出申請，你們又作如何決定？

汪局長彝中：

目前我們還沒有接到協調的公文，如果要我們協調，我們會給他們協調，希望把雙方的意見逐漸一致。

林議員文郎：

剛才康議員說跟你沒有關係，事實上是有關係，市長說半年內不予考慮，我私下打電話與局長談，局長也告訴我你已經奉市長之命，雙和公車硬闖臺北市，半年之內不予考慮。

汪局長彝中：

林議員，我沒有講過。

林議員文郎：

局長，我在電話中向你問的，怎麼說沒有講呢？

汪局長彝中：

林議員問我，我說沒有接到市長指示，絕對沒有。

林議員文郎：

我當時沒有給你錄音，怎麼就否認呢，當主管的人，未免太沒有政治責任了。

汪局長彝中：

我對任何人沒有講過這句話。

林議員文郎：

這樣我也沒辦法和你強辯這件事，不過你身為建設局的主管，自己講話應該承認，我何必當面冤枉你呢？不管怎麼樣，我想縱然市長講過這句話，也許當時沒有考慮很多因素，但是我希望只要人家提出申請，你們應該積極參與，我曾經與很多住在永和中和的朋友，例如中山分局的張分局長，我私下問他雙和公車行駛本市感想如何，他告訴我非常便利，證明這是確實有這個需要，希望你們積極參與解決。

盧林議員素嬰：

局長，我想今天我們談這個問題一點用處也沒有，主要是當初口頭上市長親自答應過人家，所以他們才花了那麼多的錢買車，而今天因為手續上的困擾，一拖再拖，市政府不能說沒有責任，試想路線都會同勘查了，站牌也設了，

證明你們有意思讓他們為臺北市的交通盡一點服務，今天鬧到這種程度，一票通用也好，什麼原因也好，政府應該站在主動的立場去協調解決。另外據外面的一個消息說，票價調整之後，民營公車是賺錢，而市公車處年年虧損，聽說是把一些黃金路線都送給民營公司的緣故，同樣是臺北市的公車，會有這種不平衡反常的現象，建設局實在值得檢討再檢討。因此從剛才雙和公車的問題，可以證明聯管會的職權太大了，這是不對的，何況他們申請了，你們原則也同意了，現在再把站牌拆掉，禁止他們行駛，然後雙和公司硬闖，鬧得滿城風雨，這不是市政府的恥辱嗎？局長在市政府七、八年了，不能說這件事責任負不起就推給市長，你已經怕了聯管會，那還談什麼票證的協調，我覺得不准讓雙和公車進來才是根本問題，你們應該很快的作個決定，這才是首要的工作，否則貽笑大方，不知道局長的看法如何？

汪局長彝中：

盧林議員指教的我首先要說明，雙和公車的成立和營運，是省交通處核定的，核定的主要範圍是在雙和市循環行駛，也就是說所有的車輛是在雙和地區，後來省方據業者申請擬延駛至臺北市，所以才向臺北市申請，並不是說它成立是爲了在臺北市行駛，但也不能說不能行駛臺北市，它的營運就有問題，這是一個基本觀念的了解。

吳議員敦義：

有關雙和公車要進入臺北市的問題，我覺得局長一直保持

一個很基本的態度，這幾天來質詢，你的答覆，一直環繞着這個立場作各種角度的防禦，我拿你這個立場來做一個形容，在邏輯上來講，叫做「虛擬的承諾」，以通俗的話來講，就是承諾式的反對，你的本意跟結果是反對否決，但是語氣是贊同的，再通俗的舉例，等於你有十個孩子，你是作父親的人，有人要認你做父親，你就答應他說好，但是他要先得到你十個兒子的同意，讓他穿同樣的制服，然後他才可以做你的兒子，你十個孩子當然不同意他穿同樣的制服啊，因為本來十碗飯十個人吃，現在變成十碗飯要十一個人吃，當然就不同意了，你這個做父親的心理，實際上不想收他做兒子，但嘴巴不能反對而拿你十個兒子的反對來替你否決，這幾天你都是只環繞着這一個立場。我覺得這個立場，從藝術上來講是很高明的，但實際上暴露出兩個很重大的缺點，第一個缺點，就像本席前幾天在建設部門質詢的時候向局長提出的：到底聯管會有什麼法律的地位，現在我們感覺中的聯管會，變成貴局一個很矛盾的產物，這個產物有時候可能當貴局的盾牌，像處理雙和公車要進入臺北市的案子，聯管會就是一個很好的盾，這個盾剛好拿在你建設局的手上可以揮舞得很優秀，讓雙和公車不得其門而入，這是聯管會第一個權限。第二、我覺得聯管會好像也吃了你建設局一些權，舉例而言，聯管會嚴格說是不應該讓它存在的，雖然你那一天曾經舉公路法及交通業運輸管理規則，說如果有聯管現象的時候可以成立一個契約的組織，所以聯管會就是依據這一點來成立

的，但基本上，聯管會違反了民法，違背了農、工、商、礦的什麼管理規則，那就是我們的農、工、商、礦業不准成立聯營壟斷的組織，造成壟斷獨占的現象，聯管會現在造成的現象，我覺得剛才盧林議員所提的這個，實在是存在很久讓我們市民感覺一直有疑問的單位，到底臺北市的公車公民營聯營之後，公車處是不是把黃金路線逐年的讓給民營公車去行駛賺錢，剩下的破鞋由公車處拿來穿，讓公車處年年虧損，由公家年年來貼補，而民營公車年年賺錢，股東年年分紅，這一點一直是臺北市公車公民營聯營之後，包括本席在內很多市民都難免有的疑問。剛才盧林議員只不過是把這個疑問正式向局長提出而已，我想這一點恐怕有勞局長把臺北市公民營公車實施聯營之後，公車處究竟讓出了多少路線？這幾條路線的營收情形如何？恐怕需要做一個說明，否則的話，聯營這個東西，很可能就會被外界繼續不斷地懷疑，把聯營的價值往一個歪曲的方向去想，這一點是在這裏附帶建議局長要這樣做。第二點，回到本題雙和公車的問題，老實說，討論雙和公車應該不應該進入臺北市來行駛，我想只有取決於兩個基本的前提，第一個前提是臺北市目前的交通狀況與臺北市民的交通需求，雙和公車能不能有正面的價值，或者它會帶來反面的影響，例如雙和公車這一百輛的車輛跑進臺北市，會使臺北市的交通更加癱瘓、更加擁塞不通，那當然要從另一個角度來看；臺北市民是不是需要雙和公車行駛，以增加市民的便利，如果是否定的，我們臺北市現在已經

是人人有車座，車車有人座，爲什麼還要雙和公車進來攪局呢？在這種情況之下，當然就不要讓雙和公車進來。如果臺北市市民的需要就歡迎雙和公車到臺北市來，而這一百部雙和公車開到臺北市來之後，也不會帶動市區交通的癱瘓，那我覺得第一個前提就已經滿足了。第二個前提；雙和公車有沒有依法定的程序向我們主管當局來申請？如果他不法定的程序來申請，就自認爲有權有能力闖關硬開來的話，那當然不能同意，所以，我覺得雙和公車有沒有讓他行駛臺北市的需要跟事實，是要從實質上認爲臺北市民有沒有需要，從程序上認爲它不合法，如果程序上合法，實質上也需要，本席覺得應該同意它行駛臺北市，到目前爲止，市政府建設局究竟從程序上實質上認爲雙和公車不應該開進臺北市，如果認爲應該的話，本席想建議你要把過去那種贊成式的反對稍爲改一下，就是先同意它開進臺北市，然後限定一個月之內應該與聯管會接洽有關票證問題，如果自行協調不成，建設局就出面協調，如果還協調不成，那就行駛你的行政權，核准它行駛。至於票證問題，既然協調不成，另爲行政處分，正如現在很多建築管理上的糾紛一樣，不論是畸零地要合併使用或其他建築糾紛，在他們協調不成，當然由主管當局出面來協調。你現在用贊成式的反對，說只要先得到十家公司同意票證讓你使用，我就同意讓你開進臺北市，我相信這種同意要實現非常之難。綜合以上的看法，我覺得有幾句話必須在這裏建議給局長，第一、雙和公車如果繼續藐視法令，

繼續闖關的話，應該實施斷然的處分，應該開單子罰款的就罰款，如何處分的就處分，不能說開了罰單之後送到板橋的什麼監理所就無聲無息，這樣雙和公車當然會漠視於建設局的權利，因爲看的罰單沒有作用，它的車籍是屬於臺灣省，依據現行監理法令的規定，違規開單都寄回板橋監理所，結果板橋好像是它的地盤，你當然處分不了它，它繼續闖，你繼續開，沒有用，所以這一點法令上的尊嚴恐怕要先確實維護。第二、如果它依照法定的程序申請，而你也認爲實質上有必要讓它進來，那就應該准許它，准它之後，再限定它和公民營公車聯營單位協調票證通用的問題，協調不成，你出面來做行政處置，讓它單獨使用票證也好，或者強令它必須使用聯營的票證也好！這樣這個問題才有一個圓滿的解決，不然的話，你現在給我們的印像，始終是建設局表示同意，但是要這十個兄弟先同意他穿一色的制服，這十兄弟當然不肯同意讓他穿同一色的制服，因爲誰願意別人來分一杯羹呢？相信局長如果是公民營的公車單位之一，你也不會同意的，對不對？所以整個事件的結，還是在建設局能不能讓行政權超乎聯管會之上，這一點恐怕要局長多用你的智慧，你一向是非常有智慧號稱小諸葛，我相信你能發揮諸葛之才，把這個亂結能儘速打開。

汪局長彙中：

吳議員的一個比喻非常好，就是說有十個孩子穿同一種衣服，另外那個養子也要來穿同一色的制服，我想從另一面



來講，一個家庭假使要十個孩子來支撐這個家庭，因為有一個孩子也要穿制服，其他十個孩子就消極了，可能對於這個家庭也不是福。因此我們感覺到還是協調比較好，如果果不協調會產生其他很多惡性的後果。所以關於這個問題，我們始終認為是基於一個最和諧的方式進行，而不用其他任何不正當的力量，我想是比較好的，就行政權來講，沒有行政權能夠強制把他們的票交給別人使用，所以我們總是希望在最和諧的情況下進行。

