
特 載

高雄市議會舉辦「高雄市捷運延伸至林園系統建設」公聽會 會議紀錄

日 期：105 年 9 月 21 日（星期三）上午 10 時 3 分

地 點：本會一樓簡報室

出（列）席：

本 會－議員王耀裕、李雅靜、曾俊傑

政府官員－高雄市政府交通局技正洪嘉亨、科員陳啓文

高雄市政府捷運工程局主任秘書吳嘉昌、股長林永盛

高雄市政府經濟發展局技士陳亮志

高雄市政府都市發展局正工程司陳昌盛

高雄市政府工務局副總工程司邱哲明

高雄市政府研究發展考核委員會研究員蔣奇樺

高雄市林園區公所主任秘書李柏雄

立法委員－黃昭順

學 者－實踐大學博雅學部講師李坤隆

正修科技大學建築與室內設計系講師王立人

屏東大學不動產經營學系副教授鄭博文

社區團體－高雄市林園區農會理事長吳清泰

高雄市林園家庭教育文化協進會理事長李耀明

高雄市林園舞蹈協會理事長洪瑞派

高雄市程派八卦掌協會理事長陳泰忠

高雄市林園聯合慢跑協會理事長潘寶明

高雄市林園魔法屋愛鄉協會理事長顏秀梅

高雄市林園區西溪社區發展協會總幹事蘇振賢

高雄市林園區里務推展聯合促進協會理事長洪進財

高雄市林園區鳳芸里里長黃正忠

高雄市林園區東林里里長黃素娥

高雄市林園區中芸里里長謝樹來

- 其 他—陳麗娜議員服務處助理沈育正
- 主 持 人：王耀裕議員、李雅靜議員、曾俊傑議員
- 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：
- 王議員耀裕
高雄市政府捷運工程局吳主任秘書嘉昌
黃立法委員昭順
高雄市政府捷運工程局林股長永盛
王耀裕議員服務處龍助理展毅
高雄市政府交通局洪技正嘉亨
高雄市政府經濟發展局陳技士亮志
高雄市政府都市發展局陳正工程司昌盛
高雄市政府工務局邱副總工程司哲明
高雄市政府研究發展考核委員會蔣研究員奇樺
實踐大學博雅學部李講師坤隆
屏東大學不動產經營學系鄭副教授博文
正修科技大學建築與室內設計系王講師立人
高雄市林園區公所李主任秘書柏雄
高雄市林園舞蹈協會洪理事長瑞派
李議員雅靜
曾議員俊傑
- 丙、主持人王耀裕議員結語。
- 丁、散會：中午 12 時 18 分。

「高雄市捷運延伸至林園系統建設」公聽會錄音紀錄整理

主持人（王議員耀裕）：

現在正式開始「高雄市捷運延伸至林園系統建設」公聽會，今天由本席和李議員雅靜、曾議員俊傑三位議員共同主持辦理這一場公聽會。今天的貴賓很多，有公部門各局處代表、專家學者、立法委員、民意代表，還有社團的負責人，等下一一的介紹。

高雄市政府捷運局是由吳主任秘書嘉昌出席、交通局洪技正嘉亨、經濟發展局陳技士亮志、都市發展局陳正工程司昌盛、研考會蔣研究員奇樺、工務局邱副總工程司哲明，還有對林園捷運很關心、很重視的黃立法委員昭順也出席公聽會，謝謝！李議員雅靜也是這次公聽會的主持人。另外還有邀請專家學者，有實踐大學李講師坤隆、正修科技大學建築室內設計系王講師立人、國立屏東大學不動產經營學系鄭教授、林園區公所主任秘書、林園區農會吳理事長，還有林園很多社團的負責人等等，大家聽到要開公聽會都來參與，謝謝！

今天這場公聽會，我們在三個禮拜前就開始準備，現在將辦理公聽會的主要目的報告讓大家了解。因為林園是石化工業區，這 40 幾年來，從民國 60 幾年到現在，以前政府規劃十大建設，將林園石化工業區建設完成之後，林園從農業轉型為工業，讓我們的石化經濟蓬勃發展，也帶動台灣經濟發展的奇蹟。當然政府對台灣的經濟都有正面的投入和意義，但石化工業區造成的污染，也相對阻礙了林園的發展，為什麼？因為衛生單位統計林園地區罹癌、重大疾病、慢性病的非常多。而且罹癌、重大疾病的比例很嚴重，比高雄市或全台灣都要高，這表示石化工業區污染所造成的後果。但是在罹癌比例這麼高的情形之下，政府並沒有對林園的地方建設及交通建設有所重視，包括現在要談的捷運系統，因為林園要發展一定要從交通著手，交通如果沒有做好，就無法促進城鄉均衡發展。

縣市合併之後，林園已經是大高雄 38 個行政區之一，林園是高雄市最南邊的行政區，民國 80 幾年規劃高雄捷運紅線到小港、橘線到大寮，所以林園到大寮這一段都沒通、林園到小港也沒通。捷運當初的規劃，94 年初步規劃小港 R3 到林園有 7 個站，如果從大寮到林園也差不多 7 個站，但是這兩條路線都沒有延伸下來，造成林園的人口數從 10 幾年前的 7 萬 2,000 多人，到現在只剩下 7 萬 600 的人口數，表示林園的人口慢慢的往外流，為什麼會往外流呢？因為交通不方便，大家乾脆買房子住在高雄市的都會區，造成人口外流，這樣對林園來講是非常不公平。因為石化工業犧牲了林園鄉親的健康生命，結果我們並沒有換來一定的建設。今天召開這場公聽會，主要目的就是要爭取捷運延

伸到林園，當然高雄市政府也很用心，今年在林園石化工業區的服務中心，曾經召開平面輕軌銜接到林園的公聽會。但是平面輕軌對於林園並沒有幫助，為什麼呢？因為平面輕軌現在只有初步規劃中，還沒有送交通部。而且平面輕軌從小港繞到林園剛好有 18 個站，這 18 個站繞到林園全程要花 40 分鐘，三個月前林園有舉辦捷運連署，我們發動騎腳踏車從林園高中到小港 R3 捷運站，只花 30 分鐘就到達，但坐輕軌卻要花 40 分鐘。你想想看，我們的百姓是選擇騎腳踏車或是搭乘平面輕軌呢？如果把重運量捷運直接延伸到林園，而不要用平面輕軌方式，因為林園石化工業區到小港，這兩個工業區的地下管線很多，我們不要施作地下，而是施作高架方式，像楠梓、岡山、橋頭都是以高架。如果用重運量的捷運，高架不用換車廂，直接從小港 R3 到林園，這樣差不多有 7 個站，全程 20 分鐘就可到達。你用 20 分鐘和 40 分鐘做比較，當然大家一定選擇搭乘 20 分鐘的，而且平面輕軌是比較屬於都會區，要發展觀光讓大家便捷性，這樣才使用平面輕軌。但是林園和小港都是重大工業區，有貨櫃車、聯結車、油罐車、石化車輛一大堆，平面道路和平面輕軌路線交叉，萬一發生車禍事故，整條沿海路台 17 線都會動彈不得。這個就是今天公聽會邀請市政府捷運局，一定要將高架重運量的捷運放在第一位，平面輕軌對林園的發展真的沒有幫助，等一下邀請出席單位或是社團負責人代表性發言。

今天由本席做開場，希望捷運局重視林園人的心聲和未來的發展，錯誤的政策比貪污還嚴重，希望捷運局在規劃的時候，就先規劃好，不要等到這條平面輕軌十年後完成了，才發現不符合又要爭取高架捷運，這個可能要再等幾 10 年或是百年以後的事情了。今天非常感謝大家參與，謝謝！首先請市政府針對捷運的規劃先做說明，請捷運局吳主任做說明。

高雄市政府捷運工程局吳主任秘書嘉昌：

首先由我們捷運局工程局主辦科林博士、林股長向大家說明及報告目前規劃狀況，報告之後我們再聽取大家的意見及建議。

主持人（王議員耀裕）：

黃立委昭順非常關心，也出席了公聽會，因為他等一下還要趕到立法院，我們先請黃委員來致詞。

黃立法委員昭順：

高雄的捷運如果沒有記錯的話，大概從民國 81 年我剛當上立法委員，那個時候我就爭取捷運的預算。但是很可惜我們的捷運只有做紅線和橘線，就是一條橫線、一條直線而已。從那個時候到現在，捷運的串聯系統一直到今天為止，可以說還是做得不夠好。而台北市和新北市可以結合在一起，一年開闢一條新的線，我們到台北可以發現連南港，甚至很遠的地方都有轉運站，台北把捷運

