

高雄市政府捷運工程局 107年度統計年報

中華民國108年7月編製

目 錄

表 次

頁 次

壹、統計表

一、高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫

表1-1	高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫執行進度	1
表1-2	高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫經費執行進度	2
表1-3	高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設用地經費執行情形	3
表1-4	高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設各路線里程分佈概況	4
表1-5	高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設工程計畫概況	5
表1-6	高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫經費來源	6
表1-7	高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設用地取得來源概況	7
表1-8	高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設沿線用地牴觸戶拆遷處理情形	8
表1-9	高雄都會區捷運系統紅橘線用地辦理都市計畫變更情形	9

二、高雄環狀輕軌捷運建設計畫

表2-1	高雄環狀輕軌捷運建設計畫執行進度	10
表2-2	高雄環狀輕軌捷運建設計畫經費執行進度	11
表2-3	高雄環狀輕軌捷運建設用地經費執行情形	12
表2-4	高雄環狀輕軌捷運建設工程項目施工概況	13
表2-5	高雄環狀輕軌捷運建設各路線里程分佈概況	14
表2-6	高雄環狀輕軌捷運建設工程計畫概況	15
表2-7	高雄環狀輕軌捷運建設各路線經費來源	16
表2-8	高雄環狀輕軌捷運建設用地取得來源概況	17
表2-9	高雄環狀輕軌捷運建設沿線用地牴觸戶拆遷處理情形	18

目 錄

表 次	頁 次
表2-10 高雄環狀輕軌捷運系統用地及土地開發辦理都市計畫變更情形	19
三、高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線建設	
表3-1 高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線建設用地經費執行情形	20
表3-2 高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線建設用地取得來源概況	21
表3-3 高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線用地辦理都市計畫變更情形	22
四、其他	
表4-1 高雄市政府捷運工程局為民服務案件統計	23
表4-2 高雄都會區捷運系統用地取得相關會議辦理情形	24
表4-3 高雄市政府捷運工程局公關業務辦理情形	25
表4-4 高雄市政府捷運工程局辦理公開活動民眾參與情形	26
貳、統計分析	
一、高雄捷運黃線建設未來創造之公共效益分析	27

表1-1 高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫執行進度

中華民國 107 年

單位：%

計畫別	本月執行進度			年累計執行進度			總累計執行進度		
	預定	實際	比較(百分點)	預定	實際	比較(百分點)	預定	實際	比較(百分點)
高雄都會區 大眾捷運系 統紅橘線路 網建設計畫									
107年1月	4.50	4.50	0.00	4.50	4.50	0.00	99.40	99.39	-0.01
107年2月	4.50	4.50	0.00	9.00	9.00	0.00	99.41	99.39	-0.02
107年3月	4.50	4.50	0.00	13.50	13.50	0.00	99.41	99.40	-0.01
107年4月	4.50	4.50	0.00	18.00	18.00	0.00	99.42	99.40	-0.02
107年5月	13.50	13.50	0.00	31.50	31.50	0.00	99.43	99.42	-0.01
107年6月	9.00	8.55	-0.45	40.50	40.05	-0.45	99.44	99.43	-0.01
107年7月	4.50	4.50	0.00	45.00	44.55	-0.45	99.44	99.43	-0.01
107年8月	9.00	9.45	0.45	54.00	54.00	0.00	99.45	99.44	-0.01
107年9月	18.00	18.00	0.00	72.00	72.00	0.00	99.47	99.47	0.00
107年10月	4.50	4.05	-0.45	76.50	76.05	-0.45	99.48	99.47	-0.01
107年11月	4.50	3.15	-1.35	81.00	79.20	-1.80	99.48	99.48	0.00
107年12月	19.00	20.20	1.20	100.00	99.40	-0.60	99.50	99.50	0.00

資料來源：由本局依每月「捷運系統計畫執行進度統計資料」彙編。

中華民國 108年 7 月 1 日編製

表1-2 高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫經費執行進度

中華民國107年

單位：千元，%

計畫別	本月支用數			年累計支用數			總累計支用數		
	預計支用數	實際支用數	百分比	預計支用數	實際支用數	百分比	預計支用數	實際支用數	百分比
高雄都會區大眾 捷運系統紅橘線 路網建設計畫									
107年1月	280	-	-	280	-	-	155,502,771	131,859,658	84.80
107年2月	606	15,910	-	886	15,910	-	155,503,377	131,875,568	84.81
107年3月	35,280	20,308	57.56	36,166	36,218	-	155,538,657	152,105,828	97.79
107年4月	1,280	329	25.70	37,446	36,547	97.60	155,539,937	152,106,157	97.79
107年5月	280	14	5.00	37,726	36,561	96.91	155,540,217	152,106,171	97.79
107年6月	75,280	4	0.01	113,006	36,565	32.36	155,615,497	152,106,175	97.74
107年7月	40,279	836	2.08	153,285	37,401	24.40	155,655,776	152,107,011	97.72
107年8月	55,780	16	0.03	209,065	37,417	17.90	155,711,556	152,107,027	97.69
107年9月	18,280	133,938	-	227,345	171,355	75.37	155,729,836	152,240,965	97.76
107年10月	200,886	3,530	1.76	428,231	174,885	40.84	152,828,687	152,244,495	99.62
107年11月	9,080	62,604	-	437,311	237,489	54.31	152,837,767	152,307,099	99.65
107年12月	321,233	108,987	33.93	758,544	346,476	45.68	153,159,000	152,416,086	99.51

資料來源：由本局依每月「預算執行明細表」編製。

中華民國 108年 7 月 1 日編製

表1-3 高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設用地經費執行情形

中華民國107年

單位：新台幣百萬元，%

補償費別 計畫別	總 計				土 地 補 償 費			房 屋 補 償 費			其 他 補 償 費			工 作 費		
	預算數	累計支付數	餘(絀)數	執行百分比	預算數	累計支付數	餘(絀)數	預算數	累計支付數	餘(絀)數	預算數	累計支付數	餘(絀)數	預算數	累計支付數	餘(絀)數
高雄都會區大眾 捷運系統紅橘線 路網建設計畫																
107 年 第 1 季	20,991	20,793	198	99.06	20,004	19,807	197	450	450	0	473	473	0	64	63	1
107 年 第 2 季	20,991	20,793	198	99.06	20,004	19,807	197	450	450	0	473	473	0	64	63	1
107 年 第 3 季	20,991	20,793	198	99.06	20,004	19,807	197	450	450	0	473	473	0	64	63	1
107 年 第 4 季	20,991	20,793	198	99.06	20,004	19,807	197	450	450	0	473	473	0	64	63	1

備註：高雄捷運紅橘線路網業於民國97年全線通車，增設R24車站亦於民國101年完工通車啟用，該計畫用地取得已辦理完畢。

中華民國 108 年 7 月 1 日編製

表1-4 高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設各路線里程分佈概況

中華民國 107 年底

單位：公里、站

路線別	起訖點	路線里程(公里)	車站數(站)	完工年限
紅橘線路網小計		42.48	38	
紅線	R3(小港站)至R24(南岡山站)	29.214	24	97年4月(註)
橘線	01(西子灣站)至0T1(大寮站)	13.266	14	97年9月

備註：高雄捷運紅線、橘線及R24南岡山車站，營運通車日分別為民國97年4月、97年9月及101年12月23日

中華民國 108 年 7 月 1 日編製

表1-5 高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設工程計畫概況

中華民國 107 年底

單位：公里、站、座、處

路線別	起訖點	建 造 型 式						捷運公共設施(座、處)	完工年限
		高 架		地 面		地 下			
		里 程	站 數	里 程	站 數	里 程	站 數		
紅橘線路網小計		10.305	8	1.536	2	30.639	28		
紅線	R3(小港站)至 R24(南岡山站)	10.305	8	1.128	1	17.781	15	2座機廠.1座行控中心(紅橘線共用)	97年4月(註)
橘線	O1(西子灣站)至 OT1(大寮站)	-	-	0.408	1	12.858	13	1座機廠.	97年9月

備註：

中華民國 108年 7 月 1 日編製

1. 高雄捷運紅線、橘線及R24南岡山車站，營運通車日分別為民國97年4月、97年9月及101年12月23日。
2. 捷運公共設施係指每一捷運路線所附屬之公共設施數量，此處公共設施包含機廠、行控中心、停車場。

表1-6 高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫經費來源

中華民國107年

單位：千元、%

預算期別	預算年度別	預算金額	中央政府分擔金額		高雄市政府分擔金額		備註
			比 率	比 率			
單位預算	80	22,829	16,052	70.31%	6,777	29.69%	1. 紅橘線路網各級政府分擔比例：中央79%、高市19%、高縣2%。 2. 80、84~88年度預算金額扣除事業自償部分 11%，餘89%部分由各級政府按上述比例分擔，換算比例後：中央70.31%、高市16.91%、高縣1.78%。事業自償部分11%暫由高市府墊付，94年度已調整由各級政府依比例分擔。 3. 各年度其他收入由各級政府按比例分回。 4. 各年度各級政府實際分擔數，依累計實際決算數分擔。 5. 99.12.25縣市合併，原高雄縣政府分擔部分併入高雄市政府負擔。
第一期特別預算	84~86	3,464,465	2,435,866	70.31%	1,028,599	29.69%	
第二期特別預算	87	5,496,999	3,864,940	70.31%	1,632,059	29.69%	
第三期特別預算	88	742,343	521,941	70.31%	220,402	29.69%	
單位預算	89	5,592,807	4,418,318	79.00%	1,174,489	21.00%	
單位預算	90	6,105,987	4,823,730	79.00%	1,282,257	21.00%	
單位預算	91	9,996,454	7,897,199	79.00%	2,099,255	21.00%	
附屬單位預算	92	12,700,844	10,033,667	79.00%	2,667,177	21.00%	
附屬單位預算	93	26,585,348	21,002,425	79.00%	5,582,923	21.00%	
附屬單位預算	94	37,433,777	29,572,684	79.00%	7,861,093	21.00%	
附屬單位預算	95	16,620,447	13,130,153	79.00%	3,490,294	21.00%	
附屬單位預算	96	6,902,503	5,452,977	79.00%	1,449,526	21.00%	
附屬單位預算	97	4,783,569	3,779,020	79.00%	1,004,549	21.00%	
附屬單位預算	98	10,541,422	8,327,723	79.00%	2,213,699	21.00%	
附屬單位預算	99	1,947,616	1,538,617	79.00%	408,999	21.00%	
附屬單位預算	100	2,586,020	2,042,956	79.00%	543,064	21.00%	
附屬單位預算	101	1,475,078	1,165,312	79.00%	309,766	21.00%	
附屬單位預算	102	456,396	360,553	79.00%	95,843	21.00%	
附屬單位預算	103	1,104,413	872,486	79.00%	231,927	21.00%	
附屬單位預算	104	128,531	101,539	79.00%	26,992	21.00%	
附屬單位預算	105	131,233	103,674	79.00%	27,559	21.00%	
附屬單位預算	106	1,439,646	1,137,320	79.00%	302,326	21.00%	
附屬單位預算	107	-	-	-	-	-	

資料來源：本局依歷年各期特別預算、追加(減)預算、單位預算、附屬單位預算，「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫」預算編列數編製

