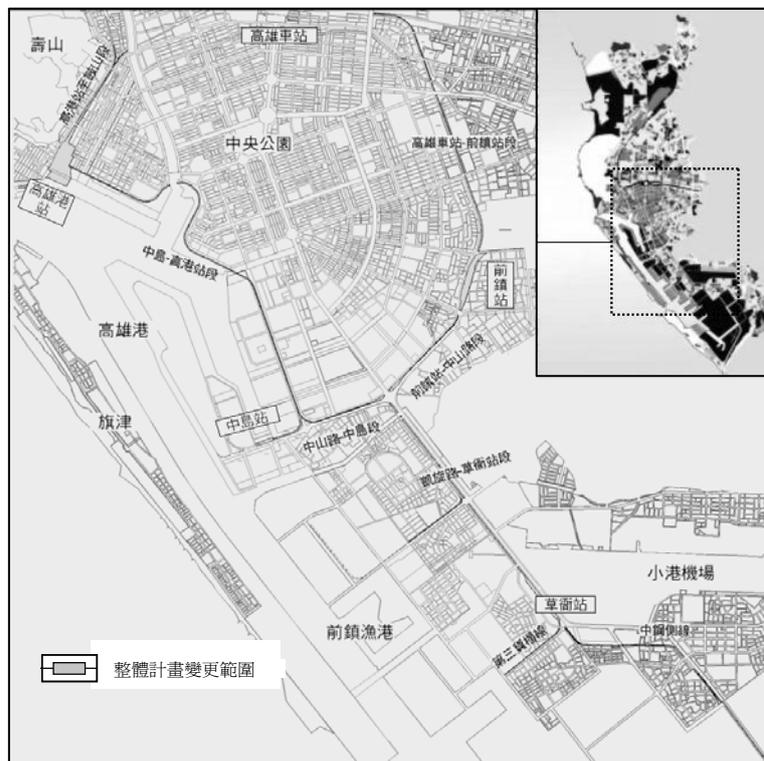


# 變更高雄多功能經貿園區特定區計畫 (臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發)案 (第二階段)計畫書



高雄市政府  
中華民國 98 年 6 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	變更高雄多功能經貿園區特定區計畫(臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發)案(第二階段)	
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	民國96年10月4日起至96年11月2日止共計30天，並刊登於96年10月5日之青年日報與中國時報。	
本案舉辦說明會日期	民國96年10月15日上午10時0分鼓山區公所7樓大禮堂 民國96年10月15日下午15時0分前鎮區公所4樓大禮堂 民國96年10月17日上午10時0分本府都發局6樓簡報室 民國96年10月17日下午15時0分鹽埕區公所11樓大禮堂	
人民團體對本案之反映意見	詳高雄市都市計畫委員會審議本案會議記錄中之公民陳情意見綜理表	
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	高雄市	高雄市都市計畫委員會96年11月15日第322次會議審議修正通過。
	內政部	1. 內政部都市計畫委員會96年12月25日第673次會議審議修正通過。 2. 內政部都市計畫委員會97年5月27日第683次會議審議修正通過本案第一階段變更計畫。 3. 內政部都市計畫委員會98年2月10日第700次會議審議通過修正第673次會議決議第二點內容。

## 目 錄

壹、緒論.....	1
一、計畫緣起.....	1
二、法令依據.....	4
三、計畫位置、範圍與面積.....	4
貳、上位及相關計畫.....	8
一、計畫範圍歷次都市計畫概述.....	8
二、現行都市計畫.....	8
參、實質發展現況分析.....	11
一、臨港線週邊人口及產業發展現況分析.....	11
二、土地使用發展現況.....	13
三、土地權屬分布概況.....	19
四、臨港線週邊交通運輸及道路系統分析.....	24
肆、計畫目標.....	26
一、計畫目標與都市意象的塑造.....	26
二、再發展定位.....	27
三、促進整體都市觀光發展.....	29
伍、整體計畫構想及變更原則.....	31
一、整體計畫範圍構想.....	31
二、場站空間發展方案.....	33
三、計畫變更原則.....	35
四、計畫變更內容.....	39
陸、變更後實質計畫內容（第二階段）.....	45
一、土地使用計畫.....	45
二、公共設施計畫.....	46
柒、都市防災計畫.....	48
捌、實施進度及經費.....	48
一、開發方式.....	48
二、實施進度.....	49
三、實施經費.....	50
玖、其它.....	50
附件：相關文件影本及會議記錄.....	附 1

---

## 圖目錄

圖 1	各階段計畫變更範圍示意圖.....	6
圖 2	第二階段變更計畫範圍圖.....	7
圖 3	高雄多功能經貿園區特定區都市計畫示意圖.....	10
圖 4	計畫範圍土地權屬分布示意圖—民族路至高雄港站段.	22
圖 5	計畫範圍土地權屬分布示意圖—高雄港站至鼓山站段.	23
圖 6	計畫範圍土地權屬分布示意圖—第二臨港線段.....	23
圖 7	高雄港鐵路線貨運量變化趨勢圖.....	25
圖 8	臨港線發展為都市空間縫合的新綠廊意象圖.....	26
圖 9	輕軌系統創新綠色運輸型態模擬圖.....	28
圖 10	高雄港站轉型為水岸觀光與地區產業新核心構想圖..	28
圖 11	高雄港國際觀光港旅遊線計畫發展構想圖.....	32
圖 12	高雄港站空間發展方案構想圖.....	34
圖 13	中島調車場空間發展方案構想圖.....	34
圖 14	變更高雄多功能經貿園區特定區計畫(臺鐵高雄港站及 臨港沿線都市更新再開發)案(第二階段)計畫圖(一)— 高雄港站 .....	43
圖 15	變更高雄多功能經貿園區特定區計畫(臺鐵高雄港站及 臨港沿線都市更新再開發)案(第二階段)計畫圖(二)— 中島調車場 .....	44

---

## 表 目 錄

表 1	整體計畫範圍.....	5
表 2	高雄多功能經貿園區特定區計畫歷次都市計畫案綜理表	8
表 3	高雄多功能經貿園區特定區計畫土地使用計畫面積表..	9
表 4	計畫範圍土地權屬分布概況面積統計表.....	21
表 5	臨港線運出貨物運向與種類分佈表.....	25
表 6	多功能經貿園區開發許可所需負擔公共設施用地及其它 都市發展用地負擔比例規定表(部分) .....	38
表 7	高雄市都市計畫土地使用分區變更後公共設施用地及其 他都市發展用地負擔比例計算標準表(部分) .....	39
表 8	第二階段實質計畫變更內容明細表.....	42
表 9	高雄多功能經貿園區特定區於本案第二階段實質計畫變 更前後面積對照表 .....	47

---

## 壹、緒論

### 一、計畫緣起

#### (一)高雄市的發展已由重工業生產轉型為國際性商業服務機能的海洋首都

高雄市擁有河、港、海的豐富資源，是台灣唯一有海岸線與港口的直轄市，不僅有世界第六大的貨櫃港--高雄港，以及世界第六大遠洋漁業基地--前鎮漁港，左營軍港更是我國最大、最重要的海軍基地，海權國家的三大基礎—海軍、海運及漁業，均存在高雄市，加上國際機場形成海空雙港優勢，捷運、輕軌、高鐵一日生活圈的完善交通網絡，以及南部都會區的廣大發展腹地和優質服務的勞動力，在眾多優勢條件、經貿產業與觀光資源的匯聚下，高雄市從都市空間結構到土地使用的機能，均進行全面的轉型與成長，且已成為全國最具代表性的「海洋首都」。

未來透過都市更新的資源整合與再發展計畫推動之下，將進一步展現地方全新風貌，創造無限商機，進而帶動都市產業的成長。

#### (二)過去臨港線的貨運型態，衝擊沿線地區的環境，但配合舊港區釋出與輕軌建設計畫，臨港線的成長將伴隨著高雄市的成長而轉型

臺鐵臨港線鐵路圍覆著高雄站前市中心區商業發展的界面，過去高雄港大量產業物流的輸運，衝擊著沿線地區的環境品質，使得二側的土地缺乏有效的縫合與連結。但伴隨著貨物運輸型態的轉變、鐵路運量減少及都市發展向水岸連結等因素的趨動下，臨港線以其環狀、線性及貫

---

穿市中心區的區位特性，未來將伴隨著高雄市的成長與轉型，成為新都市空間架構下的再發展機會。

(三)臨港線貨運停駛後，配合輕軌建設及水岸地區再發展，將調整為關鍵性的運輸走廊與綠色廊帶，結合都市更新的政策，強化「海洋首都」目標的達成

臨港線貨運停駛後，取而代之的是輕軌建設及都市綠色軸帶，另配合高雄港舊港區 1-22 號碼頭水岸的釋出與南部流行音樂中心等重大建設的投入，提升了都市的生活休閒與觀光消費品質，故臨港線沿線及場站土地使用機能的更新與再發展，便成為海洋首都目標達成的關鍵性因素。

現階段行政院積極推動都市更新政策，結合舊港區水岸成長與輕軌建設計畫的配套，將臺鐵臨港線現況閒置且低度利用的場站與沿線路廊辦理都市更新再開發，妥予檢討規劃並調整其發展定位及都市計畫分區，以健全市中心區與水岸地區的產業成長，落實都市活動結構與意象結構的重建。

(四)本案由高雄市政府主動提出，獲行政院重視之指標性都市更新計畫，結合輕軌系統建設等重大設施之推動，辦理都市計畫之變更作業

高雄港站及臨港線沿線都市更新再開發係屬於本府主動提出之重大設施興建計畫，經 94 年 10 月 25 日「行政院加速推動都市更新方案工作小組第一次會議」核可同意納入 94 年度第 2 階段都市更新示計畫，補助先期規劃經費(如附件)；先期規劃作業完成後並核報行政院院會據以推動後續更新開發作業。

報院後經 96 年 7 月 4 日第 3048 次行政院院會決議，通過 4 大「指標性的都市更新計畫」，包括：…「臺鐵高

---

雄港站及臨港沿線」等地區，未來將分別打造成為…「優質住商新天地」等，上述計畫的推動勢將具體改善高雄市都市結構，展現地方全新風貌，創造無限商機，對提昇國家競爭力極具指標性。

本案另一高雄市重大建設計畫為輕軌建設計畫，於 93 年 1 月列入新十大建設計畫，為行政院核定全台第一個輕軌示範計畫，後於 94 年 7 月提送路線修訂計畫，經交通部同意備查後，即進行整體規劃作業。經 96 年 12 月 6 日奉交通部函轉陳高雄市政府修正後之「高雄都會區輕軌運輸系統高雄臨港輕軌建設」案依行政院經濟建設委員會會商結論辦理。

該計畫為高雄市向中央提報之重大的交通建設計畫，路線行經凱旋二～四路－成功路－五福三路－河東路－同盟三路－美術東二路－美術館路－大順一～三路等，全長 19.6 公里，其路線部份行駛於臺鐵臨港線路廊，並於前鎮調車場設置機廠與行控中心。總投資經費約 108.7 億元，採民間參與方式辦理。

前述二項市府提報之重大建設興建計畫，前者獲行政院院會決議納入「指標性都市更新計畫」，並經營建署二次專案協商會議獲得具體規劃決議；後者亦列入新十大建設計畫之一，因此，經 96 年 9 月 30 日簽奉市府核定符合直轄市興建重大建設計畫之要件，故依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款之規定，儘速辦理都市計畫變更作業。

(五)為配合捷運輕軌建設時程需要，未涉及實質開發變更之公共設施用地，已列入第一階段發布實施

本計畫基於消彌鐵路兩側因長期阻隔所造成之發展差異，完整串聯沿線路廊景觀綠美化與機能再造，故配合輕軌捷運建設工程推動，本計畫爰依本案 96 年 12 月 25

日內政部都市計畫委員會第 673 次會議決議內容，先針對臺鐵舊高雄港站及臨港線沿線再開發計畫內容分階段依法公告發布實施，並將未涉及實質開發變更行為者，即中島站至新光路園道間及愛河口西側至公園二路東側間之鐵路廊道(未含場站部分)，列為第一階段範圍，經報核後已依法公告發布實施。

(六)為配合都市更新計畫之推動，有關實質開發之場站地區，列入本案第二階段發布實施範圍

本計畫係配合「臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發」推動之都市計畫變更，依本案 98 年 2 月 10 日內政部都市計畫委員會第 700 次會議決議內容：「建請高雄市政府先行訂定都市更新計畫並經高雄市都市計畫委員會審議通過後，再檢具變更主要計畫書、圖報由本部逕予核定後實施。」。依前述決議內容，本府於完成「臺鐵高雄港站及臨港沿線再開發都市更新計畫」審議後，針對臺鐵舊高雄港站及中島調車場等二處地點，列為本案第二階段主要計畫變更範圍，報請核定並公告發布實施。

## 二、法令依據

依前所述，臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發計畫及高雄臨港輕軌建設計畫的推動對高雄市的都市空間結構與活動機能轉型具關鍵性的作用，由市政府擬具計畫提報中央並由中央政府同意補助並納入時程管制之計畫，係屬配合直轄市(本市)興建重大設施需要辦理之都市計畫變更，經 96 年 9 月 30 日簽奉本府核示，依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款規定：「都市計畫經發布實施後，為配合中央、直轄市或縣(市)興建之重大設施時，當地直轄市、縣(市)(局)政府或鄉、鎮、縣轄市公所，應視實際情況迅行變更」，並以個案變更方式辦理。

## 三、計畫位置、範圍與面積

(一)臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發案整體計畫範圍

本都市更新再開發計畫的整體計畫範圍包括：臨港線沿線都市計畫之鐵路用地、道路用地及高雄港站、前鎮調車場、中島調車場、草衙調車場等，行政轄區涵蓋苓雅區、三民區、鼓山區、鹽埕區、前鎮區及小港區等六處。計畫總面積約為 44.4567 公頃，計畫範圍如圖 1。本計畫分為場站及臨港線沿線路廊兩部分，如表 1 所示：

表 1 整體計畫範圍

計畫範圍	面積(公頃)	範圍
第一臨港線	15.0469	起於鼓山站南側與臺鐵縱貫線交會處，逆時針方向沿愛河二岸路廊、高雄港站、第三船渠至高雄橋，另由新光路園道起，轉至成功路往南，於擴建路口轉往北，沿凱旋路東側接到前鎮調車場及高雄車站東側之民族路，全長約 12.46 公里。
第二臨港線	8.3929	第二臨港線更新範圍自前鎮調車場沿第一臨港線東側往南，至中山四路轉向東南而行，沿中山路穿越漁港路、銜接至草衙調車場，再轉入平和東路後，進入第五貨櫃中心(第 72 貨櫃線)，全長約 8.6 公里。另含有中鋼支線，約 3.8 公里，現況為道路用地。
小計	23.4398	
臺鐵高雄港站	12.1676	位於鼓山區及鹽埕區交界，北側以公園路為界，西側為鼓山一路、臨海三路、濱海一路為界，東側為大安街、七賢三路，南側以特文二範圍為界。
前鎮調車場	5.2074	位於前鎮區一心一路、二聖路、凱旋三路與瑞西街之間的調車場為主。
中島調車場	0.8181	位於前鎮區擴建路、建基街與工業區的交會處
草衙調車場	2.8238	位於小港區中山四路、金福路與翠亨南路之間的臺鐵調車場。
小計	21.0169	-
總計	44.4567	-

## (二) 第一階段變更範圍

高雄多功能經貿園區特定區計畫範圍內之第一階段實質計畫變更範圍，包括第一臨港線沿線屬於本計畫實質變更之範圍有二：一為擴建路與成功路交會路口往北經成功路至新光路，二為另由愛河口西側至公園二路東側港埠商業區止，合計面積約 3.76 公頃，如圖 1。

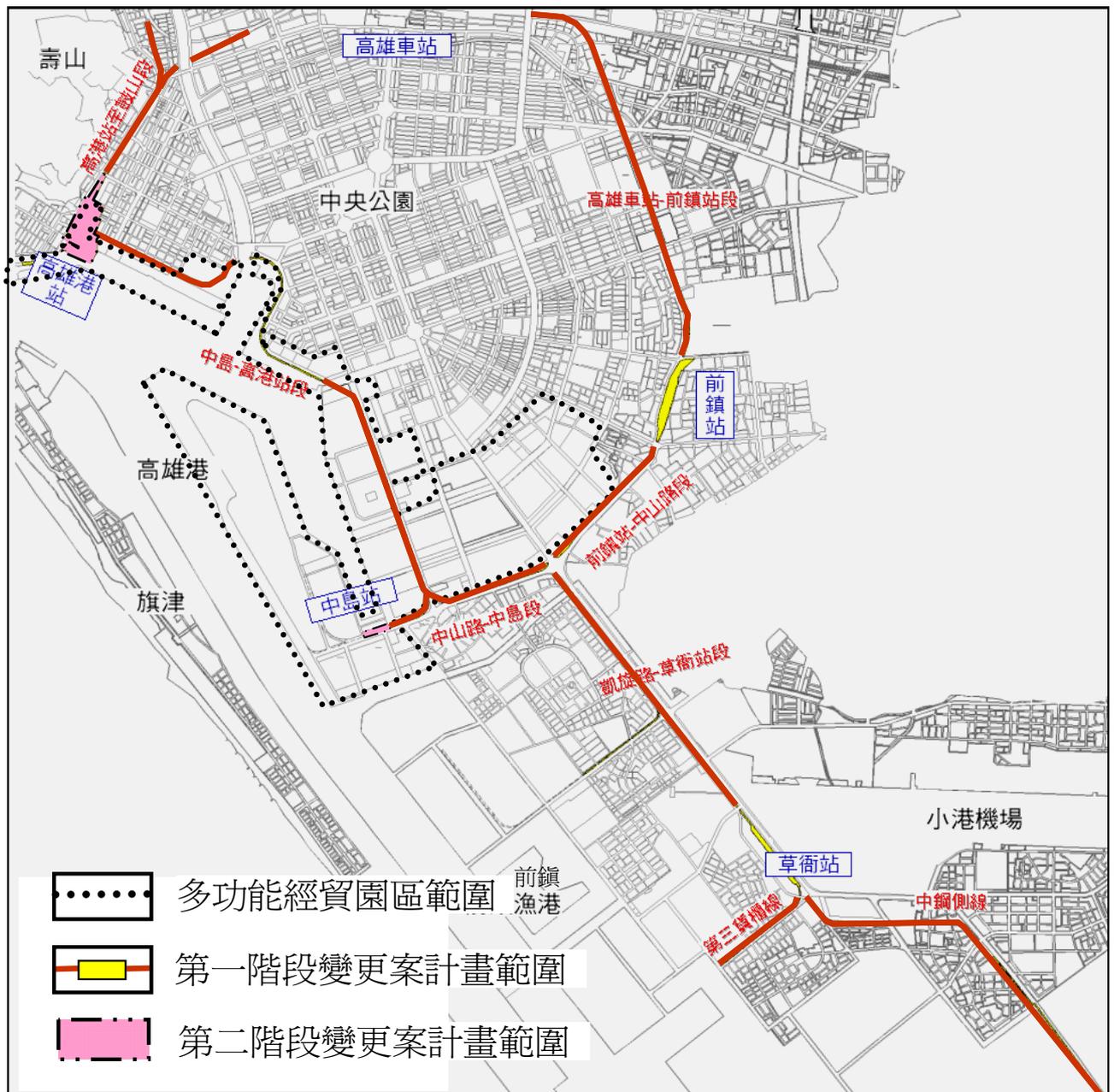


圖1 各階段計畫變更範圍示意圖

### (三) 第二階段變更範圍

高雄多功能經貿園區特定區計畫範圍內之第二階段實質計畫變更範圍，包括：台鐵高雄港站及中島調車場，二處站場用地合計面積約 10.4879 公頃，如圖 2。

#### 1. 台鐵高雄港站

位於鼓山區及鹽埕區交界，北側以公園路為界，西側為鼓山一路、臨海三路、濱海一路為界，東側為高雄市主要計畫之商業區鐵路用地，南側以特文二範圍為界，面積 9.6698 公頃。

