

高雄市議會舉辦「高雄輕軌路網公共運輸規劃」公聽會會議紀錄

日期：105年8月24日（星期三）上午10時

地點：本會一樓第一會議室

出席（列）席：

本會一議員邱俊憲、簡煥宗、何權峰、羅鼎城

政府官員－高雄市政府交通局專門委員林弘愼

高雄市政府捷運工程局副局長周德利

高雄市政府捷運工程局股長林永盛

高雄市政府都市發展局股長邵月鳳

高雄市政府研究發展考核委員會研究員蔣奇樺

高雄市鳥松區公所主任秘書黃正忠

高雄市三民區公所副區長李堂賓

高雄市鳳山區公所主任秘書楊娟華

學者－中山大學政治經濟學系教授李予綱

成功大學都市計劃學系副教授石豐宇

樹德科技大學流通管理系副教授黃隆昇

其他－王耀裕議員服務處助理龍展毅

陳麗娜議員服務處助理沈育正

高閔琳議員服務處助理柯禾家

曾麗燕議員服務處助理吳瑞珍

陳慧文議員服務處助理李宗穎

主持人：邱俊憲議員、簡煥宗議員、何權峰議員、羅鼎城議員

記錄：李依璇

甲、主持人介紹與會出席人員，宣布公聽會開始並說明公聽會要旨。

乙、議員、學者、各單位陳述意見：

邱議員俊憲

高雄市政府捷運工程局林股長永盛

高雄市政府捷運工程局周副局長德利

高雄市政府交通局林專門委員弘愼

高雄市政府都市發展局邵股長月鳳

高雄市政府研究發展考核委員會蔣研究員奇樺

高雄市鳥松區公所黃主任秘書正忠

高雄市三民區公所李副區長堂賓

高雄市鳳山區公所楊主任秘書娟華
中山大學政治經濟學系李教授予綱
成功大學都市計劃學系石副教授豐宇
樹德科技大學流通管理系黃副教授隆昇
簡議員煥宗

何議員權峰

羅議員鼎城

王耀裕議員服務處龍助理展毅

曾麗燕議員服務處吳助理瑞珍

陳麗娜議員服務處沈助理育正

丙、主持人邱俊憲議員結語。

丁、散會：中午 12 時 12 分。

「高雄輕軌路網公共運輸規劃」公聽會錄音紀錄整理

主持人（邱議員俊憲）：

議會同仁、捷運局副局長、相關局處的夥伴們，還有學校的專家學者教授，大家早。我是高雄市議員邱俊憲，今天很高興大家願意撥空，來參加這場高雄市輕軌後續公共運輸路網規劃公聽會，今天除了由俊憲來主持公聽會之外，還有不同選區，目前正在進行輕軌工程或未來路網，會經過他們所屬行政區的幾位議員，一起共同來主持今天的公聽會。

開始之前，我先介紹今天與會的幾位代表及專家學者。首先介紹的是，我左手邊的鳳山區羅鼎城議員，今天邀請的幾位專家學者：中山大學的李予綱教授，他也是政經系的系主任，另外是成功大學都市計劃學系的石豐宇教授、高雄樹德科技大學流通管理學系的黃隆昇教授，還有這位是王耀裕議員服務處的代表，今天也一起來關心這個議題，他是林園大寮選區的，林園大寮地區居民對後續的公共運輸路網也非常期待。還有右手邊這位是旗津、鼓山、鹽埕地區的簡煥宗議員，現在進行中的輕軌路線就有經過他的行政區，另外是三民區的何權峰議員。接下來簡單介紹市府的局處代表，首先是交通局的林弘愼專委、捷運工程局周德利副局長、都發局邵月鳳股長、研究發展考核委員會蔣奇樺研究員。之前我們做的研討，就是一些後續路網會經過的行政區和正在進行輕軌工程的行政區，因此也邀請在地方第一線面對民意的區公所代表，首先是鳥松區公所黃正忠主秘、三民區李堂賓副區長、鳳山區楊娟華主秘。有其他與會代表沒有介紹到的嗎？等一下請工作同仁補一下名單。

先簡單向大家報告今天公聽會的流程。以往議會舉辦公聽會都超過 12 點，大家都很辛苦，所以我希望時間可以控制在 12 點之前結束，大家都可以自由發言，但是請簡單扼要，也可以提出一些問題來做探討。補充介紹陳麗娜議員服務處的沈育正大哥也在現場一起關心。等一下會先請高雄市整個城市後續路網最主要的主辦機關，就是高雄市政府捷運工程局。今天很謝謝捷運局的幫忙，他們準備了一份滿完整的簡報，所以會先請捷運工程局進行 10 到 15 分鐘的簡報和影片，簡報完之後再請列席的市府相關局處，針對這個議題，看有什麼樣的補充說法或各局處自己業管的相關規劃或未來的一些想法再補充說明，之後就請專家學者提供我們一些建議，然後再進行綜合的討論，今天的流程原則上以這樣的規劃來進行。首先就請捷運工程局進行我覺得是相當完整的簡報，由林永盛博士也是捷運局的股長來向大家說明。

高雄市政府捷運工程局林股長永盛：

邱議員、何議員、簡議員、羅議員、3 位教授，及與會的各位先進，大家好。我是捷運工程局林永盛股長，今天代表捷運局來參與有關高雄輕軌路網公共運輸規劃的公聽會，我們準備大約 15 分鐘的簡報，要先做基本資料的說明，並針對環狀輕軌的規劃和目前正在如火如荼進行的都會延伸環線規劃來進行說明。

這一張，是高雄未來可以說是 50 年或百年建設的整個捷運路網的藍圖。我們在 100 年縣市合併之後，就做了整個路網的規畫評估，目前大概規劃有 16 條路線，當然這些路線在各個轄區都有它的重要性，我們經過詳細的評估並對評選項目覆實進行之後，我們也把排序列出來。目前除了紅線、橘線、岡山路竹及正在興建中的水岸環狀輕軌之外，都會延伸環線、鳳山本館線和民族高鐵線，是排序在前面的 3 條路線，我待會兒會以後面的圖做詳細的說明。當然其他包括蓮潭本館線在北環圈部分，也規劃了右昌高鐵線、燕巢線一期及燕巢高鐵線，南環圈則規劃了小港林園線、大寮林園線及楠梓五甲線，西環圈規劃了旗津延伸線，東環圈則包括佛光山線。另外跨域延伸到其他縣市的部分，包括北延到奇美博物館的奇美延伸線、東港延伸線及屏東延伸線，這個路線的規畫是高雄未來 50 年或百年的路線路網部分。

首先我先做高雄環狀輕軌部分的說明。整個規畫的願景，是希望高雄可以透過捷運、輕軌、公共自行車及公車，來達成高雄是一個宜居、綠色交通的城市，這是捷運局及各交通單位的一個願景。

接著我們先看 1 分鐘的影片。

（影片播放中）

這些是高雄的過去。現在，未來的高雄將提供漫遊城市街景的另一項移動新選擇。

陳菊市長：台灣第一條輕軌，從高雄出發。

高雄的輕軌系統，採用人性化及節能減碳的設計概念，它的列車來自西班牙的科技結合，它擁有多項跨時代的功能及符合旅客的需求。

第一階段規劃路線，自凱旋一心路口開始經夢時代、亞洲新灣區的世貿中心、海流音中心、市圖總館、旅運中心及駁二藝術特區等高雄重要活動據點，未來仍會繼續延伸成爲一個環形線路，高雄城市的轉變，正在進行。

陳菊：讓我們一起來打造宜居的城市、移動新的選擇，追求健康的城市、低碳的生活。

(影片播放結束)

剛剛是市長就輕軌部分做了初步的介紹，我們就來做個說明。整個輕軌的路線是從凱旋路經成功路、三多五路、海邊路到港區，然後到七賢三路、臨海新路、鼓山路、美術館路、大順路構成一個環狀，它的總經費大概是 165 億元左右，自償率是 39% 左右，全線是 22.1 公里，有 37 座的候車站，機廠是在前鎮調車場。採用兩階段的營運方式，從 C1 站到 C14 站的 8.5 公里，是第一階段，後續則為第二階段，目前已經通車到 C8 路段，就是高雄展覽館站。第一階段的執行狀況，C1 到 C4 車站在去年的 10 月 16 日已經正式通車，C4 到 C8 則是在今年的 6 月 26 日正式通車。另外 C8 高雄展覽館站經駁二特區到 C14 哈瑪星 O1 車站的地方，是以 105 年底為完工目標，這個工程案在行政院的控制是到明年 6 月底要完工通車，但是我們希望可以提前在 105 年底，當作是完工的目標。

至於第二階段 C14 到 C37 車站的部分，已經進行統包工程的發包作業，在 6 月 28 日召開資格標的審查，有兩家廠商參與，一家是中鋼股份有限公司、一家是西班牙 CAF 公司，西班牙 CAF 就是目前第一階段的承包廠商，這兩家廠商都符合資格標的審查。我們在 8 月 10 日已經召開採購評選委員會，最後由中鋼公司獲得最有利標的廠商，並預定在 9 月中旬就可以辦理簽約事宜，簽約完之後就會進行後續相關的細部設計及施工作業。接著我們再看 1 分鐘的影片。

(影片播放中)

哇！我現在站的地方可是最新的輕軌車廂，這車廂可是大有來頭，是不是覺得很有時尚感呢！接下來要帶大家來更了解高雄的輕軌列車。由義大利超跑設計團隊 Giugiaro 所設計的時尚輕軌列車，內部空間明亮寬敞且現代，輕軌列車的地板設計與按鈕開門，方便市民上下車，環保且節能。

高雄輕軌系統全程無架空線，採用超級電容提供動力來源，到站後利用乘客上下車時間快速充電，採用優先號誌系統，當輕軌車輛行經交叉路口時，能提前感應並觸動交通號誌，讓輕軌車輛優先通行，同時減少影響其他車輛。

