

「軌道系統沿線的聯合開發及 TOD 運作策略」
公聽會紀錄

中華民國 109 年 7 月 17 日

高雄市議會舉辦『軌道系統沿線的聯合開發及 TOD 運作策略』 公聽會會議紀錄

日期：109 年 7 月 17 日（星期五）下午 2 時

地點：本會 1 樓第一會議室

出席（列）席：

本會一議員黃香菽、李眉蓁、李亞築、鄭安秣

政府官員—高雄市政府捷運工程局總工程司施嫩嫩

高雄市政府捷運工程局副工程司黃俊翰

高雄市政府捷運工程局副工程司駱思斌

高雄市政府交通局專門委員林弘慎

高雄市政府財政局非公用財產開發科科長陸奇峯

高雄市政府研究發展考核委員會主任秘書陳克文

高雄市政府都市發展局主任秘書張文欽

學者—文藻外語大學國際企業管理系教授賴文泰

輔英科技大學休閒與遊憩事業管理副教授系陳冠位

嘉南藥理大學休閒保健管理系教授詹達穎

成功大學交通管理科學系教授鄭永祥

義守大學管理研究所教授李樑堅

其他—高雄市政府黃捷服務處助理吳京翰

高雄市政府王耀裕服務處助理劉職賢

高雄市政府李雅慧服務處助理朱靖菱

高雄市政府陳若翠服務處助理洪榛好

主持人：黃議員香菽、李議員眉蓁

記錄：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：

黃議員香菽

李議員眉蓁

高雄市政府捷運工程局施總工程司嫩嫩

高雄市政府捷運工程局黃副工程司俊翰

高雄市政府交通局林專門委員弘慎

高雄市政府財政局非公用財產開發科陸科長奇峯

高雄市政府研究發展考核委員會陳主任秘書克文

高雄市政府都市發展局張主任秘書文欽

文藻外語大學國際企業管理系賴教授文泰

輔英科技大學休閒與遊憩事業管理系陳副教授冠位

嘉南藥理大學休閒保健管理系詹教授達穎

成功大學交通管理科學系鄭教授永祥

義守大學管理研究所李教授樑堅

丙、主持人黃議員香菽結語。

丁、散會：下午 3 時 23 分。

高雄市議會舉辦『軌道系統沿線的聯合開發及 TOD 運作策略』 公聽會錄音紀錄整理

主持人（黃議員香菽）：

謝謝大家今天來參加TOD以大眾運輸為導向的公聽會，首先介紹共同主持人李眉蓁議員，政府部門的代表有：高雄市捷運工程局施嫩嫩總工程司、黃俊翰副工程司、駱思斌副工程司、交通局林弘慎專委、財政局陸奇峯科長、研考會陳克文主秘、都發局張文欽主秘。今天在場的專家學者有：文藻外語大學國際企業管理系賴文泰教授、輔英科技大學休閒與遊憩事業管理系陳冠位副教授、成功大學交通管理科學系鄭永祥教授(前高雄市交通局長)、義守大學管理研究所李樑堅教授(前財政局局長)，還有黃捷議員服務處的助理吳京翰、還有王耀裕議員的助理劉職賢。現在開始進行今天的公聽會，首先請李眉蓁議員發言。

主持人（李議員眉蓁）：

謝謝今天來參與的專家學者、市府單位，還有黃香菽議員以及在場的各位貴賓，今天的主題是軌道系統沿線聯合開發TOD的運作公聽會，這個標題唸起來有一點長，一般民眾可能會聽不大懂，其實等於就是我們有軌道的地方，它沿線的旁邊可以把它發展起來，以這樣的目標，甚至可以招商做成商圈，讓我們沿著有軌道的地方都把它發展起來，大致上的解釋應該是這樣大家比較容易聽得清楚。

現在捷運局在推的有南機廠和北機廠，都有在進行這個部分的運作，大家比較容易了解的就是大寮有享溫馨，有招商去那邊進駐，還有舊振南也在那個地方，在大寮那個地方，如果和北部比較起來還是差得很遠，台北的狀況不一樣，北部的地價高，然後它的人口數也多，所以它在招商規劃這些方面會比南部容易多了，南部在推動這個部分可能會比較艱辛一點。但是我們有這樣大眾運輸系統就是為了城市的發展，在這個部分，今天開這個公聽會就是希望和專家學者來討論，怎麼樣把我們的軌道系統和城市的發展把它發揚得更好、發揚光大。現在我們知道美麗島站的交通非常便捷，希望可以帶動附近的商圈，當初美麗島站那邊也很繁華，旁邊有一個南華市場，也就是新興市場，要怎麼樣帶動人群到那邊，怎樣弄出一個點、一個便道然後可以把人帶過去那個地方，看怎樣把商圈帶動起來？

今天在場包括市府單位，現在在推動上有什麼困難，然後專家學者有什

麼意見？這個是我們今天要討論的重點，希望有一個大致上的結論可以參考未來我們在推動這個部分會更好，因為未來我們還會有輕軌的運作，現在有的住家對輕軌有意見，是認為輕軌來只會打擾我並不會帶動商機，可是如果輕軌來是帶動商機和熱絡，他們的接受度可能會變得不一樣，或者是未來輕軌可以接到三鐵共構，這樣他們的態度也有可能不一樣，以前可能我還要坐車過去坐高鐵，未來如果可能我只要透過輕軌然後接到高鐵，以後出國回來就這樣子搭乘很便捷，搞不好他們對輕軌的接受度會很高。所以我們希望今天大家討論怎麼樣把TOD的運作策略做得更好。謝謝。

主持人（黃議員香菽）：

謝謝李眉蓁議員。軌道系統是現在台灣包括高雄一直在推的東西，我們知道TOD這個概念在國際間，包括在我們鄰近的香港、日本都已經推展很久了，像香港就是以地鐵為主，然後周邊用高效能、高質量的開發區，帶動整個城區包括有購物商場、住宅和商業都能夠結合在那裡；至於日本，我們去到東京都知道，東京地鐵站一出去都是發展成一塊一塊小型的商圈。我們知道高雄目前最好的案例就是大魯閣，大魯閣也是有用這種TOD的概念在做；另外一個現在在岡山，已經開始在做的達麗米樂也是照這個方式在做。我覺得高雄未來整體的發展既然已經是以軌道系統為主，我們要如何把軌道系統周邊整個商圈，包括整個住宅區能夠成為一個好的城區，我覺得這個就是我們今天要去探討的議題。

過去我們紅橘兩線，當初我們想說紅橘兩線做起來以後，高雄應該會因為軌道的關係而讓紅橘兩線周邊的商圈熱鬧起來，可是有一點可惜，中山路那裡反而因為軌道系統做下去，尤其是中央公園對面那一塊過去的玉竹商圈，玉竹商圈在我小時候，包括眉蓁議員，我們小時候唸書的時候應該都是在那個區域，就是玉竹商圈，可是現在我們看它的第一排，除了幾家很有名的咖啡店以外，很多地方都是在出租或出售。未來我們要如何利用軌道系統周邊的發展來帶動整體高雄的經濟，這個就是我們今天要探討而且非常重要的一個點。首先請政府機關來談高雄目前我們有做的狀況是怎麼樣？先請捷運工程局施總工程司說明。謝謝。

高雄市政府捷運工程局施總工程司嫩嫩：

謝謝兩位主持人黃議員、李議員，還有五位學者專家，我們先將目前紅橘線捷運和現在已經完工或者正在施作中的輕軌，還有未來我們可能會繼續做提報新建和營運的黃線，還有岡山路竹延伸線一些和TOD有關和聯開

有關的作業機制，我請黃副工程司向與會單位及學者做報告。

高雄市政府捷運工程局黃副工程司俊翰：

兩位主持人、與會老師、各機關先進，因為今天的題目好幾題都和捷運局有一點關係，我先從整體性的路網向大家做說明，縣市合併之後所謂的高雄都會區捷運系統空間範圍已經改變了，也要考慮到原縣區，104年我們捷運局，應該說市府已經把整體路網16條線重新盤點、重新規劃，界定出先後推動的順序，總共16條，大家比較耳熟能詳的有紅橘線、岡山路竹延伸線，甚至現在的黃線，現在最新的狀況像岡山路竹延伸線的部分，我們是一站一站往北推，就是分階段往北推，或許我們的資源還不夠那麼豐富，所以第一階段也應該施工了，就是岡山火車站前面的捷運岡一站，這個已經施工，111年要完工。

二階的部分因為環評審議過程中有一點影響，所以原本的第二階段又把它切分成2A，2A從8個車站已經完成第一個階段1個車站，第2站到第6站我們把它界定成2A這個階段，最後2站我們把它視為2B階段，雖然資源不夠豐富，但是我們還是一個階段、一個階段把它推動，2A的部分在5月份的時候行政院也有請高雄市政府重新檢討，再行報行政院綜合規劃報告內容，變成說鞭策我們，我們必須更努力，我們在10天前，7月份已經把修正好的綜合規劃報告2A階段再報行政院，這是岡山路竹延伸線的部分。黃線的部分目前可行性的階段去年行政院也爭取核定了，現在是綜合規劃部分我們也積極的在處理。

剛才有提到最北北高雄、中高雄，接下來像小港延伸線是屬於南高雄的部分，這個部分也是市府自籌經費把可行性的研究先完成，在6月份也已經把修正版再次提報往中央送，這是整體路網的部分。我們建置這樣的整體路網大概以10年為期會做滾動式的檢討，這是針對整體路網我們操作的策略和方式。剛才主持人也有提到聯合開發TOD，這個在國內外一些大都會或大都市都普遍採取TOD大眾運輸導向的都市發展策略，它的理念就是以捷運車站，不管是地鐵站、捷運站或者是火車站，它就是一個地方發展城中城，城市發展的核心，以它周邊提高使用強度，複合式的使用，這樣的部分落實在市府要推動的政策面上，像所謂的增額容積，捷運局和都發局已經完成了，現在輕軌周邊每一個車站都有適用增額容積的機制，容積可以增加，只要有開發的行為，透過申請我們也有建置相對應的行政規則受理這樣的案件。另外一方面也創造了市府一些財源，所以到今年二

