

高雄市議會舉辦「鐵路地下化後綠園道的活化與再生~高雄草悟道 2.0」公聽會會議紀錄

日期：中華民國 111 年 9 月 28 日(星期三)下午 2 時 7 分

地點：本會 1 樓第一會議室

出席(列)席：

民意代表：鳳山區忠孝里里長蔡美雪

鳳山區文華里里長張嘉玲

三民區寶民里里長陳詩椿

三民區豐裕里里長謝錫元

政府部門：交通部臺灣鐵路管理局技術助理汪成達、李偉櫟

高雄市政府工務局養護工程處主任秘書李政穎

高雄市政府法制局專門委員張瑞霖

高雄市政府地政局土地開發處主任秘書吳玉蓮

高雄市政府都市發展局社區營造科正工程司李文志

高雄市政府交通局運輸規劃科股長黃祖揚

高雄市政府青年局創業輔導科科長李慶璿

高雄市政府經濟發展局商業行政科視察周佩誼

高雄市政府觀光局專門委員陳傑軒

高雄市政府教育局秘書室主任詹天維

高雄市政府財政局公用財產管理科科長呂政聰

高雄市政府研究發展考核委員會管制考核組組長王瀚

毅

專家學者：義守大學財務金融管理學系教授兼副校長李樑堅

樹德科技大學通識教育學院副教授吳建德

國立高雄大學政治法律學系教授廖義銘

國立高雄餐旅大學觀光研究所副教授吳英偉

輔英科技大學休閒與遊憩事業管理學系副教授陳冠位

主持人：黃議員香菽、鍾議員易仲

紀錄：莊雅喬

甲、主持人宣布公聽會開始並說明公聽會要旨。

乙、與會人員陳述意見：

民意代表：黃議員香菽、鍾議員易仲、鳳山區忠孝里蔡里長美雪、
鳳山區文華里張里長嘉玲、三民區寶民里陳里長詩椿

政府部門：交通部臺灣鐵路管理局汪技術助理成達

高雄市政府工務局養護工程處李主任秘書政穎

高雄市政府法制局張專門委員瑞霖

高雄市政府地政局土地開發處吳主任秘書玉蓮

高雄市政府都市發展局社區營造科李正工程司文志

高雄市政府交通局運輸規劃科黃股長祖揚

高雄市政府青年局創業輔導科李科長慶璿

高雄市政府經濟發展局商業行政科周視察佩誼

高雄市政府觀光局陳專門委員傑軒

高雄市政府教育局秘書室詹主任天維

高雄市政府財政局公用財產管理科呂科長政聰

高雄市政府研究發展考核委員會管制考核組王組長瀚
毅

專家學者：義守大學財務金融管理學系李教授兼副校長樑堅

樹德科技大學通識教育學院吳副教授建德

國立高雄大學政治法律學系廖教授義銘

國立高雄餐旅大學觀光研究所吳副教授英偉

輔英科技大學休閒與遊憩事業管理學系陳副教授冠位

丙、主持人：黃議員香菽結語。

丁、散會：下午 4 時

高雄市議會舉辦「鐵路地下化後綠園道的活化與再生~高雄草悟道 2.0」公聽會錄音紀錄整理

主持人(黃議員香菽、鍾議員易仲)：

主持人(黃議員香菽)：

非常感謝所有專家學者，還有高雄市政府各部門相關主管，以及在地里長都非常關心「鐵路地下化後綠園道的活化與再生~高雄草悟道 2.0」這個公聽會，包括綠園道後續的一些規劃。為什麼會舉辦這場公聽會？因為我們都知道鐵路地下化後，綠園道非常長有15.37公里，但是現階段園道只有自行車道及人行徒步道，其他的商業使用空間好像沒有辦法做，因為現在的高雄市政府屬於代維管單位，無法規劃商業行為，所以我們希望透過制定自治條例，讓綠園道能夠活化與再生。今天我們也有邀請行政院南部聯合服務中心及交通部臺灣鐵路管理局，但是目前未出席，所以希望相關局處後續可以把公聽會的相關意見帶給這兩個單位。

我們都知道政府花非常大筆的經費做鐵路地下化，這麼長的園道，這幾天我一直都在園道走動，早上與民眾在那邊運動，有詢問一些相關意見，而晚上鐵道街還有垃圾車在行駛，當我追著垃圾車的時候，也有很多民眾向我反映，最常接收到的反映是機車行駛在綠園道上，我們都很清楚這個並不允許，但可能是每一個地方的道路的斷點都會比較長一點，所以很多民眾都會把機車直接騎上綠園道，而我看到的點就是從苓雅區直接騎過來三民區，也有從三民區騎到苓雅區，他們行走的都是從斜坡道上去，我之前有提過，斜坡道是不是可以把鐵件稍微再往內縮一點？但是因為有無障礙空間的設置，沒有辦法做到這一塊，所以這個是一個問題點；我也常看到綠園道上有很多垃圾，甚至有廢棄的腳踏車也在綠園道，所以應該制定自治條例來約束這些民眾，我認為如果綠園道只有自行車道及人行步道，除浪費這個場地之外，其他周遭環境問題如果沒有自治條例約束，也會產生非常大的問題。所以我們希望能夠透過公聽會，是不是有機會在會後請相關單位研議制定自治條例，讓後續的商業模式、文創模式可以進入，包括環境也有一定的改善，這才是對綠園道最好的方法。我們會有這個想法是因為看到台中草悟道，它就是以台中市政府為中軸線下去設置，也

是很長的廊道，它周邊融合文創及美術館，其實在我們的綠園道上也有高雄火車站慢慢成形、鳳山火車站也慢慢形成商圈，後續整體規劃都好了以後，中間會經過科工館，也還會經過美術館，這都是高雄市政府可以好好利用的，所以我希望能透過公聽會相關意見，讓這次能夠作為高雄市政府更好的施政依據。

我先介紹今天與會的代表，我旁邊的是共同主持人鍾議員易仲，剛剛還有幾位三民區里長到場，但是因為有其他的事先離開，歡迎豐裕里謝里長錫元、寶民里陳里長詩椿，還有鳳山區文華里張里長嘉玲以及忠孝里蔡里長美雪。在專家學者的部分，有義守大學財務金融管理學系李教授兼副校長樑堅、樹德科技大學通識教育學院吳副教授建德、國立高雄大學政治法律學系廖教授義銘、國立高雄餐旅大學觀光研究所吳副教授英偉、輔英科技大學休閒與遊憩事業管理學系陳副教授冠位。政府公部門代表有高雄市政府工務局養護工程處李主任秘書政穎、交通局運輸規劃科黃股長祖揚、經濟發展局商業行政科周視察佩誼、都市發展局社區營造科李正工程司文志、青年局創業輔導科李科長慶璿、觀光局陳專門委員傑軒，教育局秘書室詹主任天維、地政局土地開發處吳主任秘書玉蓮、財政局公用財產管理科呂科長政聰、研究發展考核委員會管制考核組王組長瀚毅、法制局張專門委員瑞霖。現在先請共同主持人鍾議員易仲發言。

共同主持人（鍾議員易仲）：

謝謝共同主持人黃議員香菽，還有各位專家學者、在地的里長、市政府的代表。我認為所有的公共建設都應該回歸到供需法則來看及思考，如果偏離這個法則，就有可能會過度或是不及。如果一個區域裡面的人口成長得很快，它就會產生需求，可能需要學校、公園、房子、警察局等等的這些需求，市政府就需要提供及滿足這些需求，才能保持平衡。相對地，如果一個地區治安不好，代表需要更多警力；如果市容清潔度不夠，代表它需要增加更多清潔隊員。回歸到綠園道所經過的三民區還有鳳山區，我們在思考的是過去十幾年來他們熟悉的鐵道生活，他們的需求是什麼？目前看到鐵路地下化之後，過去可能有噪音、還有一些髒亂、死角在鐵道的周邊，現在鐵道往地下了，上面變成一條非常乾淨的綠園道，綠園道除了休憩、自行車道或讓民

眾散步的功能之外，有沒有可能有更多可以使用的功能？這些希望透過今天公聽會接收大家更多的意見，未來有機會可以針對鐵路地下化綠園道制定自治條例。剛才香菽議員有提到，除了有更多使用範圍以外，也可以針對目前上面垃圾及一些廢棄車輛的問題，透過自治條例能夠管理及規範，所以在這邊感謝大家參與，也希望大家能夠踴躍提供意見，謝謝大家。

主持人（黃議員香菽）：

我們先聽聽專家學者的意見，再來請公部門相關單位提供意見，先請義守大學李副校長樑堅發言。

義守大學財務金融管理學系李教授兼副校長樑堅：

兩位議員要辦這個公聽會應該也思考到在地一些里長及民眾，可能還包括商家。各位知道鐵路地下化總共花998億元，市政府的配合款是250億元，我們砸這麼多錢，目前看到的是高雄車站周遭有做一些都市計畫整合，還有包括第71期重劃區、鳳山車站的部分。但是15.37公里那麼長的綠園道，我們知道事實上高雄市綠覆率不少，自行車的車道也滿多的，在縫合都市紋理之後，釋放出來的土地空間，是不是有機會再做一些多元使用與開發？這個是黃議員及鍾議員裡面想要思考的重點。各位知道像愛河以前有河邊曼波跟黃金愛河，它們都是咖啡店的部分，現在在愛河周遭有更多商業機能開始加以使用，原來是養工處所管理的土地，原規劃愛河旁邊都不能夠設任何的商業機能，如果這麼長的區塊，在局部區域是不是市政府也可以思考有一些土地再做多元功能發展？因為我們知道多元發展是讓整個沿線導入一些商圈及社區民眾，甚至企業導入，事實上可以創造三贏的境界。目前樹都還是很小，如果機車都騎上去，甚至有人偷倒垃圾，對於區域整體環境也不是很理想。

