

針對高捷不平衡報導之反駁論證

台灣城市論壇 <http://taiwan-city.com/>

目前政府與媒體對於高雄捷運有許多非常不盡客觀的言論與報導，應該是最專業的交通部毛部長不但鼓勵搭乘，而且竟然還直指高捷是災難，這是多麼不負責的說法；有些媒體甚至拿高捷在離峰時的月台或車廂照片來看圖說故事，說高捷無人搭乘或乘客只有小貓兩三隻，這是多麼不客觀的媒體報導。但是捷運局、高捷公司卻只是消極的澄清，而新任的高捷公司劉董事長更是一直不斷地對外放話，讓高捷的形象越發雪上加霜。因此，**台灣城市論壇乃整理相關的圖文與資料，企圖端正視聽。**高雄捷運不是沒有問題，不是沒有挑戰，但是現在的重點應該是什麼呢？持續地唱衰或者是積極作為呢？高捷倒了對大眾是好事嗎？因此，**我們希冀能藉由客觀的資料整理讓大眾、政府、媒體能看清目前的高捷的癥結，而非扣上一堆負面的帽子。**

一、運量比較的不平等(兩歲的小朋友 PK 14 歲的青少年)

大家都知道台北都會區的人口基數遠高於高雄，公車路網也比高雄還要廣佈與密集，大眾運輸習慣更是遠優於高雄，大家更知道台北捷運比高雄捷運早十年開通，接駁公車的路網與大眾運輸習慣更是建立已久。但是專業的政府公部門、交通部以及應持客觀立場的媒體卻總是習慣拿兩者比較，殊不知兩捷立足點之懸殊。



圖一 木柵線營運路線圖

北捷一開始只有一條木柵線(現改名為文山線)營運時，運量其實還是很難提升。從 1996 年(民國 95 年)3 月 28 日通車後到 1997 年的 3 月時，木柵線日均人次都只在 4 萬人上下。以純第一條路線的比較而言，木柵線 12 站的日均約 4 萬人，而高捷紅線 23 站約 10 萬人，高捷還略勝一些。不過這樣比其實立足點還是不對等的，因為高捷紅線已經連接人潮製造機-高雄火車站；但木柵線(今文山線)卻還未連接台北火車站。但是台北的人口數、公車路網與大眾運輸習慣卻又遠優於高雄。但就算在各方面的客觀條件都勝於高雄，但是北捷在初營運且僅有一條路線時，運量委實還是很難提升。

表一 兩捷純第一條路線比較

	營運長度	車站數	運量	日均
北捷木柵線	10.9 公里	12 站	1,216,308	39,990
高捷紅線	28.3 公里	23 站	3,172,907	103,122