串聯得很好，包括我去台北也常常搭捷運，因為比搭計程車快很多。搭乘捷運第一個比較快；第二個時間很好計算，譬如我跟王議員說我要到林園，我可能就不會遇到交通阻塞。那個時候交通部給高雄捷運的補助款也是打破全國紀錄，給我們 75% 的補助款，那時候我當交通委員會召集人。我剛才大約了解王議員說的，現在市政府想做平面輕軌，這個平面輕軌對我們來講，因為這個地方有很多貨櫃，前幾天高雄成功路好像輕軌和一位老翁發生車禍。所以議員特別向我說大家不想要平面輕軌、想要高架，因為這裡是石化區，有很多地下管線，不然理論上應該是地下比較好。地上和地下不一樣，平面輕軌可能會遇到很多貨櫃，今天與會有很多教授學者專家，還有很多相關單位的負責人，你們想怎麼做我都沒有意見，但是當你們決定了之後，要向中央爭取預算的時候，我會邀王議員耀裕、李議員雅靜，我們不分藍綠，向中央爭取預算我來幫忙處理，這樣好嗎？今天你們就先在公聽會討論，因為我台北還有很多會議，所以我馬上要離開。希望今天公聽會能夠成功，我的助理會留下來，我剛剛說怎麼沒邀請中央交通部來，或者下一次更成熟的時候，我也會把中央相關的運研所等等也邀請下來。我覺得在整個過程當中，應該把大家的意見，看要怎麼做最安全、最有效，甚至能夠補助更多的經費，大家都知道高雄的經費有限，比台北少。但是現在中油公司也要遷移到高雄，所以理論上，我們可以要求他們協助補助一些經費，我們一起來努力，一定很快就會看到林園的捷運。

主持人（王議員耀裕）：

今天里長也都踴躍出席，有里長聯誼會洪主席進財、東林里黃里長素娥、中芸里謝里長樹來及鳳芸里黃里長正忠，謝謝！接著請貴賓觀看捷運局所做的簡報。

高雄市政府捷運工程局林股長永盛：

我是捷運工程局林股長，待會由我來進行有關高雄捷運紅線延伸到林園—小港林園線規劃情形報告和說明。我大概用 15 張的投影片，我雖然台語也會通，但是我思考邏輯都是用國語思考，所以必須要用國語說明，如果有聽不清楚或是不了解的，請你們問旁邊的人或是之後再舉手發言。

我們先看整個人口區域的規劃，高雄有 38 個區，目前小港林園線的路線，大概經過小港和林園這兩個區域，小港目前大概有 15 萬多的人口、林園大概有 7 萬多人口，加起來大概有 22 萬的人口數，佔高雄市 277 萬人口的 8.17% 人口數的情況。從小港到林園，在捷運或是輕軌路線規劃上，都要考量這一帶是不是有很多運輸的需求，是不是有很多人口、服務產業的地方？我們再看附近有滿多的產業區，包括臨海工業區就業人數大概有 4 萬多人、林園工業區就業數大概有 4,500 多人；另外整個區域進到大林蒲有第 6 貨櫃中心、南星自由

貿易區大概有 6,000 個就業機會、南星遊艇專區大概有 4,000 個就業機會。所以我們會先從都市計畫有關產業人口這部分先思考，再去衍生路線要怎麼走的狀況。

高雄縣市在民國 99 年 12 月合併，合併之後中央有頒布審查作業要點，就是大眾捷運系統建設及周邊土地審查作業要點，裡面有個規定，如果地方要辦理相關捷運的可行性研究的時候，要先就都市規劃還有整個運輸規劃做整體評估。它的意思是說：就整個路線上來講，因為高雄市目前大概有規劃 17 條路線，但大家都知道政府的資源有限，包括中央和地方，所以要做排序，17 條的排序哪一條要排第一、第二、第三，我們有完整的評估標準。所以在 100 年的時候，市政府大概花了 2,000 萬的經費，去做大眾捷運系統整體路網評估，去年的 12 月完成，在這部分我們考量海空經貿城所經過的區域，要 30 分鐘到達生活圈，然後還要因應高雄縣市合併的發展狀況。在這個情況之下，我們經過 4 年的規劃，還有廣納學者專家及地方議員的意見，我們研究了大概有 17 條路線，包括雙軸、雙環四連結、北環、南環、東環、西環跨域延伸的部分。雙軸就是目前的紅線、橘線這部分，還有岡山、路竹延伸線；雙環就是都會延伸，有水岸輕軌，就是目前的環狀輕軌；另外還有 4 個連結，有鳳山本館、民族高鐵、中華雙鐵、蓮潭本館；在北環圈的部分，北高雄有右昌高鐵線、燕巢線、燕巢高鐵線；在南環圈，小港、林園就是屬於高雄捷運南環圈，這個地方除了小港林園這一條線之外，我們也規劃從橘線接出來大寮林園線，還有楠梓五甲線的部分；另外還有西環的旗津線、東環的佛光山線和跨域延伸線，奇美線延伸到奇美博物館，大寮屏東線和林園接下來到東港這條線，我們有做詳細的規劃。我剛才才報告過資源有限，這後續大概有 16、17 條路線，總是要做排序，這部分就是整個在中央做審查，經費要不要同意及考量，中央會問市政府你有 17 條路線，你哪一條路線要優先做、哪一條排第二、第三？這個會牽涉到這部分的問題。

整個小港林園線興辦的部分，實際上從 87 年紅橘線開始規劃的時候，就已經有規劃小港林園線，所以小港林園線一直都是在我們整體路網規劃當中。我們希望透過紅橘線之後，再延伸紅線小港林園這一帶的居民有便利的服務，剛剛議員、立委有講到，那個地方會有很多貨櫃車、重型的車子，為了居民的安全，我們也希望居民可以搭乘輕軌運輸，或是其他捷運的運輸系統，讓居民可以達到安全狀況。然後用軌道的系統可以延伸，把人潮帶到林園或是林園要到市區，也可以透過軌道系統來搭乘的話，可以發展地區潛力。

我們在 80 幾年，還有 94 年、100 年都分別有做好幾次整體路網規劃。92 年做、94 年完成，那時候地方有位林志隆立法委員，他去向交通部爭取，規劃

這個案子是從捷運小港站，沿著沿海路一直過來到林園工業區，那時候規劃是平面輕軌，大概 12 公里有 7 個站的狀況。如果用平面輕軌去蓋這一條路線的話，所需要的經費大概是 90 億元，90 億除以 12 公里，1 公里在 7、8 億左右。因為王議員對這個問題非常關心，我們也曾經到王議員服務處報告好幾次，議員也來詢問，希望我們可以估計，如果採用高架和地下的經費大概是多少？所以後來我們預估全線 12 公里，如果用高架捷運的情況之下，所需要的經費大概要 221 億，221 億除以 12 公里，等於 1 公里在 17、18 億左右；如果採用地下，全線大概要 600 億元、600 億除以 12 公里，等於 1 公里 50 億元，所以大概呈現這樣的狀況。

這個未來可能還有一些工程上的課題，大家都知道沿海路這個地方還有林園工業區，地下管線比較複雜，所以未來採用地下捷運或高架捷運，都會面臨台 17 線地下管線複雜的問題。因為如果採地下就會和管線有衝突，如果採用高架，它的橋墩也是要挖到底下去，當然這些東西也不是不能克服，必須要有一些技術上的問題要克服，但是會有這些複雜的問題。另外就是沿海路和國 7，國道 7 號和沿海路這個地方是共線，未來會有一些空間在佈設上的考量問題。這是我們 94 年原本的規劃，王議員是希望採用高架高運量 221 億的方案。

另外在 100 年到 104 年有重新發包一個案子，就是跟各位報告整體路網的規劃，我們也是同樣把林園納入整個規劃案裡面。那時候考量整個大林蒲地區要遷村，但這個地方還是有很多產業上的需求，有洲際貨櫃中心、南星自由貿易區、遊艇專區，所以那時候有一個替代方案的路線，是從沿海路走中林路、南星路再到林園，規劃有 11 處的車站，接近 14 公里的路線，前面的部分是 8 公里多，從前面部分到鳳鼻頭是用平面的，進入到林園是用高架大概 5 公里多。有人會問為什麼進入林園要用高架，最主要原因就是進入到林園地區是屬於省道，依公路總局的規定，省道如果用高架可以使用落墩，但是用平面的輕軌要還同樣的土地，也就是在這條路佈設平面輕軌在上面，雙向占用 10 米的用地，同時左右兩側要徵收 10 米的地，所以才有平面跟高架的區分，這是他們內部的規定，這個案子經過立委的協調，還有一些可以談的空間。平面有 8 座車站、高架有 3 座車站，當初規劃是有部分平面、部分高架，大概是 124 億元。

捷運公司還沒有定案之前，有民意代表進行相關的反應，當時林岱樺委員說宏平路一帶有小港醫院、高雄餐旅大學、高雄機場等，他希望可以將路線思考往這個方向走再拉回來，後來我們又規劃一條往宏平路進入少康營區附近的營口路、博學路、利昌街接到沿海路，之後也是同樣到南星產業的地方再到林園，同樣這個地方也是 13 公里多，一段是平面一段是高架，全部是 18 處車站有 18.7 公里，總經費大概是 147 億。我們有就剛剛那幾個方案做初步評估，原

