

事先報市政府核准，特定目標完成後即行解僱（如測漏、用戶普查、電腦人員等）。

本處人事業務即循上述規定作業。

答覆單位：翡翠水庫建設委員會

一、問：關雲長水淹七軍的故事。

答：翡翠水庫影響臺北地區洪水或淹水之因素，一般可分為洪水操作洩洪影響與水庫大壩安全所致影響兩大類。

(一)有關水庫洩洪部分：除翡翠水庫集水區面積僅佔臺北地區降雨集水面積之11%，對臺北地區洪水量影響有限外，水庫洪水操作原則，係以洩洪量不大於上游天然流量，以避免因建造水庫而加重下游水災之原則辦理。

(二)有關第二項水庫大壩安全部分：由以本計畫自計畫定案、執行階段之設計與施工以及未來完工後之運轉操作，係依經過詳細探查分析，並採用較偏保守之設計準則及嚴格之施工規範及品質管制辦理，計畫定案前由美國內政部壘務局派遣專家小組協助評審，執行階段由臺電所聘請之專家組成諮詢顧問詳細審議，以達週詳設計嚴謹施工目標。而對未來運轉操作則參考美、日兩國已建立之嚴密完整作業程序及制度，正逐步研擬(1)資料簿之建立(2)現場安全檢查、評估(3)緊急應變計畫等，以建立本水庫安全評估程序及檢查細目等。又有關大壩之安全設計施工上，除如洪水安全考慮最大可能洪水，地震安全考慮最大可能地震均超乎國內外現有水壩安全標準外，為壩基基礎處理，採用可靠有效之層縫處理法辦理，並於大壩壩體及基礎等均

埋設有多項觀測儀表，以供觀測施工期間及水庫蓄水後之壩體及基礎之實際受力行為，可與原設計加以比較，作為安全評估之主要依據。

(三)本計畫大壩部分之設計施工，係依行政院函示委請具有興建混凝土高壩經驗之臺灣電力公司辦理，由以各項施工品質檢驗結果均符合規範標準，而諮詢顧問歷次會議評估結果咸認「優異之工程品質亦甚令人讚賞」，可資排除對大壩安全之疑慮。

二、問：家專在水庫上游建校之傳言。

答：翡翠水庫大壩上游尚無建校用地。經查臺北水源特定區計畫，有文化大學及實踐家專兩建校用地，悉在大壩下游，依該特定區計畫，須俟衛生下水道系統完成後始能建校。

### 建設部門第四組

質詢日期：中華民國七十三年十月二日

質詢對象：建設局暨所屬單位

自來水事業處暨所屬單位

翡翠水庫建設委員會

質詢議員：潘維剛（代表宣讀質詢摘要）

郁慕明 張忠民 謝英美 蔣乃辛 陳世昌 劉樹錚  
趙少康 吳碧珠 于秉溪 計十位 時間一三五分鐘

質詢摘要：

建設局

1.工商登記委託費

2. 客廳牧場談羊乳
3. 計程車管理辦法
4. 假日花園假日美
5. 汽車肇事鑑定會
6. 公車制度再檢討
7. 市場問題多、多、多
8. 車籍、車檢與車廠
8. 駕照考試欠實在
10. 度量衡檢定標準

### 自來水事業處

1. 一再爭議地下水
2. 四期擴建工程案

### 翡翠水庫建設委員會

管委會搞哈名堂

## ※速 記 錄

——上 午——

速記：林佑聲

鄒秘書長昌墉：

大會秘書處報告：本會第四屆第六次大會第十次會議，現在出席已足法定人數，請開會。

主席（張議長建邦）：

各位早安，我們現在開會，先宣讀第九次會議紀錄。

秘書處宣讀第四屆第六次大會第九次會議紀錄

主席：

第九次會議紀錄有沒有意見？（無）沒有意見，那我們會議紀錄確定。

今天繼續進行建設部門第四組的質詢及答覆，有潘議員維剛等十位，時間一三五分鐘，現在請開始。

潘議員維剛：

今天是本組的質詢，首先請汪局長備詢。我們先從工商登記委託費的問題就教於局長，請吳碧珠議員開始。

吳議員碧珠：

建設局第一科是主管本市工商登記，請問局長，第一科的業務忙不忙？

建設局汪局長彝中：

非常的忙。

吳議員碧珠：

那這種忙有沒有目的呢？

汪局長彝中：

我們的目的是接受經濟部委託辦理公司營利事業登記。

吳議員碧珠：

那第一科有多少人在辦理公司登記？

汪局長彝中：

我們辦理公司登記的有二十人；辦理營利事業登記的有十六人，另外辦理一般的抄錄、證明、申請等等案件的有五人。

吳議員碧珠：

根據這資料，我們瞭解到第一科的人員有百分之三十以上是在幫經濟部辦理公司登記事項。那我請教你，經濟部委託我們辦理公司登記的規費收入有多少？

汪局長彝中：

民國七十二年前，經濟部每年補助二百八十萬元。

吳議員碧珠：

我是問規費的收入，不是補助費。

汪局長彝中：

規費收入在民國七十二年是五千五百多萬元，七十三年是八千六百多萬元。

吳議員碧珠：

那經濟部補助多少？

汪局長彝中：

在七十二年前是二百八十萬元，七十三年是六百五十萬元。

吳議員碧珠：

那我們辦理這項業務，一年所支出的業務費有多少？

汪局長彝中：

一年大概要一千六百萬元以上。

吳議員碧珠：

那局長你認為這樣划算不划算？

汪局長彝中：

關於這一點，我記得上一次會期在財政審查會和建設審查會都提到這個問題，要我們向經濟部爭取。所以從七十二以後，我們也從二百八十萬元爭取到六百五十萬元，還在爭取之中。

吳議員碧珠：

以目前的規費收入和補助收入來比，祇占百分之四點六，與業務費支出來比，則占百分之二十六點六，可見經濟部委託我們辦理這項業務，我們是賠本在做。因此在歷次的質詢或審查會審

查中，都曾經要局長向經濟部爭取，而所爭取到的補助却祇有六百五十萬元，用來支付業務費尚差太遠，局長認為應如何繼續爭取呢？

汪局長彝中：

我們過去都已把貴會的決議函送經濟部，經濟部方面是認為中央的預算沒有編，而我們亦提出希望經濟部能重視這項委託費問題。

吳議員碧珠：

那局長有沒有承諾在七十四年度時，如果經濟部沒有全額補助的話，就由他們自行辦理。

汪局長彝中：

我們儘量去爭取。

吳議員碧珠：

局長有沒有承諾過？

汪局長彝中：

很抱歉，我記不清楚。

吳議員碧珠：

局長，你確實承諾過，如果經濟部對公司登記業務沒有全額補助的話，下年度就不再接受委託。所以希望局長在這裏能再次的首肯！假如經濟部不能全額補助這項登記業務費，下年度就請他們自行辦理。

汪局長彝中：

我們是應該向經濟部表達這個意見。

吳議員碧珠：

這不是意見啦！我們是接受委託，如果不全額補助，我們可以不接受啊！這是我們的事情，不是經濟部的事情。假如由他們

自行辦理，費用支出可能不止這個數目，他們不能以大吃小，局長以為如何？

汪局長彝中：

經濟部從七十二年補助二百八十萬元增加到六百五十萬元，表示他們已經很重視這事情，同時經濟部商業司長也來看過我好多次，我都未同意他們的減少補助。經濟部方面可能也有他們的困難，我們會儘力去爭取。

吳議員碧珠：

大家都聽過「為誰辛苦為誰忙」這句話，今天建設局業務這麼忙，却花了這麼多的經費、人力來為經濟部辦理這項業務，而本身的行號登記業務所占比例則非常之小，因此我認為經濟部如果不能全額補助的話，在七十五年度的預算審查中，我將堅持不讓你們接受此項委託業務，由經濟部自行辦理。

汪局長彝中：

我們一定向經濟部表達這項決心和意見。

于議員秉溪：

汪局長，最近常看到報紙上登載羊乳片有假的，使我想到了臺北市民也有很多人在喝羊乳，因為有些小孩有過敏，醫生勸他不要喝牛乳而喝羊乳，當然還有很多因素使他們喝羊乳。但是在你的工作報告裏，好像看不到對羊乳的管理，因此我請教你，臺北市的羊乳工廠有多少？

汪局長彝中：

臺北市的羊乳工廠一家都沒有。

于議員秉溪：

那我們對羊乳有沒有檢驗？

汪局長彝中：

依照食品衛生管理法，應該由衛生機關來檢驗。

于議員秉溪：

那臺北市轄區裏飼養的羊隻有多少？請康所長回答。

家畜衛生檢驗所康所長道春：

臺北市目前沒有飼養乳羊。

于議員秉溪：

沒有乳羊，都是山羊？

康所長道春：

是的，都是山羊。

于議員秉溪：

是屬於那一族類？仙那族或阿盤族？

康所長道春：

大部分都是土山羊。

于議員秉溪：

在臺灣的山羊也會生乳，所以我特別注意這事，康所長你也知道有一種「波狀熱症」，就是在馬魯他島上的英國軍隊喝了羊乳所發生的疫症。這種疫症在臺灣還未發現，但是有一種小孩子的病症，叫「弓蟲病」，得了這種病的小孩子，頭水腫，眼睛看不見。臺灣的孕婦百分之九十沒有抵抗力，假如孕婦喝了這種疫苗的羊乳，小孩子就會得這種病，所以我請教你，對臺北市的羊乳如何管理？

康所長道春：

要是有羊乳銷售給我們市民飲用，那一定要辦理工廠登記；

于議員秉溪：

因為我看了羊乳廣告以後，我就訂了一份，而且我問了很多

人，他們也訂羊乳，羊乳於早上五點鐘就送來，還是溫的，但是上面沒有寫製造的日期，也沒寫消毒的日期，而且有一天突然打電話來說：送羊乳的人要去當兵，無法再送了。我在此並不是打擊羊乳，因為羊乳對人體很好，而且可以節省外匯，我的意思是應該輔導他們，增加他們的設備，並教導他們如何消毒。我也很就心這些羊在吃草時吃到毒藥，在報紙上曾刊載恒春的羊有煙癮，給羊吃的飼料裏一定要加「新樂園」的香煙，這些吃了香煙的羊所產的羊乳，假如含有尼古丁的話，那對人體就有害。因此建設局對此事要特別注意，應該調查一下臺北市是否有羊乳工廠，我想他每天一大早就送來，可能是在臺北市。