備註：運量與日均數計算，以純第一條路線比較，木柵線自 1996 年 4 月至 1997 年 3 月，紅線自 2008 年 4 月至 2008 年 8 月

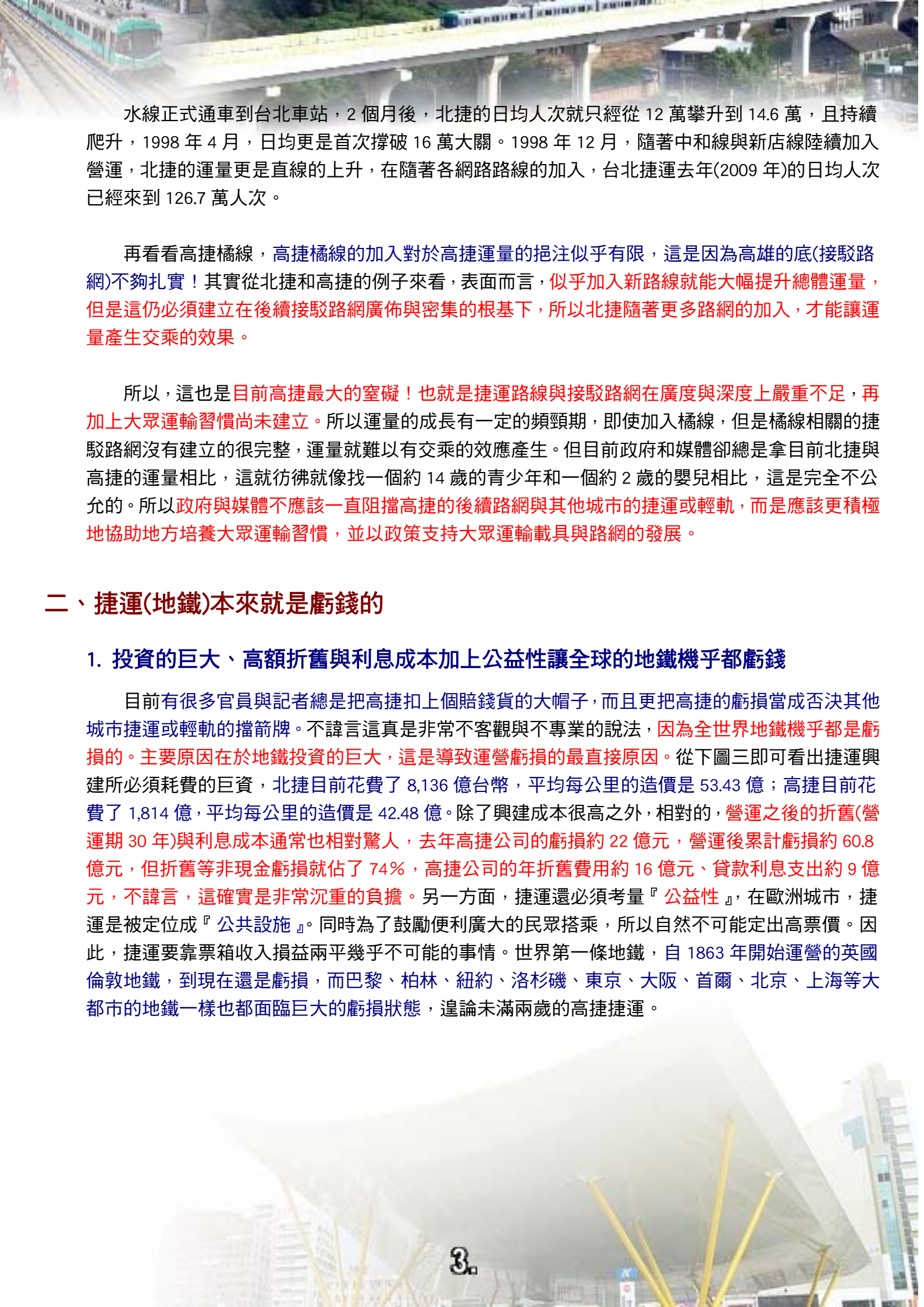
雙捷運量成長比較

整理：台灣城市論壇<http://taiwan-city.com/>

台北捷運				高雄捷運			
營運時間與大事	車站/累計	總運量(人次)	日均運量(人次)	營運時間與大事	車站/累計	總運量(人次)	日均運量(人次)
1996年3月 03/28 日木柵線正式通車	12	330,714	10,668	2008年4月 04/07 紅線正式營運收費	23	2,252,410	93,850
1996年4月	12	1,370,561	45,685	2008年5月	23	3,048,696	98,345
1996年5月	12	1,216,399	39,239	2008年6月	23	2,863,515	95,451
1996年6月	12	956,596	31,887	2008年7月	23	3,377,668	108,957
1996年7月	12	1,102,603	35,568	2008年8月	23	3,401,749	109,734
1996年8月	12	1,296,025	41,807	2008年9月 09/14 橘線正式通車	14/37	3,204,708	106,824
1996年9月	12	1,113,494	37,116	2008年10月	37	4,380,607	141,310
1996年10月	12	1,256,923	40,546	2008年11月	37	3,542,302	118,077
1996年11月	12	1,211,712	40,390	2008年12月	37	3,727,701	120,248
1996年12月	12	1,319,332	42,559	2009年1月	37	4,367,553	140,889
1997年1月	12	1,242,472	40,080	2009年2月	37	3,573,956	127,641
1997年2月	12	1,172,552	41,877	2009年3月	37	3,289,421	106,110
1997年3月 03/28 淡水線淡水站—中山站 通車，新北投支線通車	19/31	1,337,029	43,130	2009年4月	37	3,234,057	107,802
1997年4月	31	2,238,747	74,625	2009年5月	37	3,701,327	119,398
1997年5月	31	2,741,930	88,449	2009年6月	37	3,205,181	106,839
1997年6月	31	2,672,635	89,088	2009年7月	37	4,441,488	143,274
1997年7月	31	3,158,423	101,885	2009年8月	37	3,616,410	116,658
1997年8月	31	2,928,078	94,454	2009年9月	37	3,098,868	103,296
1997年9月	31	3,016,479	100,549	2009年10月	37	3,446,985	111,193
1997年10月	31	3,501,311	112,946	2009年11月	37	3,413,221	113,774
1997年11月	31	3,306,344	110,211	2009年12月	37	3,950,181	127,425
1997年12月 12/25 淡水線通車至台北車站	1/32	3,765,395	121,464				
1998年1月	32	3,823,272	123,331				
1998年2月	32	4,091,078	146,110				
1998年3月	32	4,807,209	155,071				
1998年4月	32	4,812,240	160,408				
1998年5月	32	4,933,190	159,135				
1998年6月	32	4,572,868	152,429				
1998年7月	32	4,907,065	158,292				
1998年8月	32	5,182,575	167,180				
1998年9月	32	5,130,292	171,010				
1998年10月	32	5,305,882	171,157				
1998年11月	32	5,848,865	194,962				
1998年12月 12/24 中和線、新店線中正紀念堂站—古亭站段正式通車、淡水線台北車站—中正紀念堂站通車	5+1+2/41	7,323,246	236,234				

