

變更鳳山市主要計畫(第二次通盤檢討)  
暫予保留第十四案(五甲路東側農業區)  
案計畫書

擬定機關：高雄市政府

中華民國 103 年 1 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	變更鳳山市主要計畫(第二次通盤檢討)暫予保留第十四案(五甲路東側農業區)案		
變 更 都 市 計 畫 法 令 依 據	1. 都市計畫法第 26 條。 2. 變更鳳山市都市計畫(第二次通盤檢討)(暫予保留部分)第十四案。		
變更都市計畫機關	高雄市政府		
本 案 公 開 展 覽 之 起 訖 日 期	公 開 展 覽	民國 102 年 4 月 9 日起至 102 年 5 月 13 日止 共計 30 天，並刊登於民國 102 年 4 月 9、10、 11 日之臺灣導報、聯合報周知。	
	公 開 說 明 會	日 期	民國 102 年 4 月 30 日下午 14 時 30 分。
		地 點	鳳山區公所。
人 民 團 體 對 本 案 之 反 映 意 見	詳見人民及機關團體陳情意見綜理表		
本 案 提 各 級 都 市 計 畫 委 員 會 審 核 結 果	市 級	民國 102 年 12 月 26 日高雄市都市計畫委員會 第 36 次會審議通過。	
	內 政 部		
備 註			

## 目 錄

壹、 前言	1
貳、 法令依據	1
參、 計畫區位範圍與面積	4
肆、 現行主要計畫內容概述	6
伍、 現況分析	9
陸、 課題、對策與規劃構想	38
柒、 變更回饋比例試算	54
捌、 變更理由及變更內容	54
玖、 變更後實質計畫內容	60
壹拾、 實施進度及經費	69
附件一、 交通局針對交通衝擊分析文件	
附件二、 機關協調會議紀錄	
附件三、 區段徵收可行性評估與公益性及必要性評估文件	
附件四、 地主意願調查分析	
附件五、 內政部都委會第 766 次會議紀錄	
附件六、 內政部 577 次及 766 次都委會決議辦理情形	
附件七、 高雄市都市計畫委員會第 34、36 次會紀錄	
附件八、 高雄市政府農業局意見	

## 圖 目 錄

圖 1：計畫區位示意圖	4
圖 2：計畫範圍示意圖	5
圖 3：鳳山市主要計畫現行土地使用計畫示意圖	7
圖 4：人口成長趨勢示意圖	10
圖 5：日治時期鳳山市地形圖	13
圖 6：鳳山新城地區資源分布示意圖	13
圖 7：鳳山市 74 年經建版地形示意圖	14
圖 8：鳳山市 83 年經建版地形示意圖	14
圖 9：鳳山市 97 年航照示意圖	15
圖 10：鳳山、五甲、臨海地區計畫範圍示意圖	15
圖 11：鳳山區人文遊憩景點、自行車路線分布示意圖	15
圖 12：高雄市易淹水地區分布示意圖	18

圖 13：土地使用現況示意圖	-----	21
圖 14：公有土地分佈示意圖	-----	22
圖 15：計畫區地價分佈示意圖	-----	24
圖 16：農地重劃範圍示意圖	-----	25
圖 17：農業區建地目土地分佈示意圖	-----	26
圖 18：計畫區周邊交通系統示意圖	-----	31
圖 19：本基地週邊公車站牌位置路線分布示意圖	-----	32
圖 20：停車供需調查結果示意圖	-----	37
圖 21：鳳山區開發強度現況分佈示意圖	-----	39
圖 22：鳳山地區整體發展構想示意圖	-----	41
圖 23：交通衝突點分佈示意圖	-----	43
圖 24：捷運服務半徑分佈圖	-----	45
圖 25：大高雄捷運路網規劃示意圖	-----	46
圖 26：鳳山區整體發展構想示意圖	-----	47
圖 27：基地發展引力示意圖	-----	48
圖 28：活動軸線界定示意圖	-----	52
圖 29：基地發展構想示意圖	-----	53
圖 30：變更內容示意圖	-----	58
圖 31：變更後計畫內容示意圖	-----	63
圖 32：交通系統示意圖	-----	65
圖 33：避難空間及防災指揮中心示意圖	-----	68

## 表 目 錄

表 1：鳳山市主要計畫(第二次通盤檢討)變更內容綜理表(暫予保留部分)(第十四案)-----	2
表 2：鳳山市主要計畫現行土地使用面積統計表-----	8
表 3：計畫區與高雄市歷年人口成長一覽表-----	9
表 4：鳳山區歷年人口自然及社會增加情形統計表-----	10
表 5：高雄市及鳳山區人口三階段統計表-----	11
表 6：高雄市及鳳山區歷年人口結構指標值-----	12
表 7：高雄市及鳳山區歷年戶數及戶量統計表-----	12
表 8：計畫區歷史建物一覽表-----	16
表 9：土地使用現況分析表-----	20
表 10：地主歸戶情形統計表-----	23
表 11：基地現況地價面積統計表-----	23
表 12：基地周邊現況一般日主要道路服務水準評估表-----	29
表 13：一般日路口服務水準彙整表-----	30
表 14：基地週邊公車路線一覽表-----	33
表 15：計畫區週邊停車空間調查表-----	37
表 16：基地周邊現況一般日主要道路服務水準評估表-----	44
表 17：公共設施用地比例試算表-----	54
表 18：變更內容明細表-----	56
表 19：變更前後土地使用面積表-----	59
表 20：土地使用分區面積表-----	61
表 21：公共設施明細表-----	62
表 22：道路編號明細表-----	66
表 23：實施進度及經費表-----	69

## 壹、前言

鳳山都市計畫於民國 93 年辦理第二次通盤檢討期間，鑑於鳳山位於都市發展核心地區、都市計畫位居要衝、交通便利且人口逐步成長，惟市區內商業活動仍停留於傳統沿街商業型態，且圍於市中心屬老舊建成區，基地狹小、發展腹地受限，故擇定五甲地區大面積未開發農業區作為未來全市中心商業區發展區域。

案經內政部都市計畫委員會審議後，鑑於基地範圍面積達 92 公頃，屬大面積整體開發個案，涉及整體開發案件之通案性決議，故列為暫予保留案件，規定應先行針對交通衝擊分析、整體開發可行性評估等議題提供補充資料後再提會討論。

民國 99 年縣市合併後，高雄市政府乃依上述應辦理事項，延續原內政部暫予保留之附帶條件決議（見表 1），暨依循原主要計畫作為鳳山中心商業區之願景目標，進行全區之土地使用計畫重新送內政部審議，惟民國 100 年 10 月 18 日內政部都市計畫委員會第 766 次會決議優先調查土地所有權人意願，並修正計畫內容，重新辦理公開展覽及說明會，提請高雄市都市計畫委員會審議。爰依都市計畫相關規定辦理都市計畫變更暨後續細部計畫擬訂作業，同時辦理地主意願調查、區段徵收公益性必要性等內容，以為妥適。

## 貳、法令依據

### 一、都市計畫法第 26 條

都市計畫經發布實施後，不得隨時任意變更。但擬定計畫之機關每三年內或五年內至少應通盤檢討一次，依據發展情況，並參考人民建議作必要之變更。對於非必要之公共設施用地，應變更其使用。…

### 二、變更鳳山市主要計畫（第二次通盤檢討）（暫予保留部分）第十四案

依原計畫變更內容綜理表（暫予保留另案辦理部分）第十四案之附帶條件及內政部都委會決議規定辦理。

### 三、內政部都市計畫委員會第 766 次會決議

本案於100年9月14日經內政部都市計畫委員會專案小組會議，會議決議因本案係以區段徵收方式開發大面積農業區，應考量地主意願，依地主意願修正計畫書內容，重新辦理公開展覽，並提請高雄市都市計畫委員會審議。

表1：鳳山市主要計畫(第二次通盤檢討)變更內容綜理表(暫予保留部分)(第十四案)

編號	原編號	位置	變更內容		變更理由	附帶條件或說明	內政部577次會決議內容
			原計畫(m <sup>2</sup> )	變更後計畫(m <sup>2</sup> )			
十四	四-8	五甲路東側	農業區 (面積：749697) 綠帶： (面積：7691)	商業區 (面積：757388)	<p>1. 鳳山市原市中心商業區面臨了基地狹小、建物雜陳、整體開發與更新不易等問題，因而限制了其未來發展的規模。因此，為了日後鳳山市長遠而健全的發展著想，有必要提供相當規模之發展空間與腹地為中心性商業中心。</p> <p>2. 本地位於鳳山市區位中心，加上基地規模大、區塊完整，就鳳山此一快速發展之都市而言，此大面積且無任何環境敏感限制條件之閒置土地，實應妥善規劃以發揮土地使用效益。</p>	<p>附帶條件：應依地方需求低於40%之公共設施。目前應以區段徵收方式開發，惟日後若法令修正或經行政院核定免辦段徵收者，應以市劃方式開發。</p>	<p>本案除左列各點外，其餘准照本會專案小組審查意見通過，並退請高雄縣政府依照修正計畫書、圖後，報由內政部逕予核定。</p> <p>其中專案小組意見略以：「本案除左列各點外，其餘准照高雄縣政府核議意見通過，並先行提請委員會議審決確定。至於暫予保留案件，請高雄縣政府儘速補充相關資料，再由本專案小組繼續審查。：大面積整體開發個案：暫予保留，有關擬以市地重劃、區段徵收及其他方式辦理整體開發之案件(變更內容明細表編號十、十一、十二、十四)，係屬大規模開發個案，且涉及本會有關整體開發案件之通案性決議，請依左列各點辦理後，提下次會議討論。</p> <p>(一) 各變更計畫內容請補充各基地開發後衍生交通衝擊分析，希望透過土地開發紓解現有交通瓶頸，並應妥善規劃中心商業區聯外交通，以避免產生新的交通問題。</p> <p>(二) 各變更計畫內容如涉及公有土地，且管理機關與需地機關之意見尚未整合者，請高雄縣政府先行召開協調會議，就開發方式、提供公共設施用地比例及相關計畫內容取得初步共識後，再由本專案小組繼續審查。</p> <p>(三) 整體開發可行性(含財務可行性分析)：</p>

表 1：鳳山市主要計畫(第二次通盤檢討)變更內容綜理表(暫予保留部分)(第十四案)(續)

編號	原編號	位置	變更內容		變更理由	附帶條件或說明	內政部 577 次會決議內容
			原計畫(m <sup>2</sup> )	變更後計畫(m <sup>2</sup> )			
			農業區 (面積： 2135)	住宅區 (面積： 2135)			1. 應請高雄縣政府都市計畫單位會同地政機關(及財政機關)評估可行性。 2. 前項可行性評估至少包括土地及地上物現況調查、土地所有權人參加市地重劃或區段徵收意願調查、財務可行性分析、辦理完成市地重劃或區段徵收時程等事項，並應先行廣徵民意及進行土地所有權人參加市地重劃或區段徵收意願調查，作為辦理市地重劃或區段徵收之依據。 3. 擬辦理區段徵收地區於都市計畫審議時，應檢具區段徵收評估報告書，作為審議之參考。 4. 本計畫案如有以市地重劃或區段徵收方式開發者，應依左列各點辦理，以配合辦理整體開發之期程，並確保計畫具體可行。 (1) 擬以市地重劃方式開發，如經評估可行者，應依照「都市計畫法台灣省施行細則」第十條規定，檢附高雄縣政府地政局認可之可行性評估相關證明文件，納入計畫書敘明；如經評估不可行者，應維持原計畫。 (2) 擬以區段徵收方式開發部分： A. 請高雄縣政府另依土地徵收條例第四條規定，先行辦理區段徵收，於完成高雄縣都委會審定細部計畫及符合土地徵收條例第二十條第一項、第三項但書規定後，再檢具變更主要計畫書、圖報由本部逕予核定後實施；如無法於委員會審議通過紀錄文到三年內完成者，請高雄縣政府於期限屆滿前敘明理由，重新提會審議延長上開開發期程。 B. 委員會審議通過紀錄文到三年內未能依照前項意見辦理者，仍應維持原土地使用分區或公共設施用地，惟如有繼續開發之必要，應重新依都市計畫法定程序辦理檢討變更。 5. 有關高雄縣鳳山市轄區內已發布實施之都市計畫書規定「應以市地重劃區段徵收或其他方式整體開發」地區及本通盤檢討案擬議中以市地重劃或區段徵收方式開發地區，應將實施處數、面積、計畫書規定內容及整體開發實施情形，納入計畫書敘明。
			河川用地 (面積： 1129) 農業區 (面積： 104167) 住宅區 (面積： 3460)	道路用地 (面積： 108756)			
			農業區 (面積： 51151)	文小用地 (面積： 31369) 文中用地 (面積： 9374) 加油站專用區 (面積： 10408)			
			道路用地 (面積： 2860)	文小用地 (面積： 2860)			





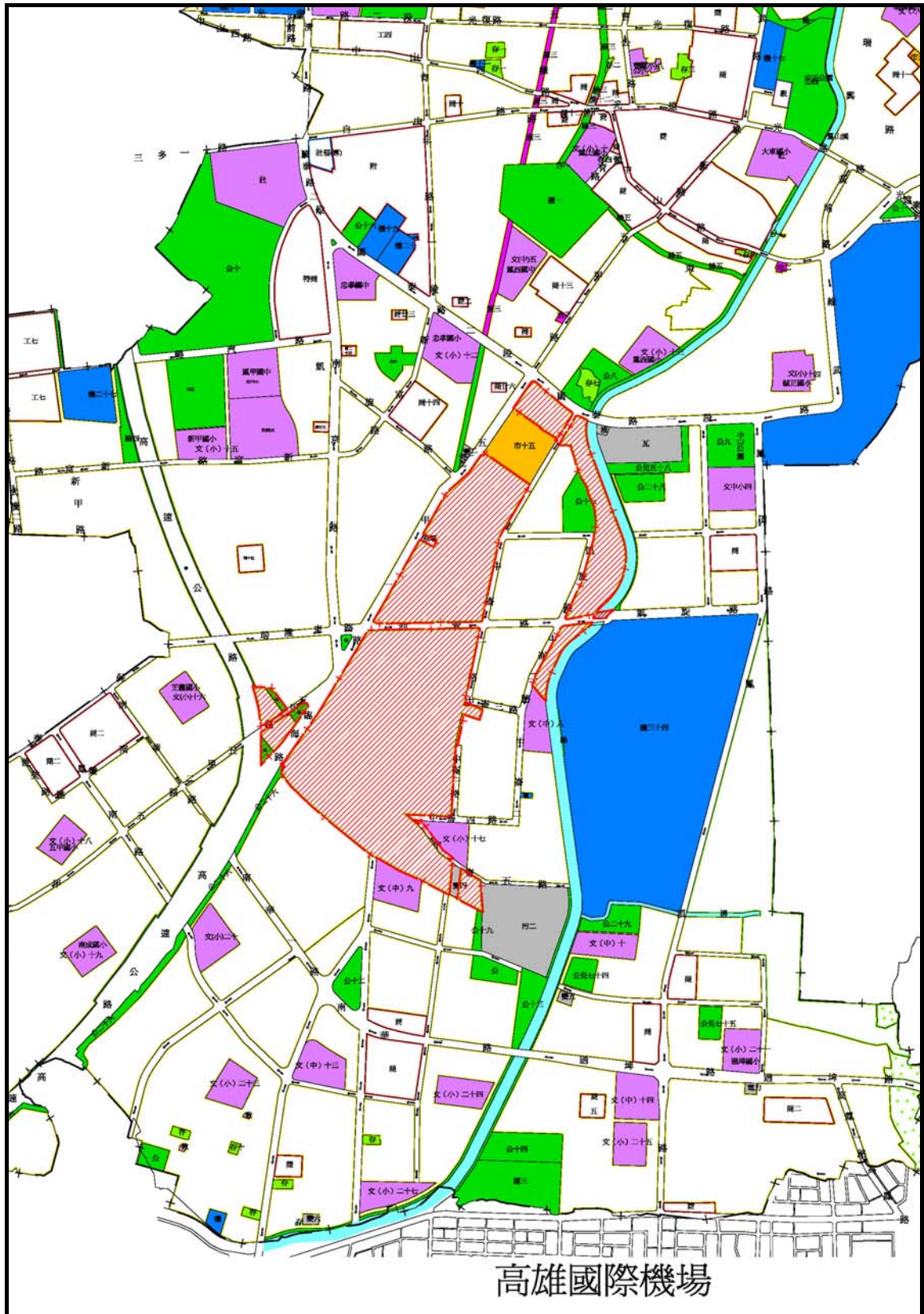


圖2：計畫範圍示意圖

## 肆、現行主要計畫內容概述

鳳山市原都市計畫面積 1,867 公頃，於民國 62 年辦理擴大鳳山都市計畫。鳳山都市計畫、高雄臨海特定區計畫（台灣省部份）、高速公路五甲交流道附近特定區計畫（台灣省部份）之都市計畫分別於民國 80 年 10 月、78 年 5 月及 80 年 4 月先後發布實施，而為求行政管理一致性，依內政部 86 年 8 月 15 日(八六)台內營字 8606307 號函，台灣省政府 86 年 8 月 2 日八六府建四字第 164260 號函暨高雄縣政府 86 年 4 月 22 日八六府建四字第 65700 號函，同意將前述三個計畫區合併為鳳山市都市計畫，並一併辦理第二次通盤檢討作業，其通檢作業於民國 93 年完成。

一、計畫年期：民國 105 年

二、計畫面積：2,465.3709 公頃

三、計畫人口：526,000 人

四、土地使用計畫

鳳山市主要計畫現行土地使用規劃內容詳如圖 3 所示，各項土地使用面積詳如表 2 所示。





表2：鳳山市主要計畫現行土地使用面積統計表

項目		面積(公頃)	百分比(%)	備註
土地 使用 分區	住宅區	1290.9320	52.36	
	商業區	107.3768	4.36	
	特定休閒商業區	10.0976	0.41	
	工業區	116.8628	4.74	
	文教區	0.6800	0.03	
	保存區	4.0012	0.16	
	古蹟保存區	0.0130	0.00	
	農會專用區	2.2700	0.09	
	加油站專用區	0.1200	0.00	
	小計	1532.3534	62.16	
都市 發展 用地	文高用地	20.3100	0.82	
	文中用地	43.8000	1.78	
	文中小用地	10.7500	0.44	
	文小用地	67.9878	2.76	
	公園用地	93.2099	3.78	
	公兒用地	6.5284	0.26	
	運動場用地	21.0534	0.85	
	綠地帶用地	21.8503	0.89	
	廣場用地	1.3200	0.05	
	廣場兼停車場用地	0.6800	0.03	
	機關用地	192.6100	7.81	
	市場用地(批)	4.8100	0.20	
	市場用地	1.0900	0.04	
	瓦斯設施用地	4.8080	0.20	
	液化天然氣開關站用地	0.1720	0.01	
	污水處理廠用地	10.2700	0.42	
	變電所用地	1.9100	0.08	
	加油站用地	0.6500	0.03	
	車站用地	0.5700	0.02	
	鐵路用地	7.9912	0.32	
	道路用地	226.8050	9.20	
	道路用地(供快速公路使用)	2.1020	0.09	
	電信用地	0.1050	0.00	
公用事業用地	0.3673	0.01		
捷運系統用地	2.3774	0.10		
小計	744.1277	30.18		
合計	2276.4811	92.34		
非都市 發展 用地	農業區	146.1585	5.93	
	保護區	6.7501	0.27	
	河川用地	30.0089	1.22	
	水溝用地	0.6900	0.03	
	排水用地	0.5457	0.02	
	河道用地	0.0966	0.00	
	運河	4.6400	0.19	
小計	188.8898	7.66		
總計	2465.3709	100.00		

註：表內面積應依據核定圖實地分割測量面積為準。

資料來源：變更鳳山市主要計畫(第二次通盤檢討)。

## 伍、現況分析

### 一、人口發展

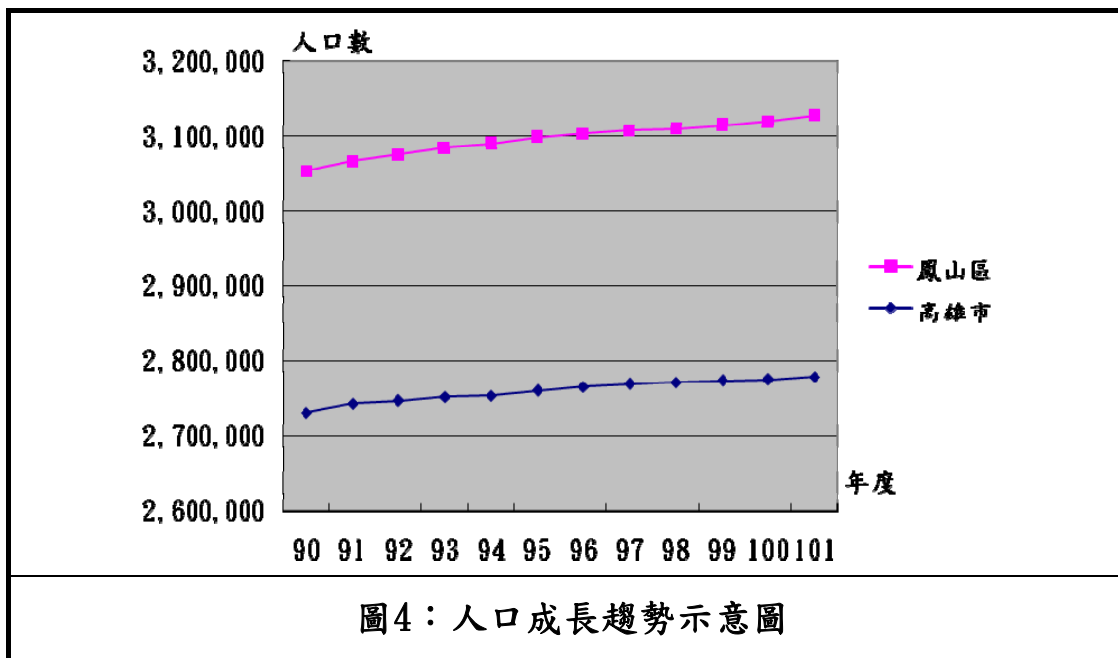
#### (一) 人口規模

根據人口資料顯示，截至 101 年底鳳山區人口總數已達 349,816 人，目前鳳山區大致上呈現成長趨緩但仍呈現正成長的跡象，另由鳳山區人口數佔高雄市人口數之比例觀察得知，其由民國 90 年所佔比例約 11.81%，逐年增加至民國 100 年約 12.45%，顯示 10 年中鳳山區在高雄市中所佔人口規模正逐年增加中，可見鳳山區在高雄市中所佔人口規模正逐年增加中，因此鳳山區顯然成為都市逐步擴張以及具發展潛力的地區。

