

高雄市議會舉辦「因應鐵路地下化，鳳山車站周遭整體商圈再造及區域發展策略」公聽會會議紀錄

日期：中華民國 109 年 10 月 20 日(星期二)下午 2 時 03 分

地點：本會一樓第一會議室

出席(列)席：

民意代表：議員鍾易仲

黃捷議員服務處助理何翊軒

政府部門：高雄市政府都市發展局科長唐一凡

高雄市政府研究發展考核委員會組長王士誠

高雄市政府經濟發展局視察吳佐川

高雄市政府地政局專員劉文玲

高雄市政府交通局技正李志平

高雄市政府捷運工程局正工程司李永坤

高雄市政府民政局專門委員宋貴龍

專家學者：崑山科技大學房地產開發與管理系助理教授徐中強

義守大學管理研究所教授李樑堅

義守大學公共政策與管理學系助理教授吳文彥

成功大學交通管理科學系鄭永祥教授

高雄市都市更新聯盟協會理事許伊文

主持人：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：鍾議員易仲

政府部門：高雄市政府都市發展局唐科長一凡

高雄市政府研究發展考核委員會王組長士誠

高雄市政府經濟發展局吳視察佐川

高雄市政府地政局劉專員文玲

高雄市政府交通局李技正志平

高雄市政府捷運工程局李正工程司永坤

高雄市政府民政局宋專門委員貴龍

專家學者：崑山科技大學房地產開發與管理系徐助理教授中強

義守大學管理研究所李教授樑堅

義守大學公共政策與管理學系吳助理教授文彥

成功大學交通管理科學系鄭教授永祥

高雄市都市更新聯盟協會許理事伊文

丙、主持人鍾議員易仲結語。

丁、散會：下午 4 時 01 分

高雄市議會舉辦「因應鐵路地下化，鳳山車站周遭整體商圈再造及區域發展策略」公聽會錄音紀錄整理

主持人(鍾議員易仲)：

謝謝，與會的各位專家學者，還有各局處的同仁，非常感謝大家百忙之中來參加今天的公聽會。今天的主題主要是「因應鐵路地下化，鳳山車站周遭整體商圈再造及區域發展策略」公聽會。首先介紹我右邊的專家學者，第一位是崑山科技大學房地產開發與管理系徐中強助理教授、第二位是義守大學管理研究所李樑堅教授、第三位是義守大學公共政策與管理學系吳文彥助理教授、第四位是成功大學交通管理科學系鄭永祥教授，下一位是高雄市都市更新聯盟協會的代表許伊文理事。在我左邊依序是高雄市政府都市發展局唐一凡科長、研究發展考核委員會王士誠組長、經濟發展局吳佐川視察、地政局劉文玲專員、交通局李志平技正、捷運工程局李永坤正工程師、民政局宋貴龍專門委員，以及黃捷議員服務處的何翊軒助理。

首先公聽會主題的背景就是高雄的鐵路地下化工程，當初有三個階段，一個是高雄計畫、另一個是左營計畫，還有鳳山計畫。因為我長時間在鳳山，所以今天提出鳳山車站周遭整體商圈再造及區域發展，來跟大家討論。本來鳳山 2009 年 6 月就要開始動工，預計在 2018 年 8 月要通車，但是那時鳳山車站徵收有很多爭議，所以整個規劃的時間就延宕，最後要在 3 年以後，也就是 2023 年才能夠全部完工。

當時鐵路地下化主要的內容，從新左營車站到鳳山區的大智陸橋，大概有 15.37 公里的鐵軌地下化，把原本路面的鐵路還有路權，還原做綠廊道及綠美化。而把高雄車站原有的台鐵與高雄捷運共構做在一起，但是鳳山車站還是只有台鐵。鳳山火車站在 2014 年 6 月份，配合整個地下化的工程，拆除原本舊的站台，在 2018 年 10 月 14 日啟動新的地下車站，另外還要再興建一座 6 加 10 層樓的開發大樓，在 2023 年的時候可以完工使用。所以到時候大家可以想像那個背景，就是新的火車站、新的火車站旁邊由市政府蓋共用的大

樓。大樓裡面有電影院、電影產業發展的空間及青創的空間，另外還有國民運動中心。

交通部原訂鳳山火車站通車的時候一併同時完成開發大樓的新建工程，但是因為原先的設計，可能地方有不同的意見及聲音，所以臨時喊卡。因此交通部先蓋3層樓高的鳳山火車站，開發大樓重新再徵圖，重新再做一個評選，接受地方不同的聲音，以及整合大家的意見。最後決定新建一個6加10層的開發大樓，將近25億元，最近完成發包，最快會在今年11月動工，到時候從現有的站體往上面增建，預計2023年年底可以完工。這個大樓規劃想打造一個「空中鳳城」的意象，就如同剛剛所說，結合電影院、國民運動中心、青創空間，成為全台灣首座三合一的火車站。在這棟大樓的青創空間多達4層樓，在裡面也納入國民運動中心，3、4樓為電影院，5、6樓為電影聚落的空間，來協助地方重振電影的產業。

鳳山車站周遭的商圈就很重要，要如何來再造，大家也知道鳳山是高雄的老城，所以鳳山發展得很早。但是在1907年10月份，設了這個鳳山火車站之後，鳳山市區就被火車站跟軌道一分為二，一切為二。鳳山也是高雄市第一大的行政區，在合併之後現在鳳山是人口最多的行政區。鳳山發展得早，在縣市合併之前，是原高雄縣最重要的政治、經濟中心，但是後來商業機能的發展以及道路的規劃，還有都市格局、公共設施等等，都比北高雄的左營、三民區相較起來差很多。

現在鳳山鐵路地下化以後，整個都市的土地縫合了，新的鳳山車站也已經順利發包，這些在空間上面的整合，看看能不能為鳳山過去很精華的火車站附近地區，帶來新的發展以及契機。新鳳山車站又如何再造來帶動周邊的商圈，進而再帶動鳳山區帶狀商業的發展，交通問題應該要如何來解決，怎麼樣把文化、觀光這些資源，做更有效整體的整合，這個都是鳳山民眾非常關心的問題，也是我們今天的主題，所以等一下請在座的專家學者，為我們鳳山地區來把把脈，給我們指導建議。

我們今天主要探討的課題，做了一個簡單的整理，第一、鳳山地

區的資源特色分析及區域運作定位。第二、鳳山車站興建完成後，未來相關發展策略及都市縫合機制。第三、推動鳳山次都心的整體配套措施及推動作法。第四、鐵路地下化之後鳳山再發展，所面對的挑戰、競爭以及困境。我覺得以今天的議題來講，還是請各局處先對現況做說明，這樣會更清楚，然後再由專家學者提出建議，我們再做交換討論，所以先請高雄市政府都市發展局說明。

高雄市都市發展局唐科長一凡：

主席、各位老師。都市發展局大概先就今天列的議題做一些說明。剛剛主席有講到鳳山是高雄人口最多的行政區，人口大概有 36 萬人，整個鳳山區的土地面積大概有 2,676 公頃，有 76 個里。其實過往以來，從清朝、日本統治時期到國民政府來台，整個發展的歷史已經超過 300 年以上了，累積相當多文化歷史的底蘊。近年來也陸續投入很多大型的公共建設，譬如衛武營藝術中心、大東文化藝術中心，也包括曹公圳、鳳山溪的整治，軌道的發展，就是剛剛議員有提到的，包括捷運還有鐵路重大建設的引入，其實鳳山現在跟未來，都已經走向一個新舊文化共融宜居文化城發展的方向在進行。

剛剛有提到鐵路地下化之後，都市發展局過往在鐵路廊帶周邊，有幾個重要的變更跟開發案件處理，包括鳳山車站以及車站周邊的變更案件。將鳳山車站變更為車站專用區，讓它有商業服務的機能，也透過這樣的改變，讓文衡路跟曹公路可以打通做一個串聯，另外在東側的部分，剛剛講到大智陸橋出來的部分，對工協新村那邊也有一個新的開發區變更在處理。所以在鐵路廊帶周邊大型區塊的開發建設，都市發展局過去已經有做這樣的調整，讓土地的效益可以更加的提升，另外在廊帶的部分也已經變成園道的使用，後續會變成比較開放的園道使用，這個部分也結合整個 TOD 的發展，過去已經完成鐵路地下化鳳山計畫增額容積的擬定，讓這邊的地主除了可以結合危老都更的部分以外，也可以讓容積的部分藉由鄰近鳳山車站的部分，讓這樣發展的容積可以再提高，引導這樣發展的趨勢。

另外都市發展局也會針對重大建設周邊既有聚落的老舊建築物，

來推動危老及都更輔導的作為。

主持人(鍾議員易仲)：

謝謝，下一位請研究發展考核委員會。

高雄市政府研究發展考核委員會王組長士誠：

主席、各位與會的學者專家、市府的代表，大家好。研究發展考核委員會主要是針對列管的一些重要工程做說明，實剛剛主席也有提到鳳山這幾年的發展是有目共睹，鳳山在 101 年底的時候正式成為高雄的第一大行政區。我也看了一下最新的資料，鳳山目前的人口數已經將近 36 萬人，跟三民區的差距是有持續擴大的情形。我想鳳山區的整個發展，其實是受到市民很大的肯定。在市府的部分，縣市合併之後，市府在鳳山區持續投入一些建設，除了剛剛有提到一些軌道建設，我個人覺得在大東文化中心落成之後，對整個鳳山的發展，感覺是有一個帶頭的效果。之後的鳳儀書院、鳳山運動園區的改造，還有一些重大道路的打通，譬如五權南路銜接到立志街等等，這些的建設相信都給鳳山帶來很大的幫助。

目前整個在市府列管的案子裡面比較大的部分，第一、主要還是捷運黃線的部分，捷運黃線目前還在進行綜合規劃還有環評。第二、整個鐵路地下化之後的綠園道，鳳山段的部分，市長也都有對外宣示，希望在明年的農曆年前可以讓民眾來使用。另外鳳山運動園區也在規劃做地下停車場的工程，這個部分也預計在明年底之前可以完工，目前整個鳳山區比較大的建設，大概說明如上。希望今天可以聽到一些意見及想法，如果後續有一些跟鳳山相關的建設計畫，研究發展考核委員會在審查的時候，會再考量整個計畫的執行效益，還有在市府的預算上，會協助與支持。

