

輕軌計畫委託營運 及維修之招標機制 ——以高雄環狀輕軌 為例

輕進高雄 幸福軌

關鍵詞：高雄輕軌、政府採購法、限制性招標

高雄市政府捷運工程局／副局長／周德利 ❶

台灣世曦工程顧問股份有限公司／捷運工程部／技術經理／林建華 ❷

台灣世曦工程顧問股份有限公司／民間參與公共建設部／財經分析師／游可欣 ❸



摘要 ABSTRACT

為提昇交通建設之營運效率，並擲節政府財政支出，透過「政府採購法」辦理招標，引進具有經營軌道系統經驗之民間機構，藉由其實務經營經驗與創意，有效擴大交通運輸之連結。台灣世曦工程顧問股份有限公司於2012年受高雄市政府捷運工程局委託擔任「高雄環狀輕軌捷運建設(第一階段)委託專案管理技術服務案」之專案管理顧問(PCM)，工作項目之一為協助高雄市政府捷運工程局辦理「高雄環狀輕軌捷運建設(第一階段)營運管理、維修委託服務案」之招標準備作業。由於本案乃國內首次將輕軌計畫委託營運及維修之招標案件，故相關經驗值得參考與借鏡。



壹、前言

為提昇高雄地區民眾使用大眾運輸之習慣，使紅、橘兩線捷運系統之投資充分發揮其效益，高雄市政府於2000年即積極展開「臨港線發展為輕軌捷運」之規劃工作，期能擴大捷運紅、橘兩線之服務圈域，健全高雄軌道運輸系統。「高雄都會區輕軌運輸系統高雄臨港輕軌建設」規劃報告於2001年3月完成後，歷經多次審查，於2004年1月14日由行政院函文核定。

在推動過程中，考量有部分路段與2006年1月核定之市區鐵路地下捷運化通勤路線重疊，且基於北高雄地區之都市發展需要，乃對核定計畫之內容進行修正，將路網服務範圍往北擴展為大環線，更名為「高雄環狀輕軌捷運建設」(以下簡稱「高雄輕軌」)，相關綜合規劃報告於2006年3月提請交通部轉呈行政院核定，

並於2008年3月奉核實施，採民間參與興建營運(BOT)方式辦理。惟因高雄輕軌不但是台灣的第一條輕軌運輸系統，還採用全球最先進的無架空線技術，民間廠商須具備相關技術能力與營運能力，經多次招商不成後，高雄市政府為加速輕軌系統建設之推動，本案改以政府自辦興建方式辦理。

貳、計畫概述

一、計畫規劃路線

高雄輕軌業經行政院於2012年11月26日核定，採政府自辦興建方式辦理，總建設經費約新台幣165.37億元，其整體規劃路線如圖1所示，全長約22.1公里，預定設置36處候車站，以及1處機廠(位於台鐵前鎮調車場)。高雄輕軌

之整體規劃路線中，與台鐵美術館站、鼓山站及科工館(大順)站相互轉乘，另與高雄捷運之捷運紅線凹子底站(R13)、凱旋站(R6)，以及捷運橘線西子灣站(O1)相互轉乘，以環狀方式將東西向及南北向捷運系統串連。



圖1 高雄環狀輕軌捷運設計畫路線示意圖

二、計畫推動期程

高雄輕軌為配合高雄市區鐵路地下化工程，採二階段施作，第一階段之營運路段為C1車站至C14車站，詳參表1，係由前鎮調車場至捷運橘線西子灣站(O1)，長度約8.7公里。第一階段統包工程業於2013年1月14日依規定完成決標程序，由CAF(西班牙鐵路建設和協助股份有限公司, CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES, S.A.)、長鴻營造股份有限公司聯合承攬施作。