有關制定綠園道自治條例的部分，我們要怎麼去突破？因為這個土地很特殊，它是鐵路管理局的土地，委託給市政府代管，今天法制局也有與會，所以法令上的突破，我建議第一個，綠園道自治條例發展變成像台中草悟道2.0這樣的機制，如何做推廣？法律的可行性如何？看是由法制局或研究發展考核委員會或委託學者專家結合市政府相關的單位，參酌其他縣市政府的做法制定自治條例，是不是要委託做研

究？一個是可行性，假設研究出來的法令是具有可行性，就開始要導入有哪些商業機能的開發，也許針對在地的里長、居民可以做一些調查及了解，他們希望引入的機能是什麼？各位知道年輕人現在很希望的是青創基地，黃議員也一直在積極推動電競園區，電競園區不只是5G AIoT那個部分，如果在綠園道上面讓更多年輕人有一些創業空間基地主軸，是不是也可以做推動跟建構？

第二個，高雄市整個經濟發展來講，我們看到製造業台積電現在要來高雄設廠，好像整個高科技產業都非常活絡，但是我記得黃議員在質詢陳市長其邁的時候有提到一個重點，高雄市主要從業人口是服務業，服務業大概接近59%至60%，但是高雄在地服務業產值跟台北市比較真的落差很大，也是造成高雄市整體青年低薪很重要的因素，整體的薪資結構也變得不好。所以我們在綠園道內建構出這麼多土地的空間，如果能夠注入，我不是說全區，事實上也可以劃定一些區域跟鄰近商圈能夠做有效整合，變成是一種帶狀發展的部分，可不可以注入商業機能設施跟活動，以及使用的範疇？包括社區或企業要在綠園道辦一些活動，是不是都有推動的空間？甚至企業也可以認養這個區域，但在認養的區域，希望能夠參與辦理一些活動，跟社區或企業的連結。第一點，我們希望市政府是不是可以編列經費做可行性評估，以及引進商業機能的民意調查。第二點，在整個這麼長的沿線，我們希望還是能夠導入一些公共藝術，公共藝術結合節能減碳，包括綠電的部分、一些比較特殊的太陽能造型的內涵，是不是在綠園道內也能夠做整體規劃跟設計？第三點，是夜經濟，很多觀光客來到高雄消費，最欠缺的就是夜經濟，到底在這個區裡面是不是能夠導入一些整合機能？我覺得應該有一些想法空間能夠融入，甚至街頭藝人是不是有機會可以在綠園道做一些表演，甚至蓋一個停車場可以做多目標開發，我們知道現在交通局所屬的土地也很多，像在南屏路那個地方就有文創停車場多目標開發，所以上面這個部分發展的所在，應該它是有不一樣的機制。

第三個，現在的休閒強調全齡化，就是老中青三代都有一些休閒的空間。整個綠園道是不是可以規劃導入有特色的咖啡店步道或全齡休閒園區，讓這個部分可以變得真的不太一樣。我初步提出可以推動的

主軸，在法令的解釋，有關「高雄市愛河水域管理自治條例」，當初要突破的部分還是經過很多討論，以市政府來講，因為依照地方制度法，地方可以制定自治條例，但是這個部分很可惜的是鐵路管理局沒來，因為土地的所有單位是鐵路管理局，鐵路管理局對於地上的土地資產管理他們有什麼想法？如果有一些商業機能，市政府是可以跟他們一起共同分潤，就是一些相對增加的收入，鐵路管理局也可以享有一些利潤分享，所以我們不是來占你的便宜，我們是希望讓土地能夠做更多元的發展，讓整個土地使用效能能夠展開，創造更多元的收入，畢竟砸接近1,000億元那麼多的錢。如果商業機能導入以後，整個交通配套措施就要開始思考跟推動，所以這是我一些初步的看法，提供給大家思考，謝謝。

主持人（黃議員香菽）：

謝謝李副校長，接下來請樹德科技大學吳副教授建德發言，謝謝。

樹德科技大學通識教育學院吳副教授建德：

謝謝兩位議員，非常高興來參加今天的公聽會，我記得幾年前到印尼峇里島參加一項國際會議，國際會議結束後，印尼峇里島的當地導遊就非常自豪跟我們這些外來的遊客講一句話，他說峇里島的人民不需要到全世界去觀光，因為全世界的人都來峇里島看我們，他們號稱1年有5,000多萬的旅遊人次到達峇里島，所以也創造他們一筆非常龐大的觀光外匯收入，誠如李副校長剛剛所提到，高雄市在服務產業占的人口比例是相當龐大，在COVID-19疫情好像逐漸和緩的狀況之下，國門也要打開了。

綠園道的工程在中央與地方共同協助之下，終於有初步成果，但是花費這麼龐大經費的一項大工程，就只能種種樹及作為人民休憩、自行車道、人行步道的功能，個人認為殊為可惜，應該多方設計，以多元方式結合人民的需求、商圈的發展，甚至歷史演變的一些軌跡，讓它共同來繁榮市集。鐵道廢除之後目前只有高雄車站跟鳳山車站有比較好規劃，像哈瑪星就是駁二那個區塊，那邊有一大堆廢棄的鐵道，不是有很大類似草坪讓人民休憩嗎？我有幾次帶小朋友去那邊，發覺如果不是下午6、7點以後，在那邊大概待半個小時就待不下去了，連買瓶水都滿困難，都要走滿遠的路，哈瑪星那一塊大概屬於駁二的部

分，我為什麼會提出這樣的想法？那麼大一片草原或空曠的地方，本來是要給人民休憩，但是因為某些程度的設計可能有問題，導致它的效能也不容易凸顯出來，所以這是有關於原先規劃設計的問題。第二個部分，那麼長一條綠園道，如果有辦法設計公園、停車場、商場休憩場所可以統一規劃，讓它融合人民的生活及商圈的發展，也照顧到經濟的活絡，這是比較應該考量的設計。第三個部分，是有關於制定綠園道自治條例，個人十分的贊成，而且它是有所必要的。在政府的經費不是那麼充裕之下，向中央政府力求爭取比較大額度的經費支持，我相信以陳市長他的影響力，應該不會是太大的問題，但是以龐大公共建設必要時ROT或BOT同時雙軌或多軌進行，這是絕對必要的，這個不是單一以政府的才能就有辦法解決或克服。舉一個例子，我住岡山，岡山三四十年前火車站東移之後，留下大片空地，到目前很多都還是荒廢的，充其量變成幾十年的停車場，那個地方是岡山區的精華區，所以可想而知這種土地利用真的是…，最近有全聯比較大的商場進駐，就市政府而言，這麼龐大商業地跟商圈的利益，那個是滿大的損失。所以綠園道的自治條例，如同剛剛李副校長提了，這個應該設法讓市政府組成相關研究小組進行規劃，再設專門部門可以跟中央及交通部臺灣鐵路管理局協調利益的分配或責任的分工，我相信這個都是可以溝通、可以談的，這個可能是未來比較符合高雄市發展的一種長遠看法。

至於有關引進社區及企業認養跟服務機制部分，事實上公共設施、公共造景，如果有辦法設計到讓民間的商家願意進來經營跟管理，基本上認養跟服務的這些應該不會有太大問題，舉一個例子好了，像現在駁二特區假日人數應該不少，但是駁二滿可惜的地方，你把駁二拿去跟小樽對比，你會發覺根本不如日本小樽的萬分之一，日本小樽那邊一樣是港口的那些碼頭及廢棄的商場，但是小樽現在變成是全世界旅遊觀光億萬夜景的首選之地。我們的棧貳庫那邊擁有海景、山景，結果我們有很多資源是沒有運用。再舉一個例子，如果你有辦法召集這些輪船帶遊客繞海港一圈或是其他方式，可以觀賞夜景還有海景，我相信以高雄的資源一點都不輸給小樽。目前看起來我們是不如人家萬分之一的一種商業或經濟的活動，這個也是文創的一種。以上是我

的建議，請市政府各位長官是否可以考量？以上我報告完畢。

主持人（黃議員香菽）：

謝謝吳副教授，剛才吳副教授有講到一個重點，我也要特別提醒相關單位，因為剛剛我跟易仲議員有在討論，就是針對三民區跟鳳山區的區塊，在三民區有幾個比較大型廣場式的空間，那個廣場式的空間我認為如果沒有制定自治條例，真的都是荒廢在那個地方。因為那個大型的空間上面也沒有任何遮蔽物，在那個廣場內有幾塊的石頭，就是要讓民眾走累了可以坐下來休息，可是上面卻都沒有任何樹蔭。我想在大熱天並不會有人特別想坐在大太陽下的石頭，所以我認為這個也是要去思考的。而綠園道在鳳山就是一個人行道、自行車道，旁邊都還有很大的空間可以再利用，所以我覺得這個都是市政府能夠好好去想，剩出來的這些空間，我們到底能夠做什麼？接下來請高雄大學政治法律學系廖教授義銘發言。

