

## 十八、高雄市政府捷運工程局業務報告

日期：100 年 10 月 24 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：

欣逢 貴會第 1 屆第 2 次定期大會開議，存永有機會列席報告高雄捷運業務執行現況，並聆聽候教，至感榮幸。謹代表捷運局全體同仁誠摯感謝 貴會過去對捷運團隊的殷切指導，並期盼未來繼續給予惕勵與支持，共策高雄捷運持續穩健經營，加速推動建構捷運路網，為大高雄交通運輸系統發展奠定良基。

高雄捷運紅橘線自 97 年 9 月 22 日全線正式營運近 3 年以來，平均日運量自 9 萬多人次，增加到目前約 13 萬人次之多，且呈逐年成長之中。高雄捷運在歷次重要節慶及大型活動，均圓滿完成交通疏運任務，除獲得多數民衆之高度肯定，亦通過了實際的考驗。

隨著城市節奏的加速，合併後的大高雄約為原有高雄市的 20 倍，為配合縣市合併後大高雄發展的新形勢，本局刻正積極致力於現有捷運路網之擴展，如：岡山路竹延伸線、環狀輕軌捷運建設計畫等，並檢討其他後續路網規劃。我們期待以捷運為主體，配合完善的公車接駁服務，能緊密的連繫合併後的高雄縣市各個角落，創造大高雄市民「交通新骨幹、觀光好伙伴、轉乘無縫讚、高雄宜居冠」的美好願景。

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

##### (一)紅橘線路網

本計畫於 90 年開工，97 年 9 月紅橘兩線全線完工通車。紅線由橋頭至臨海工業區，橘線由中山大學至大寮機廠，兩線長度共約 42.7 公里，設有 38 座車站及 3 座機廠。為執行未完成之後續工作，包括興建紅線 R24 南岡山車站、配合鐵工局辦理捷運 R11 共構車站等，於 98 年 7 月 16 日函報交通部修正本計畫，99 年 7 月 7 日奉行政院院臺交字第 0990037845 號函核定，本案計畫期程由 97 年 10 月延長至 106 年底，總經費由 1,813.79 億元修正為 1,839.63 億元，其中包括政府投資範圍 1,047.7 億

元、政府辦理事項 483.89 億元及民間投資範圍 308.04 億元。

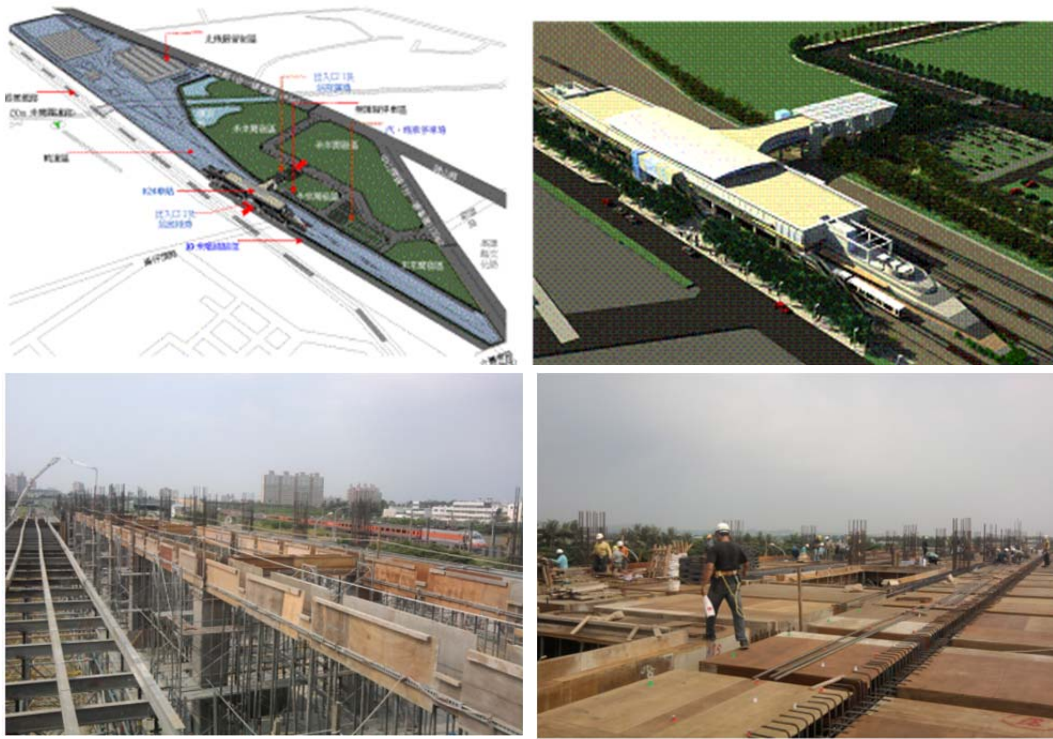
高雄捷運紅、橘線以鉅額投資，可有效帶動經濟繁榮、增加就業機會、創造國民所得，對於高雄市都市再造，扮演改革火車頭的角色。

### (二)興建紅線 R24 南岡山站

高雄縣市於去年 12 月 25 日合併後，轄內山、海、河、平原多元土地樣態，擁有國內第 1 大港以及國際機場。新的大高雄人口數約 277 萬人，土地面積達 2,946 平方公里，因此宏觀之交通運輸是城際縫合主要工作。捷運建設是打造整個大高雄市 30 分鐘生活圈目標之重要角色，目前市府所規劃六大轉運中心，其中有 4 個包含高雄火車站、左營、小港、鳳山就在目前營運紅橘線之捷運車站上，另一個岡山也在目前興建中之 R24 捷運車站上，因此捷運在大高雄市大眾運輸具有重要性與關鍵性。而目前推動中之環狀輕軌更具整個路網建構的意義，同時本局也積極規劃長期路網，以達成整個大高雄市 30 分鐘生活圈之目標。

#### 1. 土建工程

- (1)行政院於 99 年 2 月 9 日正式核定 R24 車站計畫，本府於 99 年 5 月 18 日與捷運公司簽約後，捷運公司即進行設計及招標作業，並於 100 年 1 月 3 日開工。
- (2)R24 車站經費共 11.73 億元，包含政府總投資經費 8.59 億元，民間總投資經費 3.14 億元。本工程包括土建、水電環控、電（扶）梯及機電系統等項目，目前已完成月台層結構施工，正進行穿堂層結構作業。迄 100 年 8 月底止，累計預定進度 28.53%，累計實際進度 32.41%，超前 3.88%。
- (3)為利當地民衆早日有安全、舒適之捷運可搭乘，本局目前由機電副總工程司每 2 週一次召開「R24 工程協調會」，追蹤管控工程進行，期能縮短整體工期於 101 年 12 月底達成實質完工與系統整合測試之目標。
- (4)預期效益：R24 車站營運後可便利岡山地區民衆搭乘捷運，增加捷運路線運量；同時達到旅行時間節省、行車成本節省、公車營運成本節省、肇事成本節省及空污排放成本節省等正面效益。由於捷運 R24 車站位於岡山/橋頭新市鎮計畫區域內，該車站之興建營運，對於配合中央計畫打造高雄海空經貿城建設之推動，以及岡山/橋頭新市鎮計畫之推動，均有相當程度之助益。
- (5)本車站相關模擬圖及施工現況如下：



