

擬定高雄多功能經貿園區特定區計畫案

第一章 緒論

第一節 計畫緣起

為推動台灣成為亞太營運中心計畫，加工出口區轉型計畫經行政院84年6月22日第2436次院會核定為製造中心之第一期發展計畫。港務局為提昇港區設施效率與功能再界定，亦著手進行高雄港發展主計畫之研擬，為配合經濟部加工出口區之轉型發展與高雄商港地區再開發，高雄市政府劃設臨港地區土地為高雄多功能經貿園區，並列為高雄市未來之重要建設計畫方案，規劃符合亞太營運計畫之製造中心、海運中心所需服務機能。

同時，著眼於都市成長之興衰，都市地域之更新再開發亦為都市計畫事業之重大課題，為有效改善市內不合工業土地之利用，高雄市亦配合行政院都市更新方案進行相關規劃事宜，本計畫範圍即屬行政院所劃設優先辦理更新地區。

未來高雄都會區之發展定位，即以港埠都會與吸引跨國及國內企業植根為整體發展目標，並以亞太營運中心計畫及都市更新政策規劃內容為規範，高雄市政府為落實多功能經貿園區計畫之構想，配合調整高雄市都市機能與結構，特制定本計畫「高雄多功能經貿園區特定區計畫」以整合相關計畫，塑造國際都市形象，發揮整體土地使用效能。

第二節 計畫範圍

本計畫範圍即以「高雄多功能經貿園區先期規劃」所劃設範圍為界，約以鼓山一路、濱海一路以東，五福路、公園路以南，沿高雄港第二船渠、第三、第四船渠至前鎮河、凱旋路以北，一心路以東之區域，涵蓋區域大略包括：高雄港鐵路機廠、鹽埕港埠商業區及蓬萊商港碼頭、至苓雅商港碼頭一帶，中島加工出口區與現有前鎮工業區一帶。

全區計畫面積約為587.85公頃，初期規劃三大功能分區：特定文化休閒專用區、特定倉儲轉運專用區、特定經貿核心專用區。計畫範圍參見圖1-1。

第三節 計畫理由及法令依據

一、計畫理由：

- 1.配合行政院「都市更新方案」指定高雄多功經貿園區範圍為優先辦理地區，落實都市更新實質規劃。
- 2.依行政院85年6月3日台八十五經17486號函，進行高雄多功經貿園區實質規劃。

二、法令依據：

本計畫係依據都市計畫法第十二條規定：「為發展工業或為保持優美風景或因其他目的而劃定之特定地區，應擬定特定區計畫。」辦理之特定區計畫。其理由如下：

- 1.「擬定高雄多功能經貿園區特定區計畫」係高雄市配合亞太營運中心政策，整合加工出口區轉型發展之倉儲轉運專區計畫，高雄港整體發展計畫及高雄市周邊土地使用計畫，以發展製造、海運、倉儲及相關經貿、休閒等特定目的之整體發展計畫，故依都市計畫法第十二條規定，為發展前開特定目的，以特定區計畫為之。
- 2.本計畫面積約587公頃，範圍涵蓋本市鼓山、鹽埕、前金、新興、苓雅、前鎮、中島地區及籬子內地區等六個現行細部計畫地區，範圍廣闊，為利於未來開發執行、管制及行政管理之需，宜以單一計畫範圍及內容加以規範，事權統一，故宜以特定區計畫為之。
- 3.參照都市計畫相關案例（原屬都市計畫範圍，以特定區計畫方式為之之案例），如「高雄新市鎮特定區計畫（都市計畫法第十四條）」、「高雄市内惟埤文化園區特定區計畫（都市計畫法第十二條）」。

依上述理由，經內政部都市計畫委員會第四六六次會審議通過，認本案引據都市計畫法第十二條，符合因發展多功能經貿園區之目的而劃定之特定地區。惟應於本計畫完成法定程序時，分別與原計畫同時辦理公告實施與廢止，俾利新舊計畫之銜接。此外，高雄市全市都市計畫通盤檢討時，宜併同整體規劃。

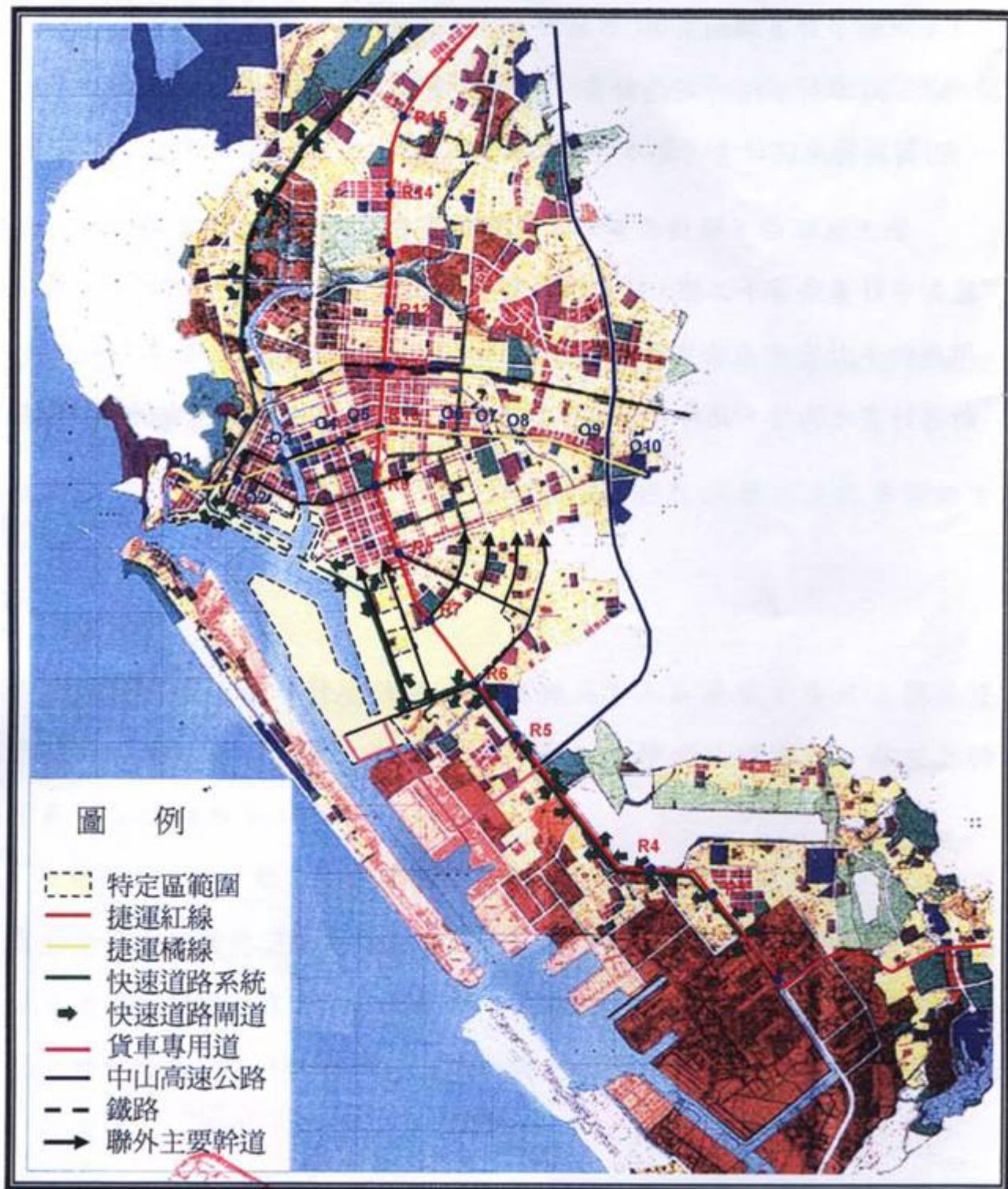


圖1-1 計畫範圍示意圖

第二章 上位及相關建設計畫整合

第一節 亞太營運中心計畫

因應國內外經濟環境的轉變，行政院積極推動各項經濟發展方案，以開創台灣地區經濟發展遠景。計畫發展台灣地區成為亞太營運中心計畫之主要內容，係以提供製造、轉運、工商服務功能為基礎，以全國性發展的角度建設包含製造、海運、空運、媒體、電信及金融等發展中心，高雄地區則評估為具有開發成為海運中心之潛能地區。

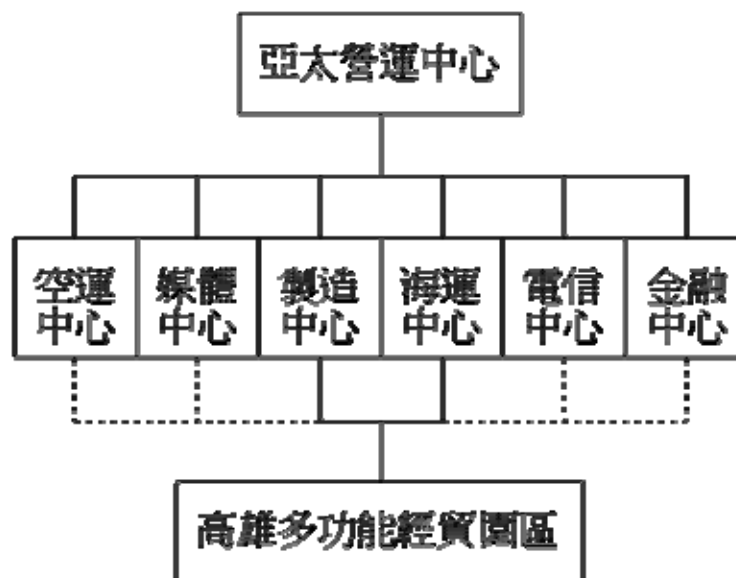


圖2-1 高雄多功能經貿園區計畫位階圖

第二節 高雄設置亞太海運轉運中心計畫

在亞太營運中心計畫下，高雄已被評定為亞太航海貨運轉運及分裝配送中心之最佳地點。而以『自由貿易區』為概念出發的高雄亞太海運轉運中心計畫，將計畫區區分為『作業區』及『支援區』二大部份，作業區提供境外轉運及物流倉儲功能，支援區則提供配合轉運作業所需之附屬設施。

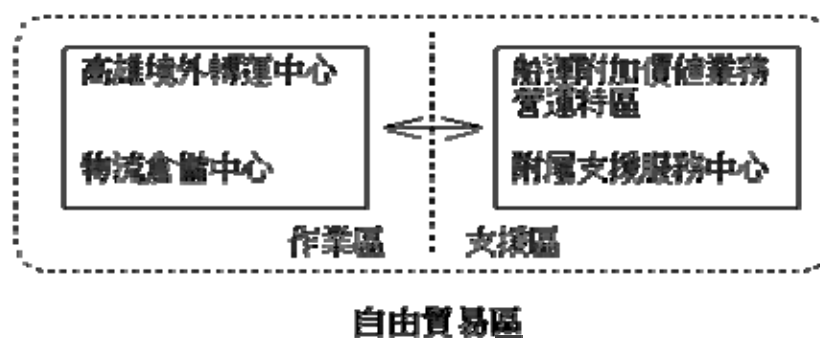
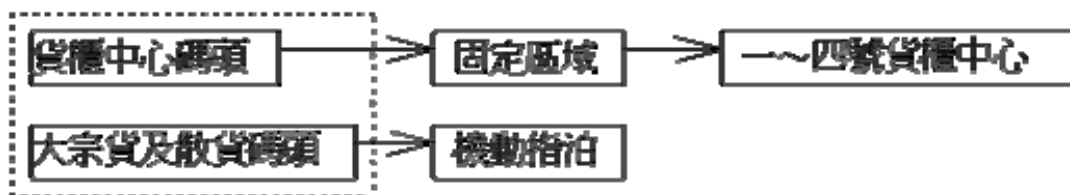


圖2-2 亞太海運轉運中心分區圖

第三節 高雄境外轉運中心計畫

在高雄發展海運轉運中心計畫下，交通部將以境外轉運中心為先導，由運輸型轉運帶動加工型轉運，促成高附加價值之區域性物流及加工再出口之新興產業發展。計畫敘明境外轉運中心的基本機能與初步配置，簡單提出各碼頭所應提供功能之原則。

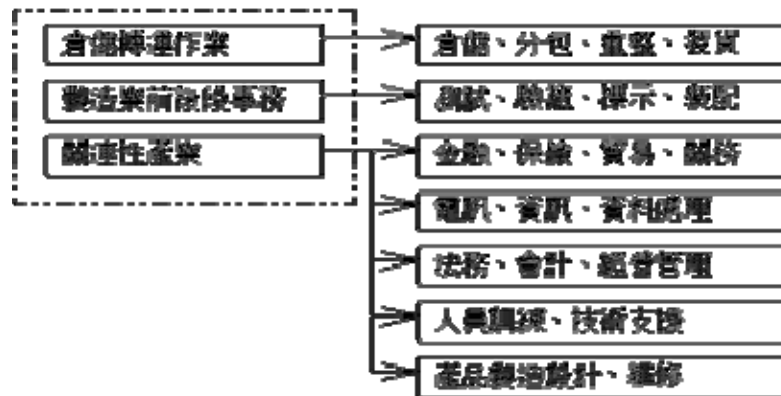


第四節 加工出口區設置倉儲轉運專區(含擴區)整體規劃計畫

經濟部「發展台灣地區成為亞太製造中心推動計畫」中一項具體措施，即為調整加工出口區功能予以轉型，朝免稅區與保稅倉庫方式設製倉儲轉運專區，計畫內容如下：

一、產業類型與功能

民國95年目標產值4億美元/公頃，即全專區總產值1000億美元。其產業功能如下：



二、分期分區開發計畫

專區範圍共分三次分區，其中與本計畫相關者即為中島專區與成功專區。其規劃內容略述如下：

(一) 中島專區

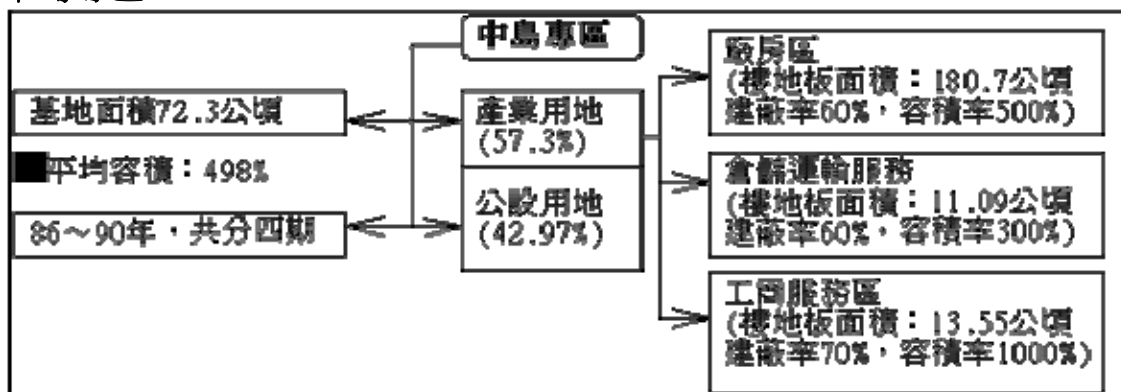


圖2-3 中島專區土地使用配比圖

(二) 成功專區

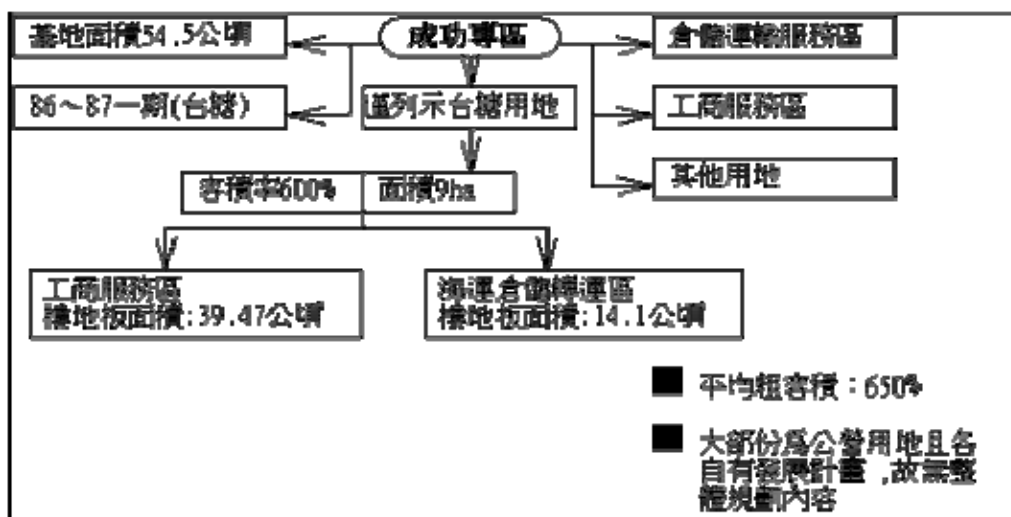


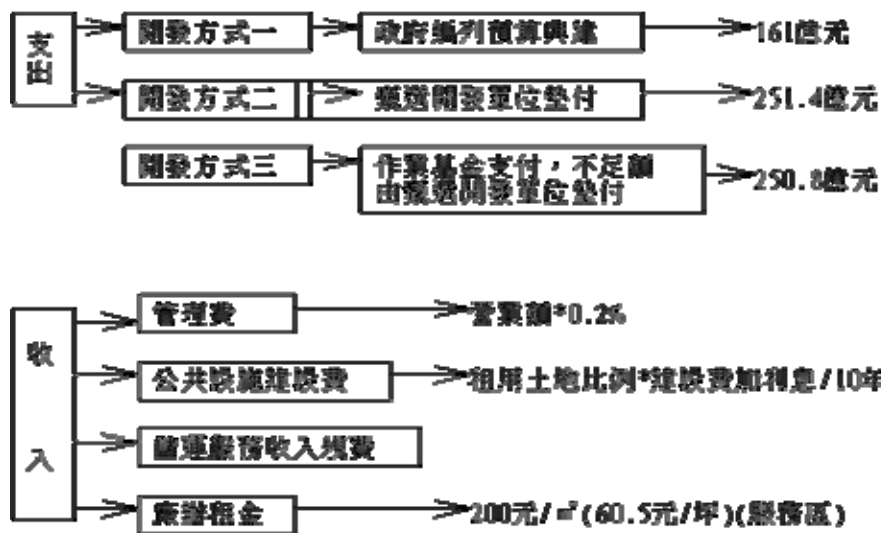
圖2-4 成功專區土地使用配比示意圖

由表2-1可知，專區各分區比值倉儲運輸：製造：工商服務區=（3：5：2），倉儲製造區佔了總開發樓地板面積的80%以上，且屬於高密度的工業廠房，衝擊相對提高。

表2-1 中島專區與成功專區產業用地樓地板面積分配表

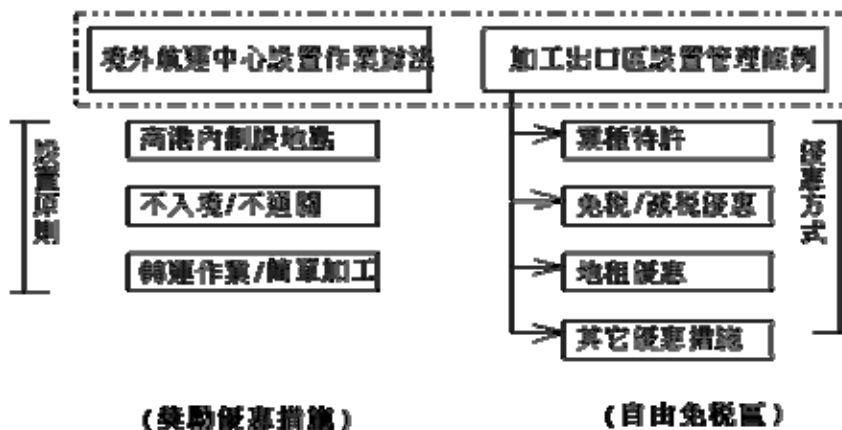
使用別	規劃產業樓地板面積	中島專區(公頃)	成功專區(公頃)	小港專區(公頃)	合計(公頃)
1.倉儲轉運作業	倉儲業	55	130	15	200
	運輸業	6	8	1	15
	小計	61(30%)	138(33%)	16(52%)	215(33%)
2.製造業前後段業務	一般製造業	55	0	5	60
	含研發、設計等製造業	60	198	2	260
	小計	115(55%)	198(47%)	7(22%)	320(49%)
3.倉儲轉運關聯產業	國際貿易業	15	42	3	60
	金融業	2	9	1	12
	保險業	1	6	0.5	7.5
	通信業	1	3.5	0.5	5.0
	工商服務業	5	22	3	30
	小計	24(15%)	82.5(20%)	8(26%)	119.5(18%)
合計		200	418.5	31	649.5

三、開發方式/財務計畫



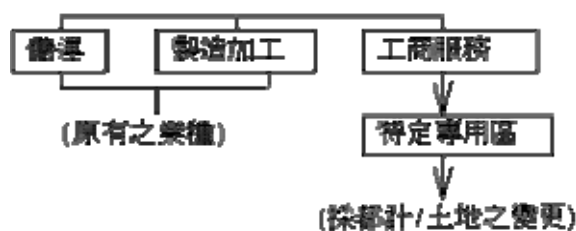
四、獎勵優惠措施

以『境外航運中心設置作業辦法』提出航運中心設置原則--商港內劃設地點、不入境/不通關、轉運作業/簡單加工，並以『加工出口區設置管制條例』敘明獎勵優惠方式。

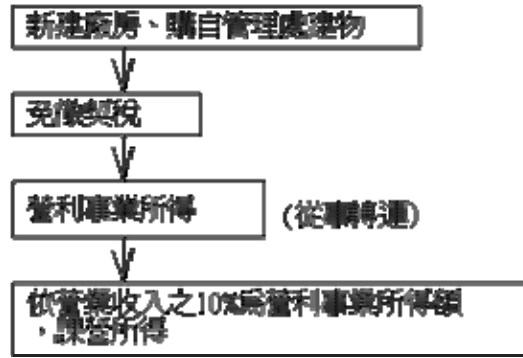


『加工出口區設置管理條例』提出包含業種特許、租稅優惠、地租優惠及作業方式等等優惠措施，基本精神如后所述。

1. 業種特許



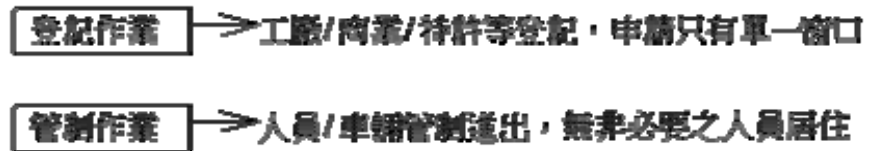
2. 免稅減稅優惠



3.地租優惠



4.其它措施



第五節 高雄港未來發展計畫

由前省交通處所研擬之『高雄港未來發展計畫』，針對現有港區定位及碼頭運作方式提出初步構想，碼頭分區調整方案內容如后所述。

一、未來發展目標

- 1.配合政府發展亞太營運中心之政策，積極創造提供航商良好之經營環境，使成為具國際轉運中心功能之樞紐港埠。
- 2.積極配合強化自由貿易及物流中心，發展貨物組裝、加工、再出口等業務之海運運輸能力。
- 3.結合港區環保及綠化工作，推動親水遊憩、國際會議中心及綜合商業等活動，以發展為多功能綜合性港埠。
- 4.將腹地擴展至大陸東南沿海地區，以及東南亞國家，擴大高雄港經營規模。

二、碼頭分區調整方案

1.親水性遊憩商業中心(鹽埕、苓雅港區)

包括目前之第一、第二、第三船渠及1號，11至21號碼頭，本區域之碼頭水深多數為9公尺，係高雄港最早之碼頭區，較其他碼頭接近高雄市區，由於興建年代已久，水深較淺，後線擴不易，且作業區十分接近住宅區及商業區，考量環保及配合高雄市多功能經貿園區計畫與都市發展需要，並參考美國舊金山漁人碼頭規劃觀念，開發為親水遊憩、綜合商業及客運碼頭。

2.工業區轉型再發展

中島區內加工出口區、港區內臨海工業區及中興鋼廠將配合經濟部加工出口區管理處設置倉儲轉運區與高雄市政府多功能經貿園區規劃構想，發展為與港埠機能相關之產業。

3.外海貨櫃中心闢建

因應民國110年高雄港貨櫃運量1700萬T E U需求，無論中油化學品中心(60#-62#)及前鎮漁港是否完成遷港，皆必須於二港口北側外海規劃貨櫃中心，該外海貨櫃中心共計興建貨櫃碼頭十二座，碼頭設施由業者以B O T方式投資興建。

三、分期發展構想如下：

1.第一期(民國90年底)

主要碼頭調整與外海擴建工程包括：

- 完成五貨櫃、#122貨櫃碼頭工程
- 原鹽埕區、苓雅區散雜貨碼頭轉為休憩功能
- 原一貨櫃、#44穀類碼頭轉為一般雜貨碼頭
- 水泥碼頭遷移
- 第一貯木池與港勤服務區做適當調整

2.第二期(民國91～95年底)

- 完成紅毛港遷村計畫
- 大林商港區變更為危險品碼頭並興建中油化學品儲槽設施

3.第三期(民國96～100年底)

- 中油化學品中心遷往大林商港區
- 完成外海貨櫃中心、工業港區外廓與部份填築工程

4.第四期(民國101～105年底)

- 外海貨櫃中心開闢六座碼頭
- 危險品碼頭區遷往大林商港區

5.第五期(民國106～110年底)

- 外海貨櫃中心開闢八座碼頭
- 台塑專用碼頭遷往大林商港區

綜合上述各期發展內容，未來高雄港土地使用將包含旅客及休憩活動區、散雜貨區、貨櫃區、工業港區、漁港區等。

其計畫簡述如下：

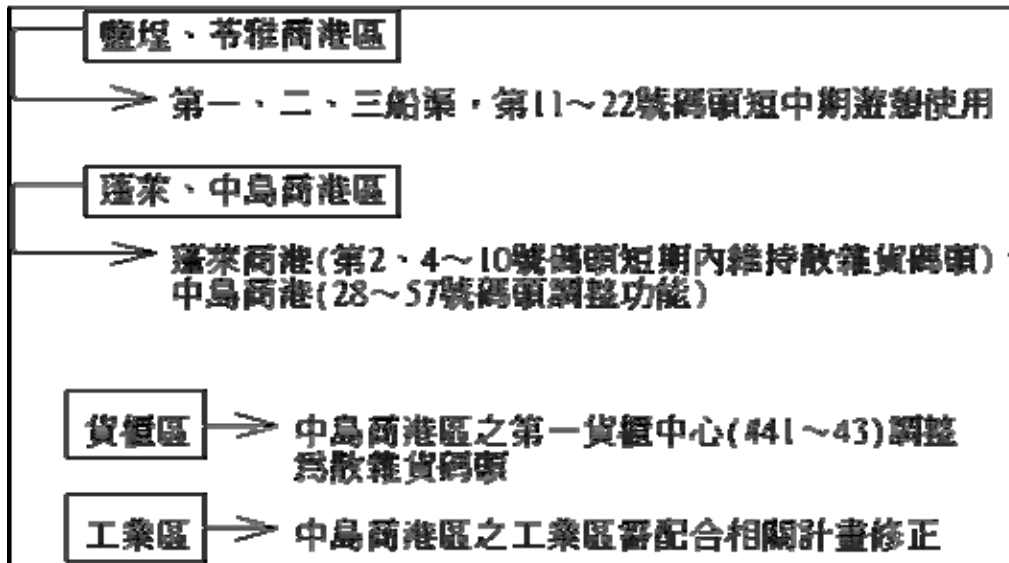
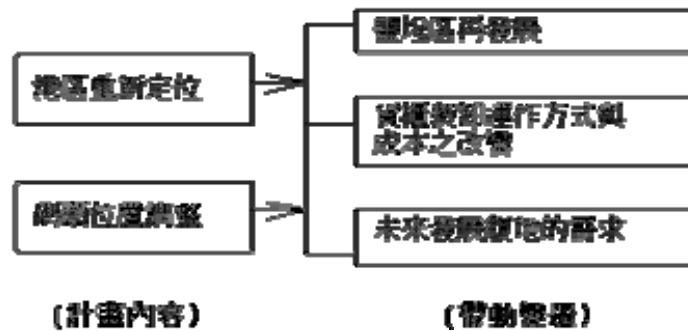


