

「高雄市黃線捷運規劃與執行」
公聽會紀錄

中華民國 111 年 1 月 19 日

高雄市議會舉辦「高雄市黃線捷運規劃與執行」公聽會 會議紀錄

日期：111年1月19日（星期三）上午10時

地點：本會1樓第一會議室

出席（列）席：

本會一議員黃柏霖、鄭安秣

政府官員—高雄市政府捷運工程局副局長吳嘉昌

高雄市政府交通局股長黃祖揚

高雄市政府都市發展局主任秘書張文欽

高雄市政府工務局科長林宜俊

高雄市政府財政局專門委員黃桂英

高雄市政府主計處主任秘書陳碧美

高雄市政府研究發展考核委員會組長王士誠

學者—義守大學財務金融學系教授李樑堅

高雄科技大學土木工程系教授黃忠發

高雄師範大學人力與知識管理研究所教授劉廷揚

中山大學社會科學學院教授吳若瑋

屏東教育大學教育行政研究所副教授李銘義

其他—高雄捷運公司副總經理程子箴

台灣世曦公司建築師劉宏裕

主持人：黃議員柏霖、鄭議員安秣

記錄：陳玲雅

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：

黃議員柏霖

鄭議員安秣

高雄市政府捷運工程局吳副局長嘉昌

高雄市政府交通局黃股長祖揚

高雄市政府都市發展局張主任秘書文欽

高雄市政府工務局林科長宜俊

高雄市政府財政局黃專門委員桂英

高雄市政府主計處陳主任秘書碧美

高雄市政府研究發展考核委員會王組長士誠

高雄捷運公司程副總經理子箴

台灣世曦公司劉建築師宏裕

義守大學財務金融學系李教授樑堅

高雄科技大學土木工程系黃教授忠發

高雄師範大學人力與知識管理研究所劉教授廷揚

中山大學社會科學學院吳教授若璋

屏東教育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 50 分。

高雄市議會舉辦『高雄市黃線捷運規劃與執行』公聽會 錄音紀錄整理

主持人（黃議員柏霖）：

我們 10 點就準時開始，一般我們都會準時結束，這樣比較有效率。謝謝市府各單位的代表，還有一些教授有的已經到了，我們就先照會議議程進行。事實上我在民國 97 年就提過高雄要成為一個大眾運輸村，那時候還沒有當到副局長，還在當聯絡員。那時候我們就有一個理想，如果高雄能夠像很多先進的城市一樣，很多人可以不要騎摩托車，在門口就可以搭捷運、輕軌或是幹線公車等等不同的交通運具，然後很輕鬆愉快的到達上班的地方，那是一個很美的境界。因為畢竟摩托車的肇事率也很高，本身對於環境的污染也很大。當時我們就一直努力的推，事實上也有一些進展，現在搭乘捷運和輕軌的也越來越多。我們希望高雄未來在整個摩托車的使用上能夠下降，這樣城市的市容、市民的安全等等各方面都會好，就是安全、便利、舒適、快速這些元素怎麼去運用。所以我們今天再請各位學者專家來針對高雄的黃線捷運規劃，當然這裡面也包括整個路線，還有我們現在可以思考到什麼？譬如說，我們在搭乘輕軌的時候，我們就一直提到樹的問題，所以後來樹大部分都會保留下來，這也是很美的一件事。大家知道一棵樹要長到綠樹成蔭很不容易，需要幾十年的光景，捷運局也從善如流，透過工程技術，我們把大部分的樹保留下來，未來那個畫面一定是很美的。

回到今天的主題，黃線的部分我們現在在規劃中，在慢慢進行中，我們要特別注意什麼，工程面、未來實際的運作面和財務面等等，我們都想清楚，有備無患，我比較喜歡做這樣的事，我們都先考慮到，未來在運作過程就會更好。請捷運局副局長先發言。

高雄市政府捷運工程局吳副局長嘉昌：

謝謝柏霖議員、各位教授以及各單位代表。就誠如柏霖議員剛剛所講的，對於捷運的涉略很深，從高雄都會區捷運大眾系統紅、橘線開始，不管從規劃、設計、施工到最後完工營運，其中最重要的包含我們整體的財務，甚至於整個 TOD，乃至增額容積的部分，議員都涉略很深，這一部分真的很感謝，也給我們很多指導。今天我們所講的題目是捷運黃線，黃線是我們第三條的捷運，這一條路線其實在各位的期待之下，市

政府很積極。現在整個案子目前的進度是我們整個綜合規劃，國發會委員會，就是最大的委員會在 10 月 20 日已經審議通過，目前正在等行政院核定案，這是第一個。

第二個，這些相關機設的部分，我們也都已經著手在處理了，這部分也感謝大家的支持。其實這部分我們也對外召開很多場的說明會，我們也在各區召開過說明會，然後也應相關的地方民代要求，我們也辦過很多場的說明會，把大家的意見全部都容納在裡面，這部分也提出來跟各位做報告。

第三個要跟各位報告的是，黃線這條路線推動的意義，黃線剛剛講的是第三條的捷運。這一條路線其實對於整體交通裡面的意義是非常顯著的，我們曾經講過，譬如說第一個，議員在會議大綱也有提到，它行經高雄主要的六個行政區，這六個行政區一共有 116 萬的人口，這 116 萬代表了高雄 277 萬人口裡面的 42%。換句話說，42% 的高雄都會區人口是在沿線的附近。在這樣子的情況之下，我們未來一定會有運量，這是第一個。第二個，它串連原來高雄既有的紅、橘線、輕軌跟鐵路地下化以後的路廊，它各有兩個交會站，一共增加 8 個交會站出來。黃線在 116 年、117 年到位了以後，高雄的軌道建設會超過 100 公里，也會超過 100 個車站，轉運站會到達 19 個轉運站，所以未來交通會非常的便利。我們在做規劃的時候有一個初步的數字，就是未來黃線加入營運以後，在剛剛講的紅、橘線、輕軌跟鐵路地下化會增加 33% 的運量，對於紅、橘線這兩條基本路網會有 25% 運量的增量，所以這個其實是很重要的意義。另外，沿線經過 7 所的高中職、3 所大專院校，高科大、正修、高醫，三所大專院校。最重要的就是說，我們原來就醫的旅次沒有大眾運輸的缺陷，黃線彌補了，未來高醫跟長庚醫院都有，這個很重要。另外，還有一些產業上的意義，譬如說我們現在了解亞洲新灣區是全台灣最大的 5G AIoT 新創的試驗場域，這個新創的試驗場域也是整個南台灣對外投資的窗口，我們黃線的這兩條線，就把亞灣環抱了。換句話說，亞灣就是高雄市發展的腹地，所以它的意義是蠻重大的。在這樣的情況之下，我們也很積極的在推動。

另外，議員也常常指導的，就是有關於 TOD 的部分，未來場站的聯合開發跟增額容積的部分，市政府現在也已經著手，林副市長也主持了專案小組，整合市政府相關局處的專長，跟各自有的這些專業，大家一起

在努力。所以我們常常講的是整體市政府的一個工程，交通建設只是一個工具，最重要的還是未來要讓整體都市一起發展，能夠讓它的綜效發揮到最大。我先做這樣的報告，等一下細節再補充說明。以上，謝謝。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝副局長。接著請李樑堅副校長發言。

義守大學財務金融學系李教授樑堅：

主席、出席的幾位學者專家、市政府代表，我看到連鼎漢顧問公司都來了，還有其他的顧問公司。很抱歉，因為等一下有一個評審必須要趕過去，不好意思，讓我先報告一下。捷運黃線我們等很久了，當然對高雄市來講，捷運的路網真的已經成形了，輕軌雖然是環狀輕軌，但是在等級上是有些落差的，因為它的速度比較慢，銜接的狀況不是那麼理想。但是捷運黃線進來以後，誠如剛剛吳副局長的報告，目前涵蓋面真的蠻大的，六個行政區，116萬人口，幾乎大概四成二左右的人都被納進來。所以對高雄來講，它是一個很長遠、長久，而且具有決定性發展的計畫。

當然捷運興建來講，會牽涉到幾個問題，第一個部分是財務的問題，第二個部分是沿線區域發展的問題，第三個是整個路網如何再做一個擴展的問題。目前當然捷運延伸到路竹和林園線都已經陸續在推動當中，所以對於 TOD 而言，這個交通運輸導向的發展計畫，是我們以前學交通的人覺得要去跟都市計畫連結很重要的部分。所以第一個部分就是相關沿線商圈的發展跟再規劃，事實上我們連結的部分也不只是捷運，台鐵的路線場站事實上也是在做整合。以局部商圈的發展跟規劃，我們知道捷運局在以前我在市政府任內時也在推動 JD，就是聯合發展的規劃，所以現在臚列了十幾個地方要去做聯合開發的部分。這個聯合開發絕對是跟整個市政的連動及都市的發展做有效的串連跟連結，這個部分希望能跟都發局做有效的整合，這樣對於交通建設所帶來的發展效益才能具體的去彰顯，不然花了 1,445 億的經費，我們市政府要自籌 600 多億，中央才補助 800 億左右，我們的財政負擔事實上是相當嚴重的，今天財政局的桂英專委也有來。所以商圈跟聯合開發的腳步跟速度跟前瞻性一定要去做有效的連結，當然也要吸取其他城市興建的經驗，不要又重蹈覆轍一些比較不好的地方，他山之石可以攻錯，我想這是第一點。

第二個部分，高雄市的觀光景點跟社區之間的發展整合，這也是在 JD 之外應該要再繼續串連的部分。事實上我們看國外的場站而言，很多觀

光系統也會跟相關重要的捷運場站做連結，包括他的資訊跟連通的系統，甚至區域裡面重要景點的資訊串連，我覺得這個部分也要去做一個推動。

第三個是公車系統的接駁，我們高雄市來講，現在自行車道已經非常的完整，除此之外，就是公車系統的接駁。但是這波疫情，反而對公車帶來很大的衝擊，在運量的部分，以去年而言，像4月到5月，甚至5月到6月大概剩下兩成左右，甚至一成多，公車現在的票箱收入在減少。因為我們看到一個現象是自小客車的成長率非常非常的高，所以各位現在開在路上都覺得非常的擁擠，像我們學校，每天要去上班要走的仁武交流道，以後就是一個大災難，仁武產業園區下去以後，下匝道就只有單一個車道，以後真的很麻煩。仁武產業園區現在第一家公司已經要開始動土了，所以你就發覺到流量的增長真的相當的可怕。所以公車系統跟 feeder system 的接駁跟整合，跟交通局其實應該也有相對的關係，所以那個部分怎麼去串連。我記得以前柏霖議員在輕軌站的時候，那時候就開始請交通局做一個輕軌系統的公車路線測試，事實上就是讓用路人提早去適應這個路線裡面的狀況，所以這個部分的串連也很重要。

