

大同區。

以上幾點我提出來，局長是不是可以簡單地答覆一下？

郭局長生玉：

謝謝楊議員的指教，關於啓聘學校可不可以升格爲大專院校，目前我們台北市立大學方面，教育部已經同意籌設了。另外，我們也在規劃未來十二個行政區都有一個社區大學，所以這個問題我們不是一起併入考慮？當然殘障方面的深造，我們也會加以研究。

第二個，建成國中完成遷校的問題，前一兩天潘校長也有到局裡來跟我說明，上禮拜陳市長也有跟經建會的張委員談到這個，那我也去了，我們已經決定要在九十年二月完成建成國中的遷校，所以已經又提早了，原來是九十一年二月，更原先是九十二年八月，所以等於是壓縮一年半。現在預計是十月發包，十一月動土，計畫把要使用的教室先完成，可以先遷過去使用，這個我們都有周全的計畫，請楊議員放心。

第三個，高中社區化的問題，上次楊議員質詢後，我就請二科來研究，如何使完全中學都能社區化，這是我們的一個理想，我們希望十二個行政區中每一區都至少有所完全中學，並列爲優先規劃成社區化。一個是研究直升辦法，如何讓社區的鄰近國中也享受同樣的待遇；另外一個是推薦甄選方式，讓鄰近國中的能夠優待加分進去。因爲直升的部分，現在教育部又廢除教學評量辦法以後，可能各校評分又不一樣了，這會引起公平性的爭議，所以這部分我們會再來研究一個大家可以接受的方案。

第四個，大同高中改名的問題，我看這是我們整個社會的問題，大家都很關心，我想可能還要再考量。

柯議員景昇：

這一點我來代替局長回答，大同中學之所以命名，不是因爲在行政區的關係，而是因爲孔子所提倡的禮運大同理想，是希望培養帶領大家進入世界大同的優秀人才，所以不能改名啦！

主席：

好，我們今天的會議就到此結束，謝謝各位官員的蒞臨，也謝謝各位同仁，我想下次我們一個人就不超過五分鐘爲限，好不好？好，謝謝！散會。

第七屆第八次定期大會（交通部門工作報告）會議紀錄

時 間：中華民國八十七年九月十七日（星期四）下午二時十分至五時

地 點：交通委員會會議室

出席議員：費鴻泰 陳玉梅 蔣乃辛

列席：

市政府：

交通局局長：賀陳旦

捷運局局長：林陵三

公車處處長：蘇崇昆

台北捷運公司總經理：陳椿亮

交通管制工程處處長：林麗玉

監理處處長：郭志雄

停管處處長：楊立奇

台北市交通事件裁決所：鄭佳良

台北市汽車駕訓練中心主任：陳政庸

車輛行車事故鑑定委員會主任委員：許永發

捷運工程局東工處處長：張志榮

捷運工程局南工處處長：范陳柏
捷運工程局中工處處長：常岐德
捷運工程局機電系統工程處處長：丁敏甫
捷運工程局北工處處長：朱旭
交通警察大隊大隊長：何國榮

本會秘書處：

專門委員：呂開營 專 員：魏瑟琴

組 員：熊俊傑

主 席：費召集人鴻泰 紀錄：魏瑟琴

一、呂專門委員報告出席議員已足法定人數。

二、主席宣告開會。

三、各業務單位工作報告及質詢。

交通局賀陳局長旦報告

捷運局林局長陵三報告

捷運公司陳總經理椿亮報告

發言議員：費鴻泰 陳玉梅 蔣乃辛

台北捷運公司陳總經理椿亮答覆

捷運局林局長陵三答覆

捷運局第一處孫處長可立答覆

交通局賀陳局長旦答覆

監理處郭處長志雄答覆

公車處蘇處長崇昆答覆

接管處楊處長立奇答覆

捷運工程局機電系統工程處丁處長敏甫答覆

四、散會。

※速 記 錄

一八十七年九月十七日

主席（費議員鴻泰）：

速記：熊俊傑

今天的業務報告現在就正式開始，先向所有的官員講一下，我們沒有額數問題，換句話說，只要是召集人或副召集人，其中有一位到了，就可以馬上開會。所以爲了掌控時間，基本上希望儘量準時開會。今天先請交通部門三個單位的首長分別介紹一下你們的官員，尤其恭喜一些是新就任的官員，接下來就開始業務報告。報告完了之後，馬上就是答詢，所以由那一個單位先業務報告都沒有關係，待會兒業務報告時，就以這樣的順序，我們先請捷運公司、交通局、捷運局的順序來作報告。

同樣的，從捷運公司這邊開始，你們先介紹官員好不好？謝謝！

所有的官員除了介紹到你的時候，其他的官員，包括總經理在內，統統坐在位子上講話，謝謝！

捷運公司陳總經理椿亮：

召集人、第二召集人，各位議員女士、先生，大家好，非常感謝今天又有機會來向貴會報告，在報告之前，奉召集人指示，我先介紹一下主管同仁。

我本人是總經理陳椿亮，在我的右手邊是副總經理蔡輝昇先生，後面是副總經理顏邦傑先生，副總經理兼代木柵線運輸處處長張煥光先生，企劃部高文祥經理，運務部鞠鴻鳴經理，維修部陳敬敏經理，財務部張雲程經理，業務部許萬得經理，資訊部陳強經理，行政部許文選經理，人力部丁若亭經理，發包中心趙雄

飛主任，法務室莊稚驊主任，工安室蔡肇雄主任，會計室林順龍主任，捷運警察吳崑崙代分隊長，介紹完畢。

交通局賀陳局長旦：

召集人、第二召集人，還有交通委員會各位議員，大家午安！交通局在報告之前，也奉剛才召集人指示，對於到會的主管，做一個簡單的介紹。

我是交通局局长賀陳旦，在我的左手邊是副局長陳茂銑先生，我後面是鄭副局長，然後介紹主任秘書是新到任的陳政庸先生，再來是監理處郭處長，駕訓中心是新到任的李國樑主任，公車處蘇處長，再來是新到任的停管處楊處長，交通管制工程處林處長，後面一排是交通事件裁決所鄭所長，也是新到任、新成立的單位，再過來是車鑑會許主委。

我們局本部承蒙議會支持，在組織編制上有一些調整，原來的六個科，現在變成一個規劃室、五個科，運輸規劃室謝銘鴻主任，第一科是以前的第二科，是廖景元科長，第二科是王聲威科長，再過來是第三科曾安麗科長，第四科范光盛科長，第五科簡正衡科長，人事室是新到任的黃振聲主任，會計室高金春主任，政風室林孔民主任，統計室許麗珠代主任，交通大隊大隊長今天沒有過來，以上是我們局本部及附屬單位的主管，請大家多多指教，謝謝！

陳議員玉梅：

局長，對不起！我先打個岔，就是第一、二、三、四科有調動，業務有沒有變？因為你們有重新整編過。

賀陳局長旦：

謝謝第二召集人的垂詢，在運輸規劃室成立以後，可以說大致上沒有什麼變動，不過在運輸規劃室和現在第一科之間，把過

去道安會報方面的工作，現在移到第一科，然後運輸規劃室本身，將秘書室中屬於重大計畫列管的業務，移到運輸規劃室，使得運輸規劃室能多做一些規劃及管考方面的事情，報告完畢！

主席：

謝謝！請捷運局林局長報告。

捷運局林局長陵三：

召集人、第二召集人，午安！

首先介紹我隔壁的是江副局長，接著是張副局長、范副局長，後面是機工處丁處長，東工處張處長，北工處朱處長，中工處常處長，南工處范處長，接下來是林總工程師，就是上次新莊—蘆洲線簡報的主報者；下一位是鄭主任秘書；第一處孫處長，第一處是業務規劃處；第二處陳處長，是屬於土木設計部分；接下來是第三處陳處長，是負責機電規劃設計；第四處張處長，第四處等於是工務處，像工務局的第一科；第五處宋處長，負責聯合開發，資訓中心主任，路權室鄭主任，品保中心謝主任，財務室顧主任，公關室王主任，秘書室鄭主任，會計室陳主任，人事室劉主任，最後是政風室張主任。我們有兩位女性主管，謝謝！

主席：

非常謝謝，官員們可以到後面備詢室休息一下，對不起，我們會議室的空間不夠大，沒有辦法請各位都到這裡坐。

陳議員，還有沒有人須要介紹認識？

陳議員玉梅：

我想這是在議會這一屆的最後一個會期，當然我想應該不是最後的一個會期。過去有很多很多的業務都麻煩聯絡員協助，好像難得有機會介紹聯絡員，是不是請交通局、捷運局、捷運公司正式介紹一下這幾位聯絡員，我們要感謝這幾位聯絡員。

賀陳局長旦：

謝謝第二召集人的關心，也確實感謝他們幾位在中間擔任橋樑的工作，促成府會間更多的和諧。

在交通局的部分是兩位，一位是黃宗洲技正，一位是余吉昌股長，由他們為各位服務，謝謝！

主席：

這位是本來要出任停管處長的「烏龍」先生。

賀陳局長旦：

接下來是交工處許股長。

陳議員玉梅：

要考試喔！不可以給局長打小報告。

賀陳局長旦：

監理處李科長，裁決所高先生，還有一位……

主席：

公車處的柯秘書，我們都已認識了（未來），不要找了，他也許在處理別的事情。

賀陳局長旦：

謝謝！

主席：

對於府會聯絡人，至少我個人的感覺，每次找他們都會很快就來，我想他們不會去偷懶，未來者可能因有某一位議員正在找他協調事情，謝謝各位！

捷運公司、捷運局的府會聯絡人，是不是依陳議員的要求，再一次的認識一下。

陳總經理精亮：

我先介紹捷運公司，由於業務比較單純，只有一位府會聯絡

員，蘇慶豐高級規劃師，謝謝！

主席：

接下來請捷運局，這樣子好了！由捷運局的總聯絡人來介紹一下，萬一怕林局長講不出來職稱、姓名的話……

陳議員玉梅：

我們要考試，有人要帶小抄了，我們要強調的是，要不是有這些聯絡人，他們很用心的在做溝通協調工作，不然局長有很多事情都沒有辦法完成，所以我們也要考一考局處長對這些同仁的關心。

主席：

我們允許帶小抄，他也許不用小抄。

林局長陵三：

第一位是劉課長，接著是江明宗先生，東工處的張秘書，南工處的許耀炯，北工處我們叫他「彭師傅」，機工處的袁秘書。我没有看小抄。

主席：

謝謝三位首長，諸位請休息。

我們也不分先後，先請捷運公司報告。陳議員，是不是等統統報告完後再問？

陳議員玉梅：

好。

主席：

我們控制時間，我跟陳玉梅議員待在交通委員會三年，各位要做什麼事，至少我們兩位還蠻清楚。

我跟陳議員很有緣份，我們四年一直待在同一個委員會，第一年待在教育委員會，以後三年一直待在交通委員會，所以每一

個單位十分鐘。

先請捷運公司報告。

陳總經理精亮：

召集人、第二召集人、各位議員女士、先生：

欣逢貴會第七屆第八次大會開議，椿亮得以前來報告本公司半年來推動各項業務概況，並親聆教益，倍感榮幸。在此謹代表本公司全體同仁衷心感謝各位議員女士、先生對本公司的鼎力支持與不吝督勉，並預祝大會圓滿成功。以下僅就本公司半年多來的營運概況、重要業務措施及未來展望向各位議員女士、先生報告。

壹、捷運服務與績效

一、營運概況

本公司目前經營木柵線及淡水線二條捷運路線，木柵線自八十五年三月二十八日通車至今（八十七）年八月十二日止，短短兩年多即已累積總運量達三千七百五十萬零一千七百四十九人次，累計客運收入為八億七千七百四十五萬九千零七十元；淡水線於去（八十六）年四月十一日正式收費營運，由於未通車至台北車站，每日平均運量約為五萬七千餘人次，但自去（八十六）年十二月二十五日通車至台北車站後，每日平均運量達十一萬人次，成長約兩倍，使得本公司在整體運量及營收表現上均呈現大幅成長。自通車至今（八十七）年八月十二日止，累積總運量已達三千八百七十二萬五千一百二十六人次，累計客運收入為十四億九千五百九十九萬八千七百四十二元。

為有效提升木柵線及淡水線載運量，本公司除推出一系列行銷促銷措施，吸引各種可能潛在旅客搭乘外，並主動洽商交

通主管機關及公車業者，整合沿線公車路線、停靠位置及提供相關轉乘資訊，以方便民衆使用大眾運輸網路，今年年底中和線營運通車，透過營運網路的進一步擴展，旅客量將可大幅成長，在本府一年通一條捷運路線的施政方針下，相信本公司營運績效必可蒸蒸日上。

另外，本公司除致力於本業的旅運量提昇外，積極結合社區及民間資源，運用捷運有形與無形的資源，以創造雙贏，亦是本公司未來努力的目標。以下就今（八十七）年度下半年（八十七年一月一日至六月三十日）營運情形說明如下：

(一)木柵線

1. 在運量方面：今（八十七）年度下半年共有八百七十三萬零四百七十七人次搭乘木柵線，平均每日運量為四萬八千二百三十五人次。比上半年平均每日運量四萬三千九百七十六人次，增加了四千二百五十九人次，可見有愈來愈多的民衆利用木柵線做為旅運工具。

2. 在營運收入方面：今（八十七）年度下半年客運總收入為一億九千一百九十一萬五千五百六十元，平均每日營收為一百零六萬零三百零七元。比上半年每日營收增加了一萬三千九百二十九元。

3. 由於木柵線運量呈穩定成長，本公司為因應旅運量成長，提升服務品質以及有效疏解上、下午尖峰時段列車內擁擠情形，上午尖峰時段已由原本二分五十五秒縮短為二分四十五秒，上線服務列車數增加為十六列，下午尖峰時段由原本三分三十五秒縮短為三分五秒，上線服務列車數為十四列；離峰時段則維持六分十秒的班距，上線服務列車數為七列。

4.本公司為更進一步加強旅客運輸服務及維護夜歸旅客安全，並配合隔週週休二日措施，自今（八十七）年一月一日起連續假日至假日截止前一天延長營運時間至夜間十一時，且自今年六月一日起每日以加開「夜間列車」方式運轉，即於原末班車十時三十分後，增加兩班次列車（班距為十五分鐘），即十時四十五分與十一時分別於端點站發車，以服務夜歸民眾。

5.本公司為提昇系統安全與服務品質，於今（八十七）年度推行木柵線旅客運送服務ISO 9002國際品質認證，加強品質管理與稽核作業。經本公司全體同仁努力，經濟部商檢局於今（八十七）年六月十七、十八、十九日至本公司進行認證檢查。並於七月二十日正式發函通知本公司申請ISO 9002國際品質保證制度之評鑑結果符合標準，准予認可登錄。台北捷運公司成爲國內第一家以捷運系統客運服務業爲主之ISO 9002國際品質認證單位。

（二）淡水線

1.在運量方面：今（八十七）年度下半年共有一千八百三十二萬一千九百五十六人次搭乘淡水線，平均每日運量爲十萬零一千二百二十六人次。比上年平均每日運量六萬二千九百五十九人次，增加了三萬八千二百六十七人次，可見自通車至台北車站後，由於路網的便利性與可及性提高，對民眾搭乘的意願已有相當程度的影響。

2.在營運收入方面：今（八十七）年度下半年客運總收入爲六億五千八百五十八萬六千四百七十五元，平均每日營收爲三百六十三萬八千五百九十九元。比上年每日

營收增加了一百萬零六百七十六元。

3.營運班距方面：主線由淡水站至台北車站，尖峰時段平均六分二十四秒，以十三列車運轉；離峰時段平均八分三十四秒，以八列車運轉。支線由北投站至新北投站，平均十五分三十八秒，採一列車以接駁方式運行。

4.營運時間同木柵線一樣，配合隔週週休二日措施，自今（八十七）年一月一日起連續假日至假日截止前一天延長營運時間至夜間十一時，且自今年六月一日起每日以加開「夜間列車」方式運轉，即於原末班車十時三十分後，增加兩班次列車（班距爲十五分鐘），即十時四十五分與十一時分別於端點站發車，以服務夜歸民眾。

二、維修保養自我提昇

（一）爲全面強化預防檢修保養，確保系統持續運轉及安全無虞，本公司延長預防維修作業時間，其中電聯車廠維修作業採早上七時至晚上十一時，電機廠則採全天二十四小時，並依承商技術手冊之檢修項目、週期實施預防保養。

