

新竹縣議會第 20 屆第 1 次定期會

縣政總質詢會議記錄

質詢議員：鄭昱芸議員

記 錄：羅文君

校 閱：

主席（張議長鎮榮）：

記錄：羅文君

現在開始 50 分鐘是鄭昱芸議員質詢時間，現在請鄭議員開始質詢。

鄭議員昱芸：

謝謝議長、我們縣長、今天的局處長，我們後面的聯絡員、媒體先生、小姐，大家好，接下來是我的總質詢的時間，在總質詢之前，剛剛縣長有特別過來打招呼，我跟縣長沒有講到幾句話，這邊有幾句話想跟縣長說，第 1 個，縣長我真的非常感謝你這 4 年來對於芎林鄉照顧，我今天所有質詢也是關於我們鄉內的議題，對於縣內其他比較重大議題在這一次總質詢是沒有含括在裡面，但是身為縣議員我對於重大議題也有自己的想法，我是想私下在跟您去溝通一下我自己的想法，先感謝您對我們芎林鄉的照顧，希望未來芎林鄉的部分也請您繼續支持。有幾個問題我想要先詢問縣長的態度，關於第 1 個，縣長您是否支持新竹縣發展自己的公共運輸系統？請縣長先回答這個。

楊縣長文科：

我想，我是支持發展適合我們自己的公共運輸一

個政策。

鄭議員昱芸：

在口頭支持之下，您是否願意撥經費去做這樣公共系統的支持？

楊縣長文科：

我一定願意，但是我們會由交旅處規劃哪一種公共運輸是適合我們的，我們該做的我們就會做。

鄭議員昱芸：

芎林鄉有一條支線應該是 3633 支線，等一下我的報告會比較詳細去做說明，它大概是竹東—芎林的連接點，可能也是芎林人使用最多支線，它一年乘載量可能會到幾十萬人次，因為 1 個月還是 1 天就有 9 千多人次就會使用到這個支線，它一年的費用大概只要 4 百萬左右，請問新竹縣政府會支持這樣的預算編列嗎？

楊縣長文科：

這個要經過評估。

鄭議員昱芸：

好。如果是用這樣的經費可以乘載這樣運輸量的

話，我希望新竹縣政府縣長這邊可以大力支持我們這個部份的提出，這是第 1 個。第 2 個就是，縣長您是否支持我們新竹縣需要有縣級的攤販條例？

楊縣長文科：

任何要申請攤販都可以提出計畫來申請，不論公地或私地，縣級的攤販條例目前是沒什麼需要，而且各鄉鎮市情況不一，要依據不同的鄉鎮市情況訂定是比較符合實際的。

鄭議員昱芸：

所以縣長是希望各個鄉鎮依據自己的自治彈性去規定規範自己攤販管理，是嗎？

楊縣長文科：

是比較符合實際。

鄭議員昱芸：

好。第 3 個，縣長你對於土地違規使用的態度為何？

楊縣長文科：

我想我們縣府團隊一定都是依法處理。

鄭議員昱芸：

有沒有輔導機制？就我所知，我們在都市與非都有 2 個不同主管機關，在都市可能是產發處，在非都可能是農業，2 個主管機關有時候在處理事情上面態度與力道會有一點不太一樣，縣長是完全尊重這 2 位處長的作為呢？還是認為說應該要統一你們的態度？

楊縣長文科：

我想我們府內各局處態度應該是一樣。

鄭議員昱芸：

應該是一樣？還是希望是一樣？

楊縣長文科：

應該會是一樣的，應該是沒有什麼差別的。

鄭議員昱芸：

好，謝謝縣長，還是希望您支持 4 百萬的。接下來是我的質詢議題部分，第 1 個是公共運輸。公共運輸第 1 頁部分是我昨天看到社會處發的 2 個新聞稿，分別中時、聯合兩大報都刊登了，社區輕旅行用到我們公車部分，我稍微有跟社會處聊到一下，處長有把各個 10 個社區名單給我，裡面剛好是沒有芎林，永興社區這個部分，其實據我瞭解跟公共運輸的不便是