主持人(鍾議員易仲)：

謝謝研究發展考核委員會，下一位請經濟發展局。

高雄市政府經濟發展局吳視察佐川：

主持人、與會各位先進、老師、專家以及市府各局處的長官，大家好。經濟發展局幾點摘要報告，第一點、先介紹商圈的組織。鳳山三民路的商圈組織在民國 89 年成立「高雄市鳳山三民路商店街

發展協進會」，最主要的範圍是在三民路，從鳳山龍山寺延續三民路，沿路橫向經過大東路、維新路，往北到光遠路雙慈殿以及中山路。轄內的店家約有 150 家，占比最高為家具店以及佛具店，其次為美食的小吃店，知名的特色小吃有鹹米苔目、水煎包及羊肉店都是老店。鳳山三民路商圈是位處在鳳山區精華地段，而且交通非常的便利，距離鳳山火車站僅 900 公尺，步行約 10 分鐘。該商圈北邊鄰近香火鼎盛的雙慈殿，距高雄捷運鳳山站大概 290 公尺，走路約 4 分鐘可到達；龍山寺距離高雄捷運大東站 700 公尺，步行約 9 分鐘可抵達。商圈的特色是販賣雕工精緻的供桌、佛桌、佛像、燈具等。

接下來介紹經濟發展局的輔導資源，本局對商圈的組織輔導是在活動行銷上的一個補助以及行政協助。補助本市的商店街區，籌劃特色的行銷活動，在 109 年共有 14 個街區組織獲得補助款。鳳山三民路商圈組織也積極的爭取，在 1 月份他有研提高雄市過好年的行銷計畫，以及研提 2020 神遊佛具街，「鳳山樂市集」行銷活動，均獲得本局的補助。在暑假期間辦理的活動以打卡、合照、店家拍賣會、振興券滿千送好禮等多元行銷，協助在地的商家振興經濟。另外鳳山的商圈也向經濟部中小企業處來研提 109 年推動商業振興補助計畫，並申請環境整備計畫，也獲得補助款。

有關帶動商圈再造，積極推動的作法，可以舉辦活動提高商圈的知名度，為商圈聚集人潮帶來金流，也鼓勵商圈組織研提具有創意的競爭型計畫，向本局來申請商圈行銷補助，而辦理商圈改造的競賽，希望藉由競賽裝置藝術，釋放商圈帶動整體的再造。目前鳳山火車站周邊尚未有人來申請籌設商圈組織，本局將持續關注商圈的發展，也樂見未來有成立新興的、具潛力的商圈組織，來帶動商圈的繁榮。希望商圈也能夠引進年輕一輩的創意點子，以及研提具有地方特色的計畫書，來爭取地方、中央競爭型的補助經費，一起攜手合作協助商圈的再造。

主持人(鍾議員易仲)：

謝謝經濟發展局報告得非常詳細。我再補充介紹，剛到場的義守

大學公共政策與管理學系吳文彥助理教授，下一位請地政局。

高雄市政府地政局劉專員文玲：

主席、各位貴賓，大家好。地政局就鳳山車站重劃開發案的進度做說明。整個重劃的範圍大概有 8 公頃，目前我們重劃的工程，除了站體南側的部分，因為有拆遷戶拒絕搬遷，這一段道路的部分還沒有施工，其餘整個重劃的工程，在今年的 4 月都已經完工了。另外整個環狀道路通行的部分，除了剛才所提還沒有施工的道路部分，東側協和路平行的 15 米道路，在交通動線規劃，上週才由交通局定案，目前我們在進行道路的查驗及改善，這個部分還沒有辦法通行。剛才所提的遷拆戶，就一直從頭抗爭到現在。

主持人(鍾議員易仲)：

就那一戶嗎？剩下最後一戶了。

高雄市政府地政局劉專員文玲：

對，就剩下最後一戶。其實這個部分，他該領的補償費我們都已經有提存了，現在就是持續還在跟他溝通。

主持人(鍾議員易仲)：

他到現在還沒有同意？

高雄市政府地政局劉專員文玲：

他現在還沒有同意，我們也持續努力就是希望他能不能主動先搬遷，如果真的不行的話，那可能就是配合台鐵建築的進度，大概是 112 年。若配合那個部分，就希望由地主就他分配的土地先建後拆，也就是他先建完以後，那我們再拆除他現在的房子。這個部分大概在 112 年 6 月之前，最晚他也必須在那個時間配合辦理。

主持人(鍾議員易仲)：

這個有沒有期限呢？你們的期限是到什麼時候他一定要拆掉？

高雄市政府地政局劉專員文玲：

拆遷的期限在 106 年早就過了，當然他現在一直持續一些訴訟案，他之前的一些訴訟，包含拆遷、都市計畫這個部分，其實都已經確認我們是勝訴，這個部分大概都沒有問題。現在他比較針對的是他分配的情形，目前還在進行訴訟，其他的部分他所提的訴訟案都已

經確定了。當然我們也不想很強勢的去拆遷，所以才會上簽到市長，我們提出一個方案，最晚就是配合台鐵興建的進度在完工的時候，周邊的道路都應該要通行，可能就先建後拆這樣的方案去跟他溝通。

主持人(鍾議員易仲)：

如果先建後拆他還不同意呢？你們後續怎麼辦？

高雄市政府地政局劉專員文玲：

那就沒有辦法，因為他陳情的部分我們都勝訴了，所以真的沒有辦法的時候，可能到最後就是用公權力去做拆除的動作，因為他的土地就是位在公設上面，不拆整個道路就是沒有辦法通行。

主持人(鍾議員易仲)：

沒有錯。

高雄市政府地政局劉專員文玲：

所以這個部分也是持續再去跟他溝通，希望還是能夠柔性勸說，讓他配合市府的政策搬遷。至於其他私有地主已經分配的部分，我們現在都已經在交地了，就是曹公路西側的部分，已經陸陸續續在交；東側的部分就是配合地上物，還有幾個電桿做遷移的部分，大概預計 11 月中旬就可以開始陸續點交。

主持人(鍾議員易仲)：

所以他們所分配到的土地，是屬於什麼樣類型的土地？

高雄市政府地政局劉專員文玲：

這邊有住宅區也有商業區，就私有地主的部分，現在分配回去的，主要的位置在車專 1 跟車專 3。車專 1 的北側、車專 3 的南側，這些部分他們分配的面積都是比較小的。

主持人(鍾議員易仲)：

當時住宅跟商業你們分配的原則是什麼？讓他們自己挑選的還是什麼？

高雄市政府地政局劉專員文玲：

沒有，就照他們原位置，如果他本身的位置就是在原來的…。

主持人(鍾議員易仲)：

都是商業比較多吧？

高雄市政府地政局劉專員文玲：

他們原來還沒有重劃之前，就有很多的住宅區、商業區。但是因為剛好都市計畫把那個部分變成公設用地，所以他們才必須搬遷，也因為這樣才會有持續一些抗爭的情形。現在他們能夠配地的部分，就是在站體的北側，還有曹公路東側車專3的用地，大概配地的部分就是這個情形。其實他們配地的部分，目前大概都沒有什麼問題了，最主要就是…。

主持人(鍾議員易仲)：

最主要就是你剛剛所說的那一戶。

高雄市政府地政局劉專員文玲：

對，就那一戶。

主持人(鍾議員易仲)：

謝謝地政局。下一位請交通局。

高雄市政府交通局李技正志平：

主席、各位老師、各位與會的先進，大家好。鳳山發展甚早，為日治時期鳳山郡治所在，道路系統規劃早，延至今日市中心區道路較為狹窄、彎曲，現階段鳳山區人口約 35.9 萬多人，為高雄市人口最多的行政區。

鳳山主要人口聚落有赤山、鳳山、五甲，赤山還有新興的「文山特區」等，各自有各自的消費生活圈，鳳山亦持續有大型公共建設與重劃工程進行中，如：鐵路地下化園道工程、85 期重劃區工程與鳳山車站開發大樓計畫、捷運大東站區複合式商場與景觀大樓 BOT 案等，主要商場均緊鄰大眾運輸場站，未來將持續朝大眾運輸系統整合，並鼓勵民眾利用大眾運輸系統，逐漸取代傳統私人運具，達無縫運輸、紓緩車流之目標。

另外，各大型開發商場均需經過本市建築物交通影響評估審議會審查，透過交評審議機制，可為各大商場未來衍生之交通需求作把關，如：停車位無法滿足內需之狀況，可要求開發單位給予搭乘大眾運輸者消費優惠，以及場內停車差別費率等手段，吸引民眾搭乘

大眾運輸前往。本局亦透過「推拉策略」，持續完善鳳山區公共運輸服務(如公車路線優化、廣設公共腳踏車租賃站等)，試圖改變民眾用車習慣，以紓緩道路空間不足、交通壅塞之情形產生。

鳳山車站開發大樓以 85 期重劃區環抱型道路為主，東側南北向曹公路-文衡路，鐵路地下化後曹公路與文衡路串接，可與省道台 1 線、台 1 戊線、光復路銜接，作為往返高雄市區之主要動線，85 期重劃區內道路亦將陸續通車，未來將有助於分散車站周邊車流。

鐵路地下化後，消弭平交道，縫合長期以來遭鐵路分割之空間，除可提升行車效率與安全外，後續將規劃總長 15.37 公里之綠園道，增加人行步道與自行車道，沿線規劃景觀遊憩空間，提供市民更為舒適之人行與自行車通行之空間，再輔以鼓勵大眾運輸系統的使用與綠色運具之推廣，創造樂活都市之意象。

為補足鳳山區南北向大眾運輸系統服務功能，現正規劃捷運黃線，由北至南可串聯長庚醫院、正修科大、鳳山行政中心、衛武營國家藝術文化中心、五甲商圈、前鎮等人口密集地區，並串接台鐵正義站、捷運衛武營站等，將可大大提升鳳山大眾運輸系統之可及性，提高市民搭乘大眾運輸系統之意願。

本市各分區都市發展走向、道路系統規劃於上位階都市計畫中劃定，道路系統部分，本局將持續協助都市發展局審視鳳山區道路系統規劃，並朝完善公共運輸系統之目標努力，營造友善、綠運輸之都市運輸環境。