另外，我們沿線裡面一些閒置土地的聯合開發，甚至跟民間，或是國營事業，或是其他相關機關代表的土地，怎麼去做有效的整合發展。因為畢竟涵蓋面真的很大，116萬人口，占了全高雄四成二的比例，這個區域的發展，對高雄市來講絕對是一個重中之重的部分。我想捷運局和都發局彼此之間的連結要做提升。

再來就是形象工程的建置，形象工程就是公共藝術的導入，我覺得我們花了那麼多錢，但是對於整個都市形象的再躍升，我們也不要忽略這個部分。我記得捷運系統在興建的時候要提撥1%做公共藝術的建構，在花了1,445億裡面，是不是真的有提撥十幾億要去做公共藝術的，或是一個形象工程的再提升，讓我們整個都市的環境跟市容，讓不管國內或國外的旅客來到高雄，我們所看到的捷運場站沿線呈現出來的樣態，能夠具有一些國際性的部分。所以這個部分可能真的是我們要去注意的。

第二個就是裡面有幾個課題，就是施工期間如何去確保施工安全，這個跟鼎漢公司的專業就有關係。我們都會推動半半施工，甚至是晚上去做施工。再來就是施工圍籬的有效區隔，我們很擔心的是在施工過程之間產生的交通肇事事件，因為路幅的縮減，帶來衝突點的增加，汽機車

混流的情形更加嚴重。所以一些速限的要求，還有左轉車流的處理，這個東西都是在交通上要有效去避免的部分。在興建期間一些替代道路系統的規劃，誠如我們現在興建輕軌在大順路段就開了龍德新路，這部分很有效的做替代道路系統。可是在我們目前興建的捷運黃線裡面，一旦興建施工，所帶來的交通衝擊也很大，所以那個部分的替代道路系統的相關規劃也要一併去做處理。因為今天鼎漢公司有來，等一下程副總可能也會做一些報告。

另外就是交通號誌系統的規劃，各位如果注意到輕軌開始啟動的時候，在凱旋路還是有一些零星的交通事故發生，所以那些號誌的整合跟號誌系統的重新建置規劃，這個其實也要有效的去建構。因為很多用路人的素養還是沒有辦法完全提升，所以很多機車或是汽車，尤其在晚上的時候，可能因為燈光或是行車環境比較不良，還是會發生一些零星的事件，我們之前是靠人工去做指揮。後續如果系統建置完了以後，這些交通號誌系統怎麼去做整合規劃，可能要請交通局做後續的處理。初期的時候可能還是要靠義警或者交通警察去做強力的指揮，引導用路人行車的過程能夠更加的井然有序。特別要注意的是，如果區域有行經學校、醫院，因為相對的車流會比較多，這些部分要跟當地的導護配合。前一陣子還發生一位導護老師被撞傷的事件，這個其實我們都要特別去避免，這個真的要特別去注意，而且在重點的交通衝擊區域要去做強化巡視的工作。

提到財務面的部分，財政局今天桂英專委也有來。事實上我在財政局長任內，我們也做了十年財務規劃，我覺得高雄市的利基條件不錯，像去年稅收超收 360 億，高雄市可能可以多分配到創歷年來的最高，可能會多分配幾十億。特貿三又委外出去，750 億我們又分到 39 億多，好像錢又增加了。再來就是台積電來高雄投資，我們整個抵費地、抵價地的銷售價格又突破新高，所以財務面真的是規劃趕不上變化，我們本來很擔心財務面的部分。但是 JD 的發展還是仍然要持續去進行，因為我們看到債務還是有零星的在增加當中。這個興建期到完工期當然時間蠻久的，絕對不是一年、兩年就可以達標，可能會延長到 8 至 10 年的部分，這段期間的財務規劃，替代的財源注入，包括土地資產的活化，聯合土地開發的部分，商圈的再發展，相關稅收，甚至 TIF 的部分，我們沿線的房屋稅和地價稅會不會跟著去做調整。這個可能是稅捐稽徵處同步要

去接軌的部分，這樣我們才有可靠的財源，甚至可能也有一些創新財源，如果未來預算裡面能夠像去年這樣比較良性發展的話，也許我們財務面就能夠渡過比較窘迫的狀態。因為在我任內盤點了高雄的總債務高達三千多億，財政部公告是 2,400 多億，所以其實對於我們而言，財政負擔很大。我最近聽到一個消息，讓我非常的訝異，高雄銀行好像只提供給高雄市政府 30 億的現金流量而已，其他貸款不再貸給高雄市政府了，這個部分真的是非常離譜。我們占高雄銀行 43.13% 的官股，竟然這樣做，可能議員也要告知一下。以前高雄銀行會支援市庫做很多資金上的挹注，用一些比較低利率的部分，如果高雄銀行的董事會決議不再貸款給高雄市政府，高雄市政府占有 43.13% 的股權就完全失去功能，這是讓我很訝異的地方。不知道是真的還是假的，希望是假的。以前大概有 100 多億、200 多億，如果我們標不出去的公債或是銀行融資的部分，是不是高雄銀行要來承受？找不到別人就是高雄銀行來承受。如果高雄銀行不再優先提供給高雄市政府去做資金上的連結，這當然是不太好的一個現象，這個可能要特別注意一下。如果這是真正的狀況，這真的是非常的糟糕，那我們投資他們那麼多做什麼？以前沒錢的時候就叫高雄市政府要增資，結果市政府有難的時候，財務資金不足的時候，高雄銀行理當要率先來提供。這個是財務負擔的部分。

當然中央是不是能再突破補助的機制，因為我們的經費裡面有包括自償跟非自償的部分。對於自償的部分，數字上大家都可以寫得很好聽，但是實際上能不能自償？剛剛吳副局長的報告也提到涵蓋面有 116 萬的人口，正常來講，有一定的潛在運量，而且跟紅、橘兩線，跟台鐵路線，跟輕軌路線有交接，正常來講路網的效益就不是單純以前紅、橘兩線這兩條路線的效益。就像台北那時候的大眾運輸使用比例可以達到四成以上，可是我們高雄市大概 11% 到 12% 左右，我們還有很多提升的空間。這個提升的空間出來，可以讓我們的運量持續不斷，不是只是財務面大家覺得很理想。所以那個運量的提升，就是第四個方案，如何鼓勵黃線量能的部分，我們還是蠻鼓勵，交通局可能要麻煩 7 家公車業者，是不是利用公車路線來讓民眾提早熟悉捷運黃線行經的路線。第二個就是路網資訊的串連，就是 APP 系統的統合。因為我自己有在做公車評鑑，可能 APP 裡面相關資訊的準確度跟即時度的部分，怎麼去做強化跟提升，這個可能也是要再去努力的地方。

另外，都市發展的政策來講，也會引導市民，是不是慢慢移往捷運站附近。因為我們知道，在高雄市如果步行超過5分鐘的話，有些人就不想去搭乘大眾運輸了。但是捷運沿線怎麼讓市民在那個區域的土地裡面，如果你靠近捷運站，你使用捷運的機會應該就會很大。怎麼引導民眾，包括建商，包括政府相關興建大型設施的重要據點，可能慢慢的往這邊去做串連，這些應該都蠻重要的。

另外，政府可能要規劃一些宣導短片，各位都知道現在AR、VR很厲害，如果捷運的宣導短片能夠建置得更加完整，讓民眾的熟悉度能夠增加，對於城市都市的發展可以做一個更有效的行銷跟推廣的時候，我覺得應該也滿重要的。我記得以前交通局好像也辦過類似的活動，就是帶領國中小的學生去試坐交通工具，不管是搭公車或是捷運。其實小孩子會影響大人，小孩子會習慣公車或是捷運的使用，就會影響大人，會要求父母親一起參與使用，讓那個量能變成是很習慣的使用。另外還有一些創新的活動，譬如說舉辦路跑，類似捷運盃這樣的活動，讓大家更熟悉整個捷運路線的整體發展。我們期待捷運黃線的興建能夠讓高雄市蛻變、發展，讓整個捷運沿線的土地跟高雄市整體的都市形象能夠做一個具體的躍升，真的邁向國際化、一流、高端的社會。這是我們共同的期盼。以上，謝謝。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝副校長。接著請交通局，等一下就依序發言，交通局代表請發言。
高雄市政府交通局黃股長祖揚：

謝謝李教授剛剛的建議，我們交通局在捷運黃線107年比較確定路線的時候，就有配合捷運黃線路網規劃來開闢兩條的宣導公車，也是黃線的宣導公車。這兩條公車路線其實都比照黃線的路線去做規劃，包含站點、起迄點和行經的路線都是比照黃線，目的就是為了提前來引導民眾培養搭乘大眾運輸的習慣。其實這兩條路線，我們當初在107年的年中跟年底分別闢駛的黃1跟黃2，我們看它們的運量成長趨勢，其實是呈現蠻穩定的成長。從一開始平均每車次21人次到109年成長到29人次，其實成長達到大概30%。後來是因為疫情的影響才比較有下降，這可能是我們需要再加強的課題，就是如何因應疫情來提升，恢復原本公車的運量。

黃線公車在闢駛之後，我們下一個課題是研議在捷運黃線蓋完之後，

我們的公車路網要如何調整。目前高雄的大眾運輸政策都是以捷運的路網為主，公車為輔，就是以捷運為幹線，公車路網來輔助其他捷運所達不到的區域來加強整個大眾運輸的路網。所以之後的公車路網就會配合剛剛捷運局副局長所提到的跟捷運黃線以及其他捷運路網的轉乘站點以加強轉乘的旅次。除了公車以外，還有公共自行車，還有最近很密切發展的公車式小黃，這些都是提供民眾最後一哩路的交通需求。再來就是，我們高雄市除了捷運、輕軌、公共自行車，還有渡輪，這些都是我們的大眾運輸工具，也是我們跟其他縣市比較不一樣的地方。交通局為了整合這些公共運輸系統，在票證方面也做了相當層面的加強，像我們最近就因應燈會提供了五行的暢遊碼，這個五行暢遊碼就是可以透過QR Code的整合，我們透過QR Code就可以一次搭乘所有的運具，避免民眾因為不同的票證付費行為多次使用不同的工具。

