

—通風管線總長度以不超過60公尺為原則。

—通風口與鄰棟建築物至少需3公尺，排氣方向與鄰棟建築物方向平行時其距離至少6公尺，如與鄰棟建築物窗戶相對時，其距離至少10公尺。

—通風口所需之最小面積。

- 進氣口—地下二層車站12²m²、地下三層車站18²m²。
- 排氣口—地下二層車站8²m²、地下三層車站12²m²。
- 消壓口—均為20²m²。

通風口構造型式可分為標準集中型及分散低矮型，集中型通常突出物約需要5公尺寬×15公尺長×15公尺高。低矮型則將各獨立管道分開配置，其開口高度符合預測200年洪水位以上50公分即可。

問二：(一)木柵線及淡水線所作之全部投資(包括全部軟硬體)分別為多少？

(二)至目前為止究係全部由政府編列預算支應抑或由銀行融資(說明金額、攤還方式及資金來源、利息支付金額)？

答：(一)有關木柵線及淡水線所作之全部投資分別為：

木柵線約245.8億元(內含細設費76.4億元、工程費140.9億元、折遷補償費28.5億元)。
淡水線約768.2億元(內含細設費11.9億元、工程費503.9億元、折遷補償費252.4億元)。

(二)木柵線及淡水線之預算為二四、五七九、二五九、九五八元及七六、八一八、三二七、六二八元，至於向銀行融資部份，本局第一期特別預算包含淡水線及木柵線，第二期特別預算包含木柵線、新店線及南港線，其資金來源係由

中央、省、市政府依五〇%、一三·一二五%、三六·八七五%之比例編列預算支應。

交通部門質詢第七組

質詢日期：中華民國八十六年四月十一日

質詢對象：交通部門有關各單位

質詢議員：謝明達 卓榮泰 柯景昇

計三位 時間六十九分鐘

※速記錄

—八十六年四月十一日—

主席(買議員毅然)：

現在是交通部門第七組質詢，質詢議員有謝明達議員、卓榮泰議員、柯景昇議員等三位議員，質詢時間六十九分鐘，請開始。

卓議員榮泰：

謝謝主席，首先請捷運公司陳總經理。

總經理，今天是淡水捷運線正式收費營運的第一天，看到捷運公司員工臉上的笑容已沒有前幾天那麼可愛，而是有點慘淡的樣子。搭乘的人數卻是急遽的下降，因此總經理是否就目前你所掌握最新狀況是如何？來告訴我們一下。

捷運公司陳總經理朝威：

三點鐘進站時是一萬八千五百七十二人次，也就是每小時大約二千人。

卓議員榮泰：

依照淡水線設計，每日應有的營運量是十幾萬人次？

陳總經理朝威：

照原規劃設計，如果是全網路通車的話，預估是每天為二十三萬人次；如果是一條線則下降為十七萬人次，後來因為中山站至台北站這一段的路線未完成，所以人次減為大約十五萬人次。

卓議員榮泰：

但今天的狀況我想也出乎大家的意料之外；在昨天以前，包括我本人在內，也是以好奇、看熱鬧和趕時髦的心情去試搭乘，但今天以後可能就不是這樣了，有可能衍生出很多狀況，包括路線還沒有辦法串聯，以及大家所關切的票價是否合理，這也有關係；但據我所知，捷運公司對票價的計算認為相當合理；那麼話說回來，票價不高於公路票價二倍的狀況下，其他世界各國的例子應該也沒有相差的很離譜啦，但出現今天人次下降的狀況，你們預期是那幾種重大因素影響所造成？

陳總經理朝威：

第一是，我們已經一共有四百七十萬人次免費搭乘，所以一開始要他們付費搭乘時，通常他們的意願可能降至最低；第二是習慣性，也就是他們還是走習慣性路線；第三是周邊系統還不是很完備；另外是公車轉乘優惠方面，我們今天也和賀陳局長研究是否公車轉乘優惠能延伸至淡水線？！所以這些都是重要的原因。

卓議員榮泰：

我手上有一份淡水線各車站附設停車場的數量表，你們洋洋灑灑列了十幾個站，總數大約是二千個左右，但令我質疑的是你們列舉的方式，從劍潭站到淡水站的幾個大站，比如中山站、雙連站、民權西路站和圓山站都不見了，這幾個地方你們是不是找

不到停車場？

陳總經理朝威：

當初捷運規劃是以站為中心，半徑五百公尺，所劃範圍為捷運的一個圈，因此在設計時沒有辦法規劃很多的停車場。

卓議員榮泰：

這個誘因就不足了。同時在請你們提供資料時是特別要求提供車站停車場的位置與車站的距離；你剛剛說服務範圍是五百公尺，但這邊只是列車站本身的附設的停車場以及開發捷運線時出入口的停車場，所以附近到底有那些公、民營的停車場，你們有沒有做整理？有沒有提供資料？！

陳總經理朝威：

目前我們沒有這樣的資料，但據我們所知，週邊有兩個較具體的停車場，一個是劍潭，大約有五千坪的停車空間；另外是在民權西路附近。

卓議員榮泰：

但你們資料上怎麼都沒列？

陳總經理朝威：

因為我們同仁所提供的是捷運系統上……

卓議員榮泰：

不是呀，我寫的很清楚呀，是提供淡水線捷運車站停車場的位置及距離，而且我還問是民營或公營的。那這資料請你們提供卻還寫的不清不楚，所以我都看不懂了那一般市民就更不用講了。因此沒有誘因指導他們到他們想去的地方去搭捷運且又沒有足夠的停車空間，所以誘因顯然不足。

