

「高雄市六大軌道建設檢討及因應」  
公聽會會議紀錄

中華民國 112 年 9 月 20 日

# 高雄市議會舉辦「高雄市六大軌道建設檢討及因應」公聽會 會議紀錄

日期：112年9月20日（星期三）上午10時

地點：高雄市議會地下室1樓第二會議室

出席（列）席：

本會—議員黃柏霖、李雅芬

政府官員—高雄市政府捷運工程局副局長吳嘉昌、綜合規劃科股長  
邱惠萍

高雄市政府財政局專門委員陸奇峯

高雄市政府都市發展局主任秘書林廖嘉宏、都市規劃科正工程  
司李薇

高雄市政府交通局專門委員黃信穎、運輸管理科科員徐嘉陽

高雄市政府工務局道路養護工程處主任秘書陳柏鈞

高雄市政府主計處事業預算科科长陳玉華

高雄市政府研究發展考核委員會綜合計畫組組長王士誠

學者—國立高雄師範大學事業經營系教授譚大純

國立高雄大學政治法律系教授廖義銘

國立屏東大學教育行政研究所副教授李銘義

國立高雄科技大學資訊系特聘教授陳彥銘

義守大學財務金融管理學系教授李建興

主持人：黃議員柏霖、李議員雅芬

紀錄：陳玲雅、李依璇

甲、主持人宣布公聽會開始，介紹與會出席人員並說明公聽會要旨。

乙、議員、學者、各單位陳述意見：

黃議員柏霖

李議員雅芬

高雄市政府捷運工程局吳副局長嘉昌

高雄市政府財政局陸專門委員奇峯

高雄市政府都市發展局林廖主任秘書嘉宏

高雄市政府交通局黃專門委員信穎

高雄市政府工務局道路養護工程處陳主任秘書柏鈞

高雄市政府主計處事業預算科陳科長玉華

高雄市政府研究發展考核委員會綜合計畫組王組長士誠

國立高雄師範大學事業經營系譚教授大純

國立高雄大學政治法律系廖教授義銘

義守大學財務金融管理學系李教授建興

國立高雄科技大學資訊系陳特聘教授彥銘

國立屏東大學教育行政研究所李副教授銘義

丙、主持人黃議員柏霖結語。

丁、散會：上午 11 時 36 分。

## 高雄市議會舉辦『高雄市六大軌道建設檢討及因應』公聽會錄音紀錄 整理

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝各位教授和市府各局處的伙伴，大家一起來參加這場公聽會。當然建構一個大眾運輸村，我們需要有很好的交通建設，包括輕軌、捷運、幹線公車，甚至人行道等等，我們把這些都布建好，市民才可以享受優質的交通使用，這個是我們努力建構高雄優質的一個交通環境。但是在建構包括輕軌、捷運黃線等等相關的部分，未來這幾年還要興建六大捷運工程，大家都知道軌道工程都是很花錢的，花了這麼多錢，到底它未來的效益會不會更好？這個就是我們剛開始一定都會做可行性評估嘛！但是在做的過程中一定會有一些修正，那我們希望市府在花這麼多錢的同時，也希望能夠讓未來可以更有效能的事情，現在先把它加進來，這是第一個。

第二個，如同我跟李雅芬議員的邀請書裡面寫到，我們總共要花那麼多的錢，高雄的財政本來負擔就滿大的，事實上我們謝謝這幾任市長，當然之前是有到兩千四百多億元的公共債務，這幾年有節流一百多億元，這幾年真的有節流，從兩千四百多億元降到大概兩千三百九十億元左右。但是如果軌道工程我們有很多自籌款要加進去的話，高雄市的部份大概會增加至少 500 億元左右，如果我們沒有新的財源的挹注，然後我們沒有辦法增加很多稅收，顯然錢一定會從我們的舉債裡面來做因應。那這些我們希望都能及早討論，這是一個在財務面的部分。第二個是我們除了這個之外，如何去進行包括聯開等等各種讓土地的效益增值，然後讓高雄的產業好，讓很多人願意來高雄投資，來這邊生產、來這邊生活，那這樣我們的整體稅收增加，各種的投資額增加，各種可收的地方稅收增加，我們高雄市庫會更多，那這樣才更有能力來支應這一些啦！

所以今天跟李雅芬議員一起討論，來合作辦這場公聽會，也歡迎市府各局處針對今天討論的議題，請大家第一輪先做報告，然後再請今天到場的五位學者專家給我們一些意見，我們總是希望這些意見對於未來我們在執行的過程會有更大的效益，這樣才會對高雄更好，所以首先第一輪先做報告，接著請共同主辦人李雅芬議員發言。

主持人（李議員雅芬）：

柏霖議員、各局處代表、各位專家學者以及關心市政的好朋友，大家早

安。很高興今天跟柏霖議員一起來關心這個議題，其實當議員五年多來，我知道市府其實會有很多的建設，我相信只要是好的建設，我們都舉雙手贊成。今天我們討論的推動六大軌道建設這個部分，其實我們擔心的是市府到底有沒有自籌配合款的能力，我們希望不要因為一個建設而拖累了市政的財政，剛剛柏霖議員也講得非常清楚。所以我們在想說，到底運量會不會增加，有沒有辦法聯合開發等等的種種細節問題，我們希望今天邀請大家一起來討論，一起來關心。謝謝柏霖議員，我們就繼續開會，謝謝。

**主持人（黃議員柏霖）：**

我們依序先請捷運局報告。

**高雄市政府捷運工程局吳副局長嘉昌：**

主席柏霖議員和雅芬議員、各位專家學者和市府的長官大家好。捷運局是花錢的單位，所以捷運局先報告。跟各位說明，在過去的兩年，市府團隊大家合作向中央爭取了四條捷運線，這四條捷運線都已經陸陸續續動了，我逐條跟各位做一個報告。

第一條是各位比較清楚的，就是現在的輕軌這條路線，這條路線全長 22.1 公里，有 38 個車站，已經有 17 公里，31 個車站已經營運了，最後剩下的路段大概是 5 公里，還有 7 個車站，這個在年底我們會完工通車。在這一段時間裡面，我們工班也增加了，大家都知道林副市長督軍很嚴格，所以我們都一直這樣在處理。要跟各位報告的是，在這段期間裡面因為我們的工程極力在推動，所以造成很多交通上的一些不方便，這部分也感謝議員和地方里長以及地方人士大家的諒解，讓我們的工程能夠推動。不過可以跟大家報告大概在 10 月底，我們的軌道大概就會鋪好，鋪好以後這個路口就可以開放，接下來就是一些機電系統的裝設跟相關的測試，還有一個整合，所以我們目前朝這個目標在努力，這是第一個跟各位做說明的。

第二個就是黃線，黃線這一條也是大家期盼很深，也經過高雄主要的蛋黃區行政區，這條路線將近 23 公里，有 23 個車站。這條路線行經了高雄市主要的行政區。包括六個行政區，有前鎮、鳳山、三民、烏松、新興、苓雅，這六個行政區的總人口大概是 116 萬人，占了整個高雄都會區總人口 42% 左右，所以這一條線是很重要的一條路線。這條路線在去年的 3 月奉行政院核定，行政院核定了以後，它 6 年的工期，預定在 117 年會完工。目前為止這個工程我們大概也按照期程在推。我們大家瞭解，一個捷運建

設的推動它最重要的一個關鍵要件就是它的機廠，目前這個案子的機廠的部分，烏松機廠，這部分我們已經動了，就是機電已經發包，軌道已經發包，土木工程正公告中。機電發包的時候，我們也把機廠的土建併在機電裡面，換句話說，這個關鍵要件已經動了，所以目前按照這樣的目標在前進，那我們目前還是希望在 117 年能夠按照行政院核定的期程來推動。

第三個是小港林園線，就是紅線的南端，其實這也是很重要的一條路線，這個也在去年的 9 月奉行政院核定。因為這一條它的地下管線比較複雜，所以我們有 7 年的工期，大概到 118 年會完工。那這個我們機電也已經發包，軌道也已經發包，土建也正公告中，大概下個禮拜就可以開標。這個目前我們有一個聯合辦公室，在 RL6 就在幸福公園那邊已經有設一個聯合辦公室，所以這個也跟各位報告。

另外就是北段的岡山路竹延伸線，岡山路竹延伸線這個路段全長大概 13.08 公里，因為行政院核定先後的關係，所以分成三個階段。第一個階段就是到 RK1，這個 1.46 公里，我們明年中就會通車，土木大概就緒，機電已經進場，大概明年中就會到 RK1，就是從南岡山站的達麗米樂延長 1.46 公里到 RK1，這個明年中就會通車，這是第一個。第二個是二 A 路段，就是到路竹的路段，大概七點多公里，這個的話也是到 116 年。另外的 RB，我們最近今年 4 月行政院核定綜合規劃，最近工程會也核定我們的機設。因為這條路線其實是 13 公里多，這條路線我們是一起發包，後續是擴充，所以它沒有招標的問題，所以我們會按照期程來推動。

