

高市議會 online

Kaohsiung City Council online

2009世界運動會 2009 7.16-26
高雄辦喜事 歡迎來逗陣

尊重行人路權 幸福又安全 高雄市政府交通局關心您



熱門話題

提升本市公車運量

102年9月號

第27期

102 年 09 月號「高市議會 Online」目錄

議 長 序

提升產業競爭力及擴大招商才是發展經濟的正途..... 2

副 議 長 序

「米克斯」+「小確幸」 就是高雄優勢..... 5

議 事 紀 實

高雄市議會第 1 屆第 6 次定期大會議事日程表 (草案) 8

熱 門 話 題

提升本市公車運量前言..... 14

如何提昇本市公車運量.....
..... 高雄市公共汽車管理處行銷企劃科科長 陳律言 15

提升本市公車運量.....
..... 高雄市政府交通局運輸管理科科長 黃榮輝 21

發展大眾運輸系統—提升高雄市公車運量.....
..... 高雄市政府捷運工程局局長 陳存永
..... 高雄市政府捷運工程局科長 林仁生
..... 高雄市政府捷運工程局股長 林永盛
..... 高雄市政府捷運工程局副工程司 廖俊榮 26

如何提升本市公車的運量.....
..... 議員 張豐藤 32

淺談如何提升本市公車運量.....
..... 議員 周鍾濞 34

淺談提昇高市公車運量方針.....
..... 高雄醫學大學教授 林信仁 36

就高雄四大轉運站啟用後 公路客運路線整合策略—以 8025 路線為例
..... 高雄海洋科技大學副教授 呂錦隆

..... 文藻外語學院副教授 賴文泰 40

考察紀要

洪秀錦議員美化後庄空地 爭取滯洪池溪畔公園..... 48

許慧玉議員為鄉親拆解不定時炸彈..... 49

林義迪議員會勘旗山區圓潭地區砂石坑洞 回填土壤疑滲毒質
..... 51

林義迪議員會勘高一八二線道路網大竹圍路段..... 53

林義迪議員會勘內門區中埔里衙門口的蓄水池潰堤..... 55

活動傳真

林義迪議員關懷弱勢家庭發放賑濟物資..... 58

許崑源議長協調文化中心停車場費率調整案..... 60

許崑源議長勞軍並邀請海軍陸戰隊參加元旦升旗表演..... 62

陸淑美議員救助生活艱困又罹重病的里民..... 64

扶植在地藝文團體 許崑源議長協調 演藝廳場地使用費... 65

翁瑞珠議員樂為適婚民眾搭鵲橋 七夕起開辦聯誼活動反應熱烈
..... 67

許崑源議長期盼建築物無障礙設施設計規範 能具體落實... 69

副議長蔡昌達頒獎表揚高市棒球聯隊 奪得日本倉敷大賽冠軍
..... 70

人物側寫

張文瑞議員—為高雄勞工發聲..... 73

曾麗燕議員—用腳探訪民瘼..... 74

周鍾濚議員—問政獲公督盟肯定..... 75

陳攻娟議員—聞聲救苦親力親為..... 77

周玲奴議員—長期推動美麗島大道案現曙光 期望香榭大道成

形	79
林武忠議員—連續四次獲得整體問政品質最佳.....	80
張豐藤議員—連續三會期被評為「整體問政品質最佳」.....	81
黃淑美議員—爭取增設三民東區消防隊.....	82
陳粹鑾議員—用誠實和努力 走自己的路.....	83
陳美雅議員—關心壽山國家公園防護.....	85
陳麗珍議員—呼籲蓮池潭觀光設施不宜落後.....	87
唐惠美議員—「三心兩義」精勤問政 「三從四得」博取佳評	89
林義迪議員—心手相連發揮博愛善行 腳踏實地關注多元興革	91
翁瑞珠議員—以宏觀的角度務實問政 以客觀的態度伸張民意	93
林芳如議員—從懷舊迎新到推陳出新 市政願景的規劃高手 .	95
蔡金晏議員—主張召開在地藝術家會議.....	97
伊斯坦大·貝雅夫·正福議員—要求政府深加檢討莫拉克風災重建 工作	99
吳益政議員—關切第二階段輕軌工程獎勵停車空間.....	101
韓賜村議員—為林園區爭取建設.....	103
黃天煌議員—推動打通大寮任督兩脈交通網絡.....	105
陳慧文議員—推動「新食運動」.....	106
許慧玉議員—催生被人遺忘的食坑巷濕地公園.....	108
鄭新助議員—熱心服務選民 更是力挺前總統陳水扁.....	110
李長生議員—反對北嶺「無底洞」的盲目徵地 及為高捷延伸案 打拚下去	112

李喬如議員－籲民眾與業界促立院「喊擋」 兩岸簽署服務貿易協議 113

陳信瑜議員－暫緩實施十二年國教計畫..... 114

公 聽 會

「兩岸服務貿易協議對勞工衝擊」公聽會..... 116

「兩岸服務貿易協議簽署對高雄產業影響評估 及因應對策」公聽會 119

「城市氣質 接軌世界—築夢閱讀城市」公聽會..... 122

「提升高雄觀光產業因應對策」公聽會..... 125

「如何因應狂犬病重現台灣」公聽會..... 128

「南高雄沿海工業區勞安 環安 工安及消防安全 防護缺失 意外改善與檢討」公聽會..... 130



議 長 序

提升產業競爭力及擴大招商才是發展經濟的正途



7月底，號稱全國最大的凱旋、金鑽國際觀光夜市陸續在南高雄開張，加上原來就聞名遐邇的瑞豐夜市，三處彼此互尬人氣，好不熱鬧，一時之間夜市文化儼然成為高雄的重大特色。然而就現代化城市行銷與願景而言，發展夜市被認為是走回頭路，因此一個有為的政府還是要務實的提升產業競爭力與擴大招商，才能讓人民豐衣足食，才是引領整個都市經濟向上提升的正途。

轉型，而且日漸式微。

夜市原屬舊時代的一種低所得市民小型消費模式，是貧窮時代的產物，早年在台灣相當風行，但隨著社會的經濟發展，一度漸漸

但近幾年來台灣經濟衰退，各地夜市逐漸復活，甚至成了各縣市發展觀光產業與文化產業的主流，有的還被灌上「國際觀光夜市」的美麗封號，好像夜市已和國際接軌一般；同時媒體也推波助瀾的宣揚那一個夜市的小吃及小點心是某城市的地方特色，再加上政府也有意根據這些小吃點心，向聯合國申請「小吃之都」的名號，使得夜市的地位被美化，甚至神化了，一時之間夜市搖身一變成了庶民經濟的重要一環，而且一處比一處壯觀。

面對夜市日趨成了城市發展的主流，政論家南方朔則形容當下的夜市文化「是一種鄉愁」。他說，鄉愁美則美矣，但它的核心價值卻是有害的。夜市文化雖然反映現代人懷舊的鄉愁，但以鄉愁作為城市行銷的武器時，在真實生活中不若想像中的完美，政府以這種方式來行銷城市之美，顯得格局太小了，尤其是當一個都市被美化的鄉愁所制約，它就會狹窄化了人們對未來發展的選擇及想像。

就城市發展而言，夜市政治不可能是美好的政治，拿韓國為例，

首爾的城市行銷有著美麗願景，包括清溪川整治與都松都市森林，同時也推展美食，韓國美食已拉高到世界五大美食之列，反觀我們的夜市小吃就顯得格局太小了。

因此一個要讓人民豐衣足食的大有為政府，應該規劃城市發展願景，引領產業轉型，並且落實擴大招商，帶動全民經濟成長，百姓有了高品質的就業，高收入後，就會到餐廳吃大餐，才能脫離貧窮的夜市時代，才是城市發展的正途。



副 議 長 序

「米克斯」+「小確幸」 就是高雄優勢

高雄要大躍進為觀光城市，別忘了高雄是最具有「米克斯」優勢，也是隨時享有「小確幸」生活體驗的城市，也兼具多元化的人文，熱情又在地、時尚又淳樸，多樣貌的混搭風情，高雄張開雙臂歡迎國內外旅人來體驗。

「米克斯」是英文 MIX 的音譯，也就是「混合」的意思。我們生活周遭，也有許多「米克斯」存在。像色彩當中有紅、黃、藍「三原色」，經過畫家的揮灑，就可呈現出繽紛的色調，與美麗的畫面。高雄擁有好山好水，因有不同人文色彩兼具多樣化的組合變化，包括都會、漁村、原民、閩客、眷村…等等，讓這個多元風土民情的城市，皆適合老少宜居的大城市。



「米克斯」也形塑了高雄很多自然生態、美食、文化的大融合。如同高明的調酒師，選擇單一品種的葡萄釀出的酒或許太強烈或單調，若選擇多種葡萄酒混搭在一起，經過適當調合，將會更溫潤順口。

食物有酸、甜、苦、辣、鹹等「五味」，在高雄廚師妙手炒作下，便能成為一道道美味的風味料理。如同各大觀光夜市琳瑯滿目的特色食品。

「混搭」，也是時尚穿著的「米克斯」！一件時尚的小可愛披風，也可以百搭、變幻出不同時尚風潮，即使是高檔的名牌服飾，也偶會有「撞衫」的風險，「撞衫」就像穿制服般尷尬，多麼無趣呀！因此，現代人穿著流行「混搭風」，只要抓住其中訣竅，就可在時尚與搖滾、端莊與休閒之間，激發出無限可能。

「小確幸」在高雄無處不有！外來旅人感受到高雄特有的「人情溫度」，也就是從許多「小確幸」（微小但確切的幸福）累積起來的。例如，騎機車半途拋錨，會有熱心的路人甲，善意提醒你哪裡有最近的機車或汽車保養場；外出吃早餐，臨時帶的零錢不夠，也會有熱心老闆開懷的說：「沒關係…不夠的我請！」，多麼難能可貴的人情味呀！

「小確幸」如大學生林尚儒，在颱風天從學校圖書館出來，看到一位阿嬤獨自一人在風雨中擺攤賣水果，在愛心的驅動下，冒著風雨幫忙阿嬤撐住雨傘，讓阿嬤繼續做生意營生，這樣的愛心舉動，在高雄也是時有所聞，經常出現的動人畫面。

高雄的「小確幸」，還有全國連鎖美食名店，在台北一定大排長龍，而在高雄卻不用排隊即可輕鬆用餐，豪華餐廳只有一般收費，物美價廉。其他如首輪電影播映，在高雄同樣不必大排長龍人擠人，難怪很多中北部民眾，到高雄旅遊時，趁機觀賞首輪電影，是一種享受，也是一種「小確幸」的幸福。

「米克斯」+「小確幸」，市府加油行銷高雄優勢，也讓我們大家告訴大家。

議 事 紀 實

高雄市議會第 1 屆第 6 次定期大會議事日程表(草案)

102 年			上午	下午
月	日	星期	9:30-12:30	3:00-6:00
10	1	二	1. 報 到。 2. 預備會議。 3. 議員生活座談會。	
10	2	三	1. 主席宣布定期大會開幕。 2. 報告事項。	
10	3	四	市長施政報告及質詢。	
10	4	五	市長施政報告質詢。	
10	5	六	停會。	
10	6	日		
10	7	一	交通部門業務報告及質詢 (各部門業務質詢時間： 上午 9 時至 12 時 30 分；下午 2 時 30 分至 6 時)： (1) 觀光局。(2) 交通局。(3) 捷運工程局。	
10	8	二	交通部門業務質詢。	
10	9	三	保安部門業務報告及質詢： (1) 警察局。(2) 消防局。(3) 衛生局。 (4) 環境保護局。	
10	10	四	(國慶日)停會。	
10	11	五	保安部門業務質詢。	
10	12	六	停會。	
10	13	日		
10	14	一	工務部門業務報告及質詢： (1) 都市發展局。(2) 工務局。(3) 地政局。	
10	15	二	工務部門業務質詢。	
10	16	三	都市計畫委員會業務報告及質詢。	

10	17	四	民政部門業務報告及質詢： (1) 秘書處。(2) 民政局。(3) 法制局。 (4) 人事處。(5) 政風處。(6) 研究發展考核委員會。
10	18	五	1. 專案報告或專題討論。 2. 其他事項。
10	19	六	停會。
10	20	日	
10	21	一	民政部門業務質詢。
10	22	二	社政部門業務報告及質詢： (1) 社會局。(2) 原住民事務委員會。(3) 客家事務委員會。(4) 兵役局。(5) 勞工局。
10	23	三	社政部門業務質詢。
10	24	四	財經部門業務報告及質詢： (1) 財政局。(2) 主計處。(3) 經濟發展局。
10	25	五	財經部門業務質詢。
10	26	六	停會。
10	27	日	
10	28	一	教育部門業務報告及質詢： (1) 教育局。(2) 文化局。(3) 新聞局。 (4) 空中大學。
10	29	二	教育部門業務質詢。
10	30	三	農林部門業務報告及質詢： (1) 農業局。(2) 水利局。(3) 海洋局。
10	31	四	農林部門業務質詢。
11	1	五	1. 專案報告或專題討論。 2. 其他事項。
11	2	六	停會。
11	3	日	

11	4	一	1. 聽取報告： (1) 聽取 103 年度市政府施政計畫與本市 103 年度地方總預算案暨附屬單位預算案編製經過。 (2) 聽取本市 101 年度地方總決算暨附屬單位決算及綜計表審核報告。 2. 宣讀議案交付審查。 3. 分組審查。	
11	5	二	分組審查。	
11	6	三		
11	7	四		
11	8	五	市政總質詢。(總質詢時間：自上午 9 時開始，每位議員質詢 60 分鐘，至中午 12 時 20 結束。)	分組審查。
11	9	六	停會。	
11	10	日		
11	11	一	市政總質詢。 分組審查。	
11	12	二		
11	13	三		
11	14	四		
11	15	五		
11	16	六	停會。	
11	17	日		

11	18	一	市政總質詢。	二、三讀會： 1. 審議本市 101 年度地方總決算案暨附屬單位決算及綜計表審核報告案。 2. 審議本市 103 年度地方總預算編列公債及賒借收入案。 3. 審議本市 103 年度地方總預算案暨附屬單位預算案。 4. 審議市政府提案。 5. 其他事項。
11	19	二		
11	20	三		
11	21	四		
11	22	五		
11	23	六	停會。	
11	24	日		
11	25	一	市政總質詢。	二、三讀會： 1. 審議本市 101 年度地方總決算案暨附屬單位決算及綜計表審核報告案。 2. 審議本市 103 年度地方總預算編列公債及賒借收入案。 3. 審議本市 103 年度地方總預算案暨附屬單位預算案。 4. 審議市政府提案。 5. 其他事項。
11	26	二		
11	27	三		
11	28	四		
11	29	五		
11	30	六	停會。	
12	1	日		

12	2	一	市政總質詢。	1. 宣讀議案交付審查。 2. 分組審查。
12	3	二		分組審查。
12	4	三		二、三讀會： 1. 審議本市 103 年度地方 總預算案暨附屬單位預 算案。 2. 審議市政府提案。 3. 審議議員提案。 4. 其他事項。
12	5	四		
12	6	五		
12	7	六	停會。	
12	8	日		
12	9	一	1. 討論專案調查小組報告案。 2. 報告事項。 3. 成立各種委員會。 4. 其他事項。	

備註：本表經本會第 1 屆第 20 次程序委員會審定。

熱 門 話 題

提升本市公車運量前言

由於全球暖化引起氣候劇烈變遷，節能減碳已成為先進國家重大施政之重點，其中交通運輸部分占整體排碳量之大宗。因此，如何改變市民使用運具的習慣，有效提升公共運輸之使用率，並抑制私人運具，已成為交通運輸管理部門重要施政目標之一。

高雄市政府交通局從 99 年到 101 年配合交通部推動的公共運輸發展政策，向中央提報公路公共運輸發展計畫，獲得交通部大力支持及補助，汰舊換新 151 輛低地板公車、121 輛一般大型公車、47 輛中型公車，高雄市公車數已達 984 輛，平均車齡降低為 4.8 年；另外在候車環境改善部分，亦同時建置 560 座站牌及 90 座候車亭，本市目前候車亭已達 522 座，各型公車站牌數量亦達 2,446 座。另市府亦從 96 年到 101 年推動的公共運輸發展政策，6 年中大量投入公共運輸的經費包含營運補貼、車輛汰舊換新、候車環境改善、智慧型公車、轉乘優惠等合計 43 億元，足見我國中央及地方政府均致力提升公共運輸使用率。然高雄市的公共運輸使用率從 99 年 6%、100 年 6.6%、101 年 7.2%，年成長率僅些微提升各 0.6%。101 年公共運輸運量突破 1 億人次，其中公車部分約 4,400 萬人次，以高雄市公車處載客數來看，99 年 23,300,740 人次、100 年 23,716,110 人次、101 年 23,780,553 人次，100 年較 99 年成長 3.11%、101 年較 100 年成長 0.27%，成長率甚微。民眾使用私人運具部分，高雄市機動車輛登記數，100 年 12 月底自用小客車 674,382 輛、機車 2,304,532 輛，101 年 12 月底自用小客車 685,672 輛、機車 2,283,395 輛，自用小客車增加 11,290 輛、機車減少 21,137 輛，抑制私人運具部分，亦無顯著績效。

為有效發展高雄市的公共運輸—提升公車使用率，進而達成節能減碳的目標。本會 102 年 9 月號「高市議會 Online」熱門話題專欄針對本議題邀請主管機關、學術界、公車業界及民意代表，發表他們的看法，彙集具體可行的寶貴意見提供主事者參考，並啟發民眾使用大眾運輸的意願，期盼能夠大幅提升高雄市公車運量，避免公部門投入大量的資源，又無法抑制私人運具，造成道路上到處都是空蕩蕩的公車與汽機車競相爭道的現象，使空氣品質更加惡化。

如何提昇本市公車運量

高雄市公共汽車管理處行銷企劃科科长 陳律言

一、公車處沿革

高雄市公共汽車服務始於日治時期，民國 26 年日人伊木十郎獨資成立「共榮自動車株式會社」。31 年「高雄州市役所」成立「交通科」，並將「共榮自動車株式會社」收歸公營。34 年市府成立交通課，接收「高雄州市役所交通科」運輸業務，35 年市府撤銷交通課，於府內成立「高雄市政府公共車船管理處」，41 年擴大編制為獨立處，改名為「高雄市公共車船管理處」，迄 65 年公車處每年仍有 1 億 1,567 萬餘元盈餘，每年尚可編列公積金預算挹注市府財政。惟 66 年十大建設完成後，台灣經濟起飛，人民生活水準提高，機車持有率逐年上升及政府放寬私有汽車進口管制政策，搭乘大眾運具之旅次逐步轉移至可及性高之私人汽機車，高雄市公車的營運亦開始出現虧損。

公車處原為建設局下設之二級機關，92 年市府成立交通局，改隸交通局。96 年 5 月市議會第 7 屆第 1 次定期大會，交通局向交通建設委員會提出「高雄市公車處民營化計畫」報告。議會要求改善公車處營運體質，以利民營化之推動。公車處亦就本市「候車環境」、「車輛汰舊換新」、「建置公車動態資訊系統」及「提升服務品質」辦理相關營運體質改善作為。

97 年公車處為因應高雄捷運通車期程，闢駛捷運紅、橘線等 7 線捷運接駁公車路線；配合 99 年底大高雄縣市合併，公車處自 100 年起陸續新闢紅 3、紅 8、紅 9、紅 60、紅 72、紅 70、紅 71、橘 7 等多條捷運接駁公車路線行駛林園、大寮、鳳山、鳥松、大樹、大社、仁武、橋頭、茄萣、湖內、路竹、阿蓮、永安、彌陀、梓官、田寮、燕巢、岡山等行政區，並將部分市區公車路線延駛原高雄縣境，公車處服務大高雄之公車路線達 29 個行政區，服務面積占大高雄 38 個行政區 77%；又為讓民眾掌握車輛到站時刻，公車處自 97 年起實施行車中途點管制，99 年更擇定路線試辦站站時刻表管制，至 100 年起擴大全面實施；另配合 101 年~102 年高雄市三山(旗山、岡山、鳳山)、一港(小港)轉運中心陸續完工啟用，公車處亦配合將行經轉運站或鄰近路線調整進駐轉運站，以強化公車路線之接駁轉運功能。公車處 99、100、101 連續 3 年之載客人次均能穩定成

長 1.9~3%以上，預估公車處 102 年 12 月 31 日完成營運改革（民營化）前，102 年載客數可成長 5%以上。

二、推動公車處營運改革（民營化）與引進民間客運業者投入大高雄運輸市場

公車處因累積虧損持續擴大，各界及高雄市議會要求公車處營運改革之呼聲不斷。市議會 101 年第 1 屆第 3 次定期大會要求市府（交通局）於第 1 屆第 4 次定期大會提出公車處營運改革專案報告。101 年 10 月 12 日市長陳菊率相關局處首長向市議會專案報告「高雄市公車處營運改革」，說明公車處營運狀況，並就台灣汽車客運公司與台北市公車處兩大公營客運機構分別於 90 年及 93 年轉型為國光汽車客運公司及大都會汽車客運公司等營運改革成功案例，向市議會提出對市府財政最有利、對營運衝擊最小，並符合法律面之公車處營運改革可行方案。經公車處 101 年 11 月起與公車處工會協商，12 月起召開民營化協調會議及 27 場員工說明會。公車處工會於 102 年 2 月同意以「公車處員工認股集資與市府投資共同成立新客運公司」，為公車處營運改革（民營化）執行方案。

本市藉此次公車處民營化之契機，檢討大高雄既有之公車路線，規劃建置以棋盤式公車路網為主，社區公車路線為輔，連接捷運站、政府機關、學校、醫院、商圈及觀光景點等，提供更便捷之公共運輸服務。另以競標機制引進民間客運業者投入大高雄公共運輸市場，藉以增加供給方式刺激運輸需求，並可改善地面交通、減少交通事故，帶動沿線土地開發與增值、繁榮沿線商業行為、促進城市經濟發展等附加效益，進而提昇高雄市大眾運輸載運量。惟因汽機車的大量使用，連帶地使公共運輸的發展處於經營不佳的狀況，長期以來高雄市公共運輸系統未獲得應有的重視，亦導致搭乘的人數偏低的情況。鑑此，在探討如何提昇高雄市公車運量之策略時，有必要瞭解國內大眾運輸使用率無法提高之關鍵原因為何？其原因之一為汽機車的普及化。惟如欲調整民眾使用私運具之習慣，進而發展公共運輸，必須要有階段性的執行策略，循序漸進。

