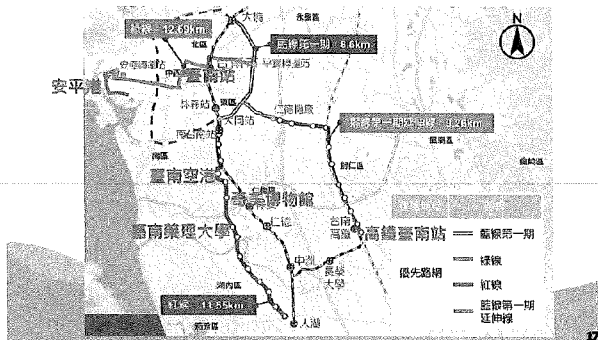
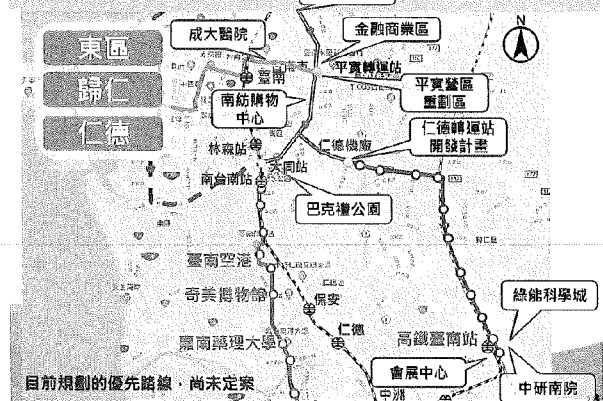


3. 路線如何決定？

目前規劃的優先路線，尚未定案



3. 路線如何決定？

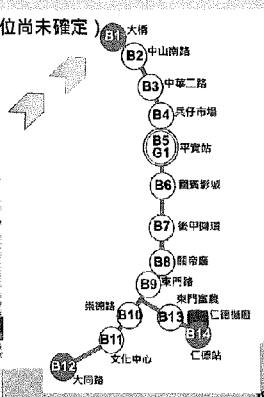


3. 路線如何決定？

優先路網-第一期藍線 (各站位尚未確定)

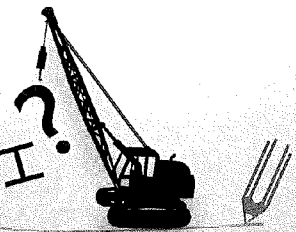
- 路線：大橋站至大同路
- 車站數：14站，1機廠
- 路線長：8.6公里
- 總經費：197.63億元(中央113.22億元，佔57%、本府84.41億元，佔43%)

1. 屬多功能服務路線，可滿足通勤、商業活動
2. 連接永康及東區商業精華區，沿線人口密集，經過奇美醫院、國賓戲院、南紡購物中心、文化中心、德安百貨及巴克禮公園，提供優質大眾運輸



4

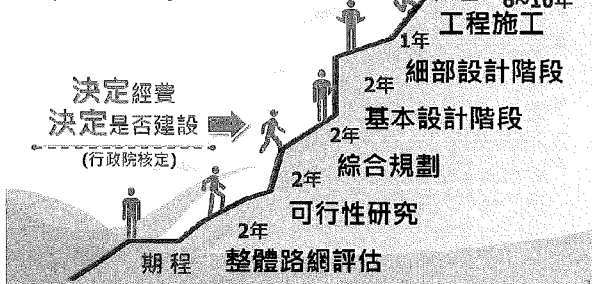
何時會完工？



4. 何時會完工？

最快11年後！

(民國119年)

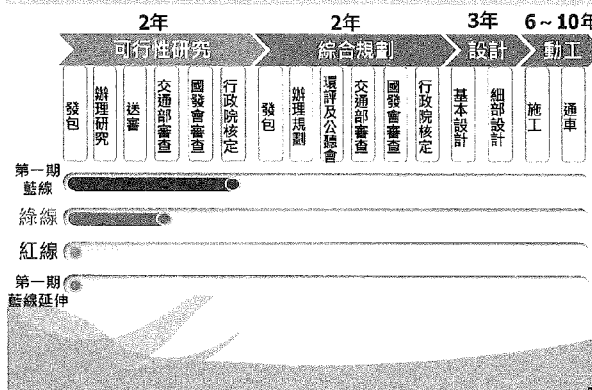


5

現在規劃進度到哪裡？



5. 現在規劃進度到哪裡？



6

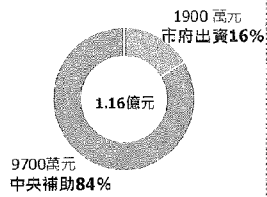
繼續規劃要多少錢？



6. 繼續規劃要多少錢？

目前研究及規劃需要經費

辦理項目 (108、109年)



