

高雄市議會舉辦「未來高雄火車站是另一個美麗島站嗎？」公聽會 會議紀錄

日期：中華民國 106 年 7 月 26 日(星期三)上午 9 時 46 分

地點：本會一樓簡報室

出席(列)席：

民意代表—議長康裕成、議員吳益政、議員周鍾濞、陳麗娜議員服務處
秘書沈育正、黃淑美議員服務處助理陳建良

政府部門—交通部鐵路改建工程局段長馬良俊、副工程司李岩峯
高雄市政府交通局主任秘書黃榮輝、技士許智詠
高雄市政府地政局土地開發處主任秘書萬美娟
高雄市政府都市發展局主任秘書張文欽、正工程司羅棄元
高雄市政府工務局正工程司林廖嘉宏
高雄市政府經濟發展局專門委員林玉霞、科員韓嘉淦

專家學者—高雄市立凱旋醫院醫師徐瑋澤
義守大學公共政策管理學系助理教授吳文彥
建築師趙建銘

民間團體—大高雄觀光商圈總會會長林永鑫
高雄市後驛商圈發展協進會理事長劉昭智
高雄市三鳳中街商店街區管理委員會顧問鄭健村
高雄市大連街商圈促進會理事長楊青輯
長明街商圈聯誼會盧澤榮
高雄市鳳山三民路商圈理事長黃俊憲

里長—高雄市三民區立誠里里長陳永進
高雄市三民區港西里里長閩興傳
高雄市三民區港東里黃友恭代表參加
高雄市三民區德仁里里長白世賢
高雄市三民區達勇里里長黃新添
高雄市三民區德北里里長謝忠正
高雄市三民區達仁里里長邱添富
高雄市三民區同德里里長許元成

高雄市三民區鳳北里里長鄭健村
高雄市三民區安邦里里長黃崑山
高雄市三民區十美里里長蔡灯能
高雄市三民區安康里里長孫啟哲
高雄市三民區安泰里里長張正二

業 者— 泰興工程顧問股份有限公司建築組組長鄒一鳴、工程師黃竣道
中興工程顧問股份有限公司建築師李正琪
高雄汽車客運股份有限公司資開課李榮豪
東南汽車客運股份有限公司高雄分公司協理黃富港
義大汽車客運股份有限公司副理包世中
統聯汽車客運股份有限公司副站長陳嘉峰
漢程汽車客運股份有限公司副主任卞興強
港都汽車客運股份有限公司總經理戴道根

其 他— 市民楊豐光

共同主持人：議長康裕成、議員吳益政

記 錄：吳春英

一、共同主持人宣布公聽會開始並說明公聽會要旨

二、政府官員、專家學者等陳述意見

三、共同主持人結論

建議各單位應研究辦理事項如下：

(一) 交通局：

1. 請提出高雄火車站鐵路地下化後停車位之需求報告，並調查搭乘或轉乘火車旅客、通勤上班族及逛商圈遊客每日人次，以設置足夠停車位。
2. 建議於車站東、西、南、北向四個出入口附近，規劃設置分享智慧交通工具（如公共自行車、電動自行車、電動機車、電動汽車）租借停放區域，將人潮帶進四周商圈。
3. 妥善規劃車站通往四周商圈聯通道，請交通局召開協調會，邀請當地里長及商圈代表出席發表建言。
4. 由商圈與交通局研究試辦商圈消費者徒步區域及時間。
5. 高雄火車站後站土地尚未開發前，建議交通局規劃作為停車場使用。

(二)經濟發展局：

1. 明（107）年度正式編列預算，研擬智慧型支付系統與商圈聯結。
2. 未來高雄車站站區，引入新型商家時，經發局應與台灣鐵路管理局協調，要求業者針對周邊商圈提出合作計畫，減少競爭型業種，增加差異型業種，以促進商圈共榮。

(三)地政局：

1. 71 期重劃區(高雄車站站區)通往四周商圈及社區，應妥善規劃地上或地下聯通道，研擬動線調整計畫，避免行人直接穿越主要道路，優化行人動線，建立完善及友善的街廓。
2. 研議高雄車站專用區，應劃設分享智慧交通工具區塊。

(四)都市發展局：研擬車站周圍土地使用強度，落實 TOD 精神。

(五)工務局：將火車站四周商圈商店招牌做整合，營造商店街之特色及形象。

(六)交通部鐵路改建工程局：車站應設置明確入口意象，引導動線與指標系統；指標設置應與周邊商圈配合，提升商圈知名度。

(七)泰興工程顧問(股)公司：請泰興公司設計商圈物流配置中心，以方便遊客向商圈商家訂貨，並於火車站取貨。

(八)高雄市議會：

1. 下會期由本會成立「高雄火車站及周邊商圈發展監督小組」，由本會監督小組協助周邊商圈組織與市府進行溝通及整合，共創商圈繁榮與發展。
2. 九月議會開議前由議長及關心商圈之議員，自費組團邀請商圈及市府相關局處前往韓國首爾東大門商場考察，並請經發局規劃考察行程。

四、散會：中午 12 時

高雄市議會舉辦「未來高雄火車站是另一個美麗島站嗎？」 公聽會錄音紀錄整理

共同主持人（吳議員益政）：

各位教授、各位學者專家、各位里長、各大商圈負責人、林總會長、各位大老闆，大家好。今天很高興，大家都很忙，為了高雄的發展，大家犧牲上午的時間來討論高雄新的火車站整個設計和整個商圈，未來是不是可以做很好的連結？高雄火車站當初興建的時候沒有思考車站和高雄市民的整個期待，當時的設計就是一般鐵道傳統方式來興建車站，沒有個性，也沒有思考它的功能性。前幾年很多高雄市的建築師和都市計畫的學者專家走上街頭，和高雄市議會一起打拚，市長當時也從善如流，延後半年重新再討論，現在網路上新的高雄火車站大家都很羨慕，那是因為公民參與之後整個改變了。

議長和我們參與後驛商圈的活動，大家提到火車站因為鐵路地下化工程大家已經忍耐好幾年了，商圈受到很大的影響，但是蓋好之後到底會變成怎樣？各大商圈和火車站的互動關係、動線如何，大家都不知道，這個很可怕！市政府和中央花了將近1,000億，讓鐵路地下化能夠縫合前後車站，但是整個蓋完之後，是不是能夠帶動高雄市整個商圈？尤其是零售業、特色商圈，這個部分非常重要，所以請議長來舉辦這場公聽會。

今天是最後的機會，還有機會可做調整和改變，所以今天這個寶貴的時間絕對會有價值，等一下請大家提出意見，然後看怎麼去修改，一開始請主辦單位介紹設計圖讓大家了解，聽完大家的意見之後再請學者專家發言，最後做成結論，看要從哪一個方向做調整，這是今天的流程，謝謝大家來參加。議長前一陣子因公出國，這個行程原先他也不知道，這是臨時安插的，為了參加今天這場公聽會，議長特別把其他的行程調開，請康議長支持，謝謝。

共同主持人（康議長裕成）：

首先感謝今天舉辦這場公聽會的吳益政議員，吳議員長期以來都很關心市民和交通的關係，尤其其他關心所有的交通建設都要考慮到市民要怎麼使用，最重要的事情就是以人為本，「人本」的思想。同時也要感謝今天很多學者專家、理事長、里長和所有與會的貴賓，大家好。除了謝謝吳益政議員關心這個議題以外，我們知道高雄火車站在鐵路地下化之後對每一個市

民都很重要，這是一個新的開始，但是這個新的開始不能不考慮民眾的使用方式和習慣等等，尤其是各個商圈，每一個商圈都和火車站關係密切，期望今天的討論可以把你們的意見都提出來，讓政府、施工單位和執行單位都可以聽到大家的意見，未來除了是一個很漂亮的建築之外，也符合我們的使用習慣，考慮到商圈發展和地方發展的需要來興建火車站，尤其是外面和裡面的設計都要考慮。感謝吳益政議員、感謝今天與會的學者專家提供寶貴的意見，拜託大家踴躍提出意見，感謝大家，謝謝。

共同主持人（吳議員益政）：

首先請鐵工局說明整個車站的進度。

交通部鐵路改建工程局馬段長良俊：

議長、吳議員、各位先進、各位里長和里民，大家好，我是鐵路改建工程局南部工程處第二工程段的段長馬良俊，高雄車站目前由我們段負責。高雄車站一開始是從捷運這個計畫先通過，所以先進行施作捷運的地下化，然後再做鐵路地下化的計畫，鐵路的施作大家都很清楚，就是我們穿著衣服改衣服，所以它的施作時程會稍為長一點。現在地面景觀的部分在市政府各單位協助之下，在 105 年 9 月就已經都市計畫審議通過，所以地面上的一些天棚設計和二棟大樓的設計都經過里民投票，也辦了相當多的活動，然後再決定施作這個天棚，滿漂亮的，大家在網路上應該都會看到。

目前我們施工的時程在大家通力合作之下，應該在明年 8 月我們會將鐵路地下化，我剛才說過，我們穿著衣服改衣服，所以在地下化之後，目前有很多的軌道在上面，我們把鐵路地下化之後，那些軌道都會拆除，我們再進行第二階段的工程，第二階段的工程，我看議員發的簡報資料就有相關的動線和行進的區域。上次議會帶大家來我們高雄車站參觀，大家關心的議題有二個，一個是針對電扶梯的數量，經過統計，地面總共有 16 部電扶梯，應該有經過人流的統計，數量應該是符合法令的規定。另外一個關心的議題是，行動不便者的進出動線是不是符合需求？這個部分我們都有符合法令 20 比 1 的坡度，坡道的寬度都有 1.5 公尺以上，向大家報告，我們滿有信心在明年 8 月鐵路地下化全面通車。

共同主持人（吳議員益政）：

介紹今天所有與會的來賓，今天是康議長所主持的，這裡本來就是以他的選區為主，所以今天來了很多議長的好朋友，我們首先感謝康裕成議長

。今天出席的學者專家有：吳文彥教授，還有趙建銘建築師，高雄市很多知名及漂亮的建築大部分都是趙建銘建築師設計的。周鍾濞議員、鐵工局馬良俊段長、交通局主秘黃榮輝、都發局主秘張文欽、羅正工程司、地政局土地開發處萬美娟主秘、工務局林廖嘉宏正工程司、經發局專門委員林玉霞、科員韓嘉濛、泰興工程顧問公司建築組鄒一鳴組長、黃竣道工程師、中興工程顧問公司李正琪工程師。

另外一個貴賓是，高雄有很多高人，成立一個網站，高雄整個未來開發的各種公共建設網站，裡面有很多專業的人士，包括工程、都市發展，建築師等，他們成立一個網站在討論高雄的各種問題，他們都主動發現問題，我們民意代表知道了去看一下就知道很多問題，其中有一位很有名的，在網站提出很多有建設性的問題，今天看的這個版本就是他寫的，徐瑋澤醫師，等一下會請他報告。

議會的主人並不是我們，主人是真正在地的，最重要的就是里長和我們商圈，尤其是帶隊的大高雄觀光商圈總會林永鑫會長，還有大連街商圈促進會楊青輯理事長、長明街商圈聯誼會盧澤榮。另外今天的苦主，建議今天召開這場公聽會の後驛商圈發展協進會劉昭智理事長，第一線的苦主不是你而已，大家都是。因為他發現這個問題，請議長來舉辦這場公聽會，一起討論車站的整個價值，雖然是從後驛開始，但是引發今天整個公聽會，這是最重要的，謝謝劉會長。三鳳中街商店街區顧問鄭健村，他是里長，同時也是三鳳中街的代表，鳳山三民路商圈理事長黃俊憲。