月為止，這兩三年的時間總共受理了38件，創造市府的財源有達到12億，這個是長期性的機制建立，建立好之後我們透過機制來讓輕軌車站周邊就是一個小小的地方發展核心，其實TOD落實到政策工具上還有一個是土地開發和租稅，所謂的TIF，稅收會增加，這個也是可以挹注建設。

土開的部分其實我們和台北北捷的操作有一點不太一樣，大家都是以車站周邊為高強度的發展，北捷跑得很快，九十幾個聯開案，但是我們也發現柯市長他們好像沒有一個真正的TOD案件，他們在今年上半年也針對士林捷運站推出第一個TOD的案件。剛才講這些車站周邊的聯開案，其實高雄市跑得也不慢，我們所謂的末端站北機廠、南機廠、大寮機廠，特別是北機廠和南機廠開發率百分百，剛才議員有提到享溫馨和達麗米樂，其實是我們和高捷公司一起努力，這兩處20、30公頃的土地我們都是百分百的開發，當然剩下有待努力的是大寮機廠。

回過頭來這些TOD的政策工具還有一個叫做聯合開發，這是我們接下來未來要推動的一個重點，因為高雄過去沒有聯開案，我們這一年來的努力，我們也針對一些機制上的建立，比如說它所需要的法規，法規面的工具我們在六月份都完成了，我們也擇定了一個示範基地，就是舊市議會對面04的2號出入口，這個部分我們即將準備就緒，很快的我們就會來公告，這是我們目前最新的作法，以上說明。

主持人（黃議員香菽）：

謝謝捷運工程局。（補充介紹來賓：嘉南藥理大學休閒保健管理系詹達穎教授）接下來請高雄市政府交通局林弘慎專委發言。

高雄市政府交通局林專門委員弘慎：

交通局就今天的主題，關於交通系統配套的部分做簡要說明，因為我們現在透過一些政策將一些居住、工作、休閒等都分配在這個鐵路廊道裡面，這樣子會提高土地開發的效益，還有公共設施也可以儘量的利用，當然這是交通配套的問題，這樣子比較高強度的發展下人潮會比較聚集，所以將來要走的方向也是要發展大眾運輸。在這邊交通局要做的是，我們要建立一個友善、無縫的轉乘運輸環境，我們希望能夠提升大眾運輸系統的可行性和便利性，我們有一些具體的作法，我們會去改善這個運輸廠站周邊行人步行的環境，包括我們會去整合相關的運具，比如軌道運具，還有一些公車系統和比較新的共享運具，這些多元轉乘的接駁，我們會繼續強化，然後讓民眾透過這些便捷的大眾運輸可以輕鬆的完成他們平常工作和

生活中的各項活動，他們就會減少使用私人運具的需求，這樣子我們的都市交通才可以永續發展，這是交通局的意見。謝謝。

主持人（黃議員香菽）：

謝謝交通局。接下來請財政局陸科長發言。

高雄市政府財政局非公用財產開發科陸科長奇峯：

我是財政局非公用財產開發科科長陸奇峯，今天來參加公聽會之前我看了一下題目，我針對其中兩個部分做意見的交流，第一個是興建的現況與推動的措施，剛才捷運局有提到他們目前執行的狀況，就我財政局最了解的部分，就我們目前執行的最重要的案件狀況做說明，剛才主席有提到北機廠、南機廠的開發狀況不錯，我特別要報告一件我自己認為我們近期會看到很大的一件、很重要的一件、最重要的開發案是，舊龍華國小這一件，現在富邦公司非常積極已經開始要申請建照，所以它現在正在做環評的工作，應該半年之後我們就會看到正式的建造動工可以開始。

我在前面兩個星期才陪同他們去拜訪，因為我們財政局是招商的單位，我們非常的負起責任，他所有的申請建築這些東西我們都陪他一起去各個局處拜訪，當作一個窗口，所以這兩個星期我們陪他們去拜訪了建管處、都發局、交通局、捷運局、環保局、水利局，全部都去拜訪過了，主要是為了他們開發案申請這些環評、交評，還有都審要非常辛苦，所以每個局處都去拜訪過了。這個案子整個舊龍華國小基地上會有一個13層的大型賣場，除了賣場之外裡面還會有一個水族館，這個主體建築的北側有一棟塔樓，這棟塔樓的樓層是48樓，高度達到230公尺，這個是它的辦公大樓，南邊這一棟25樓要做一個旅館，所以整個開發的量體它的樓地板面積會達到50萬平方公尺，然後預計使用的數量會達到3萬多人，我也查過了現在凹仔底站每天捷運還不到3萬人，可是這個新建完它預計裡面的使用數量會達到3萬人，龍華國小這個案子將來開發成功之後，它會是一個非常重要的標竿，它應該會有效的帶動搭乘捷運來這個地方的人口數，還有離去的。

除了龍華國小這個是商業的地上權開發案，應該不只是商業地上權，說實在住宅如果在捷運廠站旁邊有這樣大型的住宅開發、社區開發，一樣可以有效的來促進大眾運輸TOD的發展。所以財政局在鳳山國中站那邊也辦了一個公辦都更，7月底的時候都發局還會辦政府這邊的公聽會，這個案子國城建設標到，它預計蓋的建築物會有500多戶，如果一戶4個、5個人

來計算，就有2000多人的大社區，就在鳳山國中站的出口旁，這個也會有效帶動整個TOD的發展。其實不只政府自己新辦的，事實上民間自己辦的，如果政府能夠有機會參與，我們當然也會去協助、配合來達成這樣的目標，比如說我們在08五塊厝站旁邊有一個博愛社宅的都更，京城建設的都更，這個案子是京城建設他們自己去辦的，不是政府去做公辦都更，他們自己辦的，但是因為裡面有市有地，所以我們就參加，參加了也讓它整個案子去運作可以順利的進行下去，這個案子最後蓋好也會有將近500戶的住戶，它就在五塊厝站的出口旁，所以這三個案子很明顯可以看到，它對我們TOD的發展是非常有幫助的。

另外一方面，剛才捷運局談了很多捷運局的做法，之前捷運局有辦過一些地上權的案件沒有招標出去，這邊要說明一下，很多人其實是誤解，把這個開發通通說地上權開發，好像除了地上權之外沒有其他的開發，其實不是這樣子，事實上地上權開發在高雄是沒那麼容易，基本上開發商還是希望所有權這個東西非常重要，現在捷運局的做法有很多他們的廠站用地現在要用聯合開發的方式。當然聯合開發是以前的用詞，現在都叫大眾捷運的捷運土開，因為習慣的用法我還是用聯合開發這種說法，聯合開發的話，基本上進來投資的廠商它可以分到建物的所有權，這樣的方式我相信將來會有比較多的機會可以推出去，首先針對新建現況還有推動措施的看法。

第二個，針對發展策略建設還有面對挑戰的部分，這個部分我們也有一些想法，我要先提到剛才講的地上權在高雄不是那麼容易，為什麼？因為地上權有兩種，一種叫做商業的地上權，就是它標出去就是為了做商業，像我們剛才講的舊龍華國小那個就是，像我們財政局還有標了漢神百貨對面那塊標出去也是，我們不讓它分割讓與，你進來就是要做商業，商業就變成說它只有70年的地上權，它要靠這段時間它投入的建設經費蓋起來，它能夠出租出去、能夠做商業的收益，它能夠在70年內把它賺回來，賺回來之外還有盈餘，所以這個東西很重要的一個因素，牽扯到這塊基地的商業價值夠不夠？它是不是這麼有商業價值可以吸引商業活動進來？還涉及到整個城市人口數，還有經濟發展的程度、商業發展程度是不是那麼有吸引力？大家都願意來這邊做商業，說實在的高雄看起來，尤其現在義大和富邦進來之後，商業已經非常飽和，其實這個才是大的問題。

另外也有人會問我說，你亂講，國產署的地上權標那麼多怎麼會標不出

去？我向大家報告，國產署的地上權那個是可以分割讓與，然後做地上權住宅的地上權，目前全台灣只有國產署這麼做，其他的六都和各縣市政府沒有人這麼做，為什麼會這樣？主要是國產署是因為國產法規定，超過500坪面積以上不得出售，所以它被限制沒辦法，它非得這樣做，其實那樣的地上權方式它收到的權利金大概是售價的三分之一，它收的租金，我自己來推算，它收的租金還不夠付它的管理成本，因為小小的一塊地500坪，它可能蓋3、4百戶，3、4百戶它每天要去做，它只要賣出去租約的交換，每年收租金、換約，就把這個收的租金的收益全部都花掉了，所以它只有三分之一的收入，然後它的租金又不敷管理成本，然後它又沒有地價稅的收益、沒有土地增值稅的收益，所以對政府來說那個是划不來的。

對買的人來說，買的人也許買的時候可能買到一個比所有權便宜，只要八成就可以買到，可是他忘記了一件事，他買到之後還要付租金，然後他去借錢的時候他只有地上權，所以他借錢的成數會比較低，然後他付貸款利率會比較高，其實對土地所有權人不利、對買房子的人不利，唯一只有建商它只是推另外一個不同的產品，對它來說沒有差別。在我的想法來說，如果要做那種可分割讓與的地上權，大概可能500坪、1000坪以下要做這樣子的方式，我認為就應該標售，政府是拿到百分之百的錢，而且不會面臨將來收回土地的問題，然後它的地價稅、增值稅照樣都可以收回來，所以地上權有這樣的特性。

