

臺南市先進運輸系統（捷運）綠線可行性研究

地方說明會會議紀錄

時間：114 年 04 月 01 日（星期二）下午 02 時 30 分

地點：安平區華平里活動中心

主持人：熊副局長萬銀

與會單位及人員：詳如簽到簿

會議內容：

一、 主席開場

（略）

二、 規劃團隊簡報

（略）

三、 市民意見反映暨市府回應說明（依發言順序）

（一） 市民 陳○○先生：

1. 本計畫安平段路線的永華路段和健康路段平行，且距離僅 700 公尺，是不是有點浪費。路線沿育平路、慶平路及安億路繞來繞去，是否有必要性？在都市計畫裡面，育平路以西是中低密度住宅區，以東是高密度住宅區，捷運應該是服務人口密度高一點的地方。建議三個路線方案如下。
2. 建議方案一：永華路轉建平路往北至慶平路往西行，繞五期一圈後到地方法院，再東延至建平路口，可服務到運河北側及部分安平工業區。永華路以北居民可至慶平路搭乘捷運，並可以服務運河以北的民眾，且搭乘時可以看到運河景觀，有利觀光，永華路南側民眾可至健康路搭乘捷運。
3. 建議方案二：地下段結束在水萍塢公園不出土，安平區改用地面輕軌的方式，較便宜，可節省三分之一經費，並解決出土段對交通的影響以及經費的限制。
4. 建議方案三：基於截彎取直的原則，建議永華路路線直接往西至億載金城，減少彎繞，路線長度可從 2.1 公里縮短至 780 公尺，節省約 75 億元，安億轉運站、安平古堡的旅運需求，用

短程密集的公車做接駁，甚至往亞果、億載金城、地方法院的路線，也可以以此方式接駁取代，減少使用需求較低的站點，可省下將近 200 億元，降低計畫經費，節省民眾的民脂民膏。

(二) 市民 林○○先生：

1. 許多人口密集區，本計畫路線並未覆蓋到，例如運河北邊的安平舊聚落、和緯路的四草、Costco、花園夜市、東橋甚至永康，路線方案是否可重新考慮。路線意見。(詳網址 <https://tinyurl.com/2s445m6b>)
2. 為何臺南市堅持選擇單軌系統，而不選鋼軌系統？市府當時考量軌道型式時有六大指標：景觀衝擊、噪音影響、遮空程度、營運維修費用、專利性、軌道產業發展，現在中西區已採用地下化，景觀衝擊、噪音等因素已不存在，剩藍線在中華東路的部分高架仍有景觀考量，但國外有鋼軌採輕量化混凝土的案例，對視覺的景觀不會有問題，例如荷蘭海牙。是否就不一定要採用單軌，因為全台灣都用鋼軌系統，營運維修和專利性、易達性等，必定是鋼軌較占優勢，單軌的專利主要掌握在國外的幾個大廠。不該為了景觀考量捨棄鋼輪鋼軌的優勢，據了解世界各國單軌系統也少有採潛盾隧道案例。
3. 建議臺南市府要求中央政府對人均區域軌道投資進行統計(依購買力推估，若有計入重大建設蓋好時開始衍伸的經濟效益則更佳)，並每年定期公布，臺南市的人均區域軌道投資只有全國人均的 1/7，這很令人沮喪，所以既然要投資在軌道建設，路線和系統就要規劃到位，可以用地下化解決的問題就應該用地下化解決。
4. 建議系統的部分，可以評估鋼軌可以直通運轉，連接到高雄捷運可以一車到底的優勢。
5. 在德國區域鐵路網不會是集中在柏林周圍，是整個國家無論是法蘭克福、慕尼黑、漢堡、波昂其實是非常平均發展的，這跟台灣完全不一樣，公共交通運輸的覆蓋率，只相當於經濟最弱勢的梅克倫堡邦的 66.1%，其他各邦都在 75% 以上，台灣面

積為德國的 1/10，人口數占德國的 3 成，理論上台灣比德國人口密集度高了 3 倍以上，區域軌道應該要做得比別人好。

(三) 市民 王○○先生：

1. 永華路一段水萍塭公園到永華橋為何做高架，該段路幅狹小，扣掉路邊電線杆等實際不到 20 米，高架橋墩景觀很難看、壓迫感重，車流量大影響交通、店面營業，建議地下段延伸過運河再出土。

