

三、高雄市政府捷運工程局業務報告

日 期：102 年 10 月 7 日

報告人：局 長 陳 存 永

壹、前言

議長、副議長、各位議員女士、先生：

時序入秋，欣逢 貴會第 1 屆第 6 次定期大會開議，存永有機會列席報告高雄捷運業務，並聆聽教益，作為日後工作指導，深感榮幸。謹代表捷運局全體同仁感謝 貴會對本局的策勵、指導與支持。全台灣第一條輕軌計畫--高雄環狀輕軌捷運建設計畫目前已進入第一階段興建期。高雄捷運是遠景，是國際都會的擘劃格局，而輕軌建設引領高雄走向國際化城市，本局肩挑歷史性的任務使命，我們從專業出發，兢兢業業，盼能為大高雄長遠發展及市民福祉盡一己之力。

高雄環狀輕軌以全線無架空線系統結合海洋文化及流行音樂中心、高雄港客運中心暨港務大樓整體開發計畫、高雄世界貿易展覽中心、高雄市立圖書館總館、國際郵輪經濟區、中鋼總部、高雄 DC21 開發等計畫，形成高雄新地標-亞洲新灣區，加速人才、物流、資訊的交流，具體落實知識創新、產業轉型目的。環狀輕軌擔負旅次功能，強化大高雄市中心的運輸效益，穩健帶動高雄大眾運輸系統的發展，而長期路網的規劃建設，則可健全都會區大眾捷運系統，發揮整體路網運輸綜效，並縮短城鄉距離、改善都市環境品質，促進高雄地區整體發展。

我們堅信「支持捷運營運，持續推動大眾運輸」是正確的方向，因此主動謀求高雄捷運永續經營的各項方案，緊密與捷運公司合作，堅定腳步擬定方針，創造市府、市議會、股東與市民多贏局面。

現在謹向 貴會扼要報告近半年來本局重要業務推展情況與未來工作重點，敬請 指教。

貳、重點工作

一、紅橘線路網建設計畫

紅線 R11 高雄車站（永久站）工程

捷運紅線 R11 共構車站位於高雄火車站，規劃與鐵路地下化高雄車站共構，惟因鐵路地下化時程較晚，經奉核先行設置 R11 臨時車站，並已於 97 年通車營運，R11 永久站則配合高雄市區鐵路地下化時程，預計於 106 年底通車營運。R11 永久站因與台鐵高雄車站共構，結構體部分由

交通部鐵路改建工程局（鐵工局）代辦，另建築裝修、水環及機電系統由本局辦理。

R11 永久站執行現況：高雄市區鐵路地下化整體工程截至 102 年 8 月 31 日止，年實際進度 60.22%，總累計實際進度 80.09%，均與預定進度相符。其中連續壁工程於 101 年 12 月 19 日報竣，102 年 4 月 11 日完成驗收；結構體工程於 100 年 9 月 23 日開工，並續接連續壁工程之完成開始進行開挖作業。

為確認 R11 永久站為合約所定捷運公司工作範圍，R11 臨時站為配合鐵路地下化計畫政策設置屬政府辦理事項，本局業於 100 年 8 月 3 日函報交通部，並於 100 年 10 月 13 日獲交通部同意備查在案。而配合交通部高雄市區鐵路地下化計畫—高雄車站工程之興建時程，區分為兩階段議價。雙方於 102 年 1 月 24 日完成第一階段工程議價，並於 102 年 2 月 25 日完成修正補充條款之簽約，並依鐵工局 R11 共構工程進度辦理相關設計及施工作業，目前已完成 R11 永久站政府投資範圍功能設計及計價，鐵工局預計於 102 年底交付本局進行施工。

未來 R11 永久站完成後將納入紅橘線路網行控中心之監控、管制，與高雄市區鐵路地下化高雄計畫 - 高雄車站形成共構，擴大高雄捷運服務網絡，民眾可於站內轉乘台鐵，促使整體運量增加，提昇高雄捷運營運績效，更可進一步型塑高雄市成為都會區交通轉運中心，朝向綠色運輸導向的城市型態目標邁進。

土地開發業務

1.R22～R24 沿線周邊土地開發規劃

依行政院 99 年 7 月 7 日核示「R24 站土地回饋收益應以達成 1.5 億元為下限，儘量提升自償比例」原則，及本府函報「高雄新市鎮範圍內捷運沿線車站周邊土地由營建署及本府共同開發，捷運 R24 車站建設 1.5 億元由開發收益挹注」案奉行政院秘書長 100 年 7 月 21 日函示，除表示原則尊重外，並請本府與營建署釐清成本分擔、開發盈餘分配、權責分工及新市鎮基金負擔變動等。

高雄市縣合併後，新市鎮捷運沿線周邊地區之發展，宜依由南向北軸向次第開發，以符合都市發展之脈絡及趨勢，進而促進地方繁榮並增加捷運運量。經本局 100 年 8 月 26 日與營建署等會商，由雙方共同委辦擬定「高雄新市鎮後期發展區整體發展計畫」，做為指導未來開發高雄新市鎮後期發展區之依據。

