

變更高雄多功能經貿園區特定區計畫部分特定
倉儲轉運專用區（特倉三A）為世貿用地案

高雄市政府
中華民國 95 年 9 月

高 雄 市 變 更 都 市 計 畫 審 核 摘 表	
項 目	說 明
都市計畫名稱	變更高雄多功能經貿園區特定區計畫部分特定倉儲轉運專用區（特倉三A）為世貿用地案
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
本案公開展覽起訖日期	自民國 95 年 3 月 20 日起至民國 95 年 4 月 18 日止(刊登 95 年 3 月 18 日聯合報及 3 月 21 日中國時報)
本案舉辦說明會日期	民國 95 年 4 月 12 日 (前鎮區公所 4 樓會議室)
人民團體對本案之反映意見	本案計有 1 件公民或團體異議案件
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	高雄市都市計畫委員會 95 年 5 月 17 日第 309 次會議決議：「照案通過」。 內政部都市計畫委員會 95 年 6 月 27 日第 636 次會議決議：「修正通過」。

目 錄

壹、變更緣起及性質.....	1
一、計畫緣起.....	1
二、計畫性質.....	3
貳、法令依據.....	3
參、計畫範圍與位置.....	4
肆、現況分析.....	6
一、都市計畫.....	6
二、現況使用.....	7
三、土地權屬.....	8
四、交通運輸及道路系統.....	9
伍、相關計畫分析.....	17
一、高雄多功能經貿園區特定區計畫.....	17
二、高雄港整體規劃及未來發展計畫.....	18
三、自由貿易港區計畫.....	20
四、高雄國際觀光港旅遊線計畫.....	21
五、高雄市 85 大樓旁海洋之星國家門戶系列-毗鄰公共場域地景 地貌改善計畫.....	23
六、高雄多功能經貿園區內大型開發計畫案.....	24
陸、世貿用地定位與構想.....	26
柒、交通計畫.....	27
一、道路交通衝擊分析及服務水準.....	27
二、停車供需評估.....	32
三、動線規劃.....	33
四、交通改善措施.....	35
捌、實質變更內容.....	35
玖、實施進度與經費.....	37

拾、土地使用管制及都市設計管制規定.....	38
一、土地使用管制	38
二、都市設計基準	39
三、其他	39
附件 1 行政院秘書長 94 年 11 月 2 日院臺經字第 0940051607 號函	
附件 2 高雄市都市計畫委員會第 309 次會議紀錄	
附件 3 內政部都市計畫委員會第 636 次會議紀錄	

圖 目 錄

圖 1 計畫位置示意圖	5
圖 2 計畫範圍示意圖	4
圖 3 變更範圍地形圖	8
圖 4 變更範圍現況照片	8
圖 5 計畫區內土地權屬圖	9
圖 6 地區性聯外交通系統及捷運路線示意圖	11
圖 7 原行政院核定之輕軌路線示意圖	13
圖 8 新報核之輕軌路線示意圖	14
圖 9 高雄港親水遊憩商業區土地使用規劃圖	19
圖 10 高雄港整體規劃及未來發展計畫圖	20
圖 11 高雄港自由貿易港區開發範圍示意圖	21
圖 12 高雄跨港觀光纜車計畫 BOT 案	22
圖 13 基地周邊大眾運輸機能分布圖	23
圖 14 毗鄰公共場域地景地貌改善計畫規劃構想圖	24
圖 15 基地進場動線規劃示意圖	34
圖 16 基地離場動線規劃示意圖	34
圖 17 變更都市計畫示意圖	37
圖 18 變更範圍退縮地示意圖	40

表 目 錄

表 1	道路交通量調查表	16
表 2	路段服務水準表	17
表 3	各期設施內容及多功能用途構想表	27
表 4	高雄世貿展覽中心不同展覽之單日參觀人數預估表	28
表 5	高雄世貿展覽中心暨國際會議中心衍生人旅次預估表	29
表 6	高雄世貿展覽中心暨國際會議中心尖峰時段衍生人旅次預估表	29
表 7	展覽中心運具使用比率及平均承載率分配表	30
表 8	各運具當量換算表	30
表 9	平常日尖峰時段各類運具衍生交通量	30
表 10	例假日尖峰時段各類運具衍生交通量	31
表 11	目標年基地開發後平常日路段尖峰時段服務水準	31
表 12	目標年基地開發後例假日路段尖峰時段服務水準	32
表 13	裝卸停車位設置標準	33
表 14	實質變更內容綜理表	36
表 15	變更前後都市計畫分區及面積對照表	36
表 16	財務計畫表	38

變更高雄多功能經貿園區特定區計畫部分特定倉儲轉運專用 區（特倉三A）為世貿用地案

壹、變更緣起及性質

一、計畫緣起

高雄多功能經貿園區特定區計畫係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、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。其中，世界貿易展覽中心及國際會議中心(以下簡稱展覽會議中心)為本特定區計畫發展之重點產業。而展覽會議產業主要係透過國際經貿展示活動、產業專業人士之接觸，促進產業商機與技術交流，其最主要之效益是帶動產業昇級和周遭地區繁榮。而展覽會議周邊相關產業，包含旅館、餐飲、交通運輸、零售、裝潢、印刷、公關廣告、娛樂及各項生產性服務業等商業，因展覽活動帶來龐大商機，一個城市舉辦國際展覽會議活動之多寡，即代表著該城市之國際化程度，故國際展覽會議活動之密度與強度常被做為評量某一個都市之繁榮與國際化程度之指標。

對於高雄市而言，展覽會議中心之設立代表都市國際化及產業轉型之契機，同時是落實國家發展成為全球運籌中心之關鍵設施之一。高雄市身為國內唯一海空國際雙港都市，為提昇高雄國際化意象與城市競爭力，除積極發展製造、海運、倉儲等產業外，對於觀光、休閒等服務業之升級與轉型更是不遺餘力，而會議展覽產業的推動不但能促進高雄地區的產業發展、強化國際貿易平台，更能夠帶動高雄市國際化發展，與高雄港之國際地位相互呼應，成為我國在國際舞台上的重要門戶。

高雄市政府有鑒於展覽會議產業具有火車頭產業性質與促進開發的觸媒作用，外部經濟效益龐大，過去幾年來一直將興建展覽會

議中心列為市政府指標性的重要政策，及視為高雄市發展之重大設施。於民國 89 年底即依多功能經貿園區特定區計畫說明書規定及比照促參法甄審程序開始推動，並於 90 年公告辦理土地所有權人優先開發之招商作業；於民間參與模式擱置後，高雄市政府為實踐其推動展覽會議產業之決心，乃轉向中央爭取興建，於 91 年提案至高高屏三縣市首長暨主管會議，並決議南部地區由高雄市為設置展覽會議中心地點。本府在同一時期亦響應行政院「2008 國發計畫」，提出「高雄市國際會展設施計畫」，作為落實行政院推動該項政策之依據，該計畫獲評選為中央興建展覽中心地點之第 3 名，惟當時中央以興建南港世貿為第 1 順位，故未能順利爭取經費。至 93 年間，市府再次響應行政院 12 項服務業發展之「觀光及運動休閒服務業」旗鑑計畫—展覽會議服務業發展計畫，積極爭取中央補助建設，乃於 94 年高高屏三縣市首長暨主管會議再次提案：「向行政院爭取高雄市設置世界貿易展覽中心暨國際會議中心」，並經決議照案通過，之後提案於 94 年第 1 次南部八縣市首長會報(94 年 6 月 3 日舉行)，經決議：請高雄市政府將「可行性研究報告」提送經濟部，並請經濟部依陳總統在大溪會議指示，建立南北雙核心之政策考量，全力協助辦理。本府依上開決議，於 94 年 6 月 22 日函送「高雄世界貿易展覽中心暨國際會議中心可行性評估報告書」至經濟部，請其評估轉陳行政院審議核定。經濟部於 94 年 9 月 16 日經貿字第 094002612510 號函檢陳本府所報「高雄世界貿易展覽中心暨國際會議中心可行性評估報告書」及其評估意見轉行政院核定。經行政院交議經建會於 94 年 10 月 7 日召開會議研商及行政院秘書長 94 年 11 月 2 日院臺經字第 0940051607 號函示：本案依上開經建會會商結論辦理，其結論為：1. 本案經與會各單位討論達成共識，高雄地區可就其獨具之區位競爭條件，規劃設置一處貿易展覽及會議中心。2. 請主辦機關經濟部就本案之區位特性，需地規模、應具備功

能與使用國營事業土地及民間參與等因素整體考量，進行可行性評估與綜合規劃。全案以投資 30 億元為上限，請經濟部完成評估規劃並與相關機關協調後，再循程序報核。

經濟部國貿局於 95 年 1 月 6 日召開研商利用中油公司高雄成功廠區土地規劃興建「高雄世界貿易展覽中心暨國際會議中心」案會議，其結論為(略以)：(一)有關建館地點—高雄世貿會展中心用地，同意高市府意見，仍以中油公司成功廠區土地為宜。(二)有關用地之取得：1. 本案土地依原規劃，俟中國石油公司完成減資繳庫後，應朝「無償取得」之原則辦理。．．．3. 屆時倘確定將以徵收方式辦理，則有關都計變更部分，請高市府配合辦理，另請中油公司依內部程序簽報。

由於經濟部已指定中油成功廠區（特倉三A）土地為展覽會議使用，為利政府順利取得土地及儘速開發興建，本府乃辦理變更都市計畫事宜。

二、計畫性質

本案係屬本府於 88 年 12 月 21 日公告實施「高雄多功能經貿園區特定區」之計畫範圍，該特定區計畫前係依循都市計畫法第 12 條規定所劃定，其計畫之性質為主要計畫與細部計畫合併辦理之特定區計畫。

貳、法令依據

世貿展覽會議中心係經本府列入施政方針、施政計畫之重大設施建設計畫，並經本府於 94 年 6 月報請經濟部向中央爭取經費補助，後雖經行政院經建會決議將主辦機關改為經濟部，惟其建設費用已有方向性確定，故為配合世貿展覽會議中心之順利興建與用地取得，本計畫爰依據都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款簽陳市府同意辦理變更事宜。

參、計畫範圍與位置

本計畫範圍位於高雄市前鎮區，西側緊臨高雄港，東側臨接成功路，南側臨接中油特倉三土地及高雄軟體園區，北側臨接新光路底公園用地(公一)所圍範圍（計畫位置及範圍圖如圖 1、圖 2），其面積約 4.5 公頃。

另有關基地西北側零星特倉區，因其土地權屬為高雄港務局管有之艦橋式碼頭，非屬定著之土地，考量世貿展覽中心暨會議中心之建築特性，上開艦橋式碼頭不適宜納入本計畫範圍內。