國立高雄大學政治法律學系廖教授義銘：

謝謝黃議員、鍾議員及在座各位先進，大家午安。我很榮幸能夠有機會來參加這個公聽會，因為這個公聽會涉及到都市設計及都市建築方面的專長，我個人是政治法律專長，所以在此是不是就容我以長期待在高雄的高雄市民身分，同時我也是南漂台北人的經驗跟各位分享我的一點想法。首先說到我是南漂 20 年的台北人經驗，北、高是台灣的兩大都市，作為從台北到高雄來生活的人，有時候覺得高雄很不錯，至少感覺上是地大物廣、生活比較緩慢一點；因為我現在已經入籍在高雄市，我也是高雄人，如果長期生活在台北不客氣的說，高雄市真的比較不方便，不知道各位有沒有聽過高雄三不便的說法？高雄有哪三不便呢？一、生老病死不便；二、市府辦事不便；三、東南西北跑不便。第一個，生老病死不便，怎麼不便呢？生孩子、老先生看病，譬如比較重大的病必須至大醫院就醫，還有殯葬的處理，都很不方便，在台北捷運一般都會到，所有大醫院一定捷運出站就到，高雄只要與生老病死這些有關的，捷運一定都要走 20 分鐘才會到，甚至還不曉得捷運在哪裡，公車也沒有很好的連結。各位，如果你緊急要前往榮總就醫，請問各位要如何前往？我想應該很少人知道怎麼坐大眾運輸交通工具去，何況我們還是交通工具比較方便的年輕人，老人家

就很糟糕，這是第一個，生老病死很不方便。第二個，至市府辦事情不方便，無論是四維中心還是鳳山中心辦事，很難找到停車位，到四維中心光在那邊繞停車位，從1樓繞到8樓都已經遲到，也截止收件了，更重要的是還是找不到停車位，也就是說，兩大行政中心都沒有捷運及公共交通工具可以抵達，更何況現在的中央聯合辦公大樓又遠在高速公路旁邊，為了申辦護照找停車位一樣很不方便，這種不方便，相對於這個都市看起來美麗和大方，說實話是有點丟臉啦！

第三個，東南西北跑不方便。你如果從高雄最北邊要到高雄的南邊，開車一定要開很久，因為沒有比較快的外環道路；從高雄最西邊要到高雄最東邊，不論是走中正路，或10條東西向的道路，都要塞車很久。也就是說，東西向、縱貫南北向的道路都非常不方便，這些不便是我們高雄人長期在這邊生活所會感受到的不方便。其實這些跟今天所探討「鐵路地下化後綠園道的活化與再生」有沒有關係呢？我認為是有點關係的，只要在綠園道的活化與再生當中，市政府能夠結合政治力量跟中央好好做一些規劃。第一個，能夠取得作為大型醫院興建的地方，可以與大型醫院合作，讓大型醫院能夠在交通比較便利的地方興建分館。

第二個，是不是在高雄能夠有比較方便的橫向或縱向交通路線，或者是更方便的公共交通工具，能夠因為綠園道的使用，讓民眾在橫向和縱向的道路使用上面更方便。

第三個，民眾經常要至市府一些局處單位申辦各項業務，有沒有辦法透過土地的活化與再生，讓市政府興建新的辦公或處理民眾業務的場所，而且要方便停車，讓民眾因此得到更大的方便，如果可以，我相信綠園道的使用，中央政府也不至於太過忽略高雄市民的不方便。

總之，我經常跟學生講，公共政策不應該讓方便的人更方便，讓有錢的人更享受，而是應該讓不方便的人能夠多一點的方便，或者是讓無處可行的人能夠得到一些應有的可能性。現在高雄重大公共設施以一個市民的角度來看，不客氣的講，都是以觀光客的角度來看，我們最好的捷運都是為了觀光客，站體的設計出口都是玩樂及消費，而不是因為市民真正的需要而設計，所以這樣的公共交通及

公共建設設計的哲學，能夠透過綠園道活化與再生重新去扭轉的話，我相信這才是高雄市民真正的需要，以上是我的一點心得，謝謝。

主持人（黃議員香菽）：

謝謝廖教授。接下來我們請高雄餐旅大學觀光研究所吳副教授發言。

國立高雄餐旅大學觀光研究所吳副教授英偉：

兩位主持人、專家學者、與會的各位先進，大家午安。我想，這一個議題其實還滿大的，是切合到現在高雄的一些市政發展，而且也是配合整個綠園道周遭居民的一些需要，所以從議員及相關單位的角度來探討，到底這樣一個議題是不是可以落實，讓它變成一個城市新亮點，個人有幾個面向可以提供一些淺見拋磚引玉。首先這個綠園道就像剛才議員所說的，它的區位其實是在高雄城市的核心區，在城市紋理的縫合上面是有當務之急，要去做一些活化和再利用，所以有幾個面向，包括它周邊景觀美化，現在的植栽初期其實不是那麼多的綠蔭，而且草皮的養護也費時費力，但是之後如何美化景觀，事實上市民或遊客到綠園道，想要親近、拍照、及到那些打卡點，就像之前台中市前市長一直在推動整個柳川、綠川那樣的造景，其實也是有異曲同工之妙啦！只是台中當時做的是河道，我們做的是鐵道上的景觀美化。

此外，在周邊的舊社區及部落，是不是可以透過政府的資源，協助他們將老舊建物拉皮或重新翻修，不管是做彩繪，或者遮蔭及看板等等，我覺得在這整個區位，議員應該會很關心，如何讓老屋拉皮、老舊公寓整建，讓市民有感，我想這個是從景觀美化到舊屋拉皮去著手。

另一個建議，因為綠園道這個區域還滿長的，是不是先透過現勘，可以先做試辦的區段，這個試辦透過公部門、私部門，先找一個最精華的點，這個精華點必須配合居民自主管理，還有包括周邊商業空間的營造，才能夠產生亮點。因為不論是台中草悟道或綠園道，其實周邊都是非常好的精華地段，而且那些公寓大廈都有管理委員會或是商圈委員會，所以制定綠園道自治條例，也必須涵蓋到這些公寓或商圈自主管理的機制。

因現場有幾位大學教授，建議是不是可以讓都發局和臺鐵局在這整個區段，辦一個類似像創意空間的構想比賽，學校有很多科系，包括建築或是都計，都需要有一些創意的作品，甚至要做一些畢業展，如果可以，就讓大專院校學生、教授們都來參與整個綠園道重新設計、定位與創意的發想，讓這樣一個具有創意的比賽能夠吸睛，也讓議員、媒體或是學校等這些相關的利害關係人，關注到這個空間的重要性。

個人還有一個建議，我們是不是可以跳脫，不要用草悟道 2.0 這樣的一個思考點，因為好像高雄要學其他的城市，是不是我們自己有一個創意的名詞？我覺得我們經常在學日本或學其他的城市，什麼的 2.0 在台灣，什麼版的版本在某某城市，譬如我之前去金門，他們就說「金門摩洛哥」，反正很多都是借用其他城市成功的案例，想要復刻在台灣這塊土地上面。所以建議大家集思廣益，一定會有更創造這個城市活力的一個定位和名詞，不需完全借鏡其他城市，這樣感覺就少了高雄市本身的創意，以上。

主持人（黃議員香菽）：

謝謝吳副教授。接下來我們請輔英科技大學陳副教授冠位發言。

輔英科技大學休閒與遊憩事業管理學系陳副教授冠位：

謝謝。兩位主持人、與會的各位專家學者以及政府機關的代表，大家午安。我想，今天議座辦這一場公聽會，它的目的大家應該很清楚，就是鐵路地下化後，整體路面的開發其實已經差不多七、八成，幾近完成的階段，就剩下兩個車站的站體，因為涉及到車站特區的開發，所允許使用的開發行為比較多元。據我所知，目前在整個綠園道具備商業行為的，僅有兩個車站站體特區開發的部分，其他如果未來有要利用任何一個空間，還是必須透過市府都市計畫用地變更，才有辦法從園道這樣一個類公共設施及用地開放出來，不管要做青創基地，或是要引入其他機能活動，都要有合法的土地使用，才可以規劃未來開發。

原本看議程的安排，應該是由政府機關先發言，我很想聽聽高雄市政府目前在綠園道上面，除了已經完成的綠美化工程，還有一些兒童遊戲場的設施，未來有沒有其他想法再規劃利用，大家再提出

來集思廣益。但也沒關係，我想，前面幾位專家學者也從他們的專業及市民的角度為政府提出診斷。

自己本身住在北高雄鼓山區美術館那一帶，日前接到邀請參加公聽會，我稍微走過綠園道一趟，目前有綠樹成蔭的是在美術館中華路過去的那一段，一直到原生植物園，這一段應該是目前綠園道最漂亮的，有樹蔭、完整的自行車道、兒童遊戲公園及晨間一些運動設施等等，這些都已經建設得很完善，而且綠化得很完整。而三民區和鳳山區這一帶，有一些樹都剛種植，還無法達到綠樹成蔭的階段，目前我們看到的就如此，還有一些零星的地方有規劃停車場。再來，有懷舊鐵道站體的保存，以及一些空間彩繪，目前在綠園道上面大概是做了這些。

