

十、請提供行人倒數計時設施之評估報告。

答：本局交工處辦理之行人號誌倒數計時顯示器測試計劃案，預計於四月三十日提出期末報告，屆時再將研究報告送藍議員美津參閱。

十一、請取締中山北路人行道上小汽車違規停放。

答：有關右述地點違規停車乙節，經派員前往取締，均未發現違規情形，爾後將持續派員取締舉發、拖吊，以維該地之交通秩序。

十二、大龍峒公車調度站應採多目標開發。

答：公車處刻正委託亞聯工程顧問公司辦理「台北市公車調度站及相關用地區位檢討暨多目標開發之規劃研究」案，將評選出多目標最適開發基地，屆時大龍峒站若列為最適開發基地，當速廣續辦理後續細部設計、公告招標作業等事宜。

交通部門質詢第十四組

質詢日期：中華民國八十八年四月二十一日

質詢對象：交通部門有關各單位

質詢議員：王世堅 高建智 顏聖冠

計三位 時間六十九分鐘

※速記錄

一八十八年四月二十一日

主席（柯議員景昇）：

速記：鐘淑貞

各位列席市府官員，現在進行交通部門第十四組質詢，質詢議員有王世堅議員、高建智議員、顏聖冠議員等三位，時間六十九分鐘，請開始。

王議員世堅：

主席、各位官員大家好！請捷運局林局長就備詢台。

局長！這幾天我們在審查台北市有史以來最大筆的預算，預算總額有兩千七百一十二億元，我看了各局處相關預處後，感覺各局處的預算編列都很龐大，但仔細再查察後，實際上用在台北市公共建設方面的費用其實都不多，可以說各局處都是瘦牛相擠。

我覺得預算編列最龐大，大家也最不會計較的單位預算就屬捷運局預算，市民對捷運實在有夠好，包括議會議員在內，對於貴局所送來審議的預算都能順利通過，這可分可能需要很專業的關係。

這十年來捷運施工帶給台北市民不便之處，台北市民也都容忍下來，而捷運局在人事費用、維護費用、行政費用以及各種費用都高過其它局處，如果要實際一項一項與你們核對，我看也核對不清楚，就以結論來就教予你們好了。

台北市的捷運興建，平均每公里的造價費用都高達三十五億元以上，以世界各首都都有捷運來講，我們是全世界造價最高的國家。過去前幾屆議員對相關問題提出質詢時，你們都回答：台北市土地昂貴，所以徵收費用高。

我現在所拿到的資料，是扣除土地徵收費用的興建捷運費用資料，以中和捷運線總興建費用來講，每公里造價需要四十三億九千三百多萬元，南港捷運線排第二名，每公里造價需要三十八億多萬元。

如與日前也在興建捷運網線的國家來比較，譬如韓國捷運造價：每公里也才十八億多元，義大利捷運統做的也相當不錯，有中運量也有重運量；他們每公里的造價也才二十六億元，新加坡造價更少；一公里造價才十三億多元。

尤其是淡水捷運線，沿路對附近住戶所造成的噪音污染非常大，針對這點，不管是捷運局或捷運公司都用國內法令規定噪音標準是七十分貝，所以在七十分貝之下，你們就不去改善也不補償附近住戶的理由推拖。

局長！我在這裡很嚴肅問你！為什麼台北市捷運每公里造價會是世界最高的造價，卻做出這樣的品質呢？與其它像鄰近的日本大阪或東京做比較，我們建造出來的捷運品質算是最不好的！

捷運局林局長陵三：

我把這裏的數字向王議員報告，剛剛王議員所講的中和線與南港線的捷運造價沒有錯，但美國華盛頓地區綠線造價每公里是三十五億元，洛杉磯每公里是四十點六八億元，東京是……

王議員世堅：

你所說的華盛頓地區捷運造價是二十九億五千八百萬元，我不知道你所提供的資料是那份資料。

林局長陵三：

不然我們來對照日本的捷運造價。

王議員世堅：

好，你繼續說明。

林局長陵三：

日本東京都有樂町捷運造價：每公里四十三點二四億元。
半藏門地區：每公里造價六十七點零四億元。

南北線：每公里造價五十六點五六億元。

名古屋第二期工程：每公里造價四十四點零二億元。

這份資料是我們去日本考察東京都捷運所取得的資料。

王議員世堅：

名古屋與大阪的捷運工程造價都包括機場建設在內。

林局長陵三：

中和線五點四公里裡，也包含有機廠在內。

王議員世堅：

我說的是「飛機場」不是「捷運機廠」，也就是日本人說的空港就對了，興建捷運當然要包括機廠，不然捷運車輛平時維修要在那裡？這樣講不通啦！

林局長陵三：

我了解。

王議員世堅：

當議員有所質疑，你們就提出說明：也有建造比我們貴的國家。我不是講了嗎？全世界將近二十幾個國家有捷運線，其中有一半將近十五國興建捷運費用都比我們興建的省錢。你現在要與日本做比較，我就以日本來做比較。

你知道日本對捷運噪音污染的程度祇有我們一半而已嗎？我們捷運所產生的噪音污染，以淡水線來講，雖然測量沒有超過七十分貝，但車輛瞬間在進行的噪音都超過七、八十分貝以上，結果你們就抓平質來計算，差不多都祇有六十五到六十七分貝，剛好沒超過七十分貝，真會測量！

我是不知道你們是不是事先有與環保局先講好，我就不知道了？不過國外捷運噪音的程度，差不多都祇有我們一半，甚至歐洲所訂定的捷運噪音標準是五十分貝。局長！為什麼台北市捷運

線附近的市民，就要忍受這種噪音？是不是這些市民的生活品質就要比人家差！應該受噪音污染？

我更加不滿的是，淡水捷運線所經過的大同、中山、北投、士林等，這些老社區，自從通車這一年以來，當地居民曾多次向捷運局與捷運公司反應噪音問題，結果捷運局與捷運公司因應的態度惡劣，祇要是民衆反應的，你們連理都不理！議員辦現場會勘，你們是有來會勘，可是你們是用國家防制噪音標準七十分貝以下，不需要改善理由做堵塞！

在現場會勘的我祇好提出，如果你們沒辦法降低噪音，就改善沿線居民隔音設備，幫他們裝設雙層窗戶隔離噪音，結果你們也不願意，局長！爲什麼全世界造價最高所建造出來的捷運品質，是排在最後幾名？

林局長陵三：

對於捷運品質，除了木柵線以外，議員所講的淡水線、中和線、新店線部分，我們很自豪所建造的品質與準不會比別人差。

王議員世堅：

以噪音問題來講就好。

林局長陵三：

噪音問題在淡水線做高運量施工時，台灣並沒有捷運線，所以噪音的問題，應以什麼樣做標準，我們祇好用中華民國環保署噪音標準做設計。

那現在民衆對這部分標準有所質疑時，我們當然依法來論，而淡水捷運線噪音是在標準值以下，民衆認爲噪音還是吵到他們，但我相信這部分的噪音比以前北淡鐵路火車經過時所產的噪音還小很多。

王議員世堅：

你們的講法，沿線民衆沒有人會接受，如果你認爲過去北淡線鐵路所產生的噪音比現在捷運線還大的話，就請你拿出證據！我是當地的議員，包括高議員在內，我們都認爲過去的噪音並沒有這麼大，而且過去火車經過的聲音，聽起來很溫和也很有鄉土味，不像現在捷運所經過的聲音有殺氣，甚至晚間聽起來都睡不著。

林局長陵三：

我們並沒有不理會，雖然我們噪音標準值是在規定的標準內，但我們還是很重視民衆的反應，委託中華民國振動與噪音工程協會到處幫我們做噪音測量，並對噪音來源是車輛或隔音牆等方面做檢測。

王議員世堅：

局長！你現在講的與向民衆講的是同一套！其實測量已測量很久了，結論又在那裡？

林局長陵三：

檢測報告還沒有出來，等報告出來後，我們會根據該報告做改善。

王議員世堅：

檢測報告什麼時候會出來？

林局長陵三：

七月份。

王議員世堅：

必須等到五月二十日審查預算過後，檢測報告才剛好出爐，是不是？

林局長陵三：

委託檢測不是現在才委託的，是之前就委託了。

王議員世堅：

這就奇怪了！我曾經向你們要求提供過去所檢測的相關報告，你們是有提供給我，但各據點的檢測數據都有，就祇有我剛好要看的淡水線沿線檢測數據都是空白的！我真不知道這是什麼原因？