中華民國 108年7月1日編製

表1-7 高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設用地取得來源概況

中華民國 107 年

單位：公頃、千元

路線、廠站別	預計取得面積	合計		無償撥用		有償撥用		價購		徵收		地上權		註記		共構		同意使用		租用		備註
		面積	價格	面積	價格	面積	價格	面積	價格	面積	價格	面積	價格	面積	價格	面積	價格	面積	價格	面積	價格	
紅橘線路網	166.04	165.79	19,806,943	0.57	-	11.10	1,313,080	1.21	1,152,840	134.33	17,037,594	1.23	190,426	2.56	99,110	0.22	-	13.80	-	0.77	13,893	
1. 機廠用地	113.89	113.89	14,974,598	-	-	9.42	832,323	-	-	104.47	14,142,275	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. 車站、變電站	18.84	18.84	2,317,560	0.22	-	0.84	334,316	1.01	1,142,409	3.91	763,211	0.12	10,668	1.42	53,068	0.22	-	10.35	-	0.75	13,888	
3. 路線穿越用地	11.26	11.26	1,092,301	0.30	-	0.54	125,324	0.004	293	4.75	742,687	1.11	179,758	1.12	44,239	-	-	3.44	-	-	-	
4. 相關設施用地	22.05	21.80	1,422,484	0.05	-	0.30	21,117	0.20	10,138	21.20	1,389,421	-	-	0.02	1,803	-	-	0.01	-	0.02	5	

中華民國 108 年 7 月 1 日編製

表1-8 高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設沿線用地抵觸戶拆遷處理情形
中華民國 107 年

計畫別	人口搬遷		房屋全部拆除		房屋部分拆除		拆除 特殊建物 (件)	工廠及設 備遷移 (件)	遷移 農林作物 (件)	墳墓 遷移 (件)	營業拆遷 損失補助 (件)	限期 拆除 (件)
	戶	人	間	面積 (平方公尺)	間	面積 (平方公尺)						
紅橘線路網建設	77	210	119	23,461.55	16	4,870.94	3	14	542	5	7	185

備註：

中華民國 108年 7 月 1 日編製

1. 本表係累計表達整體紅橘線路網用地抵觸戶拆遷情形，非表達編表當年度用地抵觸戶拆遷執行情形。
2. 高雄捷運紅橘線路網業於民國97年全線通車，增設R24車站亦於民國101年完工通車啟用，該計畫用地抵觸戶拆遷處理已辦理完畢。

表1-9 高雄都會區捷運系統紅橘線用地辦理都市計畫變更情形

中華民國107年

單位：公頃

都市計畫土地使用 分區別	總計	紅線	橘線	南機廠	北機廠	大寮機廠
總計	147.17	30.26	2.55	26.07	34.15	54.14
社教用地	0.10	0.10	—	—	—	—
住宅區	2.09	0.21	1.88	—	—	—
商業區	0.61	0.21	0.4	—	—	—
工業區	0.10	0.10	—	—	—	—
農業區	54.14	—	—	—	—	54.14
鐵路用地	0.05	0.05	—	—	—	—
停車場	0.32	0.32	—	—	—	—
公園	26.07	—	—	26.07	—	—
綠地	0.22	—	0.22	—	—	—
捷運機廠專用區	34.15	—	—	—	34.15	—
園道	26.40	26.40	—	—	—	—
特文一	0.05	—	0.05	—	—	—
	0.00	—	—	—	—	—
交通中心區	1.00	1.00	—	—	—	—
廣停用地	1.87	1.87	—	—	—	—
文教用地	—	—	—	—	—	—

中華民國 108年 7 月 1 日編製

表2-1 高雄環狀輕軌捷運建設計畫執行進度

中華民國107年

單位：%

計畫別	本月執行進度			年累計執行進度			總累計執行進度		
	預定	實際	比較(百分點)	預定	實際	比較(百分點)	預定	實際	比較(百分點)
高雄環狀輕軌捷運建設計畫									
107年1月	5.56	4.99	-0.57	5.56	4.99	-0.57	75.56	74.89	-0.67
107年2月	5.47	6.04	0.57	11.03	11.03	0.00	76.10	75.53	-0.57
107年3月	8.07	7.69	-0.38	19.10	18.72	-0.38	76.91	76.35	-0.56
107年4月	5.90	5.31	-0.59	25.00	24.03	-0.97	77.50	76.92	-0.58
107年5月	6.49	7.15	0.66	31.49	31.18	-0.31	78.15	77.68	-0.47
107年6月	17.22	14.92	-2.30	48.71	46.10	-2.61	79.87	79.26	-0.61
107年7月	5.36	8.25	2.89	54.07	54.35	0.28	80.41	80.14	-0.27
107年8月	5.83	1.80	-4.03	59.90	56.15	-3.75	80.99	80.34	-0.65
107年9月	13.44	14.57	1.13	73.34	70.72	-2.62	82.33	81.89	-0.44
107年10月	5.10	6.01	0.91	78.44	76.73	-1.71	82.84	82.53	-0.31
107年11月	11.28	10.02	-1.26	89.72	86.75	-2.97	83.97	83.59	-0.38
107年12月	10.28	4.33	-5.95	100.00	91.08	-8.92	85.00	84.05	-0.95

資料來源：由本局依每月「捷運系統計畫執行進度統計資料」彙編。

中華民國 108年 7 月 1 日編製

表2-2 高雄環狀輕軌捷運建設計畫經費執行進度

中華民國107年

單位：千元，%

計畫別	本月支用數			年累計支用數			總累計支用數		
	預計支用數	實際支用數	百分比	預計支用數	實際支用數	百分比	預計支用數	實際支用數	百分比
高雄環狀輕軌 捷運建設計畫									
107年1月	134,785	32,340	23.99	134,785	32,340	23.99	10,154,159	7,827,328	77.08
107年2月	329,159	119,986	36.45	463,944	152,326	32.83	10,483,318	7,947,314	75.81
107年3月	377,088	584,011	-	841,032	736,337	87.55	10,860,406	7,695,802	70.86
107年4月	415,590	106,766	25.69	1,256,622	843,103	67.09	11,275,996	7,802,568	69.20
107年5月	283,747	26,836	9.46	1,540,369	869,939	56.48	9,713,721	7,829,404	80.60
107年6月	148,558	39,718	26.74	1,688,927	909,657	53.86	9,862,279	7,869,122	79.79
107年7月	450,717	10,184	2.26	2,139,644	919,841	42.99	10,312,996	7,879,306	76.40
107年8月	107,685	23,130	21.48	2,247,329	942,971	41.96	10,420,681	7,902,436	75.83
107年9月	294,591	216,453	73.48	2,541,920	1,159,424	45.61	10,715,272	8,118,889	75.77
107年10月	137,618	413,782	-	2,679,538	1,573,206	58.71	10,852,890	8,532,671	78.62
107年11月	241,944	38,858	16.06	2,921,482	1,612,064	55.18	11,094,834	8,571,529	77.26
107年12月	774,983	261,168	33.70	3,696,465	1,873,232	50.68	11,869,817	8,832,697	74.41

資料來源：由本局依每月「預算執行明細表」編製。

中華民國 108年 7 月 1 日編製

表2-3 高雄環狀輕軌捷運建設用地經費執行情形

中華民國107年

單位：新台幣百萬元，%

補償費別 計畫別	總 計				土 地 補 償 費			房 屋 補 償 費			其 他 補 償 費			工 作 費			
	預算數	累計支付數	餘(絀)數	執行百分比	預 算 數	累計支付數	餘(絀)數	預 算 數	累計支付數	餘(絀)數	預 算 數	累計支付數	餘(絀)數	預 算 數	累計支付數	餘(絀)數	
高雄環狀輕軌捷運建設計畫																	
107年第1季	1,061	933	128	87.94	785	673	112	98	89	9	174	169	5	4	2	2	
107年第2季	1,061	991	70	93.40	785	727	58	98	89	9	174	173	1	4	2	2	
107年第3季	1,061	991	70	93.40	785	727	58	98	89	9	174	173	1	4	2	2	
107年第4季	1,118	1,075	43	96.15	763	728	35	95	89	6	257	256	1	3	2	1	

中華民國 108年 7 月 1 日編製

表2-4 高雄環狀輕軌捷運建設工程項目施工概況

中華民國107年

單位:路段

工程項目 施工狀況	候車站工程		路段工程		備註
	地面段	高架段	地面段	高架段	
107年第1季					
總計	36	1	35	2	
未動工	20	-	17	-	
已動工	3	-	6	-	
完工	13	1	12	2	
107年第2季					
總計	36	1	35	2	
未動工	20	-	17	-	
已動工	3	-	6	-	一、「高雄環狀輕軌捷運建設計畫」期程展延修正計畫書乙案，行政院105年8月12日函復交通部同意照辦。
完工	13	1	12	2	二、已動工：
107年第3季					
總計	36	1	35	2	1.候車站工程地面段7(C17、C32~C37)。
未動工	20	-	17	-	2.路段工程地面段8(C17~C18、C20~C22、C32~C37)。
已動工	3	-	6	-	三、已完工：
完工	13	1	12	2	1.候車站工程地面段15(C1~C10、C12~C16)、高架段1(C11)。
107年第4季					
總計	36	1	35	2	2.路段工程地面段15(C37~C10、C12~C17)、高架段2(C10~C12)。
未動工	14	-	12	-	
已動工	7	-	8	-	
完工	15	1	15	2	

表2-5 高雄環狀輕軌捷運建設各路線里程分佈概況

中華民國 107 年底

單位：公里、站

路線別	起訖點	路線里程(公里)	車站數(站)	預定完工年限
環狀輕軌	凱旋至一心路口	22.1	37	108年12月

備註：分段試營運通車日期：C1~C4 104年10月16日；C1~C8 105年7月4日；C8~C12 106年6月30日；C12~C14 106年9月26日。

中華民國 108年 7 月 1 日編製

表2-6 高雄環狀輕軌捷運建設工程計畫概況

中華民國 107 年底

單位：公里、站、座、處

路線別	起訖點	建造型式						捷運公共設施(座、處)	預定完工年限
		高架		地面		地下			
		里程	站數	里程	站數	里程	站數		
環狀輕軌	凱旋至一心路口	0.8	1	21.3	37	-	-	- 1座機廠.	108年12月 (註)

備註:分段試營運通車日期：C1~C4 104年10月16日；C1~C8 105年7月4日；C8~C12 106年6月30日；C12~C14 106年9月26日。

中華民國 108年 7 月 1 日編製

表2-7 高雄環狀輕軌捷運建設各路線經費來源

中華民國 107 年

單位：千元、%

預算期別	預算年度別	預算金額	非自償性經費				自償性經費		備註
			中央政府分擔金額		高雄市政府分擔金額		比率	比率	
				比率		比率			
附屬單位預算	92	16,000	12,000	75.00%	4,000	25.00%		1. 本計畫原奉核定採BOT方式辦理，各級政府分擔比例為中央75%、地方25%，嗣因招商不成，提報修正計畫，改採政府自建方式辦理。本案修正計畫於101.11.26奉行政院核定，總建設經費165.37億元，自償率39.64%，自償性經費及用地費由本府自籌，非自償性經費部分，中央與本府各負擔78%、22%。 2. 各年度各級政府實際分擔數，依累計實際決算數分擔。	
附屬單位預算	93	2,667	2,000	74.99%	667	25.01%			
附屬單位預算	94	150,000	112,500	75.00%	37,500	25.00%			
附屬單位預算	95	467,333	350,500	75.00%	116,833	25.00%			
附屬單位預算	96								
附屬單位預算	97	60,000			60,000	100.00%			
附屬單位預算	98	60,000			60,000	100.00%			
附屬單位預算	99	97,000			97,000	100.00%			
附屬單位預算	100								
附屬單位預算	101	42,775	32,081	75.00%	10,694	25.00%			
附屬單位預算	102	4,019,299	1,880,299	46.78%	652,712	16.24%	1,486,288		36.98%
附屬單位預算	103	1,929,673	740,636	38.38%	443,935	23.01%	745,102		38.61%
附屬單位預算	104	1,598,164	1,071,279	67.03%	-66,987	-4.19%	593,872		37.16%
附屬單位預算	105	1,427,408	624,859	43.78%	274,382	19.22%	528,167		37.00%
附屬單位預算	106	1,422,000	744,000	52.32%	143,653	10.10%	534,347		37.58%
附屬單位預算	107	2,431,000	1,098,000	45.17%	408,199	16.79%	924,801		38.04%