整個都市被鐵道長期區隔成南北兩個區塊，現在鐵道突然地下化了，我們在地上利用的空間，確實如黃議員所說的，太過於可惜了。我們應該如何藉著鐵路地下化後釋放出來的平面空間，思考如何提供增加市民使用的設施或空間活化的一些作為，我想，這個是可以做的啦！剛好今天臺鐵局的代表也有與會，等一下可以請問臺鐵局目前有沒有專屬的土地開發部門？像台糖有一個土開處的部門？你們有，是不是？根據我的了解，目前園道的這些土地全部是高雄市政府代管，大部分都權屬於臺鐵局，所以未來要如何利用，可能還是要由市政府來提出，因為這應該算是公有土地，所以在徵用上，其實它是有優先被徵用的規定。所以未來高雄市政府認為某一些區段，在議座整合地方或是當地居民的意見後，認為這個空間可以做其他用途使用，會更有效率、更符合地方的需求，其實這個是可以提案的，請市政府考量，用提案變更的方法，其實是可以這樣做的。

我本身是學規劃的，所以我還是從整體來看，整個長度 15.37 公里的綠園道，當初鐵路地下化後，都發局應該已規劃未來要如何的空間使用，但是這樣一個報告書，似乎沒有把它未來的功能性凸顯出來。誠如剛才李副校長樑堅所說的，目前已近完成的綠園道上面，由市府正式來發包這 15.37 公里未來的空間發展定位，應該如何去重新定位它，根據地方的需求或是各區段原有的歷史紋理、都市紋理空間的需求，可以做什麼樣的定位，來重新定位它，定位完之後，

我們要做任何的規劃才能夠啟動啊！包括議座提到未來制定自治條例的可行性與相關內容的推動，這一些可能都要在它整體規劃定位清楚，我們才知道哪些路段應該如何來治理及開發利用，增加它的使用效能，我想，這個部分應該是市政府要儘速積極協助來處理。

今天討論的議題還有談到如何引進社區或是企業認養與服務機制的部分，其實我長期在想，很多地方地段價值的提升都是因為公共設施非常充足，美化它的環境品質，所以它的地價提升了，像現在高雄市最貴的可能就在美術館區、北高雄這一帶的重劃區，在第 25、29 期這一帶。這一帶為什麼價值會提升？因為它是重劃區，整體的規劃、道路、相關公共設施的開發都非常齊全，所以地段的價值會提升。當然，整體的鐵路地下化後，園道兩旁這些相關開發的建設公司，也因為園道綠美化，未來作為這些公共設施的開放空間，這些不動產的價值也都提升了。

談到社區或是企業的認養，其實應該優先，我是建議啦！可以優先來探詢沿線建設公司的意願，因為現在都在談企業社會責任，連大學也在談大學的社會責任，我們從這些角度，由市政府去找建設公司或是建築公會，去說服他們，鼓動一些知名的建設公司、或在區域興建很多建案的建設公司，請他們出來認養。一來可以提升、維繫他們不動產的永續價值，甚至還會堆疊提升；二來也塑造良好的企業形象。其實這個部分，我覺得尋求他們的認養，為公共設施付出管理，相較是比較有可能啦！如果找地方社區能做的可能相對的是比較有限，因為他們的資源是受限的，而企業出來認養，它要的就是一個名氣嘛！所以市府不能光是一味的要求企業認養，每年度也要表揚這些優質認養的建設公司，告訴我們的市民朋友，這些建設公司在地段公共設施的維護及認養方面，都做得很好，甚至他們還主動舉辦活動等等，塑造他們企業的形象，我認為這個在推動上應該是滿具有可行性的。

最後我們提到，要討論成立商圈或是青創基地的可行性，這個部分我認為，因為高雄這一段鐵道不像台北市的華山是全台灣鐵路最重鎮的地區，有那麼多鐵路機廠及倉庫的用地，所以後來鐵路地下化後，華山釋放出來的空間很多，華山現在的這些文創空間，早期

都是鐵道及倉庫。

我們再回頭來看高雄這 15.37 公里的綠園道，沒有華山這樣的條件，目前只有在馬卡道旁邊，或是九如路有一些鐵道的倉庫，將來如果要做，要形成一個氣候，要能夠發揮讓它吸引觀光客來，或是讓夜間消費的市民有地方可以去，那必須要達到相當的規模，而且要做整體環境的規劃和整理。這個部分可能還是要回歸到我剛才所說的，整個 15.37 公里，哪些地方未來是可以釋放出來作為成立商圈或是青創基地，我們從用地變更的可行性先談，談到可以用了，我們再思考要如何利用，否則現在受限於土地使用分區管制的限制，它現在就是園道嘛！園道用地沒辦法做商圈，也無法從事任何其他商業行為。這是我個人的一些淺見，以上，謝謝。

主持人（黃議員香菽）：

謝謝陳副教授。臺鐵局有兩位代表出席，就是汪技術助理成達與李技術助理偉樑，針對綠園道土地使用的活化與再生，因為臺鐵局是土地所有權人，所以我們很想聽聽你們有什麼想法，未來是不是有什麼作法能夠提供給我們，先請汪技術助理成達發言。

交通部臺灣鐵路管理局汪技術助理成達：

主席、各位與會先進，臺鐵局大概講一下啦！因為園道當初跟市府合作的方式，就是希望可以提供一些小型商店的地方讓我們去開發，當初市府在做的時候我們有提出這個想法，市府也有配合。可是後來可能趕工還是怎麼樣，預留的水電或是一些設置的位置，跟我們當初的期望有一點落差，所以變成現在小型的商店可能無法推動，這是第一個問題。

第二個問題，就是鐵道用地可能有一些限制，我們不知道可不可以從事商業的營利行為，是否有違法之處，這可能要麻煩市府協助釐清一下。

主持人（黃議員香菽）：

謝謝。臺鐵局已經講得很清楚，就是過去的規劃跟現階段工務局所承包做出來的狀況似乎不太一樣，因為在場有我們在地里的里長也想發表一下意見，我們先請在地忠孝里的蔡里長美雪發言。

鳳山區忠孝里蔡里長美雪：

兩位議員、各位專家學者，我是鳳山區忠孝里的里長，在我們忠孝里的那個路段還有一個空間，地段是文英段 1047-2、1047-3，可是臺鐵局現在講的跟我們所接洽的都不一樣，因為還有一塊地，我們要認養，可是要里民租地才能通行，這不是我們所要的。這個都是題外話，就是說，他們還剩下一個空地，卻是雜草叢生，是不是可以請臺鐵局協助我們規劃那個綠園道？我覺得還是有空間可以做親子遊樂設施的活動，而不是光只有人行步道及自行車道的用途，因為一條園道這麼長，就只能走路，這樣無趣嘛！就很無趣！我覺得有些小朋友會想要在園道騎車，現在因少子化，所以里民重視親子關係，那裡是不是可以再規劃一些親子活動？還有為了方便里民，可以寬容一下，讓我們里長在綠園道辦活動，這樣可以讓里民、住戶有凝聚力的結合？我的想法是這樣子啦！謝謝。

共同主持人（鍾議員易仲）：

好，請蔡里長針對剛才所提到的那幾個地號的土地是在…？

鳳山區忠孝里蔡里長美雪：

文英段 1047-2、1047-3。

共同主持人（鍾議員易仲）：

它是在園道上面嗎？還是在旁邊？

鳳山區忠孝里蔡里長美雪：

旁邊。

共同主持人（鍾議員易仲）：

所以是屬於臺鐵局的土地？

鳳山區忠孝里蔡里長美雪：

對，工務段的，還有一塊在那裡，目前雜草叢生。

交通部臺灣鐵路管理局汪技術助理成達：

里長，因為那一塊本來就是我們整個路線的用地範圍，可是當初都市計畫的時候，部分是園道用地，可是偏偏那一塊地被劃分成第三種住宅區，剛好是畸零狹長型的地，因為我們是公務機關，若你們要使用，就是要申請，我們也願意無償提供給市府去處理，可是因為卡在一些細節，所以跟里長那邊還要再溝通一下。

共同主持人（鍾議員易仲）：

所以需要透過市府替里長他們來申請，還是里長他們就可以直接向你們申請？

交通部臺灣鐵路管理局汪技術助理成達：

對，要申請。

共同主持人（鍾議員易仲）：

不是。我是說需要透過市府來向你們提出申請呢？還是在地的里長就可以直接向臺鐵局申請？

交通部臺灣鐵路管理局汪技術助理成達：

里長已經有透過市府來向我們申請，可是現場還有一些狀況，因為我們的要求是希望以後你們如果沒有使用，就要復舊啦！可是里長認為既然已經使用了，為什麼還要復舊？因為我們局裡面還是有…。