今天來的里長有三民區港東里張里長的代表黃友恭先生、三民區德仁里白世賢里長、三民區達勇里黃新添里長、三民區德北里謝忠正里長、三民區達仁里邱添富里長、三民區同德里許元成里長、三民區鳳北里鄭健村里長、三民區安邦里黃崑山里長、三民區十美里蔡燈能里長、三民區安康里孫啟哲里長。

因為火車站客運的轉運很重要，我們今天特別邀請客運公司來參與，出席的有高雄客運資開課李榮豪先生、東南客運黃協理、統聯客運陳副站長、漢程客運卞副主任、港都客運戴道根總經理。還有陳麗娜議員助理沈育正、黃淑美議員助理陳建良。首先請商圈總會林會長發言，然後再請各會長發表意見。

大高雄觀光商圈總會林永鑫會長：

康議長、吳議員、在座各位專家學者、各位長官，來自我們商圈火車站周遭的里長們，大家好。我是大高雄商圈總會總會長，很高興康議長和吳議員給我們這個機會提出意見，今天公聽會的主題就是「未來高雄火車站是另一個美麗島站嗎？」這是我們後驛商圈劉理事長提出，剛才吳議員說他是苦主。其實大家都了解，大約 10 年前興建捷運的時候大家就很期待了，高雄有 2 條捷運可以帶來很好的機會，結果捷運還沒做好，整條中山路的商圈都陣亡了，第一個陣亡的是長明商圈，長明商圈從此一蹶不起，以前當地的房價高達 2、3 千萬，你想買也買不到，現在只剩下 1,000 多萬，比我們後驛還差，這是過去的原因。

我真的很感謝今天議員發現這個問題趕快提出來討論，其實商圈的發展和整個城市的脈動是一體的，相關的商業活動決定整個城市未來的發展和房價，甚至關係到是不是可以把人才留在我們商圈。最近大家了解高雄整個商業訊息都移往中北部了，記得我們親戚請客都要到新竹或台北南港，因為他們都在那裡工作。高雄整個商業，我們商圈是留在在地，人家說，想走也走不了，只能留在高雄成為生命共體，所以我們是走不了的一部分，但是我們也不是真的要走，如果不留下來，高雄真的會完蛋。

很高興高雄車站要地下化了，我們是既期待又怕受傷害，我剛才說像美麗島站一樣，美麗島站旁邊有一個南華商圈和六合夜市，再過去有中央公園商圈，R9 站還有一個新崛江商圈，你看，最近中央公園商圈和 R9 站新崛江商圈都整個沒落了。整個高雄的商業氣息都沒有了，這個應該是大眾捷運交通的問題，還是施政的理念是不是正確，這個部分在其他的公聽會再來討論。

今天先針對這個主題，和美麗島站相關，美麗島站有一個新很漂亮的設計，在世界的捷運站體名列前茅的「光之穹頂」，有這麼好的主體和這麼好的硬體，我們是又愛又怕受傷害，有這麼好的設計還是不能吸引觀光客，不能帶動繁榮。美麗島站不只站體裡面沒有人潮，甚至剛才提到的南華商圈和六合夜市也是沒有人潮，六合夜市是因為陸客才有生意，陸客不來又沒落下去了，大眾捷運帶來商機我們真的很高興，但是如果你不好好經營一定會很淒慘。今天很多里長和商圈的先進都在這裡，後驛商圈劉理事長發覺這個問題之後，他把這個訊息提供給吳議員，我先說明這個緣由。

以全國的商圈來講，新北市的新板特區商場，我們搭高鐵去板橋，你下

車一看，裡面是萬商雲集，伴手禮、餐飲等等，真的你都不用走到站體外面，裡面就是一日生活圈，你去台北車站看它的大廳二樓的微風廣場，整個BOT，都被財團全包了，生意非常好，每一客的單價至少350元起跳，他們可以這樣做生意。我剛才提到，大財團一直去做，帶不走的70%，留在高雄的那些商店街，包括中街、長明街、大連街，甚至前一陣子還撐得住的3C電子街，建國路現在也不行了。六都當中為什麼高雄的人口一直留不住？現在車站即將完工，我很擔心，我們不要和台北市、新北市比較，你看左營高鐵站就好，高鐵站旁邊有一個彩虹市集，開幕的時候也是非常熱鬧，最近呢？高鐵這邊招商的成績也是不錯，台鐵這邊就沒有人了，整個招商的情形都很差。

鐵路地下化即將完成，我們很擔心這邊是不是開始會有生意？我們很擔心會像美麗島站一樣，變成蚊子館工程，你做得再漂亮也沒有用。個人的淺見請大家參考，議長和議員都在這裡，車站完工之後，你要學習韓國東大門，那是一個批發的集中場，這個場地他們重視的不是建設，而是重管理，東大門有一個商圈，整個管理是屬於民間的管理，和政府無關，政府千萬不要當事主，當公親就好，你讓我們相關商圈自己管理，和里長配合，商圈要怎麼管理，自己成立組織，政府從旁監督就好，不要去干涉太多。像這次「阿英」就是這樣，一例一休是雇主和勞工的問題，政府幹嘛介入？你當公親就好了嘛！對不對？我自己開驛站食堂，本來我都不休假，現在變成一個月要休2天，因為一例一休的時間排不出來，不得不放假，這是題外話。

市政府有重視火車站站體，請高雄大學來做規劃，之前我有提到，一定要成立一個火車站特區的管理中心，這個是屬於民間的，我們請議會來指導，請議長或議員來指導，指導他要連結商圈，連結剛才我們講的，整個里長這邊的社區，是不是會影響安寧，還要連結一些大眾交通工具，相關的客運在這麼大的商圈裡面，你是不是要利用電動車，人行道、行人空間類似機場大型的Mall，或者像人家集結，你用那個去帶動。客運車不要進來，集結在一個集中場，你有二條路，一條是中華路、一條是民族路，火車站就像心臟，2條動脈和靜脈你要怎麼走？整個商圈包括火車站站體、站外，你都要把它連結起來，整個商業操作模式你要發文給里長、商圈和這些公共運輸業者，由我們議會去主導，這樣整個商圈才不會像美麗島站一

樣。

我舉一個例子，以前我們要拜託捷運局、捷運公司，車站只有一個出口要往後驛，我們拜託他們說，你在捷運站裡面做一個指標，可以通往後驛安寧街買衣服，你知道捷運公司、捷運局怎麼回答嗎？抱歉！我們都外包給廣告公司了，你要去像他買廣告。一條街能不能發展，不是只有一個理事長或一家店賺錢，這是要帶動一個城市，一個城市的各個商圈生意都很好，我告訴你，會有很多人要到高雄市做生意賺錢，相關商圈一直沒落，整個產業價值都沒了。

我剛才一再強調，這個一定要由民意機關來帶頭，像剛才我提到請他們做一個路口指標，就和我們提到錢，現在政府什麼都外包，不負責任，政府帶頭當壞人，一例一休和約聘僱都是政府帶頭，現在所有的工程都委外，包括路邊的停車收費也委外，每一樣都委外，這樣的話就不需要政府了。

共同主持人（吳議員益政）：

林會長說的都是重點，尤其剛才提到一個在座都很高興的提案，就是火車站的營運管理中心或火車站商圈發展中心，這個需要中央單位和地方，地方政府很多局處，還要里長和商圈聯繫，坦白講，公務體系沒辦法完成這個工作，這個工作應該是議會，尤其議長在這裡，一定很高興，剛才說由他來擔任召集人或主任委員發起，再來研究後續的工作，這個真的對商圈非常重要，今天一開始會長就提出很好的建議，等一下會後我們再來做這件事情。第二位，請劉會長發言，等一下每一個商圈都表達意見，里長有意見請舉手發言。

高雄市後驛商圈發展協進會劉昭智理事長：

康議長、吳議員、各位里長、與會來賓，大家好，我是後驛商圈理事長劉昭智。我們商圈成立已經 30 幾年了，從開始的時候大約 10 幾間的加工，長明街的衣服加工都是從我們後驛出去的，演變到 20 幾年的時候就開始轉變賣成衣，當時將近 600 家，但是我們的期待被消滅了，本來我們希望彰化以南到花蓮以南是最大的批發商，結果現在不是，現在剩下不到 300 家，消滅了一半。我們這 10 幾年被電蚊香消滅，為什麼是電蚊香？就是捷運嘛！我們也有去爭取，剛才總會長也有提到，我去捷運局、捷運公司爭取說可不可以設一個後驛商圈的指標，遊客來後驛我們會提供贈品，結果

捷運公司就是不願意做指標。所以我們的期待都受傷害，這10幾年來真的，本來我們一年的產值上百億，到現在可能沒有了，百億應該很難了。為什麼韓國東大門的衣服可以做起來，因為它非常具有指標性，但是我到現在也都還不了解我們後驛商圈出口的指標是在哪裡，這些都沒有告訴我們。說實在的，我們非常希望、我們商圈裡面非常期待的是人流怎麼進入我們商圈，觀光和人流怎麼進入我們商圈？我希望你們這些優秀的學者能夠給我們一些指點，或是市府是不是能夠幫我們的忙？你要帶動這些的觀光業來我們商圈，我們才有消費。當然，現在的時代是電子商務的社會，但是我希望我們實體的商店不要被抹滅掉，雖然相關的產值很大，但是你看大連街也好、長明街也好，這幾個商圈幾乎都快沒落了，我們也不希望連最後的後驛商圈也消滅掉，只剩下一個三鳳中街，三鳳中街是有歷史性的商街，我不希望三鳳中街也沒落掉，所以我要請康議長和吳議員來幫我們主持公聽會，謝謝。

共同主持人（吳議員益政）：

謝謝劉理事長。理事長所說的這個，去年我們和議長去參加他們所舉辦的服裝設計活動，就是為了協助設計人才和製造業，希望透過他們能夠把商圈傳遞出去，他們非常用心，我也看到非常好的機會，可是一直覺得政府的力量與其他的連結始終跟不上。其實那是一個非常好的活動，包括大連街商圈，那也是一個平台，那些平台最重要的是要帶動後面的產業，它的設計、它的製造是不是能夠在南部發展，透過這個平台能夠走出去，這是最重要的。如果前面做不好，就沒有後端了，就沒有設計人才、沒有所謂的製造商。商圈如果做不起來，就等於前端都沒有了，整體的就業環境和薪資所得都會受到影響。因此，這不是單一商圈的訴求，而是為了帶動整個產業，對於城市的產業是非常重要的。

去年我看到後驛商圈很認真在舉辦設計人才所設計的服裝，看看能否在那裡販售，但是後續我們都沒有跟上，政府單位也好，其他學術單位也好，沒有那個動能。idea對，但是動能跟不上，這是我們必須檢討的。

剛才林會長與劉理事長兩度提到東大門，有關東大門的改造，東大門本來就做得不錯，他們的服裝、整個百貨業都設在那邊，他們已經做得不錯了，但是他們的政府又做了整個東大門的改造，本來生意就已經不錯，後來又把他們的空間環境做了改造，還有成立管理委員會，這些都很好。所