主持人(鍾議員易仲)：

謝謝交通局，想請問交通局，在鳳山車站周邊，交通局規劃了幾個停車場，停車場可以容納多少個車位？

高雄市政府交通局李技正志平：

目前它可容納車位的部分，待查。

主持人(鍾議員易仲)：

我想當然火車站是主要的交通運輸工具，在那附近需要提供足夠的停車空間，讓搭乘火車通勤的這些人士，有地方可以停車。以目前的現狀你們可以去了解一下，在現在火車站周邊，現有停車場可

能是因為收費的關係，所以停車場的停車率可能沒有很高。反而是一些民眾為了要節省停車的費用，把摩托車停到附近的巷道裡面，寧願走路5分鐘或10分鐘。但另外的一個問題就是影響到那邊的住家。所以這個部分是不是通盤做一個檢討，是不是停車費太貴，或停車場不方便，還是其他的原因，請交通局來檢討，是不是有可能可以降低停車的費用，讓每天搭乘火車通勤的這些市民有更高的意願，願意把車子停到距離火車站比較近的停車場，好不好？謝謝。

下一位請捷運工程局。

高雄市政府捷運工程局李正工程司永坤：

主席、各位專家學者、各單位代表大家好。有關於鳳山地區的捷運建設做一個說明。鳳山區位於高雄的都會核心區，捷運工程的計畫都會列入規劃考慮，目前營運中的橘線012鳳山站是位於鳳山車站附近，西側有鳳山西站市議會以及衛武營站，東側有大東站，當初這些車站設置的目的都是為了促進鳳山地區經濟繁榮以及發展，並同時提升生活品質。現階段市政府為了持續促進鳳山區的再發展，積極推動捷運黃線的捷運工程，主要路線經過鳳山區的五甲路、南京路、國泰路以及澄清路到達烏松區，目前規劃有7座地下車站可以服務鳳山地區，隨著這7座車站的完成，配合車站附近的土地開發、聯合開發，將使鳳山地區持續發展更多的商業中心、藝文中心，以及都會樞紐運轉中心。不僅可以促進鳳山區經濟繁榮，提升生活品質，同時也促進舊聚落的都市更新。除了捷運橘線以及黃線之外，市政府也將持續規劃檢討後續捷運路線，以建構高雄都會區完善的捷運路網。

主持人（鍾議員易仲）：

謝謝捷運工程局，請教捷運工程局，我們在黃線規劃離台鐵的正義車站最近的是哪一個站？

高雄市政府捷運工程局李正工程司永坤：

正義車站在我們Y17的附近，北方有一個Y16，稍微遠一點點而已。

主持人（鍾議員易仲）：

Y16是在什麼路上？

高雄市政府捷運工程局李正工程司永坤：

Y16是在本館路再南方一點。

主持人（鍾議員易仲）：

本館路再南方一點，那是比較靠近烏松了嘛！正義車站這邊是Y17嗎？

高雄市政府捷運工程局李正工程司永坤：

最靠近正義澄清站的是Y17。

主持人（鍾議員易仲）：

距離大概多遠？

高雄市政府捷運工程局李正工程司永坤：

距離我再查一下。

主持人（鍾議員易仲）：

1、200公尺以內嗎？

高雄市政府捷運工程局李正工程司永坤：

看起來是差不多這樣的距離，正確的距離我再查一下。

主持人（鍾議員易仲）：

好，謝謝。我會提出這個問題就是因為現在鳳山有捷運橘線，加上未來的黃線。在規劃上面，提出一些市民反映的意見，這兩條捷運路線的沿線捷運站，未來有沒有可能規劃另外一個方式可以快速到達火車站，所以你剛才講的時候，我第一個想到的就是正義車站。如果轉乘的旅客可以透過正義車站到火車站，或是火車站可以透過台鐵正義車站來搭乘捷運，我相信這樣子會比較方便。

高雄市政府捷運工程局李正工程司永坤：

有關於轉乘的部分，我們也會做妥善的規劃。

主持人（鍾議員易仲）：

對。下一位請民政局。

高雄市政府民政局宋專門委員貴龍：

主席、與會的學者專家以及市府的代表，大家下午好。民政局在這個區塊，會檢視整個鳳山區未來發展的現況，鳳山區早期改變的

部分，在縣市合併之後，人口數從第二，僅次於三民區，現在已經躍居第一，所以本局檢視鳳山轄區的所有資源及盤點這些資源，包括從文化、軍事和古蹟的部分。當然現有資源的部分，除了檢視之外，另外就是鐵路地下化鄰近三個里的部分，包括文華里、曹公里及鎮西里，這些里在上個月的統計有1萬8千人。未來我們希望透過這樣盤點資源，包括轄區有陸軍官校、中正預校及步校等軍事訓練學校；還有黃埔新村、工協新村以及海軍明德訓練班等軍事文化資產，另外還有國定的古蹟龍山寺，以及市定的古蹟等重要一些廟宇。都市發展局也從軍區的改造、文資的活化及軌道的經濟，三大驅力動能來規劃未來鳳山區的周邊地區。

我們盤點這些資源之後，區公所在這個區塊，今年已舉辦主要的區特色活動，如鳳山跑三校。且在今年10、11月也舉辦兩項的區特色活動，包括文昌文化季以及「眷戀心城·軍事遊邑趣」活動，未來民政局會跟區公所一起協助來檢視，盤點現有的資源，以及配合地方的需求。因應鐵路地下化，成立商圈的組織協會是首要的，未來本局會密切的檢視在地的需求，是不是可以向中央部會爭取一些資源，包括地方創生以及前瞻計畫的資源，可以做這樣的連結，然後充分挹注到鳳山區，對於未來的發展可以去做一些努力。

主持人（鍾議員易仲）：

謝謝民政局，我在此反映一些意見給民政局及區公所，請民政局將意見帶回給區公所，因為過去鳳山車站屬於一個很老舊的車站，周邊的環境也比較雜亂，透過鐵路地下化之後，已把東西向的道路打通，所以目前看起來非常的明亮。可是附近還是有一些小型的公園，現在屬於區公所管理，藉此機會希望有一些設施及比較髒亂的點，請儘速補齊及清除整理。鐵路地下化後，在車站的旁邊有一個地下道，那個地下道有沒有什麼方法可以整理，目前沒有使用了嘛？

高雄市政府民政局宋專門委員貴龍：

沒有看到現況，所以不清楚目前的狀況。

主持人（鍾議員易仲）：

鳳山車站的那一個地下道，我記得目前沒有在使用了，遇到颶風下雨，那邊都會變成積水點，所以請主管單位，如何把地下道美化及預防環境髒亂，好不好？

謝謝高雄市政府各位代表，介紹得非常的清楚，對於整個鳳山的背景，還有未來發展的建設也都做了很多的說明。

現在請崑山科技大學徐中強助理教授發言。

崑山科技大學房地產開發與管理系徐助理教授中強：

主持人、各位專家學者、各位先進好。過去我在高雄服務二十幾年，所以也是高雄在地土生土長的高雄人，雖然現在搬到台南，但我還是很關心高雄的發展，我們談整個鳳山地區的發展，從火車站開始看及做規劃的話，我們要把視野拉到更高的層次去看，所以第一個先回過頭來看，在整個高雄都會區裡面，鳳山扮演什麼角色。依我對鳳山的了解，其實鳳山跟高雄市區的發展，除了高速公路的阻隔以外，看不出有任何的差異，所以很多人如果從高雄市九如路走到鳳山的建國路，其實感覺不出來是到了一個原高雄縣市的分界，會認為是在高雄市區走動，因此原高雄市與原高雄縣的鳳山其實是緊密發展在一起的。尤其是縣市合併以後，跟台南有一樣的狀況，台南在縣市合併以後，整個大台南都會區，永康從邊陲地帶變成都會核心，所以鳳山是有很高的發展潛力。

可是比較不一樣的是因為高雄市過去的發展過於集中，所以鳳山長期的角色，我們學理上的名稱，它算是高雄市的back town，基本上是在高雄工作的人會在鳳山居住與生活。我們知道一個都市發展真正的核心是產業在哪裡，那個地方才會比較強，就是發展機能會比較強。雖然剛才談到鳳山是現在高雄市最大的一個行政區，可是從基礎條件來看，第一、鳳山的房價、地價與高雄市區來講是相對便宜的，當然這個是劣勢也是優勢，所以很多年輕人一開始會選擇到鳳山買房子，因為比較可以負擔得起，在縣市合併之後，鳳山很多新開發的地區有大量的年輕人開始入住。但這個功能並不足以支撐未來鳳山長遠的發展，因為基本上縣市合併以後，公共運輸系統跟發展的軸線是往北、往東跟往南走的，除了西邊是海邊以外，

其他的三個軸線會繼續發展下去，可是這樣的發展對鳳山來講，鳳山就面臨一個關鍵期，一個功能的轉型。這個轉型就可能從過去高雄市區的suburb（郊區），back town的角色要轉換成一個新的發展功能區，所以我們一開始，就必須要在大高雄都會區裡，對鳳山的未來發展願景要先做一個定位，你要先定位出來，我們才知道接下去鳳山火車站周邊，透過TOD的觀念，應該要怎麼去塑造一個發展機能進來。

剛才聽市政府各單位說明報告的都很認真，談了很多，但是基本上來講，都是比較detail的東西，就是比較偏在技術、實質發展及管理方面的問題。但是基本上，我現在並沒有看到鳳山到底在整個大高雄都會區，還是在南部區域，甚至在整個台灣，鳳山的功能角色定位是什麼？這個角色要先定下來，我們才知道未來的vision（願景），鳳山應該要做什麼事情，這樣子才會有一個比較有邏輯，清晰觀念的系統下來，你要先做功能定位以後，我才知道這個地方要引進什麼樣的機能及什麼樣的產業。我講的產業是廣義的，並不一定是製造業，也有可能是文創，或是現在最新的智慧型產業等等，也可能是藝術文化，甚至像剛才主持人提到的，以後有可能朝電影、藝術、媒體方面的發展，都有可能在鳳山，我們是不是有這個機會去爭取或者是讓它在這裡孕育發展起來。我覺得剛才談得太detail，我們還是要回過頭來看，鳳山在未來發展的vision上，到底未來定位成怎樣的發展機能，這個發展機能要先定位出來。根據它的發展機能，未來鳳山火車站，包括周邊的地區應該要擔負什麼樣的發展角色，以及該具備什麼樣的機能。另外在土地使用與公共設施上還欠缺什麼，我們應該要做什麼樣的改造。

