

第二屆「亞洲地方議員論壇」(ACF)、
2017年「全球地方議員論壇」(GCF)暨
「台灣地方民代公益論壇」(TCF)年會
時間：2017年8月26日，13:40-15:10

地點：臺北市議會3樓

A2場次：地方觀光與交通建設

主持人：

丘昌泰 元智大學社會科學學院院長

主講人：

劉坤億 桃園大眾捷運股份有限公司董事長

與談人：

王保鍵 國立中央大學客家語文暨社會科學系助理教授

邱榮舉 國立台灣大學國家發展研究所教授

紀俊臣 銘傳大學社會科學院院長兼公共事務系教授

謝政諭 東吳大學政治系教授

高閔琳 高雄市議會議員

張雅旻 台中市議會議員

賴佳微 台中市議會議員

丘昌泰：



首先歡迎各位來參加第二屆亞洲地方議員論壇。今天這個會議性質就像是一個 closed meeting，比較沒有外面閒雜的人來參與，我們可以很深入的做一輪、兩輪的對談。我們進行的方式先請主掌機捷很重要職位的主講人，劉坤益劉董事長。

劉董事長先報告從捷運的角度跟觀光結合，接下來與談人從自己的角度提出自己的看法，然後我就開放給大家討論。最後我會把結論，重要的論點，summarize 以後提供給大家參考。如果還有時間的話，再針對我提出的結論意見，大家可以再進一步延伸，先請劉董事長。

劉坤億：



在座很多是我的前輩，剛剛跟台中過來的雅旻議員，我們在簡短的交流過程當中，我知道我今天的報告，最重要的應該是在財務方面，到底捷運是會賺錢？還是會賠錢？是會賠多？還是會賠少一點？這個才是我今天報告的主題

我的簡報內容，主要是回顧一下整個桃園機場的捷運，從興建到營運的歷程。截至今天，桃園捷運其實已經營運5個多月，到昨天已破了千萬的乘客。再從最近來看，我們機場捷運的效益是在哪裡？在通勤效益以及在觀光旅遊的效益等等，最後我會在桃園都會區的路網方面，提供大家做一個參考。

我想這條捷運大家耳熟能詳，但是大家負面的消息也蠻多的，規劃2年，興建10年，終於通車了，其實它有它的歷程，這個我就不再贅述，跟我關係比較密切的是，今年的3月2日，是正式的營運通車，之前的2月2日，我們試營運一個月。

以目前來看，整個桃園的機場捷運，從整個旅運功能方面來看，確實可以被

定位成機場捷運，舉個例子，現在我們整個運量，在3月到7月是5萬4千，8月比較高，是到5萬7千。之所以叫機場捷運，我們以去年的數據來看，機場每天服務的人次是11萬人次，扣掉過境的人次，大該就是10萬人次，當中我們負責輸運的，不管是出境或是入境的，佔了百分之24到29，比較正確的數據，如果營運時間從早上6點到晚上11點，可搭乘捷運的出入境旅客，其實在比例上，已經達到28到29左右，那這個對機場疏運的效益可想而知。

這條捷運他不只是連結機場到台北的一個快線，他也是串連北北桃生活圈的一個通勤捷運路線，全長51.03公里，有21個車站，其實在一開始營運初期，很多人都提到說機場捷運的票價是不是太貴？事實上，貴或者是便宜，它有它客觀的計算標準，當然我們也理解到，對於每一天通車去上班的人，跟偶而出國，去商務或旅遊的人，他對於票價認知會不一樣，因此在通勤方面，我們推出了一些優惠，這其中包括369的定期票，跟135的定期票，所謂的369，其實簡單的講就是30天、60天和90天，30天的7折，60天的65折，90天的是6折，至於135專案，完全是提供給機場園區，或是沿線的企業學校機關，100天的定期票，300個人團購打5折，以這樣的推出的內容來看，事實上已經涵蓋優惠很多通勤族的需求。

到目前來講，全線使用定期票的，已經高達百分之13，每天大概有6000-7000人是利用這條線作為通勤路線。以觀光旅遊的效益來看，其實我們很清楚，這條線假日的觀光旅遊的人次，假日是高於平日，為什麼？因為假日除出國之外，很多人會做為觀光休閒，不管是跑步或到坑口彩繪村去走走，各位可以看到A2三重站，它那邊有一個20公頃大都會公園，所以假日的運量，就比平日多出百分之34.3。A11另一個坑口站，是一個彩繪村，他假日就比平日要多百分之45，特別明顯是在A9(三井outlet)，這個地方假日的運量，是比平日高出兩倍，A18在南桃園，他也成長32.9。

A19是一個體育園區站，這個地方是Lamigo的主場，我們也跟桃猿隊合作，把車站布置成職棒的一個意象，今年的比賽是53場，以運量來講的話，我們跟他們異業的合作，事實上只要有賽事，每天的運量是成長4-5倍，簡單的這麼說，我最新的統計，去看球賽的人假使有1萬人，到目前為止，已經有百分之16民眾，是搭乘捷運來看球賽，這個16%，一趟是1600人，來回兩趟是3200，對我們的運量的增加是有幫助的，我們在異業結合的過程當中，是說你搭乘捷運來看球賽回程免費，這是一個異業結合，

桃園都會區的一個大眾捷運路網，其實很多人也在提到說，這條捷運線是不是在經營上有困難？當然依我們看，他運量如果沒有辦法達到6萬以上，對我們單一條的捷運路網來說，營收會比較困難，也就是說會有虧損。

但是隨著桃園都會區的大眾捷運的路網如果形成的話，我相信運量會大大的提升，其實捷運系統對一個都會區來講，我經常也藉台北市的发展來做一個比喻，

20 幾年前，台北市在規劃捷運的時候，很多人也抱持不同的意見，20 幾年台北市人口才剛破 200 萬，大概在 210 萬左右，那個時候為什麼那麼需要都會的捷運路網？20 年後的今天，台北市的捷運系統每天的運量是 220 萬，當然他們是短程搭乘，跟我們的性質是不一樣。

我們來看看以 2017 年的今天，桃園的人口到達 216 萬，而且已經是接近 217 萬了，以這樣的一個人口數，並且是密集的集中在龜山、桃園八德、中壢、平鎮這些核心區域，總共是 141.2 萬。

所以以一個都會的來講，運輸需求其實是還蠻重要的，我們在捷運綠線方面，行政院極早就通過了，今年會動工，預計在 8 年後會全線通車，我們的規畫，是能夠分段通車，可以的話在 4 年後，首段就可以通車。



未來整個桃園的路網，各位可以從這張圖，看到機場捷運是紫色的這條線，從台北車站一直到中壢車站，綠線是東西向，東西向是從航空城一直到八德，這條線的計畫在前瞻計畫中，他的延長線也被同意了，延長線就是從八德往平鎮，在往中壢接起來，就形成一個口字型的路網，這對都會區來講，是一個很重要的一個交通的規劃，再加上紅線，紅線其實就台鐵的地下化，地下化他其實就是立體化，也就是捷運化。

