

「高雄市區鐵路地下化高雄車站規劃設計」公聽會
會議紀錄

日期：中華民國 101 年 11 月 13 日（星期二）下午 2 時

地點：本會一樓第一會議室

出席（列）席：（依發言順序）

民意代表－陳議員玫娟

陳議員麗珍

吳議員益政

政府部門－交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏

高雄市政府都市發展局王副局長啓川

高雄市政府工務局王正工程司順聰

行政院南部聯合服務中心胡副研究員以祥

高雄市政府財政局簡副局長振澄

行政院經濟建設委員會吳副主任委員明機

行政院經濟建設委員會謝簡任技正慧娟

交通部鐵路改建工程局南工處彭處長家德

高雄市政府交通局陳科長志鶴

交通部臺灣鐵路管理局陳副總工程司世昌

專家學者－東方設計學院陳副教授啓中

東方設計學院施助理教授邦興

高雄應用科技大學黃副教授忠發

高雄大學李講師重志

綠保環境學程魯講師台營

崑山科技大學張助理教授曦勻

宗邁建築師事務所費副總經理正元

中興工程顧問股份有限公司吳專案經理純櫻

其他人員等

共同主持人：黃委員昭順、黃議員柏霖、周議員鍾濞

記錄：吳春英

一、主持人宣布公聽會開始並說明公聽會要旨

二、政府官員、專家學者陳述意見

三、主持人結語

四、散會：下午 4 時 30 分

「高雄市區鐵路地下化高雄車站規劃設計」公聽會 錄音紀錄整理

共同主持人 (黃委員昭順):

周鍾滋周議員以及所有相關單位的官員們與教授們，大家午安。非常感謝柏霖，他一直在催我，因為高雄鐵路地下化其實是我們大高雄地區、南部地區一個非常重要的交通建設，當時我們也很感謝馬英九總統與毛治國部長在我們上一屆立委的時候弄了滿多的預算，讓我們在比較短的時間內可以來解決，但是這段時間我們發覺有幾段地區大概有一點點讓我們非常非常的擔心，第一段是鼓山到苓雅，後來是從鼓山延伸到左營，這兩段都是中央政府補助 75%，現在從苓雅到鳳山這一段，本來你們是規劃跑高架，我們已經把它改成地下，改成地下之後，我發覺最近的經費可能有一點點不太夠的樣子，好像地方政府要負擔 55%。其實我應該等經建會的副主委來我才講，我看到這些東西之後，其實我有一點擔心，因為我們整個鐵路地下化是從屏東段開始，屏東那邊也有人在跟我陳情，可能屏東那邊好像工程上的技術有一些些的危險或者一點點的問題。

大概有這樣子的一個狀況，所以我們擔心有哪一段沒有做好，就會影響全線的通車，這是第一點。

第二點，因為我看到預算，地方政府要負擔 55%，這樣子的做法，我是不太能接受，我在交通委員會質詢以及在總質詢的時候都問了幾次，今天特別要經建會的人來，本來不知道他們要派誰來，我說一定要副主委以上的來才可以。我們好像有一個方案，而且這個方案是全國各地都一樣來做，是高雄市政府同意的，我聽到就覺得很奇怪，高雄市政府何時對中央這麼好？我都覺得有一點訝異，其實我的問題不在這裡，我的問題是在這整個的預算，如果因為這一段沒有辦法把它做好，我們高雄並沒有比人家小，而且我覺得要釐清，因為在每一次開會的過程當中，我們的市長始終都不去參加行政院會，所以，是不是在這個當中有一些些落差等等？否則我在想，高雄市政府怎麼可能那麼好？怎麼可能會答應這樣子的一個狀況？因此，柏霖議員就特別找我今天一起來開公聽會，我說 OK，因為如果說到鐵路地下化，我是打死不退的，從蘇貞昌當院長的時候，我就一直抗爭，從民進黨執政一直抗爭到國民黨執政，都已經改朝換代了，如果還是沒有辦法做好，我還是一樣會抗爭的，所以，今天我們召開這樣子的一個公聽會。

我先介紹一下今天出席的，跟我一起合辦的黃柏霖議員，周鍾滋議員也

是主持人，陳玫娟議員也算主持人好了。我來介紹一下已經到的，交通部鐵路改建工程局的唐副局長、交通部鐵工局南工處的彭處長、鐵改工程局南工處的李副處長，負責這一部分的高層都來了；交通部台灣鐵路管理局的副總工程司，副總工程司可能職位比較高，還有謝正工程司；經建會的代表可能還在高鐵上，抱歉！本來是黃萬翔副主委要來，但是因為他出國，所以就派吳副主委過來，我們辦公室有一點責任，沒關係，他等一下就到了，讓他走一走，鐵路地下化沒有做，高雄滿不方便的，讓他走一下，好，經建會就待會兒再介紹。

學者專家有綠保環境學程的魯台營講師、高雄應用科技大學土木工程系副教授黃忠發博士、崑山科技大學空間設計系暨環境設計研究所張助理教授、東方設計學院文化創意研究所陳副教授、陳理事長，理事長才剛卸任而已，他原來是建築師公會的理事長，所以你不當理事長，去當教授了；東方設計學院文化創意設計研究所施邦興助理教授，謝謝。行政院南部服務中心氣候組、經建會副研究員胡以祥博士、高苑林助理教授。再來，中央的我介紹，高雄市政府的讓柏霖介紹，要介紹一下。

共同主持人 (黃議員柏霖) :

高雄市政府都發局王啓川副局長、研考會陳組長、經發局黃股長、交通局陳科長、捷運局李正工程司、工務局王正工程司、文化局郭副局長、地政局洪股長與鐵路地下化在地三民區的顏副區長，謝謝。

共同主持人 (黃委員昭順) :

爲什麼高雄市政府都派這樣的人來？這樣不夠尊重，我覺得這樣子開會是很沒有意思的，所以，我昨天特別跟經建會講，一定要能夠解決問題的人來，我看你們出席的名單，你們是看到與我合辦，所以就只派比較沒有辦法解決事情的人來嗎？黃柏霖，你是書記長，你們自己要好好的檢討，要不然我就不跟你們合辦了，我就把他們調來台北處理就好了。

好，我想，題目你們大家都看過了，我們要不要請鐵工局副局長先說明？我們先請鐵工局，讓他們先說明他整個的工作進度，包括前一段時間我們還有一些意外，這些意外會不會影響我們的工作？現在跟高雄市政府配合的財務會不會有狀況？還有進度，以及我剛才一開始就提的屏東段與鳳山，這幾段如果沒有做好的話，會不會影響通車的時程？我想，請鐵工局先做報告。

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏 :

主席黃立委、黃議員、周議員、陳議員、各位貴賓、各位先進與各單位與會代表，大家好。首先，我就我們鐵工局辦理高雄鐵路地下化的部分目

前辦理的狀況做一個概要的報告。整個鐵路地下化，包括剛才委員所提到的延伸到左營與延伸到鳳山，也就是從左營到鳳山，全長大概有 15.37 公里，總投資的經費將近有 1,000 億元，大概 998 億元，預定在民國 106 年鐵路移入地下來營運，也就是說，我們三個計畫會同時來完成。

剛才委員所關心的幾個議題，也就是目前在左營的部分，我們都已經發包在施工了，高雄計畫的部分，也就是高雄主體的這個部分也都全面在施工，鳳山因為是 100 年才核定的，目前正在進行細部設計，還有一些臨時的工程，現在已經開工，主體的部分預計在明年開始就可以來發包施工，預計也是在 106 年一起完成。

委員剛才還提到的就是我們前一陣子有一個美術館的工安事件，是不是指那個？我想，那個工安事件絕對跟鐵路的營運以及未來的完成基本上不會有影響。另外，屏東的部分，屏東也是指意外嗎？就是我們的圍牆倒了，是不是？

共同主持人 (黃委員昭順) :

對。

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏 :

我想，那些目前跟我們在主體施工上都是沒有什麼影響的，應該不會有問題。另外，有關高雄車站的部分，高雄車站的規劃設計，今天的主題就是有關高雄車站的這個部分，高雄車站的規劃設計，我們是以形塑高雄市成為都會區交通運轉及商業中心及追求綠色運輸導向的城市型態，做為整體景觀功能規劃的核心，在規劃階段的時候，我們就已經由中興顧問公司就車站的功能進行整體的規劃評估，並且邀請世界知名的設計團隊 SOM 納入國外的經驗與發展的規劃設計，期間並與高雄市政府及台鐵局密切的研商，達成初步的設計成果和共識，促使我們據初步設計的成果共識來進行細部設計。

高雄車站在 100 年已經經市政府都市計畫審議委員會審議通過，取得高雄市政府都市審議的許可書，目前因為到航廈的一些航管的權責與增設國道客運轉運中心以及取消新中博地下道的一些議題，目前我們正在進行都市設計審議變更的程序。也就是因為這些程序，所以剛才各位學者專家所關心的一些問題，未來我們在都市設計審議的階段，其實大家都可以再來共同討論，我想，還是有一些空間可以共同來探討。

至於整個規劃設計的部分，如果有需要的話，我待會兒就請我們的顧問公司中興顧問公司來給大家做一個簡要的說明，以上我做簡要的報告。

共同主持人 (黃委員昭順) :

副座，你能不能保證 106 年能夠如期完工、一起通車？

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏：

如果按照目前的進度，我想，沒有問題。

共同主持人 (黃委員昭順)：

不能你想，要保證，這個都有錄音的。

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏：

保證？是。

共同主持人 (黃委員昭順)：

有會議紀錄，有錄音的，106 年如期…，因為我們的目標…。經建會的吳副主委特別趕過來，吳副主委很年輕，我們給他掌聲鼓勵，謝技正也來了，你跑錯地方了嗎？沒有關係，從那邊跑到這邊花了很多時間，花 15 分鐘嗎？剛才提到有一部分，就是經費的部分，我等一下再補充。我本來比較介意的就是這個經費的問題，106 年會不會如期完工？我能不能請柏霖…？是這樣子的，因為我剛才來的時候，其實在門口被我們的主委攔下來，因為我們立法院今天在甲動，2 點半開始甲動，但是每一件事情都有先後，因為我先答應這裡，我們一次表決沒有到，就要扣 1 萬元，我還認了，我就乖乖留在這裡，而且錢如果沒有繳，下次就不提名你了，就沒有提名了，所以我們的規定滿嚴格的。你能不能聯絡你們高雄市政府，可以解決問題的人趕快來，因為如果是這樣子，我覺得經建會副主委都親自來到這裡了，你們要跟他交涉的人卻沒有來，那麼現在是怎麼樣？所以，你能不能去聯絡高雄市政府？我覺得你們的議會聯絡人在搞什麼鬼啊？你再看看。我們給經建會副主委一點掌聲，因為今天是要解決問題的，所以…，要不然我被扣薪水就改扣你們的。

共同主持人 (黃議員柏霖)：

如果用錢能夠解決，是小事。

共同主持人 (黃委員昭順)：

今天如果表決 5 次，我就要被扣 5 萬元，你知道嗎？這個有時候滿慘的，有時候一個下午就扣很多錢了。我還是特別跟副主委謝謝啦！我們現在的重點，鐵工局，你們財務方面沒有問題嗎？

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏：

報告主席，我們鐵工局是一個工程單位。

共同主持人 (黃委員昭順)：

你們只負責工程？

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏：

我們負責施工，至於財務方面，每年的編列，如果按照目前的進度來看，我們基本上是 OK 的，可是對於未來，我不知道未來的…。

共同主持人 (黃委員昭順):

鳳山段這一段呢？

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏：

鳳山段目前如果按照大家的承諾，基本上，如果經費都能夠如期的到位的話，我想…。

共同主持人 (黃委員昭順):

經費可以到位，現在問題是高雄市政府與經建會這邊，我覺得我們可能要請高雄市政府來這裡，你請他們來，怎麼可以…？

共同主持人 (黃議員柏霖):

他們正在開市政會議，下午召開市政會議。

共同主持人 (黃委員昭順):

你們高雄市議會是比較小嗎？奇怪耶！真的是怪到…。

高雄市政府都市發展局王副局長啟川：

跟主席報告一下，因為早上是議會總質詢，今天星期二，下午剛好召開市政會議，所以，首長目前都在參加市政會議。

共同主持人 (黃委員昭順):

可是也不應該是這樣子，副首長也要來啊！財務的副首長也應該要來啊！

高雄市政府工務局王正工程司順聰：

有關財務的部分，我們工務局與財政局都有參與，有關經費方面，我大概先說明一下。

共同主持人 (黃委員昭順):

工務局的…，這個不通啦！

高雄市政府工務局王正工程司順聰：

這個部分，鳳山計畫與鳳山計畫的延伸計畫這個部分，我們已經到中央財政部與經建會接洽過二、三次了，我們都到中央去，我們一直堅持有關這個部分的經費，希望能夠比照左營計畫。

共同主持人 (黃委員昭順):

前面那一段嘛！對不對？〔對。〕你們去請你們的局長來，如果你們的局長今天不來，我以後就不處理了，所以，沒有道理是這樣的啊！

高雄市政府工務局王正工程司順聰：

就是 75%與 25%這個部分。

共同主持人 (黃委員昭順) :

對啊！

高雄市政府工務局王正工程司順聰：

這個部分，到目前為止，中央都還沒有允諾要比照這個辦理，所以，這個部分的經費，到目前為止，我們市府編列的預算以目前的進度是還可以支應，但是就如同黃立委所說的，就是往後…。

共同主持人 (黃委員昭順) :

好，等一下，這樣子好不好？你們去請你們工務局的副局長、財政局的副局長來，因為這個是跟經建會最有關的，我們先讓這些學者專家就高雄火車站、後火車站那些問題，我們在這裡先提，好不好？你們如果不來，我等一下…，因為我在台北在交通委員會問的時候，他們說是高雄市政府同意的，所以，我今天才答應黃柏霖議員說：「好，我來高雄，看看到底是…。」我沒有請你們去就已經虧大了，我們來了，你們還不出面，要不然現在是怎麼樣？對不對？我想，這個部分，我們等副局長來，要不然如果下次再開會，你們就不要再叫我來了，沒有錢是你們家的事。

共同主持人 (黃議員柏霖) :

因為都發局的副局長在，是不是請工務局和財政局的副局長來？我們今天原本的主題是站體的部分，這個部分我們先討論，財務的部分，我們後半段再接下去討論，這樣就比較不會影響今天的程序，委員，請。

共同主持人 (黃委員昭順) :