(四) 市民 葉○○先生：

1. 安平港北光觀區目前有亞果遊艇及海生館、海洋之心等 200 多億的投資，帶來的人口量將非常多，為何不像新加坡聖淘沙一樣，直接開進去，設站不要執著於 500 公尺，不要處罰觀光客，海洋之心面積有 14 公頃、亞果遊艇有 12 公頃，建議亞果遊艇和平豐路中間設個站。
2. 建議健康路三段適當配置機車停車格。

(五) 盧議員崑福：

1. 本計畫 8 年前就開始規劃了，至今延宕 5 年了，當時捷運路網採輕軌約 1,700 億元，現在約需要 5,000 億元，經費越來越貴，本市年度預算僅約 1,200 億，是否足以支應？該不該興建？臺南有需要捷運嗎？台北新北桃園是人口密集。我們安平有塞車嗎？需要嗎？臺南最需要捷運的是永康、新市等易塞車地區。而且捷運建設會排擠到其他建設。
2. 新北台北捷運的運量高，收支才打平而已，高雄捷運虧損。臺南市人口僅 188 萬人，且未來是少子化趨勢，是否會虧損，不希望債留子孫。
3. 另外高架捷運如果建設在大約 3 樓的高度，會吵到人，建議捷運要蓋就要採地下化。

(六) 李市議員啟維：

1. 臺南是六都唯一沒有捷運的城市，南科產值已成長到全國最高，未來會蛻變成科技新城，交通最欠缺的問題是缺東西向便

捷的大眾運輸，且安平區時常舉辦大型活動導致交通壅塞，可藉本案契機脫胎換骨。關於其他民眾提出安平五期環線的想法，交通局當初回覆因為路寬不足的考量，所以當初安平區無法規劃輕軌，我認為仍可以請市府好好思考評估可行性。

■ 交通局回應：

1. 目前市府規劃捷運優先路網包括藍線、藍延線、紅線、深綠線、黃線與綠線，這些路線整合後將帶來較高的大眾運輸效益。本計畫路線的具體走向，過去曾評估過和緯路與臨安路，但捷運規劃是優先考量人口密集區域，和緯路與臨安路的規劃較為彎繞，預期沿線運量低於目前規劃的方案。而安平段以永華路及育平路為主軸的原因，為其位於安平五期重劃區，周邊住宅蓬勃發展，且有市議會、市政府、安平區公所、高等法院及安億轉運站等重要節點。若路線改走運河邊，服務範圍將無法涵蓋永華路沿線的需求。至於安平舊聚落，因為道路寬度不足，無法直接納入路網中。未來居民或觀光客可在安億轉運站下車，再透過公車接駁進入安平老街。在 G18 站的規劃上，係考量亞果遊艇碼頭、海洋之心與漁光島的觀光發展潛力；至於最後一站 G19 站，其南側的國平重劃區目前已有不少新興住宅，評估有潛在運量需求。
2. 輕軌系統的建設成本相對較低，但若要在路面上行駛，就必須具備專用路權，參考高雄輕軌及新北淡海輕軌案例，輕軌系統將縮減道路車行空間，平交路口易產生汽機車與輕軌列車碰撞事故。而且輕軌列車運轉速率較低，影響服務效率。
3. 有關地下段是否往西延長部分，因地下化工程造價約為高架的二至三倍，地下路段越長，建造費用越高，在捷運財務評估中，建設及營運成本需和未來營收至少要平衡，才會達到財務可行性，將會持續評估。
4. 在噪音與振動方面，鋼軌鋼輪系統產生的振動噪音高於膠輪系統。以目前台灣的捷運系統，採用膠輪系統的是北捷文湖線。然而，文湖線並不是單軌系統，其橋梁結構與鋼軌鋼輪系