我認為捷運局並沒有誠意要做改善，這是很錯誤的心態，真不知你們把民衆生活品質的管理，與努力必須達到的目標放在那裡？

請教局長第一點：你認為國家有法定標準，祇要在標準值之內就不用去改善，是不是？

林局長陵三：

不是，理論上在標準值以下，我們認定是合格，但民衆還是認為這樣不舒適時，我們就等中華民國振動與噪音工程協會檢測報告出來後，看看該協會的建議是如何，再做處理。

另外，現在噪音規定是七十分貝以下，我們目前不知道民衆所要求的噪音值是應達到多少分貝內才舒適，不過總是要有個標準。

王議員世堅：

第二點：在這些檢測都還沒有出爐做改善前，請你們補貼沿線受噪音污染的居民做雙層窗戶來隔離噪音，可不可以？

林局長陵三：

事實上沿線背景噪音中，依我們測量公車經過的聲音，都比電聯車經過的聲音還大，那為什麼公車經過都沒有人提出抗議，而我們電聯車經過就馬上有人提出抗議。

我剛才已講過，以後的噪音標準值的訂定，到底是要訂在幾分貝以下才算標準，需等中華民國振動與噪音工程協會檢測報告

出來後，再來做處理比較妥當。

王議員世堅：

你這種答覆我不能接受，我也不知道你們是如何做背景噪音檢測的！你說公車經過的聲音超過電聯車經過的聲音，請你提供數據出來，因目前我所看過的每份報告，都沒有這項資料。

林局長陵三：

有，檢測出來的背景噪音都比電聯車的聲音還要高。

王議員世堅：

公車經過會比電聯車經過的聲音還大，我感到很莫名其妙！請你把這份報告資料拿給我看看，因目前我所看到的環保局現場檢驗報告，在晚上扣除背景噪音之外，都還超過六十分貝，而且我剛所講的數值，還是平均值。

但是如果電聯車瞬間經過，並離軌道一米半做檢測，所檢測出來的噪音，都還高達八十分貝以上！所以你所講的數字我不能接受，如真有這份資料，就請提供給本席看。

林局長陵三：

等中華民國振動與噪音工程協會研究報告出來後，我們再來針對應該改善的部分做改善。

王議員世堅：

要是這樣，我會請交委會召集人及各位委員，針對你們捷運局的相關預算做嚴格審查，其實我本身對工務方面多少也有研究，針對工務局的三百多億元預算，我要求數量與單價都要明列清楚，到時候我再好好來研究一下。

有關噪音問題，你們根本就沒有誠意要做改善，而且已經研究那麼久了，報告還需在七月份才能檢測出來，為什麼要研究那麼久？還偏偏是在議會審查預算後，報告才能出來？

局長！你們能不能找中華民國振動與噪音工程協會商量一下，看看這份報告能不能提早檢測出來？真有這麼困難嗎？

林局長陵三：

等會後，我會找他們來檢討，請他們提早將報告提報出來，我再來研究解決之道。

王議員世堅：

委託檢測已經委託多久了？好像已經超過一年！

林局長陵三：

通車後，我們就請他們進行檢測了。

王議員世堅：

通車已二年半，委託檢測也超過一年了。

林局長陵三：

還沒有超過二年半。

王議員世堅：

委託有超過一年吧？

林局長陵三：

對，我們預定檢測時間是一年。

王議員世堅：

在這一年當中，你就讓他們自行在檢測，都沒有問他們檢測進行到怎樣情況！也沒有問他們爲什麼這項檢測資料這麼久都還沒做好？

林局長陵三：

這是需要時間性的檢測，當初訂定合約有訂定檢測時間期限。

王議員世堅：

所有工務局預算內容，譬如細部計畫、研究費用、出國旅費

，捷運局是編列最多，國內不會的部分要出國考察學習，我們也讓你們出國考察，結果考察回來所建造出來的品質，是這樣的品質！國外捷運噪音標準規定在五十分貝以內，是不是台灣人的生命與生活品質沒有歐洲高？

局長！因質詢時間有限，我希望散會後，在這幾天內，答覆我到底這份已進行一年的噪音檢測研究報告，多久才能夠出爐？也強烈要求在這次審查預算結束之前，這份報告能提供給我們做參考。

第三點，自從捷運通車後，已經有很多騎機車民衆，漸漸都改搭乘捷運，這是非常好的現象，也是值得大家高興的事情；但是從各方面也了解到，當初捷運局在做規劃設計時，並沒有設計機車停車位，這是很不恰當的規劃。像台北車站、南京西路、中山國中捷運站的附近，都不夠停放機車。

針對這點，是不是未來南港線通車後同樣會產生的問題，能趁現在還來得及變更規劃時，趕快重新規劃，好不好？

林局長陵三：

好，我們來研究辦理。

高議員建智：

局長！捷運淡水線噪音問題，我曾經建議過，在捷運線下方多做些停車場，可是現在做綠化占得比較多，目前只有捷運站附近有些停車場而已，其實沿線有很多地方都可以開闢爲停車場，而且捷運線附近民衆吃虧最大，如果開闢停車場讓他們也可以使用，我想反對聲音就會小一點。

捷運線沿線下方做停車場使用也可以做綠化，我是不知道你們與交通局的權責是如何劃分，請你們與交通局研究一下，因現在只是鋪一些草皮在上面不是很浪費嗎？

林局長陵三：

我們有與交通局聯絡過了，在一個月之內，我們會去研究車站附近的公園與停車場相關設施。

高議員建智：

不是只有車站附近而已，沿線下方都可以考慮開闢為停車場，不然現在祇是種幾棵樹或鋪些草皮，其它也沒什麼利用到，如果能夠開闢做為停車場的部分就都開闢，然後停車場旁，也是可以種樹綠化。

捷運造價這麼高昂，為什麼能夠利用的部分不去利用？而且開闢為停車場之後，也可以回饋附近居民，不然像剛才所講的噪音問題，要你們補助附近居民加設一些雙層窗戶，你們認為噪音還在標準值下，不去改善，那停車場這部分問題，是你們可以做的範圍，是不是請你們與交通局研究看看停車兼綠化的功能。

林局長陵三：

綠化與停車兼顧是需要非常高的學問，我們……

高議員建智：

車輛與車輛停放之間種些樹或花草就好了，不需要具高學歷的人才知道，祇要小學畢業的人都知道！其實是你們考慮要不要計畫？要不做不做的問題而已！

林局長陵三：

我們與交通局一起研究。

高議員建智：

要研究幾年？

林局長陵三：

昨天我們有聯絡過交通局一起做研究，時間是一個月。

高議員建智：

好，就給予你們一個月時間。請交通局局長就備詢台。

局長！台北市汽車量與機車量的比例是多少？

交通局曹局長壽民：

汽車有七十萬輛，機車大概有九十萬輛。

高議員建智：

就是機車比汽車還多？

曹局長壽民：

是。

高議員建智：

交通局對於機車的政策為何？

曹局長壽民：

對於台北市機車政策，目前就是尊重騎乘機車人使用道路的權利，我們也有試辦機車專用道，像北平東路試辦效果還不錯。

高議員建智：

我舉例兩條路，讓你聽聽有沒有尊重他們！

曹局長壽民：

是。

高議員建智：

北投由北邊往南邊在承德路與中山北路間，中山北路到圓山下方通河街口機車就不准通過圓山下方的車行涵洞，一定要右轉走便橋過去？

曹局長壽民：

是。

高議員建智：

便橋好像要拆除了？

曹局長壽民：

暫緩拆除。

高議員建智：

以後機車要經過這地方時，你要讓他們騎到什麼地方才能通過去？

曹局長壽民：

我們要做規劃，本來中山二橋……

高議員建智：

另一個地方是承德路，從石牌路出來後左轉往台北方向，你剛說尊重機車騎士，我認為一點都不尊重，因承德路往百齡路來往車輛非常多，機車來到這，如果是要直行承德路到文林北路時，實在是非常危險。

去年十二月份我們就到實地會勘，要想辦法讓機車族從承德路到文林北路時不要有危險狀況，結果到今天為止，只用一塊紅色閃光標誌放在那裡也不會亮，我就搞不懂這是怎樣的效率？還是做個樣子給議員看看！

第二個瓶頸，同樣是承德路過士商路到百齡橋也是同樣情況，機車要右轉百齡橋沒問題，可是機車要直行承德路時，會發生同樣問題。所以從北投要到台北市區的機車族朋友，不管騎機車從中山北路或承德路要進入市區，他們的生命一點保障都沒有。