有關係，所以我把這個報紙新聞這篇文章拿來做引言，說明公共運輸在各個面向上面對於市民也好，對於未來產業發展也好，其實都有一些需要突破的地方。接下來我在於公共運輸部分，我分為4個綱要，交旅處這一次業務報告、芎林鄉現行公共公車運輸狀況，接下來我這4年來，今年是第5年對於芎林公共運輸的觀察，最後是我們團隊對於公共運輸的整理。

我們先來看交旅處的業務報告部分，我要先把時間框起來，今年我們所做的業務報告應該是2022年10月至2023年4月之間，各局處在這個時間點之內，對於你們自己的業務報告範圍所做的作為，所以我就把這4張當作你們這6個月做的事情。第1個你們大概就是把大眾運輸管理市區公車部分做彙整，鄉間接駁做一個表述，最後講一個公共運輸品質提升，再來就是因應竹客不續營的作為。但讓我比較好奇，因應竹客不營運的作為，因為我相信許多議員，我也相信應該許多陳情，而不只是湧入議員的臉書、當面與議員陳情，或者是跟鄉公所，我相信我們1999信箱、縣長信箱，應該也收到許多這樣子陳情，那我不知

道新竹縣政府有沒有做這樣一個彙整，我相信有，而且這個彙整應該都會到交旅處這邊，我不知道處長是否有感受到這樣子壓力，至少我有感受到這樣子的壓力。

我們就來看這6個月裡面交旅處感受壓力之後的作為是什麼：你們的因應作為是透過林思銘委員，希望可以確保民情不中斷；透過監理所，希望可以交通服務不中斷；希望公路總局可以提高補貼的要求，這都是希望。公路總局新竹監理所，他所提出的解決方案，講的是解決方案不是因應作為，區分3大點：第1個，路線以停線、併線及減班，而進行整併優化。第2個，將跨縣市路線切分後移至各地方政府。第3個，載客不佳路線轉型為幸運巴士或小黃。

為什麼我會在前面點出幹、支、微部分，因為接下來我的報告質詢的重點應該是幹線、支線、微循環部分。從這邊我是要點出來說交旅處，其實新竹監理所、公路總局也好，他已經清楚表明將公共運輸分為3個系列在做，我不知道交旅處你們內部的團隊是否有已經看到這樣子的趨勢，在你們做這個未來的新竹

縣公共運輸交通規劃的時候，是不是跟我們公路總局脈絡是一致的，我是建議說一致的話可能會比較好溝通，至少我們的溝通基礎上面是比較完整的，但是我在你們的業務報告上面，並沒有看到你們兩方有互相是在知識基礎上，或是未來做事脈絡上是一致的，這一點是我必須要點出來，你們跟中央想法好像是並不太一樣，至少我在業務報告上，在這個部份我沒有看到你們有比較實際作為。

再來，我要先講我們自己芎林鄉內部公車系統，其實就是抓資料而已，有分新竹客運、金牌客運這個部分，我覺得資料帶過就好，金牌客運是我們新竹縣政府所支持的公車系統。接下來就比較好奇的是芎林鄉公車營運狀況，這一點其實我要非常感謝我們交旅處，在109年還是110年有做「新竹縣市區客運路網檢討及規劃案」報告，它是一個成果報告，我非常感謝交旅處在過去做這樣一個成果報告，也非常感謝交旅處願意把這個報告交給我，讓我可以做一個彙整，在今天跟大家做一個相關的討論。在根據這樣一個成果報告的資料下面，我相信這個數據應該是客觀的，