圖二 雙捷運量成長比較

但是 1997 年 3 月 28 日淡水線的淡水站到中山站先行通車，再加上北投支線也加入營運後，5 月時的營運量與日均人次就已經翻了一倍，5 月時，運量就到超過 8.8 萬人。97 年 12 月 25 日，淡



水線正式通車到台北車站，2 個月後，北捷的日均人次就只經從 12 萬攀升到 14.6 萬，且持續爬升，1998 年 4 月，日均更是首次撐破 16 萬大關。1998 年 12 月，隨著中和線與新店線陸續加入營運，北捷的運量更是直線的上升，在隨著各網路路線的加入，台北捷運去年(2009 年)的日均人次已經來到 126.7 萬人次。

再看看高捷橘線，高捷橘線的加入對於高捷運量的挹注似乎有限，這是因為高雄的底(接駁路網)不夠扎實！其實從北捷和高捷的例子來看，表面而言，似乎加入新路線就能大幅提升總體運量，但是這仍必須建立在後續接駁路網廣佈與密集的根本下，所以北捷隨著更多路網的加入，才能讓運量產生交乘的效果。

所以，這也是目前高捷最大的窒礙！也就是捷運路線與接駁路網在廣度與深度上嚴重不足，再加上大眾運輸習慣尚未建立。所以運量的成長有一定的頻頸期，即使加入橘線，但是橘線相關的捷駁路網沒有建立的很完整，運量就難以有交乘的效應產生。但目前政府和媒體卻總是拿目前北捷與高捷的運量相比，這就彷彿就像找一個約 14 歲的青少年和一個約 2 歲的嬰兒相比，這是完全不公允的。所以政府與媒體不應該一直阻擋高捷的後續路網與其他城市的捷運或輕軌，而是應該更積極地協助地方培養大眾運輸習慣，並以政策支持大眾運輸載具與路網的發展。

二、捷運(地鐵)本來就是虧錢的

1. 投資的巨大、高額折舊與利息成本加上公益性讓全球的地鐵幾乎都虧錢

目前有很多官員與記者總是把高捷扣上個賠錢貨的大帽子，而且更把高捷的虧損當成否決其他城市捷運或輕軌的擋箭牌。不諱言這真是非常不客觀與不專業的說法，因為全世界地鐵幾乎都是虧損的。主要原因在於地鐵投資的巨大，這是導致運營虧損的最直接原因。從下圖三即可看出捷運興建所必須耗費的巨資，北捷目前花費了 8,136 億台幣，平均每公里的造價是 53.43 億；高捷目前花費了 1,814 億，平均每公里的造價是 42.48 億。除了興建成本很高之外，相對的，營運之後的折舊(營運期 30 年)與利息成本通常也相對驚人，去年高捷公司的虧損約 22 億元，營運後累計虧損約 60.8 億元，但折舊等非現金虧損就佔了 74%，高捷公司的年折舊費用約 16 億元、貸款利息支出約 9 億元，不諱言，這確實是非常沉重的負擔。另一方面，捷運還必須考量『公益性』，在歐洲城市，捷運是被定位成『公共設施』。同時為了鼓勵便利廣大的民眾搭乘，所以自然不可能定出高票價。因此，捷運要靠票箱收入損益兩平幾乎不可能的事情。世界第一條地鐵，自 1863 年開始運營的英國倫敦地鐵，到現在還是虧損，而巴黎、柏林、紐約、洛杉磯、東京、大阪、首爾、北京、上海等大都市的地鐵一樣也都面臨巨大的虧損狀態，遑論未滿兩歲的高捷捷運。