可行性研究 綜合規劃

第一期 藍線	✓	✓
綠線		✓
紅線	✓	
第一期 藍線延伸	✓	

7

臺南捷運不是錢坑！



7. 臺南捷運不是錢坑！

- 第一期藍線每年營運收入大於支出，不需補貼費用。
- 臺南市捷運出資最省。
 - 臺南第一期藍線總經費197億元，臺南市出資84億元 (42%)
 - 高雄黃線總經費1,440億元，高雄出資636億元 (44%)
 - 桃園棕線總經費183億元，桃園出資100億元 (55%)
 - 臺中藍線總經費981億元，臺中出資528億元 (53%)

7. 臺南捷運不是錢坑！

● 臺南捷運經濟效益最高

- 桃園棕線183億，營運30年後，盈餘是115億。
- 高雄黃線經費1,440億，營運30年後，盈餘是347億。
- 高雄岡山路竹(二階)經費272億，營運30年後，盈餘是98億。
- 臺南捷運第一期藍線經費197億，營運30年後，盈餘是115億。
- 桃園棕線投資報酬率與臺南藍線相當；
- 高雄黃線經費是臺南藍線7倍，獲益只是3.02倍；
- 岡山路竹(二階)經費是臺南藍線1.38倍，獲益只是0.85倍。

8

臺南人更需要軌道運輸！



8. 臺南人更需要軌道運輸！

- 臺南人口188萬人，高雄人口277萬人，高雄是臺南人口的 1.47倍。
- 臺南公車運量2100萬人次，高雄5100萬人次，高雄是臺南的 2.43倍。
- 高雄捷運紅橘兩線已在10餘年前通車，臺南目前規劃中。
- 臺南火車站每年1970萬人次，高雄火車站每年1400萬人次，臺南火車站是高雄火車站的 1.4倍。
- 若將人口權重考慮在內，臺南火車站運量是高雄火車站運量的兩倍。

軌道運輸更適合臺南發展

9

STOP!?

臺南沒有捷運還保有競爭力？



9. 臺南沒有捷運還保有競爭力？

前瞻計畫建設

機會



錯過不再

踏出第一步

命運



維持現狀

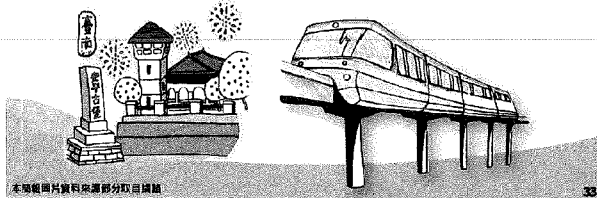


簡報完畢



懇請支持臺南捷運
踏出規劃的第一步

許台南市民更美好的未來



本報新聞資料來源部分取自網絡

「臺南市先進運輸(捷運)系統優先路網規劃說明會」

東區會議紀錄

一、時間：民國 108 年 4 月 11 日（星期四）下午 7 時 00 分

二、地點：臺南市東區區公所

三、會議內容

（一）主席開場

（略）

（二）捷工處簡報

（略）

（三）市民意見與反映暨市府回應說明(依發言順序)

1. 陳譽丰

- (1)便捷的交通系統是城市進步的面向，請大家想像如果臺北沒有捷運，會是甚麼樣的光景？應該交通都會打結。
- (2)賺不賺錢並不是一個評估大眾運輸系統最重要的指標。
- (3)六都中臺南的人口最少，但死亡事故的人數卻最多，減少事故死亡人口是不是大眾運輸的效益，效益不應該單純看營收就下定論。市政府想要規劃捷運系統，現在卻因為沒有經費可以進行可行性評估，經費問題不該是阻止可行性評估的理由。