（二）爲縮短故障排除時間，乃將成功排除故障案例，製作成標準工法，且以通告方式通知所有同仁並列爲訓練教材。

（三）本公司另派三員於去（八十六）年三月二十八日至四月十三日赴芝加哥學習電聯車二級翻修，木柵線電聯車已於今（八十七）年七月三十日完成第一對車行駛三十萬公里之二級翻修作業，代表維修能力已由原先三級提昇至爲四級，意味著木柵線維修自主性邁向另一里程碑，讓旅客享受高品質運輸服務。

三、擴展備品採購管道

（一）本公司爲確保系統持續運轉，業已開拓多項管道，包括與

國內科技單位及相關產業合作開發替代品、洽詢或國內外組件代理商及製造廠商，以掌握備品之來源，另定期舉辦廠商說明，廣徵商源及加速零組件國產化之開發作業。

(二)另依工程合約規定，淡水線承商已提供營運及保固期間一年所需之備品及消耗品。其他重要備品如軌道、號誌系統、電聯車之配件、通訊系統光纖及控制面板等，公司均已完成採購，公司除定期統計各項備品消耗量作為採購參考外，對磨耗性備品亦已追蹤計算方式，算出單位時間消耗量，可作為年度採購依據。

四資訊科技研究創新

(一)今年度上半年積極辦理淡水線、木柵線號誌及行控電腦系統，公元二千年與民國一百年年序危機測試以提昇電腦系統性能。此外針對行控電腦系統異常狀況之處理，本公司均達可完全處理程度。

(二)為加強各線之門禁安全及管制，先後完成木柵線十二個車站現金房、木柵行控中心、木柵票證機房及淡水線十九個車站現金房（除台北車站外）之門禁刷卡系統設置，以強化門禁管制安全。

(三)本公司資訊部門亦自行研究創新，包括營運績效計算程式之程式及操作介面之改進、事故重建系統製作、高運量號誌電腦軟體改進及軟體維護視窗訊息之翻譯系統等，使系統更加精進。

五模擬演練防患未然

為加強捷運路網之營運、維修人員技術純熟度及事故災害緊急應變處理能力，本公司業依計劃，持續於非營運時間進行模擬演練，今（八十七）年度上半年進行模擬演練有：

(一)木柵線：八十七年四月份執行車站電力喪失、電梯困人之事故演練；五月份進行消防設施設備（含海龍系統）操作訓練；六月份執行防汛期之地下機房積水、傳輸線路網架斷落事故演練等。

(二)淡水線：著重於進駐台北車站人員之溫故訓練與涉及台鐵部份之事故協調聯繫。八十七年四月份於台北車站舉行毒化物演練並依程序通報環保局、消防局等單位；六月份利用夜間非營運時間於台北車站舉行防颱演練。

六貼心的優惠方案

(一)持續實施捷運轉乘公車優惠措施

為鼓勵民衆搭乘捷運，本公司配合交通局於八十五年十一月二十五日起持續辦理「捷運轉乘公車優待計劃」。

(二)嘉惠通勤旅客推出大優惠方案

為慶祝木柵線運量突破三千萬人次及淡水線突破二千萬人次，回饋經常搭乘捷運通勤、通學及遠程旅客，以降低其交通費用負擔，自今（八十七）年三月十四日起，民衆只要購買兩千元捷運特惠票，即可享有淡水線票價五折起優待及木柵線六五折起優待，實施後運量顯著上升，充分發揮捷運服務大眾的功能。

(三)持續實施「淡水線大請客大優惠方案」：

自去（八十六）年七月十一日起，淡水線實施大請客大優惠方案，今（八十七）年度下半年仍持續實施；另為鼓勵民衆以捷運作團體性之旅遊休閒或文教參觀等活動，對十人（含）以上購買團體票，票價給予八折優惠。

七活潑多樣的捷運

為有效提昇木柵線、淡水線運量提供乘客更多服務，並配合

週休二日，方便旅客使用捷運系統從事各項休閒活動，自今（八十七）年一月至六月止，本公司製作一系列精美導覽圖及舉辦各類活動計有二十餘次，不僅提昇公司企業形象，亦大幅增加旅運量，以下僅就部份重要活動略述如下：

(一)配合特殊節日及節慶辦理大型活動

1. 捷運休閒列車週年慶系列活動（捷運童話婚禮）
2. 母親節之頌合唱活動
3. 客家電台頭擺介事情演唱會
4. 一九九八農會日活動

(二)舉辦捷運藝文活動比賽及作品展覽

1. 「我愛捷運」國中、國小新詩、散文徵文比賽
2. 捷運藝術季——「精雕戲琢」活動
3. 阿爾卑斯山攝影展
4. 捷運票卡數位設計比賽

(三)優惠贈獎活動

1. 木柵線突破三千萬人次贈獎活動
2. 發行虎年紀念車票
3. 搭捷運享八仙樂園優惠
4. 捷運愛情露天咖啡座活動

(四)慈善性活動

1. 萬人點燈祈福晚會活動
 2. 燒傷預防宣導暨關懷接納活動
 3. 地球村——跨入國舞台，非常救援系列活動——圖像展
 4. 溫暖的春天，健康的生活
- (五)精美導覽圖供旅客索取
1. 淡水線、木柵線一日遊地圖指南

貳、多角化的附屬事業經營

2. 捷運台北車站導覽圖
3. 中英日文版捷運沿線旅遊資訊

附屬事業經營以多角化創造盈餘，回歸運輸本業，提昇各項服務水準為目標。各項附屬事業重要措施如下：

一、修訂「台北大眾捷運系統附屬事業經營管理辦法」

為因應公司多角化經營之目標，完成修正「台北大眾捷運系統附屬事業經營管理辦法」，本公司已於今（八十七）年六月二十三日函送貴會審查，並於七月三十日蒙貴會審議通過，目前正函轉交通部核定中，若核定後本公司即可積極規劃籌辦相關轉投資業務。

二、不動產投資開發業務

自今（八十七）年五月一日起，聯合開發業務移轉由捷運工程局統籌辦理。為配合聯合開發業務移撥捷運工程局，本公司爰依附屬事業經營管理辦法及公司章程、組織規程規定，由原承辦聯合開發業務人員成立「物業課」，研究辦理不動產投資開發業務，初期目標以投資聯合開發案爭取參與聯合開發之市有土地委託由捷運公司辦理，現正與相關單位研商中；遠期則以爭取市有土地之委託開發或開發一般建地為目標。

三、停車場業務

芝山、石牌、唎哩岸、北投、新北投、忠義等六站停車場招租由力場停車場設備公司經營，租期自八十六年九月二十五日至八十九年九月二十四日止，為期三年，每年租金收入七百五十六萬五千零四十元，其餘各站如木柵機廠、劍潭、士林、復興崗、關渡、紅樹林、淡水等停車場於原租約到期後

，已收回自行經營，並配合實施轉乘優惠方案，採計時、計次或月租方式經營。

四、廣告業務

(一)淡水線車廂廣告計有二千二百八十幅，於今(八十七)年三月一日租期起計，正式核收租金每年一千五百一十五萬八千七百六十五元。

(二)淡水線車站廣告計有五百五十六幅(台北車站除外)，於今(八十七)年六月一日廣告硬體施作完成，租期起計正式核收租金，每年六千七百六十五萬六千九百元。

五、地下商店街業務

(一)淡水線地下街管理投標案，今(八十七)年一月十九日第二次公告招標，因無廠商投標而流標。

(二)為促進地下商店街商機，提升集客效益，計畫持續辦理主題性商展及各項大型活動，期以各項活動宣傳帶動地下商店街之經營商機。

六、車站販賣店業務

(一)木柵線：所規劃十一間販賣店中，目前分別由新學友書局及陽光書坊承租經營，提供市民便利的購書服務。

(二)淡水線：目前已有十七間分別由新光三越百貨、福客多便利商店、新東陽便利店、誠品公司及統一超商等陸續以社區化需求導向經營方針，提供市民日常生活所需，其餘販賣店正積極招租中；另淡水站露天咖啡座亦即將營業，提供市民休閒的好所在。

叁、企業化之經營管理

一、組織蛻變及人性管理

為因應「公營大眾捷運股份有限公司設置管理條例」及其施

行細則，分別於去(八十六)年五月二十八日及今(八十七)年六月三日立法完成，捷運公司副總經理以下從業人員不適用公務員有關法令規定；且為因應捷運路線擴展需要，本公司已完成組織調整及規程修訂，期達到企業化之人事管理及發展目標。

另本公司亦已針對人事制度中有關人員進用、考績、退休、待遇及相關福利等作完善的規劃並研擬完成相關草案，期經由完善的人事制度的規劃，以營造一個機會平等、待遇公正的管理原則，有效留住員工以確保公司永續經營及發展。

二、永續的品質管理與改善

為確保公司服務品質，除了解旅客的服務需求與感受外，做好管理層面的落實與技術層面的提昇，亦是克不容緩的事，本公司今(八十七)年度在品保業務的推展上，主要有兩方面成效：

(一)木柵線旅客運送服務通過ISO 9002 國際品質認證：

本公司為提昇系統安全與服務品質，於今(八十七)年度推行木柵線旅客運送服務ISO 9002 國際品質認證，期透過ISO 9002 認證的準備工作，加強品質管理與稽核作業。經公司全體同仁努力下，由經濟部商檢局於今(八十七)年六月十七、十八、十九日至本公司進行認證檢查。並於今(八十七)年七月二十日正式發函通知本公司申請ISO 9002 國際品質保證制度之評鑑結果符合標準，准予認可登錄，本公司成爲國內第一家公營客運服務業獲得ISO 9002 國際品質認證之單位。

(二)旅客對捷運系統整體滿意度逐年提昇：

木柵線、淡水線相繼通車營運後，本公司以安全、舒適、便捷、乾淨、準點及親切六項品質政策指標為旅客服務，每年辦理旅客滿意度問卷調查，實地瞭解旅客服務需求及線上軟、硬體設施是否完善，以做為檢討及改進之參考。自八十五年七月起至今（八十七）年三月止，共計對木柵線、淡水線進行五次調查，今（八十七）年三月對木柵線所進行之旅客滿意度調查，其結果高達九五·三%，由歷年調查結果顯示，旅客對捷運整體滿意度有逐年提昇的現象，這是全體捷運同仁努力的結果，因此在未來雙十路網完工通車營運後，本公司將秉持日益求精的精神再度呈現高品質之捷運服務。

三、有效的資訊系統配合

(一)全面推行公司OA之電子郵件及公文管理系統，簡化文書作業，縮短作業流程並提昇公司經營效率。

(二)完成本公司全球資訊網（WWW）中、英文資訊網網站之改版及「捷運開講」BBS，以廣納各方建言，做為改善營運績效之參考，並建置「防火牆」，確保本公司機密資料不受網路駭客（Hacker）入侵與破壞。

肆、未來展望

一、旅客服務方面：

(一)建構便捷的乘車環境

協調交通局和公車業者，進行捷運和公車整合，包括開闢接駁路線、移設公車站位及調整平行路線等；同時結合沿線景點或百貨商場開闢休閒公車及社區公車，藉由不同型態之接駁服務，強化轉乘系統及規劃轉乘停車，以提高捷運服務層面及方便性，以吸引各種不同旅次目的之旅客搭乘。

乘。

(二)積極籌備中和線及新店線通車事宜

持續與捷運局推動工程技術與營運立場意見的良性整合，積極參與中和線及新店線北投接裝、測試運轉及各段工程設施、設備移點交接管，並進行整合模擬演練、預檢、初勘、履勘等作業，並研擬相關運輸策略與計劃。

(三)提昇旅客運送安全及服務品質

加強營運路線之行車品質，降低行車故障的發生；加強事故及防災工作處理之應變能力；及接受旅客資訊與諮詢服務，受理民衆申訴、抱怨建議，以改善服務品質。

(四)辦理教育性及知能性活動

邀請全國各學校、教育單位與本公司合辦校外活動，透過活動參與瞭解捷運系統，增加認同感及其搭乘捷運的意願，為達成全國中、小學生及民間團體認識捷運並達成教育及宣導之目的，本公司自今（八十七）年六月十七日起舉辦「第一類接觸」活動，至八月十四日止共計有十五梯次，一千零八十三人次參加。

二、經營管理方面：

(一)多角化投資經營管理

1. 隨著捷運路線陸續加入營運，持續開創捷運沿線廣告、販賣店、停車場及地下街等業之規劃管理，提供多元化商品服務，便利旅客並增加營收。

2. 推動IC智慧卡票證，使用現代化高科技，提供多樣性服務。

3. 爭取市府委託辦理公、私有財產的投資開發及房地產投資。

(二) 促進捷運營運技術發展及生根

本公司為我國首創捷運系統營運機構，自木柵線營運通車迄今已兩年多，淡水線亦有一年多時間，期間累積相當之營運、維修及規劃等經驗，除可供國內其他捷運機關參考做技術輸出外，更應將視野開拓至國際，藉由國際活動與各國進行經驗交流。

(三) 拓展捷運公共藝術活動

自今（八十七）年六月六日至八月二十八日止，本公司與國立藝術學院共同於淡水線北投站舉辦「捷運藝術季」空間對話雕塑展、空間錯位色彩變奏」活動，讓一般民眾可以與藝術作廣大、深入的接觸，並改變傳統車站空間枯燥、呆板印象，重新塑造公共空間的概念；另為提倡國內街頭藝術家表演風氣，並增添捷運系統之藝術氣息與多樣性，本公司特將於今（八十七）年九月一日起受理報告，遴選具各式特色之街頭藝術表演者，加入捷運街頭藝術行列。日後我們將本著「運用有限政府資源，結合無限的民間資源」原則，辦理各類行銷活動及公共藝術活動，以創造雙贏局面，增強公司活力，提昇公司形象並爭取民眾的認同和支持。

伍、結語

捷運木柵線於前（八十五）年三月廿八日營運通車迄今已二年多，並於今（八十七）年八月十二日已達三千七百五十餘萬人次，除顯示系統運轉持續穩定成長外，亦代表著民眾已習慣將木柵線作為平常通勤之交通工具；淡水線於去（八十六）年十二月廿五日正式通車至台北車站，在系統方便性和可及性大幅提升情形下，每日平均運量亦達十一萬人次

。目前淡水線總旅運量於今（八十七）八月十二日已達三千八百七十餘萬人次，尤其維持週末例假日的高運量水準，顯示捷運系統已逐漸成為台北都會區民眾通勤、通學以及休閒活動的主要大眾運輸工具。

本公司目前除積極廣續提供木柵線、淡水線旅客服務外，亦正全力準備今（八十七）年年底中和線及新店線北段（古亭站以北）營運通車相關事宜，期能達成具體通車目標。未來捷運營運路網將陸續成長，我們除致力於旅運量的提昇外，亦要更加加強旅客服務品質。另外，本公司將秉持「提供安全、可靠、親切之高品質運輸服務」的使命及「顧客至上，品質第一」的經營理念，以「台北捷運，世界一流」為願景。帶領全體同仁朝向世界一流的服務品質邁進。而這期間尚祈 議長、副議長及各位議員女士、先生能隨時賜予鞭策指教，謝謝各位，並祝各位身體健康，萬事如意！

主席：

非常謝謝陳總經理，接著請交通局賀陳局長報告。

賀陳局長曰：

召集人……

主席：

局長，時間不限制了，但是要盡快，控制好時間就行了。

賀陳局長曰：

我一定在十分鐘內完成。

主席：

不必、不必。

賀陳局長曰：

召集人、第二召集人、各位議員女士、先生：

欣逢貴會第七屆第八次大會，且列席提出工作報告，並親聆教益，至感榮幸。

交通順暢、安全爲本局重要施政目標，三年半來承蒙貴會支持，本局各項業務得以順利推行，更獲得市民肯定。近半年來，本局除積極完成公車專用道延伸、洲美快速道路規劃、試辦黃線停車、貨運運輸業停車及研擬捷運新店線北段和中和線車站週邊交通改善外，並招募公車義工、調整計程車運價、實施計程車駕駛人再教育、提昇大眾運輸服務措施，且將配本市交通事件裁決所成立推動裁罰電腦化，以落實違規即罰之目的。有關本局組織編制修正案，業經貴會第七屆第七次大會審議通過，本府於本（八十七）年七月十四日府法三字第八七〇四七〇四四〇〇號令發布，並自九月一日起調整編制，重新調整後原第一科改爲運輸規劃室，第二科遞進爲第一科、第三科遞進第二科，餘遞進，此外，本市交通事件裁決所原爲任務編組單位，亦經貴會審議通過，於七月十六日起正式成立法制編制之機關運作。本局掌理業務包括運輸系統整體規劃交通管制設施工程、停車場興建管理、汽車運輸業管理、交通安全教育及宣導路政監理、觀光事業管理、捷運監理等範圍相當廣泛。