剛剛教授還有提到捷運施工期間的交維會造成交通的黑暗期，這一塊我們會比照近期中博拆橋跟輕軌二階的相關交維經驗，我們會加強導引民眾來行駛替代道路，透過一些圖卡的呈現，譬如利用圖卡就可以讓民眾很簡單易懂的知道需要如何改道，我們也會透過社群軟體跟新聞稿的發布來讓民眾更清楚的知道相關的交維改善措施。其實我們就輕軌二階跟中博拆橋的經驗，我們會很密切的來監控即時的道路交通，我們會透過CCTV跟車流偵測器，即時的來看現在哪個路口出現交通壅塞，我們會即時的透過交通的十字號誌做連鎖或是調整的行為來提供更順暢的車流。

另外，我們也會跟捷運局一起合作，相關的交維措施一旦訂好之後，我們會跟當地的居民做密切的溝通跟聯絡，讓里長知道我們相關的交維改善措施是什麼，也會配合他們的需求來做即時的調整。以上是交通局的說明。謝謝。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝。接著請都發局的主秘發言。

高雄市政府都市發展局張主任秘書文欽：

黃議員、鄭議員和各位專家學者，大家好。我先拉到國土計畫好了，因為其實在整個高雄裡面，九成的人口住在不到兩成的土地裡面，所以剛才提到為什麼要用大眾運輸來解決密集的人口問題，其實我們早年在講的時候，最高位還是在節能減碳，還有從人的方便性去出發。所以

這條線完成之後，今天來開會就從我們市政府前面搭車到衛武營下車就到了，我就不用自己騎摩托車來。這個是從我們的便利性來看。

剛才提到他山之石的借鏡，我們看在日本有好幾個成功的案例，像在六本木，大家如果去旅遊的話，會到六本木、虎之門、澀谷，這是年輕人超愛去的地方，包括我們自助旅行都會想要訂在場站旁邊的飯店。所以高雄未來這些成形之後，其實這些旅館和居住辦公，就會在這旁邊出現了。所以我覺得這個不但是高雄基盤建設的打底，也是未來我們招商的利基。

剛才提到這二、三十個站，其實增加了8到10個核心，這些核心我們可以想像，這兩條線交會的核心不是一條，是兩條。它是一個生活圈，包括像三多，以前沒有注意到的前鎮高中，像現在新的衛武營，這些都是不得了的地方。這些點未來我都可以想像城市的發展會面臨很大的改變。

在都市發展局裡面，我們本來就是跟捷運局在合作，除了用地變更以外，場站有些也要做調整，我們要把它變更為聯合開發區。這樣子的話，有一些可以跟地主去合作開發，透過開發就可以引入我剛才提到的那些城市的機能。其實我們最終目的是希望我的工作或是居住地就在場站旁邊，這是一個人本的社會。我們要塑造這樣的城市。以上，謝謝。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝，接著請工務局代表發言。

高雄市政府工務局養護工程科林科長宜俊：

謝謝主席，謝謝各位與會來賓。工務局這部分的角色，其實眾所周知，我們現在所看到的公共設施，幾乎絕大多數都是工務局來負責更新跟建構，目前的大眾捷運系統如果建置完成，對生活便利有很大的提升。我們目前所思考的是民眾怎麼便利到場站來使用大眾運輸工具，以現在來講，確實有很多無障礙空間等等的環境可能還有很大的改善空間，目前在工務局的部分是逐步進行，因為我們是以重點發展，是以捷運周邊跟大眾運輸系統的周邊，我們可能把它做個串連，比如在周邊的一些人行道設施用無障礙的空間打造完成，讓民眾要使用交通運具可以有非常便利的環境。

另外在交通局大家可以很明顯感受到公共腳踏車非常便利，也不斷在增加，這個部分工務局跟交通局還有其他局處都是非常配合，彼此非常

配合，包含交通局也不斷在尋找新的點；在工務局這邊，如果交通局選定了點，我們也會配合提供這個場域，甚至如果認為場域周邊有需要改善的，我們也一定會把它做好。

此外，在人本環境的建構，在這幾年的前瞻計畫都是著重在捷運場站周邊做重點的爭取計畫，比如在衛武營周邊或輕軌周邊的部分，我們這幾年都有爭取好幾個專案的工程經費，比如像號誌部分或其他的自行車站建構或公車停等站，如果有需求的話，我們也會儘量把它建置完成。我們所要求的願景是捷運的部分不只是個建構，它是一條線的設施，在工務局部分，因為我們也是配合基礎環境的建置，周邊的部分我們會跟著把它提升上來。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝，接著請財政局。

高雄市政府財政局黃專門委員桂英：

財政局首先要先回應剛剛已經離開的李副校長提到的高雄銀行問題，高雄銀行目前還是很支持市府的政策，市府未來還是會跟高雄銀行攜手，一起提供給高雄市民跟高雄企業最好的服務。

回歸到今天的主題，我今天來是搭捷運，然後騎 YouBike，我去對照我之前，我才剛從新北市離開，我那時候從新北市府到議會是非常順利，但我今天的確是有點麻煩，覺得花了蠻長的時間。所以這一條黃線真的是滿重要的，整個經費 1,442 億如果只有靠市府自己的預算，是真的很難負擔，還好去年 12 月 20 日國發會已經通過整個綜合規劃案，這整個總經費跟之前中央所核定的可行性評估的總體規模是差不多，可是差異比較多的是什麼？是中央跟地方分擔的款項，因為去年剛通過的綜合規劃，中央分擔款項是比之前的可行性評估多 29 億 8,300 萬，市府的負擔款在自償性經費也多了大概 2 億 5,900 多萬，可是在非自償的部分少 30 億 8,400 多萬，主要原因也是因為市府的用地費，我們現在透過像機場聯合開發的這些方式，大概就減少 32 億，所以整個非自償性的經費隨之也下降大概有 30 億，也就是未來市府編列的預算也會減少一些壓力。

市府的財務規劃專案小組籌措財源的方式，是以不排擠其他建設經費為原則，我們透過專家學者共同規劃 TIF、TOD 或場站的一些聯合開發，或重劃區段徵收這種多元的方式之外，再加上興建的經費其實不需要一次到位，我們可以分年依實際的發包金額支付，而且即使未來在興建的

期間如果有收支的差短，也可以在自償性上限 360 億的額度之內來調度支應，不過我們未來還是會以聯合開發作為優先的模式。除了捷運黃線之外，也會增加紅線跟橘線這兩條線既有場站的聯合開發，像橘線舊市議會 O4 站，去年 6 月完成評選之後，這個聯開案市府就可以依法分配，這個權益價值大概有 29 億。今年我們也會推動橘線 O9、O10 還有 O13 站，包括岡山路竹延伸線 RK1 站，相信各界現在也看好高雄發展的潛能，包括台積電宣布正式規劃進駐高雄，所以整個開發商都是踴躍來投資，包括剛剛副校長也有提到的特貿三，流標那麼多次，去年也順利標脫了，包括最近副市長去台北招商的左營機 20，也是很多潛在的投資者，所以我們相信未來開發的效益是指日可待。以上我先就財務的規劃問題簡單報告到這邊，謝謝。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝財政局，接著請主計處，謝謝。

高雄市政府主計處陳主任秘書碧美：

主席、各位專家學者，大家早安。有關捷運建設財務規劃這一塊，剛剛李樑堅教授有提到，市府在之前已經做了十年財務的規劃，也進行了審核規劃。我簡單報告，市府這幾年債務控制其實相當努力，市府有成立一個開源節流小組來努力開拓財源跟控減支出，每年在歲入、歲出編列的時候都會控制歲入、歲出的差短，從成果面來看，我們看到從預算面歲入、歲出的差短是逐年在下降，從 101 年差短 161 億一直下降到 111 年，今年我們已經控制在 59 億，所以整整縮短快三分之二，這是預算面。在決算面實際執行預算的時候，我們也是嚴密的控制它，本著「當用則用，當省則省」，所以在實際預算執行的差短決算面，我們都控制低於預算數底下，像在 107 年到 110 年都控制預算差短在預算數 50% 以下，大概在 30 億左右那邊而已，實際上每年的預算差短在 30 億左右而已，甚至在 106 年我們也控制到有剩餘，還有剩餘 13 億，這是在我們實際執行的努力上面。也跟各位議員、專家學者報告，像勞健保的積欠款，我們也都每年努力在償還，在 111 年已經把它全部償還完畢，從 97 年到 110 年總共還了 673 億的勞健保積欠款，這是市府努力的成果。

另外提到捷運建設這一塊，捷運建設是屬於政府的重大公共建設計畫，年度預算必須循先期作業程序來辦理，每年它會依照計畫執行的進度跟它資金的需求，先提報到中央去核定補助，中央核定的補助款下來，

核定確定之後，在自償性的部分，剛剛有提到自償性的經費是由基金來籌措，在建設計畫裡面都由它的財源去籌措；非自償的部分，當然就由市府來編列，市府這邊有施政計畫的先期作業審查，它會提報進來，我們會在市府整體的財源、資金的狀況籌措下，做最適當的配置，這是我們每年籌措財源的部分。

另外要提到黃線的部分，因為目前捷運建設是四線齊發，還是五線齊發？所以市長也指示先成立捷運軌道建設的財務規劃專案小組，邀請專家學者來提供意見，以不排擠現有市政預算為原則，希望是透過都市計畫還有地政手段來做一些土地開發，然後促進區域的繁榮。目前我們會先行的是在現有的捷運沿線上面，像紅橘線、岡山線、輕軌這些沿線的土地還有場站的開發，去努力開發，創造它的收入，來挹注整個捷運建設的所需。剛剛有提到捷運路線是城市發展的動脈，建設完成以後，沿線勢必會聚集很多人潮還有商機，帶動整個經濟發展，尤其現在重點科技產業進駐之後，很重要的是捷運路線如果能夠成網成形，其實是會促進整個區域的平衡發展，這是很重要的一點。以上報告。