以，你所說的，議長和我們剛才也提到，最近如果有空，可以邀集各大商圈，對，我們自費，我們不用其他資源，我們自費到東大門考察一下，也邀集政府相關單位去看一下，看看要如何來參考。網站上的資訊雖然很多，但是你一定要親身走一趟，包括業者、里長和我們一起去看，大家一起討論，回來後看看要如何發展這些產業，這是非常重要的。

再來請其他商圈，大連街或是三鳳中街？請三鳳中街先來，請鄭里長，他同時也是三鳳中街的代表。

高雄市三鳳中街商店街區管理委員會鄭顧問健村：

康議長、吳議員、各位政府代表、各位里長與商圈代表，我是鳳北里里長鄭健村，也是三鳳中街的代表，在這裡要就今天的主題提出一些建議，因為鐵路地下化經過在座各位的里內，也經過鳳北里，鳳北里有三鳳中街商圈，也是最出名的南北貨商圈。因為鐵路的關係，鳳北里涵蓋所謂的前驛和後驛，鐵路地下化後就可以貫通南北一所謂的前驛和後驛。但是貫通之後，就像剛才所說的，包括火車站的規劃以及周遭的規劃，我認為主要是停車的問題，未來鐵路地下化完成，南北貫通後，後驛有後驛商圈，前驛像我們附近有三民市場、三鳳宮與中街，對於停車問題，剛才說過了，建國路已經沒有空間，未來如果前後驛兩邊貫通，停車問題就更形重要，所以對於停車問題，我們是不是應該提早規劃？像現在，我們的鐵路地下化，上面有規劃一些公園或是人行步道、自行車道，但停車問題要如何規劃，以吸收未來龐大車潮，包括火車站，如果要到火車站，車子要怎麼停？是不是可以讓汽車有地方停車？

我有兩點建議，包括現在的雄中和三民國小，過去三民國小有規劃要開闢地下停車場，但因為市政府經費不足，後來才改做地面的停車場，但是未來鐵路地下化之後，要如何容納這些汽車，包括要去火車站搭車的，還有要前往周遭相關的地區，我認為停車場很重要，是不是可以把三民國小和雄中的空地規劃開闢地下停車場？這是我的建議，它可以容納這些汽車，我們做一次規劃。

鳳北里內有一個以前的通勤車站，通勤車站就是古蹟文化保存的那個地方。最近文化局也有規劃一個「鳳北里風華再現」，目前正在規劃，要對我們鳳北里的巷道進行彩繪。包括這一次，11月20日高雄市政府舉辦的「幸福三太子」，三鳳宮的「幸福三太子」，也要一次在鳳北里做規劃，包括「

風華再現」，一次做規劃，這就是要帶動地方，現在市政府就是在帶動了。所以，我今天的建議就是希望我們把停車場規劃下去，我建議設在那些地方，謝謝。

共同主持人（吳議員益政）：

謝謝。說到停車場，停車場和大眾運輸有很微妙的關係，有的是說如果有捷運站、火車站，大家就儘量不要開車來這裡停，所以，本來我們的中央公園下面要開闢地下停車場，規劃 800 個停車位，但突然轉換理念，就是如果大家都開車來，就沒有人要坐捷運了，所以就取消闢建地下停車場。但是取消了之後發現，並不是大家都坐捷運來，也沒有辦法靠捷運完全提升旅次，所以後來又在民生路和中山路那個圓環，本來要做綠地的圓環，又回過頭來提供一百多個停車位，差不多有 200 個，才又把停車位補回來，補了一部分。所以，事實上，大眾運輸和停車場，他們之間的關係很微妙，你說都不要設停車場，也絕對不可能，要怎麼樣讓它剛剛好又能夠滿足，又不會影響大眾運輸，這些問題，大家思考的點要更細。

剛才建議的，要在雄中或是三民國小開闢地下停車場，整個停車需求，請交通局和相關單位要思考怎麼樣讓平衡做得很好，平衡感要抓得很準確。在車站周邊，要說都不設停車場也說得通，要說完全都是停車場也是不對，所以數量和動線要放在哪裡，功夫要很細膩。

我補充介紹，還有兩位里長，立誠里陳永進陳里長，感謝。

立誠里陳里長永進：

大家好。

共同主持人（吳議員益政）：

還有港西里閩興傳閩里長。接下來，要請大連街還是長明街商圈？有要發言嗎？沒有，里長要發言嗎？還有一個很大的案子，就是後驛靠近大連街這邊還有一個地政局辦理的 71 期重劃區，這個部分也是影響很大，車站和商圈的聯通，從火車站過來九如路及後驛的關係，其實這個很重要，你如果沒有剛性規範，等到你要讓他們重劃的時候，搞不好他們到時就把地賣出去了，變成私人的了，地政局應該事先就規劃這邊的動線要如何做，先說好，不要讓它變成私人的，你到時還要反過來拜託他，那就難了。一開始標的時候，我就說過，每一個建築是不是下面都可以連通，包括停車場，它滿足自己之外，也可以供應給大連街商圈或是其他地方，地下都是

連通的，停車場看看能不能連這邊一起。

像我們前一陣子去看正義站以及幾個新車站，去參觀鐵路地下化的幾個小車站，看到一個最大的問題，譬如以正義站來說，正義路車子本來就很多，車站是靠近鳳山這邊，連續壁都蓋好了，出入口都在東邊，結果停車場這邊也有，西邊過正義路這邊也有。人的動線變成要走上來再穿越正義路走過去停車場。正義路那邊的人潮很多，當初如果有規劃好，從地下道那邊穿過正義路，就不用過馬路了。現在如果要再打連續壁，要再鑿通也是可以，但是會變成費工又危險。所以現在車站附近需要停車場的或是需要什麼，包括需要地上的或是地下的連通道，等一下可能要請大家把這些資訊報告一下，大家有什麼需要，我們再來討論，這次停車場是一個很重要的議題。

還有沒有哪一位里長要發言？客運業有沒有要發言？客運業者你們知不知道你們要停哪裡？你們知不知道你們的客運站在哪裡？你們有沒有什麼問題？客運業者如果沒有問題，人家把你們規劃下去，到時就很難改變。長明商圈有沒有要發言？客運業者？還是要先聽一下地段簡報，才會比較清楚？

我們現在請徐醫師來簡報，我們高雄現在人才很多，有的是學者，有的是在職的官員，官員的職等可能不是很高，但是他很專業，他要向議員說、向上面說，未必有機會。他們在網站有很多討論，很多很精彩的、很專業的討論，不管是捷運、輕軌，或是自行車道、商圈，都有很多的討論。徐醫師是其中的一個，他的本職也不是在公務體系，他是凱旋醫院精神科的醫師，但是他所討論的議題，回答網站所討論的許多問題，他的思考都比我們細膩，等一下就來見證一下，見證我們高雄市有這麼多精彩的人才，來報告他的看法。等一下他那邊有很多圖，如果有意見，我們就以他的圖來做討論，謝謝，請徐醫師。

高雄市立凱旋醫院徐醫師瑋澤：

議長、吳議員、各位長官與各位先進，大家好。我只是以我一個市民的立場，幫大家報告一下我對高雄車站的一些看法和問題所在，我們直接切入問題，做一個比較平常的 SWOT 的分析。現在高雄車站的「弱點」包括設計的動線，我們可能有可以檢討的地方，我們知道高雄車站的商圈，剛才幾位先進都提到各個商圈有各個的特色，但是我們整個車站蓋起來之後

，它是不是可以統合成一個很大的商圈，比如剛才提到東大門，東大門佔地的面積其實比我們高雄車站整個站區還要大，但是它就叫一個名字，叫做「東大門」，可是我們高雄車站分割成幾個小的商圈，有沒有辦法做一個統合，提升它的知名度以及宣傳效應，這是一個。

另外就是每個商圈它其實都是一個非常專業的商圈，例如電子商圈、成衣商圈，它其實缺少一些現在我們講的體感經濟的多元性，也就是說，如果你是單純為了逛街，你可能不會在這邊停留太久，這是一個問題。

最後，當然，社區老化和高雄市人口減少，這是大環境的問題，這也是我們值得討論如何在區域做再造的部分。

所以，「機會」當然是在車站完工之後，我們怎麼樣去透過交通整合來引進新的機能。

可能遇到的「威脅」有幾個，第一個是在電子商務興起之下，傳統的商業模式可能會受到相當大的挑戰，所以我們必須有所改變。另外，商圈其實已經從南高雄往北高雄轉移，新興的商圈興起，當然也衝擊到我們說的中央公園、六合夜市等一些舊商圈的機能。這部分怎麼創造新的機能，把人流再吸引回來，這是一個很重要的議題。

有幾個方案，我依序介紹，第一個是動線優化的部分，我們看到這是 Mecanoo 的一個手繪圖，我們看到高雄車站要跟對外的連結，其實吳議員剛才提到高雄車站是一個孤島，旁邊是環抱式的道路，它有辦法直接連結的地方，我們看到的是地下一樓，它下層是廣場，是不是可以透過挖地下連通道的方式直接到周邊的商圈？

第二個就是二樓的大型天棚，它其實本來就有規劃一個跨站的自行車道，比如我們看到這邊，它其實是通過東西向的自行車道，跟南北向的人行道連結，這部分有沒有可能跟周邊的一些開發案，譬如最近在站前有一個遠雄的都更案，要做飯店、商辦和住宅的部分，有沒有可能直接跟火車站的二樓做天橋連結？更遠到 71 重劃區或是其他的商業建築，有沒有可能就直接拉天橋進去，擴大人流的範圍，這是一個可以檢討的方向。

所以，我們大概可以遇到的問題是說，你從高雄車站出來以後，我們坐捷運或台鐵，從地下三樓或四樓出來到穿堂層、到地下一樓出來之後，我們往四邊看，我們視線會看到什麼？周邊的商圈其實缺乏一個明確的入口意象和引導動線。我們要做入口意象，不是說我們立一個牌子或是做一個

牌樓，在那邊放一個電視牆就叫做入口意象，我們其實可以根據認知行為學、認知心理學的一些概念來做我們人視線的重組。我們知道人的視線是可以被欺騙的，我們看到的就是我們所相信的，根據一些研究，比較好的動線它其實是要短而且要合邏輯的動線，它其實是要有明確的城市空間層級，它要有活潑而且多分割的沿街立面，比較可以帶動人流的延伸，所以就可以透過一些專業概念的引進，讓人出站之後就看到你會想要往哪邊走的方向，藉由減少車流量切割高雄車站站區，減少這些通過性車流，其實可以帶動一個行人友善的空間，不管是剛才提到地面或地下或地上的地方，它其實都應該做一個三度空間的整合，讓行人出站以後可以走到旁邊去。

接下來，我們要講一下人本街區的概念，剛才吳議員也講到停車場和大眾運輸的競合。我們進一步從一些研究來分析，其實一個充滿車輛的街區是一個行人不喜歡駐足的街區，當車輛愈多的時候，它其實會破壞現有商圈的特性，不利於沿街零售業的發展，這在世界上有很多案例證實這件事情。所以我們要做的並不是把更多車輛引進高雄車站站區，而是把更多人，人是最重要的東西，把更多人引進高雄車站站區。