荆議員鳳崗：

局長，剛才我聽到你答覆不希望用一個其他不正當的行為來解決這個問題，我認為局長這一句話非常重要，但是到現在為止，究竟有那些不正當的行為發生過，我們想進一步了解一下。剛才吳議員談到闖關的事，我想這大概是不正當的行為，到現在為止，對於這種闖關的行為，究竟阻止到什麼程度，得到什麼效果，是不是誠如吳議員所說的開了幾張告罰單，送到板橋監理所，那邊結案不結案，你却不知道，在這裏我重複一下剛才本席說過的一個問題，現在雙和公車行駛的那條線究竟是新線還是接辦公路局的老線，這一點是不是請局長說明一下。

汪局長彝中：

關於雙和公車九月一日闖關的線，是兩條公車路線和一條是長途客運借道路線。

荆議員鳳崗：

那兩條公車路線停了沒有？

汪局長彝中：

停了。

荆議員鳳崗：

另一條呢？

汪局長彝中：

到今天為止還沒有停。

荆議員鳳崗：

還沒有停這一條是新的借道的線還是接辦公路局的老線？

汪局長彝中：

當雙和公車九月一日闖關的時候，我們沒有接到任何省交通處的公文，其後省交通處才來文表示這條公路局從中和到基隆這條線，由雙和公車和基隆客運對開。

荆議員鳳崗：

這一條對開的路線與原來公路局的線站牌有沒有變更？

汪局長彝中：

公路局過去沒有這條線，它是以區間車的名義來行駛。

荆議員鳳崗：

凡事總有一個公理存在，假定過去沒有這條線，就應該算是借道，市政府沒有同意以前，他們不能開。如果公路局有這條線，站牌沒有變動，雙和公車只是來接辦，這與借道的性質不一樣。

汪局長彝中：

一樣。

荆議員鳳崗：

怎麼一樣呢？公路局你准不准它走呢？

汪局長彝中：

原來的公路局是准的，但是如果換了主體要重新登記才可以。

荆議員鳳崗：

汪局長，我想公務機關不要自己拿繩子繞自己的脖子，肯定是新的路線，或新的站牌，或變更了路線和變更了站牌，這應該要得到你的同意，假定路線和站牌都沒有變動，不過就是原來的公路局改爲雙和公車，我奉勸局長，像這種麻煩事，就不必去找，因爲人家不諒解，講難聽一點，這個權抓來也沒有用，公路局是公家機關，雙和公車來接辦，這是政策上的考慮。我想應該管的就拿出魄力來管，不要管的就不要和自己找麻煩，我很誠懇的建議局長，這個結我不希望越拖越死，最後繞住自己的脖子想拿都拿不下來，我想公誼私交我都要這樣勸你這樣做。另外我還要請教一個問題，剛才談到聯管會的事，最近我們常常參加里民大會，市民談到很多問題，以最近本席參加松山、南京東路、武昌里的里民大會來講，他們就提出南京東路這麼寬，只有一條三〇七公車可以到火車站，要求其他公車不能經過南京東路到火車站，另外忠孝東路那邊，也提出增加路線調整站牌的建議，我不知道這些建議應該向誰提，找公車處處長沒有這個權，因爲變更站牌及路線變更都要透過聯管會，但是我們質詢的對象關於交通問題，交通服務不找公車處就是找建設局，找到建設局也要透過聯

管會，而聯管會又不是我們質詢的對象，這不是很矛盾的事嗎？最近我有一個案子找鹿處長說，說公車站牌名稱寫錯了，例如稻江家職變成稻江商職，一字之差，老百姓就上當了，因此請鹿處長是不是改一下，結果鹿處長說他們無權來改，要反映到什麼地方，這一錯就錯了三個月，試想這不是叫老百姓跑冤枉路嗎？我就奇怪我們議員要爲民做這一方面的服務究竟應該找誰？

汪局長彝中：

荆議員指教的這些事情可以直接找公車處或本局，我們不要再送聯管會。

荆議員鳳崗：

不要送聯管會？

汪局長彝中：

不要。

荆議員鳳崗：

這一點我們要澄清，以後站牌變動，路線有什麼要求的話，不要經過聯管會？

汪局長彝中：

的確不必經過聯管會。

荆議員鳳崗：

究竟要不要？

汪局長彝中：

不要。

荆議員鳳崗：

真的不要？這裏有錄音。不要等到將來我們有類似意見到你那裏，你如再送到聯管會，那就不好意思了，那時候講話就沒有那麼客氣了。

汪局長彝中：

沒問題，不但是現在，即使在過去我當局長期間，沒有這種事情。

荆議員鳳崗：

以前呢？

汪局長彝中：

以前我不太清楚。

荆議員鳳崗：

你這個話，又拖了一個尾巴，不過反正以後我們有公車要服務事項找你就是了，這裏有錄音，我們議員也都聽到了，不能再打太極拳。

康議員水木：

有關雙和公車的問題討論了一個上午，有一個問題大家都沒有提出來，就是說雙和公車的事，你們要和聯管會再協調，沒有強制力可以去強迫他們怎麼樣，這中間有一個問題，據報紙說好像聯管會不同意，不知道這個不同意有沒有經過十家聯管會投票，還是開會決定？或是怎麼樣？

汪局長彝中：

他們有公文透過聯管會送到建設局來。

康議員水木：

雖然有公文，不過是十家投票還是開會決定不同意？

汪局長彝中：

是會議紀錄。

康議員水木：

我想既然是開會討論，至少也有幾家反對幾家贊成，如七票對三票或六票對四票，有沒有這樣？

汪局長彝中：

我想他們應該這樣，不過我們只要看到紀錄，我們沒有派人參加過。

康議員水木：

不管怎麼樣，是不是有正式投票過，我想一定是開會當中，有大多數的人反對，才能以聯管會的名義發公文給貴局，但是這中間產生一個問題，因為聯管會事實上等於是聯營的大公司，如果十家每家都有一個投票權，我認為不太公平，以一個公司來講，假定資本是一百萬，我佔了百分之六十，其他的九十九個人佔公司的百分之四十，雖然一對九十九，畢竟股份方面我佔了百分之六十，應該是我有權利來掌握這個公司才對，所以如果十家每一個人一票來代表的話，我認為這樣的裁決不太公道，資本大的人也要被資本少的人來牽制，這不太正常，你對於聯管會的契約內容是否有所了解這一點，當初契約的內容是不是管車輛多少部是以公司為單位，以一家為單位，是不是這樣？

汪局長彝中：

當初成立聯營的時候，聯營契約是這樣訂的。

康議員水木：

聯營契約我認爲不合理，我要問的最主要就是這一點，我剛才說過，也許我的股份佔得比你們多，也許二家合起來的股份就超過其餘八家，以每一家公司爲單位，這顯然是不合理的，十部車的人也有一票的權利，一百部車的人也只有一票表決權，所以我認爲這種契約內容要修改。

林議員文郎：

從剛才舉出的幾個實例，我感到很有趣，局長的答覆也讓我們感到深思，康議員所提的，依照公司法的規定，應該以佔有的股份多少爲標準，這是值得聯管會參考，不能說大小股不分，一個人就代表一股，這是任何公司法不可能的現象，所以我們認爲在聯管會中，公車處應該佔有相當大的分量才對。因爲公車處的股份比九家民營公司佔的都要大。剛才吳敦義議員打了一個比喻，把你比喻爲父親，因而很高興，事實上，縱然把你比做父親的話，我認爲你這個父親也當的沒有價值，因爲是一個懦弱無能的父親，你說爲了雙和公車的事，必須和他們十家協調，取得他們的同意，你也說過十家只有二家反對，試想他們本身都不和諧，你如何使他們在和諧的氣氛下同意，這是根本不可能的事。我相信聯營的十家之中必然有幾家支持雙和公車，這樣一來他們本身就有問題了，所以你剛才提到會議紀錄，我們想了解一下會議紀錄的內容，你是不是可以明天送來給我們參考？

汪局長彝中：

可以。

林議員文郎：

再進一步我們希望你了解一下，聯管會那幾家反對？那幾家贊成，最好把調查結果下午告訴我們，這樣我們才能了解到到底是意氣用事還是利害關係。還有剛才吳議員提到希望你們在程序和事實上，運用你們的力量急速處理。我覺得實質方面，雙和公車行駛臺北市有沒有好處，臺北市民是不是需要雙和公車行駛以促進行的方便，壞的方面，是不是會造成交通上的癱瘓？剛才秘書長說過，臺北市有六十萬輛車，增加一百輛我想對整個交通的影響太少了，這不是一個問題。在程序上，我想它已經依照法定程序向我們提出申請。所以不管程序上和實質上都沒有什麼可再議的，只是票證方面，你這個父親有沒有領導能力，還是懦弱無能，我希望你作個決斷，不要老是說在和諧之下來妥協，有時候我認爲妥協也不是好的辦法。

徐議員明德：

汪局長，我再請教一下，因爲雙和公車當時要行駛臺北市的時候，你一再強調一定要維持一票通用及不行走擁擠的路線，是不是這樣？

汪局長彝中：

對。

徐議員明德：

現在到底准不准它行駛，我想就站在行政單位來講，絕對有行政權可以做這樣的決定，絕對不是說權力操縱在聯管

會，好比說這一次臺灣省交通處處長要去當臺灣汽車客運公司的董事長，臨去的時候就亂送秋波，雙和公司就是其中之一，還有其他客運公司也是一樣，我想你怎麼送都沒有關係，只要能保持一票通用及不走擁擠路線的原則，我希望這二個原則要保持住，但是我要再進一步請教，這一段時間以來，爲什麼遲遲不能行駛你的行政權，可能是對公車公用事業的管理上所謂營運權的解釋有所抵觸，是不是這樣？

汪局長彝中：

營運權是一個問題。

徐議員明德：

據說目前走臺北和永和之間的車輛有四百多部，每天每車平均載客人數大約三十三人左右，所以原則上在不增加市民負擔的原則下，怎麼核准那是另外一回事。第二件事再請局長針對什麼是營運權，給我一個明確的解釋。第三、雙和公車的新茂線從臺北市借道准了沒有？