我這邊的重點有兩個，第一個，商業地上權一定要搭配整體商業產業的發展，等於那個城市要有就業機會吸引年輕人回流，然後這個城市的人口數是增長的，這樣子商業才有可能發展。我有去拜訪過一些廠商向他們推銷地上權，他跟我說一句話，你們的權利金價格很便宜，問題是我要蓋這麼一棟要花很多錢，蓋起來之後我要租給誰？他的問題就在這邊。說實在今天沒有請經發局過來，我覺得經發局才是重點，我們要怎樣去思考可以有一些產業吸引人家產業過來，然後帶動人口的成長，這樣子商業的地上權會比較有機會。第二個，如果不是商業地上權要分割讓與的地上權，我建議標售給私人去蓋並不是壞事，只要不是太大的面積，500坪、1000坪標售給私人，它在旁邊蓋一個500戶、1000戶的住宅，政府又有稅收，它一樣協助TOD的發展，那不是壞事。當然如果是大面積、商業性非常好的，政府當然要留下來，可是一般的適合做住宅，或者他是商業氣氛不夠，它只能做住宅的不要硬去推地上權，這是我的看法。剛剛捷運局講到他們現

在用聯開的方法，我認為是一個很好的方法，而且我覺得未來可以看到它的成果。

再補充一點，除了原來這些已經開發完的捷運周邊找不到土地之外，新的捷運建設的路線，比如黃線，我覺得捷運路線的端點，有一些比如說機廠或者其他的，這些地方有一些我覺得可能可以配合區段徵收或者市地重劃的手段，把整個區域來做開發，而不是像我們就一小塊地來做開發，整個區域來做開發，像我們橘線終點那個地方，那個距離高雄市區很近，整個機廠如果能夠用市地重劃或區段徵收整體來開發，我覺得可能會有很大的機會，這個是一個思考的方向，當然這個不是捷運局自己本身單獨可以做的，這個可能還要其他單位，比如說地政局來配合，因為土地開發有時候需要長時間才能夠實現。

舉例來說，2003年我曾經去過倫敦，那時候有一個國王十字車站的開發案，那個時候英法海底隧道高鐵的終點站本來是在倫敦南邊一個叫做滑鐵盧車站，因為北邊的King's Cross車站旁邊有一大塊的空地，以前是工業區荒廢了，它想要做開發，所以把整個英法海底隧道拉到北邊去，改成用King's Cross這個地方，它旁邊有一個是聖潘克拉斯車站，一起去做整體開發。我在2003年去的時候，才開始做起初的規劃；然後2008年去的時候，鐵路拉過去了，聖潘克拉斯車站也重新改了，它非常漂亮，我們都說東京車站很漂亮，如果大家有去看過聖潘克拉斯，你會發現像城堡一樣的一個飯店重新弄起來了，非常漂亮。可是除了那個車站和鐵路做好之外，其他周邊的開發區還沒有開發，還在規劃；等於是過了五年還沒規劃好，現在已經2020年了。我最近才看到一些報導，它終於有一些開發，國王十字車站也做得比較漂亮了，有一些開發已經完成了，可是還有很大的空地，最近聽說google的總部要設在那邊；所以它們就是用很長的時期，花了十幾、二十幾年做這樣的一個開發。我覺得其實我們有很多端點在，所以做成重劃區或區段徵收區，是需要這種長時間規劃的開發。最後一點，是一個殷鑑，其實TOD的開發，除了車站旁邊的土地，我覺得大眾運輸的整合還算滿重要的。比如說，我們現在台鐵地下化完成了，可是台鐵地下化車站旁邊，有沒有看到我們台灣？沒有；甚至到底有多少人去搭乘，沒有。為什麼沒有人去搭乘？不是它的路線不好。就算是早上的上學時間或晚上下班時間，我發現，我南下這班車沒有搭到，下班車要等四、五十分鐘，北上也一樣要等四、五十分鐘，

那誰要去搭乘？沒有人要去搭乘，怎麼會去等四、五十分鐘？鐵路地下化明明說是捷運化，那麼它的班次是不是也要捷運化？第二個，它的車票，是不是要跟我們一般紅橘線的捷運車票一起去算，而不是我搭到你那邊轉乘，還要再去買一段你的車票，那就沒有吸引力了。所以這個部分，也是另外一個很重要部分，可能是你們需要努力的目標。以上是我們的一些意見，謝謝。

主持人(黃議員香菽)：

謝謝財政局陸科長，接下來請我們研考會的主秘陳主秘。

高雄市政府研究發展考核委員會陳主任秘書克文：

兩位主持人、我們今天與會的學者專家，還有我們府內的長官同仁以及與會的貴賓，大家好。研考會在今天公聽會的主題裡面，實際上我們扮演的角色，我大概從兩個方向來提。第一個部分，假設這是一個重大的投資計畫，是市府的一個重大建設計畫，那我們一定會去探討投入和產出的問題。投入，到底誰投入的經費？那產出，到底我們最後怎樣的回收？那個收益就是對市民後續生活各項的協助。那投入的部分，基本上我們現在由於可能財劃法的關係，我們軌道建設主要的經費來源還是要靠中央，府裡面一個部分就是公務預算、一個部分就是基金預算。公務預算基本上已經很有限，剩下主要的就是靠一個基金預算。基金預算實際上就是剛舉了幾個例子，有一些促參案其實最後都是像捷運局，幾乎都投入到基金裡面，財政局或許部分會回饋到我們的公務預算。但是我到市府研考會十幾年來，我有發現一個蠻重要的問題。收入的部分，我們可能會預估說這個建設的自償率多少；那以我們的捷運紅橘線或者輕軌來看，我們會發現跟當時的推估收入，尤其是銀行的收入是有差距的，當然這樣會影響它的自償率。這個部分，會變成是我們現在每一個案子在推動的時候，必須要很謹慎。可是同樣的，我也發現府裡面相關的機關在計算說，促參，我們通常偶爾會被提出來，像以前柯P剛擔任台北市長的時候，就要檢視哪些合約合不合理？其實我們研考會有時候，如果被邀請參與，我們也會協助來看這個促參案回饋率合不合理？訂的合不合理？不然的話，投入是政府在投入，產出的收益是誰在收益？是部分的廠商在收益，當然它也有養員工，所以還有很多人受益，這個部分就相對的很重要。所以在整個建設計畫的執行中，我們大概會很關注的就是自償率，還有後續年度實際收入的部分，可能是必須要特別重

視的。

第二點，我就針對今天的題目來看，「軌道系統沿線的聯合開發及 TOD 運作策略」，我覺得這個題目定得滿厲害的，沿線是代表一個空間的軸線、策略是代表一個時間的軸線。所以我們現在來探討一個問題的時候，不只是單獨一個點再看它的發展，而是看它一個線，甚至構成一個面的發展，那時間也不是看三年跟五年的發展。譬如以軸線來看，台灣一直在講我們現在少子化，可能已經是成為國安的問題。可是到目前，我並不常聽到的說法是，到底適當的人口是多少？我最近也很感性地去查了一下，包括我們的國發會也探討了，大概在我們 2065 年的時候，推估人口大概只剩下 1,800 萬左右，當然會隨著後面的狀況而變動。但是前兩天我有看到一個世界性的報導，我們主要 2065 年大概四十年後，全世界的國家尤其是先進國家，人口通通也是往下降的，所以這是國安問題嗎？要想像的是一個錯綜的複雜問題，只有現在比較落後的國家，它人口是成長的。回過頭我們往前面去看時間軸線，學者可能大部分是在那個年代，四十年前我們台灣的人口數大概是 1,800 萬人，也就是說我們人口減少，大家說是國安問題，但是確定的問題是什麼？可能還有錯綜複雜必須要找出來。一個城市的發展，我們剛講說吸引人來，但是人在哪裡？就沒有人，你要吸引人來，這有一點矛盾，這是人口問題。但是另外對我們有利的是，全世界都一樣，人口是往都會區集中，剛才主持人也講過，東京周邊都有一塊、一塊發展的機會。這個當然或許就是，假設我們設定高雄市的一個發展是可以集中在某一個區域，設定某一些的人口，這樣也是很好的，所以這是人口的部分。另外，就是我認為同樣是跟我們的都市計畫，還有我們整體的捷運路網的規劃是有關聯性的，它必須是整個串聯在一起來的。那整體上來講，我把時間軸拉得更長一點，我們現在講成功的案例，包括我們南北機廠、大寮機廠，現在實際上，等於大家剛才都沒有提到，一個是進行式、一個是過去式。大巨蛋，實際上當時也是設定在捷運延伸開發出來，但是現在是加入很多年輕人去的地方，現在是高雄數一數二人潮滿多的地方，所以這是值得發展的。未來我們府內發布的訊息裡面，我們也可以看到，那當然是一個比較大型的開發案。像鐵路沿線有 7 個車站，它整個開發預計會有 463 公頃，滿大的範圍。另外像鳳山國中的土地開發都更，這也是一樣在捷運站的沿線來做開發，我認為這些都是一個很不錯的計畫。

至於剛才我們財政局提到英國的一個實行計畫。我個人前幾個月突然晚上在家裡休息，電視一打開，報了一個德國杜伊斯堡的 CentrO，我覺得怎麼那麼的熟悉。原來大概是民國 86 年，我在德國受訓一段時間，那時候我住在那裡，它給我的感覺是，雖然它不像是我們高雄這麼熱鬧的地方，但是我們假日的時候就會去 CentrO。後來這次報導說，它就是一個 TOD 開發成功的案例，類似一個小型的 shopping mall 的概念。它透過一個軌道的運輸，或者輕軌、捷運公車的概念，當時二十幾年前，我就搭這樣的系統過去的，現在發展得很好。我覺得我們整個高雄市的建設計畫，還是財務之外我們整體面向的規劃，我覺得還是一個很重要的重點，不要一直想著說哪些廠商會來。我一直覺得廠商會來，其實有一個地方特色，我們發現，我們台灣各個都會區也好，或者鄉下也好，其實會去投注都是有地緣關係。那我們高雄有多少地緣關係的一些財團會過來，也是我們必須要關心的，我就簡單提到這邊，謝謝。