值得一提的是，輕軌沿途都會種植綠色草地，形成一條綠色走廊，對於綠化高雄市容，相當有幫助喔！

陳菊市長：輕軌的建設要帶往我們所有的市民朋友，能夠邁向健康快樂幸福的下一代。

(影片播放結束)

這是輕軌的智慧低碳篇。目前路線的規劃，除了已經通車的紅、橘線，環狀輕軌也已經通車到 C8 車站，未來整個 37 站會陸續通車之外，還積極向中央爭取岡山路竹延伸線的部分。接下來的路線經我們評估結果，會進行都會延伸環及一環二連結路線。另外在 104 年 4 月時，有就整個高雄縣市合併之後的路網重新規劃評估，大概規劃出 16 條路線，我們擷取前 6 條的路線排序，排序的優先順位，第一條是黃線、都會延伸環線部分；第二條是鳳山本館連結線；第三條是民族高鐵線，從民族路連結到高鐵；第四條是蓮潭本館，從蓮池潭一直連結到本館路線；第五條是中華雙鐵線，就是透過中華路連接高鐵和台鐵路線；第六條是燕巢線的部分。

今天要報告的，也是我們推動的路線優先順序，就是前面這三條路線。這三條路線，在高雄市跨域非常多的轄區包括三民區、新興區、苓雅區、前鎮、鳳山、鳥松、左營和仁武等 8 個行政區，我們是以整個路線的規劃去向交通部爭取的。整個路網的規劃在市區裡會有一個環及二個連結，一個是鳳山本館部分的連結，一個是民族高鐵站的連結。我們希望可以透過都會延伸環的部分來形成整個路網，也希望透過這個路網來連結亞洲新灣區，因為亞洲新灣區較屬於東高雄，可以做一個相關的連結，並建構雙軸雙環路網，雙軸就是紅線、橘線，雙環就是環狀輕軌和都會延伸環，希望可以透過這樣的開發願景，來翻轉這個城市，實現雙軸雙環樂活圈的願景。至於路線推動的部分，因為這幾條是經我們評估在最前面的 3 條，所以未來高雄要發展，路線有其興建必要性，也可以強化和台鐵及高鐵的軌道接駁，因為這些站都連結到高鐵。

在整個都會路網周邊，沿線兩側 500 公尺服務的範圍人口，高達 82 萬人左右，高雄市 37 個行政轄區有 270 幾萬人口，如果把紅線、橘線及環狀輕軌剔除掉不計算在內，光是一環二連結新增的服務人口，大概也有 50 萬人左右。也就是說紅線、橘線及環狀輕軌服務的人口，大概是 30 萬人，把一環二連結新增進去之後，增加的 50 萬就變 82 萬人，是在這個區域的情況，而不是全部。

接下來，就一環二連結的路線做較詳細的說明。這幾條路線總長度大概是 35 公里左右，並設置了兩個機廠，一個是高铁路接近仁武的機廠，另外是鳥松神農路的機廠，全部規劃有 61 座的平面車站，總經費目前估算大概是 448 億元左右。如果把它拆成幾條線來看，針對都會延伸環屬於 MA 路線的，就是從時代大道經中山路、民權路、民族路之後，轉建工路經本館路連接到大埤路、澄清湖特區之後就到鳥松機廠，全長 15 公里左右、25 座車站。另外一條 MB 路線，是從新光路、三多路、澄清路接到這個地方匯成在一起，長約 7 點多公里、15 座車站，所以

都會延伸環的環線，大概就是這樣的狀況。

另外鳳山本館線部分，是目前的環狀輕軌經 205 兵工廠銜接班超路、保泰路、瑞隆路、五甲路之後，轉澄清路匯集到澄清湖，全長將近 14 公里。民族高鐵線則是從民族路經重愛路到高鐵站，全長大約 7 點多公里，這個工程案之前在 104 年 9 月時，有函請交通部補助經費去做可行性評估研究，交通部也在 104 年 10 月核准補助 1 仟萬元經費，代表交通部對這 3 條路線的規畫有初步的認同。之後在去年進行相關的簽約工作，在 6 月中已經完成期末報告，7 月 18 日也邀請很多專家學者及市府相關單位，審查一環二連結的工程案，結論原則上也是同意的。另在 8 月 17 日上星期由市府秘書長主持，召開府內推動小組並同意這件工程案，目前正在進行修改，預定在下星期 8 月底，就可以把接近 448 億元的這個工程案，呈報到交通部去做審查作業。

最後做一個結語，希望可以透過環狀輕軌的建設，來順應高齡社會推動無障礙環境。各位看這是比較高底盤的公車，我們希望可以透過平月台及整個車內百分之百完全低底盤的方式，來順應高齡社會無障礙的環境，也希望透過輕軌去改善整個空間，在國外輕軌和民衆是非常融合的。像這些建設在駁二特區所呈現的型態就是類似圖片上的情況，輕軌旁邊有很多行人、很多自行車。而且輕軌還是一個高運能載具，一列車大約可以搭載 250 人左右，等於是 177 輛的車子，這麼多車子行駛所使用的空間，如果全部改換成輕軌，只要一輛輕軌的空間就可以做使用，所以它是一個高運能載具且具節省空間效率。我們希望透過輕軌、捷運、公車及自行車，構成整個高雄的綠色交通，成爲一個宜居的城市，讓移居港都宜居高雄可以輕鬆的移動。美麗的城市需要大家一起共同來努力，希望高雄慢慢行可以透過輕軌，感動最深刻。以上做這樣的報告，敬請指教，謝謝！

主持人（邱議員俊憲）：

謝謝捷運局林博士、林股長滿詳細的報告，包括未來後續的規劃和進度。我們再請周副局長針對目前狀況簡單補充。

高雄市政府捷運工程局周副局長德利：

感謝 4 位議員提供這樣的平台，讓整個計畫公布給有興趣參與的市民或各方代表包括專家學者能夠初步了解，除了現在正在進行的環狀輕軌以外，未來還有什麼計畫？現在提出來的 16 條未來的延長線裡，基本上會有這樣的指標，在所有的評估裡面，如果說本益比超過 1、自償率是正數的，就是我們首先要推動的。當然這些指標是經過顧問公司的專家學者，依照各種指標所計算出來的。除了剛剛講的要推動一環二連結的部分，剩下將近 12 條的延長線，基本上就高雄目前

的整個經濟環境來講，它的自償率都是負數的。這些負數還有很多，像林園地區的王耀裕議員，就一直堅持小港林園線一定要通過，我們還是把它作為可行性研究而且也申請到交通部的補助，縱然它的自償率是負數，但如果負數是快接近到可以優先處理時，當然就可以優先來處理。但原則上自償率必須要正的，來向交通部爭取經費，才會有很大的希望，因為交通部是管理全國所有的大眾運輸，我們所提的計畫一定要比其他都市還要好，才可以獲得交通部的青睞，這樣的爭取才有效果，這是首先要向各位報告的。

今天要向各位提出的，是我們的一階工程，很不幸的人算不如天算，碰到這麼一個很糟糕的統包商，讓我們在土建部分給延誤了。既然延誤，我們就目前狀況，把延誤的廠商、土建部分的工程解除契約，依照合約變成由 3 個統包商進來處理第一階工程。目前第一階部分進行得非常順利，我們預計在年底能夠全部完工，縱然我們已經跟交通部申請，明年的 6 月才是我們的最後期限，但是我們希望提早，市長也一直要求我們，不管怎麼樣一定要突破困難，這是我們的目標，希望在年底可以完成 C14 車站。

另外的第二階段，剛剛股長也做了報告，在 8 月 14 日已經把全部程序都走完了，中鋼獲得最合理標的優先廠商，中鋼對於未來一階、二階的工程，最重要的工作就是去主導相容。相容問題在委員會裡，他們信誓旦旦的，因為現在所做的各項工作裡，對相容問題他們有絕對的把握，這部分是我們比較放心的。另外中鋼也要盡它企業的責任，希望二階的工程能夠和一階結合，讓他的工作能夠更順利進行。當然一階 CAF 在合約上的執行，CAF 也向我們保證，第一階工程從 C1 到 C14 車站一定會完工，這部分我們都有在處理。

另外一環二連結工程案，在上個星期已經在推動小組裡通過了，通過後由市政府做整合並送到交通部去做可行性研究後再送到國發會，現在經建會已經是改制國發會，希望除了地方民意代表的支持以外，也可以得到選區立委的協助，讓這個計畫及整個報告，能夠很快的通過國發會的審查，這是我所要補充的。雖然這樣的報告，讓大家在結構上大略有個概念，基本上還是有很多問題，需要透過今天的公聽會給我們更多的資訊，未來讓我們在執行的過程中，能夠做適度的調整，或在沒有想到的地方給我們指導，以上做這樣的補充。

主持人（邱議員俊憲）：

接下來請行政部門局處的代表，針對剛剛捷運局所報告的內容，包括現在市府在推動的輕軌及後續路網的規劃，就各位本身業管的業務、局處補充的說明或相關的建議，請局處先針對這部分來發言，我們先請交通局代表。

高雄市政府交通局林專門委員弘慎：

有關於推動輕軌，交通局現在努力的幾個事項，我先重點說明。第一個，因為輕軌是公共運輸，所以我們正在做公共運輸的整合，就是和公車來做整合，包括路線和轉乘的便利性，交通局會持續配合輕軌的推動來推行。我們也很關心綠色運具—公共自行車及一般自行車的使用，這部分我們也會在輕軌的推動過程中，極力的建置。因為輕軌大多建置在使用的道路用地上，所以輕軌佔據一部分的道路，因此道路的路型及配置就需要重新調整，調整後影響最大的是停車空間，我們也儘量找公有空地合作開闢平面停車場。交通局自己所管理的停車場用地，也正在評估立體化的可行性。如果沿線的學校有適合的空間，可以開發的話，我們也會和學校研討。如果私人空地有意願開放給市民停車的話，交通局也會積極輔導成爲停車空間。