資料來源：本局依歷年附屬單位預算「高雄環狀輕軌捷運建設計畫」預算編列數編製

中華民國 108年7月1日編製

表2-8 高雄環狀輕軌捷運建設用地取得來源概況

中華民國 107 年

單位：公頃、千元

路線、廠站別	預計取得面積	合計		無償撥用		有償撥用		價購		徵收		地上權		註記		共構		同意使用		租用		備註	
		面積	價格	面積	價格	面積	價格	面積	價格	面積	價格	面積	價格	面積	價格	面積	價格	面積	價格	面積	價格		
環狀輕軌	15.11	15.11	759,533	0.01	-	0.32	111,288	0.03	11,475	0.52	285,979	0.00	-	-	-	-	-	-	1.86	-	12.37	350,791	
1. 機廠用地	3.39	3.39	274,215	-	-	0.01	2,964	0.00	-	0.36	213,518	0.00	-	-	-	-	-	-	-	-	3.02	57,733	
2. 其他用地	11.72	11.72	485,318	0.01	-	0.31	108,324	0.03	11,475	0.16	72,461	0.00	-	-	-	-	-	-	1.86	-	9.35	293,058	

華民國 108 年 7 月 1 日編製

表2-9 高雄環狀輕軌捷運建設沿線用地抵觸戶拆遷處理情形

中華民國 107 年

計畫別	人口搬遷		房屋全部拆除		房屋部分拆除		拆除 特殊建物 (件)	工廠及設 備遷移 (件)	遷移 農林作物 (件)	墳墓 遷移 (件)	營業拆遷 損失補助 (件)	限期 拆除 (件)
	戶	人	間	面積 (平方公尺)	間	面積 (平方公尺)						
高雄環狀輕軌捷運 建設計畫	-	-	15	3,818.77	1	14.00	-	1	11	-	-	-

備註：本表係累計表達高雄環狀輕軌捷運建設沿線用地抵觸戶拆遷情形，非表達編表當年度用地抵觸戶拆遷執行情形。 中華民國 108年 7 月 1 日編製

表2-10 高雄環狀輕軌捷運系統用地及土地開發辦理都市計畫變更情形

中華民國107年

單位：公頃

都市計畫土地使用 分區別	總計	機廠	第一階段通車路線	第二階段通車路線	土地開發
總計	6.65	3.60			3.05
社教用地	-	-			-
住宅區	-	-			-
商業區	-	-			-
工業區	-	-			-
農業區	-	-			-
鐵路用地	3.60	3.60			-
停車場	-	-			-
公園	-	-			-
綠地	-	-			-
加油站	-	-			-
捷運機廠專用區	-	-			-
園道	-	-			-
特文一	-	-			-
廣停用	-	-			-
文教用地	2.92	-			2.92
機關用地	0.06	-			0.06
交通用地	0.07	-			0.07

中華民國 108年 7 月 1 日編製

表3-1 高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線建設用地經費執行情形

中華民國107年

單位：新台幣百萬元，%

補償費別 計畫別	總 計				土 地 補 償 費			房 屋 補 償 費			其 他 補 償 費			工 作 費			
	預算數	累計支付數	餘(絀)數	執行百分比	預 算 數	累計支付數	餘(絀)數	預 算 數	累計支付數	餘(絀)數	預 算 數	累計支付數	餘(絀)數	預 算 數	累計支付數	餘(絀)數	
高雄都會區 大眾捷運系 統岡山路竹 延伸線建設																	
107年第1季	74	38	36	51.14	48	21	27	4	-	4	22	17	5	0.3	-	0.3	
107年第2季	74	38	36	51.14	48	21	27	4	-	4	22	17	5	0.3	-	0.3	
107年第3季	74	38	36	51.14	48	21	27	4	-	4	22	17	5	0.3	-	0.3	
107年第4季	74	38	36	51.14	48	21	27	4	-	4	22	17	5	0.3	-	0.3	

中華民國 108年 7 月 1 日編製

表3-2 高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線建設用地取得來源概況

中華民國 107 年

單位：公頃、千元

路線、廠站別	預計取得面積	合計		無償撥用		有償撥用		價購		徵收		地上權		註記		共構		同意使用		租用		備註
		面積	價格	面積	價格	面積	價格	面積	價格	面積	價格	面積	價格	面積	價格	面積	價格	面積	價格	面積	價格	
岡山路竹一階	0.14	0.14	38,242	0.01	-	-	-	0.13	38,242	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1. 車站、變電站	0.02	0.02	16,800	-	-	-	-	0.02	16,800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. 路線穿越用地	0.12	0.12	21,442	0.01	-	-	-	0.11	21,442	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

中華民國 108 年 7 月 1 日編製

表3-3 高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線用地辦理都市計畫變更情形

中華民國107年

單位：公頃

都市計畫 土地使用分區別	總計	第一階段通車路線	第二階段通車路線
農 業 區	0.22	0.22	-

中華民國 108年 7 月 1 日編製

表4-1 高雄市政府捷運工程局為民服務案件統計

中華民國107年

單位：件，%

月別	總計		按民眾洽詢來源分								按案件性質分									
			市長信箱		聯合服務中心		本局(局長)信箱		其他		開發路權		機電系統		綜合規劃		工務管理		其他	
	件數	結構比	件數	結構比	件數	結構比	件數	結構比	件數	結構比	件數	結構比	件數	結構比	件數	結構比	件數	結構比	件數	結構比
總計	1,088	100%	314	28.86%	676	62.13%	94	8.64%	4	0.37%	34	3.12%	163	14.98%	317	29.14%	543	49.91%	31	2.85%
1月	127	11.67%	65	--	58	--	3	--	1	--	2	--	19	--	78	--	27	--	1	--
2月	68	6.25%	29	--	29	--	9	--	1	--	3	--	13	--	31	--	17	--	4	--
3月	118	10.85%	29	--	77	--	11	--	1	--	1	--	14	--	24	--	75	--	4	--
4月	97	8.92%	32	--	55	--	10	--	-	--	2	--	22	--	21	--	48	--	4	--
5月	108	9.93%	26	--	72	--	10	--	-	--	-	--	6	--	34	--	67	--	1	--
6月	89	8.18%	24	--	60	--	5	--	-	--	3	--	11	--	15	--	60	--	-	--
7月	99	9.10%	15	--	71	--	13	--	-	--	3	--	15	--	23	--	58	--	-	--
8月	91	8.36%	24	--	57	--	10	--	-	--	7	--	6	--	25	--	46	--	7	--
9月	63	5.79%	13	--	40	--	9	--	1	--	2	--	12	--	16	--	24	--	9	--
10月	69	6.34%	9	--	53	--	7	--	-	--	5	--	14	--	13	--	37	--	-	--
11月	61	5.61%	14	--	43	--	4	--	-	--	1	--	16	--	14	--	30	--	-	--
12月	98	9.01%	34	--	61	--	3	--	-	--	5	--	15	--	23	--	54	--	1	--

備註：本表結構比欄僅計算總計列，月別各列之結構比不表達。

中華民國 108年7月9日編製

表4-2 高雄都會區捷運系統用地取得相關會議辦理情形

中華民國107年

單位：次

月別	總計		紅橘線		環狀輕軌		岡山路竹延伸線	
	法定程序之會議	其他會議	法定程序之會議	其他會議	法定程序之會議	其他會議	法定程序之會議	其他會議
總計	1	20	-	-	-	16	1	4
1月	1	3	-	-	-	3	1	-
2月	-	-	-	-	-	-	-	-
3月	-	-	-	-	-	-	-	-
4月	-	1	-	-	-	1	-	-
5月	-	1	-	-	-	-	-	1
6月	-	2	-	-	-	2	-	-
7月	-	2	-	-	-	2	-	-
8月	-	1	-	-	-	1	-	-
9月	-	2	-	-	-	2	-	-
10月	-	5	-	-	-	3	-	2
11月	-	3	-	-	-	2	-	1
12月	-	-	-	-	-	-	-	-

中華民國108年7月9日編製

表4-3 高雄市政府捷運工程局公關業務辦理情形
中華民國 107 年

月別	文宣刊物		發布新聞稿 (次數)	記者座談會 (次數)	典禮及活動 (次數)	議員質詢 (件數)
	種類	發行量 (份數)				
總計	-	-	47	-	2	17
1月	-	-	2	-	-	-
2月	-	-	4	-	-	-
3月	-	-	-	-	-	1
4月	-	-	4	-	-	-
5月	-	-	3	-	-	7
6月	-	-	1	-	-	-
7月	-	-	3	-	-	-
8月	-	-	7	-	-	-
9月	-	-	12	-	1	6
10月	-	-	5	-	-	3
11月	-	-	2	-	1	-
12月	-	-	4	-	-	-

中華民國108年7月9日編製

表4-4 高雄市政府捷運工程局辦理公開活動民眾參與情形

中華民國107年

單位：場次、人次

月別	公聽會				研討會				說明會				典禮及活動			
	場次	人數合計	男	女	場次	人數合計	男	女	場次	人數合計	男	女	場次	人數合計	男	女
總計	-	-	-	-	-	-	-	-	4	167	110	57	2	600	450	150
1月	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2月	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3月	-	-	-	-	-	-	-	-	2	110	70	40	-	-	-	-
4月	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5月	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6月	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7月	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8月	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9月	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	200	150	50
10月	-	-	-	-	-	-	-	-	2	57	40	17	-	-	-	-
11月	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	400	300	100
12月	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

中華民國108年7月9日編製

高雄捷運黃線建設未來創造之公共效益分析 撰寫人：陳建隆 107年7月

一、前言：

政府規劃擴大全面性基礎建設投資，目標在於著手打造未來 30 年國家發展需要的基礎建設，並配合政府當前重要國家發展政策，因應國內外新產業、新技術、新生活趨勢所提出的關鍵需求，為謀求國家轉型與提升打底的重要基礎。行政院 106 年 4 月 5 日院臺經字第 1060009184 號函核定通過前瞻基礎建設軌道建設「高雄捷運都會線(黃線)」計畫。

捷運黃線之路線主要連結亞洲新灣區，經三多路、民權路(四維行政中心)、民族路、建工路(高雄應用科技大學、高雄高工)、本館路、大埤路(澄清湖風景區、長庚醫院、棒球場)及鳥松仁美都市計畫區(機廠)，另由澄清路(鳳山行政中心)再銜接國泰路(市議會、衛武營、國家藝術文化中心)、南京路、五甲路、鎮中路(前鎮區公所)，全長共 22.72 公里，車站數 23 站。



圖 1 高雄捷運黃線示意圖

二、高雄捷運營運現況及路網規劃：

(一) 高雄捷運營運現況

高雄捷運系統係繼臺北捷運後，第二個營運之大眾捷運系統。紅線於民國 97 年 3 月通車營運，橘線則於同年 9 月通車，形成十字型路網，以高雄市為中心，往北可服務橋頭與岡山，向東可服務鳳山與大寮；紅線全長 28.3 公里，橘線 14.4 公里，合計 42.7 公里，皆屬高運量系統。