統的結構體幾乎完全相同。若不採用單軌系統，無論是否使用膠輪，在結構體輕量化方面仍不具優勢。

5. 捷運綠線是臺南市東西向最重要、運量最高的路線。目前本市已有 2 路、19 路及綠 17 等三條公車路線，從大灣通往市區，為一條重要的運輸走廊，未來捷運綠線的路線，也多涵蓋這三條公車路線，以服務這條路廊的運輸需求。而和緯路一帶，將來則規劃由捷運黃線來提供服務。
6. 若本市其他區域採用單軌系統，僅安平區使用輕軌，除了前面提到的交通安全問題外，若全市使用兩套不同的運輸系統，未來在維修與營運上的管理也將更加複雜，對市府財政將造成更大的負擔。
7. 建議採用鋼軌系統與高捷一車到底部分，確實有可能性，但一車到底並非僅靠採用鋼軌系統就能達成，還需要包含機電系統與號誌系統，所有系統必須相容才能實現。目前高雄南延與北延路線皆採用西門子系統，若要實現一車到底，就必須考量系統相容性的問題，但這也可能牽涉到系統綁標的疑慮。此外，捷運鋼軌系統有分為重運量、中運量與輕軌，各系統在技術與專利權上都有所不同。
8. 建議亞果碼頭設站的部分，該地點與 G18 站相當接近，考量車站出入口設置需要一定的土地，或採聯合開發的方式，因此目前規劃在靠近光州路與健康路的公有公園用地，並將加強轉乘接駁與步行空間以服務港區觀光遊客。
9. 補充說明建設經費，高雄捷運黃線全長約 23 公里，總經費為 2,400 億元；台中捷運藍線約 24 公里，經費約為 2,200 億元。目前臺南市規劃的優先路網共六條路線，除黃線尚未完成規劃外，其他包括綠線、藍線、藍延線、紅線與深綠線，總長度約為 70 公里，預估總經費為 3,300 億元，建設經費較各都相對低。其中約 60%由中央政府補助，金額約 2,000 億元，其餘 1,300 億元則由市政府自籌，並於施工時期分年支應，不致造成財政負擔。

10. 捷運除了具備交通運輸的功能外，也能帶動城市的發展。因此，將路線從高架改為地下，主要是為了保留臺南作為文化古都的城市意象，避免捷運建設對歷史風貌產生影響。

(七) 市民 陳○○先生：

1. 綠線路線圖的最後一站的地方法院站是否還有向東延伸的可能？可以再跟黃線轉乘。

(八) 市民 余○○先生：

1. 以前住過台北，經常使用捷運，希望臺南市民也可以享受這種方便，前陣子下雨自行開車從健康三街到南紡超過 60 分鐘，而同樣距離坐捷運僅需 20 分鐘，希望捷運建設可以儘速完成。
2. G15-G16、G17-G18 覺得站距有點遠，是否可考慮增設車站。

(九) 市民 ○○○先生：

1. 臺南市民為什麼不能享受到全地下化的地鐵？請馬上執行。

■ 交通局回應：

1. 臺南市的捷運規劃在中央也經過了很長時間的審查，除了要符合中央對經費的評估外，還會考慮後續的維運成本，是否有能力負擔這些路線的養護費用。另一方面，財政狀況是市府必須重視的問題，因此才會導入 TOD（以大眾運輸為導向的都市發展）概念來思考。僅靠票箱收入維持捷運路線營運是一件相當困難的事情。每個城市的財務條件都不同，因此必須找到適合臺南這樣型式的城市，既能負擔未來營運成本，又能加快建設速度的方案。
2. 第一期藍線部分，中央終於在 3 月 24 日審查修正後通過，後續推動的速度預期會較快。就路網而言，單獨建設一條路線要達到理想的運輸效果其實相當困難。臺南捷運將透過綠線，藍線及藍延線等串聯成路網，發揮綜效。今天大家提供的意見，都會請顧問公司進行評估；而最重要的是必須符合交通部的審查要點，包含財務、環境與工程可行性等條件，完成這些審查後，才能正式確定路線方案。

