
質詢及答覆

交通部門質詢第六組

質詢日期：中華民國八十四年十月二十三日

質詢對象：交通部門有關各單位

質詢議員：據美鳳、龐建國、賈毅然、費鴻泰

計四位 時間一〇八分鐘

一八十四年十月二十三日

速記：李士斌

主席（楊議員鎮雄）：

會議開始前先宣佈一下，待會兒質詢進行時沒有被問到的單位，如果有需要上廁所的話，可以自行離開座位去解決，因為可能會趕一下時間，所以今天的休息時間就不安排了。

交通部門質詢第六組龐建國等四位，時間一百零八分鐘，請開始。

賈議員毅然：

請交通局長、交通大隊長。今天上午本小組利用時間到中山二橋會勘，之所以會去會勘是因為早在媒體上和民衆都反映，中山二橋雖然已經通車但是使用率很低，另一方面在路線的規劃上也很有問題。我現在就針對早上所看到的問題向兩位請教一下。

第一個我們發現在路線的規劃上有一個所謂的「死亡交叉」

。這個「死亡交叉」並不是很恐怖啦，做股市分析的都曉得所謂「黃金交叉」跟「死亡交叉」，賀陳局長一直在點頭顯然股票也是很懂。所謂「死亡交叉」就是在進入市區要下橋的時候，兩邊對流的車流必須要成十字交叉才能通過。也就是因為這個原因造成三十巷的交通號誌燈管制耗費很多時間。

第二個問題是無人使用，也就是使用率很低。今天早上我們在十一點鐘和大隊長一起去看的時候，我們站在進城的橋口也就是士林區的橋口站了大概五分鐘，居然沒有一部車子從城裏面回來。

這兩個問題不曉得局長瞭不瞭解？

交通局長賀陳局長：

我曉得這個情形。

賈議員毅然：

不曉得局長有沒有什麼具體的腹案來解決這個問題？

賀陳局長：

我想整個的情形可能就是中山二橋的使用率偏低，現在都市的發展跟北區就業的形態差不多是偏向東區，上中山二橋以後比較方便的方式只是到舊市區，也就是比較靠西區這一邊。因此對於往東區的交通就必須用他原來的習慣走新生北路高架橋，這樣的情形就造成了你剛剛提到的有相當多的人要在這個地方右轉到最外側，而又有少部份的人必須做你剛剛提到的交織上中山二橋，但是因為多數的人要往外擠，往外擠的部份容量又不夠，所以就變成交織頻繁，而且彼此也會再有二度交織的情形。所以你剛才提到的交叉及無人使用，基本上是中山二橋和新生北路高架的關係位置所造成的一個情形。

賈議員毅然：

所以在這種情況下，我不曉得你有沒有辦法來解決這個交叉的問題？

賀陳局長旦：

最好的做法應該是提供從北區到市區東部能夠有直接的路，這樣就免了在這個地方左轉。不過現在因為有圓山和故宮附近地形發展上的限制，也就是原來所想的天母快速道路實際上是非常的困難。要使這件事情改善就是要看是不是從北區來的其他幹道，可以用左轉的方式能夠照樣到東區去，而不需要完全仰賴這個路口，使這個地方的壓力能夠減低。在做法上我們的想法可能是重新檢討承德路本身的號誌到現有的交通管制是不是它的通暢性比中山北路差；然後從承德路左轉利用民族西路或民權西路，不是現在路口的容量也不夠使得人家走到承德路上去，但是再左轉要去上新生北路高架繼續往東走的時候，都覺得不如走中山北路來的方便。我想這個走廊動脈希望能夠打通它。其次就是針對中山二橋西側靠劍潭活動中心這邊的路口上，現在的路寬是不大夠，大概只有八點三公尺。但是八點三公尺照一般的標準來說，劃設三個車道是很勉強。結果就變成應該劃設二個車道，但是大家會自動擠成三個車道而造成我剛才所講得二度交織，也就是說交叉可能變的更複雜。經過我們在實地仔細的量測以後，還是希望劃出三個車道出來使得這個地方的容量能夠增加一點，也使通河街這一帶南下的車子轉到這三個車道的时候，各有各的路可以走。要不然本來從四個車道擠成二個車道的时候自然會發生許多擁擠的情形。所以簡單的報告就是說從結構上面想辦法使承德路這個動脈能夠暢通一點，其次針對這個點我們是希望透過交通工程的手段使它能够減少這些交叉。

賈議員毅然：

好，講到交通工程我想最具體的，我們今天早上和大隊長到

那邊看，在中山二橋的橋墩下面有一點空間。我們認為你現行的道路規劃，原本直接下去跟它車道逆行行駛這一部份，我們認為如果你可以穿過橋墩，貼著台北電台到聯勤中山俱樂部那一條路。我們今天來看，第一個有空間，第二個道路也夠寬足夠單向行駛。如果把道路從這邊劃過去的話事實上可以避免交叉的現象。我這樣的想法你能不能夠接受？

交通警察大隊吳大隊長振吉：

向賈議員和各位議員報告。早上和賈議員、璩議員、費議員去看的結果，那個路段依我個人的看法應該可以從舊中山橋下來之後穿過新生橋的橋墩下面，然後再往動物園的舊址繼續往前，這樣就不必佔用中山北路南向北的一個車道，本來到酒泉街是兩個駛向而已現在卻變成三個駛向。我今天早上到士林開會也在那邊等了一段時間，我也一再和他們研究這個地方假使能夠改善一下不要影響南向北的交通流量的話會很好。今天上午和各位議員看了之後是認為穿過橋墩下面，我回去後又和大隊幾位同仁研究過也認為可行。

賈議員毅然：

可行是嗎？

吳大隊長振吉：

可行。

賈議員毅然：

既然可行是不是要由局長規劃這個便道的闢設？

賀陳局長旦：

這一點我想沒有問題。我們剛才也和交通管制工程處同仁研究過，它的用意除了是使得橋下多提供了這個便道以外，它最大

的好處可能是使酒泉街口北上部份的交織能夠減少，我們會把這個規劃的想法和工務局養工處一起協調用一些簡易的臂力橋方式來施工。

賈議員毅然：

有沒有一個時限在什麼時候可以把它做好？既然可行什麼時候可以把它做好？

賀陳局長旦：

可能必須聯絡一下養工處才知道他們配合的程度如何，因為這個部分還有一點高差，所以它可能不是直接用鋪面工程能夠做。

賈議員毅然：

我們今天早上看過其實它做一個坡道下來是夠的，並不是直接調下來。

吳大隊振吉：

如果用臂力橋來緩衝是可行的。

賈議員毅然：

這一部份需要多少時間？可不可以給我們一個答覆？

賀陳局長旦：

需要跟工務局養工處來聯繫。

賈議員毅然：

需要多久？

賀陳局長旦：

是不是我們在一個星期之內把跟工務局養工處聯絡的情形再向你回報。

賈議員毅然：

好。

龐議員建國：

局長，有一些交通局本身的業務在執行的時候經常都牽涉到其它部門的配合。比如說我們剛才就提到中山二橋今天所形成的很多問題，如果要設法去突破的話需要工務局養工處的配合。由於你當時尚未就任，不曉得那一位交通局的同仁比較瞭解整個經過的情形。就是當初中山二橋在設計的時候有沒有徵詢過交通局的看法？對於當時整個動線的規劃有沒有參考交通局的意見？這個問題有那一位交通局的同仁能夠給我們做個說明？

賀陳局長旦：

是不是請第二科的郭科長？

龐議員建國：

請。

交通局第二科郭科長振寰：

報告龐議員和各位議員，中山橋改建最早的構想是因為防洪計劃而引起的。

龐議員建國：

是。

郭科長振寰：

因為防洪了之後會牽扯到交通維持計畫，所以這個計畫提到交通局來，交通局討論之後覺得中山一橋如果因為防洪改建之後蓋了一個便橋，也就是現在的中山二橋蓋完了之後馬上拆除的話蠻可惜的，所以在當時徵詢交通局和警察局的意見後所提出的建議是，希望當時是便橋的中山二橋在將來不要拆除，而把它變成兩座橋。所以在整個過程當中都有徵詢交通局和警察局的意見。

龐議員建國：

當時有沒有考慮到這一道橋原先只是便橋的設計，等到防洪

工程完成之後原來是要拆掉的，後來才建議它成爲一個永久性的橋樑。有沒有考慮到這個橋樑由臨時性到成爲永久性會造成剛剛所講的這些交通動線的問題？當時有沒有考慮到這個問題？

郭科長振寰：

當時有考慮這個問題，不過在當時考慮的時候沒有考慮的很詳盡，當時只是爲了解決下午尖峰的問題。假如中山二橋將來蓋完了以後不用拆的話，在下午尖峰的時候走中山北路的車子就不用走中山一橋再繞圓山隧道。所以那時候是儘可能的考慮到下午的問題，但是沒有想到上午的時候沒有辦法吸引往東區的车流利用中山二橋，所以造成目前中山二橋開放以後，在下午尖峰時刻它可以提供中山北路北往南的車子直接到士林、北投而不用繞圓山隧道；可是在上午的尖峰時刻，它沒有辦法有足夠的誘因吸引士林、北投走中山二橋。所以在那時候是沒有考慮到上午尖峰時候的問題。

廳議員建國：

好，換句話說你也承認當時的考慮是不夠周詳。事實上還不止這個問題。我有一些朋友第一次經過或者對於那個地方的狀況還不很熟悉的，本來是要往內湖去的，結果一不小心上了中山二橋就往士林去了，然後要繞好大一個圈子才能繞回來。所以事實上恐怕還不只你所講的由北往南從士林方向往市區走這個問題而已，從市區要到內湖也經常出差錯，經常要繞了很大的圈子，花掉很多的時間。所以現在這座橋如果要變成永久性的話，就必須把剛剛提到的這些問題給解決掉。包括是不是有可能從現在的中山二橋設一個引道把車流引往內湖的方向，同時剛才也提到是不是也有引道能夠接到新生北路；這樣就不至於造成剛才所講的誘因太少或者甚至於繞冤枉路的這些問題。這些也許是工務局的事

情，但是我相信交通局在動線的規劃上面應該有這一方面的考量。到目前爲止，交通局對於如何能使中山二橋真正發揮疏解交通流量的功能有沒有稍微進一步的構想？

郭科長振寰：

向廳議員報告，目前中山北路跟酒泉街口四個方向的交叉，是一個臨時性的交通管制，這是爲因應去年十二月左右某些因素把中山二橋提前通車，當初是想到可能在今年年初二左右中山橋本身就要開始動工，所以中山北路跟酒泉街口四個方向的交叉只是一個臨時性的交通管制方法。

廳議員建國：

中山橋怎麼個動工法？

郭科長振寰：

中山一橋動工的時候，往大直及內湖方向的車流就必須改道往濱江街，或者是走新生北路高架橋。

廳議員建國：

你的意思是不是中山舊橋在原来的規劃裏面是要把它拆掉？

郭科長振寰：

是要改建的。最早就是由於中山一橋要改建所以要建中山二橋。

廳議員建國：

好，最早就是要改建的嘛。待會兒我們再來談中山一橋，現在也變成一個很大的問題。因爲我們的市長、民政局長以及民進黨團基於維護歷史性建築物的立場，對於中山一橋的變建有意見。這一方面我們待會兒再來做進一步的研討。

買議員毅然：

剛剛局長提到北向東左轉的問題，其實你知不知道爲什麼大

家都走橋下面而不走橋上面？我們今天看到很多的車子都擠在小巷子而沒有人要上橋，你知不知道原因在那裏？

賀陳局長曰：

我想最主要的當然就是大家要到東區去，那麼爲什麼會選擇這樣一條路走可能就是剛才提到的，如果是從北投下來或者是住在石牌這一帶，有的人還是繼續的走承德路或是福林橋這樣一路下來。