在這樣的情況之下，我們的目標按照行政院這樣核定的期程，在 2030 年的時候這些路線會全部完成。完成了以後，在一些數據上大概就是說，現在高雄捷運紅橘線兩條線加起來是 42.7 公里，如果在 2030 年全部就緒的話，營運的公里數會達到 112 公里。車站數的部分，紅橘線大概是 38 個車站，未來在 2030 年這些路段到位了以後，就會有 114 座捷運車站。換句話說，那個時候整個都市就是捷運化，然後整個路網就是比較健全的一個都市。基本上，大概我們目前整體推動的狀況是這樣子，以上，謝謝。

主持人（黃議員柏霖）：

好，謝謝捷運局，報告得很詳盡。接著請財政局發言。

高雄市政府財政局陸專門委員奇峯：

主席黃議員、李議員、各位專家學者教授和與會的人員大家好。關於六大軌道建設財務相關的課題，財政局說明一下。本市的六大軌道建設，目

前來看就是有岡山路竹延伸線的一 A、然後二 A 階段和二 B 的階段，另外黃線、小港林園線和環狀輕軌，這六大軌道建設計畫它的興建總經費大概有 2,562 億元，除了中央補助大概 1,420 億元以外，本府的自籌款 1,142 億元，包括自償性的 649 億元，還有非自償的 493 億元。目前我們預估大概 113 年到 120 年所需的經費是 956 億元，包括自償性的 553 億元和非自償性的 453 億元。所以這個經費其實我們早就已經估計好了，所以我們為了預為因應這樣子的重大軌道交通建設經費所需要的經費財源，正如剛剛會前黃議員提到的要預為因應，而且剛剛李議員也說了不要排擠到其他的建設費用。所以我們奉市長指示成立了財務規劃專案小組，藉由聽取專家學者的意見，不排擠其他建設經費籌措的財源為原則，來籌措我們捷運的經費。

剛剛也提到其實軌道建設它的興建期間很長，它的回收要配合周邊的都市發展，場站周邊的開發，其實它的時間更長，它的資金其實不是一次到位，必須要及早規劃，持續長時間的執行。所以所需要的經費規劃主要分為用 TOD 大眾運輸導向和 TIF 的方式，以及場站周邊的聯合開發，還有重劃、區段徵收等多元的管道來籌措啦！我們採取聯合開發的方式，最先來執行的就是現在目前捷運局在規劃做的路線場站周邊尋找適當的基地來做聯合開發，來增添既有紅橘兩線還有其他預計要開發的這些捷運路線既有的場站聯合開發來創造收入以支應。其中的土地聯合開發的案件，我們目前已經檢討了岡山路竹延伸線、黃線、環狀輕軌的場站，還有原來的舊有紅橘線場站周邊可開發的案源，已經有檢討的，我這邊可以舉例，目前捷運局推動的聯開案包括 04 的舊市議會站，這個已經在 110 年就完成招標了嘛！推動中的聯開案還有 09 的技擊館站、010 的衛武營站、013 的大東站、Y10 的民族站、Y15 的亞灣站、R20 的後勁站和 RK1 的岡山站等等開發基地，都會陸續再拿出來招商推動。後續隨著捷運路線的擴展，其實還會再盤點更多的聯開基地來進行推動，預計在建設期間，創造的收入可以挹注財源來減輕市府的財政負擔。除此之外呢！最後隨著捷運路網成形，有助於整個運量的提升，捷運場站周邊的聯合開發也可以形成新興的都會核心，譬如說商業區和住宅區等等，會加速這些區域的商業的投資，促進經濟的發展，這個也可以再擴大這些地區的稅收來源，來鞏固興建經費的來源。所以透過這樣的逐步發展的方式，我們把經費籌措起來，作為我們整個執行六大軌道建設的財源。以上是財政局的報告。

**主持人（黃議員柏霖）：**

好，謝謝。接著請都發局發言。

**高雄市政府都市發展局林廖主任秘書嘉宏：**

主席兩位議員、各位專家學者和各位先進，大家好。我們都知道城市發展應該是一個動態的循環，其中建設就是一個發展的重要的原動力之一。我們看城市發展就會發現，如果有建設的話，產業就會發展起來，產業慢慢會帶進人口，人口會被吸引進來，助長土地開發，整個財務就會慢慢起來，公共設施變成帶動需求，形成這樣的循環。就我們都發局的立場，為了協助捷運局他的自償的效益，事實上我們可以看到環狀輕軌的容積，我們在 107 年的時候就調升，申請的案件也不少。它所謂的自償性經費來源裡面，包含了車站周邊，剛剛有提到整體的容積效益、土地使用效益，包含剛剛講的租稅和周邊土地開發效益等等事項，這就變成整個土地開發的效益就會起來，包含整個人口的，所以這個建設是有他的必要性。

那就財務的部分，我們可以看到目前捷運整個運輸政策，都市計畫已經變更而且公告實施的部分包含 09、010、013，我們的容積效益把商業區變成捷開區，捷開區裡面就可以做整體發展，有一個 TOD 的概念。第二個就是在未來的效益上面，我們也做了一些調整，包含六大建設的捷運黃線、岡山路竹、小港林園線等等，我們也預計要變更為捷運開發區做開發來挹注財源。當然最後有關它周邊一個建設開發裡面，我們在都市計畫法高雄市施行細則，在 111 年 12 月 26 日發布實施，就規定在大眾運輸場站周邊半徑 500 公尺範圍內為增額容積地區，所以未來捷運黃線可以優先適用。我想在這方面，不管在土地平面上的或是地坪上的容積上做調整來協助捷運局的一個財源挹注。

**主持人（黃議員柏霖）：**

好，謝謝。接著請交通局發言。

**高雄市政府交通局黃專門委員信穎：**

主持人黃議員和李議員、各位專家學者、各位與會代表，大家好。針對今天要討論的市府如何積極對目前高雄六項軌道工程的站體開發及財務收入進行強化及檢討的部分，還有如何積極對目前的軌道工程及相關大眾運輸系統進行統合強化運量的部分，交通局做一個報告。在整個高雄的公共運輸系統來講，我們是以捷運和輕軌來做一個骨幹，輔以接駁公車、公共腳踏車和共享汽機車來搭配建立一個綿密的公共運輸路網，輕軌年底即



將成圓，我們也注意到輕軌靠單一軌道可能沒辦法滿足大家行的需求。所以在原來的輕軌路線了，168 這一條輕軌先導公車路線是從 98 年就開始運行，我們當初就是希望可以培養民眾搭乘公共運輸的習慣，所以 168 公車是沿著輕軌的路線行駛的，行駛了大概十幾年了，168 公車在我們的公車運量都是名列前茅，大概都是前三名，所以我們認為這樣以後大家也會搭乘輕軌。所以 168 公車也會配合輕軌在年底成圓以後，我們會慢慢的檢討，即將功成身退，我們會調整成接駁公車，不需要再跟輕軌平行並行。

在後續的捷運路網裡面，包括捷運黃線，我們在 107 年也配合捷運黃線的兩條路線，Y1 和 Y2 這兩條路線，我們也開了黃 1 和黃 2 的捷運黃線的先導公車。這兩條先導公車目前的運量也都位在前茅，也希望培養大家搭乘公車的習慣，以後捷運黃線建成以後就能轉移到捷運黃線去搭乘捷運。所以在公車的部分，主要是希望以後可以跟捷運相輔相成，不是跟捷運競爭。我們的幹線公車裡面還包含了林園小港延伸線，我們目前也開始在養量，有一條紅 3 的林園幹線，這條幹線公車也是沿著沿海路跑，所以也是在培養以後捷運的運量，我們希望整個公共運輸路網可以讓大家得到一個很完整的方便性。

在 YouBike 的部分，9 月已經達到 1,200 站，所以這個是對大家在使用上非常方便的，我們也持續在推廣。在輕軌大順路的部分，我們沿線有些站已經有租賃站了，如果沒有的，我們在年底之前會補上去，讓大家以後搭乘輕軌轉乘 YouBike 更為方便。