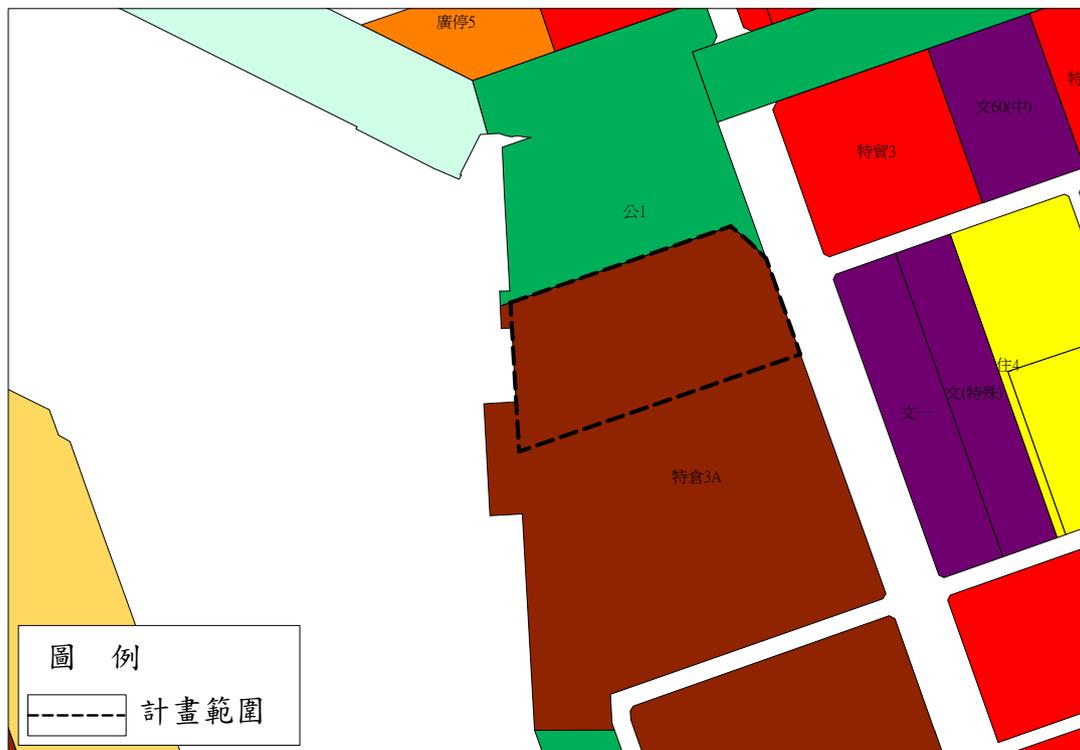


圖 2 計畫範圍示意圖

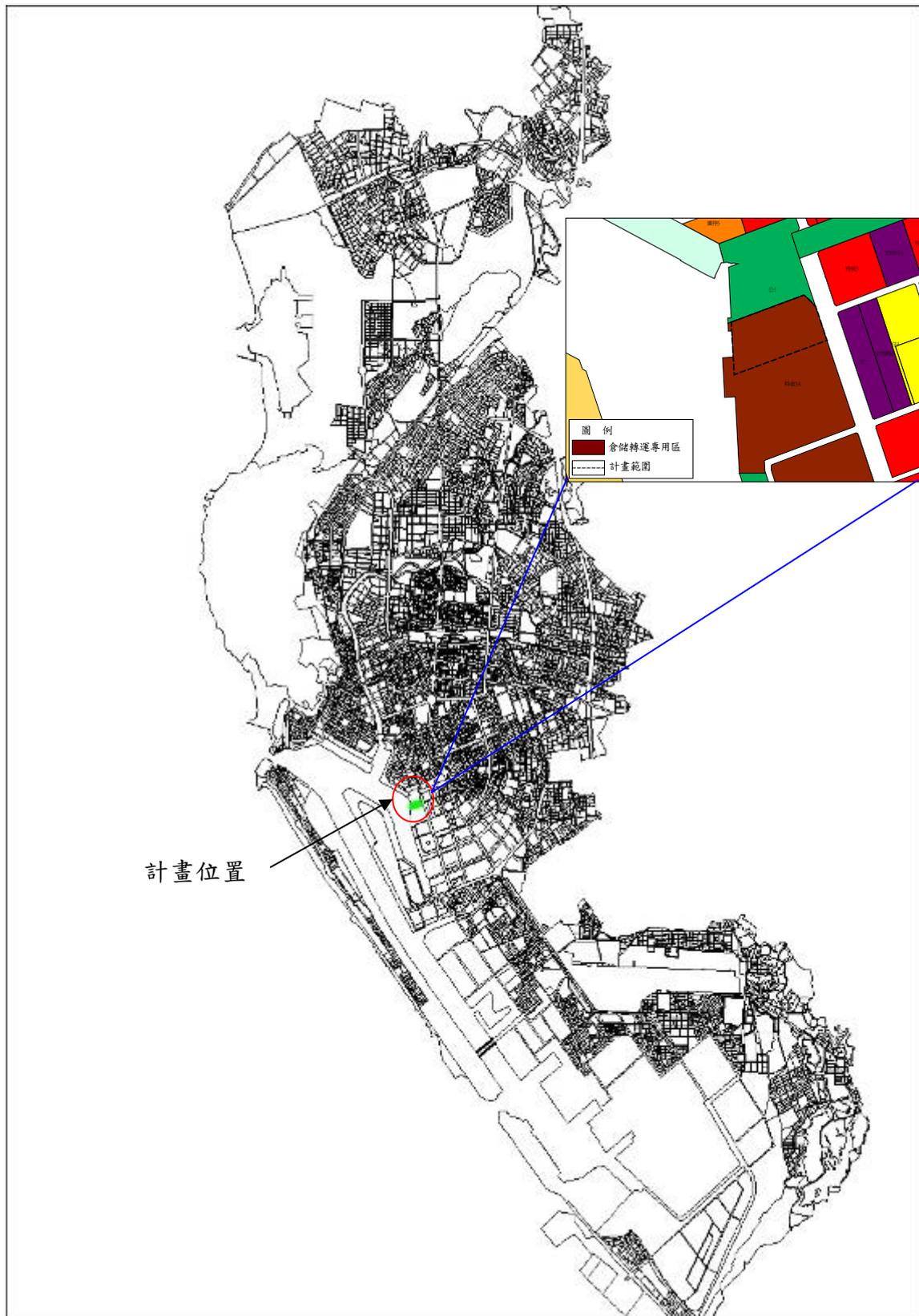


圖1 計畫位置示意圖

肆、現況分析

一、都市計畫

本變更計畫範圍內土地之都市計畫歷程，於44年5月19日公告發布實施「實施本市都市計畫分區計畫」案，擬訂為工業用地，於71年12月30日「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」將臨海地區之工業用地劃為甲種工業區。

後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利用等計畫，於88年12月21日公告發布實施為「高雄多功能經貿園區特定區計畫」，土地使用分區為特定倉儲轉運專用區(特倉三A)，建蔽率及容積率分別為60%及490%。依計畫書規定，會議展覽中心為特許開發項目，其開發原則為：

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，採設定地上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。

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。

另依94年12月12日公告發布實施之「變更高雄多功能經貿園區得定區細部計畫（第一次通盤檢討）案」規定，世界貿易展覽中心及國際會議中心係屬指標性、自償性之特許設施，其建蔽率於申請開發許可時，得提經本委員會審議決定，不受本管制要點建蔽率之規定限制。

二、現況使用

變更計畫範圍內之土地使用現況，臨接成功路側之中油公司土地(特倉三A)，高市府於94年8月與中油公司簽訂土地借用契約，供市府做為簡易美綠化及舉辦市政活動使用。現況已種植草皮，為一開放空間（現況地形圖及照片如圖3及圖4）。

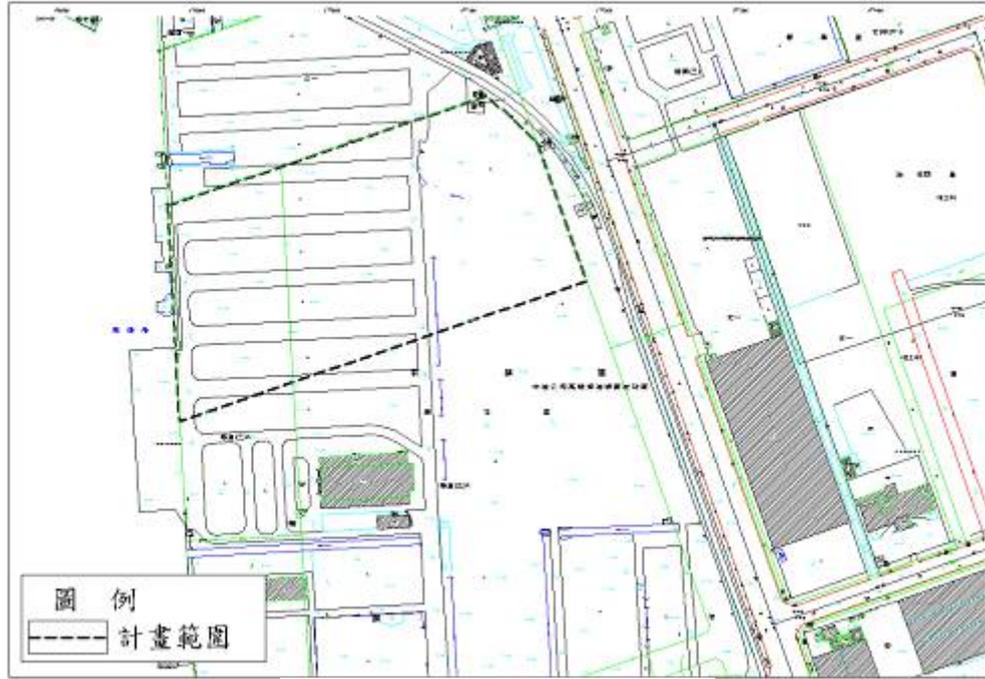


圖 3 變更範圍地形圖



圖 4 變更範圍現況照片

三、土地權屬

本變更計畫土地地籍為前鎮區獅甲段 518 地號，土地權屬為國營企業土地—中國石油股份有限公司所有，其權屬面積為 10.0363

僅距約 15 分鐘車程，加上完善的周邊聯外道路系統，將可提供未來至本案參展廠商多元、便捷的貨物運送系統，而目前正在興建中的大眾運輸系統，則給予參與會議的商務人士、國內外買家、消費者通勤往來之便利性，實為會展中心未來之發展奠定一大利基。茲就基地及其周邊主要聯外交通系統與大眾運輸系統，分別概述如下(地區性聯外交通系統及捷運路線示意圖如圖 6)：

1. 地區性聯外交通系統

係以中山高速公路、台 1、台 17 及縣 183 等道路為主，可透過中山高、高雄都會區外環快速道路系統(成功路)及中山路與基地聯通，往南則可利用台 17 線(中山路)連結擴建路、漁港路、金福路、中鋼路等集散貨車車流，串連小港機場、貨櫃碼頭區及臨海工業區。

2. 大眾運輸系統

目前係以客運服務為主，其路線包括小港機場、中山路沿線等處，且可銜接高雄火車站、科公館、外環西路(加昌路)、鳳山火車站、墾丁、鵝鑾鼻、枋寮等地。

都會區捷運第一期路網包括紅、橘二線，聯絡高雄縣市並服務都市內通勤旅次，未來再配合區域發展需要延伸路線。其中捷運紅、橘線總長 41.3 公里，紅線由橋頭起站至小港區沿海路、漢民路口，全長 28.3 公里，共設 23 站。橘線由中山大學經市政府沿中正路、自由路、光遠路至大寮，長 13.6 公里，共設 14 站。預計於 95 年 12 月紅線南段(R3-R8 站)先通車、96 年 10 月全線通車營運。其中至本基地之捷運站，以 R7 獅甲站(中山二路、民權二路交叉口，勞工公園附近)或 R8 三多商圈站(中山二路、三多四路交叉口南側)為較近距離，約 700-900 公尺。



圖 6 地區性聯外交通系統及捷運路線示意圖

有關輕軌捷運路線部分，於 93 年行政院核定之路線係由高雄車站往東沿既有臨港鐵路廊帶南行（凱旋一~四路）經中山三路後，脫離第一臨港線鐵路廊帶，進入一般道路，沿凱旋四路右轉成功二路向北直行，左轉銜接五福三路、河東路橫越建國三路後，往高雄火車站方向匯入縱貫鐵，全長約 15.2 公里，設置 26 座車站，一座機廠，總建設經費包括西臨港線改善工程計約 133.34 億元（含地價調整、物價調整費用），全線採平面方式興建（原行政院核定輕軌路線示意圖詳圖 7）。