高雄環狀輕軌捷運建設(第一階段)(以下簡稱「本建設(第一階段)」)統包工程已於2013年2月18日開始動工，統包商即著手進行車輛、供電、號誌、通訊、自動收費及維修設備等機電系統之細部設計。高雄市政府為了將實際營運本建設(第一階段)之需求及經營構想一併納入機電系統細部設計內，並儘早進行行車人員及技術人員之專業訓練，故於統包商進行細部設計階段，高雄市政府捷運工程局(以下簡稱「機關」)即著手辦理營運機構設立事宜。

表1 高雄輕軌C1~C14車站區位

車站	車站區位	候車站類型	功能
籬仔內站(C1)	規劃設於凱旋四路、一心一路、瑞隆路等道路交會路口之南側，旁邊有東臨港線自行車道通過。	平面候車站	中間站
凱旋瑞田站(C2)	規劃設於凱旋四路與瑞田街路口，鄰近金銀島購物中心及金鑽凱旋觀光夜市。	平面候車站	中間站
凱旋之星站(C3)	規劃設於凱旋四路與中山三路交會路口之西北隅，與高雄捷運紅線凱旋站(R6)相鄰。	平面候車站	轉乘站
凱旋中華站(C4)	規劃設於凱旋四路與中華五路之間，雖然本站定位為中間站，亦可能配合營運計畫作為環狀路線南端之發車端點站。	平面候車站	中間站
夢時代站(C5)	規劃設於成功二路與時代大道路口，與統一夢時代購物中心相	平面候車站	中間站
經貿園區站(C6)	規劃設於成功二路與正勤路口南側，車站周邊為正勤、君毅國宅住宅區，並鄰近COSTCO、IKEA、家樂福等多家購物中心。	平面候車站	中間站
軟體園區站(C7)	規劃設於成功二路與復興三路、四路北側，位於高雄軟體科技園區，緊鄰臨海工業區與高雄港貨櫃中心。	平面候車站	中間站
高雄展覽館站(C8)	規劃設於成功二路與新光路等道路交會路口之成功二路西側，周邊有高雄85大樓、高雄展覽館、新光碼頭等景點。	平面候車站	中間站

車站	車站區位	候車站類型	功能
旅運中心站(C9)	規劃設於海邊路道路中央，永平路、苓南路口中間、靠近三多五路，與高雄港埠旅運中心相鄰。	平面候車站	中間站
光榮碼頭站(10)	規劃設於海邊路、青年二路與新田路路口之間，本站位於光榮碼頭，鄰近高雄海洋文化及流行音樂中心東側。	平面候車站	中間站
真愛碼頭站(C11)	規劃設於公園二路南側，本站位於真愛碼頭，鄰近高雄海洋文化及流行音樂中心西側。	高架候車站 (跨越愛河)	中間站
駁二大義站(C12)	規劃設於駁二特區 18.18公尺計畫道路，大義街、大智路之間，鄰近駁二藝術特區。	平面候車站	中間站
駁二蓬萊站(C13)	規劃設於駁二特區 18.18公尺計畫道路，瀨南街、七賢三路之間，位於駁二藝術特區且鄰近香蕉碼頭及漁人碼頭。	平面候車站	中間站
哈瑪星站(C14)	位處高雄捷運橘線西子灣站(O1)旁，鄰近台鐵的高雄港車站(已裁撤，現為打狗鐵道故事館)。	平面候車站	轉乘站

註：高雄市政府捷運工程局自2014年10月18日開始進行「輕軌C1-C14車站命名活動」，該活動分成三階段進行，將由民眾票選決定高雄輕軌C1~C14車站正式名稱，並於2015年3月29日公布各站站名。