本的案子全部是平面經費大概是 89 億元，如果是採用高架大概是 221 億元，如果要經過大林蒲大概是 123 億，如果要繞到高雄餐旅大學大概是 146 億左右的經費。

在這幾個方案之下的沿線運量，從 8,000 多到 9,000 多到 12,000 的運量，還有沿線 1 公里的活動人口，從 13 萬多、16 萬到 22 萬多。根據顧問公司分析出來的數據是這樣的情形，但是自償率都是負值，自償率負值的意思是說未來營運的收入都沒有辦法負荷營運成本，這些收支比小於 1，也就是未來營運收入如果是 100 元，但是營運成本包括人事、電費可能要花到 150 元，目前我們遇到這幾條路線都有這樣的問題。在報告中我們考量用服務最多人口的地方，1 公里流動人口大概 23 萬人口，有明顯比這個部分大很多，後來整個案子定案是走這條的路線，這條路線就剛剛所說明的，一天的運量可以到 1 萬 2,000 多人，周邊 1 公里的服務人口大概可以到 23 萬人，跟各位說明當初是這樣的考量。

就 4 個方案做評估，原本台 1 號省道長度最短、結構費用也最低，如果用高架高運量大概要 221 億最高的，如果以沿線的服務人口可到達 23 萬人運量 1 萬 2,000 人，這個部分是繞行到高雄餐旅大學及大林蒲方案是最佳的。但是這 4 個方案都同時面臨一個問題，最大運量基本上是 700 到 1,000 人左右，遠低於軌道系統，大概是需要 2 萬 2,500 人以上的運量。所以這會面臨到中央審查，通過性會有一些困難，各個財務效益的自償率大概都是小於 0，表示沒有辦法回收投資的成本。實際上比較嚴重的是除了那個問題還有這個問題，營運收支比小於 1，是如果營運票收可以收 100，但是每一個營運的成本要付出 150 或 130，就是成本要花 150 元但只回收 100 元，會產生長期虧損的狀況。

這案子後來我們如何處理？就是用一些土地開發的方式納入整體規劃來處理。我們檢視整個路線會經過很多的開發或是中央的據點，包括高雄的機場，還有多功能的公園少康營區、高雄餐旅大學、市圖的小港分館、小港醫院的附近，之後還會有臨海工業區、中鋼、大林蒲、洲際貨櫃中心、南星自由貿易港區、遊艇產業區、鳳鼻頭再經過林園工業區，會經過很多服務據點。當初在 100 年 5 月 27 日林岱樞立法委員有邀集國發會、交通部跟市政府單位一起到台北做研商推動這個案子，當時國發會是陳添枝主委親自出席，當時考量這個地方的自償率過低會影響優先排序，所以請捷運局配合高雄海洋經濟政策及高雄地區的整體發展、營運發展，朝向平面輕軌的方式，降低工程成本提高自償率。我們的決議是如何提高這一條路線的自償率，讓它自己平衡，大概只有兩個方式，一個是降低興建成本，興建成本降低的方式就是要把高架的部分改成平面。

另外一個是提高自償率，基本上是採用其他的開發方式，也請捷運局在一個月內送到交通部申請經費，後來我們在 105 年 6 月有把這一份報告送到交通部申請經費，6 月底到交通部申請經費，交通部也函釋補助 840 萬，地方自籌 160 萬，所以我們這個案子有爭取到經費做後續的研究。當初考量兩個重點就是如何提高小港、林園自償率兩個方向，第一個重大的方向就是把成本降低，當初這條路線的規劃有部分平面，進入林園是高架，我們思考跟公路總局進行協調把高架改成平面之後做一個降低成本，如此自償率就可以提高。另外一個方式是提升運量，就是透過沿線開發的計畫，國發會也會配合研發藍色三角，從鳳鼻頭或從東港到小琉球促進藍色經濟帶、海洋觀光。

另外也考量在沿線上，林園部分還有很多地方可以發展設置園區，包括綠能園區、科技園區、物流倉儲專區，園區設立之後自然就會有人回去就業，就業有可能自己騎車或搭輕軌、捷運，提升這個部分的運量；還有發展鳳鼻頭、清水巖相關的文化、觀光深度。重點是要創造需求，運量就會提高，在票收部分就可以增加，自償率就可以提升，所以就思考透過這兩面。透過這兩方面要如何處理？處理的方式目前在 6 月份有爭取到 1,000 萬、市府自籌 160 萬、中央補助 840 萬，完成高雄捷運小港、林園線的規劃評估報告書。目前這個案子大概在 10 月會進行公告，公告之後預定 12 月簽約，簽約之後顧問公司會進行為期一年的報告研究，研究如何把林園、小港的自償率提升配合政策，從工程面的成本降低、需求面的重大開發建設研議，提升它的運量、收益，這樣才有辦法把小港、林園線的排名往前提，目前小港、林園的排名是比較後面，如果有透過這兩個方向研議往前提，這樣在整個排名順序上才有辦法報給中央單位，我們是往這兩個方向發展。

王議員非常關心這個案子，我們也把狀況跟他說明了很多次，不管是剛剛王議員講的高架高運量或是其他鄉親的問題，我們對於鄉親的建議都會納入報告書進行進一步的評估，到底是走這條很直捷的路線、比較短的路線，還是要彎繞過去的路線，這部分屆時在報告中會有詳細的數字評估；到底是用平面的方式還是高架捷運的方式，或是用地下捷運的方式，我們也會在報告中做詳細的評估。評估過程之中只要有開會在期中報告、期末報告都聘請學者專家及當地民意代表一起來討論研商這個案子。未來 12 月底簽約大概會有一年研商的時間，我們會密切跟議員服務處聯繫，重要會議會邀請你們一起開會研商，把你們的意見統統考量納入，如此就會有一個比較數據化的評估結果，就是有類似剛剛數據化的評估結果，才有辦法選擇最優的方案。以上是市政府捷運局就整個方案跟各位說明，簡報完畢，請各位指教。

王耀裕議員服務處龍助理展毅：

剛剛議員也有講之前林園有辦一個連署活動，現在有兩個影片及平面輕軌的片段新聞，一併播放給各位觀看。

(播放影片)

主持人(王議員耀裕):

另外一位公聽會的主持人曾俊傑議員也已經到場，給他鼓勵一下。剛剛是由捷運局跟王耀裕服務處所提供的影帶，先讓大家有一個了解，以目前在高雄市實施的平面輕軌做一個借鏡，不要林園這條線做了以後也發生這樣的問題，如此對地方沒有什麼幫助。接下來請交通局做報告。

高雄市政府交通局洪技正嘉亨:

交通局針對這個案子提出兩個部分。第一、剛剛捷運局已經有報告這個部分正在做規劃評估，等一下聽聽各位鄉親的意見，納入後續的規劃報告中，各位意見認為選擇哪個方案比較妥適，這部分交通局也會配合做相關的協助審查。另外有關於後續林園地區的大眾運輸，交通局也會持續來做公車跟計程車等副大眾運輸的提供，包括後續的各種產業園區或者是社區的調整，我們也會配合調整相關的路線跟班次，以上做一個補充。

主持人(王議員耀裕):

接下來請經發局做報告。

高雄市政府經濟發展局陳技士亮志:

現在這條路線是經過臨海工業區跟林園工業區，因有產業上的需求，這兩個工業區目前還不是經發局所管，還有一些其他的開發計畫，如果未來有需要經發局，就是取得開發的相關資料補充給捷運局或交通局，我們經發局會在這個地方給予協助。

主持人(王議員耀裕):

接下來請都發局陳正工程司報告。

高雄市政府都市發展局陳正工程司昌盛:

都發局做幾點的說明，確實交通建設會帶給都市發展很大的改變，過去都市發展可能用走的，慢慢機車進來、軌道進來，最後汽車發展到一個極致，現在反過來要推動軌道運輸系統，就是希望給鄉親生活帶來更多的便利，也是對整個都市發展做一個重新的解構，所以原則上都發局都會支持這樣的交通建設，這是第一點說明。第二點說明是未來這個軌道建設可能會經過相關的道路或是土地，未來可能會做都市計畫的檢討或土地使用的檢討，我們局裡會全力配合做檢討跟變更，這是第二點說明。第三點、軌道既然進來，我們希望能夠有更大的運量，再來是促進地方的發展，所以這部分都發局也會全力配合軌道運輸，不管未來在捷運站的周邊或是在城鄉都市發展上，我們會做一些土地使用

的檢討跟改變，譬如市中心區已經完成的軌道系統，我們就引入大眾運輸導向的規劃方式，希望捷運周邊未來有比較高強度的發展，不管就商業使用或是人行步道規劃等等，能有一個比較好的品質，我們會全力配合軌道的改變以及都市的調整。

