

研討試之過程中取得提昇能力所需之專業知識及經驗。

3. 與國內知名研究機構或公司合作：透過與各知名機構如中鋼、工研院之合作，對於控制設備之機板、電聯車廠部分設備，業有自行修復能力。本工作將視需要持續進行，對提昇自我維修能力有甚大助益。

4. 訓練課程：透過各類訓練之安排來提昇維修能力，係本公司歷年來即持續不斷進行之永續工作。

交通部門質詢第九組

質詢日期：中華民國八十五年十二月二十七日

質詢對象：交通部門有關各單位

質詢議員：李逸洋 藍美津 陳正德 賁馨儀

計四位 時間一〇八分鐘

※速記錄

一八十五年十二月二十七日

主席（費議員鴻泰）：

現在由第九組的賁馨儀議員、李逸洋議員、藍美津議員及陳正德議員質詢，質詢時間一百零八分鐘，請開始！

李議員逸洋：

主席、各位官員、我想首先請捷運局林局長及捷運公司陳總經理。我想針對最近木柵線備品只夠供應半年時間，所以議會對木柵線該不該那麼早通車及有關營運品質和安全問題沒解決前就通車極為關心，也使得議會和市民看法呈現兩極化。那麼經過檢

速記：楊文琪

討後，兩位是否對木柵線通車到底是對或錯來表達一下，我想先請捷運公司陳總經理回答一下。

捷運公司陳總經理朝威：

我想木柵線的通車在當時是大部分市民的希望，因此在研判上，木柵線的通車絕對是對的；如果那時不通車的話，捷運公司的同仁會軍心渙散，覺得通車之日遙遙無期，因此求去和懈怠情形非常的嚴重；再者，科技產品若不好去用也會加速損壞，所以基於經濟價值和有效的使用上，因而儘快通車；那麼雖然每一天都不如理想，但我們每天的收入大概有九十幾萬元，所以我們展望明年應該可以突破一百萬元；而現在在每一天有四萬兩千人搭乘木柵線捷運系統，因此這四萬兩千人如果沒有捷運可搭乘的話，那他們則會轉移利用其它交通工具，如此將會增加路面的擁塞。

李議員逸洋：

林局長你的看法呢？

捷運局林局長陵三：

我持同樣的看法。

李議員逸洋：

我想議會的監督和市民關切的就是有關安全的問題，當然營運沒有發生很大的事故，但總是事故不斷，雖然沒有鬧出人命但大家總是還是提心吊膽，所以寧可在通車前將問題加以解決。但至今捷運公司還發表木柵線仍有十大問題，這有些問題有未開始營運前就存在且到現在還沒有解決的。因此站在議會的立場不太能同意通車之事；那麼陳總經理說市民對木柵線通車的期望很大，那現在淡水線的通車是否也同樣面對市民給予的壓力？

陳總經理朝威：

我想淡水線的通車也是大部分市民的期盼。

李議員逸洋：

另外也是市長自己開出的支票，所以希望在明年三月能通車，而所謂明年三月算至三月底的話，離現在也只有三個月的時間。而在這三個月的時間我想就會牽涉到捷運公司和捷運局間的帳要如何去對的問題，我想這個問題和當初木柵線一樣，所以不曉得有沒有從木柵線學到一些教訓？或在測試階段所出現的問題或缺失，捷運局能全力把這些狀況處理穩當以及捷運公司是否能全力配合？這是大家關心的問題，否則到時又糾扯不清；那麼十一月二十五日你們給議會一份報告是有關淡水線系統設備功能障礙、異常對營運的影響，這大概也就是測試後，捷運公司發現的問題。而這些問題我從十一月二十五日追蹤到十二月二十五日，一個月的時間，不知道林局長了不了解？原來提報議會有三十五項缺失，照理說隨著時間一個月一個月逼近，這些缺失應該要改善，缺失項目要減少。但經過一個月後，這些項目不但沒減少反而增加變成四十四項了，局長你了不了解？

林局長陵三：

對不起，我不知道這個資料，但發現的缺點我們一樣一樣在改進，而為什麼要測試，因為可能還有一些還未被發現的問題會出現。

李議員逸洋：

但是應該缺失的嚴重性或項目要減少才是合理呀！要不然愈試問題愈多的話，這樣可能在明年三月通車嗎？

陳總經理朝威：

這部分我來答覆一下，今天早晨我們還在淡水線召開檢討會議，我們每個禮拜都在檢討，昨天我也問過我們的同仁，對淡水

線通車每個部門有沒有把握，我的同仁和我說有把握，而當時而很多人做見證，都是我們公司的。

李議員逸洋：

絕對有把握是吧？！

陳總經理朝威：

我們同仁是這樣答覆的。第二，今天早晨我們檢討淡水線還是發現有些瑕疵，但這些瑕疵比剛開始參加接手時的改善情況好些且減少的速度很快。

李議員逸洋：

我看未必是這樣子，而且這些瑕疵也應該對外界公布，也就是一方面由市議會監督，一方面由市民監督。因為也有一部分的市民是專家，所以應該讓他們充分了解淡水線的情況，因為捷運公司站在自己的立場當然認為一定要有信心努力去完成。而十二月五日已進入模擬演練了是不是？

陳總經理朝威：

是。

李議員逸洋：

但直到最近都還在測試且每天要撥出六小時測試，顯然早該完成的測試階段沒有完成，而與後一個階段重疊，所以目的無非是趕在市長所設定的三月能如期通車。因此通車後會跟木柵線翻版一樣，邊通車邊找問題再去解決問題，因此到處會出什麼問題還不知道。為何在測試沒有完成前就不進入演練，也就不設定何時通車。因為一通車就要保證營運安全，但至今我們還不能保證運行的安全，所以請處長上台，看這些缺失何時能解決。我們可以看看比如三〇一電聯車是美國URC的，它的缺失是推進系統故障，這會影響列車推進力而無法上線營運，因此現在木柵線

情況嚴重，使得能上線的列車相當的少，這個問題何時能解決？
機電系統工程處陳處長坤霖：

報告李議員，這是淡水線還是木柵線？

李議員逸洋：

現在都是講淡水線，木柵線已是過去式。

陳處長坤霖：

淡水線遷移系統現在是正常，如果有的話是偶發事故。

李議員逸洋：

沒有推進系統故障？這是送議會的資料吧，難道捷運公司和捷運局間的連絡是這麼不好嗎？檢查出來的毛病難道都沒拿給捷運局？而且這些是捷運局要想辦法去改善的，而且有一些則是要督促廠商改善，所以機電處要充分了解呀！現在卻講說沒有這個問題，難道這些問題是捷運公司捏造的嗎？把不是問題講成是問題嗎？

陳總經理朝威：

淡水線有淡水線聯合工作小組。

李議員逸洋：

另外的工作小組，那我們的機電處不管嗎？

陳總經理朝威：

他是參加聯合工作小組？

李議員逸洋：

參加他應該知道呀！

陳總經理朝威：

陳副局長和范副總是……

李議員逸洋：

那應該請陳副局長比較好，但機電處應該是你負責的呀！

另外三〇一電聯車標的剎車無法釋放，我想剎車問題過去在木柵線時大家印象深刻，就是剎車卡鉗漏油，所以剎車後車子拖著走冒煙起火，也就是火燒車。當然現在淡水線是鋼輪，大致上是不會起火，但若剎車無法釋放時，我想問題也很嚴重，可能會出軌，是不是會有這種問題？

陳處長坤霖：

不會有這種問題，不過剎車這個問題已經解決了。

李議員逸洋：

已經完全解決了？

陳處長坤霖：

把剎車開關調好就解決了。

李議員逸洋：

可是捷運公司的資料是說要排除的話需要用人加以排除吧！不是系統上已克服了也！還沒有也！所以我想牽涉到你們很多認知都不一樣；我再舉其它的例子，像三〇一的號誌標，這是GRS標到的；而對「列車的無故剎車」，我想這很嚴重喔！列車會無故剎車乘客若不曉得的話在裏頭會摔傷也！會發生事故，這個問題已經解決了嗎？

