

十、高雄市政府捷運工程局業務報告

日期：101 年 10 月 9 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 4 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衷心感謝 貴會對本局不斷的勉力與指導，使本局在高雄環狀輕軌捷運建設計畫案又堅定地跨出一步，期盼能順利為高雄轉型發展提出專業貢獻，共謀全體市民的長遠福祉。

高雄市幅員深廣，人口眾多，城市發展節奏迅速。在本府大力推動的「亞洲新灣區」願景之下，高雄港區即將開啓親水的嶄新活動空間；而本局負責推動的環狀輕軌捷運建設，正扮演串連港區各項重大指標建設與產業廊帶的角色，能帶動沿線地區開發，連結港區水案整體經貿、觀光之發展，發揮畫龍點睛之效；目前高雄環狀輕軌（第一階段）統包工程已進入公告招標程序中。另為配合北高雄發展建置岡山運轉中心，紅線 R24 南岡山站也在捷運團隊的努力之下，順利依序進行各項工程作業，比預定進度略為超前，預定在今年底即可竣工測試完成，在不久的將來，加入營運行列，擴大服務至岡山地區廣大居民。除此之外，岡山路竹延伸線、高雄捷運整體路網的檢討規劃也持續進行當中。

我們樂見高雄捷運平均日運量已成長至 15 萬人次，民衆用行動支持綠色運具，有目共睹。在捷運、輕軌、公車三者相輔相成之下，能緊密連繫全市各個角落，兼顧城鄉需求，創造高雄市民「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、紅橋線路網建設計畫

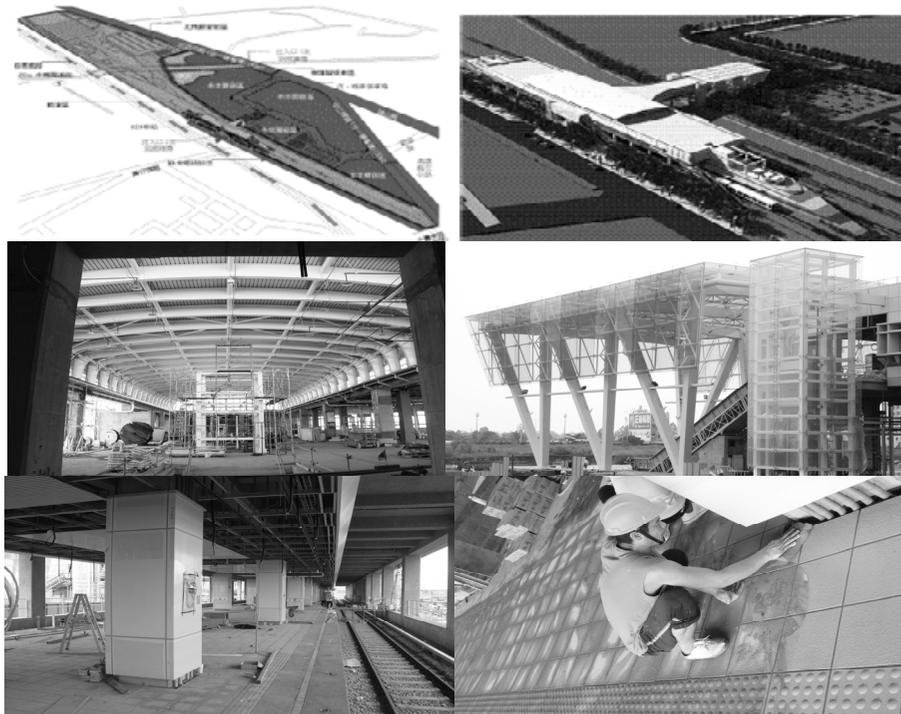
紅線 R24 南岡山站興建工程

配合愛台 12 項建設，及高雄捷運岡山路竹延伸線，經行政院同意增設紅線 R24 南岡山站，核列經費 11.73 億元，其中包含政府投資經費 8.59 億元，民間總投資經費 3.14 億元，於紅橋線民間參與架構下以變更合約方式辦理。

本車站為平面車站，主體工程於 100 年 1 月 3 日開工，目前已完成車站主體結構、非公共區裝修、軌道復舊、外牆與屋頂與水電環控主要設備進場安裝等作業；刻正進行公共區裝修、聯外道路施工、停車場整地與機電系統測試工作。截至 101 年 8 月 31 日止，工程預定進度 82.20%，實際進度 86.30%，超前 4.10%。

按本局與捷運公司議訂 30 個月完工通車之期程，預定 101 年 12 月底達成實質完工與系統整合測試，102 年元月起進行履勘作業，102 年 4 月通車營運。惟為使岡山民眾儘早享有便利捷運可搭乘，施工團隊正全力趨趕工進，由本局王副總工程司啓彬及鍾副局長禮榮分別主持每隔週召開之「R24 工程協調會」及「R24 初履勘前工作檢討會議」，目前正朝向以 101 年 12 月完成初履勘通車為目標努力當中。

由於 R24 車站位於岡山/橋頭新市鎮計畫區域內，本車站之興建營運，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。同時本府正規劃進行大高雄 30 分鐘生活圈政策，揭櫫六大交通轉運中心，其中岡山站運轉中心即是以 R24 南岡山站為核心而建置。R24 車站營運後除可便利岡山地區民眾搭乘捷運外，並可加速北高雄各區民眾橫向與縱向之互動，提高捷運運量，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。



紅線 R11 高雄車站（永久站）工程

捷運紅線 R11 車站規劃與高雄市區鐵路地下化(高雄計畫)之高雄車站共構，惟因鐵路地下化時程較晚，經奉核先行設置臨時車站(已於 97 年通車營運)，永久車站則配合鐵路地下化時程，預計於 106 年底營運。