2. 莊博旭

- (1)上次永康說明會我有參加，市議會沒有要求交通局長何時要辦理說明會，但局長卻說是因為市議會要求所以說明會很趕，希望局長跟大家道歉。
- (2)臺南市市民公投條例的規定連署門檻應該很容易達到，是不是請交通局當提案人發起公投，若通過後反對的人是不是就比較不會再有意見，而不是四年後才決定要不要蓋。
- (3)想請教捷運局長，上次聽到車廂好像80還85，是兩節車廂，剛剛聽局長說之後捷運會從新化延伸到新市，新市上班的人應該有好幾千人，捷運班距5分鐘到20分鐘，那1小時內要運2、3千人，要如何讓南科的人習慣搭捷運上班？

3. 蘇秀芬

- (1)我們不是反對捷運，是反對市政府規劃的捷運狀況，臺南最大問題是古都所以路很小，剛處長展示的願景圖中房子都不見了，是不是因為後來捷運沿線要都更，我覺得這是一個問題，資料是在誘導民眾的。
- (2)捷運確實是一個錢坑，會造成債留子孫，因去年前交通部長陳建宇投書有提到，按照臺南高架電車設計，剛開始蓋成本會比較低，但後續維修零件因為只有國外少數廠商，未來負擔很可觀。此外，也提出臺南市路很小，高架捷運不美觀，對住在沿線的居民也不美觀。今年3月前台北捷運局濮大威樸前局長寫文說，單軌捷運因為特殊結構缺乏安全性保障，且膠輪非常貴，後續負擔很重，且零件廠商很少，我們會被綁住，這些都是專家的意見。
- (3)這12年內，新加坡及雪梨廢掉高架電車，拉斯維加斯及莫斯科失敗，以及杜拜運量不足產生問題，這些都是前車之鑑，為什麼不考慮，而且蓋出來預估經費比沙崙線還貴兩倍以上，為什麼會有這種情況？
- (4)11年後的交通會是甚麼狀況，難道還要用高架捷運嗎？一定是用AI系統與電動車來運行，如目前日本在奧運期間已經完全用AI電動車來運行，我們可以想像未來用智慧軟體的方式來解決現在可能有的問題。
- (5)我們不反對捷運，但一定要符合會來需求的捷運，拜託交通局依照未來11、12年的狀況規劃一個長治久安，臺南引以為傲的捷運。

4. 趙怡彰

- (1)目前捷運路線蓋出來會是行動蚊子館、行動鴿寮，106年公車藍幹線及綠幹線，藍幹線一年運量150萬人次、綠幹線170萬人次，跟目前臺南捷運有關的公車路線為15號路線，一年的運量才30萬人次，為什麼要為了30萬需求而蓋捷運路線，藍幹線跟綠幹線才應該需要規劃捷運。
- (2)106年漁光島湧入十萬人，健康路沒有塞車，我認為政府很多東西都是假議題，不切人民需要。前幾天中山路火災需要整條路來救災，如果蓋捷運救災會有困難。

5. 梁國圖

- (1)平實公園轉運站什麼時候可以用？

交通局回應：

其實有一些誤會，前人跌倒我們沒有要跟著跌倒，像雪梨、新加坡、杜拜都不一樣，要看我們的需求，要截長補短。臺北沒捷運的光景自己去想像，有需要的先去做，臺南市坐公車的人全省最少，要提出完善的公共

運輸，不能用現在看以後，像蘇小姐提到的AI是以後的事情，我們是為了軌道百年的運輸。影片是讓大家看比較美觀，是未來捷運建設完成的想像。另像膠輪比較貴問題，財務問題都在我們財務規劃中，之後在綜合規劃中會評估，濮大威、陳前交通部長是以臺北的觀點來檢視臺南，不過臺南的需求不同。

捷工處：以後到南科、到新市要服務這麼多人是怎麼做的，目前捷運規劃有3大核心，目前是府城核心，4條優先路線，會慢慢往北推，中間會經過機廠的轉運站，靠著不同路線提供轉乘服務。一節車廂規劃是85個，尖峰大概是3節車廂，平均5-10分鐘會有一班，靠著密集班次來服務。