由於原核定之輕軌路線較偏於南高雄，為服務北高雄地區民眾，市府捷運局於 94 年修正臨港輕軌路線改為大環狀路網，並報交通部轉行政院核定中。其路線總長度約為 19.6 公里，預計設置 32 處候車站，一座機廠，全線採平面方式興建（除少部份高架及地下箱涵外）。而大環線之路線起於凱旋三路與一心路口北側之前鎮調車場，沿凱旋路佈設輕軌設施，直至凱旋四路南端終點後，右轉成功二路續往北行，再左轉銜接五福三路，並於高雄橋前右轉沿河東路往北佈設，路線續沿同盟三路往北佈設，並新建愛河跨越橋樑銜接美術東二路，再轉往東沿美術館路佈設，行經市立聯合醫院後於農十六銜接大順一路，再續沿大順一~三路往東南方向佈設，最後於中正路口西南隅之凱旋公園東緣沿凱旋路佈設軌道接回前鎮調車廠，形成一連結南、北高雄的環狀路網（詳見圖 8 新報核輕軌路線位置示意圖）。

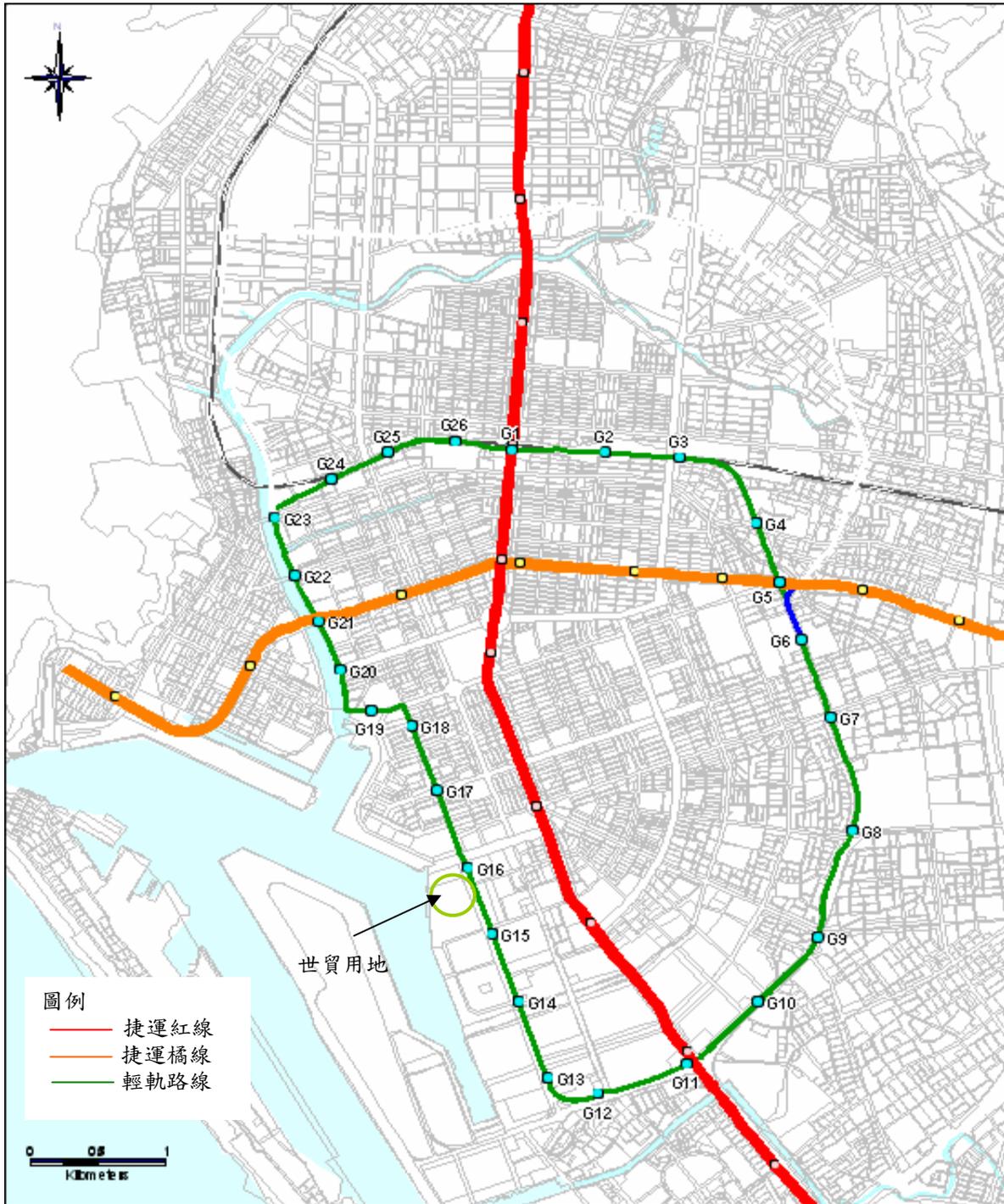


圖 7 原行政院核定之輕軌路線示意圖

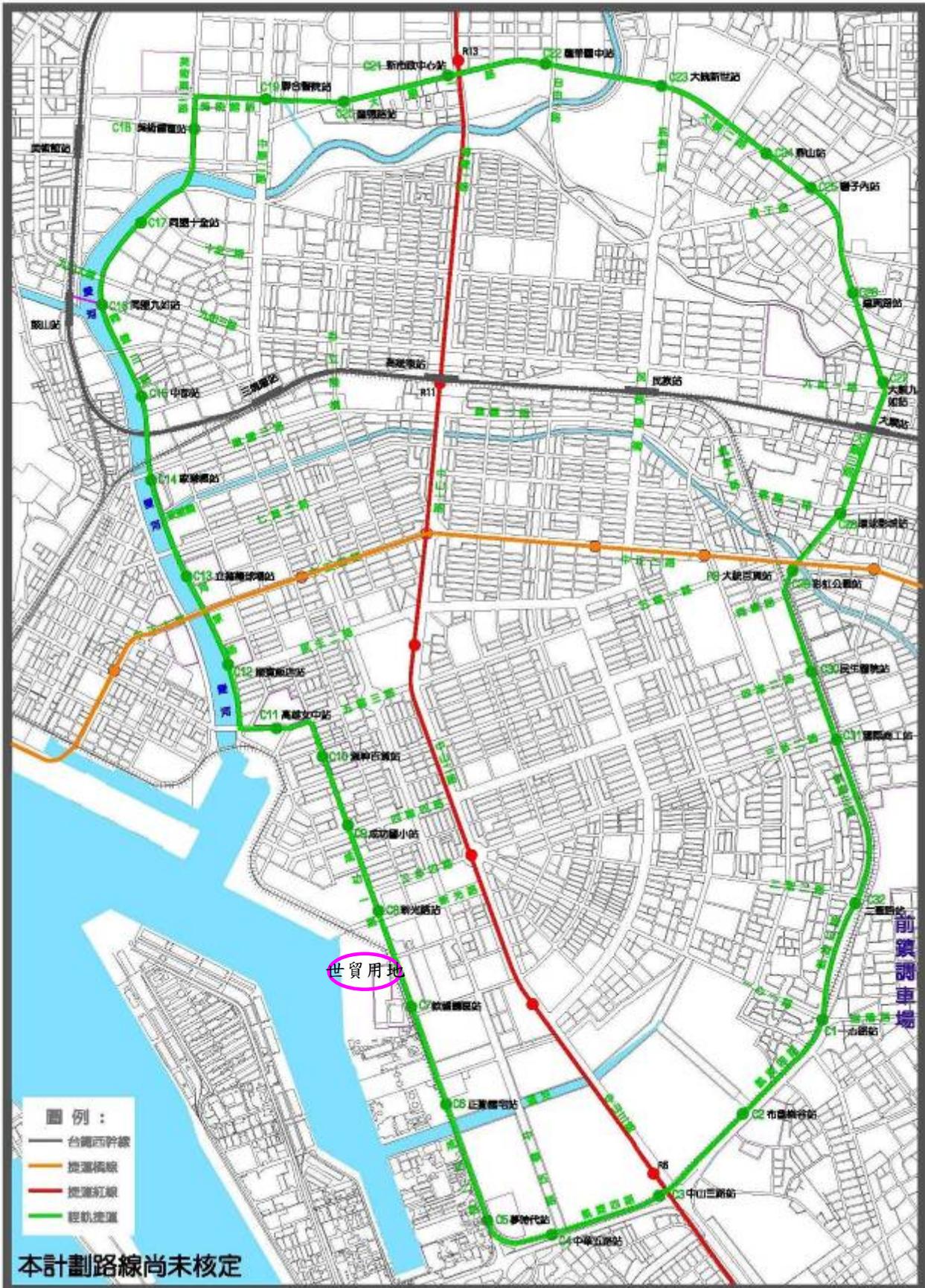


圖 8 新報核之輕軌路線示意圖

3. 基地周邊道路系統與交通運輸

本計畫區周邊之主要道路分別為南北向之成功路 30 公尺(計畫道路寬度為 60 公尺)、東西向之新光路 80 公尺，因新光園道末端地區現況除美綠化供作開放空間供市民使用外，因應本市河港觀光交通轉運系統之發展，新光園道末端地區(包含新光碼頭、園道及公園用地)定位為藍色公路、愛河觀光、環港觀光、纜車及 R8 車站之轉運中心。基地東側之林森三路，為 20 公尺東西向道路，現況尚未連通至成功路，未來俟周邊台電公司所有之特定經貿轉運專用區土地開發，將予以接通。

另利用成功路連接中山路段通往中山高速公路與小港機場，有效提昇會議展覽用地未來聯繫之便利性與可及性。有關相關道路實質特性、交通量、道路服務水準及停車位供需等現況資料說明如下：

(1) 道路實質特性

成功路由河南二路起往南延伸至凱旋四路、擴建路，為一南北向道路，於三多四路至復興三路間路段之道路現況寬度為 30 公尺(計畫道路為 60 公尺)，現況南北雙向各配置 2 線快車道及 1 線慢車道(5 米)，採標線分隔，單方向路段容量為 2,100(PCU)，路邊劃設有平行停車格位。

新光路為東西走向之 80 公尺園道，其東、西兩端分別與中山二路及成功路相交，現況每方向各配置 2 線快車道及 1 線慢車道(7 米)，設有中央及快慢分隔島，單方向路段容量為 3,500(PCU)，路邊劃設有平行停車格位。

(2) 道路交通量

新光路之道路交通量，無論平常日或例假日於晨峰或昏峰時段皆低於 500(PCU)；成功路平常日交通量則介於 944 至 1615(PCU)間，晨峰時段往南交通量大於往北之交通量，昏峰時段則反之；例假日交通量則介於 704 至 1106(PCU)間，同樣晨峰時段往南交通量大於

往北之交通量，昏峰時段則反之，故成功路之車流具有尖峰方向性。若以各路段之飽和度(交通量與其容量之比值)評定道路服務水準，則基地周邊平常日各路段之晨峰服務水準均在 B 級以上，昏峰時段在亦可維持 D 級以上，飽和度 V/C 值均在 0.77 以上，故目前基地周邊道路至少仍剩餘 23% 以上的道路容量。例假日晨昏峰均在 B 級以上，行車速率每小時可達 33 公里。