主持人（黃議員柏霖）：

因為在 101 年的時候我提了減債跟減赤，那一年刪了 50 幾億，後來逐年下降 10 億。因為我們的邏輯很簡單，不能每年都 minus 100 億，所以為什麼會有 2,000 多億？那也很好算，一年負 100 億，20 年就 2,000 億。那時候我就跟市政府講，你不可以這樣下去，所以那一年提了這兩個以後，確實高雄這幾年財政紀律做得很好，才有如剛剛主任秘書提到的大前年還有剩餘 10 億，這是不可能的事情，一年沒虧 100 億就很厲害了，還能剩 10 億。但是各位要想「債留子孫」不能只是口號，所以我說只要財政紀律控制好，基本上應該讓它發揮最高的財務效用。接著請研考會，謝謝。

高雄市政府研究發展考核委員會綜合計畫組王組長士誠：

主席、各位與會的學者專家還有市府的代表，大家好。研考會說明，目前在捷運黃線的部分，誠如剛剛有提到的，研考會主要是負責先期作業審查，我們會針對整個計畫每年度所需要的預算做評估，看每年要怎麼編。大家也都知道市府這幾年在預算籌編上還是有面臨到一些壓力，誠如剛剛提到我們的舉債要把它控制住，所以我們目前在審各個計畫的預算的時候，我們其實是比較會考量到依照它實際付款的需要，而不是

依工程進度。我舉個例子來說，比方市府目前政策上是希望輕軌明(112)年底可以全線通車，原則上就是會做到完工，可是一個工程完工，不見得它會把所有的工程款都付給廠商，有可能只付到 90%，我們在核列預算的時候，就會先核給你 90%的經費，剩下的部分等你完成驗收需要付給廠商的時候，留到 113 年的時候再編列，所以我們會用這樣的方式做整個預算上短期的調控。

剛剛大家有提到整個市府的財務負擔，這邊也跟大家再做個報告，像捷運建設這麼大的工程，建設初期的經費需求可能比例上不會到那麼高，以市府目前一些比較重大的工程，比方我剛剛提到的輕軌，原則上它可能會在 113 年就做結案；另外，還有市府前幾年負擔比較大的是鐵路地下化配合款的部分，前 2 年我們都編大概 20 億上下，這個計畫也預計在 114 年的時候就會結束。如果黃線一開始建設經費需求沒有那麼大的情況之下，我剛剛提到的輕軌和鐵路地下化配合款也結束掉，就有一部分的預算空間可以來支應這些軌道的建設。這個部分，我剛剛提到的主要是一些在籌編預算上的技術調控，可是就誠如剛剛大家有提到，因為建設經費需求的確是蠻大的，所以我們還是必須要想辦法做開源的動作。

剛剛也很多人都提到捷運聯開，市府目前在做聯開案，一個很重要的概念是聯開先行，它不會等整個捷運建設完工之後才做聯開案，因為這樣就會有時間落差，就像市府目前在做很多計畫都是採同步，比方科學園區，我們也是希望園區在開發的時候，廠商也可以同步建廠，這樣可以縮短很多時間。所以像聯開案，如果聯開的部分跟捷運建設是同步的話，等捷運建設完成之後，就可以把人潮、運量做提升，不用還要再等後續的部分。另外，剛剛大家有提到整個市政的建設，它是環環相扣的，捷運黃線這麼大的計畫，市府在周邊的一些建設規劃其實應該跟黃線做結合，像最近有一些案例，我們在做社會住宅的時候，像目前在大寮那邊，就是它配合大寮站旁邊做個大寮社宅的規劃，未來社宅如果完工之後，這些人原則上他一定就近就會使用捷運，這也是我們培養捷運運量的方式，對周邊的發展都有很大的助益。以上先說明到這裡。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝市府相關單位，接著請共同主辦人鄭議員先發言

主持人（鄭議員安秭）：

謝謝今天跟我一起聯合主持的主席，當然柏霖議員也是三民區優秀的議員，在場看到相關局處，也看到局長、相關的科長、同仁及產官學所有的教授、副校長，以及今天列席的所有顧問公司，還有相關代表等等。高雄黃線捷運，我們剛剛有提到，這其實都相關，譬如鳳山地區可以說幾乎占蠻多的百分比都是在黃線捷運，這次黃線捷運其實也蠻多在地，不管是在五甲，還是在七老爺，還是鳳山地區，滿多的民眾都是滿樂見其成的。但是因為我們也聽到一些相關交通上面的黑暗期，說真的，蠻多長輩們蠻擔心的，因為當年大家都知道之前在捷運橘線及紅線設計的時候，當時的設計讓一些長輩有嚇到，譬如之前大家最普遍聽到的是站體過大把他們的店面擋住。

第二、在他們施工期間相關我們說的減稅的部分都沒有，還有一些可能捷運最後真的蓋好之後，它相關的機車格數過少，甚至是民眾可能有一些就像我們說的，譬如大寮捷運站的民眾他們可能是住在後庄、前庄那邊，他們要搭乘捷運變成他們家要到大寮捷運站中間那一段是必須要搭公車的，但是他們那邊 1 天可能公車只有 3 班，那變成他要坐計程車去大寮捷運站，你看這樣的花費而言，非常的不符合我們說的效益，還有時間上面的消耗。因為我們可以看到在公車上面，說真的高雄可能普遍在交通局都因為相關成本考量，所以公車的班次真的說跟北部比起來，以及台中一些公車，我們所看到的數據可以說是真的嚴重不足，變成一些長輩他們其實不是不喜歡搭乘捷運橘線，反而要到橘線中間這段路的過程的接駁真的過於少，以及班次太少，雖然經常性都推出一些免費搭乘公車的方案等等，還是轉乘有優惠，但是班次過少才是實際上產生民怨的部分。

今天我們聽到一些局處首長跟科長說的，剛剛也聽到教授、副校長相關的分享，黃線捷運真的是讓大家期待，但是說真的也會讓在地的長輩及地方耆老都非常擔心，譬如未來像鳳山車站及鳳山捷運站，這個部分地方上說真的大家都說當年的設計蠻特別的，你知道兩個之間大概差了多少嗎？350 公尺左右。鳳山車站及鳳山捷運站兩個中間差 300 多公尺，民眾沒辦法通行，變成你可能沒有設計到共構的結構，當時的鳳山車站是地面化，所以民眾可能從鳳山車站要再轉乘捷運，結果變成要再騎 YouBike 或又要再坐計程車，所以這個設計確實讓現代 2022 年的時候，

在鳳山地區地方上真的聽到一些長者還有一些地方上的反彈，讓人家感到比較遺憾。當然是希望相關的共構，還有我們的三鐵共構等等，都希望規劃上還是要再更便利、更體恤在地民眾大家的搭乘習慣，因為沒有人想要為了轉乘又必須再花至少計程車起跳價的價格。

說真的，原本的大眾運輸我們希望的環保及節省更多的時間消耗，還有相關愛地球的作法，大家可能想要響應，但是公車至少要等1小時，這個說真的讓人家感到比較遺憾。所以也是請相關單位大家如果針對該減稅的，以及我們所說的接駁上面的考量，還有地方上民眾長期搭乘捷運，還有轉乘相關的方案等等，這個應該要真正讓民眾有感，不是規劃一些設施，但是實際上卻沒有真正幫助到地方上一些民眾，這是比較讓人家值得再來研討的。以上是我簡單的建言，謝謝。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝共同主辦人，接著依照邀請順序，現在請黃教授忠發。

高雄科技大學土木工程系黃教授忠發：

黃議員、鄭議員、各位專家學者、還有各位市府長官，大家早安。感謝議員辦這個公聽會，這是非常有意義的，因為黃線剛好是讓高雄路網更完整。像之前台北捷運一開始也是這樣，就是交叉十字型，高雄也是這樣，像現在看台北捷運網，你根本認不出來，很久沒去的話根本就會很錯愕，哇！怎麼又多出這一條線？黃線終於千呼萬喚始出來，所以這個大家都充滿期待。在沒有黃線之前，黃議員也努力很多，像168環狀其實是那種概念，十字型是沒有辦法發揮它的路網作用，所以有些接駁的公車，那時候黃議員努力蠻多的，這個是大家都期許的路網。

這邊的問題，我是工程人，就比較會問工程面的問題，因為它是1,400多億，如果一個路網一段沒有做完的話，它就是不會通車，現在是缺工缺料又缺工程師的時期，我比較好奇的是，接下來捷運局這邊的發包策略是怎樣？因為我們現在通常會很樂觀的說哪一年要完工，但通常是不會，通常都是會延後，因為現在連建案都在延後了，更不用說公共工程。現在很多建案因為缺工缺料，以前一層樓14天，現在20天以上，所以現在的這個部分勢必會影響到公共工程的進度，還有你預算編的夠不夠，這個都影響到廠商投標的意願，像最近高雄推很多社會住宅，有的大建案根本問廠商沒有人要去標，單價還不錯，還沒有人要標，為什麼？因為有能力的廠商都滿了。現在缺工缺料的原因之一，我剛好在科技部

研究這個案例，最主要原因是因為需求突然增加太多，工並沒有減少，就是那些工，沒有增加太多就對了，這是需求增加太多。所以這個部分可能要提醒捷運局這邊，我們是非常希望它早點做完，可是你的發包策定單價，這個部分看是怎麼樣完成，這個是同時發包，還是分段呢？應該是統包嘛！一般來講，應該是潛盾，地下嘛，全部地下沒錯吧？有一小段是高架，地下的話，通常是對交通影響沒那麼大，還是會影響，還好沒那麼大，可是剛剛交通局這邊有提到，你們的交維部分都會儘量去做，現在廠商水準都越來越高，應該是可以克服，只是進度的部分，我還是要特別的關注你的整個發包策略，到底有沒有辦法整個順利完工？。

第二個，剛剛有提到自籌經費，我知道捷運局最近非常努力在做聯合開發，可是到底它成案的程度是怎麼樣，這個可能也不能太樂觀，因為像之前黃線、橘線好像弄了半天，是不是就只有大魯閣進來，直接就易主了，對不對？之後聯合開發的部分，是不是有其他新的作為？因為目前聯合開發的績效或許還沒有完全發揮出來，是不是以後有什麼新的作法？以上這兩點是我的問題，謝謝。