資料來源：高雄市政府捷運工程局網站、高雄環狀輕軌建設(第一階段)統包工程招標文件之需求說明書，台灣世曦工程顧問股份有限公司彙整。

參、國內軌道建設營運機構組織型態

分析目前台灣主要軌道系統的興辦方式如表2所示。

由於目前尚無輕軌專法，故參酌大眾捷運法相關規定進行營運機構組織型態之分析。根據大眾捷運法第25條第2項：「地方主管機關建設之大眾捷運系統，由地方主管機關設立營

運機構或經甄選後許可民間投資籌設營運機構營運。」又該法第26條：「前條大眾捷運系統營運機構，以依公司法設立之股份有限公司為限。」意即，高雄輕軌營運模式可分為政府營運與委託民間機構營運等兩種方式，其中政府營運又可分為將營運業務委託其他機關或公營事業單位辦理，或由高雄市政府自行成立營運機構。另，決定合適之營運機構，尚須考量下列經營條件：

表2 國內主要軌道系統興辦方式

軌道系統	興辦方式
台北捷運	<ul style="list-style-type: none"> ●已通車營運的文湖線、淡水信義線、松山新店線、中和新蘆線、板南線，以及正在興建中的環狀線西環段(第一階段)、萬大中和新蘆線等，均由政府自建。 ●委由臺北大眾捷運股份有限公司(為臺北市政府公營事業單位)負責營運管理。
高雄捷運紅橘線	<ul style="list-style-type: none"> ●以BOT(車路分離)方式，由民間廠商負責高雄捷運機電系統之建設，並負責營運管理。 ●後因自2008年開始營運以來，連年虧損，高雄市政府與高雄捷運公司於2012年進行BOT契約修約，接收高捷公司的機電設備，續委託高雄捷運公司營運管理。
桃園國際機場捷運線	原本採BOT方式，後因民間廠商資金週轉與融資問題，經協議後終止BOT契約，並經評估後改為政府自建。
台灣高鐵	以BOT方式，由民間廠商負責台灣高鐵之興建及營運。

資料來源：台灣世曦工程顧問股份有限公司彙整。

表3 高雄輕軌營運機構組織型態之評估分析彙整表

營運機構設立方式		營運成本支出來源	是否需先洽詢其他機關或單位	是否須經市議會同意	預計時程	備註
政府營運	高雄市政府自營	由市政府編列預算	無需	是	1. 報請議會同意以及交通部核定之時程不確定 2. 依公司法成立股份有限公司(包含前置作業)約需3個月以上	整體時程受高雄市議會審議及交通部核定之時程影響
	委託其他機關或公營事業單位	由市政府支付對價	需先洽詢	是	洽詢以及報請議會同意之時程不確定	其他機關或單位參與營運之意願不高
民間營運	依促參法委託民間機構營運	民間廠商自負盈虧	無需	否	與民間廠商完成簽約至少需14~16個月以上	若第1次公告招商流標，時程恐超過18個月以上

資料來源：台灣世曦工程顧問股份有限公司研究整理。

- 一、配合高雄輕軌興建工程進度，在時程、專業人員訓練(如司機員)、對輕軌設計及技術之瞭解程度等方面，要能達成無縫接軌營運。
- 二、須考量專業技術、財務風險，以及對招商市場是否具有投資誘因。

輕軌系統與公車、捷運系統均有差異，經營輕軌之概念及方法也須有所不同，無論最後決定使用何種方式，經營機構必須是對輕軌系統的營運及維修具有足夠之技術。

綜合考量財務風險及時程外，並結合高雄地區現有的資源，從技術角度針對政府營運與委託民間機構營運等兩種模式研析不同的解決方案，如採政府營運模式，可委託高雄市公車處，並可引進國外有輕軌營運經驗的合作夥伴共同經營高雄輕軌系統；或依促進民間參與公共建設法之規定，委由本身具備營運軌道系統實績之民間機構或其協力廠商營運高雄輕軌。

經上述之評估分析，市府希能透過民間機構營運之經營創意、有效提升輕軌系統之營運效率並達成營運成本之節省，決定採委託民間機構營運本建設(第一階段)方式設立營運機構；惟為配合本建設(第一階段)興建工程進度，希望在時程、專業人員訓練(如司機員)、對輕軌設計