過去議員也曾提出相關質詢，關如機車停車位不足或沒有地方停車問題，再再都顯示不尊重騎乘機車的民衆，台北市的機車政策簡直就是要讓機車族慢慢走上絕路？

曹局長壽民：

不是，剛剛議員所提的那二個路口，本市交通大隊與交工處都有在做檢討，祇是當初在檢討該如何改善這路口時，這問題確實並沒有充分考慮，我們現在對該路口會重新考慮，機車騎士如

果要直行時，到底應如何改善或用兩段式方式處理，我們會針對這兩路口再來進行檢討。

高議員建智：

是針對我剛所提到的承德路與中山北路嗎？

曹局長壽民：

承德路與文林北路口及承德路與中正路這兩個地點。

高議員建智：

你們要考慮研究計畫多久，才能提出改善方案？

曹局長壽民：

我們兩個禮拜內，應該可以檢討出來

高議員建智：

是要檢討出改善方案？還是檢討出不能改善的方案？

曹局長壽民：

檢討出改善方案，我們一定會提出解決方案，不然就採用兩段式處理，因我覺得剛剛議員指教的非常正確，如果騎乘機車從承德路要直行文林北路，它又是在最外側，變成要變換很多車道，確實很危險。

高議員建智：

你剛講你很尊重騎乘機車使用道路權利，我覺得嘴上是有啦！可是事實上根本没有尊重機車騎士。

曹局長壽民：

我們已經開始在做了。

王議員世堅：

局長！公車處每年都虧損很多，你有什麼看法？你認為應該如何處理？

曹局長壽民：

公車虧損問題，實際上世界各國大城市對大眾運輸都是採補貼方式處理，我們很羨慕他們的服務水準，但對於相關的補貼，我們也應該一起考慮進去。

王議員世堅：

局長！大眾運輸要補貼我們都同意。請公車處處長就備詢台。

處長！貴處的財務情形你最清楚，公車處總資產一百六十二億元，但累積到目前為止，貴處總共虧損一百二十億元了，今年你們預計在未來的一年半預算中，還準備虧損二十一億元，總負債還有九十五億八千九百多萬元，這如果是民間的公車業者，你會如何處理？我看乾脆讓它倒閉好了！

像這樣的公車處還存在台北市政府裡，有什麼意思呢？公車處行駛的公車；一公里成本六十五點五元，民間經營的公車；一公里不到五十元，到底公車處是如何管理的？這要是民間經營的公司，我看倒閉三次也不為過，你還有什麼面子提出這樣的預算，一年半還要虧損二十幾億元！

剛剛局長講的我贊成，要鼓勵民衆使用大眾運輸系統，就要提高運輸率，我們也很贊成應該要補貼，但補貼要補貼在正確的地方，像人事制度也不改變、運輸費用全世界最高的、管理方法全世界最差的，都是用市民好不容易繳納的血汗錢，把它補貼在公車處的爛洞裡。

處長！對於公車處你有什麼整頓計畫？你預計這一年半要虧損二十一億一千七百多萬元，交通局今年度預算要補助你們三億多萬元還不算在內，其中對民營或公營公車業者，一年要補助的金額，有超過一半是補助我們公車處，其它差不多百分之四十五才平均補助其它十幾間民營業者公司，你們不覺得慚愧嗎？

其實民營業者也有賺錢的公司，公司管理的也很好，像首都客運就是其中的一家，風評又好又賺錢，爲什麼我們的公車處要浪費市民的納稅錢？

公車處蘇處長崇昆：

公車處虧損其來有自，因本身純粹不是營利單位，基本上是以服務爲主的單位，它是公營體制，所以所有人員的任用，都是按照公務法令與勞基法相關規定來執行。

王議員世堅：

民間業者也是有勞基法與人事負擔問題，你提到以服務性爲主，但政策性行駛的路線，並不是祇有公車處的車輛在營運，民間客運也有在營運，況且走服務性方面的路線，交通局也是有補助你們，並不是沒有，其實你們虧損的，不是虧損在服務性路線，相信大家都很清楚。

公車處二十一億一千多萬元的虧損裡，其中只有還不到六億元是因爲服務性路線所損失的，另外有將近十六億元根本就是經營管理不善、人事費用支出太龐大所造成的！處長！對於人事費用這方面，你有什麼改革計畫？

蘇處長崇昆：

基本上公車處的體制是公營體制，所有人員的進用，就按照公務人員任用條例進用，勞工部分就依勞基法條例任用，雖議員剛講的沒錯，民營客運也有勞基法執行上的問題，但議員如深入了解，民營客運有沒有符合勞基法，就可以了解爲什麼公車處營運費用會這麼高，而民營營運費用與我們的差距這麼大，事實上他們並沒有完全符合勞基法相關規定，其實在人事費用高漲情況下，我們目前因應政策，就是逐漸縮小經營規模。

王議員世堅：

要如何縮小經營規模？不提駕駛員，單單顧站人員就有三百八十幾位，現在各企業或各單位都在研究要如何精簡人事，你有裁員計畫嗎？

蘇處長崇昆：

我們五月一日就會裁員二十幾位，然後對駕駛與內部職員部分採取遇缺不補的方式處理，未來比較長遠的計畫是與捷運公司做整合，同時把經營體制做澈底調整，並希望借由這樣的調整與整合，能夠改變經營者狀況，如果該體制不改變，任何人來主持公車處擔子，他都必須面對龐大的人事包袱。

王議員世堅：

處長！根據你所提出的這份預算報告，我相信這些預算，都已經是美化過的數字，就如同我剛剛講的，一百六十幾億元的總資產，現在已經虧損一百二十億元，今年還要預算虧損二十幾億元，公車處負債還有九十幾億元，像這樣的情況，難道不需要改善嗎？

局長！我就由交通局統合做研究一下，把公車處所行駛的路線全部委託民營業者經營，我想就算我們不要求民營業者給我們多少權利金，至少還可以減少虧損二十幾億元，你們有做這方面的研究嗎？

曹局長壽民：

這問題我們已經探討很久了，公車處也遵照貴會過去所做的決議，要公車處縮小規模，不過要縮小經營規模，並不是在短時間內就可以裁撤掉，因對現有的員工，我們還要做適當處理，所以目前是逐步縮小經營，就如同剛才蘇處長報告的：

第一、我們遇缺不補。

我們把路線權慢慢釋放出去，祇要民間業者願意接受，我們

就讓他們接受。

同時制度上也要做改變，就是與捷運公司做整合後，希望公車處不要像行政單位，是用公司經營方式來經營，這樣限制會少一點、彈性多一點，達到企業化經營目標。

王議員世堅：

你是認為有要精減計畫，但我認為是沒有在進行精減計畫！因今年所要採購的車輛，交通局也計畫，公車處也計畫，大家都大張旗鼓繼續購買下去。

蘇處長崇昆：

八十八年下半年到八十九年度共要購買一百七十輛，不過現有五百多輛公車要進行淘汰，所以減少三百多輛了。

王議員世堅：

局長！你剛提到要對公車處經營方式做研究，到底什麼時候可以研究出來？有關路線問題也請評估一下，或者把目前的路線都讓給民間經營業者去經營？

曹局長壽民：

這部分我們已經在執行了，目前也陸陸續續把路線釋放出來。

王議員世堅：

好像現在行駛的路線，都是照原有的路線，我不知道你們有釋出那條路線出來？

蘇處長崇昆：

我們在去年下半年有釋出十條路線，過去公車處都沒有釋出過路線，也是從去年下半年開始才有開放行駛路線，而這種開放路線方式，目前也一直在持續進行中，不可能一下子就開放很多路線出來，也要考慮到民營客運接駛能力，因他們還要去購買車

輛及安排人員等相關事宜，所以民營業者不是一下子就有能力接駛路線。

王議員世堅：

我認為公車處既然經營的這麼差，有關人員部分乾脆就資遣，這樣不就很簡單嗎？不然就調派到其它單位，或請民營業者連駕駛都一起繼續聘請延用，我想這些應該都不問題。

一年虧損二十幾億元，是非常嚴重的問題，尤其目前台北市與中央的財政都非常困難，經濟景氣也很差，人民要賺錢也很困難，所以這些納稅錢都是血汗錢，一絲一毫都不能浪費。

曹局長壽民：

實際上現有所有民營客運司機或公車司機，他們第一的選擇就是公車處，因為公車處比較安定，待遇也比較好一點，所以公車處出缺的時候……

王議員世堅：

就是比較爛、比較好混！

曹局長壽民：

不是這樣講，因為公車處是政府單位受到限制，我們一定要依法來處理事情。

王議員世堅：

如果這個單位是大家都想要去的話，局長！該單位就要小心看管了，也表示這個單位有很大問題。

處長！今天我對你講了很多重話，我希望你回去後好好省思一下，其實我還準備了很多資料，其它同仁也曾經提起過，我也不再為難你，我以結論來就教你！

第一、如你是站在民間企業經營者立場，我看公車處早就應該要解散了，所以請你好好檢討一下。

第二、對於這樣的預算虧損數字，我絕對不能接受，也請你們想一下要如何將收入增加、支出如何減少，我希望局長與處長多做研究，改天再向我說明，好不好？

曹局長壽民：

是。

王議員世堅：

處長請回座。

局長！公車公營與民營部分，我覺得貴局二科同仁，對於公車業者，尤其是民營業者的管理做的非常好，因我看這份報告裡，如何處分違規的部分，規定的很嚴格，也很嚴格在執行相關業務，所以二科的王科長是值得嘉獎的。

