

- (3)我也有思考未來幾十年後有需要一個非常方便的公共運輸，還是到70、80歲還需要騎機車、開車。

#### 17.陳祈亘

- (1)希望可行性評估的階段可納入在地居民的願景與目標，再進入綜合規劃階段，比如路線的選擇。
- (2)站點選擇、路線規劃部分可以看沿線居民的意見，因為實際訪問居民意見很分歧，希望可以納入評估。
- (3)希望大家可以考慮外部效果，外部效果分成效益與成本部分，曾文溪橋一個橋的造價就相當於捷運路線，但沒有人提出疑慮，大家可以再多思考是否有漏掉的部分。
- (4)外部效果比較不能被量化的部分，像是大眾運輸可以提供非汽機車使用者族群使用，以及空汙的部分、事故死亡率及道路壅塞問題也可以透過捷運來解決。

#### 18.陳自治

- (1)我感覺臺南是六都中最落後的，落後原因是因為交通建設，像是臺北市20幾年前很多機車，噪音與車禍很多，但20年後已經很不同，我們要看長遠而不是看現在。第二件事情，曼谷的居民有550萬，但一年的觀光客有2000萬人，臺南是一個古都，未來很可能要靠觀光客，而捷運使用者主要是觀光客，觀光客需要的是舒適便捷的交通，所以臺南很需要捷運。
- (2)捷運是不是一個錢坑是大家很關注的，贊同陳又仁議員，規劃才是造成是不是錢坑的最重要因素，大家要注意一點，未來規劃會不會為財團掛勾，路線會不會因為特定人而不同。錢坑的部分我想如果觀光客是3倍4倍，相信不會是一個錢坑，而是一個發財的設備。

#### 19.蔡筱薇

- (1)建設不見得不好，但不能連機會都不給臺南。路線的規劃及施工期間對店面的影響也需要注意考慮。
- (2)像高鐵當初建設時也有人擔心會翻車、會危險，過程一定會有創傷期，但我們必須讓臺南有改變前進的力量。