好，我們就請教授們稍微控制一下時間，好不好？請理事長先來好了。

東方設計學院陳副教授啟中：

首先，很感謝我們的立委還有議員辦這個公聽會，這個已經持續一年多的情況了，在此，我用簡短的幾分鐘說明這整個過程。我請教一下，鐵工局的、台鐵的、泰興的、中興的，你們住高雄的請舉手，住高雄，有關於這個工程規劃案的，住超過 10 年的請舉手，20 年的，30 年的，OK，謝謝大家。那麼，我為什麼會問這個問題呢？我在澎湖出生，住在高雄，從 5 歲住到現在 56 歲了，我在這裡住 50 年了，高雄火車站承載了我們原來高雄市民太多的記憶，很重要的一點就是當年我們在拆火車站的時候，我們也是前人的努力，好不容易透過 CNN 等很多國際媒體的報導，把我們的高雄火車站搶救下來，搶救下來以後就放在旁邊，現在好不容易新站已經要做了，結果我們請的工程顧問公司以及鐵工局、台鐵局還有設計公司，包括那天我在台北碰到費宗澄，我跟他還滿熟的，他們現在做台大醫院的案子，做得相當好，台大的圖書館也是他們做的，我說：「我們的高雄火車

站怎麼會玩成這個樣子？」我們這邊有很多 Power Point，待會兒張教授會跟我們做說明。我想，設計者對高雄市沒有感情，這是第一點，這是很明確的東西。

剛才鐵工局說我們的站體已經經過都市設計審議通過了，我們在座有都市設計審議委員，可以報告它的進度。

第二個，我必須要說明的，這個星期五下午 2 點半，營建署要審特種建築物，很抱歉！我是審查委員，我看到的資料是最原始、最舊的資料，不是最新的資料，我不曉得到星期五下午 2 點半，在營建署的時候，你們要怎麼去回應這個問題？你們送給營建署的特種建築物資料是最舊的資料，是一年多前的資料，我必須要說明這一點，我想，鐵工局也好，設計單位也好，交通部也好，這裡是有錄音的，我請求我們的主持人立委，如果他們有說謊話的話，我們希望他們今天可以很誠實的把這個問題的各點把它說出來，如果有講謊話的話，我希望我們的立委可以主持公道，因為他前面在都發局講的、在工務局講的…。

共同主持人 (黃委員昭順) :

不是，你不要一開始就說他們講謊話，人家說：「我不小心就先說了。」

東方設計學院陳副教授啟中 :

我說，他們在都發局所說的、在工務局所說的，還有在民間所說的、在營建署所說的都完全不一樣。

共同主持人 (黃委員昭順) :

都不一樣喔！

東方設計學院陳副教授啟中 :

因為我們在很多各個不同的單位，都持續在關注這個問題，所以大概一串連就知道是真的或是假的。

另外一個，我必須要很感謝有一個對我們的火車站很關心的，就是李重志先生，全部很多的老舊火車站都是他在搶救的，我必須要特別…，雖然沒有邀請函，他還是特別到這裡來。

共同主持人 (黃委員昭順) :

能不能坐到前面來？你沒有比較小，你坐到前面來。

東方設計學院陳副教授啟中 :

他有滿肚子的怨言。還有林煒俊，雖然沒有被邀請，可是他也是在我們的現場，也都是關心我們的問題。

最早就是我們發現這個問題以後，我們就請當時在南部辦公室當執行長

的羅世雄，在南辦舉辦一個公聽會，也請鐵工局他們來，他們講的結果，好像跟他們每次做的承諾到結果都不一樣。第二次就沒有辦法了，我們只好在五師六會，建築師、醫師、會計師與律師，我們正式提一個案給市政府都發局與工務局，也給鐵工局，這是五師六個會同時正式發同一個公文，這在高雄市是第一次，透過建築師、醫師、會計師與律師同時發一個文。每發一個文，他們都承諾說要改，到最後第三次，都發局召開一個公聽會，他們也承諾要把火車站往後挪，我記得很清楚，他們要把火車站全部往後挪，就是那個量體，結果到最後，都市審議出來的結果，他們是把它變成一個尖角，不然就變成一個圓弧，我就覺得他們這種設計規劃好像有點在「唬弄」、在應付，應付我們高雄市民的意思。

那麼，最近我們當然就在網路上開始串連了，目前已經有 2,000 多人串連了，上次我跟鐵工局講過這個問題，這個問題講白一點，我們是會鬥爭到剩最後一口氣，縱使你現在通過了，到時候在蓋的時候，可能抗爭會比以前更大。

共同主持人 (黃委員昭順):

不是鬥爭啦！是全力爭取，像我們在跟鐵工局爭取一樣。

東方設計學院陳副教授啟中：

沒有，爲什麼會講這種比較重的話呢？因爲已經經過 6 次的會議協調。

共同主持人 (黃委員昭順):

鬥爭不好聽啦！抗爭啦！

東方設計學院陳副教授啟中：

不是，我們已經經過 6 次的會議協調，我是覺得一直好像有點在「唬弄」我們的意思一樣，所以，爲什麼我們會把這個東西…，因爲我剛才問，很多都不是住高雄的，我住高雄住差不多 50 年了，火車站對我們高雄市市民是一個很重很重的情感，現在台南市賴清德市長，在台南市火車站進行國際競圖的時候，待會兒我們還有很多資料，人家不是這樣做的，委員可以去查一下台南市的火車站，他們的新站與舊站是怎麼做的？這是一個很明顯的對照事實。

所以，我必須要講的就是相關的一些事證，我們只是要求一點，就是你要尊重我們的歷史建築物。如果在歐洲，他們會怎麼樣尊重我們的歷史建築物？也就是往後退，把第一排留給我們的火車站，景觀留給我們的火車站，高度留給我們的火車站，讓我們的市民在經過火車站的時候不會…。他們現在設計是做門廊騎樓柱的，我上次在都發局講過，那個案子好像是從門縫裡面看人，必須要透過騎樓門縫才能看到我們的火車站，我覺得這

種東西，擺一個火車站，把火車站後面的屁股拆掉，把屁股換成玻璃帷幕牆，我覺得就好像穿一個開襠褲，露個屁股給人家看一樣。

我覺得對一個承載很多高雄市民歷史情感的建築物，我有跟建築師大老講過這個問題，問到最後的結果，是不會這樣子。那麼，我必須要跟鐵工局再講一次，如果今天鐵工局還是沒有誠意改的話，我們知道源頭出在容積太高，容積太高，或許用不完有點可惜，但是你可以用一些容積移轉的方式把容積移掉，如果真的鐵工局還不改，那麼，我跟邦興兩位還是都市計畫委員，今年還有兩個月的任期，我們會在都委會提臨時動議，把火車站的容積砍一半下來，如果今天鐵工局不能有一個很具體的承諾的話，我們會把修正的都市計畫法裡面的容積砍一半下來，你就沒有辦法蓋那麼高了，我覺得這是一個很嚴重的問題。

還有，在星期五的營建署審查會，我希望設計公司…，我們會提出很多相關技術的問題，像今年 12 月 23 日要實施空氣品質管理法，明年所有的地下建築物都必須要符合空氣品質管理法的規定，我看了一下你們送的執照裡面，完全沒有這方面的回應，今年 12 月 23 日要實施空氣品質管理法，地下捷運車站是被列在空氣品質管制的，二氧化碳要低於 1,000ppm，還有包括甲醛等都在裡面。你們送的建築執照裡面沒有著墨到這一塊，這一塊就足夠讓你們整個案子都被推翻掉，今天我必須要很沉痛的當著立委的面…。我想，我不佔用太多時間，我只是把這個緣由講下去，我希望你們在做高雄市火車站設計的時候，對承載我們高雄市民歷史與感情的，就留給我們，謝謝大家，謝謝。

共同主持人 (黃委員昭順):

好，謝謝。我想，我有一點被恐嚇的感覺，我不曉得你在高雄住了 50 年，我以爲你才四十多歲而已，原來已經 57 歲了！我再補充介紹我們高雄市議會的吳益政吳議員，他也是長期一直非常關心整個市容的風貌。再來，我們請施邦興施助理教授。

東方設計學院施助理教授邦興:

主席與各位與會的嘉賓，剛才理事長有提，其實這個事情在一年多前，也就是剛才副局長有提到的，在送我們高雄市都審的時候，我看到那個都審報告的時候，我嚇一跳，舉個例，我拿透視圖給很多朋友看，他們說爲什麼我們高雄火車站的願景館旁邊是「四行倉庫」？

共同主持人 (黃委員昭順):

我那天有看到新聞。

東方設計學院施助理教授邦興:

「四行倉庫」啊！一開始你們送的就是前面有四棟房子。

共同主持人 (黃委員昭順) :

施教授，我們要不要找一個人來…，你一面講，一面放 Power Point 給大家看一看，〔好。〕一面講一面放，我覺得應該是 OK 的。你講，Power Point 會放。

東方設計學院施助理教授邦興：

很訝異，很訝異，因為整個火車站就像剛才立委有講，他是「打死不退」，爲了爭取整個的地下化，爲高雄付出，如果我們這麼多人的努力付出，結果得到的是蓋了一棟超級醜的建築在我們的門戶，那麼我們真的是情何以堪？

共同主持人 (黃委員昭順) :

不能接受。

東方設計學院施助理教授邦興：

所以，我們就開始有很多人來關心，而關心呢！我們只能跟市政府求救，跟都發局這邊求救，請他們嚴格把關，因為這個設計案實在是…。我說，衛武營文化中心、兩廳院以及高雄市這幾年完成的公共建築物都很漂亮，都是國際化的水準，結果這麼重要的門戶竟然是這麼醜的一個建築物，我們高雄不接受。所以，請都發局嚴格把關，但是我們都發局也很無奈，每次請我們的鐵工局、鐵工局、泰興與設計單位來，台鐵一下說：「OK，沒有問題，我們會改。」鐵工局一下又說：「有困難，不能改。」泰興一下又說他們會配合，一下設計單位又說他們有他們的立場，搞了半天，我們都發局說：「土地是別人的，設計單位是別人的，我們也沒有辦法要求人家怎麼做。」所以，我們這麼多的訴求卻哭訴無門，因此，今天很高興我們能夠辦這樣的一個公聽會，讓市民發聲。因爲說實在的，這麼重大的一個案子，高雄市民竟然完全不知道，這個不是民主社會的常態，這麼重要的案子，如果你們覺得是光榮的一件事情，爲什麼不讓我們高雄市民去分享？爲什麼不聽聽我們高雄市民對一個曾經承載歷史、曾經是中山路…，中山路我們都知道因爲國父孫中山，所以才取名中山路，後面叫什麼？博愛路，博愛也是孫中山所倡導的一個精神，所以在整個貫穿都市上面，就是在中山路與博愛路的節點上，就是我們的火車站。

以前有歷史，城市結構有它的重要性，未來我們希望百年的建築在我們這麼重要的節點，在我們的門面出現，可是我們沒想到竟然是這麼醜的一個建築物。所以一直一直的拜託各位，能夠對我們高雄有一點點的感情，也不要忽視我們高雄人的審美觀跟文化水準。台北你們可以做得那麼漂

亮，爲什麼這種東西會搬來高雄，你們覺得我們都沒意見嗎？你們覺得我們都是 ok 的嗎？你覺得我們只要有東西出來就好了嗎？我想不是。我也不佔用太多時間，因爲我們還有很多的意見。謝謝。

共同主持人 (黃委員昭順):

黃教授先。這邊的教授好像全部都不支持這樣的建築。

高雄應用科技大學黃副教授忠發：

我不見得。立委、各位議員、各位先進、各位官員大家好。其實這件事情我不見得跟他們的看法是完全一樣的，因爲每個人有每個人的觀點，立委發給我們也沒有要我們講哪個立場，我來看了之後才知道事情那麼嚴重，我本來只是想說，今天來談的只是工程的一個問題。因爲我學的土木工程，這幾位可能學的是建築工程，他們的訓練裡面會偏比較多的美學、歷史方面。一般來講我們土木工程學的比較務實一點，就像剛剛立委一開始提的，106 年可不可以完成。其實我們做工程的都是被這些政策壓著走，所以你們叫我們什麼時候完成，我們就拚死完成它，而且我們會照著程序走，該走的程序我們都會走。

今天之所以會有這個問題，就是中央跟地方之間會有這個 gap 在的話，這是長期以來的問題。像他們鐵工局這些人，你說他們對這裡沒有感情嗎？他們對這裡很有感情，他們拋家棄子，很多人是從台北，我認識他們不少人，他們是住在台北，然後跑到高雄來幫我們做工程，在座也有很多是二、三十年以上的，現在比年數，我在高雄也只有四十幾年而已，我對高雄當然是很有感情。我想這個先撇在一邊。

一般的工程來講，它有很多的利益團體，不是講利益團體，就是利益關係者，每個案子在做決策的時候，除了你說錢的部分，你要考慮到政府、考慮到人民、考慮到各種使用者之類的。我想這個案子的前因後果，我想它是糾葛滿久的，其實主要的問題，就是我剛剛講的，中央的決策跟地方不 match 的這個部分環節出了問題，或許出個這個問題。

這邊也有看到這些先進的意見，因爲他們對這個東西奮鬥很久了，當然他們的奮鬥也有他們的意義，他覺得說高雄市這個日據時代的建築是一個歷史建築，是很有感情的，這是他們的感情。就我來講的話，我的感情跟他們或許不一樣，我以前小時候每次從台北回來，我就覺得說，奇怪，高雄怎麼愈來愈落後人家愈多，拉得愈來愈遠，這是我的感覺。我對火車站不是完全沒有感情，因爲也是每次都從那邊跑到台北、跑到中壢。這個火車站，那個帝冠式建築目前是放在舊址的旁邊，要保留下來嗎？其實我是覺得有點懷疑啦，因爲它是很美的建築，它是一個歷史建築，可是它夠美

嗎？美到足以讓我們把它保留下來嗎？然後上面還有日據時代的符號嗎？這個我不太清楚，我個人認為，或許你們會覺得我比較沒有文化涵養，我認為它要夠美，美到夠我把它保留下來，它才值得我們的工程這樣爲了它，去搭配它，然後做這個造型來融合這個地景。這個是我認為應該要考慮的一個點。

假設它保留下來好了，就工程面的話，它應該有很多的部分可以做，例如說退縮，或是一些挑空的設計，這樣可能會比較好，因爲我不知道都審這個部分到什麼階段了。只是說你還要考慮到未來，未來假設這兩個大樓蓋完之後，那旁邊的地呢？你即使把它保留住了，旁邊這兩個鐵工局主建築搭配它，可是旁邊的地，有辦法限制它的開發嗎？它會不會更高遮住它，或是說又有更醜的設計出來。這個除非是整個都市計畫有通盤的考量，這個部分這樣才有意義，不然你如果再講這個點的話，在整個工程來比，我覺得再這樣下去，就工程管理的角度來講，我擔心 106 年做不做得完，這是一個很大的問題。以上這是我的意見，我想可能跟他們的意見或許不是完全一樣，可是當然我也是關心高雄的，大概是這樣。謝謝。