主持人（王議員耀裕）：

接下來請工務局邱副總工程司報告。

高雄市政府工務局邱副總工程司哲明：

這個案子目前還在做路線規劃，剛才都發局也講如果整個定案後，有一些都市計畫如果有變更，工務局對這些公共建設一定是全力配合。

主持人（王議員耀裕）：

接下來請市政府研考會研究員報告。

高雄市政府研究發展考核委員會蔣研究員奇樺：

研考會簡單報告三點，感謝今天開這場公聽會，可以聽聽鄉親的意見，還有專家、委員、議員給我們一些建議，我們後面的規劃可以有更多意見的整合。第二、我們剛才聽到捷運局說目前 6 月份有爭取到一筆初步規劃報告書的經費，感謝中央給我們 800 多萬的支持，所以這個規劃報告就是未來捷運先行的報告書，這個很重要，所以等一下就麻煩在座的各位先進提供意見給我們做參考，一起納入報告書向中央爭取後續的工作。

主持人（王議員耀裕）：

以上是市政府相關局處針對高雄捷運延伸到林園的報告。針對目前捷運要延長至林園用什麼型式，這可以請專家學者用他們的專業發表看法，首先邀請實踐大學李坤隆老師發言。

實踐大學博雅學部李講師坤隆：

對我們來講林園說遠不遠，我住在左營，你看我這麼黑是因我常騎腳踏車到林園，我若從那裡騎腳踏車依我這樣的速度，大概可以騎屏東來回，因為我的速度算慢，也因為我胖不騎不行。其實這麼多年來林園是沒有多大的進步，我不是嘲諷大家，仔細看看你們自己，真的林園沒有進步。我不知道人口數，平常我沒有在想這些問題，今天參加這個公聽會，你會發現很多的事情大家思考沒有什麼對與不對，我剛剛也與研究員談論，很少公聽會有這麼多鄉親有興趣來參加的，我這樣講也有壓力，我只是站在一個平常看社會事情的角度上談這樣的事情。

在媒體上可以常看到我的文章，我大概談我的理論，我是比較贊成使用捷運。你去看很多的數據，輕軌基本上是以短期的觀光為主，像高雄輕軌的速度，我不知道從林園坐到高雄會有多遠，它基本上的經濟效益是不大的，除非大家

都退休有時間從林園坐車到高雄遊玩，慢慢行駛可以沿路看風景，其實沿路也沒有什麼可看的，全部都是工廠。這樣的邏輯是很奇怪的，如果只是單純從輕軌角度上來講，對地方的發展是沒有多大的效益，大家現在討論的這些東西，10 年後大家回頭來看才有結果，現在是希望預期不好的事情不要發生，我只是認為捷運能夠帶動整體的觀光，這樣的效益才會出來。

以前的高雄縣現在叫大高雄市，其實以前的高雄縣也沒有比較進步，合併後大家都希望像新興、左營的進步，問題是現在看到的幾乎沒有。這跟台南一樣，我住在台南東山，我常講東山要叫台南市實在是很不好意思，東山是很鄉下的地方，問我哪裡人？我台南人，我寧願做台南縣的人，不要做台南市的人，我覺得沒有那個級數啊！我家那裏甚至連紅綠燈都沒有，要叫那邊是台南市很奇怪，自己說是台南市，寫台南市也寫得很心虛。可是實際上林園在整個高雄地區的位置上是一個很重要的衛星城市，要從地區整體概念思考，因為你要建設一個大的城市本來就要有一些附屬的條件，現在剛好是一個很大的關鍵點。像桃園為什麼物價、地價這麼高？因為台北等你們發展，新北市已經來不及了，已經到桃園去了，現在可以聯繫整個大高雄地區，為什麼不把它建設得好一點？我剛剛聽捷運局講，經費當然是問題，可是回過頭去想一個很大的問題，政府是不是要帶動整個地方的建設，而不是很多建設都屈就於經費問題，好像有多少經費才要做多少建設，萬一輕軌營運後虧錢或覺得這樣的建設不對，請問要怎麼處理？已經沒有辦法了嘛！你們可以去想像。我們再講政治人物好了，我不罵馬英九、陳水扁或蔡英文，仔細去想，好像很少人罵蔣經國先生，蔣經國先生在當時台灣經濟不好時，去推動十大建設，他後面的邏輯是什麼？就是願意把這些投資放在未來可能發展的經濟上，這樣的建設才有意義啊！如果現在只是做輕軌，我不知道在座的各位高雄人，有多少人坐過輕軌？輕軌的邏輯又是什麼？就是觀光客嘛！像我們到台北，如果去坐平溪線，「坐」就是觀光客嘛！它的速度比輕軌快很多。輕軌興建之後整個林園的交通一定更壅塞，高雄市都已經要鐵路地下化了，為什麼還要興建輕軌？可能有點本末倒置。

我還看到另外的一個邏輯是，林園本身是有發展潛力的，我不是要討好你們，但是大家可以去思考一個問題，林園每年的產業產值超過 1 兆元，雖然在高雄繳稅沒有那麼多，實際上卻是一個具有生產潛力的地方，在這樣的邏輯下，為什麼不把基本的交通建設做好？我常想，今天如果我沒有騎腳踏車到林園，我還可以怎麼去？因為我不知道公車要怎麼坐？也不知道 1 小時會不會有一班車？還可以用什麼樣的方法到林園？現在剛好有一個這麼好的交通基礎建設的機會，就把錢花在該花的地方，或許大家的負擔會重一點，可是就我對很多資料上的邏輯的理解，就像剛剛股長講的，輕軌大部分都會虧錢，只有重

軌才有可能回本，輕軌絕對是賠錢虧本的，就像高雄捷運也沒有賺錢。問題是，當捷運帶動整個區塊的活絡時，會像小琉球一樣，3年前的小琉球感覺沒有很多人，現在小琉球的垃圾比人還多，怎麼發展起來的根本都不知道。公共運輸的建設本來就會有預期的效益在裡面，這樣的建設才有意義嘛！今天有能力去做的却只侷限輕軌，像我的專業是沒有能力去談，要不要繞到大林蒲或繞到高雄餐旅專科學校，我覺得反而是小事情，應該把它當作一個重大建設，好好規劃之後把它做得更好。

我剛剛講的邏輯也是如此，記得民國 100 年縣市合併時，陳菊市長曾講過，希望可以把縣市提升到同地位，問題是高雄的縣市合併和台南一樣，一年前我曾罵過賴清德市長，我是台南人，但是我一點都感受不到，他對台南東山好在哪裡？就像林園區，要說陳菊對你們有多好或多壞，民衆的感受不同，我不是要挑起政治上的思維，只是當初競選時講得這麼好，現在也連任了，但是經過這麼多年，縣市合併的用意到底在哪裡？當然中央的補助款比較多，但是都花在民衆身上嗎？如果只是讓城鄉差距更大，絕對不是我們在政治上想要的結果。我要講個更大可能大家都想不到的問題，輕軌會是一項政治安撫嗎？因為它所需的經費較少，市長對林園區的建設已經可以交代了，如果只花這些經費就可以安撫照顧林園居民，你們是否需要，就不關她的事了，如果是這樣，既然要花钱為什麼不要求多花一點？因為一開始就知道會虧錢，而且中央也補助大部分的經費，像高雄捷運 75% 的補助款，輕軌 50% 的補助款應該也跑不掉。我講政治安撫或許對陳菊市長不公平，可是請仔細想一想，背後會不會有這樣的邏輯在裡面？我希望在我的邏輯論述裡，既然要做就好好的去做，像這樣的規劃在呈報到中央時，會有很多預期的效益可以表述，雖然不一定可以達得到，但可以把它的觀光效益或未來人口成長的區域效益，像高雄捷運旁土地增值後的效益，感覺就不像現在所看到的林園。這部分如果可以整體開發，未來所產生的經濟效益，會比我們想像中還要大很多。

主持人（王議員耀裕）：

謝謝實踐大學李講師，針對他專業的理念提出他的見解。接著請國立屏東大學不動產經營學系鄭教授提出他的看法。

屏東大學不動產經營學系鄭副教授博文：

這條捷運要怎麼興建，我從 3 個方向來向大家說明。第一、以北上捷運來講，本來是到橋頭最後延伸到岡山，並以高架方式來興建，經費從何而來，當然是中央的補助款。所以南高雄林園這段，當然也可以要求是捷運不要輕軌，既然北上可以，南向豈能不如人家，輕易接受市府規劃的平面輕軌。若從政治面來講，國民黨可以給民進黨執政的高雄這些補助款，現今民進黨執政的中央，因

爲已經完全執政了，更應該補助高雄林園規劃的是捷運，而不是輕軌更不是平面輕軌。

第二點，昨天各位應該有注意報紙上的報導，台鐵要興建一條鐵路從枋寮通往恆春再到墾丁。從東港到林園到小港，現在屏東鐵路已經高架化，我們當然也要要求林園這段要高架，林園到東港也要高架化，未來這樣的鐵路線網就已經完成。如果從交通路網來看，高架捷運對未來林園居民的進出相對比較方便，這是第二點要向各位鄉親報告的。