陳處長坤霖：

這個就是李議員剛才所問的，也就是剎車偶爾緊急剎車發生

李議員逸洋：

也是偶發事件？

陳處長坤霖：

是，偶發事件，已經解決了。

李議員逸洋：

都是偶發事件，好；再來，北投機場地層下陷及主線部分路段軌道不平整，這導致轉測器摩擦力過大工作電流偏高發生超載現象，這輕則使列車脫班，重則危害行車安全，這不是偶發事件囉！北投機場下陷這是無法救的，以及軌道的不平整都是存在的事實，且相當長的時間下來都沒有辦法改善。

林局長陵三：

跟李議員報告，這也解決了；地層下陷部分以補道渣的辦法把它補實，關於轉測器部分，捷運局和捷運公司也一一會勘過，就在上個星期整個處理完成。

李議員逸洋：

那就奇怪了，為何這些問題捷運公司都還把它列為是缺點？

陳總經理朝威：

沈陷部分，道渣放下去兩個軌會好一點。因為車子載重過一段時間還要再調查，所以每天晚上捷運公司都去量軌距、量軌道的水平，該做道渣補充的就做道渣補充。

李議員逸洋：

如果每天或隔一段時間就得去補去調整，那這便是長期存在的問題、缺失，也就無所謂完全解決了問題。另外三〇九軌道標有三項嚴重的缺失，即倒插搬轉不易，影響列車調度，使列車脫班，嚴重的話會脫軌，這問題解決了沒有？

陳處長坤霖：

三〇九是設備標？

李議員逸洋：

軌道標。

李議員逸洋：

軌道標是五〇一標，軌道標是基扳問題，現在……

李議員逸洋：

你們送議會的報告是否有送一份給捷運局？他們對捷運公司所測試發生的問題通通一概不予承認。

陳總經理朝威：

李議員我不是請范副總說明，因他負責淡水線。

李議員逸洋：

我三個一起講，包括軌道的鉤鍵、螺絲鬆脫斷裂影響行車安全，另外R32到R33的上行軌線不良，有出軌的危險，這三件事都非常嚴重，捷運局了解嗎？

林局長陵三：

我先和李議員報告，螺絲鬆脫是我們在巡軌時發現的，我們也報了案。所以在電聯車不走時，我們巡軌人員有發現鬆脫現象則把它栓緊。

李議員逸洋：

那剛才所提的幾點缺失捷運局認為是偶發的且已通通解決，有的是沒有這項缺失他不知道，那范副總你認為呢？

捷運公司范副總經理良鏐：

各位議員，剛才講到倒插搬轉不易問題，事實上剛才林局長已向你們報告過，就是捷運局會同承商與捷運公司人員於十二月十九日、二十日兩天於每個轉測器處量測找出原因，請廠商……

李議員逸洋：

修了沒有？改善了沒有？

范副總經理良鏐：

還沒有完全改善。

李議員逸洋：

是呀！我想這是重點。

陳副局長椿亮：

這我想我來報告一下，因為會勘是我主持的，我的目的是逐一檢查，即使公司建議重點式檢查，而檢查結果是每個轉測器的電流都是在規定額度內，那我是認為我們要求嚴苛點，就是凡是有其它的小瑕疵我們也都找出來。

李議員逸洋：

我想請這些話是要負責的，當初木柵線時我想捷運公司也是從你們這邊接管過來，接管過來時對責任歸屬是否有認真釐清，當然現在講是講沒問題啦！但捷運公司說沒問題，那你們能不能接受所謂的沒有問題？

陳副局長椿亮：

我並沒有說沒有問題，而是這次檢查的一切功能都符合，但有一些小瑕疵，而在我們可以做的更好的情況下因此逐一列出。
李議員逸洋：

那我來講一項你們沒有辦法解決的。三〇八的環控標地下段的車站消防系統排煙設施根本不符消防法的規定，使得月台和大廳無法有效排除濃煙，而針對這項，捷運局有追加預算要來改善排煙管的這項工程，但這工程要到明年三月底才能完工。

陳副局長椿亮：

我們要求在二月底前完成。事實上當初消防法規所依據的是領布的設計規範，在規範頒布後，我們依此設計完成，但事實上消防方面愈來愈嚴重，因此我們會配合來做。

李議員逸洋：

不論是二月底也好三月底也好，之後還要經過測試，所以這還是未定數。另外有一點是根本沒有辦法改善的就是防煙壁過高，無法符合法規，這一點沒辦法改善。

陳副局長椿亮：

這一點沒問題，因為事實上上面有些空間較淺，所以能儲存的煙量較少，我們採取的變通措施是採透風方式，將採間空間作為儲存場所，如此就能符合規定。

李議員逸洋：

那捷運公司認為捷運局這樣做……

陳副局長椿亮：

我們的作法還未照會捷運公司，很抱歉。

范副總經理良鏐：

現在關於地下段防煙處理部分，捷運局還在施工中還未交給我們，所以我們……

李議員逸洋：

沒有辦法認定？！

陳總經理朝威：

對防煙垂壁地下消防部分將來可能由消防單位來做……

林局長陵三：

這一部分捷運公司可能還不曉得，不過我們和消防局密集開會且消防局同意指導，因為淡水線是台灣第一個地下車站的設施……

李議員逸洋：

到時議會會去會勘一下，看消防局有沒有放水，有沒有符合消防法規定……

林局長陵三：

消防局的測試是公開的測試。

李議員逸洋：

另外，木柵線電腦當機非常嚴重，而在淡水線的測試與演練

中也發現不斷有當機現象，而行控中心的號誌電腦CTC系統會當機，使列車運行與控制無法由行控中心監視。另外通訊標方面，行控中心的無線電控制電腦選擇模式軟體也不穩定，常常會當機，還有PDS就地電腦控制不穩定或列車逆向行駛時也會當機，好幾種當機的情形，這都會影響將來列車的運行及安全問題，使行控中心無法了解車上的情況。

陳總經理朝威：

電腦部分一方面是電腦老舊；第二則是電腦整合中還是有些bug存在；我們在昨天特地為這些問題在淡水線的交通行控中心與承商、捷運局、捷運公司大家一起會商。我們也希望承商對將來人員的訓練要做到實實在在的移轉，而不是像過去馬特拉只傳基本的處理電腦方式，造成我們人員本身進不了電腦系統的情形。所以我們現在要求的，承商也都答應了……

李議員逸洋：

這個問題在通車營運前有沒辦法解決？或者就擺著，如同木柵線一樣，等營運問題發生後，再與承商談判、解決？

陳處長坤霖：

報告各位議員，在行控中心電腦設計方面有一運作容量的極限，所以列車運轉時資訊的輸入有時會滿載，如果滿載的話則需stand by，這就需要有經驗的人來處理；而這方面也需由承商來加強訓練。

李議員逸洋：

這不是人員的問題；因為時間的關係我無法一一道出，像程式化靠站停車PSS功能失效造成過站不停及停車未達定位、車門無法自動開啓，這都是在木柵線曾經發生過的例子。另外顯示板顯示錯誤，列車的目的碼、站距及自動禁止燈號閃爍不正常顯