賈議員毅然：

承德路那邊已經有路可以通到東區去了，現在是中山北路的問題。中山橋基本上是中山北路的路頭，人家不走中山橋的原因就是因爲人家不走中山北路。如果中山北路現在仍然不能夠北向東左轉的話，這樣一來跟新生北路完全沒有競爭性。如果要走快速道路不要向左轉，直接走新生北路就好了爲什麼還要上中山北路？上中山北路就是要有一個轉彎的彈性民衆才會願意上。所以我希望在近期之內把中山北路北向東的左轉全面開放。

據議員美鳳：

局長，現在北向東的左轉還沒有實施是不是？

賀陳局長曰：

已經有三個路口開放。

據議員美鳳：

那三個路口？民族、民權、民生嗎？

郭科長振寰：

民族東路、長春路：，我知道是有三個路口在上午的尖峰有開放左轉。

據議員美鳳：

今天早上十一點零四分在會勘之後，我從劍潭走了一遍。從

中山橋上去然後到民族路，我想應該可以左轉吧，結果沒有。你們的標誌在那裏？放在前面嗎？放在後面嗎？放在路口嗎？九點到十二點禁止左轉！所以你們在這邊是空口說白話！

郭科長振寰：

九點鐘以前可以左轉，是上午尖峰的時候。

據議員美鳳：

你們在那裏有寫九點以前是可以左轉的嗎？還是讓民衆自己來認知來思考說九點到十二點是禁止左轉的，所以民衆想除了九點到十二點之外在九點以前是可以左轉的？或者是隨便那一個路口只要沒有標誌就是可以左轉？或者是由民衆來智力測驗？你們的標示非常的不清楚！

郭科長振寰：

我們既然是希望鼓勵大家這樣用，我們會加強來宣傳至少在尖峰的時候可以這樣用。我想這一點我們應該來加強。

賈議員毅然：

我希望是全天候開放左轉，而且路標也會清楚。我們今天早上看了不止這一個路標，幾乎在分道和上橋及下橋的路標都不清楚，現在有的橋甚至連路口都沒有路標。希望局長趕快把這一件事情做一個改善，不然的話現在很多人在那裏繞圈子。

據議員美鳳：

事實上本小組的議員都非常質疑，本小組的議員去現場看的時候，自己也是好像墜入五里霧中。死亡交叉點實在是很危險，就交通動線上的設計規劃來講非常的不專業。這是第一點值得你們做一個考量的地方。第二點，在標誌的設計上面完全没有照顧到民衆及駕駛人的安全。開車都來不及了還怎麼轉！還是說看不到標誌就認命了！這樣子對民衆是非常不負責任的。在明示

標誌方面你們什麼時候可以趕快改善？而且在前幾個路口就要開始設置，什麼時候可以完成？

賀陳局長旦：

你是指從中山北路南下要到中山二橋這個位置是不是？

璩議員美鳳：

不管是上橋還是下橋，我們今天實際的經驗是上橋之後要左轉，這樣的一個標誌也是非常的不清楚。不管是上橋或者是下橋，不管是走那一個橋，你們的標誌都是不分上下的吧！

賀陳局長旦：

我們在一個月內就這個部份相關的標誌、標線做一個重新檢討。

璩議員美鳳：

一個月之內要做好而不是檢討，檢討三十天動作是太慢了。

賀陳局長旦：

好。

璩議員美鳳：

另外，中山一橋現在到底是要拆？還是不拆？今天早上你們的行政人員告訴我們說現在是過渡期，是暫時不拆之前的權宜之計，那麼也就是說以後要拆除囉！你們有信心可以跟古蹟維護的團體及維護民俗文化的人士去溝通，你們可以完成拆除的工作。有這個可能嗎？到底是要拆？還是不拆？

賀陳局長旦：

這個其實是防洪和文化彼此要去做一個妥協，很抱歉的是最新的情況我並沒有去掌握，不過如果需要的话我馬上去瞭解。

璩議員美鳳：

到底要拖到什麼時候啊？總要給我們一個確切的答案啊，不

能再讓這個很無理取鬧非常可笑又差勁的交叉交通動線，出現在台北市這麼一個重要的地點，尤其是中山北路這個地方。必須趕快有一個確切的答案，中山一橋究竟是要拆還是不拆？如何因應？

賀陳局長旦：

我想這個中山一橋要拆不拆的事情，可能考慮的時間會比較久，但是至少它現在的現況就是決策的情形是如何我們可以立刻來答覆。

璩議員美鳳：

你們現在可不可以設定一個時間表出來？

賀陳局長旦：

這個真的不是我們所能夠答覆的，因這不是我們主辦。但是我們可以立刻來協調工務局，請他們去瞭解在什麼時候會有一個確定的決策。

賈議員毅然：

誰現在負責這個決策？如果交通局長不能負責這個決策這條路誰能負責這個決策？

賀陳局長旦：

有關中山一橋的改建是牽涉到防洪……

賈議員毅然：

誰是主管單位？

賀陳局長旦：

應該是工務局。

賈議員毅然：

好，是工務局負責主管。

賀陳局長旦：

對。

璩議員美鳳：

這就凸顯出一個重點，也是待一會費議員要跟你探討的，交通局很多的業務跟其它的局處有很緊密的相關。工務局如果不配合的話，交通局要搞好也不太可能。所以中山一、二橋的例子是一個很好的警惕。到底中山一橋要拆還是不拆？將你們溝通協調的結果以專案報告提報給本小組。

龐議員建國：

局長，你剛才已經說明了不是你主管的業務。我來提出我的看法，中山舊橋到底是拆？不拆？說老實話，的確不是你主管的業務，當然你也沒有辦法做主說「要拆」還是「不拆」，不過，站在你規劃交通動線專業的立場，站在你疏解交通流量的立場，卻是可以表示意見的。中山舊橋要不要拆的問題，原先是工務局基於防洪的考量認為應該要拆掉，後來則是因為民政局、古蹟保護的團體、民進黨團以及陳市長方面基於維護古蹟的立場，要儘量將它保留下來。從維護古蹟的立場來說，中山舊橋的設計是有它的特色。它是日據時期所建的一座橋樑，當時是以「人行用橋」的這個觀念所設計的，跟現在一般的橋樑都是給車子走的设计理念不太一樣。所以它的设计是屬於「親水性」的设计，人可以从橋邊走到橋下去跟水有更接近的感觉，保留有這樣设计的橋樑在當今世界上也已經不多。因此從這個角度來講，它是有保留的價值，但是如果它牽涉到了防洪的問題、牽涉到了交通流量問題的時候，如何來權衡取捨以及有沒有其它變通的方式就值得商榷了。例如有人曾經提議過，設法把這座橋移到基隆河的另外一段去；也有人說在美術館附近規劃一個湖，把這個橋移到湖上面去，讓每個人可以去瞭解過去去橋的设计有親水性構想在裏面，但是

這個橋不至於造成防洪上的妨害。另外，有一些民進黨的同仁他們的構想更偉大，他們講乾脆把基隆河道在圓山的部份打通一個大隧道作為洩洪之用。聽說這裏面不只是工程的考量，還有風水的考量在裏面。是不是有這兩方面的考量暫且不管，只是這個問題站在你一個交通主管部門疏解交通流量、解決交通問題的立場，對於中山舊橋所提出的專業建議會是「維持原狀」？「改建」？還是有其它的構想？你總是要有一個定見嘛！拆或不拆是由市長做最後一個決定，你恐怕也不敢講。這個問題工務局說要拆，民政局說不拆，站在交通專業的立場你覺得是拆好還是不拆好？改建好還是不改建好？你總該有你的立場和態度。

璩議員美鳳：

龐議員非常苦口婆心的幫你做這樣的一個說明。你現在有沒有一個定見？以一個專業交通動線規劃設計方面而言，中山一橋站在交通動線的考量上面是否應該拆？

賀陳局長旦：

我認為中山一橋現在和中山二橋必須一體來看待。如果我們重新來考慮中山北路和北邊以及往大直方面的連繫的話，中山一橋應該把它車行的功能逐漸降低，才能夠使中山一橋的存廢與否變成不是一個夾殺的情況。

璩議員美鳳：

所以中山一橋如果流量逐漸減少，讓二橋可以發揮功能以及動線設計規劃能夠流暢取代一橋的話，一橋在交通專業上的考量應該是可以拆除。

賀陳局長旦：

不是拆。我是說到時候至少可以把這件事情的複雜性降低到說非要它不可，好像非要把它提高或非要把它拆除不可這麼一個

問題。

據議員美鳳：

這個階段我再利用一分鐘來跟你做個說明。第一個是爲了民衆的安全在一個星期之內趕緊將標誌設置完成，好不好？

賀陳局長旦：

一個月我們把它設置完畢。

據議員美鳳：

好。第二個就是有關中山一橋到底要拆還是不拆的實際內容，或者你們跟其它各個局處協調的情況在兩個星期之內提報質詢小組。

賀陳局長旦：

一定。

費議員鴻泰：

局長，你剛才所回答的話非常符合藝術，你講說中山一橋讓它慢慢的減低交通上的需求，當然我想大家都聽得懂你的話，基本上我認爲這也不是你個人可以做的決定，我覺得古蹟如果沒有辦法符合現代人的需求；現在的需求有兩個，第一個是交通的需要，第二個是防洪的需要。如果說不符合現代人的需要，這古蹟就應該像剛才廳議員的建議把它移到別的地方去，還是把它保留並不是說不要。在這邊給你的一個建議，以後在市政府開市政會議的時候適度的提出你的建議。

請教局長，現在的中山一橋加上中山二橋，對都市景觀以及從交通工程的角度上來看，你覺得這是不是一個很好的組合？

賀陳局長旦：

我覺得非常的不理想。

費議員鴻泰：

非常的不理想。好，那麼我再請教你在木柵的一壽橋花了八千多萬元現在通車了沒有？

郭科長振寰：

報告費議員，這個案子我記得在道安會報的決議好像是改爲行人專用的橋。

費議員鴻泰：

變成人行專用？

郭科長振寰：

對，人行專用。

費議員鴻泰：

我請問你這座橋一開始的設計，是不是就設計爲人行專用？「是」還是「不是」，我只要你很簡單的回答。

郭科長振寰：

剛開始的設計應該不是的，因爲最早時候的都市計畫這座橋就有在那裏。

費議員鴻泰：

我剛才沒有聽清楚，一開始一壽橋的設計是不是人行專用？

郭科長振寰：

據我的瞭解應該不是。

費議員鴻泰：

應該不是。爲什麼把原來人車可以共用的設計變成人行專用？如果只是人行專用只要花四仟萬就夠用了，現在卻花了八仟多萬做了這個橋，爲什麼？可不可以很快的告訴我這個答案？

郭科長振寰：

這個案子是工務局養工處，依據當時的都市計畫處所規劃的原先就有一座橋在那裏。整個橋完成之後，因爲當地的居民有疑

慮，認為這個橋做起來不符合交通安全。所以那時候……

費議員鴻泰：

謝謝你，不符合交通安全就是萬一在下坡道速度太快衝下去時就會衝到人家的家裏面去了。請教局長，建國南北路高架橋下去到辛亥路穿過羅斯福路經過三軍總醫院前面的急轉彎，從交通專業上的角度來看你覺得設計的好不好？

賀陳局長旦：

我想就一個理想的快速道路的標準來說那個地方是不夠理想。

費議員鴻泰：

不夠理想，好。我們舉了這三個例子，從一壽橋，三軍總醫院前面的急轉彎以及中山二橋，從交通的角度上來看，非常謝謝你告訴我們答案是設計的不是很理想，講直接一點是不好。我就只請教你這三個工程是由誰來發包興建的？

郭科長振寰：

工務局。

費議員鴻泰：

工務局，好。換句話說這個土木工程和你們的交通工程看法可能比較不太一樣。請問你就你的瞭解在市政府裏面，工務局興建任何的土木工程有沒有請教過你們交通局的交通工程的專家的意見，有沒有？