共同主持人 (黃委員昭順) :

謝謝黃博士。我想我們補充介紹一下財政局的副局長，財政局的副局長來了，雖然你來得很晚，我還是歡迎你，請坐。

我想我們先看一下 Power Point 好不好，我能不能拜託各位教授，因爲可能每一位教授的想法都不太一樣。剛才黃博士講了一段話，我覺得我滿有感覺的，就是說所有施工單位的好朋友其實都很辛苦。他們在施工的過程其實跟都市計畫委員會、都發局以及我們內政部營建署的都市計畫委員會，其實是有關的。這些相關的東西，我覺得我們可以不斷不斷的，理事長我邀你跟我一樣，沒有硬做到有。我想這個有很多的意見是可以溝通的，鐵工局這段時間的辛苦，我們還是給他肯定，也謝謝他們在這段時間日以繼夜不斷的幫我們做。我看他們跟這個設計應該是沒有關係，他們應該是施工。

東方設計學院施助理教授邦興 :

其實在我們的看法，就是工程 106 年通車，我們絕對是支持的，因爲那是一個工程問題。浮到地面上的建築物，那是另外一件事。

共同主持人 (黃委員昭順) :

這個應該是都發局跟…。

東方設計學院施助理教授邦興 :

這應該是兩件事情可以拆開來看，不是說因爲我們覺得這樣子，所以整

個工程就讓它延宕下來，或者…。對，工程是繼續的，我們絕對是支持的。但上面長出來是什麼東西，大家…。

共同主持人 (黃委員昭順) :

長出來的現在是哪一個單位在設計？鐵工局，是都發局設計的嗎？

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏 :

不是，我們現在是由我們的泰興顧問公司跟宗邁建築師事務所。

共同主持人 (黃委員昭順) :

今天有來嗎？

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏 :

有，有來。

共同主持人 (黃委員昭順) :

有來，好，我們待會兒先看一看圖，然後我們再來討論好不好，看是不是涉及到容積率等等。等一下，那就先請李老師。

高雄大學李講師重志 :

主席、各位議員，我是高雄大學李重志，高雄大學講師。我想剛好經建會副主委在這邊，真的非常謝謝黃委員，如果沒有他，我們沒有左營計畫，我們高雄到左營就斷了，左營就是變成高雄的大門。所以非常謝謝黃委員，黃委員真的對高雄市非常了解，今天即便不是黃萬翔副主委來的話，我想說也沒有關係，因為你也都很清楚。

我必須要來跟大家報告一下的是，今天不是說 SOM 或是宗邁或是鐵工局找了國際的團隊，說什麼綠色的建築、能源的建築，說說就表示做到。作文大家都會做，工程大家都會做，可是到底是誰的標準，這個其實不是我們的標準，而是大家討論的問題。我想請問一下委員跟議員，中博地下道以後沒有了，中博天橋以後也沒有了，那麼平面道路應該就是打通了囉？錯，當然沒有。可是你現在去問問八德路以北，十全路以南的商家，他們都想像說以後沒有地下道，沒有天橋，那麼底下的路應該是中博開通平面道路了，應該是這樣子，當然不是這樣子。我想我們今天在做各式各樣的設計，我跟剛剛這幾位的想法也不見得一樣。中博路有沒有打通，這民意調查是怎麼樣，如果兩邊的商家說，對，民意調查以後中博就不通，到建國路 T 字型路口折回來，你要南北通的，你就走民族路，不然你就走中華路，這樣子他們同意，那我也沒有意見。還是你一定要貫通，平面的博愛路跟中山路要貫通，平面貫通，如果這一條沒有取得極高的民意，怎麼設計都沒有意義的。

我們現在再來看一下，未來的圖，中博是不貫通的，T 字型路口，九如

路跟建國路都是 T 字路口，我想講的第一個就是這個問題。我覺得設計都不重要，台北車站現在在設計，它底下早就在做了，上面是太極團隊得標，那個都可以再加，今天這個問題我們都可以在這裡討論，因為底下工程做，106 年通車就不會耽誤，這沒有關係。但是長出地面上的東西才是我們現在要討論的問題，工程不會延誤，土木專家所 care 的事情統統 ok 的，我們現在要談的是地面上的東西怎麼樣。

第二個問題是，地面上的東西要不要留？如果要留，它是文化資產要怎麼留？一定要留在正中間嗎？我也不覺得必要。如果你的留法是這個樣子，留在這兩片像屁股一樣的建築的中間放一個這樣子，這樣我寧願它也不要留；如果它留在旁邊有一個亮點，這倒是還不錯。怎麼留這個就是可以討論的。

我們來看看，大家想想看台南，台南過去一年是這個樣子，結果他們的副市長林欽榮強力介入，明明知道跟林欽榮打交道實在是很痛苦，但是他強力介入，大家都有交手過。找了西班牙團隊做了一個 midtown 的這樣一個概念，所有生態的什麼中心設計都在這個概念，ok，成熟的設計，不錯的設計，鐵工局在這個地方的確可以給台灣留名，不輸日本清水組。那高雄呢？一年前有一個桁架，一年後桁架拿掉了，給我們三個選擇，這可能是宗邁設計師的作品，三個，方角、尖角或者是圓角，這三個設計等於是一個設計，只是把外面的盤數改變一下而已。坦白講這個設計，我不要說我會做，我說外觀好了，如果是這樣子，我們想想美麗島站那個尖角在高雄人來講，其實是大家都有看到了。我們今天不談美學概念，我們只是談說為什麼台南市政府可以強行介入，而且改出一個讓鐵工局也按讚，大家都覺得很棒的一個建築。我們高雄有比人家小嗎？為什麼我們不能再複製一個成功的經驗呢？高雄市都發局請來的，大家都說這邊是南台灣交通複合的中心，南台灣就是嘉義以南，現在比台南還差，這怎麼做南台灣呢？

經建會副主委在這裡，我再請教一個非工程的問題，我是教社會學的，高雄的核心商圈在哪裡？講不出來，我也不知道。三多商圈嗎？左營漢神巨蛋嗎？左營高鐵站嗎？好，高雄火車站、建國路、中山路口，結果一出來百業蕭條，我們答不出高雄的核心商圈在哪裡。但是台北市已經有東區核心商圈，現在台北市已經在搞西區老舊再翻轉。我希望高雄再翻轉，我到高雄來才五年而已，我對高雄不是土生土長，比感情比不過大家，我對高雄的感情最淺，但是我期待高雄趕快翻轉。台北都要東區翻轉完西區翻轉，西區翻轉完還要南區翻轉、北區翻轉，高雄的核心商圈在哪裡？我們其實等這個高雄車站，等一個機會，等它變成 midtown 之後的核心商圈。

結果請來的業界說好，是誰說好？日勝生說好，微風、誠品在外面等著，有沒有在地的票？有沒有在地的商家？如果今天所有的雜貨店都倒店，全都是 7-11；所有小小有趣的咖啡館也都沒有了，全都是星巴克，都是跨國資本。那我們沒有辦法完成社會學上最 care 的，就是在地資本、永續經營。在地的人不要散，不是要我們在地的人跑到澳洲、紐西蘭去做台勞，而是說我們在地的子弟可以在這邊成長，然後在這邊賺錢，在這邊營生養下一代。這必須要有一個核心的火車頭，高雄的核心商圈來做為我們這邊的支撐力，市區的支撐力，而不是要招商。我跟你說，固商都固不到了，而不是要招商，結果我們這個地方喪失了招商的機會，交通、商業、工程，工程我就不講，我只講交通跟商業，請給我民意數據，不要理我們學者專家，民意數據，謝謝。

共同主持人 (黃委員昭順) :

李教授謝謝你。因為你講到中博地下道的打通，我就特別有感情，那是在我當議員的時候爭取的，那時候是許水德當市長，那是我們高雄市，北高雄跟南高雄的任督二脈，所以這個是不能弄，我今天才知道原來這個被弄掉了，所以這個部分可能要請…。這樣不行啦！那樣走，繞彎彎就對了，那不行，這個待會兒請工務局，工務局副局長不知道跑到哪裡去了。

共同主持人 (黃議員柏霖) :

等會兒處長要來，新工處處長要來，處長馬上來。

共同主持人 (黃委員昭順) :

都發局管的，都發局答應的就對了？

高雄市政府交通局陳科長志鶴 :

待會兒我們交通局會做說明。

共同主持人 (黃委員昭順) :

他們又有一個新規劃就對了，這是高雄市政府的事就對了。沒關係，李教授我們一件一件釐清，該高雄市政府負責的我們就高雄市政府負責，該中央負責的我們就中央負責。

高雄市政府都市發展局王副局長啟川 :

跟委員報告一下。現在這是中博的話，前面這一條下面那是建國路，中山路就是美麗島這一條，然後我們將來就會去…，然後再接到九如路再轉出來，現在是這個樣子。

共同主持人 (黃委員昭順) :

這樣不行，這樣一定會造成交通大堵塞，這個一定有問題。局長，都發局副局長…。

高雄市政府交通局陳科長志鶴：

待會兒我們交通局會做說明。

共同主持人 (黃委員昭順):

交通局等一下會說明。我在這裡先補充一件事，因為當時高鐵站放在左營，那個時候我們就要求旁邊的路一定要寬，結果我們現在只要是連續日，我們整個國道 10 號就變成平面停車場，下面的車子也全部變停車場。剛才李教授說高雄沒有商圈，現在高雄最難開的路，就是從曾子路到巨蛋，因為我家在那裡附近，我有一次下高鐵走錯路，被困在蓮池潭那邊動彈不得半個小時，車子無法開過來。所以我想這個部分要請高雄市的交通局這邊要特別注意，因為我們做鐵路地下化的目的，我們原來是要打通任督二脈，要把所有的經絡都打通，你不能在打通的過程當中，你又製造了很多障礙物在那邊，那就可惜了我們在做了。所以我想我們先請胡博士，胡博士，你知道吧？

共同主持人 (黃議員柏霖):

胡博士我知道，他內行的。

行政院南部聯合服務中心胡副研究員以祥：

其實我今天跟忠發兄一樣，來了之後才知道說事情這麼嚴重。副主委還有謝技正，以前謝技正坐我旁邊。我首先講中博地下道是一定要把它恢復的，因為南北，南高雄的辦公跟都會中心的功能，以及北高雄的高鐵捷運的功能是一定要連接在一起的。據說，這一點等一下可以求證，就是說中博要關掉的原因是因為怕淹水。這個因為去年也是下雨就淹水，所以後來的政策就決定以後把它填平。我們覺得這是荒天下之大稽，你只要加抽水站，抽水功能就可以解決的事情，怎麼會把之前投資很大，然後對城市這麼重要功能的道路把它給封掉，我們覺得真的也瘋了。因為兩個 T 字型的，前後站都是 T 字型的，一定會造成交通很大的阻礙，在日後通車之後，如果它的商業機能更發達之後，它的阻礙性會更強。所以我們強烈建議中博一定要回復，抽水功能把它做好。

其次就是剛才大家所提到的，就是帝冠式的建築，事實上我覺得最能夠比喻的就是今天的台北北門，台北的北門被三條高速公路夾殺在那裡，真的是醜到不行。我們這幾十年來，聽太多的報告，大家都覺得台北的北門，實在是當時候不應這樣來規劃。所以與其要把我們的帝冠式建築放在這邊，其實我們高雄市得再思考的就是說，它的這個核心站，我們是要把它做一個商圈的加值，還是說我們的商圈可以外移，不一定是在這個最核心的地方。因為在以前舊的高雄市，以南北捷運路線為主的這種主要規劃

軸線，隨著高雄市的擴大，高雄市合併之後的擴大，這樣的限縮性的疆域已經要被打掉。所以未來的主線可能是在民族路，不一定是過去的中山路，用這樣的思維來思考。所以我們如果把過多的商業機能繼續集中在這裡，其實只是限縮高雄市發展的空間。這是我個人不代表機關的個人想法。所以反過來講就是說，如果我們讓這裡是一個觀光點，我們剛剛講的 midtown 的一個功能，這也是另外一種思維。

另外來講，其實目前火車站的新生地，這一塊這麼大的區域，其實我們也可以把它集合到另外一個地方，把這個帝冠式建築移到旁邊的地方，但是我們給它周邊相對比較開闊的空間，也就是說我們把商業大樓集中在一起，讓這個火車站的量體更大、更高一點沒關係。但是我們留更大的空間讓帝冠式建築的周邊變漂亮，也就是等於 60% 的空間是商業機能，但是留 40% 的空間給這個帝冠式建築。

我做個比喻，我們鳳山市有三隻鳳，這三隻鳳都恰好在交通要道，你每次要拍照片都要冒著生命危險才能夠拍到最好的鏡頭，議會前面有一隻。反過來講，如果這隻鳳在公園的中心，我相信它一定是高雄市的地標，一定是鳳山市的地標，一定很多人來到高雄玩就要在它的前面拍照。所以我們希望這個帝冠式的建築，以後是很多觀光客都要去拍照，它周邊的空間能夠很漂亮。

剛剛那個照片有一個很誇張的，就是說有兩個建築物，中間夾著我們的帝冠式建築，好像遠看很漂亮，事實上是不可能的，事實上你要有 X 光的眼睛，透視一整大塊區塊的房子才能看到那個建築。你如果真正在落實之後，你在現場看到的是很狹隘的，你根本照片想拍一個全景都沒辦法，都不協調的。

最後我個人的建議是說，我們建議也許我們可以考量整個都市機能不一定要在這個正中心，如果真的要這個中心增加它的投資自償率的話，我們希望把這個空間做一個六四的切割，讓我們的帝冠式建築旁邊成為高雄市一個新的公園，以上。

共同主持人 (黃委員昭順):

謝謝我們的胡博士，我想這樣子好不好，因為我不知道今天的事情這麼嚴重，一件一件的來，我本來以為小事而已，這個可能搞不好還要開好幾次。我想先就財務的部分，因為經建會副主委他們很忙，特別從台北下來，我們跟他鼓鼓掌，我們先來把這個部分處理掉。