謝議員英美：

剛才于議員提到羊乳問題，羊乳對學童健康很有益處，希望建設局對這件事加以注意，並輔導。另外我請教局長有關計程車的問題。根據一項統計，七十二年度本市的小客車出租業有一千四百七十九家，擁有的車輛有二萬七千三百四十四輛，個人計程車業有二千四百零一家，也就是有二千四百零一輛車子，總共有二萬九千七百四十五輛載運乘客的計程車。但是在你的業務報告裏面，對於辦理計程車里程計費錶輸行檢定工作，一共才檢定了一萬一千五百二十二具，這項檢定的比例是否偏低了一點？

汪局長彝中：

報告裏的統計時間是到八月底。

謝議員英美：

那是半年的統計數目，但是再加上一倍的時間，也祇有二萬三千多具，這個比例還是太低。目前度量衡檢定所檢驗計程車里程計費錶的儀器有幾臺？

汪局長彝中：

目前有三臺。

謝議員英美：

實際在操作的有幾臺？

汪局長彝中：

實際操作的有二臺。

謝議員英美：

另外一臺是什麼原因不能操作？

汪局長彝中：

是因為要汰舊換新。

謝議員英美：

是要汰舊換新還是壞掉了？

汪局長彝中：

七月分已經裝好了。

謝議員英美：

記得去年周所長在財政審查會裏曾經說過已經壞了很久，到了現在才修好。

汪局長彝中：

是換新的。

謝議員英美：

那三臺都可以實際參加操作，還有沒有不敷使用的情況？能不能應付本市計程車里程計費錶的檢驗工作？

汪局長彝中：

在改錶的這種情況下是不能夠應付，所以改錶期間，我們選定路段作路段檢驗，到現在為止已經檢驗了二萬八千三百七十七輛。

謝議員英美：

但是我們的檢驗工作還是不夠，我這裏有個數字，民國七十年度時總共有二萬六千九百六十輛計程車，但是我們的檢驗數有二萬九千五百一十一具，檢驗比例是百分之一百零九點四六，這是很好的現象。七十一年度總共有二萬八千一百四十輛，檢驗數二萬三千一百四十七具，檢驗比例百分之八十二點二五，可以說檢驗的比例有逐年降低的趨勢。因此計程車司機與乘客經常為收費問題發生糾紛，我舉個例子，吳議員因腳傷關係無法開車，在開會期間祇好坐計程車，由議會至他家裏在正常情形下是八十多元。有一次我送他到重慶北路啓聰學校，由那裏他再坐計程車回去，結果那一次的車資付了九十多元，將近一百元，照理說距離已經近了很多，車資應少很多才是。局長，我們為這區區小數的錢值不值去跟他爭吵或檢舉他？

汪局長彝中：

謝議員提供我們這個資料非常好，我們也希望市民在搭乘計程車時，對計費錶有問題的車子，向我們提出，我們會請他來檢驗。

謝議員英美：

可是提出檢舉的人並不多，應該由度量衡檢定所主動加強檢驗計程車里程計費錶，這樣才能確實保障消費者的權益。

汪局長彝中：

現在監理處有流動的稽查組，度量衡檢定所也派有人在那裏聯合檢查。

謝議員英美：

我們希望局長能再督促度量衡檢定所繼續加強檢驗工作，確實保障消費者，以杜絕乘客與計程車司機發生爭執的事件。

汪局長彝中：

好的。

趙議員少康：

計程車對臺北市民來說，是又愛又恨，因它有很多方便的地方，隨叫隨到，車費也不算貴；但是也引起市民很多的困擾，譬如計程車司機的搶劫，路上蛇行。過去在晚上時媽媽都告訴女兒：「你要早一點回家呀！」現在是講：「你太晚了就不要回家！」為什麼太晚不要回家呢？因為怕坐計程車發生危險。因此對計程車的管理是一項很重要的問題，但是我們對這方面的管理則有欠週到，我請教局長：臺北市現在有多少部計程車？

汪局長彝中：

在臺北市登記的有三萬一千多輛，加上外縣市進來的，大概在四萬輛以上。

趙議員少康：

那每年增加多少？

汪局長彝中：

據我們瞭解最近幾年來增加了將近八千輛。

趙議員少康：

每年都在增加，而且速度還不慢，每年大概增加二千到三千輛，因此前二次質詢時，我都提到應限制計程車數量的增加。現在白天看到的十輛車裏有六、七輛是計程車，尤其在交通擁擠時，儘是計程車。而計程車數量多時計程車司機也不願意，因為他的生意會不好，生意不好時，他就搶時間、搶客人，致使交通秩序更加混亂，也引起許多的交通事故。為什麼我們不能像香港、新加坡一樣，他們也都是人口密集、交通擁擠，雖然對交通工具的需要也非常殷切，但是對計程車的管理却有很嚴格的辦法，都不再增加計程車的數量，即使有增加也是補足減少的牌照，而且

採公開招標，一個牌照非常貴，其目的在以價制量，讓計程車的數量減少。我也曾經和計程車司機談過，司機說：今天計程車的數量太多了，我們的法令好像有規定計程車的數量不得增加，但是靠行的車輛經過一段時間，就可以出去開個人計程車，交通部限制計程車數量成長的這種政策實際上沒有落實，不能達成，變成一種具文。這一點我請你一定要向交通部反映，對計程車的數量一定要限制。限制有很多好處，可以減少交通的混亂，減少計程車司機的惡性競爭，可以改善臺北市交通的環境，也可以改善臺北市的空氣污染和生活品質，減少交通事故，增加司機收入。希望局長能反映這個問題。

**汪局長彝中：**

這個問題我們是要反映。在交通部方面也已經禁止計程車牌照的發給，不過對於個人計程車和榮民計程車還繼續核發牌照。另外以前祇准二個縣市的計程車到臺北市營業，現在是准許四個縣市的計程車進入，所以計程車顯得非常擁擠。趙議員這個意見我們會繼續向交通部反映。

**趙議員少康：**

這個問題很重要，不是在這裏說說就算了，目前計程車要靠行，一個牌照稅要三萬元，當計程車司機要出去獨立為個人計程車時，車行老板則祇給計程車司機一萬五千元，他賺一萬五千元，因此他們很鼓勵計程車司機出去成立個人計程車，如此在他們控制的車數裏可以不斷的增加新計程車。換句話說，你們既然限制計程車行的計程車數目，而又鼓勵個人計程車，這種限制等於沒有限制，所以計程車司機叫苦連天，這是第一點。第二點，我們也一再的強調車子要折舊汰換，尤其是營業車，我們經常看到很多老舊的計程車還在馬路上開，乘客在裏面不但受罪，而且危

險。在西德的計程車幾乎都是賓士的車子，且比民間所開的賓士車還貴，所用的皮件都是真皮，我問他為什麼？他說：因為乘客很多，車子一定要堅固。日本的計程車雖然都是小車，但一定是二千八百西西以上。韓國的計程車，尤其是供觀光客乘坐的，司機一定都穿制服戴白手套，車子裏乾乾淨淨。祇有我們的計程車漫無管理，不管怎麼老舊都可以開，還在高架道路上開到八十公里，整個車子都在晃動，真是嚇死人，所以我認為計程車要折舊，年限不能超過五年，同時與銀行連繫，讓司機每個月存一點錢並配合貸款給他購車。這應該有整套制度，不能毫不管理讓它自生自滅，而最倒霉的是市民大眾，對這一點局長有什麼看法？

**汪局長彝中：**

對計程車的使用年限，目前還沒有法令限制它，祇有規定對五年以上的車輛，每年做二次檢驗。事實上在臺北市這類的舊車已逐漸在減少，主要的原因是舊車在馬路上巡迴營業時並不被乘客歡迎，然而這是整個制度的問題，我們將反映交通部。

**趙議員少康：**

汪局長，我想你不常坐計程車，目前的老舊計程車並不少，在交通擁擠時你沒有選擇的餘地。假如這事情對市民的利益有關，對整個環境品質有關的話，政府還是要拿出魄力來做，為什麼別的國家可以，而我們不行呢？這一點希望你一定要反映。另外有關個人車行的問題，現在個人計程車行申請太容易了，祇要駕駛二年沒有違規紀錄，就可以經營個人車行，在日本經營個人車行，要有十年經驗而且沒有任何不良紀錄，所以在日本經營個人車行是件很光榮的事情，夜間婦女搭他的車絕對有信心。因此我認為個人車行應該有限制，而且不應僅看二年的紀錄，起碼要五年，這一點也請向交通部建議。

其次有二點，我提出和汪局長討論，第一點：乘坐計程車的乘客太沒有保障，因為計程車的費率裏面沒有加上乘客的意外保險，這個外國叫「Public Liability」，譬如機票裏都有保險費。而臺北市的交通這麼混亂，計程車出事的頻率這麼高，計程車費裏應該有保險費才對，而這費率不會很高，因計程車很多，可平均分攤掉。如此乘客萬一受傷，可由保險公司負擔一部分醫藥費，我想這一點可以考慮，很多國家也都這樣做。第二點：我們一直禁止計程車無線電對講機的使用，是件很落伍的作法。在先進國家，甚至包括鄰近國家——日本、香港、新加坡等計程車上都有無線電對講機，其好處是假如很晚時，單身女郎不敢在街上攔車，可以在公共電話亭打給自己所熟悉的計程車行叫車，車行再以無線電呼叫他的車子前往，如此你也不怕有危險，因為計程車是你所熟悉的；另外計程車也不用在街上亂跑，像無頭蒼蠅一樣，製造交通的混亂和浪費能源。為什麼別的國家都能開放，而我們不行呢？有關單位是基於安全理由而禁止，但我可以告訴你一點，請你向有關單位反映，新加坡是一個堅決反共的國家，但也很多匪諜在裏面蠢動，因此一開始也是禁止計程車使用無線電，後來發覺是一種違反潮流的作法，因而開放了計程車使用無線電，將所有的對講在電信局中錄下來，並有人監聽，遇有事時亦可將錄音調出。我想這些都是我們可以做到的，不要因噎廢食，這點也請局長向情治單位反映，不要開時代的倒車。

汪局長彙中：

在國外我們常看到計程車用無線電在呼叫，而在臺灣地區可能因頻道的關係而禁止使用，我們再向交通部提出建議。

趙議員少康：

主要問題不在交通部，可能是警備總部。

汪局長彙中：

恐怕我們還是要透過交通部。

趙議員少康：

要透過誰，那是你們正常的管道。我認為計程車有無線電對講機可以防止犯罪案件，因為車行要隨時與計程車保持連繫，司機就不敢亂搞。目前計程車司機亂搞，我們無法控制他，也不知道他到那裡去，才會發生兩個人在計程車內強暴十幾個女孩的事情。因此爲了全民的利益，我希望以上幾點能向有關單位反映，而不希望於下次大會時再提出質詢。