主持人(黃議員香菽)：

謝謝研考會。接下來，我們請都發局的主秘，張主秘，請。

高雄市政府都市發展局張主任秘書文欽：

主持人、李議員、各位學者專家，大家好。我就兩個部分，第一個就發展策略，第二個土地活化這兩個部分去講，發展策略其實是大哉問！高雄九成的人口幾乎集中在一成的地方，所以在我們整個海岸這邊其實人口很密集，TOD 大概就是解決人口很多的問題。那我分兩個面向，其實是大家談到的，一個就是我們的生活區，這些人口的居住，怎麼去引導朝車站周邊的發展去強化。第二就是產業，怎麼用這些軌道運輸給它串聯起來，因為剛剛有提到經發局有很多要去招商，人家問說你的條件好嗎？有沒有大眾運輸的這些軌道到達？龍華國小，人家要來投資，第一個就是遇到這個，所以在解決可能是產業鏈也可能是生活面上。我大概就講一個部分，我們觀察，因為我們在配合 TOD 上有一些作法，比如說像容積移轉。容積移轉一次解決 3 件事情，第一個，我們儘量把人口集中在車站旁邊，你住在附近，你走路去坐車就去上班了，不要再去搭乘小汽車，這樣可以減碳。第二個，鼓勵建商去買容積來活化我們市府的財政；第三個，是促進車站周邊一些老房子讓它更新。所以我們大概統計一下，我們容積從 94 年到現在已經有 436 件的申請案。我們看這些案件，有一半都是在我們車站 800 公尺的範圍裡面，大概建商也認為說這

附近比較有發展，所以一半以上的案子都集中在這邊。因為早期我們在解決公設保留地，他買容積就要簽公保地給我們。從民國 103 年開始，他也要一半繳代金，所以這個代金對我們市政府幫助也很大。經過這六、七年來，我們代金也繳了 28 億，這些代金繳了要專款專用，也用在這些周邊地區的一些道路建設上。所以在一些發展策略上，其實很多種學理或實務上，我們的部分就是以導致三個面向發展，集中在這附近，然後增加一些財源，也解決一些公保地的問題。

另外在土地活化裡面其實還滿多的，因為我把它分三個東西，第一個是站區的發展。大家可以看得到，高雄就是三個站區：左營高鐵站、高雄車站和鳳山站這三個站區。它的廊帶就是我們現在工務局、水利局，它們在進行這個廊帶的換新。大家以前房子是後面，現在換過來；我想這個在三民地區民眾大概都很容易感受到，鳳山應該也會。第三個，我們都發局目前也在進行一些閒置土地調整，閒置土地調整其實是持續性的。包含剛提到的一些不管是小巨蛋也好，龍華國小也好，這個都是在推的。剛剛辦好重劃的，也在開發中，像中都這些地區都是很明顯的，都是內惟埤發展之下就是中都這樣子。接下來，我們還是希望那些跟這個軌道有關的，像多功能經貿園區或者科學園區，這也都剛好在軌道周邊，這些都有賴於各種配套去給它加碼促成，以上說明。

主持人(黃議員香菽)：

好，謝謝。我想政府部門，已經就他們現階段在推的，甚至未來可能要推的部分，剛才已經先做了一些說明。接下來，就請我們的專家學者來提供一些意見，讓我們的政府部門能夠知道，包括我們的民意代表，能夠知道未來要推動這個 TOD，包括整個聯合開發。你們的意見也可以提供給眉蓁議員，未來或許她有機會再往上爬的時候，也能夠把這一塊做得很好，而且更重視這一塊。我們現在先請我們文藻外語大學的賴文泰賴教授發言？

文藻外語大學國際企業管理系賴教授文泰：

我想我們最重要的是要說，這個 TOD 大家常聽到的，到底面臨什麼困境？我想這是兩位可能正在做，我們可能最需要探討的事情。我先很簡單地回到說，這個 TOD 怎麼發展出來的？TOD 應該怎麼做？剛剛講很多，我稍微把它歸納一下。我先講一個故事，TOD 大概是在 1993 年，美國一位建築師提出來的，白話說，如果大家去美國，大家想看美國是一個什

麼樣的城市？住和商分離，所以你每天要從郊區花費很多的時間來到市區，大家可以想像在那個主要的幹道裡面，每天上下班就是交通擁擠。所以 TOD 當時在引進一個很重要的事情，所以為什麼我說困境，有些很重要的目的是要抑止小汽車，這個部分回到國內大概多快？我記得大概 2000 年左右，那時候我還在顧問公司。大家都知道，跟人家競標最有利標就是委員的問題，那時候一個委員問了一個問題，他問什麼叫做 TOD？2000 年而已，在顧問公司，包括我們國內最大顧問公司，都不知道什麼叫做 TOD。他以為委員在問 BOT，還有委員在問 BOT，它根本搞不清什麼叫做 TOD。所以簡單說，TOD 包含在國內，我想大概就是這二十年，可能大家都琅琅上口，這個背景大概是這樣子。我要強調一點很重要的，它真正的目的是要抑止私人運具。這個羅大威講，可能就是我們現在最大困境的來源之一，TOD 到底怎麼做？剛剛大家講很多，如果白話上來說，我自己把它歸納成，就是它叫凹凸有致，是有計畫的土地使用發展策略。什麼叫做凹凸有致？很簡單說，TOD 是希望在車站，比如說我們每一個樓地板的面積的使用發生率可以提高；比如說我們的住宅、商業每一個樓地板面積的使用率，一定比什麼公園來得高，所以剛剛主席也講過。這個典型的例子，大家有沒有去過，以前我們唸書叫做廣九鐵路，就是廣州到九龍，我最近好像聽說它叫做九龍鐵路。如果大家簡單去屯門，你注意看，你坐那個鐵路，你注意看它幾個車站，比如說從那個沙田、大埔、粉嶺、上水到羅湖，你什麼時候知道車站就到了，就從那個高樓大廈出來，沿線呢？完全旁邊都是農田，你如果坐那個鐵路就很清楚，你只要知道車站到了，你什麼都不用看，就知道高樓大廈到了，就表示車站到了。所以簡單說，他們就把所謂樓地板面積變成一個比較高強度的發展。簡單說，整個旅次發生率你怎麼把它變高。第二個是大家提很多，就是高強度容積的發展，它的主流典型就是香港和日本的東京。日本的東京大概在所謂的灣子內地區，它的地區剛好有高鐵、JR 和所謂五條捷運站。所以你知道它容積率本來提高多少嗎？它本來只有 800，它把它提高到 1,300、到 1,500，所以那個提高，簡單說就是高強度的發展，事實上，最近高雄也做很多，比如說把車站附近，大概這個都是痛，我最不喜歡他們的容積移轉，在都會小組大概都在我這裡，因為容積變成是個商業價值，從裡面是對的，為什麼是對的？

我來講一下這個困境，包括現在輕軌的困境，就是我們簽署 TOD 怎麼

做？就是希望把這個單位樓地板面積的屢次發生率提高，也就是從公園，在車站附近從公園放到這個住商，我們希望把這個車站做比較高強度的發展，讓容積提高，其實大家都知道。那為什麼這二十年好像看起來，台灣遇到很多的困境，包括我們輕軌遇到很多困境。其實這個例子大家可以想想看。簡單來說，大家回想看看，以前舊的地區比如說台北、新竹、台中、台南，在那所有的車站地區，說不定那個道路是窄的，幾乎所有的車站地區都是窄的，現在呢，台北也一樣，都沒落了。台中全部都到重劃區去了；台南呢？全部到重劃區；甚至以前台北，說什麼西門和北門的復甦，為什麼都到重劃區去？就是因為在那個時候以前鐵道的都市計畫的發展，都在日治時代，那時候當然沒有 TOD 這個名詞。不過，他們的規劃真的就叫做 TOD，所以那個附近車站，你回想一下，以前如果住那些地方，車站地區的道路都是窄的，所以他們說大眾運輸可以導向在發展，可是因為隨著那樣的發展，那個地方就沒有競爭力，所以這大概是說這個背景底下。

主持人(黃議員香菽)：

各位我們的公部門還有教授，不好意思，因為我們必須進去裡面開一個會，所以先暫停5到10分鐘，我們等一下馬上回來。跟大家說一聲抱歉，不好意思，謝謝。

主持人(黃議員香菽)：

我們的政府部門還有各位老師，不好意思，因為今天二、三讀會，剛好表決一個比較重要的議程，所以我們必須進去，是不是請賴教授可以繼續？謝謝。

文藻外語大學國際企業管理系賴教授文泰：

好，剛才張文欽主秘說我只剩下兩分鐘的時間。(笑)

主持人(黃議員香菽)：

沒關係，你可以講，不好意思，是我們拖到大家的時間。

文藻外語大學國際企業管理系賴教授文泰：

現在我就回到輕軌的問題，我再講一個故事，我覺得好快，我在14年前剛去交通局的時候，我早上去參加市政會議，下午回去的時候，那時候市長問我一個問題，到底是要 LRT 還是要 BRT？我是這樣形容，那時候我說，昨天在戲外，今天在戲裡面。大家想一下，那時候輕軌、軌道運輸最大最大的詬病就是因為它貴，基本上如果沒有人坐就是浪費，可是一般來說，只要你不要買錯，貴的東西就比較好，理論上。什麼意思？