表 1 道路交通量調查表

調查日	路名	路段區間	方向	晨峰時段			昏峰時段		
				尖峰流量 (PCU)	V/C	服務 水準	尖峰流量 (PCU)	V/C	服務 水準
平常日	新光路	成功路~中山二路	往東	65	0.02	A	236	0.07	A
			往西	301	0.09	A	251	0.07	A
	成功路	三多四路~新光路	往南	1,105	0.53	B	1,009	0.48	A
			往北	1,067	0.51	B	1,615	0.77	D
	成功路	新光路~復興三路	往南	1,268	0.60	B	944	0.45	A
			往北	994	0.47	A	1,535	0.73	C
例假日	新光路	成功路~中山二路	往東	78	0.02	A	215	0.06	A
			往西	286	0.08	A	227	0.06	A
	成功路	三多四路~新光路	往南	853	0.41	A	1,011	0.48	A
			往北	777	0.37	A	1,017	0.48	A
	成功路	新光路~復興三路	往南	1,059	0.50	A	921	0.44	A
			往北	704	0.34	A	1,106	0.53	B

(3) 服務水準

成功路於晨峰、離峰、昏峰三時段所進行之行駛速率調查結果如下表所示，離峰時段平均每小時旅行速率在 35 公里以上，服務水準為 A 級；晨峰時段往北、往南兩方向旅行速率皆為每小時 26.5 公里，服務水準為 B 級；昏峰時段往南方向之旅行速率為每小時 24.1 公里，服務水準為 C 級，因此無論尖、離峰時段，成功路之行車狀況均甚為良好。

表 2 路段服務水準表

路段別	成功路(三多四路~復興三路)					
	7:00~10:00		13:00~16:00		16:00~19:00	
時段	往北	往南	往北	往南	往北	往南
平均旅行速率 (公里/小時)	26.5	26.5	35.6	35.8	28.7	24.1
服務水準	B	B	A	A	B	C

(4) 周邊停車位供需調查

經調查基地周邊新光路、成功路等路段劃有 546 格路邊停車格，依實地勘查結果推估，如將未劃設停車格位路段之路邊停車空間納入計算，共約可提供約 741 格小車停車位；另基地周邊 600 公尺範圍之私有停車場，經調查約有 1021 個停車位。而現有路外停車場尖峰小時之停車需求數量平日為 689 輛、假日為 723 輛，依目前現況當地的停車供給可滿足其停車需求。

(5) 公車系統現況

依高雄市公共汽車管理處資料，目前高雄市營公車共 53 線，其中 16 線行經多功能經貿園區，以沿中山路、成功路、擴建路及凱旋路者居多，各路線之起迄點分佈於高雄市各地區，其中可到達本基地之公車計有 2、100、14 路公車。

伍、相關計畫分析

高雄市政府近年來積極推動高雄港區及其周邊之重大建設計畫，加上本案基地所在之多功能經貿園區內目前已有多項已完成或進行中的大型商業開發案，皆有助於提昇本案未來發展之競爭優勢。茲分別就相關計畫概述如下：

一、高雄多功能經貿園區特定區計畫

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，特劃設臨港地區土地為高雄多功能經貿園區，以港埠都會與吸引跨國及國內企業植根為整體發展目標，配合調整高雄市都市機能與結

構，制定「高雄多功能經貿園區特定區計畫」，以規劃製造中心、海運中心所需服務機能。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。

二、高雄港整體規劃及未來發展計畫

高雄市政府為積極創造提供航商良好之經營環境，該計畫之實質建設包括將高雄港第一、第二、第三船渠及 1 號、11 至 21 號碼頭開發為親水遊憩、綜合商業、客運碼頭，以及於中島區內加工出口區、港區內臨海工業區及中興鋼鐵廠配合經濟部加工出口區管理處設置倉儲轉運區，發展港埠機能相關之產業。除此之外，也在計畫在二港口北側外海規劃貨櫃中心興建貨櫃碼頭 12 座，其碼頭設施將由業者以 BOT 方式投資興建，以因應民國 110 年高雄港貨櫃運量 1,700 萬 TEU 需求，將促使高雄港成為具國際轉運中心功能之樞紐港埠。

除此之外，亦藉由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活動，朝向多功能綜合性港埠、強化物組裝加工、再出口海運運輸之方面發展，擴展腹地至大陸東南沿海地區、東南亞國家，以擴大高雄經貿範圍，協助地方產業轉型，故未來高雄港都城市之經濟產業產值將有機會大為躍昇。

以下即針對主要計畫，分別概述如下：

1. 高雄港親水遊憩商業區計畫

主要係計畫將蓬萊、鹽埕、苓雅商港區之貨物裝卸功能移轉，規劃開發為親水性文化、休閒及商業區，並與愛河、壽山、旗津海岸公園等據點串聯為完整遊憩系統。該計畫主要分為三期進行：

(1) 近程計畫

主要係以開發鹽埕區約 5.9 公頃的土地作為公園、購物、休閒娛樂及遊憩碼頭以及苓雅區 8 至 21 號碼頭約 5.3 公頃土地作為旅運

碼頭、商業服務及廣場公園。

(2) 中程計畫

計畫時程為民國 93 至 96 年，開發範圍包括鹽埕區大義街以西第三船渠水域回填 4.3 公頃與第三船渠二測及底部共 13.7 公頃用地開發休閒商業使用，以及苓雅區 14 至 17 號碼頭後線設施拆除後，約有 4.7 公頃用地闢為航空大廈、藝文商店街、散步街。

(3) 遠程計畫

計畫時程為民國 104 至 110 年，開發範圍係以蓬萊港區及新濱營區約 24.6 公頃用地，開闢為文化休閒、商業及公園之用，以及苓雅區 13 號碼頭約 6.2 公頃用地，開闢為藝文商店街及藝術公園。



圖 9 高雄港親水遊憩商業區土地使用規劃圖

2. 高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫

該計畫主要係整合包括高雄港第六貨櫃中心計畫、

外海貨櫃中心計畫以及大林商港區開發計畫等，並採區分期分區開發方式逐步進行辦理，以利達成各計畫目標。

(1) 第一期工程係計畫將 111 號煤輪碼頭至大林電廠北側之紅毛港聚落，開發具四席貨櫃碼頭之貨櫃儲運中心，以滿足民國 110 年之前貨櫃不足之情形並改善高雄港航商貨櫃基地分散之現況，以利港埠資源有效利用。

(2) 第二期工程主體係包括洲際貨櫃中心基地工程與石化油品儲運中心之興建，以兼顧高雄港貨櫃與石化油品業務之發展，並調

整港埠區位之功能。

該計畫未來，將直接新建五席新形式 8,000~15,000TEU 貨櫃碼頭，第二期完工後，加上第一期工程提供之四席碼頭，未來將可新增 9 席碼頭，以滿足高雄港目標年 110 年貨櫃業務發展之需求；另可達到 8 席 42,000DWT 石化油品碼頭及後線儲槽用地，以建立石化油品儲運中心，維持成為洲際貨櫃樞紐港埠之優勢。

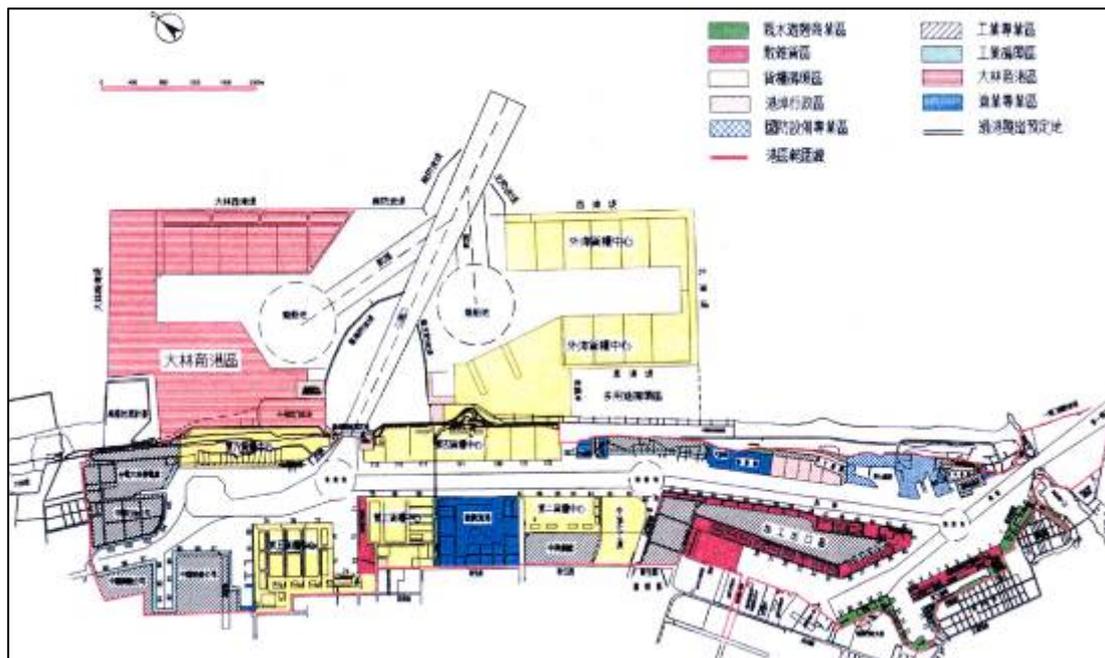


圖 10 高雄港整體規劃及未來發展計畫圖

三、自由貿易港區計畫

高雄港自由貿易港區已於民國 93 年 3 月經行政院核准設立，其設置範圍為高雄港第 1 至第 5 貨櫃中心，總面積 397.69 公頃，截至民國 93 年 10 月已有陽明海運、韓進通運、中國貨櫃、亞太儲運、友聯儲運等 11 家物流及裝卸廠商與港務局簽定營運同意書，表示有意願進入港區內設廠，預估總投資額將達約 34 億元，並且估計每年可為高雄港增加 500 萬公噸的貨物裝卸量，港埠營收每年也將增加 1.5 億元，而區內廠商也可節省營運費用 2.5 億/年，產值增加 11 億元/年。同時，高雄港自由貿易港區業務預計將於民國 94 年 1 月正式啟動，由於其對於未來設廠廠商所規範之相關法令限制較少、

以帶動高雄港區觀光產業發展。

2. 「高雄跨港觀光纜車計畫」

係以 BOT 方式分兩期進行開發，第一期路線自捷運 01 (哈瑪星) 站，跨越高雄第一港口銜接至旗津海岸公園，第二期路線自捷運 R8 (新光) 站，跨過中島加工出口區銜接旗津海岸公園站，全案預估總經費約 10 至 25 億元。

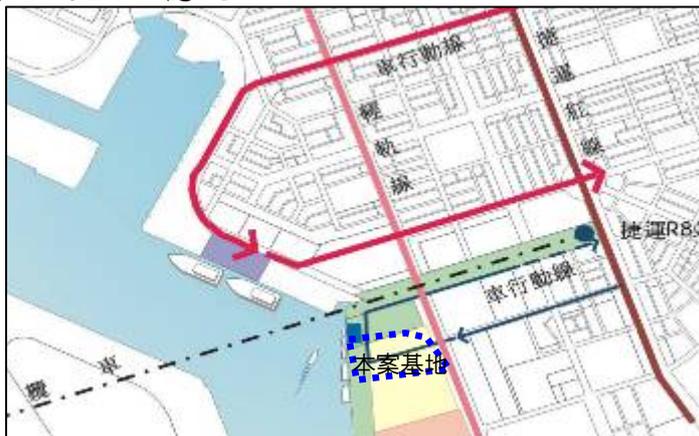


圖 12 高雄跨港觀光纜車計畫 BOT 案

3. 「旗津環島自行車道暨海岸地景改善計畫」

係結合旗津地區生態自然與人文景觀、運動休閒等資源，開發旗津環島海景觀光自行車道，其全區北起旗後山、南到高字塔環島自行車道約 15.5 公里，並且沿旗津沿海岸之景觀特色，規劃人文歷史景觀區、海灘休閒景觀區、風車海岸景觀區、污水廠休閒景觀區、海岸夕陽景觀區等五大主題景觀區，總開發經費約 1.6 億元，業於民國 95 年 2 月完工。

