

高雄為臺灣第二大城市，繼臺北後興建捷運系統本所當然，只是結果與臺北捷運大相逕庭，每天運量只有 10 幾萬人，不但與臺北捷運相等規模路網之運量相去甚遠，與預估運量之 30 幾萬人亦有相當之距離。當然，主管單位經過檢討，也努力做過改善，但效果不彰，運量之增長有限。目前好像已經認定，高雄因都市呈狹長形狀發展且氣候適宜，居民旅次長度較短且習慣以機車為交通工具，因此難以吸引其使用捷運系統，似乎已經宣判高雄捷運之建設失敗，只等最後政府接手。個人基於學者之樂觀天性，覺得事情應該沒有那麼悲觀，應該還有轉圜的餘地，謹提出淺見如下：

臺北捷運與高雄捷運最大的差異在於，臺北捷運是以公辦公營之方式建設，建設經費全部由政府負擔，建設完成後成立公營之臺北捷運公司負責營運；高雄捷運則以 BOT 方式進行，即民間自籌自償部分之經費，負責建設與營運工作，特許期滿後再歸還給政府（似乎聽到有人認為高雄捷運營運問題肇因於 BOT 廠商需擔負建設費用之回收，但個人仍認為問題之關鍵仍在運量）。臺北捷運因係國內第一次引進捷運系統，不論建設與營運均為國家級之大事，因此不僅建設工期、成本、品質在各界高度關注下呈現較高水準外，在營運上更怕其會受到傳統體制之限制，成為第二個台鐵，還經過縝密漫長之立法工作，讓臺北捷運能以接近企業化之方式經營，奠定今天臺北捷運成功之良好基礎。高雄捷運以 BOT 方式進行，基本上就是希望其能直接帶進民間企業之效率與品質。以個人之評量，高雄捷運在建設與營運之作為與成果上的確達到各界之期望，不論工期之掌握、經費之有效運用、工程品質、甚至營運品質均不輸臺北捷運，此即個人在標題上標示「高雄捷運，成也 BOT」之部分。

至於何以「高雄捷運，敗也 BOT」？個人認為關鍵在於台北捷運之公營公司臺北市政府係主要股東，臺北捷運經營失敗，臺北市政府必須全部承擔。設想臺北捷運像臺鐵一樣每年虧損新台幣 100 億元，對臺北市政之影響將為臺北市政府無法承受之重。因此我們可以看到臺北市政府在捷運通車後之許多積極做為，如積極調整公車路線將平行競爭路線改為接駁路線、大力推動機車退出騎樓人行道改善人行系統品質、實施公車與捷運之雙向轉乘優惠、降低捷運車站附近建築物附設停車位之標準等，都對捷運運量之提升有直接之效用。其他不明顯之做為如實施機車路邊停車收費、加強路邊違規停車拖吊、都市發展及產業引進等，相信對臺北捷運之運量也有相當助益。當然臺北市政府在做上述施政時，可能並不是直接針對臺北捷運營運，但即使事後諸葛，兩者間之正面關係也無可否認。更何況今天臺北市之各項施政幾乎均可感覺得到以捷運為基礎之考量，換言之，捷運系統已成為臺北發展最重要之基礎設施，臺北的發展已與捷運系統融為一體。

就這方面來看，高雄捷運與臺北捷運有如天地之別。首先高雄捷運之虧損對高雄市政府好像沒有太大之壓力，高雄市政府對高雄捷運當然也有輔助做為，不過力道好像相對而言小了許多。最重要的，高雄捷運對高雄市之發展完全感覺不

到有帶動作用，換言之，高雄市之發展與高雄捷運之發展為兩個獨立的個體，關連不大相互影響也不大，高雄捷運不為高雄發展之主要基礎設施，個人認為這才是高雄捷運運量無法提升的主要癥結。造成此一問題之潛在原因可能就是高雄捷運以 BOT 方式進行，在我國公私分際之關係上政府是不能對民間廠商有明顯之助益行為，否則就會被視為圖利廠商，若然，則高雄捷運即敗也 BOT 了。

捷運系統係一複雜且高成本之設施，其不但需要審慎之規劃設計、精緻之施工建造、以及企業化之經營管理，最重要的是它需要與都市發展、都市施政做緊密之接合，成為都市發展之核心部分，才能充分發揮其功能，達成建設之目標。而 BOT 廠商只能就規劃設計、施工建造、經營管理上發揮其長才，在都市發展、都市施政上 BOT 廠商力不可能逮，此部分必須政府部門有所作為，才可望突破改善。由理論上看，民間參與捷運建設不必然是公私分際若高雄市，應進一步達成公私合作 (Public Private Partnership) 之關係，高雄捷運成敗關鍵就在此一關係是否達成、高雄捷運能否成為高雄市施政之主要考量、以及高雄捷運是否真正成為高雄發展最主要之基礎設施。(作者：國立交通大學交通運輸研究所退休暨兼任副教授)