

變更原高雄市主要計畫特定倉儲轉運專用區開發方式及部分土地為機場用地（配合原經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區解編）案  
計畫書

高雄市政府

中華民國103年06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	變更原高雄市主要計畫特定倉儲轉運專用區開發方式及部分土地為機場用地（配合原經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區解編）案	
變更都市計畫法令依據	都市計畫法第 27 條第 1 項第 3 款	
變更都市計畫機關	高雄市政府	
本案公開展覽起訖日期	自民國 103 年 4 月 10 日起至民國 103 年 5 月 9 日止，共 30 天，並刊登於 103 年 4 月 10 日至 12 日聯合報及台灣導報。	
本案舉辦說明會日期	民國 103 年 4 月 23 日 14 時於高雄市小港區公所七樓會議室舉行 民國 103 年 4 月 24 日 14 時於高雄市前鎮區公所四樓會議室舉行	
人民團體對本案之反映意見	詳見公民或團體陳情意見綜理表	
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	市 級	103 年 5 月 15 日高雄市都市計畫委員會第 38 次會議決議：「修正通過」。
	部 級	

# 目 錄

<b>第一章 緒論</b> .....	<b>1-01</b>
第一節 計畫緣起 .....	1-01
第二節 計畫範圍與面積 .....	1-01
第三節 法令依據 .....	1-01
<b>第二章 上位及重大投資建設計畫</b> .....	<b>2-01</b>
第一節 上位計畫 .....	2-01
第二節 重大投資建設計畫 .....	2-05
<b>第三章 現行都市計畫</b> .....	<b>3-01</b>
第一節 歷次都市計畫檢討變更摘要 .....	3-01
第二節 原都市計畫概要 .....	3-04
<b>第四章 發展現況分析</b> .....	<b>4-01</b>
第一節 自然環境條件分析 .....	4-01
第二節 產業經濟環境條件分析 .....	4-03
第三節 土地使用現況分析 .....	4-12
第四節 土地權屬及公告現值分析 .....	4-15
第五節 公共設施現況分析 .....	4-17
第六節 交通運輸系統分析 .....	4-18
<b>第五章 發展預測與檢討</b> .....	<b>5-01</b>
第一節 高雄國際機場運量預測分析 .....	5-01
第二節 高雄國際機場周邊產業需求預測分析 .....	5-13
第三節 計畫區就業人口預測分析 .....	5-14
<b>第六章 課題與對策</b> .....	<b>6-01</b>
第一節 發展潛力與限制 .....	6-01
第二節 課題與對策 .....	6-05
<b>第七章 整體發展構想</b> .....	<b>7-01</b>
第一節 發展目標及定位 .....	7-01
第二節 規劃構想 .....	7-05
第三節 細部計畫指導原則 .....	7-08
<b>第八章 實質發展計畫</b> .....	<b>8-01</b>
第一節 實質變更內容 .....	8-01
第二節 變更後土地使用計畫 .....	8-02

<b>第九章 都市防災計畫</b> .....	<b>9-01</b>
第一節 近鄰生活圈系統與防災據點 .....	9-01
第二節 公共空間開放避難系統 .....	9-02
第三節 防災運輸系統 .....	9-02
第四節 火災延燒防止地帶 .....	9-03
第五節 災害避難應變措施 .....	9-04
<b>第十章 實施進度與經費</b> .....	<b>10-01</b>
第一節 都市計畫變更公共設施負擔比例規定 .....	10-01
第二節 開發方式 .....	10-02
附錄一 「南臺灣國際門戶再造-高雄航空貨運園區再開發先期規劃暨招商計畫案」地政局市地重劃開發可行性評估函文	
附錄二 「高雄航空貨運園區計畫」經濟部報行政院解編函文	
附錄三 第 38 次高雄市都市計畫委員會會議紀錄（含公民或團體陳情意見綜理表）	

# 圖 目 錄

圖 1-2-1	計畫位置示意圖 .....	1-02
圖 2-2-1	周邊重大投資建設計畫分布示意圖 .....	2-07
圖 3-1-1	計畫範圍跨三處都市計畫區示意圖 .....	3-01
圖 3-1-2	變更高雄市主要計畫部分特定倉儲轉運專用區、農業區、綠地用地、河道 用地為機場用地（配合高雄機場北側跑道淨空改善）案變更內容示意圖 .....	3-03
圖 3-2-1	現行都市計畫示意圖 .....	3-04
圖 3-2-2	A、B、C、D 區開發區塊示意圖 .....	3-05
圖 4-1-1	102 年前鎮區、小港區淹水潛勢示意圖 .....	4-02
圖 4-2-1	我國 85 年至 101 年實質 GDP 與年經濟成長率趨勢統計圖 .....	4-03
圖 4-2-2	台灣產業群聚分布示意圖 .....	4-05
圖 4-3-1	計畫範圍周邊地區發展情形示意圖 .....	4-12
圖 4-3-2	計畫範圍土地使用現況示意圖 .....	4-13
圖 4-3-3	計畫區內土地使用現況照片示意圖 .....	4-14
圖 4-4-1	計畫區土地權屬分布示意圖 .....	4-15
圖 4-4-2	計畫區土地公告現值分布示意圖 .....	4-16
圖 4-5-1	計畫區公共設施分布圖 .....	4-17
圖 4-6-1	計畫區周邊交通路網圖 .....	4-19
圖 5-1-1	91 年至 101 年全國空運量統計圖 .....	5-06
圖 6-1-1	高雄市產業策略分布示意圖 .....	6-01
圖 6-1-2	計畫區周邊產業鏈分布示意圖 .....	6-03
圖 6-1-3	計畫區內發展限制條件示意圖 .....	6-04
圖 6-2-1	航空城發展概念圖 .....	6-06
圖 7-1-1	南台灣國際門戶空間配置構想示意圖 .....	7-04
圖 7-2-1	整體規劃構想示意圖 .....	7-07
圖 8-1-1	變更內容示意圖 .....	8-01
圖 8-2-1	變更後土地使用計畫示意圖 .....	8-02
圖 9-4-1	都市防災示意圖 .....	9-03
圖 10-2-1	各區開發方式示意圖 .....	10-03
圖 10-2-2	開發許可作業流程示意圖 .....	10-04

## 表 目 錄

表 2-1-1	國家發展之政策與計畫彙整表 .....	2-01
表 2-1-2	空運發展政策與計畫彙整表 .....	2-02
表 2-1-3	產業推動政策與計畫彙整表 .....	2-02
表 2-1-4	都市及區域發展計畫彙整表 .....	2-04
表 2-2-1	重大投資建設計畫彙整表 .....	2-05
表 3-1-1	歷次都市計畫變更綜理表 .....	3-01
表 3-2-1	計畫區現行都市計畫土地使用分區面積綜理表 .....	3-04
表 4-2-1	96 年至 101 年國內各產業生產毛額（實值金額）統計表 .....	4-04
表 4-2-2	91 年至 101 年國內進出口貿易結構 .....	4-06
表 4-2-3	91 年至 101 年國內出口貿易結構 .....	4-06
表 4-2-4	主要出口國家（地區）出口值及出口比例綜整表 .....	4-07
表 4-2-5	南部區域工商及服務業場所單位生產總額分析表 .....	4-08
表 4-2-6	南部區域工商及服務業場所單位員工人數分析表 .....	4-08
表 4-2-7	南部區域工商及服務業場所單位人均產值分析表 .....	4-09
表 4-2-8	高雄市工業區分區發展構想定位表 .....	4-10
表 4-3-1	計畫範圍土地使用現況面積綜理表 .....	4-13
表 4-4-1	計畫範圍內土地權屬分布一覽表 .....	4-15
表 4-4-2	各區塊土地權屬分布一覽表 .....	4-16
表 4-4-3	計畫範圍內土地公告現值分布表 .....	4-16
表 4-6-1	計畫區周邊大眾運輸系統概況表 .....	4-18
表 5-1-1	91 年至 101 年高雄國際機場航班起降統計表 .....	5-01
表 5-1-2	91 年至 101 年高雄國際機場旅客人次統計表 .....	5-01
表 5-1-3	91 年至 101 年高雄國際機場進出口貨運量統計表 .....	5-02
表 5-1-4	101 年高雄國際機場進出口貨運量統計表-以國家分類 .....	5-03
表 5-1-5	101 年高雄國際機場進出口貨運量統計表-以貨物類別分 .....	5-04
表 5-1-6	高雄國際機場客貨運量與全國客貨運量比較分析表 .....	5-05
表 5-1-7	高雄國際機場新開通航線與預計引進航線彙整表 .....	5-05
表 5-1-8	高雄國際機場運量推估情境設定說明表 .....	5-06
表 5-1-9	高雄國際機場運量保守情境推估結果統計表 .....	5-07
表 5-1-10	高雄國際機場運量中等情境推估結果統計表 .....	5-08
表 5-1-11	102 年高雄國際機場新開通航線與預期可增加旅客數彙整表 .....	5-09
表 5-1-12	高雄國際機場運量樂觀情境客運量推估結果統計表 .....	5-10
表 5-1-13	高雄國際機場運量樂觀情境貨運量推估結果統計表 .....	5-11
表 5-1-14	高雄國際機場預估運量彙整表 .....	5-12
表 5-2-1	貨運產業需求預測統計表 .....	5-13
表 5-3-1	計畫區就業人口推估表 .....	5-14
表 6-1-1	高雄市工業區分區發展構想定位表 .....	6-02
表 6-2-1	航空城核心產業一覽表 .....	6-06

表 8-1-1	變更內容綜理表 .....	8-01
表 8-2-1	變更後土地使用計畫一覽表 .....	8-02
表 10-1-1	都市計畫變更負擔面積計算表 .....	10-01

# 第一章 緒論

## 第一節 計畫緣起

本計畫區係配合行政院亞太營運中心計畫及經濟部加工出口區規劃設置倉儲轉運專區小港專區，於88年12月15日公告發布實施「變更高雄市都市計畫部分崗山仔都市計畫、部分五甲交流道特定區計畫及部分臨海特定區計畫（配合紅毛港遷村用地及經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區）案」內全區變更為「特定倉儲轉運專用區」。另為利本計畫區之整體開發、儘速落實行政院政策，並確保區內環境品質，爰於91年8月2日公告發布實施「變更高雄市都市計畫經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區（部分特定倉儲轉運專用區、綠地及河道用地為河道用地、綠地及特定倉儲轉運專用區）案」內明定經濟部加工出口區管理處及台灣糖業股份有限公司為開發主體，並按加工區整體開發計畫及相關規劃設計原則開發。

然按經濟部加工出口區管理處及台灣糖業股份有限公司多年招商結果，廠商進駐意願偏低，致使本計畫區迄今仍無法有效吸引廠商投資開發，反映原加工出口區之開發模式已不符產業發展需求。本計畫區位居國際海空港重要交通樞紐，具備南臺灣國際門戶之發展潛力，為儘速活化土地及引資開發，以活絡地方經濟及再造南臺灣國家門戶，高雄市政府爰積極協調經濟部加工出口區、台灣糖業股份有限公司及交通部民航局等機關單位辦理加工區解編及土地活化利用事宜。

經高雄市政府103年1月8日「102年第20次高雄市政府重大投資案件督導會報」決議，請經濟部加工出口區辦理解編，高雄市政府辦理都市計畫檢討，放寬開發方式、開發主體及部分使用管制規定，以利活化閒置土地，招商引資。本計畫爰於103年3月27日簽奉市府核准，依都市計畫法第27條第1項第3款規定辦理個案變更。

## 第二節 計畫範圍與面積

本計畫區位於高雄國際航空站（小港機場）以北、中安路以南，面積約48.07公頃，都市計畫分屬原高雄市都市計畫「臨海特定區計畫」、「崗山仔地區都市計畫」及「高速公路五甲交流道附近特定區計畫」三計畫區範圍內，行政轄區屬前鎮區及小港區，詳圖1-2-1所示。

## 第三節 法令依據

依都市計畫法第27條第1項第3款「為適應國防或經濟發展之需要時」之規定辦理。

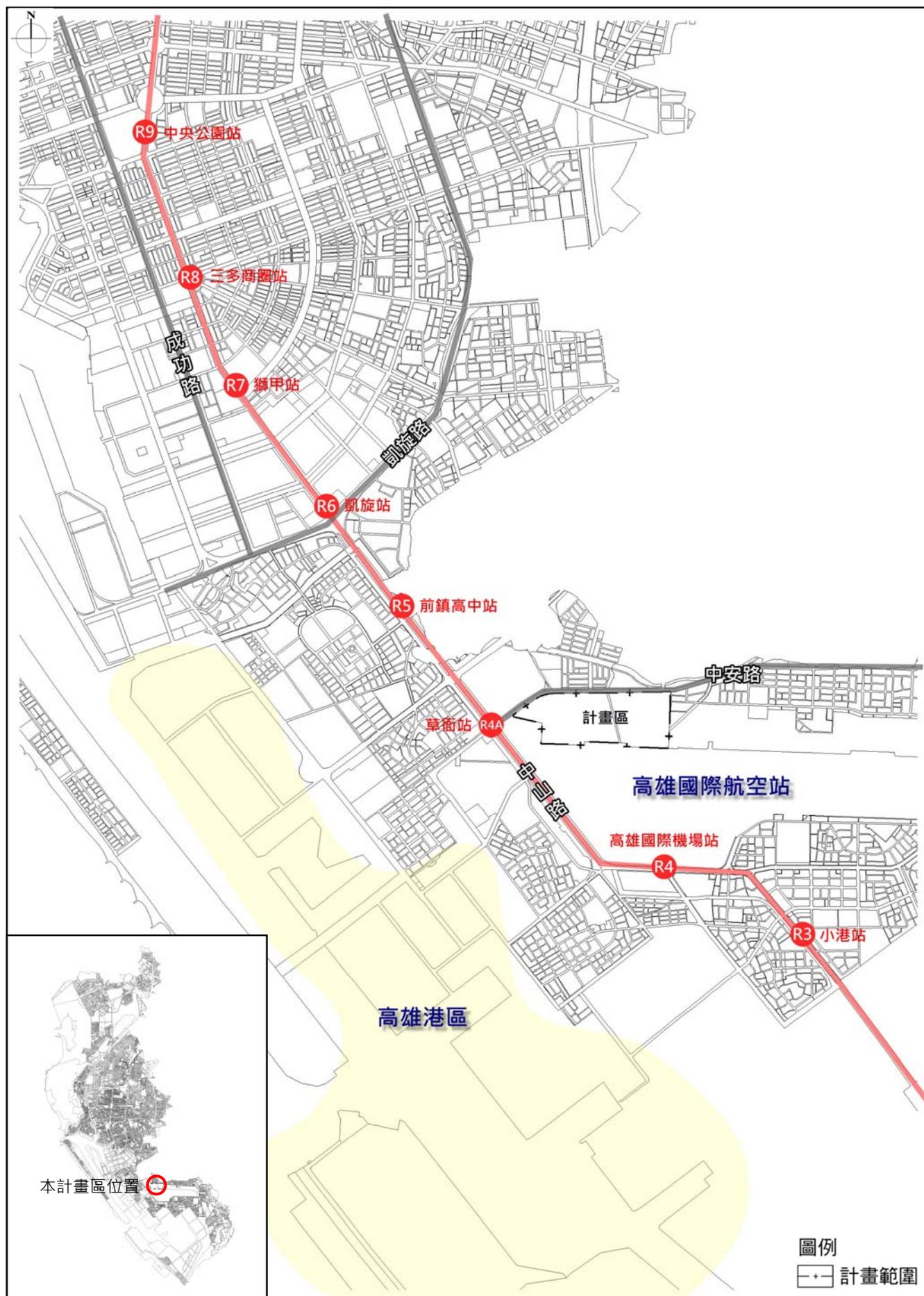


圖 1-2-1 計畫位置示意圖

## 第二章 上位及重大投資建設計畫

### 第一節 上位計畫

以下就國家政策、空運發展、產業推動、兩岸交流、都市及區域發展等不同之中央政策進行彙整分析，各計畫相關內容說明如下：

#### 一、國家發展之政策與計畫

國家發展之政策與計畫包括自由經濟示範區規劃方案、國家發展計畫（102年～105年）、黃金十年國家願景等相關計畫（詳表2-1-1所示），經上述計畫指導未來自由經濟示範區之規劃將可引入智慧運輸、國際物流、國際轉運等需求，有助於本計畫進行空港產業專區開發規劃招商。

表 2-1-1 國家發展之政策與計畫彙整表

計畫名稱	內容摘要	對本計畫影響
自由經濟示範區規劃方案 (102)	以「高附加價值之高端服務業為主，促進服務業發展之製造業為輔」，充分利用我國人力、技術、資通訊、區位及兩岸優勢，發展以下高附加價值之經濟活動：智慧運籌、國際醫療、農產加值及產業合作。 高雄港有自由貿易港區已列為第一階段自由經濟示範區。	本計畫區位於高雄國際空港及海港重要交通樞紐，如能配合自由經濟示範區規劃方案進行空間整合規劃，將有利於再造南臺灣國家門戶，一併帶動海空雙港加值建設效益。
國家發展計畫（102至105年度） (102)	執行「經濟動能推升方案」，推動產業多元創新，促進輸出拓展市場，強化產業人力培訓，促進投資推動建設。	高雄國際機場為臺灣重要之航空運輸基地，未來本計畫區應配合我國經濟動能推升方案，做為高雄地區客貨輸出重要基地。
黃金十年國家願景 (100)	定位臺灣為「全新創新中心、亞太經貿樞紐、臺商及跨國企業營運總部」，並以「壯大臺灣、連結亞太、布局全球」為策略，積極開放鬆綁，使臺灣企業縱橫全球。為掌握亞太經濟區域整合商機，確立台灣東亞海空樞紐地位，將積極透過「海空樞紐」施政主軸，提升我國海空國際競爭力。	本計畫如能進行土地有效之活化利用，將有助於南部地區整體經濟發展，並促進我國成為亞太經貿樞紐目標。

#### 二、空運發展政策與計畫

國際空運發展之政策與計畫包括交通部中程施政計畫（102至105年度）、101年運輸政策白皮書及海峽兩岸空運補充協議等相關計畫（詳表2-1-2所示），經上述計畫指導高雄國際機場為臺灣南部重點航空要地，未來應配合兩岸通航協議，積極協助高雄國際機場發揮國際及國內航空運輸發展，故本計畫後續應規劃可引進航空客貨物流運輸產業之發展空間，並發揮本計畫區土地開發之利用效能。