另外，我們配合行政院從 7 月 1 日開始推行 TPASS 通行月票，高雄市在 4 月 27 號就已經開始先行推廣高雄市境內的 399 通行月票。我們的通行月票使用範圍非常廣，包括捷運、輕軌、公車、渡輪和 YouBike，每次使用前 30 分鐘都免費。這包含 YouBike 裡面有一個電力輔助的，就是 YouBike2.0E 也可以用，就是橘紅色那個，只要踩踏就有電力輔助，非常方便，這個都可以用。我們也鼓勵大家來使用，這個都很方便，以後捷運、輕軌、公車，整個路網成形以後，搭配使用通行月票，讓大家在交通支出的部分可以大為減輕。我們從 4 月到 7 月的銷售量大概成長了五倍，所以大家也非常支持，這是目前的狀況。

另外，我們在整個量體開發的時候，如果整個開發量體比較大的時候交通局這邊會做一個交通影響評估報告書的審查。這個審查的用意不是在阻擋聯合開發，我們希望在開發的時候，這些量體包括辦公大樓、商業空間

或是開發成住宅大樓時，在開發一定的樓地板面積量體時，必須要設足夠的汽機車停車位。不要等到開發完之後，這邊的停車問題又造成困擾。另外，在開發量體之後，我們會去檢視停車場出入和周邊道路的服務水準。在開發量體以後服務水準是不是會變得比較差，開發商就必須要研擬一些交通改善措施，包含要去導引民眾知道捷運站在哪裡，公車站在哪裡，讓民眾可以到達這個量體。另外，如果汽機車位不足的話，可能還要捐贈經費來設置公共腳踏車租賃站。這個都是為了開發以後，營運的時候不要因為開發而造成交通的堵塞，造成大家的不便，所以這部分我們也持續在辦理。

在輕軌的部分，大順路的路邊有一些停車格位都被取消掉了，我們也跟捷運局搭配，捷運局有設一些臨時的停車彎，在這裡停車不會影響到道路續進的車流。我們的公車站位也都有設公車彎，就是在人行道的兩個樹中間挖一個彎，這樣就不會影響到續進的車流。另外，市府也很重視這個停車問題，所以在大豐二路和大順二路口，由交通局現在已經在高雄高工的校區裡面建置一個立體停車場，目前正在積極建設當中，這個部分希望可以彌補因為大順路停車位被取消之後，建工路商圈的停車供給。

所以整體來講，我們在整個交通的部分也是跟捷運局及都發局配合，希望我們整個軌道的建設完成以後，讓大家可以行得方便。以後各項的建設都能夠不要因為有一些開發而造成交通的壅塞，讓交通更順暢，大家更方便。以上報告。

**主持人（黃議員柏霖）：**

謝謝，接著請工務局發言。

**高雄市政府工務局道路養護工程處陳主任秘書柏鈞：**

主席、各位學者，大家早。在工務局的部分，主要是針對配合捷運六大軌道工程，包括輕軌的人行環境去配合相關單位去改造。因為在大眾捷運系統完成之後，民眾不只是搭公車，在人行方面一定會有需求。因為之前有民代或市民反映，捷運輕軌完工之後，人行環境方面沒有跟著一起配合。這個部分市府工務局配合 C20 到 C24，從博愛路到美術館的部分，預計年底會完成整個人行環境的部分。C24 到 C32 的部分，從博愛路到中正路、大順二路到大順三路，C24 到 C32 這段的總公里數是 4.81 公里，所花費的人行環境造街的經費約 1.5 億元，這個部分我們已經向中央在申請前瞻計畫，不會排擠到我們自己本身的經費。在 6 月份的時候已經有審核

了，只是尚未核准，這個部分我們會繼續去爭取。包括黃線的部分，我們也計畫包括南京路和五甲路，如果黃線未來開通之後，我們也會繼續向中央爭取人行環境的相關計畫，這個部分對我們自己的財政方面會減輕比較多。以上報告。

**主持人（黃議員柏霖）：**

謝謝工務局。接著請主計處發言。

**高雄市政府主計處事業預算科陳科長玉華：**

主席、各位與會的先進，大家好。有關我們捷運六大軌道建設的部分，整個總經費要 2,562 億元，中央有負擔了 1,420 億元，我們市府負擔 1,142 億元，大概占了 45% 左右。截至 112 年為止，我們已經編列了 185.62 億元，113 年預算案的部分也已經續編了 118.94 億元，總計已經編列了 304.56 億元，未來還需要編列的市府負擔和自籌的部分還有 837.49 億元。原則上建設的財源，我們初期主要是透過借款，中後期的部分我們會透過票箱收入、土地的開發、增額容積和稅收的增加等等來籌措建設的經費。另外，我們當然希望能夠減輕市府的財政負擔，不要排擠現有市政的預算，我們會透過都市計畫的變更、重劃、區段徵收等等去進行周邊土地的開發，希望能夠擴大土地聯合開發的效益和增加我們的稅收，如同剛才主席所講的，能夠創造一些財源來挹注我們建設的經費。

有關捷運建設的部分，我們有配合工程辦理的進度，113 年我們總共編列了 156.9 億元，包括中央負擔的部分有 37.96 億元，我們市府負擔的部分有 118.94 億元，經費的編列是這樣子。另外，我們目前的收入編列有客運收入、增額容積的收入等等，編列了將近 5 億元，這是 113 年的部分。但是我們在執行的過程也會去檢視票箱收入跟一些聯合開發的收入，到目前為止大概還是有一些差短，不如我們原先規劃預期的這樣子。未來我們希望能透過捷運整個路網成形之後運量提升，應該訂定一個合理的票價來增加我們的票箱收入。

另外就是聯開的部分，我們已經有一個成功的案例，04 站已經標出去了，那會有一些收益來挹注財源。112 年和 113 年，捷運局這邊也有規劃 7 個場站會去做開發，未來也還有規劃大概 30 站左右會去做聯開。我們希望將來能夠透過經濟環境，配合不動產市場的整個狀況去檢討，然後去實現聯開的收益，這樣才能逐步挹注我們建設的經費。我們會持續的滾動檢討票箱和聯開，然後即時挹注財源來推動捷運建設。以上，謝謝。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝主計處，接著請研考會發言。

高雄市政府研究發展考核委員會綜合計畫組王組長士誠：

黃議員、李議員、各位與會的先進，大家好。研考會報告，研考會本身對整個捷運預算的編列來做說明。其實大家都很清楚，一個重大工程的預算編列不會是平均，比方說需要 1 千億元分十年，每年就需要編列 100 億元，不會是用這樣的概念，其實就是配合整個工程的進度去做編列，所以其實這部分，我們每年市府會依照當年度的整體歲入歲出的狀況、整個捷運工程經費的需求，大家會去做一些討論，然後去決定每一年大概要編列多少的額度。以這幾年來講，我們也是能滿足到整個捷運建設的需要，市府整體的舉借的預算數還是有維持逐年下降的狀況啦！

另外要再補充的部分是說，市府在軌道建設的部分除了捷運以外，目前有一個比較大筆的是鐵路地下化的配合款，這筆配合款這幾年預算的編列也都是要到 10 億元上下的規模，鐵路地下化配合中央的進度，其實預計是 114 年完工，所以如果在鐵路地下化完工之後，原本我們每年匡的 10 來億元的額度，之後就可以用來挹注在捷運建設這邊。所以其實在每一年的預算編列上，我們都會以當下的狀況再去做一些適當的調配，這點先做一個報告。

其實剛剛講的是一些短期比較技術面的一個操作，長期來講，就誠如剛剛各機關代表所講，整個捷運建設經費的需求這麼龐大，當然是需要一些更有效的開源作為，所以像剛剛提到的捷運聯開或是市府的公辦都更等等的開發案，我想這個部分都是未來能夠挹注捷運建設的一個很重要的資金來源。另外還有一個點我想補充一下，就是捷運聯開除了開發的利益可以挹注建設的經費以外，其實另外一個效益是，整個未來開發完成之後，它就在捷運站的旁邊嘛！所以帶進來的人潮一定就是會挹注到捷運的相關運量上，所以對於整個捷運建設來講是魚幫水，水幫魚。另外，市府在整個公共建設的推動上，比方說以社會住宅來講，我們也是會儘量選擇以捷運附近有適合的基地的話，也可以來做興建，譬如說大寮的社會住宅、亞灣的社會住宅。其實這邊完成之後，一定會再對捷運的運量有所助益。所以我認為除了剛剛大家講的一些開發以外，整個針對捷運運量的部分，其實也有這個部分的說明。以上。