三、提昇本市公車運量的發展策略

（一）加強交通安全宣導與教育，建立人本交通的觀念

關於「人本交通」的觀念建立，若能從小就開始教育，這樣在推行類似的交通規劃時才能真正的落實。而高雄地區因道路寬廣且氣候良好，居民主要依賴汽機車做為代步工具，連帶使大眾運輸發展不易，另自行車與步行應為都市最適合發展的活動方式，也因汽機車的大量使用，被貶為都市交通活動中配角的地位，並使公共運輸在都市的發展面臨一定程度的障礙與阻力。因此，讓大眾明瞭搭乘公共運輸通勤的好處與便利，將「運具移轉」作為提昇公車使用率最主要的行銷訴求，包括低承載率運具移轉為高承載率運具、高耗能（高污染值）移轉為低耗能（低污染值）、高危險運具移轉為安全之公共運具等。並透過交通宣導講座與有獎徵答方式，鼓勵民眾以搭乘公車或騎乘自行單車替代騎乘汽機車的安全性與經濟性，以共同勾勒「人本交通」—「安全」、「永續」、「便捷」之友善運輸城市的美麗願景。

（二）機車使用的抑制與管理

機車現今已成為台灣各地域區間民眾最主要的交通運具，故在推動與發展公共運輸的過程中，對於機車必須有一個明確的定位，長期以來機車管理是交通管理上的一大困難，故如何定位與管理機車係運輸管理的一大重點，更是各縣市交通管理單位的一大議題。然限制機車的行駛區域或行駛時段在國外許多城市已有相當值得借鏡的經驗可供參考，包括日本、新加坡、大陸與韓國等國家，而未來配合公共運輸的整合，可考量在交通擁擠地區汽對於機車的進出予以禁止或增加其不便、或逐步推動與提高機車停車收費制度，以反映機車使用成本，並在此限制區域內提供足夠的轉乘接駁運具做為代步工具，包括以中小型巴士或自行車等運具提供服務。此措施應配合在限制機車行駛區域的外圍提供充足的空間供汽機車停放，同時提供適宜便捷的轉乘接駁的服務。

（三）整合自行車與公共運輸系統

將自行車定義為住宅與大眾運輸轉運站（捷運、公車站）之中繼接駁交通工具，滿足轉乘、上學、購物等短程活動需求，提供公共運輸「最後一里路」的運輸服務。以鼓勵民眾多利用

公共運輸與自行車間轉乘服務。為達到此目的，主管機關在運輸規劃時除提供更多空間給自行車與轉乘費率優惠外，更應確保釋放出之空間不會被機動車輛占用，舉凡學校、就業、消費、娛樂場所等往返經過之路徑上給予合乎人性與安全的空間環境，並與公車場站結合重要指標性公車站位、車輛停放空間等完整連結，以達成及戶服務 (door to door) 之功能，並使騎乘自行車更安全。

(四) 改善運輸場站設施品質

為改善公車服務品質，提昇民眾搭乘公共運輸之意願，公車處自 92 年起逐年建置公車動態資訊系統，使候車者有效掌握公車到站時間，提昇公車使用之可靠度；全面建置車上站名播報系統、於站台設置轉乘路線整合資訊，逐年建置智慧型公車候車亭與加裝遮雨棚及座椅，改善乘車與候車環境。並自 99 年底起配合縣市合併規劃高雄市區與周遭衛星區域重要路廊之接駁公車幹線，以維持基本民行，照顧弱勢族群。102 年 5 月公車處更全面完成全國交通電子票證多卡通之建置，102 年 7 月 1 日開始試辦電梯式公車，提供民眾需求反應市之公共運輸服務。

(五) 公車路網優化與推動棋盤幹線公車先導計畫

公車處 102 年 12 月 31 日將完成民營化作業，並由市府與公車處員工合資成立港都汽車客運公司，為健全公共運輸經管環境與良性發展、期透過市府交通局持續性的公共政策引導及穩定的資源投入，以降低政府負擔、保障偏遠與服務性路線地區的基本民行，重要工作項目則包括優先路權之改善、推動層級式 (高鐵、台鐵、高捷、輕軌、公車捷運系統或主幹線公車、次幹線公車或捷運接駁公車、社區巴士、撥招小巴或計程車、自行車) 等複合公共運輸服務整合等。公車處除配合高雄市政府交通局「路網優化」與「推動棋盤幹線公車先導計畫」，將 6 條東西向、5 條南北向、及環狀幹線公車加以統整與層級分工，規劃計有幹線公車、次幹線公車、社區公車 3 類，讓幹線減少重疊，社區增加涵蓋，並依據不同市場需求決定服務水準，重要起訖點間以轉乘一次 (含捷運) 為原則，提供公共運輸系

統更便捷、經濟的旅運服務，期以吸引市民「運具移轉」。並自 102 年 7 月 1 日起實施公車轉公車 2 小時內免費之策略，以鼓勵民眾使用電子票證並提昇公車使用率。

(六) 實施公車任意搭 (Bus E-take) 策略

公車任意搭 (Bus E-take)，主要以增加服務供給與免費轉乘來刺激旅客需求，公車處配合交通局公車任意搭實施策略如下：

1. 統整公車站牌：將高雄市現有公車站點之公車站牌予以統整，改以近端或遠端設站，便利民眾於步行距離就有站牌，讓棋盤幹線公車轉乘更方便。
2. 加密幹線公車班距：加密幹線公車尖、離峰班距，縮短民眾候車時間，使民眾於尖峰 10-15 分鐘、離峰 15-25 分鐘就有車搭，打造「30 分鐘生活圈」，提供舒適便捷又安全的公共運輸旅運服務，確保幹線公車 30 分鐘內到達目的地。
3. 持卡轉乘優 (免) 費：持續推動一卡通刷卡優惠搭乘與公車轉乘公車免費之票價策略，開發真正之潛在大眾運輸客群。
4. 重整幹線公車路網：便利民眾轉乘接駁使用公車，以鼓勵民眾搭乘公共運輸與培養公共運輸載運量。
5. 整合推動交通與觀光之無縫服務，提升高雄市公共運輸服務品質與公共運輸系統之可及性，照顧弱勢族群行的權利，以及有助於營造都市景觀新風貌等。

四、結語

提供便捷的大眾運輸服務，除可吸引機車騎士轉搭大眾運輸，更可提高公共運輸載運量，降低高雄機車使用率及減少機車族交通事故率，為大高雄創造「安全」、「便捷」、「永續」之人本交通環境。而提高公共運輸載運量的關鍵，在提高公共運輸的效率及與私人運具的競爭優勢。我國城市公共運輸使用率均遠低於香港、東京、紐約、倫敦等國際先進都市，顯示我國在城市公共運輸之推展與提振方面，仍有很大的努力空間。此外，近年來由於全球暖化引起氣候劇烈變遷，節

能減碳已為各國施政之重點，其中運輸部門占整體排碳量之大宗。因此，如何有效提升公共運輸之使用率，並抑制私人運具，已為運輸管理部門重要施政目標之一。

提升本市公車運量

高雄市政府交通局運輸管理科科长 黃榮輝

能源危機及地球暖化的警訊已使節能減碳、綠色能源、永續發展等議題成為各大國際城市的首要任務。高雄自邁向國際化以來，除了致力發展港都特色及文化觀光產業，最重要的是逐漸改變市民的使用交通工具習慣。即使全球經濟環境不穩定，油、物價波動頻繁，高雄市政府仍堅持抗漲，致力建構優質且價廉的運輸環境，提供民眾通勤、通學、觀光、就醫等多元的大眾運輸服務。本市 101 年公共運輸搭乘人次首度突破 1 億人次，根據交通部「民眾日常使用運具狀況調查」統計數據，本市公共運輸市占率自 100 年的 6.6% 提昇至 101 年的 7.2%，另依據本局 101 年辦理的「施政滿意度調查」顯示，曾使用捷運接駁公車的民眾對該服務的滿意度高達 82%。這不僅是高雄市政府持續發展公共運輸系統的具體成效，更是高雄市民對本市營造綠色宜居城市的認同與共同努力的成果。

為追求高雄之永續發展，交通運輸建設應兼顧「環境、社會、經濟」等 3 方面之永續性；一個健康、多元、活力的港都應能夠提供適合民眾不同旅運需求的運具，讓市民基於個人需求、旅次目的、合理成本、公平正義等因素自由選擇適合自己的交通方式。爰此，本市自 96 年起即積極推動公共運輸系統，依民眾旅運需求及人口集中程度規劃提供層級式公共運輸系統，依功能區分軌道系統、幹線公車、支線公車及接駁公車，並配合旗山、岡山、小港及鳳山等 4 處轉運中心之建置啟用，透過不同功能定位之路線調整，將原本特性迥異之路線整合在一套路網架構下，構建本市「一核多心」之公共運輸型態。



圖 1 旗山轉運中心已於 102 年 1 月 12 日正式啟用



圖 2 岡山轉運中心已於 102 年 2 月 7 日正式啟用



圖 3 小港轉運中心已於 102 年 3 月 27 日正式啟用



圖 4 鳳山轉運中心已於 102 年 5 月 8 日正式啟用

為有效整合本市既有之公共運輸系統，提升公共運輸使用率，並以綠色運輸系統之永續經營為發展目標，達成空間、時間、服務及資訊等無縫接軌，本府除了持續推動「捷運、市區公車轉乘優惠」鼓勵民眾搭乘公共運輸，更於 102 年 7 月 1 日起實施「棋盤幹線公車先導計畫」，將一心、三多、五福、建國、中華、民族、自由、復興、環狀(168 東、168 西)、60、77、218 等共計 12 條幹線公車路線加密班次及增加轉乘站位，提升本市公車服務品質，並同時配合實施全國首創的「刷卡轉車 2 小時內免付錢」，民眾持一卡通搭乘市公車後，於 2 小時內轉乘市公車可享免費搭乘，期能提高本市電子票證使用率，並吸引市民不騎（開）車，響應搭公車涼快、省錢又環保的城市輕移動。市民亦可以下載智慧型手機 APP「iBus_高雄」，便能即時準確的掌握公車到站資訊並減少候車時間。



圖 5 高雄市公車動態資訊查詢手機 APP

欲提升本市公車運量，除了將有限資源妥善規劃、提升營運效率及服務品質外，提供便民的資訊服務整合及形象重塑也是市府持續努力的方向。本局透過辦理創意候車亭競賽，發揮年輕學生創意、創造都市意象，融合在地景觀與候車亭服務功能，亦使等候公車不再枯燥乏味。



圖 6 本市創意候車亭

除了積極建置公共運輸系統、持續提升服務品質，本府亦致力建構優質且安全的運輸環境。私人運具的使用成本長期以來一直被低估，民眾過度依賴私人運具而衍生的外部成本，如肇事成本、擁擠成本、噪音及空氣污染等成本均由社會大眾共同承擔。本局為使私人運具之外部成本內部化，並予以適當管理，秉持「先給後要」策略，先給優質公共運輸、後要機車收費，期透過機車停車收費措施將機車使用成本合理化。本府除積極發展捷運、公車等公共運輸服務以形成拉力，並擇定公共運輸便捷、商業活動頻繁及機車停車需求高等區域實施機車停車收費以形成推力，藉由一推一拉，鼓勵民眾搭乘公共運輸並維護停車秩序。目前本市已陸續於瑞豐夜市、新堀江商圈、高雄火車站及三多商圈等區域推動機車停車收費，收費路段同時實施機車退出騎樓、人行道。據統計，自 101 年開始實施機車停車收費後，捷運巨蛋站及中央公園站運量分別較實施前提升約 15% 及 17%。合理的規劃及管理不僅恢復市容整潔美觀、提供行人優質步行環境、降低民眾對私人運具之使用、並有助於鼓勵民眾搭乘公共運輸，進一步達成城市永續發展及降低交通事故之目標。



圖 7 新堀江商圈改善前（左）及改善後（右）比較圖



圖 8 高雄車站改善前（左）及改善後（右）比較圖

未來為改善過去本市公車路網過於彎繞及路線重疊、民眾搭乘意願不高、公車營運虧損造成市府財政負擔等問題，本府將透過公車路線服務委外營運、辦理公車路網優化、票價誘因等相關措施，搭配公車軟體服務及硬體設施改善，全面提升服務品質，構建公共運輸系統點、線、面之完整綿密架構，期能達到公車運量持續成長之目標，並連帶提升捷運、台鐵等公共運輸系統運量之綜效。因此不論是企業、市民朋友或是旅客，在共同響應節能減碳之時，也能感受搭乘公共運輸的不同樂趣；在大家為地球盡一份心力之時，也能為邁向綠色永續城市的高雄感到驕傲！

發展大眾運輸系統—提升高雄市公車運量

高雄市政府捷運工程局局長 陳存永

高雄市政府捷運工程局科長 林仁生

高雄市政府捷運工程局股長 林永盛

高雄市政府捷運工程局副工程司 廖俊榮

高雄縣市合併後，高雄市區的範圍雖未有明確定義，但大致未超越原高雄直轄市行政區及鳳山區的範圍，面積 180 平方公里，占高雄市總面積 2,947 平方公里的 16%，但人口 190 萬，占高雄市總人口數約 84%，人口密度每平方公里超過 1 萬人。但為何居住在區域範圍內的市民大眾運輸的使用率，無法趕上臺北市的規模，更遑論與先進國家都會城市比擬。以高雄市同時具備捷運和公車系統之城市，真是情何以堪！依據交通部 101 年「民眾日常使用運具狀況調查」結果，五直轄市綠色運輸（公共及非機動運具）市占率以臺北市 58% 最高，新北市 41.4% 次之，本市 17% 居第 4 位。其中公共運輸市占率仍以臺北市 38% 最高，本市 7.2% 居第 4，僅高於臺南市 4.9% 且低於臺灣地區 15%。

高雄市公車運輸在民國 50、60 年是最輝煌年代，是老高雄人生活的重心與美好的回憶，車輛班次密集，也多班班滿載。但自 70 年代經濟起飛，經濟成長及家庭所得提高，擁有私人運具對一般家庭不再是遙不可及的夢想。公車系統較私人運具缺乏便利性，且路線迂迴彎繞、候車時間與乘車時間較長、服務可及性低，使原本習慣大眾運輸的民眾，逐漸轉向使用私人運具。

近年來，雖然民眾環保意識抬頭，節能減碳風潮興盛，均認為大眾運輸工具較一般私人運具更能減少二氧化碳之排放，但礙於成本、效率、便利性、促銷方式及友善程度等內外部因素考量，仍然選擇私人運具作為旅次中之主要運具。

從歷年高雄都會區公車客運運量統計顯示，公車運量成長略顯趨緩。

歷年高雄都會區公車客運運量統計表

單位：人次/年

年度	市區公車		公路客運	合計
	原高雄市	原高雄縣		
96	28,763,740	513,036	5,247,235	34,524,011
97	25,005,947	505,643	4,982,920	30,494,510
98	22,596,922	367,385	4,896,471	27,860,778
99	23,356,470	380,903	5,091,853	28,829,226
100	23,800,306	217,198	4,322,617	28,340,121

資料來源：高雄市統計要覽、高雄客運、本計畫整理。

如何提升高雄市公車運量？長期以來各方就不斷分析檢討，提出原因與改善對策，主政者亦作為持續努力改善的方向，摘錄如下：

- (一) 適當考量站點之增設，回應當地民眾需求，提升載客率。
- (二) 加強與學校合作機制，整合電子票證與學生證，便利公車最大客群的學生族群使用。
- (三) 延伸專用路權里程，提高行車速率與準點率。
- (四) 實施公車優先號誌。
- (五) 適度調整尖離峰班次，穩定增加運輸供給，促使乘客回流，惟本項建議將增加運力與營運成本。
- (六) 加強公車路線行銷，吸引民眾使用公共運輸系統，並漸進培養民眾搭乘習慣。
- (七) 改善候車環境，提供市民更安全舒適的旅運服務。場站周遭必須配合高品質的行人系統。
- (八) 執行「高雄市公車服務品質評鑑計畫」，提升公車服務品質、落實行車安全、減少乘客抱怨，使民眾樂以公車為代步工具。
- (九) 採用公車定位與旅客資訊系統，加強智慧運輸系統功能，提供民眾準確、可靠與即時的運輸服務。

近年高雄市完成建置 6 大轉運站，便利捷運與公車轉乘，推行區區有公車，今年再加碼推出十大幹線公車路線，將市區公車路線截彎取直，改成棋盤式行駛，以節省乘客旅運時間，為了增加市民搭乘意願，更實施 2 小時內轉乘免費，節省轉乘費用，後續效應如何，有待民眾考驗。

公車作為「軌道系統先導運具」，主要目的是培養民眾搭乘大眾運輸工具的習慣，俾利軌道運輸系統通車後維持穩定運量，故其任務重點在於穩定運量的培養與維持。公車不僅能鞏固一般學生、老年人等主要固定使用族群，更可提升一般乘客與觀光旅次的成長，如果持續透過運輸優惠活動的舉辦、服務品質的提升、與友善便利環境的形塑，並配合對私人運具的管制等措施，以吸引更多人次搭乘，俾使乘客順利轉換使用陸續建置之輕軌運輸系統。

然而，身為軌道運輸系統建設之工作者一員，尤其目前環狀輕軌第一階段工程正積極辦理，如何提升高雄市公車運量？除了上述教科書般的教條式建議，再提出幾點觀察與思考。

(一) 加強公車接駁功能

高雄環狀輕軌加入後，高雄大眾運輸路網會更健全。捷運紅橘線是十字型路線，加上環狀輕軌之後，輕軌環繞的區域被劃分成四個象限(I, II, III, IV)，這種交通路網的形式，也是以輕軌和捷運為主幹，公車為枝幹的路網型式。惟公車路線可以徹底改變來因應這種交通新模式，運用這種新交通結構的優點，公車可以確實發揮接駁的功能，不再是長距離、長時間等候的公車或接駁公車，也不必繞彎迂迴，公車在這四象限內，純為接駁功能，公車的起點和終點都是在捷運站和輕軌候車站，公車在各象限內成為循環公車。班距可以只有3分鐘，路線可以只有幾公里，提供市民更好的服務。如此，補足軌道運輸「離家五百米」、「最後一里路」的需求。

(二) 強化大眾運輸公司營運能力

然而，一個城市裡，各項大眾運輸工具由不同營運公司經營，此競合關係，最後均演變成惡性競爭，各別為了生存，任何自我提升運量的措施作為，都僅是循捷徑從其他大眾運輸運具的客源基礎互挖牆角，而不是積極去開拓市場，來吸引私人運具使用者轉換運具。試想，如果統由單一營運公司經營，應該才會有統合性的思維。可以從高雄市公共腳踏車租賃系統案例，自從由高雄捷運公司接手營運後，經營績效終於開始有了良性的發展，可獲得應證。

(三) 提昇運具服務水準

長期以來，公車都被誤解認知為「窮人」的運輸工具，政府當局把它當成一項準社會福利政策，太過強調服務貧窮弱勢與偏遠地區族群的公車政策，因此，對於相關硬體的投資向來是非常吝嗇投入的，長此惡性循環，導致服務品質水準低落，一般上班族亦不再眷顧使用。公部門應該改變這種思維，進而將公車轉換認知為「中產階級」的運具，更精準地說，「一般人都負擔的起」的運具。爰此，政府應當編列預算，補助運輸業者，大量購置低底板電動公車，全面提昇運具服務水準。使用電力驅動的車輛加減速率更加平順，且平穩的乘坐品質、潔淨明亮的空間，讓所有人都願意搭乘，搭乘公車的人不再弱勢，也能夠蓋高尚。唯有更健康的公車系統，才能吸引更多市民搭乘，經營才會更加健全，並有能力為弱勢者提供更多的服務。

(四) 抑制私人運具使用

輕軌運輸系統係結合運輸服務、都市景觀及環境保護等多功能的系統。與捷運系統多行駛於地下不同，新近輕軌系統行駛於一般道路平面，為城市的移動地標。高雄環狀輕軌建設延續城市美學的概念，藉由打造出來的綠色廊帶，貫穿充滿海洋意象的亞洲新灣區，不僅連結了城市的脈絡與海灣的開闊環境，更帶動城市街景再造。我們應該利用此城市街景再造契機，藉由一個大眾運輸車道代替私人運具車道，將平面道路依更公平、更有效率的使用，並效法歐美日先進城市作法，以達到抑制私人運具的目的。

在台灣，除了小汽車外，常見的私人運具還包括大量的機車。機車的機動性與靈敏性極高，許多禁止私人運具進入的地區依然通行無阻，在這種情況下，除了訂定管理與限制使用的措施之外，尚須嚴格的執法加以配合，才能有效落實管理政策。

常聽到私人運具擁護者，批評大眾運輸工具的便利性不高，其實真正癥結係私人運具的便利性太高，將其私人運具成本外部化，如果有效抑制私人運具的便利性，就能有效地提升大眾運輸工具的競爭力。我們始終堅信，城市改變，帶動人的改變。

(一) 市府員工以身作則

各先進國家政府推動民眾使用大眾運輸工具，無不鼓勵所屬公務人員以身作則，上下班通勤率先搭乘。97 年台南市長許添財曾規定市府強制實施每週一日「自行車日」，「騎自行車、搭公車、走路都行」，節能減碳須從公務員以身作則，每年累計里程 700 公里，並進行獎懲。目前每年公務人員都必須學習環境保護教育課程獲得一定認證時數，與其坐而言，不如起而行，可以規定員工每年累計搭乘一定里程數，可獲取認證學習時數，目前各項大眾運輸工具都已實施電子票卡，稽核應該不是問題。個人認為，要求公務員應以身作則，率先使用大眾運輸工具，並不是為了衝高大眾運輸使用率，應當把它視為一種評量「指標」，任何施政時刻都要提醒自己發揮「同理心」，自己都無法接受使用的運具，如何要求市民樂於配合接受，所以，提高大眾運輸使用率，我們公務人員責無旁貸。

四、結語

- (一) 捷運、輕軌與公車等系統將健全大高雄地區大眾運輸路網，每一種運具系統，都有其扮演的角色，缺一不可，需透過統合性的思維進行完善規畫，公車系統應加強其接駁的功能，實施更優惠的轉乘費率，將轉乘的效益發揮到極致，如此，在提升公車運量同時，真正達到改善高雄市大眾運輸的使用率。
- (二) 鑑於氣候變遷，節能減碳，使用綠色運具，符合世界潮流，如何提升公車運量，除鼓勵大眾支持外，人助亦須自助，公車系統應全面提昇運具服務水準，吸引更多人搭乘，如以輕軌車輛作為學習標竿，大量購置低地板電動公車，使用電力驅動讓加減速率更加平順，乘坐更為平穩，且全車無階友善無障礙空間，才能因應高齡化社會的需求。

參考資料：

- [1] 韓恣修、張瓊芬，「高雄市公車處營運 168 環狀幹線公車運量分析」高雄市公共汽車管理處，99 年 8 月 20 日。

- [2]高雄市政府捷運工程局、高雄市政府交通局，「環狀輕軌捷運規劃路線效益與運量分析及考量機車減量等配套政策專案報告」，高雄市議會第 1 屆第 3 次定期大會，101 年 4 月 27 日。
- [3]陳存永、施嫩嫩、林森基，「環狀輕軌建構高雄交通四象限」，高雄市政府捷運工程局，高市議會 online，101 年 9 月。