我覺得軌道運輸對帶動土地使用的發展一定比公車容易，舉個例子來說，大家可以想一想，在所有捷運站的旁邊，每次建商的廣告都說在捷運站旁邊，是不是都這樣標榜？大家有沒有聽說標榜在公車專用道旁邊？建商有沒有這種廣告？所以簡單說，軌道運輸帶動土地使用發展一定比公車或其他私人運具方便。

現在回到目前我們在爭議輕軌的問題，包括大順路，你問那些店家和商家，他是需要人還是需要車？做生意一定需要人，可是就是因為我們在其他地區，對私人運具我們可能沒有其他的管制，所以萬一他難停車的時候，他就不會來輕軌軌道旁邊了，他就跑到其他地方去了，這個大概是我們現在推 TOD 裡面，不只高雄，也是其他地區共同的問題。所以我最後的結論就是要推展 TOD，除了大家看到這些土地使用發展策略之外，就要回到我剛才說的一句話，它事實上是具有計畫的高強度發展，簡單說，就是對私人運具的部分，要有一點抑制啦！雖然在政治裡面很難，可是這個是 TOD 要發展成功的關鍵。好，謝謝大家。

主持人（黃議員香菽）：

不好意思，是我們影響到賴教授講話的時間，結果教授還被限制了，只能再多發言兩分鐘，不好意思。接下來，我們請陳冠位副教授，請發言，謝謝。

輔英科技大學休閒與遊憩事業管理系陳副教授冠位：

兩位議員、各位與會的市府長官以及各位學校的學者，大家午安。我想，有關 TOD 的開發導向，基本上，在國土計畫發布的時候，它已經把未來整個城市的土地開發，把 TOD 的開發模式已經列入它很重要的一個土地開發原則，我想，我們朝這個方向來走絕對是正確的，只是我們在執行落實的策略上應該怎麼來做一些調整，尤其是現在高雄的軌道建設相較於台北來講，我們算是才剛起步沒多久，包括我們完整的規劃其實都完成不到一半，所以這個未來在做整個城市地塊發展模式調整的時候，其實還有相當大的調整空間。

在回學校任教之前，我是在台北市捷運局聯合開發處任職，當時的聯合開發，就是現在大眾運輸土地使用開發的一個辦法，這裡面，其實當時台北市捷運局在推動聯合開發的時候也是困難重重，初期的時候推動得很慢，因為它卡在一個權利變換的這個價值之間要如何去認定，怎麼去做分配，它跟私有地的地主，如果單純是公有地的開發，那當然很容

易，我們在車站交通用地取得的時候就先去定位，要先去評估哪些車站未來要做聯合開發，而且聯合開發在台北市捷運當初建設的時候，被視為是一種挹注開發財務，未來可以透過聯合開發回補的一種很重要的策略或工具。所以它似乎已經把未來這個車站地區的聯合開發，做為台北市捷運整個推動開發很重要的一個政策。所以，當它第一個車站聯合開發開始通過以後，接著後面很多車站地區的聯合開發就陸續，已經有了經驗以後，他們就開始推動得相對比較順利，也就是現在大家看到的台北市捷運沿線聯合開發有這麼多的車站地區，都已經陸陸續續在推動。

高雄現在才開始，我這一、兩年也在都委會裡面，其實我看到我們捷運目前似乎對車站地區的聯合開發，就是這些土地如何去提升車站地區交通用地的使用效益，目前的規劃方式似乎還沒有很正式的去把每一個未來車站站址地區聯合開發這一件事情列入捷運建設很重要的一個考量，包括剛才市府長官有提到目前可能只有一站的考慮。

我認為其實以高雄市現在來講，現在剛開始，還有包括我們的黃線，未來都會線這些車站的位置都已經決定了，其實在台北市的做法上面，他們當初在做時候，就是這個車站定址以後，他們就要考慮這個車站未來有沒有要進行聯合開發，因為它會涉及到那個站體它到底是要做共構還是分構，如果是要共構的話，它的聯合開發大樓就是做在車站上頭。這個站體結構和分構的結構，營建的成本和營建的方式，在土木工程上面是有一些懸殊差異的。所以當初在台北市是有這樣一個作為，我不曉得我們高雄市是不是也已經有把這個部分列入考慮，因為你如果將來要推，現在定線以後，你就要評估在哪些車站地區未來比較有可能做土地聯合開發的方式，來導入可以挹注捷運建設的經費，尤其是我們高雄的財政這麼困難，一條線下來都是好幾千億的建設經費。其實高雄整個城市的結構，以我們學都市計畫的人來看，它是一個很有發展潛力的都市結構，未來在整個捷運加入以後，尤其是TOD這樣的一個開發導向，整個城市土地使用區塊的協調性會愈來愈好，我們當然也期待那個願景的實現。

但是這個部分我們可能在聯合開發的考量上面，套一句現在時常在講的，必須要有一些超前部署的規劃。先把它想好我們哪些車站，它具備有未來可以結合車站地區或是這些交通用地，來做共構或是分構聯合開發的潛力，先把它優先評選出來，你先做一些評選，或許更有機會去帶

動它周遭不動產或土地使用的發展。你現在都不表態，其實這些建商他們也都在觀望，哪些地區在未來捷運通過以後它有開發的潛力，其實你的聯合開發策略也是影響他們要不要去做捷運車站周遭投資很重要的一個影響因素。

剛才議員有提到我們大寮，其實輔英就在大寮，大寮有很明顯的一個發展案例，我必須在這裡跟大家分享。大寮的捷運站是橘線的最後一站，而最後一站，學校當初沒有這個捷運站的時候，新生每次入學，每次到入學的時候都會唉唉叫，唉唉叫什麼？我想，在座去過輔英的專家學者或是議員們都應該知道，輔英是建在山坡上面，進去學校要走一段很長的斜坡，這個對學生來講是一個考驗，後來有捷運以後，學校把跟捷運站之間走的這幾條路線的公車做結合，讓這個公車直接可以開到學校裡面，這幾條線的公車每一個月馬上增加將近 2 萬人次的使用量。也就是說，捷運跟大眾運輸結合會提升它的使用率，這個是不爭的事實，在大寮這一塊，我們看得非常具體而且很明顯。

目前我們在大眾運輸的推動上面，捷運車站和公車的連結或是未來整個輕軌完整路線的連結，我們該怎麼去讓它在接駁上面可以非常縝密，讓大家提升他的使用意願，我想，這個應該也是我們未來在整個軌道建設上面要去考量的一個地方。以上我先提供個人的一些淺見。

主持人（黃議員香菽）：

謝謝陳副教授。接下來，我們請嘉藥的詹達穎教授，請發言。

嘉南藥理大學休閒保健管理系詹教授達穎：

兩位主持人、兩位議員，還有市府機關代表、議會同仁和新聞記者女士先生，大家好。剛才我稍微晚一點到，因為上午去台北開會，當然，這個是拜高鐵之賜，所以就可以趕回來開會，但是時間上還是稍微晚了幾分鐘。

就捷運來講，軌道運輸、捷運，其實大概從 65 年，剛才講到那個年代，大概是我這個年代啦！那時候是運輸計畫委員會做高雄都會區大眾運輸系統的規劃，我那時候就開始參與，在高雄市政府工務局。從 65 年一直到現在，可以說 40 年了，總算捷運興建完成，也營運了 10 年，也就是說，從一開始講，大概都要經過 20 年、30 年，那個影子才會比較具體呈現。經過這十幾年的努力，也慢慢培養了運量，也就是說，捷運的運量是要培養的，不是一下子就可以完成的。我們沒有辦法跟台北比，像我

上午去開會，搭捷運就很方便，它已經培養二、三十年的運量，甚至政府在當時的補貼、對台北的補貼或者是對台北補助的經費，跟南部比，有所謂的區域不均衡，到現在差距可以說非常大。

其實當產業發展很快速的時候，高雄是第二大都市，它的人口或者是一些數據大概都是台北都會區的一半、二分之一。而目前來看，台北大概都加倍，高雄大概都是三分之一到四分之一而已，跟台北來比，甚至五分之一。以我們本身這種經濟的能量或者是所得來講，那個總量就沒有北部那麼高。再加上高鐵興建完成，人口更往北部集中，所以在我們的捷運來講，要做整個聯合開發或者是 TOD 的策略上，它基本上是建立在土地的位置上，也就是捷運車站周圍。可是相對來講，它的吸引力和競爭力跟北部比起來就差非常多，甚至要來投資的人他一定也會做比較，不會說你有這個機會就馬上投資。

所以以我們比較後面才開發來講，我們整個經濟和產業的能量本身就沒那麼大，相對來講，競爭力也沒有那麼大，所以它的開發就比較緩慢。但是基本上政府機關都有在做，例如捷運局，其實它有做過整個沿線車站的分析，包括它是適合都市型的或者是市中心型的，或是比較社區型的，甚至於也提出一些 TOD 的基本構想和發展的方向。

剛才講到如果透過 10 年滾動式的管理，我覺得應該可以再重新來檢討。因為事實上整個輕軌又環繞下來，那個網狀就有一點點開始成形了，目前是還稱不上網，是一個十字型。所以滾動式的處理，我覺得是很必要的。

第二個就是剛才說的，其實交通局也講了，他們也是會配合整個公車、配合捷運使用者，還有公車的配套，或者是腳踏車，甚至在車站附近，TOD 的發展導向有很大一項，就是行人的權利要能夠考量，也就是整個要吸引民眾來使用捷運，當然以後 TOD 的發展一定要考慮到人行交通，然後捷運或者腳踏車這種比較綠色交通之間的配合，這個部分應該是可以繼續再推動，也就是在我們現在這樣的條件下，應該是這樣子來處理。

