

## 第三章 計畫區實質發展分析預測

### 第一節 自然環境及人文景觀資源

#### 一、地形地勢

本區為高雄市沖積平原之一部分，地勢低平，高度均在15公尺以下，坡度亦介於0~5%之間，高雄多功能經貿園區所在區域，地勢略向南、向西傾斜。

#### 二、地質與土壤

本區地質為現代世沖積扇堆積層，主要係由礫砂及黏土組合而成，表面層約2公尺均屬黏土層，2公尺以下即為砂層。

#### 三、氣候

本區位於北回歸線以南，屬熱帶海洋性氣候，依據中央氣象局高雄測候所之氣象觀測資料說明如下：

##### （一）氣溫

本地區夏季長，春秋雨季短，年平均溫度約為攝氏25.1度，最低溫度極少低於攝氏10度，8月份氣溫最高，平均溫度在攝氏29.2度左右，僅大陸冷氣團與冷鋒南下時，天氣才較冷。

##### （二）降雨量

雨量多集中於6月至9月，其中以雷雨及颱風雨為主，約佔全年雨量之80%以上，而每年10月至5月則為乾季。

##### （三）風向、風速

季風依其季節特性可分為冬春季風及夏秋季風，其中每年的7月至10月，風向以東北東為主，10月至翌年3月平均風速明顯增強，而夏季則常有颱風來襲，尤以7月、8月為甚，颱風來時每秒風速可達38公尺以上。

##### （四）相對濕度

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，全年平均相對濕度約在73%至79%之間。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。

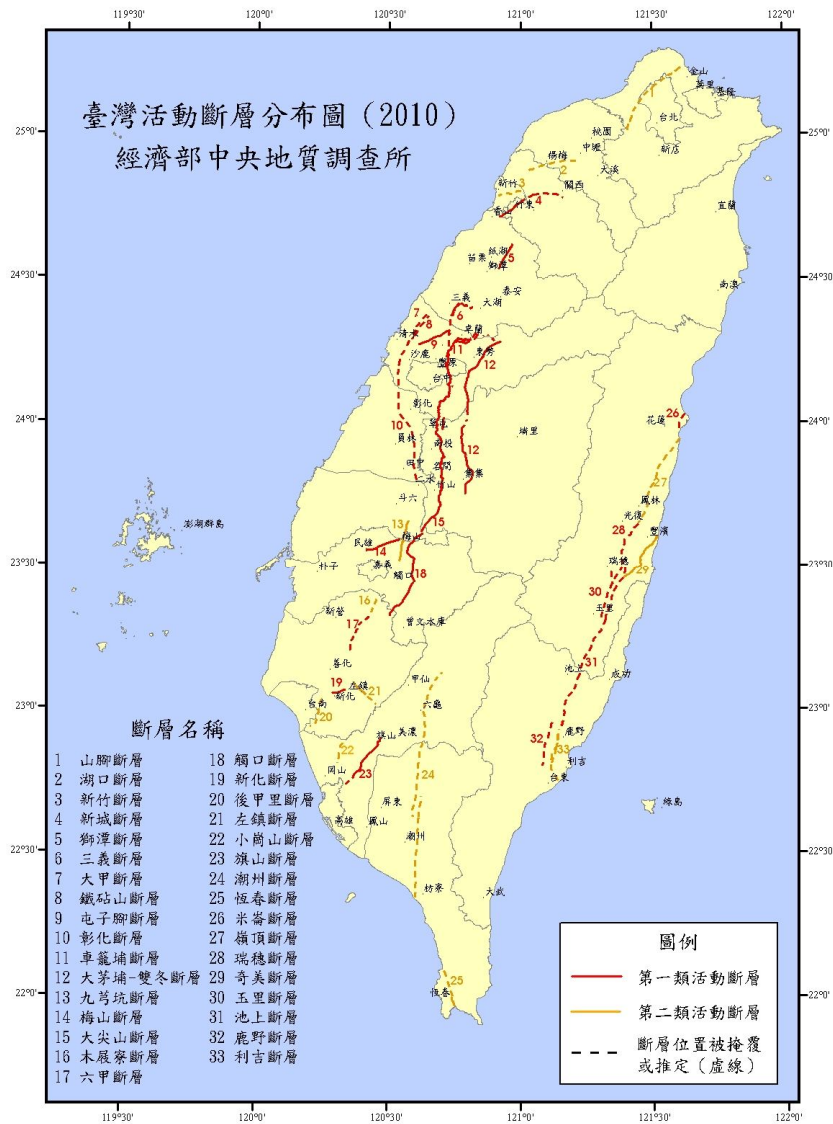
##### （五）日照時數

日照時數之量測以明亮時數為準，本區幾乎全年陽光普照，全年平均總日照時數約為2,000小時以上，且全年各月之平均月日照時數均大於140小時，其中以8月較高，9月較低。

#### 四、斷層

根據經濟部中央地質調查所之台灣活動斷層分佈圖（詳如圖3-1-1所示），高雄多功能經貿園區無斷層通過。距離本基地最接近的區域地質構造為北側之小崗山斷層及東北側旗山斷層，分佈於岡山區、阿蓮區、旗山區、燕巢區、大社區、田寮區等。

依中央地質調查所斷層分類，小崗山斷層可能為逆移斷層，呈北北東走向，由阿蓮區南蓮里向南延伸至燕巢區瓊林里，長約8公里，小崗山斷層可能截切晚期更新世地層，暫列第二類活動斷層；旗山斷層為逆移斷層，呈北東走向，由旗山區附近向南延伸至仁武區附近，長約30公里（吉田要，1932；鳥居敬造，1933；耿文溥，1967；Tsan and Keng, 1968），旗山斷層截切全新世的砂礫石層，改列第一類活動斷層。因小崗山斷層及旗山斷層與高雄多功能經貿園區距離約10公里以上，遠大於建築技術規則所規定之30公尺或100公尺內不得開發建築之範圍，故無不得開發建築之狀況。



資料來源：經濟部中央地質調查所。

圖 3-1-1 台灣地區斷層分佈區位示意圖

## 五、海嘯

### (一) 海溝

海溝是海洋中最深的地方，多位於大洋邊緣，世界大洋約有30條海溝，位於太平洋有14條，且多集中在西側，海溝的深度一般約6,000米。離台灣地區最近海溝係位處菲律賓西方海底之馬尼拉海溝，2006年恆春外海發生規模6.7的強震推估係由馬尼拉海溝附近板塊運動所造成，氣象局表示，未來將規劃在南部設置測報系統持續監測。

### (二) 海嘯

#### 1. 歷史上已發生之大海嘯

歷史上已發生之五次大海嘯，為日本三陸大海嘯、葡萄牙里斯本的海嘯、印尼喀喇卡多亞的海嘯、西元 2004 年南亞海嘯、311 日本大地震海嘯等，日本三陸大海嘯於西元 1896 年（日本明治 29 年）6 月 15 日發生，日本釜石東方約 200 公里的海底發生地震所引起大海嘯，巨浪襲擊日本青森縣尻矢崎至宮城縣牡鹿半島的沿海各地，與 311 日本大地震海嘯發生區域相近。而葡萄牙里斯本的海嘯係發生於西元 1755 年 11 月 1 日之葡萄牙地震；印尼喀喇卡多亞的海嘯則於喀喇卡多亞火山大爆發的時候發生，至於西元 2004 年南亞海嘯是印尼蘇門達臘西部外海發生了規模 9.0 的巨震所引起，所引發的海嘯重創了瀕臨印度洋水域國家之沿岸。

#### 2. 台灣已發生之海嘯

依據歷史記載，台灣自公元 1661 年起疑似海嘯紀錄有 6 次之多，由以上六次疑似海嘯紀錄中，以 1867 年所造成的海嘯災害情況，較能確定為台灣近海地區地震所引發之海嘯。

#### 3. 國內各地區之海嘯危害程度

依據中央氣象局資料，根據過去的海嘯歷史紀錄，國內各沿海地區其海嘯危險性分級依行政區劃分如表 3-1-1 所示：本計畫區所在之高雄地區屬於「歷史資料顯示可能有海嘯紀錄或疑似海嘯紀錄，但無海嘯災害者。」。

表 3-1-1 國內各地區之海嘯危害程度一覽表

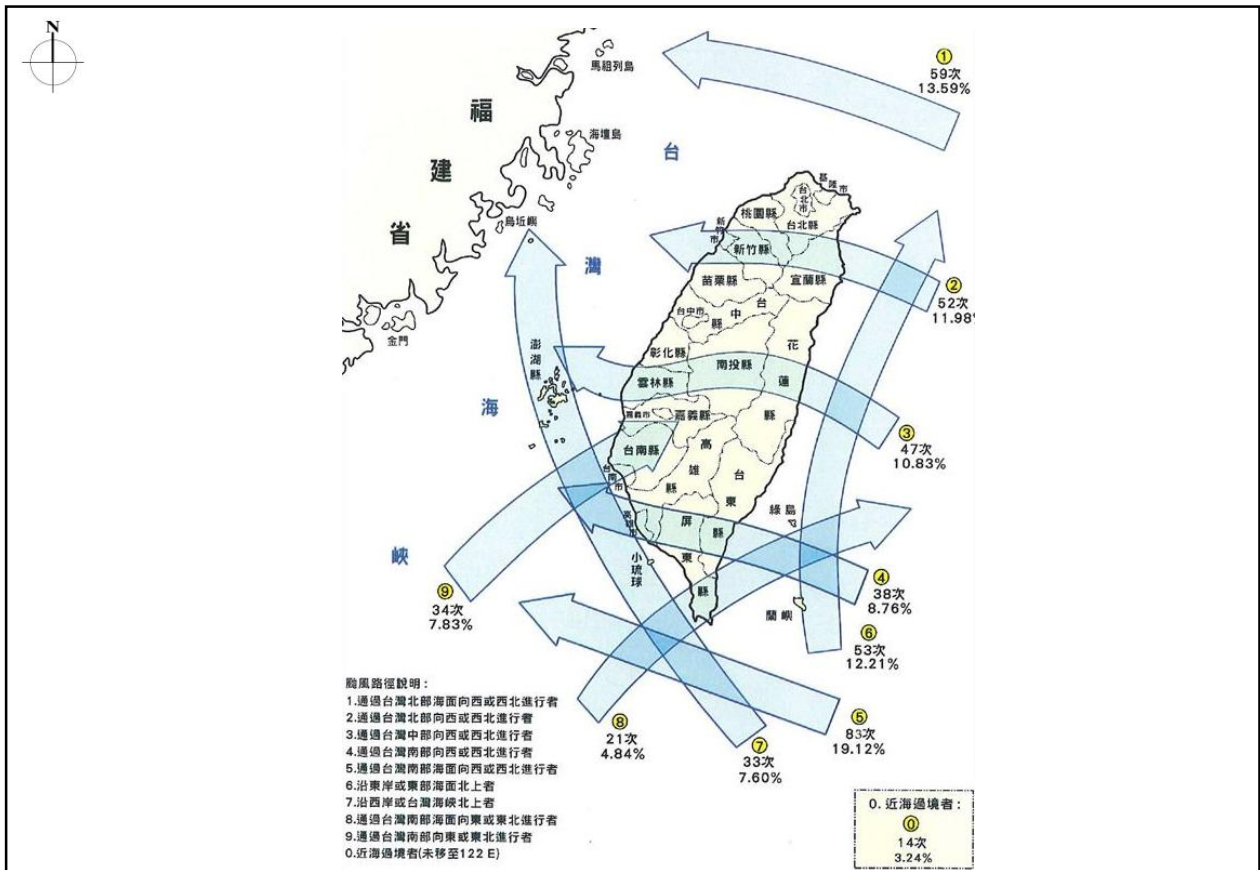
區級	行政區	說明
I	新北市、基隆市	歷史資料顯示有海嘯災害者。
II	台中市、彰化縣、雲林縣、嘉義縣、台南市、高雄市（含東沙、南沙）、屏東縣、台東縣、花蓮縣、宜蘭縣、澎湖縣	歷史資料顯示可能有海嘯紀錄或疑似海嘯紀錄，但無海嘯災害者。
III	桃園縣、新竹縣、新竹市、苗栗縣、金門縣、連江縣	歷史資料顯示並無海嘯紀錄，但可能受影響者。

附註：台北市、嘉義市、南投縣未臨海，無海嘯威脅。

資料來源：中央氣象局。

## 六、颱風

依據中央氣象局資料，歷年來發生台灣地區之颱風路徑有九種，過去112年來對於南部地區較具威脅之颱風總計發生約114次，每年平均發生次數約為1.02次。由於颱風侵襲時，常帶來旺盛之西南氣流，造成豪雨，近年發生之潭美、莫拉克、凡那比颱風造成本市淹水地區數處，淹水原因係颱風暴潮海水倒灌、河川迴水湧高及累計降雨量過高，且淹水地區不分新開發地區及舊部落地區，亦不分地勢高低，詳如圖3-1-2所示。



資料來源：中央氣象局。

圖 3-1-2 歷年台灣地區颱風路徑示意圖

## 七、淹水潛勢地區

### (一) 高雄市易淹水區域

依據本市水利局及消防局資料，本市易淹水區域多發生於三民區、新興區、鹽埕區、前鎮區、小港區、苓雅區、鼓山區、楠梓區、左營區、永安區、阿蓮區、茄萣區、彌陀區、田寮區及湖內區等，本計畫區除擴建路一帶，其他地區為非易淹水區域。

### (二) 本計畫區周邊地區

本計畫特引用國家災害防救科技中心之高雄市單日降雨量300、450及600公厘淹水區位資料作為淹水潛勢分析之用，該資料僅考量地形之影響因素，本計畫區多為淹水0.5公尺區域範圍。上述國家災害防救科技中心之淹水潛勢分

析資料未來將作為研擬防災計畫之避難據點、防救災及避難與替代路線之參考，並考量於土地使用分區管制要點與都市設計基準納入滯洪設施之設置等規定，以及考量學校、公園、運動場作為滯洪設施之可行性。惟水災等災害發生非單一因素影響，防災計畫宜以高雄地區之大區域整體考量規劃。

### (三) 災害發生潛勢區域

依據本市消防局資料，本市災害發生潛勢區域多發生於林園區、永安區、茄萣區、彌陀區、田寮區、旗山區、甲仙區、六龜區、那瑪夏區、桃源區、茂林區、大社區及梓官區等，其發生區域詳如表3-1-2所示，均未位於計畫區。另依據行政院農業委員會水土保持局資料，土石流潛勢溪流詳如圖3-1-3所示，均未位於本計畫區。

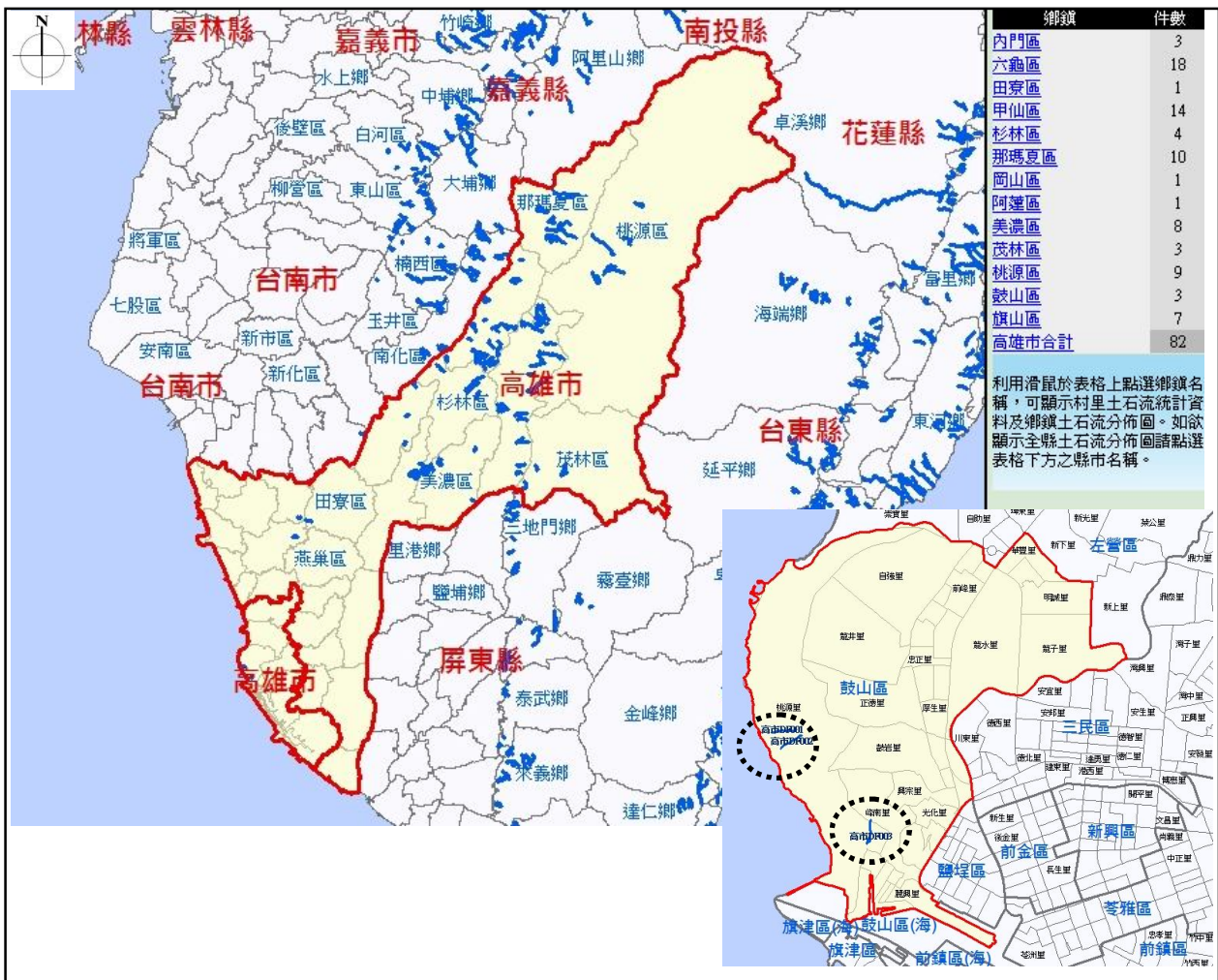
表 3-1-2 災害發生潛勢區域一覽表

行政區	災害發生潛勢區位	災害類型
林園區	鳳芸里中芸漁港、汕尾里汕尾漁港	風災潛勢區
永安區	新港里永新漁港	風災潛勢區
茄萣區	崎漏里興達港漁港、白砂路白砂輪漁港	風災潛勢區
彌陀區	南寮里彌陀漁港	風災潛勢區
田寮區	新興里（第7、8鄰）大崗山舊嘉新水泥礦區山下	土石流潛勢區
旗山區	東平里竹寮幹126-5（近妙蓮寺）、東平里代天府後方、東平里竹寮幹92（代天府前入口）、東平里竹寮幹87對面、東平里竹寮巷14號旁、竹寮巷9號旁、東平里崙北巷	土石流潛勢區
美濃區	福安里12、14、17、18、23鄰林山山麓週邊山區（泉水窩、清泉佛堂、阿南達幼稚園）、台184線獅山里竹子門山坡地路段、廣林里16鄰（朝元寺、水底坪、船頭、東勢溪）、中圳里13、14鄰（月光山、伯公伯婆、崇光寺）	土石流潛勢區
甲仙區	東安村鹽桑溪（白雲巷12鄰）、油礦巷（油礦溪源頭）、咖啡巷、和安里四德巷、中正路129巷（江銀溪）、大田里新興路（李嘉治厝前）及仁愛路、田寮巷及中園路、北平（新興路93巷）、六義山（新興路67巷）	土石流潛勢區
	寶隆里保隆大橋下、高128線	水災潛勢區 土石崩塌
六龜區	寶來里寶來一橋旁、寶來里五龍宮旁、寶來里建山一橋旁、新發里潤鳴山莊旁、新發里不老溪旁、新發里新開部落、新發里巴斯蘭溪旁、新發里新發16鄰、興龍里舊潭溝旁、興龍里妙崇寺後、中興里慧濟寺旁、中興里五號橋旁、中興里大智瀑布、大津里六津橋旁、大津里大津靈修營地旁、大津里津鳳宮旁、文武里五和農路旁	土石流潛勢區
	文武里五帝殿旁 土石流潛勢區	山崩、土石流 山崩潛勢區
	寶來里竹林產業道路、寶來里寶建路39號、寶來里高133線縣道新寶來溫泉渡假山莊往蘇羅埔溫泉區、荖濃里番仔埔往千賢寺產業道路、荖濃里往內英坑產業道路、荖濃里頂荖濃往五四林班地產業道路、荖濃里下荖濃往六三林班地所有產業道路、新發里高131線縣道（獅山）、新發里新開118號後山、台27線省道葫蘆谷附近路段、大津里181號附近、中興里18~19鄰山腳、中興里尾庄3號、48號附近、中興里二四鄰尾庄、中興里慧濟寺、興龍里圳頭埔聚落、義寶里2鄰光明巷六龜國小後方山區、義寶里2鄰光明巷開元寺後方山區、文武里光明巷18號後山、新威里12~13鄰西勢溪、新寮里新威苗圃下方184道路旁	山崩 土石流潛勢區
那瑪夏區	民族里、民權里	山崩 土石流潛勢區

表 3-1-2 災害發生潛勢區域一覽表 (續)

行政區	災害發生潛勢區位	災害類型
那瑪夏區	民生里	山崩潛勢區
	南沙魯里(全里)(除舊民族平台)、瑪雅里(全里)(除舊民族平台)、達卡努瓦里秀嶺、青山巷(除舊民族平台)	複合型土石流、山崩、堰塞湖
桃源區	復興、寶山、寶山里二集團、新藤枝、舊藤枝、梅山(梅山口)、勤和東莊	山崩潛勢區
		土石流 山崩潛勢區
	四社(鄰近後方土石崩塌區)	土石流潛勢區
	桃源(鎮安宮野溪)	土石流 山崩潛勢區
	美蘭	山崩潛勢區
	建山(鄰近土石流區近房舍)	土石流潛勢區
	拉芙蘭	山崩潛勢區
茂林區	萬山里下部落全戶、茂林里舞鶴農場(茂林谷河床附近)、茂林里情人谷河床附近	山崩 土石流潛勢區
大社區	大社里觀音山學府路段	山崩 土石流潛勢區
梓官區	信蚵里蚵仔寮漁港	風災潛勢區