車站相關模擬圖及施工現況

## 2. 機電工程

- (1)機電系統為民間投資項目，計有交流供電（中鋼承包）、直流供電（西門子承包）、號誌（西門子承包）、通訊（新加坡科技承包）及自動收費（三商電腦承包）等系統，高雄捷運公司已於 100 年 2 月底前發包完成。
- (2)目前機電系統廠商正進行設計工作及預埋管件施作，至 8 月底止其進度按預定進度達成 26.79%，本局則依興建營運合約進行品質及安全管理監督作業，以確保工程之安全與品質。
- (三)配合興建紅線 R11 高雄車站（永久站）

紅線 R11 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，經協調先行設置 R11 臨時車站，另永久站與鐵路地下化一併施作，鐵路地下化計畫於 95 年奉中央核定，經本府與鐵工局協商結果該局代辦本站之結構體，另建築裝修、水環及機電系統由本局辦理。按 99 年 7 月行政院核定紅橋線路網建設修正計畫書，R11 永久站經費共 55.46 億元，配合「高雄市區鐵路地下化計畫」捷運分擔經費 45.17 億元、建築裝修、水環所需經費 7.58 億元、機電系統經費 2.71 億元。依據興建營運合約 4.1 及附件 C1，R11 永久站屬於捷運公司之工作範圍，

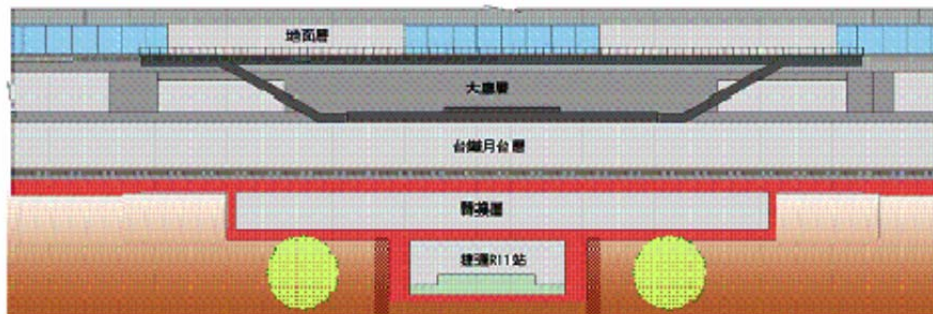
政府投資部分依約交付捷運公司辦理；故 R11 臨時站已支付捷運公司之經費及支應 R11 臨時站機電系統之費用應納入政府辦理事項，至於 R11 永久站工程經費（不含鐵工局代辦部分）則轉正由政府投資範圍核定額度內支應。另有關 R11 臨時站民間投資部分機電系統之費用，本府尚與捷運公司協議中，俟完成協議後再函報交通部。

R11 永久車站完成後將納入紅橘線路網行控中心監控、管制，未來可與交通部鐵路改建工程局高雄計畫—高雄車站形成共構，擴大高雄捷運服務網絡，民衆可於站內轉乘台鐵，整體運量增加，提升高雄捷運營運績效，更可進一步型塑高雄市成爲都會區交通轉運中心、追求綠色運輸導向的城市型態。

### 1. 土建工程

(1)因應捷運 R11 永久站完成時，臨時站與永久站之切換，目前密切與鐵工局協商相關結構介面施作歸屬。後續之建築裝修、水電/環控工程仍秉持既有理念，以提供民衆舒適便捷的搭乘環境爲宗旨。另將特別注重與台鐵設施之整合，如整體感、標誌指示等，以提供民衆無縫接軌最佳服務。

(2)本車站配置圖如下：



高雄車站剖面圖

### 2. 機電工程

R11 永久站之機電系統（高雄捷運公司之投資範圍）計有交流供電、直流供電、號誌、通訊、自動收費、月台門及軌道等系統，按目前鐵工局暫定期程，R11 永久站之施工作業規劃分爲 2 階段切換，未來本局將於兼顧營運需求及最低合理工期之前提下，依興建營運合約進行品質及安全管理監督作業，以確保工程之安全與品質，並以提前完成爲努力目標，務求如質如期達成計畫目標。

(四) 02 鹽埕埔站共構大樓

本案因納併捷運工程款增減帳項目，與高雄捷運公司有所爭議，大樓興建至 4 樓結構完成，暫時停工，惟已完成鑑價且已完工部分業於 99 年 8 月 26 日經本局複驗合格，並於 99 年 9 月 15 日完成付款作業。

關於本共構案，捷運公司與其統包商（達欣/日商清水聯合承攬）已解除合約完成統包工程契約結算終止。另於 100 年 3 月日另行發包，由本市旭一營造公司承攬，並於 100 年 5 月 5 日復工，預定 101 年 4 月 30 日前完工。

目前本工程正進行外牆裝修及室內消防管線裝配。截至 100 年 8 月 31 日止，預定進度 22.41%，實際進度 27.44%，進度超前 5.03%。

### (五)土地開發業務

#### 1. R22~R24 車站周邊土地開發

- (1)「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫」修正計畫書，報奉行政院 99.7.7 函復照經建會審議結論辦理：R24 南岡山站周邊土地未列入高雄新市鎮計畫之開發區，請內政部依程序檢討劃出新市鎮範圍，由高雄市政府為土地開發主體，並將整體開發規劃及效益一併納入財務計畫，其中本站土地開發回饋收益應以達成 1.5 億元為下限，儘量提升其自償比例。
- (2)高雄市縣合併後，高雄新市鎮為都市發展重鎮，其開發應密切結合都市整體發展，考量都市發展軸向為由南向北，高雄捷運沿線 R22~R24 車站周邊土地開發宜依該軸向次第開發。藉由高雄市與內政部營建署共同開發，可促進土地整體利用，加速完成都市建設，帶動地方均衡發展。
- (3)為「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，經本局請交通部轉報行政院，行政院秘書長於 100.7.21 函復：請照本院經建會綜提意見辦理。經建會除表原則尊重外，並請本府儘速與營建署完成實質內容協商。
- (4)本局 100.8.26 邀營建署及本府財政、都發、地政等單位協商，為檢討高雄新市鎮相關之土地使用分區、發展策略及經營管理，並融合當前生態城市、永續發展等理念，研擬整體發展計畫，將由營建署與本局共同辦理「高雄新市鎮後期發展區整體發展計畫」委託技術服務案，以做為指導未來開發高雄新市鎮後期發展區之依據。

#### 2. 大寮機廠用地開發

為響應政府推動綠能產業發展，實現綠色高雄、環保永續之目標，並

提升捷運環保綠能、節能減碳形象，善用充分日照地理環境特色，高雄捷運公司與中鼎集團旗下昱鼎能源科技開發（股）公司共同合作，由昱鼎公司提供技術及資金，捷運公司提供場地，在高雄地區日照良好的條件下，利用捷運機廠建物屋頂大面積空間設置太陽光發電系統。

雙方初期合作先以大寮機廠維修廠及管理中心屋頂之太陽光發電計畫，參與經濟部能源局 100 年度第 2 期太陽光發電設備競標作業，該競標結果於 100.08.17 決標，昱鼎公司順利得標，系統設置完成後，將以契約價格售電予台電公司；高雄捷運公司將以此模式推行至另 2 處機廠，資源充分利用，並為捷運機廠賦予太陽綠能新科技的角色。如發展成效良好，捷運公司亦希望能以大寮機廠太陽光發電系統為起始，進而發展大寮機廠全區為綠能產業示範區及應用區，藉由該系統成為太陽能產業之展示櫥窗，進而使該產業所需之商業服務如辦公、會議、展示場所等進駐大寮機廠開發區，使大寮機廠除為綠能產業之群聚重鎮外，更以綠能產業為發展主題，形成綠能新市鎮。