示及自動派車功能失效、無法自動設定路線或路徑設定後自動取消，和無法手動設定路徑等，這些皆非人員操作不良的問題，而是系統發生的問題。

林局長陵三：

跟李議員報告，剛剛講的問題像停靠站不準和速度方面的問題，七月份時每天差不多平均有一百多次狀況發生，到最近是一天只有兩次或三次。

李議員逸洋：

但將來一天一次都不能發生呀！

林局長陵三：

即使發生的話，靠站還是會停車、會開門的，只是現在測試是要求完美。

李議員逸洋：

木柵線過站不停也是幾次的紀錄而已呀！

林局長陵三：

兩個系統是不同的。

李議員逸洋：

但我們要求的標準是要到零缺失才可以；而這些資料也是捷運公司送到議會的，但與捷運局對照之下，捷運局都認為問題不是那麼嚴重；而前兩天我問捷運公司，捷運公司說有四十四項缺失，那現在陳總經理你認為有幾項的缺失？

陳總經理朝威：

每一項它發生的頻率皆在快速下降遞減中。

李議員逸洋：

那我要你們把這些缺失項目每一單項記載在每一單項中，看頻率是多少也記載進去，而在這三個月中，每一個月都送議會一

份；我想這些問題今天從局長、副局長到機電處長都說是一些小瑕疵。我想這在議會講很容易，但一旦通車後，唯一要求就是保證營運的安全。所以如果這些問題在原先測試已存在或已向捷運局講過而沒有辦法解決，敷衍或掩飾的話，那麼局長、副局長和處長是否應該負起責任？

林局長陵三：

瑕疵或缺點我們一定要改善。

李議員逸洋：

好！那將來營運發生危險時你們是否該負起責任？

林局長陵三：

機械的問題現在都做完整，但到時若有什麼再發生……

李議員逸洋：

我想小的瑕疵小的缺點若是在大家可容許的範圍內的話，大家定可接受，但對大的缺失大家必定不能接受，而且捷運局長花了這麼多錢請了這麼多的專家的話，那你本身就該負起監督之責任。所以一旦要營運前定要將這些問題克服，而不能在這裏說將來若發生問題我不能預知。

林局長陵三：

這是我們的責任，我們一定要完成。

李議員逸洋：

所以十一月、十二月我們所掌握的缺失，我想在一月、二月、三月都還會持續存在，甚至將來營運某些缺失也還會存在。而捷運局的判斷是認為這對營運安全沒有影響。但不知道捷運公司對此有無安全顧慮，因此將來真的影響到安全的話，我想在場捷運局的幾位官員應該負起責任，同不同意我的說法？

林局長陵三：

同意。

李議員逸洋：

那副局長、處長也同意？好！我也希望捷運公司不能掩飾問題，對現在演練階段及測試所發現的缺失應該全盤掌握其狀況且與捷運局充分配合督促承商具體改善，好不好？

陳總經理朝威：

是。

李議員逸洋：

不能將問題蒙蔽，使得議會，外界都不知道，然後又發生了許多問題，好不好？

藍議員美津：

局長、總經理、處長，剛剛本組與你探討機電工程及淡水線營運後一些你們所謂的小瑕疵的問題；我想當初木柵線要開始營運時，本組非常反對以員工試乘後而提早營運。總之已在不得已之下開始營運；但是如果一部機器少了一顆螺絲釘也算是小瑕疵，而它只不過是不能運轉、不能生產。但若捷運系統少了一個螺絲釘，那造成的後遺症可是蠻嚴重的，因為這不但是危及乘客也危及附近居民的安全，所以這也是李逸洋議員之所以不厭其煩的與你一直在探討這個問題的原因。我想整個木柵線的營運陳副局長應該很清楚，因為你在當主祕時就是完全由你負責，因此我們可將木柵線的瑕疵缺點作為往後淡水線處理的借鏡，希望淡水線營運時不會有木柵線的缺失，讓市民有信心乘坐我們的捷運系統，這是大家所期許所希望的。而剛剛陳總經理說，同仁說若在三月底營運時應該沒有安全上的顧慮，我希望這能給台北市民一個交代。其他官員請回座，我想請問捷運公司陳總經理，目前木柵線從開始營運至今還處在虧損的情況，你想是什麼原因？因為據

我所知，我身邊的朋友皆對木柵線給予相當的肯定，而且寧願不坐車，走十幾分鐘到站坐捷運後再轉乘計程車到另一站，他不是貪圖那些車資，而是覺得非常方便。但為何乘客還是這麼少，你有没有探討原因何在？是否是接駁站或交通動線處理的不好？為何每個月只有一百多萬人次？當然作服務性是虧啦，如果有利潤就開放民營就好啦，但虧不要虧太多就好了，但至少要有經營的理念，不要讓市府有太大的負擔，所以你有没有探討乘客之所以那麼少的原因？

陳總經理朝威：

第一是這整個中運量系統及高運量……，它只有一半的單線且像萬芳社區的居民是住在山坡上的，很不方便下來，於是乎那邊的乘客量非常之少，這和早先拿到的計畫量剛好顛倒，所以這也是造成乘客量不足的原因。那麼照理講現在應該是要一天八萬人次才會 Break even。

藍議員美津：

我想這個原因恐怕是沒辦法去克服啦，所以看看萬芳站那邊可否建立一個公車接駁站，使乘客可以到捷運站搭乘。

陳總經理朝威：

那時曾嘗試計算，由我們來經營以短程巴士解決此問題，但企畫部最後計算出來的結果是，若我們來經營的話，每個月我們還要多虧一、二千萬元。但因為已不賺錢又得多虧一、二千萬元，因此計畫暫時停擺。

藍議員美津：

若是在購置車輛方面當然要花這麼多錢，如果是以公車路線

……

陳總經理朝威：

這部分我們曾提出建議，希望將來公車路線……

藍議員美津：

我希望這方面你能和交通局公車處作一協調，要不然比如接駁的公車沒有經過的話，就變成很多人得坐計程車到那邊後再轉乘，所以如果公車路線能作一些調整……

陳總經理朝威：

在六月八日時我們曾行文給交通局希望能增加零南公車，而深坑和石碇也該有台北客運及指南客運作週邊接駁的工作。

藍議員美津：

不止這些地方。請公車處處長。陳總經理剛才說可否將捷運附近路線作一調整？以便與捷運公司配合。

公車處李處長武雄：

目前公車處在萬芳社區就有一調度站，而萬芳社區裏面就有六、七條路線，而自捷運通車後，我們也儘量朝這方向安排。但主要是萬芳社區旅次太少以至會增加很多虧損。

藍議員美津：

那是不是感覺爲了照顧這一區的居民反而得不償失？

李處長武雄：

當然爲提供市民良好的公車運輸服務，我們會儘量朝此方向努力，當然捷運通車後，我們也會遵照交通局的指示及市府的政策。

藍議員美津：

我們是希望市府只做直向的溝通，橫向溝通也要做，比如要如何把乘客趕回公車或大眾捷運系統，以便利市民爲目標，否則市民寧願因要趕時間而多花點錢。其實捷運系統及公車專用道的喪多於貶，所以雖然捷運公司現在還在虧的階段，但可以開源呀

！可以賣廣告呀！像蘇聯的地下鐵很漂亮，不像紐約的亂七八糟；所以可以把廣告賣給廠商呀！因為我們是服務業不能以賺錢為目的，但也不能讓市府負擔太大，所以多方面開源是較實際的作法。處長，想請教你，根據我向環保局要的資料，環保局空氣污染的年度告發單中有五分之一是台北市公車處，因此是否車輛汰換要加緊腳步？今年度六千九百七十九件中，我們就占了一千五百九十三件，如此不但造成環境污染且牽涉到市府還要編列罰款的預算，公車處每年又要虧損……

李處長武雄：

跟議員報告，八十五年度是虧損十一億多。

藍議員美津：

累積下來呢？

李處長武雄：

累積虧損九十一億多。

藍議員美津：

對嘛！將近一百億元且還欠這些罰款呀！因此對還未到達汰換的車子應該加緊檢驗，以減少罰款及空氣污染。那目前達汰換標準的公車有多少？

李處長武雄：

跟議員報告，事實上我們在排放管制方面一向很重視，而就最近三年來講，我們也一直在下降中；就八十三年度，我們被舉發件數是三千多件；八十四年度降至二千多件；八十五年度減至一千五百多件；而這五個月減少至三百多件。