資料來源：高雄市政府消防局。



資料來源：行政院農業委員會水土保持局。

圖 3-1-3 土石流潛勢溪流區位分佈示意圖

## 八、人文景觀資源

本特定區計畫範圍所在之高雄港舊港區，明朝後期原為漁村，清初已成為高屏地區商品集散中樞，原稱打狗港。清咸豐年間（1858年）依照中英天津條約，高雄港開口通商，由於打狗港附近的腹地逐漸開發，加以物價低廉，逐漸吸引英、美等外商前來採購民生物品以及投資，打狗港附近產生許多新的聚落，目前高雄市於本特定區周邊許多地名如旗後庄、鹽埕埔庄、哨船頭、苓仔寮、三塊厝等地便是此時開始發跡。

日治時期，日人為強化高雄港貨運功能，於1900年後開始展開多次計畫拓建，並於1900年間，於本特定區西隅（南鼓山區）設置「打狗停車場（火車站）」，開通打狗至台南間鐵道營運，使高雄港至1939年間，吞吐量已達320萬噸，達到日治時期高雄港營運最高峰，本特定區範圍已發展為日人於二戰時期台灣重要之工業生產基地。

1945年日本戰敗，中華民國政府接收臺灣後，於10月正式成立「高雄港務局」主管高雄港業務，打撈二戰末期沉船以清理航道，至1955年始恢復本港正常營運。1959年後，高雄港展開十二年擴建計畫等多項措施，至1980年已有深水碼頭27座，淺水碼頭2座，並於高雄港區以濬港工程淤土填築而成中島商港區，籌設高雄加工出口區。本特定區範圍歷經高雄港開港、縱貫鐵道開通，見證本市產業發展歷史，區內保留多處人文歷史景觀，其中已經依法公告文化資產者，詳如圖3-1-4及表3-1-3所示。

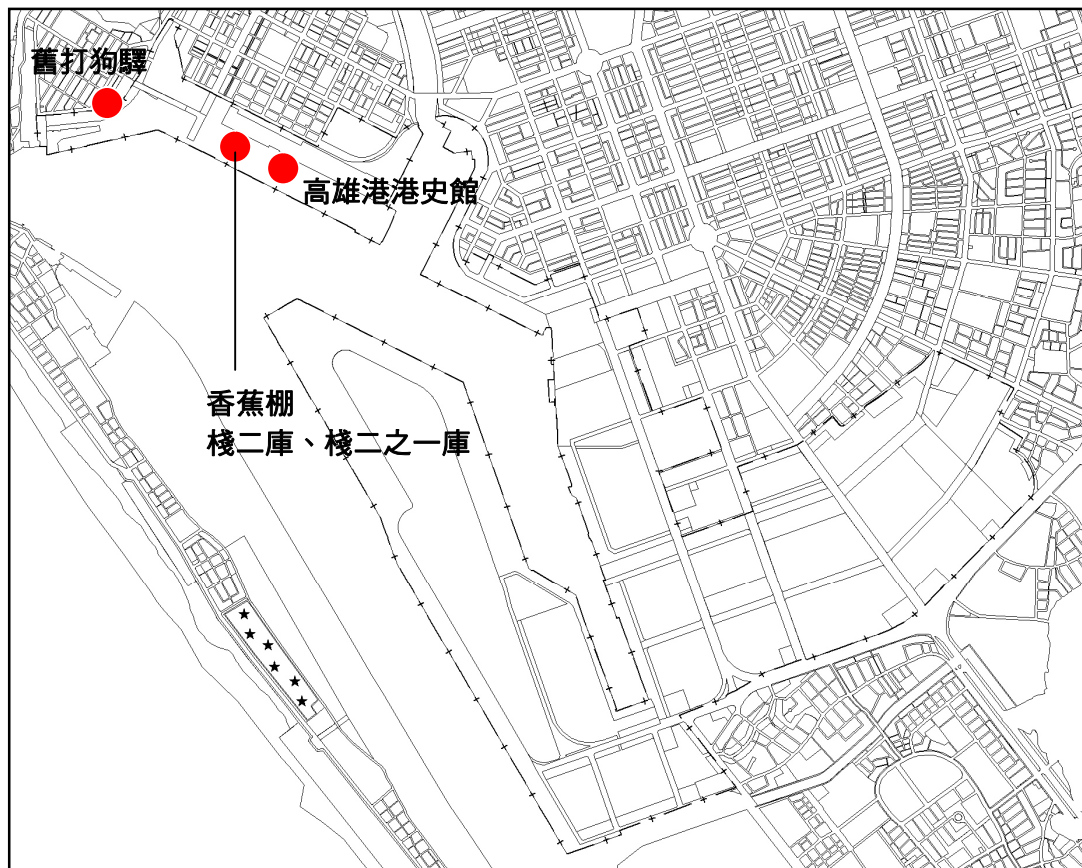


圖 3-1-4 計畫區內公告文化資產區位分佈示意圖

表 3-1-3 計畫區依法公告文化資產一覽表

名稱	種類	創建年代	歷史沿革	利用現況
香蕉棚	歷史建築	1962-1966	據《高雄港史》記載，台灣香蕉大部分都由高雄港出口，當年自各地運來的香蕉均露天堆積於出口碼頭，容易腐壞而影響外銷，故特拆除三號碼頭原有小倉庫，並新建香蕉出口專用倉庫（通稱香蕉棚）一座，於1962年經獲美援貸款後開始興建，1963年完工啟用。	港務局將閒置的香蕉棚規劃為休閒遊憩區，將其命名「觀海台」並委外規劃經營，提供知性、休閒的親水遊憩服務。
舊打狗驛	歷史建築	1908	1898年（明治31年）11月，臺灣總督府鐵道部為鋪設打狗至台南及打狗至九曲堂間鐵路工程，約在今日的鼓山一路上，壽山登山步道入口處旁，距離高雄港約二百公尺處設立「打狗停車場」（火車站）。	本府於99年9月認養南側車站主站區建築群及土地，成立「打狗鐵道故事館」，車站辦公室以原貌保留，重現1960年代營運盛況的氛圍，並提供鐵道圖書閱覽及鐵道文物展覽。
高雄港港史館	歷史建築	1914-1937	西元1914年（大正3年）為配合打狗港（高雄港）第二期築港工程所興建，係一巴洛克風格折衷式樣之紅磚二樓建築，主要建材為鋼筋混凝土。原為日治時期之高雄港稅關辦公處所，1943年（昭和18年）改制港務局，國民政府接收台灣後沿用迄今。	目前規劃作為高雄港港史館展示。
棧二庫、棧二之一庫	歷史建築	1962	棧二庫、棧二之一庫為當年蔗糖輸出的主要倉庫。其於日治築港時期原為磚牆瓦頂小倉庫四座，直至西元1962年方利用美援貸款改建成新式倉庫，為台灣經濟奇蹟創下輝煌的歷史。	港務局結合三號碼頭香蕉棚與港史館，以「高雄港漁人碼頭」為名，於2004年委外開放經營。

資料來源：本府文化局網頁。



## 第二節 上位計畫及相關計畫

### 一、上位計畫

#### (一) 亞太營運中心計畫

所謂營運中心是指六項專業中心，包括製造中心、海運轉運中心、航空轉運中心、金融中心、電信中心和媒體中心。制定推動的時程分為三階段，第一階段為1995年至1997年，第二階段為1997年至2000年，第三階段則從2000年開始。三階段的目標分別是改善台灣經濟體質、調整經濟結構，並透過規劃、設置功能性特區，逐步擴大台灣的經濟規模，帶動台灣高附加價值經濟活動趨於活絡，吸引跨國企業以台灣為經營亞太市場的基地，進而發展全台灣成為完整的「自由貿易區」。

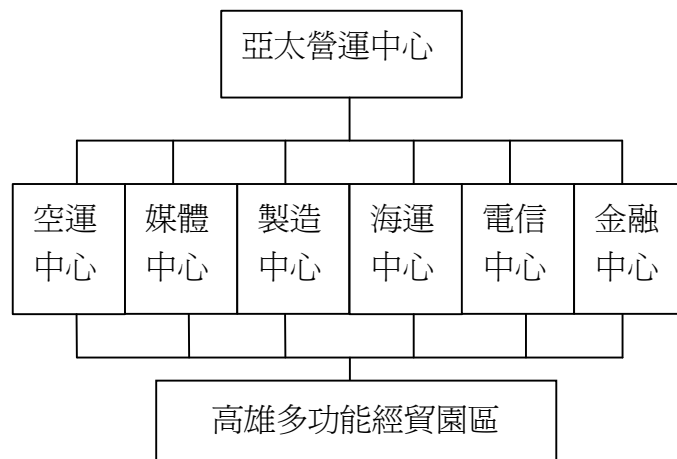


圖 3-2-1 高雄多功能經貿園區計畫位階圖

#### (二) 高雄設置亞太海運轉運中心計畫

在亞太營運中心計畫下，高雄為亞太航海貨運轉運及分裝配送中心之最佳地點。而以「自由貿易區」為概念出發的高雄亞太海運轉運中心計畫，將計畫區區分為「作業區」及「支援區」兩大部分，作業區提供境外轉運及物流倉儲功能，支援區則供配合轉運作業所需之附屬設施。

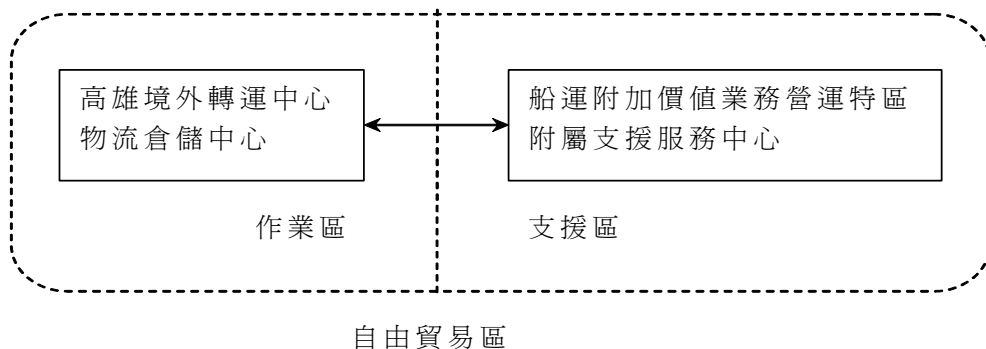
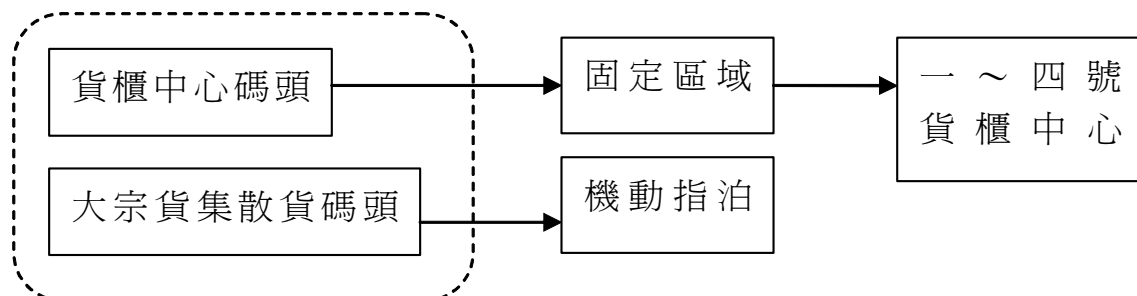


圖 3-2-2 亞太海運轉運中心功能分區圖

### (三) 高雄境外轉運中心計畫

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



### (四) 高雄市綜合發展計畫—產業發展與都市空間佈局規劃

依據「高雄市綜合發展計畫—產業發展與都市空間佈局規劃」提出不同發展願景與空間佈局之建議，本計畫屬南高雄，南高雄規劃為海空門戶、海洋科技的產業運籌中心，摘錄說明如后：南高雄位處國際海空雙港及自由貿易港區之優勢區位，成為高雄市重要的海空門戶，加上近年來南星計畫及高雄洲際貨櫃中心等重大建設計畫，提供了空間再調整的契機，使得本區得以重新審視本身的資源條件。南高雄應賦予鏈結南部都會產業軸的機能，除了改善既有發展環境之外，並擴大自由貿易港區的規模，納入可能的擴港與新生地，使產業運籌機能多元化與價值鏈整合，形成南部區域的「海空門戶、海洋科技的產業運籌中心」。

### (五) 擴大及變更高雄市主要計畫（第二次通盤檢討）案

高雄市主要計畫自民國85年通盤檢討迄今，面對全球化浪潮，無論是產業經濟或交通系統與土地使用，均產生極大的變化。有鑑於此，本計畫乃依據都市計畫法第 26 條規定辦理通盤檢討工作，調整高雄市空間政策與定位，未來大高雄都會空間發展佈局以「一心三軸六區」為架構，其內容如下。

1. 一個都會核心—由高雄捷運紅橘兩線沿線廊帶、高雄臨海新都心與鳳山市所組成的都會活動核心地帶。
2. 三大發展軸—濱海科技經貿軸、平原產業增值軸、山麓文化觀光軸。
3. 六大功能分區—經貿都會區、海洋及科技產業區、產業增值區、智慧型產業區、優質農業及文化地景區、自然公園文化族群區。

與本計畫直接相關者為濱海科技經貿軸，未來期望在結合境內加工出口區、物流中心等倉儲轉運、加工、物流等機能，並積極建構資訊流、人物、物流、金流快速流通的界面，強化多功能經貿園區計畫中提昇國際商業、辦公、金融服務等機能，當能有效提昇高雄市之運籌管理能力，發展物流運輸業及資訊軟體服務業。而在推動觀光遊憩發展時，應善加運用擁有綿長水岸的特色，建構完整之城市休閒與開放空間體系。

## (六) 愛台十二項建設

### 1. 南部都會區捷運網路

高雄捷運延伸至岡山、路竹、屏東等地並續建後期網路。

### 2. 高雄自由貿易與生態港

- (1) 高雄港洲際貨櫃中心建設。
- (2) 建設港區生態園區並設立海洋科技文化中心。
- (3) 改造旗津地區成為高雄國際級海洋遊樂區。
- (4) 哈瑪星、鼓山、苓雅等舊港區之改造計畫。
- (5) 高雄國際機場擴建倉儲物流設施，並改善周邊交通。

### 3. 高高屏澎產業創新走廊

擴大高雄軟體園區成為創新科技研發園區；中央部會重要研究機構含工研院、資策會等之分支機構進駐。

### 4. 智慧台灣

- (1) 人才培育—加強語文及資訊教育，消除城鄉差距及數位落差，鼓勵終身學習。
- (2) 文化創意產業—推動「文化創意產業發展法」；設置文化創意及數位內容產業專業園區。
- (3) 建設全世界第一的無線寬頻國家—將台北市「無線新都」經驗，推廣至全國主要都會區，全面建置無線上網設施；建置「無線高速公路」，使所有偏遠地區均享有與城市相同之寬頻服務。
- (4) 建構智慧交通系統及智慧生活環境—交通管理智慧化、陸空海運輸智慧型整合、物流智慧化、通關智慧化、票證整合與電子化；智慧型醫療照顧、智慧型安全、智慧化金流及電子交易。

### 5. 都市及工業區更新

高雄市愛河口港區水岸再發展計畫；北中南老舊工業區之更新與開發。

### 6. 海岸新生

國際招商開發沿海景點，建設海岸生活與旅遊區；發展郵輪觀光，推動高雄港納入國際郵輪航線。

## (七) 高雄海空經貿城整體發展綱要計畫

為帶動南部地區的經濟發展，本計畫回顧南星地區填海造陸工程與檢視高雄配合亞太營運中心的構想所提的重大計畫，並依照當前的環境及情勢整合後，提出一個海空聯運的港區建設構想，以平衡南北發展。

本案計畫目標係以促進高雄地區產業發展，打造高雄都會區成為南臺灣經貿火車頭，提供更優質的產業環境並提升大高雄整體城市競爭力為目標。高雄海空經貿城空間規劃構想，初步以擴建路作為分區之規劃，並分為經貿生活區、港區及其關聯性產業區二區，說明如下：

### 1. 經貿生活區

擴建路以北之地區，結合經貿園區、旗津、柴山，發展經貿、金融、企業總部、生活生態等機能之航運輔助產業，與高雄多功能經貿園區有關計畫為：

- (1) 多功能經貿園區開發計畫：為掌握產業契機促進園區整體發展，應積極辦理事項計有軟科北側土地擴大為創新科技研發園區、國防部205廠遷建暨再開發計畫、區內國有、國公（營）事業土地整合招商開發。
- (2) 中島加工出口區轉型與再開發計畫：高雄港洲際貨櫃中心第二期將於民國108年興建完成，屆時高雄港區內石化碼頭將遷移至洲際貨櫃中心第二期石化專區，中島地區應轉型發展IC、LCD等電子科技等高附加價值產業，及研究發展及技術服務業，以加速產業升級。
- (3) 高雄港舊港區及周邊地區再開發計畫：19~20號碼頭之高雄港港務大樓及旅運大樓及位於11~15號碼頭之高雄海洋文化及流行音樂中心興建完成後，高雄港舊區將成為高雄地區文化創意與觀光旅遊產業發展之重點區域，為提供觀光與文創關聯產業進駐與活動發展之空間，應加速辦理舊港區碼頭及水域釋出、周邊土地整體開發事宜。

### 2. 港區及其關聯性產業區

擴建路以南之地區，以海港為主、空港為輔，建設洲際貨櫃中心、國際機場、聯外道路，發展海空港自由貿易港區，引入運籌加值等港埠關聯產業，共有5項計畫如下：

- (1) 金屬關聯性產業發展計畫
- (2) 石化關聯性產業發展計畫
- (3) 自由貿易港區及產業專區發展計畫
- (4) 大南星填海造陸發展計畫
- (5) 區域路網發展計畫

## 二、相關計畫

### (一) 高雄港未來發展計畫

交通部航港局為發展高雄港成為亞太海運轉運中心及全球運籌中心，並將有限之港灣資源充分利用，研訂「高雄港整體規劃及未來發展計畫」，以作為高雄港未來發展之藍圖，如圖3-2-3所示。該計畫之實質建設包括將高雄港第一、第二、第三船渠及1號至22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。

#### 1. 未來發展目標

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

#### 2. 碼頭分區調整方案

##### (1) 親水性遊憩商業中心（鹽埕、苓雅港區）

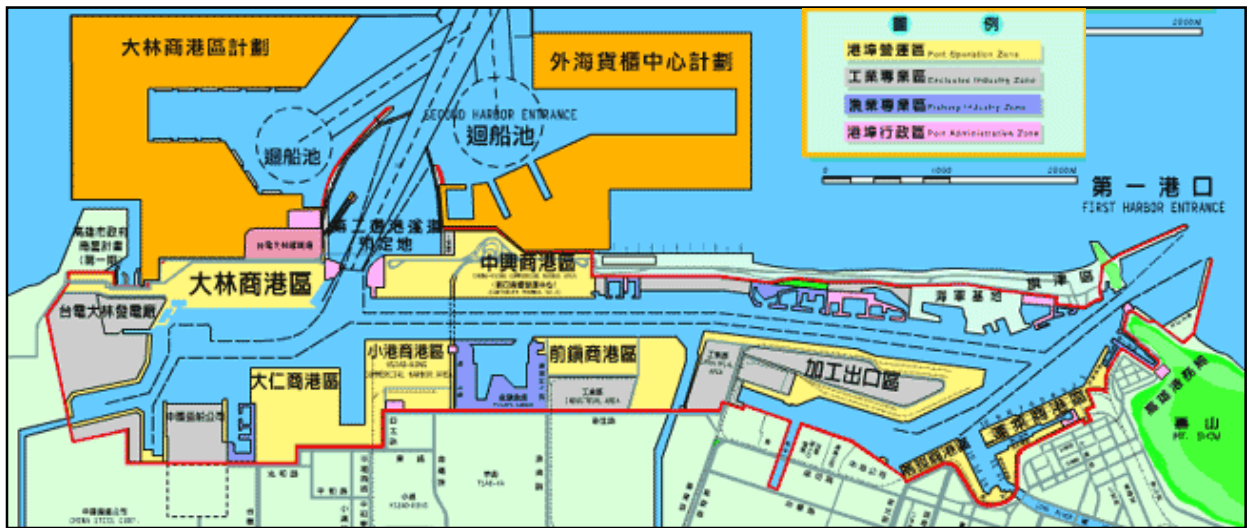
包括目前之第一、第二、第三船渠及1號、11號至21號碼頭，其較其他碼頭接近高雄市區，且作業區十分接近住宅區及商業區，考量環保及配合高雄多功能經貿園區計畫發展需要，參考美國舊金山漁人碼頭之規劃觀念，開發為親水遊憩、綜合商業及客運碼頭。