## 2. 中島調車場

位於前鎮區擴建路、建基街與工業區的交會處，面積約 0.8181 公頃。

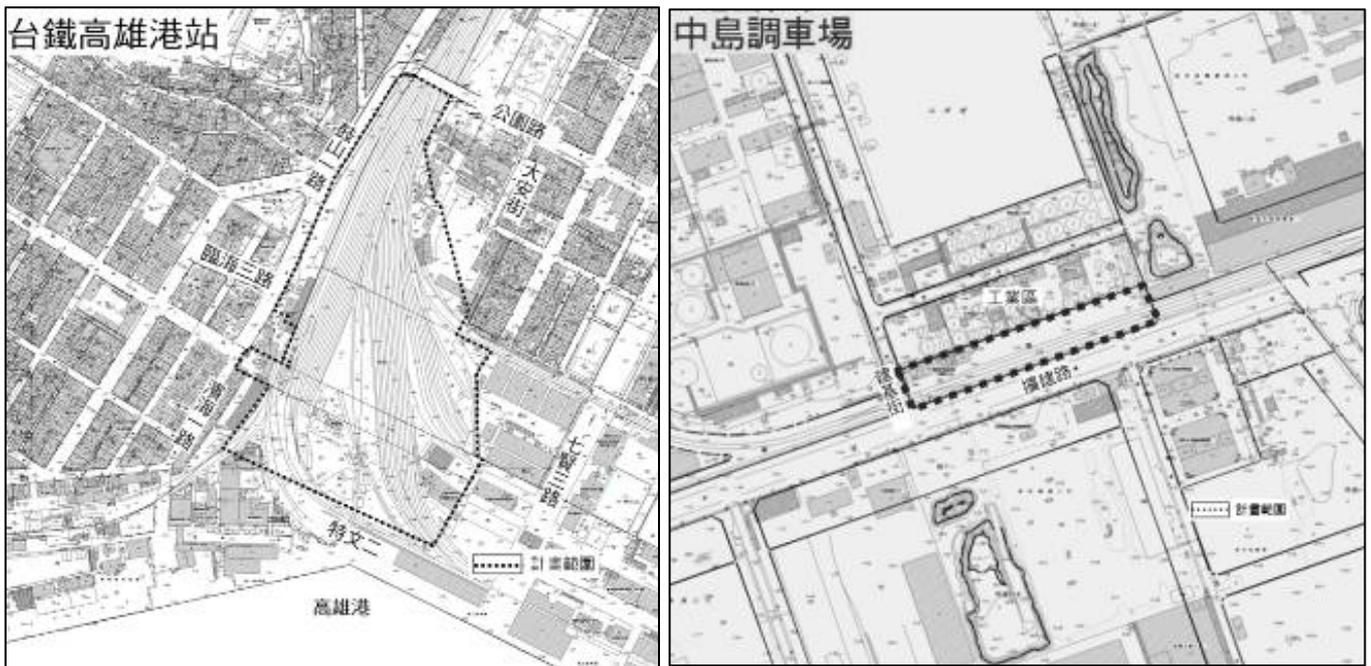


圖2 第二階段變更計畫範圍圖

## 貳、上位及相關計畫

### 一、計畫範圍歷次都市計畫概述

本計畫範圍位於高雄市舊市中心邊緣地帶，跨越鼓山、鹽埕、前鎮等 3 個行政轄區，屬高雄多功能經貿園區特定區計畫範圍。

高雄多功能經貿園區特定區計畫於民國 88 年 12 月 20 日公告發布實施，後於 94 年 12 月 9 日公告「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第一次通盤檢討)」，於 97 年 9 月 25 日發布實施「變更高雄多功能經貿園區特定區計畫(配合臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發)案(第一階段)」。

計畫區歷次都市計畫案彙整如表 2。

表 2 高雄多功能經貿園區特定區計畫歷次都市計畫案綜理表

公告發布實施日期				公告字號	案 名
編號	年	月	日		
398	88	12	20	高市府工都字第 40198 號	擬定高雄多功能經貿園區特定區計畫案
483	94	12	09	高市府都二字第 0940062018 號	變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第一次通盤檢討)案
530	97	09	25	高市府都開字第 0970044954 號	變更高雄多功能經貿園區特定區計畫(配合臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發)案(第一階段)

### 二、現行都市計畫

本案變更範圍位於民國 94.12.09 公告之「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第一次通盤檢討)案」，變更前分區分別為綠地、商業區、交通用地、特定文化休閒專用區與道路用地。高雄多功能經貿園區特定區內現行土地使用計畫如表 3 所示。

表 3 高雄多功能經貿園區特定區計畫土地使用計畫面積表

使用分區/用地		項目	計畫面積 (公頃)	百分比 (%)	
土地 使用 分區	特定文化休閒專用區	特文一	5.27	0.89	
		特文二	29.95	5.07	
		特文三	8.47	1.44	
		特文四	15.46	2.62	
		小計	59.15	10.02	
	特定倉儲轉運專用區	特倉一	92.38	15.65	
		特倉二	34.62	5.87	
		特倉三	31.75	5.38	
		小計	158.75	26.90	
	特定經貿核心專用區	特貿一	2.79	0.47	
		特貿二	2.74	0.47	
		特貿三	3.12	0.53	
		特貿四	37.66	6.38	
		特貿五	43.54	7.38	
		特貿六	15.08	2.56	
		小計	104.93	17.79	
	港埠商業區			5.67	0.96
	商業區	商三	1.31	0.22	
		商四	13.95	2.36	
		小計	16.22	2.58	
工業區			24.18	4.10	
電力事業專用區			0.61	0.10	
小計			368.55	62.44	
公共 設施 用地	港埠用地		79.43	13.46	
	學校用地		2.47	0.42	
	機關用地		2.43	0.41	
	交通用地		3.82	0.65	
	電信用地		0.48	0.08	
	變電所用地		1.67	0.28	
	市場用地		0.7809	0.13	
	停車場用地		1.61	0.27	
	廣場停車場用地		12.81	2.17	
	廣場用地		0.73	0.12	
	鐵路用地		2.96	0.50	
	公園用地		29.80	5.05	
	綠地用地		17.93	3.04	
	綠(園道)用地		17.19	2.91	
	道路用地		39.40	6.68	
	運河		8.16	1.38	
	小計			221.67	37.56
總計			590.2209	100.00	

註：表內面積係依數值圖量估計算所得，實際面積仍應依實際測量分割面積為準。

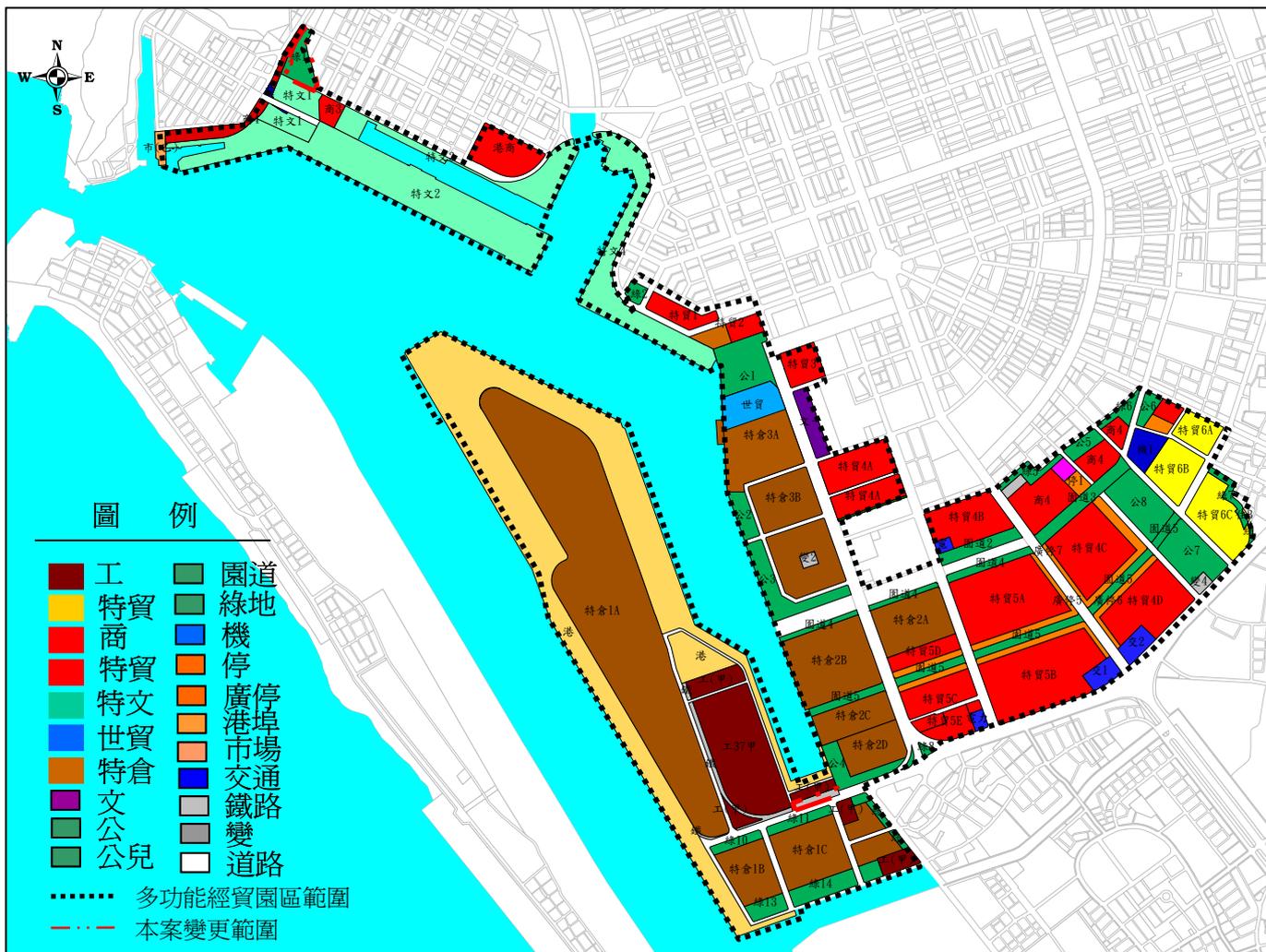


圖3 高雄多功能經貿園區特定區都市計畫示意圖

---

## 參、實質發展現況分析

整體範圍發展現況與課題初步分析的重要性在於確認未來都市地區發展定位是否合理可行，相關的基礎設施與空間資源與未來都市更新規劃之間是否有足夠連續性發展誘因，以避免造成定位陳意過高，而難以具體落實；或造成定位層級過低，而影響未來更新的推動。

### 一、臨港線週邊人口及產業發展現況分析

#### (一)人口成長與分布

##### 1. 高雄市人口成長與分布

無論在南部區域或都會區，高雄市均是最主要之人口集居地，故本段將從高雄市內各里之人口成長與人口密度作進一步之分析。從高雄市各里近年之人口年平均成長率及人口密度觀之，人口密度較高的地區主要集中於高雄市市中心，包括鹽埕區、前金區、新興區、苓雅區以及部分三民區、前鎮區所屬各里；而上述人口高密度集中的地區，其人口多呈現負成長的趨勢，顯示人口已愈趨飽和，人口年平均成長率較高的地區中除零星分布之少數行政里內仍有發展空間外，人口已逐漸往市中心外圍地區蔓延，如灣子內(屬三民區北方與左營區西方之村里)地區。

小港區與楠梓區等，其中又以灣子內之人口年平均成長率最高，區內部分行政里之人口年平均成長率甚至超過 20%。

##### 2. 臨港線週邊地區人口成長與分布

為確實掌握臨港線週邊 500 公尺步行距離範圍內之人口分布現況，以透過人口規模分析評估臨港線廊帶週邊都市更新之可行性。臨港線週邊地區除多功能經貿園

---

區因尚未開發故人口密度較小外。其餘地區每平方公里之人口密度均大於 700 人，其中每平方公里人口密度大於 36,000 人之地區包括西線週邊之三塊厝、高雄車站、民族路一帶；臨港線之西北段與西南段；第一臨港線西段之哈瑪星及苓雅寮；及第一臨港線東段之道明中學、高師大附中及籬子內一帶。至於第二臨港線週邊地區之每平方公里之人口密度多介於 6,700 至 36,000 人之間，人口較多的地區為五甲與草衙一帶。

## (二) 產業人口

### 1. 高雄市

高雄市二級產業及業人口雖有逐漸減少之趨勢，但其在南部區域及高雄都會區之二級產業中所佔比例仍較其他縣市為高；至於三級產業及業人口不但快速成長，且佔南部區域與都會區三級產業之比例一直居高不下。

高雄市各里民國 85 年二級產業及業人口密度最高的地區為楠梓加工出口區所屬各里，屬於北高雄地區，與本計畫區相距較遠，其次為市中心之部分行政里；而三級產業及業人口密度最高的地區則為市中心之鹽埕、前金、新興、苓雅與三民等行政區內各里，每平方公里之三級產業及業人口密度大多在 2.5 萬人以上，已形成面狀之商業發展型態，此外，部分行政里，如三民區之長明里、前金區之民生里與草江里、新興區之東坡里等，其每平方公里三級產業及業人口密度達到 3 萬人以上，強度與規模均具一定水準。

### 2. 臨港線週邊地區

臨港線週邊 500 公尺範圍內二、三級產業及業人口約為 7.6 萬人，約佔高雄市之 15.3%，其中二、三級產業及業人口佔高雄市之比率分別為 12.8%與 16.8%，與人口所佔比率(16.6%)相近。就其分布而言，二級產業及業人口密度較高的地區為道明中學、苓雅寮、多功能經貿園區等地區，密度在每平方公里 3 千人以上，平均為 1.2

---

千人/平方公里；三級產業及業人口則集中於舊市區中心（包括高雄車站、監埕區）、苓雅寮等大型之商業活動據點，密度在每平方公里 1.2 萬人以上，平均為 2.9 千人/平方公里。

## 二、土地使用發展現況

### （一）場站現況概述

有關臺鐵高雄港站以及三處調車場之相關現況資料彙整說明如后。

#### 1. 高雄港站

1908 年起，日人把築打狗港時疏浚航道所產生的淤泥，填築岸邊碼頭與新市街用地，並在此興建濱線(Hama Sen)鐵路並設立高雄港站(打狗驛)，至 1912 年新濱町遂有「哈瑪星」新生地的出現。

高雄港站與調度軌道位於高雄港第三船渠北側，介於七賢三路與鼓山一路之間。有關高雄港站之更新議題，近年來在高雄市產、官、學界以及民間均有所倡議，且相關更新開發構想亦百花齊放，各有千秋；如今隨著捷運橘線接近完工，高雄港站更新契機已經來臨，各項開發條件也日漸成熟。

#### 2. 中島調車場

中島調車場位於前鎮區擴建路與新生路口，此路口交通車流量龐大，且以大型貨櫃拖板車及聯結車為主。中島調車場基地目前以軌道設施為主，基地呈現狹長形，佔地面積約 0.8 公頃；由於業務量移轉與縮減，故尋求轉作其他使用發展之可能性。

### （二）場站週邊及沿線土地使用發展現況

#### 1. 高雄港站

高雄港站西側為哈瑪星舊社區，社區內建築處處可見

---

古意；目前則有橘線捷運站於此設站。基地南側目前仍供高雄關稅局之相關行政辦公使用；基地東側之港區土地大多已經變更，提供未來作為觀光遊憩活動以及藝術文化產業進駐所需之空間。

### (1)商業使用發展現況

高雄港站週邊商業分區大多以交通要道之沿街面店鋪商業為主，鐵路東側以五福路及七賢路為主，西側則以臨海一路與臨海二路沿街面店鋪式商業型態為主，此區較少辦公商業大樓座落，僅五福路及七賢路轉角之六福大樓可供辦公租用。範圍內有兩處高樓飯店座落：一為七賢路與必忠街轉角之海灣大飯店；以及公園路與新興街交口處之華后大飯店。

#### --辦公商業使用

此區較少辦公商業大樓座落，僅五福路及七賢路轉角之六福大樓可供辦公租用，但出租率甚低，其餘少許公司行號則零星分布於住宅區內。

#### --零售業與餐飲業使用

高雄港站西側沿臨海二路多零售、餐飲業緊密地聚集在沿街面，商業活動較熱絡，臨海二路則是以公司行號及部分娛樂業為主。鼓元街延續廟前路的傳統廟前市集小吃餐飲娛樂業，亦有許多店鋪設置。

高雄港站北側之五福路沿路有許多檜木桶零售店，是高雄市少數傳統手工檜木桶業聚集處。七賢路及五福路上亦有不少餐飲店家零星分佈，而一般零售業以便利商店為主，且均位於街口轉角處；其餘另有文具用品、衛生醫療類，零星散佈於沿街商業帶及住宅區中。

餐飲業店家主要聚集於臨海二路上，餐飲業的種類眾多，以連鎖飲料店、自助餐為主；鼓元街沿街則多以小吃、快炒類為主。至於學校周圍住宅區內則有少數零星小吃、麵包及早餐店。

---

#### --汽車修護、展覽與休閒娛樂使用

汽車配件販售及維修業主要分布於公園路兩側，本路段多以汽車保修廠及汽車精品賣場為主，亦兼有許多材料零件管線修補等技術性服務業之店舖。

休閒娛樂業主要分布於臨海一路及鼓元街附近，大多是網路咖啡店等行業為主。

### (2)住宅使用發展現況

本區多以連棟透天住宅型態為主；沿五福路與七賢路以及鐵路西側各巷弄而行，除新建住宅外，兩旁皆是連棟透天厝，少有 7 層樓以上之建築。本區住宅使用最特殊者為沿千光路繞行而上，兩旁住宅順著山勢彼此相疊，已分不清 1、2 樓或是地下室，其居住環境仍有大幅改進空間。

#### --集合住宅大樓

基地週邊集合式社區住宅大樓為數甚少，西側僅有臨海一路上之臨海大樓為 10 層樓高之集合住宅大樓，一樓鄰街面處為服務業使用；東側則無。

#### --透天住宅與活動

連棟式透天住宅為本區主要之住宅型式，且平均有四樓左右之高度。

## 2. 中島調車場

中島調車場位於多功能經貿園區，週邊土地使用分區多為特倉區；然調車場北側緊鄰工業儲油槽，南側擴建路對活動之隔絕性強，故使中島調車場成為工業區裡的孤島。

## 3. 沿線土地使用特性說明

### (1)民族路與三多路之間

凱旋一路一帶以住宅與文教使用為主，週邊有凱旋國小、道明中學、市立啟智學校及日僑學校等學校；往南之凱

---

旋二路週邊土地則以公園、醫療與文教設施使用居多，包含凱旋公園、林靖公園、市立民生醫院、市立中醫院、高雄師範大學、國際工商、五權國小、福東國小、三信商職、中正文化中心等。

#### (2) 三多路與一心路之間

以住宅使用為主，其中臺鐵高雄機場亦位於本區；而凱旋四路一帶多為住宅與台糖廠房、倉庫使用。

#### (3) 一心路至擴建路

凱旋四路北側除少數住宅社區(如忠誠社區)外，以廠房、倉庫(台灣塑膠廠、台機鋼品廠、台糖倉庫、台肥等)為主，未來將發展為多功能經貿園區；而南側則多作住宅使用，屬於前鎮區鎮東社區。

#### (4) 擴建路至建國路

靠近新光路一帶地區，除東北側以辦公使用為主，其餘多為廠房使用(如台電、中油、台機、中鋼鋁業等)；成功路段之四維路以北至海邊路一帶，則以漢神商圈、新興之辦公大樓及廠房使用為主，並與鹽埕商圈相連；至於鼓山一路西側為壽山風景區，東側以住宅與小規模之商業活動為主，並以建國三路附近之家樂福愛河店為主要商業端點，再往東則以定點型商業為主，且規模不大。

#### (5) 凱旋路至漁港路

東側土地屬於高雄縣鳳山市，為新興之重劃區，故土地多閒置未利用；而五甲路以南之中山四路兩側一帶，主要為老舊住宅社區及學校用地(前鎮高中、前鎮國中)，並延伸至漁港路北側一帶之草衙社區；至於漁港路以南至中平路一帶土地，亦以住宅使用為主，大部分屬於第九期重劃區。

---

## (6) 漁港路以南

東側之土地使用包含高雄國際機場、高雄公園、教師研習中心及零星住宅區；西側自中平路南側至小港路一帶之土地，則作台糖大型車輛停車場、小港國際機場停車場、中油高雄航空儲油站等使用，以及港墘與小港社區。

綜合以上之分析說明可知，目前第一臨港線與第二臨港線週邊地區主要之住宅區分佈區位集中於民族路至一心路之住宅區；而商業活動的集中地帶以中華-民族路段及公園路至建國路為主。

另外民族到一心路二側的文教區、及凱旋/公園路段的多功能經貿園區等，均為沿線土地使用重要的特色類型。

## (四) 活動型態與強度分析

臨港線週邊地區之活動型態大致可分為學生與民眾洽公，以及辦公與購物兩大類，因此為更進一步掌握前述活動之強度，以下就其活動人口及使用規模等現況說明之。

### 1. 學生與民眾洽公活動

臨港線五百公尺範圍內學校與機關用地甚多，主要分佈於第一臨港線北段與東段，第一臨港線西段由於已接近海岸線，故以廠房及港埠設施使用為主。其中第一臨港線北段主要之學校有河濱國小、三民國小、高雄中學等，機關用地則包括高雄車站及台汽客運東站；而第一臨港線東段之學校計有凱旋國小、市立啟智學校、道明中學、高雄師範大學、國際商工、三信商職、瑞祥高中等學校，機關則包括市立民生醫院、市立中醫院等；至於第一臨港線南段亦有前鎮國小、興仁國中前鎮高中等學校，並有職訓局南部職訓中心等機關。綜合以上所述，臨港線週邊高中以上學校，目前之學生人數約 22,596 人，勢必成為未來輕軌系統重要使用者之一。

