

「高雄市捷運聯合開發住宅發展及檢討」
公聽會紀錄

中華民國 114 年 10 月 21 日

**高雄市議會舉辦『高雄市捷運聯合開發住宅發展及檢討』
公聽會會議紀錄**

日期：114 年 10 月 21 日（星期五）上午 10 時

地點：本會 1 樓第一會議室

出席（列席）：

本會—議員黃柏霖

議員鄭安秊

政府官員—高雄市政府都市發展局副總工程司翁浩建

高雄市政府都市發展局副工程司蔡承芳

高雄市政府捷運局副局長王正一

高雄市政府捷運局開發路權科科长林琬純

高雄市政府財政局專門委員黃琛

高雄市政府地政局專門委員沈秀珍

高雄市政府經濟發展局專門委員魏建雄

高雄市政府交通局運輸規劃科科长溫哲青

學者—義守大學財金系教授李樑堅

樹德科技大學建築與室內設計研究所教授盧圓華

中山大學政治經濟系副教授王俊傑

屏東大學教育行政研究所副教授李銘義

樹德科技大學通識教育學院副教授吳建德

主持人：黃議員柏霖、鄭議員安秊

紀錄：陳玲雅

甲、主持人介紹與會出席人員，宣布公聽會開始並說明公聽會要旨。

乙、議員、學者、各單位陳述意見：

黃議員柏霖

高雄市政府都市發展局翁副總工程司浩建

高雄市政府捷運局王副局長正一

屏東大學教育行政研究所李副教授銘義

高雄市政府財政局黃專門委員琛

高雄市政府地政局沈專門委員秀珍

高雄市政府經濟發展局魏專門委員建雄

高雄市政府交通局運輸規劃科溫科長哲青

義守大學財金系李教授樑堅

樹德科技大學建築與室內設計研究所盧教授圓華

中山大學政治經濟系王副教授俊傑

樹德科技大學通識教育學院吳副教授建德

丙、主持人黃議員柏霖結語。

丁、散會：上午 11 時 22 分

高雄市議會舉辦『高雄市捷運聯合開發住宅發展及檢討』 公聽會錄音紀錄整理

主持人（黃議員柏霖）：

那我們就開始了。首先謝謝學者專家，還有各位局處來討論，今天這個議題蠻好的，首先也謝謝市政府為了高雄整體的大眾運輸網路在發展。大家知道一個城市的進步，交通真的很重要，譬如說我這兩年有去台北，你看台北的網絡越密集，搭乘的人越多，而且效率越高，所以你就會發現網絡的重要。高雄也需要有更多的網絡，就會帶動更多的人來運用大眾運輸。大眾運輸建設就是要花大錢，各位知道我們財劃法修過以後，中央給我們的補助好像少109億元，少了錢以後我們怎麼去補？原本高雄市又負債很多。所以有時候我們在講一個民意代表能做什麼？我常常跟人家說，因為我在100年提出了一個減債跟減赤計畫，我把賒借的水龍頭關起來，那一年從借160億元降到100億元，然後隔年90億元、80億元。所以各位可以看到我們從105年開始，歲入歲出差短都可以平衡，然後接著有剩。我常常講，真的陳其邁市長這5多年來節流201億元，這是真的，你看最後公債的數字就知道，真的是往下。在那之前就一直在上升，很嚴重。所以我們把它擋住，就知道要怎麼讓整個財政發揮最高效率，建設還是要做。所以市政府也認真做了很多的財開，然後做了很多的聯合興建等等，這個基本上我都支持。但是我們在邁向發展過程裡面，除了我們透過這個聯合開發賺的錢以外，有一些是我們分了很多的房子，有一些是可能因為降低成本，然後增加我們的收入，讓整個大眾運輸能夠更好的一個循環。未來開始陸續完工了，而且我們現在聯合開發的場站很多，未來的這些管理的機制，還有基金的使用，甚至未來這幾年我們包括黃線等等的開動以後，我們整個捷運的財務有沒有都在控制範圍內？我們都先想好，我常說我們先想好就不會擔心，尤其市政的推動是不能停頓的，我們怎麼把這件事做好。未來我們會分到很多房子，這些房子要怎麼運用？是要賣、要租，還是要做社會住宅？我們多先想想，我相信未來我們在做很多的判斷就有更大的好處。首先我就先請各局處報告，然後再請學者專家給我們一點意見，首先請都發局。

高雄市政府都市發展局翁副總工程司浩建：

議座以及與會的各個專家學者老師們，大家早安。有關我們高雄市住宅發展的部分，當然我們是朝向多元住宅的協助。多元住宅的協助包括

幾個項目，包括社會住宅以及租金補貼，還有社會住宅的包租代管，這大概就是我們目前比較主要的居住協助方面的措施。其中社會住宅的部分，其實我們現在在推也發現幾個問題，因為我們如果要興建社會住宅，其實對市府的財務來講，負擔非常的重。所以我們目前大概有幾個策略，第一個，就是我們跟國家住都中心一起，大家合作，中央地方一起合作，因為中央資源比較多。所以我們就利用中央的資源來協助我們提升目前社會住宅的存量，有存量之後我們才能夠做更多事情。其實現在我們對住宅有很多的想像或者很多的倡議，其實我們都覺得很好，這個都是很好的理想。但是巧婦難為無米之炊，所以假如戶數不夠的話，我們想做不管是什麼宅，其實那個對我們來講都很為難，所以我們目前的目標就是儘量去衡量，所以也非常感謝中央願意跟我們一起攜手合作。所以目前中央跟地方我們努力的結果，目前在進行當中的，就包括已經蓋好的，已經在營運中的，或者說現在興建中的，甚至我們已經規劃差不多了，大概只差招標程序的，這樣加起來已經可以達到2.7萬戶了。我們的目標是3.5萬戶，所以再努力一點，或許就可以達到我們預期的目標。這個是我們政府這邊需要去努力的部分。不過政府要去興建社會住宅這件事情其實負擔真的是蠻重的，人力、財力，而且又遇到目前的營建市場缺工、缺料的問題其實也蠻嚴重的，所以其實我們一直想說是不是有比較多元的社宅政策。

所以我們大概有幾個方向，第一個，我們目前也透過公辦都更。公辦都更給予開發商有一些優惠，讓實施者如果願意捐贈社會住宅，就是他可以分給我們地主，我們市政府是地主，分回給地主的房子如果願意捐贈為社會住宅，我們還可以再加容積給他，這個依照法規本來就有這樣的機制。所以我們目前不管是我們的左營機20，還是我們亞灣的社宅等等，目前從公辦都更我們可以拿到的，像亞灣我們就可以拿到600多戶的社宅，其實規模還蠻大的，所以等於…。因為他有分不同的房型，有一房型的、二房型的、三房型的，不一樣。像一房型的是至少8坪以上，有時候房型的設計稍微會有一點變化。不過，總而言之，等於政府不用再另外花錢，我們就可以取得一定數量的社會住宅，所以這是我們目前都發局這邊可以努力的一個方向。另外，我們也透過都市計畫法的修正，就是我們在容積獎勵方面，都市計畫變更，就是你如果都市計畫變更，願意捐贈的話，建商可以取得容積的獎勵，我們希望透過獎勵的措施也能夠增加我們社宅的存量。