R11 車站與高雄火車站採共構方式興建，結構體部分由本府委由交通部鐵路改建工程局代辦，另建築裝修、水環及機電系統等由本府辦理。

高雄市區鐵路地下化(高雄計畫)整體工程進度截至 101 年 8 月 31 日之年度實際進度 62.55%，總累計實際進度 69.55%，年度預定進度 62.55%，總累計預定進度 69.57%。其中有關 R11 車站委託代辦工程進度包括：連續壁工程由同順營造公司得標，於 99 年 8 月 17 日開工，目前持續辦理高捷 R11 潛盾隧道監測；結構體工程由榮工／亞翔聯合承攬，於 100 年 9 月 23 日開工，已完成第二階段管線試挖作業，目前持續辦理高捷 R11 潛盾隧道監測，新舊連續壁接頭試挖、連續壁導溝施作。

R11 永久車站完成後將納入紅橘線路網行控中心之監控、管制，未來可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、追求綠色運輸導向的城市型態。

橘線 02 鹽埕埔站出入口 B 共構大樓後續工程

本共構大樓興建地下 3 層、地上 4 層之商業建築，已於 101 年 5 月 14 日完工，並於 8 月 9 日由本局委由經濟發展局代為經營管理。目前 3、4 樓由「兔將公司」承租座辦公室使用，1、2 樓正與「高雄倉廚」合作接洽中。



02 鹽埕埔站出入口 B 共構大樓現況

土地開發業務

1. R22~R24 車站周邊土地開發規劃

- (1)依據行政院 99 年 7 月 7 日核定「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫」修正計畫，其行政院經建會審議結論：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，新市鎮捷運車站沿線地區發展，宜依由南向北軸向次第開發，以符合都市發展脈絡及趨勢，進而促進地方繁榮並增加捷運運量。本局於 100 年 4 月 15 日函報「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。
- (3)案經本局 100 年 8 月 26 日與營建署等會商，將由雙方共同委外擬定「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，工作內容含選定新市鎮後期優先發展地區，俾利續辦土地開發業務。經於 101 年 6 月 5 日及 6 月 11 日分就「開發需求」及「產業定位」召開 2 場座談會，規劃單位於 101 年 7 月 17 日提送期中報告，內政部營建署則於 8 月 27 日召開審查會議並原則通過。

2. 大寮機廠用地開發

為推動綠能產業發展，實現綠色高雄、環保永續之目標，並提昇捷運環保綠能、節能減碳形象，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。本案太陽光發電系統業已設置完成，進行發電。本案設置容量為 499.1KW，現場設置 230W 之太陽能電池模組共 2,170 組，面積約 5,000M²，預計每年約可產生 60 萬度之電力。

3. 南機廠用地開發

將利用南機廠內面積約 8.5 公頃土地，以運動休閒產業為主題之大型低樓層、低密度商場，預計開發樓地板面積約為 33,000 坪。整體開發定位為「主題式親子娛樂休閒購物娛樂中心」，計畫引進運動

、娛樂、3C 賣場、流行百貨、婚宴精品、飯店、主題遊樂園、零售商店、餐飲餐廳等業種，並以愉悅的體驗為目標，期望成為高雄新地標，進而成為台灣必遊景點。本案持續洽商推動中。

4.北機廠用地開發

(1)規劃利用北機廠內約 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，1 樓為診所、牙科、美容醫學，另一側有一幢只有一樓的建物為商店，主要為提供就診患者所需的商業服務項目(如餐飲、便利商店、醫療用品販賣等)，2、3 樓為護理之家。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；醫院及安養中心成立，可提供岡山地區民衆約 250 個就業機會。向衛生署申請設立醫療機構(診所)，已於 101 年 3 月 12 日奉衛生署函覆同意。

(2)本案 101 年 2 月 15 日提送內政部都市設計審議委員會進行審議，於 5 月 11 日經內政部函覆審查通過；刻正進行建照申請。

5.紅線凹子底站(R13)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，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。

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 7 月開工作業中。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，除可提供一般民衆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。

二、高雄環狀輕軌捷運建設計畫

路線規劃及執行方式

高雄環狀輕軌捷運建設 97 年 3 月 20 日經行政院核定，採民間參與興建營運(BOT)方式辦理，路線全長 19.6 公里，設置 32 處候車站、一座機廠，總建設經費 122.01 億元，其中民間投資至少 52.95 億元，政府投資 48.54 億元，計畫特許期限 38 年，包括 4 年興建期、34 年營運期。

本案前歷經 2 次民間參與招商不成(98 年 5 月 11 日、99 年 1 月 21 日)，惟本府仍持續積極推動，成立招商推動小組，研擬配套措施，加入土地開發誘因，並拜訪國、內外多家潛在投資商，期望能有所突

破。

嗣經評估，本案如續辦公告招商，恐受限廠商參與意願，再次流標風險高，延宕推動時程；為加速推動，本案辦理模式，將改以政府自辦興建。

此外，縣市合併，高雄社經環境變化快速，高雄港區在中央全力推動高雄海空經貿城計畫下，港區重大建設相繼展開，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、高雄軟體科學園區、多功能經貿園區、中鋼總部、高雄 DC21 開發等計畫，均預計 103 年陸續啓用。

配合高雄港區經貿發展，串連各項重大建設，帶動沿線地區開發，爰原核定環狀輕軌路線微調，以連結港區水案發展。因涉及推動模式變更與路線調整，本案修正計畫已於 100 年 11 月 30 日函報交通部核轉行政院核定，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：
 - (1)台鐵：美術館站、鼓山站、科工館站。
 - (2)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、鼓山站鐵路園道路（C17~C20 間）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。