大家很關心我們會如何去宣導及培養運量，我們檢視規劃的路線中，大概有 60%-70%的路線和既有的公車路線是重疊，我們可以將既有的公車狀況做一些微調，並加強宣導，趕快培養輕軌未來的運量。另外，大家也很關心輕軌在施工時的交通安全，輕軌的施工都會提送交通維持計畫至道安會報中審查，道安會報也會加以列管及稽查，以確保工程施工的順利及市民交通的安全，以上是交通局的補充報告。

主持人（邱議員俊憲）：

請都發局代表發言。

高雄市政府都市發展局邵股長月鳳：

捷運輕軌建設的整個路網，在都發局最重要的業務是，配合辦理都市計畫變更或是放寬土管的規定，這些都是希望能提高建設的自償率，這個部分都發局和捷運局都會積極及密切的合作，好讓這個案子能順利的推動。

主持人（邱議員俊憲）：

請研考會代表發言。

高雄市政府研究發展考核委員會蔣研究員奇樺：

市府非常關注捷運的政策，不但金額龐大，而且與市民生活是習習相關，所以市府上上下下全力支持捷運的政策。尤其市府也要促成亞洲新灣區，這個也是重要元素的一環，所以這個部分我們絕對會鼎力支持。剛才聽到輕軌分成兩個階段，第一個階段，目前在捷運局的努力之下，已經部分通車至 C8，剛才捷運局有說，中央核定在明年 6 月整個計畫完工。我們期許捷運局能加把勁，就是照剛才所說的，在年底之前提出重大的成果和市民分享，但是希望在安全的原則之下，

做好這件事情。

市府對於這項重要政策，除了感謝議員的促成及相關機關的協助，因為金額非常龐大，我們所需要的資源非常多，包括上上下下，甚至到中央，所以在今年7月份的時候，交通部長就曾到市府拜會，甚至今天國科會也是有到市府做相關的拜會。這兩次的拜會，我們都有接觸到中央的高層人士，我們藉著這個重要的機會，把剛才捷運局的訴求，如一環二連結及岡山延伸線等，我們都向他們提出強烈積極的建議，請他們能促成相關計畫的推動。在這種情況下，我們也是努力的輔佐說明，這個對城市發展的重要性，我們希望能獲得中央的積極協助及全力支持。

主持人（邱議員俊憲）：

研考會等於國發會，計畫的核定、先期作業的審查、預算是否能納進去等，都要請市府研考會多多幫忙。請區公所代表發言之前，補充介紹岡山地區高閔琳議員服務處代表柯禾嘉先生及曾麗燕議員服務處代表吳瑞真小姐，來自不同的選區，但是對於這個議題都是非常關心。岡山選區的高議員對於後續的路網及小港前鎮選區的曾議員，對於輕軌都是非常關心。

接下來請三個區公所的代表簡單發言，地方對於這些建設的看法及期待，請烏松區公所主秘發言。

高雄市烏松區公所黃主任秘書正忠：

輕軌藍線鳳山本館線，由澄清路進入烏松區後，沿著大埤路、公園路、神農路，進入烏松機廠，上述路線都為本區通往市區的主要道路，車流量都非常大，建議在施工時，妥善規劃交通管理及替代道路，建請捷運局能多加考量配套措施。

有關烏松機廠的部分，本來有三個方案，現在地點已經確認了嗎？還是還在確認當中？

高雄市政府捷運工程局林股長永盛：

地點的部分，在秘書長所主持的會議中已經確認了，就是靠近澄清湖、神農路的那個地方。

高雄市烏松區公所黃主任秘書正忠：

就是方案一？〔對。〕確認的地點交通非常方便，地段的價值比較高一點。

主持人（邱議員俊憲）：

我們所規劃的那幾條路線，都是幾個鄰近行政區平常主要的聯外道路系統。如果未來計畫確定，預算也都編列完成，進入到實質的施工階段時，他的交通衝擊不會比現在施工來的輕微，這部分請捷運局多多思考。

請三民區公所副區長發言，因為第二階段就會進入到三民區，大順路也是大家所擔心的路段。

高雄市三民區公所李副區長堂賓：

三民區公所的意見和鳥松區公所一樣，整個大眾運輸系統的網絡，經過三民區的大順路及民族路。我們都知道民族路本來就是高雄市的主要交通道路，平常的車流量就滿多的，如果施工的話，他的替代道路及交管的部分，請特別注意。

主持人（邱議員俊憲）：

接下來請鳳山區楊娟華主秘發言。

高雄市鳳山區公所楊主任秘書娟華：

剛才捷運局有針對一環二連結報告，在簡報裡有提到，規劃在 104 年 12 月已經定案，目前執行的進度是在今年的 8 月底要送交通部審查，補助經費 1 仟萬元。但是整個一環二連結的總經費為 448.17 億，我想了解未來經費的來源。這個有沒有相關的期程？屆時一環二連結會在何時開始施作？何時完成？是否可以請捷運局說明。

主持人（邱議員俊憲）：

如果有提出疑問，請相關單位直接說明。

高雄市政府捷運工程局林股長永盛：

交通局同意一環二連結的補助 1 仟萬元，也就是同意我們做報告書，報告書所需要的費用將近 2 仟萬元，交通部補助一半的經費。報告書完成後，建設這三條路線所需要的經費，目前預估需要 448 億元左右。在今年 8 月底，我們就會報到交通部去爭取，交通部及國發部會進行審查。至於經費的來源，我們會依照交通部的審查作業要點規定，針對 448 億元的經費，就非自償的經費，交通部會補助 84%，地方負責 16%，大概是這樣的經費分配。根據目前的資料所核算出來的費用，中央出資 245 億元，高雄市政府出資 202 億元。期程會根據我們的可行性研究，未來中央如果審查通過之後，接下來就會進入到第二階段的綜合規畫，綜合規畫就會有比較詳細的資料，還有一些環評的作業，大概需要 2、3 年的作業時間。如果中央最後核定 448 億的話，就可以開始進行整個施作的施工作業。施工時間大概需要 3 至 4 年，目前時程的規劃，都會延伸環線大概預定在 114 年可以通車，鳳山本館線大概在 115 年通車，民族高鐵大概在 116 年通車，也就是 114 年、115 年、116 年各通車一條路線。順序是都會延伸環線、鳳山本館線、民族高鐵線，我們目前是往這個方向邁進。

主持人（邱議員俊憲）：

請副局長補充。

高雄市政府捷運工程局周副局長德利：

預定的時間要依審核通過的快慢，審核通過的快慢要依照計畫的詳細及精準度，有很大的關係。基本上能夠送出去的可行性研究計畫，在市府裡都已經通過才會送到交通部。後續的部分，我們當然還要努力，越早核定就越早開工，越慢核定完工的時間就會延後，這個部分是未來努力的方向，我們初步設定在 114 年、115 年、116 年完成通車。

主持人（邱議員俊憲）：

這也是為什麼這屆議會一開始時，大家對於後續的路網有深入的討論及推動，從計畫核定到完工都需要時間，剛才捷運局說大概需要 10 年的時間，以一個議員的任期來計算的話，要 3 任才看得到結果。這件事情參與的議員，大家不分選區、不分黨團都很關心，因為這是需要持續性、不間斷的去推動的事情。我們現在蓋的輕軌是民國 90 年就將計畫送到中央直到現在，才看到這樣的結果，這是很明確的事情。趕快將計畫送到中央，中央現在對高雄的重視，我們和中央政府可以溝通的管道是暢通的狀況之下，我在議會也不斷的講，這是機會最好的時候，所以我們要做好準備，做最多的溝通，才有辦法讓這件事情，在最短的時間完成，這部分也是高雄市民最大的期待。才剛核定通過的岡山路竹延伸線，只有一站要延伸到岡山火車站，我當時在市府任職一直到現在也超過 10 年了，這部分真的是很辛苦，不容易去完成。雖然不容易完成，我們也要持續去推動，因為對高雄市的發展及市民是很重要的。

謝謝捷運局的補充說明，請與會的老師針對剛才捷運局及市府同仁的說明，老師對這個議題是否有不同的看法及建議？請中山大學李予綱教授發言。

中山大學政治經濟學系李教授予綱：

剛才主持人和市府所有的長官對輕軌有非常好的規劃，也對未來有一個非常好的期許。我在這裡要提出幾點看法，第一個、規劃絕對不會有問題，在此我也和大家行銷一下，中山大學社會科學院受交通部運輸研究所的委託，我們有一個高屏澎區域運輸發展中心，也就是高雄、屏東及澎湖。高雄市的交通運輸規劃的人才濟濟，我自己也是中心的執行長，我也參與了幾次會議，了解到捷運局及交通局有一些業務承辦人都有非常好的學歷，甚至有博士。我和他們開會時備感壓力，因為我們不是專門研究交通運輸規劃領域的專家學者。但是很有趣的是，其他 2 個區域屏東及澎湖，在這一方面的人才就相對的不足。所以整個區域運輸發展中心，可以對高雄市政府的協助相對上就會比較少。回到今天輕軌的主題，我