如何提升本市公車的運量

議員 張豐藤

今 (102) 年是高雄市大眾運輸非常關鍵的一年，年底之前高雄市將完成公車民營化，全國第一條環狀輕軌線第一期 (水岸輕軌線) 也於今年動工，另交通部 7 月核定補助高雄市政府辦理高雄市公車捷運系統 (BRT) 優先路線設計監造及推動計畫，搭配原來捷運紅、橘兩線，因此高雄市大眾運輸幹線路網將逐漸形成。在這關鍵時期，若能妥善規劃各種配套措施，必能提高公車運量，高雄市就有機會以機車為主要運具轉型成為大眾運輸為主的城市；若錯過這個時機，高雄人可能將永遠依賴私人運具，危險的交通和惡劣的空氣品質將是高雄人永遠的夢魘。

從市民的角度而言，如果大眾運輸可以快速、便捷、舒適、經濟的到達這個城市的任何一個地方，市民沒有道理不搭乘大眾運輸。所以首先應該調整公車路線為棋盤式路網，這樣一來，只需轉乘一次就能到達任何一個地方，減少不必要的時間浪費。而且班次、班距必須夠密集，若候車時間太長將降低市民搭乘的意願，因此應設短、長期目標，短期目標應該達到尖峰時段 10 分鐘以內一班次、離峰時段 20 分鐘以內一班次，長期目標則應該達到尖峰時段 5 分鐘以內一班次、離峰時段 10 分鐘以內一班次。而且公車之間及與捷運間轉乘也必須夠便利，並給予票價優惠，或者一票到底，這樣才能吸引市民搭乘。況且高雄夏天非常炎熱，從站牌到社區或各目的地間，應該營造舒適的綠蔭和步行空間；並廣設公共腳踏車租賃站，目前僅有 100 站是不夠的，至少在一年內再增加 100 站。

學生是公車最主要的乘客，如何讓學生養成習慣將來繼續搭乘大眾運輸及增加其他客源，也是當前亟需努力的議題。針對跨區就學搭乘大眾運輸的高中生和大学生，應該檢討公車路線，讓公車非常迅捷的連接學校和捷運或未來其他幹線，並且可以將學生證結合一卡通票證，給予特別的優惠。還有為數將近 2 萬的公務人員更應該作為全民的表率，上班打卡也可與一卡通票證結合，交通費的補助也應限於一卡通，以鼓勵公務員搭乘大眾運輸上班。此外，高雄市有超過 220 萬輛機車，市民有 60% 以上是騎機車，交通局應該訂定目標，每年轉移 10% 改搭乘大眾運輸。若汰換機車、或甚至交出機車行照不騎機車者，

可以編列預算每年補助一卡通交通費（例如 5,000 元或 1 萬元），如此補助才能將機車真正轉移至大眾運輸。

長期而言，應該持續建立幹線路網，高雄市未來的財政將無法負擔興建更多的捷運和輕軌，應該全力推動最經濟、仍然能達到快速幹線功能的公車捷運系統，這些有專用路權的幹線路網配合棋盤式公車路網，可以大幅減少搭乘時間，更能提高搭乘意願。當公車路網夠便利時，在市區設置的停車位應縮減、設限或提高收費，並在郊區設置大型停車場，鼓勵民眾搭乘大眾運輸進入市區，這樣一推一拉方能將機車族、汽車族轉成公車族、捷運族。

由私人運具轉成大眾運輸需要想法和行為的改變，市政府應該加強和市民作政策溝通，讓城市成為屬於人的空間，只需靠步行、腳踏車和大眾運輸就可到達你想到的地方，城市也將成為幸福安全的空間。透過政策溝通，市民有共識，高雄市才有可能提昇公車運量，成為以大眾運輸為主的城市。

淺談如何提升本市公車運量

議員 周鍾濞

設立於民國 31 年，歷經 35 年後，更名為高雄市公共車船管理處的公車，業已超過 70 餘年的歷史；然終不敵「嚴重虧損」的命運，將於今（102）年底吹起熄燈號，重新另組港都客運公司，繼續服務市民。

值此「港都客運公司」即將開張之際，身為高雄市議會最資深的民意代表；更是可能唯一最經常利用公車代步的民意代表，將透過此篇幅先分析為何本市公車每日赤字 2、300 萬元，每月概約虧損近億元，每年虧損約十億元。是故，累積數十年來龐大債務，再加上不斷增加的利息成本負擔，終不敵各界批評責難，不得不藉著民營化來浴火重生。

諸君皆知，公車業務雖不是營利事業，但也不是純社會福利事項，至少不是虧不怕的無底洞，市府財政負擔得起；也就是至少要符合社會大眾期待的一種快樂的社會服務業務，亦即要有一定程度的民眾搭乘數量；簡單地說，就是要有某種程度的客觀運量。

套一句簡單的用語，現今高雄市民大多喜歡騎機車，而不喜歡搭乘公車；目前高雄市民現有的機車數量已超過 2、300 萬輛，真的是已多到嚇人的程度，亟需導正市民改搭乘大眾運輸工具，方可真正改善本市的空氣品質，更可減輕本市機車數量的嚴重社會問題。然而要改變市民放棄騎機車的習性轉而搭乘公車或捷運的生活步調，首先務必對症下藥，亦即分析為何市民喜歡機車而不喜歡公車或捷運呢？

經歷個人多年（數十年）的體悟與觀察得知，有以下數個重要的原因，造成市民不喜歡搭乘公車的關鍵要素：第一、等車太久，也就是班次太疏，等候的時間間隔太長，花費的時間太多。第二、路網不足，也就是公車行駛路線不佳，甚至有些社區沒有公車行駛，服務的空間還有很多改善地方。第三、轉乘不易，公車與公車或公車與捷運之間的大眾運輸系統整合不良，浪費許多時間無法做有效率地轉搭接駁。第四、資訊不良，亦即所提供各項搭乘或轉接的訊息時刻表不理想，間接地影響使用意願。第五、候車設備不佳，也就是候車亭環境不良，不僅無涼亭設備，即使有亭也是十分簡陋，無法有效提供遮陽

或避雨的設施。

透過以上簡要的研析，各種為人詬病的癥結及不搭乘公車的重大原因之後，據此對症下藥，即可有效改善民眾搭乘使用大眾運輸工具的意願，俗語說得好：「冰凍三尺，非一日之寒。」因此，想改變高雄市民捨棄機車而改搭公車的習慣並非易事，藉此高市公車民營化為「港都客運」之際，不失為一個轉運的契機。職是之故，在此期待市府交通主管機關能把握此一良機，好好整頓本市歷來公車不良的搭乘要因，希望藉由澈底改善以下重要的公車治本良方：第一、等車時間縮短，儘量不要超過 10 分鐘；第二、路網要綿密，儘量讓所有社區皆有公車路線行駛；第三、轉乘接駁通暢，決無冷場浪費餘地；第四、乘車資訊明確，提供優質等車時刻表；第五、候車設備完善，務必要達可遮陽防雨的基本要求。

最後，再加上幹線公車概念，主題公車（例如：學園、醫院、百貨、觀光休閒、文化會展等）及假日專題、臨時集會、運動體育、藝文歌唱等臨時重點機動策略經營，希能標本兼顧，逐步改善市民多年不願搭乘公車習性的宿命，終能慢慢的潛移默化，漸漸養成喜歡利用大眾運輸公車與捷運的習慣，期能確實有效地提升本市公車運量。

淺談提昇高市公車運量方針

高雄醫學大學教授 林信仁

壹、前言

交通問題與人人息息相關，也是與科學領域的問題一樣均須系統化的分析與探討以尋求解答。日前市府宣稱預計於今（102）年 9 月將中華幹線提升為 BRT（交通部運研所譯：公車捷運系統、台中市政府譯：快捷公車、大陸譯：快速公交），並由原先的左營南站改自高鐵左營站發車，觸發筆者早年閱讀公車與捷運路線競合關係的印象，進而引發整體大眾運輸路線整合，對於提升高雄公車運量效益議題的思考。是故，本文將透過高雄市公車的運量回顧進行運量提升核心議題的探討、再由核心議題，思考公車運量發展的利基方向，希望透過上述系統化的問題推演，提出建議，供各方在規劃初期方向上的參考。

貳、從公車運量歷史演進，尋找核心議題

高雄市公共汽車服務，濫觴於 1937 年，由日人伊木十郎獨資經營兩輛汽油引擎客車、木殼重柴油機水冷式渡輪一艘；隨後因業務逐漸擴展，車輛陸續增加，乃改組為「共榮自動車株式會社」；1945 年臺灣光復後，高雄市政府成立經營機構經營市公車運輸服務迄今。

回首台灣整體經濟環境尚未起飛之前，高雄市的公車承載了絕大多數旅次，舉凡上班上學的通勤旅次，外出旅遊的休閒旅次，看病就醫的醫療旅次等，幾乎涵蓋了舊時代打狗人的生活重心。車輛出勤繁多、班次密集，也班班客滿、車車賺錢，不論提供運量與財務營收上，均蒸蒸日上、正向成長。

民國 70 年代，經濟起飛以來，家庭所得提高，私人運具的購入對一般家庭而言不再是遙不可及的夢想。因此，公車較之便利性與保有個人私密性的私人運具，明顯處於劣勢，且公車班距太長又無法準點靠站，自然使原本習慣大眾運輸的民眾，逐漸轉向使用私人運具。於是，在短短的幾十年間，私人運具的數量不斷成長，持有比率一路攀升下，使用率也不斷提高，導致大眾運輸搭乘的人數持續下滑，市公車不再像以往那麼賺錢，而且虧損累累，也漸漸影響到服務品質。惟單就大眾運輸工具而言，公車仍為高雄最重要的大眾運輸主力，尤

其是提供往返南北向及東西向服務的五福幹線、建國幹線、中華幹線，扮演高雄南北與東西兩向的大眾運輸動脈，苦撐高雄市公車運量的基本盤。

民國 97 年高雄捷運紅線及橘線陸續開始營運，根據高雄市公車處針對與捷運平行路線的公車五福幹線、建國幹線、中華幹線分析顯示，南北向的捷運紅線通車對平行競合的公車中華幹線產生衝擊，該年 2 月至 3 月運量下跌了 13.8%，但也因捷運紅線通車之故，可明顯看出與其有集散效應的東西向五福、建國兩幹線運量較上月分別成長了 16.6%與 21.8%。時至 9 月，捷運橘線通車暨十字路網完成開始啟用，由公車運量資料顯示，無論是東西向的五福、建國或南北向的中華幹線均受影響，部分原搭乘公車運量轉移到捷運十字路網上，幹線公車的運量較上月分別下跌了 33.4%、27.4%與 7.1%，其中特別可看出南北向的中華幹線受到的波及不若平行於橘線的五福、建國兩線嚴重。

從歷史的洪流來看，高雄市民對交通工具的使用，整體經濟起飛前，私人運具持有率較低的年代，外出大多仰賴政府提供的大眾運輸工具的「公車」。整體經濟起飛後，私人運具持有率不斷攀升，挾帶方便、隱私及速度等特性，市民又從公車使用轉移到「私家車輛」上。然而城市管理者站在城市管理發展的高度上，考量都市化發展伴隨人口集中衍生之交通秩序混亂，都市道路面積拓展限制、興建速度趕不上私人運具成長，以及私人運具產生的溫室效應、空氣汙染與噪音等因素下，不得不祭出大量經費興建品質更高的大眾運輸工具—「軌道系統」，冀由輕軌與捷運等軌道系統的加入，來提升大眾運輸家族服務品質，進而與私人運具抗衡。

易言之，談論公車運量問題，不宜單純討論公車單一運具，而應整體思維大眾運輸家族，因此，如何將私人運具使用者轉移至大眾運輸市場，進而增加公車運量，方是核心議題。

參、從擴充大眾運輸市場到公車運量的提升

以大眾運輸家族與私人運具的都市戰爭中來看，70 年代的高雄大眾運輸由公車獨立對抗私人運具發展，97 年後，為提升大眾運輸服務品質，高雄加入兼具快速、舒適等特性的捷運，落實了「拉」的策略。然而，高雄市的交通政策對於「推」的策略，也就是抑制私人

運具的措施，進展十分緩慢。所幸 101 年，在交通界殷切期盼下，市府開始針對機車違停嚴重之商圈、火車站等區域進行停車收費管理及違停執法，抑制私人運具措施終見曙光。這樣的演進過程，看似符合「先給後要」的政策執行方式，但面對移轉私人運具至大眾運輸，這種改變用路人習慣的工作，亟須公家單位以「推」、「拉」策略併行，這樣高強度的措施持續引領下，方有機會開啟成功大門。

當政府「推」、「拉」策略併行，開啟私人運具使用板塊往大眾運輸市場移動，將大眾運輸市場的餅做大的同時，我們必須同步思考，如何將公車運量提升。回顧高雄大眾運輸發展政策，在縣市合併前的「15%大眾運輸使用率」到面對縣市合併後的「建置大高雄 6 大轉運樞紐，打造 30 分鐘生活圈」等目標，前者因高雄捷運的通車，使大眾運輸使用率由 4.3% 大幅提升到 11.5%，相較交通部偏重單一運具下執行的「公路公共運輸發展計畫」成效更顯著；後者除旗山樞紐外，其餘均在高雄捷運車站（含 R24，南岡山站）中完成。可見軌道運具與公車的整合，對提升高雄大眾運輸使用率的貢獻。旅居美國，現任美國佛羅里達州立國際大學沈龍立教授指出，解決城市交通問題，需瞭解各運輸系統特性（例如，滿足當地交通尖峰需求、運輸速度等），並採取不同的大眾運輸系統組合，相輔相成，沒有單一項大眾運輸工具可以解決所有的運輸交通問題。

我們可以思考以分層分工的大眾運輸執行策略，由軌道運輸專司主幹式運輸走廊，公車及公共腳踏車負責支線型集散路線，各司其職（好比人體養分需透過動脈、微血管等過程分層輸送），以均衡各項運輸系統發展進行，建構四通八達的大眾運輸路網，方能有效將汽、機車所造成的交通問題降到最低，同時達到減碳效益。以美國聖路易士輕軌為例，在 2000 年日運量僅 1,630 人次（原預測值 44%），經與公車整合後，2008 年日運量已達 6 萬 7,000 人次，是輕軌與公車整合成功的典範，也是我們可以借鏡學習的對象。

肆、結語

綜古貫今，高雄市由百年前人口不到 5 萬的小漁村，發展到一個人口餘 150 萬的工商港灣都市，縣、市合併後的人口數 270 餘萬，全國第二大城市，市民對大眾運輸有潛在需求；惟私人運具使用比例的增長，逐漸的打壓到包含公車在內的大眾運輸發展空間。

捷運與公車為大眾運輸系統下的兩子系統，兩者間之關係既競爭又合作，但公車的發展，應在捷運開通後，在角色扮演上應由捷運扮演運輸骨幹，將都市內長程、大量的運輸需求交由捷運骨幹服務，公車則發揮高可及性及低成本等特性，扮演捷運路網輻射不及之處與都市內短程與捷運接駁之功能。

未來，都市交通政策方針理應著重於成長管理，著眼於對抗私人運具的使用率成長，積極將都市內大眾運輸工具整體規劃考量，甚至納入副大眾運輸（計程車、撥召車輛）等資源進行整合，整體規劃設計，尤其在路網的思維上，更必須將輕軌、捷運與公車、BRT 路線同步考量，方能與私人運具抗衡，進而作大公共運輸的餅，如此，公車運量後勢方能看俏。

就高雄四大轉運站啟用後 公路客運路線整合策略— 以 8025 路線為例

高雄海洋科技大學副教授 呂錦隆

文藻外語學院副教授 賴文泰

2010年高雄都誕生了，是高雄縣、市發展史上的里程碑；除此行政藩籬之打破外，高鐵長龍勾勒著一日生活圈的願景，且貫穿都會任督二脈之捷運亦已完工通車，此二鐵建設正見證著高雄的未來。然在此等大眾運輸基石建設已完成之際，高雄市公車（公路客運）正面臨著私人運具太便利之挑戰以及營運財務虧損之壓力，這些內外環境之挑戰，致公車服務品質雖緩步提昇，然公車客源流失之速度卻加遽，形成現況寥寥可數之大眾運輸旅客量（約占總體旅次之7%）。因此，在高鐵、捷運到來的現時，應正視公車營運環境之議題，努力找回公車乘客。因應高雄縣市合併後，大高雄市境內之公路客運、市區公車路線將統一由市府管轄，此一管轄範圍之南北縱深長達133公里，一車到底之長距離客運服務方式將無法提升營運效率。因此，為兼顧市中心及偏遠地區民眾轉乘需求，市府乃規劃建置6大轉運中心，打造30分鐘生活圈（如圖1）。

上述轉運中心計包含兩主、四次，主轉運中心為高雄火車站、左營高鐵站，次轉運中心則包含旗山、岡山、鳳山、小港等4處，其中，旗山轉運中心位於現有高雄客運旗山南站；岡山轉運中心包含台鐵岡山站、捷運南岡山站；鳳山轉運中心為捷運大東站；小港轉運中心為小港捷運站。為使有限之大眾運輸資源可充分使用，亟須透過整合措施，強化轉運中心功能，及與其他運輸系統聯結，故需配合捷運為主幹線，調整公車路線，建構綿密完整之大眾運輸路網，提高大眾運輸服務水準。

當前高雄市之公路客運運輸系統中，除國道客運提供城際運輸服務外，各行政區間之運輸服務是以公路客運與市區公車為主，其中，經營國道路線之業者有統聯、阿囉哈、和欣、國光、總達、濱海、中南及全航等8家客運公司；經營公路客運與市區公車者則包含高雄市公車處、東南客運、高雄客運、南台灣客運、義大客運等（如表1）。

市區公車又可概分為幹線公車（7線）、一般公車（55線）、紅橘兩線捷運接駁公車（紅線接駁35線、橘線接駁9線）、就醫公車（5

線)、旅遊公車(8線)、社區巴士(3線),以及專車(4線)等共82條路線。公路客運方面則由義大客運經營者有7線,由高雄客運經營者有31線。各業者於100年之營運狀況則由圖2來說明。

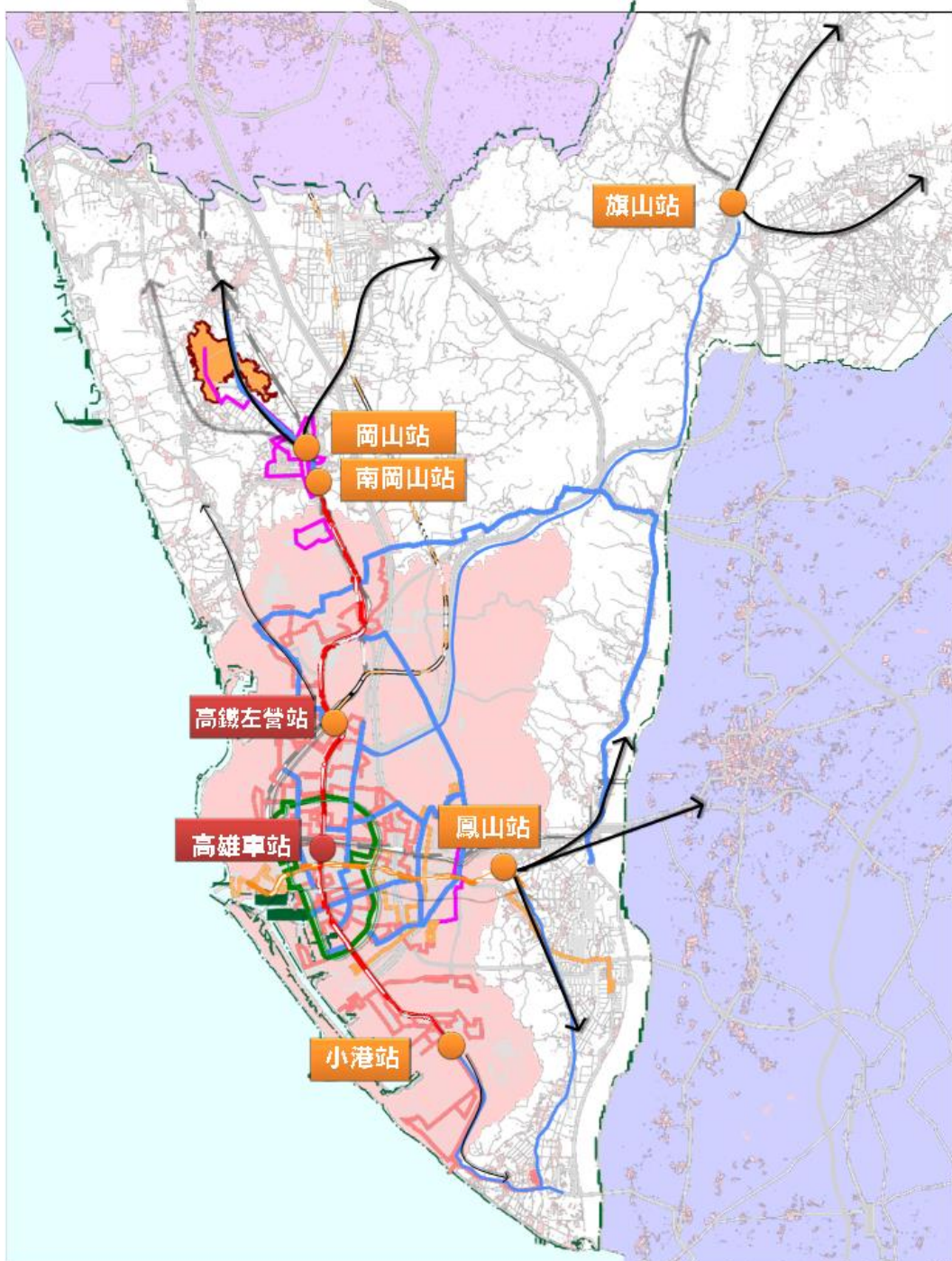


圖 1 大高雄 6 大轉運中心相對位置分布圖

表1 高雄市公路客運運輸系統業者

客運類別	路線性質	營運業者
公路汽車客運業	國道	統聯、阿囉哈、和欣、國光、總達、濱海、中南、全航
	省、縣(市)、鄉道	高雄客運、屏東客運、中南客運、國光客運
市區汽車客運業	市區	高雄市公車處、東南客運、南台灣客運、高雄客運、義大客運