該委託案於 101 年 1 月 20 日與財團法人成大研究發展基金會簽約，

經召開 4 場專家學者座談會及 2 場地方說明會後,本案期末報告於 102 年 3 月 22 日經營建署審定,後續將依合約辦理高雄新市鎮開發執行計畫修訂及報行政院核定、優先開發區之都市計畫變更等作業。有關開發執行計畫修訂作業,規劃單位 102 年 6 月 28 日提送草案,經營建署 7 月 30 日召開工作會議研商,規劃單位依各單位意見修正中。

2.南機廠用地開發

主題為大型親子娛樂休閒購物娛樂中心,期望成為高雄新地標,進而成為台灣必遊景點。

102 年 3 月 2 日本府會同在日本召開大魯閣草衙道開發案發表會。

本案持續進行規劃設計中,於 102 年 7 月 31 日提報高雄市都市設計委員審議,預計於 103 年初進行興建。

3.北機廠用地開發

規劃利用北機廠內約 8,000 平方公尺,投資 2 億元,做為區域醫院及老人安養中心使用,有助於提昇岡山、橋頭地區之就醫品質及服務,對於該地區已成為高齡社會亦有極大的助益,並可提供岡山地區民眾約 250 個就業機會。衛生署已經同意設立醫療機構(診所);內政部都市設計審議委員會也已審議通過;並於 102 年 4 月 25 日動工興建。

4.大寮機廠用地開發

大寮機廠用地都市計畫於 90 年發布實施,為因應社會、經濟環境發展趨勢及配合捷運附屬事業開發需要,個案變更土地使用分區管制。案經提報 102 年 5 月 24 日高雄市都市計畫委員會審議,刻正依據審議結論整補資料中。

C-1 區開發計畫

大寮機廠 C-1 區開發計畫業於 102 年 8 月 13 日審查通過,面積為 13,590 平方公尺(約 4,111 坪),預計引入零售業、餐飲服務、文創服務業及工商服務業等,除本府原有租金收益外,據高雄捷運公司評估預計可帶來營業稅(興建期間 1,500~3,000 萬、營運期間 1,500~3,000 萬/年)、興建期間創造 300~600 個工作機會,營運期間 150~200 個工作機會、每年 6,000~8,000 萬薪資所得等,可提高土地利用效能及帶動地方繁榮。

5.紅線 R13 凹子底站出入口 2 開發基地(169 號開發基地)

169 號基地同時做為捷運設施及開發使用,開發基地已完成建築設計,經提報高雄市都市設計審議委員會審議通過,業於 101 年 10 月開工。本開發案未來醫院開幕營運時,將發揮緊鄰捷運站之區位特性,除可提

供一般民眾所需之醫療服務外尚可提昇捷運運量。

6.左營區新庄段 13 小段 1431 及 1535 地號開發用地已開發經營婦幼科醫院，持續經營服務高雄之居民。

7.014-1 都市計畫變更

本案自民國 90 年發布實施後，社會、經濟環境及發展趨勢已然變遷，土地使用管制內容所載之「聯合開發」與本府以獎勵民間參與交通建設方式將用地設定地上權交付高捷公司開發之方式不同，且開發使用限縮在二樓以上，與地區商業發展模式不符。為增加開發彈性，適應經濟發展需要及使開發使用定義更為明確，爰依都市計畫法第二十七條第一項第三款規定，申請本案細部計畫變更，將原計畫土地使用分區管制所載開發使用限縮在二樓以上之規定予以刪除，刻正簽陳市長同意辦理都市計畫變更中。

二、高雄環狀輕軌捷運建設計畫

路線規劃及執行方式

配合中央推動自由經濟示範區計畫，高雄港區建設相繼開發，2014 年將陸續完工啟用，包括海洋文化及流行音樂中心、高雄港客運中心暨港務大樓整體開發計畫、高雄世界貿易展覽中心、高雄市立圖書館總館、國際郵輪經濟區、中鋼總部、高雄 DC21 開發等計畫，逐漸形成高雄新地標—亞洲新灣區。

高雄環狀輕軌捷運計畫即為串聯上述關鍵性重大建設，於 100 年 11 月 30 日重新提送修正計畫予行政院核定。修正計畫審議歷經中央多次跨部會專案審查會議後，行政院 101 年 11 月 26 日正式核定，修正後總建設經費為 165.37 億元，中央負擔 63.63 億元。相關修正後規劃資料如下：

- 1.路線：沿凱旋二～四路、成功路、海邊路、第三船渠旁計畫道路、七賢三路、臨港自行車道、西臨港線鐵路景觀用地、鐵路園道、美術館路、大順一～三路，約 22.1 公里，設置 36 座候車站，1 座機廠。
- 2.執行方式：政府自辦興建。
- 3.轉運站：
 - 台鐵：美術館站、鼓山站、科工館站。
 - 捷運：凹子底站、凱旋站、西子灣站。
- 4.機廠：前鎮調車場。
- 5.車輛：車輛底盤高度低於 40 公分之 100% 低底盤，車廂內平順無階梯，提供無障礙乘車空間，方便老人、孕婦、小孩及行動不便乘客之上下車。