雖然它是 108 年的數據，現在的情況是更好還是更惡化，等一下交旅處或許可以稍微說明一下。

芎林鄉的公車營運狀況在這報告下面，其實寫得還蠻詳細的，在第 9 頁我們可以看到芎林鄉公共運輸的現實狀況有 3 條路線是營運比較差的，它其實顯示最差的，芎林占 3 條，有 1 條比較好奇的是在第 10 頁 5615，它的營運狀況是好的，營運收入甚至沒有需要受到補貼，行駛載客數也相當的多，為什麼在這樣子的現實基礎之下，我們得到這樣結果，就是接下來第 12 頁，107 年開始我接收到所有的陳情，我都把它做一個表格整理，我完成了大概幾件事情關於公共運輸的部分，完成站點的移動，站點的移動，你會發現這 3 個站點都是受到補貼的，或者是營運比較不好的，然後我在增站的部分，第 13 頁，也是要不就是新竹縣政府支持的，要不就是營運比較差的。在第 14 頁的部分，就可以非常清楚看到 5615 這一班公車在營運狀況這麼好的情況之下，從來沒有回應過我們的陳情，他想調班次就調班次，他想砍就砍，他想怎麼做就怎麼做，我想知道為什麼？交旅處你可以告訴

我為什麼？

交通旅遊處戴處長志君：

謝謝議座對這個 5615 這一條路線時段調整部分，我大概說明一下，5615 是中央管的公路客運，那議座您這邊提到它是賺錢的部分，這個旅運資料是 108 年疫情發生前，事實上，他從在 109 年疫情發生之後，它就從賺錢的路線變成虧損的路線，在公總是採取定額的補貼部分，也就是補貼是有天花板，所以這條路線變成一個的現象，他開的班次越多，越密集，他就會虧損越多，我現在只是說明這條路線的現況。其實司機的薪水，他有很大部分是除了工時外，他還有載客數，如果他的載客數越低，他的薪水就越低，於是就會發生惡性循環司機會有離職的現象，所以這條路線到最後面的現況就是竹客會進行減班、司機會離職，所以有關時段調整部分，據我瞭解竹客有這樣子的現況，以上說明。

鄭議員昱芸：

我覺得這樣邏輯相當奇怪，我剛剛邏輯是補貼的班次配合度相當高，賺錢的班次從未配合過，你說這

是 108 年的數據，我相信，然後接下來這 2 年 109、110 年是因為疫情他的載客數往下降，往下降那今年開始呢？他的態度還是一樣嗎？今年他有受到補貼嗎？在沒賺錢那 2 年他有受到補貼嗎？

交通旅遊處戴處長志君：

交旅處大概說明一下，議座您提到有 6 次配合的案子，其中有 4 個案子都是我們新竹縣政府所轄管的市區公車、快捷或是觀光公車部分，所以只要是我們新竹縣政府轄管市區道路，我們都能夠主導與配合。因為公路客運是中央管的客運，所以在整個支持的力度上面必須跟他們協調，所以這部份的溝通就會變成比較困難，這是針對那 6 次成功的先說明。第 2 個部分，確實，5615 在 108 年旅運量是賺錢的，所以沒有受到虧損的補貼，可是在疫情之後就變成受虧損補貼的路線，所以後續才會有這樣一個減班的情形發生。

鄭議員昱芸：

不太對，因為我收到的數據不是這樣，我們昨天上去抓的數據，等一下在第 21 頁時候，他還是在減

唷！5615 不是只有在 109 年在減，他在 108 年就開始減，108 年開始收到陳情，所以為什麼我才會說他在賺錢就不鳥我們；他不賺錢更不鳥我們。交旅處你能做什麼？第 16 頁。

交通旅遊處戴處長志君：

跟議座報告一下，減班的資訊，我們這邊重調了資料，我前面查到的部分是日期對日期，從 108 年 5 月 22 日事實上他 1 天還有 40 班，到 112 年 5 月 22 日 1 天只剩 17 班，確實這 4 年中是往減班的一個方向走，以上。

鄭議員昱芸：

所以疫情只是給他另外一個理由走，他就是要減班。

好，接下來是我關於芎林公共運輸觀察的整理，我是根據交旅處提供成果報告書，還有我剛剛提到的監理所，他們把幹線、支線及微循環拉出來，所以我自己用這樣子一個脈絡做接下來我的芎林公共運輸的整理。公車網路的定位，我依照研究報告書做成幹線、支線及微循環，相關的定義不是學術研討會，我就