資料來源：本研究整理。

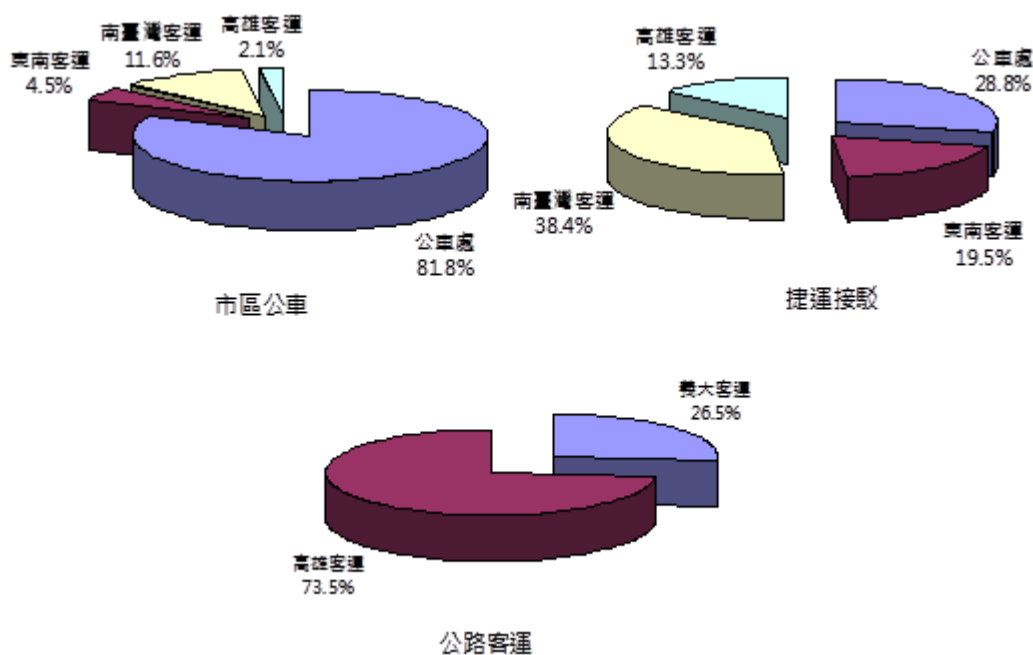


圖2 市區公車、捷運接駁與公路客運各業者日運量比例

為使4大轉運中心之轉運功能得以發揮，本文依據現況之路網結構，提出路線調整時需考量之因素及原則如下：

一、調整直通之路線型態為幹支線轉乘

現行路線多為一線到底的直通服務型態，造成部分路段匯集許多路線，形成路線重複；且因路線長造成往返時間甚長，致在營運成本之考量下，各偏遠地區之發車班次少、班距長。為改善此一營運效率不佳之現象，可配合轉運中心之建置，將現行直通型態之路線切分為幹線（指轉運中心至轉運中心間之路線）、支線（轉運中心至地區聚落），幹線與支線之主要匯

集點設於轉運中心，以利轉乘與接駁。

二、兼顧乘客搭乘習慣及公車營運效率

上述調整需考量民意，其因是現況的公車路線大多為「一車到底」的服務型態，而轉運中心的實現需改變此一服務型態，讓部分民眾於轉運中心轉乘，此舉可能將增加乘客的時間與金錢，因而多數乘客的支持是轉運中心實施成功的關鍵因子。因此，本計畫需思考能兼顧乘客搭乘習慣及公車營運效率的大眾運輸路網架構。

三、充分掌握旅次起迄

欲使轉運中心的營運可兼顧乘客搭乘習慣及公車營運效率，需掌握有多少量體的乘客需進行轉乘？以研析轉運模式影響乘客乘車習慣之程度。茲舉旗山轉運站為例說明：旗山轉運站實現後，將由幹線公車提供高雄與旗山間之快捷服務，再讓乘客可便捷地在旗山轉運站轉乘至里港、內門、杉林、甲仙、美濃、六龜、寶來等地區。在此營運模式下，需轉乘之旅次數可由現階段高雄往返旗美地區間之運量起迄資料得知；據此旅次資料之掌握可研析轉乘對民眾所形成之衝擊程度。

基於上述說明，各公路客運路線之調整步驟具體如下：

步驟一：檢視各路線行經轉運站之情形。

步驟二：以轉運站為中心，考慮將現有直通路線切分為幹線、支線公車；即轉運站位於路線之中途站，則考慮將路線切分為兩條路線，使其路線以轉運站為路線起、迄點。

步驟三：掌握旅次起迄資料，分析路線切分後之轉乘旅客數。

步驟四：上述步驟二之切分準則除考慮需轉乘之旅客數外，將主要取決於切分後之路線是否還有其他運具可提供服務（如台鐵、捷運、其他路線公車）？若有，則建議路線進行切分；若無，則建議仍維持直通路線型態。

步驟五：配套措施之建議，如公車營運計畫調整之建議、轉乘優惠措施等。

以下以經旗山轉運站8025路線為例(圖3),說明調整的過程。

- 一、8025為往返高雄火車站至六龜之路線,並經國道10號、旗山及美濃。故以旗山轉運站為中心,切分為高雄←→旗山及旗山←→六龜兩條路線。
- 二、由民國100年1月至12月之運量進行分析,可知8025路線若依以上方式切分,每月則有7,952人次需進行轉乘,換算為每日旅次則約為265人次。
- 三、由於現階段於旗山往返美濃、六龜、甲仙區間並無其他大眾運具;而旗山經國道10號往返高雄火車站之路線現階段亦無其他大眾運具可替代使用,是故,8025路線仍維持直通路線型態。
- 四、營運計畫調整增開8025旗山往返六龜之區間車4車次,使該區間(旗山←→六龜)車次由每日15車次增加至19車次,旗山←→高雄則由於旗美國道快捷公車之加入營運(每日20車次)而增加運能。

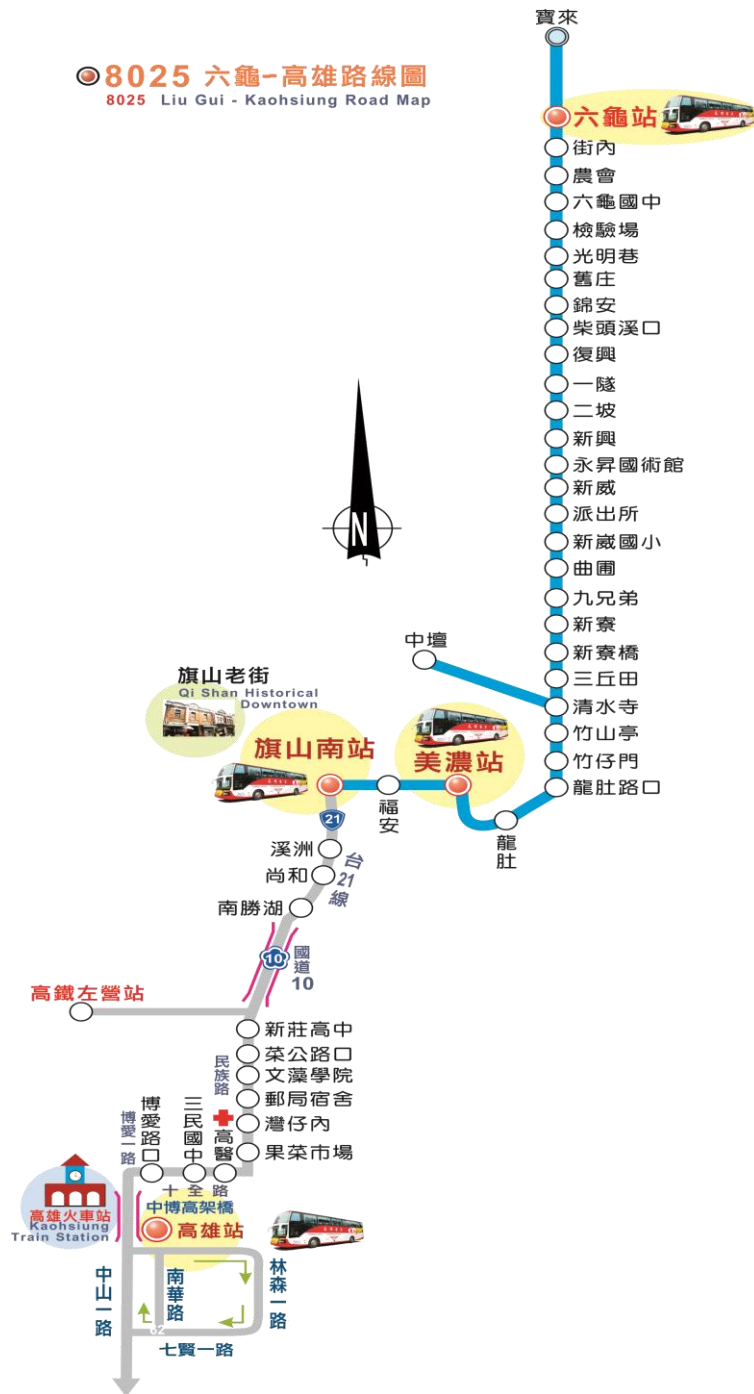


圖 3 8025 六龜—高雄路線圖

資料來源：高雄客運網站

經由上述之調整說明，不但可使旗山轉運中心發揮轉運功能，更由於營運計畫調整，增加了旗山至其他地區聚落，以及旗山往來高雄市中心之大眾運輸服務水準。其他行經鳳山轉運中心及岡山轉運中心之路線亦可循上述步驟進行調整，初步估計應可減少若干無效里程，用於增加轉運站與地區聚落間之服務頻次，再搭配轉乘票價優惠政策

，不致使旅客因轉乘增加過多之等候時間及旅行成本。

考 察 紀 要

洪秀錦議員美化後庄空地 爭取滯洪池溪畔公園



關心大寮後庄地區發展的洪秀錦議員，接獲民眾投訴後庄里磚仔窯段國有地，乏人管理雜草叢生成為髒亂死角。洪議員於7月16日邀請養護工程處和大寮區公所會勘，決定由養工處撥款改善，並請大寮區公所認養，使後庄社區環境更加美

好。

「大寮不能輸」，世居大寮的洪議員對地方綠美化工程一向很重視，她認為大寮空氣品質不佳，若能多爭取綠地就能改善空氣品質。

洪議員同時也緊盯著大寮區後庄里「山仔頂溝滯洪池」的施工進度，她指出，為解決大寮區後庄里地區，因地勢低窪，每逢豪大雨飽受淹水之苦，第六河川局斥資約6,670萬元興建「山仔頂溝滯洪池」，工程包括池體護岸、側溢流堰及溢流出口閘門，採取自然重力出



入流方式，可吸納部分山仔頂溝排水洪峰，減低區域淹水情形，滯洪池面積約6公頃、蓄水量22.5萬立方公尺，滯洪池設計採緩坡處理配合綠化植被，完工後大寮後庄里、中庄里、前庄里、鳳山埤頂里及鳳山溪下游等地區，水患可望改善，保障民眾生命財產安全。

為促使山仔頂滯洪池也兼具防洪、景觀、休閒等綜合功能，提供民眾一處休閒的極佳場所。她也請市府單位加強綠美化山仔頂溝滯洪池，並儘速辦理鳳山溪清水放流、汙水截流，打造舒適宜人的溪畔風光。

許慧玉議員為鄉親拆解不定時炸彈



「護土有責」的議員許慧玉，不忍大社鄉親又多了一個「亞東氣體廠」的不定時炸彈，於7月23日邀請環保局、經發局、工務局與消防局等官員會勘亞東氣體廠廠區工地。她向廠方表達市民不安憂慮的心情，並要求廠

方派代表前往說明會場向與會民眾說清楚講明白。許議員發現亞東氣體廠的工安和環保問題一籬筐，大社鄉親也唯恐引發連環爆，她決定「管到底」絕不鬆手。

去(101)年6月，生產氧、氮氣體的「亞東工業氣體廠」申請核准在高雄市大社區三奶里設廠，由於緊鄰大社工業區，居民質疑如果發生氣爆，引發大社石化工業區連環爆，後果不堪設想。更何況又毗鄰黃昏市場、子暉幼稚園、大社國小、大社三奶里及楠梓五常里，附近居民多達1萬2,000多人，一旦發生爆炸意外，後果不堪設想。

許議員指出，亞東氣體廠之氣體是供應仁大工業區廠商，氣體運送方式有地下管線及槽車運送，亞東氣體公司應是利用槽車運輸。如因交通事故發生意外，後果不可預料，因此，市府應加強壓力容器的安全管理。

許議員說，消防局大社分隊的救護車只有3輛，化學車及化學災害處理車也僅各1輛，高雄市燒燙傷醫院病床數不多，質疑市府根本沒有做好準備，一旦發生事故，根本無力搶救。她很擔心亞東氣體明年完工啟用後，如果發生氣爆，居民生命安全勢必無法獲得保障。

家住大社的許議員出任市議員就頻接民眾反映亞東氣體廠已取得建照，目前正大興土木，預計年底完工運作。許議員批評工安消防尚未準備好就動工，質疑市府各局處都關在冷氣房裡審查書面資料，建管處只管核發建造執照，對亞東實際生產的原料、製程及產品事業登記事項之審核，推給環保等相關單位。如今亞東取得建造執照就有恃無恐，市府應多加把勁為環保和工安把關。她重批市府各局處採取

本位主義逕行核發建照，無視大社鄉親的安全；她怒嗆市府、廠方漠視民意。

林義迪議員會勘旗山區圓潭地區砂石坑洞 回填土壤疑滲毒質

一向重視環境保護與都會發展務必等量齊觀的議員林義迪，接獲旗山區圓潭地區居民陳情指稱，目前回填往年挖掘砂石造成坑洞的土壤與廢棄物，疑有毒質滲透；認定茲事體大恐將危及農作給水與環保生態，旋即邀請環保局、地政局、水利局、農業局、經濟發展局及旗山區公所等相關單位於 7 月 26 日實地會勘。



林議員曾於今 (102) 年 5 月間主動關切旗山圓潭地區的道路駁坎崩塌情況，經由勘察立即爭取 100 萬元修繕經費，讓當地民眾確實感受到民意代表關懷民瘼，戮力水土保持與維護產業道路的捍衛民利積極作為。

原高雄縣政府開放圓潭地區挖掘砂石多年之後，如今雖已禁採砂石，並發包回填滿目瘡痍的坑洞，但是回填物土壤與廢棄物，疑含毒



質恐將污染地下水源、危及農作給水與環保生態，當地居民決定群起陳情，期待滌除任何危害生存環境疑慮。林議員獲悉陳情之後，認為茲事體大，既要衛護環保更要具足公信；於是迅速邀請市府相關單位群赴圓潭地區的數處砂石坑洞實地會勘，並與回填工程承包商進行溝通，了解回填物來源及

作業程序。由於當場無法判別是否存在「滲毒」疑慮？初步決議要求承包商速將回填物採樣，送交衛生、環保主管機關檢測，並自負所需費用；至於化驗結果，則應主動具實公告，釐清民眾疑慮。

林議員指出，位在旗山北端的圓潭地區，屬於農產轉運與觀光的重要樞紐，難得歷經長期的生態破壞之後邁入回填復育階段，絕對不容許回填有毒土壤或廢棄物，否則無異是更加劇烈的生態摧殘。另外，在會勘現場，亦發現回填作業車流造成的交通及環境安全問題，將會協調市府相關主管單位一併督導解決。

林義迪議員會勘高一八二線道路網大竹圍路段

議員林義迪勤走基層探訪民瘼，將道路交通安全列為關心重點；多次行經內門區中埔里「高 182 線道路網大竹圍路段」，發現交叉路口處明顯狹隘極易釀成交通事故；為免橫生車禍意外，保障人、車安全，於 7 月 24 日邀請民政局、交通局、工務局及區公所等相關單位進行實地會勘。



出身內門區的林議員對當地交通網絡非常熟悉，因為服務基層與民互動之際，經常前往中埔里大竹圍地區，以往就曾關注 182 線道路曾面臨颱風豪雨造成邊坡土石滑落導致中斷，極力倡議改善路基；如今目睹交通實況，由於交叉路口處狹隘，嚴重危及人、車通行安全，堅認務必儘速徹底整頓，否則車禍仍然頻生。

林議員為求周延，當日下午由民政局基層建設科股長曾文毅及相關機關多名官員，加上當地民眾代表莊尊五、謝清雅、曾淑靜等多人，齊赴「大竹圍路段」交叉路口處，現場觀察車流與人行狀況，除了針對交通安全風險確實探討，也就周遭交通動線如何整飭進行評估，期盼有助真正紓解肇禍成因。



鑒於實際路況的交通風險全係交叉路口處狹隘所致；因此，林議員當下與市府官員及在場民眾代表達成委由工務局負責拓寬路面共識，希望近期即可興工，早日落實維護交通安全的積極效益，進而連帶發揮提振地方繁榮的前瞻功能。

林議員強調，其實拓寬「高 182 線道路網大竹圍路段」交叉路口處的具體效益，不僅限

於保障交通安全；對於提升當地農產品運輸與觀光流量，同樣擁有正面效應，可謂一舉數得。所以，這一路段的拓寬工程，影響層面顯然畢具多元價值，為了確切達到全民「安居樂業」的問政指標，絕對勢在必行而且刻不容緩。

林義迪議員會勘內門區中埔里衙門口的蓄水池潰堤



長期供應內門區中埔里「衙門口」地段農戶與養豬戶水源的唯一蓄水池，由於連日豪雨肆虐造成潰堤，嚴重影響居民生計；議員林義迪接獲訊息後至表關切，遂於7月24日邀請水利局官員及當地民眾共同實地會勘。

林議員指出，內門區中埔里「衙門口」地段，在原高雄縣時期，往北朝向「瓦寮」的路段，曾因豪雨沖刷形成土石流，故每逢颱風或豪雨均需特別關注是否發生危害附近住戶安全的災情。鑒於此次豪雨再度釀災，全係當地唯一供應農作物灌溉與養豬戶給水的蓄水池，出水口無法承受豪雨導致崩塌潰決；需落實會勘地形、護堤，甚至蓄水量等，力求改善，方可永絕後患。

林議員在第一時間獲悉「衙門口」蓄水池潰堤訊息後，即已先行前往現場了解災損狀況，針對當地農業與養豬戶的供水需求，加上地理環境審慎勘察，憑藉長年行政與為民服務經驗，認定必須著眼整體水土保持，方為治本之道。因此，積極聯繫水利局水土保持科科長楊延文及受損居民，藉由實地會勘與集思廣益，期望研擬永續保障民利、維護水土的最佳方案。

林議員強調，「衙門口」蓄水池無異是中埔地區諸多住戶的「活水源頭」，包括蕃茄等多種農作物與養豬生計所需，完全倚賴這處出水口，顯見對於住戶何其重要。而參與會勘的市府官員除了認知生民需求，也認同務實總體整治的主要訴求；所以勘查之後，確認應該



儘快規劃足以長治久安的防災良策，不但當場釐清初步整治動線與施工方案，同時順利爭取編列 150 萬元整治預算，並獲市府允諾只要該筆預算通過，將會儘速動工，對於當地農戶與養豬戶的日後生計權益，將得以確保無虞而且一勞永逸。

活 動 傳 真

林義迪議員關懷弱勢家庭發放賑濟物資

熱誠標榜「不要山窮水盡，只要山明水秀」信念，堅決推展關懷弱勢行動的議員林義迪，善行義舉持續年餘、遍及選區之內的 9 個行政區，早已獲得廣泛熱烈迴響；林議員於 7 月 15 日親自率領 15 個慈善團體再度前往杉林區，發放 38 份賑濟物資及慰問金，受助家庭稱謝感恩之際，更誓言若有餘力必定效法推動愛心。



林議員長期訪察民瘼深入窮鄉僻壤與市民真情互動，眼見不少弱勢居民亟待伸援，「不要山窮水盡，只要山明水秀」的濟助信念油然而生，進而強化號召慈善團體永續關懷的堅定意志力與行動力，克服援助對象資訊蒐集、賑濟物資籌募、山區交通阻隔等難題，歷經年餘終於如願以償。



不過，林議員再三強調「愛無止境」與「愛無時限」，感召許多慈善團隊主動加入關懷弱勢家庭行列；所以，這次「週而復始」的行善首站，二度遠赴杉林區發放賑濟物資，包括「旗山南勝里聖母宮慈善會」、「天音慈善會」、「無極金殿慈善會」、「中華仁道關懷協會」、「八正功德會」、「旗美行善義工隊」…等等民間慈善機構主動參與，上百名從青壯到中年的男女志工，一早抵達杉林國中之後，辛勤彙整賑濟名冊及各類民生物資、分裝慰問金，並與前來申領的弱勢家庭民眾噓寒問暖，場面溫馨感人。

林議員面對受助民眾則是一如往昔，除了親切問候之外，頻頻探

詢生活困境亟需解決的難關，同時允諾會將牽涉社會福利法規等議題，藉由議會質詢或申訴服務管道，儘速知會行政主管機關，尋求徹底改善對策，期使濟助對象早日自立。這種關懷義舉促使多名受助民眾在感恩之餘，甚至誓言絕對會努力奮進，希望本身及早擺脫窮困並效法林議員的愛心施惠他人；也讓不少首次參與賑濟善行的志工們，深表感動之際直呼「意義非凡」與「不虛此行」。

許崑源議長協調文化中心停車場費率調整案

高雄市政府交通局擬自 9 月 1 日起調漲文化中心停車場費率，全日停車月票費率將由 1,800 元調整為 2,700 元，漲幅高達 50%，引發文化中心鄰近 9 里里民激烈反彈並抨擊市府帶頭搶錢。



林南、林園、凱旋、中正、林富、林泉、同慶等里里長於 7 月 25 日至本會向議長許崑源陳情，文化中心停車場當初是為解決地方里民停車問題而設，並且回饋鄰近里民。市府現今大幅調整停車費猶如「搶錢」行為，文化中心附近私人停車場全日停車月費大多低於 2,000 元，市府如同是帶頭漲價。

許議長表示，為市民解決停車問題是市府的責任，不能以漲價懲罰居民的停車需求，交通局更應回饋地方，給予里民停車優惠才對。議會曾要求市府針對任何費率的調整應送議會審議，顯然交通局並未尊重議會的決議。

交通局長陳勁甫則說，為落實使用者付費、提高私人運具使用成本、鼓勵搭乘大眾運輸及提升文化中心停車場周轉率，才研擬停車費率的調整，但宣導不足才導致當地居民的誤會。費率調整案將針對文化中心周圍 300 公尺的林南、林園、凱旋、中正、林富、林泉、同慶、林中及林安等 9 里提出全日停車月票的折扣優惠方案，有別於外來車的停車費率；一般外來車的全日停車月票為 2,700 元，但 9 里的里民優惠價為 2,100 元，也就是僅比原來的 1,800 元調漲 300 元。

許議長指出，市府帶頭調漲公有停車場費率，地方居民「觀感」不佳，也嚴重影響文化中心附近居民的權益，建議交通局再將文化中心附近 9 里的里民全日停車月票費率由原規劃的 2,100 元調降為 2,000 元，回饋里民，並區隔外來車的停車費率；陳局長欣然接受許

議長的建議。另許議長要求交通局應依議會決議將停車費率調整案送議會備查。

許崑源議長勞軍並邀請海軍陸戰隊參加元旦升旗表演



議長許崑源率本會秘書長徐隆盛及副秘書長吳修養等一行，於今（102）年 8 月 31 日赴左營海軍陸戰隊營區勞軍，向海軍陸戰隊於蘇力颱風期間協助防颱表達感謝之意，並頒發 10 萬元慰勞金，海軍陸戰隊指揮官潘進隆中將率官兵熱烈歡迎。

