



# 105 年度統計專題報告

## 高雄捷運近五年運量 消長之探討分析

撰 研 機 關 : 高雄市政府交通局  
單 位

撰 寫 人 : 李明澍

職 稱 : 科員

聯 絡 電 話 : 07-2299825 #810

撰 寫 日 期 : 中華民國 105 年 7 月

# 目錄

第壹章 前言.....	2
第貳章 各年度旅客運量分析.....	3
一、100 年旅運量分析.....	3
二、101 年旅運量分析.....	5
三、102 年旅運量分析.....	7
四、103 年旅運量分析.....	9
五、104 年旅運量分析.....	11
六、跨年度每月運量分析比較.....	13
第參章 歷年各車站運量變化情形.....	15
一、100 年與 101 年各站運量變化分析.....	15
二、101 年與 102 年各站運量變化分析.....	16
三、102 年與 103 年各站運量變化分析.....	18
四、103 年與 104 年各站運量變化分析.....	19
第肆章 捷運運量消長原因之探討.....	21
一、捷運運量成長因素.....	22
二、捷運運量衰退因素.....	24
第伍章 各行政區整體交通需求量與捷運運量.....	26
一、各行政區域捷運站數量與密度.....	26
二、各行政區之交通需求量與捷運搭乘量關係.....	28
第陸章 結論與建議.....	33

## 第壹章 前言

高雄捷運自 97 年 9 月全面通車以來，運量逐年成長，適逢捷運監理業務自 99 年 12 月 25 日由本府捷運局移撥至交通局恰滿 5 年，在此回顧近 5 年之營運資料，藉由分析捷運之運量消長情形，與各站及各行政區之使用狀況，以提供未來營運規劃之參考。

## 第貳章 各年度旅客運量分析

### 一、100 年旅運量分析

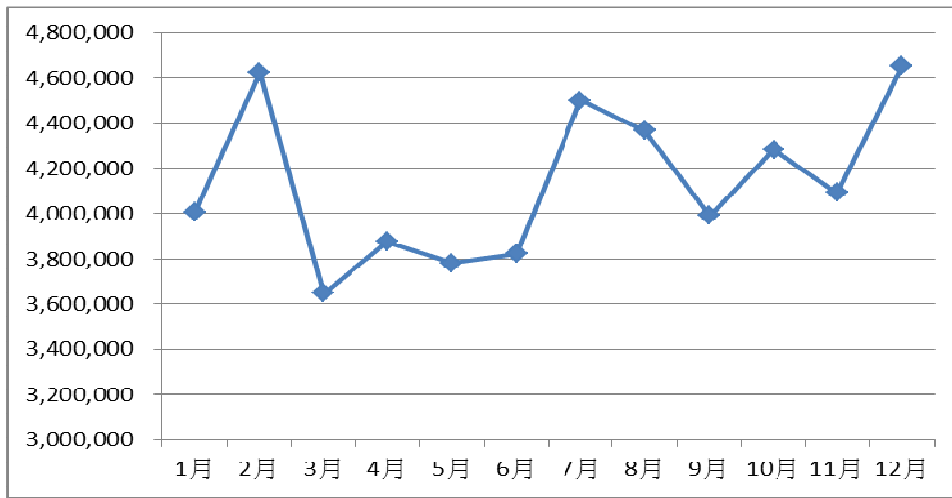
100 年每月運量如下表：

表一 高雄捷運 100 年每月運量表

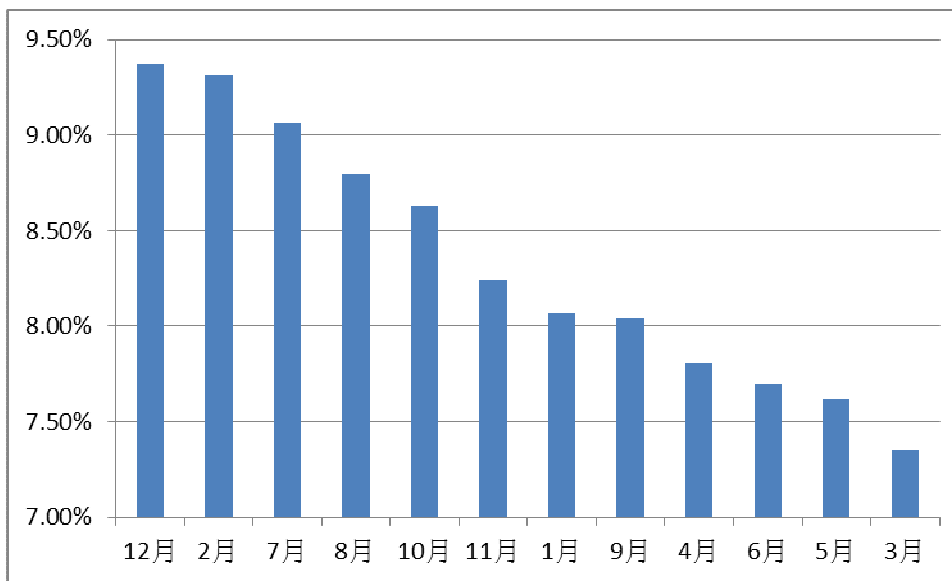
月份	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月
旅客人數 (人次)	4,005,165	4,623,289	3,647,793	3,874,501	3,780,160	3,821,847
百分比	8.07%	9.31%	7.35%	7.81%	7.62%	7.70%
月份	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月
旅客人數 (人次)	4,500,102	4,366,384	3,990,584	4,282,828	4,091,581	4,652,397
百分比	9.07%	8.80%	8.04%	8.63%	8.24%	9.37%

100 年旅客人數由大至小依序為(1)12 月 4,652,397 人；(2)2 月 4,623,289 人；(3)7 月 4,500,102 人；(4)8 月 4,366,384 人；(5)10 月 4,282,828 人；(6)11 月 4,091,581 人；(7)1 月 4,005,165 人；(8)9 月 3,990,584 人；(9)4 月 3,874,501 人；(10)6 月 3,821,847 人；(11)5 月 3,780,160 人；(12)3 月 3,647,793 人。

100 年前旅客人數前三大月份占總旅客人數之 27.75%，其中以 12 月份占全年總人數的 9.37% 最多，其次分別為 2 月占 9.31%，7 月占 9.07%。其中旅客人數最高人數月份 12 月較最低月份 3 月相比，人數多出 1,004,604 人，差幅 27.54%。



圖一 100 年每月旅客人數



圖二 100 年每月運量占整年運量之比率(依運量大小排序)

## 二、101 年旅運量分析

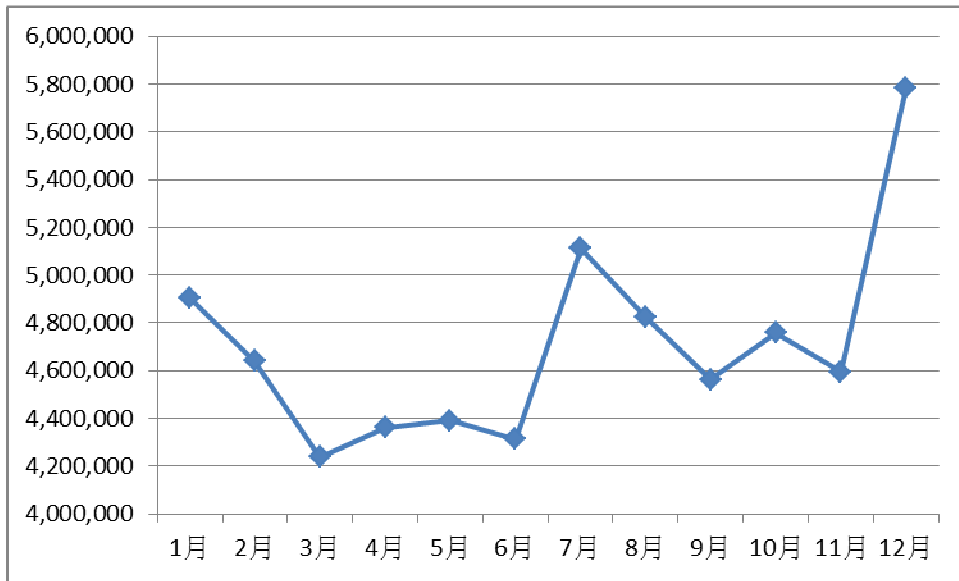
101 年每月運量如下表：

表二 高雄捷運 101 年每月運量表

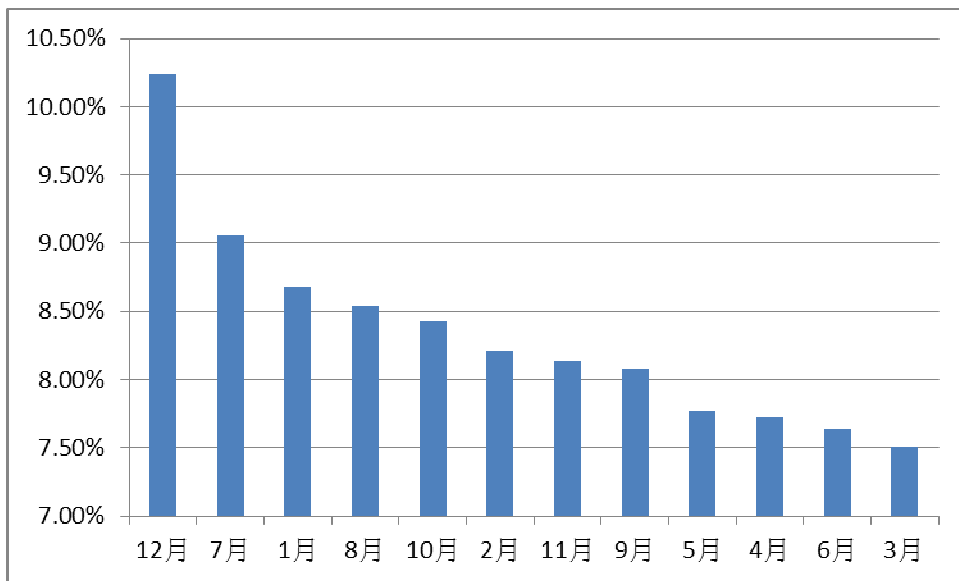
月份	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月
旅客人數 (人次)	4,903,023	4,639,258	4,238,529	4,360,598	4,390,791	4,312,096
百分比	8.68%	8.21%	7.50%	7.72%	7.77%	7.63%
月份	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月
旅客人數 (人次)	5,112,840	4,823,858	4,561,470	4,758,650	4,594,418	5,784,850
百分比	10.30%	9.72%	9.19%	9.59%	9.26%	11.65%