未來桃園的整個路網，會更加快的形成，這當中當然也包括了正在興建新北的三鶯線，他距離八德非常的近，我們在爭取把三鶯線連通到綠線，另外北捷已經到迴龍的一條線，我們希望透過輕軌，能夠接到這個桃園車站，這個是棕線。

最近爭議比較多的是前瞻計畫，我相信今天與會的學者專家，也會問到這個問題，到底他有沒有他的價值？還好目前前瞻計畫所通過的，包括高鐵桃園段的

地下化，總共是投入 964 億，桃園綠線今年會動工，總共是 982 億，綠線的延長線，從八德聯通到平鎮中壢車站，是 351 億，這些算是已經通過的案子，會陸續的推出。

透過鐵路地下化的沿線的通行，事實上，很多人沒有去注意一個問題，就是桃園車站和中壢車站，是在台北運輸當中，在運輸量出入量，是全國佔第 2 名第 3 名，鐵路地下化對桃園的都市發展是非常有幫助，這個是我剛剛有提到過了，綠線是在今年底，我們希望趕快發包三鶯線更延伸到八德，我剛剛也提到過。

這個照片是上個月由鄭市長，帶我們到日本六個城市去參訪，這個是京都車站，京都車站他非常成功的透過 TOD，也就是利用城市運輸作為導向的方式，非常的成功，我們現在也在規畫桃園火車站，希望把車站整個站體跟站區，能夠規劃得更完善，不要用一種單純的車站，而是要用一個商場的開發，包括立體的地下街等等，務必能夠讓公共運輸，能夠創造都市運輸的一個區域的發展。

最後，我的結語是，軌道建設如果能充分的搭配 TOD 的話，他是活絡在地發展，跟帶動產業繁榮以及觀光，應該說是一個非常重要的政策手段，軌道他所帶動的經濟，就機場捷運通車短短的半年，我自己也見證這個過程。

第三個就是軌道建設經濟，他的外溢效益，通常都是被忽略了，比如說，當機場服務每天服務的人，入出境的 10 萬人當中，有 3 萬人是由我們輸運，他所造成的外部效益，就是第一個國道一號，又是中山高的塞車狀況，特別是在連結國道二號那一段，非常非常的明顯，以去年來講的話，出國旺季，國道二號是經常會塞車的，這個狀況目前解除了。

另外就是私家車減少了，對空氣品質有幫助都可以先不談，這些事實上都是軌道的外部效益，還包括我們剛剛所提到，它對於整個附近區域的發展，所造成土地價值及商業的繁榮，我想這個更不在話下，時間的關係，我知道今天的與會者，會有更多的問題，所以我的簡報就先到這邊，謝謝！

丘昌泰：

謝謝劉教授，事實上，劉教授他剛才的論點，就是對我們這個新的捷運系統，做了一個非常完整的簡報，大家了解，桃園捷運不是民進黨時代設計的，從設計規畫到最後，其實已經花了很長的時間，所以從藍軍開始，事實上就已經開始在弄了，這是大家必需要正面看待的。

既然他是在台灣土地已經長出來的孩子，我們就應該要好好的把它經營，其實我長期的來看，未來桃捷它的前景應該是非常好的，原因很簡單，就是因為桃園將來一定會成為大台北地區的很重要的衛星城市，我們在座很多的工作機會，甚至住的地方，很可能是在桃園，不是在台北，因為在台北你買不起房子，在台北你甚至連工作的地方可能也沒有。

因為現在桃園有一個非常重要的計畫，就是亞洲矽谷計畫，事實上它就是走高科技網際網路，我們從這個角度來看，其實我是覺得前景很看好，現在我們有幾位與談人，第一位是王保鍵王教授，現任國立中央大學，客家語文暨社會科學系教授，也是以前台北市政府，客家事務局的科長，王科長請，我們照這個名單來進行。

王保鍵：



如果從我之前是政府的觀點來看，軌道建設確實是很重要，因為桃園本身它是有一個族群關係，哪一邊比較偏閩南？哪一邊比較偏客家？所以捷運它在 A20 站，所謂的中壢的環北站，它是有做一個桐花車站的一個特定印象，這個特定印象，可以看到捷運公司很 nice 的注意到這個族群的關係，這個是就捷運的部分。

今天的主題是地方觀光與交通建設，有關交通建設，我覺得有兩個方向，看到很多的快速道路不斷地興建，還有一個，就是軌道的興建，其實，一方面希望民眾盡量不要用個人汽車，但是同時又見了很多的快速道路，一個是鼓勵大家使用大眾運輸，一個又鼓勵私人的運輸，這是兩個不同的面向，在這兩個不同的面向裡面，我想的兩個命題，就是我們一直認為交通建設會帶動觀光，那這個命題就是視交通建設必然會帶動觀光，還是也有可能對觀光會有不同的衝擊？

我想有兩個案例，可以讓大家思考一下，一個就是很有名的電影，叫做「別跟山過不去」，它講的是一個在美國的阿帕拉契山，從南邊的喬治亞州到北邊的緬因州，這個有 3500 公里，是一個很長的一個步道，每一個登山者，會把他當作一個很重要的挑戰，這個步道如果你要走完的話，要走 6 個月才能走完，但是

走這個步道，發生很多的山難，所以當地人就有思考，是不是讓它比較可掬性，讓大家可以比較方便去走這步道，但從他們的發展中，好像沒有這樣的思考，因為那個步道，很特別的就是手做步道，每一個步道都是由當地的志工，用手去做出來的。

其實這個觀點，也體現在客委會，因為客委會現在要做浪漫台三線這樣步道的串聯，我還記得我在市政府客家事務局的時候，還陪楊副主委，從龍潭一直走，走到關西，整整走了八個小時，他也是想推動手做步道的觀點，這個時候就會產生另外一個思維，就是我們做手作步道，不受傳統外來的東西進去，所以這邊第一個思考的就是交通建設會促進觀光產業。

但另外一個思維，怎麼樣的交通建設，會對觀光產業有另外的影響？會不會讓民眾想去看的東西區變質了？這個在台灣應該有很多很多的案例，所以這個命題當中，怎麼樣去取的一個 balance 是要去思考的，這是第一個。

第二個，從這個角度去思維的時候，因為有想到另一個案例，就是在 2012 年倫敦，辦了一個奧運，因為英國的財政不好，所以它提倡一個綠色的奧運，那這個綠色的奧運概念裡面，他希望打造一個綠色策略綠色經濟，然後永續發展，當然他裡面還有很多的細節策略，包含像老舊城區的改造等等。

回到今天的主題交通建設的部分，它的思維是盡量用大眾運輸，至於用步行，用自行車的方式，去做一個讓選手也好，觀光客也好，可以去體驗這個奧運，以及去享受這個倫敦的城市之美。