賀陳局長旦：

我想最近二、三年來這些重大工程通通都有共同來討論。

費議員鴻泰：

共同來討論？請問二科科長你幹了多久？

郭科長振寰：

我本來是一科科长，今年四月一日調來二科科长。

費議員鴻泰：

工務局負責討論整合的是第幾科？

郭科長振寰：

大部份都是由交通局的第科以及交工處互相來做討論。

費議員鴻泰：

第一科以及交工處互相來做討論，好。請吳大隊長先回去一下。交工處的處長在不在？請麻煩你上來一下。你當過一科的科長對不對？

交通管制工程處鄭處長賜榮：

對。

費議員鴻泰：

當了多久？

鄭處長賜榮：

三年半。

費議員鴻泰：

換言之，這三個工程都是在你任上發生的，對不對？

鄭處長賜榮：

中山橋這個工程當時我在交工處，我有參與他們的交通維持計畫所以我瞭解。一壽橋整個做完之後因為要通車時遭到當地居民的反對，所以才把這個案子提到道路會報來做決定。

費議員鴻泰：

當時在設一壽橋的時候，有沒有跟交工處或者是一科有過協

調？

鄭處長賜榮：

沒有。

費議員鴻泰：

沒有，好。我請交工處的處長上來無非是想要提醒你一下，我在這邊很誠懇的建議局長，我認爲工務局的本位主義太重，我是覺得工務局它只懂得「土木工程」。交通局如果不懂也應該去找交通工程的專家，換句話說你的交通工程和土木工程根本就沒有整合，所以會發生我們今天所討論的三個問題，其中最大的就是中山二橋的問題。所以我建議局長去找市長找一個專案的小組去研究這三個案子；一壽橋，辛亥路下面急轉彎的快速道路以及中山一橋、中山二橋爲什麼會有這樣的一個問題，當初在設計的時候是不是跟一科科長或者交工處之間的整合沒有做得很好？這是第一點。

第二點，我在這邊很誠懇的建議，我們的任期至少還有三年多，日後不要再發生這一類的事情。當然在工務局質詢的時候，我會對它要求，我在這裏是對你建議日後凡是牽涉到交通路線的興建或者是規劃，麻煩交通局要勇於跟它講說我們要參與。畢竟土木工程解決不了交通問題，你不同意我講的話？

賀陳局長旦：

同意。

費議員鴻泰：

那以後當工務局要興建什麼交通設施的時候，你交通局長就必須說我要來參與這件事情，好不好？

賀陳局長旦：

我想一定會，至少從需要性還有從交通安全的分析上這兩個角度，一定會在早期的時候就直接提出我們的看法。

費議員鴻泰：

憑良心講這是工務局闖的禍，我今天要求你們交通局來擦屁

股，憑良心講也是不公平的。但是以前的事情我們可以算了，只要去檢討有沒有什麼改善的方法。賈議員剛才很誠懇的建議給中山二橋一個機會，你也很誠懇的去解決中山二橋的問題。日後只要發生這個問題不管工務局交通局同樣都要負擔這個責任，對不對？我再重複剛才的一句話，今後凡是有任何的交通工程建設一定要要求採納你們所提供的各種意見，好不好？

賀陳局長旦：

我想一定會要求他們整合意見。

賈議員毅然：

最近這一陣子我們常常講給某某一個機會。那麼中山二橋也需要一個機會，請給中山二橋一個機會，不要讓它蓋好以後就死掉了，因爲現在沒有人用就等於死橋一座。給中山二橋什麼機會你知道嗎？

賀陳局長旦：

就是提高它的使用率。

賈議員毅然：

對，通車的機會，不要說蓋了一座橋不能通車就等於是沒有用。很簡單的二件事情請你特別記住，第一個是橋墩下面的便道，你答應我在一個禮拜之內協調出結果告訴我，對不對？

賀陳局長旦：

對。

賈議員毅然：

第二個，你要讓中山二橋有用就必需讓中山北路有用，所以請你將中山北路北向東的左轉號誌全天候開放，請你儘快規劃出來，好不好？

賀陳局長旦：

我們先來研究一下它的可行性，好不好？因為這實際上有相當大的衝擊。

賈議員毅然：

好，那麼什麼時候可以給我答覆？也一個禮拜，行不行？

賀陳局長旦：

二個禮拜。

賈議員毅然：

好，可以，二個禮拜。

龐議員建國：

局長，我們大家都聽過一個「父子騎馬」的故事，兩個人都坐上了馬人家就批評是虐待動物，爸爸騎馬兒子走路人家就說爸爸虐待兒子，兒子騎上馬爸爸走路又被認為是兒子不孝，兩個人都下馬又被人家說笨有馬不騎。我想今天交通局的工作都會面對一些不同的意見、不同的要求讓你左右為難。左右為難的這樣一種狀況，可能也出現在你最近所規劃的公車專用道上。現在先請教你，目前在台北市有那幾條幹線是實施公車專用道？

賀陳局長旦：

現在就是仁愛路和信義路的部份路段。

龐議員建國：

過去南京東路也是要實施是不是？

賀陳局長旦：

是。

龐議員建國：

後來呢？

賀陳局長旦：

據我的瞭解在佈設的方式以及候車亭的處理上面，聯合起來

變成一個相當大的懷疑，因此使得這個事情的良法美意也就中斷了。

龐議員建國：

好。你前一陣子也爲了希望再增闢新的公車專用道，比如說松江路、新生南路而召開了很多的座談會，跟當地居民、專家及議員溝通意見。到目前爲止你所瞭解的，對於公車專用道最大的爭議是在那幾個議題上？

賀陳局長旦：

最大的爭議首先是認爲，是不是應該爲公車留出一個車道來，使得道路對於其他車子的容量減少。

龐議員建國：

我們也覺得從發揮公共汽車運輸功能角度來講，我們對設立公車專用道持相當肯定的立場。如果今天台北的小汽車、機車數量不斷成長，在道路面積有限的情況之下，爲了讓我們一般的市民願意搭乘公車，的確需要特地爲公車保留一個專用道，等於是另外一種形式的捷運。在這種狀況之下還有什麼其它的問題？

賀陳局長旦：

其次就是對於它的佈設方式，也就是它的車道應該放在道路的那一個位置。

龐議員建國：

對，到底是快車道的外側還是慢車道上，還有其他什麼？

賀陳局長旦：

再過來就是對於今後的執行，包括是不是會闖入到專用道裏面：

龐議員建國：

對，就是逆向和順向的問題。基本上我們今天對於公車專用

道最大的爭議點不外乎這兩個，第一個就是以信義路、仁愛路爲範例，部份路段實施逆向公車，或者是採行順向公車的這一個構想。第二個就是不管逆向還是順向，它是擺在快車道的外側還是擺在慢車道。這是兩個比較大的爭議。現在請教你，松江路和新生北路的设计準備是順向還是逆向？

賀陳局長旦：

順向。

龐議員建國：

爲什麼要順向呢？

賀陳局長旦：

剛才已經報告過因爲逆向的話在佈設的方式上面，常常必須佈設到比較靠近中間的車道。

龐議員建國：

是。

賀陳局長旦：

這樣子一來的話，以往大家所擔心的在跨越車道的時候必須對兩邊的來車都必須加以注意。

龐議員建國：

好，那麼目前仁愛路和信義路是不是有相當大的路段是實施

逆向的？

賀陳局長旦：

對。

龐議員建國：

那麼到目前爲止總共實行的期間有多長？在這段時間裏面發生過多少件因爲跨越慢車道而導致行人或者有其它的车禍事故發生？有沒有這一方面的統計？

賀陳局長旦：

長時間的我不知道，但是最近一年來這兩個公車專用道的統計好像是有七件，相當的偏低。

龐議員建國：

有沒有造成人員的死亡？

賀陳局長旦：

沒有任何死亡。

龐議員建國：

受傷的程度如何？是不是由第三科科長簡短的說明一下。

交通局第三科鄭科長佳良：

跟龐議員及各位議員報告，仁愛路跟信義路的公車專用道公車肇事的情形，根據我們的統計在今年的的一到六月份總共發生了七件，七件主要都是輕傷。至於爲什麼會發生的原因據我們的瞭解，有時候是行人違規穿越造成公車司機勢必緊急剎車的情況，使得車上的乘客有所受傷。但是所受的都是輕傷的情況。

龐議員建國：

所以事實上來講，還不是在慢車道上被撞傷，而是因爲緊急剎車，使車上的乘客一個不小心撞上了車內的某個設施而受傷，

對不對？

鄭科長佳良：

對。

龐議員建國：

這樣子的一個資料在做新生南路和松江路的交通設計時，有沒有讓這些參與的民衆、地方意見領袖及專家學者們曉得呢？因爲從你的會議紀錄中我們看到了很多反對的聲音，其中有些人就要求不能設置在快車道的外側而是在設在慢車道上。可是如果設

置在慢車道上我們可以想像問題恐怕也很多，包括路邊停車的問題及相關設施改建的問題，在這一方面的工程可能會比設在快車道的外面要浩大許多。

但是很奇怪的，在整個報告裏面我們沒有看到你用任何這一類經驗的例證，為你的公車專用道設在快車道外側來做辯護，為什麼？

賀陳局長曰：

我們實際上在說明會的時候，有說明其實顧慮不是那麼高。

龐議員建國：

是。

賀陳局長曰：

數字上的統計在過去兩場的說明會裏面確實沒有直接提送。

不過也因為如此，今後我們再面對更多場說明會的時候，我們就趕緊收集過去的肇事資料希望大家對這一點方面的疑慮能夠減輕。

龐議員建國：

對，所以事實上，對於公車專用道設在快車道的外側所造成交通事故的疑慮並不需要那麼大。過去在報紙上出現所謂「死亡公車專用道」的說法，可能是過份渲染了。但是如果今天你要讓人家去接受公車專用道的設計是擺在道路的外側的話，這樣子的事實及觀念就要大力的宣揚，否則如果讓這種所謂「死亡公車專用道」的概念被新聞媒體或者不知道實際狀況的民衆擴散出去的話，你這個交通專用道的設計恐怕就難了。至於順向或逆向的問題待會我們本組同仁還會有意見。

璩議員美鳳：

局長，想請教一下剛才龐議員有提到「死亡公車專用道」，

根據我們剛剛聽到的數字可能還沒有那麼嚴重。不過本小組也希望提醒你，「死亡公車專用道」在白天的時候可能死的人不多，不過到了晚上的時候可得要特別的注意，因為在晚上的時候台北市區的公車專用道，有不少就成為青少年的市區飆車大道。是什麼原因呢？其實理由很簡單，因為公車專用道就是別的車子不會在那個專用道上行駛，所以青少年在飆車的時候就專走公車專用道，因為特別的安全有保障，不會有別的車子衝過來。所以在白天的時候意外比較少，反而到晚上的時候才是真正的「死亡公車專用道」。局長，這一點你有没有注意到？有沒有考慮到？

賀陳局長曰：

我想以一般的行為來講，確實有可能會在車輛比較少而又有專用路權的情況下，會使得某些青少年來做這樣子的利用。從最近全省南北對於青少年飆車行為的掃盪，在台北發生的很少就是實際上台北非常注意在這一方面的佈署防範，抓到時候加以重罰。我們也希望這個做法能夠持續下去，使得我們剛才所擔心的事情不會在公車專用道上面出現。

璩議員美鳳：

對，這也就是為什麼本小組要特別提醒你，在公車專用道完好的美意之下，希望在晚上的時候不要變成一個青少年尋求快速以及走向死亡最快速的道路，走向死亡的專用道。我想這一點是值得我們大家警惕的，而且正如你剛才所說的，在以前對於青少年飆車事件的查緝上面，這方面你們也已經要加緊的來防範，這是第一點。