101 年旅客人數由大至小依序為(1)12 月 5,784,850 人；(2)7 月 5,112,840 人；(3)1 月 4,903,023 人；(4)8 月 4,823,858 人；(5)10 月 4,758,650 人；(6)2 月 4,639,258 人；(7)11 月 5,112,840 人；(8)9 月 4,561,470 人；(9)5 月 4,390,791 人；(10)4 月 4,360,598 人；(11)6 月 4,312,096 人；(12)3 月 4,238,529 人。

101 年前旅客人數前三大月份占總旅客人數之 30.63%，其中以 12 月份占全年總人數的 11.65% 最多，其次分別為 7 月占 10.31%，1 月占 8.68%。其中旅客人數最高人數月份 12 月較最低月份 3 月相比，人數多出 1,546,321 人，差幅 36.48%。



圖三 101 年每月旅客人數



圖四 101 年每月運量占整年運量之比率(依運量大小排序)

## 三、102 年旅運量分析

102 年每月運量如下表：

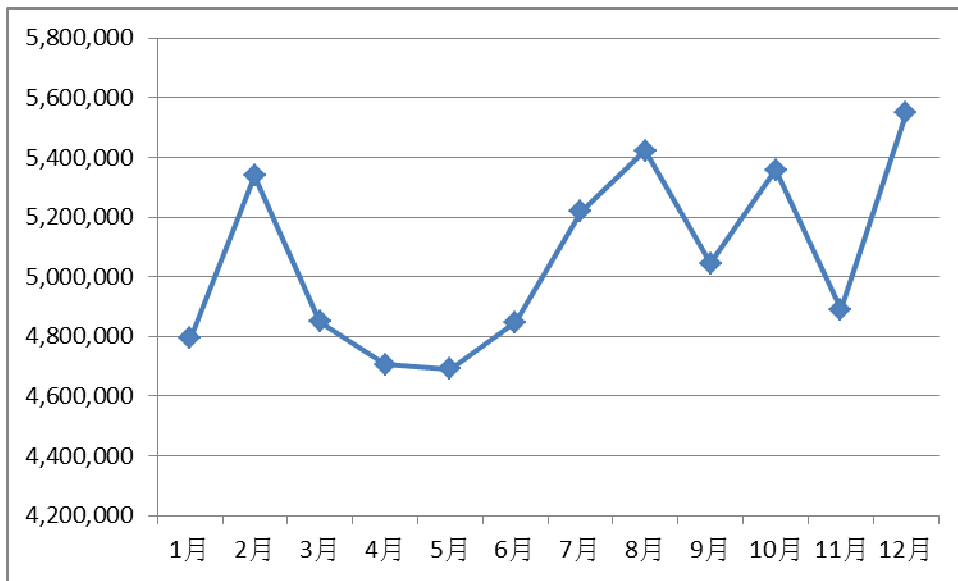
表三 高雄捷運 102 年每月運量表

月份	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月
旅客人數 (人次)	4,792,646	5,339,314	4,849,338	4,705,746	4,690,789	4,846,562
百分比	7.89%	8.80%	7.99%	7.75%	7.73%	7.98%
月份	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月
旅客人數 (人次)	5,218,612	5,421,920	5,045,535	5,357,413	4,890,208	5,548,220
百分比	8.60%	8.93%	8.31%	8.83%	8.06%	9.14%

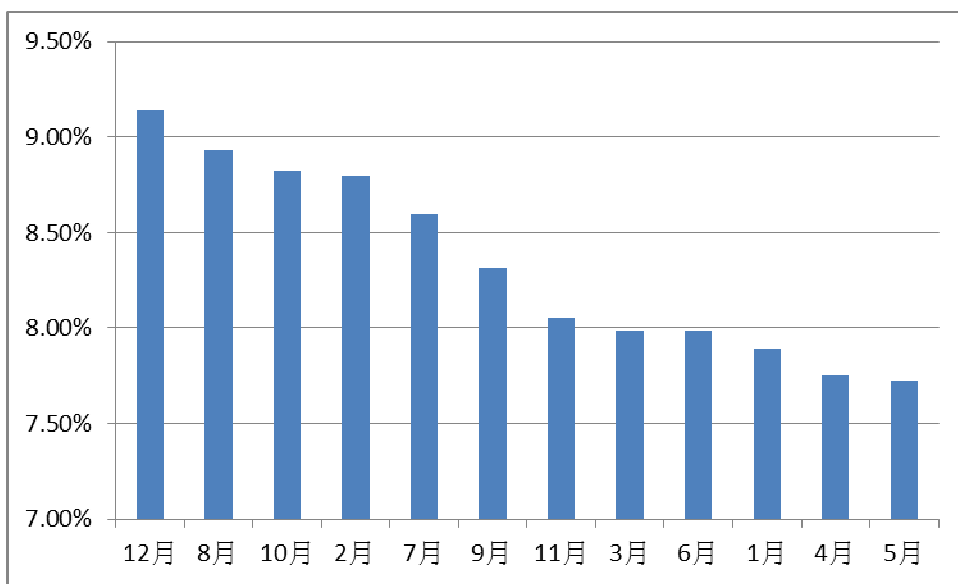
102 年旅客人數由大至小依序為(1)12 月 5,548,220 人；(2)8 月 5,421,920 人；(3)10 月 5,357,413 人；(4)2 月 5,339,314 人；(5)7 月 5,218,612 人；(6)9 月 5,045,535 人；(7)11 月 4,890,208 人；(8)3 月 4,849,338 人；(9)6 月 4,846,562 人；(10)1 月 4,792,646 人；(11)4 月 4,705,746 人；(12)5 月 4,690,789 人。

102 年前旅客人數前三大月份占總旅客人數之 26.9%，其中以 12 月份占全年總人數的 9.14%最多，其次分別為 8 月占 8.93%，10 月占 8.83%。其中旅客人數最高人數月份 12 月較最低月份 5 月相比，人數多出 857,431 人，差幅 18.28%。





圖五 102 年每月旅客人數



圖六 102 年每月運量占整年運量之比率(依運量大小排序)

## 四、103 年旅運量分析

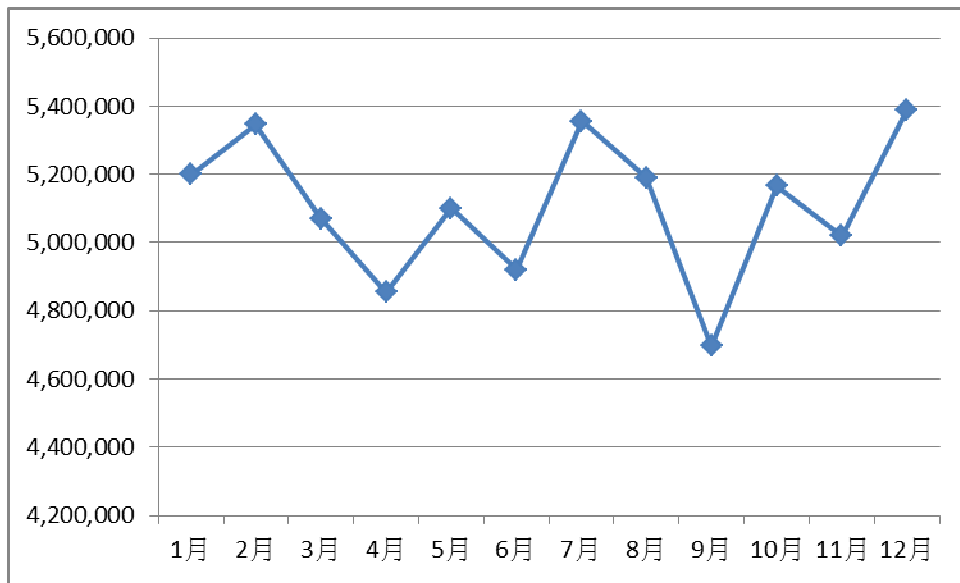
103 年每月運量如下表：

表四 高雄捷運 103 年每月運量表

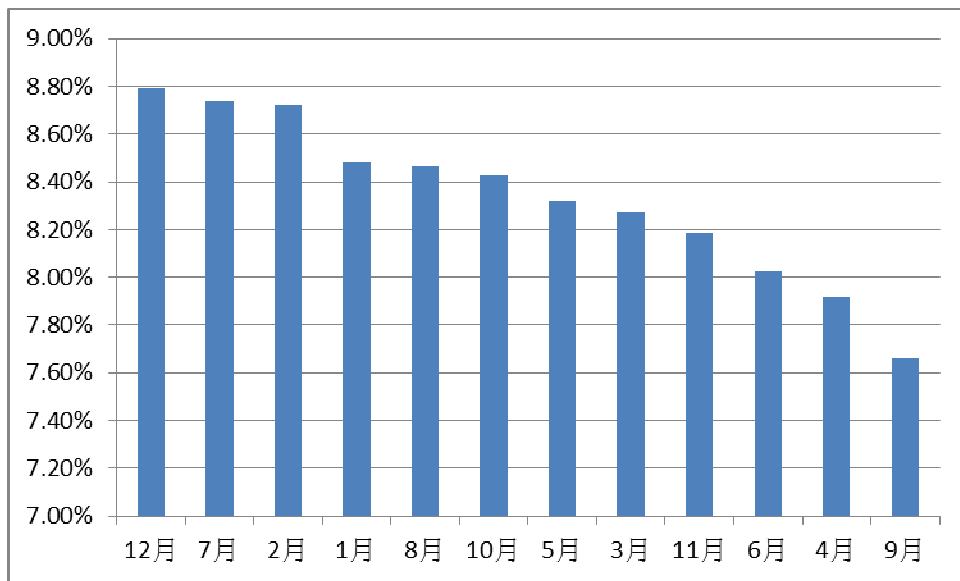
月份	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月
旅客人數 (人次)	5,199,190	5,346,222	5,069,447	4,854,796	5,100,243	4,920,170
百分比	8.48%	8.72%	8.27%	7.92%	8.32%	8.03%
月份	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月
旅客人數 (人次)	5,356,062	5,190,095	4,697,489	5,166,738	5,019,088	5,388,484
百分比	8.74%	8.47%	7.66%	8.43%	8.19%	8.79%