#### 20.洪維邵

- (1)捷運規劃要考慮到我們的小孩，像我的小孩乘坐過日本多個軌道運輸，回到台南都會問我為什麼臺南只有公車可以坐，軌道運輸這麼方便。

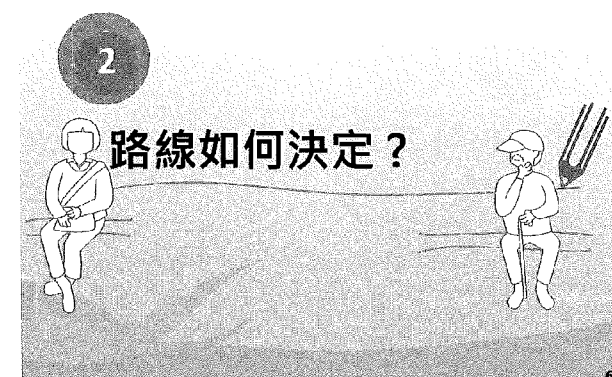
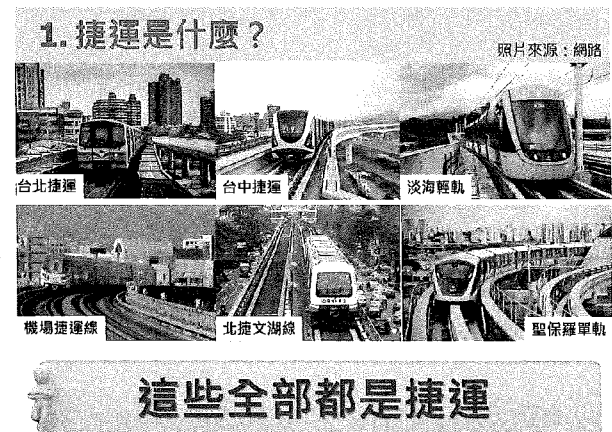
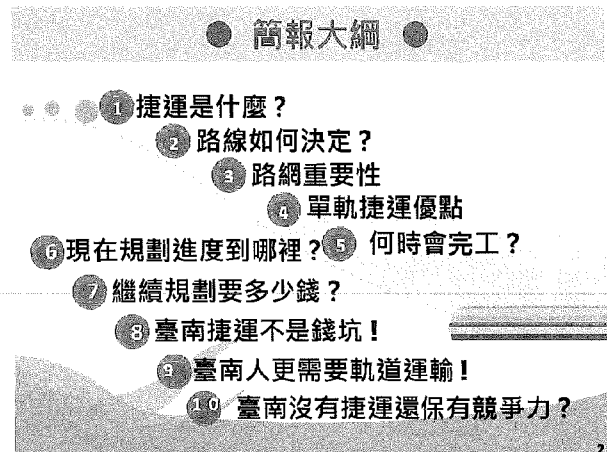
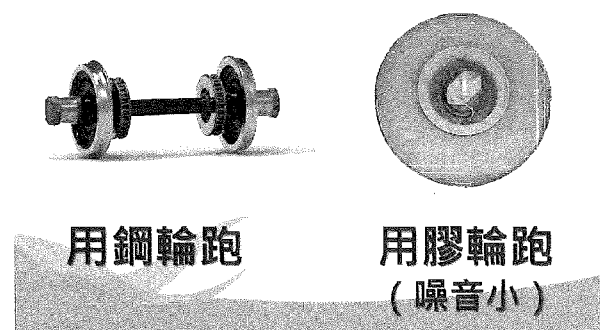
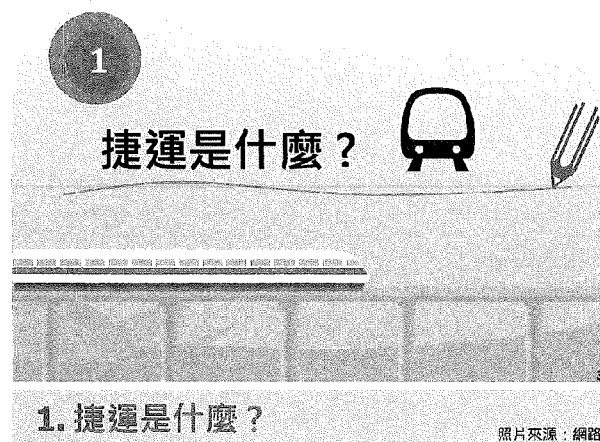
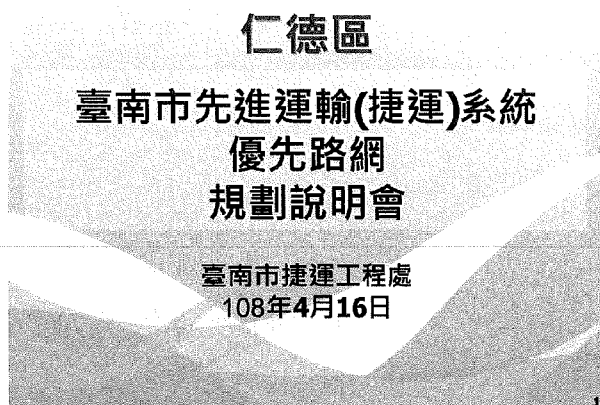
- (2) 臺南捷運已經晚80年還不施作，我們不是只考量自己，要考慮小朋友。  
另像外國朋友都問我為何只開車。

### **交通局回應**

因為時間已經有點晚，之後還有6場說明會，歡迎大家參加，任何意見看法不管贊成反對我們都虛心接納，謝謝大家，未來有沒有需要請大家好好思考，要不要大家都可以做決定，我們尊重大家的意見，希望良性的互動後大家可以共同做一個最好的決定，為未來的子孫留下一個最好的交通建設，