表 2-1-2 空運發展政策與計畫彙整表

計畫名稱	內容摘要	對本計畫影響
交通部中程施政計畫（102至105年度） （102）	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 策略目標：提升海空運服務水準及落實交通安全。</li> <li>2. 研提高雄機場北側都市計畫劃定為機場用地取得計畫：自100至105年度分6年分期分區辦理取得高雄市小港區廈莊段882地號等，位於高雄機場北側距跑道中心線167.5公尺及部分距跑道中心線197.5公尺劃定為「機場用地」之公私有土地，取得面積合計約24.63公頃。預計民國105年完成用地取得。</li> </ol>	本計畫應配合高雄機場之發展，研擬適當空運之關聯產業之空間發展構想及土地規劃，有效吸引廠商投資開發，提高本計畫區之土地開發成效。
交通部101年運輸政策白皮書 （102）	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 臺灣形塑成東亞空運的樞紐，創造經濟效益及工作機會，帶動21世紀臺灣的經濟轉型，成為我國經濟發展的推動引擎。對於產業經濟發展限入困境的當前，成為「國際空運樞紐」應係我國空運發展最企盼達成的願景。</li> <li>2. 空運發展目標：「聚焦全球航網，提昇國際航空客貨運量」及「接軌國際標準，降低航空器失事率」。</li> <li>3. 6大空運發展關注面向：國際航空市場、國內航空市場、服務效能、機場發展、友善綠色、飛航安全。</li> </ol>	未來本計畫區應朝提高高雄機場航空運輸效能方向規劃，積極配合我國接軌國際之空運發展目標，研擬適切之空間發展構想，發揮本計畫區之開發成效。
陸委會海峽兩岸空運補充協議 （98）	為促進海峽兩岸經貿關係發展，便利兩岸人民往來，財團法人海峽交流基金會與海峽兩岸關係協會就兩岸空運直航事宜，經平等協商，乃於民國98年達籌海峽兩岸空運補充協議，並於該補充協議自簽署之日起各自完成相關準備後生效。	未來本計畫區應因應兩岸直航發展，規劃航空倉儲轉運、國際貿易、郵電通信及精密製造等產業發展空間，以利提供客貨轉口、轉運與加值物流倉儲商機。

### 三、產業推動政策與計畫

產業推動政策與計畫包括台灣產業結構優化-三業四化具體行動計畫、經濟部2020產業發展策略、推動六大新興產業方案及挑戰2008國家發展重點計畫等相關計畫（詳表2-1-3所示），經上述計畫指導未來本計畫區應可結合製造與服務機能，提升整體區域之產業能量，並配合產業轉型提高國內產業競爭力。

表 2-1-3 產業推動政策與計畫彙整表

計畫名稱	內容摘要	對本計畫影響
經濟部台灣產業結構優化-三業四化具體行動計畫 （101）	篩選出創新時尚紡織、物流產業服務科技化、資訊服務業國際化、智慧生活、工具機智慧製造等作為三業四化之示範亮點產業，後續依各該產業之推動策略、推動作法與未來創新作法等據以執行，以及協助擴大推廣至其他部會，發揮引領整體產業發展之效果。	本計畫區配合高雄機場推動各級產業高值化之產品進出物流運輸策略，提高本計畫區倉儲轉運開發效能。

表 2-1-3 產業推動政策與計畫彙整表 (續)

計畫名稱	內容摘要	對本計畫影響
經濟部 2020 產業發展策略 (100)	以「創新經濟、樂活台灣」作為願景，朝「傳統產業全面升級」、「新興產業加速推動」及「製造業服務化、服務業國際化科技化」等三大主軸，推動產業發展政策，促進我國產業結構調整與優化。	本計畫區透過有效土地活化，將可提升高雄機場運輸效能，及我國產業國際化科技化」之實踐成效。
經建會推動六大新興產業方案 (98)	選定生物科技、綠色能源、精緻農業、觀光旅遊、醫療照護及文化創意等六大產業，由政府帶頭投入更多資源，並輔導及吸引民間投資，以擴大產業規模、提升產值及提高附加價值，在維持我國經濟持續成長的同時，亦能兼顧國民的生活品質。	高雄市已逐漸形成具備六大新興產業之發展環境，本計畫未來應協助高雄機場做為全市產業發展之產品物流運輸支援基地，進行妥善之土地規劃。
經建會愛台 12 建設 (97)	<p>提出包含便捷交通網、高雄港市再造、中部高科技產業新聚落、桃園國際航空城、智慧台灣、產業創新走廊、都市及工業區更新、農村再生、海岸新生、綠色造林、防洪治水及下水道建設等十二項優先建設，總計包括 284 項實施計畫。</p> <p>高雄港市再造係利用高雄港海運樞紐地理優勢，連結東亞地區重要海港，吸引製造、運籌等產業在高雄地區設立國際發貨中心與營運總部，推展新興產業，降低物流運輸成本，發展高雄都會區為南台灣經貿火車頭。重要辦理項目包括：推動高雄地區產業再生；辦理高雄港市再造整體規劃方案；擬訂台灣地區主要港口因應兩岸直航發展策略；辦理高雄港洲際貨櫃中心第一期工程；以及建構便捷聯外通道等，經費需求概估約 388 億元。</p>	未來本計畫區應配合高雄港市再造及高雄市政建設，協助完備高雄機場運輸及生產環境，以利提高國內產業競爭力。
經建會挑戰 2008 國家發展重點計畫 (91~94)	<p>藉由人才、研發創新、全球運籌通路與生活環境四個投資主軸的確立，選定 10 大重點發展計畫：E 世代人才培育、文化創意產業發展、國際創新研發基地、產業高值化、觀光客倍增、數位台灣、營運總部、全島運輸骨幹整建、水與綠建設及新故鄉社區營造。</p> <p>民國 91 年 5 月 31 日將民國 90 年 11 月行政院核定之「高雄加工出口區設置倉儲轉運專區小港專區整體規劃暨擴區設置計畫書」更名為「高雄航空貨運園區計畫」，規劃航空貨物集散站、物流中心、商務大樓、停機坪、滑行道發展為南部航空轉運中心，主辦機關為經濟部加工出口區管理處。</p>	本計畫區應積極配合營運總部計畫之建設海空聯港「高雄雙港計畫」，擬定本計畫區適宜之產業及空間發展定位。

## 四、都市及區域發展計畫

都市及區域發展計畫包括國土空間發展策略規劃、高雄海空經貿城整體發展綱要計畫及高雄市綜合發展計畫等相關計畫（詳表2-1-4所示），經上述計畫指導未來本計畫區應基於全市整體空間布局，配合高雄國際海空雙港此亞太樞紐戰略，整合促進本計畫區成為高雄與國際接軌基地，藉以串連國際海空物流系統。

表 2-1-4 都市及區域發展計畫彙整表

計畫名稱	內容摘要	對本計畫影響
國土空間發展策略規劃 (99)	以強化國際接軌能力及門戶地區功能為高雄地區之發展策略，並研提提升國際海空港整體運籌能力及加速推動海空港門戶整體開發兩大具體措施。	本計畫區及周邊土地應積極促使高雄發揮國際海空港整體運籌能力，並加速推動海空港門戶整體開發。
高雄海空經貿城整體發展綱要計畫 (99)	高雄市擴建路以南地區，應以海港為主，空港為輔，建設洲際貨櫃中心，聯外道路，發展海空港自由貿易港區引進運籌增值等港埠關聯產業；高雄市擴建路以北地區，則結合經貿園區、旗津、柴山，發展金融經貿、企業總部與生活生態機能等，為高雄海空經貿城經貿生活區。在既有產業及結合海空港優勢下，未來應鼓勵運籌及增值型等產業，如：小港機場北側農業區、高雄航空貨運園區。	依據該計畫指導本計畫區應結合空港優勢發展運籌增值產業。
高雄市綜合發展計畫 (96)	提出高雄市6大旗艦產業，包括「流通服務業」、「遊艇產業」、「綠色能源產業」、「觀光產業」、「生產者服務業」及「傳統產業高值化」等，促進原高雄市主流產業之成形，並健全「運籌城市」應有機能。	本計畫區未來應協助高雄發展旗艦產業、觀光商業及物流產業等，藉由整合物流運輸及客運服務進行本計畫區之土地開發，健全高雄機場周邊地區之空運機能，並提高全市都市開發效益。

## 第二節 重大投資建設計畫

為了解高雄市近年重大投資建設發展，以下就高雄航空貨運園區及周邊地區近年交通建設、產業園區開發建設及大型土地開發建設等重大投資計畫進行彙整分析。各計畫相關內容說明如下，詳表2-2-1及圖2-2-1所示：

交通建設包括高雄港第二港口跨港橋計畫及國道七號高雄港東側聯外高速公路路段計畫等相關計畫，待計畫完成後，將提供高雄市及高雄港區更完善之對外交通網絡，利於本計畫區之對外交通，增加本計畫區之客貨物流及運輸效能；產業園區開發建設包括南星自由貿易港區土地開發計畫、南星計畫遊艇產業園區開發規劃及高雄軟體科技園區加速發展計畫等相關計畫，待計畫完成後，將可提升高雄地區之產業競爭力，未來本計畫區之開發如可與既有產業有效鏈結，將可發揮產業乘數效應，提升本計畫區之航空貨運利用價值；周邊大型土地開發建設為大魯閣草衙道計畫，將提供本計畫區周邊商業及多元化遊憩發展機能空間，未來本計畫可藉高雄目前土地開發建設利基，透過本計畫區整合高雄機場周邊產業開發，利於再造南臺灣國家門戶，進而帶動高雄海空雙港加值建設效益。

表 2-2-1 重大投資建設計畫彙整表

類別	計畫名稱	內容摘要	對本計畫影響
交通建設計畫	高雄港第二港口跨港橋計畫 (102)	規劃跨越旗津第4貨櫃中心及洲際貨櫃中心之高雄港第二港口跨港橋，以解決高雄市區至港口間交通壅塞問題。港務局已完成二港口跨港大橋興建計畫，全長4.7公里，工程造價約新台幣193億元，目前交通部尚未核定，表示將視國道7號通車後效益再行評估。	該計畫若核定興建後將解決高雄港對外交通壅塞問題，未來配合本計畫活化再利用，將可協助高雄海空運輸整體發展成效。
	國道七號高雄港東側聯外高速公路路段計畫(草案) (99)	國道七號路線規劃起自南星路，迄至國道10號，全長約23公里，沿線設置南星端、林園交流道、大坪頂交流道、小港交流道、大寮系統交流道、鳳寮交流道、烏松交流道、仁武系統交流道等8處匝道或交流道。總經費約660億元，目前辦理第二階段環評作業。	國道七號興建完成後，可提升高雄港之對外交通環境，並可改善本計畫區周邊交通壅塞及大型車輛匯集等交通問題。
產業園區開發計畫	南星自由貿易港區土地開發計畫 (102)	預計於高雄市小港區之南星段及紅毛港段土地，規劃一處引進產業以綠能(太陽能)產業之生產、製造、貿易、倉儲、物流、組裝及簡易加工後轉外銷為主之自由貿易港區。	為本計畫區周邊重要之產業園區，本計畫如妥善進行倉儲轉運專區之土地規劃，將可與其相輔相成，帶動高雄整體產經發展。

表 2-2-1 重大投資建設計畫彙整表 (續)

類別	計畫名稱	內容摘要	對本計畫影響
產業園區開發計畫	南星計畫遊艇產業園區開發規劃 (99)	於高雄市西南側南星計畫區，規劃西至南星計畫填築完成之海埔新生地，東至南星路之80米道路用地西界，北至大林蒲貨櫃車停車場用地南界，南至鳳鼻頭漁港北側，總面積約113.10公頃之遊艇產業園區，提供未來遊艇廠商發展巨型遊艇生產製造用地需求。	配合未來遊艇產業園區開發，提供高雄便利之航空客運服務，協助高雄發展遊艇生產製造及遊艇度假休閒活動，促進高雄成為南部地區重要之休閒遊憩據點。
	高雄軟體科技園區加速發展計畫 (96)	引進產業以數位內容產業為主，並以相關之資訊服務業、企業營運總部及其研發設計中心等需求為輔，另配合以支援性服務業，以架構園區整體產業藍圖，建構優質化投資環境、塑造產業群聚效果，進而結合各界資源做行銷，提出招商策略，並藉由各項配套獎勵方案，促使高雄軟體科技園區成功加速發展。	未來本計畫區可延續該計畫之產業群聚成效，強化本計畫區倉儲轉運專區功能促進高雄地區整體產業發展。
大型土地開發計畫	大魯閣草衙街道計畫 (102)	於小港區規劃一處基地面積26,306坪，預計的商業樓地板面積約30,600坪，零售佔47%、餐飲27.7%、娛樂25.3%。目前已順利完成主力店的招商，也在民國102年7月底順利通過都市設計審議及交通影響評估，預計全案在民國104年第4季即可開幕營運。	該計畫鄰近本計畫區，未來可提供本區零售餐飲及休閒娛樂機能，協助高雄機場發展航空客運。

## 二、小結

本計畫之空間發展除受臺灣國際發展、空運發展、產業推動、兩岸產業交流、都市及區域發展相關計畫影響外，亦受周邊大魯閣草衙街道計畫、高雄多功能經貿園區及高雄機場等各項投資建設影響。未來本計畫於研擬土地發展定位與機能分析時，應考慮下列事項：

- (一) 考量我國現正推動之自由經濟示範區計畫，提供智慧運輸、國際物流、國際轉運等產業所需發展空間，並配合我國經濟動能推升方案，進行本計畫區倉儲轉運專區之活化利用。
- (二) 依循我國整體空間發展策略，配合高雄國際海空雙港之亞太樞紐戰略，提供高雄地區新興產業、物流產業及觀光商業等發展空間，擴大本計畫區土地開發效益，並健全高雄市整體城市機能，提高全市都市開發效益。
- (三) 鏈結高雄市既有產業及各項工商投資開發計畫，尋找可協助高雄市產業轉型及產業群聚效應之產業進駐，妥善進行倉儲轉運專區之土地規劃，提升本計畫區之航空貨運利用價值。

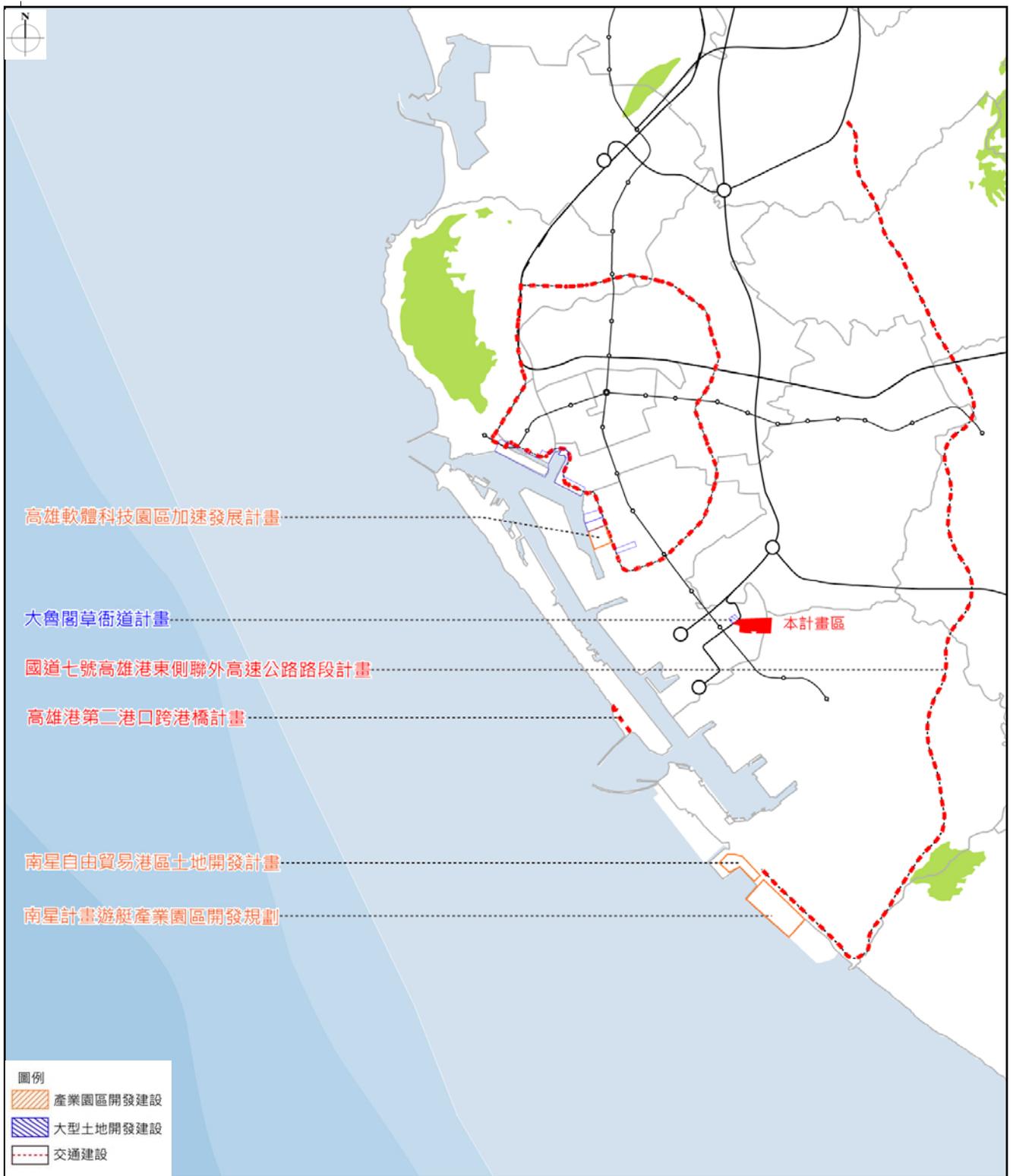


圖 2-2-1 周邊重大投資建設計畫分布示意圖

## 第三章 現行都市計畫

### 第一節 歷次都市計畫檢討變更摘要

有關本計畫區相關歷次都市計畫變更歷程彙整如表3-1-1所示，本計畫跨3處都市計畫，分別是「臨海特定區計畫」、「高速公路五甲交流道附近特定區計畫」及「崗山仔地區都市計畫」（見圖3-1-1），針對歷次都市計畫變更案內容摘要整理如下：