第二點，我想跟你請教盲人如何走上公車專用道？還是他們根本可以不用走公車專用道，有沒有導引的道路？

賀陳局長曰：

在台北市一個所謂都市造街計畫裏面，針對人行道上面的設施包括盲人所用的導盲磚都會逐條的加設。

璩議員美鳳：

現在我們的公車專用道從人行道到專用道上面，中間有沒有爲盲人設計的引導道路？還是要他們自生自滅，自己去摸索有沒有車子過來？現在有沒有這樣子的設計？

賀陳局長旦：

現在的公車專用道在仁愛路和信義路部分路段都已經有。今後市政府有一個……

璩議員美鳳：

你說得部分路段是有多大的比例？還是說只要你眼睛看不到就只能在這些路段上車，別的路段你都不能上車嗎？盲人的權益就這樣子被犧牲掉了嗎？

賀陳局長旦：

不是這樣講。我的意思是說可能現在還沒有全面的鋪設，但是我們希望今後的公車專用道至少如果在它必須跨越車道的這一部分，我們一定會優先來爭取市政府有一個「無障礙空間」的小組，把這些地方協調相關單位優先來做。

璩議員美鳳：

所以要普遍的來實施？

賀陳局長旦：

對。

璩議員美鳳：

所以我們在照顧明眼人公車專用道福利的時候，也要考慮到盲人穿越的危險性。另外提到盲人的話，台北市的紅綠燈有沒有可能有音響的設置？特別的音響設計來導引盲人在過紅綠燈的時

候能夠眼盲心不盲。有沒有可能？

賀陳局長旦：

實際上已經有這樣子做。在我的印象中大概有一百多處，當然它的維護情形以及盲人使用的情形不很理想。

璩議員美鳳：

你剛剛提到有一百多處，可是在我走路經過的路段都沒有啊！我不曉得是因為壞掉了呢？還是我們設置的比例太低？在台北市應該全面性的只要有紅綠燈的地方，我們就應該趕快的爲我們的殘障的同胞考慮，不能規定他們在沒有盲人音響設置的紅綠燈的地方就不能夠通過，基本上這是對於人權行的權利上的一種限制。這一點請局長加緊改善，請問什麼時候可以做好？

賀陳局長旦：

盲人設施如果要設置的話，本身有預算上的考慮。

璩議員美鳳：

以你最快的速度在什麼時候可以做到？

賀陳局長旦：

是不是可以請交工處的處長說明一下？

璩議員美鳳：

好，處長請跟我們說明一下。

鄭處長賜榮：

報告璩議員，關於有聲號誌本年度有編預算來辦理，目前有八十三處，其中大概有一半是故障的。

璩議員美鳳：

是，有八十三處，其中大概有一半是……

鄭處長賜榮：

大概有一半是故障的。

璩議員美鳳：

就是八十三處爲盲人設置的安全設施，你是說公車專用道還是號誌？

鄭處長賜榮：

一般的有聲號誌。

璩議員美鳳：

八十三處的號誌有一半是故障的！那你們還好意思講！你們什麼時候可以改善？第一個，先改善這八十三座使它們能夠正常的運行。第二個，什麼時候可以全面做到只要有紅綠燈的地方，只要是正常人要過馬路的地方，就能夠讓我們的盲人同胞能夠順利的行進。什麼時候可以做到？

鄭處長賜榮：

我想照顧盲人是一個方向，我們可以按年度編預算來辦理。

璩議員美鳳：

最快在下個年度好不好？

鄭處長賜榮：

這一點恐怕有困難，台北市有一千三百八十個路口是有號誌的。

璩議員美鳳：

要不然這樣子好了，在時間上我不逼你，不過在半個月之內把你們的實施計畫提到我們的質詢小組。另我要提醒一下，警察是不可以隨便開車上公車專用道的。警察以爲大搖大擺的開著警車閃著紅藍燈就可以開在公車專用道上面，這一點你們交通單位要徹底注意，這個特權是給民衆的，這是民衆行的便利而不是警方的特權。

費議員鴻泰：

處長請回，請公車處的李處長。先請教一下李處長，我們現在談的是公車專用道，公車專用道的目的有兩個。第一個是讓速度能夠快一點，另外一個就是希望搭乘公車的人能夠多一點。請

你比較一下今年以及隨便你舉例，五年甚至十年前，搭乘公車所流失的比率大概有多少？大既我們今年跟三年前或五年前，我們相對流失的比率大概有多少？

公車處李處長武雄：

我手上並沒有這一份詳細的資料，大概的估計在近五年來大概在百分之五左右。

費議員鴻泰：

百分之多少？

李處長武雄：

百分之五。

費議員鴻泰：

換句話說我們的人口並沒有外移的那麼多，但是相對的我們搭公車的人口卻是逐年在降低。我想請教一下局長，打個比方今天說你在木柵要搭公車到榮總，你要搭幾號車？這個問題你不需要討論，從政大到榮總搭公車要搭幾號？

賀陳局長旦：

木柵的話大概六〇六可以到，可是六〇六好像沒有到政大。

費議員鴻泰：

你們兩個不要討論，好不好？搭幾號你也搞不清楚！

賀陳局長旦：

六〇六。

費議員鴻泰：

處長，你說搭幾號？

李處長武雄：

可以搭○南到興隆路轉六〇六。

費議員鴻泰：

好，兩個答得不太一樣啊。第二個我想請問處長，從台北市政府我現在要到孔廟，要搭幾號？

李處長武雄：

還是要轉車。

費議員鴻泰：

從台北市政府？

李處長武雄：

是，還是要轉車。

費議員鴻泰：

怎麼個轉法？從幾號轉幾號？

李處長武雄：

四十一路。

費議員鴻泰：

四十一路從那裏到那裏？局長你知不知道？

賀陳局長旦：

我想大概是坐三十七路復興南路之後轉四十一路。

費議員鴻泰：

你還不錯，我也查過。處長，我再請教你從市政府現在要到

社子的福安國小，搭幾路？

李處長武雄：

坐這個仁愛……

費議員鴻泰：

麻煩你講幾號，從市政府搭幾號到那裏，然後從那裏換車到

那裏？我想你們也不用回答了，很明確的我們掌管公車的兩個單

位首長，一個是交通局長一個是公車處長也搞不清楚，憑良心講我也搞不清楚。爲什麼有的時候我不搭公車？因爲我想不起來從那邊到那邊，在那邊換車比較近。我請問你台北市公車處有沒有

一個專線提供這樣的服務？可以打電話到那邊問說從那邊到那邊搭那一線公車最快，有沒有這樣子的一個專線？

李處長武雄：

聯管中心有專門提供這個服務。

費議員鴻泰：

聯管中心？

李處長武雄：

是。

費議員鴻泰：

那個聯管中心？

李處長武雄：

台北市公民營聯管中心提供這個服務。

費議員鴻泰：

一般的市民知不知道？在座的官員裏面知道有這個電話號碼的麻煩你舉個手。一位、二位，我馬上問你電話號碼喔！不能打電話到外面去查喔！知道他所講電話號碼的請舉手。請問三科科長，幾號？

鄭科長佳良：

聯管中心電腦語音號碼是 3212000 以及 3412000。

費議員鴻泰：

後面那一位你知不知道？他講得號碼對不對？麻煩你把號碼再講一次，請據議員幫我記一下。

賀陳局長旦：

3212000。

費議員鴻泰：

3212000，我們馬上請據議員幫我們打個電話來問一下。我們隨便舉一個例子，在座的官員裏面只有交通局的兩位官員知道，可能還是他所掌管的業務在他手頭上剛好有資料。我們要鼓勵我們的人民搭公車，連這個服務都沒有措施，就算有，做得普遍嗎？在座的兩位官員，這樣子的服務要做到啊！我們要把人民拉回來坐公車，各種相關的措施必須要把它做好。對不對？我講得話你同不同意？

賀陳局長旦：

完全同意。是不是容許我補充一下。台北市的公車路線將近二百條是非常的複雜，我們也希望用這個棋盤式公車：

費議員鴻泰：

我必須打斷你的話，據議員撥這個電話沒有人接。你不要試試看？任何一位官員試試看。打這通電話沒有人接，我請問你的服務在那裏？你根本在鬼混嘛！現在幾點鐘！才五點零四分打電話去沒有人接！局長，我在這邊給你一個建議，台北市的捷運馬上有兩線要通車了，公車處的號碼是不是要做一個規劃？用電腦做一個模擬，至少我知道從那邊到那邊要搭什麼公車，換什麼樣的捷運。這樣的整合你有沒有開始做？

賀陳局長旦：

我們已經開始做了，實際上針對木柵線已經在七月底規劃完畢，然後在十一月把路線的配置和業者也協調完畢。至於淡水線我們預定在十月底把淡水線部分的公車也規劃完畢，希望在十二

月底能夠協調完畢。

費議員鴻泰：

可是我聽說業者裏面也有抗拒的聲音，對不對？因為重新規劃路線勢必在現實上有問題。

據議員美鳳：

對不起局長，我現在已經查證3212000響了三十聲沒有人接，而3214000響了幾聲之後有人接了，結果是一個住家的電話號碼。

賀陳局長旦：

不是的，是3412000，兩個尾號都是2000。但是首號其中一個是321，另一個341。

據議員美鳳：

那麼你剛才怎麼說是3212000呢？你們剛才已經背錯了。

費議員鴻泰：

我們再試一次沒有關係，我在問你的同時也請據議員來查一下這個事情。

賀陳局長旦：

謝謝。

費議員鴻泰：

局長，我們和捷運局及捷運公司必須在事先要有所規劃，同樣的我剛才也提到，土木工程跟交通工程是兩個不一樣的東西。今天捷運局是做捷運工程，而捷運公司是負責日後的營運，同時也要配合交通局。所以你們這三個單位以及土木工程及交通工程，我是覺得也絕對要聯結在一起來處理這樣的問題，你同不同意？

賀陳局長旦：

同意。

費議員鴻泰：

我在這邊想到一個小的看法，來談談公車站牌旁的小候車小亭子。你們現在設計的亭子好不好看？

賀陳局長旦：

候車亭是嗎？

費議員鴻泰：

是的。

賀陳局長旦：

我想還不夠美觀。

費議員鴻泰：

新設的電話亭你有沒有看過？

賀陳局長旦：

我在中山北路有看到一些。

費議員鴻泰：

那個設計的好不好？憑良心講。

賀陳局長旦：

比較有格調，但是我不曉得單價來講是不是相對的差很多。

費議員鴻泰：

因為我感覺現在的公車候車亭，在設計上好像預留了很多的空間給人家做廣告一樣。不要從商業的角度來看，好不好？我覺得我們在公車上多花一點心，很人性化的提供我們的服務，是可以把乘客拉回來。謝謝。

璩議員美鳳：

局長，我這邊剛好驗證了。我又照了你們所給我的號碼3412000以及3414000，對不對？

賀陳局長旦：

兩個尾號都是2000。

璩議員美鳳：

好，我兩個號碼都打了，3412000響了四十聲都沒有人接。

賀陳局長旦：

因為聯管中心跟公車單位差不多都是一樣的作息，是五點鐘下班。

璩議員美鳳：

所以民衆五點鐘以後就最好不要坐公車了。

賀陳局長旦：

也不是這樣講。市政府的服務中心還有另外一個服務人員，他通常也提供這樣的服務。

費議員鴻泰：

局長，我覺得有錯就要承認。我們今天並沒有指責你而只是給你一個建議。第一個我今天請教了這麼多的人，只有兩位知道這個號碼。第二個我剛才也請教兩位隨便舉了三個例子從那邊搭公車到那裏，講得也不是很清楚。身為一個政府的官員知道錯就要去改，對不對？我剛才舉的都是小例子，我們把軟體的東西變化一下，我們很多的硬體功能就能夠發揮出來了，對不對？

賀陳局長旦：

對，我想我們再做宣導。

費議員鴻泰：

把這些軟體的東西做好，把宣導的工作做好，這些都是花小錢就可以把人心給拉回來。同樣的憑良心講公車專用道如果是逆向行駛的話，就是一條只有紅綠燈的捷運，對不對？也就是成本非常低的一個變相的捷運。所以在這一方面你都需要做一個考慮