### 3. 南機廠用地開發

南機廠用地開發環境影響評估差異分析已獲環保署環評委員會審議通過，捷運公司可進行實質開發相關準備事宜，並進行招商作業，洽商有意願投資廠商及早進駐南機廠進行開發。

### 4. 北機廠用地開發

捷運公司與和春紀念醫院完成簽訂開發合約，佔地約 8,000 平方公尺，投資 2 億元，作為區域醫院及老人安養中心使用，有助於提升岡山、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；和春紀念醫院及安養中心成立，可提供岡山地區民眾約 250 個就業機會。對整體捷運沿線機廠開發事業有帶頭作用，共創公部門、捷運公司、和春醫院、岡山居民四贏的局面，目前正進行建照申請中。

### 5. 紅線凹子底站（R13）出入口 2 開發基地（169 號開發基地）

- (1) 169 號基地同時做為捷運設施及開發使用，經扣除捷運設施之基地作為醫院興建工程使用，本開發案規劃為地上 10 層地下 1 層、建築面積 563.61 平方公尺，總樓地板面積 5,600.94 平方公尺。
- (2) 本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，刻正申請建照作業中。
- (3) 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升捷運運量。



### 二、環狀輕軌捷運建設計畫

為強化大眾運輸系統整體路網及接駁運輸服務，進一步提升紅橘線運輸效益，均衡南北高雄交通運輸服務，以串連北高雄人口稠密區及南高雄工商業中心，爰規劃環狀輕軌運輸系統。

規劃中之環狀輕軌路線連結多功能經貿園區、哈瑪星、愛河、壽山及柴山等觀光景點，並配合高鐵、台鐵、公車等轉運站與轉乘設施規劃，建構完善市區交通網絡，進而紓解道路交通壅塞，節省交通旅次時間，提升運輸效率，提高都市生活品質，帶動新市區之發展。

#### 各國輕軌介紹



比利時，布魯塞爾（Brussels）



奧地利，格拉茨（Graz）



法國，馬賽（Marseille）



葡萄牙，波爾圖（Porto）

#### (一) 規劃路線及執行方式

1. 路線起於凱旋三路與一心路口北側之台鐵前鎮調車場，沿凱旋路、成功路、五福三路、河東路、同盟三路、美術東二路、美術館路、大順一～三路後，再銜接凱旋二路至起點，形成一連結南、北高雄的環狀路網。路線總長度約為 19.6 公里，除凱旋路段佈設於台鐵臨港線路廊外，其餘路段皆設置於一般道路上，全線設置 32 處候車站，

## 市政府各單位業務報告（捷運工程局）

一座機廠，總建設經費約 122.01 億元。

2. 本計畫行政院 96 年 12 月 6 日核定綜合規劃報告，97 年 3 月 20 日核定總建設經費 122.01 億元，中央補助上限為 44.09 億元，執行方式為依據促進民間參與公共建設法規定，以民間參與興建營運方式辦理（B.O.T），亦即民間機構帶資金投資，擁有於特許期限內之興建營運權利，最後再移轉予政府，本計畫特許期限為 38 年，包括 4 年特許興建期及 34 年特許營運期。
3. 財務說明—中央、地方、民間負擔之金額

項 目	金 額
總建設經費（A+B+C）	122.01 億元
A、土地費用	10.28 億元
B、政府辦理事項	10.24 億元（前鎮調車場及駐車廠配合工程 2.83 億元，以及工務行政費用 7.41 億元）
C、BOT 範圍建設經費（D+E）	101.49 億元
F、自償率	52.17%
D、民間投資（C×F）	52.95 億元
E、政府投資（C-D）	48.54 億元
中央負擔（B+E）×75%	44.09 億元
地方負擔 A+（B+E）×25%	24.97 億元

4. 本案環境影響說明書於 99 年 3 月 10 日環保署第 190 次環境影響評估審查委員會審查通過。環狀輕軌捷運機廠用地屬私有部分，已完成徵收補償、產權移轉及地上物清除作業。

### （二）招商過程與課題

#### 1. 招商過程

##### （1）辦理招商說明會

分別於高雄及台北 2 地共舉辦 4 場招商說明會，宣傳本案投資優勢，為輕軌招商聚焦。

場次	第 1 場	第 2 場	第 3 場	第 4 場
地點	高雄	台北	高雄	台北
辦理日期	97.8.29	97.9.17	99.3.2	99.3.10

##### （2）公告招商

分別於 98 年 5 月及 99 年 1 月辦理公告招商，均因無民間機構投標



而流標。

第 1 次公告招商：98 年 5 月 11 日至 7 月 11 日截止。

第 2 次公告招商：99 年 1 月 21 日至 3 月 22 日截止。

2. 對策檢討與因應作為

(1) 檢討招商未成原因暨廠商未參與投標之訴求

- a. 廠商尚無法認同本案規劃之獲利力及風險分配，潛在投資人之主要訴求為「運量保證」及「IRR 值為 12~15% (本案為 9%)」。
- b. 環狀輕軌係以 BOT 方式推動，與台北捷運採傳統發包或 BT 方式推動不同，須有民間廠商有投資意願與配合，方能有效執行。
- c. 招商階段適逢全球金融危機，廠商多採保守態度。
- d. 都會大眾運輸事業非屬一般商業行為，其運輸本業在營利有限的狀況下，須搭配附屬事業經營方能創造營收，以達永續經營之目標。

(2) 本局成立環狀輕軌建設案招商推動小組，積極檢討招商條件

- a. 本局於 99 年 6 月 11 日成立「高雄環狀輕軌捷運建設案招商推動小組」，持續召開會議積極檢討招商條件，截至目前已召開 16 次會議。工作內容包括：
  - (a) 重新檢討招標文件內容（含製作相關英文版文件）。
  - (b) 拜訪潛在廠商、各國在台機構（如中日交流協會、美國在台協會等）及輕軌系統供應商等。
  - (c) 邀請學者專家針對輕軌建設相關議題共舉辦 5 場座談會。
  - (d) 研議其他可能招商誘因（包括檢討沿線可開發土地、研議票價補貼方式、研議成立輕軌基金可行性等）。
  - (e) 辦理環狀輕軌行銷作業。
- b. 已初步完成申請須知及契約草案相關條文內容修正建議，持續針對府會關切議題召開會議研析，納入招商文件修正。

(3) 舉辦專家學者座談會，廣納建言

計已舉辦座談會 5 場，將持續針對各項關切議題舉辦。

日期	座談會主題	與談專家學者
99.7.8	輕軌票價補貼方式	中正大學財務金融學系暨研究所王教授元章、高雄大學都市發展與建築研究所王教授瑞民、義守大學公共政策與管理學系吳教授文彥

## 市政府各單位業務報告（捷運工程局）

99.7.20	成立輕軌運輸基金之可行性	中山大學財管系教授兼管理學術研究中心主任張教授玉山、文藻外語學院國際企業管理系賴教授文泰
99.8.13	輕軌沿線土地開發誘因引入方式及作業程序	台北市政府捷運工程局聯合開發處林處長勳杰、交通部高速鐵路工程局站區開發組陳科長慧君
99.9.8	都市輕軌捷運及都市景觀風貌	高雄市議會吳議員益政、高雄餐旅大學蘇昭旭教授、輔仁大學楊子葆教授
99.10.12	高雄環狀輕軌建設財務計畫	中正大學財務金融學系王教授元章、中正大學會計與資訊科技學系黃教授劭彥、中興大學會計學系陳教授雪如、安永聯合會計師事務所陳會計師政初
100.4.6	高雄環狀輕軌沿線土地開發暨轉運站規劃構想	長榮大學副校長李教授泳龍、台北捷運局聯合開發處林處長勳杰