謹將本局八十七年一月一日至六月三十日止各項重點業務推行情形提出工作報告如后。

敬請

各位議員女士、先生不吝指正

壹、整體運輸規劃 短期交通改善措施

一、落實公車專用道後續路網設置

爲推動本市公車專用道計畫，整合公車路線並結合捷運轉乘措施，除於八十六年度已完成四十七·七公里長之公車專用

道外，並於八十七年度繼續辦理後續延伸計畫，其中仁愛路及民權西路公車專用道延伸案正全面施工中。

二、完成洲美快速道路工程先期規劃

爲加強台北都會區快速道路系統建設，於八十七年四月二十三日完成本市洲美快速道路工程先期規劃，現正辦理都市計畫變更作業，及細部設計工作中，本道路工程完成後可有效改善本市士林地區交通擁擠狀況。

三、配合週休二日實施陽明山交通管制計畫

爲因應週休二日措施，加強本市各風景區道路交通規劃，八十七年一月起推動陽明山交通改善計畫，進行主要道路交通管制，落實大客車優先的政策，結合休閒遊憩活動，實施交通管制及停車轉乘等措施，增加多條休閒公車路線，提供市民良好休閒環境，推出以來獲得當地民衆與遊客好評。

四、提昇道路交通資訊服務

爲加強對市民提供交通資訊，本市在完成網際網路首頁建置後，進一步整合即時道路交通路況、施工交通維持資訊、當日交通新聞發佈及國內外相關網站之聯結，更提供民衆雙向通信帳戶，供民衆藉網際網路提供交通建言與批評。

五、辦理信義計畫區交通改善計畫

爲配合推動本市信義計畫地區發展爲「台北曼哈頓」的理想，本局成立專案計畫，自行蒐集分析信義計畫區相關資料，進行整體運輸規劃模擬分析，並完成本地區交通改善策略研議，以供本地區都市發展過程中評析。

貳、加強汽車運輸業管理 提昇公共運輸服務水準

一、提昇公車營運服務

(一) 持續推動棋盤式便捷公車路網

1. 加強捷運與公車整合服務，增闢三條公車路線。
2. 擴大本市聯營公車營運服務範圍共計調整、延駛十三條公車路線，變更二條公路客運路線為聯營公車路線。
3. 於本市重要幹道調整、裁撤、闢駛計十九條公車路線。
4. 配合捷運新店線於羅斯福路施工之復舊，重新檢討沿線站位佈設。
5. 調整行經汐止、雙和地區聯外運輸走廊八條公車路線。

(一) 廣續辦理公車汰舊換新計畫

為提供市民新穎、舒適、快捷之公車，提昇公車服務品質，增進行車安全，持續督促本市公民營公車單位加強公車汰舊換新，八十六、八十七年計畫汰換公車七一四輛，截至八十七年七月底止，實際汰舊換新已達七七六輛，超過預期目標。

(二) 擴大省市聯營公車服務範圍

由本局與台灣省相關公路主管機關成立之「台灣省、台北市聯營公車路線審議委員會」，針對台北都會區內跨越省、市之聯營公車路線予以審議，八十七年一月至六月計審議通過三十四條公路客運、縣轄市區公車路線變更為聯營公車路線及調整八條聯營公車路線。

(三) 提昇公車服務品質

為使公車乘客獲得新票價相對應之公車服務品質，於八十七年一月十七日起邀集專家學者、消費者代表及本府相關單位代表成立「台北市聯營公車服務品質督導小組」，以督促公車業者持續提昇服務品質，自八十七年一月至六月間共計召開三次委員會，通過下列措施：

1. 通過「台北市聯營公車行車服務考核及懲處要點」，並

自八十七年四月一日起實施。

2. 協調公車業者出資新台幣四千萬元整，成立「台北市聯營公車服務品質研究發展金」，並通過「台北市聯營公車服務品質研究發展金設置管理及運用要點」。
3. 委託中華民國會計師公會全國聯合會評鑑本市三家民營公車業者（大有、台北、三重）之財務報表工作底稿是否完善。

4. 通過本市八十七年度公車服務路線虧損補貼方案。
5. 定期分析民衆反映公車服務案件及公車義工調查卷回報資料。

6. 同意成立「公車服務申訴複審小組」。

(四) 公車義工反映行車服務考核

為維護本市聯營公車營運秩序，提昇營運績效與服務水準，自八十七年二月招募熱誠公車乘客擔任公車義工，期藉以結合民衆資源，客觀反映公車服務水準，並自八十七年三月起每月彙整公車義工反映調查結果評定公車單位成績。由三月至五月成績反應服務品質已獲相當提昇，顯示各公車業者認真回應，改善頗有成效，以達實質提昇公車服務品質之目的。

(五) 公車與捷運路網整合

配合捷運木柵、淡水線陸續通車，除檢討原有接駁公車路線，並積極輔導要求公車業者調整服務型態（路線以短程接駁並兼具生活機能，如就業、購物等），鼓勵發展中型公車系統。目前已闢駛聯營五二一路文山區環狀接駁公車，並已會勘完畢五一五路天母經陽明醫院至天文科學館及五一六路北投中和街至天文科學館中型接駁公車路線，便

利民衆轉乘捷運。

(七)辦理系列主題專車及休閒公車

爲貫徹改善大眾運輸政策，除循例推出年貨、燈會、花季、掃墓、龍舟等系列專車外，並配合週休二日制度實施，於八十七年推出十一線休閒公車，提高休憩區公車服務便利性，吸引民衆利用大眾運輸工具從事旅遊活動，改善假日遊憩區交通擁塞狀況。

二、加強計程車營運管理

(一)廣續推動「安全點、平安車」計程車乘車安全計畫，確實保障民衆搭車安全。除原凱悅等十二家觀光飯店及統一超商等門市外，另增加十個據點，經統計八十七年一月至六月乘客使用件數達二四八、一三七件，績效顯著。

(二)爲提供消費者搭乘計程車之資訊，並藉由消費者選擇行爲建立計程車市場機制，提昇服務品質，本局委請學術單位對本市已申設服務品牌業者進行綜合評鑑，並於八十七年四月八日，將評鑑結果公佈予社會大眾周知，提供消費者使用之參考。

(三)爲加強品牌計程車評鑑獎懲劣之功效，本局於八十七年四月二十二日頒發表揚並校閱評鑑優等之七家品牌計程車業者，藉以促進計程車市場良性競爭，建立計程車之市場機制。

(四)本市計程車運價自八十四年十月調整以來，已屆滿兩年檢討期限，本局經邀集專家學者、消費者暨計程車業者代表演多次研討論計程車營運成本及合理運價結構後，擬具方案送請本府公用事業費率審議委員會審議決議：計程車運價調整爲起程運價由現行六十五元調漲爲七十元外，其

餘費額均維持不變。本運價調整案業經本府第九七〇次市政會議通過，並自八十七年八月十五日零時起實施，爲期與本市運價相同且屬共同營業區之台北縣及基隆市政府同步實施已函請配合辦理。

叁、積極規劃興建停車場 加強停車管理

一、加速公共停車場之興建

(一)目前施工中之停車場（完成後合計可提供汽車位一、三三五個）

1. 停車場用地部分：南港龍華三村立體停車場、北投一〇三K〇二平面停車場、士林二〇八K〇一平面停車場、內湖三三三K〇一平面停車場、內湖三〇三K〇一平面停車場、兒童娛樂中心西側平面停車場，計可提供汽車位三八八個。

2. 公園、廣場用地部分：北投一九公園停車場，計可提供汽車位二五〇個。

3. 學校用地部分：成淵國中、健康國小操場地下停車場，計可提供汽車位五一八個。

4. 其他公共設施用地部分：地鐵萬華板橋專案四軌隧道增建停車場、耕莘文教院前平面停車場，計可提供汽車位二一九個。

(二)目前完成發包尚未施工之停車場（完成後計可提供汽車位九六五個，機車位四一三個）

1. 停車場用地部分：南港一四〇四K〇一停車場計可提供汽車位六四七個，機車位一七八個。

2. 公園、廣場用地部分：信義三號廣場附建地下停車場計可提供車位三一八個，機車位二三五個。

(三)目前規劃設計中之停車場(完成後計可提供汽車位二、四八九個，機車位八五四個)

1.停車場用地部分：士林二〇四K〇二停車場、大同六〇四K〇一停車場、萬華一〇〇三K〇二地下停車場、北投一〇五K〇六停車場，計可提供汽車位七三一一個。

2.公園、廣場用地部分：萬華十二號公園附建地下停車場、信義二號廣場附建地下停車場、海光公園附建地下停車場、青年公園棒球場附建地下停車場、青年公園高爾夫球場附建地下停車場，計可提供汽車位一、四四九個，機車位一五四個。

3.學校用地部分：東湖國小運動場附建地下停車場計可提供汽車位三〇九個，機車位七〇〇個。

二、本市主要幹道機車停車位之檢討與規劃設置

為配合本府人行系統環境改善政策，本市停車管理處於八十七年一月至六月計完成忠孝東路等八條主要幹道、巷道及路邊慢車道上機車停車格位規劃，總共劃設完成三、〇一八個機車停車格位。

三、委託代收停車費措施

本市停車管理處自八十七年元月二日起，委託台北市區內中國石油公司四十二處加油站、全家便利商店一〇八處營業門市店及萊爾富超商四處營業門市店等一五四處營業據點代收停車費，市民利用其補繳停車費已由元月份之八萬餘張，成長至六月份三十三萬餘張，佔該處開單數百分之十八以上。又該處為解決台北縣民衆在本市停車繳費問題。自八十七年八月一日起委託中國石油台北縣各加油站代收本市停車費，該處將持續推動停車費委託代收業務，積極與其他便利超商

業者協調，以增加更多代收服務據點，以提供市民更便捷、更普及的繳交停車費地點。

四、公有停車場委託民間經營

為紓解收費管理員人力不足，鼓勵民間參與市政建設，本市停車管理處持續推動路外停車場委託民間經營，目前除已有六處停車場委託民間經營外並於八十七年七月與巨業開發有限公司簽約將文山一五〇一K〇二平面停車場委託經營，並於八月底交予該公司經營。

五、本市公有路外停車場優惠措施為提高路外停車場使用率，及發揮停車場功能，本市停車管理處繼續將進安公園地下停車場及辛亥國小地下停車場實施優惠措施：

(一)進安公園地下停車場：自八十七年三月一日起出售日間上班時段(上午七時至下午二十時止)優惠月票，每月二、四〇〇元。

(二)辛亥國小地下停車場：自八十七年三月一日起將計時二十元之費率以五折優惠，即每小時十元，全月月票爲二、四〇〇元，停車場出入口服務半徑三〇〇公尺內里民按月票金額八折優惠，爲每月一、九二〇元；經實施二個月檢討未見續效，該處再自八十七年六月一日起針對該場實施月票降價策略，每月一、二〇〇元，且不限對象。

六、協助交通執法業務

(一)交通助理員於重要道路，以照相採證取締違規停車計三七二、八五〇件。

(二)收費管理員清除道路障礙等計一、〇六〇件。

肆、改善道路交通瓶頸 加強交通管制設施
一、改善道路交通設施

(一) 完成建國北路三段槽化工程、士東路等九處交通改善工程及光華陸橋快慢分隔島拆除工程計二十五處槽化工程，有效促進路口行車效率與安全性。

(二) 完成中山北路、北安路、敦化南路、基隆路及永福橋等五處調撥車道工程，有效紓解上午尖峰時段交通擁塞狀況，並大幅節省交通指揮人力。

(三) 完成中山北路一段一八三巷等五十七處，計八十二條巷道單行道之設置，有效促進巷道行車順暢與安全。

(四) 完成仁愛路（敦化南路至逸仙路）公車專用道工程之設計與發包，並積極施工中。

(五) 完成復興南路、瑞安街口等三處交通改善工程及民權西路（承德路至延平北路）公車專用道工程之設計與發包。

(六) 完成中山北路六段等十五處槽化改善規劃，華中橋進城調撥成效評估、研究院路調撥車道延伸至南深橋頭規劃，及新生南路二段七〇巷等十六處巷道單行道之規劃。

二、整頓交通管制設施

(一) 汰換整頓更新本市主、次要道路老舊標誌，以期標誌號誌共桿、整合淨化，計完成新設標誌一、五八七套，折除不合時宜標誌二一五套。

(二) 於危險路段或路口設置危險標誌三九七套、安全方向導引標誌五四套、座式反光導標二四五個、反射鏡二四五套、反光路面標誌四八、八七六個。

(三) 更新本市主、次要道路交通標線，計完成劃設熱拌塑膠標線一、〇五九、八三三公尺。

(四) 完成本市新設標誌路口七十一處、增設閃光標誌二十二處、汰換一四七處路口控制器、改善標誌路口設施十一處及

汰舊換新五十一處路口設施。

三、改善電腦標誌連線狀況

(一) 積極修復通訊線路控損及零組件故障號誌，全市電腦號誌路口連線已從元月六九一組，提升至六月底九〇三組，其連線數已達電腦號誌總數之百分之八十五以上，經由電腦號誌連線可強化中央監控監控能力並自動維持路口連線，有效降低人力維護路口連線之負荷。

(二) 更新老舊號誌控制器一五一組，以減少號誌故障。

四、行人專用標誌設定人性化

為照顧行人安全，於每一路口皆依道路寬度及是否有安全島等因素，計量行人步行速度，重新設定行人綠燈閃爍時間，以保障市民行的安全。

五、強化交通控制功能

(一) 電台播報即時交通資訊；目前於上、下午尖峰時段，警廣記者派駐於本市公安局，以直接連線方式播報，透過警察廣播電台，提供市民行車參考或提供擁塞、肇事等路況，告知用路人避開交通擁塞之路段，以發揮疏導車流之功能。

(二) 即時事件通報處理：目前完工處藉由閉路電視系統監控即時路況，並於發生車輛故障或車禍肇事時，即時通報各單位至現場處理，以期能減少意外事件對本市交通之影響。

(三) 電腦網路即時路況影像上網；為提供市民於行前規劃交通路線之參考，乃推動交通資訊上網，成立台北市交通管制工程處交通控制中心資訊網站（www.tcc.taipei.gov.tw），此為全國第一個提供即時路況影像之交通網站，目前上網人數已逾三萬人。

伍、加強交通整頓措施 增進交通秩序與安全

一、交通大執法

(一)清除路霸

為改善市民佔用道路行為，以達還路於民之目的，本府「除霸小組」在各行政區巷道執行掃除路霸計畫，於道路發現障礙物，除依「道路交通管理處罰條例」依法清除、取締，並依「台北市市區道路管理規則」暨「停車場法」規定考量當地巷道寬度、交通現況、停車需求等因素予以劃設公用停車格供市民停放，已清除之違規地點並由轄區各分局負責維護，自八十六年三月廿四日起至八十七年六月三十日止，計清除路霸三七、七三八處，劃設汽車停車格一〇、四一二位，機車停車格一〇、七二四位。

(二)全面加强取締酒醉駕車

為防制因酒醉駕車造成之交通事故，本府警察局採主動檢測汽、機車駕駛人口中酒精濃度含量，並以「代保管車輛」方式來達到「當場禁駛」之規定，且由本市監理處實施酒醉駕車之道路交通安全講習，以嚇阻駕駛人酒後開車行為發生，教導國人養成「應酬不開車」暨「酒後不開車或指定駕駛」良好習慣，以維護行車安全。

(三)實施「汽、機車分流」執行計畫

為維護機車騎士行車安全，降低機車肇事率及建立本市良好交通秩序，本府特訂定「汽、機車分流」執行計畫，自八十六年九月十五日起針對機車行駛禁行機車道、逆向行駛、未依兩段式左轉、拆除後照鏡、未戴安全帽等五項違規行為進行取締，冀望透過執法手段來導正機車之駕駛行為，讓機車行駛應行之車道上，專案執行以來，八十七年

一月至六月機車車禍死亡人數已降為十九人與去年同期死亡人數四十二人相較，機車車禍死亡率大幅降低，對保障機車騎士之安全頗有助益。

(四)交通違規案件之稽催

為落實違規即罰之目標，本市交通事件裁決所自八十七年六月起除積極清理違規積案外並對於違規案件罰鍰累積達十萬元以上，且對交通安全影響較大之違規行為（如超速、無照駕駛、酒醉駕車、闖紅燈）累計達十五以上者，計四十一件，由該所逐案分析後送請本府警察局交通警察大隊輸入掌上型電腦加強查察，其中B W 一三八九一號及A X 一七八八五號車，因違規次數分別為四七四件及三八五件，業經交通警察大隊派員以守候、攔截方式查扣其車輛，有效嚇阻違規大戶規避罰鍰之投機庇心態。

