

變更高雄市主要計畫（苓雅區）
部分文教區為捷運開發區
（配合高雄環狀輕軌 C34 站大眾捷運系統
開發）案

高雄市政府
中華民國 115 年 4 月

高 雄 市 變 更 都 市 計 畫 審 核 摘 要 表		
項 目	說 明	
都 市 計 畫 名 稱	變更高雄市主要計畫（苓雅區）部分文教區為捷運開發區（配合高雄環狀輕軌 C34 站大眾捷運系統開發）案	
變 更 都 市 計 畫 法 令 依 據	都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款	
變 更 都 市 計 畫 機 關	高雄市政府	
申 請 變 更 都 市 計 畫 機 關	高雄市政府捷運工程局	
公 開 座 談 會	本案無涉及取得私有土地，依都市計畫草案辦理公開展覽前應行注意事項第 4 點規定，免辦座談會	
本 案 公 開 展 覽 起 訖 日 期	公 開 展 覽	自民國 114 年 2 月 27 日起至 114 年 4 月 1 日止，並刊登於 114 年 2 月 27 日、114 年 2 月 28 日、114 年 3 月 1 日民眾日報及中華日報周知
	公 開 展 覽 說 明 會	民國 114 年 3 月 18 日（星期二）下午 2 時 00 分 假本市苓雅區公所 5 樓第 1 會議室
人 民 團 體 對 本 案 之 反 映 意 見	無	
本 案 提 交 各 級 都 市 計 畫 委 員 會 審 核 結 果	市 級	高雄市都市計畫委員會民國 114 年 6 月 18 日第 132 次會議審議通過。
	部 級	內政部都市計畫委員會民國 115 年 1 月 20 日第 1094 次會議審議通過。

目 錄

壹、緒論

一、計畫緣起.....	1-01
二、法令依據.....	1-01
三、變更位置與範圍.....	1-02

貳、現行都市計畫內容摘要

一、歷次都市計畫變更歷程.....	2-01
二、現行都市計畫內容概述.....	2-03
三、計畫範圍都市計畫.....	2-06

參、上位及相關計畫

一、上位計畫.....	3-01
二、相關計畫.....	3-04

肆、實質發展現況

一、自然環境.....	4-01
二、社會經濟發展現況.....	4-03
三、土地使用現況.....	4-06
四、公共設施現況.....	4-08
五、土地權屬分析.....	4-10
六、交通系統現況.....	4-12
七、不動產市場調查.....	4-26

伍、規劃構想

一、發展定位與策略.....	5-01
二、規劃構想.....	5-03
三、計畫範圍周邊交通系統規劃構想.....	5-05

陸、變更內容

一、變更理由	6-01
二、變更原則	6-02
三、都市計畫變更負擔規定	6-02
四、變更內容	6-04
五、變更後計畫	6-05

柒、實施進度與經費

一、開發方式與實施進度	7-01
二、土地取得經費來源	7-01

附錄一 個案變更同意文件

附錄二 變更高雄市私立學校校地為文教區案公告計畫圖

附錄三 高雄市都市計畫委員會第 132 次會議紀錄

附錄四 內政部都市計畫委員會第 1094 次會議紀錄

圖 目 錄

圖 1-3-1	本計畫範圍位置示意圖	1-02
圖 2-2-1	本計畫區現行都市計畫示意圖	2-06
圖 3-1-1	高雄市國土計畫空間發展構想示意圖	3-02
圖 3-1-2	綠運輸發展政策核心架構圖	3-03
圖 3-2-1	高雄捷運都會線（黃線）規劃路線示意圖	3-07
圖 3-2-2	臺鐵高雄機廠全區開發模擬圖	3-08
圖 3-2-3	國立中山大學醫學院新建計畫全區平面示意圖	3-09
圖 3-2-4	周邊建設計畫分布圖	3-10
圖 4-1-1	計畫範圍周邊雨水管線分布圖	4-03
圖 4-3-1	本計畫範圍土地使用現況	4-06
圖 4-3-2	本計畫區周邊生活機能分布圖	4-07
圖 4-4-1	本計畫區 500 公尺範圍內公共設施現況圖	4-09
圖 4-5-1	本計畫區土地權屬示意圖	4-11
圖 4-6-1	本計畫區周邊道路系統示意圖	4-13
圖 4-6-2	本計畫區道路系統功能分類示意圖	4-14
圖 4-6-3	本計畫區周邊大眾運輸系統分布示意圖	4-16
圖 4-6-4	本計畫區周邊人行動線示意圖	4-17
圖 4-6-5	本計畫調查路口分布示意圖	4-18
圖 4-6-6	平日早上尖峰時段路口轉向示意圖	4-19
圖 4-6-7	平日傍晚尖峰時段路口轉向示意圖	4-20
圖 4-6-8	假日早上尖峰時段路口轉向示意圖	4-21
圖 4-6-9	假日傍晚尖峰時段路口轉向示意圖	4-22
圖 4-6-10	本計畫區周邊停車空間分布示意圖	4-25
圖 4-7-1	本計畫區周邊住宅推案分布示意圖	4-27
圖 4-7-2	本計畫範圍周邊辦公大樓分布示意圖	4-28
圖 4-7-3	本計畫區周邊零售商業分布示意圖	4-31
圖 4-7-4	計畫範圍周邊旅館分布示意圖	4-32
圖 5-1-1	本計畫範圍發展定位示意圖	5-02
圖 5-1-2	本計畫範圍規劃構想示意圖	5-02
圖 5-2-1	基地構想配置示意圖	5-04
圖 6-3-1	變更高雄市私立學校校地為文教區案變更內容示意圖	6-03
圖 6-3-2	原都市計畫土地使用分區套疊地籍示意圖	6-03
圖 6-4-1	變更內容示意圖	6-04
圖 6-5-1	變更後計畫示意圖	6-05
圖 6-5-2	主要計畫變更後土地使用計畫示意圖	6-08

表 目 錄

表 2-1-1	涉及本變更範圍之歷次變更綜理表	2-01
表 2-1-2	擴大及變更原高雄市主要計畫土地使用分區面積綜理表	2-03
表 4-2-1	高雄市、苓雅區近十年人口數統計表	4-03
表 4-2-2	苓雅區近 10 年人口增加情形一覽表	4-04
表 4-2-3	苓雅區近 10 年人口年齡結構一覽表	4-04
表 4-2-4	高雄市及苓雅區一級產業家數一覽表	4-05
表 4-2-5	高雄市及苓雅區二、三級產業各行業別經營概況一覽表	4-05
表 4-4-1	計畫周邊 500M 公共設施用地開闢情形綜理表	4-08
表 4-5-1	本計畫區土地清冊綜理表	4-10
表 4-6-1	本計畫區周邊道路現況配置綜理表	4-12
表 4-6-2	高雄捷運輕軌線運量統計表	4-14
表 4-6-3	本計畫區周邊公車系統概況表	4-15
表 4-6-4	道路服務水準等級劃分標準表	4-23
表 4-6-5	本計畫區平日周邊現況道路服務水準綜理表	4-23
表 4-6-6	本計畫區假日周邊現況道路服務水準綜理表	4-24
表 4-6-7	本計畫區周邊停車場綜理表	4-24
表 4-7-1	本計畫區周邊住宅推案一覽表	4-26
表 4-7-2	本計畫範圍周邊辦公大樓租金彙整表	4-27
表 4-7-3	高雄市百貨公司基本資料表	4-28
表 4-7-4	高雄市各量販店基本資料表	4-30
表 4-7-5	高雄市民國 108 年至 112 年觀光旅館營運概況一覽表	4-31
表 4-7-6	高雄市民國 108 年至 112 年一般旅館營運概況一覽表	4-32
表 4-7-7	基地周邊旅館平均價格綜整表	4-32
表 5-3-1	運具分派及衍生車旅次推估一覽表	5-06
表 5-3-2	本計畫開發後平日周邊道路服務水準綜理表	5-06
表 5-3-3	本計畫開發後假日周邊道路服務水準綜理表	5-07
表 6-3-1	變更負擔比例計算表	6-02
表 6-4-1	實質變更內容綜理表	6-04
表 6-5-1	變更後土地使用計畫表	6-05
表 6-5-2	變更後擴大及變更原高雄市主要計畫土地使用分區面積 綜理表	6-05

壹、緒論

一、計畫緣起

為導引高雄都會區社經產業發展與人口遷移之空間布局，高雄市政府（以下簡稱本府）以大眾運輸導向發展（TOD, Transit Oriented Development）策略，推動高雄市重大設施建設計畫－高雄環狀輕軌捷運建設計畫（以下簡稱高雄環狀輕軌），延伸建設輕軌並銜接紅橘線十字軸捷運系統串聯高雄都會區及核心區，提供都會核心區間之便捷密集大眾運輸服務，並帶動捷運沿線活動發展。

高雄環狀輕軌捷運於民國113年正式全線通車後，高雄市政府除基於大眾運輸導向發展（Transit Oriented Development, TOD）之精神，結合緊密城市（Compact City）、總量管理（Total Quantity Control）與智慧型成長管理（Smart Growth）之概念外，更積極呼應國家2050淨零排放政策理念。配合本市「雙軸雙環四連結」之大眾運輸系統佈設，環狀輕軌藉由調整軌道沿線及場站毗鄰都市計畫土地使用分區朝高密度都市土地利用模式之捷運開發區規劃開發，以期有效縮短市民出行之交通距離，降低對私人運具之依賴並降低能源消耗，提高公共服務設施利用效率，減少都市基礎設施建設的投入。另呼應國家發展委員會「跨域加值公共建設財務規劃」原則，透過健全大眾捷運土地開發執行機制，以環狀輕軌之財務效益評估、招商作業完成土地開發，提升大眾運輸場站周邊土地開發效益，並提高公共建設開闢自償率，降低政府財政負擔。

高雄環狀輕軌C34（五權國小站）緊鄰凱旋醫院、民生醫院、三信家商、三多及福德路周邊零售店鋪商街，區位生活機能充沛，極具發展潛力，考量該場站周邊土地位於原高雄市主要計畫區，「擴大及變更原高雄市主要計畫（第三次通盤檢討）（第五階段）」已於民國111公告發布實施，無法納入地區性通檢調整土地使用以回應輕軌成圓之TOD場站發展契機。本府為促進輕軌場站周邊土地有效利用，擴大大眾運輸建設效益，預計興建連通設施串聯周邊土地，並配合中山大學醫學院進駐，藉由大眾運輸系統，整合本地住、商、教育及醫療機能，以形塑職住遊憩兼聚之生活圈。

考量C34車站周邊高教、醫療資源建設及相關產業進駐與就業人口帶來之都市生活機能需求，車站東側高雄市私立國際高級商工職業學校校地已於111年退場，北側部分校地於114年撥用予國立中山大學建設醫學院，預計116年發包興建。本計畫為呼應本市TOD策略及活化公有土地，並配合國立中山大學設校之迫切性，將原屬高雄市私立國際高級商工職業學校南側校地變更為捷運開發區，以促進住商文教機能之串聯，形塑完整生活圈，以利都市土地利用效益最大化，爰考量個案變更之急迫性與必要性，依113年7月12日高雄市政府捷運工程局綜簽（詳附錄一），獲准同意依都市計畫法第27條第1項第4款迅行變更都市計畫。

二、法令依據

依都市計畫法第27條第1項第4款規定：「四、為配合中央、直轄市或縣（市）興建之重大設施時。」辦理。

三、變更位置與範圍

本計畫位於高雄市苓雅區凱旋二路與三多二路交叉口東北側之街廓，輕軌C34（五權國小站）設於本開發計畫之西側。本計畫面積合計約為1.4944公頃（14,944平方公尺），西側臨凱旋二路，路寬10公尺，東側以德安街為界，路寬8公尺，南側以三多二路為界，現況路寬25公尺。有關本次變更位置詳如圖1-3-1所示。

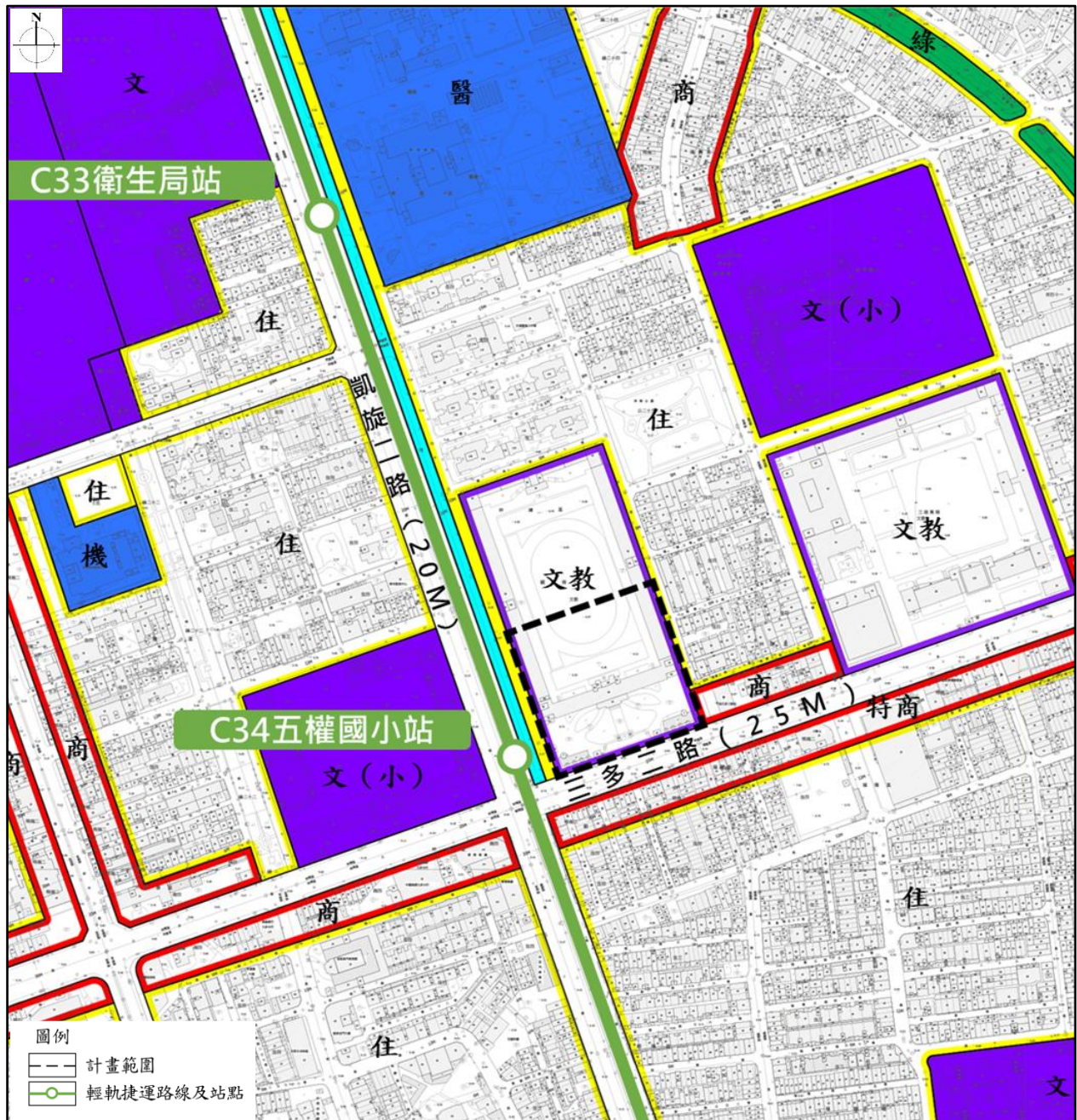


圖 1-3-1 本計畫範圍位置示意圖

貳、現行都市計畫內容摘要

一、歷次都市計畫變更歷程

本計畫位於擴大及變更原高雄市主要計畫範圍，高雄市都市計畫（原高雄市轄區）於民國44年5月19日公告實施「實施本市都市計畫分區」，民國71年辦理擴大及變更高雄市楠梓、左營、灣子內、凹子底及原高雄市都市計畫區主要計畫（通盤檢討）案，將楠梓、左營、凹子底及灣子內等4個都市計畫區擴大併入原高雄市主要計畫區；民國85年辦理擴大及變更高雄市主要計畫（通盤檢討）案；並自民國106年始辦理第三次通盤檢討，迄今已完成辦理「擴大及變更原高雄市主要計畫（第三次通盤檢討）（第五階段）案」。

本計畫範圍於民國80年1月3日經變更，由住宅區及商業區變更為文教區。有關原高雄市轄區都市計畫變更歷程詳表2-1-1所示。

表 2-1-1 涉及本變更範圍之歷次變更綜理表

項次	編號	公告日期	公告字號	案名	相關內容摘要
1	00010	44/05/19	高市府建土字第 14605 號	實施本市都市計畫分區計畫	劃定計畫範圍為住宅區及商業區
2	00840	61/03/27	高市府建都字第 027602 號	私立國際商專申請廢止八公尺道路	廢止貫穿該校範圍內八公尺計畫道路
3	01840	71/12/30	高市府工都字第 034424 號	擴大及變更高雄市楠梓、左營、灣子內、凹子底及原高雄市都市計畫區主要計畫（通盤檢討）案	計畫範圍維持原分區
4	02820	80/01/03	高市府工都字第 040365 號	變更高雄市私立學校校地為文教區案	為求私立國際高級商工職業學校發展之全面性，變更計畫範圍住宅區及商業區為文教區
5	03570	85/11/01	高市府工都字第 28050 號	擴大及變更高雄市主要計畫（通盤檢討）案	計畫範圍維持原分區
6	03740	87/01/12	高市府工都字第 01163 號	修正「擴大及變更高雄市主要計畫（通盤檢討）案」之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案	修訂高雄市都市計畫土地使用分區變更負擔規定

表 2-1-1 涉及本變更範圍之歷次變更綜理表（續）

項次	編號	公告日期	公告字號	案名	相關內容摘要
7	08240	106/09/22	高市府都發規字第 10633209200 號	擴大及變更原高雄市主要計畫（第三次通盤檢討）（第一階段）案	計畫範圍維持原分區
8	08920	108/06/20	高市府都發規字第 10832310800 號	擴大及變更原高雄市主要計畫（第三次通盤檢討）（第二階段）案	計畫範圍維持原分區
9	09190	109/01/31	高市府都發規字第 10900300201 號	擴大及變更原高雄市主要計畫（第三次通盤檢討）（第三階段）案	計畫範圍維持原分區
10	09390	109/09/07	高市府都發規字第 10934228201 號	擴大及變更原高雄市主要計畫（第三次通盤檢討）（第四階段）案	計畫範圍維持原分區
11	09760	111/05/12	高市府都發規字第 11132092301 號	擴大及變更原高雄市主要計畫（第三次通盤檢討）（第五階段）案	計畫範圍維持原分區

二、現行都市計畫內容概述

「擴大及變更原高雄市主要計畫（第三次通盤檢討）（第五階段）案」於民國111年5月12日公告發布實施，為原高雄市主要計畫之現行都市計畫內容，後續陸續經歷編號09810、09870、09930、09980、10120、10150、10180、10200、10300、10370、10390及10440等個案變更綜整為現行計畫，以下就各項實質計畫內容簡要說明。

（一）計畫面積

計畫面積共計15,227.72公頃。

（二）計畫年期

計畫年期為民國125年。

（三）計畫人口

計畫人口共計1,800,000人。

（四）土地使用計畫

本計畫區共劃設住宅區、商業區、工業區、農業區、保護區、文教區等土地使用分區，面積合計為15,227.72公頃，各土地使用分區面積及位置如表2-2-1及圖2-2-1所示。

（五）公共設施計畫

本計畫區共劃設學校用地、機關用地、公園用地、醫療用地、綠地用地、社教機構用地等公共設施用地，面積合計為7,332.26公頃。各公共設施用地面積及位置如表2-1-2所示。

表 2-1-2 擴大及變更原高雄市主要計畫土地使用分區面積綜理表

項目		計畫面積 (公頃)	占計畫面積 百分比 (%)	占都市發展用地 百分比 (%)
土地 使用 分區	住宅區	4,418.30	29.02	30.20
	商業區（特定商業專用區）	1,389.37	9.12	9.50
	工業區	797.65	5.24	5.45
	行政區	1.00	0.01	0.01
	文教區	31.50	0.21	0.22
	漁業區	21.21	0.14	0.14
	特定經貿核心專用區	160.03	1.05	1.09
	特定倉儲轉運專用區	297.64	1.95	2.03
	特定文化休閒專用區	55.06	0.36	0.38
	特定專用區	11.55	0.08	0.08
	特定觀光發展專用區	3.24	0.02	0.02
	倉儲區	2.11	0.01	0.02

表 2-1-2 擴大及變更原高雄市主要計畫土地使用分區面積綜理表（續）

項目		計畫面積 (公頃)	占計畫面積 百分比 (%)	占都市發展用地 百分比 (%)
土地 使用 分區	電信專用區	6.76	0.04	0.05
	車站專用區	19.58	0.13	0.13
	社會福利專用區	10.20	0.07	0.07
	產業服務專用區	9.16	0.06	0.06
	貨物轉運專用區	3.24	0.02	0.02
	觀光旅館區	15.04	0.10	0.10
	其他專用區	4.35	0.03	0.03
	特定文化專用區	3.53	0.02	0.02
	產業專用區	16.26	0.11	0.11
	加油站專用區	0.33	0.00	0.00
	捷運開發區	2.94	0.02	0.02
	農業區	290.33	1.91	-
	保護區	305.11	2.00	-
	保存區	15.88	0.10	0.11
	宗教專用區	2.69	0.02	0.02
	葬儀業區	1.11	0.01	0.01
	河川區	0.29	0.00	-
	小計	7,895.46	51.85	49.89
公共 設施 用地	公園用地（自然公園用地）	1710.89	11.24	11.69
	綠地用地	254.90	1.67	1.74
	廣場用地/廣（停）用地	5.57	0.04	0.04
	體育場用地	95.29	0.63	0.65
	市場用地（批發）	13.95	0.09	0.10
	學校用地	844.16	5.54	5.77
	機關用地	1,378.86	9.05	9.42
	醫療用地	31.42	0.21	0.22
	港埠用地	850.19	5.58	5.81
	漁港用地	82.24	0.54	0.56
	鐵路用地/鐵路景觀用地	39.49	0.26	0.27
	道路用地/園道用地	1,324.01	8.65	9.05
	交通用地	40.35	0.26	0.28
	河道用地	169.38	1.11	1.16

表 2-1-2 擴大及變更原高雄市主要計畫土地使用分區面積綜理表（續）

項目		計畫面積 (公頃)	占計畫面積 百分比 (%)	占都市發展用地 百分比 (%)
公共設施用地	海濱浴場用地	0.61	0.00	0.01
	動物園用地	49.81	0.33	0.34
	殯儀館用地	17.59	0.12	0.12
	社教用地	2.90	0.02	0.02
	變電所用地	9.20	0.06	0.06
	世貿用地	4.50	0.03	0.03
	汙水處理廠用地	14.99	0.10	0.10
	貨櫃停車場用地	35.65	0.23	0.24
	墓地用地	15.85	0.10	0.11
	機場用地	268.30	1.76	1.83
	水庫用地	66.30	0.44	0.45
	其他主要計畫公共設施用地	5.86	0.04	0.04
	小計	7,332.26	48.15	50.11
計畫面積合計		15,227.72	100.00	-
都市發展用地合計		14,631.99	96.09	100.00

註：表內面積僅供參考使用，實際面積仍以實際分割測量為準。

圖例

- 計畫範圍
- 住宅區
- 商業區
- 特定商業專用區
- 文教區
- 學校用地(文小)
- 河道用地
- 道路用地

圖 2-2-1 本計畫區現行都市計畫示意圖

參、上位及相關計畫

一、上位計畫

(一) 高雄市國土計畫（高雄市政府，民國 110 年）

1. 計畫概述

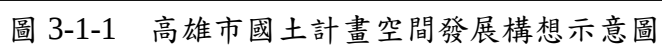
高雄市國土計畫於民國 110 年 4 月核定公告，為因應全球化、氣候變遷、國土保育、糧食安全、產業發展等變化，評估環境敏感特性、地方發展需求等因素，以「大高雄 PLUS」作為整體發展願景，提出「一核、雙心、三軸」理念，並依據地理區位及發展優勢，將高雄市分為生態文化原鄉、快意慢活里山、產業創新廊帶及經貿都會核心等四大策略分區，如圖 3-1-1 所示。

經貿都會核心分區以左營、鼓山、前金、鹽埕、新興、三民、苓雅、烏松、旗津、前鎮、鳳山及小港等行政區構成，近年致力於亞洲新灣區之發展，持續投入多項重大建設與土地開發，提升高雄市都會核心能量，服務範圍涵蓋嘉南及屏東平原，並透過區內的海空雙港與國際接軌，積極推動招商引資計畫。未來將持續以強化都會區中心都市之區域中心功能，以大眾運輸導向型開發（TOD），引導高雄市核心持續走向更節能、集約及有效率的發展。

2. 與本計畫之關聯性

本計畫區位於四大策略分區中之「經貿都會核心分區」，近期有多項重大建設及土地開發，如衛武營國家藝術文化中心、大東文化藝術中心、衛武營都會公園等，提供都會核心地區高品質之生活空間，並吸引民間參與整體發展計畫。

透過高雄大眾捷運系統輕軌線之建立，串聯既有紅橘線地區之轉乘，構建高雄市整體運輸路網，提高本計畫周邊運輸服務水準與運輸使用率，並提供相關產業之發展與居民便利性，以達到提升本計畫區整體空間效能之目的。



(二) 運輸政策白皮書（交通部，民國 108 年）

1. 計畫概述

交通部於民國 108 年發布「Koinonia 交通就是感動-2020 運輸政策白皮書」，全書分為陸運、海運、空運、運輸安全、智慧運輸、綠運輸、運輸部門因應氣候變遷調適與防災等 7 本分冊，以人本交通作為願景，安全、效率、品質及綠色作為 4 大施政主軸，推出 8 大施政目標，包含強固運輸安全體系、健全調適防災作為、強化運輸系統效能、促進運輸產業發展、落實人本交通理念、支援觀光旅遊開展、推動智慧運輸應用、順應國際綠色潮流。