圖2-5 高雄港未來發展計畫內容示意圖

藉由此計畫將可能帶動未來高雄港區朝下列方式發展：



第六節 國土綜合開發計畫

國土綜合開發計畫對於高雄地區發展提出下列定位：

一、都會發展方向

- 1.發展為港埠都會
- 2.發展成為海運轉運與配送中心、航運貨運轉運中心、技術支援中心、電信傳輸中心。
- 3.發揮國際及國內運輸及通訊都市功能。

二、產業區位調整方向

- 1.鼓勵不適合設於市區之大面積工廠或大型設施遷離，原址土地再行開發，提供空間作為商業、服務業發展之使用。
- 2.透過土地發展許可制建立，鼓勵民間在交通運輸樞紐或交通便利地區，闢設結合企業辦公大樓、工商服務、修理服務、運輸倉儲、餐飲、休閒娛樂、大型購物中心、及無污染輕型工業等活動之工商綜合區。
- 3.配合捷運系統、高速鐵路等交通設施場站聯合開發之推動，興建大型購物中心及辦公大樓。
- 4.因應資訊國際化及現代化發展需要，研擬在台北、高雄都會區等地區分別設置通訊埠及建立整體光纖網路之可行性，提供企業立即資訊服務。

第七節 台灣南部區域計畫

針對台灣南部區域計畫對本規劃區之相關指導原則分述如下：

一、發展構想

- 1.增加南部區域公共投資比例，改善整體區域環境對於廠商投資的吸引力。
- 2.改善商業經營環境及調整商業空間結構，促進三級產業發展。
 - (1)以都市更新方式或再開發的方式，積極整頓地方中心之商業區，提升商業環境品質。
 - (2)以多核心發展原則，分散都會區及次區域中心之商業功能，重整商業空間結構體系。

二、發展方向

- 1.為落實海運中心計畫之推動，於高雄生活圈利用高雄港之優勢發展條件及配合資訊埠之發展，規劃「海運轉運中心」，從事航運貨物轉運，以發展為東亞地區貨物轉運中心。
- 2.配合高雄港港埠儲運機能與加工出口區功能，設置倉儲轉運專區，帶動運輸倉儲，金融及商業等相關服務業之發展。
- 3.經由設立商業、貿易服務機構、大型國際商品展覽場所及國際會議廳等設施，加強區域中心之商業、服務業功能。
- 4.高雄、台南、嘉義等三個都市應透過規劃手段執行多核心發展政策，改造現有商業空間結構體系。
- 5.整合觀光遊憩資源，整體規劃觀光遊憩帶，以發展為國民主要休閒遊憩區。

第八節 高雄都會區發展用地填海造陸實施計畫

本案計畫填築面積3844公頃之海埔新生地，分三階段完成開發工作，以下分別說明之。

1.第一階段開發計畫

配合政府推動高雄港發展為亞太營運中心之需求，規劃貨櫃及深水港區，預訂提供9席碼頭，並視高雄港發展為亞太營運中心進度，逐年分期興建所需碼頭。此外待管線區回填後，建議將其闢建為大型戶外遊憩公園，提供遊憩休閒使用，或提供部份土地興建為高附加價值加工辦公區。

2.第二階段開發計畫

第二階段開發以機場及相關產業區為主，為避免重複興建海堤，建議先行興建西側海堤，機場東側即向岸側，因有南側海堤之遮蔽，故可直接抽沙成自然緩坡沙灘，再依需求逐年向陸側填海造地。

3.第三階段開發計畫

本階段即最後階段開發，其填海造陸位於機場東側，即向岸側及機場北側，貨櫃及深水港區西側，開發項目主要為深水港相關產業等。

第九節 交通系統建設計畫

本園區緊鄰高雄港，二者位於高雄市主要發展軸線上，未來高雄市之運輸系統建設計畫中，不論是公路系統或鐵路系統均將行經本園區，提供了本園區更加優良之運輸條件。

1. 都會區快速道路系統

都會區快速道路系統建設分三期，與本園區相關者為第一期計畫，第一期計畫路線北端於大中路銜接第二高速公路高雄環線終點，往南沿翠華路、台鐵縱貫線、鹽埕港區而行，於成功路、擴建路穿過本園區後，再轉往中山路，止於中國鋼鐵公司。第一期快速道路預計民國98年建設完成，其中中山路段擬於民國90年興建完工，同時在區內設13座上下匝道（7上6下），分別位於五福路口北側、新光路/成功路口及成功路/凱旋路口（請參見圖2-6所示）。因此快速道路系統一方面除可提供本園區快速、便捷之聯外道路運輸服務，對於承擔中島商港區之長途貨物運輸，以移轉部份新生路之貨運交通量、舒緩新生路之交通負荷亦有相當助益。

佈設於蓬萊港區之臨港線鐵路段，為快速道路最直接影響港區之路段，原規劃路線係使用臨港西線鐵路廢除後空出之路權佈設快速道路（以地下化為主方式興建），但由於該路段可能影響蓬萊商港區3~10號散雜貨碼頭之後線運作，及11~16號碼頭之水線使用，故目前該路段相關之佈設位置及型式仍尚未確定，需配合港務局「舊港區再開發計畫」定案後，再視未來舊港區之定位與配置計畫，進行快速道路路線方案之調整，以免干擾港埠作業機能，並增加港區聯外運輸的便利性。

另外，行經多功能經貿園區之成功路段，原規劃乃利用臨港西線鐵路拆除後之騰空土地，將成功路拓寬為60公尺，佈設快速道路後，平面車道仍可維持現況之二快一混和車道，因此，快速道路完成後之道路容量約為目前之三倍；而透過凱旋路段之橋墩佈設，重新將鐵路兩側道路整合為一雙向道路，並以槽化設計改善成功/凱旋路口之車流動線，則未來將可藉由高品質的快速道路及順暢的平面道路，提昇中島港區及倉儲轉運專區之聯外運輸效率。

2. 高雄港聯外道路建設計畫

高雄市政府及港務局目前正協力辦理「高雄港區聯外道路及高雄；都會區運輸系統整合規劃」（簡稱港區聯外）案，將就高雄港提出短、中、長期之交通軟、硬體改善方案，以因應高雄港未來發展所擴增之貨物運輸量。在硬體改善措施方面，主要為短期之連接性道路交通工程改善、中期之貨車專用道路方案研擬及長期之港區聯外道路規劃，加上相關管制措施等管理手段之執行，將可大幅增加港區周邊連接性道路之服務容量，提昇本園區與高雄港各貨櫃區間之可及性。以下分別就直接影響多功能經貿園區運輸系統之各項措施簡要說明如后。

（1）新生路拓建工程

新生路為港區周邊最重要之貨運道路，目前漁港路以北路段現況路幅僅20公尺，且各段道路寬度不一，造成間峰時段車流壅塞，因此，配合目前進行之臨海工業區解編計畫，建議漁港路以北拓寬至35公尺；漁港路~新衙路限於路權取得因素則僅拓寬為30公尺；而新衙路~后安街則全段規劃為38公尺寬（請參見圖2-6所示）。新生路全線皆可配置為雙向四快二慢之快慢分隔型道路。

（2）擴建路

路權寬由31公尺增為35公尺，全線規劃四快二慢道路，並於55號碼頭檢查站~新生路加設快慢分隔島（請參見圖2-6所示），以保障機車行車安全。

（3）港區貨車專用道路

高雄港貨櫃運輸60%需依賴長途運輸系統，其運輸路線主要利用中山高速公路，而高雄加工出口區轉型為倉儲轉運專區後，與各港區間之貨運往來將更為頻繁，因此為提供港區與高速公路間便捷之聯絡通道，並提昇港區周邊道路行車安全及貨物轉運效率，有必要規劃港區貨車專用道路，以滿足港區長途運輸及倉儲轉運專區之運輸需求。在此基本規劃原則下，經過方案評選，目前港區聯外一案所研擬之貨車專用道路建議方案如下（請參見圖2-6所示）：

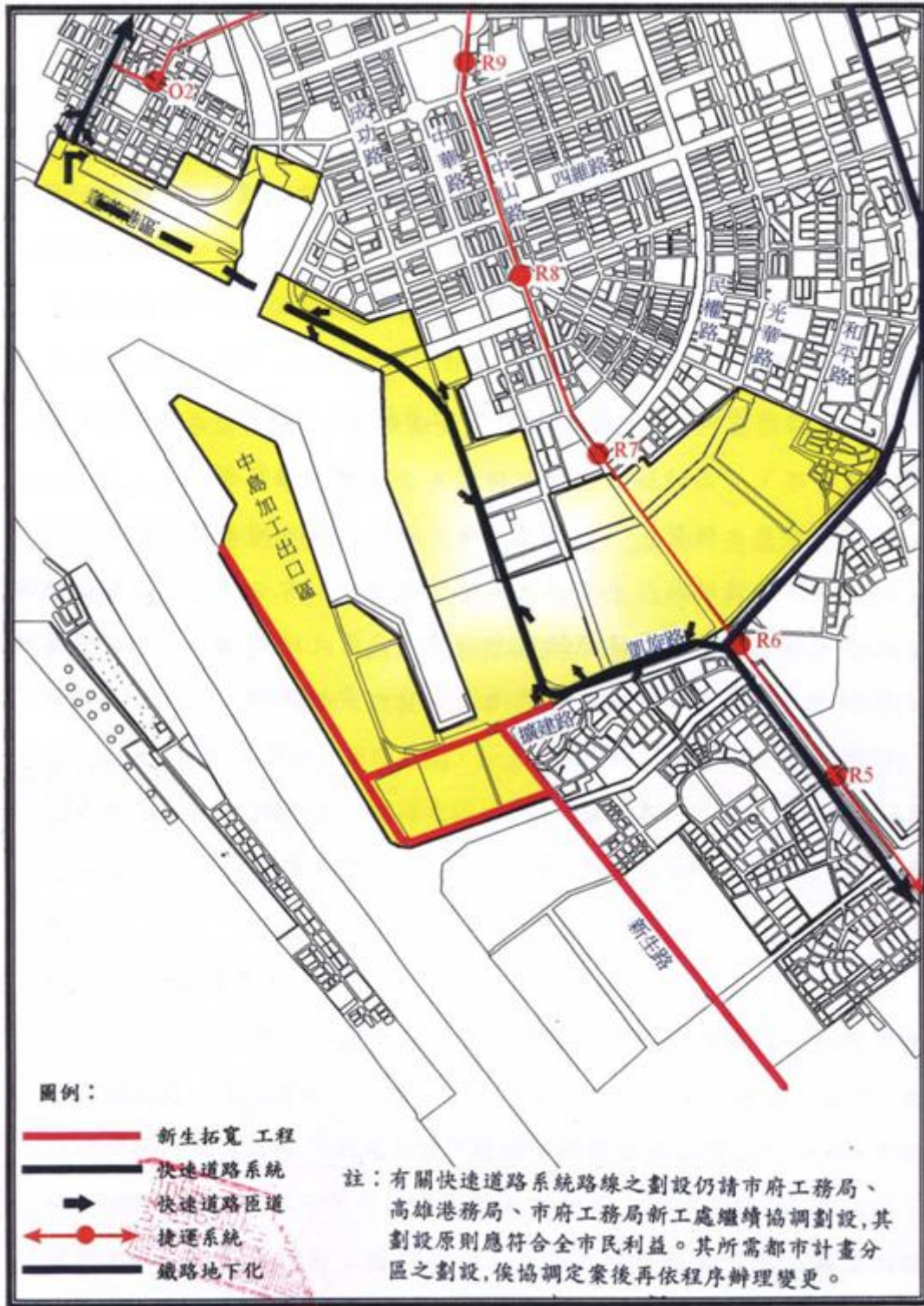


圖2-6 園區未來相關運輸系統建設計畫

- 高速公路沿漁港路高架延伸至新生路，並於一匝道進入二貨櫃
- 高架道路延伸入二貨櫃中心後，往南沿前鎮漁港旁之漁港中一路佈設，跨越過港隧道後連接至三、五貨櫃中心，並於三貨櫃中心東側增闢一道路連接新生路，以服務四貨櫃中心。
- 往北行經二貨櫃中心、中油廠區東側後，高架道路在沿新生路及前鎮河北岸佈設，以聯絡成功及中島倉儲轉運專區。

3.加工出口區設置倉儲轉運專區周邊交通改善計畫

此計畫所研擬之周邊交通改善計畫主要為目前加工出口區之出入口臨接道路，即擴建路及大華路口，其改善建議有二：

- 擴建路及大華路口

改善方案示如圖2-6，其構想係利用一左轉高架道路免除加工出口區左轉車輛之影響，然此左轉高架道路將佔用擴建路9.1公尺路幅，因此擴建路往東方向剩餘寬度僅6.4公尺，將無法負荷港區及中島加工區之平面車流，因此，建議利用港區聯外案規劃之貨車專用道路作為倉儲轉運專區與港區間之聯絡道路，未來配合海關之監控設施，將可免除海關押運之困擾。

• 成功段快速道路

快速道路於凱旋路北上路段之下匝道原佈設於成功路之前，以服務欲往成功路及加工出口區之車流，目前加工出口區則建議匝道延伸通過成功路口，而僅能到達加工出口區及中島港區之車流，為考量對成功路兩側發展之運輸需求，建議維持快速道路之原規劃案，或增設一匝道延伸跨越成功路口。

4. 臨港線鐵路地下化

都會區鐵路地下化規劃將拆除西段臨港線，而東段臨港線保留並予以地下化，未來西段臨港線經拆除後，將配合高雄加工出口區設置倉儲轉運專區規劃，及高雄港聯外道路建設，拓寬擴建路與規劃貨車專用道路等；東段臨港線將規劃通勤客運旅次為主要的服務對象，另提供部份貨物運輸服務。

5. 捷運系統建設計畫

目前捷運系統核定路線為紅線及橘線，紅線沿中山路由南而北穿越本園區中心，北及高雄火車站和左營地區，南達小港機場和前鎮、小港等地區，此路線行經高雄市最主要之工商發展軸線及重要運輸場站，其中R6、R7、R8車站即設於距園區500公尺範圍內之中山路/凱旋路口、中山路/民權路口及中山路/三多路口；而捷運橘線西起鹽埕區臨海路，行經蓬萊商港區北側之五福、七賢路口後，沿中正路東行至鳳山，並在園區附近設有O1及O2車站。此二條捷運路線均行經多功能經貿園區，提供了本園區發展大眾運輸之良好契機。

上述各計畫中，第一期快速道路系統已編列預算，預計於98年完工，港區聯外道路計畫則因應高雄港及倉儲轉運專區發展之迫切需求，此二計畫之推動時程將可配合本園區之開發，餘者或屬研議階段，或囿於經費籌措或實質執行環境之限制，各項計畫執行之時程仍無法予以確定。為配合本園區之開發，園區周邊運輸系統改善計畫建議如下：

短期計畫：先執行新生路及擴建路改善計畫，紓解現況之交通擁塞。

中期計畫：

- 1.配合園區開發時程完成第一期快速道路系統及港區貨車專用道路，已因應園區大量客運運輸及倉儲轉運專區與貨櫃區間之轉運需求。
- 2.為避免園區開發導入過多自用車交通量，造成運輸系統之沉重負荷，提供便捷之大眾運輸服務，引導活動人口使用大眾運輸運具，為園區運輸系統規劃之首要目標，然目前捷運系統推展進度遲緩，因此，建議於捷運規劃路網提供幹線公車服務，並配合接駁路線規劃，建立園區及前鎮、小港地區完善之公車路網，以此交通管理手段提高道路之使用效率，強化園區開發潛力。

第十節 上位及相關計畫對園區未來發展影響綜合結論

經由各級上位及相關計畫的整合，將可能對本園區未來發展的方向定位、土地使用、發展腹地、管制方式等等產生若干程度的影響，分述如下：

1. 多功能經貿園區扮演各計畫間之協調指導角色。
2. 利用高雄港埠現有之優越條件，規劃具多功能之「海運轉運中心」，提供具倉儲、轉運、金融及商業等相關服務業之發展。
3. 倉儲廠房空間的重要性：以現有中島專區及成功專區的規劃方式，注重儲貨分裝空間的配比。
4. 加工出口區之功能正確，惟未對工商服務產業有更明確規範，而在成功專區的土地開發意向不明確下，可爭取其納入經貿核心區內。
5. 加工出口區因有人車管制，且貨運進出受限，不必憂慮對經貿核心區之影響；另中島港區內之工業區及中興鋼廠應全納入加工出口區。
6. 碼頭功能的調整：配合高雄港未來發展計畫的指導，調整部份碼頭功能。並預期全國短、中、長期的航運的發展趨勢，重新定位本港區所負擔的運輸功能，擬定隨成長機制逐期調整之土地使用計畫。

第三章 實質發展現況

第一節 土地使用現況

本計畫區面積約587.85公頃，依其土地使用性質可分為三部份，分述如下：

一、前鎮工業區

本區之土地使用型態主要是甲種工業區，目前多為大型化學材料工廠和運輸倉儲用地，如中石化、高雄硫酸銨及台塑等企業。其中以大型國營事業和國防部所屬單位擁有大部份土地產權。目前已有許多工廠停工生產，土地使用效率低，極需重新規劃開發。

二、高雄加工出口區與中島商港區

本區沿岸主要作為雜散貨碼頭、大宗乾貨碼頭、第一貨櫃中心、加工出口區碼頭。半島中央則做為加工出口區，內部多數為電子工廠。半島南端則是貨櫃集散場和鋼鐵廠。近年來，由於加工區內的外籍廠商逐漸撤離，使得原來功能亦相對逐漸減失，目前通過加工出口區倉儲轉運專區計畫，轉型後將提昇產能，使土地再利用再發展。

三、蓬萊、鹽埕、苓雅商港區

本區緊臨市中心商業區、住宅區，沿岸碼頭多為雜散貨儲運之用，少數做為客輪灣靠、修船塢之用，往內陸則為住、商混合的土地使用。由於兩者之間使用型態有極大的差異且不易相容，造成市區發展受到相當的限制。

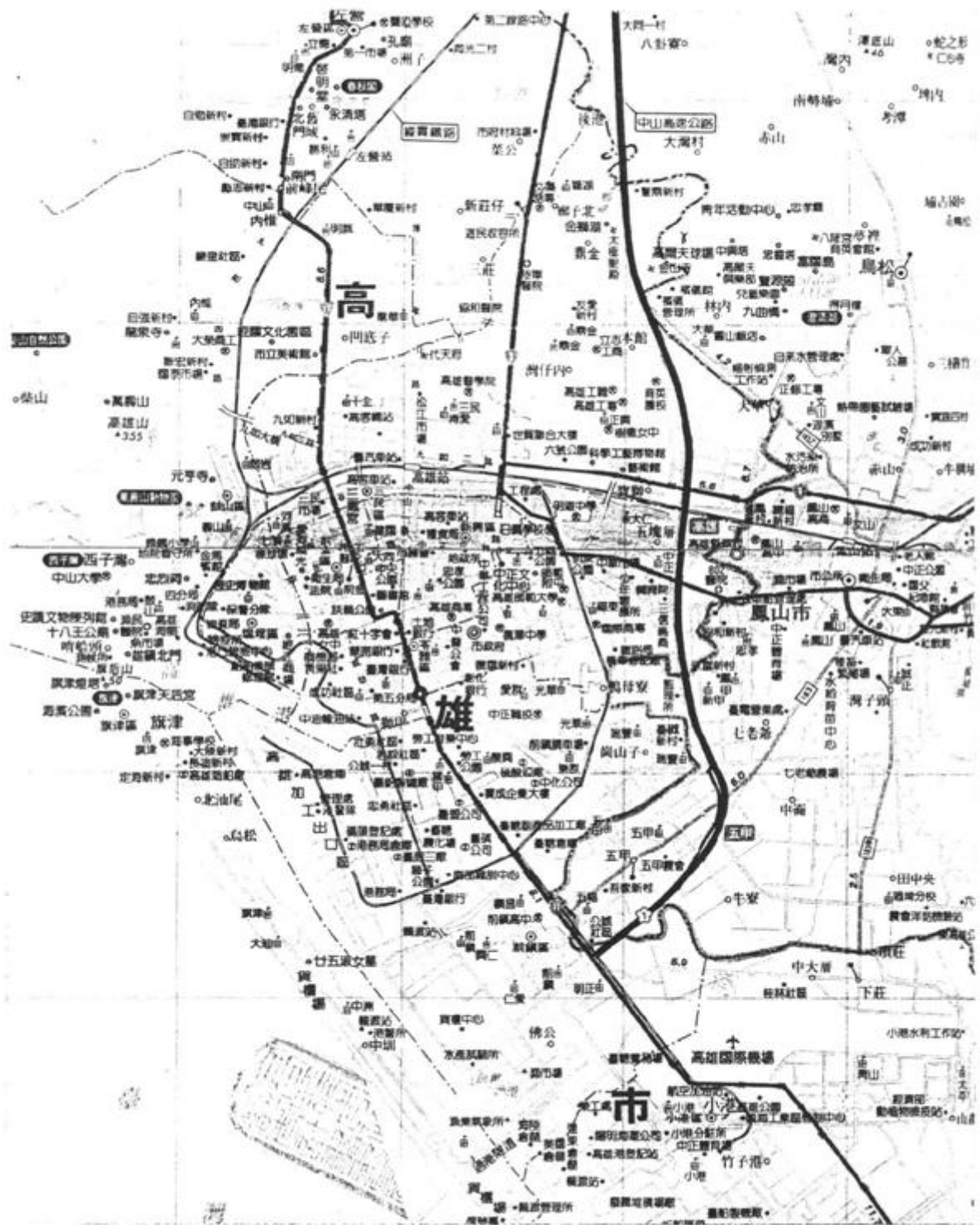


圖3-1 高雄市土地使用現況示意圖

第二節 人口

計畫區內現多為工業區土地、機關用地與港埠用地，並無居住人口。

第三節 交通運輸

一、園區聯外交通現況

(一)道路系統

高雄多功能經貿園區座落於高雄港東側，往東緊鄰苓雅商圈，為高雄市主要的商業發展區，南側則鄰接臨海工業區及高雄港之貨櫃中心，此區不僅是高雄市目前最重要工業發展重地，同時亦為未來都會區重要發展軸線之一；本園區周邊道路主要包括五福路、中山路、中華路、成功路、擴建路及新生路等交通要道，如圖3-2所示，各道路功能簡述如下：

1.五福路

五福路跨越仁愛河兩岸，與北側之中正橋為鹽埕區與東側主要工商發展區間聯絡孔道之一，現況寬度為30公尺。

2.中山路

北起於高雄火車站，南達高雄機場及臨海工業區，高雄市主要之工商業則沿中山路呈帶狀發展，為高雄市之工商業重心。中山路貫穿本園區，且聯絡主要運輸場站，未來仍將扮演園區主要之聯外道路。

3.中華路

中華路北銜接至台17，南迄於擴建路，為高雄市重要聯外幹道之一，通過園區路段現況寬度為50公尺。

4.成功路

目前道路兩側工廠林立，多屬多功能經貿園區發展用地，現況寬度35公尺，未來將是園區主要出入道路。

5.擴建路/凱旋路

為緊鄰園區最主要之東西向道路，擴建路為中島商港區及高雄加工出口區之出入通道，為重要之貨運道路。

6. 新生路

北起擴建路，南迄亞太路，聯絡中島商港區及各貨櫃中心，為高雄港周邊最重要之連接性道路。新生路在漁港路以北路幅寬度不一，寬度為20~36公尺，未來將配合臨海工業區解編計畫進行拓寬。

上述道路現況服務狀況則整理於表3-1，其中除貫穿高雄市主要發展區之中山路，以及擔負各港區間連接道路之新生路其道路服務量北向已過飽和外，餘者道路服務水準尚稱良好，道路供需比V/C值均可維持於0.8以下。

表3-1 多功能經貿園區周邊道路現況服務狀況（昏峰時段）

道路	路段	方向	車道數		單向容量 (PCU/時)	尖峰小時 交通量 (PCU/時)	V/C
			快車道	慢/混合車道			
五福路	高雄橋	往東	2	1	3200	2217*	0.69
		往西	2	1	3200	2289*	0.72
中山路	五甲路~一高	往南	3	1	5200	3420	0.66
		往北	3	1	5200	6300	1.21
新生路	新衙路~漁港路	往南	1	1	1600	1253	0.78
		往北	1	1	1600	1939	1.21
擴建路	新生路~中山路	往東	3	1	3900	2441	0.63
		往西	3	1	3900	1418	0.36
成功路	成功橋~擴建路	往南	2	1	3900	2339	0.60
		往北	2	1	3900	530	0.14

資料來源：85年高雄市交通量調查。

(二) 捷運系統

- 捷運藍線：主要為左營—大順路—凱旋路—中島港區段，目前場站尚未確定。
- 捷運紅線：主要為左營—中山路—機場—前鎮—小港線，通過經貿核心區，捷運紅線已獲核定。
- 捷運橘線：起自鼓山區之臨海二路—鹽埕區之五福路—七賢路—中正路—鳳山市，通過文化休閒區及倉儲運區之邊界，捷運橘線已獲核定。

紅橘線預計民國96年全線通車。

(三)貨運鐵路

- 第一臨港線：中山路以東(沿凱旋路)段採地下化，配合藍線捷運架設。西段則拆除。
- 第二臨港線：除原有中山路以東(沿凱旋路至前鎮車場)段保留外，另增加漁港路、亞太路支線的銜接功能以達第四、五貨櫃中心。

(四)公車系統

依高雄市公共車船管理處於民國86年8月31日起實施之新公車路線，目前高雄市市營公車共53線，其中有16線行經本計畫區，以沿成功路、凱旋路、擴建路及中山路者居多，各路線之起迄點則分佈於高雄市各地區，包括小港、前鎮、鹽埕、大林蒲等，有關園區目前之公車系統路線狀況整理於表3-2。

表3-2 園區公車系統現況

公車路線	起迄點	鄰近園區站名
1	火車站～鼓山渡輪站	港口車站、鼓山市場、哨船頭、哨船派出所、西子灣、中山大學、濱海二路、新濱碼頭、鼓山渡輪站
2 成功幹線	火車站～前鎮站	成功國小、新光路口、鋁廠、發電廠、臺肥、發電廠、南訓中心、前鎮站、加工區
12 中山幹線	火車站～小港站	勞工中心、獅甲國中、凱旋陸橋、凱旋四路口
14	小港站～高雄女中	鋁廠、發電廠、臺肥、發電廠、南訓中心、前鎮站
19 鼓山幹線	左營北站～鹽埕圓環	港口車站、新濱碼頭、鼓山渡輪站、濱海二路、中山大學、鼓山市場
25 民權民生幹線	鹽埕圓環～瑞豐站	勞工中心、獅甲國中、中山三路、凱旋陸橋、凱旋四路口、台糖加工廠
26 二聖林森幹線	火車站～瑞豐站	一心路口
35	前鎮站～旗津站	加工區、前鎮站
36	火車站～前鎮站	勞工中心、獅甲國小、西甲市場、鋁廠、正勤社區、南訊中心、前鎮站
37 凱旋幹線	加工區～建工路	一心路口、籬仔內、慈光新村、中山三路口、中華五路口、南訓中心、前鎮站、加工區
50 五福幹線	建軍站～鼓山渡輪站	港口車站、新濱碼頭、鼓山市場、中山大學、濱海二路、鼓山渡輪站
70 三多幹線	前鎮站～長庚醫院	鋁廠、發電廠、台肥、南訓中心、前鎮站
72 民族光華幹線	民族站～二聖路	聯勤大樓、沱江街口
82 和平七賢幹線	鹽埕圓環～瑞豐站	和平三路口、凱旋四路口
83 一心自強幹線	火車站～瑞豐站	沱江街口、聯勤大樓、中化公司、和平三路口、凱旋四路口
機場幹線	火車站～小港站	勞工中心、獅甲國中、凱旋陸橋