當然今天我們的主題，我們拉回來我們的主題是捷運聯開。捷運聯開所獲得的住宅其實他的條件更好，因為就在捷運旁邊，所以交通機能是最好的地點，也符合我們TOD的發展。當然假如能夠提供做社宅，這個我們也都樂觀其成。但是畢竟因為捷運聯開其實有一點政策的目的，畢竟他是跟捷運建設會相關的。就是說捷運聯開之後，有一部分的政策目的是要挹注我們的捷運開支。所以我大概也有看了一下台北市，台北市當然是跑在前面，人家的經驗對我們來講就是一個很好的指標。目前我看一下資料，台北市目前的捷運聯開宅總共是1,300多戶，依照捷運聯開的精神是可以標售，但是目前是沒有標售，目前也是只有用標租的方式。當然這個標租，因為捷運聯開宅的條件比較優渥，所以他目前是沒有全部做社會住宅，就我看到的資料是有幾戶是提供給都發局去做社會住宅，其他的就是當作一般的物件委託租賃服務業去做代管或包租這樣子，大概是這樣子。不過起碼，他雖然可能不是做社會住宅，但是他如果是做一般型的出租住宅，其實也可以照顧到在我們社會上有租賃房屋民眾的需求，我覺得這對整個社會的價值來講其實也有一定的貢獻。大概我就先拋出這些說法。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝都發局，接著請捷運局發言，謝謝副座。

高雄市政府捷運工程局王副局長正一：

議員、各位老師、各位專家學者好。我想我來講開始整個捷運聯開的構想，像高雄現在的捷運路網是66公里，有77站，這是113年我們已經通車的。我們現在規劃在123年，再過9年之後會完成112公里，達到114站，所以現在在進行的捷運黃線，市中心的黃線和北高雄的岡山路竹延伸線、南高雄的小港林園線，都是現在的關鍵。就是這三條線會將高雄的主要路網從一個十字型的紅橘線，包含綠色環線之外的網絡型，我們期待高雄能迎頭趕上北台灣都會區那麼方便的方式。

當然建設過程中我們很關鍵的一個就是財務，因為捷運籌措那麼大的經費，我們高雄現在正在建設期，要如何順利的將捷運蓋好，過程中要籌集地方要求的自籌款。因為中央不是全額補助，他的補助算起來有可能大概是7成到8成，不同的線有不同的狀況。我舉一個例子跟大家做個報告，像是捷運黃線，捷運黃線原始初步規劃的經費是1,442億元，其中地方就要負擔500多億元。我們現在捷運黃線在辦修正，這幾年因為國際情勢導致物料大幅上漲，所以捷運黃線我們在辦理修正計畫，可見我們自籌的部分

會壓力更大。自籌款的來源，關鍵就在我們一開始在做所謂捷運綜合規劃的時候，我們就會選定在捷運站周邊能夠毗鄰的一些基地，最主要以公有地為主，然後我們能夠把他劃入所謂的捷運聯合開發區。透過都發局協助做都市計畫變更，讓他變成住商區，然後我們能夠更高強度的發展，呼應城市發展。同時間不要讓土地是在捷運蓋完之後才來開發，而是捷運建設要8年到10年，一邊建設，我的地方發展也同時起來，當我捷運通車之後，旁邊嶄新的住宅、商辦、居住空間跟商業單元都已經出現，這個時候我們的城市機能就一次的大改造。除了我們現在在做的這三條線的聯合開發規劃之外，我們其實紅橘線當初做的時候因為是BOT，當初並沒有特別做所謂的捷運聯開。最近我們在成立上面有緊鑼密鼓，因為我們捷運局有成立一個捷運聯開辦公室。所以我們為了這件事情，將紅線和橘線補做了很多聯合開發，就是近期大家看到新聞上我們有好幾個基地陸續完成招商，現在正在興建。像我們在04站（前金站）那個地方已經在興建，那是我們第一件聯開計畫，他做完之後會做成商辦大樓。所以陸陸續續從04，然後09、010、013，這是橘線。紅線的R20跟捷運的楠梓行政中心一起合作。我講這麼多，關鍵就是我們這些選定的基地，其實最重要的目的是實現興建捷運鉅額的資本支出，要我捷運局能夠籌集這些費用，才能降低整個市政府財務的負擔，因為市政府要支持我們把他做起來，所以這一塊是我們最主要的目的。

所以這個延伸到我的下一個命題，就是說當我完成捷運聯開之後，我們會如何來處置這些資產？其實最重要的目的，第一步是取得權利金。為什麼？因為捷運聯開完成了，投資選商之後開始建設，4年、5年完成建設之後，他全部的帳都會進來，等於這段時間我們正在進行捷運10年的建設期。所以捷運建設期間我需要支付非常多工程款，這個時候我們最主要的目的是透過實現財務，讓他們能夠將我們這些效益全部轉換成財務。所以廠商投標的時候可以選定我要用權利金給政府，或者是我要讓政府分回房地。這是他們可以競爭、可以選擇的，最後我們選擇出來的這些狀況。有一些我們會取得房產，大部分我們會取得權利金，權利金就挹注在工程建設自籌款的編列，如果是房產的話，我們現在預設的方式是我們以後會透過標售的方式。第一個，就是說會將這些東西趕快實現。因為我如果長期進行所謂承租的話，我來不及在大量建設期籌集鉅量的經費，我必須要再舉債，我沒有錢就要舉債。所以這一塊對我們來講是最迫切的需求。

但不只是財源，我跟各位專家學者和議員報告，我們現在捷運聯開還要

兼辦公辦都更，就是在市府的指導之下，我們有兼辦幾個毗鄰我們捷運站附近的公辦都更。我舉R17為例，因為那邊台積電要進駐在那個區域，北高雄有產業鏈。所以我們在公辦都更的時候，我們會實現公共設施跟捷運連通，之後這個公辦都更會建立所謂的A級商辦。可能也會因應這些高科技產業員工進駐，邀集他們來高雄上班之後，我們會設置一些居住的單元，這個居住單元就是政府分回。我分回不見得要實現，賣出去，但是我們把他當作是招攬高科技員工來到高雄進駐生活，這個時候他們可以來做承租的空間。那個東西就是捷運局的物業，我們之後會透過資產的方式，那個專案我們是跟經發局專案合作來做招商引資。所以捷運聯開或是公辦都更，我們也可以實現所謂的商辦大樓或者是一些商業空間的部分。我以上做這樣的報告，以上，謝謝。

屏東大學教育行政研究所李副教授銘義：

不好意思，我知道這個事情後面還有很多要講的，可是因為捷運局有一個可能比較重要的資訊是不是可以提供，就是在議題一裡面的。因為這個資料應該是只有你們才會有，就是高雄市的捷運聯開站現在場次很多，所以是不是會有一個矩形圖或者是長條圖，來告訴我們目前已經完成了多少場，未來可能預計要完成多少場、多少戶，這樣粗略的5年內資訊，因為已經在做了嘛！不然你剛才講的那些流程或者是你們要做的事情，其實網路上的資料都有。可是這個data數據找不到，因為只有府內的人員或者長官才會有這個資料。所以是不是請副局長比較清楚可以告訴我們說，目前來講不管是橘線、紅線或者是未來規劃裡面，現有的場次大概是多少戶數？未來大概有多少戶數？這大概是我希望能夠知道的。不然一直講下去以後，我還是沒有這個資訊，我沒有辦法跟你做回應。這是跟議座的請求。以上。