汪局長彝中：

沒有。

徐議員明德：

現在還有沒有在行駛？

汪局長彝中：

有。

徐議員明德：

是不是只有告發？

汪局長彝中：

是。

徐議員明德：

今天有沒有告發？昨天有沒有告發？

汪局長彝中：

這是監理處在執行，今天有告發。昨天也有告發，每天都有。

徐議員明德：

據我了解，在汽車運輸管理規則上，不論是借道或跨越都不能在這裏上下車，但據我了解，新茂線還是照常上下車，難道只有告發而已，沒有其他的辦法嗎？

汪局長彝中：

依照公路法第七十條及汽車運輸業管理規則規定，都是罰款。

徐議員明德：

我知道，除了罰款，也可以吊銷執照，你爲什麼不這樣做？

汪局長彝中：

吊銷要省方吊銷，因爲它的主管事務所管理機關在省政府。

徐議員明德：

你可以向省方建議，否則你照罰它照走，罰也罰不到，任其如此藐視法令下去，難道你建設局長是這樣做的嗎？據我知道新茂線是從板橋到基隆，結果現在是到汐止，爲什

麼到汐止，因為基隆不同意他們開進去，所以只有到汐止爲止，建設局只有束手無策了？

汪局長彝中：

我們曾經函請交通處依法處理，我想交通處會處理。

康議員水木：

剛才本席所提關於股份的事，請局長答覆一下。

汪局長彝中：

這一點上次監察委員巡視市政府公車處的時候，也提過這個問題，我們已經正式向聯管單位表示過，並要公車處在契約到期時作一修正。

康議員水木：

是不是一定要契約到期時再修正？

汪局長彝中：

是的，到期時我們要和他們協調來修正。尤其是公車處是其中的一方，要主動來談這個問題。

康議員水木：

簡單的說，就是表示重新訂契約的時候，不是以公司爲單位，而是以所佔有的車輛爲佔有的股份，是不是這樣？

汪局長彝中：

以車輛或其他什麼方式，是要經過大家協調來決定，但不再以一家做一票的權利。

康議員水木：

當然是以協調來處理，但是我要提醒你，車輛少股份少的必然不贊成，但不管他們贊成不贊成，這是應該這樣做的。

，所以你應該堅持這樣做。

徐議員明德：

再請教局長，臺北市的公路主管機關是那一個單位？

汪局長彝中：

是建設局。

徐議員明德：

按公路法第七十條規定：公路主管機關應按其情節吊扣其一切車輛牌照。這裏公路機關是指建設局嗎？

汪局長彝中：

關於這一點我們曾經向交通部請示，交通部告訴我我們要將告發單送到他們所在地的主管機關去處罰。

徐議員明德：

上面這一條還有一個但書：或報請交通部撤銷其營業執照，你爲什麼不這樣做？是不是壓力很大，我認爲基隆建設局就有辦法說沒有經過我同意，就不給你走，難道臺北市還不如臺灣省一個省轄市嗎？你今天當這個建設局長會不會感到很慚愧？我講這個話不是對你個人有什麼成見，試想你雖開了罰單，但是你照告發，他車子照開，對他無可奈何，這對臺北市一個很大的考驗，對法令也是一大挑戰，建設局要依法行事，現在有沒有依法行事？

主席：

散會時間到了，下午再繼續，散會？

——下——  
午——

主席（張副議長建邦）：

各位午安，繼續開會，繼續進行專題質詢及答覆。

張議員朝枝：

今天專題質詢的題目是交通問題，目前臺北市的交通是很嚴重的，每逢上下班時間交通都非常擁擠，而平時對於停車場的問題也是大家非常關心的問題。首先我請教警察局對於停車場的整頓有何方案？因為目前很多大樓的地下停車場都被變更用途，違規使用。據工務局成局長的報告，自本月十六日起要開始取締，當然取締的重任又落在警察局身上。我們想聽聽警察局的準備工作如何？取締之後將有何良效？

警察局高副局長松壽：

關於停車的問題在臺北市的確是很嚴重的問題，好在有賢明的市長指示：在大馬路本來劃黃線的地方取消了一部分，詳細的數目等一下請交通科長補充說明。在大馬路的黃線取消了一部分後，小巷子裏本來是隨便讓兩邊都可停車，因為巷子比較窄，所以現在祇准一邊停。一方面對任意停車的部分自八月十五日開始有七輛拖吊車在拖吊，一般的反映也很好。因為拖吊車太少，任意停車的已太多，所以現在市長也指示又增購十輛小型吊車，一輛大型吊車，幾個月之後車子就能運到。至於大樓地下停車場違規使用的問題，市長指示由工務局主辦，警察局協助，工務局做好以後交給警察局管理，詳細的情形交通科長比我熟悉，請交通科長向各位報告。

張議員朝枝：

臺北市議會公報 第廿二卷 第一期

高副局長，要由交通科長報告我們也非常希望聽聽交通科長的意見。但目前停車場的問題固然大樓違規使用的問題非常嚴重，可是停車的技術上我想還是值得商榷的。因為市政府在馬路上劃了很多地方做為收費停車場，但這並不是很理想的方式。雖然在停車場不夠的情況下這不失為一個辦法，不過我總認為市政府花了這麼龐大的經費來興建道路，又征收老百姓的工程受益費，再把做好的道路兩邊劃為收費停車場，給老百姓產生很不良的印象。不知道警察局對設置道路收費停車場以什麼規定標準來認定？為什麼有的地方要設收費停車場？有的地方不設？譬如農安街、德惠街一帶都設收費停車場，原因何在？

高副局長松壽：

關於立體停車場、地下停車場都花了好多經費才建成的，至於什麼地方要做停車場我們都是事先有計畫的，經過市政府批准函請貴會同意才開始實施的。還有許多的空地我們也準備計畫做停車場，現在我請交通科長作詳細的報告。

張議員朝枝：

呂科長，剛才我們談到停車場的問題，有關興建停車場雖然警察局有參與，但決定權並不在警察局。而收費停車場絕對是由警察局交通科主辦的。我們發覺在辦公大樓林立的南京東路或市政府附近都沒有設收費停車場，唯獨在農安街、德惠街一帶每條街道都是收費停車場，原因何在？

警察局第五科呂科長育生：

謝謝張議員的指教。有關停車場的問題，我們現在規劃的路邊收費停車場是根據兩個原則：一個是交通流量比較少的地區，就是選次要道路，主要幹道儘量不選定。二是該地區附近需求量比較高的劃爲路邊停車場。當然在這兩個原則之下所選定的路段並不是絕對很標準，有些道路雖然不是主要道路，我們選的時候是衡量下了車距離高樓大廈辦公室步行不超過十五分鐘的範圍做爲路邊停車場。有些道路現在尚未闢建收費停車場，像南京西路一帶等等，我們下個梯次就計畫，將其他重要的道路作細部的規劃，按照梯次來實施。最近已經規劃了兩個梯次，一共有一百四十三處分兩個梯次實施，該案已經送到貴會討論研究中，通過之後繼續做第三、第四個梯次，將來實施之後看起來就比較平均了。剛才張議員講得很對，德惠街一帶當時選定也是根據剛才我講的原則，因爲當時的交通情況和現在不大一樣，現在的交通流量是增加了很多。

張議員朝枝：

呂科長，本席爲什麼要提出這個問題，因爲現在農安街與德惠街一帶都是收費停車場，附近的老百姓怨言很多。至少你應該留一條不要停車，尤其農安街對面要轉過的車子相當多，兩旁都是停車場，老百姓究竟要走那邊，這裏又沒有很多辦公大樓。南京東路有很多的辦公大樓，可以說，是銀行街，反而不設收費停車場，我們感覺很奇怪。

呂科長育生：

馬上要設了，這幾條沒有設停車場的道路我們都規劃好了

，市政會議也通過了，已經送到貴會來研究了。張議員提到農安街、德惠街一帶的交通流量我們再作個調查，如果情況實在嚴重影響交通，我們停車的方式再酌量研究，新的路段一共有百四十三處實施停車以後，德惠街的情況可能會減輕下來。

張議員朝枝：

還有電動收費停車場的問題。中華路一帶都是電動收費停車場，電動收費機也不是你任內買的，如何買的我也不大清楚，但是非常不合理。譬如我現在投五元大概可停半個鐘頭，過了十分鐘以後我發覺我可能會超過時間於是再投五元進去，但是表不會跳，就是把錢通通吃掉了。我試了好幾次都是這樣的情形，不知道吃了老百姓多少錢，科長了解嗎？

呂科長育生：

我知道這個情況。這個機器是五年以前買的，一共一百九十幾具，不但有這個缺點，還祇能停兩個小時，很多人埋怨我要看電影排隊買票都超過兩個小時，我要投三個小時你也不能接受。

張議員朝枝：

呂科長，我們投兩個小時沒有關係，如果我們投下兩個小時發覺還不够再回來投一個小時機器不會跳的。

呂科長育生：

我知道那個缺點。

張議員朝枝：



知道缺點爲什麼不改進，吃了老百姓不少錢。

呂科長育生：

我們現在準備換新。舊有的這種連續可放錢的機器是可以適用，但如果已經走到中途再放錢這個機器就不接受了，這是原來一百多部機器的缺點，新的機器就沒有這個缺點。

張議員朝枝：

這部分老機器我建議應該停用。

呂科長育生：

我們在這些舊機器上加個說明，就是你要停多久要一次放多少錢，如果放了停半個小時的錢，你想想半個小時不夠，可交代管理員代辦，你就不要自己投了，我會交代他們的。

張議員朝枝：

過去有沒有這樣辦？

呂科長育生：

過去沒有。

張議員朝枝：

有一次我去停車，我預計半個小時就走所以投了五塊錢，過了二十分鐘我覺得還不夠就匆匆跑出來再投五元，本以爲可以再延三十分鐘，不料出來的時候車子上被開了罰單。老百姓照規定投錢停車還要被罰，你說人家服不服氣？這種缺點已經好幾年了，警察局應該老早就發覺了，爲何不妥善處理？現在你說要由服務員來代辦，請你再說明一下。

呂科長育生：

原來有人反映祇能停兩個小時，我需停三個小時，中途沒有時間回來，一下子要投三個小時機器又不能接受，我們現在就改了，你要停三個小時可以先投兩個小時，另外十元交由管理員時間一到請代投，這樣就不會受罰了。