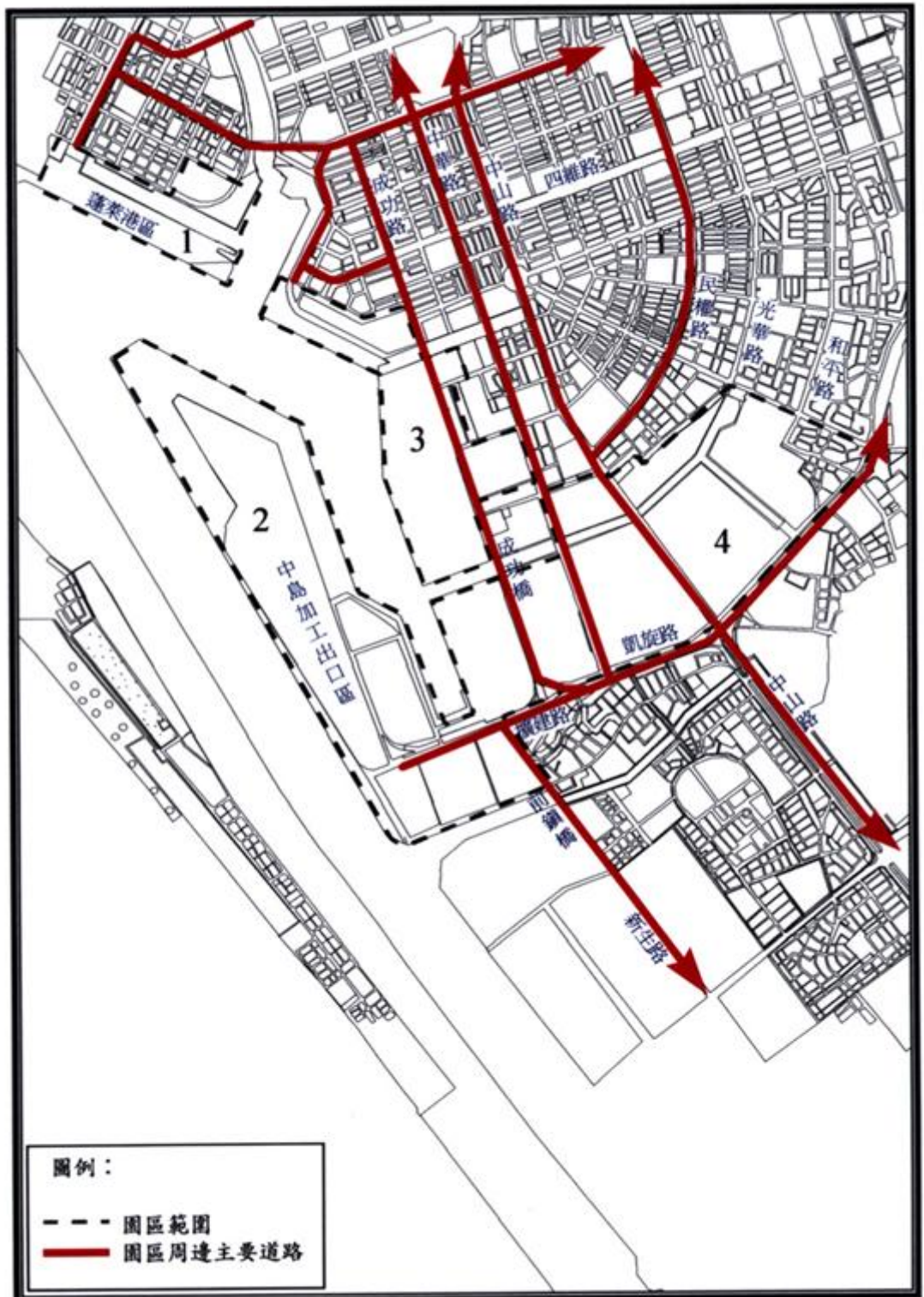


圖3-2 交通系統現況示意圖

註：有關快速道路系統路線仍由高雄港務局、市府工務局及工務局新工處以符合全市民利益為原則續行協調劃設。其所需都市計畫分區之劃設，俟協調定案後再依程序辦理變更

第四節 公共設施

一、給水

本計畫區屬於省自來水處第七區管理處供水範圍，目前自來水系統由鳳山給水廠供給用水，並以拷潭給水廠及澄清湖給水廠作為備用水廠。

通過本園區之給水現況以成功路、凱旋路、中山路之區域管徑為主，其主要供水幹管管徑自500mm~800mm不等。

二、雨水、污水下水道

雨水下水道管線主要沿著中山路、中華路、凱旋路、成功路、一心路主要道路設置截水並以約400MM管徑之幹管排入前鎮運河後匯流出海。未來園區之雨水下水道以區內橫向道路作為主要截流幹管，匯流出海。

目前高雄市全市之污水下水道系統區分為成功路與凱旋路兩大集水系統，其中經過本區之污水管徑約為1200~2800mm不等，最後送至中洲污水處理廠作最終處理。

三、電力

本園區之電力需求約為20萬kw，尖峰用電量則約為6萬kw，目前供電仍為全省聯合供輸配電的型態，本區鄰近之供電廠盤為台電南區火力發電廠與大林電廠。

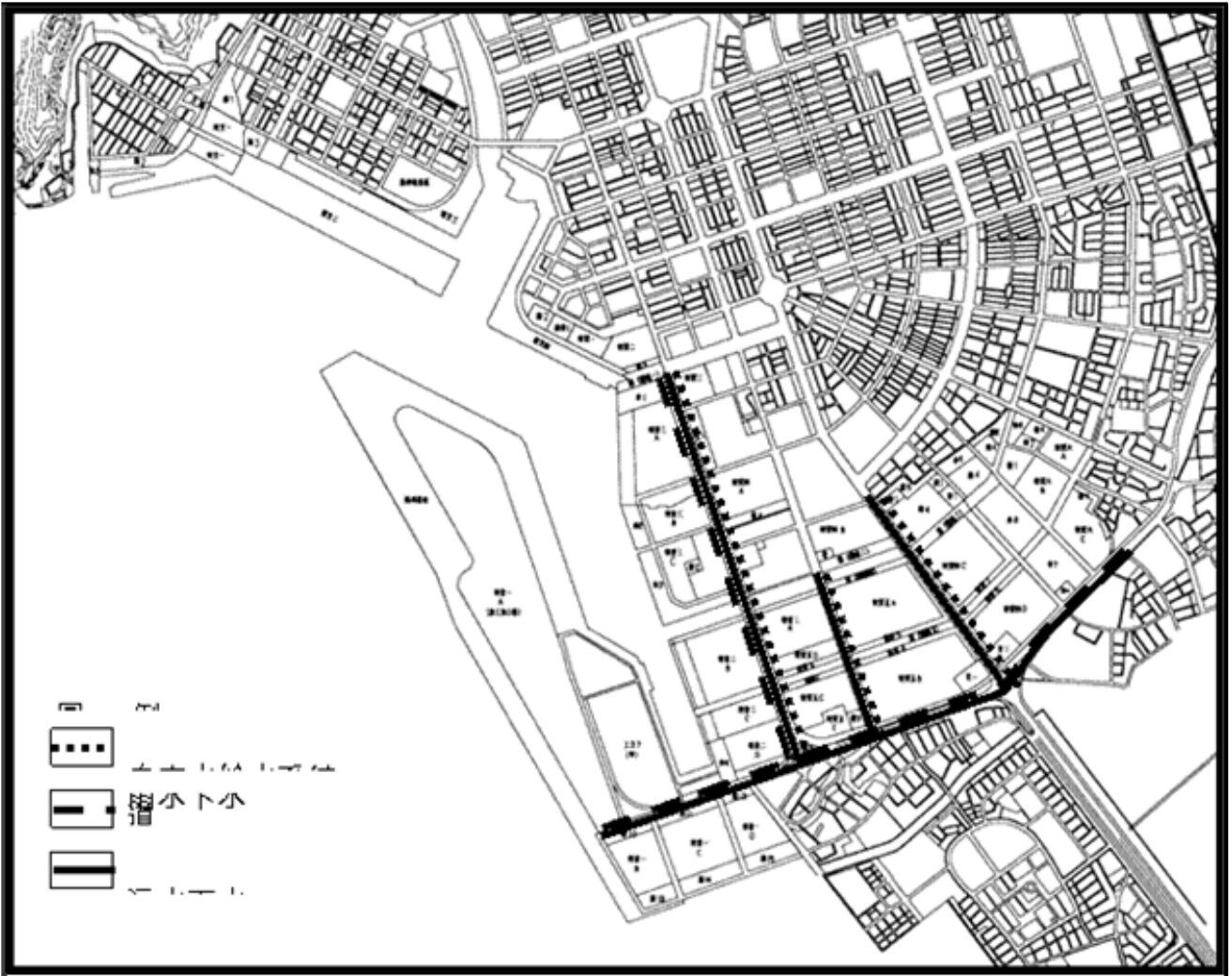


圖3-3 公共設施系統現況示意圖

第五節 土地權屬

全區土地共計587.85公頃，土地權屬清冊大略如下：

表 3-3 計畫區土地權屬統計表

	所有權人	面積(公頃)	百分比
公有及公營公司土地	台糖公司	21.0	3.57%
	台灣省政府	295.3	50.17%
	台肥公司	16.7	2.84%
	台電公司	23.0	3.91%
	中國石油	32.0	5.44%
	聯勤205兵工廠	57.0	9.68%
	高雄硫酸銨	15.4	2.61%
	其它	11.8	2.00%
	小計	472.2	80.22%
私有土地	友聯儲運	5.0	0.85%
	開南木業	8.0	1.36%
	中美嘉吉	1.7	0.29%
	國泰化工	3.4	0.58%
	茂發木業	4.7	0.80%
	台塑南亞	20.0	3.40%
	統一實業	15.0	2.55%
	東南水泥	8.0	1.36%
	中鋼	10.1	1.72%
	中國石油化學	36.0	6.12%
	其它	3.75	0.76%
	小計	115.65	19.67%
總計		587.85	100.00%

註：以上資料係為概估，實際面積應以地籍謄本為準。

第四章 整體發展構想與原則

一、都市活動系統

(一) 都市體系

- 1.提供倉儲轉運產業的中下游關聯產業發展腹地。
- 2.多功能經貿園區在都市體系上可定位為高雄國際商辦的副都心角色。

3.提供港岸的休憩商業、文化活動、娛樂休閒型的大型購物設施作為強化本區的發展特色，發展策略上需與既有的市區型商業服務機能有所區隔。

（二）土地使用系統

本經貿園區劃設三種主要功能分區，並以特定專用區予以劃設：特定文化休閒專用區、特定倉儲轉運專用區、特定經貿核心專用區。

本計畫之整體發展特色在於考量港務局、加工出口區管理處、全園區土地利用的整體效益，以鼓勵先期開發的行銷概念，來落實開發許可與計畫單元(PUD)等原則。並經由水岸、陸域開放空間、文化性活動、國際性資訊交流活動的串聯，創造本多功能經貿園區之獨特意象，並提供滿足高級就業人力對於高品質居住之環境需求。本計畫整體發展構想如下：

1.特定文化休閒專用區：

文化休閒專用區利用港埠及河系等開放空間的穿透性與景觀價值，以達成港埠地區土地再利用、鄰近地區都市更新的目標，在土地使用的性質上偏向於休閒、遊憩、一般商業與餐飲消費、文化設施、文藝創作工作室與相關商品販售。

2.特定倉儲轉運專用區：

本分區所屬的土地使用次系統即以加工出口區為主導的倉儲轉運專區(中島加工出口區、成功專區)為主。

本分區之土地使用次系統可再細分，一區係以加工出口區管理處主導的倉儲轉運專區，其以保稅專區、保稅倉庫為主的土地使用，基本上具有封閉的性質，難藉由開放空間與其他土地使用相銜接。

配置構想則維持大型展示中心集結於苓雅寮靠港岸一帶，並藉由廣場與新光路園道高強度商業活動結合。屬於經濟部倉儲轉運專區與成功路左側之範圍則以科技加工與工商服務活動為主，以形成同質土地使用型態，並符合園區自治與降低過度高層式倉棧複合廠房對環境空間的壓迫衝擊。

3.特定經貿核心專用區

本分區所屬的土地使用次系統即屬於前鎮工業區、聯勤兵工廠、國宅、西南隅的凱旋市場所圍地區，其北通民權路的園道，西鄰光華住宅區、西南鄰瑞豐地區(籬仔內)的住宅群地帶。

本分區的土地使用機能應係著眼於滿足倉儲轉運專區的衍生商務服務機能、全市型的大型休閒購物及部份就業居住服務機能為主，開發型態則以商業辦公區、區域企業總部、金融中心、世界貿易中心、區域性休閒購物等服務性產業設施作為核心。

空間塑造上則以中華路與貫穿中山路通往光華路之橫向道路作為主要活動軸，並作為本分區之次高層建築發展地區，同時以舊運河園道與各街廓集中劃設之廣場作為主要人行與自行車道動線。靠近光華路、籬仔內一帶之外圍地區發展為住宅社區，並於鄰近地區配置社區公園等公共設施。

(三) 交通／通訊系統

1.聯外道路系統：

中山高速公路、南二高環線、台一號省道(往北)、台十七省道(往南通林園)、快速道路潮州線。

2.區外聯絡道：

- 以高雄港區快速道路系統為主(翠華路—河西路段—成功路—擴建路—中山路)，此外，沿新生路南下可接外海貨櫃中心及高雄都會區發展用地填海造陸實施計畫。
- 民族路、民權路、四維路、中山路亦均為主要區外聯絡道路。

3.多功能經貿園間主要道路

- 南端以擴建路、凱旋路，北端以民權路、五福路等為外圍道路，並以成功路、中華路、中山路、一心路為輻軸主道。
- 本案擬以街廓單元整體開發為主，區內將視需要另闢主要道路以銜接東西向交通。

4.資訊網路傳輸系統：目前加工出口區主導之倉儲轉運專區初步規劃其區內之整體網路資訊系統，係以架設一條頻寬1GB的光纖為主幹，由於本經貿園之經貿核心區、倉儲轉運區在規劃上均朝向高附加價值的產業服務作定位，未來光纖的佈線用地將視網點分佈於主要道路側留設。

(四) 景觀及開放空間

1.景觀資源：

本經貿園即以高雄港區、外海為匯集點，經由柴山、西子灣、愛河等山海系統構成自然景觀資源。對於園區而言，此一「觀山、觀海、觀河」的獨特性將透過建築量體的管制與都市設計的理念，使其轉化為土地增值的籌碼。

未來商港區範圍除現有碼頭功能所需之設施與腹地外，其他港埠用地規劃上將以親水性活動、文藝、景觀與綠地系統結合作為規劃的重點。

2.開放空間與綠地：

經貿園區的北側即為民權路園道，而苓雅商港區之八十米園道亦可銜接港邊水景，本計畫之開放空間將整合既有綠道軸、河畔、港埠作一系統配置，並以開發許可審查與都市設計審議制度，予以串聯公共設施與法定空間的留設。

二、園區空間機能

- 特定文化休閒專用區：以發展港岸休閒遊憩商業與文化展演設施為主，並容許旅館飯店等之使用項目，以提高該地區之新發展潛能。
- 特定倉儲轉運專用區：發展加工製造、物流倉儲、研發中心、貿易展示等屬於中上游產業之機能。
- 特定經貿核心區：發展為一般工商貿易、金融、國際會議中心、展覽中心、辦公大樓、觀光旅館、住宅、購物休閒等服務為主之活動機能。

各分區之主要活動配置構想如表4-1：

表4-1 活動空間分類表

功能分區	主要開發項目	其他容許開發內容	公共性建設項目
特定文化休閒專用區	<ul style="list-style-type: none"> • 文化展演場 • 商業購物設施 • 港埠商業區設施 • 水岸遊憩活動 	<ul style="list-style-type: none"> • 遊憩娛樂設施 • 餐飲 • 醫療保健設施 	<ul style="list-style-type: none"> • 水族館、海洋博物館 • 歌劇院、音樂廳 • 親水河岸開放空間
特定倉儲轉運專用區	<ul style="list-style-type: none"> • 軟體科技園區 • 高科技產品加工製造設施 • 自動化物流 • 驗證測試 • 倉儲發貨 	<ul style="list-style-type: none"> • 零售業 • 餐飲小吃業 • 醫療保健設施 	<ul style="list-style-type: none"> • 境外轉運中心 • 倉儲再出口區員工服務中心 • 加工出口區轉運專區管理中心 • 專業技術訓練中心 • 資訊服務中心 • 軟體研發中心
特定經貿核心專用區	<ul style="list-style-type: none"> • 國際會議中心 • 世貿展覽中心 • 金融服務 • 國際觀光旅館 • 工商貿易辦公大樓 • 大型購物中心 • 商務住宅及服務設施 • 員工及一般住宅社區 	<ul style="list-style-type: none"> • 遊憩娛樂設施 • 醫療保健設施 • 零售業 • 餐飲小吃業 • 一般服務業 • 一般事務所 	<ul style="list-style-type: none"> • 航運管理中心 • 園區管理中心 • 資訊埠/資訊服務中心 • 交通轉運中心 • 經貿園區雙語中小學 • 文化設施 • 機關用地

第五章 實質發展規劃

第一節 計畫性質

本計畫係規劃擬定高雄市都市計畫部份範圍為特定區計畫。

第二節 計畫人口

一、計畫人口

計畫區總配置居住人口為13,000人，就業人口為160,000人，粗居住密度每公頃約22人，淨居住密度每公頃約580人。

各特定專用區之計畫人口為：

- 1.特定文化休閒專用區：預計引入居住人口1,600人。
- 2.特定經貿核心專用區：預計引入居住人口11,400人。
- 3.特定倉儲轉運專用區：不擬引入居住人口。

二、未來人口及產業引進計畫及策略

本計畫區總配置居住人口為13,000人，就業人口160,000人，其中特定文化休閒專用區預計引入1,600人，特定經貿核心專用區（特貿六主要規劃為一般及商務住宅使用）預計藉由產業之轉型與引進，同時考量生活環境品質之提昇，預計引入11,400人。

（一）產業引入目標

- 1.掌握主要產業發展趨勢，爭取績優廠商進駐。
- 2.兼顧原有產業之轉型與發展潛力新型產業之導入。
- 3.透過港區與加工出口區兩者之互動，引進高科技、高附加價值產業。

（二）引進產業型態及策略

1.海運轉運中心關聯產業

以海運中心為基礎，由航海貨運帶動上下游關聯產業發展，其由港邊向陸上延伸之航海貨運及其關聯產業系統，如圖5-1所示，未來將以倉儲再出口功能承接上下游關聯產業，使以往高雄港較形獨立的棧埠業務整合納入高雄

市整體經濟結構；換言之，就是將港埠功能的發展做為高雄市整體經濟成長的新動力，發展倉儲運輸、加工再出口、物流、配銷、材料設備供應、維修及包裝等產業，此於土地使用分區管制要點中所列之第六、七兩大類由27組至33組業別均屬之。

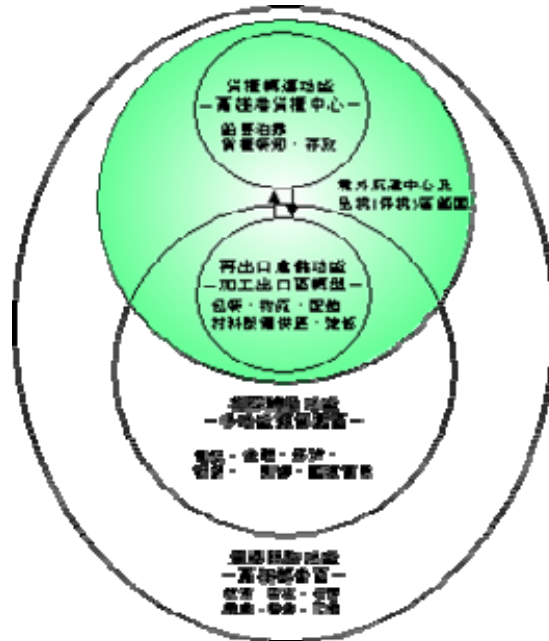


圖5-1 海運中心關聯產業架構及產業位置圖

2. 都會型輔助關聯產業

倉儲轉運、加工再出口等產業之發展，需要其它產業輔助，這類型產業係屬下游如金融、電訊、國際貿易、商業、醫療及研發等產業，如圖5-2所示，因此，隨著倉儲轉運等火車頭產業之擴張，必引發前開下游產業之升級發展，且由於該產業本身特性之故，其產業活動機能並非僅能服務海運中心關聯產業之中下游，同時亦是都市商業中心最重要的機能，其引入勢將帶動都會區服務、交通、醫療、商業、居住和遊憩功能之全面成長。其於土地使用分區管制要點所列示之第四、五兩大類由15組至第26組均屬之。

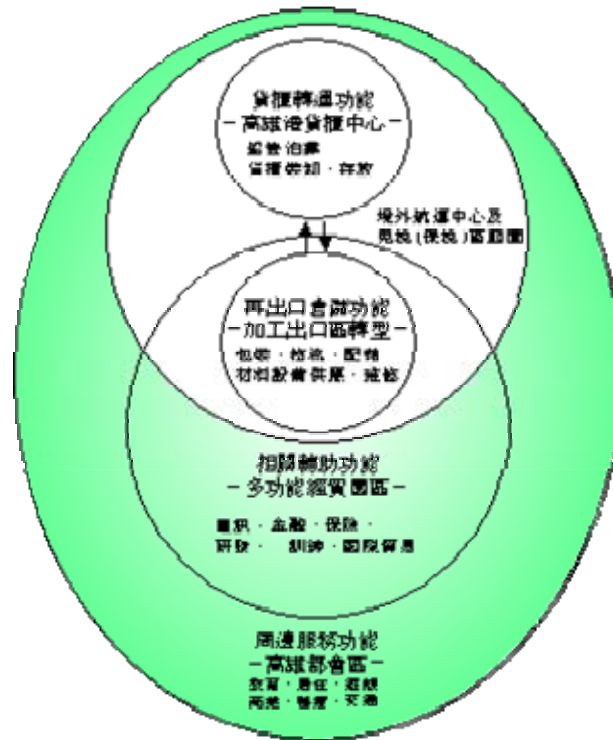


圖5-2 都會型輔助產業及其關聯位置圖

3. 產業引進策略

(1) 廣佈行銷通路

- 本府與各國工、商業總會、各國駐台單位、我國駐外單位等保持密切聯繫，掌握重要廠商資訊及行銷通路。
- 透過網際網路、商業期刊等管道，將高雄多功能經貿園區計畫廣為宣傳。
- 於國際機場入境迴廊等人潮聚集之公共場所設置活動看板。
- 辦理各類相關活動並發布新聞，增加園區國內外能見度。

(2) 產業引進策略

- 由法令鬆綁著手，開放自由化，以吸引廠商進駐。
- 訂定租稅減免等優惠配套措施，提高產業進駐誘因。
- 民間組織出國或邀訪國外商界。
- 安排地主與廠商之會談，製造雙方接觸機會。
- 本府成立高雄多功能經貿園區單一窗口，提升服務效率。

第三節 土地使用分區計畫

土地使用依功能分為三種特定專用區，各專用區內再予以細分土地使用分區，並如后述。

各土地使用分區參見表5-1與圖5-3。

各分區土地使用管制相關規定，另參見附件一。

一、特定文化休閒專用區：

(一)範圍

包括高雄港車站暨調車場(原機28用地)、第二、第三船渠、蓬萊商港區、鹽埕商港區、苓雅商港區、港埠商業區。本計畫分區面積約計77公頃。

(二)分區內容

本區以水岸遊憩、地區商業與文化設施為主，其主要之土地使用分區包括：

1.特文一區：

以發展地區商業為主，作為延續與活化鼓山區、鹽埕區商業活動帶之銜接腹地，並發展成為高雄港哈馬星車站之相關文化設施。

2.特文二、三、四區：

目前屬於高雄港務局之蓬萊（特文二）、鹽埕（特文三）及苓雅（特文四）商港範圍，由於港區範圍之劃設權責係屬於交通部，且未來本區已著手進行以遊憩碼頭等親水遊憩區之相關使用規劃，除部份港埠用地蓬萊商港區目前因散雜貨碼頭尚未有替代地點仍維持散雜貨碼頭使用外，未來將朝向文化展演、創作場所之提供為主，如主題式的博物館、音樂廳、工作室與港畔餐飲服務活動亦應能納入未來港區之再開發計畫內容，其中鹽埕商港區緊臨港埠商業區，且扼處愛河與港灣交界，具有門戶樞紐意象，並與苓雅商港區、第三船渠之水岸發展區相呼應，建議配合園區整體規劃為特定文化休閒專用區，並列入未來港區發展之先期作業。其中11、12號碼頭與第三船渠水線沿岸應儘量於短期內開發，併同港埠商業區之開發利用，期於未來能透過人行步橋的搭建以串聯水濱兩岸之活動，形成整體的開放空間遊憩帶。

另基於國家安全考量，聯勤總司令部四五運指部於第十三號碼頭之運補基地，於替代地點未取得前，得繼續執行運補任務，該基地範圍內之土地使用允許作『國防相關設施』。惟第十七號碼頭（〇.八公頃）國防部應配合釋出供都市親水空間整體規劃使用。

3.港埠商業區：

屬於既先定案之都市計畫，故發展強度與容許性質仍維持不變動，由於其發展類型將限於商場、國際會議中心、國際觀光旅館等大型活動，且限制以整體建築方式開發，故未來應與相鄰之水岸發展區作較密切的活動串聯。

4.商三、商四區：

依高雄市該地區都市計畫書相關規定，鼓勵與特文一區合併發展。（其容積率以該地區細部計畫為準）

二、特定倉儲轉運專用區：

(一)範圍

本區範圍為成功路以西、新光路以南的地區，包括港埠用地及中島加工出口區，以及原有部份甲種工業區，及劃屬於加工出口區倉儲轉運專區(成功專區)的範圍均置入本計畫區內。本計畫分區面積約300公頃。

(二)活動內容

本區以物流倉儲、加工轉運等足以提高境外轉運中心貨物之附加價值之前後段製造產業，與部分工商服務等關聯性產業活動為主；故定位為本多功能經貿園區的經濟基礎產業。

由於屬於經濟部加工出口區倉儲轉運專區範圍內之土地，其元件貨物採取不通關不入境之原則，並且朝採取特區方式劃設管理經營，因此本計畫分區以免稅區、保稅倉庫之使用為訴求，並在空間活動的聯結採取與特定經貿核心區界面整合的配置方式，朝向大型國際會議。本計畫土地之細分區包括：

1.特倉一區：

以物流倉儲及其前後段加工(原材物流)製造為主，偏屬於製造加工、自動化配銷、分包、分類活動為主。其中特倉一A區即屬加工出口區倉儲轉運專區範圍。

2.特倉二區：

發展物流後段加工(商品物流)組裝、認證、貼標籤等高科技產品製造為主，偏屬於整合型製造產業活動。本分區均屬加工出口區倉儲轉運專區範圍。

3.特倉三區：

基本上此一分區對外的活動互動性較強，應屬與特貿區及既有之發展區之介面整合區位，無法以嚴密出入管制的方式封閉全區域，故可建議加工出口區再進一步研議成功專區活動配置的區位原則，朝向本案規劃的構想適時調整分區界線，以引進策略型產業。

4.變電所：位於特倉三C，台電公司南部火力發電廠範圍內，為原變電所所在。

5.公園用地：

公1公園用地係供作新光路至水岸邊視覺軸線與親水親港開放空間塑造，為重要之港畔公園，建蔽率5%。此外，為配合快速道路行經路線，計畫圖於公1虛線標示範圍得供快速道路使用，並應以地下化方式穿越公1公園用地，以維公園用地之完整。區內其他公園用地則提供水岸遊憩、市民休憩使用之開放空間。

公二、公三公園用地係為濱海帶狀公園，主要提供親水、水岸遊憩、市民休憩使用之開放空間，其係經高雄市政府與交通部高雄港務局協商獲致意見如下：「雙方同意第四船渠東側港區範圍線係以現有臨水線為界，臨水線以東土地在港區範圍外，沿岸土地依多功能經貿園區計畫劃設為公園，但臨水線以西屬於港區範圍內，其規劃、設計、開發、管理由高雄港務局依商港法有關規定辦理」，獲內政部都委會第四七〇次會議審議同意劃設。

6.廣場及停車場用地：

本計畫區之廣停用地，除得作為公共設施多目標使用及地下停車場使用外，亦可保留待地主申請開發許可時合併開發，但以供公共使用活動為主。

7.加工出口區範圍：

成功路西側之土地，如作為商業服務性質使用時應自臨水線退縮八十五公尺作為公園，如作非商業服務性質使用時應自臨水線退縮八十五公尺作為法定空地，容積率為四九〇%，其相對高度限制為三十二公尺；惟其中扣除退縮建築後之可建築基地百分之十五，經都市設計審議委員會審查同意後，其高度得酌予提高。而成功路東側之土地，其容積率為四九〇%，高度限制依建築法相關規定辦理。

8.綠地：綠地系統主要分布於擴建路以南及成功路凱旋路口。

三、特定經貿核心專用區：

(一)範圍

本區範圍為愛河—五福路口至新光路口之苓雅商港區，並延續至成功路右側至一心路、凱旋路北側之區域均納入本區，以求商務活動之相容及動線穿透之完整。本計畫分區面積約210公頃。

(二)活動內容

本區活動以經貿週邊輔助機能為主，在空間區劃上以引入適用投資減抵的大型購物中心、複合辦公大樓、住宅、文教服務為主，其土地使用分區包括：

1.特貿一區：

發展具有高層地標之行政機關、商業辦公大樓用地為主，本區並容許文化活動設施之設置，以利結合水岸發展區之休閒活動，一般辦公使用活動亦可選擇性引入，因應港務局所需之航運管理中心及航商中心之需求。