我們請財政局的副局長，你先說明這整個從苓雅到鳳山這一段的財務有沒有問題，55% 這個部分。

高雄市政府財政局簡副局長振澄：

立委還有幾位議員，還有各位，大家午安。突然接到這個通知，我就現在高雄鐵路地下化一共分三段，就是高雄段、左營段還有鳳山段，鳳山段是後來才加入的。我所了解的就是原來的高雄段跟左營段都是原來照中央的核定比例，就是中央 75%，地方 25%，在直轄市中央的補助比例是這樣，這個很早核定就是這樣。在高雄縣的部分，原來還沒有合併之前，在高雄縣原來的比例是中央 90%，地方 10%，跟直轄市是不一樣的，直轄市 75%、25%，那高雄縣當時是 90%、10%。高雄縣當時在提報這一段的時候，當然剛開始有所謂的看是要地上的高架或是地下的，一直在評估。後來決定還是採地下的，因為要配合整個高雄的鐵路地下化，不要到鳳山那邊再跑出來這樣，雖然造價貴一點，後來政策上決定往地下做。原來的核定比例是 90%、10%，我剛剛強調了。但是在這個階段的時候，經建會就做了一個跨域增值型的財務方案，我想今天經建會長官在這邊，等一下他會說明。那個時候其實這個方案只是在草案階段，我特別要強調草案階段，行政院還沒有正式核定。然後他就以這個計畫，當時就是高雄縣市都有派代表去中央，都是黃萬翔副主委在主持的。他希望這個計畫，先來適用所謂跨域增值型的財務方案。

這個方案簡單來講，就是納入了所謂的自償性經費這個精神。就是地方要從這個未來的效益把它內化為工程經費的分攤，就是這個概念，就是要有這個自償性的計畫經費的概念進來，就打破了原來我剛剛講的，在直轄市是 75%、25%，在縣市 90%、10%的這個比例。當時當然高雄縣市代表，那時候我是在高雄縣當財政局長，當時的高雄市也都有派代表參加，因為這個自償性的經費理論，老實講我學財務的，我非常贊同，但是一下子要承受到這個計畫，我們才發覺這個計畫對地方的財政衝擊非常嚴重。因為當時試算，剛開始是由我們地方政府先試算，最重要就是把 TOD 還有 TIF 這些都當做自償性的經費，做為工程經費的分擔。所以我們地方所算出來，高雄縣跟高雄市所算出來的那個數值，坦白講都很低，跟中央的要求，坦白講落差滿大的。但是卡於這個計畫，坦白講因為那時候高雄縣也急著說這個計畫要趕快核定。所以這個計畫最終，是在 99 年 12 月初核定的，就是在 99 年 12 月 25 日要縣市合併，就趕著在縣市合併之前核定，所以開了幾次會，終於在 99 年 12 月核定。但是核定的自償性經費，我現在強調整個總經費是 176 億元，如果照原來的，不照跨域型的，剛剛講的那些，沒有 TOD、TIF 的話，中央是要負擔 90%，地方只要 17 億多嘛。但是那時候這個計畫，經建會長官在這邊應該也知道，就要求要從這個計

畫開始做。我剛剛講的我們地方試算出來的數值，跟地方所期待的，我只能這樣講，等一下經建會長官他怎麼樣說明我不曉得，落差很大。就以 TIF 是我算，是我們稅捐處算的，那時候算給我的數值是 3 億左右而已，3 億，就不到 3 億，2 億多。但是中央希望我們的 TIF 能夠成長到 10 億，他說我們算得太保守，我是說我儘可能拿出來。其實我這個 TIF 還不嚴重，就是增額容積的部分，當時我們縣政府是由我們建設局裡面的都計課，還有我們高雄市當時都發局這邊這樣核算，我們算出來其實找不到那一段有什麼增額容積在，所以我們算出來是 zero。但是經建會說，這樣算就沒有那種意義在，算出來那麼一點點算什麼。所以當時核定，我在這邊在公聽會，我也不能亂講話，當時…。

我簡單講，當時核定就是增額容積要 72 億，TIF 要 10 億，加起來要 82 億，這樣核定。對，這個是自償經費的部分要 82 億，還有公務預算的部分要 10 幾億，獎金 20 億，加起來要 98 億，將近 100 億。這樣的結果變成，如果照這個自償性經費是地方負擔的話，就地方要負擔 98 億多，中央變成只負擔不到 80 億，79 億，比例就變成 55 比 45。當然這樣的情況之下我就接續講下來，縣市合併之後高雄市政府當然就不認定這個核定案。經過我們將近這一年多來，一直努力爭取，當然希望照原來 90 比 10，我們也知道不可能，我們的訴求就是，這個是在跨域加值型計畫方案，行政院核定之前，之前就已經提報的計畫，是不是照 75…。這個答應我必須要跟立委這樣講，我不曉得今天的…。

共同主持人 (黃委員昭順):

你是不得不答應的是嗎?

高雄市政府財政局簡副局長振澄:

如果不答應就不核定。

共同主持人 (黃議員柏霖):

只好先答應。

共同主持人 (黃委員昭順):

那你要跟我們聯絡啊！你又不是被恐嚇長大的，難怪行政院說他們答應了，我想說奇怪了！

高雄市政府財政局簡副局長振澄:

跟立委報告，因為急著要核定，坦白講對地方的發展，急著要答應，我先這樣講。我現在還要繼續講，耽誤各位一點時間，經過我們最近將近兩年的爭取，到最後也到經建會開會，坦白講，黃副主委也釋出善意的回應。最後我們的要求是說，針對這個 98 億，就是增額容積的 82 億跟 TIF

10 億加起來，82 億的自償性經費，我們努力。因為黃副主委一直講一句話，中央跟地方是夥伴關係，要努力去賺，我說我們答應，我們努力去賺，都市發展局也說努力去賺。賺多少算多少，就納入自償性的經費，就是總經費裏面，不夠的我們有一個很謙卑的要求，就是不夠的你照原比例 75 比 25 給我們補足。不要因為這個賺不夠，到時候工程開工了，這一條經費沒有進來，影響工程的進度，也希望在 106 年度能夠如期完工。那由市政府先貸款支應可以，未來的 20 年自償性經費如果沒有進來的話，中央他到最後答應，照沒有賺進來的那個差額，照 75 比 25 給我們補足，以上說明。

共同主持人 (黃委員昭順) :

所以你們還是在努力就對了！沒有把握就對了，不夠的部分就賴中央就對了。

共同主持人 (黃議員柏霖) :

沒有賴。

共同主持人 (黃委員昭順) :

我會替你要，沒關係你放心。讓經建會的副主委先說，因為我們只是要向他借錢，也沒有要做什麼，因為錢都是他們那邊核的。好，那我等一下再補充介紹，你不用坐後面，可以坐到前面來，大家擠一下就好了。我們請經建會副主委，因為我在臺北一直在處理這個經費的問題，他們始終都跟我講說，都是他們答應就對了，都是他們答應的。我想今天當初高雄縣的財政局長也講得很清楚，好像被掐著脖子答應的，對不對？謝慧娟在搖頭，那沒關係。反正我們把事情釐清，然後把問題解決，所以我們請經建會的副主委來說明。

行政院經濟建設委員會吳副主任委員明機 :

我想這一部分，因為前面牽涉到很細節的討論，都是我們謝技正在處理，我們很快請謝技正花一點點時間，背景大概很快說一下，因為細節我大概沒有辦法像他這麼深入。

行政院經濟建設委員會謝簡任技正慧娟 :

我想委員非常關心高雄市的發展，其實高雄鐵路地下化左營這個案子，委員幾次在地方爭取的公聽會，我們都有來配合委員作業。其實這個案子高雄鐵路地下化，因為今天主要訴求兩個案子，委員關心的可能有兩段，一段是高雄鐵路地下化這一段，一段是鳳山這一段。高雄市區鐵路地下化，目前來講，高雄市工程進行到什麼樣的階段，基本上交通部他提報的數字，基本上我們都配合交通部的工程進度，我們都核實編列，所以這個

部分我想應該是沒有問題。委員另外關心的部分就是有關鳳山這一段，鳳山這一段其實我想，當初我們都是在場的人，其實我們負責人他非常好意，他希望地方可以跟中央共創共榮，透過公共建設的投資，可以讓地方整體的發展更好。所以當初想了一個方法，既然火車站是一個車站的中心點，也是地區一個最主要的點，所以希望透過這個重要的核心交會點部分的開發，可以創造地方的發展，所以當初就把整體的鳳山車站周邊的整體開發一起來做。當初高雄市政府的幾個單位也非常的配合，就是把都發單位、高雄縣也都找來了，我們那時候也來現地先看過，也把所有的單位都找來談。當初談了有幾塊基地的開發方式跟哪些範圍的開發，其實是我們大家一起去談定的。那也請高雄市政府跟高雄縣政府回來算，這樣的地區、這樣的範圍的開發，到底你可以創造多少的效益率。所以後來合議的結果是，TIF 的部分就是以 1 公里的範圍內，車站的部分，增額容積的部分，就是以車站周圍 500 公尺範圍，跟沿線的第一條街廓，請高雄市政府跟高雄縣政府回去算，它可能開發的效益。那我們後來收到的這個，剛剛委員看到的 98.61 億的開發效益，基本上是高雄市、縣政府他們算給我們，大家開會合議的結果。那 98.61 億，其實有 16 億是臺鐵要支付的，其實高雄市、縣政府真正要出的大概是 82.2 億。當然當初可能高雄縣、市政府，他們爲了積極爭取預算，可能用比較市場預期的心態去估算了一個數字。那我想我們的黃副主委也非常的善意說，既然你們回去檢討，可能實際的開發效益沒有那麼大，我們也願意說，你們是不是回去再評估。實際上高雄縣市，現在縣市合併了，高雄市評估的結果，真正可以開發的效益有多大，我們再來重新核實。所以這一次，目前我們就是退回去，現在是由高雄市再重新計算，然後把資料送給鐵工局，再透過鐵工局循程序報院，再移交給我們，我們再來看怎麼樣的核實方式，是比較適合這個案子的開發效益，我大概初步簡單說明到此。

共同主持人 (黃委員昭順) :

當初有一點膨風的味道就對了。副主委請。

行政院經濟建設委員會吳副主任委員明機 :

我這邊很快說明一下，因爲目前政府財政真的很辛苦，所以過去大概這種鐵路建設都是中央來處理，並沒有所謂跨域加值這種概念。但是從今年開始大概所有的公共工程，都必須要提跨域加值這樣的計畫。鳳山這一段，基本上是我們跨域加值，應該算是第一批的案子，所以經建會非常重視這樣的計畫案，我們也希望能成功。一開始新的計畫，大家可能沒有經驗，一開始上路都沒有經驗，那個心態我們大家也會了解，也了解，也希

望數字填得愈大，經建會可能比較容易過，大概當初有這樣子的想法，這個我們都能了解。畢竟我們也強調這是中央、地方夥伴關係，所以這第一批的案子，我們就是儘量能夠來協助，那我們的了解，當然就是過去編得也許有點過高，因為整個自償性的經費，他的編列也跟著景氣、跟著整個環境的變化，其實是有一些關係。這個部分我們也希望交通部跟高雄市政府，現在已經都到高雄市政府這邊能夠好好的再核算一下，再報到經建會來，黃副主委他也會再出面，針對這個案子會再進行協調。從經建會的立場，這個部分一定全力來支援，因為委員爭取這一條線，是花了很多的心力，我們也會全力來配合，因為對整個高雄市都會的發展是非常重要的，因為地下化是非常重要的，我們會儘量的配合。

共同主持人 (黃委員昭順) :

經建會副主委，其實我們就是為了都會的發展，對於剛才中博地下道要把它填起來，那個我記得我在當市議員的時候花了幾十億的經費，差不多 20 億的經費，民國 70 幾年我當高雄市議會議員的時候。我們這樣的發展會不會有一些頭重腳輕，胡博士可能知道，你是經建會派來這裏的…。

共同主持人 (黃議員柏霖) :

他現在是博士的身分。

行政院經濟建設委員會吳副主任委員明機 :

他缺是掛在經建會，但是他現在是算南部中心的。

共同主持人 (黃委員昭順) :

那也是經建會的缺，那也要代表經建會，因為經建會又投這麼多錢進來，這一筆又 1,000 億，這個不是開玩笑。所以中博地下道若是要填起來，你們都沒有意見嗎？

行政院經濟建設委員會吳副主任委員明機 :

跟委員報告，因為基本上我們經費核下去，我們大概會給一些基本的原則，譬如說都市景觀規劃、跟地方整個實際的互動…。

共同主持人 (黃委員昭順) :

等他走你再走，不然改天你哪會要得到錢。

行政院經濟建設委員會吳副主任委員明機 :

沒有那麼嚴重。基本上我們經費核出去之後，大概會給幾個比較原則性的一些附帶條件，但是實際在設計的時候，因為在地才會最了解，所以通常實際細部設計不會到經建會來。有這個情形，我們也希望鐵工局跟高雄市政府，真的好好來探討一下，包含從交通流量的考量，或者整個周邊商區的開發、商圈的開發，這整個綜合考量能夠找出一個較好的首都心。通

常細節到後續的規劃，其實不會到經建會來，如果細部執行他們有困難，需要經建會去做跨域協調，這個才會報到經建會來。

共同主持人 (黃委員昭順):

趁著經建會副主委在場，在座的有哪幾位，想對經建會的副主委，對經建會這邊有什麼要溝通的，如果…。

高雄大學李講師重志：

不好意思，因為我以前在中央政府以及在地方政府都任職，所以兩邊講法我都聽過，但是我今天必須要講出經建會副主委是對的。75 對 25 這個比例，當時是最高原則定下來，其實從來沒有這麼高的原則，這當然一方面也是委員爭取，一方面當然是蘇貞昌想要選總統，講白一點就是這樣。我今天不是站在哪個黨政府來講話，這當然是高雄得利，但是其實中央的，我們學者跟公務員都很驚恐，萬一他自己當選總統，這個中央的帳可是很難處理，這個大家都知道。所以他沒有當選，大家就想幸好，好，不管。可是 25 我們就要到了，所以今天其實剛剛財政局在這邊，我其實沒有講一件事情，今天如果是一隻瘦弱的乳牛，你今天抽牠的乳汁，抽不到就抽血。但是已經答應給人家的比例，這樣的辦法，第一個就是少抽一點，那你們就要多出一點，可是這其實已經違反公平了。那其他縣市，高雄市一直在跟人家講說重北輕南，可是我必須要講，高雄市身為老二，也要有老二做二哥的樣子，那雲林、嘉義怎麼辦，我們總不能吸雲林、嘉義、苗栗的血吧！所以現在問題是，那就把牛養肥一點，所以我才一直在呼籲，怎麼樣讓高雄的經濟變好一點，而不是整天都跟中央要錢。今天中央已經給你這樣的比例了，你要設法把自己的牛養肥一點，然後出的乳汁多一點，而不是在輸血。那麼這個要請中央幫忙的，不是給錢，而是讓我們中間的商圈，我也贊成胡博士剛剛講的，大商圈，讓高雄的經濟更繁榮，然後你的土地增值，或者其他的收益才可以算高一點，而不是現在硬擠擠不出來，當時膨風，現在擠不出來，現在吃到苦頭了。那我們現在要怎麼樣做到，應該要讓他肥一點，讓他商家更活絡一點，所以這個計畫當然是一個跨域型的開發計畫。可是跨域型計畫的計算方式，不是現在有就把他抽，你現在有，是拿高雄市民的錢，應該是投資未來，是拿未來高雄市民的錢，高雄市民有錢的時候再給它抽奶水。