6. 王家貞議員

- (1) 議會對規劃的經費，以及未來預算的增加是非常有疑慮的。剛提供的資料是非常虛假，因為直接跳掉結論，沒有告訴我們結論是怎麼來的。
- (2) 各位民眾提出的觀點非常值得參考，如有一位朋友提出可以公投決定是否蓋捷運，但公投過了可能政府也不算數，所以是否蓋捷運需要一個嚴謹的討論過程。請問交通局長，11年後臺南人口結構是如何？11年後臺南都市景觀是如何？就我瞭解，議會多數民意代表是持觀望疑慮的態度。
- (3) 經費預算未來至少會是3倍的乘數，因為物價的漲幅，一定會債留子孫。希望交通局提供的資料要有嚴謹審慎的算計，如11年後的人口等狀況會如何？

7. 陸家震

- (1) 藍線已通過可行性評估報告，在捷工處網站上也已有公開可行性評估報告的結果，因此如何透過資訊公開方式讓民眾知道規劃的脈絡是政府應該要注意的。
- (2) 大眾運輸是一個城市一定要有的東西，若臺南未來以觀光為走向，一定需要大眾運輸。
- (3) 大眾運輸建置要考量站點及路線，兩者要考慮旅次吸引點，吸引點在臺南可能是學校、觀光景點等，但這次可行性評估中並沒有呈現這部分。相關施工方案、路線車站的選擇未來在綜合規劃中都會進行說明，相信大家不必太緊張，但我們可以提出更多多元想法來補足綜合規劃時應該如何規劃。
- (4) 臺南舊城區可考慮用平面輕軌的方式，在狹小的道路設置輕軌、行人與自行車的專用道，為商家帶來錢潮與人潮，也不會造成塞車，因為小條路由輕軌走，大條路由車走，高架部分比較適合郊區。

- (5) 債留子孫應該用宏觀角度來看，如空汙是否也是債呢？，若大眾運輸可以解決空汙那是不是就沒有這個債呢？所以債不應該用建設的經費來考量，應考量建設後帶來的效益，如減少車禍、空氣汙染、交通壅塞，提升生產能力，促進健康、醫療資源，都是可以考慮的。

8. 謝柏勳

- (1) 未來捷運系統是否能支援手機行動支付功能？
- (2) 大橋站未來是否會跟台鐵大橋站合併，附近有醫院學校，臺南有時候會有暴雨，未來是否建議要建空中走廊或地下道？
- (3) 有些站採開放式月台，沒有冷氣只有水霧，可是人多就會很熱，尤其臺南夏天很長，有沒有考慮用封閉式車站比較涼？
- (4) 錢坑的問題，那高鐵當初興建時有立委提要廢掉，但現在看來高鐵是成功的，不要為了反對而反對。相信未來臺南人口會增加，是指外來人口會增加，他們來臺南會選擇捷運，不該為了省錢就反對。另外最近中華北路發生死亡車禍，若藍線通車選擇搭捷運是不是就不會發生意外。

9. 王南寶

- (1) 錢坑見仁見智，建設時要考量生命財產安全，建設前要處理偏鄉的長輩如何來就醫比較重要，要考量人民。

10. 李仲泰

- (1) 捷運要做要考慮是不是方便，鐵路地下化的林森站在甚麼地方，如何跟捷運配合，原來鐵路地下化初步規劃林森站在中華陸橋的南側停車場，能夠跟這個捷運兩鐵共構，但現在台鐵與捷運的地點不同，轉乘不便就不是捷運，希望考慮如何規劃捷運與台鐵的串連，。

交通局回應：

鐵路地下化施作至聖功女中，另於北延案未來大橋站會地下化，中華陸橋會拆除，捷運藍線高架能夠與其進行共構。目前在可行性研究階段而已，在綜合規劃時候才會定案，目前是討論捷運是否有需要，王議員提及的內容我們會盡力提供。

是不是錢坑部分大家都可以再討論，臺南有沒有需要捷運都可以思考討論，大家的意見都會參考。另外平實轉運站的規劃就是藍線綠線的轉運站，絕對會配合先進運輸系統做整體開發。偏鄉地區當然都有照顧，像是以公車服務具有負效益，我們提供小黃巴士服務服務山區。但捷運要建設至偏鄉可能會有問題，以優先需要的先評估。先進運輸系統是整體的概念，先將市區部分做好，如果大家覺得不錯，未來會持續推行整體路網。