四、 交通局總結

以上寶貴意見均會納入後續研究考量並回覆，如還有其他寶貴意見可於 114 年 04 月 18 日前提供給捷運工程處納入規劃考量，謝謝各位鄉親參與。

附件一、公民或團體陳述意見書

臺南市政府線上即時服務系統(網路部份)市民信箱案件處理聯單

案號	B-326233	序號	01-1	移文號	
承辦機關	臺南市捷運工程處			承辦天數	7
陳情人姓名	保密案件	電話	保密案件		
陳情人里別		建議地點			
電子信箱	保密案件	來源別	網頁		
陳情人地址	保密案件			建議日期	2025-04-07 01:01:53
分文日期/時間	2025-04-07/08:43:17				
主項	交通類			子項	捷運問題
主旨					
建議事項	<p>捷運綠線陳情 To: 臺南市捷運工程處</p> <p>您好，有關於捷運綠線安平段的部分，個人認為在永華路設高架是相當可惜的一部分，尤其是在市政府市議會的路段，是一條在台南市區裡難得有的椰林大道，對於日照強烈且陽光的台南市區是很搭配且重要的城市元素，尤其台南又是台灣少數的濱海城市，這樣開闊的道路景觀</p> <p>拿去花掉我覺得是相當可惜的，而且市政府為整個城市的重要門面，當市府大樓的大門前擺了一個體積不小的高架橋，可能會對原本設計整體雄偉的視覺景觀產生衝擊，感受度會變得很狹窄，甚至在風水面也是不太好，對外地來的人使用永華路時，整體的市政府天際線將受到阻擋，無法全面的感受整個城市的市政核心該有的大器與美感。</p> <p>目前我希望捷運綠線地下化的部分能夠延長，把在核心市區的捷運隧道延長到市府站。且路線將會是改成在府前路，市府站改成地下站體，然後在府前路面的南北兩側設置捷運的地面樓梯出口，這樣的站點離市府大樓也比較近，甚至如果可以把市議會市政府的地下空間和捷運通道做串聯也是很方便。再來捷運將沿著府前路地底往西北走，在慶平公園作為轉乘高架的地面出口，沿著建平十一街 164 巷旁的空地延伸跨越運河，到民權路轉往西走，一路往西再銜接到安北路，於安北路和安北路 121 巷的交叉路口處的北側作為終點站，去服務前往安平古堡和老街的大量觀光人潮，同時這個安平古堡的終點站位置也有達到 10~15 分鐘步行時間的目標。我認為設置安平古堡站比起億載金城更具急迫性，億載金城的腹地面積較廣大，旁邊的光州路安億路路邊停車格多，且路幅寬廣，即便假日人潮也不至於壅塞。而位於老城區的安平古堡則是在這方面明顯不足，而且它又算</p>				

	<p>是市區古蹟的一大指標，如能實行，相信這將會是讓台南觀光交通往前的一大步。</p> <p>至於永華文平永華育平安億轉運站億載金城地方法院這些站點，是否可以考量分在綠線的第二階段計畫，到時候在藍線綠線通車幾年後，到達運量成熟期，在以市政府為節點做出另一條支線，再去串聯永華文平永華育平安億轉運站億載金城地方法院這些站，這樣子財政負擔是否也不會太過於沉重。</p> <p>身邊有在關心 捷運工程的親朋好友民眾都希望可以先建設在最具重點和人流的觀光區域，同時把五期難得的城市景觀保留下來，不僅僅是在核心市區段，希望以上的想法能夠納入 參考及建議，或是哪些部分有不足的，也能夠討論看看，謝謝。</p>		
陳情案件位置			
科室/承辦人	綜合規劃課/郭逸銘	應結案日期	2025-04-16
其他承辦機關		結案日期	
答覆日期		字號	
備註			
處理情形			
其他說明	* 公務機關應防止個人資料被竊取或洩密		

第 層決行

承辦單位

會辦單位

決行

寄件者: 捷工處-郭逸銘 <kuoym@mail.tainan.gov.tw>
寄件日期: 2025年4月8日星期二 上午 8:39
收件者: 盧課長彥聰; 劉逸-TYLIN; 張照俊-TYLIN; 歐虹玟-TYLIN
主旨: FW: [非政府機關郵件] 台南綠線地方說明會 (安平區華平里活動中心場次)
郵件標幟: 待處理
標幟狀態: 已標幟

==
臺南市捷運工程處
郭逸銘敬上
06-2991111 #8974

From: [REDACTED]
Sent: Monday, April 7, 2025 10:14 PM
To: kuoym@mail.tainan.gov.tw
Cc: [REDACTED]
Subject: [非政府機關郵件] 台南綠線地方說明會 (安平區華平里活動中心場次)

1. 為何要堅持用單軌? 而不是用鋼軌?