郁議員慕明：

剛才趙議員提到計程車肇事的頻率非常之高，不知道局長有沒有概念？

汪局長彙中：

如果以肇事的各種車輛來講，計程車的肇事率不算很高，我們是希望它最好沒有肇事。

郁議員慕明：

我們看交通部編印的交通統計月報裏並沒有肇事的資料，但是以公車處來看，每年死傷總數一百多人至二百人，而計程車肇事的頻率不管是高或低，總是有死傷，所以趙議員剛才所提的保障乘客，是否建設局建議交通部。另外局長提到制度問題，希望由交通部訂定，但是臺北市是首善之區，主管單位應該擬訂辦法，我們也耳聞過去有擬訂「計程車駕駛人管理辦法」，不知現在進行得怎樣？

汪局長彙中：

「計程車駕駛人管理辦法」是由警察局來執行。

郁議員慕明：

那麼建設局有沒有配合？

汪局長彝中：

如果警察局需要我們配合，我們隨時……

郁議員慕明：

對於計程車駕駛人的訓練是由警察局或建設局負責？

汪局長彝中：

計程車駕駛人訓練一部分是由警察局直接訓練，另外違規部分由建設局來做一講習。

郁議員慕明：

假如我們把計程車司機集合起來加以講習訓練，我指的是正常情況下，不是違規的司機，建設局是不是有這個責任？

汪局長彝中：

對於整個駕駛員的管理，我想應該由警察局來做全面的調訓。

郁議員慕明：

局長瞭解不瞭解過去對計程車司機規定有一致的服裝。

汪局長彝中：

據我瞭解警察局過去有規定過。

郁議員慕明：

那現在有沒有呢？

汪局長彝中：

好像好多年沒有了。

郁議員慕明：

我們到世界各大都市，都會發現計程車駕駛人有一致的服裝，甚至戴有帽子，非常之禮貌。很多事情假如都由警察來做，而建設局本身有好的構想也應提出，以往我們要求過計程車司機服

裝應一致，對乘客也應有起碼的尊重。我們也都坐過計程車，可看到司機服裝不整，甚至穿拖鞋、嚼檳榔，市政建設不單單要求硬體建設，對道德建設方面也應著重，建設局是否可以重新研議與警察局配合，要求計程車司機服裝一致。

汪局長彝中：

市政府是一體的，我們會與警察局共同來討論。

郁議員慕明：

因為市府是一體，本組才會提出這個問題來。但是任何事情都有主有從，局長是認為這件事情是以警察局為主，建設局為副？還是應積極一點，以建設局為主？

汪局長彝中：

駕駛人的管理現在是由警察局來管理，所以我們還是尊重警察局，全力來與警察局配合，我們建、警兩局一向都合作得很好。

郁議員慕明：

一向合作得好的結果是計程車駕駛人的服裝不整齊，違規的事情也很多。剛才局長提到違規時由建設局負責，而計程車違規的話，我認為乾脆表明態度，因為警察局為主，做不好應該由警察局負責。而警察局的業務太多了，關於這方面以你為主，也不一定由你來主辦，而是由你主動提出要求，在對警察局質詢時我們也會提出這個問題。另外我再提出一個問題，看看是以你為主還是警察局為主？剛剛趙議員提到對模範車子應該加以鼓勵，因為現在還沒有計程車管理辦法，而我們來限制這個不能駕駛計程車，那個也不能駕駛，或許有人又要抗議了，說是憲法規定有生存權、工作權，其實與這個無關，我今天不去談這個，但是

對違法我們無法去限制，而對守法的應該不應該去鼓勵，鼓勵這方面是否應由建設局去負責？

汪局長彝中：

這個應該由建設局去負責，而且我們也已經做了。

郁議員慕明：

做了那些事情？

汪局長彝中：

對於優良的駕駛人員給予表揚，並透過交通部發給優良的標誌，憑這個標誌在路邊收費停車場免費停車。

郁議員慕明：

那我們坐計程車時，能不能很明顯的知道這部計程車是優良的？

汪局長彝中：

這個「優」字很大，在前窗上，一眼就可以看到。

郁議員慕明：

能不能把這標誌就放在車子的頂上？

汪局長彝中：

過去我記得有這樣的做過，把「優良駕駛」寫在燈上，但其效果可能不如目前的把這標誌放在擋風玻璃前緣。

郁議員慕明：

現在發出去有多少？

汪局長彝中：

因為是第一年辦，有六十幾個。

郁議員慕明：

我個人認為計程車司機已經開了五年或幾年，那他車子應該給他一個很明顯的標誌，使好與壞有強烈的對比，凡是有違規紀

錄的統統沒有，除此之外統統有標誌，讓乘客坐在上面也安心，現在祇有六十幾個，臺北市有三萬部計程車，要找這六十部的機會實在很小。現在我們沒辦法限制有不良紀錄的駕駛人營業，但是可以鼓勵大多數好的駕駛人，這跟優良駕駛是另外一回事，這個標誌是表示他以往的紀錄可以讓我們安心的坐這部車，如此可鼓勵好的駕駛，淘汰惡劣的駕駛，我想這方式是可行。

汪局長彝中：

這個意見非常的好，目前個人計程車都是經過考核後才准許經營，在車頂上也都有「個人」的標誌，這一部分是符合了郁議員剛剛所談的，不過就整體而言，並不是在車行裏的都不好，也有很多好的，是不是把這些都標示出來，讓乘客乘坐這類車子覺得很安心，這一點我們再來研究。

郁議員慕明：

這事情假如是好的就應儘快去做，局長說個人計程車頂上有「個人」兩個字，那民衆知道不知道「個人」這兩字是經過考核過？你有沒有做過宣傳？

汪局長彝中：

沒有。

郁議員慕明：

爲什麼沒有？你們怕得罪靠行的嘛！你們說個人的是好的，那靠行的就是不好，他們當然要抗議。所以不管個人或靠行的，如果統統拿來歸類的話，我想這是件建設性的意見。

汪局長彝中：

非常謝謝。

于議員秉溪：

汪局長，假日花市和觀光果園使市民在假日有個消遣的地方

，現在我建議設立「假日花園」，理由是臺北市的經濟很繁榮，但是人們欲缺少「三間」，何謂三間，第一是「空間」，大家都擠在都市裏。第二是「時間」，工業社會大家都很忙。第三「仲間」，父母小孩都沒有感情，因為小孩子每天都看不到父母。那麼到了假日怎麼辦呢？就有「三打」，爸爸打球去了，媽媽打牌去了，小孩子在家裏沒有事就去打撞球去了。而「假日花園」這理念並不是我杜撰的，在歐美各國，都由政府在郊區找一塊地，規劃成一小塊一小塊的花圃，在假日由父母親帶著小孩到那裏種花草，或寫生野餐。假日最好不要在都市裏，因空氣不好，應該帶小孩到郊外呼吸新鮮空氣，晒晒太陽，使一家人的情感融合在一起，這樣對下一代很好，對社會建設也很好，不知局長的看法如何？

汪局長彝中：

我們過去有過這樣的構想，就是規劃一種菜園，一種花園，而這兩種平時都需要有人照顧，不是假日才去照顧就可以，因此由市民出錢來找專人照顧的這個構想我們是有。可是地點較難覓，因這地點離市區不宜太遠也不宜太近，太遠了交通上有問題；太近了就失掉其意義。于議員這個意見很好，我們再進一步的去評估。

于議員秉溪：

在國外也是一樣，政府給他一塊地讓他去種花，平常政府有人幫忙照顧一下，假如他照顧不好就取銷掉，改換別人來種。

趙議員少康：

汪局長，我跟你開個玩笑，建設局最近做了件「鳥事」，你知道什麼事？

汪局長彝中：

我想是關渡生態保育的事。

趙議員少康：

有關保育水鳥之事，我看你工作報告裏的陳義不錯，而到底你做到了什麼程度？

汪局長彝中：

我個人對於這件事情也有相當沉痛的感覺，因為在臺北市對於生態的保育是我們建設局首先提出，甚至提出當初正如趙議員所說，被人認為這是「鳥事」，根本不應該這麼重視，但是經過我們的努力，現在各界對這事都非常重視。也因我們的宣傳，致使這地區的生態加速被破壞，然而我們並沒有放棄這目標，還是努力的在做，希望市民也能和我們共同的來維護這美好的資源。在關渡地區的水鳥都是候鳥，如果我們把環境破壞了，它就不再來了，這是我們的一大損失，也表現出臺北市在這方面的水準有欠缺。

趙議員少康：

剛才你是跟你開玩笑，這本來是件好事，不是「鳥事」，因為目前在大家還不大重視環境品質和生態保育的時候，建設局能够採納學者專家的意見，在關渡平原設置了水鳥保護區，這是件非常好的事，但是也暴露出一件事情，就是任何好的事情如果沒有妥善的規劃和執行，就變成一件「鳥事」。原先候鳥還會飛來，現在變成了保護區，反而加速了環境被破壞，建築商也在那裏亂倒廢土，有很多鳥類保護協會的會員寫信給我，說他們感到很痛心。大多數的市民都是贊成設置保護區，祇有極少數的人在那裏破壞，但是我們的社會却經常對這極少數的人加以包庇，或無法澈底取締，因此造成了今天破壞環境的局面。聽說現在候鳥很少來了，將來可能不再來了，對此建設局有什麼方法？你設置這保

護區的立意很好，也引起了大家的重視，這保護區不僅僅對臺北市是件大事，對整個中華民國都是件很了不起的大事，但是今天却落到這種田地，局長有什麼方法防止它？

汪局長彝中：

目前能維繫著候鳥到關渡地區的因素是它有若干沼澤地帶，而這地帶很多被破壞了，這一點我們將要求市府各有關單位，共同配合各依法令來制止濫倒廢土和破壞自然生態環境。

趙議員少康：

本組同仁都非常支持你設置候鳥保護區，但不希望你為德不卒，愛之適足以害之，希望你向楊市長提出說明，責成警察局和工務局好好的去做，過兩天我們會去看那個地方，看有無繼續惡化，你是主辦單位，應主動負起這個責任。