在綠運輸方面，面臨都會區交通溫室氣體與空汙排放高、私人運具使用習慣不易改變、公共運輸服務質量待提升、運具及運輸系統能源使用效率等 8 項課題，未來綠運輸政策以達成「營造潔淨運輸環境」為發展願景，並將「減少能源消耗及溫室氣體排放」及「減少空氣污染排放」作為 2 大政策目標，擬列 9 項策略、59 項行動方案。綠運輸發展政策之策略如圖 3-2-1 所示。

此外，對地方政府進行捷運規劃之指導，應從整體公共運輸路廊規劃建設之概念，循序推動個別計畫，並藉由審議機制強化路網銜接轉乘、整合既有路網，進而達成提升公共運輸服務品質目標。

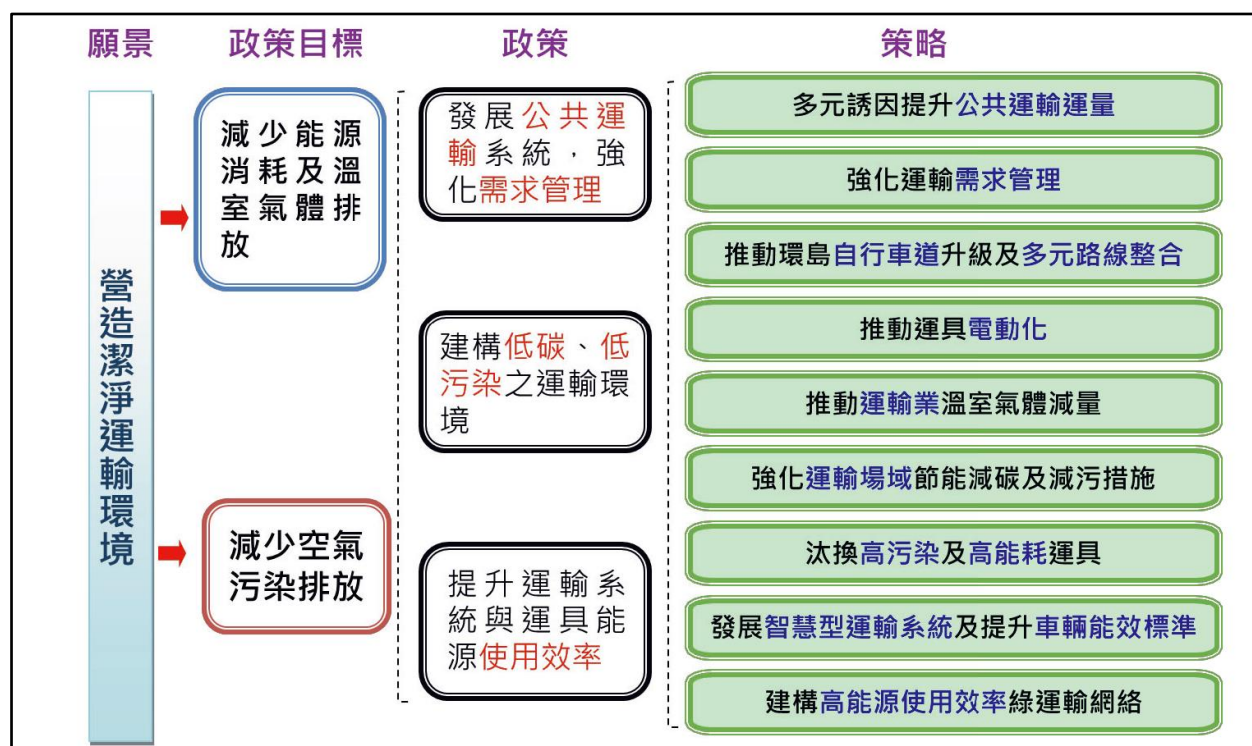


圖 3-1-2 綠運輸發展政策核心架構圖

2. 與本計畫之關聯性

本計畫區南側擬變更作為捷運開發區（輕軌 C34 站）使用，有助於提升未來高雄地區大眾捷運輕軌線運量，達成「發展公共運輸系統，強化需求管理」之政策目標，依循低碳排、永續綠運輸發展，構建高雄市整體運輸路網及無縫接軌運輸。

二、相關計畫

（一）大南方大發展南台灣發展計畫（國家發展委員會，民國 108 年）

1. 計畫概述

大南方計畫係包括雲林縣、嘉義縣市、臺南市、高雄市、屏東縣及澎湖縣等 7 個南部地區縣市，針對產業、交通、農業及觀光等 4 個主軸。

產業面為「用聚落帶動發展」策略，規劃完整的產業和生活聚落，透過租稅優惠、學研能量、人才供給、創業協助、優質生活及公共建設，吸引國內外投資聚集。交通面為「用交通連結世界」策略，如高雄鐵路地下化建設、捷運線路規劃及延伸、高鐵南延、高雄機場升級規劃，以高雄為中心，串聯至屏東、臺南及雲嘉地區。

農業面為「用行銷撐新農業」政策，運用新興科技如冷鍊、加工，提高產量並確保品質，讓農業升級成「新農業」，推動農產外銷，提昇南部區域經濟，並依照作物特色規劃不同聚落。觀光面為「用觀光創造繁榮」政策，由政府協助觀光旅遊業轉型，帶動區域均衡發展。

2. 與本計畫之關聯性

高雄市作為南部地區經貿發展領銜城市，具有海、空雙港及高科技 S 廊帶發展利基，近期並有重大建設相繼規劃開發，如高雄都會區大眾捷運系統跨域延伸至岡山、屏東段，以及都會區內環狀輕軌、捷運黃線規劃建設，塑造南臺灣便捷交通網絡，本計畫即為捷運輕軌線建設之捷運開發區，有助於提升大眾運輸場站周邊土地開發效益。

（二）臺灣 2050 淨零排放路徑及策略（國家發展委員會，民國 111 年）

由於氣候變遷造成的負面影響十分緊急，各國已經陸續提出「2050淨零排放」的宣示與行動。臺灣面臨2050淨零排放跨世代、跨領域、跨國際之轉型工程，政府將建構科技研發及氣候法制等兩大面向之基礎環境，推動能源、產業、生活、社會等四大轉型策略，逐步實現2050淨零排放之永續社會。針對推動2050淨零轉型，政府提出「十二項關鍵戰略」，後續提出個別戰略計畫，以落實淨零轉型之長期願景目標。

1. 四大目標

- （1）能源轉型：藉由擴大再生能源設置，使進口能源依存度由2021年97.4%，降至2050年50%以下，降低國際能源市場衝擊與價格波動對我國能源安全影響。
- （2）產業轉型：進行前瞻技術布局，帶動綠能產業鏈及本土供應鏈成長，並結合ICT產業優勢，提供更高效、更低碳、更智慧的製程。
- （3）生活轉型：提升全民對氣候變遷及淨零轉型之認知與共識，進而引發全民行為改變，從食、衣、住、行各面向著手，改變生活型態、落實低碳生活。
- （4）社會轉型：開啓社會對話鑑別淨零減碳方案可能的矛盾與衝突，綜合考量各方案之相關與聯動性，分析各方案優先順序，制定配套因應措施，確保符合社會公正。

2. 兩大基礎

- (1) 科技研發：整合儲能與電網系統的科技發展、強化能資源循環利用技術、進行社會科學研究論證，作為配套政策與社會溝通基礎。
- (2) 氣候法制：推動溫管法修法、推動「能源管理法」、「再生能源發展條例」與「電業法」修法作業、建立碳捕捉與封存管理制度、訂定氫能管理專法、進行建築相關法規修正盤點、加速運具電動化之法規環境、推動實施綠色金融，運用金融量能引導淨零轉型。

3. 未來整體淨零排放目標

- (1) 電力去碳化：總電力占比60~70%之再生能源，並搭配9~12%之氫能，加上顧及能源安全下使用搭配碳捕捉之火力發電20~27%，以達成整體電力供應的去碳化。
- (2) 非電力去碳化、國土碳匯量能：加速電氣化進程並投入創新潔淨能源之開發，如以氫能、質能取代化石燃料，並搭配碳捕捉再利用及封存技術。其他溫室氣體方面，如：科技產業製程氟氣體排放、農業畜牧生產衍生之甲烷等，將積極規劃山林溼地保育以提升國土碳匯量能。

4. 與本計畫之關聯性

計畫區南側擬變更作為捷運開發區（輕軌 C34 站）使用，導入低碳運具與綠色開發模式，對於推動都市空間朝向高效節能、減碳永續發展具關鍵作用，亦呼應邁向淨零排放之整體目標，強化區域發展與碳排管理的整合規劃。

（三）高雄市淨零城市發展自治條例（高雄市政府，民國 112 年）

1. 計畫概述

綜觀高雄市產業及碳排結構，工業部門碳排占比八成，在面對未來城市間競爭及自身永續經營，高雄市在低碳城市目標議題上依循目前國家各階段管制目標，並逐年滾動調整減碳政策及各部門執行方案，定調與國家一致朝西元 2050 淨零碳排目標邁進。

「高雄市淨零城市發展自治條例」於 112 年 6 月 28 日經高雄市議會三讀通過，成為「氣候變遷因應法」公布以來，首部地方淨零法規，自治條例全文共計 26 條，其重點包括：

- (1) 本市減量目標、碳預算、減量策略及原則
- (2) 設置辦理淨零政策之協調整合審議及推動會及各目的事業主管機關權責
- (3) 明定編撰淨零政策白皮書、自願檢視報告及永續淨零報告書等作為淨零政策推動之管考機制
- (4) 成立淨零城市商轉服務行動與單一窗口平台及設置高雄碳平台
- (5) 輔導事業與公私場所進行盤查、氣候風險評估及揭露及一定用電容量以上用戶設置潔淨能源設備
- (6) 鼓勵捷運沿線機關、學校及工商廠場員工搭乘捷運系統

- (7) 明定城市土地規劃、開發與公共設施之興建導入低碳工法
- (8) 淨零轉型過程納入公民參與，並應扶助或減輕轉型過程受衝擊之弱勢族群
- (9) 淨零生活轉型之相關獎勵或補助，設立高雄市淨零排放管理基金
- (10) 明定辦理低碳永續發展相關直轄市稅捐徵免；協助規劃預算及推動綠色金融措施

2. 與本計畫之關聯性

配合「高雄市淨零城市發展自治條例」透過建構大眾運輸系統實現降低私有運具使用，並以捷運開發區作為市區緊密發展示範，實施低碳、綠化、減量目標等生態社區及低碳工法概念，達到低碳、生態及永續經營之目的。

(四) 高雄環狀輕軌捷運建設計畫（高雄市政府，民國 102 年）

1. 計畫概述

為提升高雄地區民眾使用大眾運輸系統習慣，並增進高雄市紅、橘兩線捷運系統運輸效率，於民國 93 年 1 月 4 日經行政院核定後啟動「高雄環狀輕軌捷運建設計畫」，屬於工程會列管重大公共建設計畫。

透過「高雄環狀輕軌捷運建設計畫」提供高雄都會核心區更加便捷、密集的大眾運輸服務。其規劃路線全長達 22.1 公里，共設置 1 座機廠、37 處平面式候車站。全線自凱旋三路旁台鐵臨港線路廊往南佈設至凱旋四路後，銜接成功二路西側台鐵路廊至新光路口，並進入高雄港區腹地，沿海邊路、第三船渠旁計畫道路、蓬萊路、臨海新路、西臨港線鐵路廊帶、美術館路、大順一至三路，最後於中正路口西南隅之凱旋公園東緣佈設銜接凱旋二路路旁之台鐵臨港線路廊後，沿路廊接回起點，形成一連結南、北高雄的環狀路網。已於民國 113 年 1 月 1 日完成全線通車，班距於尖峰約 10 分鐘，於離峰時段為 15 分鐘。

2. 與本計畫之關聯性

本計畫位於捷運輕軌 C34 站點之東側，為周邊文教區學生上下課之重要節點，包含五權國小、三信家商、福東國小等學校。透過本計畫建構 C34 學區周邊之大眾運輸導向發展模式，擴大捷運設施服務範圍，提升周邊地區機能與發展強度，經由捷運輕軌線之建設，增加地方發展動能，並促使車站成為地區重要之生活中心，引導周邊發展及都市再生。

(五) 高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫（高雄市政府，民國 108 年）

1. 計畫概述

高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫係依循「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」辦理，自民國 108 年核定可行性研究報告後，歷經綜合規劃作業、環境影響評估、都市計畫變更等作業提交通部審查、國發會審議，於民國 111 年經行政院核定通過，進入工程設計施工階段，預計於民國 117 年完工通車。

捷運黃線建設計畫提供高雄都會核心區更加便捷、密集的大眾運輸服務，路線全長為 22.91 公里，共設置 1 座機廠、22 座地下車站（Y2 至 Y23）、1 座高架車站（Y1），路線經過鳥松區、新興區、苓雅區、前鎮區、鳳山區、三民區等東側都會核心區，其中 2 站點與台鐵轉乘（Y10/民族站、Y17/正義澄清站），2 站點與捷運橘線轉乘（Y11/O6、Y18/O10），2 站點與捷運紅線轉乘（Y14/R8、Y23/R5），1 站點與輕軌綠線轉乘（Y15/C9），共計 7 個站點分別可與台鐵、捷運、輕軌轉乘。捷運黃線路網規劃如圖 3-2-2 所示。

2. 與本計畫之關聯性

本計畫位於捷運輕軌線，待黃線建置完成，將建構苓雅地區大眾運輸導向發展模式，擴大捷運設施服務範圍，提升周邊地區機能與發展強度，並與捷運黃線於輕軌 C28（高雄高工）、黃線 Y8（建工路/新民路口附近）站進行轉乘，將有助於提升輕軌線之運量，進而引入車站周邊之服務設施需求，為本次開發計畫之潛在需求者。



圖 3-2-1 高雄捷運都會線（黃線）規劃路線示意圖

(六) 變更高雄市鳳山主要計畫(部分工業區及綠地(帶)為特定文化休閒專用區及道路用地)(配合臺鐵高雄機廠遷建)草案 (高雄市政府，民國 113 年)

1. 計畫概述

臺鐵高雄機廠位處鳳山、前鎮、苓雅三區交界處，佔地約 31 公頃，原為南臺灣最大鐵路客貨車廂維修工廠，因鐵路地下化及臨港線停駛，已於民國 110 年 10 月整廠遷建至屏東潮州。另因周邊商圈歷經民國 103 年石化氣爆事件影響，損壞嚴重，地區經濟與環境品質急需振興。同時，因應大眾運輸導向都市發展方向及周邊發展建設，高雄市政府於民國 113 年，併同臺鐵高雄機廠原址與西北側閒置工業區納入都市計畫變更，引入類住商機能，保留軌道紋理、形塑優質街廓為開放公共空間，並復甦地區商機，形塑鳳山地區新商圈。

2. 與本計畫之關聯性

臺鐵高雄機廠舊址位處 C35 站，鄰近本計畫區 (C34 站)。該計畫區保留大面積開放空間做為公園、綠地，未來可提供本計畫區優質之休閒環境空間。同時，周邊建物之開發，透過捷運輕軌線及凱旋路之軸線，將有利於串聯既有鳳山、苓雅之活動，並進一步形塑新興生活圈，帶動輕軌沿線整體環境品質之提升。

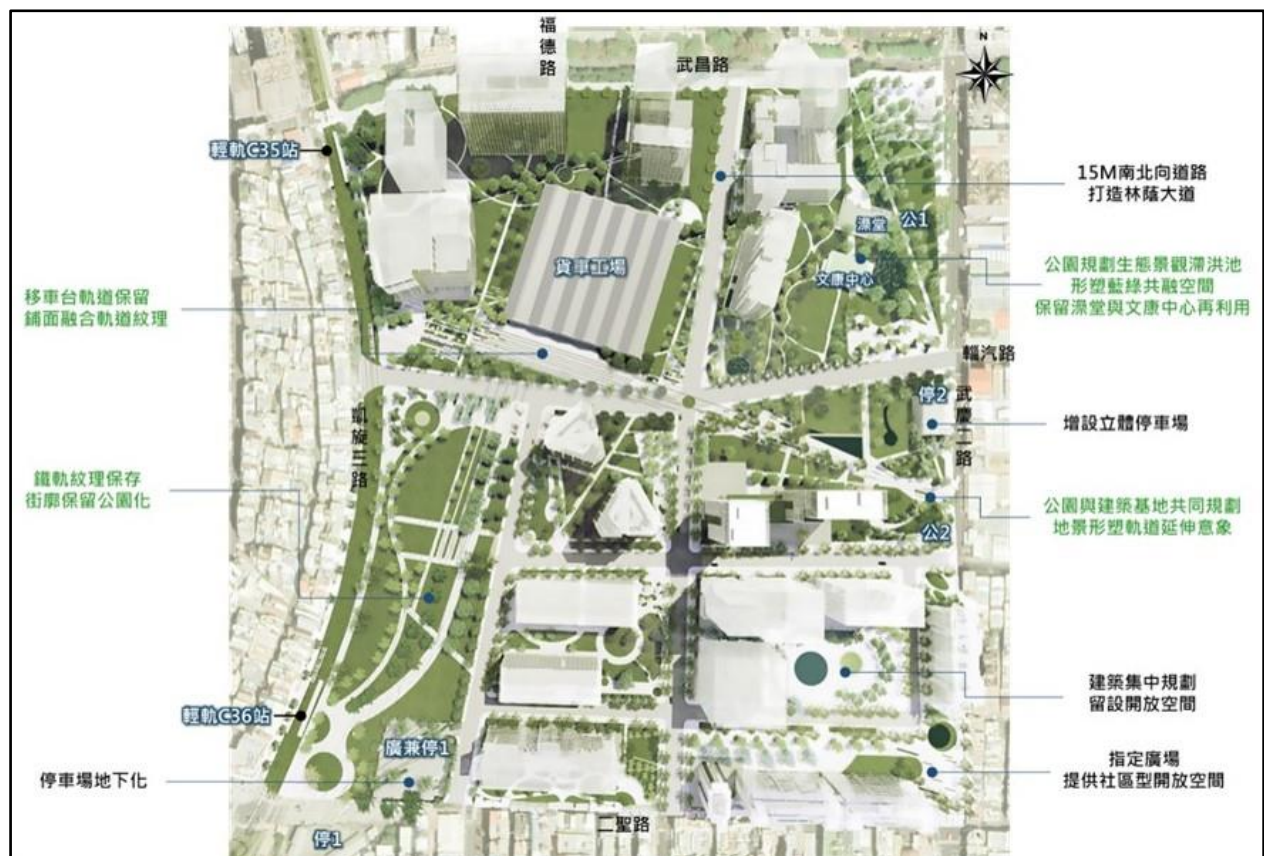


圖 3-2-2 臺鐵高雄機廠全區開發模擬圖

(七) 醫學院校區新建計畫(草案)(國立中山大學, 民國 113 年 9 月)

1. 計畫概述

中山大學獲教育部遴選為邁向頂尖大學補助學校之一，並肩負起引領大高雄地區發展的角色，作為大高雄地區首屈一指的綜合性大學，中山大學不只培養國內所需的人才，更要建立一個創新研發的學術平台。

有鑑於西子灣校區本身用地不足，及南部科學工業園區及工研院南部分院在南部設立等產業的人力需求殷切，經評估醫學人才培育之需求及相關研究中心可為科技產業發展帶來之效益，並滿足產業界對高科技人才之需要，遂規劃在國際商工北側校地設立結合研究、教育、健康及會議功能的醫學教學、研究及高科技研究基地，期能結合高雄市區提供一個優質的學習、研究及休閒環境，建立國內校園之典範，進而帶動高雄市人文素養與地區繁榮。

國立中山大學醫學院校區新建計畫已於 113 年 9 月 23 日審議通過，預計於 116 年動工興建，並於 122 年完工啟用。新校區整體規劃包含 3 個學系、4 個研究所、1 個學程及 4 個研究中心，作為未來教學與研究發展之核心基地。

2. 與本計畫之關聯性

國立中山大學醫學院進駐輕軌 C34 站東側原國際商工北側校地，形塑該區都市計畫變更的核心動力。醫學院帶入教研量能與師生活動人潮，使基地從單一教育用途轉向結合教學、研究與周邊醫療體系的複合型文教區。

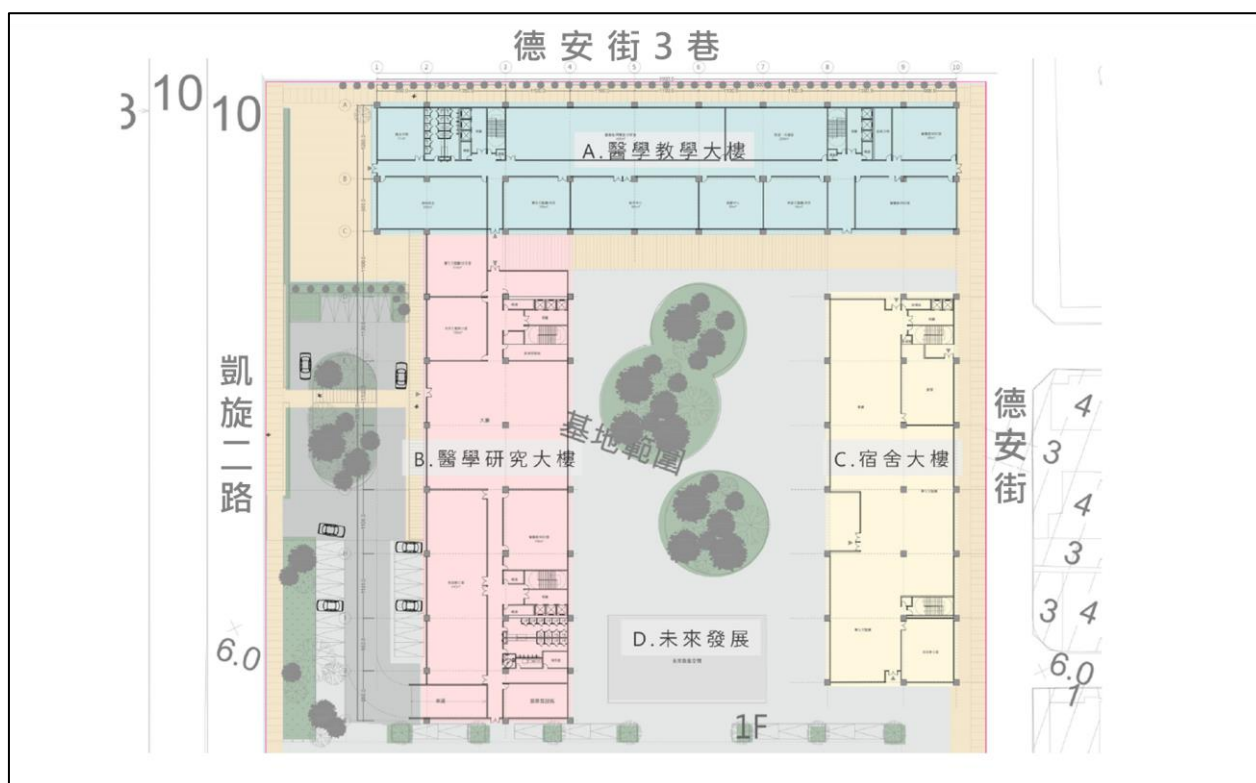


圖 3-2-3 國立中山大學醫學院新建計畫全區平面示意圖



圖 3-2-4 周邊建設計畫分布圖

肆、實質發展現況

一、自然環境

（一）地形、地勢

高雄市位於阿里山山脈之尾端，為嘉南平原與屏東平原之交點，全境山高海拔均在350公尺以下，地勢平坦。

高雄市附近之山勢皆由東北向西南走向，如半屏山、龜山、壽山、旗后山等，此一系列山丘係屬古珊瑚礁，於第三季末至第四季洪水期台灣島降沉時所生成。本計畫區則屬高雄沖積平原之一部份，地勢平坦且多為已建成地區。

（二）地質

高雄市位於台灣西部山麓地質區西南緣，全區隸屬於高雄平原，地質年代較新，多為第三季末期與第四季的地層，地勢平坦且地質構造較不複雜，全區平均坡度小於3%，其地質隸屬海成沖積層，主要由黏土、粉砂、砂和礫岩所組成，本計畫區之地質屬沖積層。

（三）土壤

高雄市土壤屬海成沖積物生成的盤層土，微細土礫含量高，盤層起自表土下16至23公分處，厚度約落於10至30公分區間，顏色深灰、棕輝至灰黑。土壤反應表土呈中酸性至微酸性，底土承微鹽基性，此種土壤質地黏重、自然肥力低、排水性差。本計畫區之上壤主要係由礫砂及黏土組合而成，其低承载力之黏土層，零星夾雜分布於區內各處。

（四）氣象

1. 氣溫

本地區夏季長，春秋雨季短，無明顯之冬季，年平均溫度約為攝氏 23.4 度，最低溫度極少低於攝氏 10 度，以 7 月份氣溫為最高，平均溫度落於攝氏 30.6 度左右，僅在大陸冷氣團與冷鋒面南下時，較易感受寒冷。

2. 降雨量

雨量方面，年平均降雨量約為 235.6 公釐，雨量多集中於五月至九月之區間，其中以雷雨及颱風雨為主，約佔全年雨量之 93.17%；若以月份而言，六月至八月間因時處梅雨季及颱風季，降雨量多，約佔全年雨量之 77.75%，而每年十月至翌年四月為乾季，降雨量僅佔全年降雨量之 6.83%。

3. 風向、風速

風向以西南季風與西北季風為主，西南季風始於每年五月至九月，冬季以東北季風及西北季風為多，平均風速約為 9.2-13.6 公尺/秒。七月份至九月份颱風侵襲時，風速每秒可達 38 公尺以上。

4. 相對溼度

因受海島型氣候影響，本區空氣濕度甚高，但因區內溫度變化不大，故平均濕度變化亦小，平均相對溼度約落於 68%至 83%之區間，歷年平均相對度則為 75.2%。由於降雨期主要集中於夏季，因此夏季各月之相對濕度明顯高於冬季各月之相對濕度，其中以六月為高，十二月為低。

5. 日照時數

日照時數之量測以明亮時數為主，本區幾乎全年陽光普照，平均總日照時數為 2,282.5 小時，且全年各月之平均月日照時數均大於 130 小時，其中以八月 240.1 小時最高，以一月之 135.5 小時最低。