2.特貿二區：

發展較高級之辦公、國際觀光旅館為主，其著眼點為透過新光路園道的活動延伸至水岸，並以廣場銜接特倉三之相關產業活動，作為宴客、旅宿之後備支援活動。（特貿一區、特貿二區分區界以地籍界為準）

3.特貿三區：

以同質於特貿二區的活動發展為主，亦以新光路為主要聯外活動主軸，但考量鄰近社區之衝擊，故亦鼓勵朝向地區商業的相容發展。

4.特貿四區：

本區受國宅社區之阻隔，故往北延伸活動軸的傾向較小，故活動發展軸以向中華路兩側斜穿作空間量體的呼應為主，並透過本區之園道銜接商四與特貿五區、特貿六區，亦可透過廣場串聯水岸活動。本分區土地適宜作商務住宅、一般辦公、金融、商貿服務、觀光旅館等活動。

5.特貿五區：

發展企業總部建築、金融辦公與大型購物中心為主。本區將是形塑本多功能經貿園區特色的主要關鍵，同時開發許可的捐地，將是市府作為初期招商的主要資產所在。特貿五E區（勞委會職訓局），未來其所回饋之土地得作為警察、消防...等服務性之機關設施。本區鼓勵發展降低中山路人車活動衝擊之開發型態或設計，例如各街廓基地建築物之連通，或人工地盤跨越道路作立體交叉。

6.特貿六區：

發展住宅社區、社區服務、日常消費商業活動為主，本區以相容於光華路、一心路、籬仔內一帶的鄰里社區作帶動地區再開發的基礎，並適度銜接特貿四區的商業活動。

7.商四：

即原高雄硫酸銨變更案之用地，分區名稱不予更替。使用型態以商業購物中心、辦公、旅館複合建築等為主。

8.機關用地：

主要包含高雄硫酸銨變更案劃設之機關用地1.34公頃，調整區塊至完整周界，以滿足特貿六區住戶及特定經貿核心專用區之辦公貿易等服務活動需求。

9.交通用地：

位於中山路凱旋路口劃兩處交通用地，供園區管理中心、捷運場站、長途客運站、公車轉運站等使用，並容許設置變電所，採多目標使用方式聯合開發。

10.電信用地：

於中華路沿線特貿四B內劃設一處電信用地，供電信公司未來服務園區之用。

11.變電所：

位於中山路與民瑞街路口，維持其原有輸變電機能。此外，另於公7及特貿五C南側，各劃設一處變電所用地，供特貿區之用電需求，採屋內式變電所之設計，變3用地得作與其性質相容之多目標使用，如電業有關之辦公處所等。變4用地則不得作多目標使用。

12.廣場及停車場用地：

除屬於高雄硫酸銨案之廣場用地及停車場用地外，為保持街廓單元整體開發之彈性，本計畫區規劃約三十公尺寬之帶狀廣停用地，除得作為公共設施多目標使用及地下停車場使用，亦可保留待地主申請開發許可時合併開發，但以供公共使用活動為主，廣停2及6內各設一處3m×3m瓦斯減壓站。

13.公園用地：

公7及公8為服務整個計畫區之中央公園，同時為主要東西向道路之東側端景，西側則為水岸邊，其他公園用地分佈於高雄硫酸銨案範圍。

14.綠(園道)：

共分五條，北側園道延續新光園道，南側園道係延續高雄硫酸銨案周界捐出之30米道路並予以擴建，且延伸原運河河道為60米林蔭大道，同時連結公7及公8等中央公園至特倉二西側帶狀公園，構成一綠帶及林蔭大道系統，並發展為特定經貿核心專用區內交通之公共運輸服務、主要人行步道與自行車道，並作為特貿五區的活動邊界，並以開放空間如水景噴泉作為活動停駐的端點。

- 15.綠地：包含特貿一、四A、六C區旁之綠地與高雄硫酸銨案之綠地系統。綠地2地下作為自來水配水池，供本特定區之供水需求。

表5-1 土地使用分區表

計畫分區	使用分區	面積(公頃)	百分比1	百分比2	建蔽率	容積率
特定文化休閒專用區	特文一	5.64	7.29%	0.96%	60%	490%
	特文二及三	40.12	51.85%	6.82%	60%	490%
	特文四	15.29	19.76%	2.60%	60%	490%
	港埠商業區	5.65	7.30%	0.96%	60%	1000%
	商四	3.85	4.98%	0.65%	60%	630%
	商三	1.31	1.69%	0.22%	40%	490%
	市場(市乙)	0.77	1.00%	0.13%	70%	840%
	綠地	2.09	2.70%	0.36%	0%	0%
	道路	2.65	3.43%	0.45%	--	--
	小計	77.37	100.00%	13.16%	--	--
特定倉儲轉運專用區	特倉一	90.25	30.07%	15.35%	60%	490%
	特倉二	35.76	11.92%	6.08%	60%	490%
	特倉三	32.41	10.80%	5.51%	60%	490%
	變電所	0.52	0.17%	0.09%	60%	--
	綠地	9.83	3.28%	1.67%	0%	0%
	公園	12.54	4.18%	2.13%	5%	36%
	港埠用地	74.58	24.85%	12.69%	40%	--
	工業區	24.91	8.30%	4.24%	50%	200%
	鐵路用地	2.67	0.87%	0.45%		
	道路	16.64	5.54%	2.83%	--	--
	小計	300.11	100.00%	51.05%	--	--
特定經貿核心專用區	特貿一	1.32	0.63%	0.22%	60%	630%
	特貿二	4.92	2.34%	0.84%	60%	630%
	特貿三	3.10	1.47%	0.53%	60%	630%
	特貿四	35.78	17.01%	6.09%	60%	630%
	特貿五★	43.60	20.73%	7.42%	60%	630%
	特貿六	15.17	7.21%	2.58%	50%	300%
	商四	10.50	4.99%	1.79%	60%	630%
	學校用地(文)	2.14	1.02%	0.36%	40%	240%
	機關用地	2.37	1.13%	0.40%	40%	400%
	交通用地	3.27	1.55%	0.56%	80%	960%
	電信用地	0.43	0.20%	0.07%	40%	400%

公園	13.69	6.51%	2.33%	12%	36%
廣停	12.42	5.90%	2.11%	10%	20%
廣場	0.63	0.30%	0.11%		
停車場	1.52	0.72%	0.26%		
綠地	7.98	3.79%	1.36%	0%	0%
綠(園道)1	1.20	0.57%	0.20%	--	--
綠(園道)2	2.40	1.14%	0.41%	--	--
綠(園道)3	3.60	1.71%	0.61%	--	--
綠(園道)4	3.40	1.62%	0.58%	--	--
綠(園道)5	8.08	3.84%	1.37%	--	--
變電所	2.09	0.99%	0.36%	60%	--
道路	30.76	14.62%	5.23%	--	--
小計	210.37	100.00%	35.79%	--	--
總計	587.85		100%		

備註：1.欄中百分比1表各使用分區土地面積佔各專用區之比例。2.欄中百分比2表各使用分區土地面積佔全區之比例。3.停車場立體使用時容積率960%，建蔽率80%。4.港埠用地容積率不予規定。5.面積以實際定樁測量辦理地籍分割後為準。6.特貿五E之建蔽率40%，容積率400%。7.商三、商四區其容積管制以該地區細部計畫為準。（特文區之商四（原為商二），係配合八十八年九月二十八日公告實施之本市鹽埕地區細部計畫第二次通盤檢討案內容調整）



圖5-3 土地使用分區示意圖

第四節 道路系統計畫

園區道路之道路系統分為聯外道路、主要道路及次要道路三個等級：

一、主要道路

(一)路寬50-60公尺道路：

本區以50-60公尺園道作為縱貫經貿園區主要聯外道路，包括：

- 拓寬既有30公尺寬成功路為60公尺道路(編號B2)，其中都會區快速道路係以高架通過成功路，且其部份路權重合。
- 既有之中華路(編號B7)、中山路(編號B12)做為本區通往南北高雄的主要聯外道。
- 拓寬特定倉儲轉運專用區對外銜接之主要道路，以利重型車輛運行(編號C10)。

(二)路寬40公尺道路：

本級道路作為主要車流集合道。

- 以40公尺園道橫貫特定經貿核心專用區並往東銜接和平路，此路段西起成功路段，東至一心路段，道路編號為園道五作為區內往外疏通之主要車行動線。

二、次要道路

(一)路寬30公尺道路：

本區以30公尺道路作為各計畫分區之區內道路。其中包括：

- 編號A1連通鹽埕區、鼓山區之橫向道路，向西橫交鼓山路。
- 編號B1(海邊路)道路連通特定經貿核心專用區苓雅寮一帶至新光路，作為本次分區與水岸發展區的區內通道。
- 編號B2道路連通四維路，銜接海邊路至新光路，亦為通往水岸的區內通道。
- 特定經貿核心區內編號B17、B18、B20、B21均為南北縱向道路，南起自凱旋路，北至四號園道交界。本級道路規劃為6線車道。

(二)20公尺路寬道路

此級道路多數土地細分街廓之地方道路，共分：

- 編號A4連通鹽埕港埠商業區之公園路，並漸寬至40公尺。
- 苓雅寮垂直承接B1道路之編號B2道路。
- 編號C1~C3、B4道路作為特定倉儲轉運專用區特貿四A兩區連絡中華路與成功路至海岸之次要道路。
- 橫向連接特倉三用地之編號B4道路。
- 屬於高雄硫酸銨變更案之捐地道路編號B16、B19。

(三)15公尺路寬道路

為社區次級道路，道路編號B23，屬於高雄硫酸銨變更案之捐地。另一道路屬於港邊留設道路，以增為水岸活動之可及性。

表5-5 計畫道路編號表

計畫分區	道路編號	長度(m)	寬度(m)	面積(公頃)				備註
				市府開闢	私闢地	既有道路	小計	
特定倉儲轉運區	道C1	590	20	1.18			1.18	
	道C2	420	20	0.84			0.84	
	道C3	620	20	1.24			1.24	
	園道五	400	40	1.60			1.60	
	道C7	2130	20	3.48			3.48	加工出口區環道段(起迄擴建路)
	道C8	270	12	0.32			0.32	
	道C9	850	50	2.55	0.29		2.84	原擴建路30M拓寬為50M(港區範圍外)
	道C10	440	20	0.88			0.88	
	道C11	420	30	1.26			1.26	
	道C12	420	30	1.26			1.26	
	道C13	870	20	1.74			1.74	
小計				16.35	0.29	0.00	16.64	
特定經貿核心區	道B1	780	30	2.34			2.34	
	道B2	2020	60	6.06		6.06	12.12	成功路拓寬20m
	道B3	60	20	0.12			0.12	
	道B4	60	20	0.12			0.12	
	園道五	350	40	1.40			1.40	
	道B7	750	50	1.13		2.63	3.75	既有中華路(運河—凱旋路段)
	園道五	550	40	2.20			2.20	
	道B12	1100	50			5.50	5.50	中山路
	園道五	1120	40	4.48			4.48	
	道B16	235	20		0.76		0.76	硫酸銦變更案道路3002及4001號
	道B17	340	30	1.02			1.02	
道B18	300	30	0.90			0.90		

	道B19	185	20		0.37		0.37	硫酸銓變更案道路3001號
	道B20	310	30	0.93			0.93	
	道B21	315	30	0.95			0.95	
	道B22	330	30		0.99		0.99	硫酸銓變更案道路1001號部份 段
	道B23	315	15		0.47		0.47	硫酸銓變更案道路4002號部份 段
	道B24	210	20	0.42			0.42	
	園道一	240	50	1.20			1.20	
	園道二	400	60	2.40			2.40	
	園道三	600	60	1.80	1.80		3.60	1/2屬於硫酸銓變更案道路1001號
	園道四	430	25-35	3.40			3.40	
小計				30.86	4.39	14.19	49.44	
特定文化休閒區	道A1	420	30	1.26			1.26	
	道A2	500	20-40	1.39			1.39	
小計				2.65	0.00	0.00	2.65	
總計				48.96	4.68	14.19	68.73	

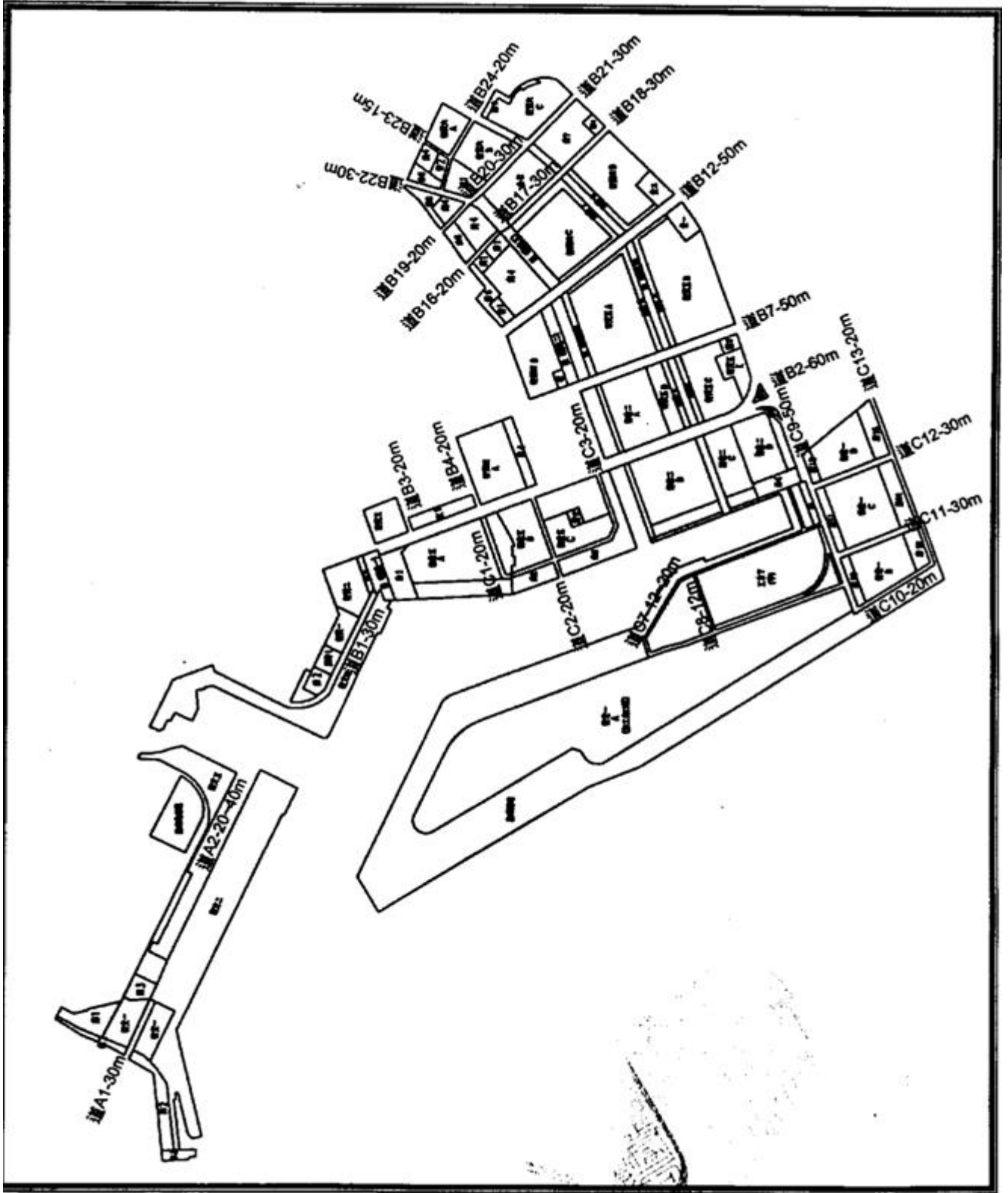


圖5.4 計畫道路系統圖

第五節 整體公共設施計畫

一、公共設施計畫原則

園區之整體公共設施除道路用地外，以廣場、學校、綠地為主，其他必要性公共設施待開發前，依據環境影響分析及相關需求由都市計畫審議委員會於負擔回饋之都市發展用地設置。

公用事業等管線基礎設施為本計畫主要規劃對象，其管線用地以利用道路路權為原則。

本計畫之公共設施得為多目標使用。(變4變電所用地除外)

二、公共設施計畫

本計畫劃設學校一處、公園八處、綠地(帶)十五處、園道五處、變電所用地四處、停車場二處、廣場用地一處、廣場停車場用地七處、電信用地一處、市場用地一處、機關用地一處、交通用地兩處，其中機關用地將作區內一般行政、郵政、派出所、消防隊...等行政辦公使用；交通用地將作為園區管理中心、捷運車站、長途客運站及公車轉運站等使用，採立體連通多目標使用方式聯合開發。主次要道路另見道路系統計畫。

三、公用事業計畫

本計畫之公用事業計畫尚需協商各事業機關，故僅作為基礎性公共設施等事業計畫興辦之參考，實際內容應視狀況需要酌予調整。

(一)給水

通過本園區之給水現況以成功路、凱旋路、中山路之區域管徑為主，其主要供水幹管管徑自500mm~800mm不等(參見圖5-5)。

本計畫區之平均日需水量約69,350噸，上述單日平均用水量之供水管線若以每日16小時需水及管徑流速等因素之考量，特倉區應考量設立儲水池以備產業之需，且未來全區主幹管協調自來水公司調整佈設。本計畫之建議最小供水主管管徑如下：

- 特定文化休閒專用區：管徑500mm。
- 特定經貿核心專用區：管徑1000mm。
- 特定倉儲轉運專用區：管徑1000mm。

(二)雨水、污水下水道

雨水下水道管線主要沿著中山路、中華路、凱旋路、成功路、一心路主要道路設置截水並以約400MM管徑之幹管排入前鎮運河後匯流出海。未來園區之雨水下水道以區內橫向道路作為主要截流幹管，匯流出海。

目前高雄市全市之污水下水道系統區分為成功路與凱旋路兩大集水系統，參見圖5-5，其中經過本區之污水管徑約為1200~2800mm不等，最後送至中洲污水處理廠作最終處理，本計畫區不再設置污水處理廠。參見表5-6，依照園區活動所需污水量估算約為22846CMD，所需管徑約略如下：

- 特定文化休閒專用區：管徑450mm以下。
- 特定經貿核心專用區：管徑800mm。
- 特定倉儲轉運專用區：管徑600mm。

但上述管線尚需進一步檢討現有連通管線與污水處理廠的負荷容量予以調整。

(三)電力

本園區目前供電仍為全省聯合供輸配電的型態，本區鄰近之供電廠為台電南區火力發電廠與大林電廠，由於11.4kv之契約供電約為5000kw，而中島加工出口區有二次變電所可供電7.5萬kw，但已達飽和狀態，因此未來全區之供輸配電宜協調台電公司適地的配置一次變電所、二次變電所分別降壓至22.8kv、161kv，視供電情形再經電力降壓器降壓後輸配電予需電戶。

(四)電信

本園區之電信由中華電信南區分公司供給，目前全區屬於前鎮交換局、西甲交換局等處之服務範圍、由於未來全區之最大電信需求數約為六萬二千對。

(五)瓦斯

未來全區之每小時所需熱量約為38,800立方米氫氣，全區公共幹管由天然氣公司配合開挖天然氣幹管，不再另設瓦斯槽，但避免與給水、消防栓埋於一同側，以避免天然氣洩

漏污染到飲用水質。至建築之全區天然氣幹管則經由各分地下層之緊急安全啟斷室,輸送至各廚房，以及熱水需求之處所。

(六) 垃圾

未來預估全區最大每日生活產生之垃圾量約為165公噸，由高雄市府委託民間公司負責清運，計畫區內所有建築物均需設置垃圾分類處理、儲藏、裝運之空間，至於廚餘則經攪碎處理後由污水下水道系統排放至中洲污水處理廠做最後處理。

(七) 公共建設預估費用

根據表5-5市府所需增闢道路計畫，以及本節估算之管線需求，未來市府所需負擔之主要公共設施，包括文教用地、道路、雨水下水道、污水下水道等管線之建設經費如下：(參見表5-7)

(1)直接工程費：	542,181萬元
(2)間接費用(設計監造)	29,820萬元
(3)間接費用(管理費)	9,759萬元
總計：	約需581,761萬元

表5-6 公共設施需求量推估

計畫分區	使用分區	預估樓地板面積 (HA)	居住人口	就業人口	供水需求量 CMD/日	污水產量 CMD/日	電力需電量 Kw	電力尖峰需電量 KW	電信需徵對數	垃圾 KG/人日	天然氣 氮立方/小時
特定文化	特文一	28	592	470	1,238	223	22,109	6,633	531	1,434	776
休閒專用區	特文二及三	197	-	983	6,016	206	157,270	47,181	491	1,327	5,522
	特文四	75	-	375	2,293	79	59,937	17,981	187	506	2,105
	港埠商業區	57	628	4,068	2,557	986	113,000	33,900	2,348	6,339	1,587
	商四	12	289	156	537	93	9,240	2,772	222	600	324
	商三	6	160	87	298	52	5,135	1,541	124	334	180
	市場	6	-	129	210	27	5,174	1,552	65	175	182
	小計	381	1,669	6,267	13,148	1,667	371,866	111,560	3,968	10,715	10,676
	特定倉儲轉運專用區	特倉一	310	-	12,382	10,773	2,600	92,867	27,860	6,191	16,716
	特倉二	175	-	10,513	6,518	2,208	52,567	15,770	5,257	14,193	4,922
	特倉三	159	-	12,705	6,289	2,668	47,643	14,293	6,352	17,151	4,461
	公園	4	-	-	135	-	3,612	1,083	-	-	127
	港埠用地	175	-	1,754	5,473	368	52,624	15,787	877	2,368	4,927
	小計	824	-	37,355	29,188	7,884	249,312	74,794	18,677	50,429	23,133
特定經貿核心專用區	特貿一	13	104	903	547	211	25,074	7,522	504	1,360	352
	特貿二	27	223	1,928	1,167	452	53,550	16,065	1,075	2,904	752
	特貿三	20	326	1,250	930	331	39,060	11,718	788	2,127	549
	特貿四	225	3,757	14,426	10,729	3,819	450,828	135,248	9,092	24,548	6,332
	特貿五	275	2,289	29,665	13,162	6,710	549,360	164,808	15,977	43,138	7,716
	特貿六	45	4,551	410	4,122	1,042	36,408	10,922	2,480	6,697	1,278
	商四	66	551	4,763	2,884	1,116	132,300	39,690	2,657	7,174	1,858
	文	5	-	26	157	5	4,109	1,233	13	35	144

機關	10	-	95	296	20	7,584	2,275	47	128	266	
公園	5	-	-	148	-	3,943	1,183	-	-	138	
廣場	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
停車場	15	-	-	438	-	11,674	3,502	-	-	410	
小計	705	11,801	53,465	34,580	13,706	1,313,889	394,167	32,633	88,110	19,796	
總計		1,908	13,470	99,087	76,915	23,217	1,935,067	582,520	55,279	149,253	53,605

註1：日平均用水量標準參考「84年都市及區域發展統計彙編，經建會」與「加工出口區設置倉儲轉運專區整體規劃報告，經濟部加工出口區管理局，85年」：產業用水30CMD/公頃，居住生活用水595公升/人日，就業人口用水120公升/人日。

註2：污水每日產生量(252公升/人日)係依建築技術規則210公升/人日標準+20%地下水滲出量估計。

註3：推估用電密度倉儲轉運區(300Kw/公頃)，經貿辦公高強度商業依單位面積負載200VA/m²(2000Kw/公頃),其餘依單位面積負載80VA/m²(800Kw/公頃)估計。尖峰負載乘以需量係數60%與參差係數50%推估。

註4：「84年都市及區域發展統計彙編，經建會」高雄市平均電信對數48.3對/100人，以50對/100人估算

註5：參考「84年都市及區域發展統計彙編，經建會」高雄市垃圾產生量1.35公斤/人估算。

註6：以單位面積熱量需求25kcal/m²/hr估算，經天然氣產生熱量8900kcal/Nm³換算。

註7：應以實際發展面積之需求量為準。



圖5-5 給水污水區域管線現況示意圖



圖5-6 計畫下水道管線示意圖

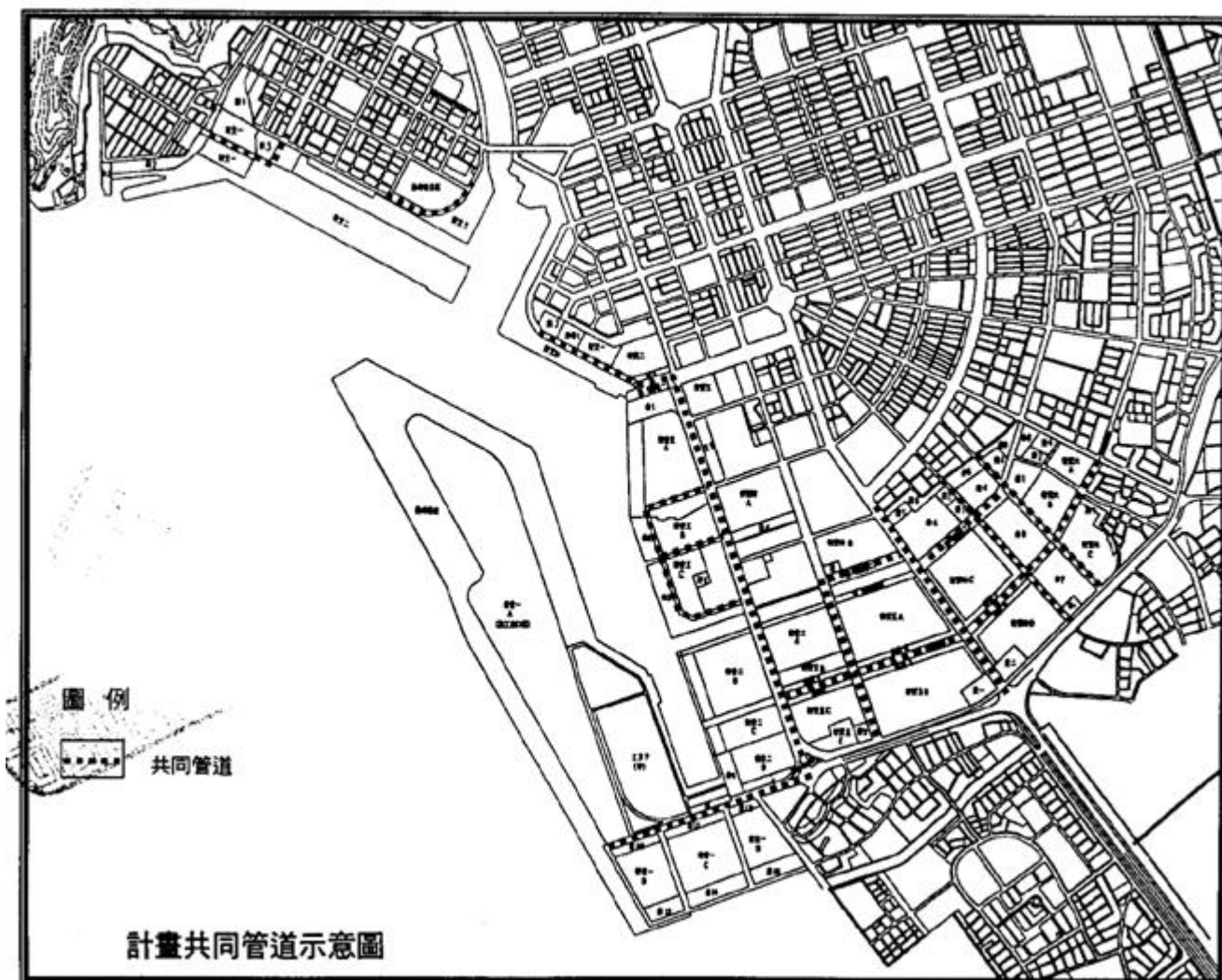


圖5-7 計畫共同管道示意圖

表5-7 市府之公共設施費用負擔

單位：萬元

項目	面積 (公頃)	道路或整地		雨水下水道		污水下水道		共同管道		費用小計
		造價 (每公頃)	費用	造價 (每公頃)	費用	造價 (每公頃)	費用	造價 (每公尺)	費用	
道A1	1.26	1,490	1,877	75	95	350	441	15	450	2,863
道A2	1.39	1,490	2,071	75	104	350	487	15	7,500	10,162
道B1	2.34	1,490	3,487	75	176	350	819	30	23,400	27,881
道B2	6.06	1,490	9,029	75	455	350	2,121	50	101,000	112,605
道B3	0.12	1,490	179	75	9	350	42			230
道B4	0.12	1,490	179	75	9	350	42			230
園道五	1.40	1,490	2,086	75	105	350	490	30	10,500	13,181
道B7	1.13	1,490	1,676	75	84	350	394	30	22,500	24,654
園道五	2.20	1,490	3,278	75	165	350	770	30	16,500	20,713
道B12	5.50		-	75	413	350	1,925	50	55,000	57,338
園道五	4.48	1,490	6,675	75	336	350	1,568	30	33,600	42,179
道B17	1.02	1,490	1,520	75	77	350	357			1,953
道B18	0.90	1,490	1,341	75	68	350	315			1,724
道B20	0.93	1,490	1,386	75	70	350	326	20	6,200	7,981
道B21	0.95	1,490	1,408	75	71	350	331	20	6,300	8,110
道B24	0.42	1,490	626	75	32	350	147			804