主持人（黃議員柏霖）：

好，謝謝。接著請五位學者專家依序發言，首先請譚教授發言。

### 國立高雄師範大學事業經營系譚教授大純：

主持人兩位議員、在座的各位學者專家、市府很辛勞的團隊好。我大概有四點分享跟各位做報告。首先第一個任何公共建設不外乎就是求解決近憂或是能夠開發遠慮，或者能夠開發未來。不可諱言，目前我們高雄以捷運來說，其實是民國 90 年代前期謝長廷市長的時代就已經定案了，他是根據當時民國 80 年代末期，90 年代初期高雄市的發展，我想大家心裡很清楚，今天捷運所蓋的這兩條路線，跟當年的熱門點，現在有些已經沒落了。現在高雄的熱門的點，比方說在美術館附近，其實當時是沒有把它納入的。所以以前的紅線和橘線是為了要解決近憂。接下來我們可以看到新的這六條軌道，有很多是為了要開發未來，就是遠慮的部分，這個部分非常值得肯定。但是我們站在一個小老百姓的立場，包含我們在學校裡面上課，其實很多學生和社會人士都會問說，現在開發的未來，也就是遠慮的部分，是慮在哪裡？比方說很多老百姓看到停在林園工業區，停在林園工業區的涵意是什麼？終點站到大湖，甚至於紅線還到中坑門等等。我在想說這條紅線是不是為了李銘義老師回家方便所設計的，因為他是林園那邊的人。我覺得在政策的溝通上面要講清楚，很多老百姓並不知道我們現在這條線拉到這邊，那條線拉到那邊，到底目的是什麼。如果說真的比方說那邊有一個機車廠，所以我們一定要把那條線拉在那邊，就把事情講清楚。這是第一個，在政策的溝通面上，我覺得要跟老百姓講清楚。

再來第二個，我不知道不管是市府或是民間的學者有沒有針對我們目前已經通車的捷運紅橘兩條線，不要說是聯開，就是類似的開發案做一些研究。比方說，根據我們所看到的，捷運通車這十幾年來，我們先看紅線的兩個終點站，南岡山跟大寮，南岡山最近真的發展起來了，這個很明顯，可是數字是怎麼樣，我不曉得有沒有做研究。大寮那部分相對於南岡山，我覺得比較遜色一點點，數字又是怎麼樣。另外，同樣在紅線，最近可能最亮眼的不會是這兩個端點，而是橋頭的部分，還有橋頭延伸過來楠梓那一段。所以我們一直講說要聯開，要招商或幹什麼的，其實這幾個站有一些現成的模式可以做參考。所以我們把這些數字，在捷運站做的聯開，包含我們的招商，我們把成功的案例跟大家做分享，我相信招商起來相對會比較容易，所以有關於現成的資料我們可以做一點研究。

再來第三點，我相信兩位主持人今天訂這些題目，某種程度一方面要撐

節預算的支用之外，我不知道這個是不是已經百分之百定案的事情，看這個樣子好像是已經定案了。我們最近很流行所謂的減法管理，加減乘除的減，也就是說真的一定要把事情搞到包山包海嗎？我舉一個例子，比方說我們現在的紅線整個往北拉長，往南拉長，它可能比台北捷運的任何一條線的捷運站都來得多。其實對老百姓使用交通工具來講的話，其實並不實際，紅線是一根腸子通到底嗎？還是有可能是分段來開車？譬如說北紅線跟南紅線。類似像這樣的政策考量，我不知道現在來不來得及，總而言之有時候不需要太包山包海啦！

最後一點，因為在座的有捷運局的長官和很多長官昨天也來到這邊，因為昨天下午有一場跟輕軌有關的公聽會，我想我要替東三民區，尤其是東北三民區的民眾，我要替他們發發聲，剛好也是柏霖議員的選區。因為我們高雄有一條又大又順的路，叫做大順路，在兩、三年前中間的安全島和左右各一個車道變成輕軌的車道，其實現在很多輕軌沿線的商家還沒有看到利，但是卻隱約擔心之後會有害。他們覺得有害的原因，其實我們都可以理解，首先第一個，停車格就被排除掉了，雖然是移到輕軌附近沒有很遠的第二排、第三排蛋白區的地方，但是對做生意的人來說，他們巴不得客人的車子直接可以停在門口，但是現在門口的停車格或是停車彎被挖掉了該怎麼辦？所以我延續昨天公聽會上包含李副校長等等專家所提到的，首先第一個，周邊廠商稅賦的減免，這個有沒有可能。第二個，剛才我忘記哪一個局處的長官有提到停車格、停車彎，包含臨時停車、上下貨的停車彎，我覺得要稍微做一點設計。另外，我不曉得這個意見對不對，因為剛好那一段是我們高雄地區一個很重要的汽車租售的點，很多賣中古車和新車，還有租車的都在那個地方。我相信大家都買過車，買車總是要試個車，現在以大順路目前的交通狀況，我想要試個車，一開出來可能車道就已經減少非常多。這個部分有沒有可能替汽車租售業者想個辦法。剛好那裡是比較「武市」，人家說「文市」、「武市」，大順路那一段是比較「武市」的地方。總而言之，可能對那個部分的業者至少要有一些政令的宣導跟經濟上的協助。另外，還有一點就是那裡的學校非常多，光站名來說就有兩個學校以他為站名的，還有一個中學以他為站名的，所以那邊的學校，包含大學，全部都集中在那個地方。所以一定要跟老百姓不斷的溝通，我相信議員最清楚，三民區的選民一直有一個很哀怨的事情是，捷運到現在都還沒有經過我們家，鐵路地下化也從我們底下掃過去，剛好東

北三民跟東三民又是人山人海的地方，可是比較新式的交通網路都沒有路過，現在好不容易輕軌路過了，對他們來講絕對是一個好消息。所以包含政策面要多跟他們做宣傳，這條輕軌對三民區所能夠帶來的幫助。連線的交通，連捷運、連公車、連鐵路地下化的交通，我想更綿密的交通線要把它建構起來。以上發言，謝謝。

**主持人（黃議員柏霖）：**

謝謝教授。接著請廖教授發言。

**國立高雄大學政治法律系廖教授義銘：**

主持人、李議員、在座的各位先進、各位長官，大家早安。很榮幸能夠來公聽會參加討論這六大軌道興建的事情，過去我還沒有當老師之前，認為軌道工程不過就是一個很簡單的公共工程，政府花錢，然後把捷運蓋好這樣就好了。我當老師之後，其實我也不是在這方面的專業，但是就有很多學生會在課堂上面把他們遇到的一些相關的問題拿來做討論或是做報告，從他們的討論跟報告裡面才發現這裡面涉及的問題經常都是在很多其他領域之外。我舉個例子，因為學生跟自己的工作原因就有參與，比方說未來某一線的某一個站體要開發的時候，是需要民間支持土地跟那個站體。民間支持土地就要衡量，我願不願意把這塊地拿出來跟捷運工程局合作，無論民間是什麼單位，我幫忙的這個單位是非營利組織。就算是一個很有錢的非營利組織，他也不能賠錢，如果賠錢會有另外一個單位管著他，就是社福單位會管他，所以他不能夠賠錢，並且他要把他的土地跟捷運局合作的時候，地目的變更等等這些複雜的東西，說實話是需要很多單位來幫忙的。更重要的是剛剛有長官提到，因為我們這個單位是一個非營利組織，而且是一個做醫院跟做長照養老的大機構，如果這個單位把這塊土地拿來跟捷運局合作的話，不但能夠挹注很多經費，甚至我們的很多經費還可以挹注到其他的站體。但是在這個捷運站旁邊如果打算規劃成一個大型的長照機構，這個在公聽會講起來是一個很棒理想，老人家可以搭捷運到那邊去看醫生，看完之後，老人家如果有需要的話就可以到旁邊的長照機構，家屬如果要去探望也有捷運站，就是成為高雄第一個有捷運站到旁邊的大型醫院，同時又是一個長照機構，而且地還是我們自己的。但是當這個單位在規劃這件事情的時候，發現太難了，那個難到如果沒有高層的幫忙的話，這麼棒的理想完全沒有辦法實施，我這樣講不要介意啊！尤其萬一主事者的顏色，草地跟藍天又不太一樣的話，這件事情是完全沒