（五）水文

1. 地面水文

影響本計畫區之水文包括愛河及二號運河，其功能多做為高雄地區之區域排水。

愛河為高雄市區主要河道，發源自仁武鄉八卦村，流向東北再轉東南，蜿蜒流經高雄市之鼎金、新莊仔、灣仔內、凹子底、內惟及苓雅區而注入高雄內港，由第一港口出海。

二號運河源自原高雄市、鳳山交界之五塊厝，流經三民區，於七賢橋附近注入愛河；另有民生大排水溝，經民生一、二路，於民生二路與愛河相接。

2. 地下水文

高雄市之地下水系統屬嘉南平原地下水資源分區，以壽山為分界線，以北為北高雄平原區地下水系統，流向以後勁溪為標的；以南為南高雄平原區地下水系統，流向以愛河及高雄港為主。高雄地區地下水系統之補注區主要來自高屏溪旁的內門丘陵南部。

高雄市的含水層系統可細分為七大地下水次區，本計畫區位於第四次區，第四次區位於左營區南部、鼓山區、三民區，僅有一侷限含水層，其厚度由東向西遞減，主要由粉土質砂構成。

3. 計畫區周邊水文系統

本計畫區周邊布設有兩污水下水道，其中部分管線沿基地西側之河道用地分布，管線高度約為 2.75 公尺，寬度約為 3.45 公尺，地表現況主要供園道作人行步道使用，針對計畫範圍地下管線部設，應配合周邊現有管線進行相關工程設計與施工，詳圖 4-1-1 所示。



圖 4-1-1 計畫範圍周邊雨水管線分布圖

二、社會經濟發展現況

(一) 人口結構

1. 人口規模

依據高雄市政府民政局統計資訊，高雄市於民國 113 年總人口數為 273 萬 1,412 人，苓雅區總人口數為 16 萬 3,295 人，約占全市 5.98%。自民國 107 年起苓雅區人口戶數穩定成長。惟近 10 年期間，苓雅區同高雄市人口數略減，於民國 112 年，苓雅區人口數出現正成長，詳如表 4-2-1 所示。

表 4-2-1 高雄市、苓雅區近十年人口數統計表

年份	高雄市				苓雅區			
	戶數 (戶)	成長率 (%)	人口數 (人)	成長率 (%)	戶數 (戶)	成長率 (%)	人口數 (人)	成長率 (%)
104 年	1,072,939	0.78	2,778,918	0.00	72,263	0.13	174,515	-0.76
105 年	1,083,002	0.94	2,779,371	0.02	72,227	-0.05	172,895	-0.93
106 年	1,092,219	0.85	2,776,912	-0.09	72,188	-0.05	171,033	-1.08
107 年	1,099,955	0.71	2,773,533	-0.12	72,286	0.14	169,648	-0.81
108 年	1,110,051	0.92	2,773,198	-0.01	72,704	0.58	168,825	-0.49
109 年	1,119,481	0.85	2,765,932	-0.26	73,114	0.56	167,280	-0.92
110 年	1,128,808	0.83	2,744,691	-0.77	73,161	0.06	164,572	-1.62
111 年	1,136,785	0.71	2,728,137	-0.60	73,306	0.20	162,642	-1.17
112 年	1,150,775	1.23	2,737,941	0.36	74,282	1.33	163,838	0.74
113 年	1,174,755	2.08	2,731,412	-0.24	75,684	1.89	163,295	-0.33

2. 人口組成

苓雅區屬高雄都會生活圈，人口遷移情形頻繁，如表 4-2-2 所示，過去近社會增加人數及自然增加人數皆呈現負成長。惟自民國 110 年起，社會增加人數負向成長趨緩，並於民國 112 年起回歸正成長增加 2,091 人，於民國 113 年增加 377 人。

表 4-2-2 苓雅區近 10 年人口增加情形一覽表

年度	總成長 (人)	自然增加			社會增加		
		人數 (人)	出生 (人)	死亡 (人)	人數 (人)	遷入 (人)	遷出 (人)
104	-1,339	-186	1,126	1,312	-1,153	8,391	9,544
105	-1,620	-167	1,159	1,326	-1,453	7,641	9,094
106	-1,862	-378	1,005	1,383	-1,484	7,545	9,029
107	-1,385	-376	1,024	1,400	-1,009	7,765	8,774
108	-823	-425	944	1,369	-398	8,096	8,494
109	-1,545	-498	940	1,486	-1,047	7,963	9,010
110	-3,444	-573	903	1,476	-2,871	7,718	10,589
111	-1,930	-819	827	1,646	-1,111	9,313	10,424
112	1,196	-895	741	1,636	2,091	9,885	7,794
113	-543	-920	747	1,667	377	9,117	8,740
平均	-1,378	-491	965	1,460	-887	8,405	9,292

3. 人口年齡結構

苓雅區近 10 年之人口年齡結構如表 4-2-3 所示，自民國 104 年起，苓雅區之幼年人口（0-14 歲）所佔比例持續下降，自 11.07%下降至 10.58%，而青壯年人口（15-64 歲）佔比由 73.12%降至 64.53%，老年人口（65 歲以上）則上升近 10 個百分比，由 15.81%提升至 24.89%，顯示苓雅區老化現象愈趨明顯。苓雅區與大多數都市情形相同，呈現少子化現象，並以勞動人口比例為高，惟若出生率持續下降，後續將面臨人力資源不足、扶養比高之課題。

表 4-2-3 苓雅區近 10 年人口年齡結構一覽表

年度	總計 (人)	0-14歲		15-64歲		65歲以上	
		人數 (人)	百分比 (%)	人數 (人)	百分比 (%)	人數 (人)	百分比 (%)
104	174,515	19,322	11.07	127,598	73.12	27,595	15.81
105	172,895	18,950	10.96	124,440	71.97	29,505	17.07
106	171,033	18,630	10.89	121,257	70.90	31,146	18.21
107	169,648	18,471	10.89	118,544	69.88	32,633	19.24
108	168,825	18,409	10.90	116,190	68.82	34,226	20.27
109	167,280	18,261	10.92	113,347	67.76	35,672	21.32
110	164,572	17,949	10.91	109,836	66.74	36,787	22.35
111	162,642	17,543	10.79	107,318	65.98	37,781	23.23
112	163,838	17,485	10.67	106,875	65.23	39,478	24.10
113	163,295	17,275	10.58	105,373	64.53	40,647	24.89
平均	168,582	18,394	10.91	116,406	69.05	33,782	20.04

(二) 產業結構

1. 一級產業

依據主計總處最新民國 109 年農林漁牧業普查結果，苓雅區一級產業之家數合計為 1,995 家，約佔高雄市 2.29%，以農牧業 1,613 家最多，其次林業 275 家，漁業 107 家，約佔高雄市林業家數之 3.61%，詳如表 4-2-4 所示。

表 4-2-4 高雄市及苓雅區一級產業家數一覽表

地區	農牧業 (家)	農事及畜牧服務業 (家)	林業 (家)	漁業 (家)	總計 (家)
高雄市	71,444	236	9,093	6,310	87,083
苓雅區	1,613	-	275	107	1,995
苓雅區占高雄市比例	2.26%	-	3.02%	1.70%	2.29%

2. 二、三級產業

依據主計總處最新民國 110 年工業及服務業普查結果，苓雅區二級、三級產業之場所家數共為 15,279 家，員工人數共為 71,332 人。其中二級產業家數合計為 1,862 家，員工人數合計為 9,885 人，並以營建工程業為主要發展產業，計有產業家數 1,350 家及員工人數 6,187 人。二級產業員工人數約佔高雄市營 2.42%。而三級產業家數合計為 14,736 家，員工人數合計為 69,525 人，以批發及零售業為主要發展產業，達 6,590 家，員工人數為 20,064 人。三級產業員工人數約佔高雄市 8.17%。詳如表 4-2-5 所示。

表 4-2-5 高雄市及苓雅區二、三級產業各行業別經營概況一覽表

項目		員工			場所單位數		
		高雄市 (人)	苓雅區 (人)	占比 (%)	高雄市 (家)	苓雅區 (家)	占比 (%)
二級產業	礦石及土石採取業	236	16	6.78	29	4	13.79
	製造業	314,469	3,067	0.98	15,095	453	3.00
	電力及燃氣供應業	4,677	22	0.47	190	10	5.26
	用水供應及污染整治業	7,812	593	7.59	993	45	4.53
	營建工程業	81,801	6,187	7.56	18,679	1,350	7.23
	小計	408,995	9,885	2.42	34,986	1,862	5.32
三級產業	批發及零售業	237,665	20,064	8.44	74,637	6,590	8.83
	運輸及倉儲業	54,227	9,257	17.07	6,490	869	13.39
	住宿及餐飲業	81,385	6,817	8.38	22,974	2,045	8.90
	出版、影音製作、傳播及資訊服務業	14,408	1,728	11.99	1,852	257	13.88
	金融及保險業、強制性社會安全	36,591	5,945	16.25	4,263	639	14.99
	不動產業	14,607	1,807	12.37	3,808	543	14.26
	專業、科學及技術服務業	29,199	4,041	13.84	6,833	954	13.96
	支援服務業	49,278	7,211	14.63	3,973	462	11.63
	教育業	19,636	1,455	7.41	3,260	275	8.44
	醫療保健及社會工作服務業	66,588	7,460	11.20	4,331	397	9.17
	藝術、娛樂及休閒服務業	10,222	1,422	13.91	3,128	260	8.31
	其他服務業	28,358	2,318	8.17	16,565	1,445	8.72
	小計	642,164	69,525	10.83	152,114	14,736	9.69
	總計	1,051,159	71,332	6.79	187,100	15,279	8.17

三、土地使用現況

本計畫區位於高雄市苓雅區三多二路及凱旋二路交叉路口，於環狀輕軌C34站之東側，原為國際商業高級商工職業學校之校地，隨著民國111年8月教育部核定停招，原地上物已完成拆除作業。

本次計畫範圍位處原校地南側範圍，三面臨路，西側臨凱旋二路，路寬10公尺；南側臨三多二路，路寬25公尺；東側臨德安街，路寬8公尺。

計畫周邊現況多為住宅使用，包含北側之德安公教住宅，另設有五權國小、三信高商、福東國小、林靖公園、福裕公有停車場、凱旋醫院、民生醫院，三多二路之南側則具沿街店鋪，屬第二種特定商業專用區，原校地北側範圍預計由國立中山大學醫學院進駐。周邊土地使用現況與機能分布詳圖4-3-1及圖4-3-2所示。





圖 4-3-2 本計畫區周邊生活機能分布圖

四、公共設施現況

本計畫區500公尺範圍內之主要計畫公共設施用地共計7處，另含4條計畫道路，包括三多二路、凱旋二路、四維二路，皆已足寬開闢。本計畫區周邊多機關、學校、醫療機構、公園等公共設施，除7處公共設施用地，尚具1處文教區，現為三信家商使用，屬本市大眾運輸服務之重要節點，未來配合本計畫區開發展望再加值周邊公共設施與大眾運輸場站之服務效益。

各公共設施用地開闢情形及使用現況如表4-4-1、圖4-4-1所示。

（一）學校用地

本計畫範圍周邊500公尺內劃設四處學校用地，包含文1、文19（小）、文34（小）及文31，分別為福康國小、五權國小、福東國小及高雄師範大學，已完全開闢。

（二）醫療衛生用地

本計畫範圍周邊500公尺內劃設1處醫療衛生用地，部分已開闢。

（三）機關用地

本計畫範圍周邊500公尺內劃設1處機關用地，部分已開闢。

（四）河道

本計畫範圍周邊500公尺內劃設1處河道用地，現況為凱旋二路，供作道路使用。

表 4-4-1 計畫周邊 500M 公共設施用地開闢情形綜理表

公共設施用地		使用現況	計畫面積 (公頃)	開闢情形
學校用地	文1	福康國小	2.33	完全開闢
	文19（小）	五權國小	2.37	完全開闢
	文34（小）	福東國小	3.26	完全開闢
	文31	高師大和平校區	1.26	完全開闢
醫療衛生 用地	醫衛	高雄市立中醫醫院、 高雄市立民生醫院、 高雄市政府衛生局	5.68	部分開闢
機關用地	機43	高雄市政府社會局 長青綜合服務中心	0.83	部分開闢
河道	河	園道	10.41	現況供道路使用

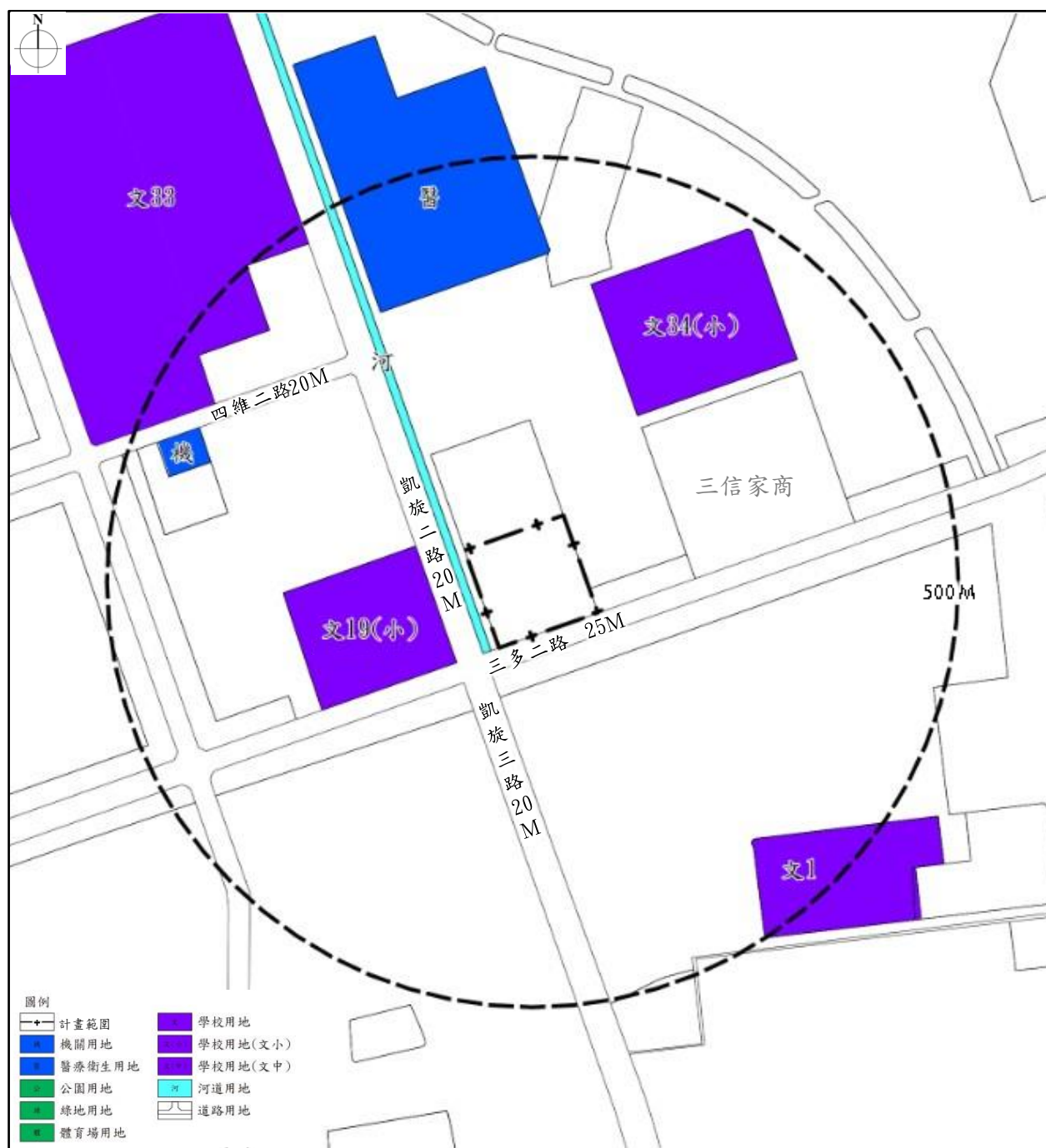


圖 4-4-1 本計畫區 500 公尺範圍內公共設施現況圖

五、土地權屬分析

本計畫區土地座落於高雄市苓雅區，區內共計14筆土地；土地權屬分別為國有及市有，以高雄市政府財政局經營之市有土地為主，面積共計14,796平方公尺，占總面積99.01%；財政部國有財產署經營之國有土地面積合計為148平方公尺，占總面積0.99%，計畫面積合計為14,944平方公尺，土地清冊如表4-5-1所示，土地權屬分布如圖4-5-1所示。

表 4-5-1 本計畫區土地清冊綜理表

項次	地段	地號	地籍面積 (平方公尺)	百分比 (%)	土地權屬	管理機關
1	苓雅區 福裕段	1445	3,629	24.28	高雄市	高雄市政府財政局
2		1446	47	0.32	高雄市	高雄市政府財政局
3		1447	571	3.82	高雄市	高雄市政府財政局
4		1448	143	0.96	高雄市	高雄市政府財政局
5		1449	6,145	41.12	高雄市	高雄市政府財政局
6		1450	5	0.03	高雄市	高雄市政府財政局
7		1451	96	0.64	中華民國	財政部 國有財產署
8		1451-1	52	0.35	中華民國	財政部 國有財產署
9		1452	7	0.05	高雄市	高雄市政府財政局
10		1452-1	29	0.19	高雄市	高雄市政府財政局
11		1453	3,550	23.76	高雄市	高雄市政府財政局
12		1454	498	3.33	高雄市	高雄市政府財政局
13		1455	6	0.04	高雄市	高雄市政府財政局
14		1455-1	166	1.11	高雄市	高雄市政府財政局
合計			14,944	100.00	-	-

註：實際範圍及面積依核定圖及分割測量為準。

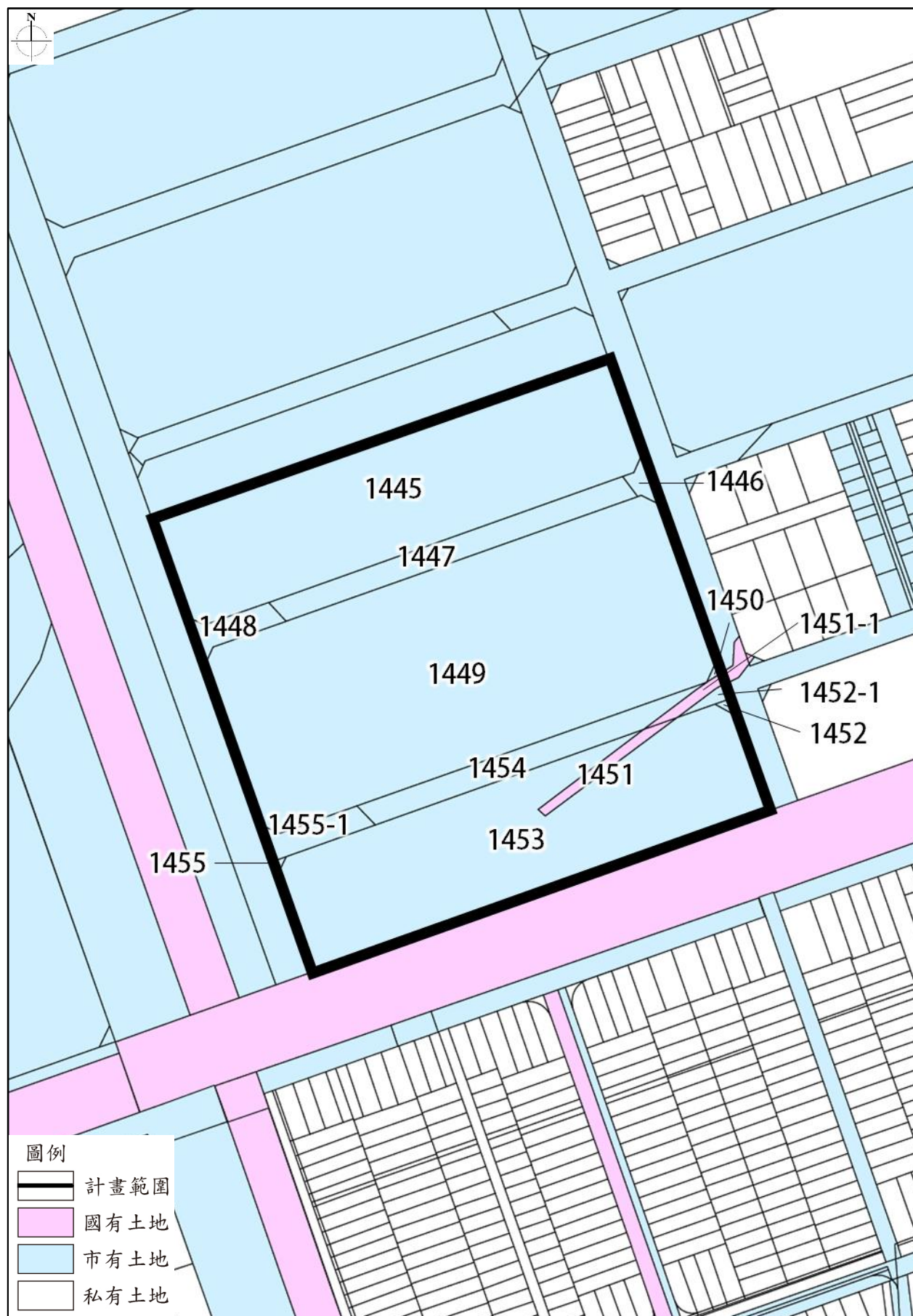


圖 4-5-1 本計畫區土地權屬示意圖

六、交通系統現況

(一) 道路系統

本計畫區基地三面臨路，包含聯外道路（三多二路）、主要道路（凱旋二路），另設有社區道路（德安街），供社區居民通行，詳表4-6-1、圖4-6-1及圖4-6-2所示。

1. 聯外道路

本計畫範圍周邊現況具有一條聯外道路，為三多二路（寬 25 公尺），往東可通往鳳山區、大寮區、屏東市等地，亦可由高雄交流道與南北向之高速公路（國道 1 號）銜接；往西可通往前鎮區，抵達高雄港旅運中心。車道配置為往西 3 混合車道，往東 2 混合車道，道路二側皆設有人行道，無配置停車格。

2. 主要道路

本計畫範圍周邊現況具有一條主要道路，為凱旋二路（寬 10 公尺），往北可銜接四維一路、同慶路等東西向主要道路，往南銜接三多二路。車道配置為雙向各 1 混合車道，道路兩側皆設有人行道與停車格。

3. 社區道路

本計畫範圍周邊現況具一條社區通行道路，為西側之德安街（寬 8 公尺）。德安街為銜接四維二路至三多二路之南向單向道，主要供社區、通學道路使用，採混合式車道，單側設置人行道，僅部分路段配有機車停車格。

表 4-6-1 本計畫區周邊道路現況配置綜理表

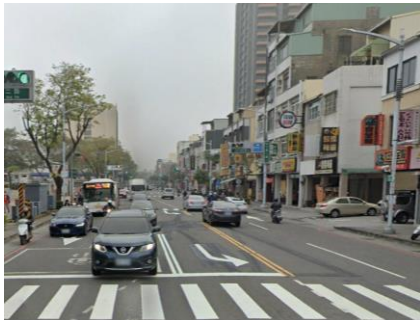
道路層級	道路名稱 (計畫寬度)	現況配置	備註
聯外道路	三多二路 (25 公尺)	 雙向各 2 混合車道（於凱旋路口增設一偏心左轉道）、無停車配置、雙側紅線	-

表 4-6-1 本計畫區周邊道路現況配置綜理表（續）

道路層級	道路名稱 (計畫寬度)	現況配置	備註
主要道路	凱旋二路 (10 公尺)	 雙向各 1 混合車道、雙側配置汽車格	-
社區道路	德安街 (8 公尺)	 1 雙向混合車道、單側配置機車格、雙側紅線 (部分路段為單側紅線)	汽車南向 單行