曹局長壽民：

是，謝謝。

王議員世堅：

我記得在市政總質詢時，我曾經向馬市長提出過，目前公車票價根本沒有漲價空間，因油價沒上漲還降價、工資沒漲價還扣薪，是因景氣很差關係，所以未來這一年半當中，公車有漲價的空間與可能性嗎？

曹局長壽民：

公車票價是不是要調整，要由公車業者先提出，等提出後，交通局先行初審再送市政府公共事業費率審議委員會，然後審議完成後，再送市議會審議。

王議員世堅：

這些處理程序我都同意，但馬市長在競選政策時講過：公車八年不漲價。那今年你們編列六億元預算，這樣做是不是先預設立場，讓民營業者與公車處知道有這六億元可以申請補助？

曹局長壽民：

我們不是預設立場，是預做準備，因為這裡面有太多的假設，如果我們現在不編列預算，萬一審議出來需要漲價……

王議員世堅：

你認為有什麼萬一條件或什麼狀況發生，而要調整公車票價？

曹局長壽民：

我們計算方法是根據歷年來票價調整成長幅度基礎做預測，並不是完全沒有任何依據估算出來。

王議員世堅：

局長！你們有提報一份公車轉乘捷運補貼報告，我對這份報告的看法是：這份報告是去年八十七年四月份做的報告，現在已過一年時間，你們有重新對該政策做過檢討嗎？轉乘補貼效果如何？

因去年評估調查結果是汽車、計程車乘客轉搭公車坐捷運的人數比例很少，才占百分十點七而已，而你們所獎勵與鼓勵的一百位裡，才有十位是原本開汽車或搭計程車的人轉乘公車搭捷運，今年你們有做這方面調查嗎？如果祇有百分之十的人會利用公車轉搭乘捷運，這樣公車轉乘就不是很好的方式。

曹局長壽民：

我們做過兩條路線調查，一條是木柵線，另一條是淡水線調查，在目前的捷運乘客裡，大概有百分之六十是步行前往搭乘，也就是公車接駁乘客搭捷運並不是很理想，大部分民衆主要都是走路去搭捷運，剩下的百分之四十之中大概有百分之二十是坐公車，其他部分誠如剛剛議員所指教的，是開小汽車或騎機車搭乘捷運。

王議員世堅：

現在這份報告是去年做的報告，該政策正在進行當中，你們今年是不是也應該再做這方面的調查？

曹局長壽民：

四月份我們會再做調查。

王議員世堅：

如調查完成，請把相關資料報告提供給我參考，好不好？

曹局長壽民：

好，一定。

王議員世堅：

你們第一本預算書的經常門裡，交通局有幾筆土地出租給欣欣客運、指南客運、光華巴士等等我都同意，因這部分都是與交通局業務有關的公司，但其中有兩筆土地出租，我感到很莫名其妙，一筆是租給圓山飯店，你將這麼精華地點將近七百坪的土地，一年才租給他們兩百零七萬元！

另一筆租給美僑協會的土地更離譜，一年租金才三百三十幾萬元，這塊土地將近兩千九百一十二坪，一坪一年租金不到九十元！

局長！為什麼這兩塊土地的出租，尤其是圓山飯店的土地，我們可以收回，讓我們的公車可以在那裡設站，或圓山飯店附近有很多婦老鄉親會去那裡運動，在那裡設站也是很好的用途，為什麼要這麼便宜租給他們，等於是在圖利一間民營飯店，這不是很莫名其妙嗎？美僑協會也是很奇怪，他們也是設餐廳在做生意，這些土地的出租是什麼意思？我真的看不懂！

曹局長壽民：

本局第四科是主管觀光業務，所以圓山風景區是交通局主管

的業務，剛剛議員提到的土地，都是屬於圓山風景區裡面的，所以才會有土地租給圓山飯店與美僑協會。

至於租金到底是怎麼計算，是有它一定的公式，也因美僑協會是一所非營利組織，所以根據相關法規，他們可以享受六折優待，租金是比較便宜。

王議員世堅：

美僑協會到底是什麼樣的單位？我們有要與美國做什麼特殊外交用意嗎？

曹局長壽民：

據我所了解，美僑協會是美國在台灣……

王議員世堅：

局長！你有没有去美僑協會用餐過？

曹局長壽民：

我有去過。

王議員世堅：

你不覺得這是營利事業嗎？還是什麼奇奇怪怪的單位？

曹局長壽民：

是不是營利事業，是他們與政府的登記，如果向政府登記的是非營利機構就是非營利機構，因他是有登記證照的，祇要拿出這張執照來，它就是非營利機構。

至於他們有沒有掛羊頭賣狗肉，它是以非營利單位登記然後從事營利事業，這是……

王議員世堅：

局長！你剛講他們是不是有掛羊頭賣狗肉之嫌，你認為這部分跟你們沒有關係就對了。

曹局長壽民：

這不是我們的職權範圍。

王議員世堅：

你們只是負責把土地租給他們就對了？

曹局長壽民：

我們根據他們所申請的證照與法規……

王議員世堅：

民間基金會如果要做好事，願意用雙倍租金向你們承租土地，你們同意租給他們嗎？

你們把土地租給美僑協會的出發點到底是什麼？為什麼只租給美僑協會，卻不願意租給民間基金會，你們的土地承租標準是什麼？

曹局長壽民：

該土地過去就已經承租給他們。

王議員世堅：

過去就租給他們？

曹局長壽民：

對。

王議員世堅：

現在就一定要繼續租給他們嗎？

曹局長壽民：

停車場的部分我們現在要收回了。

王議員世堅：

過去講要反攻大陸，現在也要講反攻大陸嗎？真是莫名其妙！

曹局長壽民：

還是要反攻大陸，只是方式不一樣。

王議員世堅：

交通局所編列的預算中，有很多都是奇奇怪怪的收入項目，然後大家拿去平分款項，譬如罰款收入要與裁決所平分罰款比例就很莫名其妙！罰款收入百分之七十四是交通大隊勤務補貼費用沒話說，他們確實很辛苦在為台北市改善交通努力，但有百分之二十六是各監理處與監理站在分該筆款項，大家分紅都分的油水多多，這部分你不覺得很奇怪嗎？

曹局長壽民：

分配比例有一定的方式。

王議員世堅：

是根據什麼？可以將這筆錢，大家把它分配掉？

曹局長壽民：

不可能是這樣子。

王議員世堅：

你們預算就是這樣編列，把它編列為獎金，為什麼不可能？

另外預算書裡也編列很多委辦費用，小筆的部分我就不談，其中有一項委辦調查台北都會區整體運輸資料，這部分預算編列兩千五百多萬元，你不覺得該筆預算編列的有點離譜？是怎麼計算出來的？我看這項預算中，除了人事費用外，其它都是你們隨便一筆就編列下法。

曹局長壽民：

不是，我們有非常仔細計算過，因這項研究是非常重要的，我們每十年要做一次對於都會區的調查。

王議員世堅：

你們調查的每一點都編列十人，而且是二十四小時做雙向調查，這我可以接受，但每一方向都用十人，你不覺得太誇張了嗎

？

曹局長壽民：

我請規劃室主任向你報告，其實我們都是非常仔細計算出來的數字，並不是隨便亂編列的。

交通局規劃室謝主任銘鴻：

報告王議員，該項計畫最大筆費用是交通調查費用，而預算中有編列八項，就是住戶屢次訪問調查……

王議員世堅：

你只要回答我！為什麼每一個調查點都要設十人？調查費用單價一小時二百元我是接受。

謝主任銘鴻：

這是用估計方式，要看一個路口車輛流向與數量，都需要有些人人工方式計算，包括各型車種等等在內。

王議員世堅：

我認為委辦人事調查費用編列的預算太多了，包括信義區交通流量調查等等，你不覺得每筆費用的編列太多了嗎？最少一筆費用也有五百八十幾萬元，八百萬元，一千二百萬元，最多二千五百萬元。