二、交通設施整合改善計劃執行

(一)台北車站特定專用區交四、交五用地變更

為配合捷運淡水線全線通車，彰顯台北車站各種交通運具之轉運設施，將淡水線台北車站R 13出入口相鄰之交四、交五廣場道路之都市計畫予以變更，俾利台北車站與國父史蹟紀念公園不為車行阻斷，以結合捷運R 13出入口，建立台北車站與中山北路間完整地面人行系統，並塑造連續之開放空間，使交通用地能完整地利用，原道路幾何配置亦作重新佈設，以凸顯轉運功能。

(二)捷運新店線北段及中和線車站周邊交通改善

捷運新店線北段及中和線車站周邊交通改善，八十七年三月十六日邀集本府及台北縣政府相關單位開會研商，確定改善方式及處理原則，對於本市轄內台大醫院站、中正紀

念堂站及古亭站之交通改善規劃，研擬改善方案，並辦理後續事宜；另台北縣轄四車站部分亦請其配合於八十七年十月底前完成改善，以利於十一月前達成通車任務。

(三) 試辦南京東路三段設置路邊裝卸貨停車格位

為改善本市都市貨物運輸裝卸貨空間不足問題，促進貨物流通效率，並因應貨運業者裝卸貨臨時停車之需求，本局針對運輸業公會建議需設路邊裝卸貨專用停車格位之路段，考量貨車裝卸貨之頻率，擇定南京東路三段（建國北路—敦化北路區間）為試辦區，設置裝卸貨專用停車格十個；自八十六年十一月一日起實施，試辦半年後檢討績效尚佳，且有其實際需求，除繼續擴大區域規劃辦理外，目前亦正研議「商用貨車臨時停車證發放管理辦法」，允許領有臨時停車證之合法自用貨車及營業貨車於主要裝卸貨限制時段內使用。其餘受道路條件限制無法設置裝卸貨格位區域，檢討於非尖峰時段放寬黃線路段貨車臨時停車卸貨時間。期藉由臨時停車證發放管理、裝卸貨格位提供及限制裝卸貨時段之管理策略應用，改善都市貨物運輸。

陸、加強交通安全教育宣導 強化公路監理業務

一、交通安全及政策宣導

(一) 製播宣導短片、媒體廣告與印製文宣品

1. 製作「上車即繫安全帶」、「開車時請勿使用大哥大」等宣導短片，於四家無線電視台、本市十二家社區有線電視台、一七〇家電影院及戶外電視廣告看板等媒體播放宣導。

2. 製作「酒後不開車」、「路口淨空」、「超速」、「消除路霸」、「鼓勵搭乘大眾運輸」等宣導主題公車海報

臺北市議會公報 第五十八卷 第十七期

，張貼於本市公車後車廂公益廣告版面四五六面。

3. 製作汽機車分流報紙廣告刊登於聯合、民生等大報。

4. 製作「汽機車分流」、「路口淨空」、「超速、連續舉發」、「闖紅燈取締」等宣導布條，於本市各重要路段、人行天橋張掛宣導。

5. 製作「汽機車分流」、「機車二段式左轉」、「超速、連續舉發」、「繫安全帶」等宣導雙布旗，佈設於本市重要道路宣導。

6. 印製「台北城、安全行」宣導摺頁十五萬份，分送本市各學校及相關單位宣導。

7. 製作「騎乘機車戴安全帽」、「開車不喝酒」等宣導品瑞士刀三千五百份，於宣導活動時分送市民宣導。

8. 租用興僑公司戶外電子看板L.E.D.製播廣告，八十七年四月份於中山台播出「開車時請勿使用大哥大」，五月份於中山台播出「超速、連續舉發」頂好台播出「鼓勵搭乘大眾運輸」。

(二) 舉辦交通安全宣導活動

於八十七年五月三日假中正紀念堂廣場與警察廣播電台共同舉辦「關懷交通、珍惜生命」大型系列宣導活動，包含有獎徵答、園遊會、演唱會、親子活動等，吸引上萬市民參與。

二、公路監理業務管理

(一) 汽車檢驗員、汽車駕駛考驗員檢定

1. 依汽車檢驗員、汽車駕駛考驗員檢定及管理辦法規定，每年舉行汽車檢驗員、汽車駕駛考驗員檢定，由台灣省公路局、高雄市政府建設局及本局聯合輪流主辦，分北

、中、南三區考驗。本年由本局主辦，負責簡章、報名書表、試題卷印製及閱卷、評分統計等試務。

2. 本局受理台北考區之報名及考驗等業務，本考區計受理報名一、一八七人次，經學科筆試及格者一一八人，術科考驗及格者計八六人，其中考驗員三十四人，檢驗員五十二人。以提供市場人力需求及提昇考驗、檢驗業務水準。

(二)車輛檢驗

1. 本市監理處計檢驗各類型車輛二八〇、五一七輛次，合格者二七五、九四〇輛，合格率為百分之九十八·三七。

2. 委託民間汽車代檢公司代檢驗車輛數為一一七、七八七輛，合格者一六、八七五輛，合格率為百分之九十九·二二。

3. 加強執行院頒「維護公共安全方案」規定之特定車輛如：遊覽車、校車、幼童車、市區公車之檢驗及抽查，八十七年一至六月底計查驗六、九二〇輛，及格者六、五五一輛，及格率為百分之九十四·六。為建立「專用車輛制度」，執行登記有案之砂石車四九七輛之檢驗，其中三八〇輛經檢驗合格，並發給「砂石車」標識牌。

(三)民間汽車駕駛訓練班管理、督導

本市現有合法之民營汽車駕駛訓練班八家，本市監理處為提高其教學品質，均依「民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法」之規定，對轄區內駕訓班之師資、教學設備、經費等事項，以定期或不定期實施考核、督導。八十七年一月至六月計實施督導一〇六次。

(四)駕駛執照考驗與管理

1. 駕駛執照考驗筆試採電腦閱卷，評分及格後由電腦列表參加路考，八十七年一月至六月報考駕照總人數為五一、九八三人次，參加路試者三九、七一五人次，路考及格者三、八五四人，及格率為百分之七十七·六八。

2. 駕駛執照管理

八十七年元月至六月辦理駕駛執照新領、換補及其他異動案件共三七一、四六四件，計分：新核發各類型駕照三二一、九六一枚。

辦理國際駕照，汽車駕駛學習證，換補駕照，變更及職業駕照審驗登記等異動案件計二九三、三一六件。

駕照資料移轉計四五、一八七件。

(五)道路交通安全講習

本市監理處依「道路交通安全講習辦法」之規定，對違反「道路交通管理處罰條例」有關規定之汽機車駕駛人施予道路交通安全講習。八十七年元月至六月計召訓二九、七六三人，到訓者二二、二三五人，到訓率為百分之七十一。為防止酒醉駕車肇事之案件發生，本府警察局除對酒後駕車之駕駛人，依違反「道路交通管理處罰條例」第三十五條以「酒精濃度過量」及「拒絕接受測試之檢定」，予以汽、機車駕駛人罰鍰、吊扣駕駛執照之處分外，並由該處依「道路交通安全講習辦法」第六條之規定，對上開駕駛人實施為時四小時（八十七年六月一日起延長為六小時）之道路交通安全講習，自八十六年十二月十二日開辦迄今，計召訓廿九個班次，召訓人數為五、八〇六人，實到三、六三九人，到訓率為百分之六十四。

(六) 汽、機車牌照管理

辦理各類型車輛過戶、異動、變更登記及定期換發汽車、機車行車執照計五六四、八一件。
辦理各類型汽車動產抵押及塗銷登記案件計二二、三二八件。

(七) 汽車運輸業管理

本市現有汽車運輸業者一一、九八五家，車輛數五三、二三六輛，計分：

1. 遊覽車客運業二四三家，車輛數二、二六六輛。
2. 汽車貨運業三六六家，車輛數三、九五九輛。
3. 汽車貨櫃運輸業六十七家，車輛數三、二〇八輛。
4. 小客車租賃業二七四家，車輛數四、九四一輛。
5. 計程車客運業計一一、〇三五家，車輛數三八、八六二輛，計分：
 - (1) 一般計程車：一、四三五家，車輛二〇、八九九輛。
 - (2) 個人計程車行：九、五八二家，車輛八、九一八輛。
 - (3) 計程車運輸合作社：本市計程車合作社至八十七年六月三十日止計受理申請籌設案件四十二件，均經核准籌設，其中廿二家因無法依限召開社員大會而申請撤銷，目前領用牌照者計有：大台北、人人、巨翼、吉利、第六、全聯、大順、陽明山、慶璋、日昇、信義、大文山、平山、松美、新生活、敦化及優良等十八家，領用牌照數為九、〇四五輛。

(八) 交通稽查業務

為便於執行交通稽查業務，由監理處及本府警察局交通警察大隊組成之「監警聯合稽查小組」，於台北火車站附近

地區及本市各重要路段，執行交通稽查，以取締違規營業及路邊稽查等工作，八十七年元至六月計攔檢三四、〇五二輛，取締違規營業車輛一〇四件，另依違反道路交通管理事件舉發者計三、一二六件。

(九) 「強制汽車責任保險法」舉發裁罰業務

依「強制汽車責任保險法」之規定，公路主管機關為裁罰執行單位。本市監理處為執行上開法令，自八十六年十一月於車輛檢驗及路邊稽查時均嚴格查驗該項投保資料，至六月底止經查證後舉發之違反「汽車強制責任保險法」案件者達三一九件，並通知車主依限到案接受裁罰。

(十) 開辦以信用卡及活期存款帳戶語音轉帳方式繳納交通違規罰款

為便利市民繳納交通違規罰款，本市監理處與三十二個金融機構簽訂以「信用卡語音轉帳」及「活期存款帳戶語音轉帳」繳納監理資費及交通違規罰鍰業務。八十七年元月至六月轉帳成功案件為三五、二二九件，計收入新台幣四千零八十五萬一千五百元。

(十一) 辦理汽車駕駛訓練

1. 本市汽車駕駛訓練中心，八十七年一月至六月辦理小客車普通班、小客車職業班、大貨車職業班、大客車職業班與聯結車職業班等各類班別計七十四期、訓練學員二、〇八四人。另駕駛人再教育個別授課班共召訓三二三人，假日場地出租計四五六小時，並辦理「汽車駕駛教師資培訓班」一期，培訓三十四人。

2. 辦理「台北市聯管公車駕駛員行車安全講習」二期，計訓練一九五名及「台北市營業小客車駕駛人職前講習」

十八期，計訓練一、七八六人。

(B) 辦理車輛事故鑑定與覆議業務

1. 本市車輛行車事故鑑定，係受理在本市轄區內所發生之車禍，經由司法機關囑託，或有關機關、當事人申請之案件，八十七年一月至六月受理結案二一六件。

2. 本市車輛行車事故鑑定委員會對於受理鑑定案件，除向有關機關索取處理資料外，如有必要並派員至現場履勘，以公平、公正審慎態度處理，並儘量應當事人要求請其到會陳述，作成鑑定意見書送司法機關審理及當事人和解參考。依規定當事人對鑑定意見有異議時，得向本局申請覆議。八十七年一月至六月申請覆議案五十九件。

柒、觀光事業督導 觀光資源規劃管理

一、觀光事業管理

(一) 觀光旅館管理

本市觀光旅館共計卅七家，除國際觀光旅館廿六家（目前統一大飯店已申請停業一年）由交通部觀光局主政外，觀光旅館十一家（新亞大飯店停業整修中），本局已於本八十七年五至六月間會同本府有關機關辦理公共安全年度複查，經限期改善及反覆追蹤複查，均已符合規定。另為提昇觀光旅館從業人員素質及充實專業知能，於八十七年五月四日至八日舉辦八十七年度觀光旅館從業人員講習，參加人數四十五人。

(二) 旅館業管理與輔導

本市一般旅館，截至八十七年六月三十日止，計有三〇〇家，非法無照營業之旅館計有七十一家。本局會同本府有

關權責單位聯合檢查本市有照合法旅館九十五家（次），非法無照旅館七十九家（次），其中公共安全不符規定之十家合法旅館及四家非法旅館，已分別於八十七年二月九日至十二日及五月二十六日至二十八日函告斷水斷電處分（惟實際複查時均已改善，並未予以斷水斷電）另為提昇旅館從業人員素質及充實專業知能，於本八十七年四月十三、十四日辦理旅館從業人員講習。

(三) 旅行業管理與輔導

本市旅行社，截至八十七年六月底止計有九六四家，本局專責辦理其從業人員異動之審核工作，八十七年一月一日至六月三十日止，辦理異動案件五、〇一一件。為提昇旅行業從業人員專業知識與服務品質，於八十七年五月十二、十三、十四日辦理從業人員講習，參加人數四七七人。

二、觀光資源規劃管理

(一) 觀光旅遊資訊之提供：

1. 編印觀光宣導刊物

為加強宣導本市觀光資源，提供遊客豐富詳實的旅遊資訊，修訂增印「觀光台北」五萬五仟份，又依本市政府區特色，除於八十六年度完成系列(一)老街懷舊之旅——大同、萬華區摺頁之編印，及於八十七年三月完成系列(二)山林鄉野之旅——北投、士林、內湖區及系列(三)茶園茗香之旅——南港文山區摺頁之編印外，並於八十七年六月增印該系列(一)(二)摺頁二萬份，放置中正機場、松山機場、台北火車站之觀光局旅客服務中心或服務台、中正紀念堂服務台。

2. 建置國際網際網路

配合網際網路之普及，除已將「觀光台北」輸入本府全球網際網路首頁外，八十六年十二月亦將「人文薈萃·台北城」觀光旅遊系列(一)老街懷舊之旅——大同、萬華區之旅遊資訊建置於「觀光台北」體系下，以豐富旅遊資訊網路內容(網址：www.taipei.gov.tw/Tourist)。

(二) 建立觀光導覽資料庫軟體及導覽地圖牌

除於八十七年六月完成本市觀光旅遊導覽資料庫外，且配合八十八年度硬體設備架設完成後，旅客即可利用系統語音、文字、影像之立即顯示，使觀光客得以迅速查閱獲取相關資訊。又於八十七年五月協調民間贊助於市政中心週邊設置六面觀光導覽地圖牌，提供中英對照之本市街道名稱、位置，未來將擴大於中山南、北路增設八面，以提昇觀光服務品質。

三、設置公共自行車

自行車是一種無污染、無噪音之綠色運輸交通工具，除休閒運動使用外也可作為短途交通及捷運轉運工具，故本局乃規劃結合民間資源於捷運站、大型休憩場所或重要公共建築物等定點放置專用自行車，以鼓勵民衆使用。本項自行車業由巨大機械股份有限公司捐贈一〇〇〇輛，並自八十七年八月十六日起在華中河濱公園、基隆河河濱公園、南港公園、大安森林公園及關渡自然公園放置三五〇輛，免費供民衆借用。本局將持續分期推動，以改善空氣污染，提昇生活環境品質。

捌、建立捷運監理制度 整合大眾運輸系統

一、捷運新店線北段及中和線初履勘作業

本局刻正積極研擬初勘作業計畫，預計於本(八十七)年十

月底配合本府捷運工程局完成工程建設及測試、台北捷運公司完成人員訓練及相關作業程序會銜報府後，開始進行初勘作業，初勘合格後即可報請交通部履勘，期能於十一月底前通車，以疏解台北市與中、永和地區之交通，服務更多大台北地區之民衆。

二、獎勵民間參與交通建設

(一) 交通部高速鐵路工程局主辦之「獎勵民間投資中正國際機場至台北捷運設計畫案」，由長生國際開發公司籌備處取得優先議約權，已於八十七年七月二日簽訂籌備合約，並將依合約規定項目與本府協商。

(二) 獎勵民間投資南港線昆陽站至台北縣汐止鎮捷運系統案，本府捷運工程局以採BOT方式辦理之可行性研究，將俟研究結果辦理後辦理後續相關事宜。

三、捷運與公車整合

(一) 轉乘優待

捷運與公車轉乘優待計畫，本年度仍延續去年優待額度十元，至八十七年六月三十日止，轉乘券平均每日約三萬三千人次使用，並配合捷運新店線北段及中和線本(八十七)年十二月底通車營運之需，屆時將擴大實施範圍，本項轉乘優惠措施自實施以來，深獲民衆好評，對疏解台北都會區之交通車流及空氣污染之改善績效頗佳，且達到本局鼓勵民衆搭乘大眾運輸工具之政策目標，本局將繼續向環保署爭取空污費補助，並持續辦理本項優惠措施。