103 年旅客人數由大至小依序為(1)12 月 5,388,484 人；(2)7 月 5,356,062 人；(3)2 月 5,346,222 人；(4)1 月 5,199,190 人；(5)8 月 5,190,095 人；(6)10 月 5,166,738 人；(7)5 月 5,100,243 人；(8)3 月 5,069,447 人；(9)11 月 5,019,088 人；(10)6 月 4,920,170 人；(11)4 月 4,854,796 人；(12)9 月 4,697,489 人。

103 年前旅客人數前三大月份占總旅客人數之 26.25%，其中以 12 月份占全年總人數的 8.79%最多，其次分別為 7 月占 8.74%，2 月占 8.72%。其中旅客人數最高人數月份 12 月較最低月份 9 月相比，人數多出 690,995 人，差幅 14.71%。



圖七 103 年每月旅客人數



圖八 103 年每月運量占整年運量之比率(依運量大小排序)

## 五、104 年旅運量分析

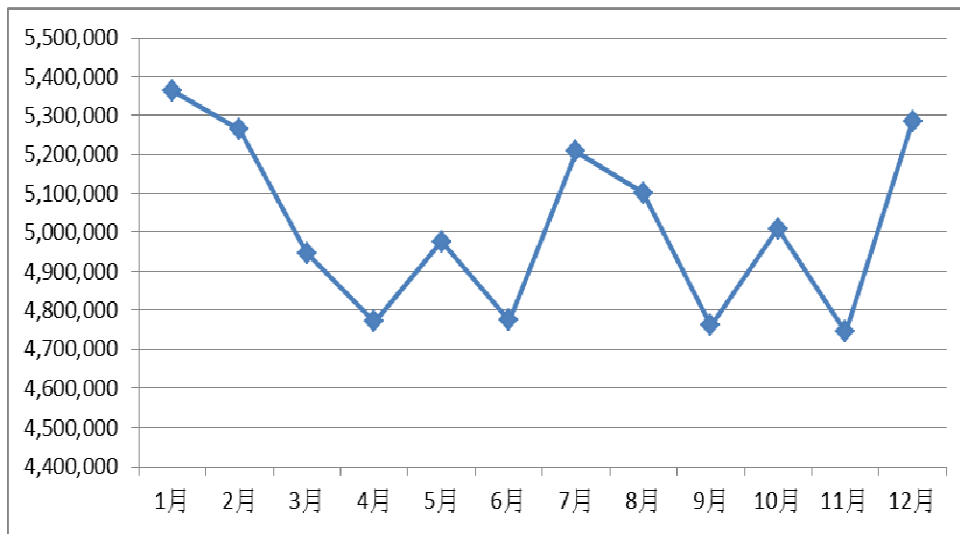
104 年每月運量如下表：

表五 高雄捷運 104 年每月運量表

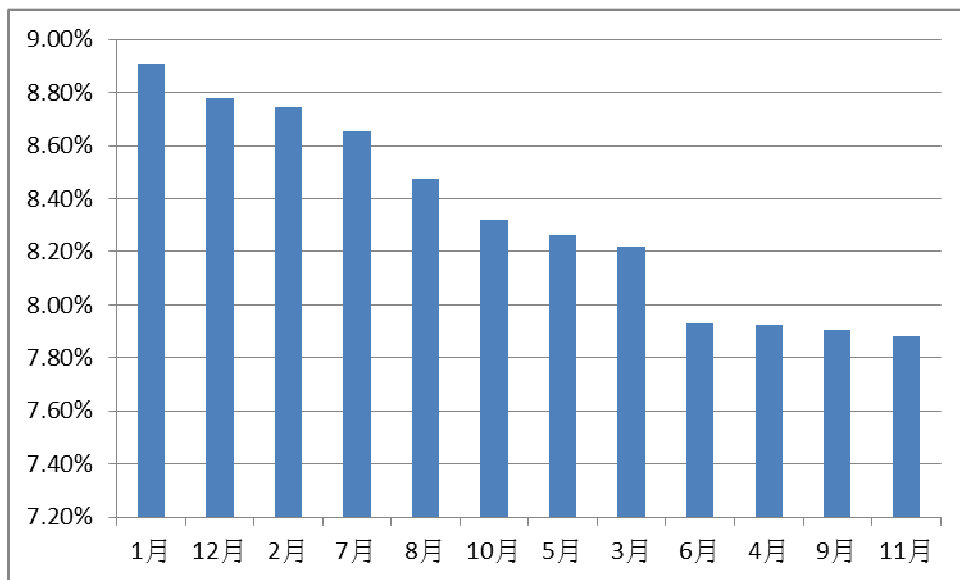
月份	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月
旅客人數 (人次)	5,364,052	5,264,040	4,946,893	4,770,775	4,975,529	4,773,312
百分比	8.91%	8.74%	8.22%	7.92%	8.26%	7.93%
月份	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月
旅客人數 (人次)	5,208,462	5,101,326	4,760,000	5,009,270	4,743,534	5,286,301
百分比	8.65%	8.47%	7.91%	8.32%	7.88%	8.78%

104 年旅客人數由大至小依序為(1)1 月 5,364,052 人；(2)12 月 5,286,301 人；(3)2 月 5,264,040 人；(4)7 月 5,208,462 人；(5)8 月 5,101,326 人；(6)10 月 5,009,270 人；(7)5 月 4,975,529 人；(8)3 月 4,946,893 人；(9)6 月 4,773,312 人；(10)4 月 4,770,775 人；(11)9 月 4,760,000 人；(12)11 月 4,743,534 人。

104 年前旅客人數前三大月份占總旅客人數之 26.43%，其中以 1 月份占全年總人數的 8.91% 最多，其次分別為 12 月占 8.78%，2 月占 8.74%。其中旅客人數最高人數月份 1 月較最低月份 11 月相比，人數多出 620,518 人，差幅 13.08%。



圖九 104 年每月旅客人數



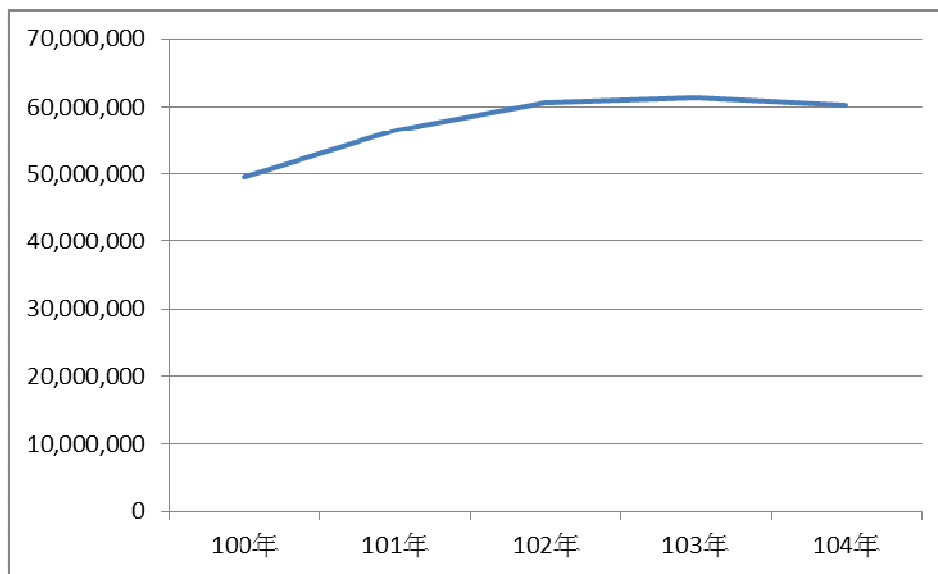
圖十 104 年每月運量占整年運量之比率(依運量大小排序)