第三點，目前看到捷運的營運是賠錢的，我也覺得會虧錢。這樣的情形下，既然北向捷運可以興建，南向捷運應該也可以興建。但是要向各位鄉親報告的是，如果要提升捷運的運量，最重要的是要有產業進駐，我不知道各位鄉親的想法是怎樣，過去我在工商日報寫過一篇報導，「高雄需要新的石化工業區」，所謂新的石化工業區，絕對不是污染各位鄉親身體健康的工業區。大家可以看看新加坡新的工業區，新加坡石化工業的生產比高雄多，他們被污染了嗎？沒有。所以林園的鄉親朋友，不是我自私，林園已經有三輕了，要另加一輕在林園工業區，其實新的石化業，如果以新的設備、新的技術來生產，污染指數可以降低很多，那時我也向中央建議過，雖然中央沒有聽進去。現在市府在林園外海進行填海工程，如果林園和鳳鼻頭可以辦理遷村，這麼大的石化產業區包括其他產業可以進駐營運的話，捷運局所擔心的運量不夠問題，絕對可以解決。再加上配合新的石化工業區建設，林園不靠近石化區的這些鄰里，也可以帶動另一批的住宅改善，引進更多人口到林園來居住，所以如果把興建捷運和高雄未來新的產業政策結合在一起，要興建高架捷運是沒有問題的，這是第三點。

第四點，如果這些建設可以帶動地方經濟正面的影響，我相信要讓這些石化業的大老闆，出錢投資這條捷運，他們會很願意，因爲賺錢的生意，生意人都算得很精準，當他們覺得這條延伸捷運線可以賺錢，會願意投入資金的，所以資金就我的看法，也不會是問題。但最重要的是，未來的規劃是否可以確實的針對問題，來提出我們的構想。

主持人（王議員耀裕）：

感謝鄭教授提出他專業的看法。接著請正修科技大學王立人講師提出他的看法。

正修科技大學建築與室內設計系王講師立人：

其實我在讀大二民國 67 年時，就在林園工業區中美和實習，那時正在興建廠房，我並沒有住在林園，怎麼去實習的？我每天早上坐 7 點的公路局車子到林園工業區的管理站下車，再走半個小時的路到工地去，下班再走半個小時的

路，坐那班公路局的車回家，因為它是直達車，從高雄車站一直開到台東去，我就在林園工業區那邊下車。剛剛看到的那個規劃案，給我的感覺是，林園居民需要的是直達車，市府規劃的卻是站站都停的共乘車，你們知道意思吧！就是用最簡單的規劃，會不會賺錢、會不會虧錢、自償率又是多少，這樣的思考是不對的，為什麼？剛剛李老師講到蔣經國先生的十大建設，以我的看法，有項建設是失敗的，是什麼建設？就是台鐵電氣化。那時我在台南念書，每次回高雄搭火車都慢點，一慢就是 10 分鐘、20 分鐘，當時要興建時說鐵路電氣化後，火車會比較快，結果還是一樣，我搭普通車從高雄到台南 1 個小時，快車莒光號大約 40 分鐘左右，鐵路電氣化後並沒有比較快，那 6 年來我就是這樣搭車。所以我思考的是，為什麼鐵路電氣化會失敗？才有後來高鐵的產生，高鐵的營運讓航空業生意一落千丈，因為 1.5 小時就到台北了，為什麼要去搭 4、5 個小時的台鐵？飛機雖然只要 1 個小時，但搭機前後大約也要花 2、3 個小時，當然還是要搭高鐵。今天我們看這個問題，不光只是票價問題，是時間的價值，它是一個重點問題，今天林園到高雄市區，不管要用輕軌或高架捷運，都要去思考的問題，就是它所產生的價值。如果搭高鐵也像共乘一樣，沿路靠站載客，到最後也沒有人要去搭乘，所以這樣的建設是沒有價值的，這就是我們要思考的重點，時間的價值。

我再提一個很有趣的數字，當我們搭乘大眾運輸要再轉乘時，站在那裡等 3 分鐘的感覺就像等 9 分鐘，這是我們的心理作用。所以當我們搭乘捷運到小港站再轉乘輕軌，先不講它的時間，在那邊等車的 5 分鐘，如果讓我感覺像是等 15 分鐘，我絕對不坐。雖然高雄的輕軌我還沒有坐過，但是台北捷運、高雄捷運的行車時間，我都算過而且很準，一站大約花費 2 分鐘，如果從林園到小港的規劃是 7 站、大約 14 分鐘，連同等車的時間、平均班距 5 分鐘，大約 20 分鐘就可以到達，但如果是輕軌，我就不清楚了。這就是應該要去考慮的問題，所以我剛剛講的統計，不是估算要收多少錢，而是時間的價值要計算在內。另外為什麼民衆要使用公共運輸？有一個很大的重點，就是推動和拉動的力量，什麼意思？就是我搭乘公共運輸時，可以在車上利用時間做其他事情，這就是民衆的需求，符合需求民衆自然就會使用公共運輸。推的力量就是，我感覺開車或騎腳踏車，行駛於這段路上不安全也沒有節省時間，所以我要去搭乘公共運輸，要先有這樣的觀念，再去思考如何規劃這條路線。所以剛剛大家在問，你是建築師為什麼會這麼想？因為我當過縣市未合併前 5 年的總顧問，所以高雄縣我都很清楚。

為什麼高雄縣以前叫三山？就是旗山、岡山和鳳山，三山的由來是因為清朝時代開發的因素，但在楊秋興縣長時代，我們主張 5 個區。林園的一個名詞是

「雙港加值園區」，爲什麼這麼說？林園和大寮是當時高雄港和小港機場背後的後援基地，這個後援基地不是靠一條輕軌路線來解決，輕軌要解決的是區域內的問題，不是解決後援區域的問題，所以要把這樣的思考想清楚。既然有 1 千萬元的經費可以規劃，我建議做個簡單的試驗，就是請交通局規劃一條路線，讓公車依照規劃路線來走，另外一條則依直達路線來跑，車子的班距一樣是 10 分鐘，看看最後的收入會是什麼樣的情形？要做輕軌的實驗，其實不用到別的地方，只要在香港就知道。我曾經在香港港口的飯店住過，那邊是一個社區，沒有輕軌，它的運具是 10 人坐的巴士，10 分鐘一到就發車，坐 1 個、2 個也開車，坐滿 10 個立刻發車，後面一班車接著馬上到，所以不管我到哪裡搭捷運，大約 15 分鐘都可以到達目的地，回程當然也一樣。其實交通局可以做這樣的嘗試，依照你們規劃的路線繞一圈，和直達車做比較，會搭公車的民衆幾乎都是年齡大一點的長輩，閒來沒事搭公車玩玩，如果是在地學生、上班族或辦事情的民衆，當然會搭直達車，不搭每站都停的共乘車，所以這是要思考的，不是花錢的問題而是效益的問題。

最後我要說在當總顧問時，最難過的就是鳳鼻頭。大家可能不知道鳳鼻頭對台灣的價值是什麼？它是國家遺址中唯一沒有被破壞的一個地方，或許大家認爲它沒什麼稀奇，考古界劉益昌老師是台灣中研院院士也是美國院士，他的考察論文題目就是以鳳鼻頭來做探討。如果鳳鼻頭可以開發成爲國際性的遺址公園，不光是林園工業區，鳳鼻頭成爲旅遊景點後，觀光客自然會來，爲什麼還要搭輕軌繞一大圈，租車就好了。我覺得以什麼樣的方式來解決都可以去思考，但是軌道交通是一個專用的路權，我們先規劃一條公車路線試試看，當大家都說很好時，就可以興建了。不要像剛剛大家說的，要繞到少康營區，那邊只是個公園而已，誰會去那裡觀光？況且它也不具國際性。也說要繞到中林的貨櫃中心，那是貨櫃出入地，捷運是處理人流的交通問題，不是貨物，誰會想去？我說的是很現實的問題，其實要解決運量問題，應該去找誰？找林園工業區廠商的業者，討論上下班不提供交通車，直接以捷運來代替，以林園工業區來講可以這樣做，上下班都搭捷運，就會有運量，比繞進去二苓載客還有成效。但是要請大家思考，我們的需求是什麼？先把它想清楚之後才能進行周遭的開發，不是更改路線繞了那麼大的圈子，反而造成小港區內的交通混亂而已。我是覺得一定要去計算搭乘的時間，輕軌一站平均花多少時間？要走多遠？都要計算清楚，不要只知道要賺多少錢，公共交通的運輸絕對是虧本的，但如果虧本是爲了讓那個地區可以有更多的收入，這才是重點。我曾經參觀過德國的新區，也是先有公共交通運輸，才帶動地區的發展。也曾連續 2 次到過一個工業區，第一次去時沒有什麼人，當第二次再去時，已經是人擠人了，所以不是現