藍議員美津：

所以希望能以身作則，常作不定期的檢測以防止其污染，進而要求聯營公車也這樣做，才能提高服務品質。

李處長武雄：

是！

藍議員美津：

請教賀陳局長，日前公車空氣污染罰款已造成財政負擔，而對九家民營公車而言，交通局對它有何約束力？

交通局賀陳局長旦：

在排放黑煙方面……

藍議員美津：

環保局會開罰單，那其他方面交通局對它……

賀陳局長旦：

我們除了對它的服務水準做稽查，特別也對公車專用道上的駕駛行為嚴厲處分外，基本上是以現場抽查方式來……

藍議員美津：

這是環保局和監理處該做的事情；那對其它九家民營公司沒有約束力嗎？

賀陳局長旦：

目前只能從運輸管理法規給我們的權限……

藍議員美津：

像公車票價每兩年檢討一次，不是一定要調漲一次，但他們有一個錯誤觀念是每年要調漲一次。因此每年審預算時總帶給我們壓力，因此我們附帶的但書就是要提高服務品質，但沒有提高？沒有！而在公車站牌方面他也不必負擔。另外肇事者完全不負擔法律責任，像欣欣客運，過失殺人用三十萬賠償就解決，這是不對的，這對受害者是不公平的，但卻讓業者得逞，因此應該有一套管制約束他們的辦法。

賀陳局長旦：

跟藍議員報告，我們剛才提到針對公車專用道方面，其駕駛者超車或發生嚴重行爲達三次者，我們將取消其公車路線；若有申訴對老人家不好的話則以記點處罰；而對路權方面，我們設年限以監督其品質、所以不會有萬年路權的。另外在購車方面設最低平均車齡，平均車齡超過則加以嚴厲制裁，所以最近兩年，公車業者在車子的替換花了相當多的錢。

藍議員美津：

由黑煙排放上可以證明他們的車子是新的，但他若不賺錢會買新車嗎？他們檢測率蠻低的，那表示他們的車齡都蠻短的。

賀陳局長旦：

最近他們在這方面的配合確實相當努力。

藍議員美津：

那剛才你說對公車專用道有使用年限，但是否應該是取消路權，而不是說公車專用道不讓你用、不讓你行駛。因為國民黨執政時是人家不要的、偏僻的才給市公車行駛，所以一定要虧損的嘛！黃金路線都是九家民衆拿去了嘛！所以是否依限制辦法取消路權後就還給市公車。

賀陳局長旦：

對，若犯重大違規達三次以上就取消其路權線，那將來有關路線的話也希望至少有兩家對駛，使其具競爭性，不要有獨攬的情況。

藍議員美津：

我想在最近幾次民調中，市民覺得交通真的改善，而早上基隆路車行地下道及天母環東道路已通行，且松山機場及復興北路的地下通道也已通車了，所以行車面積是增加了，但車輛抑制卻還沒辦法做到。尤其計程車，而又由於姚署長的一句話造成

計程車生意蕭條，所以該如何幫助他們以解決他們在這方面的損失呢？我想是設立定點式的計程車招呼站；像市府雖然沒有招呼站，但大家有一共同的默契在那裏輪班，該市府的人一出來就有計程車坐，不用大老遠的到馬路邊攔車，當然這是自然形成的招呼站，但還是要加以約束。另外在捷運線附近應該也設立一計程車招呼站，讓搭捷運者也是一出來就有計程車搭乘，如此不但可民亦可解決北市交通問題，減少計程車空車率且節省汽油、節省精力。因此是否提出這點建議讓交通局往這方向去做？！

賀陳局長旦：

感謝藍議員指教，從前天開始台北市已有十四個點作爲安全點……

藍議員美津：

我認為不夠。那是因爲彭婉如事件且又碰上聖誕節才有平安夜車推出，並非因爲交通的改善，所以希望能長期性設立，且希望招呼站的設立能予市民方便但不要爲特定對象所壟斷，就是不要占地爲王，以免到時發生爭執。

賀陳局長旦：

平安車只是剛開始，我們會長期來做這件事。

藍議員美津：

我希望能很積極的去做，讓計程車司機有所適從，好不好？！

賀陳局長旦：

是！謝謝！

陳議員正德：

局長，我繼藍議員的問題再與你探討一番。第一是公車問題；面對捷運系統一條條完工，棋盤式公車定要快點完成。因爲棋盤式公車的完成才能恢復公車業者的生機，而且應慢慢走向接駁

公車的趨向，不要去和捷運搶生意，因為捷運沒有紅綠燈的問題，也不必在大街小巷亂鑽。而對現在的公車專用道我們非常支持，但公車專用道有兩個問題：第一是班次不夠多；第二是既走公車專用道就得從頭到尾走專用道，不能從中又轉到別的車道去，如此才能提高公車專用道的使用率。不過現在所面對的最大壓力就是業者抱著一條黃金的線就想吃一輩子的心態一定要改變；接著教育民衆搭公車的觀念，如此公車的營運才能起死回生、才不會再有虧損的情況發生，我想這點賀陳局長和公車處長要用點心排拒任何的壓力，趕快加速完成棋盤式公車。

另外，賀陳局長、郭處長你們認為計程車好管理嗎？

賀陳局長曰：

不好管。

陳議員正德：

但還是要管呀！市長說：「市長不是人幹的」，但他還是作的很高興呀！所以主管機關不能不管，還有就是你認為計程車司機是好人較多還是壞人較多？

賀陳局長曰：

當然是好人較多。

陳議員正德：

我覺得賀陳局長你可愛的一點就是彭婉如事件發生後，整個台灣省對計程車司機是喊殺又喊打，因此計程車生意蕭條。但賀陳局長還是說了一句公道話，認為大部分的計程車司機應該還是好人，因此要管理計程車。除了藍議員所提的設立招呼站外，在此建議管理機關成立合作社；甚至市長也常講最重要的就是要建立計程車品牌。

而現在爲了彭婉如案而扼殺了計程車是不公平的；所以如果

計程車能建立起品牌的話，那就表示他們提供的服務會比別人好。

再則計程車的顏色也並不一定都要是黃色；因爲我想車行或個人持有者爲想讓社會認同它的話，必願意成立自己所屬的品牌。而要建立品牌並非只是取個名字就好了；另外對無線電的管理應該訂立一個嚴格的制度，只要一犯規即取消其使用權；因此如果能建立品牌且維持良好形象，一旦出了狀況也不會摸不著頭緒了。如此他們不但能建立好自己的形象再加上政府若能大力配合，必能創造他們的生意天地，而他們也不會走到今天這種地步了。所以請局長跟處長回去和市長商談，讓計程車行或合作社能建立好自己的品牌。我想他們爲提昇自己的品牌、形象，他們會願意且好好去做，而且你們在管理方面也較方便。局長、處長你們認爲如何？

賀陳局長曰：

完全同意陳議員的指教。我們如果要管好計程車光靠取締絕對是吃力且不討好，所以定要內部先自律，因此要做到車好、人好、收入好的話一定要做到兩點：一是品牌的建立，使消費者容易辨識；第二是若確立其爲好的品牌後，可以再行差別費率，因爲乘客易招到車且服務佳的話消費者會願意付較多的錢，如此可造成一良性循環；關於這兩點我們正在做專案研究。至於差別費率的問題，年年底就會有一專案報告，報告如何以電子收費卡將差別費率在市場上反映出來。

陳議員正德：

事實上現在也有行所謂的差別費率，因爲好的服務往往也會讓司機多賺到些許的錢；當然有些好的司機也不拿零頭的，所以這是乘客與司機雙方間互助互動的關係。像警政署長姚高橋說他