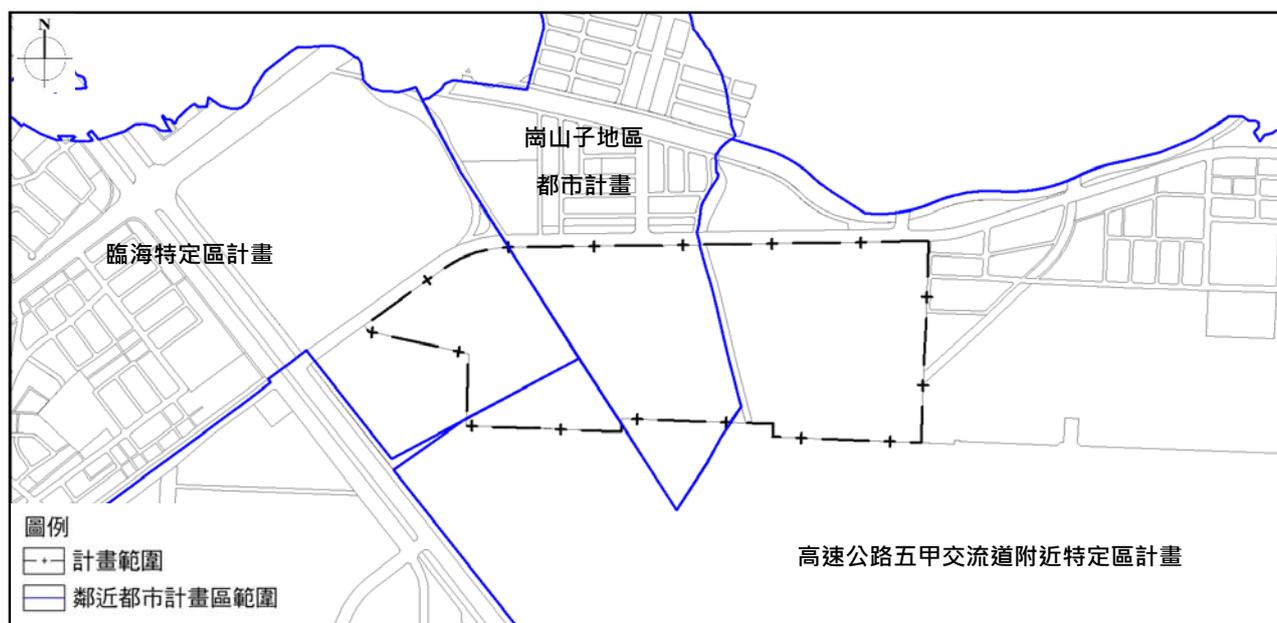


圖 3-1-1 計畫範圍跨三處都市計畫區示意圖

表 3-1-1 歷次都市計畫變更綜理表

案號	公告日期	公告字號	公告案名	說明
140	66.06.06	高市府工都字第051483號	本市國際機場禁建範圍	劃定航空站四周禁限建範圍，計畫區位於水平限建高度73.5公尺範圍內及轉接面高距比1:7範圍內。
343	84.04.15	高市府工都字第12137號	變更高雄市崗山仔都市計畫（配合紅毛港遷村用地）案	涉及本計畫之變更內容為：變更農業區為住宅區、商業區及公園用地。
355	85.10.02	高市府工都字第26775號	變更高雄市都市計畫（部分崗山仔都市計畫及五甲交流道特定區計畫）（配合紅毛港遷村用地）案	涉及本計畫之變更內容為：配合GP台禁建區之管制，變更計畫區南側部分公園用地為機場用地。
396	88.12.15	高市府工都字第37851號	變更高雄市都市計畫部分崗山仔都市計畫、部分五甲交流道特定區計畫（配合紅毛港遷村用地及經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區）案	配合經濟部加工出口區之規劃，變更住宅區、商業區、公園用地、綠地用地及道路用地為特定倉儲轉運專用區，變更農業區為河道用地，變更機場用地為特定倉儲轉運專用區。
425	91.08.02	高市府工都字第0910036777號	變更高雄市都市計畫經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區綠地（部分特定倉儲轉運專用區、綠地及河道用地為河道用地及特定倉儲轉運專用區）案	配合小港特定倉儲轉運專用區開發計畫，訂定其開發專項、並使開發方式及開發計畫修正土地配合管制及都市設計要點等內容。
640	101.12.18	高市府都發規字第10135320401號	變更高雄市主要計畫部分特定倉儲轉運專用區、農業區、綠地、河道用地為機場用地（配合高雄機場北側跑道淨空改善）案	為提升飛航服務安全，需設置圍牆，增加徵收土地並配設GP台遷移至淨空區，變更特定倉儲轉運專用區、農業區及綠地用地為機場用地。

## 一、本市國際機場禁建範圍（66年）

依據「飛航安全標準及航空站、飛行場、助航設備四周禁止限制建築辦法」劃設禁限建範圍。而計畫區位於水平限建高度海拔73.5公尺範圍內及轉接面高距比1:7範圍內。

## 二、變更高雄市崗山仔都市計畫（配合紅毛港遷村用地）案（84年）

東起五甲交流道特定區，西至高速公路，北迄原五甲交流道與鳳山五甲地區相鄰，南至高雄小港國際機場。計畫總面積為55.07公頃。其中涉及計畫區之變更內容：變更農業區為住宅區、變更農業區為商業區及變更農業區為公園用地。

## 三、變更高雄市都市計畫（部分崗山仔都市計畫及五甲交流道特定區計畫）（配合紅毛港遷村用地）案（85年）

涉及計畫區之變更內容如后：計畫區南側原計畫為公園用地，由於局部土地係屬高雄機場內機場外助航台GP台之禁建區土地，土地權屬由民航局及台糖公司所有，為避免影響機場台干擾GP台功能，變更部分公園用地（1.96公頃）為機場用地。

## 四、變更高雄市都市計畫部分崗山仔都市計畫、部分五甲交流道特定區計畫及部分臨海特定區計畫（配合紅毛港遷村用地及經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區）案（88年）

配合紅毛港遷村用地及經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區，變更部分崗山仔都市計畫、部分五甲交流道特定區計畫及部分臨海特定區計畫，涉及計畫區之變更內容說明如下：

### （一）崗山仔都市計畫部分（中安路南側）

1. 變更第三種住宅區（5.21公頃）為特定倉儲轉運專用區。
2. 變更第三種商業區（5.27公頃）為特定倉儲轉運專用區。
3. 變更公園用地（2.63公頃）為特定倉儲轉運專用區。
4. 變更綠地用地（0.03公頃）為特定倉儲轉運專用區。
5. 變更道路用地（2.42公頃）為特定倉儲轉運專用區。
6. 變更農業區（0.006公頃）為河道用地。

### （二）臨海特定區計畫部分（中山路以東、中安路以南）

變更機場用地（9.15公頃）為特定倉儲轉運專用區。

## 五、變更高雄市都市計畫經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區（部分特定倉儲轉運專用區、綠地及河道用地為河道用地、綠地及特定倉儲轉運專用區）案（91年）

本區原屬小港機場北側之機場用地，經濟部加工出口區管理處選定本區以設置小港特定倉儲轉運專用區，故提案於「變更高雄市都市計畫部分崗山仔都市計畫、部分五甲交流道特定區計畫及部分臨海特定區計畫（配合紅毛港遷村用地及經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區）案」內辦理都市計畫個案變更，業於民國88年12月15日公告實施。為確保區內環境品質，高雄市政府建議未來本案之建築開發，應經由高雄市政府都市設計審議委員會之審查，且區內開發應由開發單位（經濟部加工出口區管理處）所研訂之整體開發計畫及相關規劃設計原則辦理，另為配合本區河道用地之現況，修正主要計畫書、圖，爰辦理本區都市計畫之變更。

計畫範圍位於小港機場以北、中安路以南、紅毛港遷村用地南端之東西兩側，面積約38.78公頃。配合計畫區西側之河道用地使用現況調整，變更特定倉儲轉運專用區及綠地用地為河道用地，變更河道用地為特定倉儲轉運專用區及綠地用地，另為促進鄰近土地之相容使用，提升計畫品質，配合整體開發計畫一併修正土地使用管制內容及都市設計要點，詳後說明。

## 六、變更高雄市主要計畫部分特定倉儲轉運專用區、農業區、綠地用地、河道用地為機場用地（配合高雄機場北側跑道淨空改善）案（101年）

為因應飛航措施標準及維護國際機場之地面安全，交通部民用航空局高雄國際航空站需提升本站飛航服務安全以符合ICAO規定之需要，考量尚須設置機場圍牆（高約2.5公尺）限於轉接面（高距比為1:7）限建高度之規定，需增加徵收17.5公尺及GP台（滑降台）需遷移至淨空區外，將北側圍牆外至距跑道中心線167.5公尺及部份距跑道197.5公尺範圍內，變更部份特定倉儲轉運專用區、農業區、綠地用地及河道用地為機場用地，依內政部97年12月19日內授營都字第0970204165號函同意准依都市計畫法辦理都市計畫個案變更。

為提升本站飛航服務安全及符合ICAO規定之需要及GP台（滑降台）之設置，擴大機場範圍，變更部分特定倉儲轉運專用區3.08公頃、農業區17.87公頃、綠地用地3.52公頃及河道用地0.16公頃為機場用地。

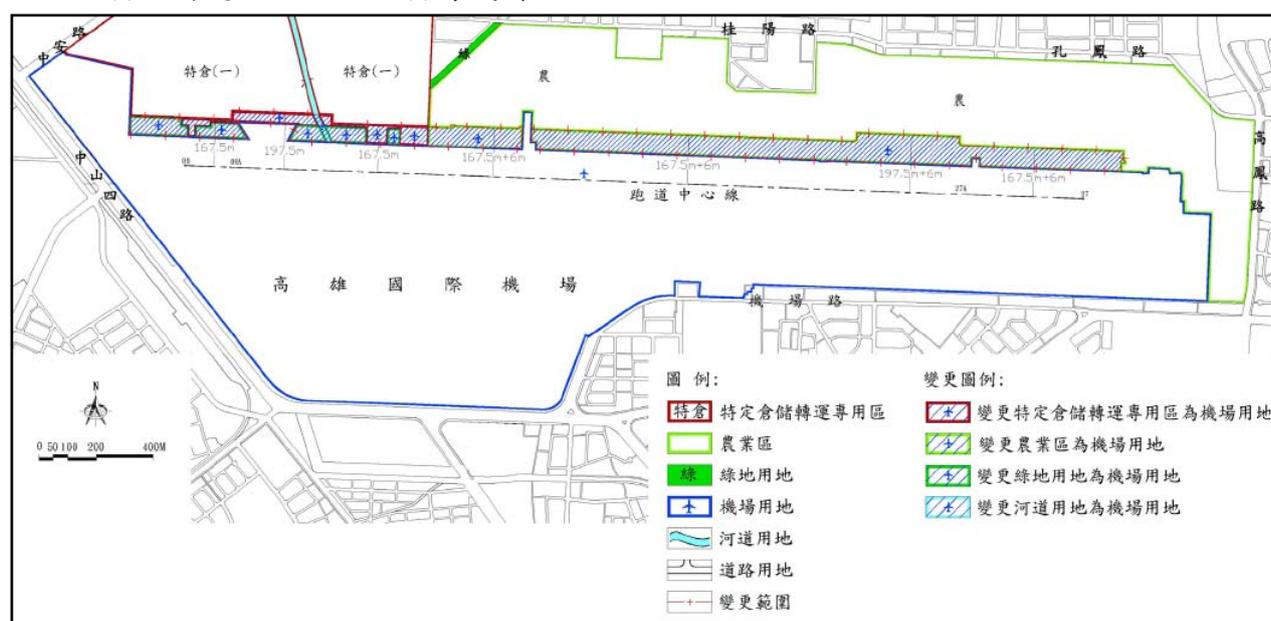


圖 3-1-2 變更高雄市主要計畫部分特定倉儲轉運專用區、農業區、綠地用地、河道用地為機場用地（配合高雄機場北側跑道淨空改善）案變更內容示意圖

## 第二節 原都市計畫概要

計畫區內現行都市計畫為特定倉儲轉運專用區及河道用地，依數值圖檔實際量測面積為48.07公頃，計畫區北側為紅毛港遷村用地，多為住宅區及公園用地；西北側為交通用地，現況係大魯閣草衙道投資開發案，正在興闢中；東側有接臨住宅區及農業區；南側為高雄國際航空站，詳如表3-2-1及圖3-2-1所示。

表 3-2-1 計畫區現行都市計畫土地使用分區面積綜理表

土地使用分區	面積（公頃）	百分比（%）
特定倉儲轉運專用區	47.43	98.67
河道用地	0.64	1.33
合計	48.07	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。

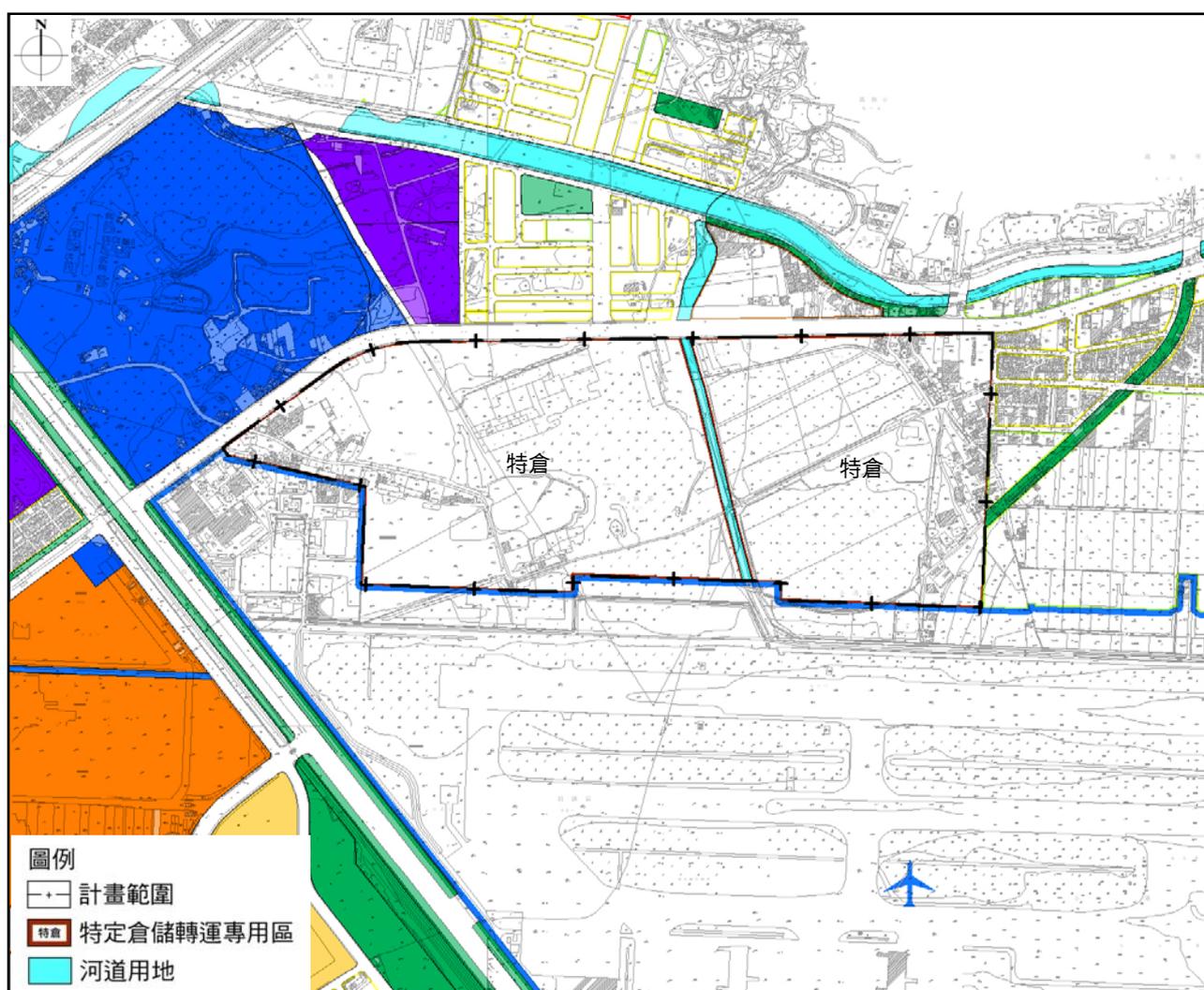


圖 3-2-1 現行都市計畫示意圖

計畫區現行都市計畫係91年8月2日公告實施「變更高雄市都市計畫經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區（部分特定倉儲轉運專用區、綠地及河道用地為河道用地、綠地及特定倉儲轉運專用區）案」、101年12月18日公告實施「變更高雄市主要計畫部分特定倉儲轉運專用區、農業區、綠地用地、河道用地為機場用地（配合高雄

機場北側跑道淨空改善)案」，以下將針對前開二都市計畫案之事業及財務計畫、土地使用分區管制要點及都市設計要點，重點摘錄綜整說明如下：

### 一、事業及財務計畫

依據區位特性及開發之需要，現行計畫設定全區開發進度主要依A、B、C、D四區分區開發，依據86年5月8日行政院台(86)經18448號函核定之內容，與未來核定之開發計畫，小港特定倉儲轉運專用區屬於經濟部加工出口區管理處開發之工程內容，由經濟部加工出口區管理處負責辦理。預計需投入之工程費用及土地徵收費用共計約22億元，依行政院經濟建設委員會指示，列入經濟部先期建設計畫，以下針對開發主題及開發方式說明：



圖 3-2-2 A、B、C、D 區開發區塊示意圖

#### (一) 開發主體

##### 1. 小港特定倉儲轉運專用區 A 區

本區由經濟部加工出口區管理處以徵收方式取得非台灣糖業股份有限公司所有之土地後，與台灣糖業股份有限公司共同開發。

## 2. 小港特定倉儲轉運專用區 B 區

B 區則考量整體規劃，協調由土地所有權人台灣糖業股份有限公司配合全區之整體規劃自行開發。

## 3. 小港特定倉儲轉運專用區 C 區

本區由土地所有權人台灣糖業股份有限公司依經濟部加工出口管理處之開發計畫內容自行開發。

## 4. 小港特定倉儲轉運專用區 D 區

由於本區多屬私人土地，由經濟部加工出口區管理處依程序報編納入加工出口區範圍，並以徵收方式辦理土地取得及與台灣糖業股份有限公司共同開發。

### (二) 開發方式

#### 1. 小港特定倉儲轉運專用區 A 區

##### (1) 公共設施

由台灣糖業股份有限公司負責興建，其中停機坪、滑行道工程費用由經濟部加工出口區管理處負擔。

##### (2) 建築物

由開發單位依經濟部加工出口區管理處核准之內容興建。

#### 2. 小港特定倉儲轉運專用區 C 區

##### (1) 公共設施

區內公共設施由台灣糖業股份有限公司興建，其中停機坪、滑行道工程費用由經濟部加工出口區管理處負擔。至小港特定倉儲轉運專用區C區左側河道用地，建議先由交通部民航局辦理用地取得及開闢，未來經濟部加工出口區管理處如有公益或事業上之使用需求，再逕洽該用地主管單位辦理。

##### (2) 建築物

由台灣糖業股份有限公司依經濟部加工出口區管理處核准之內容興建。

#### 3. 小港特定倉儲轉運專用區 D 區

經濟部加工出口區管理處徵收土地及與台灣糖業股份有限公司共同開發。

##### (1) 公共設施

由台灣糖業股份有限公司負責興建，其中停機坪、滑行道工程費用由經濟部加工出口區管理處負擔。

## (2) 建築物

由開發單位依經濟部加工出口區管理處核准之內容興建。

## (三) 分期分區開發計畫

計畫區開發進度主要依C、B、A、D四區順序開發，為主要分期依據。預定分為四個期程，並於2008年完成（可視市場需要調整開發期程）。

### 1. 第一期開發工程（C區）

於2002年開始C區的興建，並於2003年完成C區內道路等公共設施、物流中心／廠房建築興建，以及一座年處理量可達25萬噸的航空貨運集散站。預計於計畫變更通過後，隨即展開細部設計及工程施工，以及時提供產業對倉儲轉運專用區用地之殷切需求。將辦理之工程項目如下：

- (1) 整地、道路工程
- (2) 電力工程
- (3) 電信、資訊網路工程
- (4) 給水工程
- (5) 景觀綠化工程
- (6) 保全系統
- (7) 污水管線及處理設施
- (8) 雜項工程
- (9) 施工安全衛生及環保措施

### 2. 第二期開發工程（B區）

於2004年開始B區的興建，並於2005年完成B區內道路等公共設施，物流中心／廠房建築興建，以及一座年處理量可達25萬噸的航空貨運集散站，累計年處理量可達到50萬噸。

### 3. 第三期開發工程（A區）

A區將於辦理土地徵收程序後才展開開發作業，因此實施之開發期程，將視土地徵收作業之情形，彈性調整。初步於2006年開始A區的興建，並於2008年完成A區內道路等公共設施、物流中心／廠房建築興建。另於2007年將C區之航空貨運集散站的年處理容量提升至40萬噸的規模。

#### 4. 第四期開發工程（D區）

於2007年開始D區的興建，並於2008年完成D區內公共設施興建。另於2009年完成將B區之航空貨運集散站的年處理容量提升至40萬噸的規模。另全區之停機坪、滑行道則配合土地取得計畫及本專區的興建進度，分三期興建完成。