，從軟體方面去加強硬體的不足。謝謝。

賀陳局長旦：

謝謝。

璩議員美鳳：

再占用一分鐘的時間。我想本小組的質詢你們可以感受的出來，我們都是質詢生活上的交通，而不是跟你們探討政治上的交通。所以希望你們能夠切實的注重議題來嚴加改進。所以從剛才費議員所關注的這一點，我們希望公車的路線查詢以及服務電話的號碼，是只要公車有行駛有服務的時間，我們的查詢電話就要通。我們現在還不敢要求你們二十四小時，但是只要公車有走，我們的服務專線就能夠打得通，能夠解除民衆的疑難雜症以及乘坐公車的難題，好不好？什麼時候可以實施？

賀陳局長旦：

是不是我們和聯管中心他們那邊來協調一下？因為我們必須要考慮這裏面的人力成本以及他們自己管理上的問題。

璩議員美鳳：

希望你們協調的結果在兩個禮拜之內要有所回報，好不好？

這一點請局長切實的執行。

賀陳局長旦：

謝謝。

賈議員毅然：

局長，有關公車專用道我曾經查過資料，我想瞭解一下雖然事實上我的經驗也可以告訴我，在台北市的街道上有非常多的專用道，有機車專用道、汽車專用道，限制什麼車走什麼道，對不對？你認為這樣子的績效好不好？

賀陳局長旦：

應該是跟時空有關，就是有的時候它這樣子專行的話有它最大的效率。但是有的時候可能它這樣子的話反而有點資源閒置。

賈議員毅然：

我的意思是說，你認為你所設定的專用道，不管是機車專用道也好、汽車專用道也好，能真正分得開汽機車的行駛嗎？

賀陳局長旦：

大概要靠守法還有我們的執法。

賈議員毅然：

我知道，那麼告訴我根據你的經驗能不能分得開嘛？我的經驗是告訴我不能分開啦！那麼你的經驗呢？你認為機車專用道也好、汽車專用道也好、貨車專用道也好，反正這些車道很多嘛，這些車道分得開嗎？

賀陳局長旦：

機車和汽車的部分，在台北街頭來講是不大容易分得開，不過這是普遍的一個社會亂像。

賈議員毅然：

你講得很現實很實在。那麼我只想告訴你，當你設置順向的公車專用道的時候，你看到的還是這種亂像。你有什麼把握告訴我說在機車分不開、汽車分不開的情況下，當你設置一個順向的公車專用道的時候，大家就開始遵守公車專用道而不會有人去佔用了！你告訴我為什麼？有人會這樣子做嗎？

賀陳局長旦：

我想這主要是靠兩個，一個是心理因素，在公車專用道它本身非常密集而且大型的車輛延續而來的時候，它本身所發出來的震撼力；另外一個就是靠我們的罰則，像剛才璩議員也提到了關於警車不能隨便開上去，我們對於公務車也就是所謂的黑頭車上

路的話，我們也都是立刻舉發，就是希望不要再有僥倖的心理。所以靠著全面的執法加上自己震撼的心理，應該會使得公車專用道比起一般專用道執行的更有效能。

賈議員毅然：

我不曉得爲什麼會有這種震撼作用？當你的速度比它快的時候就超到它的前面去了那就不叫做震撼，這有什麼好震撼了，這是第一點。第二個問題我再告訴你，爲什麼你現在不先試試看？我們就先試行一下看看我們的執法能力有多強！機車專用道就是機車、汽車專用道就是汽車，先把這個執法能力展現出來，將來的公車專用道才有機會嘛！現在汽車跟機車已經混爲一談了，甚至快車和慢車都混爲一談了，那麼你有什麼把握告訴我說公車專用道以後的執法會變強！你先試試看好不好？也就是現在的機車專用道不能行汽車，汽車專用道不能行機車，先把這個成效做出來，我們將來再來規劃順向的公車專用道。否則執法能力不能的話，將來的結果也是一樣。

賀陳局長旦：

這一點跟賈議員報告，我們在推動這樣一個公共政策的時候，一定是要從它容易入手的地方來做。所謂容易入手就是表示它的目標很顯著，或者是說它發生的震撼力能夠配合我們這樣子的執法。今天在台北市汽車及機車全面混用路面的情況之下，這樣的目标太廣泛了，沒有辦法能夠發生這麼有效的執法。假如我們今天能夠凝聚到比如說這些逐漸實施的公車專用道里程數也不長以及剛才提到發生的震撼力也可以做輔助的話，我相信我們可以比較有集中的警力來使得公車專用道的權威建立。

賈議員毅然：

我想爲什麼大家會違法行駛道路，理由很簡單，因爲道路太

少。所謂饑荒的年間強盜土匪會比較多，這是很簡單的道理。在道路不夠的時候，大家就違規行車、違規停車，這也是很正當的事情。所以在這個問題解決之前，你要求民衆有這個道德素養其結果是一樣的。當他行不通的時候，趕時間的時候，他管你什麼公車專用道、汽車專用道，他都照行不誤！所以我希望你在這方面能夠認清楚這個事實，也就是說現在民衆因爲道路不夠，當然民衆搶車道搶得很凶，所以除非是逆向的公車專用道，否則的話恐怕很難保證民衆不會去行走。在這個問題上我不再和你做冗長的辯論。

下面我要提出來的是我看到交通改善小組的規劃，就是我們今年到六月底以前，專用道路的規劃及設計就要完成；九月就要就開始實施第一個設計的專用車道。那麼爲什麼我們現在的進度落後那麼多，現在還在繼續的研擬呢？爲什麼會落後這麼多？

賀陳局長旦：

剛才你提到的進度應該是我們已經去修改過了，資料是不是提送的不是很適當。

賈議員毅然：

這是上一個會期送給我的。

賀陳局長旦：

我們現在已經調整過了，相形之下之所以落後，最主要的是因爲預算通過的時程以及後續在民衆的宣導上面，沒有辦法那麼快。其次我們本來的設計就是希望像剛才賈議員所指教的，關於公車亭以及人行鋪面全面都要提供一個煥然一新的公車專用道。所以我們原先的目標是想配合中山南北路，所謂都市造街的第一條來做，後來在都市發展局中山南北路都市造街的時辰往後延，所以我們把整個工作重點又轉移到別的地方去。

賈議員毅然：

那麼你這個計畫訂了又有什麼用呢？每次交通改善小組訂了很多計畫，如果都能夠像這樣子隨時因環境而調整的話，那計畫就亮無約束作用，那麼我們如何在兩年內指望交通改善！

賀陳局長旦：

實際上我們在後面還是有一個趕工的時程。

賈議員毅然：

那麼你第一條路要什麼時候通車？

賀陳局長旦：

在一月底。

賈議員毅然：

本來是九月現在是改爲一月，延後了四個月。

賀陳局長旦：

原來這個九月底的時辰我個人並不清楚是怎麼訂，但是我想現在這個一月底應該是一個比較實際的時辰。

賈議員鴻泰：

請教局長，以前你談過公車跟捷運票證的整合，對不對？剛才我提出來希望在路線上能夠整合。你可不可以花很短的時間把有關票證和路線整合的想法說明一下？

賀陳局長旦：

我的想法是認爲，我們之所以要整合是爲了方便乘客轉乘，使雙方的使用率都提高，所以最重要的是做路線的整合，如果在票證方面能夠因此更方便的話，甚至於因爲票證的結合使得轉乘有優惠的話，更加可以鼓勵大家來做轉乘。

賈議員鴻泰：

請問在路線的整合上，交通局跟捷運公司的時程安排大致上

是怎麼樣？

賀陳局長旦：

現在是除了以往在各條路線建設過程當中所做的規劃之外，我們現在針對兩條比較會優先完成的路線，都已經另外有專案小組來檢討路線的整合。剛才我報告的就是在木柵線的部分，在七月底已經規劃完成，在十一月協調業者使他們能夠配合。

賈議員鴻泰：

預計什麼時候開始實施？

賀陳局長旦：

這就要隨著木柵線本身捷運工程的通車來執行。

賈議員鴻泰：

如果木柵線是元月通車的話呢？

賀陳局長旦：

如果是元月通車在其他工程或者捷運公司都能夠配合的情況之下，那麼我們公車路線的整合也可以在元月的時候完成。

賈議員鴻泰：

元月可以完成，好。換句話說就是同步，對不對？

賀陳局長旦：

對，我們必須同步。

賈議員鴻泰：

同步，好。那麼捷運淡水線呢？

賀陳局長旦：

淡水線的時程現在是希望規劃在十月底能夠完成。然後協調的工作能夠在十二月底能夠完成。

賈議員鴻泰：

那麼請問你公車的號碼有沒有打算考慮要做一個變更？讓人

家很清楚的就知道幾號是從那邊到那邊。因為台北市的公車也並不是東西向及南北向，有的時候是一下子往東，一下子往北又朝南。有沒有打算做這樣子的一個變更？

賀陳局長旦：

路線的編號在現在的捷運路線上面沒有特別去設計不一樣的路線，不過這可能是一個蠻好的想法，我們來在這個觀念上加強宣導。

費議員鴻泰：

有沒有可能實施呢？就是我們一看到號碼就知道，像美國的高速公路東西向是雙號、南北向是單號，有沒有可能是這樣的整合方式？

賀陳局長旦：

我想可能性絕對有，這個可能是一個蠻好的點子，至少表示出我們是一個不同的路線。

費議員鴻泰：

要把人願意搭大眾運輸系統的心給找回來，好不好？

賀陳局長旦：

是。

費議員鴻泰：

麻煩在軟體上面我們多花點心，謝謝。

賀陳局長旦：

好的。

費議員毅然：

剛剛我提到有關你在規劃方面的問題。執行小組本來規劃在九月份第一條線就要通車，當時我們也寄望很高，前一個會期我們也聽不到任何的理由說會延誤下來，結果現在延誤下來。而且

我發現這個計畫都是等明年，幾乎是上半年才通車，幾乎是延誤了四到五個月以上。未來會不會再延我們也沒有把握，既然已經延了一次看這個樣子如果找個理由再延一次也是蠻正常的。

所以這個問題就告訴我了，我們明明是規定說兩年之內要改善交通，在改善交通裏面的民意調查也顯示，絕大多數的市民認為是要改善大眾運輸系統，我們的大眾運輸系統在陳市長上任將近一年以後還是沒有任何動靜。陳市長說兩年之內改善交通，如果頭一年大家都只是在看，要等第二年才有動作的話，在時效上是不是差太遠了一點？

賀陳局長旦：

這一點跟費議員報告，改善大眾運輸要很多方面，在所謂硬體方面一個是車子、一個就是專用道的工程。在車子的部分，我們在七月份的時候公車處所採購的新車已經逐漸上路，然後民營業者實際上也配合這個腳步，大家已經看到都已經逐漸上路。我們在十一月初的時候也會再校閱一批民營業者的車子，讓大家知道車體的改善並不只是公車處而是大家全面的來做配合。

費議員毅然：

好，當然在細節上你可以跟我講很多技術上的問題。我現在只是想告訴你，我不希望看到你答應我們市民兩年內改善交通，但是你所有的動作都要第二年才來做！做了但是成效也不見得看得出來。甚至於有些時候是可以早做的也蓄意把它延後到一年多以後，甚至於接近兩年的時候再來做，把效果集中到第二年而來凸顯它的變更，我不希望他有這樣的一個做法。我希望你能夠按部就班的來逐步實施，你的計畫該怎麼做就怎麼做，不要隨便改變計畫，如果計畫可以隨便改的話就沒有計畫。接下來我要請教一些捷運的事情，請捷運公司總經理。請局長休息一下。