張議員元成：

剛才張議員請教的情形貴局是不是一直都沒有發覺？

呂科長育生：

以前沒有人反映過，說中途再放錢就沒有有效的情形。

張議員元成：

張議員提到這個事我想是很嚴重的事。這個機器能不能修理，有沒有保固的期限？當初怎麼想到要買這種機器？

呂科長育生：

這部分機器是過去交通局代買的，差不多十年以前的東西了，都很陳舊了，我們計畫把這部分機器淘汰掉。

張議員元成：

這個問題相當嚴重，管理員老是和停車的人發生糾紛，他也應該反映上來，今天張議員提到你才曉得。

呂科長育生：

張議員提的這個問題向來沒有人反映，祇有反映兩個小時不夠，我們馬上就解決了。

張議員元成：

機器不靈乾脆就不要用，以計次收費好了。

呂科長育生：

如果同一路段一部分計次收費一部分計時收費是不公平的。

張議員元成：

機器不能用乾脆就換新的，不能用就不要用，以避免產生困擾。

呂科長育生：

我們考慮以別的方法來克服。

張議員朝枝：

警察局是執法的單位，這種既不便民且傷民的機器警察局老早就應發覺了，如不改善實在很令人不服。這種機器用了這麼久我想連本帶利都收回來了，因為一方面收費，一方面吃角子。我投了五塊錢，隔了二十分鐘又投五元居然不跳，被開罰單要到漢口街派出所繳罰款。我向管理員說我有投錢，他不信，我說再補交可以嗎，他說不行，我一個肚子的氣祇有認了。我現在要請問，管理員是否具有警察的身分可以開罰單？還有，這些機器是那一年買的？

呂科長育生：

那些機器買的年代我不大清楚，那是交通局時代買的，據我所知至少有十五年了。因為我們有的老管理員前些時候退休，他說他幹了十五年了。那些舊機器有一百九十二部，我們來檢討有沒有辦法修？如果不能修就淘汰。其次報告，管理員開的單子不是告發單，而是通知單，告訴車主停車已超過時間應該如何補繳。

張議員朝枝：

市民看到單子要補繳怎麼不行？

呂科長育生：

可以。

張議員朝枝：

他說單子已經開了沒有辦法。

呂科長育生：

過去不准向管理員補繳，我們怕向管理員補繳了錢發生毛病。現在自十月一日起又多了一種補繳的單子，可以直接向管理員補繳。那種單子不是告發單，是通知單。

主席（張副議長建邦）：

現在我有事要離席，請大會推選一位主席。

大會公推鄭議員瑞齋擔任主席。

主席（鄭議員瑞齋）：

請王議員發言。

王議員昆和：

呂科長，有關現在看車子的服務人員，我發覺與清潔臨時工一樣沒有參加勞工保險，很多看車的服務人員曾經向我的關係，既然要做這個工作就應該遵守這個規定。個人的看法，有關他們勞工的保險希望警察局研究出一個辦法，比照原來臨時清潔工的情況讓他們參加勞保。

呂科長育生：

我們向有關單位請示來辦。

王議員昆和：

因爲以前臨時清潔工也沒有勞保，經過本會反映以後現在已經辦勞保了。對於看管車輛的朋友們，希望市政府也能照顧他們，給予勞保的保障。謝謝你。

### 周議員夢熊：

剛才王議員提到這個問題是無庸置疑的，呂科長應該作肯定性的答覆。根據中央勞保條例的精神，對於臨時工非長期受僱的都可以納入勞保，何況這是長期受僱的管理員更應該可以納入勞保，而保障勞工權益也是民生主義施政的政綱，希望你趕快簽辦，把他們納入勞保，相信秘書長和市長不會不支持的。其次，談到交通整頓的問題，目前路邊停車的辦法我認爲不太適宜，我覺得道路主要的作用是暢通交通，而不是做爲停車使用。現在由於停車所發生的狀況，我參加的里民大會有兩種反映，一種是任意停車，使交通發生阻塞；另一種是在黃線上停車而沒有適當的管制和取締。尤其是巷道裏任意停車所發生的弊害幾乎所有的里民大會都有同樣的反映。林森南路十一巷巷內經常任意停車，你們現在已有違規停車拖吊的辦法，是不是實地去看一下。當然其他地方也一樣。如果道路寬度適合停車你應該做單向停車的規定劃線。如果不適宜停車就不能任意劃線停車。如果任意停車就應該嚴格執行取締。請呂科長責成交通大隊馬上對全市的巷道作全面的清查，對不依規定任意停車的一定要嚴格取締。現在有關交通整頓政策性的問題我想請教秘書長，因爲秘書長是最賢勞也最能任勞任怨的秘書長。秘書長的職責也就是協助市長綜理一切

### 臺北市議會公報 第廿二卷 第一期

的要政。同時臺北市各方面的建設都有進步，惟交通秩序却不如理想，過去的歸僑與外賓都有指責，我們的市民也都有反映。李市長曾經有個決心整頓臺北市交通秩序的方案，好像李市長是這個專案的召集人。因此我想對於整頓交通的問題，不僅要治標，更應該治本；不僅要做消極性的清理，同時還要作積極性的疏通。尤其關於停車場的問題，除了對於地下停車場應該加以整頓作爲停車使用之外，就是對於原有高樓大廈的地下停車場加以整理，以解決停車的問題。還有，工務局的工作報告好像有個構想，就是高樓大廈將來地下室若不能附設地下停車場的話，可以繳費以共同促進建設。這個構想當然也是解決停車場的方案之一，但這個方案是不是最佳方案呢？根據我在里民大會及各方面的反映，也有許多不同的看法。有許多里民大會譬如幸安里認爲最好將來在政府的法令上應加以檢討。例如七層以上的高樓不僅不能把地下停車場作其他用途，同時應該規定以後建築的比率能加大；公寓式的房子也應該有足够的停車場，這樣才是根本解決停車場的辦法。其次，過去市政府有許多公園、學校、操場許多公共設施用地爲了多目標的利用發展，可以興建地下停車場。我覺得這個構想如果能够結合獎勵民間投資辦法來興建的話，也不失爲一個很好的方案。因爲以市政府目前的工程預算來分配各項建設，要興建大量的停車場恐怕不易做到，所以假定能够結合獎勵民間投資辦法，對於學校操場或許多公園、廣場，可以利用的公地都可以加速建設地下停車場。

以上幾點建議請秘書長參考採納，謝謝。  
馬秘書長鎮方：

關於停車場的問題我先作個綜合的說明然後就周議員所提示的幾個解決的辦法分別衡量利弊再作說明。基本上關於停車需要的規劃，和停車場的設置，我們分爲三個階段委託學術機構替我們做。第一個階段六十八年已經完成了，是委託臺大土木研究所和交通大學研究所替我們作的規劃；有松江路、新生南路以西的整個市中心區部分的需要已經給我們估計出來了。這個需要的狀況，在六十八年是三萬五千五百個停車位。到民國七十二年需要五萬三千個停車位，到民國七十七年需要八萬零四百個停車位。現在正好是頭一個階段，他們估計需要三萬五千五百個停車位置，就是市中心區的需要量。目前我們供應的狀況我也提供一個資料：目前我們現有的公有收費停車場包括已經有的立體停車場、地下停車場、路邊收費停車場共有一百一十二個地方，可以停六千六百四十六個汽車位，機車另外計算。我們有四千四百三十六棟現有的大樓，這些大樓根據建築法的規定應該建有地下停車場有二萬九千三百八十八個停車位，這是一個很大比率的數字。再其次，我們把原來劃黃線的塗銷，第一個階段塗銷了三十三個地方，可以有九百二十一個停車位。另外我們還要繼續把巷道，次要道路作爲停車場要劃七百一十個車位，總共則有一萬八千零二十九個停車位。假如這些都變爲可用的停車位，我們現有的停車位就有五萬四千九百八十四個，這個需要可以

說超過民國七十年的需要量。所以就整個停車的問題，就臺北市現有的停車位來講應該是足夠的。但不幸得很，有些我們執行得好，有些執行得不好。譬如其中關係最大的四千多棟大樓地下有二萬九千三百多個停車位現在都被他們違規使用了。關於這一點我特別先提出報告，我們眼前的工作就積極來進行，我們選了二十個停車位以上的大樓四百三十四棟一共有一萬七千多個停車位，這些停車位現在就要根據建築法第九十條的規定，先禮後兵，而最後要以辦法來強制執行，就是把違規使用的部分拆除恢復爲停車用途。

陳議員順珍：

請問秘書長，所謂「最後」是什麼時候？

馬秘書長鎮方：

各位知道，我們在臺北市這個地方做事，因爲這裏是首善之區，又是一個很複雜很敏感的地方，有時在政治季節的時候我們做很多的事情都是要採取循序漸進的方式，所以我們現在不敢馬上把最後的時間提出來，但是我們現在已經開始向這個方向來做了。

林議員宏熙：

馬秘書長，你答覆到這裏我要打個岔。陳議員剛才提到最後時間的問題，每星期二晚間有個「包青天」的電視劇不知馬秘書長有否看過？我想可以把李市長比喻爲包青天，馬秘書長等於是公孫策，今天我要請你這位幕僚長公孫策審判一個案子，究竟他們該被判死刑或無期徒刑或免刑，

請你這位幕僚長公孫策明鏡高懸秉公處理。今天工務局、建設局、警察局的首長都在座對大樓管理工務局的任務是督導工程查驗完成後發給使用執照，建設局祇是根據部分商業使用發給營業執照，我想這部分應該沒有問題。警察局是執行警衛治安的單位，他們也不是技術人員而地下停車場被改為商場之用。如你審判這個案子究竟這三個單位中那個單位應該接受處分？今天我要聽聽幕僚長公孫策的看法。

馬秘書長鎮方：

關於大樓地下停車場違規使用，過去是由幾個有關單位分別來辦，而碰到很多窒礙難行之處，譬如警察局去看到了，頂多祇能按照違警處分來辦，消防大隊去檢查了，看到違規使用，違反消防規定，他也祇能按照消防方面的要求……

林議員宏熙：

秘書長，我剛才提出的違規使用地下室，工務局、警察局、建設局三個單位中究竟是那個單位的責任？請你簡單答覆。

馬秘書長鎮方：

好的，現在我們的做法，要執行這件事希望要做得有效，是由聯合組成的小組由建設局、工務局、警察局組成的小組，由工務局建管處召集，基本上仍然要根據建築法的規定。建築法第九十條有明文規定，違規使用先告訴你讓你的罰款，罰款後仍不聽最後便要強制執行拆除，採用其他的