續表5-7

單位：萬元

項目	面積 (公頃)	道路或整地		雨水下水道		污水下水道		共同管道		費用小計
		造價 (每公頃)	費用	造價 (每公頃)	費用	造價 (每公頃)	費用	造價 (每公尺)	費用	
園道一	1.20	1,600	1,920	75	90	350	420			2,430
園道二	2.40	1,600	3,840	75	180	350	840			4,860
園道三	1.80	1,600	2,880	75	135	350	630	30	18,000	21,645
園道四	3.40	1,600	5,440	75	255	350	1,190			6,885
道C1	1.18	1,490	1,758	75	89	350	413	20	11,800	14,060
道C2	0.84	1,490	1,252	75	63	350	294	20	8,400	10,009
道C3	1.24	1,490	1,848	75	93	350	434			2,375
園道五	1.60	1,490	2,384	75	120	350	560			3,064
道C7	3.48	1,490	5,185	75	261	350	1,218			6,664
道C8	0.32	1,490	483	75	24	350	113			620
道C9	2.55	1,490	3,800	75	191	350	893	50	42,500	47,383
道C10	0.88	1,490	1,311	75	66	350	308			1,685
道C11	1.26	1,490	1,877	75	95	350	441			2,413
道C12	1.26	1,490	1,877	75	95	350	441			2,413
道C13	1.74	1,490	2,593	75	131	350	609			3,332
綠地工程	19.90	620	12,338	75	1,493	350	6,965			20,796
公園	25.87	1,910	49,412							49,412
廣(停)	12.42	620	7,700							7,700
機關整地	2.37	120	284							284
學校整地	2.14	120	257							257
工程費小計			146,378		5,698		26,587		363,650	542,313
設計監造費(5.5%)			8,050		310		1,462		20,001	29,823
工程管理費(4.5%)			2,634		102		478		6,546	9,760
總計			157,062		6,110		28,527		390,196	581,896

註1：整地工程120萬元／公頃、公園開闢工程1200萬/公頃、綠化工程500萬/公頃。

註2：道路工程1400萬元／公頃、路燈暨工程90萬元／公頃、運河回填費用2000萬元/公頃。

註3：道路費用含道路工程、路燈暨配合工程。

註4：園道費用以1600萬元/公頃估算。

註5：道B8含運河回填費2000萬元／公頃，另加園道工程、路燈工程。

註6：污水下水道工程350萬/公頃，內含管線配合工程費用。

註7：雨水下水道工程75萬元/公頃，內含管線配合工程費用。

註8：工程管理費以工程施工費40%計算基數，再乘4.5%。

註9：本表不含快速道路、捷運系統、與貨車專用道等重大工程費用。

註10：估價以86年為基年，未含物價調整與利息。

第六節 都市設計管制原則

開發人申請計畫開發許可時，其計畫書圖內容應包括都市設計構想說明。

本計畫地區內之建築申請案應經都市設計審查。都市設計準則另參見附件二。

以下說明本計畫之都市設計管制原則以供參考：

一、都市設計概念

本計畫區之區位因涵蓋高雄市中不同區位，其中的港埠特色，是為本區都市意象之重要資產。以國際性之轉運經貿中心為發展方向，並配合原有的都市空間尺度，本計畫區之發展，以較大尺度的開發為主，但需以較高之空間品質，滿足國際化的標準。

1. 塑造不同的區域環境特色。
2. 均衡土地使用之發展。
3. 明確規劃不同功能之道路系統。
4. 都市活動與空間機能之緊密性。
5. 不同層次之開放空間疏解都市發展之壓力。
6. 空間及建築尺度需配合計畫特性。

二、土地使用與活動機能構想

因本計畫功能角色與配合都市發展的潛力，屬性上可發展為全市型甚至是更大區域之商業型態，服務對象將及於全市，應考量對於引入活動的影響。

1. 發揮主要交通轉運結點之特色，使其附近區域成為都市中不同層及之焦點。
2. 地面層的土地使用安排，主要為配合並強化人潮動線系統及地面層活動。
3. 主要幹道側以大型辦公空間建築為主。
4. 一般零售商業以次要幹道側為主，配合地面層人行空間及動線之安排。
5. 主要商業空間(如大型百貨公司或購物中心等)之區位以便利的人行系統及與大眾運輸系統有最直接的連繫為配置時的考慮。
6. 以人潮及活動發生頻率佈設不同尺度之開放空間。

三、交通動線系統計畫

在本計畫區因三大計畫分區之使用性質差異大、對道路系統及停車空間的需求及使用亦不同。「特定文化休閒專用區」中，以行人的活動、徒步逛選的行為為主，將車行空間的量降低以提供較舒適之人行空間。「特定經貿核心專用區」以經貿週邊輔助機能為主，「特定倉儲轉運專用區」以倉儲物流發展為主，對車輛運輸的依賴較高。

本計畫區之交通動線系統計畫以配合都市計畫拓寬之公共建設及重大交通建設外，在策略上採取鼓勵大眾運輸、減少私人運具使用，在園區內規劃巡迴公車與捷運站銜接，並視需要規劃電動步道供人行。

1. 道路使用需滿足視覺軸線、沿街人行動線及公共空間基本架構等多方面之功能，並達到交通順暢的目的。
2. 以不同層次處理道路接街景，在視覺景觀上加強街道在功能上的分級。
3. 車行動線以分離不同目的車流為規劃原則。
4. 道路上以清楚統一的標示引導車行，並協助建立空間方向性。
5. 配合週邊建築使用及活動設計道路剖面。
6. 停車場的設置區位需考量週邊活動的型態及其他運輸系統之銜接。
7. 規劃大貨車專屬道路與行經路線，並透過管制時段，限制裝卸貨之時間。
8. 利用巡迴公車來回各交通節點及捷運車站。

四、開放空間系統

主要開放空間以多種風貌建立發展特性。

1. 以原有都市中之綠帶軸線及系統共同建立一系列開放空間。
2. 計畫區中之三大分區以不同空間元素塑造開放空間特色。
3. 開放空間以創造行人活動機會為區位考量原則，結合人行動線，串聯成系統。
4. 以林蔭道之開放空間緩和都市步調。
5. 開放空間需以明顯的標示達成其公眾性。

五、人行動線計畫

行人動線系統是一項重要的公共設施，亦為支持零售商業及帶來活動的重要元素，一個完整的步道系統可減少對汽車的依賴。

1. 人行動線系統為連接個各主要活動場所，以達成使人潮在各場所間迅速且方便的完成活動的目的。
2. 以立體層次建立人行動線系統，減少地面層之道路負荷及人車衝突。
3. 考慮車行道路對活動及人行動線阻隔之負面影響。
4. 人行動線需為連續且舒適的步行空間。
5. 次要幹道為主要之沿街商業為主之道路，儘量佈設騎樓，以結合室內及戶外的活動。
6. 東西向以立體連通方式使人行動線得以順暢，未來可視需要於主要人行幹道上鋪設電動步道。

六、建築物量體計畫

以大環境的視覺角度而言，建築量體塑造區域的地標意象及建立的秩序性。街廓之建築物基本配置型態，將塑造區域的空間性格。

1. 建築物高度管制以都市天空間之視覺效果為考量之一。
2. 人行為主之街道沿街面，建築牆面退縮以考慮人行尺度。
3. 沿主要交通道路建立開發邊緣，構成整體一致的都市架構。
4. 利用建築量體來界定街道架構與公共空間。
5. 建築量體之組合應考慮一致的感觀，而非各孤立建築物的聚集方式。
6. 建築物的地面層，提供可為步行環境增添趣味的透明立面。

七、植栽計畫

塑造整體綠意，配合建物立面型式，達到視覺美感效果。

1. 軟化硬體建築物，塑造具人性尺度的環境景觀意象。
2. 強化基地周邊街道景觀之塑造。
3. 街道景觀整體性考量。

4.針對特殊定位空間，選用不同樹種強調其特殊地位。

第七節 都市防災計畫

從都市災害之特性、災害之影響、實質之破壞加以區分，主要有震災、火災、風災、水災等各有其特性及不同的防治對策。而震災則是位於地震帶都市，最容易造成全面性災難的主要災害。

一、都市防火街廓計畫

針對園區之活動內容及居住密度劃設都市防火街廓，以達成以下目的：

- 1.防止延燒、阻斷延燒。
- 2.防止火災發生及火勢擴大。
- 3.對於災害之獨立應對作業。

二、避難計畫

- 1.指定劃設避難道路構成暢通之路網，確保避難者得以安全避難，救災作業得以順利進行。
- 2.利用開放空間或學校為臨時之避難場所。
- 3.指定特定街廓內之建築物增設避難空間。

第六章 計畫新訂（變更）內容

本計畫係新訂（變更）原高雄市都市計畫屬於鼓山地區、鹽埕地區、前鎮與苓雅地區部份範圍為特定區計畫，有關經濟部加工出口區約126.8公頃及高雄港務局港埠用地約134.0公頃，依86.12.9.行政院經濟建設委員會召開「研商加工出口區及高雄港區納入高雄多功能經貿園區都市計畫法令競合及規劃相互配合暨國營事業土地遷廠配合開發事宜」會議結論，高雄港區之鹽埕、苓雅及蓬萊三港區（共約55.41公頃）都市計畫變更為特定文化休閒專用區，惟本特定區範圍內依據「商港法」及「加工出口區設置管理條例」劃設之高雄港區及加工出口區範圍維持不作調整，範圍內之規劃、設計、開發及管理，仍由加工出口區管理處及高雄港務局分別依據前開及有關規定辦理。另本特定區內需扣除另案辦理之台糖港埠商業區5.65公頃、高雄硫酸金亞變更案23.64公頃及特文區內之商三、商四及市場用地，故其實際變更面積約為347.24公頃，新訂（變更）計畫內容參見表6-1。

表6-1新訂（變更）內容綜理表

細部計畫區	新訂（變更）位置	新訂（變更）內容		面積(公頃)	新訂（變更）理由	
		原計畫	新計畫			
鼓山區、鹽埕地區	鼓山一路東南側	機28	特定文化休閒專用區	特文一	5.64	原鐵路局用地配合特文區規畫變更
	鼓山一路東南側	機28		特文二及三	40.12	
	鹽埕及蓬萊商港區	港埠用地				特文四
	苓雅商港區	港埠用地		港埠商業區	5.65	
	公園二路南側	港埠商業區		商四	3.85	
	濱海一路、鼓山一路南側	商四		商三	1.31	
	七賢三路西側	商三		市場(乙)	0.77	
	第二船渠附近	市乙		綠地	2.09	原鐵路局用地配合特文區規畫變更
	公園一路、鼓山一路東南側	機28		道路	2.65	
				機28、商二	小計	77.37

細部計畫區	變更位置	變更內容		面積(公頃)	變更理由		
		原計畫	新計畫				
前鎮與苓雅地區	加工出口區及附近地區	工36(乙)、工37(甲)、工38(甲)、綠地、鐵路	特定倉儲轉運專用區	特倉一	90.25	部份配合特倉區規畫變更，並依高雄多功能經貿園區計畫推動小組第二次委員會議決議，將港區第37~39碼頭後線倉庫四公頃區域納入特倉區範圍	
	第五船渠南側	工37(甲)、工43(甲)		特倉二	35.76		
	第五船渠北側、成功路以西	工40(甲)		特倉三	32.41		
	成功路沿線各一處	工40(甲)、工43(甲)		變電所	0.52		配合特倉區規畫變更
	第58、59碼頭附近地區	鐵路、工38(甲)、工43(甲)		綠地	9.83		
	自第22號碼頭至27號碼頭對岸附近	工40(甲)		公園	12.54		
	港區範圍	港埠用地		港埠用地	74.58		
	擴建路北側	工37(甲)		工業區	24.91		依高雄市都委會86.10.4.專案會議決議維持原使用分區，不予變更都市計畫。
	擴建路北側	鐵路用地		鐵路用地	2.67		
		鐵路、道路用地、工38(甲)、工40(甲)、工43(甲)		道路(含園道五)	16.64		配合特倉區規畫變更
		小計	300.11				

細部計畫區	變更位置	變更內容		面積(公頃)	變更理由	
		原計畫	新計畫			
前鎮與苓雅地區	海邊路北側	工39(特)	特定經貿核心區	特貿一	1.32	配合特貿區規畫變更。
	海邊路北側	工39(特)		特貿二	4.92	
	新光路南側及成功路東側	工41(乙)		特貿三	3.10	
	成功路東側及中山路兩側	工42(乙)、工44(特)、工47(甲)		特貿四	35.78	
	中山路西側地區	工43(甲)、工45(甲)		特貿五	43.60	
	一心路西側	工47(甲)、工48(甲)		特貿六	15.17	
	中山路東側	商四		商四	10.50	
	中山路東側第五船渠以北地區	工41(乙)、綠地		文	2.14	配合特貿區規畫變更
	中山路東側第五船渠以北地區	工47(甲)、工48(甲)		機關用地	2.37	
	中山路凱旋路口附近	工45(甲)、工47(甲)		交通用地	3.27	
	第五船渠北側	工44(特)		電信用地	0.43	
	第五船渠北側、凱旋路北側地區	工43(甲)、工47(甲)、港埠用地、水域		公園	13.69	
	成功路一心路附近地區	工47(甲)、工39(特)、工43(甲)、工45(甲)		廣停	12.42	
	中山路東側第五船渠以北地區	廣場		廣場	0.63	
	中山路東側第五船渠以北地區	停車場		停車場	1.52	
	中山路東側第五船渠以北地區	停車場、工39(特)、工42(甲)		綠地	7.98	配合特貿區規畫變更
	中山路東側第五船渠以北地區	綠地		綠(園道)1	1.20	
	第五船渠北側	工44(特)		綠(園道)2	2.40	
	第五船渠(中山路以東)	水域、道路		綠(園道)3	3.60	
	第五船渠南側	道路、工37(甲)、工43(甲)、工45(甲)		綠(園道)4	3.40	
凱旋路北側	變電所	變電所	2.09			

	工41(乙)、工 42(甲)、工 44(特)、工 43(甲)、工 45(甲)、水域	道路(含園 道五)	38.84	
		小計	210.37	
總計			587.85	

註1：面積以實際定樁測量辦理地籍分割後為準。

註2：特貿一作為高雄港務局港務大樓使用，依高雄市都委會86.8.12.第214次委員會同意逕為變更，相關回饋事項及都市設計依本計畫及相關規定辦理。

表6-2都市計畫分區變更後統計表

面積(公頃)

	特定文化休閒專用區	特定倉儲轉運專用區	特定經貿核心專用區	小計	〈百分比〉	本府開發範圍	〈百分比〉
特文一	5.64			5.64	0.96%	5.64	1.68%
特文二及三	40.12			40.12	6.82%	--	--
特文四	15.29			15.29	2.60%	--	--
特倉一		90.25		90.25	15.35%	★ 13.95	4.15%
特倉二		35.76		34.64	6.08%	▲ 12.54	3.73%
特倉三		32.41		32.41	5.51%	◆ 9.82	2.92%
特貿一			1.32	1.32	0.22%	--	--
特貿二			4.92	4.92	0.84%	4.25	1.46%
特貿三			3.10	3.10	0.53%	3.10	0.92%
特貿四			35.78	35.78	6.09%	35.78	10.65%
特貿五			43.60	43.60	7.42%	43.60	12.97%
特貿六			15.17	15.17	2.58%	15.17	4.51%
港埠商業區	5.65			5.65	0.96%	5.65	1.68%
港埠用地		74.58		74.58	12.69%	--	--
商三	1.31			1.31	0.22%	1.31	0.39%
商四	3.85		10.50	14.35	2.44%	14.35	4.27%
文教用地			2.14	2.14	0.36%	2.14	0.64%
機關用地			2.37	2.37	0.40%	2.37	0.71%
交通用地			3.27	3.27	0.56%	3.27	0.97%
電信用地			0.43	0.43	0.07%	0.43	0.13%
變電所		0.52	2.09	2.61	0.44%	2.61	0.78%
市場	0.77			0.77	0.13%	0.77	0.23%
停車場			1.52	1.52	0.26%	1.52	0.45%
廣停			12.42	12.42	2.11%	12.42	3.69%
廣場			0.63	0.63	0.11%	0.63	0.19%
工業區		24.91		24.91	4.24%	24.91	7.41%
鐵路用地		2.67		2.67	0.45%	2.67	0.79%
公園		12.54	13.69	26.23	4.46%	26.23	7.80%
綠地	2.09	9.83	7.98	19.20	3.39%	19.20	5.71%
綠〈園道〉			18.68	18.68	3.18%	18.68	5.56%
道路	2.65	16.64	30.76	50.05	8.51%	53.12	15.80%
總計	77.37	300.11	207.37	587.85	100.00%	336.13	100.00%

★扣除加工出口區中島專區72.3公頃

▲扣除加工出口區部份成功專區22.1公頃

◆扣除加工出口區部份成功專區32.4公頃

--係數屬港務局開發範圍

第七章 環境衝擊影響與改善

第一節 環境衝擊影響與防治

為配合整體開發建設考量，環境影響說明程序，得依環境影響評估法於未來開發前另案進行整體性（或各開發單元範圍）之環境影響說明作業。規劃階段環境衝擊影響分析如下各節：

一、環境影響預測

1.地質土壤

計畫區之地質屬沖積平原，區內土壤主要由砂質構成，並且計畫區內無斷層，開發行為主要以工商活動為主，因此施工期間對於地質較無影響。

施工期間由於建築材料及其他廢棄物隨意放置，將對土壤產生局部之污染，若能審慎處理，則可減輕影響。至營運期間各項設施皆已建設完成，建築物之載重將壓密土壤，使其因載重增加而更緊密，不致產生崩坍、沖蝕現象。

2.空氣品質

依據台電公司於南部發電廠廠址之空氣品質監測站(民國83年)資料，顯示二氧化硫日平均最大值、小時平均值及年平均值分別為43.7ppb、218.3ppb及18.8ppb，符合空氣品質標準限值(100ppb、250ppb及30ppb)。二氧化氮之小時平均最大值及年平均值為170.7ppb及32.2ppb，符合空氣品質標準限值(250ppb及50ppb)。而懸浮微粒(PM10)之日平均最大值為294.6ug/m³，超過空氣品質標準，係受工業區及交通工具廢氣排放影響。

施工期間之空氣污染源主要來自施工面之逸散性粉塵與運輸作業所排放之廢氣，將影響施工區附近之空氣品質及運輸道路兩側之空氣品質。

營運期間，受衍生之交通量排放CO、NO₂等污染物影響空氣品質，由於計畫區原多屬工業使用，預計開發衍生之交通量產生之空氣污染物排放量應低於目前之工業空氣污染物排放量，對當地之空氣品質改善應有助益。

3.水文水質

目前計畫區內之土地使用主要為廠房、水泥、空地及柏油鋪面道路等不透水面。施工期間之開挖行為，將減弱表層土壤之凝聚力、抗蝕性並改變地表逕流係數，使土壤沖刷量增加，可能造成排水渠道淤積及流況不順暢之現象。另外，施工人員之生活污水、施工洗滌廢水及施工機具保養清洗維修廢水，將對計畫區內之愛河、運河等主要承受水體及相接之高雄港產生影響，排入之污水水質亦直接影響高雄港及附近海域水質。

營運期間計畫區內之雨水及污水採分流方式。雨水可經由區內排水系統及鋪設之雨水下水道排放；另設置污水處理設施，收集區內之廢水於污水貯留池內，經處理達放流水標準後予以回收作為綠化用水，若有剩餘之放流水，則排入雨水下水道，對下游承受水體之影響應屬輕微。

4.自然生態

由於計畫區內土地主要供工商業使用，為已開發利用地區，非動物良好之棲息地。本區之動植物生態除少數綠帶、人工植栽之景觀植物及鳥類活動外，目前並無發現政府公告之珍貴稀有動植物，亦無特殊植被。因此施工期間之開發行為對其影響不大。

營運期間，由於完善景觀植栽計畫已屆完成，規劃之生態綠地及植被，將產生新的環境生態平衡，定期適當的維護，將有助於淨化空氣及發揮水土保持之功能。其間若種植適合鳥類生存之植物，有益於鳥類活動。

5.噪音振動

施工期間之噪音振動來源主要為運輸建材及建築廢土之卡車對運輸路線沿線地區增加之噪音與振動，及施工機具對計畫區鄰近地區產生之影響。若運輸車輛行駛緩慢尚不致造成太大之影響。

營運期間，主要之噪音源為計畫區衍生之交通運輸及廣告宣傳。其中交通運輸之影響以大型車進出貨為巨，小型車影響極輕微；廣告宣傳活動可加以管制，降低其產生之影響。此外，振動源主要為車輛出入產生，與道路基礎結構亦有關聯，將計畫區內之出入道路鋪設瀝青混凝土路面，可降低運輸車輛所引起之振動影響。

6.固體廢棄物

施工期間之廢棄物主要來自地上物拆除及基地開挖產生之廢棄土，可用於工程回填及計畫區內之綠化造景，至於剩餘之棄土，應立即運至合法之棄土場，以免影響景觀或遭雨水沖刷。另外，施工人員產生之生活垃圾，可洽請環保局或合格之代清運商處理。

營運期間產生之固體廢棄物，主要來自計畫區內活動人口產生之一般性垃圾。依據第五章所推估之165噸垃圾量，以密度300kg/m³計，每天約產生550m³垃圾。計畫區內將設置垃圾貯存場，並進行垃圾分類，收集之可回收資源性垃圾交由回收商收購，剩餘之垃圾則交由合格代清運商處理。

7.社會經濟

工程進行期間需要大量工程人員，為當地帶來許多就業機會，將使計畫區鄰近地區之人口密度及二、三級產業人口增加。而外來之工程人員與當地之工作人員，產生大量日常消費；建築工程相關行業亦隨本計畫區之開發，為當地帶來相關之消費，間接增加地方收入及稅收。

計畫區完工後，將吸引人口集中，除增加二、三級產業活動、改變產業結構及提昇土地利用價值外，亦直接及間接的為當地帶來許多就業機會，增加所得及稅收，促進地方之繁榮與發展。惟計畫區開發衍生之人口，亦相對的增加公共設施之需求。

8.交通運輸

施工期間，運輸車輛進出基地，交通量會有小幅增加，對整體之交通流量影響不大。

計畫區開發完成後，整體交通量將隨之增加而產生影響，除有效規劃園區車輛進出動線外，未來應配合大眾捷運系統紅線、藍線或幹線公車系統，提供大眾運輸服務，以減少私人運輸旅次。另一方面，配合港區貨車專用道路及快速道路系統之建設，增加園區週邊道路容量，並減輕貨車對週遭環境之衝擊。

9.景觀美質

施工期間之整地工程，造成地形地貌改變，使原有景觀不復存在，對於周遭之自然風貌亦將造成短暫之破壞，影響視覺景觀，有鑑於此，建議快速道路系統行經路線採地下化為主的方式興建。

計畫區開發完成後，大型購物中心、文化休閒中心、商業娛樂設施及辦公大樓等將取代現有之工業區，景觀呈現另一景緻。而經規劃設計完成之園區，其土地利用呈現高度之使用價值，從各方面來看，皆優於現況。此外，於園區內將設置綠帶，以提昇目前視覺景觀。

10.文化古蹟

計畫區內經查核無歷史文物及古蹟，因此施工及營運期間對其並無影響。

二、環境防治對策

1.地質土壤

- (1)開挖時易造成表土裸露及流失，應加強灑水覆蓋及快速復元或綠化。
- (2)確實做好排水系統，並定期維護，以確保地質穩定及建築物之安全。
- (3)營運後產生之污水須經處理達放流水標準後方可排放，避免對土壤造成污染。

2.空氣品質

- (1)加強塵土溢散之防制，進出之車輛須清洗，載運砂土宜加蓋，表土開挖時須加強灑水，以減低粒狀污染物之揚起及生成。
- (2)採用低污染性之施工機具及排氣合乎廢氣排放標準之施工車輛，並定期保養維修，減少廢氣之排放。
- (3)參加營運之廠商，如有排放廢氣情形，應事先裝設防制措施。
- (4)全區加強綠化，可助於淨化空氣。
- (5)規劃適當的停車空間及指示標誌，避免車輛不必要的延遲，減少不必要的行車時間，以減少污染物的排放。

3.水文水質

- (1)設置高效率之化糞池及沉澱池處理施工機具保養清洗及施工人員之生活污水，將污水中之生化需氧量、油脂、濁度、懸浮固體物、大腸菌數等先予以妥善處理，有效降低污染物質後，再排入排水系統。

(2)設置污水處理廠處理營運後產生之生活污水，經處理至符合放流水標準後，回收作為道路景觀灌溉灑水之用，剩餘之放流水再排放至排水系統，以響應資源回收，降低水資源之耗用。

4.自然生態

(1)計畫區採階段性施工，於每一階段工期結束後，應迅速栽植綠化，以減少不必要之土地裸露，影響水土保持。

(2)綠化植栽品種應選擇適合該地區之特有種，以具地方代表性之物種為優先考量。但仍應注意區域性之生態平衡，增加樹種之歧異度。

5.噪音振動

(1)運用低噪音型之施工機具，並採用較新穎之施工法，以減低施工噪音量，並定期予以檢修、保養及淘汰老舊機具、車輛。

(2)施工應儘量配合附近居民之作息習慣，不影響居民之休憩及睡眠。

(3)加強道路維護，保持路面平整，降低車輛行駛產生之噪音與振動。並於計畫區周界設置緩衝綠帶，減低噪音之影響。

6.固體廢棄物

(1)棄土及工程廢料設備宜委託合格清運商處理，運送過程應避免超載並以帆布遮蓋，以免影響沿途環境。

(2)施工人員產生之一般性垃圾，應於計畫區內適當地點設置垃圾子車，並由環保局或委託合格之代清運商處理。

(3)營運期間產生之固體廢棄物為一般生活垃圾及一般事業廢棄物，將予以分類收集，以利資源性垃圾回收。並委由環保局或委託合格代清運商處理。

7.社會經濟

(1)儘量雇用當地勞力人口，提供當地居民就業機會。

(2)配合興建及維護公共設施，以因應計畫區衍生人口之需求。計畫區並應擬定睦鄰計畫回饋附近居民，以促進整體發展。

8.交通運輸

(1)施工期間，於尖峰時段確實管制施工車輛之進出，控制一定數量之施工車輛於聯外道路行駛，降低對聯外道路之交通衝擊。

(2)營運期間之改善對策詳見報告書7.2節。

9.景觀美質

(1)採分期分區施工，且於施工期間設置型式統一、外觀怡人之圍籬，加強美化、綠化之工程，以降低對視覺景觀之影響。

(2)加強臨道路面園區之景觀維護管理，以強化整體景觀意象。

10.文化古蹟

計畫區內經查核無歷史文物及古蹟，但為慎重起見，施工前應規定包商，於整地開發時，若發現古蹟遺址，必須依文化保存法之規定向有關機關呈報，並立即停工採取防範對策，俟有關機關核可動工後，才准予動工。

第二節 交通衝擊影響與改善建議

高雄多功能經貿園區座落於成功路、中華路、中山路、擴建路與凱旋路等交通幹道間，且緊鄰高雄港，為目前高雄市最重要之發展軸線，然本園區包含前鎮工業區、中島加工出口區和部份港埠用地，開發面積高達587公頃左右，未來為避免因園區之開發，導致周邊道路設施無法負荷衍生之交通量，造成運輸服務品質的惡化，從而降低了經貿園區的開發潛力與實質效益，本計畫有必要從交通量管制、交通系統管理與運輸需求管理等觀點來檢核園區開發強度，使園區之開發效益與交通相關配合措施能做妥適的配合與調整，除因應未來實施開發許可制之開發量控制，維持公共設施之服務品質外，也配合園區未來的開發種類與強度，妥擬適切的大眾運輸系統策略與交通系統計畫以為因應。