「單軌」跟「鋼軌」的差異對照表 <https://imgur.com/a/X3LUtcW>
-- 節錄自 中華技術期刊《鑑往知來-國內都市軌道建設系統形式與發展趨勢》表3
市府當初選擇系統，評估的六大指標

- A. 景觀衝擊: 市區建物密集區鋼軌如今可地下化，比高架單軌更好，主要是省錢考量
- B. 噪音影響: 人口密集區鋼軌如今可地下化，比高架單軌更好，主要是省錢考量
- C. 遮空程度: 單軌普遍較佳，但國外案例顯示有進步空間
- D. 營運維修費用: 鋼軌與單軌可能持平，但共用料件供應鏈肯定鋼軌佳
- E. 專利性: 鋼軌佳
- F. 軌道產業發展: 鋼軌佳

同時再考慮其他因素

- F. 與高雄直通運轉，跨縣市軌道轉乘體驗: 鋼軌佳 (機電號誌與高雄相容)
- G. 人員維修培訓量能: 單軌需重新建立系統流程，比如完全不同且複雜的轉轍器，鋼軌佳

台南人均區域軌道投資只有全國人均的 1/7，初期路網尤其重要，將系統規格一次做好做到定位肯定要花巨額資金，這與每一分錢花在刀口上也不衝突。如同會議也有市民提到，**國外古都京都、雅典、羅馬，其市中心鋼軌大多位於地下**，省錢不該是初期投資規格做的不上不下進而影響政策遠見並犧牲長期利益，既然市區與古蹟稠密區路段已地下化，**不該忽視鋼軌一籬筐的好處只為了成全單軌的遮空優勢。**

補充國外鋼軌遮空設計較佳案例
加州 <https://tinyurl.com/ynmn37df>

荷蘭 <https://www.youtube.com/watch?v=EaG9i-117is&t=2109s>

<https://i.imgur.com/puiazuP.jpg>

<https://i.imgur.com/ree4DPH.jpg>

<https://i.imgur.com/xSf179U.jpg>

<https://i.imgur.com/4YVJG1N.jpg>

<https://i.imgur.com/icsMdPF.jpg>

荷蘭的施工概述 <https://haagsetrams.com/randstadrail/netkous-prinses-beatrixlaan.html>

2. 建議南市府要求中央政府對人均區域軌道投資進行統計（依購買力推估，若有計入重大建設蓋好時開始衍伸的經濟效益則更佳），並每年定期公布，以利弱勢區域推動公共運輸政策，否則只要不是台北周圍經濟外溢的縣市，根本對中央沒有施力點。

網路上 Excel 統計至前年 2023 年 12 月（依據政院主計處購買力推估，完全不計入重大建設蓋好時開始衍伸的經濟效益）<http://tinyurl.com/4rj8u8ky>

此資料直觀圖表單位有錯置，但不影響數據準確性，已近 24,000 人次閱覽 <https://imgur.com/O1bqo0t>

「台灣整體國人平均是 146,703 NTD，台南人均卻只有 18,182 NTD，比人均少 128,521 NTD。以台南人口數 185 萬來說，這個短差總體是 2400 億 NTD，以高雄捷運紅橘線地下化高運量初期路網在 1995 年是 1813 億，用 CPI 回推到今天來看就是差不多規模的 2500 億，而且台南還是規劃中運量，理論上現在應該要看到超過 2 條完全地下化且類似高雄捷運初期規模的路網才對。」

3. 在德國區域鐵路網不會是集中在柏林周圍，是整個國家無論是法蘭克福、慕尼黑、漢堡、波昂其實是非常平均發展的，這跟台灣完全不一樣，公共交通運輸的覆蓋率，只有經濟最弱勢的梅克倫堡邦 66.1%，其他各邦都在 75% 以上，台灣面積德國的 1/10，人口德國 3 成，理論上台灣比德國人口密集高了 3 倍以上，區域軌道應該要做得比別人好。

德國區域軌道路網圖 <https://tinyurl.com/4vhwx9a>

4. 建議綠線路線：此路網幾乎覆蓋台南重要之商圈、古蹟、居住區（除了健康路一帶未覆蓋），約呈現左環 16 站、右環 13 站，在台南公園交匯的情況 <https://tinyurl.com/2s445m6b> 經過之部分潛力開發地帶（如觀汐平台、億載金城、大灣高中、與深綠線共構點等）應配合大量社會住宅善用台南居住腹地優勢。