臺北市議會公報 第廿二卷 第一期

途徑都是無關痛癢，而沒有辦法恢復原來停車場的用途，祇有根據建築法的規定，大樓必需留設停車場，現在違規使用就根據建築法的規定務必恢復原來停車場的使用。接着就周議員剛才提到的建議答覆。第一個就是用繳費的辦法，大樓是不是可以不建停車場。這個辦法我們現在研究仍然未定案，但是我們認為不是最佳的辦法，為什麼呢？這個辦法在新加坡用得很好，新加坡用得好的原因是他的都市計畫裏早就把所有停車場的位置都規劃好了，因為新加坡是新興國家，在都市計畫中把所有的停車場、公有的停車場、多目標使用的停車場、立體停車場、地下停車場等等早就規劃完成，所以你旁邊的大樓不必再蓋停車場，你繳錢就可以了。但是我們的都市計畫早已經定型了，尤其這些中心區的大樓早已經蓋了，交通的狀況不好，道路又不够，在這種情況之下你說他自己不建停車場，你要把那棟房子拆了來蓋停車場？政府就算有這個錢，有沒有權利把別人的房子拆了來蓋？因此祇能利用公有土地，所以我們很困難。在五年一次的細部都市計畫的檢討時，我們是儘量找公有的土地儘量把它劃為停車場。如果沒有公有土地的話，在我們都市計畫的程序上一籌莫展，一點辦法都沒有。所以在這樣的狀況之下我們要允許他繳費不必蓋停車場，那請問那裏有停車場？停車的問題怎麼來解決？所以這個辦法我們覺得……

羅議員世凱：

我聽到秘書長所講的，目前高樓大廈地下室應做為停車場

使用的有二萬九千多個位置沒有辦法使用。而陳順珍議員請教什麼時候才能解決，秘書長笑一笑。不過剛才秘書長講對了一點，說公有土地上面可以開闢停車場。我現在請教秘書長，中正紀念堂的周圍以及地下我認為是個很好的地方。這裏有很大的面積，請問市政府曾否與有關單位協調利用中正紀念堂地下及四週開闢停車場？請秘書長答覆這個問題。

馬秘書長鎮方：

好，我可以先答覆一下。中正紀念堂目前已經有後邊大的遊覽車停車位劃在地面上，我們在對面中山南路也設有臨時地面停車場，而在中正紀念堂第二期的規劃中也有地下六百個停車位的停車場，這要與國劇院音樂廳同時興建，很快就要動工。這個工程本來早就要動工了，但因為原來計畫的歌劇院現在要改為國劇院演平劇，過去的歌劇院不一定完全演平劇用，現在要想改為完全演平劇用，當然音響效果、舞臺設計、後臺等等很多要變動。那裏有六百個停車位置的停車場。在這種狀況之下，我們認為解決停車問題以那種方式最好，就是周議員剛才提到的第二個方式：就是利用現在的公共設施作多目標的使用做地下停車場。公園地下可以做停車場，學校操場下面也可以做停車場，其他的廣場地下也可以做為停車場，上面仍然做廣場，作多目標的使用。而且剛才周議員特別提出，除了政府的力量來興建停車場之外，還可以用鼓勵民間投資的方式獎勵民間來做。關於大樓的地下室違規使用，我們將來取締

以後還有鼓勵的辦法，就是用免稅、減稅的方式，把房屋稅、營業稅都考慮減免。如果他還願意改為對外開放的公共停車場的話，我們可以再給予減稅、免稅的獎勵。目前我們正在進行的方式還是把公共設施作多目標的使用開闢為停車場，現正進行的有中山區公所後面三十二號公園停車場有二百四十個停車位，新生北路高架橋下的停車場全部完成預計有一千二百個停車位，六號水門外的停車場現在已經完工了，可以停大型車二十輛，小型車三百三十輛。將來建國南北路高架橋下全部停車位可停大型車一百三十八輛，小型一千七百四十四輛。另外，八德路有個停車場可停二百餘輛，民族路東側正在施工的平面停車場，預計可以有二百個停車位，內湖六號路的停車場也正在施工，有三十個停車位，社教館我們附設一個地下停車場，有一百二十個停車位，工程正在進行中，明年以前就可以完成。以上這些一共可以提供五千四百七十七個停車位，所以就整體上來講，目前的停車場需要，就市中心這部分不過是三萬五千五百個停車位，就現在已經可用的就有五萬四千多個停車位，但其中二萬九千多個大樓地下停車場被違規使用，在這方向我們已經在努力來改善。在解決整個的停車問題，我們想向這些方向根據學術機構給我們研究的需要的估計，而今後主要的有效做法還是採取公共設施多目標的使用，並且用獎勵的方式讓民間的力量結合政府的力量一起來做，這樣子就可以使停車的問題獲得相當程度的解決。

康議員水木：

謝謝馬秘書長詳細的答覆。我很慶幸我們臺北市有這麼多位置可以停車，但另一方面有點對不起，就是我不太敢相信。爲什麼呢？因爲記得我當選議員到現在，幾乎每次大會本會有很多同仁都提到這個問題。市政府從市長及馬秘書長到警察局有關單位也不知答覆了多少次，每次的答覆都如此。因此我想大樓違規使用的問題既然講了這麼多年，爲什麼到現在還沒有一個妥善解決的方案？到今天馬秘書長雖然剛才講得很詳細，可以增加我們很多的信心，但我一直很懷疑，這個老生常談的問題，在下次會是不是又會被再提出來？如果今天秘書長在此的答覆祇是應付我們，等到下次專題質詢這個問題又要再度被提出那就不是市府之福，也不是市民之福。所以我剛才講那句話是對馬秘書長不太禮貌，但因爲這個問題的確是幾年來我們一再提而市府仍無法解決的老問題。我們所希望的是下次專題質詢或有關部門質詢前，所有的大樓地下室違規使用的情形都已經改善過來，而不必再讓本會同仁又重新提到這個問題。請問秘書長，能不能做到這點？

馬秘書長鎮方：

我們現在正在這樣做，過去因爲對於法規的解釋大家有不同的認定，後來我們已經澄清了，過去內政部有不同的解釋，認爲建築法第九十條不能這樣執行，後來我們請行政院法規會認定，認爲可以依照建築法第九十條來執行，所以現在已經決定這樣做。建管處要求增加約僱人員和增加

車輛，這些條件我們都已充實了，現在……

康議員水木：

既然現在已經準備好了，請秘書長明確答覆何時可以開始實施？

馬秘書長鎮方：

我想今年年底就可以實施，選舉過後就開始實施。

康議員水木：

年底可以開始實施，那也就是明年起就不會有這個問題了？

馬秘書長鎮方：

明年我們就要把執行的結果向貴會提出報告。

康議員水木：

那請你記住，如果下次大會還有議員同仁再提出這個問題，我看你也不必再作什麼答覆了。

馬秘書長鎮方：

好，我們成局長在這裏，建管處長也在這裏，我們好好來做。

林議員宏熙：

既然馬秘書長已經答應今年底以前要開始實施，明年就不會有這個問題存在了，我們非常佩服幕僚長公孫策的這個審判，謝謝你。

主席（鄭議員瑞齋）：

休息時間到了，休息十分鐘。

主席（鄭議員瑞齋）：

繼續開會。請發言。

陳議員順珍：

主席，我們還是請馬秘書長來答覆我們的問題。早上我們曾經談到是否成立交通局，秘書長引用到道安會報職責的功能來加強。本席覺得在目前的情況下，市政府做這樣的處置已經盡了最大的努力了。不過如果這樣說，馬秘書長現在無形中等於是一個超交通局長。我想有一個秘書長來主管這樣的協調工作，當然對臺北市交通問題的改善一定會有很大的幫助。老實講，形成臺北市的交通問題，從政策上來，很顯然的一個問題，是臺北市的人口成長沒有加以適當的限制。從人口的成長，再加上經濟的發展，當然小汽車就不斷的成長，而我們政府對這方面到目前為止並沒有以法令加以干涉、限制。所以臺北市的車輛增多，當然就會形成對道路系統的需求增加。從光復初期到現在，臺北市的連外橋樑不曉得增加多少，然而每一個橋樑興建完成時，同樣是生意興隆，所以我們看到很多橋樑都提前可以把貸款還清時，我們就感覺到臺北市民需要的交通網線迫切的需求可以說非常非常的大。其中我們停車場不能預期的規劃使用，前面我們問到停車場的整頓，事實上停車場整頓以後才能配合停車場的關建。當然秘書長也談到今後如何利用公共設施用地作多目標使用，以解決一部分停車場的問題。事實上今天大樓的停車場也成爲我們關心的重點。因爲在市區裏土地難求，要從這個地方設立更多的停車場事實上各個單位都不會很同意的。老實講，我

們曾經找過多少個地方，包括理教公會火燒以後曾經要蓋青年活動中心，各種計畫都指示了，那個地方蓋停車場也不錯。還有，現在市政府要標售的土地例如中山南路這些地方也有人主張將它設立停車場，但事實上各單位對於設立停車場都不會非常樂意主動的提供該土地的使用。因此會毫不考慮的祇有一途可求，就是依法該作停車的當然應該停車，事實上剛才馬秘書長還替李市長再作一次背書。去年市政總質詢中，我和陳怡榮議員還引用一則故事，說是「不教而戰」屬暴君，李市長還回答了一些話，這個故事我想大家都還記得。事實上當時李市長答覆的結果是什麼呢？我們看看陳怡榮議員怎麼來謝謝他。陳怡榮議員說：「市長，謝謝你，既然你提到這點，對於這一千一百零一棟大樓地下室違規使用必須馬上要執行，謝謝。」今天我們將它提到這裏來實在感觸良多。老實講，這是一個老問題，當然我也知道市長、秘書長都已經用了心了。然而這個老問題今天有待我們在議會繼續的呼籲，我們希望一方面市政府嚴格的來執行。另一方面個人在此也呼籲我們全臺北市的市民應該守法，依規定設立停車場的就應該當停車場來使用，以免市政府的各位同仁也要感嘆——公僕難爲！支票難以兌現！所以我們在這裏談到這個問題深深覺得這實在是一個老問題。我們再檢討一下，今天臺北市交通的問題除了停車場之外，究竟那些最重要？個人覺得我們一定要考慮到整個市區道路與都會區域發展的配合。如果不能這樣做的話，我們再大的努力，建再多的橋樑，在



市區增加再多的停車場都無濟於事。而今天都會區的規劃是在我們市政府的獨立範圍內嗎？不是，交通部到底爲我們做了什麼？因此今天個人從上午所談的捷運系統、鐵路地下化，一直談到現在過境的橋樑等等，乃至於最後談到整個都會區的交通系統，我覺得秘書長一定要向中央反映。這個案子一定要把臺北市列爲主要的設計者。如果不能由我們設計的話，都會區不能配合我們的話，老實講，今天我們講的話就等於白講了。我也敢保證，秘書長絕對沒有辦法在明年內能够徹底貫徹這個政策。現在秘書長的背書我很擔心明年還是空頭支票。因此，本席在這裏一方面呼籲我們的市民要守法，同時也請求秘書長要把這個問題當作我們市政的問題來看，要把臺北市的交通問題當作國家重大的建設來看，讓中央全體一致的解決臺北市的交通問題，爲我們的戰時首都要一點面子，這樣子才不會辜負市民的期望，也才能讓李市長光榮榮成爲偉大的市長。