郁議員慕明：

局長，臺北市汽車肇事鑑定委員會主任委員有沒有出席議會？

汪局長彝中：

有。

郁議員慕明：

主任委員的任期如何？

汪局長彝中：

現任主任委員擔任有一年了。

郁議員慕明：

這委員會是在局長的管轄範圍？

汪局長彝中：

是我管轄內。

郁議員慕明：

汽車肇事鑑定委員會應該站在公正立場，並有五位委員來鑑定汽車肇事事件，而在鑑定過程中假如有反覆的情形，是否會影響當事人的權益很大？

汪局長彝中：

影響是有，但是還可以經過覆議的程序來救濟。

郁議員慕明：

根據這三年來汽車肇事鑑定案件的統計，七十一年申請鑑定案件有一、〇八五件，七十二年有一、二四六件，七十三年到八月為止是九三九件。而申請覆議的比例，七十一年占百分之三十三，七十二年占百分之十九點九，七十三年占百分之二十二點二六。在這些覆議案件中，修正原先鑑定的依次占覆議案件的百分之十點七四；百分之六點八五；百分之十二點四四，而占申請案件數的比例是七十一年百分之三點二三；七十二年百分之一點三六；七十三年百分之二點七七，換句話說，每一千件申請鑑定案件，提出覆議而修正了原鑑定的有百分之三左右。因此我請教主任委員，你們委員會是不是每個星期固定要開會？

汽車肇事鑑定委員會馮彙主任委員志華：

每個星期五整天開會。

郁議員慕明：

每個委員都到嗎？

馮彙主任委員志華：

是的，都到。

郁議員慕明：

最好補個開會紀錄，你們開會次數很多，但我祇要求據實的出席比例，我相信不會五個都到。請問你們鑑定的依據是什麼？

馮彙主任委員志華：

我們是根據交通大隊車禍處理小組的資料，加以分析研究：

……  
郁議員慕明：

好！我知道你們最主要的依據是交通大隊的現場資料，那包括不包括交通事件裁決所的裁決書？

馮彙主任委員志華：

有的已經開了罰單……：

郁議員慕明：

那裁決書算不算一項資料？

馮彙主任委員志華：

那不做別的，僅表示違規罰款。

郁議員慕明：

交通大隊的資料中包括有道路交通事故調查報告表，並有現場的畫圖紀錄？

馮彙主任委員志華：

有。

郁議員慕明：

那我再請教你，根據這些資料能不能確定誰是駕車人？誰是後座人？以摩托車來講，一個是開車的，一個是後座的人，兩部機車相撞，四個人倒霉，可能有二個死二個傷，那麼這開車的人和後座的人，其身分是不是必須確定，因為一亂就會有問題。譬如我開車闖紅燈，違規了我要負責任，但如果我死掉了，找不到人來問這事，要不要找個替死鬼，就是後座的人，會不會這樣？

馮彙主任委員志華：

要看什麼狀況，如果後座人沒有什麼責任，不應該出來替。

郁議員慕明：

臺北市議會公報 第二十九卷 第十八期

你現在講的都是非常公正，不應該找後座人來替，但我舉個

案例，譬如我駕車肇事了，現場資料都認為我是肇事者，不幸是我死掉了，我父親出面申請覆議，在覆議書上他認為不是我的責任，是對方駕車人的責任。可是鑑定委員會鑑定的結果與原覆議的主題不符，而把肇事者變為後座者。原先交通大隊現場資料統統認為我是駕車人，後座者無關，你們當初的鑑定報告也說我是駕車人，後座者無關，但是覆議後變成我沒有責任了，我死掉了，負不起責任，找不到對象就找後座的替死鬼出來，那人家願不願意呢？人家現在已經陳情到總統府，這麼小的事情都要陳情到總統，經國先生怎麼能負起這麼多的責任呢？

馮彙主任委員志華：

我們鑑定時絕不會找替死鬼……：

郁議員慕明：

主任委員你不可能自己說自己不對！你最先的鑑定結果是七十年十月八日，已經打了三年的官司了，當事人是周某某，周某某的父親覆議說不是周某某的責任，應是對方的責任，而你們鑑定結果為不是周某某駕駛，換為李某某駕駛。你們是把人家換了主題，人家申請覆議的主題是肇事的責任是誰？

汪局長彝中：

覆議小組不在汽車肇事鑑定委員會裏，而是在建設局，我對這個案不太清楚。

郁議員慕明：

局長，你不用清楚個案，我今天也不談個案，因這個案已經在司法程序上。我是要由這個案來證明鑑定委員會在鑑定時應該要有確定的標準，這個標準是現場的調查資料，而這資料已清清楚楚的證明誰是肇事，包括肇事人的父親都承認他兒子駕這部車

六九七

，然而建設局的覆議怎麼能够做這種決定呢？甚至連覆議書的文字都有錯誤，因此我對這覆議案的看法，第一：文不對題，自作聰明。第二：偽造文書，入人於罪。第三：諉過塞責，欲蓋彌彰。

汪局長彝中：

汽車肇事鑑定委員會目前已改爲行車事故處理委員會。這個責任是根據各項資料由委員會來加以鑑定，鑑定後是提出意見書，不是鑑定書，如果當事人或法院認爲還有研究必要，可提覆議，由建設局組成覆議小組來做這工作，這也僅是鑑定意見書，提供司法機關參考。

郁議員慕明：

局長，你這意見書也要依據肇事現場資料。

汪局長彝中：

除了這資料之外，還會依據法院所做的筆錄或對質資料。

郁議員慕明：

那我請問覆議是由誰來負責？

汪局長彝中：

由建設局主管交通的副局長做召集人，覆議小組有五個人，我請黃科長把名單給你。

郁議員慕明：

你們送給法院的資料上說是依據交通事故補充資料記載李某某駕駛多少號機車，但實際上交通事故補充資料明明記載周某某某駕駛，你們居然提供不實的資料給法院做判決，所以人家覺得很冤，要伸冤也不知道怎麼伸冤，祇有找總統。我希望覆議小組將來對鑑定意見書的文字都要看清楚，因質詢時沒有太多時間，等一下我可提出文字資料來跟你們對比。

汪局長彝中：

我請當時的覆議小組召集人作一說明。

汽車肇事鑑定覆議小組唐前召集人雲勛：

剛才郁議員指示的有兩點：第一點是肇事當事人有無張冠李戴，文不對題的問題。第二點是有無偽造文書，對事實認識不清而妄下定論的事情。關於第一點，汽車肇事鑑定委員會到覆議小組有一定的時間流程，交通警察人員在現場處理所得到的資料是第一手原始資料，非常重要，也是所有鑑定的基礎。而在送案到法院過程中，是由分局按照刑事案件有關程序加以調查，因此除了現場資料以外，再加上駕駛人有關的筆錄而形成這個案子。在初鑑時是這種情形，但以這個案來說，覆議時是經過高等法院，高等法院是透過地方法院檢察官，再依據分局所送的資料加以調查認定。覆議小組在鑑定此個案時，是依據檢察官在提起公訴之前，基於職權所調查的資料和法院所作的筆錄，詢問當事人的特徵和所穿衣着，以及證人所作的證據紀錄下來……

郁議員慕明：

副局長，我打岔，因時間不很多，但我很欣賞你的標題，你的幾個標題下的比我還好。你說最重要的是現場的時間，道路交通事故調查表上面寫的是七十一年九月十九日，是現場的紀錄。而今天高院到地院這個案子已經退回幾次，那爲什麼退回來呢？就是依據你們不實的資料，你們資料所根據的是你們自己所定的當事人，但是提供資料時把當事人換了，因此我希望覆議小組將來給法院的任何函件，應依照原來的文字記載，否則法院依據錯誤，判斷也就跟著錯誤，結論也就不一樣。

蔣議員乃辛：

汪局長，最近很流行排行榜，這兩天我也做了一個排行榜，

局長要不要猜一下。

汪局長彙中：

我猜不出來。

蔣議員乃辛：

那我告訴你，這兩天我做了一個公車行車效率排行榜，在還沒有公布之前，我再請局長猜猜臺北市公車處在所有公民營公車行車效率裏排第幾位？

汪局長彙中：

如以行車的班次、載客等各項以及服務態度來看，市公車處應該是比較好；如以每車的營運狀況來看，應該不會得第一名。

蔣議員乃辛：

那應該得第幾名？

汪局長彙中：

我沒有再進一步的去計算。

蔣議員乃辛：

據我的統計也是第一名，不過是最後一個，依照每車每日行駛次數來看，第一名是光華，一部車一天可跑三二點二次，臺北客運可以跑三〇點六次，三重客運二九點六次，中興巴士二八點四次，公車處一天祇能跑十九點五次，是光華客運的百分之六十六。每車每日的平均行駛公里也是光華第一，有二一八點七公里，三重二〇六點四公里，臺北客運二〇一點九公里，指南二〇四公里，市公車僅一六七點四公里，是光華客運的百分之七十六。這是七十二年的統計資料。而從這數字可看出兩個問題，第一個問題：市政府過去對公車處投資購買新車是否有當，是否過多。公車處自民國六十四年開始虧損，到七十三年一共虧損了十四億五千萬，而市政府從民國六十五年到七十三年一共投資了

二十四億，這給人家一個感覺是市府愈投資愈虧本，當然事實上不完全是這樣，可是車子一增加，行車人員也跟着增加，相關費用也增加，這些都造成了成本的增加。相對的這些車子買進來却不去充分的運用，是否顯示投資不當造成浪費，將來轉嫁成本時就造成虧損。公車處的行車效率過低，車輛及行車人員無法充分的利用，人家可以跑三十幾班次，而我們祇能跑十九班次，那些閒置的車輛放在那裏幹什麼？人事費用占全公車處費用的百分之五十六點一四，物料費用占百分之二十幾，這兩項加起來占全年的支出將近有百分之八十。今天我們一直講虧損，並說是平均載客數降低，那到底是平均載客率降低呢？還是車子太多了？請局長說明一下：

汪局長彙中：

關於市公車的經營服務正和蔣議員所提的情況一樣，如果市公車處沒有給與現在的投資和經營，它的服務水準不會列於第一，同時與其他民營公司的服務水準並不相同，今天的問題是我們應該把這水準訂在那種程度上，這其中有很大的差距。雖然市府對公車處花費了一點投資，但是帶動了全面的進步，這還是有它實質的意義。