共同主持人（鍾議員易仲）：

可是也沒有什麼好復舊的啊！現在也是雜草叢生啊！

交通部臺灣鐵路管理局汪技術助理成達：

對。可是這是我們局裡面的意見啊！我們沒有辦法決定可以復舊或是不可以復舊，因為它有規定在那裡。

共同主持人（鍾議員易仲）：

上面有任何設施嗎？

鳳山區忠孝里蔡里長美雪：

有。

共同主持人（鍾議員易仲）：

有什麼設施？

鳳山區忠孝里蔡里長美雪：

上一次他們就是將它圍起來，不要讓人家看到那裡雜草叢生，就用鐵片和水泥柱將它圍起來。他們的意思是我如果有認養，之後不認養了，就要把它圍好復舊，但這樣就麻煩大了，我們里長只是做認養的工作，我如果不認養還要復舊，並用鐵片將它圍起來，這樣誰敢去認養？像文華里的里長面臨一樣的問題。

鳳山區文華里張里長嘉玲：

我們的是在大潤發後面，也是很大一塊都雜草叢生，草都長到腰了，

可是都沒有人管理。

交通部臺灣鐵路管理局汪技術助理成達：

里長，不好意思，那一塊地我們標租出去了。

鳳山區文華里張里長嘉玲：

已經標出去了，那你們要做什麼用途？

交通部臺灣鐵路管理局汪技術助理成達：

應該是停車場之類的。

鳳山區文華里張里長嘉玲：

停車場要怎麼停車？那塊地在園道旁邊，車輛如何進入？

交通部臺灣鐵路管理局汪技術助理成達：

我們確定有標出去了。

鳳山區文華里張里長嘉玲：

已經標出去了。〔對。〕不是和平路那邊喔！

交通部臺灣鐵路管理局汪技術助理成達：

我知道，你說的是大潤發後面那一塊。

鳳山區文華里張里長嘉玲：

對。那一塊你們怎麼做停車場？那裡車輛沒有辦法出入吧！

交通部臺灣鐵路管理局汪技術助理成達：

那裡還是有出入口。

共同主持人（鍾議員易仲）：

如果標出去了，他們會去規劃。沒關係，蔡里長的問題，我再安排一個時間約臺鐵局到現場，針對現況討論，我們再約個時間去會勘，還有沒有其他的問題？

鳳山區忠孝里蔡里長美雪：

我最重要的問題是園道，剛才也有提到，就是我們里長需要的時候，是不是可以借我們使用？

交通部臺灣鐵路管理局汪技術助理成達：

你們提出申請就可以。

鳳山區忠孝里蔡里長美雪：

不是，那是園道。

共同主持人（鍾議員易仲）：

園道現在是養工處在管理。

高雄市政府工務局養護工程處李主任秘書政穎：

那就直接提出申請去辦理活動，可是不能涉及到營利。

共同主持人（鍾議員易仲）：

不能營利。

鳳山區忠孝里蔡里長美雪：

對啊！里長本來就是辦活動而已，哪有什麼營利。

共同主持人（鍾議員易仲）：

所以現在申請有問題嗎？

鳳山區忠孝里蔡里長美雪：

如果他們方便我們都ok。

共同主持人（鍾議員易仲）：

這個部分我們再來協調，現在應該是沒有問題吧！基本上提出申請，如果沒有任何營利，基本上…。

高雄市政府工務局養護工程處李主任秘書政穎：

如果沒有涉及到營利，是公益事業，我們會告知土地所有權人，原則上應該都沒問題。

共同主持人（鍾議員易仲）：

土地所有權人是誰？

高雄市政府工務局養護工程處李主任秘書政穎：

臺鐵局。

共同主持人（鍾議員易仲）：

對啊！臺鐵局。

高雄市政府工務局養護工程處李主任秘書政穎：

就是副知，讓他們知道這塊土地要借用。

交通部臺灣鐵路管理局汪技術助理成達：

如果沒有涉及營利行為，我們原則上應該都沒問題。

共同主持人（鍾議員易仲）：

所以要向工務局提出申請，工務局再副知臺鐵局，這樣需要多久的時間。

高雄市政府工務局養護工程處李主任秘書政穎：

我們會直接發文，就是副知給他們，這是一個默契，只要不涉及營利行為，只做公益都ok。

共同主持人（鍾議員易仲）：

里長什麼時候要申請？

鳳山區忠孝里蔡里長美雪：

目前沒有，今年要選舉，等明年再說，既然有這個機會，我現在要先講，謝謝。

共同主持人（鍾議員易仲）：

謝謝里長。

主持人（黃議員香菽）：

針對剛剛臺鐵局提出，過去他們本來在綠園道上面有規劃小型商店計畫，但是工務局養工處、新工處及水利局，後續是分段施作，但在施作的過程中並沒有納入這一塊。畢竟現在的代維管單位是工務局，我想請教針對綠園道後續在推動所謂有營利商業使用這一塊，工務局的想法如何？請工務局回答。

高雄市政府工務局養護工程處李主任秘書政穎：

兩位議員、專家學者和市府長官大家好。養工處說明，目前整個綠園道總共15.37公里的部分分為三大計畫，左營、高雄跟鳳山計畫，目前都是在各個單位的維護管理保固期間。至於剛剛臺鐵局所講的，市府與鐵道局的想法跟施工不一樣，這個介面我就沒有辦法做任何敘述。現在養工處的部分是承接接管施工完之後的維護管理，至於營利的部分會不會涉及都市計畫法裡面都市計畫變更的部分，這個可能要先做釐清，因為我們只是針對園道維護而已，以上。

主持人（黃議員香菽）：

謝謝。政府單位我就依現況請他們發言，因為有一些可能需要待釐清的問題，接下來制定自治條例，還是要請相關的單位，才能解釋到底綠園道有沒有辦法制定相關的自治條例。所以先請法制局的張專門委員瑞霖說明一下，謝謝。

高雄市政府法制局張專門委員瑞霖：

主席、各位與會代表，大家午安。有關這個部分有兩點，第一個，是有關土地使用的部分，因為都市計畫是一種上位的概念，都市計

畫土地的使用跟使用分區，事實上是息息相關。當然可以透過多目標或是土地容許使用的方式辦理，目前依照都市計畫法第40條及高雄市施行細則第18條附表一的相關規定，有關都市計畫範圍內的土地，應該依照發布實施的土地使用分區來使用，並依建築法的規定來實施建築管理。所以如果單純要變更增加土地的使用項目和強度或密度，事實上最直接的方法，是變更都市計畫的方式辦理。

第二個，有關制定自治條例的部分，照現行地方制度法第18條規定，道路和公園綠地的規劃、設置及管理，基本上是屬於地方自治事項，當然本市就這個範圍內是有制定自治條例的權限，至於到底有沒有制定自治條例的必要，可能要看現行的法令。因為剛剛各位與會代表有談到那些問題的存在，要看現行的法令是不是可以透過這種公共設施的規劃或管理的方式來解決問題，如果能夠透過現有的法令跟機制來解決問題，當然就沒有再制定的必要。如果以現行法令真的都沒有辦法去突破這種相關法令限制，而且有涉及到剝奪或創設人民權利義務關係，依照地方制度法第28條的規定，就可以用自治條例的方式來規定，以上。

主持人（黃議員香菽）：

謝謝法制局的張專門委員。但是我想請教一個問題，雖然我們有制定自治條例的權限，就您剛才所提的，現在土地的所有權人是臺鐵局，工務局只是代維管的單位，這樣我們有權限制定自治條例嗎？

高雄市政府法制局張專門委員瑞霖：

我前面有提到自治條例是為涉及到人民的權利義務關係，如果是涉及到人民的權利義務關係而引用自治條例去制定，我覺得土地的所有權只是其中的一個考量而已，最主要是土地的開發利用等等，都是跟土地的分區有關。今天如果是一個公共設施，土地的所有權屬事實上還是要做公共設施使用，當然要如何撥用或是使用，那只是一個程序而已，還是要依照都市計畫的規定辦理及使用，以上。

主持人（黃議員香菽）：

謝謝法制局。接下來請地政局土地開發處的吳主任秘書玉蓮發言。

高雄市政府土地開發處吳主任秘書玉蓮：

這個部分的土地使用，假如是剛剛提到的商業使用，其實臺鐵局有

說明，現在可能是卡在綠園道或是什麼樣的地方，感覺那是公共設施的用地，它可不可以做商業使用，這部分可能還是要回到都市計畫的規定。

主持人（黃議員香菽）：

請都市發展局社區營造科李正工程司文志發言。

高雄市政府都市發展局社區營造科李正工程司文志：

都發局做以下四點的意見說明，第一點，綠園道都市計畫分區，在這個地方是園道用地兼供鐵路使用，地下是供鐵道及相關設施使用，地面使用應該是以人行、自行車、綠地等功能為主，道路及車行為輔。容許使用項目，包括捷運化通行車站、綠帶、一般遊憩、戶外遊樂、綠化景觀、停車轉乘等設施的使用，這個是都市計畫裡面的規定。

第二點，據我們了解綠園道現在已經開闢完成了，提供的服務項目，既有臺鐵局的車站服務設施，也就是地面站體、地下車站及商業服務的部分，管理單位當然就是臺鐵局。另外停車場和自行車道的管理單位是市府交通局；人行道及廣場，包含兒童遊戲設施及綠化空間，管理單位是市府工務局養工處。這是第二點說明。