4. 高雄港集中散裝貨櫃第一港口部份開放作為觀光港用途

市府規劃構想係將港口部分提供遊艇使用與停泊，其餘部分與第二港口則仍作為商港用途，以推動遊艇產業發展並期能帶動高雄市遊艇產業持續長遠之發展。有關鼓山漁港及旗津漁港部分碼頭提供予遊艇停泊之計畫分別說明如下：

(1) 鼓山漁港轉型休閒遊憩使用

主要係規劃自哨船頭公園北側沿哨船街，約 181 公尺碼頭水域，提供遊艇及娛樂漁業漁船等使用，該計畫已於民國 92 年 6 月獲得交通部觀光局約 350 萬元之計畫補助經費，並於 93 年元月正式啟用。

(2) 旗津區設置「遊艇產業專用區」計畫

民國 93 年 2 月由中信造船廠與高雄市政府簽定投資意向書，表示其將至少投資 7 億元興建高級遊艇廠，該計畫目前正進行中。



圖 13 基地周邊大眾運輸機能分布圖

五、高雄市 85 大樓旁海洋之星國家門戶系列-毗鄰公共場域地景地貌改善計畫

整體計畫範圍為中山路以西、四維路以南、凱旋路以北、西側至高雄港港區水岸範圍，總面積約 340 公頃，其中工程施作範圍包

括國家門戶公園及成功大道兩部分，而國家門戶公園即包含新光碼頭周圍的公園及港濱綠帶，面積約 8.2 公頃，30 米成功大道從新光路至凱旋路，長度約 2.1 公里。

其計畫構想主要係以結合新光碼頭及其周圍公園、港濱 85 米綠帶等區域發展成為海洋之星國家門戶地位，並對於計畫範圍內街道景觀、人行動線、開放空間等進行改善與規劃，例如開發新光碼頭區域、改善新光園道、利用公一用地改善草皮植栽並塑造成海洋意象之晚宴場所、利用港濱 85 米綠帶進行步道鋪面改善及保留舊有的密林水渠等自然景觀作為生態學園..等，該計畫總經費約為 1.15 億元，主要係由高雄市政府自行籌措 3,500 萬元，其餘經費則向中央申請城鄉風貌競爭型補助。

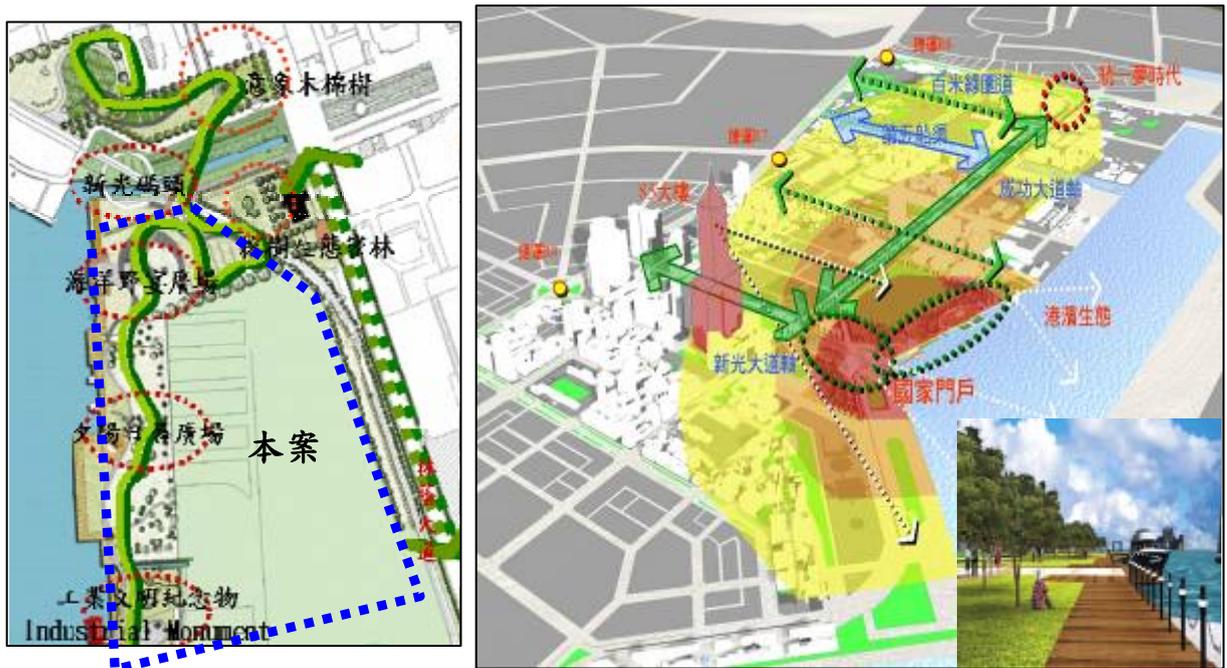


圖 14 毗鄰公共場域地景地貌改善計畫規劃構想圖

六、高雄多功能經貿園區內大型開發計畫案

由於本案基地位於高雄多功能經貿園區內，故就區內大型開發計畫分別概述如下：

1. 高雄軟體科技園區

「高雄軟體科技園區」位於本案基地南側，原屬於中油公司成

功廠區，基地面積約 7.9 公頃，於民國 90 年 10 月動工興建，總投資金額預計約 160 餘億元，核定進駐行業包括電子商務、網際網路、倉儲轉運及關聯性產業之企業總部、金融財務系統、通訊系統、育成中心、多媒體產業及高科技產業等，該案目前仍在興建中，截至今年已通過 60 家廠商之預定進駐投資計畫。

2. 台電複合式商務中心

台灣電力公司位於成功路與新光路之特貿三基地，面積約 5.4 公頃，預計開發興建之項目，包括商業娛樂設施、辦公大樓、教育訓練中心及商務住宅等多功能使用之複合式商務中心，全案將分二期開發，分別於民國 94 年及 100 年開始營運。

3. 中欣開發案

中欣開發股份有限公司已於民國 93 年 9 月初與高雄市政府都發局簽定「多功能經貿園區特貿四 A 開發案協議書」，預計投資 40 多億元於成功二路特貿四 A 基地興建中鋼集團總部大樓以及利用周邊土地開發 IKEA 傢具商場、餐飲及量販店等商業設施，陸續於 95 年後完工營運。另中鋼集團總部大樓預計於民國 94 年下半年動工，並於民國 96 年下半年完工啟用。

4. 統一夢時代購物中心

該計畫基地位於凱旋四路、中華五路與成功二路間，北接台糖高雄物流園區，是園區第一個由民間開發的購物中心，全案已於民國 90 年 8 月動工，預計總投資金額將達 300 億元，開發主體將結合購物、休閒、娛樂、教育文化、餐飲、會議、展示、住宅等為一體之多功能都市新型購物中心，第一期工程包括百貨公司、量販店、影城及休閒娛樂不夜城等項目，將於民國 95 年底完工及營運。

5. 中石化開發案

該計畫基地位於中山三路旁，基地面積約 20.28 公頃，計畫內容包括網路金融辦公商務大樓、國際商務旅館、百貨零售購物商場、

都會休閒娛樂中心、親子水上主題樂園及高級住宅大樓等，全案將分五期開發，預定至 115 年分別完成各期興建工程及開始營運。

6. 台糖高雄物流園區

基地面積約 8.5 公頃，屬於多功能經貿園區內特倉 2A 使用分區，為台糖公司與新系統物流公司共同規劃合作興建，總投資金額為 30 億元，第一期已於民國 90 年 4 月啟用，為園區內第一個完成開發並營運的個案，開發內容結合物流中心之倉儲與進出貨物使用、多媒體國際視訊會議中心、商品展示廳、海關辦事處、貨運行、郵局及銀行等；由於營運虧損持續擴大引發台糖與新系統間財務與商業糾紛，園區隨兩間公司終止合約後於民國 92 年 10 月正式停業。

陸、世貿用地定位與構想

本案之會議展覽中心係定位為「國際級世貿會議展覽中心」，以建造符合國際水準之會展場所以及完善與專業的軟硬體設施，除主攻地區性專業會展外，並以服務亞太地區為最終的發展目標。因此在空間規劃上除考慮展覽特性的需求，針對大型專業展覽規劃 1,200~1,500 攤以上設施之外，也可透過空間的彈性組合，並考量目前高雄以地區性消費展為主，規模較小之特性，允許展場空間彈性分割為數個單元，參考訪談與市場分析得知，可以 300 攤或 600 攤為單元進行分割、組合。另在會議中心部分，為滿足舉辦國際會議所需之大型會議廳以及一般中小型會議、研討會要求之使用空間，因此，初步規劃朝可容納 2,000 人的大型會議廳一間，可容納 800 人的中型會議室兩間以及 20 至 40 人的小型會議室共 10 間為主，以提供各類型會議活動之彈性使用空間。

有關其空間機能及配置構想說明如下：

一、展覽中心

展覽中心之單元空間組織可區分為對外及內部活動空間二類，對外活動空間之組成主要係以入口大廳、售票、接待及一般諮詢等

空間需求為主，為提供參觀及對外諮詢之活動空間所需；內部空間則以展覽場地為主軸，並輔以參觀活動所需之休息、餐飲、商務等便捷之服務空間，其次展覽活動相關配合之行政事務、儲藏整備與管理控制作業亦一併納入規劃考量。

二、會議中心

會議中心之單元空間組織亦可區分為對外及內部活動空間二類，對外活動空間之組成主要係以入口大廳、售票、接待及一般諮詢等空間需求為主，為提供與會者服務及對外諮詢之活動空間所需；內部活動空間則以國際會議廳、中小型會議室為主，並輔以與會者活動所需之休息、餐飲、洽談商務等便捷之服務空間，其次配合相關行政事務與管理控制作業所需之行政管理空間一併納入規劃。

表 3 各期設施內容及多功能用途構想表

主體設施	多功能用途
1,500 攤展覽場*1 個	兼作 6,000~8,000 人之大型音樂表演廳*1 間
1,500 攤展覽場*1 個	其他多功能用途
2,000 人大會議廳*1 間	兼作 1,500 人之中型音樂表演廳*1 間
800 人中型會議廳*2 間	兼作 200 人之小型音樂實驗表演廳*10~15 間
40 人小型會議廳*4 間+20 人*6 間	
戶外 85M 綠帶結合基地其他開放空間	兼作戶外表演劇場

柒、交通計畫

一、道路交通衝擊分析及服務水準

1. 人旅次產生預測

本基地開發主要作為世界貿易展覽中心暨國際會議中心使用，其未來旅次產生因展覽性質之不同而有不同之參觀人數規模，參考歷年台北世貿展覽館及高雄工商展覽中心、台糖物流園區之參觀人數，得知展覽型態以書展、電腦展或電腦應用軟體展之參觀人數較多，平均