---

此外，第二臨港線一帶之學校與機關用地亦相當多，其中學校主要分佈於第二臨港線西側，包括鎮昌國小、前鎮高中、前鎮國小、仁愛國小、明正國小、小港國中等。大型機關用地多分佈在第二臨港線東側，包含榮工處與高雄國際機場；至於小型機關用地如前鎮區公所、小港區公所等，則位於第二臨港線西側。

從整個臨港線沿線的機關、學校分佈情況來看，未來堤站地區發展與更新開發計畫的推動，將有助於學生及民眾洽公活動之串連，並帶動沿線地區的發展。

## 2. 商業活動

高雄市層級較高之商業活動分佈主要受大型百貨公司分佈所影響，百貨公司之設立，進而帶動人潮，逐漸形成中心型商業。目前主要之商圈可分為站前、漢神、三多與鹽埕等四處，就行政轄區來看，主要以鹽埕、前金與新興等市區中心為主，而鄰近之苓雅、前鎮與三民區之部分地區為輔。以下就與本計畫相關的三個主要商圈之特性進行說明：

### (1) 站前商圈：

主要以臺鐵高雄車站為中心，分佈於建國路與中山路交會處之沿街面道路上，屬於地域中心型商圈，同時具備轉運功能。主要商業活動集中於遠東大樓，並延伸至建國路中山路沿街商街，消費客層包括高雄市與鳳山市之上班族、學生及車站進出人潮，聚集業種有補教、一般零售、速食餐飲、精品服飾、休閒娛樂等。

### (2) 漢神商圈：

漢神商圈之分布以中山路與五福路路口為主，屬於地域中心路線型商圈。主要以漢神、大立伊勢丹與大統 262 等百貨公司為主，屬於全客層消費型，客源涵蓋整個高雄都會區甚至南部其他縣市，主要聚集業種為百貨、電影院、精品服飾等。

---

### (3) 鹽埕商圈：

商業活動主要聚集於七賢路、建國路與五福路，屬於地域中心路線型商圈。主要商場有大新百貨、崛江商場，消費客層屬區域型，聚集之業種業態有百貨商場、銀樓飾品、鐘錶店、精品店等。

### (4) 三多商圈：

三多商圈之發展主要源起於太平洋 SOGO、新光三越、FE21 遠東、建台等大型百貨公司之設立，以及近年超高層商業與辦公大樓之啟用而逐漸成形，屬於地域中心街廓型商圈。除上述百貨公司外，東帝士 85 國際廣場、亞太商業廣場等高層建築之使用亦為塑造商圈之助力，消費型態屬於全客層消費型，客源為高雄都會區，主要聚集產業有百貨、電影院、遊樂場、精品與餐飲等。

近年站前商圈與鹽埕商圈由於受到大型百貨公司等較高級商業設施之設立等影響，而有略為衰頹的趨勢；由於百貨公司之設立，其所能吸引之顧客範圍較廣，屬於全市性甚至都會區型之中心商業，大量人潮的集中對於新興商圈的形成有極大的正面效益。然而，由於百貨公司之設立，並未集中於特定範圍內，反而依業者之喜好分散設立於特定地點，而形成漢神與三多兩商圈。在高雄之消費能力、行政轄區為狹長形狀，南北地區之居民較不容易往市中心集中等原因與限制，使得各個商圈之範圍無法擴展而整合，最後使得高雄並未形成一顯著的 CBD，由四個獨立的商圈分擔市中心之服務功能。

## 三、土地權屬分布概況

因本計畫範圍內除部分商業區外，多為鐵路與道路等公共設施用地，故公有土地估計畫面積比例相當高。其中公有土地面積約佔總計畫面積 98.93%。本計畫範圍內公有土地所有權人主要為交通部臺灣鐵路管理局，其次為交通部高雄港務局及高雄

---

市政府、交通部公路總局及財政部國有財產局等。

表 4 係將計畫範圍內分為四處場站及沿線路廊分別統計土地所有權人及其持有面積。計畫範圍內幾乎全為公有土地，相較之下，後續土地開發之問題較為單純。地籍權屬如圖 4、圖 5、圖 6 所示。

表 4 計畫範圍土地權屬分布概況面積統計表

土地權屬	高雄港站		前鎮站		草衙站		中島站		沿線		總計	
	面積(m <sup>2</sup> )	佔該區段百分比	各土地所有權人管(持)有土地面積合計(m <sup>2</sup> )	估計計畫範圍總面積百分比								
交通部台灣鐵路管理局	86,957	67.50%	45,377	86.77%	28,131	99.62%	8,036	100.00%	204,958	78.58%	373,459	78.09%
交通部高雄港務局	35,550	27.59%	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%	48,286	18.51%	83,836	17.53%
高雄市政府	-	0.00%	2,017	3.86%	-	0.00%	-	0.00%	5,402	2.07%	7,419	1.55%
高雄市政府捷運工程局	2,150	1.67%	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%	2,150	0.45%
高雄市政府工務局	3,865	3.00%	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%	3,865	0.81%
財政部國有財產局	-	0.00%	76	0.15%	107	0.38%	-	0.00%	978	0.37%	1,161	0.24%
公路總局	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%	1,189	0.46%	1,189	0.25%
台灣糖業股份有限公司	307	0.24%	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%	307	0.06%
台灣省高雄農田水利會	-	0.00%	1,556	2.98%	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%	1,556	0.33%
南和興產股份有限公司	-	0.00%	19	0.04%	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%	19	0.00%
私人	-	0.00%	3,251	6.22%	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%	3,251	0.68%
<b>合計</b>	<b>128,829</b>	<b>100.00%</b>	<b>52,296</b>	<b>100.00%</b>	<b>28,238</b>	<b>100.00%</b>	<b>8,036</b>	<b>100.00%</b>	<b>260,813</b>	<b>100.00%</b>	<b>478,212</b>	<b>100.00%</b>

註：上表面積係以數值圖檔圖面估算，實際面積須以土地登記簿登載為準。

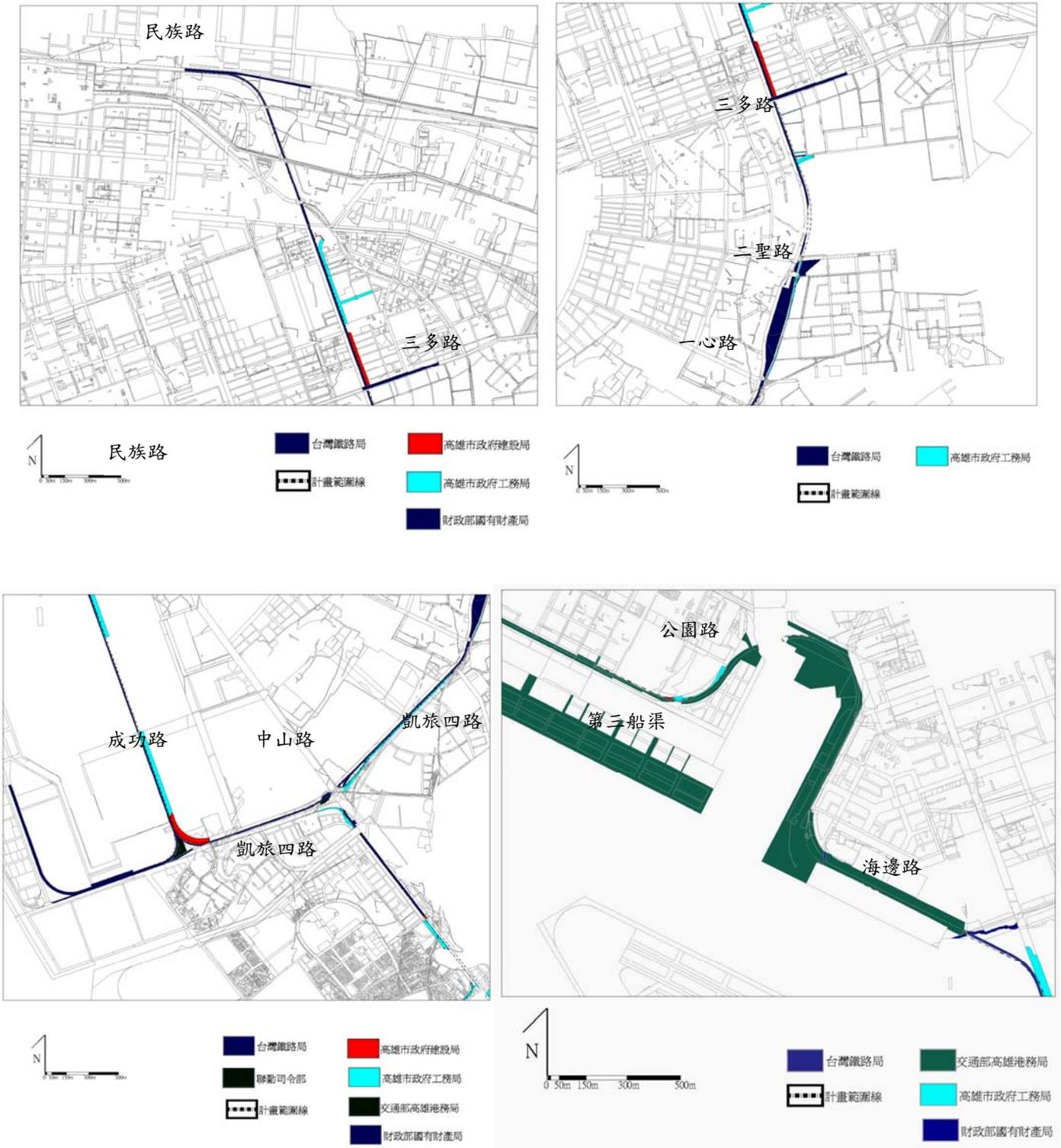


圖4 計畫範圍土地權屬分布示意圖—民族路至高雄港站段

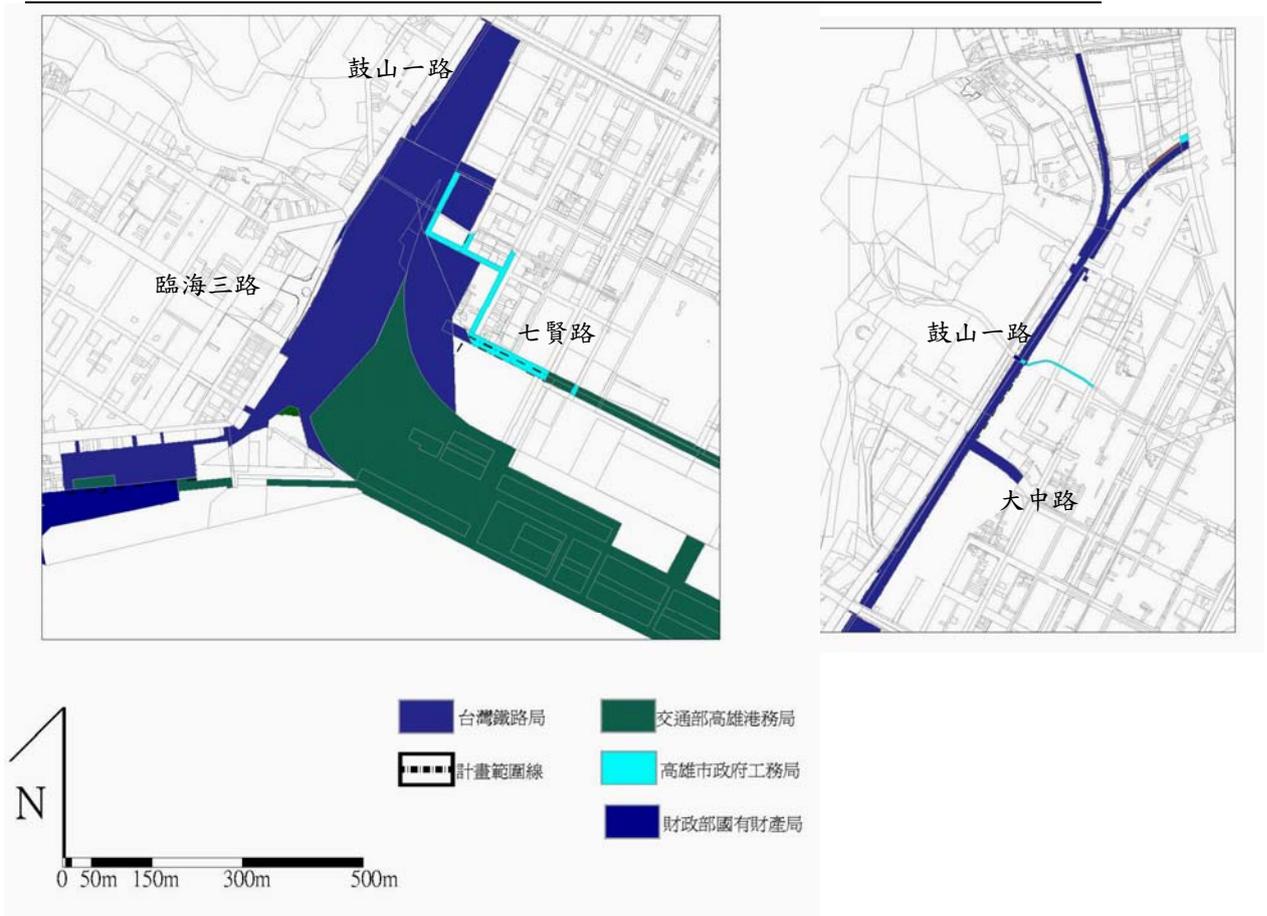


圖5 計畫範圍土地權屬分布示意圖—高雄港站至鼓山站段

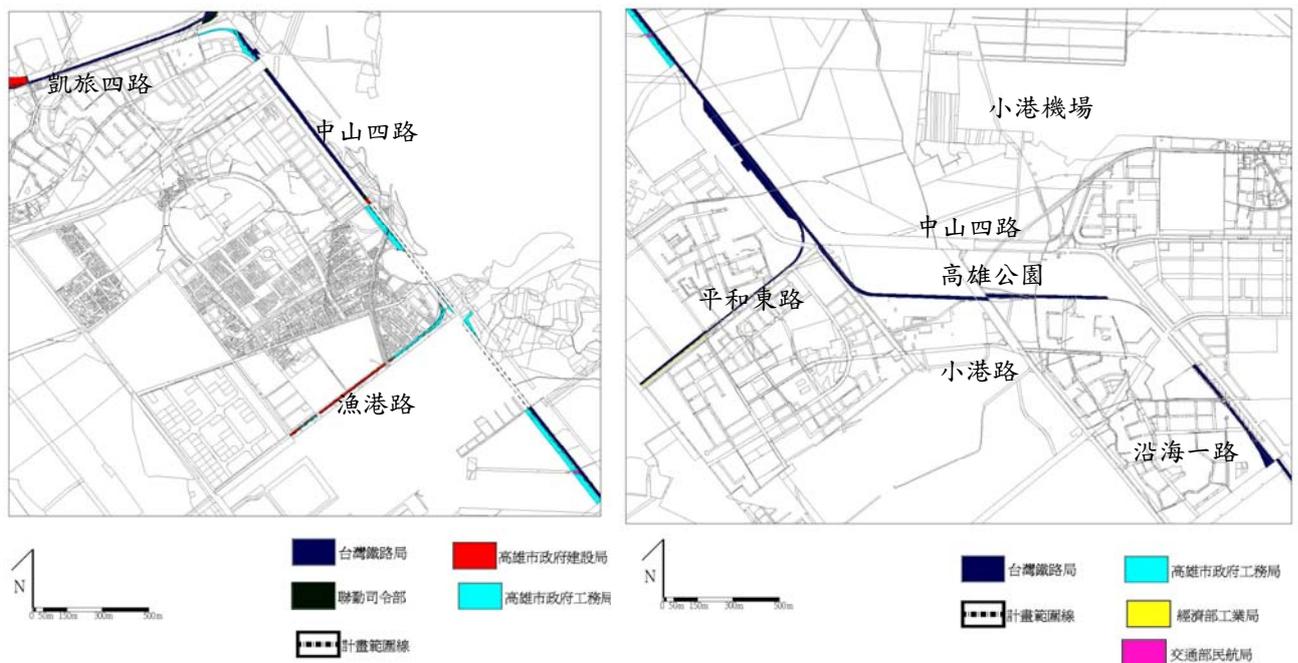


圖6 計畫範圍土地權屬分布示意圖—第二臨港線段

## 四、臨港線週邊交通運輸及道路系統分析

### (一)各更新區交通路網發展現況

#### 1. 高雄港站

##### (1)七賢三路

七賢三路南銜漁人碼頭，為高雄港站更新基地與市區聯絡之主要道路。目前兩旁大多為低密度商業使用及閒置空間及停車用地。



##### (2)鼓山一路

鼓山一路為高雄港站西側主要道路，為哈瑪星地區與鼓山地區連通之要道。



#### 3. 中島調車場

中島調車場緊鄰擴建路，擴建路東側則與凱旋路相銜接，且為新生路北側起點；目前該二條道路車流量極大，且多數以通行高雄港區之大型貨櫃車及聯結車為主。

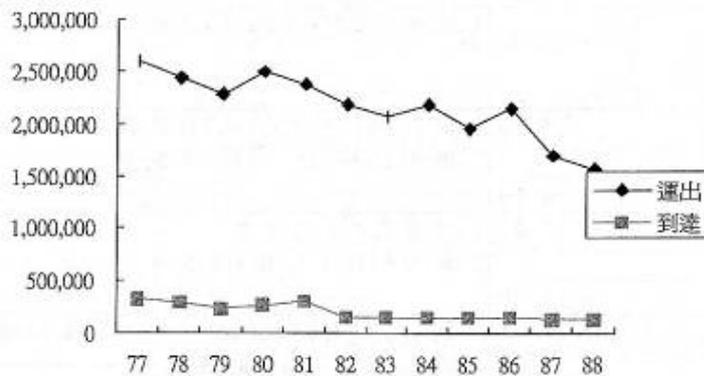


### (二)臨港線停駛周圍增加貨車交通量分析

#### 1. 目前臨港線運量及運向現況

高雄市臨港線主要係擔負進出高雄港區到發送貨物之鐵路運輸，其主要內容包括豆類、穀類、糖類、石油及液化天然氣、乙烯及特種品等。由於台灣地區產業型態之轉變，近年來這些貨物經鐵路運進高雄港區之數量遠低於經鐵路運出高雄港之數量。從圖 10 之趨勢可清楚看出，高雄市臨港線所擔負之貨運量正逐年減少，尤其

運出量之降低情形更為顯著。從表 5 及圖 11 來看，可發現鐵路貨運於民國 88 年之主要目的地分布在南部地區，占全省總數約在 85% 左右，其中並以穀類為最多，占總貨運量約二分之一；其次為北部地區，占 13%。



資料來源：臨港線發展為輕軌捷運之規劃報告 高雄市政府捷運工程局

圖7 高雄港鐵路線貨運量變化趨勢圖

表 5 臨港線運出貨物運向與種類分佈表

區域	糖	肥料	穀類	特種品	路用品	其他	合計
北部	7,490	240	2415	4,589	4,470	190,076	209,280
中部	0	31,710	0	3,843	460	0	36,013
南部	3,436	6,145	1,166,904	1,436	10,204	123,982	1,312,107
東部	0	4,090	0	15	1,493	9,993	15,591
總計	10,926	42,185	1,169,319	9,883	16,627	324,051	1,572,991

資料來源：高雄港站提供，單位公噸。

## 2. 臨港線停駛周圍貨車交通量概估

就上述臨港線貨運量分析得知其貨運量逐年遞減，且年運入貨物重量不及年運出貨運量的十分之一，因此臨港線停駛周圍貨車交通量應以運出為主來進行概算。而臨港線的停駛時期預計為民國九十六年，因此以上述年運量進行一次回歸分析，概估民國九十六年的年運量約為 62 萬公噸，換算為日運量約為 1700 公噸，以平均載重 20 公噸的大貨車作為臨港線停駛後的貨物轉運計算，平均每日約產生 85 車次的交通量，對於周圍交通量的影響應屬微量。

## 肆、計畫目標

### 一、計畫目標與都市意象的塑造

依都市更新再發展區整體範圍發展現況、基地背景條件與更新發展課題的分析後，為有效在近 47 公頃範圍的四處場站用地與鐵路廊道內進行規劃，應強調系統性發展與策略性推動，使得區內各更新單元得以在市政府對地區發展願景的規範下，達成更新再造的效益。