捷運車站包含高架 8 站、平面 2 站、地下 28 站，地下化車站多位於高雄市區，民國 105 年各車站總運量達 6.3 千萬人次，各車站運量狀況彙整如表 1 所示，其中，紅線運量最高之車站為左營站，每日約有 3.3 萬人次進出，其次為高雄車站約有 3.0 萬人次進出，再其次為巨蛋站約 2.8 萬人次；運量較低之車站則為青埔站與橋頭糖廠站，每日進出人次僅約 2 千人次。而橘線運量最高之車站為與紅線交會之美麗島站，每日約 1.5 萬人次進出，其次為西子灣站約 8.7 千人，高雄捷運全線全日平均進出人次約 34.3 萬人。

(二) 路網規劃

1. 捷運路網

高雄都會區大眾捷運系統第一期發展計畫路網包括紅、橘、藍、棕四線及延伸至大寮、屏東、岡山等路線，其中之紅、橘兩線已於 80 年經行政院核定為第一期第一階段建設路線，並於民國 97 年底完工通車；至於其他未核定路網部分，業經高雄市政府捷運工程局分別於民國 89 年辦理「高雄都會區大眾捷運系統長期路網運輸規劃」及 94 年辦理「高雄都會區大眾運輸系統工程計畫長期路網規劃作業顧問服務」，針對後續高雄都會區大眾捷運整體路網發展進一步探討與規劃，且已完成

表 1 高雄捷運 105 年各車站日運量一覽表

單位：人次/日

編號	站名	日運量			
		進站	出站	進出站總和	排名
R3	小港站	7,044	7,003	14,046	6
R4	高雄國際機場站	2,911	2,675	5,586	17
R4A	草衙站	6,533	6,621	13,154	7
R5	前鎮高中站	4,366	4,247	8,613	12
R6	凱旋站	4,518	4,687	9,205	10
R7	獅甲站	3,368	3,522	6,889	15
R8	三多商圈站	12,224	12,514	24,737	4
R9	中央公園站	8,782	8,615	17,397	5
R11	高雄車站	14,959	14,961	29,920	2
R12	後驛站	5,272	5,392	10,663	8
R13	凹子底站	4,961	5,180	10,141	9
R14	巨蛋站	13,576	14,022	27,598	3
R15	生態園區站	3,842	4,002	7,844	13
R16	左營站	17,212	16,279	33,491	1
R17	世運站	1,623	1,506	3,129	20
R18	油廠國小站	2,681	2,660	5,341	18
R19	楠梓加工區站	3,715	3,907	7,622	14
R20	後勁站	1,350	1,305	2,654	21
R21	都會公園站	2,973	3,008	5,981	16
R22	青埔站	968	972	1,940	22
R22A	橋頭糖廠站	836	860	1,696	23
R23	橋頭火車站	2,267	2,148	4,415	19
R24	南岡山站	4,282	4,372	8,654	11
紅線小計		130,260	130,456	260,716	-
O1	西子灣站	4,353	4,366	8,719	2
O2	鹽埕埔站	4,161	4,470	8,632	3
O4	市議會站	2,781	2,829	5,610	6
O5 R10	美麗島站	7,833	7,591	15,424	1
O6	信義國小站	2,044	2,139	4,183	8
O7	文化中心站	3,575	3,449	7,024	4
O8	五塊厝站	1,904	1,861	3,765	10
O9	技擊館站	1,965	1,567	3,532	12

編號	站名	日運量			
		進站	出站	進出站總和	排名
O10	衛武營站	1,859	1,712	3,571	11
O11	鳳山西站	2,800	2,653	5,454	7
O12	鳳山站	1,646	1,677	3,323	13
O13	大東站	1,854	1,944	3,798	9
O14	鳳山國中站	1,670	1,573	3,243	14
OT1	大寮站	3,153	3,323	6,476	5
橘線小計		41,599	41,154	82,753	-
總計		171,859	171,611	343,470	-

資料來源：高雄市交通局，民國 105 年。

研提 15 條長期路網，惟於民國 100 年底高雄縣市合併後，都會區因產業發展與人口遷移之改變，原規劃考量社經發展亦隨之更異，故實有需要重新研擬高雄都會區大眾捷運系統之整體發展路網，以因應都會發展之需求。隨後行政院積極推動「高雄海空經貿城整體發展綱要計畫」，故岡山路竹延伸線計畫即成為配合此計畫之大眾運輸重要建設計畫，亦是打造大高雄地區 30 分鐘生活圈政策目標的重要捷運指標建設，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，前立法院王院長金平亦承諾鼎力支持本案。本市陳市長菊在 101 年 12 月 23 日高雄捷運南岡山站啟用典禮上亦表示，將繼續爭取交通部核定捷運紅線延伸到路竹，市府會把延伸到岡山站列優先路段。前立法院長王金平亦承諾會結合在地立委努力爭取，希望捷運紅線可以到路竹。

經政府規劃擴大全面性基礎建設投資，目標在於著手打造未來 30 年國家發展需要的基礎建設，並配合政府當前重要國家發展政策，因應國內外新產業、新技術、新生活趨勢所提出的關鍵需求，為謀求國家轉型與提升打底的重要基礎。行政院 106 年 4 月 5 日院臺經字第 1060009184 號函核定通過前瞻基礎建設軌道建設「高雄捷運岡山路竹延伸線第一階段」及「高雄捷運岡山路竹延伸線第二階段」計畫。

依整體路網規劃成果，除持續推動岡山路竹延伸線外，納入評估之路線共 16 條，其排序：

(1)都會線(黃線)(2)鳳山本館線(藍線)(3)民族高鐵線(青線)(4)中華雙鐵線(粉紅線)(5)燕巢線(紫線)(6)蓮潭本館線(銀線)(7)楠梓五甲線 (8)燕巢高鐵線 (9)大寮林園線 (10)右昌高鐵線 (11)小港林園線 (12)旗津線 (13)佛光山線 (14)奇美延伸線 (15)林園東港線 (16)大寮屏東線

2.輕軌路網

高雄都會區大眾捷運系統紅、橘兩線陸續完工通車。然檢視高雄地區之大眾運輸系統現況，由於長期以來大眾運輸設施供給之不足及服務品質之低落，致大眾運輸使用率偏低；而此項大眾運輸環境未能健全發展之現況，將可能導致紅、橘兩線捷運系統之效益無法彰顯。職是之故，如何提昇高雄地區民眾使用大眾運輸之習慣，從而使紅、橘兩線捷運系統之投資充分發揮其效益，成為一迫切之重要課題。

在高雄捷運紅、橘兩線的基礎路網下，有待進一步建構此一南北與東西向十字相交路網之環狀線，藉以強化大眾運輸系統整體路網及接駁運輸服務，路線並拉進亞洲新灣區內，串連高雄多元化的港灣建築，打造兼具港都特色與交通便利的高雄新核心，開創大高雄城市軌道運輸服務新里程碑。



圖 2 高雄都會區大眾捷運系統整體路網圖

三、黃線對建構便捷路網及提升大眾運輸之效益

高雄都會區內主要之軌道運輸系統除高雄都會區大眾捷運系統外，尚包括臺鐵(西部縱貫線與屏東線)及高鐵二大系統，概述其現況與運量如下：

(一) 高鐵

臺灣高鐵為西部走廊之高速鐵路運輸系統，自民國 96 年通車後，成為臺灣西部長程運輸之重要工具，台灣高速鐵路目前全線共設置 12 個車站，南港站、臺北站、板橋站、桃園站、新竹站、苗栗站、新烏日站、彰化站、雲林站、嘉義站、台南站與最南端高雄境內之左營站。左營站為臺灣鐵路管理局縱貫線、台灣高速鐵路與高雄捷運紅線的鐵路車站，屬於三鐵共構車站，為高鐵最南端之車站，未來高雄車站地下化通車後，新左營站亦將作為南迴線列車主要始發站，因此高鐵左營站接駁運具甚為便利。

高鐵因其具有快速、便利之特性，達到臺灣北高一日生活圈的新運輸版圖，因此年運量有逐年增長之趨勢，但卻使得航空運量呈逐年下滑趨勢，高鐵左營站年運量資料整理如下表 2 所示，民國 105 年時約有 1.7 千萬人次，較 104 年時成長約 5.46%。

(二) 臺鐵

高雄都會區之臺鐵路線可分為西部縱貫線和屏東線二部份，以高雄站為二者之分界點。臺鐵高雄站擔負都會區岡山與高雄間南北向交通、鳳山與高雄及屏東間東西向之公共交通運輸服務。高雄都會區之臺鐵縱貫線及屏東線各車站客運量如表 3 所示。以下分別就前述二路線之車站位置及車站等級等特性說明。

表 2 高鐵左營站車站上、下車人數統計表

單位：人次/年

年期	左營站			
	入站	出站	進出站總和	年成長率(%)
96	3,226,953	3,358,351	6,585,304	-
97	5,815,315	5,930,733	11,746,048	78.37
98	6,137,973	6,152,170	12,290,143	4.63
99	6,523,281	6,524,594	13,047,875	6.17
100	6,987,755	6,998,703	13,986,458	7.19
101	7,410,703	7,439,183	14,849,886	6.17
102	7,813,519	7,796,175	15,609,694	5.12
103	7,786,530	7,809,752	15,596,282	-0.09
104	8,092,622	8,069,942	16,162,564	3.63
105	8,536,634	8,507,758	17,044,392	5.46

資料來源：交通部統計處，民國 105 年。

表 3 高屏都會區臺鐵各車站上、下車人數統計表

單位：人次/年

路線別	站等級別	上車人數(人次)			下車人數(人次)			上下車 人數總計	
		合計	一般	定期票	合計	一般	定期票		
西部縱貫線	大湖	二等站	759,441	617,430	142,011	719,714	577,718	141,996	1,479,155
	路竹	三等站	686,135	575,738	110,397	699,334	588,932	110,402	1,385,469
	岡山	一等站	1,096,582	983,743	112,839	1,102,834	990,211	112,623	2,199,416
	橋頭	三等站	517,127	462,214	54,913	561,848	506,932	54,916	1,078,975
	楠梓	二等站	976,871	909,562	67,309	954,987	879,050	75,937	1,931,858
	新左營	一等站	2,749,142	2,636,602	112,540	2,714,182	2,599,206	114,976	5,463,324
	左營	簡易站	384,230	347,036	37,194	384,722	347,524	37,198	768,952
	高雄	特等站	7,552,748	7,089,762	462,986	7,573,493	7,167,645	405,848	15,126,241
屏	鳳山	二等站	1,669,219	1,523,194	146,025	1,552,220	1,422,023	130,197	3,221,439

路線別	站等級別	上車人數(人次)			下車人數(人次)			上下車 人數總計	
		合計	一般	定期票	合計	一般	定期票		
東線	後庄	簡易站	233,911	204,268	29,643	234,941	205,299	29,642	468,852
	九曲堂	三等站	436,452	371,949	64,503	444,090	379,585	64,505	880,542
	六塊厝	招呼站	30,625	27,480	3,145	35,339	32,194	3,145	65,964
	屏東	一等站	3,762,918	3,477,647	285,271	3,851,356	3,517,442	333,914	7,614,274
	歸來	招呼站	21,781	13,210	8,571	24,975	16,403	8,572	46,756
	麟洛	招呼站	14,852	10,712	4,140	18,936	14,797	4,139	33,788
	西勢	三等站	87,282	70,294	16,988	84,563	67,561	17,002	171,845
	竹田	簡易站	61,369	49,763	11,606	61,511	49,905	11,606	122,880
	潮州	一等站	893,967	740,206	153,761	887,404	733,134	154,270	1,781,371
	崁頂	招呼站	62,447	35,471	26,976	77,295	50,318	26,977	139,742
	南州	三等站	250,037	196,969	53,068	234,055	180,990	53,065	484,092
	鎮安	招呼站	7,202	4,814	2,388	8,309	5,920	2,389	15,511
	林邊	三等站	162,769	131,177	31,592	151,539	119,944	31,595	314,308
	佳冬	簡易站	51,748	33,319	18,429	50,661	32,231	18,430	102,409
	東海	招呼站	18,766	14,520	4,246	22,237	17,991	4,246	41,003
枋寮	三等站	353,242	332,644	20,598	354,772	334,172	20,600	708,014	