##### （1）第一期

於2002至2003年興建完成，擴大小港專區東側與主跑道連接的滑行道出入口及與C區內航空貨運集散站鄰接的四個停機坪及滑行道等設施。

##### （2）第二期

於2004至2005年興建完成與B區內航空貨運集散站鄰接的四個停機坪及滑行道等設施。

##### （3）第三期

於2007至2008年興建完成擴大小港專區西側與主跑道連接的滑行道出入口及其它滑行道等設施。

### 二、土地使用分區管制要點

本要點主旨在於確保都市發展方向，並達成高雄小港特定倉儲轉運專用區之計畫目的。

- （一）計畫區劃設之特定倉儲轉運專用區，其區內得為下列土地及建築物之使用，塔台、停機坪、滑行道及其相關附屬設施、航空物質供應、航空貨運集散、航空機隊維修廠、文康設施（體育場所、集會場所、文康活動中心）、公務機關、人民團體、餐飲業、批發業、個人服務業、觀光旅遊及服務業、陸上／航空運輸業、倉儲業、物流加工區、資訊服務業、加油站、加工出口區設置管理條例所規定之區內事業及其他供區內使用之必要性設施。區內並允許飛行器由機場直接進出。
- （二）計畫區劃設之特定倉儲轉運專用區，其區內禁止為下列土地及建築物之使用：雙併住宅、多戶住宅、商務住宅、教育設施、圖書館及醫療機構。其餘未明訂得否使用之項目應經高雄市都市計畫委員會審查通過後方允許使用。
- （三）計畫區劃設之特定倉儲轉運專用區，區內建築物高度應符合「飛航安全標準及航空站、飛行場、助航設備四週禁止限制建築辦法」之規定，且其建蔽率不得超過50%，容積率總量不得超過300%。
- （四）計畫區之停車空間規定依建築技術規則施工篇第五十九條規定辦理。
- （五）建築物附屬設施裝卸停車位規定：
  - 1.本都市計畫區內之建築物非屬於宿舍、文教設施、社服設施及服務業者，其裝卸車位不得少於下列標準：

建築總地板面積（平方公尺）	應附設裝卸貨位數（個）
1000以下	0
超過1000，未滿2000部分	1
超過2000，未滿4000部分	2
超過4000，未滿6000部分	3
超過6000部分	每增加6000平方公尺增設一個
備註：	
一、每滿10裝卸位應於其中設置一個大貨車裝卸位。	
二、最小裝卸位尺度：	
1.小貨車裝卸位長6公尺、寬2.5公尺、淨高2.7公尺。	
2.大貨車裝卸位長13公尺、寬4公尺、淨高4.2公尺。	
三、同一基地內之建築物，其設置裝卸位標準應分別就各該欄表列規定計算後（零數均應計入）予以累加後合併計算。	

2.區內之建築物除依前項設置裝卸停車位外，需設置垃圾車進出、停放與處理垃圾之空間，並應規劃子母車之停放空間供垃圾分類處理壓縮後放置之用。

（六）計畫區內作為公共設施使用面積比例不得小於專用區全部面積 35%，且不得計入法定空地，其中公園、綠地及廣場用地等使用面積比例不得低於專用區面積 10%。另為確保區內環境品質，未來本專用區之建築開發前，應先經由本市都市設計審議委員會審議通過，且若跑道、滑行道旁之綠地改為鋪面時，則其綠地應予補足。

### 三、都市設計要點

（一）每宗建築基地面積不得少於 500 平方公尺。

（二）一宗建築基地面積在 5,000 平方公尺以上建築開發，應提出建築開發計畫書，包括設計目標、設計構想及必要之環境影響分析。

（三）本特定倉儲轉運專用區東側與高雄市小港區桂林社區相鄰之部分，其建築牆面線應自基地至少退縮 30 公尺，其退縮部分得計入法定空地，並應綠化植栽，不得設置圍牆，且其綠覆率依據「高雄市綜合設計及高層建築實施綠化規定審查要點」規定計算，不得低於 80%，供為開放空間供公眾使用。

（四）本特定倉儲轉運專用區沿中安路側，其建築牆面線應自道路境界線至少退縮 30 公尺，其退縮部分得計入法定空地，並應綠化植栽，不得設置圍牆，且其綠覆率依據「高雄市綜合設計及高層建築實施綠化規定審查要點」規定計算，不得低於 80%，供為開放空間供公眾使用。

（五）本區沿中安路劃設之出入口應自道路境界線退縮 30 公尺留設，其寬度不得少於 30 公尺，且應留設適當之進出緩衝車道，以避免影響中安路交通之流暢。其退縮部分得計入法定空地，並得結合周邊開放空間以塑造廣場之意象。

（六）指定留設之開放空間需留設有一連續且平均寬度為 4 公尺之人行通道，與相鄰基地所留設之人行通道相接，並需配置適當植栽。

#### 四、其他

- (一) 計畫範圍內之原有灌排水設施及道路依規定改善，並於施工完竣後仍維持原有功能，後續相關管理維護事項，由需地機關與相關設施主管單位協議辦理。
- (二) 「變更高雄市主要計畫部分特定倉儲轉運專用區、農業區、綠地用地、河道用地為機場用地（配合高雄機場北側跑道淨空改善）案」變更後減少之綠地用地，原係供機場用地與經濟部加工出口區管理處小港特定倉儲轉運專用區緩衝之用，可提供緊急災害之區隔及避難用地。未來除設置滑降台必要設施外，餘皆為淨空之綠地，特定倉儲轉運專用區南側邊緣距離機場跑道中心線達 167.5 公尺以上，不影響原緩衝及緊急災害區隔功能。另機場跑道地帶為管制區，無法開放公眾使用，未來機場北側之小港特定倉儲轉運專用區，可利用其東側農業區、綠地及中安路北側國民小學作為緊急避難使用，亦可取代原綠地提供緊急避難之功能。

## 第四章 發展現況分析

### 第一節 自然環境條件分析

#### 一、地形地勢：基地平緩無坡度，適宜土地整體開發

計畫區屬嘉南平原的最南端，位於鳳山溪幹線之南側，地勢較為平坦。鳳山溪流域牛稠埔鐵路橋以西，鳳山區之地面標高由15公尺降至7公尺左右，而下游前鎮河於臨海特定區及前鎮地區之標高在2~7公尺之間。綜合而言，計畫區之地形平緩，且無明顯之坡降，適宜土地整體開發。

#### 二、地質與土壤：計畫區地質穩定且不活動斷層範圍

本計畫區之地質年代以全新世及更新世的岩層為主。土壤部分則係以為沖積土，沖積土係溪流河川沖積由砂岩（頁岩）風化生成之砂土或砂質壤土而成，為海拔100公尺以下之平地地區最常見的土壤，屬於地質穩定區域。依據「經濟部中央地質調查所」之台灣活動斷層調查結果，本區不在活動斷層範圍。

#### 三、氣候：計畫區降雨集中於夏季，是一個氣溫適宜的地區

本計畫範圍所屬之前鎮區及小港區因緯度、季風、地形及洋流因素，屬熱帶海洋性氣候，高溫多雨，年均溫為攝氏23度，高溫月為8月，日均溫約29度，年平均最低溫為攝氏18度左右；雨季方面降雨量全年約2,000公厘，為夏雨冬乾，每年5月至9月為雨季，平均雨量超過100公厘，佔全年總雨量90%以上，10月至翌年3月則為乾季。

#### 四、水文：計畫區周邊已完成河川整治，具備良好的排水功能。

鳳山溪排水系統流經農田、市區及工業區，屬於農田排水、市區排水及事業排水混合型之區域排水，下游出海口銜接前鎮河出海。中下游之幹線因流經市區其地勢平緩，而上游支分線（仁美分線、水寮分線一及水寮分線二）則屬山區排水。目前鳳山溪幹線大致已整治完成，故上游之洪水流經幹線時除部分未改善渠段外，其餘均能順利排出外海。因此鳳山溪排水系統之洪災防治重點主要為上游各支、分線未經整治之排水路，以及幹線局部瓶頸段。目前中上游之山仔頂支線、埕埔支線及鳳山圳均已完成排水整治之細部設計作業，其中埕埔支線已施工，將可進一步改善排水系統中之洪災狀況。另過埕支線目前僅整治至王生明橋下游渠段，而王生明橋上游約300公尺雖已新設石籠護岸，但未整段整治且加上曹公舊圳灌溉渠道渡槽跨越，造成渠道束縮，使得洪水時水流無法順暢而下，而溢淹至兩岸農田。

#### 五、災害潛勢：計畫區非屬淹水潛勢地區

本計畫依據國家災害防救科技中心之災害潛勢資訊，檢視102年前鎮區及小港區24小時累計降雨300~350公厘、450公厘及600公厘之情境，淹水潛勢地區多位於高雄港區周邊範圍，本計畫區非屬淹水潛勢地區，詳如圖4-1-1所示。

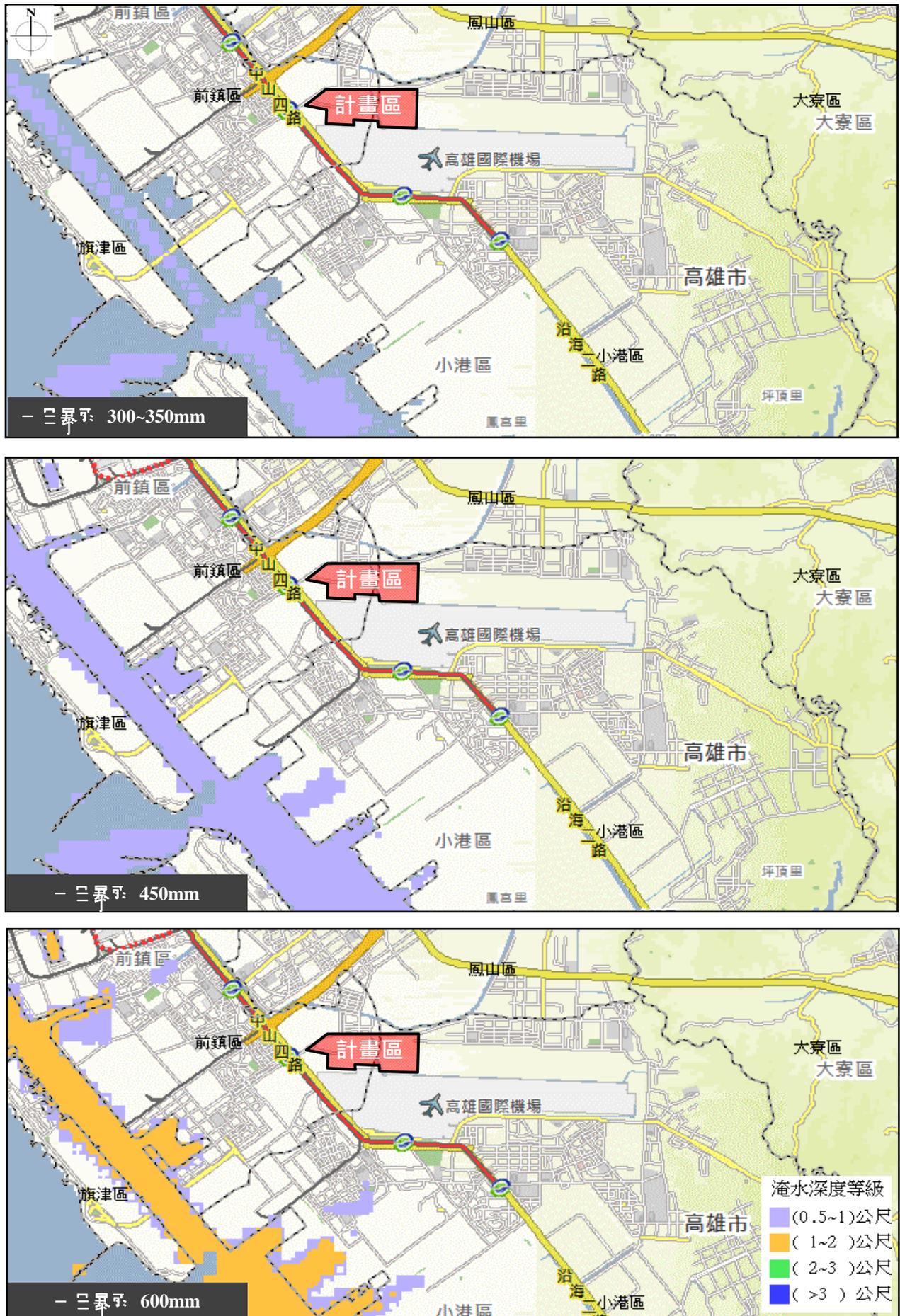


圖 4-1-1 102 年前鎮區、小港區淹水潛勢示意圖

## 第二節 產業經濟環境條件分析

本計畫收集國內官方統計資料、產業需求分析、全球經濟、時事、產業資料與全球趨勢論壇等相關資料分析，本計畫具備國際運輸區位與條件，應可把握現有產業趨勢，開發符合產業調整方向之國際物流，同時符合自由經濟示範區政策之產業，各項趨勢現況詳述如后。

### 一、臺灣產業發展趨勢

以下將先就我國總體產業發展趨勢、產業結構變遷、產業分布以及國際貿易結構，蒐集相關文獻與統計數據，分析各項產業趨勢。

#### (一) 臺灣總體產業發展趨勢：GDP 成長趨緩，需激勵消費或提高產業價值政策

統計我國85年至101年實質GDP與年成長率如圖4-2-1所示，分析我國實值GDP統計資料，85年至96年間我國實值GDP區趨勢屬正成長，97年後實值GDP年成長趨緩，至98年金融海嘯實值GDP成長率為-1.81%，為近15年來年成長率最低，99年至101年間雖為正成長，但實值GDP增長幅度已較85年至96年和緩，顯示在目前國際經濟情勢與臺灣產業結構組成下，GDP成長有限，需要有激勵消費或提高產業價值之政策，才能提高我國GDP成長率。

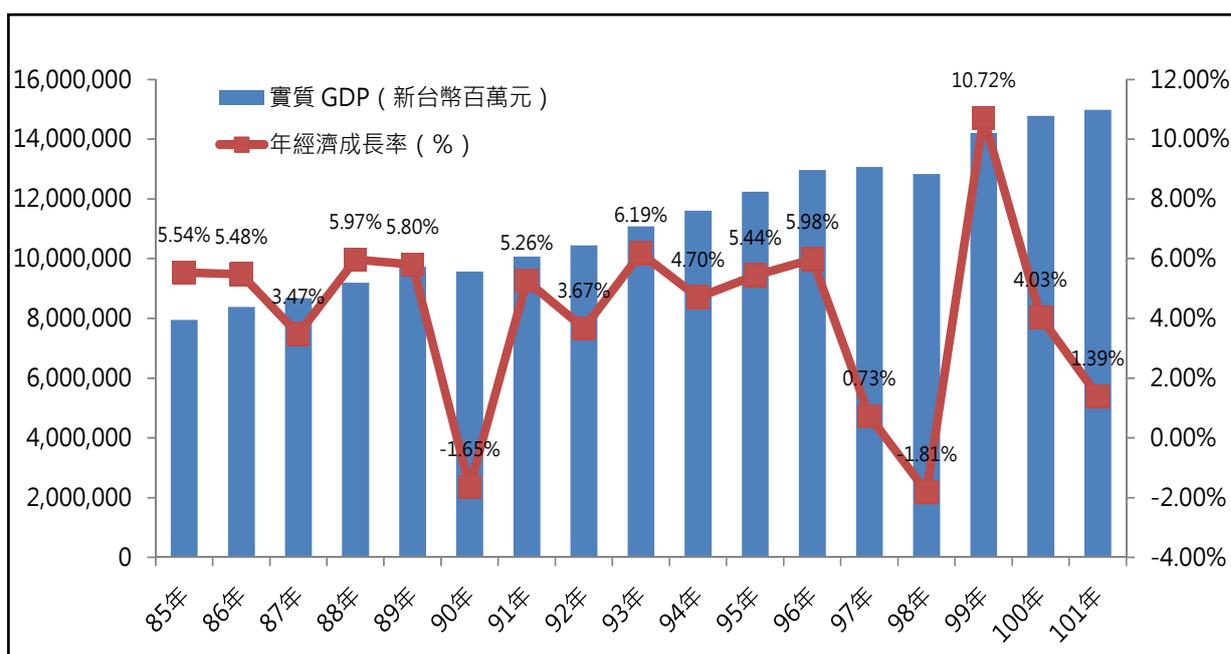


圖 4-2-1 我國 85 年至 101 年實質 GDP 與年經濟成長率趨勢統計圖

#### (二) 臺灣產業結構變遷

##### 1. 各級產業發展現況分析

- (1) 農業部門佔生產總額比例日益減少，由9.29%（71年）降為1.73%（101年）。
- (2) 服務業部門佔生產總額比例最高，81年後服務業佔比維持在62.36%至69.10%。

(3) 工業部門佔比在91年明顯成長，近10年生產總額佔比增加7.68%（91年~101年）。

## 2. 各行業別產業發展現況分析

依據內政部統計各行業別之生產毛額（實值金額）統計，綜整近5年國內各行業別實值生產毛額（實值金額）如表4-2-1所示，整體而言，我國主力產業為不動產及製造業為生產，惟兩者近年成長趨緩，後續需謹慎注意生產量能之維持，在網路科技、雲端科技與網路購物市場發展趨勢下，資訊及通訊傳播業與支援服務業發展亮眼，可配合產業趨勢，發展相關產業，以提高生產量能，各產業趨勢分析詳列如下。

- (1) 各部門產業皆呈現正成長，近5年平均成長率約為2.91%，農業部門、製造業部門與服務業部門近5年成長率分別為0.92%、4.77%與1.98%。
- (2) 以製造業、批發及零售業與不動產業為主力產業，合計此3項產業101年生產毛額約為8,392,232百萬元，佔全國生產毛額57.74%，其中製造業101年生產毛額為4,635,520百萬元，佔全國生產毛額約為31.89%。
- (3) 以製造業、資訊及通訊傳播業與支援服務業近5年生產總額增加成長率最高，近5年年平均成長率分別為5.44%、5.22%與4.51%。
- (4) 營造業與資訊及通訊傳播業近5年之生產毛額呈現負成長，近5年年平均成長率分別為-0.53%與-0.13%。

表 4-2-1 96 年至 101 年國內各產業生產毛額（實值金額）統計表

產業		96年	97年	98年	99年	100年	101年	近5年平均成長率
農業部門	農、林、漁、牧業	192,816	193,009	187,217	190,486	204,183	195,136	0.24%
	礦業及土石採取業	47,487	42,155	44,025	50,010	51,194	56,382	3.49%
	小計	240,303	235,164	231,242	240,496	255,377	251,518	0.92%
製造業部門	製造業	3,557,193	3,592,538	3,438,221	4,313,743	4,590,769	4,635,520	5.44%
	電力及燃氣供應業	154,092	150,076	149,794	159,753	163,606	164,679	1.34%
	用水供應及污染整治業	85,662	88,210	88,809	90,785	88,528	89,496	0.88%
	營造業	337,509	318,794	296,999	332,088	331,849	328,626	-0.53%
	小計	4,134,456	4,149,618	3,973,823	4,896,369	5,174,752	5,218,321	4.77%
服務業部門	批發及零售業	2,318,828	2,370,151	2,346,251	2,465,480	2,563,987	2,566,372	2.05%
	運輸及倉儲業	412,324	414,368	399,999	432,052	442,597	447,042	1.63%
	住宿及餐飲業	243,592	239,619	236,392	259,333	284,015	289,752	3.53%
	資訊及通訊傳播業	430,564	451,965	471,167	513,194	534,713	555,265	5.22%
	金融及保險業	946,299	925,520	854,064	909,696	942,865	940,203	-0.13%
	不動產業	1,100,855	1,108,549	1,129,293	1,164,782	1,178,475	1,190,340	1.58%
	專業、科學及技術服務業	275,257	274,076	281,820	303,192	312,222	307,169	2.22%
	支援服務業	173,724	186,309	182,873	197,591	207,559	216,609	4.51%
	公共行政及國防	899,194	906,340	913,979	942,642	945,254	955,219	1.22%
	教育服務業	587,898	592,131	606,601	611,693	619,451	627,060	1.30%
	醫療保健及社會工作服務業	364,543	375,414	393,409	394,662	410,399	415,962	2.67%