#### (一)形塑臨港線為都市空間縫合的新綠廊

因應臨港線貨運線停駛後對都市機能的轉正，臨港線帶狀廊道應配合新建設的投入，因地制宜地發展為輕軌系統路線或鐵路景觀園道，以縫合二側土地使用，如圖 8。



圖8 臨港線發展為都市空間縫合的新綠廊意象圖

#### (二)追求綠色運輸導向的城市型態

鼓勵大眾運輸發展、強化低污染運具之使用，可減少能源損耗並疏解交通及停車問題。未來臨港線沿線及週邊土地應朝向大眾運輸導向(TOD)的土地使用及交通運輸規劃，騰空後之鐵道亦應朝活動綠廊方向規劃，鼓勵輕軌綠

---

色運具的使用。如圖 9。

### (三)引導場站轉型為水岸文化觀光與地區產業需求的新核心

高雄港站位於舊港區的核心地帶，東西二側為鹽埕與哈瑪星等二處重點的水岸觀光發展區，在相關區域性交通系統建設帶動之下，蘊育舊港區 1-22 號碼頭區再發展的發展契機，加上山、海、河、港等自然與文化資源的環繞，配合高強度的發展，轉型為國際觀光的新核心，並延續愛河、壽山與水岸連續性綠廊與商業空間的連結，將是本計畫推動的重要目標，如圖 10。

另中島調車場站則視週邊地區發展的特色，朝向運輸倉儲的發展機能，作為整合週邊地區再發展的契機。

## 二、再發展定位

臨港線鐵路沿線的區位特色在於圍覆高雄舊市中心地區，而界面的發展以住宅為主軸，基於沿線鐵路二側已有計畫道路的劃設，故住宅區與鐵路之間的關係，乃在於景觀與意象的衝擊，未來臨港線不論調整為輕軌捷運使用或直接將用地釋出進行景觀綠美化，對周邊地區土地使用的串連與組合而言，實為一開發效益再提昇的關鍵，故將閒置的調車場土地直接辦理都市計畫變更，並將沿線路廊作為變更後須負擔的公共設施用地移轉給市政府作有效的利用規劃，對最大的土地所有權人——臺灣鐵路管理局而言，將是有利的開發方式。

故依循整體發展計畫的定位構想，對於未來發展定位的重點依各調車場區位說明如下：



圖9 輕軌系統創新綠色運輸型態模擬圖

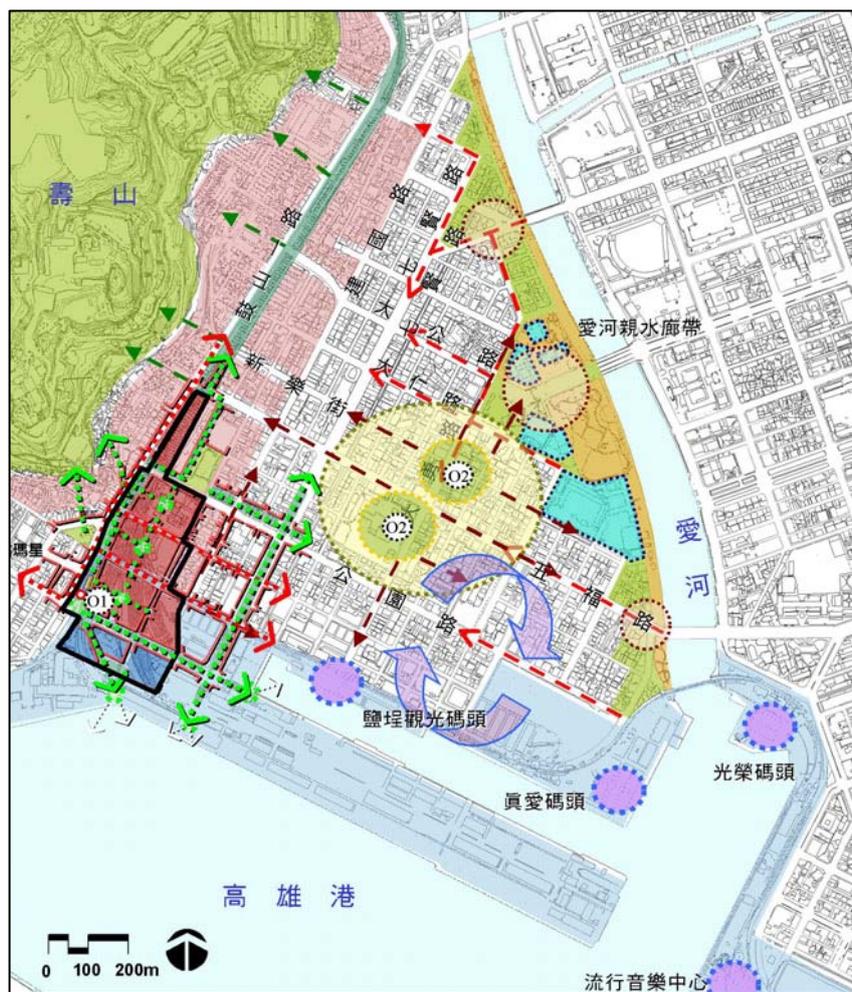


圖10 高雄港站轉型為水岸觀光與地區產業新核心構想圖

---

### (一)場站全市性發展定位：

著眼於未來高雄車站地下化及左營車站三鐵共構的發展願景，加上都會區大眾捷運系統的區域性連結，臨港線未來在區域性的連結上，將有更多元的發展特色，故臨港線場站更新之全市性發展定位，應重於透過線性元素達成區域性的連結，其定位策略包括：

1. 舊高雄港站：海洋門戶水岸新核心
2. 中島調車場：高雄港產業轉運區

### (二)場站地區性空間發展再定位：

強化地區性資源整合的效應，包括二類向度，一是配合捷運系統對都市的環形連結，提高與整體活動的關聯性；一是以場站調車場為腹地，結合週邊使用形成主題產業與活動的新核心，以提高更新的整體價值。地區性發展定位的重點在於提出支援都市型產業再發展與再利用機能的類型：

1. 舊高雄港站：整合山海景觀與捷運場站的商業新天地
2. 中島調車場：多功能經貿園區的倉儲轉運區

### (三)場站鄰里性空間發展再定位：

以公有土地資源的整合作為本次更新先期規劃的標的是經建會與營建署推動更新先期規劃的重點，透過都市更新與週邊地區活動機能的整合延伸，可引導不動產開發與地區需求的充份結合，帶動週邊地區發展的新願景。

1. 舊高雄港站：調和鼓鹽水岸與舊港區觀光再造的基地
2. 中島調車場：強化地區性服務的轉運站

## 三、促進整體都市觀光發展

臨港線鐵路沿線圍覆高雄市中心地區，將來輕軌捷運系統之建置，可連結高雄市重要觀光資源景點，包括高雄港區、壽山

---

入口、愛河沿岸、多功能經貿園區、美術館區等山河港自然與人文景觀資源將有助於提昇高雄市整體都市觀光遊憩發展，凸顯城市風貌與特色。

### (一)連結都市重要海洋門戶與國際觀光港旅遊線

海洋城市發展應強調多元與協調，故市府持續推動「高雄國際觀光旅遊線計畫」、「高雄多功能經貿園區開發計畫」、「海洋文化與流行音樂中心建置計畫」等規劃，內容含括愛河沿岸景觀改善、環港觀光船及輪渡站周邊景觀改善、國際觀光大道、產業藝文博物館鏈、高雄跨港觀光纜車、城市水與綠遊憩空間及現有風景區景點串聯套裝改善等計畫，整合港區外圍土地使用的多元化與機能化，以期誘發更多的產業投資與空間再發展的契機，配合本案同步調整都市建設，強調以「點-線」特色空間的延續性與連結性為重點，以發揮「面」狀實質環境的改造成效，提昇都市環境再造與創新土地機能的效益性。

### (二)保存舊文化氣息並引進創意文化產業

加強硬體建設以促進城市觀光發展，並非僅有拆除重建一途，保存高雄舊有文化氣味，充分發揮在地化精神，基於文化與歷史因素而賦予舊物新意，更是國際級城市具深度的觀光資源。

本計畫所包括之範圍即為高雄舊市中心地帶，保有許多具高雄特色之老舊場所，建議於推動更新建設之際，針對舊有建設的未來發展作檢討，例如在結構安全基礎之下，開放藝文業者進駐，任其發揮創意與個人特色，經過藝術的洗禮與改造之後，新舊共存，成為結合現代人文及歷史延續的所在，更可提昇城市知名度與發展觀光產業之機會。

---

## 伍、整體計畫構想及變更原則

### 一、整體計畫範圍構想

本更新基地圍繞舊市中心區的外圍，與高雄都市發展有著極大的淵源，而在市政府的計畫中，輕軌捷運系統將沿著臨港線路軌進行佈線，在整體空間發展構想上，將以延伸此一重大建設的外部效果，提高地區產業的契機與活力。其整體開發構想包括：

#### (一)善用及連結新建設投入誘發土地使用轉型效益

##### 1. 輕軌系統與纜車建設帶動高雄港站成為山海串連的商業新核心

輕軌捷運系統預定將沿臨港線經過高雄港站及前鎮調車場，而跨港觀光纜車預定於高雄港站設站，依大眾運輸導向發展模式(T.O.D)的特性，高雄港站因應新建設的投入，將強調對週邊不動產形成聚集效應，包括商業空間的區位及引進產業的類別，均將成為高強度發展的新核心。

##### 2. 結合多功能經貿園區的多元經貿產業機能

多功能經貿園區為高雄港週邊地區未來土地使用結構性改變的重要願景與場域，區內的發展將以複合產業使用與景觀化的條件作為吸引投資的誘因，在成功路與凱旋路口有統一夢時代購物中心的設置計畫；而中島調車場位於此一區位的邊緣，加上屬加工出口區的門戶，故在發展構想上，仍應以塑造多功能經貿園區的倉儲專區意象作為成長機能。

## (二)結合高雄港國際觀光港旅遊線，引導創新休憩產業

本案有三個場站與高雄港的發展具關聯性，在市政府推動「高雄港國際觀光港旅遊線計畫」，山、海觀光資源結合休閒產業組合的模式為推動更新投資的新商機，如圖11。

1. 土地使用機能延續高雄舊港區及多功能經貿園區以觀光休閒為主題產業或展銷業為主，強化市場的區隔並建立特色。
2. 另由供給向度創造不同的主題產業，並依特色強化公共投資的項目與閒置空間再利用的形式，以豐富觀光的新生機。

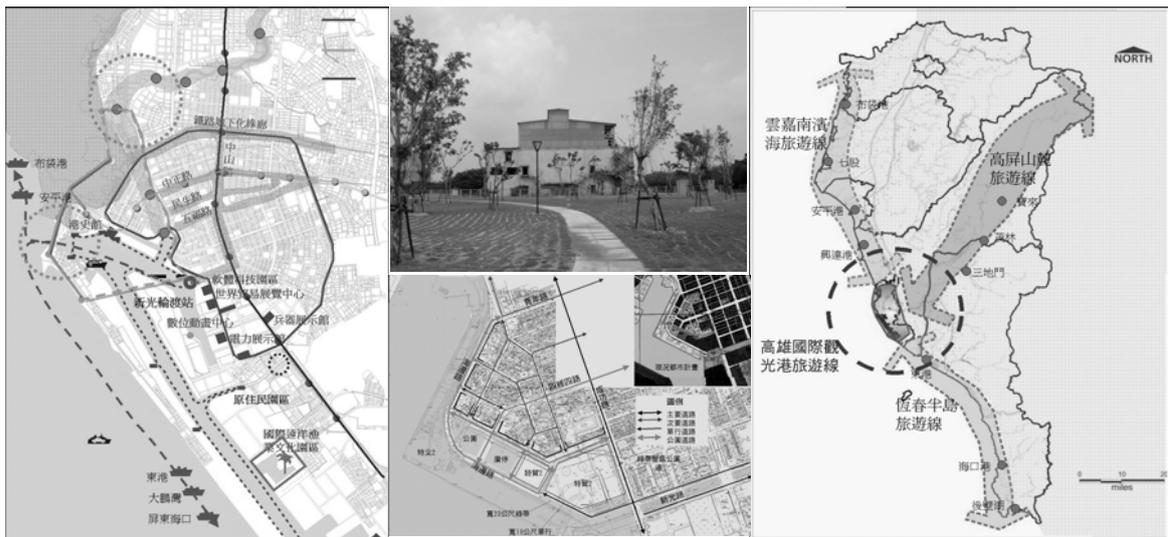


圖11 高雄港國際觀光港旅遊線計畫發展構想圖

## (三)細部計畫應擬訂都市設計，以有效規範變更後地區發展的自明性

更新地區的發展除配合都市計畫變更訂定土地使用分區管制規定外，應同時納入都市設計規範，方能對不動產商品產生具體的成效，未來辦理細部計畫擬定時，應延續既有的都市設計理念，配合訂定都市設計管制事項，將有助於營造產品的特色。

1. 高雄港站位於壽山山腳，為壽山與高雄港最近的距離，更新開發計畫中都市設計規範的重點亦在於針對此二項都市重要的景觀資源進行整合與串連，並強化對第三船渠及蓬萊港區親水性視軸的獨特性效果。
2. 配合都市設計規範引入容積獎勵與移轉，有助於提高更新計畫的發展價值，同時對應輕軌系統、跨港觀光纜車與捷運 01 站所產生「有計畫高強度發展」的特性。

## 二、場站空間發展方案

### (一) 高雄港站實質變更範圍空間發展方案：山海觀光資源連結、集中開發用地、跨區公共設施回饋(如圖 12)

1. 依捷運 01 站與跨港觀光纜車的場站，規劃開發腹地及 T.O.D. 的運輸走廊發展區位。
2. 結合轉運、商業、休閒、展示與停車的複合機能特性，同時延伸與高雄港水岸活動的連結。
3. 高雄港站舊建築納入考量歷史建築保存並轉型為鐵道博物館，應維持既有的空間紋理特色。
4. 本區可塑造為重要的空間地標視覺特色，並成為連結山、海及港區活動重要的焦點意象區位。
5. 本核心計畫空間的經營管理長期發展重點應強調「陸、海、空」三向度觀光運輸系統的整合區，並維持必要的設施機能。

### (二) 中島調車場空間發展系統

#### 1. 活動與空間的序列關連

- (1) 位於中島加工出口區的門戶區位，週邊設施以重工業使用及儲油槽為主，故在空間的發展上，應強調結合週邊土地使用機能，提供與多功能經貿園區倉儲轉運設施使用為主。(如圖 13)
- (2) 考量基地狹長型腹地的特性，空間發展的特性應強調空間集約使用，故必要的開放空間由基地內留設之法定空

地提供為主。



圖12 高雄港站空間發展方案構想圖



圖13 中島調車場空間發展方案構想圖

---

## 2. 動線的連續性創造

原以擴建路作為主要出入動線，但加工出口區及中島工業區大量貨運車流，故更新後基地進出口規劃應以週邊次要道路為宜。

## 三、計畫變更原則

依據前述現況分析結果及計畫目標、定位及規劃構想，本都市更新再開發區考量場站週邊密集發展的特性，朝向開發為商業區、特定文化休閒專用區及特定倉儲轉運專用區為主，並提供充足且適當之公共設施用地；至於沿線部分則考量路廊的區位與未來再利用的需求，朝向變更為道路用地或鐵路景觀用地為主，並於擬定本計畫區細部計畫時，透過適當之土地使用管制及都市設計規範，以創造本計畫區特色及強化地區發展機能。

此外，本計畫區都市計畫檢討變更須依 94 年 12 月 9 日發布實施之「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第一次通盤檢討)案」及「高雄市主要計畫」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辦理，提供足夠之都市發展及公共設施用地以確保都市發展品質。

以下就本都市更新再開發區土地使用配置構想及變更原則分別說明：

### (一)實質計畫變更原則

1. 為符合現有場站週邊地區發展的特色並發揮轉運及商業中心機能，具轉型價值的場站地區以整體開發做為商業、住宅與特文設施的規劃為原則，以有效導入轉乘、機關、商務辦公、購物、娛樂、文化、餐飲、金融、展覽及公共空間等多功能使用為原則，並給予適當發展開發強度，以提升土地使用經濟效益並強化週邊地區未來的發展。未來細部計畫中須訂定適當之土地使用分區管

---

制規定及都市設計管制事項，以落實計畫構想與變更原則。

2. 再發展區內應優先提供合理適當且充足之運輸轉乘設施及公共空間，並減緩對地區運輸旅次及商業活動引發之交通衝擊。
3. 本案將可開發的場站基地，規劃為商業區、特定文化休閒專用區及特定倉儲轉運專用區之使用，在低強度使用轉型為高強度開發的公平負擔前提下，應依高雄多功能經貿園區特定區計畫及本市「都市計畫土地使用分區變更後公共設施用地及其他都市發展用地負擔比例規定」計算負擔比例。
4. 本計畫區高雄港站應朝向高強度的觀光休閒機能的專用區模式進行開發，以配合 1-22 號碼頭的整體發展計畫進行空間發展系統配置與更新再發展，以強化整合週邊土地使用的系統性。

## (二)採通案性變更負擔規定，跨區取得公共設施用地

依臨港線沿線及場站現況地籍特性，基地內土地所有權人與管理機關大部份屬國公有土地，都市計畫變更負擔係以通案性比例及跨區方式辦理。亦即透過重點地區高價值土地開發創造效益，而以閒置與低度利用的路廊用地作為負擔的公共設施用地，以強化土地所有權人與市政府之間對更新開發互蒙其利的雙贏。

有關臨港線都市計畫採跨區方式負擔公共設施用地的規劃原則，說明如下：

### 1. 都市計畫變更跨區負擔規劃：

#### (1)以場站整體開發為原則

依整體更新計畫的發展目標與定位規劃，在朝向「海洋健康城市」政策推動的同時，未來本主要計畫實質變更

---

計畫範圍內的土地使用規劃應以集約利用的模式，強化更新計畫的整體開發價值為宜。

(2)以整體計畫範圍跨區計算變更負擔

臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發案範圍包括高雄港站、中島調車場、前鎮調車場、草衙調車場等四處場站及沿線三個路廊區段土地，目前都市計畫多屬於公共設施之道路或鐵路用地。應分依高雄多功能經貿園區特定區計畫及本市「都市計畫土地使用分區變更後公共設施用地及其他都市發展用地負擔比例規定」，依據各場站與沿線路廊土地之都市計畫變更內容，分別計算應納入更新開發之公共設施與路廊面積。

(3)未取得之路廊用地，臺灣鐵路管理局應無償提供市府作景觀道路等公益性使用與管理維護

依營建署 96 年 8 月 24 日協商決議，台鐵場站都市計畫變更依高雄市回饋標準以路廊作為回饋，台鐵回饋後，高雄市政府仍為取得之路廊用地部分，得預留作為台鐵在高雄市其它都市計畫變更之回饋用地，在未變更回饋前由臺鐵無償提供市府作為景觀道路等公益性使用，並由市府負責管理維護。

2. 辦理跨區變更負擔公共設施範圍界定

配合臨港線停駛規劃及輕軌系統建設的需地時程，本計畫採跨區變更負擔公共設施的順序，依序如下：

- (1)場站更新開發計畫劃設之公共設施用地，包括高雄港站之公園及道路用地等。
- (2)第一臨港線自高雄車站東側中正路起往東經前鎮調車場、至成功路與凱旋路口之輕軌需用路廊。
- (3)第一臨港線及第二臨港線其餘變更之道路及鐵路景觀用地。

3. 都市計畫土地使用分區變更後公共設施用地及其他都市

## 發展用地負擔比例試算

本案都市計畫變更負擔比例之計算，係分別依高雄多功能經貿園區特定區計畫及本市「都市計畫土地使用分區變更後公共設施用地及其他都市發展用地負擔比例規定」（如表 6 及表 7），其規定如下：

- (1) 依據高雄多功能經貿園區特定區計畫所訂「開發許可所需負擔公共設施用地及其它都市發展用地負擔比例規定」（詳表 6），計畫變更後屬特文區部分之負擔比例為 52%，屬特倉區部分則為 49.0789%。
- (2) 本案變更為商業區部份，依本市「都市計畫土地使用分區變更後公共設施用地及其他都市發展用地負擔比例規定」（詳表 7）計算應負擔比例。
- (3) 本計畫高雄港站區內變更前分區為綠地與特定文化休閒專用區部分，於民國 88 年「高雄多功能經貿園區特定區計畫」發布前係屬機關用地。本次計畫辦理變更，該部分範圍計算變更負擔之標準，均採高雄多功能經貿園區特定區計畫發布前之機關用地，作為負擔比例之計算基準。

表 6 多功能經貿園區開發許可所需負擔公共設施用地及其它都市發展用地負擔比例規定表(部分)