那麼對中山站、雙連站及民權西路站及圓山站你們既然無法列出其停車空間，因此是不是趕快去尋找以提供市民停車資訊，

這不困難做到吧！

陳總經理朝威：

這點我們可以做，但就電聯車龐大的容客量，一、二百個停車位對搭乘率所能提供的效用非常有限，因此未來搭乘捷運還是要靠步行或騎腳踏車。

卓議員榮泰：

復興崗站可營業用的停車位只有四個位子而已呀，奇岩站也只有十五個位子。所以當初在設計上雖有地理上的限制，有非常多的困難以致無法提供很多的停車場，但現在應該儘量將附近可用地之資料展現出來呀，好讓市民有所選擇。

更何況路線未完全串聯且公車整合又這麼慢的情況下，對開車至某定點停車，改搭捷運的功能至少能像樣點。

另外我們談談票價問題，八十元的票價或許不高，這對上班族或許負擔得起，但對學生而言，負擔則相當的重，也就是平均每個學生每個月的負擔至少要三千五百元左右吧！這是在不四處亂走、亂跑下就正常上下課通勤的狀況下計算，所以這筆交通費用占一般家庭支出比例等是相當高的，因此我們能否對學生優惠方面來進行研究？

陳總經理朝威：

首先向卓議員報告，捷運系統設計與火車不太一樣，也就是火車售票是人工售票，因此可驗證身份，但捷運是透過自動售票機。

卓議員榮泰：

也就是在身份辨識方面有困難，所以即使是學生也沒有折扣；但是我們看到香港的捷運公司，其現行制度是每天早上九點鐘前出站的以七折優待，而它重要的功能也就是在於疏散人潮，以

免都擠在尖峰時段，所以我們可不可以也採取這樣的方式？我這邊也有正式的書面質詢請你們去研究。

而對學生既有身份辨識上的困擾，那麼至少以時間區分應該分辨的出來吧，上班族很少有七點半就要到公司的吧，因此能不能研究一下，看看是否在早上八點出站的則予七折優待，那或許你會問若是非學生呢？那也沒關係，這樣可以疏離在尖峰時段搭乘的人潮。那麼在下課教學時間亦予優待，如此才能對學生產生實質優惠，對一般人不在尖峰時段搭乘的意願相對也會提高，如此不但能讓大眾逐漸養成搭乘捷運的習慣，並能使乘捷運的市場擴大，如此運輸功能才能提高，這個建議總經理你認為如何？

陳總經理朝威：

我們也在朝這個方向推動，所以現在問題是在所提供的軟體，沒有辦法作到離、尖峰部份，但它給予折扣部分可以做到。

卓議員榮泰：

總經理，這令人非常質疑，我們比香港慢了幾十年才做，別人都可以，我們新完成的卻不可以。

陳總經理朝威：

這的確需要再進一步的……

卓議員榮泰：

剛開始儲值票不是有八折優惠嗎？

陳總經理朝威：

是九折，然後還有尾程優待。

卓議員榮泰：

超過四十元以上是八折優待嗎？

陳總經理朝威：

是九折。

卓議員榮泰：

既然你能……

陳總經理朝威：

那個電腦可以做到。

卓議員榮泰：

那爲何以時間區分優待不能做到呢，每天調整一下就好啦？！

陳總經理朝威：

它這個系統的功能有其限制性。

陳總經理朝威：

總經理，我覺得這只是看要不要做啦，軟體的改變不是那麼困難的嘛，當時捷運公司請了一些印度人來當我們的顧問，印度人難道沒有教我們這些東西嗎？我們比印度人還要笨嗎？

陳總經理朝威：

跟卓議員報告一下，我們除了儲值票九折、尾程優待、超過四十元部分，另外超過三十人的團體還有八五折優待，這部分則是人工處理。

而離尖峰部分，我們現在正在進行研究，看看將來是否以月票方式處理，即是以其次數、日期處理……

卓議員榮泰：

總經理，不管是用月票或日期啦，這是與你軟體的設計有關，所以我建議朝離尖峰方向處理也是一個處理方式。

而我最在意的是公車票價即將調整，如果從十二元調到十五元，調高百分之二十五，那麼我們台北—淡水客運票價依比例計算可能調至六十元，而捷運票價八十元實在也沒什麼調降的空間，且就目前狀況也不可能再調至八十元以上，因此就能目前使學生能受到實質的優惠待遇是我最在意的，所以以離尖峰時段區分

做優惠方式處理是最可行的方法，因此是否請捷運公司好好思考一下，柯議員還有相同的問題要請教。

柯議員景昇：

總經理，剛才卓議員提到香港捷運在尖峰的時段有這樣優惠，你也提到說這是一個卓見，那麼爲何你認爲是卓見？你剛剛也說過目前相關電腦系統無法以區分時段作爲處理，但是爲何我們比香港晚做捷運而做出來卻還比別人落伍？！

陳總經理朝威：

因爲票證電腦是十年前買的。

柯議員景昇：

我倒認爲你不該認爲它是一個卓見，而是既然別人的可以做到，那我們該做的是如何落實，別人可以辦得到、做得到的方法，不可歸咎於硬體的不行，而是該去改善它。

陳總經理朝威：

柯議員，假若合約是在捷運公司手上，我肯定可以給你們答覆，但因合約不在捷運公司手上，所以我沒有辦法很肯定的答覆，我只有請捷運局及CGA公司他們去研究變更設計的事情，因爲這裡面牽涉中和線三〇七標延線的問題、