共同主持人 (黃委員昭順):

謝謝，其他對經建會還有什麼意見，如果沒有什麼意見的話，我們就要讓經建會的副主委先離開。

行政院經濟建設委員會吳副主任委員明機：

我講一下，所謂跨域加值的概念，我們也考慮到一開始，譬如剛才提到要高雄市政府拿出 82 億，那當然對財政會產生負擔，但是我們當初設計的配套是說，高雄市政府可以成立一個基金。那成立一個基金他可以去借錢，然後他就有經費了。在這樣借錢的情況下，它會逐年具有商業收益會放到這個基金來。所以他如果能把跨域增值這個概念做得好，能夠把商機做得更大，它如果收回來的收益大於這個基金，那就是高雄市政府額外就賺到了。

高雄大學李講師重志：

公債法裡的限制。

行政院經濟建設委員會吳副主任委員明機：

大概…。

共同主持人 (黃委員昭順)：

李教授，沒有關係，現在我們先把這個問題先解決掉，好不好？一個一個來。

行政院經濟建設委員會吳副主任委員明機：

基本上這個概念，事實上也是必須要走的一條路，因為目前中央政府其實沒有錢，我們必須要找出能夠讓民間的活力發揮出來，所以這個可能大家還是需要走這一條路。但是有這個措施下去，地方政府、大家可能也會比較有活力去找更多的商機進來。

共同主持人 (黃委員昭順)：

都發局副局長。

高雄市政府都市發展局王副局長啟川：

針對這個議題再順便補充，就剛才講的，在縣市合併之前，大家的算法也比較樂觀，合併之後我們就針對這個部分，剛才財政部長對核實這個比例確實落差很大。以 TOD 來講的話，就像容積去換的部分，中央給的是 72 億，站區旁邊要自籌去變現是 72 億。但是站區去核算之前，鳳山那個地區，很多房屋都已經蓋完了。不然有些土地軍方也有問題，所以剛才經建會也特別談到可以核實去計算，實際有多少就是多少，差距的部分，不要讓它形成財物的黑洞，讓計畫沒有辦法執行。所以差距的部分就照剛才所提的，可以用 75、25 的部分來執行，這樣的話，第一個，那個部分整個財務計畫是核實的，第二個，差距的部分有一個適當的處理，讓整個計畫能夠去進行，這個部分將來可能經建會要大力支持這個方向，以上。

共同主持人 (黃委員昭順)：

經建會當然會大力支持，不過高雄市政府要比較有誠意一點，你們不要

每天都在外面罵經建會，然後開行政院會你們也不去，那我們來，除了你以外，大家都不來，對不對！這樣就不對了。所以我覺得中央跟地方之間，反正政府建設是不分藍綠的，我們會全力支持。那如果沒有對經建會有任何問題，因為我知道他們很忙，如果對經建會沒有什麼特別的意見要講，我就要讓他們走了，沒有，那我們就謝謝，車站的設計跟你們沒有關係，跟他們沒有直接關係。不過我還是要拜託經建會一件事，中博地下道的事情是很嚴重，因為我們整個的建設就是要讓都會的整個經濟發展可以起來，然後打通任督二脈。所以我拜託你們可能在經費的核實，以及你們在意見上，可能要把這個管控在內，因為這個不處理還是不行的，好不好？我們再一次謝謝經建會的副主委。

共同主持人 (黃議員柏霖) :

現在換張教授。

共同主持人 (周議員鍾滋) :

因為時間的關係我先講，抱歉。

東方設計學院陳副教授啟中 :

副主委要走之前，拜託副主委一件事情，這個案子如果他們還沒有完全變成，不要講百分之百達到我們市民的需求，幫我們把個關好不好？幫我們把個關。

共同主持人 (周議員鍾滋) :

不好意思因為我趕時間，所以我簡單講，感謝黃昭順委員，那時候他做議員的時候，她是第一屆當議員，我是第 2 屆跟他選議員，去政見發表會的時候就開罵，那個時候在明德國小在那裡罵，中博地下道怎麼沒通這第一個。第二個，黃昭順委員來就開始 K 了，毛頭小子都還沒有做剛參選而已，第一個被罵，你不懂還在那邊亂吹牛。那時候中博地下道其實已經準備開通了，但是我 74 年底還沒有參選之前，就開始規劃要做，但還沒有做，我來就罵。第二個來，還好我人馬帶走，那後面的就講，黃議員已經開始在臭罵你這個乳臭未乾的小子。所以還是對黃委員表示敬意跟謝意，他不只是中博地下道、鐵路地下化的推手。我簡單的講兩分鐘就好，第一個，我想我雖然不是讀建築的，但是我想我們都知道行事隨功能那 3F 的基本準則。行事隨功能，所以不管怎麼樣，中博地下道它就道路來講，是交通的功能，他整個鐵路地下化、車站還是交通的功能，所以這個一定要改變那個設計，因為功能最重要的就是交通功能。不可能我要商業、商機或是景觀，那順位都排在比較後面，照講都是交通為第一順位。所以那個絕對不能用雙 T，那個絕對不能 T。中山高中為什麼設置，其實蘇南成市

長就是因為中博地下道開通，北高雄發展指日可待，又先設在中山高中，不然那時候三民高中跟小港高中也在爭取，所以那時候二、三十年前，市長都有遠見。中博地下道開通之後北高雄發展，而你還沒開始下去，鐵路地下化是把高雄東、西密合起來，不是為了台灣縱貫鐵路把它分開，把大家分散。結果來了一個中博鐵路地下化之後，又把南北打掉，哪有這麼天才的，這個基本上不應該這樣，所以就整個功能一定要整合。第二個行政也要整合，就中央跟地方，拜託不要中央歸中央，地方歸中央，大家難過。第三個時間也要整合，就是日據時代的車站，已經是 100 年前、幾十年前的建築，是不是能跟現代時間的現代建築能夠融合，這個也是要整合協調。不要蓋一蓋感覺很難看，新不新舊不舊的，這個很麻煩。所以歷史建築我們尊重，但是一定要協和。第四個就是空間也要整合，空間一定要整體規劃，就時間、空間、功能還有行政這四個，都要整合協調，拜託，謝謝。

共同主持人 (黃委員昭順):

超過 3 分鐘了。

共同主持人 (周議員鍾滋):

差不多啦！謝謝。不好意思。

共同主持人 (黃委員昭順):

我們繼續，張老師，張老師在哪裏？

崑山科技大學張助理教授曦勻：

我在這裡，還是沒有耶。

共同主持人 (黃議員柏霖):

趁這個空擋，魯老師先講一下。

共同主持人 (黃委員昭順):

我們今天開會的時間是 2 點到 4 點。

綠保環境學程魯講師台營：

好，我想在你們拿到的資料裏面我也講過了，我覺得我們大家對這整個過程，因為有些教授認為是這樣的想法，有的認為是設計的想法，或怎麼樣，或許都很多。但是有一點，我是覺得我們設計的單位，必須要很謙虛地去面對一件事情，所謂的謙虛，我不願意反面說你們不謙虛，但事實上要謙虛的面對。這個從都市計畫，當初我是這個案子的都市計畫委員，都市計畫完了以後，都市計畫確定的時候，只是代表給你們什麼容積，這些東西。接下來他到了都市設計審議，對不起，這整個這段日子全部都是空白的，對高雄市是空白的。我覺得這件事情是設計單位，甚至於施工單

位，甚至於推動這個東西的中央，不管是設計單位或顧問公司，顯現得不夠謙虛，不夠懂得什麼叫公民參與。所以大家對於這件事情，等到都市設計審議來的時候，因為我們以前當過很多審議，每次都是這樣子，就是你沒有辦法了，就說我們現在時程的關係，我們現在來不及了，當初的高鐵也是這樣子，高鐵總站也是這樣子。我們當都市設計審議的時候，我想當時的召集人林煊俊老師也是，他們就告訴你不能再拖了，意思就是叫你不要有太多的意見。有了意見，我們一天就 1 億的利息，他把全部的錢算下去，所以 1 億，不是算那個債。我覺得其實這個過程，就是我們現在一直在推動的公民的參與，別的建築我不敢講，但是這個車站，我覺得高雄市政府不要太覺得講這個理由，他們是業主，他們是什麼。他們不是業主，我們才是業主，整個車站是屬於市民的，只是台鐵公司他其實是管理的單位，他從法律的角度。但是從民主的概念上，我們是主人，當然我們不是說，每個人都有意見，我要聽誰的，你就必須要有一個民主的程序，在國外都已經非常熟稔的公民參與的形式。我也不是說你不是高雄人，你就不一定設計的出高雄的元素，我不談這個事情。我是覺得你是不是有真正尊重在地的聲音，然後跟大家來談一談。我坦白講，這整個過程是沒有的，是不夠的。當初都市計畫通過的時候我們就很擔心，一直到都市設計審議，所以都市設計審議看了就非常不高興。當然他也可以回來檢討我們，我們為什麼給他們那麼高的容積，當初他有其他很多的邏輯，當然也爲了發展或各方面。但是不是因為我們給你那麼多的容積，就可以把這個東西包在裏面，我們應該有更柔軟一點、更謙虛一點，其實我的看法就是這樣子。所以我或許不一定是這一個結論，但是我覺得，如果今天一直討論不下來，我覺得是不是有一個可能性，你至少包在外面的這兩棟，你先留白。我容積還是留給你，你爲什麼一定要現在蓋，但是我知道財務槓桿算起來，那兩個地方經營也有問題。你們先把後面那一棟先好好來做經營，然後容積留給你，以後說不定 5 年後、10 年後，你還可以再來，把一些東西可以先設計下去，但是上面的東西，那麼硬的部分，是不是能夠做一些改變。第二個，或許簡單的講，至少有了這個基礎之下，我們就有一些空間，這個空間就是時間的空間，我們就可以好好再去做一些類似聽證的方式。其實很簡單，我覺得今天不是我們去選了一個，即使他是很有名的設計師，坦白講人其實有時候會有盲點。業主，或者就是我們市民，他們對這個帝冠式的建築有一個非常特別的印象，因為曾經是想辦法把它拉過來，拉繹的，就是一個世界級的新聞。這個東西增加了當時對他的感情，這感情我們要想辦法，感情雖然有些人覺得那個很浮。從很多工程的人講

說那個講得很浮。但事實上你不是當地，或你當初不是去拉那個的那些人，你不是很清楚，但是至少在尊重的角度，在謙虛的角度，我覺得都應該要好好地重新去思考這一件事情，我的看法就這樣，謝謝。

共同主持人 (黃議員柏霖):

張老師。

崑山科技大學張助理教授曦勻:

主席、各位與會的嘉賓大家好。我待會兒會針對我手上有的資料做說明，我剛好是今年度高雄市的都審委員，所以我手上有一些是最後一次的都審審查會議的資料，如果這些資料有誤差的話，也許有新的改進方案，再來補充說明，不過我就針對我目前手上有的資料來作說明。首先當然是台鐵，針對目前臺灣幾個地方的站體，有做過一些相關的設計，這個是有關高雄市。你可以看到，基本上就是有幾個大棚架，旁邊這個地方是有兩棟商辦大樓這樣的設計案，對不起，這個是爲了鳳山站。這個部分是，臺鐵當時也針對台南車站裏面做了這樣子的計畫。整個計畫部分的東西，當然來到台南市政府，市政府覺得這個完全沒有辦法反應台南市的都市意象，同時沒有辦法反應整個台南市的基本特質，於是台南市政府拒絕了。所以台南市政府拒絕的同時，他們辦了一個大型的國際公開競圖的方案，甄選所有來自世界各地的一些好手，所以最後的決選方案，大概在 6 月份的時候出來。第一名的方案是一個西班牙的團隊，他們討論的部分不是單一的站體，而是包括整個鐵路沿線周遭所有環境之間的關聯性，未來整體開發，包括整個都市回到生態議題上面來講，怎麼跟開放空間系統結合，怎麼跟附近、鄰近的周遭環境之間商業開發。種種這個部分裏面的配合，甚至跟成大裏面做一個很好的連結，可以看到包括在整個空間上面來講，發展出一個具有國際視野的東西。甚至我們可以看到他們當時的第二名，這是第二名的提案，這是一個英國團隊做的東西，發展出很有趣的部分裡面走向相對我們可以看到非常有國際觀的設計方案，所以當時這個方案出來之後，很多的台南市民說這是台南市的驕傲，我們一直在期待高雄市也有這樣的驕傲，但是當我們回到都市設計審議會在審議這個計畫的時候，我們當時在審的東西是什麼？於是乎回到這樣的案子，我們在審的東西就是這個棚頂的部分，我們現在是不是要改成橢圓形的造型？還是改成龍骨造型？旁邊廣場裡面的部分，我們到底要退縮幾公尺？商業空間的辦公大樓這裡到底要縮短幾米？是改成圓角的，還是切角的？所以未來的方案大概就是這樣子，兩棟商辦大樓，把原來的火車站原址移回到這個地方留出一塊廣場，這是未來的火車站。

當然我們如果這樣兩個部分去比較，結果我們看到的台南火車站未來國際競圖案的結果跟高雄火車站未來整個方案的結果，我們開始在想高雄市的方案到底特色在哪裡？這真的是我們想要的火車站嗎？這有很多是我們不理解的，包括這個地方，我們剛講的切角的部分是圓角？還是銳角？立面的部分，我們是要維持玻璃帷幕？還是改成陶板立面？幾個不同方案，就是陶板立面，修成圓角方案，這是我們未來高雄火車站可能的一個願景圖，所以來到這裡我不知道在座的與會嘉賓覺得你認為這是代表高雄嗎？我不知道，我沒有答案，但是因為最近很多人關心這件事情，於是我們發起了一個連署，這個連署目前在臉書、在網路上聯結，才短短兩、三天，已經將近千人參與連署的計畫，這個裡面很多市民在反映說未來火車站要蓋成什麼樣子，為什麼我們到現在都不知道？不知道為什麼大家不知道，這個東西就有很多譬如剛剛魯台營老師也提到市民參與的部分，大部分的高雄市民都不知道未來火車站的走向到底是什麼，於是我們在整個連署的部分裡面有一些重要的呼籲，也請鐵工局在這裡面去思考一下。