## 六、跨年度每月運量分析比較

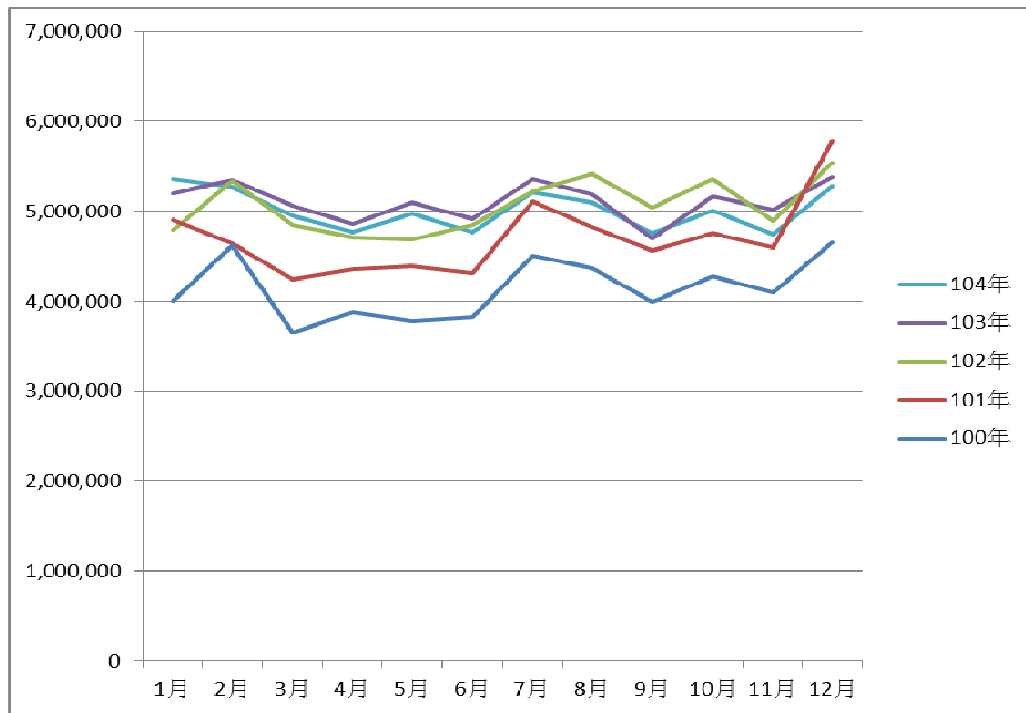
本研究以近五年運量為基礎，下表為高雄捷運100-104年各月旅客人次資料。

表六 高雄捷運100-104年各月旅客人數資料表

	100年	101年	102年	103年	104年
1月	4,005,165	4,903,023	4,792,646	5,199,190	5,364,052
2月	4,623,289	4,639,258	5,339,314	5,346,222	5,264,040
3月	3,647,793	4,238,529	4,849,338	5,069,447	4,946,893
4月	3,874,501	4,360,598	4,705,746	4,854,796	4,770,775
5月	3,780,160	4,390,791	4,690,789	5,100,243	4,975,529
6月	3,821,847	4,312,096	4,846,562	4,920,170	4,773,312
7月	4,500,102	5,112,840	5,218,612	5,356,062	5,208,462
8月	4,366,384	4,823,858	5,421,920	5,190,095	5,101,326
9月	3,990,584	4,561,470	5,045,535	4,697,489	4,760,000
10月	4,282,828	4,758,650	5,357,413	5,166,738	5,009,270
11月	4,091,581	4,594,418	4,890,208	5,019,088	4,743,534
12月	4,652,397	5,784,850	5,548,220	5,388,484	5,286,301
總計	49,636,631	56,480,381	60,706,303	61,308,024	60,203,494
月平均值	4,136,386	4,706,698	5,058,859	5,109,002	5,016,958



圖十一 高雄捷運100-104年每年旅客人數折線圖



圖十二 高雄捷運民國 100-104 年各月旅客人數折線圖

由上圖可知，高雄市搭乘捷運旅客人數，其高峰期出現在 2 月、7 月、10 月與 12 月，均為連續假期之月份，應與民眾及學生多為該期間出門旅遊之故。且 12 月因舉辦跨年活動，除 104 年外，均為該年旅次之最大之月份。而 104 年該年尖峰出現於 1 月份，應為該年 2 月起取消月票所致。

而近五年每月運量最高峰出現在 101 年 12 月份，此與 12 月 31 日跨年搭乘捷運人數有很大影響，下表為自高雄捷運 97 年開始營運來，每年跨年(12 月 31 日)運量資料：

表七 高雄捷運歷年 12 月 31 日運量統計表 單位：人數

年度	97 年	98 年	99 年	100 年	101 年	102 年	103 年	104 年
跨年運量	26.4 萬	30.3 萬	29.3 萬	30.8 萬	47.2 萬	36.7 萬	36.8 萬	28 萬

資料來源：中時電子報

101 年 12 月 31 日當日運量達歷年高峰，推估與五月天首次於世運主场館舉辦大型演唱會，加上同時有義大世界與夢時代有跨年晚會有關，而 104 年跨年運量下跌，除大環境不佳之因素外，應與當日跨年晚會僅有夢時代舉辦，義大世界僅保持煙火秀而取消跨年晚會之故。

## 第參章 歷年各車站運量變化情形

本章試就各年度與前一年度各站平均日運量變化情形進行比較，並探究運量大幅成長之車站其變動主要原因。

### 一、100 年與 101 年各站運量變化分析

統計紅橘線各站 100 及 101 年日運量變化資料，除 R24 南岡山站因 101 年 12 月 23 日甫通車營運暫不列入統計外，全線各車站日運量均呈現成長(詳表八)，成長幅度介於 5.2%~41.0% 之間，成長幅度前 3 名為 O13、R17、R23，分別因大東文化藝術中心落成、世運主場館演唱會活動、關駁橋頭區及周圍地區接駁公車所致。

表八 100 年及 101 年度各站日運量變化彙總表

車站	100 年	101 年	運量變化	變化幅度
R3 小港站	5,781	6,555	774	13.4%
R4 高雄國際機場站	1,753	1,910	157	9.0%
R4A 草衙站	2,603	2,883	280	10.8%
R5 前鎮高中站	3,397	3,860	463	13.6%
R6 凱旋站	4,027	4,423	396	9.8%
R7 獅甲站	2,603	2,824	221	8.5%
R8 三多商圈站	10,438	11,173	735	7.0%
R9 中央公園站	8,712	9,579	867	10.0%
R11 高雄車站	14,164	15,028	864	6.1%
R12 後驛站	4,548	5,201	653	14.4%
R13 凹仔底站	4,055	4,544	489	12.1%
R14 巨蛋站	11,260	12,768	1,508	13.4%
R15 生態園區站	3,068	3,492	424	13.8%
R16 左營站	11,260	13,067	1,807	16.0%
R17 世運站	1,397	1,740	343	24.6%
R18 油廠國小站	2,219	2,429	210	9.5%
R19 楠梓加工區站	3,123	3,709	586	18.8%
R20 後勁站	1,233	1,397	164	13.3%
R21 都會公園站	2,630	2,950	320	12.2%
R22 青埔站	877	960	83	9.5%



車站	100 年	101 年	運量變化	變化幅度
R22A 橋頭糖廠站	986	1,113	127	12.9%
R23 橋頭火車站	3,890	4,704	814	20.9%
01 西子灣站	3,452	3,922	470	13.6%
02 鹽埕埔站	3,068	3,440	372	12.1%
04 市議會站	2,521	2,731	210	8.3%
05/R10 美麗島站	6,055	6,995	940	15.5%
06 信義國小站	1,808	1,980	172	9.5%
07 文化中心站	3,014	3,263	249	8.3%
08 五塊厝站	1,562	1,769	207	13.3%
09 技擊館站	1,397	1,493	96	6.9%
010 衛武營站	1,534	1,747	213	13.9%
011 鳳山西站	2,466	2,702	236	9.6%
012 鳳山站	1,863	1,960	97	5.2%
013 大東站	1,315	1,854	539	41.0%
014 鳳山國中站	1,425	1,595	170	11.9%
0T1 大寮站	2,849	3,200	351	12.3%

## 二、101 年與 102 年各站運量變化分析

統計紅橘線各站 101 及 102 年日運量變化資料，除 R24 因 101 年 12 月 23 日甫通車營運暫不列入統計外，全線各車站日運量變化詳如表九，成長幅度前 3 名為 R6、02、R16，分別因凱旋/金鑽夜市開幕、黃色小鴨展示、演唱會活動所致。

表九 101 及 102 年度各站日運量變化彙總表

車站	101 年	102 年	運量變化	變化幅度
R3 小港站	6,555	7,029	474	7.23%
R4 高雄國際機場站	1,910	2,044	134	7.02%
R4A 草衙站	2,883	3,151	268	9.30%
R5 前鎮高中站	3,860	4,097	237	6.14%
R6 凱旋站	4,423	5,204	781	17.66%
R7 獅甲站	2,824	2,960	136	4.82%
R8 三多商圈站	11,173	11,741	568	5.08%
R9 中央公園站	9,579	10,133	554	5.78%

車站	101 年	102 年	運量變化	變化幅度
R11 高雄車站	15,028	15,183	155	1.03%
R12 後驛站	5,201	5,523	322	6.19%
R13 凹仔底站	4,544	4,941	397	8.74%
R14 巨蛋站	12,768	13,371	603	4.72%
R15 生態園區站	3,492	3,742	250	7.16%
R16 左營站	13,067	14,681	1,614	12.35%
R17 世運站	1,740	1,503	-237	-13.62%
R18 油廠國小站	2,429	2,683	254	10.46%
R19 楠梓加工區站	3,709	4,033	324	8.74%
R20 後勁站	1,397	1,477	80	5.73%
R21 都會公園站	2,950	3,156	206	6.98%
R22 青埔站	960	901	-59	-6.15%
R22A 橋頭糖廠站	1,113	1,191	78	7.01%
R23 橋頭火車站	4,704	2,887	-1,817	-38.63%
R24 南岡山站	-	4,326	-	-
O1 西子灣站	3,922	4,362	440	11.22%
O2 鹽埕埔站	3,440	3,893	453	13.17%
O4 市議會站	2,731	2,811	80	2.93%
O5/R10 美麗島站	6,995	7,155	160	2.29%
O6 信義國小站	1,980	2,083	103	5.20%
O7 文化中心站	3,263	3,379	116	3.56%
O8 五塊厝站	1,769	1,874	105	5.94%
O9 技擊館站	1,493	1,577	84	5.63%
O10 衛武營站	1,747	1,842	95	5.44%
O11 鳳山西站	2,702	2,853	151	5.59%
O12 鳳山站	1,960	1,955	-5	-0.26%
O13 大東站	1,854	1,870	16	0.86%
O14 鳳山國中站	1,595	1,678	83	5.20%
OT1 大寮站	3,200	3,504	304	9.50%