柯議員景昇：

所以你們應該趕快改善相關硬體設施。

陳總經理朝威：

我想卓見是因爲卓議員提供了很好的意見。

柯議員景昇：

那我提出來就是「柯見」了？！

陳總經理朝威：

「科見」通常是美語補習班。

柯議員景昇：

有許多本會的同仁在談捷運票價，也看到因捷運票價如此高，所以就一般薪水階級而言，我們以月薪三萬元計，則交通費用比例就占了六分之一，可以說相當高的比例。那麼對非薪水階級的學生而言，就更不用講了，所以趕快加緊改善好不好？！

陳總經理朝威：

我們會盡力的朝此方向去做。

柯議員景昇：

接下來請交通局賀陳局長和公車處李處長。

局長，最近公車票價也是大家關心的一個課題，那麼你覺得公車票價合理的漲幅是多少？你有沒有腹案？

交通局賀陳局長曰：

在交通局送到費率審議委員會後，我們對其調幅和時機作判斷，我個人認為我們所訴求的服務水準及就目前所計算出來的成本情形來看，我們送到費率審議委員會的價位應該是合理的。

柯議員景昇：

既然是合理，那麼為何公車處還要為「轉虧為盈」而努力？

賀陳局長曰：

我想今天不該只是求眼前的打平……

柯議員景昇：

所以外界有很多說法，因為公車處管理不當年年虧損，因此以漲價方式來抑制虧損的破洞。

賀陳局長曰：

即使今天調成這樣的票價，公車處的虧損還是沒有辦法完全彌平。

柯議員景昇：

按局長這兩年來的努力，我們也見到公車族有回流的現象，

相對整個公車營運成本也降低了，那也就是營收增加了，所以是否暫緩討論公車票價的調漲，而考慮對公車事業單位品質的改良。

賀陳局長曰：

我想柯議員的看法和我們去年的看法是一樣的，所以本來去年下旬就該調漲了，但因為我們認為沒有看見服務品質的提昇，且公車專用道帶來利多的情況下，因此我們把調漲案延後，所以已經延後一年多了。