我舉一個很簡單的例子，過去我們在高雄辦過國際研討會，很多歐洲、美國與會的專家學者，他們依據過去的城市發展經驗，當時告訴我高雄步行環境是很不友善的，這對一個都市的發展不是一件好事情，所以後來我與吳文彥助理教授都有參與推動加寬中山路到博愛路的人行道，我們希望能夠做一些改善，改變這個都市的機能及風貌。引進這些機能進來，它所配合的就是一些沿街的商业機能

發展，因為我們知道，只有在步行的過程中，才會產生商業發展的一些機會，及促進購物的需要，當然這也需要公共運輸系統的配合，所以才會在中山路和博愛路的捷運場站周邊加寬人行道。這只是舉個例子，當然對於鳳山，今天可能還要再做更進一步的研究和規劃之後才能定位。

現在是民主時代，如地政局的代表所提，政府在做一些土地的開發或是建設，會碰到一些民眾的抗爭。這些都是民主時代一定會遇到的，如何去面對，基本上我覺得過去政府推動一些建設少做一件事情，以我學到一個很慘痛的經驗，就是在規劃及建設之前，很少與民眾溝通，甚至沒有去聽取民眾的想法及他們的感受，所以在規劃建設案要推動的時候，才會發現很多民眾不同的聲音，讓這些建設變成一些不可預期的困擾，增加推動上的困難，因此我覺得民意很重要。現在很多的公共建設，我們都希望先辦公聽會、聽證會，甚至到各地去與居民開座談會。法令現在修正注重地主或是居民的意願，就是因為過去一些慘痛的經驗，讓我們知道推動這些政策沒有廣納民意是不行的，因為最後還是要民眾的支持，才能夠順順利利。政府當初在規劃的時候，或許沒有考慮到民眾思考的問題及感受，這個也是最近這幾年公共建設產生很大爭議的主要癥結。

我覺得鳳山地區今天所探討的火車站周邊地區的民眾，如剛才都市發展局說要推動危老跟都更。其實在過去推動的經驗也告訴我們，在推動危老跟都更上，北部與南部是很不一樣的環境。因為基本上在北部，都更前後的價值差異會產生誘因，但是在南部到目前為止，推動比較成功的大概都是維護整建，原因是什麼？原因是因為不會產生太大的價值差異，只是看屋主跟地主要不要付出這樣的成本改善自己的環境，如果可以再加上一些政府的誘因跟補助獎勵，或許就會比較容易成功。所以南部目前看到的危老跟都更大概都是停留在維護整建較多，而北部都是重建型的比較多，這個就是基本上南北市場價值所產生的差異，所帶來不同的結果。所以今天我們如果要去探討未來的開發，或者是未來的發展方向，民意是很重要的，我們一定要去聆聽民意。

在鳳山及台灣大部分舊市區，同時還有一個更重要的困境，就是地籍相當複雜，我們現在處理土地開發或是都市建設，地籍會是很大的癥結。過去的這些地籍非常複雜，又非常的零散細分，未來要推動比較大規模的都市建設，包括都市更新的方案，是有相當困難度的，這些我們要如何以現有的制度去改進，可能要經過周密的規劃和設計，才有辦法處理。所以類似幾個局處所談到的，可能有一些民眾抗爭、釘子戶的產生，這些可能都是我們過去沒有好好思考這些問題，所帶來的一些後遺症。

所以建議要做比較廣面層次高一點的，先把鳳山在整個台灣、南部區域，甚至在大高雄都會區的功能先定位下來。然後它所應具備的後續土地使用變更，或是改善公共設施，甚至交通系統的重新建構，這些都要整體配套來做，才能夠把未來鳳山火車站周邊帶動起來。當都市機能恢復了之後，或者是注入新的都市發展機能，很多剛才所提的都市再發展的可能性就會水到渠成，民眾也會比較有意願做這樣的事情，因為它有市場，會有人願意進來，有市場需求才會有一個比較強勁的發展活力進來，否則我們談了半天，大概就是做局部的改善。譬如增加停車位、道路系統能夠拓寬多少，或是再拉幾條公共運輸系統進來，但是這個基本上對於未來鳳山的發展，其實幫助並不是很大，只是對環境做一些改善。所以我的建議我們還是要重新來思考，如何做功能定位及再發展的定位，然後再來談後續的事情，這樣的效果會比較好，同時要廣徵民意。以上就我的觀點和想法提供給各位參考，謝謝。

主持人（鍾議員易仲）：

謝謝徐中強助理教授。下一位請義守大學管理研究所李樑堅教授發言。

義守大學管理研究所李教授樑堅：

主席、各位專家學者以及市府相關的同仁，大家好。我在鳳山也住了22年，一路看著鳳山的改變，人口數還是一直在不斷的增加，誠如各位所報告的，目前是38區第一大行政區，人口總數達36萬人。鳳山就我個人的感覺，就真的如徐中強助理教授所講的，很多人開

始買房子會先買在鳳山，因為房價相對比較便宜，可是生活機能、環境和原高雄市的11個行政區還是有相當程度的落差。現在北高雄與鳳山的發展真的不太一樣，落差真的越來越大，包括公共設施、生活機能跟整個城市的樣貌是有所不同。但是鳳山就誠如之前的左營，是以前的舊縣城所在，見城計畫裡因為碰到林爽文事件，在左營的那個縣城，其實當地也沒駐紮多久，整個縣城就搬到鳳山來了。鳳山是一個古蹟，有曹公圳、鳳儀書院、龍山寺、城隍廟，東便門。但是因為鳳山早期的都市計畫很難擴展，所以城市街廓非常的狹隘，當車多的時候就很擁擠，剛剛徐助理教授也提到，你怎麼建構一個人文宜居的生活新環境，讓大家能夠來認識鳳山。

以前鳳山的曹公路底應該算是一個阻礙點，因為都市縫合及火車站的經過把它封閉了，就無法向外的拓展，可是鐵路地下化之後帶來一個新的風貌，這個新風貌對於城市發展的定位，對於鳳山未來發展的願景，真的應該要做一個大幅度的檢討。我覺得都市發展局應該是責無旁貸，都市發展局在整都市計畫是扮演很重要的功能角色，應該要針對鳳山的發展做規劃。因為它是第一大的行政區，第二大是三民區，在人口36萬的一個行政區，在全台灣6都16縣裡，有的縣市的人口總量都沒有一個鳳山區來得多。可是我們對它投入的資源，以前我在議會備詢時，議員都問我鳳山人口那麼多，可是資源到底投入多少？每個人都在質疑這個問題，要求財政局要編很多預算。

主持人（鍾議員易仲）：

投入很多，光一個衛武營就占了很多，每次都是這樣子講。

義守大學管理研究所李教授樑堅：

衛武營100多億元是文化部出的錢。可是就市政府的角度立場上來講，現在有建構一個鳳山運動園區、衛武營都會公園是中央撥款下來、楊秋興前縣長之前有推一個大東文化藝術中心，除了這個之外，文山特區是自己的市地重劃區發展出來的，其他部分幾乎很少投入重大的建設。當然河川的整治，不管是曹公圳或是鳳山溪的整治，那本來就是生活治理應該要做的部分，但是對於鳳山所投入的，

應該要具備的資源和特色，怎麼塑造原來鳳山具有的文化，能夠做一個展現。我最近看商業週刊的報導，現在講四個字——「開箱台北」，就是要大家看到這個在地區域裡面有什麼樣的城市建築，或是一些文化資產特色的元素，讓外地人和在地人能夠好好的去了解。我們是不是可以「開箱鳳山」呢？把鳳山比較特有的建築、文化這部分元素，要一點一點慢慢的找出來，這樣才能夠去型塑，如果你要讓外地人來鳳山觀光，而不是只有去澄清湖或蓮池潭，那鳳山觀光要看什麼？鳳山的元素是什麼？到底要行銷鳳山給人的感覺是什麼？那個部分要麻煩都市發展局，甚至文化局都有一些關係，要能夠連結在一起，我覺得這個要特別的注意。

鐵路地下化後，南北兩邊就通了。通了以後，整體商圈的再塑造，因為早期鳳山的舊街廓裡面，路真的是比較狹窄，要拓寬真的不是很容易。剛好旁邊有一些重劃區整合進去，這個部分要好好思考，因為青年夜市已搬到凱旋路，那鳳山的商業機能要如何發展？總不能把所有的東西都集中在北高雄吧！要分散區域發展才會均衡，交通的旅次才能做一個有效的紓解。不然都集中到單一個區域，不是全部都堵死嗎？就是要讓每一區自有的特色能夠呈現出來，而且鳳山真的人口很多，這是一個不爭的事實。

鳳山目前能夠有何發展？我認為第一、商圈的再造，這跟經濟發展局有關，商圈裡面要怎麼型塑新的商圈。第二、交通系統的再整合，包括公車的路線，因為鐵路地下化後，有哪一個部分應該重新做一個規劃和思考，哪些OD（起迄）的端點應該要建構出來。因為高雄市以前有推所謂的觀光公車，鳳山地區要怎麼去推觀光公車，甚至它應該是扮演高雄市一個新的次都心，它本來就是sub urban的角色，這樣才是均衡區域的發展。所以要大家認識鳳山，誠如剛剛徐助理教授所講的，能不能有很好的自行車道？我看很難，工務局做的都是在原高雄市的11個行政區。在原縣鳳山腳踏車要怎麼騎？我都不知道要怎麼騎，很難騎。當然可以到五甲或是文山特區，因為文山特區有一個滯洪池可以逛。但是如果你要看人文的鳳山，你還是要有徒步或是交通系統有效的接駁，這個部分要如何建構？還

有文史的調查，鳳山有家具街和打鐵街等等，有很多特色的東西，龍山寺、城隍廟，還有天公廟，都是比原高雄市寺廟建設的早，這些特色文化怎麼把它型塑出來，我覺得應該要好好再去思考。再來就是因為台鐵在那個區域裡面蓋了一個大樓，這裡面它有健身房。