及技術之瞭解程度等方面，均能達成無縫接軌營運，市府爰於2013年4月30日核示依據「政府採購法」辦理「高雄環狀輕軌捷運建設(第一階段)營運管理、維修委託服務案(以下簡稱「本案」)」之勞務採購，高雄市政府捷運工程局並於同年5月底啟動營運機構之招商準備作業。

事實上，要成立營運機構前，尚需考量法令之完備性，由於高雄輕軌捷運系統之建設與台灣高鐵、高雄捷運紅橘線之BOT方式不同，高雄輕軌捷運系統比較偏向委託營運管理方式(先不論經營機構之身分)，因此在建設完成後，如何將建設成果移交營運機構手上辦理後續營運，將有多項先決條件需在短時間內完成，包括評選機制、營運維修作業規章、管理及獎懲辦法、退場機制等，均需在營運機構設立前完成，並將營運機構之各項權利義務界定清楚，使參與準備成為營運機構之單位清楚所扮演的角色及責任所在。

肆、招標文件之重要議題與機制

為完成本建設(第一階段)營運機構之設立，以利於輕軌捷運完工通車後，得以順利營運，爰依據政府採購法及其相關子法之規定，進行

本案招標文件草案之研擬，並經工作小組多次召開議題討論會議及招標文件草案審查會議後，方確立本案招標文件之重要機制，以期本案後續能順利執行。

茲將本案招標文件之重要議題與決定採行之招標機制簡要說明如下，其中，由於本案係依據政府採購法辦理勞務採購，故本建設(第一階段)之全部營運收入均屬於市府所有，民間營運機構之主要收入來源為提供勞務服務，經機關審核服務成果後給付服務費用，故準備期(自簽約開始日起至開始營運前之期間)與營運期之付款辦法為最重要之議題。

一、招標方式

(一) 議題說明

本案採購標的係以勞務為主，委託之工作內容包括本建設(第一階段)之營運、維護管理等，不同廠商之履約成果可能差異甚大，故須透過適當之採購招標方式來選擇民間營運機構。

(二) 相關法令規定

依據政府採購法規定，異質採購可以採公開招標(最有利標決標)、或是限制性招標(準用最有利標決標)等招標方式。此二者招標方式均經評選程序，主要差異在於公開招標必須有三家以上廠商投標、無議價程序；限制性招標可不限於三家，且有議價程序。

(三) 建議及決定採取之機制

考量本案性質上應可歸屬於專業服務或技術服務之委託案，經洽詢行政院公共工程委員會並經機關召開議題討論會議後，決定依據政府採購法第22條第1項第9款規定，採限制性招標方式，公開客觀評選專業服務、技術服務之優勝廠商。

二、委託年期

(一) 議題說明

考量本建設(第一階段)預計2015年底完工通車，且高雄輕軌第二階段將配合高雄市區鐵路地下化工程完成後開始進行施工，目前暫定2019年底前完工，屆時高雄輕軌將全線完工，委託營運及維修本建設(第一階段)之期程，須能與高雄輕軌全線之通車營運無縫接軌，故須謹慎研擬本建設(第一階段)之委託年期。

(二) 相關法令規定

1. 對於勞務採購之委託年期，政府採購法及其相關子法並未特別規範，逕由機關自行訂定之。
2. 另依據政府採購法第22條第1項第7款之規定，如於原招標公告及採購文件中敘明擴充條件者，後續得採限制性招標。

(三) 建議及決定採取之機制

配合政府中程計畫預算編列、高雄輕軌兩階段之預定推動期程，以及相關法令規定，機關將委託年期訂為：

1. 自簽約日翌日起至2017年12月31日止，並保留未來向得標廠商增購之權利。
2. 擬增購之項目及內容：依據政府採購法第22條第1項第7款規定，市府得視需要，其延長時間以2年(含)以內為限，且擴充次數以2次為限。