--

· TAINAN R.O.C

長風破浪會有時，直掛雲帆濟滄海。

附件二、說明會現場照片



附件三、說明會簽到表

**臺南市先進運輸系統(捷運)
綠線可行性研究地方說明會
簽到表**

時間：114 年 4 月 1 日(二)下午 02 時 30 分

地點：華平里活動中心 (臺南市安平區育平九街 195 號)

主席：副局長 熊萬銀

出席單位		簽到處
立法委員	林俊憲	
立法委員	陳亭妃	特助 李介文
立法委員	王定宇	
立法委員	林宜瑾	
立法委員	謝龍介	
議長	邱莉莉	
議員	黃肇輝	
議員	朱正軒	

臺南市先進運輸系統(捷運)
綠線可行性研究地方說明會
簽到表

時間：114年4月1日(二)下午02時30分

地點：華平里活動中心(臺南市安平區育平九街195號)

主席：副局長 熊萬銀

出席單位		簽到處
議員	林燕祝	
議員	陳秋萍	
議員	楊中成	
議員	李鎮國	
議員	林冠維	
議員	陳怡珍	協助李介文
議員	沈震東	
議員	蔡宗豪	

**臺南市先進運輸系統(捷運)
綠線可行性研究地方說明會
簽到表**

時間：114年4月1日(二)下午02時30分

地點：華平里活動中心 (臺南市安平區育平九街195號)

主席：副局長 熊萬銀

出席單位		簽到處
議員	許至椿	
議員	周嘉章	
議員	蔡淑惠	
議員	周麗津	周麗津
議員	林美燕	林美燕
議員	林依婷	助理 葉國榮
議員	李啟維	李啟維
		王若春
議員	盧崑福	盧崑福

**臺南市先進運輸系統(捷運)
綠線可行性研究地方說明會
簽到表**

時間：114 年 4 月 1 日(二)下午 02 時 30 分

地點：華平里活動中心 (臺南市安平區育平九街 195 號)

主席：副局長 熊萬銀

出席單位		簽到處
議員	曾培雅	
議員	曾之婕	
議員	王家貞	
議員	蔡筱薇	
議員	李宗霖	
議員	杜素吟	
議員	吳禹寰	
議員	郭鴻儀	

**臺南市先進運輸系統(捷運)
綠線可行性研究地方說明會
簽到表**

時間：114年4月1日(二)下午02時30分

地點：華平里活動中心 (臺南市安平區育平九街195號)

主席：副局長 熊萬銀

出席單位		簽到處
議員	鄭佳欣	
議員	陳皇宇	
安平區 區長	蕭泰華	
安平區 建平里	傅建峰	
安平區 文平里	李瑞福	
安平區 怡平里	蔡錦庭	
安平區 華平里	張哲賓	張哲賓
安平區 國平里	蔡明宏	

**臺南市先進運輸系統(捷運)
綠線可行性研究地方說明會
簽到表**

時間：114 年 4 月 1 日(二)下午 02 時 30 分

地點：華平里活動中心 (臺南市安平區育平九街 195 號)

主席：副局長 熊萬銀

出席單位		簽到處
		陳 [Redacted]
		黃 [Redacted]
		黃 [Redacted]
		林 [Redacted]
		葉 [Redacted]
		張 [Redacted]
		王 [Redacted]
		士 [Redacted]
		許 [Redacted]
		林 [Redacted]
		陳 [Redacted]
		楊 [Redacted]
		林 [Redacted]
		徐 [Redacted]
		陳 [Redacted]

**臺南市先進運輸系統(捷運)
綠線可行性研究地方說明會
簽到表**

時間：114 年 4 月 1 日(二)下午 02 時 30 分

地點：華平里活動中心 (臺南市安平區育平九街 195 號)

主席：副局長 熊萬銀

出席單位	簽到處
	陳 [Redacted]
	張 [Redacted]
	胡 [Redacted]
	呂 [Redacted]
	張 [Redacted]
	蔡 [Redacted]
	王 [Redacted]
	林 [Redacted]
	蘇 [Redacted]
	楊 [Redacted]
	林 [Redacted]
	鄭 [Redacted]
	余 [Redacted]
	林 [Redacted]
	徐 [Redacted]