第三點，本市有制定「高雄市公園管理自治條例」，適用依都市計畫所設置的公園綠地以及兒童遊樂場，這個自治條例已經有管理維護認養的相關規定，綠園道的容許使用，包含綠地、遊憩等公園綠地的一般服務功能，如果屬於適用該自治條例的，也就是公園管理自治條例的範疇，場域管理的認養作業本來就有法源依據，如果不適用，管理機關可以考量制定相關的綠園道管理自治條例。

最後一點，針對今天的議題，綠園道活化提供在地的社區、企業及商圈有更多的使用空間，未來可望帶動綠園道沿線的觀光經濟效益，這個部分本局是樂見其成，以上說明，謝謝。

共同主持人（鍾議員易仲）：

麻煩再進一步解釋，現在綠園道是適用「高雄市公園管理自治條例」嗎？

高雄市政府都市發展局社區營造科李正工程司文志：

這個部分向議員報告，與會之前我有私詢養工處，他們有提到，

當然之後養工處也可以說明，我提的不見得正確，只是把我問的訊息向各位報告。而養工處給我的回應是，他們維管的就是剛剛提到的人行道、廣場以及綠化空間，只有這部分而已。這部分如有相關違規的事情，譬如在那邊擺攤違規，養工處會引用公園管理自治條例管理。但實際上目前那個地方正確的法源不是公園管理自治條例，只是他們會引用公園管理自治條例去約束。

共同主持人（鍾議員易仲）：

假設上面的步道和自行車道有摩托車騎上去呢？

高雄市政府都市發展局社區營造科李正工程司文志：

剛才議員有提到目前最大的問題是，機車行駛在綠園道上面，這是常見的問題。我剛剛有提到，停車場跟自行車道的管理單位是交通局，所以如果有車子亂騎上去停車場或自行車道的違規情事，就是交通局要去管理，以上是養工處給我的回應，這個部分不屬於養工處管理。

共同主持人（鍾議員易仲）：

如果有機車騎到公園內，那是養工處權管的，屬於公園管理自治條例，是不是，請問工務局？

高雄市政府工務局養護工程處李主任秘書政穎：

議員，不好意思，我先確定，園道算不算公園？因為我記得園道的解釋令是屬於道路的一部分，如果就園道的部分，現在內部分三大部分，左營計畫歸水利局，因為現在還沒有保固期滿，所以整個業務包含機車取締、廢棄物清除、整理雜草、修剪樹木，全部都回歸到水利局。高雄計畫回歸到新工處…。

共同主持人（鍾議員易仲）：

水利局要用什麼法源去管理機車呢？

高雄市政府工務局養護工程處李主任秘書政穎：

因為法源都是引用公園管理自治條例，那個法條是市政府都可以的，因為它現在還在保固維護中，所以繼續沿用。目前的管理機關分為三大部分，就是分為水利局、新工處和養工處，這個問題我們內部都已經協調好了，沒問題，以上。

主持人（黃議員香菽）：

一條綠園道15.37公里要分這麼多單位維管，其實也造成當地里長的困擾，也就是這一段要找這一個局處、那一段要找另一個局處。我覺得高雄市政府未來有機會制定自治條例，能夠把整個規範納管在內，讓整個綠園道的管理能夠更完備。沒關係，我們請交通局黃股長祖揚發言。

高雄市政府交通局運輸規劃科黃股長祖揚：

向主席及與會先進報告，針對園道機車行駛的問題，其實在園道落成的時候，市府有召開會議來協調，當初因為它是園道用地，有一個決議是適用道路範圍，交通局就依照道路交通管理處罰條例第5條來公告。所以整個綠美化的園道範圍內，公告禁行汽機車的管制措施，所以在這樣的公告之下，執法單位警察局就可以依照這個規定去做執法取締的作為，以上說明。

主持人（黃議員香菽）：

謝謝。現在綠園道適用很多條例，一個是「高雄市公園管理自治條例」，另一個又是「道路交通管理處罰條例」，我們的專家學者聽起來，都覺得綠園道如果可以綜合起來，使用一個自治條例，一次管理應該會比較好一點。不好意思，我想請教交通局，其實你們並沒有在那個地方有明顯的告示牌，或告知警察局那個地方禁止騎車。包括我們多次站在那邊會勘，警察也在那裡，旁邊依舊有機車從苓雅區騎過來三民區，再從三民區騎過去苓雅區。因為圖方便通行，我們當然很了解民眾的想法，譬如要騎到大順路的對面，還要再騎大順路繞過來很麻煩，直接從中間穿過就很快，因為巷子對巷子。今天沒有邀請警察局，所以也沒有辦法請警察局說明，所以請交通局說明如何協助處理，真的很多民眾跟我反映。現在綠園道的空間就是讓民眾可以休憩，假日有一些家長可以帶小朋友散步，包括騎自行車等等，但是因為機車在上面行駛，真的造成行人及小朋友的危險，所以交通局到底如何處理？請交通局再做說明。

高雄市政府交通局運輸規劃科黃股長祖揚：

其實當初在開會的時候，市府有邀集各單位，那時候在會議上有提到針對綠園道一些斜坡道出入口處，都應該要設置「遵22-1」標誌，就是人行及自行車專用告示牌面，所以在相關的出入口目前應

該都已經設置完成了。只是議員提到可能某些特定的地段，會有這種違規行為比較明顯的，我們可以再會同警察局，研議是不是可以再用一些加強管制的手段。以上說明。

主持人（黃議員香菽）：

我想這一塊鳳山的里長也都有遇到這樣的狀況，里民應該也都有在反映，包括三民區的陳里長詩樁也都有一樣的情況，所以拜託交通局在這個問題能夠加強一點。接下來請青年局創業輔導科李科長慶璿發言。

高雄市政府青年局創業輔導科李科長慶璿：

兩位議座、各位與會的專家學者及市府同仁，大家午安。針對今天要討論的議題，有關設置一個青創商圈或青創基地的可行性，青年局就輔導一些青創團隊的經驗來分享。如同前面有一些專家學者有提到，其實對於這些青創團隊來講，他們在進駐一個空間時，最關心的議題是能不能做商業登記，因為他們要做商業登記，才會比較有意願進駐這個空間。其實如同剛剛專家學者講的，現在這個區域主要還是有一些法規面的問題，所以我覺得目前的可行性，可能還是要等法規可以做一些解套之後，比較適合發展。以上先做補充說明，謝謝。

主持人（黃議員香菽）：

謝謝青年局。接下來請經濟發展局商業行政科周視察佩誼發言。

高雄市政府經濟發展局商業行政科周視察佩誼：

議座、各位長官、先進大家好。經發局針對議題五的部分說明，目前靠近綠園道的周邊，就是三民區高雄火車站的部分有四個商圈，在鳳山火車站的部分也有鳳山中華街商圈跟鳳山三民路商圈。目前我們有在進行的是，在鳳山中華街商圈有設置一個創生基地，希望透過這樣的深根，可以讓商圈了解他的特色跟需求，串連社區跟店家，凝聚他們的共識，協助在地商圈店家，可以營造他們的特色，希望可以再給他們一些活化或是更好的經營方式。

我們也有跟青年局合作，就是吸引青年進駐商圈，目前針對進駐商圈的部分有推一個補助，申請期到9月30日，這個我們會持續辦理，也是希望青年進駐商圈，可以有一些活絡商圈或吸引年輕人的形象。

另外，我們持續辦理商圈輔導的部分，譬如上半年或下半年，透過過好年活動或是一系列商圈的行銷補助，讓商圈去辦一些活動，刺激內需消費。希望可以讓他們針對自己的特色做一些活化，這是我們目前有在辦理的。

針對綠園道的部分，我的意見也是法規面的部分，使用分區的部分如果可行的話，可以再討論做一些結合之類的。以上，謝謝。

主持人（黃議員香菽）：

謝謝經發局。接下來請觀光局陳專門委員傑軒發言。

高雄市政府觀光局陳專門委員傑軒：

兩位議座、在地的里長以及專家學者，大家午安，大家好。觀光局報告，原則上觀光局主要是透過活動引入跟議題的操作把人潮帶進來。在園道的部分，其實我們目前都會透過單車的活動來串接，從三民、左營一路串接，並與在地的區公所做一些配合，利用在地的資源去串接，包括在地的食物，像最近的必比登，附近有雞伯跟老新台菜，這個我們都有盤點過。除了這個以外，我們在單車活動中，也會透過領騎來說一些故事，包括剛剛提到關建的歷程，或是學者提到的歷史紋理，這些都可以成為領騎的過程中，對民眾很好體驗的故事說明。另外，如果可以的話，等到法規面解決了，在園道上可以從事商業行為的時候，我們就可以做其他的配合，讓整個效益變得更大，以上。

主持人（黃議員香菽）：

謝謝觀光局。接下來請教育局的詹主任天維發言。

高雄市政府教育局秘書室詹主任天維：

兩位議座、各位長官以及各位與會同仁好。教育局第一次發言，因為我們也有一些學校預定地，尤其在市區，我們在認養上可以引入剛剛專家學者建議一些建商或是大企業，確實是可以在認養之後，能夠豐富地域性的配置或特色，這樣也可以減低市府相關的維護經費，這是在學校預定地上有透過認養機制，來豐富一些使用性的經驗，以上。