賀陳局長旦：

謝謝。

賈議員毅然：

前次在別組質詢的時候你講得很清楚，木柵線在開始營運之後每年將虧損多少錢？

捷運公司陳總經理朝威：

木柵線如果是包括機電設備的話，大概是六億三仟二百萬。

賈議員毅然：

我想瞭解一下這個裏面最大的成本在那裏？虧損的最主要的因素在那裏？

陳總經理朝威：

還是用人。

賈議員毅然：

人事費用最大？

陳總經理朝威：

對。

賈議員毅然：

維修費用有沒有算在內？我們維修費用不是給馬特拉獨佔嗎？

陳總經理朝威：

對。維修費用的部分還要再談。

賈議員毅然：

還要談，還不確定？

陳總經理朝威：

我剛才講估算是六億三仟二百萬元。這個估算的維修費是依據比較理想的，也就是以前馬特拉所提的維修費，如果把它現在

提的四億二仟萬加進的話，可能還要再加二、三億的樣子。所以這個部分對我們來講是一個蠻重要的部分。

賈議員毅然：

每年加上二、三億元也將共近九億、十億了。

陳總經理朝威：

對。如果我們把預估的機電設備加進來的話，那麼還要再加五億三仟六百萬。

賈議員毅然：

那麼就是每年從帳面上大概虧損十五億。這就是我們所謂的馬特拉木柵捷運線，在我們一切很樂觀的、很高興期待已久的木柵捷運線通車之後，每年市府現賠十五億，就是這個意思！

陳總經理朝威：

這是在比較不樂觀的情況之下。

賈議員毅然：

樂觀的話會少賠一點？

陳總經理朝威：

樂觀的話會少賠一點。

賈議員毅然：

樂觀的話賠十億，不樂觀的話賠十五億！就是一年賠十億到十五億之間？

陳總經理朝威：

對。

賈議員毅然：

你講在這裏面人事費用是最重的一個包袱。

陳總經理朝威：

人事費用現在大概是二億六仟萬。不過淡水線還要增加七、

八百名進來，而淡水線也延誤的話這一部份也會造成我們營運上的壓力，對不對。而且淡水線現在還沒有開始，問題是在這裏。

賈議員毅然：

所以人事費用將來是二、三億，維修費用是三、四億，其它還有折舊的問題。

陳總經理朝威：

對。

賈議員毅然：

折舊的問題大概還有五、六億的樣子。所以在這樣的一個情況之下我請教你，我知道內湖線目前也在朝這個方向規劃，也是要走中運量，走中運量就勢必要馬特拉。在這樣的一個情況之下，將來是不是讓我們被馬特拉公司所控制的金額會更大一些？

陳總經理朝威：

你問的問題是非常之好，在我的立場雖然有構想，但是還沒有正式的在市府裏面跟捷運小組及各方面探討。所以我現在只能答覆個人的想法。我覺得將來在內湖線應該要有一個很好的策略，避免被馬特拉形成壟斷。當然如果馬特拉願意服務的話，它必須很公平的對待整個中運量的系統。

賈議員毅然：

是。

陳總經理朝威：

我舉個例子來講，公司內部現在在探索的就是，馬特拉你提供給其它先進國家的維修費用的計算基礎，應該跟我們是差不多，也就是說它們所提供給我們的不應該有太大的差距。因為如果馬特拉提供給我們的是遠高於它所提供給別的國家的，顯然對我們是有歧視而且是有欺詐的行爲。

賈議員毅然：

對。

陳總經理朝威：

那麼當然他們會採取一個戰略，就是在規格上或規範上採取一些特別的設計。但是那一些憑良心講，我們可以從基礎的探索上找出它的癥結。就好像說每噸／公里的運費應該是多少錢，我們以一般來計算，然後從那個基礎上去探討。我覺得這是我們跟馬特拉在談的時候首要的基礎要件。

賈議員毅然：

○K.，那麼我想請教你，木柵線這個情況下有這樣的一個估計，樂觀的話賠十億，不樂觀的話賠十五億，十年下來就一百多億，更不要說五十年、一百年的事情了。接下來的問題就是內湖線如果也採用中運量馬特拉，你有没有估計我們每年賠多少錢？

陳總經理朝威：

很抱歉這一部份我沒有詳細去估計過，也沒有時間跟我們的同仁就這一部份來探討。

賈議員毅然：

你認為可能會賺錢嗎？

陳總經理朝威：

我是覺得內湖線將來可以考慮的做法，應該是採取內湖線跟木柵線統合性的BOT式是比較理想，而不要再由政府編列預算，由政府編到預算根本回收不了，這個部份實際上並不是一個經濟的做法，我們認為依照私底下的考慮，似乎可以採取這些戰略的方式。

賈議員毅然：

依照你現在的情況以內湖的人口來說比起木柵那條線的人口

……

陳總經理朝威：

少的多。這是根據同仁初步的說法，還沒有細部的資料。

買議員毅然：

你認為內湖這邊的人會比木柵那邊的多？

陳總經理朝威：

應該是這樣的。

買議員毅然：

稍微多一點？

陳總經理朝威：

對。

買議員毅然：

基本上以這個情況來看，你認不認為多得足夠讓我們賺錢呢

？或者打平呢？

陳總經理朝威：

可能還是比較難一點。

買議員毅然：

換句話說內湖線形成之後也是一個包袱，樂觀的話五億，悲觀的話十億，大概也是在這個範圍內，當然也許是比木柵線賠得少，但是基本上也是賠錢的。

陳總經理朝威：

對，這裏面就牽涉到一個投資的自償性的問題，對不對？

買議員毅然：

對。

陳總經理朝威：

木柵線實際上當初的投資是偏高了。

買議員毅然：

是。

陳總經理朝威：

如果內湖線能夠考慮自償，自行營運自行回收，可以做一個經濟性的思考，在安全無慮的情況之下做這樣一個思考，我相信投資者會去做一個全盤的考慮。

買議員毅然：

最後一個問題，我不曉得這個問題應該問誰，交通局賀陳局長也許你也可以表示一些意見。木柵線在事後我們現在來評估，經過總經理的分析，長期的來講是一個賠錢的、虧損的公司。為什麼我們在規劃木柵線，甚至於尚未真正落實的內湖線的時候，不能夠從營運的角度，不能夠從需求的角度，也就是說將來真正要經營這條線的捷運公司，將來能否賺賠經濟效益是由捷運公司所分析的，為什麼不能從捷運公司的角度來規劃這條線？而要從捷運局工程的角度來說我這邊技術比較好弄，這兩個整合起來比較好弄，至於將來能不能夠經營、績效好不好都不曉得！反正我做好你用就是了。所以不能夠以需求為導向、不能夠以營運為導向，而最後還是以工程導向做這個路，我想這是一個問題。我不曉得在內湖線的時候可不可以避免這樣的一個問題？

賀陳局長曰：

我過去的工作在這方面有接觸，所以不管基是我現在的工作或者是我過去的認知，應該向你報告。第一個，內湖線是不是在長期一定會虧損的這件事情，其實一定要看第一個就是捷運的路網還有剛才各位所指教的公車路網的配合，能不能夠使大眾運輸發生更重大的效果。其次要看我們市中心區對於停車的管理政策

，不能夠更加的反應用者付費。如果這兩個答案都是「是」的話，那麼以今天內湖道路佈置的情形，以及它和市中心區聯絡的有限孔道來說，它很可能還是有相當的集中性，使得大眾運輸仍然有生存的空間。

第二個，今天內湖線它的設計，比如說它彎到南港經貿園區去，它實際上所扮演的已經不完全只是在解決一個交通的問題，其實是希望透過內湖線的佈設來促進南港經貿園區其平衡性的發展。所以這樣的一個情形已經不是單純從眼前營運的票價或者設站的方式能否在短時間內不虧損的這個角度來看。

賈議員毅然：

不過這一部份希望局長有機會的時候反映一下，因為工程做好之後畢竟營運的責任是要由捷運公司來承擔。或賺或賠其最後都落實在營運的捷運公司的賬目上。或賺或賠其實事小，因為賺錢表示有人要坐，不賺錢表示人少坐，所以其實賺不賺錢就是反應我們的功能好不好！你不能說賺不賺錢不重要，其實不賺錢就表示這條線沒有用處嘛！人家不坐嘛，坐的人少這樣就不好了，規劃的不好。所以規劃這個路線的時候，我希望是由捷運公司來主導，而不是由捷運局或甚至於其它工程單位來主導。因為這樣的話才能真正落實需求導向、市場導向、營運導向，而不要到了最後變成一個工程導向。

費議員鴻泰：

請教一下總經理，木柵線投資了多少錢？

陳總經理朝威：

木柵線算起來應該是二百零九億。

費議員鴻泰：

請教一下鄧代局長如果把木柵線延伸到內湖，也是用馬特拉

的規格，請問要投資多少錢？

捷運局鄧代局長乃光：

初步的估計中運量大概要三、四百億，資料並沒有記得很清楚。

費議員鴻泰：

我們把它大概毛估在三百五十億。請問總經理如果這樣連接的話營運的人數會增加很多嗎？也就是搭乘的人會很多嗎？

陳總經理朝威：

現在木柵線是以六萬人次計算，內湖線估計會比這個數字好一些。

費議員鴻泰：

你們做的評估大概估計多少？

陳總經理朝威：

很抱歉因為我最近的時間通通放在木柵線上，我還沒有時間跟我們同仁探討這個問題。

費議員鴻泰：

我們把它估十萬好不好？我聽幾位專家講是再把它增加十萬。從木柵線裏面來看我們知道這叫做「淨損」。換句話說雖然你還沒有營業，反正平均來講每年就得虧十億到十五億。那麼從木柵線延伸到內湖我想也是一樣「淨損」。換句話說這條線每年把它獨立起來不考慮公車的問題，可能一年要損失二十五億到三十億左右。當然我們也知道一個大眾運輸系統不能只從效益的層面來看，我們必需得考慮到效果的層面。但是如果說只考慮到效果而犧牲了效益的話，這裏面就會產生一個問題，每年光是這一條線就必需虧二十五億到三十億。

所以剛才賈議員也提到了，不能光是從捷運局的角度來看；

不能以一個賣方的市場來說，我做好了就強迫買方接受。所以我覺得應該是從買方的市場來考量。打個比方說，我們的國際貿易在二、三十年前只要工廠生產好就有消費者。但是現在時代改變了競爭非常厲害，搭公車的人每年在流失，搭計程車的人也每年在流失，買私家車的人逐年增加，換句話說交通想要變得光明是不太可能的。也就是我們興建任何的路線不能從賣方的立場來考量，必須從買方的立場來考量。不知道兩位不同意這的看法？

鄧代局長乃光：

剛剛我在台下聽了費議員跟費議員的說法，我個人非常的贊成。但是我們從前也是朝這個方向做的，當時捷運公司的員工是在我們的第五處，所以等於現在營運的人員也參加。我們第一處是規劃的，規劃交通的也在我們第一處。但是從最近的想法講起來是不夠，所以我們希望以後這三個單位能夠結合。

費議員鴻泰：

對，你這兩個單位加上交通局，對不對？

鄧代局長乃光：

對。

費議員鴻泰：

交通局把交通和公車也整合在一起。再請教一下陳總經理，你同不同意我們朝向公辦民營的方向來做？

陳總經理朝威：

我覺得這是一個非常重要的方向，因為將來究竟是公辦民營還是走向民營，這裏面牽涉的問題蠻多的。但是不管如何我覺得第一點就絕對不能夠像現在這樣以行政機關的方式來經營，這絕對是不可行的。

費議員鴻泰：

那當然。

陳總經理朝威：

第二點，我個人比較偏向將來對於若干新網路應該是採取BOT的方式。其原因何在？因為它本身就是一種探測器，有人敢進來花錢投資就表示它有把握，那麼就不會再虧。如果是由行政機關去做很可能還是比較危險。將來如果內湖線採BOT的時候沒有人參加，那麼就表示我們當初比較悲觀的估計是對的。