6.供電系統：雙供電系統（優先路段採無架空線系統）。

7.通車營運

本計畫與鐵路地下化工程介面有二：行經美術館站、鼓山站鐵路園道（C17~C20 間）路段，以及行經凱旋二、三路（C32~C35 間）路段（目前仍有台鐵客、貨運列車，進出高雄機廠維修）。

惟港區水岸段（C1~C14 站）路段與鐵路地下化工程無介面問題，可先行施工，列為第一階段；其餘路段為避免重覆施工及節省工程經費考量下，將配合 106 年市區鐵路地下化完工時程後開始施作，列為第二階段辦理。

第一階段：前鎮調車場～捷運西子灣站，長度 8.7KM，預定 103 年底第一列輕軌列車上線測試。

第二階段：第一階段以外之路段，長度 13.4KM，配合 106 年市區鐵路地下化完工時程，預定於 108 年 12 月全線完工通車。

8.總建設經費：165.37 億元，如依中央地方分攤比例估算，中央負擔 63.63 億元，本府負擔 101.74 億元。

興建輕軌主要是建構高雄大眾運輸路網，讓捷運路網形成，使民眾感覺搭乘大眾運輸是便利、舒適的，繼而減少私人運具的使用，讓道路交通順暢、兼顧環保（空污、噪音）、節能減碳等，是市府的目標、責任，也是我們推動此建設案可以為高雄帶來的最主要效益。高雄捷運是遠景，是國際都會的擘畫格局，輕軌建設的推動，是讓高雄成為國際化城市的新契機。

計畫財源

本計畫以高雄市大眾捷運系統土地開發基金作為建設及營運所需之財源，基金自治條例已於 101 年 5 月 21 日經市議會定期大會修正通過，並於 6 月 18 日發布實施。嗣後依行政院核定「跨域加值公共建設財務規劃方案」，為將捷運建設計畫之自償性財務規劃納入土開基金運作，以及配合高雄市區鐵路地下化延伸鳳山計畫將自償性經費納入支應範疇，爰修正本基金自治條例部分條文，102 年 6 月 4 日經市議會第 1 屆第 5 次定期大會第 44 次會議修正通過，並於同年 6 月 27 日發布實施在案。



西班牙，賽維爾（Seville）西班牙，畢爾包（Bilbao）西班牙，隆拉戈薩（Zaragoza）



用地取得辦理情形維修機廠用地面積約計 3.6 公頃，其中私有地約占 0.36 公頃業於 99 年完成徵收取得，其餘用地係皆屬國有地，管理機關為臺灣鐵路管理局，其地上物補償費暨遷建工程所需經費業於 101 年 3 月撥付臺鐵局，並於 102 年 6 月完成土地租約簽訂、公證，取得機廠用地。

路線段用地面積約計 7.28 公頃（不含道路用地），屬國有地部分，管理機關為臺灣鐵路管理局計 4.1 公頃、航港局計 2.74 公頃、文化部計 0.29 公頃、餘屬台灣中油公司之私有地面積約計 0.16 公頃；其中臺鐵局用地業完成地上物補償事宜，102 年 3 月底前完成用地租約簽訂事宜；航港局用地亦於 102 年 5 月 1 日完成租約簽訂事宜；至文化部管理國有地正辦理撥用中；中油用地業於 102 年 5 月 17 日取得土地所有權。

輕軌設備室（TSS）用地共 6 處，TSS1、TSS6 含於前述與台鐵之租約中，TSS4 則含於前述與中油公司協議價購案之中，TSS2、TSS3 及 TSS5 用地已取得。

高雄環狀輕軌捷運建設（第一階段）統包工程

本案採公開招標以最有利標方式決標，共有二個團隊投標，經採購評選委員會評定由「CAF（西班牙鐵路建設和協助股份有限公司及長鴻營造股份有限公司）共同投標團隊」獲選為最有利標廠商，於 102 年 2 月 18 日正式函文統包商開始辦理本工程（NTP，Notice to Proceed），並於 102 年 6 月 4 日舉行開工動土典禮，預訂 103 年底第一列輕軌列車可運抵高雄上線測試，104 年中進行初履勘作業；目前統包商正緊鑼密鼓進行土建、軌道、機電細部設計及施工。