(二) 智慧卡票證整合

捷運與公車票證整合為本府既定政策，非接觸式IC智慧卡是運輸、科技與金融整合，本案將由市府推動主辦。因

涉及捷運公司、台北銀行及本局業務，奉核定由捷運公司主政，其他單位共同推動。

交通改善是本局的責任和義務，近年來在本府各單位的配合及貴會議員女士、先生之支持與指教，得以使多項交通建設完竣及交通管理措施推動，但是我們並不因此而自滿，將在現有的基礎上更積極的運用現代化的科技與管理，以廣續來推動本局的施政計畫，讓台北市的交通更安全、順暢，以作為迎接二十一世紀來臨的交通獻禮。

敬請

各位議員女士、先生，多多指教，謝謝。

主席：

非常謝謝賀陳局長，接下來請捷運局林局長報告。

林局長陵三：

召集人、第二召集人、各位議員女士、各位議員先生：

欣逢貴會第七屆第八次大會開議，陵三有幸列席提出工作報告，至感榮幸，尚祈各位議員女士、先生秉持一向對捷運建設的支持愛護，今後仍繼續給予本局指導及協助。

捷運木柵線、淡水線在八十五、八十六年相繼通車後，目前每天的載客量已逾十六萬人次，運量日益攀昇，顯示捷運系統在台北地區民眾日常生活中扮演著愈來愈吃重的角色，相對地社會大眾對後續捷運路線的完工通車，也有著更迫切的期待。本局同仁及承商工作人員懷於責任艱鉅，更是日夜趕趕，全力投入，以期加速完成其他各捷運路線工程，早日開放通車，至八十七年七月底止，捷運初期路網總進度已達七八·七八%，今後全體同仁仍將在確保工程品質的原則下，持續推動捷運工程，期待每年都有新的捷運路線完工加入營運，以具體的建設成果，來回應社會

大眾及各位議員女士先生對本局的支持厚愛。現謹將本局半年來（八十七年一至六月）的工作擇要報告如下，敬請各位賜予指教。

一、中和線及新店線北段年底通車

中和線及新店線北段預定今年年底通車，為本局目前趕工之目標，路線全長八·五公里，由台北車站沿著新店線台大醫院站、中正紀念堂站、古亭站，過新店溪，銜接中和線頂溪站、永安市場站、景安站、迄於南勢角站，通車後車行時間約十四分鐘，將可有效紓解中和及台北間聯外橋樑交通擁擠情形，大幅降低通勤、就學時間。

目前工程進度順利，土建工程方面，軌道已鋪設完成，正進行站體裝修、水電環控、出入口、通風口結構構築等；系統工程方面，進行號誌、電梯、電扶梯安裝及各項系統測試。電聯車於六月二十二日清晨首度以時速五公里的速度，由台北車站經由新店線北段進入中和線，接著六月二十五日首次以時速二十五公里作測試運轉，日前電聯車並以營運時最高時速八十公里作高速安全測試運轉，象徵著朝通車目標又邁進一大步。

二、縮減圍籬，落實品管及工安

配合工程進度持續縮減圍籬，維持工區外道路平整，並降低施工期間對交通之衝擊，向為本局施工管理重點工作。至八十七年六月底止業已拆除愛國東、西路、中山南路、羅斯福路一、三、四、五段、忠孝東路一、二、三段等路段，共五三、九二四平方公尺的圍籬，使路面儘早恢復通行。

趕工是為早日通車，但是絕對不能犧牲品質，為落實工程品管，本局配合行政院公共工程委員會及本府施工品質管理要求，已完成修訂合約品保／品管條款，並透過品保品管制度，嚴

格要求承包商落實執行，以達到確保工程品質的目標。本局並配合員工的教育訓練，加強辦理工程人員各類教育訓練及品管工程師的培訓工作，提昇監工人員的品管作業及技術能力。

在工地安衛管理方面，本局平時即對各施工標的安全衛生設施及環保管理績效進行稽查，並對重點項目作專案稽查，以避免意外事故發生，並定期舉辦本局工地安全衛生演練競賽，以提昇施工安全衛生管理水準，維護捷運施工安全。

三、施工進度及經費撥付

(一)截至八十七年七月底，捷運工程之預定總進度為七八·八九%，實際總進度為七八·七八%，落後〇·一一%。各線執行進度如下：

- 淡水線工程 一〇〇%
- 木柵線工程 一〇〇%
- 新店線工程 九一·三一%
- 南港線工程(含維修軌) 八三·七九%
- 板橋線工程(含土城延伸線) 五八·二二%
- 中和線工程 九二·七六%
- 內湖線工程 四·〇五%

六月底止累計支用二千五百廿九億四仟二百四十九萬餘元(含初期路網先期規劃作業實支數)，各級政府撥款情形如下：

單位	應撥款	已撥款	差額
中央政府	125,515,987,856	123,673,663,094	1,842,324,762
台北市政府	94,478,562,264	101,933,765,940	(7,455,203,676)
台灣省政府	32,947,946,812	27,335,067,898	5,612,878,914

四、積極推動聯開業務

台灣省政府未撥款部份，其中台北縣政府擬由縣庫撥款四三億二一〇〇萬元以償還捷運工程款案，北縣府因縣庫目前無足夠資金支應，須俟辦理各項定存解約後始能撥付，在省府未償還積欠款前，本局仍依貴會決議透過法律途徑辦理中。

捷運木柵線、淡水線、新店線、南港線、板橋線、中和線及內湖線等初期路網中，本府已核定卅三個車站、三處機廠，共計四十八個聯合開發基地。另後續路網配合捷運路線及場站規劃，計評選通過新莊線台北市轄段五站，十一基地；台北縣轄段五站，五基地；蘆洲支線二站，二基地；合計十二站，十八個基地。

初期路網四十八個基地中，累計審查通過四十四個基地，其中三十七個已公告實施，並公告徵求投資人；其餘正依規定辦理變更都市計畫及擬定細部計畫程序中。公告實施之三十七個基地，其中十二個基地已徵得投資人，並簽訂投資契約書；另十個基地正辦理徵求地主及其他私人、團體投資意願中。

五、規劃後續路網

(一)新莊線及蘆洲支線：走廊研究報告書及財務計畫於八十七年七月十五日獲行政院核定。新莊線及蘆洲支線第三期特別預算案業經87年7月29日貴會第七屆第36次臨時大會審議通過。目前本局正繼續辦理細部設計發包及都市計畫變更等後續作業。

(二)內湖線系統變更可行性分析：依貴會八十五年元月十六日決議，已於八十六年三月廿八日向貴會提送「內湖線系統選擇分析報告」與「內湖線系統與路線選擇民意調查報告」，經貴會交通委員會審查後提報大會並於八十六年七月卅一日議決略以：「捷運內湖線系統應採高運量系統辦理，並同意為

辦理改採高運量系統規劃所需經費在台北捷運工程第三期特別預算項下支用」。本案已依貴會議決積極辦理高運量路線可行性規劃，預定八十八年初完成。

(三)信義線：為配合本市國際金融中心及信義計畫區對外交通需要，已依交通部審查意見修正規劃報告書，並經交通部審議後於八十六年九月一日核轉行政院，行政院經建會於八十六年十月八日召開之第八九四次委員會審議結論略以：「信義線規劃報告，依其路網規劃內容及交通需求分析，應屬可行亦有其必要原則同意，工程經費是否合理，俟交通部就財務計畫審核結果報院時再詳為評估並請交通部會同台北市政府研究獎勵民間投資興建之可行性」，行政院於八十六年十二月廿一日核復交通部，依經建會第八九四次委員會審議結論辦理；本局已積極配合交通部對財務計畫之審議作業及研復相關審查意見，並展開都市計畫前置作業。

(四)松山線：為服務南京東路沿線及北市東區發展之需求，已完竣松山線走廊研究規劃報告書，經交通部審議後於八十六年九月一日核轉行政院，行政院經建會於八十六年十月八日召開之第八九四次委員會審議，其結論略以：「松山線規劃報告，依其路網規劃內容及交通需求分析，應屬可行亦有其必要，原則同意，工程經費是否合理，俟交通部就財務計畫審核結果報院時再詳為評估，並請交通部會同台北市政府研究獎勵民間投資興建之可行性」。行政院於八十六年十二月廿一日核復交通部，依經建會第八九四次委員會審議結論辦理；本局已積極配合交通部對財務計畫之審議作業及研復相關審查意見，並展開都市計畫前置作業。

(五)淡海線：走廊研究工作已於八十六年十二月完成主要分析工

作，目前正進行報告撰寫工作；環境影響評估已完成環境影響說明書，並於八十七年七月報經環保署審查通過；財務計畫已於八十七年七月委託顧問公司完成分析工作，現在修正報告中，全案預定八十七年底前循序提報中央審議。

(六)南港線東延段：走廊研究規劃報告書已奉行政院於八十七年六月十七日核復同意規劃路線，惟財務計畫另案審議，並研究探BOT之可行性，本局已據以推動後續作業。其中BL17站至BL18站間隧道工程與南港地區鐵路地下化、高鐵路道共構，此部份委由地鐵處整體規劃設計。

六、宣導溝通及便民服務

為增進各界對捷運之了解與支持，本局採多元化宣導溝通措施，除編印各式宣導摺頁、刊物，供各界參閱外，八十七年一至六月處理民衆索取資料及郵寄件共達十四萬八千七百餘件。同時設有為民服務免費專線電話，對民衆之陳情建議案，均指派專人立即處理，八十七年一至六月共處理民衆洽詢、反映及陳情案件共五千一百餘件。

此外，本局也在網際網路建立網站設置捷運信箱，接受網路族的詢問並迅速處理答覆，同時正積極努力將各項文宣資料建檔上網，方便外界透過全球資訊網路獲取捷運資訊。

結語

淡水線木柵線通車以來，至八十七年七月止，乘客人數已突破七千四百萬人次，民衆搭車的便利與喜悅，突顯出捷運早日完工通車已成爲各界一致的期待。本局同仁今後仍將奮力不懈，凝聚共識，群策群力，發揮團隊精神，全力投入工程建設，以迎接每年不斷有新的捷運路線完工通車的任務挑戰，早日完成便利的捷運網，服衆大眾。尚祈各位議員女士、先生仍然繼續給予我們支持

、鼓勵及指導，報告完畢，謝謝 敬祝
各位議員女士、先生，身體健康，萬事如意。

主席：

非常謝謝三位首長花那麼多的心思做你們的業務報告。現在來請教三位首長一些問題，不限於那一個先、那一個後，想要問什麼就問什麼。

陳議員，妳先問或是我先問？

我先請教一下陳總經理，你們前一陣子通過 ISO 9002 的認證，你們是通過那一部分？我看上面是旅客運送服務，我會向你們要了一份資料，我對這個東西非常感興趣，我和我太太做了一個研究，也做了一些那方面的探討，像我太太還去考了一個 ISO 9002 的驗證師，本人明年也要到英國去考這項業務。你們到底通過了那一個分？

陳總經理請亮：

我們通過的是木柵線旅客運送服務，所謂旅客運送服務就是運輸服務旅客部分，我們現在計畫把它定義為二個部分，一部分就是旅客運送服務，一部分是維修系統，維修系統比較接近一般工廠的生產管理；旅客運送服務純粹是在服務面。所以這裡面的內容包括處理運輸的時候，每一個車站的服務台，即 PAO 裡面的規範，以及旅客申訴的處理，接送旅客服務時，所發生的一些事情等，每一項我們都有標準程序。

主席：

我問你這個問題，主要也是講給交通局聽聽，因為捷運公司基本上電腦化的程度比較高，所以像他們的輔導費幾乎不要花錢，因為自己本身在這方面，國內可以幫你們做認證的公司，尤其是做輔導的公司不多，要先輔導再認證，當然有人指出像公車處

的自動化程度比較低。

而 ISO 認證像民政局、區公所의 認證，只是某一段而已。並不是像捷運公司整個認證，但是我覺得朝向制度化，其實是一件蠻好的事情。

陳總經理，前陣子我看報紙，陳市長可能要捷運票價降低，可不可以請教一下，他預計什麼時候要降低，幅度有多少？

陳總經理請亮：

時間並不是他預期的，時間是由我們來作業，所以他這個想法，其實我們有交換過意見。目前我們作業的原則會提一個案到董事會，經過董事會合議結論之後，會把這個案子送到交通局，交通局再提費率審議委員會。

主席：

這也牽涉到賀陳局長，因為在坊間聽說，我不負任何責任，陳市長如今年選舉連任以後，兩年後選總統，市長的位子就交給貴公司的董事長，這是民進黨之間的傳聞，我也不需要講出證據給你聽。換句話說，送到董事會，可能也想像塑造一下你們董事長的經營與管理能力，以及他的權威。

我很想明確知道，交通局和捷運公司這樣的案子，什麼時候會定案，什麼時候會宣布調降票價？調降的幅度是怎麼樣，這是非常政治化的問題，因為調降票價，你們現在如果還要告訴我以科學方式去計算，我想我們兩個都不會相信。因為我們以前一直要你們調降，你們卻講出各種理由，說票價現在還很低，所以你們不要跟我講仍需經過計算，還要經過財務的規劃，那些東西至少我個人不可能相信。如果是我在第一個會期待在交通委員會，你騙騙我，我還可以接受，我已經搞了那麼多年，爲了票價與你們前任總經理、董事長也處得非常不愉快，我想大家都很清楚。

請兩位首長很明確的告訴我，什麼時候調降票價？調降幅度是多少？

陳總經理樁亮：

第一個問題是什麼時候調降，我報告本公司的作業進度，我們預計在這個月底，即九月底以前，把這個案子送到交通局。至於調降的幅度，我剛剛報告過，我還是要提董事會，目前正在做這個作業，我現在沒有辦法講答案。

主席：

董事會是假的，真正取決於票價調降，我相信有幾個人，你是KEY MAN，賀陳局長是KEY MAN，你們董事長是KEY MAN，而最主要的是陳市長，你可不可以告訴我，假設這四個重要人物，你們兩位坐在我面前，可不可以告訴我，你們心裡在想什麼？告訴我票價要調降到什麼程度？好人也要讓我們做做嘛！爲什麼不讓蔣議員做做？爲什麼不讓陳議員做做？讓我來做做呢？

你若不講的話，我開一個條件給你，好不好？什麼時候調，調降幅度是多少，面子做給我們嘛！可不可以？我講實在話，這絕對不是科學問題，這個問題很簡單，就是一個政治問題，既然是政治問題，我們就用政治方式來解決問題。

你來說明一下，九月底你們會送出去？賀陳局長，你告訴我，你們什麼時候會通過，我在猜十月底。因爲選前總要放一個利多，這是一個政治問題。

兩位首長，我沒有任何怪你們的意思，但是我先把這個題目引爆，讓我們知道一下，你要送董事會總要作業嘛，你告訴我作業的幅度是多少？

陳總經理樁亮：

我們送董事會會提幾個方案，不會只有一個方案。

主席：

你把幾個方案統統講出來嘛！

陳總經理樁亮：

現在方案內容還沒有完全成形，但是我可以跟各位議員女士、先生報告一下概要情形。

我們在上次折扣大優惠提出時，也是一種嘗試，了解市場反映狀況，以上次試辦情形，我們覺得很好，也就是說經過這樣的折扣大優惠，折扣優惠的內容，大家都清楚，像淡水到台北這麼長的路程，原來票價訂的是八十元，我們折扣優惠是五折，即四十元；比較近程的話，折扣就比較小，大概是這樣子。經過這樣之後，我們認爲保留優惠實質，能夠反應出現在市場的需求，剛好經過我們這樣的努力之後，發現收入並不會大幅降低，但是旅客數字有大幅上升，我們會保持這樣一個幅度。

現在原來定價八十元的部分，我們是想做進一步的降低，我們也是希望因此刺激市場，單程票最主要使用旅客大概都是一些比較遠程的旅客，應該是說外來的旅客，也許只是到台北一、二天，或是臨時有事需要搭乘的旅客。這部分的話，他們的負擔能力，依照一般運輸特性來看，他的負擔能力比較強，我們會從這方面來著手來給予獎勵。

主席：

總經理講的很實在，你現在只談到淡水線，淡水線牽涉到陳議員的選區，木柵線是蔣議員的選區，爲什麼不把這些利多送給他們呢？雖然沒有牽涉到我的選區，但是我要求你告訴我們，大約多少金額，看他們同不同意。我知道你們單位今年沒有追加預算送來，但是也不要那麼現實，告訴他們，並接納他們的建議。

總經理，我跟你講，說到成本，你進捷運公司不久，像蔡副總經理就很清楚，在二年前（中興大學會研所我太太和我的學生），還做了一本專門論文，所以你們票價的結構我很清楚，當時陳董事長就坐在這邊，他還和我激辯，不曉得賀陳局長在不在現場，講了一些歪理，什麼割喉式的經濟，根本沒有讀通那些學問。當然我不應該這樣講，在我才應該這樣講，否則大家會覺得我沒有風度，我真的學問比他好。