大型展覽（如國際書展、資訊月展、電腦展、電腦應用展等）平常日之參觀人潮約 60,000 人次、假日可達 110,000 人次；專業展覽（開放一般民眾參觀之半導體展、自動化機械展、電子成品展、國際自行車展、體育用品展）平常日之參觀人潮約 15000 人次、假日則為 30,000 人次。而台北世貿之攤位數為 1800 攤，高雄世貿攤位數為 1500 攤，在考量高雄都會區之人口約為台北都會區人口數之 50%、高雄參展攤位數為台北參展攤位數之 80%及高雄參觀展覽人數約為台北參觀展覽人數之 70%等經驗值，則預估高雄世貿單日參觀人數如表 4 所示：

表 4 高雄世貿展覽中心不同展覽之單日參觀人數預估表

展覽別	參觀人數		展覽期間參觀總人數	備註
	平常日	例假日		
專業展覽	4200	8400	2-10 萬	含各種專業展、不同專業聯展或單獨展
大型展覽	16800	30800	15 萬~30 萬	含國際書展、資訊月電腦展、電腦應用展

另參加會議人數，因本計畫會議中心之最大容納人數為 2000 人，故本計畫交通預測旅次以假設參觀大型展覽人數及參加會議人數同日計算，則單日平日最大量為 18800 人，假日最大量為 32800 人。

依據世貿展覽參觀停留時間經驗值約為 2.5 小時，一般展覽時間多為上午 8 時至下午 6 時，其中上午時段參觀人數佔全日 40%、下午時段則佔全日之 60%，而至於開放入場參觀後，上午尖峰時段多集中於 10:30 至 13:00 間，進場人數佔上午參觀人數之 60%（佔全體人數之 24%），下午尖峰時段為 13:00 至 15:30 間，進場人數約佔下午參觀人數之 55%（佔全體人數之 33%）；次尖峰時段為 15:30-18:00，進場人數約佔下午參觀人數之 45%（佔全體人數之 27%）至於展覽期間結束後 1 小時（18:00-19:00），離場人數約佔下午參觀總人數之 25%（佔全體人數之 15%）。另有關展覽中心開放前準備入場者以廠商與工作人員為主，依南港世貿交通衝擊與改善對策報告之經驗值，其假設專業展覽 1 家廠商平均約 3 個攤位，每個攤位平均服務 3 人，則開場前 1 小時

(07:00-08:00)入場人數約 1500 人；大型展覽 1 家廠商平均約 2.5 個攤位，每個攤位平均服務 3 人，則開場前 1 小時入場人數約 1800 人。而至會議中心參加會議之人數，其進離場之尖峰小時主要為上午 8:00 至 9:00、中午 12:00 至 13:00、下午 13:30 至 14:30 及 17:30 至 18:30，會議召開以平常日較頻繁，其性質與參觀展覽之假日人潮有所區隔。故本基地平常日晨峰尖峰時段之人旅次，以展覽中心工作人員及參加會議人數為估算、昏峰尖峰時段之人旅次以下午部分參觀展覽人數、離場人數及參加會議人數為估算；例假日晨峰尖峰時段之人旅次，以開場前 1 小時工作人次估算、昏峰尖峰時段人旅次以下午部分參觀人數及離場人數估算，其衍生人旅次預估值表 5、表 6 所示。

表 5 高雄世貿展覽中心暨國際會議中心衍生人旅次預估表

單位:人次

型態	時段	全日	開場前 1 小時	離場後 1 小時	晨峰尖峰時段	昏峰尖峰時段
專業展覽	平常日	4200	1500	630	1500	970
	例假日	8400	1500	1260	1500	1940
大型展覽	平常日	16800	1800	2520	1800	3881
	例假日	30800	1800	4620	1800	7115
會議中心	平常日	2000	2000	2000	2000	2000

表 6 高雄世貿展覽中心暨國際會議中心尖峰時段衍生人旅次預估表

單位:人次

項目	時段	晨峰尖峰時段人旅次	昏峰尖峰時段人旅次
專業展覽+會議	平常日	3500	2970
	例假日	3800	3940
大型展覽+會議	平常日	3500	5881
	例假日	3800	9115

2. 運具使用比例

本計畫運具使用比例及各運具承載率，參酌本基地周邊開發案

規劃報告，得出至本基地之運具使用比例及承載率分配如表 7 所示：

表 7 展覽中心運具使用比率及平均承載率分配表

運具別	運具分配	承載率(人/車)
小客車	25%	1.73
機車	44.1%	1.23
大眾運輸(公車或接駁專車)	22.9%	30
其他	8%	-
合計	100%	-

資料來源：高雄都會區大眾運輸系統調查、分析、改善及捷運系統可行性研究規劃 1993 年

3. 衍生交通量推估

尖峰小時各運具所吸引人數(人旅次)，經由運具平均承載率換算，可估算出尖峰小時運具交通量(車旅次)，再換算小客車當量數(PCU)(換算表如表 8)，得出本計畫目標年民國 105 年尖峰時段衍生各運具交通當量。由於展覽中心參觀人數大型展覽較專業展覽人數多多，故本節推估平常日及例假日之上下午尖峰小時各運具衍生交通量，以表 6 大型展覽加上會議之人旅次換算，得出平常日及例假日尖峰小時各類運具衍生交通量(詳表 9 及表 10)。

表 8 各運具當量換算表

車種	自用小客車	機車	大眾運輸(比照大貨車)
PCE	1.0	0.5	1.5

資料來源：台灣地區道路路段與交叉路口小客車當量(PCU) 1993 年

表 9 平常日尖峰時段各類運具衍生交通量

項目		小客車	機車	大眾運輸	合計
車旅次	晨峰	506	1255	27	1788
	昏峰	850	2108	45	3003
PCU	晨峰	506	628	40	1174
	昏峰	850	1055	68	1973

表 10 例假日尖峰小時各類運具衍生交通量

項目		小客車	機車	大眾運輸	合計
車旅次	晨峰	550	1362	17	1929
	昏峰	1318	3268	42	4628
PCU	晨峰	550	682	27	1259
	昏峰	1318	1633	63	3014

4. 道路交通衝擊分析及服務水準

本計畫假設目標年為民國 105 年，基地已開發且成功路自新光路至復興路段亦已配合拓寬為 60 公尺，單方向道路容量增為 4200 (pcu)，則周邊主要道路經指派後之平常日交通服務水準如表 11，其中成功路(三多四路~新光路)晨峰時段往南方向由 B 級轉為 D 級、昏峰時段往北方向服務水準由 D 級轉為 E 級；成功路(新光路~復興三路)晨峰時段及昏峰時段南北方向服務水準均保持 A 級。除成功路(三多四路~新光路)昏峰時段往北方向車行速率較差之外，其餘行車速率尚在可容許範圍內。

表 11 目標年基地開發後平常日路段尖峰時段服務水準

路名	路段區間	方向	晨峰時段			昏峰時段		
			尖峰流量 (PCU)	V/C	服務 水準	尖峰流量 (PCU)	V/C	服務 水準
新光路	成功路~中山二路	往東	65	0.02	A	481	0.14	A
		往西	448	0.13	A	251	0.07	A
成功路	三多四路~新光路	往南	1,646	0.78	D	1,009	0.48	A
		往北	1,067	0.51	B	2,459	1.17	E
成功路	新光路~復興三路	往南	1,268	0.30	A	1,373	0.33	A
		往北	1,480	0.35	A	1,535	0.37	A

另基地開發後周邊主要道路經指派後之例假日交通服務水準後如表 12 所示，其中成功路(三多四路~新光路)晨峰時段往南方向服務水準由 A 級轉為 C 級、昏峰時段往北方向服務水準由 A 級轉為 B 級、成功路(新光路~復興三路)晨峰時段及昏峰時段南北方向服務水準

均保持 A 級。除成功路(三多四路~新光路)昏峰時段往北方向車行速率較差之外，其餘行車速率尚在可容許範圍內。

表 12 目標年基地開發後例假日路段尖峰時段服務水準

路名	路段區間	方向	晨峰時段			昏峰時段		
			尖峰流量 (PCU)	V/C	服務 水準	尖峰流量 (PCU)	V/C	服務 水準
新光路	成功路~中山二路	往東	78	0.02	A	516	0.15	A
		往西	483	0.14	A	227	0.06	A
成功路	三多四路~新光路	往南	1,441	0.69	C	1,011	0.48	A
		往北	777	0.37	B	1,989	0.95	B
成功路	新光路~復興三路	往南	1,059	0.25	A	2,210	0.53	B
		往北	1,189	0.28	A	1,106	0.26	A

由於經統計本市現況舉辦大型展覽（如電腦資訊展、書展等）之頻率約一年 5 次，每次展期約 5-9 天，其餘中型展覽之人潮不如大型展覽之人數多，故成功路新光路以北道路服務水準 E 級之狀況，將利用搭乘大眾運輸或指標引導至替代道路行駛等措施中予以改善。

二、停車供需評估

高雄世貿展覽中心暨國際會議中心基地停車空間於鼓勵大眾運輸使用之前提下，其設置數量以法定停車位為原則，並考量大型展覽參觀人數最多，故以此做為衍生停車需求之估算。有關法定汽車停車位之計算，依多功能經貿園區特定區計畫書規定，其停車位數留設標準為總樓地板面積每 100 平方公尺設置一部停車空間，而機車停車位之估算，可比照高雄市頒訂之「依實施都市計畫地區建築基地綜合設計申請建設執照預審案件建築物之機車位設置規定修正後條文」之規定，其機車位設置標準為總樓地板面積每 120 平方公尺設置一個停車位，另裝卸車位之規定則如表 13 所示。

高雄世貿展覽中心暨會議中心之開發總樓地板面積，預估約 82,368 平方公尺，換算開發完成後之法定停車供給位為 824 輛、機車位約為 686 位、裝卸車位約 11 輛。另本基地參觀大型展覽及會議之停

車需求，依類似場所經驗值推估，需 1,317 個停車位，3,268 個機車位，另假設參展員工約 100 人，則汽、機車之停車需求約分別 35 輛及 30 輛，故基地總停車需求小汽車約 1352 個停車位、機車約 3300 個停車位。以目前基地內可提供之汽車停車位，將不足 528 個停車位，而依據現況調查資料顯示，基地周邊路外及路邊停車位尚可吸納 298 個停車位，故未來開發將短缺 230 個停車位，此部分將以鼓勵搭乘大眾運輸，降低小汽車運具比及於基地北側之廣停用地或公園用地，多目標使用開闢停車場來因應。將來基地實際規劃設計時，亦要求開發單位應考量儘量提供足夠之汽、機車停車空間及配合未來發展狀況，做審慎評估與規劃設計。

表 13 裝卸停車位設置標準

建物總樓地板面積(平方公尺)	應附設裝卸車位數(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：	
1. 每滿10個裝卸車位應於其中設置一個大貨車裝卸車位。	
2. 最小裝卸車位尺度：	
(1) 小貨車裝卸車位長6公尺、寬2.5公尺、淨高2.7公尺。	
(2) 大貨車裝卸車位長13公尺、寬4公尺、淨高4.2公尺。	
3. 同一基地內之建築物，其設置裝卸車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。	

三、動線規劃

本基地由於其地理環境，其北側面臨公園用地、西側臨海、南側緊臨加工出口區所屬之軟體園區，故主要出入口位於東側之成功路，進場動線如圖 15 所示，自新光路進入基地者，其方向為由東往西、離場方向則由西往東；另成功路為南北向道路，則南北向各有動線進出基地。