三、投標資格

(一) 議題說明

考量營運機構須具備輕軌系統營運管理、維修等實務經驗，惟高雄輕軌為國內第一條輕軌系統，本案亦為首次將輕軌計畫委託營運及維修之招標案件，為了能廣

招民間廠商參與本案投標，對於投標廠商之特定資格須謹慎擇定，且須同時考量特定資格不得過於狹隘而產生限制競爭之疑慮，亦不得過於寬鬆而未能委託具備相當營運經驗之廠商，進而影響高雄輕軌之營運品質及穩定性。

(二) 相關法令規定

1. 依據「投標廠商資格與特殊或巨額採購認定標準」第2條，機關得依採購案件之特性及實際需要，擇定投標廠商之基本資格。
2. 依據「投標廠商資格與特殊或巨額採購認定標準」第5條，機關得視採購案件之特性及實際需要，就下列事項擇定投標廠商之特定資格：(摘錄)

- (1) 具有相當經驗或實績者。
- (2) 具有相當財力者。

(三) 建議及決定採取之機制

投標資格擬定原則以基本條件作為門檻，盡量提高廠商投標意願，促進競爭，除基本資格外，再就相關經驗或實績、相當財力等事項擬定特定資格。

1. 基本資格：投標廠商須為依本(外)國公司設立相關法令成立之股份有限公司，且不得有政府採購法第103條規定之不良紀錄。

2. 特定資格(摘錄)：

- (1) 應具有相當經驗：廠商於截止投標日前十年內曾辦理軌道運輸系統之營運管理及維修(至少包括車輛、號誌、供電、軌道)作業之經驗，並能檢具相關證明文件者。

- (2) 應具有相當財力：投標廠商應符合「投標廠商資格與特殊或巨額採購認定標準」第5條第1項第3款之規定。

四、付款辦法

(一) 議題說明

考量本案委託期間包括自簽約日起至機關通知開始營運日前之準備期，以及機關通知開始營運後之營運期，為了使準備期與營運期之契約價金撥付能有所依據，且為了避免機關撥付作業過於頻繁，故須擬定適切的付款辦法。

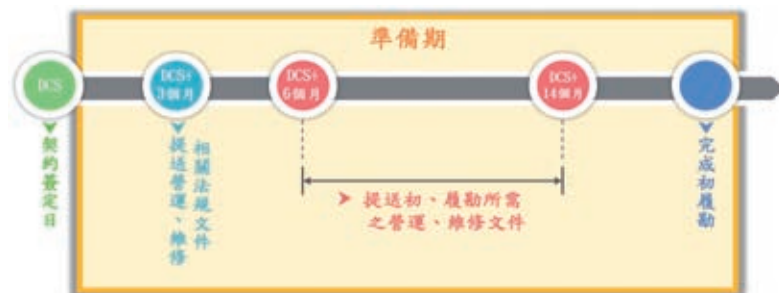
(二) 相關法令規定

查政府採購法及其相關子法對於採購案件契約價金之給付條件，未有特別規定，由機關依據實際需要自行訂定之。故本案決議依據行政院公共工程委員會勞務採購契約範本(2012年08月版)，採分期付款方式給付契約價金。

(三) 建議及決定採取之機制

依準備期與營運期之工作內容，訂定契約價金給付條件：

1. 準備期之給付條件：主要以準備期營運機構須提送並經機關審查核可之各類文件(文件提送時程詳圖2；營運管理、維修相關法規文件詳表4；初、履勘所需提



資料來源：台灣世曦工程顧問股份有限公司研究整理。

圖2 高雄輕軌營運機構於準備期之提送文件時程

送之各項營運、維修相關文件詳表5)，作為給付契約價金之依據。

2. 營運期之給付條件：依招標文件規定按月提送工作報告，作為給付契約價金之依據，按月付款。

表4 營運管理、維修相關法規文件(草案)一覽表

項次	文件名稱
1	行車安全規則
2	行車人員技能體格檢查規則
3	旅客運送規則
4	車輛機具檢修規則
5	修建養護規則
6	附屬事業經營管理辦法
7	高雄市災害應變中心作業要點修訂(捷運災害)
8	高雄市大眾捷運系統經營維護與安全監督檢查作業程序修訂