許議長說，海軍陸戰隊對高雄市民極為友善及愛護，高雄歷次發生天災都獲得陸戰隊積極救災及協助，他代表全體市民向所有官兵致上敬意，本會也和陸戰隊是一條心。



由於本會正籌劃明年元旦升旗活動，希望經由升旗活動凝聚市民愛家、愛鄉、愛國的共識，許議長正式邀請海軍陸戰隊參與升旗活動的表演，包括樂儀隊、蛙操及莒拳操等的演出，期盼能讓市民一睹國軍

優良戰技與訓練成果，潘指揮官欣然接受許議長的邀請，並且為讓許議長等一行人了解海軍陸戰隊之訓練精實，特別在現場進行樂儀隊、蛙操及莒拳操的演練，精湛演出獲得許議長及徐秘書長、吳副秘書長等人熱烈掌聲和讚許。許議長認為海軍陸戰隊的精湛演出將為明年元旦升旗活動增色不少，並希望吸引更多市民參與升旗活動。

陸淑美議員救助生活艱困又罹重病的里民

擔任高雄市議會國民黨總召的陸淑美議員，於8月7日在高雄市燕巢區正隆公司將4家民間企業的捐款，致贈給該區安招里里民黃寬宏。黃家原本家境貧窮，最近黃先生又檢查出罹患縱膈腔惡性腫瘤，需化療而辭去工作，全家生活陷入困境，該筆捐助善款能協助他解燃眉之急。



安招里長李金福表示，46歲的黃先生育有二女，分別就讀國小二年級及幼稚園，上還有年邁近80歲的雙親要扶養，夫妻倆都在工廠上班，經濟來源全靠微薄的工資，雖收入有限，但平時勤儉持家還能勉強維持溫飽，生活還算和樂。今(102)年5月間，黃先生因突然身體不適前往高雄榮總就醫，經醫師診斷出罹患縱膈腔惡性腫瘤，必須立刻化療，黃先生不得暫時辭掉工作專心治療並居家休養，但鉅額醫療費用，無疑讓黃家的經濟更是雪上加霜。

陸議員說，黃先生原本生活就很窮困，經濟拮据又罹患重病，生活陷入困境，他的遭遇於走訪李里長時獲悉，經瞭解黃先生的狀況後，除前往探視外，並將4家民間企業團體共同捐出的慰問金，親自致贈黃寬宏，而正隆公司決定每月提供4,000元的救助金相助。

「社會需要更多的雪中送炭」。陸議員說，社會的陰暗角落有很多需要幫助的民眾，也需要更多的善心人士共伸援手協助他們渡過難關。方案經與正隆公司燕巢廠總務副理謝清輝商量，決定請鄭火田慈善基金會及李里長等善心人士共同募款慰問，獲得南六公司、慶圖金屬開發公司、德泰開發公司以及長怡營造公司等企業的熱心贊助。

陸議員說，黃家今後還有需要協助的地方，他會與李里長盡力幫忙，同時呼籲社會善心人士共同慷慨解囊相助，協助黃家渡過難關。

扶植在地藝文團體 許崑源議長協調 演藝廳場地使用費

高雄市文化局修正演藝廳場地使用管理規則，針對在地演藝團體原免繳演出使用費規定修訂為「減收5折」方式，大幅增加演藝團體的經費負擔，引發爭議。包括高雄市合唱音樂聯合團及采祺、增德、長青、雄風及高雄室內合唱團等



藝文團體向議長許崑源陳情。許議長於8月8日邀請在地立案藝文團體和文化局長史哲進行協商。

史局長表示，由於演藝廳場地申請團體與表演性質越趨多樣化，基於使用者、受益者付費原則、公共資源有效利用及建立公平合理收費機制等，修正免繳納演出使用費規定為減收方式。他強調，文化局已針對各演藝廳場地進行整修及設備更新，理應進行合理收費。

針對高雄市領有演藝團體登記證的團體，文化局定出演出使用費5折的減收額度優惠，但僅維持半年優惠，大幅增加本地演藝團體的經費負擔，也讓藝文團體「凍蒜條」。許議長表示，他認同使用者付費的概念，但市府不能為收取演出使用費而影響高雄在地藝文團體的生存，市府有責任培育、扶植在地藝文團體，並且鼓勵在地團體多多利用高雄市演藝廳場地進行演出，以造福全體市民，繼而提升市民藝文素養。

在地藝文團體指出，文化局實施新規定後，包括文化中心至德堂、至善廳演出團體遽減，在暑假黃金檔的8月，至德堂僅有4團演出，至善廳也只有7團表演；此外，台中市為扶植在地藝文團體針對立案團體舉辦的非售票活動提供1年1次申請免費使用機會，比高雄市對在地藝文團體更為貼心。

許議長協調要求文化局對在地立案的藝文團體「高抬貴手」，期盼再給予優惠，他向文化局提出包括高雄文化中心至德堂、大東演藝

廳、岡山文化中心演藝廳、高雄市文化中心至善廳及高雄市音樂館演奏廳平日的演出使用費由「減收 5 折」再減收 5 折，即採 2.5 折收費的建議；另高雄市文化中心至德堂假日演出則由 2 萬元減收為 1 萬元，而所有場地彩排費也減收 5 折。史局長則欣然接受許議長的建議。

翁瑞珠議員樂為適婚民眾搭鵲橋 七夕起開辦聯誼活動反應熱烈



「瑞珠喜搭鵲橋牽紅線，有緣男女幸福來作伴」；許多大高雄市民於8月13日「七夕」夜晚，接獲議員翁瑞珠為適婚男女開辦聯誼活動報名簡訊，連日來反應相當熱烈，已有不少徵婚民眾或關心子女婚姻幸福的父母，相繼前往服務處填寫

相關基本資歷及擇偶條件登記表。為求慎重起見，服務處正嚴謹篩選報名資料，安排最佳配對，期待盡心盡力促成美滿良緣。

翁議員的親和力有目共睹，加上夫婿黃萬全，曾任高雄縣議員、田寮鄉長，熱忱與民互動，早已有口皆碑；尤其賢伉儷在平日連袂細心為民服務之際，發覺還有不少適婚選民尚未成家，基於強調媒合良緣具有穩定社會發展的問政良知，決定七夕適時為未婚男女或單親者搭鵲橋、牽紅線。因此，聯名發出自即日起開辦適婚民眾聯誼活動簡訊，並且備妥包含個人基本身分、學經歷、簡述身家背景與自傳、擇偶對象條件概述的報名表；竭誠歡迎有意願者，踴躍利用服務處電話(07) 6160006、傳真(07) 6160009或是電腦臉書進行聯繫，甚至親赴位於「燕巢區安招路1059號」服務處填表登記。

「誠心為您開創更加美滿幸福的人生，瑞珠、萬全樂意扮演喜鵲角色。」溫馨的言詞確實令許多民眾倍感窩心，連日來果然造成熱烈迴響。不但電話熱線應接不暇、臉書頻繁上網，服務處更是門庭若市；不只單身男女相繼領表登記，竟然還有父母帶著未婚子女專程前往探詢聯誼內容，親子深情溢於言表。

看在親切攜手為民眾牽紅線的翁議員伉儷眼裡，面對選民的信賴與肯定，除了再三感謝，同時堅稱：「這種細心服務的內涵，絕對迥異於坊間的『婚友聯誼社』，絕對會以審慎嚴謹的態度，選擇最佳配對，努力為徵婚者締造良緣，讓更多立業的適婚市民美滿成家，創造

更為和諧的社會環境，正是良心問政的具體實現。」

許崑源議長期盼建築物無障礙設施設計規範 能具體落實



中央修正建築物無障礙設施設計規範，明定建築物應全面無障礙化，自102年1月1日生效。市府要求觀光旅館業者配合辦理，並給予一年緩衝限期改善，包括設置無障礙設施及無障礙客房等相關規定，否則將依法開罰，市府目前已展開相

關清查作業。

高雄市20餘名觀光旅館業者於8月16日在議員李喬如的陪同下，向議長許崑源陳情。許議長邀請工務局及觀光局等相關單位與業者進行協商。業者代表一致表示，高雄市400多家旅館業者願意配合市府政策改善無障礙空間設施，但在修改規範時，中央政府並未召開公聽會，聆聽業者心聲，導致一年改善期限有窒礙難行之處。現有旅館均符合舊建築法規，也願意配合新規範進行改善，但限於舊有空間與面積的不足，需較長的改善時間。

許議長指出，為落實建築物無障礙設施設計規範及避免執行的困難，以實際友善及體貼身心障礙者，建議政府延長業者的改善期限。

許議長強調，推動無障礙生活環境是友善及體貼身心障礙者的首要，不容失敗，如因執行困難而影響建築物無障礙設施相關法規的落實，反而無益於身心障礙者，建議市府給予改善期限的彈性，屆時，如業者仍未能改善，市府再依法開罰；工務局與觀光局則一致同意許議長的建議。

副議長蔡昌達頒獎表揚高市棒球聯隊 奪得日本倉敷大賽冠軍

高雄市棒球聯隊榮獲日本倉敷國際少年野球大賽冠軍，本會副議長蔡昌達和議員張漢忠特



地於8月22日假本會第一會議室頒獎表揚。蔡副議長希望重振高雄棒球雄威，也希望聯隊再接再厲參加小馬聯盟小馬級亞太區青少棒錦標賽，再為高雄爭光，並循「陳偉殷模式」

培養更多人才。

高雄市聯隊以高雄市忠孝國中選手為主幹，結合高苑工商組成聯隊，由張議員帶隊於8月17至19日到日本倉敷參加比賽。聯隊教練李添全說，這次能獲得冠軍主要是球員士氣高昂，以及精湛球技先聲奪人，總共有三場「庫豆」，提前結束比賽。投手楊晉豪在中日對決時表現傑出，也是未來明日之星。

倉敷野球大賽已舉辦過6屆，本屆有7支球隊參賽，分別來自日本、韓國和台灣。「福將」張議員初次擔任聯隊領隊，全力奔走為球隊張羅出國比賽費用，前內政部長余政憲也鼎力協助，讓選手無後顧之憂全力打球，同時對倉敷球場的優質硬體設備，留下深刻印象，高雄澄清湖球場尚待加強改進。

蔡副議長兼任高雄市棒球委員會主委，他很感謝高雄市聯隊為高雄爭光，高雄一直是國際球星的搖籃，如效力於美職大聯盟巴爾的摩金鶯隊的旅美左投陳偉殷就來自高雄，曾在忠孝國中受訓後再加入高苑球隊，後來受到國際球隊重視而平步青雲；另外從民國63年第一代立德少棒隊贏得世界少棒冠軍開始，高雄市得過3次世界少棒賽冠軍，1次世界青棒賽冠軍，培養的棒球好手不計其數，包括奧運棒球國手彭政閔、黃俊中及旅日職棒明星許銘傑等，都是高雄市培養出來的棒壇明星。

「在倉敷球場打球很有成就感」，選手林志誠回味在球場時，觀眾熱情的回應更有榮耀感，蔡副議長發現聯隊球員對倉敷球場設施很

著迷，他表示要提昇高雄棒球運動，軟、硬體設施都要加強。現有澄清湖球場部分設施不敷需求，他會更努力爭取改善球場設施，讓選手和觀眾能在更好的球場打球和看球。



高雄市政府教育局長鄭新輝很感謝蔡副議長、張議員及忠孝國小校長黃微雅的熱心推展棒球運動，他也要強化高雄棒球，從國小到大學形成五級制運動，有系統培養選手，讓更多家長願意讓小孩加入球隊，為台灣培養更多人才。

人 物 側 寫

張文瑞議員一為高雄勞工發聲

服貿協議引起台灣各行各業憂心，擔心中國挾龐大資金及廉價人力大舉入侵，衝擊台灣民眾工作權及生存權，議員張文瑞站出來為高雄勞工發聲，捍衛勞工權益。

近年來，中國因成為世界工廠而崛起，如海綿般吸收世界各國的資金及技術，已成各國不能也無法輕忽的強權。

張議員憂心，馬政府與中國簽訂「兩岸服務貿易協議」會造成門戶大開，中國低廉的人力及豐沛的資金可能因而長趨直入，台灣社會遭衝擊程度難以估算。

張議員指出，服貿協議可能衝擊的層面極廣，包括觀光旅遊、娛樂文化、環境、健康、商業、通訊、營造、配銷、社會、運輸等攸關食衣住行的各項服務業都會受害。

以勞工為主流人口的高雄市，服務業從業人口與產值比例是全國最高，因此，對高雄市勞工的傷害也將是最深。

例如高雄市有 2,500 名理、美髮從業人員，競爭原本就已激烈，如果中國的連鎖店挾雄厚資金及廉價人力登陸，削價競爭的結果，勢必產生摧枯拉朽力道，本土業者根本難以抗衡，難逃淪為台幹、台勞的命運。

還有，許多台灣民眾信賴、維持健康的中藥，目前貨源就多數掌握在中國藥商手中，連中藥業也開放，本土的中藥行根本無力維持，不僅是失業，可能連為民眾把關的中藥品質機制也失守。

張議員說，各行各業的憂心他都聽見了，也深入了解各種衝擊的可能性及傷害，將忠實的轉述給選區的立委，並以民意為後盾，強力監督，要求在國會為民發聲，為本土勞力的權益把關。



曾麗燕議員一用腳探訪民瘼



議會同仁敬重、稱呼「阿姑」的議員曾麗燕，踏進議事廳前，將要質詢內容的地點務必親自走一趟，看到最真實的現場，她說「唯有親身體驗，才能體會民眾的感受」。

在市府大力推動下，搭乘捷運的市民愈來愈多，除了學生及上班族外，銀髮族也是主流客群之一。不少習慣搭乘捷運的阿公阿嬤反映，為什麼前鎮區捷運 R6 出入口附近的景觀燈不亮了，夜間搭乘時會覺得沒有安全感。

曾議員聽完後，親自走一趟 R6 站，果然陳述皆為屬實，她耐心的走一圈，細數 72 盞景觀燈中，竟有 24 盞不亮，還意外發現，捷運站旁的景觀樹也有部分枯死。她說，這些看似微不足道，也無礙捷運營運的細節，其實，不僅損及捷運形象，也影響人民對市府執政效率觀感。

又如，中山路與凱旋路的自行車道，是小港、前鎮區居民最喜歡前往的休閒場所，成為假日親子共遊或是平日阿公阿嬤帶孫子玩樂的地方。但民眾反應車道柵欄、電梯的縫隙太大，有安全之虞，曾議員立即親自走訪，並拿尺丈量，結果車道柵欄有 28 公分、電梯縫隙也有 20 公分，她親身試驗縫隙大小，結果，連成人都是可以鑽過去，更何況是小孩子，她要求市府儘速改善。

曾議員關心民眾至醫院看診問題，更注意到長庚醫院旁的勞工育樂中心前的停車格收費方式，由計次收費改為計時收費，增加民眾看診的額外負擔。曾議員表示，由於有些民眾是自行開車前往醫院，有些是兒女開車載父母看診，長庚醫院門診量大，候診時間長，有時要花上半天甚至一天，累計起來的停車費很可觀。

她呼籲市府要有同理心，不要輕忽了這筆看似微不足道的停車費，對前往看診的弱勢居民而言，可能就是一日的便當錢。同時，不要輕忽小問題，因為魔鬼總是藏在細節裡，小疏忽卻可能釀成大災害。

周鍾澐議員—問政獲公督盟肯定

高雄市議會最資深的議員周鍾澐，日前獲公督盟評鑑為「整體問政品質最佳」議員，仔細檢視他的問政內容，每一件事都是政府的小事、人民的大事，如苦行僧般的默默問政，再度證明認真、努力的人是不會被埋沒的。

周議員問政風格就如同他的為人處事，低調、踏實、不虛華、不作秀。每回要踏進議事廳質詢前，他總是要親自至質詢內容的地點，詢問當地居民的需求，備妥資料後，才會開口質詢。

因此，也可以形容周議員是市民的傳聲筒，說出的每一句，都是民眾的疾苦，真實又忠實的傳送給市府各局處，讓官員們知道民眾的需求是什麼及政策執行有何缺失。

周議員說，官員決策時的思考有其侷限性，不能面面俱到，難免會有疏漏之處，每天忙於公務又無法深入基層，民意代表就是扮演著橋梁角色，讓官員決策時能苦民所苦，民眾也能知道政策的長遠目標。

公督盟的「整體問政品質」評鑑方式及比重分為，部門質詢占50%，依據市議會公報所記載的各部門質詢之議員發言紀錄進行評分；指標包括主題是否明確、表達清晰、有條理，讓人容易瞭解重點，問政主題是攸關公眾利益或本市發展的重要議題，對議題的深入認識及整體思考，是否具有專業水準。

另外，總質詢占30%，針對市議會網站公告之總質詢錄影進行評分；整體印象問卷占20%，將問卷寄送給市府30個局處各3分，本市社團隨機抽樣100個。而且，「問政認真度」分數必須達到70分的門檻，且無「不當言行」事件。

能從60多位議員中脫穎而出，獲得公督盟評鑑肯定，周議員說：「我只是做好本分的事」不值得特別高興，反而更要以此鞭策自己，



要更努力，因為，「我監督市政，議事廳外還有公民團體、選民、社會大眾睜大著眼在監督我」。

陳玫娟議員一聞聲救苦親力親為

市民有需求之處，就有議員陳玫娟的身影，這些年來，左營、楠梓的每寸土地上都有她的足跡；市民形容，陳議員就好像媽祖婆般，聞聲救苦。

陳議員說，始終不敢忘記先父陳清玉前副議長的諄諄教誨「民意代表一定要苦民所苦」，基層人民的生活痛苦，看似政府的小事情，絕對是人民的大事情，一刻都不能遲疑。為了解決市民的問題，陳議員一定親自走訪，實地勘查，深入了解問題；長年累月下來，因而養成服務市民，事必躬親的習慣，市民經常在左營、楠梓的大街小巷看到她與服務團隊的身影。尤其是沉痾已久無法解決的問題也都在市民向陳議員陳情後一一解決改善。



如案例一：左新圖書館前的文自路387巷口至博愛路口間因博愛二期大道工程時，將其原有通行口封住致使交通不便，影響通勤、通學者之安全；陳議員獲悉後立即到現場會勘並在議會提出質詢並要求官員們親自走一趟，體驗里民的心情。因陳議員的勤快加上智慧，該段路即將開闢人行道，並增設紅綠燈，人車爭道險象環生情形已不再發生。



案例二：至真路和新莊仔路的三角窗地段長年以來因為水溝未加蓋，致使道路狹窄及周邊環境髒亂雜草叢生，也是市民向陳議員陳情後經過多次現場會勘及議會質詢，解決了多項問題，在擴寬後多項改善工程如：交通標線重劃、路燈增設、紅綠燈遷移、擴寬路段重鋪柏油、新莊仔路旁的水利局所屬水溝加蓋、欄杆拆除…等等，業

於今年(102年)1月24日全面完工，造福附近居民及鄰近大樓住戶出入更加安全，亦帶動地方繁榮，陳議員獲得附近大樓住戶們頒發感謝狀。

諸如這樣的陳情案件不勝繁舉，對於市民的求助，陳議員不僅聽見且做到，無力求助的弱勢族群，陳議員不會因他們無聲就視而不見。如年輕人口逐漸外流，留在舊社區的獨居老人，陳議員都會不定期前往探訪，與老人們話家常外，還會積極尋求社會資源，設法連絡慈善團體、善心人士協助整理環境、探訪等。

市民肯定陳議員認真服務的態度，讚許如媽祖婆般，她謙稱擔當不起，但終於能體會父親為何會時時刻刻服務選民的心情。

周玲奴議員一長期推動美麗島大道案現曙光 期望香榭大道成形

延宕多年的美麗島大道案，市府終於同意讓商家將桌椅延伸到人行道試賣。多年來一直推動本案的議員周玲奴表示，樂見市府有所作為，希望透過試辦，並持續推動到整個美麗島大道所有路段，畢竟這是當初設計的初衷，期望高雄「香榭大道」早日成形。

周議員表示，中山路美麗島大道原本是高雄市最繁榮地段，而之前配合高雄捷運紅線的施工，市府將人行道拓寬，就是想要仿倣法國巴黎香榭大道，讓兩側商家在人行道營業，營造與巴黎一樣的浪漫氛圍，但捷運紅線從 2008 年完工營運至今，這夢想始終無法實現，而沿線店家，已有多家不堪虧損，紛紛停業或歇業。



周議員對美麗島大道的發展一直高度關切，例如今（102）年農曆過年，市府在路樹加掛燈飾，營造夜間浪漫氣氛，確實吸引不少民眾到此遊憩，也有新人到此拍婚紗，可見當地確實具有吸引力。

在她多次爭取下，市府終於同意於今年 7 月 21 日至 8 月 31 日，每晚 6 時至 12 時試辦開放美麗島大道（中正路至民生路段）東側的人行道、中山與民生路圓環部分人行道，允許各機關辦理活動，店家也可延伸擺設活動桌椅做為輕食場所，藉此吸引人氣。

第一階段僅開放美麗島大道部分路段，她認為至少應從民生路段延伸到五福路段，串聯原宿廣場、大統 262，配合對面的高捷中央公園站與公園才對，因為該路段仍有不少店面待租，可藉此吸引商家進駐。

林武忠議員一連續四次獲得整體問政品質最佳

高雄市公民監督公僕聯盟於102年7月12日公佈高雄市第一屆第四次定期大會議員評鑑結果，議員林武忠同時獲得「問政最認真」、「整體問政品質最佳」二項殊榮，顯示林議員服務、問政的質、量均獲表彰。這不但是少數同時獲得兩個獎項肯定的議員，同時也是林議員連續四次獲得公督盟肯定。

不論是在議會出席率、部門質詢議題、總質詢議題、參與公益活動及議會提案…等等，林議員的表現均有目共睹。



林議員非常感謝公督盟肯定問政專業和服務精神，並表示許多的問政題材，都是平時服務市民時發現市政相關問題和需要改善之處，將市民建議事項反映給市府，是民意代表為民喉舌的最佳體現，而他也會秉持這種精神繼續為民服務，不會辜負選民的寄託。

除了選民服務外，林議員也相當關心基層公務人員的裝備和福利。自擔任議員以來，長期都擔任保安委員會(警察局、消防局、環保局、衛生局)委員，目前是保安委員會第一召集人。由於保安委員會所屬局處都是第一線為民服務的公務人員，保護市民的生命、財產安全，所謂「工欲善其事，必先利其器」，所以林議員特別重視基層公務人員的裝備，在本屆議會市政總質詢時，特別邀請警察局、消防局和環保局的基層人員身著基本裝備到會，讓市長陳菊瞭解基層人員亟需各類裝備，以利服務市民，因而要求市府應編列預算，提供基層人員有充足、良善的裝備，以應付各式各樣的勤務。