輕軌機電系統包括車輛、供電、號誌、通訊、自動收費及維修設備等系統，統包商於 102 年 5 月 6 日提出機電系統期初設計文件，本局在 102 年 5 月底完成期初設計文件的審查，並於 6 月中會同專案管理顧問視統包商之需要召開審查意見澄清會；期中設計部分，除了車輛系統預計於 9 月底提出以外，其他核心機電系統統包商已於 7 月 18 日提出期中設計技術文件，本局於 8 月初審查完畢，並陸續會同專案管理顧問依統包商之需求召開審查意見澄清會議。輕軌建設工程機電系統目前仍在設計階段，尚無施工進度；機電系統設計進度已進行至期中設計，至 8 月底機電系統設計預定進度 79.07%，實際設計進度 79.60%，進度超前 0.53%。為確保市府與市民權益並督促統包商確實執行合約，後續除了持續對統包商的设计、製造及安裝、測試等各階段的執行品質與時程進行把關以外，並預計於各關鍵時間點派員至西班牙執行相關稽查及機電系統驗證與認證作業，以期能如期如質的完成輕軌建設。

高雄環狀輕軌捷運建設（第一階段）專案管理技術服務

考量輕軌建設工程包含土木、建築、軌道、機電等不同專業領域，透過專案管理服務協助統包商進行設計審查、進度品質管控、介面協調及系統驗證認證等相關技術與監督管理事項，確保「高雄環狀輕軌捷運建設（第一階段）統包工程」能夠順利如期如質完工通車，故委聘「台灣世曦工程顧問股份有限公司」為專案管理顧問（PCM），目前主要辦理工作如下：

1. 協助執行統包工程契約履約管理業務。
2. 審查統包商提送之各項計畫書。
3. 審查統包商提送之網圖與進度，並執行時程管控作業。
4. 審查統包商提送之土建與機電工程細部設計圖說、報告及規範。
5. 協助辦理輕軌營運機構籌設作業。
6. 施工督導之技術諮詢及審查。

希能藉由專案管理顧問之專業監督與管理，協助本局針對統包工程之整體推動工作進行監督與把關，俾使統包工程逐步依照規劃順利完工通車，開啟高雄地區大眾運輸服務新紀元。

高雄環狀輕軌捷運建設（第一階段）委託監造技術服務

執行二級品質管理之監造工作需投入大量之現場監造人力，為確保本工程之施工品質，考量本局人力精簡，並希借重民間企業軌道工程經驗，遂同時將本統包工程監造業務委託「中興工程顧問股份有限公司」辦理，期望能由公、私部門合作，相輔相成，推動統包工程，目前監造單位主要辦理工作如下：

1. 協助專案管理顧問審查設計圖說。
2. 審查統包商提送之施工相關文件。
3. 配合工程進行辦理現場監造工作。
4. 除施工品質之監督外，並定期稽核統包商之安全、衛生及環保等工作之執行。

本服務案要求監造廠商派駐現場人員需專任長駐聯絡處所，監造人員之學經歷必須依照現場工作需求及特性予以規劃，透過完善的監造組織確實執行現場監造工作，協助及督促落實施工及品質計畫，並按照契約圖說、規範、材料及永久設備的品質標準進行施工，以確保工程品質、維持工程進度。

三、長期路網規劃

配合高雄縣市合併，行政區域範圍擴大，廣續辦理後續路網及延伸線之評估以建構未來大眾運輸路網，促進大高雄地區長遠發展及建設，健全都會區大眾捷運系統，並推動省能源、低污染的運輸方式，以改善都市環境品質。並

提供高品質的運輸服務，促進地區發展，縮短城鄉距離，所以規劃興建捷運後續長期路網是必要的。

推動高雄都會區捷運系統之發展，始能充分發揮捷運紅橘兩線捷運運輸效益，強化軌道運輸系統之整體路網及其間之接駁運輸服務，並提升高雄地區民眾使用大眾運輸之比例。期望藉由捷運長期路網路線之規劃與興建，再與環狀輕軌捷運以及紅、橘線整合，可構建高雄都會區捷運系統初步之整體路網，發揮整體路網之運量提升、接駁轉乘服務的運輸綜效，澈底促成提升高雄地區民眾使用大眾運輸習慣。

目前已進行規劃作業之捷運路線辦理概況說明如下：

岡山路竹延伸線

1.執行效益：

岡山路竹延伸線計畫為行政院積極推動的「高雄海空經貿城整體發展綱要計畫」中大眾運輸之重要建設計畫，亦為愛台 12 項建設之一，行經大高雄北端主要廊帶，為打造大高雄地區 30 分鐘生活圈政策目標的重要捷運指標建設。

岡山路竹延伸線沿線可服務範圍包含南科高雄園區、電信技術中心、岡山本洲產業園區、永安工業區、南區環保科技園區等產業園區及南科高雄園區特定區計畫等重大建設，在目標年（民國 110 年）預估可吸引就業人口約 12 萬人，進駐人口約 7.5 萬人，合計約 19.5 萬人，為高雄都會區重要產業廊帶（詳路線圖）。

高雄市東西向區域（包括茄苳、永安、湖內、阿蓮、田寮、旗山、美濃等）之互通皆需通過岡山、路竹，岡山路竹延伸線除可作為往北延伸之主要大眾運輸。路廊外，更可作為東西向各區域轉乘據點，提昇大高雄大眾運輸「面」向服務空間。