主持人（黃議員香菽）：

謝謝。接下來請財政局公共財產管理科呂科長政聰發言。

高雄市政府財政局公共財產管理科呂科長政聰：

兩位議座、各位先進、各位代表，大家好。我提供一些小小的意見，據我了解，台中的草悟道比較偏重在觀光跟遊憩，剛才我的前長官李副校長樑堅提出要往多元發展的方向，我覺得是非常的重要，非常的敬佩。關於這個部分，建議相關機關是不是可以仿照財政部國有財產署，訂定一個「結合目的事業主管機關辦理國有非公用不動產改良利用作業原則」，這個目的事業主管機關當然包含交通局、都發局、青年局等等，只要有業務要執行的目的事業主管機關，都可以跟臺鐵局或鐵道局合作。這個部分有幾個好處，第一個，因為地方政府的目的是事業主管機關，最了解地方的需求，由中央跟地方協力來促進這樣的事情。另外一個部分，除了園道以外，旁邊的住宅區和商業區也可以一併來活化利用。不過比較擔心的是，剛才有很多代表提到土地使用管制，綠園道的土地使用管制可能是將來要突破的重要點，提供以上意見，謝謝。

主持人（黃議員香菽）：

謝謝財政局。接下來請研究發展考核委員會王組長瀚毅發言。

高雄市政府研究發展考核委員會管制考核組王組長瀚毅：

主持人黃議員、鍾議員、各位專家學者及府內代表，大家好。其實針對高雄鐵路地下化後的綠園道，市府各局處已經投入非常多的時間跟精力了，目前綠園道也融入市民的生活當中，針對鐵路地下化釋出的綠園道，如何在綠地跟自行車道的功能之外創造更大的價值，其實是一個可以思考的方向。所以我們也稍微去了解台中推動草悟道的經驗，提供一些可以參考的借鏡，以台中草悟道而言，它雖然是一個帶狀的綠園道計畫，其實它的發展還是以一些重要節點興建來做串連。舉例來說，興建假日廣場的地下停車場和服務中心，其實對於草悟道整體的發展是一個很關鍵的節點。第二個，他們針對廣場是用促參OT委外的方式，引入民間企業的創意跟行動力，也結合一些文創的市集，舉辦不同主題的活動，去增加一些地方的特色跟吸引力。他們在執行的過程當中也有遭遇到一些問題。第一個，就是周邊的民眾一直在反映陳情噪音的問題；第二個，就是停車的問題，導致很多違停而影響人行的空間。

以台中推動草悟道的經驗，回歸到我們高雄推動鐵路地下化後綠園道的議題來看，雖然有一點不太一樣，因為台中草悟道全長其實只有3.6公里，高雄是15.37公里，將近四倍多。所以這樣更突顯出來以整段發展來說，我們如何找出發展節點的重要性，以現在綠園道空間有限或是使用用途受到限制的狀況之下，其實針對綠園道鄰近的一些閒置土地的盤點，如何透過多目標的使用發展，然後再去帶動擴展到整個綠園道的結合，其實這是未來可以思考的方向。透過多目標使用，引用促參的方式，把民間的資源也可以引進，再把綠園道一些認養或是維護的部分涵蓋在裡面，基本上也可以減輕市府的負擔，二方面也可以增加整個企業的社會責任。

最後，針對我們的鐵路地下化，其實現在的鐵路地下化大部分都在比較市中心的地方，原來停車空間就有限了，如果未來在處理這個部分，針對停車空間的規劃可能要特別注意。另外，現在鐵路地下化的綠園道，其實都是緊鄰住宅，針對這個部分如何建立好的鄰里關係，獲得民眾的支持，跟地方的商店做一個結合，其實我覺得這都是未來可以思考努力的方向，以上。

主持人（黃議員香菽）：

謝謝研考會。我想土地使用管制確實是我們面臨最大的問題，所以我還是想請教一下法制局，這部分有沒有解決方案？

高雄市政府法制局張專門委員瑞霖：

謝謝主席。因為剛剛有聽到工務局及都發局代表的說法，它既然叫綠園道，園道用地到底是園還是道？因為依「高雄市公園管理自治條例」，工務局的代表談的是「公園管理自治條例」的處罰機關是管理機關，所以到底誰是管理機關就有處罰的權限，在法令上是不會有問題的。但是它如果是「道路」，如同交通局代表講的，基本上在道路上設置的交通標誌、號誌是屬於一般處分，只要符合明確性原則，就有拘束人民的效力。也就是說你看到就要遵守，你沒有遵守，當然就違反「道路交通管理處罰條例」。所以如果是「道路」，目前就是依「道路交通管理處罰條例」的規定處理，處罰的

機關就是警察或交通主管機關；如果認定是在公園園區的範圍內，基本上就是屬於公園的管理機關。等於會回到它屬性的認定，到底認定它是在公園內還是道路範圍內。我舉個例，譬如公園和人行道，公園本來就會依照「公園管理自治條例」，那是一個場域管理的概念，基本上我可以設定入園要遵守哪些規定，假設不能遛狗或是不能騎機車，如果你騎機車在人行道上行駛，人行道是在道路範圍內，你就違反「道路交通管理處罰條例」；可是當你進到園區，這是屬於公園的範圍內，「公園管理自治條例」有規定，你在裡面騎機車就是違反「公園管理自治條例」的規定，所以要看那個場域到底是在道路範圍內，還是在公園裡面，以上。

主持人（黃議員香菽）：

所以綠園道到底是園還是道，這個確實是需要釐清的，工務局請說明。

高雄市政府工務局養護工程處李主任秘書政穎：

議員，不好意思，剛剛我有做一個釐清，針對維管、權責和公文的分發，我們市府內部的權責一直在變。現在比較正確的是，它的都市計畫使用分區叫做園道兼鐵路使用，園道也算道路的一種，這是都市計畫法的用詞。所以剛剛所提機車的部分，是由警察局收文及開單，所以鐵路綠園道是屬於道路的界線。

共同主持人（鍾議員易仲）：

綠園道算是道路界線？

高雄市政府工務局養護工程處李主任秘書政穎：

對，算道路使用，因為園道算道。就好像新光路上面不是有80米的道路，中間有很寬的分隔島，整條新光路就叫園道，園道可以兼綠帶也可以兼道路。以上說明，謝謝。

義守大學財務金融管理系李教授兼副校長樑堅：

我請問一下，愛河上面可以做商業機能嗎？

高雄市政府工務局養護工程處李主任秘書政穎：

它是綠帶。

義守大學財務金融管理系李教授兼副校長樑堅：

我們在整個園道上面不是也有綠帶嗎？就是鐵路地下化後，這些騰空的土地不是也植樹做綠帶嗎？

高雄市政府工務局養護工程處李主任秘書政穎：

那是園道。我解釋一下，以前的都市計畫用字叫「道」，現在全部都改成「園道」，所以它只是一個用詞上的變化，這個應該都發局會比較清楚，我知道園道算道路。

主持人（黃議員香菽）：

請都發局解釋一下。

高雄市政府都市發展局社區營造科李正工程司文志：

確實這邊的計畫分區是園道用地兼供鐵路使用。沒有錯，都市計畫使用分區是有一個園道用地，不過我要強調，我在會前有私下詢問養工處，他們表達那個叫做「人行道廣場」，當然廣場包括兒童遊戲設施以及綠化空間，這個部分的管理單位是養工處，但是養工處有強調上面的停車場與自行車道是交通局管的，這是他們給我的訊息，如果不對，可以釐清。所以就我所知，目前綠園道上面的管理機關有臺鐵局、交通局及養工處。

共同主持人（鍾議員易仲）：

我請問一下，在園道上面能不能裝置遊樂設施或是體健設施？

高雄市政府都市發展局社區營造科李正工程司文志：

在廣場上面可以含兒童遊戲設施，在翠華路旁邊的園道上面本來就有遊樂設施。

義守大學財務金融管理系李教授兼副校長樑堅：

如果是政府新闢的就是供民眾無償使用，但是如果是民間設置的遊戲設施，做商業使用可不可以？還有包括停車場裡面做多目標使用，可不可以？因為現在很多停車場用地也是多目標開發，不是單純做停車場，還是有很多商業設施的使用。

高雄市政府都市發展局社區營造科李正工程司文志：

多目標使用另外有一個多目標使用辦法，譬如公園要興建地下停車場，就適用多目標使用辦法的規定，由主管機關視需求提出申請，會辦都發局，我們都發局會去審查，當然也會會辦相關的局處單位，如果核准就可以了，原則上公園本來就可以做多目標使用，可以做停車場。

主持人（黃議員香菽）：

因為養工處說這是「道路」，雖然叫做園道，但它是道路兼鐵路使用。既然是「道路」，易仲議員有特別問，如果照養工處所講的，道路上面旁邊只是一個綠帶而已，並不是公園，那怎麼可以設體健設施呢？道路上面禁止有體健設施，所以你們相關局處有沒有去釐清這到底是怎麼樣？