表3：計畫區與高雄市歷年人口成長一覽表

年度	高雄市		鳳山區		佔高雄市比例(%)
	人數(人)	成長率(%)	人數(人)	成長率(%)	
90	2,731,415	0.23	322,678	0.27	11.81
91	2,742,905	0.42	323,799	0.35	11.80
92	2,746,819	0.14	328,858	1.56	11.97
93	2,751,602	0.17	333,474	1.40	12.12
94	2,753,486	0.07	336,510	0.91	12.22
95	2,760,180	0.24	338,596	0.62	12.27
96	2,764,868	0.17	338,900	0.09	12.26
97	2,769,054	0.15	339,240	0.10	12.25
98	2,770,887	0.07	339,952	0.21	12.27
99	2,773,483	0.09	341,120	0.34	12.30
100	2,774,470	0.04	345,346	1.24	12.45
101	2,778,659	0.15	349,816	1.29	12.59

資料來源：鳳山區第一、第二戶政(鳳山區資料來源)、戶政司(高雄市)。



## (二) 人口自然成長及社會成長

鳳山區緊鄰高雄市三民區，與人口密集的高雄都會區已成為一大型都會生活圈，因此遷移的狀況也多為與高雄都會區內間流動，因此人口成長雖主要來自社會成長，但綜觀而言社會成長的波動較無顯著的變化趨勢。而自然成長的部份則可較明確的得知每年的成長率大致以 0.03% 逐年緩慢下降中。

表4：鳳山區歷年人口自然及社會增加情形統計表

年度	總成長	自然成長				社會成長			
		人數	出生	死亡	成長率	人數	遷入	遷出	成長率
91	1,121	1,578	3,116	1,538	0.49%	-457	29,621	30,078	-0.14%
92	5,079	1,429	2,945	1,516	0.43%	3,650	27,191	23,541	1.11%
93	4,596	1,194	2,776	1,582	0.36%	3,402	26,772	23,370	1.02%
94	3,036	1,239	2,844	1,605	0.37%	1,797	26,983	25,186	0.53%
95	2,086	1,158	2,779	1,621	0.34%	928	26,957	26,029	0.27%
96	304	1,163	2,826	1,663	0.34%	-859	20,068	20,927	-0.25%
97	340	1,024	2,701	1,677	0.30%	-684	19,304	19,988	-0.20%
98	712	867	2,547	1,680	0.26%	-155	17,800	17,955	-0.05%
99	1,168	140	1,862	1,722	0.04%	1,028	17,995	16,967	0.30%
100	4,226	787	2,677	1,890	0.23%	3,439	19,856	16,417	1.00%
101	8,671	1,263	3,260	1,997		7,408	19,222	11,814	

資料來源：原高雄縣統計要覽。

### (三) 人口特性

#### 1. 三階段人口年齡結構

整體來看，鳳山區勞動人口比例與高雄市比較略高於高雄市，可得知鳳山區在高雄市內為屬具較高生產力的地區，其勞動人口比例持續成長中，但幼年人口目前正逐漸下降，老年人口也持續增加中，顯示區內未來人口老化現象將可能愈趨明顯。透過人口金字塔觀察，鳳山區與臺灣大部分發展中都市一樣，勞動人口比例最高，惟出生率迅速下降，顯現若干年後人力資源將不足，未來規畫必須將人口發展納入土地使用需求的考量中。

表5：高雄市及鳳山區人口三階段統計表

地區	年度	總計	0-14 歲		15-64 歲		65 歲以上	
			人數	百分比 (%)	人數	百分比 (%)	人數	百分比 (%)
高雄市	90	2,731,415	540,035	19.77	1,975,247	72.32	216,133	7.91
	95	2,760,180	473,071	17.14	2,031,417	73.60	255,692	9.26
	100	2,774,470	393,170	14.17	2,089,848	75.32	291,452	10.50
鳳山區	90	320,678	64,352	20.07	236,984	73.90	19,342	6.03
	95	338,638	54,771	16.17	258,796	76.42	25,071	7.40
	100	342,937	51,073	14.89	265,610	77.45	26,254	7.66

資料來源：原高雄縣統計要覽。

#### 2. 人口結構指標

##### (1) 性比例

觀察高雄市與鳳山區之性比例，男性與女性比例相當，顯現地區男女人口發展相當均衡。

##### (2) 扶養率

鳳山區的扶養率由民國 90 年 35.32% 降至民國 100 年 29.11%，可知鳳山區社會人口負擔逐漸在減輕之中，此和生育率降低且勞動人口增加迅速有密切關係。

##### (3) 老年化指數

鳳山區與高雄市的老年化指數皆呈現逐年迅速增加的現象，而鳳山區歷年老化指數約與 5 年前高雄市的



比例相當，高雄市老化指數顯著高出許多，顯示鳳山區相對高雄市而言老年化現象較為輕微。

表6：高雄市及鳳山區歷年人口結構指標值

年度	性比例(%)		扶養率(%)		老年化指數(%)	
	男性人數/女性人數 *100		(0至14歲+65歲以上)/15 至64歲*100%		65歲以上/0至14歲 *100%	
	高雄市	鳳山區	高雄市	鳳山區	高雄市	鳳山區
90	107.95	103.09	38.28	35.32	40.02	30.06
95	100.36	101.00	35.87	30.85	54.05	45.77
100	104.25	101.10	32.76	29.11	74.13	51.40

資料來源：原高雄縣統計要覽。

#### (四) 戶數與戶量

高雄市民國100年總計約有103萬戶人口，戶量為2.68人/戶，較民國90年戶量3.03人/戶降低許多，鳳山區戶量相較而言略比高雄市低，民國100年2.67人/戶，而整體而言受小家庭逐漸普遍的影響以及生育率偏低的狀況，戶數都有逐步下滑的趨勢。

表7：高雄市及鳳山區歷年戶數及戶量統計表

地區	年度	戶數	戶量(人/戶)
高雄市	90	905,954	3.03
	95	961,640	2.87
	100	1,035,012	2.68
鳳山區	90	108,374	2.98
	95	120,025	2.82
	100	129,337	2.67

資料來源：原高雄縣統計要覽。

## 二、人文與遊憩資源

### (一) 鳳山區發展沿革

鳳山區舊名陂頭，其發展可分為以下幾個時期：

#### 1. 清領時期

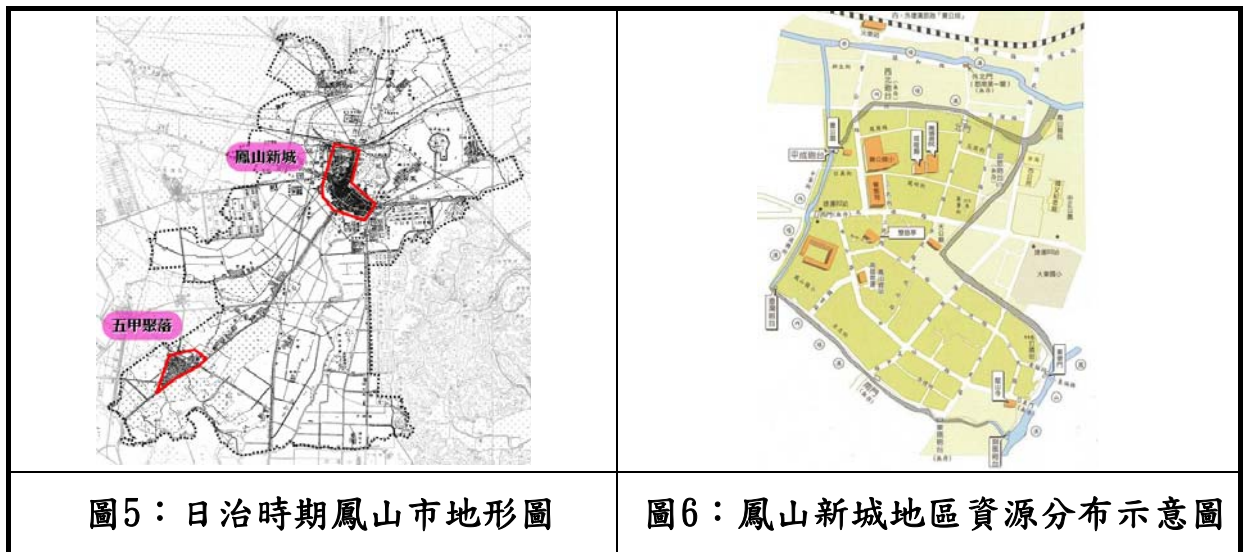
鳳山區在康熙年間已成為軍事、行政、商業及居住機能的市街，昔因陂頭街(今北門一帶)的地勢高亢、不易淹水，又有鳳山溪及柴頭陂(今中山公園一帶)的取

水、用水之便，成為鳳山市發展的原始地點，又因農業經濟與地理條件優勢，使陂頭街一帶早為鳳山縣的商業中心。

後於乾隆五十一年(1788年)，鳳山縣城自左營遷至鳳山，稱為鳳山新城，鞏固了鳳山新城的政治、經濟地位，當時鳳山新城內共有十五條市街(今三民路、中山路一帶)。

## 2. 日治時期

此時期鳳山區之發展仍以新城城廓內為主要發展地區，並強化郵便局、學校、火車站、公有市場、醫院等公共設施，此時城內的商業活動大致以今日的三民路為基本軸線；戰後則逐漸南移至光遠路、大東路、三民路、中山路等街廓，形成商業心臟區域，並以中山路為商業發展的基本軸線。此外南門西南側與高雄市前鎮區鄰近的五甲地區則是另一處規模較大的聚落(如圖5、6)。



## 3. 民國時期

### (1) 1950年代

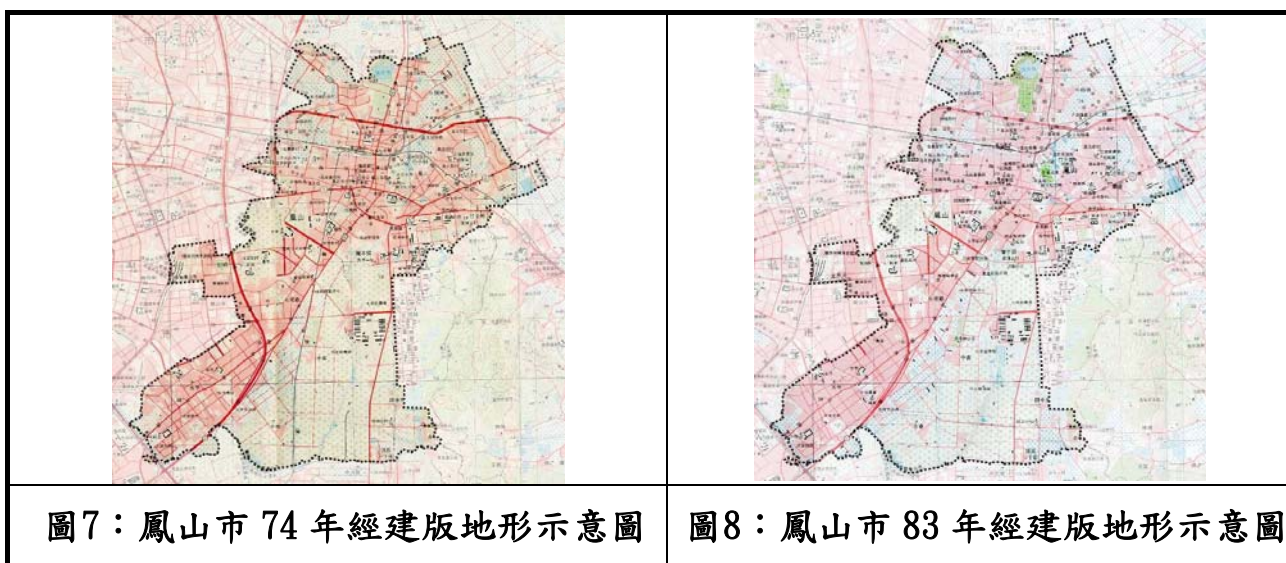
此時期延續其軍事機能，鳳山市成為陸軍基地訓練中心，如陸軍官校、步兵學校、士官學校、衛武營等，隨著軍隊移入，陸續在軍事設施附近興建眾多眷村，提供鳳山市商業發展及腹地擴張的基礎。

### (2) 1960年代

此時以高雄港、高雄市為主的工業化、都市化發展，讓鳳山市西側、北側與高雄市鄰接的地區迅速發展，漸漸的鳳山市境內原先的陂頭街、赤山、七老爺、五甲等聚落連成一片，並與高雄市聯結成無法分割的都會區。

### (3)1980~1990 年代

此期鳳山市的發展仍以北鳳山及西側鄰接高雄市一帶為主要發展地區(如圖 7、圖 8 所示)。



### (4)1990 年至今

此時期鳳山市舊市區及五甲地區之開發已漸趨飽合，因此配合都市計畫多處區段徵收及市地重劃之開發，例如鳳甲區段徵收、中崙區段徵收等，人口亦陸續移入五甲路東側一帶地區。

民國 93 年辦理第二次通盤檢討時將鳳山市境內整併為同一計畫區，合併後計畫人口調整為 52.6 萬人，而在 99 年因縣市合併，鳳山市更名為鳳山區。

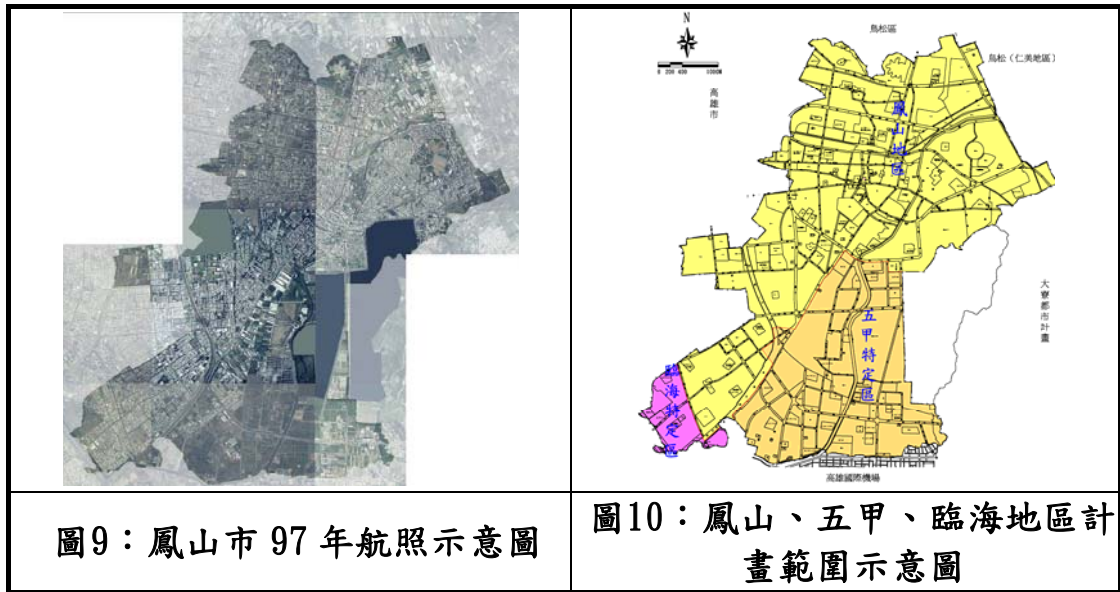


圖9：鳳山市 97 年航照示意圖

圖10：鳳山、五甲、臨海地區計畫範圍示意圖

(二) 人文與遊憩景點

鳳山區最早開發於明鄭時期，具有三百多年開城歷史，曾經是清朝鳳山縣縣署所在地，南臺灣古邑之一，亦為南台灣的重要米糧產區，市區內現仍保有國定古蹟龍山寺、縣定古蹟東便門、澄瀾砲台、鳳儀書院、曹公圳等文物古蹟。此外，鳳山區位處南臺灣陸地的要衝，屬軍事布點要地，具諸多軍眷舍與軍事機關，深富軍事文化意涵。

而本區廟宇分佈眾多，其起源皆與先民生活歷史背景有密切關聯，顯示初期先民自不同地方而來鳳山拓基的地方信仰，而通常其信仰中心也為該區的起源所在。



圖11：鳳山區人文遊憩景點、自行車路線分布示意圖



表8：計畫區歷史建物一覽表

分類	歷史建物名稱	特色
古蹟	平成砲台(市定古蹟)	清道光 18 年(西元 1838 年)，知縣曹謹為加強新城軍事防禦能力，在鳳山新城的四隅建築砲台 6 座，現遺平成
	澄瀾砲台(市定古蹟)	砲台、澄瀾砲台、訓風砲台。 平成砲台位處西北隅，正面嵌有花崗石所刻之橫額，曰「平成」。
	訓風砲台(市定古蹟)	澄瀾砲台位於古鳳山縣城西南隅處，牆面仍可看出刻有「澄瀾」兩字的花崗石橫額。 訓風砲台在東門城牆東南角轉角處。訓風砲台當初建築位置是前臨鳳山溪與城濠合流處，緊抱鳳山溪往前鎮河出海口的要衝，為早期從中國移墾的漢人及貿易船隻上岸的要塞，地理位置相當重要。
	鳳儀書院(市定古蹟)	鳳儀書院創建於清嘉慶 19 年(西元 1814 年)，當時是由知縣吳性承發動捐款、捐地，再由候選訓導歲貢生張廷欽所建，就如同現今的私立學校。
	東便門(市定古蹟)	清嘉慶 9 年(西年 1804 年)，知縣吳兆麟在鳳山縣城建了 6 座城門，小東門(東便門)就是其中一座。但在歷經歲月的摧殘後，東便門成為鳳山城碩果僅存的古城門
	東福橋(市定古蹟)	東福橋跨越東門溪，即今日的鳳山溪，船形橋墩有近兩百年的歷史，是清領時期所建的中式橋墩。
	原日本海軍鳳山無線電信所(國定古蹟)	日本海軍鳳山無線電信所建成於日大正八年(1919 年)為當時日本三大無線電信所之一，規模可比日本東京的船橋無線電信所，在二次大戰之後先後作為「鳳山招待所」、中華民國海軍明德訓練班使用，現由高雄眷村文化發展協會進駐代管。
廟宇	龍山寺(國定古蹟)	香火鼎盛的鳳山龍山寺，建寺已有 300 多年歷史，因年代久遠顯得古色古香，亦被列為國定古蹟，也是全台五座龍山寺當中，排名第二古老的鳳山龍山寺。
	雙慈亭	雙慈亭在鳳山建三百多年，開基祖為具考證價值的明末觀音佛像，後又於乾隆十八年(西元一七五三年)增建前殿，並祀天上聖母，觀音佛祖因而退居後殿。由於二尊主神皆為女性，而改稱為雙慈亭。
	曹公廟	曹瑾道光 10 年(西元 1837 年)自閩來臺新鳳山知縣，目睹境內水患嚴重、五穀欠收、百姓貧困，歷時 2 年疏導淡水溪引渠灌溉水田；後人追念尊稱曹公，所開渠道稱曰曹公圳，並立曹公祠以為崇敬。
	城隍廟	原鳳山縣城隍廟於清乾隆五十一年(1787 年)，林爽文起事，興隆庄戰火所及，殘破不堪。嘉慶五年(1800 年)，知縣吳兆麟於新城鳳儀書院旁另建新廟，即本廟。而舊城隍廟因位於鳳山縣舊城，遂更名為舊城城隍廟。

資料來源：整理自鳳山文化觀光網

### 三、災害環境

為因應全球氣候變遷之衝擊，都市規劃目前應逐步往符合當前生態城市、節能減碳理念前進，使都市朝向永續發展，並營造都市的可居性、獨特風貌，因此規劃應該依據過去都市災害發生的歷史、特性以及災害潛勢情形，規劃及調整土地使用分區或使用管制，本計畫區位於高雄市，有關計畫區災害環境資料部份係摘錄「高雄市地區災害防救計畫修訂(100)」。

#### (一) 地震災害

本計畫區未發生過重大的地震災害，但因鳳山區東側有鳳山斷層經過，未來是否可能發生活動引起嚴重災害必須在觀察。

地震均發生在北緯 23 度以北的區域，高雄市內僅有三次規模 6.0 以上的地震，而且均無災害的記載，其中一次為 1902 年 3 月 20 日的六龜地震是發生在高雄市的中部地區，再則為 2000 年發生的桃源地震，最近一次是 2010 年 3 月 4 日 6.4 級的甲仙地震。顯見雖然歷史上嚴重災害的地震不曾發生在高雄市境內，但災害可因鄰近的臺南、嘉義等地區的地震而產生，仍必須加強防備。