負擔比例	變更後之使用分區與容積率	
	多功能經貿園區特定區計畫發布前使用分區別	特文一 (490%)
機關、公共設施用地	52%	47.8%+1.827%*△F

註：1. 上表比例為負擔基地面積佔申請基地面積之數值，不含開發負擔。

2.  $\Delta F$ ：表(變更後計畫容積率)減(以該地區細部計畫住宅區標準認定之容積率)

表 7 高雄市都市計畫土地使用分區變更後公共設施用地及其他都市發展用地負擔比例計算標準表(部分)

原使用分區	變更為住宅區負擔比例 (I)	剩餘住宅區變更為商業區負擔比例 (C)	剩餘商業區容積增加負擔比例 (F)	負擔比例總計 D=I+C+F	適用變更後使用分區
公共設施	42%	5.8%	1.305% ×△F	47.8% +1.305% ×△F	商一、商二
			1.827% ×△F	47.8% +1.827% ×△F	商三、商四、商五

#### 4. 跨區負擔公共設施的利基

配合將站區土地及原有臨港線路廊劃為整體都市更新地區，除站區範圍所劃設之公共設施用地優先列入更新開發共同負擔外，路廊部分亦列為跨區負擔項目，提高站區土地辦理更新開發的彈性與價值。

- (1)高雄港站、中島調車場主要規劃為商業區、特定倉儲轉運專用區，發揮站區土地最大開發價值。
- (2)納入辦理都市更新開發範圍內之路廊，則分別變更為道路、鐵路景觀用地等公共設施。一方面土地所有權人可以透過前述站區土地內獲得高價值的開發效益；另一方面，市府則可取得路廊用地，藉以充分支援都市輕軌運輸系統的規劃與利用。

#### 四、計畫變更內容

依前述變更原則，本計畫依 98 年 2 月 10 日內政部都市計畫委員會第 700 次會決議內容，並配合高雄市政府「臺鐵高雄港站及臨港沿線再開發都市更新計畫案」之審議結果，考量其開發計畫及建設時程之需要，遂辦理第二階段高雄港站場站計畫變更內容之報核，二處場站實質計畫變更內容詳如表 8 及圖 14、圖 15 所示：

---

## (一)高雄港站變更計畫內容

### 1. 使用分區與用地計畫變更內容

#### (1)保留水岸特定文化休閒專用區(特文一)之使用

30 公尺計畫道路以南為公共及休閒商業服務類型使用為主，變更後特文(一)面積：2.3732 公頃。

#### (2)規劃商業區：休閒商業核心區段

30 米園道以北規劃為商業區，提供觀光遊憩、休閒商業與景觀住宅之使用機能為主，變更後商業區面積：5.4414 公頃。

#### (3)規劃公園連結交通用地及 30 公尺計畫道路形成園道意象：山水串連的綠廊

維持綠地使用的開放性，並呼應壽山及蓬萊碼頭區第三船渠的連結為主，故利用 30 公尺計畫道路的綠廊作為連接的軸線，強化壽山綠化空間與海洋的延伸，形成都市綠藍資源整合的休閒空間特色，變更後公園用地面積：0.6605 公頃。

#### (4)交通用地：轉運與文化的整合

原交通用地維持現狀，配合區內現有高雄港站舊站體轉型為鐵道博物館計畫而擴大之用地，區內並規劃捷運 01 站的出口與預留觀光纜車的場站，以提高地區的門戶意象與轉運服務機能，變更後交通用地面積為：0.2666 公頃。

### 2. 其他公共設施開發方式變更

本區有關開發方式之規定，原係採開發許可（特文區部分）、徵收或撥用（公共設施用地部分）等方式辦理。現配合新計畫改採都市更新跨區負擔公共設施用地，變更原計畫中有關開發方式之規定，包括二類：

#### (1)部分原屬應辦理開發許可者，變更為應辦理都市更新，

---

完成跨區負擔公共設施用地後，取得開發用地：包括原 30 公尺道路用地及南側之特定文化休閒專用區(特文一)，面積 3.2330 公頃。

(2)部分現屬關稅局用地之特文一範圍，原屬應辦理開發許可者，變更為配合特文二及高雄商港區之管理規定，一併辦理開發，面積 0.0683 公頃。

## (二)中島調車場實質計畫分區變更內容

依多功能經貿園區特定區計畫內容變更為特定倉儲轉運專用區(特倉一)，結合週邊工業區之使用機能，提昇土地利用的可行性與價值。變更後特定倉儲轉運專用區(特倉一)面積增加 0.8181 公頃。

表 8 第二階段實質計畫變更內容明細表

編號	區位	位置	變更內容			變更理由	開發方式
			變更前	面積 (公頃)	變更後		
1	高雄 港站	臨鼓山一路側	商業區	0.5369	公園用地	1. 配合更新計畫推動，辦理都市計畫變更，並採跨區變更負擔方式取得輕軌路廊用地。 2. 建構由壽山至臨海二路與第三船渠的開放空間系統，以符合觀光樞紐之發展目標。 3. 配合 1-22 號碼頭整體開發計畫，推動鼓鹽水岸地區觀光起點與轉運門戶的機能。 4. 變更高雄港站舊站體所在之商業區為交通用地，達到活化及保存歷史建築之目的，	1. 採都市更新方式辦理開發。 2. 於回饋負擔後取得開發用地。 3. 公共設施用地納入跨區變更負擔。
2		高雄港站北段	綠地	0.1236	公園用地		
3		高雄港站北段	綠地	2.5566	商業區		
4		臨鼓山一路側	商業區	0.2666	交通用地		
5		臨臨海二路北側	特定文化休閒專用區(特文一)	2.8848	商業區		
6		30 公尺計畫道路	道路用地開發方式由開發許可變更為都市更新 面積為 0.9281 公頃				
7		30 公尺計畫道路南側	特定文化休閒專用區(特文一)開發方式由開發許可變更為都市更新 面積為 2.3049 公頃				
8		關稅局	特定文化休閒專用區(特文一)開發方式由開發許可變更為與特文二合併辦理開發 面積為 0.0683 公頃				
小計			9.6698 公頃				
9	中島 調車 場	調車場全部	鐵路用地	0.8181	特定倉儲轉運專用區(特倉一)	配合多功能經貿園區倉儲轉運機能需求。	1. 採都市更新方式辦理開發。 2. 於回饋負擔後取得開發用地。
小計			0.8181 公頃				
總計			10.4879 公頃				

註：本表係依數值圖面量估，其面積應依實際測量地籍分割之面積為準。

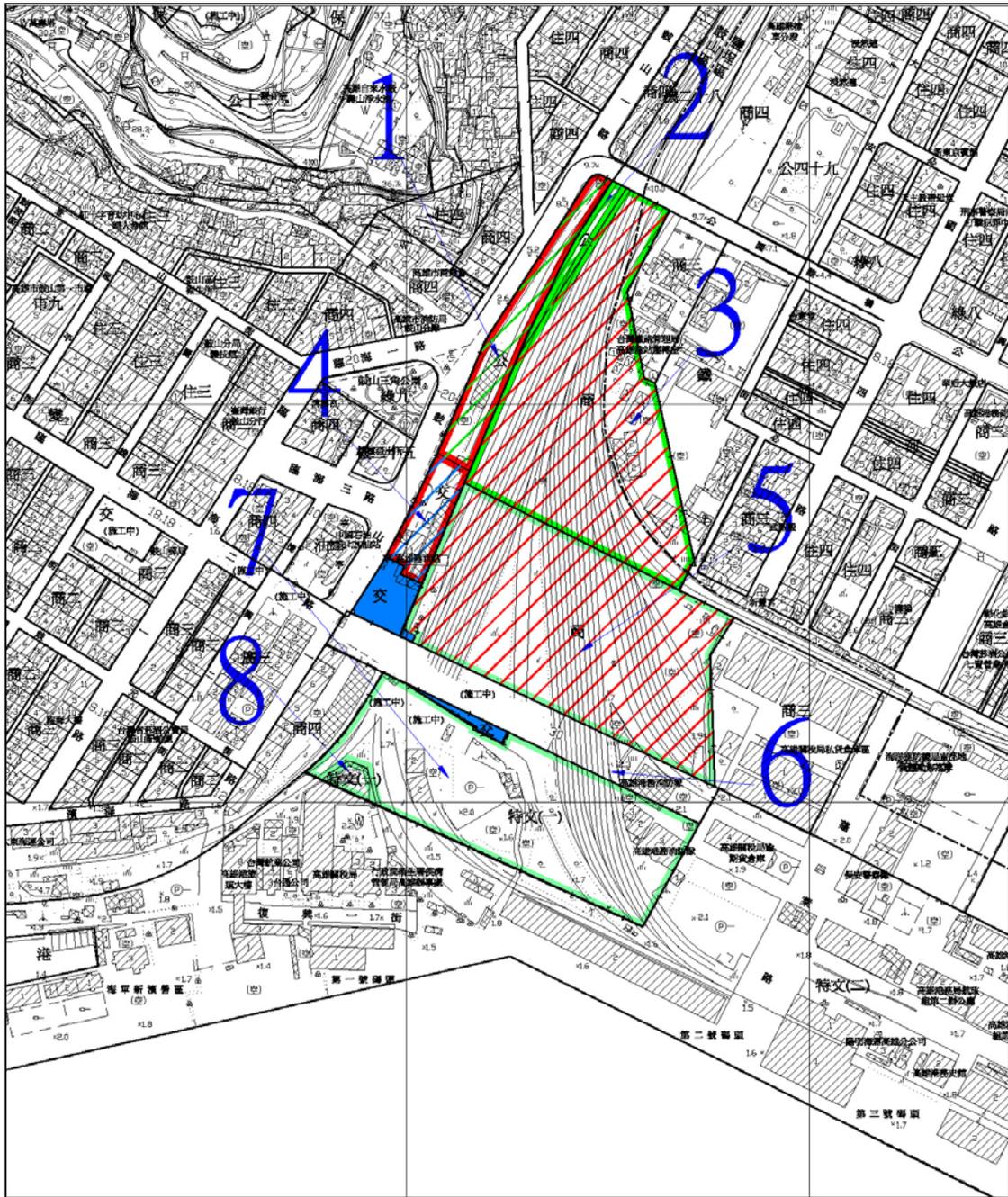
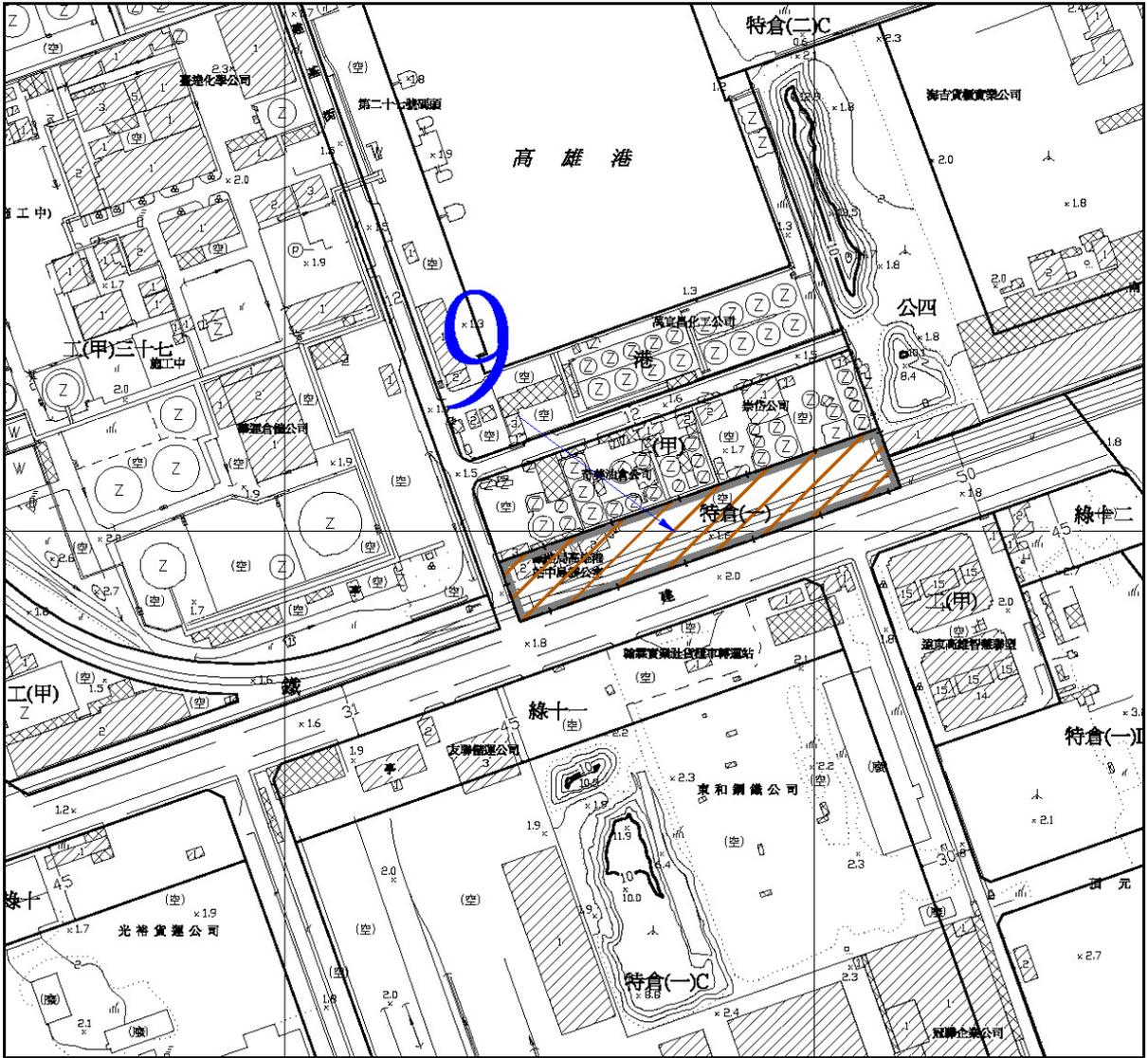


圖 例

	變更特定文化休閒專用區為商業區		特文	特定文化休閒專用區
	變更商業區為交通用地		交	交通用地
	變更商業區為公園用地			道路用地
	變更綠地為商業區			計畫範圍線
	變更綠地為公園用地			

圖14 變更高雄多功能經貿園區特定區計畫(臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發)案(第二階段)計畫圖(一)－高雄港站



## 圖 例

-  變更鐵路用地為特定倉儲轉運專用區
-  道路用地
-  計畫範圍線

圖15 變更高雄多功能經貿園區特定區計畫(臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發)案(第二階段)計畫圖(二)-中島調車場

---

## 陸、變更後實質計畫內容（第二階段）

本計畫依 98 年 2 月 10 日內政部都市計畫委員會第 700 次會議內容，並配合高雄市政府「臺鐵高雄港站及臨港沿線再開發都市更新計畫案」之推動時程，考量其開發計畫及建設時程之需要，遂辦理第二階段高雄港站場站計畫變更內容之報核，以下為本次變更後實質計畫內容。本計畫變更前後面積對照表詳如表 9 所示。

### 一、土地使用計畫

#### （一）特文一

考量原高雄多功能經貿園區水岸特定文化休閒專用區之使用機能，30 公尺計畫道路以南維持特文一之使用，以提供水岸地區公共服務與休閒商業服務類型之使用為主。變更後特文一面積約 2.37 公頃。

特文一西南側現關稅局用地，考量現況土地使用情況，本計畫變更開發方式為應納入特文二及高雄商港區，一併辦理開發，面積約 0.07 公頃。

#### （二）商業區：

30 米園道以北規劃為具休閒商業核心機能之商業區，提供觀光遊憩、休閒商業與景觀住宅之使用機能為主。變更後商業區面積約 5.44 公頃。

#### （三）特倉一

依多功能經貿園區特定區計畫內容變更為特定倉儲轉運專用區(特倉一)，結合週邊工業區之使用機能，提昇土地利用的可行性與價值。變更後特定倉儲轉運專用區(特倉一)面積約 0.82 公頃。

---

## 二、公共設施計畫

### (一)公園用地

規劃公園連結交通用地及 30 公尺計畫道路形成園道意象，維持空間的綠意與開放性，並連結壽山及蓬萊碼頭區第三船渠，利用公園用地作為連接的軸線，強化壽山綠化空間與海洋的延伸，形成都市綠藍資源整合的休閒空間特色。變更後公園用地面積約 0.66 公頃。

### (二)交通用地：

配合區內現有高雄港站舊站體轉型為鐵道博物館計畫，擴大原有交通用地，整合捷運 01 站出口，預留公車、觀光纜車等場站，創造一處融合哈瑪星地區的歷史軌跡、門戶意象與轉運服務機能的空間。變更後交通用地面積約 0.27 公頃。

### (三)道路用地

維持原高雄多功能經貿園區特定區計畫劃設之三十公尺主要計畫道路，以作為連結七賢路與臨海二路過境性交通之主要道路，變更後道路用地面積約 0.93 公頃。

表 9 高雄多功能經貿園區特定區於本案第二階段實質計畫變更前後  
積對照表

使用分區/用地		項目	變更前	增減面積 (公頃)	變更後	
			面積(公頃)		面積(公頃)	百分比(%)
土地 使用 分區	特定文化休閒 專用區	特文一	5.27	-2.88	2.39	0.40
		特文二	29.95		29.95	5.07
		特文三	8.47		8.47	1.44
		特文四	15.46		15.46	2.62
		小計	59.15		59.15	10.02
	特定倉儲轉運 專用區	特倉一	92.38	0.82	93.2	15.79
		特倉二	34.62		34.62	5.87
		特倉三	31.75		31.75	5.38
		小計	158.75		158.75	26.90
	特定經貿核心 專用區	特貿一	2.79		2.79	0.47
		特貿二	2.74		2.74	0.46
		特貿三	3.12		3.12	0.53
		特貿四	37.66		37.66	6.38
		特貿五	43.54		43.54	7.38
		特貿六	15.08		15.08	2.55
		小計	104.93		104.93	17.78
	港埠商業區		5.67		5.67	0.96
	商業區	商業區	0.00	5.44	5.44	0.92
		商三	1.31		1.31	0.22
		商四	13.95	-0.81	13.14	2.23
小計		15.26		15.26	2.59	
工業區		24.18		24.18	4.10	
電力事業專用區		0.61		0.61	0.10	
小計		368.55	2.57	371.12	62.88	
公共設施 用地	港埠用地		79.43		79.43	13.46
	學校用地		2.47		2.47	0.42
	機關用地		2.43		2.43	0.41
	交通用地		3.82	0.27	4.09	0.69
	電信用地		0.48		0.48	0.08
	變電所用地		1.67		1.67	0.28
	市場用地		0.7809		0.7809	0.13
	停車場用地		1.61		1.61	0.27
	廣場停車場用地		12.81		12.81	2.17
	廣場用地		0.73		0.73	0.12
	鐵路用地		2.96	-0.82	2.14	0.36
	公園用地		29.8	0.66	30.46	5.16
	綠地用地		17.93	-2.68	15.25	2.58
	綠(園道)用地		17.19		17.19	2.91
	道路用地		39.4		39.4	6.68
	運河		8.16		8.16	1.38
小計		221.6709	-2.57	219.1009	37.12	
總計		590.2209	0.00	590.2209	100.00	

註：本表係依數值圖面量估，其面積應依實際測量地籍分割之面積為準。

---

## 柒、都市防災計畫

- (一)本計畫區避難場所之設置依建築技術規則之規定，於主要道路兩側建物之地下室留設防空避難空間；而地面大型開放空間可做為臨時避難場所。
- (二)逃生救災路線以計畫範圍內各主要道路連接各建築物之動線為主，輔以次要道路，構成逃生縝密之路網。
- (三)利用計畫區周邊大型公共場域及開放空間，提供必要緊急避難空間，另道路兩側退縮帶及各計畫道路用地、公園用地、綠地等可做為開放空間火災延燒防止帶。
- (四)本計畫地區內現有高雄港務消防隊可做為防救災連絡與緊急事件處理據點，另周邊地區現有醫療院所可提供緊急醫療救助。

## 捌、實施進度及經費

### 一、開發方式

- (一)本案整體計畫範圍包含高雄市主要計畫及高雄多功能經貿園區特定區計畫等二處主要計畫區，範圍內規劃之各項公共設施，原則上係採跨區辦理都市更新方式取得。
- (二)依內政部營建署 96 年 8 月 24 日「研商台鐵舊高雄港站及臨港沿線再開發工作會議(如附錄)」共識，後續各項公共設施用地之開發方式如下：
  - 1.場站變更依高雄市回饋標準計算，並優先以高雄港站內公共設施回饋，不足部分再以輕軌捷運需用路廊做