不一一把它唸出來，大家都可以看的到上面定義部分。最重要的定義後操作型的（operational）作為，是接下來我比較強調的重點，在幹線的部分，5615 應該是可以被列作幹線符合上面定義，不管他在人數數、班次數、客運量、營運收入也好，應該可以列作幹線，但我的問題還是有盈餘、不補貼，為什麼不能更貼近民意需求呢？對於 5615 這一部分，我相信交旅處這邊應該可以拿出更不一樣態度，因為未來他一定有非常多事情要跟新竹縣政府進行談判，我們不是只談 5615，是談整個新竹客運與新竹縣政府，未來是否要作一些替代（Replace），所以我希望交旅處把 5615 放在重要的位置、談判重要的點上面去跟他談，這條路線乘載很多學生的上下課，從芎林一路到新竹市，我相信經過竹北，竹北應該也有蠻多的學生，在通學的部分會需要用到這一條線，希望交旅處在跟 5615 談判能夠更加用心一點。第 21 頁我們昨天才上網抓到的資料，在放學時間必須要到 5 點 10 分，但是大家都知道，新竹市學校下課走到車站，現在車站又變得更遠了，或是走到校門之外，公車可能都已經

走掉了，他必須要等到 6 點才有公車可以回家，對家長們來說其實是會蠻擔心的，你也知道高中生在外有 50 分鐘時間能做出什麼事，我們都不敢想像，希望在這個部分，至少在這個班次可以調整到適合我們學生通勤、家長比較安心的部分，也希望我們交旅處在幹線的努力是這樣子。

接下來就是第 23 頁支線的部分，支線部分我是劃作是 5633，為什麼會將 5633 竹東往芎林部分劃作支線，其實從第 24 頁相關數據可以看的出來，竹東—芎林一向以來交往非常密切，雖然我們一直都在看竹北，但是我們以實際數據竹東—芎林交通的往來是比較密切的，第 24 頁表格就看的出來。我不知道他寫的旅次數是以日為單位是對還是不對？1 天 9,600 人，我們芎林鄉才 20,000 人，不是在竹東，就是往竹東的路上，我猜這個表格應該是以月吧！就算是以月來說，它的交通量還是蠻高的，真的蠻高的，除了竹東—竹北之外，應該是竹東往其他鄉鎮最高的通勤人次數，所以竹東—芎林真的非常、非常需要支持，為什麼需要支持呢？是因為我相信這個路線在新竹客

運的規劃下，應該是想要做移交的，他不會想要做經營這個路線，這個 9,000 人/月對他們來說，應該不在他們營利範圍之內，但是對我們芎林鄉來說，應該是非常重要的，是一個對竹東聯絡的路線，買菜也好、就醫也好，甚至上學也好，我們都還蠻依靠這個部分。第 25 頁其實可以更明確看的出來我們竹東—芎林潛在的人次，除了竹北之外第 2 高的，所以在數據都已經顯示竹東—芎林有班次運行的必要性，有這樣班次運行的必要性的話，支線這個部分，其實在公路總局也好、我相信在中央這邊規劃也好、新竹客運規劃也好，應該是希望新竹縣政府去承接這一部分，不知道交旅處想法是怎麼樣？

交通旅遊處戴處長志君：

我大概先說明一下，第 1 點，其實這個方案是依照我們《新竹縣市區客運路網檢討及規劃案》裡面所提出的這樣一個路線，我大概分成 2 個層次說明，其實當初以 5633 為基礎成立竹東—芎林這樣支線轉化成市區公車，這部分我們交旅處立場事實上是贊成的，跟這本報告書一直都是延續的，其實我們考量有 2

點，事實上跟議座反應是一樣的。第1個竹東—芎林之間緊密連接，第2個就是我們竹東轉運站已經準備要完工，事實上各鄉鎮的公車路線跟竹東之間的連結，我們必須要維持住，所以這個原則必須要去維持。另外，有關於班次與經費，因為考量疫情的變化可能有一些下降的部分，這部分我們會再做些許討論與調整，不過在財政與行政程序的完備下，我們會成為市區公車爭取編列相關預算經費，以上。