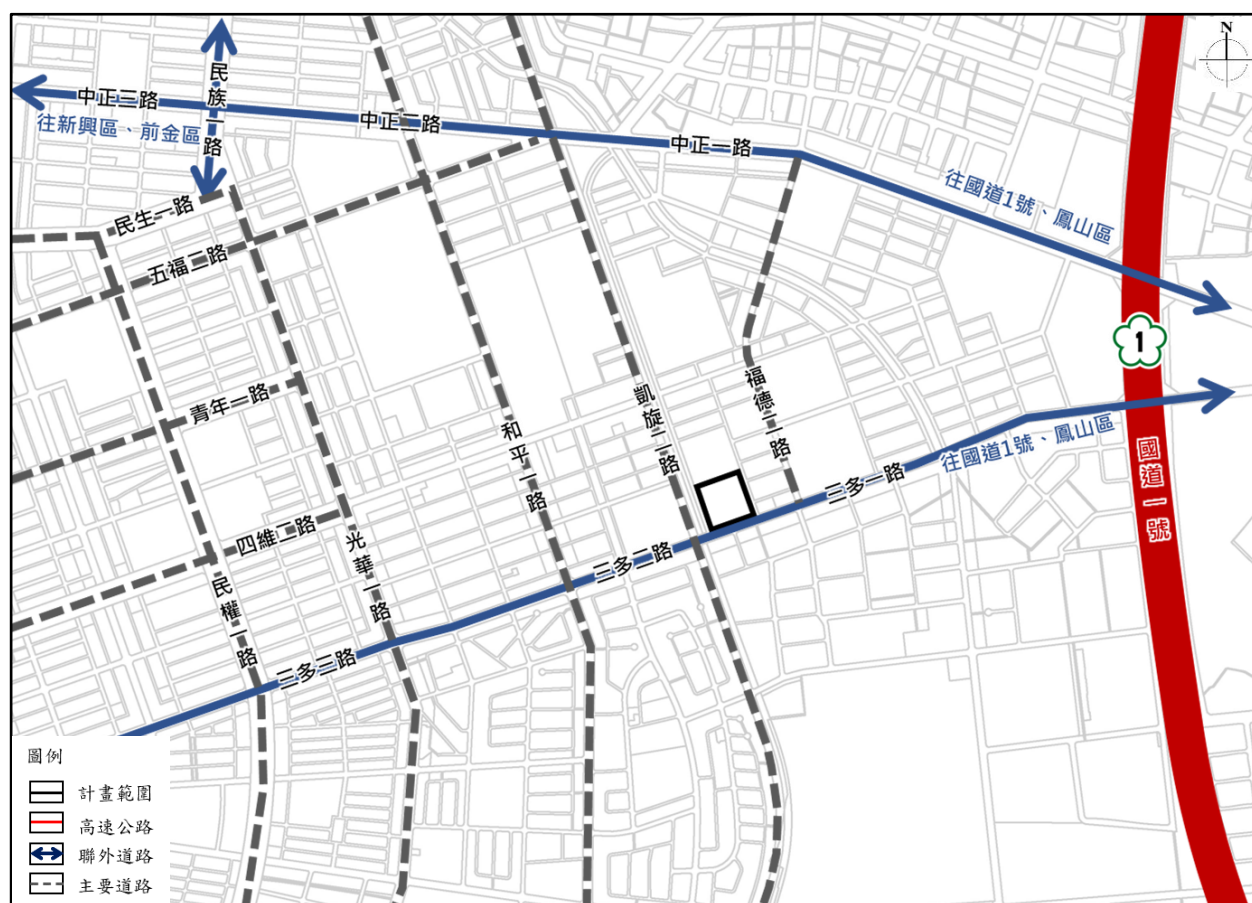


圖 4-6-1 本計畫區周邊道路系統示意圖

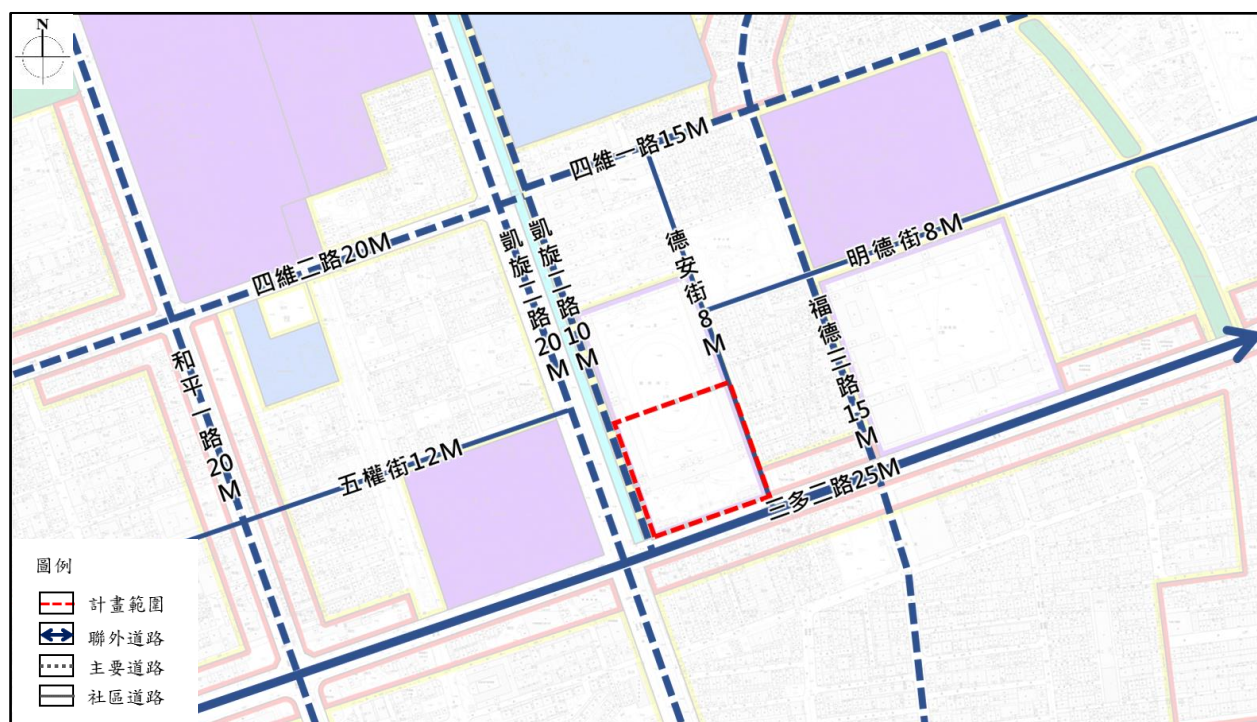


圖 4-6-2 本計畫區道路系統功能分類示意圖

(二) 大眾運輸系統

1. 捷運系統

本計畫範圍現況西側即為環狀輕軌 C34 站，即五權國小站。捷運輕軌路線採環狀設計，延凱旋路之路廊行駛至三民區大順路、高雄港區腹地及高雄多功能經貿園區，並串聯捷運紅線及橘線。根據高雄捷運局統計資料，近三年輕軌運量不斷攀升，自民國 113 年 1 月全線通車以來，月平均人次由民國 111 年 417,451 人次大幅提升至 1,047,462 人次。本計畫捷運系統詳圖 4-6-3 所示。

表 4-6-2 高雄捷運輕軌線運量統計表

-	民國 111 年	民國 112 年	民國 113 年
1 月	326,766	813,628	1,259,327
2 月	559,892	609,642	1,654,558
3 月	299,982	538,926	943,243
4 月	244,954	658,078	885,821
5 月	168,790	551,886	905,564
6 月	185,593	580,423	936,946
7 月	380,402	696,327	904,543
8 月	580,587	698,723	1,008,981
9 月	371,177	536,064	928,172
10 月	679,577	699,709	-
11 月	540,322	625,136	-
12 月	671,374	759,508	-
平均	417,451	647,338	1,047,462

2. 公車系統

高雄市公車系統中，本計畫周邊鄰近之站點為「輕軌五權國小站（三多二路）」及「輕軌五權國小站（凱旋二路站）」，共計 10 條路線，由 4 家營運業者經營，包含高雄客運（共 2 條路線）、港都客運（共 4 條路線）、統聯客運（共 1 條路線）及漢程客運（共 2 條路線）。公車班距尖峰時段平均為 10 至 20 分鐘，離峰時段平均為 30 至 40 分鐘，詳表 4-6-3 所示。

表 4-6-3 本計畫區周邊公車系統概況表

項次	路線名稱	行徑路線	班距（分鐘）	營運業者
1. 輕軌五權國小站（三多二路）				
1	11	瑞豐站-捷運鹽埕埔站	尖峰：15-40 離峰：20-70	高雄客運
2	52A	建軍站-高雄車站 （站東路）	尖峰：15-20 離峰：30-40	港都客運
3	70A 三多幹線 （部分行駛澄清湖）	前鎮站-長庚紀念醫院	尖峰：10-15 離峰：20-30	港都客運
4	70B 三多幹線 （延駛鎮州路）	前鎮站-長庚紀念醫院	尖峰：10-15 離峰：20-30	港都客運
5	70D 三多幹線 （延駛仁美）	前鎮站-仁美	尖峰：10-15 離峰：20-30	港都客運
6	100 百貨幹線	瑞豐站-漢神巨蛋	尖峰：10-15 離峰：20-25	統聯客運
7	8001 （長途公車）	大公路-林園站	固定班表	高雄客運
2. 輕軌五權國小站（凱旋二路）				
1	37	輕軌夢時代站-育英醫專	尖峰：15-30 離峰：60-70	東南客運
2	52A	建軍站-高雄車站 （站東路）	尖峰：15-20 離峰：30-40	港都客運
3	168 環西幹線	金獅湖站-金獅湖站	尖峰：15-25 離峰：15-40	漢程客運
4	168 環東幹線	金獅湖站-金獅湖站	尖峰：15-20 離峰：15-40	漢程客運

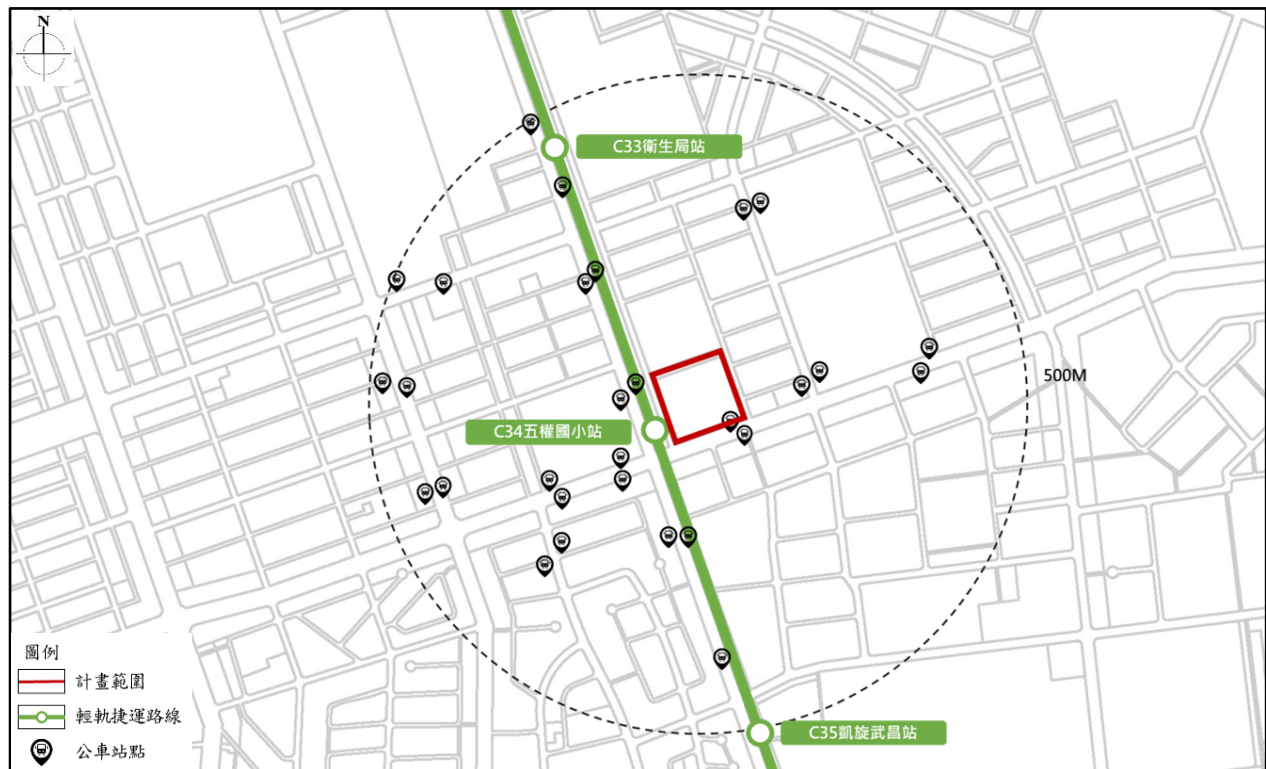


圖 4-6-3 本計畫區周邊大眾運輸系統分布示意圖

(三) 人行動線

本計畫周邊人行道系統建設完善，多數街廓現況皆已留設1.5公尺至2.5公尺寬之人行道，三多二路南側及四維一路北側之商業帶亦留設騎樓供行人通行。配合行穿線之規劃，本計畫基地可與周邊大眾運輸系統、學校、綠帶、公園等設施串聯，於輕軌捷運C34站亦留設過路段，供乘客通行，整體人行動線規劃完善，詳圖4-6-4所示。



圖 4-6-4 本計畫區周邊人行動線示意圖

(四) 路口轉向調查

為掌握本計畫基地周邊鄰近道路之交通狀況，以利後續進行動線配置，本計畫於基地周邊道路之尖峰時段進行路口轉向交通量調查，分別於平日、假日晨峰時段（08：00－09：00）及昏峰時段（17：00－18：00）調查A（三多二路與20公尺寬凱旋二路交叉口）、B（三多二路與10公尺寬凱旋二路交叉口）、C（三多二路與德安街交叉口）三路口之車流動向、D（三多二路與福德三路交叉口）、E（四維路與20公尺寬凱旋二路交叉口）、F（四維路與10公尺寬凱旋二路交叉口）、G（三多二路與德安街交叉口），路口分布如圖4-6-5所示。



圖 4-6-5 本計畫調查路口分布示意圖

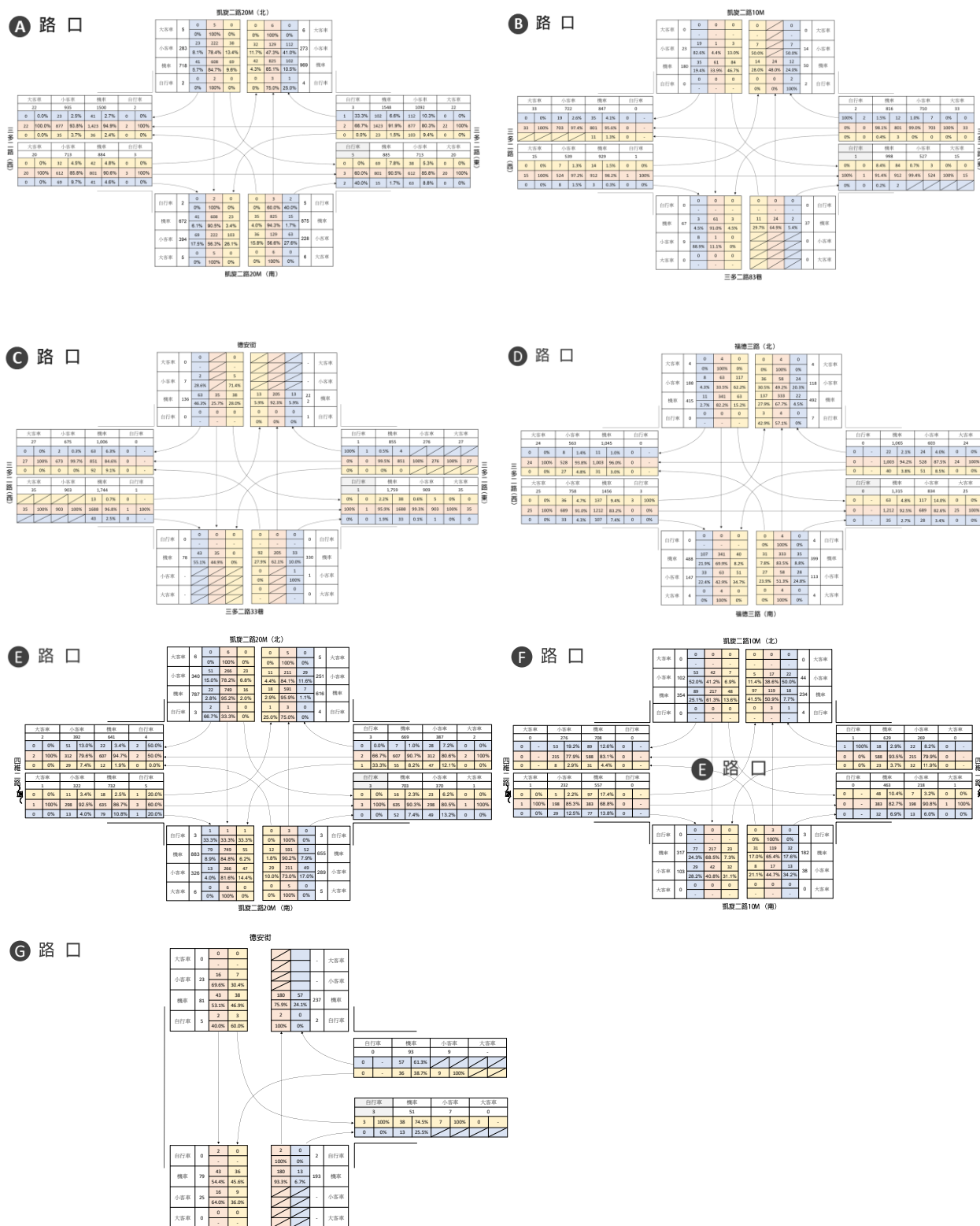
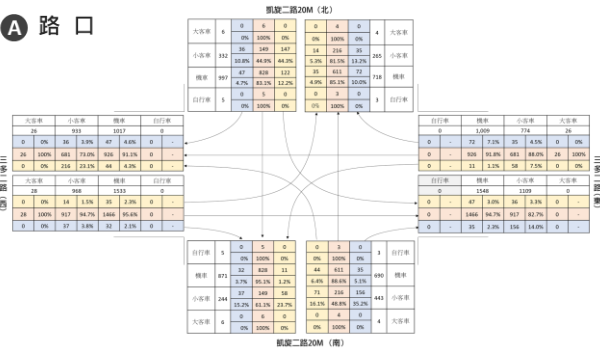
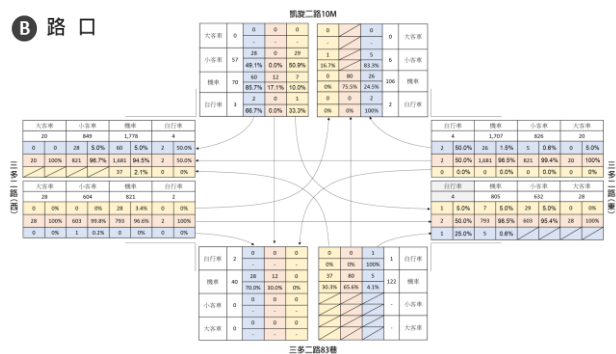


圖 4-6-6 平日早上尖峰時段路口轉向示意圖

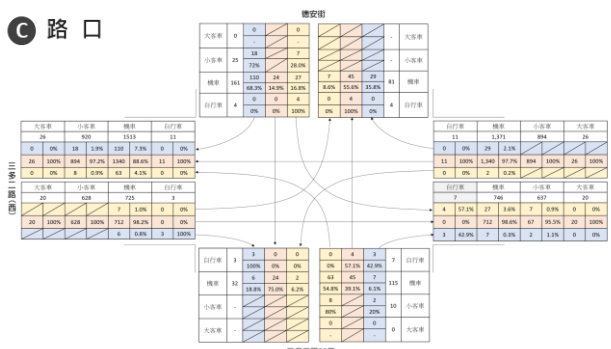
A 路口



B 路口



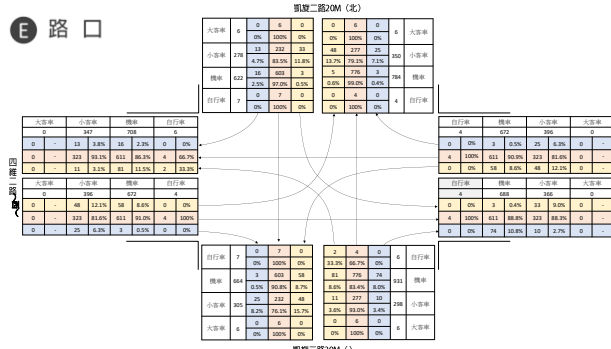
C 路口



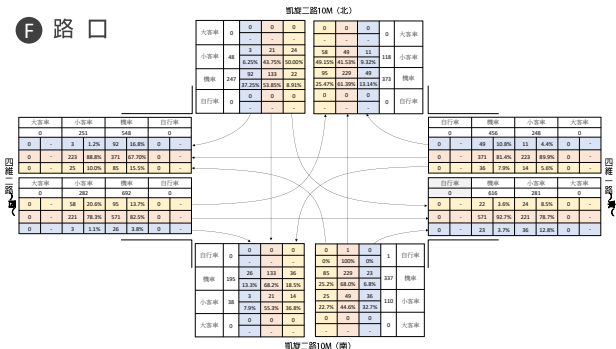
D 路口



E 路口



F 路口



G 路口

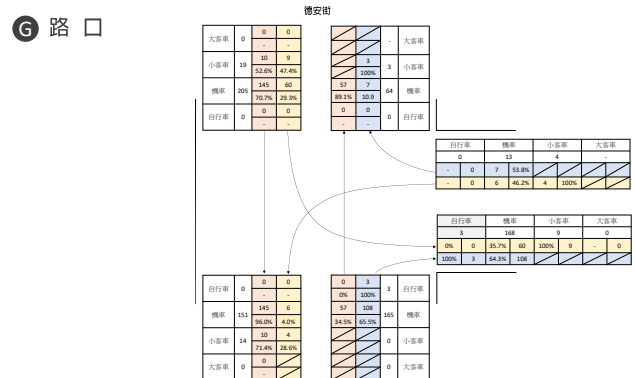


圖 4-6-7 平日傍晚尖峰時段路口轉向示意圖

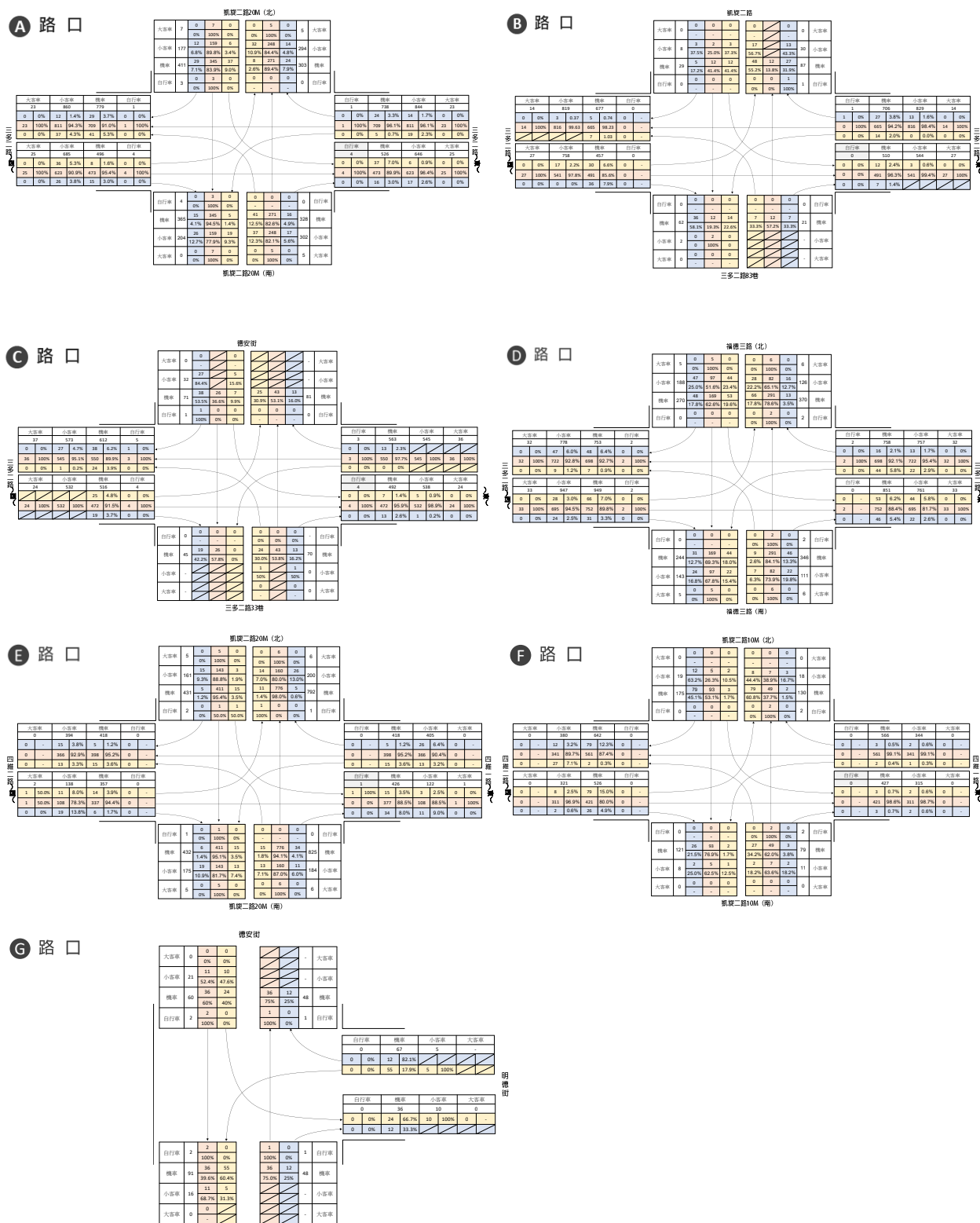
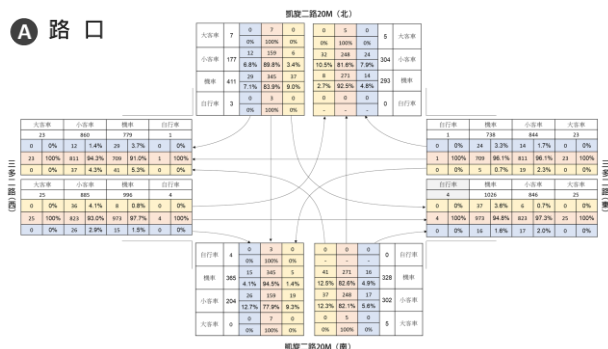
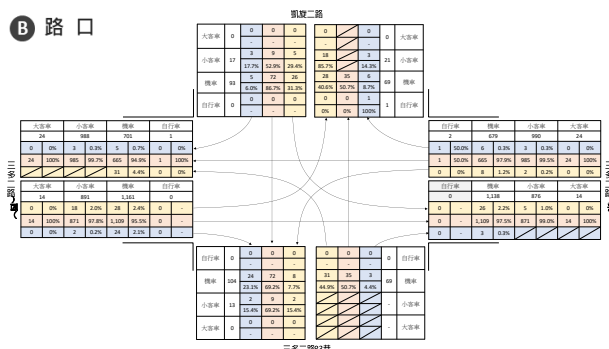