---

為回饋。

2. 高雄市政府仍未取得路廊用地部分，由台鐵局無償提供市府作為景觀道路等公益性使用，市府負責管理維護，並得預留臺鐵局作為在高雄市其它都市計畫變更案之公共設施負擔用地。
3. 後續更新計畫之推動，雙方應配合行政院都市更新推動小組之協商事項辦理。

(三)本案都市計畫變更範圍內臺灣鐵路管理局經營之高雄港站及臨港線鐵路之土地，應由臺灣鐵路管理局依都市計畫法 27 條之 1 規定捐贈變更範圍內之公共設施用地及提供無償使用。

## 二、實施進度

依行政院 96 年 7 月 4 日第 3048 次會議院長對內政部所提指示「指標性都市更新案之推動—臺鐵高雄港站及臨港沿線再開發」時程及內政部都市計畫委員會 96 年 12 月 25 日第 673 次會議決議及 98 年 2 月 20 日第 700 次會議決議，由高雄市政府先行訂定都市更新計畫並經高雄市都市計畫委員會審議通過後，再檢具變更主要計畫書、圖報由本部逕予核定後實施。

為配合輕軌捷運的建設時程及沿線路廊的有效使用與管理，採二階段實施開發，第一階段主要計畫已於 97.9.25 公告發布實施，其範圍為路廊及鐵路景觀用地；現高雄市政府已完成「臺鐵高雄港站及臨港沿線再開發都市更新計畫案」之審議，本案屬於第二階段發布實施範圍，故依原整體計畫高港站及中島調車場等變更計畫內容，檢具變更主要計畫書、圖報由內政部逕予核定後實施。

完成主要計畫變更公告發布實施後，高雄市政府及臺灣鐵路管理局應配合行政院都市更新推動小組相關協商事項，儘速辦理更新計畫實施者之徵選，以利都市更新事業計畫之推動。

---

### 三、實施經費

本計畫有關公共設施開闢費用，由於土地係採跨區變更負擔公共設施用地方式取得，且未取得部分協商由臺灣鐵路管理局採無償提供高雄市政府作為景觀道路等公益性使用，故實施經費以道路及鐵路景觀用地之綠美化為主，該開闢經費除積極爭取中央補助外，亦可由市府依經費額度逐年循預算編列方式辦理。

### 玖、其它

依內政部都市計畫委員會 98 年 2 月 10 日第 700 次會議決議第二點，本案都市更新範圍內之公共設施用地及公共建設，在不影響整體都市更新計畫之原則下，得先行開闢使用，以利加速都市更新計畫之推動。

---

附件：相關文件影本及會議記錄

正本

檔 號：

保存年限：

### 內政部 函

機關地址：臺北市徐州路5號

聯絡人：林佑璵

聯絡電話：02-87712608

傳真：02-87712624

受文者：高雄市政府

發文日期：中華民國94年11月1日

發文字號：台內營字第0940086924號

速別：速件

密等及解密條件或保密期限：普通

附件：如主旨

主旨：檢送94年10月25日召開「行政院加速推動都市更新方案工作小組第一次會議」紀錄乙份，請查照。

說明：依據本部94年10月12日台內營字第0940086378號開會通知單續辦。

正本：陳副處長麗春（臺北市寶慶路3號經建會部住處）、蔡教授添璧（臺北市忠孝東路3段217巷5弄4號6樓）、陳教授博雅（臺北市信義路4段337號4樓之1）、邊教授泰明（臺北市文山區指南路2段64號）、王教授鴻楷（臺北市基隆路4段148號台大城鄉所）、夏教授鑄九（臺北市基隆路4段148號台大城鄉所）、黃教授武達（台北縣板橋市民生路2段148號2樓）、彭教授光輝（臺北市忠孝東路3段1號臺北科技大學）、郭教授瓊瑩（臺北市中山區錦西街1之8號2樓）、顏總經理炳立（臺北市信義區松仁路97號）、司法院、行政院秘書處、行政院主計處、行政院經濟建設委員會、行政院研究發展考核委員會、行政院公共工程委員會、臺北市政府、高雄市政府、基隆市政府、臺中市政府、新竹市政府、臺南市政府、臺北縣政府、苗栗縣政府、臺中縣政府、彰化縣政府、嘉義市政府、臺南縣政府、高雄縣政府、花蓮縣政府、屏東縣政府、宜蘭縣政府、嘉義縣政府、澎湖縣政府、法務部、臺灣臺北地方法院、國防部、財政部國有財產局、經濟部、交通部、交通部臺灣鐵路管理局、中華電信股份有限公司（臺北市信義路1段21-3號）、本部地政司、本部法規委員會、本部營建署會計室

副本：行政院經濟建設委員會張副主委辦公室、本部部長室、本部張政務次長室、本部林常務次長室、本部中部辦公室（營建業務）、本部營建署長室、本部營建署李副署長室、本部營建署主任秘書室、本部營建署都市計畫組（一科，3份）

94年11月4日16時  
第0940015093號

部長 蘇嘉全

高雄市政府 94年11月4日10時  
政 府 第 55185 號  
總 收 文

## 五、會議結論

(一) 關於本(94)年度都市更新示範計畫第二階段補助「加速推動都市更新方案」勘選更新地區先期規劃之委辦內容及輔導審核機制，修正如下：

### 1. 委託辦理工作內容：

- (1) 現況及基本資料調查(並建置相關基礎資料電子檔)。
- (2) 確認更新地區範圍及其更新事業單元。
- (3) 土地權利關係及居民意願調查。
- (4) 再發展構想及財務可行性評估(包括功能定位、空間結構、都市意象、道路系統、公共設施與使用分區調整...等，連同其財務可行性評估，至少提出3個可行之替選方案)。
- (5) 再開發策略(包括招商策略、土地開發策略及都市更新實施方式、現住戶拆遷安置策略及毗鄰公共設施投資需求)。
- (6) 更新實施流程與期程。

### 2. 計畫輔導、審核及階段性成果發表：

- (1) 計畫輔導：由本部營建署或委託成立之都市更新總顧問視需要召開工作會議，共同討論評估個案之規劃方向。輔導過程中如發現規劃單位能力不足，無法符合委辦工作要求者，得立即終止合約，另行依法委辦，請各直轄市、縣市政府於招標文件中予以註明。
- (2) 計畫審核：由直轄市及縣(市)政府辦理3階段審查，包括工作計畫書期初座談會、期中報告審查會議及期末審查會議，3次會議均邀請行政院經建會、內政部營建署及委託成立之都市更新總顧問出席。
- (3) 階段性成果發表：個案期中及期末成果及需協調決策事項，應向行政院都市更新推動小組提出報告，並依據推動小組意見修正計畫方向。

- (二) 本(94)年度補助各直轄市、縣(市)政府辦理第二階段都市更新示範計畫，總計補助40案，總補助金額6,460萬元，各項提案補助金額詳如附表，請各受補助地方政府立即依政府採購法規定辦理公開招標作業，以爭時效，並以通訊方式或說明會、記者會、機關網頁公開資訊邀請相關廠商參與投標，俾免流標而影響補助計畫之執行，並將委辦計畫辦理情形報內政部營建署備查。未完成相關預算程序前，為配合招標先期作業，招標文件應確實載明：「本採購於招標作業完成前先辦理決標保留，俟計畫經費獲准之後，由機關通知辦理決標及簽約，契約始生效力。」上述委辦作業應於本(94)年11月底前發生權責，並於95年5月底前提出成果，6月底前完成結案。
- (三) 示範計畫補助案件於先期規劃期間或完成後，其有能立即推動辦理之事項，各直轄市、縣(市)政府可依「加速推動都市更新方案」參、方案目標第3項規定，申請國家發展基金挹注經費。另部分地區尚有諸多亟待推動都市更新地區並未提出，如臺北市、臺北縣、基隆市及澎湖縣等，請各地方政府再積極提案，所需經費依上開方案規定申請。
- (四) 本(94)年度補助各直轄市、縣(市)政府辦理都市更新示範計畫預算，於本年5月底始奉院核准動支，且因政策變更，須配合行政院第2954次院會同意備查之「加速推動都市更新方案」，於辦理優先更新地區勘選後，始能確定補助地區及金額。如依原核定之「都市更新示範計畫」，由地方政府配合依地方財務狀況，編列分擔款，並提當地議會補辦預算程序及同意墊付後始准辦理，勢難符合行政院加速推動都市更新之要求。本年度都市更新示範計畫補助經費，允宜依「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」第17條之1第3款之規定，採代收代付方式1次撥付受補助之直轄市、縣(市)都市更新基金或都市計畫相關基金，

免配合編列分擔款，並編製「中央補助款代收代付明細表」，以附表方式列入當年度決算方式辦理。至 95 年度以後之都市更新示範計畫相關補助經費之運用，仍依奉核定之計畫規定辦理。請內政部會同行政院經建會簽請行政院吳副院長作成政策決定後據以執行。

(五) 內政部原奉院核示於本年度編列 1,100 萬元業務費，委託臺北市政府辦理「華光社區都市更新計畫」，因配合行政院吳副院長 94 年 9 月 5 日與業者座談時之指示，改列為本(94)年度第二階段都市更新示範計畫一般補助案件，由所編列之補助費預算項下，補助臺北市政府辦理都市計畫檢討及都市設計管制事宜，俾據以推動該地區之都市更新工作。另依據行政院同意備查之「加速推動都市更新方案」，內政部營建署應成立都市更新總顧問，辦理督導都市更新計畫與都市計畫之擬定、招商計畫作業及輔導民間都市更新案推動相關事宜，而明(95)年度行政院並未核准編列都市更新相關預算，故所餘留之業務費，全數移撥作為委託成立都市更新總顧問之用，請內政部儘速依政府採購法規定辦理公開上網招標程序。有關華光社區都市更新案之處理情形，請內政部及經建會併前案簽陳行政院吳副院長。

(六) 為順利推動「加速推動都市更新方案」，促進國公有房地經濟有效利用，健全都市整體發展，依方案初步勘選之都市更新地區內之公有及公營事業所有之土地及地上物，除因情況特殊另案報請行政院同意者外，均請依院長 94 年 9 月 25 日視察屏東縣政府提報「屏東火車站附近地區都市更新開發計畫」時之指示，暫緩辦理處分作業，並依方案內容伍、配合措施第 1 項辦理，請內政部函請相關單位配合。

六、散會。

附表、94 年度第 2 階段都市更新示範計畫補助額度表

編號	縣市別	案名	補助額度
1	台北市-1	臺北車站特定專用區暫予保留區都市更新	150 萬元
2	台北市-2	華光社區都市更新旗艦計畫	200 萬元
3	台北市-3	南港區公賣局瓶蓋工廠及轉運站用地	100 萬元
4	台北市-4	舊士林市場地區更新案	100 萬元
5	台北市-5	北投區 2 號機關用地及 P20 道路用地附近更新案	100 萬元
6	台北市-6	龍山寺(萬華區政大樓旁)活動中軸都市更新案	100 萬元
7	高雄市-1	高雄捷運 R7 到 R19 車站沿線兩側土都市更新案	300 萬元
8	高雄市-2	台鐵舊高雄港及臨港西線都市更新之再發展可行性	250 萬元
9	基隆市-1	基隆市八堵地區都市更新計畫	200 萬元
10	基隆市-2	基隆市正濱漁港附近地區都市更新案	150 萬元
11	基隆市-3	基隆市和平島東南則水岸都市更新案	150 萬元
12	嘉義市-1	嘉義市火車站附近地區都市更新	300 萬元
13	台南市-1	創意文化園區	併為一案， 200 萬元
14	台南市-2	台南轉運站更新示範計畫	
15	台南市-3	舊台汽車站地區	

副本

檔 號：  
保存年限：

## 行政院經濟建設委員會 函

受文者：內政部營建署

發文日期：中華民國96年7月6日

發文字號：密字第0960000217號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：密（97年7月1日解密）

附件：如文

地址：10020台北市寶慶路3號  
電話：02-2316-5668  
承辦人：蔡玉時  
電子郵件：ystsai@cepd.gov.tw

主旨：檢送96年6月27日「行政院財經小組」第4次會議紀錄，結論有關 貴管應辦事項，請 查照辦理。

正本：何政務委員美玥、吳政務委員澤成、內政部李部長逸洋、財政部何部長志欽、法務部施部長茂林、經濟部陳部長瑞隆、交通部蔡部長堆、行政院主計處許主計長瑋瑤、行政院新聞局謝局長志偉

副本：國家安全會議楊諮詢委員光華、行政院院長辦公室、副院長辦公室、秘書長辦公室、行政院第三組黃組長志聰、第四組李組長樹楷、第五組夏組長正鐘、內政部營建署、經濟部國際貿易局、本會張副主任委員景森、葉副主任委員明峰、綜合計劃處、都市及住宅發展處、經濟研究處（均含附件）

主任委員 **何美玥**

行政院財經小組第 4 次會議紀錄

會議時間：96 年 6 月 27 日上午 10 時 40 分

會議地點：行政院第四會議室

主 席：邱副院長義仁

記錄：蔡玉時

出(列)席人員：吳政務委員澤成、內政部李部長逸洋、經濟部陳部長瑞隆、交通部蔡部長堆、主計處許主計長璋瑤、財政部李次長瑞倉、法務部李次長進勇、國安會楊諮詢委員光華、行政院副院長室廖參議珮吟、經建會張副主委景森、葉副主任委員明峯、行政院第三組黃組長志聰、第四組李組長樹楷、第五組夏組長正鐘、新聞局綜計處李處長連權

決議：

一、內政部提報「加速指標性都市更新案之推動」案

1. 對於民間所推動之都市更新個案，政府樂觀其成，請內政部持續推動，並給予必要之協助。50 處政府為主之更新案，為確實掌握推動進度，請內政部視個案之成熟度，定期彙提 4 至 5 個指標性更新案至本小組討論。
2. 本次會議所提報 4 處指標性都市更新案（即基隆火車站暨西二西三碼頭、台北市華光社區、台北南港高鐵沿線再開發及台鐵舊高雄港站及臨港沿線再開發），請內政部協調地方政府於今（96）年底完成都市計畫變更程序，俾展現政府落實政策之決心，並利後續更新工作之推展。
3. 為加速基隆火車站暨西二西三碼頭都市更新案之推動，請交

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

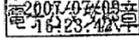
受文者：高雄市政府

發文日期：中華民國96年7月9日  
發文字號：院臺建字第0960088353號  
速別：最速件  
密等及解密條件或保密期限：普通  
附件：如文(88353-0.TIF)

主旨：函送96年7月4日本院第3048次會議院長對內政部所提「指標性都市更新案之推動」報告案之提示1份，請查照辦理。

說明：本報告業經院會決定：准予備查。

正本：內政部、財政部、法務部、經濟部、交通部、行政院經濟建設委員會、行政院文化建設委員會、臺北市府、高雄市政府

副本：行政院研究發展考核委員會(含附件) 

都 發 局

96年7月10日 9時  
0960011763

高雄市政府  
發 文 號 7.10.9.  
35363

第 1 頁 共 1 頁

附-7

附-9

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

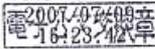
受文者：高雄市政府

發文日期：中華民國96年7月9日  
發文字號：院臺建字第0960088353號  
速別：最速件  
密等及解密條件或保密期限：普通  
附件：如文(88353-0.TIF)

主旨：函送96年7月4日本院第3048次會議院長對內政部所提「指  
標性都市更新案之推動」報告案之提示1份，請 查照辦  
理。

說明：本報告業經院會決定：准予備查。

正本：內政部、財政部、法務部、經濟部、交通部、行政院經濟建設委員會、行政院  
文化建設委員會、臺北市政府、高雄市政府

副本：行政院研究發展考核委員會(含附件) 

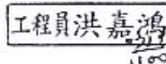
都 發 局

96年7月10日 9時  
0960011763

高雄市政府  
96年7月10日 9時  
文號 35363

如另簽

第 1 頁 共 1 頁

工程員洪嘉鴻  


院長提示：

民國 96 年 7 月 4 日第 3048 次會議

- 一、臺灣地區都市土地利用已日趨飽和，人口成長率亦走緩，「都市更新」已是必然的趨勢。有鑑於此，本院已於去年 1 月 25 日核定「加速推動都市更新方案」，同時於中長期融通資金匡列 2,000 億元挹注，請經建會及內政部積極推動。
- 二、內政部及經建會根據方案於去年協同地方政府選定 50 處，以公地為主的都市更新示範地區，已全數完成先期規劃，並賡續辦理都市計畫變更、都市更新計畫擬定，與招商文件製作等前置作業中；預計今年底至明年年中，即可陸續招商投資，粗估將可創造 3,800 億元商機，促成 10 萬 5,000 個就業機會。
- 三、本次提院會報告的指標性都市更新案，包括「基隆火車站暨西二、西三碼頭」、「臺北市華光社區」、「臺北南港高鐵沿線再開發」及「臺鐵舊高雄港站及臨港沿線再開發」4 處，未來將分別打造成為「商旅新都心」、「金融管理及數位通訊中心」、「臺灣智埠中樞」及「優質住商新天地」，必將具體改善都市結構，展現地方全新風貌，

---

創造無限商機，對提升國家競爭力極具指標性效益。相關的後續工作，請經建會與內政部積極辦理，並請相關部會協助配合。

檔 號：  
保存期限：

## 內政部 函

都市更新組

機關地址：100臺北市徐州路5號  
聯絡人：楊雅婷  
電話：02-23565038  
傳真：02-23976883  
電子信箱：moi1190@moi.gov.tw

受文者：內政部營建署

發文日期：中華民國96年7月13日

發文字號：台內秘字第0960111774號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：普通

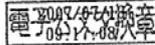
附件：如主旨(09620D0040405-1.doc)

主旨：檢送96年7月4日「行政院第3048次院會決議」(核定版)  
1份，請 查照。

說明：

- 一、依據行政院全球資訊網96年7月11日公告辦理。
- 二、請就貴管部分督促所屬積極辦理。

正本：本部各單位、中部辦公室、所屬一級機關、地政機關、社政機關  
副本：本部秘書室(含附件)



96. 7. 13

電子公文

第 1 頁 共 1 頁



營建署：署收字 096-0038217

## 行政院第 3048 次院會決議

日期：2007/7/4

### 報告事項

一、內政部陳報「指標性都市更新案之推動」報告，請鑒核案。

決定：准予備查。

院長提示：

(一) 臺灣地區都市土地利用已日趨飽和，人口成長率亦走緩，「都市更新」已是必然的趨勢。有鑑於此，本院已於去年 1 月 25 日核定「加速推動都市更新方案」，同時於中長期融通資金匡列 2,000 億元挹注，請經建會及內政部積極推動。

(二) 內政部及經建會根據方案於去年協同地方政府選定 50 處，以公地為主的都市更新示範地區，已全數完成先期規劃，並廣續辦理都市計畫變更、都市更新計畫擬定，與招商文件製作等前置作業中；預計今年底至明年年中，即可陸續招商投資，粗估將可創造 3,800 億元商機，促成 10 萬 5,000 個就業機會。

(三) 本次提院會報告的指標性都市更新案，包括「基隆火車站暨西二、西三碼頭」、「臺北市華光社區」、「臺北南港高鐵沿線再開發」及「臺鐵舊高雄港站及臨港沿線再開發」4 處，未來將分別打造成為「商旅新都心」、「金融管理及數位通訊中心」、「臺灣智埠中樞」及「優質住商新天地」，必將具體改善都市結構，展現地方全新風貌，創造無限商機，對提升國家競爭力極具指標性效益。相關的後續工作，請經建會與內政部積極辦理，並請相關部會協助配合。

二、內政部陳報「暑期青少年活動及安全維護」報告，請鑒核案。

決定：准予備查。

院長提示：

(一) 從這個星期開始，將展開長達 2 個月的暑假，為了讓青少年能充分利用暑假期間安排各項休閒娛樂以及參與學

檔 號：  
保存期限：

## 內政部營建署 函

機關地址：臺北市八德路2段342號  
聯絡人：柯茂榮  
聯絡電話：02-87712750  
電子郵件：zoneke@cpami.gov.tw  
傳真：02-87719420

受文者：高雄市政府

發文日期：中華民國96年8月31日  
發文字號：營署更字第0962914225號  
速別：速件  
密等及解密條件或保密期限：普通  
附件：如主旨（960824臨港會議紀錄.pdf）

主旨：檢送本署96年8月24日研商台鐵舊高雄港站及臨港沿線再開發工作會議紀錄乙份，請 查照。

正本：楊重信教授、周志龍教授、賴碧瑩教授、張珩教授、陳麗紅教授、行政院經濟建設委員會、交通部臺灣鐵路管理局、交通部高雄港務局、財政部高雄關稅局、內政部建築研究所、高雄市政府、高雄縣政府、新見國際設計規劃顧問有限公司