主持人（黃議員柏霖）：

還有教授要講之前，抱歉，我剛剛漏了，現在請高雄捷運公司程副總經理，還有等一下看世曦劉建築師有沒有要補充說明，我們先請捷運公司。

高雄捷運公司程副總經理子箴：

謝謝黃議員、鄭議員，在座的各位專家學者、各位市府長官，大家早安。高雄捷運公司在整個議會跟市府的協助之下，我們現在其實很努力的在經營紅、橘線及部分的輕軌，也跟各位說明，目前高雄捷運公司對於高雄市政府推動後續整體路網，也都儘量在協助市府。首先，在黃線的部分，因為從紅、橘線的角度，我們會希望協助市政府來看整體路網的規劃，黃線不能只看黃線，它要看整體路網，所以包括黃線未來跟紅、橘線轉乘，輕軌這些轉乘的部分，我們會從整體路網的概念讓民眾更便利，看能不能再節省一些經費，把紅、橘線的資源跟黃線共同來考慮，甚至包括有很多目前高雄捷運公司在推動的一些類似多元支付這樣的部分，我們都建議市府應該在後續的路網能夠考慮進去。就整體路網的營運概念的部分，高雄捷運公司提供我們的經驗，讓市政府這邊在未來的黃線能夠把它整體的來考慮，這是第一點要跟各位說明。

第二點，一直以來我們在經營紅、橘線，誠如剛才各位長官說的，我們很認真的在經營紅、橘線，可是旅客怎麼進得來？它要靠很多的接駁方式，所以我們最近也都在想很多的方法，看怎麼提升公共運輸的市佔率。我以高雄捷運公司本身的中鋼集團整個企業來說，它就會固定定期去補助同仁，提供捷運的點數，這個案例我們最近也跟市府在討論，是不是市府可以推動企業鼓勵員工搭乘捷運，以前不好推動，為什麼？因為路網不夠、不方便，企業補助了，我不知道要去哪裡搭乘，但是現在當路網開始成熟以後，是不是有機會讓企業開始補助？我們也希望能夠協助市府共同來推動。第二個，我們再舉一個例子，現在這麼多的建商，如同剛才各位討論的，如果真的有一小段路有個 YouBike 可以騎也不錯，建商在很多大型建案在推動的時候，是不是可以鼓勵建商去設置？因為 YouBike 他們本身在經營的時候，它設站是需要成本，他需要去考慮它的成本，但是如果市府可以鼓勵建商來投資這個成本，在這個建案的住戶他也希望，最好我們家樓下就有個 YouBike。因為目前所有的捷運站大概都有 YouBike 的站點，所以我們一直在講把最後這一哩路補齊，或許這個是可以透過市府，甚至議會大家共同來推動，這可能是個多贏的方式。

所以其實回到本質上，怎麼樣去提供公共運輸的市佔率，我不諱言，在座各位長官都很努力，可是高雄市公共運輸的市佔率，相對還有努力的空間。所以這個部分怎麼樣透過，剛才我們講這樣子努力的方式來處理，這個大概是目前高雄捷運公司正在協助市府思考，怎麼樣在未來路網形成之後，輕軌成環了，包含黃線能夠有一個比較完整路網的時候，剛才這些方案，我們或許可以透過市府的整合，讓回家的最後一哩路能夠把它串連起來，以上是高雄捷運公司簡單的意見，謝謝。

主持人（黃議員柏霖）：

好，謝謝。建築師有沒有要發言？來，請。

台灣世曦公司劉建築師宏裕：

我們後續會配合市府，還有各局處的長官，還有委員專家指示的寶貴意見，會納入黃線基本設計的整體考量，還有未來的設計發展，以上說明，謝謝。

主持人（黃議員柏霖）：

我們接著請劉廷揚劉教授發言。

高雄師範大學人力與知識管理研究所劉教授廷揚：

謝謝主持人、黃議員，還有共同主持人鄭議員，各位好朋友、長官們，各位與會的學者專家，以及參與的朋友們，我是高雄師範大學的劉廷揚。今天跟各位來分享一下，我自己對於我們這一次的探討課題，所提出來的一些主題，個人的想法，請各位多指教。

其實交通建設一向都是改變整個生態系統的關鍵，自然界如此，人類社會更是如此。古時候的羅馬帝國、大秦帝國，一立國就是搞交通建設，一搞了交通建設之後，整個的生態系統就改變了。所以到底是因為有需求，我們才去做這樣子的建設，或者是我們做了建設之後，就會產生這樣子的需求，其實現在是很難去定論的。也就是說我們做出來之後，其實它就會產生它的效應，只是這個效應是不是由我們去規劃執行完成的。也就是在我們所希望的方向去成就它，如果是讓它自由發展的話，其實很多時候就會產生一點不像我們所預期的那樣子。譬如說各位所熟悉的台灣高鐵，當時在設每個站點的時候，都有引發商機開發地方的那些考量。但事實上現在真正能夠成功開發的也還是有限，所以我們在整個規劃跟執行的過程當中，其實要很深刻的去做思考。

剛才聽到工程師說他願意配合我們大家的意見，我覺得有一點出乎我的意料之外，因為您是要帶領我們的，我們所提供的意見，希望在您完整的規劃之下，使我們的意見能夠得到您的考量。譬如說民眾的便利性，或者是某一些特定民眾的便利性，是不是我們捷運真正的意義。譬如說長輩們的需求，是不是就是我們真正的意義，還是我們要使它變成都市的動脈，使它能夠產生更多的效應，這些東西是可以討論的，大家的意見都提出來之後，我們看看能做到什麼程度，我覺得這個是非常重要的、非常關鍵的。

當然捷運是交通建設的一環，但是我們的捷運除了由捷運公司來執行之外，我們主管的局處是捷運工程局，但是它又屬於交通的一環。所以彼此之間的配套，其實是要非常緊密的，幸好高雄市政府是一個非常團結的團隊，所以這方面的疑慮不多。但是我們可以看得到台北、新北，他們其實在捷運局、捷運公司，或者兩個城市的捷運局之間，他們是有一些爭議的，這些爭議其實都會削弱了，我們真正能夠產生的那種功效，所以這個是應該要去考慮的。國外的捷運跟地鐵的例子，我們就不講了，因為其實國外的地鐵百年以上歷史是非常多的，他們很早就已經為都市

建設做好了這樣子的規劃。

就以台北市的經驗來看，台北市捷運在蓋的時候，因為我從小是在台北出生長大的，我們有經歷過那個所謂的黑暗期，那個黑暗期其實是很可怕的，在當時被罵到翻過去，所以執政的市長真的是慘爆了。但是我剛剛一看，哇！太幸運了，高雄黃線是2022年底開始動工，選舉已經選完了，然後4年之後，再選的時候已經動工到讓大家都習慣了，所以這是天佑高雄，就是沒有人會拿這個捷運黃線的建設來當選舉炒作議題，所以我們是可以在很安穩的狀態之下好好的做。因此施工單位的努力就變得非常重要，你怎麼樣讓平常台灣的施工單位有一些不太好的習慣，譬如說周邊的配套不做好，周邊的安全警示隨便做一做，或者我們工地的安全、乾淨、防塵、防噪等等沒有做，這些是不容許再發生，因為現在民眾的自我意識是非常非常高的。如果在建設的過程中，因為施工單位沒有辦法做好這些準備，而使得民眾產生民怨的話，那才真正是黑暗，不然以台北市經驗的話，那個黑暗期只是在當時黑暗。

剛開始在規劃的時候有各種爭議，譬如說交給馬特拉，那是不是最好的選擇，後來施工時候的黑暗，然後到施工後期又發生大水湧進捷運站，那就是很明顯的設計不良。後來完工之後，還有大水湧進捷運站，這又是另外一個問題，現在這些東西都已經過去了，幾乎沒人講了。現在大家提到捷運，講的都是便利，它是人民的必需品，它是國人的驕傲，它是外國遊客所讚美的對象等等，又號稱是全世界最好的台北捷運，自我標榜是全世界最好的捷運等等這些。所以過去的黑暗早就過去了，這個是必須經歷的，沒辦法，因為我們只要有建設一定有破壞，只是我怎麼先讓民眾有這樣子的預期。

我就在想，因為我住在河堤社區，我們那一區也受到一點小小的影響，就是輕軌大順的那一段。因為那一段路不斷的爭議，包括美術館園區那邊民眾的抗議，還有經歷過韓國瑜市長期間的停止建設等等。所以各種爭議之下，使得高雄市的用路人，老早就準備好大順路不會這麼順，你最好有心理準備，所以現在沒有人在抱怨了，抱怨什麼，那個施工期間就是這樣。所以正向的爭議、反向的爭議，都是在提醒這件事情將會發生，這個不表示我們要努力去做負向的爭議，只是讓民眾有預期這件事會發生，這樣子的話，心裡有準備，他直覺的感受就不會這麼強烈，這個是必須要做到的。

第二個部分要談建工路這個路段，對於上下學及就醫的高峰期之間，可能產生的問題，其實在學校的附近，大概只有上學跟放學的時候是比較麻煩一點，其他時候反正學生也不能出來亂跑。建工路很幸運的，除了中小學之外、高中之外，我們還有一所很棒的大學在那邊，這所大學也推動很多 USR，當然這個 USR 就要把它投入啊！我覺得捷運局或者捷運公司，其實他可以思考一下，運用現有各個學校的志工系統，然後成立一個黃線志工的榮譽特別團，或者叫騎士團什麼之類的，他們在上學、放學的時候，就用它原有的系統，再加上一些新進的概念，去執行這種保護學童的工作。當然對於駕駛人的教育還是要持續進行，這個要靠我們執法單位的用功跟用力，不是捷運應該要負責的。但是我們可以做的就是運用現有的志工人力去做推動，也許可以承諾我們，像剛才捷運公司主管所講的，就是為這些志工承諾一些未來的特別待遇，不一定要給它減免。可是可以給它特殊待遇，譬如說有一個車廂上面就寫說，黃線志工騎士團優先車廂，他會不會去坐那個車廂，不會，可是他感到尊榮，你曾經為我付出，我就回應給你，這樣子後面他執行的時候，他就不要穿他們學校的制服了，他就穿黃線志工騎士團的衣服，這樣子又可以宣傳、又可以保護安全、又可以節省我們的力量。同時還再招到一批新的願意搭捷運的人，因為他感到光榮，高雄人是最喜歡人家覺得我們是光榮的。所以我們常常在光榮城市裡面名列前茅，這個是我覺得可以去思考的，當然中間還有很多細節。所以我覺得學校的這個方面，其實問題不是非常非常大的，雖然因為有未成年的人在這個工地附近行走，我們必須特別關注，但是它不是非常困擾的一件事情，我個人覺得。