圖 4-6-8 假日早上尖峰時段路口轉向示意圖

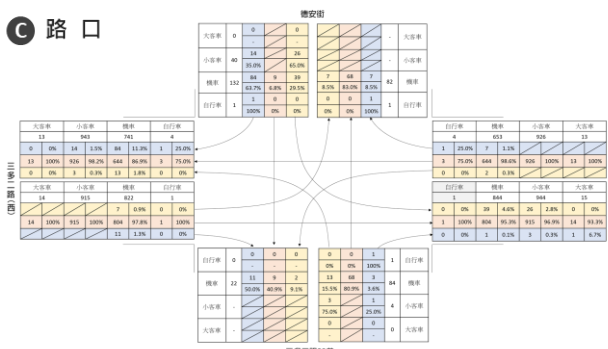
A 路口



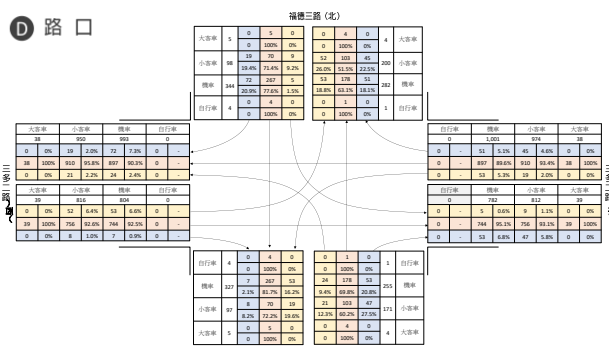
B 路口



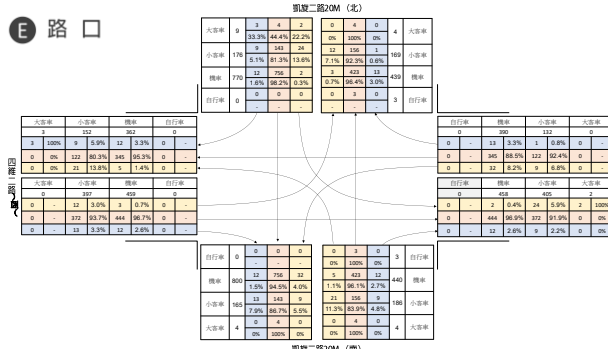
C 路口



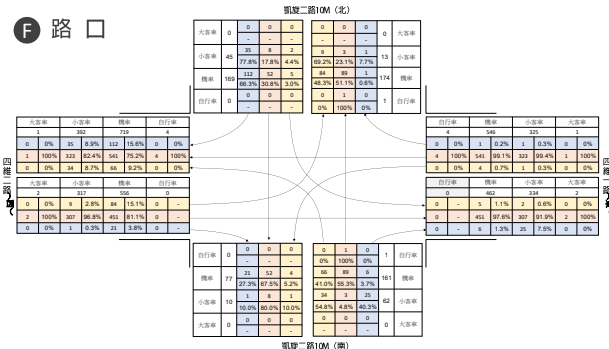
D 路口



E 路口



F 路口



G 路口

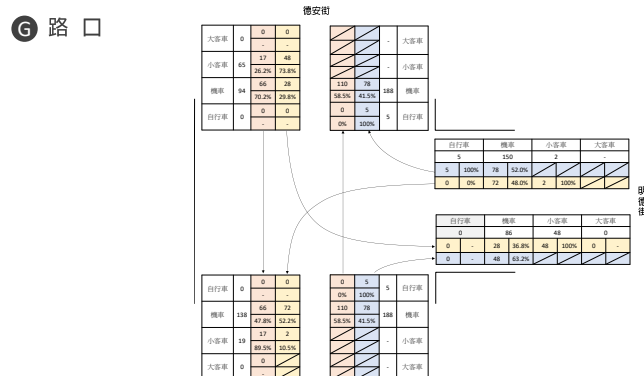


圖 4-6-9 假日傍晚尖峰時段路口轉向示意圖

(五) 道路服務水準調查

為瞭解本計畫區周邊主要道路之交通特性，以利後續之交通影響評估，分別調查平日、假日之晨峰時段（07：00—09：00）及昏峰時段（17：00—19：00）之交通流量，依據交通部「2022年臺灣公路容量手冊」之評估標準進行道路服務水準分析，並無壅塞情形，交通服務品質良好，如表4-6-5、表4-6-6所示。

表 4-6-4 道路服務水準等級劃分標準表

服務水準	需求流量/容量比 (V/C)
A	$V/C \leq 0.25$
B	$0.25 < V/C \leq 0.50$
C	$0.50 < V/C \leq 0.80$
D	$0.80 < V/C \leq 0.90$
E	$0.90 < V/C \leq 1.0$
F	$V/C > 1.0$

表 4-6-5 本計畫區平日周邊現況道路服務水準綜理表

路段	方向	時段	道路容量 (C)	尖峰小時流量 (PHV)	V/C	平均旅行速率 kph	服務水準
三多二路	西向	晨峰	2000	1414	0.71	40	C
		昏峰	2000	1017	0.51	45	C
	東向	晨峰	2000	1009	0.50	45	C
		昏峰	2000	1233	0.62	40	C
凱旋二路 (路寬 10M)	北向	晨峰	300	38	0.13	30	A
		昏峰	300	29	0.10	30	A
	南向	晨峰	300	78	0.26	30	B
		昏峰	300	77	0.26	30	B
凱旋二路 (路寬 20M)	北向	晨峰	1440	573	0.40	50	B
		昏峰	1440	487	0.34	50	B
	南向	晨峰	1440	506	0.35	50	B
		昏峰	1440	641	0.44	50	B
德安街 (路寬 8M)	北向	晨峰	800	58	0.04	30	A
		昏峰	800	50	0.03	30	A
	南向	晨峰	800	49	0.06	30	A
		昏峰	800	59	0.07	30	A

表 4-6-6 本計畫區假日周邊現況道路服務水準綜理表

路段	方向	時段	道路容量 (C)	尖峰小時 流量 (PHV)	V/C	平均旅行 速率 kph	服務水準
三多二路	西向	晨峰	2000	1281	0.64	45	C
		昏峰	2000	1185	0.59	45	C
	東向	晨峰	2000	1260	0.63	45	C
		昏峰	2000	1183	0.59	45	C
凱旋二路 (路寬 10M)	北向	晨峰	300	56	0.19	30	A
		昏峰	300	42	0.14	30	A
	南向	晨峰	300	17	0.06	30	A
		昏峰	300	42	0.14	30	A
凱旋二路 (路寬 20M)	北向	晨峰	1440	392	0.27	50	B
		昏峰	1440	326	0.23	50	A
	南向	晨峰	1440	311	0.22	50	A
		昏峰	1440	414	0.29	50	B
德安街 (路寬 8M)	北向	晨峰	800	15	0.01	30	A
		昏峰	800	47	0.03	30	A
	南向	晨峰	800	44	0.05	30	A
		昏峰	800	60	0.08	30	A

(六) 停車供給

本計畫盤點計畫範圍周邊500公尺範圍停車空間，共計有四處停車場，配有812席汽車車格、32席機車車格，其中福裕公有停車場緊鄰本計畫區東側，共配有114席汽車車格；本計畫基地兩面道路畫設紅線標線，車格僅配置於基地西側。本計畫周邊停車空間詳表4-6-7及圖4-6-10所示。

表 4-6-7 本計畫區周邊停車場綜理表

經營型態	形式	道路/站名	供給數量		停車率 (%)
			小型車 (席)	機車 (席)	
民營	平面	寶盛英明路 停車場	47	-	72.9
民營	平面	日月亭苓雅 英明停車場	92	32	67.0
公有	立體	凱旋醫院 停車場	559	-	96.1
公有	平面	福裕公有 停車場	114	-	98.0
合計			812	32	-

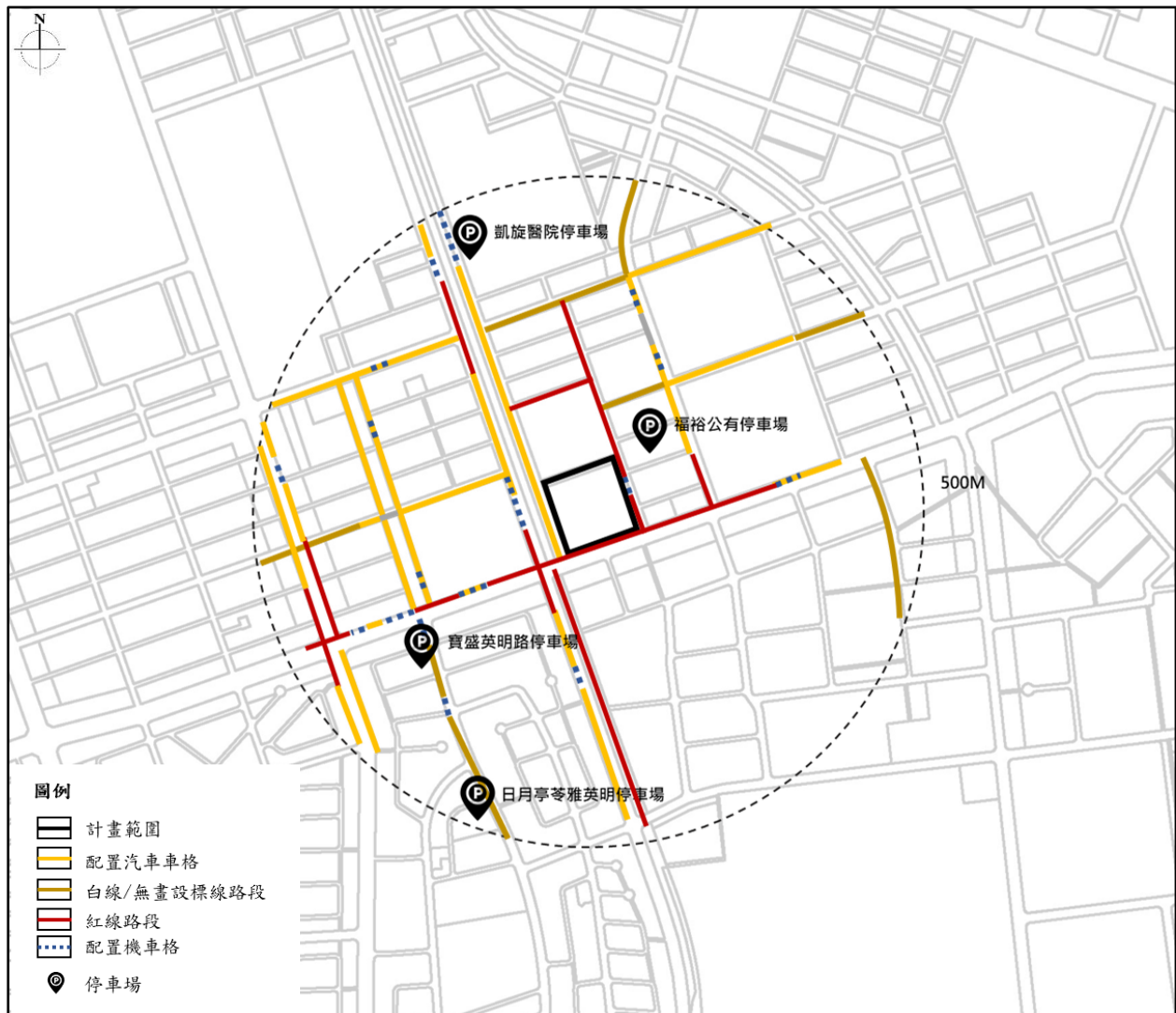


圖 4-6-10 本計畫區周邊停車空間分布示意圖

七、不動產市場調查

為評估本計畫後續適宜之開發類型，並因應市場發展現況，將針對苓雅區基地周邊之住宅、商辦、零售業及旅館業等業種之市場結構、區位分布以及現況行情進行初步分析，作為本計畫未來發展方向之參考，分別說明如後。

（一）住宅市場分析

苓雅區位於高雄市市中心地區，區內文教資源豐富，公園綠地設施充裕，周邊商圈發達，且鄰近民生醫院及凱旋醫院等醫療設施（距本計畫基地約1公里），生活環境優良，且配合近年捷運建設之興建，交通便捷，住宅市場持續熱絡發展，基地周邊以中大坪數住宅為主力，惟現況住宅推案多座落於東側文化中心生活圈，可望藉由本次計畫引入住宅、商業等多元生活機能，強化西側五塊厝生活圈之不動產市場發展潛力，計畫周邊住宅推案詳表4-7-1及圖4-7-1所示。

表 4-7-1 本計畫區周邊住宅推案一覽表

建物形式	建案名稱	規劃內容	房型	平交均價 (萬/坪)	屋齡
住店大樓	新文化城安	地上 15 層， 地下 5 層	2 房：27/28/29/30/33 坪 3 房：45/51/55 坪	40	興建中
	傳田豐御	地上 15 層， 地下 4 層	2 房：21 坪 3 房：29/33/37/40/48/53/57/60 坪 4 房：69 坪	39.88	興建中
	興連城 W&G	地上 12 層， 地下 3 層	2 房：20/22/24 坪	45.74	0
	鳳凰康澤	地上 15 層， 地下 4 層	3 房：47/48/52/58 坪	43.44	0
透天	立春天璽	地上 5 層	透天：87/108 坪	41.76	0
	恆耀藏隱	地上 5 層	透天：93 坪	29.67	0

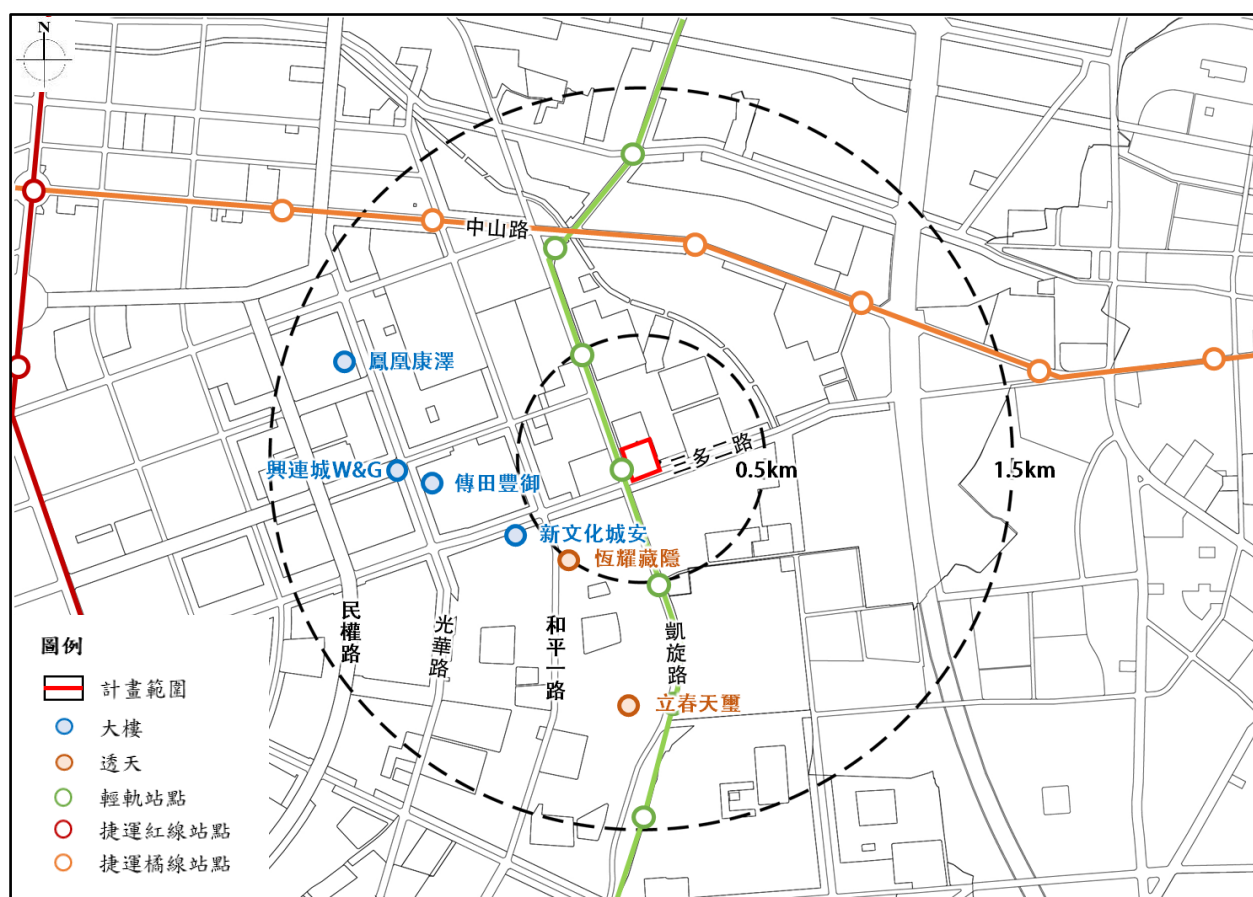


圖 4-7-1 本計畫區周邊住宅推案分布示意圖

(二) 辦公市場分析

本計畫基地所在之苓雅區，位於三多路等多條主要道路之交會處，整體交通便利，惟本計畫基地周圍辦公室大樓較少且屋齡較高共計4棟辦公大樓，屋領皆已逾30年，屬屋齡較高之辦公大樓，租金水平較低，未來若開發新型態辦公產品將比周邊地區之辦公大樓更具優勢，然本計畫非位於民族路、中正路及民權路辦公商圈廊帶上，辦公群聚效益不佳，於高雄市區範圍而論，開發辦公市場仍待評估，周邊辦公大樓租金與分布位置詳表4-7-2及圖4-7-2所示。

表 4-7-2 本計畫範圍周邊辦公大樓租金彙整表

商辦大樓	租金單價 (元/坪)	銷售單價 (萬元/坪)	屋齡
自由女神企業中心	-	9.07	33
泛美企業寶座	489	13.2	33
中正一品	420	8.9	33
堅山中正大廈	499	12.6	33

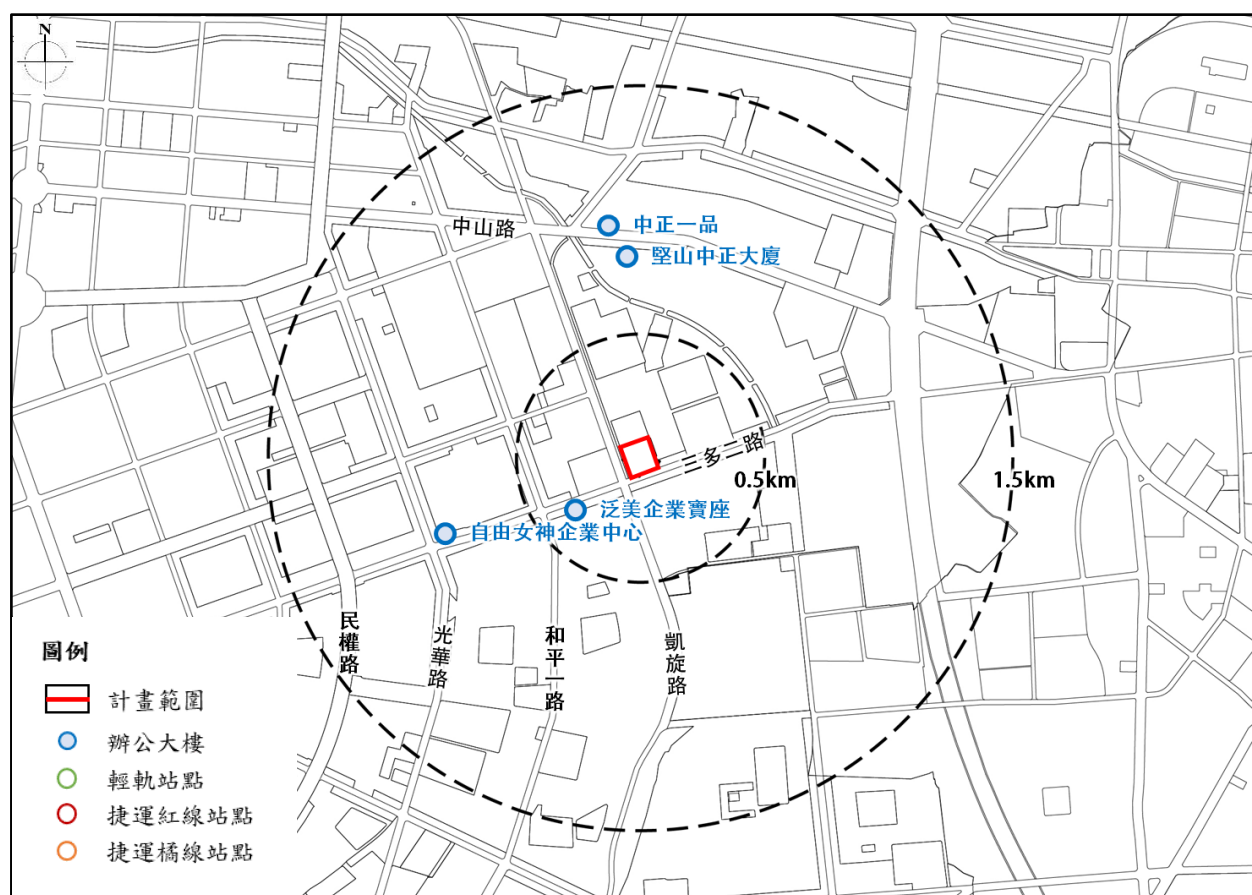


圖 4-7-2 本計畫範圍周邊辦公大樓分布示意圖

(三) 零售市場分析

本計畫周邊1.5公里範圍內無百貨商場，商業活動主要沿街式分布，多為生鮮超市及主題專賣店，包含全聯及小北百貨，缺少中大型之量販店、百貨公司。

高雄市現況共計有13家中大型賣店、15家百貨公司，中大型賣店以家樂福為多數，百貨公司多結合影城、餐飲或旅館等複合式經營，詳表4-7-3及表4-7-4所示。而南高雄之百貨商場主要沿捷運紅線分布，目前已有高雄車站新京站、高雄車站商業大樓、鳳山Lalaport及空中鳳城等商場陸續開發，未來可透過捷運系統串聯，與本站結合，並配合本計畫周邊地區之商業發展型態，引入沿街式零售店鋪，提供社區多元之服務機能，以滿足周邊住戶基本消費需求，詳圖4-7-3所示。

表 4-7-3 高雄市百貨公司基本資料表

店名	所屬商圈	營業面積 (坪)	樓層數	簡介
大遠百 FE21	三多商圈	18,894	B5/18F	1. 新概念店約有 500 家，共 1.8 萬多坪。 2. 威秀影城 4,000 多坪。 3. 誠品書店 1,000 多坪。
新光三越 (本館)	三多商圈	13,376	B5/14F	設有 500 坪之文化館，做為展示文物及各種商品使用。
太平洋 SOGO	三多商圈	17,200	B2/17F	商品與新光三越、大立百貨均有 6 成以上重複率，故有相互競爭之現象。

表 4-7-3 高雄市百貨公司基本資料表（續）

店名	所屬商圈	營業面積 (坪)	樓層數	簡介
漢神百貨 (本館)	五福商圈	12,000	B7/45	1. 國際名品專賣樓層。 2. 結合漢來飯店。
大立百貨	五福商圈	6,500	B1/13F	原為日系百貨公司，自民國 97 年 4 月 1 日起，更名為大立百貨。蔦屋書店於民國 109 年 6 月進駐。產品強調「高貴不貴」。
大統 五福店	五福商圈	800	B2/3F	總樓地板面積約 5,000 坪，商場以餐飲、居家生活服務為主，緊鄰新堀江、玉竹商圈。
統一 夢時代 購物中心	多功能 經貿園區 商圈	121,000	B2/9F	樓層以水、花卉、自然、宇宙四大主題規劃，打造購物、休閒、娛樂、餐飲、藝文空間。
新光三越 (左營店)	高鐵商圈	23,128	B4/F11	1. 約 1.2 萬坪之綠化面積及全臺最大植生牆之百貨公司。 2. 擁有國際活動展演中心，可供展覽、會議、宴會及其他活動使用。
漢神巨蛋 購物廣場	巨蛋商圈	21,000	B1/F8	1. 國際名品專賣樓層。 2. 結合漢來海港餐廳。
義大世界 購物廣場	-	33,000	B2/F5	1. 「品牌直營」Outlet Mall。 2. 南部首見主題運動館。
環球 購物中心 新左營 車站店	高鐵商圈	2,400	1F/4F	規劃適合轉運乘客快速便捷享用的美食及商品為主。
義享天地	凹子底 商圈	122,000	B6/31F	1. A 館：義享時尚廣場、萬豪酒店，於 110 年初開幕。 2. B 館：商辦、娛樂中心及電影院，興建中。
SKM Park	-	34,000	B1/4F	1. 國際名品專賣樓層。 2. 購物中心結合運動主題，以親子客群為主，並引入鈴鹿賽車場，屬主題式輕型 Outlet Mall。
凹子底 富邦商場	凹子底 商圈	150,000 (預計)	B6/48F	1. 融合商場、旅館、辦公室及水族館的商業綜合體/全客層 2. 預計 2026 年竣工
鳳山 lalaport	-	40,000	B2/6F	1. 市區型百貨/全客層 2. 預計 2026 年開幕
岡山樂購 站前廣場	-	16,000	B2/5F	1. 複合式百貨商場和影城/全客層 2. 電影為主題的休閒購物商場
空中鳳城 (鳳山車站 共構大樓)	-	12,952	A 棟： 10F B 棟： 6F	1. 首座電影院、國民運動中心、青創空間三合一火車站/全客層及通勤客群 2. 預計 2025 年開幕

表 4-7-3 高雄市百貨公司基本資料表（續）

店名	所屬商圈	營業面積 (坪)	樓層數	簡介
高雄車站 商場 (新京站)	高雄車站 商圈	7,800	-	1. 車站型商場/通勤客群及周邊居民 2. 預計 2026 年開幕
高雄車站 商業大樓	高雄車站 商圈	15,242	10F	1. 車站型商場/通勤客群及周邊居民 2. 預計 2027 年開幕
聯上停 35	凹子底 商圈	-	B4/7F	1. 複合式停車場，結合機關辦公場所、 商場、餐廳等生活空間 2. 預計 2024 年開幕

表 4-7-4 高雄市各量販店基本資料表

店鋪名稱		賣場 坪數 (坪)	停車場(位)	地址
大樂	大樂 購物中心	4,766	汽車：1,000	高雄市三民區民族一路 463 號
大潤發	鳳山店	5,000	汽車：700	高雄市鳳山區文化路 59 號
家樂福	愛河店	3,300	機車：400／汽車：295	高雄市三民區河東路 356 號
	鳳山店	2,803	機車：330／汽車：280	高雄市鳳山區中山西路 236 號
	楠梓店	-	機車：387／汽車：418	高雄市楠梓區藍田路 288 號
	新楠店	-	機車：480／汽車：516	高雄市楠梓區土庫一路 60 號
	成功店	4,138	機車：155／汽車：382	高雄市前鎮區中華五路 1111 號
	光華店	2,455	機車：600／汽車：355	高雄市前鎮區光華二路 157 號
	鼎山店	2,907	機車：800／汽車：850	高雄市三民區大順二路 849 號
	五甲店	3,030	機車：210／汽車：502	高雄市鳳山區林森路 291 號
好市多	澄清店	1,380	機車：150／汽車：52	高雄市三民區澄清路 635 號
	中華店	3,750	汽車：500	高雄市前鎮區中華五路 656 號
	大順店	12,000	汽車：600	高雄市鼓山區大順一路 111 號