主持人（鍾議員易仲）：

運動中心。

義守大學管理研究所李教授樑堅：

有一點是一個運動中心的角色，那個地方是不是變成一個鳳山人如果要去使用一些其他設施的時候，那個部分的功能，市政府跟台鐵也要好好再協調。不然它如果進去裡面定位完以後，你又要再走就…，因為之前的遠東百貨現在生意很差，像遠東百貨做不起來，也就無效了，難道鳳山商業機能不要再重新塑造嗎？

主持人（鍾議員易仲）：

它那個功能看起來是在大樓裡面，好像健身房的功能這樣子嗎？

義守大學管理研究所李教授樑堅：

不是，它裡面還是一個多功能運動的整合，只是那個部分是台鐵路裡面。從我們都市計畫的角度上來講，那個地方要提供什麼樣的設施，我們也要有一些建議的方案，讓鳳山人不要一天到晚還要跑到北高雄，去從事這些相關的商業或其他生活上需要的運作，這個部分還是要再思考。

再來，就是從火車站外擴，那個外擴的區域應該涵蓋的範圍有多大，包括文山特區、赤山，那個部分要怎麼去做有效的連結跟串聯？這個部分，都市發展局唐科長在席，你們也是責無旁貸，希望能夠從都市整體規劃再發展，大家要再思考。當然剛才提到有一些危老建築，危老的都市更新部分，高雄市現在的案子真的不多，你們現在推危老的案子應該也不多，那個量沒有想像中那麼大，不像台北。現在又要蓋社會住宅8,000戶？是6,000戶還是8,000戶，全台灣的目標是4萬戶，社會住宅就匡很多土地。

主持人（鍾議員易仲）：

土地成本的問題，這個也要考量。

義守大學管理研究所李教授樑堅：

對啊！所以危老就是整個市容要做改變，當然也要有一些資源配置的手段，到底應該是放在哪裡？到底是放在原來高雄11個行政區的北高跟南高，還是鳳山這邊的資源應該要多一點，這個部分你們自己要去思考，不然有36萬人住在這裡啊！要讓它一路的惡化下去嗎？現在維新陸橋及青年陸橋都打通了，這個連結的交通接縫點已將全部都市縫合了，你要去做整體規劃，就比較不像以前那種有各式各樣的障礙，這裡擋一下，那裡卡一下，沒有了，現在都沒有了，就是你要開始大刀闊斧去推動。

當然了解在地居民的心聲就很重要，因為我們以前有經驗，這種都市縫合裡面，我們所碰到的障礙點，可能是民眾反彈的點，我們應該有經驗處理，包括其他城市都有的經驗。我們要怎麼去推，你要擬定一個很好的計畫，所以我一直建議，因為易仲現在要當國民黨的書記長，我覺得你們今天派來的層級，如果以前是我主持的會議，我就會反彈。你們現在連科長都不派來，易仲已經當議員，你自己或其他人你們派個技正或派什麼，連一個基層主管都不派來，研究發展考核委員會還派組長來，其他單位呢？就派基層的承辦人員，這樣對你是有點藐視，我跟你講真的啦，為什麼其他人派來的是主管？結果你們派的是基層，你們局長怎麼確認？那你在議會可以質詢啊，大家要重視嘛！因為你派的層級高，你可以決定的…，真的，我不是說各位基層人員沒有具有代表性，而是當你在當主管的時候，你今天辦這個公聽會也是希望能夠讓主管真的很清楚及了解，如果你們回去再不稟報，他怎麼知道你到底要推什麼？不是就只有都市發展局唐科長及研究發展考核委員會王組長來，其他單位呢？大家都不重視，我們還兩個局長來，徐中強助理教授當過台南市都發局局長、吳文彥助理教授也當過你們都市發展局副局長，我們大家都當過局長。所以易仲你自己要好好再去認真了解，大家是語重心長，希望能夠把鳳山未來變得更好，這個是我們很懇切的呼籲。謝謝。

主持人（鍾議員易仲）：

謝謝李教授，住鳳山20幾年，對鳳山相當的了解。下一位請吳文彥助理教授指導。

義守大學公共政策與管理學系吳助理教授文彥：

主席，還有與會各位先進，大家午安、大家好。縣市合併之後，我們今年來看待鳳山的發展，我覺得相當有意義，而且也可以從過去發展的軌跡來檢討。我們今天所談的其實不是各局處做得不好，而是我們所展望的角度不一樣的時候，會有不同的啟發。

我們先談鳳山，它最主要是清朝所遺留下的歷史古蹟，在清朝的時候，從台南到屏東，走到中午大概在阿公店那邊休息，之後再走到鳳山的時候已經黃昏了，所以在這裡住宿；屏東要到台南，也會先經過鳳山這裡。因為這裡是當時清朝一個政治、文化、宗教、經濟發展的中心，所以那個時候日本人在1895年來台灣、1908年築港，他不願意在鳳山繼續發展，認為這是清朝的政治中心，因此他寧願採取從港口發展。因為他可以把高雄的米跟糖運送出去，所以這個發展就把鳳山忽略了，可是這個也是冥冥中有一個安排，十大建設的時候，我們的中正交流道就在這裡。從都會區發展的觀點，鳳山剛剛說38萬人…。

主持人（鍾議員易仲）：

36萬。

義守大學公共政策與管理學系吳助理教授文彥：

36萬人，其實它規劃的人口是42萬人，已經快飽和了，所以鳳山是高雄市唯一一個完整的區，它生活機能良好，有歷史文化，很好的宗教民俗，但是光復後沒有繼續發展。本來在這裡的媽祖廟、觀音亭，那是官方要去祭拜的，所以它擁有不輸於臺南市的歷史文化古蹟的資源，如果以都會區發展而言，它是重心的位置，甚至它可以說交通便捷。所以在發展定位上，我認為它甚至可以作為一個新的行政中心，適當發展的機會在哪裡？我等一下會再來談。

我們先談鳳山車站周遭整體商圈再造，剛剛也聽到市府同仁提到，我們要去推動商圈，剛剛提到範圍要多大。在先進國家，他們的商

圈規劃基本上就是10分鐘的步行範圍，從這一頭走到那一頭10分鐘就可以了，不要弄得太長，然後把專業街道或一些發展整合起來。這裡很重要的，能夠把歷史文化古蹟做出一個文化地圖，只要你能夠在Google上發現這些文化地圖，可以串聯成有意義的，它可以被結合進入商圈營造。當然我們都知道鐵路地下化以後，這一些新生地可以做綠化的空間及周邊的綠手指計畫，把開放空間、公園綠地及曹公圳的水資源整合起來，這樣才能夠提供鳳山更美好的生活環境品質。當然這一些策略我們都大致上有在做，就缺乏一個整合，這個整合也就是牽扯到第三點，鳳山的次都心在哪裡，它的整體配套跟推動作法呢？我曾經做過五甲路東側農業區的評估，也做十幾年的地價研究，我發現在還沒去解決國泰重劃區或者衛武營兩廳院還沒完成之前，我們大致上會覺得中山路、自由路這一帶太壅塞，中正體育場有體育館，相隔直線距離不到2公里內，我們又在五甲路弄一個體育館，我當時是比較破壞性的建設想法，體育場就把它遷到農業區去，然後農業區的地就分配到現在的體育場，體育場這裡變更為商業區，我認為這是一個破壞性的作法，但是這個建議在當時的市長大概覺得有點天方夜譚，當然我是常常會有這一些很奇怪的想法。鳳山的次都心就叫善用公有地，它的釋出時機，我們能夠掌握大範圍的公有地都是誰的？一個是國防部，一個是台糖。在歐美尤其我看過德國或紐約，他們在一個很大的機關用地上，日本也是，日本把軍事基地遷到沖繩的邊野古去了，然後將大阪、東京、橫濱的所有軍區釋放出來的時候，他們的市政府都會即時要求如何去充實都市機能、改善這裡的產業發展等等，這個機會剛好就在鳳山。第一個、國泰重劃區紛擾多年即將要完成了，這一塊地釋放出來，我們要不要給它引導？第二個、衛武營兩廳院完成之後，那一些軍備局所擁有的土地10公頃，我們要怎麼辦？我為什麼要談這一塊地？因為它是黃線跟橘線的交叉口，是一個做營造TOD發展的絕佳機會。如果我們在今年或明年不給它做一些引導，到時候我告訴你，台糖的作法是，隨便找一個量販店，再不然土地切一切，透天厝蓋一蓋；軍備局的地就賣出去蓋豪宅就好了，鳳山的發展機會就

這樣流失了，這是我的一個觀點。

剛剛很多先進都提到，發展TOD多元運具，這個是非常重要的，尤其騎腳踏車、電動機車或計程車的轉運接駁，或者出租共享電動機車Gokube，那一種的轉運接駁是非常重要的。停車空間不足，我認為永遠不足啦，你如果一直採取供給手段，大家都一直開車，所以應該是集中在某一些地方做轉運站，讓他停車之後換電動機車、自行車，這樣的作法才是一個綠色運輸的作法，而不是到處去開闢停車場，劃路邊停車場。當然依我過去的研究，其實鳳山的發展是不樂觀的，為什麼不樂觀？因為過去一個都市計畫變更，整體開發到可以進入重劃，漫長的10年，等它開放之後，大家就會往這一些剛開發的地方蓋房子，所以我們有過埤仔南成重劃區、工協新村，我們的人口是往外分散。我講一句比較供需理論的說法，當市地重劃、區段徵收辦得特別好的時候，就沒有都市更新的利基了，所以都市更新只能做什麼？整建維護，整建維護就可以轉向一個歷史街區的營造。假如立面這裡是曹公廟旁邊，一種歷史街區的氛圍，經過大家共同的營造，然後去做出那個立面氛圍的時候，再有良好的步行空間，這個就是我們所要追求的。