局長！這部分的預算編列，我們姑且相信你們，但希望你們能夠交出實實在在的調查成績出來。

曹局長壽民：

一定會。

王議員世堅：

我記得前幾次有向你提出過一項建議，就是尖峰時段上午七點至九點、下午五點至七點，就是上下班與學生上下課的時段，鼓勵民衆儘量減少駕駛自用車與機車，希望大家都能搭乘免費公

車。我提出這項建議後，你也提出一篇書面說明給我，這篇說明裡，我覺得你出發點是很好，但所舉的例子不對！

第一、你所舉例的城市都太小了，有些城市人口祇有十萬人，與台北市怎麼比較呢？像西雅圖只有四十萬人口，雖差我們很多，不過多少可以比較一下，可是你所比較的是離峰時段。

第二、你們根據這些離峰時段做比較後，就下結論說：如果用搭乘免費公車方式，還是沒辦法吸引民衆搭乘，只不過增加搭乘次數而已。

其實你所調查的離峰時段，是大家要出去玩的時段，民衆當然會接受這項鼓勵，離峰時段搭乘免費公車玩。但尖峰時段的情況是完全不一樣，譬如上班或上學都祇有搭乘一次，難道從家裡出來到辦公室上班後，會想一想因為是免費搭乘，然後再搭乘一次回家，再搭一趟回辦公室嗎？這是不可能的事情嘛！

曹局長壽民：

是，不過很抱歉，我們找不到尖峰時段免費搭乘的案例，所以我們是提供全天的案例。不過我可以向你報告，現在一天搭乘公車人數差不多是兩百萬人次，尖峰時段搭乘人次大概占百分之四十也就是八十萬人，如果八十萬人都搭乘免費公車，以大人計算一張票十五元，一天的費用就要一千兩百萬元，一個月三億到四億元，這是政府沒辦法支持的一大筆費用。

王議員世堅：

我是不知道你是如何計算的？我有寫一本書，書名「推動十八項改革台北市」，在這本書中我有計算過，參考資料是當時公車處提供給我的。根據我的計算，差不多可以吸引百分之四十運用其它交通工具的民衆搭乘免費公車，這部分費用一年不到二十五億元，可能我當時計算的費用只有成本，你們現在計算的是依

票價計算。

曹局長壽民：

對，我是以票價計算。

王議員世堅：

我算出來的費用可能沒那麼多，局長！是不是計對這部分再做詳細研究，因你已經很誠懇探討過了，也提出這麼多城市來做比較，雖舉例不同，但是不是可以針對尖峰時段部分，看看世界那一個國家有這項計畫與實際例子，請你拿來讓大家看一下，好不好？

曹局長壽民：

好，我儘量找尋一下。

王議員世堅：

不然你現在所提出的構想與論點，我認為是站不住腳。

另外，交通局所屬各處聯絡員，請你們也注意一下！既然擔任聯絡員是很辛苦沒錯，但你們的呼叫器要保持暢通，不要本身是交通聯絡員，我們有事要找你們卻都打不通，這樣就講不過去了！

曹局長壽民：

是，我會要求他們都要開機。

王議員世堅：

我在講那一位聯絡員，相信你應該很清楚！

曹局長壽民：

是，一定改進。

王議員世堅：

有關交工處問題，民衆對有些道路路口要求增設紅綠燈部分，譬如太原路附近商家居民反應，該路不應該設為單行道，這樣

的建議他們都陳情過，也透過議員來陳情與接觸，結果都一直拖延下去，毫無下文，甚至要等交工處的答覆，都要等好幾個月後才得到答覆情形。

增設交通號誌部分，譬如民生東路二段一三十巷口，從我開始接辦這項陳情到現在，剛好一個月時間，但都還沒有得到明確結論。處長！對於民衆的陳情，妳認為那個地區民衆比較重要，那個地區民衆比較不重要，是不是？

像妳答覆我說：中山區那邊一小時通行人數不到四百人，所以不用設置紅綠燈。其實東區敦化南路附近有好幾處，每一處一小時通行人數也不到四百人次，可是就有設紅綠燈。

你們是認為東區敦化南路這邊地價與房價比較高，所以人的生命也比較值錢，而對舊社區的人來講就比較沒關係，妳的看法是不是這樣？人的價值是依什麼判斷？

交通管制工程處林處長麗玉：

第一、只要是台北市市長，不管是總統或工友的生命價值都是同樣。

第二、有關民生東路號誌問題，我們明天交通局技術會報要討論這問題，因主要幹道要設置號誌，一定要依照程序提交交通局技術會報做審查，所以我們會把相關資料，包括肇事資料都提出來檢討，等明天開會討論確定後，我會給議員一個明確答覆。

王議員世堅：

明天要給我答覆，好不好？

林處長麗玉：

好。

王議員世堅：

好，那我不為難妳了，妳請回座。

局長！到六月底為止，我們委託民間施吊業務就到期了，交通局是不是要慎重研究這個問題？

我與高議員以及很多同仁都在研究要採取什麼方式最好，我個人是主張收回，然後由交通大隊各分局自行來做，絕對不行與這些業者繼續簽約，因為這些業者有夠惡劣！民衆怨言四起，每天都聽到民衆在抱怨。

曹局長壽民：

是。

王議員世堅：

應該拖吊的不拖吊，與餐廳、KTV、育樂場所、代客泊車業者等勾結，他們併排停都不會拖吊，只會拖吊小市民的車輛，這是有夠惡劣的拖吊式，另外，離拖吊場近的，就拼命隨時在拖吊！

我記得在我第一次質詢時，就要求交通局要研究在拖吊場一公里內，甚至兩公里以內的違規車輛拖吊費減半，讓這些愛拖吊拖吊場附近的業者去拖吊，等於他們拖吊二輛抵一輛。

但到目前為止！局長！你不但沒有針對拖吊業者提出什麼強烈要求，甚至在一個半月前，你沒有經過議會同意，就把拖吊費一輛五百五十元提高一百元，這一點讓台北市市民非常傷心，你有什麼樣的看法？

曹局長壽民：

這是業者提出的要求，因他們認為十年內都沒有漲過價，那他們請會計師計算出來後，有這樣的構想，我們並沒有要實施。

有關拖吊制度，我們在四月三十日會與業者召開座談會，並在近期內對整體制度，包括議員剛剛提出要收回自行處理等等事情，提出……

王議員世堅：

你們有沒有預設立場？

曹局長壽民：

沒有，我們目前有六個方案，會邀請議員參加。

王議員世堅：

這六個方案中，有一個方案就是要繼續與業者續約，對不對？

曹局長壽民：

不改變原有方案也是一個方案，也有租斷方案、公辦公營方案，共六個不同方案。

高議員建智：

對於拖吊違規車輛的方案我們都可以探討，但繼續與原有業者續約的方案，我們堅絕反對。

曹局長壽民：

是。

高議員建智：

根據交通局所提供的資料顯示，八十六年與八十七年對於重大違規車輛，譬如併排停車，每月平均拖吊是三千七百輛左右，到了八十八年一、二月時的拖吊平均量都往下掉，大槪剩下二千二百輛左右。

八十六年紅線拖吊一月平均一千多輛，八十七年一個月平均三千多輛，而到八十八年一、二月時，變成一個月拖吊六千多輛，這表示有兩種可能，一種是台北市嚴重違規停車有改善，另一種就像剛王議員所講的，他們祇是在拖吊場附近一直拖吊，其它地區交通就越亂。

所以要維持原有方案的話，我們是堅絕反對，至於其它方案

，如將來是要歸屬交通局或交通大隊自行處理，這部分我們可以再來探討。

曹局長壽民：

是，謝謝。

高議員建智：

請交通大隊大隊長及台北市交通事件裁決所所長就備詢台。局長！在你的工作報告中提到要加強交通執法、落實交通違規裁罰，其中也有一項是要處理交通違規大戶，這部分本來就應該要處理，但我要與你探討一般善良的百姓，因為交通事件裁決所隨便處理，也都是本位主義，導致很多冤枉事件發生。看看你自己所提供的資料，八十七年這一年平均申訴案件免罰比例大概一半以上，我舉二個實例，一種是申訴駁回案：