臺灣地區平均約每 11 年即發生一次傷亡超過百人的災害性地震，其中約有 3/4 是發生在臺灣西部地區，而 1736 年迄今就有八次地震對臺灣西南地區造成嚴重災害，這八次地震之平均發生間隔約為 40 年。自從 1964 年臺南白河地震至今，本地區未曾發生過災害較大的地震，雖然歷史之災害地震不曾發生在高雄市境內，但震央卻緊鄰本市，影響力不容忽視，因此，地震防災的工作有必要加緊進行。

#### (二) 洪水災害

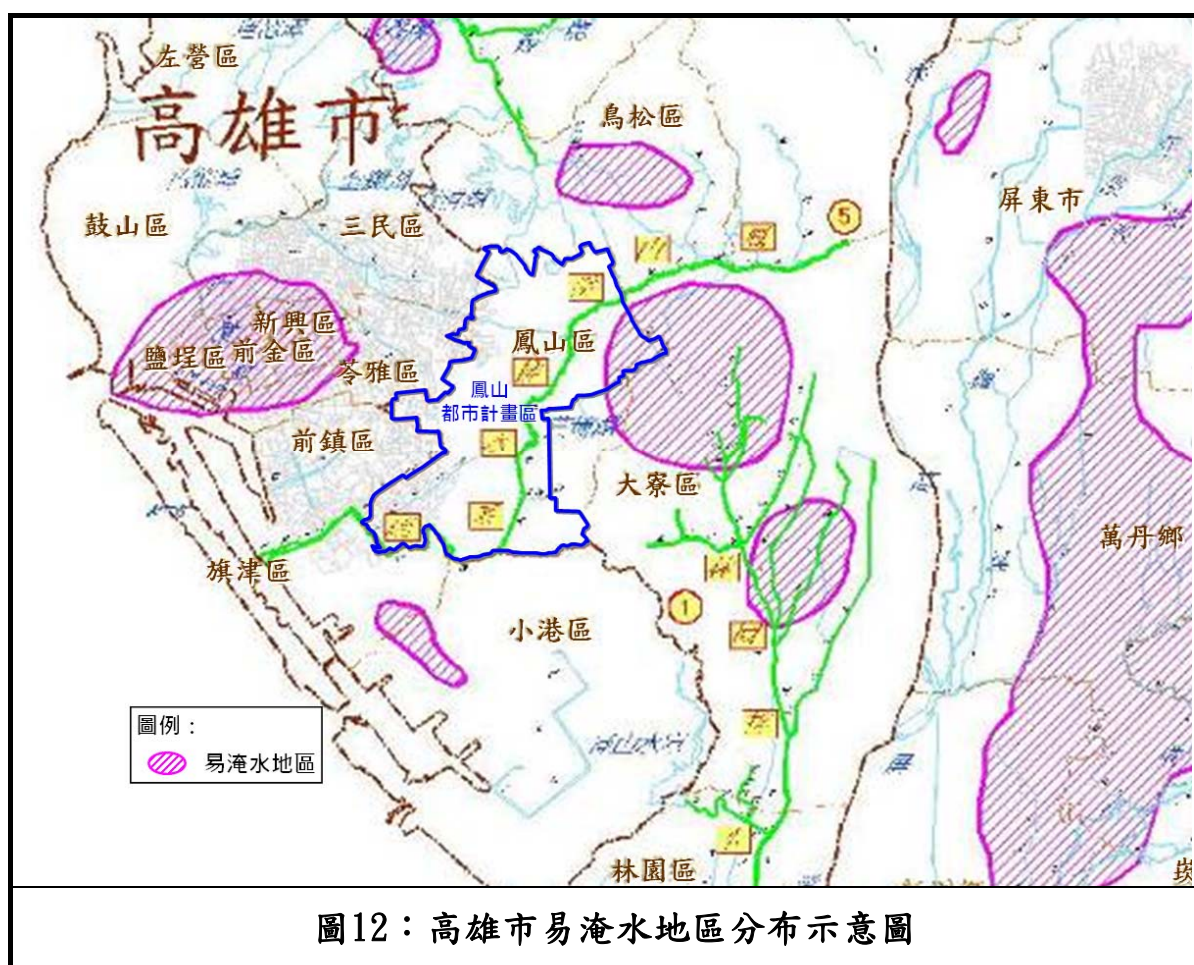
臺灣地勢陡峭、雨量充沛，夏季常遭颱風侵襲並挾帶豪雨，在雨勢集中與河短流急的情況下，水患是台灣最嚴重的災害。洪水的發生通常是河川流量突然增加，短時間河水無法宣洩，水位暴漲，河水溢堤，氾濫而形成洪水。

根據經濟部水利署易淹水地區水患治理計畫專屬網站的高雄市易淹水範圍顯示，本計畫區有潛在水患危機，因此未

來規劃必須針對此課題作為規劃的參考。此外本計畫區的洪水災難史如下：

### 1. 象神颱風

- (1)發生時間：民國八十九年十月三十一日。
- (2)災情：高屏溪溪水暴漲造成美濃鎮高美大橋便橋受損、南橫公路坍方交通中斷、鳳山市縣府一處工地圍籬倒塌一人受傷。



資料來源：經濟部水利署 水患治理計畫專屬網站。

### 2. 納莉颱風

- (1)發生時間：民國九十年九月十八日。
- (2)災情：仁武、大樹、大寮、鳳山、烏松、田寮、湖內、岡山、橋頭、永安、燕巢、大社、梓官、阿蓮、甲仙、三民、六龜、杉林、旗山、桃源、內門等地區淹水、南橫公路多處坍方道路中斷、高

屏溪溪水暴漲道路中斷等災情。

### 3. 七一一水災（潭美颱風）

(1)發生時間：民國九十年七月十一日。

(2)災情：造成鳳山、大寮、仁武、鳥松、橋頭、梓官、大樹、大社、阿蓮、旗山、岡山等地區嚴重積水（大樓地下室積水、車子泡水）等災情。

### 4. 凡那比颱風

(1)發生時間：民國九十九年九月十九日。

(2)災情：造成岡山、大社、楠梓、橋頭、永安、彌陀、梓官等區嚴重淹水災情。鳳山溪暴漲，緊鄰的房舍淹水。

其中以潭美颱風所造成之災害最為嚴重，災情以鳳山、大寮、仁武、鳥松、橋頭、梓官、大樹、大社、阿蓮、旗山、岡山等地區嚴重積水（大樓地下室積水、車子泡水）等地區受創最為慘重，為百年來之所罕見。

## （三）坡地災害

在高雄市的坡度災害中，多數發生於壽山與半屏山一帶。就災害發生之類型而言，主要包括地滑、地層下陷、土石崩落與坡面沖蝕等，影響範圍多位於高雄市壽山附近一帶以及東側甲仙區、六龜區、那瑪夏區等地區，而本計畫區由於無顯著坡度之山坡，大多為平原地區，因此較不受土石流等坡地災害之威脅。

## 四、土地使用

區內以「四-15-20M」（中崙一路）計畫道路區分為東、西兩側，東側範圍北起自「一-2-40M」計畫道（國泰路）、東接鳳山溪、南達「文（中）小」（中崙國小）、西鄰住宅區及部份道路用地；西側範圍北起「一-2-40M」計畫道路（國泰路）、東達「四-15-20M」計畫道路、南達「七-28-10M」（保安二街）計畫道路及部分住宅區，共計面積 92.1483 公頃，土地使用現況主要為第一級產業之農業為主（佔約 46%），其次則為第二級產業之加工製造違章工廠與交通運輸倉儲使用（佔約 25%），其餘為住宅、加油站與空地。



### (一) 工業使用

區內西側範圍內，部分現況為工廠使用，以生產金屬機械為主。

### (二) 商業使用

區內臨五甲路西側範圍，有部份商業使用，以汽車行銷、洗車廠、加油站等用地需求較大的商業行為為主。

### (三) 住宅使用

區內住宅使用集中於東側範圍，屬磚瓦建造之舊聚落住宅型態，沿鳳山溪畔分佈。

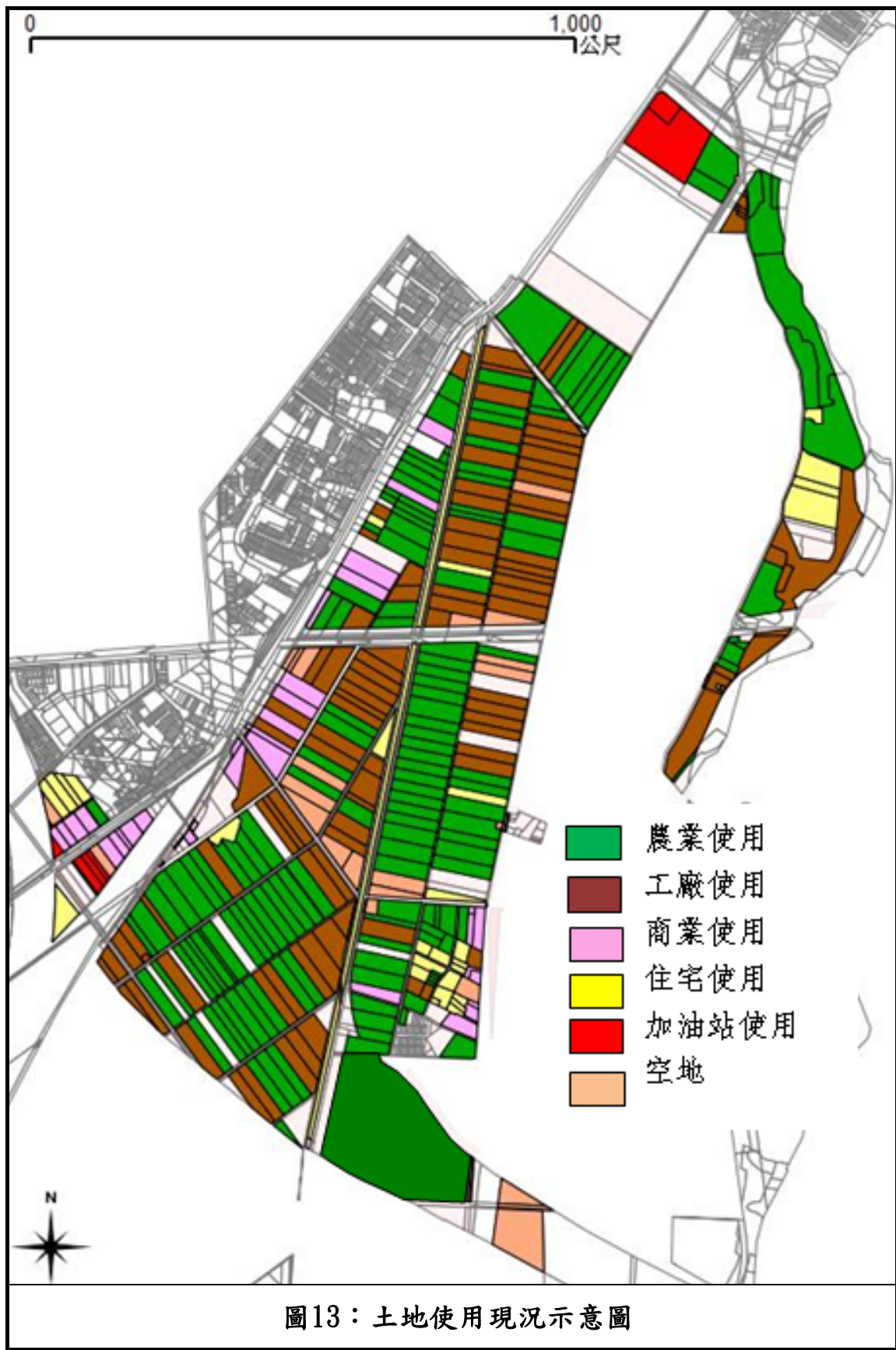
### (四) 農業使用

區內土地使用以農業使用為主，農田分布集中於內側，以施作水稻為主。

表9：土地使用現況分析表

項目	面積(公頃)	比例(%)
商業使用	3.5648	3.87
農業使用	46.2784	50.22
工業使用	25.4774	27.65
住宅使用	2.4899	2.70
宗教使用	0.2389	0.26
停車使用	3.5464	3.85
加油站使用	0.6156	0.67
道路使用	4.5162	4.90
空地	4.0977	4.45
墓地使用	0.4594	0.50
溝渠使用	0.8636	0.94
總面積	92.1483	100.00

資料來源：本研究調查整理，民國99年10月。



## 五、地籍權屬

### (一) 地籍分佈情形

計畫區內權屬分布狀況以私有土地為主，私有土地面積 76.74 公頃，佔計畫區總面積 83.53%；公有土地面積 15.13 公頃，佔計畫區總面積 16.47%。

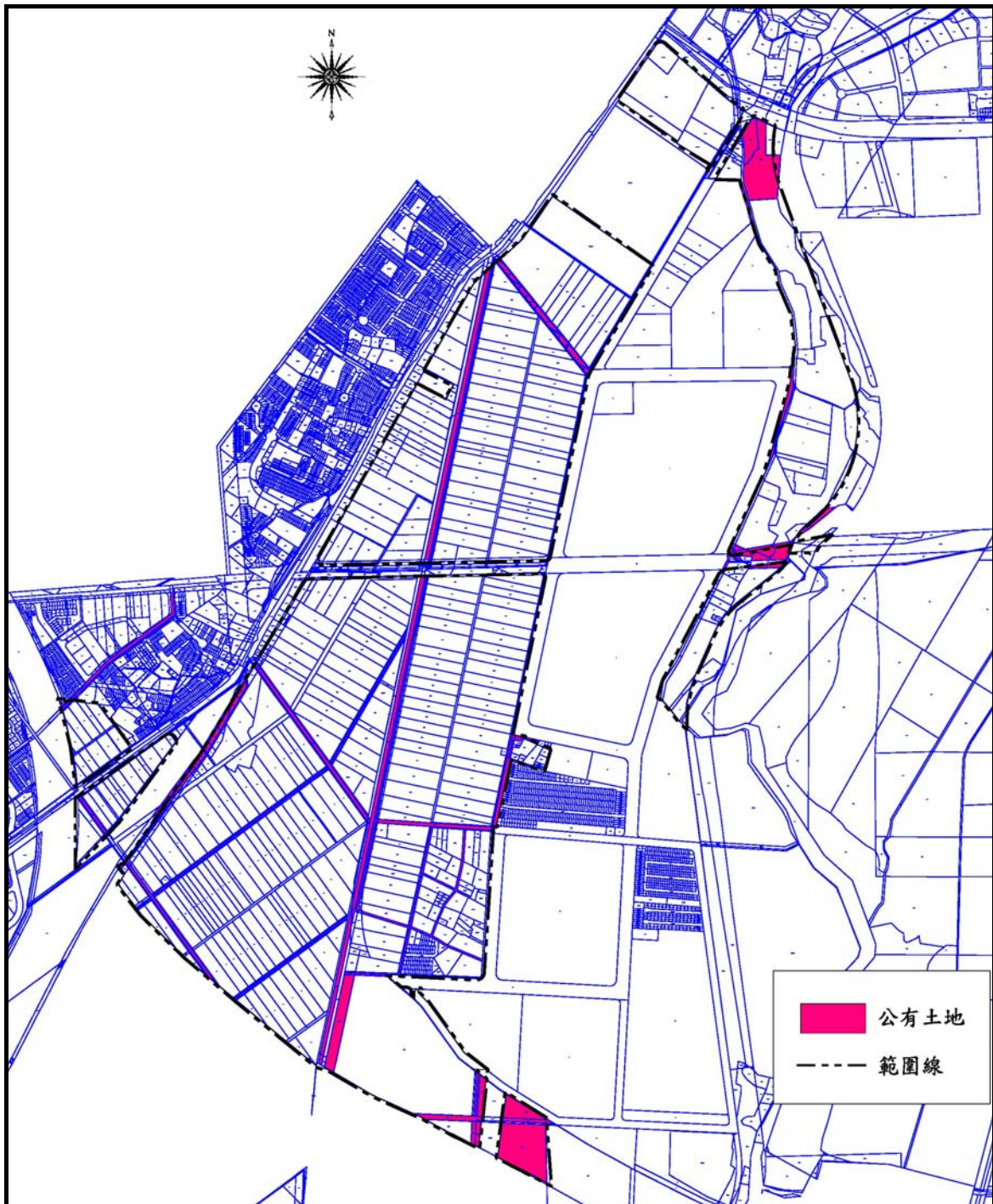


圖14：公有土地分佈示意圖

## (二) 地主歸戶情形

依民國 101 年 11 月清查結果，區內土地所有權人計 641 位，本區土地所有權人數面積 1,000 平方公尺以下佔 64.27%，1,000 平方公尺至 2,000 平方公尺佔 20.69%，2,000 平方公尺以下之土地所有權人數佔約八成；然而就地主持有面積所佔比例而言，持有土地面積達 1 公頃以上者達 30.16%，本計畫區後續得朝向大街廓商業區開發型態。

表10：地主歸戶情形統計表

權利範圍面積	地主人數	地主人數佔總人數比例(%)	地主持分土地面積佔計畫區面積比例(%)
1,000 m <sup>2</sup> 以下	412	64.27	14.92
1,000~2,000	132	20.59	20.67
2,000~3,000	50	7.80	13.03
3,000~4,000	25	3.90	9.73
4,000~5,000	6	0.94	2.98
5,000~6,000	2	0.31	1.10
6,000~7,000	4	0.62	2.84
7,000~9,000	5	0.78	4.56
9,000~10,000	0	0.00	0.00
10,000 m <sup>2</sup> 以上	5	0.78	30.16
總計	641	100.00	100.00

資料來源：本研究調查整理，民國 101 年 11 月。

## (三) 基地內現況地價：

依民國 101 年 11 月清查結果，基地內目前公告現值分佈如圖 2-17 所示，大致可分為九個區段，大部分集中於 8,000 元/m<sup>2</sup>~10,000 元/m<sup>2</sup>。

表11：基地現況地價面積統計表

區段價位(元/m <sup>2</sup> )	面積(m <sup>2</sup> )	比例(%)
6000~7000	2,532.76	0.28
7000~8000	164,147.00	17.94
8000~10000	596,686.00	65.21
10000~15000	141,465.00	15.46
15000~20000	3,225.00	0.35
20000~25000	5,571.17	0.61
25000~30000	1,359.00	0.15
總計	914,985.93	100.00
平均	8,743(元/m <sup>2</sup> )	

資料來源：本研究調查整理，民國 101 年 11 月。









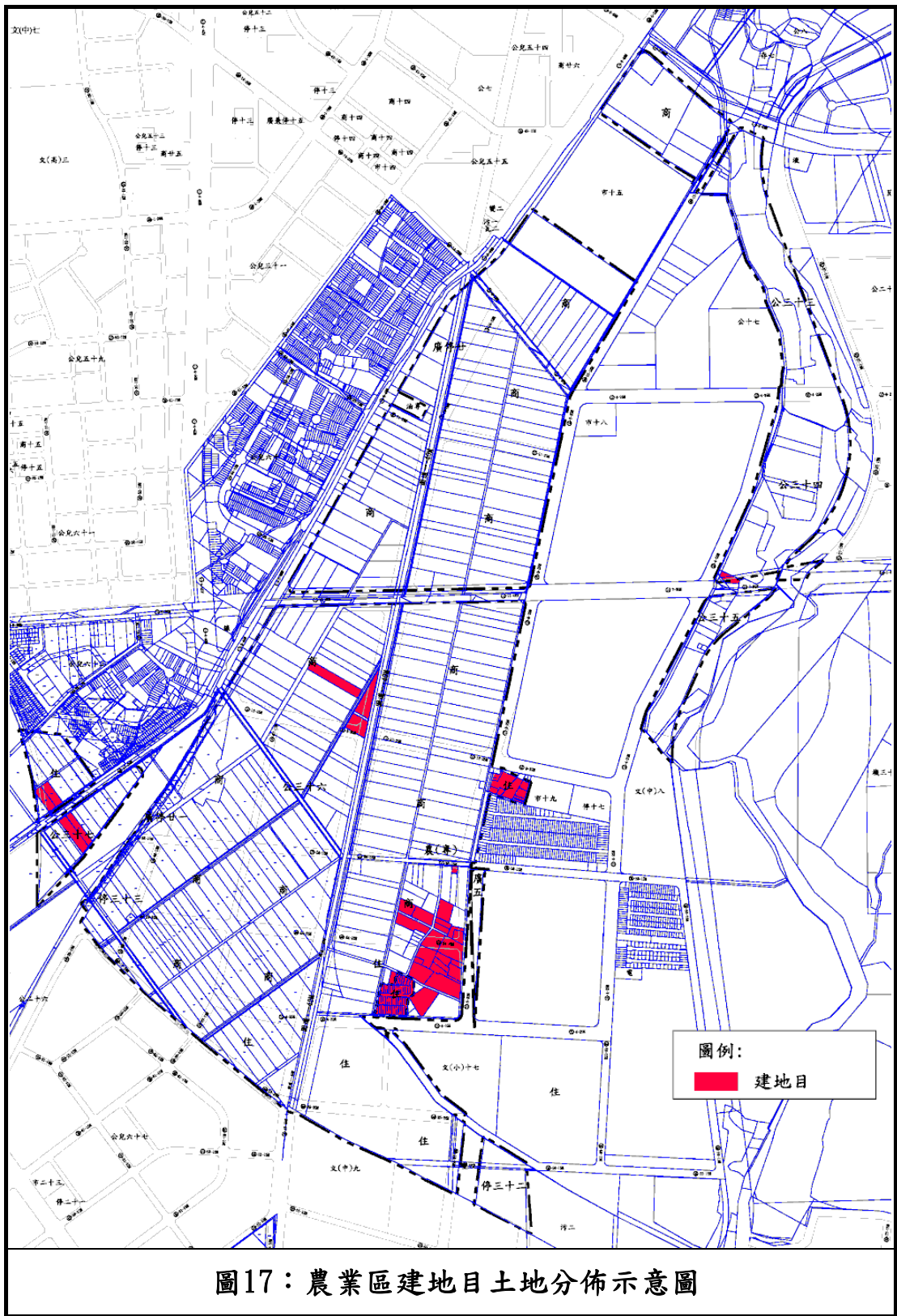


圖17：農業區建地目土地分佈示意圖

## 六、交通系統現況

### (一) 公路系統

鳳山區西側緊鄰原高雄市，為原高雄縣西側門戶，以國道 1 號、省道 25 號、縣道 183 號道路作為南北向聯外幹道；以省道 1、1 戊與 88 號(東西向快速公路—高雄潮州線)作為東西向聯外幹道。地區主要幹道以經武路(台 25 線)、五甲路(縣 183 號)、鳳頂路(縣 183 甲)、建國路(台 1 線)、中山路(台 1 戊線)、國泰路與鳳南路為主。