資料來源：

「高雄環狀輕軌捷運建設(第一階段)營運管理、維修委託服務案」招標文件、台灣世曦工程顧問股份有限公司彙整。

表5 初、履約所需提送之各項營運、維修相關文件一覽表

項次	文件名稱
1	人力資源計畫
2	行車人員訓練計畫
3	行車人員技能體格檢查實施作業規定
4	試運轉計畫
5	試營運報告
6	災害防救業務計畫(含緊急應變計畫)
7	行車規章(與行車安全實施作業規定整併)
8	事故災害搶修作業要點
9	旅客運送實施作業規定
10	旅客須知
11	系統及設備維修策略及計畫
12	路線設施及機電設備修建養護實施作業規定
13	路基及軌道以外之路線設施及機電設備定期檢修項目週期
14	輕軌車輛檢修實施作業規定
15	機具檢修實施作業規定
16	行車人員訓練成果

項次	文件名稱
17	服務指標(SI)
18	營運手冊及維修手冊
19	列車運行計畫
20	維修計畫
21	主動監督管理實施要點
22	意外事故通報處理程序
23	營運安全計畫
24	營運計畫(含附屬事業經營計畫)
25	運價方案、調整時機與方式
26	營運中斷交通緊急應變計畫

資料來源：

「高雄環狀輕軌捷運建設(第一階段)營運管理、維修委託服務案」招標文件、台灣世曦工程顧問股份有限公司彙整。

五、營運績效評鑑制度

(一) 議題說明

為落實對本建設(第一階段)之民間營運機構之監督、管理，提升高雄輕軌之營運服務品質，擬納入營運績效評鑑制度，並以評鑑結果作為本案後續擴充之續約參考。

(二) 相關法令規定

1. 依據政府採購法及其相關子法之規定，尚未有營運績效評鑑制度之相關規範。
2. 目前尚未有輕軌系統專法；另依據「大眾捷運系統經營維護與安全監督實施辦法」第16條、第17條及第18條之規定，由大眾捷運系統之地方主管機關派員執行大眾捷運系統之定期及臨時檢查。

(三) 決議結果

考量依據「大眾捷運系統經營維護與安全監督實施辦法」第17條之規定，每年定期檢查之檢查事項包括：營運管理狀況及服務水準、財務狀況、車輛維護保養情形、路線維護保養情形、行車安全及保安措施等事項，本案可依據高雄捷運建設之

地方主管機關(高雄市政府交通局)辦理定期及臨時檢查之檢查結果，監督民間營運機構之營運管理、維護狀況及營運品質，並可作為後續擴充之評估參考，故經決議後，本案不另外擬定營運績效評鑑制度。

六、獎勵措施

(一) 議題說明

為鼓勵民間營運機構積極經營本建設(第一階段)，進而提高高雄地區大眾運輸系統搭乘率，擬研訂相關獎勵機制。

(二) 相關法令規定

依「機關委託專業服務廠商評選及計費辦法」第十四條規定，「…實際績效提高時，得依其情形給付廠商獎勵性報酬。…給付金額，以不逾契約價金總額或契約價金上限之百分之十為限」。

(三) 決議結果

原構想係欲以本建設(第一階段)之載客數達到年度規劃運量後，就超過部分按比例給予獎勵，惟考量本建設(第一階段)由政府自建，相關興建經費係向相關基金舉借支應，倘有本建設(第一階段)之營運有盈餘時，須先返還予該基金，且載客數易受到諸如天災、人為因素所導致之意外事故等非民間營運機構所能掌控之因素所影響，屆時有關是否達成獎勵條件恐引發爭議。故為使本案履約管理單純化、減少履約爭議，暫不研訂相關獎勵機制。