##### (2) 工業區轉型再發展

中島區內加工出口區、港區內臨海工業區及中興鋼廠將配合經濟部加工出口區管理處設置倉儲轉運區。

##### (3) 外海貨櫃中心闢建

因應民國110年高雄港貨櫃運量1,700萬TEU需求，必須於二港口北側外海規劃貨櫃中心，共計興建貨櫃碼頭十二座，碼頭設施由業者以BOT方式投資興建。



資料來源：交通部高雄港務局，民國96年9月，「高雄港整體規劃及未來發展計畫」。

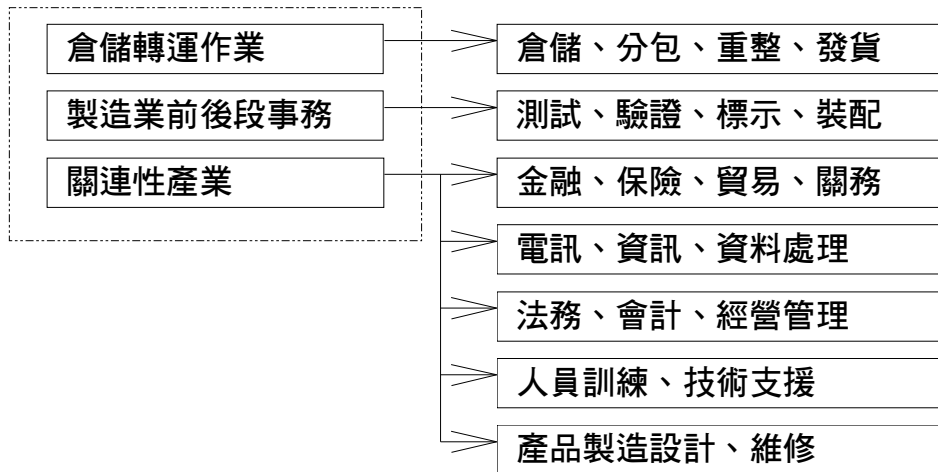
圖 3-2-3 高雄港整體規劃及未來發展平面圖

(二) 加工出口區設置倉儲轉運專區（含擴區）整體規劃計畫

經濟部「發展台灣地區成為亞太製造中心推動計畫」將加工出口區功能予以轉型，朝免稅區與保稅倉庫方式設置倉儲轉運專區，計畫內容概要如下：

1. 產業類型與功能

產業類型包括倉儲轉運作業、製造業前後段事務、關連性產業等，民國95年目標產值4億美元/公頃，全專區總產值1,000億美元。其產業功能如下：



2. 分期分區開發計畫

專區範圍共分三個次分區，其中與本計畫相關者為中島專區與成功專區，其規劃內容如概述如下：

(1) 中島專區

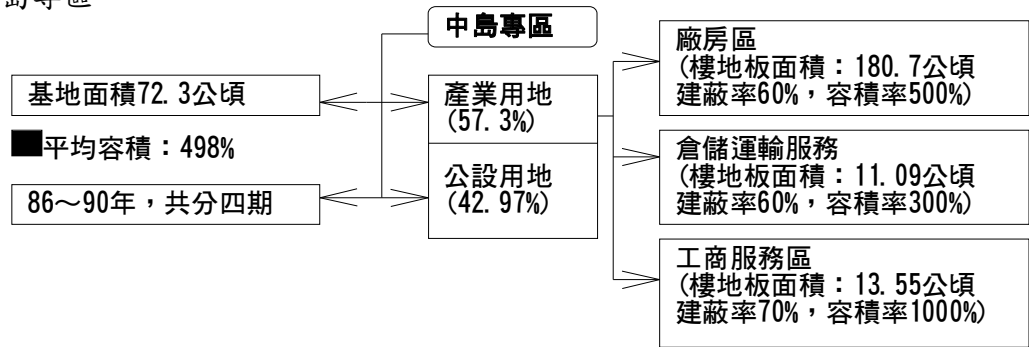


圖 3-2-4 中島專區土地使用配比圖

(2) 成功專區

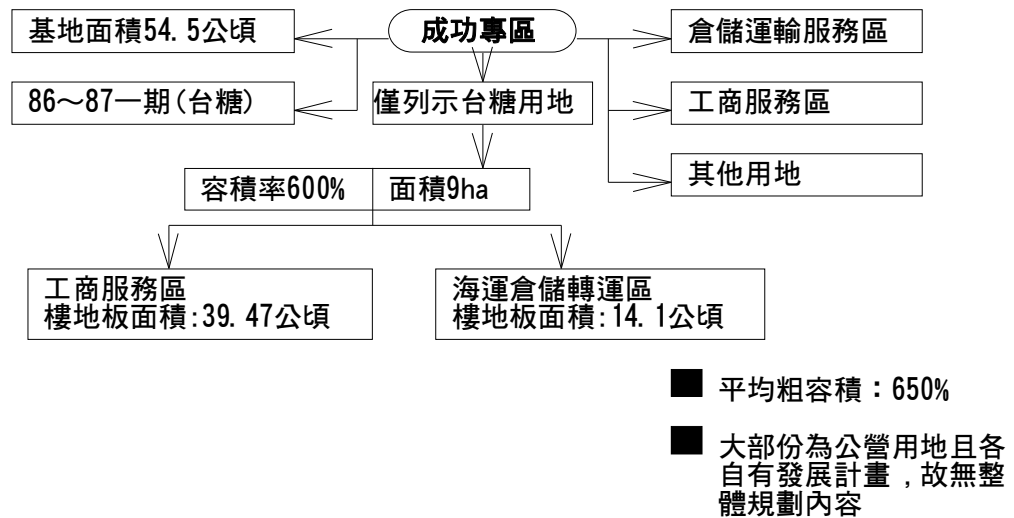


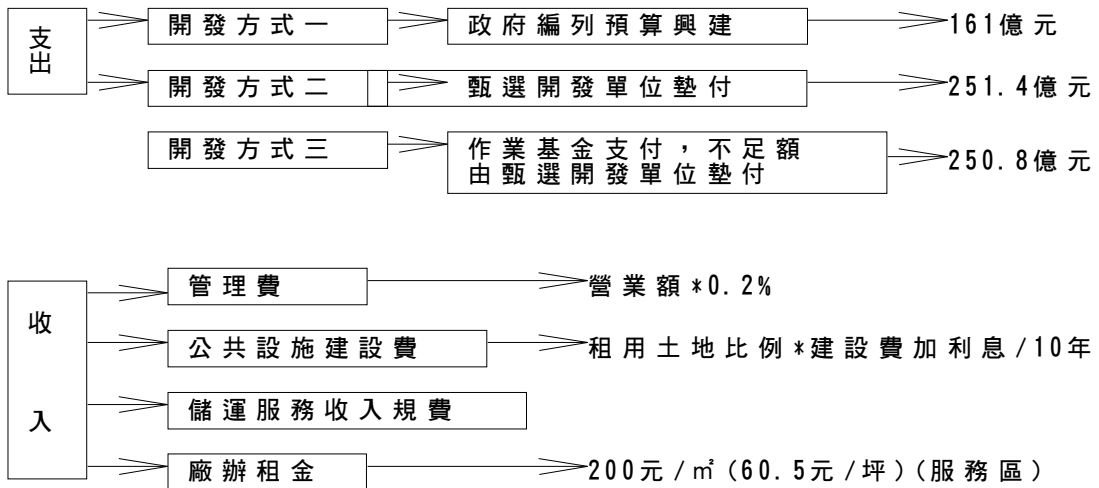
圖 3-2-5 成功專區土地使用配比圖

由表3-2-1可知，此二專區各分區比值，即倉儲運輸：製造：工商服務（倉儲轉運關連產業）約為3：5：2，倉儲及製造占了總開發樓地板面積的80%以上，且屬於高密度的工業廠房。

表 3-2-1 中島專區與成功專區產業用地樓地板面積分配比較表

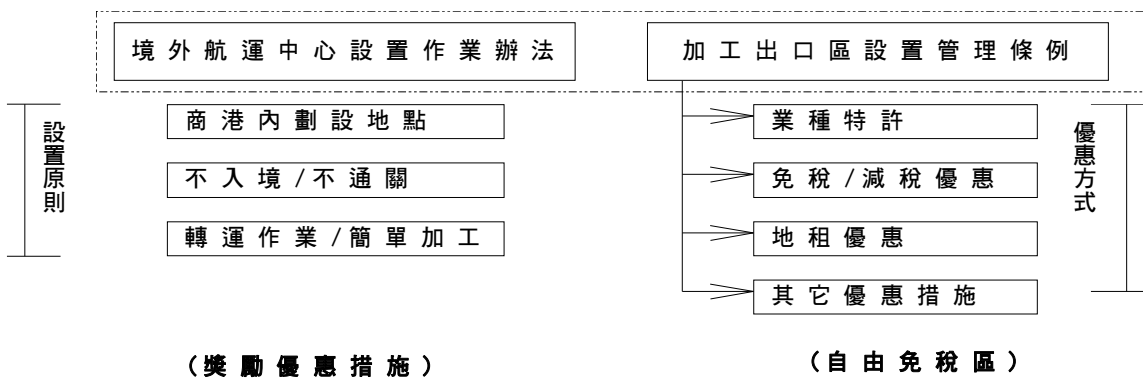
使用別	規劃產業樓地板面積	中島專區 (公頃)	成功專區 (公頃)	小港專區 (公頃)	合計 (公頃)
1.倉儲轉運作業	倉儲業	55	130	15	200
	運輸業	6	8	1	15
	小計	61 (30%)	138 (33%)	16 (52%)	215 (33%)
2.製造業前後段業務	一般製造業	55	0	5	60
	含研發、設等製造業	60	198	2	260
	小計	115 (55%)	198 (47%)	7 (22%)	320 (49%)
3.工商服務 (倉儲轉運關聯產業)	國際貿易業	15	42	3	60
	金融業	2	9	1	12
	保險業	1	6	0.5	7.5
	通信業	1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

3. 開發方式及財務計畫



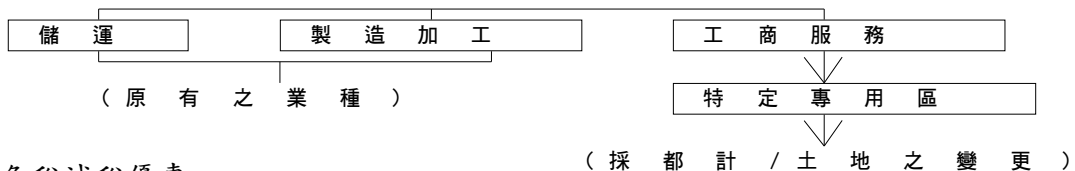
4. 獎勵優惠措施

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

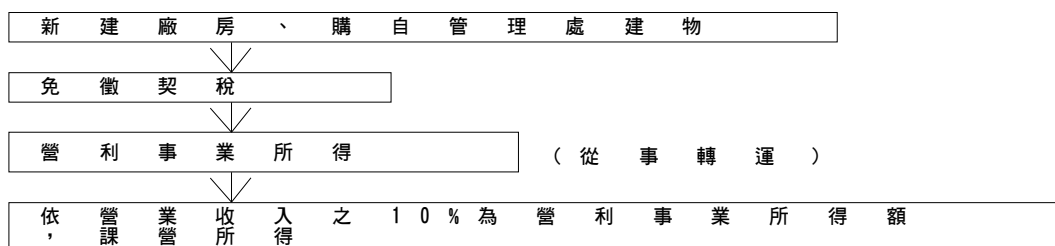


「加工出口區設置管理條例」提出包含業種特許、租稅優惠、地租優惠及作業方式等優惠措施，基本精神如后所述。

(1) 業種特許

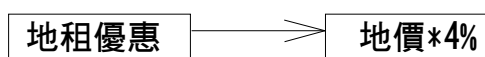


(2) 免稅減稅優惠

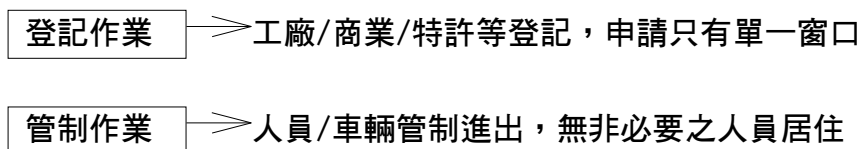




## (3) 地租優惠



## (4) 其他措施



## (三) 自由貿易港區計畫

本計畫主要係延續南星計畫之作業方式，填築南星計畫第一期工程南側（海洋放流管位置海域，已與中油公司協調原則同意填築）、第二期工程南側及高雄縣林園鄉外海，以創造海埔新生地。

未來可配合高雄港洲際貨櫃中心或自由貿易港區的設置時程，適時提供發展用地以提昇台灣總體的競爭力。在港區部分，第一貨櫃中心已報准營運中；在加工出口區部分，中島專區與成功專區已報院核定中。

## (四) 高雄港洲際貨櫃中心

為解決近程高雄港貨櫃碼頭可能不足之問題，交通部航港局先行辦理第一期工程，於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，預計於民國99年完工營運。

推動本計畫之目的，既為滿足高雄港未來貨櫃運輸之需求以提昇高雄港之國際競爭力，以維持成為洲際貨櫃樞紐港埠之優勢。並藉由石化油品卸儲中心之興建，進行港埠區位功能之調整增進整體作業效率與資源運用以滿足南部地區石化油品儲運需求，並促進高雄市、港之整體發展。

## (五) 高雄世界貿易展覽中心暨國際會議中心

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，視為高雄市發展之重大設施。高雄世貿展覽暨會議中心定位為「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。其空間規模除考慮展覽特性的需求，大型專業展覽規劃1,200~1,500個攤位；會議中心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，分別規劃可容納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，以提供各類型會議活動之彈性使用空間。未來世貿展覽暨會議中心興建完成，預估可達到之經濟效益為增加經濟產值92億元、創造就業機會4,000人及提高國民所得1.2億元。對促進高雄地區產業轉型，帶動產業及觀光發展與國際行銷有正面效益。

## (六) 高雄港區 1 至 22 號碼頭水岸改造策略規劃

針對鹽埕區、苓雅區臨高雄港畔近66公頃土地，荷蘭團隊KWF事務所將高雄海洋城市的願景—「水岸花香」作為主要規劃構想，加強密度、高度、機能、氛圍的多樣性，創造高雄港區的多面向的設計概念，設計主軸從大海、柴山、舊港區、愛河到整個城市的水及綠地系統，改造成公園、水之島、主題廣場、小規模複合使用區、歡樂之島、茶之島、音樂會議中心、與海洋中心、節慶廣場、愛河灣、高密度的複合商業區，與城市的呼吸結合在一起，並與周邊街廓的現行使用相融合。場域主體建築是位於愛河口，造型如盛開花朵的音樂會議中心，以及橫跨愛河的摩天輪，整體構想如圖3-2-6所示，建築群顏色以紅色為主調，呈現水岸空間的浪漫風采。其發展定位為：

### 1. 娛樂休閒碼頭區（1~10 號碼頭）

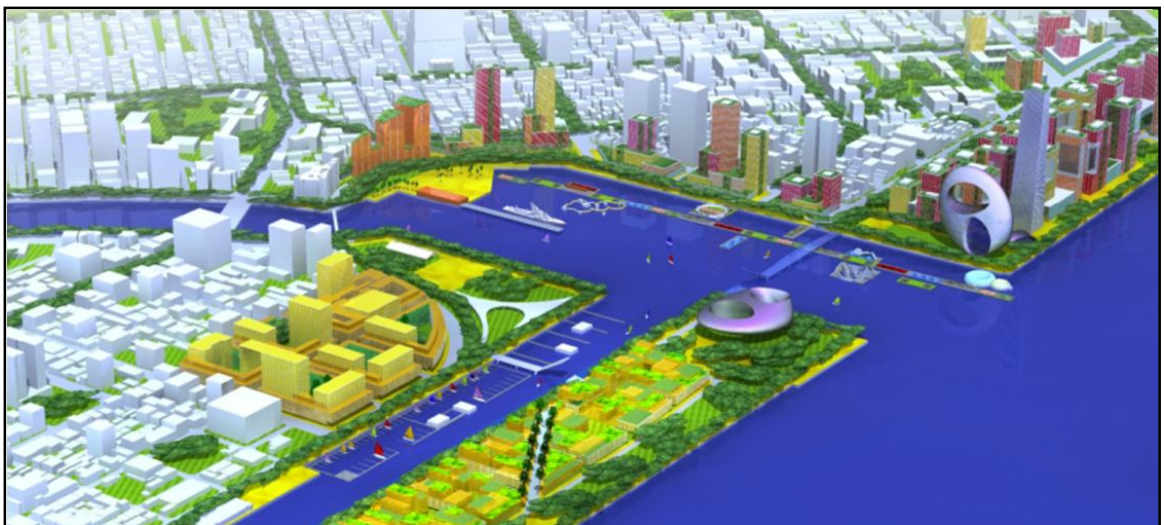
1-10 號碼頭定位為以休閒娛樂、文化創意產業等主題的綠色地區。濱水岸的帶狀公園開放空間，伴著綠意、水景及緊鄰的藝廊、精品旅館、咖啡館、小規模零售商業、工作室空間與高品質住宅，形塑專屬高雄的娛樂休閒碼頭。

### 2. 愛河碼頭（11~15 號碼頭）

本區西鄰水岸、東面都市，是充滿各種可能性的城市與水岸中介空間，不僅銜接了都會公園與愛河左岸既有社區，也聯繫了愛河東側的都會空間與西側的水岸休憩空間。本區開放空間的設計重點，係將基地之園道與公園組成綠色系統，並與高雄都會空間的串聯。此外，位於水岸的流行音樂中心亦將成為本區重要文化地標，成為連結都會公園與愛河碼頭的節點。

### 3. 都會公園（18~21 號碼頭）

本區為水岸邊密度最大的開發區塊，容許較大的開發地塊與開發規模，以容納大型私人投資及公共投資項目。活動設定以地區層級的混合性商業及娛樂服務設施為主，搭配因流行音樂中心之設立引進流行創意產業，將可帶動水岸轉型與開發。開發內容著重在商業辦公、住宅、購物、旅館、會議及旗艦店、連鎖健身中心等大型公眾建築，藉此創造有別於其他分區的城市功能。本區東側將有旅運大樓以接待進出海關之國際旅客，成為高雄的國際水岸門戶。



資料來源：高雄市政府都市發展局，「高雄港區1至22號碼頭水岸改造策略規劃暨實施方案」，2008年。

圖 3-2-6 高雄港區 1 至 22 號碼頭水岸改造策略規劃示意圖



### （七）海洋文化及流行音樂中心

南台灣缺乏適合流行音樂表演場館及影音展示空間，造成人才外流，國內外大型音樂表演活動更甚少南下，造成產業無法鏈結與生根，藝文市場自不如北部活絡。

本計畫以流行音樂表演為核心，佐以與高雄城市發展密切相關之海洋資源特色，結合港灣基地環境，興建多元文化場館，構築一個鏈結海洋文化、海洋資源與文化創意發展的觀光園區，帶動產業群聚，推展港區觀光活動，並藉以提昇南部表演場所與設施之質與量。

海洋文化及流行音樂中心規劃於11~15號碼頭興建戶外水岸展演場，配合海洋文化中心展示及體驗活動；主館提供2500~3500座席，規劃重點在於營造光效果與炫麗的表演舞台，以作為舉辦流行音樂與熱門音樂演唱會之用；流行音樂展示區將系統整理流行音樂發展歷程並推出主題展以推廣流行音樂知識，使流行音樂中心兼具社會教育功能；海洋文化展示中心將設置主題常設展區，包括遊艇、海洋休閒、海運及能源科技四個主題，結合碼頭運輸功能組成營運中心，可配合舉辦海洋文化節慶活動。

此外尚規劃流行音樂產業社群空間、音樂藝術與海洋科技文創產區、小型室內展演空間等，提供南台灣流行音樂界更國際化的音樂表演空間、搭配多元層面的人才培育課程，厚植流行音樂產業根基、並結合中山大學、海洋科技大學等海洋研究機構群，帶動海洋文化研究與教育推廣、發展周邊文化創意產業發展、塑造海洋音樂城市意象。



資料來源：變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫部分特定文化休閒專用區（特文三、特文四）為特定文化休閒專用區（特文五）案計畫書。

圖 3-2-7 海洋文化及流行音樂中心模擬願景圖

### （八）高雄港國際旅運大樓

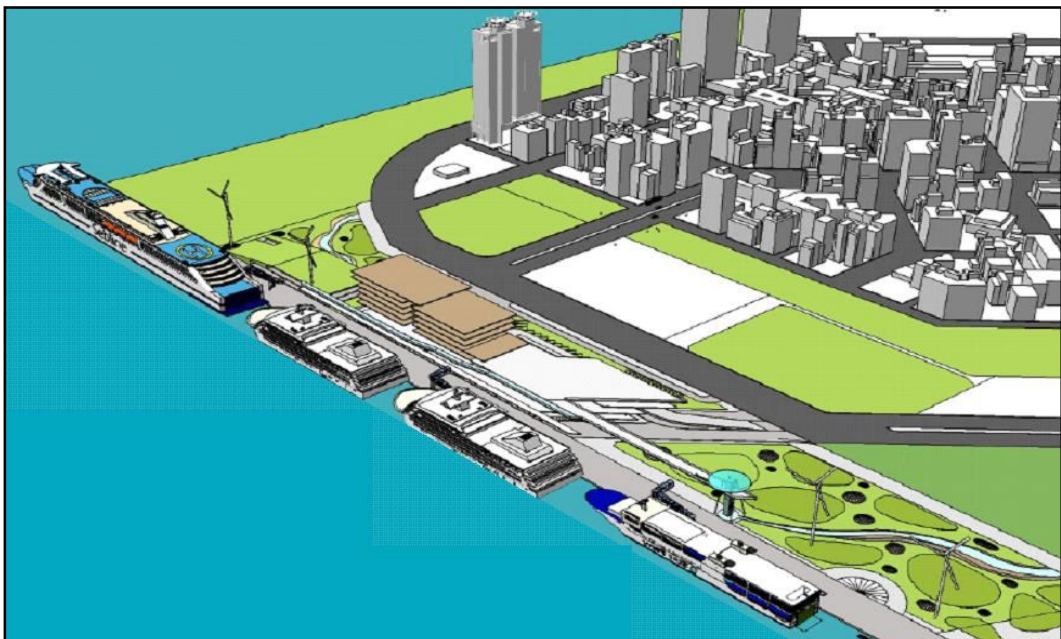
高雄港是舉世聞名的國際大港，但客運設施卻相當簡陋，加上現有辦公廳舍建築老舊、空間不足，致各港務相關單位散佈於港區內各處，對於服務至港

旅客、航商與洽公民眾均造成相當的不便，故有需要改善高雄港現有之旅運設施、提高港埠服務品質、創造更好的營運環境與績效。

另為活化港灣空間，增進土地利用，並因應港區未來旅運業務之發展，依照「高雄港整體規劃及未來發展計畫（96-100年）」並參酌「高雄多功能經貿園區特定區計畫」，進行高雄港19~20號碼頭及其後線土地之開發，興建高雄港港務大樓及國際旅運大樓，讓港市發展方向互相密合，並促進港區及都市發展，帶動高雄國際觀光。