鳳山區因西側緊鄰高雄都會區，在快速道路台 88 線完工通車後，對於過去大寮區、屏東、萬丹、潮州西行進入高雄市之過境車流所造成南鳳山地區交通阻塞已有改善。

基地位於鳳山區南側，東側鄰鳳山溪，西側以五甲路為界，五甲路為聯絡鳳山市南側的主要市區道路，並經由五甲交流道連接至國道一號，本基地位居交通動線之要塞，具有帶動南鳳山東西向發展之重要關鍵。

#### 1. 主要道路

本計畫區之主要道路以西側一-3-40M(五甲路)及北側一-2-40M(國泰路)為主。鳳山區南側之交通可經由五甲路連接至國道一號中山高；而鳳山區東側及南側則經由國泰路連接至澄清路及鳳山區北側。

其次鄰近基地東側的主要道路尚有二-6-30M(瑞隆東路)及一-4-40M(南京路)，瑞隆東路為連接國道一號高雄交流道之主要道路；南京路則連結北鳳山至五甲地區之道路。國道一號及此四條道路皆交會集中於基地西側，顯示出基地西側具有高強度之交通量。

#### 2. 次要道路

計畫區以二-7-30M(油管路及凱旋路)及凱旋路(非計畫道路)向西北連接至五甲路為次要道路，目前多供區內零星工業區之貨車出入使用。而鄰近地區之次要道路則多分布於五甲路之西側住宅，連結至各主要道路系統。

#### 3. 出入道路



計畫區內之出入道路尚未完全開闢，目前主要之出入道路以計畫區內東側之中崙路為主，主要提供南側中崙國宅及中崙國小鄰近住宅之出入之用。

#### 4. 社區道路

由於計畫區南側目前多為未開闢之狀態，因此基地南側之道路系統尚未開闢完全，其交通流量亦相對甚少，目前僅以社區居民使用為主。

#### 5. 河岸景觀道路

基地東側有鳳山溪流經，其整治工程業於近年完成整治，而計畫區之東北側之鳳山溪沿岸配合該整治工程，建設有部分河岸景觀道路。

### (二) 路段現況服務水準分析

在進行調查資料彙整後，根據前述說明之路段服務水準評估方法，就本計畫周邊道路現況路段服務水準進行評估，其結果如表 12 所示。

#### 1. 五甲路(國泰路二段至凱旋路)：

該路段上午尖峰往南之方向旅行速率服務水準呈 E 級，下午尖峰往北旅行速率服務水準呈 F 級，造成停等延滯原因為鳳山批發市場前綠燈時相不聯瑣所致。路段之交通負荷情形 V/C 比值皆呈現良好之 A 級。

#### 2. 五甲路(凱旋路至油管路/瑞隆東路口)：

該路段旅行速率之服務水準除上午尖峰往北方向呈 C 級略低外，其餘皆屬良好狀態，影響的原因為凱旋路路口的號誌影響；而路段之交通負荷情形 V/C 比值皆呈現良好之 A 級。

#### 3. 其他路段：

除國泰路外，其他路段之交通負荷情形 V/C 比值皆呈現良好之 A 級。

表12：基地周邊現況一般日主要道路服務水準評估表

路名	路段	方向	車道數	容量 (C)	上午尖峰				下午尖峰				道路等級		
					旅行速率 (KPH)	服務水準	流量 (V)	V/C	服務水準	旅行速率 (KPH)	服務水準	流量 (V)		V/C	服務水準
五甲一路	國泰路二段~凱旋路	往北	3	3100	39.84	B	974	0.31	A	12.6	F	1045	0.33	A	II
		往南	3	3100	21.96	E	938	0.30	A	31.59	C	756	0.24	A	II
	凱旋路~油管路/瑞隆東路	往北	3	3100	29.18	C	1028	0.33	A	37.76	B	790	0.25	A	II
		往南	3	3100	42.49	B	766	0.24	A	43.29	A	781	0.25	A	II
國泰路	中崙一路~五甲一路	往東	3	3820	-	-	1930	0.50	B	-	-	1853	0.48	B	
		往西	3	3820	-	-	1650	0.42	B	-	-	1667	0.43	B	
南京路	新富路~瑞隆東路	往北	3	3600	-	-	1250	0.34	A	-	-	1131	0.31	A	
		往南	3	3600	-	-	839	0.23	A	-	-	911	0.25	A	
油管路	中崙一路~五甲一路	往東	3	2700	-	-	652	0.24	A	-	-	601	0.22	A	
		往西	3	2700	-	-	718	0.26	A	-	-	642	0.23	A	
中崙一路	國泰路~油管路	往北	3	2200	-	-	230	0.10	A	-	-	250	0.11	A	
		往南	3	2200	-	-	208	0.10	A	-	-	222	0.10	A	

資料來源：本計畫調查。

### (三) 路口現況服務水準分析

本計畫針對基地西側五甲一路的五個路口做調查，調查時間分為平日上午尖峰、下午尖峰，假日上午尖峰、下午尖峰。

一般日上下午尖峰服務水準分析如下：

1. 國泰路二段/五甲一路：此路口雖於五甲一路上午往南與下午往北方向之服務水準呈D級，但整體路口服務水準為C級，車輛滯留路口之情形不算嚴重。
2. 凱旋路/五甲一路：於上下午尖峰服務水準皆呈B級，車輛均能在一個週期內疏導完畢，無產生滯留路口之情形。
3. 油管路/五甲一路/瑞隆東路：此一路口雖於上午與下午由瑞隆東路往東之方向服務水準較差，但整體而言車輛均能在一個週期內疏導完畢，無產生滯留路口之情形。

4. 中崙路/五甲一路/南京路：於上午與下午由中崙路往北及下午由南京路往北服務水準略低外，但整體路口服務水準為 B 級，車輛滯留路口之情形不算嚴重。
5. 臨海路/五甲二路/五甲一路：僅於下午由五甲路往南之服務水準較差以外，整體服務水準為可接受之 C 級。

表13：一般日路口服務水準彙整表

路口	方向	平日晨峰				平日昏峰			
		每一臨近方向		整體路口		每一臨近方向		整體路口	
		平均延滯(秒)	服務水準	平均延滯(秒)	服務水準	平均延滯(秒)	服務水準	平均延滯(秒)	服務水準
國泰路二段/五甲一路	1	34.65	C	36.83	C	55.69	D	42.69	C
	2	19.95	B			58.49	D		
	3	37.04	C			21.84	B		
	4	51.15	D			16.13	B		
凱旋路/五甲一路	1	50.95	D	19.95	B	43.83	C	19.66	B
	2	13.19	A			11.72	A		
	3	41.72	C			48.89	D		
	4	9.93	A			9.65	A		
油管路/五甲一路/瑞隆東路	1	57.38	D	41.92	C	31.51	C	28.65	B
	2	18.56	B			15.57	B		
	3	74.08	E			50.57	D		
	4	15.44	B			17.07	B		
中崙路/五甲一路南京路	1	45.58	D	19.88	B	47.44	D	23.67	B
	2	8.84	A			8.47	A		
	3	44.84	C			59.72	D		
	4	7.10	A			10.08	A		
臨海路/五甲二路/五甲一路	1	17.31	B	31.69	C	17.02	B	38.85	C
	2	18.83	B			24.03	B		
	3	42.25	C			52.51	D		

資料來源：本計畫調查。

#### (四) 軌道運輸

##### 1. 南迴鐵路系統

鳳山區有台鐵南迴鐵路系統聯接南北，並於鳳山都市計畫區北側設有鳳山車站。近來台鐵已由過去以長程運輸為主之服務定位轉型為以中、短程之運輸服務，並



### (五) 公車路線

本基地鄰近地區主要大眾運輸交通工具為公路運輸，計有 6 條公車營運路線，除往北可至烏松、茄定區，往南可至前鎮國中街，另營運路線行經捷運鳳山山西站、捷運前鎮高中站等，可藉由高雄捷運路網通往高雄市其他地區。本基地週邊公車站牌位置路線分布詳圖 19 營運路線，首末車發車時間與發車間距詳表 14 所示。

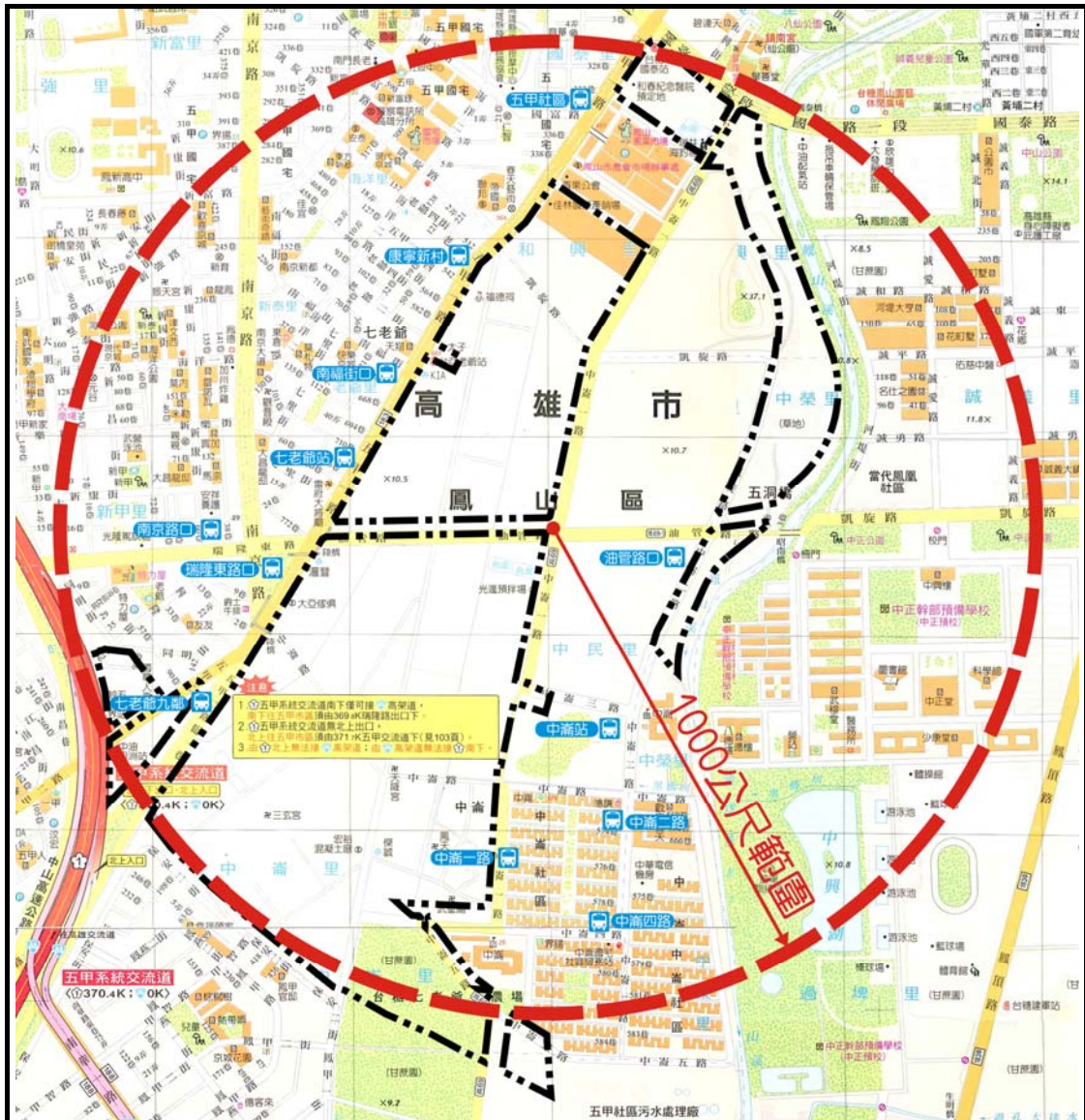


圖19：本基地週邊公車站牌位置路線分布示意圖



表14：基地週邊公車路線一覽表

公車路線	計畫區鄰近站牌名稱	起訖站	首末班車發車時間		班距(分)
			首班	末班	
紅 18	中崙一路、中崙二路、中崙四路	中崙社區～實踐大學	6:00	23:40	20



紅 66	油管路口、瑞隆東路口、中崙一、二、四路	中崙社區～前鎮交通大樓	6:00	23:00	20
------	---------------------	-------------	------	-------	----



表 14：基地週邊公車路線一覽表(續 1)

公車路線	計畫區鄰近站牌名稱	起訖站	首末班車發車時間		班距(分)
			首班	末班	
橘 67	南京路口、中崙一路 中崙二路、中崙四路	中崙公所~ 烏松區公所	5:50	23:00	20
87 路	南京路口、中崙一路 中崙二路、中崙四路	誠義里~ 高雄自立站	6:00	18:40	60

表 14：基地週邊公車路線一覽表(續 2)

公車路線	計畫區鄰近站牌名稱	起訖站	首末班車發車時間		班距(分)
			首班	末班	
8505	瑞隆東路口	前鎮高中~ 義大世界	6:20	18:40	40
<p><b>(8505) 前鎮高中—義大世界</b></p> <p>起迄點 雙邊設站 去程路線 回程路線</p> <p>前鎮高中、福誠高中、協善堂、瑞隆東路口、五甲路、鳳新高中、國軍高雄總醫院、仁林路口、水管路、皇冠飯店(天悅飯店購物廣場)、義大世界</p>					
8039	五甲社區、南福街口 七老爺、七老爺九鄰	鳳山~ 茄荳衛生所	6:20	22:25	40
<p><b>8039 鳳山-茄荳(經水滸)路線圖</b> 8039 Feng Shan-Cie Ding Road Map (To Word Tai-Ye)</p> <p>茄荳衛生所、白砂溝、會厝、會厝內、太爺、牛蹄寮、大湖、東方技術學院、路竹、高苑科技大車站、北濱、岡山、南岡山、南岡、營兵營前、文化街口、文化中心、大寮、華秀、德松路口、捷運橋頭火車站、橋頭、桐梓陸橋、榮總、民族路、高醫、大港埔、大園環、鹽埕、市立女中、大港埔、大園環、鹽埕、市立女中、成功一路、成功二路、成功三路、成功四路、成功五路、成功六路、成功七路、成功八路、成功九路、成功十路、成功十一路、成功十二路、成功十三路、成功十四路、成功十五路、成功十六路、成功十七路、成功十八路、成功十九路、成功二十路、成功二十一路、成功二十二路、成功二十三路、成功二十四路、成功二十五路、成功二十六路、成功二十七路、成功二十八路、成功二十九路、成功三十路、成功三十一路、成功三十二路、成功三十三路、成功三十四路、成功三十五路、成功三十六路、成功三十七路、成功三十八路、成功三十九路、成功四十路、成功四十一路、成功四十二路、成功四十三路、成功四十四路、成功四十五路、成功四十六路、成功四十七路、成功四十八路、成功四十九路、成功五十路、成功五十一路、成功五十二路、成功五十三路、成功五十四路、成功五十五路、成功五十六路、成功五十七路、成功五十八路、成功五十九路、成功六十路、成功六十一路、成功六十二路、成功六十三路、成功六十四路、成功六十五路、成功六十六路、成功六十七路、成功六十八路、成功六十九路、成功七十路、成功七十一路、成功七十二路、成功七十三路、成功七十四路、成功七十五路、成功七十六路、成功七十七路、成功七十八路、成功七十九路、成功八十路、成功八十一路、成功八十二路、成功八十三路、成功八十四路、成功八十五路、成功八十六路、成功八十七路、成功八十八路、成功八十九路、成功九十路、成功九十一路、成功九十二路、成功九十三路、成功九十四路、成功九十五路、成功九十六路、成功九十七路、成功九十八路、成功九十九路、成功一百。</p> <p>鳳山站、南門、仙公廟、五甲社區、五甲、七老爺、五甲一、五甲二、五甲三、五甲四、五甲五、五甲六、五甲七、五甲八、五甲九、五甲十、五甲十一、五甲十二、五甲十三、五甲十四、五甲十五、五甲十六、五甲十七、五甲十八、五甲十九、五甲二十、五甲二十一、五甲二十二、五甲二十三、五甲二十四、五甲二十五、五甲二十六、五甲二十七、五甲二十八、五甲二十九、五甲三十、五甲三十一、五甲三十二、五甲三十三、五甲三十四、五甲三十五、五甲三十六、五甲三十七、五甲三十八、五甲三十九、五甲四十、五甲四十一、五甲四十二、五甲四十三、五甲四十四、五甲四十五、五甲四十六、五甲四十七、五甲四十八、五甲四十九、五甲五十、五甲五十一、五甲五十二、五甲五十三、五甲五十四、五甲五十五、五甲五十六、五甲五十七、五甲五十八、五甲五十九、五甲六十、五甲六十一、五甲六十二、五甲六十三、五甲六十四、五甲六十五、五甲六十六、五甲六十七、五甲六十八、五甲六十九、五甲七十、五甲七十一、五甲七十二、五甲七十三、五甲七十四、五甲七十五、五甲七十六、五甲七十七、五甲七十八、五甲七十九、五甲八十、五甲八十一、五甲八十二、五甲八十三、五甲八十四、五甲八十五、五甲八十六、五甲八十七、五甲八十八、五甲八十九、五甲九十、五甲九十一、五甲九十二、五甲九十三、五甲九十四、五甲九十五、五甲九十六、五甲九十七、五甲九十八、五甲九十九、五甲一百。</p> <p>圖示說明 起迄點 高雄客運站 雙邊設站 單邊設站 綠帶區 分段點</p>					



## (六) 週邊公共停車場概況

本計畫於民國 100 年 6 月 17 日進行基地週邊公共停車場停車供需調查，於基地週邊 1,000 公尺範圍內，進行下午尖峰小時進行調查停車供給與需求兩種數據。

調查並按照路邊及路外之停車場作為停車供給之估算；停車需求則依據合法停車格位現況有停放車輛數進行調查。本案公共停車場停車調查列如圖 20 所示。

### 1. 停車供給

#### (1) 路外停車

本基地週邊公共停車場位於批發市場用地內，因批發市場營業時間為凌晨 3-5 時，且主要提供中大型車輛停放，故不納入計畫評估。

#### (2) 路邊停車

路邊停車部分含路邊停車格與路邊開放停車，合法路邊停車僅於五甲路與中崙一路兩側，共為 206 席，其中位於批發市場東側兩側規劃為大客車停車格計 63 席。而路邊開放停車以每席長 6M 計算，經調查共計可提供 870 席。

### 2. 停車需求

由實際調查資料顯示，基地附近下午尖峰時段停車需求以五甲路兩側較高，經觀察該時段主要停車需求為沿街商店前購物民眾與當地居民停放車輛為主。

### 3. 需供比

本範圍週邊停車需供比之情形，五甲路兩側為 0.32、中崙一路側為 0.21、油管路兩側為 0.21，顯示週邊停車空間尚稱充足。

表15：計畫區週邊停車空間調查表

		五甲一路	中崙一路 (油管路以北)	中崙一、二、三 路 (油管路以南)	凱旋路	油管路
停車需求	路邊停車格	46	9	0		
	路邊開放停車	0	30	42	20	51
停車供給	路邊停車格	143	63	0	0	0
	路邊開放停車	0	120	290	220	240
供需比(不含路邊開放停車)		0.32	0.42	—	—	—
供需比(含路邊開放停車)		0.32	0.21	0.14	0.09	0.21