蔣議員乃辛：

有關服務的觀念，等一下我們還會跟你探討。對行車效率方面我認為應該加強，我們並不要求和光華客運相比，每天跑三二點二次，這樣在安全上是否有顧慮，是值得我們注意，但是以目前的行車次，如果每天能夠多跑四次的話，公車處以一千二百輛車來跑就可以達到現有的水準，多出來的車子可以選擇老舊車輛淘汰掉，如此除了可提高行車效率外，對服務水準和安全性上都可以提高。總而言之，我們應該把現有行車效率提高，以減少人

事費用和成本支出，同時對服務水準和安全性都可以提高。

汪局長彝中：

蔣議員講的很對，在最近的三、四個月來，公車處不斷的努  
力，我得到的報告是班次有若干的減少，但載客人數有顯著的增  
加。換句話說，是把每條路線作了研究，以改進其業務，相信往  
後我們還會做得更多做得更好。

蔣議員乃辛：

現在我就要和你探討服務的問題，以及路線的問題，我也提  
出幾個數字來與探討，以每車每次平均行駛公里來講，大有是八  
點九公里，公車處是八點六公里，首都是八點五公里，臺北客運  
六點六，欣欣六點四，中興六點三，平均是七點七公里，由此可  
知公車處每車次行車公里數比平均數多出一公里左右，這表示服  
務路線太多了一點，而沒有顧慮到成本問題。再看每日每車載客  
人數，光華一部車一天可載客一、〇六五人，三重九六二人，臺  
北客運九五八人，指南九三七人，公車處祇有六八五人。而每車  
每公里的平均載客人數光華是四點八七，臺北客運四點七四，指  
南四點六八，公車處四點〇九。以每車次的收入來講，公車處每  
車次的收入祇有民營公車的百分之七十九，這也表示公車處服務  
路線太多，使得大型公車在七十三年度裏的八十六條路線中僅六  
條路線有盈餘，甚至其中有一條路線的營運成本是二十五元，但  
是營收却祇有三點二二元。由此我們要探討一下服務水準和成本  
觀念，是否可以漫無目標的先談服務水準，而不顧慮到成本的支  
出。在成本的增加致使公司虧損無法經營時，勢必要求調整票價  
，當票價調整了，其服務水準是否也提高了？這到底是拿了誰的  
錢來提高服務水準？是市府還是市民？

汪局長彝中：

對公車營運應有成本觀念，以多少成本提供多少服務，所以  
提高服務也要有相對的成本，服務與成本之間有密切的關係。剛  
才蔣議員談到公車處過去祇談提高服務水準而忽略了成本，這個  
我承認，因為我們爲了滿足市民的需要，在路線的延長或開闢上  
都影響到成本，今後我們的方向也將轉向如何降低成本上，並從  
服務成本上反映服務水準。

蔣議員乃辛：

希望公車處以後在談服務時要有成本觀念，必須瞭解到我們  
到底拿了誰的錢來做服務，不能因少數人要求服務時，而增加了  
大多數人的負擔。

郁議員慕明：

目前公車處有小型公車，都跑什麼道路？

汪局長彝中：

山區道路。

郁議員慕明：

現在有多少輛，是否完全在使用？

汪局長彝中：

現在有六十輛，完全在使用。

郁議員慕明：

這些車輛應該是用在產業道路，那有沒有做公務車使用？

汪局長彝中：

這六十輛車以外還有十輛車做爲收票證等用車。

郁議員慕明：

那有沒有做自用車？

汪局長彝中：

沒有。

郁議員慕明：

那有沒有用來做新娘車。

汪局長彝中：

沒有。

郁議員慕明：

但是本會林正杰議員看過用小型公車做新娘車，請你們查證一下。

吳議員碧珠：

剛才局長是否說過服務水準與服務成本成正比？

汪局長彝中：

應該是相對的，就是提供的服務應維持一個相當的水準。

吳議員碧珠：

那我請教你，公車一共漲價幾次？

汪局長彝中：

從民國六十七年到現在共三次。

吳議員碧珠：

那每次漲價時，是不是都以提高服務水準做口號？

汪局長彝中：

在民國六十七年以前，公車根本談不上服務水準，其情況跟現在相似，市民也都希望公車改好一點而願意多付一點錢，因此才做調整票價之要求，理論上是先有一合理成本，才能提供這種水準的服務。

吳議員碧珠：

根據局長這麼說，每次調整票價都是以提高服務品質為標準來計算成本，但我認為這不是最主要之因素。剛才蔣議員提到公車處出車率過低，他是從企業管理的觀點去作比較分析，那我請

教你，目前公車處虧損了多少？

汪局長彝中：

大概累積虧損了十一億多。

吳議員碧珠：

以企業經營觀點來看，有競爭才有進步，目前公車處虧損了這麼多，在不影響市民利益的大原則下，如何來改善使得達到最圓滿地步？

汪局長彝中：

剛剛我也報告過，目前我們的路線是否開得太多或太少，應該就其載客率去分析，以做為派車調度之參考。過去我們沒有這資料，現在則對每班車都做了詳細的記錄，最近我看到的報告在班次方面顯著的減少，而乘客還是有增加，這種經營方式正符合吳議員所提。

吳議員碧珠：

那局長認為聯營需要不需要取銷？

汪局長彝中：

聯營本身並沒有產生壟斷的情況，還能有相互督促的效果，這個制度在還沒有更好的制度出現時還是維持較好。

吳議員碧珠：

但是在聯營上公車處是處於最劣勢，所有黃金路線都為民營公司占有，且民營公司把固定資產都拋售掉，公車處的固定資產是占所有公車業者的第一位，因此將來調整票價如不以資產方式估價的話，公車處將吃很大的虧。在這裏我提出幾點意見與局長探討，第一、應考慮取銷聯營制度。第二、公車處應改組為公司型態。

汪局長彝中：

吳議員所講的第二點非常重要，我記得在上個會期建設部門質詢時，答覆過要在二年之內改組爲公司。到目前爲公車處的資產已經做過重估，這項工作還繼續在做，我們希望能儘快讓它成爲企業化的組織。

吳議員碧珠：

資產重估在什麼時候提出來？

汪局長彝中：

資產重估的資料已經報到建設局來了。

吳議員碧珠：

在公車處未改組爲公司前，資產重估是內部作業，希望局長能早日促使公車處改變經營型態。目前公車處的總資產有二十七億六千八百五十萬四千元，其中流動資產有八億四百零五萬四千元，占總資產的百分之二十九點〇四，固定資產有十九億六千零七十六萬四千元，占總資產的百分之七〇點八二，可見公車處有非常雄厚的資產，而且固定資產很久都未重估，如果重估後對於負債總額（占總資產的百分之三十五點五九）將有所助益，並可彌補虧損，局長看法如何？

汪局長彝中：

因公車處有鉅額虧損，在改組爲公司時，不可能公司未成立時就有虧損，所以必須先把資產重估，考慮其資產和負債如何平衡及在不平衡狀況下如何處理。

吳議員碧珠：

公車處有雄厚的固定資產可以重估，很可能重估後能彌補以前的累積虧損。而民營公車業却沒有很多的資產，以目前調整票價的計算公式看來，很可能造成不實的票價估計。所以公車處如果改爲公司型態，把重估後的資產用來計算票價，可能與民營公

車所計算的票價有很大的差距。爲了保障市民利益，應先辦理重估，將重估增值加入計算公式，如此才能達到真正合理票價。

汪局長彝中：

在民國六十八年調整票價之前，我們都做過重估，因當時公車處剛剛辦好資產重估，所以與現在十六項成本估算所得非常接近。

吳議員碧珠：

那確定在什麼時候辦理重估？

汪局長彝中：

資產重估的結果，公車處已經報到建設局。

吳議員碧珠：

有沒有向財政部提出？

汪局長彝中：

我想不需要報到財政部。

吳議員碧珠：

資產重估有其要件，必須在每年二月之前報財政部，經同意後才能辦理重估。

汪局長彝中：

我們還不是公司型態，仍屬行政機關，要等改組後才報財政部。

吳議員碧珠：

那什麼時候能够改組爲公司？

汪局長彝中：

可以說已經開始在做，資產重估不是一兩天的時間可完成，等重估後還要與財政局、主計處來核算一下。

吳議員碧珠：

我希望知道肯定的日期，因最近公車醞釀漲價，而你們對此事如不做圓滿肯定的答覆，市民對這張價的事實將無法接受。

汪局長彝中：

這事情必須按程序報市府，並函審計機關，所以我很難答覆在什麼時間。

吳議員碧珠：

既然不能肯定的答覆，那在公車票價調整案提出時可能不好過關，因你們在內部稽查和內部成本控制方面都沒有詳盡的分析，市民如何去接受呢？我們並不一定要反對漲價，但漲價一定要有讓大家都能够接受的理由，所以在提出票價調整案之前希望你们能够完成所有的手續，如此我們審議此案時較有原則。

汪局長彝中：

現在我們手頭就有這資料，相信將來的變化不會很大，這分資料還是可做參考。

吳議員碧珠：

希望局長能儘速去做，在審議票價時，我想本會同仁還會與你探討很多。

劉議員樹鏗：

局長，我請教你有無公車起訖站僅隔一條馬路，而市民要用兩張票的情形？

汪局長彝中：

劉議員所講的情形可能是欣欣客運在中華路上有一條路線的起點和終點就在街的對面，因此在終點上車時迴轉到起點也要一張票，這是不對的。我們已經通知欣欣和其他公司加以改進。

劉議員樹鏗：

因市民有這樣的反映，起訖站在同一地方，祇是相對一條馬

路就要兩張票，而為市民所詬病，既然你們已經改進了，我非常感謝。

潘議員維剛：

我請教處長，現在公車票亭有幾個？

唐處長雪舫：

有九百多個票亭。

潘議員維剛：

那完全合乎規定，沒有兼營副業的有多少個？

唐處長雪舫：

代售公車票有四種形式，總共有七百四十五個，其中票亭有三百零四個，代售處三百七十五個，另外到各學校售票的有六十六個，以及四個服務處。因此潘議員所提的問題，我想除了服務處及各學校售票的以外，其他可能都部分兼有副業。

潘議員維剛：

誠如處長所說，在外面所看到的售票亭都兼營有副業，有的票亭不但有冰箱，而且接有水電，就像小型的雜貨店一樣，這種情況處長應該很瞭解。

唐處長雪舫：

潘議員指教的非常正確，當時我們訂定契約也有規定除票證以外其他東西不得擺售，但實際上有些票亭是在賣香煙、書報、飲料等等的東西。

潘議員維剛：

因可兼營副業，所以一個票亭的轉讓金高達五、六十萬元，我們也曾問過前任的處長，他說票亭轉讓並沒有辦理變更，無法瞭解有無轉讓情事。但我們不應該因為法律規定的太寬，就找些理由來搪塞而不加以管理。因此我建議修改票亭管理的規定，