女兒不敢坐計程車，他女兒有專車接送當然不用坐了。所以請台北市主管計程車方面的首長能訂定出一套辦法讓計程車能更好去管理。因此郭處長要辛辛點點，畢竟計程車流量大且五湖四海各方英雄都加入這行業，因此管理上可能較麻煩。

何大隊長，最近社會各界對酒醉開車問題爭議很大，也緊盯立法院，希望對交通處罰管理條例第三十五條能加重其刑期，甚或終身扣吊其駕照。這本來就應處重刑，因為你喝的很爽但卻害死了別人，這是不應該的。所以這條罪加重，我想沒有人有意見；但道路管理處罰條例第六十一條第二款：汽車駕駛人駕駛汽車違反道路安全規則，因肇事致人受傷者吊扣駕駛執照三至六個月。我想如果撞至傷勢嚴重無法和解因而吊扣其駕照，這不會有人有意見。但如果是破皮瘀青這也叫傷，那麼這「傷」的定義似乎太「嚴謹」了，而且這條款真的會害人。

如果是對一般轎車駕駛人被吊扣三個月，頂多只是這三個月不開車，況且被攔檢的機率也很低，但是這對營業車輛的駕駛人則是一大痛處。尤其公車司機、計程車司機，因為一整天在路上跑，完全沒有個擦撞是不可能的啦！加減都會啦。所以如果是公車司機因這條被吊扣駕照三至六個月的話，可能連工作都會沒了，工作如果沒了，一家好幾口誰來養？因此藍議員的先生黃天福立委趁這次修改條例而為此條款努力修訂，看是否依傷情來定罪，尤其對撞及輕傷者若能以和解方式處理，則不執行第六十一條的條款，否則對營業車輛的司機是非常不公平的。所以過去何副分局長也就是現在的何大隊長曾向交通部反映過，但這條款不像酒醉駕車的條款受到那麼多的重視，所以看是否能趁此修改，因為這條文不夠明確。

還有就是車禍鑑定委員會的習慣就是各打五十大板。如果是

肇事者背負的責任較重，但被撞者較不用背負責任的最後卻被判以「疏忽」之罪名，也就是應注意未注意。因此這條款也會影響到他們，就此，不知大隊長和局長你們感想如何？

交通警察大隊何大隊長國榮：

跟陳議員報告，事實上關於肇事致人受傷，而不論是輕傷、重傷卻都是一樣的處罰，我覺得這是不合理的啦！但在我本身可以處理的範圍下，我是持從寬處理的原則。當然我們也建議過，但交通部和警政署持相同的看法，無法支持我們，而實際的處理上，如果是皮肉傷和解者，我們都要求裁決所是否能從寬處理。

陳議員正德：

但裁決所的彈性只在吊扣的三至六個月作彈性處理呀！

何大隊長國榮：

我們局裏還要作……

陳議員正德：

大隊長，可否在你所轄的分隊上在法令尚未修改前能以這條款處罰就不處罰。對輕微事件不要本來可以用錢和解，但你們一來後說不用罰錢但要扣以三個月駕照，這對他們比罰錢還嚴重。

何大隊長國榮：

我們十二月會將隊員分批訓練。過去兩方只要有人受傷就是「肇事致人受傷」，但致人受傷者可能並非是肇事主因的違規，可是我們開的就是這一條，到裁決所後則吊扣駕照，所以我現在已規定不能開這條。

陳議員正德：

還有另一個問題是送醫後檢查出若是皮肉傷也會被以此條例處之，這有時還是人家好心，雖然看似沒傷但為慎重起見將其送

醫檢查，結果因瘀青或破皮而被處，因此這點除了要請立法院研修外，但我們也應該對可能會發生的狀況向有關單位加以反映。

這在開處罰單時我們會更謹慎；另外局長也會召開……

賀陳局長旦：

我們有向交通部申請解釋，所謂的「受傷」在未修改前怎麼辦？而交通部也正式答覆，只要是和解的話就不扣照。交通部既作這樣的解釋，那麼我們會從執法的第一線到裁決所全盤作好一個規範。

陳議員正德：

除了交通分隊外，警察局方面也請他們來開個會，而各派出所的員警也要教育一下。在這方面得饒人處且饒人，如果說因重傷的話，我想也沒人敢替他說情，但因為這部分常會碰到與法律有關，所以幫也幫不上忙，而有些公車司機又是快退休的，碰到這種事不但遭解雇而且連退休金都拿不到，這實在很可憐。所以請兩位多多協助我們。李處長、賀陳局長請回。

大隊長，你知道重慶北路三段、四段的高速公路高架橋下有一支超速照相時速多少嗎？

何大隊長國榮：

四十公里。

陳議員正德：

那個地方跑四十公里，後面開車的人不叭叭叫才怪！

何大隊長國榮：

跟陳議員報告，我有發現到這個問題，所以我現在是規定六十五公里才開單。

陳議員正德：

但是超過五十公里它還是照呀，你能怎樣？

何大隊長國榮：

超過六十五公里才准他們開單呀！

陳議員正德：

如果逕行告發呢？

何大隊長國榮：

六十五公里才處罰，如果六十五公里以下則撤銷此案。

陳議員正德：

那派出所呢？

何大隊長國榮：

那只有交通隊在處理而已。

陳議員正德：

那乾脆請交工處改爲六十公里不就好了。

何大隊長國榮：

那就請交通局來處理。

陳議員正德：

地點就在重慶北路三段、四段高速公路高架橋下，限速四十公里，改天請交工處的自己去跑一下，四十公里怎麼開？你設限四十公里而交通大隊是超過六十五公里才開單，那設四十公里的限制有何用處？所以請你跟交通大隊配合一下。而據我所知開五、六十公里而被開罰單的很多。

何大隊長國榮：

從十二月一日起……

陳議員正德：

怎麼那麼剛好都是十二月一日開始，那這些都剛好是十二月前的。

何大隊長國榮：

以前我是規定六十公里啦！從十二月一日起規定六十五公里。

陳議員正德：

我想還是麻煩交工處去把設限的數字改一改好了啦！免得麻煩。

黃議員馨儀：

大隊長請回，我們還是請交通局賀陳局長及公車處李處長。

局長，你知不知道捷運淡水線什麼時候通車？

賀陳局長旦：

我預計明年三月份通車。

黃議員馨儀：

通車是通到中山站還是台北火車站？

賀陳局長旦：

據我了解，第一階段是到中山站。

黃議員馨儀：

也就是明年三月通車是通到中山站。

賀陳局長旦：

是。

黃議員馨儀：

李處長，你的答案呢？淡水線何時通車？

李處長武雄：

我們公車處這方面的訊息來自交通局，所以據我們了解是明年三月份通車。

黃議員馨儀：

你的訊息來自交通局，那是通到中山站還是台北火車站？

李處長武雄：

中山站。

黃議員馨儀：

陳總經理和林局長，我覺得今天木柵線的其中一個問題就是這樣，整個台北市的交通政策應該是一個統一的交通政策，不是捷運局作捷運局的，公車處作公車處的，交通局作交通局的；至少捷運淡水線明年要通車是件大事，而且捷運局和捷運公司號稱淡水線通車要重新建立台北捷運形象對不對？所以是否應該相互配合。

賀陳局長，捷運公司和捷運局有召集你們為捷運通車而統一開會嗎？那怎麼分配工作？工程又要何時統一驗收？

賀陳局長旦：

我們都有長時間的參與，像現在以捷運車站為主的交通設施方面的改善工作，實際上是由交通局召集相關單位共同配合。

黃議員馨儀：

交通局邀請捷運公司和捷運局參加？

賀陳局長旦：

是。

黃議員馨儀：

那我現在有幾個問題請教公車處李處長。從捷運劍潭站到天母、榮總的地區區間車何時開始規劃？是行駛什麼樣的車？交通局回答我說捷運淡水線通車後，在天母與榮總有區間車，有沒有這樣的規劃？