第二個，高雄市政府現在也在推動都市更新，不過都市更新在高雄，條件還不是那麼充足，但是危老新建的部分，事實上是有它的商機。然後透過增額容積，這個部分，其實它是比較全面性的，所謂全面性就是我有增額容積，你自己來升級。

這一樣，就是我剛才講的，那個地主或者是建商，他也是會去比較，

哪邊土地比較多，我用一般獎勵可以的話，它又是比較商業行為、繁華的地方，我為什麼一定要在捷運的周邊？所以在整個增額容積的部分，我會建議應該針對車站的部分，去進行真正所謂 TOD 的，比較前面的規劃，不管這個規劃是看我們從哪一個目標來看，希望把未來都市設計的那個圖或者是那種比較理想的方案，也能夠去找幾個車站來做一做，它不一定就能夠馬上讓建商說我就來投資，但是用這樣子一面來行銷。這個一方面還是要行銷，一方面還是來養成，當然，一方面還希望我們產業的轉型能夠更成功，這樣的話，整個 TOD 才比較能夠慢慢的引起注意和興趣，才能夠慢慢的來推動、來成形。但是要一下子馬上來完成，這是不可能的，因為高雄的容積率來講普遍偏高，跟其他都市比起來是比較高，目前來講，空地也還不少。所以，你光是捷運車站附近給它增額容積，也沒有什麼其他的推動的話，事實上是很難能夠引起建商的興趣來投資。以上。

主持人（黃議員香菽）：

謝謝詹教授。不好意思，我再補充介紹兩位議員，李亞築議員、鄭安秣議員，還有李雅慧議員的助理朱靖菱。接下來，我們請前交通局局长，也是成大的教授鄭永祥，請發言。

成功大學交通管理科學系鄭教授永祥：

謝謝兩位主持人，還有兩位議員、府裡面各局處以及各位專家學者，大家午安、大家好。我想，剛才前面很多先進都有提到整個 TOD 的聯合開發和整個策略，其實我覺得捷運系統的發展，基本上就是要滿足整個都市的產業、經濟、社會的活動，那才是最重要的。

為什麼我們現在的運量沒有辦法出來？其實跟這個因素可能是有關係，但是跟私有運具的管制也有關係，舉例來說，台北市捷運一天的運量大概是 220 萬人次，它 150 公里的里程數裡面有 220 萬人次的運量，我們高雄捷運到目前為止，平均大概是 17.5 萬人次，這是指平常日的時候。當然，等一下我會講到這個問題，就是說台北捷運的運量，它的平常日和假日大概是 1 比 0.8，我們在高雄的結構剛好是相反，也就是說，我們的捷運是「假日」捷運，我們通勤旅次和通學的部分，其實大部分是不使用捷運的。

TOD 是要做什麼？就是我們上班、上學、就業的活動或是購物的活動，都能夠在這個廊帶裡面被滿足，也包括食衣住行育樂或是醫療、就業等

等。

我們剛才看到了這些活動設定的時候，大部分都是希望是以旅次吸引為主，就是你去那個地方消費，但是他出發的那個點如果沒有捷運的時候，他還是會開車或是騎摩托車去。所以主體車站你要開發的那些點，我們現在注意看這些點，例如巨蛋、草衙等等，雖然有人搭捷運去，可是有更多人是在開車去，所以每次那些節點產生的時候，雖然希望能夠做成開發，但是直接產生了交通的問題，所以這個跟我們一開始所設定的這些策略是有一些衝突的。

好，那麼回到這個上面來，為什麼會出現這個結構的問題呢？其實台北市他們做了這麼久，才累積到這樣子的一個成果。我是覺得整個 TOD，今天捷運局派了 3 個人來，就是表示這個議題跟他們最有相關，可是我們都知道，整個系統的開發，包含剛才講的，我們今天漏掉了都發局，有這麼多的局處要一起參與，而且要府級單位出來統籌協調才有辦法做。

其中捷運局是在做什麼？捷運局是工程單位，它的使命最重要的就是把工程如期如質完成，對不對？你看我們高雄捷運紅線，剛才主席有提到中山路，本來沒有捷運還不錯，做了捷運反而 even worse，為什麼？因為它施工過程中，顧客都跑掉了，所以這個工程單位它考慮的東西比較是以工程為主，但是你工程沒有完成的時候，廠商怎麼去做進駐？這個時間軸必須要拉開，而且戰略上的計畫是要有，戰略的計畫要有，在推動的時候就不是一個單一的局處可以完成，所以我的建議是，如果真的要推這個東西，就要有個上位，而且從府的角度整個車站甚至整個路網通盤來看。

舉例來說，台北第一條路線叫做木柵線，現在叫文湖線，是一個南北向的路網；再來，第二條線是淡水線，淡水線它是用鐵路去改建成捷運的。所以它是兩個南北向的一條路網，原先它的路線其實沒有什麼人，最後它是用一條線把它串起來，就是板南線，它串接了兩個點，一個叫忠孝復興，一個是台北車站。成為一個 H 型的路網以後，這個節點就很重要了，這個節點它不僅是交通的一個軸心，也等於是都市發展的一個軸心，它慢慢的，有一個路網的效果就出來了。未來如果黃線進來的時候，這邊我覺得還不錯，就是說，它至少連到台鐵，連到紅線、橘線和輕軌，各有兩個節點，那 8 個點就是蠻重要的一個節點的位置，不管是從交通運輸的角度來看，或者是說從未來的聯合開發，因為它還不至於

說馬上要區段徵收到末端的這個部分。

所以這幾個點，我覺得其實捷運局有在做，但是你的前後順序和重點方向，因為其實你要吸引這麼多產業進來的時候，你要跟你的產業發展是連在一起的。例如我們上班的時候，你想想看，我們在選擇居住地的時候，一定是跟你的上班有關係，如果你的上班地點有捷運，你住家的地方也有捷運的時候，很容易自然而然就想我不要開車了，至少我們家要接送小孩的時候，可能就由另外一個人負責，我自己就坐捷運。我們不敢說全部用公共運輸系統，可是你就要幫他想到我的就業和我的居住，至少這兩個，還有上學，這幾個重要的、這些所謂的點，旅次的產生點和吸引點，都能夠在這個廊帶被發生，我覺得基本上設計的架構要這樣子才有機會，而且或許甚至不是一條線能夠完成。所以我在想，黃線要建的時候，還要紅線和橘線一起想，甚至未來的輕軌和未來公共運輸的路網要一起想。

剛才各位先進都有提到轉乘的部分，這個部分的確很重要，忠孝復興站當初 SOGO 百貨那個連通道打通了以後，對他們的營業額增加了不知道多少。所以，怎麼樣從使用者的角度來看，就是轉乘也不要太多，而且現在進入高齡化社會，轉乘超過一次，人家就不想轉乘了，我問過那些老人家，他情願坐公車，他也不要坐捷運，因為捷運要轉乘，坐公車一次上去再下來就到達了，所以就轉乘這個部分，雖然要做到好的規劃，但是也必須要考慮到使用者的這個部分。

一般我們在做規劃的時候，通勤的時候不要超過 1 小時，戶到戶，door to door，就是我從家裡出去，到上班的地方或是我要去的地方，高雄大概更短，因為都是短旅次。所以捷運它能夠提供這樣的方便性之外，剛才提到那些第一哩路和最後一哩路就很重要，除了公車之外，我們之前有推共享運具，另外就是有 YouBike，這個東西要把它做好，跟捷運搭在一起的時候才有這個機會。

所以回到這邊來，幾個具體建議就是剛才講的，一定要有一個府級的單位來做這件事，而且工程在施做的時候你又要同時去推 TOD，這個是有時間上的一個落差啦！所以時程上面，你怎麼樣階段性的把不同時程上面的這個車站，因為車站在蓋的時候，那個工程同時在蓋，但是哪個站先完成，你的 TOD 哪時候要開始，當然要先前期作業，但是要怎麼樣階段性的去推這個東西也很重要。

另外，每個車站裡面，譬如說衛武營好了，衛武營那個車站，當然，它有一些腹地在做，它當然有一些不同土地權狀的所有權人。另外，譬如我們交通局也有一塊地在那個地方，因為過去公車處轉民營化的時候，那時候那兩塊地還是必須要去做開發，未來那塊地跟捷運局未來黃線的車站，它的開發、它的產業應該有點不一樣吧！也就是說，每個車站或是整體來看的時候，它應該是要有一個類似 SWOT 的分析，也就是說，這條軸線我到底有什麼樣的想定，是有個上位的東西。當然，上位的東西也必須在招商的過程中跟他去做一些溝通，因為畢竟這是我們自己的想法，不見得跟業者的想法是有一樣的，因為業者也希望是這樣，不然他這個地方做旅館業，那附近總不能又搞個旅館業給他，只是因為不同的局在做這件事情的時候，他不知道，結果他這樣子做下去的時候，對他來說是資源上的一個損失。所以這個部分就顯得相對的重要，也就是說，要有這樣子的一個層級來做這件事。

此外，土地的權屬其實也很麻煩，而且它土地權屬不僅是只有市政府的相關局處，譬如剛才說學校有教育局、經發局，還有捷運局之外，其實有可能是台鐵的用地，還有國有財產署的用地。在談土地權屬的過程裡面，還有另外開發以後，利益怎麼分配也是個大問題，台鐵每次都碰到這個情況，就是每個車站跟不同地方政府在談的時候，同樣的不同單位在談這個東西的時候，也都是一個很辛苦的過程。所以要有階段性、要有策略性去做這件事情，才有機會來做成功，特別是施工的時候，我是覺得那個圍籬當然技術上要進步，有些他們施工單位為了貪圖他的方便圍籬給它圍很大，可是對整個道路的交通，以及整個社會經濟活動的發展影響很大，那個客就跑掉了，跑掉以後，就有可能一去都不再回來，所以這個部分也提醒來做一些調整。