辦法實行。但是那是一個很棒的理想啊！這裡涉及到的首先就是土地地目變更。第二個，要對三七五減租相關的農民補償的幫忙，這個幫忙也不是錢的幫忙，而是政府要幫忙講話。再來就是醫院跟捷運站體要放在一起，這個東西就是真的大家要幫忙，不是我們說了算。放在一起之後，旁邊那一塊地還要做成長照，這真的是需要捷運局和工務局等等各單位要幫忙成立一個大型的計畫，甚至這個計畫本身要跳脫現有的軌道工程計畫。比方說把高雄的醫療體系現在在區域分布上的不合理或是不方便性，以及高雄在長照機構設置上面缺乏的狀況，整個全部加起來考量之後，就變成把軌道工程開發這件事情變成一個更大的計畫，而且這個更大的計畫是沒有政治的。第一個，沒有政治，沒有藍綠考量。第二個，是真的讓建商跟開發商能夠賺到錢，也就是讓他們的成本能夠降低。現在建商和開發商要做這件事情，說實話講白了就是要借錢，用到旁邊的土地要借錢，現在大家也知道錢不好借。第三個，現在營造的成本又高，而且最糟的就是找不到人，找不到人力就要找外勞，找外勞又必須要專案申請，專案申請又需要對面的這些單位多幫忙，否則根本申請不過，或者假設只有公共的部分申請過，私部門配合的建築沒辦法申請過的話，這邊的成本就會大幅提高。人力成本大幅提高的話，難免就又會有 12 公尺蓋成 11.95 公尺的狀況，這個我現在都懂了，而且我們法律人專門在幫人家搞這種事情，就會有這種偷工減料的事情出現。因為現在物料成本跟人力成本大幅提升之後，建商跟營造商及開發商的利潤下降，如果真的要做的話，只能偷工減料。尤其如果當政府機構對於合作的開發商和建商採取敵對態度的話，也就是不想跟你合作，除非你的顏色對，否則就不想跟你合作，或者不幫你忙。這時候成本就會墊高。其實我們自己曾經商量過，內部討論就覺得說不然就算了，讓捷運局自己去搞，等他們來拜託的時候再給他們，如果不來拜託就不要理他們。至於我們原本規劃在那個站體旁邊蓋大醫院和長照機構這件事情，對我們來說太難做了，等變天之後或是等到情況比較不一樣之後再來處理，這是我們的想法。這種政治性的想法，說實話，在這個地方拿出來談，就是該談，而且是讓這樣的公聽會能夠達到其效益的重要功能。以上提出我的看法，謝謝。

**主持人（黃議員柏霖）：**

謝謝，接著請李教授發言。



## 義守大學財務金融管理學系李教授建興：

兩位議員和在場各位先進大家中午好。四個意見提供給大家共同來探討，第一個，軌道建設是符合 ESG 的低碳趨勢，這個大方向事實上是對的，但是我們擔心的事情是會不會成為高價的蚊子館。意思是如果蓋了這些公共建設的話，如果它沒有達到幫市民省時間的效能跟搭乘的便利性，它最後就會變成是最貴的蚊子館。所以怎麼樣讓既有的捷運跟輕軌做更好的連結，我覺得這需要我們市府多用心來做思考，這是第一點。

第二點，在財政的使用上，我覺得市府這邊可能需要我們的副市長專案來做討論。剛剛主計處所提到的，市府自籌的部分總共要挹注 1,142 億元，可是我們高雄市的都市治理，市府除了軌道建設之外，還有社會福利和經濟建設，還要招商引資。我們市議會在今年 6 月 28 日首創全國第一個案例，就是通過了「高雄市淨零城市管理自治條例」，這個自治條例展現出我們高雄市的都市治理非常棒，但是裡面很多條事實上都會花到錢，雖然只有 17 條。裡面要花到錢的，譬如說第 5 條，淨零辦公室屬於環保局的部分，有兩個部分，一個要做碳排的服務，要形成淨零的產業聯盟等等，這些都是需要花到錢的，裡面有很多條都是需要花到錢的。譬如說輔導廠商綠能的使用補助等等，都要花到錢的。所以當我們目前的債務金額高，怎麼樣去排出未來各個市政建設的優先順序，我覺得這個高度必須要拉出來，這是第二點。

第三點的話，我更加著重的是開源的部分，開源非常重要。在這裡有三點跟大家做意見交流。第一個就是我們高雄美術館豪宅的第一品牌，郭董在跟我聊天的時候都是說預期外的收穫，這個預期外的收穫就是我們的龍貓隧道。預期外的收穫就告訴我們，ESG 最大的精神就是從以前的獨好進而追求共好。意思就是說我們本來是追求單一個廠商的最大利潤，變成追求所有利害關係人的共同利益之後，再去追求個人的利潤，所以先求共好再追求獨好的觀念。怎麼樣追求共好的觀念？你在整個定案之前，如何跟利害關係人做好溝通，蒐集意見就很重要。所以原來美術館的變化是要把美術館路幾乎佔掉一大半，後來縮到原來的人行步道，結果產生了一個美麗的錯誤，這是郭董講的，變成是全台灣目前唯一走在兩排樹中間的輕軌，這是美麗的錯誤。所以它告訴我們的經驗跟智慧的地方是多聽市民的意見，多聽各界的意見，例如今天兩位優質的議員舉辦這場公聽會，就有達到這樣的效果。另外，跟大家講說多聽意見有什麼好處？打個比方，怎

麼樣去行銷我們的高雄？我從來都沒有聽過有人在講這個東西，根據 InterNations 的調查，台灣在全世界十大受歡迎的城市裡面，各位知道我們排第幾名嗎？2021 年台灣是世界第一名；2022 年台灣是世界第三名；2023 年今年是全世界第五名，總是在全世界十大受歡迎的城市裡面，為什麼是第一名、第三名到第五名，有稍微滑落，事實上有一些原因。比方我們戴口罩的要求比較嚴格，有些老外就不喜歡，也許是在於兩岸關係比較緊張。另外，高雄市可以再 promote 的，我也沒有看到大家在談這個東西。台灣今年第一次進入到世界最佳醫院的排名裡面，第一次把台灣放進來，以前沒有。整個台灣進到世界最佳醫院的排行裡面的有 35 家醫院，這 35 家醫院裡面高雄市進入多少家，我們市府有沒有做相關的功課來 promote 我們高雄市？跟各位報告，高雄市有 5 家醫院，僅次於大台北生活圈，就是台北市跟新北市的 12 家。所以高雄市有非常大的潛力可以針對東南亞去做國際醫療跟長期 long stay。你可能覺得東南亞會去台灣的首善之區在台北，但是台北冬天的雨讓他們覺得跟原來的居住地是差很多，高雄市是跟他們原來的居住地是最相近的地方。所以我的意思是多聽各方的意見，然後去蒐集相關的資料，或許我們可以找到更好的開源機會，這個給大家參考一下。

第四點，剛才大純兄講得很棒的地方是要多思考，「民之所欲，常在我心」，ESG 基本上就是這樣。再來，大家要面臨最大的挑戰就是 ESG 的通貨膨脹，也是所謂的綠色通貨膨脹。基本上現在全台灣都一樣，全台灣的 ESG 幾乎 80% 都在談 E，80% 談 E 裡面的 80% 都是在談碳盤查、14064、14067 碳權這個地方。當下或許我覺得是有必要性，但是最後還是要走回來，ESG 最重要的地方是在 G 的部分，治理的部分。這個部分我們高雄市政府針對未來的綠色通貨膨脹，針對未來的 ESG 通貨膨脹，怎麼樣創造利益給我們的市民和廠商。再來，我們在高雄市淨零城市自治條例裡面的第 10 條規定，所有的大樓要做一件事情，你的能效必須要揭露，必須要公開，而且是要分級管制等等。還有未來缺工的問題，更高的環境要求的標準就是更高的成本去堆疊出來的，我們的年輕朋友的壓力肯定是更高更大，那怎麼辦？日本的作法是，日本進入超老齡社會，所以他們從越南引進看護人員的時候跟台灣是完全不一樣的，他們先在越南培訓半年，考核合格再送到日本本土去，隔一段時間也都 ok 了之後，就直接給越南看護在日本的居留權。我們知道營建工未來一定是缺工的，現在你叫年輕人去營建工地，

事實上太難了。我們義大一年多前學生就被徵詢去台積電實習，以前都是台清交成，現在義大學生去。第一批 30 個學生，結果只有 22 個報到，8 個學生不願意去。我就很好奇的問他們，他們說：「報告教授，我們賺錢夠用就好了，我們不想要爆肝。」所以很多年輕人的想法跟我們是不一樣的，我們這個年齡層都是任勞任怨，努力打拼，年輕人是重視生活品質的。所以未來我們的相關的地方缺工的問題會非常的嚴重，我們市府要不要有一些作為？例如我們要不要先到什麼地方去培訓營建工，再引入進來我們台灣這邊。這樣的好處就是，第一個，工程品質好；第二個，工程的施工也比較安全嘛！所以有一些可以跟廠商和市民追求多贏或雙贏的地方，我覺得我們應該從這個地方去多花一點功夫。以上，謝謝。