同樣的，也是透過一些心理學甚至是都市精神醫學的研究，他們發現在空間中有適當的建蔽率和空間可見度、還有開放空間的種類，特別是在人行廣場會比純粹車輛行走的道路更容易被人所親近，綠覆率高的地方，人也比較喜歡久待，所以沿街商業空間愈發達，沿街活動愈多的地方，人在這個商圈裡面會停留得愈久，滯留時間的多寡，它就會帶動消費的數量。所以我們要做的就是讓人留在這個商圈裡面，而不是他開車來，買個東西就走了，這其實沒辦法促進商圈的發展。所以，在視覺上，這其實應該做一個通盤性規劃，而且以人的視野和行人速度來做一個優先的選擇。

我們可以講一個例子，巴塞隆納在推動超級街區這個概念，這個概念是我們只留下主要幹道做為公車或是小汽車所行駛。在次級的道路空間，全部規劃成綠色運輸或是行人徒步區的空間，如果我們套用到後驛商圈，我們可以看到，在高雄車站未來完成之後，現有的鐵路空間，它其實會有一個綠色運輸的自行車道空間，它可能也會有大眾運輸車道，可以做為公車和客運業者進出車站亭所需。如果我們可以做一些改變，我們把後驛商圈裡面的次級、一些比較小的街巷劃定為行人和綠色運輸，包括電動車、自

行車或是電動腳踏車限定的範圍，把停車場設置在比較遠的範圍，讓行人有比較短而且明確的動線可以進入這個地方。

透過一些都市設計規範和土地的調整，我們在中間創造一些廣場或是可以休憩的綠地空間，它其實會變成一個比較行人友善的街廓，讓行人留在這邊的時間增多。

第三點是地域經濟活化的概念。我們剛才提到面對電子商務的挑戰，現在的商業模式其實是有一些我們可以再重新思考的部分，特別是第一個，現在所謂「體感經濟」興起，如果大家去看新開的賣場，會發現包括電影院、一些 VR、AR 的空間，以及飲食的範圍，占零售業的比重愈來愈高。表示我們現在購物、逛街是去享受、是去感受「逛街」的感覺，而不是純粹去買東西，所以傳統我們這條街完全都是在賣電子零件或是這條街全部都在賣成衣的概念，可能不再非常適用在新的商業型態。

又講到東大門，東大門其實也是一個多級商業層次配合的案例，它除了有零售商以外，它其實也是有一些新興的百貨業者，包括正規的百貨業、商場型的百貨、零售業組成的商場，旁邊有清溪川、有東大門設計中心，所以你到那個地方，你其實可以逛很久，你不一定要買衣服，你也可以享受那邊的氛圍。所以，像這樣多層次的商業設計，才是未來發展可能考慮的一個方向。

市政府可以在這邊扮演什麼角色呢？第一個，我們可能要考慮大型零售商業和小型零售商業的競合還有協調的問題。因為我們知道高雄車站完成之後，前站的商業大樓其實會做一個標租，應該是台鐵局來辦理，可能進駐的還是整棟量體做為百貨業使用，另外一棟是做為旅館使用，所以一萬多坪的空間如果全部投入零售業，其實會對周邊的小賣場產生一些衝擊。政府在這個部分可以做一些規範，明確制定要怎麼樣做分眾和商業的分流，例如日本在大規模小賣店舖立地法和一些地域活性法修法之後，它其實對這邊有規範；英國在 PPS6 或是法國在商業、手工業指導法的地方，又有對超大型賣場進入地域做一些都審上面的要求。所以未來如果商場要進來投資，我們其實要跟它規範說，你不可以直接做一些跟在地商圈競爭的事情，反而是你應該提出跟在地商圈合作的計畫，多舉辦跟在地商圈合作的活動，把人潮引入在地商圈，做出明確的指標和動線的規範，才能達到周邊商圈的共榮。這在世界上也有一些例子參考，如果市議會要考察或是我

們未來要朝這個方向去做的話，有很多資料還是可以再提供的。

最後一個，我提出的概念叫做「高雄車站城」，它大概是一個同心圓的層級。現在高雄車站周邊有很多不同的商圈，都叫做不同的名字，我們希望在高雄車站完工之後，它可以縫合成一個超大型的商圈，這個商圈的名字我們叫做「高雄車站城」。為什麼要這樣取名呢？在日本一些新車站的開發案，譬如東京、大阪或是福岡，像博多車站，這邊都是以車站城的概念做一個整體的規劃。這些車站城主要是由不同的零售業者組成一個組織，它有統一的識別、統一的行銷宣傳，所以消費者會覺得這是一個超大商圈，值得來消費。但是他們可能缺乏了跟在地業者的一些配合，所以我們提出了同心圓概念，除了高雄車站將要引入的新零售業的型態之外，我們同時加入了跟周邊商家的配合。透過政府或社會企業以及 NGO 的引入，我們把在地的一些閒置空間或是公有空間作為有吸引力的亮點，讓有興趣創業的年輕人或是在地的店家可以重新在這邊創造出一個新的型態，和中心的高雄車站合作，把更多的消費者帶進來，而不是著眼於現在的消費客群。

這樣完成了新的高雄車站商圈，才有可能抗衡北高雄的巨蛋、凹仔底商圈和南高雄亞洲新灣區的規劃方向，而成為高雄第三個新的核心。以上是我的簡報，謝謝。

共同主持人（吳議員益政）：

非常謝謝徐瑋澤徐醫師。你在聽他簡報，你有可能以為他是都市計畫專家，其實他是綜合他整個知識領域、關心的領域，也有很多人才都會在網站集流，所以現在那些網站很可怕，有的人本來是自己做研究而已，結果透過臉書、透過他們的網站可以把不同的人才串連，把很多的觀念整合在這裡。

他剛才提的，我們的商圈可能可以把不一樣的，例如包括車站、我們的商圈、現代化的電商或是將來的智慧城市以及所謂的大賣場，它中間怎麼整合，那是最重要的。

剛才林會長說的，成立大高雄的商圈的發展，因為它需要界面，需要中央、地方等林林總總的，坦白說，這是議會的專長，把這些不一樣的界面整合起來。我們剛才說要請議長擔任召集人、主任委員，這應該是很好的建議，尤其我們今天有徐醫師，他說的與剛才你說的不謀而合，把這些這樣的概念，你看，你們兩人之前沒有見過面，可是概念和邏輯是一致的。

我們再次謝謝徐醫師，我們給他一個掌聲。

接下來，我們請學者專家，先請吳教授，他原來是都發局的長官，這幾年都在教書，更專心做研究，所以對高雄非常了解，我們首先請吳文彥吳教授。

義守大學公共政策管理學系吳助理教授文彥：

議長、吳議員、與會的先進與各位市民前輩，大家好。高雄車站特定區的發展、再開發的案子其實在高雄市是第一件，規模龐大。如果要談美麗島的車站，那個開發的經驗其實是我們過度強調硬體設備，我們做出那麼大的公共藝術雕塑，可是周邊大家都沒有配合這個發展來做。如果以高雄市捷運的地下街跟台北市來比，我們幾乎不做地下街，我們基本上是希望把人潮的利益回饋到地面上的商家。所以今天大家來討論這個問題，這個是正確的，而且也是非常好的。我們在討論這些問題必須要去理解到一個問題，就是最大的一個開發區也許在兩、三年後完成了，商業街廓釋放出來，它做成功了，但很可能周邊商家卻沒生意做，它失敗了，大家也不好。所以，到底它要導入什麼樣的商業活動，其實是關係各位經營的環境，這個我們稱為「業種、業態的平衡」。

我就拿1990年我在日本親眼看到的，豐臣秀吉他早期有一個都城，叫做「姬路城」、ひめじじょう，JR國鐵的終點站剛好就在姬路城的古蹟旁邊，車站的對面就是傳統市場。我們去參觀的時候，他們也介紹我們看由西武百貨做的聯合開發，西武百貨什麼都賣，傳統市場的商家了解到當聯合開發啟動之後，他們就沒生意了。所以展開將近三個月的抗爭，我們去的時候剛好是最後一天。最後大阪市政府跟他們談，談到最後就是做協商，西武百貨不應該導入商業經營的型態，影響傳統市場的生計。第二、超級市場釋放出股權，由傳統市場的商家共同經營等等，最後獲得一個協議。

在我們台灣從來沒有人關心這個，我們高興就開放，萬客隆進來，零售商就受到衝擊；中油清明節也賣三牲、冥紙等等的，導致很多店家就關門了。所以這樣的商業經營環境是越來越嚴苛了，我覺得這是一個困境。

2006年以後，網購的營業額超越了門市，門市的生意好一點之後也跟著做網購。東大門為什麼能夠生存，因為他們把通路控制住了。既然在這裡擺攤，好的產品就不網購，你就要來這裡買。會產生一個問題是，大家商業競爭，價格被破壞，通路被破壞。

所以我們今天如果要談車站周邊地區的發展繁榮，其實不單純是我們現在在談的交通動線問題。我們剛才看到簡報，每一家顧問公司都可以畫出那麼漂亮的圖，可是在各位的觀點上總是覺得缺了什麼，因為我們要把圖放到實體空間來看。基本上有三個重點，就是你的人行動線是不是平衡的、是不是安全的，是不是優先的。如果我們的人行動線是爬上去又下來，鑽過去又出來，那種動線是不行的。好的動線是平面的，人是有優先性的。要鑽下地或爬上去的，讓機器去爬，所以最好的動線是平面動線，這一點我們一定要弄清楚。

第二個是物流動線，你的廢棄物或是裝卸貨停車位不應該跟人行動線扯在一塊。但是我們長期以來沿著街面的商業發展，就是沿著騎樓切一個停車場出來。先進國家都是後面街廓專屬進出，但是我們習以為常的被保全擋下來，人不能通行，要讓車子先通行，這是錯誤的。有一次我在新光三越就跟保全吵起來了，這是人行道，應該行人優先，是要擋住車子讓我先過去。當然吵這個架保全他也不懂，但是我很生氣，人的價值在哪裡？除了剛才提到的停車空間之外，還有車流的動線，這些動線的安排不要衝突，以人為優先，以這個觀念去看周邊的長明街、安寧街、三鳳中街，再延續到後驛的大連商圈、前站的建國商圈等等。這些應該要優先安排人行動線，這個部分只要大家有心的話，應該組成實際上使用者的觀點去檢視，我覺得這個部分非常好。

剛剛大家有提到希望有商街的組織來推動商街的繁榮，我覺得這一點應該算是覺悟了。我們在十幾二十年前不是就在推商街營造嗎？但是我們的商街營造在做什麼？我們都在等補助，等經濟部專業中心來幫我們做計畫、做形象商圈、做鋪面、做牌樓、做電子看板，可是生意有沒有改變？沒有。整個消費環境在改變，所以你如果不能提出一種優質的生活方式，結合地區的發展特色來做的話，就有困難。

在世界各國的發展當中，有一個叫做「促進商業發展地區」，就是 Business Improvement Districts (BID)。這個部分是透過立法手段，劃定特定範圍的商街，在這裡應該給你的道路、公共設施的維護、經費以及安全維護等等，這些經費就透過一個方式撥補給你。這是一種借支的做法，就是撥補這筆經費之後，政府就不再派人來清水溝、道路破損維護等等的問題，這筆錢就給你，再從你的營業稅扣除回來。這樣的方式，是由政府的主管部