- (1)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。
 - (2)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，惟實際數字須俟修正計畫行政院核定後確定。

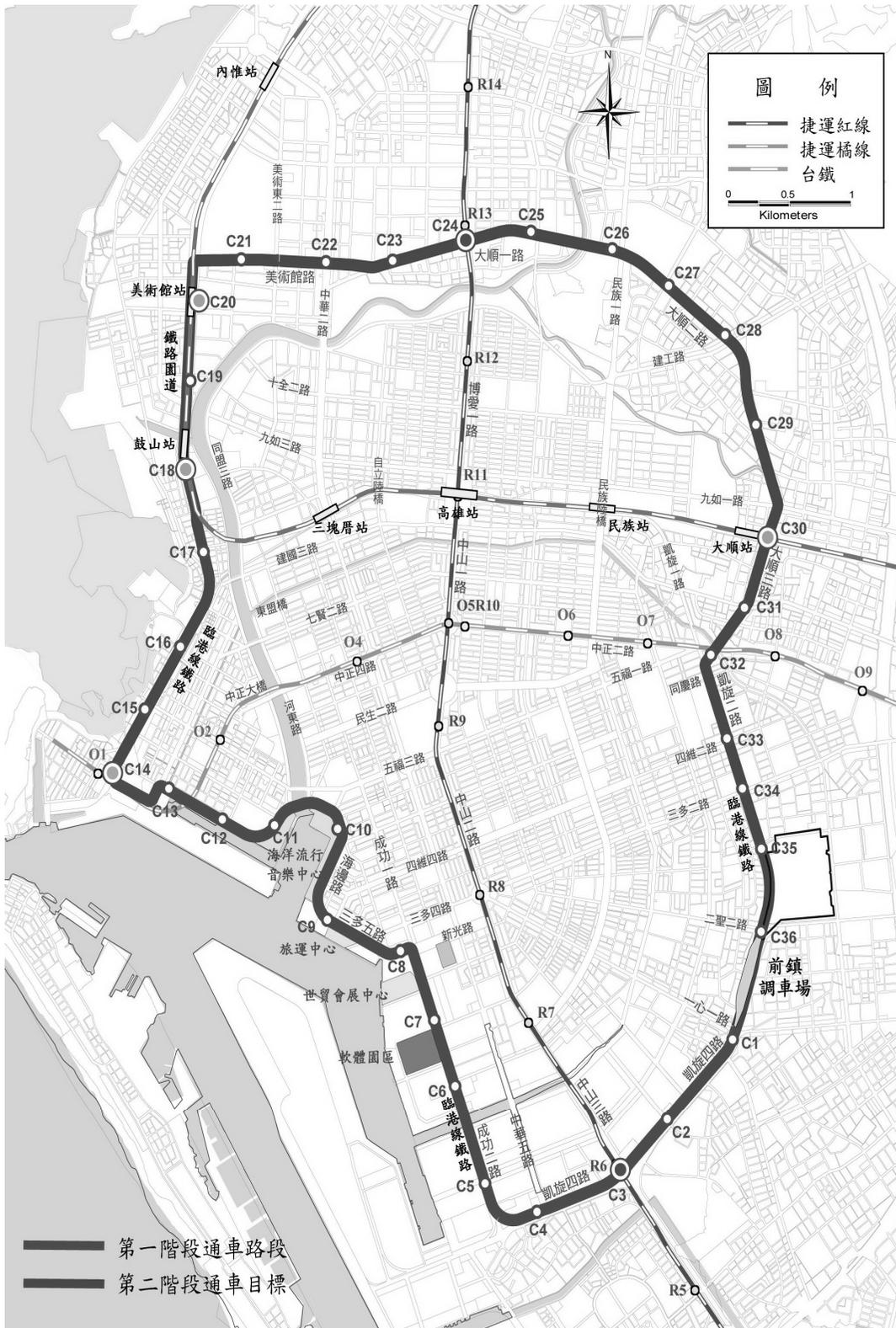
興建輕軌主要是建構高雄大眾運輸路網，讓捷運路網形成，使民衆感覺搭乘大眾運輸是便利、舒適的，繼爾減少私人運具的使用頻率，讓道路交通順暢、兼顧環保（空污、噪音）、節能減碳等，是市府的目標、責任，也是我們推動此建設案可以為高雄帶來的最主要效益。

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。

目前作業進度

- 1.本案修正計畫行政院經建會已於 101 年 9 月 10 日召開委員會議通過。
- 2.本計畫將以土地開發基金作為建設及營運所需之財源，目前基金自治條例已於 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。





3.環狀輕軌修正路線環境影響說明書於 101 年 7 月 9 日經交通部函轉行政院環保署審查，環保署於 8 月 27 日召開專案小組初審會，本案預計 10 月底前完成審查。

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，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，該局遷建工程配合輕軌建設時程，本年底前可完成搬遷事宜，刻正趕辦中；至用地租約預計 10 月底前簽訂完成。

路線段用地面積約計 6.55 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 2.3 公頃、餘屬台灣中油公司之私有地面積約計 0.15 公頃；其中臺鐵局用地業完成協商及地上物查估事宜，刻正辦理地上物補償及用地租約簽定事宜，航港局用地業於 101 年 8 月 6 日邀集航港局、臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司及本府都市發展局等相關單位辦理用地協商等作業，初步將以租用方式辦理用地取得，中油用地業於 101 年 7 月 11 日邀集中油公司召開協調會議，決議朝協議價購之方向辦理用地取得作業，目前正由該公司油品行銷事業部高雄營業處報請總公司核示中。