## 三、102 年與 103 年各站運量變化分析

統計紅橘線各站 102 及 103 年日運量變化資料，全線各車站日運量變化詳如表十，成長幅度前 3 名為 R24、R19、R4，分別因延駛南岡山站效應持續發酵、楠梓加工區員工改搭捷運、高雄國際機場航班持續增加所致。

表十 102 及 103 年度各站日運量變化彙總表

車站	102 年	103 年	運量變化	變化幅度
R3 小港站	7,029	7,203	174	2.47%
R4 高雄國際機場站	2,044	2,192	148	7.22%
R4A 草衙站	3,151	2,934	-217	-6.87%
R5 前鎮高中站	4,097	4,228	131	3.19%
R6 凱旋站	5,204	5,069	-135	-2.60%
R7 獅甲站	2,960	2,995	35	1.20%
R8 三多商圈站	11,741	11,957	216	1.84%
R9 中央公園站	10,133	9,423	-710	-7.01%
R11 高雄車站	15,183	14,968	-215	-1.42%
R12 後驛站	5,523	5,501	-22	-0.40%
R13 凹仔底站	4,941	4,860	-81	-1.64%
R14 巨蛋站	13,371	13,340	-31	-0.23%
R15 生態園區站	3,742	3,828	86	2.31%
R16 左營站	14,681	15,118	437	2.98%
R17 世運站	1,503	1,503	0	0.00%
R18 油廠國小站	2,683	2,654	-29	-1.10%
R19 楠梓加工區站	4,033	4,293	260	6.45%
R20 後勁站	1,477	1,416	-61	-4.16%
R21 都會公園站	3,156	3,163	7	0.21%
R22 青埔站	901	891	-10	-1.11%
R22A 橋頭糖廠站	1,191	1,010	-181	-15.23%
R23 橋頭火車站	2,887	2,541	-346	-11.99%
R24 南岡山站	4,326	4,761	435	10.05%
O1 西子灣站	4,362	4,335	-27	-0.63%
O2 鹽埕埔站	3,893	4,011	118	3.03%

車站	102 年	103 年	運量變化	變化幅度
04 市議會站	2,811	2,789	-22	-0.79%
05/R10 美麗島站	7,155	7,012	-143	-2.00%
06 信義國小站	2,083	2,072	-11	-0.55%
07 文化中心站	3,379	3,433	54	1.60%
08 五塊厝站	1,874	1,884	10	0.53%
09 技擊館站	1,577	1,621	44	2.79%
010 衛武營站	1,842	1,804	-38	-2.09%
011 鳳山西站	2,853	2,901	48	1.67%
012 鳳山站	1,955	1,853	-102	-5.24%
013 大東站	1,870	1,928	58	3.12%
014 鳳山國中站	1,678	1,664	-14	-0.83%
OT1 大寮站	3,504	3,550	46	1.31%

#### 四、103 年與 104 年各站運量變化分析

統計紅橘線各站 103 及 104 年日運量變化資料，全線各車站日運量變化詳如表十一，因油價降低、月票停售等因素影響，多數車站日運量均呈衰退，成長幅度前 3 名為 R4、R8、R16，分別因高雄國際機場航班持續增加、高雄市立圖書館總館及高雄展覽館、搭乘捷運轉高鐵乘客增加所致。

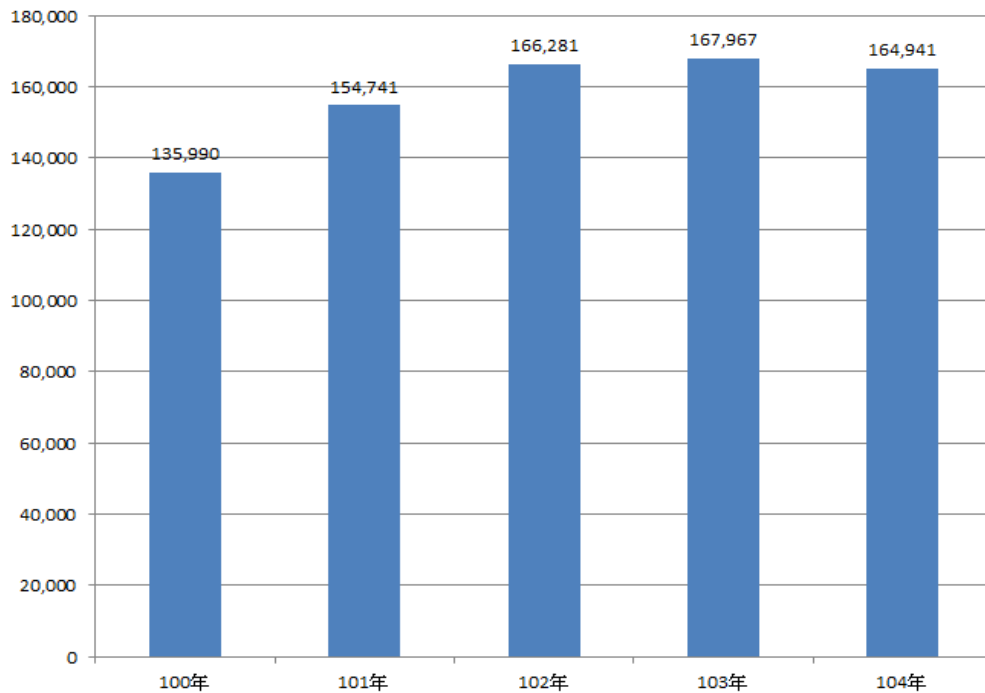
表十一 103 及 104 年度各車站日運量變化彙總表

車站	103 年	104 年	運量變化	變化幅度
R3 小港站	7,203	6,967	-236	-3.3%
R4 高雄國際機場站	2,192	2,434	242	11.0%
R4A 草衙站	2,934	2,813	-121	-4.1%
R5 前鎮高中站	4,228	4,073	-155	-3.7%
R6 凱旋站	5,069	4,516	-553	-10.9%
R7 獅甲站	2,995	3,050	54	1.8%
R8 三多商圈站	11,957	12,360	403	3.4%
R9 中央公園站	9,423	9,069	-354	-3.8%
R11 高雄車站	14,968	14,638	-330	-2.2%
R12 後驛站	5,501	5,260	-241	-4.4%

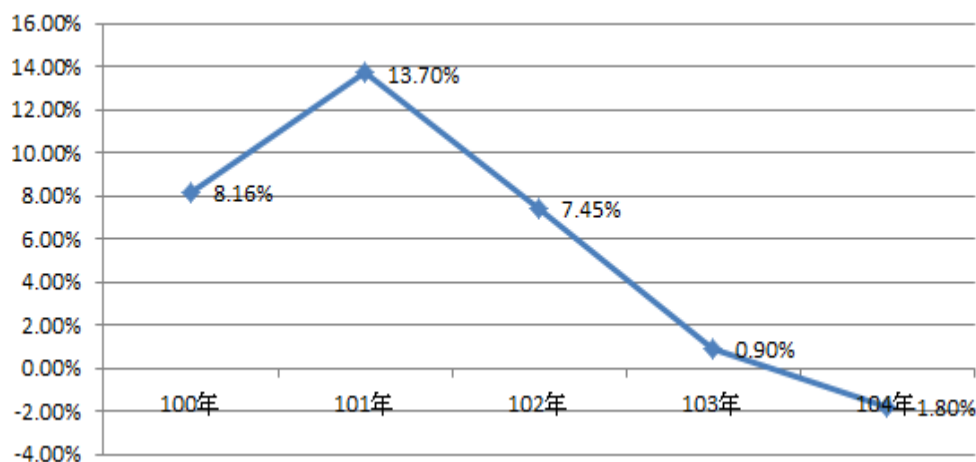
車站	103 年	104 年	運量變化	變化幅度
R13 凹仔底站	4,860	4,892	32	0.7%
R14 巨蛋站	13,340	13,497	158	1.2%
R15 生態園區站	3,828	3,890	62	1.6%
R16 左營站	15,118	15,461	343	2.3%
R17 世運站	1,503	1,511	8	0.5%
R18 油廠國小站	2,654	2,614	-40	-1.5%
R19 楠梓加工區站	4,293	4,015	-278	-6.5%
R20 後勁站	1,416	1,323	-92	-6.5%
R21 都會公園站	3,163	2,981	-181	-5.7%
R22 青埔站	891	876	-15	-1.7%
R22A 橋頭糖廠站	1,010	962	-48	-4.7%
R23 橋頭火車站	2,541	2,231	-310	-12.2%
R24 南岡山站	4,761	4,410	-351	-7.4%
01 西子灣站	4,335	4,303	-31	-0.7%
02 鹽埕埔站	4,011	4,082	71	1.8%
04 市議會站	2,789	2,789	-0	0.0%
05/R10 美麗島站	7,012	7,082	71	1.0%
06 信義國小站	2,072	2,052	-19	-0.9%
07 文化中心站	3,433	3,311	-122	-3.6%
08 五塊厝站	1,884	1,814	-70	-3.7%
09 技擊館站	1,621	1,550	-71	-4.4%
010 衛武營站	1,804	1,726	-77	-4.3%
011 鳳山西站	2,901	2,638	-263	-9.1%
012 鳳山站	1,853	1,729	-124	-6.7%
013 大東站	1,928	1,893	-35	-1.8%
014 鳳山國中站	1,664	1,602	-62	-3.7%
OT1 大寮站	3,550	3,361	-188	-5.3%