#### (4)積極拜會潛在廠商及各國在台機構

- a. 規劃安排與曾洽詢輕軌案之國內、外潛在廠商接觸並交換意見，國內如中鋼公司、高捷公司、中鼎工程公司、義聯集團及其他在地開發商等；國外如日本日立中央商事、日本三菱重工、大陸北車等。
- b. 拜會各國在台機構，對本案招商進行意見交換，並提供輕軌招商資訊請協助提供該國廠商參考，藉此行銷輕軌建設。

日期	大事紀
99.7.9	拜會「中日交流協會高雄事務所」菅副所長原忠。
99.7.30	拜會「美國在台協會高雄辦事處」康處長晟如。
99.8.4	拜會「德國經濟辦事處」科技組孔榮經理。
99.8.23	翔興科技公司、洪彥工程公司及中國北車公司一同拜會陳前局長凱凌了解輕軌建設相關事宜。
99.9.14~17	陳前局長凱凌率本局相關同仁會同經發局前往日本招商，並拜會日立中央商事。
99.9.20~21	日本潛在投資商日立中央商事拜會本局，洽商輕軌招商事宜及實地踏勘輕軌路線。
99.9.24	日商 bitWallet, Inc 及台灣樂天市場公司拜會本局討論票證整合構想，並實地踏勘輕軌路線。
99.11.19	日本潛在廠商日立中央商事再次派員拜會本局商討輕軌招商內容相關課題。

## 市政府各單位業務報告（捷運工程局）

99.12.8	台中投資開發商拜會本局，並考察輕軌路線及沿線可供開發基地。
99.12.7~12	本局派員參加 2010 第 10 屆中國國際現代化鐵路技術裝備展覽會及赴大連北車公司參訪輕軌。
100.1.28	陳局長存永率本局相關同仁拜會義聯集團行銷輕軌建設。
100.3.1~4	陳市長率本府相關局處前往日本招商，本局由陳局長存永率相關同仁會同前往行銷環狀輕軌建設及拜會日立製作所/中央商事。
100.3.15	陳局長存永與中鋼集團會談，說明環狀輕軌建設，並針對輕軌投資交換意見。
100.3.17	陳局長存永率本局相關人員拜會中鼎工程公司，行銷環狀輕軌建設，並針對輕軌投資交換意見。
100.3.28	本局於「2011 加拿大-台灣公共建設商機交流研討會」中報告高雄環狀輕軌計畫，以行銷輕軌建設及交換意見。
100.4.21	日立中央商事三浦社長拜會市長
100.5.5	陳局長存永率本局相關人員拜會大陸工程公司，行銷環狀輕軌建設，並針對輕軌投資交換意見。
100.5.11	陳局長存永率本局相關人員拜會日勝生活科技公司，行銷環狀輕軌建設，並針對輕軌投資交換意見。

### (5)接洽全球輕軌車輛系統主要供應商及拜會本局

分別於 100 年 3 月 10 日德國西門子（SIEMENS）公司、100 年 3 月 16 日義大利安薩爾多（Ansaldo）公司及法國阿爾斯通（Alstom）公司、100 年 3 月 18 日加拿大龐巴迪（Bombardier）公司、100 年 5 月 31 日義大利安薩爾多（Ansaldo）公司等拜會本局並進行意見交流，了解全球輕軌系統最新規格、技術與其運用案例，針對高雄城市特性及關注議題（如架空線、路口交控系統、100%低底盤車輛等）交換意見。

### (三)後續工作重點

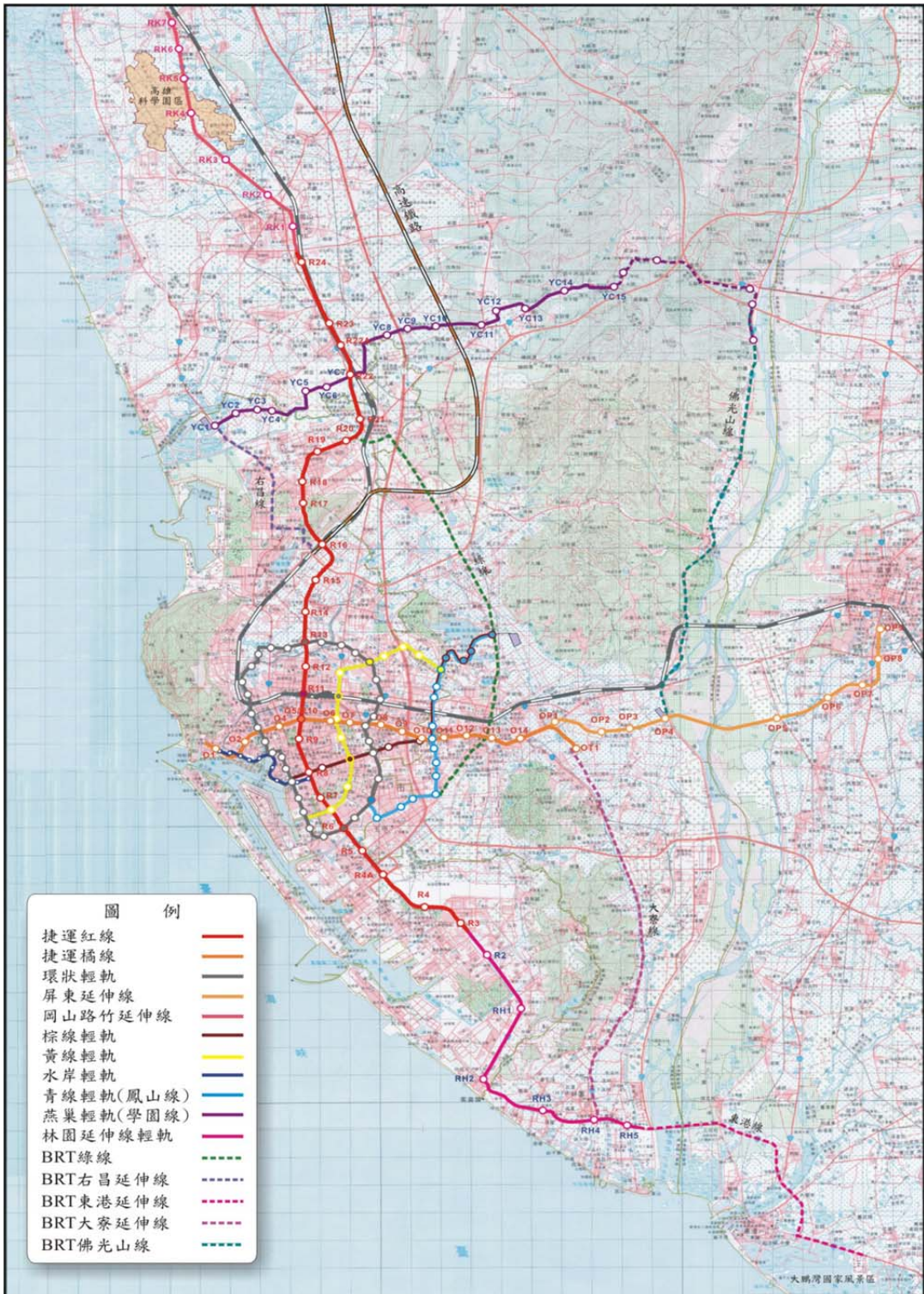
為輕軌招商推動順利，本局除持續積極拜訪廠商、評估沿線可供開發之公有土地、研議附屬事業及檢討招標文件等，以期增強招商誘因。惟經訪視廠商表示，第 3 次招商，再增列土地開發誘因，其立意良好，但以南部土地開發市場不如北部之環境下，對本案未具信心，經評估，考量再辦理第 3 次 BOT 招商，恐受限廠商參與意願，再次流標風險高，致推動時程延緩等因素下，本建設案將改變 BOT 辦理模式，以政府自