第一個部分，希望擴大市民參與，不是由少數幾個人來決定具有重要代表性的高雄市重大計畫案。第二個部分，我們認為整個未來開發的部分應該整合都市的發展，不是一個單一開發計畫。第三個部分，針對歷史建築，不是把它移回到原址，不是移回來之後旁邊兩棟商業辦公大樓，把它放在旁邊存在不存在，跟它的關係是什麼？這完全不管的，所以我們也反對在這個部分裡面只有是做到對歷史建築的尊重就是所謂移回原址這件事情，這是不應該。第四個部分，我們大家認為整個高雄火車站未來站區的發展其實代表了一個城市重要的文化象徵，因為走出來到高雄的第一站大概就是火車站，所以它是整個城市裡面最重要的一項。其實我們不希望大家來高雄看到不是文化沙漠就是所有都是金錢象徵，整個的高雄站區全部都是商業開發，我們需要更多的文化、需要更多的市民活動，甚至有更多的市民生活進到這個地方來。第五個部分，希望整個未來開發的議題應該具備有國際視野。第六個部分，我們甚至呼籲是不是有可能中止目前錯誤設計的程序？辦理一個大型的公開競圖方案，這個部分引起了很多關心這個議題的所有朋友的關心，我們現在目前還沒有開放書面連署，如果我們再開放做書面連署的話，我想速度應該會更快，目前只有透過一般網路的連署在短短幾天之內就已經有非常多的人參與了連署的計畫，我們也把這樣呼籲的聲音在這個現場提供給鐵工局，請鐵工局在這裡審慎思考，謝謝。

共同主持人 (黃委員昭順):

謝謝張老師。我想等一下…。

綠保環境學程魯講師台營：

我簡單補充一下就好。我要更正一下，其實我們也不能完全怪鐵路局，我覺得高雄市政府自己對這個事情的想法是怎樣？公民參與的部分，其實是高雄市政府有沒有要求？我覺得這個很重要。在台南，他要求，高雄市政府都沒有要求，你們換成我也不會重視這個事情，其實在很多國家，今天曾梓峰教授他沒有辦法來，他其實特別強調所有車站的改造案必須通過公民參與的機制，讓整個變成一個非常重要的議題，但是今天本來是好事，我們現在弄得今天好像要來檢討這件事情。

共同主持人 (黃委員昭順)：

我想非常謝謝幾位，等一下，我請他們來處理。我認為鐵工局有兩件事，可能是今天非常重要的。第一個，大家對這個設計有意見，我們有沒有辦法補救？這是第一個。第二個就是連這些立委、議員沒有人知道這個做完了以後中博地下道要填起來，這簡單是在開玩笑，你知道嗎？這個部分有沒有辦法補救？因為錢的事情，我們解決了，這兩件事應該是我們今天最關心的，能不能請你們很明確的告訴我們？不然投入 1,000 億元下去，我覺得這個錢花得有點冤枉。

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏：

委員，我想我補充說明一下。剛提到的兩件事情，一個是車站設計的部分，我們剛剛也聽到幾位專家學者對我們的一些批評，我覺得各位的批評，我想我們都可以接受來做未來修正的一些參考，可是好像說得我們一無是處，我覺得我們其實心裡也有點委屈，所以我想如果有時間的話，待會兒是不是可以請我們的設計者、規劃顧問公司也稍微做一點闡述，好不好？

共同主持人 (黃委員昭順)：

好。

交通部鐵路改建工程局唐副局長繼宏：

我想他們的設計基本上我相信也並不是完全一無是處的。另外一個就是譬如說車站整個規劃的部分，我覺得目前就如同我剛剛之前所報告的，目前都還在做一些都市設計審議的變更，我覺得在這些程序裡面，基本上我認為說還是有一些空間，大家可以來討論，可是我想前提可能我還是要再提，其實委員之前也稍微提到了，我相信可能大部分專家剛剛有些也提到，基本上大家都可以認可的，就是說如果我們要保證 106 年完工通車的話，那麼有關地下結構體的部分，我覺得還是要讓我們繼續往下走，否則

我想 106 年這個時間能不能完成？我不曉得。可是地上的部分，要經過都市設計審議程序的這個部分，我覺得基本上應該還是有空間跟時間來做處理，我覺得都市設計審議就是在一個法令程序來處理，據我所理解的，都市發展局有他自己的想法。有關地上以上的部分，本來在我們之前所有地下化的計畫裡面，包括平面的道路交通，包括地面一些規劃的部分，本來就是我們尊重地方政府的權責。這一個部分，我覺得在程序上我們還要看都市發展局或者其他相關的案，剛剛還提到交通局這個部分他們來做處理。

共同主持人 (黃委員昭順) :

對。

東方設計學院陳副教授啟中 :

第一個，你們說這個程序還可以改。

共同主持人 (黃委員昭順) :

等一下，都發局跟交通局你們要不要做到前面來？好不好？你們坐到前面來。

東方設計學院陳副教授啟中 :

不好意思，第一個問題，你說這個還在改，可是你們已經把執照送到內政部營建署在審執照。第二個，…。

共同主持人 (黃委員昭順) :

等一下，我們等一下讓他說明。

東方設計學院陳副教授啟中 :

你們地面層現在要做什麼？從地面層以上要做商辦、做辦公室、做商場、做什麼，你們有具體的投資計畫、明確的開發計畫要做什麼嗎？

共同主持人 (黃委員昭順) :

陳理事長，不要太緊張，我們請他說明。

交通部鐵路改建工程局南工處彭處長家德 :

委員，我是不是先回應一下陳理事長？

共同主持人 (黃委員昭順) :

我們是不是開什麼標的？我們這個標案是開什麼標？

交通部鐵路改建工程局南工處彭處長家德 :

就一般我們的…。

共同主持人 (黃委員昭順) :

你們沒有開國際標嗎？

交通部鐵路改建工程局南工處彭處長家德 :

就沒有排除，現在加入 GPA 以後，本來國際的就都可以參與。

共同主持人 (黃委員昭順) :

不是，這個建設是國際標，設計這樣喔？

交通部鐵路改建工程局南工處彭處長家德：

等一下，我說明一下。

共同主持人 (黃委員昭順) :

好，沒關係。

交通部鐵路改建工程局南工處彭處長家德：

這加入 WTO 以後，你到一定金額以上，國外都可以參與。

共同主持人 (黃委員昭順) :

好，你先說明就剛才那個部分。

交通部鐵路改建工程局南工處彭處長家德：

我先回應一下剛剛一開始陳理事長提到說這個禮拜五要辦理我們的特照審議這個事情，因為我們其實原來不是這個造型，在去年 8 月 31 日，都發局核定的就是一個大頂棚的造型，我想各位教授大概都瞭解。我剛剛也很高興聽到包括委員、議員、各位先進都是希望大家有共識 106 年能夠來通車，事實上我們目前送進內政部審議的是依據原來通過都市設計審議先來審查特照，希望我們下部的部分不要影響，所以我這邊也要請求理事長，因為你也是委員，禮拜五可以來支持一下這個特照…。

東方設計學院陳副教授啟中：

是不是要把地上跟地下全部當作特種建築物？

交通部鐵路改建工程局南工處彭處長家德：

對，營建署說他要分開。

東方設計學院陳副教授啟中：

營建署的初步意見說地下部分可以當作特種建築物，可是地上不是一般商業用途辦公，要把它列為一般建築物。

共同主持人 (黃委員昭順) :

理事長你不用太緊張，營建署，我再和你去溝通就好了。

東方設計學院陳副教授啟中：

我是說他說要他辦建照，這要拆開，這不一樣喔！

交通部鐵路改建工程局南工處彭處長家德：

不是，這是特照的部分，營建署有分兩個階段的意見，這個到禮拜五可以去談，基本上我們也希望地下連續壁下部的這個部分能夠先通過，同時我們還有時間…。

共同主持人 (黃委員昭順):

連續壁的部分，對嗎？

交通部鐵路改建工程局南工處彭處長家德：

對，地下結構的部分。

共同主持人 (黃委員昭順):

就是地下結構，我要請問…。

交通部鐵路改建工程局南工處彭處長家德：

營建署希望一樓以上，他另外一張…。

共同主持人 (黃委員昭順):

等一下，我知道，我們現在不管樓上的部分。地下的部分，你會把中博地下道停掉嗎？〔已經停掉，都在做了。〕，怎麼會這樣呢？你們都不知道嗎？〔91年就施工填起來，現在是用臨時高架橋。〕

交通部鐵路改建工程局南工處彭處長家德：

那是中博高架橋。

共同主持人 (黃委員昭順):

這整個做完以後…。

高雄大學李講師重志：

中博平面要通，有好多種通法，高空上是現在的高架，地面上是一種通法，以前地下的是一種通法。

共同主持人 (黃委員昭順):

地下的一種通法。

高雄大學李講師重志：

因為捷運，當時地下是埋了，所以走高架，對不對？大家都知道上面那個是臨時的，現在兩邊商家問的是以後中間平面會不會貫通？現在是問平面會不會貫通？大家現在都不知道嘛！現在看到的設計是平面不會貫通，我不知道民意的支持是到哪裡？

共同主持人 (黃委員昭順):

這個地下完全沒有辦法處理嗎？因為我們地下有留滿多的空間，包括高鐵，我們都是從左營留到…。

高雄大學李講師重志：

因為我們這邊還有一個紅線。

共同主持人 (黃委員昭順):

什麼？

高雄大學李講師重志：

我們這邊有一個紅線，地下是紅線捷運，地下第一層是月台層。

交通部鐵路改建工程局南工處彭處長家德：

等一下，我說一下。

共同主持人 (黃委員昭順):

好，讓他說。

共同主持人 (黃議員柏霖):

你繼續講，不然會講不完。

共同主持人 (黃委員昭順):

來，繼續。

共同主持人 (黃議員柏霖):

讓他講完。

東方設計學院陳副教授啟中：

目前有招商計畫，進度到哪裡？

交通部鐵路改建工程局南工處彭處長家德：

目前台鐵是還沒有具體招商計畫，但是他有初步的用途，等一下可以請陳副總或謝正工程司來說明，我這邊是想請求陳理事長爲了高雄的建設，禮拜五的那個特照先按照去年都審同意的方案先送，之後等新的造型，我們還有時間來談這個造型，大家都很關心二樓以上的這個造型。

東方設計學院陳副教授啟中：

地上不是特種的，我們只審議地下的部分，讓他們先讓我們過。

交通部鐵路改建工程局南工處彭處長家德：

對，禮拜五麻煩理事長來…。

東方設計學院陳副教授啟中：

地下的部分，我們不會 care。錢，我們不管。我們是管跑出來的那一塊。

交通部鐵路改建工程局南工處彭處長家德：

對，這個禮拜五就麻煩理事長支持一下，讓我們這個特照能夠通過，通過以後，我們等新的都審的造型出來，我們還要再去辦變更，所以我們大概會走這樣的程序。我們也是希望不要影響到 106 年底通車的這個大目標，以上這邊做說明。

共同主持人 (黃委員昭順):

好，我想你們兩個這樣講下去，我們可能要講到明天。106 年，我想這個是大家共同的目標，甚至我們都希望往前走，但是我看這個狀況要往前走的機會好像並不大，我們要不要請設計公司來說明？因爲你們設計的東

西，我都沒有看過，我是前幾天看到報紙，大概幾個禮拜前柏霖跟我講，所以我就一直在注意這整個發展，能不能請設計公司來說明？然後這個有沒有補救的辦法？我們不希望第二個美麗島站的東西繼續在高雄發生，因為美麗島站把周邊的商店弄得亂七八糟，很可惜，你們自己看很漂亮，結果風水把我們高雄的經濟打得落花流水，這個不行。

交通部鐵路改建工程局南工處彭處長家德：

委員，我們是不是請宗邁建築師事務所的費副總來說明？待會兒，我也想請中興顧問就整體規劃跟剛剛提到的那些歷史建物的部分，我們也做一些闡述，好不好？謝謝。

共同主持人（黃委員昭順）：

你們要把旁邊很多漂亮的東西畫出來，你幹嘛畫那麼醜的？

東方設計學院陳副教授啟中：

我上兩個禮拜剛工程甄審，評審回來，他們做台大圖書館真的相當用心，我在評審會中我就講說宗邁應該是一個相當有水準的事務所，怎麼會蓋台大圖書館做得跟高雄圖書館差那麼多？那個案子也得到優勝，我想大家應該知道。我覺得台大圖書館，就是伊東豐雄跟副處做的那一間，也是他們做的，我看也是他們，用統包的方式，做得滿用心的。

共同主持人（黃委員昭順）：

不用心在我們這邊。

東方設計學院陳副教授啟中：

不是不用心。

共同主持人（黃議員柏霖）：

好，宗邁。

宗邁建築師事務所費副總經理正元：

主席、各位議員、各位先進、教授，我是費正元，我代表宗邁建築師事務所跟泰興，我們是高雄車站細部設計的顧問。我說老實話，我剛才坐在後面實在有點失望，大家說我這個作品非常的醜陋，我相信有些藝術家、建築家在這裡都知道其實我們設計的每一個作品就像我們自己的小孩一樣，所以說我的設計作品很醜有點覺得像我的小孩很醜。我第一點要說的是就像鐵工局剛才說的，我們當初第一個方案是由美國 SOM 做的，一開始上面是有一個非常大的拱頂，前面是有 4 棟大樓，最前面 2 棟的大樓是 10 層樓高，比我們現在規劃的還要高，我們在開始設計的三年過程以及跟高雄市都發局有開了一系列的會，我們也是在每一次的會議上有聽到不同的意見，經過我們大家討論以及業主的共識之下，我們做了很多的修

改，各位也可以看到我們還沒有一個完全業主核定的方案，所以也就是說爲什麼大家會看到這些各式各樣，有圓的、有方的，可能是有這個材料或那個材料。所有的方案，我們都是希望能夠提出來跟高雄市做一些溝通，希望能夠達到一個共識，可能有一些我們做得不好的，有些做得有些人比較喜歡、有些人不喜歡，我可以跟各位報告，我個人在都市審議的這個會其實也跟張委員開過很多次會，我們有一系列的討論，有一些是有關高雄舊車站基地到底應該是在哪裡？我們也有討論過是不是可以把高雄車站往南移？讓它能夠更清楚一點。我們做的一些種種的造型希望把房子切開，也是希望所有的民衆從建國路就可以很容易看到高雄車站，所以我覺得這些都是可以討論的，我們也是可以把舊站往前，我們做了一些各位剛才看到的不同方案，有一些方案是希望立面的顏色、材質可以呼應高雄舊車站，我們採用了一些比較粉色的、白色的，甚於黃色的，我們也用了一些從玻璃幕牆改成陶板，我們希望把高雄舊車站的一些元素可以利用在這個新建築物內。另外有關剛才一些教授提的，就是說高雄車站是不是應該在旁邊有多少商業建築？這個我可能請我們原來的總顧問大概來跟大家介紹一下，爲什麼當初規劃是這樣子？還有對高雄車站的一些願景。