主持人（黃議員柏霖）：

就現在查一下，好不好？

高雄市政府捷運工程局王副局長正一：

跟老師報告，第一個，基地我可以唸出來給大家聽，就是我們現在已經完成的。第一個是現在捷運聯開第一個案子正在施工，還沒有完工的例子。第一個案子進入施工階段會有興建的部分，我們第一個案子是商辦大樓，其他的部分是因為有些建照還在審議，中間還有變化的可能。基本上我們的方式是依照投發條件，我們可能分回3成左右的部分。最後，廠商可以選擇用權利金，他如果用權利金的時候，我們就不會收到

房地產。所以這個戶數基本上他是變動的，但是我們現在已經在進行中的場站總共有04站，04站是第一站，橘線的04。然後Y10的民族站也已經完成了投標，現在正在進行開工前面的建照審議的作業。013大東站也是已經完成了投標跟一些選商，目前我們在進行開工前的一些準備。RK1的C基地，就是在岡山的RK1的C基地已經完成了選商。R20的後勁站也已經完成。衛武營010我們也完成了選商。Y15就是鴻海的旗艦總部，在我們黃線最後端的旅運中心那附近，Y15基地我們也完成了選商。這幾個基地裡面現在都完成招商跟選商，還有陸續在做一些公告的。剛剛教授所提到的，戶數我們現在沒有辦法精確的講，因為他變化很大，廠商也有選擇性，他可以選擇打算 要用什麼方式抵給你政府。最後面我們取得的房產，我們最主要的目的也會實現換成錢，讓我能夠把捷運總體蓋完，我們以這個為目的。

事實上我們也有跟台北捷運局請教，因為台北捷運局是我們重要的諮詢對象，台北捷運局他們也有管理一些所謂的捷運聯開宅，他們是受限於他們市政府一些相關的規定，他們沒有出售，他們是做零零星星出租。事實上捷運聯開宅如果做長期的出租來實踐收益的話，第一個，他的租金水準不能大幅比其他區域非常高。所以大家可以想見，如果是捷運聯開宅的話，他的租金依照興建的成本一定會非常高。但是因為他的地域性毗鄰近，所以台北市在做這一塊的時候用出租的方式其實不太划算，長期來講不太划算，他們管理也是有相當大的負擔。所以我們在想，或許在整個市政府推進的過程中，有一些是不同的開發方式，他可以取得一些住宅單元，不同的開發方式可以來做一些互相的討論。捷運聯開我們目前的預設方案是籌集財源，完成捷運的整體建設，包含高科技的引資，實現商辦是我們現在最主要的一個方向。以上。

主持人（黃議員柏霖）：

就先這樣。接著請財政局。

高雄市政府財政局黃專門委員琛：

議座、各位老師，大家早安。因為剛才捷運局其實已經把整個軌道財務的狀況大致說明了，我們大概就補充說明一下。因為當初會開發聯開的案子是因為我們的軌道財務負擔比較大，為了不影響到我們其他公務預算，不排擠其他支出。所以當初其實最原先要推這個案子最先的發想是想要透過軌道建設，自己提高他的自償性，然後讓軌道建設能夠來自給自足，所以當初會先從既有的紅橘線來補做剛才副局長所提到的一些

聯開案。這些其實最主要的目的，在原先的構想裡面就是為了要挹注在整個捷運建設裡面。因為整個經濟變動的情勢，還有整個環境的變化，所以當然我們開出去的條件跟業者這邊做最後的達成，當然會依照不同的區段、區位有不同的一些型態。當然這個都是捷運局的專業。財政局這邊大概就是協助我們整個捷運局建設的財務能夠不中斷，能夠順利的把建設完成。所以在這一、兩年內，我們其實也有協助捷運局發行綠債，透過綠債我們先取得一些建設資金，趕快來把整個軌道建設完成，越早完成，其實我們的成本可以壓得越低。另外一方面，在做捷運聯開宅其實也是希望能夠預先培養運量，如果我們運量有培養起來的話，接下來我們整個黃線也好，或者是小港林園線也好，基礎的一些客源我們能夠養成，才能夠讓整條捷運的財務可長可久。以上。

主持人（黃議員柏霖）：

Ok，接著地政局。

高雄市政府地政局沈專門委員秀珍：

議座、各位老師和市府各位同仁，大家早。將高雄市轉型為一個淨零跟科技的城市，積極朝2050淨零排放邁進，是市府這幾年來一個很重要的施政目標。這個捷運系統在一個現代化都市來講，他是一個不可或缺的大眾運輸工具，因為他提供了一個安全、便捷、低碳和永續的城市軌道交通網路。他除了滿足運輸的需求之外，輕軌跟捷運帶來沿線的經貿發展。所以我們會積極的去推動捷運沿線周邊聯合開發的基地，讓他有系統、持續的推案。如果能夠結合捷運場站的開發，也是一個符合TOD都市發展的趨勢政策工具，他不僅可以兼具政府財政的收入，對於地方發展和不動產市場的供給都是一個正面的效果，可以帶來政府、業者、市民三贏的局面。

在整個目前的捷運開發作業中，地政局最主要參與的角色是關於開發前後不動產價值的協審方面。目前本市對於開發建物各區位的價值，還有開發建物的總價值跟一個土地的貢獻成本這方面，我們是委託給社團法人不動產估價師公會來辦理不動產估價。公會在接受這個委託案之後，他會找三家不動產估價師來做評估，最後公會也會經過一個審核之後，再去出具一個不動產估價報告書給投資方去做一個權益分配的建議書。這個提出給市府之後，會由捷運局這邊來組成一個審議會。這個審議會裡面有捷運局、財政局、都發局、地政局、法制局、主計處各方面，還有一些學者專家，大家會共同來審核投資人所提出的權益分配建議書，到底符不符合市

府的權益和市民的居住正義，因為他也是需要有一些比較公益性的設施在裡面。地政局最主要的任務就是去參與這個審議會，對於事後如果整個分配確定之後，有需要做產權登記的話，我們各個地政事務所也會全力予以配合。以上地政局報告。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝地政局，接著是經發局。

高雄市政府經濟發展局魏專門委員建雄：

主席、各位老師、與會的市府長官好。其實經發局擔任的角色是跟捷運局合作，我們都知道捷運聯開案的最主要的任務的確是支援捷運開發，這個東西是不能省的。因為你不能把他拿去做其他的事情，然後讓捷運蓋不成，不可能這樣子，他一定是有一個主從的架構。以經發局的立場來講，其實我們會希望會不會有某些捷運聯開分回來的，不管是辦公室還是住宅，他能夠發揮他純住宅或者純辦公室以外的價值，他可能不是有形的，可能是無形的。他可以做我們整個城市在產業轉型，在產業升級的過程當中一個策略性的工具。因為你一個大型的企業要從高雄慢慢發展，其實要走很長的路。減資、參資事實上是最快的，一定是這樣子。所以我們希望跟捷運公司這邊合作，拿出部分可以不影響他們財務操作的情況下，讓有一些住宅、辦公室能夠變為一個產業移居的buffer（緩衝物）。他們臨時要下來，你叫一家公司馬上去找一個企業總部來幫員工，因為現在大家都很重視所謂的員工生活，只有一個好的員工生活，他才會待在好的企業待得久。所以他等於是可以做為一個策略性的工具，握在市府手上可以當作一個協助企業進駐高雄的一個buffer。他絕對不會是永久的，可能是幾年，讓這個企業能夠在高雄找到其他可以開發的，或者滿足他需求的一個標的。所以我們基本上會跟捷運局這邊合作，把可行的標的、方案納入我們的招商資料庫，作為我們對外招商的一個策略性的工具。記著，他永遠不會取代捷運局當初聯開真正的目的，就是要支援捷運開發的經費來源。但是在產業面，我們也必須看能不能發揮其他價值，來擴充一個區域的消費力或者是提升產業在移動時候的時間價值。你等他想好要去哪邊蓋的時候可能是三、兩年後，但是我們高雄市不希望等，我們希望他儘快進來，讓他的累積效益能夠在高雄發揮最大的效益。所以我們基本上是用這種模式在跟捷運局合作。以上。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝經發局，接著是交通局。