所以初步大概有兩個觀點，一個當然講的是族群經濟問題，是不是去考慮，這個部分就是所謂的浪漫台三線，浪漫台三線這一塊，是中央的政策，當然也是為了繁榮客庄，我怕時間不夠，所以只能談這一塊。

傳統的客庄有很多美好的東西，但當人群進來的時候，究竟是好？還是不好？所以這個命題就是，交通建設和觀光之間，到底是要採怎麼樣的思維，當然多數在鄉村的部分，他們會認為交通建設比較好要，要思考的是怎麼樣用大眾運輸，作為交通建設的主軸，我覺得盡量不要用私人的運具進去觀光，讓民眾比較不容易帶進大量汙染，我大概從這個命題做一個初步的報告，以上謝謝！

丘昌泰：

謝謝王保鍵王教授，他的論點就是，交通建設跟地方觀光之間是有正向的關係，但是最好是大眾運輸，這樣才不會造成很多的負面作用，特別私人運具，它所產生的汙染問題會，把整個品質弄不好。

他的另外一個觀點，我覺得也是很重要，就是交通建設一定要守住環保的底線，讓交通跟環保是整合的，剛才他提的這部電影「別跟山過不去」，將來大家有空可以去看看。

事實上，我在美國在歐洲國家的旅遊的經驗，也覺得他的這個步道，真的是完全跟當地是結合的，連柏油路的顏色也是跟當地結合，這樣就不會覺得很突兀了，這點真的是很棒，他也提到了浪漫台三線，我們謝謝王教授！

接下來，是我們邱榮舉邱教授，他是我的學長，所以今天是學弟為他服務，學長他各方面的經驗，不論是在學術，或是實務界都是算大老級的，我們這個研討會能請到他來發言，是真的不得了，他是台灣大學國發所的教授，邱老師請

邱榮舉：

主持人，各位前輩先進，各位朋友，大家好！今天談的這個東西，我非常佩服劉董事長所講的專題。

我從三方面作思考，第一個，從國際連結還有國家級的觀光，以及地方特色的展現，第二個，整個桃園從北部到中部，或者整個桃園地區，那個中壢現在的火車站，是一個重要的關鍵，因為中壢是整個台灣客家庄裡面最大的一個市鎮，而且整個桃園是五大族群都有，所以對中壢火車站而言，要怎麼把這個全台灣最差的火車站，藉著這個機會，把他樣子變成起碼跟松山南港一樣，甚至超越那更好，所以中壢火車站跟所有的計畫搭配很重要。第三個就是剛才我講的軌道運輸，要怎麼樣有配套跟觀光連結？我就從這三方面談。

第一個就是國際連結跟國家級的觀光，要怎麼表現地方特色呢？剛才主持人邱院長也特別提到，在蔡英文政府所推動的好幾個重要國家級的建設，包括台三線浪漫大道，跟桃園這邊和跟今天的主題都有關，還有亞洲矽谷在台灣，本來只有在桃園市為主，現在已經連結到桃竹苗，把它連結在一起，所以機場捷運的出現，又把整個桃園航空城跟其他的也連結，這種集結的營運非常關鍵，我倒是蠻想請教現階段是到桃園中壢的邊邊嗎？

劉坤億：

環北站

邱榮舉：

環北站還有兩站到中壢火車站，還大概要多久？因為這個牽涉到等一下第二個中壢火車站，所以這個整個國家的建設，跟桃園的集結，現在的營運，跟未來的發展有密不可分的關係，這是第一點。

第二點是這個中壢火車站，被我們評為最差最爛的，相對的桃園火車站已經做得不錯了，我希望未來能夠總體思考，包括鐵路地下化的時候，又能集結未來中壢火車站，要由這個中央交通部及台灣鐵路，還有相關的部會共同思考，這樣才會有特色，不然的話很難，因為整個桃園市這邊，要往北往南的話，現在的桃園火車站中壢火車站，是一個重要的進出的地方，這是第二點。

第三點這個軌道的運輸很重要，剛剛王保鍵提的很有道理，早期的桃園就有好多的簡單輕軌，現在大力發展這個，不只桃園地區，而且又帶動這個桃竹苗，甚至於跟台灣，整個北部中部南部的連結很重要的關鍵，我就希望剛才劉董事長所提有集結之外，又以藍線綠線或者是棕色的等等，那現在這個東西，雙軌的是不是跟汽車怎麼樣搭配？我希望空港跟火車站跟汽車站客運站，能夠做一個很好的連結，包括使用腳踏車怎麼觀光？這樣的話，更有助於觀光的發展和交通建設，以上就這三點提供參考，謝謝！



丘昌泰：

謝謝我們邱榮舉教授，他對於桃園非常的清楚，我很同意他的論點，打造以中壢火車站為核心的觀光區域，確實是刻不容緩，中壢其實他客家人比例應該是最多，可是在那裏卻完全沒有客家味，亂七八糟，我每一次到那裡都很難過，尤其是延伸到內壢，內壢更慘，

第二點就軌道建設，一定要搭配各種多元的景點，成為一個多角度的觀光資源綜合性建設。

第三點就是亞洲矽谷，將來範圍會擴展到新竹那裡，所以桃園捷運，它的空間會把整個大台北地區生活網，整個北部連結起來，所以將來發展的空間是很大的，謝謝我們邱院長。

接下來，也是我的學長前輩，紀俊臣紀老師，紀老師他過去在東海大學，後來在銘傳大學公共事務學系，也是社科院的院長，最重要是他實務經驗非常的豐富，曾經是我們內政部民政司司長，我們精省很多過渡型的法規，及後來的地方制度法，都是在他手上完成的，特別是地制法，到現在為止，還是一個擬得非常

好的一個法制，可以看到有跨域治理的條文，考這個題目他是始作俑者和創建者，了不起！紀老師請你發言。

紀俊臣：

我們的主席邱院長，還有劉董事長，各位與會的學者專家，大家好！剛剛提到交通，台北市興建這個大台北捷運運輸系統，我可以說是最重要的催生者，因為當時本來是要對俞院長(俞國華)做簡報的，但是俞院長表示不做，後來我就和我們許市長(許水德)商量，結論是非做不可，他問我要怎麼做？因為他原來的計畫是做完1條再做第2條，所以6條就要30年，我和許市長溝通，建議我們改變6條一次動工，然後10年完成。當時他跟我講，如果6條一起動工，豈不會造成台北市的交通黑暗期？我說沒有關係，黑暗期時，我們兩個都離開市府了，當時我是開玩笑講的。各位想一想看，如果不是當時一次動工的話，台北市的捷運今天怎麼存活？整整要30年後才能建設完整路網。

所以我們就改為10年建設完成，後來跟俞院長做簡報，俞院長就答應了，答應以後，我們就整整半年的時間，每天7點鐘上班，包括禮拜六，為什麼？因為七點鐘市長要召集籌備委員會議，就當天發生跟興建捷運有關的事情，當天就要做出決定和處理，包括捷運的名稱像大眾捷運系統也是我們取的，像MRT也是這樣來的。