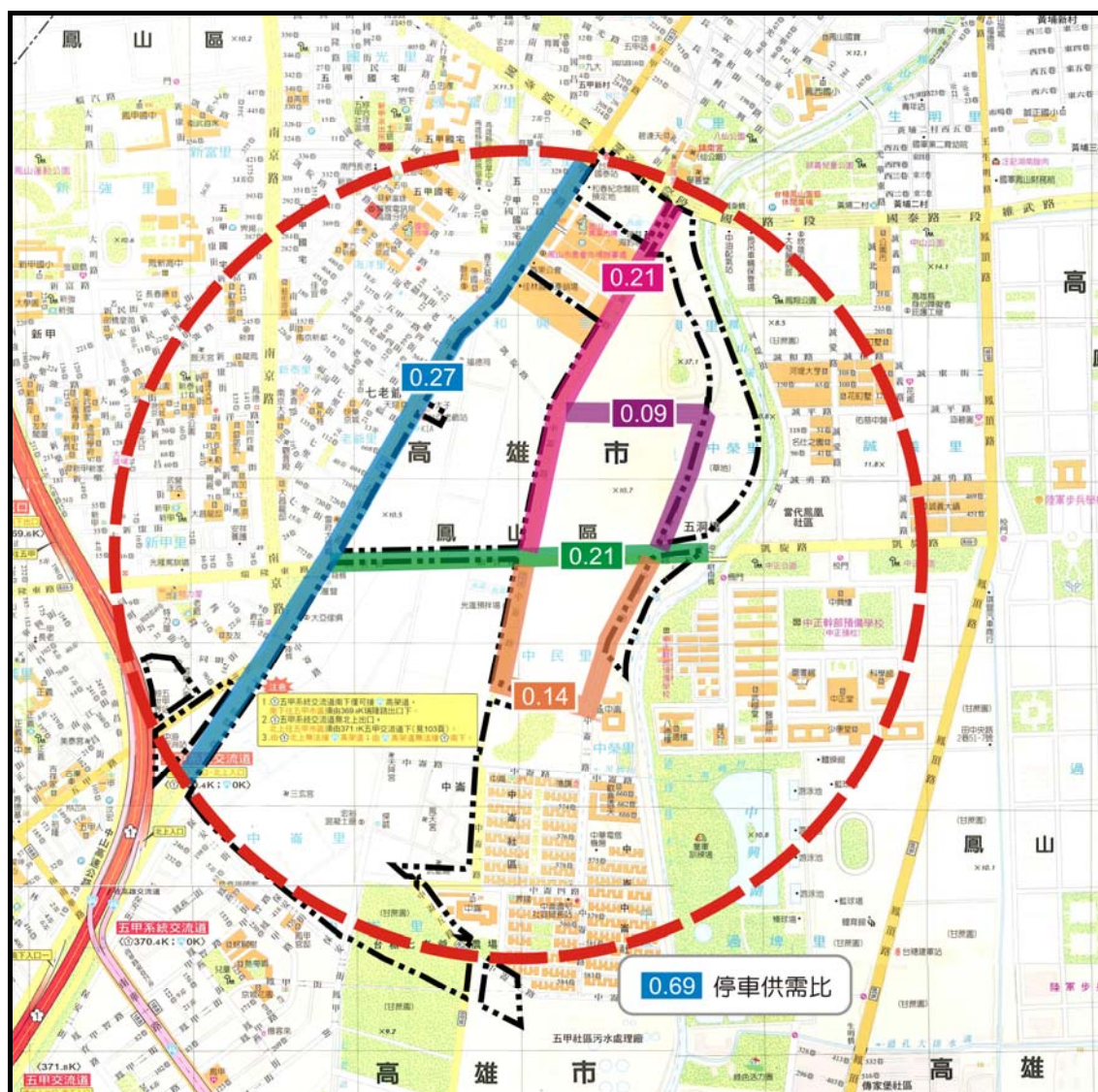


圖20：停車供需調查結果示意圖

## 陸、 課題、對策與規劃構想

### 一、發展課題與對策

#### (一) 總體發展層面

#### 課題一：鳳山區之都市發展已漸無法滿足民眾生活所需

##### 【說明】

##### 1. 市中心使用強度密集且使用單元細瑣(詳圖 21)

鳳山區早期發展依附著高雄市而發展，隨著高雄市發展的擴張漸漸形成今日的鳳山區，發展上沿著鐵路建設集中於鐵路的南側，而其都市的形成過程為有機的自然發展，卻也因為早期缺乏對於都市整體規劃的遠見，使得鳳山今日的舊市中心演變成使用強度密集而使用單元細瑣的情形，這樣的高強度使得街道尺度相對較小，使得其都市紋理具有歷史古城所需具備之都市氛圍；但是使用單元細瑣，使得土地及建物切割為細小的單元，關係人眾多，不利於都市更新的操作，也因此目前的舊市中心臨界飽和亦無法有所突破發展，呈現逐漸停滯老化，公部門及私部門亦難以活絡舊市中心區域。

##### 2. 全市發展受限於鳳山溪與國道一號，造成全市發展強度不均

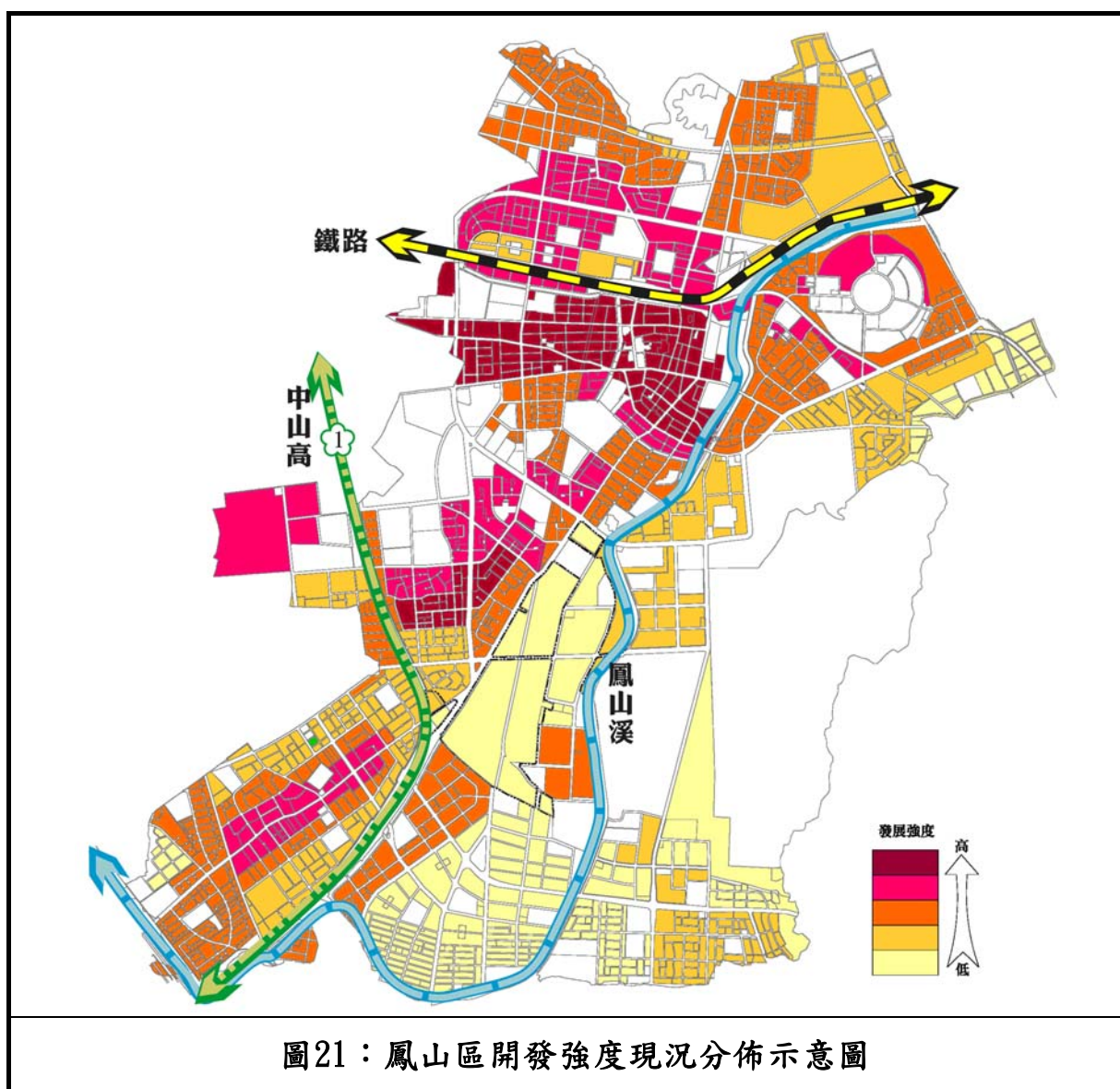
鳳山都市計畫區包含三個部分，一是北側原有的鳳山市，二為西南側之部分臨海工業區（國道西側部分），三為南側五甲交流道特定區（鳳山溪以北地區）。其中國道西側的部分早期發展是隨著高雄市的擴張而形成，又有國道一號為屏障使得該區與高雄市的連結性較強；其次，南側五甲地區原為農業及國防使用，其東側又臨鳳山溪及非都市計畫地區，其開發時間較晚、開發程度亦不高。

故鳳山地區大致可以五甲路作為東西區隔，西側係屬都市發展強度較高且較密集之處，其中尤以高速公路以西與高雄市之都市發展較為密切，其餘高速公路以北部分則為鳳山早期之中心商業區；另五甲路東側因緊鄰大寮生活圈，加上近期新興開發區之興起，故為鳳山較新興發展且仍保有彈性分區之區位。

### 3. 人口發展密度與各項服務機能不成比例

民國 101 年 12 月原高雄縣全縣人口總數為 1,255,146 人，人口密度為每平方公里 445.20 人。就各區觀之，人口數最多者為鳳山區有 349,816 人(27.31%)，次為大寮區 109,780 人(8.79%)，5 萬至 10 萬人之間者有岡山、林園、仁武、路竹等，其他行政轄區均在 5 萬人以下。

由五甲路鄰近地區數個里的人口密度圖可知，南鳳山計畫區周邊目前人口較密集的地方位於為西北側之海洋里、新泰里及新樂里等周邊數個住宅社區，由人口密度發現，五甲路東側地區為鳳山都市計畫區內極具潛力之未開發腹地，具有相當之腹地及條件吸引市中心及已發展地區之外溢人口。





## 【對策】

未來鳳山區整體之都市發展將透過三個軸線系統加以架構延伸，分別為沿建國路向東至大寮主機廠之「都會文化生活軸」，另沿國泰路向東延伸之「國際藝文消費軸」以及南北向之「鳳山溪親水休閒軸」故透過上述三個軸線之串連，將逐步啟動未來「鳳山之雙心計畫」(詳圖 22)，除藉此提升整體鳳山區之都市角色及地位外，另可提供較高層次之都市機能服務，主要發展軸線使用內涵分述如下。

### 1. 都會文化生活軸～文化生活新都心

計畫區東側分別緊鄰鳳山溪、大寮主機廠、大寮眷村改建地區，隨著大寮市政及文化中心之建置，未來鳳山眷村地區可與大寮眷村基地以及鄰近之雞母山等天然資源共同建構一地區性之都會文化休閒中心，未來在此區域內，除可體驗具人文素養之古蹟文化設施外，亦可有親山(雞母山)與親水(鳳山溪)之都會休閒選擇，透過此地區與眾不同之環境條件，亦可提供更具特色之住宅選擇型態。

### 2. 國際藝文消費軸～中心消費副都心

目前鳳山尚未有較高層次之商業中心，但就未來之發展上仍有其發展潛力，在發展區位之選擇上，就鳳山區而言，五甲路東側之農業區，由於位居高雄市與鳳山區之間，且位於鳳山市中心，加上基地規模較大、區塊完整、土地權屬單純等條件，因此發展潛力極高，未來將可成為本區之中心商業區。

另於軸線上之衛武營藝術文化中心為南部地區最主要之文化展演設施，其定位為國家級「南部兩廳院」，將興建國際標準的音樂廳與戲劇院，對於鳳山市未來整體之都市角色地位提升扮演相當重要之角色。

### 3. 鳳山溪親水休閒軸

未來鳳山溪之角色，將重拾人文、水域情感，並配合水資源改善、再造都市活水計畫，從都市水域環境進行景觀設計改造，將水岸空間結合鄰近土地使用特性，提昇其使用價值，透過鳳山溪縱向軸線之串連，連絡未來鳳山區不同之都市發展型態，並提供市民多樣化之都市體驗空間。





心區，做為都會區核心區之商業都市機能與區位無可替代。

### 3. 開發方式採區段徵收，兼顧公益性必要性

本案區段徵收計畫並未適用內政部 92 年 1 月 14 日台內營字第 0920084077 號函示放寬特殊條件，應採行區段徵收開發方式。

### 4. 轄區內以區段徵收方式開發地區之辦理情形

截至 101 年為止，高雄市總計辦理 20 處區段徵收，辦理面積 1473.44 公頃（公有土地：227.5 公頃；私有土地：1245.96 公頃），共提供可建築用地面積 740.12 公頃，取得公共設施用地面積為 733.35 公頃，故整體而言，辦理成效卓著。

## (二) 都市計畫規劃層面

**課題一：毗鄰地區主要聯外動線，商業區開發可能造成使用衝擊。**

### 【說明】

#### 1. 道路系統說明

本計畫區西側分別有南京路、瑞隆東路、五甲路、臨海路等四條主要道路集結，其中分別以南京路、瑞隆東路為聯結高雄市、鳳山區中心之主要入口，以五甲路、臨海路為聯結南鳳山之主要入口，交通動線混亂且車流量多。其中由於計畫區西側緊鄰高速公路，更加使得計畫區周遭之動線更加複雜。計畫範圍西側分別有瑞隆路與五甲系統交流道，其中瑞隆東路僅有南下出口，下交流道後，可左轉瑞隆東路直接進入計畫區；另五甲系統交流道無北上出口，另北上入口須繞行至計畫區南側之鳳南路或南華路上交流道。

#### 2. 現行道路服務水準(詳圖 23 與表 16)

(1) 國泰路二段至凱旋路：該路段上午尖峰往南之方向旅行速率服務水準呈 E 級，造成停等延滯原因主要是凱旋路的號誌所影響；下午尖峰往北旅行速率服務水準呈 F 級，造成停等延滯原因為國泰路二段路口的號誌影響。路段之交通負荷情形 V/C 比值皆呈現良好之 A

級。

- (2) 凱旋路至油管路/瑞隆東路：該路段旅行速率之服務水準除上午尖峰往北方向呈 C 級略低外，其餘皆屬良好狀態，影響的原因為凱旋路路口的號誌影響；而路段之交通負荷情形 V/C 比值皆呈現良好之 A 級。
- (3) 油管路/瑞隆東路至臨海路/五甲二路：該路段旅行速率之服務水準上下午尖峰往北方向皆呈現 F 級，主要造成延滯的原因亦是路口號誌影響所致；而路段之交通負荷情形 V/C 比值皆呈現良好之 A 級。

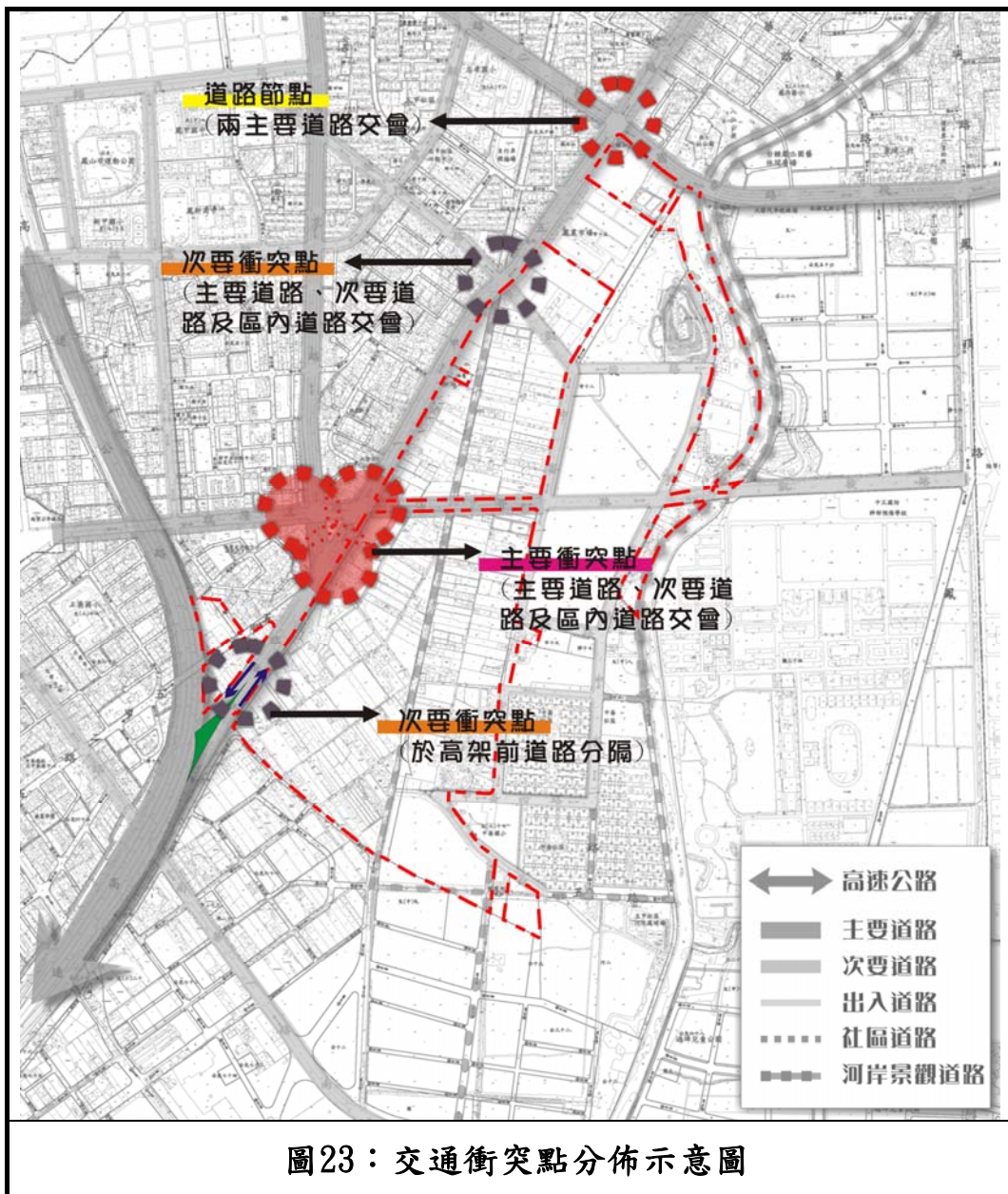


表16：基地周邊現況一般日主要道路服務水準評估表

路名	路段	方向	車道數	容量(C)	上午尖峰					下午尖峰					道路等級
					旅行速率(KPH)	服務水準	流量(V)	V/C	服務水準	旅行速率(KPH)	服務水準	流量(V)	V/C	服務水準	
五甲一路	國泰路二段 ~凱旋路	往北	2	2800	39.84	B	974	0.35	A	12.6	F	1045	0.37	A	II
		往南	2	2800	21.96	E	938	0.34	A	31.59	C	756	0.27	A	II
	凱旋路~油 管路/瑞隆 東路	往北	2	2800	29.18	C	1028	0.37	A	37.76	B	790	0.28	A	II
		往南	2	2800	42.49	B	766	0.27	A	43.29	A	781	0.28	A	II
	油管路/瑞 隆東路~臨 海路/五甲 二路	往北	2	2800	15.97	F	843	0.30	A	11.4	F	768	0.27	A	II
		往南	2	2800	35.13	B	629	0.22	A	40.65	B	956	0.34	A	II

資料來源：交通部公路總局統計資料，民國100年。

## 【對策】

未來基地規劃將引入綠色運輸之概念，透過路網之區隔與整合，來建構整體交通路網環境。

1. 導入 by-pass 概念，將穿越性車流先行引導至中崙二路及凱旋路。

為避免五甲交流道進入鳳山地區車流過度集中於五甲一路，故導入 by-pass 觀念，於計畫區新增 25M 計畫道路，銜接現有中崙二路，並於路口預留槽化設施空間，可供未來設置右轉專用車道及號誌，欲進入東鳳山之車流可直接由此路口先行轉入，沿中崙二路接凱旋路跨越鳳山溪進入東鳳山地區。

2. 增設鳳山溪兩側連繫道路，疏解國泰路及瑞隆東路交通量。

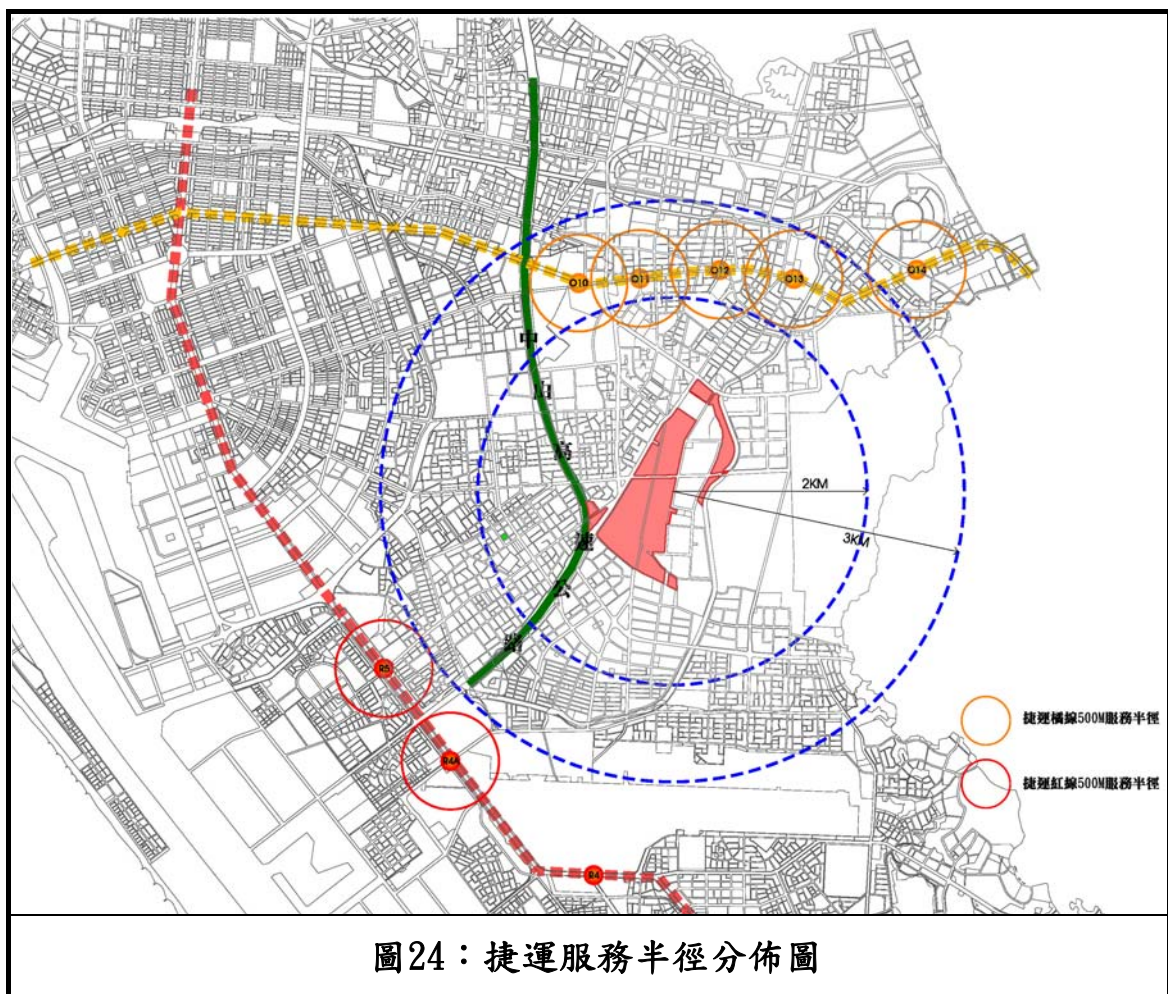
目前計畫區與鳳山溪東側新社區連繫悉仰賴國泰路及凱旋路，透過本次鳳山溪西側農業區開發機會，新增 25M 計畫道路，將現有凱旋路往東貫穿，銜接誠平路，未來鳳山溪東側新社區與鳳山市中心之連繫可直接利用凱旋路，避免繞經國泰路及瑞隆東路，增加道路負荷。