高雄市政府交通局運輸規劃科溫科長哲青：

議員、各位老師跟各位先進，大家好。交通局其實在捷運聯合開發的部分，我們就會比較專注於在交通的部分。其實只要是這種規模到達一定程度，我們都有一個交通影響評估的審查會議，因為他的量體都會比較大，所以大概都會排進來做審查。

其實我們現在在這裡面的審查機制都會要求他們再檢討一下他們的停車位的部分。因為其實在目前的法規上，其實我們設定的法定停車位都是屬於下限。在比較市中心，而且這樣的停車位可以賣，我們發現建商都會蓋比較多，因為可能市場也有這樣的需求，所以蓋比較多。可是在我們的認知上，我這個建物都已經在捷運旁邊了，如果我供給太多停車位，其實有點跟我們鼓勵大眾運輸的理念是相反的。所以其實我們都會一直希望他們可以在這個方面儘量去減少，或是說你有一些措施。譬如說他們裡面就會有一些鼓勵他們發行月票等等的方式，讓他們可以儘量去搭乘捷運，因為這才符合過去我們之所以要在捷運周邊開發的目的。所以這是第一個部分。

第二個部分就是我們也會建議他們周邊有一些搭配的，譬如說會捐贈一些YouBike。甚至人行道的部分，其實我們現在也有跟都發局在想說是不是要推廣一個概念。因為高雄其實比較熱，人行道應該都會跟捷運的人行道串連，但是除了人行道串連以外，你上面有沒有一個遮陽設施？我們現在是希望這個遮陽的部分，是不是他們在基地內部可以做，外面我們可以去協調我們的工務部門去做，至少就會從你建案的部分到捷運站都有一個遮陽設施的時候，事實上無形中會更鼓勵居住在這邊或是在這邊工作的人更願意去使用大眾運輸，不然下雨或是天氣熱的時候，其實大家就會覺得不太舒服，不想搭乘了。所以這目前大概是我們會比較專注的部分。以上先報告到這邊，謝謝。

主持人（黃議員柏霖）：

好，接著我們請學者專家，我們先請李教授。

義守大學財金系李教授樑堅：

主席、各位出席的學者專家，以及市政府相關的單位。我想高雄市是繼台北市開始興建捷運的第二個城市，我們現在的速度也都在加速當中，從紅、橘兩線到輕軌成圓到現在所謂的捷運黃線，到延伸路竹跟延伸林園，說真的，在相關涵蓋的區域跟範圍也是逐漸的在開展。但是對市府的財政是相當的辛苦，剛剛報告捷運黃線原來的規劃是1,442億元，

但是你們最近報給國發會的經費應該不止了。對，2,300多億元嘛！之前報紙有寫出來，因為你們跟國發會有重新再申報，所以這個差額差了900億元的部分，確實對市政府來講是一個相當程度的負擔。尤其財劃法修完以後，像今年應該也有缺絀一百零幾億元，對於捷運局跟財政局的財政調度也是一個很辛苦部分。

捷運聯開當然做得比較久的是台北，台北因為他有一些市場的供需跟房價的反應，確實是比高雄早一點。說真的，高雄開始蓋捷運的時候，初期使用的人並不多。包括除了很多所謂的票箱收入之外，希望藉由周遭的一些廣告效益、土地開發的效益，確實沒有完全的呈現，應該也是最近這5年來開始有比較具體的爆發。為什麼？就是使用的人數在增加，使用者的觀念，整個旅運行為都在做調整。本來輕軌也不太看好，現在慢慢使用人數也在增加當中，確實對城市的發展絕對是一個很好的現象。

我們捷運聯開主要的目的，我個人覺得應該有兩個重點，第一個是當然就是能夠挹注給市政府的土地開發收入，做為捷運投入的經費。第二個是重新解構高雄市的區域發展的樣態。之前楊欽富局長也規劃所謂的北城、中城、南城的發展計畫，當然現在吳局長上來以後，也許會有一些新的思維。可是就整個區域的發展來講，各位也要看到一個現象，南北高雄越來越失衡。也就是北高雄發展的人口，商業集中的程度現在是比南高雄越來越好。雖然南高雄我們講有亞灣，以前的多功能經貿園區，但實際上的人口還是往北高雄來移居。我想都發局的長官應該也都知道這樣的一個型態。所以我們整個捷運黃線裡面涵蓋的範圍真的很大，你在做聯開的時候，對於整個整體的區域發展、市場的供需一定要去做綜合的一個考量。

當然我剛剛看到市政府的報告有一個重點，就是說這個聯開裡面都有隱含所謂社宅的建構，當然對於年輕人在短期之間透過社宅的租用，確實也可以短暫緩解直接購買住宅的相對壓力。但是我這邊只是要建議幾點的部分。第一個，每個聯開裡面所在的區域範圍，他所帶來對於周遭環境衝擊，還有一個部分剛剛提到過了，地價到底會不會又變成是一個炒房的狀態？這個其實對於年輕人來講，也是一個相對壓力，還有想要購買住宅的人。如果我因為要財政的收入，可是我又把房價拉高。因為開發者還是將本求利，他投入還是要賺錢，我花這麼多錢，你市政府要求的條件這麼多，我要不要把單價拉高？這樣會不會造成年輕人購屋的壓力更大。所以我想都發局、捷運局和財政局，你們三個單位其實都相當重要。到底開發商所建

構的房價條件，對於房價助漲的相對的炒作壓力，我們市政府是不是也要有一個相對的控管？我們也不要為了財政就犧牲了下一代想要購屋者相對給付的能力。當然那個區域也要考慮到整個住宅的供需或商辦的供需能量。因為你們都沒有邀請我去當審查委員，我在其他的縣市都有當委員，反而我們在地，我又管過財政，我又管BOT。好像我都被阻止掉一樣，都不敢找我，雖然你們兩個局長都跟我很熟。我應該是最熟這個地方的人，其他縣市我都有當委員，包括中央，是有點可惜。所以在裡面設定的條件你們真的要考量清楚，到底會不會對於區域發展是一個適度增量，還是一個快速增量，反而又造成那個區域人口的大爆發，又造成那個區域發展的失衡越來越嚴重。我覺得這個是第一點要特別去注意的部分。

第二點，因為開發社宅要租，特定條件可以租到12年。可是年輕人對於租賃的需求跟他的給付能力是如何？其實也要去做一個適度的考量，你們的定價機制。可是因為社宅如果真的要考慮到回收又很麻煩，我們第一個在苓雅監理站附近的凱旋青樹，那個到底現在有沒有break even？我講一個很實際的，就是到底能不能break even？事實上市政府可能還要相對補貼很多的經費，你們的開發…。

高雄市政府都市發展局翁副總工程司浩建：

那是中央的補助。

義守大學財金系李教授樑堅：

對啦！都是只能靠中央。如果你跟承租人所收取的收入，事實上是相對不足的。因為那個財務報表我以前有看過，這根本就不能賺錢。你如果社宅的比例過高的情形之下，你們財政這部分怎麼去挹注？這個也要去做綜合的考量。