為什麼拿這個做開場白呢？因為今天報紙登了一個消息，是柯P說20年前台北市在做捷運的人像是傻瓜，我是要說明其實不是傻瓜，是有思考的，只是說有很多的決策，在客觀條件，或在某些人的堅持下改變了。

比如說現在捷運它都有升降梯，原來是沒有的，後來也是我提出來的，當時我說如果沒有升降梯，一些老人家手提很多東西，要如何方便出入？有人反對說巴黎的14條線中，前面的13條線捷運就不但沒有升降梯，而且甚麼設施都沒有，連提皮箱都只能走樓梯，但是當時我就很堅持，齊寶錚說那要花300億元，我就說1000億也要花，因為這是歷史性的貢獻，現在不做將來會後悔的，後來經許市長裁決才決定做了。

昨天柯P也有提到那個欄杆的問題，其實當時是一度有考慮要做的，不是不做的，只是當時齊局長認為，一般來講，捷運都是開放空間，如果有門，關起來的時候砸到人怎麼辦？當時是因為想這個才沒有做的，我是覺得當時對這事情猶豫不決是不對的，若是當時做起來，現在就省事了，因為齊局長他當時是執行者，他雖然有他的一些考量，但那些考量，也許有一些是正確的，也許也有一些可能就有問題。

我再舉一個例子，我們這個鐵路地下化，把台北火車站做起來，原來計畫的高度比現在還低，當時我代表台北市政府，去參加這個規劃會議的時候，我就對高度有意見，那個董萍講他只負責興建火車站就好了，管不到其他事情，我就提

出來那個底下要準備多一點軌道，如果當時多準備一些軌道的話，後來我們的高鐵就不會延後一年了，相對來說，當初設計火車站，站體比現在還矮的，我當時就當場拍桌子，並說如果不拉高的話，台北市的配合經費就全部提出來，讓你們交通部自己去搞，所以董萍就因為有我的壓力之下，才同意加兩層，我當時的主張是五十層，因為我認為火車站是要做台北市地標的，雖然最後的決定和我的意見還差很多，但總算是有增加了高度。

我為什麼講這個例子？我的意思就是說，未來你不管是交通建設也好，觀光發展也好，一定要有複合式的思維，複合式的觀念，我們今天很多的政策失敗，就是沒有複合式思維，只有考慮到自己本位的事情，這是不對的。

剛剛提到桃園的狀況，如果它要做高運量就不是很好，因為面積蠻大的，不像台北市，台北市是 272 平方公里，桃園除了復興區以外，至少都還有 800 平方公里，因為面積大，你如果要做高運量的捷運系統是會有問題的，還不如做這個低運量的，或是中運量的，還是剛剛講的輕軌，乃至於把汽車運輸工具再做調整，這是一個方向的問題，所以我們在思維這個問題的時候，剛剛我們保鍵也都有提到，要有觀光發展的觀念，要有環保意識等等，這都是正確的，但是更重要的是，希望我們也要有前瞻性，要考慮到這樣一個建設，對當地的前瞻發展，有多少的衝擊？衝擊有正面的，也有負面的，我們希望正面的盡量求其大，負面的盡量縮其小，這是一個方向，如果大家有這個觀念，就不會幾十年後再去後悔了，再被人家說是笨蛋，這是我的一點意見，請各位參考，謝謝！

劉坤億：

三位教授都說得非常的好，尤其紀教授有參與過台北市捷運的規劃期，特別會了解，這邊我先跟紀老師對話一下。

第一個，就是捷運跟老齡化社會的關係，這個議題非常的有趣，前一陣子曾經有一個評論者，他說台灣都已經進入高齡化社會了，蓋那麼多捷運幹甚麼？越是老齡化的社會，我們越需要軌道運輸，尤其是捷運，老人他只是活動力比較差，但是他其實是健康的，所以你要讓他願意走出來，而不是整天在屋子裡的客廳裡面。

講這個話的人，其實他是不瞭解高齡化的社會，因此在捷運的設施方面，紀老師剛剛特別提到台北市捷運電梯，當時確實有在討論這一節，有時候軌道的工程師他的腦袋比較死，他想到巴黎的捷運的情況，只想到有軌道車子能跑就好，至於月台乃至於車站怎麼規劃，不在他的想像，所以台北市的捷運，可以說是全世界進步的捷運，因此我們也是在這個基礎上，在規畫綠色捷運的時候，也都會考慮這些。

比如說目前機場捷運，有關月台上的安全問題，我們是記取了台北捷運的教訓，所以在規劃的時候就做好了，所以在軌道建設方面，絕對要有前瞻性的思

考，也絕對不要去說高齡化社會就不需要，也結合跟王教授剛剛提到的概念，特別是紀老師也特別提到的，在軌道的規劃過程當中，是要去考慮運量，還有幅員，包括都市的人口等等，其實有一個綜合性的概念，可以一併的回應這個概念。

去年我到歐洲區考察的時候，我們也交流很多，有一個概念正在形成，大家還沒有定論，就是所有的公共運輸軌道交通建設，都要回歸到人來做思考，也就是我們要把人的移動，作為一種服務，而這樣的過程當中，我們怎麼樣去結合各種公共運輸，就變得很重要了。

當中包括最高運量，以及距離比較長遠的就透過高鐵及鐵道，高鐵跟鐵道它們是快速跨越城市的，對於遠距離的，透過這些鐵道、高鐵跟捷運聯結起來，這樣旅客下來以後，可以再坐捷運做中距離的移動。接下來必須要考慮到，讓那個小城市跟小鄉鎮，也能夠有輕軌，比如說 10 萬、20 萬的小城鎮，它們有輕軌能夠接捷運，能夠把他輸運過去。接下來就是最後一哩路了，他下了輕軌或下了捷運站之後，你有沒有很好接駁車，有沒有很好的 ubike，或是更輕型的交通工具，能夠協助這些人的移動，我想整個歐洲在這方面已經做了一個比較前瞻性的思考。在台灣我們回過頭來看，我會比較遺憾，就是我們各種交通建設是切割式的規劃，未來我們必須要透過 master 的概念重新去整合，對我們會是比較有幫助的。

還有剛剛邱教授特別關心到中壢火車站，這次鄭市長特別帶我們到京都站去看，我們真的很用心，第一個把住的旅館就訂在車站旁邊，第二個就白天去看晚上也去看，然後市長比較忙看 2 次，我們要看細部，就看 4 次，這其中我們有討論到未來桃園車站，跟中壢車站規劃，希望能夠像京都一樣。京都的車站跟我的新板特區大概差不多時間都是 20 年前，但是今天的新板特區的車站舊了，老了，可是京都車站看起來，仍然是新的，所以也給鄭市長一個決心，就是在規劃設計的成本不要太省。