第四個是財務的部分，剛才說財政局的長官好像是從新北市調下來的，對不對？好，歡迎您來。高雄市的財務狀況確實不是很好，可是大家都很努力，一棒接一棒都很努力，我個人對財務部分其實沒有這麼悲觀，我還蠻樂觀的。第一個部分是因為財政局裡面有很多高手，第二個部分是市長本來就是一個募款高手，對不對？前一陣子好大的新聞，就是我們的建設由各個公司買單，為什麼捷運自償的部分不能找公司來買單，當然可以啊！只是看怎麼買法的問題而已。還有第三個是有很多科技廠商進駐了，這些科技廠商的進駐，我沒有說要跟他們募款，而是說我們跟這些科技廠之間的權利義務關係，是不是在我們招募他的時候，就應該要特別特別注意了。這個要請財政局的長官去提醒市府經發局的

招募團隊，你不是因為希望他來，你所做的承諾裡面不去呈現我們所希望的東西。最低最低的要求是不希望再出現陳菊市長主政期間跟中油的爭議，就你中油的工廠在這裡，然後你的總公司在台北，所以你所有的獲利，我們根本都抽不到稅，這樣對高雄來講是沒有意義。當然你提升了我們的人力素質，提高了我們的平均薪資，增加了我們的就業率，讓年輕人更願意來高雄，這都是好的，但是對市政府的財政來講，似乎也應該要即早的來提醒這件事情。

最後一個跟各位報告的是民眾行為的改變，我覺得看起來困難，可是其實我們是有機會水到渠成的，高雄人都知道不管家裡有多棒的車子，旁邊一定停一部機車，因為方便。捷運紅橘兩線花了這麼大的力氣去建設完成之後，其實好像對這種行為，並沒有明顯的改變，就是大家機車一牽就出門了，他也不會考慮去坐捷運，所以看起來好像是沒有什麼改變的可能性了。

我們的捷運已經建置這麼久了，真正能看到人潮的時候，就是五月天演唱會，或者是跨年，你才看得到人潮。甚至之前我看一個影片，我看了很生氣，是一個藝人，他說，他到高雄來搭乘了捷運，他非常喜歡高雄的捷運，他覺得是全世界最棒的捷運，因為空無一人，所以他坐得很舒服。我就很火大了，你這樣子嘲諷，其實對你跟對高雄都沒有什麼意義，所以看起來好像沒什麼用。可是因為我也很榮幸的在交通局有擔任公車審議委員，我們發現對於公車的業者來講，其實 YouBike 的出現，既有帶來好處，但是也會帶來傷害的。因為在一定的距離之內，他就不等公車了，他就騎 YouBike 走了，所以人的行為會不會被改變？YouBike 看起來是會的。其實高雄的民眾也還是追求便利跟安全，他願意騎機車，他就願意騎 YouBike，在他還沒有能力騎機車之前，高雄人幾乎都是騎自行車上下學，所以他早就已經習慣了，如果把這些共同的概念融入的話，其實是有機會來成長、來改變的。

剛才李副校長提到的小客車增加，其實機車增加的數量更多，然後公車的載運量下跌到剩下兩成等等，那個都是一時的，因為 COVID-19，所以大家不想跟別人擠，如此而已，不然的話，其實長遠來看，不是這樣子的。我們今天所討論的很多議題，都是根據現有的狀況，來推斷捷運完工之後會發生的事情，我個人覺得根本會是不同的樣貌。因為到時候科技廠的上下游廠商建設已經全部完成了，高雄人口的樣貌已經改變

了，對很多事情的追求也改變了，所以站在這樣子的一個預估式的考量，我覺得是會有不同樣貌的。

剛才很高興聽到鄭議員講的，有關於鳳山的車站，它中間有距離的那個問題，對，750 公尺說長不長，說短不短，更是尷尬，對不對？你要是差一公里以上，我就決定不要了，你差 750，我怎麼辦？所以這個考量，表示當時的人沒有認真的考慮，我們就很渴望捷運公司在這方面能夠做好很好的考慮。一方面現在已經使用大眾運輸工具的民眾，我們要由捷運的建設去把他們鞏固下來，而不是要改變他們的習慣，使他們願意繼續搭乘大眾捷運的習慣，藉此還要去擴張願意加入我們行列的民眾。

所以這個真的是要拜託捷運公司在做建設，然後捷運工程局在做規劃跟督導的時候，一定要做系統性的思考，我相信已經在做了，也希望未來看到的是非常美好的。剛才捷運公司主管有特別提到一個企業端，有沒有可能鼓勵他的員工搭乘捷運，或者是搭乘公共運輸交通，可能耶！我提一個小小的建議，請你們試試看，好不好？因為現在政府對於 CSR 的規劃已經改變為 ESG 了，就是你企業要做企業社會責任，以前是規定的，這是你的義務，現在已經跟國際同步，就是做 ESG。

在這個同步的過程當中，我們參與過很多有關於 CSR 報告書的撰寫，或者是考量、評量等等的過程，發現裡面沒有企業是幹這件事而得到肯定的。就是我做了很多事情，我鼓勵員工去做一日志工，我認養什麼地方，我做各種各樣的公益，但是好像沒有把鼓勵員工搭乘大眾運輸的交通系統，來當做一個重要的 ESG 指標。所以可不可以請高雄捷運公司去跟天下或遠見這種雜誌社，他們每年都有舉辦企業社會責任，或者企業公民講的評比等等，只要把這個標準列入他們的指標當中。因為它對減碳是很有意思的，把它列入指標當中，這些企業它就會開始去考慮這麼做，他一但開始考慮這麼做，這對我們來講就是水到渠成，我的報告到這邊，謝謝各位。

主持人（黃議員柏霖）：

好，謝謝，接著我們請吳教授發言。

中山大學社會科學學院吳教授若璋：

感謝主持人的邀請，我今天針對這個議題，我大概準備了幾個方向，第一個，先用西雅圖的例子跟大家分享，西雅圖在公共運輸服務的策略裡面，他們過去的歷史裡面，它有分 3 個推動的階段。

第一個階段，它的路線布局跟它的規劃裡面，它著重在鼓勵通行者，你不要開車了，你搭公共運輸，就是搭乘捷運。其實這個部分剛剛高捷有提到，我常常搭捷運的第一班車，我常常看到穿制服的員工，那應該是中鋼、中船這一類，就是您剛剛講的可能公司有補助。再晚一點點不是 5 點 55 分，再晚一點點你就看到學生族群會搭了，大概就是這一群人，它就是以通勤者、通學者為主。

第二個階段，它開始嘗試去疏緩過度擁擠的地方跟可能交通會延遲的地方。這個部分我們剛剛也看到，像我如果要去巨蛋，其實中山路跟博愛路這一段，在某些時段它是非常擁擠的，這樣子消費者自動會去選擇更快速的搭乘，那是它的兩個階段。

COVID-19 造成他們邁入了第三個階段，其實他們是因為藉由這一次疫情的衝擊，他們更加確認了一件事情，就是我在公共運輸系統裡面的剛性需求者是誰？他發現到，因為疫情的關係，那些沒有選擇的人，他必須要搭乘公共運輸系統，我資源足夠的人，我可以選擇在家工作，我可以選擇自行開車。但沒有選擇的人，就是他在所謂所得相對較低的那一群人，他必須要搭乘它，因為這樣子其實他們之前就已經發現了，只是這一次讓他們更加確定這件事情。所以他們的第三階段，就是他們現在正在關注到這種交通需求沒有被好好滿足的那一群人，針對這些剛性需求的乘客，來幫他們提供安全性更高、更加強與社會參與的這種公共運輸的服務，因為他們是剛性需求者，他們一定要搭乘。

剛剛好像有長官提到，還有你到外地的時候，你會選擇在捷運站附近，為什麼？因為它讓你移動方便，所以對於這種全天候的旅行者，或者是他依賴性很高的，他就一定會去使用它。我們也知道這個公共運輸的服務，對城市來說，它是一個必要的東西，它不可以以營利為目的，你說沒有運量就很慘，所以他就想辦法去找到基礎的運量，就是這種剛性的需求者，他也嘗試在跟社會共生。

所以當他們在考慮 TOD 這種規劃或站體規劃的時候，以前我們會講說，其實他在用詞上有很關鍵的轉變，一個是從這種公共運輸導向的發展模式，改變成公共運輸為導向的社區發展模式，他嘗試要去跟社區做結合，因為這邊會有基礎的人群。剛剛吳副局長有提到，其實這條捷運黃線它整個範圍內，大概涵蓋了高雄 40% 以上的 116 萬人口。我們知道這個公共建設，它的生命週期很長，應該可以用超過 50 年吧！可是你知

道根據國發會的人口估算裡面，現在我們是台灣人口的高點，他之後的跌勢驚人。

也就是說在未來的城市，雖然剛剛各個長官都有提到，就是高雄未來會有知名大企業要進駐了，但是這些大企業他的勞動力運用模式會跟以前不一樣。你說高雄要在這個人口逐漸變少的時間裡面，跟其他城市做人口競爭，我的知名企業他不是帶給我大量勞動力的時候，我所衍生出來的，我想這倒是這樣子，衍生出來，他的服務業樣態勢必改變。所以你說我要跟站體附近的這種商業開發，他一定不會是116萬人，不要期望他會成長多少，我自己是這麼推估的，他不會成長多少。還有他一定會面臨到一個問題，就是他會很老，這時候我要怎麼到站點，跟我要怎麼到達目的地，它中間的轉乘就很重要，還有它的開發模式很重要。

國際上其實他們有一個報告指出，我們講說混和開發的模式，真的成功的，少少的，大概只有15%。譬如說我們講台北有很成功的經驗、紐約有很成功的開發經驗，但其他的地方，其實沒有這麼的順利。即使像高雄運量很大的巨蛋站好了，它裡面招進來的廠商，他們也營運的很辛苦。你說旁邊應付這個站體所發展的狀態，本來它就發展的很好，不是因為站體的關係，對不對？好，所以這種開發的模式勢必需要調整，也就是它真的需要跟社區融合，至少這一群人，他是需要移動的，或者他是需要去工作的。所以他們後來看到，反正我站體已經確定在那裡了，應該想辦法的是，其實我覺得經發局沒有把他找來有點可惜。因為他未來要做的事情是，我怎麼樣幫他把就業帶進來，把人帶進來，至少我想辦法把基本的人口量增加。因為這件事情，你得跟全台灣其他城市競爭，台積電可能不夠，因為他帶給你的是少數高階人才而已。但是少數的高階人才支撐不起地區的服務業，我連服務業的成長可能都不見得出的來，所以人變少是一個關鍵。