高雄市政府都市發展局社區營造科李正工程司文志：

理論是廣場上。

主持人（黃議員香菽）：

對，但就剛剛養工處所指的綠園道是「道路」，旁邊的只是綠帶，種植的花草樹木只是綠帶而已，它是「道路」，在道路上面我們應該不會看到任何體健設施才對。

共同主持人（鍾議員易仲）：

所以廣場也算是綠園道的一部分，它應該歸在綠園道裡面，只不過它是廣場的設計，對不對？

高雄市政府都市發展局社區營造科李正工程司文志：

如果上面有需要一些商業行為的簡易建築物，那又另外依照「臨時性建築物管理辦法」提出申請，做一些簡易的商業設施。

共同主持人（鍾議員易仲）：

在綠園道上面做嗎？

高雄市政府都市發展局社區營造科李正工程司文志：

目前那個部分在都市計畫法是不允許使用的項目，因為上面有涉及建蔽率和容積率的規定，「都市計畫容積移轉實施辦法」裡面是沒有的。我講的是未來，目前沒有。

主持人（黃議員香菽）：

這一塊就有符合臺鐵局原本要在上面設置小型商店的想法，但是目前並沒有用到，我們比較希望的是未來可以變更做商業使用。當然園道的維管機關是市府，但我相信高雄市政府很多局處也想要在上面有一些商業行為，包括文化局、青年局和經發局。但是因為受限當初的協議，在園道上面不能有任何的商業行為，所以這個有一點卡到。我不知道高雄市政府可不可以由相關單位協調，能夠放寬這個規定。不然園道現階段能使用的只有自行車道、人行步道及休憩，而不能有任何的商業行為，這一塊後續有沒有機會與臺鐵局協商或溝通，能夠放寬這一塊。請臺鐵局說明。

交通部臺灣鐵路管理局汪技術助理成達：

高雄港站那一塊，是文化局跟我們無償認養的，那一塊有時候也會做一些商業的營利行為，他們會個別向我們申請。

主持人（黃議員香菽）：

長期的嗎？

交通部臺灣鐵路管理局汪技術助理成達：

短期的，我們還是會配合辦理。

共同主持人（鍾議員易仲）：

申請短期的，頻率高就變長期的，一樣的意思，只不過他們可能在天數或是時間上有所限制，也可能在有需要的時候提出申請。〔對。〕

剛剛研考會也提到一個很重要的重點，今天我們在討論的，第一個當然就是制定綠園道自治條例的可行性，回過頭來參考台中的草悟道，其實草悟道也是園道，它是透過園道在一些節點及地方的商圈做結合，我想臺鐵局很值得朝這個方向去思考。因為坦白講，我們的園道兩旁都有很不錯的景色，附近也有很多商圈。我們有一個這麼好的園道能夠從北高雄貫穿連到南高雄。因為很多人可以在這邊休憩及休閒，可以吸引很多的人潮進來，這些人潮進來如果附近有一個好的節點，其實我覺得可以從示範點開始做，我們先找一個附近有商圈的示範點，可以透過這樣的方式跟鐵道兩旁的商圈做一個結合，這是我們可以先去思考規劃的。因為園道的長度非常長，有十幾公里，我們需要的是讓點跟點串連起來，帶動點跟點附近商圈的人潮進去，把人潮跟商業帶動起來，這個是鐵路地下化後除了可以休閒的綠園道外，還有附加很大的價值在這邊。所以希望各局處可以討論一下，甚至觀光局也可以參與，設置商店方面，在變更上可能要去克服有很多問題，但如果像草悟道有一個草悟廣場，有臨時的攤位或餐車可以進駐，舉辦簡單的活動，甚至是假日市集，我想都可以帶動附近的商圈，我們可以朝這個方向先思考，可以做一個示範。像觀光局最近也舉辦很多自行車的活動，你們也可以在綠園道舉辦自行車活動，在綠園道找一個適合的廣場來辦一個市集，再跟自行車的活動做結合，我想這是很不錯的概念，請觀光局能夠把這個意見帶回局內好好的規劃。

主持人（黃議員香菽）：

教授這邊還有什麼意見嗎？請李副校長發言。

義守大學財務金融管理系李教授兼副校長樑堅：

我建議幾點，第一點，剛剛其實易仲議員講到一個重點，今天鐵路地下化的目的是什麼？就是把鐵道移到地下，騰空出來的土地已經不是鐵道了，就是要把土地釋放出來做多元的價值。如果我們還是把它視為道路來看，那就失去鐵路地下化的功能及意義，這不是很奇怪的事嗎？政府花了1千億元的經費，保留下來的是道路，這個我真的不能理解，這是第一點。

第二點，如果局部有些法規的限制，可不可以誠如剛剛鍾議員所講的重點，是不是在短期之間辦理一些活動，包括企業認養或是餐車的進駐，用短期臨時性申請的方式，經由臺鐵局及管理單位同意就可以辦理。

第三點，如果仿照或是比照台中草悟道的方式，結合周遭商圈及鄰近民間土地的資源，順便把這塊騰空的土地能夠做局部商業機能。導入這些商業機能，比照愛河既有的「黃金愛河」和「河邊曼波」，他們有一些咖啡店的經營。這個部分看是由議員指定，還是由研考會或是法制局，做一個委託的計畫，把這個部分做法令的釐清、功能的識別，或是牽涉到使用分區管制裡面要不要鬆綁或是增加的部分，因為剛剛聽到台鐵局很有意願。花了700多億元，就只有讓民眾在上面騎腳踏車，這真是滑天下之大稽，你們花700多億元就只能騎腳踏車，不覺得很離譜嗎？這個部分當然牽涉到不同的管理單位，大家都有自己的法令解釋，剛剛財政局的呂科長也有提到，我們適用國有財產署一些非公用土地裡面，如果有一些法令上解釋能夠通的，還有一些既有已經開發的，在法令上可以去做突破跟解決的，或者透過市政府自己內部的土地使用分區管制擴大範圍，解釋上是不是就通了，通了以後就可以適用，當然後面的管理機關跟查處機關的建議，這個只要內部協調，大家有共識就按照這個方向去做。但是我再強調，不是15.37公里都要大面積開發，這樣也不對，而是選擇局部的區域，哪些是優

先可以推動跟局部的商業機能做連結的，甚至毗鄰原來的車站再往外延伸。再來是停車場是不是可以做多目標的使用開發，讓民間經營遊憩設施，帶動一些商業機能，或是自行車驛站，是不是可以帶來一些新的觀念及作法。我們想像釋放出來的土地是一個街廓單元去做局部開發，而不是把它視為道路，如果是道路，我覺得就失去鐵路地下化的意義了。

主持人（黃議員香菽）：

謝謝李副校長。今天很多專家學者，包括市府單位也提供了很多想法和意見，我認為主責單位，包括工務局、都發局都應該要朝建議的方向去推動，因為很多局處，包括剛剛提到的青年局、經發局、觀光局，甚至土地所有權的臺鐵局，大家對於這個小型的商業模式都認為是可行的。所以我真的希望透過這一場公聽會，讓相關的主責單位能夠好好的去思考，也拜託研考會思考一下要如何處理，畢竟研考會每一項研究及作法，都可以提供給高雄市政府作為施政的參考。所以還是要拜託相關單位，包括研考會也要儘速的研究，針對制定綠園道自治條例及商業行為的可行性，希望研考會能夠儘快評估，然後提供給相關單位一個施政的依據。如果大家沒有意見，非常感謝今天所有參與的專家學者，不好意思，陳里長詩椿有意見，請陳里長發言。謝謝。

三民區寶民里陳里長詩椿：

兩位議員、各位先進及長官，大家好。我是三民區寶民里的里長，我要提的範圍是正義站附近，因為那邊平常從早上到晚上，整天活動的人非常多，那邊里民有下列幾點建議。第一點，是步道的問題，我們以前開會就一直建議人車分道，就是自行車道跟步道要分開，結果完工後變成自行車道跟人行道在一起，所以時常發生交通事故，這一點我在此提出來。

第二點，就是我們那邊有一個86格的停車場，但是費率實在太高了，

1小時30元，停8小時就240元了，所以幾乎沒有人在使用，很浪費這個空間。我們希望降低費率，讓更多人願意停車，不然都沒有人使用，這個停車場就沒有意義了。

第三點，建議工務局繼續辦理老舊房子拉皮，我們那裡大部分都是40年以上比較老舊的房子，就在鐵道街旁邊。而整個綠園道那麼漂亮，設計這麼好，結果因老舊房子破壞整個門面。我記得還沒有驗收之前，有提房子要做拉皮，我在這裡呼籲工務局繼續辦理老舊房子的拉皮，讓那邊的環境更好，以上做這幾點說明。

主持人（黃議員香菽）：

謝謝陳里長。請研考會補充說明。

高雄市政府研究發展考核委員會管制考核組王組長瀚毅：

跟議座報告，針對綠園道自治條例還有一些權責的研商及可行性的部分，以研考會每年委託研究的經費其實是相當有限，這個部分會帶回去再做研究。如果是比較實務面操作的話，我覺得應該是針對幾個相關的權管機關，因為那部分的法令介面他們最清楚，可能就由權管的相關機關直接去處理可能會比較直接一些。以上報告。

主持人（黃議員香菽）：

謝謝研考會，研考會的意見還是要請相關的主管機關，看要如何推動及進行。我們今天的會議就到此結束，謝謝各位專家學者以及政府單位，包括在地的里長，謝謝。