2.未來工作重點：

高雄捷運 R24 南岡山站已於 101 年底完工通車，該站係進入未來產業廊帶之起點，因此本局也積極推動岡山路竹延伸線計畫報核中央作業。依交通部「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」規定，其報核流程分為「可行性研究」、「綜合規劃」、「施工前置作業」三個階段，目前岡山路竹延伸線可行性研究需進行工作包括：

路線場站規劃初步評估分析，包含①經濟效益②路線、場、站規劃可行性評估③運量分析及預測。

土地開發初步評估分析，包含①捷運路線、場、站或鄰近地區可開發範圍之評估②都市計畫變更內容③土地開發方式及期程評估④地方政

府預估可獲取之開發效益。

財務專章：①財務可行性分析，包含大眾捷運系統建設經費及營運成本、票價收入、附屬事業成本及收入、初估周邊土地開發成本及效益、初估可挹注本計畫之工程受益費、初估稅金增額或其他可貨幣化之外部效益金額。②財源籌措評估分析及財務策略分析，包含基金（或專戶）之經費來源、運用方式、地方政府估算一定範圍內之稅金增額融資效益、專案融資書面文件或與銀行團融資意願書等相關事項。

公共運輸系統整合初步規劃，含捷運與其他公共運輸系統整合規劃及相關配套措施之規劃。

地方政府承諾事項，包含建議營運機構經營型態、成立營運基金或專戶、優惠措施，地方政府負擔之經費額度，及地方議會出具同意本計畫之相關文件等。

3.最新進度：

本案業依交通部 100 年 4 月 11 日頒布（101 年 5 月 30 日修訂）「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」辦理可行性研究，於 101 年 2 月 29 日完成可行性研究，並持續函報交通部審查（報核日期為 101 年 2 月 29 日、7 月 3 日、9 月 14 日、11 月 30 日、102 年 2 月 5 日）。交通部並召開三次會議審查本案（101 年 8 月 29 日、10 月 16 日、102 年 1 月 15 日），達成採「全線報核，分段推動」策略辦理之共識，優先推動第一階段延伸至岡山火車站。

依交通部「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」規定，本府 101 年 10 月 16 日函請貴會同意支持本案並出具同意本計畫之相關文件，案經貴會全力支持並於第 1 屆第 4 次定期大會第 44 次會議決議：同意辦理。

本案於 102 年 2 月 5 日再函報交通部後，交通部於 102 年 4 月 2 日陳報行政院核定，經建會於 102 年 6 月 17 日召開審查會議，由黃副主委萬翔主持，審查本府所提報「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線建設計畫及周邊土地開發計畫可行性研究報告書」乙案，會議結論略以：本計畫可視為北高雄發展主軸，請再評估計畫周邊可運用公有土地之開發收益，並與營建署研商合作開發高雄新市鎮之可行性與效益分配，帶動北高雄軸線發展。目前本案現依審查意見修正報告書中。



高雄捷運岡山路竹延伸線建議路線圖

高雄捷運整體路網規劃

1.推動現況：

本局於 100 年 12 月 30 日委託鼎漢國際工程顧問公司辦理「高雄都會區大眾捷運系統整體路網規劃作業顧問服務」案，進行縣市合併後之高雄都會區大眾捷運系統整體路網重新檢討整併規劃作業，預訂於 102 年 12 月完成。其主要服務成果將包含前期捷運規劃路線回顧與檢討、都會外圍潛在新捷運路廊規劃、資料蒐集與補充調查、運輸需求分析及預測、系統型式評選、經濟效益與財務評估、經濟可行路線之民間參與可行性分析、執行計畫（含漸進式發展策略規劃、整體路網建設時程排序、分年建設資金需求）等。

2.工作重點：

首先將燕巢線、林園延伸線、鳳山線、棕線、黃線等五條路線納入大眾捷運系統整體路網規劃案評估，成為優先興建路線後，再依交通部頒佈「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審作業要點」程序辦理可行性研究、綜合規劃及施工前準備等三階段作業。

辦理高雄都會區大眾捷運系統整體路網原規劃捷運路線及都會外圍潛在新捷運路廊規劃、檢討、整併，並辦理旅運量等資料蒐集、補充調查、運輸需求分析及預測等規劃作業。鼎漢顧問公司已完成「高雄都會區家戶旅次特性及屏柵線與周界交通量調查及分析」期末報告，本局於 102 年 8 月 13 日召開審查會議，審查結論請顧問公司參採各與會單位人員所提意見重新修正，再送本局審查後依程序簽報審定；而捷運整體路網規劃期中報告，本局已於 102 年 8 月 20 日完成審定。

另「高雄都會區大眾捷運系統鳳山線建設及周邊土地開發計畫」可行性研究案，已於 102 年 5 月 15 日與得標廠商世曦工程顧問公司完成簽約，工作計畫書並已於 102 年 8 月 6 日完成審定，現正由顧問公司研擬可行性研究報告書，後續將於完成後報請中央核定。