第一點：適度放寬票亭出售項目，並明文規定，違反者加以取締。  
第二點：在黃金地段的票亭，應比照雜貨店課徵稅金。因它已有雜貨店的型態，但實際上却未繳納稅金。而且如此也可使其轉讓較困難，因轉讓時還需考慮到稅金負擔問題。  
第三點：辦理票亭普查，並編列清冊。我們對既成的事實無需掩耳盜鈴，可藉此清查私自轉讓的票亭，依法取締並收回。公車處的問題非一朝一日可解決，十一億多的虧損也不是一下就可彌補，但是公車票亭是件小問題，我們希望你上任後，能針對這問題做有效的改善措施。

**趙議員少康：**

公車票價是否漲價，市民非常關心，事實上也沒有人否認合理的票價是良好服務的根本，但是過去每次漲價也都說要提高服務品質，等漲完價後品質却依舊，因此大家對提高服務品質深具戒心，就像前些日子鐵路漲價，服務品質也不見得提高。在此我對公車提出幾點建議，第一點：我贊成取消聯營，現在有十家公司，就有十個總經理，幾十個經理，幾百個主任，這些都是成本，都攤在票價裏由市民來負擔，那裏需要這麼多的公司呢？這是一種利益的瓜分，倒霉的是市民，因此我認為臺北市最好祇有二家公司，最多不超過三家，一家公營二家民營的去做良性競爭，如果這一點做不好的話，公車票價的調整本組會有意見。第二點：卡式票沒有優待是不合理的，對任何長期顧客的優待是商場上必然的措施，別的國家也是一樣，祇要是買長期票都有打折優待，而且卡式票常遺失掉或洗衣服時洗掉，因此給予優待對你們並沒有損失，並可鼓勵多買卡式票，避免到車上用現金而被吃票。我上次就提到卡式票應該優待，爲什麼到現在還沒有實施呢？第三點：冷氣公車冷氣效果很差，冬天冷得要命，夏天不冷，我

記得上次工務委員會要去六、三水災的災情，請公車處派了冷氣車來，但是一點都不冷，我就問司機：怎麼不冷？他說：這是公車處爲了議會要用而挑選的最好冷氣車。你們冷氣車收人家八塊錢，但却悶得要死，窗戶也打不開，這個應該檢討。同時我建議小型巴士可以多幾部，在尖峯時間多開，非尖峯時間少開，還有現在聯營公車提議要漲價，他們說是虧本，那他們一共虧損了多少錢？

**汪局長彝中：**

我記憶裏民營公司一共賠了三億多。

**趙議員少康：**

那公車處呢？

**汪局長彝中：**

累積虧損有十一億。

**趙議員少康：**

由此看來公車處是虧損的大戶，而聯營公車要求漲價的主要理由也是虧損，似民營公司的虧損沒有你們多，祇是你們的三分之一而已，換句話說，你們的虧損讓他們來做爲漲價的藉口，你們變成了虧損的表率。

**汪局長彝中：**

剛剛趙議員指教的聯營取消後會不會減少很多的董事長、總經理，我想這不會的，因他們不是合營公司而是個別成立的公司。關於聯營整個政策上，是否將民營的合併爲一個公司，這牽涉到公司的合併和各公司董事會的權益，我們未能硬性的規定。對於卡式優待票，我與趙議員的看法一樣，甚至於月票的使用方面，這些都是由業者去經營，而不是由建設局去做規定。總之在核定的票價下所做的優待，我們不會有所干預，除非在兩條路線上

所做的惡性競爭。

趙議員少康：

這事情可由公車處開始來做，你們現在有四分之一是收現，假如在收現當中被吃掉百分之十，那就不得了。

汪局長彝中：

如果由公車處一家來做，那所有人都來買公車處的票而坐民營車，公車處就要貼本了，所以要一起來做。

趙議員少康：

你是大戶人家，你的車輛最多有舉足輕重，如果你們堅持的話，我想可以做到的，而且這樣做對他們是好的。還有剛才你說不能勉強民營公司合併，這個我同意，但你可以不調整票價，讓他們虧本，在不賺錢的狀況下他們就會發覺這是個不經濟的經營方式，而去尋找合理經營方式，這也是我們反對加價的一個重要理由。

汪局長彝中：

有一點我必須說明的，就是公車服務品質的顯現，不是加了票價明天就顯現，需要經過一段時間，既使壞也要經過一段時間。

趙議員少康：

這個我們知道，我是反對有這麼多家公車公司，最好是二家至三家，這點你們去研究。在議會能控制的就是票價，票價不漲他們就無利可圖，經營效率不好祇有內部檢討，像能源危機時，很多工廠都說賠本，但過後還有很多工廠存在，這爲什麼呢？因他們採取措施節約能源及精簡人事加強財務結構。假如制度很健全，加價無所謂，而在一個不健全的制度下，由市民來負擔是不合理的。公車問題我們談到這裏，是不是休息五分鐘。

主席：

我們休息五分鐘。

——休息——

主席（張議長建邦）：

我們繼續開會，本組還有二十四分四十五秒，現在請開始。

謝議員英美：

現在我們請監理處處長。目前以車代步的人每天都在增加，而新考到駕駛執照的人在公路上駕駛或其他方面的經驗都較生疏，其心理的負擔也較重，尤其在臺北市開車的人個個都非常兇猛，我想這是不易分辨新駕駛人或老駕駛人的關係，不知處長的看法如何？

監理處處長龍江：

在法令上沒有新駕駛人或舊駕駛人之分別，而駕駛人技術的好壞是靠他個人的經驗和磨練。

謝議員英美：

當然是要靠自己的磨練，但我要和你探討的是在公路上開車時，是否很容易分辨出旁邊的駕駛人是新駕駛或老駕駛？

寇處長龍江：

如果是老駕駛，他會選擇他應走的路線，同時不隨便變更行走的路線。

謝議員英美：

處長的意思是很容易分辨出來？

寇處長龍江：

假如同時在道路開車，恐怕沒有時間去注意別人的車子……

謝議員英美：

我是請問你能不能很容易的分辨出來這位開車的先生是新駕

駛人或老駕駛人。

寇處長龍江：

假如同時在開車時，是沒有時間去分辨。

謝議員英美：

處長你大概不常開車，所以沒有這個經驗。我曾經到過日本考察很多次，發覺他們有一個方式可以提供給我們參考，就是他們對於新駕駛人，由監理單位發給一枚標誌，規定在一年期間內凡是要開車時都應將這標誌貼於後座玻璃上，讓人們很容易識別，並對他有所禮讓，如此可減少很多行車糾紛。處長認為這方法的可行性如何？

寇處長龍江：

這意見很好，因我們是業務執行單位，在會後我們來加以檢討再提報交通部。

謝議員英美：

希望處長能極力爭取，對新駕駛人在一年當中如未貼這個標誌，而發生交通事故或與行人糾紛等，除了加重罰則外並要收回駕照，處長認為如何？

寇處長龍江：

可以，請謝議員在會後把你所瞭解的資料提供給我，由我們來檢討一下，以專案建議上去，副本送給貴會。

趙議員少康：

我們發覺在道路駕駛上有很多問題，第一個問題是很多人在監理處拿了駕駛執照而不會開車，因現在的考試都是電動，汽車駕駛教練場也照此教你在什麼地方駕駛盤打幾轉，完全是機械式的教學，等到了馬路上發覺狀況完全不同了，就手忙腳亂，而造成交通的混亂。在美國也有項統計，任何一個新手在頭一年的出

事率最高，換句話說，幾乎所有交通事故中有很大的比例是第一年的新駕駛人發生的。因此路考應列入考慮，才能真正瞭解路上狀況，避免學習駕駛祇為應付考試，要到馬路開車時還須重新練習，如此的考試沒有意義，雖然你們最近也增加了直線加速的考驗，但其效果與真正在馬路上的效果還是有差別。第二個問題是原先自動排檔的車子還可以考，而現在有直線加速這項目，自動排檔的車子就不能考了，這很不合理。因為這種車不用去換檔，尤其對女士來講比較簡單，而你們這種新方式對喜歡自動排檔的人是很不公平，在國外的車子都是自動排檔，那怎麼辦呢？這一點希望你也能做補救的措施。

寇處長龍江：

趙議員的意見很好，最近十幾年來各界人士也都一再的向交通部建議增加路考。對拿了駕照而不敢到馬路開車的情況，我認為有兩方面：一方面是訓練時間不夠，一個駕駛人要經過原地駕駛、道路駕駛、鄉鎮駕駛和夜間駕駛等等的訓練，總共的時間要有九十小時，甚至一百二十小時，而目前的訓練時間都沒有這麼長。另一方面是現在僅是場地的考驗，雖然有十個項目，把道路標誌等各種狀況納入，以及直線加速車道的考驗，但究竟不是路考，交通部也根據各界的建議，請公路局去研究，而目前還未有更好的辦法。我們也有三次的建議增加路考，我想我們再做一次研究和專案建議。

趙議員少康：

交通部不採納我覺得沒有道理，他們的唯一考慮因素可能是監考人的操守問題。我想這方面可配合電動考驗，不要光有路考或光有電動考驗。

寇處長龍江：

好，這個我們再建議。另外有關自動排檔車的問題，我記得上次答覆過可以加蓋一個章，但自從增加了加速車道後，交通部規定在加速車道必須使用監理處的車子，除此項外可用考驗人自己的車子。

趙議員少康：

但他這一項就可能考不及格，我想你們再去研究一下，或者在執照上加蓋「限開自動排檔車」就可以了。

劉議員樹錚：

對於考照的問題，我有一點補充，我覺得路考最重要的不在技術，而是在考驗駕駛習慣和駕駛人的修養。在國外如看到停止的標誌，那車子就必須完全停止，如果不能完全停止而有一絲絲超過的現象，這駕照就考不取。換車道時必須擺頭過肩，因後照鏡有死角，如果沒有這習慣的話，這駕照又考不取了。雖然他開得很熟練，眼睛餘光一瞄，車子就過來了，像這種技術高膽大的最危險，所以我希望你們加強這種駕駛習慣和駕駛素養。

另外我們質詢摘要裏有一題是車籍、車檢與車廠，我在這裏也有一個觀念性的建議請教汪局長，臺北市的修車廠聽說要集中在郊區，不知這工作做到什麼程度？車子愈來愈多，修車是必然的現象，希望建設局能與工務單位協調，建立空中修車廠的觀念，在建築物的頂層或立體停車場的最上層設置修車廠，如此對市民來講是很方便，局長對此觀念是否考慮到？