我想回到一個結論就是整個TOD的發展或廠站這些聯合開發，是必須要看整個高雄市裡面的產業活動、社會活動、經濟活動一條整個軸線去做發展。其實剛才講到德國跟英國例子，我最後補充就講法國的例子，法國其實也是這樣，法國的話，基本上大家都知道都聽過羅浮宮，羅浮宮就是以前的皇宮，就在整個巴黎市的市中心，他出去的時候，因為以前皇帝打仗的時候會經過凱旋門，所以他後來在凱旋門的外面弄一個新凱旋門，就是一條都市發展的一個軸線，捷運就在下面跑，在這個軸線裡面的新凱旋門就做一個類似區段徵收發展，新凱旋門的發展，在沿線

的軸線除了這些舊車站大概都沒有辦法，但是新的車站部分，他們就是配合這樣的一個軸線，而且就把一些新的產業做一些導入，特別是金融服務業，他們那時候是做這樣的設定，能夠把它導進去的時候才能夠做這件事。通常一般歐洲在做TOD的時候，這種所謂的末端站是非常重要的，除了作為大型商場開發之外，因為末端站的土地取得相對便宜，所以很多都是拿來做社會住宅，做社會住宅他住在末端的時候，他坐捷運進來，到市區裡面其實還是很方便，但是因為土地取得成本相對便宜，他的這種購買住宅成本也相對便宜的時候，他就很容易自然的坐捷運，也自然的在使用公共運輸，也住在那個地方的社會住宅，或比較相對便宜的青年住宅，用這樣的方式在運作。

我大概簡單的意見是這樣，這個真的不是一件容易的事，高雄市其實做到現在也初步有些成果，舉個例子，就是像草衙車站，過去從有到沒有的運量1天差1萬人，我們的捷運1天也不過才17.5萬人，它光是最尖峰時間多1萬人出來，所以它對高雄捷運的運量影響非常的大。整個TOD事實上不管是捷運對整個都市發展都有很大的正面，我們希望未來有這個機會能夠跨局處整合，而且能夠由府的單位來做推動，應該是會比較有機會成功。以上，謝謝。

主持人（黃議員香菽）：

謝謝鄭永祥教授。接下來，請前財政局長李樑堅教授，李教授請。

義守大學管理研究所李教授樑堅：

兩位主持人、兩位議員，還有議員的代表、與會學者專家、市政府同仁，還有媒體記者，大家下午好。這個題目我以前在當財政局長的時候，其實也一直希望捷運局能夠早一點把接地的東西拿出來，接地就是聯合開發，因為這個聯合開發可以創造具體的效益，TOD就是運輸導向發展，叫做Transit-Oriented-Development，在運輸導向發展裡面其實它能夠創造幾個效益，第一個是票箱的收入，因為旅次端點跟商圈跟所謂的休閒、商業中心結合，它可以創造一定程度的運量，所以票箱收入會增加。第二個是在廠站底下那些所謂的商業廣告收入，甚至底下出租的那些營業據點收入也會增加。第三個是局部周遭跟捷運在一定時間範疇之內的土地，也能夠相對得到一個房價提升、區域建設、區域發展的相對提升。因為當初捷運在做可行性評估，有一個叫做財政可行性，財政可行性其實不只是運量的收入，聯合開發收入，還有其他商業收入，也是個重要

評估一環。

市政府當初興建紅橘兩線的時候，事實上我們所看到的運量當初其實估得很高，實際上到現在的發展可能是沒有當初估的一半，一半喔。我們當初估的時候，都是賴文泰教授估的，鼎漢捷運顧問公司估的，他是我同學，我可以給他酸一下。可是那時候沒辦法，因為經建會本身的要求，你要達到所謂的財務可行，所以運量會估得很高，我講得白一點，就是加碼、加水啦，但實際上的一個實務作為來講，一開始的運量大概10萬、11萬，經由現在用路人的習慣、使用行為者的改變，我們現在真的可以增加到18萬，可是各位知道嗎？橘線的運量還是很差，是紅線的運量比較好，橘線裡面大家覺得經過鳳山36萬人好像也是很多，實際上跟我們想像的理解事實上是有一些落差。

當然TOD或聯合開發的部分，一者當然對市政府來講，我要跟各位講幾個數字，我們當初紅橘兩線大概花1,700多億，中央跟省政府大概挹注78%到79%，市政府自己要自籌20%到21%左右。1,700多億的錢，你看我們要花多少錢？所以我們在基金累積裡面有一個大眾運輸系統發展基金，我們現在還有200多億的一個虧…，應該是那個錢還是欠在那邊，當然後續的像捷運黃線，捷運黃線總共要花1,445億，最近好像又增加到1,454億左右，中央政府大概補助800億，我們地方政府加上自籌經費要籌600多億，各位，600多億，以現在高雄市政府可舉債餘額是676億，事實上600多億下去，當然300多億的自籌經費可以用基金去做臚列，不計入到我們的舉債餘額來講，可是我們自己要再自籌公務預算要編列296億。所以蓋捷運是要花大錢，各位議員每個人都希望在你的選區裡面最好每個人家裡都有一條，但是那個錢是要花很多錢的，包括延伸到岡山跟路竹線也要花幾百億，到林園線有不同方案，有一個方案要花400多億，如果高架會比較便宜一點點，所以市政府本身的財政負擔能不能興建這麼多捷運路線，其實我自己個人來看不是很容易的。

當然我們就要從興建捷運的立場上，這些軌道系統連鐵路地下化，各位知道花了多少錢嗎？998億。市政府也要付錢，我們要付25%，我們要負擔25%的錢，中央政府裡面，當然這筆錢裡面沒有包括自籌預算，特別它大概補助75%，25%是市政府要自行負擔，我們也要籌200多億的錢投入在鐵路地下化範疇裡面。所以蓋這些軌道系統，我們當然希望這裡面能夠對市政府的財政，除了我們自己編列預算要付這麼多錢，我們希望能

夠產生一些效益，這效益從哪裡來？租稅。所以我們講的商業機能導入人口移入裡面，或整個因為捷運興建完了以後，地價會上漲，我們的地價稅、房屋稅會增加。第二個，因為這種交通運輸系統便利化以後，有一些產業願意繼續來投資，產業來投資帶動好的就業機會，也可以多繳稅來挹注。可是很可惜，各位知道嗎？99年縣市合併到現在10年，人口有沒有增加？沒有，沒有增加這是很現實的問題。各位知道嗎？增加人口比較多的，像桃園、台中他們的人口是在大幅度增加，尤其新北市，新北市已經快要破400萬人了，台北的人口在減少，台北從快接近270萬人降到260幾萬左右，因為第一個它的土地貴，生活成本高。

所以我要講的是，當高雄市政府在爭取重大建設挹注之際，我們也希望從這個建設，尤其是交通建設的興建過程之中，我們如何來創造我們的既有徵收財源？所以我覺得第一個，剛剛也提到很多了，都發局主任秘書也提到過，因為我們在鐵路地下化或捷運沿線裡面，我們提供給它增額容積，建商會來買，會來買容積，容積大概累積起來，它有一個容積基金，像我們原來今年編列是6億的錢要交給財政局，我現在已經不當局長了，但是要交給我們財政局要6億，容積的獎勵當然它就可以挹注給我們經費。第二個是房屋稅、土地稅，就是屬於地方稅收也能夠相對來增加。我們以去年來講，我們去年實質總稅收的地方稅是425億，比我們編列的預算409億增加大概16億多左右，這個也是因為整個城市的發展變得不一樣以後，有一些稅收也會相對增加，當然鐵路沿線蓋完以後，以市政府不管是所謂的地價評議委員會或房屋稅，它當然會調高部分地價，可以讓我們的稅收增加。

其實更重要是怎麼樣？高雄很需要的是什麼？人口的移入，還有新興產業的進駐，尤其是那一種高端服務業，高端高薪的製造業要能夠進來。我剛剛跟幾個教授也在談，如果我們引進新的產業仍然是勞力密集附加價值很低的產業，你進來高雄只是造成我土地更多的敗壞。第二個，環保負擔又更重。第三個，對我實質的稅收也沒有幫助，對我這個城市的繁榮事實上不是很夠。這個是為我們高雄未來要發展一個很重要基礎點要去思考，當然這些人要進來，產業要進來，你要有良好的交通配套措施，良好生活宜居環境的建構。交通大眾運輸系統確實是提供給人們會有一些新的思考，因為剛剛我們提到過，現在高雄市有幾個滿成功的案例，不管是我們的龍華國小招商案、大魯閣的案子，還有就是在大寮主

機廠那邊幾個，像享溫馨的進駐，岡山的進駐。但是這個部分的土地基本上是財政局提供給捷運局去做開發，屬於你們真正能夠找其他鄰近的一些，包括民有土地跟公有土地去合作開發主動出擊的，要等聯合開發的法令都已經通過了，市政府裡面市政會議全部都通過，4個法令都要通過我都知道。所以未來來講，就是聯合開發的速度腳步要快，剛剛鄭教授也提得很好，應該至少也要有一個副市長層級的人來領導，把跨局處裡面可以提供的手段，我們當然要盤點啊！