首先要談的概念是公共運輸的承載量及市占率的概念，當時我們和運研所在談的時候，他們最主要的目標及理想，就是希望提升中、南部地區的公共運輸的市占率，他們是用市占率這個名詞，也就是承載量。其實就我個人對高雄的了解，交通部運輸研究所做過的調查，高雄在 2015 年公共運輸的市占率，還不到 10%。說起來還滿汗顏的，我是高屏澎運輸發展中心的執行長，我個人一年下來使用高雄市的公共運輸，可能不超過 10 次，通常都是出國從機場回家會搭捷運。我在中山大學服務，中山大學隧道口出去就有捷運站，但是家住鳳山。如果選擇搭乘公共運輸的成本，對個人的其他成本是相對比較高，如時間成本、機會成本很多不同的成本計算起來，所以就導致很多中南部的市民選擇不搭乘公共運輸。但是這個不見得有正當性，特別是我剛才講到，交通部運研所很希望將綠色運輸的概念能落實到民衆的身上。騎機車、開車絕對不會是綠色運輸，但是在很多層面的考量之下，使得市民不得不去做這樣的選擇。捷運局所規劃的路網及路線是非常好的，我個人也沒有能力去提供更好的建議，但是如何配合交通局或市府內部相關的交通運輸單位，來提升市民對公共運輸的使用率？凱旋路上的金鑽夜市及凱旋夜市的營運，似乎沒有受到輕軌的開通，而讓夜市帶來更多的客源。有些規劃非常好，但是如何改變民衆使用公共運具，是我們需要更加努力、思考及規劃的問題。

剛才交通局的代表也有提到幾點，輕軌工程的期間，可能會造成行車及停車的不便，因為在既有道路上蓋輕軌。我的父母親就住在高雄凱旋路、三多路的氣爆區，我感覺在氣爆之後，重新鋪設的道路似乎有縮減，待會就教一下交通局是不是真的有這種情況，感覺車道縮減了。三多路上的車道縮減感覺相對明顯，造成上下班的時間，我們不能說塞車，因為和台北市及新北市比較的話是天壤之別，還不到塞很久，但是你可以感覺到交通的流量是相當的大，這一點也許未來可以改變市民使用公共運具的行為。剛開始做的時候，可能會產生一些抱怨，譬如說路面縮小，造成交通阻塞，市民可能會撥打 1999 專線到市政府抗議，但是長久之後也許就能養成市民使用公共運具的習慣。

剛才交通局的代表也有提出，在輕軌建設的期間，也許會造成高雄市區部分交通的黑暗期，但是要怎麼收獲、先要怎麼栽。未來市民要享受這麼好的輕軌環狀建設，當然有一些黑暗期是需要大家共體時艱，大家一起來渡過。難免會有一些抱怨的聲音，可能要請地區的議員多擔待，安撫百姓及民衆。剛才交通局代表也有提出來，輕軌與公車重疊的部分，未來要請交通局去規劃一下，有哪些公車路線是需要整併。雖然我比較少搭乘高雄市公共運具，但是我都有在觀察公車在顛

峰及離峰的時段有多少人搭乘。雖然我個人的觀察，在研究上的信度及效度這麼有信賴，但是我看到在離峰的時間，搭乘的人數是相當的少，但是班次還滿多的。未來環狀輕軌如果建構完成，重疊的部分要請交通局做好配套措施。

公共建設財務分析的部分，我們擔心如果環狀輕軌建置完成後，會不會像高雄捷運一樣，處於財務虧損的情況。前一陣子我也拜訪一卡通的董事長，一卡通有諸多的政策來鼓勵民衆搭乘捷運。從報章媒體上看到乘載量及乘載率都有幅度的提升，但是這些乘載量的提升，是否能夠彌補市府的交通運輸建設的年年虧損？我們需要再更仔細的評估及思考。我們的自償率大約 40%，我其實是有一點高興，至少不是剛才副局長所說的，有很多都是負的情況，這是市府未來很多的公共建設需要去考量的，能夠建置很多好的交通運輸建設是非常好的，但是市民捧不捧場？如何來影響市民？如何讓市民多加使用？另外也要加強觀光客源的使用，這個都是市府及所有民衆可以努力的方向。

主持人（邱議員俊憲）：

請成功大學石豐宇老師發言。

成功大學都市計劃學系石副教授豐宇：

我簡要提出幾點感想及問題，有一些是呼應剛才李老師的課題。我在今年 7 月剛好有去鹿特丹，去搭乘他們的地面輕軌及高架捷運，鹿特丹某種程度和高雄很像，荷蘭整個國家的面積和台灣差不多，人口比台灣還少一點，鹿特丹有港口，他的人口沒有首都阿姆斯特丹那麼多，空運的量相對也沒有阿姆斯特丹那麼多，但是他該有的都有和高雄很像。我使用他們公共運輸的經驗是，高雄比他們好。我要先講一些肯定高雄的地方，實際上高雄捷運在過去幾位董事長的努力之下，已經開始要轉虧為盈，這個很不容易，尤其是以全世界沒有幾條 BOT 的捷運來講，我必需要肯定，不管是一卡通公司或捷運公司，在過去都非常努力。我也呼應一下剛才李老師所講的，為什麼使用率還是偏低？我本身從事相關的運輸研究，我們發現原來已經使用汽、機車的人，你要改變他的使用行為幾乎是不太可能，在美國也是這樣。在台灣唯一能夠改變的，大概就是新北市及台北市，因為交通太塞了，他可能會放棄開車及騎機車，因為開車和騎機車實在是太痛苦了。但是這些痛苦的情形在高雄不會發生，就像剛才李老師所講的，你如果去比較自行開車或騎機車，一定比搭捷運還便宜，這是因為你沒有將汽機車每年要繳的牌照稅、燃料稅、購車費用及折舊算進去。為什麼不算？因為已經買了，所以買了不可能不使用。所以我觀察高雄捷運每年運量的成長，大概來自 2 個客源，一個是觀光客，另外一個就是尚未購車的年輕族群，因為你真的要去拉那些已經開車的，坦

白講，這個機會不大，這個只 1、2% 有機會而已。所以它的客源成長就是來自年輕人，我反而不會那麼悲觀，是因為如果年輕人 10 個裡面有 3 個選擇不買機車，而是使用大眾運輸，這個系統就有可能永續的經營。

另外就是工程面的部分，我想問一下簡報的單位，我剛剛算一下每公里的造價約略是 13 億左右，這個是用地面輕軌來估算嗎？或是部分有高架？台南市是有在爭取用高架單軌，高架單軌在琉球有興建這樣的系統。它的好處是運量相對設計沒有那麼大，所以做起來不會很空曠的感覺，大概是 2、3 個車廂，它最主要的優勢是車廂比較小、運量也比較低。所以基本上不太需要徵收土地，橋墩也不會太大，對於交通的衝擊還有土地徵收的抗爭，幾乎會比較小一點。它的造價也約略 1 公里大概 10 來億左右，估出來跟這個差不多。所以請教工程單位在規劃的時候，有沒有可能針對一些路線，或許在運量上面沒有那麼高的，有沒有可能採取高架單軌的方式？可以避免剛剛很多與會先進提到的，可能未來在營運的時候，像目前這種輕軌式有可能造成路面車道縮減，造成塞車的問題。

過去我有一篇研究，和瑞典的一個同事，他曾經待過成大和中山，我們研究比較台北、高雄和香港，就是捷運站設站附近的房地產漲幅，結果我們發現高雄最高，以漲幅來講，當然這三個城市裡面，高雄的單價相對較低。所以從漲幅來看高雄最高，也衍生一個問題，因為現在很多在提報可行性的時候，在算自償率的時候，是會用 TIF，就是增額稅收融資的方式，就是這個建設既然會帶動地價、房地產上漲，當然就會反映在未來的地價稅、房屋稅上面。我發現這一波全台灣都在調，這些增加的稅可以算在自償率裡面，這部分我也要請教有沒有把這部分也做個估計，有時候可能會增加自償率大概差 1、2 個百分點，你可能剛好贏過桃園或是贏過台中的某些案子。再來就是關於營運的部分，剛剛我看了路線-黃線，還有兩個配套連結，我不清楚未來路線營運上面會怎麼走？因為看起來它不像可以走一個環線，這個大概是我簡單的問題。

主持人（邱議員俊憲）：

石老師剛剛提的幾個疑問，是不是請捷運局先簡單回應一下。

高雄市政府捷運工程局林股長永盛：

剛剛石老師第一個問題是針對我們規劃的部分，我們目前大概都是規劃平面輕軌，也就是這幾條都是平面，當然高架的造價就會比較高。捷運興建的概念，平面、高架和地下的成本，大概是 1 比 3 比 10 這樣的成本概念，像我們目前 448 億除以 35 公里，1 公里大概是 13 億左右；如果環狀輕軌的話，165 億除以 22 公里，大概接近 8 億元；如果以捷運地下化，1 公里大概要 50 億左右，所以是有這

樣的差別。目前我們大概都是規劃平面輕軌，最主要還是財務的考量。另外剛剛有提到，是不是有估算土地增值、增額稅收（TIF）的部分，的確沒錯，中央審查過程，都要求我們針對附近增額容積的 TOD 或者是這些 TIF 的部分，包括一些地價稅、房屋稅、土地增值稅、契稅的部分，我們都有納入估算。估算出來目前輕軌一環二連結營運之後，30 年整個 TIF 的稅收大概 30 億左右。30 億的話，整個就會挹注到一環二連節的建設經費裡面，當做自償性的經費狀況。

主持人（邱議員俊憲）：

請捷運局的周副局長說明。

高雄市政府捷運工程局周副局長德利：

剛才教授所提的，現在要提出這個計畫，一定是要放進去的，就是 TIF、TOD 一定要放進去，你不放進去就不用再談了。但是這個是有時間性，而且預測的值基本上是沒有辦法預估，以鳳山計畫要求 TIF，但是現在等於零，因為沒有它就不可能實現，所以經建會當時提出，希望所有大眾運輸經過這個區塊之後，能夠提升物價、房屋價值以及各方面的產業發展。這個是應該要放進去，也是應該要預估，但實現的程度不是我們能夠掌控，要隨該地區的經濟發展來實現，這個部分依照目前交通部所規定，一定要放進去。所以我們必須和財政局、稅徵單位配合，包括都發局也要配合，算出來到底可以增加多少經費，可放到我們的建設經費裡面。