汪局長彝中：

關於汽車修理專業區這部分，在上個會期貴會曾要求我們把所有的資料送給都市計畫處，就本市東、南、西、北、中分區成立汽車修護區……

劉議員樹錚：

臺北市議會公報 第二十九卷 第十八期

謝謝局長，因時間關係我簡單說明，你們對這事做得不積極，而目前地下修車廠太多了，他們以汽車零件商的名義就在那裏開修車廠，對此應該加強查核。另外請教你市場管理最重要的原則是什麼？

汪局長彝中：

最重要的原則是這市場所供應的貨品必為這區域居民所需要

劉議員樹錚：

但是現在的公有市場是不是能夠滿足市民的需要？

汪局長彝中：

公有市場能否滿足市民需要，端看市民向那個市場採購……

劉議員樹錚：

如果他要採購而沒地方可買呢？以士林來講，士林在三萬人口時，祇有一個公有市場，現在有二十五萬人口，仍然祇有一個公有市場，這一點你瞭解嗎？那我再請教你，市農會有沒有權利發攤販執照？

汪局長彝中：

沒有。

劉議員樹錚：

那能不能收人家的費用？

汪局長彝中：

在馬路上他不可以收。

劉議員樹錚：

士林有個攤販市場，收了人家十幾年的錢，目前被警察趕得滿地跑，當然這些攤販也有其市場需求，他們一走市民就買不到東西，而農會收了錢，却不安置他們。所以我希望你們能配合警察局，取締時能安置他們，而不是趕得他們不能生活，這個觀

念希望政府能建立起來。其次對公有市場應優先開發，以調和供需，這與一般的攤販不能同日而語，像士林農會允許士林文林路一〇一巷設攤，因它是集貨場不是小販，希望類似情形，市場管理處基於供需要求，應該合理考慮，並有適當安置。

潘議員維剛：

請市場管理處長備詢。我們前年一共花了多少錢來興建市場？

市場管理處張處長癸清：

這幾年來，每年平均大概有五億到六億元。

潘議員維剛：

那我請教你，目前市場的二樓和地下室的使用頻率如何？

張處長癸清：

市場的二樓使用情形不很理想，地下室現在大部分都關為停車場。

潘議員維剛：

誠如處長所說使用情況非常不理想，因此很多攤商都不願意到二樓及地下室，甚至門口的流動攤販就是裏面的攤商，這問題非常嚴重。過去我們都很支持興建市場，但是由警察局的資料顯示，對攤販愈安置愈多，舊攤販未安置好，新攤販又出來了，因此我請教處長對於攤販有無重複登記或轉讓情形，是否有此資料？

張處長癸清：

所有攤販的管理與取締都是警察局的權責，雖然行政院最近頒布了一個攤販執行方案，要把攤販發證、管理、規劃等事項交建設局來辦，但是到目前為止我們還沒有接管。警察局在二個月前已經把有案及無案攤販的資料送給我們，本處已經在做先期作

業，十六個區中已經有十三個校對過並做分析。

潘議員維剛：

目前對攤販管理還祇是在做統計工作，雖然你們也興建了很多市場，而實際上市場裏的這些攤商都向我們大吐苦水，他說裏面根本沒有生意可做，祇好在外面擺個攤位，而市場內的攤位繼續保留繳租金，因為如果警察來取締或長官來視察必須清除攤販時，他們還有地方擺一擺。他們當然不願意過此東漂西泊的生活，但是市場裏的生意實在很清淡，誠如你說的二樓和地下室都沒有人願意去做，可是我們花了這麼多的經費興建市場，一方面我們對這些攤商覺得非常的難過，一方面覺得對公帑也是很大的浪費。今年度興建市場的經費有多少？

張處長癸清：

五億七千多萬元。

潘議員維剛：

今年又是五億七千多萬！我認為可暫時停下來，不要再興建了，因為興建市場的目的是要安置攤販，但事實上並沒有達到安置的目的，因此其興建是否有必要？花了這麼多錢興建的市場都變為廢墟，而且很多品質都有問題，像南門市場的電梯，剛開始時經常的壞，現在已改善了。其次我們興建的六十七處市場，就有四十三處被攤販包圍，像木柵、水源市場一開幕就被攤販包圍，現在的民生超級市場也是一樣，外面已經有很多的流動攤販，不知你們將來要如何來處置。以前的市場都是採用棚架方式，主婦買菜很方便，生意也很好，所以將來我們也不用再興建市場了，就用鋼架搭一搭就可以了。

張處長癸清：

我認為市場的興建有必要，至於外圍的攤販影響到市場的管

理和攤商生意，這也是事實。最近承蒙警察局的配合，對市場外攤販的管理比以前做得好一點，我想如果建設局、警察局能密切配合，對市場管理有很大幫助。

潘議員維剛：

我想與其讓你做個「廢墟處長」，倒不如讓你做個「鋼棚處長」算了，希望處長對現在及未來的興建市場，能做一個整體規劃。

主席：

好！時間到，我們散會。

### ※書面答覆（建設部門第四組）

答覆單位：建設局

一、問：工商登記委託費

答：（一）依公司法第七條及經濟部委託或授權臺灣省政府及臺北市政府各廳局辦理業務暫行辦法第三條第一項之規定，本局受託辦理資本額在新臺幣三千萬元以下公司之設立、變更或解散之登記事項，所需費用得依該辦法之規定專案報請核撥。

（二）該項業務支出每年約一、六〇〇萬元，惟經濟部七十二年僅補助二八〇餘萬元，本局為爭取是項經費之撥補，曾分別以71、6、23建一字第五三〇六五號函72、6、6建一字第三四〇八四號函72、7、12建一字第三九二六八號函請經濟部自七十三年度起增加為一、六〇〇萬元，以利業務之推行，後經經濟部72、9、5經函商三六七九四號函復本局略以七十三年度

補助金額為六五〇萬元。

（三）本局並未以經濟部酌加調整補助為已足，再於72、10、18建一字第六七一三三號函請經濟部，請求七十三、七十四年度均全額補助，惟經奉該部72、11、14經函商四五六一一號函復以：「七十三年度補助辦理公司登記之經費，已在極度困難下予以提高，無法再行增加，至七十四年度補助金額當視實際情形再予考慮」。

（四）目前七十四年度工作已開始執行，本局已先行協調經濟部設法解決。

二、問：客廳牧場談羊乳

答：本市並無乳羊飼養農戶，因此本市並不生產羊乳。

三、問：計程車管理辦法

答：計程車業係屬汽車運輸業之一種，目前除個人經營計程車為便利輔導其設立，有管理辦法外，其餘仍依汽車運輸業管理規則規定管理，其管理分為：

（一）營運管理

1. 應使用四門新轎車。
2. 應裝設自動計費器，按照規定收費，不得停止使用或逾額收費。
3. 應在劃定營業區域內營業（本市計程車營業區域：臺北市—臺北縣、桃園縣、基隆市、宜蘭縣）。

（二）駕駛人發證管理：

由警察局依照「臺灣地區營業小客車駕駛人執業動態管理辦法」辦理。

（三）有關計程車服務業管理辦法，交通部正積極研訂中。

四目前除個人計程車行外，一般計程車公司、行號暫停受理新設立及增車申請。

四、問：假日花園假日美

答：(一)觀光花園：本局輔導北投區設置觀光花園之地點爲北投湖山里、泉源里，臨近陽明山公園，參加花農共五七戶，面積二八公頃，輔導引進花卉新品種，包括洋杜鵑、茶花、黑松、梅花、櫻花、劍蘭、大理花等十餘種，開放時間每日上午八時至下午五時，皆歡迎遊客免費參觀。估計一年在星期例假日約可吸引參觀人潮五萬人。

(二)建國假日花市：每週展出不同之花卉主題，並辦理花卉寫生、攝影比賽等推廣活動，推廣花卉栽培知識，促進產銷，提高花農收益，並美化環境提昇生活品質。假日花市已成爲本市的特殊景觀及市民假日遊憩重要據點，每日參觀人潮依天候及季節變化約在六千至二萬人次之間。

五、問：汽車肇事鑑定會

答：(一)本市汽車肇事鑑定委員會，依法採委員制，設委員五人，除其中一人由公路主管機關指派爲主任委員外，並就下列機關推薦一人爲委員：

1. 公路監理機關——由本市監理處推薦聘兼。
  2. 公路或市區道路工務機關——由本市工務局推薦聘兼。
  3. 警察機關——由本市警察局第五科推薦聘兼。
  4. 公立大專學校——由臺灣大學工學院推薦聘兼。
- (二)肇事案件之審理自汽車肇事事故發生之日起，在六個

六、問：公車制度再檢討

答：(一)本市公車聯營管理委員會，是由十家公車業者各推派一人代表該公司爲委員，共同以契約行爲組成，由委員互推一人爲主任委員，掌理聯管會一切事宜，聯管會下設「聯管中心」爲其執行機構，負責業者間之協調等有關事宜。

(二)次查本市公車之聯營係因五十八年開放民營在先，彼時各公車單位分區營運各有不同票證、路線既不能連貫，車票亦不能相互通用，市民外出乘車至爲不便，乃於六十六年四月創辦聯營，實施以來較聯營之前因有若干之突破，確已爲市民提供許多便利，其中較顯著者諸如：

1. 廢止分區營運限制、整體規劃路線，目前本市十六個行政區，市公車均已參與行駛服務。
2. 統一編定路線號碼及設置站牌，使市民對本市公車有清楚之概念。
3. 統一票價，使用通用車票等，更予市民極大之方便。

此外，藉聯營組織之溝通、協調，已產生相互約束與共同致力公車業務之效果。近年來經公車單位之不斷努力，雖尚未能完全滿足市民之意願，但其營運服務績效品質之顯著進步，亦屬有目共睹，如自六十八年七月迄今公民營公車單位購買新車一、九一六輛，汰舊一、〇〇七輛即爲一例。是以在目前尙無更佳方式可取代之前，爲維市民現有搭車便利，本市公車聯營型態仍宜繼續維持。

七、問：市場問題多、多、多

答：(一)市場環境衛生問題：

一般市民常以「市場」比喻「髒亂」，本局有鑑於此，乃訂頒「本市公有零售市場加強整頓執行計畫」，除於重要節日直接派員督導外，餘由市場處定期與不定期辦理督導考評，以上期考評優點缺點作爲下次考評重點，運用連鎖追蹤功能，期邁向秩序、衛生之購物環境。