交通部列案台灣各捷運路線比較

整理：台灣城市論壇 註：*表預計時間

路網 / 路線		興建成本 (新台幣億)	中央補助 (新台幣億)	施工時間	長度 (km)	單位造價 (億/km)
台北 捷 運	北捷一期路網	4,444	2,606	1988-2006 1996 開始通車	六線共 76.6	58.02
	北捷新莊蘆洲線	1,677	1,233	2001-2013* 2010*部分通車	26.1	64.25
	北捷南港東延線	157	55	2004-2010* 2008 部分通車	2.5	62.8
	北捷土城延伸線(頂 埔延伸線)	76	61	2010-2014*	2	38.0
	北捷木柵延伸線(內 湖線，中運量)	593(一說後續尚 要追加車輛修 改)	296	2002-2009	14.8	40.07
	北捷信義線	339	105	2002-2012*	6.4	52.97
	北捷松山線	499	121	2006-2013*	8.5	58.71
	北捷環狀線一期(中 運量)	401	195	2008-2015*	15.4	26.04
	台北捷運合計	8,136	4,672	1988-無限?	152.3	53.43
機場捷運線(桃園)		936	936	2006-2014* 2013*部分通車	53	17.66
中捷綠線		514**	314**	2009-2016*	16.7	30.78
高捷紅橋線		1,814	1,185	2001.10-2008.3	42.7km(實 通 40.5km)	42.48

圖三 交通部列案台灣各捷運路線比較

2. 捷運的公益性與正外部性

興建捷運並不是為了謀利，捷運是公益性的，主要為了有效改善地面交通，減少交通事故，增加大眾運輸工具的使用率為大眾服務並有效的節能減碳。另一方面，興建捷運更是『正外部性的』，因為可以帶動沿線房地產的開發與增值、沿線商業的繁榮、促進城市經濟的發展。所以，世界各國無不倡導與鼓勵民眾利用捷運與主導開發。然而，我國政府、媒體卻一再主觀且無限上綱地批評高捷，復加以高捷公司的宣傳無方，因而導致負面印象與深層的月暈效應，重重打擊民眾使用捷運系統的意願。



三、地球暖化加劇，捷運(地鐵)可以大幅減碳

從下圖四可以看出在 2008 年到 2009 年期間，高雄市的汽機車領牌數下降了一萬二千多，**意味著少了一萬多台車的廢氣排放**，其中機車的降幅最大，達 1.85 萬輛，在汽車部分則是呈現成長，這可能和政府的政策即買汽車補助貨物稅 3 萬的影響。高雄市的汽車掛牌(銷售)數成長了 26.4%，全台則成長 28.3%，高雄市的成長仍低於全台平均。

高雄市汽機車領牌數與數量						
數據來源：高雄市監理處		整理：台灣城市論壇			單位：輛	
年份項目	2004 年	2005 年	2006 年	2007 年	2008 年	2009 年
汽、機車新領牌數	88,438	93,153	81,123	84,008	85,420	73,384 降幅達1萬2千多輛
汽車新領牌照數	34,256	39,873	28,539	28,083	24,625	31,121
機車新領牌照數	54,182	53,280	52,584	55,925	60,795	42,263 降幅最多達1.85萬輛
汽機車列管車籍總數	1,509,699	1,566,764	1,605,009	1,614,320	1,640,770	1,643,384
汽車列管車籍數	420,095	438,124	444,749	441,635	438,269	436,358 汽車保有量(累積量)43.6萬
機車列管車籍數	1,089,604	1,128,640	1,160,260	1,172,685	1,202,501	1,207,026 機車保有量(累積量)120.7萬