變電站用地共 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。

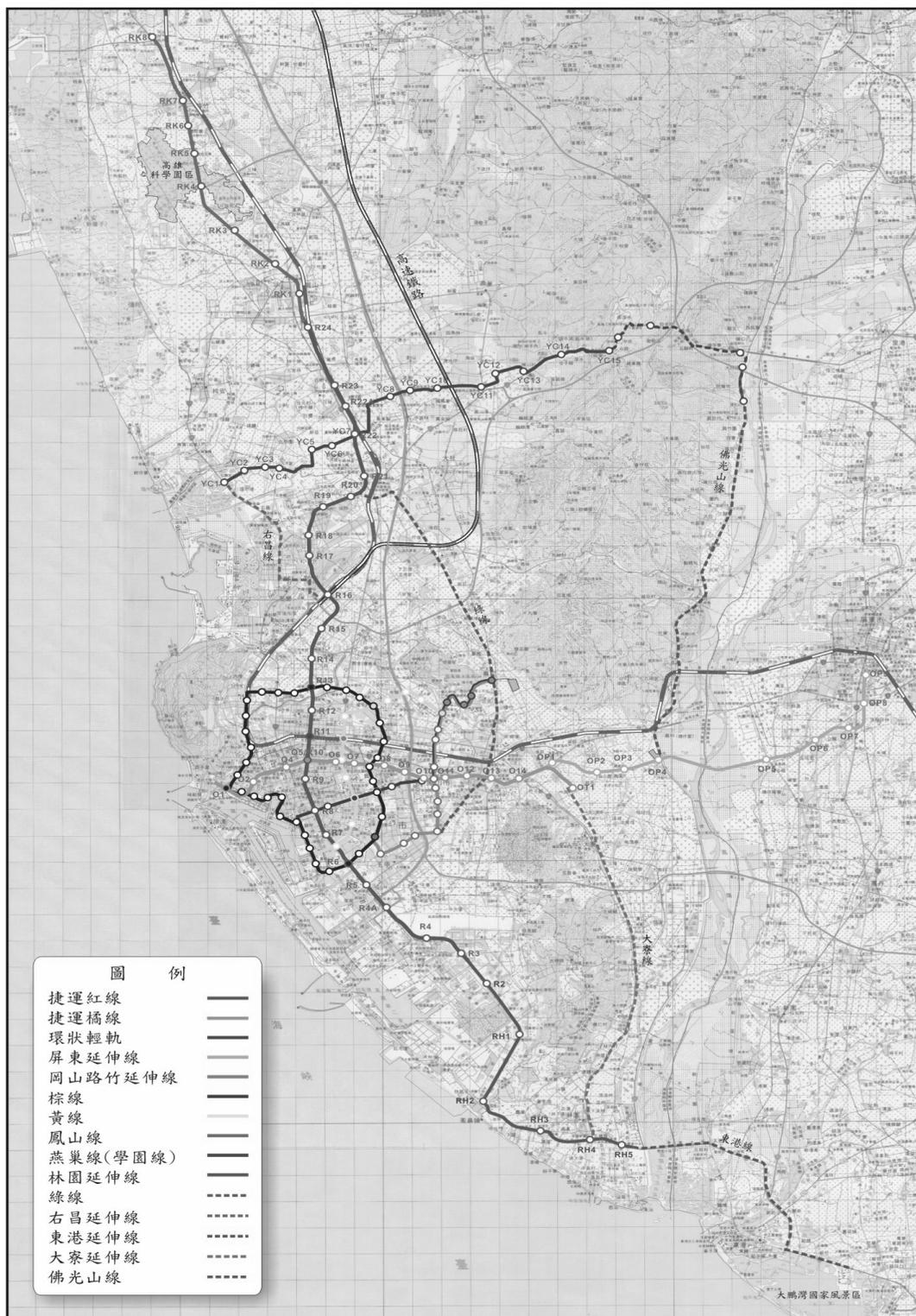
高雄環狀輕軌捷運建設（第一階段）統包工程

為推動高雄環狀輕軌捷運建設案，本局於 101 年 1 月 9 日與基本設計顧問簽約，立即展開設計及招標文件準備。101 年 6 月 8 日舉辦高雄環狀輕軌捷運建設（第一階段）統包工程廠商說明會，聽取各界廠商相關意見；101 年 7 月 2 日至 6 日辦理本案公開閱覽。關於公開閱覽文件廠商(民衆)意見之處理回覆，已於 101 年 8 月 3 日彙整刊登於本局網頁。高雄環狀輕軌（第一階段）統包工程於 101 年 8 月 31 日對外公告招標，101 年 11 月 8 日截標，預計 101 年 12 月決標簽約開工，103 年底第一列輕軌列車可運抵高雄，上線測試。同時為降低未來國際工程爭議使工程順利進行，特請建業、萬國等 2 家國際法律事務所，協助檢視合約及招標須知等文件，全案秉公平、公開原則辦理。另為順遂工程之管理與介面之協調並兼顧工程品質，預定於 101 年 10 月辦理專案管理顧問與監造顧問之發包作業。

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)，本局於 100 年 12 月 30 日委託鼎漢國際工程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，預定於 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。

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

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(包括茄萣、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. 推動經過

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。前行政院吳院長敦義在 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，立法院王院長金平亦承諾鼎力支持本案。

為完成大岡山、路竹地區 35 萬民衆期盼的捷運夢，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 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