---

# 仁德區說明會





#### 4.單軌捷運優點

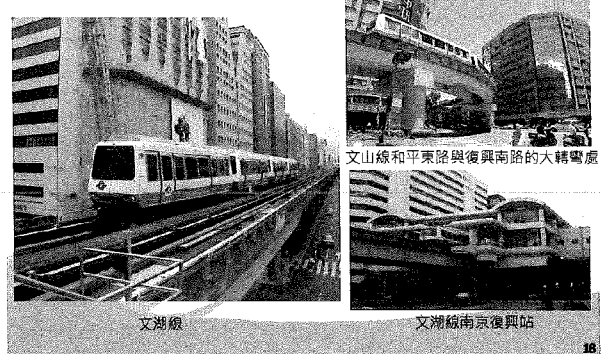
高架單軌系統分段施工，交通影響小

- 利用夜間吊裝預鑄梁，降低對交通衝擊，吊梁區間施工，工期約一晚。



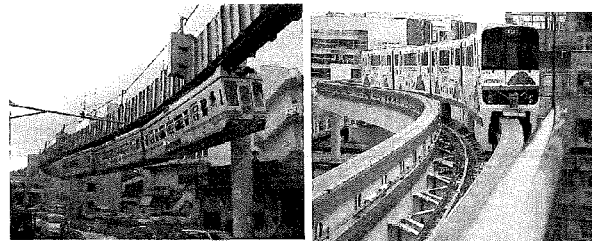
#### 4.單軌捷運優點

高架系統不影響鄰房施工及民眾生活



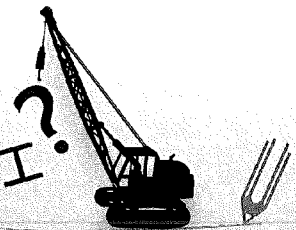
#### 4.單軌捷運優點

高架系統不影響鄰房施工及民眾生活



5

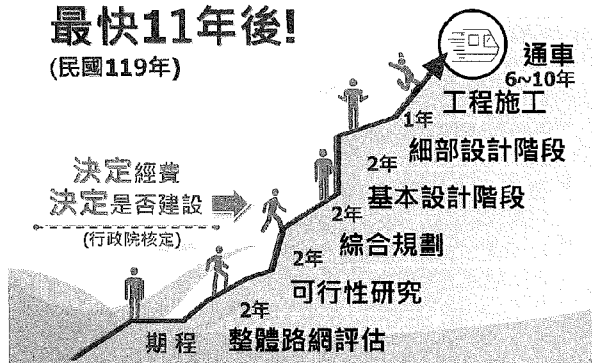
何時會完工？



#### 5.何時會完工？

最快11年後！

(民國119年)

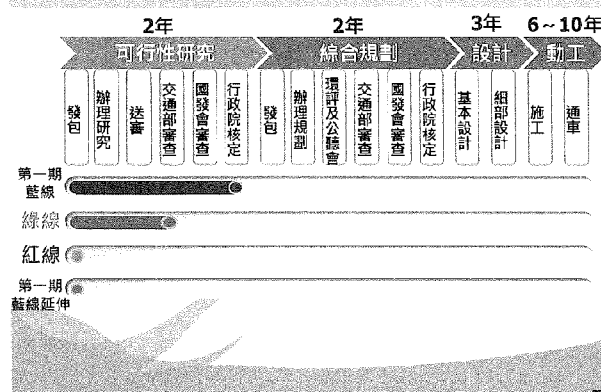


6

現在規劃進度到哪裡？



#### 6.現在規劃進度到哪裡？



7

繼續規劃要多少錢？

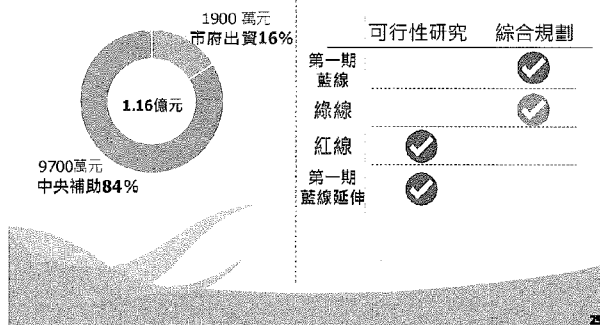




## 7. 繼續規劃要多少錢？

目前研究及規劃需要經費

辦理項目 (108、109年)



## 8. 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。(收入=本業營運+土地+稅收，支出=營運成本+維修成本)
- 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，高雄市出資636億元(44%)
  - 桃園棕線總經費183億元，桃園市出資100億元(55%)
  - 臺中藍線總經費981億元，臺中市出資528億元(53%)

8

## 臺南捷運不是錢坑！

## 8. 臺南捷運不是錢坑！

- 臺南捷運經濟效益最高
  - 桃園棕線183億(市府出資100億)，營運30年後，盈餘是115億。
  - 高雄黃線經費1,440億(市府出資636億)，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(市府出資84億)，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。

9

## 臺南人更需要軌道運輸！



## 9. 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

10

STOP!?