伍、招商作業辦理情形

依據前述招標文件重要議題與機制討論結果，於2013年9月5日完成本案招標文件之擬訂，並於2013年10月28日辦理第一次招標公

告，招商作業辦理情形如表6所示。

表6 高雄環狀輕軌捷運建設(第一階段)營運機構招商作業辦理情形

執行期程	招商作業工作內容
2013年05月22日	啟動招商準備作業
2013年09月05日	完成招標文件草案
2013年10月17日	辦理第一次評選會議
2013年10月28日-12月11日	第一次招標公告(一家廠商投標，後因議價不成而流標)
2014年01月29日-02月18日	第二次招標公告(一家廠商投標)
2014年03月14日	與得標廠商完成議價作業

資料來源：台灣世曦工程顧問股份有限公司彙整。

陸、高雄輕軌現況與結語

由於高雄輕軌為國內第一條輕軌系統，且其工程建設較捷運系統單純，機關為了引進民間經營專業與技術來提高本建設(第一階段)之營運管理及維護效率，故首創以政府採購法為依據，以勞務採購之方式辦理委託營運管理、維修。經由機關各單位審慎研擬招標文件、積極籌辦本案招標準備作業，順利招標成功，委託具有軌道系統營運、維護管理經驗之高雄捷運公司負責高雄輕軌之營運。

本建設(第一階段)目前正在進行C1站至C4站之開挖、軌道工程、車站工程及機廠興建工程，2015年1月可完成C1站至C4站軌道鋪設及車站工程，2015年4月已全數抵達。其中，第一列車於2014年11月9日至11月16日上線測試並開放民眾靜態參觀，吸引相當多高雄地區居民及外縣市民眾前來參觀、瞭解高雄輕軌建設內容。(詳圖3)

此外，本案以政府採購法辦理委託營運管理、維修之主要目的之一係提早於準備期進行司機員訓練，目前高雄輕軌司機員種子教練已

完成國外訓練課程並獲頒證書，機關已與高雄捷運公司於2014年12月中旬就司機員資格認定與證書授證事宜進行討論。

未來本建設(第一階段)正式通車營運後，將能充分發揮現有之高雄捷運紅、橘兩線捷運系統運輸效益，並達成強化高雄地區大眾運輸系統接駁運輸服務功能之目標。



資料來源：台灣世曦工程顧問股份有限公司提供。

圖3 高雄輕軌第一列車上線測試典禮

參考文獻

1. 高雄市政府捷運工程局，「高雄環狀輕軌捷運建設(第一階段)營運管理、維修委託服務案」招標文件，高雄(2013)。
2. 高雄市政府捷運工程局，「高雄環狀輕軌捷運建設(第一階段)營運管理、維修委託服務案」招標文件-附件14高雄環狀輕軌建設(第一階段)統包工程招標文件，高雄(2013)。
3. 高雄市政府捷運工程局環狀輕軌專頁：http://mtbu.kcg.gov.tw/cht/project_LRT_circle.php。(2014)
4. 高雄市政府捷運工程局新聞稿：「高捷公司取得環狀輕軌(第一階段)營運管理維修服務合約」http://mtbu.kcg.gov.tw/cht/news_content.php?sn=2014031401。(2014.03.14)
5. 高雄市政府捷運工程局「高雄輕軌C1~C14車站命名」專頁：http://mtbu.kcg.gov.tw/cht/LRT_C1C14_name/#。(2014.10)
6. 高雄市政府捷運工程局新聞稿：「高雄環狀輕軌C1-C14車站命名活動起跑」http://mtbu.kcg.gov.tw/cht/news_content.php?sn=2014101701。(2014.10.17)