另外，就是當初這些開發商在投標的時候，他們應該有預估他們的投報率，那個投報率的管控跟要求，你們市政府也要去特別關注。不要他為了賺錢做了一些的要求，結果房價是奇高無比，這個又造成很大的麻煩。我比較擔心是在那個地方。尤其我最近跟一些業者有吃飯，當然最近土方成本大幅度拉高，挖一個地下室光清除土方的費用是以前的10倍，10倍喔！包括你們現在要設置公辦的土方棄置場，岡山當然現在有遭遇抗爭。但是你們當初跟營造公會協調的定價，也是原來他們既有以前在處理費用的8到10倍。這個部分講白一點，羊毛出在羊身上，我開發這個區域的土方處理費用這麼高，我會反映在哪裡？反映在房價嘛！所以這個部分也是會不會變成又是相對助漲房價，又變成是一個提高的壓力？其實這個現在是高

雄市一個很大的問題。當然講白一點，以前隨便棄置，那是一個歷史共業，但是政府現在要想辦法來解決。問題是說，你現在土方處理的棄費用比以前高8到10倍，這個部分要怎麼辦？當然主責單位應該在工務局。因為他有分兩個區塊，一個是建管，一個是環保，因為土方有分成不同的種類。所以我覺得那個也是一個問題，現在目前投標的廠商，其實那一塊也是一個很大的處理費用，變成暴增8到10倍，我看很多建商也都在反映這個問題，還有營造廠商。所以這個部分可能要再拜託一下。我們就千萬不要變成捷運聯開完以後，我又變成是相對助長高雄房價推升的一個重要的助力，這樣反而並不是很理想的狀態。

另外剛剛提到交通衝擊評估其實也是相對的重要。就是因為區域發展你要平衡。如果又過度集中，所有的旅運行為、旅運需求又集中在這邊。當然他可以搭捷運，可是他平常也不一定要搭捷運，有時候還是會自行開車。所以停車位的控管、總數的衡量，這個東西我也不敢要求交通局怎麼樣，因為我也不是神，未來的旅運行為到底會做什麼樣的改變，但是確實是要去做綜合的考量。到底我是抑制，還是要增加，這個部分也要看看其他城市推動的發展過程之中，他們處理的手段跟他們所實施的成效。所以剛剛都發局有提到，你們也會參考台北市的興建經驗，他們的一些經驗，他山之石可以攻錯的情形之下，到底聯開裡面要怎麼做，達到的效果會最理想？可能誘發的問題，他們有沒有什麼事後改善的機制？因為你們剛剛報告已經有6個點，3個點已經在動工，3個點已經招商跟完成，後續一定會大量投入進去，這個部分相對的配套措施，這個其實也要去做一併的考量。不要別人已經做過，走過錯誤的路途，我們不要再重犯一次，我覺得這個是我們真的要特別去注意的。

最後一點我提的是，那個獎勵的手段，剛剛提到有容積率的提升。那麼對於開發商來講，除了容積率的獎勵之外，我們是不是也因應不同的區域開發，他應該有比較不一樣的獎勵機制，反而能夠把那個區域開發的效果能夠達到最理想的狀態。當然市政府會講說，如果這個區給這個條件，另外一個區給那個條件，會不會造成彼此衝突？可是如果是站在綜合區域發展的考量裡面，也許不同的獎勵機制所帶給那個聯開的效益應該會有所不同。我只是提出來建議，也沒辦法強制要求，就看都發局整體的規劃。以上，謝謝。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝李教授，接著請盧教授。

樹德科技大學建築與室內設計研究所盧教授圓華：

主席、副主席、各位專家學者，更優秀的市府各局處團隊。我想TOD捷運聯開宅絕對是一個公私協力很重要的城市機會，城市社會機會。我就講三個前提，第一個是講到高雄的O5R10。O5R10也是一個國際標，結果做好之後，周邊的商圈沒落，然後看不出未來在哪裡。這是第一個狀況，O5R10。第二個是有一位心理諮商師說，最近有一位求助的男士，可能是有點「魯蛇」。這位男士很沮喪，心理諮商師問那個男士說：「為什麼你這麼沮喪？」他說：「家裡附近的捷運站開通了，我好沮喪。」心理諮商師說：「這是好事，家裡旁邊的捷運站開通了。」他說：「不是，停車位都被劃掉了。」路邊停車沒了，路外停車也減少了，他說他好沮喪，為什麼沮喪？他說全世界只有汽車方向盤聽他的。家裡的太太、女兒、辦公室都沒有人聽他的，只有這輛車的方向盤聽他的。就可以知道在我們的聯開裡面事實隱藏了很多的社會狀況，我就從這個前提來看。中國曾經有過井田制度，他絕對是一個公私協力的。井田制度發生在夏、商、西周那個年代。但是後來因為整個農業的技術發展了之後，這個井田制度也被解構了，是因為資本的關係。但是公私協力一直都會需要，特別是今天的組織型社會。所以我就從幾個概念來看，第一個是組織型社會；第二個是軌道經濟；第三個是公共造產的機會以及ESG，以及古代的井田制度至今可能還是隱藏在我們文化裡面的深層結構。

第一個是我們當前的問題跟局限，就是現況的聯開大概是以權利分配、成本攤提為導向，滿足了投資人、地主的短期實力訴求，對於公共建設，對於政府部門是有幫助，但是基本上是權益分配跟成本攤提的概念。第二個缺失是TOD的精神，他的公共造產的可能性在哪裡？他忽略了社會共構，公共價值創造的空間。第三個，捷運站周邊的發展失利是公共空間品質還是財務跟社會效益脫鉤，還是剛剛講的聯開宅之後，整個房價又更高等等？他有非常多元的複雜結構，等著大家一起來作答。

第二個是如何來重構這樣的合作邏輯？如何從一個利潤分配轉向公共造產？我就從三個面向來看，第一個是組織型社會裡面，所謂「組織型社會」意思是說今天的社會不是只有公跟私，政府部門裡面有這麼多專家政治底下的局，局底下有處、事業目的主管機關等等很多附屬的機關、機構。他本身就是一個組織型社會。大學也是一個組織型社會、社區發展協會、一個公司，法人化的公司、基金會，基本上都是組織型社會的各個單元。在這樣的族群社會裡面，我們來看聯開宅，可以來重新定義

參與者的角色。他不是只有三方合作，他應該是多元利害關係人共治的一種機制。第一個來看地主，他不只是持有土地的個體，應該做為公私空間治理參與者，地主他是一個空間治理參與者。所以剛剛提到停車場要增設還是要減量，這個真的是微環境的、微地區的。台北的經驗跟高雄的經驗可能不一樣，在橋頭、大樹可能跟大寮、苓雅會不一樣，因為他是微地區型的。所以停車需求以這個來看，應該是相當深根的，是一種空間治理參與者的需求能夠被探查。第二個，投資人不僅只追求財務回報，他也應該要承擔ESG社會責任。第三個，政府是由土地的開發啟動或是土地仲介的角色，轉化為空間價值協商平台的搭建者。期待是這樣。

從軌道經濟來看，他做為一個生產要素，而非一個開發的誘因，軌道經濟。捷運軌道不僅只是提高地價，而且是生產都市公共價值的工具。然後我們看日本的東急，東急電鐵很知名。軌道加生活場域，他是一體設計，帶動周邊生活跟經濟活動。然後我們來推動非地產化的聯開模式的話，用軌道支撐產業、生活、文化這樣的一個複合機能。從公共造產面向來看，是在建立一個公共跟民間共享的增值機制。所以聯開TOD不是只有土地私有者獨享開發紅利，應該要透過增值公共性的資產，如社宅、綠地或是剛剛有提到的綠債等社會設施來形塑一個共好空間。如果這樣能夠效仿公共造產概念，以都市計畫加交通建設創造價值，它由全體社會共同享有增值效益。