## 課題二：基地鄰近地區缺乏大眾運輸系統服務

### 【說明】

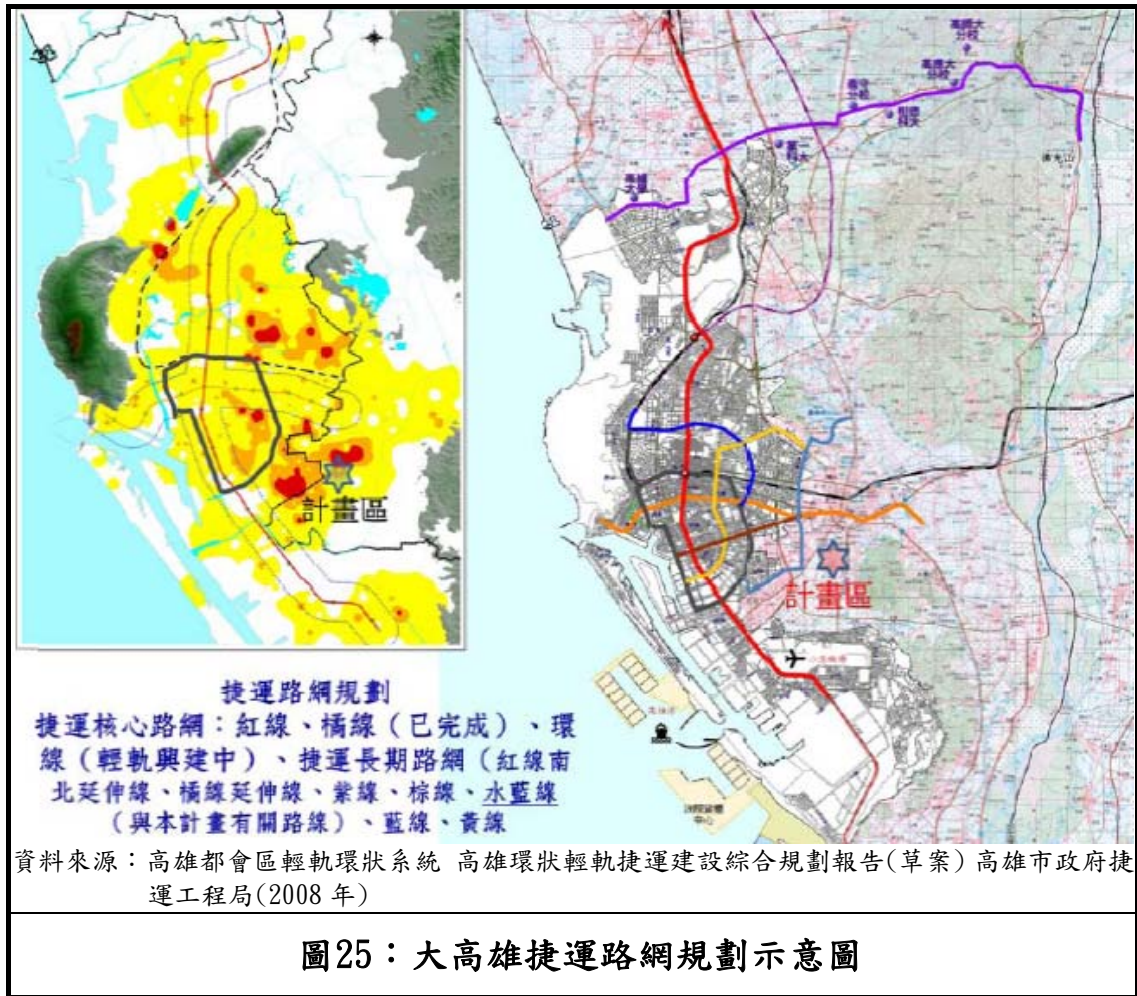
本計畫於南、北兩側各三公里處分別有捷運紅線前鎮站、捷運橘線大東站、鳳山站，公車系統方面現有高雄客運 88 線、89 線公車於油管路口、中崙二路設站，可口往北接泊達鳳山市中心。整體而言，本計畫雖可搭乘公車接泊至捷運站，但公車班次數少、候車時間長，實質接泊功能不佳，此外，公車路線皆規劃以北鳳山路線為主，缺乏達南側市區與高雄市區之公車路線。



### 【對策】

短期內以轉運接駁為主，長期可以大高雄捷運水藍線為軌道運輸工具。(詳圖 25)





## 二、發展定位及規劃構想

### （一）發展定位

#### 1. 主要計畫新興商業地區之規劃目標實現

鳳山區因與毗鄰原高雄市，發展關係密切，住宅區早期皆集中西鳳山一帶，另大型商業設施亦仰賴於高雄市境內提供，至於鳳山區境內因受限市中心屬建成區，發展腹地受限，沿街商業尺度，無法提供較高品質之商業環境，本計畫區開發延續原主要計畫變更意旨，以充足腹地規劃一完整商業發展環境，提供鳳山區三級產業進駐之新興商業區。

#### 2. 整體發展定位～東高雄生活副都心

鳳山與高雄市中心區素來發展密切，屬大高雄都會區之影響範疇，縣市合併效應更進一步從實質上拉抬了鳳山的

行政層級，納入大高雄之發展版圖。相較於此鳳山與高雄市在發展上的落差，尤其是三級產業的強度與服務水準方面，亦期透過本計畫區之開發來加以彌補。

本計畫範圍北鄰舊市中心區的商業活動邊界、西接市區早期發展之住宅聚落、東臨鳳山溪、南達新興發展聚落，位居全市中心位置，亦介於原市中心與新興發展區之交點。因此，本計畫初期發展定位為整合、串聯原市中心與新興發展區，接續為吸引市中心往南遷移，帶動全鳳山市的人口流動，最後，發展本計畫區為鳳山新核心。

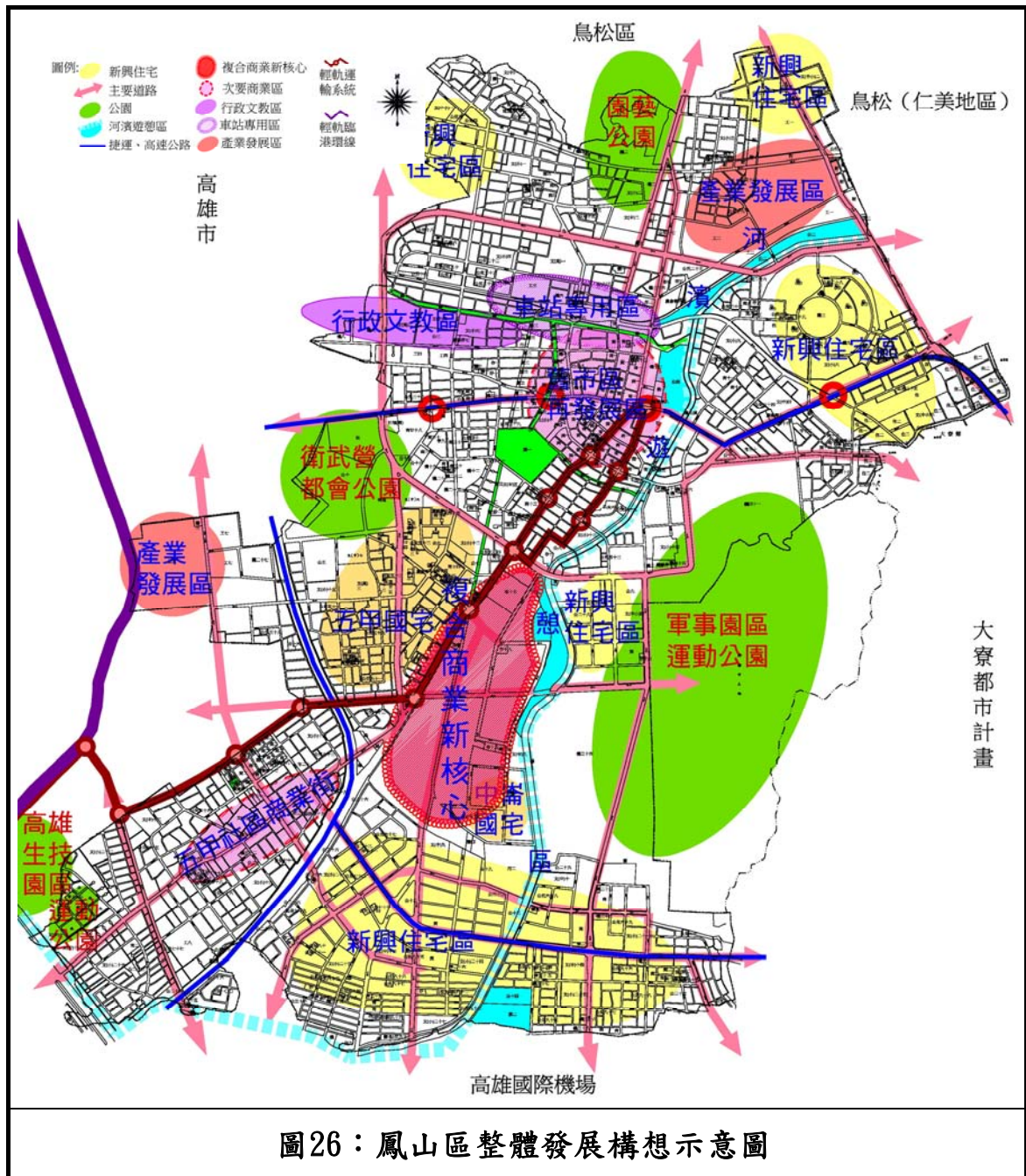
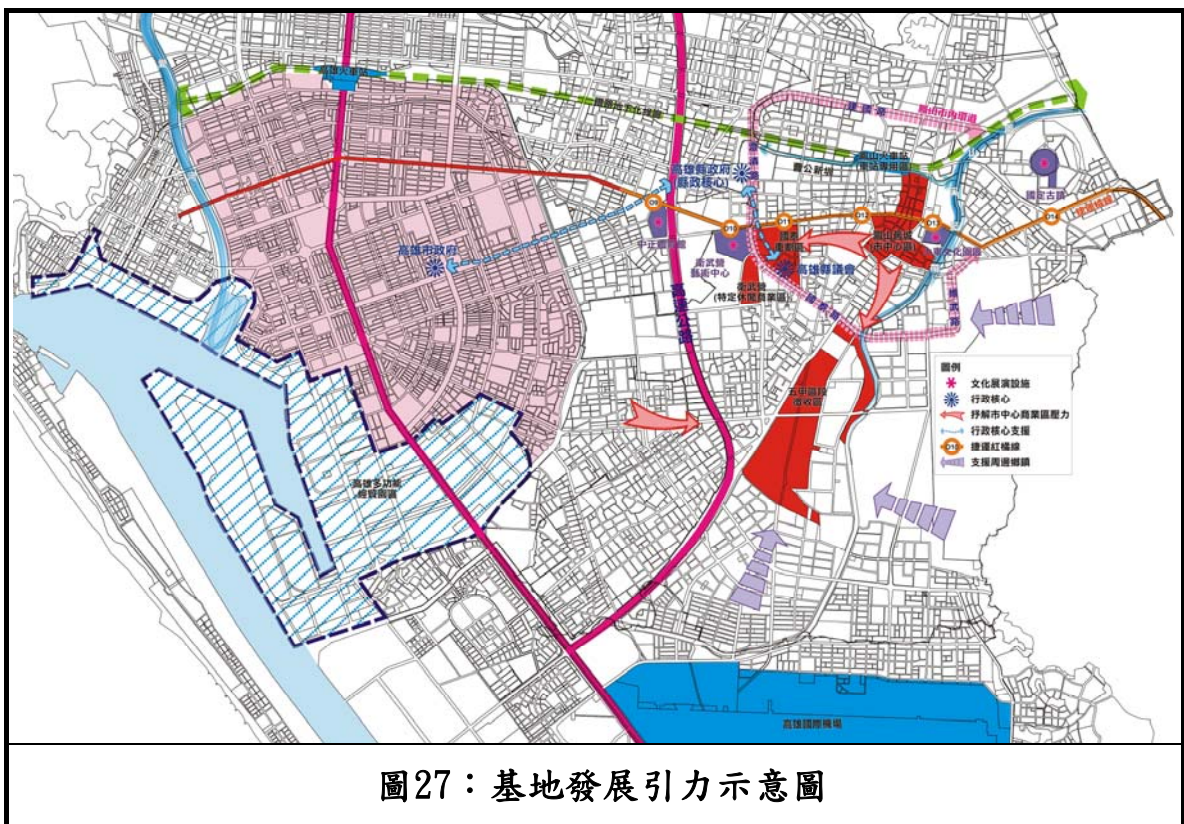


圖26：鳳山區整體發展構想示意圖



### 3. 與鳳山境內其它商業區之使用區隔

- (1) 鳳山舊城(市中心區)：定位為鄰里商業性質，此外源於舊城歷史之傳統產業應朝文化創業加值，以延續產業生命週期，並增加鳳山區之城市文化引力。
- (2) 衛武營都會公園(特定休閒商業)：配合南部兩廳院設置及都會公園開闢將引入文化展演、戲劇等藝文活動，周邊商業活動將向休閒、娛樂體驗等服務。
- (3) 本計畫區定位：茲透過整體環境品質塑造，以及大規模軟體開發條件，提供給合鳳山溪水岸景觀，鳳山線輕軌路廊，塑造微型城市的複合商業機能。



## (二) 規劃構想

### 1. 規劃理念

故本案將引入永續空間規劃之概念，不僅是為創造鳳山成為東高雄副都心，更為創造大高雄生活圈一城郊新興生活圈而努力。故本案未來欲引進之機能元素分述如下：

#### (1) 最短距離都市：

需考量大眾運輸路網發展與都市空間結構的配合，在步行距離內提供較高的發展密度及多樣性的建築形式之組合。透過土地使用及活動規劃，加強至各種生活機能設施的可及性。

#### (2) 人本交通都市：

創造步行友善環境，減少對小汽車的依賴；鼓勵自行車及大眾運輸之使用，強調營造舒適宜人的步行環境及遊選機能。

#### (3) 生物多樣性都市：

維持生態廊道及地景資源的完整性及生態功能、保留一定比例都市自然棲地。

#### (4) 環境共生都市：

利用基地自然環境特色、減少人工設施的衝擊；注重都市生態系統的自然循環；利用微氣候特徵進行建築配置及建築設計，保留敏感的自然棲息地、河岸地區，維護具生態及景觀價值的開放空間。

#### (5) 水景城市：

利用大自然的水文循環資源，並配合綠帶植栽的設置，於區域內建立水循環及親水近水的都市生活空間。

### 2. 空間發展策略

#### (1) 重點發展地區之「磁吸效果」

##### a. 集中式的大型開放空間

鳳山區現行計畫公園綠地用地未達法定標準，且大型公園綠地多集中於北鳳山，南市區大型開放

空間不足，本次規劃將劃設大型開放空間，集中於計畫區中心位置，藉以服務南鳳山地區之人口，並與鄰近規劃之藝術商業活動空間，結合為藝術、人文、休閒之開放空間氛圍。

#### b. 良好、舒適特色商業環境

鳳山區已發展之商業活動空間混亂，缺乏具獨特性與舒適性之商業活動空間，本計畫位於舊市中心區的商業活動邊界，具備發展新型商業型態之潛力，故本次規劃以藝術商業活動空間為發展重點，於基地中心規劃大型商業區街廓並配合都市設計規範建築型態，形塑具良好舒適之購物或用餐環境，藉以吸引全市與鄰近地區活動人口進駐，進而帶動區內其他地區之發展。

### (2) 結合鄰近發展現況，引入多元機能

#### a. 倉儲批發機能

利用交通便捷區位之大面積土地，設置粗放式、一次購足的倉儲量販店，已成為國人週休二日的購物休閒型態，計畫區透過整體環境規劃，吸引品牌賣場進駐，塑造美式休閒購物氛圍。

#### b. 金融辦公商業機能

鳳山區主要辦公大樓集中於市中心，南鳳山以發展住宅與沿街商業為主，缺乏適宜辦公環境，本計畫區位良好、可及性高，預計後續開發引入活動人口後，將會帶動南側鳳山地區辦公空間之需求。有鑑於此，於本基地西南側規劃高樓層之辦公大樓，且面臨區內主要道路，供未來商業辦公大樓所需，並帶動鄰近商場消費需求。

#### c. 娛樂休閒商業機能

鳳山區缺乏大型娛樂休閒商業空間之發展腹地，例如：電影院、KTV、大型書局、室內遊樂場、百貨公司、大型商場等，本計畫區北側位於鳳山區中心地帶，交通便捷，具發展大型娛樂休閒活動之潛能。有鑑於此，本計畫於北側規劃大型商業區街廓，引入娛樂、休閒、商業機能。



#### d. 住商複合機能

本計畫區東側鄰鳳山溪，現已完成整治工程，具發展河岸特色商業之潛能，本次規劃河岸低密度住宅區並以都市設計規範建物型態，以形塑特有河岸住商混合之複合住宅。

#### e. 學區住宅機能

本計畫南側設有數處國中小，有鑑於此，於區內南側規劃住宅區，與鄰住宅區結合為學區住宅。

### (3) 環境整併後之外部效果

#### a. 人本生活居住環境形塑

本計畫規劃於基地中心設置大型開放空間，除提供於區內使用之外，亦可供鄰近住宅社區與南鳳山五甲地區休閒活動之場所，形塑鄰近地區人本居住生活環境與解決南鳳山五甲地區開放空間不足之問題。

#### b. 帶動週邊地區之發展

本基地為新興發展地區與原舊住宅地區之交界，由本次規劃開發後，預計可引入居住與活動人口，進而帶動未開發新興住宅區之發展，最後引導原社區更新。

### 3. 活動系統之界定

#### (1) 活動入口之界定

本計畫區西側分別有南京路、瑞隆東路、五甲路等主要道路集結，交通動線混亂，本次規劃考量區內開發後預期引入大量活動人口，未來將造成交通系統之負擔，因此於路口複雜處儘量規劃為開放空間，並避免於五甲一路產生非必要路口，衍生交通衝突點。