建方式推動。刻正修正規劃報告，預計於年底前儘速提報予交通部核轉行政院核定，讓高雄輕軌儘早動工興建，提供市民一優質、舒適、便捷的大眾運輸工具。

### 三、後續路網規劃

因應高屏地區之長遠發展，賡續辦理後續路網及延伸線之評估（詳長期路網圖），將委託顧問公司辦理縣市合併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，所需經費編入100年度預算提貴會審議通過，以委託專業顧問進行檢討整併與規劃作業，其主要工作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。

另有關目前已進行規劃作業之捷運路線辦理概況，說明如下：



高雄都會區捷運系統長期路網圖

### （一）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 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高雄科學園區、電信園區、岡山本洲工業區、永安工業區、南區環保科技園區、南科高雄園區特定區等產業園區及特定區，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，提升大高雄大眾運輸「面」向服務空間。

#### 2. 推動現況：

本府前於 90 年 4 月將岡山路竹延伸線先期計畫書、綜合規劃報告暨財務計畫書，報請行政院及交通部核定。90 年至今歷經 14 次交通部審查意見及修正報告書往返，迄今中央仍未核定。行政院吳院長在 99 年 7 月 3 日 R24 車站動土典禮上已承諾支持岡山路竹延伸線，做成『非建不可』的政策宣示，立法院王院長亦承諾鼎力支持本案。

為完成大岡山、路竹地區 30 萬民眾期盼的捷運夢，本府積極推動高雄捷運岡山路竹延伸線建設，亦研提將路線延伸至路竹之可行性，以服務路竹區周邊產業與居民。市長於今（100）年 1 月 19 日率領劉副市長、存永等市府相關人員前往立法院拜會王院長金平，敦請王院長協助，請行政院儘速核定岡山路竹延伸線計畫，並早日興建完工通車。本府於 100 年 2 月 1 日將本案規劃報告書再函報交通部，交通部並已於 100 年 2 月 18 日召開會議審查本案，會議結論：本次會議各與會機關所提相關意見，建請高雄市政府納入修正；另依交通部報陳行政院之「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（草案）」規定，請本府依程序先行提送可行性研究報告書報部審查。對本府提出本案延伸至路竹市區並增設一站之初步構想，興建方式擬採用 OT 方式，並請本府審慎評估研究，並納入可行性研究中。

#### 3. 未來工作重點：



高雄捷運 R24 岡山站業已動工，岡山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。依新制定的審查作業要點規定，其報核流程分為「可行性研究」、「綜合規劃」、「施工前置作業」3 個階段，目前岡山路竹延伸線可行性研究需進行工作包括：

- (1)路線場站規劃初步評估分析，包含經濟效益、路線、場、站規劃可行性評估、運量分析及預測。
- (2)土地開發初步評估分析，包含捷運路線、場、站或鄰近地區可開發範圍之評估、都市計畫變更內容、土地開發方式及期程評估、地方政府預估可獲取之開發效益。
- (3)財務專章：
  - A.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。
  - B.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。
- (4)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。
- (5)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。另交通部會議審查意見評估研究要採用 BOT 或 OT 方式，延伸至路竹市區並增設一站等議題，亦須納入可行性研究中。

依新制定的審查作業要點規定岡山路竹延伸線必須進行可行性研究，可行性研究完成後，將報請中央核定。中央核定後再進入「綜合規劃」、「施工前置作業」階段，屆時亦需研擬綜合規劃報告書再報請中央核定。

#### 4. 最新辦理情形：

岡山路竹延伸線案正依 100 年 2 月 18 日交通部審查會議結論及交通部 100 年 4 月 11 日頒布的「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。「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線建設及周邊土地開發計畫可行性研究顧問服務」案已於 100 年 7 月 14 日與顧問公司簽約，100 年 8 月 12 日完成本案工作

計畫書，100年9月7日召開審查會邀請學者專家及本府相關局處協助審查，會議主要結論：請顧問公司對於本案規劃路線、設站位置及數量、興建型式與系統型式等重要議題進行詳細規劃檢討，並就本案配合轉運中心之設置 R24 延伸至岡山火車站案先行研究，提出完整可行性研究報告。



高雄捷運岡山路竹延伸線建議路線圖

### (二)水岸輕軌規劃

#### 1. 執行效益：

水岸輕軌行經高雄港區，可塑造水岸特殊景觀，極具觀光效益，且銜接紅、橘線及環狀輕軌，提供水岸地區完整大眾捷運路網連結，基於促進水岸開發及銜接捷運路網，提升捷運運量，水岸輕軌興建有其必要性。水岸輕軌建設目標定位在觀光遊憩與連結水岸沿線各開發建設，如「海洋文化及流行音樂中心」、「高雄世界貿易展覽中心」、「高雄港客運專區暨港務大樓」、「高雄港站開發計畫」等重大建設案等，再配合多功能經貿園區、文化創意產業、郵輪母港等產業政策方向，成為推動水岸地區舊有都市整體再發展的基礎建設，並連結現有及規劃中的大眾捷運路網，提供轉乘及疏運功能，提升城市運輸新風貌，推動水岸土地整體開發。

#### 2. 推動現況：

100年1月召開「高雄捷運水岸輕軌建設之可行性研究期末報告」外部審查會議。100年2月23日向市長簡報「高雄捷運水岸輕軌建設之可行性研究」規劃及推動方向。目前正進行可行性研究報告審查意見修正作業中。

#### 3. 未來工作重點：

完成「高雄捷運水岸輕軌建設之可行性研究報告」送交通部核定，以建構完整大眾捷運路網，提升城市運輸新風貌，推動水岸土地整體開發。

### (三)燕巢輕軌

#### 1. 執行效益：

燕巢輕軌提供一條串連高雄學園之交通骨幹，連結楠梓、燕巢地區7大院校，可促進大學聯盟發展與資源共享，集散高雄學園至高雄核心與城際之旅次，並配合都市計畫規劃，促進輕軌導向的社區發展，建立「以人為本」的交通運輸系統。

本路線除連結高雄學園7大院校外，並串連捷運紅線、高雄新市鎮一期發展區、義大醫院等重要旅次產生區，妥適的軌道網路連結，可提升整體軌道運輸效益。

#### 2. 推動現況：

「高雄都會區燕巢線輕軌運輸系統第一階段綜合規劃」案，原係由高雄縣政府辦理，因應高雄縣市合併，本府交通局於100年2月1日函請捷運局就本案賡續推動及辦理後續履約事宜，並於100年2月21

日召開移交協調會議。

本案契約金額 970 萬元，已由高雄縣政府全數執行完畢，目前僅餘履約保證金發還尚未解除；本案高雄縣政府分別於 98 年 1 月 19 日、98 年 9 月 29 日 2 次陳報交通部，目前進度係由顧問公司依據 98 年 9 月 21 日交通部第 2 次審查意見研擬回復處理情形中。

另因應交通部 100 年 4 月 11 日發布「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」，本局於 100 年 6 月 2 日函報燕巢輕軌案可行性研究經費補助之申請計畫書，交通部於 100 年 7 月 5 日函復審查意見，本局現正依審查意見辦理相關作業。

### 3. 未來工作重點：

本局將接續辦理原合約相關履約事宜，並依交通部 100 年 4 月 11 日發布的審查作業要點規定，完成大眾捷運系統整體路網評估計畫後，選擇其中最優先興建路線辦理可行性研究，爰本局當儘速完成相關作業後，再據以辦理，俾爭取中央補助本建設。