門和專家學者組成獨立董事，成立一個委員會來決定商街發展的方向、經費動支等等的決策。也就是說政府就把這裡的公共設施、安全管理等等的權責下放，這個要立法。對於一般沒有做商業經營的住戶，應該要怎麼負擔稅捐等等的問題再另外處理，政府機關、教堂、寺廟都另外處理。但是對於商家來講，可以有自主性的做法。對於國外的促進商業發展地區，如果以我們車站特定區，我們是應該要分成幾個區塊，大家再組成一個聯合的協會跟政府部門對話，跟未來主導聯合開發的部門對話。你不能再去弄一堆像六合夜市那種型態，你要塑造特色需要經過大家來討論。這個部分我覺得有機會，但是挑戰還是存在，當然我們也樂觀其成。希望在地商街，這麼好的區塊，未來交通運輸三鐵共構，這是一個非常好的地方，要發展起來需要大家的同心協力。所以剛剛吳議員提到，如果能進行跨部門整合的話，我們也許在這個區塊就讓大家試著推動自主管理。在這種案例當中，例如在商街發展時，如果發現有人中間空白了，就會幫忙招商，找出其經營的困難，大家同心協力去做。目前國內在這方面的發展，基本上都是補助型的，還沒有進入自主型的，我想這個時候應該來探討未來自主管理的商街發展組織。以上提供參考，謝謝。

共同主持人（吳議員益政）：

謝謝。剛剛吳教授提到的，跟徐醫師談到的地域經濟也是一樣的概念，也就是傳統商店的規劃。未來台灣鐵路局的招商，要招地方上沒有的，你們招的商是什麼樣的商，超市如何跟地域商圈做某種結合，這是非常好的經驗。第二是因應電商趨勢，有些東西要讓它在網路上是無法購買的，一定要到現場購買等等的方式。現在電商愈來愈多，誠如馬雲說的，我最近聽到 IT 界的朋友提起才知道，現在不只是電商，還把電商的技術回到商店。也就是說民眾現在去逛街看到不錯的衣服就在網路上下訂單，然後就會有很多網友跟著訂購，所以就變成去後驛逛街，看到不錯的衣服就在網路上下單，也是要去逛街才能下單。之前是從傳統的商店到電商，現在電商的模式又回到傳統商店，所以商店的設計和 WiFi 等等的設施要有，消費者來逛街同時也能帶動更多沒有到現場的消費，同時下單。所以商業模式，不是一年或一個月的改變，可能一個禮拜的觀念就不同了，這部分的進步非常快。有些大家已經有的經驗要怎麼去整合，我們在討論的雖然從停車場談起，但不只是停車場的問題，也是人行空間和物流等等的問題

。之前劉會長也曾經提過要讓人行逛街方便，但是載卸貨的時候是否有停車場，或是要如何移動，讓物流和人行可以分流又可以結合，這部分也都還在思考當中。剛才提到的 BID 觀念又更細緻，立法的機制可能還要跟吳教授要一下背景資料，我們再來研究一下。

接下來請趙建築師，他無論有沒有空都會出國考察，到世界各地不只看建築，也觀察很多生活空間機能，有很多精彩的紀錄和觀念跟大家分享。請趙建築師發言。

趙建築師建銘：

謝謝議長和吳議員，各位與會的貴賓大家好。徐醫師這份資料已經相當完整了，一位醫師可以提出這樣的概念，我覺得很不簡單，實在是太厲害了。我大概提出幾個觀點，剛才有提到東大門，我看了世界各地的傳統市場，西班牙、韓國這幾年傳統市場的再生做得相當成功。這畢竟是我們要面對的問題，因為以台灣目前的狀況，由於大賣場或是網路購物的興起，傳統市場或是特約商店每年的營業額是以 30 億的比例在下降，而且愈來愈多。所以像西班牙或是韓國做得比較多的大概是環境改善，這是硬體的部分。第二個是林會長講的最重要的商圈組織，這個部分在做的就是共享經濟。也就是一家店跟人家打架，和好幾個商圈集合起來跟人家打架，那是完全不一樣的。

我舉例韓國的做法，韓國的東大門，如果有機會去韓國參訪，你們也可以去看西大門的仁王市場，一共有 350 家店舖。這 350 家店舖整合起來，有一個配發中心，就是在這裡買超過 3 萬韓幣以上就幫你寄送。所以你會看到第一個是硬體的改善；第二個就是商業模式。誠如吳議員所言，我們的商業模式一直在改變，如果我們還一直是傳統的觀念，你很難對抗這些新的商業通路。所以我們以前看很多網路，最多面交的地點都約在捷運站。韓國的傳統市場有一個是網路，所有市場上賣的東西可以在網路上賣，後來政府協助成立一個網站。你想想看，我們現在出國可以預購很多免稅商品，回來進機場就有一個櫃台可以去領貨。

你想像一個新的商業模式，如果高雄火車站裡面有一個交貨中心，例如我們去日本旅遊，也可以網購請他們寄到飯店。所以消費者可以在網路上預訂，去火車站的交貨中心領貨就可以了，而且大家的輸送距離最近，這些商圈都在旁邊，直接送來而已。所以交通設施就不會單純只是交通設施

而已，當然你有這樣的空間出來，你的貨要怎麼來，要怎麼停車，人流要怎麼進、怎麼領，這是最快速的新的交易模式。

另外要講到滲透型動線，譬如說彩虹市集，我之前去看就覺得很難做得起來。因為假設我提早到高鐵 20 分鐘至半個小時，搭高鐵就是要快，沒事不會提早一個小時。那裡的交通場站的設施是一個，商場是一個，那種規劃觀念是很早期的分區規劃觀念。現在的規劃觀念一定是滲透型的，就在旁邊，很容易就可以有消費的地方。京都就是這樣，比較多的時間就再逛出去地下街。剛才講的商場裡面跟外部的競合。所以京都的做法是這樣，如果以旅客的角度來看，我們到京都都是飛到大阪，揹包客提著大小包的行李沒有辦法在京都逛，因為我有行李，所以大阪的地面層不是置物櫃，他們有很多飯店在那裡有 check in 的地方，小小的一間，你就可以把行李交給他們，他們就會負責把你的行李運到飯店，遊客就可以逛街了，就可以逛到京都的外面。所以這些整合型的治理和創意需要民間團體來參與，光靠政府的力量是很困難的，政府部門只要跨一個局或一個處，大家知道那就很困難了。所以如果能由民間的團體去整合共享經濟，就好比 1 家店舖跟 350 家店舖打架；一個商圈和五、六十個商圈整合起來去打架，整個狀態會是不一樣的，而且很多資源你可以共享。

以政府部門來講，現在我們講的都是整合治理。我們以前會分局處，文化局、觀光局、捷運局等等，你會發現這種治理方式已經沒有辦法應付現在的生活方式，因為很多議題是很複雜的，我找一個局處沒有用，這個問題可能要跨三個局處。所以政府要慢慢整合，現在世界各國都很強調整合式治理，就是議題。問題產生了該如何解決，你必須要有一個窗口給我，不能要我去找五個窗口，民眾的生活不能被這樣切割。所以你會看到日本或是其他很多國家，例如我上次去參訪日本三重，他們在講海洋復育，他們的漁民要去山上種樹，因為上面的水土保持做不好，就會影響水的清淨度。他們以前養殖的生蠔都是提供給五星級飯店使用的，如果水質不好，品質就會下降。我就很好奇的詢問了他們的市府官員，是誰在整合這一部份，他們說是市長，光靠局長是無法整合的，因為跨這麼多個局處。市長就成立一個專案小組，就這個問題直接去處理。所以這種整合式治理，是會改變過去分局處的治理方式。以上是我的建議，謝謝。

共同主持人（吳議員益政）：

謝謝。剛才趙建築師所提到的交貨中心或置物櫃等等的規劃，因為趙建築師是在泰興工程，跟議長報告，今天的會議紀錄中的建議，請泰興工程的建築師在規劃時把置物櫃及動線等等考慮進去，包括今天很多客運代表的建議，物流業對於外地來觀光的遊客，針對小件的物品，物流也可以透過客運做整合，因為客運的班次更多，有效度更高，這部分我們怎麼去做配置。

剛才提到的共享，林會長一開始就破題了，他提到管理中心治理，最近交通局提到共享交通，現在有電動自行車、電動機車、電動汽車，以及無固定樁的自行車也是一樣，跟商圈都很有關係。這些已經不只是交通局的問題，還要整合環保局、工務局，因為人行空間是他們的權責，土地要不要收費又是財政局的問題，這是跨局處的東西，都是新的東西。新的電動分享交通工具又跟商店街結合，整個電子商務的人和物結合需要跨局處。現在的大學也一樣，台大和清大已經不是像以前學電機、電腦、電子等等是分開學的，現在是電腦、通訊、電機、電子都在整合，否則一支手機內就有好幾種專業，如果只有學一樣根本就無法運用。所以現代社會的變動很快，要透過跨界的整合，政府單位要如何回應社會的變動也很重要。例如議會就有成立一個「氣候變遷小組」，就要跟很多局處結合，已經不是一個工務局、都發局或是環保局，單一個委員會可以對應這個問題了。所以上貴賓提到的建議都非常好。

現在請各局處針對剛才提出的問題回應，請從交通局黃主任開始回答。再補充介紹義大汽車客運公司包世中副理。

高雄市政府交通局黃主任榮輝：

議長、吳議員、在座的學者專家、各商圈的理事長、里長、客運業者、各位在座的貴賓，以及府內的同仁大家好。交通局在火車站扮演一些角色，基本上我們大概從兩個概念來處理。我們交通局的火車站這個地方一直在演變，隨著我們理念的改變，從大眾運輸專用道、環道等等設計一直在改變。事實上我們現在把火車站這個地方稱為「站區運輸優化方案」來做處理，基本上這個概念的主軸是以人本為主，轉乘設施要完整，接著要吸引聚集和分散人潮的便利性來考慮。這些元素裡面除了如何讓人快速集中，集中之後如何分散來做安排，這是人的問題。當然還有各種車，自行車、機車、汽車、貨車、計程車、各種公車、國道客運等等，在這個區域裡

面如何做安排，來做一個比較適當的規劃。在這個站區裡面，從地下四層，就是捷運車站的月台到 B3，也就是台鐵和捷運之間的轉換，B2 就是台鐵，B1 就是大廳，第一層就是以人為主的空間。所以在這裡面的規劃也考慮到整個轉乘的便利與以人為主的概念。

剛才徐醫師也提到，第一層基本上是 open space，提供人優良的環境通行。在這個概念之下，我回應剛才理事長提到的一些很不錯的想法，剛才後驛商圈的理事長提到火車站到時候會不會變成美麗島站。我們把中博高架橋拆掉之後，基本上就沒有前站和後站的概念了，它們已經縫合在一起了。我舉一個概念，我們的捷運有一個草衙站，草衙站是類似聯合開發，以往還沒有草衙站的時候，假日一天在捷運站的人潮大概是在 2,000~3,000 人次。在草衙站聯合開發進來之後，假日一天在捷運站的人潮大概會有 11,000 人次左右的規模，成長到原來 3~4 倍的規模。也表示捷運跟產業活動以及經濟活動是結合在一起的，只要有產業和經濟活動上來之後，跟大眾運輸就結合在一起了，我帶更多的人潮來滿足這裡的經濟活動，我覺得是很棒的。我提供以上的概念給大家。