## 第肆章 捷運運量消長原因之探討

高雄捷運自民國 100 年來，年平均日運量逐漸成長，最高峰為 103 年達每日 16 萬 7,967 人(參見圖十三)。就歷年相較前一年度成長率相比，101 年較 100 年成長 13.7% 為最高(參見圖十四)，之後成長率逐漸趨緩，自 104 年運量首度出現衰退，較前年下跌 1.8%，平均日運量為 16 萬 4,941 人。



圖十三 100~104 年捷運平均日運量



圖十四 100~104 年捷運日運量成長率

## 一、捷運運量成長因素

100 年至 103 年高雄捷運年運量穩定成長，經探究其原因，捷運公司採用多項促銷政策提升運量占重要因素：

### (一)捷運接駁公車數量提升：

捷運接駁公車路線自 97 年配合捷運通車時 25 條，迄今已經高達 45 條，捷運公司亦視民眾需求開闢捷運小巴服務，曾提供下列不同目的地之主題路線以提升運量，並定期檢討調整營運狀況以提供便民服務：

- 捷運小巴校園線— 雄女、鳳中、鳳新、楠梓高中、中山高中、仁武高中線
- 捷運小巴工業區線— 臨海工業區線、前鎮加工區線、仁武工業區線
- 捷運小巴醫療線— 長庚醫院線、高醫線
- 捷運小巴文化線 — 哈瑪星、舊城、鳳山等多條文化旅遊線
- 捷運小巴觀光線 — 大樹祈福(經佛陀紀念館)、紅毛港觀光公車
- 捷運小巴社區線 — 河堤社區

### (二)捷運、市區公車轉乘優惠計畫

為提升市民搭乘捷運、公車習慣，高雄市政府持續推動公車路線整合、車輛汰舊換新、候車環境改善、公車動態資訊系統建置等計畫，更於 102 年 11 月至 104 年 2 月提出「公車任意搭」優惠方案，民眾只要持一卡通即可免費搭乘市區公車。自 104 年 3 月起接續推動「捷運、市區公車轉乘優惠」，民眾持一卡通於 2 小時內由公車轉乘捷運或捷運轉乘公車，即可享有公車一段票半價轉乘優惠，期以價格誘因，提供便宜、直捷之大眾運輸服務，鼓勵民眾坐公車轉乘捷運，以提升捷運運量。

### (三)捷運、公共腳踏車轉乘優惠

為鼓勵民眾多使用公共腳踏車等作為捷運站到家裡最後一哩路之連接，捷運公司亦提供使用捷運、公共腳踏車之民

眾轉乘優惠，只要憑一卡通儲值卡於 30 分鐘內雙向轉乘捷運與腳踏車，各卡種均可優惠 4 元。

#### (四)整合大型活動調整營運計畫

捷運公司配合跨年、演唱會、路跑等活動，配合調整營運時間，加密班距，並加派人力設置引導人員與臨時售票口，提供便捷之大眾運輸服務。

#### (五)發行月票吸引通勤族群

自政府於民國 98 年發放消費券時，高雄捷運公司即嘗試規劃發行售價 3,600 元之 120 天漫遊卡，憑卡可於期限內不限次數，不限區間搭乘捷運，而後調整為 100 天漫遊卡 3,600 元，之後因配合通勤族需要，並於 98 年 12 月增加發行以 30 天為單位之漫遊卡，售價為 1,250 元。

100 年 8 月起，配合環保基金每張補助 150 元，捷運公司針對願意提供每張補助 250 元的企業，發行 30 天期 600 元企業幸福卡月票。平均每日通勤費用僅需 20 元，與機車使用成本不相上下，廣受通勤族之歡迎。

101 年 1 月至 102 年 5 月，配合環保基金每張分別補助 75 元及 200 元，捷運公司發行 30 天期月票~999 元幸福卡及學生 799 元幸福卡。雖自 103 年 5 月環保基金停止補助 999 及 799 月票，仍由捷運公司自行吸收差額繼續發行，每月銷售之月票約為 2 萬張，約佔每日平均運量之十分之一強。其月票發行歷程如表十二所示。

表十二 捷運月票發行歷程

期間	內容
98 年 2 月~6 月	發行 120 天漫遊卡，訂價 3,600 元
98 年 6 月~100 年 12 月	發行 100 天漫遊卡，訂價 3,600 元
98 年 12 月~100 年 12 月	發行 30 天漫遊卡，訂價 1,250 元
100 年 8 月~102 年 3 月	環保基金補助發行 30 天 600 元企業幸福卡
101 年 1 月~103 年 4 月	環保基金補助發行 30 天 999 元月票及 799 元學生月票
103 年 5 月~104 年 3 月	環保基金停止補助月票，由捷運公司自行吸收差額繼續發行
104 年 2 月 7 日~迄今	停售月票



## 二、捷運運量衰退因素

綜觀近五年之每年載運旅客人數，104 年運量呈現首度衰退，「冰凍三尺，非一日之寒」，細究其原因，除月票停止發行外，大環境變動亦佔很大之比率，分述如下：

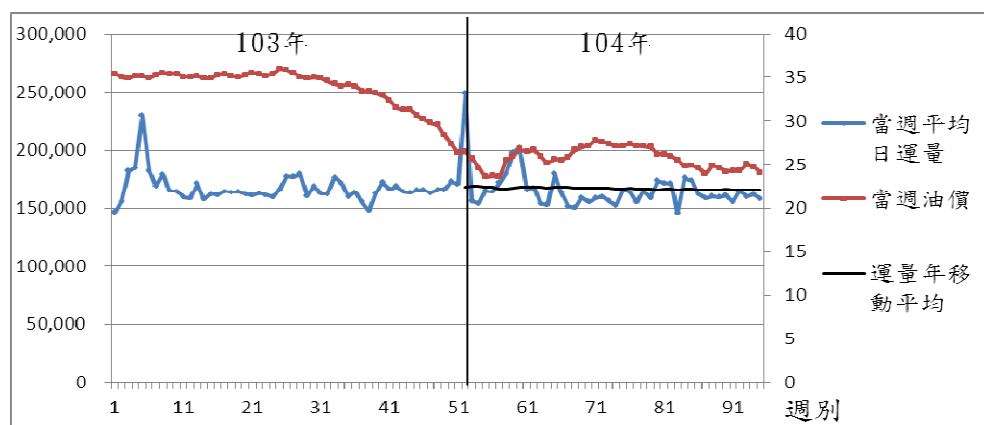
### (一) 月票取消發行

因台電於 104 年調漲電價，並取消大眾運輸電價 85 折優惠，加上環保基金於 103 年 5 月停止補助月票，自 104 年 2 月 7 日起捷運公司停止發行月票，於 3 月 8 日起月票停止使用。

至 103 年底每月約有 2 萬人使用月票(通勤族與學生各約 1 萬人)，自 3 月月票停止使用後，運量下滑十分明顯，104 年 3 月份日平均運量較前一年度下跌 3,953 人，而 104 年平均日運量 16.49 萬人次較 103 年度 16.79 萬人次相比，減少 1.8%。

### (二) 油價持續走低

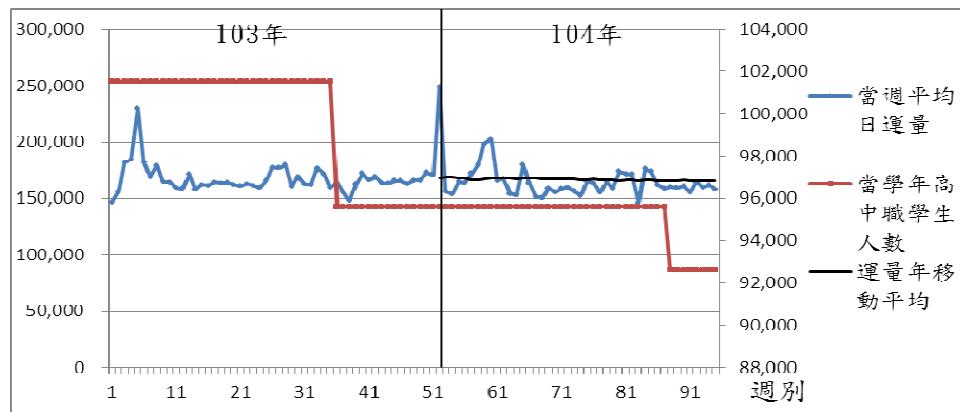
隨著國際油價持續走低，104 年國內油價大部份時間維持在 30 元/公升以下的低檔，105 年初油價更跌至約 20~22 元/公升，導致民眾使用私人運具成本大幅降低，直接影響民眾搭乘大眾運具的意願，衝擊捷運運量的成長，依 103 年 1 月~104 年 10 月運量線型如圖十五。



圖十五 捷運運量與油價變化趨勢

### (三) 少子化及 12 年國教政策導致學生通學需求減少

受少子化影響，高雄市近年學生人數持續減少，觀察 101~103 學年，每年減少約 1.3 萬人(總學生人數)；加上推行 12 年國教政策，學生在地就讀比例提升，均導致學生通學需求旅次減少，間接衝擊捷運運量。運量與高中職學生人數(含補校)變化如圖十六，可看出運量年移動平均線隨學生人數減少呈現略往下之趨勢。



圖十六 捷運運量與高中職學生人數變化趨勢

### (四) 登革熱疫情嚴峻

每年 9~11 月是登革熱高峰期，登革熱雖然致死率不到 1%，但對經濟的衝擊卻不小，包括親屬請假在家照顧的勞動力減損、病媒蚊防治、關閉公共設施、觀光客減少帶來的衝擊等社會成本和觀光、經濟損失等，影響自由行和團體旅行意願，對高雄旅遊業產生衝擊，進而影響捷運運量。