這件事情是發生在台北縣有一輛計程車，車號EG-707，而你們原本要舉發的車輛是EB-707，當事人申訴你們連看也不看就把案件駁回，雖然只是罰款幾百元，當事人就來向我陳情，我反應該給你們後，你們才再去查證，查證後回報給我的結果是，台北縣電腦輸入錯誤，你們也拜託一下！被你們輸入錯誤的人不就倒霉了，所以從這項作業來看，對於經由申訴免罰的部分，都超過百分之五十，由此可見，裁決所的作業是如何隨便！

另一個案件，是發生在高速公路的案件，高速公路警察取締理由是行駛路肩，你們一樣把申訴案件駁回，理由我唸給你們聽一下：本隊執勤人員在八十八年三月十八日，在國道一號道路北上二百六十公里五百公尺發現這輛車違規行駛路肩，執勤人員居於高速行驶人身安全考慮，當場不宜攔查。

大隊長！沒證據就要取締人家，當事人也說：那一天確確實實車輛並沒有開到南部，結果你們也是把人家申訴駁回。以

你的觀點與經驗來看，警察朋友的駕駛訓練與平坦高速公路，有違規車輛行駛路肩，你認為會不宜攔查嗎？

交通警察大隊何大隊長國榮：

高速公路對於取締違規車輛方式，大部分都是採取照相方式比較適合。

高議員建智：

問題是連照片都沒有，祇是用看的，所以這兩件案子的處理就讓人家很質疑！像車號B0與B2都會搞錯，用看的會準確嗎？或許該警察剛好心情不好，把E0看成EB或ED看成E0都有可能，你們卻硬要處罰人家，甚至對於自己的錯誤，也不願意原諒他們，就算證據不明確，交通裁決所也不能這樣子做處理呀！

交通局要落實交通處罰，對於舉證就應該要很明確，讓民衆覺得他們確實違規，以後會改善，可是你們卻都亂搞亂取締，證據不明確也處罰，導致真正違規的人沒事，就算抓到也是罰錢了事沒什麼了不起。

我認為交通裁決所所做的決定很奇怪！這兩件案子都是用駁回方式處理，其實這是民衆受到冤枉的案子，就要給予申訴機會，要維護社會公平正義，你們這樣處置，等於是在加害人家，因申訴人被取締不當已經是加害一次，然後經台北市交通事件裁決所把申訴案件不加以詳查就又駁回，這等於是再加害申訴人一次，所長！你的看法呢？

交通事件裁決所鄭所長佳良：

裁決所有申訴制度及聲明異議抗告，最主要就是要確保民衆權益，從整體上來看，送到本所每十件中來申訴的，大概有五件會被裁所撤銷掉，其實我們很重視這部分的問題，對於剛才高議

員所說的案例問題，我們會再做進一步研究與了解。

高議員建智：

對於申訴情形，可是一張罰單六百元，申訴一次被駁回，回去後申訴人就不快樂了，然後還要申訴一次又一次，請問一下，六百元的罰款要申訴幾次？你們制度是很好啦！申訴人金錢損失沒關係，但精神與人格損傷事大！你們不能拿制度來堵塞，罰款不要說是六百元，高速公路行駛路肩罰款是三千元，如果是你被冤枉挨罰，你認為合不合理？

所以你不要提制度，提出制度好像是向社會有交待，可是這制度是一個很壞的制度，有人提出申訴是需要花很多精神與時間，你們應該要很慎重處理，不要隨隨便便就把申訴案件駁回，你還說後面還有申訴管道，這不是很好笑嗎？

鄭所長佳良：

我們接到申訴案件後，依一般來講，我們會請原舉發單位，譬如交通大隊或國道公路局來做查證。

高議員建智：

這些都是你們相關單位取締，查證之後當然是駁回，設置交通裁決所幹什麼？

鄭所長佳良：

爲什麼來申訴的百分之五十都會駁回，其它百分之五十也會被撤銷掉。

高議員建智：

我要探討的就是後面這百分之五十更可憐，難道其它被罰的百分之五十是應該被罰的嗎？申訴人已經被你們冤枉一次了，後面再申訴的，難道就都沒有問題？譬如B0或B2這件案子，都還是被駁回，後面這百分之五十才可憐，違規的人，如果事實證

明，我想大家都能夠接受，但如果真的是被冤枉的，換成是你，你會認為怎樣？

我所要探討的是，後面這百分之五十的問題，你講的好像很慈悲一樣，前面的百分之五十都已經免罰了，這是錯誤的想法，當然如事實證明我們絕對不反對處罰違規者，誰都一樣，可是你們要處罰人家時，應該要處罰的讓人心服口服，像這樣隨便就把申訴案件駁回，對社會及被冤枉處罰的人要如何交待？

鄭所長佳良：

這部分我們會與警方再深入查證。

高議員建智：

我現在是以個案來探討通案問題，不是光這件案子而已，對於該案你現在出面向人家說抱歉也沒有用了，我是替廣大的民眾被你們這種處罰不明確的人著想，希望對於這種不正當、沒有事實、不明確的違規案件，你們第一關就當做沒事就好了。

你剛講百分之五十都免罰，其他百分之五十都該罰就對了嗎？所長！你對我剛才的看法，覺得怎麼樣？

鄭所長佳良：

以我擔任所長的立場來看，我還是堅決維護違規者的權益，對於該案等一下我會請教議員，再查證之後再向議員回報。

高議員建智：

因時間關係，兩位請回座。

局長！有關瓦斯計程車部分，你報告上寫的很好聽，事實上現在對於瓦斯車的補助與配套方式根本都很差，因台北市有這麼多加油站，民眾都嫌不夠方便，瓦斯車補助方案也實施很久了，事實上民眾對這件事，都不大能夠接受，所以一直行不通。

曹局長壽民：

是的。

高議員建智：

所以有關這部分你們一直補助做什麼？行不通就要修正。

曹局長壽民：

過去在開辦該項計畫時，並沒有考慮清楚所造成的問題。我個人認為，從政策整體面來看，要改善都會區空氣品質是一個既定政策、永續發展也是大家都很關心，我認為這項政策，還是要繼續開辦下去，因這牽涉到很多局處相關問題。

高議員建智：

既定政策我並不反對，但是沒有用的事情你們還拼命在做，其實等你們把所有相關的配套措施都設計好，也與相關局處配合好後有可能做到時再去。不然前車之鑑明明是失敗事情，你們還要繼續再做，這不是浪費錢及浪費人力與物力嗎？

曹局長壽民：

目前有九千輛車子已經裝設了……

高議員建智：

你們先去了解一下，這九千輛瓦斯車，有多少輛已經改回來了？

曹局長壽民：

我知道，我們現在也是要先解決這九千輛車子問題，以及加氣站與檢驗站問題，就是要去做改善，而我也會承認，當初在推動該項計畫時，配套措施並沒有考慮很周到，所以有關這部分缺失，我們目前要做補救。

高議員建智：

我是建議先整體考慮好後，再去進行。

曹局長壽民：

是。

高議員建智：

不要爲了要推動過去不當的政策，還慫慫再延續做下去，要是行不通就趁早結束。

曹局長壽民：

是。

高議員建智：

重新再來整體檢討後，再來進行說不定還有機會成功，好不好？

曹局長壽民：

好。

高議員建智：

有關人行路橋問題，在你的報告中寫的很含糊，這部分也要趕快做檢討，看看該怎麼解決比較好，譬如重慶北路路橋，放在那邊也不去修補或重新油漆一下，甚至也沒有人在行走，這樣是破壞都市景觀。

你所說的部分也是對啦！可是你要在很短的時間內做出決定，看要如何改善人行路橋或做何妥善處置，不要只會在你的報告中寫會檢討而已，搞不好你不做局長了，都還在檢討！

曹局長壽民：

是，我們一定提出具體的做法。

王議員世堅：

局長！我們成立婦女安全叫車服務專線，該專線已成立好幾個月了，這項工作的出發點很好，你還記得專線的電話號碼嗎？

曹局長壽民：

080005……

王議員世堅：

不對。

曹局長壽民：

我記得語譯音是：吾保護你……

王議員世堅：

我相信在場的女士、小姐也沒有幾位知道，是不是這方面的宣導要再加強一下？

曹局長壽民：

我們還沒有正式開始。

王議員世堅：

這條專線還沒有開始正式通話？

曹局長壽民：

還沒開始。

王議員世堅：

你們那時候才要開始？

曹局長壽民：

五月份才要開始。

王議員世堅：

我剛講補貼公車所編列的六億元預算，我個人認爲這部分應該要刪除，因目前沒有這樣的空間讓公車漲價，所以是不是拜託召集人一下，等審查到公車補助款六億元預算時，把這筆預算刪除。