四、紅橘線路網興建營運合約管理

本府與高雄捷運公司所簽訂之興建營運合約，在工程完工通車營運後，進入營運期之合約管理階段，其重點項目如下：

高捷公司財務概況

截至 102 年 8 月 31 日止，高雄捷運公司股東投入計 29.9 億元（含實收普通股股本 27.86 億元及發行溢價 2.04 億元），加計累計盈餘 5.33 億元，股東淨值為 35.23 億元。

財務監督

為檢視高雄捷運公司之財務報表及各財務事項是否符合興建營運合約及相關財會法規之規定，以即時掌握其財務狀況，本局特遴聘財務顧問協助辦理財務監督及檢查，並於 98 年 7 月 9 日與安永聯合會計師事務所簽訂「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線網營運期第一期財務顧問服務案」契約，目前除執行每季及年度之財務報表分析複核外，並已進行 9 次定期及一次不定期財務檢查。

因應高捷財務困境辦理修約協商

- 1.高雄捷運紅橘線路網建設案，因民間參與方式高捷公司於營運期間除須承擔長貸之利息負擔外，尚須逐月攤提折舊、權利金等非現金費用，致虧損嚴重。該公司估計 102 年 7 月淨值趨近於 0，故提出修約請求本府改善其經營條件。
- 2.本府為確保高雄捷運永續經營條件下，修約為兼顧民眾、市府、高捷公司三贏的最佳策略，依高捷請求成立市府修約推動小組，進行修約協商，爰定修約內容。
- 3.本府以修約方式所需預算提請議會第 1 屆第 5 次定期大會審議，案經 102 年 6 月 4 日本次大會第 44 次會議決議：同意辦理。
- 4.102 年 6 月 24 日高捷完成增資 15 億元，除可確保高雄捷運永續經營，不停駛，降低社會衝擊外，並促成高捷股東善盡企業社會責任，與市府共負高雄捷運永續經營之責任。
- 5.修約後，依高捷 102 年 8 月運量已達 17.5 萬人次，預估 4 年後達 18 萬人次即可達損益兩平。修約前該公司每月營運虧損約 2 億元，修約後每月虧損降至約 0.16 億元，未來運量成長，營收增加來彌補虧損後，即可依修約要求提撥回饋金予本府，及達成捷運系統永續經營之目的。

爭取環保基金補助票價

102 年度本局再次申請高雄市環境保護基金補助「學生族群」搭乘捷運票價及高雄幸福卡計畫，其中包含補助學生族群（學生 799 月票卡、學生卡 75 折）、高雄幸福卡（幸福 999 月票卡）、工業區接駁公車、鼓勵使用公共腳踏車轉乘捷運等各項優惠計畫均獲通過，實施期間自 102 年 1 月 1 日至 102 年 12 月 31 日止（至跨年凌晨收班止），補助經費為 7,652 萬元，持學生 799 月票卡和幸福 999 月票卡，搭乘捷運、公車不限次數、里程吃到飽。

自本局申請環保基金補助捷運票價計畫實施後，99 年每日平均運量為 12.6 萬人次，100 年每日平均運量為 13.6 萬人次，101 年每日平均運量為 15.5 萬人次，101 年 12 月 31 日跨年活動單日甚至逼近 47 萬人次刷新以往紀錄。

，顯示透過票價補貼，確能吸引民眾搭乘大眾運具，提升捷運運量。

後續爭議事項辦理情形

針對增辦工程及物調款爭議，高雄捷運公司計向本府提出 9 件仲裁案，請求本府支付約 124.24 億元暨遲延利息（包括增辦工程 8 件仲裁，請求金額約 51.34 億元；物調款 1 件仲裁，請求金額約 72.89 億元）。

目前 9 件仲裁案有 7 件（009、012、013、019、021、022、023）已做成判斷，判斷金額為 17 億 2,656 萬 6,278 元（不含利息及營業稅），依照捷運公司請求金額及判斷金額比例計算，本府 85%勝訴，15%敗訴，其中請求金額最高之 009 號仲裁案（興建期外之物調款）本府勝訴比例更達 86%。另 2 件（014、015）仲裁案捷運公司已撤回仲裁聲請。

為確實維護本府權益，針對前述 7 件仲裁案本府均依法向高雄地方法院提起撤銷仲裁判斷訴訟，目前有 6 件地方法院一審判決駁回，其中有關增辦工程之 5 件本府已向高等法院提起上訴。

有關 6 件工程增辦仲裁判斷結果（012、013、019、021、022、023），本府已納入與捷運公司辦理之「興建營運合約」修約作業處理，雙方協議仲裁判斷利息計算至 101 年 7 月 24 日止；且捷運公司同意放棄仲裁費用之請求，仲裁判斷金額 7 億 6,901 萬 3,853 元將轉列為修約後捷運公司之履約保證金。

針對捷運公司所提之仲裁案，本府已恪盡全力維護公眾權益，惟依照仲裁法第 37 條規定，仲裁判斷於當事人間與法院之確定判決有同一效力，且得為強制執行，故就判斷金額本府將依法向中央爭取預算。