柯議員景昇：

所以現在不漲不行了？

賀陳局長曰：

我不敢說不漲不行，但我覺得應該是檢討的時候了，所以大家一起來客觀的討論一下。

柯議員景昇：

我想票價部分不是我今天想探討的主要課題，我要和你探討的課題是我們公車處的毛病到底出在那裡呀？李處長的看法呢？

公車處李處長武雄：

跟各位議員報告，公車處是台北市政府所屬的機關……

柯議員景昇：

你身為處長如何將公車處「由虧轉盈」？

李處長武雄：

老實向議員報告，要公車處「轉虧為盈」或「收支平衡」，在目前的條件下是做不到。

柯議員景昇：

所以現在做的就是將虧損減低而已嘛，所以你們以何種方式

降低虧損？精減人事嗎？

李處長武雄：

我們現在是朝著責任中心制的方式營運。

柯議員景昇：

所以把整個調度分成東西南北四區是不是？

李處長武雄：

成立四個營業分處。

柯議員景昇：

就是分區負責管理對不對？

李處長武雄：

除了管理處在營運方面也朝著……

柯議員景昇：

構想不錯啦，但我請教一下公車處總共有多少車輛？

李處長武雄：

現在有一千二百三十多輛。

柯議員景昇：

駕駛員有幾位？

李處長武雄：

駕駛員一千九百多位。

柯議員景昇：

那行政管理人員呢？

李處長武雄：

行政管理人員包括了內勤、外勤一共有兩百七十多位，因為

每個月人數都有變動。

柯議員景昇：

維修的工人呢？

李處長武雄：

大概不到四百位。

柯議員景昇：

那一輛公車所需配置人員是幾位？

李處長武雄：

包括內勤、外勤及行政人員加起來的話，一部車子需配置二

點一人，駕駛是一點五七人。

柯議員景昇：

局長，如果比起民營公車的配置人數又如何？

李處長武雄：

我打個岔，票價核定的駕駛，一部車子配置是一點六二人，

我們是一點五七人比他們還低。

柯議員景昇：

但整部車應該還要加上維修工人及行政管理人員嘛。

李處長武雄：

那個我還得另外查資料，我是說駕駛的部分我們比一點六二

人還低，只有一點五七人。

柯議員景昇：

局長，一部車子計算票價的基準不單只有駕駛部分，還包括

行政管理人員、工友以及車輛維修人員嘛，所以到底應該是多少

人？

賀陳局長旦：

對不起，我是不是可以請我們同仁來提供這部分的資訊。不

過我猜想民營應該會比較少一點，因為一般而言他們是工量制來

管理……

柯議員景昇：

換句話說，公車處在人力配置上比民營的要多嗎！

李處長武雄：

票價核定是全部人員的配比，一部車是二點四八人，而我們只有二點一人。

柯議員景昇：

局長、處長爲何我要提這個問題，因爲公車處冗員充斥，管理不上軌道，所以雖然方向是對，但卻達不到改良的目的。

賀陳局長旦：

公營事業的通病在公車處當然會再度出現，所以我們才會推出責任中心制及自我管理的要求。

柯議員景昇：

處長，過去局裡的研究發現公車處行政管理人員中，委任級的素質比薦任級的完整。

李處長武雄：

最近的資料應該不是這樣。

柯議員景昇：

哦，最近又有變嗎？換句話說，公車處的整體流動率高達百分之四十一，這要檢討啊！

李處長武雄：

目前所有機關附屬單位的行政人員，這種現象很普遍；也就是考試及格後的人員不分發至附屬單位來……

柯議員景昇：

你用「這種現象很普遍」這麼簡單的一句話帶過，以致公車處沒有辦法留住人才？我想公車處沒藥救了。

李處長武雄：

不是這樣。

柯議員景昇：

局長，就你們所作的研究報告中，你們有沒有發現究竟是什麼原因會造成這樣？

處長記不記得三月十幾號的時候我親自打電話給你，爲的是什麼事？

李處長武雄：

因爲一位駕駛他從……

柯議員景昇：

那位駕駛有錯，絕對要處分。而爲何我要拿這件事來質詢，因爲要讓局長了解你們的作法都對，但用的人卻有問題，你們行政人員把司機當什麼？常常聽到的是「這些司機非常複雜、很難管」。

司機是站在第一線的人員，所以他們工作好壞攸關公車處收入的盈虧，但行政管理人員卻用這種態度對待他們。

這個案子我非常清楚，一月十八日李永源與站長發生衝突，一月二十三日他們到我的研究室，我當調解人，我也跟處長說：「駕駛不對，站長也不對」，應該要有愛心；當時我說讓我作個和事佬，請大家吃頓飯，讓司機向站長道個歉，但他不願意吔，一直到一月二十八日我要出國時，我說既然這樣子的話，有錯就要懲處，一切公事公辦，我不是這樣說。

而我一月二十八日向你要的資料，一直到四月八日才送來。處長，你有没有看過這份以你的大名落款送來的公文？

李處長武雄：

看過。

柯議員景昇：

有沒有問題？

李處長武雄：

這裡頭可能存在認知上的差距，所以是否容許我向議員作個報告。

剛剛議員指示的是我們駕駛同仁很辛苦的站在第一線，所以該給予必要的鼓勵與照顧，我們也是以這樣的方式在做，尤其其過年過節時，我們沒有年休假，我們到站裡去……

柯議員景昇：

處長，現在講那些都沒有用啦，我們是就公車處在個案的處理上便出了這麼大的紕漏。

李處長武雄：

這可能是有點誤會，因為這位駕駛員晚上沒睡覺，一直喝酒喝到天亮……

柯議員景昇：

事實我非常清楚，而且我當場責備李水源不對。

李處長武雄：

那天我當場……

柯議員景昇：

處長，調站、停派是不是處罰？

李處長武雄：

是。

柯議員景昇：

你們的站長和林永龍股長認為不是，所以他們認為隨便調一調無所謂啦。

李處長武雄：

他調站是自己要求的。

柯議員景昇：

按照你們的內規，停派要不要通知當事人？要不要有正式公文，要不要？

李處長武雄：

停派由站長開三聯單，一聯交給當事人……

柯議員景昇：

站長如果沒有這樣做違不違法？

李處長武雄：

但當時因為他沒有接受。

柯議員景昇：

你們自己講的，站長停派員是以口頭通知人家，事後發覺不對，不曉得要以曠工計或怎麼樣，最後才叫當事人請假，所以站長這樣做有沒有不對？有沒有違法或疏失？

李處長武雄：

這不是因發現不對再請他來改為事假，而是我們認為這個案子還要調查，不要馬上作決定。

柯議員景昇：

是誰去調查的？是不是林永龍股長？後來我介入後，你們因我要求公事公辦，但調查這件事的卻是原班人馬。

李處長武雄：

林永龍是本處內勤裡面的股長，並不是站裡的人。

柯議員景昇：

林永龍還是訪談時的見證人咧。那麼按你們回答所說，王明義說是按職掌，所以請問你班長是不是協助同仁解決行車糾紛的？

李處長武雄：

是。他原先看見發生糾紛時想去勸架……

柯議員景昇：

他是怎麼勸的，他推了人家一把呀，還對人家說：「你勞基法懂多少？」，這不是在協助別人解決糾紛呀！如果李水源體力真的不行，站長找其他同仁來代班，這才叫協助。

那我問你，班長是誰指派的？

李處長武雄：

班長是選出來的。

柯議員景昇：

那陳慶生擔任站長多久了？

李處長武雄：

據規定是兩年選一次，連選得連任，至於多久我……

柯議員景昇：

在你們內規中，停派車輛需填寫三聯單，也就是被停派者會收到書面告知，但當事人沒有收到？沒有嘛！而且停派以幾天為限？

李處長武雄：

十天為限。

柯議員景昇：

十八日發生事情！十九號、二十號違法停派人家，後來才叫人家趕快去請假，而從二十一日至三十一日再停派他十天，且在這十天一直逼當事人趕快自己請調。所以像這樣違反內規的事你該如何處理？

李處長武雄：

據調查人員調查……

柯議員景昇：

局長，林永龍出了我的研究室後，當場向那些包括駕駛員及

工會的人員說：「我總有一天要調回監理處，大家走著瞧」。局長、處長，為何林永龍股長如此囂張，才出了我的大門就這樣對

著工會幹部講，所以處長，在這一屆工會幹部未卸任前我不准你們調他到監理處，假借公權力去整人家，我真的不曉得公車處的管理人員這麼囂張，所以處長你是被蒙蔽了，對此違法之事你要如何處置？