表 4-2-1 96 年至 101 年國內各產業生產毛額（實值金額）統計表（續）

產業		96年	97年	98年	99年	100年	101年	近5年平均 成長率
服務業部門	藝術、娛樂及休閒服務業	105,328	107,775	111,075	116,249	122,148	126,465	3.73%
	其他服務業	359,834	372,162	380,606	399,209	412,010	426,523	3.46%
	小計	8,218,240	8,324,379	8,307,529	8,709,775	8,975,695	9,063,981	1.98%
總計		12,592,999	12,709,161	12,512,594	13,846,640	14,405,824	14,533,820	2.91%

單位：新臺幣百萬元。

（三）臺灣產業分布：以高科技產業為發展主軸，工藝、在地文化及美學元素的傳統產業展現競爭利基，除繼續深耕科技產業聚落外，將加速發展地方傳統產業聚落

台灣產業聚落以高科技產業為發展主軸，其中半導體、面板等高科技產業在全球佔有關鍵影響地位。參考經濟部資料彙整台灣產業群聚分布如圖4-2-2所示，台灣有70幾個產業聚落，包含臺北擁有數位內容、陶瓷產業聚落；新竹有光碟片、汽車、玻璃聚落；台中有自行車、精密機械、樂器聚落；彰化有織襪、自行車聚落等；臺南有TFT-LCD、IC、紡織毛衣、汽車零件；高雄有遊艇等。

為因應全球產業競爭趨勢及亞洲產業分工變化，在台灣屢次位列產業群聚國際評比前茅，台灣產業聚落更是引起國際買主注意，採購接單量增加，未來除繼續深耕科技產業聚落外，將加速發展地方傳統產業聚落，提高區域經濟成長並開創就業機會。



圖 4-2-2 台灣產業群聚分布示意圖

## (四) 國際貿易出口

## 1. 貿易進出口：進出口皆呈現成長趨勢，整體貿易狀況為入超

依據財政部統計處「進出口貿易統計」資料顯示，綜整民國 91 年至民國 101 年之進出口貿易統計如表 4-2-2 所示，整體而言我國進口與出口皆近 10 年趨勢為正成長，出口與進口年平均成長率分別為 8.33%與 9.10%，平均出口高於進口，整體貿易狀況為入超。

表 4-2-2 91 年至 101 年國內進出口貿易結構

年別	出口		進口		出(入)超	
	百萬美元	年增率(%)	百萬美元	年增率(%)	百萬美元	年增率(%)
91年	135,317	7.1	113,245	4.9	22,072	20.3
92年	150,601	11.3	128,010	13.0	22,590	2.4
93年	182,370	21.1	168,758	31.8	13,613	-39.7
94年	198,432	8.8	182,614	8.2	15,817	16.2
95年	224,017	12.9	202,698	11.0	21,319	34.8
96年	246,677	10.1	219,252	8.2	27,425	28.6
97年	255,629	3.6	240,448	9.7	15,181	-44.6
98年	203,675	-20.3	174,371	-27.5	29,304	93.0
99年	274,601	34.8	251,236	44.1	23,364	-20.3
100年	308,257	12.3	281,438	12.0	26,820	14.8
101年	301,181	-2.3	270,473	-3.9	30,708	14.5
平均	225,523	8.33	178,860	9.10	20,903	3.36

## 2. 貿易出口結構：以製造業為主，近年來農產品出口量有逐年提高之趨勢

綜整民國 91 年至民國 101 年之出口貿易結構如表 4-2-3 所示，從整體來看，工業產品仍為出口主力，佔年出口將近 99%，然而農產品所佔之比例儘管只有 0.2%左右，近年來有明顯成長，以 95 年至 100 年間之成長尤其明顯，佔出口比例從 0.15%增加至 0.29%，顯示我國農產品出口量有逐年提高之趨勢。

表 4-2-3 91 年至 101 年國內出口貿易結構

年期	金額(百萬美元)				佔總出口比例(%)			
	農產品	農產加工品	工業產品	合計	農產品	農產加工品	工業產品	合計
91年	359	1,703	133,255	135,317	0.27	1.26	98.48	100.00
92年	387	1,771	148,443	150,601	0.26	1.18	98.57	100.00
93年	392	2,084	179,895	182,371	0.21	1.14	98.64	100.00
94年	379	2,110	195,942	198,432	0.19	1.06	98.75	100.00
95年	346	1,852	221,820	224,018	0.15	0.83	99.02	100.00
96年	411	1,870	244,397	246,678	0.17	0.76	99.08	100.00
97年	544	2,167	252,918	255,629	0.21	0.85	98.94	100.00
98年	496	1,849	201,330	203,675	0.24	0.91	98.85	100.00
99年	752	2,169	271,680	274,601	0.27	0.79	98.94	100.00
100年	904	2,666	304,687	308,257	0.29	0.86	98.84	100.00
101年	886	3,065	297,229	301,180	0.29	1.02	98.69	100.00
年平均成長率(%)	9.45	6.05	8.35	8.33	-	-	-	-

### 3.主要出口國家：中國大陸與香港佔出口比例最高，其次為東協六國

綜整民國 91 年至 101 年，我國主要出口國家（地區）如表 4-2-4 所示，目前中國大陸與香港佔出口比例最高，約佔 4 成，其次為東協六國，美國居三，顯示我國主要出口地區仍集中在亞洲，日本、歐洲與美國的出口量，有逐年遞減的趨勢；近 10 年我國出口東協六國比例逐年增加，僅 98 年受金融海嘯影響出口比例從 97 年之 15.02% 下華是 98 年之 14.80%，預計在「台星經濟夥伴協議（ASTEP）」簽訂後，出口東協比例將有繼續成長之機會。

表 4-2-4 主要出口國家（地區）出口值及出口比例綜整表

年期	出口值（億美元）					佔總出口比例（%）				
	中國大陸及香港	美國	日本	東協六國	歐洲	中國大陸及香港	美國	日本	東協六國	歐洲
91年	434.86	273.65	123.68	160.98	188.11	32.14	20.22	9.14	11.90	13.90
92年	537.59	265.54	124.30	177.96	207.63	35.70	17.63	8.25	11.82	13.79
93年	692.46	287.51	138.08	236.67	238.11	37.97	15.77	7.57	12.98	13.06
94年	776.79	291.14	151.11	269.31	236.27	39.15	14.67	7.62	13.57	11.91
95年	891.90	323.61	163.00	306.51	261.11	39.81	14.45	7.28	13.68	11.66
96年	1,003.96	320.77	159.34	357.84	286.35	40.70	13.00	6.46	14.51	11.61
97年	995.73	307.91	175.56	383.89	299.48	38.95	12.05	6.87	15.02	11.72
98年	836.94	235.53	145.02	301.48	225.77	41.09	11.56	7.12	14.80	11.08
99年	1,147.42	314.66	180.06	413.58	293.72	41.79	11.46	6.56	15.06	10.70
100年	1,240.44	363.64	182.28	507.38	312.04	40.24	11.80	5.91	16.46	10.12
101年	1,186.46	329.76	189.89	557.13	287.65	39.39	10.95	6.30	18.50	9.55
年平均成長率	10.56%	1.88%	4.38%	13.22%	4.34%	-	-	-	-	-

註：東協六國為菲律賓、新加坡、泰國、馬來西亞、汶萊、印尼。

## 二、南部地區產業發展趨勢

### （一）南部區域整體產業結構：製造業為主，近年服務業對整體效益明顯增加

綜合臺南市、高雄市與屏東縣南部各縣市工業與商業90年、95年與100年之生產總額、從業人口數與場所單位人均產值統計如4-3-5、4-3-6與4-3-7所示，分析各項產業趨勢如下：

#### 1.南部地區近 10 年生產總額呈顯成長，工業部門產值成長趨緩，服務業部門產值成長率維持穩定，而高雄市服務業部門產值增長幅度最為明顯

依據 100 年度工商普查調查資料統計，南部地區生產總額為 6,628,568 百萬元，比較與 90 年與 95 年工商普查統計結果，工業部門、服務業部門與整體產業之 95 年較 90 年增減與 100 年較 95 年增減分別為 76.19%與 33.28%、20.84%與 23.81%以及 58.35%與 30.95%，顯示近 5 年工業部門產值趨緩，但服務業部門提高，高雄市服務業部門成長尤其明顯，100 年普查高雄市服務業部門產值成長率為 29.75%，95 年調查之產值成長率為 17.57%，成長幅度增加 12.18%。

表 4-2-5 南部區域工商及服務業場所單位生產總額分析表

部門	縣市	全年生產總額 (百萬元)			95年較90年增減 (%)	100年較95年增減 (%)
		90年	95年	100年		
工業部門	臺南市	699,857	1,370,127	1,936,280	95.77	41.32
	高雄市	1,355,910	2,299,092	2,969,922	69.56	29.18
	屏東縣	110,675	147,828	181,229	33.57	22.59
	南部區域	2,166,442	3,817,047	5,087,431	76.19	33.28
服務業部門	臺南市	282,614	372,046	419,815	31.64	12.84
	高雄市	646,655	760,277	986,472	17.57	29.75
	屏東縣	100,844	112,421	134,850	11.48	19.95
	南部區域	1,030,113	1,244,744	1,541,137	20.84	23.81
總計	臺南市	982,471	1,742,173	2,356,095	77.33	35.24
	高雄市	2,002,565	3,059,369	3,956,394	52.77	29.32
	屏東縣	211,519	260,249	316,079	23.04	21.45
	南部區域	3,196,555	5,061,791	6,628,568	58.35	30.95

2. 南部地區近 10 年就業人口數呈緩步成長，高雄市由工業部門發展轉為服務業部門發展之現象，而屏東縣在工業部門與服務業部門就業人口皆有明顯增加之趨勢

90 年至 100 年期間從業人口數相比就業人口數皆呈現成長，但近 5 年成長趨緩。依據 100 年度工商普查調查資料統計，100 年南部地區工業部門與服務業部門就業人口數分別為 712,281 人與 899,802 人，合計南部地區工商就業人口數為 1,612,083 人；工業部門就業人口主要集中於臺南市與高雄市，而服務業部門主要集中於高雄市，以 100 年服務業人口數統計，高雄市服務業部門人口數為南部地區總服務業人口數之 58.65%；從各縣市從業人增減之狀況可以發現，高雄市有從工業部門發展轉為服務業部門發展之現象，屏東縣近 5 年工業部門與服務業部門就業人口皆有明顯增長，而臺南市服務業部門從業人口成長幅度下滑，從就業人口變化之趨勢，可以發現產業主力有從製造業移轉至服務業部門之現象。

表 4-2-6 南部區域工商及服務業場所單位員工人數分析表

部門	縣市	從業員工人數 (人數)			95年較90年增減 (%)	100年較95年增減 (%)
		90年	95年	100年		
工業部門	臺南市	248,834	296,089	318,903	18.99	7.71
	高雄市	314,147	362,157	347,458	15.28	-4.06
	屏東縣	38,186	41,100	45,920	7.63	11.73
	南部區域	601,167	699,346	712,281	16.33	1.85
服務業部門	臺南市	220,112	267,264	275,811	21.42	3.20
	高雄市	422,396	475,831	527,756	12.65	10.91
	屏東縣	81,272	85,596	96,235	5.32	12.43
	南部區域	723,780	828,691	899,802	14.49	8.58
總計	臺南市	468,946	563,353	594,714	20.13	5.57
	高雄市	736,543	837,988	875,214	13.77	4.44
	屏東縣	119,458	126,696	142,155	6.06	12.20
	南部區域	1,324,947	1,528,037	1,612,083	15.33	5.50

3.人均產值於近 10 年皆呈現成長趨勢，服務業部門人均產值普遍增加，高雄市在觀光、旅遊與文創產業發展帶動下，服務業部門對整體經濟效益明顯增加

南部地區之整體工業與服務業人均產值於近 10 年皆呈現成長趨勢，95 年較 90 年增減與 100 年較 95 年增減分別為 37.31%與 24.13%；工業部門近 5 年成長增幅明顯趨緩，各縣市近 5 年成長率皆較前次調查成長率減少 15%以上，臺南市尤其明顯成長率由 64.53%降為 31.21%，顯示在全球化競爭與原物料上漲趨勢下，工業部門人均產值成長率普遍下滑；近 5 年服務業部門人均產值皆較前次調查增加，高雄市尤其明顯服務業部門人均產值成長率由 4.37%增加為 16.99%，顯示高雄市在觀光、旅遊與文創產業發展帶動下，服務業部門對整體經濟效益明顯增加。

表 4-2-7 南部區域工商及服務業場所單位人均產值分析表

部門	縣市	人均產值 (千元)			95年較90年增減 (%)	100年較95年增減 (%)
		90年	95年	100年		
工業部門	臺南市	2,813	4,627	6,072	64.53	31.21
	高雄市	4,316	6,348	8,548	47.08	34.64
	屏東縣	2,898	3,597	3,947	24.10	9.73
	南部區域	3,604	5,458	7,142	51.45	30.86
服務業部門	臺南市	1,284	1,392	1,522	8.42	9.34
	高雄市	1,531	1,598	1,869	4.37	16.99
	屏東縣	1,241	1,313	1,401	5.85	6.69
	南部區域	1,423	1,502	1,713	5.54	14.03
總計	臺南市	2,095	3,093	3,962	47.61	28.11
	高雄市	2,719	3,651	4,520	34.28	23.82
	屏東縣	1,771	2,054	2,223	16.01	8.24
	南部區域	2,413	3,313	4,112	37.31	24.13

(二) 高雄產業布局：結合既有產業聚落，轉型既有工業區，發展創新高值化產業

高雄市整體產業策略依循其環境條件、產業聚落，已然分為北側綠色能源科技轉型為發展主軸、中端市區以發展2.5級示範性產業與南部傳統核心產業重心，則以創新高值產業升級為策略，各分區規劃方向說明詳述如下：

1. 南部綠能產業示範區：以北高雄為發展據點，結合光電產業聚落，透過南科高雄園區等主要發展園區發展之導引，促進周邊產業轉型，進而成為南部綠能產業示範區。
2. 創新高值產業升級區：利用現有石化產業、物流、造船與金屬產業條件，結合海空物流系統，發展產高附加價值之品牌加值產品，發展創新運籌物流區與加速傳統工業區轉型，打造具備國際運籌都市之創新高值產業升級區。
3. 2.5 級產業示範區：以製造業服務化之政策精神，結合工業區檢討契機，將乙種工業區容許使用項目提昇升級至 2.5 級產業示範區並變更不合宜之工業區

為其他使用分區，開發為緩衝二級傳統製造業轉進至三級產業之升級壓力之產業示範區。

表 4-2-8 高雄市工業區分區發展構想定位表

發展構想定位	發展重點	分布區域
綠色能源科技轉型區 (北高雄地區)	1. 綠能科技產業：太陽光電、LED照明、能源資通訊。 2. 電動車輛。 3. 海洋研究。	1. 發展中心：南科高雄園區。 2. 周邊發展區域：高雄環保科技園區、岡山本洲工業區、永安工業區以及高雄前鋒子段工業區等周邊工業區。
創新高值產業升級區 (中高雄與南高雄)	1. 將傳統石化、物流、造船、金屬製造業，引導為低污染、高價值化園區發展。 2. 提升研發技術並改善既有工業區基盤設施與污染防治設備。 3. 發展產高附加價值之品牌加值產品。	1. 石化業：以中油煉油廠區與仁大工業區為核心，結合周邊零星相關中下游工廠。 2. 基礎金屬產業：以臨海加工出口區為主，結合鄰近大發工業區、林園工業區等周邊工業區。
2.5級產業整合緩衝區 (中高雄市中心區)	1. 現有存在營運中之產業為主，其中含括大型五金量販、汽機車零組件維修、傢俱展售等產業。	1. 民族路兩側乙種工業區(工4、工8、工9)。 2. 市中心乙種工業區(工26、工31、工32、台泥工業區)。

(三) 高雄產業發展策略：將自由經濟示範區規劃之產業商機納入考量，發展智慧運籌、國際醫療、農業加值

就產業鏈的完整性與效率性來說，高雄國際機場周邊應將自由經濟示範區規劃之產業商機納入考量，以利高雄都會未來整體之發展。目前本計畫區周邊具備自由經濟示範區所規劃潛力產業，包括屏東農科園區高值種苗、中草藥、觀賞魚等、高雄及屏東地區特色農產，義大、榮總、高醫等國際醫療機構之醫療生技產業，屬高單價、具時效性產品，相關產業所產生的人流客運，均需配合空港運輸，因此建議高雄未來產業發展策略如下。

#### 1. 鎖定國際物流需求，尋找專業物流業者，引入智慧運籌產業

國際化與產業整合為目前高雄產業發展政策之趨勢，為達成這樣的目標，國際物流整合機能之需求增加亦同時增加，而高雄國際機場為南部空運門戶，若能強化其物流機能，將可達成高雄國際機場效能強化與產業競爭之雙贏效果，因此，建議尋找專業物流業者，打造完整之物流系統，提升空運物流運輸效能。

#### 2. 結合高雄觀光政策與條件，發展國際醫療美容相關產業

我國已於 101 年 8 月 27 日起試辦可在 48 小時內即審即發的「醫美電子簽證」增加兩岸醫療商機，預計 104 年來台接受醫療服務人次將從 101 年之 4 萬人次增加至 40 萬人，本計畫區緊鄰國際機場又具備大眾運輸條件，可於高雄觀光發展政策結合，發展醫療美容相關產業。

### 3. 農業增值與冷鏈物流

農業增值係以臺灣新鮮優質之國產原料，結合國內外豐沛資金與臺灣優質關鍵產製技術，提供具競爭力之加工食品。本計畫基地位於我國農業主要產地，與屏東農業生技園區具地利之便，得藉此發展農業增值、加工、原料進口倉儲及冷鏈物流之服務。

### 第三節 土地使用現況分析

#### 一、計畫區周邊土地使用現況

如圖4-3-1所示，檢視本計畫範圍周邊土地使用情形，北側為鳳山溪及紅毛港遷村用地，南側為高雄國際航空站，西側為高雄空廚公司所在位置，提供航空餐點製作之供應廠商，西北側為一處結合購物中心、運動休閒產業之大魯閣草衙道投資開發案，預計將於104年底開幕。

計畫區周邊結合高雄市大型建設計畫，因應相關大眾運輸設施之整備，配合既有國際機場、國道1號高速公路、省道、快速道路及高雄捷運系統等設置，本計畫相當具有發展航空、陸運、海運關聯產業如物流倉儲、商業服務機能之優勢。