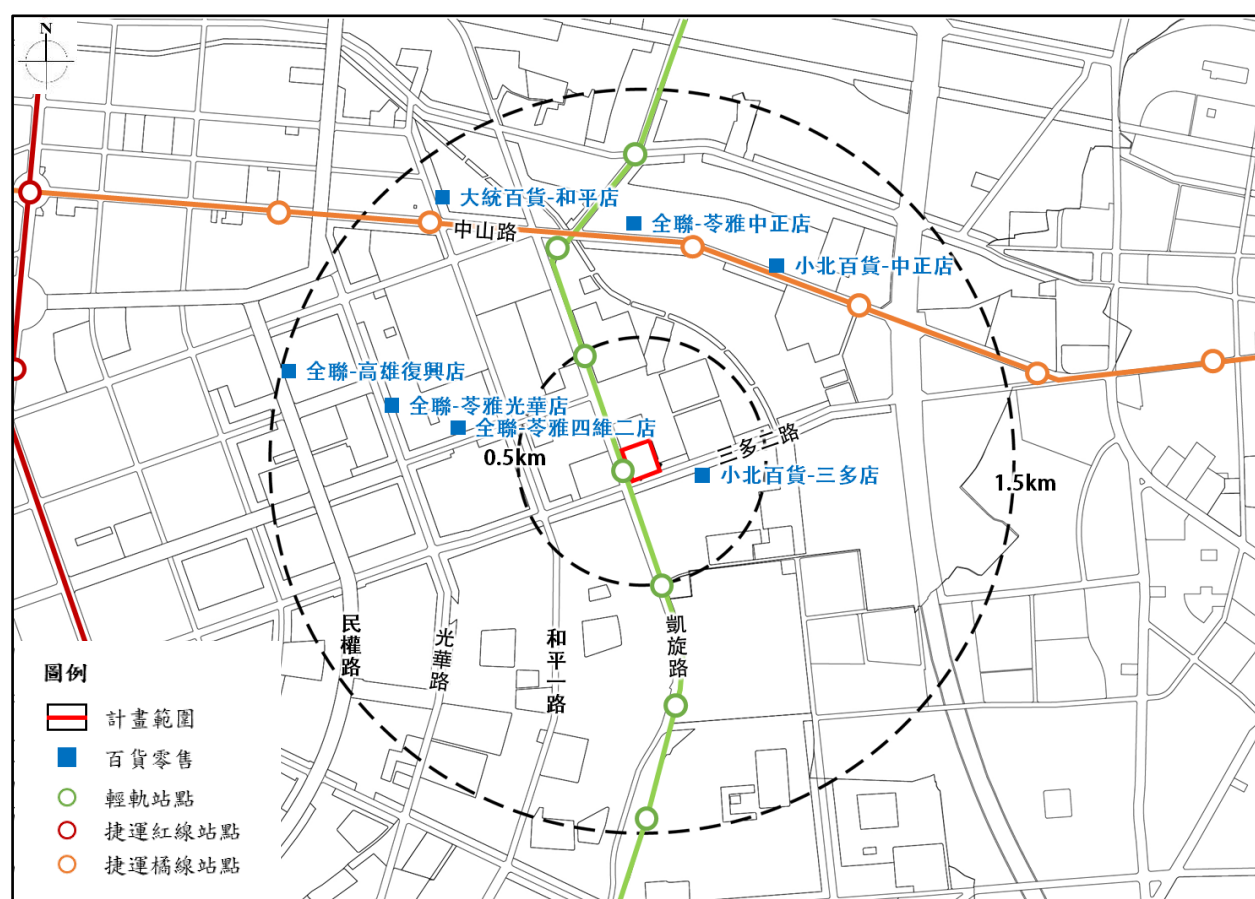


圖 4-7-3 本計畫區周邊零售商業分布示意圖

(四) 旅館市場分析

高雄市旅館市場包含觀光旅館及一般旅館，據高雄市觀光局統計資料，截至民國112年止，觀光旅館家數共計11家，其中包含2家國際觀光旅館，住用率為54.76%，平均房價為3,483元；一般旅館共計374家，住用率為49.03%，平均房價為2,186元。近五年旅館房價持續攀升，而住房率於民國110年疫情後逐漸回升，詳表4-7-5、表4-7-6所示。

而本計畫區周邊僅1間觀光旅館，為麗尊酒店，共計7家一般旅館，除歐閣精品旅館距本基地200公尺，其餘旅館多落於500公尺範圍外。主要提供商務及住宿機能，房間依房型規格定價約為1,950~12,420元不等。未來基地若開發旅館產品應注意市場區隔，周邊競爭者分布位置詳表4-7-7、圖4-7-4所示。

表 4-7-5 高雄市民國 108 年至 112 年觀光旅館營運概況一覽表

年度	家數	客房 住用數	住用率 (%)	平均房價 (元)	房租收入 (萬元)	餐飲收入 (萬元)	總營業收入 (萬元)
108	12	891,275	66.07	2,385	212,543	267,934	530,473
109	9	477,089	41.39	2,550	121,658	206,085	364,656
110	11	469,195	32.60	2,751	129,064	208,822	383,009
111	11	646,416	44.85	3,072	198,608	261,562	513,456
112	11	706,315	54.76	3,483	246,005	307,219	616,400
平均	-	638,056	47.98	2,848	181,576	250,324	484,669

表 4-7-6 高雄市民國 108 年至 112 年一般旅館營運概況一覽表

年度	家數	房間數	客房 住用數	住用率 (%)	平均房價 (元)	房租收入 (萬元)	餐飲收入 (萬元)	總營業收入 (萬元)
108	384	20,550	3,791,827	52.89	1,688	640,006	131,882	827,555
109	392	20,588	2,802,171	39.02	1,694	474,674	108,415	644,369
110	381	20,524	2,555,073	35.48	1,849	472,467	99,073	623,563
111	376	19,902	2,968,013	42.01	1,966	583,575	115,190	758,475
112	374	20,042	3,421,419	49.03	2,186	747,932	187,547	1,011,932
平均	382	20,471	3,143,132	44.15	1,844	579,584	127,507	768,059

表 4-7-7 基地周邊旅館平均價格綜整表

旅館名稱		地點	房間數 (間)	房間定價 (元)	設施項目
一般 旅館	歐閣精品旅館	新興區	333	2,100~5,700	公共休息區、迷你吧、停車場
	種子商旅	苓雅區	30	5,000~10,000	商務中心、洗衣機、自行車租借
	康橋商旅 衛武營館	苓雅區	62	2,180~12,420	洗衣機、停車場
	慕夏汽車旅館	苓雅區	24	2,800~8,800	停車場
	捷絲旅 高雄中正館	苓雅區	158	1,950~11,700	健身房、洗衣機、健身房、會議場所、接送服務、停車場
	高第大飯店	苓雅區	42	3,700~6,500	會議場所、自行車租借、咖啡廳
	威尼斯 精品汽車旅館	苓雅區	28	1,980~5,440	-
觀光 旅館	麗尊酒店	苓雅區	188	8,800~118,800	會議場所、咖啡廳、酒吧、健身房、三溫暖

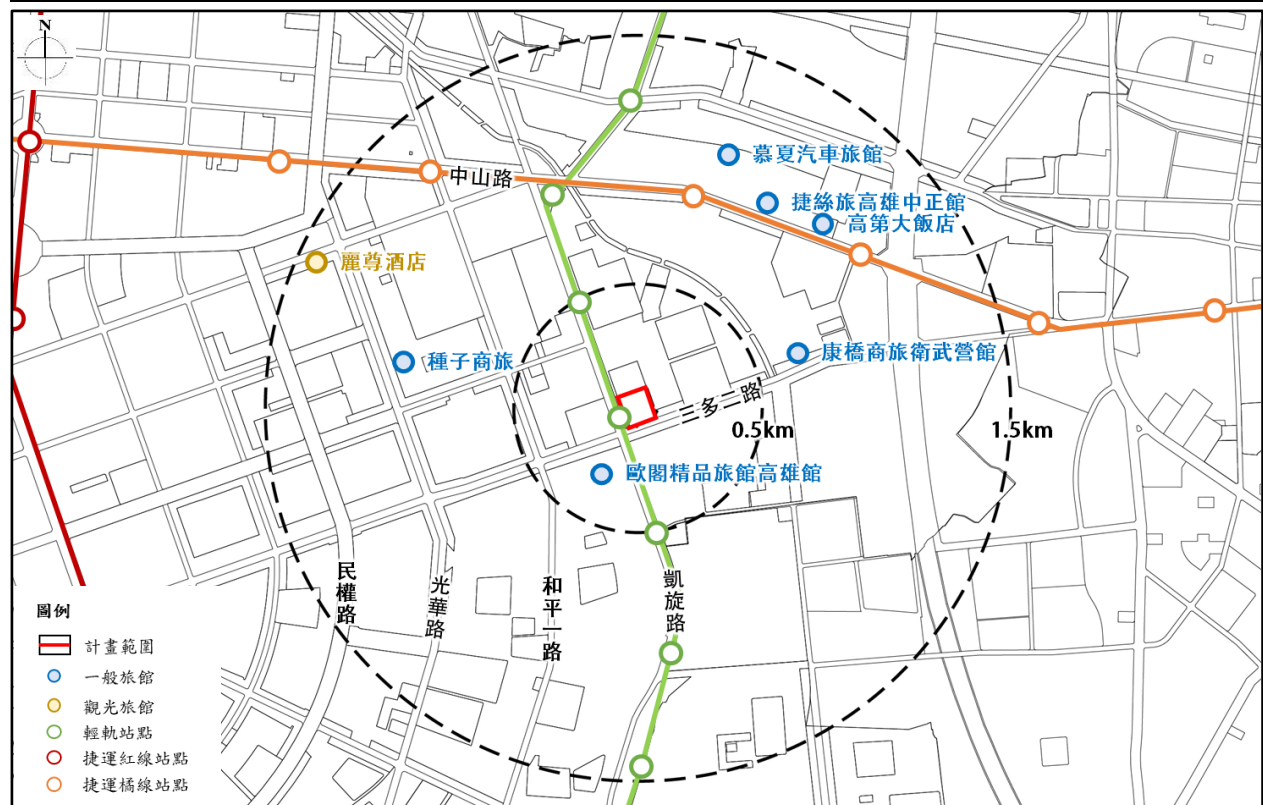


圖 4-7-4 計畫範圍周邊旅館分布示意圖

伍、規劃構想

一、發展定位與策略

高雄市近年積極推動大眾運輸導向（TOD）策略，以大眾運輸場站周邊發展，提高都市土地效益。考量國際高級商工職業學校之校地，兼具便利交通、優良學區、醫療服務之區位發展趨勢，本計畫擬以「職住遊憩生活圈」為發展定位。

藉由周邊學區、便利之大眾運輸系統和教育、醫療量能充沛等優勢發展條件，以TOD發展及公有土地活化之理念，於大眾運輸車站步行距離內提供多元型態的居住、工作、教育、休閒生活，串聯高雄都會核心區域，並有效引導公有土地再利用，以健全本區生活機能，提升高雄捷運車站周邊土地使用效益，發展策略如下，並如圖5-1-1所示。

（一）整合學區生活圈，提供複合型住商場域，加值職住遊憩機能服務

計畫範圍北側已於114年撥用予中山大學辦理醫學院，並與周邊市立民生醫院、市立凱旋醫院、市立中醫醫院及本府衛生局等醫療資源串連，具備產學合作之優勢；惟基地周邊商業以零售店為主，缺乏密集商業活動與大型商業，考量未來學校衍生就學人口進駐、高雄市民就醫人口與醫療人員進駐及地區商業發展尚待整合，本計畫預計於南側臨三多二路及C34側配置商業空間，以供周邊住戶及學校師生生活性之支援消費，並藉由大型商業空間引入觀光遊客，帶動地方經濟發展。另為周邊住戶、學校師生及公眾通行之便利，本案於凱旋二路一側以連通設施串連捷運場站，並規劃開放空間以創造交界面之停留節點。

（二）強化 TOD 導向，串聯捷運紅、橘線人流，形塑捷運輕軌線交通節點

本計畫範圍位於捷運輕軌C34站出入口處，捷運輕軌線作為捷運紅、橘線與高雄舊市區東側之串聯，運量將日漸繁重。然輕軌東側沿線商業機能缺乏，鄰近無百貨及量販等大型零售業型態，考量市場需求等現況條件，建議利用捷運之獨特性，規劃結合住商機能，並引入零售店鋪、大型零售商場等業種，創造本計畫與周邊商圈之市場區隔，同時配合北側中山大學醫學院進駐，促使本區成為集大眾運輸、教育醫療、商業與居住於一體的都會節點。

（三）提升大眾運輸場站之效益，推動人本永續規劃，建構低碳生活圈

因應國家2050淨零排放政策，強化大眾運輸場站與周邊機能串聯之步行可及行，藉由人行道規範與設計、住商混合使用之原則，減少車行旅次。並提供「以人為本」之空間串聯，以推廣捷運等大眾運輸出行，並建構C34輕軌站周邊之低碳生活圈，以利城市之永續發展。



圖 5-1-1 本計畫範圍發展定位示意圖



圖 5-1-2 本計畫範圍規劃構想示意圖

二、規劃構想

（一）引入產業構想

1. 住宅設施

結合捷運設施「到站即到家」之住宅交通優勢，並於設計策略上將本計畫住宅配置樓層拉高，以提供更好的景致及居住環境。

2. 商業及休閒設施

基地周邊主要為零散的沿街店鋪，缺乏大型商業設施；本計畫欲配合周邊土地使用規劃於南側三多二路及西側凱旋二路配置零售、百貨空間。此外，為供住戶、周邊居民生活休憩之機能，配置休閒娛樂、藝文展覽、運動訓練等空間，並可透過捷運設施連通串聯，可提供旅客、住戶及在地居民舒適且新穎的休閒消費空間。

3. 辦公空間

配合高雄市產業轉型政策，隨整體大眾運輸路網逐漸成形，捷運場站周邊辦公空間需求提升，惟基地周邊之商辦大樓屋齡多逾30年。本計畫規劃利用捷運場站串聯之優勢，與舒適的辦公空間，配合周邊文教學區之產業人才，引入智慧科技、物聯網、綠色科技等新興產業。

4. 公益設施

考量基地周邊地區之公共服務需求與人口發展趨勢，未來於後續招商及開發階段，將依照捷運開發區之住商進駐、北側醫學院興建等引入人口需求，規劃並提供適量之公益設施及社會住宅，以補充在地公共服務機能，提升生活服務品質，並兼顧產業發展與居住需求，促進園區與周邊社區之整體發展。

（二）基地空間配置構想

考量本計畫範圍南側三多二路屬主要道路，建物基地之人行出入口應臨主要道路，故將建物主要入口設置於三多二路上，並另考量西側輕軌C34站具轉乘需求，配置次要出入口；商業設施則配合捷運設施，可透過連通設施直接連通；停車場進出動線安排，以不影響周邊行人動線、主要幹道服務水準為原則；另為避免影響既有車行動線，應以退縮空間規劃場內道路，並將出入口設置於基地北側，以容納基地開發衍生車流，降低對主要幹道之影響。

（三）開放空間構想

考量與北側文教區之空間銜接，於本計畫範圍北側留設綠帶兼道路用地並串聯計畫範圍西側之綠廊，及臨凱旋路一側供轉乘旅客、學生及住戶之休憩所留設之開放性廣場空間，以延續三多二路的人行動線。藉由開放空間與綠帶之串聯，強化人行動線之可及性，並透過街道綠化營造舒適人行步道及休憩空間，提升地區發展公益性。



圖 5-2-1 基地構想配置示意圖

三、交通系統規劃構想

(一) 現況課題

依據道路服務水準調查結果，本計畫範圍周邊平日介於A至C級之間，以東西向之三多二路來往前金區、鳳山區車流量為多。假日道路服務水準除三多二路外，道路服務水準皆為A級。整體而言，本計畫範圍周邊道路服務水準介於A至C級，並無壅塞情形，交通服務品質良好，惟考量基地開發後衍生車流及進出動線，故於東側德安街規劃4公尺細部計畫道路，以拓寬德安街，並提升交通容受力。

(二) 開發後道路服務水準推估

1. 基地開發內容

本計畫北側為文教區，已於 114 年撥用予中山大學作為學校使用，南側捷運開發區則規劃為購物零售、餐飲、辦公、居住等使用之住商辦混合大樓，以假設 15%為辦公空間，20%作為商場空間，65%為住宅空間預估。

文教區基地面積為 14,600 平方公尺，容積率為 240%，加之容積獎勵等相關獎勵初估樓地板面積約為 42,048 平方公尺。

捷運開發區面積約為 14,944 平方公尺，劃設至少 10%之 5 項公共設施用地計算，細部計畫捷運開發區面積約為 13,450 平方公尺，容積率訂為 630%，並加之容積獎勵後，據以計算樓地板面積約為 101,682 平方公尺，包含辦公空間 15,252 平方公尺，商業空間 20,337 平方公尺及住宅空間 66,093 平方公尺。

2. 衍生人旅次

國立中山大學預期招生人數約為 800 人，並依教育部大專校院校務資訊公開平台查詢，中山大學 113 年度生師比為 15.78，教職員工則約為 51 人，故學生與教職員工平均每日旅次產生率分別為 1.09 人/100 平方公尺及 0.07 人/100 平方公尺。據此計算，文教區基地之衍生人旅次以 487 人計。

依據「高雄市新行政中心設置區位初步評估」之中依每人辦公室面積及辦公附屬空間及福利空間規劃準則，估算每人平均樓地板面積約為 30 平方公尺，每 100 平方公尺衍生人旅次約 3.33 人。據此計算，捷運開發區基地辦公空間之衍生人旅次以 508 人計。

參考民國 109 年「富邦人壽高雄捷運凹子底站旁商業區開發案」環境影響說明書資料推估商場空間衍生人旅次，顧客與員工平均每日旅次產生率分別為 23.85 人/100 平方公尺及 1.03 人/100 平方公尺。另考量相關商場之尖峰時段人流比例約為 12%，據此計算，捷運開發區基地商業空間之衍生人旅次以 607 人計。

住宅設施以平均每人居住樓地板面積 55 平方公尺計算，居住空間為 63,631 平方公尺，故本計畫預計引入之計畫人口數約 1,202 人，依據「高雄都會區家戶旅次訪問調查與旅次特性分析報告書」，尖峰旅次占比約為 20.3%。據此推估本計畫開發後尖峰時段衍生人旅次為 244 人。

3. 衍生車旅次

依據高雄市政府交通局「高雄都會區家戶旅次訪問調查與旅次特性分析報告書」、「高雄環狀輕軌捷運建設修正路線環境影響說明書」、交通部統計處「111 年民眾日常使用運具狀況調查摘要分析」資料推估，並配合捷運系統之建構與 TOD 發展之策略，本計畫以機車比例 50%，小客車 16% 次之，大眾運輸為 30%，自行車為 4% 進行分派。

參考交通部統計處「自用小客車使用狀況調查報告」、「高雄市立圖書館總館新建工程交通影響評估報告」資料推估，小客車平均乘載率約為 2.5 人，機車平均乘載率約為 1.5 人，自行車平均乘載率約為 1.1 人。

據此計算，北側文教區產生流量為 82 PCU，本計畫捷運開發區產生流量為 228 PCU，詳表 5-3-1 所示。

表 5-3-1 運具分派及衍生車旅次推估一覽表

運具種類	衍生人旅次運具分派			衍生車旅次			
	分派率 (%)	文教區 人/日	捷開區 人/日	乘載率 (人/車)	運具當量	文教區 PCU	捷開區 PCU
小客車	16	78	217	2.5	1	31	87
機車	50	244	680	1.5	0.3	49	136
自行車	4	19	54	1.1	0.1	2	5
大眾運輸	30	146	408	-	-	-	-
總計	-	487	1,359	-	-	82	228

4. 開發後周邊道路服務水準

本計畫開發後尖峰時段推估產生 310 PCU 流量，依據衍生旅次路網分派計算結果詳表 5-3-2 所示。本計畫開發後，為避免影響周邊交通節點，除將基地東側德安街路寬由 8 公尺拓寬為 12 公尺，亦以綠兼道為文教區及捷運開發區之主要出入口，中山大學另於文教區北側設置機車出入口，以配合進出場動線進行車流分派，預估道路服務水準如表 5-3-2、表 5-3-3 所示。

整體而言，本計畫開發後基地周邊道路服務水準尚屬良好，略有稍許遲滯，且本計畫基地鄰近大眾運輸場站，未來透過人行空間規劃，提供優質大眾運輸轉乘，降低私有運具之使用率，提升整體交通可及性。

表 5-3-2 本計畫開發後平日周邊道路服務水準綜理表

路段	方向	時段	原道路服務水準				開發後道路服務水準			
			道路容量 (C)	尖峰小時流量 (PHV)	V/C	服務水準	道路容量 (C)	尖峰小時流量 (PHV)	V/C	服務水準
三多二路	西向	晨峰	2000	1414	0.71	C	2000	1500	0.75	C
		昏峰	2000	1017	0.51	C	2000	1103	0.55	C
	東向	晨峰	2000	1009	0.50	C	2000	1094	0.55	C
		昏峰	2000	1233	0.62	C	2000	1318	0.66	C
凱旋二路 (路寬 10M)	北向	晨峰	300	38	0.13	A	300	38	0.13	A
		昏峰	300	29	0.10	A	300	143	0.48	B
	南向	晨峰	300	78	0.26	B	300	135	0.45	B
		昏峰	300	77	0.26	B	300	77	0.26	B
德安街 (路寬 12M)	北向	晨峰	800	58	0.07	A	1600	245	0.15	A
		昏峰	800	50	0.06	A	1600	50	0.03	A
	南向	晨峰	800	49	0.06	A	1600	106	0.07	A
		昏峰	800	59	0.07	A	1600	230	0.14	A
德安街 3 巷 (路寬 6M)	西向	晨峰	600	60	0.10	A	600	203	0.34	B
		昏峰	600	6	0.01	A	600	149	0.25	B
	東向	晨峰	600	5	0.01	A	600	148	0.25	B
		昏峰	600	5	0.01	A	600	148	0.25	B

表 5-3-3 本計畫開發後假日周邊道路服務水準綜理表

路段	方向	時段	原道路服務水準				開發後道路服務水準			
			道路容量 (C)	尖峰小時流量 (PHV)	V/C	服務水準	道路容量 (C)	尖峰小時流量 (PHV)	V/C	服務水準
三多二路	西向	晨峰	2000	1281	0.64	C	2000	1367	0.68	C
		昏峰	2000	1185	0.59	C	2000	1271	0.64	C
	東向	晨峰	2000	1260	0.63	C	2000	1346	0.67	C
		昏峰	2000	1183	0.59	C	2000	1268	0.63	C
凱旋二路 (路寬 10M)	北向	晨峰	300	56	0.19	A	300	56	0.19	A
		昏峰	300	42	0.14	A	300	156	0.52	C
	南向	晨峰	300	17	0.06	A	300	74	0.25	A
		昏峰	300	42	0.14	A	300	42	0.14	A
德安街 (路寬 12M)	北向	晨峰	800	15	0.02	A	1600	186	0.12	A
		昏峰	800	47	0.06	A	1600	47	0.03	A
	南向	晨峰	800	44	0.05	A	1600	101	0.06	A
		昏峰	800	60	0.08	A	1600	231	0.14	A
德安街 3 巷 (路寬 6M)	西向	晨峰	600	6	0.01	A	600	149	0.25	B
		昏峰	600	5	0.01	A	600	148	0.25	B
	東向	晨峰	600	5	0.01	A	600	148	0.25	B
		昏峰	600	19	0.03	A	600	162	0.27	B

陸、變更內容

一、變更理由

因應高雄縣市整併後，大眾捷運系統之網絡配合整體發展重新研擬，同時。規劃高雄捷運環狀輕軌路線以強化各路網之連結。本計畫針對捷運場站周邊以TOD發展策略提升土地利用效益，以捷運設施周邊低度使用之公有地為優先，考量原國際商工之校地屬公有地，自民國111年以來以無使用需求，而環狀輕軌C34站（五權國小站）周邊高教、醫療資源建設及相關產業進駐與就業人口帶來之都市生活機能需求，本基地極需開發迫切性，以完備區域機能。爰透過都市計畫變更部分文教區為捷運開發區。

- （一）適應經濟發展需要：配合 TOD 發展策略與高雄捷運環狀輕軌線完工，積極提升環狀輕軌 C34 站（五權國小站）周邊土地使用效率

高雄捷運環狀輕軌全線已於民國113年1月全線通車，本計畫基地位處環狀輕軌C34站（五權國小站）旁，原為私立國際高級商工職業學校之校地，該校已於民國111年8月始停招退場，目前無使用需求。配合高雄市府TOD政策推動，積極調整捷運場站周邊土地使用機能，以高密度發展提昇土地使用效率，加速捷運場站周邊土地開發進程。本計畫基地配合場站及周邊需求，規劃引入居住、購物、會議等機能，透過捷運場站人流之導入，打造捷運環狀輕軌線重要節點，活絡苓雅地區發展。

- （二）辦理急迫性：配合輕軌建設完成，極需於捷運車站周邊配合辦理聯合開發，強化大眾運輸場站周邊效益，且本計畫之公有地位處都市精華地帶，急需提高土地利用效益，無法納入地區通盤檢討，具變更急迫性。

配合高雄環狀輕軌於113年正式全線通車，為落實大眾運輸導向發（TOD）及緊密城市之精神，急需於C34五權國小站周邊辦理大眾運輸系統聯合開發，以強化場站開發效益。本計畫基地原為國際商工校地，位處都市精華地帶且緊鄰凱旋醫院、民生醫院等醫療資源群聚，具備極佳生活機能與發展潛力。為因應原學校退場後之土地轉型，並配合國立中山大學醫學院設校進駐，本案具備整合住、商、高教及醫療機能之關鍵地位。鑑於基地所在之「原高雄市主要計畫（第三次通盤檢討）」已於111年公告實施，無法及時納入地區通盤檢討以回應輕軌成圓後之發展契機；為避免精華區公有土地閒置並即時提供市民便利之醫療教育資源，本計畫透過都市計畫變更調整為捷運開發區，具其變更急迫性。

- （三）必要性及公益性：配合捷運用地之開發，透過連通設施，結合托嬰、日間照護、醫療等公共設施，提供高雄產業發展或衍生居住需求，活化公有地，同時提升本市大眾運輸建設財務自償性。