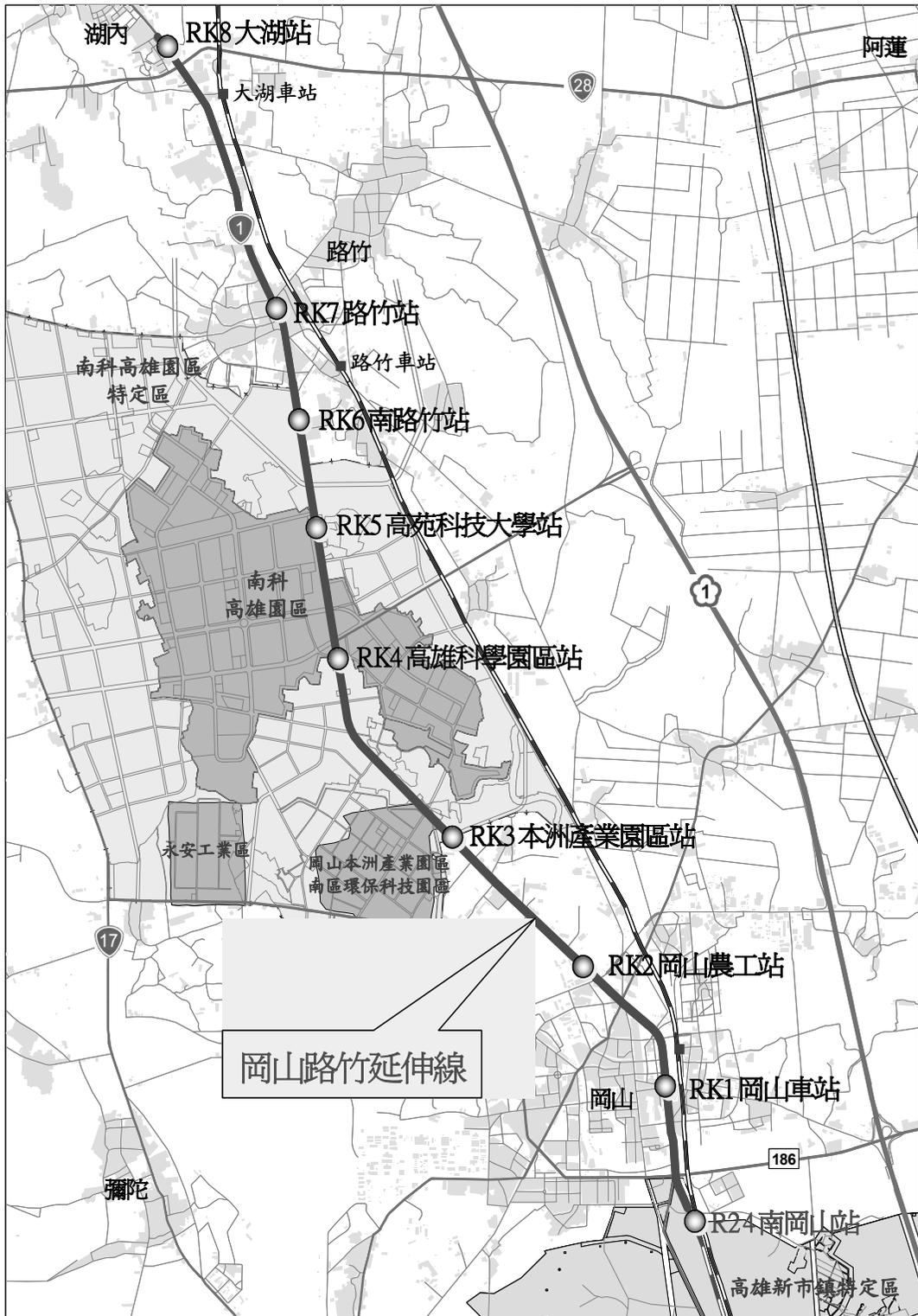
高雄捷運 R24 南岡山站即將於 101 年底完工，該站係進入未來產業廊帶之起點，因此本局也積極推動岡山路竹延伸線計畫報核中央作業。依新制定的審查作業要點規定，其報核流程分為「可行性研究」、「綜合規劃」、「施工前置作業」3 個階段，目前岡山路竹延伸線可行性研究需進行工作包括：

- (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。

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 日頒佈的「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 10 月 26 日完成本案工作計畫書審查。本案可行性研究報告書已於 101 年 2 月 29 日再函報至交通部審查，交通部於 101 年 4 月 16 日將審查意見函送本府

，來函請本府依「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」規定暨相關單位審查意見檢討修正並補充相關資料，於經本府成立之推動小組審核同意及本市議會出具同意本計畫之相關文件後，再函報交通部辦理。本府成立本案推動小組，由吳秘書長宏謀擔任小組召集人，小組局處成員包括本府交通局、都市發展局、工務局、財政局、研究發展考核委員會、經濟發展局、捷運工程局等，101年6月14日召開本案推動小組第一次會議，並於101年7月3日再函報交通部審查。交通部於101年8月23日由高鐵局胡湘麟副局長率隊，成員包括經建會、交通部等單位現勘岡山路竹延伸線，並於101年8月29日下午於高鐵局召開岡山路竹延伸線案初審會議。懇請諸位議員鼎力支持與協助，市府將全力爭取中央儘速核定岡山路竹延伸線建設計畫案，並早日興建完工通車，完成大岡山路竹地區35萬民衆期盼的捷運夢。



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. 執行效益

為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。

為推動高雄都會區捷運系統之發展，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，並提升高雄地區民衆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衆使用大眾運輸習慣。

2. 推動現況

高雄捷運系統長期路網規劃路線，除岡山路竹延伸線持續積極推動外，未來優先推動重點路線包括燕巢線、林園延伸線、鳳山線、棕線、黃線等五條路線。

本局 100 年 12 月已委託顧問公司進行「高雄都會區大眾捷運系統整體路網規劃作業顧問服務」案，進行市縣合併後之捷運整體路網規劃，燕巢線、林園延伸線、鳳山線、棕線、黃線等五條路線已納入規劃。