#### (2) 軸線引導功能

規劃南北向綠軸園道，連接對外主要道路，並以東西向綠軸連接五甲一路及鳳山溪。

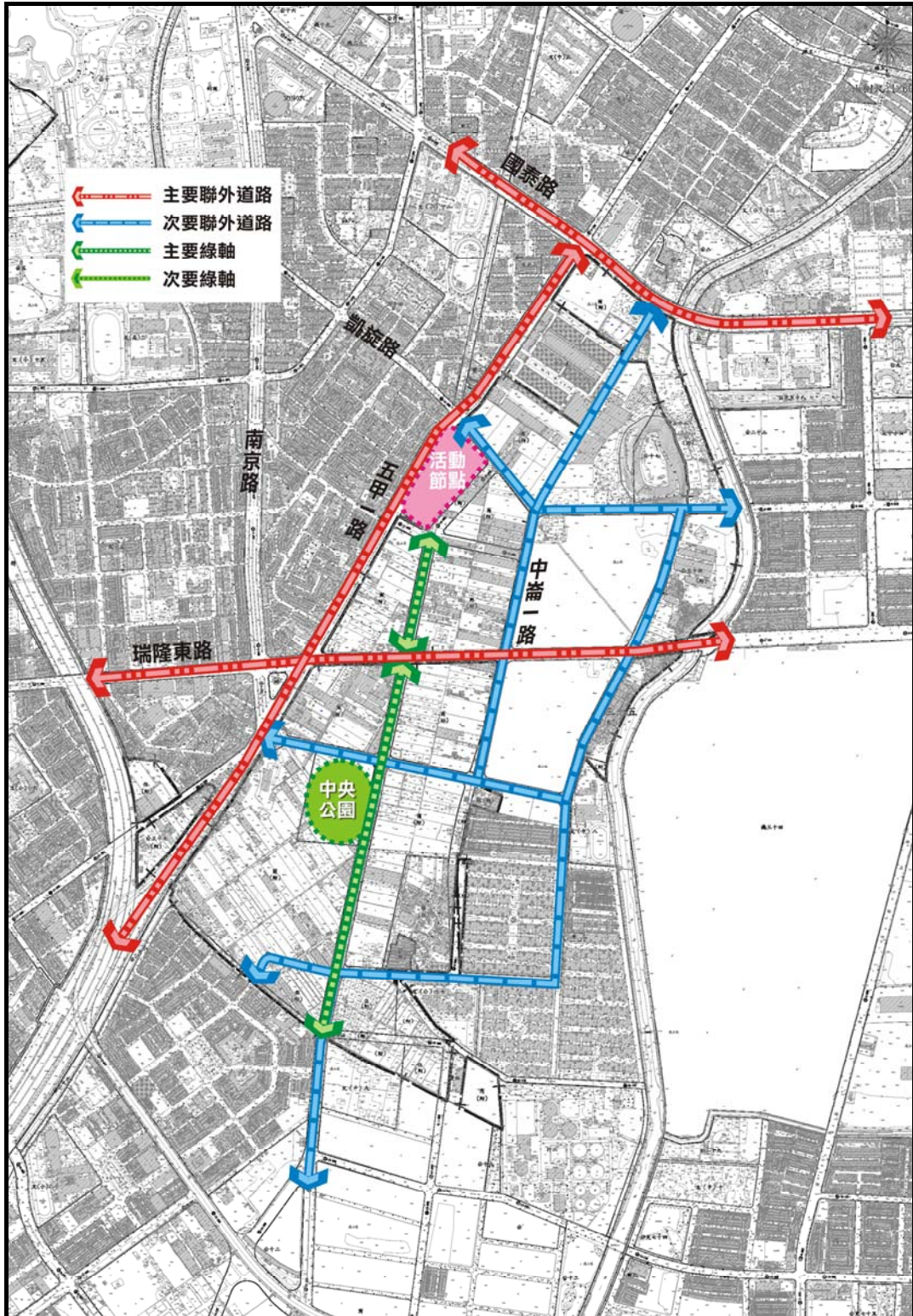


圖28：活動軸線界定示意圖



### (3) 空間發展構想

綜合上述之機能分區及活動軸線系統，將計畫區內進一步細分為較小之開發單元，各單元發展構想及開發定位見圖 29。

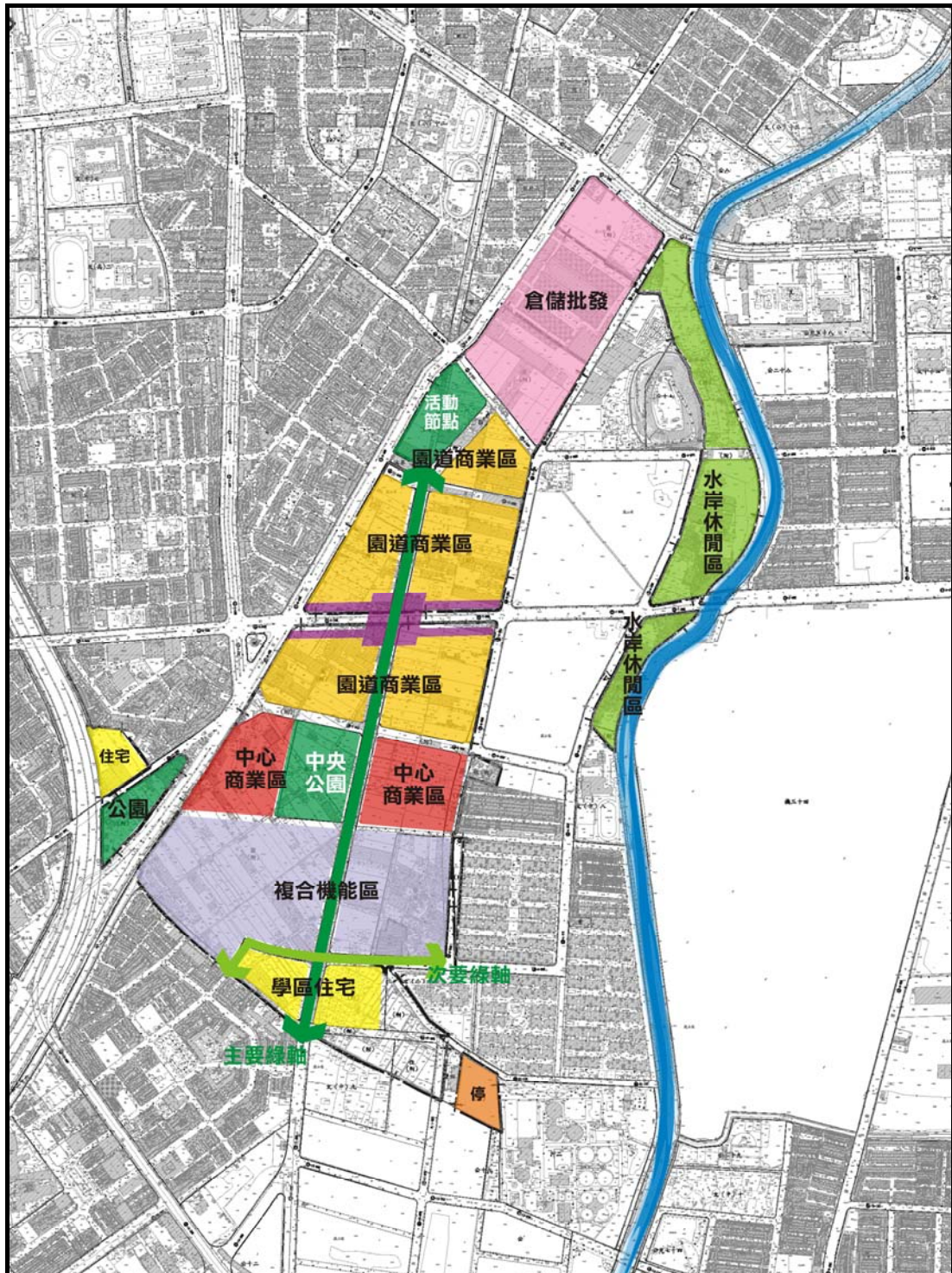


圖29：基地發展構想示意圖

## 柒、變更回饋比例試算

本計畫原為農業區，依「都市計畫農業區變更使用審議規範」之規定，變更為住宅區者，其公共設施比例及代用地不得低於 40%，本計畫區雖以變更商業區為主，惟以平均地權條例規定之抵價地發還比例為辦竣市地重劃地區以不低於 45%，一般地區不低於 40%，本計畫區內辦竣農地重測地區達 88%，地主領回土地之比例平均為 44%，故應於財務可行之前提下調整公共設施比例。

依地政局初估區段徵收成本約需 76 億，公共設施比例 40% 之前提下調整公共設施比例，財務尚屬可行，故公共設施用地比例設定為 40%。

表17：公共設施用地比例試算表

項目	說明
地主領回 抵價地 面積	農地重劃地區：80.7727(公頃)×45%=36.3477(公頃) 非屬農地重劃區：0.9747(公頃)×40%=0.3899(公頃) ☉以 70%領取抵價地試算，則地主領回土地面積為： (36.3477+0.3899)×70%=28.5163(公頃)
支應開發 成本所需 土地	總開發成本為 76.0448 億，以每平方公尺標售價格 28,389 元計算，約需 26.79 公頃可建築土地供標讓售。
公共設施 用地	扣除上列兩項面積後，剩餘可劃設為公共設施用地： 91.7474(公頃)－28.5163(公頃)－26.79(公頃)＝ 36.4411(公頃)……約佔區段徵收範圍內之 39.72%

## 捌、變更理由及變更內容

### 一、變更理由

綜合以上分析及發展定位之探討，本案基於以下理由辦理變更。

- (一) 配合「高雄市縣合併總整發展政策規劃」政策指導，積極扮演區域門戶城市角色

依「高雄市縣合併總整發展政策規劃」之指導，鳳山區為市縣合併後之都會核心區，扮演管理中樞、住宅、商業活動與交通轉運之區域門戶城市角色，應予充實商業機能。

惟原市中心商業區基地狹小、建物老舊、服務設施不足、停車不便、產權複雜、整體開發與更新困難。故必需另覓適當空間規劃新興商業區，以符合區域城市角色定位並配合都市發展需要，開發新興商業地區創造就業機會，充實鳳山區域中心角色之商業機能。

## (二) 逢補交通斷裂點，健全周邊道路系統

鳳山區有特殊的軍事發展歷史背景，也形成獨特的城市特色，區內中正預校、路軍官笑、步兵學校集中於市區東側，面積廣達 150 公頃，大範圍校區及農業區造成東西向交通斷裂，政府整體開發完成後之心市區（中崙國宅、灣子頭區段徵收）聯外道路為農業區所阻隔，出入不便，應配合農業區轉型建置交通路網。

## (三) 降低健康風險，實現環境正義

本案農業區現況作農業使用之比例不到 50%，臨接主要道路側違規工廠林立，其於未使用地區環境雜亂，民國 95 年曾發生小規模登革熱疫情，近年亦有零星病例發生。因此應透過農業區變更整體開發，以有效整頓現況發展窳陋、違章工廠製造污染，影響環境衛生與都市景觀凌亂問題，減低健康風險威脅，實現環境正義。

## (四) 強化都市防災治水，規劃藍綠帶豐富景觀元素

配合鳳山溪整治計畫，將河岸雜亂無章欠缺管理之農業區規劃為公園綠地，並賦予防災治水新功能與鳳山溪藍帶沿岸綠地串連，兼顧區域防災、治水防洪與豐富生態景觀。

## (五) 照顧弱勢族群，維護社會公義

現況計畫區內存在相當數量之中低收入戶與弱勢族群，包括獨居老人、水利地與台糖地佔用戶、老兵眷戶等。目前這些亟需照顧與照護的社會成本由社會大眾負擔，由於他們均非土地所有權人，其居住權存在相當不確定性，透過農業區變更區段徵收整體開發後，安置費用可以納入開發成本負擔，亦配合給予現住弱勢戶協助與照顧，以符合社會公義。

## (六) 配合大眾運輸轉運取向發展，提升發展強度與捷運運量

鳳山區人口在今年突破 35 萬人，成為高雄市第一大區，



高雄捷運長期路網之「水藍線」經過本計畫區，應透過整體開發實踐以大眾運輸帶動土地開發之 MXD+TOD 典範，將本計畫區內商業區朝向高強度、高密度之複合使用，以具體且有效率的供應鳳山地區高人口密度的商業服務與大眾運輸服務，提升捷運運量。

## 二、變更內容

本案變更內容明細表詳表 18，變更內容示意圖詳圖 30，變更前後土地使用面積表詳表 19。其中公共設施用地比例依前述之試算結果訂為 40%。

表18：變更內容明細表

編號	位置	變更內容		變更理由	附帶條件或說明
		原計畫(m <sup>2</sup> )	變更後計畫(m <sup>2</sup> )		
一	五甲路東側	住宅區 (1,119)	住宅區(附)(322)	<p>(一)配合「高雄市縣合併總整發展政策規劃」政策指導，積極扮演區域門戶城市角色</p> <p>依「高雄市縣合併總整發展政策規劃」之指導，鳳山區為市縣合併後之都會核心區，扮演管理中樞、住宅、商業活動與交通轉運之區域門戶城市角色，應予充實商業機能。</p> <p>惟原市中心商業區基地狹小、建物老舊、服務設施不足、停車不便、產權複雜、整體開發與更新困難。故必需另覓適當空間規劃新興商業區，以符合區域城市角色定位並配合都市發展需要，開發新興商業地區創造就業機會，充實鳳山區中心角色之商業機能。</p> <p>(二)逢補交通斷裂點，健全周邊道路系統</p> <p>鳳山區有特殊的軍事發展歷史背景，也形成獨特的城市特色，區內中正預校、路軍官笑、步兵學校集中於市區東側，面積廣達 150 公頃，大範圍校區及農業區造成東西向交通斷裂，政府整體開發完成後之心市區（中崙國宅、灣子頭區段徵收）聯外道路為農業區所阻隔，出入不便，應配合農業區轉型建置交通路網。</p>	<p>附帶條件：</p> <p>1. 應另行擬定細部計畫，並劃設不低於 40% 之公共設施用地。</p> <p>2. 以區段徵收方式辦理開發。</p>
			道路用地(附)(797)		
		農業區 (901,700)	住宅區(附)(93,457)		
			商業區(附)(550,946)		
			文中用地(附)(9,377)		
			文小用地(附)(6,584)		
			公園用地(附)(139,995)		
			園道用地(附)(36,534)		
			道路用地(附)(64,807)		
		河川用地(1,141)	道路用地(附)(1,141)		
		道路用地 (5,565)	住宅區(附)(2,704)		
			文小用地(附)(2,861)		
		綠地 (7,688)	住宅區(附)(2,243)		
公園用地(附)(5,445)					

表 18：變更內容明細表(續)

編號	位置	變更內容		變更理由	附帶條件或說明
		原計畫 (m <sup>2</sup> )	變更後計畫 (m <sup>2</sup> )		
				<p>(三)降低健康風險，實現環境正義 本案農業區現況作農業使用之比例不到 50%，臨接主要道路側違規工廠林立，其於未使用地區環境雜亂，民國 95 年曾發生小規模登革熱疫情，近年亦有零星病例發生。因此應透過農業區變更整體開發，以有效整頓現況發展窳陋、違章工廠製造污染，影響環境衛生與都市景觀凌亂問題，減低健康風險威脅，實現環境正義。</p> <p>(四)強化都市防災治水，規劃藍綠帶豐富景觀元素 配合鳳山溪整治計畫，將河岸雜亂無章欠缺管理之農業區規劃為公園綠地，並賦予防災治水新功能與鳳山溪藍帶沿岸綠地串連，兼顧區域防災、治水防洪與豐富生態景觀。</p> <p>(五)照顧弱勢族群，維護社會公義 現況計畫區內存在相當數量之中低收入戶與弱勢族群，包括獨居老人、水利地與台糖地佔用戶、老兵眷戶等。目前這些亟需照顧與照護的社會成本由社會大眾負擔，由於他們均非土地所有權人，其居住權存在相當不確定性，透過農業區變更區段徵收整體開發後，安置費用可以納入開發成本負擔，亦配合給予現住弱勢戶協助與照顧，以符合社會公義。</p> <p>(六)配合大眾運輸轉運取向發展，提升發展強度與捷運運量 鳳山區人口在今年突破 35 萬人，成為高雄市第一大區，高雄捷運長期路網之「水藍線」經過本計畫區，應透過整體開發實踐以大眾運輸帶動土地開發之 MXD+TOD 典範，將本計畫區內商業區朝向高強度、高密度之複合使用，以具體且有效率的供應鳳山地區高人口密度的商業服務與大眾運輸服務，提升捷運運量。</p>	
二	五甲路東側	農業區 (4,270)	住宅區 (附)(4,270)	<p>1. 本地區為農業區建地目，已興建 47 戶住宅社區，具有相當規模，遷建不易，故剔除於區段徵收範圍外，以維護地主權益並降低開發阻力。</p> <p>2. 考量本地區屬合法建築，故不納入區段徵收範圍，惟本地區都市計畫分區由農業區變更為住宅區，仍應有適當之回饋，以符合公平原則，故以附帶條件規定相關回饋規定。</p>	於申請建築或變更使用執照時，應捐贈基地面積 40%之公共設施用地，並以繳納代金方式辦理，該代金係以繳納當期公告現值加四成計算。

註：表內面積係依草案內容量測而得，實際應依據完成都市計畫審議程序發布實施後之實地分割測量面積為準。

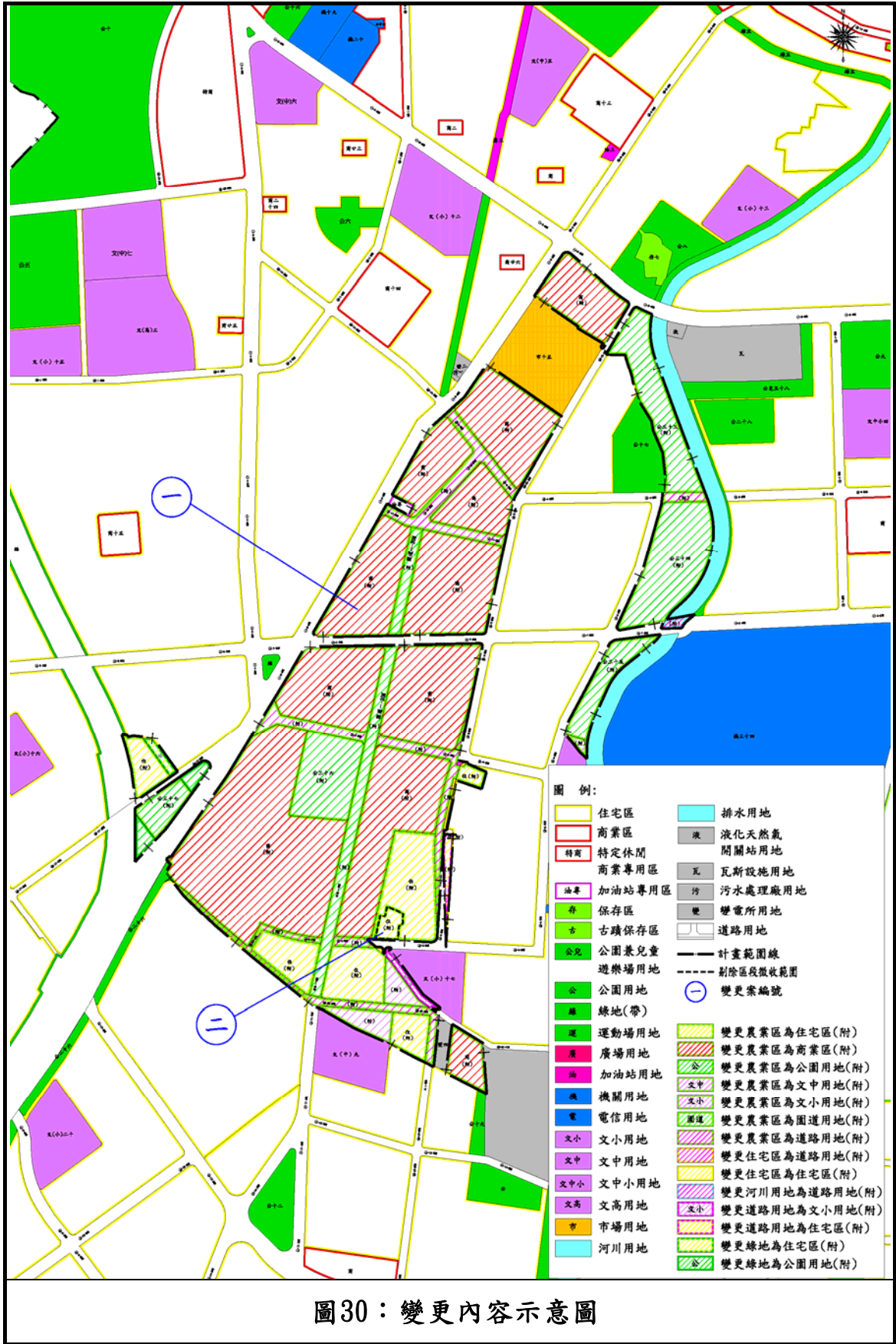


圖30：變更內容示意圖

表19：變更前後土地使用面積表

項目		第二次通盤檢討後		本次變更增減(公頃)	本次變更後計畫		備註
		面積(公頃)	百分比(%)		變更後面積(公頃)	百分比(%)	
土地 使用 分區	住宅區	1290.93	52.36	10.19	1301.12	52.78	
	商業區	107.38	4.36	55.09	162.47	6.59	
	特定休閒商業區	10.10	0.41		10.10	0.41	
	工業區	116.86	4.74		116.86	4.74	
	文教區	0.68	0.03		0.68	0.03	
	保存區	4.00	0.16		4.00	0.16	
	古蹟保存區	0.01	0.00		0.01	0.00	
	農會專用區	2.27	0.09		2.27	0.09	
	加油站專用區	0.12	0.00		0.12	0.00	
	小計	1532.35	62.15	65.28	1597.63	64.80	
都市 發展 用地	文高用地	20.31	0.82		20.31	0.82	
	文中用地	43.80	1.78	0.94	44.74	1.81	
	文中小用地	10.75	0.44		10.75	0.44	
	文小用地	67.99	2.76	0.94	68.93	2.80	
	公園用地	93.21	3.78	14.54	107.75	4.37	
	公兒用地	6.53	0.26		6.53	0.26	
	運動場用地	21.05	0.85		21.05	0.85	
	綠地帶用地	21.85	0.89	-0.77	21.08	0.86	
	廣場用地	1.32	0.05		1.32	0.05	
	廣場兼停車場用地	0.68	0.03		0.68	0.03	
	機關用地	192.61	7.81		192.61	7.81	
	市場用地(批)	4.81	0.20		4.81	0.20	
	市場用地	1.09	0.04		1.09	0.04	
	瓦斯設施用地	4.81	0.20		4.81	0.20	
	液化天然氣開關站用地	0.17	0.01		0.17	0.01	
	污水處理廠用地	10.27	0.42		10.27	0.42	
	變電所用地	1.91	0.08		1.91	0.08	
	加油站用地	0.65	0.03		0.65	0.03	
	車站用地	0.57	0.02		0.57	0.02	
	鐵路用地	7.99	0.32		7.99	0.32	
	道路用地	226.81	9.20	6.12	232.93	9.45	
	道路用地(供快速公路使用)	2.10	0.09		2.10	0.09	
	電信用地	0.11	0.00		0.11	0.00	
	公用事業用地	0.37	0.02		0.37	0.02	
	捷運系統用地	2.38	0.10		2.38	0.10	
	園道用地	-	-	3.65	3.65	0.15	
	小計	744.13	30.18	25.43	769.56	31.22	
	合計	2276.48	92.34	90.71	2367.19	96.02	
非 都市 發展 用地	農業區	146.16	5.93	-90.60	55.56	2.25	
	保護區	6.75	0.27		6.75	0.27	
	河川用地	30.01	1.22	-0.11	29.90	1.21	
	水溝用地	0.69	0.03		0.69	0.03	
	排水用地	0.55	0.02		0.55	0.02	
	河道用地	0.10	0.00		0.10	0.00	
	運河	4.64	0.19		4.64	0.19	
	小計	188.89	7.66	-90.71	98.18	3.98	
總計	2465.37	100.00	0.00	2465.37	100.00		