張豐藤議員一連續三會期被評為「整體問政品質最佳」

長期推動綠能環保城、綠色交通，議員張豐藤在議會提出多項創意市政建言，連續 3 次會期被高雄市公民監督公僕聯盟評鑑為「整體問政品質最佳」前十名。

包括第 1 次定期大會在財政經濟、都市發展、勞工、環保領域被評鑑為最專業；第 2 次定期大會在都市發展、勞工、環保領域被評鑑為最專業；第 3 次定期大會在都市發展、環保、醫療衛生領域被評鑑為最專業議員。

102 年度高市地方總預算說明會中，張議員就提出綠色交通的主張，建議市府編列 BRT 公車捷運化預算，把交通投資轉化為市府投資的財產收入。

張議員指出，高雄大眾運輸已具有網狀化的雛形，應編列 BRT 路線規劃的相關預算，才能於 103 年推動。他舉庫里提巴市的公車捷運為例，強調公車如能妥善規劃或委外經營，不一定會是賠錢貨，對城市的發展一定有幫助。

此外，透過輕軌捷運的建設，可讓城市的設計、生活做一個翻轉改變，他認為公共運輸不能只考量成本效益，還包含「使用平等效益」、「減污效益」。

在推動綠能環保城方面，張議員強烈建議落實總量管制法令的實施，他也是高雄市議會跨黨派氣候變遷小組成員之一，曾參與德國 ICLEI 國際會議，力挺高雄市制定「調適基金」相關法律，並簽訂「地方生物多樣性行動備忘錄」。

另在面對極端氣候下，張議員認為，降低自來水管線漏水率，可取代興建水庫。他也推動高雄市綠建築自治條例，讓高雄市的太陽光電設置量躍居全國第一。



黃淑美議員一爭取增設三民東區消防隊

根據未來事件交易所最新公布「五都市長支持度」及「五都市府施政滿意度」民調，全由高雄市長陳菊奪冠，議員黃淑美肯定市長的表現及努力，認為高雄不論是即將陸續完工的亞洲新灣區、進行中的鐵路地下化工程、輕軌捷運…等等，都讓我們明顯感受高雄的進步。

中央過去曾表示要優先在高雄設立「自由經濟示範區」，但目前全國已擴大為五海一空的方式，黃議員憂心，若全國同步施作，惟恐瓜分有限資源，且施作期程將會拉長，對高雄發展極為不利，市長也承諾極力向中央爭取高雄的權利。



由於溫室效應的影響，地球的環境變化越來越劇烈，像是地震、水災、颱風及颶風等這類天然災害。或是人為因素所造成的，如火災、核安問題、交通安全問題…等等，往往因為一時疏忽，而白白損失財物、甚至是讓無辜生命流逝。

今(102)年農曆過年期間，高雄鳳山五甲地區發生一起重大火災，造成羅家8口死亡。為避免憾事再度發生，黃議員在檢驗消防局的設備後，認為如果平時硬體設備沒有準備充足，俟災害發生，受苦的一定是民眾。

根據規定，1萬人口就必須擁有1輛消防車，以三民東區為例，目前有26萬多人口，卻只有12輛消防車，消防車數量明顯不足，黃議員強烈要求三民東區必須增設消防分隊。

陳粹鑾議員一用誠實和努力 走自己的路

勤跑鄰里、為民服務的形式，自高雄縣市合併後，已經不敷使用。議員陳粹鑾正努力轉型成為全方位服務的議員。

縣市合併後，問政層面更加廣泛及專業，從議題的彙整、資料的查證、到質詢議題的擬定…等等，都是以往原高雄縣議員服務選民必需面對新的挑戰，這對主打「鄰家大姐」形象的阿鑾也是一個全新的轉型與戰場。

陳議員表示，原高雄縣時代的作法是努力完成縣民每一次委託的事，並親自與每位縣民握手問好。但合併後，必需和縣民一起學習、轉變成為高雄市民。



陳議員在市政總質詢時，提出 5 點建議，作為原高雄市及鳳山區的市民未來性的規劃：

一、如何行銷鳳山

鳳山有美食、歷史悠久的寺廟與古蹟，而且有捷運，交通便利，但一直未受到足夠的「關心」，因此要求市府必需重新規劃觀光路線，讓觀光客來到鳳山消費與駐足，帶動地方發展與繁榮。

二、關心鳳山防疫、生活品質

高雄市登革熱疫情有一觸即發的危險，人口稠密的鳳山緊鄰苓雅、三民，所以特別關心鳳山區防疫情況。另外，寶業里滯洪池與鳳山居民的生活密切結合，希望未來能夠更提升鳳山市民生活品質。

三、擔心產業問題

高雄市民最大的問題在於沒有就業機會，陳議員不但召開公聽會，傾聽年輕人的聲音，更直接將議題列為問政重點，要求市

長陳菊提出解決失業方案，爭取企業總部進駐高雄，增加投資設廠，提升就業的機會、留住年輕人、降低失業率。

四、不分黨派，只問良心

在一個分立政府，不同黨派的議員所面對的是立基不平等的競爭。不過陳議員經常微笑的強調一句話：「為政只問良心、不問黨派」，不管現在執政者是誰，做得好一定給予掌聲、做不好就要批評，一切以良心為依歸、民眾福利為宗旨。

五、努力多元學習，更加勤跑基層

面對縣市合併的新挑戰，阿鑾更加喜歡這份為民服務的工作，雖然經常忙到凌晨，但隔日一大早就起床繼續為街坊鄰服務，面對越來越多元的服務工作，她笑著說：「雖然已經不是學生，但我不會停止學習、會更拼命的為鳳山市民爭取權益！」

陳美雅議員－關心壽山國家公園防護



在台灣已根絕 50 多年的狂犬病，未料在今 (102) 年 7 月中旬竟自鼬獾、錢鼠屍體上，被檢驗出狂犬病毒陽性反應，如今疫情在全台持續發燒，連在高雄市的田寮、燕巢、旗山、美濃也有病例，可見該項傳染病來勢洶洶，若無妥善的預防，疫情將擴散，恐成全體民眾生活中的夢魘。議員陳美雅特別針對壽山國家自然公園的防護措施，呼籲主管單位，不能僅禁止未接種及未繫狗鍊的寵物進入而已，如何強化防阻山上哺乳動物被感染才是重點。

所幸壽山國家自然公園地理環境，是獨自矗立在高雄西邊海岸，未與中央山脈相連，其他地區的哺乳動物不易進入，但要全面防止飼主任意棄養。據壽山國家自然公園籌備處主任歐正興指出，台灣目前已在南投縣魚池鄉及鹿谷鄉、雲林縣古坑鄉、臺東縣東河鄉等地，發現有野生鼬獾感染狂犬病，但是壽山國家自然公園園區內，尚未發現確診病例，請民眾不必過度恐慌。但仍不可大意，因為鼬獾、錢鼠的活動力十分強勁，不論山中、樹林、家中均是通行無阻，處處可見他們的蹤跡。

陳美雅議員強調，依據歐主任的說法，壽山國家自然公園內曾發現鼬獾的蹤跡，加上區域內還有 400 多隻流浪貓狗，雖然目前沒有法令禁止民眾攜帶寵物上山，但為了避免交互感染，請民眾避免攜帶寵物上山，籌備處已派員在各登山口進行宣導，並發放防範須知，倘若民眾堅持要帶寵物上山，一定要接種狂犬病疫苗及繫犬鍊，以保障其他遊客安全。壽山國家自然公園屬於都會公園，鄰近住宅區，且是開放空間，每天登山運動的人潮不斷，只在登山口象徵性的管制，令人擔憂仍有漏洞，勢必要將管制線拉長，希望山友們主動協助，共同負起守護之責，不容感染狂犬病的媒介物出現，不得有任何疏失而影響防疫。

同時針對緊鄰壽山的中山大學校園內，曾有大批的流浪狗出現，若未及時注射疫苗，一旦被病媒傳染恐一發不可收拾，所以何不趁此機會全面進行追蹤管制，將這群流浪狗植入晶片並結紮，以達一勞永逸之效。

正當狂犬病疫情四處傳出之際，勢必引起飼主惶恐而將家中寵物棄養，陳議員擔心，雖法有明文禁止棄養，但執行確有困難。如何落實防止各種可能傳染的途徑發生，僅靠少數官員的執行及監督，確實力有不逮，有賴政府與社團、社區成立「防護聯盟」讓全民動員起來，為這場狂犬病的防疫工作打一次勝仗。

陳麗珍議員一呼籲蓮池潭觀光設施不宜落後

內政部於 74 年 8 月 19 日將左營「鳳山縣舊城」的東門段、南門、北門段及北門外之鎮福社及拱辰井，公告為「一級古蹟」。議員陳麗珍強調，因軍方將改建自助新村，勢必會破壞西門段城牆設施。基於保護舊城古蹟完整性，文化部已於 100 年 5 月 6 日將這一段列入國定古蹟。

陳議員表示，由此可見政府對左營地區人文、自然景觀的重視，尤其緊鄰半屏山與龜山之間的蓮池潭，已是左楠地區的表徵，自高鐵通車至左營後，是旅客出入門戶，可惜當地住宿場所及人文活動太貧乏，以致無法展現蓮池潭入夜之美。

目前在蓮池潭內有鴨子船可供遊客搭乘，緊接著又有外商投資 5,000 多萬元，在潭內興建滑水場，完工後即為南部最具代表性的水上活動場所，若是周邊公共設施無法及時配合完成，將不符市民的期待更會造成觀光失色。

聳立在蓮池潭內的龍虎塔，於 37 年前興建完成後，就成為觀光客必遊之地，位在潭旁的慈濟宮不惜投下鉅資，邀請國家級的陶藝大師謝東哲，在塔內內壁上安置交趾陶 24 孝圖、十殿地獄圖、孔子 72 門生賢士圖及 36 官將圖等，業於今 (102) 年 8 月 4 日由該宮主委張春粗予以揭幕，正式呈現給遊客及市民們，供大家觀賞。

陳議員指出，蓮池潭相關觀光設施在民間大力支持下，陸續施工，但市府尚未提出相關公共建設之配套措施，依據高雄市政府觀光局在編列 102 年度整建全市硬體建設預算時，未將左營蓮池潭大型公用停車場列入，以致明年舉辦帆船、遊艇國際展時，如何讓外賓一窺左營的風貌，一旦湧入大批遊客，大型遊覽車卻無處可停，豈不丟盡全市民的臉。

在定期活動安排上，除了目前已有的萬年季及農特產品展覽外，



必須利用滑水場、初秋菱角採收及海軍節慶之際，舉辦盛大人文活動，邀請外國運動選手、烹飪高手、美食專家至左營表演，成為當地的特色文化活動，提升高雄觀光魅力。

唐惠美議員—「三心兩義」精勤問政 「三從四得」博取佳評



「『原』形畢露」這句司空見慣的成語，對於出身魯凱族的議員唐惠美而言，率真之中蘊藏至深涵義；不僅展現矢志為原住民族捍衛生存權益、力爭生活福祉的從政初衷，同時彰顯誓為原住民族充分宣揚人文特質、提昇生命丰采的莊嚴訴求，進而藉由齊心協力創造辛勤精進與大有可為的原民形象，期待贏得全民能以誠摯肯定的口吻，向原住民族讚譽一聲：「『原』來如此」。平心而論，不過是一句樸實、尋常的形容用語，竟能化為「與民共榮」的責任擔當與理想抱負，優秀民意代表的問政認知與才識，當真不同凡響；初登議壇備受矚目，

當然順理成章。

事實上，只要提綱挈領認真探究唐議員的問政內容，綜括：推動原鄉產業、推展原民相關法案、提高原民就業率及提昇原民生存尊嚴等，就可發覺自始依循「三心兩義」的精勤準則全力以赴。所謂「三心」是指：心無旁騖、心口如一、心安理得；「兩義」則是：義不容辭、義無反顧。列舉「挺身衛護『建隆拉瓦克部落』面臨強制遷徙之際的居住權益仗義執言」、「堅決倡議籌設『原住民族勞工權益工會』」、「積極協助原民申請各類文書解決都會適應難題」、「致力原鄉災後重建與興業實況」為證；不但處處顯見心思縝密與義理周詳的問政風貌，而且在在表露心靈性巧與義憤填膺的行事風格。畢竟，身為虔誠基督徒，必然謹記聖經「若望3章18節」箴言所示：「我們愛人不可只用言語，而要用行動與事實。」因此，基於保障原民生計使命，塑造心甘情願與義正詞嚴的問政風範，堪稱水到渠成。

唐議員心繫正義、勉力精進的具體績效，早已有目共睹。譬如：倡言籌設「原住民族婦女人力急智輔導訓練中心」，獲得市府開辦「原民婦女開發自身能力、創造自我價值課程宣導講座」的積極回應；督促市府輔導原住民取得各類技術士證照，提昇就業能力；力倡原民農

業精緻化、觀光多元化、結合人文景觀與生態落實發展指標，市府成立「原住民特色觀光資源推動小組」、推出「茂林區三黑特色產業整合開發及推動計畫」明快因應。足證所提興革睿見，均能務實履踐。

所以，市民綜合驗證唐議員的問政作為與實績加以論斷，公允給予「三從四得」的最佳評語，意即真心禮讚「從善如流」、「從長計議」、「從容不迫」，以及「得應民心」、「得體規畫」、「得時推展」、「得解民瘼」的議事智慧與監督能力。深信堅毅豪邁的唐議員，欣然接受民眾祝福之餘，必定更能體悟聖經「聖詠 126 章 5 節」所敘：「含淚播種者，必含淚獲得收成。」更加勇於任事為民造福！

林義迪議員一心手相連發揮博愛善行 腳踏實地關注多元興革



曾經是有口皆碑的西裝師傅，一針一線縫製挺拔貼身的英俊服飾；曾經是有求必應的基層里長，一步一印踏出為民服務的扎實軌跡；曾經是有作有為的旗山鎮長，一心一意營造遠近馳名的山城風華。這是議員林義迪的創業與從政歷程，眾所周知原本不足為奇，然而審慎客觀檢視卻又令人好奇，即使職銜身份與職場模式有所改變，但是處事態度與人際互動的真誠品性一成不變，始終充滿有條不紊與一往直前的堅毅信念，相因相循造就了民眾信賴的問政特質，理當加以讚賞。

林議員重視與民心手相連的博愛善行，先前在原高雄縣旗山鎮長任內的多項扶助弱勢團體措施，以及每逢重陽節在各社區舉行「辦桌敬老」活動，早就奠立口碑。如今身為民意代表的服務範疇更為廣闊，不辭辛勞長期率同慈善團體走遍旗山、美濃、內門、六龜、甲仙、杉林、茂林、桃源、那瑪夏等9個行政區，賑濟弱勢家庭發放民生物資並落實了解民瘼需求設法改善；尤其，堅認「愛心無期限」與「善行無止境」，已經再接再厲的在各行政區週而復始展開二度巡迴扶貧紓困義舉，感召更多慈善機構與志工主動參與濟貧，「愛心達人」美譽不脛而走。

憑藉勤勉踏實的行事風格，林議員對於監督市政與探訪民瘼，一如深入原鄉濟弱扶傾的強韌意志，時時刻刻奔逐選區為民解決生計疑慮；以近期接獲民眾陳情的案例為證，舉凡：針對旗山區圓潭地段砂石坑洞回填土壤與廢棄物疑滲透毒質，邀請市府環保、經濟發展、農業、水利、民政等單位及區公所官員謹慎會勘，當場決議承包商儘速採樣送檢並公告檢測結果；獲悉內門區中埔里的高182道路網大竹圍路段交口處狹隘危及交通安全，迅速聯繫包括市府交通局與工務局新建工程處、養護工程處及區公所官員，會同當地住民代表實地勘察，立即作成委由工務單位儘速拓寬決議；積極果斷的作風，應該值得肯

定。另外，關注多元的興革內涵，諸如：力倡維護旗山火車站兩旁角樓與石拱迴廊，表現重視地方歷史文化傳承的明確意義；要求提昇設置水果加工廠的營運指標，完全著眼產業升級的競爭實力；建議增設旗山第六公墓殯儀館，則是體恤喪家辦理後事的悲憫訴求；思考面向與議題內容至少包羅人文、產業、民俗，問政格局顯見兼容並蓄。

其實，誠如古籍「道德經」第2章所述：「生而不有、為而不恃、功成而弗居。」綜觀林議員的問政風範，只求造福民眾而不沽名釣譽，自始信守「實大於名」的理念，挺著一身寬和、圓融風骨為民請命，反而更能名正言順的揚名政壇！

翁瑞珠議員—以宏觀的角度務實問政 以客觀的態度伸張民意



「宏觀」與「客觀」，充分彰顯議員翁瑞珠務實問政的角度與伸張民意的態度；這種別具慧眼的「觀觀相護」行事風格，蘊涵正大光明與正直無私的參政襟懷。所以，雖屬政壇新秀，歷練3年的精湛表現，讓許多選民精闢評鑑更能嶄露興革新機；理由在於目光如炬，絕對具備興利除弊、民胞物與的永續實力及耐力。

當然，政治人物面對民眾的檢驗何其嚴厲；翁議員能夠獲得佳評，自然不是信口開河。近在眼前的確鑿印證，就是曾經積極建言「阿公店水庫」革新營運策略，儘管權責隸屬經濟部水利署南區水資源局所轄，仍然藉由多次座談與多元管道，全力倡導契合大岡山地區共榮提綱，重要內容包括：水庫周邊土地利用與開發限建、自行車道應採人車分道、結合地方文化與農特產辦理大型行銷活動、妥當規劃開設市集與舉辦民俗盛會；如在今(102)年8月10日的成立一甲子慶祝活動中，親眼見證以往的改造提議一一兌現，這座當初以防洪為主的水庫，歷經乾涸、防汛、清淤之後，終於煥然一新，堪稱「民意領航、政府開航」邁向雙贏。由此顯示宏觀民代的問政格局，完全著眼如何跳脫體制藩籬，進而取精用宏創造嶄新願景。

平心而論，翁議員客觀議事的堅定態度，則是公允伸張民意、監督市政的另一利器。譬如熱衷參與警民治安座談，再三強調親子教育與法治教育的縝密關聯性，提出「警民合作，共護治安」的扎實信念，即屬正本清源的安定社會民心作為。至於廣蒐輿情勤走基層會勘據實提案，則是志在盡責代言民意、盡心鞏固民利；提案項目可謂琳瑯滿目，單舉「工務類」為例，關懷治水的內容跨越橋頭區民主街地下箱涵、岡山區石潭與鹽埔社區及梓官區中崙社區潭仔底等地抽水站興建、配合交通部公路總局拓寬省道台19線岡山石潭里路段一併改善排水；關心經濟產業與文化提昇，要求市府加速「燕巢大學城特定區計畫」；

關切休閒與親子空間，催促市府闢建燕巢「都市計畫兒童公園」，監督市府斥資 2 億 6000 萬元徹底改造岡山中山公園，成為吸引大岡山地區八成民眾的休閒與運動最佳去處。

翁議員為民服務的親和力眾所稱許，監督市政的意志力眾所肯定，完全毋庸置疑；尤其，融貫宏觀與客觀的通情達理問政風範，更加難能可貴。不過，持平觀察翁議員汲汲追求理想的奮發個性，深信絕對不會滿於現狀，而是信誓旦旦力求恢宏既有的問政績效，至少將會延續扮演「強化市政改革」、「落實關懷弱勢」、「堅持族群融合」的重要推手；畢竟，踏實精進才是翁議員眾望所歸的真正形象！

林芳如議員—從懷舊迎新到推陳出新 市政願景的規劃高手

到底如何規劃多采多姿的大高雄市政發展願景？正是市、縣合併將近3年以來，備受全民關注的重大議題。持平觀照市府與民代的整體表現，確實為了求變求新煞費苦心；不過，必需深思熟慮的是，如果只求「汰舊換新」，或許可以視為具有勇於興利除弊的改革魄力，但卻不見得擁有永續推動繁華榮景的能力與實際影響力。因此，進一步客觀論斷議員林芳如擅長從「懷舊迎新」邁向「推陳出新」的議事特質，相形之下顯然具備獨樹一幟的問政睿智，必定更加引人矚目。



林議員誓言要將大樹區規劃、發展成為「觀光小城」，就是明確運用當地古厝林立的地緣、人文風貌，依循「懷舊迎新」的法則造就「推陳出新」的風華。其實，具體傳達這種「念舊喜新」意志的例證，早先積極倡議應該解除澄清湖特定區的土地管制，努力恢復「台灣十大觀光景點」盛名，即已昭然若揭。如今善用市府遷移大樹公墓之後的環境轉型趨勢，私自提供去(101)年參加「全台環保示範區」競賽奪魁獎金，委託建築業者重新整修位在九曲堂的台鐵員工舊宿舍，進而結合區公所與遴聘專家學者針對毗鄰的舊鐵橋、自行車步道等景點，開拓嶄新休閒景緻；並擬仿照「奮起湖老街」模式，配合曾經提議設置「九曲堂轉運站」，強調鄰近台21線、位處南迴歸線，兼具地理特性，同步宣揚地緣、產業特色，打造「九曲堂商城」。自始重視人文軌跡與力促創造新象的熱忱，當真令人刮目相看。

誠如英國文學家奧斯卡·王爾德在「格雷的畫像」小說中的雋永對白：「人生在茫無目的之時，表現不出他的自我；給他一個既定的目標，那他就會呈現出自我。」林議員問政的傑出之處，正是積極設定符合民利需求又能瞻前顧後的改革目標，然後盡其在我的全力以赴。所以，標榜規劃「大樹觀光城」的願景，無論是起於感懷前人葦路藍縷的辛勤行跡，還是試圖替後裔留下綿延不絕的傳承脈絡；都是出自

身為民代義無反顧的關懷社會責任感，而將自我表現得大公無私。

「讓我們朝向『三天兩夜的深度之旅』邁進吧」，林議員在個人的「臉書」盡情宣達推展「大樹觀光城」的昂揚志趣；儘管只是從政以來琳瑯滿目績效的一縷輕紗，但是「見微知著」，一如宋朝象微禪師偈語所云：「潑墨明綃上，輕鉤三兩枝；無須葉葉顯，卻自有丰姿。」已將市政願景規劃高手的昂然形象展露無遺。古籍「易經」的「繫辭上傳」提到：「生生之謂易」，昭示日新又新的自強不息至理；林議員諒必深明「人事雖有代謝，勝景終須長留」的精義，持續戮力奉獻！

蔡金晏議員—主張召開在地藝術家會議

黃色小鴨終於要來高雄市了！一直鼓勵促成此事的議員蔡金晏表示，不能以此就自滿，應該要省思如何走出屬於高雄市的觀光特色；他主張，市府不妨召開在地藝術家會議，一起研議建構屬於高雄市在地特色的「黃色小鴨」。

蔡議員表示，黃色小鴨是許多人的生活裡曾經有過的記憶，透過藝術家的發想，小鴨成為一件全球矚目的藝術品及各國爭相邀請的對象。

「黃色小鴨可以帶給我們什麼樣的啟示？」、「別人可以，我們難道不可以嗎？」蔡議員認為這是值得大家共同來深思，尤其，黃色小鴨只是短暫在高雄港停留，而且，熱潮終有淡去的時候。