TOD 整個成功開發，國際上講說，它是有兩個關鍵點，如果可以成功開發，一個就政府干預，政府要適度的引導。我剛剛有聽到，對面的長官也都有聽到，其實你們有嘗試做一些宣傳的動作，鼓勵民眾去參與。所以政府干預是有的，土地的潛力呢？我看到它經過的這些站點裡面，其實它是比較屬於既有已經開發很成熟的地方了。所以既然開發的很成熟，它不是一個低度開發的地方，我們可以預見到人只會越來越老，其他的基礎建設會越來越差。

我們考慮到你去搭乘它，就是我們對公共建設的想像有很多，可能是便捷性、節約性或效率性，還有安全性，再來才會是，我們後來講的生活娛樂、採買，或者是叫居住，我覺得這是後段了。好，當它其他周邊狀態都開始老化的時候，我怎麼支撐的起，他要來的這件事情。所以我會不會來，我會不會使用，其實都會是一個難題，所以為什麼我們的運量會出不來。

再來，剛剛離開會場的洪專委有提到，其實我的辦公室在 O6，可是我剛剛要來的時候，我也認真的 Google 一下，因為我發現 Google 有一個很好用的地方，它可以告訴你公共運輸的時間，對不對？我算過，它至少要超過 22 分鐘，但我自己開車只要 13 分鐘，而且我還會遇到塞車。這種情況下，其實它在我的時間上，我是一個很願意搭乘捷運的人，我也很想要為地球盡一番心力。但是就時間成本，像我這種可能需要時間成本相對比較高的人來說，我可能就不會去使用它，我就是比較低度的使用它。

所以這對我來說，其實是一個不友善的規劃，我們也知道，我剛剛講說不管是你要工作，你要求學，這些人就可以使用，剛剛交通局有講到的這個 YouBike，我覺得 YouBike 的佈點真的很廣，高雄市真的很廣。可是我們有一塊，我們真的不是只有上班跟回家這件事情，因為我更關注，他能不能在高雄的城市裡面逛來逛去，逛來逛去才有機會讓他消費，我們想的都是娛樂消費這一塊。可是當你騎這個 YouBike 逛來逛去的這群是什麼人？是退休的人、老人跟親子，尤其是親子，其實 YouBike 對他們是不太友善。我帶了一個小朋友，我很難騎乘 YouBike，因為我最近有聽到幾次聲音，大家都很認真的強調，YouBike 真的做得很好，真的很好，但是一點都不適合帶小孩騎乘，對不對？他帶小孩要怎麼在捷運裡面做轉乘。剛剛大家都提到，我去轉乘公車，我的時間真的很長，我剛剛也試了一下其他不同的點，那個時間大概是 1.5 倍到兩倍以上。其實對於一個有時間壓力的人，他真的不會去使用，這個狀況是這樣子

再來，我們對於捷運、輕軌、公車或者是腳踏車，不管怎樣，其實剛才大家沒有提到的就是消費端，對於它到底是互補還是替代的關係，這件事情我們可能需要思考一下，因為有的時候當我的資源重置的時候，其實它會分散掉其它的運量，如果我是精簡比較節約的去使用它的時候，就是我不要給你這麼多，或許我就只可能去它那裡。

再來就是整個 TOD 的開發，規劃裡面很重要的，第一，我看到大家都把它放在第一點啦！就是那個步行的環境，因為我總是要走到那裡，像我從鳳山捷運站出來，我要走到市議會，這個環境其實在高雄，老實說很不友善、很不安全。我希望他們會使用，其實最近我也一直在嘗試鼓勵我家的長輩使用這個系統，可是我最擔心的就是他們到捷運站這一段。那你說我自己個人開車去，我其實沒有辦法開車到這一段，其實它使用上會讓人產生疑慮的點是這裡。

還有一個就是站體的規劃，我們講說 50%，我舉一個例子，我家那裡有一個站點叫做油廠國小站，它有 6 個樓梯可以下到地下層，還有一台電梯，但是 6 個樓梯裡面，有兩個 OS 是關起來的，我不確定當初為什麼規劃得這麼大。也就是說，未來在規劃裡面，我知道我們的財政非常拮据，很多的點它可能只是一個出入口的概念，它是一個開口，就是我讓人進去、出來，快速的散掉就好了，那我需不需要做到這麼大規模的站體，尤其是地面站體。剛才鄭議員這邊有提到，就是當我站體太大的時候，其實對我旁邊的商業環境其實是有傷害的，不管它是商圈的移轉還是真的是被遮蔽，你看到美麗島商圈的旁邊其實很慘烈，它那個整個遮蔽物遮到店家沒有辦法被看到，所以這個站體它需要到規模這麼大嗎？因為這麼大，維護是一個很大的成本。我覺得這個東西，如果我們考慮它只是一個通道，有些站點它沒有那麼多商業性，它可能是 for 社區的，它只要快速的可以出來、快速的可以進去就好了，它就不用那麼大了，這就是規劃上可能可以節約的地方。而且它不需要高維護成本，你要打燈，那也是電費。

其實剛才高捷這邊有講到，很好，就是最後一哩路，我看了很多國外的案例，他們其實在積極加強的就是最後一哩路的這個部分，因為我知道交通局這邊把小黃公車做得很好，它其實是銜接了公車跟公車到家裡的最後一哩路，它把這塊做得很好，但是它需要一些補貼，它沒有辦法用在其他地方。國外現在，一個是共享，我有看到共享單車，他們還會用併車的服務，就是可能幾個人湊一台車的概念，去嘗試想要去把最後那一段，就是我講說到家或到目的地的這一段，去把它的時間縮短。而現在我們高雄的公車路網確實是很難規劃的，因為高雄幅員遼闊，如果我只集中在我的市中心裡面，我們剛才看了我們捷運的路網，其實幾乎都集中在市中心，如果你整個發展又是在這邊的時候，城鄉差距會更大

或者我們講說，有剛性需求的社區，它不會跟你的市中心隔閡那麼大，這些是我覺得可能要去思考的一個地方。然後最後一哩路這邊，共享型的運具真的不會只有 YouBike，它還有需要其他的，就是我剛才講說，老人、購物的人和小孩，他們其實真的很難使用到，但是他們不知道要用什麼。好，謝謝。

主持人（黃議員柏霖）：

接著最後我們請李銘義李教授發言。

屏東教育大學教育行政研究所李副教授銘義：

謝謝兩位主持人，還有各位市府優秀的公務前輩，還有學者專家，我還回到我們討論的題綱，因為題綱裡面它有幾個可以講的地方。第一個就是如果是按照這個所謂 TOD 的概念的話，它其實是希望大眾運輸的站，它大概跟社區之間有 400 到 800 米的一個到達，到達是什麼意思呢？它有商業使用、文化使用、教育使用、住宅為一體這樣的一個社區感，就是贊同吳教授剛才的說法。可是現在問題是在台灣，高雄民眾的使用習慣其實大部分是剛才講的可及性嘛！所以以摩托車為最多，然後我是贊成市府提到的，就是捷運、輕軌加上自行車這個捷運路網的公共運輸系統，也符合 TOD。

然後用來檢視我們高雄的黃線，我比較側重的就是三民區這一塊，因為三民區這一塊其實是一個可以做討論的地方，比如說你從 Y10 好了，Y10 的民族站，民族站是在什麼區塊的站體？這其實在我們討論題綱裡面有一個，它站體的位置是要連接什麼地方、它的出口，假設啦！假設方便的話，捷運局是不是可以針對那個討論課題（三）裡面，三民區的 Y10 到 Y7，還有 Y16 這幾個站的站體跟它的一個連接線的構面圖，提供給黃柏霖議員，因為在地方說明會裡面，不管到三民區或鳳山區，其實很多民眾是關心這個，我們家離那個站體是怎麼進出，它站體在哪裡？對我們的影響是什麼？可是今天來聽以後，我是最後一個談的嘛！還是沒有聽到啊！我覺得蠻可惜的。我解釋為什麼好了，就是說，Y9 的大港站，大港站應該是要坐到高醫的嘛！對不對？那跟高醫之間的 connection 是怎麼做的？它是在哪個出口？這個其實我現在還是沒有任何意像，或許我不知道這個資訊，我沒找到，但是民眾也很關心啊！這是高醫，是個醫療的體制，民眾要搭車去高醫，我到大港站下車以後，我該怎麼辦？你說，老師，一定有，但問題是我還沒看到。

再過來看好了，Y8 的高雄高工，高雄高工也很關心說我的學生是怎麼出入的，它那個出入口是面對哪裡？高雄高工跟 C28 輕軌的連結是怎麼連結？因為到那個地方去，你看，會有一個加油站，旁邊有寶珠溝那個圖書館，再過去是消防隊，再過來是高雄高工，它其實是一個還不算遠的距離喔！而高雄高工這個 connection 裡面，它究竟怎麼去做一個輕軌跟捷運的連接，這個也是當時很多民眾問的啦！

再過來看 Y7 的本館站，本館站是在高速公路以西呢？還是在高速公路以東？我看捷運局給我們資料是高速公路以東嘛！對不對？那又出現一個問題，就是高速公路以西看到建工路裡面的就是只有高工那個站，其實就是一條線喔！可是它已經過了高雄高工、過了高雄科大，所以它的學校，所謂的學校使用，它只有一站啊！整個建工路其實還蠻長的，它的主要精華地帶就是那個地方。我有看到一個原始資料是說，Y7 的本館站原來是在高速公路以西，就是在高速公路的第一個巷子，可是現在看起來，捷運局又告訴我說，我看的資料，也是看資料，是在高速公路以東，對不對？那高速公路以東會出現什麼問題呢？因為它跟 Y6 的大華站很近，真的很近，你去測一下好了，Y6 大華站，從昌盛街到 Y7 的本館站，絕對比 Y7 到 Y8 更近，那會出現什麼問題？在高雄市人口聚居很多的三民區，它設站設得比較少，在澄清湖邊的烏松區，它設了兩個站，我也沒有說哪個站多或少、哪個站靠近或哪裡，對我來講有什麼意義？沒有什麼意義，只是我們一直討論說這個站體的設置其實是牽涉到居民的使用、運量還有它的便利性。為什麼這一次中二選區，光是那個捷運出口設哪裡、被改來改去就討論很多，我講的是實際的喔！因為它會影響到居民的使用跟他們站體的原始設計嘛！