李處長武雄：

我們在處理這個案件時相當慎重，除了派人調查外，我們也開了兩次的考績委員會，也請當事人到會說明，所以我們是相當慎重。

柯議員景昇：

那都是事後的事，你都已處罰人家了。

李處長武雄：

沒有。

柯議員景昇：

怎麼沒有？停派、調站……

李處長武雄：

那是他自己要求的。

柯議員景昇：

我沒有要求對李水源怎樣，他犯錯就要去承擔處分，但同理，管理者違法你作何處置？

李處長武雄：

那我們重新辦這件案子，包括駕駛、站長及股長。

柯議員景昇：

訪談時股長也在場，所以誰知道？

李處長武雄：

那不要請這位股長。

柯議員景昇：

我三月十五日回來，而你們卻是在三月十二日才處理這件事，三月十四日才訪查兩位見證人，而訪查的與當場陪著訪查的又是同樣的那兩個人，那還有什麼好查的。

卓議員榮泰：

處長，從這個案例中，我有個感覺就是公車處是否人手不足啊？

李處長武雄：

有這個個味道。

卓議員榮泰：

人家說你冗員太多，你還再說「有這個個味道」，還是說你用的人才有问题啊，難道說只有這位股長……

李處長武雄：

因為說我們虧損，所以要我們裁員。而我們有四個大部，要裁那一個……

卓議員榮泰：

除了這位股長可以調解外，還有沒有其他人可以做這件事？當本會的同仁告訴你調解人在處理上不適當時，你們應該去了解一下，你們一意地相信他，這樣會造成下面員工心裡不平衡，因為他明明是對我不客氣的人卻又是他出來作協調者，這樣怎能相信協調的結論會是公正的嗎？

李處長武雄：

報告議員，這可能有誤會，因為現在裡頭有一位是當事人，一位是班長……

卓議員榮泰：

處長，今天並非要在這討論這個個案的結論到底如何，而是當你身為主管遇到這種情形就該深入了解其現象，也就當有人認為這件事情在辦理上的主觀性有問題時你就應該調整下面辦這件事的人員，如此才能對此事保持超然、客觀的態度，要不然你一直要他辦這件事，那他可能新仇加舊恨全部發洩到同仁身上，如此的話一定不可能把事情辦好，所以這點是往後你領導員工時需加強的啦，我們質詢的重點就在這裡。

李處長武雄：

是。

柯議員景昇：

你看你們用心規劃，但底下的人卻亂搞，事情怎麼會做的好？

再請教一點，我辦了一場現場會勘，不曉得王明義為何也會在場？

李處長武雄：

因為是提到萬芳社區的公車路線。

柯議員景昇：

誰說的，我的會勘事項是有關指南宮及貓空的整個發展，這雖牽涉到公車的一些問題，但他是班長，是要開車的，副處長來了，他來幹什麼？他為何會來？我辦的會勘與他一點關係都沒有，他怎麼會知道？他來做什麼？

處長，就像這件事情在你們的報告中已寫得很清楚，在十八號時停派當事人兩天，然後要求調站，這些都要向運務室提報對不對，因此為何會有十九號及二十號的停工，之後用請假處理，接下來又是十天的停派；所以是他們的錯，你們在替他們圓謊。

這樣的事情處長會不知道？表示你的中下階層管理人員沆瀣一氣、官官相護啦！那麼今天既然敢對議會、對處長這樣子，那就難怪會對司機作成作福的啦！而司機敢怒不敢言的情況下，就將此情緒發洩在工作上。

而本會同仁有人說最近他搭乘市公車發現有一種現象就是很多市公車與民營公車同在公車專用道上行駛時，明明市公車可以搶到前面載客，但他卻寧可慢慢開，讓民營公車趕在前頭把客人載走後，自己再慢慢在後面開，這也難怪公車處會發生虧損現象了，所以請徹查此事。

卓議員榮泰：

局長、處長，柯議員就這幾個公車個案的問題就教於你們，主要是提醒你們將來領導統御內部的問題；而公車營運為何會有虧損，這問題很多啦，至於公車專用道無論是對民營或市公車而言都是一種便利的措施，我們也支持，但是局長，我跟你提過兄弟飯店前的這一站，你們有沒有派一位稽查人員在那邊強力指揮，要每一部公車能按部就班的進站，不要等在路口，故意沿路多搭載一些人，這對你們南京東路線是非常大的傷害，你們有沒有派人在那邊？何時要派？

賀陳局長旦：

已經派員專人在那邊……

卓議員榮泰：

我現在常常搭吧，我非常支持你們的政策所以都以身試坐，因此如果讓我看到還是有這種現象我就再度向你反映。

上次那位司機開的公車號碼還在我手上，我還在車上和 he 破口大罵，這實在是很不應該呀，恕我不應該修養不太好。

賀陳局長旦：

我們已派員且股長也親自去。

柯議員景昇：

局長、處長，剛才談到的是有關內部管理的問題，除此之外，我想針對整個環境也有問題要就教於你，就是我們公車排放黑煙被罰款改善的情形如何？

李處長武雄：

公車處的部分每年都在下降。

柯議員景昇：

所以你們應該有在做改善排放黑煙的相關計畫吧？！

李處長武雄：

目前除了加強維修檢查外，我們也奉局裡的指示朝使用瓦斯公車發展，在下個會計年度市府原則上同意編列五十輛瓦斯公車的新購預算，到時也請各位議員支持。

柯議員景昇：

那就現有車輛排放黑煙的問題你們應該也有一些因應之道吧

！

賀陳局長旦：

跟柯議員報告，我們現在有兩個實施計畫，一個正在研究進行，那麼研究的部分就是如何用遙測的方式來偵測黑煙，以免因照片或目擊有所糾紛，而實施計畫就是剛剛所講的去買部份的瓦斯公車，另外對現有要加柴油的車輛，看是否可以用濾煙器或額外的附加物作為現有的防制措施；所以大約有二百五十輛公車在這半年內會以這種方式處理來作為改善排放黑煙。