資料來源：臺灣鐵路管理局，民國 104 年。

1. 西部縱貫線

臺鐵西部縱貫線北自高雄市湖內區進入高雄都會區，經湖內、路竹、岡山、橋頭等區至高雄站後銜接屏東線，為雙軌電氣化區間，沿途設有大湖、路竹、岡山、橋頭、楠梓、新左營、左營、高雄等站。

其中，岡山站、新左營站為一等車站，莒光號和復興號等級以下的客運列車多在此停靠，而新左營站亦為臺鐵南迴線之發車站，且為臺鐵、高鐵、捷運等三鐵共構車站。楠梓站與大湖站屬二等車站，其中，楠梓站有部分對號列車停靠，且鄰近大專院校與加工出口區，客運量尚可；而大湖站客運業務較少，僅少數對號

客車停靠，多由區間車服務，但受鄰近工業區影響，維持固定貨運業務。路竹站與橋頭站則為三等車站，以通勤客車停靠為主，少數對號列車停靠路竹站，橋頭站則無。左營站受鄰近新左營站啟用影響，降級為簡易站，現僅停靠區間車。

2.屏東線

臺鐵屏東線由高雄站向東經鳳山、大寮、大樹進入屏東縣，在高雄都會區沿途設有鳳山、後庄、九曲堂等站，屏東縣內則設有六塊厝、屏東、歸來、麟洛、西勢、竹田、潮州、崁頂、南州、鎮安、林邊、佳冬、東海及枋寮等站。臺鐵高雄—潮州鐵路捷運化建設計畫完工後，西部幹線北上列車已由原高雄車站改為潮州車站發車。其中，鳳山站提供較佳之客、貨服務，為二等站，高級對號列車均有停靠。九曲堂站雖為三等站，卻仍為高級對號列車必停之站，後庄站則為簡易車站，僅通勤客車停靠。屏東縣境內各站，屏東站、潮州站為一等站外，其餘各站多為簡易站或招呼站，其中，高雄—潮州段為雙線、電氣化，潮州—枋寮段則為單線、未電氣化。

四、黃線具大眾運輸導向發展效益

(一)土地整體開發規劃

大眾運輸導向發展必須透過土地使用分區管制及都市設計，才能建構實質環境，並需配合運輸管理系統，始得落實 TOD 理念。在大眾運輸導向發展中，由於必須對捷運車站地區採取高強度開發與混合使用，並鼓勵行人導向發展，亟需仰賴土地使用分區管制之支持。因此，於國外捷運建設結合土地開發經驗，都市發展政

策、優惠獎勵條件及政府參與之助力，提高捷運車站周邊的發展機會，可吸引民間將投資計畫向車站地區集中。

1.車站周邊土地開發基地選取原則

於 TOD 發展政策方向下，以提升土地開發效益，挹注建設經費為宗旨，以車站 500 公尺為規劃範圍進行檢討調整，概念上愈接近捷運車站的土地使用強度愈強，於公共設施與開放空間足以因應的前提下(若公共設施不足項目，可配合開發計畫與回饋優先建設)，檢討調整發展強度與使用項目，如提供商業使用、公益使用、配合留設步行動線者，酌予開放增額容積。

(1)緊湊都市發展概念(Compact city)

大眾運輸導向發展係在大眾運輸車站周圍步行範圍內，建構出高、密、精、巧的都市發展模式，提高各項土地使用機能及強度，以提供基本大眾運輸搭乘者之生活所需支持大眾運輸的正常運作，同時避免破壞周遭環境之都市紋理。

(2)以車站及捷運沿線為主要發展軸

依照 TOD 之都市發展理念進行捷運車站周邊土地開發，考量為使車站成為地區發展核心，距離車站不同範圍應採用不同之土地開發策略，重要的地方節點與都市機能將以步行動線串接。考量運輸軌道功能定位、地方開發強度與混合程度，本計畫以距離捷運車站 500 公尺為 TOD 發展核心範圍進行規劃，其中鄰接捷運沿線與主要步行動線的基地可考量優先推動開發。

(3)愈靠近車站開發策略愈多元

捷運車站周邊 400-800 公尺範圍內以增額容積方式，提升車站周邊之土地混合使用、使用強度，並於可步行距離範圍內推動都市更新(含公有地)與都市設計整體開發，改善地區實質環境。緊臨捷運車站之街廓，則可適度放寬增額容積，並配合開發限制，提供車站周邊更多元的消費及公共服務機能。

依循以上概念，本計畫分析各土地開發推動方式如表 4 所示。配合土地開發時必須考慮的項目，檢討基地之開發潛力，評估可行性較高的基地，作為財務效益推估模擬對象。惟基地開發之決定權仍以土地所有權人開發意願為準，屬於機率的問題，因此將開發面積等項目列入財務風險與敏感度分析檢討。於都會線(黃線)之車站周邊地區建議以調整分區、土地開發、促進民間參與、增額容積及都市更新權利變換方式辦理。

表 4 捷運車站周邊土地開發方式及基地選取原則

開發策略	調整使用分區	土地開發	都市更新權利變換	促進民間參與公共建設/設定地上權/標租	增額容積
開發系統	個案變更	個案變更、通盤檢討	都市更新	直接開發 (以公有土地為主)	開發許可
法源依據	<ul style="list-style-type: none"> 都市計畫法 變更高雄市都市計畫(都市計畫土地使用分區變更後公共設施及其他都市發展用地負擔比例規定)通盤檢討 	<ul style="list-style-type: none"> 都市計畫法 都市計畫農業區變更使用審議規範 	<ul style="list-style-type: none"> 都市更新條例 都市更新權利變換實施辦法 高雄市都市更新自治條例 	<ul style="list-style-type: none"> 促進民間參與公共建設法 國有不動產撥用要點 各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則 國有非公用不動產出租管理辦法 	<ul style="list-style-type: none"> 訂定以增額容積籌措重大公共建設財源之運作要點
適用範圍	距離捷運車站 500m 範圍內之工	距離捷運車站 500m 範圍內之農	考量公有土地分布，以距捷運車站	距捷運車站 500m 範圍內之公有土地或未開闢	距捷運車站 400m-800m 範

開發策略	調整使用分區	土地開發	都市更新權利變換	促進民間參與公共建設/設定地上權/標租	增額容積
	業區、住宅區。	業區。	500m 為範圍。	公共設施用地。	園內，依都市發展定位及都市計畫容受力檢核結果，採不同評估標準。
開發規模	以完整街廓為原則。	以 3 公頃以上為原則。	<ul style="list-style-type: none"> • 整體開發。 • 街廓大於 1,000 m² 者，至少需為 1,000 m²。 	整體開發。	<ul style="list-style-type: none"> • 整體開發。 • 規模達 1,000 m² 以上。
基地選取原則	<ul style="list-style-type: none"> • 考量地方發展紋理及 TOD 發展潛力。 • 以計畫道路為範圍邊界。 	<ul style="list-style-type: none"> • 考量地方發展紋理及 TOD 發展潛力。 • 以既成道路、計畫道路或地籍界線為範圍邊界。 	<ul style="list-style-type: none"> • 符合高雄市都市更新單元劃定基準。 • 公有土地超過 500 m² 之建地(非巷道)。 	<ul style="list-style-type: none"> • 閒置或低度利用土地 	<p>具開發潛力之基地條件：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 閒置空地。 • 30 年內具再開發潛力之基地。
開發主體	由地主申請個案變更並整體開發。	由政府主動納入都市計畫檢討與相關規定，地主配合開發。	公有與私有土地整合，整體開發。	管理機關負責規劃、公開招標、簽約及監督管理民間開發者(非市有土地需先辦理撥用)。	建築基地所有人會同得標者，向地方政府申請核准使用。
財源型態	以回饋可建築用地或代金為財源。	以土地開發開發盈餘或配餘之可建築用地為財源。	公有地開發利得可為建設財源。	土地租金或開發權利金。	政府以一次或分批競標，收取增額容積價金。
回饋比例	捐贈 12.25% 至 32% 可開發建築用地開發效益至高雄市都市更新與都市發展基金。	產生之盈餘，應撥充市庫及高雄市實施平均地權基金，經地方政府(及議會)同意挹注捷運建設。	公有地因都市更新容積獎勵之開發利得(扣除營造及更新作業費)。	取得之土地租金或開發權利金以一定比例納入高雄市大眾捷運系統土地開發基金，挹注捷運建設。	增額容積價金應納入高雄市大眾捷運系統土地開發基金，作為融資還款或挹注重大公共建設經費。

2.車站周邊土地增額容積開發選取原則

- (1)增額容積實施架構：參考「高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點」之原則，結合本計畫之 5P 大眾運輸潛力分析及 TOD-3D 理念，本計畫試擬一後續增額容積應用於高雄市捷運建設之流程架構，如圖 3 所示。
- (2)都市發展定位檢核：由於都會線(黃線)行經區域以前鎮、鳳山、苓雅、三民及鳥松為主，本計畫將車站周邊 500 公尺地區視為未來各區居住人口及活動人口集中地，因此在都市發展定位上可支持本計畫車站周邊透過實施增額容積，提高發展強度。
- (3)都市計畫容受力檢核：增額容積所引進之居住人口，將影響公共設施服務水準，尤其是學校、公園、兒童遊樂場、體育場等鄰里設施之需求將增加，建議可配合各該都市計畫通盤檢討作業，檢討公共設施用地需求並興闢公共設施用地以落實都市計畫所規劃之服務水準。
- (4)具實施增額容積潛力之都市計畫區：本計畫路廊沿線所經過之都市計畫區，其增額容積實施標準如下：