第二個就是開發的尺幅要越大越好，能夠結合周邊的私人土地來做連開，盡量的整合公部門的土地，讓各車站站體能夠越大。

第三個就在整個車站的規畫過程當中，京都車站你幾乎看不到計程車排隊，或私人車好像在那邊打結，因為他已經做了各種交通工具跟人移動的動線分流設計，這個是日本人在做都市計畫，跟交通規劃時進步的地方。我們也去學習，也透過這種觀摩，希望把這些成果能夠有呈現的好機會，因為中壢車站對客家族群影響特別大，全台灣人口最多的客家族群就是在桃園，有差不多 82 萬的人口，事實上，中壢也是一個集中點，浪漫台三線也是從龍潭平鎮出發。我會把邱老師的意見帶回去，就是說整個車站的規劃，可不可以融入客家的意象？能夠讓它發揮在地的特色？這個還蠻好的，以上謝謝！

丘昌泰：

我再把幾位老師的論點，做個整理，紀老師有兩個論點，即是我們做交通建

設一定要把觀光把環保帶進來，也就是要有複合式的思維，要有多功能思考，不要錢砸了做一個建設，就只有那個建設，比如說汗水處理廠，就只能做臭臭的汗水處理廠，剛剛李副市長(李鴻源)說電子業跟環保的結合，就是一個多功能思考，這個很重要。

第二個就是要前瞻，我們不是要看眼前的問題，要往前看 10 年、20 年。事實上，紀老師提捷運這件事，老實講，我今天才知道許水德，他才是真的啟動者，但是黃大洲市長任內負責執行，我跟他談了好幾次，我們台北市今天很多重要的建設工程，我覺得要還給他公道，但是因為他不會講話，選舉選輸了。事實上，他任內做幾個最難的建設工程，包括拆遷中華商場跟台北車站地下化，如果台北車站當年沒有地下化，那整個西門町一定比現在落後。我在桃園縣待很久了，桃園跟 10 幾年一樣沒變的原因在哪裡？因為它被鐵路、被縱貫高速公路切割了，讓他根本沒有辦法去溝通，所以地下化很重要。我看賴清德好像在台南要做地下化，被罵得要死，其實從長期看來，那是絕對有必要的，這個要花很多錢，所以台鐵和台北市政府要談，要做行政協調，比鋼板還難推，這種情形我也碰過。現在接下來是我們謝政諭謝教授，他是東吳大學政治系教授，也曾經是人文社會學院的院長。

謝政諭：



主席，劉董事長，還從三位中南部來的議員，我們教授講話，一講就講很長，我希望講得簡短一點，把時間保留給遠道來的議員貴賓。

我講兩個部分，前面其實也都有人談到，這兩個部分我現在把它歸納一個叫道一個叫術。

就是說我們面對這個交通跟觀光，我們有一些方法，有一些戰術，簡單的講我就不展開論述，直接談一些標題，第一個是票價，剛剛劉董事長談到 369 跟 135，我們能不能開發更多一點的？比如說五日遊的連結，還有親子票打折，再來是敬老票之類的，我只是提一個類型，使用這樣一個方式，才能帶動更多人來運用這一條捷運。

第二個部分，其實剛剛很多人談的叫商城，或者是重要的據點，最近 3、4 年有一個台日的研究，我大概跑了日本 20 次以上，我發現日本不只是京都，他重要的車站，幾乎毫無例外，它的車站就蓋在 20 層的大樓上，這就是我待會要講的道的問題。基本上這個公跟私如果拿捏得準的話，一切的設計，上到總統下到一個執行者，這條鐵路這個站弄下來，就要使用 100 年，絕對是為公，決無私心，也絕無跟財團掛勾，我就會好好的把社會資源納進來，不怕時間稍微多個半年，多個一年，也沒有甚麼問題。

每一個標的做下去之後，就是所謂的為千秋萬世。當年梁啟超戊戌變法失敗之後，他們幾個人到日本去，梁啟超講了兩句話，我覺得印象很深刻，他說取道日本，那個道，就是日本現在能夠現代化背後的原理原則，但後一句話是回道中國，就是我看到人家國家的優點，我要怎麼樣運用回到我們的國家內部，所以取道日本，回道台灣。

劉董事長到日本看了很多，能不能邀請日本當年興建的專家，三五個核心的人，來台灣討論他們成功的地方，結合可能上千上百的因素，這些因素都納進來，作為我們將來很重要的參考，

我舉一個例子，我們不怕被說圖利甚麼人，只要你那個心是為公的。從紐約有一條火車到 Trenton，紐澤西的首府 Trenton，這條鐵路到了普林斯頓大學附近的時候，沒有辦法繞到普林斯頓大學，他特別在那個站的地方，弄了一個地方叫 Princeton Junction，在 Princeton Junction 轉乘再坐 5 分鐘火車就到世界名大學普林斯頓大學的校園旁邊來。據我所知我們桃捷，當初在蓋的時候，跟輔大就有一段差距，現在輔大設醫院又有一段差距，這個都產生了民眾最有需要的問題，到醫院去看病不方便。希望未來搞軌的前瞻計畫裡面，就大膽的能夠在人口多，有前瞻性的地方就弄一條線到旁邊來，我想這就是今天李部長(李鴻源)他早上講的多溝通，多開放到公民參與，然後取大多數的意見，我想這樣的一個狀況，才是我們未來要走的。

我過去有一段時間，到普林斯頓好幾次，我曾經在那裏待了一段時間，拿了美國傅爾布萊特的獎學金，在學校裡面，他還有一條開放給私人的高速公路，我想那都是在大公無私的前提之下，把社會資源納進來，我們現在就動用國家太多錢，結果所有東西都在「搞軌」，其實國家有很多很多其他計畫有需要，當然今天的董事長你有這個學界跟社會的經驗，應該把大政治家的胸懷納進來，我相信可以做很多事，謝謝！

丘昌泰：

謝謝我們謝老師的道跟術兩個觀念，我們非常謝謝幾位教授的發言，現在我們再請實務界三位議員來發言，先請最南部來的高雄市議員高閔琳議員先開始，謝謝！

高閔琳：

主持人，今天很榮幸來參加這個論壇的研討會，跟許多的專家學來請教，還有跟其他城市的議員來做交流，剛剛主持人丘院長，有提到邱榮舉邱老師是您的大學長，邱老師其實不只是您的大學長，還是我在台大國發所的老師，所以主持人看來也是我的學長。

我是高雄市最年輕的議員，我叫高閔琳，我的出生背景非常的特殊，我是在台北出生長大，所以我非常的了解台北市，以一個首都城市的角度，享用了各種國家的資源，包括了捷運。

我們今天要談的是交通跟觀光，我也很榮幸因為家庭背景的因素，決定到高雄去參選，因為我父親是高雄岡山人，其中我又面臨到高雄是在 2010 年縣市合併，也就是說原本的高雄市，跟原本的高雄縣結合在一起，所以我想今天，可以來跟大家分享，一些高雄市在縣市合併以後的經驗。