本計畫為公有地，應積極活化，以提升土地效益。北側文教區將配合國立中山大學醫學院設校，周邊另有市立民生醫院、市立凱旋醫院、市立中醫醫院及本府衛生局等醫療資源。考量車站周邊教育、醫療資源建設及相關產業進駐與就業人口帶來之都市生活機能需求，本計畫配合本市TOD策略將原屬高雄市私立國際高級商工職業學校南側校地變更為捷運開發區，以促進住、商、教育及醫療機能之串聯，形塑完整生活圈，使都市土地利用效益最大化。

同時，隨著環狀輕軌線興建完工，將可強化與高雄市區之串聯，考量大眾運輸便利性提升，本計畫區適宜作為更高強度之土地使用。本次開發配合立體連通設施之設計，結合生活支援之公益設施，並提供高雄產業發展及其所衍生

居住需求，不僅可強化公有地土地效益，並配合變更捷運開發區之處分收益，將捷運建設之外部效益內化，達成財政資源最有效率之配置，保障民眾權益，亦兼顧捷運相關建設經費挹注。

二、變更原則

（一）以 TOD 發展理念，提升捷運周邊土地使用效益

本計畫毗鄰環狀輕軌C34站（五權國小站），配合本市TOD發展理念，將捷運場站周邊之閒置公有地變更為捷運開發區，以發揮土地資源最大效益。

（二）考量周邊地區公共設施容受力，劃設一定比例之公共設施用地，以維護生活環境品質

為促進車站周邊土地發展，強化發展機能，考量周邊地區公共設施容受力、基地開發財務可行性及相關法規檢討，本計畫應依計畫範圍及周邊發展需求於細部計畫劃設公共設施用地，以維護都市居民生活環境品質。

（三）為提升整體機能發展與完備性，應另擬定細部計畫，訂定土地使用分區管制及都市設計規定

本計畫區位條件佳，南側臨路寬25公尺之主要道路，具有設置高強度土地使用分區之區位條件，後續應配合相關規劃，另擬定細部計畫，訂定土地使用分區管制及都市設計規定，以提升整體機能發展。

三、都市計畫變更負擔規定

（一）本計畫土地使用分區原為部分商業區、部分住宅區（詳圖 6-3-1 及圖 6-3-2），依擴大及變更原高雄市主要計畫（第三次通盤檢討）（第一階段）案變更回饋比例計算，計畫區（原）住宅區變更回饋為 22.29%，（原）商業區則免予回饋，故經檢視，計畫區國有地變更回饋比例合計為 7.83%，市有地變更回饋比例合計為 16.92%，詳表 6-3-1 所示。

（二）依據前述原則，考量變更後對周邊社區發展正影響及促進 TOD 發展，本計畫以劃設總面積至少 10%之都市計畫法第 45 條規定之公共設施用地為原則。

表 6-3-1 變更負擔比例計算表

項目		計畫面積 (平方公尺)	應回饋 面積 (平方公尺)	回饋 公設面積 (平方公尺)	回饋 公設比例	回饋 可建地 面積 (平方公尺)	回饋 可建地 面積比例	總回饋 比例
國有地	(原) 商業區	96.00	0.00	-	-	-	-	0.00%
	(原) 住宅區	52.00	11.59	10.92	21.00%	0.67	1.29%	22.29%
	小計	148.00	11.59	10.92	7.38%	0.67	0.45%	7.83%
市有地	(原) 商業區	3,563.00	0.00	-	-	-	-	0.00%
	(原) 住宅區	11,233.00	2,503.27	1,984.08	17.66%	519.19	4.62%	22.29%
	小計	14,796.00	2,503.27	1,984.08	13.41%	519.19	3.51%	16.92%
合計		14,944.00	2,514.86	1,995.00	13.35%	519.86	3.48%	-

註1：依據擴大及變更原高雄市主要計畫（第三次通盤檢討）（第一階段）案，原高雄市都市計畫變更負擔比例計算表， ΔF 係指住宅區、商業區變更前後容積增量（變更後計畫容積率）減（變更前容積率），本計畫區變更負擔比例計算如下：

商業區回饋： $3.5\% \times \Delta F = 3.5\% \times (630 - 630) = 0\%$

住宅區回饋： $10\% + 3.15\% \times \Delta F = 10\% + 3.15\% \times (630 - 240) = 22.29\%$

註2：表列面積僅供參考，實際面積應依實地測量定樁分割後之面積為準。

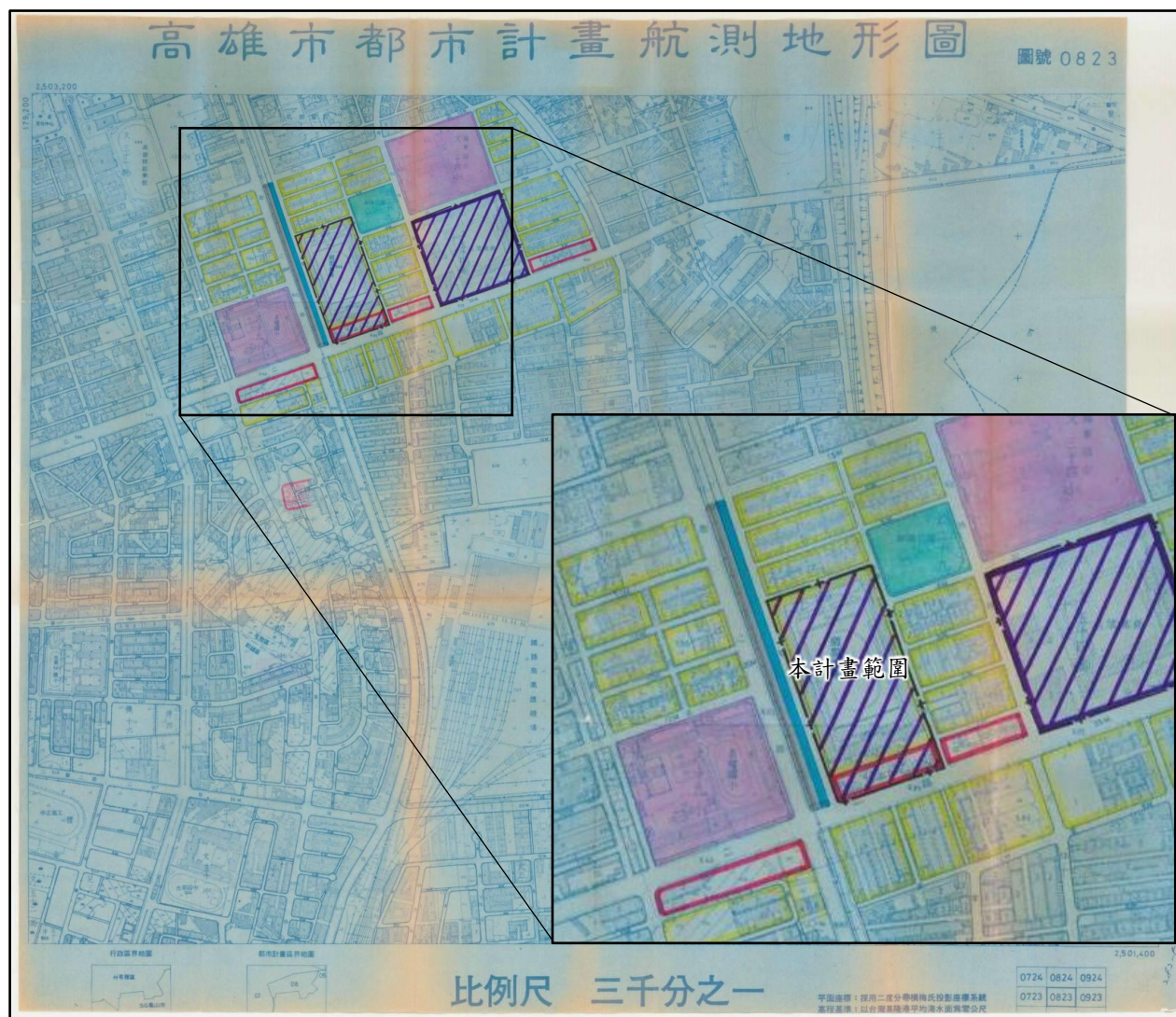


圖 6-3-1 變更高雄市私立學校校地為文教區案變更內容示意圖

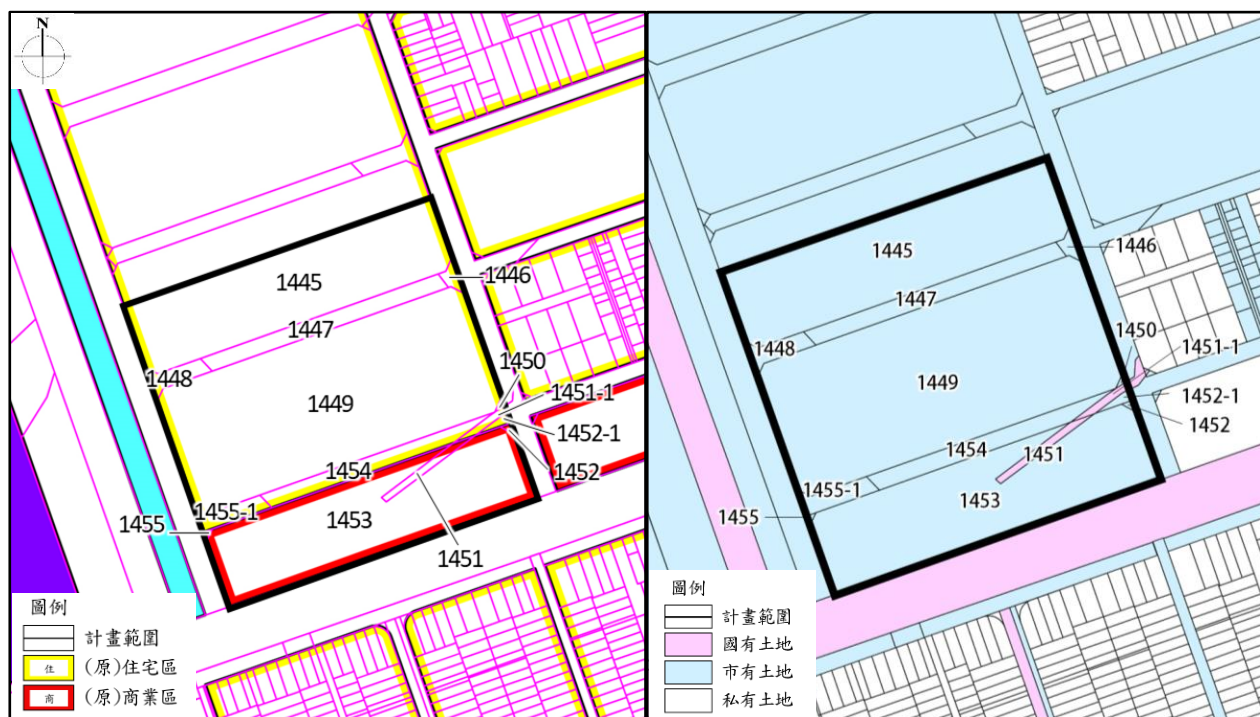


圖 6-3-2 原都市計畫土地使用分區套疊地籍示意圖

四、變更內容

本計畫變更部分文教區為捷運開發區，詳如表6-4-1及圖6-4-1所示。

表 6-4-1 實質變更內容綜理表

變更位置	原計畫		新計畫		變更理由	備註
	項目	面積(公頃)	項目	面積(公頃)		
三多路北側	文教區	1.4944	捷運開發區(附)	1.4944	1. 配合 TOD 發展策略與捷運環狀輕軌線完工，積極提升捷運輕軌 C34 站周邊土地使用效率。 2. 考量軌道運輸與周邊地區整體發展之完備性，配合民國 113 年輕軌建設完成，急需於捷運車站周邊配合辦理聯合開發，強化大眾運輸場站周邊效益，且本計畫之公有地位處都市精華地帶，急需提升土地效益，無法納入地區通盤檢討，具個案變更急迫性。 3. 配合捷運用地之開發，透過連通設施，結合公益設施，提供高雄產業發展及其衍生居住需求，同時透過強化公有地土地效益，提升本市大眾運輸建設自償能力性。 4. 綜前所述，為強化輕軌 C34 站之運輸使用，並配合捷運場站出入口設置及目的事業主管機關用地需求，引入捷運開發區以提高使用者之便利、舒適及多樣性，變更毗鄰捷運 C34 站之文教區為捷運開發區。	附帶條件： 1. 應另行擬定細部計畫。 2. 應於細部計畫至少 5 項設施地。

註：表內面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。



圖 6-4-1 變更內容示意圖

(一) 本計畫變更後計畫

表 6-5-1 變更後土地使用計畫表

變更位置	分區	變更前面積（公頃）	變更後面積（公頃）
三多二路北側	文教區	1.4944	-
	捷運開發區（附）	-	1.4944
	總計	1.4944	1.4944

註：表內面積應已核定圖實地分割測量面積為準。



圖 6-5-1 變更後計畫示意圖

(二) 原高雄市主要計畫

變更後土地使用計畫詳如表6-5-2、圖6-5-2所示。

表 6-5-2 變更後擴大及變更原高雄市主要計畫土地使用分區面積綜理表

項目		原計畫		增減面積（公頃）		變更後計畫	
		面積 （公頃）	占計畫面積 百分比 （%）	增加	減少	面積 （公頃）	占計畫面積 百分比 （%）
土地 使用 分區	住宅區	4,418.30	29.02	-	-	4,418.30	29.02
	商業區 （特定商業 專用區）	1,389.37	9.12	-	-	1,389.37	9.12
	工業區	797.65	5.24	-	-	797.65	5.24
	行政區	1.00	0.01	-	-	1.00	0.01
	文教區	31.50	0.21	-	-1.49	30.01	0.20

表 6-5-2 變更後擴大及變更原高雄市主要計畫土地使用分區面積綜理表（續）

項目		原計畫		增減面積（公頃）		變更後計畫	
		面積 （公頃）	占計畫面積 百分比 （%）	增加	減少	面積 （公頃）	占計畫面積 百分比 （%）
土地 使用 分區	漁業區	21.21	0.14	-	-	21.21	0.14
	特定經貿核 心專用區	160.03	1.05	-	-	160.03	1.05
	特定倉儲轉 運專用區	297.64	1.95	-	-	297.64	1.95
	特定文化休 閒專用區	55.06	0.36	-	-	55.06	0.36
	特定專用區	11.55	0.08	-	-	11.55	0.08
	特定觀光發 展專用區	3.24	0.02	-	-	3.24	0.02
	倉儲區	2.11	0.01	-	-	2.11	0.01
	電信專用區	6.76	0.04	-	-	6.76	0.04
	車站專用區	19.58	0.13	-	-	19.58	0.13
	社會福利專 用區	10.20	0.07	-	-	10.20	0.07
	產業服務專 用區	9.16	0.06	-	-	9.16	0.06
	貨物轉運專 用區	3.24	0.02	-	-	3.24	0.02
	觀光旅館區	15.04	0.10	-	-	15.04	0.10
	其他專用區	4.35	0.03	-	-	4.35	0.03
	特定文化專 用區	3.53	0.02	-	-	3.53	0.02
	產業專用區	16.26	0.11	-	-	16.26	0.11
	加油站專用 區	0.33	0.00	-	-	0.33	0.00
	捷運開發區	2.94	0.02	+1.49	-	4.43	0.03
	農業區	290.33	1.91	-	-	290.33	1.91
	保護區	305.11	2.00	-	-	305.11	2.00
	保存區	15.88	0.10	-	-	15.88	0.10
	宗教專用區	2.69	0.02	-	-	2.69	0.02
	葬儀業區	1.11	0.01	-	-	1.11	0.01
	河川區	0.29	0.00	-	-	0.29	0.00
	小計	7,895.46	51.85	+1.49	-1.49	7,895.46	51.85
公共 設施 用地	公園用地 （自然公園 用地）	1710.89	11.24	-	-	1,710.89	11.24
	綠地用地	254.90	1.67	-	-	254.90	1.67
	廣場用地/廣 （停）用地	5.57	0.04	-	-	5.57	0.04
	體育場用地	95.29	0.63	-	-	95.29	0.63
	市場用地 （批發）	13.95	0.09	-	-	13.95	0.09
	學校用地	844.16	5.54	-	-	844.16	5.54
	機關用地	1,378.86	9.05	-	-	1,378.86	9.05

表 6-5-2 變更後擴大及變更原高雄市主要計畫土地使用分區面積綜理表（續）

項目		原計畫		增減面積（公頃）		變更後計畫	
		面積 （公頃）	占計畫面積 百分比 （%）	增加	減少	面積 （公頃）	占計畫面積 百分比 （%）
公共設施用地	醫療用地	31.42	0.21	-	-	31.42	0.21
	港埠用地	850.19	5.58	-	-	850.19	5.58
	漁港用地	82.24	0.54	-	-	82.24	0.54
	鐵路用地/鐵路景觀用地	39.49	0.26	-	-	39.49	0.26
	道路用地/園道用地	1,324.01	8.65	-	-	1,324.01	8.65
	交通用地	40.35	0.26	-	-	40.35	0.26
	河道用地	169.38	1.11	-	-	169.38	1.11
	海濱浴場用地	0.61	0.00	-	-	0.61	0.00
	動物園用地	49.81	0.33	-	-	49.81	0.33
	殯儀館用地	17.59	0.12	-	-	17.59	0.12
	社教用地	2.90	0.02	-	-	2.90	0.02
	變電所用地	9.20	0.06	-	-	9.20	0.06
	世貿用地	4.50	0.03	-	-	4.50	0.03
	汙水處理廠用地	14.99	0.10	-	-	14.99	0.10
	貨櫃停車場用地	35.65	0.23	-	-	35.65	0.23
	墓地用地	15.85	0.10	-	-	15.85	0.10
	機場用地	268.30	1.76	-	-	268.30	1.76
	水庫用地	66.30	0.44	-	-	66.30	0.44
	其他主要計畫公共設施用地	5.86	0.04	-	-	5.86	0.04
	小計	7,332.26	48.15	-	-	7,332.26	48.15
計畫面積		15,227.72	100	+1.49	-1.49	15,227.72	100
都市發展用地合計		14,631.99	96.09	-	-	14,631.99	96.09

註：表內面積僅供參考使用，實際面積仍以實際分割測量為準。

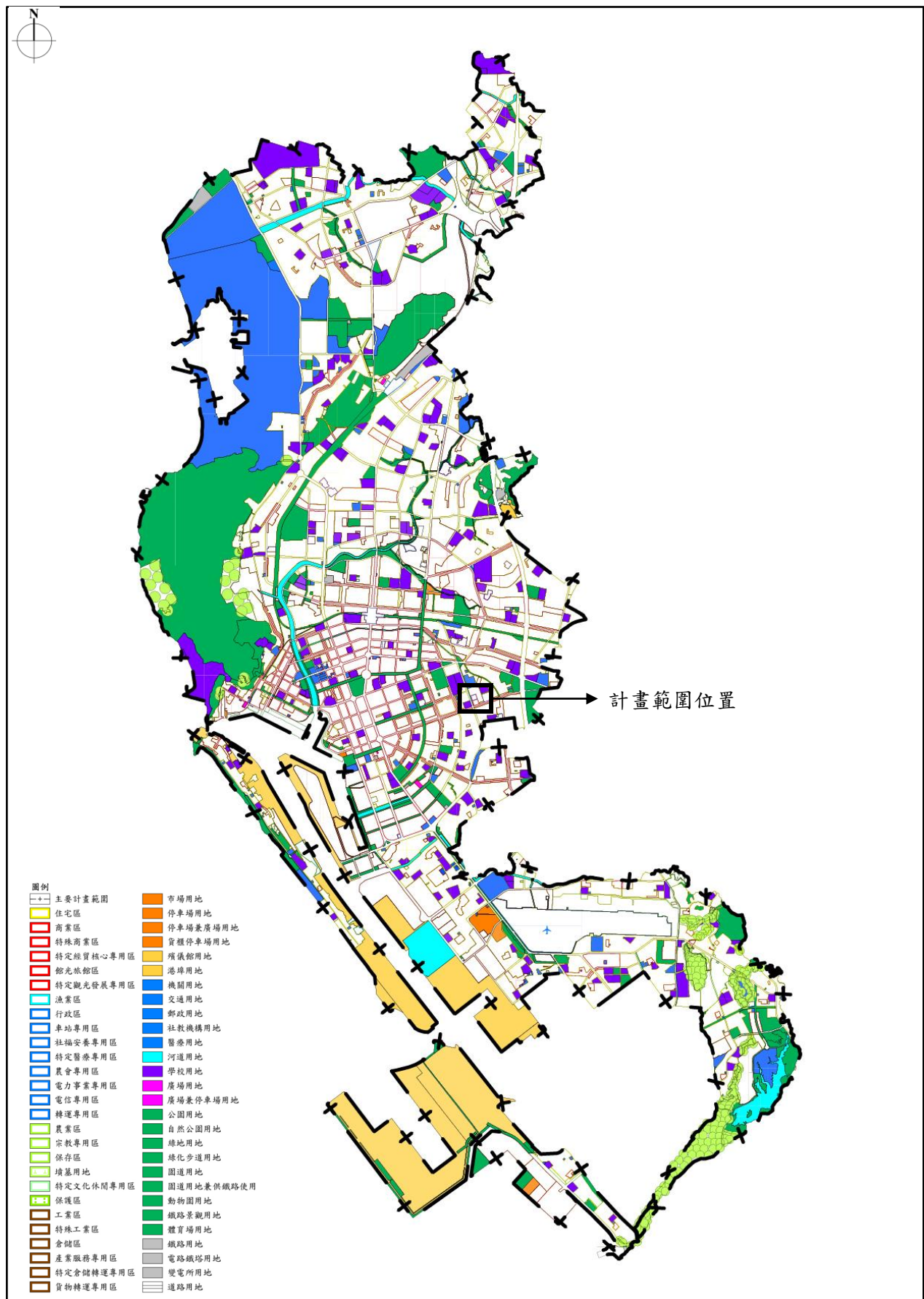


圖 6-5-2 主要計畫變更後土地使用計畫示意圖

柒、實施進度與經費

一、開發方式與實施進度

（一）開發方式

本計畫基地變更後為捷運開發區，應另行擬定細部計畫，由捷運建設主管機關依大眾捷運法、大眾捷運系統土地開發辦法等規定開發利用，於都市計畫發布實施後，依程序徵求土地開發投資人，辦理聯合開發大樓之興建、權益分配及產權登記等相關作業。

（二）回饋原則

本計畫原為部分商業區、住宅區，故參酌本市變更回饋比例計算，本計畫區國有地及市有地之（原）住宅區變更回饋均為22.29%，（原）商業區則免予回饋，國有地及市有地之變更回饋合計分別為7.83%及16.92%，詳表6-3-1所示。

另考量變更後對周邊發展影響，本計畫依都市計畫法第45條規定，劃設至少佔總面積10%之公園、綠地、廣場、體育場所、兒童遊樂場用地等細部計畫公共設施用地為原則。

（三）實施進度

俟計畫發布實施後，捷運開發區接續由捷運建設主管機關辦理開發程序。

二、土地取得經費來源

本計畫區內包含國有土地及市有土地。國有土地依大眾捷運法及大眾捷運系統土地開發辦法等規定，採撥用方式取得。

附錄一 個案變更同意文件

綜簽 於 高雄市政府捷運工程局

日期：113年7月12日

主旨：為苓雅區部分文教區(原國際商工舊校地)，擬依都市計畫法第27條第1項第4款規定辦理都市計畫個案變更事宜，簽請鑒核。

說明：

- 一、依據都市計畫法第27條第1項第4款辦理。
- 二、本計畫位於苓雅區，坐落環狀輕軌C34五權國小站東側，文教區總面積為2.9公頃，本次擬變更面積為1.496公頃，變更範圍詳如後附(附件1)，土地均為市有，管理機關為本府財政局，現況為「高雄市私立國際高級商工職業學校」舊校舍。
- 三、為配合大眾運輸導向(TOD)之土地使用發展模式，透過捷運系統興建連通及捷運土開配套，帶動地區活動人口成長，在培養捷運運量之同時，亦藉由引導民間投資挹注捷運建設經費，前經市府113年3月7日市長主持會議決議(附件2)國際商工南側由文教區變更為捷運開發區，爰擬辦理旨案都市計畫變更作業。
- 四、依內政部93年1月7日內授營都字第0920091111號函示略以：「...都市計畫法第27條第1項第4款『為配合中央、直轄市或縣(市)興建之重大設施時』，其中關於配合直轄市或縣(市)政府依下列4項原則逕予認定者：(1)已列入地方政府施政方針、施政計畫之重大設施建設計畫者。(2)已編列預算達政府採購法規定之查核金額以上之地方重大建設者...」(附件3)。
- 五、查本案為配合市府政策，經府內多次會議討論南側土地作價投資土開基金由本局辦理聯合開發(附件4)，考量周邊醫療設施及未來高教資源之投入，加上市府積極推動之AI科技產



11331502400

業轉型，未來將引領醫療、科技產業之群聚，進而帶動場站周邊之再結構，本案緊鄰C34車站，未來將透過連通空橋，結合轉乘、托嬰、日間照護、醫療等公共設施，提供產業發展或衍生居住需求之空間，應屬說明四之「市府施政方針、施政計畫之重大設施建設計畫。」

六、另為配合紅橘線修約提前移轉機電資產及捷運建設工程，在不排擠市府預算前提下，以聯合開發效益籌措捷運建設地方配合款，本府於111年市府公共債務管理委員會審議通過「紅橘線自償性債務及軌道建設計畫地方配合款舉借及償還計畫」（附件5），後續將本案捷運土地開發收益納為償債計畫之自償性財源，以符合以捷運養捷運之政策目標，前開償債計畫亦列入各年度預算辦理，應屬說明四「已編列預算達政府採購法規定之查核金額以上之地方重大建設者」，綜上，爰擬准予依都市計畫法第27條辦理個案變更。

七、再依內政部111年10月24日內授營都字第11108184061號函示說明二、（一）：「涉及都市計畫認定個案變更程序部分，應由目的事業主管機關檢具變更理由、具體事業及財務計畫、辦理時程與急迫性、無法納入該地區通盤檢討辦理之具體說明等項，會同都市計畫主管機關共同認定之。」（附件6），前開說明事項如下：