舊市區要做重點式的更新，就是整建維護，而且需要有一種在地自主性。換言之，要願景共構，今天由官方一直提出來，我們要做這個、要做那個，然後他就等著你給錢，資源依賴嘛！我們做二、三十年商街營造沒有一個成功的，為什麼？你不給錢，他就死掉。換句話講，我們要建立一個機制，在國外它做BID(商業街道發展)機制，我在你這個街區可以收到多少營業稅，我先依照這個營業稅，包括這裡的安全維護跟養工處要做的一些工作，我先給你一半經費，那個要依法有據，然後讓你去自主管理，你缺什麼？你缺停車場、多元運具的作法，我可以投資你，但是你要自主管理，等營業稅收齊了，再補那一半。當然我們最重要的是，你要去想出一個制度擺脫資源依賴，不然大家永遠就是灑錢，但沒有永續經營。對於鳳山車站周邊地區的發展，建立特色商圈，我相信大家都有共識，應該採取比較地方創生的作法，也就是我們建立一些引導的誘因，然後

讓市民自己來提案，而不是我們告訴你要做什麼，而是你做什麼的行業，因此可以獲得一種優惠跟引導的發展。

鳳山的一些老街區，如天公廟和周邊的青年路，這裡的一些家具街、佛具店，這些都是一個很好已經在地生根的產業，他們需要一個展示平台，而鳳山車站提供一個很好的空間。在鳳山車站之前規劃設計的時候，就已經把一些文創、數位內容、表演藝術，宗教民俗等放進去了。當然在這裡我大概有兩點提醒，第一點是都市防災的韌性城市要去檢討。因為鳳山的舊市街區，它的缺點是街道狹窄、街廓也小，不利消防，也不利防災，這個要檢討。它的優點是怎麼樣？10分鐘的步行路程可以參訪很多據點，這是它的優點。第二點的提醒是，優點是我們人口密集，舊市街區生活機能非常優越，產業有這種良好的組成，都市型的工業，甚至違章工廠鳳山也不少，但是擔憂的是什麼？他們都是國營事業的衛星工廠，隨著這幾年鳳山農業區的外移，變更為都市發展使用，這些工業違章工廠會外移，這個時候就業機會就往下掉，鳳山就要轉型為一個除了居住型的城市外，它要有一個新世代產業的建構，這是無可避免的，因為它外移會面臨產業替換。

這個是今天討論比較重要的幾個重點，第一個、商街營造應該要有自主管理，然後有意願來願景共構。第二個、多元運具模式。第三個、橘線跟黃線的交會口可能是未來最重要的轉運中心，甚至是市政中心。所以這三個部分，期待市政府能夠透過整合性的觀點，趕快來處理這個問題，剩下的就是防災韌性城市、還有產業替換面對的危機。以上個人淺見提供參考，謝謝。

主持人（鍾議員易仲）：

謝謝吳助理教授，下一位請鄭教授。

國立成功大學交通管理科學系鄭教授永祥：

謝謝主席，還有各位與會專家學者、市政府機關的同仁，大家午安，大家好。今天是來談整個鳳山地區的未來，特別是因應鐵路地下化以後的發展。各位其實都有提到，鳳山現在是36萬人，占高雄市278萬人口的13%。現在高雄市整體來說，機車大概是200萬輛、

汽車大概90萬輛，如果按照這個比例放到鳳山的時候，以過去鳳山這些都市結構的街廓而言，就停車或塞車的問題，事實上在特定的路段是很明顯的，因為它的整個都市發展跟人口密集的情況，這就是我們的問題。

在鐵路下地以後，我們有一些新的機會，的確是這個公聽會的一個原因，我們可以想一些辦法，來因應鐵路下地以後怎麼做。看園道這個部分，就是火車下地以後有這些綠園道，但是這些綠園道因為過去有些停車需求是停在火車路線旁邊的，所以這些原來停車需求，你要把它趕到哪邊去？所以還是要考慮到這些停車需求，否則違停的情況就會很多。我認為該有的這些路外停車場還是需要有一些準備，所以當初在鳳山體育園區下面大概挖600個，剛好有前瞻基礎建設計畫爭取到7.2億元的預算，所以我覺得某些程度紓解這些問題。當然就如同剛才委員提到的停車需求永遠不夠，但是你不能不去正視它現在的私有運具使用率將近90%的這種比例，你不可能把他完全趕走，所以一定要有個漸進式的方法提供給他，但是我覺得該收費就要收費。剛才主席有提到，車站附近停到邊邊的時候，亂停的該取締就要取締、該收費就要收費，秩序才會回歸到正軌來，你才有機會使用到所謂的公共運輸系統。其實我要講的是綠園道在處理的時候，這些停車需求事實上還是要考慮的，交通局應該是有在規劃。不能因為綠園道出現了，把停車需求當作消失了，這是不可能的，但是找辦法的時候，如果沒有一個好的方式去安置，他就會亂停，這是第一個。其實現在有引進日本小型停車場，在台南更多，台南的問題很像鳳山這些結構，他會找一些小面積土地，因為還是有養地的這種需求，地主會先做一個簡易的停車場，還是有收費，所以我覺得就可以紓解整個都市停車的問題。小塊地其實不大，你去日本看的時候，有時候停3、4台車或5台車也OK啊！區域性他就不會亂停，如果你能夠提供這樣可能性的時候，就比較不會有太多的民怨，這個部分再提供市府做參考。

另外，就是整個鐵路下地後，因為過去它是東西向，它南邊就是所謂的捷運橋線，也是東西向，過去是實體阻隔，現在鐵路下地以

後，變成可以做南北串接的部分，是需要多一點的規劃，譬如鳳山車站的未來，現在的大東站未來是一個轉運站，捷運工程局內有一個計畫，就是那個轉運站是從捷運轉出來的，鳳山車站是坐火車來，搭乘火車來的因為距離都比較遠，所以他都會有騎車轉運的需求，搭乘捷運進來的相對來講他步行可以到，所以兩個功能、定位上是不一樣的。可是我們發現未來的捷運黃線可能勉強會串接之外，這兩條就是在鳳山段上面的鐵路跟下面的捷運，事實上是沒有一個有效的連結，南北向部分是需要能夠在維持綠園道完整性之外，有些需要打通才有辦法能夠達到都市縫合的這種可能性。所以這個部分可能要去做思考，這兩個轉運站裡面，譬如鳳山車站跟所謂的交通局在講的未來鳳山轉運站，因為這個大概1.1公里5分鐘，你能夠有一些類似快速的轉乘，我覺得方便的免費服務這種滿重要的。我們的Ubike2.0現在大概已經有600多個站，目標是1,000站，所以還有3、400個站，鳳山這個地方因為距離的旅次都不太長，但人口稠密，所以你出去一趟的時候，騎腳踏車其實是可以做得到。除了步行環境之外，如果這個點有這種需求的時候，Ubike本身基本上還是有些程度是營利的，所以我覺得如果還有些空間的時候，有些點去做一些布設，特別是車站附近，因為鳳山車站1天有1萬人的進出，你看這些量的進跟出的時候，透過其他的運具，怎麼樣把它紓解掉是很重要的事情。

公車事實上因為班次不夠密集，這是我們公車的一個問題，以前我們希望把公車的班距縮短，因為我們每次平均等車半小時，實在太久了，而且天氣又熱。剛才有其他專家學者提到步行環境，我的確覺得步行環境很重要，可是南部不只是步行環境，還有濕跟熱，所以你走在外面的環境，走10分鐘有時候都還很勉強，因此它必須有一些像以前走在騎樓裡面，或是有些綠蔭，否則他就很習慣騎摩托車，這個就是目前的一個問題，所以我覺得Ubike在某些程度上可以改善它，但是步行環境當然還是要做好。所以車站的本身，這兩個轉運站跟本身之間的連結，鳳山車站的公車，它的班距如果連結，特別是南北向的串接班距一定要能夠相對密集，台北的班距

是10到15分鐘，但是這個是錢的問題，班距比較密集，眼前你就是要多投入成本，有些路線檢討的時候，我覺得可以去考慮。另外，就是Ubike，因為過去在推動的時候有把共享運具放進來，我們大概2千多輛的車，其實可以考慮鳳山是一個機會，因為它畢竟人口多。當然還有計程車的轉乘，但是我覺得在共享運具或是像Ubike部分，或許也可以暫時補足，特別是在捷運黃線還沒有出來的這個階段。

捷運黃線的部分，我認為它是一個滿重要的機會，但是也有可能這個資源沒有被善用，因為之前我們都有提到高雄市區的中山路，中山路在施工的過程中，那些周邊的商家幾乎都沒有留下來，結果我們又把路弄得很大，所以變成那個timing，就是我們要做的這件事很OK，但是能夠在施工的過程中，怎麼樣考慮到商家的一些想法，或是如何告訴他們這些資訊，他們有辦法來做他們的處置，這是很重要的。不然在施工過程中，潛盾的時候，你圍的可能幾乎沒有圍，但是我不曉得它的施工會不會像之前高雄市區這樣的情況。這個部分，捷運工程局可能已經有過去的經驗，否則你到時候要做這種整個商圈發展，它等於是一去不復返，幾乎不再回來了，要避免這種狀況，所以也是提醒。

此外，我覺得不同路線的轉乘，譬如剛才也都有提到，所謂鐵路的部分跟未來的捷運黃線，以及捷運橘線的部分，都會有一些轉乘，因為我們現在看這個圖看不太出來轉乘的步行距離，不要太長，有時候工程單位會因為施工的一些難度跟成本的考慮，所以在轉乘的部分就讓你走遠一點，可是這樣會影響到他使用的意願。特別是我們都知道鐵路下地以後，火車其實都捷運化，事實上它在鐵路地下化以後，班次半小時只有1班，特別是那些電聯車，所以服務的水準並不是很好，你又讓他的轉乘步行太遠的時候，事實上就沒有辦法達到公共運輸的這種效果。所以這個部分，捷運工程局在整個黃線規劃的過程中，跟其他路線，特別是台鐵跟捷運橘線部分的轉乘及整合真的很重要。像台北很簡單，早期第一條線是木柵線、第二條線是淡水線，它其實量都不多，後來板南線切過去以後，串接忠

孝、復興跟台北車站，它的量才出來，所以你看SOGO，還把出口打開。這個如果能夠做得好，未來的鳳山應該才有一些機會，特別是在交通的部分提供比較友善、舒適的一個運輸環境，謝謝。