現在的高雄市，是一個面積非常大的大城市，往北甚至可連接到阿里山，然後連接到台南市，整個南部地區可以說都是以高高屏作為整個人口移動，跟工作生活這樣子的生活圈。我們今天要談交通觀光，大家都知道，行政院跟立法院，近期為了有關前瞻建設計畫的特別預算案在吵鬧，並互相杯葛，在這個過程中，我們了解這個前瞻計畫，如果確定通過的話，高雄市可以爭取到 1800 多億的經費來做所有前瞻的建設，其中包括了交通的軌道建設以及水的資源、綠能和城鄉建設。

今天要談的是交通建設跟觀光，剛剛幾位學者和我們捷運公司的董事長，都提到我們要做一個交通建設。過去的思維，可能都先侷限在考慮我們是否有這個需求？甚至我們會考慮到人口的增長，對於大家一直在批評我們民進黨蔡英文政府，在推動前瞻計畫的特別預算中，要花那麼多的錢，做軌道建設的必要性在哪裡？我非常的認同剛剛劉董事長提到的，就是因為人口老化的問題，所以才更需要這樣一個公共運輸的系統，無論他是捷運還是輕軌，或是任何交通的載具。

我大概分享一下高雄市目前的交通。我想大家都知道高雄市是一個南邊的大城市，也是一個港灣的城市，所以我們的交通，包括我們常常搭的捷運，全台灣第一條輕軌，就是在我們高雄市，已經開始試營運了，有一部分的路段，也已經正式營運了，其中 C12 站到 C14 站，今天要做第一階段查驗的工作，很快我們的輕軌在水岸的部分就能全線通車。

除了在捷運在輕軌，高雄市也是第一個推動公共自行車的城市。當年陳菊市長早於台北市，借鏡法國馬賽公共腳踏車的建置。我們還有渡輪，在旗津的居民要往返高雄市區，可能都要搭乘渡輪，在愛河我們為了推廣觀光，也做了一些努力，仿義大利做了貢多拉，我們也推動太陽能為動力的水上計程車，還有很多不同的載具現在正在高雄發生。

其中特別值得跟大家分享的是，面對高高屏的連結所需要的捷運南北向的紅線，經過 15 年的爭取，往北的延伸線，現在紅線只能夠到岡山站，而且還沒有連結到岡山火車站，我剛好就是大岡山選區的議員，所以我特別關心這個議題，為了這個交通建設，加入交通委員會，一天到晚就在監督我們的交通局，捷運局還有捷運公司，我們也是爭取了 4、5 年，到最近才分別通過兩階段，第一個階段就是南岡山站，延伸到火車站前面。

第二個階段就是南岡山站未來要延伸到路竹區，我們期待連結原本的跟台鐵的共構之外，未來連結到路竹科學園區，甚至還包括一些重點的，像岡山農工這樣的學校也做一個連結，這是南北向我們所做的努力，東西向大家都知道，高雄市努力了 10 年，也才一條十字，一個南北向一個東西向。

最近在前瞻基礎建設計畫當中，我們也努力爭取了環狀輕軌的部分，就是在高雄市區哈馬星旗津鹽埕區這一帶，很有特色的老地方，在港口邊，除了有水運輕軌，還有環狀輕軌，連結原本大的十字之外，我們還爭取到黃線，黃線就連結到很多的醫療醫院，還有包括一些學校。

回歸大家一直在談的，今天我們到底需不需要軌道建設？最後要看的就是有沒有搭乘的需求？不是只要有一個綿密的路網就可以了，我們可能還要考慮到成本的效益，考量到未來社會跟經濟的效益，當然還有對環境的影響評估，所以就像剛剛謝教授所講的，我們必須要有一個前瞻的考慮，未來 10 年 20 年，甚至 100 年這樣的交通的政策跟計劃，同時我們也要很複合式的去思考。所以我的想法是，全世界很多的大城市都在做捷運，像法國、英國、紐約很多都是百年的地鐵，所以我們未來在做捷運或輕軌之類的交通建設時，就要思考如此大規模的建設，他的公共成本，如何未來可以延續，而且可永續經營，甚至還可以延伸和拓展。

比如說，我們現在建構一個捷運站體的時候，我們可能就要預留一些空間，未來可以做共構，也可連接輕軌或不同的系統。另外一個就是，我們怎麼樣讓這個需求變得更多，比如剛剛有人提到的，我們是不是應該關注到是否可以連接到各種的大型學校，像台北市台大出來就是公館站，非常方便，在高雄市未來要發展這個軌道建設，我們也要朝向這樣的方向去努力，所以剛剛所講的輕軌建設，我們就會連結到中山大學站，還有很多雄商等等不同的學校，讓學生未來有可能持續來搭乘人口，可以繼續的使用這個載具。

除了學校之外，我們也可以和很多的商辦或金融大樓合作，就像剛剛老師所講的，在東京等大城市都是如此，再來可能就是醫療機構，像高雄的經驗，我們未來的南岡山站附近，將會有高雄醫學院，在南機場附近，設置一個有 800 床位的長照體系的機構，這樣就把老人把長照的需求，都一併考量到這個交通的建設裡面去了。

最後談一下觀光的部分，不管要怎麼樣去發展觀光，或者是要怎麼樣發展交通，他們兩者互為因果的，他可能是雞生蛋，也可能是蛋生雞，有了交通，才有可能發展蓬勃的觀光，配合觀光地區的需求，才有相關的交通建設。

比如像我們的燕巢區的泥火山特色，又比如說像岡山地區，現在有一個新興的建設，叫岡山之眼，他是一個天空步道，未來希望有一立委爭取天空纜車，讓大家可以坐纜車看阿公店水庫，到周邊的土雞城去觀光遊覽，像這樣新興的觀光亮點，也相對需要交通建設來搭配，才能相輔相成。要有交通建設也才能發展觀光，有觀光的亮點或在地的特色，更有需要交通來搭配，其他還有很多有趣的經驗，等一下大家交流討論的時候，再和大家分享，最後就是邀請大家今年 10 月，到我們的哈馬星，參加高雄和國際組織 ICLEI 合辦，具有環保意義的無車區示範 (Eco Mobility World Festival)，以上是我的分享，謝謝！

丘昌泰

謝謝高議員，現在我們請台中市議員張雅旻。

張雅旻：

主持人，我讀研究所時也是紀老師指導的學生，所以紀老師剛剛看到我時，笑咪咪的表示歡迎，我也很開心能來參加這個論壇，我想先跟大家分享一下，今天雅旻是如何從台中上來的。

我是先走 74 號快速道路，10 分鐘之後，就抵達了高鐵，然後我就搭上高鐵，經過 45 分鐘之後，就來到台北火車站，之後我就很開心的拿著悠遊卡，搭上捷運，就是被柯 P 認為是 20 年前笨蛋所做的捷運，總共我花了不到 2 個小時的時間，從台中很順利的就抵達了今天台北的會場。