捷運設施安全之維護

為管理高雄捷運紅橘線捷運設施之安全，本局依據「大眾捷運法」第 45 條及「大眾捷運系統兩側禁建限建辦法」規定辦理禁限建管理作業。目前於紅、橘線禁限建範圍內列管案件分別為 21 件及 7 件，計 28 件，皆依禁建限建辦法規定管控，以確保捷運設施及營運之安全。

五、預算編列及執行

依據預算法、「高雄市捷運建設基金收支管理及運用自治條例」及「高雄市大眾捷運系統土地開發基金收支管理及運用自治條例」規定，本局同時編製「高雄市政府捷運工程局單位預算」、「高雄市捷運建設基金」及「高雄市大眾捷運系統土地開發基金」，用以支應推動捷運紅橘線路網建設、輕軌運輸系統建設、台鐵捷運化建設及辦理土地開發業務所需經費。103 年度依照規定編列相關預算，市府以市有地作價投資「大眾捷運系統土地開發基金」。另為降低本府應分擔捷運建設基金之債務付息，本年度仍將視市場利率情況向金融

機構舉新還舊，轉換目前較高利率債務為低利率債務，期能達到減輕債務付息負擔之目的。其相關預算編列概況如下：

公務預算案

1.歲入共編列 1,928,201 千元。中央補助收入編列 1,011,320 千元：

交通部補助紅橘線路網建設 266,684 千元。

交通部補助輕軌運輸系統建設 740,636 千元。

交通部補助鳳山線建設及周邊土地開發計畫可行性研究委託技術服務案 4,000 千元。

2.歲出共編列 2,165,506 千元。

行政管理編列 10,000 千元。

債務付息編列 162,600 千元。

撥充捷運建設基金編列 1,076,035 千元。(紅橘線 335,399 千元、輕軌 740,636 千元)

以市有土地作價投資大眾捷運系統土地開發基金編列 916,871 千元。

基金預算案 - 高雄市捷運建設基金

1.基金來源共編列 20,495,121 千元。

舉借債務收入編列 16,067,348 千元。

資產使用及權利金收入編列 101 千元。

市庫撥款收入編列 3,238,635 千元。

政府其他撥入收入編列 1,189,037 千元。

2.基金用途共編列 21,264,034 千元。

債務還本編列 16,037,348 千元。

債務付息編列 162,600 千元。

紅橘線路網建設編列 1,104,413 千元。

輕軌運輸系統建設編列 1,929,673 千元。

台鐵捷運化市區鐵路地下化建設編列 2,000,000 千元配合款。

基金預算案 - 高雄市大眾捷運系統土地開發基金

業務總收入預計 20,985 千元，業務總支出預計 2,625,849 千元，預計短絀 2,604,864 千元。

1.業務總收入編列 20,985 千元。

業務資產租金收入編列 19,985 千元。

其他業務收入編列 1,000 千元。

2.業務總支出編列 2,625,849 千元。

其他業務成本 49,000 千元。

業務費用 4,200 千元。

管理費用 344 千元。

其他業務費用 2,328,320 千元。

利息費用 243,985 千元。

六、代辦本府其他工程

左營區立德國中校舍改建工程

本校舍改建工程原由崧驊營造有限公司以 1 億 7,361 萬 2 仟元得標，並於 99 年 11 月 5 日簽約，99 年 12 月 22 日開工，預定 101 年 10 月底完工。因承商無故不履行契約，本局於 101 年 11 月 16 日函通知承商契約終止，承商違反契約部分已依政府採購法第 101 條規定辦理刊登政府採購公報，並積極重新辦理未完竣工程招標，102 年 3 月 20 日由翔宏營造有限公司以 4,676 萬元承攬，於 102 年 5 月 31 日開工，預訂 102 年 10 月交付校方使用。

前鎮區樂群國小校舍改建工程

本工程於 99 年 11 月 26 日開標，原由崧驊營造有限公司以 1 億 8,382 萬元得標，因承商無故不履行契約，本局遂於 101 年 11 月 16 日通知承商契約終止，並依政府採購法第 101 條規定刊登政府採購公報。102 年 2 月重新辦理(未完竣工程)招標，102 年 3 月 23 日由承和營造有限公司以 7,900 萬元承攬，工期 140 日曆天，預訂 102 年 10 月 17 日完工。本工程核准於 102 年 5 月 31 日開工，為配合校方 9 月初開學，第一階段工程 (A、B、C 棟) 於 102 年 8 月底完工啟用，第二階段工程 (體育場及景觀) 預訂 102 年 10 月交付校方使用。

前鎮區仁愛國小校舍改建工程

99 年 10 月 26 日決標，由崧驊營造有限公司得標，99 年 12 月 29 日正式開工，業於 102 年 4 月 26 日完工確認在案，102 年 6 月 20 日完成驗收，102 年 8 月 22 日完成工程結算，目前辦理繳付保固金請領尾款等相關事宜。