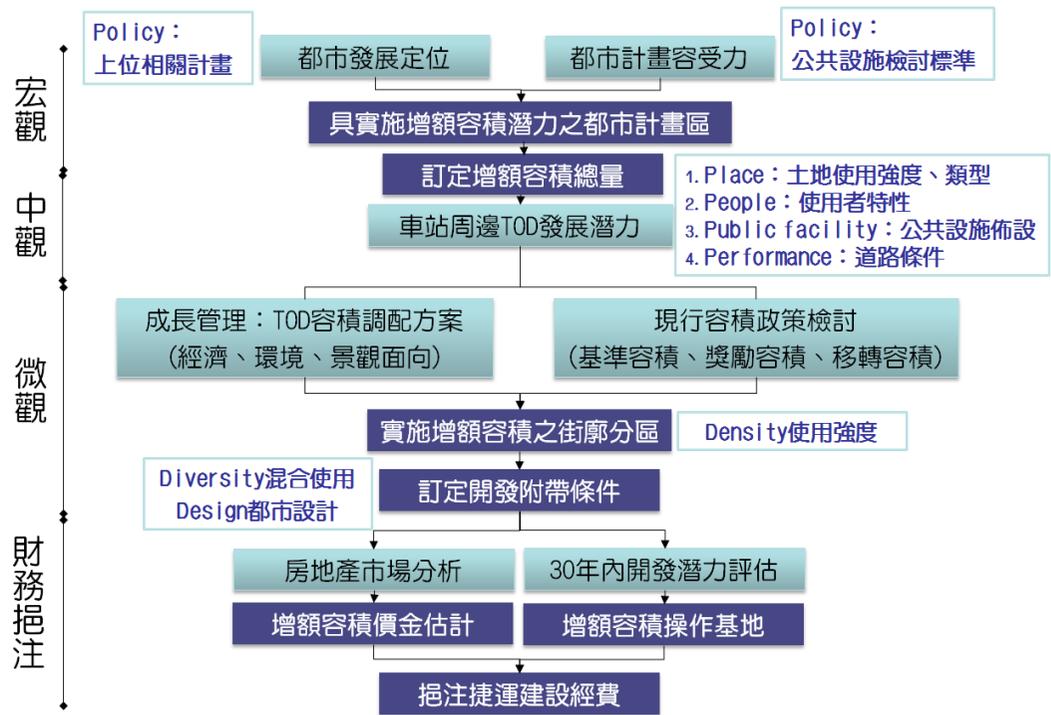


圖 3 增額容積實施架構圖

資料來源:計畫繪製。

a.以捷運場站為中心，半徑 400 公尺-800 公尺範圍內，具開發潛力(空地或二層以下臨時建築)之住宅、商業區街廓面積為基礎，街廓完整之住宅區土地，增額發展強度半徑 400 公尺內以該基地基準容積之百分之三十為限，半徑 800 公尺內以該基地基準容積之百分之十五為限。

b.不宜實施增額容積之地區

此外，為維護都市地區整體市容及景觀環境，不論於增額容積實施地區或增額容積考慮地區內，凡符合

以下四項中任一項限制標準之街廓，將不宜實施增額容積。

(a)山坡地或坡度大於 30 度之地區。

(b)災害潛勢較高之地區。

(c)曾以個案變更調整使用分區之街廓。

(d)建物已密集發展地區。

(5)增額容積實施方式

依據「訂定以增額容積籌措重大公共建設財源之運作要點」，公共建設涉及之都市計畫地區，可透過變更都市計畫提高建築容積方式籌措財源，提高公共建設自償性之可行性。目前地方政府預支增額容積價金挹注重大公共建設經費共有三種參考作法，分別說明如下：

(1)方式一：地方政府以財務運作基金向金融機構辦理長期融資貸款，挹注重大公共建設經費，並將增額容積繳交之價金納入財務運作基金分期償還金融機構。所繳之價金若不足以償還金融機構，應自行編列預算或尋求其他替代財源支應。

(2)方法二：地方政府依「地方制度法」訂定自治條例，採競標方式向民間機構預支增額容積價金，挹注重大公共建設經費。

(3)方法三：地方政府可將增額之容積儲備於容積銀行，並俟未來針對個案申請需要再行出售。

由於現階段高雄市政府已採方法三成立容積銀行，但容積銀行主要是用於容積移轉申請，視個別申請人依需求申請購買容積之方式較為被動，故建議配合捷運規畫可採取主動作為，採方法二主動標售重點地區容積，其餘容積則採方法三方式，以雙軌併行方式辦理並進行財務估算，未來視政府政策方向及相關自治規則規範配合調整。

另有關都市更新部分，依相關規定更新地區自公告日起即開始計算時程之容積獎勵，並隨時間而遞減，為避免影響開發者申請時程獎勵之權益，不建議選取評估基地劃定更新地區。

3.促進民間參與公共建設/設定地上權/標租

(1)規劃方向：目前捷運車站周邊 TOD 開發範圍內，尚有部分閒置或低度利用之公有土地，未來隨捷運設站，應合理思考並提升土地利用效能，提供車站周邊合宜住宅、地方消費場所及公共設施，強化車站周邊多元活動機能。

(2)開發強度：經評估可採促參、設定地上權或標租方式開發之公有土地，於財務試算階段假設政府可取得開發收益之 6%作為開發權利金，以政府取得收益之 60%挹注捷運建設。

(二)可開發基地評估

針對前節各車站沿線各站人口、重大建設、房地產市場分布及都市計畫現況等 TOD-5P 套繪分析，黃線較具開發可行性之土地如圖 4 所示，本文並以 Y1A 站為例就開發基地細部做說明。

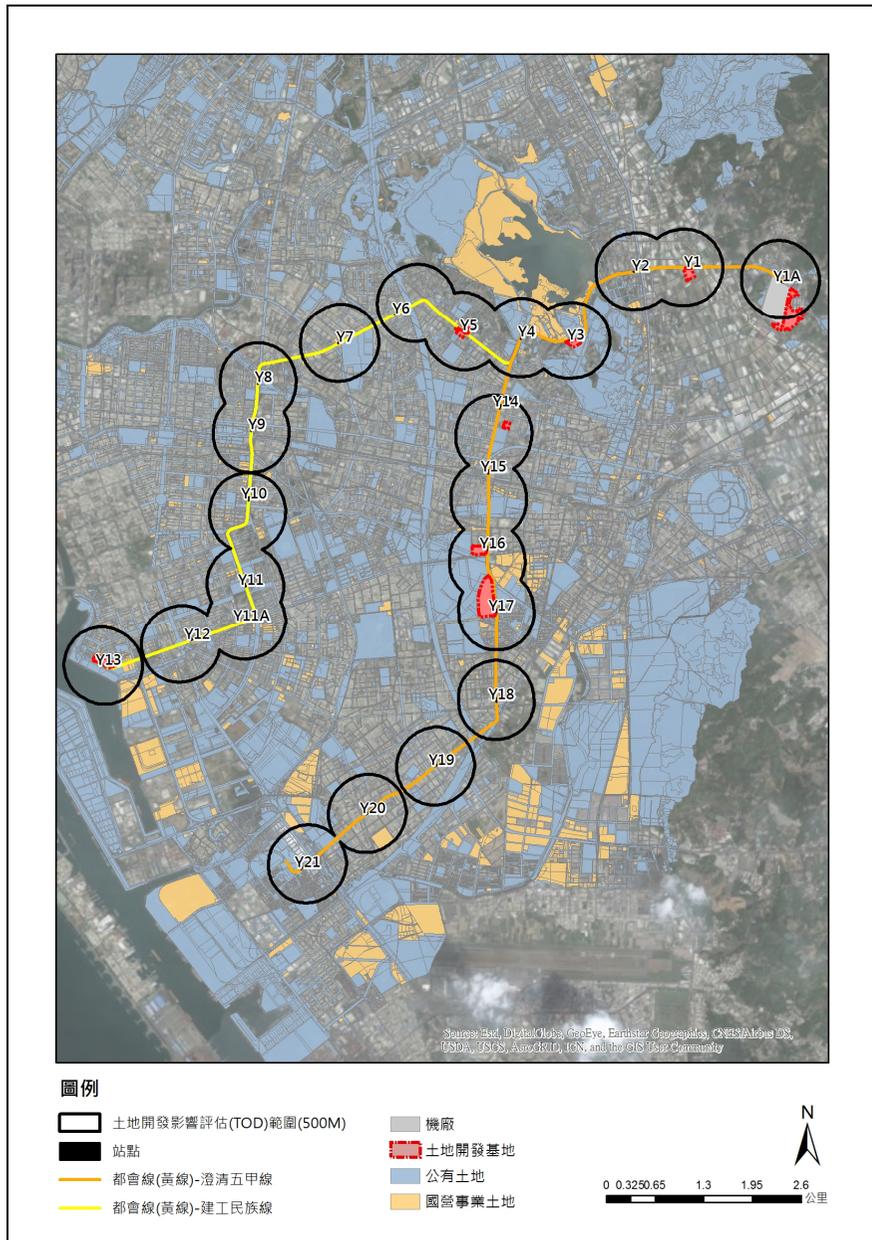
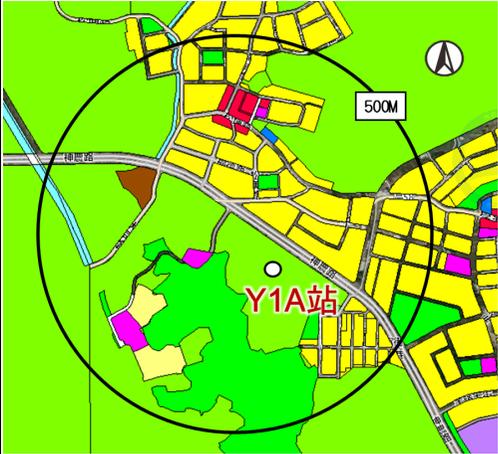
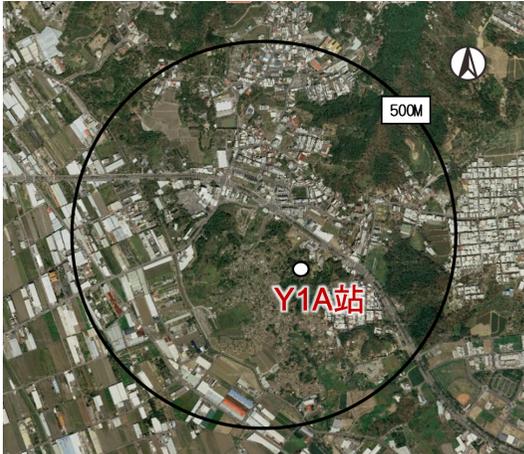
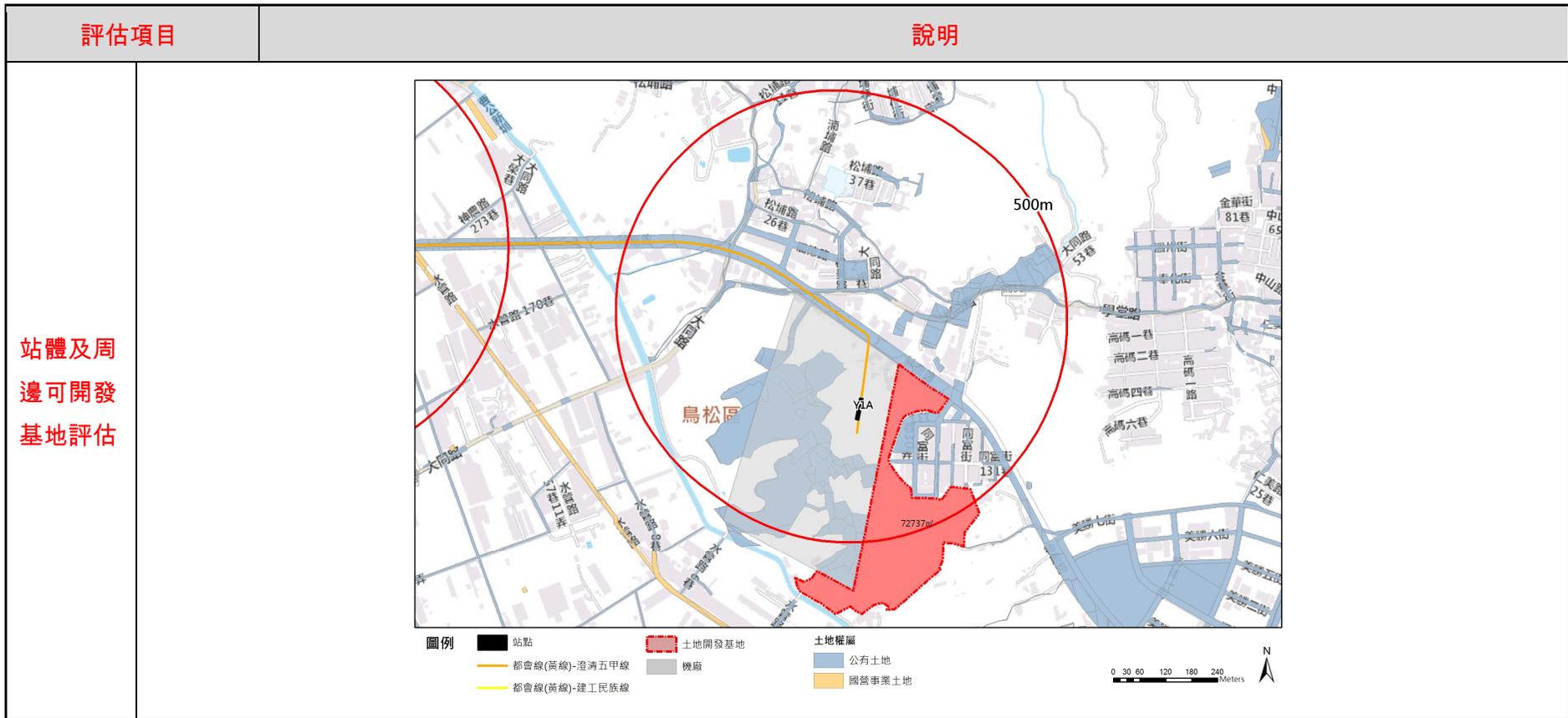