主持人（鍾議員易仲）：

謝謝鄭教授，下一位請許理事伊文。

高雄市都市更新聯盟協會許理事伊文：

各位長官及先進，大家午安。我這邊先代表高雄市都市更新聯盟協會徐弘宇理事長，因為他今天有評選會，所以請我代表出席。在針對鳳山未來的發展，我們協會認為，第一個、我們非常認同剛剛前面幾位教授所提出來的，對於鳳山未來的發展，還是要先就區域上去定位，它在整個大高雄未來城市的一個定位跟功能。鳳山作為一個古城，它原本的城市尺度規模，其實對人來講應該是舒適的規模，未來這個部分它又有文化的底蘊，應該是要在這樣文化基底上面，能夠去結合一些新的創意產業元素，包括目前我們的捷運跟捷運周邊已經有爭取到相當多文化建設的資源，以及古城有很多古蹟，我們基本上是生活在古蹟群裡面。在這樣的基礎上，目前我們正在推動智慧城市的城市技術應用，我們會建議可以跟一些推動 5G、AIoT 的智慧廠商，譬如中華電信等等，就這些跟歷史文化資源的部分，加上我們城市記憶的部分，去結合 5G、AIoT，創造一個城市體驗的智慧觀光系統。

另外第一個、就是智慧城市應用的部分，還有包括公共設施、智慧交通等等的部分，能夠試著思考在古城這個範圍，先以古城做為一個智慧城市體驗的場域，我們會認為如果未來鳳山怎麼去做一個示範生活的場域，鳳山就可以大幅提升價值。

第二個、當然還是要為鳳山爭取一個新旗艦投資產業的進駐，目前像在捷運站周邊的國泰重劃區，或是像衛武營特定休閒專用區，都是大面積的土地開發，它其實有機會在高雄市爭取一個旗艦型的投資，譬如像台北，在林口就有媒體園區，招來像東森、三立、TVBS 媒體投資產業的進駐。

我們高雄鳳山既然已經爭取到中央文化建設的一個資源，應該要

把這個功能擴大，讓這些產業開發區也有機會去創造這樣旗艦產業，去拉抬不僅鳳山本身，我們還有鳳山周邊，其實是相當於高雄舊市區、高雄的城市邊界，像籬仔內、苓仔寮，五甲等等，這都是邊界，我們鳳山作為拉抬這些邊界、舊市區再次發展的一個力道、引擎。以上是我們高雄市都市更新聯盟協會所提供的一些建議，謝謝。

主持人（鍾議員易仲）：

好，謝謝高雄市都市更新聯盟協會許理事伊文。剛才徐助理教授有提到第一個、就是定位的部分。如果是一個準備在規劃中的區域或是一個城市的話，在定位上面，我們相對的會有比較多選擇，比較好的、容易去選擇的，該如何去定位。以鳳山，像這樣一個古城老區也好，過去以你們所接觸到的，可能國外有類似的經驗，不是只有台灣、高雄有這個需求而已，過去國外一些城市他們的老區，他們是怎麼樣去做重新定位，我覺得這可能就是重新定位了啦！因為鳳山現在的情況已經不符合原本縣市合併之前，鳳山原本就是高雄縣的行政區嘛！當初它的定位就是以行政區及經濟中心作為定位嘛！現在縣市合併了之後，鳳山它的定位，你覺得該怎麼來重新定位？你的建議呢？

崑山科技大學房地產開發與管理系徐助理教授中強：

如果要講定位的話，其實是要經過詳細的研究，因為我是高雄人，所以對鳳山有相當的了解，我先提供一些淺見，但是不見得正確啦！就是供大家做參考。

第一個，剛才主席有特別提到參考國外的案例，其實我過去在學校授課的時候，比較常用到的是兩個城市的例子，一個是巴西庫里奇巴、還有一個就是舊金山的都更案。這兩案不太一樣，不過它跟鳳山有點相似的地方。第一個、它都是舊城區改造，而且是整個大區域的改造。庫里奇巴本身是在巴西，它當時的市長本身是建築師，所以他是用針灸的方式，純粹只改善生活環境，他把公車拉成一條線，然後在公車沿線的場站上面去做 TOD，完全高密度的 TOD。它把所有跟生活、商業、文化有關，甚至包括行政機能，全部整合在車站周邊地區，它變成一個走廊式的高密度發展，這個在聯合國是

有獲得創意城市獎的。

它把每一個車站都賦予不同的機能，把全部的行政機能集中在這邊，例如：地政、水電，及民眾有關的一些服務機能，全部整合在車站的範圍裡面，沿著公車的走廊上，你要做任何行政的服務，就是跑到這個車站來。

我們都曉得，政府機關如果在這邊，它在公務上的服務，會衍生一些商業活動，譬如律師事務所的需求產生、像土地交易及房產交易，就會有地政士、代書，它周邊就會形成一個跟政府機關有關的一些辦公區域出來，所以都是非常高密度發展。

另外一個，純粹就是文創，譬如它周邊配置的一些藝術公園等等，就會有一些文化工作者、藝術工作者進來，就跟當時我和吳助理教授在規劃內惟埠美術館園區的時候，也是一樣，我們在那邊規劃美術館進來，在土地使用機能上，就會考慮到將來會有很多藝廊或者是藝術文化工作者的一些空間需求，這個就會產生一些相關的產業鏈進來，所以這些的話，未來大概都會去創造一個新開發地區。

庫里奇巴也是透過都市更新把它全部重新改造，當然我必須要講，國情不一樣，在巴西他們要推動這些建設其實比較容易，但是在台灣因為我們比較重視民意，我們土地的制度跟巴西也不太一樣，所以不能完全學他們，我只提供這個例子。

舊金山的例子就比較適合在鳳山使用，它也是一個舊市區的改造，這個舊市區花了20年與民眾溝通，因為一開始它就把舊房子拆掉，改建成類似我們現在要推動的社會住宅，它是由私人興建，完工後再高價出售給民眾，但是遭到當地居民和地主反對，強力反彈，舊金山市政府類似我們的區公所，他們都有區政府，就去跟民眾進行長達20年的溝通，與民眾一個一個訪談，全部訪談之後，他們把所有民眾的需求，編撰成一本書，編撰成冊，大概聽說有將近一萬多頁，然後經過專業規劃師再重新討論，它有一個專業的團隊，後來也獲得聯合國的創新城市獎。

它就做了一本備忘錄，根據那個備忘錄，花了3年的時間把一個一個社區的都市更新案做出來，因為它是根據民眾的意見和不斷溝

通協調的結果去做出來的，所以後來這個都市更新推動得很成功，到最後就變成一個非常高品質的生活社區。

它沒有強調非常高密度，但是強調環境品質和公共設施，最重要的是它還有結合剛才鄭教授講的運輸系統，它把整個運輸系統結合起來，就吸引鄰近矽谷很多年輕的軟體設計公司，包括在美國很有名的社交軟體 Twitter，Twitter 的總公司，就搬到他們都市更新的社區，所以就帶動了很多類似軟體的、文創的工作者進來，那個地方就變成一個非常成功的社區。當然，房地產價值也都有提升，但是他們最重視的還是環境品質和整個社區生活的氛圍，後來它就變成一個非常成功的都市更新案例。

我覺得鳳山有機會，因為你說如果要成為 CBD(中心商業)的話，我想，大概目前鳳山的條件還是不太容易跟高雄市區競爭，但是它如果成為一個很成功的生活社區帶進一些…，因為我們知道未來的產業發展可能不再是重視製造業，我們的製造業都外移到人工比較低的地方，我們大概就是比較注重在創造、思考，或者是我們所講的 brain industry(智慧型產業)，所我們未來的生活環境可能就是要走高附加價值，就是比較屬於偏用智慧那一方面的，當然這些就需要生活環境的改造，我剛才特別提到，我覺得鳳山比較偏重在過去的 back town，就是它是純生活社區，它作為高雄市一個輔助的郊區，但是這個角色我覺得未來可以做翻轉，因為未來如果你提供比較好的生活環境，可以吸引文創、吸引所謂智慧型產業的一些工作，尤其是吸引年輕人進來，但是你要吸引他們，你就要創造他們所需要的環境和公共設施，這樣我們就必須要在這個裡面去做改造。

像我剛才說的，舊金山有跟鳳山一樣的問題，它是一個舊市區，它的街道也不夠寬，舊金山還有一個更麻煩的地方就是它是一個山坡地，它的高度起伏是很大的，連腳踏車都不太適合騎，只能純粹用步行。當然它的氣候比較適宜，不是那麼熱，也不是那麼濕，跟我們高雄不太一樣，但是基本上，有很多步行環境是可以創造出來的。如我們去過新加坡就可以知道，新加坡在這方面做了很多努力，

所以新加坡很多河岸或是很多社區的環境是可以步行的。

我們如果要去達到它的目的，其實是靠規劃設計，所以我剛才一開始就講，我們要先定位，我們希望將來吸引什麼樣的人進來，我們對現在的居民，他的期望，我們能夠去做到什麼，把這個東西定位清楚，後面該做些什麼事情，才會很清晰。

我剛才舉了庫里奇巴和舊金山的案例，我覺得鳳山可以朝這個方向去思考，我覺得最重要的是即使繼續做生活區，怎麼樣去改善生活區，讓它更能夠吸引更多人住進來，然後再如何創造一個更好的生活環境，我覺得是現在鳳山最可以做的地方。

當你成為生活區的時候，因為我們住商混合的情況，我們一定會帶來很多生活相關的商業活動，像過去鳳山大型百貨公司開不起來，其實跟很多基礎條件是有關係的，譬如交通條件就沒有辦法配合，你要來，找不到地方停車，或者是來了以後，交通容易塞車，大家下次來的意願就變低了，就變成你吸引不到外面的人來，我們過去的研究，一個百貨公司，它最適合服務的人口大概要超過 40 萬人，鳳山還沒有達到。

所以鳳山如果要有一家大的百貨公司能夠生存，最起碼要吸引鳳山之外地區的人，但是不太容易，因為如果有的話，他們會被高雄市區的大型商場、大型百貨公司吸引去，所以我們的定位可能要變成社區的百貨商場，會比較適當一點。