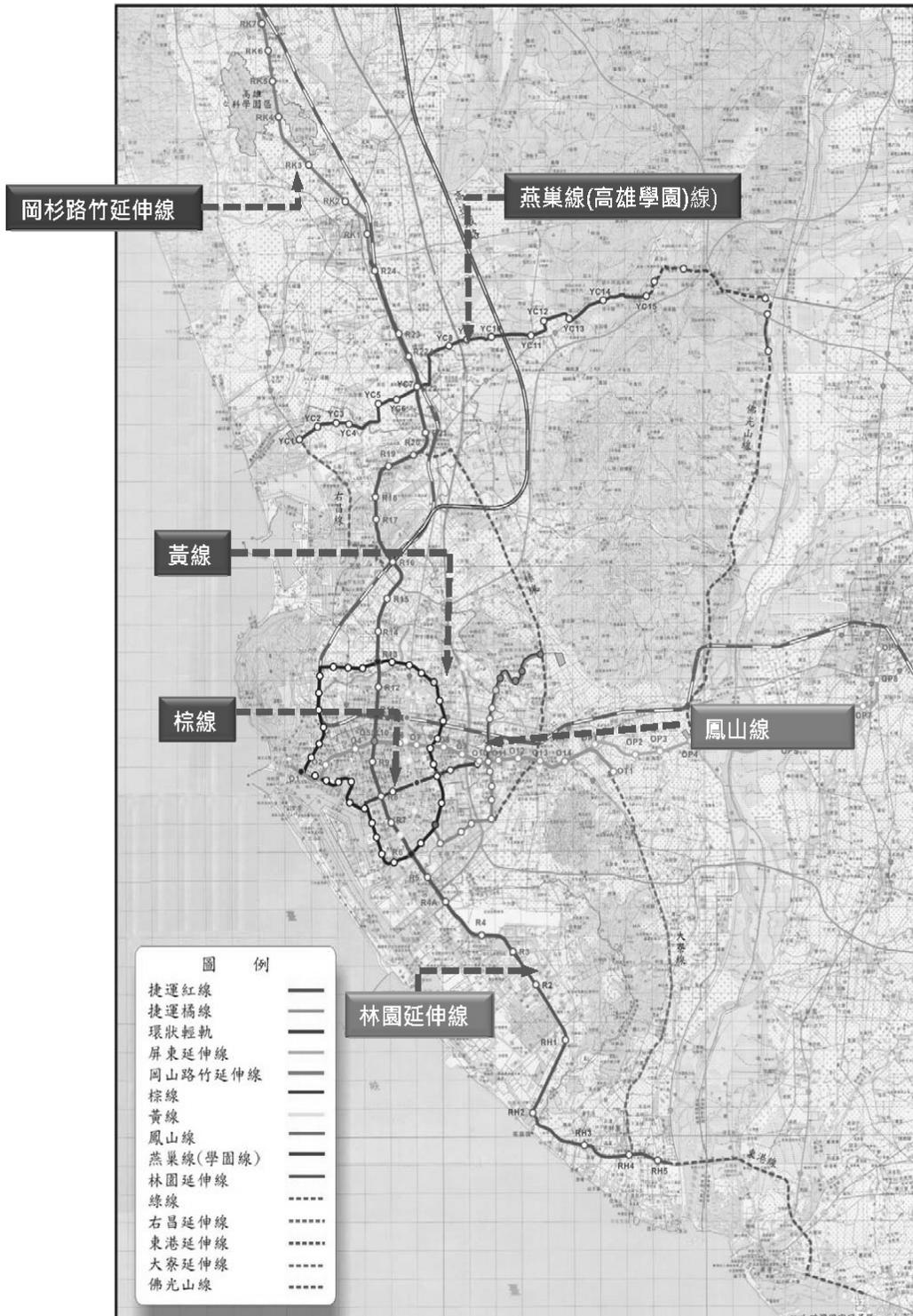
3. 未來工作重點

燕巢線、林園延伸線、鳳山線、棕線、黃線等五條路線將依交通部 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」來辦理。首先五條路線將先納入大眾捷運系統整體路網評估計畫後，成為優先興建路線後，再依前述審查作業要點依序辦理可行性研究、綜合規劃及施工前準備等三階段作業。

4. 最新辦理情形

「高雄都會區大眾捷運系統整體路網規劃作業顧問服務」案已於 100 年 12 月 30 日與鼎漢國際工程顧問股份有限公司完成簽約，101 年 1 月 29 日顧問公司完成本案工作計畫書，並於 101 年 3 月 5 日召開本案工作計畫書審查會，工作計畫書於 101 年 4 月 20 日獲捷運局審定。另依統計法施行細則第 36 條規定進行家庭訪問調查相關作業，101 年 4 月 3 日將家庭訪問調查實施計畫函送本府主計處，101 年 5

月 11 日獲本府主計處核定，101 年 6 月 1 日獲行政院主計總處核定。目前正辦理「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」及捷運整體路網規劃等作業。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」補助可行性研究經費申請計畫書已研擬完成，本府已依「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，於 101 年 7 月 24 日函文交通部申請補助經費 1,000 萬元。



高雄捷運整體路網規劃優先推動路線圖

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

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），100 年全年虧損 14.85 億元，截至 101 年 7 月底止累積虧損約 81.87 億元，股東淨值 20.17 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。

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 7 次定期及一次不定期財務檢查。

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。

永續經營之協助

持續推動土地租金減免、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。

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 101 年度環境保護基金補助「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）、補助幸福卡搭乘公車、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，且已於今年 1 月 1 日開始實施，總補助經費為 4,121 萬元，另 6 月又申請延續計畫，經費為 5,000 萬元，共計為 9,121 萬元。