## (四)黃線、棕線

### 1. 執行效益：

充分發揮紅橘兩線運輸效益，強化軌道運輸系統整體路網與其間接駁運輸服務，並提升高雄地區民衆使用大眾運輸習慣，連結大高雄都會區域，計畫推動本黃線、棕線規劃案。

### 2. 推動現況：

100 年 1 月審定「高雄捷運棕線建設之可行性研究期中報告」；100 年 3 月審定「高雄捷運黃線建設之可行性研究期中報告」。目前正分別依計畫時程研擬棕線、黃線可行性研究期末報告中。

### 3. 未來工作重點：

完成「高雄捷運棕線建設之可行性研究報告」與「高雄捷運黃線建設之可行性研究報告」送交通部爭取中央核定暨經費補助。

## 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，已進入營運期之合約管理階段，其重點項目如下：

### (一)高捷公司財務概況

高雄捷運公司股東投入資本計 102.04 億元(含普通股股本 100 億元及發行溢價 2.04 億元)，99 年全年虧損 13.3 億元，100 年 1~8 月份虧損 6.93 億元，截至 100 年 8 月底止累積虧損約 68.11 億元，股東淨值 33.93 億元。本案興建營運合約訂有「平準基金」機制，由工程款提撥 6%，以

因應營運虧損之資金需求。

### (二)永續經營之協助

為高雄捷運轉虧為盈永續經營，本局與捷運公司已成立「高雄捷運永續經營推動聯繫會報」作為雙方溝通平台，至 100 年 9 月底已召開 12 次會議，就永續經營相關議題深入討論。本府亦跨局處成立「高雄捷運永續經營工作小組」整合協助力量，至 100 年 9 月底已召開 6 次會議。依會議結論，陸續展開具體協助作為，包括：推動土地租金減免、協調工程增減帳及物調款爭議、撥付平準基金挹注營運虧損、高雄捷運公司債務重組、簡化開發用地之環評程序、溝通降息、運量及附屬事業開發、合理免除計收土地租金等。

### (三)爭取環保基金補助票價

為吸引學生及企業員工搭乘捷運並響應節能減碳，本局提出 100 年度申請環保基金補助捷運票價案，環保基金管理委員會於 100 年 6 月 29 日召開會議討論，同意本局及環保局所提「環境保護基金補助學生搭乘捷運票價及企業員工購買捷運漫遊卡計畫」，合計補助 1,050 萬元；另交通局所提申請環境保護基金補助「企業員工捷運漫遊卡」搭乘公車票價計畫，管理委員會也同意補助 698 萬元，該計畫並交本局統籌辦理。

補助計畫實施期間均自今年 7 月 1 日起至 12 月 31 日止，凡持學生卡搭乘高雄捷運，票價可自現行 8.5 折降至 7.5 折，所需經費由環保基金與高捷公司各負擔一半。

另外，環保基金首次結合高捷公司與企業主，推出補助企業員工團購捷運公車漫遊卡月票，捷運公司特為此卡設計版面，並定名為「企業幸福卡」，此卡原價每張 1,250 元，員工團購僅需 600 元，其價差分別由企業補助 250 元、高捷公司補助 250 元及環保基金補助 150 元，即日起凡員工持企業幸福卡 30 天內，可享無限次、無限里程搭乘捷運及公車。

有關企業幸福卡補助方案，自 7 月實施起，原僅針對本市林園工業區、臨海工業區、楠梓加工區等企業員工宣導補助，因深受各地企業員工喜愛，8 月份起特擴大補助對象，開放以有繳納空污費之公司廠商為優先，如每月申購人數不足 5,000 人時，可接受一般公司之申請。為進一步擴大此項政策美意，提供企業員工更便捷之服務，自 9 月 16 日起更進一步簡化申辦程序，讓購買之企業員工 20 張以下者可以隨到隨辦，以達便民利民之目的，只要有意購買之企業員工持填寫用印之申請書，直接至下列任一指定之車站（R3 小港站、R6 凱旋站、R13 凹子底站、R19 楠梓加工區站、R23 橋頭火車站、05/R10 美麗島站、0T1 大寮站）繳款購買即

可。

期望藉由優惠票價而提升高雄捷運運量，並可優先移轉學生及上班族群之通勤習慣，減少環境污染，貫徹本市推動綠能環保的政策。

(四)後續爭議事項辦理情形

- 1.捷運公司針對本建設案增辦工程及物調款爭議計向中華民國仲裁協會提出 10 件仲裁聲請，請求本府支付約 139.45 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 2 件仲裁，請求金額約 88.11 億元)。
- 2.依照「興建營運合約」規定，雙方有任何爭議應先交由協調委員會處理，協調委員會認為無法解決，雙方才依協調委員會決議進行訴訟或仲裁。捷運公司所提爭議事項多數均未曾於協調委員會中說明及討論，故本局認為尚未完成合約規定之協調程序，因此不同意仲裁。經本府與捷運公司協商後雙方合意自 100 年 2 月 24 日起暫停仲裁程序 8 個月，於暫停期間相關爭議回歸合約機制協調解決。惟如暫停期限屆滿後捷運公司仍續行仲裁程序，本局將依約依法維護本府及公眾權益。

仲裁協會案號	項目
009	興建期外物調款（72.89 億元）
012	CR7 區段標爭議（4 項，8.28 億元）
013	O5/R10 車站國際級特殊景觀造型（16.83 億元）
014	R9 車站國際級特殊景觀造型（4.83 億元）
015	電梯電扶梯數量增加（3.89 億元）
018	興建期內物調款（15.22 億元）
019	R8、O5/R10、R14、O10、O13、LER43（5.36 億元）
021	北機廠、高鐵 5,000 坪、防洪（7.84 億元）
022	CR1、北機廠、平行監造、工藝展示室（1.66 億元）
023	R8、R11、R16、拆除費用（2.65 億元）

捷運公司提付仲裁案件彙整表

(五)計收土地租金

依據紅橘線路網建設案興建營運合約，高雄捷運公司每年須按規定繳納開發用地之土地租金，該公司截至 100 年 9 月 14 日，繳納租金共約 7,205 萬元，積欠 98 至 100 年度租金計 15,147 萬元，違約金累計達 11,937 萬元。

(六)財務監督

- 1.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 5 次定期及一次不定期財務檢查。

2. 依興建營運合約規定，高雄捷運公司於每一會計年度終了時，經會計師查核簽證之自有資金比率均應維持一定比率。目前高雄捷運公司自有資金比率呈現不足現象，為改善該公司之財務結構，本局持續要求高雄捷運公司，促請該公司由原始股東增資，以立即有效改善財務結構及自有資金比率。

### (七) 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 10 件及 13 件，計 23 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。

### (八) 品質及安全管理監督顧問

為監督紅橘線路網建設案，本局選聘品質及安全管理監督顧問（C3 顧問），其服務案工作項目計有計畫管理、驗證與認證、設計品質管理、施工品質管理、法律服務工作及業主要求之其他服務工作等 6 項工作。其中計畫管理、驗證與認證、設計品質管理、施工品質管理等 4 項作業於 99 年 11 月完成驗收結算；另法律服務工作及業主要求之其他服務工作等 2 項工作，主要針對興建營運合約履約爭議及相關議題等事項，賡續提供法律服務及專業技術服務工作。