費議員鴻泰：

我在報章雜誌上看到你說怕炒作地皮，有沒有講過類似的話？

陳總經理朝威：

沒有。

費議員鴻泰：

基本上我是覺得一個大眾運輸系統，我們是從效果面上來看，但是在注重效果面的同時絕對不能夠忽略了效率面，對不對？不能夠讓人民的納稅錢去貼這個無底洞。否則這六條捷運線通通完工的時候，按照木柵線這樣子的成果，每年光是花在補貼上面的錢可能要高達一百五十億到兩百億之間。一年補貼一百五十億到二百億相當於我們現在預算的一成多一點，每年光是補貼市府借款的利息就差不多佔了一成，再加上補貼的這一成，我們的預算就去掉了兩成，這一些東西我們必須慎思。同樣的你們兩個單位是不是也要思考一下，把公車跟捷運徹底的整合一下。

陳總經理朝威：

這個是當然的，捷運公司最樂見的是捷運跟公車徹底的整合。剛剛我還跟我們的同事講，將來捷運的站裏邊我們要做一個很醒目的公車路線標示板，如果沒有這個的話將來乘客下來就不知

道搭那一線公車。

費議員鴻泰：

好，非常謝謝你。最後我想請教你一個與捷運公司的人事有關的問題。我們知道用人必須有彈性，像中鋼和中船在當時就是中鋼沒有人事的包袱而中船有，所以中船很明顯的就失敗了而中鋼非常的鼎盛。你們現在在捷運公司的用人上面可不可以仿照當時的中鋼，我們希望人事晉昇的管道不要再被行政系統所綁住，換句話說人進去必須照那樣的規定，好人不進來而有些冗員你卻必須把他保留下來。這方面的用人問題你有沒有辦法解決？

陳總經理朝威：

很遺憾，我覺得以捷運公司今天的用人制度和人事制度完全是行政機關式的，因為它過去是籌備處。以這樣的一個制度要經營一個公司是注定是會失敗。不光是馬特拉合約的問題，本身的制度就會使它一定失敗。而我們現在所尋求的突破還沒有辦法做到當年中鋼的那一種程度。

費議員鴻泰：

總經理，今天陳市長請你來就是要解決類似這樣的問題。我也要在這裏很誠懇的給你一個建議，以我個人多年來的經驗，這個人事問題不解決是註定要虧損，對不對？

陳總經理朝威：

是的。

費議員鴻泰：

這是問題要解決的一個關鍵，麻煩你去思考一下，去解決一下，給陳市長一個建議嘛！我想議會會支持的。只要效率能夠發揮的話，我們為什麼不朝那個方向去走呢？

陳總經理朝威：

是，我在這裏向你實在的答覆，市長是非常的支持用人制度

要朝向企業化經營的腳步。但是我們所遭受的困境不只是在台北市政府，還有其它很多的環節，譬如說在中央的其它方面。這個部份就有賴於議會給我們支持，我們再尋求再一次的突破，雖然他們已經幫了忙說是可以暫用派用條例三年，但是有一個但書就是新進的人都要考試及格具公務員資格。實際上等於是鬆了左邊的綁了右邊的腳還是把你綁起來，叫你跑路還是跑不動，問題就在這裏。

龐議員建國：

鄧代局長，目前在內湖線設計上面是不是還是決定採取中運量？

鄧代局長乃光：

這個問題非常的複雜。我們在八十二年的時候行政院已經初步的核定了是中運量。在八十二年十月的時候，上一屆的議會有一個但書說是要改採高運量。所以在八十三年時候經過了局裏面很多次的探討。

龐議員建國：

到目前為止的結果？

鄧代局長乃光：

最近市政府有一個捷運工作小組，在工作小組中決議等木柵線通車以後再決定採中運量還是高運量。高運量我們也探討了很多種的方法，原來的路線採高運量有三個大的問題。第一個是工期，初步是要延長三年多以上。

龐議員建國：

是。

鄧代局長乃光：

第二個是價錢大概貴了一倍。但是這兩個還不是問題，最大的問題是施工之後對於相關環境的影響跟交通的維持。

廉議員建國：

是。

鄧代局長乃光：

所以採用高運量不是不可以，但是問題還是很多。

廉議員建國：

如果你採取中運量的話是不是只有馬特拉這個系統可以用？

鄧代局長乃光：

台北市已經有一個重運量及中運量。如果要採中運量必須是馬特拉，這樣子的話市政府有兩個系統，假如採第三個系統就不可行。假如要採取中運量的話，我個人也覺得從以前到現在跟馬特拉的合約非常的不好，所以引起這麼大的後遺症。

廉議員建國：

好，如果我撇開技術面的這個問題……

鄧代局長乃光：

所以捷運工作小組預定在明年的三月份，由捷運局本身提出一份完整的報告給捷運工作小組，通過以後再提到市議會來，到現在還沒有決定是什麼運量。

賈議員毅然：

關於這一部分我再問一個問題。我們評估一下到底內湖線跟馬特拉掛勾將來比較有保障賠得少？還是跟重運量掛勾賠得少？請兩位一個是工程一個是營運的給我一個答覆好不好？請陳總經理先講。我們看到是長期的，而不是這一年內的，不要看造價，以造價來說我想重運量會貴一點，但是那一種賠得多？

陳總經理朝威：

這個部份我們會去做評估。但是我覺得中運量未必非得一定要馬特拉或者是跟重運量之間的選擇。中運量我們也可以考慮其它的國家是不是能夠投入，投入以後如果馬特拉對我們是採取這樣的一個態度，我們乾脆把馬特拉原有的系統通通解掉！交給能夠幫我們解決過去痛苦事情的人。

賈議員毅然：

你想得是最理想的狀況，把馬特拉連根拔除是最好。我的問題很簡單，在馬特拉不能夠拔除的前題之下，假如要內湖線來選擇的話，到底是重運量的後遺症大？還是馬特拉的後遺症大？有形的成本跟無形的成本都算在內，請總經理先說。

陳總經理朝威：

我覺得這裏面涉及到一個市場競爭性的問題。初步的投資有時候看起來大概是中運量比較便宜。但是它是一個單獨獨一的供應者，而被它所壟斷以後予取予求的時候才是永遠的痛。

賈議員毅然：

對。因為它沒有標準的規格。

陳總經理朝威：

但是在重運量的部份，它在國際市場上有相當的競爭能力存在，雖然在第一次的投資上面是比較多一點，但是在以後因為市場有競爭性，所以在那一部分我們應該納入考慮。

賈議員毅然：

好。

陳總經理朝威：

因此我個人覺得馬特拉這一次の木柵線的維修合約，它過去報給我們的比現在逐步提高了，我們還沒有營運就已經在逐步提高。

買議員毅然：

就已經搞成這個樣子。

陳總經理朝威：

如果這一部份……

買議員毅然：

以後我們的木柵線跟內湖線如果是馬特拉的話，就變成是法國的租借了！任由它宰割嘛，這怎麼可以呢？

陳總經理朝威：

假定是這樣子的話，我個人是比較偏向如果這一次馬特拉不能夠跟捷運公司形成雙贏的話，我們的內湖線根本就不必再去考慮馬特拉了。

買議員毅然：

對。

陳總經理朝威：

因為你再去考慮的話，我們不好意思說是瘋馬或者是死馬，在後面就會很糟糕了。

買議員毅然：

那麼請局長講一下好了。

鄧代局長乃光：

報告買議員我們的評估報告一直在持續中，我們的主管單位是一處，他們最後的報告大概在十二月才會出來。你剛剛所提到的問題，我們在十二月份的時候可以給你答覆。

買議員毅然：

好，那麼我希望你切記要考慮長期的營運成本，不要看短期的造價，短期的造價是不重要的。我們這一條路做下去可能是五十年到一百年才取消掉的。

鄧代局長乃光：

評估的目的就是要考慮長期營運的關係。

買議員毅然：

所以不要看短期的造價，好不好。如果是這個問題的話，由於剛剛陳總經理的講法我很支持你，堅持下去。

陳總經理朝威：

我再稍微補充一下。短期的造價也要兼顧，因為短期的造價不兼顧的話，我們捷運公司的擔子就會很重。我們應該在長期和短期都要考慮這件事情。

龐議員建國：

好，謝謝。我在這邊想請兩位憑良心來評理，到目前為止兩位覺得當初木柵線選擇中運量、選擇馬特拉是不是一個錯誤的決策？「是」或者「不是」，給我一個簡短的答案。這個問題我們已經討論了這麼久，剛剛也都把它的利弊得失、前前後後、長期短期都考慮到了。我們今天憑良心講當初木柵線選擇中運量、選擇馬特拉是不是一個錯誤的決策？

陳總經理朝威：

我這樣子表達也算是真話但是委婉一點，「決定的不聰明」。

龐議員建國：

不聰明的一個決策，好。鄧代局長，請。

鄧代局長乃光：

我的意思跟總經理差不多，但是有補救的辦法。假如我們的合約跟所有的條款都訂得非常明確，把保護我們自己做到最高的境界，中運量還是可以用的。

龐議員建國：

但是今天在實際上，最少剛剛陳總經理講了，恐怕在當初不是一個很聰明的決策。我想今天在座的每一位官員可能也都曉得，決策既然有了錯誤，理論上做決策的人應該承擔一點責任，最少也應該有一個態度表示。我想請問當初是誰在做這一個決策時，在木柵線上選擇了中運量馬特拉這個系統？是那一位當市長的時候所做的決策？

鄧代局長乃光：

我也不太清楚。

龐議員建國：

我覺得大家今天好像都避談這個問題，據我所知好像就是我們李總統李登輝先生當市長的時候所做的決策吧，對不對？所以我們今天要表達一個立場，如果說今天這是一個決策的錯誤的話，我覺得我們應該有勇氣去要求當初做決策的人，為這個錯誤的決策負起他最少在道義上的責任，跟我們台北市民道歉。謝謝。

璩議員美鳳：

總經理跟局長，要不然這樣子好了，我們在這邊再給你們一個機會說出來，確切的向台北市民宣誓最快在什麼時候可以確定的、安全的坐到捷運。

陳總經理朝威：

我的答案還是 D DAY 加二十八，然後馬特拉的維修合約一定要妥善的簽好。

璩議員美鳳：

我只要時間，原因留在你自己的腦裏。確切的表示什麼時候可以坐到快速安全的捷運。

鄧代局長乃光：

我是說工程的部份，捷運公司我不管。我已經在議會連今天

是第三次表達我的意見。根據我們的合約發包、施工、監造，預定在八十五年二月十五日可以把八十三項的缺點通通可以修好。

璩議員美鳳：

八十五年的二月十五日可以把所有的工程完工，什麼時候可以讓市民安全的乘坐呢，總經理？

陳總經理朝威：

我剛剛說了，二月十五日我們就必需再加二十八天，而這二十八天一定要有一個前題就是，維修的合約一定要跟馬特拉簽得很好，如果說維修的合約被馬特拉所約束住了，恐怕捷運公司也不會輕易的就讓馬特拉拉住了。

璩議員美鳳：

所以就是二十五日加上二十八天，在控制以及正常的情況之下也就是三月十五日？

陳總經理朝威：

但是它要有前題的啊！

璩議員美鳳：

是，前題都依照你們所述，都依照你們各盡其責，三月十五日我們台北市的市民，就可以確定安全的坐到我們第一部的捷運交通工具。你的意思是說八十五年的三月十五日？

陳總經理朝威：

這個是在一切都很完美的情況之下。

璩議員美鳳：

好非常高興聽到八十五年的三月十五日，在一切都能各盡其責而且能夠追蹤控制的情況之下，我們台北市的市民可以坐到全國第一部的安全的捷運交通工具。謝謝。

我們現在請停管處以及交通大隊。

處長、隊長，本質詢小組今天最後一個題目是有關拖吊的議題。因為時間的關係我們就重點式的跟你請教。上個星期五也就是十月二十日晚上七點零三分，我從議會離開到了仁愛路口跟光復南路的交叉口。到了光復南路之後呢，我看到旁邊一輛拖吊車也要過來，結果它快要撞到民衆的車輛了。那個時候我就想這個拖吊車在開車的時儘量不要違規，也不要影響到行車的秩序。在這部拖吊車停下來時候，我走過去跟他講說希望拖吊的安全也要注意。結果前面另一輛拖吊車，一位穿著藍色汗衫嚼著檳榔的拖吊人員，就一股腦兒的衝下來手上還拿著好像是拐杖鎖或者拖吊的工具，好像是要找我們小老百姓理論。我不曉得我們市民的生命安全何在！是不是拖吊人員認為我們小老百姓在訴求安全需要的時候，他們會如此的無理取鬧！如此蠻橫的來對待小老百姓！我告訴他說我只是一个普通的市民，他對我非常凶狠。我接著告訴他說我在台北市議會，他說「我不怕市議會」，「我也不怕市政府」。這就是我們市政府的拖吊人員嗎！這就是我們市政府主管拖吊的單位所能夠容忍的嗎！更何況我們這些小市民是不要容忍！