註：表內面積係依草案內容量測而得，實際應依據都計完成審議程序發布實施後之實地分割測量面積為準。

## 玖、變更後實質計畫內容

### 一、土地使用計畫

本計畫區延續中心商業區之發展定位，於主要交通動線匯聚節點劃設商業區，周圍配合週邊環境條件劃設其它分區，各種劃設分區內容分述如下：

#### (一) 商業區

本計畫區之商業區沿主要交通動線兩側劃設，利用原細部計畫之綠帶改為園道用地，形成商業區中央之活動軸線，將商業活動導入計畫區內，塑造一具整體性、可塑造規模經濟之商業區，合計面積 55.0946 公頃，佔總計畫面積 59.79%。

#### (二) 住宅區

##### 1. 建地目合法建築

本細部計畫案公共設施用地負擔比例，循主要計畫附帶條件之內容不低於 40%，並採區段徵收方式開發。原規劃內容經高雄市政府地政局評估區段徵收應屬可行。但由於計畫區文(小)17 用地西北側已有一處現況為農業區建地目合法建築使用之聚落，面積約 4,270 平方公尺，為維護土地所有權人權益，依地政局建議內容，剔除於區段徵收開發範圍，另採繳納代金方式辦理。

##### 2. 區段徵收範圍內住宅區

本計畫區內之住宅區，配合周邊現行住宅區聚落劃設，合計面積 9.8726 公頃，佔總計畫面積 8.99%。



表20：土地使用分區面積表

使用分區	面積 (公頃)	百分比 (%)	區段徵收範圍		備註	
			面積 (公頃)	百分比 (%)		
土地 使用 分區	商業區	55.0946	59.79	55.0946	60.07	區段徵收開發
	住宅區	0.4270	0.46	-	-	剔除於區段徵收範圍外，範圍如圖 5-2。惟應於申請建築執照或變更使用執照前捐贈一定金額與高雄市政府，捐贈金額之計算為申請建築執照或變更使用執照基地面積×40%×當期公告現值×(1+40%)。
	住宅區	9.8726	10.71	9.8726	10.76	區段徵收開發
	小計	65.3942	70.97	64.9672	70.83	-
公共 設施 用地	公園用地	14.5440	15.78	14.5440	15.86	區段徵收開發
	文小用地	0.9445	1.02	0.9445	1.03	區段徵收開發
	文中用地	0.9377	1.02	0.9377	1.02	區段徵收開發
	園道用地	3.6534	3.96	3.6534	3.98	區段徵收開發
	道路用地	6.6745	7.24	6.6745	7.28	區段徵收開發
	小計	26.7541	29.03	26.7541	29.17	-
合計	92.1483	100.00	91.7213	100.00		

註：上列據僅供參考，實際面積依實地釘樁測量分割為準。4270 平方公尺之住宅區剔除於區段徵收開發範圍之外，並採繳納代金方式辦理。

## 二、公共設施計畫

本計畫區內依「變更鳳山市細部計畫(第二次通盤檢討)案」變更案第十四案(五甲路東側農業區)之附帶條件規定，區內之公共設施比例不得低於40%，相關公共設施計畫內容分述如下：

### (一) 公園用地

於計畫區內共劃設公園用地 5 處，面積合計 14.5440 公頃，佔總計畫面積 15.78%。

### (二) 公園道用地

配合原細部計畫綠帶劃設一 40 米景觀園道，形成商業區中央活動軸線，面積為 3.6534 公頃，佔總計畫面積 3.96%。

### (三) 文小用地

配合計畫區毗鄰之現有文小用地劃設以補足為方整街廓，

面積 0.9445 公頃，佔總計畫面積 1.02%。

(四) 文中用地

配合計畫區毗鄰之現有文中用地劃設以補足為方整街廓，面積 0.9377 公頃，佔總計畫面積 1.02%。

表21：公共設施明細表

項目		面積(公頃)	位置	備註
文小用地	文(小)十七	0.9445	三-4-25M 道路南側、文(中)九東北側	部分位於本變更範圍
文中用地	文(中)八	0.1079	停十七東側	部分位於本變更範圍
	文(中)九	0.8298	四-18-20M 道路與二-13-30M 路口東南側	部分位於本變更範圍
	小計	0.9377		
公園用地	公三十三	3.4710	鳳山溪西側、公十七東側	
	公三十四	4.5826	鳳山溪西側	
	公三十五	1.5993	鳳山溪西側、文(中)八北側	
	公三十六	3.3059	園道一-40M 道路西側 中央公園	
	公三十七	1.5852	五甲路西側	
	小計	14.5440		

註：表內面積應依核定圖實地分割測量面積為準。

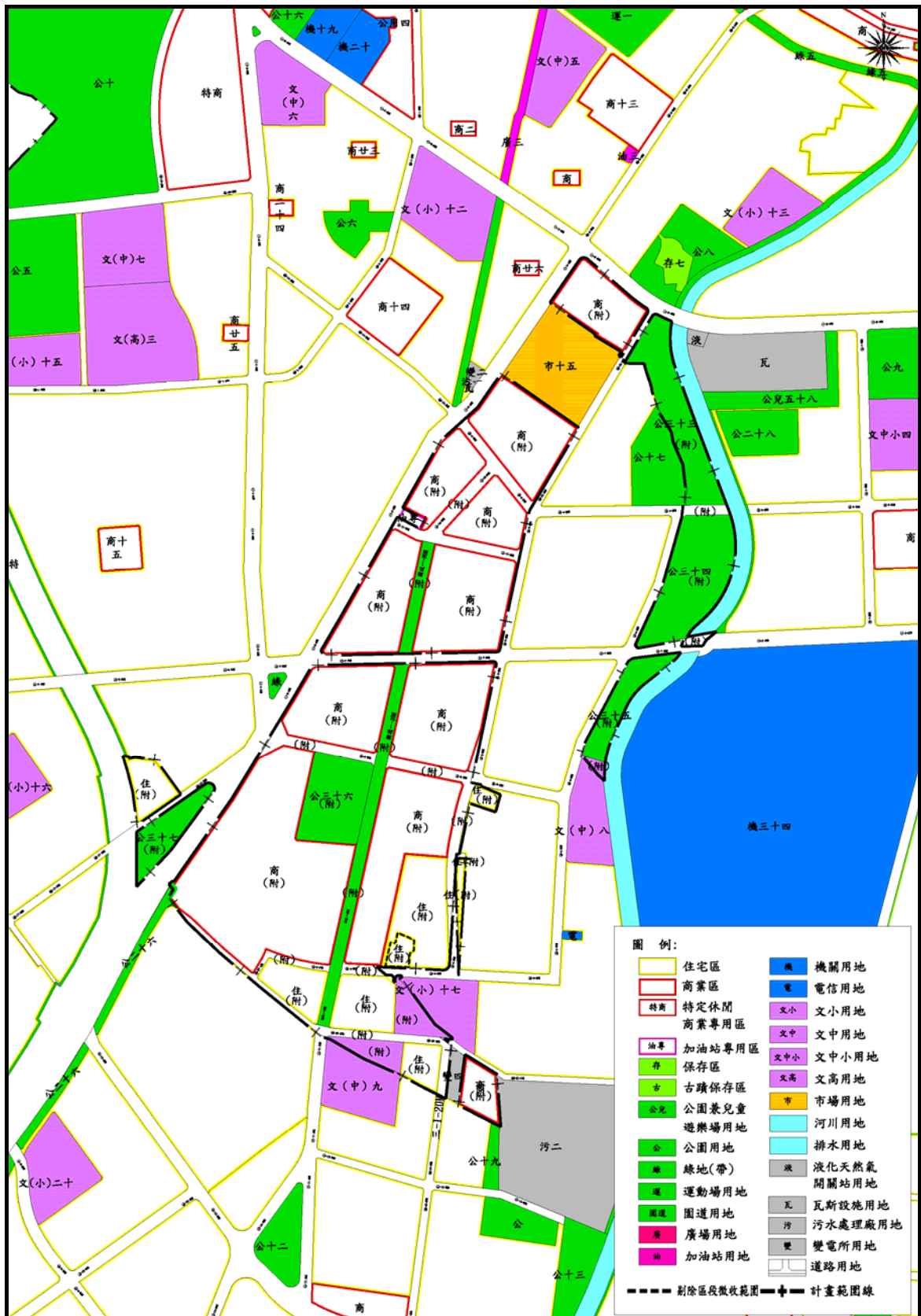


圖31：變更後計畫內容示意圖

### 三、交通運輸計畫

本計畫區北側臨「一-2-40M」計畫道路(國泰路)、西側沿「一-3-40M」計畫道路(五甲一路)與「2-7-30M」計畫道路(瑞隆東路)，其中五甲一路向北可銜接鳳山市中心區、往南可通往高雄市，瑞隆東路往西可接高雄市、往東可通往大寮區。本計畫考量中心商業區之開發需求，配合周邊現有路網串連之合理性，擬定交通系統分述如下：

#### (一) 聯外道路系統

##### 1. 主要聯外道路

本計畫區以國泰路、五甲一路及瑞隆東路為主要聯外道路，其中國泰路為鳳山、大寮地區之橫向交通動線，五甲一路為東鳳山之南北向聯絡動線，瑞隆東路為高速公路進入本計畫區之主要動線。

##### 2. 次要聯外道路

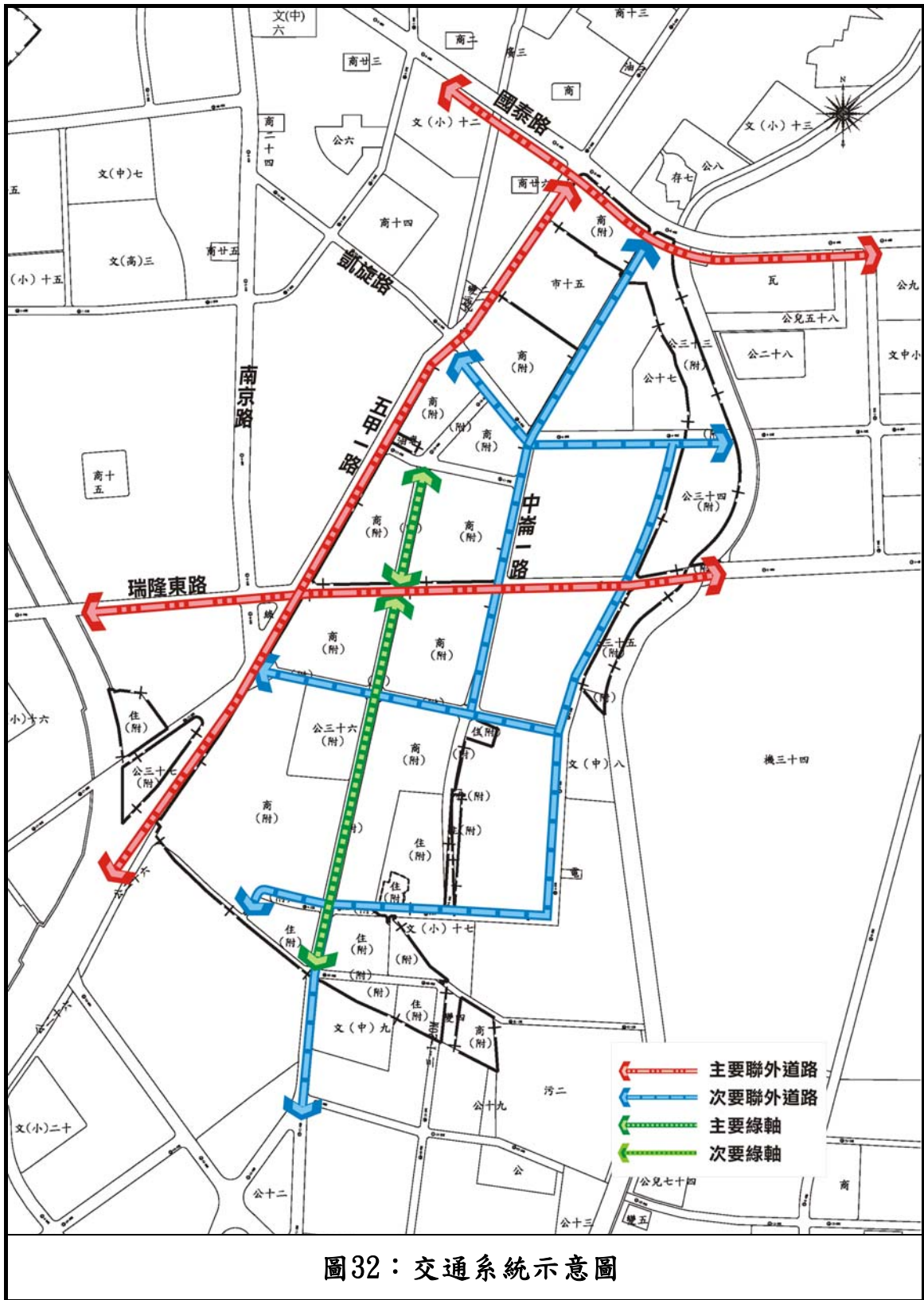
配合周邊現有道路系統，於區內予以串連、貫通，作為次要聯外道路，包括東西向之凱旋路及南北向之中崙一路。

#### (二) 區內道路

##### 1. 主要道路

計畫區中央橫向道路，以銜接瑞隆東路與東側新開闢30M道路。





## 2. 主要綠軸

利用現有綠帶轉型為 30 米園道性質，作為區內主要南北向活動軸線，另增設串連五甲一路及鳳山溪之東西向軸線，並朝向綠色景觀道路規劃，以作為居民親水之生活軸線。

## 3. 次要綠軸

商業區與周邊住宅社區交界處內規劃 15 米寬之社區道路。

表22：道路編號明細表

編號	寬度(M)	長度(M)	備註
園道一-30M	30	1204	
㊟-16-30M	30	223	
㊟-11-25M	25	322	
㊟-3-25M	25	469	
㊟-4-25M	25	272	
㊟-4-25M	25	203	
㊟-4-15M	15	155	
㊟-18-20M	20	425	
㊟-18-20M	20	132	
㊟-25-20M	20	300	
㊟-67-12M	20	62	

註：表內道路長度應以依據核定圖實地測釘之樁距為準。

## 四、都市防災計畫

本次都市防災計畫擬定係透過事先規劃、安排疏散動線，使人、物可安全疏散至避難場所。並透過救災動線之調配使救災人員與設施立即抵達災害現場，防止災害擴大與降低災害損失。

### (一) 防(救)災據點

設定區內各開放空間為防災據點，於災害發生時提供收容、醫療保護及支援生活必需品之功能，其又可依救災指揮調配功能分為避難空間與救災指揮中心，其功能分述如下：

#### 1. 避難空間

將區內所開放空間，包含公園用地、停車場用地、廣場用地、市場用地劃設為避空間，作為災害發生時避難據點。

#### 2. 救災指揮中心

區內以機關用地作為救災指揮中心，統籌一切防救災事宜，其餘開放空間則劃設臨時防救災據點，於災害發生時發揮就近指揮分派功能，及提供救災機具與救援物資囤置地點。

### (二) 防(災)路線

本區之防災道路系統係依道路層級與寬度區分，分為緊急道路系統與救援輔助道路，其定位與功能茲分述如下：

#### 1. 緊急道路

設定區內主要與次要道路為緊急道路，提供緊急救難之路線，其中為避免人群避難動線與救災動線重疊，設置道路西側依建築法退縮之公共開放空間為避難動線以茲區隔。

#### 2. 救援輔助道路

以區內出入道路為救援輔助道路，提供作人群疏散與就近災害救援之功能。

### (三) 火災防止延燒地帶

以區內道路系統與開放空間為火災防止延燒地帶。

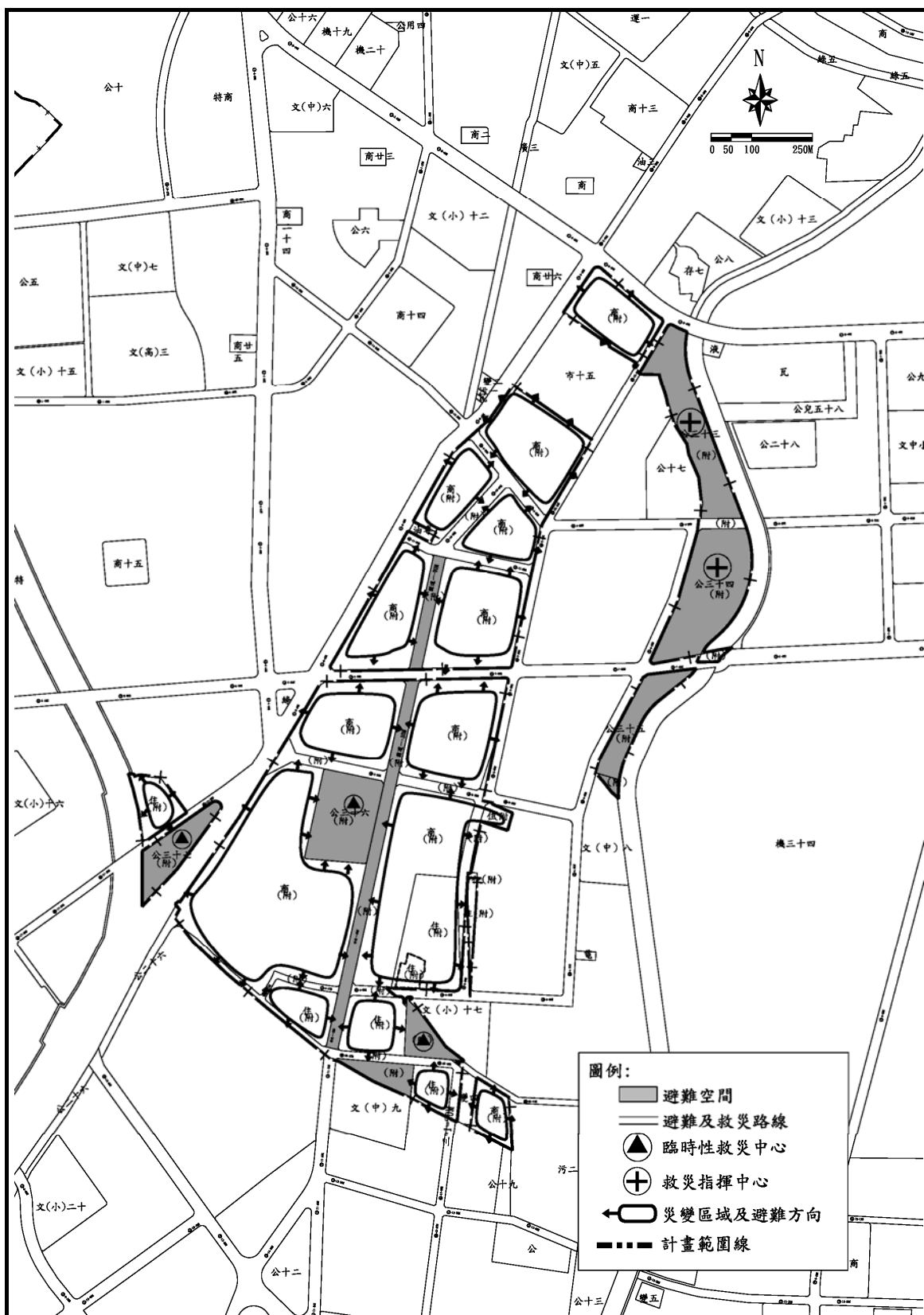


圖33：避難空間及防災指揮中心示意圖



## 壹拾、實施進度及經費

本區將依附帶條件規定另擬細部計畫，並由高雄市政府辦理區段徵收作業。

### 一、開發方式

以區段徵收方式開發本計畫區。

### 二、實施進度

依據土地徵收條例中辦理區段徵收之規定程序與作業內容，預估本計畫區段徵收作業時程含前置準備作業階段、正式作業及工程施工作業約需5年，本案於第6年開始進行土地標售作業，預估於第6年內完全標脫。

### 三、經費概估

土地取得費用涉及地主領錢領地比例影響，地上物補償費、整地費及工程費涉及細部計畫內容，故實際應以細部計畫及區段徵收評估結果為準。

表23：實施進度及經費表

項目	計畫面積 (公頃)	土地取得方式			開闢經費(千元)			主辦 單位	完成 期限	經費來 源
		徵購	市地 重劃	區段 徵收	補償費	工程費	小計			
公園	14.5440			✓	4,702,813	1,705,155	6,407,968	高雄市政府地政局	103-108	由高雄 市平均 地權基 金支應
學校	文中用地	0.9377		✓						
	文小用地	0.9445		✓						
	道路(含園道)	10.3279		✓						
合計	26.7541	-	-	-				-	-	-

註：1. 以上估算費用僅供參考，實際費用需會同有關機關估定之。

2. 本表所列完成期限得視主辦單位財務狀況酌予調整。