中興工程顧問股份有限公司吳專案經理純櫻：

主席、議員、各位先進、各位長官、各位教授，大家好。我想從事這個案子，我從 86 年到現在 101，整個案子一開始是林欽榮那時候是工務局長，也開始來舉辦國際競圖的部分，剛剛看到台南的整個競圖過程，其實在高雄也發生過，林欽榮教授當時是工務局局長做到都發局局長，那時候他就帶領我們這個團隊跟高雄市政府一起展開了一個國際競圖。整個工程範圍從廊帶 15 公里到 6 個通勤站，從站區一直到站東，整個規劃這麼長的部分，因爲交通而新生了一個都市廊帶的翻轉跟都市廊帶的綠帶變成一個所謂綠色的肺，我們可以發覺整個廊帶都是以綠色爲主，整個通勤站是以交通的工程 200 公尺，甚至 250 公尺的範圍來做爲都市更新的檢討，到了站區有一個 central hub，那時候林局長欽榮提供了一個叫做 central hub 的部分，希望藉由高雄站區的一個頸鏈(hinge)的部分來帶動整個高雄車站周邊開發新的契機。其實我們在設計整個車站不是只有剛剛看到的站區，甚至站東的機檢段，我們整個都是做一個跟都市計畫、都市設計的檢討，那時候也成立了公展以及跟居民交流，因爲整個都市計畫的成案都是要經過這樣的一個過程，所以都市計畫最後可以公告實施。SOM 在這個階段裡面，從前面一直到中間，甚至到 96 年的 6、7、8 月爲這個案子盡心盡力。我們回到整個站區，它扮演的角色應該是什麼？我不好意思，就

是告訴老師說剛剛講台南的競圖其實在高雄市政府的舉辦之下我們都有這樣整體的規劃。現在我們回到站區的部分，站區當初會有一個 central hub，就是說它是一個便捷交通，有四鐵的共構，甚至未來的五鐵共構，有高鐵、台鐵、捷運，甚至當初有中博也都考量在跟整個都市的發展裡面，這個是剛剛講一個交通的部分。

第二個有歷史傳承的部分，第三個有財務的部分，第四個有所謂的開放博物館，這是一個非常錯綜複雜的問題在這邊去討論，那時候我們可以看到最下層是 R11 車站，也就是捷運的部分；我們的 U3 層可能是一個轉換層；U2 層是台鐵跟高鐵未來的一個轉乘；U1 層的話是一個 concords 層；平面的部分，我們盡量留給市民一個景觀跟開放廣場，我們希望在這個地方做一個整併的區域，讓高雄市民沒有綠色空間能夠在車站裡面形塑一個綠色空間，而且這個綠色空間是立體式的下沉式廣場，就是說它是在地面又回給市民、是地下又給市民的一個廣場，所以我們不能只看到地面層的部分，我們在地下廣場是整個 concords 變成在地下，前面有一個下沉式廣場，藉由歷史建築物做為一個主要出入口進站的部分，甚至在中山路和博愛路口，我們遠遠就在這個歷史軸線上，當初鐵工局在現在的高雄車站裡面，為什麼要做中博高架橋？為什麼當初要那麼多人來搬遷把它移到旁邊？現在的高雄車站是我設計，當初的歷史就是藉由林欽榮局長把它移到旁邊，因為我們要尊重禮儀，所以我們舉辦一個市民的參與會，活動變得非常大，這是鐵工局非常重視這個歷史建築物——六十年帝冠式的建築，沒有錯，它是一個歷史的記憶，它是一個歷史的空間，我們就是因為這樣的作法，然後在未來的規劃如何把文化的底蘊能回到原來的的位置，甚至在當初都市計畫時表示說它要維持原有的展示和功能。

第二個部分，他如何支持這個博物館維持下去？很難啊！我們剛剛談整個財政是困難的，如何支持這個博物館？如何支持這個歷史的空間？我們在地下的部分就會結合周邊商業的東西，讓這個博物館能再生、再利用，而且可以活化、生存，甚至有企業主現在已經跟我們講他們想進入這一塊，他們覺得未來讓博物館能繼續，不然現在博物館都是蚊子館，所以在我們這邊是用很大的力量，鐵工局是做了很多的努力在這個部分。我們從一個歷史的軸線上，從中山路、博愛路，我們還是回復到原來的一個都市空間，我剛剛講的再利用是文化底蘊本質的再利用。我們現在講的都市空間，我們可以看到整個車站空間不是平面的設計，是立體式空間架構的設計，所以它會有下沉式廣場、觀景平台，甚至在一個商業空間，這樣所有的 focus 是不是中間的那個博物館？是不是那個歷史建築物？所有其他開

發的大樓是不是在兩邊？是不是向他稱臣、向他環抱？這就是對歷史建築物在都市空間的一個尊重，我們希望喚起它，市民在這個平地面的廣場的時候永遠是看到這個歷史的記憶，而且永遠想到他小時候，甚至它再利用當作一個主入口的意義，所以我覺得說從剛剛講的歷史博物館，我們是從一個文化底蘊、從一個都市空間，甚至是如何去表現傳統與新生的再造。傳統與新生，我們現在有這麼多的開發案，說真的，國家財政很困難，如何去經營這個開發策略？其實要全面性考量，今天沒有這些企業主進來，這些商業空間都活不了，永遠就是一個地面的景觀、地面的鋪面。如何挹注現在高雄市的發展？真的要藉由這些企業主，所以在都市計畫擬定的時候，會把這些容積做為未來開發的量，我們未來會有分期、分區計畫，今天各位長官跟各位議員、先進看到的是第一期開發，就像板橋車站一樣，它會是有一個車站先起來，慢慢地周邊的住宅、百貨公司、辦公大樓會起來，今天高雄有這樣的契機，有 10 公頃，甚至整個站區串聯在一起跟整個廊帶，我們還有這樣的經費，因為國家真的困難，在別的地方已經沒有這樣的交通建設，所以我們現在講說當初的規劃是從 86 年一直到現在，十幾年了，從一個都市設計到都市計畫的公展、到都市計畫的形成，甚至到現在的細部設計，至於各位長官想講的，所謂造型的部分，也藉由都市審議來做一個把關，所以整套流程配合整個地方政府及民衆的參與，甚至競圖的過程，其實我們從 86 年到現在，只是說台南國際競圖可能比較後面，以前的歷史大概沒有人去記憶這個部分，甚至高雄市政府跟國際之間對高雄車站整個交通也做了一個論壇。SOM 是什麼樣的公司呢？他做目前最先進的杜拜大樓，他現在做了很多非常先進的公司，他是一個國際的公司，其實我們並不是說我們不接受任何意見，我們都希望藉由這麼長的時間幫忙讓它在 106 年通車。

共同主持人 (黃委員昭順):

OK，我想等一下，我來講一下。我想瞭解第一個就是這個圖，我大概等一下請都發局講一下，這個圖的比例是對的嗎？比例就是這樣嗎？〔他們現在提出來的草案。〕，提出來的草案嗎？〔跟廣場那邊有相關，現在拉得比較寬。實際上相差有 50 公尺，現在…。〕，對，我知道，我現在有幾個…。〔現在只含火車站。〕，這個比例就是這個樣子，就對了。〔目前他們…。〕，這樣好不好？我們請都發局的副局長跟交通局來說明，第一個就是比例如果是照這樣的話，高雄市政府看過嗎？鐵工局看過嗎？這是第一個。第二個，周邊的道路，我們要怎麼走？我想交通局也跟我們說明，我們再來討論，讓他們先講完，我們再討論，好不好？我們今天開會是開

到 4 點，如果照這樣下去要開到 10 點。

高雄市政府都市發展局王副局長啟川：

委員、黃議員、吳議員，還有各位與會的專家。我聚焦在剛才所提的問題上面，不要再做很多的發散，誠如剛才有提到的部分，在不影響整體工程，在地下結構的部分確實都設會已經先讓他通過，這是地下的部分。誠如剛才大家所報告的，地上的部分目前還是屬於未定案的狀態，還是屬於浮動的狀態，換句話說，剛才副局長也特別講說還有很多討論的空間，所以針對這個部分，在市政府因為有一個都市設計審議的平台。在這個平台，市政府也召開了 6 次的專業小組，包含針對剛才所談到的歷史建築物跟周邊建築物的關係和大家所談到的開放空間是不是要再更大，包含我們也邀請了今天在座的專家學者開了 2 次的座談會，也希望能夠凝聚各位專家學者的意見，然後給鐵工局這邊，在審議上讓大家有個 double 平台，其實針對大家所談的意見的部分，這個有透過一些交流，當然目前所設計的方案，其實市政府這邊也還不滿意，老實講也不滿意，換句話說大家有很多討論的空間，市政府在回應這樣的一個議題上，我們剛剛委員也有提到，是不是再要有更多的參與，更多的參與上必需要能夠聚焦，如果沒有聚焦就很難去做，因為工程上的設計，所以市政府在上次的會議也特別提出一個概念就是說：我們也願意來成立一個工作坊，用工作坊的形式讓鐵工局的設計單位，還有後面所背負的更大的設計團隊，然後跟我們在地方的聲音、還有在地的專家能夠透過這樣工作坊交流的方式，把很多的意見能夠具體聚焦在設計上面，這樣的話，第一個：透過大家共同的參與，然後有具體的意見可以收納。第二個部分是不是也能夠大家有一個更快速進展的共識，希望市政府也提出這樣的作法，今天 11 月，大概在議會結束後我們就會成立這樣一個工作坊，來進行這樣的事情。第二個階段就是在都市審議平台的部分來做這樣的處理，我們也建議鐵工局這邊、還有團隊，剛才專家所提出來的聲音，對於這個案子，因為這將來不只是一個車站，應該是市民的車站，或者是來高雄使用的重大建設，我想這些意見都應該很慎重來納入參考，市政府在都審這個部分也會負起責任，嚴加把關，以上做這樣的說明。

共同主持人 (黃委員昭順)：

謝謝都發局副局長，交通局請。

高雄市政府交通局陳科長志鶴：

委員、議員、各位學者專家、各位先進大家好，交通局針對中博地下道平面化的問題來跟各位報告一下，基本上是這樣，就說整個鐵路地下化以

後，我們市府的想法是說：就是希望做一個地底上面的縫合，以前在整個鐵路廊帶的部分，有很多高架橋、有很多地下道，這部分我們都儘量要把它拆除掉，讓南北兩邊的車輛和人民，他能夠在平面上做移動，所以基本上我們會第一個就是，像沿線的九如路橋、然後中華路橋地下道把它填起來，自立路橋把它拆掉，接下來就是中博，左邊有些像天津街它會接起來，然後復興路跟自由路會接起來，所以有些是會新增南北的通路，有些會把它填平，有些高架橋會把它拆掉，民族路橋也在考慮是拆掉，至於鳳山段的部分也很多路橋要拆除掉，所以將來南北我們就要把它在平面上走，將來騎腳踏車或摩托車像過街一樣的方式，大的前題是這樣子。有關於中博地下道的部分，另外就是說：其實鐵路地下化以後，在高雄火車站這個部分，我們市府的看法，它不僅把交通運輸系統地下化而已，我們也希望透過這個機會，把整個市民的生活型態能夠做一個調整，因為我們這個火車站將來做起來，它是還有通勤車站的功能，也有傳統鐵路的功能，也有捷運的功能在這邊，我們把大眾運輸優先放置在廊帶以後，這裡是一個很好的大眾運輸轉運空間，那是不是我們所有的人還要繼續用原來的的方式，我還是開車過來，我還是騎摩托車過來，我們有沒有機會去把它翻轉，這是我們在討論這個問題的時候，開過很多次會來研究，中博地下道它有很多的方案，從最早民國 84、85 年的時候，開始有各式各樣的方案，最近的方案是放在地下的第三層，在民國 96 年的時候有討論說有些問題，最主要的問題大概有三項，第一個就是整個氣候暖化的因素，所以暴雨的頻率非常多，我們市區時常在淹水，我們現在中博地下道兩端的引道，它對這降雨頻率 200 年惶恐的區域，我們有一點擔心，如果你要把它做的很好、做的很高的話，那個開車也會很不舒服，要開在坡道上面再下來，這是一個問題，就是說現在整個氣候變遷的關係，常常在下暴雨，我們市府在因應這種氣候變遷的部分要有些想法。

第二個部分是，現在在中博地下道下方，就是捷運紅線在營運的一個月台，在施作的時候有很多工程上面的顧慮，下面有捷運站在跑，所以當初捷運局也給我們一些建意。第三個是說：如果以這個中博地下道放到地下的話，它的南北端大概是將近一千公尺，整個大概在一千公尺裡面，所以你騎摩托車也好，騎腳踏車也好，你要騎一千公尺騎下去然後再爬起來，那個東西對市民來講是不是一個好的方式，再加上剛才跟各位報告說，整個鐵路地下化以後，我們希望把地面的高架橋、地下道把它拆掉，把它縫合，所以才會有一個決策是說，我們將來把臨時高架橋拆掉以後，我們希望能夠把它平面化，這是第一個決策的方式。第二個方式就是說我要平面

化的話，我要怎麼樣去處理站區的問題，處理它的方式第一個是直通，穿過去分兩邊直通，第二個是環抱，就是這個要搭乘運輸跟穿越的全部放在一起，環抱。第三個可能就是沿著旁邊像總統府一樣，凱達格蘭大道後面是長沙街，左邊是寶慶路、貴陽街，它車道到那邊是彎的，是沿著這個弧形走，另外一個就是像台北火車站一樣，原先也是考慮館前路要不要接承德路，這部分都是有幾個方案在討論，目前市府也爭取到鐵工局撥付的一筆經費，針對這幾個方案，包括平面直通、平面環抱、還有公共運輸優先的方案來考慮，剛才也有學者專家認為如果是要用平面兩個 T 字形的方方式，它其實有一點像是總統府的方法，車輛要在那邊繞，但那種繞的方式會不方便，可是我們要考慮到上下車，還有通過的車輛，有沒有機會把穿越的量移到別的地方去，我們目前在評估，看起來是有機會，就是說我這個站區只有讓搭車的人比較方便，其他一向 local 的人，他可能在旁邊有天津街，因為我就住在後面。再過來是將來有自由路接通了，自立路橋放平面了，所以這些部分我們目前正在做評估，我們在做方案評估的部分，我們大概…。