你講的成本那一套，不需要跟我講，你只要告訴我，你們有幾個方案，淡水線八十元降到五十元或八十元降到四十元，木柵線三十五元降到二十五元，把金額講出來嘛！讓兩位議員也知道，他們回去能跟選民講，這是我做的呀！為什麼總統要交給陳市長做呢？是不是這樣子？麻煩說明一下。

陳總經理椅亮：

我要報告的是這個方案的內容，因為還沒有完成程序，我不方便在這邊報告，事實上我們還在作業中，我剛剛講的很明確了，就是在折扣優惠部分，我們會保留優惠的實質票價，也就我們稱的基本票價（單程票價），不管基本票價怎麼降，所打的折扣一定和現在的實質折扣會一樣，比如說原來八十元打五折，降低以後，當然會變更，可是實質上還是保留四十元。因為這個票價從目前市場反應來說，是相當的合理，但是我們要保留，就是說有折扣，不可能把八十元直接降到四十元，我們仍然希望保留實質票價的使用空間，就是使用實質票時有折扣，大致上做此報告。

陳議員玉梅：

總經理，我實在不忍心苛責你，剛剛召集人有說你是KEY MAN之一，其實你並不算是KEY MAN，因為事實上，到時候你只不過是幫董事會背書而已。你剛剛提到說降價後，最低價

還是不超過四十元，我們召集人是統計學專家，現在就可以倒推算回去，你為什麼一定要去降低這票價呢？你的意義在那裡？

既然你說還是要維持有一個打折的空間，而你的最底下還是不低於四十塊錢的話，你所謂的降價動作，是不是只讓市長拿來做為紅包政策？這是第一點。

第二點，當年就像費議員所提到的，我們在這都高聲疾呼，希望能夠降低票價，而捷運公司告訴我們是不可能的事情，今天為什麼又可以降低票價，你剛才所說的理由，我想這些都不成問題，當初我們也曾經提過這些道理，但是說服不了你們，所以現在也請你們用一個可以說服我們的理由，說現在可以降低票價。當然降低票價，我們舉雙手雙腳贊成，但是就像召集人所說，這個人情議會也可以幫你們背書呀！而且不只是捷運公司，我不是也可以要求賀陳局長，還有公車處蘇處長，公車票價也來調價吧！這樣才公平呀！否則同樣是爹娘養的孩子，捷運公司就可以這樣做，到時候又危及公車營運的時候，公車處永遠當敗家子，多麼的可憐，要降大家就一起降價嘛！我想這樣子也是非常合理，既然都是道路交通工具的話，就應該提供一個非常便民，而且可以讓民衆很輕鬆的來搭乘，所謂輕鬆就是不管在金錢上、精神上或搭乘上，這樣一個大眾運輸環境，才應該是台北市市民所想要的。

第一個問題請總經理回答之後，第二個問題是不是公車票價一併隨著調降？請賀陳局長來回答。

陳總經理椅亮：

謝謝，我先回答，第一，以前說不可以調降，我想這是前任總經理的答覆，我就不好怎麼評斷，但是事實上在過去這段期間，我也向貴會報告，我們在票價調整的策略上，一直在反覆的探

討，到底怎麼刺激運量的成長。我要報告的是，剛剛二位議員所提示的問題，其實這不是市長的紅包政策，因為這結構性調降的部分，我們在當初已經有這樣的宣布。

爲什麼要調降？第一個原因，我剛剛報告過，我們希望刺激運量，我們最大的希望是刺激單程票的使用，進而因爲他使用方便，這些單程票可以轉爲一般的儲值票，這是第一個目的。

第二個目的，我們是因應中和線即將通車，各位也想像的到，把中和線的票價一起納進來，從淡水到中和，這個票價就不是一般民衆所能接受，所以這部分有需要做結構性的檢討，我想最主要的是這二個目的。

蔣議員乃辛：

這個票價總經理可以做決定嗎？

陳總經理樁亮：

票價的內容嗎？

蔣議員乃辛：

票價的高低呀！

陳總經理樁亮：

我現在還是不能跟各位報告……

蔣議員乃辛：

我是說總經理能不能做決定？

陳總經理樁亮：

沒有。

蔣議員乃辛：

剛剛你講前任總經理說不能調，換句話說，前任總經理逾越了他的權限。

第二個是總經理當時講不可以調，並不是他個人的意思，而

是比他更高層上面的意思。

陳總經理樁亮：

我想以前總經理的想法是怎樣……

蔣議員乃辛：

所以我說這根本就是陳市長的意思，當時淡水線通車，我們議會也有反映？好多議員都在質詢這個票價太高，淡水鎮的居民也講，台北市的居民也在講，陳市長的脾氣就是這樣子，做了以後，錯了也不會馬上改，他的脾氣就有點死不認錯的味道。當他發現和事實不一樣的時候，他就要轉一個彎了，怎麼轉彎呢？就是用打折扣的方式，而不用降價的方式。事實上還是降價嘛！只是用打折扣的方式。以漸進式的方法，先用打折扣的名義，再變成降價，接著中和線通車。

事實上來講，捷運開始時，本來就應該用低價格嘛！政府本來就應該補貼這一部分。我記得那時質詢時也講過，你們還開個單子，木柵線、淡水線如果這樣的話，會虧損多少。捷運剛通車一定要虧損，你把民衆吸過來以後，乘客增加之後，你再調高票價嘛！在乘客沒有進來之前，你應該以低票價吸引乘客，而你們現在的政策就是這樣子做，把票價降低，希望大家回歸到大眾運輸，對不對？一開始就要有這種觀念嘛！

爲什麼一開始定票價爲八十元時，民衆反映的時候，他就不肯認錯？你們議會說我不對的時候，我就要表示我對；當你們沒有聲音的時候，我再來改變我的作法，先用折扣的方式，然後再降低票價。我是覺得不對馬上就改，有什麼關係呢？爲什麼一定要用這種模式，到接近選舉的時候，再來送一個大利多。

他選舉選了很多次，結果把很多事情都往選舉方面想。

陳總經理樁亮：

讓我報告一下，第一點，我從過去的資料所了解，這並不在我的任內，當初在費率審議委員會時，通過淡水線票價時，曾有規定，訂了一個但書，就是說在實施一年以後，要做票價的檢討，我不曉得前任總經理為什麼沒有把這些話向各位報告，我就不太了解。所以他說為什麼不能降價的原因，我就沒有辦法回答，這點我要向各位報告。其實後來議會對這件事情有所垂詢的時候，我都據實以告，我們是要照這個原則來進行。

第二點就是有關捷運公司的總經理跟市長的互動關係，我可以跟各位報告我的經驗，至於以前是怎麼互動，我就不了解，我的經驗是市長對於運量的多寡，他很重視，所以幾乎每次我們有機會碰頭的時候，他都會和我討論一下子，後來游董事長到任以後，我也跟他講市長對這個很重視。我告訴各位這個事實，就是說運量的成長和其變化，市長和我們有很充分的討論，在討論過程中，我就很自然的報告我們的想法，是怎麼樣進行推動，然後把運量提高，所以前面一段時間，有關這方面的作業，都是再經過原則性的討論，至於說費率到底是多少，市長從來沒有說如何處理。

蔣議員乃辛：

當然市長不會講說費率要訂在多少，可是要市長點頭，你們才會檢討費率呀！市長不點頭的話，你們就不會開這個會呀！我在想前任總經理時，一定是市長不點頭，所以他不敢講，說是不能調整。因為那個時候議會一直在講捷運票價太高了，應該要降低，當時市長在議會講不可以調，而市長說不可以調的時候，總經理當然不敢調呀！現在市長看營運了一段時間，真的不對了，然後就用變相的方式來打折扣，表面上看起來不動，可是用折扣的方式，促銷的方式。

基本上，市長了解到捷運一部車的固定成本有多少，你搭十個乘客跟搭一百個乘客，對成本來講不會增加，可是搭十個乘客和一百個乘客時，票價收入就會有影響，所以到底是高價少銷或是薄利多銷？當然是薄利多銷嘛！如果今天票價降了以後，班班客滿擠不上去時，你才來考慮票價提高嘛！一開始就把票價定那麼高，就是抉擇上的錯誤嘛！政務官當然要負決策上的責任嘛！他又不肯承認錯誤，而用減價的方式，在接近選舉的時候，才又回歸到基本上。

陳總經理椿亮：

有一部分是我們要回答……

蔣議員乃辛：

當然，說實在來講，這問題應該要問市長才對，不應該問總經理。

陳總經理椿亮：

對。

蔣議員乃辛：

總經理根本沒有權限嘛！因為市長不在這裡，賀陳局長，你這邊跟票價有關係吧！票價是由交通局主管的對不對？最近看到報紙，好像又有一個利多，是不是陪身心障礙人士可以免費搭乘？

賀陳局長旦：

那是公車的部分，我一直都有照顧身心障礙市民的一套做法。

蔣議員乃辛：

有沒有法源依據？

賀陳局長旦：

在身心障礙福利法裡面有規定。

蔣議員乃辛：

裡面有規定陪同身心障礙者要減價嗎？

賀陳局長旦：

對。

蔣議員乃辛：

所以市政府完全依法行事。

賀陳局長旦：

是。

蔣議員乃辛：

我請教一下，老人福利法呢？六十五歲以上的老人搭乘大眾運輸工具的時候要不要半價？

賀陳局長旦：

據我的了解有規定半價，但是對於另外半票價要怎麼處理，其實沒有明確的規定，現在大家都擴大解釋。

蔣議員乃辛：

既然老人福利法中對乘坐大眾運輸工具有規定半價優待，為什麼乘坐捷運不能半價？

賀陳局長旦：

據我的了解，現在大家正在檢討那一個是屬於特別法。

蔣議員乃辛：

對老人來講的話，老人福利法優於一切呀！他搭乘捷運時，卻得買全票。所以在這種情況下，身為政府機關，這兩個法都適用，你就要想出一個能夠適用二個辦法的方式來處理。

賀陳局長旦：

你是交通主管單位，捷運票價還是歸交通局主管，你有沒有想出兩全其美的辦法，又能符合老人福利法規定搭乘捷運半價優待，也能滿足大眾捷運法搭乘全票的要求。

賀陳局長旦：

這確實好像是法律之間的競合關係，我想蔣議員比我更內行。據我的了解，現在確實是從現有的財力和既有的規定上，找出一些妥協的做法，我們和社會局也正在研究。

蔣議員乃辛：

我已經質詢過好幾次了，現在陳市長大放利多，為什麼這項不放呢？依照老人福利法，老人搭乘交通運輸工具要半價優待，我們就應半價。大眾捷運法要全票，這部分的半價，市政府需編預算補貼呀！這樣既滿足老人福利法，又符合大眾捷運法，市政府又不違法，而且真正落實照顧老人，為什麼不做呢？我們在議會質詢那麼久，為什麼不做呢？我真的感到很奇怪，為什麼陳市長想到那麼多的利多，這個利多為什麼不放呢？是不是因為有議員提出來了，市政府就是不做？沒有議員提過的東西，市政府才去做。

我曾經在議會質詢過，是不是等到捷運將來全線通車時才考量，事實上老人搭乘公車全免，可是依照老人福利法只有半價，另外百分之五十的票價由誰負責？市政府編預算補貼呀！既然可以編列預算補貼公車，為什麼老人搭乘大眾捷運系統時，市政府不能補貼呢？市政府應該編預算補貼給大眾捷運公司，老人搭乘的半價，另外一半由市府負擔，這樣才符合老人福利法嘛！老人拿全票搭乘捷運，又符合大眾捷運法，二個法都符合，而且真正落實照顧老人，老人也享受到老人福利法應有的福利，為什麼不能做？如果市政府不做的話，就表示市政府不重視老人福利，看不起老人，其他的利多都是假的，我們對市政府質詢了一年，為什麼市政府不做？是因為議會先提了，市政府就不肯做了嗎？

主席：

賀陳局長，我舉一個例子證明蔣議員講的是對的，在座的所有官員都很清楚，從去年我替公車處司機爭取交通補助費時，爲了這件事情，賀陳局長、公車處處長，我對他們很不禮貌，還被我趕出去過。我也把主計處處長、財政局局長、人事處處長，統統請到委員會這邊來，我也非常不禮貌的對他們講這件事情。

憑良心講，我也用盡了各種方法和手段，結果大家都很清楚，陳市長到八月初時，跑到公車處講，陳市長送給大家一個紅包。後來很多公車司機和媒體朋友來問我，我都算了。陳市長要送就給他送，他要做好人，這大家都很清楚，是本人努力出來的，他就是不願把這功勞給我，沒有關係。陳市長要這樣幹，我可以接受，讓我瞧清楚陳市長是什麼樣的人嘛！

我剛剛一開會就跟蔣議員講，只要我們提出來的事情，他就不答應配合，所以你若講票價的學問，就不需要講了，財務的報表，計算票價很簡單，這是最簡單經濟學供需理論曲線或是由時間序列統計回歸分析馬上可以算出來，這有什麼難的。簡簡單單的事情，賀陳局長，公車處員工的交通補助費，我舉這個例子，陳市長連這個風頭也要搶，所以我要問兩個問題，什麼時候捷運票價要調降？調降的幅度是多少？剛才蔣議員講的問題，當時我在交通部門質詢時也曾提過，而且發過二篇書面質詢，爲什麼不可以比照搭公車、飛機，老人可以減半優待，爲什麼不可以？因爲是我們議員提出來，陳市長就不肯放。

蔣議員乃辛：

局長，等一下可以一併答覆，我們所提完全是依照老人福利法的規定，真正去照顧老人、給予老人應有的權益和福利，所以我們希望市府編預算，讓老人搭乘大眾捷運的時候，能夠享受半

價的優惠，且又符合大眾捷運法的規定，讓大眾捷運公司能有全票的收入。

今天如果市政府因爲是議員提出來的事情，市政府不願意做。那我收回來，說不是我提的，是市政府提的，好不好？把功勞全部歸市政府。我們今天真正的目的是希望政府落實老人福利法，能夠真正照顧老人，只要老人能夠享受到老人福利法規定的半價優待，我不要求任何的功勞，這樣子可不可以？我們對外就說是陳市長或賀陳局長講的，是不是這次就編列追加預算來辦理，馬上讓老人在九月底或十月份開始搭乘捷運可以半價優待？

賀陳局長曰：

首先對於蔣議員最後的指教，是不是用追加預算來辦理，我一定跟各位保證，把這話帶回去，向市政府爭取。我也要提出例證，就是至少交通局從來沒有因爲是議員提出來的案子，就故意不做，結果把良法美意給攔住了。今天我的工作報告在第十一頁上面，青年公園兩個地下停車場，還有委託代收停車費，這都是議員的美意，剛才我也跟召集人報告過，在第三十九頁上，捷運和公車間轉乘，我也特別銘謝，這都是各位給我們指教後，完全如數照辦，絕對沒有說是打折扣，委託超商代收停車費的案子，我們也都請了原來提案議員，在最後開辦的時候到場觀禮，市長也非常感謝。

我們絕對不敢把議員的良法美意，一些好的建議，到我們這邊便打折扣或故意不做。剛才蔣議員所指教育關於老人福利法上的規定，怎麼樣能在交通方面來落實，如果是因爲財力不足，要反映在追加預算上，這一點我一定把這個意思帶回去報告，希望共同爭取，謝謝！

蔣議員乃辛：

這次會期我本來是填參加教育委員會，結果教育委員會人數額滿，被抽到交通委員會，結果還蠻有點收穫，這並不是我個人的收穫，我只是希望對老人權益有助益，老人搭乘大眾捷運不能適用老人福利法，很多長輩都認為不應該這樣做，他們心裡都有不平，所以經常利用各種管道向我們反映，我們在議會也提過好幾次質詢，可是都沒有辦法得到善意回應。今天局長若能在這邊承諾研究編列追加預算來辦理，編得成、編不成又是另外一回事，至少局長承諾要在追加預算中提出來，我相信局長真的能體會到長輩們一些苦心，也希望局長能向市長反映一下，我們不居任何功勞，把這個功全部歸給市長，我們希望市長真正落實老人福利，讓老人享受到他們應有的照顧和他們的福利，這是最重要的。成果給老人、給市長，議會不要，好不好？這樣比較好辦一點。