今天我和我們台中另外一位賴佳微議員，一起來參加這個研討，我們是抱著和大家交流的心情，以及滿腹的疑惑和困擾，想來請教在場的各位前輩先進。各位都知道，上個月台中已經成為台灣的第二大城市，在這個第二大城正要蓬勃的發展的時候，我們正需要有基礎建設的時候，我們不明白為什麼還有一些，目前身處首善之區的天之驕子，表示中南部已經人口老化，再加上少子化，所以不需要太多的基礎建設，包括軌道建設，包括公路運輸建設。

我認為所有的建設規劃，都要真正的符合民意的需求，這是我的第一個主張。現在台中市有 277 萬人口，可是我們的公車網路，現在是突破 700 條，雖然公車

也是很好的現代運輸工具，但是大家也都知道，公車除了對環保的影響之外，這樣的公車網路，是否能符合台中 2018 年，要舉辦花卉博覽會對於交通運輸硬體上的需求？跟各位報告，現在籌辦花博做得最好的，只有宣傳跟廣告而已，至於所謂任督二脈的交通硬體建設，我們台中遠遠的落後其他城市，這是我們非常憂慮的地方，也借此機會請教在場的各位專家學者，舉辦像花博這樣的大型活動交通建設，要如何配合，才能使交通不會打結？

台中市從民國 80 幾年，省府時代就開始在規劃台中都會區的捷運，經過了 20 幾年，才有一條綠線的建設，目前才已經完成 73% 而已，但是還沒有完工，所以對有南北東西向串聯的捷運路網，我們一向是相當的羨慕，雖然對運量和財務上會有其他困難的考量，但是這些可以以技術或後續的計畫來克服，但是我們現在的捷運建設，根本等於是零的狀況，唯一的綠線才建設到 7 成而已。

第三點想要請教各位的是，像台中這樣的交通建設，遠遠跟不上都會的發展，我們 2018 有花博，2019 有東亞青相當於奧運級的賽事，對於我們的交通建設如何追趕？在這裡除了跟各位分享我們的經驗之外，也想知道大家的意見和看法，讓我們能夠回去跟我們的民眾做一個說明。

第四點是大家知道，我們台中原來有一個 BRT 建設，後來被林市長取消改為優化公車，原來的 BRT 公司，就改組為捷運公司，那到底像這樣的公司，他的財務未來的營運，以及資本額等等，以桃捷的經驗，能否提供我們一些參考。最後一個小小的問題，我們知道桃園市、新竹市，還有台南，大概都已經有結合觀光資源交通資源，推出一個市民卡，原本的構想是想以電子商務的概念，讓市民卡能夠包括交通及各種的消費都能多卡合一，一卡全通，台中市年底也要仿效，但是我知道其他縣市，對於推動市民卡的成效並不理想，目前台中對市民卡的意見也很兩極化，想在此順帶請教各位前輩專家的看法如何？以上，！謝謝

丘昌泰：

接著，最後繼續請賴佳微賴議員。

賴佳微：

主持人，各位教授，現場的與會人員，大家午安，我也來自我介紹一下，剛剛沒有注意到我，應該是因為我看起來不像是議員，其實我現在是第 3 屆，我 23 歲就從事這份工作了。

其實我剛剛聽到各位教授談了很多，尤其是我們的張雅旻議員提到 BRT，我很有感受，再想到我們台中的捷運，從藍線、綠線、橘線，從胡市長任內到現在只有綠線，我的感觸就更深了。

我當了 3 屆的議員，從綠線高架，到抗議為什麼只有藍線，橘線為什麼沒有跑？從 3 線變成 7 線，最後只剩下現在的綠線 1 條，這其中真的有很大的曲折和

變化，BRT就更不用說了，BRT整體的結構做好了以後，營運一段時間，我在這屆任內有跟我們的議長，到新疆去考察，我才終於了解我們的BRT，是借鏡於中國的南疆。但是中國的南疆他的路其實很大，他就算是最小的路，也是台灣大道一半的大小，所他們沒有BRT站的地方，沒有畫BRT專用道的地方，他們其實雙節公車要運行，其實也不是問題的，無怪乎BRT在台中市最後的下場會如此，這其實不是BRT的錯，而是要應用的地方在哪裡？這個才是關鍵。

第二，剛剛高雄議員有講到纜車，我必須講我們台中過去也曾經推過纜車，由大坑到新社，那一段的時間，我和我的同事瘋狂的去坐纜車，也瘋狂的去坐火車，為什麼呢？因為考察嘛，說穿了就是去玩，日本的纜車、瑞士的纜車，還有好幾個國家的纜車，就我看來，日本的纜車是做得最好的，瑞士的纜車也讓我印象深刻，日本的高山溫泉鄉，他們的纜車也能上去，四季的風景如畫，就算是下大雪的天氣，他們的纜車也能運轉，但是為什麼到了我們台灣，不要說是環評的問題，就算是一個設站的規畫，都是問題，我思考了很久，其實交通建設和地方觀光的确習習相關，但是我們把地方觀光放在最前面，之後呢？我們所要思考的是，台灣的每一個地方的屬性定位問題，台灣每一個地方其實它的差異性很大。我在前兩屆的時候，我就常常提到這一點，每一外國人到台灣，或者是我從台灣的台中到台北、台南、高雄，到花蓮，我不會希望我在花蓮看到台中，我也不會希望我在台北看到台中，這是很重要的一點。

但是台灣人往往會認為別人的方法會賺錢，為什麼我就不能如法泡製？如果去日本，在東京就不會看到京都，在大阪就不會看到東京，我在瑞士不會看到義大利，我在義大利我不會看到英國。台灣做不到的關鍵是甚麼？在這個各個城市的屬性還不清楚的時候，就無怪乎交通會出現問題，大家就會提出像人口不足的問題，人口不足就無法去明確的定位，到底要用哪一種公共運輸做路網？

在這種情形下，也會和我們的經濟有相關，只要有一種方法能賺錢，就會一窩風的去仿效，去設工廠，這也就是為什麼我們的精緻農業無法發展的原因，一般會錯誤的認為，精緻農業就只是廣設民宿，或是設一個溫室可以讓人去採草莓，就叫精緻農業，其實不盡然。

剛剛大家也有提到的一點很重要，日本他的設計，很早以前就做得很好，到現在更是歷久彌新，台灣的設計，只要過了幾年就會感覺很不好，甚至於我可以在馬祖看到台中的設計很類似，我才剛從馬祖回來，我看到一個廣場的舞台設計，乍看之下，我們已看到圓滿劇場(位於台中市文心森林公園)的影子。