第三個是從永續發展TOD的策略來看，應該這個年頭是一個社會設計，設計4.0、設計5.0的年代，社會設計、社區設計、服務設計的年代。這時候社會設計可以加上制度再造。從三個面向來看，ESG導向，社會設計導入周邊的一個開發指標，評估捷運聯開宅能夠引入ESG的量化指標，環境、社會、治理，這三個是不是有機會有一些的指標可以被指認，可以被操作，能夠強調S的社會面跟G的治理面。如在地居民參與、青年、老年人口的可親近性、社會住宅的占比、空間爭議，這些都可以被討論的。

古代井田制度的啟發，是用制度設計來保障共享，這是一個社會理想，也是我們文化裡面的深層結構。古代井田制度中，900畝規劃下的公平跟私領域共構，類比於今天的TOD裡面公共產出空間、社會設施綠地加私部門開發收益。可以建議的是，在所有的聯開案裡面可以劃設固定比例公共用途產出。這個我們會有，已經有了，只是說他能夠更細膩的去操作，而且將這個比例確實作為投資回報跟開發權益分配的前提，用地取得的部分包含了招商重新分配的分配率。設立公共貢獻計算模式，引入具社會使命

跟長期經營願景的投資者，權益分配建立利潤再投資的人，在地公共資本，例如社宅、創業基地、文化空間。

第四個是有關資產出售跟公共價值部分，從賣地到產生永續的資產。聯開有助於政府財務缺口的一種補缺或是優化，去強化，但是我們減少一次性的出售或是標租。剛剛有提到結合公辦都更，結合TOD周邊的公辦都更是好的策略。要他把這個區域擴大，讓這個支撐系統更為完善、更為全面，所以A級商辦這種東西也會因此而被導入，同時也在培養運量。這都是可以看到的優點。是不是有機會能夠建立公共價值信託基金，乃至於REITs的這種不動產投資信託基金。讓他變成一個被行政法治化，然後有助於推動TOD的一些相關的社會造產的理想。

結論是我們以這四大核心價值來重構一個聯開的策略，從價值訴求，以公益性來看，公益性的價值訴求，可以看看公田，或是21世紀高雄的公田來看今天的TOD，他可以對應到政府的政策，包含社宅、文化、空間、教育空間的保障。可量化的成果包括公共空間占比、社會設施密度。所以不論是公共性、共好性、在地性或是永續性，其實都可以被分開從三個面向來看價值訴求對應的政府政策工具，以及可量化的成果，這可以做為公益性、共好性、在地性、永續性，可以分三種訴求，價值訴求、對應政府政策跟可量化的成果。

最後有一個建議，所有的TOD可以編列多少比例的公有用途空間，他可以變成一個公聽會，或是一個類似議會這樣的公聽會裡面來做討論。第二個是建議能夠建立公共價值回饋基金，做為開發利益的再投資平台。因為TOD案一定會一直持續推下去，同時搭配了整個高雄捷運網絡的開拓，所以他變成一個可以被思考說能夠有回饋基金。第三個是引入ESG的評鑑標準做為招商門檻，尤其是關注在地參與跟社會正義。第四個是建立在地協議平台，由政府、投資者、居民、學者共構方案。最後能夠降低出售地上權，改採地租收益分享等等這些理想的配套。以上。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝盧教授，接著王教授。

中山大學政治經濟系王副教授俊傑：

兩位議員、市府的團隊和各位學者專家，大家好，我是中山政經系王俊傑。剛才其實不管是李教授跟盧教授都從很多角度去綜合思考這些問題，經濟學家的訓練都比較單一點，我就從一個比較單一的角度去思考。因為事實上聽到現在，很清楚的一件事情，我今天為什麼要聯開？

最主要就是錢。這個大家都說得很好「金錢不是萬能，沒有錢就萬萬不能」。其實前一陣子我在上EMPP的課的時候，我們社科院EMPP課的時候，我們有講到一些BOT的案例。當然黃線不是BOT，但是裡面會涉及到一些Cost-Benefit Analysis的案例，我就把綜合報告拿出來給學生看，你看這是怎麼樣去計算，那些重要的名詞大概是什麼樣的涵意。我們就發現到，剛才其實副局長有提到，這一版還不是你們未來修改的版本，這個土地開發利益高達4,000多億元，是整體benefit的將近七分之四左右。也就是說看起來非得要靠這個東西才蓋得了。到底最後這4,000多億元，最後能得到的是多少？裡面應該有部分是一定拿得到；有部分是努力拿得到；有部分是非常非常努力才拿得到，我猜。因為事實上我們在同樣的過程當中，我們也檢視了你們對流量的預估，我就詢問在地里長，正好有些場站有在地里長在那裡，然後他說這根本就不可能。就是不可能你們預估在上下班時間，然後使用場站的人數幾乎是他們周圍三個里加起來的七分之一、八分之一的人，一個小時，他說那幾乎是不可能的事。所以回推過來是說，這個土地建設的收益對於支應捷運的建設有多重要，我應該把這個當作我的primary的policy goal。我完全同意李老師和盧老師講的，就是在這主要的policy goal之外，我可能會涉及到其他的效益。舉例來說好了，剛才大家都有提到我今天如果把這個捷運宅設得很貴，會不會促進房價的上漲？我是覺得過慮了，因為大家都忽略到市場機制的問題。今天不是我設多貴就一定賣得出去，一定是設到貴到我賣得出去為止。如果暫時，譬如說我跟廠商說，我們這個要有公益的限制，你的投報率要有所限制，你不能賣太貴。最後第一批很快就賣掉，我還能限制他們轉售嗎？我能限制他轉售的價格嗎？對啊！所以最終這個房價會漲到哪裡？當然現在從政治上的角度來說，如果一開始就訂很貴的話，可能市府會變成是一個被罵的對象。可是我不得不說，我不覺得那是最後的價格，最終其實還是取決於市場價格。所以對我來說，最重要的是，如果你的聯開宅最重要的政策目標就是把我的捷運線蓋好的話，今天就用市場價格去處理這些東西吧！讓市府的收益極大化，這樣你才能不管要處理社宅或是處理其他policy goal，我就幫市府把這個錢省下來，讓他有別的錢去做這些事情，讓他有別的錢去做這個事情。所以我認為這個思考可能單純化，我完全同意剛才兩位老師講的，這個軌道運輸會有很多其他的衝擊，但是其他的衝擊不容易評估，也不容易被掌控。身為經濟學家，我相信市場。

所以在這裡我會建議，剛才地政局有提到你們會請不動產估價，會有權益分配的這些process。我覺得這很好，一定要把市府的利益極大化。是不是一定要透過權利金或是立刻把他標售，這個我待會兒會有一些不同的看法。我可以理解到的就是，你現在有一個很大的cash outflow，所以你的希望你的inflow就不要借錢。可是從市府的角度來說，不借錢是不是最好的best policy？這個我就知道了。為什麼？因為一般政府可以借到的錢，利率一定比市場低，因為你default的機率比較低。所以你是不是一定要做到儘量避免零借錢，當然我們有公共債務法的上限。在那個上限許可的情況之下，我不應該去追求零借錢、零負債的，這不是一個合理的財政運作。所以你是不是一定要立馬就把他變成權利金或是把他全部賣掉，這可以再討論，因為我不認為這是符合市府最大利益的作法。是不是有可能我賣掉的是地上權，他未來還有一些處理的空間，未來還有一些想像等等之類的。因為我沒有看到確切的數字，我沒有辦法做到最準確的評估。但是我的建議就是單純化，maximums花費，讓市府有錢去做別的事情。以上。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝教授，建議很清楚，就是賣掉。請李教授。