柯議員景昇：

現在是以兩百五十輛公車作為測試？

賀陳局長旦：

對。

柯議員景昇：

是對外公關接受廠商提供改良的技術嗎？

賀陳局長旦：

是由工研院提供就現在世界上比較可行的措施、技術進而去徵求廠商他們來提供技術。

柯議員景昇：

是義務提供的？

賀陳局長旦：

是義務提供的。

柯議員景昇：

我們有沒有向他們收費？

賀陳局長旦：

據了解，我們沒有特別向人家收費，因為等於是拿他們產品用在市公車或民營公車上的一個計畫。

柯議員景昇：

換句話說，整個改良技術的測試是由廠商提供，而我們是去接受他們的技術及材料是不是？

賀陳局長旦：

透過工研院專業上的驗證，認為那一種是可行的就可以拿來試用。

柯議員景昇：

通通都沒有收費就對了？

賀陳局長旦：

據我了解是沒有另外收費。

柯議員景昇：

絕對沒有？那本席為何會收到這樣的訊息，就是公車處爲了改良排放黑煙的技術，要接受六家相關業者技術的提供，而每家提供三十部，每部收五萬元的費用。

賀陳局長旦：

從來沒有聽說過。

柯議員景昇：

有的話是否有人假借此名義作斂財之事？

賀陳局長旦：

我想我們會徹查此事。

柯議員景昇：

因此局處裡應公開對外聲明我們有這樣的計畫，歡迎各界提供相關資料、技術及材料，經工研院測試後再送至處裡試驗。

賀陳局長旦：

是。實際上這部分的作法及初步成果，我們預計在五月底時辦一個國際性的研討會，將台北的作法與其他國家的經驗作爲觀摩及意見交換，這一切都是要公開……

柯議員景昇：

但確實有這樣的說法出現，所以政風處要徹查且我們也要對外主動作說明。

賀陳局長旦：

謝謝！

卓議員榮泰：

局長，目前國內物價除了豬肉是跌價外其他都要漲價了，汽油類也漲了，公車票價也要漲了，接著計程車可能也跟著來。

那麼公車漲價後是不是捷運也要跟著漲了？而且漲的太厲害也太離譜，這對國人有著很大的負擔和影響。

另外燃料費目前考慮隨油徵收，到底這是一個比較進步的政策，但也會影響市場用油的結構，尤其營業的計程車，所以勢必會轉換成其他替代用品——瓦斯車。而剛剛局長提到的擬新購五十部瓦斯公車我們會極力爭取，支持這樣的預算。

至於計程車改裝成瓦斯車的問題，本年度已開始在做，那麼目前對計程車改裝成瓦斯車的計畫在下一年度有多少部可以進行改裝？

賀陳局長曰：

謝謝卓議員的指教，我們在八十七年度是編列了兩千五百輛，也就是五千萬元的經費，希望議會能支持、通過。

卓議員榮泰：

狗嗎？

賀陳局長曰：

我們現在就是很擔心，因為以目前的趨勢來看是不夠的，因為我們在八十六年度也是編列補助兩千五百輛，但不到九個月就已經把補助經費用完了。

所以這表示大家不論是基於成本考量或基於環保及安全的考慮，大家都希望改裝，因此希望預算送至議會除了請給予支持外，也希望必要時能同意以追加預算的方式辦理，再請大家繼續給予支持。

卓議員榮泰：

局長，我個人願意給予支持，但令我質疑的是這些改裝的車子到那裡去加氣呢？如果沒有安全合法的加氣站，而讓這些流動的加氣車滿街走，那這樣車子愈多不是愈亂嗎？所以加氣站不足要怎麼處理？

賀陳局長曰：

我們現在對違法的地下加氣站列有檢舉獎金，而一方面也希望簡易加氣站能早日實施。

卓議員榮泰：

什麼時候可以實施？目前有什麼辦法？

賀陳局長曰：

環保署已有一個初步的草案，現在正在能源會那邊作審查跟協調；據我們了解，省方對這方面的問題顧慮較多，希望交通部出面……

卓議員榮泰：

我在這裡直接跟局長講，若這個部分沒有很明確的法規可以讓它合法化、依法設立的話，那對增加瓦斯車的支持簡直是助紂為虐。

賀陳局長曰：

我想不至於如此，因為它是雙燃料的系統，所以在汽油仍可以使用下，不要去地下加氣站加氣。

卓議員榮泰：

那加氣的費用會增加成本，所以他們寧可到地下加氣站加氣，這是一定的呀。

因此這一定要配合好，這樣我們爭取這筆預算才能理直氣壯啊！所以這部分一定要促請中央趕緊辦理好不好？

講了那麼多車子的問題，接下來我們來談談人的問題。局長，這是我們走的路，我今天要講的不是像江炳坤先生那樣，那天座車因路不平一跳便生氣，然後陳市長及養工處也跟著震怒。