所以我今天來公聽會，其實最主要的功能就是說，針對三民區來說，從 Y7、Y8、Y9、Y10 到 Y16，它究竟是怎麼設置的？設置的考量是什麼？你可以不要給我們，因為我是學者，你可以給黃柏霖議員，因為黃柏霖議員他是負責三民區很重要居民的意見嘛！這是第一個。

第二個，我去看過很多公聽會裡面那個說明會，捷運局也做得很認真，也真的到各區去辦了，PPT 也都放完，可是 PPT 內容幾乎都一樣，只是各區的那個那個大的 picture 不一樣。那出現什麼問題呢？每一個區都關心同樣一件事情，就是題綱（二），那個黑暗期有多久？所以民眾關切的事項我把它分為四個，第一個就是交通黑暗期，捷運局和交通局怎麼因

應？究竟我要黑暗多久？我們的捷運局一定標準回答說，3年的時間我們會怎麼樣加強疏導什麼什麼，就兩句話，可是民眾還是覺得，哇！3年，施工期從什麼時候到什麼時候，然後大概預計是怎麼做、怎麼因應？整個都封起來嗎？我們怎麼過？這其實我覺得還不夠清楚，這一個交通黑暗期。

第二個就是我剛才提到，對於各區來講都很關心，尤其是商家，站體的現況位置、它的出入口在哪裡，會影響到它原來的商業模式和運作。

第三個，他們也很關心周遭停車格和機車格的相關設施夠不夠，因為捷運是要鼓勵大家轉乘嘛！我騎摩托車過來，我可能要坐很遠到其他地方去，可是假設我騎過來，這個地方我根本沒辦法停車，就像我們現在要去輕軌好了，輕軌中正路、凱旋路那一站那邊，我們也是要轉乘過去嘛！因為那個是末端站了，可是它周邊的機車格其實還真的不是很好找，更不要說停車格，停車格更難找。所以如果假設你說我要坐輕軌，到現在還是有困難，你說，老師，那個地方是暫時的啦！可是現況就長這樣，那搞不好要很久，因為大順路還沒通之前，那個地方就是末端了嘛！而末端我要去使用輕軌的時候，其實還是有使用停車格的需求。

再過來的話就是剛才高捷副總提到的，跟 YouBike、公車聯營計畫以及整個路網的開拓。

所以，民眾其實也是很關心剛才很仔細提到的四個問題，第一個，施工中的交通黑暗期要多久？第二個，站體的位置、未來的長相長什麼樣子？第三個，相關的配套措施，像機車格、停車場的設施，對 YouBike 和公車聯營計畫等等。

那我們就還是回到討論課題裡面的（一）、（二）、（三）、（四），（四）的部分就是財政，因為剛才財政局提到非自償的比例少了31%，我覺得這都是好事啊！讓市民大家可以安心一點，表示我們分年分期逐漸編列、逐漸去做因應，是可以把黃線做起來的，這也是民眾很重要的信心，也就是說，黃線會做多久？我們有沒有錢可以花？如果沒有錢花的時候，高雄市政府會不會就做一半？我說不會、不會，它一定會按照計畫去執行，把黃線做完、把輕軌做完。

最後一個就是擴大黃線運能，這個我想也是高捷很關心的，剛才吳教授也提到剛性需求、公司的員工和學生，其實我們還要去考慮到整個黃線的潛在運量，它可以從長庚到正修、到高科大、到社區居民的使用、

到高醫、到市中心的行政區和商業區，所以還是回溯到第一點，就是整個鼓勵民眾搭乘意願的部分，還是要它的可及性和便利性，如果在捷運周邊裡面的可及性和便利性對民眾是夠的，他有這個需求去坐捷運的話，它的運量就會起來，所以看起來黃線是必要的，因為它串連了醫療、文教、商業與行政。我也期待黃線能夠早日完工，這是三民區居民共同的意見，以上。

主持人（黃議員柏霖）：

請副局長簡單答覆一下，謝謝。

高雄市政府捷運工程局吳副局長嘉昌：

謝謝，謝謝大家的指教。其實這樣子，就是說，我們整個系統的規劃，當然，它第一個階段是做規劃的階段，這個規劃的階段，我們目前大概是告一個段落，因為行政院即將核定這個案子。規劃的這個階段裡面，我們當然最重要的就是說黃線能夠提供最大的便利，然後可能是最小的通行時間，所以我剛才也有提到這個案子的綜合效益會很大。

第一個，我剛才提到總人口，第二個當然就是說，我們大概有稍微概估一下，500公尺以內的服務人口，未來在這一條線裡面可能超過50萬，大概有50萬的人在這500公尺裡面會通行這一塊，然後再加上跟原來紅橘線等等的這一些綜合效益，所以其實它是會很大，這是第一個階段，這一個階段我們是做規劃。

接下來，我們當然會做設計和施工，而設計和施工，剛才大家也有提到很多狀況，譬如剛才議員有提到，未來我們在施工的階段，當然會對周遭的人會有一些影響，縱使我們是潛盾，潛盾在地下走，大概只有車站的地方會去做明挖，不過對周遭還是會有一些影響，這一些其實我們稅捐單位、財政局這邊都有幫忙，房屋稅的部分會有一些減免，地價的部分，也會透過地價評議委員會，因為造成一些困擾，所以可能在調整的時候會有一些思考，這是一個。

另外，真的在施工的時候，剛才我們的老長官李銘義也提到，在交維這一個部分其實是蠻重要的，交維這個部分其實市政府在這一方面是有經驗的，第一個就是在鐵路地下化那個工程裡面，大概是10天的時間裡面，我們把整個鐵路完全做一個處理。另外，我們目前正在處理的就是剛才提到的，大順路和美術館路上面一個交維的狀況，這個我也可以跟各位說，其實市政府在這一方面是蠻純熟的一個處理方式，第一個就

是大家有一個完整的群組，包含交通大隊、捷運局、施工單位、交通局智慧運輸中心與區公所等等。另外一個就是像我本身推動的一個經驗，輕軌一階，輕軌經過觀海大樓的時候，高架經過觀海大樓，對觀海大樓這一棟住戶會產生一些影響，那個時候大家建議的機制非常清楚，我就每天上午8時到12時、下午2時到6時正常施工，如果有任何狀況的時候，我就馬上到管委會去或是到大樓裡面去貼東西，說我可能要做到8時，讓大家能夠全部知道，然後禮拜六施工，禮拜天停工，並且做一些裝測等等，這些是有一定的一個機制啦！這一部分當然捷運局會再去做得更精緻。

另外，剛才也有提到，未來我們當然是要施工，這個工程很大，1,400多億元，未來怎麼樣去做招標、怎麼樣要去做那個，這一部分我想，按照我們以前幾個案子的經驗，基本上走統包應該是對的啦！因為我們人也少，你分包分得很細的話，當然你介面多，人就要多，所以這個是很麻煩的。

至於未來那個規模大概是多大，整個還要再詳細的去對照，有時候工程上，包含幾個車站、幾個路段、它工程上的一個特性特質有些什麼樣的狀況，這個會再去做處理。

另外，聯合開發的部分，我再跟各位做一個報告，我們透過車站設計與系統規劃以後，我們希望這一些所產生的效益，在這個車站的周遭，外部的效益能夠內部化，當然也會透過TOD、透過聯合開發來做一個處理。聯合開發跟處理的話，其實也可以跟各位做報告，高雄捷運紅橘線96年完工通車，到現在大概十四、五年了，其實整個市場是漸漸成熟，所以我們在橘線的部分，當然運量在過去的10年、十幾年也都有倍增，最近我們看到一個現象，就是橘線原來的運量是比較不好的，可是因為有駁二、因為有文化中心、衛武營、大東等等，最近好像這個運量是不錯，大概有增加四成、五成以上的運量上來，所以感覺上，我要講的就是說，未來黃線再加進來以後，這樣子的情況之下，它對於聯合開發是有正面的一個效益，市政府在這方面是有層層的一個機制在處理，第一個，財政局這邊有一個促參委員會，對於可能開發的一些方式，怎麼樣去做處理。另外，有軌道財務的籌措小組。另外，捷運局這裡也向各位做報告，我們也正籌劃，我們會有一個聯合開發的專案辦公室，在聯合開發的專案辦公室裡面，我們就專責去推這個開發。

另外，我們有一些案子，就在橘線和黃線周遭的一些地方，有一些基地，譬如我們說建軍站，那個是很大的一個案子，我們最近可能也會對外，大概是訂1月下旬，我們會對外召開一個招商說明會等等。這一些東西，第一個當然是挹注整個建設，最重要的還是能夠活化整個公有及非公用的土地，同時也能夠增加捷運的運量、增加它的效益，當然，最重要的就是周遭、整體的都市能夠發展上來，其實我們都市的 CBD 商業中心不是很明顯，透過整個黃線的建置，包含原有這一些既有的系統，在這樣子的一個情況之下，我們希望能夠重新再來建構我們整個 CBD 這些等等。以上，謝謝。

主持人(黃議員柏霖)：

副座，各場站的出入口都有定案了嗎？

高雄市政府捷運工程局吳副局長嘉昌：

這個我報告一下，我們在做規劃的時候，當然，我們會有一個位置，這個位置實際上在做設計的時候，它要配合周遭的土地，當然還有地主的意願等等，所以我們會對外召開說明會。

主持人(黃議員柏霖)：

還沒有全部定案？

高雄市政府捷運工程局吳副局長嘉昌：

這個是規劃階段的其中一個方案，所以我們也會把最新的一個階段提供給議員這邊做參考。

主持人(黃議員柏霖)：

OK！好，知道。

高雄市政府捷運工程局吳副局長嘉昌：

謝謝。

主持人(黃議員柏霖)：

很謝謝大家，我們今天會議就到這邊，謝謝大家，謝謝。