陳議員玉梅：

總經理等一下。局長，剛剛沒有回答我的問題，如果捷運票價要調降的話，公車票價要不要調降？

賀陳局長旦：

我以為已經逃過這一段，剛才召集人也有指教，關於交通部在費率調整的過程，應該扮演的角色，第二召集人也非常明確的指出來，公車與捷運之間的競合關係。

在交通局的立場來講，面臨捷運票價訂定的時候，我們有三種角色：

第一種角色，我們是一個行政單位，從行政單位上來看票價調整時機與其正當性，這個部分應該依照環境和一些法令的問題來考量。

第二，票價本身不應該完全只是一個促銷的試探，本身應該

有在成本結構上面，或是如剛才蔣議員所講的薄利多銷，「薄利多銷」到什麼程度，「多銷」對運量有何提升的效果，這一些所謂的證據關係，剛才費議員提到，不需要做太多科學分析，但是從交通局的立場來講，還是希望有這些數據。因為我們要看的不是這一次的調整，而是為了今後要調整的時候，必需是每一次站在前一次調整的經驗上面，經驗才能累積，對於日後訂立捷運票價的制度性，能夠有一些收穫。

第三，就是要談到與其他交通工具間的競合關係，不致於說這邊在試探促銷的效果時候，另外一邊在做失血的輸出等狀況。

基於這三個角色，我直接回答第二召集人的指教，我的看法是這樣子，我是認為捷運系統在台北是做為一個新的交通工具，而且它的路網正在成長當中，它的運價不應該完全反映成本。由於是一條、一條路網逐漸完成，當完成某些特定走廊的時候，應該要在路線的整合或轉乘上面，要來想辦法在公車和捷運轉乘之間，結合的更好；換句話說，衝擊更小，所以這部分不是單純票價競合的問題，其實也牽涉到路線中間的重新調整。我們從半年前開始，實際上就把這個訊息，即必需同時合作，請業者先把路線上他們該做的，做一些調整。因此估計他們因轉乘而造成票收上減少的差額，像我剛才工作報告中所提報，我們希望台北縣、台北市共同努力去爭取空污費，使原來是平行路線，現在轉乘以後，這裡面的差價可以從空污費中支應補貼，減少他們的損失。

另外一方面，我們也正在推動剛才蔣議員所提出補貼的措施，希望能夠逐漸推動。這樣的話，整個捷運系統跟公車都能共同嘉惠。所以直接向第二召集人報告，這件事情會有衝擊，但是這個衝擊，我們事先已和業者做了溝通，希望這類衝擊能夠早日反映在明年，如果是公車屆滿二年需作費率調整的時候，有些部分

再在裡面反映，最後再看看從補貼制度中做如何吸收，以上向各位報告。

陳總經理樁亮：

我也做個補充報告，我向各位報告一個事實，只是我不曉得這個實施的時間，是在蔣議員質詢的前或後，但是我報告一下，在木柵線營運的時候，曾經有嚐試辦理老殘優待票，那時候總共發行了一萬張，跟當初我們要推動這工作的時候，協調時間不一樣。依照大眾捷運法的規定，旅客運價一律全票收費，如法律另有規定予以優待者，應由其主管機關編列預算補貼之。後來實施結果發現，其主管機關都沒有提供補貼的部分，所以我們在發行一萬張之後就暫停了，最近才提出探討。

蔣議員乃辛：

就是我才講的，市政府應編預算補貼嘛！

陳總經理樁亮：

蔣議員講的沒有錯，應該是這個方式，所以剛剛交通局如果願意接受這個觀念，來編列預算的話，我們樂見其成。

蔣議員乃辛：

大眾捷運法也明文規定，老人福利法也明文規定，我們給市政府的質詢稿，市政府的答覆是依照規定，大眾捷運法就是要全票，後半段不講了。剛開始時，我們要求市政府給老人半票，用大眾捷運法的前半段；後來我再用老人福利法的角度來探討，依照老人福利法一項、一項的做，希望市政府能夠比照公車票價，又能符合大眾捷運法的規定，由市政府補貼。

結果市政府給我的答覆是說現在只營運二條線，要等到網路全部暢通以後，再來考慮。你們回去查查看，你們的答覆是不是這樣寫，當然我不能說是一字不錯，但是大意上就是這樣子，所

以我就覺得很奇怪，法明文規定市政府要補貼，而老人福利法規
定老人要半價優待，市政府為什麼不去照顧老人呢？今天圖書禮
券、幼兒補貼、各私立學校都有補助，為什麼真正一些弱勢、沒
有收入的老人，為什麼不給他？難道老人就不是人嗎？老人還是
人啊！而且老人過去對社會貢獻這麼多，現在年紀大了，退休了
，沒有收入的時候，政府更應照顧他們才對呀！

局長，你剛剛講會研究編預算，可是你也不敢保證一定會編
得出來，我現在希望局長能不能保證一點，總經理講大眾捷運法
規定全票，後半段優待票價，就是要市政府編列預算補貼。事實
上來講，編列預算要不了多少錢，真的，老人搭乘大眾捷運要
不了多少錢，沒有多少人嘛！說實在的，現在的老人那裡會沒事找
事做，天天去坐捷運，從早上坐到晚上，而且這些捷運路線還沒
連通，他不會花時間坐嘛！

賀陳局長巨：

召集人、蔣議員，我特別再說明，我剛才說不敢對議員的
建議都忽視，乃至於故意不做。所以我也說一定把大家的建議帶
回去，再向市府中爭取。不過依照剛才陳總經理唸的條文，和過
去在木柵線操作時候相關單位來講，我確實向蔣議員報告，我們
會來協調，可能請社會局以主管機關的身分來編列補助預算，這
部分我們來負責協調。

蔣議員乃辛：

希望這次追加預算送到議會時，能看到這一筆預算。局長要
儘全力來讓老人享受過去該享受還沒享受到的權利，捷運通車到
現在已經好多年了，過去就應該享受的，但到現在還沒有享受到
，追加預算什麼時候送到議會？

賀陳局長巨：

據我的了解好像是十月初，現在正做一些討論。

蔣議員乃辛：

是不是請局長回去以後馬上協調，增列老人搭乘大眾捷運的補貼？

賀陳局長旦：

我不知道有沒有編列，我去查一查。

蔣議員乃辛：

絕對沒有，如果已經編了，我今天就不會質詢。

主席：

如果編了，阿扁早就對外宣揚了，保證沒有編。

王建煊先生講：「照顧老人，就是照顧我們的未來。」，剛才蔣議員講得非常清楚，大眾捷運法裡面和老人福利法裡面都規定很清楚。希望在這個會期把這個定案，這是第一點，蔣議員，關於這個議題，還有沒有問題要問？（無）

總經理，對於捷運票價，我具體給你一個建議，也是我個人的要求，我希望在十月底以前定案，木柵線從三十五元降為三十元，淡水線從八十元降為六十元，比照公車票價，我的理論很簡單，也不要跟你算那麼多，公車票價一個是二段、一個是四段，所以木柵線最高二段三十元，淡水線最高四段六十元，十月底把它完成好不好？

我希望今天我講的這個答案，也就是你們心裡想的那個答案，也是陳市長的答案，對大家都利嘛！

陳總經理楷亮：

我們把它列為參考。

主席：

至少把我提的做成你們提的一個案子，我們就朝著這個方向

來做，只要對市民有利，都可以來做嘛！沒有什麼關係，不要繼續跟我講成本不成本。我覺得這不是學術問題，很簡單，這是一個政治問題。

蔣議員，我們現在休息十分鐘，好不好？因為大家從二點鐘坐到現在已經二個小時，首長們可能要上上洗手間，現在休息十分鐘後來再回來，謝謝！

——休息——

主席：

有關捷運工人患潛水夫病，你們的下包商有那幾家公司？

林局長陵三：

有不同的包商，大包商下面還有小包，新店線一個是青木營造公司，一個是新亞營造公司；板橋線是大有營造公司和鹿島營造公司。

主席：

聽說他們跟每一位受害者都已和解，而且拿了七、八十萬元嗎？

林局長陵三：

對。

主席：

他們現在的訴求是什麼？

林局長陵三：

有一部分的人認為他們得了這個症狀，但是醫院開出的證明，送到勞委會去並不足以證明有這樣的症狀，但他們自認有此症狀，所以要求包商賠他們錢，包商說怎麼給呢？

事實上，站在捷運局的立場，我們很感謝這些工人協助做這些工作，也同情他們有這種狀況，所以有證明的人都賠了。第一

次的賠償金，就是和解為四十五萬元，也簽和解書。後來人多以後，又反悔了，然後變成七十萬元，現在也有人要八十萬元。既然大家都簽了和解書，怎麼演變成這樣的狀況。

新店線有二十五人簽和解書，板橋線目前有三人簽了，還有幾位送到勞委會判定了，結果到現在還沒有下來。包商也答應勞委會的判定，如果是因為做這個工程而發生的病症，他們也願意賠，我們也站在協助工人的立場，責成包商負起職業災害的賠償。

主席：

像你們捷運局應該不是定位在事業單位吧！

林局長陵三：

我們是公務行政單位，是一個發包的單位。

主席：

你們和這事件並沒有責任關係，對不對？

林局長陵三：

以法律來講，我們和包商是甲、乙雙方，合約裡已經講的很清楚，這一類的事情，像潛水疾病、傷害等類事情，都是包商的責任，但是我們要督導他完成這類責任。

主席：

據我所了解，根據相關法令，你們如果是事業單位可能就要負這個責任，你們現在不是事業單位，即使要賠也需編預算。

林局長陵三：

按照勞工安全法的規定，有二個名詞，一個是雇主，一個是事業主，捷運局不是雇主，也不是事業主，所以沒有這樣的問題。

主席：

蔣議員回來了，我們正式開始開會。乃公，你繼續問嗎？（否）我來找個題目開個頭，先講一下好了，大會排定分組審查每個禮拜三上午，我們都要開分組，因為有幾個案子要處理，一個是報告案，第二是捷運局的準備金，第三是交通局動用第二預備金的部分，第四是決算，我們儘快把決算的部分結案，所以我們每個禮拜三上午十點開分組，通知一下我們所有的委員。另外交通部門三個單位很客氣，要回請我們議員，這樣好了，餐敘時間我們暫訂下禮拜四或禮拜五，晚上七點鐘，因為下禮拜開始是交通部門質詢，六點半質詢結束，七點鐘聚餐，至於怎麼辦，請聯絡人與魏小姐聯絡，希望由議員那邊挑一個時間，禮拜四或禮拜五來辦理。

現在繼續業務報告的答詢，我個人有個小問題，先請賀陳局長幫忙處理一下，就是我看你們的報告裡面，有某一家公司捐了一千輛腳踏車放在華中公園、基隆河濱公園、南港公園、大安森林公園、關渡自然公園，各放置三百五十輛，在基隆河濱公園中，你們現在是放在大佳段，即基隆河第八號水門那裡，我們有一個里在基隆河第六號水門，就在撫遠街那邊，他們希望你們能不能擺五十輛腳踏在那邊？局長有沒有問題？

賀陳局長旦：

跟召集人報告，其實我們在基隆河濱公園放了四、五個地點，你剛剛講的地方，我去查一下。

主席：

基六水門確定沒有，就是在民權大橋下面那一段。

賀陳局長旦：

等於民生東路一直過去的地方。

主席：

對。

賀陳局長曰：

我來查一查。

主席：

如果可以的話，幫忙放了五十輛，好不好？

賀陳局長曰：

好。

主席：

賀陳局長，我想請教一個問題，這也是很多職業駕駛員朋友，他們提出來的意見，打個比方，像開計程車者，開公車者，當然包括九家業者 and 公車處，他們只有一張職業駕照，有職業駕照，他當然可以騎摩托車，也可以開一般的自用小客車，如果說他下班以後，騎摩托車或開自用小客車，被交通警察抓到，酒精含量過高，罰款六千元，吊扣駕照六個月，他賴以爲生的職業駕照被吊扣了，便不能去賺錢謀生。我剛才講他在下班以後，不是在上班開車或計程車，他開的是自用小轎車或騎摩托車，這事情發生後，他的職業駕照就被吊銷了，因此他的全家生計就沒有了。局長，你覺得這個合不合理？

賀陳局長曰：

你們所管束的行爲叫做酒後駕車，並不因爲是否仰賴這張駕照做他的生計，所以這件事情我認爲是法外之情的考慮。但是就法來講，還是有其合理性。

主席：

我覺得訂立那個法，在基本上是不合理，他酒後駕車是不應該，換句話說，應處罰他酒醉駕車那個狀況，他若騎摩托車，你乾脆把他的摩托車吊銷，否則這樣會影響到他的生計，很多駕駛

朋友就發生這種問題。

在座的各位偶而也會喝酒，喝酒的話，照理說就不應該開車，但是有的人開車以後，被警察攔檢抓到，他罪有應得，就應該接受政府相關的處罰，像我發生這種事情，大不了就不開車，每天坐計程車、搭朋友的車或由我太太開車，總有取代的方法，不會立即影響到我的生計。可是公車朋友或開計程車的朋友，就會因此而影響到他的生計，從情字跟理字上，我就覺得好像做的太嚴苛了，法是人定出來的，是交通部通過的法，從法上沒有問題，因爲定訂這法，就是要這樣執行，我不是說你們爲什麼這樣嚴苛，而是覺得法訂的太沒有彈性了。

局長，可不可以要求中央修改這種法？

賀陳局長曰：

是不是先請監理處同仁向你報告一下？我再向你做補充，好不好？

主席：

請教一下處長，謝謝！

監理處郭處長志雄：

召集人、蔣議員，我在這裡向二位報告，道路交通處罰條例因爲也是經立法院通過，剛剛召集人提到第三十五條，就是說酒後駕車超過酒精濃度的話，要罰六千元，而且吊扣其駕駛執照，在第六十八條裡面，有明文規定，駕駛人若違反規定的話，要吊扣、吊銷他持有各種車類的執照，目前也只能按照現在的規定執行，報告完畢，謝謝！

主席：

那個法我都看過，因爲我最近也在幫人處理這件事情，我沒有說你們不對，因爲法令訂的是這樣子，公務人員必需依法行政

。但是我剛剛是講一般人開自用小客車沒有關係，反正他可改坐公車、坐計程車都可以，並不會影響到他的生計。像持有職業駕照的人，如開公車的人，開計程車的人，馬上生計就有問題，而且大部分開公車、計程車，大概有將近百分之九十的人，家庭收入來源是靠他去開公車、計程車維持生計。那些人不會認為他是對，只是法令讓他變成這樣子，他們希望能不能有彌補的辦法，當然透過立法院要求修法或是用其他什麼方法來處理？

賀陳局長旦：

特別向召集人及蔣議員報告，我覺得持有職業駕照者應該有其技術上的困難度及職業上的自我要求才對，也就是說今天他要賴以為生，除了他自己怕因此有行為上的疏忽，造成他的生計受到影響之外。社會上也要對於他既然是職業駕駛，他的駕車可能會比別人更多在道路上出現，而且往往可能載著客人，不管是公車或計程車，所以他應該為別人的生命更要負一些責任。既然是這樣子的話，等於我們對於他的行為，所要求在交通安全上面的注意，甚至於一些交通知識，恐怕都要比別人更高才行，所以基於職業上的紀律來講，我到覺得恐怕應該對於有職業駕照的人，應該在這上面，他要有更高的自覺。

主席：

局長，我舉一個例子給你聽，打個比方，有位公車處的司機，他休假一個禮拜，結果在休假的第二天參加一個喜宴喝了酒，被警察抓到了，他是騎摩托車，你覺得要馬上斷然把他所有駕照統統取消嗎？如果像飛機駕駛員也有執照，一位飛行員喝酒開車，是不是連他的飛行員執照一併吊銷？

賀陳局長旦：

這只是指汽車駕駛人。

主席：

飛機更可怕吧！

賀陳局長旦：

我並不是說他不該有這樣高的職業要求，但是我是說法令上面指的是汽車駕駛上各級車輛。至於航空方面，也對於這種駕像七四七、七七七等飛機的駕駛，在職業方面的要求會比非職業的飛行執照，是不是有更嚴格的標準要求，我想恐怕也有，只是我不清楚。

主席：

飛行員如果喝酒開車被取締，他的飛行執照是沒有被取消。我們當然希望職業駕駛朋友有多一分的責任，這是對的，但是如果馬上吊銷他的駕照，他就無法開車，家計馬上發生問題。

賀陳局長旦：

我覺得固然值得同情，可是我想不出有何特別的方法，難道說他發生事情之後，就拿摩托車駕照去扣一扣便算了，職業執照還留著嗎？這樣子的話，我覺得就完全没有辦法在職業要求上讓他敬業。

主席：

局長若要講高道德標準的話，很簡單。我們可以要求中央立法，台灣是一個不准喝酒的國家，不准賣酒，任何人都不要喝酒，爲了個人的健康，我們可以講出一籬筐的大道理，我們辦個演講比賽，來談喝酒的罪惡，還有什麼問題呢？就好像有些人去嫖妓，難道你就讓他一輩子不能發生性行為嗎？我舉這個例子不倫不類。但是他嫖妓之後，就終生禁止嫖妓？打個比方，把他的生殖器割掉，你是壞人，沒有資格做這種事情，局長，可不可以？一樣的例子嘛！