我們過馬路該怎麼過，你看看行人穿越中央分隔島的部分，有一些交通學者提出質疑說這對行人反倒是危險；所以這三張圖，削掉後的分隔島對行人安全嗎？這樣車子和行人間缺少了自然

的屏障，所以對這個部分交通局的看法如何？

賀陳局長曰：

我想這些地點我們應該重新檢討一下行人穿越線劃設的位置及對行人的保護，看是不是可以裝設其他警示裝置，我想這個可以改善。

卓議員榮泰：

這線是誰畫的？

賀陳局長曰：

通常是養工處作完工程後交由交工處劃設。

卓議員榮泰：

處長請你來看看這劃設的白色斑馬線到底是畫在那裡？你看這人車共道啊，有沒有人走在斑馬線？！右上角的那個，那個人車共道的斑馬線你們畫到那裡去？人家所走的都是敦化南路的自行車專用道，沒有人走斑馬線，你們怎麼會畫到那裡呢？根本走不通嘛！每天都在看也不會想到要改進，而且中央那個部分，走上穿越道殘障者都會跌倒；為何穿越道會是上上下下高高低低起伏不平呢？穿越道一定要讓安全島突出一塊或綠地要突出一塊嗎？我們要求做無障礙空間這麼久，你們都不用做的是不是？你看中間那兩張，走到一半穿越道就不見了；還有下面那一排，昨天一下雨，穿越道都縮水了，怎麼到路中間穿越道只剩一點點而已，連一個人都走不過去；最下面那個是最離譜，我們的市民大道帶給開車族很大的便利，但市民大道底下的穿越道，簡直把走那邊的行人當成次等的市民，走上面的車子是走的非常快，但走下面的行人有那個可以走的過去；突出來的安全島還沒有關係，但中間卻又豎了一盞路燈還有樑柱，為何會這樣劃設，是你們先劃設好他們才做的，還是他們先做好你們才劃設的？！

交工處鄭處長賜榮：

跟議員報告，這行人穿越道是我們先劃設的，原中間樑柱的圖片是因為管線單位在挖管線後要復舊的，復舊後按照我們的規定就是應由管線單位重劃標線，但他們沒有劃。

卓議員榮泰：

你們有沒有人在路上查？

卓議員榮泰：

有，之前我們有查到，我們也會加以改正。

卓議員榮泰：

如果有查怎麼會讓我拍到這麼多相片？

鄭處長賜榮：

第二點跟卓議員報告，像第一排這個部分是因為養工處做這個島頭……

卓議員榮泰：

就是要讓它能平整這我了解，但外界學者質疑這是不是會增加對行人的危險性？剛剛局長也講說應該把它作更清楚的標示，但你在劃好線後又做了一個安全島卡在上面……

鄭處長賜榮：

島頭是養工處他們做的。

卓議員榮泰：

我說的是白線。

鄭處長賜榮：

白線是我們畫的。

卓議員榮泰：

我也講過好幾次，我們要如何建立交通號誌的權威，我們要行人看到紅燈就停，我們要開車的人看到紅線不准停車，但我們

工程單位卻可以看到穿越道而在其上附加一個島頭，這可以嗎？

鄭處長賜榮：

這部分我們也正在提出改正。

卓議員榮泰：

如果你們市府工程單位對自己的標示都無法遵循，那如何要求市民遵守交通標誌。

我們自己把標誌破壞，然後說市民不遵守交通標誌要罰款？我們的工程是這樣進行的嗎？還有就是你們把機車兩段式左轉的待轉區劃在前面，但你們有沒有想過，當機車要來的時候，這對行人有多大的威脅啊！因為當綠燈亮時，行人在走，而待轉區又一旦停滿車輛時，很容易使行人膝蓋與車子發生碰撞，所以你們為何會作這樣的規劃呢？

鄭處長賜榮：

按照我們的規定，待轉區是設在停止線前面一米至三米之距，當然說這部分是視個案情況，因每一個路口情況不同。

卓議員榮泰：

每條道路路口都是情況不同，要不然我們等一下出去繞一下看看。我剛剛要來議會途中，在國父紀念館與麥當勞之間的光復南路上又走一次，走到一半碰到路燈，路燈可以放在白的穿越道上嗎？

鄭處長賜榮：

不行。

卓議員榮泰：

那你們為何這麼做，這件事是誰在管的？局長，我們不只求行車安全，但能不能給予行人起碼的尊重呀？

賀陳局長旦：

我想我們請局裡的道安會報及交工處的人馬上作全盤的徹查，這些事項我們限期請工務單位配合改善。

卓議員榮泰：

經濟部長江炳坤一生氣你們就馬上改，議會在這裡講大概也沒什麼用。

賀陳局長旦：

我們限期徹查，然後請工務單位配合改善，不然……

卓議員榮泰：

已經發現幾個路口應該馬上改善，還有對殘障者的照顧也是最起碼的啦。

再請交通大隊大隊長上台。局長，我幾次要求對全台北市的道路都應加以公告「汽車駕駛人及前座乘客必須繫安全帶」，這是基於安全的理由。

那麼請教大隊長，在快速道路上未繫安全帶的處罰和告發可否連續告發？

交通警察大隊何大隊長國榮：

不可以，連續告發也是從一處罰。

卓議員榮泰：

可是現在碰到好幾個案例呀，就是下橋時被警察告發一次，但不久後又接到一張在橋上被拍照的單子，像這樣算一次還是兩次？

何大隊長國榮：

這樣可以申訴，把後面的那張消掉。

卓議員榮泰：

這樣還要申訴嗎？告訴你們消掉就好了。

何大隊長國榮：

我們不同單位沒辦法整合在一起。

卓議員榮泰：

那爲何詢問時說不能申訴？

何大隊長國榮：

我會對他們加強教育……

卓議員榮泰：

你們的員警都不知道法律，所以像這種事情如果你們能從內部獲得正確的訊息，就儘量不要去擾民，當然我們希望大家都能繫安全帶，但對這種重複不當的處罰，我們認爲還是不應該讓市民在這種習慣性的過渡期中受到重複性的處罰，因爲這不是超速呀。