另外，請局長在最短的時間內提出裁撤公車處的方案研究，你多久可以研究出來？

曹局長壽民：

我要問一下處長有沒有改善的計畫，而我們目前是在做與捷

運整合計畫。

王議員世堅：

推動與捷運整合計畫？

曹局長壽民：

是。

王議員世堅：

看捷運比較有錢就靠過去。事實上公車處現在不賺錢，也虧損到谷底了，預計今年還要虧損二十幾億元，局長！你一方面研究如何與捷運整合，另一方面你也有很多委辦費用，是不是請研究一下，如解散公車處，是不是對大眾運輸比較有利？可以做這方面的研究嗎？

曹局長壽民：

是。

王議員世堅：

好，你答應要做這方面的研究，並在最短期間內，給我一個結論，好不好？

曹局長壽民：

好。

王議員世堅：

好，局長請回。請捷運局林局長就備詢台。

局長！對於捷運行駛沿線所產生的噪音問題，譬如我所舉例的淡水捷運線，你們捷運局與捷運公司都沒有研究要如何改善噪音，祇是拿標準規定七十分貝以下做擋箭牌，不然就是說：這方法無據，都沒辦法改善。甚至我說請你們補貼沿線住戶做雙層窗戶，你們也一直拖延表示不願意。

結果現在引起士林北投區議員及居民對捷運反感，你們就把

行駛班次減少，興建捷運花四千多億元，就是希望能夠改善市民行的品質，並且鼓勵市民多多利用，應看班次如何增加，像以木柵線中運量來講，都加掛兩個車箱，想辦法增加車次都來不及了，這樣營運效益才有辦法提高，成本也才能降低，所以淡水線減少班次真的是莫名其妙的做法，你的看法怎麼樣？

林局長陵三：

對於噪音問題，我剛剛下去有與同仁研究，禮拜五我們會找中華民國振動與噪音工程協會來討論，等討論後，如有初步結論，我們會向王議員報告相關處理問題。

王議員世堅：

對於減少班次這部分呢？捷運公司董事長有沒有來？減少班次真的是莫名其妙！因鼓勵市民搭乘捷運都來不及了，噪音不解決，然後民衆反彈就想把班次減少，像那一天我去現場會勘測量音量時，經測量後一看，哇！瞬間噪音八十分貝以上，捷運公司同仁卻回答我說：看要如何減少班次。我們花了這麼多金錢與心血去興建捷運線幹什麼？

捷運公司陳總經理樁亮：

我了解議員的意思，因為一方面民衆認為噪音問題非常嚴重，另一方面我也了解捷運局目前也正在進行檢討如何改善，在改善噪音之前的這段時間，我們必須要把班次減少，等改善完成之後，再恢復班次或增加班次行駛。

王議員世堅：

不需要班次的定位在那裡？

陳總經理樁亮：

要詳述不需要班次是很難定位定的。

王議員世堅：

大方向就是要減少班次就對了？

陳總經理樁亮：

不是，基本上是十點到十點半這段時間的班次稍微減少，等捷運局改善噪音問題後，再恢復正常班次。

王議員世堅：

局長！陳總經理！針對淡水捷運線沿線噪音污染問題，我絕對不會輕易放棄，你們如果没有做徹底解決，不要說法律規定噪音標準要超過七十分貝，你們不要用該規定來與議會抗爭。

林局長陵三：

一定會做妥善改善。

高議員建智：

公車既然有老人優待票，我是希望能夠在公車上加裝方便老人扶持的手把或座椅，不要讓老人家在公車上顛顛倒倒容易發生危險，請公車處一併研究檢討一下。

柯議員景昇：

本組質詢時間到此結束，接下來請段議員宜康質詢，時間剩下十一分四十五秒。

※書面質詢資料

一、質詢議員：顏聖冠

質詢對象：交通局

質詢題目：高架橋上為何沒有隔音設施？及對於不必要的天橋是否早該拆除？

說明：高架道路為市區的交通帶來相當大的幫助，然而由於每日大量的車輛往來使用，卻會造成附近地區嚴重的噪音污染，居民長年為噪音所苦。目前如建國

二、質詢議員：顏聖冠

高架橋兩側即有設置隔音設備，可為一示範。因此，本席要求儘快在新生高架橋及中正橋上裝置隔音設備，以減少居民長時間暴露在高分貝的噪音環境中所導致身心上的傷害。

一、新生高架橋距離兩側住宅甚近，卻遲遲未有如建國高架橋的隔音設備，使得當地住戶不堪噪音之擾。

二、工務局曾說明中正橋上無法設置隔音牆，是由於橋體的承載重量已達底限，無法再承載更多的重量所致。本席以為工務局不應以此為塘塞之詞，棄居民權益於不顧。反而應該再加研究，確實測量出橋體的載重量及找出最適合中正橋使用之隔音設備，且在結構安全的前提下，還給住在兩側居民一個安靜的生活空間。

近年來，鐵路已大部分完成地下化工程，台北市市區內已不復見平交道。然當初為了民衆安全越過平交道，所設置的天橋如今卻成了破壞市容、造成民衆不便的禍首。例如，銜接愛國西路及和平西路、廣州街的天橋；銜接和平西路及中華路的天橋；西園橋等皆不再發揮作用。本席要求確實勘查各天橋的必要性及使用率，對於不再必要的天橋則需儘快拆除。本席在四月一日已發出質詢，然而至今仍無回覆。對於民衆一再的陳情，本席希望貴局能真正重視此一問題，並有所行動而不是一再的敷衍，還給台北市一個乾淨的天空。

二、質詢議員：顏聖冠

質詢對象：台北市交通局

質詢題目：交通局應即刻全盤檢討評估拖吊措施的成效及如何改善拖吊品質

說明：台北市民間拖吊業因違規停車拖吊而引發民怨，在

日前出爐的檢討報告中顯示，民衆最常抱怨的項目包括放車問題、車號輸入太慢或錯誤而延誤領車、違規輕微被拖吊、拖吊造戶車輛損壞、拖吊業人員態度不佳、拖吊車逆向行駛、超速闖紅燈等違規問題等等。而根據台北市政府停車管理處的統計，從八十六年七月至今年一月底止，九家民間拖吊業者因拖吊車違規肇事就有廿八次，佔該期間拖吊業者八十多起違規處分事件的三分之一多。

由此顯見拖吊業者所僱用之司機素質不良，沒有守法觀念，因此交通局應嚴加督導拖吊業者對司機之管理，以減少拖吊車違規事件。由於執行拖吊業的租約將於今年六月卅日截止，交通局應積極全盤檢討目前的拖吊政策，並嚴格考核各拖吊業者之拖吊品質及拖吊車之違規事項，對不適任者，應不再續約，以改善拖吊品質，減少民怨。

三、質詢議員：顏聖冠

質詢對象：台北市交通局

質詢題目：今年台北市公車肇事案件頻傳，交通局應對出事率

高之聯營公車施以處罰

說明：台北市聯營公車今年至今的肇事案件頻傳，重大傷

亡連連，對市民行之安全產生嚴重威脅，如本月八日首都客運226號公車造成一死三十八傷的車禍案

※書面答覆

答覆單位：交通局

一、承德路轉文林北路、承德路與中正路口之機車動線問題，請檢討改善。

答：因承德路、文林北路及承德路與中正路二路口之車流動線較為複雜，相對的機車動線與汽車動線間之交織行為更形嚴重，本局交工處將於擴大試辦承德路機車轉用道（文林北路至民族西路）時，一併檢討此二路口之機車動線。

二、公車處虧損原因及改善研究計劃。

答：(一)本市公車處歷年來以「配合市政建設，提供良好公車服務」為目標，惟服務與營利無法兼顧，致該處至八十八年二月底，資產一四七億餘元，負債六十一億餘元，累積虧損一一八億餘元。探究該處虧損原因分析如下：

1. 組織型態限制

該處兼具行政及事業機關雙重角色，為符相關人事、組織、採購法規及辦理公務行政，致用人、材料成本偏高。

2. 駕駛員生產力偏低

為符勞基法及兼顧行車品質，行車人員薪資制度採高底薪低獎金，其公休、國定假日較多，每日加班時數亦有限制，故駕駛員生產力較民營公司為低。

3. 利息負擔沉重

目前於台北銀行待還款之貸款金額約四十九億餘元，每年利息負擔高達三億餘元，並隨負債金額逐年增加。

(二)為有效解決此一問題，該處雙管齊下，除致力於提昇經營績效外，並調整營運規模。在提昇經營績效方面，引進責任中心制，成立營業分處，透過競爭提昇經營績效，駕員產值因而成長。在調整營運規模方面，於八十六年九月開始依據本府政策，經營規模朝逐步縮小之方向辦理，人員採遇缺不補政策，並於八十七年十月辦理第一次路線釋出，該次合計釋出、調整、停駛二九四等十條路線。未來該處將繼續朝降低虧損努力，具體方案如下：