一、交通衝擊影響分析方法

基地開發之土地使用配置可視為空間上一靜態分配，然開發後衍生之交通量則為運輸路網上之動態活動與分佈，因此本計畫將由靜態之旅次衍生量推估，並配合動態之交通量指派程序，分析園區衍生旅次量對周邊道路之衝擊，再依據道路容量需求與供給比訂定衍生交通量控制量，作為土地使用規劃及開發強度檢討之依據，並從運輸系統管理與運輸需求管理等觀點，研擬交通改善計畫與相關的大眾運輸配合策略。本案交通衝擊之分析方法如圖7-1所示，其主要分析作業說明如下：

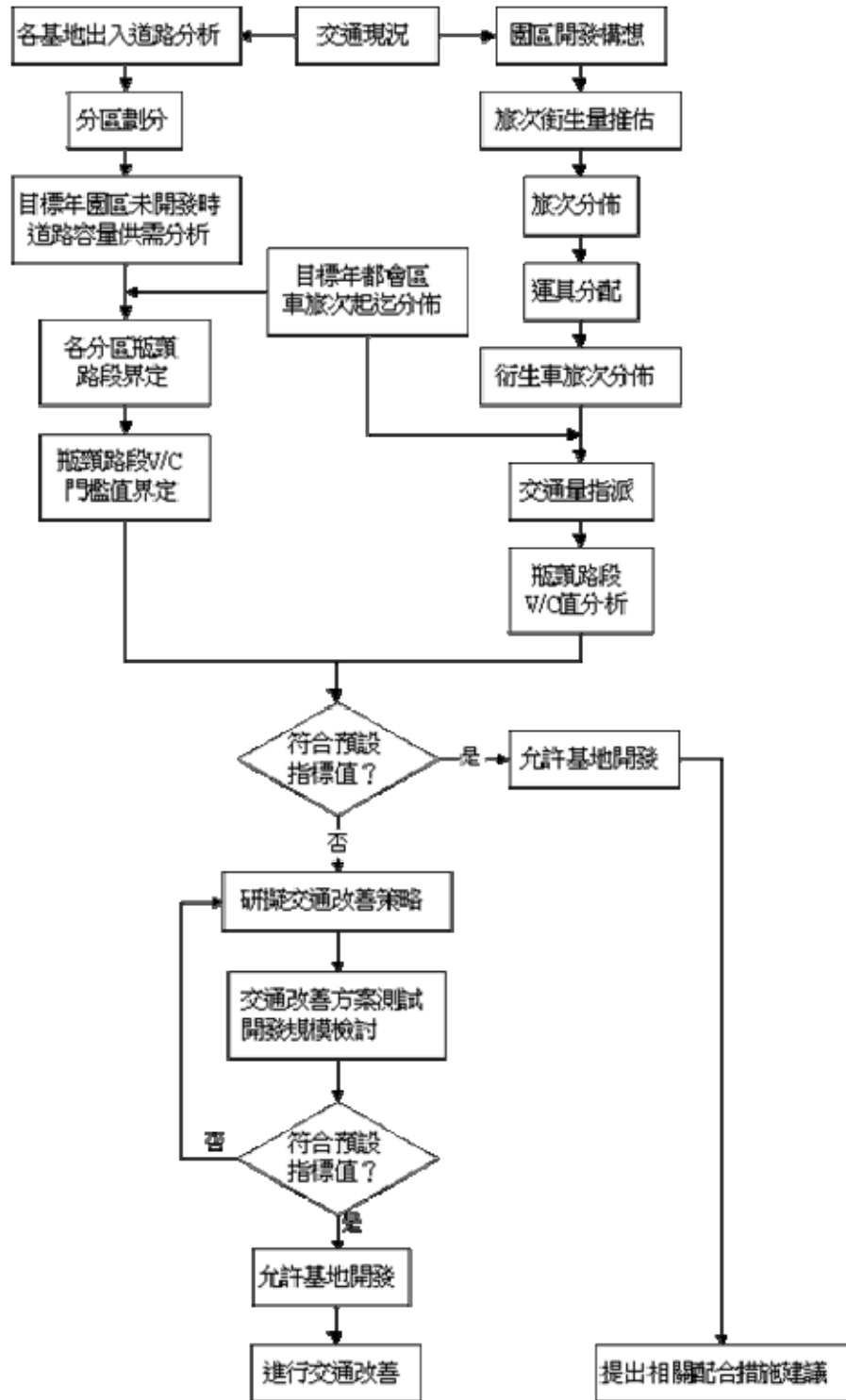


圖7-1 交通衝擊影響分析流程

因經貿園區開發面積廣闊，其衍生交通量之影響將擴及周邊多條道路，且基地各開發區塊對各道路影響程度亦不同，難以就單獨之區塊基地分析檢討其開發量，因此為配合後續交通衝擊分析之說明，經貿園區之交通分區劃分將依據園區開發分區配置及各分區車輛主要使用道路，再細分為三個大分區(即8個小分區，參見圖7-2)，後續則就此三交通分區分別檢討其開發量對周邊道路之衝擊。

分區1為鹽埕及蓬萊港區，主要影響道路為快速道路及五福路；分區2-1包括中島加工出口區及擴建路兩側工業區，為未來之倉儲用地，擴建路則為此區之出入孔道；分區2-2含括成功路西側工業用地，成功路為主要南北向進出孔道，對於成功路之交通衝擊最為直接；分區3包含成功路東側部份工業用地及中山路兩側之工業區，由於為緊鄰主要幹道，其影響範圍最大，主要衝擊道路為緊鄰之中山路、中華路、一心路、成功路與凱旋路等。

二、瓶頸路段V/C門檻值界定

昏峰時段為高雄都會區主要交通尖峰，因此，V/C值將就昏峰時段分析之。本計畫先就園區未開發時進行目標年2020之高雄都會區昏峰時段之路網交通量預測，並分析各交通分區主要影響道路之瓶頸路段，界定各瓶頸路段之V/C門檻值。由於快速道路服務品質要求較高，其V/C門檻值訂為0.9，而平面主要道路之V/C門檻值則界定於1.0。

三、人旅次衍生量推估

依據本計畫初擬之開發構想，就各類土地開發內容之面積、容積率及單位面積旅次衍生率推估其人旅次衍生量，惟其中各類土地開發之面積，依據民國85年之「擴大及變更高雄市主要計畫（通盤檢討）計畫書」，考慮工業區變更使用需負擔公共設施用地。有關本園區開發構想之旅次衍生率列如表7-1

表7-1 土地使用別昏峰時段旅次產生及吸引率

項目	旅次吸引率 人/100平方米.時	旅次產生率 人/100平方米.時
地區性商業	2.42	1.47
商業娛樂設施	1.66	1.57

國際住宅區	0.99	0.05
國際會議中心	0.76	1.34
大型購物中心	3.18	2.12
商務辦公大樓	1.26	4.34
倉儲配銷*	0.37	0.37

資料來源：1.參考“木柵線沿線及車站地區之都市計畫檢討與土地開發規劃及民意調查分析”之調查資料

2. *由高雄加工出口區設置倉儲轉運專區之規劃內容推計之

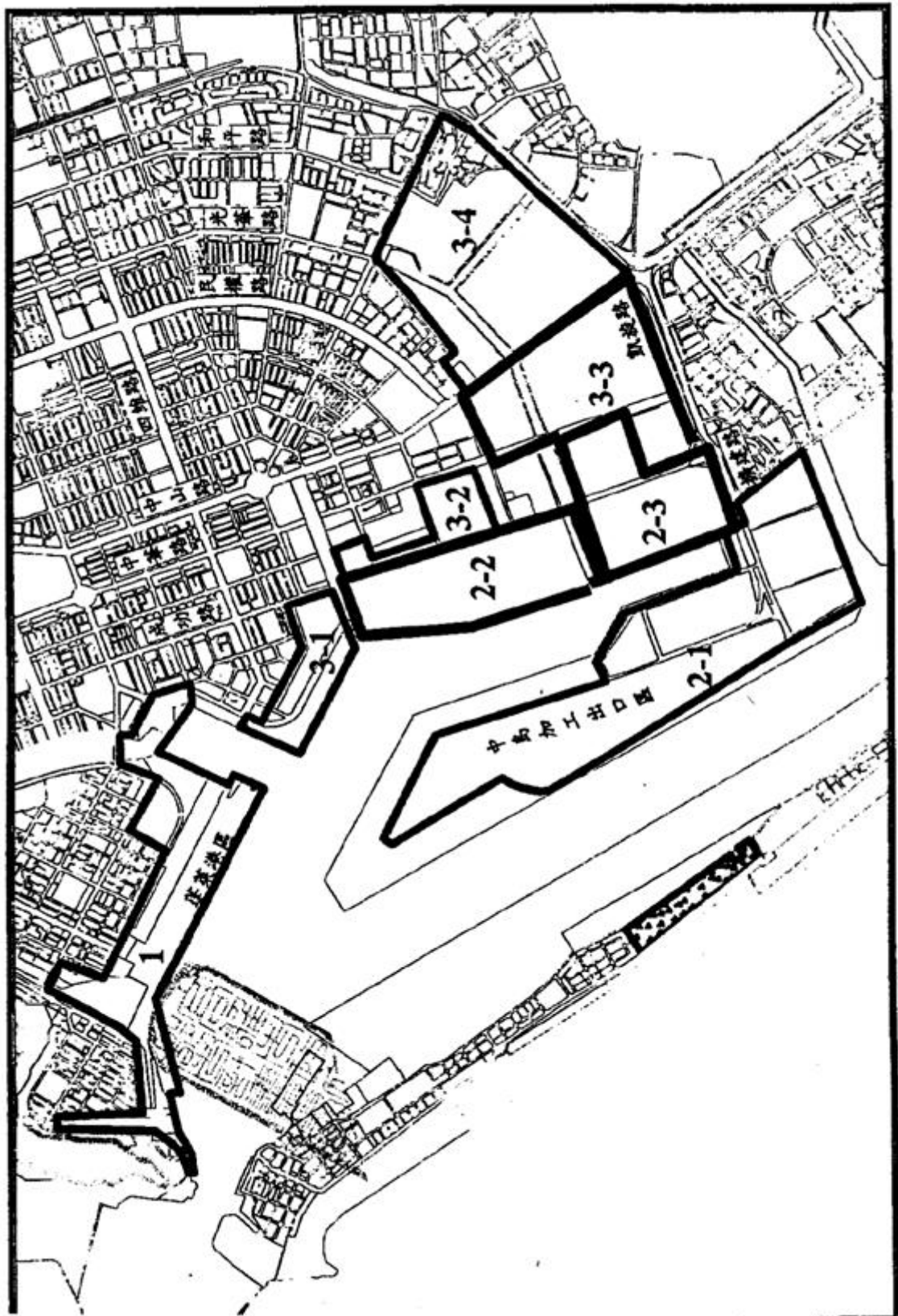


圖7-2 園區交通分區劃分圖

四、衍生車旅次分佈

經貿園區各交通分區旅次量將依各分區之土地使用配置與活動強度推估其旅次量，進行園區人旅次分佈分析，即園區旅次之空間活動起迄地分佈，再將人旅次分佈矩陣依運具使用率轉換為車旅次分佈矩陣，以進行後續之交通量指派工作。

五、瓶頸路段V/C值分析

經貿園區車旅次分佈得出後，並與都會區車旅次分佈矩陣合併，再進行路網交通量指派，接者由園區周邊道路交通量之指派狀況，檢核瓶頸路段之V/C值，若瓶頸路段V/C值已接近門檻值，則完成該分區衍生交通管制量之調整，反之則依V/C之差值修正衍生交通管制量。

第三節 園區交通改善構想

綜觀各都市發展歷程，交通壅塞問題為都市所必須面對之重要發展課題。本園區開發面積多達587公頃，為減輕經貿園區開發衍生旅次對周邊道路的衝擊，除了考量既有相關建設與交通系統計畫外，更期能藉由運輸需求的引導及交通管理策略，有效發揮本園區周邊運輸設施之服務功能，因此，本計畫除考慮未來可能發展之快速道路第一期路網(沿成功路、擴建路及中山路行經園區西側及南側)，以及臨港線鐵路西段拆除後，新生路與擴建路之拓寬、貨車專用道沿新生路之新建等建設(請參見圖7-3所示)外，擬由運輸需求管理手段刺激大眾運輸使用、交通管理策略增加既有運輸設施容量、及園區路網規劃增進人車動線順暢三方面，因應未來園區開發所衍生之高強度運輸需求。

一、刺激大眾運輸使用率

捷運系統第一期路網紅線沿中山路由南而北穿越本園區中心，北及高雄火車站和左營地區，南達小港機場和前鎮、小港等地區，此路線行經高雄市最主要之工商發展軸線及重要運輸場站；而捷運橘線西起鹽埕區臨海路，行經蓬萊商港區北側之五福、七賢路口後，沿中正路東行，另外臨港線鐵路東段地下化後，除提供部份貨物運輸之外，將主要服務通勤旅客，因此本園區實已具備完善之大眾運輸服務路網基礎與條件。

然而，未來若捷運系統之興建時程與本案之執行時程無法配合時，本計畫應提供園區完善之梭巡公車系統或幹線公車服務，此配合措施乃基於捷運系統未興建之過渡時期內，仍能提供經貿園區開發後良好之大眾運輸服務；就長期觀點，周全的公車系統路網服務亦可配合未來捷運之興建，擴大捷運車站的服務範圍，其目的乃增進未來園區進出人潮使用大眾運輸工具的誘因，以期大幅降低園區開發所引入之私人運具交通量。本計畫期望本園區於開發後能類似台北都會區之運具使用型態，將有25-30%旅次使用大眾運輸工具。

二、完善之交通管理計畫

在道路資源有限情況下，有效管理道路資源，提高道路服務容量，為未來都市道路改善重點。未來本園區應就園區周邊整體路網實施完善之交通管理計畫，以期減低車流運作干擾，增加道路可服務容量。交通管理計畫將涵括：

1.客、貨與服務性行車動線規劃：

經貿園區附近將以五福路、成功路、中華路、中山路、擴建路與凱旋路等為主要的客運行車系統。另為避免貨車行駛與其它運具相互干擾，貨車主要行駛動線將以成功路、擴建路與中山路為主，其目的乃將園區之貨物運輸能迅速藉由中山高速公路與高雄快速道路系統，銜接至不同的目的地(台灣北、中、南與東部地區)，而其它園區內所有道路應儘量禁行大貨車與聯結車。未來經貿園區內所有廠商進出貨物及廢棄物清運一律以夜間12時至清晨6時為限，且路線限於公園路、成功路、擴建路與中山路等。

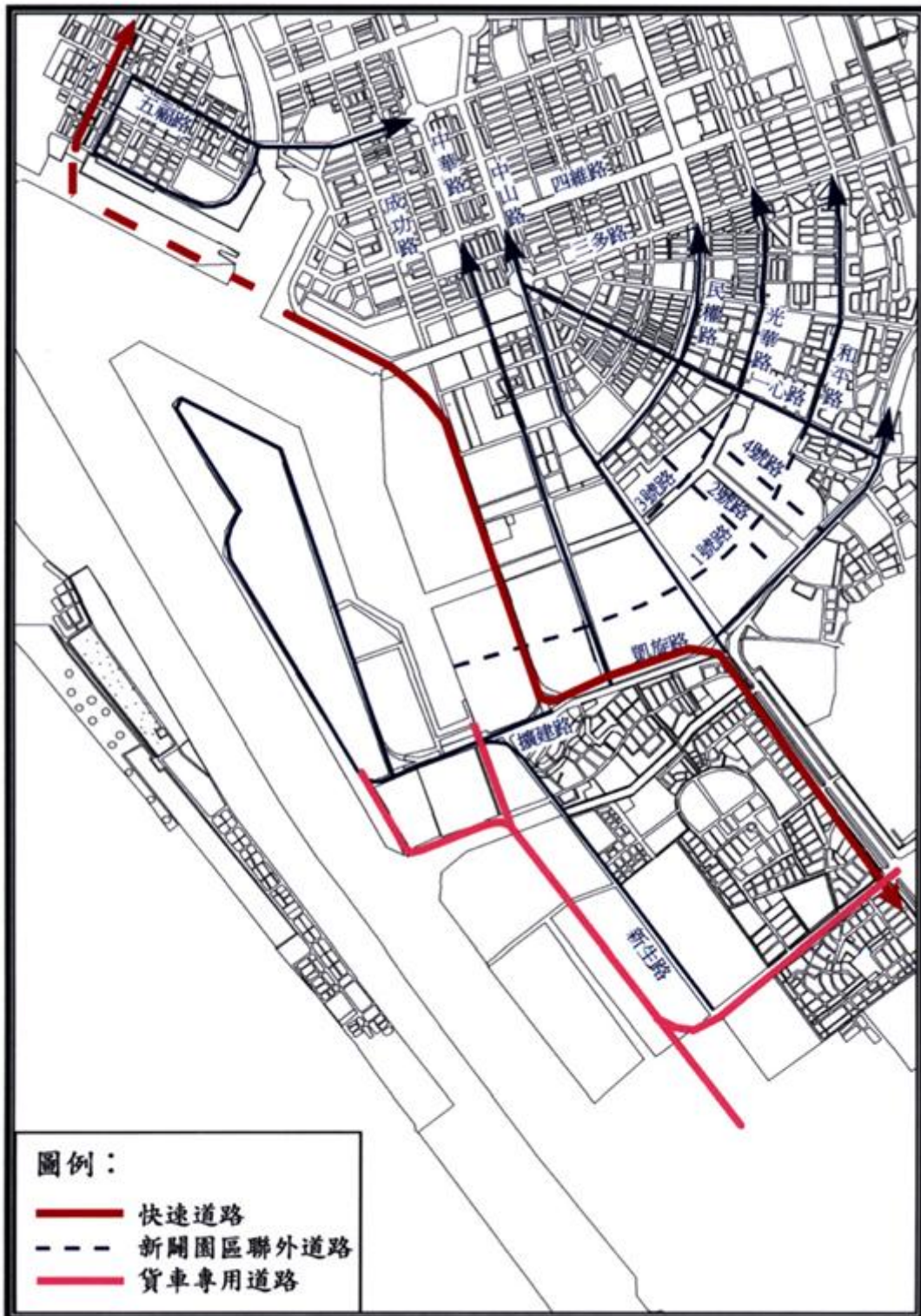


圖7-3 未來園區道路系統

註：有關快速道路系統路線仍由高雄港務局、市府工務局及工務局新工處繼續協調劃設，其劃設原則應符合全市民利益。其所需都市計畫分區之劃設，俟協調定案後再依程序辦理變更。

2.園區內停車空間規劃：

於園內針對客車及貨車提供足夠停車空間，以容納進出園區之客車停車需求及提供貨車等待裝卸貨之臨時停車空間。其中小客車部份，除法定停車位外，政府將額外設置20%的停車位於公共停車場內；貨車及垃圾車需在路外建築基地之建物內，設置裝卸貨及垃圾清運之空間。

3.路邊停車管制：

配合園區停車場規劃，園區周邊主要幹道，如中山路、中華路、成功路、擴建路、凱旋路、和平路、光華路、民權路等，應嚴格執行路邊停車管制，以增加道路路段服務容量。

4.號誌連鎖設計：

園區周邊道路(包括成功路、中山路、擴建路與凱旋路等)配合未來快速道路興建，應進行號誌連鎖設計，藉以增進行車順暢及路口服務容量。

三、妥善規劃園區道路網

本園區緊鄰中山路、中華路及一心路等主要幹道，目前這些道路交通負荷已相當沈重，為減輕園區開發後交通量過渡匯集於主要幹道，實有必要增闢道路，以疏散進出園區之交通量；另一方面，因交通分區2-1、2-2與2-3將規劃為倉儲用地，故園區路網規劃應考量分區2-1、分區2-2、分區2-3與貨櫃中心間之運輸活動。未來園區路網規劃應配合快速道路系統及目前積極規劃之港區聯外道路，除此之外，園區道路系統將依下列四原則規劃之。

- 1.儘量維持街廓完整性，以減少車輛進出基地對主要幹道之干擾。
- 2.分離客、貨車路權，降低客、貨運車流之衝突，提昇道路行車安全。
- 3.分散進出園區之車流，避免車流過渡匯集於主要幹道。
- 4.提供迅速、便捷之貨運通路，以強化倉儲中心之發展潛力。

本計畫對園區道路規劃構想除考慮前期規劃案新闢之4條園區聯外道路外，尚考慮於區內南北向與東西向各增加一條園區聯外道路，茲將園區之聯外道路系統整理如圖7-3所示，其主要內容為：

- (1)增闢東西向園區 1號及 3號道路銜接和平路及光華路，做為車輛進出基地之主要通道。其中3 號道路係沿前鎮運河兩側，採配對單行規劃，路幅寬度兩側各為40公尺；1號道路則將規劃為雙向 6車道之40公尺寬道路。另增闢5號道路接成功路與中華路，期能分散車輛進出基地，減輕車輛進出基地對主要幹道車流運作之影響。
- (2)2號道路與4號道路，係沿管仲路與鄭和路往南延伸至凱旋路，皆規劃為雙向6車道之30公尺寬道路，期此兩道路可分擔中山路及一心路之交通量。
- (3)拓寬新生路與擴建路、增設貨車專用道路聯絡至貨櫃中心，並且與目前積極規劃之港區聯外道路系統整合，提供快捷之貨物運輸服務。
- (4)適度分離園區貨車及客車出入道路，減少客、貨車之混流，提昇道路行車安全。

第四節 衍生交通之情境分析

本計畫衍生之交通量係依圖7-1之分析方法，以基地之各種土地使用開發規模，推估衍生之交通量，指派於目標年之道路路網，並分析衍生交通量對道路之衝擊。其中目標年之道路路網，係已考慮初步研擬之交通改善措施，假設相關之建設與措施皆可配合，例如擴建路與新生路之拓寬、第一期快速道路系統與港區貨車專用道之興建、提供良好之大眾運輸服務、以及於主要幹道上管制路邊停車等。

按經貿園區最初之開發規模，其周邊聯外主要道路中出現瓶頸之路段包括中華路、中山路與和平路(如圖7-4與表7-2所示)。由資料顯示園區周邊道路中，南北向道路中，以園區西側之中華路及穿越園區中心地帶之中山路服務水準較差；東西向道路中，則以和平路之服務水準較差，道路交通量皆已過飽和。此三條道路為分區2及分區3之主要聯外道路，因此未來園區開發後之車流動線安排，應特別考量對此四條道路之影響。

針對過飽和之道路如中山路、中華路、和平路等擬以配合禁止路邊停車，以增加瓶頸路段之道路容量，並使原有之瓶頸道路提昇至較佳之道路服務水準（如表7-2所示）

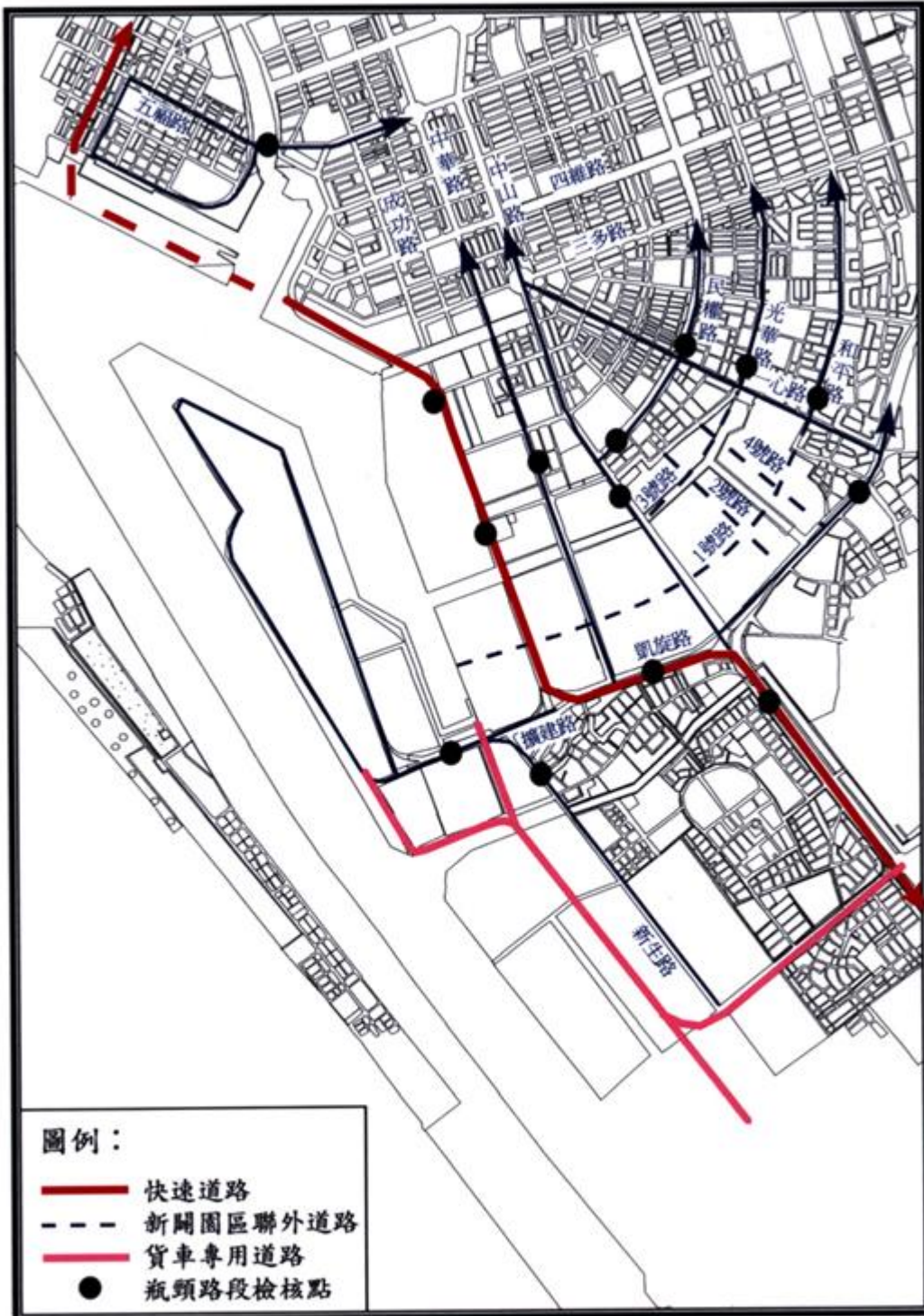


圖7-4 瓶頸路段檢核點分佈

註：有關快速道路系統路線仍由高雄港務局、市府工務局及工務局新工處繼續協調劃設，其劃設原則應符合全市民利益。其所需都市計畫分區之劃設，俟協調定案後再依程序辦理變更。

表7-2 2020年園區周邊道路交通量預測（昏峰時段）

路段	起迄點	基地開發後				禁止停車改善策略			
		單向車道數	單向容量 (PCU/HR)	交通量 (PCU/HR)	V/C	單向車道數	單向容量 (PCU/HR)	交通量 (PCU/HR)	V/C
五福路*	五福橋	2	3200	2930	0.92	2	3200	2930	0.92
快速道路(1)	蓬萊段	2	3600	2877	0.80	2	3600	2877	0.80
成功路	成功橋~擴建路	2	2800	2328	0.83	2	3000	2328	0.78
快速道路(2)	成功段	2	3600	2983	0.83	2	3600	2983	0.83
中華路	成功橋~擴建路	3	4200	4542	1.08	3	4600	4542	0.99
中山路(1)	成功橋~擴建路	3	4200	4013	0.96	3	4600	4013	0.87
中山路(2)	擴建路~五甲路	2	2800	3312	1.18	2	3200	3312	1.04
快速道路(3)	中山段	3	5400	3158	0.58	3	5400	3158	0.58
一心路	成功橋~擴建路	2	2200	1427	0.65	2	2400	1427	0.59
擴建路(1)*	港區~新生路	4	5600	4742	0.85	4	6000	4742	0.79
擴建路(2)	新生路~中山路	5	7000	3570	0.51	5	7400	3570	0.48
快速道路(4)	擴建段	2	3600	1808	0.50	2	3600	1808	0.50
凱旋路	中山路~一心路	3	4200	3062	0.73	3	4400	3062	0.70
新生路	擴建路~新衙路	3	3900	1305	0.33	3	4100	1305	0.32
民權路	中山路~一心路	3	4200	1503	0.36	3	4600	1503	0.33
民權路*	一心路~三多路	3	4200	3077	0.73	3	4600	3077	0.67
光華路	一心路~三多路	2	2600	1744	0.67	2	2800	1744	0.62
和平路*	一心路~三多路	2	2200	2492	1.13	2	2400	2492	1.04
目標年假設：1. 第一期快速道路已興建完成 2. 擴建路與新生路已拓寬完成 3. 港區貨車專用道已興建完成 4. 可提供良好之大眾運輸服務（大眾運輸運具百分比假設為30）									