根據這樣子我們可以做成優質的，在國外的話，我們可以看到。像全聯在台灣就是一個成功的案例，我們也不一定要做到大型百貨公司才能生存，如果有優質的社區商場、社區百貨商場的話，它可以變成一種特色，然後可以吸引更多的人住進來，這也是一種機能。

所以，我還是回到剛才講的重點，我舉了這麼多例子，就是要告訴各位，我們要再往下探討要先回到最上層，就是我們怎麼樣去做鳳山未來發展的機能和功能定位，這些弄清楚了以後，再往下談就會很驚喜，謝謝。

主持人（鍾議員易仲）：

謝謝徐助理教授，也感謝今天與會的各位學者專家，還有各局處的同儕。其實今天我們的學者專家都提出了非常多的建議，也希望這些建議，尤其是在都市發展局、還有經濟發展局這邊，都市發展局可能對我們這一個區域的整體規劃還有定位，首先應該先看到的是鳳山的定位。雖然我們今天討論的是在火車站周邊，其實剛才幾位教授有提到，我有個想法也在這邊建議都市發展局，因為你旁邊還有其他的重劃區，主要我們在台鐵大樓裡面，你有文創、還有電影，等於說你有文化及藝文的部分，如果你也可以把我們旁邊這個重劃區帶入這些元素，然後再加上我們這一個產業中心，可以帶動這些相關藝文、文化的人才，進到我們這一個重劃區。

我相信這是一個小小的開始，雖然跟我們所討論比較高的一個定位可能還有一點距離，可是從一個小小範圍、從這一個要建設的台鐵大樓，它的功能來講，最起碼慢慢開始在建構起來，教授是這個意思嘛！

包括經濟發展局的部分，其實講到鳳山，大家常常在提的都是三民路，在講的都還是那幾條老街，其實他們的商業已經慢慢的萎縮了，你也知道現在這個網路時代有很多東西，人家都可能在網路上採購，當然，一些佛具、一些家具，鳳山人還是有這個習慣，可能會到三民路那邊消費。可是剛才我們教授也有提到，一個商圈的養成是政府不斷的資源去協助，還是商圈自己能夠自給自足，你能夠自己去發展出更多的經濟效益，其實到底是該往左、往右，應該是哪一個呢？可是目前我所看到的鳳山商圈，都是一些比較老的商圈，老的商圈大部分都是政府協助很多資源，然後讓這些商圈的人能夠繼續生存下去。我覺得這個是不是也該思考，並不是說我們要廢掉這些商圈，我是說除了這些商圈以外，常常聽到經濟發展局在報告的都是這一些老的商圈，那新的商圈呢？新的商圈沒有辦法再創造、再養成一個新的商圈嗎？我覺得這個是很重要的。

包括剛才教授也有提到在我們捷運的沿線，其實捷運工程的時間真的很冗長，工程一做都是 5 年、10 年，施工這段時間，在上面原本的商家甚至商圈，因為這個工程，就逼迫他們必須尋找另外一

個地點做生意，等這個捷運工程完工了，第一個、他在別的地方生意可能做起來了，他還想要再回來嗎？第二個、捷運的沿線過去的商圈已經破壞了，那捷運的沿線搭乘人數有沒有達到那個目標？有沒有那麼多人次？人次如果沒有出來的話，相對的過去的商圈會因為的這個捷運工程，把它整個商機都破壞掉了，你要讓這個商圈再回來，我相信是非常困難的啦！

所以，這個也是捷運工程局在規劃捷運的時候，尤其是提到鳳山，就是五甲路這一段，五甲路捷運沿線是經過五甲路最熱鬧的商圈，你們有沒有去思考過，在工程 5 年、10 年這段時間，會不會去影響到這邊的商家。現在五甲路的生意也不好做了，過去五甲路兩邊的商家是供不應求，找不到店家可以承租，現在你去五甲路，可以看到有很多店家現在都是阿「租」婆、「售」姨都跑出來了，不是出售就是出租，所以這個問題也相對的需要去思考評估。

在這邊，還有沒有其他的意見？如果沒有的話，請我們各局處，希望你們把意見帶回去做研擬，好不好？就像教授講的，這個會期還有好幾個局處沒有質詢，我質詢的題目可能就以我們今天區域發展的議題為主，尤其是經濟發展局，我相信你們對於經濟發展有很大的責任，還有都市發展局，包括都市的發展。

其實還有一個問題，我在觀察整個高雄的發展，從原有的這些老部落、一直到新的重劃區，高雄是不是因為腹地太大，所以一直往外拓展，因為有的新重劃區，包括老舊社區，你要去做都更非常困難，所以大家都慢慢的、慢慢的，城市一直往外拓展，我看台北的情況是它外圍已經沒有腹地了，所以他們只好將裡面這一些舊的建築物非得去做重劃不可。可是高雄沒有說一定要做重劃這個必要性，反而就是外面開放很多新的重劃區，大家都往外面的這些重劃區，人口都往外移了。

崑山科技大學房地產開發與管理系徐助理教授中強：

我回應一下，台北市，我很不喜歡拿它做例子，因為是我個人的觀點啦！台北市是一個非常失敗的例子，因為台北市早期的規劃跟不上它發展的速度，所以它的發展完全失控。你看台北市房子都蓋

到山坡地上去，過去台北發生過很多不願意講的災難，像白馬山莊，整個山莊一個晚上從半山腰滑到山谷下，整個社區喔！所以這個都是過去不應該會發生的事情，它的發展速度太快。

當然，台北市它的房地產需求非常強，基本上怎麼蓋，它都能夠賣得掉，即使是蓋得很不理想，它也都賣得掉。我想各位大概都有在台北生活過或者是在台北有朋友，你可以去看一下台北的生活環境，我跟你說，跟南部不能比啦！當然它的房地產價值，我們也不能比啦！但是基本上來講，那是市場供需關係所造成的。

以南部來講，都市蔓延其實是一個正常的現象，我們在都市發展的理論裡面，urban sprawl 是一個我們在規劃上必須要去克服的課題，都市蔓延不是一個好現象，誠如剛才主席所講的，它基本上會造成很多不必要的問題。

主持人（鍾議員易仲）：

未來會出現問題，問題是出現在未來…。

崑山科技大學房地產開發與管理系徐助理教授中強：

不只是未來，現在就會出現問題了，因為你把舊市區放著，然後去開發新市區，但是舊市區卻帶來髒亂或者是一些公共設施不足、環境品質不好的一些現象。因為政府的資源是有限的，我們的資源也是有限的，我們政府沒有辦法把所有的資源都放在…。

主持人（鍾議員易仲）：

這兩點之中的平衡點。

崑山科技大學房地產開發與管理系徐助理教授中強：

對。所以當你的舊市區需要更高一些成本的時候，很容易就會去開發周邊的新市區，這個不是一個好現象。隨著我們人口結構改變，未來新開發的市區，市場的需求會愈來愈小，所以會回過來重新檢討和重新再發展原來的舊市區，這不是台灣的問題，是全世界的問題。所以，urban redevelopment 在 1980 年代以後就變成全世界共同的話題，我們今天回過頭來看都市更新，其實我們已經比人家慢了，像我剛才講的舊金山那個例子，它就是回過頭來，它不是沒有腹地，舊金山的腹地還很大，但是你不開發舊市區，不解決那個

問題，你去製造新開發的市區，造成新的問題，這個問題永遠會變成連續不斷，所以我個人的看法就是對於鳳山，我們還是要回過頭來去看舊市區應該如何去做改造，謝謝。

義守大學公共政策與管理學系吳助理教授文彥：

我的看法稍微不一樣的是制度性的問題啦！中央和地方財政收支劃分法，它保持讓你地方政府經資門投資在 25% 以下，在這種狀況下，地方自治的工具，最主要是都市計畫和地政、建管，OK！我就把過去都市計畫裡面的農業區、工業區透過變更來辦徵收及重劃區，我可以挹注我地方政府的財源，這是第一個問題。換言之，我當學者也十幾年了，我們經常說不要再變更了，可是沒有辦法停止這樣一個問題，因為它是制度性的因素。

第二個、我們也不是說不要變更，而是說它應該在一個適當的地點來調整變更，譬如橋頭科學園區，我就認為非常好，因為它對 TOD 的發展，基本上它是營造運量。

我剛才為什麼會提鳳山的一個發展，那個不是在座的人規劃的，而是過去所留下的發展時序，當時捷運系統及輕軌架構的時候，它是分散發展的，而這些分散發展在變更的時候，沒有人去考量 TOD、考量它會增加小車的使用、碳排等等，那個幾乎是 20 年前的一個方案，像五甲路東側，是 79 年的主要計畫變更的，那個時候怎麼會想到節能減碳呢？所以在這種狀況下，我們要把它移動到捷運站周邊或者需要更新的地區，它應該要有一個總量。

所以，我們大概在 2017 年開始談國土計畫，我們高雄市就應該在國土計畫上開始去定好它的發展總量，而且它應該可以增加在捷運站周邊的發展總量，而不是讓它去郊區蔓延。當然，這是很複雜的問題，我承認，因為這絕對不是我們三言兩語就可以說這樣做，不是的，因為那一些農業區或工業區等待變更的人，他也有他的利益嘛！如果是因為這樣的話，類似開發許可的精神，你就應該要有回饋一些類似多元運具的設施。我們現在都很執著在現金回饋，執著在都市發展用地回饋，都不想這個公共設施的項目，它應該再更有彈性，這樣的話，才可以把這種發展的負外部性降低，然後獲得

正外部性來平衡。

如果對高雄的一個長遠發展來講，我們狹長的發展，所有交通都重視在南北向，但是在東西向就非常糟糕，像左營高鐵站出來，我們國道 10，我每天上下班幾乎都要花一個小時，但如果晚一點回來，7 時以後 35 分鐘就到市區了。所以這一些是怎麼樣？它在發展的時候，老實講，連義守大學在發展的時候也沒考量這個問題，因為當時是考量土地的問題。所以我們發現這個問題是這麼重要，我們應該在捷運場站 TOD 發展、如何使用發展這一些去著墨，我想，這個是值得探討的課題，如果朝野都有共識，我認為現在來好好做還來得及。

主持人（鍾議員易仲）：

謝謝吳助理教授。還有沒有什麼想要了解的問題？沒有了。好，我們今天公聽會就到這邊為止，謝謝大家。