#### 陳議員怡榮：

秘書長，剛才陳順珍議員提到上次總質詢我們兩位提到「不教而戰」暴君的故事，但是李市長有另外的說法，他認爲的不教而戰是老百姓也可以反過來講，即老百姓出了錢以後要政府來執行，結果政府要執行時老百姓阻礙了政府的執行。所以市長另外有一套不教而戰的說法。但事實擺在眼前，我們現在的交通在人口超過三百萬的大都市中變成是交通最混亂的都市，這一點相信秘書長你會同意的。我常常和李市長講，車輛這麼擁擠，交通這麼紊亂，他個

人也許沒有那麼大的感覺，有司機的人是不會有這麼大的感覺，當然更沒有辦法將心比心去瞭解那些要擠公車的人在交通線上那種急躁的心情，這一點我相信秘書長你也會同意。剛才周議員提到在現有公共設施的地下開闢停車場，這件事記得我們警政小組開會時一再提出，除了現有的公園、學校、市場的地下室要做停車場使用外，就是私有的市場地下室也都要作這樣使用。在座的胡局長、高副局長都聽過這件事，我們警政小組包括張同生議員在內一再提到這件事必須要這樣子做。而且當時的交通科科长是現在建設局的副局長，當時也一再表示要向道安會報反映。當時的唐科長現已調升爲建設局副局長，民國六十八年八月到現在已經超過一年多了，我真的非常擔心，就像剛才康水木議員所講的，這件事大概在今天秘書長的答覆之後又沒有下文了。事實上今天的交通可以說紊亂到無以復加的地步，還會再下去嗎？我相信還會再下去。除非現在建設局能配合中央交通部協調一個辦法來禁止車輛的增加，否則繼續下去的話總有一天交通沒有辦法通行的。記得以前鄺俊厚當警察局長時，他曾經有一個疏散交通的簡報，就是當時萬一有空襲警報的情況發生，臺北市的交通可以在一個小時之內疏散完畢。我們不知道鄺局長是不是天才，但他當時提出的構想我們在下面聽的人認爲他是一種卡通影片的說法，不然就是一種電動模型的說法，就是時間上全部都控制好，中間沒有故障或其他的人爲因素等等阻礙，可以說是卡通影片式的說法。到現在來講，如果由

警察局民防部門提出有一天發生空襲警報的話，我看他不再重視疏散，而是就地避難，已經不在重視疏散了，這種情況實在非常嚴重。從去年八月到現在已經一年多了，警察局一再表示要把我們警政小組的意見反映給秘書長，如今在現有的公園、學校操場、市場地下開始規劃（不要說到施工）做爲停車場的有幾許？秘書長能否答覆有沒有？

馬秘書長鎮芳：

關於這個問題在各種場合，道安會報也好，有關方面都研究這個問題，其中真正癥結所在是市政府的財源有限，要做的市政建設很多，沒有辦法面面俱到。

陳議員怡榮：

本屆議會成立不久，記得我和本會幾位同仁在總質詢中就提到應該恢復交通局，或許恢復交通局有種種的困難，但我們總認爲交通非常重要，而且最近學術機構所作的民意調查，對臺北市感到最不滿意的事項中，好像交通的部分是居第一位或第二位，馬秘書長能否確定一下究竟是居第一位或第二位？

馬秘書長鎮芳：

藉此機會先打斷陳議員的指教，也向貴會表示敬佩，就是貴會在這次專題質詢訂了「交通問題」的題目，而交通問題根據我們在市政上各種會議、座談以及抽樣調查，民意的反映裏面，都是最受重視的。現在我舉出幾個例子，在議會的大會中，第三屆第一次至第五次大會中提到有關交通的問題占所有問題的比率是百分之二十六。我們舉行的

五個組的座談，包括勞工、教育工作者、婦女、文化工作者五類的市民舉行座談，對交通問題的重視占全部的比重百分之二十三。我們舉行基層建設座談……。

陳議員怡榮：

這百分之二十三是不是占第一位？

馬秘書長鎮芳：

都是占第一位。在基層建設座談會裏也是占到百分之三十三，里民大會的決議案占的比率最高的也是交通問題，占百分之三十七。從所有的會議包括市民座談、基層建設座談、里民大會、貴會的開會等等，所有表現民意的地方來看，大家對交通的重視都列爲第一優先，我們平均計算下來的比重是百分之三十三。

陳議員怡榮：

謝謝馬秘書長，接下去我要請教秘書長，由以上這些可以看出市民的反映包括民意代表的反映，認爲如果能把交通問題解決是市政府最大的一個表現。我想這件事不能再拖了，如果要說財源有限，我認爲交通問題還是應該擺在第一位。如果交通問題能夠解決的話，李市長的功勞一定非常大，而解決交通問題，停車場又占很重要的項目。這個問題能獲得解決將來李市長升遷的機會就非常巨大。我認爲市政府應該積極來辦才對。

馬秘書長鎮芳：

我們接受陳議員指教的意見，我們一定會把交通問題列爲第一優先來解決。同時關於解決停車場的問題，對於公共

設施多目標使用，在這方面我們積極來進行。同時我仍然要強調，剛才周議員指教的結合民間力量鼓勵民間投資興建停車場方面我們也積極來進行。

#### 陳議員怡榮：

周議員提出的意見是很好的構想，因為一個地區人口多一定有市場和學校，公園還在其次，在現在的市場和現有的學校地下設立停車場是很好的方案。我想道安會報中是不能選定幾個老舊的市區先實施，看看效果如何。

#### 馬秘書長鎮方：

好，謝謝陳議員。

#### 羅議員斌：

馬秘書長，剛才你答覆陳議員的問題時特別指出臺北市最嚴重的問題，也是市民講得最多的，比率占最高的是交通問題，既然交通問題如此的嚴重，而且市民這樣的關心，臺北市政府有這麼多的交通人才，還有這麼好的秘書長以及這麼好的市長，對市民這麼關心的問題如果拿不出好的辦法，提不出魄力來解決的話，的確很令人不敢想像。尤其我們臺北市要人有人，要錢有錢，對於市民最關切的問題我們應該痛下決心優先來處理才對。據本席了解，多年來臺北市的交通問題一直是市民所詬病的。尤其是讓我們的外賓留下惡劣的印象也是交通的問題。海外的華僑每逢十月慶典回國對各方面的觀感都好，唯獨對交通問題反映不佳。因此證明臺北市的交通問題的確是一個嚴重的問題。我們應該重視這個問題。本席了解這個問題的基本原

因，一方面是駕駛朋友和行人未能養成遵守交通秩序的習慣，另一方面是交通設施不良，道路容量不够，形成擁擠紊亂的交通狀況。我特別列舉了十項交通問題請教馬秘書長和市府有關單位首長。第一點，有人說：臺北市是一個

「搶」的都市，每天出門放眼一看，就見到公車搶越車，乘客搶上車，上車之後搶座位，司機搶路線、搶紅燈，行人搶過馬路，人、車搶道，大家都在「搶」。因此造成嚴重的交通問題。市政府自四月一日開始，宣布認真整理交通問題，不知有無成效？第二點，依據統計，民國五十五年本市共有汽車一萬七千一百一十三輛，機車一萬六千七百四十二輛。到民國六十八年本市共有汽車十五萬五千七百五十七輛，機車二十九萬三千九百九十六輛。民國五十七年本市考有汽車駕照者共三萬九千九百一十五人，機車駕照四萬五千三百四十七人，平均每百人中汽車二點五人，機車二點八人。到民國六十八年本市考有汽車駕照共有三十三萬七千四百四十六人，機車三十三萬二千一百七十七人，平均每百人中汽車十五點四人，機車十五點一人。由此可見，本市車輛數和駕駛人數成長如此之快，增加如此之多，本市道路、容量、和交通旅次如何能應付？這是一個很重要的問題，車輛多，道路容量又不够，交通旅次又很頻繁，你再有什麼辦法也很難解決交通的問題。

第三點，本市東西向的主要幹道為忠孝、仁愛、信義、和平，並有民族、民權、民生東西路、南京東西路、長春路等，而南北向的延平南北路、重慶南北路、承德路、中山

南北路、羅斯福路、新生南北路高架路、松江路、建國南北路、復興南北路等，均因交通流量太大，尖峰時間均很擁擠，如何能設法使其暢通？

第四點，據統計預測本市到民國八十九年，能負擔每日交通運量僅二百一十萬人次，而大臺北區尚餘二百三十六萬人次，仍需仰賴其他運輸工具，鑒於本市道路系統將於民國七十六年將達到飽和，公車系統難於承擔輸送三百三十六萬人次，本市將如何解決大眾運輸問題？

第五點，本市「鐵路地下化」，報載中央積極規劃中，此項規劃本市有無專家參與？要不要負擔經費？何時能夠實施？我根據今天市民送給我的一份資料，他對鐵路地下化的案子提出一套很完整的資料。他說，臺北市如果能將鐵路的問題解決之後，將使臺北市的交通有重大的改善。尤其是本市六十二條道路將不會受鐵路交通的影響而能暢通，不僅是臺北市可以空出一大片土地可以做停車場，或做其他的交通設施，而使臺北市的交通獲得根本澈底的解決。他提出這個辦法還附有一個簡單的圖，這個資料相當的豐富，等會兒我提供秘書長交有關單位作主要的參考。這一位市民對交通問題有很獨到的見解，有很深入的研究，請秘書長交有關單位參考。

第六點問題，大眾捷運系統、（電氣化火車）以及高運量捷運系統（地下鐵路捷運系統）難能有效地解決本市交通問題，可否發展「中運量捷運系統」，載客數最多不超過二百人，每一節車箱載約二十人，單節車箱、多節車箱均

可行駛，造價低、成本少、施工容易、並可高架，凡臺北近郊北投、淡水、木柵、南港、中和、板橋、汐止等，配合公共汽車運輸系統能否有效地解決本市交通問題？

第七點，本市許多交通設施未盡完善，尤其交通電腦號誌運作不良，常發生故障，影響交通功能，可否改善？我們常常發覺車子形成擁擠的原因是電腦號誌故障的緣故，能不能把交通電腦號誌的故障減到零，而使我們交通運量的功能得以有效的發揮。這點也請秘書長答覆。