### (五) 大型活動減少

高雄市 103 年歷經氣爆事件，政府將多數資源投入救災、復原的重要任務，原訂捷運沿線多項大型活動紛紛取消(如夏日高雄演唱會、跨年晚會煙火燃放等)，104 年國慶煙火考量社會氛圍停辦，已持續多年的五月天跨年演唱會亦取消演出，各級政府機關對於大型活動預算編列有緊縮趨勢，影響民眾及觀光客出遊及造訪高雄的意願，亦對捷運運量有所衝擊。

## 第五章 各行政區整體交通需求量與捷運運量

第參章以站別分析各站流量變化情形，本章以行政區角度來分析高雄捷運搭乘量與各行政區交通需求量之關係。

### 一、各行政區域捷運站數量與密度

目前高雄市 2 條捷運路線跨經本市計 14 個行政區，為了解捷運路網在行政區間旅次行程之交通運輸情形，本節先以各行政區所轄捷運站密度與其人口密度先行分析。

本文劃分捷運站與所屬行政區的原則是，依捷運站之進出人次歸於所在行政區，美麗島站為紅、橘線交會站，統計資料視為一站。

表十三 高雄市行政區所含捷運站數

民國 104 年 12 月

單位：個

行政區	捷運站數	行政區	捷運站數	行政區	捷運站數
前鎮區	5	楠梓區	5	苓雅區	4
鳳山區	4	左營區	3	橋頭區	3
小港區	2	新興區	2	三民區	2
鼓山區	2	前金區	2	岡山區	1
鹽埕區	1	大寮區	1		

表十四 各行政區人口密度及捷運站密度

民國 104 年 12 月

	戶籍人口數 (人)	人口密度 (人/平方公里)	捷運站數 (個)	捷運站密度 (個/平方公里)
總計	2,778,918	972	37	0.013
前鎮區	192,593	10,573	5	0.275
楠梓區	179,931	5,847	5	0.162
苓雅區	174,515	20,548	4	0.471
鳳山區	356,320	12,916	4	0.145
左營區	196,244	10,537	3	0.161
橋頭區	37,317	1,543	3	0.124
小港區	156,256	3,327	2	0.043

新興區	51,955	24,143	2	0.929
三民區	346,169	20,417	2	0.118
鼓山區	136,665	6,600	2	0.097
前金區	27,388	14,062	2	1.027
岡山區	97,827	1,989	1	0.020
鹽埕區	25,032	15,295	1	0.611
大寮區	43,161	765	1	0.018

資料來源：筆者自行整理

以上表可知，新興區為人口密度最高之行政區，其捷運站密度亦為本市最高，其轄區內美麗島站為轉運站，其每日運量僅次於左營站、高雄車站、巨蛋站、三多商圈站，位居第五；而信義國小站其每日運量為2,000人，相對各站排名屬中後段。

## 二、各行政區之交通需求量與捷運搭乘量關係

由於高雄捷運路網漸趨完備且載客量逐年成長，本節將探討高雄地區有捷運站之行政區整體交通需求量與捷運搭乘量的關係，俾提供相關機關之施政參考；其中各行政區之交通需求量是依據「103年民眾日常使用運具狀況調查」的旅程行程起迄點資料進行統計而得。

計算104年12月民眾搭乘高雄捷運起訖行政區運量結構分布(表十五)，以從左營區出發之民眾最多，占20.74%，前鎮區次之，占15.72%，到達之行政區亦以到左營區最多，占20.56%，前鎮區次之，占16.39%。進一步觀察起迄點各細項之運量，超過1.89%者多以前鎮區及左營區作為起迄點；研判目前捷運路網串聯前鎮區三多購物商圈、夢時代與左營區三鐵共構車站與巨蛋商圈之故。

另一方面利用交通部統計處辦理之「民眾日常使用運具狀況調查」計算有捷運行經的高雄地區各行政區之間的民眾旅次需求結構(如表十六)，發現左上-右下之對角線，同一行政區內的旅次需求都是該行政區起迄點需求最大的，如三民區內(從三民區到三民區)的旅次需求占10.45%，鳳山區內的旅次需求占6.84%等依此類推。而除了行政區內，旅次需求較高者多集中於前鎮區、三民區、左營區、楠梓區、苓雅區、鳳山區的起迄點上。

計算行政區起迄點捷運運量結構與旅次需求結構(民眾實際的旅次需求量)的比值(如表十七，可視為捷運利用率)，比值大於1表示捷運運量結構大於旅次需求結構，除顯示捷運用在該起迄旅次上充分發揮效用外，亦要關注實際供給量與需求量之大小與變化。而比值小於1則表示民眾的實際需求旅次中使用捷運旅客不多。針對比值小於1之旅次起迄行政區，可分為三種狀況討論：

- (一)同一行政區且該行政區僅有一捷運站之旅次：此狀況包含全市面積最小之鹽埕區與位居捷運紅線終點站岡山區與橘線終點站大寮區。此狀況旅客無法選擇捷運作為其交通工具，故旅次使用率為0。

- (二)同一行政區且該行政區有多捷運站之旅次：各行政區此部分占實際需求旅次之 1.32%(前金區)至 10.45%(三民區)之間，因為旅次行程較短，在民眾考量點對點的便利性與省時性的因素下，故未搭乘節用完成此旅次，使得捷運利用率遠小於 1。
- (三)不同行政區旅次：此部分比值較低的起迄點為鳳山與大寮區往返小港區之旅次，其特徵為捷運路網雙線之末端行政區往返，單就現有捷運路線須至市中心美麗島站轉乘，現有捷運路網方向性並無法滿足需求，因此在未來在路線規劃時若能考量更密集之大眾運輸路線，將有效滿足其多方向旅次的需求。

從上述捷運運量與實際需求之角度檢視各行政區間的結構及結構比值，除能掌握捷運旅次的定位，亦能對捷運路網的規劃或應輔以其他公共運具進行轉乘或接駁工作，提供重要的參考依據。

表十五 捷運運量結構表—按行政區分  
民國 104 年 12 月

單位%

起點		到達行政區														
		總計	小港區	前鎮區	前金區	新興區	三民區	鼓山區	左營區	楠梓區	橋頭區	岡山區	鹽埕區	苓雅區	鳳山區	大寮區
出發行政區	總計	100.00	5.92	16.39	7.18	5.59	11.87	5.58	20.56	7.62	2.48	2.64	2.31	5.13	4.62	2.12
	小港區	6.10	0.06	1.57	0.44	0.33	1.14	0.30	1.22	0.38	0.13	0.13	0.08	0.18	0.12	0.03
	前鎮區	15.72	1.56	1.89	1.02	0.77	2.60	0.83	3.67	1.30	0.37	0.43	0.25	0.43	0.43	0.18
	前金區	7.31	0.45	1.01	0.11	0.34	1.06	0.45	1.70	0.59	0.19	0.24	0.15	0.36	0.46	0.20
	新興區	5.63	0.30	0.83	0.35	0.12	0.45	0.46	1.21	0.33	0.12	0.12	0.29	0.38	0.47	0.19
	三民區	11.85	1.03	2.73	0.96	0.45	0.40	0.78	2.81	0.93	0.25	0.29	0.30	0.46	0.30	0.16
	鼓山區	5.41	0.28	0.88	0.45	0.45	0.71	0.11	1.07	0.36	0.13	0.15	0.17	0.31	0.24	0.09
	左營區	20.74	1.19	3.82	1.65	1.22	2.79	1.08	3.38	2.13	0.61	0.75	0.42	0.81	0.63	0.26
	楠梓區	7.63	0.37	1.34	0.58	0.34	0.92	0.37	2.07	0.37	0.33	0.24	0.09	0.29	0.21	0.08
	橋頭區	2.53	0.14	0.40	0.19	0.12	0.23	0.14	0.59	0.34	0.11	0.07	0.04	0.08	0.05	0.02
	岡山區	2.58	0.13	0.45	0.22	0.13	0.28	0.15	0.70	0.23	0.07	0.01	0.03	0.10	0.06	0.02
	鹽埕區	2.13	0.06	0.25	0.15	0.25	0.25	0.18	0.41	0.08	0.03	0.03	0.01	0.20	0.17	0.06
	苓雅區	5.62	0.18	0.55	0.42	0.42	0.51	0.36	0.82	0.29	0.08	0.10	0.24	0.43	0.82	0.41
	鳳山區	4.73	0.13	0.46	0.44	0.47	0.35	0.27	0.63	0.22	0.05	0.06	0.18	0.68	0.37	0.42
大寮區	2.03	0.03	0.20	0.19	0.20	0.17	0.10	0.26	0.08	0.02	0.02	0.06	0.39	0.30	0.00	