學生 799 月票卡每張原價 1,250 元，學生購買僅需支付 799 元，環保基金補助每張 200 元、高雄捷運公司補助每張 251 元。另外，幸福

999 月票卡原價 1,250 元，一般民衆購買僅需支付 999 元，環保基金補助 75 元、高雄捷運公司補助 176 元，所有民衆均可自行到捷運站購買，實施期間均自 101 年 1 月 1 日起至 101 年 12 月 31 日止(至跨年凌晨收班止)。

今年推出高捷學生卡 75 折、學生幸福 799 月票、一般民衆的幸福 999 月票等補助市民搭乘綠色運輸的措施。藉由這些優惠措施，101 年 1 至 7 月平均日運量 15 萬人次，較 100 年同期成長 10.3%。

期望藉由優惠票價而提昇高雄捷運運量，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。

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）。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。惟因捷運公司已逕提付仲裁，本府為維護公眾權益被迫需配合進行仲裁程序，目前各仲裁案已陸續召開 97 次詢問會，本局均依約依法全力進行答辯以維護公共利益，且因捷運公司請求金額龐大，與公眾權益關係至鉅，故本府要求公開仲裁程序以昭公信。

捷運公司提付仲裁案件彙整表

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	05/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)
019	R8、05/R10、R14、010、013、LER43	(5.36 億元)
021	北機廠、高鐵 5000 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)

目前 9 件仲裁案中已有 4 件做成判斷，說明如下：

- 1.009 號案：本府應給付捷運公司 9 億 8,711 萬 8,486 元及自 100 年 2 月 1 日起至清償日止，按年利率 5% 計算之利息，仲裁費用本府負擔 14%。本案勝敗比例為本府 86% 勝訴，14% 敗訴（捷運公司原請求金額為 72 億 8,927 萬 5,218 元暨遲延利息）。
- 2.021 號案：本府應給付捷運公司 5,728 萬 610 元及自 100 年 1 月 26 日起至清償日止，按年利率 5% 計算之利息，仲裁費用本府負擔 7%。本案勝敗比例為本府 93% 勝訴，7% 敗訴（捷運公司原請求金額為 7 億 8,426 萬 970 元暨遲延利息）。
- 3.022 號案：本府應給付捷運公司 4,860 萬 4,353 元及自 101 年 8 月 30 日起至清償日止，按年利率 5% 計算之利息，暨前開金額及利息均按 5% 計算之營業稅，仲裁費用本府負擔 30%。本案勝敗比例為本府 70% 勝訴，30% 敗訴（捷運公司原請求金額為 1 億 6,636 萬 3,600 元暨遲延利息）。
- 4.023 號案：本府應給付捷運公司 5,389 萬 5,945 元及自 98 年 9 月 10 日起至清償日止，按年利率 2.5% 計算之利息，暨前開金額及利息均按 5% 計算之營業稅，仲裁費用本府負擔 20%。本案勝敗比例為本府 80% 勝訴，20% 敗訴（捷運公司原仲裁請求金額為 2 億 6,492 萬 1,955 元暨遲延利息）。

依照目前仲裁判斷結果，概估本府應給付捷運公司約 12 億 5,762 萬 3,102 元（利息計算至 101 年 12 月底），為確實維護本府權益，本府已依法向高雄地方法院聲請撤銷前揭仲裁判斷。

計收土地租金

高雄捷運公司自捷運通車以來，實際運量遠不如預期，該公司每年營運虧損，而土地開發業務遭逢景氣影響及環評程序未完備等困境，致仍未達預期成果，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，該公司於 101 年度繳納租金約計 451 萬元，積欠 98 年至 101 年租金計 19,814 萬元，違約金累計達 16,400 萬元，本府已依約函催捷運公司儘速繳納。

為減輕營運負擔，高雄捷運公司針對開發用地租金提出減免之請求，

經本府召開會議研商同意個案土地提供公共使用，該使用期間同意依實際面積予以減免，101 年度同意減免金額計新台幣 2,309 萬元整。

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 17 件及 10 件，計 27 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。

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），其服務工作項目中計畫管理、驗證與認證、設計品質管理、施工品質管理等業完成驗收結算；仍繼續進行之工作項目主要係針對興建營運合約履約爭議及相關議題賡續提供法律服務及專業技術服務。

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。102 年度仍依照規定編列相關預算，並新設立「大眾捷運系統土地開發基金」，市府以市有地作價投資。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 22 億 5,649 萬 9 千元。中央補助收入編列 22 億 5,648 萬 9 千元：
 - (1)交通部補助紅橘線路網建設 3 億 7,619 萬元。
 - (2)交通部補助輕軌運輸系統建設 18 億 8,029 萬 9 千元。
2. 歲出共編列 29 億 6,080 萬 5 千元。
 - (1)行政管理編列 281 萬 6 千元。
 - (2)債務付息編列 1 億 4,651 萬 7 千元。
 - (3)撥充捷運建設基金編列 23 億 3,748 萬 9 千元（紅橘線 4.57 億元、輕軌 18.8 億元）。
 - (4)以市有土地作價投資大眾捷運系統土地開發基金編列 4 億 7,398

萬 3 千元。

基金預算案－捷運建設基金

1. 來源共編列 237 億 5,927 萬 3 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 4,907 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 55 億 377 萬 5 千元。