何大隊長國榮：

事實上市民只要以書信方式……

卓議員榮泰：

但跟他們講他們不聽。

何大隊長國榮：

我們會主動通知裁決所讓他們把案子消掉。

卓議員榮泰：

那麼往後再發生類似此告發事件不需再經由議會轉陳情吧！要不然我們的工作量也太大了，是不是？因爲我們還要查你們的路口啦、路燈不亮等等之外，還要搞申訴啊，我們又不是你們的秘書對不對。

最後捷運的部分，給學生的優待票價，局長這邊應該也有相當大的關係；那麼合理的票價可帶動交通運量合理的分配，所以剛剛的建議你們可以好好考量，可以實施馬上實施，這是一個德政呀，那麼這是我的“卓見”而已啦！

柯議員景昇：

李處長，關於你的徹查何時要給我答覆？

李處長武雄：

我想慎重一點……

卓議員榮泰：

我再度聲明一切秉公處理，依法辦理，該處罰的處罰不可包庇，特別是林永隆股長，我在此特別要求在本屆相關工會幹部任期屆滿前，不得將其調至監理處，以免他濫用公權力，公報私仇好不好？！

主席（林議員美倫）：

第七組質詢結束，到四點五十分第八組開始質詢，現在休息。

※書面答覆

答覆單位：捷運公司

一、淡水線於首日收費營運載客量驟減，其主因爲何？

答：淡水線首日收費營運載客量驟減之原因：

(一)目前淡水線僅第一階段通車（淡水站至中山站），未能通到台北車站，其便利性相對較低，因而降低部分民衆搭乘之意願。

(二)台北淡水運輸走廊之民衆，長久以來已習慣搭乘一般道路運輸服務，以公車或其他運輸工具爲主，淡水線營運通車初期，民衆使用習慣尚未能大幅改變。

(三)相關之轉乘措施，如增闢接駁區間車路線等，未能全面實施，降低旅客轉乘的意願；目前木柵線已實施搭乘捷運轉

搭公車可享七元之折價優惠，淡水線則因經費來源仍未確定，故目前無此項優惠，亦使民衆搭乘之意願較低。

二、建議淡水線票價比照香港採行離峰折扣方式，以優待學生，並可疏散人潮，發揮捷運運輸功能。

答：目前自動收費之系統旅費之計價係按旅程設算，並無依時間不同定不同費率，因此無法依尖離峰設定差別費率，而離峰費率之設定是吸引學生族與上班族最佳之訂價策略，因此本公司已與捷運局、承商對發行尖離峰差別費率設定之技術可行性進一步研商，未來在技術上與經費來源皆能克服之前題下，將依市場之需要設計尖離峰差別費率，以有效提昇捷運運輸之功能。

三、請即整理淡水線沿線周邊停車場相關資料，並廣為周知，以方便民衆轉乘之需求。

答：有關捷運淡水線沿線周邊停車場相關資料，已經搜集整理並刊載於「台北捷運指南」內；本公司並將持續修正相關資訊，傳達最新資料，以方便市民轉乘所需。

答覆單位：交通局

一、公車處司機王明義先生和站長的衝突請重新調查。

答：公車處已另行指派高階主管重新調查，以求公正客觀，俟調查完畢另行函覆。

二、行人穿越道線劃設位置甚多不當，行人穿越道線經過分隔島必須爬上爬下，請速改善。

答：本市行人穿越道線上有分隔島阻隔不利行人通行部份，本市交通管制工程處已於八十五年三月十一日針對本市敦化南路等十二條主要幹道進行調查，經檢討後，不利行人穿越之路口計有一〇六個，該處除依權責自行改善外，已函請本府工

務局養工處予以改善，以維道路無障環境，養工處亦已錄案分階段辦理改善中。另市民大道沿線有數處路口行人穿越道線劃設不當部份，該處亦已勘查並函請施工單位（本府工務局新工處）儘速改善。

交通部門質詢第八組

質詢日期：中華民國八十六年四月十一日

質詢對象：交通部門有關各單位

質詢議員：林瑞圖 陳勝宏 王昆和 康水木 計四位

時間九十二分鐘

※速記錄

一八十六年四月十一日

主席（許議員淵國）：

各位市府官員、各位議會同仁午安，現在進行交通部門第八組的質詢，有康水木議員等四位，請開始。

林議員瑞圖：

市府兩位收拾捷運攤子的人，你們好！

爲什麼對於捷運問題，我沉寂了這麼久，不是我不講，而是因爲我學聰明了，以前木柵線的問題我先講了，卻讓那些捷運工作小組、捷運體檢小組，依我的資料來做檢測，而檢測之後又侮辱我，真是誰抄襲誰的資料，我真的不曉得如何說。

現在我來談談捷運淡水線的情形。我先請教局長，你覺得淡水線做得好不好？