圖 4 黃線較具開發可行性之土地

Y1A 車站及周邊可開發基地評估

評估項目	說明	
站體及周邊可開發基地發展現況	都市計畫	計畫道路、農業區、公墓用地。
	土地使用	現況主要以工業使用、墳墓使用為主，但沿既有道路沿線均作廠房、倉庫、零售及住家使用。
	課題對策	農業區隨周邊都市發展侵蝕蔓延，未來高雄捷運黃線設站將加劇其他使用蔓延情形，有整體開發規劃之必要。
	土地權屬	除公墓用地、計畫道路及既有道路外，其餘均為私人土地。
發展契機	高雄捷運黃線 Y1A 站設站、捷運機廠設置	
發展定位	區域產業發展基地-地方產業加值據點	
建議引入產業	綠能、循環科技產業	
土地開發推動策略	站體活動引入、土地開發	
站體活動引入及開發構想	活動引入	社區型商業設施、新鮮食品、藥品、書籍和其他生活用品，支持當地居民生活的購物商店。
	開發構想	1.配合土地開發整體規劃周邊串接動線，包含周邊開放空間退縮改善、人行動線改善、增設自行車動線及轉乘站點。 2.站體空間可完整/獨立分割，可採出租或促參 OT、促參 ROT 方式開發，促進資產有效利用、增加附屬事業營收並建構地區發展重心。
周邊土地開發構想	活動引入	地方產業空間、公共設施及停車空間
	開發構想	捷運機廠與產業園區土地開發

評估項目	說明	
	基地現況	公墓用地及農業區，現況為墳墓、農業及工廠使用，權屬為部分公有、部分私有。
	開發方式	<ol style="list-style-type: none"> 1.依據都市計畫農業區變更使用審議規範、大眾捷運法及大眾捷運系統土地開發辦法相關規定開發。 2.協調原地主或管有機關同意，都市計畫變更為捷運開發區，容積參照桃園市捷運綠線都市計畫核定案例比照同都市計畫高強度使用容積為原則；若現況已達最高容積則參照臺北市捷運都市計畫核定案例，以原都市計畫使用分區基準容積之 2 倍為原則，但不得超過都市計畫法高雄市施行細則使用分區容積率最高上限。 3.後續由市府捷運主管機關辦理公告徵求投資人作業，分配方式參照臺北市捷運建設土地開發案例，由市府捷運主管機關分回捷運開發區總容積扣除原基準容積後之差額容積之 25%配餘房地，剩餘差額容積之 75%由地主及原管有機關與投資人依開發成本(暫估 7:3)持分。
站體套繪圖		



五、黃線之經濟效益分析及永續發展

經濟效益評估係探討捷運系統黃線之興建對「整體社會」所能創造之效益，即基於國家社會整體資源之運用觀點，評定投資成本對整體效益之貢獻情形。本計畫在進行經濟效益評估時，評估之方法採成本效益分析方法；評估指標則利用淨現值、益本比及內生報酬率來分析都會線(黃線)興建之經濟效益，並就折現率水準、建設成本變動及時間價值參數進行敏感度分析。

(一)效益估算說明

1.旅行時間節省＝運輸模式估算之旅行時間節省×時間價值

旅行時間節省為交通建設計畫之最直接且最明顯的效益，通常以時間價值的計算方式予以貨幣化。時間價值節省量通常來自汽機車使用者移轉至大眾運具之旅行時間節省，以及因為道路車輛減少所致之行車時間節省。

本計畫參考交通部運輸研究所於民國 100 年發表之「行車成本調查分析與交通建設計畫經濟效益評估之推廣應用(2/2)」相關建議值，並參考薪資上漲率逐年調整，各年期單位旅行時間價值整理如表 5 所示。

表 5 單位旅行時間價值表

單位：元/人分鐘，當年幣值

年期	商務(上班)旅次	通學旅次	其他旅次	一般化旅次
98	3.03	1.52	1.21	1.97
120	4.68	2.35	1.87	3.05
130	5.71	2.86	2.28	3.72

資料來源：交通部運輸研究所，行車成本調查分析與交通建設計畫經濟效益評估之推廣應用(2/2)，民國 100 年 12 月。

2.旅行成本節省＝運輸模式估算之公路延車公里節省×單位行車成本

旅行成本節省亦為交通建設計畫之直接且明顯的效益，通常直接計算行車成本節省，代表其貨幣化效益。為能充分呈現旅行成本節省的經濟價值，所選用的單位行車成本價格，應儘可能完整的包含行車成本(如油料、過路費等)、車輛保管與使用成本(如停車費)、車輛維修與重置成本等；但不應包括保險費、違規罰金，

亦不應包括汽燃費、牌照稅等政府稅費(此為移轉性支出，非經濟效益)。本計畫推估之行車成本節省整理如表 6 所示，分別說明如下。

(1)機車與小客車行車成本節省

在機車與小客車燃料成本方面，本計畫考量都會線(黃線)沿線行車特性，以平均 40 公里估算對應之燃油效率，並參考交通部運輸研究所於民國 100 年 12 月發布之「行車成本調查分析與交通建設計畫經濟效益評估之推廣應用(2/2)」之燃油效率建議參數值，換算得出機車之燃油效率為 22.30 公里/公升、小汽車之燃油效率為 10.21 公里/公升。

在燃料成本方面，應用 EIA 公布之年度能源展望(Annual Energy Outlook, AEO)對長期油價實質價格預測的結果，計算逐年油價變動率，換算年均成長率約 2.39%；另參考交通部統計處之「機車使用狀況調查報告」及「自用小客車使用狀況調查報告」所統計之汽機車使用燃油比例，計算汽機車各年期平均燃油價格。

在非燃料成本方面，參考交通部運輸研究所於民國 100 年 12 月發布之「行車成本調查分析與交通建設計畫經濟效益評估之推廣應用(2/2)」，機車非燃料成本為 2.08 元/公里(98 年幣值)，小客車非燃料成本為 4.95 元/公里(98 年幣值)，並依據物價上漲率逐年調整。

(2)公車行車成本節省

公車營運成本節省係考量原公車使用者轉移至捷運後，對於公車營運成本節省所得之效益。本計畫參考民國 100 年高雄市公車處營運統計月報之公車營運成本，得知公車每公里營運成本約 67.85 元，並依據物價上

漲率逐年調整。

表 6 單位行車成本節省

單位：元/車公里，當年幣值

年期	機車行車成本			小客車行車成本			公車行車成本
	燃料	非燃料	小計	燃料	非燃料	小計	小計
101	0.70	2.18	2.88	5.12	5.18	10.30	69.21
120	1.26	2.89	4.17	9.32	6.87	16.19	91.83
130	1.75	3.35	5.10	12.77	7.97	20.74	106.58

資料來源：交通部運輸研究所，行車成本調查分析與交通建設計畫經濟效益評估之推廣應用(2/2)，民國 100 年 12 月。

3. 肇事成本節省效益

肇事成本減少之效益則主要以延車公里之節省量乘上平均肇事率(區分死亡、受傷、財產損失肇事率)，再乘以平均每次肇事損失(區分死亡、受傷、財產損失)，據以估算肇事成本減少之效益，肇事成本節省效益之計算方式列示如下：

肇事成本節省效益(元)=【路網旅行距離節省量(延車公里)×一般道路死亡肇事率×平均死亡肇事成本】+【路網旅行距離節省量(延車公里)×一般道路受傷肇事率×平均受傷肇事成本】+【路網旅行距離節省量(延車公里)×一般道路財產損失肇事率×平均財產損失肇事成本】

經參考交通部運輸研究所於民國 100 年 12 月發展之「行車成本調查分析與交通建設計畫經濟效益評估之推廣應用(2/2)」相關建議值，其引用之一般道路死亡、受傷及財損肇事率及肇事成本彙整如表 7 所示，本計畫即依據所建議之肇事率及成本進而估算單位肇事成本，再依物價上漲率逐年調整。

表 7 一般道路死亡、受傷及財損單位肇事率及肇事成本彙整表

項目	車種	一般道路肇事率	成本	單位肇事成本
	單位	人/百萬延車公里 ¹ 件/百萬延車公里 ²	元/人 ¹ 元/件 ²	元/延車公里，98 年幣值
死亡 ¹	小客車	0.0037	7,900,000	0.0292
	機車	0.0251		0.1983
受傷 ¹	小客車	0.1412	590,000	0.0833
	機車	2.4631		1.4532
財損 ²	小客車	0.4812	140,000	0.0674
	機車	0.9878		0.1383

資料來源：「交通建設經濟效益評估軟體操作手冊」，交通部運輸研究所，民國 98 年 12 月。

4. 空氣汙染節省效益(含 CO₂)=NO_x 減少量(克)×NO_x 單位成本(元/克)+SO_x 減少量(克)×SO_x 單位成本(元/克)+CO₂ 減少量(克)×CO₂ 單位成本(元/克)

有關公路部分的空氣汙染節省效益係車輛行駛於公路上，有害氣體排放量減少之效益，依據交通部運輸研究所「交通建設計畫經濟效益評估作業之研究」(民國 98 年)的研究成果，有害氣體主要包括 NO_x 及 SO_x，另 CO₂ 部份，本計畫亦將其歸屬於空氣汙染節省效益，而空氣汙染節省效益計算方式列示如下：

公路部分空氣汙染節省效益(元)=NO_x 減少量(克)×NO_x 單位成本(元/克)+SO_x 減少量(克)×SO_x 單位成本(元/克)+CO₂ 減少量(克)×CO₂ 單位成本(元/克)

經參考交通部運輸研究所於民國 98 年 12 月發展之交通建設經濟效益評估軟體操作手冊，其中，NO_x、SO_x、CO 及 CO₂ 氣體之排放參數(克/延車公里)、成本參數(元/克)及參數基期等相關數值彙整如表 8 所示。

依此計算公式可得 NO_x、SO_x、CO 及 CO₂ 氣體之單位排放成本(元/克)分別為 0.101342 元/克(98 年幣值)、

0.252785 元/克(98 年幣值)、0.001198 元/克(98 年幣值)及 0.00059 元/克(98 年幣值)，各年期之單位旅行成本即依此一數值為基礎，再依物價上漲率調整之。