另考量汽車與機車通行動線，將來於基地建築配置及設計時，應於基地內劃設適當通道供其通行，另人行動線應考量與車行動線分開

設置。

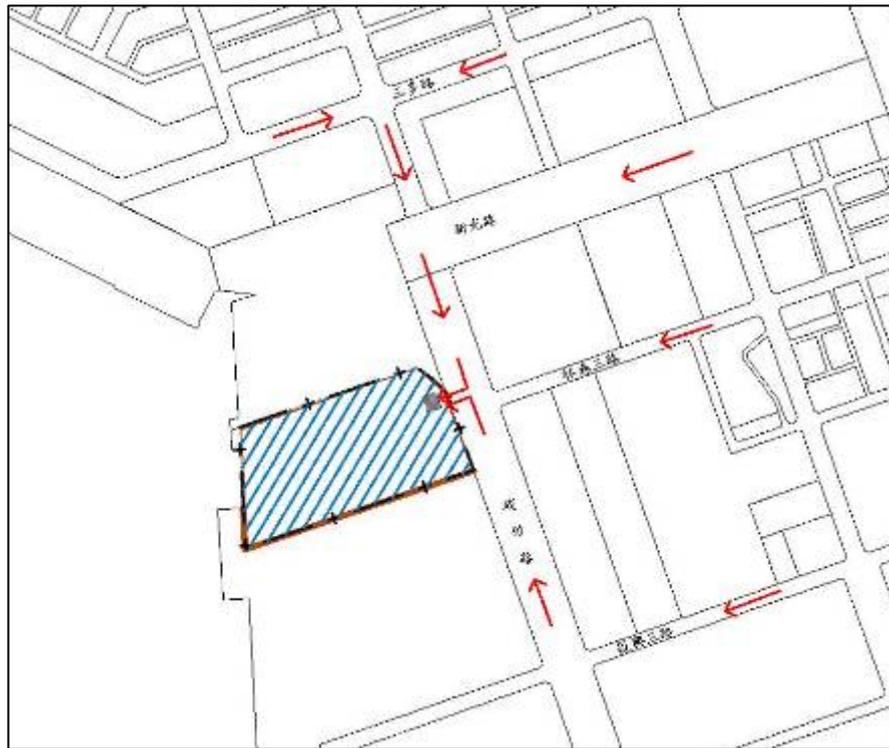


圖 15 基地進場動線規劃示意圖

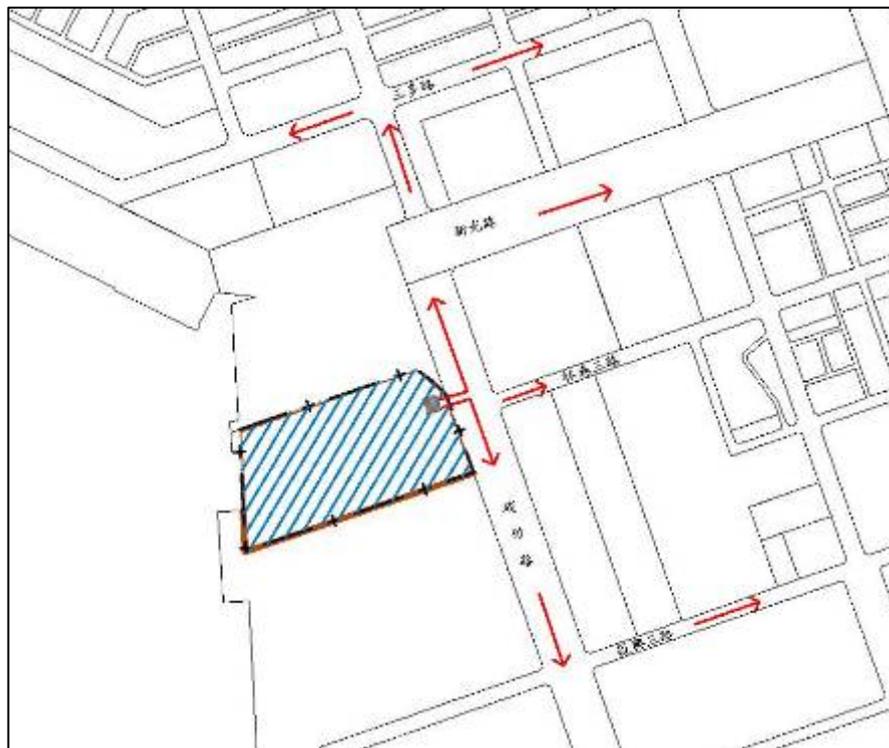


圖 16 基地離場動線規劃示意圖

四、交通改善措施

考量基地開發完成後周邊交通服務水準、停車供需比，有關基地周邊之交通改善措施，原則上以提倡搭乘大眾運輸之政策為主，因本計畫區周邊已規劃各項大眾運輸系統，包括捷運、輕軌、藍色公路、愛河觀光船、空中纜車及公車接駁轉乘，有助於交通疏緩，同時距離主要商圈與旅館、飯店在步行可及範圍，經交通衝擊分析，其對交通影響尚屬輕微。針對新衍生之交通量，其減緩交通衝擊之改善措施有下列幾項：

- (一)於基地周邊公共設施用地，多目標闢建停車場。
- (二)鼓勵使用大眾運輸工具。
- (三)提供大眾捷運車站間接駁公車(交通車)或結合周邊百貨公司、飯店、商場、量販店等行駛之巡迴接駁車，以串連基地周邊主要商業及購物娛樂區，擴大服務範圍，以確實服務大眾捷運使用者。
- (四)實施票證整合，與輕軌捷運或市公車相互轉乘到達本基地。
- (五)整合基地周邊道路路口號誌管制、加強基地內停車資訊管理系統(如引入智慧型運輸系統 ITS)與措施及建立道路行人專用號誌或專用道。

捌、實質變更內容

本計畫變更主要係提供經濟部於高雄地區興建一座世界貿易展覽場地及國際會議中心使用之公共設施用地，以便主辦機關取得土地。其變更構想與規劃原則主要考量交通便利、人車動線分開及展覽場地面積等因素，其規劃原則如下：

1. 展覽中心採分期分區方式進行，預留相關腹地以為未來發展所需。
2. 會議中心量體規模符合大型會議需求。
3. 展覽中心設施規劃應考量其功能、特性及符合使用者需求，以平面，低樓層使用為優先，並具備完善之軟硬體附屬設施，供上下游參展人士使用。

4. 基地妥善規劃人車進出動線及設置足夠之停車位。

本計畫變更綜理表、變更前後面積對照表及變更都市計畫示意圖，詳如表 14、表 15 及圖 17 所示。

表 14 實質變更內容綜理表

單位：公頃

編號	變更位置	變更內容	面積 (公頃)	變更理由
一	成功路與新光園道周邊	變更特定倉儲轉運專用區(特倉三A)為世貿用地	4.5	配合中央興建世界貿易展覽中心及國際會議中心使用，而預留其用地。

註：本表係依圖面量估面積，實際面積仍應依實地測量定樁分割後之面積為準。

表 15 變更前後都市計畫分區及面積對照表

單位：公頃

原計畫	變更前面積	變更後計畫	變更後面積	增減面積
特定倉儲轉運專用區(特倉三A)	4.5	世貿用地	4.5	0

註：本表係依圖面量估面積，實際面積仍應依實地測量定樁分割後之面積為準。



圖 17 變更都市計畫示意圖

玖、實施進度與經費

本計畫世貿用地之開發主體為經濟部，興建費用以 30 億元為上限；土地取得部分，因本案中油公司土地，業依「國家資產經營管理一元化執行要點」及「國家資產經營管理原則」，列入該公司提報繳交

國庫之土地清冊中，目前其預算書於 94 年報請經濟部送立法院，將於 95 年立法院會期中提出專案報告，俟完成專案報告成果，如經立法院同意，則其土地將辦理土地移轉國有，屆時經濟部辦理撥用。若否，則由經濟部辦理土地徵收使用，依 95 年公告現值，粗估徵收費用公告現值加四成為 18.27 億元（相關財務計畫詳如表 16），不加成約為 13 億元。

表 16 財務計畫表

變更後使用 分區	面積 (公頃)	土地取得 方式	開發經費			主辦單位
			土地取得	建築物	合計	
世貿用地	4.5	無償撥用	-	30 億元	30 億元	經濟部 國貿局
		徵收	18.27 億元	30 億元	48.27 億元	

註：土地徵收費依 95 年公告現值 29000 元/m²加 4 成計算。

拾、土地使用管制及都市設計管制規定

一、土地使用管制

依原高雄多功能經貿園區特定區計畫書規定，本基地土地使用分區為「特定倉儲轉運專用區」，其使用強度為：建蔽率 60%、容積率 490%，其允許使用項目為：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）、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）、醫療保健服務業、社會福利設施、社區通訊設施、社區安全設施、公務機關、人民團體、餐飲業、批發業、顧問服務業、租賃業、訓練服務業、金融、保險及不動產業、個人服務業、觀光旅遊及服務業、陸上、水上、航空運輸業、倉儲業、電信業、物流加工業、資訊服務業。

由於本計畫變更為世貿用地後係供世界貿易展覽中心及國際會議中心與其附屬設施使用為主，故允許之土地使用項目為：展覽、展示、會議、表演及金融商務辦公、國際經貿、資訊交流、餐飲服務、公共服務及其他經主管機關核准之必要性使用。若依「促進民

間參與建設法」核准由民間參與公共建設者，得作附屬事業使用。另因應展覽館之建築物特性為一樓地面層面積大且樓層高度為挑高使用，故需要較高之建蔽率，因此本計畫世貿用地之建蔽率訂為70%，容積率為280%，由於本公共設施用地係經濟部自行取得土地，故得不列入多功能經貿園區特定區計畫規定之各開發區土地開發許可負擔。相較原使用分區與使用項目、強度，訂定新的使用項目與強度較符合世貿展覽及會議中心之需求。

本計畫建築基地依高雄多功能經貿園區特定區計畫書之退縮規定，成功路留設開放空間寬度部分，自建築線退縮10公尺。另基地西側臨水線退縮部分，依94年12月12日發布實施之高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第一次通盤檢討）案計畫書規定：「如作『非商業服務性質使用』時應自臨水線退縮85公尺作為法定空地，容積率為490%，其相對高度限制為36公尺；惟其中扣除退縮之法定空地後之剩餘可建築基地20%，經本委員會審查同意後，其高度得酌予提高。」考量會議展覽場特性，本案臨水線退縮地仍維持85公尺，但成功路及臨水線退縮地得計入法定空地。（變更範圍退縮地示意圖詳圖18）

二、都市設計基準

依94年12月12日公告發布實施「變更高雄多功能經貿園區得定區細部計畫（第一次通盤檢討）案」之都市設計基準規定辦理。

三、其他

未來本基地實質開發時，其開發行為如符合「環境影響評估法」及「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」者，應依規定實施環境影響評估。



圖 18 變更範圍退縮地示意圖

附件 1 行政院秘書長 94 年 11 月 2 日院臺經字第 0940051607 號函

附件 2 高雄市都市計畫委員會第 309 次會議紀錄

附件 3 內政部都市計畫委員會第 636 次會議紀錄

檔 號：
保存期限：

行政院秘書長 函

機關地址：台北市忠孝東路1段1號
傳 真：(02)33566920

受文者：高雄市政府

發文日期：中華民國94年11月2日
發文字號：院臺經字第0940051607號
速別：最速件
密等及解密條件或保密期限：普通
附件：如文 (51607-0.TIF)

主旨：貴部函院，檢陳推動興建高雄世界貿易展會中心規劃一案，奉 示：請照本院經濟建設委員會會商結論辦理。

說明：

- 一、復 貴部94年9月16日經貿字第09402612510號報院函。
- 二、檢附本院經濟建設委員會94年10月25日都字第0940004277號函影本1份。