第八點，本市由於車輛多，空間小，停車是一嚴重問題，現在不僅佔用道路，而更妨礙交通流量，能否徹底改善？第九點，新關馬路不久平常就因各種設施挖來挖去，補補挖挖，有礙交通，今後能否避免？

第十點，公車行駛慢車道、停車、上車以及規劃一些單行道未盡良好（如士林文林路）影響交通，可否研究改善？士林區文林路現在市府規定去往北邊是單行道，來往南邊是單行道，其實這對市民造成很大的不便，如果要改爲單行道，應該是來往北邊，去往南邊，這樣調換過來才比較適當。最近我出席士林區好幾個里民大會，尤其是士林區街道中心的幾個里都一致反映，希望把這個單行道澈底改善，對市民交通有很大的幫助，對交通流量有適當的配合，可是一直到現在都沒有改善。我覺得這個能改而不改善的問題是人爲的因素，不是道路不夠寬，容量不夠大的問題，完全是人爲的因素。這個人爲因素的錯誤能否也減少到零？如果能減到零，對交通問題的改善也有很大的幫助

。我認爲交通的問題很多，也很大。我們能有決心有魄力，在今天解決了一個交通問題就少了一個交通問題。明天又解決了一個交通問題也又減少了一個交通問題。以這種鏗而不捨的精神來做，總有一天我們可以吧臺北市的交通問題都解決。以上本席所列舉的十點問題希望秘書長摘要答覆，謝謝。

馬秘書長鎮方：

很感謝羅議員提出的十點指教，我們一直非常重視交通問題，我們一直也在這個方向上作最大的努力。當然現在沒有辦法一口氣把所有的問題都解決掉。解決大都市的交通問題，在國外有三個政策，一個是「交通工程」，主要包括道路系統，不僅是容量，而且路形乃至於中短程的長期發展計畫在內。一個是「教育」，教育的關係非常大，我們現在感覺困擾最多的是駕駛人和行人方面，這方面的教育仍有待加強，使大家都有守法的觀念。我們覺得新加坡的交通秩序很好，但他們有了很好的條件，大家都在法治的基礎上，大家都守法，所以才會有好的基礎。在國外大都市的成例裏，「教育」對解決大都市的交通問題所占的比重非常大，而我們在這方面仍有待加強。第三個是「執行」，執行是警察的職責，如果交通號誌全部電腦化以後，在交通執行上會解決很多問題，可是用人工號誌必需動用很多警力。我們整頓交通秩序，羅議員提到的第一個問題交通秩序的問題，事實上我們不祇從今年四月一日開始，從去年九月十三日已經開始，還有十一月一日，今年一

月二十三日等等，分爲幾個階段在整頓交通秩序。

羅議員斌：

秘書長，這個執行能不能貫徹？單是一個禮拜或二個禮拜？或者是一兩個月就算了？到現在又如何呢？不僅是以往執行的沒有貫徹，現在等於變本加厲，又嚴重起來了。

馬秘書長鎮方：

這個問題的關鍵就是我們現在無法以現代化新的工具來代替，祇有用人力，執行的時候因爲我們的警力不夠，祇好找保安警察來支援，也找省保安警察大隊支援。有時還要動用警官學校在校學生利用假期來幫我們的忙。所以在每開始整理的初期，由於有充分人力的支援都做得有聲有色，等到這些人以爲任務完畢走了，光剩下我們自己的警員負擔時，又慢慢的效果又減少了。我想這點，胡局長和高副局長都在座，今後這方面我們會特別加強。羅議員提到電腦號誌的問題，目前我們的電腦號誌祇有中山南北路、松江路、羅斯福路少數的路線在用。大家都覺得成效不夠好。現在第二期第三期的電腦號誌都已公開招標，招歐美標，而且決標了，都是世界上很有名氣的廠商得標。這項工程已在五月六日開工了，預計四百個工作天全部完成。而且在投標須知裏規定第二期的電腦號誌必需將第一期的電腦號誌都能有效的連接在一起作通盤的運用。目前的進度已經到百分之十四，這項工程由兩個國外的公司負責，一個是美國公司做的交通量的調查工作，現在已經完成。另一個是荷蘭菲利浦所作的設計，已經完成，現在接着要

求要在四百個工作天之內全部完成。等到第二、三期電腦號誌結合第一期電腦號誌全部能運作時，便可運用新的工具代替很多的人力，屆時必能發揮很大的效果。當然這裏還有賴駕駛人與行人共同遵守交通規則，不闖紅燈、不搶黃燈，人人守法，方能達到改善交通秩序的目的。

羅議員提到士林文林路的問題：現在我們實施單行方向是試辦階段。我們也覺得試辦的情況不好，現在要改。上次道安會報已經提出一個改善的辦法，但是因為意見未能一致，我們現在要提出一個一致的意見提下次會報決定後來改善。我們現在有很多交通上的設施都先採取試辦。譬如上午荆議員指教的有個十字路口我們允許四個紅燈讓行人可以交叉的通過，這個也是試辦性質，這在有些國家也有實施的先例。

羅議員斌：

秘書長，請教士林文林路試辦發現情況不好以後什麼時候改？

馬秘書長鎮方：

最近就要改。

羅議員斌：

如何改法？

馬秘書長鎮方：

根據試辦失敗的經驗要來改。

羅議員斌：

因為試辦失敗的癥結如何你們還很難確定，你不能根據幾

個紙上談兵的人的作業就認定什麼是對什麼是錯。

馬秘書長鎮方：

我們都是實地派人在那裏一輛車一輛車的數，每天都在那裏觀察。

羅議員斌：

什麼時候可以改。

馬秘書長鎮方：

我們每兩星期開一次道安會報，大概總質詢……

羅議員斌：

這個問題整個士林地區、北投地區反映非常強烈，都一致認為市政府江郎才盡，很不好聽的話都講出來了，希望秘書長重視，趕快改。還有，文林路就是因為有六家特權的房子，造成那邊開通了，這邊也開通了，就是中間剩下一個瓶頸，這六家的房子不拆！因為這是特權人物的房子，不能拆，也不敢拆，你們也沒有辦法去拆，因此造成文林路的擁塞，造成多數老百姓的不方便。東邊的已經拆掉了，開了很寬的馬路，西邊的也拆了，開了很寬的馬路，祇有中間這一小段六家的房子不拆。解決交通問題是這樣做的嗎？如果秘書長你不相信，你那天撥個空我陪你去看看。那六家特權的房子造成整條文林路交通的擁塞和極大的不便。換句話說，我們如何對得起東邊和西邊那些拆了房子的老百姓？大家都說秘書長是一匹千里馬，我希望這匹好馬能把臺北市的市政建設做好。個人不敢耽誤大家太多的時間，僅以這些實際的交通問題提供秘書長，如你今天

不能答覆，回去之後請提有關單位參考，作為改進的資料。而且今天早上有個市民提供我一份交通專案研究的問題，我也提供秘書長交有關單位參考。我懇求秘書長對我所提的十個問題加以重視。

**馬秘書長鎮方：**

還有一個問題，有關大眾捷運系統，上午我已回答了一部分。其中羅議員提到本市是不是要負擔經費，我們有沒有專家參與？有關大眾捷運系統，目前是由交通部運輸計畫委員會負責進行。關於這個大眾捷運系統將來所採取的方式大概就是一個有軌道的高運量運輸，就是地下鐵路系統。關於這方面，在國內可以說沒有一個專家，我們都沒有這方面實地的經驗。所以交通部運輸計畫委員會關於這件事的進行，臺北市政府有去參與研究的人主要是工務局幾個有關的部門……

**羅議員斌：**

對不起，爲了交通問題上星期我特別請教一個交通研究所的幾個專家，幾個從美國回來的博士，他們有個建議，是不是大眾捷運系統，而是中運量的捷運系統。中運量捷運系統與大眾捷運系統不一樣。大眾捷運系統是火車電氣化，高運量捷運系統是鐵路地下化。中運量捷運系統是對臺北市的近郊如淡水、汐止、板橋、木柵等，不是用電車的方式，還是用火車的方式，有軌道，可以高架，也可以往地下走的。這與大眾捷運系統雖然是相同的類型，但不是相同的方式。這可以徹底解決臺北市目前擁擠的狀況和

交通紊亂的狀況，而且能疏散所有住在郊區必需到城市上班的人，也可以減輕本市公車的運輸壓力。

**馬秘書長鎮方：**

關於這個問題上午周議員也提到了，我現在一併作簡單的答覆。我們工務部門也曾經提出中運量捷運系統的構想，但是我們基於兩個因素沒有全面的決定採取它。第一個，中運量捷運系統究竟不能適應我們長期的需要，雖然成本輕一些，但輕不了多少，現在我們就是……

**羅議員斌：**

可是秘書長你要知道，現在臺北市的人口……

**馬秘書長鎮方：**

現在的問題是大的捷運系統已經在做了，據估計，大的捷運系統一公里需要三十五億新臺幣到四十億新臺幣，而中運量捷運系統恐怕一公里也需要二十億新臺幣左右。在這種情況之下，中運量每個小時的運輸能量祇能到二萬人，而高運量大的捷運系統每小時的運輸能量可達四萬人至六萬人。所以就經濟效益的程度而言，當然是採取大運量的比較划算。因爲我們是個窮的國家，我們沒有辦法說是將中運量的捷運系統先做，將來再做大運量的捷運系統。

**羅議員斌：**

秘書長，你說我們是一個窮的國家，這一點是不是有商討的餘地？

**馬秘書長鎮方：**

我們是從效益方面來考慮，這樣做划不來的。但是眼前我

們有一個緊急的需要，要採取中運量，那就是動物園在木柵頭廷里。動物園於民國七十二年就可以初步開放，到七十六年全部完成。全部完成之後估計每天到動物園參觀的人數會超過十萬人以上……

羅議員斌：

十萬人的運輸量來回就有二十萬人次了。

馬秘書長鎮方：

所以我們現在計畫從和平東路市區裏到新動物園設計中運量的系統。因為在大運量緩不濟急的情況下我們要先做這個，已經委託中華顧問工程公司規劃了，使新動物園一開放後，市區到動物園每天十萬人以上可以由中運量運輸系統來輸運。所以我們沒有辦法全面做大運量捷運系統同時也全面做中運量捷運系統，因為那是不經濟的。