在怎樣以後就怎樣，交通建設問題真的要先想清楚。

主持人（王議員耀裕）：

謝謝王立人建築師對於捷運的看法。現在政府部門都已經發言，專家學者也提出他們的看法，我們就開放給鄉親各社團負責人，提供你們寶貴的意見。因為時間問題，請 3 位來代表發言，先請林園區公所主秘，也是在地的林園人也很了解林園區，就請李主秘提出他的看法。

高雄市林園區公所李主任秘書柏雄：

剛才聽了幾位專家的講解，個人有個思維，我站在林園區公所的立場，覺得我們林園真的很可憐，要規劃一項公共交通運輸，就要仔細的去計算經費，我想請問，你們在規劃公園時，有去計算經費嗎？沒有啊！公共建設本來就不應該去計算成本，當然也不能完全這麼說，但是林園人就好像被拋棄的孤兒，你看捷運紅線，只到小港沒有到林園，橘線到大寮也沒有到林園，林園是高雄最南的一個行政區，像個孤島一樣。我們受工業區的污染並不在話下，為什麼我們會想要爭取重運量捷運？各位知不知道輕軌的速度是多少？好像 20~40 的速度而已，我不知道對不對？不過好像有在報紙上看過，輕軌的速度只有 20 幾而已，就像剛才的影片及王議員說的，比騎腳踏車還慢而且要繞一大圈。我住林內是在地的林園人，我們坐高雄客運，現在哪有人要坐普通車，絕對是坐民生號，民生號停靠的站比較少、速度快。現在又繞到大林蒲，但是大林蒲已經有遷村計畫了，而且大林蒲都是貨櫃中心，如同教授所說的，貨櫃中心大部分都是開大卡車的人，哪有什麼行政人員？應該很少。如果做輕軌繞到少康營區，會造成小港區的交通更亂。不曉得各位在上下班時間有沒有開過沿海路？上下班時間我不敢開沿海路，因為都是貨櫃車。

對林園鄉親而言，我們需要的是重運量的捷運，我對剛才捷運局的分析有一點意見，因為在計算人口數時，不能只計算林園區，當初 R3 公車開始通車時，大家也都認為 R3 沒有人坐，可是現在上下班時間，幾乎都是客滿的。我認為應該做重運量的捷運，並做一個主幹線，從林園接到小港，這個類似剛才教授所說的直達車。這時就可以吸收周遭的運量，若要去少康營區，當時的規劃就必需做支線，台北市也是這樣子做，小南門站到台北火車站，雖然只有 2 站，但也另闢一條路線。他是利用支線去接主幹線的概念，可以將旁邊的運量吸收進來，同時不影響主幹線的速度，這個思維是我的建議，是否可以朝這個方向去做？

捷運延伸至岡山站已經規劃十幾年了，好像也沒有進展，希望經過這次的努力後，能夠讓捷運能有更進一步的發展。我站在行政機關的立場，我不應該反對市政府的規劃，但是我有一個建議，希望能給林園重運量的捷運，從捷運去

帶動林園的各項發展。現在人口外流，房價也漲不上去，這是林園的悲哀，希望林園的這項公共建設在議員及市府單位的配合下儘早完成，不要只考慮預算及盈虧，以上是我的意見。

主持人（王議員耀裕）：

李主秘道出林園人的心聲及苦衷，讓市府各單位了解。剛才還有兩位來賓尚未介紹，歡迎高雄市議員陳議員麗娜服務處的沈秘書，剛才陳議員有打電話說他趕不過來，故請沈秘書代表；另外一位是黃委員昭順的莊秘書維婕。他們都贊成林園爭取捷運的延伸，他們也都會全力配合。接下來請林園舞蹈協會洪理事長瑞派發言。

高雄市林園舞蹈協會洪理事長瑞派：

大家都知道，有關林園捷運的議題，已經開過好幾次的公聽會了。爲什麼我們要爭取一條捷運是這麼困難？對政府而言，經費絕對不是問題，只是社會動力是否足夠？我們需要的只是原本計畫當中的東西。並不是捷運路線周遭的人口多，搭乘率就會比較高。我們看橘線就好，橘線是鳳山銜接至高雄市，光是鳳山市就有 40 萬人口，沿途經過的區域人口加總起來也有六、七十萬人，結果橘線虧損。爲什麼沒有人搭乘？因爲他只是一條路線的站點而已，我們要去的目的地，有可能不在捷運到達的路線上，必需要其他的配套，如公車的接駁等，增加民衆搭乘的意願。否則民衆自行開車或是騎車就可以直接到達目的地，爲什麼還要浪費等待搭乘的時間？捷運是一個快速、便捷、安全及舒適的交通工具，到達目的地後，就能有轉乘的交通工具，才能增加民衆搭乘的意願。高雄市有公車的五大轉運中心，我們以鳳山而言，我也是鳳山人，只不過是搬到林園去住，鳳山的轉運站在大東捷運站旁，那裡有許多路線，其中的 88 號公車，每天有四十幾班的車次，但是班班空車，爲什麼？因爲市區的民衆不一定需要搭乘公車。雖然班次很多，但是搭乘的人卻很少，因爲他要到達的目的地，公車並沒有到達；公車繞道的路線太遠，從鳳山繞至建軍站再繞到建國路，他並不一定要往那裡去。好比我們的捷運，若是繞到小港醫院或是其他地方去，小港人還願意搭乘嗎？小港人不需要搭乘，他們可以開車或走路就能到達了，如果沒有便利性，不管到哪裡都一樣，捷運講求的就是便利性。

不知道立委頭腦在想什麼，繞道的觀念真的很失敗，高鐵爲什麼快要將台鐵打趴？因爲高鐵的速度很快，又是直線，一個半小時就能從高雄到達台北，高雄車站爲什麼會被高鐵左營站打趴？因爲搭乘高鐵南北線的人次比較多，變成台鐵只是短程搭乘，搭乘的人數會愈來愈少，因爲短程有捷運、高速公路…等，不一定非得要搭乘台鐵，所以台鐵會失敗，因爲台鐵沒有提升。台鐵的鐵路電氣化，原本一個小時可以走 255 公里，但是我們最快的速度只有 150 公里，行

駛在市區的速度又更慢了，若能高架行駛速度才會比較快。當初台鐵沒有將電氣高架化真的很失敗，並不是計畫有錯，而是眼光不夠。當初台鐵也是爲了錢，因爲所需經費太龐大，台鐵不堪負荷，所以不做。但是高鐵一蓋好，台鐵就開始虧損，不管做什麼路線都一樣。

當初在蓋高速公路時，民衆罵聲連連，說路蓋那麼大條，只是給有錢人開而已，結果一蓋好，南北貨運只需 4 個小時就能送達。所以台灣的運輸速度才能夠那麼快，物品交流頻繁，如果速度不快就不能運輸，物流速度也就不快，現在的宅配都是今天訂貨、明天送達，這點請大家了解一下。鐵路一直在做截彎取直，怎麼還會有人在做「繞道」？而且還是平面的！不曉得這些政府官員的腦袋在想什麼。

主持人（王議員耀裕）：

如果真的做繞道路線的話，搞到最後會沒人搭乘，最後變成花大錢建設的平面輕軌捷運，沒有人願意搭乘，反而浪費。接著請二位議員發言。剛才大家所提出的問題，待會請市府各局處，尤其是捷運局，針對剛才所提出的問題簡單答覆，並由我做最後的總結。請李議員雅靜發言。

共同主持人（李議員雅靜）：

我和理事長一樣都是鳳山人，我爲什麼一開始要告訴大家我是鳳山人？我愈來愈覺得鳳山慢慢會變成幸福的城市，但是也有困擾的地方。我們常聽說高雄市有些地方發展的比較早，但是你們注意看，那些地方的道路都比較狹小。以鳳山來說，鳳山有需要平面輕軌和民衆搶車道嗎？民衆騎車、開車所需要的道路都不夠用了，也經常發生車禍，你還設置平面輕軌來和民衆搶車道！輕軌要從保泰路經過肉豆公（又名石津）菜市場，那裡不要說公車，光是汽車和機車就很壅塞，如果輕軌從那裡經過，我光想就很頭大。相同的問題，如果我們將平面輕軌，用在剛才所說的林園的這條路線上，會不會很壅塞？就算路面很寬敞，你也會覺得擁擠，道路是給用路人使用，但是大眾運輸工具，我們可以利用其他方式，如高架化，讓輕軌行走在道路的上方，用路人使用平面道路，並不會互相衝突。

我一直很想問經發局，林園區、大寮區、前鎮區及小港區，從 100 年至 105 年間，廠商增加後，就業人口是否有增加？現在忽然問他們，可能回答不出來。向大家報告，不管是在地的就業人口或是外地來的就業人口，其實是愈來愈多，大家都怎麼去上班？大家都是開車或是騎車去上班。那裡的道路是否足夠未來使用？未來是不敷使用的，爲什麼？不管是和發園區、和春園區或是產業園區，周邊的林園未來是否會更有發展？一定會有，林園及大寮未來都是一體也會愈來愈好。