蔡議員也從中得到啟示及發想，例如高雄市大樹三合瓦窯廠曾經有過風光歲月，而紅磚是建築物的基本元素，可以依不同的需求蓋出各式各樣的建築物，可以透過磚的變化來形塑屬於高雄市的特色。

蔡議員把磚的概念再延伸出來，積木可以說是磚的另一個化身，在每個人的童年記憶裡都占有一席之地，份量甚至是大於黃色小鴨。如果，隨著四季變化，用磚堆砌出各種不同的主題形體，彷彿一場大型積木嘉年華會，可一直保持新鮮感，引發觀光客對高雄市一年四季的期待，絕對非到高雄旅遊不可的致命吸引力。而且，磚堆砌過程中不要使用水泥，就宛如堆砌積木般一樣，主題活動結束後還可回收再使用。另外，再結合積木等活動，磚將會成為高雄市別具特色的景點及觀光活動。

蔡議員表示，磚的意象只是他一時的發想，希望拋磚引玉能引起市民的重視，甚至，市府可邀請在地藝術家開會，大家一起腦力激盪，找出觀光新特色，進而活絡觀光。



蔡議員更期盼，黃色小鴨到高雄港一遊，是高雄人發想的起始，而不只是一陣旋風而已。

伊斯坦大·貝雅夫·正福議員一 要求政府深加檢討莫拉克風災重建工作



莫拉克風災重創南台灣，4 年過去了，重建之路還是那麼遙遙無期！重建工作大多陸續完成，但桃源區與那瑪夏區的很多道路、橋梁重建工程至今都還持續進行中。從中央到地方政府應該深加檢討，為什麼重建工作迄今仍無法完成。

議員伊斯坦大·貝雅夫·正福指出，台 20 線南橫公路是一條非常重要的省道，但這條路至今還是無法通行，其中勤和與復興之間，遇豪雨就交通中斷，政府雖開闢一條臨時的替代道路「玉穗部落聯絡道」業已完工，並作為台 20

線勤和復興路段中斷時的備用道路，但非永久之計。

「至少有 8 座橋梁還在趕工。」議員伊斯坦大·貝雅夫·正福表示，台 20 線南橫公路自寶來以上，道路橋梁都還在持續重建中，據公路總局表示，因汛期豪雨影響施工的進度，其中今（102）年 5 月 19 日豪大雨就是例子。公路總局認為工程延宕都是受天災影響，讓族人不能認同，而每年夏季都有豪大雨，豈非永遠都無法完工。



議員伊斯坦大·貝雅夫·正福說，南橫公路有些路段要走溪床便道，但經常被暴漲的溪水沖毀，因此便道一修再修，政府不應該一再浪費公帑；而橋梁重建部分，風災後已歷 4

年了，如今還在施工，令他不解的是，這 4 年都在做什麼重建工程？

「政府總是有一套說詞」。議員伊斯坦大·貝雅夫·正福表示，每次檢討總有一大堆理由，公路總局最近的答覆是，除勝境及桃源一橋因重新發包嚴重影響進度，預估要到明(103)年 9 月才能完工外，其他如萬年、炳才、綠茂、撒拉阿塢及寶來二號等橋梁工程，目前進度都沒問題，預計今年年底前都可陸續完工啟用。

議員伊斯坦大·貝雅夫·正福說，桃源區的居民期盼有一條安全舒適的回家道路，更希望帶動當地產業繁榮及經濟發展，重現過去旅遊觀光的盛景，至於勤和至復興永久性路廊，他強烈要求，政府要積極規劃、評估，畢竟那是最終的目標，至於復興里因拉庫斯溪河床擴大，危及左岸部落的安全，政府更應儘速研擬防災計畫，若評估後不宜居住，應及早擘劃遷村。

吳益政議員－關切第二階段輕軌工程獎勵停車空間



「高雄輕軌終於啟動了！」議員吳益政樂見高雄市研議多年的重大交通工程動工了，第一階段高雄港水岸段預定最快明（103）年底可以完工，第二階段的大順路到美術館段也拍板定案。他認為水岸段公共設施完善，輕軌應同時到位，大順段建議獎勵民間規劃停車空間。

很多市民對高雄輕軌是「即期待又怕受傷害」的心情，一個城市有了輕軌，會讓人有人文的氣息，提升市民的素質，在很多的先進國家，輕軌已是很普遍的大眾交通工具，井然有序，人車不爭道，輕軌還有「B路權」，行駛自己的路線，不必與其他車輛共用道路。

「高雄機車族多」，高雄有了輕軌之後，開車、騎機車或行人，將更遵守交通規則。因為輕軌行駛固定的路線，而非與人、車爭道，相信市民會慢慢習慣，而且能「和平共處」。

吳議員表示，高雄輕軌第一階段水岸段工程，於102年7月正式動工，這項備受各界關注的重大交通建設，將成為亞洲新灣區的重要地標，也將帶動高雄市進入另一個嶄新的城市風貌。

「水岸段先動工有爭議」。吳議員指出，這項交通工程研議很多年，各方有不同的意見，有人認為這條沿著台鐵臨港線興建的輕軌，改走不是住宅區的臨港區，放棄原來規劃的成功路，不符經濟效益，甚至認為大順路到美術館這一段人口密集，應該先興建。但吳議員有不同的看法，10年前尚未擘劃亞洲新灣區，因而規劃輕軌路線行經成功路，但亞洲新灣區各項公共設施最近幾年都將陸續完成，將成為



高雄市最現代化的商業區，大眾運輸也應同時到位，輕軌可以成為完善的路網，帶動該地區的繁榮。

「第二階段問題多」。吳議員比較擔心大順路至美術館段的興建，它不像水岸段有台鐵臨港線廊道可以利用，大順路段如果興建輕軌，勢必縮減左右兩個車道，路邊的停車位必需取消，爾後行車、停車都是問題。

早期獎勵民間投資停車場法，因被認有圖利之嫌而被詬病，但對於大順路至美術館這一段，大多是舊社區，停車空間有限，如果興建輕軌，建議政府應審慎評估恢復這項獎勵辦法，並嚴格規範設立停車場目標，由交通局管理，提供沿線停車需求，讓輕軌興建之際，不僅能滿足原自用車需求，也能讓搭乘輕軌民眾，擁有良好行走的環境。



韓賜村議員－為林園區爭取建設

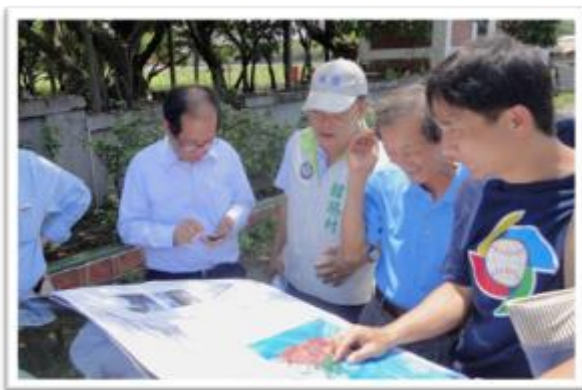


「同是高雄市民，林園人同享福利」。議員韓賜村說，高雄縣市合併後，政府投資在各區的建設與福利措施不一，偏遠地區的市民普遍都覺得生活環境品質遠不如都會區的市民，鄉親們繳同樣的稅賦，不應有差別待遇，也不符「公平正義」原則，因此不遺餘力為林園人爭取建設與福利，如今終有了成果。

韓議員指出，縣市合併已 2 年多，林園區有了不少具體的建設，尤其他在林園鄉長任內，全力為鄉民所爭取的各項建設，包括林園區最欠缺的道路及公園綠地，在他擔任議員 2 年多來，仍持續追蹤關切爭取下，最近也都陸續的開闢且完工啟用，不負鄉親的期望。

「這就是鄉親要的公共設施」。韓議員說，最近由市長陳菊揭幕的幸福公園、中芸第二圖書館及汕尾活動中心等，是他在擔任鄉長時期所規劃的地方基層建設。

韓議員表示，東林西路之拓寬，林園清水岩寺至台 17 線道路開闢工程，以及大坪頂以東園道二及大坪頂特定區 19 號道路，以及林園中芸港旁漁港路，聯接石化四橋道路，及東岸護堤新設工程（大坪頂以東 13-4 號道路）、林園台 21 線聯接汕尾道路工程（大坪頂以東 14-6 號道路及新增聯外道



路)，都預計明（103）年會陸續動工。

「開闢及拓寬道路是最基本的建設」。韓議員表示，都會區大小街道密密麻麻，但偏遠地區要開闢一條道路或拓寬一條巷道，確屬不易，因爭取基層建設，上級總是以沒有預算而予以推諉。如今縣市合併後不應再有類似理由，林園人也是高雄市民，交通便利是最起碼的基層建設及權益。

韓議員說，林園不能一直給人是「工業區」、「石化區」的印象，該有的公共建設一個也不能少，林園陸續進行的工程市府預算高達 30 多億元，要擺脫林園只有石化工業區的刻板印象，帶動地方繁榮。

另還有 11、12 號公園將陸續開闢，完工後，林園人所享有的綠地面積與高雄市民相同，方能符合「環境正義」。

黃天煌議員一推動打通大寮任督兩脈交通網絡



曾任大寮鄉長的議員黃天煌，對大寮未來發展瞭若指掌，由於大寮人口成長快速，應儘快打通大寮任督二脈高 70 線道路三隆路與上寮路，串聯大寮的中心點，提高三隆、上寮地區道路服務水準，有效保障行人及車輛通行的安全，並可形成大寮區重要交通路網，促進交通流暢，未來更可紓解大發工業園區周邊的交通流量。

高 70 線道路另外一個重要功能是銜接大坪頂以東地區原有道路系統，構成一整體路網，增進大坪頂以東地區整體運輸效益等功能。

「失之交臂」，黃議員指出，高 70 線道路拓寬工程預算約 12 億 7,000 多萬元，在縣市未合併前，中央願意負擔 88%，縣府和地方各負擔 6%，可惜原高雄縣政府當時以缺錢為由不同意編列配合款，錯失中央補助開闢的良機。目前市府雖將該地區納為大高雄生活圈計畫，但爭取中央補助都要依照計畫排隊，最快也要 2 年後才能等到中央補助款，最棘手的是中央也叫窮，撥付的額度也將大幅縮水，希望市府能籌措財源加速推動高 70 線道路的擴寬。

據了解，高 70 線道路開闢工程經費龐大，市府評估需負擔 6 億元，目前已完成交通流量的調查，確定有改善的必要性。市府將請求立委和營建署溝通，如中央能依縣市合併前同意補助額度，市府願意承擔責任及推動建設。



陳慧文議員一推動「新食運動」



一向關心婦女和教育議題的議員陳慧文，建議市府比照日本在學校推行的「新食運動」，鼓勵學生多吃當地、當季的食物，避免浪費食材，減少食物里程浪費，也顧及農民生計。

陳議員建議市府推動新食運動，珍惜食物應從教育做起，往下扎根，教育局應在五育之外，推行第六育「食育教育」，讓孩子懂得感謝食物、不再浪費，高雄市也要全方位推動新食育運動。

日本在每年6月定為食育月，目標在培育國民具備正確的飲食知識、選擇食物的能力、實踐良好的飲食生活，讓

孩子從小學會自我管理飲食生活的能力。

面對速食文化挑戰，陳議員指出，過去以精緻健康著稱的傳統日式飲食，如今也與台灣一樣面臨速食文化的挑戰，加上忙碌的生活節奏、單身人口的增加，也促使外食人口或孤食（一個人吃飯）的增加，愈來愈多人營養失衡、飲食習慣不良，許多人都食不安心。

有人形容這是「飲食崩壞的年代」，面對環境污染、衛生不佳、黑心食品充斥等一連串的挑战，要如何吃得安心、吃得健康，就成了我們必須面對的議題與挑戰。

陳議員建議不要過度相信



電視廣告，或食品包裝上宣示的效果；善用「飲食紅綠燈」的概念，儘量少吃多糖、多油、多鹽的紅燈食物，多吃低糖、低油、低鹽的綠燈食物，黃燈食物則淺嚐即止。儘可能一天中至少為自己與家人料理一餐，少肉多蔬果，寧願多付一點錢購買健康的食材，然後少吃一點。

現在很多中小學生的飲食現況是只買自己喜歡吃的食物，長久下來，大部分學童都討厭吃蔬菜，偏好肉類及油炸食物；父母也因為強迫孩子吃蔬菜會哭鬧而放棄，導致孩子便秘比例增加，長期營養不均衡，對兒童健康影響深遠。小學生罹患高血脂症增多，而肥胖和過瘦兒童的比例也持續增加。陳議員建議嘗試在家裡親手栽種簡單的蔬果或農作物，既可吃得健康，又可增添親子之間的互動與樂趣。

陳議員關心下一代兒童健康，這攸關未來國力，建議政府與民間共同合作，推動食育，也就是從小教導兒童的飲食教育，是健全身心及豐富人格不可或缺的基礎，不良的習慣等到成人將難以修正，並將所有飲食相關的文化、知識、習慣、食物安全等都列入食育範疇。

許慧玉議員—催生被人遺忘的食坑巷濕地公園

爭取設置「高雄市大社區食坑巷濕地公園」的許慧玉議員表示，大社區嘉誠里食坑巷，傍晚時氣溫比平地低，牛群逕相前往吃草，如此美景，當地居民不願獨享，主動提出保育構想，希望開發為優雅、休憩景點。

食坑巷—這塊渾然天成的濕地在大社區嘉誠里，面積有 22 公頃，大部分為國有土地，其中少數為私人農地，希望能採分期開闢方式辦理，朝向保育林地成為小型埤塘溼地環境，進而做為市民休憩、公民科學研究與環境教育場所。

為了爭取設置「高雄市大社區食坑巷濕地公園」，世居大社的許議員，邀請市府工務單位官員與學者舉辦公聽會，全力催生食坑巷為多功能濕地。

許議員也接受專家學者建議，將先勾勒出食坑巷濕地未來願景，以爭取設立的籌碼，並進行專業調查、提出建設藍圖，再向市府和中央爭取經費。

許議員認為，食坑巷濕地猶如大社的都會公園，難得在大社還能找到這塊寶地，應妥善規畫和建構生態教學、休憩美地，凝聚共識後，同心促成美夢成真。大家齊心本著愚公移山的精神，先從小處著手再一步步向前發展，終究會達成目標



許議員提出設置食坑巷濕地構想後引起很大迴響，為了讓後代子孫也能享有濕地美景，她將採取漸進步驟達成策略性目標，她強調，先由嘉誠社區發展協會與大社食坑巷濕地推動協會，提出完整的規畫書後，

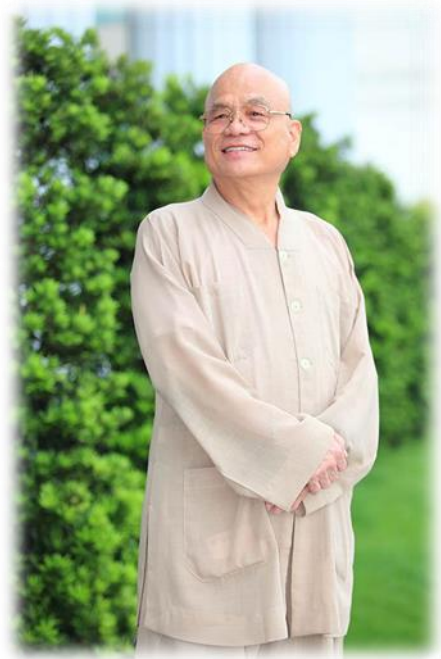
再向市府相關局處爭取補助款，協議食坑巷濕地公園的設置。同時向當地居民多作溝通，聽取大家意見，以免另生抗議爭端。

許議員推出靠近澄清湖風景區的烏松濕地，自來水公司本來要廢除濕地改為一般用地，幸經很多環保和社會團體一起努力爭取才有今天烏松濕地公園，如今證實大家的努力是正確的。下個濕地公園就是食坑巷濕地公園。

鄭新助議員—熱心服務選民 更是力挺前總統陳水扁

「我一路都是力挺阿扁」。議員鄭新助說，前總統陳水扁最近恢復民進黨籍，成了頭條政治新聞，更引起很多議論。他雖然已退出民進黨，但比民進黨還關心阿扁。對於阿扁入黨案，他認為民進黨高層只是在玩兩手策略，雖讓阿扁重回民進黨，却一點尊嚴也沒有。

鄭議員是稱職的民意代表，為弱勢族群發聲、代言，總是力爭到底，為社會邊緣人爭取應有的權益與福利，常讓備詢官員招架不住。平時則全心為民服務，從事扶弱濟貧之公益活動不間斷，更透過電台與市民交流探訪民意，而只要與前總統陳水扁有關的事務，他更是一馬當先，比任何人還關心阿扁的狀況。



今(102)年父親節前夕，鄭議員更是號召「挺扁一日遊」活動，帶著6輛遊覽車的「扁迷」4、500人，前往台中監獄外提前為阿扁慶祝父親節，關心阿扁的身體健康情形，扁迷們不斷的高喊「阿扁，加油！」，想讓距離200多公尺監獄內的阿扁聽到這些關心他的聲音。他說，要為永遠是台灣人的總統阿扁誦經祈福。

「民進黨只會搞內鬥」。鄭議員憤慨地指出，「白衫軍」為了洪姓阿兵哥被修理致死案，有幾十萬人上街頭向政府嗆聲，民進黨卻連阿扁要重回民進黨的申請案，延宕2個多月，才由所謂的5人小組以

多數決通過。他指出，其實阿扁早在5年前的8月15日退出民進黨，依民進黨的黨章規定，5年後就可重新申請入黨。



鄭議員說，他是一邊一國的成員，也和台灣國的鄉親站在一起，阿扁獲准再回民進黨，他的服務處竟接到大批鄉親及

扁迷們打電話來抗議，指 5 人小組多數決通過，不是無異議通過，只是依黨章行事而已，搞的如此複雜，簡直在凌遲阿扁，讓阿扁回民進黨竟是如此沒有尊嚴，讓他很痛心。

鄭議員說，他對阿扁的忠誠，也是對支持阿扁選民的忠誠，每天都有很多扁迷來到服務處向他表達支持，市民的寄託期望，他今後仍會全力以赴，當然也唯有寄望民進黨團結，才能在 2016 年重回中央執政。

「只有我還高掛著與阿扁的合照」，鄭議員說，他位於高雄市九如一路的服務處內外，至今仍懸掛著他與阿扁的合照，很多人早已忘了還在監獄內的阿扁，證明他對阿扁始終如一。

李長生議員一反對北嶺「無底洞」的盲目徵地 及為高捷延伸案打拚下去



高雄科學園區尚未完全開發，市府就急著擴充岡山本洲工業區，引起北嶺里民反彈。議員李長生指出，這是本末倒置作法，不希望引發「大埔事件」翻版。

李議員表示，北嶺地區被工業區三面包夾，世居在此的居民原有的土地一再被工業區徵收，致使村落面積縮水，如今市府計畫擴編岡山本州工業園區，當地居民強烈反對，有 90% 的居民具名反對擴編案及有污染性工廠之進駐。市府應尊重民意，勿一意孤行，造成民怨。他建議先將已開發完成的南部科學園區

路竹基地全部完成使用後，再考慮北嶺的未來。

本洲園區擴編將徵收周邊農、林用地，同時也會造成環境污染，降低生活品質。李議員希望市府須兼顧產業發展與生態環保，多傾聽民意，作為政策評估依據，對工業區附近優良農地，不要再下重手，否則大埔事件也會在北嶺重演。

李議員也堅持高捷必須延伸到高雄科學園區，帶動園區發展增加更多就業機會，特別為路竹區市民提出「卑微的請求」，要求市府完成高捷紅線最後一塊拼圖，延伸到路竹段，完成「一條龍」的整體服務，獲得路竹人極大迴響。

李議員指出，路竹地區人口有 35 萬人，若讓高捷行經高雄科學園區並設車站，將有助於科學園區開發行銷，帶動發展，引進更多的工作機會，對地方助益很大。李議員感嘆市府和行政院對捷運延伸路竹案



不夠積極，他仍會緊盯高捷延伸路竹議題，持續為路竹人打拚下去。

李喬如議員一籲民眾與業界促立院「喊擋」 兩岸簽署服務貿易協議

兩岸簽署服務貿易協議後可能衝擊國內的廚具業、中藥材業及美髮業等在地產業，民進黨議會黨團總召李喬如議員發起「擋下服貿」行動，呼籲業界與民眾督促各區立委，透過立法院反對兩岸服貿協議，並鼓勵各地議會發聲，凝聚基層共識，阻止通過這項「喪權辱國」的條約。

李議員說，台灣90%的中藥都是從中國大陸進口，且中國大陸對出口中藥有5%退稅，一旦大陸中藥業者來台，將使國內的中藥材業者毫無競爭力。又如，中國大陸的廚具生產成本低廉，業者只要投資約新台幣600萬元，即可將台灣的廚具業連根拔起。



此外，服貿協議一旦生效，高雄市受波及的業者約36萬家、勞工63萬人，將是全台受創最嚴重的城市；除了高雄，全台的小吃、中藥、殯葬、美容、美髮、租車及洗衣等民生產業都可能淪陷。高雄市政府經發局評估服貿協議的衝擊，以批發業及零售業最嚴重，其次是金融業者。

李議員強調，兩岸服務貿易尚未簽訂前，台電公司即引進一批中國製造的變電箱，因發生多次漏油事件，自去(101)年經美術館園區大樓住戶屢次舉發，迄今都修理不好，繼續漏油。她質疑這批變電箱根本未經測試、稽核，就銷售來台，究竟還有多少不合格變電箱被埋在馬路底下？漏了多少油危害環境？台電應就不當採購及相關賠償事宜一併回應清楚。

李議員說，中國大陸製品究竟品質如何？也未見中央政府提出配套措施予以規範，恐將造成劣質品以價格優勢打擊本土產品，危及本土產業。

陳信瑜議員－暫緩實施十二年國教計畫



12 年國教倉促實施，議員陳信瑜已建議中央立即暫緩實施。她表示，自中央政府公布 12 年國教相關實施辦法以來，不斷引起全國學生和家長的疑慮，例如基北區的類 PISA 考試風波、高雄市證照檢定之爭、全國 15 個免試入學區的超額比序爭議...等等，顯示中央和地方，政府與社會在政策上並未達成共識。

陳議員指出，教育部看到今年 3 月底桃園縣自行舉辦的模擬會考結果，30 分和 80 分都被歸類為基礎，且避免抽籤爭議，因此將各學科由區分為精熟、基礎及待加強等三等級，再加上七種不同標示，凸顯 12 年國教免試入學評量大有問題。

她認為，102 學年度 9 月開學後，首屆 12 年國教的國三生應立即進行模擬會考和模擬分發，並透過弱點分析機制協助學生強化學習，讓國三生有充分時間準備 103 年 5 月的會考。