## 臺南沒有捷運還保有競爭力？



## 10. 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

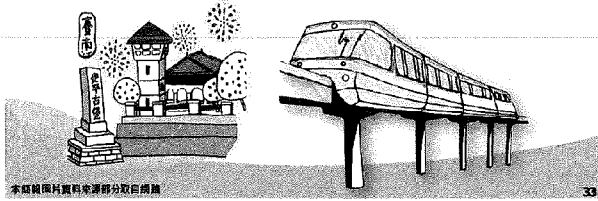


簡報完畢



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





## 「臺南市先進運輸(捷運)系統優先路網規劃說明會」

### 仁德區會議紀錄

- 一、 時間：民國 108 年 4 月 16 日（星期二）下午 7 時 00 分
- 二、 地點：臺南市仁德區區公所
- 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. 陳子夏

- (1)紅線規劃在優先路線上的意義在哪裡，那附近人沒有很多，反而永康、南科的人比較多、住宅多。另藍線一期延伸線的作用是什麼，當初政府已有說要用台鐵沙崙線取代，單看台鐵107年沙崙線日均有4,804人進出站，高鐵快捷公車日均大約有七八百人左右而已。在人流估算及週邊開發建設上，紅線的路徑上目前看是沒有公車在跑，不知道為什麼要先規劃這條路線在先期路網中。另外也不明白為什麼路線的規劃要彎彎曲曲的，尾端有到五期的中心，但那邊的交通似乎沒有到那麼壅擠，不確定設站到那邊的用意是什麼。
- (2)紅線規劃的用處及效益是什麼，路線跟台鐵的路線幾乎是平行的，前面提到是與高雄捷運一起去做規劃，但高雄市是先將市區捷運做完後才去拉紅線出來，但現在台南市區的捷運都尚未完善，有必要先去討論連接這一方面的事宜嗎？且用台鐵似乎可以達到一樣的效果，且可能更便宜更快。
- (3)藍線延伸線的部分不確定考量的重點在哪裡，以前曾有的路線規劃是從仁德進市區到高鐵站，現在經過台39這樣進去看似人不多，以前仁德的路線規劃可能會更好，如果可以拉到歸仁以後可以與公車路線做一個思考，如果有捷運拉過去歸仁或許就不需要紅幹線了，公車幹線可以挪作他用，例如仁德就不需要有捷運可以用公車來服務民眾。

- (4)現在大眾運輸使用量較低，希望未來可以以捷運為主、公車為輔，把人接駁到高鐵台鐵站。捷運票價的訂定也很重要，希望可以去借鑒外縣市發展經驗訂定。

## 2. 林右崇

- (1)目前看到先進運輸系統整體規劃主要在溪南地區，想請問未來規劃的時候是否溪北地區也可以完整的實現。先進運輸系統已經含括到很多公車系統的部分，但想請問有些涵括的路線後面還有公車，為什麼不繼續延伸下去，如19路公車及2路公車。
- (2)高鐵站的部分希望能盡力去配合，時間上的規劃、路程及車輛調配應該可以去思考，因為有民眾可能會趕不上。
- (3)高架單軌系統，所謂膠輪系統似乎於國際上並沒有大量的採用，大部分國家主要是以鋼輪系統為主，未來後勤維修及營運成本上面會不會影響到未來經營的方針，台南市的居民、學生或者是老人會不會有什麼樣的福利及條件，如果有是否可以公告讓大眾去了解。

## 3. 郭鴻儀議員

- (1)說明會要對地方說明清楚，這筆預算是可行性研究，我建議捷運路線可以延伸到關廟，藍線延伸線應該要考慮，希望一次到位，打造新豐生活圈，未來關廟人要就醫或是買菜都會非常方便。
- (2)捷運做好可以從二級產業升級為三級服務產業，這是非常重大的建設，我要表態支持這個先期規劃，希望鄉親支持，捷運為主，公車為輔，讓交通運輸更健全。

## 4. 許又仁議員

- (1)台南要有便捷的交通系統，這絕對不是錢坑，像台86要延伸就250多億，高架單軌不佔路幅，規劃不好才會變成錢坑，像是綠線轉彎過多、站點太多、抗爭太多，建議重新思考。
- (2)公車現在因為空氣污染大家不願意等，還會淹水，要進入市區經常塞車，南關線有那麼多大專院校，學生騎機車那麼多，交通事故容易，應該要有所改變。
- (3)希望能夠加快速度，藍線最具可行性，第一期延伸線甚至到關廟，評估進度應該跟上，讓藍線一次成功，捷運建設是一條一條來，要建一條大家最期待的路線，符合人民需求。

## 5. 傅威翔

- (1)目前高架系統是誰定案的？有沒有定案？如果高架系統在我家前面經過，