註：*為分析之瓶頸路段

註：有關快速道路系統路線仍由高雄港務局、市府工務局及工務局新工處繼續協調劃設，其劃設原則應符合全市民利益。其所需都市計畫分區之劃設，俟協調定案後再依程序辦理變更

第八章 事業與財務計畫

第一節 事業計畫

一、事業興辦方式

為有效取得經貿園區公共設施所需用地，並確保多功能經貿園區的發展，本都市計畫之開發方式以開發許可、市地重劃、區段徵收或其它法令規定之開發方式辦理，並採整體規劃分期分區開發。

本計畫公告實施後，即得參酌基礎建設及整體性公共設施、計畫單元、開發意願、負擔回饋及分期分區發展，劃分分期開發計畫區及研擬開發方式，提高高雄市都市計畫委員會審議後辦理開發。另為促進計畫區之開發，後期計畫區於未辦理開發前，亦得由人民或團體依據規定申請開發許可，提前開委員會審議後提前辦理開發。

計畫開發申請人申請開發許可開發，應依規定檢具都市計畫書圖、回饋負擔計畫等相關文件向高雄市政府提出申請。

二、開發主體

- 1.屬於經濟部加工出口區倉儲轉運專區範圍用地內需之公共設施，由經濟部加工出口區管理處負擔興建。另該範圍內都市計畫所劃定之公共設施用地，亦由經濟部加工出口區管理處興闢後，提供高雄市市民使用。(或土地無償交由高雄市政府開發，經濟部加工出口區管理處依土地比例負擔興闢費用)
- 2.本案有關港區之規劃是為一長程目標，目前屬於商港法劃定的鹽埕、苓雅、蓬萊等商港由該港務機關主導，並得依本特定區計畫之內容執行相關的規劃及使用，未來落實都市計畫法時，將依本計畫之規定辦理。
- 3.本計畫區基於整體考量所規劃之公共設施由高雄市政府主導興辦，在不影響全區管理及公共設施開發時程下，得核准人民或團體申請之開發許可。
- 4.有關公用設備相關設施若屬政府辦理開發範圍，則由政府負責興闢；若屬人民或團體主動申請開發許可範圍者由申請者興闢之。

5.依據行政院經建會86年12月9日召開「研商加工出口區及高雄港務局納入高雄多功能經貿園區都市計畫法令競合及規劃相互配合暨國營事業土地及公有土地遷廠配合開發事宜」會議結論摘錄如下：

「（一）有關加工出口區及高雄港區與高雄多功能經貿園區計畫法令適用性及相互配合發展部份：

- 1.高雄多功能經貿園區計畫範圍內，依據『商港法』規定所劃設之高雄港區以及依據『加工出口區設置管理條例』劃設之加工出口區，其範圍界線均予維持，不作調整。
- 2.高雄港區及加工出口區辦理規劃、設計、開發及管理，分別由高雄港務局及加工出口區管理處依據『商港法』及『加工出口區設置管理條例』有關規定辦理。惟為配合高雄多功能經貿園區整體發展及景觀需要，請高雄港務局及加工出口區管理處辦理高雄多功能經貿園區計畫範圍內屬於高雄港區之鹽埕、苓雅、蓬萊三港區以及加工出口區之開發時，有關建築物及公共設施均能參照高雄多功能經貿園區計畫之都市設計要點，執行都市設計之審查。
- 3.高雄多功能經貿園區計畫範圍內屬於高雄港區之鹽埕、苓雅、蓬萊三港區之細部規劃及未來與高雄多功能經貿園區相互配合之推動時程及細節等，請高雄港務局依據商港法規定辦理規劃建設時，視港埠發展及周邊需要，與高雄市政府密切協調配合。」

三、計畫開發作業及開發許可

本計畫原則上全區以開發許可、市地重劃、區段徵收或其它法令規定之開發方式辦理，採整體規劃分期分區開發，計畫公告實施後並得劃分分期開發計畫區，後期開發計畫區未開發前，人民或團體亦得依據規定申請開發許可，其規劃原則如下：

- 1.本計畫之開發許可以街廓為開發申請單元。
- 2.不足一個街廓之所有權人得要求市府協調處理。
- 3.合併二個或二個以上街廓為申請基地者，屬於不同性質之使用分區土地時，應徵求都市計畫主管機關同意後準用之。
- 4.引進國際團體參與本園區之規劃及開發，以符合行銷策略。

- 5.具有自償性之公共設施或公共設備，例如交通用地、國際會議中心、世界貿易展覽中心、電動步道、...等，可採特許權方式，獎勵民間參與投資、開發或營運，以降低公部門之財務負擔。

四、公共設施取得

本計畫公共設施用地之取得及負擔回饋土地，係以開發許可、市地重劃、區段徵收或其它法令規定之開發方式辦理開發，有關規定如下：

- 1.計畫開發及開發許可之公共設施負擔標準參酌「高雄市都市計畫土地使用分區變更後公共設施用地及其他都市發展用地負擔比例」規定訂定本區負擔比例計算(如表8-1)。
- 2.開發人申請計畫開發許可時，應按不同土地使用分區別與容積率提供公共設施與相關回饋協議並載於計畫書圖內容，業經於主要計畫書劃為公共設施之用地得自開發許可負擔比例中扣除。
- 3.關於本計畫作業基金與市府統籌土地之利用辦法另訂之。
- 4.本計畫區內依據「加工出口區設置管理條例」與「商港法」規定所劃設之加工出口區及港區範圍，辦理規劃、設計、開發及管理，高雄港務局及加工出口區管理處分別依據「加工出口區設置管理條例」與「商港法」有關規定辦理。
- 5.為銜接和平路將特貿六旁，原86年7月26日公告實施「變更高雄市都市計畫（籬子內舊部落地區）細部計畫通盤檢討並配合變更主要計畫案」中變更綠地為第四種住宅區之部分土地，於本案劃設為道路用地部分，以免負擔回饋參與整體開發。

表8-1 本園區開發許可所需公共設施用地及其它都市發展用地負擔比例規定表

負擔比例(D)	本計畫發布之使用分區與容積率		
本計畫發布前原使用分區別	特文一、特文二、特文三、特文四 (490%)	特貿一~特貿五、特倉區 (630%) (490%)	特貿六 (300%)
工(特) (160%)	--	38.8% +2.142% *ΔF	38.8%
工(甲) (200%)	--	38.8% +2.142% *ΔF	38.8%

工(乙) (300%)	--	38.8% +2.142% * ΔF	38.8%
機關、公共設施用地 (不含港埠用地)	52%	47.8% +1.827% * ΔF	52%

備註：1.上表比例為負擔基地面積佔申請基地面積之數值，不含開發負擔。

2.基地內有數使用分區時，分別計算其負擔比例。

3.由政府公辦整體開發者，另行扣抵依開發成本折算之抵費地面積。

4. ΔF ：

表（變更後計畫容積率）減（以該地區細部計畫住宅區標準認定之容積率）。

第二節 分期分區開發計畫

根據高雄多功能經貿園區之功能需求與目前地主之開發意願，未來園區得考量分三期開發，各期開發主體與期程如表 8-2（其實際開發計畫區及期程，依據本章第四節之三、開發作業流程所劃設者為準），以下分別說明之。

一、第一期

預計於民國88～89年進行開發工作，主要開發區為港埠大樓、世貿展示中心和國際會議廳等重大建設，及特定倉儲轉運專用區內之製造與配銷設施、研發、資訊、管理中心等，以配合亞太營運中心政策規劃之要求，詳見表 7-2。

第一期公共設施建設主要係以道路和管線設施為主，詳見表 8-3。

二、第二期

預計於民國90～92年進行開發工作，主要開發重點為加工出口區，以及特定經貿核心專用區內之國際觀光旅館、工商綜合辦公大樓、大型購物中心等。

第二期公共設施建設則偏重於特定倉儲轉運專用區內服務性公共設施之建設，以及特定經貿核心專用區、特定休閒文化專用區內之基礎性公共設施建設。

三、第三期

預計於民國93年～94年進行開發工作，主要開發重點包括各分區內之企業辦公大樓、文化展演及商業購物設施與員工及一般住宅等，並完成主要公共設施的建設工作。

表 8-2 各功能分區分期開發期程

設施名稱	開發期程	說明
高科技製造設施 自動化倉儲配銷設施 倉儲再出口區員工服務中心 園區及航運貿易管理中心 專業技術訓練中心 資訊埠／資訊服務中心 軟體研發中心 金融服務中心 企業辦公大樓 國際會議中心 世貿展示中心	一 (88～89年)	特倉一A、特倉二A、特倉三A屬於經濟部加工出口區倉儲轉運專區，將做為帶動多功能經貿園區整體發展的基礎，宜列入第一期開發。 其中特倉一A可更新、利用既有設施用地迅速開發，故列為優先發展區。
大型購物中心 國際觀光旅館 港埠商業區 港埠大樓	一 (88～89年)	特定經貿核心專用區、特定文化休閒專用區內土地，屬於民間業者已進行都市計畫變更作業，將提前開發建設。 硫酸銨變更範圍土地、港埠商業區土地列為優先發展區。 港埠大樓屬亟需開發之重大建設，亦列為優先發展區
文化展演及商業購物設施 大型購物中心 國際觀光旅館 工商綜合辦公大樓	二 (90～92年)	隨倉儲轉運再出口功能逐步發展，將衍生出對國際會議研討、商貿展示、工商服務、商業消費以及商旅居住之需求，故安排此等設施在第二期開發。
國際觀光旅館 工商綜合辦公大樓商務住宅 港埠商業設施 水岸發展區 員工及一般住宅社區	三 (93～94年)	在海運中心功能趨向成熟之時，將連帶促成跨國企業策略聯盟、區域總部進駐，金融服務及商業消費也必須更健全，故配合開發此類設施。

註：1.本計畫涉及港區之開發時程，依行政院經建會八十六年十二月九日協調會議結論(一)～3：

「高雄多功能經貿園區計畫範圍內屬於高雄港區之鹽埕、苓雅、蓬萊三港區之細部規劃及未來與高雄多功能經貿園區相互配合之推動時程及細節等，請高雄港務局依據商港法規定辦理規劃建設時，視港埠發展及周邊需要，與高雄市政府密切協調配合」辦理。

2.涉及公營事業或公有土地之配合開發時程，依行政院經建會八十六年十二月九日協調會議結論(二)辦理。

圖8-1分期分區發展示意圖
(依本章第四節之三、開發作業流程所劃設之期程為準)

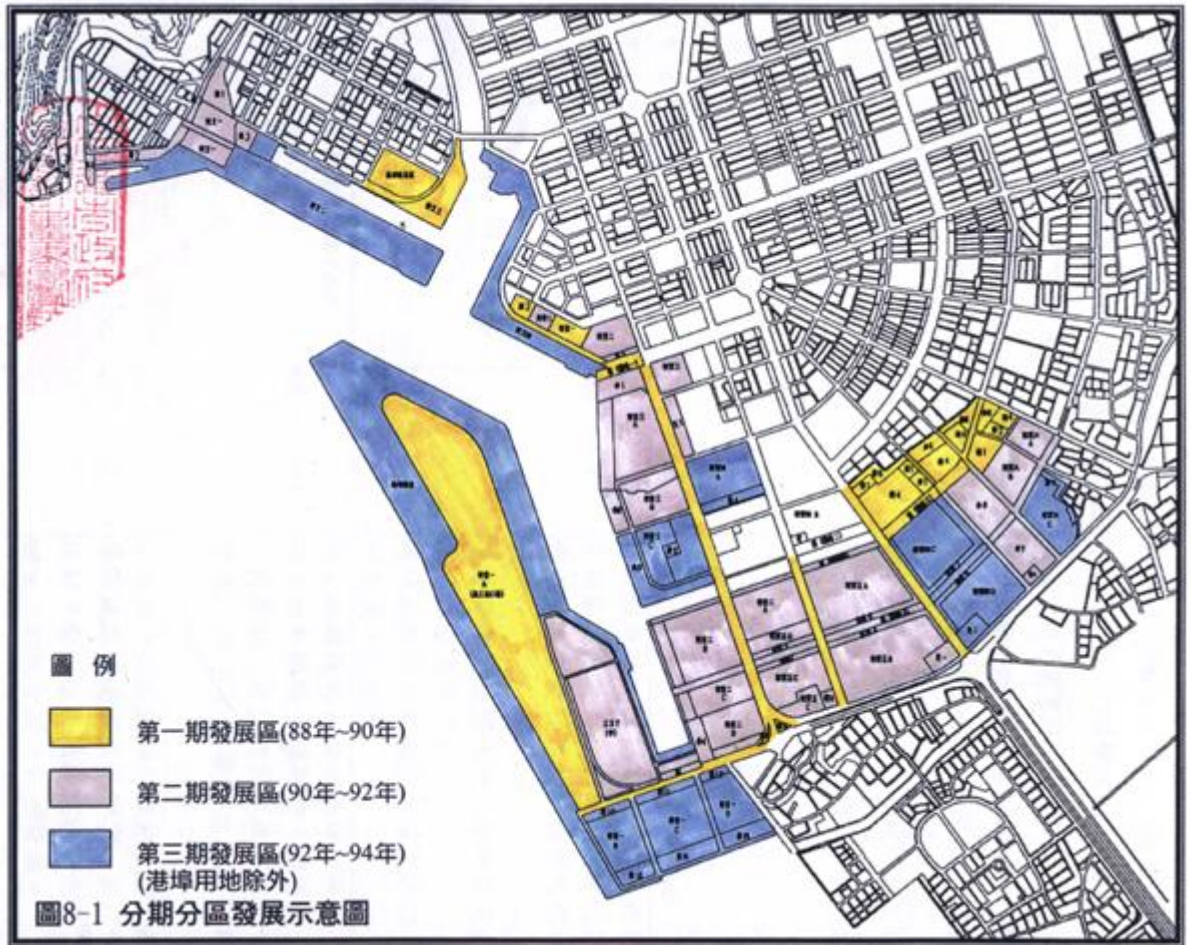


圖8-1 分期分區發展示意圖

(依本章第四節之三、開發作業流程所劃設之期程為準)

第三節 財務計畫

本特定區計畫為一自償性計畫，開發後取得之都市發展用地及各開發案之回饋捐地，予以產權處分，得以自償園區內之公共設施。開發許可範圍內者，透過回饋協議的方式，由開發申請人負責擬具細部計畫及開闢相關公共設施設備，因此市政府只需興建道路管線等基礎性建設，並且免除部份公共設施的興辦，此外市政府亦能獲得部份回饋用地以加入開發事業，提高財源收入。

參見表8-3，未來園區先期開發的基礎公共設施，其配管工程、道路工程由於多可應用既有道路加以施作，故可省下大量的徵收補償費用，且屬於都會快速道路(鼓山--成功--凱旋路段)工程經費因已專案報准，故不予計入。

因此，在需費最少的建設工程下，全區基礎設施工程費用約六十億元，若以五年度分期施工，則單年最高所需經費約需十八億六仟萬元。

表8-3 開發事業財務需求表

單位：萬元

項目	道路或 整地	雨水下 水道	污水下 水道	共同 管道	分期進度 費用小計	第一期 民國88年	第一期 民國89年	第二期 民國90年	第二期 民國91年	第二期 民國92年
道A1	1,877	95	441	450	2,863					2,863
道A2	2,071	104	487	7,500	10,162					10,162
道B1	3,487	176	819	23,400	27,881	27,881				
道B2	9,029	455	2,121	101,000	112,605	112,605				
道B3	179	9	42		230	76	76	78		
道B4	179	9	42		230				230	
園道五	2,086	105	490	10,500	13,181				13,181	
道B7	1,676	84	394	22,500	24,654			24,654		
園道五	3,278	165	770	16,500	20,713					20,713
道B12	-	413	1,925	55,000	57,338			19,113	19,113	19,113
園道五	6,675	336	1,568	33,600	42,179			21,090	21,090	
道B17	1,520	77	357		1,953	977	977			
道B18	1,341	68	315		1,724	1,724				
道B20	1,386	70	326	6,200	7,981				3,990	3,990
道B21	1,408	71	331	6,300	8,110				4,055	4,055
道B24	626	32	147		804				804	

表8-3 開發事業財務需求表

單位：萬元

項目	道路或 整地	雨水下 水道	污水下 水道	共同 管道	分期進度 費用小計	第一期 民國88年	第一期 民國89年	第二期 民國90年	第二期 民國91年	第二期 民國92年
園道一	1,920	90	420		2,430	2,430				
園道二	3,840	180	840		4,860			4,860		
園道三	2,880	135	630	18,000	21,645	10,823	10,823			
園道四	5,440	255	1,190		6,885		6,885			
道C1	1,758	89	413	11,800	14,060			7,030	7,030	
道C2	1,252	63	294	8,400	10,009			5,004	5,004	
道C3	1,848	93	434		2,375					2,375
園道五	2,384	120	560		3,064					3,064
道C7	5,185	261	1,218		6,664		3,332	3,332		
道C8	483	24	113		620			620		
道C9	3,800	191	893	42,500	47,383	15,794	15,794	15,794		
道C10	1,311	66	308		1,685					1,685
道C11	1,877	95	441		2,413					2,413
道C12	1,877	95	441		2,413					2,413
道C13	2,593	131	609		3,332					3,332
綠地工程	12,338	1,493	6,965		20,796	10,039	10,039			
公園	50,099				50,099	10,020	10,020	10,020	10,020	10,020
廣(停)整地	7,700				7,700		2,567	2,567	2,567	
機關整地	284				284					284
學校整地	257				257					257
工程費小計	145,944	5,645	26,342	364,250	542,181	192,726	60,872	114,162	87,368	87,054
設計監造費	8,027	310	1,449	20,001	29,820	10,600	3,348	6,279	4,805	4,788
工程管理費	2,627	102	474	6,545	9,759	3,469	1,096	2,055	1,573	1,567
總計	156,598	6,057	28,265	390,196	581,761	206,795	65,315	122,496	93,746	93,409

分析高雄市全年財政歲出入決算數，高市每年在交通建設支出約有50億，加以平均地權基金亦有200億餘額，因此先期之基礎設施開發經費應無匱乏。

表8-4 高市83年度歲入歲出統計

83會計年度決算			單位：千元	
	歲入		歲出	
稅課收入	31,680,453	64.8%	政權行使支出	309,592
罰款及賠償收入	1,242,518	2.5%	行政支出	465,324
規費收入	1,037,420	2.1%	民政支出	2,261,107
信託管理收入	67,266	0.1%	財務支出	1,087,509
財產收入	616,785	1.3%	教育支出	14,827,498
營業盈餘及事業收入	447,387	0.9%	文化支出	790,274
補助及協助收入	8,997,996	18.4%	農業支出	200,449
捐獻及贈與收入	-	0.0%	交通支出	5,003,406
賒借收入	666,254	1.4%	其他經濟服務支出	480,133
其他收入	4,133,236	8.5%	社會救濟支出	30,000
			福利服務支出	2,544,530
			國民就業支出	100,496
			國宅及社區發展支出	1,578,996
			醫療保健支出	1,832,076
			環保支出	4,320,802
			警政支出	3,679,953
			債務支出	4,963,372
			其他支出	4,413,798
小計	48,889,315	100%	小計	48,889,315

第四節 整體開發單元與開發作業

一、整體開發單元

本園區之土地權屬具有集中於少數所有權人、面積規模大，且多數權屬土地自成一街廓單元，並面臨主要道路，因此在申請開發許可時，原則上其申請得考量以一街廓為整體開發單元，各開發單元得再依分期分區期程開發。各相鄰街廓、對街街廓如有立體連通之必要時，開發許可審查機關宜依「從先從優」之繼受原則加以規範，其實際整體開發單元，依據本節之三、開發作業流程辦理所劃設之成果為準。

申請整體開發單元之處理原則如下：

整體開發單元	處理原則	備註
特文一區 特文二區 特文三區 特文四區	1.特文一～特文四仍以整體規劃為宜。 2.各街廓可各為同一整體單元，申請開發。	1.應考慮與公園二路、鼓山路、七賢路、臨海二路之銜接。 2.屬港區範圍其規劃、設計、開發及管理，依據行政院經建會86年12月9日研商結論辦理。
特貿一區	1.特貿一區即港埠大樓預定地，可於完成都市計畫變更及捐地負擔後，逕為申請建築開發。	依據本市都委會86年8月12日第214次委員會議決議：「高雄港務局大樓案，同意以個案逕為變更為特貿一，其回饋事項暨都市設計應依照『高雄多功能經貿園區都市計畫變更案』都市計畫說明書有關規定辦理」
特貿二區	可採下列任一方式申請開發： 1.單一街廓申請開發。 2.合併特貿一區為一開發單元。	合併其他分區為一開發單元者，其樓地板面積、公共設施負擔等內容應合併計算，且公共設施以集中留設為原則。

特貿三區	可採下列任一方式申請開發： 1.單一街廓申請開發。 2.合併特貿四A區為一開發單元。	
特貿四A區	可採下列任一方式申請開發： 1.單一街廓申請開發。 2.合併特貿三區為一開發單元。	
特貿四B區、特貿四C區 特貿四D區、特貿五A區 特貿五C區、特貿五D區 特貿五E區、特貿六A區 特貿六B區	各自成單一整體開發單元申請開發。	特貿六C區可與憲德段重劃區再進一步通盤考量。
特貿五B區、	可採下列任一方式申請開發： 1.為一整體開發單元。 2.所有權人申請市府協調為一整體開發單元。 3.申請開發面積佔各該分區二分之一以上，並可指定建築線者，得為申請開發單元。	必要時，市政府得以開發回饋用地交換、區段徵收等方式取得土地，利於形成全區之單一開發單元。
特倉一A區、 特倉二ABC區、 特倉三A區	為加工出口區倉儲轉運專區範圍，依「加工出口區設置管理條例」相關規定辦理。	依據行政院經建會86年12月9日研商結論辦理。
特倉一BCD區、 特倉二D區、 特倉三BC區	各成一開發單元。	
港埠用地	不予規定	

二、特許開發設施

1.特許開發設施之定義

計畫區內所劃設之公共設施、公共設備、或指標性之重要設施，且具備獨佔性或寡佔性之特色，例如交通用地、國際會議中心、世界貿易展覽中心、電動步道...等，可採特許權方式，以公開競標、指派特定機構、或政府興辦方式將特許開發設施交付投資、開發或營運，其中公開競標及指派特定機構的執行辦法及獎勵措施另行訂定之

具有自償性之特許開發設施，儘量獎勵民間參與投資、開發或營運，以降低公部門之財務負擔。

2.國際會議中心及世界貿易展覽中心等特許開發設施之開發原則

國際會議中心及世界貿易展覽中心具備指標性的功能，如由政府興辦，其它公共設施比例將受排擠，且所需預算龐大，而因投資報酬偏低，民間開發意願不高，此外這兩項有特許執照之顧慮，所以並未指定開發區位，但有必要透過特許開發設施之獎勵辦法於第一期完成建設。針對國際會議中心及世界貿易展覽中心之開發原則說明如下：

(1) 開發方式之優先次序

■第一階段：私部門特許開發

第一階段公告期限內，任何人民或團體持有可建築之土地面積達8公頃以上者，可提出國際會議中心及世界貿易展覽中心之開發申請，經政府審核評比後，給予最優者特許權，開發者可結合國際觀光旅館、商務辦公大樓、大型購物中心併同開發。

■第二階段：政府與民間聯合開發

第一階段公告期限內如無申請者，或經審核後無合格者，可逕行第二階段公告，由民間主動提出申請，可建築之土地面積需達4.5公頃以上，另由

政府提供自第一期開發取得之都市發展用地3.5公頃與民間聯合開發，經政府審核評比後，給予最優者特許權。

■ 第三階段：設定地上權方式開發

政府提供自第一期區段徵收取得之都市發展用地，採設定地土權方式引進民間開發。

■ 第四階段：政府開發

由政府自行編列預算開發。

(2) 開發內容之必要條件

■ 供國際會議中心使用之樓地板面積不得低於30,000平方公尺，而供世界貿易展覽中心使用之樓地板面積不得低於100,000平方公尺，兩者合計使用之樓地板面積不得低於160,000平方公尺，前述樓地板面積皆不含停車場之使用，且必要時得經高雄市都市計畫委員會審議修訂之。

■ 供國際會議中心與世界貿易展覽中心使用之土地面積不得低於3.5公頃，惟可垂直式利用。

(3) 獎勵原則

■ 容積獎勵：依不同階段之開發方式另行公佈之，惟不得超過申辦土地面積之25%為原則。

■ 融資及租稅優惠：專案辦理。

■ 特許期限：合約訂定之。

三、開發作業流程

為確立開發時程全區採開發許可、市地重劃、區段徵收或其他相關法令規定方式整體規劃分期分區開發，並得參酌基礎建設及整體性公共設施、計畫單元、開發意願、負擔回饋及分期分區發展，劃分開發計畫區、期程及研擬開發方式，並提高雄市都市計畫委員會審議後辦理開發。另為促進計畫區之開發，得由人民或團體依據規定申請開發許可者，

應提前開委員會審議後辦理開發，其所提整體開發計畫應參照『都市計畫工業區檢討變更審議規範』規定，生產中之工廠須包括經工業主管機關核定之「遷廠計畫」，雇主在歇業或完成遷廠前，應先行依勞動基準法相關法令及勞動契約有關規定妥善處理，以維從業員工權益。為掌握計畫區之空間意象與都市設計品質，各開發計畫區之土地分配方式應提高雄市都市設計審議委員會審議。高雄港區及加工出口區土地由高雄港務局及加工出口區管理處依法開發，得不納入各開發計畫區範圍，但應依據都市設計要點辦理，相關作業流程如下：

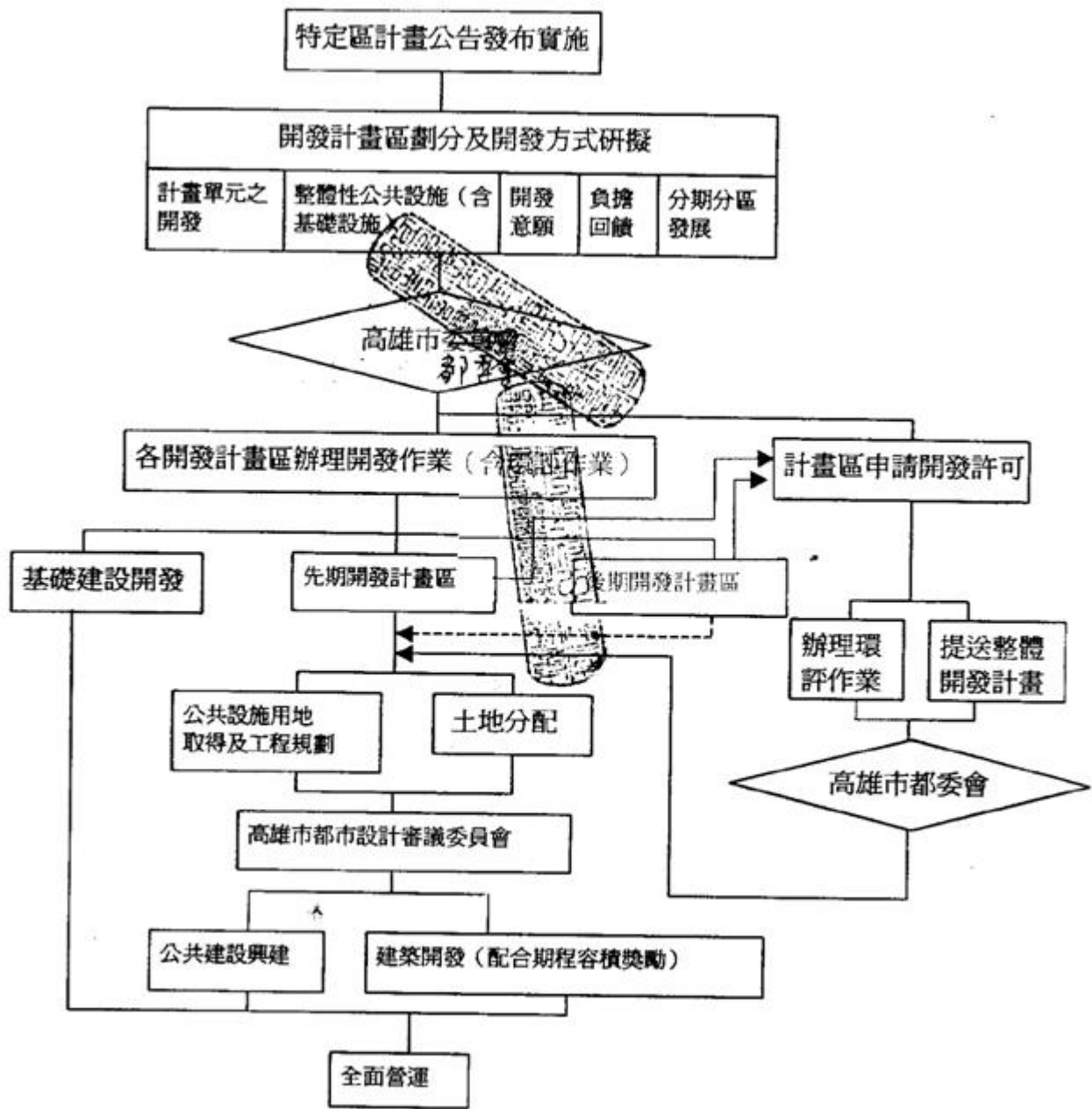


圖8-2 高雄多功能經貿園區分期分區開發作業流程圖

四、本園區規劃、開發相關作業與土地所有權人、業者協商過程

為落實本園區規劃及開發構想，本案於規劃期間就不斷與區內相關土地所有權人進行簡報、溝通、協商，俾使土地所有權人瞭解園區規劃內容及開發方式，並促使各土地所有權人出提規劃及開發意見，納入規劃內容及後續開發作業。其過程如下述：