陳議員表示，模擬會考實施後，俟學生成績出爐，教育局應結合校方、社會和家長資源，對所有學生進行個別化和差異化的弱點分析，並加強複習課程，才能補強 12 年國教制度的完備性。

公 聽 會

「兩岸服務貿易協議對勞工衝擊」公聽會

根據 2012 年財政部財政統計資料庫數據顯示，高雄市 127 萬就業人口中，服務業人口就有 76 萬 4,000 人，占高雄就業人口的 60.2%，其服務業銷售額高達 1 兆 7,800 億元，占高雄近 4 兆銷售額的 45%，居全台銷售額的



第三，中央將簽署兩岸服務貿易協議，對高雄各行各業基層勞工造成重大衝擊。本會於 7 月 18 日假高雄市勞工教育生活中心大禮堂舉辦「兩岸服務貿易協議對勞工衝擊」公聽會，由議員陳信瑜主持，邀請立法委員管碧玲、趙天麟及產、官、學、工會代表與會。



台灣大學教授林向愷指出，服務業所提供的服務具有消費性、生產性、貿易財、非貿易財、特許、非特許、勞力密集、知識密集等差異極大的特質，且與生活習慣、語言使用以及文化息息相關，由於台灣與中國在這些方面的差異，較台灣與其他國家差異為小，為降低服務提供的市場開放對國內工作機會的衝擊，不應以加入 WTO 時對其他會員國所做的承諾作為對中國開放的原則。兩岸服務貿易協議中，雙方所允許服務提供的市場開放極不對等，將會影響我國服務業資金與人才的流向。中

國勞工湧入台灣後，將嚴重排擠國內現有低技術勞工的工作機會，以及業者經營空間，原本嚴重的失業問題將由製造業蔓延到服務業，故服貿協議是對個別企業有利，對台灣整體經濟發展與工作機會有傷害，不僅破壞台灣市場秩序、形成親中利益集團，也踐踏民主價值，因為在民主政治體制下，這類協議必須接受民意的監督。

高雄大學政法系教授廖義銘則認為，他從法律人看兩岸服貿協議，經濟之健全發展首重信用，市場沒有信用就得不到保障，當兩岸雙方

有了法律上的爭議時，如何解決？中國大陸對契約不承認是我們最常遇到的問題，是適用台灣的或大陸的法律解決？我們會吃虧的，況且兩岸服務貿易協議不能逐條審查，但包裹通過也不合理。



高雄市產業總工會理事長



江健興說，兩岸服務貿易協議對台灣經濟的影響，都是政府自己在說，這麼重大的協議，也不聽聽民意，立法院就要強行通過，台灣的基層勞工當然會緊張。

高雄市機械總工會理事長陳振忠指出，有能力的老闆前往大陸投資，產業界好像沒有影響，但服務業衝擊就很大。

台灣石油工會第一分會常務理事陳枝章說，對政府不敢寄望，下一代會很慘，期望立法委員、議員要好好捍衛勞工的權益。



台船工會理事長黃銀斌說，希望勞工要團結，政府簽訂二岸服務貿易協議，事先都沒有說明，實在騙很大，一定要抗議。

大高雄總工會理事長陳志銘也指出，該協議是黑箱作業，國家沒有國格，害我們沒有人格。

陳議員結論，這場公聽會有將近 100 個工會派代表與會，經過長達 3 小時的討論，希望政府能聽到基層勞工們的心聲，如果立法院強行通過協議，市府也要有因應對策。議會於 9 月召開定期大會時，將

請勞工局提出專案報告。

「兩岸服務貿易協議簽署對高雄產業影響評估及因應對策」公聽會

引起社會各界質疑將剝削國內服務業利益的「兩岸服務貿易協議簽署」案，究竟對台灣產業構成何種衝突？本會於 7 月 24 日舉辦「兩岸服務貿易協議簽署對高雄產業影響評估及因應對策」公聽會，由黃柏霖、陳麗珍、徐榮延等議員共同主持，邀請學者、專家、政府官員及美容業代表與會。



陸委會處長李麗珍指出，當簽完服務貿易協議後，引起外界不少質疑，由於全世界經濟貿易規則已改為各國間自行簽訂趨勢，其實我國早在 98 年 6 月 30 日就與大陸完成 160 項，包括中藥批發等類互惠交易簽署。最近又陸續簽署 37 項，但為加強管理已訂定服貿協議規範，可以補足缺失，若大陸投資人不依規定執行就撤銷資格。

陳議員強調，自由貿易協議簽訂已是世界趨勢，一旦完成開放後，中央與地方必須加強聯繫，並設置適當窗口，若有產業受衝擊，受害者可以及時反映處理。

徐議員認為，服貿協議簽定有得有失，當年麥當勞進軍台灣時，引起傳統飲食業恐慌，但學習對方的開放廚房營業方式，進而提升台灣餐飲業的競爭力，促使台灣的鼎泰豐、王品等餐飲業向海外發展。

黃議員指出，服貿協議已是各國貿易趨勢，尤其市府官員與議員曾至韓國參訪，發現韓方比我方經濟產值強勁，若再不開放勢必失去競爭先機，但在協議簽訂時應將資訊透明、公開。

台南大學助理教授胡以祥強調，由於雙方觀念不同衍生大相逕庭說法，因國內長期自我封閉觀念，產生保守心態而不讓年輕人出國闖天下。其實國內大學畢業生每月薪資僅 22K，被迫到澳大利亞當牛仔，至新加坡當吧檯員，一年可領百萬元年薪就很高興，但與當地服



務業的薪資比較相對偏低。目前高雄仍陷入經濟困境，本土投資能量亦顯不足，何不藉此機會訂定優惠獎勵投資計畫、締造優質環境、伸出友誼的雙手及提供宜居環境等，讓外資敢來且願意來投資、定居，進而創造國內年輕人就業機會，提高薪資至 30K 以上。

義守大學副教授楊東震表示，15 年來政府為民眾做了什麼？薪資倒退至 18 年前的水準，何不利用加入 WTO 後陸續與多國簽訂自由貿易協定，就是希望能去除貿易障礙，讓台灣的業者能汰弱留強。20 年前，台商至大陸種植茶葉，總共投資 2,000 萬元。2 年後，即將採收之際，有天晚上公安上門追問是否做過環境評估，嚇得這對夫婦連夜跑回台灣。另有學生家長花了 3,000 萬元，至長沙經營安親班，營業情形很好，去年有位官員要求買下自營，提出價碼就是 3,000 萬元，究竟讓還是不讓，也是困擾這位家長。在簽訂服貿協議後，可強化前審後把關措施，一旦發生投資糾紛就有負責單位受理，大可不必擔心兩岸服貿協議為木馬屠城記。

屏東大學副教授李銘義表示，兩岸服務貿易協議簽署後，社會上產生恐共心理，加上部分媒體連續一週的錯誤報導，產生不當效應，雖然媒體政治立場有異，在說明經濟政策上應採中立化，不能誤導人民。高雄就業環境並非藍領世界，仍以 70% 服務業居多，有利國內就業機會時，就要加強宣導。尤其要在事前說明白，不能事後再講不清楚，任何自由貿易就是真槍實彈，不可一味採取「防禦」心態。

成功大學教授謝文真指出，任何貿易往來就是一刀兩刃，為何要與我們合作，就是有利可圖，彼此獲得好處，尤其兩岸關係在心態上政治意圖大於經濟打算。中小企業資本少，令他們擔心害怕，但政府要讓他們看到未來的機會，一旦受



損時就要給予補救。兩岸服貿對小本經營的社區小商店影響較大，政府不宜低估，應對弱勢業者加強照顧，如同美、墨二國簽訂雙邊貿易協定時，對失業人口的照顧，將失業救濟金由原來6個月提高至12個月，若領取半年後，仍無法自立時，顯示其個人技能不符社會需求，應予技術訓練輔導。



中山大學教授徐正戎表示，兩岸簽署 ECFA 後就面臨「先天不足·後天失調」的窘境，自 98 年 6 月完成簽約後已有 4 年之久，政府未能進行適當的宣導，讓社會大眾獲得正確的資訊，其實台灣的人才素質、生活品質較大陸為優，為何不能讓有利的條件公諸

於世，難道官員心虛無法對服務業產生的利弊作客觀的分析及比較，若是對國內產業有所影響，也要誠實以對，才是主政者為政的態度。

高雄市美容職業工會理事長梁素蘭表示，眼見台北、台中兩地已辦過美容服貿衝擊說明會，為何獨漏高雄未辦，究竟是何單位失職？目前台灣從事美容業者，因市場飽和，早已不如往昔，如今又引進大陸服務業，大家擔心「大吃小」，所以日後當陸資投資時，在資本額上要有所限制為宜。

「城市氣質 接軌世界—築夢閱讀城市」公聽會



城市的競爭力與民眾閱讀風氣有密切的關係，基於高雄人具有熱情、活力的本質，若加上溫柔、浪漫情懷，發展潛能更大。本會於7月29日舉辦「城市氣質 接軌世界—築夢閱讀城市」公聽會，由議員李雅靜主持，邀請專家、學者與會。

屏東科大教授謝政道指出，要建構一座有氣質，且有文化水平的城市並不容易，首先要培養閱讀風氣，所以閱讀率不能看平均值，必須以標準差、年齡、性別為變項，統計出來的數據重新檢視才確實。其次要成立讀書會，結合社區定期辦理閱讀心得報告，定期提出分享報告，始能發揮具有生命力的閱讀活動。並將全國及區域性文化特色獎項統合表揚，而且一定要盛大、隆重的逐年舉辦下去，才能提



升高雄文化水平。

大仁科大教授林爵士建議，要擴大閱讀人口，應朝以下方向努力：

- 一、在社區建立關懷據點，讓長者就近向孫子們講故事。
- 二、建立「e」化城市，如同清華大學由民間贊助設立網路電子書，提供便捷的另一種閱讀據點。



- 三、開辦行動電影，如同小時候在廟會、市集播放戶外電影般。
- 四、舉辦微電影選拔活動，如屏東已舉辦兩屆「電影節金緞獎微電影創作獎」選拔，讓人有深化地方的感受，並培養人才。
- 五、大東藝術文化中心設有藝術圖書館外，也可以考慮加設視聽場作為故事導讀作用。

樹德科大教授張蜀誠強調，他愛讀書但不去圖書館，而是在家成



立「我家」圖書館，分享提供借讀快樂。圖書館主動出擊，經營網頁應通知粉絲團，建議將新書公告引發民眾借書、閱讀的興趣。同時要有「藏書於民」的觀念，將無版權的刊物蒐集下載至平板電腦中，提供網友閱讀，並參考亞馬遜、金石堂之作法，成立個人書局提

供讀者發表書評平台，激發閱讀風潮。另不妨彙集二手書送給偏遠地區民眾閱讀，發揮最高使用效能。此外採策略聯盟，如燕巢區附近有不少大學，可讓民眾就近校內借書，因為資訊時代來臨，平台必須多元化。

中山大學教授辛翠玲建議要建立書香社會需有三個環結要素：

- 一是中心，要有運作的據點，統合動力所在。
- 二是場合，不論實體空間或虛擬式的，可以展現地方。



三是人員，中山大學的學生反映，假日在台北不愁無去處，因為各類活動多到不知如何選擇？但在高雄，就不知有何活動可以參與！學生是充沛人力，因讓他們擔任志工，到高雄捷運車站內，放置桌椅辦讀書會，讓等車或遊客參與。或在市場內找一處空間，供婆婆媽媽買菜休息時，也能進行讀書會，夜市新開幕時，辦說書表演會，讓遊客們又吃又玩；甚至在大型購物中心，也可以充

分展現閱讀潛能。



屏東科大教授林信雄表示，閱讀是力量是無庸置疑的事，讀書習慣需要培養，首先可與高屏地區的大學進行策略聯盟，供學生自年輕時開始學習導覽。將學校、市立圖書館「館藏書籍」完成通路效用，將圖書資訊公告，讓學生們可以充分利用。在炎炎夏日，不

妨將高雄捷運車站開放為K書中心，或是爭取寺廟開放多餘空間供學生使用。

李議員強調，一個城市只有觀光、交通、經濟活動而已，如何提升內涵也是十分重要，希望藉由各方寶貴建議，讓市府進行配套措施，將閱讀導入「全民運動」成為特色，讓高雄不只友善而已。面對不景氣的出版業，可藉此機會發展一股閱讀風氣，建立書香社會。

「提升高雄觀光產業因應對策」公聽會



高雄市政府積極推動觀光產業，但相關配套措施準備好了嗎？本會於7月31日舉辦「提升高雄觀光產業因應對策」公聽會，由黃柏霖、周鍾濫、陳麗珍等議員共同主持，邀請學者、專家與會。

大仁科大副教授林爵士表示，市府在觀光文宣上所提出的觀光9大主題，在內容上勢必要作延伸及深化。為達成「舊包裝、新亮點」目標，在網頁上積極推出「文創高雄」、「宗教高雄」等類文宣，以駁二特區及佛陀紀念館為主題，孰不知高雄仍有五台山的道教，其實高雄地區文藝及宗教內涵十分豐富，可惜未能全面呈現。可否重新找些新「亮點」，如駁一高雄、醫美高雄、動感高雄及閱讀城市等深化人文內涵，展現軟性包裝觀光素材，更可吸引外國人前來高雄一遊。

高雄餐旅大學副教授劉維群指出，全國觀光遊客已達700萬人之際、高雄觀光產值有400億元，但依總產值的3,845億元而論，成長率仍有努力空間。高雄市政府觀光局預算僅有5億6,800多萬元，比一所大學的預算還少，如何有效發揮邊際效益，首先要掌握目標建立新契機，但必須充分應用帶動有效產值。其次就是預算運用發揮最大效益，行銷預算僅編列5,000萬元，只比去年增加800萬元，在差旅支出上就顯得捉襟見肘，何況還有其他行銷支出。在硬體設施方面，也是明顯不足，風景區停車位只有3,319位，讓觀光客因停車困難，就打退堂鼓。眼見高雄將興建中、大型新飯店，令人一則喜一則憂，因為高雄迄今仍未精算出飯店需求數。在政策上，希望能



加強產官學合作，讓大學人力能與市府合作。

屏東教育大學副教授李銘義提出一S策略，六P（政策、產品、夥伴、價格、通路、促銷）及R（資源）、O（組織）的原則供市府參考。市府提出陽光、影視及海洋等三S為高雄代表，顯得太抽象。在政策上要引進旅客，就是利用各種方法，如舉辦商務、會展等活動，會議期間，旅客住在高雄增加消費，提高各個層面的利益收入。同時市府必須加強航空公司、超商、媒體、旅行社…等等多方面合作夥伴關係，並加強資源組織運用，如浙江省的黨書記前來高雄，就提出浙江10萬觀光客來高雄，不久即達成目標。

高雄餐旅大學副教授吳英偉指出，亞太城市高峰會議將於今年9月9日在高雄舉行，未見在地團隊投入參與。黃色小鴨在香港接著要至基隆，高雄有努力爭取嗎？近十多年來，一走出高鐵站、台鐵站、高雄機場，第一門戶印象是什麼？高雄宣傳是國際大港，但欠缺



元素，多數港澳觀光客至高雄旅遊後毫無任何具體印象。觀光整體規劃要落實，需將腹地放大，是否可帶動政策白皮書，建立城市品牌。高雄觀光九大主軸，必須由繁入簡，競爭主軸何在？勢必早先確定。

義守大學副教授楊東震指出，新加坡前總理李光耀曾問部屬，新加坡有何特色可吸引旅客？部屬回答：什麼都沒有，只有陽光。李說這就夠了，如今陸續推出城市花園、聖淘沙、賭場等風迷遊客的景點。其實高雄比新加坡面積還大，景點也比較多，可惜多年來卻給外界的印象，就是文化沙漠、自來水不能喝。香港有太平山纜車、維多利亞港、星光大道，但高雄也擁有愛河、壽山、高雄港，可以將明星掌印留在愛河步道。由此可見別人會經營，我們的地形、地物更優於他們，但成效不如人，所以促銷觀光不必太著重意識形態，反而會因小失大。

周議員表示，高雄觀光行銷十分重要，但若媒體一再報導狂犬病、軍中役男被操死等涉及衛生、人權及安全等負面消息，就會令觀光客

退避三舍。所以觀光產業就是要將特色呈現，尤其軟體實質效益更加重要，否則縱使天賜再多的資源，却不堪自我的不爭氣。

陳議員指出，左營蓮池潭在下午 3 時至夜間，景色顯得特別悠閒、別緻，令人留連忘返，可惜多年來未見市府予以包裝行銷。高雄市成立觀光局，就是要發揮觀光產能，未來努力的空間仍大，基於休閒活動日後更加重要，希望市府重視全市停車場及住宿場所的改善。

黃議員表示，市府面對預算逐年遞減的情形下，如何與民間合作開發觀光資源，創造最高效益吸引企業前來投資，開發更多客源前來觀光才是未來的策略。

「如何因應狂犬病重現台灣」公聽會

相隔 52 年後，台灣再度淪為狂犬病疫區，目前高雄市已有田寮、燕巢、美濃、旗山等地區，出現鼬獾感染狂犬病，若不積極防範，將一發不可收拾。本會於 8 月 5 日舉辦「如何因應狂犬病重現台灣」公聽會，由議員周玲奴、陳政聞共同主持，邀請學者、專家與會。



屏東科大教授江強華指出，由於狂犬病疫情傳出後，令民眾產生



恐慌，政府必須作正確的宣導，因為防治工作不難。目前因疫苗不足、加上疫區漫延消息傳出，引起飼主們棄養潮，恐造成防疫上有諸多的漏洞，尤以野生動物較受威脅，因為傳染的途徑侷限於小部分，對一般家庭所飼養的貓、犬被感染的威脅不大。因中央迄今未提出

SOP 統一標準作法，使從事防治工作的臨床獸醫，無執行防疫的依據。民眾將疑似感染狂犬病毒的動物屍體送至動物醫院後，再轉送至動保中心進行檢驗。而有疑似染病的動物，必須被隔離 10 天，有關醫療費用究竟由誰負擔，應作明確的規定以免引起爭議。

屏東科大教授許岩得表示，引起民眾恐慌的主因，就是對狂犬病的疫情不清楚，造成人云我云的謠言四起。所以如何防疫部分需要加強宣導，目前家中所飼養的貓、狗，尚無感染案例發生，所以針對野生動物加強注射疫苗，必須全面展開以免稍有閃失，成為防疫漏洞，後果就嚴重了。而且對第一線防疫工作人員應投口服藥，以免生命受威脅。

高雄市獸醫師公會醫師林昇全指出，站在第一線的獸醫師執行防疫任務時，最可能被感染，但公務人員或臨床獸醫師，大部分尚未注射疫苗，希望市府加快腳步讓他們及時注射疫苗。

高雄縣獸醫師公會理事長鄭賢義表示，目前最大的問題就是被動物咬傷上門求診者，提供假資料，日後難以追蹤。政府應供應的疫苗短缺，連站第一線的獸醫師面對被動物咬傷民眾上門急需治療時，何時可以取得疫苗幫患者注射卻無法確定。

周議員指出，政府應變措施不够積極，疫苗供應不足令飼主恐慌，尤其是疫苗注射後，竟與掛牌脫鉤。期盼動物保護處與獸醫公會進行密切合作，發揮團體力量建立完善周全的防疫措施。加強舉辦訓練講習課程，讓第一線工作人員，有正確的觀念及處理方法，讓民眾能安心。

陳議員表示，前天至燕巢時，有六個地區已開始施打疫苗，處處可見人山人海，帶著自己的寵物接受注射疫苗。從小小的一個鄉下地方就反映出人們的恐懼，連未列入疫區的梓官獸醫醫院就擠滿人群。唯一憾事就是飼主帶著寵物注射疫苗後，未能及時掛上牌子作為識別。

「南高雄沿海工業區勞安 環安 工安及消防安全防護缺失意外改善與檢討」公聽會



南高雄沿海有「臨海」、「林園」及「臨廣」等3個工業區，其中臨海工業區係國內已開發規模最大工業區之一，且近3年來頻傳發生重大工安事件。本會於8月9日召開「南高雄沿海工業區勞安、環安、工安及消防安全

防護缺失意外改善與檢討」公聽會，由議員李順進及徐榮延共同主持，邀請學者、專家、各基層工會及地方社團代表等與會。

李議員指出，就工業區內營運管理、防災應變及事故調查等事項，是否訂定檢核表或標準化作業流程，沿海各工業區之災害及緊急應變計畫，主管機關何時訂定？是否能符合現況？有無需要修訂及跨單位整合事項，以及小港大林蒲地區被各工業區包圍，已不適合人居，評估遷村或遷走污染工廠的可能性，相關安置規劃等都是討論的題綱。

國立高雄海洋科技大學教授沈健全說，整個南高雄沿海工業區涵蓋範圍很廣，工廠太多，每年的產值很大，但所帶來的環境污染量相對提高。工廠賺錢也要有良知，一些企業雖然獲利極高，卻不願意花點錢改善四周環境，也無視工廠附近居民的健康。政府應該管制工廠總量，才能降低污染。至於大林蒲遷村案，確實沒有繼續留下來的意義，建議還是儘快遷村。



高雄市立空中大學助理教授高義展指出，學校毗鄰工業區，他深深感受到那種劣質生活環境，但工業區的污染問題，非今日造成，而是逐步形成，因此為改善此一問題，罰錢是很重要的手段，尤其是重罰，必能產生嚇阻作用，改善污染。因此從中央到地方，政府與民間企業應該共同

成立專案性組織，將資源整合後逐步改善。至於大林蒲遷村案，居民應深思原來生活文化及產業的改變。

國立高雄第一科技大學副教授李家偉認為，南高雄工業區的環境負荷很大，而區域的規劃、交通的動線、防災的體系並非很健全，企業的預防災害概念又薄弱，亦未作風險管理，未來要新建工廠都應該先評估風險，並加強老舊工廠的電氣設備工安檢查。建議增設更多的監測網，才能有效掌握汙染源，進而杜絕汙染。



高雄市立空中大學助理教授吳銘圳則表示，臨海工業區帶來的經濟產值是正面的，沒有失業亦無 22K 的問題，但這些大企業在經濟上有重大的貢獻後，也應該有責任去改善四周的環境生態，資方大企業像中油、中鋼都未派人參加公聽會，他覺得很遺憾。

曾擔任小港區里長的吳太平表示，對政府處理大林蒲遷村案大為不滿，有錢的住戶早就搬走了，但留下來的還是要生活下去，政府不應放任他們不管，而且從地方到中央都沒有一個遷村對話窗口，希望官員能前往大林蒲，感受惡劣的環境，體恤居民困境，為居民爭取遷村契機。

徐議員指出，大林蒲的遷村案政府有一定的程序，遷村是一條遙遠的路，在此之前，市府不能讓居民自生自滅，尤其工業區的勞安、環安、工安都要做好，更要加強改善環境品質。