

高雄車站更新地區車站專用區四、五及部分第四種商業區土地 都市更新事業公開評選實施者案招商說明會現場提問及答覆摘要

第一場：114 年 4 月 18 日上午 9:30，高雄萬豪酒店 10 樓皇喜 A 廳

提問一、本案基地是否有相關容積轉移規定？

答覆：

- (一) 本案基地位在車站專用區內，按照現行都市計畫土地使用管制規定並無限制容積移轉，倘公辦都更招商案件可循規劃條件衡酌是否管制容移。
- (二) 車站專用區在都市發展定位上除了車站設施之外還賦予其商業發展等機能，而本公辦都更招商案為了給予更多元的開發可能性，並未限制容積移轉，故投資人可以衡酌整體規劃需求與未來產品定位，並依市場條件評估是否要申請容移。

提問二、本案車站專用區的土管規定是否僅限於車站相關設施，土地使用項目是否有其他限制？

答覆：

- (一) 本案車專區依招商文件所附之土地使用管制規定：「...係以供鐵路、高速鐵路、捷運及其他大眾運輸之車站及其附屬設施開發，以及警政設施、公共停車開發使用為主。
- (二) 其建築物與土地之使用，除不得為工廠、資源回收貯存場所、汽機車修理業、殯葬業辦公室、地磅業、資源回收業之使用外，餘依「都市計畫法高雄市施行細則」中有關商業區之規定辦理；惟住宅使用之容積總樓板面積不得超過分區基準容積百分之三十。

提問三、地下連通至車專一的相關規範？權責？工程界面的協調

答覆：

- (一) 實施者針對本都更案之車專四、車專五配合車專一 U1 層地下空間動線的連通（預計連通位置及深度高程，詳參本案公開評選文件附錄 7），僅需配合留設 8 公尺寬、3 公尺高之結構銜接口，並且負責自己興建範圍內結構銜接口之規劃設計及施工，當然包含費用。
- (二) 本案基地範圍緊鄰車站專用區一，目前車專一(高雄車站本體位置)之地下停車場已建設完成，惟為提升交通疏運效能，已於細部計畫都市設計基準中訂有地下連通規範。目前提案階段須請申請人於「都市更新事業開發建議書」適當章節（如：整體開發構想等）提出有關本案立體連通構想，並可以於建議書內自行提出適切之管維需求等。後續將由主辦機關會同實施者邀集相關單位共商確認連通後之動線調整、管理方式等議題。

提問四、本案是否有訂定開發期程的要求？若未來整體開發進程受到特殊情形而延宕，契約規範上有無協助之處？

答覆：

- (一) 依招商文件規定，實施者應於本案核備開工日之翌日起 6 年內取得全部建物之使用執照，也就是 6 年內要全部開發完成。倘若有遇到特殊情形而需要展延施工期時，亦能依契約相關規定提出申請。
- (二) 本案適用「高雄市政府都市更新一六八專案執行原則」，將由本府都市發展局專案列管，於都市更新事業計畫及權利變換計畫報核後六個月（一百八十日）內核發都市更新核定函，及報核後八個月（二百四十日）內核發建築執照。
- (三) 而針對是否有需要優先開發部分，本案所提供之「高雄市警察辦公廳舍、鐵路警察局使用空間」依規定應集中配置於「車站專用區四」街廓；又本案公益設施應列為首期開發完工項目。因此，車專四基地之開發應是需要優先完工之項目。

提問五、本案除一般申請人資格條件外，是否有相關開發建築實績之資格限制？

答覆：

- (一) 依本案招商文件規定，申請人團隊需曾完成住宅、商辦或住商混合大樓之開發或興建實績，且單一個案至少須含一棟地面 16 層（含）以上之建築，申請人單一個案實績之建築總樓地板面積不得低於 10,000 平方公尺，申請截止日前 10 年內之累計建築總樓地板面積不得低於 80,000 平方公尺。
- (二) 申請人如為合作聯盟者，單一成員於申請截止日前 10 年內之累計建築總樓地板面積不低於 40,000 平方公尺，始可與其他成員計入累計建築總樓地板面積。

高雄車站更新地區車站專用區四、五及部分第四種商業區土地 都市更新事業公開評選實施者案招商說明會現場提問及答覆摘要

第二場：114 年 5 月 2 日下午 2:30，臺北寒舍艾美酒店二樓軒轅廳

提問一、由於目前高雄的A級商辦產品供給量相對較少，請問目前所評估未來高雄A辦的需求量狀態為何？另外，A辦產品除供銷售外亦有供租賃使用之可能，想詢問其預估租金水位及投報率為何？