正本：經濟部

副本：行政院經濟建設委員會（不含附件）、高雄市政府（含附件）

電子公文

都發局
電子公文

第 1 頁 共 1 頁

高雄市政府 都市發展局	94年11月3日16時 第0940015006號
----------------	-----------------------------

高雄市政府 總收文	94年11月3日9時 第56881號
--------------	-----------------------

電子公文

第5組

檔 號：
保存期限：

行政院經濟建設委員會 函

機關地址：10020台北市寶慶路三號

電話：2316-5336

承辦人：徐旭誠

電子郵件：hchsu@cepd.gov.tw

受文者：行政院秘書長

發文日期：中華民國94年10月25日

發文字號：都字第0940004277號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：

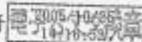
主旨：奉 交議經濟部陳報「推動興建高雄世界貿易展覽中心
規劃」一案，本會會商相關機關獲致結論，復請 查照
轉陳。

說明：

- 一、復 貴秘書長94年9月22日院臺經字第0940044868號函。
- 二、本案本會業於本（94）年10月7日邀請 鈞院主計處、公
共工程委員會、經濟部、財政部、高雄市政府、中油公
司與外貿協會等相關單位研商，獲致結論如下：
 - （一）本案經與會各單位討論達成共識，高雄地區可就其
獨具之區位競爭條件，規劃設置一處貿易展覽及會
議中心。
 - （二）請主辦機關經濟部就本案之區位特性、需地規模、
應具備功能與使用國營事業土地及民間參與等因素
整體考量，進行可行性評估與綜合規劃。全案以投
資30億元為上限，請經濟部完成評估規劃並與相關
機關協調後，再循程序報核。

正本：行政院秘書長

副本：經濟部、高雄市政府



第 1 頁 共 1 頁

行政院總收文 94年10月25日



094000051607

高雄市都市計畫委員會 95 年 5 月 17 日第 309 次會議紀錄

一、時間：民國 95 年 5 月 17 日（星期三）下午 2 時

二、地點：高雄市都委會會議室

三、主席：鄭兼主任委員文隆

紀錄：謝國同

四、出席委員：（詳如簽到附冊）

五、會議承辦單位：（詳如簽到附冊）

六、列席單位：（詳如簽到附冊）

七、審議案件：

第一案：變更高雄多功能經貿園區特定區計畫部分特定倉儲轉運專用區（特倉三 A）為社教用地審議案。

決議：一、本案照案通過。

二、公展期間公民或團體異議案編號第 1 案：除照規劃單位研析意見（維持原計畫）通過外，有關中油公司陳情異議各節，考量如次：

（一）本案中油公司土地業獲行政院核定劃出加工出口區範圍，其開發自當回歸高雄市多功能經貿園區特定區計畫「開發許可」規定，本案中油公司所有土地在扣除世貿會展中心社教用地及原新光路公園用地所需土地面積後，即特倉區所剩土地及公園與道路用地等公共設施用地（現有面積為 36,295 m²）納入開發許可範圍，其土地負擔比例為 40.3%，該納入開發許可範圍之法定負擔土地面積為 36,938 m²，另臨水線 85 米係為退縮建築法定空地，並無中油公司所異議超額負擔情形；

（二）陳情提及本案中油土地和本市南星計畫土地交換乙節，因涉及國家產業政策調整，在政

策未獲國家政策確認下，並不可行；

(三) 本案世貿中心計劃已獲行政院政策確定，且中油公司屬於國營事業，有配合國家政策，繁榮地方發展義務。

第二案：變更高雄市左營區主要計畫部分住宅區、工業區及鐵路用地為道路用地（配合高鐵左營站西側增闢外道路案）審議案。

決 議：一、請都發局考量車站門戶意象，就站前建成區整體景觀研提改善計畫。
二、除「財務計畫修正為：由中央政府或地方政府編列預算支應」外，餘照案通過。

第三案：變更大坪頂特定區計畫（高雄市部分）部分保護區、公園用地、兒童遊樂場用地、停車場用地為公園用地、保護區及兒童遊樂場用地審議案。

決 議：照案通過。

第四案：「變更高雄市都市計畫楠梓舊部落地區細部計畫（第三次通盤檢討）案」審議案。

決 議：送請專案小組討論後再行提會審議。

第五案：「變更高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫（配合高速鐵路左營車站建設）車站專用區土地使用分區管制案」審議案。

決 議：以方案二為原則，請都發局和台鐵進一步協商細節，再提會報告。

八、研議案件：

第一案：「為『變更高雄市主要計畫部分學校用地（前鎮文小○九）為住宅區案』及『擬定高雄市前鎮區住宅區（原部分文小九）細部計畫案』修正計畫提請研議案」。

決 議：照案通過。

九、散會時間：下午 5 時 0 分。

「變更高雄多功能經貿園區特定區計畫部分特定倉儲轉運專用區(特倉三A)為社教用地案」公開展覽期間公民或團體異議案件綜理表

編號	異議人	異議內容	異議理由	規劃單位研析說明	市都委會決議
1.	中國石油股份有限公司煉製事業部	<p>1. 本案大幅增加本公司公設負擔比例及墊高其餘土地成本，有欠公允；原定應以計畫開發範圍，全盤考量地主負擔是否公平合理。</p> <p>2. 建請本案考量將本公司處辦公大樓基地(前鎮區獅甲段515、512、512-1、512-2)等4筆土地(面積1.0439公頃)由公園、道路用地回復為建築用地。</p>	<p>1. 依前述變更本公司公共設施用地將較本工程平均負擔比例(40.3%)已超額負擔1,515㎡；另依88.2.20公告之「擬定高雄多功能經貿園區特定區計畫案」所載，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85M作為公園。故若扣除擬設置之「高雄世界貿易展覽中心暨國際會議中心」用地，本區公共設施用地本公司更超額負擔16,988㎡。(詳附件)</p> <p>2. 本案土地使用分區由特倉三A變更為社教用地，容許使用項目(容業)及強度(容積率)均大幅縮減，或謂該增加之4.5公頃公設用地不列入開發許可負擔並以徵收方式辦理，對地主已有所補償，惟本案518地號土地由原工業區變更為特倉三A時，本公司已負擔有關公設回饋，頃再由特倉三A中劃設4.5公頃公共設施用地，實屬雙重負擔，有失公平正義。且徵收補償費(公告現值加4成)遠低於市價及地主負擔公設回饋後土地應有之增值。</p>	<p>市府都發局意見： 1. 中油公司成功廠區土地位於多功能經貿園區特定區計畫範圍內，其都市計畫現況包含特定倉儲轉運專用區、公園用地及道路用地，其中世貿會展中心用地位於特定倉儲轉運專用區內，面積約4.5公頃。 2. 經濟部加工出口區管理處於95年1月13日函知中油公司成功廠區已劃出「倉儲轉運專用區綱要計畫」範圍，在扣除世貿會展中心所需土地面積後，特倉區所剩土地(前鎮區獅甲段518地號)及公園與道路用地等公共設施用地(前鎮區獅甲段508、512、514、515、518-1、515-1、512-2、518-2地號)納入多功能經貿園區特定區計畫之開發許可範圍，依本市負擔比例規定，未來特倉區土地開發，其開發許可之公共設施用地取得及負擔回饋土地比例為40.3%。 3. 本案本府都發局業於95年4月6日函復中油公司，有關成功路西側臨水線85公尺為退縮法定空地或作公園乙節，宜俟未來中油公司提出開發計畫案時再議，若將85公尺視為退縮法定空地計算，在扣除世貿展覽暨會議中心用地及原新光路園道土地(506、506-1、507、507-1、508-1地號)後，其餘土地納入多功能經貿園區之開發許可範圍，則法定負擔土地面積為36938平方公尺，而公園用地及道路用地之負擔面積為36295平方公尺，並未超額負擔。 4. 綜上，前鎮區獅甲段515、512、515-1、512-2等4筆土地(面積1.0439公頃)建議仍維持原計畫。 高市都委會幕僚意見： 建議照規劃研析意見(維持原計畫)通過。</p>	<p>1. 照規劃單位研析意見(維持原計畫)通過。 2. 有關異議人陳情異議各節，考量如下： (1) 本案中油公司土地業獲行政院核定劃出加工出口區範圍，其開發自當回歸高雄市多功能經貿園區特定區計畫「開發許可」規定，所屬中油公司在扣除世貿會展中心社教用地及原新光路公園用地所需土地面積後，即特倉區所剩土地及公園與道路用地等公共設施用地(現有面積為36,295㎡)納入開發許可範圍，其土地負擔比例為40.3%，該納入開發許可範圍之法定負擔土地面積為36,938㎡，另臨水線85米係為退縮建築法定空地，並無中油公司所異議超額負擔情形； (2) 陳情提及本案中油土地和本市南星計畫土地交換乙節，因涉及國家產業政策調整，在政策未獲國家政策確認下，並不可行； (3) 本案世貿中心計劃已獲行政院政策確定，且中油公司屬於國營事業，有配合國家政策，繁榮地方發展義務。</p>

內政部都市計畫委員會第 636 次會議紀錄

- 一、時間：中華民國 95 年 6 月 27 日（星期二）下午 3 時 30 分。
- 二、地點：本部營建署 601 會議室。
- 三、主席：李兼主任委員逸洋（宣布開會時兼主任委員不克出席，由顏兼副主任委員萬進代理主席）。

紀錄彙整：陳幸宜

- 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 635 次會議紀錄。

決 定：確定。

審議案件一覽表：

七、核定案件：

- 第 1 案：高雄縣政府函為「變更澄清湖特定區計畫（部分農業區為自來水加壓站用地）案」。
- 第 2 案：高雄市政府函為「變更高雄多功能經貿園區特定區計畫部分特定倉儲轉運專用區（特倉三A）為社教用地案」。
- 第 3 案：內政部為「變更高雄新市鎮特定區主要計畫（污二用地（北區污水處理廠）開發方式為一般徵收並得作多目標使用）案」。
- 第 4 案：彰化縣政府函為「變更八卦山脈風景特定區計畫（第二次通盤檢討）案」。
- 第 5 案：桃園縣政府函為「變更高速公路楊梅交流道附近特定區計畫（幼獅工業區東北側部分農業區為住宅區及公共設施用地）案」。
- 第 6 案：基隆市政府函為「變更基隆市（七堵暖暖地區）主要計畫（部分保護區、工業區為道路用地及部分河川區為道路用地兼供河川區使用）案」復議案。
- 第 7 案：台南縣政府函為「變更新市都市計畫（部分農業區、乙種工業區為道路用地）案」。

展覽中心及國際會議中心使用，作適當之修正，並納入計畫書規定。

- 三、本案建蔽率不得大於 70%，容積率不得大於 280%，未來擬供世界貿易展覽中心及國際會議中心使用，有關周邊道路交通衝擊與服務水準、交通動線、停車位供需評估、交通改善措施等，請補充納入計畫書敘明。
- 四、有關「亞太營運中心政策」已調整不宜納入計畫書敘明、西北側零星特定倉儲轉運專用區無法納入本計畫範圍之理由、本案原計畫特定倉儲轉運專用區與新計畫使用項目與強度之差異，以及刪除計畫書第 26 頁備註「其面積不得小於 4.05 公頃」等，請納入計畫書應補充說明及修正。
- 五、本案開發行為如符合「環境影響評估法」及「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」者，應依規定實施環境影響評估，以資適法。
- 六、建議事項：為避免增加國家財政負擔，本案土地取得方式應儘量以無償撥用方式辦理。