剛才也有提到南星計畫，待南星計畫完成後，慢慢會有許多產業進駐，現在的道路看起來很寬敞，但是高雄市的車輛是全台灣最多的。奇怪的是高雄市的第二名都是負面的，如車輛最多、機車也最多、道路和停車格最少，當這些無法有效做配套時，你不用再來湊熱鬧。我們很歡迎捷運公司做輕軌，但是請務必必要高架化，讓輕軌符合地方的需求，否則請你不要浪費公帑、浪費人民的納稅錢。我不知道剛才大家是否有認真上課，剛才股長在講解時，有提到爭取 800 萬的經費，市府負擔一百多萬的經費，將近 1,000 萬的經費做為規劃費用，我認為乾脆拿 1,000 萬來，讓我們幫你規劃就好。剛才立人老師也有講到，可以採取公車路線或環狀路線等方式，先排出路線後，再去養人流，待大家習慣這些路線後，我們就按照這個路線來進行。如果你們認為不好，再和耀裕議員討論，他是在地議員也最了解在地人的需求，可以將路線稍微做調整後，再來決定路線。我相信耀裕議員所建議的路線，一定也研究很久了，他和大家立場是一樣的。那天和耀裕議員一起參加林園的青工會所舉辦的騎自行車活動的人還真不少，為什麼要這麼做？就是要騎給市政府看、騎給中央看，以騎乘的路線向中央建議，向中央反映這條路線是有數據。就如同剛才耀裕議員所說的，錯誤的政策真的是很糟糕，否則我們不會一而再再而三的開公聽會。

鳳山只有一條捷運延伸線，但是早期沒有什麼運量，不管是輕軌或是高架都不適合彎來彎去，你們看台北就好，因為我們的技術還需要考慮一下。林園的地底下有許多管線，還有養殖戶長期以來抽取地下水的習慣，這些因素都需要考慮，所以我們才會建議高架化，利用高架化將用路人的權利還給大家。輕軌無法到達的地方，我們可以拜託交通局，利用棋盤式的公車配合，若還有公車無法到達的地方，還可以利用租賃腳踏車的方式，鳳山就是這麼做，所以鳳山的交通路網才能愈來愈好。

我很認同老師說到的一點，鳳山的公車轉運站步行到黃埔公園，不用 5 分鐘就能到達，但是你們知道每班公車班次間隔多久嗎？要等 20 分鐘，走路 5 分鐘就能到達的地方，你會願意花 17 元，再等 20 分鐘等公車嗎？不會。我們可以一方面實行，耀裕議員和大家共同討論出來屬於在地需求的路線後，並將交通局的棋盤式的公車路線納進來，橫向道路以輕軌為主要幹道，其他路線就用公車配合，公車無法到達的地方就用腳踏車。為什麼我們兩個會在底下竊竊私語？就是在討論可行性。你們有鳳山的樣本供你們做為參考，其實鳳山早期做的並不好，後來民眾慢慢習慣搭乘捷運。

目前的就業人口數，比以前的林園、大寮及前鎮多出一萬多人，我想待大家習慣之後就不會有虧損，並且將公車路線妥善規劃後，就不會有虧損。我建議捷運局、工務局、都發局、研考會及經發局等相關單位，你們可以納入在地意

見，而不是今天討論完後，回去還是依你們自己的想法去做。高雄市政府常常做這種事情，你們有沒有這種感覺？不只我這麼認為而已，你們也是這麼認為。不過我相信經過今天的公聽會之後，他們有聽到大家的建議後，一定會將大家的意見納入。爲什麼今天耀裕議員也有邀請國民黨的總召一同來參加呢？他也是超級大炮級的，我們會共同爲我們一起居住的環境來打拼，不管是輕軌也好、捷運也好，我們要的只是一個舒適的環境，讓我們的交通更加便利。如果還有需要我們的地方，我們會共同幫大家在議會監督及建議。

主持人（王議員耀裕）：

謝謝李議員雅靜，請國民黨總召曾議員俊傑發言。

共同主持人（曾議員俊傑）：

我是市議員曾俊傑，可能大家對我會比較陌生一點，我是三民區的議員，我已經擔任三屆的市議員，從縣市合併前一直到現在。大眾運輸剛開始營運一定都是虧損，台北剛開始營運時，也是呈現虧損狀態，後來路線漸漸密集後，才開始轉虧爲盈。大家都知道以前輪船公司一年都虧損八千多萬，後來的公車一年也都虧損 12 億。尤其在捷運開始營運後，一年虧損 14 億。

但是不建設大眾運輸也不行，因爲一座大城市不能沒有大眾運輸，所以我們也在議事廳裡說，就算賠錢也要做，相信未來的狀況能夠漸漸改善，在公車民營化之後，市政府減少了 12 億的負擔。剛才問過捷運局，這兩條捷運路線在這幾年來收支是否有打平？捷運公回答損益漸漸平衡了。今天所提到的議題，三民區可能先身受其害，因爲以前說要蓋輕軌的時候，我們也都很反對，因爲第二期的輕軌剛好在三民區。大家都知道紅、橘兩線，三民區有三十幾萬人口，但是紅線經過三民區才二站而已，可是三民區有分東區及西區，只有兩站的話，三民東區的民衆根本無法使用，真的很可惜。紅線是捷運的主幹線，未來慢慢建設支線的話，我相信捷運會愈來愈方便。

輕軌第一期就是剛才看到車禍的現場，第一期位在成功路底，和平面車道也沒有什麼交集，沒有交集都會發生車禍了，現在第二期是在三民區的大順路，大順路在平時上下班時間，車流量非常的大，當初我就建議要做高架，但是沒有辦法，光舉手就舉輸民進黨，現在中央和地方都是由民進黨執政，所以都不聽我們的建議，大家就等著看。未來光是要蓋大順路這一段就要將道路圍起來，圍起來之後，這些車流量該怎麼辦？這麼做只會帶來交通的黑暗期，對三民區的交通造成非常嚴重的影響。未來開始施工後，我相信大部分的市民都會遵守交通規則，但也會有人不遵守規則，我想未來的新聞事件會愈來愈多。

大家都知道輕軌在國外是非常好的交通工具，因爲外國是土地大、人口稀疏，對他們而言是非常的方便，但是對台灣人口密集度這麼高的地方而言，我

認為比較不適合。高雄市最方便的交通工具就是機車，因為機車的機動性高又省油，不管到哪裡停車都很方便，但是漸漸大眾運輸愈來愈方便後，我相信大家會慢慢改變搭乘的方式，改為搭乘大眾運輸。未來三民區的輕軌開始施工後，就是三民區的交通黑暗期，你要叫三民區的市民習慣輕軌，我想是需要一段磨合期，也不知道要犧牲多少車禍事件，大家等著看。我希望三民區的輕軌建設，做為市府官員的參考案例，因為已經發包完成，即將開始動工，也無法阻止了。希望林園要做高架化，不要再做平面輕軌了。早在吳前市長敦義的時代，就已經完成規劃捷運的紅、橘兩線，但是為什麼一直沒有發包？結果由謝前市長長廷發包。你知道這兩條地下捷運一共花費多少經費嗎？1,839 億元，真的很驚人，當初如果做成高架也不用花那麼多錢，一千八百多億都花了，有差這幾十億嗎？我相信中央或市府不可能沒有錢，他們很會募款，尤其是高雄市的公行號及工廠林立。這麼說對林園居民比較不好意思，因為林園區工廠林立，居民每天吸中油及中鋼所排放出來的空氣污染，難道不用回饋給居民嗎？經費不足的部分，可以請他們支付，你們認為有沒有道理？要還給你們一個公道，對不對？

所以我堅持不要做輕軌，要做高架捷運，還給林園人一個公道。我相信未來完工後，對於地方的發展會非常好，高雄市的基礎建設非常好，我們欠缺的是產業。現場的長輩，大家都有子孫，我們都知道現在工作難找，所以大家都到外地找工作。有這麼美麗的城市，但是沒有產業，希望經發局能多加油。我、李議員雅靜及黨團同仁，絕對會支持耀裕議員和你們共同打拼，盡力爭取這項建設，雖然我是三民區的議員，但我是高雄市的議員，我希望地方能夠均衡發展，能夠愈來愈好，這是我們的願望也是我們的職責。大家不要怕，我們會和你們站在一起。

主持人（王議員耀裕）：

謝謝總召針對捷運及輕軌兩種方式，分享他的看法，讓大家了解。因為剛才提出的問題是和捷運局有關，所以請吳主秘針對公部門的立場，向大家簡單說明。

高雄市政府捷運工程局吳主任秘書嘉昌：

謝謝王議員、總召和雅靜議員，事實上他們在議會也是給了我們很大的壓力，所以對於交通建設部分我們也是戰戰兢兢，所以也要請大家放心。其次，也要謝謝與會的先進和貴賓提出諸多寶貴的意見，可以讓我們了解，我也要求與會的同仁做成記錄，針對這個部分一定會認真處理。另外要向各位特別報告，「我們的目標是一致的」，不論是在縣市合併的前後，方才的簡報內容，在民國 94 年高雄都會區大眾捷運系統整體路網規劃裡面，小港、林園線一直是