答覆：

- (一) 近年高雄市的辦公室需求量大且並無下降之態勢。過往高雄車站周邊便具有一定辦公空間需求量，主要集中於中正路、林森路及高醫一帶，但其整體商辦環境及狀態並沒有受到市場青睞。本次招商基地擁有較優勢的交通區位及建築規模，若能藉由本次更新開發提供多元商業、生活機能，配合高鐵南延的發展前景，整體開發效益佳。
- (二) 過往高雄已多年無新興辦公空間建設，近年因應科技產業發展趨勢，包含左營高鐵科技之心、亞洲新灣區等地皆有多家廠商競標投資，本案基地屬市中心核心，可連結近年發展較熱絡的北高楠梓、左營區域與南高的亞灣地區，且未來又有高鐵南延建設帶動，發展前景可期。觀察近年中高雄區域不論是租賃或產權移轉案量皆有所提升，包含本案基地鄰近之中正四維商圈、凹子底商圈等區域，整體租金水準及房價皆呈現上漲情勢。
- (三) 近年高雄市以 BOT 導向、鏈結多據點發展，包含北高雄高煉廠轉型與台積電等企業投資引入，南高雄亞灣區域則有鴻海、輝達、興富發集團等企業預計投入建設區域型研發中心與大規模商辦空間，另外，包含大林蒲遷村計畫與循環產業園區之建設計畫...等，預計將帶動大規模產業人口進入高雄，配合優質的交通與社會福利建設開發，未來發展活絡可期，鼓勵各單位踴躍投資。
- (四) 至於租金水平、投資報酬率部分，此內容涉及到諸位投資人所預設的市場條件分析，各投資人及團隊可依據自己規劃的產品自行預估之。

提問二、針對應設置於車專四基地上的鐵路警察局及長明派出所空間，可否將其轉移設置至第四種商業區？目前第四種商業區的基地面積較小，是否有可能將所有公益設施集中於此？

答覆：

- (一) 本案於變更都市計畫之土管規定之階段，將車專四、五街廓的容積率由原先 840%調降至 420%，並同時要求未來應將鐵路警察局由車專五遷移至車專四，相關內容在招商文件所附之細部計畫書均可查閱。此外，長

明派出所是本案的公益性設施，規定須設置在車專四內。

- (二) 本案招商基地之第四種商業區確實腹地相對較小，考量建物設施具有公共使用目的之對外開放性需要，故將長明派出所與鐵路警察局置於車專四街廓，此不僅是基於公益需求，更因公車轉運站及長途客運轉運站也位於基地北側，故選擇靠近車站及轉運站的區域設置警政空間，對於機關相關管理作業上也相對合適。
- (三) 因警政單位辦公需要報案、警車出入與停車空間...等機能與使用空間，若集中於第四種商業區用地，其服務空間將不敷使用，因此規劃時評估車專四基地為最適區域，同時提供商四及車專五空間予投資人更自由規劃與開發。
- (四) 有關鐵路警察局及長明派出所詳細空間需求，可參考本案公開評選文件附錄 8 及附錄 9。另說明其所提需求僅供規劃參考，除長明派出所警務辦公必須設置於地面層之需求外（如：報案櫃台、緊急出勤用汽車格），若經申請人評估該樓層區位，配合未來立體連通天橋可有更高強度土地使用效益，得提出立體化配置方案（如：調整樓層分配）。

提問三、本案都更單元內各區段之容積可否互相調配？

答覆：

- (一) 本案基地雖分屬三個街廓，但係以同一更新單元辦理招商；因此，本案係是一個更新單元，再依街廓分成三個區段。
- (二) 本案開發以 TOD 策略為整體發展主軸，各基地所在之街廓均有其基準容積限制，因此不希望將不同區段之容積調配至其他區段，避免造成使用比重失衡之情形。

提問四、可否分期分區開發？

答覆：

本案設定應於開工日起六年內取得全部建物之使用執照，實施者可於時限內分期建設，但公益設施(車專四)應為首要完工之目標，以供鐵路警察局及長明派出所優先自健保大樓（施工期間之辦公區）遷回車專四內使用。

提問五、本案車專四、車專五基地上的新建物要預留銜接口與高雄車站綠天棚相連，是否有相關的結構條件？設計規範？

答覆：

本案連接高雄車站天棚之『人行立體連通設施』預留結構銜接口，乙方應於『都市更新事業開發建議書』適當章節提出「立體連通構想」，投資人針對目前

所規劃的內容可以主動提出你們的想法，包含銜接口之位置、形式及其結構、最大載重等，未來實際留設銜接口的相關細節，主辦機關將邀集實施者會同相關單位確認之。