所以我舉這個實際的例子是希望能夠提醒，當然你們兩位都有關係，我也不想指責誰，當然是基層的人員。希望你們能夠從上到下，切實的嚴格管理及要求任何的拖吊服務人員，在態度上面、在服務儀容上面、在處理事情的應變能力上面，都要以禮相待、以和爲貴，注重交通安全，其他的我就不再責罵。另外拖吊車在延吉街停車場的拖吊工作也提醒你們要加緊的注意，停車位被攤販佔用的問題以及在巷道自己劃設停車位的問題，這些老問題希望你們在這個會期能夠有新的做法、新的氣象，讓台北市快要動脈硬化的交通能夠起死回生，好不好？

另外局長我要提醒你，交通也沒有假期，不要在台灣光復節的時候把這個節日當做台北光復節！如果真要實事求是亂鳴喇叭，我相信這個罪則你也不可脫。選舉沒有假期、交通的罰則也沒有假期。我想局處首長這個行政中立的原則跟精要的義意就在這裏，看你們能不能夠堅守。謝謝。

主席：

第六組的質詢到現在結束。

※書 面 答 覆

答覆單位：交通局

一問：中山二橋附近相關指示標誌請於一個月（十一月二十四日前）內做好。

答：有關中山二橋車輛行駛動線案經由議員毅然、據議員美鳳及費議員鴻泰等三位於十月二十三日上午邀集本局、交通大隊、本府工務局、養工處及本局交工處等單位現場會勘後，養工處表示中山二橋（北往南方向）在北端大型門架上指示標誌，因颱風之故，暫時拆卸下來，近期內將予以復原。另中山北路出城方向，爲引導車輛行駛中山二橋或中山舊橋，於中山北路、民族東路口及中山北路、德惠街口等兩處所豎立之「往大直」、「往士林」標誌牌面太小，本局交工處將儘速於一個月內將該牌面更換成較大牌面，以利車輛遵循。

二問：中山二橋平面道路北往南是否可開放沿再春遊泳池旁橋下穿越接通圓山育樂中心旁之中山北路？以及中山北路北往東可否開放全天候左轉，請於二週內（十一月六日前）答覆

答：一、爲簡化中山、酒泉街路口號誌管制，引導中山舊橋北往南車流穿越中山新橋下，接圓山育樂中心旁中山北路平面車道向南行駛，目前中山新橋下係屬養工處施工區範圍，本處將於近期内協調養工處研討相關工程技術及開闢便道之可行性。

二、查目前中山北路進城方向爲吸引車輛行駛中山新橋，本處已配合開放中山民族、中山民權、中山民生等三個路口上午七—九時開放北往東左轉，另因考量下午尖峰時段中山北路出城車流相當大（約2800PCU），且中山北路快車道每方向僅二車道，如開放北往東全天左轉，則路口號誌週期增長，且下午尖峰時段出城約2800PCU車流量將無法紓解而造成嚴重阻塞，故經研究分析後，中山北路北往東方向不宜開放全天左轉。

三、問：中山一橋拆除與否請於二週內（十一月六日前）協調提報本質詢組。

答：中山一橋係本府工務局爲配合基隆河整治工程而需拆除改建，現因歷史古蹟，文化景觀等因素而遲遲未能動工，其拆除與否係本府工務局權責，本局已以八十四年十一月一日北市交二字第444四號函請工務局提供拆除中山一橋時間表，待函復本局後再函復貴會。

四、問：設計公車專用道之同時，亦應照顧到盲人穿越道路之需求。

答：本局交工處辦理公車專用道相關工程，即考量因公車候車站位大多設於道路交叉路口處，乘客需經由路口即有已設置之行人穿越道上下站位搭乘公車，故設計於各站位處均

設有斜坡道及座椅等設施，以服務殘障市民搭乘公車。至有聲號誌的設置，除部分路口已有設置外，其餘因事涉道路區位交叉路口相關號誌設施整體規劃設計及盲胞之需求，該處將檢討後再行考量辦理。

五、問：盲人穿越路口之有聲號誌何時可全面裝設？

答：一、本府社會局爲落實無障礙環境，便利殘障者行動，自八十年度起分三年編列預算逐步實施便利殘障者行動計畫，經邀請殘障機關、福利機構等單位實地勘查，已於八十年度由本局交通管制工程處於各區政大樓、醫院、衛生所及盲胞經常出入已設有號誌之路口加裝有聲號誌，計裝設四十四處路口，八十一年度，則於市有銀行、市場及經常出入之路口，裝設三十六處，八十四年度於市政大樓前之松壽路上裝設二處，共計八十二處，盲胞只要壓下手中持有之搖控器，此時路口有聲號誌即會以電腦合成語音告知紅綠燈運作狀況，以方便盲胞穿越路口。

二、本局交工處本（八十五）年度已編制四百六十四萬元經費改善，維修現有故障之有聲號誌設施；該處已依啓明學校及視障者建議，將於忠誠路、天母東路口及重慶北路、歸綏街口設置二處有聲號誌。

三、爾後當配合本府社會局推動無障礙環境計劃，陸續增設有聲號誌設施。

六、問：公車乘客逐年流失，應從公車軟體如路線查詢服務確實做起。

答：爲服務本市民衆搭乘公車路線查詢服務，除本市各公民營公車單位均設有服務專線電話外，另本市公民營公車聯營

管理中心亦設有路線查詢專線，並印發路線手冊。為免乘客流失，便利市民搭乘公車，除加強督促各公車單位做好路線查詢服務工作外，當再協調本市公車聯營管理中心儘速恢復二十四小時電腦語音查詢服務。

七問：與捷運整合之公車路線是否須調整其號碼，以利市民辨認。

答：一、為達成本市路網之健全性及民衆使用之便利性，本局已就捷運、公車兩系統進行有關路線票證之整合。其中有關路線號碼以下列方式處理：

- (一)以現有路線調整行駛——不變更路線號碼。
- (二)以區間車方式行駛——不變更路線號碼，但須增加標識。

(三)新闢路線——賦與新路線號碼。

二、為便利市民辨認及鼓勵民衆搭乘，經整合之公車路線除加強宣導外，並於捷運車站資訊板，設置公車站位分佈圖，以利民衆查看。

八問：拖吊車拖吊人員之素質不良，要切實從人員之態度及服裝儀容上改正。

答：本局停車管理處除每年定期舉辦拖吊公司從業人員講習，加強從業人員服務態度教育，平時並依警察局「作業規定」要求拖吊從業人員切實依照規定辦理，如有違規則予以勸導或記點處分，以為警戒。以後更將加強督導以提昇拖吊品質。

答覆單位：捷運公司

問：捷運公司之用人制度應具有彈性，可否仿照中鋼模式。

答：(一)本公司係屬事業機構，經營型態須秉著企業化之經營理念

，並提高效率及節省成本，各個成功的企業均可作為本公司之借鏡，為能節省經營成本，用人制度首應具有彈性。(二)目前本公司人事制度經多年爭取，已獲考試院同意暫行適用「派用人員派用條例」，惟仍有但書限制適用以三年為限，新進人員應具考試及格任用資格。且本公司係隸屬台北市政府之事業機構，仍須受相關人事法令及行政程序之規範，依此規定現階段本公司用人制度仍無法仿照中鋼模式。

(三)大眾捷運系統屬於都會區公共運輸服務業與民衆生活息息相關，而有關於捷運系統之營運方式，依現行大眾捷運法第廿五條規定，地方主管機關應設公營營運機構經營，但得許可國民或團體投資籌設民營營運機構經營，惟鑑於目前國外都會區捷運系統以日本、新加坡、香港為例，多係由政府出資建設及經營，其所有權屬政府所有，其經營權係透過特別立法授與營運自主之公營機構辦理，因此，已研訂完成「公營大眾捷運股份有限公司設置管理條例」草案，經行政院同意送請立法院審議，依該條例草案第九條規定：捷運公司副總經理以下各級從業人員之進用、訓練、升遷、薪給及獎懲等事項，由省(市)政府擬定人事管理辦法報請中央主管機關核轉銓敘部備案，倘該條例草案經立法院三讀通過，則本公司之用人制度將可與經濟部所屬國營事業(含中鋼)之模式相似。

答覆單位：捷運工程局

一、問：(一)捷運內湖線屬中運量或重運量。

(二)目前其路線規劃情形。(請附簡圖)

答：內湖線依本局原規劃，基於系統相容性、使用者便利性、

速記：謝碧珠

工程可行性、營運可行性等因素，建議採與木柵線相同之中運量馬特拉系統，本案並於八十二年八月七日經行政院正式核定在案，惟因木柵線馬特拉系統測試期間，連續發生兩次火燒車事件，引起各界對該系統安全性之質疑，八十二年十月八日台北市議會捷運調查專案小組決議略以：

「內湖線建議改採用高運量系統，請捷運局詳加評估……」惟本案因屬重大決策案件，台北市政府捷運工程局亦依台北市議會要求完成初步替選方案評估報告，並經台北市政府捷運工作小組會議討論，惟研析結果顯示若內湖線改採高運量系統，在工法選擇、施工期間交通干擾嚴重，列車維修機廠難覓、工程經費大幅增加與工期延長等項，尚有實質的困難，並且鑑於前述各替選方案評估乃侷限於行政院核定路線，為周全計，目前乃責成捷運工程局再就內湖地區整體發展，加強其他高運量路線延伸服務內湖地區之替選方案及評估，預定於明（八十五）年三月左右完成全部評估。惟本案若俟木柵線正式營運上軌道後，對澄清民衆對中運量系統之安全疑慮將有所幫助，屆時向市議會提出專案報告，亦較能對本案作公正客觀之檢討，以臻周全。

交通部門第七組

質詢日期：中華民國八十四年十月二十三日、二十四日

質詢對象：交通部門所屬單位

質詢議員：謝明達 卓榮泰 許木元 周柏雅 陳嘉銘 柯景昇

江蓋世 廖彬良計八位 時間二一六分鐘

八十四年十月二十三日

主席（楊議員鎮雄）：

現在進行交通部門第七組質詢，時間二百一十六分鐘，請開始！

江議員蓋世：

請交通局長上台！

首先要請教有關停車問題。有一天我要去第一殯儀館參加下午一點半之公祭，我原想中午不大會堵車，所以一點左右才出門，開到殯儀館時繞一圈沒找到停車位，繞到第三圈時還是沒找到停車位，沒辦法，我只好開到裡面去問一位警衛那裡有停車位，他則跟我說要我快點走。我只好再開出去，開到門口時看到一位在指揮交通的警員，我又問他那裡方便停車？那位警察告訴我：後面在塞車，你難道沒有看到嗎？快點。我只好再繼續開車找停車位，直到快到復興北路之民權東路才找到一個路邊停車位。等我到達的時候，公祭已經結束了，只好向家屬說抱歉。

局長可有過這種經驗？

交通局賀陳局長旦：

沒有。

江議員蓋世：

是否你出門都有司機？

賀陳局長旦：

我沒有開車。如到較擁擠的地方，或是尖峰時段，我都儘量利用公共交通工具。

江議員蓋世：

停管處長呢？

停車管理處鄭處長淳元：