副本：本署署長室、本署黃副署長室、本署都市更新組（以上均含附件）

2007/08/31  
13:54:41

都 發 局

高雄市 96年8月31日14時  
政府 第 45402 號  
總機文

第 1 頁 共 1 頁

96年8月31日16

0960015133

## 研商台鐵舊高雄港站及臨港沿線再開發工作會議紀錄

一、會議時間：96年8月24日（星期五）上午9點30分

二、會議地點：本署B1第三會議室

三、主持人：林署長欽榮

記錄：柯茂榮

四、出席人員：詳簽到單

五、主席致辭：略

六、會議共識：

### （一）未來整體再發展構想：

1. 高雄港站土地使用分區仍維持原協議第五種商業區，並請高雄市政府再加強未來發展定位，以作為未來招商投資的準據。
2. 前鎮調車場採捷運聯合開發，變更為輕軌捷運專用區，以利高雄市政府取得完整路廊用地。未來台鐵仍擁有土地所有及開發權，高雄市政府則獲得捷運場站使用權為原則；一樓提供輕軌捷運機廠及場站使用，規劃時採結構共構，一樓頂興建人工基盤，二樓以上預留給台鐵招商興建輕軌捷運住宅及商務等使用。
3. 中島調車場以變更為特倉區、草衙調車場變更為鐵路(景觀)用地為原則。

### （二）開發策略及回饋原則：

1. 場站由台鐵擔任開發主體，高雄市政府、高雄港務局、高雄關稅局等公地管理機關（構）及台糖公司將管有之土地委由台鐵統一招商整體開發，並按權利價值比率分配。
2. 台鐵場站都市計畫變更依高雄市回饋標準以路廊做為回饋，台鐵回饋後，高雄市政府仍未取得路廊用地部分，得預留作為台鐵在高雄市其他都市計畫變更之回饋用地，在未變更回饋前由台鐵無償提供市府作為景觀道路等公益性使用，並由市府負責管理維護。

（三）本案都市計畫主要計畫變更作業，須於本（96）年底前完成，因此，都市計畫主要計畫變更草案務請於9月10日前辦理公

---

展，並提報內政部都委會報告，至於草案有需調整修正部分，請於審議過程再予以納入，以爭時效。

(四) 上開共識原則請各方共同遵守，以利後續推動，至執行細節部分，如有必要，請高雄市政府儘速邀集台鐵、高雄港務局及關稅局等相關機關(構)溝通與協調。

七、散會。(11點45分)

## 高雄市都市計畫委員會 96 年 11 月 15 日第 322 次會議紀錄

一、時間：民國 96 年 11 月 15 日（星期四）下午 2 時

二、地點：高雄市都委會簡報室

三、主席：邱兼主任委員太三

記錄：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：「變更高雄市都市計畫主要計畫（臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發）案」審議案。

決議：本再開發案對本市都市空間發展結構、交通運輸等影響深遠，為使本再開發案確依中央協商事項及獲得共識之開發策略及回饋原則辦理，使未來土地開發更具可行性、及推動策略兼具彈性及土地使用機能具多元性發展之機制，主要計畫除請規劃單位依下列意見配合修正計畫書、圖外，餘照公展草案通過：

（一）主要計畫配合下列修正意見修正計畫書、圖部分：

1. 刪除計畫書 p. 53(2)前鎮調車場變更負擔修正試算一部分第二段文字「，唯一樓作機廠使用，故總負擔比例應於細部計畫中，考量實際使用之樓地板面積，於細部計畫中作必要之折減，以符公平」。
2. 計畫書 p. 56、p57 表 9 計畫實質變更內容明細表編號 19（港區周邊廊道）之開發方式「…2. 若無法取得，則發還臺灣鐵路管理局，並無償提供市府作公益性使用與管理。」修正為「…2. 若無法取得，則依國有財產法相關規定辦理。」。
3. 文字誤繕部分請釐正：P. 52 表 8 高雄市主要計畫負擔比例計算標準表內之負擔比例總計應為  $D=I+C+F$ ； $F=(100\%-(I+C))*2.5%*\Delta F$ …；…倒數第二行應為商業區則  $(I+C)$ ；餘文字誤植、誤繕部分授權規劃單位予以釐正。

（二）公展期間公民或團體異議意見綜理情形（詳如後附公展期間公民或團體異議案件綜理表市都委會決議欄）：

1. 編號 1：照規劃單位研析意見，請需地機關依法取得。
2. 編號 2：照公展草案通過。
3. 編號 3：
  - (1)陳情內容第一項及第三項照規劃單位研析意見通過

。

(2)另陳情內容第二項係屬多功能經貿園區特定區範圍，非屬本主要計畫範圍，不予討論。

(三) 附帶建議：

下列委員意見，請規劃單位於擬定細部計畫時納入參考：

1. 前鎮調車場變更為輕軌捷運專用區，其允許使用項目與管制事項。
2. 鐵路景觀用地之定義。
3. 另為確保本計畫開發可行，以避免後續執行時產生開發之爭議及窒礙，有關路廊、景觀道路等之土地取得於未來辦理土地開發時採跨區方式辦理負擔，依本市通案負擔規定及依協議內容將計算方式載明於細部計畫或更新計畫內。
4. 考量高雄港站基地條件避免引發周邊地區之交通衝擊，開發量體不宜過高，請於擬定細部計畫時檢討土地使用強度之合宜性。
5. 本案綠地不足部分應配合未來景觀規劃予以補充。

第二案：「變更高雄多功能經貿園區特定區計畫（臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發）案」審議案。

決議：（一）本特定區計畫之計畫書、圖請依下列意見配合修正外，餘照公展草案通過：

計畫書 p. 55 表 9 計畫實質變更內容明細表：

1. 將「開發方式 1. 開發許可及變更負擔取得開發用地。…」修正為「開發方式 1. 變更負擔後，取得開發用地。」。
2. 編號 18 海邊路：考量現階段高雄港務局裝卸碼頭作業交通及高雄流行音樂中心用地需求暨 13-21 號碼頭未來使用規劃尚未定案，有關 13-21 號碼頭臨港沿線路廊變更部分，維持原計畫，並俟未來該段水岸發展規劃定案後再行檢討。
3. 編號 6、7、8、9、10 變更內容：維持原計畫，請於未來開闢時加強周邊地區之綠美化。
4. 將編號 19（公園二路）之開發方式「…2. 若無法取得，則發還臺灣鐵路管理局，並無償提供市府作公益性使用與管理。」修正為「…2. 若無法取得，則依國有財產法相關規定辦理。」。

（二）本案未來辦理土地開發時採跨區方式辦理負擔，依本市通案負擔規定及依協議內容將計算方式載明於細部計畫或更新計畫內。

（三）公展期間公民或團體異議意見綜理情形（詳如後附公展

期間公民或團體異議案件綜理表市都委會決議欄)：

1. 編號 1：維持原計畫；請於未來開闢時加強周邊地區之綠美化。
2. 編號 2：照規劃研析意見通過。
3. 編號 3：照規劃研析意見通過。

審議案第一案：「變更高雄市都市計畫主要計畫（臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發）審議案」公開展覽期間公民或團體陳情案件綜理表

編號	陳情人	陳情內容	陳情理由	研析意見	市都委會決議
1.	黃靜枝小姐、許世宏先生、許奢寄先生、許文儀先生、許世勳先生、許世昌先生	一、原則上同意配合變更計畫。 二、但應於三年內辦理土地徵收補償（比照道路用地開發，此照土地公告現值加四成徵收）。		一、陳情人所有土地係位於輕軌捷運機廠主要範圍內，考量其原屬公共設施用地之特性，為配合輕軌捷運機廠用地需求，變更鐵路用地為交通用地，並採徵收方式取得。 二、本案需地機關為本府捷運工程局，有關徵收期程及徵收價款，宜請捷運局處理。	照規劃研析意見，請需地機關依法取得。
2.	交通部臺灣鐵路管理局	一、本局經管前鎮調車場之「鐵路用地」變更為「輕軌捷運專用區」，其土地開發應依「大眾捷運法」第 7 條第四項及「大眾捷運系統土地開發辦法」第 10 條規定，由主管機關（貴府）辦理用地取得自行開發或與本局協商以聯合開發方式辦理為適法，本局依法不得自行辦理開發。（變更高雄市都市計畫主要計畫 p. 54、55） 二、前鎮調車場之交通用地應依法辦理「有償撥用」，不宜納入跨區變更負擔公共設施。（變更高雄市都市	1. 依「大眾捷運法」第 7 條第四項規定「大眾捷運系統路、線、場、站及毗鄰地區辦理開發所需之土地，得依有償撥用、協議價購、土地重劃或區段徵收方式取得之；其依協議價購辦理者，主管機關應訂定優惠辦法，經協議不成者，得由主管機關依法辦理徵收。」，又依「大眾捷運系統土地開發辦法」第 10 條規定「大眾捷運系統開發用地屬公有者，主管機關得依本法第七條第四項規定辦理有償撥用」。 2. 本案都市計畫變更範圍，包含本局經管路廊土地 20.445 公頃，應以該等土地列為優先負擔標的，不宜再以本局經管	一、有關該「輕軌捷運專用區」原研擬草案係變更為「交通用地」，並列入公共設施用地負擔。復依營建署 96 年 8 月 24 日專案協商會議結論，將其變更為輕軌捷運專用區，兼顧臺鐵土地發展及以利本府取得完整路廊用地。未來臺鐵路局仍擁有土地所及開發所有權，本府則獲得捷運場站使用權為原則。如臺鐵路局不同意擔任「輕軌捷運專用區」開發主體，建議依原研擬草案變更為交通用地，並列入公共設施用地負擔。 二、本案都市計畫變更原則為臺鐵路局取得場站用地，本府取得路廊用地。並以整體計畫範圍之	照公展草案通過。

編號	陳情人	陳情內容	陳情理由	研析意見	市都委會決議
		計畫主要計畫 p. 52) 三、本案發還或未取得之路廊用地，本局原則同意於不影響業務使用情況下，與本局協商無償提供市府作為景觀道路等公益性使用與管理維護，有收益行為時，應撥交本局。（變更高雄市都市計畫主要計畫 p. 51）	之場站用地變更為交通用地作為優先負擔標的。 3. 本案本局均依高雄市都市計畫土地使用分區變更後公共設施用地及其他都市發展用地負擔比例規定辦理變更負擔，為促進地方發展，本局原則同意於不影響業務使用情況下，將發還或未取得之路廊用地，無償提供市府作為景觀道路等公益性使用與管理維護，惟雙方應就其地上物補償，及建立本局預留作為在高雄市其他都市計畫變更案之公共設施負擔抵充用地機制進行協商。	場站與沿線路廊用地作為計算主體，依各場站變更後取得之可開發區內容，依負擔比例分別計算應納入路廊面積；若可開發分區不足以將臺鐵局全部路廊納入負擔時，則先以路廊變更後之用地發還臺鐵局。依前述原則，該交通用地仍應納入跨區變更負擔計算。 三、有關景觀道路用地之性質，係作公益性使用，故應無收益行為。	
3.	交通部 高雄港 務局	一、計畫書第 55 頁表 9「計畫實質變更內容明細表」編號 18、位置：海邊路、編號 19 位置：公園二路之開發方式「2. 若無法取得，則發還臺灣鐵路局，並無常提供市府作公益性使用與管理」，請修正為「若無法取得，則發還高雄港務局，發還土地之管理由高雄港務局依國有財產法相關規定辦理」。 二、同上表 9 海邊路經由高雄港 18 至 21 號碼頭之鐵路路廊「變更道路用地為園道用地」部分，因高雄港 18 至 21 號碼頭仍為本局散雜貨船主要裝卸作業碼頭，貨、卡車須由港區穿越鐵路路廊聯結至市區道路，園道用地應允許都市計畫道路聯結至港區之		一、陳情第一點及第三點經查係屬誤植，將配合該範圍之土地管理機關修正及刪除。 二、有關陳情第二點，因高雄港 1-22 號碼頭，本府刻委託荷蘭 KWF 團隊進行水岸改造策略規劃，對於水岸未來之使用規劃目前尚未定案。為配合水岸開發，高雄流行音樂中心本府已計畫於高雄港 15-17 號碼頭設置（該案目前於文建會審查中），依中央規定其面積應有 4 公頃，本段臨港線鐵路變更，將影響高雄流行音樂中心用地需求，增加爭取於該址設置之不確定變數。又 16-21 號碼頭目前為高雄港務局散雜貨船裝卸碼頭，尚屬港區管制區範圍，依高	一、陳情內容第一項及第三項照規劃研析意見通過。 二、另陳情內容第二項係屬多功能經貿園區特定區範圍，非屬本主要計畫範圍，不予討論。

編號	陳情人	陳情內容	陳情理由	研析意見	市都委會決議
		<p>道路穿透。請主辦單位依都市計畫道路之區位留設穿越空間。</p> <p>三、計畫書第 50 頁 1. 都市計畫變更跨區負擔規劃：(3)「發還或為取得之路廊用地，臺灣鐵路管理局或港務局應無償提供市府作景觀道路等公益性使用與管理維護」請修正為「發還或為取得之路廊用地，臺灣鐵路管理局應無償提供市府作景觀道路等公益性使用與管理維護」。</p>		<p>雄港務局所陳，18—21 號碼頭貨、卡車尚須由港區穿越鐵路路廊聯結至市區道路。</p> <p>三、考量現階段高雄港務局碼頭裝卸作業交通需要及高雄流行音樂中心興建用地需求暨 13—21 號碼頭未來使用規劃尚未定案，因此有關 13—21 號碼頭臨港線路廊部分，建議先維持現行都市計畫，暫不予變更，並俟未來該段水岸規劃定案後再予檢討。</p>	

審議案第二案：「變更高雄多功能經貿園區特定區計畫（配合臺鐵高雄港站及臨港線都市更新再開發）審議案」公開展覽期間公民或團體陳情案件綜理表

編號	陳情人	陳情內容	陳情理由	研析意見	市都委會決議
1.	高雄市 政府捷 運工程 局	變更內容編號 8 擬變更交通用地面積 0.0445 m <sup>2</sup> 為園道用地，本變更範圍內現有捷運橘線 01 車站所設置之緊急救援投入口設施，亦即與現有捷運設施有所抵觸，因此該變更範圍請維持原交通用地。		<p>一、本計畫園道用地係為建構壽山至臨海二路與第三船渠的開放空間系統，以符合觀光樞紐目標。</p> <p>二、至編號 8 擬變更交通用地面積 0.0445 m<sup>2</sup>為園道用地乙節，係為配合捷運 01 站地下化路型，俾使該路段地下與地面之路型、路權一致。</p>	維持原計畫；請於未來開闢時加強周邊地區之綠美化。
2.	台灣糖 業公司 高雄區 處	針對計畫區內特文一，請開發單位說明未來土地開發方式及私有土地之分配率、如何分配。	<p>一、本案範圍內台糖公司土地為鼓山區鼓南段一小段 71 之 1 地號，面積 307 平方公尺，占臺鐵高雄港站開發面積 0.24%。</p> <p>二、依本計畫書 (p. 61) 規定，有關場站開發方式，由臺鐵擔任開發主體，由台糖公司所管有之土地，委由臺鐵招商整體開發，並按權利價值比率分配。</p> <p>一、因計畫書內並未詳明將來以何種方式開發</p>	<p>一、本案變更係屬主要計劃變更，依都市計畫法規定，有關公共設施明確配置及相關工程負擔比例，應於細部計畫及更新計畫中表明。</p> <p>二、本案未來開發主體由臺鐵局擔任，倘臺鐵未來依都市更新條例程序規定自行擔任實施者或委託都市更新事業機構擔任實施者實施都市更新計畫，則其應提送都市更新事業計</p>	照規劃研析意見通過。

編號	陳情人	陳情內容	陳情理由	研析意見	市都委會決議
			及私有土地分配率多少、如何分配，請開發單位能詳加說明。	畫及權利變換計畫至本府都市更新委員會審議，並應表明開發方式及權利分配供都市更新事業計畫參與者了解。	
3.	交通部 高雄港 務局	<p>一、計畫書第 55 頁表 9「計畫實質變更內容明細表」編號 18、位置：海邊路、編號 19 位置：公園二路之開發方式「2.若無法取得，則發還臺灣鐵路局，並無常提供市府作公益性使用與管理」，請修正為「若無法取得，則發還高雄港務局，發還土地之管理由高雄港務局依國有財產法相關規定辦理」。</p> <p>二、同上表 9 海邊路經由高雄港 18 至 21 號碼頭之鐵路路廊「變更道路用地為園道用地」部分，因高雄港 18 至 21 號碼頭仍為本局散雜貨船主要裝卸作業碼頭，貨、卡車須由港區穿越鐵路路廊聯結至市區道路，園道用地應允許都市計畫道路聯結至港區之道路穿透。請主辦單位依都市計畫道路之區位留設穿越空間。</p> <p>三、計畫書第 50 頁 1. 都市計畫變更跨區負擔規劃：(3)「發還或為取得之路廊用地，臺灣鐵路管理局或港務局應無償提供市府作景觀道路等公益性使用與管理維護」請修正為「發還或為取得之路廊用地，臺灣鐵路管理局應無償提供市府作景觀道路等公益性使用與管理維護」。</p>		<p>一、陳情第一點及第三點經查係屬誤植，將配合該範圍之土地管理機關修正及刪除。</p> <p>二、有關陳情第二點，因高雄港 1-22 號碼頭，本府刻委託荷蘭 KWF 團隊進行水岸改造策略規劃，對於水岸未來之使用規劃目前尚未定案。為配合水岸開發，高雄流行音樂中心本府已計畫於高雄港 15-17 號碼頭設置（該案目前於文建會審查中），依中央規定其面積應有 4 公頃，本段臨港線鐵路變更，將影響高雄流行音樂中心用地需求，增加爭取於該址設置之不確定變數。又 16-21 號碼頭目前為高雄港務局散雜貨船裝卸碼頭，尚屬港區管制區範圍，依高雄港務局所陳，18-21 號碼頭貨、卡車尚須由港區穿越鐵路路廊聯結至市區道路。</p> <p>三、考量現階段高雄港務局碼頭裝卸作業交通需要及高雄流行音樂中心興建用地需求暨 13-21 號碼頭未來使用規劃尚未定案，因此有關 13-21 號碼頭臨港線路廊部分，建議先維持現行都市計畫，暫不予變更，並俟未來該段水岸規劃定案後再予檢討。</p>	照規劃研析意見通過。

## 內政部都市計畫委員會第 673 次會議紀錄

- 一、時間：中華民國 96 年 12 月 25 日（星期二）上午 9 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，由林兼副主任委員美珠代理主席）。
- 紀錄彙整：林瑞峰、陳富義
- 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 672 次會議紀錄。

第 9 案：高雄市政府函為「變更高雄市都市計畫主要計畫（配合台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發）案」。

說 明：

- 一、本案業經高雄市都市計畫委員會 96 年 11 月 15 日第 322 次會議審議通過，並准高雄市政府 96 年 12 月 7 日高市府都四字第 0960063924 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、變更位置：詳計畫圖示。
  - 四、變更內容：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、圖後，報由內政部逕予核定。

一、有關本會 96 年 10 月 30 日第 669 次會議委員所提下列各點意見之處理情形，請補充說明。

（一）本案都市更新係擬就目前閒置之台鐵調度場站及臨港線舊有鐵路廊道土地賦予新的都市機能，以期達到活化土地及都市再發展之目標，有其正面意義，惟就高雄市整體都市計畫或都市發展之紋理與脈絡觀之，都市更新卻未必均需賦予高使用強度之發展模式，建議本案再深入思考如何透過都市更新之過程，凸顯原有之都市空間環境特色及條件，進而強化整體都市競爭力。

（二）本案更新範圍內大多數為台鐵局經營之國有

土地，在透過都市計畫變更程序對目前閒置低度利用之場站土地賦予新的都市機能與較高使用強度時，建議應從高雄市整體都市發展角度，思考如何積極扮演創造公共利益之重要關鍵角色，有關本案都市更新開發應負擔之開發義務項目、內容及其負擔比例，建議市府應再予精算，據以檢視目前擬將台鐵臨港線舊有鐵路廊道土地規劃作為輕軌路廊、園道及自行車道並由台鐵負擔提供之方案，是否真正切合當前都市發展需要。

(三)本案後續應請補充有關都市更新範圍內擬規劃設置流行音樂中心與引入創意文化產業之具體規劃構想，以利審議。

(四)建議檢視本案都市更新發展定位與當前高雄市都市發展政策是否一致，尤其在提升都市觀光遊憩發展層面，建議可考量引入更多元之都市空間體驗與遊憩活動，藉以凸顯高雄都市發展之風貌與特色。

二、為避免本案發布實施後未實施都市更新前，衍生都市計畫法第17條第2項但書規定核發建築執照，以及相關稅賦減免問題，建請高雄市政府於本會審定後，先依審定之都市計畫書、圖及都市更新條例有關規定，由實施者擬具都市更新事業計畫草案並辦理公開展覽後，再檢具變更主要計畫書、圖報由本部逕予核定後實施；屆時如涉及需調整本會決議文者，則再提會討論。