依據行政院98年10月29日院臺交字第0980066860號函核定之「高雄港客運專區建設計畫」，本計畫預定於19~20號碼頭興建旅運及港務合一之多目標使用客運大樓一棟，旅運大樓樓高四層，分別做為入境大廳、出境大廳、多目標使用空間和國際會議廳使用；港務部分之空間規劃為地上9層，地下2層，並與旅運部分結合，以靠苓南路側之海邊路為主要進出道路，其交通動線與旅運大樓各自獨立。

本計畫除希望配合未來旅運市場發展，將目前之港灣空間加以調整，以提供完整之旅運及港務服務，帶動高雄港郵輪業務之發展外，並希望藉由本案之推動，提供民眾優雅閒適的親水空間，並結合鄰近遊憩資源，帶動南部地區觀光旅遊產業發展。高雄港舊港區18~21號碼頭全線長度575公尺，約可同時停靠兩艘大型國際郵輪及一艘國內線客輪，未來則將視客運市場之發展狀況，整合16~17號碼頭，全區作為客運碼頭使用。在船席安排方面，以19、20號碼頭為主要船席，供郵輪或快速渡輪通關使用，18號碼頭為備用船席，作為過夜郵輪靠泊使用，另21號碼頭則作為國內線之固定船席使用。16及17號碼頭可視船型長度彈性調配使用，並於未來納入客運碼頭之整體規劃。



資料來源：變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫部分特定文化休閒專用區（特文三、特文四）為特定文化休閒專用區（特文五）案計畫書。

圖 3-2-8 高雄港港務大樓及國際旅運大樓空間規劃示意圖

## (九) 交通系統建設計畫

交通系統建設計畫鄰高雄港，位於高雄市主要發展軸線上，提供多功能經貿園區優良之運輸條件，各計畫內容說明如后。

### 1. 高雄港聯外道路建設計畫

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

#### (1) 新生路拓建工程

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

#### (2) 擴建路

路寬由31公尺增為35公尺，全線規劃四快二慢道路，並於55號碼頭檢查站~新生路加設快慢分隔島，以保障機車行車安全。

#### (3) 港區貨車專用道路

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

A. 高速公路沿漁港路高架延伸至新生路，並於一匝道進入二貨櫃

B. 高架道路延伸入二貨櫃中心後，往南沿前鎮漁港旁之漁港中一路佈設，跨越過港隧道後連接至三、五貨櫃中心，並於三貨櫃中心東側增闢一道路連接新生路，以服務四貨櫃中心。

C. 往北行經二貨櫃中心、中油廠區東側後，高架道路在沿新生路及前鎮河北岸佈設，以聯絡成功及中島倉儲轉運專區。

## 2. 加工出口區設置倉儲轉運專區周邊交通改善計畫

- (1) 擴建路及大華路口：改善方案之構想係利用一左轉高架道路免除加工出口區左轉車輛之影響，建議利用港區聯外案規劃之貨車專用道路作為倉儲轉運專區與港區間之聯絡道路，未來配合海關監控設施，將可免除海關押運困擾。
- (2) 成功段快速道路：快速道路於凱旋路北上路段之下匝道原佈設於成功路之前，以服務欲往成功路及加工出口區之車流，目前加工出口區則建議匝道延伸通過成功路口，而僅能到達加工出口區及中島港區之車流，為考量對成功路兩側發展之運輸需求，建議維持快速道路之原規劃案，或增設一匝道延伸跨越成功路口。

## 3. 高雄臨港輕軌建設計畫

為發揮捷運紅橘線運輸效益、提昇市區路網覆蓋率、強化大眾運輸服務及因應整體都市發展，高雄環狀輕軌捷運建設案正辦理公告招商前之準備作業。臨港輕軌建設計畫路線規劃貫穿南、北高雄之人口稠密區及商業中心，並配合台鐵（台鐵捷運化）、捷運、公車等轉運站與轉乘設施規劃，建構完整市區交通網路。高雄臨港輕軌路線為一環狀路線，路線起於凱旋三路與一心路口北側之前鎮調車場，行經凱旋二至四路—成功路—五福三路—河東路—同盟三路—美術東二路—美術館路—大順一至三路，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。路線長度約為 19.6 公里，設置 32 處候車站，其中 C5、C6、C7、C8 位於計畫區內之成功路上，C2、C3、C4 與 C9、C10、C11 則分別鄰近計畫區北側特文區與計畫區東南側特貿區。

## 4. 捷運系統建設計畫

目前捷運系統核定路線為紅線及橘線，紅線沿中山路由南而北穿越本計畫中心，北及高雄火車站和左營地區，南達小港機場和前鎮、小港等地區，此路線行經高雄市最主要之工商發展軸線及重要運輸場站，其中 R6、R7、R8 車站即設於距本計畫 500 公尺範圍內之中山路/凱旋路口、中山路/民權路口及中山路/三多路口；而捷運橘線西起鹽埕區臨海路，行經蓬萊商港區北側之五福、七賢路口後，沿中正路東行至鳳山，並在園區附近設有 O1 及 O2 車站。此二條捷運路線均行經多功能經貿園區，紅線已於 97 年 3 月開始營運，提供了本計畫發展大眾運輸之良好契機。

## 5. 臺鐵捷運化—高雄市區鐵路地下化計畫

計畫範圍北起高雄市左營區新左營車站，南達高雄縣鳳山市鳳山車站南方止，施工路段總長度約 15.26 公里。並於 98 年 1 月 12 日經建會審議，核定左營計畫，範圍自新左營車站以南至葆禎路，長 4.13 公里，預定於民國 106 年（2017 年）以前完工，並預計新增 6 處輕軌通勤車站，包括有內惟站、美術館站、鼓山站、三塊厝站、民族站及大順站。

## 6. 台灣高速鐵路計畫

台灣高速鐵路計畫全線北起台北車站，南迄高雄左營站，縱貫台灣西部，全長約 345 公里，此專案為國內第一件重大 BOT 投資計畫。

## 7. 水岸輕軌

配合高雄港區 1 至 22 號碼頭水岸改造計畫與捷運、環狀輕軌系統，於港區內推動輕軌運輸系統，其路線規劃往東可連接捷運紅線 R8 三多商圈站，並可連接環狀輕軌 C8 新光站，往西可銜接捷運橘線 O1 西子灣站，路線長度約 5 公里，候車站共計 9 處。

## 三、綜合分析

經由上述上位及相關計畫之整合，將對本計畫區之發展方向定位、土地使用、發展腹地、管制方式等產生影響，詳如圖3-2-9所示，分述如下：

- (一) 高雄多功能經貿園區扮演各計畫間之協調指導角色。
- (二) 利用高雄港埠現有之優越條件，規劃具多功能之海運轉運中心，提供據倉儲、轉運、金融及商業等相關服務業之發展。
- (三) 倉儲廠房空間之重要性，以現有中島專區及成功專區之規劃方式，注重儲貨分裝空間之配比。
- (四) 加工出口區之功能正確，其配合劃設之特定倉儲轉運專用區，得因應未來工商服務產業發展之需求。
- (五) 加工出口區因有人車管制，且貨運進出受限，對經貿核心專用區之影響較小；另中島港區內工業區基於完整性及因應加工出口區產業腹地發展飽和問題，宜全納入加工出口區。
- (六) 碼頭功能之調整：配合高雄港未來發展計畫之指導，調整部分鹽埕、苓雅、蓬萊碼頭功能，開發為親水休憩、地區商業、文化設施及客運碼頭為主。
- (七) 高鐵通車將高雄納入台灣一日生活圈內，跨入國際網絡軌道，有助於高雄市以城市空間結構、創新網路、人才隊伍和產業群體建構“城市創新圈”基礎之發展，高雄多功能經貿園區更可結合交通機能，發展相關產業及滿足商務旅運服務需求，提升整體產業競爭力。
- (八) 高雄世貿展覽暨會議中心之設置，將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，對促進高雄地區產業轉型，帶動產業及觀光發展與國際行銷有正面效益。



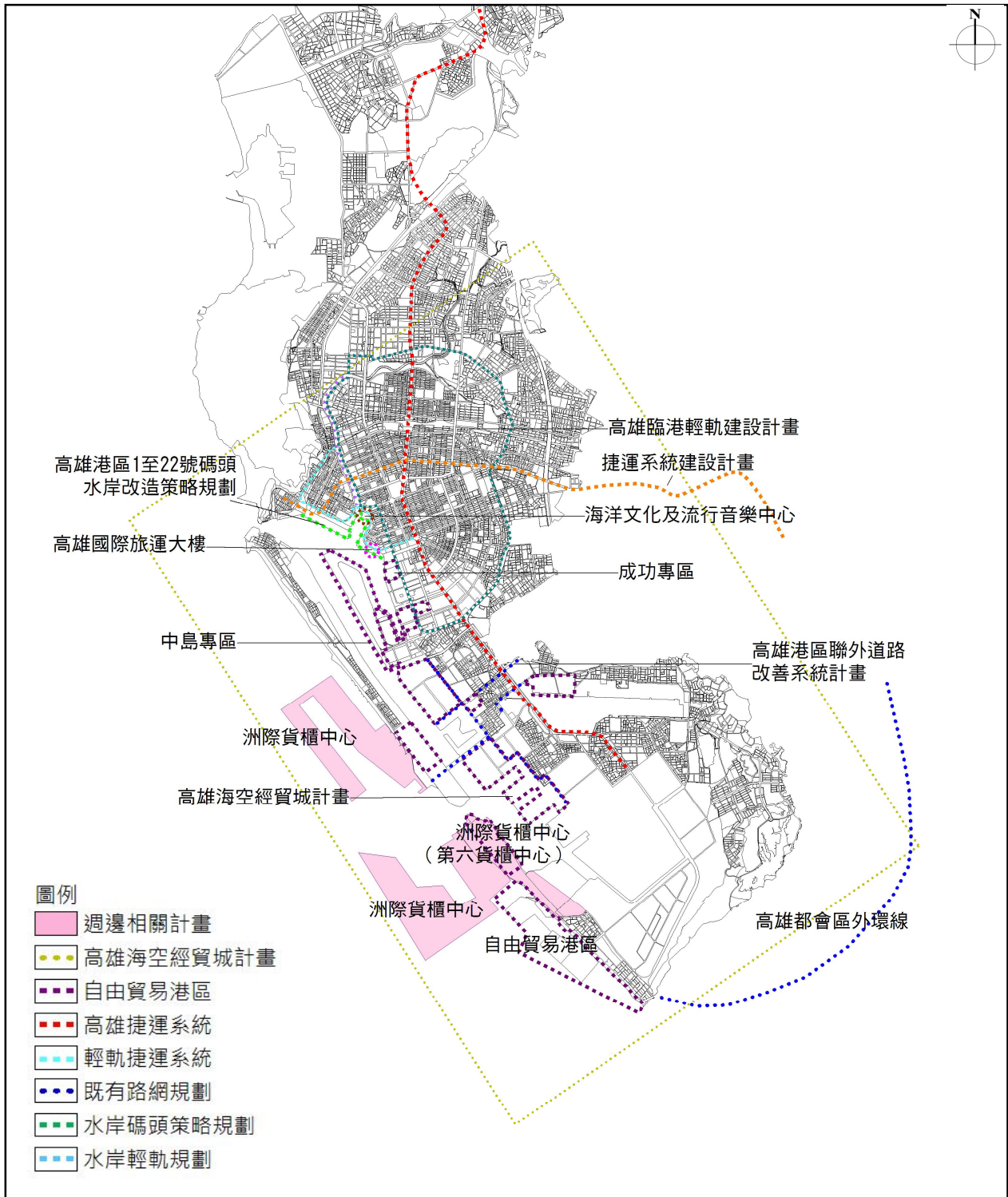


圖 3-2-9 上位計畫及相關計畫區位示意圖

### 第三節 人口與經濟產業發展

以下分別就本計畫區人口成長及經濟產業發展分項說明之。

#### 一、人口分析

##### (一) 本市人口概況分析

原高雄市總人口數近十年內由1,509,510人增加約16,445人至民國100年之1,525,955人。其中本計畫區所在之鹽埕區、鼓山區、前鎮區及苓雅區近十年人口成長趨勢除鼓山區外，其餘地區有逐年下降趨勢，詳如表3-3-1所示。

表 3-3-1 本市人口概況分析綜整表

年	鹽埕區		鼓山區		前鎮區		苓雅區		原高雄市	
	人口數 (人)	成長率 %	人口數 (人)	成長率 %	人口數 (人)	成長率 %	人口數 (人)	成長率 %	人口數 (人)	成長率 %
91	30,890	-6.02	107,855	1.93	204,083	5.33	199,250	-1.43	1,509,510	1.01
92	30,298	-19.16	108,157	2.80	202,230	-9.08	196,942	-11.58	1,509,350	-0.01
93	29,815	-15.94	111,635	32.16	201,871	-1.78	193,997	-14.95	1,512,677	0.22
94	29,410	-13.58	114,789	28.25	200,511	-6.74	191,705	-11.81	1,510,649	-0.13
95	29,008	-13.67	118,777	34.74	200,660	0.74	189,820	-9.83	1,514,706	0.27
96	28,635	-12.86	122,551	31.77	200,427	-1.16	188,020	-9.48	1,520,555	0.39
97	28,067	-19.84	125,641	25.21	200,614	0.93	186,765	-6.67	1,525,642	0.33
98	27,651	-14.82	129,521	30.88	199,951	-3.30	185,021	-9.34	1,527,914	0.15
99	27,399	-9.11	131,728	17.04	199,144	-4.04	183,948	-5.80	1,529,947	0.13
100	26,723	-2.47	132,868	0.86	197,693	-0.73	181,717	-1.21	1,525,955	-0.26

資料來源：1.高雄市政府民政局；2.本計畫整理。

##### (二) 計畫區人口概況分析

本計畫區可區分為特定經貿核心專用區、特定文化休閒專用區及特定倉儲轉運專用區，目前計畫區內現況之使用多為工業使用、港埠使用、倉儲使用、開發中及閒置空地等。

高雄多功能經貿特定區係配合亞太營運中心政策、倉儲轉運專區計畫、高雄港整體發展計畫等之整體發展計畫，未來以發展倉儲、經貿、休閒活動為主，故原計畫所指計畫容納人口係指商務活動居住人口。原計畫配置商務活動居住人口為13,000人，就業人口約為160,000人，粗居住密度約為22人/公頃，淨居住密度則約為580人/公頃。各特定專用區內預計引進人口分別為：

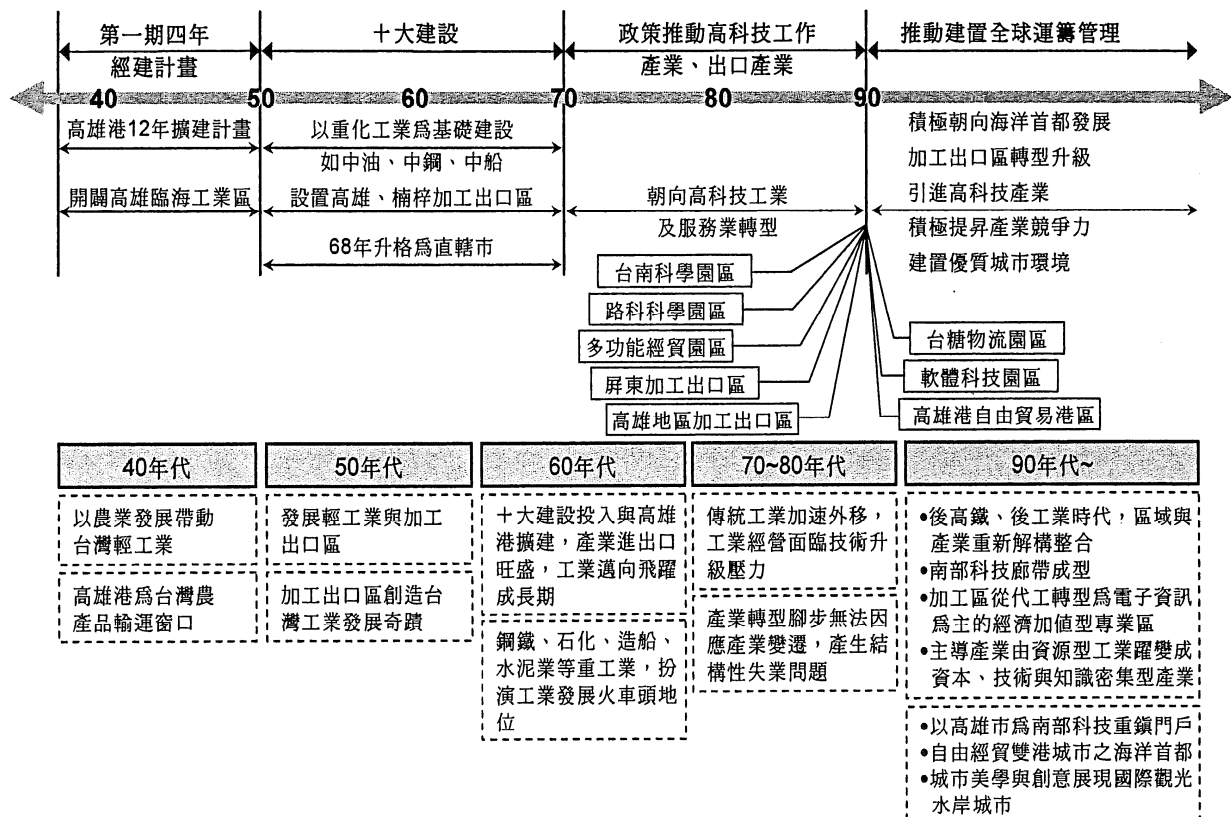
1. 特定文化休閒專用區：預計引入居住人口 1,600 人。
2. 特定經貿核心專用區：預計引入居住人口 11,400 人。
3. 特定倉儲轉運專用區：不擬引入居住人口。

## 二、經濟產業活動

### (一) 高雄市產業發展變遷

高雄市產業自主性較低，在40年代至70年代多遵從中央制定的產業發展走向。40年代的高雄港12年擴建計畫及臨海工業區的開闢，促進工業及港口之建設發展，為高雄市發展成為工業都市的開始；50年代配合中央政策「獎勵投資條例」及「加工出口區設置管理條例」的實施，設立高雄加工出口區及楠梓加工出口區，創造台灣工業發展的奇蹟；60年代依循中央推動之「重化工業進口替代」產業政策及十大建設的投入，設立中鋼、中船與中油，發展成為國內鋼鐵及石化重鎮。70年代則配合中央高科技工業政策，高雄加工出口區及楠梓加工出口區轉形成為IC電子零組件及制程的重要生產基地。

進入80年代後，隨著國內經濟的轉型、國際貿易的需求增加，政府積極規劃高雄港成為亞太營運中心之海運中心，民國85年高雄市政府提出「多功能經貿園區計畫」，擴大原倉儲轉運專用區的再加工功能，並附加金融、電信、遊憩及國際會議等機能；惟中央資源集中於開發北部的高科技產業園區，使得高雄市產業因缺乏資源挹注相對轉型遲緩。不過在進入廿一世紀所面臨的後高鐵路後捷運時代，高雄市積極引進高科技產業並設立高雄港自由貿易港區，並提供多項優惠鼓勵多功能經貿園區、軟體科技園區及台糖物流園區等產業園區之發展，詳圖3-3-1。



資料來源：高雄市綜合發展計畫-提昇本市產業競爭力與經濟發展策略規劃，高雄市政府，民國95年。

圖 3-3-1 高雄巿產業發展歷程示意圖

## (二) 高雄市產業結構分析

### 1. 整體產業結構

高雄市早期在高雄港及其周邊重化工業區與加工出口區的帶動下，發展成台灣第二大都市。從高雄市產業結構分析可顯現其及業人口結構在近年已逐漸轉變為以三級產業為主，可見高雄市由過去的工業都市轉型為工商業並重的都市。

根據表 3-3-2 所示，高雄市雖已由工業都市轉型為工商業並重之都市，但三級產業服務層級較高之財金、文化、科學與休閒等專業性服務業及業人口所佔比例仍屬偏低。

表 3-3-2 高雄市各級產業人口統計表

單位：千人

項目		年別	96年	97年	98年	99年	100年 6月
一級產業	農、林、魚、牧業		6	5	4	3	44
	小計		6	5	4	3	44
二級產業	礦業及土石採取業		0	0	--	--	0
	製造業		150	143	143	155	357
	電力及燃氣供應業		2	3	3	3	4
	用水供應及污染整治業		5	5	5	6	10
	營造業		56	55	50	51	95
	小計		213	206	201	215	466
三級產業	批發及零售業		132	138	126	125	216
	運輸、倉儲業		35	33	30	32	58
	住宿及餐飲業		56	57	62	57	89
	資訊及及通訊傳播業		12	12	12	14	16
	金融及保險業		25	29	31	31	46
	不動產業		6	6	5	7	9
	專業、科學及技術服務業		22	20	20	21	27
	支援服務業		22	21	19	21	34
	公共行政及國防		22	22	26	27	50
	教育服務業		51	49	49	47	80
	醫療保健及社會工作服務業		28	30	32	32	56
	藝術、娛樂及休閒服務業		6	5	7	6	9
	其他服務業		38	40	44	44	69
	小計		454	462	463	462	761
總計		673	673	668	681	1,271	

註：100年起高雄市包括原高雄市及原高雄縣。

資料來源：人力資源調查統計月報（96-100年6月）。

以二級和三級產業的產值指標觀察高雄市的產業結構變遷（詳表 3-3-3），其中二級產業產值的比重明顯下降，由民國 75 年的 83.41% 降至 95 年的 62.66%；反之，三級產業的比例則大幅成長，由民國 75 年的 16.59% 提昇至 95 年的 37.34%。20 年間二、三級產業產值的升降幅度為 20.75%，高雄亦已逐漸由工業都市轉型為工商業都市。惟另從民國 95 年三級產業人口觀之，運輸倉儲通信業、金融保險業及工商服務業人口所佔比例僅為 19.32%，顯示仍有極大的成長空間。