圖 4-3-1 計畫範圍周邊地區發展情形示意圖

## 二、計畫區內土地使用現況

本計畫範圍土地使用現況以農業使用為主，各項土地使用現況如表4-3-1所示，其使用分布如圖4-3-2所示，以下說明本計畫主要土地使用現況：

- (一) 農業使用：計畫範圍內土地使用以農業使用為大宗，多以種植西瓜等作物為主，面積約 25.43 公頃，約佔計畫區總面積之 52.90%。
- (二) 貨櫃停車場及遊覽車停車場使用：貨櫃停車場及遊覽車停車場使用係以付費停車場及貨運物流公司作為停放貨櫃、拖板車及遊覽車等運具使用，面積約 16.15 公頃，約佔計畫區總面積之 33.60%。
- (三) 零星工廠及汽車保養廠使用：零星工廠及汽車保養廠使用主要分布於計畫區東側，主要係以汽車保養廠及部分低污染工業兼住宅為主，面積約 4.95 公頃，約佔計畫區總面積之 10.30%。
- (四) 機場塔台使用：計畫區內西側有一處民用航空局飛航服務總台高雄近場管制塔台，主要功能係協調飛機的起降及跑道的運用，面積約 0.90 公頃，約佔計畫區總面積之 1.87%。
- (五) 溝渠使用：鳳山溪排水系統機場支線，有一條南北向灌溉用渠道流經本計畫區，面積約 0.64 公頃，約佔計畫區總面積之 1.33%。

表 4-3-1 計畫範圍土地使用現況面積綜理表

使用現況	面積 (公頃)	百分比 (%)
零星工廠及汽車保養廠使用	4.95	10.30
貨櫃停車場及遊覽車停車場使用	16.15	33.60
機場塔台使用	0.90	1.87
農業使用	25.43	52.90
溝渠使用	0.64	1.33
總計	48.07	100.00



圖 4-3-2 計畫範圍土地使用現況示意圖

本計畫位於高雄國際航空站北側基地，現況使用多為貨櫃停車場、遊覽車停車場、汽車保養服務廠、農業使用及部分住宅兼工廠等使用。計畫區內西側有一處民用航空局飛航服務總台高雄近場管制塔台（Kaohsiung Approach Control Tower），主要功能係協調飛機的起降及跑道的運用，後續規劃將綜合考量高雄機場總管制塔台周圍建築高度限制、開發後河道部分施工與規劃之影響及既有私有住宅之規劃，土地使用現況詳圖4-3-3所示。



圖 4-3-3 計畫區內土地使用現況照片示意圖

## 第四節 土地權屬及公告現值分析

計畫範圍內土地權屬詳如表4-4-1及圖4-4-1所示，包含前鎮區台糖段、小港區中厝段、中厝段一小段、中安段共193筆地號，主要為台灣糖業股份有限公司所有持有比例約84.80%，中華民國及高雄市政府所有比例分別為4.66%與0.56%，約有8.34%土地為一般私人所有，多集中在計畫區東側。

表 4-4-1 計畫範圍內土地權屬分布一覽表

類別	所有權人	面積（公頃）	百分比（%）
公有	中華民國	2.24	4.66
	高雄市政府	0.27	0.56
私有	台灣糖業股份有限公司	40.76	84.80
	台灣高雄農田水利會	0.79	1.64
	一般私人	4.01	8.34
合計		48.07	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。

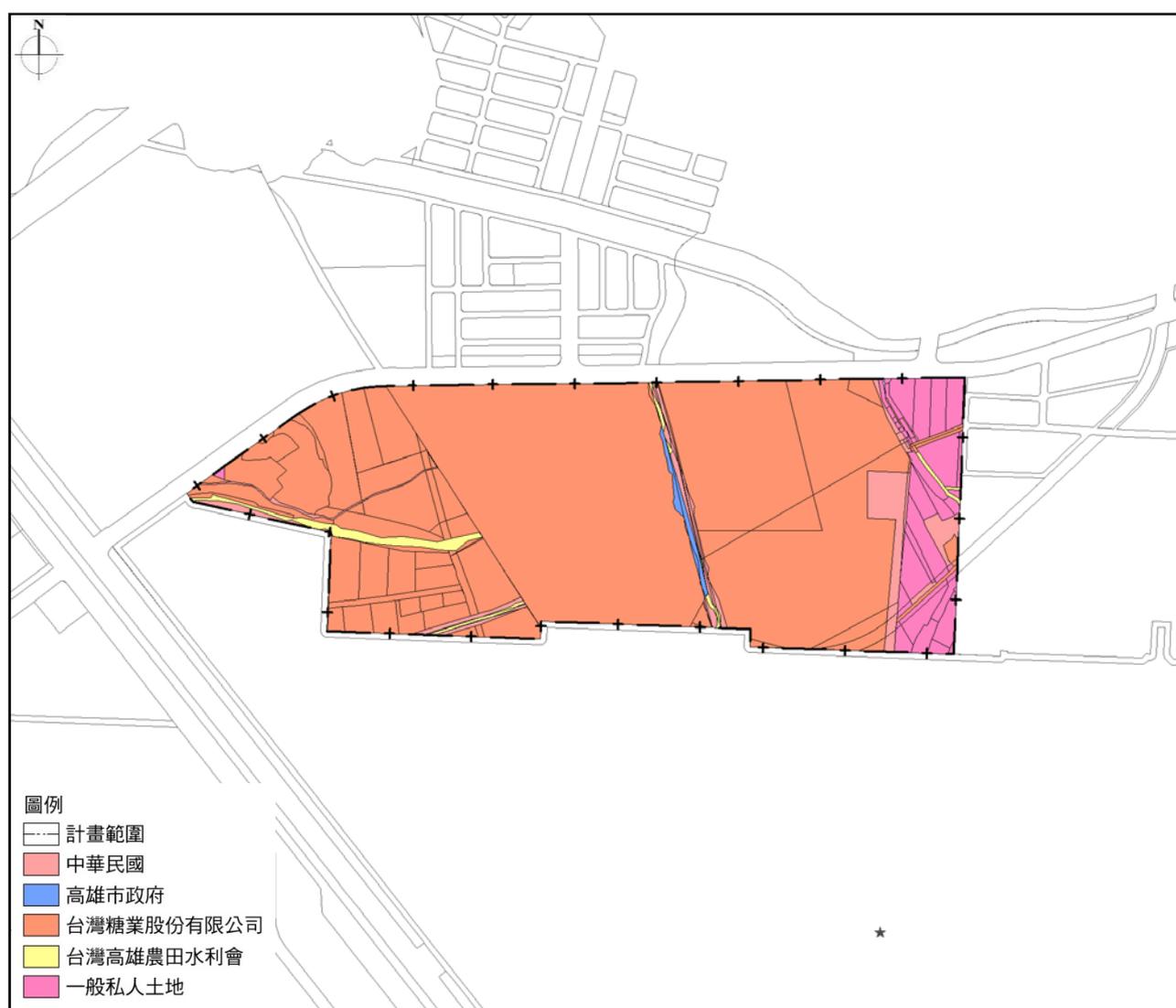


圖 4-4-1 計畫區土地權屬分布示意圖

又以各區塊之土地權屬分布分析，台灣糖業股份有限公司所有之土地佔A、B、C區最大宗，皆有9成以上之土地分布，D區則多以私人地主為主，詳表4-4-2所示。

表 4-4-2 各區塊土地權屬分布一覽表

	A區		B區		C區		D區		
	面積 (公頃)	百分比 (%)	面積 (公頃)	百分比 (%)	面積 (公頃)	百分比 (%)	面積 (公頃)	百分比 (%)	
國有土地	0.46	3.70	—	—	1.33	8.25	0.45	9.43	
市有土地	—	—	0.11	0.75	0.16	0.99	-	-	
私有土地	高雄農田水利會	0.63	5.06	—	—	0.09	0.56	0.07	1.47
	台糖公司	11.33	91.08	14.63	99.25	14.54	90.20	0.26	5.45
	一般私人	0.02	0.16	—	—	-	-	3.99	83.65
	小計	11.98	96.30	14.63	99.25	14.63	90.76	4.32	90.57
合計	12.44	100.00	14.74	100.00	16.12	100.00	4.77	100.00	

計畫範圍內土地公告現值分布（民國102年）詳如表4-4-3及圖4-4-2所示，以15,000至15,500元區間所佔筆數108筆為最高，佔55.96%、其次為15,500至16,000元區間，筆數為60筆，佔31.09%。其中以A區平均公告現值較高，其次為C、D區，B區平均公告現值較低；全區平均公告現值為14,593元。

表 4-4-3 計畫範圍內土地公告現值分布表

公告現值區間（元）	筆數	百分比（%）
13,000~14,999	11	5.70
15,000~15,499	108	55.96
15,500~15,999	60	31.09
16,000~16,499	6	3.11
16,500~25,000	8	4.14
合計	193	100.00

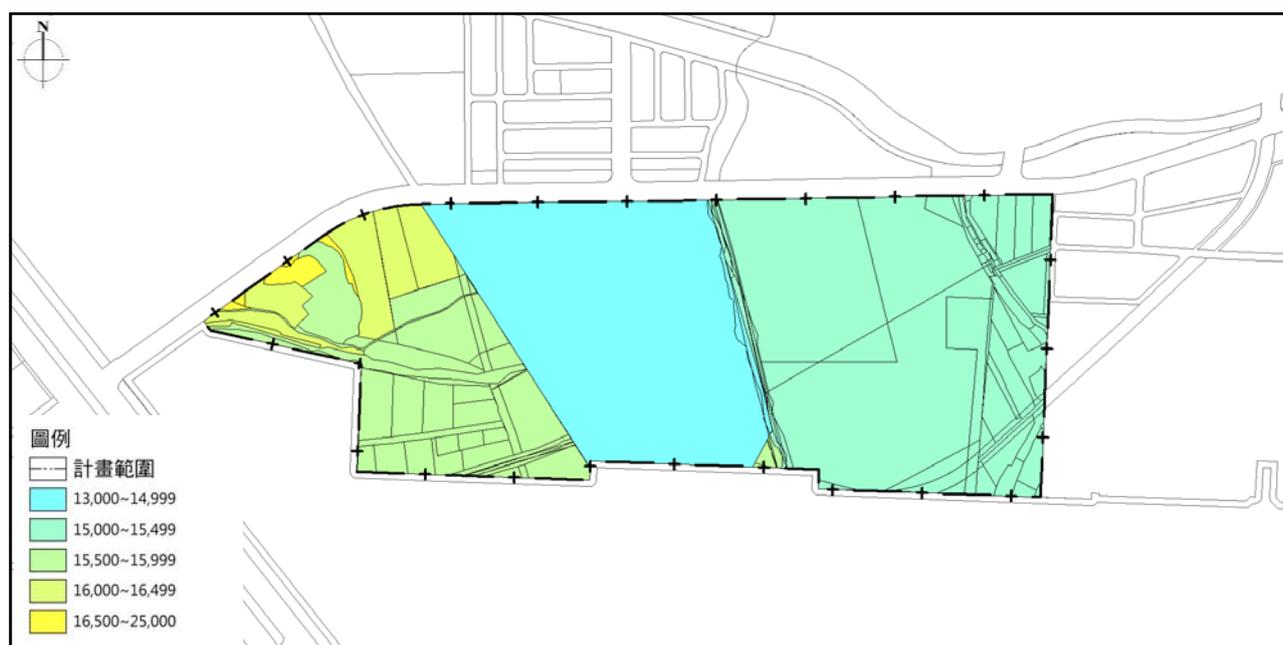


圖 4-4-2 計畫區土地公告現值分布示意圖

## 第五節 公共設施現況分析

計畫區內僅劃設有一處河道用地，面積計約0.64公頃，現況小港機場北側大排水溝，負擔小港機場西北側及本區之排水功能，故為排水及疏濬之需要劃設（詳圖4-5-1）。

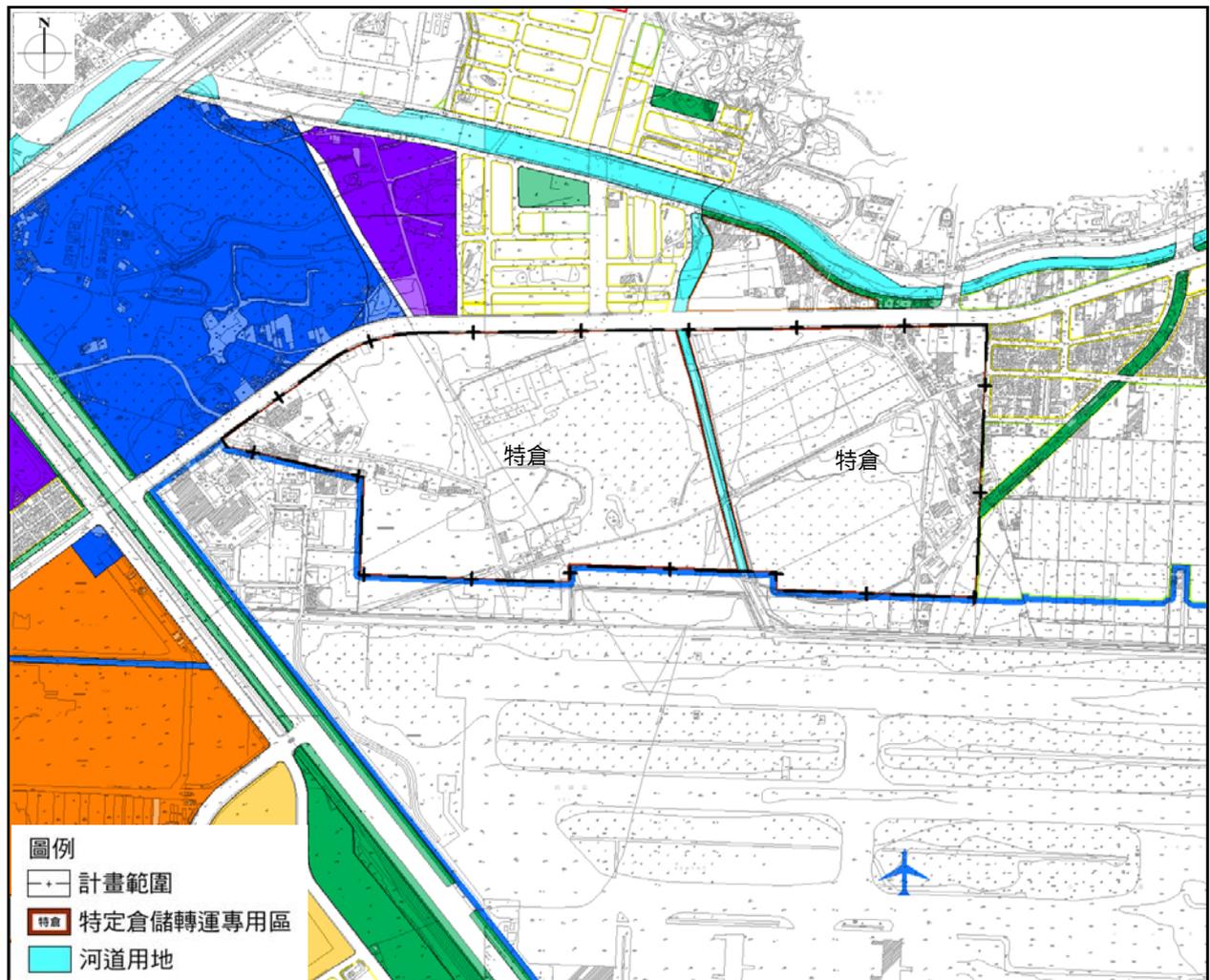


圖 4-5-1 計畫區公共設施分布圖

## 第六節 交通運輸系統分析

本計畫範圍北側鄰接30公尺道路（中安路），西南側為省道台17線（中山四路，65公尺），西北側可以匝道承接國道1號及88號東西向快速道路高雄潮州線，整體路網便利，以下說明道路系統及大眾運輸系統，有關本計畫區之交通路網如圖4-6-1示。

### 一、聯外道路—中安路（30公尺）

本計畫區之道路系統係以中安路（寬30公尺）為聯外道路，該道路往東可連接保華一路，亦可往東承接達88號東西向快速道路高雄—潮州線系統；中安路往西則可連接台17線之中山四路，進而通往前鎮、苓雅等地區，往北亦可連接國道1號中山高速公路，往南可接三國通道前往小港地區，相當便利。

### 二、主要道路

#### （一）紅毛港路（20公尺）

為一南北向道路，位於計畫範圍之東北側，道路寬度20公尺，往北可通往五甲地區，待紅毛港路北側路段開闢完成後，其將可與88號東西向快速道路高雄—潮州線系統銜接。

#### （二）保華一路（20公尺）

為一南北向道路，位於計畫範圍之東北側，道路寬度20公尺，往北可接88號東西向快速道路高雄—潮州線系統通往鳳山市區。

#### （三）明鳳三街接和成路（30公尺）

位於計畫區北側，道路寬度30公尺，往北可接88號東西向快速道路高雄—潮州線系統通往鳳山市區。

### 三、大眾運輸系統

高雄市公車系統行經本計畫範圍者共計有2線，分別為69線及紅7線。69線起訖點為小港站及高雄火車站，其中行經草衙站、前鎮高中站、凱旋站、獅甲站、中央公園站、美麗島站等大眾運輸節點，發車區間約10~30分鐘；紅7線起訖點為后安路及孔宅，其中行經R4A草衙站，2路公車於中安路設置3處站牌（詳表4-6-1）。

表 4-6-1 計畫區周邊大眾運輸系統概況表

編號	路線		起訖地點	班距
1	市區公車	69	小港站—計畫區—R4A草衙站（高雄捷運公司）—R5前鎮高中站—R6凱旋站—R7獅甲站—R9中央公園站—O5/R10美麗島站—高雄火車站	10~30分鐘／班
2	東南客運	紅7	后安路—R4A草衙站（高雄捷運公司）—計畫區—孔宅	20~40分鐘／班
3	捷運紅線	R4A	R4A草衙站（高雄捷運公司）	5~10分鐘／班
4	捷運紅線	R4	R4高雄國際機場站	5~10分鐘／班