第二個，地面高架和地下，基本上是 1 比 3 比 5 這個價格，高架的話，差不多是輕軌地面的 3 倍，但是高架要維護機廠，基本上就是要下地面上，這部分相加的經費裡面，可能會有另外一個考量。另外一個，高架輕軌在我們密集都市裡面，不被我們的市民接受，但是在比較郊區的部分，譬如未來的燕巢線我們就是用高架，因為它地方發展沒有那麼大，人口密集沒有那麼高，市民住的地方和輕軌路線經過的地方，它有相對的距離。輕軌在市區裡面一定要無架空線，就是我們不能有天際線，我們的環境要非常清楚讓市民能夠接受。今天高雄市第一條輕軌，如果還是用有架空線的話，我看推動會更加的困難，所以我們願意嘗試用無架空線，市長也很支持。別人不敢嘗試，我們為什麼不可以嘗試？這就是我們推動的理由。

主持人（邱議員俊憲）：

TOD 和 TIF 大概是這幾年經建會黃副主委提出來要地方政府評估的方式，其實這一些問題根本就在於財源，中央沒錢、地方沒錢要如何去處理？

成功大學都市計劃學系石副教授豐宇：

我所了解我們有系友專門做房地產，他們有受委託幫忙做 TIF 的部分，就是要爭取過那幾個百分比的自償率，他說：否則新北市好多都是做不成。所以他們那個 TIF 就是透過比較有公正性的外商來幫忙做。

主持人（邱議員俊憲）：

接下來請樹德科技大學流通管理系黃隆昇教授。

樹德科技大學流通管理系黃副教授隆昇：

今天很高興來這邊學習，從剛才的這些簡報、計畫，以本身來講，從小到現在，在高雄生活這麼久，真的看到高雄總算有一些交通運輸的夢想。這些夢想誠如剛剛主持人提到的，整個計畫核定的過程、報備的過程時間是很長，大家應該也了解，今天擬定一個計畫，甚至在幾年之內還要再報修正計畫，這些時程上的困難程度，說不定都比工程介面的困難度還來得高。所以主持人也提醒，利用這個時間點在地方與中央政府良好溝通的情況之下，各方面都去努力把這個時間縮短，整個高雄市民也期盼這麼久的時間，總算能夠建構一條完美大眾運輸的路線。針對整個計畫的過程當中，我個人提出幾項的淺見供大家做個參考。

整個路網的設計，包含剛才提到的輕軌，甚至一環二連結的部分，整個高雄市的大眾運輸裡面，我有一個想法，就是推動這個計畫，到底要解決什麼樣的問題？以新北市及台北市來看，就是要解決塞車的問題。剛才幾位先進也提到，就是高雄地區會不會塞車？高雄地區使用大眾運輸的意願有多高？我講一個比較輕鬆的例子，這兩個星期高雄地區都有下雨，上星期五下班時，台北一個朋友來找我聊聊天，結束之後我要載他去搭高鐵，我朋友說：不用，搭捷運比較快。我說：開車應該會比較快。感覺好像不會塞車，結果沒想到下雨車子都出來了，而且是在 5、6 點，剛好是下班時間。那時候我朋友說：高雄也會塞車喔！當我聽到高雄會塞車，不知道是要高興還是要難過？幾位議員先進，在你們的選區裡面如果舊部落地方會塞車，議員可能會覺得很高興，表示這個地方，某一部分交通有問題，但是某一部分層面來講，代表經濟活絡、人口集中，我想這個可從很多面向去考量。以中南部的市民來看，你要把他導引到從原始運具改變去搭乘大眾運輸，可能要他面臨到會塞車，他才會感覺搭捷運比較快、搭輕軌比較快。所以這方面，可能對於周遭民眾，甚至使用民眾的一些調查，局裏面在做意願調查時，可能要再精細一點。前幾天很感謝辦公室這邊，爲了這個公聽會提供一些資料，我稍微看了一下，當我看到一個資料時是滿訝異的。它是一個表格，針對未來輕軌尖峰小時的尖峰量和服務水準的調查表，但是這個表看起來搭乘前，就是有輕軌和無輕軌的服務水準，針對幾個路段來看並沒有明顯的改變。所以我擔心一個

問題，可能對一般的民衆來講，即使有輕軌、有捷運可搭乘，民衆的意願會不會改變？因為我們投入這麼多錢，而且期待中央給我們補助款，是不是能夠達到效益，這個部分可能要進一步的探討，甚至在可行性評估，把這些部分列爲關鍵重點。

另外，整個輕軌興建過程當中，剛才幾位先進提到，有一些工程介面上的問題，我想工程介面上是可以解決，但是最大的問題是，會不會面臨第二次的交通黑暗期？尤其整個路網很多問題都提到大順陸橋、民族路橋，以一個交通流量設計來看，經過陸橋、地下道，它的流量速度會改變，所以勢必可能會造成塞車的情況。甚至以現在道路設計來看，通常都是這樣子，就是有一條道路要開闢或是要興建，都會先考慮要施做幾個快車道、要容納幾輛汽車，剩餘的空間才逐漸給機車、人行道，甚至最旁邊的停車格。以這個來講在興建過程當中，勢必會造成周遭的交通及停車位的需求，是一個很大的問題。我有一個想法，在國外很多案例，它會把很多周遭鄰近的學校空間，甚至用一些經費去開闢停車場，讓周遭的用路人使用。這個是跨局處的問題，教育單位可能會認爲學生安全問題，但是這個在技術上、在溝通上是可以去考量的地方，整個停車位的需求，我提出這樣的看法。

另外我們還是回到意願上的問題，從高雄捷運開始通車到現在，我看了一些統計數字，它的運量是有慢慢在提升，簡單來講可能也到了一個瓶頸的階段，但是要如何提升運量？真的是需要大家共同去努力的，包括一些轉乘機制，很多中南部的用路人，甚至周遭的朋友，他們都會提到一個問題，剛才也有老師提到，我騎機車比較快，大家都有這樣的想法，爲什麼它會比較快？因爲它不用轉乘，所以相關的轉乘，不管是捷運、公車、腳踏車，或是其他的運具，可能相關單位不管是輕軌第二階段，甚至一環二連結，不管在執行過程中或之後，這個問題還是需要再去做思考的地方。

主持人（邱議員俊憲）：

剛剛市政府的部門還有專家學者都有提出一些看法，我們距離 12 點還有 40 分鐘，這 40 分鐘就請大家自由發言，大家有什麼樣的想法、建議或是疑問，都可以提出來做一些討論。首先我還是請議會的幾位同事，在場有簡議員煥宗、何議員權峰、羅議員鼎城，這幾位議員剛好是第二階段或是第一階段，現在進行中的工程會經到他們的行政區，這段期間從計畫核定到現在的過程，也直接面臨到地方選民的反映和建議。所以今天很謝謝這幾位議員，每位面臨到的問題都不同，像我的狀況是未來規劃問題，所以大家的看法和建議可能不太一樣，可以提供出來讓大家參考。是不是先請旗津、鼓山、鹽埕區的簡議員煥宗提出一些看法來分

享。

共同主持人（簡議員煥宗）：

輕軌施工第一階段，在駁二那一段，這些問題也有和捷運局做過一次協調，應該是輕軌第一次抗爭事件。因為面臨到承包商跳票，導致整個駁二商圈受到影響，也謝謝捷運局解決這個問題，在 8 月 10 日進場，進行 C10 到 C14 的工程。第一階段那時候也給你們一些提示，就是在哈瑪星整個交通管制的部分，可能要請你們注意。我還要講第二階段會面臨哪些問題？第二階段往北從臨港線走會面臨土地徵收問題，包括那邊有鐵路局的鐵路宿舍，以及一些佔用戶的問題，這部分可能要麻煩捷運局再多花點心思。後續的話，如果施工完成，從美術館路那邊一直延伸到大順路，未來要面對挑戰的就是整個路權共同使用問題，這個必須要配合整個用路人的行車習慣，以及公部門的宣導。輕軌的試營運，在展覽館那裡也發生第一件輕軌車禍，未來是不是會再發生？這部分大家可能要再做一些努力。

主持人（邱議員俊憲）：

等一下發言如果有和大家業務有相關的，如果想要回應就請舉手，我們就直接做進行會比較自然、比較快速。接下來請三民區的何議員權峰，第二階段最大的挑戰就在他的選區。

共同主持人（何議員權峰）：

我想提幾個問題，就剛剛特別提到的一環二連結的部分，如同李老師剛剛講的，規劃上看起來，確實沒有什麼問題，基本上是經過原高雄市以及鳳山人口密集區域，以人口部分來講，某種程度有回應到黃老師提到的一個問題，就是經過人口多的地方，這些民衆要搭乘的便利性，這是捷運局在規劃時最重要的課題。或許不是那麼容易，我希望透過大眾運輸快速便捷的方式，來解決如同石老師講的，要改變民衆運具的使用習慣不容易。但是我們對這個是非常期待，如果讓它有便捷的大眾運輸乘坐的方式，是不是可以透過這樣，來改變高雄市民運具搭乘的方式，我想我們要共同努力、共同去期待的。

再來提到的問題是，如同剛剛簡議員講的，輕軌二期是經過大順路，施做的時候周遭的沿線，是我們要共同面對非常重要的課題，因為它的路幅或許不是那麼大，整個交通目前看起來的運量又非常的龐大，所以它不需要下雨就會塞車了。未來要怎樣去施工，捷運局和交通局要如何克服這個問題？這是一個很重要的問題。