羅議員斌：

朝南邊中運量的運輸系統已經準備要做了，非常感謝你。我再請問你，淡水方面是不是也可以做？

馬秘書長鎮方：

那是包括在大運量系統之內，上午我已經報告過了。現在初步規劃，大的地下鐵路整個的系統是八十六點六公里，有六個運輸走廊。不過其中有一點我們要建議修正的，就是他完全是以臺北車站為中心點向四方幅射，我們建議不要這樣。眼前臺北車站地面的交通問題我們已經沒辦法解決了，千萬不能再增加我們的交通負荷。我們已經在做內環的快速道路，希望在內環快速道路上找若干的點來做爲

幅射點，再幅射出去，使得大眾捷運系統路網的構成在這樣的方向之下來作研究，現在我們建議要採取這個方式。

羅議員斌：

外環道路路怎麼做呢？

馬秘書長鎮方：

內環外環都是地面上的道路。

羅議員斌：

外環道路準備怎麼做？

馬秘書長鎮方：

外環道路系統我們都有規劃，這個資料假如你需要我可以提供給你。外環道路主要是利用大度路、百齡路、中正路、至善路、自強隧道、內湖路、內湖四號路、內湖七號路、南湖大橋、三重路、研究院路，再利用一段產業道路，接木柵路，然後接到臺北縣部分，過了秀朗橋以後利用中和景平路、中和中山路、板橋民族路、板橋民權路、過新海橋接新泰公路，再接一百零三號臺北縣縣道，然後再過關渡大橋到大度路，這些路都能貫通。

羅議員斌：

請問秘書長，內環外環是不是同時做？還是先做內環後做外環？

馬秘書長鎮方：

先做內環，目前內環正在做，外環已經有，不過將來外環還是要逐漸拓寬成爲快速道路的標準，而內環的道路完全是快速道路。內環道路有建國北路、建國南路、三二〇號



道路、水源路、環河南路，環河南路已經有二線高架，現在再延到淡水河向外邊再做二線或四線的高架構成快速道路。忠孝大橋正在做，接環河北路，環河北路接到士林的幾條道路，然後接建國北路、新生北路高架路。

羅議員斌：

謝謝秘書長，我們希望臺北市的內環、外環道路早日能完成以疏解臺北市的交通，希望你這具電腦不要故障，謝謝你。

張議員同生：

秘書長，談到交通的問題，我個人在警政小組也和警察單位交換過許許多多的意見。我今天祇建議一點，上次我在敦化南路、仁愛路圓環的行人穿越道上，因為我很相信李市長的話，李市長倡導車輛在行人穿越道上一定要讓行人先行，經過警察局執行以後應該改善很多，結果那天我走在那個行人穿越道上差點被計程車撞死，我如果很相信市長的話可能已被計程車撞死了。在國外的人來我們這裏觀光回去之前總要留一句話：「什麼都好，就是交通的問題」。國內的人對臺北市的交通也有批評，希望市政府能改善，臺北市的人口一天天的增加，目前管交通的在警察局是交通科，建設局有一個科，在這種情況下，我們同仁提了很多交通上的問題，這些問題不再是一個警察局的交通科或建設局的某一個科所能負責得了的。就以警察局交通科而言，交通科裏有多少人？有沒有懂交通的人才？警察局交通科據說現在請了一兩位，以前的情形我不敢說都是

老弱殘兵，但起碼對交通問題並不是很了解，所以現在臺北市的交通問題這麼嚴重，我們應該針對這個問題來解決。說實在的，也很奇怪，環境清潔處市政會議已經通過要改為環境保護局，報中央。環境保護的問題我覺得還沒有交通的問題來得嚴重。交通問題這麼嚴重為什麼不恢復交通局呢？是不是因為當時張豐緒市長呈報現在的總統當時的行政院長將交通局撤消，所以現在不敢再提恢復了呢？基於交通的問題這麼多，需要很專門的機構來負責，和專門的人才來負責。光是靠交通科和建設局絕對負擔不了，所以現在的時機，你應該考慮停車的問題，各種各樣的問題，並不是我們今天談這部分的問題就祇解決這部分的問題，一定要有總責的機構才能解決臺北市的交通問題。

個人認為要改善臺北市的交通一定要有專責的機構，所以成立（恢復）交通局在目前來講是一個時機。針對這一點，希望能像通過環境清潔處改為環境保護局一樣，建議中央恢復交通局，不知秘書長意見如何？

馬秘書長鎮方：

謝謝張議員指教的兩個問題，第一個問題關於圓環的問題，臺北市現在有二十一處圓環，其中有七處圓環問題很嚴重。過去因為圓環下面有碉堡，所以我們對圓環的改善都有非常大的顧慮。

張議員同生：

我剛才的意思不是談圓環的問題，這個問題本來我要等總質詢時再請教市長，就是我們一個政令的推行沒有一個專

責的機構來負責。市長說行人穿越道車輛應讓行人先走，執行一個月的期間交通警察站在那裏成效果是相當不錯，一個月完後又恢復原狀。如果我太相信市長的話，我走行人穿越道一定會被計程車撞死，我是講這一點。

#### 馬秘書長鎮方：

關於交通秩序的改進，除了警察局本身每天都有人去查，我也派研考會實地去查證。查證的結果在尖峯時間行車時間的減少確實能維持原來計畫要求的情況，這一點我特別提出報告。剛才張議員指教恢復（成立）交通局的問題，早上一開始第一個問題就提到這個問題，我已經作過說明。我們現在要想成立交通局，這個交通局就不是原來交通局的樣子。這個交通局必須是實質有權有責的交通局。它要管的交通工程，雖然不能把工務局的全部拿過來，但屬於道路的中長期規劃的部分必須歸屬交通局，而工務局所做的祇是年度計畫的施工，眼前這些工作都由工務局承擔。所以職權的劃分必須先作好妥善的研究。另外，建設局那部分要拿過來比較輕而易舉。還有，執行的部分，現在執行在警政一元化的體制之下，交通科、交通大隊都是要歸警察局，可是將來交通局若對交通大隊沒有指揮權的話，這個交通局是個空的。所以我們希望的構想，在建制上交通大隊仍然在一元化的系統之下屬於警政的機構，可是他的指揮權要交給交通局指揮。這樣才能使交通局充分有效的達到解決交通問題的目的。所以我們要建議恢復成立交通局，就要成立一個有權有責的交通局。

#### 徐議員明德：

我請教秘書長兩個問題：第一個問題，有關鐵路地下化的問題已經談了二十幾年，在六十八年初中央也決定做三個大的工程，包括翡翠水庫、二重洩洪道、地下鐵也是列入重大建設之一。當時報載三年半的時間就可完成，經費是六十四億，可是如今都還沒規劃好，光是二點八七公里都無法決定。現在聽說經費已經要到一百三十多億了。臺北市是一個大都市，尤其臺灣是個島國，我們的交通一定要立體化，就要向空發展或向地下發展，可是現在我們有很多事情都是頭痛醫頭、腳痛醫腳。例如交通的問題，有人主張限制車輛成長，一方面儘量做大眾運輸系統。其實大眾捷運系統在尖峯時間根本沒有辦法很有效的把乘客載到目的地。還有，公車的服務態度無法改善也是一個問題。臺北市的交通問題是臺北市政府的事情，我們不要老是要靠中央，像地下鐵的計畫我們應該催中央早點做出來，不要一等再等，不然有一天能實現還無所謂，萬一不能實現支票退票，市民對我們的觀感就不同了。又如秘書長剛才提到臺北市大樓地下停車場違規使用的問題要在年底就執行，明年就可以有結果。我認爲秘書長你的話不能說得太早，因爲到時候你依據建築法第九十條來執行是否會遭到困難。像有的大樓地下室違規使用的情形是向人家租用的，你罰祇能罰使用的人，房子所有人你罰不到他。這樣他肯繳罰錢嗎？這些問題我認爲我們不該祇是在這裏空談，而且你剛才提出的數字到民國七十二年停車位置有五萬多

位，現在大樓地下室違規使用的有二萬九千多個位置，加上你已規劃的共有五萬多個停車位，這個數字怎麼算出來的。會後我還要再請教秘書長。其次，我建議我們比照日本在尖峯時間早上七時至九時，下午五時至七時，開闢公車專用線，專門供公車行駛，以疏解上下班擁擠的現象，以上兩點建議請秘書長研究一下。

馬秘書長鎮方：

好的，謝謝徐議員的指教。

主席（鄭議員瑞齋）：

時間到了，未答覆部分，請秘書長改爲書面答覆，散會，謝謝各位。

## 二、如何建立警察新形象

時 間：中華民國六十九年十月十四日

### ※ 速 記 錄

鄒秘書長昌瀟：

各位先生早安，大會秘書處報告，本會第三屆第六次大會第十八次會議，繼續進行專題質詢及答覆，現在開會時間已到，請開會。

主席（鄭議員瑞齋）：

各位早安，我們現在開會，先來宣讀第十七次會議紀錄。

秘書處宣讀第六次大會第十七次會議紀錄

主席：

請問各位對於這會議紀錄有否修正的地方？（無）如果沒有，會議紀錄確定。

我們現在進行專題質詢，題目是「如何建立警察新形象」，請開始。

王議員昆和：

主席、馬秘書長、各位警察局同仁大家早：首先請胡局長接受我們的質詢。

胡局長，在前幾天我曾經和松山分局王分局長談過，按照松山區的人口來講，跟基隆市人口是一般多，已高達四十萬人，但是我們松山區的警力也僅祇有三百多位警察人員，而基隆市大概就有一千餘警察人員，在從事於治安的工作。因此從人口的比率來說，我們臺北市的警力還是差了很多。在本會這次警政部門質詢時，胡局長也曾經正面的答覆過，就是目前本市的警察同仁還不足八百位左右，若是將八百位的警員都安置在松山區的話，松山區的警力也只與基隆市相差沒多少，至於其他的行政區要再增警力時，員額仍然是差得很多。我個人的看法認爲，今天由於整個社會結構都在變動，社會形態也日漸進步，因而盜竊和所謂的搶犯，也可說道高一尺魔高一丈，造成我們警察同仁工作上的負擔和壓力是越來越大，我們市民對警察同仁工作上的要求，也可說一天比一天要求的更嚴格。但是我們話要說回來，警察同仁在福利方面、待遇方面是有目共睹的，並不能真正的解決他們個人生活上的問題。因此我在此特別的提出向胡局長呼籲，首先我們從住的方面來談