圖四 高雄市汽機車領牌數與數量

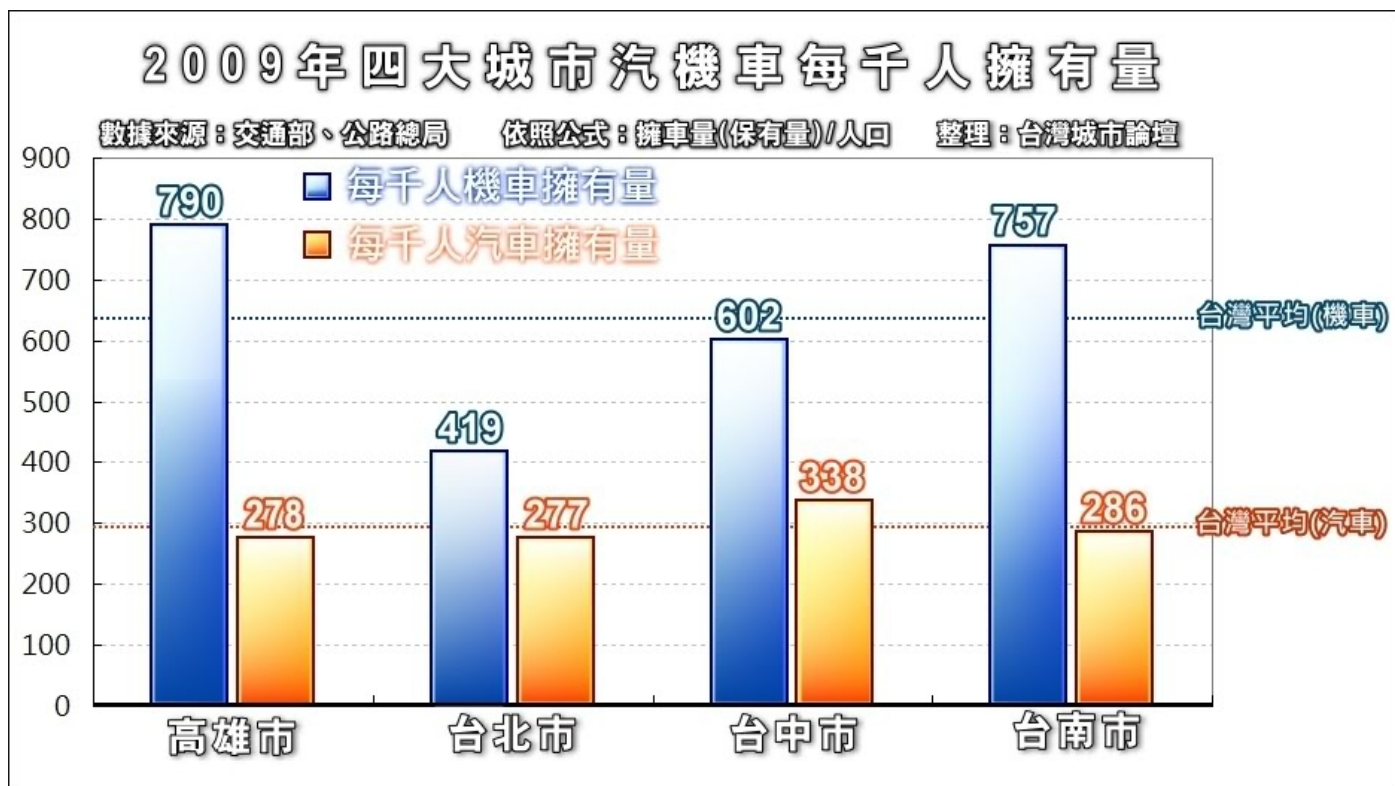
08 - 09 年台灣汽車銷售量比較		
	2008 年	2009 年
掛牌量(銷售量)	229,495	294,423
09 年成長量	64,928	
09 年成長幅度	28.3	

圖五 台灣汽車銷售量比較

所以假如今年的買車補助取消的話，高雄市今年的汽車掛牌數一定會更低，捷運的效益也更明顯。再從另一角度來看，高雄市 2009 年的汽車保有量(累積數量)達到了 43.6 萬，即目前有 43.6 萬台掛著高雄市的車牌在高雄市叭叭走；而機車則更恐怖，目前高雄市 120.7 萬台機車，這真的是很



恐怖的數量！再加上高雄市的大型工廠林立，難怪高雄市的排碳量每年高達 3970 萬公噸，平均每人每年 26.3 公噸，高於台灣平均每人每年 11.41 公噸，而台灣又高於世界每人每年平均值的兩倍。再看看四大城市的汽機車每千人擁有輛，如圖五，



圖五 2009年四大城市汽機車每千人擁有量

高雄市的每千人汽車擁有輛為 278 台，低於台灣每千人的 293 台；但是機車每千人為 790 台，遠高於台灣每千人的 633 台，所以高雄市的機車數量真的必須抑制，而最好的方法就是透過搭乘大眾運輸工具。