第二個要提醒的，就是剛剛交通局也有提到，就是他們現在很積極的在找尋路

邊停車空間未來的替代方案，交通局私下也找過我，我覺得這個問題要找警察局、養工處共同解決，如果要在公園挖停車場，該挖就要挖，因為看起來是真的找不到停車場，尤其在我的選區。你說要把學校拿來當做一般停車使用空間，它可能只有假日或是夜間可以提供出來，平常上班上課是不可能的，這個問題交通局應該很清楚。這個要怎麼趕快去處理，其實也呼應到一環二連結，有些路是更小了，像本館路、大埤路，這個未來該怎麼辦？像現在二階要做了，但是停車空間都還沒找到，希望在一環二連結規劃的時候，就先把這個問題處理好，不要接下來不知該怎麼做？像大順路的問題，會造成民衆的反彈，這個要怎麼儘速的解決？這要給市政府很大的提醒。

最後有關施工期程，我不忍心苛責捷運局，什麼人算不如天算，所以現在造成輕軌一階工程延宕，可是看起來目前高雄市很多交通重大建設都延宕，不管是輕軌或鐵路地下化。人算不如天算不能當做工程延宕的理由，因為畢竟市民對這個的期待是 5 年，甚至鐵路地下化是更久的時程，在未來我們怎麼樣可以確實的掌握施工的進度，可以如期來完成是市政府各局處要共同的努力，並努力的在我們所規劃的時程內來完成，不要辜負市民對交通建設的夢想。

主持人（邱議員俊憲）：

何議員講的，捷運局有沒有要回應一下？

高雄市政府捷運工程局周副局長德利：

首先很抱歉啦！整個工程延誤我們也一定負全部的責任，剛剛所提到人算和天算，基本是一個說詞而已，不管怎樣還是捷運局要負責任，統包商是捷運局找的。市長也講我都授權給你們，你們都做不好，你們自己要負責，當然捷運局要負責。統包商的選擇，包括採購法有很多要選廠商，基本上比較弱的廠商就不應該有資格來參加投標，但是現在我們的機制沒有了，沒有的話我們要選擇的時候，就必須要靠平常搜集的資料，當然選的廠商原來他也是 A 級、A 咖的啊！他有某一部分現金無法處理的時候，這是整個統包商上層的問題，這個是做一個補充。

剛剛簡議員和何議員所提到的，駁二這個地區是比較特殊的地方，因為它平常人都很多，也是文化局推動文化的一部分，輕軌經過這個地方，每天都那麼多人，我們必須和文化局好好來協調。所以整個施工期限必須要很明確，我們什麼時候做哪一段？文化局要提出來哪個地方不可以封起來，要讓民衆能夠通行，這部分我們必須要分段，分段當然期程一定會增加，但增加是不是在我們控管之內？我們必須要協調。或許在短期間內，但是要明確告知民衆什麼時候可以開放，大家心裡有數。因為那個地方畢竟不是車在走、是人在走，這部分從上星期已經和文

化局溝通，這個首先向簡議員做個報告。

我們在施做過程裡面，交通維持尤其在臨海新路這部分，我們已經和交通局做溝通協調，現在地質鑽探已經開始了，今天地質鑽探結果出來，應該可以告一個段落，開始要做下一階段的執行。再來有關美術館路和大順路這邊，其實在輕軌裡面，基本上是 B 型路權，但是在交通路口或是人口密集地方，必須有 C 型路權，也就是人車要共用，這部分不可以超過 25%。輕軌是屬於大眾運輸捷運系統，在補助裡面 C 型路權是不可以超過 25%，其他的都市、其他的國家，基本上可以用 C 型路權是沒有設限。所以我們必須要考量它的長度，譬如在聯合醫院這個地方就非常複雜，一定要考慮救護車、病人出入，這地方很複雜，這部分我們已經做一個初步上的構想，交通局和未來廠商現在密集來研擬。

在大順路這個地方，大家非常關心大順路整個道路，其實是兩個車道和一個停車位，未來停車位是有必要要做適度調整，這部分我們和交通局在基本設計的時候，已經做一個協調，當然現在已經請交通局協助，做一個擴大或是另闢一些可能的停車場，目前還沒有很具體的結果，基本上已經有對象，這是剛剛議員所提示的，我們會做這樣的努力。

第二個，一環二連結這個部分，基本上路幅也不是很高，以本館路來講，我們在做一個推動計畫，本館路的綠帶本來就是要拓寬，剛好也用這個計畫順便把它拓寬，這兩個計畫併在一個計畫裡面，我是覺得這樣是非常好的構想，因為我們除了中央補助給我們地方來支付，地方支付順便開通，我覺得也是一魚兩吃，雖然財務負擔非常嚴重，但是對於整個重大建設用土開基金積極來做處理。另外剛剛幾位教授提到高雄捷運，其實高雄捷運剛開始營運每天才 7 萬人次，經過這一段時間已經到達將近 18 萬。為什麼它現在可以損益平衡，因為高雄市是沒有條件做 BOT，但是那時候我們比較弱勢，搶經費我們比較弱勢，你要做就做 BOT，你不可能做跟台北市一樣的傳統發包，那我們希望有一個重大建設，所以在整個計畫裡做 BOT 也是當時謝市長堅持要做下去。但做完後整個廠商所投資的 304 億基本上利息跟折舊就吃掉了，你不可能利用本業的收入來維護它的正常運轉，所以在 104 年已經快倒閉了，整個資金 100 億快燒光了，那只有兩條路，第一就是停止營運，第二就是市政府收購。市長決定不能讓它停駛，一定要讓它永續經營，你們想出一個辦法來，這個辦法擬出來後就修約，修約最重要必須經過議會同意，不管是市政府、市長全力支持透過市議會幫忙，就把這個約修過了，所以捷運公司有今年可接近平衡，18 萬人次就可以損益平衡，它是可以永續經營的。

大眾運輸系統的旅客基本上有三種最大宗，學生是最大宗。第二個觀光客，沒辦法預估人數，但是有一個很重要的就是銀髮族，銀髮族出門就絕對要坐大眾運輸，因為 65 歲以上有打折，打折部分是社會局補助整個捷運經費，這個就是社會福利。但我覺得民衆坐過捷運後，他就永遠坐捷運，經過我這幾年的調查，坐過捷運就不想再開車，不想坐其他的交通工具，這是我覺得可喜的地方。而且一個城市的進步不能夠以現在的條件要騎摩托車者改坐捷運，現在騎摩托車者改坐捷運已經慢慢轉移了，城市的進步是循序漸進的，從這個地方可以看出來。

主持人（邱議員俊憲）：

簡煥宗議員跟何權峰議員也是議會交通委員會成員，所以相信議會開議之後，針對這部分的議題也會有很多的探究跟討論，這部分再請捷運局、交通局多關心，因為現在進行的工程就在這兩位選區，他們最清楚地方的民意，遇到的困難跟挑戰也很清楚。補充介紹鳳山區陳慧文議員服務處的李宗穎大哥到現場來關心。剛剛周副局長有提到一段高捷公司修約，小弟在市府也有參與到，就是驚心動魄的過程，高捷公司差一點就要宣布倒閉停駛。當時的議會也很幫忙，所以才完成這一段，的確跟台北市捷運公司完全很不一樣的先天狀況，那時候才知道原來台北捷運公司也喊虧錢，也說他們沒有賺錢，他們的運量那麼多怎麼可能沒有賺錢。台灣這麼多人人口要支撐昂貴的交通運輸系統，的確有先天性的困難跟挑戰，大家要一起不斷想新的辦法來處理。接下來請鳳山區羅鼎城議員發言。

共同主持人（羅議員鼎城）：

首先回應剛剛石老師對於未來高雄都會區的交通運量抱樂觀的態度，我從另外一個角度思考高雄市青少年的經濟收入沒有那麼高，沒有能力買車而不得不轉乘大眾運輸工具，這是另外面向的思考，也是我比較擔心的部分。第二、剛剛黃老師提到人口成長，我也滿好奇高捷後來損益平衡去年有賺錢，有評估過以後高雄的人口成長狀態嗎？因為剛剛副局長提到銀髮族，如果一環二聯結都完成之後，我覺得受益比較多的是銀髮族，10 年後我也 50 歲了，我寧願不開車騎車改坐大眾運輸工具。在郊區的鳥松、仁武、大寮、小港，旗山、美濃必須要靠公車的接駁，我身邊有很多朋友是住岡山，阿公、阿嬤帶著孫子、孫女坐捷運到高雄逛百貨公司吹冷氣，到夢時代來玩，再坐捷運回岡山。

輪船公司的旗津接駁船是從頭到尾都虧損，但是沒有辦法，即便虧損政府還是要給人民，在行政法上叫給付行政的一環，大眾運輸交通工具的建構也是不得不做，即便虧損還是要咬著牙根做下去，這是政府需要盡的責任跟義務。至於人口評估部分，像我弟弟是 SOHO 族，不需要到台北工作，但他硬要到台北，我覺得

台北支出比較高、消費高，但跟他講不聽，也許他想要在台北就業、定居，也許他以後的孩子會送來給我爸媽照顧，即便以後年輕人都在外地工作，但他們的下一代可能都送回高雄給阿公阿媽帶，這狀況以後可能會發生。

另外一個問題是路線方案二鳳山本館連結線，雖然是從綠園道接班超路轉保泰路到瑞隆路，五甲一路、二路、三路沿線是五甲社區人口最密集的地方，五甲二路、三路空間完全不夠。

高雄市政府捷運工程局周副局長德利：

但是我們還是會進步，當我們進步到某一個程度後，我們會放棄我們現在使用的工具，這件事沒辦法預估但是我可以預期，高雄產業一定要進駐，產業不進來縱然做了很多建設還是沒辦法讓整個市民生活水準提高、收入增加，吸引年輕人回來工作，所以我覺得產業還是很重要。