**主持人（黃議員柏霖）：**

謝謝教授，接著請陳教授發言。

**國立高雄科技大學資訊系陳特聘教授彥銘：**

兩位議員及各位先進大家好。我這邊也是三點要分享，第一點其實跟剛剛李教授的觀點一樣，我其實也是很害怕輕軌完工之後變成蚊子館，很多時候我相信大部分市民也是會有這樣的 concern。在這個蚊子館的投資金額上面，剛剛有聽到主計處提到需要五千多億元，但是這五千多億元是財政投資，我希望大家在評估這個成本對效益的比例的時候要評估社會成本。因為這個巨大的工程投資下去之後，你付出的代價在另外一塊是社會成本，在施工的時候對市民帶來不方便的社會成本，跟在地上跑的時候，剛剛很多先進提到它會取代掉一部分道路，造成周圍很大的不方便。這些不方便跟它未來會帶來的東西，基本上要有一些平衡回來，這個平衡不知道大家之前有沒有考慮過這樣的社會成本。

第二點是不要讓它成為蚊子館，這個時候大家有沒有想過我們需要怎麼樣去開發客源。開發客源的部分，剛剛有長官說有 YouBike 或是有些接駁或是停車位，但是基本上這些並不是能夠讓人家覺得可以增加搭乘的意願。我這邊有一個想法是，如果一般的交通模式是從 A 到 B，A 到 B 有幾種方法，如果是搭輕軌或捷運，你必須先走一段路去搭輕軌，再走路到目的地。如果你是開汽車的話，基本上你是要走一段路去開汽車，到達另外那個點的停車場再走路去 B 點。但是另外一個交通方式 Transportation model 在高雄是騎機車，騎機車基本上不用走一點路就可以直接從 A 到 B。我大概在二十多年前來高雄工作，來高雄工作的時候我對於機車這件事情

非常震撼，真的是震撼。我以前在台北不知道騎機車為什麼方便，到高雄才知道為什麼騎機車方便。他在便當店買完便當之後，旁邊是飲料店，就直接騎機車到旁邊飲料店買飲料，我在裕誠路的人行道走路都會被按喇叭，因為在人行道上擋到機車。想想看從 A 到 B 有這麼方便的交通工具，現在輕軌捷運要跟這樣的交通工具去競爭，有可能嗎？現在如果要開發客源，我們到底要開發怎麼樣的客源？機車基本上你不管怎麼樣接駁，怎麼樣設計路線，永遠是拉不到機車的客源，機車的方便真的是恐怖到你無法想像，真是太恐怖了，一步都不用走。去公園跳土風舞是騎機車直接騎到公園，直接下車就去跳土風舞，跳完土風舞之後騎上機車就可以走了，一步都不用走路。你想想看什麼樣的大眾交通工具可以開到公園裡面去。所以如果要拉客源，基本上你要拉的是開汽車的人，開汽車跟搭捷運基本上都需要走路，這時候我們高雄市政府到底有沒有對走路的人有過任何的努力，我覺得高雄市才是真正的行人地獄，這個叫做人權剝奪，剝奪我們走路的人權，真的！大家生活在高雄，如果是開車的話，你一定會遇到走路的問題，騎摩托車的人沒有。我每次在路上看到小學的小朋友，真的是走在馬路上跟車子一起在走。剛剛提到的大馬路，像博愛路或是中山路這麼大的人行道，基本上那是商家沒辦法圍起來，但是到小一點的路，騎樓幾乎就是被商家包起來，包起來之後，外面又放花盆，又放雜物，整個就被弄起來，弄起來之後外面又是停車格，所以行人只能走到馬路上，這樣只能走在馬路上就會非常危險，再加上剛剛提到的這些交通混亂，非常非常的可憐，我覺得在高雄走路非常可憐，而且沒有人權。在這種的情況之下，譬如說我們輕軌要吸引觀光客，觀光客到高雄來，輕軌也不是每個景點直接下來，一步路都不到就能夠到景點，你還是要走幾步路，在走幾步路當中，你就會發現寸步難行，真的是很可怕，非常可怕，非常可怕，非常可怕，我要連續講三次。因為路上摩托車根本就沒有在理你，車子一直開過去，你就只能在路邊東張西望，動不動就覺得不知道什麼時候車子會衝過來撞你一下，這真的是非常非常可怕的事情。所以我覺得大家如果在做大眾運輸的時候，一定要考慮到周邊人行的問題。

第三點，我希望大家正視並考慮一下什麼叫做社會成本，我舉個例子，我們現在很流行 ESG，要抽碳稅，大家知道抽碳稅是什麼？就是很多人的排放影響到別人，所以在經濟學裡面的手段是把這些污染的外部性內部化，希望讓製造這些社會成本的人能夠分攤一部分。現在我們在這個工程

上面誰在製造社會成本？我每次經過又大又順的那條路時，就想到你在十字路口圍黃色圍欄的時候，為什麼要圍不規則的尖角、矩形，要圍成這個樣子？我經過的時候都覺得他們在裡面散步，堆那些材料，停自己的摩托車，為什麼要圍這樣？裡面看起來好像也沒有在用。剛剛也有提到這個工期其實也是很難估計，這樣一圍下去就沒完沒了，也不知道要圍多久。廠商一定會說，如果不圍起來要怎麼工作。問題是你圍起來這就叫做社會成本，社會成本廠商沒有在付的，付出社會成本的是我們所有的市民。所以我希望在工程上面的社會成本，我覺得我們在座的長官一定要幫忙把關一下。另外一個是走路上面的社會成本，剛剛我們說的是人行道，很多地方並不是沒有人行道，而是人行道被占用了。所以剛剛說要花很多錢去做新的人行道，事實上大家回去看看自己家周邊的人行道，哪幾條人行道真的可以走人的？基本上就是很少。因為我每天基本上都是走路，走路的時候你就可以發現根本沒辦法走，騎樓沒辦法走，人行道沒辦法走，你只能夠走到馬路上面。所以我希望請大家要重視一下行人的安全。謝謝。

**主持人（黃議員柏霖）：**

謝謝，接著請李教授發言。

**國立屏東大學教育行政研究所李副教授銘義：**

謝謝主持人黃議員，各位學者前輩和市府非常辛苦的公務同仁，今天很開心聽到各位的報告，大概跟審計部主要提的內容是很接近的。就是財政收支的部分沒有達到標準，將以舉債來做因應，可能會違反財政紀律，審計部的意思大概就是先這樣。他也提到的問題是周邊土地聯合開發的部分並沒有那麼順遂，剛剛同仁也這樣說，目前看起來只有一個站已經有達標，其他好幾個站還在準備中。運量部分我覺得是高估了，不管是輕軌或是捷運，目前的現況紅橘線的運量。我覺得未來優先可以考量的是黃線，可是黃線又有很長的興建期間，我認為黃線如果興建好以後，整個高雄捷運的運量會有提升，因為是從長庚然後到東三民的人口密集區，一直到苓雅、鳳山，一直到高雄比較舊的社區。這樣的串連跟紅橘線的串連會比較好。所以我認為不管是紅線的往南或往北，我都不反對延伸，因為居民都有居民的要求嘛！可是最具有實際意義的應該是黃線，對於整個東三民的發展來講是很重要的，也符合剛剛你們提出的質疑，輕軌過去了，可是會不會輕軌只是一個在環線上做很多節點，不見得是很多人去使用它，速度又滿慢的，有點像觀光的輕軌，看起來啦！比較像運輸的使用的話，黃線

是最具有這樣的效果的。我們再觀察一下台北的情況，即使台北的捷運路網這麼密集，可是他本業每年還是在賠錢的，過去這三年的統計，他每年運輸本業還是賠 13 億元，可是他的總收入是增加的，他的總收入是有營利的，營利很重要的來源是車站廣告和地下街的場租，大概每年有 20 億元的收入。所以本業的部分，你看有這麼多人去搭台北捷運，可是他的票箱收入沒有辦法去均衡，還需要其他的附屬收入。這個部分其實高雄還沒有做到，我們去看美麗島站好了，我們最大的那個場域，場租的商家都很少，因為沒有人流，就沒有招租跟沒有收入，這是現況。我們把現況講完了，究竟要怎麼去解決呢？今天就是來討論這些檢討跟因應的方式。第一個可能就是原來商業規劃的功能不彰，你去觀察各國大城市的捷運節點，除了會結合賣場、醫院、學校、共振住宅，還有很多是會結合 mall 或是用餐很方便的地方，你可以透過捷運去行使生活的便利性。譬如說你要去看醫生、去圖書館、去上班、採買，都可以透過這個部分去完成。高雄市看起來比較少這樣的規範，就是捷運建過去以後，這樣的公共節點部分，附近的功能沒有很突顯出來，也沒有群聚效果。這樣的話，人流就不會帶進來，會使用公共運輸的交通工具去做的商業功能的部分就沒有。導致雞生蛋，蛋生雞，土地開發就不足，土地開發不足以後呢！商業功能就更不彰，之後運量就會不足，票箱收入就不夠。