第二、在長明街的部分，劉理事長提到一個概念，怎麼把人潮引到商圈。我覺得這部分誠如剛剛徐醫師提到的一個很重要概念，就是 SWOT 分析這件事情，有提到弱勢。我很注意針對弱勢的動線不好等等的問題，我回去會討論看看，看概念上要怎麼做處理。但是他提到一個很好很棒的概念，就是徒步區這件事情。各位在座知道今年 10 月份有個生態交通盛典，事實上就是在宣導生態交通，如何用低碳、輕盈的徒步方式來服務這個地方的觀光、休閒的活動。基本上這樣的概念是我們交通局非常樂意做的事。如果火車站當一個火車頭，出來之後旁邊的後驛、長明或是建國商圈，如果以這個為頭，我把人潮集中之後，透過一些徒步系統，甚至在假日時間，以機動車輛不能進入的概念來做一個徒步區的安排，我覺得可以把人潮從集中的地方變成一個面的分散。我覺得這是水幫魚、魚幫水的概念，可以引進來。但是說實在的，像這種徒步區的設置，我們交通局以上而下的概念在推，有時候是滿辛苦的，剛才後驛站的理事長提到，如果以大型商圈的概念，由下而上來提，我覺得成案的機會很高。

今天很開心來參加這場會議，包括徐醫師以及各位提的概念，我們都會引進來。看怎麼把經濟活動帶進來，讓大家賺到錢，我覺得會有很大的意

義。謝謝。

共同主持人（吳議員益政）：

我們 10 月有一個生態交通盛典在哈瑪星舉辦，那裡是封閉式的老街，會選那裡是因為之前有很多觀光客搭遊覽車過去，雖然很多遊覽車把觀光客載到西子灣，但是當地的商店卻沒賺到錢，反而造成空氣污染，因此當初選擇了哈瑪星。10 月的這場是一場國際會議，如何利用生態交通來舉行。我們一開始去開會時候被在地的里長罵慘了，我們不是不讓車子進去，是要試試看一個月讓各種可能發生，如何讓人留在這裡，交通要如何解決。這是一個研究的方案，並不是以後就要這樣做了，溝通之後大家就慢慢有所了解。現在那裡有很多活動，非常熱鬧。10 月份是試辦，所謂的試辦就是希望可以愈來愈多。這次如果辦得不錯，我們不一定要兩年舉辦一次，因為那是國際性的，兩年舉辦一次。如果高雄市辦得不錯，也可以在後驛研究看看用什麼方案，大家討論看看，方案可以由下而上，不一定要由上而下，這樣反而溝通的時間會拖比較久。大家認為不錯的方案，就可以看看要如何規劃，讓生意可以進來，物流要怎麼進來，這些想法都可以探討並試試看的。

接下來請地政局回應，大家知道要怎麼開發，誠如剛才吳教授所言，聯合開發的業別有沒有差異化，有沒有可以共享的，交通動線和業別的問題。你們可能尚未考慮到這個部分，只是在劃地而已。請地政局回應一下，謝謝。

高雄市政府地政局土地開發處萬主任秘書美娟：

議長、吳議員、各位理事長、各位老師，以及市府的幾位長官大家好。我是土地開發處的主任秘書萬美娟，很高興今天能夠在這個現場跟大家做交流。跟徐醫師的淵源，其實我們早期在做高雄車站的時候，大概就有一些接觸，也聽過徐醫師很多高明的見解。我現在在土開處服務，剛才也提到這附近有一個 71 期的重劃區，這個重劃區的面積將近有 25 公頃，其中車站專用區大概就已經佔了 10 公頃左右、還有商業區的部分，商業區佔了將近 6 公頃的土地，其餘的部分就是大家很關心的公園、園道，就是現在鐵路行走的部分，將來都下地了以後，整個路面就騰空出來，市政府都市計畫的定位是定位成為一個園道，這個園道的寬度是夠寬，所以功能會變得很多。市政府會在整體上做一個規劃，從左營到鳳山將近有 15 公里的長

度，現在工務局正在做一個整體的規劃。其他散佈在 71 期重劃區裡面的道路，大部分的寬度都在 10 米~12 米之間，這個寬度其實沒有非常的寬。

地政局這邊在處理的土地開發，其實大家熟悉的重劃區，我們完工後，街廓內是整理好的素地。當然公共設施這個部分和路燈這些基礎建設的部分，地政局會透過重劃的方式把它開闢完成，將來這些素地當然還是要還給土地所有權人，以 71 期來看，最大的土地所有權人其實是台鐵，包含未來車站營運的部分，也一樣是台鐵要來負責營運，而車站的這些將來 71 期重劃區土地多數也都是交由台鐵，當然還是有少部分的私有土地。地政局先向各位報告有關道路的部分，我剛剛有向各位說明 71 期由地政局負責的道路都是 10 米和 12 米道路，原則上在 12 米道路部分，因為它寬度並沒有太寬，所以我們在兩側都各留 1 公尺的人行步道，未來這些素地開發建築的時候還必須要退縮，它自然就會留設出至少寬度到 4 公尺的都市空間讓大家行走。以上我先做這樣的說明。

共同主持人（吳議員益政）：

因為開發業別我們可能還沒有思考，所以要請地政局和經發局在法規上，怎麼要求最大地主台鐵在開發時，譬如大連街那裡都是在賣鞋子，要規範火車站的商店不能賣鞋子，這不是霸道，這是一種合作關係，或哪邊的鞋子和車站賣的是不相同的，或是大連街某些業別可以進到車站的商場來。像你剛剛講的例子，今天有很多好的 idea 可以來落實，讓財政局和經發局在做開發限制性時，要怎麼和地主產生共鳴，這是很重要的。剛才我聽到 1 米人行道嚇了一跳，還好有退縮的規定，像現在高雄市為了修剪樹木被大家罵翻了，第一、樹穴要留得夠；第二、道路要夠寬才能種樹，也才不會遮到招牌，要有樹，人才會在那邊行走。在樹種的種植上，工務局和地政局將來在規劃時都要考慮到樹種，讓民眾在那裡行走有樹蔭，同時讓樹也不會遮到商店看板，整個造鎮的新概念都要進來。希望今天的會議大家能夠提醒我們，在每個工作範圍內自行留意，可以預先想到的，自己就先來規範。再來邀請都發局，文欽也是學者專家級的長官，請張主秘發言。

高雄市政府都市發展局張主任秘書文欽：

議長、吳議員、理事長、里長、各位先進、吳教授、趙建築師等，大家好。因為大部分都被專家講完了，我就來講雖然設計不重要，但是設計說

實在的，如果我們去外國玩會發現設計也是很重要。我們是考慮到高雄這種天氣白天高達 35 度，你看我們會去外面嗎？太熱了。在「光之穹頂」其實是人在地面下活動，像這麼熱，人就無法到地面上。眾所周知，高雄火車站過去為什麼會辦 12 次座談會？因為原本沒有和地方溝通，導致地方反彈，所以這麼重大的建設經過民眾參與後，我們很少見到原來公民參與有這麼大的力量，有辦法帶來改變，市政府也從善如流。這個部分謝謝鐵工局能夠重新委託麥肯諾來設計，天棚的設計是重新讓人走上地面，也看到歷史建築物的老車站重新移回到站區中間。這個理念就是剛才說的，為什麼要做平面廣場的設計？就是讓大家有辦法從四面八方來。因為它有四個象限，有的人是從建國路上來，有的是從北邊九如路下來，還有兩邊過來的，如果採平面式設計，人就可以走在平面，又因天氣酷熱，所以才會有了一個綠色大頂棚的設計。去年底我們在媒體有放一些照片，讓大家看一下，這個是不規則形，為什麼是不規則形？譬如我們去廟埕會看到圓形燈籠，所以有時候呈現一些不規則形，再加上樹木綠蔭，我們就比較願意在地面走動。我們希望有別於其他的車站，我也覺得外觀是非常的重要。

第二個，有車站之後，剛才也提到和商圈連繫，商圈的部分，在車站竣工以後，台鐵局會對這二塊基地進行一些商辦和旅館工程，所以剛剛有說到不要競合，我的建議是，假如今天可以的話，會議紀錄也可以給台鐵，不知道他們有沒有派人來，我們可以讓他們知道，其實在地非常希望以後招商和台鐵來合作，大家不要競合；或許他們進來的是百貨公司，所賣的東西是和我們的主題有區隔，但是總是有個商圈的合作。

第三個是指標系統，我自己和趙建築師一樣，也是屬於自助型的，我們都很注重手機資訊和指標系統，我知道鐵工局本身有自行在檢討站區的指標系統，因為鐵工局今天也很重視，後續大家也會聽到這個聲音，在指標系統整合上應該都會做個考慮了。以上我就這個部分做說明。

今天我們也聽到很多相關的聲音，我們自己是在辦理都市規劃，所以也會自行放進來檢討，畢竟周邊都是商業區，而商業區的好處是分區項目很廣，都可以做，重點是雖然很廣，但它的主題性要拉回來，就是購物商圈的主題是什麼，那個要拉回來，它拉回來之後才有自明性，能夠有別於其他的商圈。以上報告。

共同主持人（吳議員益政）：

剛剛我們講的四個象限、四個商圈，還是什麼？細節的圖我還不知道，我可能要再看。以後車輛是從前驛、後驛或是從車站環繞式的，所以中間要有連通，旁邊客運那裡有沒有連通？車站本身沒有問題，但是車站和商圈的連通性，待會請交通局或誰來回答，我不知道到底你們的規劃怎樣，是不是可以不要人行道和車流一起，看是地下或地上的連通，第一、現在有沒有？第二、假如現在沒有的話，法令要如何儘速修改或建築現在可以再畫圖。剛才說到遠雄或其他有開發案的，怎樣來連通，把那些東西先做好。地政局現在規劃的那些大樓，也是希望他們的停車場能夠連通，甚至打通九如路那些出入口，就可以從那裡走進來這裡，那裡應該是傳統透天厝居多，商店也是，車輛可以停在 71 期重劃區，人可以從那裡走出去就過九如路了，而不用從這裡爬上來再過馬路，那個就很不友善。所以是不是土地開發處和台鐵做規劃時，停車場每一棟下面都要連通，而不是每個人爬上來都不一樣，它可以做連通，上面大樓甚至也可以連通，不用爬上爬下，那樣都是浪費電的設計。最主要是要和社區能夠連結，這個很重要，請都發局能夠把這個可能性留著。接下來請工務局能夠針對你們的部分，其實工務局的工作很繁重，請說明。