（一）變更理由：

1、國際商工已於111年8月1日停辦，該校原向財政局承租之土地業經財政局收回，本府為打造綿密大眾捷運路網，並加速活化閒置市有地，藉此吸引關鍵產業、外縣市就業人口及大專院校（如中山大學醫學院）進駐，帶動高雄區域人口及經濟紅利成長，促進產業轉型同時帶來居住及生活機能商業需求。

2、另因應產業進駐及轉型所帶來之需求，配合市府政策引

導都市發展朝多核心之TOD發展模式，藉此滿足該地區活動人口進駐需求，並促進捷運車站周邊土地發展，故亟需透過政府、投資人及地主之合作，結合捷運設施與公共空間、商業服務與住宅之複合性建築，以創造具前瞻性的都市願景，同時挹注捷運建設經費。

3、綜合考量高教資源將逐步於南部落實，以及相關產業進駐與就業人口帶來之機能需求及TOD轉型發展，實有必要透過都市計畫來檢討變更，並依「大眾捷運法」及「大眾捷運系統土地開發辦法」規定辦理土地開發，以即時因應需求脈動及提高本市捷運建設計畫自償性。

(二)具體事業及財務計畫：本計畫區擬變更為捷運開發區，後續將依據「大眾捷運法」及「大眾捷運系統土地開發辦法」等規定辦理開發，相關之連通天橋、公共設施得於招商階段要求由投資人負擔興建。

(三)辦理時程與急迫性：為配合輕軌成圖所帶來TOD都市結構轉變，及計畫區北側中山大學醫學院之籌設規劃，亟需於捷運車站周邊配合辦理聯合開發，並興建相關連通天橋及公共設施，提供產業進駐並滿足衍生之需求，藉由人潮匯集帶動捷運運量，進而創造高雄整體發展契機。

(四)無法納入該地區通盤檢討辦理之具體說明：考量本府於113年5月18日與中山大學簽訂合作備忘錄(附件7)，該案作為市府重要政策，本基地為配合產業環境變動並即時因應都市發展需求，擬依「都市計畫法」第27條第1項第4款規定辦理個案變更程序。

八、本案經會辦都發局、財政局，其中都發局意見略以(詳附件8)：「請檢視本案是否有…迅行變更前辦理座談會之適用…」。
經查本案均為市有地，無涉私有土地之取得，無須於變更前舉辦座談會。

第3頁 共4頁

擬辦：

一、本案緊鄰輕軌C34車站，將透過連通天橋之興建，結合轉乘、托嬰、日間照護、醫療等公共設施，提供產業發展或衍生居住需求之空間，達成TOD大眾運輸導向發展之規劃願景，同時透過開發效益挹注捷運建設，尚符都市計畫法第27條第1項第4款之規定，敬請准予辦理都市計畫變更。

二、奉核後，另函檢送旨揭個案變更書圖予本府都市發展局續辦都市計畫變更作業。

敬陳

市長

檔 號：
保存年限：

高雄市政府 函

地址：802221高雄市苓雅區四維三路2號10樓

承辦單位：開發路權科

承辦人：林彥岑

電話：07-3368333轉5101

傳真：07-3314366

電子信箱：linyt@kcg.gov.tw

受文者：高雄市政府捷運工程局

發文日期：中華民國113年8月28日

發文字號：高市府捷開字第11331988500號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

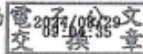
附件：旨案計畫書圖各1份

主旨：檢送「變更高雄市主要計畫（苓雅區）部分文教區為捷運開發區（配合高雄環狀輕軌C34站土地開發）案」及「擬定高雄市都市計畫（前金、新興、苓雅地區）捷運開發區細部計畫（配合高雄環狀輕軌C34 站土地開發）案」計畫書圖各1份，請查照。

說明：本案依據都市計畫法第27條第1項第4款規定辦理，業於113年7月22日簽准個案變更，請續辦都市計畫變更程序。

正本：高雄市政府都市發展局

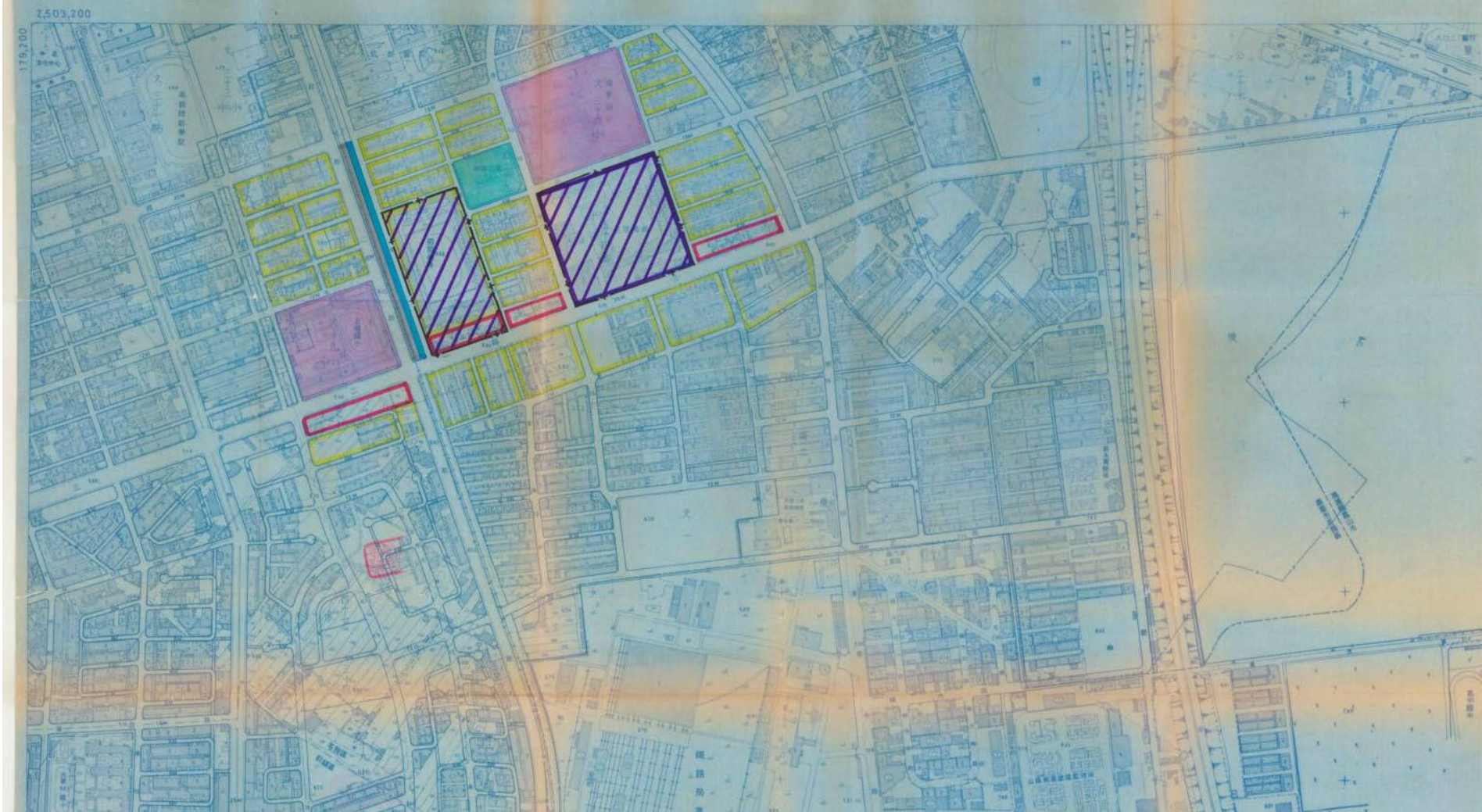
副本：高雄市政府捷運工程局



附錄二 變更高雄市私立學校校地為文教區案公告計畫圖

高雄市都市計畫航測地形圖

圖號 0823



附錄三 高雄市都市計畫委員會第 132 次會議紀錄

高雄市都市計畫委員會 114 年 6 月 18 日第 132 次會議紀錄

一、時間：114年6月18日（星期三）下午2時

二、地點：高雄市政府第四會議室

三、主席：林主任委員欽榮

紀錄：陳惠美

四、委員出席情形：

郭副主任委員添貴(請假)、王委員啓川、陳委員彥仲、陳委員勁甫、賴委員碧瑩、白委員金安、張委員淑貞、蔡委員厚男、戴委員佐敏、李委員子璋、許委員阿雪、羅委員必達、吳委員文彥、楊委員欽富、陳委員冠福(張文欽代)、張委員淑娟、鄭委員泰昇(請假)、林委員漢良(請假)、張委員慈佳(請假)、簡委員仔貞(請假)

五、列席單位及旁聽人員：

(一)列席單位

交通部高速公路局

陳宏仁、陳煜熏、
林建聰、王裕仁、
吳念坤、高嘉彬

交通部航港局

歐家榮

財政部國有財產署南區分署

(請假)

經濟部產業園區管理局

黃鐘聖、謝明紋、
羅卓傑

高雄市政府捷運工程局

郭林堯、黃俊翰、
林琬純、王靜雅

高雄市政府運動發展局

侯尊堯、曾偉銘、
黃伯雄

高雄市政府經濟發展局

魏建雄、呂彩霞、
葉羿宏

高雄市政府水利局
高雄市政府交通局
高雄市政府農業局
高雄市政府財政局
高雄市政府地政局

高雄市政府文化局
高雄市政府工務局
高雄市政府工務局(建管處)
高雄市政府工務局新建工程處
高雄市政府工務局公園處
高雄市政府工務局道路養護工程處
臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司
高雄市政府都市發展局

李東璋
陳怡靜、蘇傳翔
陳瑩蓮、林蘭欣
呂仲浚
陳志宏、林雅惠、
沈力洋
曾宏民、蘇琦雯
林宜俊
呂奇穎
柳嘉惠
許文豪
王然興
徐牧謙
王屯電、郭進宗、
薛淵仁、鍾坤利、
陳昌盛、鄭明書、
胡怡鶯、李季持、
黃嘉怡、劉建良、
翁薇謹、陳秀凌、
李宜庭、楊徨仁、
莊惠棋、許薰文、
陳珮均、蔣佩穎、
陳惠美

(二)高雄市政府：

高雄市政府黃飛鳳服務處

邱孟津

(三)公民或團體列席人員：(無)

(四)旁聽登記發言人員：(無)

六、審議案件：

第一案：變更大社都市計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案、變更高雄市仁武都市計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案、變更澄清湖特定區計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案、變更鳥松(仁美地區)都市計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案、變更大寮都市計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案、變更大坪頂特定區主要計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案、變更高雄市大坪頂以東地區主要計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案、變更原高雄市主要計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案、變更澄清湖特定區計畫(仁武產業園區)細部計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案、變更高雄市高坪特定區細部計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案、變更大寮都市計畫(鳳林四路以西國軍眷村土地)細部計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案

決 議：

- (一) 本案依行政院112年3月23日核定國道7號建設計畫，將高雄路段新建工程沿線所需工程用地，依據內政部113年8月21日內授國都字第1130809898號函同意依都市計畫法第27條第1項第4款辦理都市計畫變更作業，以提高高雄港聯外運輸效率及健全東側都會區交通路網，經委員會討論與會委員均表示支持。
- (二) 本案經召開4次專案小組會議對所提變更內容及陳情案充分討論，並提出具體建議意見，除依下列意見修正外，其餘同意依照專案小組建議意見通過(詳附錄一)。
 - 1、本次提會回應專案小組建議意見之修正內容(如圖資更新、協商內容、轉彎行車軌跡模擬等)請納入計畫書，以利後續

查考。

- 2、變更大坪頂特定區主要計畫，松美路北側滯洪池下游聯外水路截流明溝，同意照本次會議所提內容調整，將坡地逕流以明溝銜接既設地下箱涵，並減少第二種住區及道路用地變更面積(規劃配置詳後附圖一)。
- 3、公開展覽期間公民或團體建議意見，除人陳分類及處理情形 1.1 質疑變更程序合法性之陳情案件，修正專案小組建議意見為「照研析意見通過，另所陳主涉執行事項，有關協議價購及徵收補償等事宜，應由提案機關依相關規定辦理，後續請提案機關妥為向陳情人說明。」其餘照專案小組建議意見通過(詳附表四)。

第二案：變更高雄市主要計畫(苓雅區)部分文教區為捷運開發區(配合高雄環狀輕軌 C34 站土地開發)案及擬定高雄市都市計畫(前金、新興、苓雅地區)捷運開發區細部計畫(配合高雄環狀輕軌 C34 站土地開發)案

決 議：

- (一) 本案配合 TOD 發展策略與捷運環狀輕軌線完工，並考量 C34 車站周邊高教、醫療資源建設及相關產業進駐與就業人口帶來之都市生活機能需求，爰依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款規定辦理都市計畫變更作業；業經召開 1 次專案小組會議，針對變更內容、土地使用分區、土地使用管制、都市設計及交通運輸等充分討論提出具體建議意見，並經提案單位捷運局修正及補充計畫書資料。
- (二) 本案除依下列意見修正外，其餘同意照本次會議所提內容及專案小組建議意見通過(詳附錄二)。
 - 1、為確保未來開發與周邊商業機能之延續性，低樓層應以商業使用為原則，請參考捷運黃線之捷運開發區土地使用分區管制要點增訂：「地面第一層除必要之公共設施(如門

廳、管理室、車道等)外，做商業使用之樓地板面積須達第一層總樓地板面積 80%以上」。

- 2、本案都市設計基準第六點請修正為：「捷運開發區建築物之人行動線及其出入口應搭配輕軌車站整體設計，以利行人通行軌道車站。」。
- 3、本案基地開發原則應將交通影響內部化，且應將可建築容積核實納入交通影響分析，及提出交通改善措施等，請捷運局與交通局研商後補充相關內容，納入計畫書載明，並依相關規定於開發前提送交通影響評估審議。
- 4、本計畫本計畫應強化以 TOD 導向發展之人行動線規劃，並補充都市設計相關剖面圖說及植生或植栽設計內容，以提升基地與周邊交通設施與生活環境之整合性與人本友善性。
- 5、本案應依計畫書第 6-2 頁所列內容，詳細敘明回饋比例相關數據及其計算方式，以利釐清各項回饋機制之依據與合理性。

附帶決議：

- (一) 本案基地原國際商工北側範圍市有土地，目前以無償撥用予國立中山大學作為文教區使用，惟該區與捷運開發區同屬一街廓，為確保整體都市設計一致性及開放空間品質，請都發局儘速另案變更該文教區都市設計基準及相關計畫，並將後續開發納入都市設計審議，就出入口配置、無圍牆設計、植栽綠化與建築強度等項目加以控管。
- (二) 另前開變更內容請都發局邀集相關單位(如道路養護工程處、交通局等)共同參與，整合人行動線、交通銜接與土地使用等事項，以強化街廓整體發展品質與 TOD 導向精神。

第三案：擬定及變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第三次通盤檢討)並配合變更主要計畫(第一階段)案、擬定及變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第三次

通盤檢討）（第一階段）案

決 議：

- (一) 本計畫區自 102 年第二次通盤檢討後，隨著產業升級及亞灣 2.0 智慧科技創新園區政策推動，及結合 5G AIoT、再生能源及智慧產業，進行產業、經貿及都市空間的整合，配合空間結構調整，故依都市計畫法第 26 條及都市計畫定期通盤檢討實施辦法等規定辦理第三次通盤檢討。
- (二) 本案經召開 11 次專案小組會議討論，考量本案審議時程較長，且部分公民或團體陳情案(如擴建路以南特倉區、廣停 9 轉向)、特貿區住宅比例調整(含回饋代金申請辦法及計畫人口)尚有相關疑義須補充資料，於後續專案小組討論釐清，為利本案通盤檢討成果加速落實，同意依專案小組建議分階段提報市都委會大會審議與報內政部核定。
- (三) 本案除第二點決議所列之案件納入第二階段審議外，其餘列入第一階段案件審議。
- (四) 第一階段審議案件除依下列意見修正外，其餘依專案小組建議意見通過（詳附錄三）。

- 1、依據內政部 113 年 5 月 14 日台內國字第 1130804795 號函，細部計畫容積獎勵不得逾越依都市計畫法第 85 條制(訂)定之省、市施行細則（都市計畫法高雄市施行細則）或施行自治條例規定，且不得違反主要計畫有關強度之指導規定；故同意依本次會議所提於主要計畫第四章整體發展構想第二節增列「土地使用管制要點檢討變更原則」如下：

為加速產業引入及提供產業人才優質環境，因應行政院 112 年 5 月 11 日核定之「亞灣 2.0-智慧科技創新園區推動方案」及延續行政院 110 年 5 月 21 日核定「亞灣 5G AIoT 創新園區推動方案」，打造亞灣為 5G AIoT 生活實踐場域、建構高雄 5G AIoT 產業鏈、推動旗艦產業及接軌國

際強化南向市場鏈結等四大策略，以擴大用地、擴大創新、擴大群聚及擴大輸出等四大推動做法，為鼓勵策略性產業暨企業總部進駐，帶動產業投資、研發與創新，於細部計畫引入「高雄市促進產業發展自治條例」及「高雄市政府獎勵企業總部進駐亞洲新灣區作業要點」增訂容積獎勵機制。

本計畫區考量未來產業發展變遷、引入人口、建築型態及整體都市發展模式，應依都市計畫法、都市計畫法高雄市施行細則規定，於細部計畫擬定或變更時，依實質基地開發條件及發展需要，就土地使用強度（如容積率）及獎勵機制作必要之檢討調整。

- 2、有關土地使用分區管制要點第 7 條原規定允許使用組別之第 47 組「高雄市促進產業發展自治條例所規定之策略性產業」，考量允許使用分區及條文訂定內容尚需釐清，故先予納入第二階段審議，請都發局、經發局研商後交由專案小組續行討論。
- 3、高雄港站及週邊舊港區鐵道線群與建物群範圍，同意依市府文化局建議，為利後續管用合一及配合文化景觀公告範圍，主要計畫商業區、公園用地變更為「文化景觀公園用地」，細部計畫第三種商業區、綠地用地、道路用地、公園用地（公 11、公 17）變更為「文化景觀公園用地」，並於土地使用分區管制要點增訂：「文化景觀公園用地之土地使用強度比照都市計畫法高雄市施行細則公園用地（超過 5 公頃建蔽率 12%、容積率 36%）規定，其土地及建築物使用則依文化資產保存法相關文化景觀之保存維護規定辦理」。
- 4、配合綠 2 用地變更為特定經貿核心專用區，為利亞灣 2.0 計畫區域立體連通系統串連，本案都市設計基準第 31 條，圖 9-4-2 立體連通系統設置位置示意圖修正詳後附圖二。

(五) 本案經審決後，得視實際發展需要，就細部計畫未涉及主要計畫變更部分，先依法分階段公告發布實施，如有超出原公開展覽範圍者，請依照都市計畫法第 19 條規定，另案辦理公開展覽及說明會，公開展覽期間無任何公民或團體陳情意見或陳情案與變更案無直接關係者，則免再提會審議；公開展覽期間公民或團體提出陳情意見與本變更案有直接關係者，則再提會討論。

第四案：劃定高雄市澄清湖棒球場周邊更新地區（運動休閒專用區）暨訂定都市更新計畫案

決 議：

澄清湖棒球場為台灣四座 A 級球場之一，過去因缺少永續營運規劃方案，亦未有便捷大眾運輸系統，致周邊現況發展遲滯，導致整體公共設施用地使用效益低。考量現況建物與都市計畫規劃預期目的不符及基於未來發展願景，同意依據都市更新條例第 6 條第 1 項第 3 款及第 4 款規定，將其南側業經內政部都委會審竣但未發布實施之運動休閒專用區劃定都市更新地區，並訂定都市更新計畫，引入民間投資促進運動休閒專用區加速開發，帶動鳥松地區發展多元產業及強化公共設施服務。本案除依下列意見修正外，其餘照公展草案通過。

(一) 其他應表明事項，考量都市更新開闢之公共設施用地非屬永久性由實施者管理及維護，故配合招商計畫規範修正相關文字，及依通案性規定增訂開發主體及開發方式。

(二) 另授權由提案單位配合擬定細部計畫審議進度，修正相關公展計畫內容。

七、散會(下午5時20分)

附錄二、審議案第二案專案小組建議意見

(一)土地使用分區

- 1、考量基地北側綠地用地規劃作為基地車輛進出動線，為符合實際使用需求，請修正為綠地用地（兼供道路使用）。
- 2、經提案單位與交通局協商後，考量基地開發對周邊交通系統之影響，同意依提會內容，基地東側臨德安街處規劃 4 公尺計畫道路，變更後部分德安街為 12 公尺計畫道路。

(二)土地使用管制

- 1、為確保未來開發與周邊商業機能之延續性，請提案單位參考本市相關開發案例，規劃低樓層以商業使用為原則。
- 2、配合本次提會修正之車行動線規劃，同意調整建築退縮規定如下：臨三多路側應自道路境界線退縮至少 6 公尺建築；臨德安街、凱旋二路及綠地用地（兼供道路使用）側，應自基地境界線退縮至少 4 公尺建築，並請補充完整修正理由。另為利車流內部化，退縮空間得規劃作為基地內部車流收集使用之道路空間。

(三)都市設計

- 1、有關第一點都市設計審議範圍示意圖之圖例標示入場動線，考量與文字說明不一致，請予以修正，以確保圖文內容相符。
- 2、為保留建築基地退縮留設植栽帶及人行空間規劃之彈性，修正第七點為：「本計畫建築基地臨計畫道路側，應自基地境界線留設至少寬 1.5 公尺以上之植栽帶及 2.5 公尺以上人行步行空間」。
- 3、第八點所規範本計畫區內之道路、停車場、出入口及服務動線等事項，建議於後續交通影響評估審查階段再行審認，爰刪除本點條文及相關圖示，並請併同調整條次。

(四)本案基地開發原則應將交通影響內部化，且應核實進行交通影響分析，將可建築容積納入評估，並提出交通改善措施。

(五)其他

- 1、有關交通局所提之陳情事項，應屬府內機關建議修改事項，故不予列入公民或團體陳情案件。
- 2、公展計畫書內容誤繕部分，如「高雄市都市設計審議原則」已於114年1月23日修正為「高雄市政府都市設計審查規範」，並請都發局詳予檢核。

附錄四 內政部都市計畫委員會第 1094 次會議紀錄

內政部都市計畫委員會第 1094 次會議紀錄

一、時間：中華民國 115 年 1 月 20 日(星期二)上午 9 時 30 分

二、地點：本部國土管理署 601 會議室

三、主席：劉兼主任委員世芳

董兼副主任委員建宏代

(依各級都市計畫委員會組織規程第 7 條規定，主任委員不克出席會議時，由副主任委員代理主席。另核定案件第 2 案及第 5 案與陳委員玉雯有間接利害關係，故依前開組織規程第 11 條規定，自行迴避。)

紀錄：陳立展

四、出席委員：(詳會議簽到簿)。

五、列席單位及人員：(詳會議簽到簿)。

六、確認本會第 1093 次會議紀錄。

決 定：確定。

七、報告案件

第 1 案：本部都市計畫委員會 114 年 1 月至 12 月底審議案件情形報告案。

第 2 案：各直轄市、縣(市)都市計畫委員會 114 年度召開委員會及專案小組會議次數、審議情形報告案。

八、核定案件

審議案件一覽表

第 1 案：新北市政府函為「變更土城都市計畫(配合捷運萬大-中和-樹林線第二期路線)(LG13 站及路線段)主要計畫案」再提會討論案。

第 2 案：新竹縣政府函為「擴大及變更竹北(含斗崙地區)都市計畫(第五次通盤檢討)案」先行提會討論案。

第 3 案：南投縣政府函為「變更翠峰風景特定區主要計畫(第三次通盤檢討)案」再提會討論案。

- 第 4 案：南投縣政府函為「變更溪頭森林遊樂特定區主要計畫(部分林業區及商業區為道路用地、部分道路用地及商業區為林業區)(配合溪頭轉運站道路改善工程)案」
- 第 5 案：臺南市政府函為「變更楠西都市計畫(公共設施用地專案通盤檢討)案」。
- 第 6 案：高雄市政府函為「變更高雄市湖內(大湖地區)主要計畫(公共設施用地專案通盤檢討)案」再提會討論案。
- 第 7 案：高雄市政府函為「變更高雄市主要計畫(苓雅區)部分文教區為捷運開發區(配合高雄環狀輕軌 C34 站土地開發)案」。
- 第 8 案：澎湖縣政府函為「變更馬公都市計畫主要計畫(部分住宅區為商業區)(配合東澳段 184 地號青年住宅興建)案」再提會討論案。
- 第 9 案：澎湖縣政府函為「變更馬公都市計畫主要計畫(機關用地為商業區、體育場用地為機關用地、機關用地及乙種工業區為體育場用地)(配合第三漁港暨馬公市公所周邊公有土地都市更新)案」。

九、散會：中午 12 時 25 分。

第 7 案：高雄市政府函為「變更高雄市主要計畫(苓雅區)部分文教區為捷運開發區(配合高雄環狀輕軌 C34 站土地開發)案」。

說明：

一、本案業經高雄市都市計畫委員會114年6月18日第132次會議審議通過，並准高雄市政府114年9月8日高市府都發規字第11434251100號函檢附計畫書、圖報請核定等由到部。

二、法令依據：都市計畫法第27條第1項第4款。

三、變更計畫範圍：詳計畫圖示。

四、變更計畫內容及理由：詳計畫書。

五、公民或團體所提意見：詳公民或團體陳情意見綜理表。

決議：本案除下列各點外，其餘准照高雄市政府核議意見通過，並退請該府依照修正計畫書、圖，報由內政部逕予核定，免再提會討論。

一、請補充說明本案開發構想、變更之急迫性、必要性及公益性等相關內容，並納入計畫書中敘明，以利查考。

二、本案變更為捷運開發區後之土地使用以住宅及商業活動為主，請補充說明與毗鄰文教區之相容性。

三、本案基地開發後，對周邊地區交通衝擊影響部分，請加強本案相關交通數據分析、整體道路系統路網、周邊道路服務水準及開發後之交通改善策略等，並補充具體交通及停車之改善方案等內容。

四、計畫書附錄一有關本案個案變更同意函之內容過於簡

略，請補充相關簽准文件納入計畫書，以利查考。

五、本計畫案名請適度修正，應避免使用「土地開發」等文字，以免產生誤解。

六、其他建議事項：請高雄市政府考量該地區之居住需求，規劃提供適量之社會住宅，以增加本案之公益性。