所以我應該是這樣建議，如果以台北市的例子來說，還是要優先對土地的開發和對場站的經營部分投入更多的策略跟方法，去解決收入的問題。在優先次序上，應該先對黃線的興建做為投資。在解決方案上，因為今天有很多局處來，我建議第一個，可不可以請研考會列管六大軌道建設的投資跟收益的部分，每年都要編列預算嘛！捷運局還是跑不掉，而且每一年都會被審計部檢討，所以研考會應該要列管這樣的方案。第二個，主計處應該要去說明每年要編列多少錢，在預算會議上說明每年要編列多少錢才能去支應未來的軌道工程的設計，這是公部門的預算部分。第三個部分，就是現在已經在做的聯合開發案的再評估，怎麼去做協助。我前兩天看到市政府副市長層級也召開了一場大型的記者會，可是表示這已經有點慢了，因為我們需要更多的協助跟評估，每個場站裡面要怎麼去把它經營起來，所以最後就是需要地政局的聯合開發。財政的部分，我覺得財政很重要，因為場站開發的部分很多都是在財政，還有捷運局的通力合作，才能解決現在的現況。現在的現況就是運量不足，土地開發不足，造成現在財

政的困境，所以還是要針對這些問題逐一去解決，用可行的政策工具跟政策方案，在研考會和主計處的協助之下，再加上各局處的努力。當然中間還是有很多需要協助開發的部分，像交通運輸的養量，除了 168 這樣的案例之外，我覺得還有更多可以想像的空間。台北市其實做得比較好的是交通局的公車跟 YouBike 和捷運局的合作，所以交通局跟捷運局其實密不可分。他們協助的部分就是 YouBike 的點到捷運站以後怎麼樣去做銜接，可以到其他哪個點去。不然的話，即使黃線建起來，搞不好黃線周邊的社區還是需要 YouBike 的點，或者是其他的點，或是小的機車停車格。這個在鳳山都是不足的，機車停車格和 YouBike 的點，在我看起來即使黃線建起來以後，很多社區居民要使用黃線的機率還是需要交通局的協助。以上。

**主持人（黃議員柏霖）：**

謝謝。捷運局有沒有回應一下？各局處等一下如果要回應的簡單回應一下。

**高雄市政府捷運工程局吳副局長嘉昌：**

捷運局報告，謝謝各位老師的指導，其實我們瞭解整個聯合開發非常的重要，所以我們目前的作為大概是這樣子。第一個，新的路線，就是剛剛講的六大軌道的部分我們優先做。就是一方面我在興建捷運工程的同時，聯合開發就進來，這個的話，就是剛剛銘義老師有提到，Y15 車站就是旅運中心站，那個站我們在 8 月 14 日就已經對外公告了，這是一個。另外一個還在公告中的就是台鐵的民族站，民族社區對面那裡，那個案子我們也正在公告。就是我一方面興建捷運，另一方面做聯合開發的作業，以後捷運興建好了，我聯合開發也好了，就省掉以後等待的時間或是運量不好的問題。

另外，以前沒有做的部分我們現在來做，以前沒有做的部分就是紅橋線在民國 96 年就通車了，到現在已經十來年了，其實當時整個市況沒有那麼成熟，所以聯合開發推動比較慢。最近一、兩年市長上任之後，我們就補做，包含剛剛講的 04 我們已經招標了，09、010、013 都正在公告，013 正在公告中，這些是我們補做的。這些做完了以後，未來就會挹注到我們財務裡面。這是一個。另外一個就是紅橋線的部分，剛剛也有人提到紅橋線，我也要把紅橋線的狀況跟各位做一個報告。紅橋線十字，我們有幾個重要的開發地，像是北機廠、南機廠和大寮機廠。各位可以看到北機廠的開發幾乎都滿了，就是達麗米樂的樂購廣場，那裡大概已經滿了。剛剛廖

老師也有提到醫院，在車站旁邊的醫院，其實那邊也有一個高醫的岡山分院，可能今年底或明年，就差不多有 500 床，那個也大概已經就緒了，那裡也有長照中心，這是北機廠。南機廠的話，大概三、四年前就已經滿了，就是新光草衙道，那裡已經滿了。大寮機廠的部分，現在社宅也進去了，我們機廠旁也有享溫馨、舊振南等等，那裡是還沒有滿，不過基本上這是早期的開發模式，現在是朝著這個方向在處理，這個部分我們會持續來做。我剛剛講的橘線部分有這幾個站。其實紅線我們也一直陸陸續續在處理，像雅芬議員給我們建議的 R20 後勁國中和楠梓第二行政中心，那個我們最近也會公告聯合開發。另外，都會公園站再往北，青埔站附近都會有，這些都會陸陸續續辦理。策略上也不能一下子就全部都丟出去，市場還是有他的胃納量，我們自己還是會競爭嘛！這是第二個要說明的。

另外是剛剛陳彥銘老師也有提到，其實整個大眾運輸都是這樣子，就是一定會有第一哩路跟最後一哩路，不管是輕軌還是捷運，它是負責中間這個路段，快速、大量、安全、便利把旅客送到他應該到的地方。可是到了以後，一定會有一個最後一哩路，譬如說就是走路或是 YouBike 或是共享機車到你的目的地去，基本上大眾運輸都是這樣子的狀況，當然前面的配合很重要。我們的大眾運輸現在很困難的是要跟機車競爭，機車就是點到點，它很方便，所以競爭起來是非常困難的，不過這方面市政府也都一起在努力。

另外，李老師有提到多聽大家的意見，不管是未來透過座談會或是怎麼樣的方式，輕軌也是一個重要的大眾運輸。其實我們這條輕軌在國際上的評價是很高的，我們當時在規劃的時候，在整個運輸科技的投入是很高的。不要以為輕軌好像沒什麼了不起，其實世界很多地方的人都到我們這裡來看。第一個，我們是全世界第一條沒有架空線的，全線沒有架空線，就是你不曾看到蜘蛛絲的樣子，像台鐵等等的都有纜線在上面。我們沒有，我們蓋的時候是全世界最先進的，因為台灣多風、多雨，怕颱風來的時候如果被吹斷了，處理起來就很麻煩。第二個是我們的車廂裡面是百分之百的低地板，就是如果我是輪椅的使用者，我從月台裡面的任何一個門進去，到任何一個門出來都沒有障礙，這個是百分之百沒有障礙，媽媽推著嬰兒車買菜，從頭到尾都不會有障礙，這也是了不起的。另外就是我們全部植草，我們的路線全部植草，空間夠的地方會有腳踏車道和人行道，這個也了不起。全部植草的話除了可以增加綠地的面積，當然也是因為我



們高雄熱，也可以減少都市的熱島效應，溫度大概會降低兩度，而且它可以含水等等。其實這是一個了不起的建設，只是在這個過程中大家有很多不同的意見，不過我們陸陸續續完成，這樣也是一個很好的狀況。

另外，剛剛各位也有提到整個建設六大軌道，還是四線齊發，2,562億元，中央負擔1,420億元左右，地方負擔1,142億元左右。這1,142億元裡面我再跟各位報告一下，1,142億元裡面透過我們這個案子的自償，就是剛剛老師有提到的票櫃、開發、租稅、增額、TOD等等，大概是649億元，這649億元是這個計畫可以自己賺得回來的，在未來30年裡面我們會賺回來。所以地方政府要用的配合款，包含土地費用是493億元，這四百多億元裡面，我剛剛講的紅線跟橘線的聯合開發就是要來補這個部分的。所以整個財務估算下來，在市政府的角度裡面，當然剛剛也有提到建設不是一下就把錢都花出去，這樣子一來，整個現金流還是可以容納，所以基本上有這樣子的狀況。當然市政府有副市長和一個財務小組，隨時都在檢討，滾動式的檢討，我們所有的案子只要錢進來就會做檢討。大概先做以上的說明，謝謝。

**主持人（黃議員柏霖）：**

其他局處還有沒有要做說明的？請說明。

**高雄市政府交通局黃專門委員信穎：**

交通局再補充一下，剛剛老師有提到行人路權的部分，這個部分我們也積極在改善，包含在路口我們有設行人專用時相。行人專用時相有兩個部分，一個是路口全紅的時候設行人燈讓行人先走，有一種是路口比較繁忙的地方，像高雄火車站是X型的，要直走或是斜線走都可以，這樣子可以讓行人在路口得到充份的保障，不會讓汽機車在左轉或右轉的時候撞到行人，這是行人專用時相的部分。另外在學校的部分，就是學生要去上學的路上，國中生或小學生可能是走路上學，所以也積極在建設社區的部分學校通學步道，跟工務局在合作，我們希望通學步道讓學生在行走的時候更安全。另外，有些地方的道路沒有辦法去設人行道，只能先短期的做標線型的人行道，我們在道路上會劃設綠色的人行道，把車道跟行人行走的通道標示出來，讓行人在行走的時候更安全，這部分我們也都持續在努力。