共同主持人（羅議員鼎城）：

副局長，你們有評估五甲二路到五甲三路，因為路面空間的問題，你們之所以捨棄那邊採保泰路不是沒有道理的，五甲社區是人口密集度非常高的地方，屆時要想出一個替代的接駁方案。

高雄市政府捷運工程局周副局長德利：

那地方需要中型公車，不要大型公車，中型公車每一班達到 50% 乘客就很好。

共同主持人（羅議員鼎城）：

小型就好。

高雄市政府捷運工程局周副局長德利：

小型就好，市區裡有很多道路，大型、中型道路，我們跟交通局是兄弟局，我的看法是小街廓人口密集不要大公車進入，進入會造成交通混亂主要的角色，小公車進去很快就能上下車，大路當然比較需要大型公車，所有的大眾運輸還是必須根據市政府整個交通政策延伸下來，那才是我們正確的執行方式。

成功大學都市計劃學系石副教授豐宇：

確實剛剛羅議員點到的跟剛剛捷運局副座講高雄就業問題，但我覺得新政府上任之後有強調幾個區塊，一個是造船，就是國艦國造的部分，可能讓包括成大系統系老師都很興奮造船產業可能有機會翻身，過去已經有很好的遊艇產業。高雄的會展產業可能只有不如桃園，高雄要發展會展至少比台南好很多，台南要辦會展我都潑他冷水，你沒有港也沒有機場，機場沒有多少人可以進來，交通不方便如何辦會展，高雄至少沒有這個問題，有捷運又有機場，其實也不用妄自菲薄。我們有很多學生來自高雄，他們的確也反映在高雄未來很難找到事情做，很難把

年輕人留下來，但這也是執政團體要努力的。

主持人（邱議員俊憲）：

的確各個不同地方產業的佈局會影響一個城市的走向，剛剛講國艦國造是國防自主產業的聚落是否可以在高雄，包括船舶、飛機，因為岡山聚落的金屬部分也是一個強項，都是有連帶性的關係。不管捷運系統、輕軌、公車，未來搭乘的是年輕人學生、65歲以上的老人、觀光客這三塊，要如何再做更多的規劃才能說服更多人支持這部分，未來再繼續努力。今天很難得有其他的議員代表來關心，有什麼樣的建議或看法要表達？林園地區對後續捷運路網的爭取，從縣市合併前一直講到現在，請王耀裕議員服務處助理發言。

王耀裕議員服務處龍助理展毅：

我就以林園的狀況說明，我相信捷運局、交通局也知道，一直以來在議會當中，王議員針對林園地區的捷運提了好幾次。林園是高雄市的最後一里路，我們這邊的建設有石化工業，在上次的會期，王議員也向市長提到工業區以後的發展，他說這是高雄市重大工業區的地方，所以相對之下至少在那裡工作上班的人口不是只有林園人，包含高雄市的居民，他們遠而來的交通，例如中油有交通車可以接送，但並不是都在中油上班。林園除了是重鎮，我剛講最後一里路，因高屏溪緊鄰林園石化工業區可以到東港、小琉球，如果能把整個捷運的路網延伸到林園，剛剛捷運局有說到未來屏東東港方向會做延伸。

林園居民的心聲是交通局對於林園用所謂「目前的規劃」，之前議員有請市府做說明，也是以輕軌的方式。我另外的思考面是小港到林園這一段路是怎麼樣的一段路？貨櫃車、連結車都是重車，輕軌跟鐵路比較，鐵路有平交道但是輕軌沒有柵欄，這是安全上的問題，平交道有柵欄都會闖平交道，何況輕軌是無柵欄，那裡都是重車輛出入，這是行車的安全，這部分捷運局在考量上要注意。

第二、議員在這幾年來一直提到希望有捷運到林園，但一直沒有的狀況下，交通局也非常的配合，因為我們常常接到民衆的請託，上學上班民衆在尖峰時間幾乎爆滿，好像沙丁魚，我們經過很多次跟交通局協調，在紅3部分增加車輛班次，增加運輸量。我們常講自償率，局處有提到他們的計算方式，但是民衆的感受是什麼？我就是像沙丁魚一樣，坐在公車裡擠得要命，居民會問為什麼我們沒有捷運？我說他們用自償率影響興建啊！這裡人口通勤時段都擠得要命還用自償率，這裡人不夠多嘛！這是民衆給我們的一個反應，不過市府在捷運上都有整體的規劃，我們都能理解。

如果是用輕軌的方式，但目前規劃到紅毛港大林蒲，紅毛港不是遷村了，人口

數有多少？今天剛好是一個學習，王議員也有要召開公聽會針對小港及林園這一段的捷運要如何來做？我剛講到一個重點就是交通的安全，那地方都是大車輛，只要發生一次車禍，輕軌能夠馬上解決任何突發的狀況嗎？這是一個問題。再來是接駁，坐輕軌來到小港捷運，林園民衆覺得很奇怪爲什麼不能直接到三多路或其他地方，我要到小港還要轉車。我曾經試過一次，不過我感覺到搭捷運好處真的很多，但是誠如老師也說便利性，我從林園到三多，我必須要開車到小港再坐捷運到那邊去，但我從林園開車到三多，不要算紅綠燈等待時間，我大概 20 分鐘左右就到三多。如果坐輕軌還要轉搭捷運，我想 20 分鐘不會到，我講得是方便性，很多民衆的想法都是這樣，坐大眾捷運主要的目的就是給民衆方便性。

目前看到的是一個捷運網，現在看到開通的部分感覺像觀光路線，開往至西子灣路線，可是林園的希望是什麼？我聽到居民的聲音是我生活要很便利性，我上下班一定要很方便，我也聽到很多在我們那邊工業區的上班族，要上班就是開車，不然騎機車到不了公司，車子停在外面而我要怎麼到工業區？工業區沒有車啊！要如何到公司？機車量、汽車量還是非常多，我提到的部分希望交通局、捷運局能夠參考。

主持人（邱議員俊憲）：

相信王議員會針對林園地區公共運輸系統再提出其他的需求跟建議，反映林園朋友長期以來的期待。我有一個問題想請教副局長，興建大眾運輸的計畫，不管是台北捷運系統還是高雄捷運系統，甚至現在施工的輕軌，我們從過去的經驗來看，從地方政府提出計畫的需求到中央整個審核到行政院，通常是原則同意，後面還會有計畫修訂的過程，差不多要 10 年之久。局長，高雄捷運工程局應該算是台灣地方政府相當有經驗的工程單位，以現在要追求有效率的現代化，這 10 年的期程會不會太長，你覺得有沒有檢討的空間？一個計畫寫一寫送出去，要執行是 10 年後了，一個小孩出生已經送國小就讀了，以現在政府的效能應該有一個很大的檢討空間，我先請教副局長有什麼想法？

高雄市政府捷運工程局周副局長德利：

目前整個地方到交通部再到行政院，以現在來講 10 年已經很快了，但對我們來講根本就不能接受，但是沒有辦法，因爲從我們出門去，自己就縮減所有的時間，這部分我們才有理由要求縮減。現在如同議員所講的溝通的管道暢通，其實我們可以很快的要求，我們送去的計畫審核後有什麼意見再來補充，相對行政時間是可以縮減、是可以考量。爲什麼當時定出三個步驟？其實中央是不希望地方做大眾運輸系統，因爲沒有錢不要提出計畫啦！我特別講出這個理由是我感覺出

這個意思，因為地方沒有錢而硬要做，不做又硬要爭取，但這個部分以現在來講整個都市計畫到某一個程度，高雄算是第二個有大眾捷運的都市。我覺得時間上是可以有檢討的空間。

主持人（邱議員俊憲）：

我其實雞婆有做一個研究，從高雄捷運計畫的核定跟輕軌計畫的核定，實際上專家學者及相關部會的代表坐在會議室討論需要修改的部分，在 10 年時間裡不會佔到 1%，大部分的時間都是公文的流浪，行政人員的簽核過程。對於一個民主政治的社會，超過 8 年應該是不合理，因為一個首長不論是總統還是市長一任的任期，兩任加起來最多就是 8 年，其實在民主政治、責任政治裡 10 年的期程是不合理，因為沒有辦法完成對地方人民的期待、承諾的時程。副局長，議會跟大家一起來努力，很謝謝市府月底之前會把可行性評估送到中央審核，中央審完後還會有先期計畫、綜合報告跟財務計畫書，這部分也是後續要去做，我的意思是我們可以掌握的期程就拜託捷運局。

2,000 萬做出來的報告就是躺在那裡的那一份，2,000 萬做下去腳步邁出去了，後面可以做的要趕快繼續準備，我們會期待跟市府強力的建議，要跟中央政府林全院長、蔡總統講後續的路網影響 50 萬個周遭居民的使用，以 10 年的時間來核這個計畫，我相信林全院長跟蔡英文總統應該也是不能接受。可是如何改變這樣的效益？如果一個月開一次會審核要 10 年，那我們兩個禮拜開一次就省一半的時間，如果用簡單的比例，當然裡面有很多的過程，包括計畫調查等等是需要一定的時間，可是你跟高雄市民說高雄變化快，一個計畫審核要 10 年，市民不會接受，議會可能也不能接受，10 年有沒有檢討的空間？我覺得要去檢討。

高雄市政府捷運工程局周副局長德利：

我建議在重大建設整個審核時間跟階段中央要統一，統一做這樣的構想，什麼時候、什麼階段在多少時間要審出來，多少時間要完成，若不行就打回去，不要一直公文往返。我舉一個例子岡山路竹延伸已將近 15 年，第一階段 15 年那麼久，最主要財主單位意見非常多，要蓋可以啊！告訴我錢在哪裡？我錢生不出來，你告訴我錢在哪裡？工程單位是考量整個計算，我哪些部分依照中央 TIF、TOD 算出來，所有的困難，所有未來工程進行當中要面對民眾的溝通、民眾的抗爭都是地方政府要處理的，這些我們不計算在內，就單單審一個錢在哪裡？我們就沒有辦法。我說我不管，我提出去可以就給我，不可以我們會再檢討，這當中中央跟地方時常在會議中爭吵。這部分我特別提出來，但是整個大眾運輸系統要中央補助必須依照中央的遊戲規則做，遊戲規則就是要統一，譬如第一階段 1 年半、每