共同主持人 (黃委員昭順) :

我想這樣子好不好，因為有很多東西我實在是看不懂，因為我很外行，我都沒有美感，這個是什麼東西？這個是兩棟要聯結的橋是不是？〔…。〕，是頂棚，真糟糕！我都看不懂，我這個是沒讀書，這樣好不好，其實從剛才討論到這邊，大家心裡上大概都有一個譜，我覺得鐵工局要擔起很大的責任，我能不能做這樣的建議，因為我知道你們意猶未盡，但是我們到四點而已，如果要我們下一次再來一次也沒關係，〔…。〕，沒關係，等一下，我這樣子講，剛才都發局副局長是說等 11 月議會開完的時候他要組什麼東西？是，工作坊，但是我覺得我們不是一個工作坊可以解決的問題，我們這個問題非常的大，我覺得鐵工局一定要擔責任，第一個，剛剛交通局在講的那個東西，我別項不內行，畫圖什麼我都不內行，但是交通流量我很內行，因為我在高雄跑了很久，我對高雄的整個狀況很了解，你剛剛提的那幾個都是比較小的路，不是大的路，這是第一個。你光以現在，你有空的話，尤其是連續假日，你從巨蛋那邊開到中山路，你花的時間要花多少？我們當時把中博這裡打開，這個等於我們高雄的一個心臟，你把它比總統府、比台北車站都不一樣，因為我們高雄的地形很狹長，跟台北是不太一樣的，所以這個部分你把它一個主動脈，心臟地區你把它堵起來，我覺得會中風，整個交通會中風，所以我覺得這個部分都發局跟學者專家，我是外行啦！所以我就不太介入，但是你們一定要鐵工局

這邊看是要組成什麼東西，跟運輸研究所來做整個流量的探討，尤其是怎麼樣呢？我們從中正路，包括連續假日到高鐵，那整條路都是停車場，整個路上全部都是停車，所以你們把它弄的不通，我覺得高雄的交通會中風，這是第一個我要講的。第二個這個比例原則，其實我很外行，可能你們建築師比較內行，因為我都不會畫圖啦！我的美術大概都是不及格，但是既然這麼多的建築業跟都市景觀的，他們有這麼多的意見，因為我只看到這幾張圖，我沒有看到 Power Point 也沒有看到你們過去努力的狀況，當然你們的努力我們都給你們肯定，我們能不能再跟我們這些，就是非常關心高雄重大建設的這些比較專業的人士，專業又熱心的，我是不專業，我只是比較熱心，我們再來做一些溝通，看看有沒有什麼更多，因為正常講，鐵路地下化了以後，就是我們整個都市的廊帶都出來了，正常講這個都市的廊帶必需要從左營一直到鳳山，這整個的廊帶做起來是非常漂亮的，因為我們是多很多的空間，這些空間我們怎麼營造出高雄的亮點，我覺得這是一個很重要的一個觀念，所以鐵工局能不能夠，但是大前題 106 年的通車，我什麼都不管，我只管 106 年一定要通車，好不好？我們能不能夠這樣子再來討論，然後柏霖你們再排一個時間，因為錢的事情解決了，大概接下來就是交通運流量跟我們要做什麼？我們大概分兩個，運流量我們找交通部的運研所，看看我們再來做怎麼樣的，鐵工局再來給大家做報告，看這個平面怎麼做，會做讓高雄的交通是通的，這是第一個。另外一個就是來排我們這個，可能時間要短，因為他們已經直接影響到他們的工程，這樣好不好？這樣大家同意嗎？對！我們就拆開，還是會啦！還是會影響，因為我覺得，因為我們從一開始經費下來等等，一直到現在已經很長的時間，那這個時間點是必需要大家比以前更努力、更介入的時間，所以我們如果很密集的做這些工作的話，我們的整個工程會做的比較順利，好不好？柏霖你排時間，我們儘量，{...。}，好。

東方設計學院陳副教授啟中：

其實這一年多來，我們一直很努力的要去溝通，我們也知道時間不會站在大家這一邊，愈慢時間愈來愈少，所以一年多來我想不管是私底下的場合、正式的場合我們都一直在溝通，可是溝通結果就是，削一角、或改成圓的、或改陶板、或改色彩，這樣的溝通是沒誠意的，ok，我回到剛剛兩位的回應。第一個，除非我不在高雄市，否則我好像不知道有這樣的一個高雄火車站的國際競圖，如果有的話，第一名是誰？第二名是誰？哪一些人請告訴我。第二個，我們這樣講好了，我們都當過老師，我們也在學校評圖，每次評學生的圖，學生都會覺得說：我的設計很好啊！可是你為什

麼不喜歡我的設計？爲什麼給我那麼低，所以你感覺好跟我感覺好是兩件事情，你們很努力，可是我們市民感受不到你們的好，如果是這樣子，你們已經努力了，那可能是適任不適任的問題。講到工作坊，其實這樣講，我們不要一個拼裝車，不是一堆人大家來參與這個案子，然後這個就怎麼樣，不是拼裝車，我們要一個好的概念，一個夠水準的概念，如果你們提不出來，請向國際尋求更好的概念來我們高雄市，而不是找我們去做拼裝車。

共同主持人 (黃委員昭順):

好，謝謝，交通部剛才跟我講了一件事，就是有關中博地下道的部分，我想你們補充一下，他們告訴我說去年的什麼時候，鐵工局你來說明。

交通部鐵路改建工程局南工處彭處長家德：

跟委員報告一下，其實去年六月，原來我們都是朝 96 年的決議是有中博地下道這樣在做設計，後來去年六月高雄市政府正式一個文告訴我們說要取消，這個結論也正式到我們有一個溝通平台，就是市長跟副市長，就劉副市長，在今年 3 月 16 號確定的。

共同主持人 (黃委員昭順):

那一位市長？

交通部鐵路改建工程局南工處彭處長家德：

劉世芳劉副市長。

共同主持人 (黃委員昭順):

那一位次長？

交通部鐵路改建工程局南工處彭處長家德：

次長是陳建宇陳次長，在今年 3 月 16 號。

共同主持人 (黃委員昭順):

已經走的那一位。

交通部鐵路改建工程局南工處彭處長家德：

它是一個委員會，就是交通部跟高雄市政府的雙副首長來成立的，假如有問題就定期開會協調跟確認，今年 3 月 16 號確認，所以確認完以後我們就按照這樣子的方案來執行，但是交通怎麼解決我們後來大概有撥了 500 萬給交通局，還有委託中華民國運輸協會正式來做研究，看看就剛剛副局長講的，是要直通式、環抱式、還是用公共運輸的方式，這個部分明天下午 4 點在市政府，劉副市長還要舉行一個 final 的期末會議，大概我這邊做個報告，至於我們鐵工局所負責就只有鐵路的施工，周邊的交通可能還是需要請交通局這邊來配合。

共同主持人 (黃委員昭順) :

我想我還是要講幾句重話，這麼一個重大的建設，而且沒有人知道，這個我們爭取這麼多的預算，並不是要把高雄的交通讓它變成中風的狀況，這不是我們要的，你們怎麼會…，中央的民意代表也不知道，地方的民意代表也不知道，那你們在做什麼？你們在做什麼？所以本席要求，不然我會到立法院再提案，因為這個不像話嘛！怎麼會這樣呢？所以我想你要讓它開國際標已經不可能，他們已經標完了，你現在再開國際標不管標什麼，已經委託人家在做了，那個過程是什麼我大概已經沒有辦法再追究了，如果再追究的話可能就要打法律的官司，可能對我們整個工程的進度會有影響，所以我能不能做這樣一個決議。就是第一個，你重新考慮中博地下道一定要打通，我會再到交通委員會去要求交通部長，我們在現場也會要求運研所再來做調查，你如果對高雄市所有的市民去做這個民意調查，如果沒有 70%的人說要通，我黃昭順辭立委，我把立委辭掉，這簡直是在開玩笑嘛！對不對？〔…。〕，我不管你怎麼做，你只要一定要通，中華路也是塞的亂七八糟，民族路也是塞的亂七八糟，〔…。〕，我知道，自立路也一樣塞，因為現在路況住戶也沒有辦法，所以我想這個部分在這裡提出很嚴正的要求，我不管你用什麼方式，中山路跟博愛路一定要通，不管是平面的？是高架的？是什麼的？我不管，反正一定要通，這是第一個。要不然你去做民調，你運研所去做資料，如果說這個民衆會支持，我黃昭順辭立委，對不對？

第二件事就是，我們這個比例原則我實在是不太懂，因為大家都很辛苦，剛才聽到謝技正在報告，看他講到眼淚都要掉下來，卻被你嫌到什麼都不是，我看他也很難過，但是我看這個比例原則，比例圖，我真的看不太懂，我還是重申我剛才所講的，因為你鐵路地下化以後，整個的廊帶是全部空地，我預估應該正常講，從左營一直到鳳山，至少可以多幾百公頃出來，〔…。〕，70 公頃應該有吧！將近 100 公頃，所以正常講應該有很多的亮點能夠讓高雄亮起來，這是一定的嘛！對不對？我只是從土地的空間來講，所以我能不能要求，就是鐵工局、我們都發局跟我們的設計公司，還有我們的文化局，文化局副局長在哪，抱歉！今天都忘記讓你講話，再找我們這些比較熱心的，包括中央跟地方，我們再來針對我們目前的東西當中，能不能夠有一些空間把類似他們剛才講的，這些理想把它擺進去，我覺得這個是：包括不管是歷史的、不管是什麼的，把它弄進去。而且我看了這個建築好像跟綠建築跟光能建築都沒有結合在一起的樣子，是不是？應該是這樣嗎？

交通部鐵路改建工程局南工處彭處長家德：

是另外按照綠建築的那個指標去…。

共同主持人 (黃委員昭順):

這個應該也沒有綠建築的觀念，應該也沒有光電建築的觀念，有沒有？我覺得我們再另外找一個時間，讓他們給我們做一個報告，因為如果現在在高雄做這些建築，沒有把綠建築觀念，沒有把這個光電建築的觀念把它擺進去，這樣就枉費我們出這筆錢，這樣是不是連你這筆錢都可以刪掉了，不要玩了，那裡有說我們做了一個重大的建設會變成這個樣子，所以我想請柏霖排時間，因為台北我們也在審預算，我們用比較密集的方式，請各位教授我們就努力的一起來參與，這樣好嗎？這樣可以嗎？這樣的結論你們同意嗎？應該可以同意，勉強啦！

東方設計學院陳副教授啟中：

麻煩下次可以請費宗澄老師還有陳邁兩位出席，因為我在…。

共同主持人 (黃委員昭順):

誰？

東方設計學院陳副教授啟中：

他們的老闆。

共同主持人 (黃委員昭順):

他們的老闆。

東方設計學院陳副教授啟中：

他們是建築界的大老，也算是我們的老師輩，我上次在營建署建築審議會也跟費宗澄老師談過這個問題，不過他們來或許比較能夠接受我們的意見。

共同主持人 (黃委員昭順):

這樣子。

東方設計學院陳副教授啟中：

因為我舉個例子。

共同主持人 (黃委員昭順):

他們太年輕是不是？

東方設計學院陳副教授啟中：

他們在學校當老師，叫學生改圖，結果方的變圓的，再叫你改圖，變個尖角的，你老師要不要把他當掉，你如果在學校當老師，就叫他做這個案。

共同主持人 (黃委員昭順):

好，我想可以 ok 啦！

東方設計學院施助理教授邦興：

謝謝委員，不過我還是要在這邊強調一點就是，如果你們的設計真的不夠好，那我們絕對是不會幫你們，因為是工作坊的關係去背書，其實工作坊是你們提出很好的構想，然後在細劃的過程當中，我們怎麼樣融入地方的做法，而不是一個連概念都沒有，然後大家來拼裝。

共同主持人 (黃委員昭順)：

其實我必須要再講一件事，那個上面的東西，是不會影響地下的，所以我們應該還有很多空間，柏霖你可能時間要排的比較密集一點，我們來花一點時間，大家一起來參與，讓高雄地區一個最重大的建設，能夠在未來，改天如果我們回去的時候，我們都說大家一起做過，這樣好嗎？今天真的是謝謝，鐵工局特別跟你拜託。

崑山科技大學張助理教授曦勻：

最後這裡補充一下好不好？我大概提供一下，這不是我的意見，就是我們在連署的網站上，有很多市民講很醜，所以不是只有我們講醜，如果有興趣的話麻煩請設計單位可能可以去看看，因為不是只有我們講醜，然後就是在幾次，因為我剛剛都被點名到都審的會議，我從來沒有同意過，所以我也沒有參與那樣的討論，我上次會議的時候，我還要求把我反對意見列進去，我不贊成這樣的一個計畫，因為我從頭到尾不認為這種計畫是改改量體、改改力面、改改材料這種東西可以處理的，所以工作坊是要討論這種東西的時候，那我要請教高雄市政府的角色在哪裡？你們同意這樣的一個計畫嗎？因為地方政府是扮演一個最重要把關的機制，如果高雄市政府同樣計畫的話，那辦這樣的工作坊我們需要去幫你們背書嗎？如果能夠背書我在委員會就背了，我不需要跑到工作坊去背書啊！

共同主持人 (黃委員昭順)：

好，那大概…。

交通部臺灣鐵路管理局陳副總工程司世昌：

報告主持人，容我台鐵講幾句話好不好？

共同主持人 (黃委員昭順)：

好，對，忘了讓你講話。

交通部臺灣鐵路管理局陳副總工程司世昌：

我們台鐵是最大的權利關係人。

共同主持人 (黃委員昭順)：

對，對。

交通部臺灣鐵路管理局陳副總工程司世昌：

希望假如將來有任何變更，希望我們台鐵能共同參與。

共同主持人 (黃委員昭順):

台鐵一定要參與，一定要參與。

交通部臺灣鐵路管理局陳副總工程司世昌：

是。

共同主持人 (黃委員昭順):

很多土地是他們的，他們也是大地主，鐵路局一定要參與好不好，我還是要再拜託鐵工局一次，我會再回去找交通部長，爲什麼中博不會通？這個對高雄的交通好像是心臟把它壓了一個石頭啊！就死了，還怎麼玩呢？〔…。〕，你不順嘛！對不對？因爲我們的名子就是順嘛！不管怎麼講今天就謝謝大家的參與。文化局的副局長沒讓你講話跟你說抱歉，下次再請你來，因爲已經超過很多時間了。再次謝謝大家，再次謝謝。