三民區博愛國小校舍改建工程

本案於設計規劃階段，由林建宇建築師事務所以 519 萬得標，並於 100 年 10 月 26 日簽約。相關工程案件由達茂營造股份有限公司以 9,138 萬元得標，101 年 10 月 12 日簽約，10 月 24 日正式開工。

目前施作項目概要：外牆噴漿工程、外牆磁磚鋪貼及抵石子工程，廁所牆面泥作打底，外牆仿石塗料噴塗，線槽及消防管路配設。施工進度：截至 102 年 8 月 22 日止，累計天數 301 日曆天，預訂進度 64.69%，實際進度 69.13%，進度超前 4.44%。

衛武營藝術文化中心捷運連通道工程

本計畫將藉由捷運站所預留之通道空間，規劃興建 1 座長約 80 公尺地下連通道引導人群避開穿越馬路，以提供市民安全方便的公共行走空間步行到衛武營，優閒享受都會公園、文化藝術等各項休閒設施。

- 1.計畫經費計 1 億 6,300 萬元，由衛武營藝術文化中心委託捷運工程局代辦，工程細部設計作業已於 102 年 1 月 29 日與中興工程顧問公司訂約並執行細部設計作業，102 年 7 月中完成細部設計。
- 2.本工程已於 102 年 9 月 11 日陸續辦理評選、議價及簽約工作，預訂 102 年 10 月 1 日辦理工程開工、103 年 11 月底完工。

人力支援原住民委員會辦理災後重建工程

為配合原住民委員會辦理莫拉克颱風災後重建工程、99 年 7 月水災、凡那比颱風災後重建工程等道路、橋梁、一般小型零星之復建工程，以及原住民地區避難屋、桃源區樂樂段永久屋、杉林區月眉永久屋、那瑪夏區瑪雅自力造屋等家園重建，本局借調工程人員 2 名，協助支援分擔執行原住民地區各項土木工程設計、監工、工程督導等業務。其中一員因階段性支援工作告一段落，業於 102 年 4 月 1 日歸建本局，接辦輕軌第一階段工程興建業務。

參、未來廣續努力辦理事項

- 一、積極推動高雄環狀輕軌捷運建設，落實施工品質及履約管理，務使如期如質完工，除提供高雄市民享受高品質之輕軌運輸服務外，並藉由輕軌捷運建設之引進，達成強化沿線土地使用強度、帶動沿線地區商業發展及活絡高雄觀光資源等重大效益。
- 二、配合鐵路地下化時程掌控紅線 R11 高雄車站（永久站）施工進度，俾早日加入紅橘線路網營運，吸引更多客源，提昇高捷運量。
- 三、改善高捷財務結構後，市府除要求高捷公司持續開源節流外，並依議會要求由本府推派人選取得高捷公司 2 董 1 監之席次代表，未來即可實際監督高捷公司營運，使高雄捷運系統邁向更穩健及永續經營。
- 四、積極推動 R22～R24 沿線周邊土地開發，期以促進地區發展，增加運量，挹注捷運建設經費。
- 五、持續督導高雄捷運公司辦理 3 處機廠開發，完成大寮機廠 C-1 區開發計畫審查、協助辦理大寮機廠土地使用分區管制變更案及橘線 O14 站土地使用管制變更案。
- 六、與都發局合作特貿 5C 開發計畫，並研擬特貿 4A 投資計畫，辦理輕軌沿線文

小用地、停車場市有地之管理機關變更。未來將續推動土開基金土地之都市計畫變更及開發，積極創造開發效益挹注輕軌建設。

- 七、環狀輕軌建設第一階段至全線通車，先以勞務採購方式選聘民間機構，代為營運及維修，預計 102 年 12 月辦理議價、簽約，全線通車後長期之營運模式，朝單一營運機構規劃。
- 八、積極推動岡山路竹延伸線之規劃及報核作業，擴大服務地區居民及重要產業廊帶。
- 九、因應大高雄地區之長遠發展，辦理捷運後續路網及延伸線之規劃評估作業，並爭取行政院儘速核定。

肆、結語

高雄城市發展再進化與完善的交通基礎建設息息相關，高雄環狀輕軌捷運建設特將路線延伸至兼具觀光、文創等多元產業聚集的亞洲新灣區，並串接現有的捷運紅、橘線，除為擴大捷運覆蓋率，提升營運效益外，更重要的是藉由全球第一座全線採無架空線之輕軌系統，引發環保運輸與經貿發展產生了交流界面，輕軌將不只是通勤的載具，更創造了城市新脈動，為高雄港灣蘊足了新一波發展的能量，讓我們拭目以待。

感謝市民朋友長期以來的配合與支持，更感謝各位議員女士、先生的鞭策與鼓勵，捷運局全體同仁一秉服務的初衷，誓言全力以赴，如期如質地完成目標任務。報告完畢，敬請指教

最後 敬祝

各 位 議 員 女 士 、 先 生

身 體 健 康 萬 事 如 意

大 會 圓 滿 成 功