個階段 1 年半，那就 4 年半而已，可不可以這樣做就是要檢討，我們定 2 年那三個階段要 6 年，總是比現在的 10 年短，要去想才能夠考慮縮短。

主持人（邱議員俊憲）：

這個部分請研考會把意見帶回去，因為國發會跟地方的對口是研考單位，國家重大經建計畫的核定流程，我覺得市府研考會要承擔建議的責任，怎麼做有效的檢討把流程效益提高出來，這不是對高雄好而已，是對整個台灣的發展很正面的事情，要去做檢討。其他與會的朋友有要發言嗎？曾麗燕議員服務處助理發言。

曾麗燕議員服務處吳助理瑞珍：

輕軌試乘算是過了黑暗期，因為在前鎮區站大部分都完工了，可是輕軌在前鎮段運用了西臨港線，西臨港線是過去火車行駛港口的線路，所以它有另外一塊腹地，就是過去的鐵軌，它運用這些鐵軌順勢做輕軌，這麼大的一條鐵軌道路，在施作的時候就已經衍生很多交通阻礙的問題，施作完畢也造成原本道路的縮減，譬如中山路至中華路的凱旋四路這一段就佔用到車道，因為道路縮減造成汽機車的混流，導致完工後造成另外一個問題，就是交通問題。所以我不清楚爾後的二期工程，其實二期工程走到鼓山、走到現在的精華區－美術館區，我覺得都是小問題。而令我一直百思不解和很多人常問的：那個大順路到底是要怎麼來施工？眼前未施工就已經塞車了，在施工期間要怎麼辦，是要走地下道或是走上面？剛剛聽了報告後知道是要走平面道路，就是要共用的，這個構思是很好，但重點是在施工期間三民區的議員將會面臨到很多的客訴。

我講這麼多，無非就是希望捷運局在規劃時，很感謝市政府可以事先為了一個都市提升而做了很多大眾運輸系統的規劃和計畫，這個真的是很棒！因為一個進步的都市確實也是需要這些大眾運輸系統。然而面對黑暗期也是我們應該付出的成本，但重點是有這麼多人在享受，卻造成某部分人很長時間的黑暗期，住在附近的居民也會長期的不堪其擾！議員服務處這裡是希望，在我們的經驗當中，已完成及完成後的問題，希望捷運局可以再三思量和思考。這麼大的一條馬路，在施作時都可使現有道路縮減而造成交通問題，爾後在那麼小的道路要作為共用時，就是希望捷運局要以什麼樣的方式，因為我們也不是專家，看看能不能把民怨降到最低，儘量不要再衍生出其他的問題來。

主持人（邱議員俊憲）：

謝謝曾麗燕議員服務處對於小港、前鎮施工區塊的關心。我想在施工前和施工的過程中，相對的很多意見其實都有到達捷運工程局這裡，也相信捷運局和交通局都會再更積極的回應到地方聲音的反映。

現在時間是 12 點 03 分，已經超過表定時間，就請各位想發言的朋友掌控一下時間，謝謝。

陳麗娜議員服務處沈助理育正：

因為陳麗娜議員也是長期的關注公共運輸的規劃，剛剛這樣聽下來，大概都是侷限在原市區部分以及北高雄—就是原高雄縣的岡山、燕巢以後輕軌路網規劃的部分。而關於南高雄例如小港、林園、大寮地區居民，我細算了一下大概是有 23 萬的人口數，但這部分的交通便利程度其實還是有待提升，也包括王耀裕議員服務處提到的林園區部分。雖然小港區有兩個捷運站，但因為小港在縣市未合併時已經算是舊市區，所以才有辦法做到這裡，可是在未來的輕軌路網規劃中其實是沒有把小港列入進來。我剛剛看了一下，以目前來講，就是看看林園那裡有沒有辦法接到紅毛港的部分，而小港到林園、小港到大寮、林園到大寮這個區塊的交通路網有沒有再規劃的可行性。其實我覺得連燕巢 3 萬的人口和爲了大樹佛光山的觀光目的都可以蓋一條輕軌了，爲什麼整個南高雄區有 23 萬人口數而且也有好幾個的工業區，卻是無法做出一個輕軌可行性的評估？我覺得這個還是需要檢討的。

主持人（邱議員俊憲）：

我相信人口數並不是唯一的考量，然而我之所以會鼓勵每個選區的議員一起來努力，就是要鼓勵我們的選民在地方上要多多搭乘公共運輸，用搭乘量來要求市政府做更多的建設，我覺得也是一個較有利的作法。原高雄縣地區光是爭取一條新的公車路線，就是要鼓勵大家一班公車至少也要搭乘 10 個人，才有辦法讓公車繼續行駛，所以「雞生蛋 蛋生雞」，其實就是互爲因果。因為捷運系統造價真的很貴，我們在議會也是不斷的講，要怎麼樣用更有效益、更便宜的新系統服務，並提供一樣的服務水準，在更快更短的時間內提供出這樣的服務。這也是我們一直在思考的問題，包括之前在議會裡也有和交通局、捷運局討論過，甚至在國外也有研究出沒有軌道的輕軌新系統，是用充電和環保結合的，不需要鋪軌、是採用膠輪，也就沒有專用路權的問題，可是這樣的系統是不是符合了大眾對捷運的想像？包括之前台中推出的 BRT 系統，在高雄是不是有另外其他的可能在這些路線？目前是講約 10 年後才能看到，我們講最快也要 5 年，而在這個 5 年的過程當中，是不是會有其他替代性的並且可以提供更好的服務系統先做使用？這點可能也是其他必須要考量的議題。

今天真的是時間有限，也非常感謝大家撥冗參加，我就做幾個簡單的結論。剛剛有很多針對的部分，現在已經正在進行，不管是第一階段或是第二階段的工

程，期待交通局和捷運局能夠多和地方溝通，並且有更好的配套措施出來，讓不管是地方的民意代表或是區公所在交通流量的衝擊和交通使用的習慣上要怎麼去做調整，這部分真的要請捷運局和交通局多加的費心。因為是已經發生了，而且是現在必須要去面對的問題，就要請捷運局及相關單位和市政府能夠做出更好的處理。

第二部分，後續路網規劃的第一步，我們已經踏出去了，可行性的研究計畫在8月底之前就會呈送交通部審核，而地方政府可以做的相關後續的準備工作，就要請捷運局、研考會來協助，因為在實質工程上的進行，其實都是非常多的書面準備，我們可以做的就要趕快來進行。副局長，可行性計畫應該是有李昆澤委員幫忙爭取到的交通部1千萬元的補助，而後續相關的這一些預算可能就要再一起討論，所以在後續的路網規劃送到交通部之後，要如何讓計畫的期程有效的縮短，可能高雄市政府就要提出一個強烈的建議。10年的期程，一輩子是沒有幾個10年可以等待，到時副局長也可能已經榮退去享清福了，所以中央核定的後續路網期程，真的是強力建議要做檢討，因為這個時程實在是太漫長了。

第三點，在後續路網的實質工程這些昂貴系統要進場之前，真的就要來拜託交通局、捷運局和都發局，其他比較廉價並可以提供相同類似服務水準的公共運輸載具，要想辦法先讓它行駛。我也知道之前第一、第二階段的輕軌要興建時，當時也是168環狀公車行駛了一段很長的時間，去養那個運量，而現在有了「一環二連結」的路線，是不是也要開始有這樣類似的計畫，把周圍民衆的運量養起來？這也不是一年、二年內就可以完成的事情，是需要好幾年的培養，所以也要請府內認真的看待這件事情。也就是說我們是無法一步登天，可是更廉價、更便宜、可以馬上做的這些新的服務，提供市民並滿足大家的需求，包括的也不只是這些後續路網而已，也包括林園、大寮地區甚至是小港地區，是不是有更好的、更新的服務系統可以引進？當然就要請府內認真的思考。

以上這幾點的建議和結論，就拜託市政府的同仁要把意見帶回去。還有一點，我們從以往的經驗中得知，這些公共路網的建置是要費時甚久才能完成，而高雄的問題所在就是路網不全，沒有完整的路網、班次密集度不夠以及無法提供更好的服務，所以也不清楚府內現在還有沒有這個東西？就是整個高雄市的完整公共運輸路網的建置，其實是需要一個固定的推動小組或是工作小組，就是要不斷的去推動。這也不光是捷運局和交通局的事情而已，是都發局、民政局、交通局、捷運局甚至是研考會大家要跨局處整合的事情，所以建議府內需有一個適當的層級來推動這項工作。因為是必須要不斷地往前推動，也因為我們還不完備，所以

還要再去爭取。因此後續的高雄市完整路網規劃，建議市政府要組織一個推動小組，並定期密集的做更好的溝通和推動，讓這些在高雄要布建的路網能夠早日完成，以上幾點建議和結論向大家報告。我相信這些都只是開始，路網的討論其實有非常多的面向需要處理，10年後，20%就是65歲以上的老人家，這個是很明確的，所以現在提到的這些鎖定的都是65歲以上的，如何讓他們願意搭乘，這些可能是最大的客群；也包括其他的商業行為，這一塊可能是最大的潛在客戶。最後謝謝大家，在議會休會期間還麻煩各位前來討論這個議題，今天的公聽會就到此結束，謝謝。

散會(中午 12 時 12 分)。