賀陳局長曰：

我們討論的不是不能喝酒，而是不宜喝酒之後開車。

主席：

我不是說那樣子是對的，而是說他馬上家計會產生問題，如果他在開公車、計程車時酒醉被抓到時，我覺得甚至終生取消他的駕照都應該，是不是這樣子？當然我這樣子講會讓人覺得我在保護那些人，我沒有這個意思，而是說可以在其他的方向，加重他的處罰，打個比方，別人罰六千元他就罰六萬元，這也是一種嚇阻的辦法；別人上一天課，他要上一個禮拜，這樣也可以啊！可是馬上吊銷駕照六個月，像公車處的駕駛若駕照被吊銷六個月，他就不能待了，是不是？因為很多公車、計程車朋友向我反映，我聽了之後也覺得可憐，真的是可憐。當然這樣子逼他，其實也是很好的警惕，對道路行車的安全是有幫助，可是會不會處罰的標準不一？

請問一下蘇處長，如果公車處駕駛被處罰吊銷執照六個月的話，是不是就要離開公車處？

公車處蘇處長崇崑：

公車處駕駛員如果有上類的狀況時候，在他吊扣期間就不能工作，這期間也沒有薪水，等到吊扣期間完了之後，可以再繼續工作。

主席：

局長，聽到了沒有，六個月沒有薪水。而且目前有好幾個情形是這樣子，光公車處就有好幾位駕駛發生這種問題，也不知道該怎麼處理？我只是給你建議，你們好好去思考這個問題。

請教一下停管處，你們獎金部分解決了沒有？

停管處楊處長立奇：

報告召集人，目前我們跟公會幹部還在協調，我昨天才到任，在我還沒到任以前，他們來找過我二次，本來我今天要去拜會他們，我想應該可以圓滿解決，謝謝！

主席：

公車處存在著非常嚴重的問題，局長，報紙曾經披露過，你陪著十位公車業者的老闆去和陳市長關室密談，可不可以告訴我們達成什麼協議？我先申明一下，很多協議我都知道，我只是看你誠不誠實。

賀陳局長曰：

我要回想一下，那天我記得好像有六個議題，前面一個好像是公車政策，第二個是談補賠，二件事其實訴求是一樣，我要向捷運公司道歉，他們希望不要太重視捷運，而輕視公車，所以希望政策上要有適當的公平性，然後用補貼做適當的回應。第三個問題，我記得是談排煙的問題，順序我不是記得很清楚，實際上當場環保局就表達了今後不會再用目測的方式做為冒煙開罰單的依據。第四點好像是談剛才也提到的受傷是什麼應該吊扣，包括一些懲處的規定等等事情。第五好像是談希望我們協助他做公車站場的取得，大概就這五項題目，第六好像反映義工在監督服務品質過程當中，會不會造成沒有緩衝的餘地，要不要尋求一些類似申訴或仲裁等機構，大概就是這幾方面的事情，由於現場相關單位都在，大家做了一些討論，幾乎都已有答案，我們在最後一個議題和前面懲處規定上面，我們也準備利用松德大樓上面的空間，和勞工局合作辦理類似公車投訴中心，讓具有法學背景的人，在必要的時候做中間橋樑，減少乘客一抱怨，司機這邊就要受罰，這些事情都有答案。

主席：

有沒有談到其他的問題？

賀陳局長旦：

那天好像就討論這幾項。

主席：

我舉幾個例子給你聽，就像八月二十五日，禮拜二，我在世貿國際會議廳的三十四樓，市府某一位大官旁邊有都發局長張景森，還有工務局長與營建業者吃飯，提出來問有什麼問題，我幫你解決，然後二位局長就在登記，登記完之後，大官就說只要阿扁連任，你們這些事情，我們一定配合，牽涉到動員，也牽涉到其他問題。你們那天有沒有談到這個問題？

賀陳局長旦：

完全沒有談到。

主席：

市長爲什麼要接見這十位業者？

賀陳局長旦：

我的了解應該有二個因素，第一個就是在前一陣子計程車費率檢討的時候，一直都好像有對計程車從業人員的照顧，市長希望讓公車業者能夠也感受到沒有被冷落。第二就是從捷運逐漸通車，尤其眼看著中和線即將通車，難免在捷運票價上面要做一些調整，可能也會造成一些衝擊，所以市長希望藉這個機會，來聽一聽他們的心聲。我的了解就是這樣，沒有選舉上的考慮。

主席：

反正今天你不會講，我在總質詢的時候問市長，我現在也不會告訴你，到時候我會跟他講什麼，反正公車業者那邊我也很清楚，這件事情你既然不肯說，沒有關係，在總質詢時，我們慢慢談。

乃公有沒有要問？（無）我請教一下林局長，捷運信義線和

松山線什麼時候定案？

林局長陵三：

去年……

主席：

我看你的報告上並沒有寫的很清楚，到底什麼時候定案？

林局長陵三：

信義和松山線都在八十六年十二月二十一日定案，現在的進度是行政院正式來函，就是我們的路線定案，路線定案之後，我們便可以辦都市計畫變更的部分，就是前置作業，接著要報財務計畫，財務計畫報交通部以後，交通部現在和我們討論財務計畫。

另外當初報經建會審查的時候，經建會有一個附帶意見，希望考慮信義線和松山線的BOT可行性，也一併研究，就是這樣子。

主席：

換句話說，什麼時候整個案子會定案？你會把預算送到議會

？

林局長陵三：

要財務計畫由行政院核定之後，我們才會報告議會，就像上一個會期審查新莊—蘆洲線預算一樣。

主席：

大概什麼時候會送來？明年或是後年？

林局長陵三：

我們希望明年就送，且和交通部已經密切在聯繫……

主席：

換句話說，在審八十九年度預算時，就可以看到。

林局長陵三：

八十九年度可能來不及，希望九十年能度能做。我們現在已經在做都市計畫變更。

主席：

二年後才會送來，送來審定後，你們才會開始動工，對不對？整個完成大概要到九十五年囉！

林局長陵三：

現在的計畫是九十八年完工。

主席：

局長，可不可以稍微快一點？

林局長陵三：

我跟費議員報告，現在都是預估，要等財務計畫由中央真正訂下來之後才算數，而且都市計畫也定下來後才算數，那時候施工的時候，我們就會壓縮。

主席：

局長，尤其是信義線，因為松山線的巨蛋會不會在那邊，還沒有決定。我在猜議會非常有可能把那案子否決掉。可是信義線上的國際金融大樓已經開工了，預計九十二年完工，一完工之後，光是那棟大樓上班的人，大概就有數千人到一萬人，以後進進出出到那洽公的人不計其數。現在整個信義路五段碰到展覽的時候，真是苦不堪言，而且又是在我的選區，我特別關心，所以我希望信義線、松山線能儘快定案，儘快的動工，相對可以解決那邊交通擁塞的問題，你可不可以答應明年就把預算送來？

林局長陵三：

我們再和交通部努力一下，看看能不能盡快把這個財務計畫

送到經建會審定。

主席：

你們案子要一個接一個做，馬上中和線、新店線工程就結束了。換句話說，松山線工程若再不做的話，你們南工處那一批人就要失業了。

林局長陵三：

關於配合金融中心方面，我們現在有一個案子在貴會。

主席：

不是已經通過了嗎？

林局長陵三：

還沒有，只是付委而已，在金融中心施工期間，我們希望那一站的主體結構先做。

主席：

我記得上個會期預算給你通過了嗎？

林局長陵三：

還沒有二讀，仍在委員會裡。

主席：

我們會來努力在這個會期通過。

林局長陵三：

南工處就是要接辦這項工作，我們都把各工程處的工作安排好了。

主席：

局長，我希望在八十九年度時審信義線和松山線預算，好不好？拜託！拜託！

蔣議員乃辛：

局長，從去年十二月二十一日到現在已經九個月了，到現在

還沒有進度嗎？

林局長陵三：

我請第一處孫處長做個報告。

捷運局孫處長可立：

報告蔣議員，去年這二個案子，即信義線和松山線，行政院都照經建會審查的意見，統統通過了。准許我們辦理都市計畫變更，照我們過去的經驗，都市計畫變更大概要花二年的時間，所以我們現在就已開始做作业，在變更以前；各車站所有的出入口要用到的地方，要在府內展開協調，初步的協調差不多都已完成了，我們打算從明年開始提出都市計畫變更案，到了後來都市計畫統統通過以後，如果預算下來的話，就可以爭取土地使用徵收，進行地上物拆遷等有關工作，我們目前是作前置作業。

另外財務計畫也報到交通部去了，現在還在與交通部繼續密切的協商，因為這中間涉及到省市經費負擔的問題，還有中間的自償率等許多的計算，中央和我們有一些不同的意見，我們還在做這些工作。另外他們給我們一個任務，就是看看以BOT的方式可不可行？我們現在也在做BOT可行性研究，以減少政府財政的負擔。

蔣議員乃辛：

這是什麼時候講的？

孫處長可立：

經建會。

蔣議員乃辛：

經建會什麼時候講的？

孫處長可立：

就是他決定路線的時候。

蔣議員乃辛：

去年嗎？

孫處長可立：

對。

蔣議員乃辛：

那個時候怎麼沒有告訴我？

孫處長可立：

他已經通過我們的案子了。

蔣議員乃辛：

我知道呀！如果那個時候告我的話，新莊—蘆洲線我就不會

讓他通過。

孫處長可立：

我們的案子是通過了。

蔣議員乃辛：

我知道你們的案子通過了。可是經建會用這種方式的話，根本就沒有通過，表面上通過，實質上根本就沒讓你們通過。你要去研擬BOT的方式，要研擬到什麼時候？

孫處長可立：

我們會給他一個報告。

蔣議員乃辛：

當時信義線和松山線為什麼會通過呢？要不是我的話，行政院會通過嗎？我當時在單行法規委員會把新莊—蘆洲線攔下來，先讓信義線、松山線經行政院通過後，我才讓新莊—蘆洲線通過呀！在法規委員會的組織規程不調整的話，預算也不能送到議會。怎麼現在新莊—蘆洲線通過以後，信義線還擺在這邊呢？

當時在審法規的時候，要把新莊—蘆洲線列進去的時候，我

就會說過新莊—蘆洲線是在台北縣，跟台北市有什麼關係，台北市松山、信義線不把它做好，路網就沒有辦法形成，松山、信義線不先做，而去做台北縣，有什麼意義？台北縣到現在還欠我們多少錢？四十幾億元的錢還沒有還。

林局長陵三：

還了。

蔣議員乃辛：

你的報告上寫的呀！

林局長陵三：

上個月底還了。

蔣議員乃辛：

你這是什麼時候的報告？八月嗎？我是覺得台北縣的問題真的不需要擺在優先，當然你們怕北工處人員沒有工作做，變成北工處要撤銷了，所以那時跟我講，我才說好，先爭取信義、松山線在行政院定案，組織規程裡才把新莊—蘆洲線放在北工處下面，對不對？所以現在松山、信義線才有機會，可是如果還要搞BOT的話，我是覺得新莊—蘆洲線用BOT才對呀！

主席：

局長，在你回答蔣議員之前，我問你一個問題，你覺得信義線、松山線有BOT的條件嗎？一般的公司若要投資，他的收入只有二個，一個是票價的營收，一個是土地開發的利益，信義線和松山線延線都是已充分完全發展，你覺得有土地開發的利益嗎？如果純粹是靠票價的，有誰願意和你搞BOT呢？這二件事情，麻煩你回答一下有沒有BOT的條件？

林局長陵三：

我來回答這個問題，行政院通過以後，附帶意見只是要我們

研究BOT的可行性，沒有說信義線、松山線要以BOT的方式處理，所以向蔣議員報告，我們的財務計畫事實上在這段期間已經送到交通部了，交通部審查時有意見退回來，我們再送，已經在做財務計畫的進行了。

關於BOT的可行性，這就牽涉到召集人剛剛問到的問題，純粹以信義線這段距離和松山線的距離，是不構成BOT的可行性，第一個就是剛才講的票價，其中造價、施工費就沒有辦法平衡。第二，在市區裡面，道路兩旁已充分發展，怎麼以土地獲取利益？如果純粹以松山線、信義線這兩段的距離，是沒有BOT的條件。當初經建會做這個決議的時候，背景正好是高鐵也是BOT的狀況下，也附帶要我們研究BOT的可行性。我們有一組人做這個報告，最近會把這個報告提出來，事實上交通部是接受我們現在所編的財務計畫，我們繼續在進行走。

蔣議員剛剛垂詢的那個問題，我們很注意我們該做的事情。

蔣議員乃辛：

松山線、信義線早點動工，把這網路早點接起來，不然這條線就是要靠新莊—蘆洲線去接嘛！

林局長陵三：

事實上我們現在在做的新莊—蘆洲線一部分是在市區裡面，就是新生南路、民權西路這段，也是在新莊—蘆洲線計畫之內，對台北市路網也很有幫助。

主席：

局長，我真的具體拜託你，催一下經建會、交通部，現在問題是卡在經建會，到底財務是怎麼分配，對不對？

林局長陵三：

最主要是在爭取……

主席：

比照高雄市的狀況。

林局長陵三：

對，比照新莊—蘆洲線，希望中央給予百分之七十五的補助，他們是認為這二段都在市區裡面，希望補助百分之五十。

主席：

當初木柵線是百分之五十嗎？

林局長陵三：

初期路網全部百分之五十。

主席：

高雄是補助百分之七十五，我們也比照高雄，也不要過分要求，你千萬不要提補助百分之二百，好不好？你們BOT的評估案，千萬不要罵交通局的官員蠻橫無能、笨蛋等，他們就會火大了。拜託你們趕快在明年度把預算送到議會來。

林局長陵三：

我來努力。

主席：

明年我如果還連任，且在交通委員會，你幹不好的話，我會刪掉你的特支費，我實在不願意刪。

林局長陵三：

我們會努力。

蔣議員乃辛：

局長，這次在審查預算的時候，我做了一個但書，就是要把電聯車次級鋼材的問題，做一個優劣價格的差異分析，然後報審計處，報了沒有？

林局長陵三：

我也在催，機工處這個文聽說已經簽上來，但是我還沒有看到，上次是說二個月之內嘛！

蔣議員乃辛：

二個月馬上到了，否則十月份的預算不得動支。

林局長陵三：

是。

蔣議員乃辛：

你們現在是不是找中鋼來做？

林局長陵三：

沒有，組裝是中鋼。

蔣議員乃辛：

可是聽說你們找中鋼詢問差價呀！

林局長陵三：

這個我不曉得。

蔣議員乃辛：

我希望注意避免一下，中鋼是西門子的下游包商，怎麼可以找中鋼來做差價呢？找下游包商來做差價分析，自己做自己的東西，那裡來的公信力呢？

林局長陵三：

據我所了解現在電聯車用的不銹鋼的材質，台灣沒有生產，國外才有生產。爲什麼到現在仍沒有看到這件公文，我曾問過機電處丁處長，他們是在查詢外國的報價。

蔣議員乃辛：

可是我聽說是向中鋼查詢。

林局長陵三：

讓我了解一下。

蔣議員乃辛：

我希望聽說是錯誤的。

機電系統工程處丁處長敏甫：

我們每個廠商每個單位都去問，包括U R C，不只問中鋼而已。

蔣議員乃辛：

我希望不要去問中鋼，你剛剛講不只去問中鋼，表示你們確實有向中鋼去詢查，可是中鋼是西門子的下游包商，你讓西門子下游包商詢問西門子的差價，下游包商怎麼向你報價呢？這中間會玩很多數字遊戲，所以我希望局長排除中鋼，避嫌！你問其他

產鋼公司或貿易公司，國外的公司也好，絕對不要用中鋼的，如果中鋼不是西門子下游包商，那麼可以，可是中鋼既然是西門子的下游包商，今天查詢西門子的東西，西門子要他怎麼講，他就怎麼講，這點要避免一下，把中鋼的部分排除掉。

主席：

別的議員都沒有到，今天的業務報告就到這裡，以後每個禮拜三早上召開分組審查，除非有特殊狀況會通知各位不要來會。我們先把議程確定一下，下禮拜先處理報告案，今天就到這裡，謝謝各位官員！散會。

訂閱公報不另給據
請以郵撥收據作為報銷憑證

成本費：每期新臺幣四十元 郵政帳號：〇七六一四一三一五
半年：新臺幣一、〇四〇元 戶名：臺北市議會秘書處
全年：新臺幣二、〇八〇元 零售處：臺北市仁愛路四段五〇七號