1. 調整路線營運規模

檢討該處現有路線，並配合本局重整市公車路線措施，在不影響市民行的權利下，分階段逐步釋出、調整及裁撤路線，以降低虧損。

2. 加強人員精簡規劃

除實施人員遇缺不補政策外，並配合營運路線規模之調整，擬定人員處理計畫，降低用人費用。

3. 拓展多元化經營

研擬自有及經管之市有產權場站及土地，作多目標開發及利用，增加營業外收入，包括場站多目標開發規劃，及場站廣告出租、臨時停車利用等。

4. 廢續推動責任中心制

建立責任會計制度，明確表達機關內各單位之經營績效，降低作本。

5. 大眾運輸經營整合

配合政策辦理公車處與捷運公司經營整合，藉由整合方式之規劃及制度重新設計，結構性降低該處虧損問題。

三、請提供本年四月份所作捷運轉乘調查資料。

答：因本年度捷運乘客調查計畫預定於四月二十六日至五月七日間實施，故暫時無法提供該項資料，惟業先檢送八十七年四月捷運轉乘調查資料乙份予王議員世堅參考，俟本年度調查報告完成後再另行檢送。

四、請提供尖峰時段搭乘公車免費之實施案例資料。

答：有關尖峰時段搭乘公車免費之實施案例資料，目前經洽詢交通部運輸研究所及部分研究機構，均表示為避免增加尖峰時段車流負擔及大眾運輸工具擁擠狀況，目前所知並無尖峰時段免費公車案例，本局將再搜尋國內外資料，若有相關案例，再補送貴組議員參考。

五、違規拖吊作業請研究收回由交通大隊及各分局辦理。

答：委託民間業者拖吊違規停車及保管工作，主要係借重民間

之人力資源，分攤政府工作，避免行政機關業務日益膨脹影響行政效率。因此配合政府組織再造、人力精簡之政策，目前委託租用民間公司參與違規停車拖吊及保管工作有其必要性。同時本項業務合約即將於本（八十八）年六月底到期，本局將就拖吊制度全面檢討與改進。

六、交通違規處罰應舉證明確，並改善申訴制度。

答：（一）依道路交通管理處罰條例第八條第二項規定，違反道路交通管理處罰條例於裁決前，應給予違規行為人陳述之機會，另根據違反道路交通管理事件統一裁罰標準及處理細則第四十三條第一項規定：「違反道路交通管理事件之裁決，應參酌舉發違規事實、違反情節、稽查人員處理意見及被處分人之陳述，依標準表裁罰，不得枉縱或偏頗」，本市交通事件裁決所對於交通違規案件之裁罰，均本於該處理原則妥慎處理，如屬舉發明顯錯誤案件，亦基於保障民衆權益之立場，予以改裁或免罰。對於舉發案件引起多數爭議者，亦透過溝通協調管道，要求舉發單位改進，俾減少民怨。

（二）另對於舉發單位逕行舉發案件，包含闖紅燈、搶越人行穿越道、不服指揮稽查逃逸、以科學儀器取得違規證據資料者等，為處理細則第二十二條所規範得逕行舉發案件，該所則依前述處理原則參考舉發單位與受處分人雙方意見、陳述與事實等綜合裁量，如受處分人對裁決有不服之處，依法仍有救濟途徑，依處罰條例第八十七條規定，受處分人得向管轄法院聲明異議，經法院裁定仍不服者，受處分人並得為抗告。

（三）對於貴會要求改善申訴制度之建議，本局將持續要求該

所，基於法理情之考量，更為就業謹慎持平裁決，俾建立舉發效力與裁罰公信。

七、補助改裝瓦斯車政策應檢討改善，並加強相關配套措施。

答：本市瓦斯車補助作業係依據「臺北市補助計程車裝置液化石油氣設備實施要點」辦理。本府自下（八十九）年度起未編列補助款預算，將由中央（行政院環保署）對改裝車輛改裝費全額補助。另將輔導相關業者（如改裝、加氣站……等），以廣續推動計程車改裝瓦斯車系統。

八、請加速檢討行人陸橋問題

答：（一）本局未來將全面推廣「以人為本」之規劃概念，在本市區原則不再新設人行陸橋、地下道，即行人通行權優於汽車通行。

（二）目前本局亦持續檢討行人陸橋及地下道之改善，完成中山北路、常德路口試辦佈設電扶梯之可行性評估，並已由本府工務局養工處編列預算規劃設計中，未來施作完成，將俟實施成效再予評估其他路口設置之可行性。

答覆單位：捷運工程局

一、請提捷運新莊線相關資料

（一）有關交五用地公展圖說。

（二）大眾捷運系統土地聯合開發辦法及聯合開發捷運獎勵計算公式。

答：一、有關「配合捷運系統新莊線（北市段）工程變更沿線土地為交通用地計畫案」交五用地公開展覽圖說之提供乙節，本局前業已先行提供。

二、謹提供大眾捷運系統土地聯合開發辦法及聯合開發捷運獎勵計算公式各乙份。

辦理聯合開發且無償提供捷運設施所需空間及其應持分土地所有權者，該建築物樓地板面積與高度，得依下列規定放寬；除捷運設施使用之之樓地板面積不計入總樓地板面積外，並得酌予放寬增加；但增加之樓地板面積，以不超過提供地上、地下捷運系統場、站及相關設施垂直投影於平面上之面積除以實際建蔽率之適值，再乘以法定容積率二分之一為限。惟前款適不得大於交通或捷運系統用地之面積，其計算公式如下：

$$A0 \leq A1 \div Q \times V \times 1/2$$

$$A1 \div Q \leq A2$$

A0：增加之樓地板面積。

A1：地上、地下捷運系統場、站及相關設施垂直影於平面上之面積。

A2：交通或捷運系統用地之面積。

Q：實際建蔽率。

V：法定容積率

新莊線交五用地聯合開發捷運獎勵樓地板面積計算式：

$$A1：捷設施投影面積約四七〇m²$$

$$A2：基地面積＝二、二二三三m²$$

原土地使用分區：商三特（原住3-2），容積率四〇〇%，面積約八五三·八m²

加油站用地，容積率二〇〇%，面積七八七。

商三特（原住三），容積率二二五%，面積約五

二八·二m²

法定總樓地板面積＝各使用分區土地面積×容積率之總和＝六、二九九·二m²

Q：概念設計建蔽率約四三%（實際建蔽率需俟投資人完成細部設計請照結果而定）

V：法定容積率＝法定可建總樓地板面積／基地面積×一〇〇%＝六、二九九·二m²／二、二二三×一〇〇%＝二八三·三六%

A0：獎勵樓地板面積＝四七〇÷四三%×二八三·三六%×1/2＝一、五四八m²

答覆單位：捷運公司

一、問：捷運淡水線沿線高架段之地面線形公園，沒有必要全面綠化，可全面開闢為停車場再配合綠化，此舉可解決停車問題並可回饋附近居民，請研究辦理。

答：一、依「大眾捷運系統兩側公私有建築物與廣告物禁止及限制建築辦法」規定，捷運高架橋下綠地係屬禁建範圍，欲為建築物之建造、土石方工程之開挖等行為，非經地方主管機關許可不得為之，故建議本案宜由地方主管機關台北市政府交通局綜合考量當地停車需求及線形公園休憩功能並主導研議解決方案。

二、經查台北市政府交通局表示將於一個月內邀集相關單位研商並提出評估結果。

二、問：捷運局及捷運公司對高運量淡水線噪音改善不具誠意，尤其是北投及新北投地區採減班方式以減少噪音污染是本末倒置的，不僅漠視民衆權益亦無法徹底改善噪音，請速研究改善方案，否則沿線噪音改善將不易過關。

答：一、有關新北投支線採減班、減速方式以減少噪音污染，係依據陳雪芬議員與陳進棋議員分別於八十六年六月十七日及十一月廿九日召集相關單位會勘結論辦理。

二、捷運公司及捷運工程局均極有誠意進行捷運系統噪音改善工作，惟噪音改善工程係由捷運工程局主導，本公司配合辦理相關事宜，故短斯內本公司將以擴大行車班距來減少噪音影響，而以長期營運觀點而言，請捷運工程局將縮短班距與延長營運時間納入噪音改善方案。