鄭議員昱芸：

好，交旅處在經過專業判斷認為說這個竹東—芎林支線是值得支持，也是願意支持，不知道縣長的意見怎麼樣？

楊縣長文科：

我想我們會請交旅處最後做一個評估，評估的結果，我們會來尊重辦理。

鄭議員昱芸：

好，不知道我們財政處處長的意見怎麼樣？

財政處梁處長淑惠：

我們誠如剛剛縣長跟議員報告，如果我們交旅處

評估是需要的，對我們縣民有幫助的，我們財政處會全力來配合，謝謝。

鄭議員昱芸：

謝謝你，全力配合特別大聲相當感動，謝謝我們的處長。接下來就是第26頁，我說真的就是成果報告書的閱讀和彙整，他希望支線在現場財政處、交旅處全力支持之下，可以成立的話，他認為可以裁併一些相關其他線路整合在這部分，他也很認真幫你做了整合，這個報告書不知道花了多少錢去做，我覺得做的還不錯！還不錯！然後在第27頁甚至把路線給做好了，營運成本、相關的站點都已經把他設定好了，如果我們真的要照報告書方向走，還是要提醒交旅處，我認為公民參與還是非常重要的，因為用路者，就是使用公車的這些民眾意見，我相信也還蠻重要的，也希望交旅處未來在縣長、財政處支持之下，在路線編定上面一定要跟地方合作、多採納地方的意見，之前有做一些電子問卷、紙本問卷的部分應該要齊頭並進，甚至說明會的部分也應該要下鄉做問卷、意見的蒐集，放在我們相關的班次、站點編定上面，因為很多時

候我相當的敬佩這個報告書，但是實際的情況有時候會跟報告書裡面有一點點的出入，我不是說報告書不好，總是他可能用比較客觀採到資料的年限，也可能跟現在有一點點的誤差，既然大方向是 OK 的話，細部的調整，希望交旅處未來可以更多整合我們地方的意見。剛剛已經有問過，新竹縣政府是否會編列相關預算，我們財政處長說會大力支持，希望交旅處這邊可以盡快，其他的路線我不知道，芎林－竹東路線至少我已經 hold 下來了。交旅處長你自己的想法呢？

交通旅遊處戴處長志君：

這邊在跟議座說明一下，其實整個 5633 我們應該把他叫做是竹東－芎林支線，從 108 年我們交旅處正式做的第 1 份調查報告，我們針對芎林基本民行部分，事實上他的路線基本就是架構在我們 5633，也就是竹東－芎林支線上面，乃至於我們後面做了相關問卷調查，我們讓民眾針對相關站點進行盤查，事實上所在的路線也都是跟 5633 竹東－芎林這條路線是一致的，再加上我剛剛說的 2 點，第 1 個就是竹東轉運站的部分，另外一個就是竹東－芎林彼此關係是密

切部分，所以這本報告書做出來要轉化成市區公車事情的原則，我們交旅處立場應該是一致的，所以相關預算編列，我們交旅處會進行精算之後做一個爭取。第2個有關於業者的部分，因為新的路線公告，是每個業者都可以進行投標，這邊就由得標業者做一個承接，以上說明。

鄭議員昱芸：

好，謝謝。接下來是微循環部分，為什麼我會在幹線跟支線講得比較中規中矩，是因為幹線跟支線大部分新竹客運還有新竹縣政府都可以比較掌握的到。微循環部分比較複雜，現在各個鄉鎮比較多問題都是在微循環部分，微循環部分在我們這份報告並不多，可能這個報告的中心點是想要去做新竹縣客運的路網檢討，以提出他的替代路線為主的這個報告，所以對於微循環比較新的概念，在這個報告裡面並沒有非常大的著墨，反而是我找到最近有一位邱星歲先生，他在苗栗縣南庄地方做了自己微循環，發表幾篇微循環工作日誌也好、自己觀察也好，我是借用他的資料放在微循環裡面補充新竹縣政府成果報告書的不足，這