（一）民國八十六年五月七日下午三時

本府邀集區內相關土地所有權人進行高雄多功能經貿園區計畫說明會，簡報規劃構想及草案內容，並作意見溝通，會議結論：『（一）請規劃顧問公司速將與會各相關土地所有權人（或公司）所提意見，彙整分析後，納入本案規劃參考。（二）請規劃顧問公司速將本規劃案（草案）之詳細書面資料，提供相關土地所有權人（或公司）參閱，各土地所有權人若有進一步之相關意見，請速利用傳真FAX3318882（陳科長）或FAX027617718郭副總，俾供參考辦理』。

（二）民國八十六年十二月九日上午九時三十分

由經建會依據『行政院高雄多功能經貿園區計畫推動小組』第一次委員會會議決議，邀集區內各國營事業及公有土地主管單位，召開『研商加工出口區及高雄港納入高雄多功能經貿園區都市計畫法令競合及規劃相互配合暨國營事業及公有土地遷廠配合開發事宜會議』，對區高雄港區、加工出口區及各國營事業及公有土地納入規劃及開發配合期程，完成協商。

（三）民國八十八年三月十日至八十八年九月八日

本市為積極推動高雄多功能經貿園區規劃及開發，自民國八十八年三月十日由謝市長成立主持高雄市多功能經貿園區早餐座談會，邀集區內土地所有權人每月定期座談，溝通及整合土地所有權人之開發意見、意願，協助解決其所提之困難，至八十八年九月已召開七次會議，經充份協調溝通，對高雄功能經貿園區規劃及開發，具相當共識及瞭解。其過程及結論略述如下

1. 高雄市多功能經貿園區早餐座談第一次會議記錄

時間：中華民國八十八年三月十日上午七時卅分

結論：

- 一、多功能經貿園區成立單一窗口，由李副市長擔任召集人。
- 二、多功能經貿園區早餐座談會定期於每個月第二個星期三舉行。
- 三、積極推動多功能經貿園區計畫，以招商投資二千億為目標，並期望於六個月內動工，以活絡園區建設。
- 四、打通新光路至港區之工程，於八十八年七月中旬航海節前完成（七月十一日星期日）。

2. 高雄市多功能經貿園區早餐座談第二次會議記錄

時間：中華民國八十八年四月十四日上午七時四十分

結論：

- 一、為加速推動落實多功能經貿園區計畫，爾後有關多功能經貿園計畫之相關會議，應邀請「高雄多功能經貿園區發展促進會」參加，惟法令有所規定者，應遵照其規定辦理。
- 二、為加速多功能經貿園計畫都市計畫審查作業，同意協調內政部加速本案之審查工作，必要時將擇期拜會內政部營建署長協商相關事宜。
- 三、為促進多功能經貿區整體良性發展，請「高雄多功能經貿園區發展促進會」就園區內產業、市場及開發業者等之整合發展，先行整合研究，希於下次會提出報告或說明。
- 四、新光路開闢工程，本府工務局業積極辦理，希務於本年七月十一日前完成。
- 五、高雄多功能經貿園區計畫之發展，須由政府及民間共同努力推動，每次召開之早餐座談應有具體的推動成績。

3. 高雄市多功能經貿園區早餐座談第三次會議記錄

時間：中華民國八十八年五月十四日下午四時

結論：

- 一、本次「高雄多功能經貿園區發展促進會」所提之書面建議及與會單位提出之意見，請本府相關單位研究彙整後，於下次會議提出說明或報告。

二、為縮短高雄多功能經貿園區未來開發作業時程，請本府相關單位即就現行土地開發等法令規定，進行研究檢討簡化作業。

三、有關於高雄多能經貿園區內設置專案簡報展示場所，請「高雄多功能經貿園區發展促進會」協助評估其可行性及方案。

4. 高雄市多功能經貿園區早餐座談第四次會議記錄

時間：中華民國八十八年六月九日上午七時四十五分

結論：

一、高雄多功能經貿園區計畫案六月八日獲內政部都委會審議通過，對本計畫之推動極具重要意義，本府應加速推動後續開發及招商工作，請建設局積極辦理本計畫招商作業，並請李副市長督導研究成立跨局處組織，加速推動行銷招商工作。

二、港區聯外道路系統—「貨車專用道」，攸關高雄多功能經貿園區交通之發展，有關其規劃路線請於本年七月底前確定，至於開闢權單位及經費部分，請侯副市長另案召開會議研商確立。

三、有關國防部建議協尋二〇五廠遷廠用地乙案，仍請國防部積極主動辦理，若需本府配合部分，本府同意協助辦理。

四、「高雄多功能經貿案園區發展促進會」建議於新光路底設置「高雄多功能經貿園區展示場」案，請促進會同本府工務局新工處，配合新光路開闢工程，研究確立其設置地點。

五、為促進本市高科技產業發展，請李副市長另案協調設置資訊軟體專業區區位。

5. 高雄市多功能經貿園區早餐座談第五次會議記錄

時間：中華民國八十八年七月七日上午七時四十五分

結論：

一、高雄多功能經貿園區計畫草案於新光路以南臨海地區所劃設之公二、公三公園用地，於內政部都委會審議遭否決案，有違本市親水空間發展及市民需求，請工務局儘速依程序申請覆議，屆時本人將親自參加內政部會議。另本案涉及高雄港務局部份，可事先協商，必要時建請由行政院南部服務中心協調。

二、高雄多功能經貿園區都市設計國際徵圖成果，請工務局儘速於一個月內彙整提出。

三、研考會提案「研商多功能經貿園區發展促進會派員參與本市多功能經貿園區」早餐座談會事宜乙案，照案通過。（有關多功能經貿園區發展促進會代表參加會議名額為十五名）

四、高雄多功能經貿園區發展促進會所提建議案：

- （一）有關本園區相關優惠獎勵措施、鼓勵性公共設施及項目獎勵辦法，由本府相關單位儘速研究訂定。
- （二）有關「經貿營運特區設置管理條例」（草案）辦理情形，請工務局洽行政院經建會再進一步了解詳細情形。
- （三）有關招商計畫，構想頗佳，請李副市長督導建設局積極辦理，至於市府成立行銷招商團計畫，可研究於農曆年前後出訪之可行性。
- （四）有關建議市府進行土地開發時所需標讓售土地，可否由原土地所權人優先承購案，請地政處研究其合法性及技術可行性。
- （五）建議推派參與高雄市都市計畫委員會或都市設計委員會（或委員）案，因本市都委會委員適逢改選，高雄多功能經貿園區發展促進會若有適合之建議人選，可向本市都委會提出，供本府參酌。都市設計委員部份，因任期之故，現階段暫無法考量，惟若案於該會審議時，可列席說明。

五、有關本市設置資訊軟體專業園區案，請研考會即評估設置地點，面積、土地取得之可行性，速提出分析報告。

六、有關台糖公司所提台糖物流園區發展限制乙案，請工務局就實際情形專案簽報。

七、國防部聯勤二〇五廠遷廠用地案，現於高雄、屏東兩縣設置之可行性較不樂觀，中國石油化學股份有限公司提出該公司位台南縣土地約170公頃，提供作聯勤二〇五廠遷廠用地乙節，本府樂觀其成，建請國防部積極進行評估。

6. 高雄市多功能經貿園區早餐座談第六次會議記錄

時間：中華民國八十八年八月十一日上午七時四十五分

結論：

- 一、高雄多功能經貿園區牽涉範圍非常廣及時間也非常久，故於優先順序上，以軟體園區及世貿中心作為優先推動項目，希望由一個點的突破帶動其它業者及企業積極參與。

二、招商工作應不限國外招商，希望亦能於國內招商，可利用國內較佳之設計、資料提供及樣品屋等作為吸引國外廠商至國內投資。

三、現有土地廠房可否作彈性運用，本府於法令上儘量研究放寬，不過現有土地廠房作展示中心是否會侵害原有展示業者權益，於法令及公平性上，亦請業者詳細了解。

四、高雄多功能經貿園區發展促進會所提之建議，請工務局儘量配合，如開發項目之下限，儘量放寬彈性，但仍應有最基本的規劃，另關於以最小基地面積開發部份，請工務局進一步研究。

五、有關本園區可能涉及之相關法令規定（規範），請相關單位於本府權限範圍內儘速研訂，供業者遵循。

7. 高雄市多功能經貿園區早餐座談第七次會議記錄

時間：中華民國八十八年九月八日上午七時四十五分

結論：（略）

（四）民國八十八年八月九日下午二時

為使區內土地所有權人對本園區分期分區開發計畫瞭解並整合其意見，特邀集其召開高雄多功能經貿園區分期分區開發計畫整合第一次會議。

（五）民國八十八年九月一日下午二時

為使區內土地所有權人對本園區分期分區開發計畫瞭解並整合其意見，續召開高雄多功能經貿園區分期分區開發計畫整合第二次會議。

附件一、土地使用分區管制要點

本要點主旨在於確保都市發展方向，並達成高雄多功能經貿園區之計畫目的。

第一條 本要點依「都市計畫法高雄市施行細則」第三十一條規定訂定之。

本特定區計畫範圍依使用性質區分為三區其建築強度規定如下：

特定文化休閒專用區：建蔽率60% ，容積率490% 。

特定倉儲轉運專用區：建蔽率60% ，容積率490% 。

特定經貿核心專用區：建蔽率60% ，容積率630% 。（除特貿五E為建蔽率40% ，容積率400% ；特貿六為建蔽率50% ，容積率300% 外）

第二條 本要點未規定事項，適用其他相關法令辦理。

第三條 本要點用語，定義如下：

本計畫各使用分區範圍內土地及建築物之使用，依其性質、用途，分為下列各組：

一、住宅

第一組：雙併住宅、多戶住宅、商務住宅

二、文教設施

第二組：學前教育設施

第三組：教育設施

第四組：社教設施

圖書館、社會教育館、藝術館、博物館、科學館、陳列館、水族館。

第五組：文康設施

音樂廳、體育場所、集會場所、文康活動中心、歌劇院、電影院。

三、社服設施

- 第六組：社區遊憩設施
- 第七組：醫療保健服務業
- 第八組：社會福利設施
- 第九組：社區通訊設施
- 第十組：社區安全設施
- 第十一組：大型遊憩設施
- 第十一之一組：水岸遊憩設施
- 第十二組：公用事業設施
- 第十三組：公務機關
- 第十四組：人民團體

四、商業

- 第十五組：零售業(F2)
- 第十六組：餐飲業(F5)
- 第十七組：綜合零售業(F3)
百貨超市業、大型購物中心。
- 第十八組：批發業(F1)

五、工商、社會及個人服務業

- 第十九組：顧問服務業(I1)
- 第廿組：租賃業(I6)
- 第廿一組：訓練服務業(J2)
- 第廿二組：金融、保險及不動產業(H)
- 第廿三組：電影事業(J4)、廣播電視服務業(J5)
- 第廿四組：娛樂業(J7)
- 第廿五組：個人服務業(JA)
- 第廿六組：觀光旅遊及服務業(J9)

六、運輸、倉儲及通信業

- 第廿七組：陸上、水上、航空運輸業(G5)
- 第廿八組：倉儲業(G8)
- 第廿九組：電信業(G9)

七、其它

第卅組：會議中心

小型會議中心、國際會議中心。

第卅一組：工商展覽中心

第卅二組：世界貿易展覽中心

第卅三組：物流加工業

第卅四組：資訊服務業（I3）

第卅五組：加工出口區設置管理條例所規定之區內事業

第四條 本都市計畫劃設使用分區之允許使用原則如下表：

- 一、下表中，「○」表允許使用，「×」表禁止使用，「△」表應經本府都市設計審議委員會審查通過後方允許使用。
- 二、港埠用地依商港法管制使用，不適用本表規定。
- 三、參照都市計畫圖，屬於經濟部加工出口區倉儲轉運專區範圍之土地(特倉一A、特倉二A、特倉二B、特倉二C、特倉三A) 準用本表規定。
- 四、港埠商業區用地，另依原通盤檢討書圖規定辦理，不適用本表規定。
- 五、第三、四種商業區用地(商三、商四)，依高雄市該地區都市計畫書圖相關規辦理。
- 六、本表使用組別不足處，另參援都市計畫法高雄市施行細則、經濟部「公司行號營業項目代碼表」送由本市都市計畫委員會審理。

第廿六組	觀光旅遊及服務業(J9)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	△
第廿七組	陸上、水上、航空運業(G5)	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×
第廿八組	倉儲業(G8)	△	×	○	○	○	△	△	△	△	△	△	×
第廿九組	電信業(G9)	○	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第三十組	會議中心(小型會議中心、國際會議中心)	×	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	×
第卅一組	工商展覽中心	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	×
第卅二組	世界貿易展覽中心	×	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	×
第卅三組	物流加工業	×	×	○	○	○	×	×	×	×	×	×	×
第卅四組	資訊服務業(I3)	△	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第卅五組	加工出口區設置管理條例所規定之區內事業	×	×	○	○	○	×	×	×	×	×	×	×

七、有關第卅組：國際會議中心、第卅二組：世界貿易展覽中心之設置採採特許權方式開發，相關開發方式、開發內容之必要條件、及獎勵原則詳見本計畫書第八章第四節二之規定。

第五條 本府得視本區都市設計及土地使用管制需要設置審議委員會，審查下列事項：

- 一、本特定區內之各開發申請案之規模及都市設計書圖審查。
- 二、本要點之新增、修訂、及爭議。

前項委員會之組織、作業程序由本府訂之。

第六條 其他規定事項

一、連通設施

1. 為促進土地使用效益與人車動線之順暢，本計畫範圍內道路上、下空權部份得興闢空橋、地下道、人工地盤等設施以供通行，並得為商業性質使用。
2. 建築物、停車場等之連通準用第一款規定辦理，連通設施所需之工程費用、維護費用由申請人負擔。

- 3.各連通設施之通道部份不計入樓地板面積，但其中連通設施商業使用面積則計入申請基地之樓地板面積。
- 4.連通設施之規劃應載明於開發許可申請之相關書圖，並送都市設計審議委員會或配合成立之委員會審查。

二、本計畫區之公共設施用地得適用「都市計畫公共設施用地多目標使用方案」之規定辦理。（除變4變電所用地外）

三、停車空間

- 1.停車位數留設標準，原則為總樓地板面積每100平方公尺設置一部停車空間。
- 2.申請開發許可時，應依土地使用性質與其樓地板面積，提出交通衝擊分析，及以大眾運輸系統為主之改善策略下，計算所應提供之停車位數，經審議同意後，得排除前項規定。
- 3.依建築技術規則劃設之建築物附設停車位得併入前項公共停車位數計算。
- 4.為充分提供停車需求，本計畫區內利用廣場停車場用地或開發後取得之都市發展用地增設20% 法定停車空間。

四、建築物附設裝卸停車位規定

- 1.本都市計畫區內之建築物非屬於住宅與文教設施者，其裝卸車位不得少於下列標準：

建物總樓地板面積 (平方公尺)	應附設裝卸貨位數 (個)
1000以下	0
超過1000，未滿2000部份	1
超過2000，未滿4000部份	2
超過4000，未滿6000部份	3
超過6000部份	每增加6000平方公尺增設一個

備註：

一、每滿10個裝卸位應於其中設置一個大貨車裝卸位。

二、最小裝卸位尺度：

1.小貨車裝卸位長6公尺、寬2.5公尺、淨高2.7公尺。

2.大貨車裝卸位長13公尺、寬4公尺、淨高4.2公尺。

三、同一基地內之建築物，其設置裝卸位標準應分別就各該欄表列規定計算後(零數均應計入)予以累加後合併計算。

2.區內之建築物除依前項設置裝卸停車位外，需設置垃圾車進出、停放與處理垃圾之空間，並應規劃子母車之停放空間供垃圾分類處理壓縮後放置之用。

五、容積獎勵規定

- 本案除得依據建築技術規則暨實施都市計畫地區建築基地綜合設計鼓勵辦法規定外，為獎勵開發建設並促進本地區之整體發展。
- 開發完成後，第一次取得土地所有權者於完成登記之日起，一年內提出建築執照申請者，得增加原容積率之百分之二十五，並每增一年遞減百分之五之容積率獎勵，至第五年為止。且應依規定開工，否則不予獎勵並應重新申請。
- 所有獎勵均依據原規定容積率計算。
- 同一分區內依申請案之先後順序給予容積之獎勵達原容積總量之115%為止，不再給予獎勵。
- 合併二個或二個以上街廓為申請基地者，得以容積移轉方式計算總開發容積，並適用以上容積獎勵規定。
- 依據容積獎勵規定申請建築時，應進行交通衝擊分析並研提改善措施。

六、特別管制

1.加工出口區範圍：

- 成功路西側之土地，如作為商業服務性質使用時應自臨水線退縮八十五公尺作為公園，如作非商業服務性質使用時應自臨水線退縮八十五公尺作為法定空地，容積率為四九〇% ，其相對高度限制為三十二公尺；為其中扣除退縮建築後之可建築基地百分之十五，經都市設計審議委員會審查同意後，其高度得酌予提高。
 - 在成功路東側之土地，其容積率為四九〇% ，高度限制依建築法相關規定辦理。
- 2.特貿五E區（勞委會職訓局）之土地，其建蔽率四十% ，容積率 四〇〇% ，未來其所回饋之土地得作為警察、消防...等服務性之機關設施。
 - 3.基於國家安全之考量，聯勤總司令部四五運指部於特文四區十三號碼頭之運補基地，替代地點未取得前，得作國防相關設施使用。
 - 4.為配合快速道路行經路線，公1公園用地計畫圖虛線標示範圍得供快速道路使用，並應以地下化方式穿越，以維公園用地之完整。
 - 5.本特定區計畫涵蓋本市原「設定中島地區都市計畫」範圍，該計畫範圍部份地區之樁位業經邀請相關單位及承測公司會商及現場勘測完成定樁，樁位成果並公告實施。故本計畫公告實施後，凡惟屬原中島地區都市計畫並樁位成果已完成公告法定程序部份，依該公告成果據以實施管制，尚未完成定樁部份，依本特定區計畫辦理後續定樁並依法定程序公告實施後，據以管制。

附件二、都市設計要點

第一章 總論

- 第一條 本設計規範旨在塑造本計畫範圍內之建物及大型公共建築為高雄地區之國際轉運經貿核心，並傳達其國際化、現代化之都市意象。
- 第二條 本設計規範依據都市計畫法高雄市施行細則第三十二條規定辦理之。
- 第三條 申請人申請都市設計審查時，應依據高雄市都市設計審議作業要點及相關規定辦理。
- 第四條 一宗建築基地面積在5000平方公尺以上之建築開發，應提出建築開發計畫書，包括設計目標、設計構想及必要的環境影響分析，環境影響分析應視個案提出有關交通、景觀或其他之影響說明。
- 第五條 建築設計如有益都市景觀、建築藝術者，經高雄市都市設計審議委員會審查同意，得不適用本規則全部或部份之規定。
- 第六條 為提昇本地區之生活環境品質，塑造環境景觀意象，經高雄市都市設計審議委員會審查，得修正補充本設計規則。
- 第七條 高雄市都市設計管制法令公佈後，本計畫區內都市設計規範從其規定實施管制。本案都市設計要點係對開放空間、地標建築、立體連通設施做原則性之規範，後將續進行本計畫區全區細部都市設計規範之擬定，俟其經都市設計審議委員會審議通過發佈實施後，本計畫區之都市設計審議規範及程序從其規定辦理。至於細部之都市設計規範未擬定完成前，所有申請開發案將由都市設計審議委員會依都市計畫說明書規定加以審查，予以管制。本計畫都市設計將授權都市設計審議委員會審議，都市設計原則應受都委會決議規範。

第二章 道路系統及停車場設置

- 第八條 聯外道路：道B12(中山路)、道B3(成功路)、一心路，以過境性車流為主，路段上任何區位不得設置建築基地停車場出入口，臨該路段之建築基地建築物需以臨該道路面為建築物正立面。
- 第九條 主要道路：道B7(中華路)、道B17、道B18。為區內基地之服務性道路，允許設置基地停車場出入口及該基地之必要服務性出入口。

第十條 次要道路：園道五，係區內新闢之都市計畫道路，以串接各主要人行活動空間為主，臨該園道之建築基地其建築線須自廣停邊退縮十五公尺，若需於廣停部份留設出入口，須經都市設計審議委員會審查通過，始得留設。

第十一條 園道應予以適度綠化。

第十二條 基地開發建築物附屬停車空間之設置，應依下列規定辦理：

- (1) 同一街廓內不同建築基地之地下停車場得合併使用，以減少地下停車場出入口，若為不同時期開發，則應預留空間以供連結。
- (2) 本計畫區之建築基地其基地面積小於3000平方公尺者，不得設置二處以上供雙向進出之汽機車停車場出入口，但可採兩處單向出入口之設計，但若大於3000平方公尺或該基地之停車數量大於150輛以上，並經都市設計審議委員認可者不在此限。
- (3) 除基地條件限制外，汽機車停車場出入口不得設置於下列道路及場所：
 1. 自道路交叉截角線、人行穿越道、斑馬線之距離10公尺範圍內。
 2. 學校校門口距離20公尺範圍內。
 3. 丁字路口及其他有礙公共安全及公共交通之道路、路段或場所。
- (4) 建築基地申請建築時，得適用「高雄市鼓勵建築物增設停車空間實施要點」。
- (5) 每宗建築基地申請建築時，應至少留設與建築技術規則所訂法定汽車停車數等量之機車停車位，提供民眾停放機車之用。機車停車位面積以每個2.5公尺×1公尺計算，其設置區位應配合汽車停車空間之區位，不得利用基地內其他形式之開放間，且以集中留設為原則。
- (6) 汽車停車數量達150部以上之停車場，需於停車場出入口前之建築基地內設置汽車入場之等候空間，以減少車輛進場佔用面前道路空間之交通衝擊，其空間需可供該停車場之三十分之一數量之車輛排隊等候。該空間得計入法定空地，但不得影響人行動線之延續性。

- 第十三條 基地中設置停車位之區位不得阻斷人行動線系統、自行車道、廣場、鄰里公園及兒童遊戲場等空間。
- 第十四條 營業用裝卸貨空間必須設在基地內建築物地下之裝卸停車位及停車場之部份空間。避免利用路邊或公共空間進行卸貨。
- 第十五條 貨車進出及裝卸建議考慮採時間性管制，使其在夜間或非尖峰時間才允許貨車進出，以減低對道路交通干擾。
- 第十六條 裝卸貨空間之設置必須與建築物之其他相關設施密切配合，如月台、貨運電梯、運貨通道等並需與人行分隔等。
- 第十七條 申請建築之基地若經公車主管機關考量公車路線需設公車站時，當配合留設順向停車彎。

第三章 開放空間系統

- 第十八條 本區各開發計畫單元所留設之公共設施及都市發展用地需於指定位置留設之（如下表）。其所留設之公共設施以集中留設為原則。各公共設施間需配置便捷舒適之連續人行通道，以增加其使用效率。

留設位置示意如計畫圖及下表

街廓名稱	公共使用設施留設位置
特貿三	基地東側
特貿四A	基地東側、南側
特貿四B	基地西側、南側
特貿四C	臨道路編號道B17側
特貿四D	臨道路編號道B18側
特貿五A	臨綠園道3及道B7(中華道)側
特貿五B、C、D	臨道B7(中華道)側
特倉二ABC	臨港邊或船渠
特倉三AB	臨港邊

- 第十九條 沿不同寬度道路之建築基地所需留設之沿街開放空間寬度如下表示，下表所指定之建築基地需自沿街基地線退縮建築，並提供該開放空間供

公眾使用。若該基地為角地，所臨接之兩條道路均指定退縮建築時，
仍需依相關規定退縮建築。

指定道路編號	沿街開放空間寬度
中山路(部份)、凱旋路、成功路、園道五(部份)	15M
園道一、園道三、園道四、中華路	10M
B15、B17、B18	6M

註：如建築退縮區位示意圖示

第二十條 指定留設之沿街開放空間中需留設有一連續且平均寬度為三公尺之人行通道，與相鄰基地所留設之人行通道相接，並需配置適量植栽。其供人行通道部份淨寬不得小於2公尺。

第二十一條 綠帶園道需保持其視覺軸線之穿透性。

第二十二條 於開放空間之適當地點設置可供行人休息之休閒區，需設置花台，座椅等供遊人休息、聊天之用，其設置位置應以提供2-6人等不同形式之聚集方式使用為原則，且其設置須符合全區街道傢俱設計之規定（另訂之）。休閒區之鋪面須為防滑材料，但須與人行道鋪面相異。

第二十三條 各建築基地內所留設之開放空間入口需有明顯的標示，強化入口意象，達成開放空間之公眾性。

第二十四條 各開放空間之鋪面應為具有防滑、耐壓、易維護、一定透水性之材質。需儘量配合鄰近基地或開放空間所設計之鋪面型式，以創造整體鋪面之延續性。

第二十五條 各開放空間設計需符合無障礙環境之設計要求。

第四章 人行動線系統

第二十六條 區內指定之街廓(特貿區之四B、四C、四D、五A、五B、五C)需設置一連續且人車分道之人行通道，必要穿越道路(道B12)時得以立體連通方式為之，但其設置位置及面積需經都市設計審議委員會審議通過。

第二十七條 各類型人行動線設計需合乎下列需求：

- (1) 人行通道設計需符合無障礙環境之要求。
- (2) 人行通道須有明確標示以方便識別。

第二十八條 沿街型開放空間需配置與其他類型開放空間或公共設施相連接之人行通道，以共同形成一完整之人行及活動系統。

第五章 建築量體管制

第二十九條 本區之建築需能塑造代表都市意象，並表達多功能經貿園區之國際性。

第三十條 區內以臨道B12(中山路)之區域為主要商業活動地區，特貿五A、特貿五B、特貿四C、特貿四D為指定地標建築地區。將主體建築配置於道B12側。

第三十一條 為求天際線及景觀之調和，特倉區之建築主體高度宜小於特貿區之建築主體高度。

第三十二條 為塑造進入第一港口之景觀意象，特貿一區、特貿二區指定為港口地標建築。

第六章 防災系統

第三十三條 本區之防、救系統需能將災害減至最低，確實維護園區之安全性。

第三十四條 區內路寬30公尺以上道路為第一層級之緊急道路，並形成主要之防火區隔，災害發生後必需儘速保持暢通，嚴禁停放救災所需以外之車輛。

第三十五條 區內於機1設立園區主要防（救）災中心及收容場所，文1、公7及公8為災害發生後主要之收容場所，所有公園、綠地及廣場為臨時避難場所。

第三十六條 區內各公共建築物於災害發生後，應立即開放其避難空間供公眾使用。

附件三、飛航禁限建管制特別注意事項

正本

交通部民用航空局 函

受文者：高雄市政府工務局

速別：最速件

密等及解密條件：普通

發文日期：中華民國八十八年九月六日

發文字號：場設(88)字第 25011 號

附件：

主旨：有關 貴局函詢「高雄多功能經貿園區特定區」計畫之飛航禁限建管制規定乙案，本局意見復如說明，請 查照。

說明：

- 一、復 貴局八十八年八月十二日八八高市工務都字第 21494 號函
- 二、該特定區計畫範圍如於「高雄國際機場禁止限制建築範圍圖」內者，請依「飛航安全標準及航空站、飛行場、助航設備四週禁止、限制建築辦法」之相關規定辦理；於範圍之外者，計畫建物高度超過基地地面高二百英尺以上者，則先請通知本局進行評估作業，以維飛航安全。

正本：高雄市政府工務局
副本：本局航管組、場站組

局長 張有恆

機關地址：台北市敦化北路三四〇號
傳 真：(02) 25142582

訂

線

線

都市發展處

高市工務局收
第 88 24257 號
88 年 9 月 6 日 14 時
工務局 局 號
秘書 編 號
215-1