註：調查時間為民國102年。

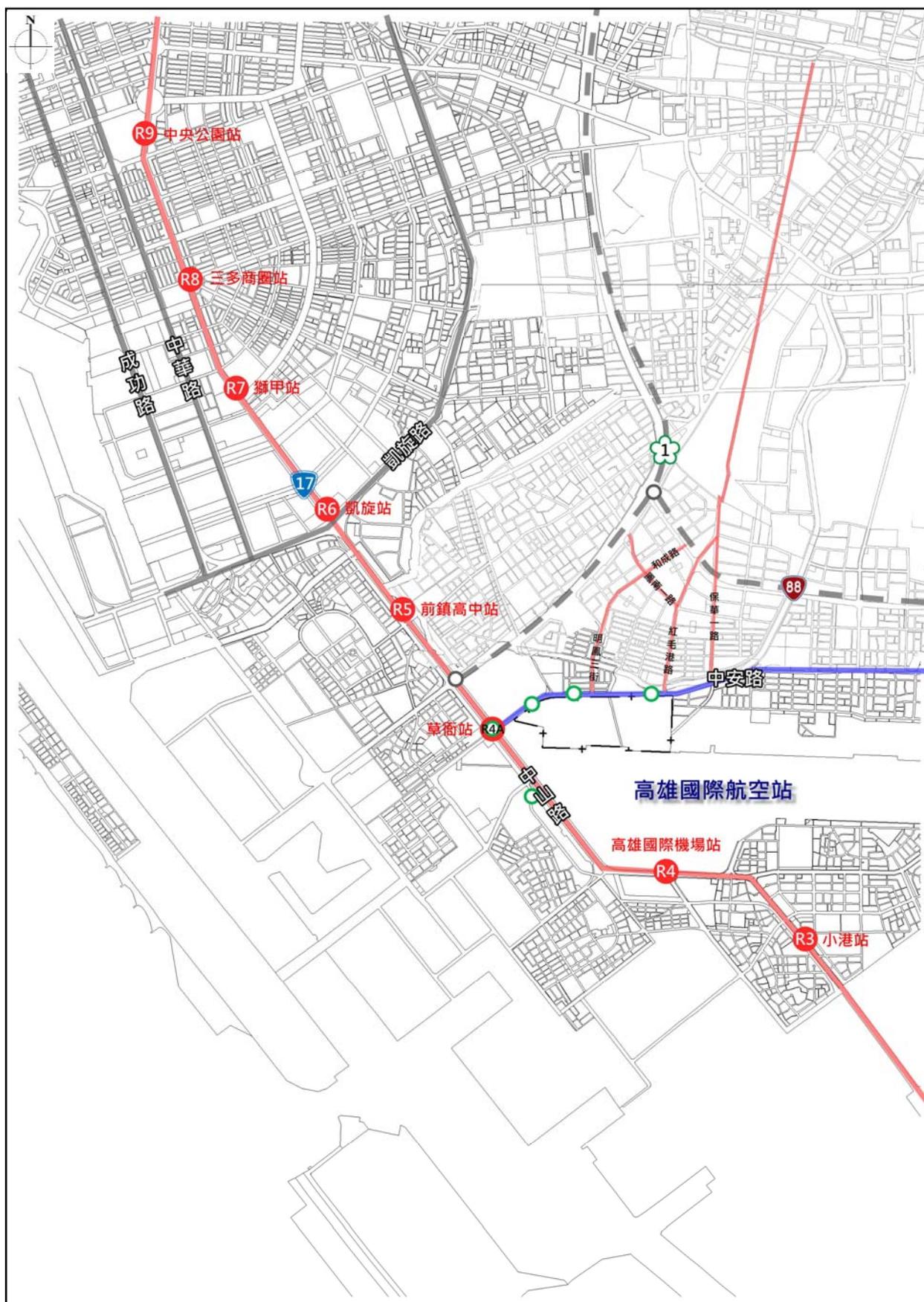


圖 4-6-1 計畫區周邊交通路網圖

## 第五章 發展預測與檢討

### 第一節 高雄國際機場運量預測分析

本節將先就高雄國際機場營運現況及過去高雄國際機場預測相關文獻進行分析，並且依據未來過去客貨運量趨勢、未來空運發展趨勢與產業發展政策，設定情境預測國際機場運量。

#### 一、高雄國際機場營運現況分析

##### (一) 客運運輸概況：97年兩岸航線開通後，整體客運量轉趨穩定

依據交通部民用航空局民航運輸統計資料，彙整高雄國際機場過去10年客運運輸概況如表5-1-1與表5-1-2所示，高雄國際機場之起降架次與旅客人數皆呈現負成長趨勢，起降架次與旅客人數過去10年平均成長率分別為-6.9%與-5.43%，國內航線旅客人次在96年高鐵開通後國內線旅客人次驟減，101年國內線旅客人次僅約95年高鐵通車前之1/3，國際航線旅客人次亦呈現穩定狀態，98年至101年國際線旅客數變化不大，97年兩岸航線開通後旅客人次有增加，使整體客運量趨於穩定成長，但目前高雄國際機場運量仍僅約91年運量6成，顯示高雄國際機場目前客運運能仍有開發空間。

表 5-1-1 91年至101年高雄國際機場航班起降統計表

年別	到達架次			離開架次			總架次
	國際航線 (含港澳)	兩岸航線	國內航線	國際航線 (含港澳)	兩岸航線	國內航線	
91年	11,786	-	34,549	11,789	-	34,490	92,614
92年	10,389	-	30,519	10,413	-	30,499	81,820
93年	13,127	-	29,985	13,110	-	29,945	86,167
94年	14,500	-	26,387	14,494	-	26,337	81,718
95年	14,959	-	24,353	14,946	-	24,345	78,603
96年	14,861	-	18,725	14,854	-	18,709	67,149
97年	11,345	18	12,549	11,338	18	12,525	47,793
98年	9,260	415	10,508	9,245	414	10,493	40,335
99年	9,007	910	10,739	8,998	899	10,747	41,300
100年	8,895	1,550	10,857	8,901	1,542	10,851	42,596
101年	8,791	2,804	11,061	8,796	2,775	11,075	45,302
年平均成長率 (%)	-2.89	253.29	-10.76	-2.89	252.37	-10.74	-6.90

註：兩岸航線之年平均成長率為97年至101年之年平均成長率。

表 5-1-2 91年至101年高雄國際機場旅客人次統計表

年別	到達人次			離開人次			過境	總人次
	國際航線 (含港澳)	兩岸航線	國內航線	國際航線 (含港澳)	兩岸航線	國內航線		
91年	1,538,314	-	2,354,435	1,523,693	-	2,379,873	3,508	7,799,823
92年	1,157,427	-	2,172,513	1,152,955	-	2,159,282	2,565	6,644,742

表 5-1-2 91 年至 101 年高雄國際機場旅客人次統計表 (續)

年別	到達人次			離開人次			過境	總人次
	國際航線 (含港澳)	兩岸航線	國內航線	國際航線 (含港澳)	兩岸航線	國內航線		
93年	1,522,010	-	2,272,197	1,504,723	-	2,283,780	3,930	7,586,640
94年	1,633,329	-	2,046,752	1,624,478	-	2,068,257	1,401	7,374,217
95年	1,727,194	-	1,824,628	1,712,032	-	1,852,160	14,307	7,130,321
96年	1,692,631	-	1,138,311	1,673,087	-	1,153,763	59,450	5,717,242
97年	1,421,828	1,875	662,620	1,405,132	2,781	665,382	897	4,160,515
98年	1,221,428	66,423	529,945	1,244,767	64,342	533,969	149	3,661,023
99年	1,296,653	162,445	556,320	1,311,207	159,485	566,648	311	4,053,069
100年	1,212,886	233,043	583,115	1,199,310	236,120	584,944	995	4,050,413
101年	1,212,642	388,980	632,285	1,207,998	382,762	639,314	945	4,464,926
年平均成長率 (%)	-2.35	279.52	-12.32	-2.29	242.52	-12.32	-12.29	-5.43

註：兩岸航線之年平均成長率為97年至101年之年平均成長率。

## (二) 貨運量運輸概況

彙整高雄國際機場客運運輸概況與貨運進出口現況如表5-1-3、5-1-4與5-1-5所示，分析結果說明如下。

### 1. 運量逐年下滑，整體運能未完全發揮

依高雄國際機場過去 10 年貨運量統計 (詳見表 5-1-3)，顯示進出口貨運量皆呈現負成長，年平均成長率分別為-7.73%與-5.27%，轉口貨運量年均成長率約為 29.95%，97 年後因兩岸直航轉口貨運量隨之成長，自 97 年至 101 年轉口貨運量成長約 73%，然就高雄國際機場整體運能來看，目前所使用運量未達 91 年貨運量之 6 成，顯示高雄國際航空站貨運運能未完全發揮，且仍有開發空間。

表 5-1-3 91 年至 101 年高雄國際機場進出口貨運量統計表

年別	每日平均 (公噸)	進口量 (公噸)	出口量 (公噸)	轉口 (公噸)	總噸數 (公噸)
91年	262	34,895	60,653	234	95,782
92年	232	27,699	55,075	1,828	84,602
93年	240	27,184	57,874	2,700	87,758
94年	223	24,264	52,871	4,319	81,453
95年	211	24,283	49,466	3,249	76,997
96年	192	23,295	43,479	3,468	70,241
97年	170	20,100	40,185	1,854	62,139
98年	149	16,857	34,971	2,554	54,382
99年	178	17,584	42,706	4,560	64,851
100年	152	15,459	36,064	3,842	55,364
101年	148	15,609	35,286	3,210	54,104
年平均成長率	-5.58%	-7.73%	-5.27%	29.95%	-5.55%

## 2. 貨運進出口主要國家為香港、日本及中國大陸，出口量約為進口量一倍

統計高雄國際航空站貨運進出口主要國家為日本、香港及中國大陸，這 3 個國家的進口量與出口量約佔總進口量與出口量之 48.32%與 54.95%，與我國總出口日本、香港與中國大陸產值比例約 41.28%比例有出入，顯示與國內整體相比較，高雄國際機場出口國家較為集中。整體而言出口量大於進口量約 2.3 倍（詳見表 5-1-4）。

表 5-1-4 101 年高雄國際機場進出口貨運量統計表-以國家分類

進口貨運				出口貨運			
進口排名	國家地區	進口量(公斤)	佔比(%)	出口排名	國家地區	出口量(公斤)	佔比(%)
1	日本	2,694,761	18.87	1	中國大陸	7,505,878	22.72
2	中國大陸	2,241,623	15.70	2	香港	6,357,668	19.24
3	香港	1,965,319	13.76	3	日本	4,291,282	12.99
4	美國	1,732,564	12.13	4	美國	1,932,831	5.85
5	德國	1,035,984	7.25	5	越南	1,573,982	4.76
6	泰國	1,025,761	7.18	6	德國	1,554,038	4.70
7	韓國	700,808	4.91	7	新加坡	1,515,153	4.59
8	新加坡	576,538	4.04	8	馬來西亞	1,210,802	3.66
9	菲律賓	260,729	1.83	9	泰國	1,106,424	3.35
10	馬來西亞	231,035	1.62	10	韓國	994,860	3.01
11	荷蘭	212,255	1.49	11	印尼	655,646	1.98
12	盧森堡	194,445	1.36	12	菲律賓	556,053	1.68
13	義大利	157,889	1.11	13	澳門	476,733	1.44
14	英國	122,334	0.86	14	荷蘭	416,505	1.26
15	亞洲其他國家	122,209	0.86	15	歐洲其他國家	283,617	0.86
16	越南	101,811	0.71	16	印度	273,898	0.83
17	印度	95,754	0.67	17	加拿大	253,475	0.77
18	澳洲	90,096	0.63	18	盧森堡	241,712	0.73
19	瑞士	79,360	0.56	19	英國	214,352	0.65
20	中南美	75,087	0.53	20	東歐	168,566	0.51
21	歐洲其他國家	72,205	0.51	21	義大利	165,197	0.50
22	瑞典	67,904	0.48	22	澳洲	162,674	0.49
23	奧地利	59,604	0.42	23	亞洲其他國家	141,849	0.43
24	法國	53,197	0.37	24	西班牙	133,087	0.40
25	印尼	52,220	0.37	25	法國	113,912	0.34
26	大洋洲	40,297	0.28	26	中東	112,139	0.34
27	非洲其他國家	38,367	0.27	27	中南美	102,045	0.31
28	加拿大	30,980	0.22	28	比利時	97,502	0.30
29	比利時	30,097	0.21	29	非洲其他國家	91,904	0.28
30	澳門	29,831	0.21	30	南非	74,866	0.23
31	西班牙	27,161	0.19	31	孟加拉	71,179	0.22
32	東歐	24,915	0.17	32	瑞士	47,390	0.14
33	中東	16,093	0.11	33	瑞典	45,800	0.14
34	南非	9,906	0.07	34	奧地利	43,193	0.13
35	挪威	7,006	0.05	35	紐西蘭	21,070	0.06
36	紐西蘭	3,687	0.03	36	斯里蘭卡	13,866	0.04
37	孟加拉	1,956	0.01	37	挪威	9,873	0.03
38	斯里蘭卡	225	0.00	38	大洋洲	7,508	0.02
39	琉球	-	-	39	琉球	-	-
	總計	14,282,013	100			33,038,529	100

註：本表係高雄國際機場華儲貨物集散站經營業一般及機放貨物資料。

## 3. 主要進出口貨物為科技業、金屬製造業與農產品產業

高雄航空機場主要進出口貨物類別為電力及電器，占總進口與出口比例約 62.54% 與 86.35%（詳見表 5-1-5），進口量第二高為金屬製品，出口第二高為農產品，顯示南部地區科技業與金屬相關製造業為進口貨物主要產業，而出口部分以科技業為與農產品亦為外銷主要產業。整體而言，目前由高雄國際機場進出口貨物以科技業、金屬製造業與農產品產業為主。

表 5-1-5 101 年高雄國際機場進出口貨運量統計表-以貨物類別分

進口貨運				出口貨運			
排名	貨物類別	進口量 (公斤)	佔比 (%)	排名	貨物類別	出口量 (公斤)	佔比 (%)
1	電力及電器	8,931,878	62.54	1	電力及電器	28,528,874	86.35
2	金屬製品	1,742,470	12.20	2	農產品	1,286,204	3.89
3	其他製品	1,274,934	8.93	3	水產品	1,055,649	3.20
4	水產品	858,490	6.01	4	橡膠塑膠品	848,519	2.57
5	農產品	495,794	3.47	5	紡織類	421,928	1.28
6	化學製品	383,072	2.68	6	金屬製品	315,892	0.96
7	機械	227,766	1.59	7	機械	216,464	0.66
8	精密儀器設備	110,227	0.77	8	其他製品	139,827	0.42
9	化學材料	109,637	0.77	9	加工食品	54,063	0.16
10	運輸工具	42,121	0.29	10	化學材料	45,472	0.14
11	紙漿紙品印刷	15,968	0.11	11	化學製品	37,255	0.11
12	特殊商品	14,980	0.10	12	皮革、毛皮品	16,210	0.05
13	軍用物品	13,539	0.09	13	紙漿紙品印刷	15,140	0.05
14	非金屬礦物製品	13,494	0.09	14	私人後送行李	10,031	0.03
15	橡膠塑膠品	10,910	0.08	15	軍用物品	9,004	0.03
16	金銀寶飾貴重品	9,938	0.07	16	紡織衣著飾品	6,989	0.02
17	基本金屬	7,624	0.05	17	運動休閒器材	5,304	0.02
18	禽畜產品	6,455	0.05	18	木竹、籐製品	4,935	0.01
19	紡織衣著飾品	3,466	0.02	19	金屬礦石	4,495	0.01
20	非金屬礦產品	2,343	0.02	20	特殊商品	3,547	0.01
21	紡織類	1,185	0.01	21	能源礦產品	3,523	0.01
22	航空公司貨	1,169	0.01	22	運輸工具	2,607	0.01
23	飲料及菸類	1,062	0.01	23	玩具類	2,212	0.01
24	皮革、毛皮品	626	0.00	24	精密儀器設備	1,680	0.01
25	運動休閒器材	545	0.00	25	金銀寶飾貴重品	1,153	0.00
26	加工食品	532	0.00	26	禽畜產品	780	0.00
27	木竹、籐製品	396	0.00	27	寶石原石	245	0.00
28	藝術珍藏古董	375	0.00	28	狩獵品	221	0.00
29	私人後送行李	320	0.00	29	外交郵袋	214	0.00
30	林產品	259	0.00	30	非金屬礦物製品	82	0.00
31	寶石原石	246	0.00	31	非金屬礦產品	10	0.00
32	能源礦產品	103	0.00	32	林產品	-	-
33	外交郵袋	60	0.00	33	飲料及菸類	-	-
34	狩獵品	15	0.00	34	基本金屬	-	-
35	金屬礦石	12	0.00	35	藝術珍藏古董	-	-
36	文教器材	2	0.00	36	文教器材	-	-
37	玩具類	-	-	37	航空公司貨	-	-
	總計	14,282,013	100.00		總計	33,038,529	100.00

註：本表係高雄國際機場華儲貨物集散站經營業一般及機放貨物資料。

## (三) 佔全國空運比例：101年以前高雄機場貨運量佔比逐年減少，後已趨於穩定

統計高雄國際機場佔全國客貨運量比例資料詳如表5-1-6所示，統計資料顯示高雄國際機場佔全國空運客貨運量比例呈現逐年遞減。近10年客運量佔比從91年的17.65%下降至101年之9.83%，近10年僅101年佔比為正成長；近10年貨運量佔比從91年的6.33%降至101年之3.21%，與客運量相同，近10年僅101年佔比為正成長。整體而言，高雄國際機場客運運量之佔比已趨於穩定，且下滑趨勢暫時停止。

表 5-1-6 高雄國際機場客貨運量與全國客貨運量比較分析表

年別	旅客人數			貨運量		
	全國 (人次)	高雄國際機場 (人次)	高雄國際機場佔比(%)	全國 (公噸)	高雄國際機場 (公噸)	高雄國際機場佔比(%)
91年	44,185,595	7,799,823	17.65	1,513,859	95,782	6.33
92年	37,879,393	6,644,742	17.54	1,622,730	84,602	5.21
93年	44,116,510	7,586,640	17.20	1,823,139	87,758	4.81
94年	44,267,770	7,374,217	16.66	1,818,785	81,453	4.48
95年	43,725,084	7,130,321	16.31	1,809,565	76,997	4.25
96年	39,772,446	5,717,242	14.37	1,708,703	70,241	4.11
97年	35,236,355	4,160,515	11.81	1,587,250	62,139	3.91
98年	34,382,144	3,661,023	10.65	1,445,434	54,382	3.76
99年	39,455,469	4,053,069	10.27	1,867,923	64,851	3.47
100年	41,388,957	4,050,413	9.79	1,738,295	55,364	3.18
101年	45,423,668	4,464,926	9.83	1,683,925	54,104	3.21
年平均成長率	0.28%	-5.43%	-	1.07%	-5.55%	-

## (四) 客運開發商機：102年啟用航線將可增加547,760約人次之供給運量/年

高雄國際機場在兩岸航線開通後客運量轉趨穩定，102年又陸續開通數條路線，並且開始引進廉價航空，依本計畫統計高雄國際機場102年開通之新航線與未來廉價航空航線規劃如表5-1-7所示，就目前各航空公司規劃推估，將可增加547,760約人次/年之供給運量，約為目前高雄國際機場總客運載客量之12.27%。

表 5-1-7 高雄國際機場新開通航線與預計引進航線彙整表

啟航時間	航空公司	目的地	班次頻率	人次/趟	總趟次/年	可載客運量/年
2013/5/1	長榮航空	山東濟南	每週1趟次往返	153	52	15,912
2013/6/10	長榮航空	韓國首爾	每週5趟次往返	142	260	73,840
2013/7/19	中国南方航空	廣東揭陽	每6天1趟次往返	162	60	19,440
2013/10/27	春秋航空	上海浦東	每週3趟次往返	180	156	56,160
2013/11/1	吉祥航空	上海浦東	每週3趟次往返	158	156	49,296
2013/12/11	長榮航空	日本東京	每日1趟次往返	184	365	134,320
2013/12/11	釜山航空	韓國釜山	每週4趟次往返	162	208	67,392
2014/1/18	樂桃航空	日本大阪	每日1趟次往返	180	365	131,400
總計					1,622	547,760

註：可載客運量＝旅客數/趟×總趟次/年×2（往返趟次）。

## 二、高雄國際機場運量預測分析

航空客貨運量與整體國際經濟情勢及高雄在地產業發展息息相關，依過去運量預測方式擬以迴歸並以總量分派方式推估高雄國際機場運量，並依據高雄國際機場航線增加狀況與產業發展前景，進行運量推估。本計畫研擬保守、中等與樂觀三種情境，各項情境設定說明如表5-1-8所示，各情境估算結果詳述如下。