## 五、提升高捷能見度

### (一) 高雄捷運工程歷年獲獎紀錄

高雄捷運工程獲得各界肯定與好評，歷年獲獎紀錄相當可觀，包括榮獲中國工程師學會「工程優良獎」、「全球卓越建設獎」、「優良環境文化類金質獎」、建築園冶獎「優質公共景觀獎」、「都市設計景觀評選大獎」、國家卓越建設獎「優良環境文化類卓越獎」、建築園冶獎「特別獎」…等，讓高雄捷運成為高雄人的驕傲，捷運工程之施工品質與技術，也獲得工程界高度肯定。

### (二) 撰文發表於國際期刊

本局除致力於現有及後續工程之發展外，並藉由撰文發表於國內外之期刊上，增加高雄捷運之能見度。100 年 3 月 30 日本局以高雄環狀輕軌為

題，撰寫相關文章投稿至 Metro Report International 期刊，並已獲刊登於 2011 年 6 月份之國際期刊上。

### (三)捷運工程再獲肯定

高雄捷運紅線 R18（油廠國小）站本（100）年 6 月份，再次榮獲 2011 年國家卓越獎優良環境類「金質獎」，並由本局局長代表領獎。

捷運車站的建築與景觀風貌形成高雄都會重要的地標；而國家卓越建設獎係由世界不動產聯合會授權中華民國不動產協會舉辦，為國內最具代表性之建築評鑑獎項，該獎評選過程十分嚴謹，不僅要經評審團書面之審查，還由執行委員會 5 位委員至現場聽取簡報及複勘，再通過評審團一致的肯定方能獲獎。此次高雄捷運 R18 車站的得獎不僅再次肯定高雄捷運工程的設計與施工的水準，也肯定了高雄捷運 3 年來營運管理之成效。

### (四)持續參與研討會及論壇

為持續提升高雄捷運於國際之能見度，以及軌道運輸工程技術之推動發展，本局參加 100 年 8 月份之台灣國際軌道科技展覽暨研討會，獲邀擔任座談主講人並在輕軌運輸專題發表演說。本局亦投稿 9 月份「兩岸四地城市軌道交通/捷運發展論壇」，並持續鼓勵所屬同仁，投稿及參加國際性會議，將高雄輕軌塑造為城市移動之地標。

### (五)高雄捷伴行

「高雄捷伴行」網站以捷運各站的生活圈為主軸，結合大高雄地區各重要觀光景點，作內容導覽及介紹，並搭配公車、渡輪、鴨子船、公共腳踏車、高鐵等大眾運具，串聯起便捷的交通網。

民眾只要有 Android 系統或 iOS 系統（iPhone/iPAD 等）之智慧型手機，即可下載「高雄捷伴行」數位行動服務軟體 APP，可透過全球定位系統（GPS）顯示出所在位置最近的捷運車站，查詢捷運車站資訊、票價與觀光資訊等貼心服務，也能隨時掌握捷運最新的資訊、好玩的景點。

「高雄捷伴行」除了連結觀光景點、美食饗宴、時尚購物、樂活單車等主題旅遊外，更有捷運站內商店介紹，配合 GIS 電子地圖的定位與搜尋功能，讓民眾更瞭解交通位置與轉乘資訊，提供更便捷的捷運交通查詢。

## 六、預算編列及執行

依據預算法及「高雄市捷運建設基金收支保管及運用自治條例」規定，本局同時編製「高雄市政府捷運工程局單位預算」暨「高雄市捷運建設基金」，用以支應推動捷運紅橘線路網建設、輕軌運輸系統建設、長期路網規劃、台鐵捷運化建設所需經費。101 年度仍援照規定編列相關預算，另為降低

## 市政府各單位業務報告（捷運工程局）

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或發行公債，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：

### (一)公務預算案

1. 歲入共編列 9 億 8,394 萬 5 千元。中央補助收入編列 9 億 8,393 萬 5 千元。
  - (1)交通部補助紅橘線路網建設 9 億 5,185 萬 4 千元。
  - (2)交通部補助輕軌運輸系統建設 3,208 萬 1 千元。
2. 歲出共編列 18 億 854 萬 6 千元。
  - (1)行政管理編列 128 萬元。
  - (2)債務付息編列 2 億 8,921 萬 3 千元。
  - (3)撥充捷運建設基金編列 15 億 1,805 萬 3 千元(紅橘線 14.75 億元、輕軌 0.43 億元、長期路網 0.002 億元)。

### (二)基金預算案

1. 來源共編列 192 億 3,681 萬 1 千元。
  - (1)舉借債務收入編列 160 億 6,734 萬 8 千元。
  - (2)租金收入編列 5,239 萬 4 千元。
  - (3)資產使用及權利金收入編列 7 萬 6 千元。
  - (4)市庫撥款收入編列 31 億 1,699 萬 3 千元。
2. 用途共編列 191 億 8,434 萬 1 千元。
  - (1)債務還本編列 160 億 6,734 萬 8 千元。
  - (2)債務付息編列 2 億 8,921 萬 3 千元。
  - (3)紅橘線路網建設編列 14 億 7,507 萬 8 千元。
    - a. 工務行政 1 億 5,998 萬 5 千元。
    - b. R11 車站經費 9 億 4,596 萬 6 千元。
    - c. R24 車站經費 3 億 6,912 萬 7 千元。
  - (4)輕軌運輸系統建設編列 4,277 萬 5 千元。
  - (5)長期路網規劃編列 20 萬元。
  - (6)台鐵捷運化市區鐵路地下化建設編列 13 億 972 萬 7 千元配合款。

## 七、其他重要業務

### (一)東臨港線自行車道工程（自辦工程）

為響應全球節能減碳措施，配合本市自行車道路網，形塑為本市重要都市綠廊及環狀自行車道系統，提升都市環境再造、創新土地機能與促進地區之觀光。

本工程範圍為沿台鐵東臨港線（凱旋路旁）自中山路至憲政路口，總長約 5 公里，進行既有人行道改造，設置自行車道，以提升都市生活休閒與觀光消費品質。經向中央極力爭取，獲得行政院體育委員會「自行車道整體路網規劃建設計畫」補助 5,000 萬元，由本局辦理東臨港線自行車景觀廊道工程之規劃設計及發包施工。

目前分兩標段施工，第一施工標範圍為班超路至中山路段，於 4 月 8 日開工，至 9 月 5 日工程實際進度為 98.2%；第二施工標範圍為班超路至憲政路段，於 7 月 1 日開工，至 9 月 13 日工程實際進度為 10.86%。



東臨港線自行車道模擬圖

### (二)代辦教育局校舍建築工程

#### 1. 新莊高中綜合活動中心興建工程

本案由工務局新建工程處完成設計監造之建築師遴選及細部設計作業後移交予本局續辦招標及工程管理工作。

- (1)本工程新台幣 1 億 4,278 萬元，並於 99 年 8 月 5 日開工，契約工期為 285 日曆天，預定 100 年 9 月下旬完工。
- (2)工程內容：地下 1 樓、地上 3 層樓高之綜合活動中心（可供集會與羽球、排球及籃球等運動之用）及 1 棟 3 樓群樓教室。
- (3)截至 100 年 9 月 5 日止，進行活動中心運動地板、戶外廣場及太陽能安裝工程，預定累計進度 98.36%，實際進度 96.28%。



新莊高中綜合活動中心興建工程

## 2. 立德國中校舍改建工程

- (1)第一期工程新台幣 1 億 7,361 萬元，99 年 12 月 22 日開工，契約工期為 425 日曆天，預定 101 年 6 月完工；第二期工程目前進行規劃設計中。
- (2)工程內容：一期工程包括 4 棟 4 層樓教室及校園整體景觀改造，其中 1 棟含地下停車場。二期工程包括體育館、圖書館及操場。
- (3)第一期工程截至 100 年 9 月 8 日止，實際進度 26.59%。已完成 A 棟基礎開挖、B 棟 C 棟 2F 結構體及 D 棟 3F 結構體。