李處長武雄：

整個公車的規劃還是由局裏規劃。

黃議員馨儀：

所以我應該問局長不應該問處長是不是？

李處長武雄：

不是？

黃議員馨儀：

那我應該問誰？

賀陳局長旦：

我們請規劃的第三科科長。

黃議員馨儀：

科長請上台，處長請回。不過局長，這又是個大問題哦！明年三月就要行駛捷運與社區間的區間車了，而現在卻連處長都沒有參與規劃，那到時有沒有車，路線又怎麼規劃？科長，明年三月劍潭站到天母、榮總的區間車要怎麼行駛？行駛什麼樣的車？多少時間一個班次？

交通局第三科鄭科長佳良：

報告黃議員，關於配合明年三月淡水線通車我們有一整體公車接駁規劃，目前我們正在作業，而你手上所收到天母、榮總到高島屋這一帶的公車規劃是有區間車。

黃議員馨儀：

你講的是我要問的問題，而我要的是答案，我要問的是行駛什麼樣的公車，是一線公車或小型或中型公車呢？還有多久一班？

鄭科長佳良：

到天母、榮總我們有二二〇的區間車，至於班次到時由公業者根據實際運量作一個……

黃議員馨儀：

陳議員立刻回過頭來跟我說，這原來就有的車呀！不需要你規劃呀！再來，士林站到天母、榮總的區間車要走什麼？

鄭科長佳良：

士林站二二〇公車也可以服務，另外，榮總有二二四公車服務。

黃議員馨儀：

石牌和天母、榮總呢？

鄭科長佳良：

有二二四公車。

黃議員馨儀：

科長那還需要你規劃嗎？

鄭科長佳良：

可否容我將整個規劃的構想報告一下，事實上捷運週邊都有很多的公車路線，以後捷運完成後，住宅區到捷運車站的運量預期會增加。因此到車站我們行駛的是區間車，這樣可以使乘客較快速的到達捷運車站，這是我們的整個構想。根據此理念，我們要規劃很多路線是到捷運站後就回程的區間路線。

賀陳局長旦：

報告黃議員，我不是也作一點補充？

黃議員馨儀：

你們給我的答案中，士林站到天母、榮總有區間車，到高島屋還有區間車，你們到底是規劃一線還是二線？

鄭科長佳良：

這目前還在規劃中，實際上有幾線還未定案，因為這還得和公業者協商。

黃議員馨儀：

現在公車還沒規劃好，到時沒有乘客你找他們算帳哦。

貴議員跟你補充報告一下，以我個人了解，世界各國作捷運接駁路線的公車安排都是儘量利用既有的公車路線作局部的彎繞。這最主要就是要讓熟悉公車路線的乘客變成公車接駁捷運的乘客，如果新增增加的路線，除了業者本身去開發之外，這也會使得它和原來的公車路線發生競爭的情形，所以適當的彎繞，這是必然要做的。其次，區間車的開闢才可以使既有公車發揮最大的調度量，而且在捷運尖峰接駁時還可以順原來路線走，使營運有多元的目的。而多半的捷運公車都是以這樣的方式在做，雖然目前我們動作不夠快，但對三月的通車來講，局部彎繞的調整應該可以配合的上。

貴議員警備：

謝謝局長的解釋。我請教科長，那一個國家或城市的捷運接駁是用原來的公車的？

鄭科長佳良：

據我了解，香港也是用MRT的方式作為區間車的調整，同時把現有路線調整後拉到捷運車站，這是國外一些城市所採用的模式。

貴議員警備：

科長，所以在議員跟你要的質詢資料，你要麼就寫的詳細點，不要寫的含糊籠統的。士林站到大葉高島屋你寫在第六項，到天母、榮總你寫在第二項，其實這兩路是可以合成一路的。那福興、洲美里怎麼辦？

鄭科長佳良：

洲美里部分目前有六十一和六十八路公車行駛，這是洲美里和士林站間的接駁路線

貴議員警備：

同樣的到天母、榮總，在劍潭站有一個，士林站有一個，石牌站有一個，但奇岩站沒有。所以，科長你若住在天母、榮總地區的話你會到那裏去搭捷運？

鄭科長佳良：

若在天母、榮總的話，不外乎是石牌或明德站。

貴議員警備：

但有人會笨到說已到捷運站還繼續坐公車嗎？像你已到石牌站，你會繼續坐車到劍潭再轉乘捷運嗎？這不是大貓鑽大洞，小貓鑽小洞嗎？！

鄭科長佳良：

事實上路線方面有時還得考慮到它適當的回轉點，同時也要考慮運量的需求。如果運量低的話會變成班次愈來愈少，我想這不是很好的規劃方式。

貴議員警備：

科長，除了現有路線外有那些區間車是新闢的區間車？這才是你要回答我的。像從新北投站到中和站原來就有很多線的公車，所以根本就不需要重新規劃，而且你真的會在新北投站到中和站間規劃區間車嗎？我反對吔，因為沒有必要嘛！

所以，請科長告訴我，爲了明年三月捷運的通車，你到底真正規劃了那些區間車？預備了多少車輛？多少路線？每個班次間隔時間是多少？最早、最晚各爲何時？

鄭科長佳良：

目前我們整個還在規劃中，而我剛剛所說的是就目前整體規劃來講的需求點。需求點有了之後再訂線，訂定線路後若現有公車無法負荷，我們就是要新闢……

貴議員警備：

已經十二月底了，三月要通車，就算給你三月三十一日通車好了，你怎麼採購？你沒有預算，沒有任何追加預算你要怎麼採購？而且到底有那些路線、需要多少車輛、什麼型的車輛？更何況不止車輛的問題，你司機在那？

賀陳局長曰：

跟貴議員報告，在士林、北投方面除了公車處的服務之外，民營業者的服務量可能更大。據我了解，大概到一月下旬為止，民營業者增加新車採購量大概約有三百九十輛左右，所以需要的话，應該可以提供調度。

貴議員聲儀：

局長，你是說光是爲了淡水線的沿線公車，民營業者就採購了三百多輛？

賀陳局長曰：

我是說民營業者在台北市……

貴議員聲儀：

他們在台北市新採購了三百多輛，那汰舊的有幾輛？

賀陳局長曰：

他們的目標是拿這些新車換舊車，但陸續供應前後的過渡時期實際上是可以提供新增加區間實的服務。

貴議員聲儀：

李議員說也可以請民營業者拿舊車來當接駁車呀，可不可以？

賀陳局長曰：

我想這是看他如何調度；不過業者要開發新市場的話應該不會冒然拿舊車較差的服務來開發新市場，所以他一定會派新車來提供服務。

貴議員聲儀：

從剛才兩位的回答中我真的覺得台北市的交通是怎麼作的？局長、林局長和陳總經理都信誓旦旦的說未來淡水線通車後要重新建立捷運的形象。但重新建立捷運形象不止是建立捷運局及捷運公司的形象吧，交通局也是難辭其咎呀！而且明年三月就要通車了，我光是問公車如何接駁，到現在爲止我沒有得到任何的答案吧！原有的公車原本就有，你們沒有規劃任何新的路線，而即使規劃了新的路線你們也沒告訴我有多少新的公車要加入？需要多少司機？車班要如何配合？你告訴我有多少幾線的規劃是爲了作淡水線接駁用的？