三、計畫書第73頁有關實施進度「(一)主要計畫變更審議完竣及公告實施：96年12月。」及「(二)後續依都市計畫法第17條及都市更新條例辦理都市更新及事業開發作業。」等節，請配合前開第一點予以適度之修正。

四、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。

五、逾公開展覽期間人民團體逕向本部陳情意見表：

編號	人情陳情及位置	建議事項	理由	高雄市政府研析意見	本會議
逾1	交通部鐵路管理局高雄前車站用地	<p>1. 本局經管車鐵「十運」707，市依有。高市要5355。經調「地」為捷區(54)項高運辦撥變市畫畫54。本局鎮之用更軌用(3)項高運辦撥變市畫畫54。</p> <p>2. 本局經管車鐵「十運」406，應理撥不納變公。高市要52。經調「地」為捷區(1)項高運辦撥變市畫畫54。本局鎮之用更軌用(1)項高運辦撥變市畫畫54。</p>	<p>1. 依「大眾捷運法」第7條第1項第1款規定，大眾捷運系統用地之取得，應由主管機關擬具開發計畫，經核定後，得向土地所有權人取得之。本局經管車鐵「十運」707，市依有。高市要5355。經調「地」為捷區(54)項高運辦撥變市畫畫54。本局鎮之用更軌用(3)項高運辦撥變市畫畫54。</p> <p>2. 依「大眾捷運法」第7條第1項第1款規定，大眾捷運系統用地之取得，應由主管機關擬具開發計畫，經核定後，得向土地所有權人取得之。本局經管車鐵「十運」406，應理撥不納變公。高市要52。經調「地」為捷區(1)項高運辦撥變市畫畫54。本局鎮之用更軌用(1)項高運辦撥變市畫畫54。</p> <p>3. 依「大眾捷運法」第7條第1項第1款規定，大眾捷運系統用地之取得，應由主管機關擬具開發計畫，經核定後，得向土地所有權人取得之。本局經管車鐵「十運」406，應理撥不納變公。高市要52。經調「地」為捷區(1)項高運辦撥變市畫畫54。本局鎮之用更軌用(1)項高運辦撥變市畫畫54。</p>	<p>高雄市政府研析意見：依「大眾捷運法」第7條第1項第1款規定，大眾捷運系統用地之取得，應由主管機關擬具開發計畫，經核定後，得向土地所有權人取得之。本局經管車鐵「十運」406，應理撥不納變公。高市要52。經調「地」為捷區(1)項高運辦撥變市畫畫54。本局鎮之用更軌用(1)項高運辦撥變市畫畫54。</p>	<p>照市府研見採納。</p> <p>高雄府意見：高政析同。</p>

第 10 案：高雄市政府函為「變更高雄多功能經貿園區特定區計畫（配合台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發）案」。

說明：

一、本案業經高雄市都市計畫委員會 96 年 11 月 15 日第 322 會議審議通過，並准高雄市政府 96 年 12 月 7 日高市府都四字第 0960063923 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、變更位置：詳計畫圖示。

四、變更內容：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、圖後，報由內政部逕予核定。

一、有關本會 96 年 10 月 30 日第 669 次會議委員所提下列各點意見之處理情形，請補充說明。

(一) 本案都市更新係擬就目前閒置之台鐵調度場站及臨港線舊有鐵路廊道土地賦予新的都市機能，以期達到活化土地及都市再發展之目標，有其正面意義，惟就高雄市整體都市計畫或都市發展之紋理與脈絡觀之，都市更新卻未必均需賦予高使用強度之發展模式，建議本案再深入思考如何透過都市更新之過程，凸顯原有之都市空間環境特色及條件，進而強化整體都市競爭力。

(二) 本案更新範圍內大多數為台鐵局經營之國有土地，在透過都市計畫變更程序對目前閒置低度利用之場站土地賦予新的都市機能與較高使用強度時，建議應從高雄市整體都市發展角度，思考如何積極扮演創造公共利益之重要關鍵角色，有關本案都市更新開發應負擔之開發義務項目、內容及其負擔比例，建議市府應再予精算，據以檢視目前擬將台鐵臨港線舊有鐵路廊道土地規劃作為輕軌路廊、園道及自行車道並由台鐵負擔提供之方案，是否真正切合當前都市發展需要。

(三) 本案後續應請補充有關都市更新範圍內擬規

劃設置流行音樂中心與引入創意文化產業之具體規劃構想，以利審議。

(四)建議檢視本案都市更新發展定位與當前高雄市都市發展政策是否一致，尤其在提升都市觀光遊憩發展層面，建議可考量引入更多元之都市空間體驗與遊憩活動，藉以凸顯高雄都市發展之風貌與特色。

二、為避免本案發布實施後未實施都市更新前，衍生都市計畫法第 17 條第 2 項但書規定核發建築執照，以及相關稅賦減免問題，建請高雄市政府於本會審定後，先依審定之都市計畫書、圖及都市更新條例有關規定，由實施者擬具都市更新事業計畫草案並辦理公開展覽後，再檢具變更主要計畫書、圖報由本部逕予核定後實施；屆時如涉及需調整本會決議文者，則再提會討論。

三、計畫書第 73 頁有關實施進度「(一)主要計畫變更審議完竣及公告實施：96 年 12 月。」及「(二)後續依都市計畫法第 17 條及都市更新條例辦理都市更新及事業開發作業。」等節，請配合前開第一點予以適度之修正。

四、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。

#### 五、逾公開展覽期間人民團體逕向本部陳情意見表：

編號	陳情人及陳情位置	陳情建議事項	陳情理由	高雄市政府研析意見	本會決議
逾 1	交通部台灣鐵路管理局 高雄市前鎮調車場鐵路用地	1. 本局經管前鎮調車場之「鐵路用地」變更為「輕軌捷運專用區」(3.5407 公頃)，請高雄市捷運局依法辦理有償撥用。(變更高雄市都市計畫主要計畫 p53、54、55)。	1. 依「大眾捷運法」第 7 條第四項規定「大眾捷運系統路線、場、站及毗鄰地區辦理開發所需之土地，得依有償撥用、協議價購、土地重劃或區段徵收方式取得之；其依協議價購辦理者，主管機關應訂定優惠辦法，經協議不成者，得由主管機關依法辦理徵收」。又依「大眾捷運系統土地開發辦法」第 10 條規定「大眾捷運系統開發用地屬公有者，主管機關得依本法第七條第四項規定辦理有償撥用」，且本局並無開發「輕軌捷運專用區」法源	同意依行政院核定之「高雄都會區輕軌捷運輸系統高雄臨港輕軌建設」案，前鎮調車場用地部分，依相關法規以有償撥用方式辦理，爰前鎮調車場用地全部由現	照高雄市政府研析意見同採納。

編號	陳情人及陳情位置	陳情建議事項	陳情理由	高雄市政府研析意見	本會決議
		<p>2. 本局經管前鎮調車場之「鐵路用地」變更為「交通用地」（1.4006公頃）應依法辦理「有償撥用」，不宜優先納入跨區變更負擔公共設施。（變更高雄市都市計畫主要計畫p52）。</p>	<p>依據，爰請高雄市捷運局依法辦理有償撥用。</p> <p>2. 本案都市計畫變更範圍，包含本局經管路廊土地約 24 公頃，應以該等土地列為優先負擔標的，不宜以本局經管之前鎮調車場用地變更為交通用地作為優先負擔標的為合理。</p> <p>3. 行政院經濟建設委員會於 96 年 11 月 22 日邀集各相關部會及高雄市政府與本局等單位研商「高雄都會區輕軌捷運輸系統高雄臨港輕軌建設」獲致結論：有關高雄市政府爭取以都市計畫變更回饋方式處理臺鐵前鎮調車場用地部分，仍請高雄市政府依相關法規以有償撥用方式辦理，惟考量高雄市政府初期投資負擔問題，臺鐵局同意初期先以出租，再分期撥用方式辦理。並經行政院 96 年 12 月 6 日院臺交字第 0960054660 號函同意（如附件）。</p>	<p>「鐵路用地」變更為「交通用地」，供輕軌建設及相關開發使用。</p>	

## 內政部都市計畫委員會第 683 次會議紀錄

- 一、時間：中華民國 97 年 5 月 27 日（星期二）上午 9 時 30 分。
- 二、地點：本部營建署 601 會議室。
- 三、主席：廖兼主任委員了以（宣布開會時兼主任委員不克出席，由賴兼副主任委員峰偉代理主席）。

紀錄彙整：林瑞峰、李志祥

- 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 682 次會議紀錄。
- 決 定：確定。

第 12 案：高雄市政府函為「變更高雄市都市計畫主要計畫（配合台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發）案（第一階段）」再提會討論案。

說 明：

- 一、查本案前經本部都市計畫委員會 96 年 12 月 25 日第 673 次會議審決修正通過在案。其中決議事項二略以：「…建請高雄市政府於本會審定後，先依審定之都市計畫書、圖及都市更新條例有關規定，由實施者擬具都市更新事業計畫草案並辦理公開展覽後，再檢具變更主要計畫書、圖報由本部逕予核定後實施。」惟並未決議得分階段報請本部核定後實施。
- 二、案准高雄市政府 97 年 4 月 17 日高市府都開字第 0970019508 號函檢送相關計畫書、圖報部，其說明略以：「…考量為免延遲本市政建設推動，擬就旨揭計畫案範圍不涉及擬訂都市更新事業計畫及建築使用地區，及屬公共設施用地之台鐵臨港線路廊、草衙調車場及前鎮調車場等部分之都市計畫變更書、圖先行報部核定，以爭取市政建設時效。」因涉前開本部都委會決議事項，爰再提會討論。

決 議：本案除台灣鐵路管理局及高雄市政府列席代表所提下列各點建議意見，同意依照辦理，並請納入計畫書，以利查考外，其餘准照高雄市政府 97 年 4 月 17 日高市府都開字第 0970019508 號函送修正計畫內容通過，並退請該府依照修正計畫書、圖後，報由內政部逕予核定，免再提

會討論。

一、台灣鐵路管理局建議事項：

(一)本案都市計畫變更範圍內台灣鐵路管理局經管之高雄港站及臨港線鐵路等土地，應俟高港站及中島調車場等變更為商業區及特倉區都市計畫完成變更公告實施後，再由台灣鐵路管理局依都市計畫法第27條之1規定捐贈變更範圍內之公共設施用地及提供無償使用。

(二)基於都市計畫法第27條之1及國有財產法之規定，本案先行核定公告實施之道路及鐵路景觀用地，於高港站及中島調車場等變更為商業區及特倉區之都市計畫完成變更公告實施前，其開闢使用仍應依國有財產法及『台鐵局經管國公用土地提供美綠化及環境維護作業要點』規定辦理。

二、高雄市政府建議事項：為加速完成本都市更新案，請台鐵局儘速完成擬具都市更新事業計畫草案，以利高雄市政府辦理後續法定事宜。

第13案：高雄市政府函為「變更高雄多功能經貿園區特定區計畫（配合台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發）案（第一階段）」再提會討論案。。

說明：

一、查本案前經本部都市計畫委員會96年12月25日第673次會議審決修正通過在案。其中決議事項二略以：「…建請高雄市政府於本會審定後，先依審定之都市計畫書、圖及都市更新條例有關規定，由實施者擬具都市更新事業計畫草案並辦理公開展覽後，再檢具變更主要計畫書、圖報由本部逕予核定後實施。」惟並未決議得分階段報請本部核定後實施。

二、案准高雄市政府97年4月17日高市府都開字第0970019506號函檢送相關計畫書、圖報部，其說明略以：「…考量為免延遲本市政建設推動，擬就旨揭計畫案範圍不涉及擬訂都市更新事業計畫及建築使用地區，及屬公共設施用地之台鐵臨港線路廊、草衙調車場及前鎮調車場等部分之都市計畫變更書、圖先行報部核定，以爭取市政建設時效。」因涉前開本部都委會決議事項，

爰再提會討論。

決議：本案除台灣鐵路管理局及高雄市政府列席代表所提下列各點建議意見，同意依照辦理，並請納入計畫書，以利查考外，其餘准照高雄市政府 97 年 4 月 17 日高市府都開字第 0970019506 號函送修正計畫內容通過，並退請該府依照修正計畫書、圖後，報由內政部逕予核定，免再提會討論。

一、台灣鐵路管理局建議事項：

(一)本案都市計畫變更範圍內台灣鐵路管理局經營之高雄港站及臨港線鐵路等土地，應俟高港站及中島調車場等變更為商業區及特倉區都市計畫完成變更公告實施後，再由台灣鐵路管理局依都市計畫法第 27 條之 1 規定捐贈變更範圍內之公共設施用地及提供無償使用。

(二)基於都市計畫法第 27 條之 1 及國有財產法之規定，本案先行核定公告實施之道路及鐵路景觀用地，於高港站及中島調車場等變更為商業區及特倉區之都市計畫完成變更公告實施前，其開闢使用仍應依國有財產法及『台鐵局經管國公用土地提供美綠化及環境維護作業要點』規定辦理。

二、高雄市政府建議事項：為加速完成本都市更新案，請台鐵局儘速完成擬具都市更新事業計畫草案，以利高雄市政府辦理後續法定事宜。

---

## 內政部都市計畫委員會第 700 次會議紀錄

一、時間：中華民國 98 年 2 月 10 日（星期二）上午 9 時 30 分

。

二、地點：本部營建署 601 會議室。

三、主席：廖兼主任委員了以（宣布開會時兼主任委員另有要公，不克出席，由委員互推林委員中森代理主席）。

紀錄彙整：陳政均

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 699 次會議紀錄。

決 定：確定。

第 15 案：高雄市政府函為「變更高雄多功能經貿園區特定區計畫（配合台鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發）案」再提會討論案。

說 明：一、查本案前經本部都市計畫委員會 96 年 12 月 25 日第 673 次會議審決修正通過在案。其中決議事項二略以：「為避免本案發布實施後未實施都市更新前，衍生都市計畫法第 17 條第 2 項但書規定核發建築執照，以及相關稅賦減免問題，建請高雄市政府於本會審定後，先依審定之都市計畫書、圖及都市更新條例有關規定，由實施者擬具都市更新事業計畫草案並辦理公開展覽後，再檢具變更主要計畫書、圖報由本部逕予核定後實施。」

---

在案。

二、案准高雄市政府 98 年 1 月 13 日高市府都開字第 0980002746 號函到部，其說明略以：「

(一)依據 97 年 11 月 12 日『研商 98 年度優先都市更新案推動事宜會議』紀錄案由二決議(八)：『台鐵舊高雄港站及臨港沿線更新案，請高雄市政府考量實際不動產市場情形，訂定整體更新計畫，並評估採分期分區開發計畫辦理；有關內政部都委會原審議決議由實施者擬具都市更新事業計畫草案並辦理公展後，再檢具變更主要計畫書、圖報內政部逕與核定後實施乙節，請市府考量再提內政部都委會討論，於訂定更新計畫後，報內政部逕予核定後實施，以利招商作業推動』辦理。

(二)旨揭會議決議第二點：「為避免本案發布實施後未實施都市更新前，衍生都市計畫法第 17 條第 2 項但書規定核發建築執照，以及相關稅賦減免問題，建請高雄市政府於本會審定後，先依審定之都市計畫書、圖及都市更新條例有關規定，由實施者擬具都市更新事業計畫草案並辦理公開展覽後，再檢具變更主要計畫書、圖報由本部

---

逕予核定後實施」。

(三)為辦理臺鐵高雄港站都市更新再開發，前經 貴部營建署協調由交通部臺灣鐵路管理局擔任開發主體，本府並多次邀臺鐵局研商請其加速本案之推動，惟臺鐵局表示將依都市更新條例相關規定公開評選實施者，並由實施者擬具高雄港站都市更新事業計畫，辦理都市更新開發。倘依旨揭會議決議暨臺鐵局作業進度，本府短期內勢將無法將主要計畫報貴部逕予核定後公告發布實施；在主要計畫尚未核定公告發布實施前，依現行都市計畫說明書規定臺鐵高雄港站為綠地及特定文化休閒專用區，民間開發業者必然顧慮到更新開發存有不確定風險下，如此將影響民間開發業者投標意願，因此若能改由本府於訂定更新計畫後呈報 貴部逕予核定後實施，將有利臺鐵局招商作業推動。

(四)另在高雄港站範圍皆係國公有及國營事業土地，且都市更新條例第二十七條規定：「都市更新事業計畫範圍內公有土地及建築物一律參加都市更新，並依都市更新事業計畫處理之」，本案協調由交通部臺灣鐵路管理局擔任開發主體，其他國公有土

---

地管理機關按權利價值比例參與分配，因此未來區內之土地皆應配合都市更新計畫實施，較無各別申請開發之問題。

(五)因此為提高民間開發業者參與本案都市更新開發誘因、排除不確定風險，建請 貴部提請都委會審議修正旨揭會議第二點決議，改由本府於訂定都市更新計畫後，報 貴部逕予核定本案變更主要計畫書、圖，俾辦理後續公告發布實施以利臺鐵局辦理公開評選本案都市更新事業之實施者。」因高雄市政府建議事項涉前開本會第 673 次會議決議事項，爰再提會討論。

決議：本案除下列各點外，其餘准照本會 96 年 12 月 25 日第 673 次會議決議文辦理，並退請該府依照修正計畫書、圖後，報由內政部逕予核定，免再提會討論。

- 一、為利本都市更新案招商作業之順利進行，爰同意將本會第 673 次會議決議第二點：「為避免本案發布實施後未實施都市更新前，衍生都市計畫法第 17 條第 2 項但書規定核發建築執照，以及相關稅賦減免問題，建請高雄市政府於本會審定後，先依審定之都市計畫書、圖及都市更新條例有關規定，由實施者擬具都市更新事業計

---

畫草案並辦理公開展覽後，再檢具變更主要計畫書、圖報由本部逕予核定後實施。」修正為「建請高雄市政府先行訂定都市更新計畫並經高雄市都市計畫委員會審議通過後，再檢具變更主要計畫書、圖報由本部逕予核定後實施。」

二、本案都市更新範圍內之公共設施用地及公共建設，在不影響整體都市更新計畫之原則下，得先行開闢使用，以利加速都市更新計畫之推動。

## 高雄市都市計畫委員會 98 年 3 月 10 日 第 332 次會議紀錄

一、時間：民國 98 年 3 月 10 日（星期二）下午 2 時 30 分

二、地點：高雄市都委會簡報室

三、主席：林兼主任委員仁益

記錄：蒲茗慧

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、報告案件：（略）

八、審議案件：

第二案：擬定臺鐵高雄港站及臨港沿線再開發更新地區  
都市更新計畫審議案。

決 議：（一）本案除依下列修正外，餘照案通過：

1. 高雄港站地區，為保留臨港沿線鐵道文化之整體性以及未來發展彈性，取消 13 個都市更新單元劃設，改採浮動分區方式開發。

2. 計畫書 p. 7-1 增列「四、細部計畫道路由實施者負責興闢，並列入開發共同負擔。」文字。

（二）附帶決議：請市府都發局考量未來港市發展空間需求、海岸沿線景觀與鼓山地區空間整體發展規劃之串連，結合地區文史發展、歷史建築、鐵道文化保存、開放空間、交通路網…，妥擬相關細部計畫內容與都市設計審議事項；並請於擬定細部計畫前邀集社區發展相關熱心公益人士、民意代表、專家學者等參與規劃研討。

九、散會時間：下午 4 時 50 分。

正本

檔 號：

保存年限：

### 內政部 函

機關地址：10556臺北市八德路2段342號  
(營建署)  
聯絡人：溫碧銘  
聯絡電話：87712615  
電子郵件：bee@cpami.gov.tw

80203

高雄市四維路三路2號

受文者：高雄市政府

發文日期：中華民國97年7月25日

發文字號：台內營字第0970805875號

速別：速件

密等及解密條件或保密期限：普通

附件：如主旨附件隨文

主旨：核定「變更高雄市都市計畫主要計畫（配合臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發）案(第一階段)」案，檢附加蓋部印之計畫書、圖各3份，請依法發布實施，並將發布日期、文號送部備查，請查照。

說明：

- 一、復貴府97年6月30日高市府都開字第0970030087號函。
- 二、案經本部都市計畫委員會96年12月25日第673次會議及97年5月27日第683次會議審決（詳各該會議紀錄核定案件第9案及第13案）在卷。

正本：高雄市政府

副本：交通部台灣鐵路管理局、本部營建署都市更新組（以上均不含附件）、本部營建署都市計畫組（含計畫書、圖各乙份）

# 部長 廖了以

## 都發局

97年7月29日15時  
第0920010888號  
第1頁 共1頁

97年7月29日10時  
38259號