幾篇文章我已經有提供交旅處這邊做參考，邱先生這邊也說他 stand by，如果願意邀請他過來做一下討論的話。

在芎林鄉微循環的部分，我一直在講芎林鄉，我沒有花那麼多心力去探討其他鄉鎮部分。在芎林鄉的部分，在芎林—竹東、芎林—竹北，兩個都是芎林會接觸到的地方，芎林是一個非常特殊的地方，它是位於新竹縣的正中央，它跟竹北、竹東其實都非常等距離，為什麼會跟竹東過去以來一直到現在我們接觸比較多，是因為一直以來 2 百多年發展之下，竹東—芎林應該是歷史、情感，甚至是親族上面接觸會比較多。相較於新興發展的竹北市，芎林鄉其實對於竹北的連結比較在於新興人口、年輕人口，在高鐵也好、就醫需求也好、未來可能是娛樂休閒或是教育也好及在公共運輸的顯現上，但是還有另外一點要特別提出來，因為芎林前半段的人可能跟竹北接觸比較多，渴望想要接觸竹北的比較多；芎林後半段的人與竹東接觸實際上的意義會比較多。芎林前半段，其實在自有有、私有車的使用量數應該會比後半段的多，因為後半

段如果我們仔細從人口統計來看，芎林後半段是比較趨向年長的平均年齡，從石壁潭以後的平均年齡都比較長，在石壁潭以前尤其是上山村平均年齡大概只有30幾歲，這樣子的一個年齡的平均數可以知道說，其實這樣子年齡在使用公共運輸相較之下，一定會比年紀長來的低，為什麼在第30頁可以看的出來，我們對於竹北的連結度相較於竹東連結度就少的蠻多，即便我們3分之2的芎林人口是在前7村，3分之1的人口是在後面5村，芎林鄉是這樣子去看的。但是為什麼我們對竹東的連結度有到9,000多人/月，我們對於竹北連結才5,000多人/月，這個區別度在這裡，所以我會建議、我也同意這個報告書講的，我們到竹北去是用微循環的方式，但是我不知道交旅處你的意見怎麼樣？

交通旅遊處戴處長志君：

我這邊大概說明一下這一個緣由，其實我們跟監理所其實針對不續營部分，他是有不斷的討論，我在這邊很快的說明，41條裡面有22條是跨縣市，所以定義成幹線，19條純粹是...

鄭議員昱芸：

我不需要這說明，你只要對微循環部分，你只有 1 分鐘。

交通旅遊處戴處長志君：

是，微循環的部分，我這邊大概說明一下，以整個幹線芎林到竹北的部分，它目前下已經滿足，那整個芎林現在要提出微循環，除了原有的 5632、5636 以外，因為載客率不佳，所以我們有建議他變成微循環。另外，整個幸福巴士和幸福小黃這個部分，也可以因應在地需求可以去調整芎林—竹北之間路線，這部分我們也是支持芎林鄉公所來提出，以上。

鄭議員昱芸：

好，謝謝。接下來就是第 33 頁微循環操作型的定義也好，操作型策略也好，在第 33 頁以下寫的蠻清楚的，微循環必須要整合非常多的部分，包括中央部會的資源、地方就是司機、乘客、區域生活圈和路權，第 34 頁包括人、車，第 35 頁是車，第 36 頁地方是資金來源部分，必須要做充分的整合，交通部、教育部、衛福部及原民會，原民會跟我們芎林鄉比較

沒有關係，交通部、教育部、衛福部資源在等者我們去做整合，所以要麻煩交旅處，你們可能專業人士比較多，認識的團隊比較多，如果要去輔導各個鄉鎮的話，希望交旅處這邊可以先充分的瞭解微循環定義、微循環各個面向要如何經過整合之後再去做一個輔導。當然我很希望幫忙爭取芎林鄉微循環，在交旅處輔導之下，也希望交旅處未來可以多吸納這邊的知識、多跟大家討論，自己有一個模式之後，再去跟鄉公所做討論，我覺得這樣會比較好，這個是微循環部分。

當然微循環也有很多不同的定義，DRTS、幸福巴士、小黃，甚至 YouBike 都可以放在微循環裡，在微循環裡面，最重要兩個字就是「整合」，部會的整合、資源的整合、人的整合、車的整合，還有各地方政府的整合、社會團體的整合都需要，這個部分也拜託交旅處。

芎林文山夜市，在講這一題之前，我要先感謝各界對於夜市的關心，尤其是對我個人的關心，我收到非常多的關心，各式各樣的關心，好的壞的都有，也非常謝謝警察局對我的協助跟保護，我也考慮很久到