屏東大學教育行政研究所李副教授銘義：

謝謝兩位主持人，還有各位學者前輩，還有市府的各位資深長官們。先恭喜捷運局的副局長，很不容易到這個位置，還願意來跟我們分享你的經驗。事實上我的看法跟前面幾位也很接近，尤其是李局長的抱怨我也聽到了。我還沒有進入市府服務之前，我也審過經發局的案子，也審過研考會的案子、也審過教育局的案子。可是離開市政府以後，只剩下屏東縣政府會邀請我去。不過這是真實情況，我覺得非常合理。

主持人（黃議員柏霖）：

還有高雄市議會邀請你。

屏東大學教育行政研究所李副教授銘義：

謝謝高雄市議會的邀請。但是我沒有要去接受什麼審查案的案子，因為現在審查案的規劃也是很嚴謹的，尤其大家都很專業。我就這個議題來看好了，我為什麼會請教副局長看法的原因，是因為我知道你手邊有一個whole picture，就是有一個全圖。這個全圖有紅線的、有橘線的、有未來的黃線的、還有輕軌的這樣的全圖，這個全圖搞不好就掛在你辦公室的後面。然後你也知道在哪一個站體裡面的哪一個聯開站的樣貌，

你都知道。只是因為這小小的公聽會也不是市長要求的，所以你大概就不會把那個全貌拿出來。可是我的意思是說，要評估一個事情的時候就必須要有他的全貌，他的全貌大概就是如這邊所說的，他大概有多少場站的開發、有多少戶數。但是我覺得副局長你剛才回答我也是對的，因為還不確定，有的可能變成權利金，變現金流進來；有些可能變成戶，這些戶我可能出租，也可能出售，變成一樣的資金進來。就回到你原始的本質，那個本質叫做錢，就是剛才王教授說的，所以我剛才為什麼同意。

可是事實上這個聯開案的概念事實上應該遠大於這邊，你看到這邊為什麼有這麼多局處來？因為他牽涉到地政局土地的整個重劃跟變更；也牽涉到都市發展局整個都市發展的方向跟規劃；也牽涉到財政局的財務收入的部分；也牽涉到交通局的交通運輸評估；也牽涉到經發局的廠商進駐的意願跟能力。可是事實上聯開案的概念就不是只有單純的只是我有蓋了這個房子有多少戶，我收入多少錢。我覺得他應該更大一點的去看，他是一個市民生活圈的建構。為什麼這樣說呢？因為我們常常去國外很多城市，他們捷運站裡面的聯開案，事實上就是一個大型的生活區域，上面一入站以後，旁邊就是一個shopping mall，或是至少是一個大型的賣場，這個賣場足夠我去採買我的生活。然後搭著電梯上去以後可能是小戶，可能是大戶，看我們家的人口，他就是我的生活區域。所以我根本不需要有停車空間。你說：「老師，那是你，你搭乘的是公共運輸。」可是還是有人是開車的，開車的人可能停在其他比較遠一點的地方再步行回來，再回到這樣的聯開宅裡面。聯開宅裡面可能有兩個模式，一種模式就是廠商買的，他自己做的，他把他賣出去獲利了；第二種模式可能就是分配給政府部門的，不管是捷運局或者是什麼局處。政府部門的話，就會想像說我是拿他來做社宅，變成一個所謂的出租的模式去嘉惠我們年輕人，或者轉換成現金放在市庫裡面去減少我的負債，這個都是可以考量的。所以我的意思就是說，當你進入到這樣的議題裡面的話，你會發現聯開宅裡面必須要有幾個想法。他的想像空間裡面，我也贊成剛才盧教授說的，他可能必須會有一些公車轉運站或者公車的點，這個交通局說，我已經考慮到了；他可能會有一些大型的商場或是私營的大賣場；他可能需要有一些非營利的幼兒園，當人口慢慢進住以後；甚至還有一些可能是地方圖書館的分館，雖然總圖又變成公法人，但是他也不見得會在那邊設分館，或看他的需求性；他也可能需要去附近的1公里內會有小型的學校或者是中學；甚至在像高

醫，高醫旁邊可能就是一家醫院，再遠一點到長庚也是一家醫院；再過來的正修可能就是一個居住區，也是所大學。所以我的意思就是說，從捷運線這樣的考量，剛才講的橘線、紅線跟未來的黃線都要去考量聯開宅以後可能的生活樣貌跟他的住宅。你說，高雄市沒有那麼多人口，高雄市房價高，所以年輕人進不來，然後高雄市廠商投資少。這就是變成考慮到這些問題。假設有廠商進來，經發局的招商處做得很好，我知道你做得很好。進來以後需要有員工住宿，需要有新的辦公場所，這些都需要在他的公司附近或者廠商附近，或者比較遠的地方做一些這樣的購置，這些購置的部分就需要要去考慮到可不可能跟聯開宅做一些合作。

所以我在想做聯開宅的時候，他的管理機制是出售或出租，他的財務規劃、他的運量評估跟交通評估，我想你們都在做。可是我也贊同剛才王教授的說法，往往是高估了運量，高估了土地開發收益。但這沒辦法，你不這樣估的話，那個案子做不起來，那個案子做不起來，這個聯開案就過不了，過不了以後就沒有後面的開發。我剛才講的，你說：「老師你要舉出實例，高雄市現在的捷運運量就是之前高估了，所以之前才有虧損，虧損之後才有集體買回來的部分。」我知道，那個過程我都知道。但是現在的聯開案我們希望他回復到我們的兩個概念，第一個概念，它是一個市民的生活圈；第二個概念，政府用了這麼多的政策工具完了以後，他必須變成一個可以讓市民做為宜居的生活城市；第三個，我相信捷運工程局的副局長辦公室後面的大牆上一定所有的路線的運網，然後你再把標上你的聯開宅或所謂的開發廠辦，都標示清楚以後，你心裡的whole picture，我希望大家都能看得到。以上。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝教授。接著請吳教授。

樹德科技大學通識教育學院吳副教授建德：

兩位議員、在座的專家學者、市府的領導，大家早安，大家好。剛剛中山大學王教授已經把我最想講的話講出來了，一切都是為了錢，錢不是萬能，但是沒錢萬萬不能。但是一個政府難道做任何事情只能以錢為導向嗎？其他都不用管嗎？當然TOD是現在這種大眾運輸型導向型的發展，在全世界都是採用的一種都市型的發展模式。主要的目的就是鼓勵民眾去搭乘大眾運輸，減少私人的運具依賴，然後減少都市的蔓延，並且提高所謂的土地利用的效益，這個大家都清楚。

可是各位市政府的長官，如果大家還有印象的話，這幾年台北市政府的

捷運，台北市政府捷運的路網，他的運客量跟高雄市比較起來，我們用九牛一毛可能太過份了，不過小巫見大巫，我相信大家應該是可以理解的。這幾年台北市政府的捷運本業都是虧錢的，是副業跟附加利益賺錢，你們可以去找相關的資料。他運量這麼龐大本業都還虧錢，虧錢難道就不做了嗎？難道就荒廢了嗎？難道就不運輸了嗎？不是的。