高雄市政府工務局林廖正工程司嘉宏：

議長、吳議員、各位長官、各位來賓、理事長及市府同仁，大家好。有關鐵路地下化，其實是一個很大的建設，差不多近千億。大家都知道，為了要加速整個園道的規劃，車站的部分，在吉林街和哈爾濱街目前是由鐵工局在做規劃施工，所以未來營運那邊是一個重點。周邊園道的設施未來會是由市政府來處理，這裡面未來會注重整個生態工法，包含人、車、行車動線，所以會長和理事長可能會擔心。事實上那個是以人為主的東西，它是會帶動商圈，大家可以想像台北中華路鐵路地下化也是這樣，商圈是會發展的。這邊的優勢就好像高雄火車站是一個心臟，它不是一個站區而已，它和美麗島站不太一樣，園道地方是以人為主，就像它的骨幹血液一樣，希望未來這邊的肉都會長出來。因為我們知道整個交通建設的完成，事實上有一個機會也來到了，我們來看以前的駁二，駁二整個鐵軌做自行車道以後，整個商家是向後轉，向後轉以後維新產業就出來，這是一種思維，大家可以想想產業要做哪方面的轉變。第二個，就是可以看消費者和旅行業者他們的想法，旅者的想法他是來這邊看順便買，還是來買順便看

，這個都可以思考。第三個，這邊有一個優勢的存在，這邊有商圈，也有資訊業，現在剛好有談到網購這件事，網購也是有時間限制，有的國內要2天，國外可能要5天，來到我們這邊異業結合可能會更快，甚至商圈一日遊。現在有的工廠不是都改成觀光工廠後，整個收入都會起來，那個是要去思考的。因為以前的優勢就是我們本身是一個大圈，大家來高雄就想到要去哪裡？就是高雄火車站這裡，因為那裡的東西最多。台灣從小圈變大圈以後，異業結合就多了，大家就會思考到這個地方，人潮也來這邊，這個效能就會出來，未來鐵路地下化相對園道部分，我們也會盡量配合。

共同主持人（吳議員益政）：

最重要的最後決定輸贏的還是經發局，經過大家這樣的討論，還是回歸到經發局，看怎麼回應今天所有的議題，請經發局發言。

高雄市經濟發展局林專門委員玉霞：

在參加這個活動之前，經發局昨天早上的晨會事實上有做個初步討論，因為高雄火車站是一個轉運站，如何將轉運的這些人流吸引到周邊的商圈，然後在火車站的周邊如何營造一個人本友善空間，事實上囿於沒有事先看過和獲得站體開發的交通影響衝擊評估，在這個部分要提出的話，對於人的動線規劃是沒有辦法很深入。不過在這邊提出一個建議，在後站土地未開發前，建議能夠短期規劃做為停車空間，希望這樣能夠疏解整個停車的需求，讓人願意到周邊的商圈去消費。

在這邊回歸經發局的作為，首先要呼應後驛劉理事長所提的，因為現在是一個電商的時代，實體店家逐漸在沒落，目前經發局有在做的部分就是運用通訊的技術，建構一個「高雄雄好康的APP」，希望能夠提供即時購物資訊，協助店家行銷，促進買氣。誠如林總會長所提到的部分，商圈能夠自主營運管理，我們就是鼓勵商圈能夠自主提案，按照高雄市商店街區行銷活動補助機制，能夠協助商圈自己有一些短期行銷活動來促進買氣。

最後，我覺得其實今天所提到的部分，有一個我們未來要特別注意到的部分，就是未來高雄火車站引入新的商業模式時，務必要結合周邊的商圈組織做一個共榮合作計畫，讓大家的商圈能夠永續經營，高雄的經濟更好。

共同主持人（吳議員益政）：

陳里長最後還有要補充，請陳里長發言。

高雄市三民區立誠里陳里長永進：

康議長、吳議員、各位長官、各位里長，大家好。我是立誠里里長做第一次發言。有二點，第一點，我是第一次來參加公聽會，椅子不知道怎麼了，坐上去就垮了，椅子壞了，這是第一點。第二點，大家都說得很好，說得非常好。建議在座的康議長能夠請市府撥一些經費，讓大家可以一起到比較先進的國家考察、現場觀摩，這樣回來以後就很清楚了，往後要怎麼做也知道了，祝大家身體健康、長命百歲，謝謝。

共同主持人（吳議員益政）：

謝謝里長的意見，剛剛提到撥經費一事，可能會比較困難，如果要去的話，我看我們自費去會比較快，除非政府有專案用補助的，也許啦，不曉得。但是我們目前看到是沒有，所以我們想動作快一點的話，因為像韓國，我們聽到今天說的這些，其實不管去到哪裡，韓國是最近的，事實上這個部分也做得最好。韓國也比較便宜，所以效率會比較快，屆時會再邀請各位參加。

剛才說的結論，我們都有做紀錄，彙整好之後，我會給大家，大家有意見的話，我們再補充結論。我們現場先簡單整理，第一個，最重要的是林會長破題的，由我們來成立一個「高雄火車站營運發展中心」，這個組織由議會議長成立一個專案小組，由議長擔任召集人。政府部門大家和里長把今天說的內容能夠列出來，我們再一個個來做追蹤，這樣很多細部工作才會完整，這是第一個。

第二個，商圈的人可能自己還要再成立一個商圈組織，包括台鐵本身在這個管理中心，你們那個是永續的，而這個發展中心只是一開始的過渡期，可能要大家來整合，真正長期永續營運也是在地商圈組織一個看要怎麼營運，包括剛才說的交貨中心、快遞中心。我們是在建設的部分，把動線、可能性、法規可以預先留下來，以後營運的部分也是要回到商圈整個營運設施，所以你們要成立一個當地管理中心，以火車站為中心的一個管理營運中心。

第三是剛剛說的第一經濟，就是整合包括地政局和台鐵，針對開發的部分要有差異性。這個部分怎麼在法規或你們開始開發要招商時，都要先把它訂下來，讓整個百貨和傳統商圈的差異性能夠做整合。

第四個，重要的是停車場的需求，這邊的停車需求請交通局和商圈配合，這邊的停車場到底需要有多少個？包括71期的，到底有多少停車位？它的流

動率和搭乘客運、火車，或要來商圈，還是貨車的，或來上班，或者來轉運的，總量和分配要很具體。這個區到底需要有多少個停車場，有多少個停車位，它的人行動線、它的需求可能要做全面性的調查，這個要拜託交通局。

第五個，也是人行通道的部分，各個象限要怎麼做，不是人走過去就好了，因為走過去的環境也要好，這個就以綠色地圖為主，像紐約就有一個綠色地圖，當行人要走的時候，圖示是怎樣？不光是傳動車在行駛，是人在走，有斷點沒有？整個做一個火車站以人為中心走路的綠色通道，到底它哪邊有了斷點，哪邊有連接性，這個也要有一個完整的地圖，這樣才有整合性。不然到時候一開通車站，和整個商圈都斷點。

第六個，大家有提到現在的共享交通，也是主秘很清楚的，不管是電動車、電動自行車、電動摩托車，它的站和這些商圈能夠變成一個連結。當然不只是這個商圈，而是整個高雄市，特別是和商圈結合的密度更高，不是這邊一站，結果再走500公尺才又一站，可能不是300、100公尺，每一個店家要成立的話，店家前面就可以設置，當有人騎電動摩托車或電動自行車來，就有一個站可以停。當然不用每間店都設，而是這一條街要設幾個站，讓大家可以就近進來歇息，包括物流動線的管理。因為還有很多，我有紀錄，但是還沒有寫得很完整，若有遺漏的，等一下想要補充再提醒。大家認為會議紀錄要修改的，我們會再公告一次，確認版才定案。

最後一項是剛才說的建議，東大門最近報章雜誌也報導非常多它的發展，以前是剛開始，現在經過這幾年經營之後，是不是和他們預期的一樣？我們請議長來帶隊，但是大家要自費，不好意思，這樣比較快，因為要再找經費，或什麼人要補助多少，這些都要做調查，豈不是頭都昏了，而且大家還要上班工作，所以要有結果就動作要快。因為只要一萬多元就有了，機票才幾千元，機票很便宜的，還有住宿部分，大家組成一團一起自費向業者報名，公部門就不行，雖然是你們的工作，但是就不能叫他們出錢了，因為公部門應該有編這些預算，所以他們比較單純。他們不用我們編，他們比我們厲害多了，很會編也很會藏預算，他們的經費比較活。最主要這筆經費不是很多，我們應該可以很快成行，由劉會長和議長室洽商時間，我們再來配合，讓我們一起過去看。這是今天初步幾個比較大的項目，其他很多細項我們會後再把會議紀錄寫好，我們會一直盯著這個問題，最主

要是議會下個會期成立一個「火車站開發專案小組」來追蹤這個案子，讓這幾年的過渡期在這一屆議員和下一屆議員的這六年，將會是火車站最關鍵的時期，讓這個小組一直能夠做大家的整合。這是我今天初步的一個結論，現在請議長做最後的總結，謝謝。

共同主持人（康議長裕成）：

謝謝吳議員今天費心主持，也謝謝今天所有與會專家學者，里長、總會長、各個會長，還有各個相關的機構，謝謝你們。大部分的結論剛剛吳議員都講了，我再講幾點他剛剛沒提到的部分，高雄市議會很樂意就高雄車站周邊的商圈和車站未來的發展，願意成立一個小組，就是未來的六年我們可以成立一個小組來協助大家，而且也是我們的責任，來協助大家與政府部門做溝通和整合的工作。

第二個，比較重要的是今天公聽會的會議紀錄，我們請愛倫，愛倫在這裡，會議紀錄可能要有別於以往的會議紀錄，以前會議紀錄就是全部這樣翻譯下來，就做譯文而已，然後就寄給各個有關的單位，這樣可能不夠，我們可能需要整合出一個重點，比如針對交通局，我們今天有提出什麼樣的重點建議，針對地政局或針對各個單位，或是針對台鐵、鐵工局，有具體的建議時，我們的會議紀錄要分單位做出建議，然後具體列出來。所以我們請工務委員會整理之後，讓吳議員看，我也看過以後，最後確定版本才寄給大家，這樣才不會一份會議紀錄很厚，重點你都看不到，這個部分向大家報告。

第三點是考察的部分，我也很樂意和大家一起去東大門考察，但是也要向大家報告，就是在10月初舉辦的生態交通盛典，高雄市議會有排2天議程，好像是10月1日和2日，還是2日和3日，我不太記得，高雄市議會有排2天都不開會，專門去生態交通盛典的現場做市政考察，吳議員你知道吧？下個會期有2天就在生態交通盛典那段時間，議會沒有開會，我們就是要去現場做考察，單獨排了2天。我也要邀請現場的林總會長來協助，邀請商圈來考察，看那個活動將來對我們的商圈能有什麼樣的幫助，我們可以去看看生態交通盛典。以上就是我的報告，希望我們今天的公聽會能夠促進高雄火車站附近的商圈共榮，謝謝大家。請林總會長補充。