表 3-3-3 高雄市產業結構分析表

單位：百分比

產業	年度、產值	75年		95年	
		產值	員工	產值	員工
二級產業	礦業及土石採取業	0.05	0.05	0.01	0.01
	製造業	78.72	49.13	54.32	23.64
	水電燃料業	0.01	0.03	1.85	0.81
	營造業	4.63	9.34	6.47	10.58
	小計	83.41	58.55	62.66	35.03
三級產業	批發零售及餐飲住宿業	6.92	22.93	12.36	30.93
	運輸倉儲及通信業	4.49	7.24	9.84	8.99
	金融保險業	1.22	1.54	5.11	4.61
	工商服務業	0.47	1.34	4.37	5.07
	社會服務及個人服務業	3.49	8.4	5.66	15.36
	小計	16.59	41.45	37.34	64.97

資料來源：1.台閩地區工商及服務業普查調查報告，75年、95年；2.本計畫整理。

整體而言，高雄市經濟發展主要集中重化工業及傳統產業，雖然產業發展隨科技產業及服務業發展逐漸轉型中，而全球化思潮與大陸經濟崛起，更對高雄市產業發展存在一定程度的影響，故如何在提振高雄市的產業及發覺未來發展方向及產業，為現階段重大課題。

## 2. 各行業別發展現況

由表 3-3-4 可看出高雄市各行業廠商設立家數逐年增加，至 96 年已達 54,265 家廠商，較 92 年增加超過 2,000 家，主要分佈產業為「批發及零售業、住宿及餐飲業」、「營造業」、「製造業」、「金融保險不動產租賃、專業科學及技術服務業」；96 年廠商家數呈現下滑情形的行業分別是「礦業及土石採取業」、「批發及零售業、住宿及餐飲業」以及「教育、醫療保健、社會福利文化、運動及休閒服務業」。

由各行業資本額顯示，96 年各行業資本總額合計已超過 1 兆元，與廠商家數成長趨勢相同；其中，成長比例最顯著的是「水電燃氣業」，此因 96 年該業種分類包含用水供應及污染整治業，可看出環保意識的抬頭亦帶動相關產業之發展。另資本總額增加最多的是「金融保險不動產租賃、專業科學及技術服務業」與「教育、醫療保健、社會福利文化、運動及休閒服務業」，顯示整體服務業呈現成長的趨勢，可見高雄市的整體產業結構調整方向持續朝向服務業發展。

從表 3-3-5 可看出工商及服務業分布情形二級產業多分布於高雄市外圍地區，三級產業則集中於市中心地區。

表 3-3-4 歷年高雄市產業發展情況一覽表

行業別、項目		92年	93年	94年	95年	96年
農林漁牧業	公司數	1,245	1,249	1,243	1,153	1,395
	資本總額	35,774,074	33,506,373	30,111,460	27,959,300	20,302,895
礦業及土石採取業	公司數	191	216	221	193	188
	資本總額	2,549,570	4,494,008	4,618,868	3,800,088	4,585,980
製造業	公司數	6,712	6,779	6,744	5,963	8,636
	資本總額	482,809,983	493,931,698	514,530,733	517,315,448	555,907,763
水電燃氣業	公司數	86	96	96	72	393
	資本總額	1,292,627	1,543,627	1,553,627	1,539,007	4,344,877
營造業	公司數	9,135	9,374	9,405	8,763	8,905
	資本總額	101,786,540	101,169,513	99,620,914	95,337,216	81,151,737
批發及零售業 住宿及餐飲業	公司數	23,787	23,449	22,745	21,728	18,021
	資本總額	151,786,558	145,240,535	142,886,961	147,330,913	125,139,257
運輸倉儲及通信業	公司數	2,149	2,180	2,169	3,204	3,373
	資本總額	39,555,693	39,221,249	35,532,815	36,033,203	52,020,181
金融保險不動產租賃、專業科學及技術服務業	公司數	6,661	6,957	7,158	6,872	7,336
	資本總額	146,023,681	150,548,111	157,668,431	155,492,709	180,201,692
教育、醫療保健、社會福利文化、運動及休閒服務業	公司數	457	478	496	544	188
	資本總額	10,241,781	9,987,985	9,637,708	9,797,513	7,981,759
其他及未分類服務業	公司數	1,510	2,317	3,526	5,210	5,630
	資本總額	13,372,497	19,589,946	29,509,579	43,256,909	30,815,073
總計	公司數	51,933	53,095	53,803	53,702	54,265
	資本總額	985,193,004	995,625,429	1,025,671,097	1,037,862,306	1,062,451,214

資料來源：1.高雄市統計年報，92-96年；2.本計畫整理。

表 3-3-5 高雄市工商及服務業統計表

項目	二級產業				三級產業			
	及業人口	佔高市 (%)	家數	佔高市 (%)	及業人口	佔高市 (%)	家數	佔高市 (%)
鹽埕區	1,346	0.73	169	1.56	8,695	2.54	2,391	2.94
鼓山區	12,116	6.56	684	6.32	19,246	5.62	4,711	6.20
左營區	9,642	5.22	1,166	10.77	37,447	10.93	8,212	10.78
楠梓區	40,061	21.68	1,023	9.45	21,634	6.31	6,426	8.56
三民區	23,305	12.61	2,817	26.02	78,883	23.01	19,664	25.85
新興區	3,463	1.87	324	2.99	32,164	9.38	6,214	7.52
前金區	2,537	1.37	203	1.88	19,566	5.71	3,176	3.88
苓雅區	10,128	5.48	1,346	12.43	60,875	17.76	12,041	15.39
前鎮區	39,902	21.59	1,743	16.10	42,059	12.27	8,393	11.65
旗津區	1,789	0.97	118	1.09	1,456	0.42	737	0.98
小港區	40,529	21.93	1,232	11.38	20,734	6.05	4,192	6.24
高雄市	184,818	100.00	10,825	100.00	342,759	100.00	76,157	100.00

資料來源：95年工商及服務業普查。

### (三) 高雄市產業空間佈局

#### 1. 高雄市產業發展現況

高雄市擁有國際商港及機場的獨特競爭優勢，為南台灣工商重鎮，轄區內有台灣最大工業區及加工出口區，且因早期十大建設及十二大建設分別於高雄市設置中船、中鋼及中油等廠，奠定高雄市重工業及造船、拆船業發展基礎。根據經濟部工業局 96 年統計年報，高雄市加工出口區（楠梓園區、高雄園區、高雄軟體園區、成功物流園區、臨廣園區、小港空運物流區）合計面積為 284.11 公頃，是全國最大的加工出口區，審視中央政府編定工業區、環保科技園區或農業生物園區面積，原台南縣、彰化縣、原高雄縣、高雄市居於全國縣市前四名之列，詳見表 3-3-6 所示。

表 3-3-6 各縣市工業區面積統計

單位：公頃

縣市別	編定工業區		加工出口區		科學園區		環保及生物科技園區		都市計畫工業區		丁種建築用地	
	面積	百分比	面積	百分比	面積	百分比	面積	百分比	面積	百分比	面積	百分比
臺北市	8.00	0.02	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	452.40	2.02	0.00	0.00
高雄市	1,650.00	4.47	284.11	30.22	8.49	0.22	0.00	0.00	900.36	4.01	0.00	0.00
臺北縣	485.83	1.32	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	2,690.73	12.00	616.98	2.86
宜蘭縣	710.09	1.92	0.00	0.00	101.00	2.67	0.00	0.00	627.24	2.80	872.29	4.04
桃園縣	4,250.00	11.52	0.00	0.00	107.00	2.83	31.00	4.87	3,131.38	13.96	3,536.24	16.37
新竹縣	649.00	1.76	0.00	0.00	663.00	17.53	0.00	0.00	796.20	3.55	1,014.38	4.70
苗栗縣	814.00	2.21	0.00	0.00	528.85	13.99	0.00	0.00	675.34	3.01	1,109.41	5.14
台中縣	565.47	1.53	264.00	28.08	668.00	17.67	0.00	0.00	1,916.19	8.54	793.90	3.68
彰化縣	4,336.45	11.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	674.08	3.01	4,369.45	20.23
南投縣	444.09	1.20	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	330.07	1.47	309.56	1.43
雲林縣	12,631.20	34.23	268.00	28.50	97.00	2.57	0.00	0.00	467.98	2.09	4,919.22	22.77
嘉義縣	1,473.68	3.99	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	560.82	2.50	461.49	2.14
台南縣	3,965.78	10.75	0.00	0.00	1,038.00	27.45	210.00	33.01	2,695.30	12.02	1,044.93	4.84
原高雄縣	1,524.36	4.13	0.00	0.00	570.00	15.07	40.11	6.31	2,411.88	10.75	1,012.27	4.69
屏東縣	806.00	2.18	124.08	13.20	0.00	0.00	333.00	52.35	660.68	2.95	1,055.28	4.89
台東縣	22.00	0.06	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	146.17	0.65	27.21	0.13
花蓮縣	716.07	1.94	0.00	0.00	0.00	0.00	22.01	3.46	520.61	2.32	368.45	1.71
基隆市	65.00	0.18	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	560.56	2.50	15.66	0.07
新竹市	12.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	416.84	1.86	75.16	0.35
台中市	738.00	2.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	660.70	2.95	0.00	0.00
嘉義市	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	223.09	0.99	0.00	0.00
台南市	1,030.00	2.79	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	909.92	4.06	0.00	0.00
總計	36,897.02	100.00	940.19	100.00	3,781.34	100.00	636.12	100.00	22,428.54	100.00	21,601.88	100.00

資料來源：經濟部工業局96年統計年報。

高雄市自民國 54 年楠梓加工出口區成立之後，開始朝向以吸引外資、擴張出口為主的產業為發展方向，民國 65 年政府推動十大建設，隨著中鋼、中油、中船等重工業設置後，啟動民間中石化、硫酸銹、民營的鋼鐵業，座落於前鎮及小港工業區，產值高達 20 多億，佔高雄市製造業總產值 70% 以上。90 年代隨著台灣科技產業進步，高雄加工出口區也從傳統代工產業轉型以電子資訊為主的經濟加值型專業區，也刺激高雄市產業結構的轉型。為因應產業結構的改變，高雄市政府於民國 89 年提出多功能經貿園區構想，希望結合現有土

地開發及南科的科技產業、高雄港埠、中油、台糖、台電等公民營工業用地，以發展成為南部科技新城。

高雄港為我國第一大國際商港，港灣形勢天成，並擁有絕佳的地理位置，承載台灣進出口貨物 1/2 以上的吞吐量，民國 90 年以前為全球前五大貨櫃港。然近年來因國內勞力密集產業外移，中國經貿快速成長，上海、深圳兩港營運量大幅成長，致使高雄港在全球主要貨櫃港之排名持續下滑。

面對中國深水港口陸續建設完成，及未來亞太地區成為 21 世紀經貿發展重心，交通部航港局為配合海運發展及貨櫃船舶大型化之趨勢，積極推動「高雄港洲際貨櫃中心計畫」，以分期分區開發方式逐步辦理，期望藉高雄港的地理優勢及完備的軟硬體設施等條件，配合加速港埠營運自由化作業，致力發展高雄港為亞太營運海運轉運中心，使得高雄港在未來全球經濟及海運市場中扮演更積極的角色與地位。

## 2. 南部地區產業空間佈局

### (1) 北端科技產業園區串連，磁吸產官學研網路群聚效應

北端之台南縣市地區具備豐富之產業園區，包括台灣蘭花生物科技園區、柳營科技工業區暨環保科技園區、工研院南分院永康創意設計園區、及南部科學工業園區（台南園區）、永康科技工業區及台南科技工業園區等（如圖3-3-2所示），而其各個園區之發展有利形成群聚效益；另外，南部地區北端亦集彙高雄學園（高雄第一科技大學、燕巢大學城、高雄大學），有利此區產、官、學、研網絡的形成。

### (2) 中端善用海空運籌優勢，奠定亞太製造樞紐轉運中心

中端屬高雄縣市地區包含南部科學工業園區（高雄園區）及岡山本洲環保科技園區等，另外高雄市主要園區分佈於中高雄之多功能經貿園區內，包括軟體科技園區、成功物流園區、三處加工出口區（楠梓、臨廣及高雄園區）及正在推動之自由貿易港區計畫等（如圖3-3-2所示）。高雄地區擁有海空運籌條件，產業空間配合發展物流運籌服務為主，相關經貿、物流服務業為輔之方向發展，屏東地區主要以二級產業為主，並規劃農業技術生物園區，加速發展農業科技產業，使之串聯高雄雙港成為國際地區製造中心之一員。

### (3) 南端發展精緻傳統產業，強化觀光服務圈

南端屬屏東縣市地區其園區化之發展包括屏東生物科技園區（海豐及太源基地）及屏東加工出口區，主要為第一級產業與第三級產業，一級產業以提高產量、品質、加強生產技術的改良為主，並嘗試與觀光或服務業結合（如黑鮪魚文化觀光季、春天吶喊音樂季等），搭配屏東地區特有之天然觀光資源（如墾丁國家公園、大鵬灣國家風景區、四重溪溫泉公園等），創造多元化觀光休閒之三級產業。



就南部產業空間發展定位面向，本計畫區歸屬為「中端」產業空間，位於本計畫周邊產業園區包括楠梓加工出口區、高雄生物科技園區、南科高雄園區、南區環保科技園區、岡山本洲工業區、永安工業區、大社工業區、以及高雄學園等，並形成南北軸線科技產業、東西軸線人文知識經濟之黃金交叉，富饒的產官學研網路孕育新經濟發展觸媒。各計畫內容及其與本計畫之關聯摘要如表3-3-7所示。



資料來源：本計畫整理。

圖 3-3-2 南部地區產業空間佈局示意圖

表 3-3-7 產業發展計畫彙整表

計畫名稱	計畫概述
楠梓加工出口區	現今高雄地區最大加工出口區-楠梓加工出口區，佔地約97.8公頃，其投資金額、受雇員工人數及營業額之數據於全國加工出口區中排名第一。至96年6月底，區內核准投資事業家數為88家，投資金額33億美元，以國內出資為主，約佔69.4%。未來發展將以高科技、高附加價值產業中心兩大主軸為發展方向。
高雄生物科技園區	面積約8公頃，以研發中心為主，不僅與南科、路科生技醫療產業專區結合，並與義大、高醫、長庚及榮總四大醫學中心合作，藉以串連南部區域研發資源。其目前因經費遭受立法院凍結呈現停擺狀態，未來將持續爭取及推動。
台南科技工業區	台南科技工業區於1995年開發，自91年政府推出006688土地出租優惠方案，產業群聚效應漸顯現（包括鋼鐵及機械產業群、機電及家電產業群、運輸產業群及電子零組件產業群等），目前台南科技工業區相關產業用地總面積為35.06公頃，至96年共有效核准154家企業進駐，99間企業實際量產，共提供54,115個就業機會。

表 3-3-7 產業發展計畫彙整表（續）

計畫名稱	計畫概述
南科高雄園區	台南科學工業園區自民國84年開發以來，迄今已無足夠建廠用地可供半導體與薄膜電晶體液晶顯示器業者建廠使用，鑑此，90年經建會審查核定籌設南科高雄園區。台南科學工業園區高雄園區位於高雄縣路竹鄉、岡山镇、與永安鄉交界處，開發面積為571公頃，引進產業以積體電路、薄膜電晶體、液晶顯示器產業為核心，同時吸引通訊、光電、軟體與生物技術等高科技產業。
南區環保科技園區	行政院環境保護署在「零廢棄」的政策理念下，為提昇資源再生技術與強化環保科技，同時進行循環型永續生態城鄉建設，促進產業、生活與生能的平衡，乃規劃設置生態化環保科技園區，藉以強代我國靜脈產業機能，園區之產業發展主要規劃為再生能源、環保關鍵零件及資源化技術等。
岡山本洲工業區	岡山本洲工業區為台糖本洲農場現址，全區面積共207公頃，以金屬加工業（如螺絲業）為主，適用工業局006688優惠方案，近年來台商回流至本洲工業區趨勢熱絡。
永安工業區	永安工業區成立於62年，主要以服務高雄縣及鄰近縣市中企業工廠設廠需要，屬於綜合性工業區，目前廠商主要以鋼鐵，金屬，化學類型為主，工廠規模以員工30人以下的小廠為主。
大社工業區	大社工業區於1975年開發，為僅次於林園工業區之全國第二大石化工業區，涵蓋面積109公頃。國道1號楠梓交流道距工業區1公里，可通高雄港。西距台鐵楠梓車站1.5公里。
高雄學園	高雄學園位於高雄市楠梓區與高雄縣燕巢鄉內，由沿海西邊向東共有國立高雄大學、國立高雄第一科技大學、國立高雄海洋科技大學、國立高雄大學、國立高雄應用科技大學、義守大學、樹德科技大學等7所大專院校連成一線，約有6萬名師生，未來擬藉由燕巢輕軌運輸系統帶狀串連，與南北軸科技產業園區整合學術與實務資源共享。

資料來源：本計畫整理。

### 3. 經濟發展策略

高雄市擁有「國際海空雙港門戶城市」及「產業多元化」的競爭優勢條件，而且高雄市位居南台灣的樞紐地位，未來高雄市、加工出口區及高雄港之資源整合，將可帶動高雄工商港灣都會的產業競爭力，展現後工業時代的城市新風貌。因此高雄市於民國 96 年「高雄市綜合發展計畫」提出未來主軸發展產業，以流通服務業、遊艇產業、綠色能源產業（太陽能產業）、生產者服務業、傳統產業高值化及觀光產業為六大旗艦產業，詳表 3-3-8。

- (1) 流通服務業：倉儲轉運業、整合性物流（3PL、4PL）業、低溫物流業。
- (2) 遊艇產業：遊艇製造與展示，並結合電子零件、儀器計數及維修保養與補給。
- (3) 生產者服務業：包括資訊及軟體服務、會議展覽、文化創意、研發服務、設計服務、金融保險、通訊媒體、環保服務、市場行銷、人才培訓、人力派遣及物流管理服務業、機械設備租賃等。
- (4) 綠色能源產業（太陽能產業）：太陽能光電示範與應用、風電與海洋能源利用暨週邊產業等。
- (5) 高值化傳統產業：包括鋼鐵產業、石化產業等傳統產業高值化。

- (6) 觀光產業：包括遊艇及海洋觀光、陽光電城、運動休閒產業（運動用品批發零售業、體育表演業、運動比賽業、競技及休閒體育場管業、運動訓練業、運動傳播媒體業、運動管理顧問業等）及產業觀光化。

表 3-3-8 推動六大旗艦產業一覽表

產業別	未來發展潛力與方向	產業發展定位
流通產業	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.強調國際物流間的接軌以及國際據點佈局，建構整合性國際物流服務模式</li> <li>2.為南部區域產業提供單一、無縫運輸服務，並以3PL、4PL的型態提供整體規劃與整合的能力，且朝國際化的市場前進</li> <li>3.開發低溫物流市場，可藉以提昇南部農業發展之多元性及競爭力</li> <li>4.整合南星自由貿易港區、唐榮倉儲轉運專區、高雄港洲際貨櫃中心計畫等，建構流通服務業之完整營運環境。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.全國性綜合國際商港</li> <li>2.亞太地區貨櫃運輸之樞紐港</li> <li>3.主要能源原料及重工石化原料進口港</li> <li>4.製造加工再出口及物流中心</li> <li>5.境外航運中心指定港</li> <li>6.觀光及親水性港口</li> </ol>
遊艇產業	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.以遊艇測聯盟方式，由一般船廠轉換成遊艇廠，並強化客制化服務功能</li> <li>2.結合電子零件、儀器技術及維修保養等，形成衛星工廠，促進傳統漁業轉型</li> <li>3.結合愛河及港域等觀光親水空間，規劃遊艇展示、行銷空間，並舉辦相關表演等活動</li> <li>4.與高雄縣興達港遊艇產業專區串聯，加乘遊艇產業權重及產業群集</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.整合遊艇產業產生群聚效應，吸引其他相關船舶零件工業進駐</li> <li>2.帶動推進系統、塗料、電子儀器、動力等相關工業發展</li> </ol>
綠色能源產業（太陽能產業）	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.善用具四季日照充足的資源，結合相關產業及建設，發展為太陽光電應用示範城市</li> <li>2.發展太陽能相關產品之展示或互助體驗活動，如舉辦太陽能車、太陽能船賽事活動</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.太陽光電應用示範城市</li> <li>2.全國性再生能源示範園區</li> </ol>
觀光產業	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.產業觀光化、運用海洋資源為觀光旗艦產業的發展主軸、推展運動休閒產業</li> <li>2.運用海洋資源，發展山海資源新景</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.南南高高屏觀光發展中心</li> <li>2.全國性休閒運動發展中心</li> <li>3.扮演南南高高屏發展藍色公路樞紐</li> </ol>
生產者服務業	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.配合2009世運會發展一系列運動相關數位內容產業</li> <li>2.配合南部產業科技廊帶成型，結合加工出口管理處高雄軟體園區之開發，鼓勵研發創新相關機構於高雄市社南部中心，建立南部研發平台</li> <li>3.整合多功能經貿園區、軟體園區、世貿中心、倉儲轉運專區、航空貨運園區及自由貿易港區等各項推動計畫，建構完整產業服務機能</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.南部區域研發創新育成中心</li> <li>2.南部區域生產者發展服務業核心</li> </ol>
傳統產業高值化	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.配合洲際貨櫃中心之規劃，進行產業區位空間機能交換整合，以強化石化油品由原料輸入、煉製、儲運、貿易活動空間垂直整合，提昇活動效率以利國際佈局</li> <li>2.考慮結合週邊產業升級與污染防制之需要，引進研發資源強化臨海工業區與自由貿易港區的整體技術水準，發展諸如再生或新能源、環境工程或海洋科技等產業</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.全國石化及油品儲運中心</li> <li>2.全國鋼鐵產製中心</li> <li>3.全國生態工業區示範園區 再生能源實驗場</li> </ol>

資料來源：96年度高雄市綜合發展計畫—產業發展與都市空間佈局規劃，高雄市政府，民國97年。

#### (四) 小結

高雄市整體產業發展已呈現由成熟至衰退趨勢，加上產業已出現外移之趨勢，勞動就業人口逐漸下降，但整體生產總值仍維持穩定成長，顯示由於科技的進步，產業亦逐漸升級，工業轉向資本技術密集，所需的勞動力品質提昇。