鄭科長佳良：

我們預定一月中會完成規劃。

貴議員聲儀：

科長，你規劃當中要有個規劃的數字、規劃的目標。

鄭科長佳良：

事實上新增的是有，比如說初期通車只到中山站，而中山站到火車站的接駁方式，我們會以循環的巴士服務。

貴議員聲儀：

科長，你等一下，中山站到火車站的接駁需要你另闢公車嗎？

？

鄭科長佳良：

事實上我們有一個瓦斯公車的計畫，我們要引進瓦斯公車，專門服務中山站到火車站或中山站到其他地方。比如中華路一帶的路線，這一點是我們要補強的。

貴議員聲儀：

這倒是一個新鮮的話題，你要爲中山站接駁到台北火車站用

新的瓦斯車？

鄭科長佳良：

對！

賁議員馨儀：

幾輛？

鄭科長佳良：

目前預計有全新的四輛車。

賁議員馨儀：

這四輛車現在在那？

鄭科長佳良：

目前這個案子已得到環保署同意，且要補助二千萬元來做這

件事。

賁議員馨儀：

那他同意出二千萬元，你們現在要開始買？！

鄭科長佳良：

對！環保署已委託車測中心進行。但因為這案子還要經貴會

同意，假如貴會同意後應該可以配合。

賁議員馨儀：

科長，你知不知道本會期只剩一次大會就是元月六日？那你

案子送來了嗎？

鄭科長佳良：

還沒有。

賁議員馨儀：

那你知道我們的會剛好開到三月與捷運通車同一時候。那麼

局長你要補充的話就補充看看。

賀陳局長旦：

環保署是昨天正式同意了這個案子，而案子的內容是環保署由民間透過車測中心利用試驗試辦的性質專案進口瓦斯公車。因為是全車方式進口，且由車測中心以租賃的方式辦理，因此在二月份之前應該可以趕得上，二月份完成後我們會透過這樣的一個補助計畫實施循環公車的接駁計畫，包括營運我們都會作補貼。

賁議員馨儀：

局長，淡水線如果有接駁公車的話，需要在中山站和台北火車站之間嗎？局長認為中山站到火車站間的公車不夠嗎？

賀陳局長旦：

台北火車站到中山站間直接可抵達的車子是没有的。那現在淡水線通車只到中山站，這對台北火車站轉車的部分乘客可能不方便，所以我們覺得開闢接駁公車應該有助於狀況的改善。

賁議員馨儀：

局長，中山站到台北火車站間的公車還不夠嗎？走到中山北路或承德路上可搭的車很多啊！

賀陳局長旦：

不過都要彎繞。

賁議員馨儀：

從中山站走到承德路的公車站或中山北路的公車站都不到五分鐘呀！而且記得局長當年的交通政策是希望市民多走路，且站與站間距離要拉長，主要是台北市民太懶得走路了，這樣對健康不好且浪費許多交通方面的公共設施。但如今卻爲了中山站到台北火車站要新購四輛瓦斯車呢？這真是個新鮮話題。局長，中山站到火車站真的不缺公車。

賀陳局長旦：

大概是六百公尺啦，憑良心講不算特別遠。

賁議員馨儀：

爲了六百公尺的車程花兩千萬元買四輛瓦斯公車?!你那四輛瓦斯公車可以用到別的地方嘛!比如從關渡山上到關渡站或北投站，抑或從陽明山走北投或新北投站，用在這些地方還比較有道理。所以那四輛瓦斯公車不要浪費用在那六百公尺的車程上嘛!六百公尺走路都不用花到十分鐘。

賀陳局長旦：

不過因爲捷運還有一些工地所以無法直接到達這個地方，因此將來中山站作爲終點站時公車的集散非常重要，所以我們希望除了現有公車外能加強轉駁的功能。

賁議員馨儀：

還有，環保署爲何要進口瓦斯公車?

賀陳局長旦：

它希望把台北市空氣品質及烏賊公車的垢病能根本改善。

賁議員馨儀：

可是我覺得這四輛瓦斯公車是否真的要行駛中山站到台北火車站?!我個人覺得不以為然。

賀陳局長旦：

實際上這是一個接駁計畫，所以沒有限定一定是中山站這一點，也可能是民權站和中山國中站之間，所以其實沒有確定一定在那裏。

賁議員馨儀：

好!科長，三月就要通車了，而本次大會可能到下次禮拜就結束了，而你又說要把那個計畫送至議會，議會同意才可以買，所以是不可能了。

局長，我現在請教你，台北市交通政策是你制定還是市長制

定?

賀陳局長旦：

應該是我們研訂後向市長建議及廣徵社會各界意見後市長頒布。

賁議員馨儀：

這兩天大家在議會議論紛紛，到底中山北路的公車專用道是市長決定何時啓用還是你局長決定何時啓用?

賀陳局長旦：

應該是我們協調出來的決議，請市長看看是否能接受?

賁議員馨儀：

上禮拜說是元月二十日要通車是不是?

賀陳局長旦：

原先是今天。

賁議員馨儀：

那上禮拜改成是元月二十日，但今天報上說市長有意見，所以又改成月底，原因爲何?你作這決策的原則是什麼?

賀陳局長旦：

我自己是希望把公車專用道能造福市民的作法愈早實現愈好但在協調中似乎環保單位有困難及里民認知上的籌措上有點來不及……

賁議員馨儀：

環保單位有何困難?里民的認知上有什麼不對?

賀陳局長旦：

環保單位認爲他們在中山北路上有十六個點都因此而要在短時間上作調整，所以恐怕不容易找到足夠的車輛及適當的地點;而在里民接受部分來講，是否能一、三天之內連絡四個里，然後

所有的里民在長時間協調後去更動地點的話，里民是不是都能知道，而且那時許多公司行號的人員可能是下了班就沒人在的情況下，會不會使垃圾收集困難，因此基於這些原因，所以想說希望能多給他們一點緩衝時間。

黃議員馨儀：

那就是你們事先的協調不好。

賀陳局長旦：

我承認。

黃議員馨儀：

那同樣的情況也會發生在未來淡水線通車後公車接駁方面的問題。

賀陳局長旦：

我想我們都在學習都在接受教訓。剛才你提的接駁公車我順便向各位報告一下，議會今年十月份開議時幫我們通過的一條法規我覺得很有幫助，也就是捷運沿線兩百公尺範圍內公車路線應該作適當的調整。所以科長跟你報告有些要加開的區間車的車輛和人從那兒來呢？最主要就是捷運平行的公車路線，今後可能應作調整修減，使車和人移至新增的公車線上。

黃議員馨儀：

局長，你是很有擔當說你肯接受教訓，但陳市長開出的交通支票已經使你沒有機會接受教訓了，因為已經超過兩年了。我想我們請其他議員再向你請教。

藍議員美津：

剛才黃議員所提的就是我之前所提捷運線公車接駁的問題，那我的意思是要花那麼多錢，何不以現有公車路線請公車處李處長作一調整。

我現在有個建議就是比照香港的小巴士，坐滿二十人就開車，這也沒有時間上的限制；或者在半途也可以招手上下。如果較偏遠的地區也可利用小巴士接到公車站處轉乘公車，是否可往這方面去做？

賀陳局長旦：

我想一定可以，像新北投站有可能利用像產業道路用的小巴士來加強運輸。

藍議員美津：

我們是覺得用現有的資源去利用比較好啦！那買車的話還要花幾千萬元，且現在公車已虧損一百億元了，而過二、三年如捷運也虧這就很糟糕了。所以用現有資源充分利用，即使重複利用，只要在不影響交通政策下應該可以嘛！因此我們的意思是以現有公車路線作一動線調整以因應捷運接駁的營運，可否朝這方向來做？

賀陳局長旦：

我想一方面兼顧乘客的熟悉度，一方面把資源作最好的利用。

藍議員美津：

如果站牌間距太長的話中，間可再加設站牌嘛！而且站牌的目标要大。今天沒辦法跟你探討專用道的問題，雖然是很好但還是有小瑕疵，當然我們提出的缺點你們應該會虛心接受、檢討改進。那小巴士的問題跟你建議一下……

陳議員正德：

郭科長，原來你規劃今天中山北路公車優先道要通車，結果當地居民反對垃圾不落地政策，爲了幾個垃圾集中點與當地居民溝通好久，但爲此又要更改地點的話他們恐怕不習慣。那奇怪的