大高雄觀光商圈總會林會長永鑫：

很感謝剛才議長的邀請，其實議長是第二個邀請我們商圈去參加十月份

這個盛典，還有台南海安商圈黃睿勳也邀請我這次10月去參加，我不曉得高雄市政府為什麼這樣對大高雄這些商圈？這麼好的盛典，為什麼我們商圈都不知道這個訊息？還是台南海安商圈理事長黃睿勳告知的，他是高雄的子弟，也是黃家粉圓子弟去那邊當理事長，台南市政府、市長對他很重視，他們現在是台南商圈的亮點。雖然在地有這些相關的理事長卻沒聘請，反而請他們去那裡做社區指導，而且我那一天還去看，這件事是二年前在韓國辦完他就被邀請了，那時候是交通局長邀請的。剛剛講到哈瑪星那個東西，其實我的戶口現在是在哈瑪星臨海路18之1號，前幾天電視報導還在吵烤肉的事情，那個是很爭議的地方，當初楊宗正里長在陸客要進來時，他叫我去包圍，同時要發動中山大學參與，我向他說，不要，你們自己處理就好，我們商圈就不涉及這種群眾運動。群眾運動其實我也會，但是因為經濟要和諧，不要有這種做法。所以他那一任里長做得不錯，交通局也非常配合，他還告訴我「會吵的孩子有糖吃」，所以交通局那一任非常配合，幫他們把車子都擋在外面，再接駁載他們進去，光那些一天不知道有多少車次。所以剛剛義守大學吳教授說得有理，其實我們商圈在經濟部輔導二十年來，從以前軟體、硬體的支援，後來直到現在我們商圈都不喜歡辦活動了，我們現在最喜歡的在這邊向議會報告，我們最喜愛的是什麼？是商圈的管理經理，商圈的經理。其實我們這些理事長都很絀拙，就只會做生意，你要叫我們來經營一個商圈，說難聽點，這些商圈發展之後，我這間店也倒了，因為我沒辦法兩頭兼顧，所以我們商圈喜歡的就是像百貨公司的管理經理。

我們剛才不斷提到的是，當一間店開好，而硬體也弄好了，它還欠缺什麼？就是經營管理。其實我們商圈需要的就是這樣，所以在這邊拜託經發局的長官，我希望你們在編經費時，我們不要你們的一個亮點或辦一個活動，咻一下就沒了，我們要的是，你們是不是一年可以編多少預算給我們商圈，讓我們去請外面一些公關公司，像現在為了因應你剛剛說的APP，講難聽點，電腦是什麼，筆電是什麼，我們都不懂，因為我們所處的年代剛好卡在學電腦和沒學電腦期間，所以我們才會需要一位六、七年級的經理來帶領。這樣每一個商圈、二十幾個商圈若是生意興旺的話，高雄市財政就會變好，而經濟也會更好。我在這邊順便拜託議會，這筆經費是不是可以編給我們，不是我們要費用，而是你們請專家來幫忙我們，就像管理大

樓的主委一樣。

剛才講到商圈現在有商店街區管理輔導自治條例，只有三鳳中街通過而已，其他的都沒辦法通過，因為那個法規定得太死了。現在還有攤販管理自治條例也通過了，這兩個法沒辦法真正落實，攤販管理是有可能，街區自治條例就沒辦法落實，因為我們就是沒有這種人才，在這邊拜託一下，謝謝。

共同主持人（康議長裕成）：

由吳議員來問經發局，馬上來問。

共同主持人（吳議員益政）：

經發局可不可以針對這個項目，其實辦活動像你說的，都只是去炒個新聞，新聞一出來就沒了，那一天有新聞就有人潮，只要有新聞就好了嗎？有新聞又不一定會有生意。所以這個經發局真的要再努力。我想不一定是你可以決策，但是我每一次參加這個活動都是同樣的感覺。剛才會長講的很具體，有關電子商務的消費群，你也不能拒絕他們，但你要有他們的東西，怎樣再把人潮帶回來商圈，這個可能不是APP，APP只是一個介面，而是要懂得管理的方案。

大高雄觀光商圈總會林會長永鑫：

小額支付我們商圈已經有人在進行，去年12月8日我們也有一個商圈論壇，其實我們自己想觀光是配合，因為現在沒有第三方支付系統，台灣很小，不像大陸用微信，馬上一張卡就可以用，你看台灣第三方支付責任前年才通過，其實還是沒辦法整合。現在可以整合的，我們商圈需要的是什麼？像你們現在使用國民旅遊卡，倒不如用一卡通或悠遊卡，它可以儲值到1萬元，我們在店裡做一個POS機，10、20元都可以，像7-11這樣子，我們只要啪啪啪的刷，加油也可以，你用那個系統就可以了，我們卻還用一個APP系統，其實APP的東西現在一大堆，誰用得到，對不對？你下載之後，根本就不實用，而且它的連結度又不高。所以現在最好用的是一卡通和悠遊卡，它是小額支付，當我們喝一杯紅茶或吃碗肉燥飯、魯肉飯就可以支付了，拜託你們了。

共同主持人（吳議員益政）：

你說的這個東西，不只是針對商圈，經發局應該要編列預算，所謂支付系統帶給商圈的研究和技術，而不是還在研究它的好壞，不用再說好壞了，

因為它一定是好的，只是要怎麼來研究，我們怎麼落實？針對現在法令剛通過的第三方支付，一卡通最近也剛通過第三方支付，所以你們應該要有一個專案再去處理，這一次預算要編這個，如果沒有編，你們要再重編，現在還來得及，送到議會之前再重編，針對支付系統怎樣全面帶動，高雄要有比較前瞻性的東西，我們再請局長重新編，現在已經是7月，預算應該是編好了，但還沒有送到議會，所以現在做微調還來得及。現在請劉會長第二次發言，我們在12點以前要結束，所以還有時間發表，難得大家來參與。

高雄市後驛商圈發展協進會劉理事長昭智：

我針對這幾個議題，趙建築師，我聽到你說的話實在很高興，為什麼？因為商圈電商的物流我們都有在做，但就是沒有地方，譬如臉書、Line、微信，我們所有老闆都有在使用，就是沒有地方，所以設置物流中心，你給我們的建議很棒，我希望這個可以幫我們做。

再來是針對都發局，火車站周邊的招牌，是不是可以幫我們商圈做整合，因為這樣對我們的門面比較美觀，我是針對這個議題。還有一個，大家都說，人行道怎麼連結進入商圈？我舉後驛商圈和立誠里、立業里為例，簡言之，現在重慶街都有車輛在行駛，行人在重慶街怎麼通行，是要用高架，或平面，或地下？到目前為止我們仍然不知道。說實在的，這一次我們來出席，主要是想了解人怎麼走進商圈？怎麼把人潮帶入商圈？到現在我們還是不曉得，我們的感覺是，雖然開這個會，但我們真的不知道人潮怎麼進入商圈。

再來，後驛商圈到目前為止，電商都做得很好，誠如我剛剛說的，就是無處放置東西，之前總會長曾經告訴我們說，你可以怎麼做，但是物流的東西沒有一個集散場，因為都沒辦法走了，所以沒有多餘的空間，而且也有車輛在行駛其中，針對這些問題麻煩你們幫忙。

共同主持人（吳議員益政）：

因為今天的題目較大，沒關係，大家很多議題都有討論到。針對從火車站連通到後驛商圈，我們請交通局再開一個協調會，針對這些問題來交通局討論，或是到現場會勘後，再去交通局研討，那個要討論得非常詳細。剛剛說過，是要採平面、地下連通或地上的，這個部分請交通局多費心。誠如剛才議長講的，我們有幾個重點，交通局該做什麼工作，以局處來說，有什麼工作後續要跟著去做的，其中一項是交通局和後驛車站用專案，包

括物流部分要怎麼處理。

最後我再補充剛才徐醫師說的，商店街你們都在賣衣服，大連街都賣鞋子，其實中間想招商要設計有賣咖啡、餐飲，民眾逛街也可以停留。你們如果有機會去台北赤峰街，位於南京西路捷運淡水線那裡，除了木柵線之外，淡水線是台北第一條捷運線，是鐵路改建的，它是第一條捷運，結果它的捷運沿線開發，因為捷運帶來那個區域的改變最慢的是赤峰街，它是捷運最早通車的。那一天我遇到賀陳部長說，他當初開發捷運的想法，怎麼也無法想像赤峰街今日變成是最繁華的地方，因為它原本是打鐵街、五金、二手機械零件集中地，所以充滿機械油漬味，中山北路早期有很多日本觀光客，因此是五條通等街道所在地，當初設計也列入美髮店，結果中山北路地價越來越貴，而打鐵街相對地價較低，大家紛紛遷到那裡，首先進駐的是美髮店，每家店面都設計的很有特色、非常的好，又是老店，因而聲名遠播。後來咖啡店、餐飲店也進駐了，每家店都很有特色，所以你們有空就去參觀看看它和我們的商圈有什麼不同。因為捷運帶給都市活化，當地是捷運最早做的地方，結果卻最晚開花結果。這是一個很好的案例，所以不光是購物而已，它有很多美髮店或頗具設計特色的咖啡店，因此民眾到那裡逛街充滿樂趣，而不是買完鞋子就好了，像這樣沒買鞋而純粹逛逛也很開心。所謂的購物環境有很多經驗，如果大家有機會撥冗去台北赤峰街看看，當然想知道它的故事的話，就要請會導覽說故事的人來講述，屆時大家可以互相研究探討。

今天我感到非常高興，去年劉會長和議長都有去那裡參觀，我們在那裡討論時，大家都深感憂心，今年又再度造訪當地，所以今年就趕快辦公聽會，我們希望今天說的這些結論，誠如議長說的，要分局處把重點列出來。還要拜託和台鐵溝通，因為有些是工程單位，而台鐵局是營運單位，最主要顧問公司是執行設計的，雖然我講了老半天，但是設計單位沒有聽到就不算數，因為到最後一樣都畫回去了。這個部分我們會和各局處研討，我們會針對每一個議題分別來討論，像剛才說的停車部分，我們要怎麼規劃，還有動線的部分、商圈的部分，一個個分門別類，我們再來追蹤。這是今天非常重要可以改變的，火車站鐵路地下化之後，今天算第三次召開，為什麼？重大改變！第一個改變是什麼？鳳山，本來鐵路建到正義路，八年之後才又興建到鳳山部分，所以火車行經正義路、三民區、苓雅區路段時，

它要再往上行駛，所以兩邊還是沒有通，在花那麼多錢之後，還是沒有連通，八年後鳳山興建時，幾公里又再挖一次，因此變成有斷點。當時也是議會到里長那裡聽取開工說明，我們聊到說，為什麼要2次分開施作？結果這樣才先擋下來，我們也拜託立委，議會還發表聲明，而中央也派人來參加公聽會，然後整個改變鳳山，才全部一次做改變的。第二個要改變的是，吳文彥和關心這些議題的建築師、都發局及在地的，包括官員也非常支持，高雄火車站才重新更改，不然就只是幾棟建築物呆呆的矗立在那裡，它和我們的生活卻完全無關。這一次能改變得這麼漂亮，也是吳文彥、趙建銘等很多在地建築師和學者，是他們這些人去遊行抗議的，才有後續12場公聽會，同時讓高雄火車站更好。

今天是第三次對火車站改變最大的起點，所以今天很多會長和各個商圈能夠自主性發起，讓這些工作能做得更細膩，之後這些商圈一定會更加精采，它帶動的不光是商圈而已，我說過還有後面的製造業、設計產業，因為這裡是不是把亮點能夠帶出來。我們要請議長帶隊，我們自費去東大門觀摩，大家都是業內的人，有政府部門、議會部門及在地的人，我們一起去看看，這樣考察的效果會很好。再次感謝，我們後續的工作還很多，請大家共同參與，也一起來打拼，改變高雄由我們自己開始做起，謝謝。

高雄市三民區德北里謝里長忠正：（書面補充資料）

請工務局或相關單位，能規劃一條由德北里通到三鳳中街商圈（康平街與九如二路637巷）。

共同主持人（康議長裕成）：

感謝大家的參與。