高雄市產業發展未來應以朝向全球化產業發展趨勢，並以高雄市現有基礎產業為基礎，積極輔導傳統產業升級，結合南台灣的高科技、基礎工業等產業網，提昇產業競爭力，再以發展創新產業為方向，積極發展優勢產業，並結合企業發展全球運籌管理中心作業，以多功能經貿園區與海空物流的加值再加上出口產業區位的完整規劃，積極帶動關連性產業的進駐。

### 三、住宅供需調查

住宅存量之計算乃依據每10年一次之住宅與戶口普查之住宅存量，再透過每年之住宅類使用執照與拆除執照校估而來。由戶數與住宅存量關係計算其住宅供給率，由表3-3-9可知，原高雄市民國90~93年供給率小於1，顯示住宅供給較為不足，但至民國94年起，供給率大於1，民國97年供給率為100.89%，顯示原高雄市住宅供給大於需求，而至98年、99年供給率卻降為99.96%及99.30%，原高雄市住宅出現供不應求之情形。而本計畫區所在之前鎮區，98年第1季至100年第2季統計資料發現，住宅供給率均大於1，顯示前鎮區住宅供給大於需求，高雄地區及前鎮區之住宅存量統計如表3-3-9所示。

表 3-3-9 高雄地區住宅存量統計表

高雄市				前鎮區			
年別	戶數	住宅存量	住宅供給率 (%)	年別	戶數	住宅存量	住宅供給率 (%)
90年	506,632	504,434	99.57	98年第1季	74,068	75,681	102.18
91年	519,444	508,413	97.88	98年第2季	74,734	75,872	101.52
92年	527,560	519,002	98.38	98年第3季	75,155	76,518	101.81
93年	537,377	531,300	98.87	98年第4季	75,341	76,632	101.71
94年	543,892	545,300	100.26	99年第1季	75,520	76,679	101.53
95年	551,009	559,960	101.62	99年第2季	75,818	77,069	101.65
96年	560,921	569,585	101.54	99年第3季	76,176	76,504	100.43
97年	571,166	576,274	100.89	99年第4季	76,244	77,132	101.16
98年	580,670	580,410	99.96	100年第1季	76,348	77,445	101.44
99年	588,871	584,770	99.30	100年第2季	76,498	77,542	101.36

註：住宅供給率是由住宅存量除以家戶數計算出。

資料來源：內政部營建署住宅資訊統計網、高雄市政府住宅e化網。

## 第四節 土地使用發展現況

本節擬依「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」第5條，就土地使用發展現況及建築高度與結構現況說明如下：

### 一、土地使用發展現況

本計畫區內之土地使用以工業使用、港埠使用及空地為多，有關本計畫區內之土地使用現況詳見圖3-4-1及表3-4-1所示。

#### (一) 工業使用

工業區土地面積為28.32公頃，有84.45%做為工業使用，其餘為空地與道路使用。而高雄多功能經貿園區之特定經貿核心專用區內原作工業使用之土地部分不作工業使用，轉作為商業使用、空地等使用；其餘仍作工業使用或徒留閒置之工業廠房與工業設施，使本區作為工業使用面積約214.09公頃，約佔36.37%，為本區主要之土地使用之一。

本區主要工業使用分佈於前鎮工業區、中島地區沿岸及成功路西側，其中前鎮工業區之土地使用型態主要為甲種工業區，目前大多為大型之材料工廠與運輸倉儲用地。

中島地區中央係作為加工出口區，多為電子工廠、中島南端部分則為貨櫃集散場和鋼鐵廠，惟近年來，由於加工區內的外籍廠商逐漸撤離，使得原來功能亦相對逐漸減低；另臨成功路西側則為台灣肥料、台機船舶廠、台灣電力公司南部發電廠等工業使用。

#### (二) 港埠使用

本計畫區作為港埠使用面積為143.99公頃，佔24.46%，為本計畫區主要之土地使用之一。

##### 1. 高雄加工出口區與中島商港區

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

##### 2. 蓬萊、鹽埕、苓雅商港區

本區緊鄰高雄市中心商業區、住宅區，沿岸碼頭多為雜貨儲運之用，少數作為客輪灣靠、維修船塢之用，往內陸則為住、商混和之土地使用。由於兩者之間的使用型態有極大的差異且不易相容，造成彼此的發展均受到相當的限制。

### （三）住宅及商業使用

目前作為住宅使用面積為6.65公頃，佔1.13%。而作為商業使用面積為5.69公頃，佔0.97%，多分佈於商業區與特定經貿核心專用區（如夢時代、家樂福、IKEA）內。目前商業區面積計23.26公頃，除作商業使用外，有部分土地作住宅使用，餘為空地，仍有約半數土地未進行開發。而港埠商業區之面積共5.67公頃，目前部分作為停車使用，部分已進行植栽綠化，部分為空地。

### （四）倉儲使用

本計畫區作為倉儲使用面積為4.16公頃，佔0.71%。本計畫區規劃作為倉儲使用之計畫面積共157.63公頃，依據不同使用特性再予細分為三個次分區，分別為特倉1區、特倉2區、特倉3區，目前土地使用多屬工業使用及部分倉庫使用。

### （五）公共設施

多功能經貿園區內之公共設施共劃設學校1處、公園9處、綠地13處、園道4處、變電所用地3處、市場用地1處、電信用地1處、世貿用地1處、鐵路用地1處、鐵路景觀用地1處、運河1處、港埠用地1處；機關用地1處，其中將作為區內一般行政、派出所、郵政、消防隊等等之行政辦公使用；交通用地3處，提供園區內之管理中心、長途客運站、公車轉運站、捷運車站等使用，並採立體連通多目標使用。

### （六）水岸休憩使用

目前主要分布於特文區內，已作為大卡威、漁人碼頭、好望角、真愛碼頭、光榮碼頭等水岸遊憩臨時使用，區內土地屬交通部航港局所管之國有土地，開發主體由交通部航港局依相關規定辦理開發。

### （七）道路使用

目前做為道路使用的面積共29.73公頃，周邊道路主要包含中山路、中華路、五福路、成功路、新生路與擴建路/凱旋路等重要交通要道。

1. 中山路：中山路貫穿本計畫區，南北向分別可連接高雄機場、臨海工業區及高雄火車站，並聯絡各重要運輸場站，為本計畫區主要之聯外道路。
2. 中華路、成功路：為穿越本計畫區之南北向道路，南至擴建路，北可聯繫台 17 線，為高雄市重要聯外幹道之一。成功路現況寬度為 35 公尺，其兩側為高雄軟體科技園區、世貿預定地、倉庫及工廠等使用，成為多功能經貿園區主要出入道路。
3. 五福路、新生路：現況寬度為 30 公尺，跨越仁愛河兩岸，為聯絡鹽埕區及東側主要工商發展區之要道。新生路為高雄港周邊重要連接道路，主要在於聯絡中島商港區與各貨櫃中心。新生路在漁港路以北之路幅寬度目前為 30 公尺。
4. 擴建路/凱旋路：為本計畫區主要之東西向道路，作為中島商港區及高雄加工出口區之重要貨運出入道路。

表 3-4-1 土地使用現況面積統計表

土地使用類別	使用面積 (公頃)	估計畫區之比例 (%)
工業使用	214.09	36.37
港埠使用	143.99	24.46
住宅使用	6.65	1.13
商業使用	5.69	0.97
倉儲使用	4.16	0.71
機關使用	59.72	10.15
變電所使用	1.03	0.17
公園綠地使用	14.55	2.47
水岸休憩使用	9.14	1.55
運河使用	8.16	1.39
市場使用	0.78	0.13
鐵路使用	2.85	0.49
道路使用	29.73	5.05
停車場使用	7.11	1.21
廣場用地	6.50	1.10
空地使用	68.30	11.60
車站使用	1.63	0.28
醫療使用	1.06	0.18
興建中	3.49	0.59
總計	588.63	100.00

註：調查時間為民國97年11月3日。

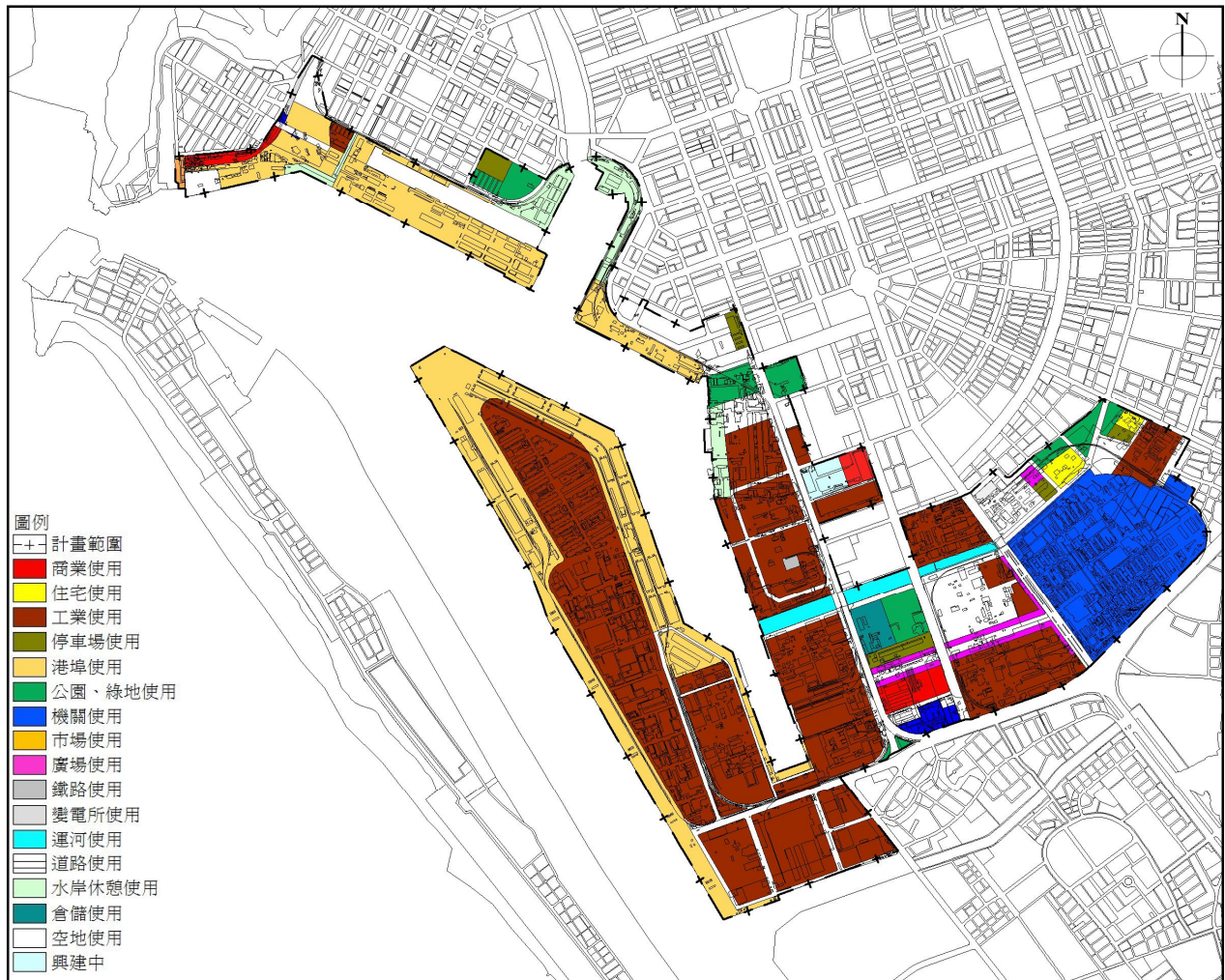


圖 3-4-1 土地使用現況示意圖

## 二、建築高度與結構現況

本計畫區原以工業使用為主，故建物以1~3樓為多，詳如圖3-4-2所示。



圖 3-4-2 建物高度分佈區位分佈示意圖

本計畫區之建物結構主要為鋼筋混凝土，其次為金屬及磚造建物，詳如圖3-4-3所示。



圖 3-4-3 建物結構分佈區位分佈示意圖



## 第五節 公共設施現況

### 一、公共設施現況

本計畫之公共設施劃設港埠、學校（文）、機關、交通、電信、變電所、市場、公園、綠地、綠（園道）、道路、鐵路、鐵路景觀用地、運河、世貿用地等。目前市場用地已開闢使用，公園用地、綠（園道）用地、綠地、交通用地、變電所用地部份開闢；而學校用地、電信用地、鐵路景觀用地、機關用地、世貿用地等尚未開闢，詳表3-5-1、圖3-5-1所示。

#### （一）港埠用地

計畫區內劃設港埠用地於中島商港區，計畫面積約為79.23公頃，目前多已開闢作為雜貨集散碼頭、大宗乾貨碼頭、第一貨櫃中心、加工出口區碼頭等使用，其開闢率為100%。

#### （二）學校用地（文）

計畫區內劃設學校用地（文）1處於市立啟智學校西側，計畫面積為2.47公頃，目前尚未開闢使用。

#### （三）機關用地

計畫區內劃設機關用地1處於鄰近原高雄硫酸銨地區之特貿區北側，計畫面積為2.43公頃，目前尚未開闢。

#### （四）交通用地

計畫區內原規劃2處交通用地，配合90.6.11公告之「變更高雄捷運系統橘線O1車站東移地區部分第4種商業區、特文1為交通用地案」新增1處交通用地後，計畫面積為3.82公頃，目前已開闢0.99公頃，開闢率為25.92%。

#### （五）電信用地

計畫區劃設1處電信用地，計畫面積為0.48公頃，目前尚未開闢使用。

#### （六）變電所用地

計畫區劃設3處變電所用地，計畫面積為1.67公頃，目前變1及變2已開闢，面積為1.08公頃，開闢率為64.67%。

#### （七）市場用地

計畫區劃設1處市場用地，計畫面積為0.78公頃，目前已開闢完成。

#### （八）公園用地

計畫區劃設9處公園用地，計畫面積為31.11公頃。目前公1用地（屬中油公司所有土地）已先行綠化，公5及公6兩處已開闢使用，面積為4.34公頃，開闢率為13.95%。

## (九) 綠地用地

計畫區劃設綠地用地共有13處，計畫面積為13.87公頃，目前有4處（綠5、綠6、綠8及綠9）已開闢完成，面積為3.02公頃，開闢率為21.77%。

## (十) 綠（園道）用地

計畫區之綠（園道）用地共計17.05公頃，綠（園道5）用地已由統立公司開闢完成。

## (十一) 道路用地

計畫區之道路用地係指主要計畫所劃設之道路，面積共計25.41公頃，大致已開闢。

## (十二) 鐵路用地

計畫區鐵路用地計畫面積為2.13公頃，目前已開闢使用。

## (十三) 運河

計畫區運河計畫面積為8.17公頃，開闢率已達100%。

## (十四) 世貿用地

計畫區世貿用地計畫面積為4.50公頃，目前尚未開闢。

## (十五) 鐵路景觀用地

計畫區鐵路景觀用地計畫面積為0.39公頃，目前尚未開闢。

表 3-5-1 公共設施用地開闢概況表

公共設施用地		開闢情形			計畫面積 (公頃)	開闢面積 (公頃)
設施編號	設施名稱	完全	部分	尚未		
港埠用地		✓			79.23	79.23
學校用地(文)				✓	2.47	0.00
機關用地				✓	2.43	0.00
交通 用地	交1用地		✓		1.64	0.53
	交2用地			✓	1.72	0.00
	交通用地	✓			0.46	0.46
	小計				3.82	0.99
電信用地				✓	0.48	0.00
變電 所用 地	變1用地	✓			0.61	0.61
	變2用地	✓			0.47	0.47
	變4用地			✓	0.59	0.00
	小計				1.67	1.08
市場用地		✓			0.78	0.78
公園 用地	公1用地		✓		6.04	1.89
	公2用地			✓	7.12	0.00

表 3-5-1 公共設施用地開闢概況表 (續)

公共設施用地		開闢情形			計畫面積 (公頃)	開闢面積 (公頃)	
設施編號	設施名稱	完全	部分	尚未			
公園 用地	公 4 用地			✓	2.97	0.00	
	公 5 用地	5 號藝術公園	✓		1.37	1.37	
	公 6 用地	31 期 2 號公園	✓		1.08	1.08	
	公 7 用地				✓	5.53	0.00
	公 8 用地				✓	5.77	0.00
	公園用地				✓	0.62	0.00
	公園用地				✓	0.61	0.00
	小計					31.11	4.34
綠地 用地	綠 2 用地			✓	0.77	0.00	
	綠 5 用地		✓		1.35	1.35	
	綠 6 用地		✓		1.17	1.17	
	綠 7 用地			✓	1.02	0.00	
	綠 8 用地	前鎮三角公園	✓		0.30	0.30	
	綠 9 用地		✓		0.20	0.20	
	綠 10 用地				✓	1.15	0.00
	綠 11 用地				✓	1.47	0.00
	綠 13 用地				✓	1.61	0.00
	綠 14 用地				✓	2.81	0.00
	綠 15 用地				✓	0.83	0.00
	綠地用地				✓	0.34	0.00
	綠地用地				✓	0.85	0.00
	小計					13.87	3.02
綠 (園 道) 用地	綠(園道 1) 用地		✓		0.24	0.24	
	綠(園道 2) 用地			✓	2.42	0.00	
	綠(園道 3) 用地			✓	3.50	1.05	
	綠(園道 4) 用地			✓	3.09	0.00	
	綠(園道 5) 用地		✓		7.80	7.80	
小計					17.05	9.09	
道路用地			✓		25.41	22.38	
鐵路用地		✓			2.13	2.13	
運河		✓			8.17	8.17	
世貿用地				✓	4.50	0.00	
鐵路景觀用地				✓	0.39	0.00	
合計					193.51	131.74	

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。

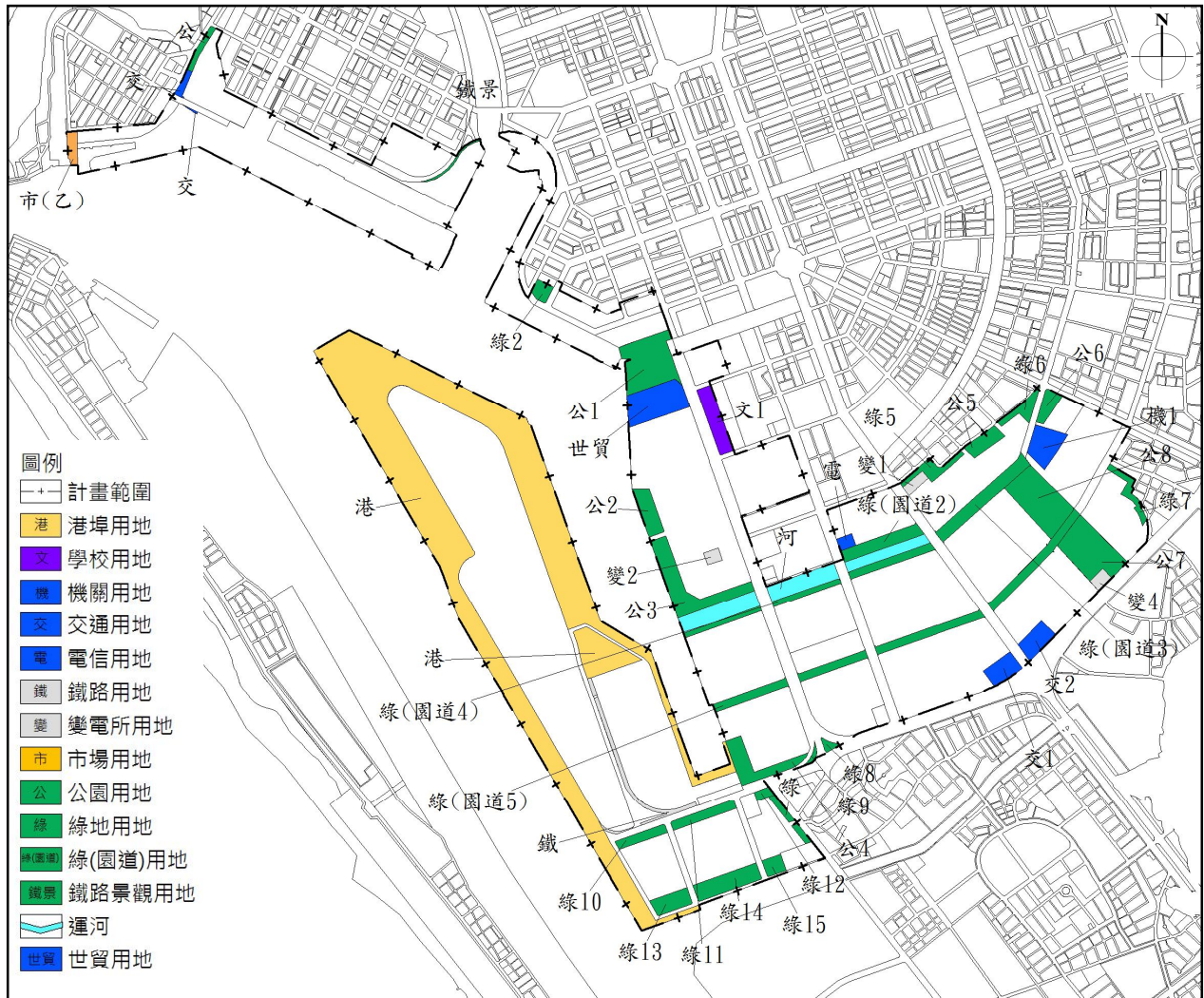


圖 3-5-1 公共設施用地分佈示意圖

## 二、公共設施用地需求分析

本計畫區之計畫人口為13,000人，因此本節將以此計畫人口，同時依據都市計畫定期通盤檢討實施辦法所規定之各項公共設施用地劃設基準，推估計畫區未來各項公共設施用地之需求，詳見表3-5-5所示。

### (一) 學校用地

#### 1. 都市計畫定期通盤檢討實施辦法第 19 條規定

依據都市計畫定期通盤檢討實施辦法條文，國中、小用地檢討規定如下：

(1) 應會同主管教育行政機關依據學齡人口數占總人口數之比例或出生率之人口發展趨勢，推計計畫目標年學童人數，參照國民教育法第8條之1授權訂定之規定檢討學校用地之需求。