包括在裡面，所以這部分在 10 年前就已經開始規劃，任何一個新的規劃，我們都有辦法處理。而最近的一個新規劃，就是在去年底完成的，大家也都非常的清楚，林園地區實際人口集居狀況、都市發展狀況以及商業繁榮狀況等等，到目前為止，事實上是無法做為優先的路線。然而優先路線的規劃，中央政府有其一定的規定，高雄市政府針對高雄地區也有羅列出優先順序，這樣才有辦法去向中央政府申請經費補助，但截至目前，事實上也是沒有辦法這麼做。不過，也不要緊，我們也有提出一些新的想法，耀裕議員也提供很多新觀點，我們私下也討論過很多次，結論出新經驗及新的觀點，年底在這個案子發包出去前，我們會陸續邀請地方鄉親共同討論，看看要如何來把這個方案的優先順序往前推，讓它可以處理，這是第一個報告。

第二個報告是關於運量的部分，現在我們缺乏的就是運量，這個就會牽涉到財務，就會涉及到這個方案日後是否可以繼續營運的問題，就是營運後不虧損。方才大家也都有提到要先培養運量，事實上在這方面高雄市政府是非常具有經驗，我們已經處理過很多次，例如在民國 90 年高雄要興建紅、橘線前，就先有公車開始培養運量；再來是高雄市區環狀輕軌，民國 101 年協定完成，102 年開始興建，但在民國 98 年時交通局就有規劃了一條 168 東及 168 西環狀公車路線，現在還在行駛，也就是後來環狀輕軌的運量。另外，關於林園地區捷運或是輕軌路線，在前幾次的公聽會或是座談會上都有提到過，交通局也願意先規劃一條公車路線來培養運量。而培養運量一段時間後，其實都有一個比例關係，例如這條 168 環狀公車路線，當初在民國 98 年 5 月 1 日開始行駛時，實際上的運量是 900 人次未達 1,000 人次，但到目前為止實際運量有 5,000 多人，所以運量是這樣慢慢的培養出來，讓大家漸漸的習慣了這條交通路線，對於未來的營運就會有正向助益。其實這也是政府的兩難處，我們當然也希望交通路線可以遍及各個地區讓交通更便捷，但畢竟市政府經費也是有限，也不能說哪個地區好哪個地區不好，所以就有一套標準，也就是中央政府制訂的標準。其所制訂標準就是依照運量和財務來計算自償率，當然市政府也必須承受來自四面八方的壓力，譬如方才講到的岡山、路竹延伸線，民國 90 年起就開始向中央呈報，到現在已經超過 10 年，往返中央的呈報次數也不下於 20 次，該補正的資料我們都有補正，最主要的原因就是財務和運量問題，不過這些都不打緊，我們的專業人員會認真處理這些相關事務。方才專家學者們也有提到這裡有在地產業，在未來也會開發，假使我們積極處理加強原有的產業，讓它的財務和運量可以變好，我們對這個地區也是抱持很大的期望，也會繼續的辦理。

另外有提到高架或是地下化問題，因為地下化，眾所皆知，那裡的地下埋有

很多的管線，高架目前面臨到的問題就誠如我們股長所報告，台 17 線省道依照公路法規定，用了多少面積土地就必須要償還同等面積的土地，所以以後這個地方如果有落墩等情形，可能就會動用到旁邊的私有地；但這些都不打緊，最重要的是聽到每個鄉親的想法，我們的同仁也會把它記錄下來，會把這些相關的意見納入計畫案中評估，我們一定會這樣來辦理。

主持人（王議員耀裕）：

我來做這次公聽會的總結，並請與會的相關同仁帶回去，針對此議題再來努力。首先，平面輕軌和重運量捷運高架的差別，就是危險性和觀光交通問題。所謂的危險性，先不要講地下化，因為地下化對於林園到小港這一段的不便處就是因為地下管線太多，所以就不再討論。現在就是平面輕軌和高架問題，高架的危險性幾乎是零，平面輕軌就會有很大的危險性，這也就是捷運局要重視的地方；平面輕軌大多是針對觀光，較利於都會區的觀光景點，這是平面輕軌的特色，可以給予大眾在運輸上的便利。不過林園區就要考慮了，大眾並不是要前來觀光石化產業以及臨海工業區，他們要的是什麼？是交通運輸。市政府應該要針對這些通勤族、通學學生或是到林園區洽公、進出的，儘快的把大眾運輸時間縮短在 20 到 30 分鐘內。所以交通運輸的考量，高運量的高架捷運當然是比平面輕軌更節省時間並更能符合大眾運輸的需求，這就是二者之間的差別。

第二、未來的發展，假使採用平面輕軌，其都市發展性和採用高架捷運是不同，針對未來的發展性不論是經濟或是拉近城鄉差距也好，因為林園和小港區隸屬偏鄉，大寮區也是一樣，位在鳳山以北就較屬於都會區，爲了要縮短城鄉之間的差距，如果可以把高架捷運延伸系統做好，日後地區的發展就會很快，以上是未來的發展性。

第三、這個就要請捷運局特別重視，目前岡山和路竹的延伸線是排名第 2，南岡山和岡山是排名第 1，等行政院和交通部核定後馬上就要開始動工。捷運岡山、路竹延伸線是排第二順位，我做個對照，岡山的人口數約 10 萬人，路竹人口數約 5 萬人，小港區人口數約 15 萬人，比岡山的人口數多出 5 萬；林園區的人口數是 7 萬人，比路竹區的 5 萬人多 2 萬，這是以人口數來對照。如果又從大寮到林園延伸線對照的話，大寮區有 11 萬的人口數，也是比岡山還多，林園區 7 萬人口數也是比路竹區還要多，所以我們林園區排名順序是在第 7、8 名，是有明顯的差距。其次又以產業建設來看，小港區內有個臨海工業區，光是一個臨海工業區就有 4 萬多的人口數，其產值就有多麼的大，對照岡山區，岡山區內有本洲工業區，路竹有高雄科學產業園區，林園區的石化工業和小港的臨海工業區，未來加上洲際碼頭的發展，其產業建設產值一定比岡

山、路竹還要高出許多。所以要怎麼比較，林園和小港怎麼會輸呢！如果是以大寮和林園來比照，大寮區內就有大發工業區，未來再加上和發工業區及林園的石化工業區，加總起來的產業建設產值絕對超過岡山、路竹工業區的產值，以此做對照，我們的地區排在很後面，我就覺得很不可思議！看看要用什麼辦法來處理，讓我們的排名順序可以往上衝，就要請捷運局多加重視。

另外是重大產業的投資，目前捷運紅、橘線的總花費達 1,839 億元，中央補助經費是 1,201 億元，市政府出資 328 億元，民間資金有 308 億元，然而為什麼我要提出這個，就是要以此來比照將來林園區 200 多億元資金該如何籌措。中央政府補助經費約近 8 成，所以中央的經費挹注是占絕大部分，剩下的就是市政府和民間的部分，之前的 1,839 億元，民間資金 308 億元，100 億元就是民間的投資，中鋼公司投資最多近 31 億元，加上其他工廠的投資，加總起來剛好有 100 億元。林園到小港這條線上有多少家大型的工業區，光是林園區就有 18 家石化廠，先不講中油、台塑公司，那裡的員工每天的上下班都要搭乘交通車，並曾在 88 快速公路發生交通事故，導致公司要趕快加派一輛遊覽巴士接送員工，因此這些工業區的員工也都希望能夠趕快把捷運路線延伸到這裡，這樣大家就可以每天搭乘捷運上下班。至於小港到林園區的大型工業，包括台電也是在小港區，大林也有中油，林園區就有 18 家的大型企業，所以要向民間邀約投資的這 100 億元，如果是向這些石化工廠、臨海工業區的工廠邀約投資，一定會超過 100 億元，以這樣的比例來計算，220 億元有一半已經是民間投資，剩餘的經費就可以由中央政府挹注。所以在投資成本的分析，石化產業公司也是很支持這個方案，這樣的話，經費問題就可以迎刃而解，並也可以一併解決自償率的問題。

今天在此大家互相交換意見，也希望透過今天的公聽會可以讓市政府了解，捷運工程就是要做重運量的捷運，不要讓民衆還要在小港換車，因為捷運和輕軌是不同的軌道和車廂，在小港捷運地下站下車後，再爬樓梯上 1 樓，然後再去搭乘平面輕軌，這樣真的很不方便。未來對於捷運延伸線的走向關注，我也會和所有的議員同仁們再努力，最後，感謝今天所有的與會者，謝謝。

散會(中午 12 時 18 分)。