底要不要質詢這個問題，但我想既然是芎林鄉唯一一個議員，鄉公所也很明確表態一些議題，所以我還是必須要在這個質詢台上面進行這個議題質詢，順便也說出我的看法，還有就是我看到的問題，個人的感受就不再多做贅述了。

我在夜市的觀察裡面，我把它當作夜市議題而不是單獨個案質詢，它就是一個對夜市的觀察，我把它分作交通問題、管理問題及土地問題這3個部分。我們先來看交通問題部分，第41頁是我們芎林夜市在官網正式宣傳文的時候，其實99.99%是獲得好評的，夜市大家都喜歡，庶民經濟、開心又熱鬧，又有一個放鬆的地方，我相信沒有人是不喜歡。4月12日夜市正式開幕，從4月1日到4月12日正式開幕之後，交通問題馬上浮現，我的臉書被灌爆，夜市臉書、官網也被灌爆，芎林各大社團也開始出現負評，私訊更不用說、電話也更不用說，我相信連橫山分局的分局長都親自來指揮交通，當天湧入3,000人，交通問題並沒有在第一時間把它處理好，所以開始有一些不同意見在臉書留言發酵，我那時候只專注於解決交

通問題，也非常感謝我們警察局，到目前為止每個星期三晚上都在做交通管理，它的交通狀況有越來越好，這一點也是要非常感謝我們夜市攤商代表、警察局，還有參與夜市守法、守規矩的民眾，讓我們交通問題越來越好。

可是除了交通問題之外，臉書開始出現管理的問題，管理的問題就是我剛剛問我們縣長攤販管理條例的部分，夜市是庶民經濟，我在臉書開始就有發展與不發展兩派的說法，發展的定義是什麼？至少在公務單位裡面發展定義應該就是稅收，我相信就是稅收跟錢有關，芎林的發展定義在於我們房價 1 坪飆到幾萬塊，我認為對於發展定義非常、非常，不管你是社會學、經濟學、政治學，反正有關社會科學對於發展定義這兩個字都跟經濟收入有關係，跟我們現階段看到大型工程是有關係的，對夜市來說大概就是經濟收入了吧！

如果 200 攤的夜市沒有任何的稅收，算什麼樣的發展呢！庶民經濟的開心，還是房價的飆升，因為這個夜市，我不知道？至少這個發展要必須大家所認可

，一定得放在管理之下，管理是什麼？就是公務單位必須有一個管理機制呀！夜市是大家的需求呀！人家說得好「賠錢生意沒人做，殺頭的生意搶著做」，這兩句或許是有一點過激了，但是這也顯現需求沒有被滿足，他就會不斷出現這個現象，這個需求要被管理呀！你要誰去管理呀！縣政府去管理還是鄉公所去管理，剛剛縣長很明確地講說，這個應該要下放到各個鄉公所去管理，鄉長在我的臉書上親自留言，用他公用帳號留言，他希望我在縣議會提案新竹縣攤販管理條例，產發處長你的回應是什麼？

產業發展處陳處長偉志：

分兩點，第1點，剛剛縣長其實有提到說各公所，縣長的意思是針對個別樣態細節部分，應該是公所這邊要自己訂一個相關管理。第2點，在整個縣裡是否要訂一個通則，我認為未來在通則部分我們會進一步來思考，因為這部分在過去的時候走過鄉鎮市公所，但是每一個樣態真的太多了，不可能在一個自治條例，所以去年我們也有請示，包含竹北市公所也有請示，請示的結果，這部分相關市公所是可以訂定相關

自治條例，所以我們也查了相關其他鄉鎮市公所，都訂了相關一個規定，這是第1點。第2點，其實這個管理的層面，還是要架構在土地使用合法，而不是所謂我只要有這個東西，我可以排除任何土地使用，這一個部份應該還是要很明確的，我想說這2點來做說明，以上謝謝。