我說實話，這個真的是我們要去思考的問題，這就是城市文化景觀美學的部分，大家聽起來，會認為這是政府系統的問題，其實不是，這是台灣人對於設計溝通的問題。

我們如何跟民眾溝通？例如民眾都知道環境保護很重要，但是民眾不會知道

要如何去做環境保護，如何去面對環境保護的這一件事情。比如說我們現在的台灣大道，民眾只會說為什麼現在機車的線道變少了，雖然我們的公車路網變多了，但是我們就只有一條綠線啊，能幹甚麼？還不如就像以前一樣，反正沒有解決之道。到底是高架化好？還是地下化好？到今天還沒有定論，我曾經思考過很久，認為也許真的高架化比較好吧！曾經很多人說台中市最適合做地下化的捷運路線的地方，為什麼不做？後來有一些地方做地下化，挖了以後地層下陷的速度的確是變快了。

剛才聽到李鴻源部長提到環境問題的時候，我不禁想了一下，覺得也許就台中的現況而言，捷運建設還是以高架比較好，是我以前沒有去思考到的點，但是為什麼這點，卻從來沒有人去提出過？我發現大家不是沒有溝通，也不是不會去溝通，而是到最後大家會陷入一個有理講不清，而懶於溝通的情況，最後就不了了之了，台灣在每一個城市都會發生類似的情形。

台北市首善之區，所有的好事都集中在台北，這樣台灣的地方發展就會失衡，我們講綠色的發展，所謂綠色的發展，是我們確實有看到田，有自己的農場和森林在發展，這才是叫觀光。觀光是甚麼？觀光就是玩，有民眾問我說去考察是去考察甚麼？我說就是去玩，玩很重要，像吃也是文化，交通也是文化，城市景觀美學，一個車站的設計也是文化。

但是為什麼大家的思考會偏差？是因為我們教育沒有落實，為什麼大家會說台中沒有需要公共運輸建設？現在高雄還有台北都正在突飛猛進發展，唯獨中部五縣市的基礎建設上，相對的落後很多，整個大台中的路網，如何連結到北部，到南部，最後到花蓮？所謂行的安全，就是要告訴民眾安全的到達比快速的到達來得重要，在安全與快速之外，就是生態環境，這些都要不停的教育民眾，只有不斷的灌輸這些觀念給民眾，台灣的建設才能有正面的發展，以上謝謝！

丘昌泰：

很不好意思，時間已經過了很久了，因為三點半要進行另外一場，所以這場就把他結束，最後大家對劉董事長還是有一些期許，所以來是請他做簡單的回應。

劉坤億：

聽過三位來自高雄和台中的議員的發言，我簡單的回應，因為時間真的非常的有限，首先，在台中的BRT，我想你們的感觸很深，這段時間我接觸軌道業的時候，包括在規劃整個運輸系統的過程當中，我發現一個關鍵點，是大家沒有看清楚的。BRT甚至高雄的LRT，他在整個系統當中，我們會稱他為一個交控，他是跟平面道路的交通號誌一定要混和去做規劃的，如果這個沒有意識到的話會失敗。我覺得台中在這一塊，只重視在這個車子可以在路上跑，但是他沒有去處理到要跟平面道路的其他交通工具去做共用路面，所以他的交控系統，才是要花大

錢的，後來林市長發現不對勁了，狀況應該這樣的，

至於 MRT、台鐵跟高鐵，他是叫行控，他是軌道專用，絕對不會跟你平面道路運行，所以他叫行控。桃園目前來講，我們也進入一個交控、行控的融合，交控跟行控本來是分離的，但是一旦有輕軌的時候，就要去思考到交控跟行控的融合問題，包括現在我們就已經在規劃行控中心跟交控中心要不要二合一，整個交通整合的資訊運用在一起。講這些跟大家分享，因為在軌道業我也算是一個新兵，我在看台中個案的時候，我也在從中學習跟理解一些事，未來在桃園的時候，我們會特別注意這件事

第二個是剛剛雅旻議員問到市民卡的事情，剛好我到桃市府去任職的時候，就是發行這個市民卡，在推動的過程當中，他真正的關鍵是，一定要知道市民卡背後的意義是甚麼？他不是只有一張卡，或是一卡多用，其實是一個智慧城市，他在推動過程當中，怎麼樣利用這張卡，讓我們了解數據的東西？

所以多卡合一的整個過程，關鍵點是在溝通跟協調，我花最多力氣就是在溝通跟協調，所以今天桃園的人口 217 萬，但是他花卡量超過 80 萬，當超過 60 萬之後，我就告訴我的同事說，我們的重點，是要在這張卡活用，發一張卡給他，他沒有用，就沒有意義。

所以台中市來觀摩的時候，我也提醒說市民卡不是發了卡就好，因為台北市失敗過，新北市也失敗過，重點都是因為沒有悟透這張卡，到底對市民有甚麼用？對於市民跟政府之間的聯繫，有甚麼用？這是心法，就是在推這張卡要成功，一定要這樣。

第三個，就是要更具有前瞻的思考，我甚至都會建議台中在推的時候，是不是可以考慮你怎麼樣去做到行動識別卡？我們現在思考的是虛擬卡，虛擬卡是在未來兩三年，就會很快速的取代實體卡，但是遺憾的是，國內在行動支付這方面的技術比較慢，我們都很期待中華電信跟其他的電信業者，能趕快有所突破。

所以這也會影響到未來我們在捷運，或者是大眾運輸，現在國外的旅客進來，最大的抱怨，就是我們都已經是行動支付了，你進來還要買悠遊卡、token 及電子支付！電子票證是過渡時期的行動支付產品，這個一定要先悟透。所以我祝福台中市會成功，但是票證公司不要成立，票證公司的哪一條路很長，一定要悟透市民卡要成功的關鍵點。

在整軌道發展的過程當中，最後我表達一個看法，就是紀老師剛剛提到的一個複合式的思考，其實更重要的是在複合式思考的上端，是叫做系統化的思考，如果在公共運輸沒有進行系統化思考的話，我想問題就很大。

高雄就是一個很不被公平對待的地方，他的運量之所以沒有起來，是因為沒有路網。所以柯 P 前段時間提到批判前瞻計畫講的話，是非常沒有道理，因為他

竟然舉桃捷公司的現金流虧到不省人事。

我覺得今天在台北市議會講這段話，我是備感榮幸，今天是一個閉門會議，我覺得是一個很好的機會，我就跟大家分享一下：機場捷運是在今年3月2日正式通車，我們說正式營運是只收票，第一個月還是半價，事實上今年我們法定上的預算，可以虧損1.67億元，其實沒有開門做生意，第一個月及第二個月加起來我們就已經虧了1.5億元了。

年度的預算我們就當期來講的話，3月2日通車以後，到7月底結算我們現金流存損已經縮小到2900萬，意思就是說再給我一個半月的時間我就收支平衡，今年會不會有純益？今年會有，但是我不能對外公開講，因為很多的設施設備還在保固期，所以我們還沒有去真正給付一些維修的成本，但是以這樣的現金流來講，怎麼可以說是虧得不省人事？這很不公平，謝謝！

丘昌泰：

下一場要開始了，這一場我們就到這裡結束，歡迎在座的各位學者專家繼續參加下面的幾場，晚上在彭園有請客吃飯，主講人跟與談人都歡迎參加，謝謝！