立德國中校舍改建工程

## 3. 仁愛國小校舍改建工程

- (1)本工程新台幣 1 億 6,741 萬元，99 年 12 月 29 日開工，契約工期為 450 日曆天，預定 101 年 7 月完工。
- (2)工程內容：4 棟 4 層樓教室及校園整體景觀改造，其中 1 棟含地下停車場。
- (3)截至 100 年 9 月 8 日止，實際進度 23.45%。已完成 A、B、C 棟 1 樓結構體。





仁愛國小校舍改建工程

#### 4. 樂群國小校舍改建工程

- (1)本工程新台幣 1 億 8,382 萬元，100 年 1 月 3 日開工，契約工期為 435 日曆天，預定 101 年 7 月完工。
- (2)工程內容：4 棟建築及校園整體景觀改造。A 棟為 3 層樓普通教室、資訊教室、視聽中心、圖書館、地下停車場及教師辦公室，B 棟為 3 層樓普通教室，C 棟為 1 層樓體育館，D 棟為 1 層樓變電站。
- (3)截至 100 年 9 月 8 日止，實際進度 23.51%。已完成 A 棟 1 樓、B 棟 2 樓及 C 棟基礎結構體，現正進行 A 棟 2 樓、B 棟 3 樓及 C 棟 1 樓結構體工程。



樂群國小校舍改建工程

#### (三)代辦文化局文化建設工程

##### 1. 紅毛港文化園區整建暨展示工程

本案由文化局完成設計監造之建築師遴選及細部設計作業後移交予本局續辦招標及工程管理工作。

- (1)本工程新台幣 1 億 9,850 萬元，99 年 3 月 8 日開工，原訂契約工期為 430 日曆天，受變更設計及受港務局南護岸工程影響而展延工期，預定 100 年 12 月 10 日完工。



- (2)工程內容：包括遊客中心、創意工坊、展示館、特展館及構建於高字塔之旋轉餐廳等主要建築物，上述建物均為 2 樓以下建物，另包括觀海景之觀景台工程及表現紅毛港舊建物特色的聚落美術館區等景觀工程。
- (3)目前進行各棟建物之裝修工作及園區景觀工程，另本工程部分工項受到受港務局南護岸工程影響導致進度落後。本工程迄 100 年 8 月 31 日止，預定累計進度 72.87%，實際進度 65.06%。



紅毛港文化園區整建暨展示工程

### 2. 高雄市立圖書館總館新建工程

- (1)本工程全案預算為 11 億 8,300 萬元，計畫時程為 101 年 2 月完成細設核定、101 年 3 月辦理工程招標、103 年 10 月開館。
- (2)本局協助圖書館辦理設計與監造技術顧問遴選工作，建築師遴選結果已於 100 年 2 月 18 日公佈，由劉培森建築師團隊擔任本案設計及監造技術服務顧問。爾後於工程發包施工階段，本局將辦理採購、履約管理及驗收等業務。
- (四)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、橋樑、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。
- (五)工地即時影像監視系統 NCTV (Net Cable Television)
- 透過網際網路連線，在網站上觀看各工地的施工安全情況，達到隨時隨地充分掌控處理工地狀況的目的，確實發揮「施工管理零距離」與「全民督工」的特性，提供工程人員隨時監督工程現況，一般民衆也可上網關心捷運施工進度。目前本局在建工程中之南岡山 R24 車站已建置完成

使用中，其他代辦工程如樂群國小、仁愛國小及立德國中亦正陸續建置中。

### 參、未來賡續努力辦理事項

#### 一、永續經營

市府以市民最大利益為考量，為維持高雄捷運系統正常營運，達高雄捷運永續經營的目標，市長已要求交通、捷運等相關單位，審慎評估高雄捷運的營運問題，市府與高捷命運與共，市府會和高捷共同承擔高捷的經營狀況。目前永續經營上最主要的課題，在於如何更有效提升運量及改善財務結構，而這些正依合約規定及相關法令積極研提方案及逐步研議解決中。另市府成立「高雄捷運永續經營工作小組」，針對高捷的永續經營做全盤的檢討與必要的協助。而為減輕高捷公司財務負擔，市府亦積極協助該公司進行聯貸調整。

- (一) 100年1月30日本府成立「高雄捷運公司債務重組三方推動小組」，由秘書長擔任召集人，成員包括臺灣銀行代表、高雄捷運公司董事長、本府財政局局長、主計處處長、法制局局長及本局局長。
- (二) 100年3月9日本府召開「高雄捷運公司債務重組三方推動小組」第1次會議，就高捷公司提案相關議題進行討論，並俟高捷公司需求召開三方推動小組第2次會議。
- (三) 100年4月8日捷運局長率員拜會台銀總行，研商協助高捷公司債務重組事宜。

#### 二、運量提升作為

因應高雄捷運通車，為提升捷運運量，自97年4月起即採取相關施政措施與作為，持續建構平台，協力市府各局處提供各項資源，俾高雄捷運永續經營，未來賡續辦理事項摘要如下：

- (一) 規劃建設後續路網、興建紅線 R11 高雄車站（永久站）及 R24 南岡山站、推動高雄環狀輕軌捷運建設。
- (二) 爭取高雄市環境保護基金補助搭乘捷運票價計畫之優惠票價、鼓勵措施，逐步誘導培養使用大眾運輸工具之習慣，改變運具使用方式，降低對私人運具依賴，減少環境污染，達到節能減碳，促使高雄市成為永續綠色運輸發展城市。

三、持續推動高雄環狀輕軌捷運建設，建構捷運基本網路，讓高雄市民儘早享受高品質之大眾運輸服務。

四、因應大高雄地區之長遠發展，賡續辦理後續路網及延伸線之規劃作業，並

爭取行政院儘速核定。

五、完成行政院經建會補助本府辦理之「高高屏台鐵沿線與捷運路網交會車站周邊土地整合發展計畫」，提供鐵路沿線周邊土地開發雛議。

六、為促進捷運周邊地區的繁榮及增加營運收入，持續協助捷運公司辦理捷運 3 處機廠用地及其他開發用地之商業開發。

七、積極推動高雄新市鎮及捷運沿線周邊土地開發，期以促進地區發展，增加運量，挹注捷運建設基金。

八、重大代辦工程成立工程督導小組聯合作業，確保施工品質；代辦工程案件及金額日增，成立工地查察小組，從旁協助解決工地品質及疑難問題。

### 肆、結語

「節能減碳、愛護地球」，已成為世界各先進國家對抗全球暖化與能源短缺的必要作為，高雄市面積 2,946 平方公里，為全台第一；人口 277 萬人，為全台第二。擠身國際大都會的高雄市，亦應對此有所具體行動，設法降低對非再生能源的依賴性。

完善的大眾運輸系統，是現代化城市一項重要的指標，而使用石油能源的軌道運輸系統（捷運系統），更是具有安全性、舒適性、可靠性、高效率與低污染之優點。高雄捷運紅橘線營運 3 年以來，運量仍具改善的空間，以現有的紅橘線為基礎，拓展後續的延伸路線、遠期路網與環狀輕軌，必能發揮民衆「行」的無縫接軌，提升高雄地區民衆使用大眾運輸習慣之綜效，並為大高雄之永續發展，奠立堅實可靠的基礎。

最後感謝市民朋友的配合與支持，更感謝各位議員女士、先生的鞭策與鼓勵，您的支持是我們向前推進的最大動力。

報告完畢，敬請指教

最後 敬祝

各位議員女士、先生 健康愉快

大 會 圓滿成功