另外，剛剛李老師有提到接駁的部分，接駁的部分我剛剛也有報告了，我們的一些先導公車等到以後輕軌、捷運完成之後會轉型成接駁公車，就是不要跟它競爭，是跟它合作。另外，我們的YouBike租賃站持續在擴充，

我們現在是 1,200 站，未來三、四年會擴增到 1,500 站，這是因應我們的軌道運輸。我們希望大家多去搭輕軌和捷運，不要騎機車去，儘量騎 YouBike 去，我們的 YouBike 站都在社區裡面。因為 YouBike 現在很方便，只要有一些可以立柱的地方就可以做，而且很彈性，你要立個 3 柱、5 柱、10 柱、20 柱都很彈性，這樣大家就很方便，所以我們會持續來辦理，希望大家可以減少騎機車，大家都可以來騎 YouBike，健身又方便。以上報告。

**主持人（黃議員柏霖）：**

謝謝。最後我們請李雅芬議員發言。

**主持人（李議員雅芬）：**

謝謝。這樣聽下來，我感覺市府團隊好像對這個建設非常的樂觀，五位專家學者其實也提供了非常多寶貴的意見。我再重申，好的建設在我們地方上都非常的支持，但是我們希望市府不要一直在賣地做這些建設，所以在財政的部分，我們希望能夠去擲節、去注意到，希望這樣的建設未來不是拖垮我們財政的最後一個建設，在這裡謝謝大家。

**主持人（黃議員柏霖）：**

我講幾件事，剛剛提到公車養量，在民國 97 年的時候，當時我跟李正彬局長就提了一個公車繞圈圈的建議，168 就是這樣發明的，跟交通局一起。我當時跟他說，以後如果要做環狀就先讓公車跑這個路線，如果公車一直跑都沒有人搭乘，我看輕軌也不要做了，你連公車都沒人搭乘的話。因為公車隨時可以換班，但是輕軌不行，因為要有軌道嘛！所以那時候就做這樣的建議，後來交通局就發明了 168，一個向東，一個向西，一個正循環，一個逆循環，就這樣走路線，事實上也滿好用的，所以這個是好事。我喜歡開公聽會就是大家有一些意見進來，學者專家給我們一些好意見，我們如果這邊可以接受，往前走都是好事，這是第一個。

第二個，剛剛教授一直談到人行道，我跟大家報告，我有一個很敬重的老師去環島，而且他是為台灣祈福，結果他被撞倒，而且撞倒之後幾分鐘就走了。他就是因為有車子靠右停，他沒有路可以走，只好往左邊切，我先講他不是在高雄，是在中部。就是因為車子停在靠右，他沒有路可走，他就只好往車子的左邊走，結果後面摩托車騎過來就把他撞倒，就走了。他是為台灣土地祈福，從高雄出發往南走到屏東，再繞到台東、花蓮，繞回來走到中部就沒回來，在那邊就走了。所以行人的路權真的要去努力

啦！你說要高雄完全淨空騎樓是不太可能，以前葉菊蘭代理市長來的時候有一陣子不是要淨空嗎？結果做了不到一個月就收回去了，後來改成淨通，行人可以通行就好。可是要讓行人可以通行也不容易，因為有很多海產店等等的店家就會擋住，可是我認為起碼給行人走的空間要有，我們也不要要求他們把騎樓全部都拆掉，那大概也會有一點困難，但是起碼行人要能夠通行，讓行人可以過得去，不要把路封死了，我覺得這是相關單位，像警察局和交通局未來都可以討論的，就是說怎麼在呼應行人這件事情，不然你看教授，很少教授連續講三次的，代表他非常有感觸。我覺得我們發展大眾運輸本來就是要讓人走路的，只是以前沒有 YouBike，不知道 YouBike 這麼厲害，真的很讚。昨天我們有一位其他局處的工作同仁來找我，他是搭計程車來，他要回去的時候，我問他要不要幫忙叫車，他說：「不用，我來 Google 一下。」我問他：「要 Google 什麼？」他說要 Google YouBike。我問他：「剛剛不是搭計程車來嗎？」他說：「我剛剛是因為來不及，所以沒有騎 YouBike，如果來得及我就騎 YouBike。」所以代表 YouBike 還滿好用的，我們服務處附近 100 公尺就有一個站，這是好事。就是行人走路也方便，然後可以騎 YouBike，再搭配未來的大眾運輸，這樣多管齊下。現在社會很少有單一個工具可以解決所有的問題，那是不可能的事，包括財政也一樣，有很多不同的工具，這是第二個。

第三個就是教授剛剛提到的 ESG，我們怎麼透過比較新的觀念，「高雄淨零自治條例」6 月份通過，事實上我們是台灣六都第二個通過的，台北先通過，但是台北的還沒有核定，最近幾個月核定了沒有我不知道，我們在 6 月的時候。那時候我是法規小組的召集人，我為了這件事，議會開了兩次的公聽會，我一直跟法制局和環保局溝通，因為環保局主政。我說你們要看一下，我們所有的條例只要有一條違背中央政策，那那個條例就不會通過，這樣我們忙了半天都做白工。所以你一定要先搜尋，只要這個條例跟目前中央牴觸你就拿掉，換一個比較寬的名詞，讓中央不會覺得跟他對嗆，他當然不會核備啊！所以台北去年通過，搞了八個月還沒有核定。因此我很特別注意這個問題，我就跟法制局和環保局說，只要看到這一項跟中央牴觸就拿掉，譬如說提到碳稅一定要拿掉，否則中央一定不會通過的。所以我們改成很柔和的名詞，像碳中和、碳平衡，就是用那些比較寬的名詞，這樣中央不會反對，我們就比較容易核備。為什麼我會特別注意，我也跟各位學者專家和市府同仁報告，因為我在去年推的「高雄市弱勢族

群投保微型保險自治條例」的時候，我一開始就跟社會局和法制局說，你們幫我看看這裡面有沒有什麼違背中央的部分，因為我們那個很簡單，就是意外保險嘛！所以名稱、對象和保費來源都列得清清楚楚。我跟大家報告，我們9月28日市議會通過，已經快一年了，10月份市政會議再通過，接著送到中央衛福部，行政院核備，11月就核備了，一個多月而已。所以其實中央的效率也很快，我們10月份送上去，11月份行政院就核定了，衛福部也沒擋，弄一弄就送到行政院。後來我才知道，原來我們所有的法令最後都要經過行政院備查，才能成為真正的自治條例，才能夠實施。

所以我想今天教授建議的，我希望各局處回去都再思考一下，因為剛剛最後捷運局也提到自籌的部分和公務預算要編列的部分，你那個基金萬一我們的收入沒有那麼多時候，有沒有第二套因應方案去解決？那也是五、六百億元的經費，萬一各種票箱收入或是聯開等等的不行的話，當然我們都希望會成功，我們都住在這裡，當然希望他可以成功，但是還是要有其他的預備方案，那才是我們討論公共政策的備案。最後請李教授補充。

#### **義守大學財務金融管理學系李教授建興：**

不好意思，擔誤大家1分鐘，給大家一個訊息。大台北地區最近這半年關掉1千多床的病床，沒有人力什麼事都不用做。因為醫院是高度講求要合規的，意思就是說因為大台北地區很多醫院現在找不到護理人員，法律有規定一個護理人員照顧多少床的比例，因為他找不到人手，為了合規、合法，所以只能關掉。所以跟大家報告的是，我們在做相關建設的時候，我認為缺工跟少子化的問題應該要放在規劃案裡面，怎麼樣讓高雄在這方面受到的影響相對小，我認為是有可能的。過去高雄的人口都是淨外流，但是這半年來，我們高雄的人口是淨流入，我們跟大家不一樣了。所以我覺得拜託市府各局處，怎麼樣去跟各界及學校合作，就是怎麼樣對缺工的問題及早做因應，甚至招商引資，甚至怎麼樣把東南亞的外籍生留在台灣，這個需要大家的智慧跟努力。謝謝。

#### **主持人（黃議員柏霖）：**

好，今天謝謝大家，我們都很有效率，本來是到12點，現在11點36分，謝謝大家，我們一起努力，高雄好，台灣會更好，謝謝。