表 8 NO_x、SO_x、CO₂ 單位延車公里排放量及單位成本表

空氣污染物	排放係數(克/車公里)		排放成本 (元/克, 98 年幣值)	都會地區 排放調整因數
	機車	小客車		
NO _x	0.2288	0.6786	0.101342	2.23
SO _x	0.0023	0.0072	0.252785	2.23
CO	3.0263	6.4776	0.001198	2.23
CO ₂	83.2291	236.4681	0.000590	-

資料來源：交通部運輸研究所，行車成本調查分析與交通建設計畫經濟效益評估之推廣應用(2/2)，民國 100 年 12 月。

5. 噪音污染減少

根據國立交通大學運輸研究所於「都會區環境品質及其改善策略之研究」調查結果呈現，臺北都會區之噪音污染相對於空氣污染之比值約為 80.4%，因此本計畫將以空氣污染減少效益之 80.4%估計噪音污染減少效益。

6. 地價增值效益

交通可及性的提升所衍生之商務、通勤、休閒旅次型態之改變，將帶來土地利用價值的提升，因此商業用地、場辦用地與住宅用地的土地價值將藉由交通可及性的改變而調整。由於軌道交通建設所帶來的交通可及性改變的提升程度較為顯著，加上車站與車站之間的區隔明顯，較容易觀察出土地價值的變化，亦即土地價值上漲的幅度，故本計畫將以地價增值效益反映都會線(黃線)所衍生之土地利用提升效益，其計算方式列示

如下：

地價增值效益=車站周邊 100 公尺面積×各車站周邊 100 公尺範圍內土地平均公告現值×土地公告現值成長率

本計畫為合理反映地價增值效益，故車站周邊面積與現值係針對 100 公尺範圍內住宅區、商業區計算，而公告現值成長率則透過分析高雄捷運楠梓區與橋頭區等與本計畫沿線土地使用屬性相似之地區，於高雄捷運通車前後歷年之土地增值幅度(95~97 年無捷運時土地公告現值成長率約 2.14%、97~105 年有捷運後土地公告現值平均年成長率約 4.16%，表示有捷運後土地公告現值年成長率增加 2.02%)，經考量部分路段已位於既有軌道系統範圍沿線，故本計畫設定都會線(黃線)通車後之土地公告現值成長率為 3.64%(意即地價較無捷運時增值 1.50%)。

(二)評估期間分年效益

依據上開效益項之估算假設，可得基礎發展及樂觀推動情境在評估年期內之各分年效益，如表 9~表 10 所示。

表 9 分年效益彙整表(基礎情境)

項目	旅行時間節省效益		行車成本節省效益		肇事成本節省效益		空污(含 CO2) 噪音減少效益		地價增值效益	
	當年	折現	當年	折現	當年	折現	當年	折現	當年	折現
117	729.86	411.39	1,052.97	593.52	219.14	123.52	61.95	34.92	3,571.09	2,012.89
118	777.36	415.92	1,126.56	602.75	233.06	124.70	65.69	35.15	4,083.13	2,184.63
119	826.48	419.74	1,203.04	610.98	247.44	125.67	69.53	35.31	4,621.98	2,347.36
120	877.25	422.90	1,282.39	618.21	262.30	126.45	73.48	35.42	5,188.80	2,501.40
121	929.11	425.16	1,365.35	624.78	276.82	126.67	77.49	35.46	5,784.78	2,647.09
122	982.69	426.84	1,450.96	630.23	291.81	126.75	81.61	35.45	6,411.16	2,784.74
123	1,038.05	427.99	1,539.27	634.64	307.27	126.69	85.83	35.39	7,069.24	2,914.65
124	1,095.22	428.63	1,631.98	638.69	323.23	126.50	90.16	35.29	7,760.37	3,037.11
125	1,154.27	428.80	1,728.14	641.98	339.70	126.19	94.60	35.14	8,485.94	3,152.42
126	1,215.24	428.52	1,828.97	644.94	356.69	125.78	99.16	34.96	9,247.40	3,260.83
127	1,278.19	427.83	1,934.30	647.44	374.21	125.25	103.83	34.75	10,046.26	3,362.63
128	1,343.17	426.75	2,045.76	649.97	392.28	124.64	108.61	34.51	10,884.09	3,458.06
129	1,410.24	425.30	2,158.96	651.10	410.92	123.93	113.52	34.24	11,762.53	3,547.37
130	1,479.46	423.52	2,277.31	651.92	430.13	123.13	118.55	33.94	12,683.25	3,630.80
131	1,535.89	417.35	2,379.57	646.60	445.73	121.12	122.51	33.29	13,648.04	3,708.57
132	1,593.99	411.14	2,484.65	640.86	461.77	119.10	126.55	32.64	14,658.71	3,780.92
133	1,653.80	404.90	2,593.88	635.06	478.26	117.09	130.69	32.00	15,717.16	3,848.06
134	1,715.37	398.65	2,708.59	629.47	495.23	115.09	134.93	31.36	16,825.38	3,910.19
135	1,778.73	392.38	2,826.13	623.43	512.68	113.09	139.26	30.72	17,985.41	3,967.51
136	1,843.94	386.11	2,950.35	617.79	530.62	111.11	143.69	30.09	19,199.38	4,020.23
137	1,911.05	379.84	3,078.72	611.93	549.07	109.13	148.23	29.46	20,469.50	4,068.52
138	1,980.11	373.58	3,213.99	606.37	568.03	107.17	152.87	28.84	21,798.09	4,112.57

項目	旅行時間節省效益		行車成本節省效益		肇事成本節省效益		空污(含 CO2) 噪音減少效益		地價增值效益	
	當年	折現	當年	折現	當年	折現	當年	折現	當年	折現
139	2,051.17	367.33	3,353.97	600.65	587.53	105.22	157.61	28.23	23,187.52	4,152.55
140	2,124.27	361.11	3,498.56	594.72	607.58	103.28	162.47	27.62	24,640.28	4,188.62
141	2,185.33	352.62	3,627.28	585.29	624.37	100.75	166.34	26.84	26,158.95	4,220.96
142	2,247.97	344.31	3,761.87	576.18	641.58	98.27	170.29	26.08	27,746.21	4,249.72
143	2,312.25	336.17	3,899.34	566.91	659.23	95.84	174.32	25.34	29,404.83	4,275.04
144	2,378.20	328.20	4,043.07	557.95	677.33	93.47	178.44	24.63	31,137.71	4,297.09
145	2,445.87	320.39	4,194.31	549.43	695.88	91.16	182.64	23.93	32,947.84	4,315.98
146	2,515.28	312.76	4,350.02	540.89	714.90	88.89	186.93	23.24	34,838.34	4,331.87
合計	47,409.83	11,826.12	75,590.22	18,424.71	13,714.79	3,445.65	3,721.78	944.22	477,963.36	106,290.39

註 1：折現率 5.35%。註 2：單位為百萬元。註 3：折現基年為 106 年。

表 10 分年效益彙整表(樂觀情境)

項目	旅行時間節省效益		行車成本節省效益		肇事成本節省效益		空污(含 CO2) 噪音減少效益		土地利用提高效益	
	當年	折現	當年	折現	當年	折現	當年	折現	當年	折現
117	1,047.48	590.43	1,511.72	852.10	314.29	177.16	88.94	50.13	3,571.09	2,012.89
118	1,115.66	596.92	1,617.36	865.35	334.26	178.84	94.32	50.46	4,083.13	2,184.63
119	1,186.14	602.40	1,727.15	877.16	354.89	180.24	99.84	50.70	4,621.98	2,347.36
120	1,259.00	606.94	1,841.07	887.54	376.19	181.35	105.50	50.86	5,188.80	2,501.40
121	1,304.17	596.78	1,917.05	877.23	388.48	177.77	108.81	49.79	5,784.78	2,647.09
122	1,350.64	586.66	1,994.72	866.42	401.10	174.22	112.19	48.73	6,411.16	2,784.74
123	1,398.45	576.58	2,074.14	855.17	414.07	170.72	115.65	47.68	7,069.24	2,914.65
124	1,447.63	566.55	2,157.54	844.38	427.39	167.27	119.19	46.65	7,760.37	3,037.11
125	1,498.22	556.57	2,243.56	833.45	441.08	163.86	122.81	45.62	8,485.94	3,152.42
126	1,550.25	546.65	2,333.68	822.91	455.14	160.49	126.52	44.61	9,247.40	3,260.83
127	1,603.76	536.80	2,427.57	812.54	469.58	157.17	130.30	43.61	10,046.26	3,362.63
128	1,658.80	527.03	2,527.16	802.92	484.41	153.90	134.17	42.63	10,884.09	3,458.06
129	1,715.39	517.33	2,626.92	792.23	499.64	150.68	138.13	41.66	11,762.53	3,547.37
130	1,773.59	507.72	2,731.00	781.79	515.28	147.51	142.18	40.70	12,683.25	3,630.80
131	1,822.70	495.28	2,824.85	767.59	528.64	143.65	145.44	39.52	13,648.04	3,708.57
132	1,873.06	483.12	2,920.58	753.31	542.33	139.88	148.76	38.37	14,658.71	3,780.92
133	1,924.72	471.23	3,019.73	739.32	556.36	136.21	152.16	37.25	15,717.16	3,848.06
134	1,977.68	459.61	3,123.76	725.96	570.72	132.64	155.62	36.17	16,825.38	3,910.19
135	2,032.00	448.25	3,229.52	712.42	585.44	129.15	159.15	35.11	17,985.41	3,967.51
136	2,087.70	437.15	3,341.40	699.67	600.51	125.74	162.75	34.08	19,199.38	4,020.23
137	2,144.82	426.30	3,456.38	686.99	615.96	122.43	166.42	33.08	20,469.50	4,068.52
138	2,203.38	415.70	3,577.52	674.96	631.77	119.19	170.17	32.11	21,798.09	4,112.57

項目	旅行時間節省效益		行車成本節省效益		肇事成本節省效益		空污(含 CO2) 噪音減少效益		土地利用提高效益	
	當年	折現	當年	折現	當年	折現	當年	折現	當年	折現
139	2,263.43	405.35	3,702.26	663.02	647.97	116.04	173.99	31.16	23,187.52	4,152.55
140	2,325.00	395.23	3,830.44	651.14	664.57	112.97	177.89	30.24	24,640.28	4,188.62
141	2,380.30	384.08	3,952.22	637.72	679.66	109.67	181.25	29.25	26,158.95	4,220.96
142	2,436.88	373.24	4,079.34	624.81	695.09	106.46	184.67	28.29	27,746.21	4,249.72
143	2,494.77	362.70	4,208.52	611.86	710.87	103.35	188.16	27.36	29,404.83	4,275.04
144	2,554.01	352.46	4,343.35	599.39	727.00	100.33	191.71	26.46	31,137.71	4,297.09
145	2,614.61	342.50	4,485.13	587.53	743.49	97.39	195.32	25.59	32,947.84	4,315.98
146	2,676.62	332.82	4,630.54	575.77	760.35	94.54	199.00	24.74	34,838.34	4,331.87
合計	55,720.86	14,500.39	88,456.17	22,482.66	16,136.53	4,230.83	4,391.01	1,162.60	477,963.36	106,290.39

註 1：折現率 5.35%。註 2：單位為百萬元。註 3：折現基年為 106 年。

六、結論

黃線沿線可鏈結之產業，包括：藝文產業、海洋產業、會展產業、科技產業、觀光遊憩產業、醫療產業、運動產業、文教產業等，並彌補高雄市區教學醫院無捷運服務之不足，可補足都會核心區軌道路網缺口，健全高雄都會區大眾捷運系統路網。