是過去爲了處理垃圾不落地要討論上好幾個月，但這次換地點卻花不到兩天就可以解決了，我覺得你的講法好像怪怪的咧。

交通局第一科郭科長宗生：

跟陳議員及各位議員報告，有關環保垃圾轉運的協調確實是必須要花很長時間與居民溝通，但剛剛局長提到過，爲了配合這項措施趕快完成，所以環保局昨天晚上是連夜加班把新的時間和地點訂出來……

陳議員正德：

你的公車優先道只有尖峰時間才有，平常時間是不走的，所以不是專用道，是優先道嘛！其他時間還是讓一般車輛行走嘛！

郭科長宗生：

但是有十五個垃圾轉運點剛好與公車優先道時段衝突。所以今早作業完成後，下午已派出十五個人員在十五個點分送傳單，完了後再到各戶信箱投遞，明天到星期日期間趕快將這些事向市民宣導，讓各里周知……

主席：

今天質詢時間到，非常謝謝本會議員和市府各位官員，我們下星期一下午兩點鐘繼續質詢，謝謝！

※書 面 答 覆

答覆單位：捷運公司

爲確保淡水線在安全無虞下通車營運，請捷運公司於明（八十六）年三月通車前，將營運模擬演練期間所發現之系統缺失或瑕疵，每月彙整列表送議會。（分類大項彙整）

答：本公司將遵照 貴會指示，將營運模擬演練期間所發現之系

統缺失或瑕疵，彙整列表按月送 貴會參考。

答覆單位：捷運工程局

提供淡水線工程檢查報告及後續改善詳細資料：

答：一、檢送淡水線工程檢查報告及歷次會議紀錄各乙冊。

二、工檢改善意見歸納爲下列三部分：

(一)現階段改善事項。

(二)通車後持續監測及改善事項。

(三)建議事項、工作方法。

三、現階段改善事項，計有土建工程、機電工程、系統整合、綜合建議等四類，共計四十八項。

四、至八十五年十一月底止，現階段改善項目，已完成十七項。

答覆單位：交通局

一、車禍如有傷亡須吊扣駕照三個月至六個月，對職業駕駛而言立刻失去生計，在處罰條例尚未修改之前，應有較彈性之作法。

答：汽車駕駛人駕駛車輛時必須恪遵各項交通法令規定，如有

違反道路交通安全管理處罰條例第六十一條規定裁處正前，仍應依道路交通管理處罰條例第六十一條規定裁處

吊扣駕駛執照三個月至六個月以警惕駕駛人小心開車。惟

另依交通部八十五年五月二十四日交路八十五字第〇〇三

一七一號函示：若當事人願依道路交通事故處理辦法第八

條規定：「道路交通事故僅有財務損失或輕微傷害，當事

人當場自行和解者，得不報告警察機關」處理，則可免予

吊扣駕照。

二、重慶北路三、四段速限四十公里不合理，請速修改。

答：目前重慶北路三、四段速限係依「道路交通安全規則」規

定為每小時四十公里，該路段因受限於高速公路與慶昌橋涵洞之影響，並有進出中山高速公路匝道車流併入，是否適宜提高速限，本市交工處將邀集相關單位與當地里長現場會勘後檢討辦理。

三、捷運淡水線即將通車，將開闢多少接駁公車？

答：配合捷運淡水線通車營運，計畫增闢接駁公車（區間車）路線，如后：

一、瓦斯公車行駛捷運中山站—台北車站（環保署空污費補助）。

二、公車二八七路行駛捷運圓山站至大直、內湖地區區間車。

三、公車二二〇路行駛捷運劍潭站—天母地區區間車。

四、公車二六〇路行駛捷運劍潭站—陽明山區區間車。

五、公車五〇八路行駛捷運士林站—蘆洲地區區間車。

六、公車二五五路行駛捷運士林站—故宮區間車。

七、公車三〇四路行駛捷運士林站—雙溪地區區間車。

八、公車二八〇路副線行駛捷運士林站—大葉高島屋地區區間車。

九、公車五〇八路行駛捷運石牌站—惇敘高工區間車。

十、公車二二四路行駛捷運石牌站—榮總、天母地區區間車。

十一、淡水客運公司淡水—北投—八里線闢駛捷運奇岩站—八里地區區間車。

十二、公車二六六路行駛捷運新北投站—中和街地區區間車。

十三、中興巴士公司台北—三芝線行駛捷運淡水站—三芝地區區間車。

十四、指南客運公司二路行駛捷運淡水站—沙崙地區區間車。

十五、淡水客運公司闢駛捷運淡水站—淡江大學公車路線。

四、環保署補助之瓦斯公車接駁計畫何時送議會審查？

答：本年度獲環保署同意補助之計畫詳附件，已於八十六年一月六日送 貴會審議。

附件

臺北市政府交通局申請環保署空污防治費辦理情形

臺北市政府交通局八十六年度申請環保署空污費補助計畫

計畫項目	經費	實施方法	備註
一、防制空氣污染駕駛員及技工在職訓練計畫	二百五十萬元	藉由加強技工車輛維修保養技術及駕駛員操作方法訓練，強化駕駛員重視職業道德、灌輸駕駛員環保意識，改善駕駛員之服務態度，達到	本府已以八十五年十一月廿九日八五府交三字第八五〇八七〇〇九號函請 貴會審議支持

	<p>二、台北市推動瓦斯計程車安全宣導計畫</p>	<p>四百七十五萬元</p> <p>提高公車服務品質、吸引民衆利用大眾運輸工具，期減少私人運具使用及各種車輛排放空氣污染物，改善本市空氣品質。</p>
<p>三、台北市公車專用道及棋盤路網功能加強之研究</p>	<p>一百三十八萬元</p>	<p>臺北市現正積極鼓勵計程車改裝瓦斯車，除給予每輛車改裝補助二萬元外，並舉辦多次瓦斯車展示與安全說明會，實施以來成效尚佳，惟自高雄氣爆事件後，嚴重影響計程車駕駛員改裝瓦斯車意願，亟待透過大眾傳播媒體加強宣導，同時以公務車改裝瓦斯車爲示範，建立正確觀念，祛除民衆疑慮。</p> <p>評估公車專用道實施前後公車行駛速率載客量與相對應車輛排放廢氣改變量，並探討延伸公車專用道及棋盤式公車路網，達到加強大眾運輸運轉效率與減少空氣污染之功用。</p>
<p>四、台北市淨區管制執行方案交通與</p>	<p>一千二百四十九萬六千元</p>	<p>目前都會區空氣污染百分之九十以上來自交通工具廢氣排放，在現行</p>

<p>空氣污染整治計畫</p>		<p>定期檢驗無法有效掌握汽車排放及路邊攔檢在執行上亦有其困難狀況下，引進電腦影像管理科技，利用汽車排氣遙測技術，針對污染情形較嚴重之車輛進行監測，進而限制其使用，應是必要且必須的。</p>	
<p>五臺北市天然氣公車示範計畫</p>	<p>二千萬元</p>	<p>現行公車多使用柴油引擎驅動，由於柴油引擎燃燒特性極易產生不完全燃燒，排放黑煙污染空氣，本局獲環保署支持補助專案引進天然氣瓦斯公車，並配合捷運淡水線三月通車時程，宣導替代性清潔燃料之大眾運輸系統（電力與天然氣）。</p>	
<p>六臺北市聯營公車改善排放黑煙計畫</p>	<p>三千萬元</p>	<p>現行公車多使用柴油引擎驅動，由於柴油引擎燃燒特性極易產生不完全燃燒，本局除積極尋求替代性清潔燃料外，針對現正使用中之柴油公車研究加裝改善排放黑煙之各項技術，包括濾煙器、觸媒轉化器與柴油添加劑等。</p>	