都市的環境大家共同來承擔，各都市發展背景不同，臺南的發展要臺南自己決定，希望臺南百年建設要有新進的運輸系統，未來不要塞車、很多機車、空氣汙染大家要戴口罩，跟大家做簡單的報告。

捷工處：台鐵地下化後大橋車站在地下，捷運是高架車站，台南車站亦同，捷運車站規劃在站前廣場，方便轉乘公車，高鐵台南站是背靠背設計，捷運從月台可直接到高鐵，紅線南臺南站也是方便大家轉乘，林森站也有考量，轉乘都沒有問題。臺南空港跟安平港也都可以連接，也可連接到高雄紅線的空港，四通八達。

偏鄉民眾部分，關廟歸仁並沒有好的區域醫院，若有捷運的話，奇美醫院跟成大醫院都可以連接起來，也有國道客運轉運站，關廟歸仁民眾不用再至市區搭乘，且搭乘捷運看病也十分方便，若有很好的大眾運輸系統，對民眾可以更方便，各位要看是福利政策還是營利事業，懇請大家好好思考。

11.趙怡彰

- (1)主管一直不願回答救災問題，若發生火災怎麼辦，憲法15條保障人民生存權、財產權，4月7號中山路火災需要整個中山路20米寬的路寬，雲梯車才有足夠空間，若蓋捷運擋在路中央，則住在捷運兩邊的人怎麼逃生，憲法15條交通便利沒有規定在內，官員沒有關心人民生命與財產問題。
- (2)西門路壅塞是假議題，海安路應該是要貫通臺南市的道路，但改成公園徒步區，車流量都轉到西門路，讓西門路更壅塞，為什麼這樣規劃，讓我們對市府沒有信心。
- (3)成功國小廁所改建1年後，全部拆除，這就是政府經費使用方式。另沿線路樹全部剷除，沒有保護，這就是政府的作為。

12.曾軍璜

- (1)想請問盈餘是怎麼算出來的，盈餘跟支出的相比怎麼算的？因為大家尤其是年輕人應該很關心這個問題，是否有工作機會是否有能力能夠還清這個債務？
- (2)2040年全面機車電動化，我是支持的，因為空汙的問題。另希望未來的規劃可把捷運跟大眾運輸做好的橋樑，如台北307公車非常方便。
- (3)噪音部分，因為臺南人口老齡化越來越嚴重，捷運有甚麼噪音改善措施，希望提供音量的分貝，可以減少多少DB，因為對長輩或大夜班民眾是否可充分休息。
- (4)車廂品質的部分，希望交通局在車廂選購、單軌建造希望以安全為標準，審慎評估把關。

13.蘇秀芬

- (1)消防法規規定10層樓以上建物應該寬8公尺、長20公尺以上，成功路、西門路、永華路有好幾棟飯店都是10層樓以上。
- (2)去年交通局長說要改路線是因為怕引起交通混亂，後來一陣子又因居民反應會影響景觀跟古蹟而要再改，最後又說是要讓路線經過繁華商圈，局長的說法一直在變，又花400萬做可行性評估，道理在哪裡，不能說服我們。
- (3)海安路徵收土地原規劃車輛使用，現變成公園使用，但很少人去公園。此外，無車頂觀光公車很少人使用，因為臺南天氣熱、空污問題很傷，沒有人要坐。
- (4)因為瞭解海安路的歷史，所以我們很怕。海安路從開始徵收就是錢坑的典範，幾十年來，臺南市政府一直投入經費，從開挖就陸續出現許多問題、整建等，未來也是一個錢坑。

14.曾培雅議員

- (1)說明會是因為議會希望市政府能夠多傾聽市民聲音，把市民看法意見能納入考量。先進運輸系統絕對沒有政黨對立，先進的臺南市一定要有先進的運輸系統是沒有錯的，因為路線會經過市民家門前，所以希望政府多聽幾個說明會讓市民發表意見。