說明：本表僅列出高雄捷運行經之行政區  
資料來源：高雄捷運公司 104 年 12 月搭乘捷運紀錄

表十六 高雄市民眾旅次需求結構表—按高雄捷運行經之行政區分

單位%

起點		到達行政區														
		總計	小港區	前鎮區	前金區	新興區	三民區	鼓山區	左營區	楠梓區	橋頭區	岡山區	鹽埕區	苓雅區	鳳山區	大寮區
出發行政區	總計	100.00	6.72	8.68	2.85	3.90	17.44	6.84	9.76	9.40	1.98	4.29	2.91	9.82	11.20	4.20
	小港區	6.69	4.38	0.48	0.09	0.12	0.30	0.06	0.12	0.09	0.03	0.03	0.06	0.24	0.42	0.27
	前鎮區	8.62	0.45	4.20	0.18	0.18	0.24	0.36	0.24	0.24	0.00	0.03	0.18	1.14	1.05	0.12
	前金區	2.97	0.09	0.15	1.32	0.15	0.33	0.24	0.06	0.06	0.00	0.00	0.18	0.27	0.12	0.00
	新興區	3.93	0.09	0.27	0.06	1.47	0.63	0.12	0.15	0.18	0.00	0.00	0.06	0.63	0.27	0.00
	三民區	17.53	0.30	0.30	0.30	0.63	10.45	0.84	1.68	0.51	0.03	0.12	0.42	1.02	0.75	0.18
	鼓山區	6.93	0.06	0.36	0.30	0.09	0.93	3.09	0.93	0.21	0.03	0.06	0.24	0.48	0.12	0.03
	左營區	9.64	0.12	0.21	0.03	0.15	1.65	0.90	4.62	0.69	0.09	0.21	0.30	0.33	0.24	0.09
	楠梓區	9.31	0.12	0.24	0.06	0.15	0.54	0.15	0.78	6.36	0.18	0.21	0.09	0.21	0.21	0.00
	橋頭區	1.95	0.03	0.00	0.00	0.00	0.06	0.03	0.06	0.18	1.47	0.09	0.00	0.00	0.03	0.00
	岡山區	4.23	0.03	0.03	0.00	0.00	0.09	0.03	0.15	0.24	0.12	3.45	0.00	0.03	0.03	0.03
	鹽埕區	2.88	0.06	0.18	0.15	0.09	0.30	0.33	0.27	0.09	0.00	0.00	1.14	0.18	0.09	0.00
	苓雅區	9.85	0.33	1.11	0.30	0.60	0.99	0.51	0.33	0.27	0.00	0.06	0.15	4.59	0.48	0.12
	鳳山區	11.14	0.39	0.96	0.06	0.27	0.69	0.15	0.27	0.27	0.03	0.00	0.09	0.57	6.84	0.54
	大寮區	4.32	0.27	0.18	0.00	0.00	0.24	0.03	0.09	0.00	0.00	0.03	0.00	0.12	0.54	2.82

說明：1. 本表僅列出高雄捷運行經之行政區

2. 本表所列旅次所使用之運具包括各公私運具

資料來源：交通部統計處辦理之「103年民眾日常使用運具狀況調查」 31



表十七 捷運運量結構與旅次需求結構之比值—按高雄捷運行經之行政區分

單位%

起點		到達行政區														
		總計	小港區	前鎮區	前金區	新興區	三民區	鼓山區	左營區	楠梓區	橋頭區	岡山區	鹽埕區	苓雅區	鳳山區	大寮區
出發行政區	總計	1.0	0.9	1.9	2.5	1.4	0.7	0.8	2.1	0.8	1.3	0.6	0.8	0.5	0.4	0.5
	小港區	0.9	0.0	3.3	4.9	2.7	3.8	5.0	10.2	4.2	4.2	4.3	1.3	0.8	0.3	0.1
	前鎮區	1.8	3.5	0.5	5.7	4.3	10.8	2.3	15.3	5.4	-	14.4	1.4	0.4	0.4	1.5
	前金區	2.5	4.9	6.7	0.1	2.3	3.2	1.9	28.4	9.8	-	-	0.8	1.4	3.8	-
	新興區	1.4	3.4	3.1	5.8	0.1	0.7	3.8	8.1	1.8	-	-	4.8	0.6	1.7	-
	三民區	0.7	3.4	9.1	3.2	0.7	0.0	0.9	1.7	1.8	8.3	2.5	0.7	0.5	0.4	0.9
	鼓山區	0.8	4.7	2.4	1.5	4.9	0.8	0.0	1.2	1.7	4.4	2.4	0.7	0.7	2.0	3.1
	左營區	2.2	9.9	18.2	54.9	8.1	1.7	1.2	0.7	3.1	6.8	3.6	1.4	2.5	2.6	2.9
	楠梓區	0.8	3.1	5.6	9.7	2.3	1.7	2.5	2.6	0.1	1.8	1.2	1.0	1.4	1.0	-
	橋頭區	1.3	4.6	-	-	-	3.9	4.7	9.9	1.9	0.1	0.7	-	-	1.6	-
	岡山區	0.6	4.2	15.0	-	-	3.2	4.9	4.7	0.9	0.5	0.0	-	3.2	1.9	0.8
	鹽埕區	0.7	1.1	1.4	1.0	2.8	0.8	0.6	1.5	0.8	-	-	0.0	1.1	1.9	-
	苓雅區	0.6	0.6	0.5	1.4	0.7	0.5	0.7	2.5	1.1	-	1.6	1.6	0.1	1.7	3.4
	鳳山區	0.4	0.3	0.5	7.3	1.7	0.5	1.8	2.3	0.8	1.8	-	2.0	1.2	0.1	0.8
	大寮區	0.5	0.1	1.1	-	-	0.7	3.4	2.9	-	-	0.8	-	3.2	0.6	0.0

說明：本表僅列出高雄捷運行經之行政區  
資料來源：筆者自行整理

## 第陸章 結論與建議

高雄捷運自民國 97 年開始營運至今已邁入第八個年頭，運量成長速度至今已邁向緩和，甚至開始負成長，為增加公司獲利，彌補累積虧損，提升運量實為現今要務，而高雄如何強化公共運具之服務與整合，更是影響捷運運量之關鍵因素。

要提高捷運運量，本文針對高雄捷運公司提供之下列建議：

### 一、增加公車接駁路線與班次：

參照現有各站進出人數，合理規劃接駁公車之班次與班距。優先加強附近缺乏停車空間之捷運站接駁公車規劃，連接鄰近社區或工業區，以提升通勤民眾、學生之搭乘意願。

### 二、縮短候車時間：

現有捷運尖峰時間約為 4~6 分鐘一班，離峰時間班次約為 7~8 分鐘一班，旅客反映班次太少，等候時間過久。而軌道運輸具有規模經濟之特性，亦即擴大生產規模，其長期平均成本隨產量增加呈遞減現象明確。若能依據旅客需求加密班距，或參考台北捷運開設區間車以疏運市區旅客，應可在增加有限成本下提高民眾滿意度，進而提升運量。

### 三、提供外縣市旅客套裝優惠並加強宣導：

現高雄捷運已推出高屏澎好玩卡，串聯三縣市之交通、住宿、觀光景點、餐飲、百貨、伴手禮、特色商店等多樣化旅遊服務，另今年七月高雄捷運已開放多卡通系統，民眾持悠遊卡等電子票證已可暢遊高雄捷運。捷運公司除利用現有媒體資源倡導多卡通方便性外，應加強與及地方政府與業者合作，並積極爭取中央主管機關支持，推動相關旅遊套裝行程，並加強宣導民眾相關優惠組合，以增進捷運運量並提升收入。

### 四、提供充足資訊：

大眾運輸服務資訊的提供對於旅客而言，有顯著重要的影響。提供即時資訊可以減少旅客額外的旅行時間，且動態資訊為影響大眾使用者旅運行為改變之重要因素之一。因此提出下列建議：

1. 候車時間顯示應提升精確度：現有候車時間以分為單位，建議

可學習台北捷運改以秒為單位，以提供確實的時間，以提高效率。

2. 提供大眾運輸行前資訊：建議針對捷運站周邊一定範圍內設計詳細地圖可供索取，讓觀光客可依循地圖快速的在出發點與捷運站之間或是捷運站與目的地之間找到一條易行性高的路徑，以免有想搭捷運卻找不到捷運站，或是下了捷運站卻不知該往哪裡走的困擾。相關資訊除在捷運站外，應爭取放置在機場、火車站、旅遊資訊中心、觀光景點、飯店等，宣導捷運便捷，直接刺激運量。

#### 五、結合捷運車站周邊開發

結合捷運車站周邊的大型吸引點或展覽，以套票方式，共同吸引購物、休閒旅次，建議捷運公司加強與車站及其周邊之知名商圈、遊憩場所做連結，並利用雙方之訊息通路高之優惠訊息，擴大服務範圍，提高搭乘意願，以創造需求。

因地下街可避免氣候影響而提供較舒適之購物環境，建議另應加強開發捷運地下車站內之販賣店，並協助各廠家推出聯合促銷，除增加其附屬事業收入外，亦可帶動運量。

#### 六、加強捷運車站周遭指示牌

目前捷運招牌目前多為單獨設置於捷運出口，但部分出口之指標已斑駁破損，並不明顯，另部份站體外觀已全部覆蓋廣告，對於想搭捷運卻又不清楚捷運出入口位置的旅客而言，造成不便。建議加強於捷運車站周邊的道路設置捷運指示牌引導方向，此指示牌可以與交通標誌結合於一體，且整體捷運招牌應重新整修，以便旅客一眼就能辨識捷運車站的位置。

#### 七、提供行銷優惠票價

捷運月票因台電於 104 年調漲電價，及取消大眾運輸電價 85 折優惠，加上環保基金於 103 年 5 月停止補助月票，故於 104 年 3 月停止販賣月票，惟依表六比較 104 年 4 至 12 月，與前年同月相比，除 9 月運量呈現微幅成長外，其餘月份均衰退。捷運公司若能提出多樣化優惠票價，應可刺激運量成長。

建議高雄捷運除重新推出月票外，亦可參考台北捷運提供

24 小時票、48 小時票、親子同行一日票、三五好友同行票等，或搭配公車、渡輪、輕軌與公共自行車發行一日票，除滿足旅客需求外，亦可提高運量。

#### 八、加強轉乘停車場之規劃

重新檢討現行捷運路權範圍之停車場，評估現行空間可增設停車格之可能性，並依現行使用狀況考量以收費方式來增加停車位之周轉率並可挹注附屬事業收入。

一個城市的進步良窳，基礎交通建設之便捷性占有重要之一環，而捷運系統屬骨幹式的運輸服務，與鄰近擔任接駁角色之公車、公共自行車等運輸工具有相輔相成之效果，欲提升捷運之運量，除靠高雄捷運公司本身之努力外，政府也應積極投資參與興建後續路網建設、加強抑制私人運具政策、宣導民眾使用大眾運輸交通工具，甚至運用鼓勵措施，讓民眾養成搭乘大眾運輸系統的習慣，讓高雄擺脫空氣污染，進而邁向一綠能、環保、合宜居住環境的模範城市。