#### (2) 檢討原則

A. 有增設學校用地之必要時，應優先利用適當之公有土地，並訂定建設進度與經費來源。

B.已設立之學校足敷需求者，應將其餘尚無設立需求之學校用地檢討變更，並儘量彌補其他公共設施用地之不足。

C.已設立之學校用地有剩餘或閒置空間者，應考量多目標使用。

(3) 國民中小學校用地得合併規劃為中小學用地。

## 2. 依教育部訂定「國民中小學設備基準」規定

經查教育部已依國民教育法第 8 條之 1 規定訂定國民中小學設備基準（91 年 6 月 10 日台國字第 091076418 號函發布），其中對於國中、小校地面積係依目前需要及未來發展規模訂定之。有關國中、小校地之最低面積如表 3-5-2 所示。

表 3-5-2 「國民中小學設備基準」國民中學與國民小學校地最低面積一覽表

區別 規模	國民中學		國民小學	
	都市計畫區外之學校 (每生25m <sup>2</sup> )	都市計畫區內學校 (每生14.3m <sup>2</sup> )	都市計畫區外之學校 (每生25m <sup>2</sup> )	都市計畫區內學校 (每生12m <sup>2</sup> )
12班以下	20,000	25,000	18,000	20,000
24班	30,500	31,000	28,500	25,040
36班	41,000	37,000	39,000	30,080
48班	51,500	43,000	49,500	35,120

註：1.都市計畫區內國民中學每校面積不得少於2.5公頃，13班以上學校每增一班，得增加500平方公尺。都市計畫區外國民中學每校面積不得少於2公頃，13班以上學校每增一班，得增加875平方公尺。49班以上之學校，其校地面積應依上述比例伸算。每班學生以35人計算。  
2.都市計畫區內國民小學每校面積不得少於2公頃，13班以上學校每增一班，得增加420平方公尺。都市計畫區外國民小學每校面積不得少於1.8公頃，13班以上學校每增一班，得增加875平方公尺。49班以上之學校，其校地面積應依上述比例伸算。每班學生以35人計算。

依據年齡結構資料，周邊地區國小學齡人口數約佔人口數之 6.65%，國中學齡人口數約佔人口數之 3.03%。依據前述教育部「國民中小學設備基準」標準，國小用地之需求面積為 1.04 公頃（計畫目標年之國小學齡人口數為 13,000 人 $\times$ 6.65%=865 人，依據教育部訂定國民中小學設備基準，都市計畫區內每位國小生使用校地面積 12 m<sup>2</sup>，865 人 $\times$ 12 m<sup>2</sup>=10,380 m<sup>2</sup>，約為 1.04 公頃）；國中用地之需求面積為 0.56 公頃（計畫目標年之國中學齡人口數為 13,000 人 $\times$ 3.03%=394 人，依據教育部訂定國民中小學設備基準，都市計畫區內每位國中生使用校地面積 14.3 m<sup>2</sup>，394 人 $\times$ 14.3 m<sup>2</sup>=5,634 m<sup>2</sup>，約為 0.56 公頃）。

## 3. 周邊地區學校現況

依據本府教育局統計資料，現有全市學童數約 101,648 人，佔全市人口約為 6.65%（101,648/1,527,914）。本次通盤檢討放寬住宅使用後增加 16,000 人，依上述比例計算學童數增加 1,064 人（約為 30 班），檢視計畫區周邊國中小 95 年度至 99 年度學生數（詳見表 3-5-3 及表 3-5-4），國小學生數由 7,817 人降至 6,106 人，國中生數由 13,852 人降至 12,688，明顯看出計畫區周邊國中

小學生數呈現降低趨勢。且本計畫區周圍之 9 所國小（包括成功國小、苓洲國小、愛群國小、光華國小、樂群國小、民權國小、復興國小、獅甲國小、前鎮國小等）及 8 所國中（包括五福國中、苓雅國中、新興高中國中部、英明國中、獅甲國中、瑞豐國中、瑞祥高中國中部、興仁國中等）之學區均涵蓋本計畫區（詳圖 3-5-2、3-5-3），故就目前計畫區周邊國中小用地及設施之空間餘量，本特定區吸引人口增加學童數已可由周邊學校吸納。

表 3-5-3 計畫區周邊國小 95 年度至 99 年度學生數統計表

名稱	95年度	96年度	97年度	98年度	99年度
成功國小	310	294	278	246	236
苓洲國小	1,172	1,130	1,053	980	963
光華國小	1,590	1,501	1,370	1,264	1,151
樂群國小	1,006	911	813	783	718
愛群國小	830	736	655	551	506
民權國小	1,592	1,602	1,577	1,534	1,506
復興國小	921	874	824	772	678
獅甲國小	396	392	363	356	348
合計	7,817	7,440	6,933	6,486	6,106

表 3-5-4 計畫區周邊國中 95 年度至 99 年度學生數統計表

名稱	95年度	96年度	97年度	98年度	99年度
苓雅國中	990	87	947	958	861
五福國中	3,101	3,199	3,072	3,163	3,149
大仁國中	650	624	653	652	624
英明國中	2,274	2,145	2,102	2,017	1,865
瑞祥高中	2,622	2,505	2,412	2,360	2,264
獅甲國中	639	653	663	718	766
前鎮國中	865	1,016	1,101	1,089	1,045
瑞豐國中	1,049	1,003	977	925	830
光華國中	1,252	1,254	1,212	1,126	1,018
興仁國中	410	351	340	288	266
合計	13,852	13,737	13,479	13,296	12,688

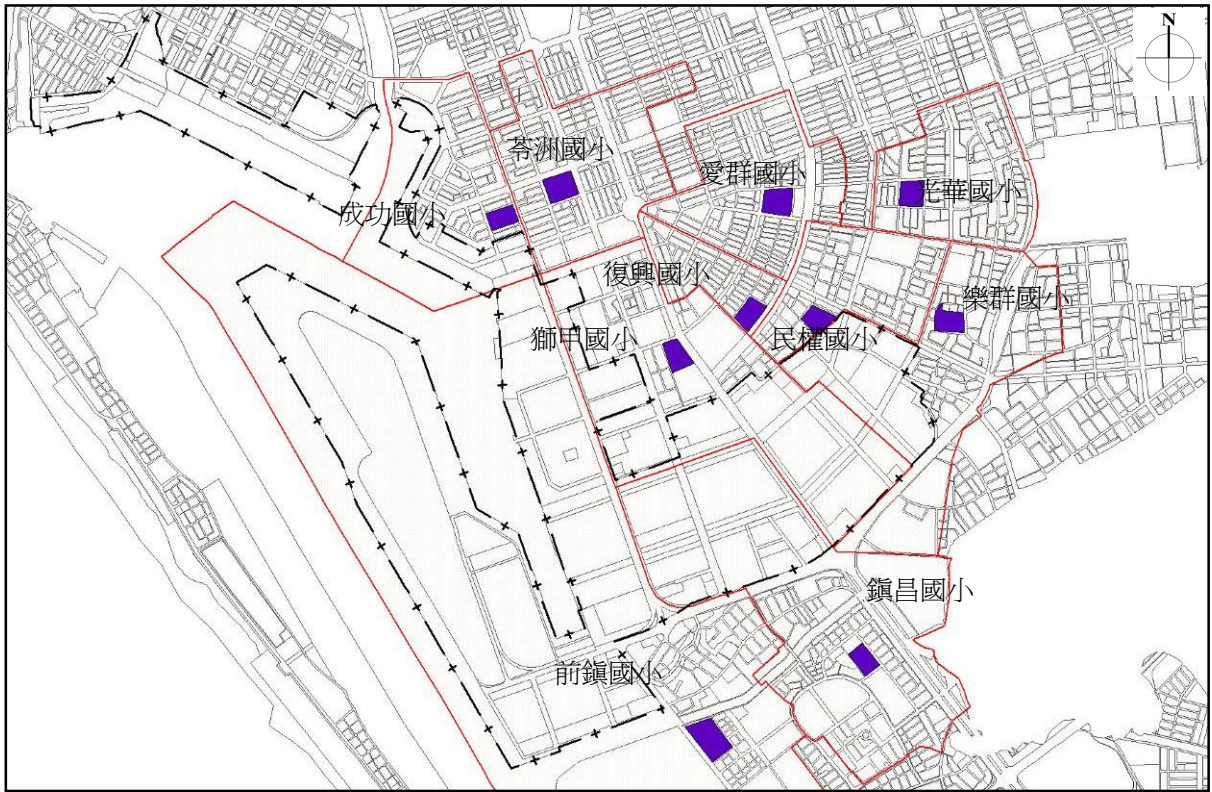


圖 3-5-2 周邊國小學區分佈示意圖

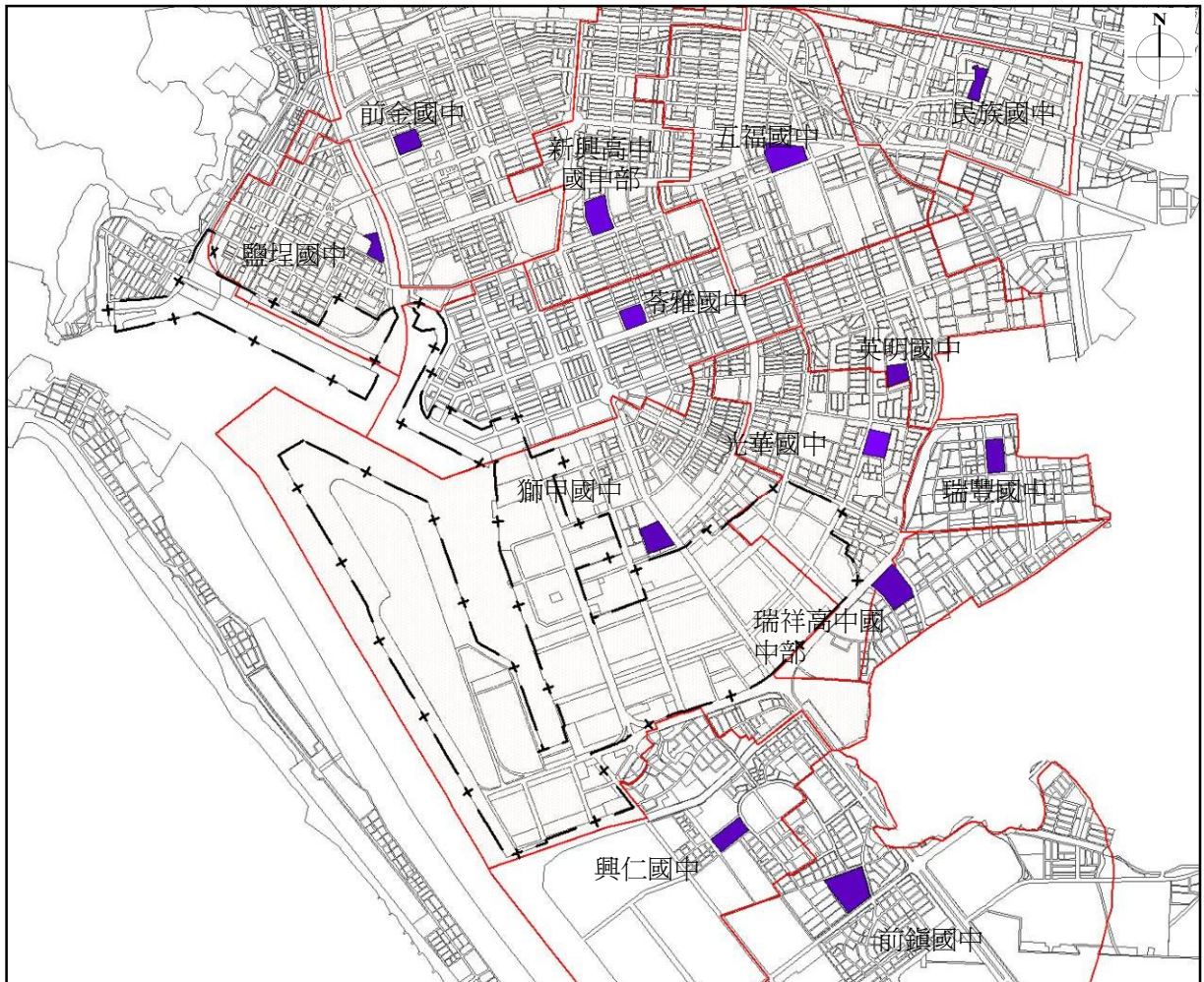


圖 3-5-3 周邊國中學區分佈示意圖

## (二) 公園用地

計畫區內共劃設公園用地9處，現行計畫面積為31.11公頃。依據法規之檢討基準，每一計畫處所最小面積不得小於0.5公頃為原則，社區公園每一計畫處所最少設置一處，經檢討後，面積均符合檢討基準。

## (三) 兒童遊樂場用地

計畫區內細部計畫規劃兒童遊樂場用地1處，依據法規之檢討基準，兒童遊樂場用地每處最小面積不得小於0.1公頃為原則，經檢討後，未符合檢討標準。

## (四) 市場用地

計畫區內規劃市場用地1處，依據法規之檢討基準，零售市場用地應依據該地區之發展情形，予以檢討。已設立之市場足敷需求者，應將其餘尚未設立之市場用地檢討變更。

## (五) 停車場用地

### 1. 以車輛持有率預估數推估

以民國 110 年計畫人口數為 13,000 人，依據高雄市統計年報，本市汽車持有率為每千人 282 輛，可推估民國 110 年本計畫區之汽車車輛數為 3,666 輛。依據法規之檢討標準，以不得低於計畫區內車輛預估數 20%之停車需求規定，停車場用地之需求面積為 2.20 公頃，本計畫超過 11.21 公頃。

### 2. 以商業區面積推估

依據都市計畫定期通盤檢討實施辦法之檢討基準，1 萬人口以下部分以不低於商業區面積之 8%為準，1 萬人至 10 萬人者以商業區面積之 10%為準，超過 10 萬人口者，以商業區面積之 12%為準。故本計畫區停車場用地之需求面積為 2.58 公頃，本計畫區超過 10.83 公頃。

由車輛預估數20%之停車需求及商業區面積之10%規定，停車場用地之需求面積為2.58公頃，超過10.83公頃。



表 3-5-5 通盤檢討後公共設施用地面積供需分析表

項目	現行計畫說明	檢討基準	檢討後說明
主要計畫公共設施用地			
國小用地	劃設1處學校用地2.47公頃	1.應會同主管教育行政機關依據學齡人口數占總人口數之比例或出生率之人口發展趨勢，推計計畫目標年學童人數，參照國民教育法第八條之一授權訂定之規定檢討學校用地之需求。 2.檢討原則： (1)有增設學校用地之必要時，應優先利用適當之公有土地，並訂定建設進度與經費來源。 (2)已設立之學校足數需求者，應將其餘尚無設立需求之學校用地檢討變更，並儘量彌補其他公共設施用地之不足。 (3)已設立之學校用地有剩餘或閒置空間者，應考量多目標使用。 3.國民中小學校用地得合併規劃為中小學用地。 4.依教育部訂定「國民中小學設備基準」規定，都市計畫區內每位國小生使用校地面積12m <sup>2</sup> ；都市計畫區內每位國中生使用校地面積14.3m <sup>2</sup> 。	1.依設備基準應劃設1.04公頃，檢討後超過1.43公頃。 2.受少子化影響，本特定區周邊現有學校因學童數減少產生之設施餘量，經檢核後已可吸納衍生學童數。
國中用地			
公園用地	劃設9處，面積共計31.11公頃	1.包括閭鄰公園及社區公園。 2.閭鄰公園按閭鄰單位設置，每一計畫處所最小面積不得小於0.5公頃為原則。 3.社區公園每一計畫處所最少設置一處，人口在10萬人口以上之計畫處所最小面積不得小於4公頃為原則，在1萬人以下，且其外圍為空曠之山林或農地得免設置。	經檢討後，均符合檢討基準(0.50公頃)。
細部計畫公共設施用地			
兒童遊樂場用地	劃設1處0.30公頃	每處最小面積不得小於0.1公頃為原則。	經檢討後，未符合檢討標準
市場用地	劃設1處	應依據該地區之發展情形，予以檢討。既有已設立之市場足數需求者，應將其餘尚未設立之市場用地檢討變更。	經檢討後，無市場用地需求者，應檢討變更。
停車場用地	劃設13.41公頃	1.停車場用地面積應依各都市計畫地區之社會經濟發展、交通運輸狀況、車輛持有率預測、該地區建物停車空間供需情況及土地使用種類檢討規劃之，並應符合下列規定： (1)不得低於計畫區內車輛預估數20%之停車需求。 (2)商業區 A.1萬人口以下者，以不低於商業區面積之8%為準。 B.超過1萬至10萬人口者，以不低於商業區面積之10%為準。 C.超過10萬人口者，以不低於商業區面積之12%為準。 2.市場用地、機關用地、醫療用地、體育場所用地、遊憩設施用地及其他停車需求較高之設施等用地，應依實際需要檢討留設停車空間。 3.前二項留設之停車場及停車空間，應配合汽機車及自行車之預估數，規劃留設所需之停車空間。	依車輛預估數需求推估應劃設2.20公頃，檢討後超過11.21公頃。  依商業區需求推估應劃設2.58公頃，檢討後不足10.83公頃。

註：表內國小、國中、停車場用地檢討係依現行計畫人口13,000人推估。

## 第六節 交通運輸現況

### 一、道路系統

高雄多功能經貿園區座落於高雄港東側，往東緊鄰苓雅商圈，為高雄市主要的商業發展區，南側鄰接臨海工業區及高雄港之貨櫃中心，該區不僅是高雄市目前最重要工業發展重地，同時亦為未來都會區重要發展軸線之一。

本計畫區現況之道路系統，可分為聯外道路、主要道路、園林道路等三個層級。以下分別就各道路層級所含之道路及其功能進行分析說明，詳如圖3-6-1所示。

#### (一) 聯外道路

中華路北銜接至台17線，南迄於擴建路，為高雄市重要聯外幹道之一，其通過本計畫區之路段，現況寬度為50公尺。

#### (二) 主要道路

##### 1. 中山路

中山路路寬 50 公尺，北起於高雄火車站，南達高雄機場及臨海工業區，高雄市主要之工商業則沿中山路呈帶狀發展，為高雄市之工商業重心。中山路貫穿本計畫區，且聯絡主要運輸場站，未來仍將扮演園區主要之聯外道路。