所以我覺得捷運聯開宅當然錢的壓力很大，大家都很清楚，因為沒有錢就萬萬不能。但是我們可不可以找出比較平衡的作法。像目前捷運的聯開宅大部分都在精華區，窮鄉僻壤或是比較偏僻的地方大概也不會去做，廠商不會去投資，民眾也不會拉到嘛！但是捷運TOD這種作法，我覺得基本上就是一種既是築巢引鳳，也是招商引資的雙軌的作法。你有拉到那邊，產業才會蓬勃發展。譬如說高雄房地產會不會因為捷運聯開宅的一個開發就盡噴了？我覺得光一項單純的因素也不太可能，房地產的暴漲，那個因素是非常錯綜複雜的。像橋頭，橋頭6年前到現在，房地產整整漲了3倍。你6年前買了一個1坪10萬元的房子，我對面的鄰居6年前買的房子1坪10萬元，現在住了6年賣35萬元。我沒有，那是我的鄰居。漲到35萬元，為什麼？你建設拉過去，產業進來，當然各行各業就蓬勃發展，那是一定的。你沒有產業，沒有交通建設，沒有大型建設，大家就是一灘死水，高雄的房地產沉淪了20年，大家都很清楚。所以我個人覺得這種捷運聯開宅遍地開花、百花齊放之後，對房地產當然會有某一種程度的提升，那會不會是唯一的理由？我覺得也太誇張。

如何去做到平衡，就是我覺得捷運局或是高雄市政府，當然我希望從這方面，最起碼我不要虧錢，賺點錢來支撐或支援其他建設。但是人民的居住正義難道就可以視而不見、視若無睹嗎？這個可能在這個社會也沒有辦法諒解。所以像王世堅立法委員前幾天在立法院，他引用很多公民團體的資料跟社會學者的資料，他說全台灣有13%的人民是在貧窮線以下，他推估有250萬人民是貧窮黑數。所以換句話說，莫忘世上苦人多，我覺得這個觀點在政府的執政理念裡面可能還是要去注重思考。如果你捷運的聯開宅當中，除了這種精華商業區的開發，有一些可能比較不是那樣繁榮的地點，也可以把他變成社會住宅或是合宜住宅的方式，去稍微拉平所謂的居住正義，以利益為導向來開發，把這兩個方向稍做平衡，可能是政府應該去思考的方向，而不是一切向錢看。當然一切向錢看沒錯，每個人都希望賺錢，政府也希望賺錢。

節流沒辦法的狀況之下，可否開源？當然我們中央政府也提，賴總統

也提出像開發基金的這種籌募當中，這或許可能可以去思考如何用這種公共建設開發整體的專案基金，讓全民去投資或者是去認股，這也許是可以思考的方向。以上是我的報告。謝謝。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝。最後請我們共同主辦人發言。謝謝。

主持人（鄭議員安秭）：

謝謝三民區最優秀的黃柏霖議員，以及現場看到我們最優秀的教授們，以及現場的局處同仁和幹部。今天大家的蒞臨就是為了我們的聯開宅，其實這個說到底，我相信大家也知道，有關於這個聯開宅其實有時候也提到像有關住宅爭議，還有現在年輕人的住屋需求、購屋需求以及租金補貼的部分。因為我們知道租金補貼縱然有誘因，但是我們另外一方面，在他的誘因之下，目前我們也知道591上面或是很多租屋的網站，他們其實都有提供租屋補助了。年輕人在選擇租屋之前，當然他也會相較比較，已經租屋補助後，有些現有的可能是自有房屋拿來做公益出租的部分，自然他的租金也會相對降低金額，相對而言，他的誘因還可以更加的吸引我們的年輕人來租屋。所以往往我們的聯開宅如果只租不賣，有時候這也是我們要考慮到的一些點。可能你們的租金開得高，但是年輕人不一定租得起，縱使有租屋補助之後，這也是要考慮的一點。

另外，我們也常常聽到一些捷運的聯開宅，其實說真的，公民參與的機會太低了。因為在一些公聽會當中，我們常常聽到一些地方上對於我們公益的部分，像一些聯開宅相關的公聽會，民眾往往要參與表達的機會非常之少，以及他們的發言時間也都非常少，當然人家就會覺得沒有參與到。說到底，我們都知道，聯開宅有一些部分就是要以比較實惠的金額提供給我們的市民朋友。但是他的金額如此的高，甚至在這部分，有些民眾想要有公眾參與的機會，想要表達心聲，但是在這部分我們聽到的都是民怨不斷，民眾認為常常想要反映都無法反映，在公聽會當中給民眾發言的機會可以說是非常之少。所以我也希望未來我們在聆聽當中要多給我們民眾發言的、權益、發聲以及相關的建議。我相信你們這樣子統籌當中一定可以聽到一些不錯的建議，也可以改善許多目前現有的狀況。我知道我們局處縱然有多年的經驗，但是我們還是要以現實層面，以現在市民朋友要的是什麼，以及他們所需求的是什麼，而不是用我們市府的觀點去看他們。往往我們認為提出來的是最棒的，但是對人家而言，我們所提出來的可能還可以再更加的進步。

剛剛教授有提到這個收益部分，有時候我們聽到市政府甚至中央花了大筆經費，結果蓋出來都是蚊子館。我舉例來說，像我們台鐵鳳山車站，最近說要蓋一個便當的特色工廠，好多人在罵。因為我們也知道鳳山車站花了好幾億元，4次招標都流標，已經成為蚊子館，這是大家既定的印象，是事實了。大家覺得很奇怪，鳳山車站蓋得這麼好、這麼漂亮，現在要弄個便當特色工廠，兩極化的聲音都出來了。有的當然是說有特色，但是有的說這麼大的鳳山車站要弄一個特色工廠，反而跟民間企業在搶食大餅。當然人家也會認為奇怪，難道沒有更好的招商方案，沒有更好的這些部分嗎？花這麼多錢卻變成特色工廠，當然民眾就有一個很大的問號，我們當初花了那麼多錢，他的收益又如何？特色工廠我們想也知道，他能夠收回的真的不多。我們當然也以這個觀點來看現在目前的捷運住宅聯開案，目前市政府都說這個未來沒問題，可是我們要想最後的這些，你如果要整個攤平相關的成本等等，我們要想現實層面為何。剛剛有許多教授講得都非常的棒。我們也是請局處將一些現實層面跟教授所提出的意見，大家一起綜觀提出更好的方案。當然安祿我也會持續追蹤有關住宅正義的部分，以及聯開後續的部分。再次謝謝我們的教授，以及我們的局處同仁。謝謝。

主持人（黃議員柏霖）：

事實上每一次公聽會就是多討論，然後多思考，有很事情不會一次就成功。像一開始我跟大家報告，那個42學校，是法國發明的，全世界在亞洲好像只有韓國有兩個；日本一個；台灣沒有。因為我們不斷在講，現在數發部已經同意在高雄跟台北各設立一個，現在重點是要先設高雄還是設台北，這時候就看地方政府的決心。我們如果覺得這個很重要，對未來產業、人才培訓，整個軟體設計方面的硬實力人才的匯集，我們提出更積極，第一個就會設在高雄，未來就會帶動很多的改變。所以「無恆產、有恆心」我們自己想得到的加上聽取別人的意見，覺得可以更好的就往前走，那就是一個進步。謝謝各位局處代表，謝謝各位教授還有共同主辦人，我們今天公聽會就到這邊。謝謝。