鄭議員昱芸：

我聽不懂你在講什麼，你講太快了，你有文字給我，我有看懂，但是你剛剛講太快了。各鄉鎮都有自己的想像規模、想像方式，所以你希望是各鄉鎮管理是比較合適，這應該是你的前提。第2個，你的前提是說土地使用必須要先合法、土地使用必須要合規，然後我們才來做攤販管理部分，這是你的大綱概要嗎？是吧？

產業發展處陳處長偉志：

是的。

鄭議員昱芸：

好。產發處既然提到土地的問題，其實鄉公所也有在我的臉書上繼續發言說公有土地才能訂定管理條

例，產發處這邊好像也有回應，不是公有土地才有相關管理條例訂定才能訂定，應該是只要有攤販聚集有需求就可以進行管理，畢竟是鄉內的事務有自治權力去做這樣的事情。但是公有、私有又是另外一回事，土地使用地目是否合規、合法，這個才是最重要部分。5月12日我們鄉長又再度留言，也是用公用帳號再度留言，說他已經依規送新竹縣政府去釐清土地使用部分，我不知道這份現在是在哪裡？是在地政處還是在農業處？鄉公所的文現在在哪裡？

地政處古處長瓊漢：

我想按照疑似違規案件，鄉公所查報，目前是在...

鄭議員昱芸：

他違規了嗎？

地政處古處長瓊漢：

疑似違規。按照查報原則是鄉公所，鄉公所查報的公文是在我們地政處，昨天已經把相關公文轉請農業處針對夜市行為是不是有違規之情形，請主管機關查核，以上做一個說明。

鄭議員昱芸：

他疑似違規，什麼叫疑似違規？農業處，什麼叫疑似違規呀？。

農業處范處長萬釗：

疑似違規的部分，一直到目前為止我們農業處是還沒有收到地政處送過來的公文，不過我們跟地政處一向都互動非常密切，從上禮拜六您詢問的時候，那時候我們就有問地政處，芎林鄉公所的文，地政處已經收到了，昨天也有跟古處長就這件事情在討論，昨天下午就會把文移送到我們這邊，但到今天為止我們農業處還沒有看到這文，等到收到這文，我們兩個單位會來做討論，誠如剛產發處長也有講到那些法規部分，或是疑似的部分，我們3個單位會來處理，謝謝。

鄭議員昱芸：

地政處、農業處你們兩個距離很遠嗎？送個文是要送個72小時是嗎？還是要蓋50個章？才能到農業處。

地政處古處長瓊漢：

我想剛剛農業處長已經有說過，其實我們兩個處都有處理這個方案的問題，怎麼處理的程序，都有做一個共識，我們也跟農業處做一個溝通，看我們是定期用會勘的方式，或針對這夜市行為的部分去做釐清，共同針對這個問題來回復給芎林鄉公所，以上。

鄭議員昱芸：

謝謝地政處與農業處回答相當的具有彈性。這個夜市的部份，其實我剛剛詢問縣長土地違規處理方式是什麼，地政處與農業處互相討論之下，感覺得出來來，縣長的態度跟兩個處長態度應該是要一致的！應該要一致的！其實還想問的是這個土地的違規有沒有輔導機制？我們都知道那塊地是縣農會的，其實縣農會這塊土地相當具有經濟價值，是因為是該區比較大的一塊空地，我們周遭居民有停車的需求、有其他使用的需求，但是我們知道這個縣農會的這塊土地，在民國60幾年是農業用地申請為特定目的使用地，大家都知道在民國60幾年，沒有興辦事業計畫這項機制，再來可能沒有夜市這個項目、可能沒有停車這個項目，但是我們想要做這樣子使用，剛剛一直強調就是

他有這樣的需求，所以我希望地政處與農業處，除了去現場會勘之外，一定要輔導縣農會把這塊土地做一個合法的方向去走，讓我們未來有更多的團體可以更好的去使用這塊土地，我現在這幾個月我身上所受的所有遭遇，不要在下一個議員或是下一個要承接這個問題的人身上，我希望新竹縣政府真的要非常認真看待這樣子的問題，你在處理一個議題時候會讓一個議員遭受到這麼多的壓力，是因為你們一開始就沒有把事情、沒有把態度給擺正，好，以上，謝謝。