全球的先進國家無不都在鼓勵搭乘大眾運輸工具，歐洲就是最好的例子！高捷才發展了約 1 年 11 個月，就對於碳排放的減少有莫大的貢獻(請參照前面的圖表)。但是這些貢獻卻都被忽略，官員與媒體只關心賠錢！但是全世界的大眾運輸的建設也幾乎都是賠錢的，但由於可以為大眾服務，所以大眾運輸工具往往被政府視為為人民服務的必要投資，主要目的在於服務人民而非營利。但在台灣卻視以營利為最大目的，這樣的投資卻被當成高捷的原罪，而高捷的虧損更被當成阻擋台灣其他城市的擋箭牌！高捷何辜？台灣其他城市何憐哉？



四、總結

高捷各項議題整理			
議題	媒體看法	中央說詞	客觀事實
1.運量	沒人坐	小貓兩三隻不算捷運(馬總統)、災難論(毛部長)	捷運屬公益事業，有助於城市整體交通品質提升，高捷通車以來，已大幅提升大眾運輸使用率達兩倍以上。運量與人口更多、公車發達的台北，只有木淡兩線時運量相仿。
2.虧損	快要破產	財政負擔	1.捷運投資浩大，世界各國捷運，若計入造價，則通通虧損。高捷癥結在於中央不該選擇 BOT 方案。 2.BOT 以幫政府省下 400 多億和寶貴時間，且虧損是虧民營公司高捷的，不知為何以政治問題無限上綱？
3.經營	雖努力提升運量但毫無效果	中央只有督導要求，並無積極做為與配套	新任董事長與執政黨關係良好者，不但不用心經營，卻還一再違法對外放話表示經營困難，顯然已不適任。
4.綠能	不提	不提	1.高捷明顯帶動減少汽機車掛牌量的趨勢，對於政府推行的節能減碳政策有示範作用。 2.高雄正大幅擴充單車、公車、輕軌、捷運完整之低碳路網，政府媒體不但不予支持反而以使用習慣等貶低其未來發展，其心可議。
5.後續路網	只有台北蓋捷運能推動房市、造福鄉民、發展經濟	馬總統開支票承諾推動後續路網，但全被毛部長否決	1.高捷後續路網攸關南科高雄園區等科學園區開發以及北高縣、屏東民眾使用福祉。北捷能以開發園區原因通過頂埔線，以服務選民原因通過萬大、信義東延線而未考量成本(信義、頂埔延伸自償率約 1%)，並以開發新市鎮理由倡議多條捷運。為何否決高捷延伸？ 2.高雄輕軌財務計劃比高捷更樂觀，有助路網形成，按照中央運量、自償率等標準，完全有興建之理由。應爭取比造中、北捷由政府自建。
6.宣傳	唱衰，視為賠錢貨，常常假造錯誤站名、數據等等資料。	等著看好戲	美、歐、中、日、韓、乃至台北等地皆以捷運為公益事業、帶動地方成長之誘因，友善倡導民眾利用捷運，反而我國政府、媒體一再批評高捷，加以高捷公司宣傳無方，導致人民負面印象。
7.安全	大幅報導高捷施工場陷意外。	執政黨只追究所謂「高捷弊案」、「公安意外」(陳學聖、蘇盈貴等)	高捷試車完全後才正式營運，營運至今除兩起列車動力問題檢修外，從土建到機電皆通過考驗，提供市民高品質服務。反觀北捷號稱可靠度世界第一，卻從興建開始便瑕疵、意外頻傳，列車問題需以數百次計算。高捷「弊案」已經判決定讞無罪，執政黨仍窮追猛打，其心可議。

圖六 高捷各議題反駁整理



再次強調，高捷目前的營運確實尚未進入軌道，但這是因為太多客觀條件的影響，而且更是營運初期的原罪。但是我們所要強調與希望的是，媒體真正客觀的平衡報導，政府積極作為的配套政策。高捷的出現已經對於高雄民眾『行』的習慣產生不小的改變，在減碳上更有顯著的貢獻。只要政府能持續建設後續捷運路網、加深加廣公車接駁路網、研擬抑制汽機車政策與積極的行銷推廣再加上捷運公司更積極的開源節流與創新的行銷手法來連結民眾，相信。高捷的運量絕對可以逐漸地提升，大眾的交通運輸習慣亦篤定能產生質變，讓高雄在大眾運輸能量與環保部分皆能更上一層樓。



備註：

台灣城市論壇 <http://taiwan-city.com/> 是一個專門討論台灣各城市建設、大樓、工程、交通、商業等議題的專業型論壇與社群。成立的目地除了希望能透過討論讓大家獲得更多的知識外，我們更希望能引發更多人對於這塊土地的關心。