(5) 政府其他撥入收入編列 21 億 3,900 萬元。

2. 用途共編列 237 億 1,012 萬 3 千元。

(1) 債務還本編列 160 億 6,734 萬 8 千元。

(2) 債務付息編列 1 億 4,651 萬 7 千元。

(3) 紅橘線路網建設編列 4 億 5,719 萬元。

① 工務行政 1,384 萬 8 千元。

② R11 車站經費 4 億 4,334 萬 2 千元。

(4) 輕軌運輸系統建設編列 40 億 1,929 萬 9 千元。

(5) 台鐵捷運化市區鐵路地下化建設編列 30 億 1,976 萬 9 千元配合款。

基金預算案－大眾捷運系統土地開發基金（102 年成立）

業務總支出預計 21 億 6,076 萬 1 千元，預計短絀 21 億 6,076 萬 1 千元。

1. 業務費用共編列 21 億 3,936 萬 6 千元。

(1) 管理費用：36 萬 6 千元。

(2) 其他業務費用：21 億 3,900 萬元(撥付捷運建設基金輕軌建設市府負擔款)。

2. 業務外費用編列 2,139 萬 5 千元。

利息費用：2,139 萬 5 千元。

六、代辦本府其他工程

立德國中校舍改建工程

本校舍改建工程分為二期，第二期工程俟第一期工程完工後進行。第一期工程 99 年 10 月 22 日開標，由崧驊營造有限公司以 1 億 7,361 萬 2,000 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。目前正進行裝修工程、水電設備安裝工程及景觀工程等作業。截至 101 年 8 月 25 日止，工程實際進度 80.01%。

前鎮區樂群國小校舍改建工程

本案於 99 年 11 月 26 日開標，由崧驊營造有限公司以 1 億 8,382 萬元得標，工程內容為拆除舊有東棟、北棟及西棟教室，新建 A 棟教室、圖書館與視廳中心，B 棟教室，C 棟體育館、D 棟變電站及校園景觀工程。本工程於 100 年 1 月 3 日開工，預定 101 年 9 月完工。目前已拆除東棟教室，正進行 A 棟教室、圖書館與視廳中心裝修工程、B 棟教室裝修工程及 C 棟體育館與 D 棟變電站之裝修工程。截至 101 年 8 月 25 日止，實際進度 69.61%。

前鎮區仁愛國小校舍改建工程

本案於 99 年 11 月 9 日開標，由崧驊營造有限公司以 1 億 6,741 萬元得標，並於 99 年 12 月 14 日簽約。本工程於 99 年 12 月 29 日開工，預定 101 年 10 月完工。目前正進行 A、B、C 棟外牆、面磚、地磚、天花板施作。警衛室、配電場、水溝工程、景觀工程。機水電工程：管路配管、拉線，發電機、配電室、電梯、消防泵等水電設備準備進場安設相關工作施作。截至 101 年 8 月 25 日止，實際進度 85.42%。

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，12 月 4 日提出基本設計，並於 12 月 21 日召開本案先期規劃及基本設計審查會，於 101 年 1 月 12 日核定，目前正辦理細部設計審查作業，相關公告文件於 8 月 28 日至 9 月 3 日辦理公開閱覽程序，預定本工程於 101 年 9 月底決標。

紅毛港文化園區整建暨展示工程

紅毛港文化園區整建暨展示工程係由文化局委託本局辦理招標及工程管理作業。

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。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。
2. 園區各項工程均已完成，目前交付本府文化局辦理試營運，提供市民又一項新的文藝休閒景點。

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。

參、未來賡續努力辦理事項

- 一、儘早完成 R24 南岡山站並配合興建紅線 R11 高雄車站（永久站），俾早日加入紅橘線路網營運，吸引更多客源，提昇高捷運量。
- 二、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，務使如質如期完工，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。
- 三、持續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，促使高雄市成爲永續綠色運輸發展城市。
- 四、改善高捷財務結構，穩健邁向永續經營。市府除要求高捷公司持續開源節流外，股東增資爲不可或缺的主要作爲之一。市府將爭取由中央及本府共同協助高捷公司改善經營條件，積極協調行政院開發基金、中鋼公司、榮工公司等原始股東依其原始投資比例進行增資，另由國營企業如台糖、中華電信等參與投資認股，引進新資金。
- 五、積極推動 R22~R24 車站周邊土地開發，期以促進地區發展，增加運量，挹注捷運建設經費。
- 六、持續協助高雄捷運公司辦理捷運 3 處機廠用地及其他開發用地之商業開發，促進捷運周邊地區的繁榮及增加營運收入。
- 七、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，建構北高雄運轉門戶。
- 八、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。
- 九、提昇高捷能見度：透過本局首頁(<http://mtbu.kcg.gov.tw>)與高雄捷伴行網站(<http://kmrtezgo.kcg.gov.tw/>)主動提供民衆即時之捷運、輕軌執行現況與觀光、交通等資訊，讓市民一起關心、共同參與。

肆、結語

「節能減碳、愛護地球」不是單純口號，目前全世界各先進國家皆爲

對抗全球暖化與能源短缺提出各種行動方案。高雄市面積 2,946 平方公里，人口 277 萬人，為全台屬一屬二，我們有責任為永續環境議題深入思考，並化為具體行動，全民共同支持，降低對非再生能源的依賴性。

捷運系統是具有安全、便捷、可靠、舒適、環保等特性的軌道運輸系統，是大眾交通運輸的根本基礎，也是達成「節能減碳、愛護地球」目標非常重要的一環。高雄捷運紅橘線營運 4 年以來，透過產、官、學多方的努力，運量日趨成長，目前平均日運量已突破 15 萬人次。然現有基本路網仍遠不如實際需求，且大眾運輸使用率尚有大幅提升的空間。本局刻正全力推動高雄環狀輕軌計畫，以及規劃高雄整體長期路網，期望在現有的紅橘線基礎上，能為高雄市交通環境與生活品質的改善，開創另一階段新里程。綿密的交通路網必能發揮民衆「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。

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，您的支持是我們向前推進的最大原動力。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