##### 2. 成功二路

目前道路兩側工廠林立，多屬多功能經貿園區發展用地，現況寬度為 35 公尺，為本計畫區之主要出入道路。

##### 3. 擴建路/凱旋路

目前路寬為 30 公尺，為緊鄰園區最主要之東西向道路，擴建路為中島商港區及高雄加工出口區之出入通道，為重要之貨運道路。

##### 4. 七賢三路

目前路寬為 40 公尺，連接蓬萊路至鼓鹽水岸與市中心，為特文區最重要之南北向道路。

##### 5. 海邊路

海邊路路寬為 30 公尺，係連接特文區右側至碼頭與周邊之主要道路。

##### 6. 新生路

北起擴建路，南迄亞太路，路寬為 30 公尺，可聯絡中島商港區及各貨櫃中心，為高雄港周邊最重要之連接道路，目前新生路其道路服務量北向已過飽和。

7. 大華四路、國華一街、國華二街

大華四路計畫路寬為 20 公尺，國華一街與國華二街計畫路寬為 30 公尺，三者均連接工業區與擴建路，係工業區對外連通要道。

(三) 園林道路

1. 光華路

目前道路兩側以機關與商業使用為主，其路寬為 30 公尺，於計畫區之功能為連接各街廓至主要道路。

2. 時代大道

時代大道已完全開闢，其路寬為 40 公尺，西起成功二路，東迄中山三路，為連接夢時代與其他地區之要道。

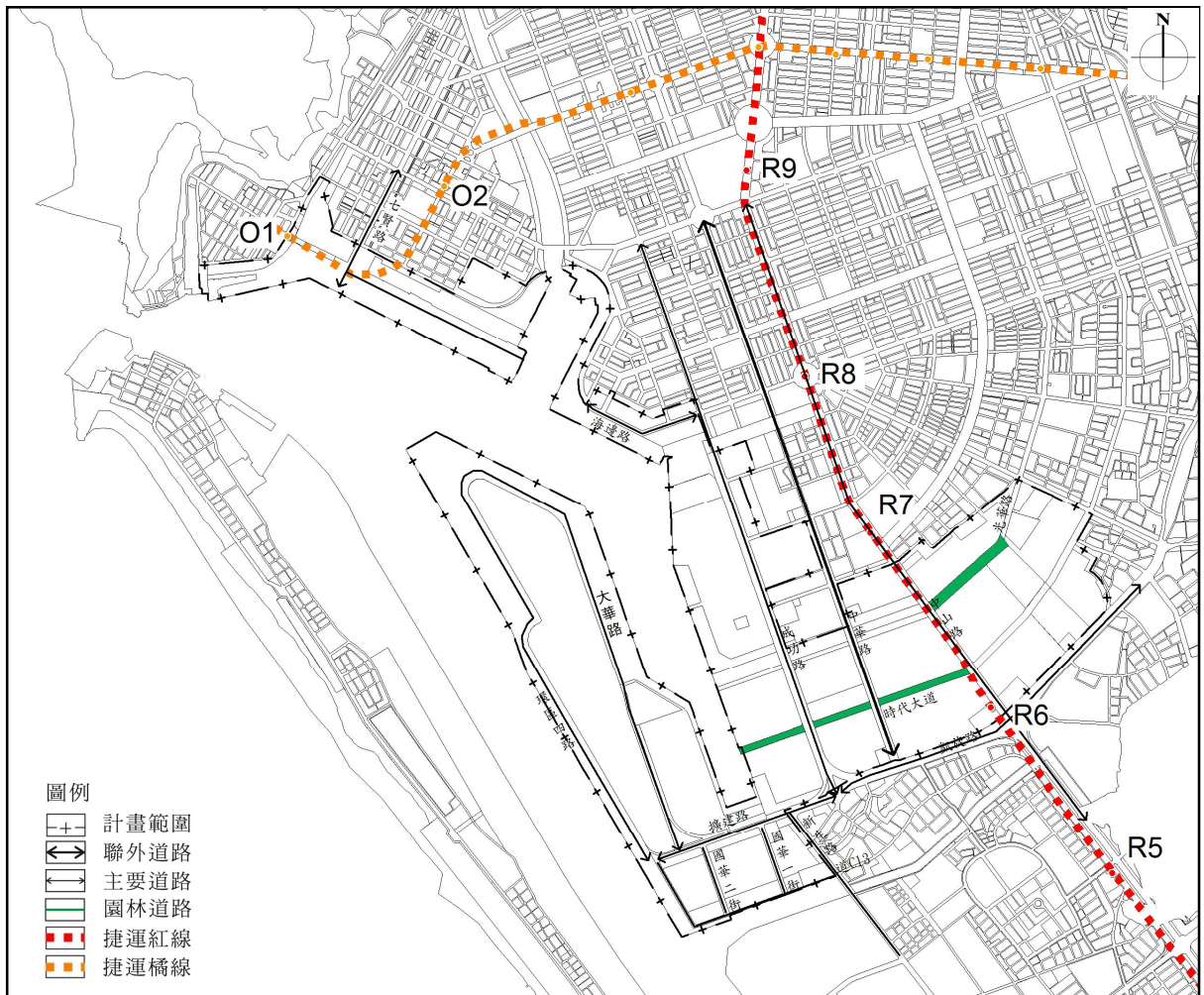


圖 3-6-1 交通運輸系統示意圖

## 二、大眾運輸系統

### (一) 大眾捷運系統－紅線、橘線

紅線、橘線路線均經過本計畫區，紅線於R6站~R7站路段通過本計畫區，而橘線於O1站~O2站路段通過本計畫區。

紅線於本計畫區劃設世貿站，位於中山路、凱旋路口，R6站體全長182公尺，為一島式月台之地下三層之車站。

### (二) 公車系統

公車行駛路線經過本計畫區者共有20線，計畫區內之公車運輸系統相當完善，詳如表3-6-1所示。

表 3-6-1 公車系統概況表

項次	路線	鄰近本計畫區站名
1	水岸公車	真愛碼頭、濱海二路、鼓山輪渡站、新濱碼頭
2	高鐵鼓渡公車	真愛碼頭、駁二藝術特區、鼓山市場、濱海二路、新濱碼頭、鼓山輪渡站
3	橘 1	港口車站、鼓山市場、哨船頭、哨船派出所、西子灣、中山大學、濱海二路、新濱碼頭、鼓山渡輪
4	橘 3	真愛碼頭、駁二藝術特區
5	紅 12	凱旋四路口、前鎮站
6	14	正勤社區、純邦社區、夢時代、台糖物流、南訓中心、前鎮輪渡站、前鎮站
7	25	勞工公園、獅甲國中、中山三路、凱旋陸橋、凱旋四路口
8	26	一心路口
9	31	鼓山市場、鼓山輪渡站、濱海二路
10	35	前鎮輪渡站、前鎮站、夢時代
11	36	勞工公園、獅甲國小、正勤社區、純邦社區、夢時代、台糖物流、南訓中心、前鎮站
12	37	前鎮站、中山三路口
13	五福幹線－50	港口車站、新濱碼頭、鼓山市場、中山大學、濱海二路、鼓山渡輪站
14	70	正勤社區、純邦社區、夢時代、台糖物流、南訓中心、前鎮站
15	72	聯勤大樓、沱江街口
16	82	和平三路口、凱旋四路口
17	83	沱江街口、聯勤大樓、中化公司、和平三路口、凱旋四路口
18	99	哨船頭、哨船街、鼓山輪渡站、新濱碼頭
19	環狀 168 幹線	新光碼頭、軟體園區、純邦社區、夢時代、南訓中心
20	205	正勤社區、夢時代、南訓中心

### (三) 輪船

輪船分為公共渡輪與觀光遊輪二種，主要停靠站計有旗津輪渡站、中洲輪渡站與旗津漁港三站，公共渡輪航線有「鼓山—旗津輪渡站」航線與「前鎮—中洲輪渡站」航線營運中；觀光遊輪航線則有「真愛碼頭—旗津漁港」、「新光碼頭—旗津漁港」與新航線「真愛碼頭—旗津輪渡站」等三條航線，營運現況說明如后。

#### 1. 「鼓山—旗津輪渡站」航線（公共渡輪）

由於鼓山輪渡站臨近市區，故一般觀光客、民眾或機車騎士，多傾向選擇航程僅需 10 分鐘之鼓山—旗津線渡輪。因此該航線班次較為密集頻繁，尤其以上下班之尖峰時段承載量居大量。航行營運時間為早上 06:00 至晚間 12:00，每 4~6 分鐘一個班次（往返行駛）。

#### 2. 「前鎮—中洲輪渡站」航線（公共渡輪）

該航線主要承載運送汽、貨車與旗津市民早晚往返前鎮加工區工作為主，如今加工區已沒落，加上過港隧道通車後所帶來的交通便利，致使這條渡輪航線搭乘的民眾日趨減少。營運時間為早上 05:45 至晚上 22:25（詳細發船時間因輪渡站不同有所調整），營運班次依平日假日有所調整，平日往返共 30 個班次，假日往返則縮減 20 個班次，運輸量仍集中於上下班尖峰時段。

#### 3. 「真愛碼頭—旗津漁港」航線（觀光遊輪）

此一遊輪航線於民國 95 年 3 月開始營運，提供觀光遊憩功能，營運時間為早上 11:00（真愛碼頭啟航）至晚上 21:30（旗津漁港返航）假日為主，假日乘客至旗津漁港後，可免費搭乘接駁公車至旗津海水浴場，再選擇適當航班返航（不需原船返航）；平日則行駛 18:30（由真愛碼頭啟航，19:40 由旗津漁港返航，原航班來回）與 20:10（該班次至旗津漁港後不停靠，於附近水域回航，回航延駛新光碼頭，但不停靠）二班次，星期一為停駛日。

#### 4. 「新光碼頭—旗津漁港」航線（觀光遊輪）

該航線於 96 年（2007 年）9 月新增，同樣作為觀光遊憩功能取向，營運時間為早上 11:30 由新光碼頭啟航至晚上 20:00 由旗津漁港返航，往返各八班，總計共 16 班次，僅在假日時段行駛，平日則不營運。

#### 5. 「真愛碼頭—旗津輪渡站」航線（觀光遊輪）

為強化高雄市觀光意象，特於民國 97 年 7 月開始，增闢以觀光遊憩為主新航線：真愛碼頭—旗津航線，透過離市區比較近的真愛碼頭，期盼吸引更多觀光客與民眾前往旗津地區。此航線僅提供腳踏車承載，並不提供機車運輸，營運時間為早上 11:00 至晚間 11:40（詳細發船時間因輪渡站不同有所調整），班次平均約 40 分鐘一班。

## 第七節 現行負擔比例規定

本計畫區於民國88年12月20日公告發布實施之「擬定高雄多功能經貿特定區計畫案」前為工業區、機關及其他公共設施用地之規劃，其公共設施用地之取得及負擔回饋土地標準係依據全市通案性之規定辦理。為促進多功能經貿園區之開發，本次通盤檢討回顧上開各項土地之變更負擔規定，並與全國及高雄市之土地使用變更負擔規定進行研析比較，茲分述於后。

### 一、全國性規定：都市計畫工業區檢討變更審議規範

(一) 內政部 83 年 9 月 23 日台內營字第 8388384 號函訂頒

(二) 回饋規定：如表 3-7-1 所示。

表 3-7-1 都市計畫工業區土地使用分區變更時回饋比例表

等級	$\frac{V2}{V1}$	自願捐地比例		
		工業區變更為住宅區	工業區變更為商業區	工業區變更為特定專用區
第一級	250%以下	10.0%	15.0%	依各目的事業中央主管機關訂定之該特定專用區設置管理辦法、審核要點或審議規範等相關規定辦理；其無相關規定可資依循者，由各級都市計畫委員會視實際情況審決。
第二級	251%~300%	12.5%	17.5%	
第三級	301%~350%	15.0%	20.0%	
第四級	351%~400%	17.5%	22.5%	
第五級	401%~450%	20.0%	25.0%	
第六級	451%~500%	22.5%	27.5%	
第七級	500%以上	25.0%	30.0%	
備註：				
1.扣除自願捐贈土地後，剩餘部分應再提供其中百分之三十土地作為區內必要之公共設施用地，並應自行興建、管理及維護。				
2.產權得仍歸原土地所有權人。				

註：1.計算式： $\frac{V2}{V1} = \frac{LP2}{LP1} \times 100\%$

2.說明：

V2：工業區變更後之發展價值（單位：以台幣元計算）

V1：工業區變更前之發展價值（單位：以台幣元計算）

LP2：工業區變更後，毗鄰地價區段使用性質相同土地近三年平均公告土地現值（元/m<sup>2</sup>）\*面積（m<sup>2</sup>）

LP1：申請變更工業區土地近三年平均公告土地現值（元/m<sup>2</sup>）\*面積（m<sup>2</sup>）

### 二、現行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

#### (一) 高雄市現行之負擔比例規定

高雄市現行之負擔比例規定方式，係依據民國87年1月12日公告發布實施之「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」規定辦理，其總負擔比例（D）包含用地變更負擔比例（I+C）及容積變更負擔比例（F）兩部分，茲將變更負擔比例之計算綜整如表3-7-2，並說明計算公式內各變數名詞如下：

1. 變更為住宅區負擔比例（I）：係指申請變更之使用分區或用地面積變更為住宅區應負擔之公共設施及其他都市發展用地面積比例。高雄市土地使用分區變更後應負擔之公共設施及其他都市發展用地比例，皆以變更為住宅區之負擔比例為計算基數。
2. 剩餘住宅區變更為商業區負擔比例（C）：係指申請變更為住宅區之使用分區或用地扣除應負擔公共設施之面積比例（I）後，其剩餘住宅區面積再變更為商業區時，應負擔之公共設施面積比例。
3. 剩餘商業區容積增加負擔比例（F）：係指剩餘住宅區變更為商業區後，其商業區相對於變更前土地使用分區之法定容積增量（ $\Delta F$ ）乘以各類容積差額係數。

表 3-7-2 土地使用分區變更後公共設施及其他都市發展用地負擔比例表

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
農業區 保護區	50%	5.0%	1.125% $\times\Delta F$	55%+1.125% $\times\Delta F$	商 1、商 2
			1.575% $\times\Delta F$	55%+1.575% $\times\Delta F$	商 3、商 4、商 5
工業區	32%	6.8%	1.530% $\times\Delta F$	38.8%+1.53% $\times\Delta F$	商 1、商 2
			2.142% $\times\Delta F$	38.8%+2.142% $\times\Delta F$	商 3、商 4、商 5
公共設施	42%	5.8%	1.305% $\times\Delta F$	47.8%+1.305% $\times\Delta F$	商 1、商 2
			1.827% $\times\Delta F$	47.8%+1.827% $\times\Delta F$	商 3、商 4、商 5
住宅區	I+C=10%		2.250% $\times\Delta F$	10%+2.25% $\times\Delta F$	商 1、商 2
			3.15% $\times\Delta F$	10%+3.15% $\times\Delta F$	商 3、商 4、商 5
商業區	I+C=0		2.500% $\times\Delta F$	2.5% $\times\Delta F$	商 1、商 2
			3.5% $\times\Delta F$	3.5% $\times\Delta F$	商 3、商 4、商 5

註：D=I+C+F

$$C = (100\% - I) \times 10\%$$

$$F = (100\% - (I+C)) \times 2.5\% \times \Delta F (\text{商三 (含) 以上, } 2.5\% \text{ 改 } 3.5\%)$$

D: 土地負擔比例 (%)

I: 1. 若土地使用性質由住宅區變更為商業區，則I=0，(I+C)為10%，F=2.25% (商3 (含) 以上為3.15%) $\times\Delta F$ ，商業區則(I+C)為0，F=2.5% (商三 (含) 以上為3.5%) $\times\Delta F$ 。

2. 工業區則I等於32%。

3. 公共設施用地則I等於42%。

4. 農業區、保護區則I等於50%。

$\Delta F$ : 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)。

農業區、保護區、工業區、公共設施用地: (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)。

## (二) 現行高雄多功能經貿園區特定區之負擔比例規定

高雄多功能經貿園區特定區之公共設施用地之取得及負擔回饋土地，係以開發許可、市地重劃、區段徵收或其它法令規定之開發方式辦理開發，且計畫開發及開發許可之公共設施負擔標準參酌「高雄市都市計畫土地使用分區變更

後公共設施用地及其他都市發展用地負擔比例」規定訂定本區負擔比例計算（如表3-7-3所示）。

開發者（含公部門）申請計畫開發許可時，應按不同土地使用分區別與容積率提供公共設施與相關回饋協議並載於開發計畫書圖內容，業經於主要計畫書劃為公共設施之用地得自開發許可負擔比例中扣除。

綜上，高雄市現行土地使用分區變更後公共設施及其他都市發展用地負擔比例規定，包含土地使用項目變更及容積增量兩部分，故本次通盤檢討應考量高雄市與其他縣市規定之一致性，以變更負擔公平化及符合都市發展需求之觀點，檢討現行負擔比例之合理性。

表 3-7-3 現行多功能經貿園區公共設施用地及其它都市發展用地負擔比例規定表

負擔比例 (D)	本計畫發布之使用分區與容積率		
本計畫 88.12.20 發布前原使用分區別	特文一、特文二、特文三、特文四 (490%)	特貿一～特貿五、特倉區 (630%) (490%)	特貿六 (300%)
工 (特) (160%)	—	38.8%+2.142%* $\Delta F$	38.8%
工 (甲) (200%)	—	38.8%+2.142%* $\Delta F$	38.8%
工 (乙) (300%)	—	38.8%+2.142%* $\Delta F$	38.8%
機關、公共設施用地 (含港埠用地)	52%	47.8%+1.827%* $\Delta F$	52%

註：1.上表比例為負擔基地面積佔申請基地面積之數值，不含開發負擔。

2.基地內有數使用分區時，分別計算其負擔比例。

3.由政府公辦整體開發者，另行扣抵依開發成本折算之抵費地面積。

4. $\Delta F$ ：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）。

### 三、本計畫區與各縣市土地使用分區變更負擔比例綜合分析

綜整各縣市工業區及公共設施變更負擔比例之規定，本計畫區原工業區變更之負擔比例尚屬合理、合法（本案原工業區變更之負擔比例40.3%~43.3%，依內政部頒行之都市計畫工業區檢討變更審議規範規定，工業區變更為商業區之負擔比例40.5%~51.5%，工業區變更為住宅區之負擔比例37%~48%），再適度調降或可誘導促進開發，但仍不宜過度衝擊公共設施服務水準及環境品質（如沿水岸85公尺綠帶+園道之維持、成功路路寬至少50公尺），故建議特貿區（特貿1~特貿6）以調降4%為宜。特倉區、變更後特貿區（特貿7），為獎勵提早開發，並考量其不供住宅使用，調降其負擔比例7%。另考量特文區容積相對比較低、且不得供住宅使用亦不得適用各項容積獎勵，為獎勵提早開發，調降其負擔比例10%，為達到促進園區及早開發目的，相關負擔比例調降規定係適用於本都市計畫公告實施後6年內辦理開發工區。



## 第八節 土地權屬

本次土地清查對象包括計畫區內每筆國有、市有等國公有土地及私有地，國、公有土地之管理機關主要有20處單位，其中以交通部航港局所管理之公有土地佔最高比例，其次為國防部總政治作戰局，其所有權人及管理機關詳如表3-8-1所示。國公有土地多分佈於計畫區之北側、西側及東側等沿高雄港岸周邊區域，私有土地則集中於計畫區之東側，詳如圖3-8-1所示。

表 3-8-1 國公有土地管理機關及私有地主土地綜理表

所有權人	管理機關	面積（公頃）	佔比（%）
中華民國	交通部台灣鐵路管理局	16.19	2.75
	交通部航港局	216.85	36.84
	行政院海岸巡防署海洋巡防總局	0.18	0.03
	行政院勞工委員會職業訓練局	1.47	0.25
	行政院衛生署疾病管制局	0.06	0.01
	財政部高雄關稅局	0.71	0.12
	財政部國有財產署	21.45	3.64
	高雄市公共汽車管理處	0.0003	0.0001
	高雄市政府工務局	1.44	0.24
	高雄市政府捷運工程局	0.01	0.00
	國防部總政治作戰局	58.34	9.91
	經濟部加工出口區管理處	7.92	1.35
	小計	324.62	55.14
高雄市	交通部航港局	0.41	0.07
	高雄市立成功啟智學校	0.28	0.05
	高雄市政府工務局	42.96	7.30
	高雄市政府交通局	1.60	0.27
	高雄市政府經濟發展局	0.21	0.03
	高雄市政府消防局	0.93	0.16
	高雄市政府海洋局	0.20	0.03
	高雄市政府財政局	0.51	0.09
	高雄市政府捷運工程局	0.87	0.15
	高雄市政府都市發展局	5.24	0.89
	高雄市政府環境保護局	0.52	0.09
小計	53.72	9.13	
國公營事業	台灣中油股份有限公司	21.64	3.68
	台灣電力股份有限公司	24.34	4.13
	台灣糖業股份有限公司	23.54	4.00
	高雄硫酸銹股份有限公司	3.04	0.52
	小計	72.56	12.32
私有地	中欣開發股份有限公司	4.74	0.80
	台灣肥料股份有限公司	16.01	2.72
	中國石油化學工業開發股份有限公司	27.44	4.66

表 3-8-1 國公有土地管理機關及私有地主土地權屬綜理表（續）

所有權人	管理機關	面積（公頃）	佔比（%）
私有地	中鋼股份有限公司	1.10	0.19
	台達化學工業股份有限公司	9.31	1.58
	台灣土地開發股份有限公司	2.05	0.35
	台灣土地銀行股份有限公司	0.03	0.01
	台灣塑膠工業股份有限公司	17.40	2.96
	李長榮化學工業股份有限公司	1.52	0.26
	東南水泥股份有限公司	8.22	1.40
	南亞塑膠工業股份有限公司	3.62	0.61
	高雄區漁會	1.03	0.17
	統正開發股份有限公司	7.82	1.33
	台灣省高雄農田水利會	0.17	0.03
	其它私有地主	37.27	6.33
	小計	137.73	23.40
合計		588.63	100.00

註：表內面積係依數值圖量估計算，實際面積仍應依實際測量分割面積為準。

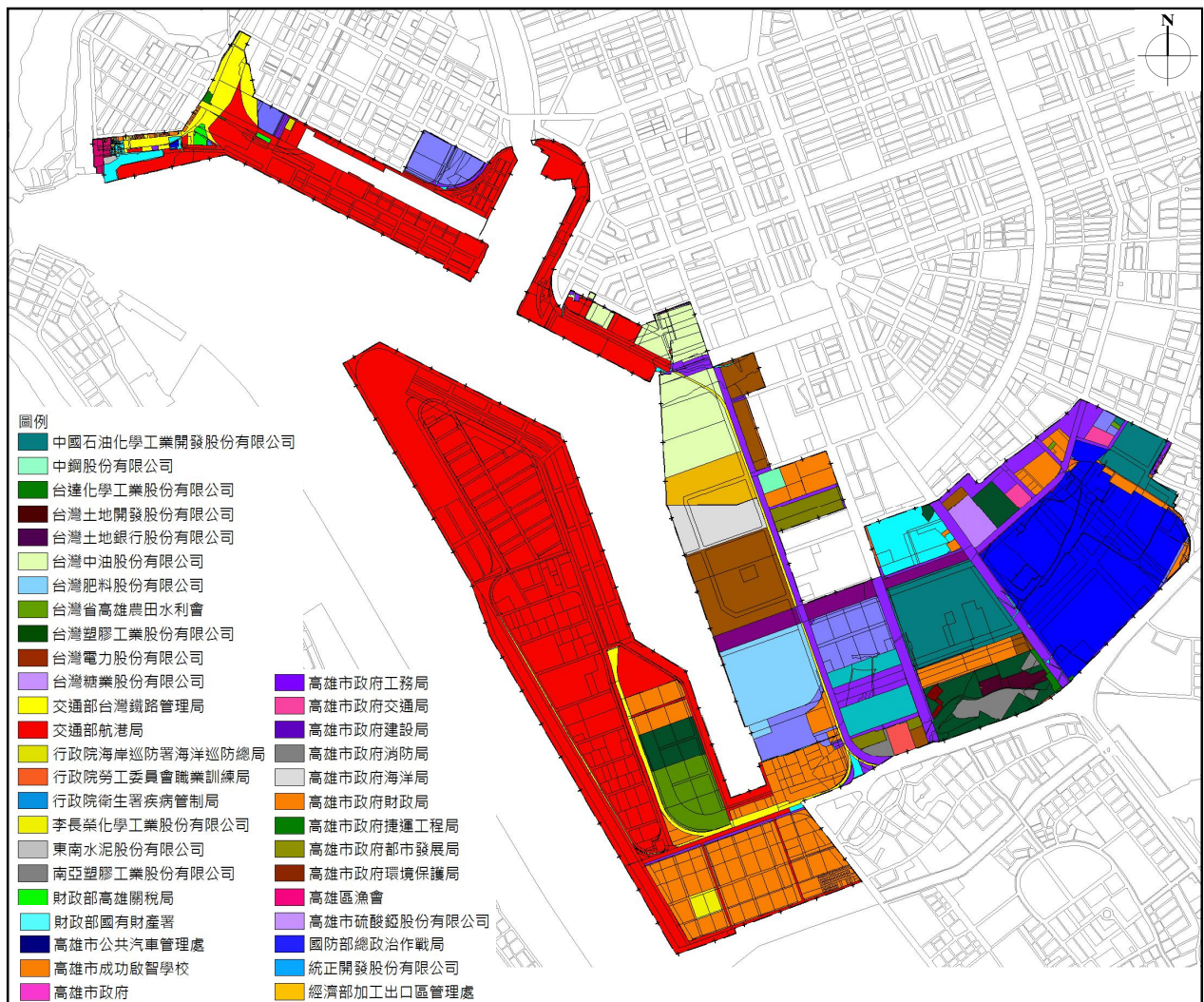


圖 3-8-1 國公有土地管理機關及私有土地權屬分佈示意圖