在整個軌道系統裡面，車站的類別事實上是要分很多級的，主要的進出車站，像高雄車站、鳳山車站、左營車站。第二個是一般性的車站。第三個是像未來捷運黃線、輕軌裡面有交接的這種樞紐站部分，那個開發的強度跟聯合開發的那個作為是有所不一樣的，你要用這個部分的角度，然後去盤點周遭的哪些土地，有哪些潛在的商業機能商圈能夠去開發，包括以後地政局裡面的市地重劃部分，是不是也一併結合進來，這樣子才能夠把整體商業價值去開發出來。當然這些東西就要有一定品質的建設要能夠投入，甚至重要的重大建設可能要建在這些所謂的主要交通運輸軌道系統的站點附近，這樣才能夠吸引更多旅次的人進入到這個區域做使用，所以其實剛剛詹教授也提得很好，沒有人口其實也都是假的。我們怎麼吸引人口進入？我們已經經過10年遲遲人口都不進來，為什麼人口進不來？就是產業的問題，所以很抱歉今天沒有請經發局來，經發局在108年到109年招商招2,600多億，各位知道嗎？和發產業園區投資900多億，可以創造1萬9,000個工作機會，但是那邊有沒有捷運？沒有，那個純粹都是要靠88快速道路，或其他快速道路系統裡面去做運輸部分。可是如果那個部分裡面跟大寮主機廠能夠做其他的連結，可能它也會帶動其他的運輸發展，運輸系統整合也會建構一個更完整的機制。

另外，在招商誘因來講，經發局事實上可以提供給廠商，包括給相關的投資產業可以有一些租稅的減免，不能講減免，叫做補貼啦，因為我們的地方稅也是屬於中央制定的稅賦，我們沒辦法直接減免，我們只能透過經發局利用這種補貼的手段裡面，讓人口願意居住在我們主要建構新的運輸軌道系統裡面，所建構的一個新的發展區域裡面去做挹注。所以針對這個部分，因為都發局是站在整個都市發展立場上來講，我最後是希望都發局，你們應該去擘劃整個未來高雄市的發展願景，從區域規劃角度裡面應該怎麼去做一個城市發展布局。

交通運輸系統就好像人體的血脈一樣，這些血管裡面流通的部分透過這些運輸系統的連結，經由你的重要建設，還有重要都會發展一個功能的注入，那應該有更宏觀的視野來規劃整個高雄市未來的發展，包括產業引入、商圈的導入，這個部分應該去做個整體規劃。未來我覺得我們的移民政策要去加強，移民政策，包括東南亞進來的，包括香港的移民，我們的人口有進來，你要讓北漂的青年回來，你沒有好的產業結構，沒有好的高薪就業機會，他是不會回來的，我們再做怎麼多的努力，那個都沒有用，就是你要有高薪的工作機會，他才不會像我們義守大學的學生，一半以上都是往中北部走，不然就是走向外國工作，能夠留在高雄工作的不到一半，就是因為留下來沒有好的高薪一個工作機會。這個部分是市政府大家要共同努力的，所以我覺得都發局在整個都市發展的格局跟願景裡面，你們應該扮演更積極的角色，結合交通運輸系統，找一個副市長來統合管理。如果眉蓁以後有機會當選市長的時候，我覺得應該要有更宏觀的事情，把這個部分在跨局處裡面去訂定相關的包括招商機制、租稅優惠機制、人口移入的一個策略、商圈的規劃，還有整個運輸系統的這些樞紐站整體聯合開發，跟運輸導向發展作為能夠做個連結，高雄市未來才能夠更有高度的競爭力，城市的一個定位跟發展，才能夠得到世界更多城市跟人口的認同。以上，謝謝。

主持人（黃議員香菽）：

好，謝謝李樑堅教授。因為眉蓁議員等一下還有其他的事情，所以是不是先由她再來講一下，謝謝。

主持人（李議員眉蓁）：

謝謝市府單位跟專家學者大家的見解，其實我也當議員3屆了，很多事情我發現是市府要不要做，所以大家一直講橫向聯繫不好，其實橫向聯繫是真的很不好，各局處有各局處的考量，所以其實很多從小的事情到大的事情，只要卡到要橫向聯繫，通常就是有一點麻煩，所以要不要做真的很重要。今天這個市長的宏觀在哪裡？他想要做的事情在哪裡？其實真的對我們高雄市很重要。剛剛大家講台中以前人口數比我們少，結果現在人口數比我們多，就是因為台積電進去，它增加5,000個工作機會，台積電投資7,500億進去，所以它增加產業的提升，上次我們lose掉的這個機會，也是有重大的產業想要進來，就是因為我們這邊可能水、電，還有土地跟他們產業沒有辦法配合。所以在這個部分，我們要怎麼

樣來改善，這是我們亟需要趕快改善的部分，要趕快把它納進去我們未來招商的重點。

我今天其實也有講說，在未來招商的部分，我們極力招商，因為今天經發局沒來，很可惜，招商就是我們要努力的去配合招商，而不是商已經來了，我們還要他們來配合我們，這個態度非常的重要。這個也是我長期以來發現市府很大的問題，所以在未來我希望關於傳統產業的轉型，然後招商招這種大企業。還有剛剛講到的巨蛋，巨蛋是一個商圈，其實它旁邊還有一個瑞豐夜市，它的人口也很多，為什麼？因為現在放暑假所有的學生全部都集中到巨蛋去，就算今天平常日巨蛋現在也是人爆滿，所以它算是一個成功的案例。未來我相信龍華國中部分，在開發後那邊就串聯，所以就是變成人口北移，其實以前是在南高雄人口很多，現在一樣是開發重劃後的社區變成人非常的多，所以其實這個是可以操作跟運作的。

在產業的發展，還有我們的招商部分、傳統產業轉型，未來怎麼樣創造更多工作機會，其實是高雄城市定位的重點。所以希望我們未來在這個部分，大家再討論把一些重點抓出來，我相信未來如果我有機會當高雄市長的話，我一定會用年輕人的想法思考，我們要怎麼樣把年輕人留住，然後再來年輕人他來這邊，因為我們這邊東西便宜什麼的，他也願意生小孩，福利好又有工作在這裡，我就不相信我們高雄這麼好的環境，怎麼可能會做不起來，人口數怎麼會比中北部以上的人都還要少很多，一直流失呢？剛剛主秘講說，我們未來在2065年會變成1,800多萬人，這樣的數據實在太可怕了，如果這樣真的又會回歸到國安危機，40年前是這樣。我們怎樣發展到現在變200多萬人，如果再過40年又變成原來這樣的波動，實在太可怕了。我們如果有這樣的數據來預計我們40年後會變成這樣子，我們現在怎麼樣把這邊發展，至少這200多萬人也要留住、維持住，所以在這個部分，我希望專家學者還有市府部門再多做一些探討。不好意思，因為我現在還有事情，所以我就先離開，未來希望會後的資料，到時候我們再來研究參考要怎麼樣把它做得更好，謝謝。

主持人（黃議員香菽）：

謝謝李眉蓁議員。針對今天的公聽會，專家學者也講完了，我們的市府部門也講完了，大家有沒有要討論的意見？就是針對學者專家所講的，公部門有沒有人要做回應？我們的學者專家有要補充的嗎？好，看

來也沒有。就誠如眉蓁所說的，高雄其實是一個可以發展相當好產業的地方，但是可能過去種種的因素，這個我們不管，我們都知道TOD，為什麼要開發TOD模式？最主要就是因為高雄市政的財政確實也不好，財政不好的情況之下，我們如果要推這麼多軌道，其實我們會有很多問題產生，所以我們必須利用其他的方式來創造財源。因為剛才教授提到說票價收入，我們都知道票價收入其實真的是沒有辦法去負荷掉這麼多東西，你如果有一些附屬事業，其實也沒辦法做這麼多事情，因為一個軌道動輒就是幾百億、幾千億下去做，所以我們要怎麼樣有效的讓我們的軌道運輸能夠做下去，然後也能夠讓我們的財源很完整的去使用。

這個就是未來高雄市政府要好好去想的，要怎麼樣去把TOD，包括聯合開發的這個東西做到好？尤其現在的捷運黃線，包括延伸線這些，有的是現在正在做，有的是未來規劃要做的，可行性評估都已經送了，就是要在還沒有做之前，在軌道還沒做下去之前，我們就要去考量未來這個區域可能要怎麼樣發展，才不會像現在中山路的模式一樣，因為那個地方是先有商圈，然後我們去做軌道，軌道施作的時間，就像剛才鄭前局長講的，你在施工的期間這麼的長，交通黑暗期這麼的長，這些店家，好，1年可以撐，2年可以撐，3年可以撐，你到4、5年，他們還撐得下去嗎？撐不下去，他們移走了以後，當然這個地方就不再繁華，不再繁華勢必造成什麼？就是商圈的衰落。所以未來我們應該要先去想好，包括未來我們要去做一些投資的時候，都要去想好，未來在這個區域我們可能就是設定商圈、設定住宅等，因為我剛才舉日本那個例子，日本其實他們的地鐵附近還有所謂的托老、托幼，這個都有，他們都已經規劃進去了，所以未來台灣慢慢變成一個高齡化社會，尤其台灣已經是一個高齡化社會，高雄也已進入高齡化的社會，現在我們的65歲以上人口，高雄已經是15.9%，將近快16%了，已經慢慢的進入到一個高齡化社會，未來勢必我們的私人運具絕對要慢慢減少。因為老人多了，然後高齡化社會多了以後，我們都是慢慢變成長輩，所以我們的大眾運輸勢必未來一定要發展得好，包括公車、我們的捷運軌道等等之類，我們都要發展得好一點，這樣未來高雄才能夠真正變成一個所謂人家在講的宜居城市，要不然我們都說高雄是一個宜居城市，但是其實很多的整體規劃並沒有規劃得非常完整，這個也要拜託我們的公部門這邊要多多的去琢磨，要多多去想，未來怎麼樣做？

今天教授們也提出非常多的意見，我也希望教授的這些意見能夠讓我們的公部門帶回去，可以參考未來我們要怎麼做會比較好一點，尤其我們的整體都市計畫，到底未來高雄要怎麼發展？整個都市要怎麼規劃？這個也是要請都發局回去好好想的。大家沒有意見嗎？今天的公聽會就到現在結束，謝謝大家，大家辛苦了，不好意思，拖了大家的時間，謝謝。