(二)市場量的問題：

本市市場預定地一五五處，迄至目前尙有六十六處用地待開闢，除配合基層建設方案及公共設施用地取得方案，寬籌預算由政府興建外，並繼續辦理公告開放民間投資興建市場。

(三)獎勵投資興建市場問題：

爲獎勵民間投資興建市場，本府曾頒布「臺北市獎勵投資興建公共設施辦法」及「臺北市獎勵投資興建零售市場須知」接受民間投資興建市場，但因限於中央法令之規定，實質獎勵條件不多，難以吸引民間投資

意願，復因受經濟不景氣影響，真正以投資興建及經營市場者不多，致辦理績效欠佳，本府將繼續反映中央增加實質獎勵內容，及放寬多目標使用範圍等規定，同時加強開業之輔導與管理，以提高投資意願加速市場興建工作。

八、問：車籍、車檢與車廠

答：(一)車籍：凡領有號牌之車輛，因過戶、移轉、變更、繳銷、換補照等異動頻繁，故車籍管理爲監理業務中最繁忙之工作，投入人力亦最多。截止八月底本市列管

汽車共二七六、〇一四輛（小型汽車二〇四、二三六輛，小貨車五五、一七四輛，大客車五、六九三輛，大貨車一〇、九一一輛），機車共五二三、八二〇輛。

(二)車檢：車輛檢驗係採用一般檢驗與儀器檢驗，合格率約九〇%左右。監理處對車輛檢驗作業向極重視，除實施一貫檢驗作業外，並訂定作業標準，嚴格督導貫徹執行。

(三)車廠：本市汽車廠牌衆多，依國內自製或裝配者，以裕隆最多，計十萬餘輛，福特居次，計六萬餘輛，三陽、中華各爲一萬四千餘輛。進口汽車以日本製二萬七千餘輛居首，其次爲美國製，計九千餘輛，西德製約六千輛，其他約三萬輛。

九、問：駕照考試欠實在。

答：監理處對駕駛人考驗向極嚴謹，辦理情形如左：

筆試方面：

(一)每場派主、監考各一人外，另有專責稽察一至三人監

督試場，以防弊端。

(二)上、下午主監考人員輪派，並不固定。

(三)使用試卷，每場均不同，以抽籤決定使用試卷。

(四)依名冊順序點名，核對身份證，排列座次、應試。

(五)試畢當即閱卷，並公布成績。

路考方面：

(一)由監理處編排路試人編組，臨場依次點名上車應試。

(二)每組派主、監考員各一人，上、下午分別公布各組主、監考員職級姓名。

(三)每日上、下午各派專責稽察人員六人臨場監督路試過程。

(四)路試完畢，當場公布成績。

十、問：度量衡檢定標準

答：度量衡應受檢定之項目、有度、量、衡器及溫度計、血壓計、里程計費表、水量計、汽油計、氣量計。各種器具均有一定的標準器，用以鑑定其正確度，但亦各有其法定容許之公差，受檢器之誤差，若在法定公差以內即合格，在法定公差以外即不合格。

答覆單位：自來水事業處

一、問：一再爭議地下水？

答：(一)依據臺灣地區地下水管制辦法第三條規定地下水主管機關為省市政府建設廳、局。

(二)本處原有深井四十九口，臺北市內有三十五口，臺北縣內有十四口，均分別向本府建設局、及臺灣省建設廳申請有水權，惟自本(73)年六、七月間直潭淨水場出水，各地區水壓水量普遍提高後，目前已全部停用。

(三)本處為因應戰時或緊急需要用水之需，停用深井改為戰備深井，平時加以維護保養試車運轉，以備戰時或緊急時期使用。

(四)建國中學校自將私井水與自來水混合使用，係屬違規，本處依自來水法規定可停供自來水，以促其改善，惟為顧及全體師生之日常飲水需要，除已要求該校自來水不得混合井水使用外，並會同本府各有關機關處理該校深井問題。

二、問：四期擴建工程案？

答：北水四期後段給水工程計畫執行情形

本計畫第一階段工程依計畫應於本(73)年六月底完成，除淨水廠附屬之營房、景觀工程、中和加壓站及部份需配合道路橋樑施工之配水管線外，其他與出水有關之各項工程均已完成並已使用，第一階段工程費計五十七億八、五〇〇萬元。有關各分項工程內容及辦理情形如下：

(一)取水口及導水工程：

取水口為一鋼筋混凝土結構物，位於直潭水庫右峯，直潭壩上游二六〇公尺處，每日取水量二七〇萬立方公尺，原水經由一條直徑四公尺，長一、六〇〇公尺之隧道及四〇〇公尺之涵渠送至直潭淨水廠處理。本項工程包括(1)原水隧道及涵渠。(2)取水口土木部份及沉砂池。(3)直潭壩灌漿。(4)預埋鐵件。(5)取水口機電設備等工程均如期完成，工程費計五億四、九〇〇萬元。(含土地費及間接工程費)

(二)淨水廠第一座工程：

淨水廠用地面積約六一公頃，足以容納五座淨水廠之需，現先完成第一座，其出水能量為每日五〇〇、〇〇〇立方公尺。本工程因(1)淨水廠用地征收遭遇甚多困難經協調、疏導雖延緩九個月之久才取得用地，惟未發生任何糾紛。(2)濾前處理及快濾設備工程原採國際標準，惟格於規定而多次廢標，前後費時一年三個月後始解決，原擬調整進度以符實際。但考慮夏季枯水期間供水之迫切需要，致未再調整工期，仍照原計畫執行，經協調有關廠商增加人力、機具、及工作時間、晝夜趕工結果，克服困難均能如期達成出水目標。本項工程費計十八億九、八〇〇萬元。(含土地費及間接工程費)

#### (三)至大同輸水幹線工程：

清水輸水系統主線自直潭淨水廠向北延伸，以一八〇公尺之倒虹吸管越過新店溪，然後以隧道及涵渠經新店、中和、永和，再以二條二·四公尺之鋼管水管橋跨越新店溪進入臺北市經建國南北路至大同配水池及加壓站，全長約十七公里，本工程施工最困難地段為清水一號隧道因地質軟弱發生大塌方，處理極為困難費時，經有關工程人員與承包築工處人員克服重重困難日夜趕工終於完成，使直潭淨水廠之清水得以順利送至大同配水池，全線通水。本項工程費計二·三億五〇〇萬元。(含土地費及間接工程費)

#### (四)配水池及加壓站工程：

大同配水池(三萬立方公尺)已完成蓄水使用中，中和加壓站雖因建照及電源問題未能及時配合完成

，惟另有替代方法以繞流管先行接通供水，不影響整體工程之通水，另新店安坑加壓站已完成供水中。而原陽明、天母、安坑、中和等配水池調整至第二階段辦理。本項工程費計三億七、五〇〇萬元。(含土地費及間接工程費)

#### (五)配水幹線工程：

本工程計畫總長度一四、二一三公尺，除配合雙溪橋拓寬，東湖社區安康路拓築部分配水管線未完成外，實際完成長度計一五、一二五公尺，使配水管網更趨完善。本項工程費計需六億五、八〇〇萬元。(含間接工程費)

四期自來水擴建計畫，為我國自來水事業空前大規模的水源開發與淨水，廢水系統各項設備之新建工程，以民國八〇年為計畫目標年，第一階段施工期間承蒙各位議員女士、議員先生親赴工地督導，十分感謝，現在第一階段已經完成，臺北市的供水已趨正常與穩定，並正積極從事第二階段的設計施工將再增加每日一百萬公升的出水量，請各位議員女士、先生，多加支持。

#### 答覆單位：翡翠水庫建設委員會

問：管委會搞啥名堂。

答：臺北水源特定區管理委員會屬臺灣省政府二級機構，依據該會組織規程專責辦理臺北水源水質及水量之保護事項，本會目前積極協調該會加速推動水庫集水區濫墾、濫建以及養豬等影響水土保持及水質事項之徹底解決，辦理情形如左：

一、濫墾、濫建、濫伐案件

(一) 濫建築案，該會召集有關單位會同複查，查證違規建物七二間即將拆除。

(二) 濫墾、伐案：

1. 四月—七月間查報案，已完成複查，提出善後計畫辦理（剷除、造林及水土保持）。
2. 其他案件，十月二日起（二週）會同複查，以期處理。

二、防治養豬污染水質問題。

八月廿四日開會商討決定先行調查，於十月中提出資料，研擬處理方案。

### 建設部門第五組

質詢日期：中華民國七十三年十月二日

質詢對象：翡翠水庫建設委員會

自來水事業處暨所屬單位

建設局暨所屬單位

質詢議員：陳振芳（代表宣讀質詢摘要）

林榮剛 胡益壽 林鴻基 郭錦章 鄭貴夏 郭石吉  
林水吉 許文龍 黃義清 計十位 時間一三五分鐘

質詢摘要：

翡翠水庫建設委員會

1. 翡翠水庫工程總進度超前若干？落得多少，其因何在？
2. 翡翠水庫預計於何時其蓄水量可達到免除大臺北區缺水現象？
3. 翡翠水庫用地範圍，濫墾濫建執行績效如何？有何困難所在？

4. 翡翠水庫完成後，其維護管理的計畫如何？
5. 翡翠水庫，其設計標準、施工方法、監工管理等，如何加強宣傳及免除民衆恐懼心理？
6. 翡翠水庫補償費多少？工程費多少，合計支出多少，是否需要追加預算？
7. 臺北縣政府對翡翠水庫水質看法最悲觀，臺北縣政府地政科長周成乾說水質有毒，七萬多公頃的集水區遍佈茶園和果木，水質是否令人擔憂？
8. 對翡翠水庫將來開放觀光的想法？

### 自來水事業處

1. 自來水水費七十四年度內（即七十四年六月三十日前）是否會調整？
2. 自來水水費調整的依據是什麼？
  - (1) 售水率無法提高
  - (2) 經營管理不善
  - (3) 違章用水（盜水）
  - (4) 利息負擔是否計算成本？
3. 自來水水質與鄰近國家相比，水準如何？與先進國家相比，尚差多遠？
4. 自來水在民國一百年以前（包括勸導民衆抽換室內管線）可否生飲，無法生飲的原因有那些，是否尚有其他困難？
5. 大臺北地區何時可以做到不缺水？目前部份地區常有缺水的現象，應如何補救？
6. 自來水是否計畫生產副產品，如礦泉水等以增加營運收入？