15.許又仁議員

- (1)東西向86快速道路預算花250多億有人說是錢坑嗎？平面道路施工、養護是錢坑嗎？在原來交通動線上做先進運輸系統規劃應有其必要性，但路線規劃若不妥適一定是錢坑，若妥適可以創造臺南的新風貌。鐵路東移施作引起重大抗爭，就是社會成本的付出，所以路線妥善規劃很重要。
- (2)綠線有許多市民提及，綠線要蓋路幅要20公尺以上，綠線九彎十八拐，開車到府城區的過程很壅塞，但進入府城區不會，而從平實站到市府的規劃九彎十八拐，要如何蓋高架捷運，而且站點很多，這樣速度會慢，是否要考慮站點減少，建議綠線不要蓋。
- (3)紅線沒有太大急迫性，不能為點而連，不能因為有機場就連線過去，要開拓性的思維。藍線才能創造臺南市的新風貌。

交通局回應：

先跟趙先生道歉，不是故意不回答，絕對會符合中華民國憲法保障人民安全才會去做。

蘇小姐的部分，綠線可行性研究目前在交通部審，還沒有通過，不用擔心，

就算通過了，後續綜合規劃還是會跟大家一起討論，車站要設幾站以及車廂型式，還是會評估平面輕軌跟高架單軌，綜合規劃的時候再決定再報中央，綜合規劃大家有共識之後再向中央報告與設計。目前還在可行性研究，所以是先蒐集大家的意見，非常感謝無論是同意還是反對的意見，拜託各位議員讓我們有經費才能持續規劃。後面還是有說明會表達的機會，比較細節的看法先不要提出，那部份是綜合規劃的時候才會考慮。藍線中華路、大同站、南臺南站也會共構，有沒有需要都可以再討論，希望給我們一個機會，非常感謝議員的支持。

目前講救災其實有點早，等到綜合規劃時才會做評估，可以跟大家保證憲法保障生命安全絕對是第一優先，像是國內木柵線、三環三線都是高架都已建成，救災都沒有問題。請處長再補充回覆救災部分。

捷工處長：大眾捷運法跟消防法規規定，全國都是依據這個法規，規定消防車的腳張開要8公尺及6米寬，以20米的道路為例都有7米的淨寬，絕對符合法規規定，也經過消防局的確認，請大家放心，且臺北市的消防車比臺南更寬，高樓大廈更多，臺北市也是依據這個法規。

如剛剛局長所說，目前藍線已通過可行性研究，綠線目前正在進行可行性研究，為什麼依照法規規定，要在可行性研究核定完之後才會舉辦說明會、公聽會對大家說明，是因為以這條路線中央還沒核定，如果跟大家說路線確定了，但後來中央說不核准，到時候再跟大家說之前講的都不算數，這樣政府沒有公信力。執行要經過議會嚴格的監督，再經過交通部審查，再經過國發會審查，最後再經過行政院核定，絕對不是我們想做甚麼就做甚麼的，依照法規規定我們要將可行性研究的結果向大家說明，目前我們沒有經費做執行，所以懇請鄉親支持讓我們的規劃能夠做下去。

16. 呂維胤

(1) 目前全臺捷運最發達的地方是臺北市，20年前臺北市可能也經過像現在一樣的過程，評估臺北市是否需要捷運，但20年後的現在，如果臺北市沒有捷運，那臺北市政府會遭受多大的抗議。高鐵也一樣，10年前要建的時候，大家都說一定會浪費錢，沒有建的必要，但大家可以想看看如果高鐵停開或高鐵要漲價，對大家的影響很深，我想用這兩個例子向大家說明，我們是先有大眾運輸系統，才有搭乘的習慣，有人跟我說臺南市民汽機車駕駛就可以到，不需要大眾運輸系統，但大家可以想想看剛剛講的兩種情形，臺北捷運或高鐵停開會發生甚麼情形。

(2) 很多人說這是一個錢坑，但我有另一個想法跟大家報告，大家來到這個區公所的路上，每條路都是市政府編預算去維護的，但我們走的路不會因為我們走了幾公里就要付出費用，因為這是公共建設，不一定要去思考公共建設是否有自償率的問題，更何況這個公共建設未來是會收車票費用。