表 5-1-8 高雄國際機場運量推估情境設定說明表

項目	保守情境	中等情境	樂觀情境
假設條件	假設全國客貨運量與高雄國際機場佔全國比重趨勢持續	假設全國客貨運量趨勢持續，高雄國際機場佔全國比重維持101年之水準	客運部分：中等情境+國際航線增加狀況持續 貨運部分中等情境+高雄產業園區開發可能增加之運量
預估方式	迴歸+總量分派	迴歸+總量分派	迴歸+總量分派+新商機情境
影響變數	全國客貨運量 高雄國際機場運量佔比	全國客貨運量 高雄國際機場運量佔比	全國客貨運量 高雄國際機場運量佔比 新開國際航線運量 產業園區開發空運運量

### (一) 保守情境

保守情境係假設「全國客貨運量與高雄國際機場佔全國比重趨勢持續」，以迴歸方式推估102年至131年全國空運客貨運量及高雄，考量97年開放兩岸直航後，運量趨勢明顯變化，據此本計畫以97年至101年運量資料，進行趨勢預測，保守情境運量預測結果如表5-1-9所示，預估131年時高雄國際機場客運量約為4,048,179人次較101年客運量減少9.33%，貨運量約為59,201噸較101年貨運量增加9.42%。

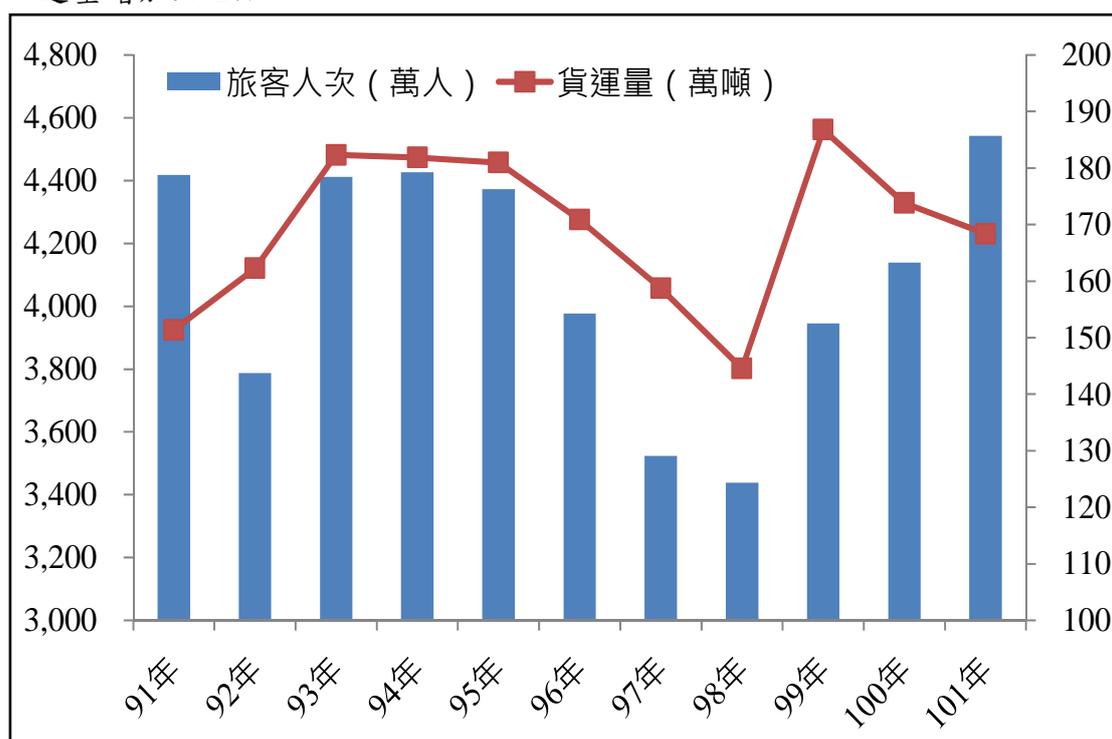


圖 5-1-1 91 年至 101 年全國空運量統計圖

表 5-1-9 高雄國際機場運量保守情境推估結果統計表

年別	全國空運量		高雄國際機場佔比 (%)		高雄國際機場運量	
	旅客人數 (人次)	貨運噸數 (公噸)	旅客人數	貨運量	旅客人數 (人次)	貨運噸數 (公噸)
97年	35,236,355	1,587,250	11.81	3.91	4,160,515	62,139
98年	34,382,144	1,445,434	10.65	3.76	3,661,023	54,382
99年	39,455,469	1,867,923	10.27	3.47	4,053,069	64,851
100年	41,388,957	1,738,295	9.79	3.18	4,050,413	55,364
101年	45,423,668	1,683,925	9.83	3.21	4,464,926	54,104
102年	33,701,031	1,567,323	11.43	3.91	3,852,798	61,214
103年	36,308,787	1,613,629	10.97	3.72	3,984,329	59,978
104年	37,146,994	1,628,513	10.83	3.66	4,021,525	59,544
105年	37,472,964	1,634,301	10.77	3.63	4,035,322	59,370
106年	37,617,839	1,636,874	10.74	3.62	4,041,334	59,292
107年	37,688,960	1,638,137	10.73	3.62	4,044,259	59,253
108年	37,726,675	1,638,806	10.72	3.61	4,045,802	59,232
109年	37,747,951	1,639,184	10.72	3.61	4,046,671	59,221
110年	37,760,576	1,639,408	10.72	3.61	4,047,185	59,214
111年	37,768,391	1,639,547	10.72	3.61	4,047,504	59,210
112年	37,773,406	1,639,636	10.72	3.61	4,047,708	59,207
113年	37,776,725	1,639,695	10.72	3.61	4,047,843	59,205
114年	37,778,980	1,639,735	10.71	3.61	4,047,935	59,204
115年	37,780,550	1,639,763	10.71	3.61	4,047,999	59,203
116年	37,781,666	1,639,783	10.71	3.61	4,048,044	59,203
117年	37,782,473	1,639,797	10.71	3.61	4,048,077	59,202
118年	37,783,067	1,639,808	10.71	3.61	4,048,101	59,202
119年	37,783,511	1,639,816	10.71	3.61	4,048,119	59,202
120年	37,783,847	1,639,822	10.71	3.61	4,048,133	59,201
121年	37,784,105	1,639,826	10.71	3.61	4,048,143	59,201
122年	37,784,305	1,639,830	10.71	3.61	4,048,151	59,201
123年	37,784,461	1,639,833	10.71	3.61	4,048,158	59,201
124年	37,784,585	1,639,835	10.71	3.61	4,048,163	59,201
125年	37,784,684	1,639,836	10.71	3.61	4,048,167	59,201
126年	37,784,763	1,639,838	10.71	3.61	4,048,170	59,201
127年	37,784,828	1,639,839	10.71	3.61	4,048,173	59,201
128年	37,784,880	1,639,840	10.71	3.61	4,048,175	59,201
129年	37,784,924	1,639,841	10.71	3.61	4,048,176	59,201
130年	37,784,960	1,639,841	10.71	3.61	4,048,178	59,201
131年	37,784,989	1,639,842	10.71	3.61	4,048,179	59,201

## (二) 中等情境

中等情境與保守情境之預估方式相同，惟就高雄國際機場客貨運量佔全國比例部分，依101年統計資料顯示，高雄國際機場客運量與貨運量佔比年成長約0.06%與0.03%，顯示高雄國際機場客貨運量佔比已趨穩定不再下滑，因此假設未來將依101年佔比成長狀況持續成長，據此預估中等情境運量如表5-1-10所示，預估131年時高雄國際機場客運量約為4,204,883人次較101年客運量減少5.82%，貨運量約為66,473噸較101年貨運量增加22.86%。

表 5-1-10 高雄國際機場運量中等情境推估結果統計表

年別	全國空運量		高雄國際機場佔比 (%)		高雄國際機場運量	
	旅客人數 (人次)	貨運噸數 (公噸)	旅客人數	貨運量	旅客人數 (人次)	貨運噸數 (公噸)
97年	35,236,355	1,587,250	11.81	3.91	4,160,515	62,139
98年	34,382,144	1,445,434	10.65	3.76	3,661,023	54,382
99年	39,455,469	1,867,923	10.27	3.47	4,053,069	64,851
100年	41,388,957	1,738,295	9.79	3.18	4,050,413	55,364
101年	45,423,668	1,683,925	9.83	3.21	4,464,926	54,104
102年	33,701,031	1,567,323	9.87	3.24	3,327,239	50,797
103年	36,308,787	1,613,629	9.92	3.27	3,600,419	52,750
104年	37,146,994	1,628,513	9.96	3.30	3,699,621	53,693
105年	37,472,964	1,634,301	10.00	3.33	3,748,310	54,342
106年	37,617,839	1,636,874	10.05	3.35	3,779,089	54,886
107年	37,688,960	1,638,137	10.09	3.38	3,802,553	55,387
108年	37,726,675	1,638,806	10.13	3.41	3,822,693	55,869
109年	37,747,951	1,639,184	10.18	3.44	3,841,192	56,341
110年	37,760,576	1,639,408	10.22	3.47	3,858,827	56,808
111年	37,768,391	1,639,547	10.26	3.49	3,875,978	57,273
112年	37,773,406	1,639,636	10.31	3.52	3,892,848	57,735
113年	37,776,725	1,639,695	10.35	3.55	3,909,546	58,197
114年	37,778,980	1,639,735	10.39	3.58	3,926,137	58,658
115年	37,780,550	1,639,763	10.44	3.61	3,942,659	59,118
116年	37,781,666	1,639,783	10.48	3.63	3,959,134	59,578
117年	37,782,473	1,639,797	10.52	3.66	3,975,577	60,038
118年	37,783,067	1,639,808	10.57	3.69	3,991,999	60,498
119年	37,783,511	1,639,816	10.61	3.72	4,008,405	60,958
120年	37,783,847	1,639,822	10.65	3.75	4,024,800	61,417
121年	37,784,105	1,639,826	10.70	3.77	4,041,188	61,877
122年	37,784,305	1,639,830	10.74	3.80	4,057,569	62,337
123年	37,784,461	1,639,833	10.78	3.83	4,073,945	62,796
124年	37,784,585	1,639,835	10.83	3.86	4,090,319	63,256
125年	37,784,684	1,639,836	10.87	3.89	4,106,689	63,715
126年	37,784,763	1,639,838	10.91	3.91	4,123,058	64,175
127年	37,784,828	1,639,839	10.96	3.94	4,139,425	64,634
128年	37,784,880	1,639,840	11.00	3.97	4,155,791	65,094
129年	37,784,924	1,639,841	11.04	4.00	4,172,155	65,554
130年	37,784,960	1,639,841	11.09	4.03	4,188,519	66,013
131年	37,784,989	1,639,842	11.13	4.05	4,204,883	66,473

### (三) 樂觀情境

樂觀情境為在中等情境之考量下，同時考量未來可能新開國際航線運量及重大產業開發政策可能增加之空運運量，以下將分別預測未來可能新增之客運與空運運量，並且進行樂觀情境運量推估計算。

#### 1. 新開國際航線運量

依據本計畫整理 102 年高雄國際機場新開航線，依民用航空局統計 101 年該目的地航班搭乘率，估計可能增加年旅客數約為 414,131 人次（詳見表 5-1-11）；在高雄市積極開發新航線之情況下，預估未來每年擴充航線與旅客數量應可維持一定水準，而依 102 年新增航線可增加旅客數估計結果，保守估計未來每年新擴充航班可增加旅客數為 101 年 5 成，假設 103 年後每年新擴充航班可增加旅客數約為每年 160,000 人次。

表 5-1-11 102 年高雄國際機場新開通航線與預期可增加旅客數彙整表

航空公司	目的地	每趟次旅客數	總趟次/年	可載客運量/年	搭乘率	預估可增加旅客數/年
長榮航空	山東濟南	153	52	15,912	76.1%	12,109
長榮航空	韓國首爾仁川	142	260	73,840	77.6%	57,299
中国南方航空	廣東揭陽	162	60	19,440	76.1%	14,793
春秋航空	上海浦東	180	156	56,160	76.1%	42,737
吉祥航空	上海浦東	158	156	49,296	76.1%	37,514
長榮航空	日本東京成田	184	365	134,320	74.6%	100,202
釜山航空	韓國釜山	162	208	67,392	74.4%	50,139
樂桃航空	日本大阪	180	365	131,400	75.6%	99,338
總計			1,622	547,760	-	414,131

註：1. 可載客運量＝旅客數/趟×總趟次/年×2（往返趟次）；2. 目的地為大陸者，皆以兩岸航線目前搭乘率進行估算。

#### 2. 重大產業開發政策

目前國內與空運量能相關之計畫包括自由經濟示範區政策、台星經濟夥伴協議（ASTEP）與台紐經濟合作協定（ANZTEC），綜合這三項政策預估 102 年起將連續 3 年進口貨運量增加 30%，且整體 103 年後進出口貨量將較 101 年增加 0.54%（台星經濟夥伴協議 0.3%與台紐經濟合作協定 0.24%合計），後續將據此進行樂觀情境貨運量估算。

##### (1) 自由經濟示範區：海空港貨量及貿易值自 102 年起連續 3 年每年成長 30%

依行政院經濟建設委員會（現為國家發展委員會）估計自由經濟示範區智慧運籌部分之推動預期效益為「海空港貨量及貿易值自 102 年起連續 3 年每年成長 30%，預計 104 年貨量達到 2,200 萬噸、貿易值突破新臺幣 1 兆元」。

## (2) 台星經濟夥伴協議 (ASTEP)：長期進出口產值將增加0.3%

依中華經濟研究院估算，台星ASTEP生效之後，在長期效益方面，全面降稅之後，可使我國實質GDP增加7.01億美元（0.17%），出口增加7.82億美元（0.28%），進口增加7.19億美元（0.32%），就業增加6,145人（0.06%）；總計進出口產值將增加0.3%。

## (3) 台紐經濟合作協定 (ANZTEC)：未來進出口產值將增加0.24%

根據經濟部委託中華經濟研究院的經濟影響評估報告指出，預期未來ANZTEC生效且降稅期程執行完畢後，將使台灣的國內生產毛額（GDP）增加3.03億美元（約新台幣88.06億元）、社會福利成長1.84億美元（約新台幣53.47億元），實質總出口增加6.24億美元（約新台幣181.36億元），實質總進口增加6.06億美元（約新台幣176.13億元）；總計進出口產值將增加0.24%。

## (4) 樂觀情境運量預測估算

依據上列運量預測，假設103年後每年新擴充航班可增加旅客數為每年160,000人次，102年起將連續3年進口貨運量增加30%，且整體未來進出口貨量將較101年增加0.54%，樂觀情境之運量預測結果如表5-1-12與5-1-13所示，預估在樂觀情境下131年時高雄國際機場客運量約為8,844,883人次較101年客運量增加98.10%，貨運量約為125,993噸較101年貨運量增加132.87%。

表 5-1-12 高雄國際機場運量樂觀情境客運量推估結果統計表

年	中等情境估計值	預估新開國際航線運量 可增加旅客數	樂觀情境
97年	4,160,515	-	4,160,515
98年	3,661,023	-	3,661,023
99年	4,053,069	-	4,053,069
100年	4,050,413	-	4,050,413
101年	4,464,926	-	4,464,926
102年	3,327,239	-	3,327,239
103年	3,600,419	160,000	3,760,419
104年	3,699,621	320,000	4,019,621
105年	3,748,310	480,000	4,228,310
106年	3,779,089	640,000	4,419,089
107年	3,802,553	800,000	4,602,553
108年	3,822,693	960,000	4,782,693
109年	3,841,192	1,120,000	4,961,192
110年	3,858,827	1,280,000	5,138,827
111年	3,875,978	1,440,000	5,315,978
112年	3,892,848	1,600,000	5,492,848
113年	3,909,546	1,760,000	5,669,546
114年	3,926,137	1,920,000	5,846,137
115年	3,942,659	2,080,000	6,022,659
116年	3,959,134	2,240,000	6,199,134
117年	3,975,577	2,400,000	6,375,577
118年	3,991,999	2,560,000	6,551,999
119年	4,008,405	2,720,000	6,728,405
120年	4,024,800	2,880,000	6,904,800
121年	4,041,188	3,040,000	7,081,188

表 5-1-12 高雄國際機場運量樂觀情境客運量推估結果統計表 (續)

年	中等情境估計值	預估新開國際航線運量 可增加旅客數	樂觀情境
122年	4,057,569	3,200,000	7,257,569
123年	4,073,945	3,360,000	7,433,945
124年	4,090,319	3,520,000	7,610,319
125年	4,106,689	3,680,000	7,786,689
126年	4,123,058	3,840,000	7,963,058
127年	4,139,425	4,000,000	8,139,425
128年	4,155,791	4,160,000	8,315,791
129年	4,172,155	4,320,000	8,492,155
130年	4,188,519	4,480,000	8,668,519
131年	4,204,883	4,640,000	8,844,883

單位：人次。

表 5-1-13 高雄國際機場運量樂觀情境貨運量推估結果統計表

年別	全國空運量 貨運量估計 值 (公噸)	預估新增貨運量 (公噸)				高雄國際機場貨運量 估計值 (公噸)	
		自經區	台紐與台星 FTA	高雄機場佔 比 (%)	產業政策可 增加貨運量	中等情境	樂觀情境
97年	1,587,250	-	-	3.91	-	62,139	62,139
98年	1,445,434	-	-	3.76	-	54,382	54,382
99年	1,867,923	-	-	3.47	-	64,851	64,851
100年	1,738,295	-	-	3.18	-	55,364	55,364
101年	1,683,925	-	-	3.21	-	54,104	54,104
102年	1,567,323	505,177	-	3.24	16,373	50,797	67,170
103年	1,613,629	975,374	8,714	3.27	32,170	52,750	84,920
104年	1,628,513	1,459,463	8,794	3.30	48,409	53,693	102,102
105年	1,634,301	1,459,463	8,825	3.33	48,822	54,342	103,164
106年	1,636,874	1,459,463	8,839	3.35	49,234	54,886	104,120
107年	1,638,137	1,459,463	8,846	3.38	49,645	55,387	105,032
108年	1,638,806	1,459,463	8,850	3.41	50,057	55,869	105,926
109年	1,639,184	1,459,463	8,852	3.44	50,468	56,341	106,809
110年	1,639,408	1,459,463	8,853	3.47	50,880	56,808	107,688
111年	1,639,547	1,459,463	8,854	3.49	51,291	57,273	108,564
112年	1,639,636	1,459,463	8,854	3.52	51,703	57,735	109,438
113年	1,639,695	1,459,463	8,854	3.55	52,114	58,197	110,311
114年	1,639,735	1,459,463	8,855	3.58	52,525	58,658	111,183
115年	1,639,763	1,459,463	8,855	3.61	52,937	59,118	112,055
116年	1,639,783	1,459,463	8,855	3.63	53,348	59,578	112,926
117年	1,639,797	1,459,463	8,855	3.66	53,760	60,038	113,798
118年	1,639,808	1,459,463	8,855	3.69	54,171	60,498	114,669
119年	1,639,816	1,459,463	8,855	3.72	54,583	60,958	115,541
120年	1,639,822	1,459,463	8,855	3.75	54,994	61,417	116,411
121年	1,639,826	1,459,463	8,855	3.77	55,405	61,877	117,282
122年	1,639,830	1,459,463	8,855	3.80	55,817	62,337	118,154
123年	1,639,833	1,459,463	8,855	3.83	56,228	62,796	119,024
124年	1,639,835	1,459,463	8,855	3.86	56,640	63,256	119,896
125年	1,639,836	1,459,463	8,855	3.89	57,051	63,715	120,766
126年	1,639,838	1,459,463	8,855	3.91	57,463	64,175	121,638
127年	1,639,839	1,459,463	8,855	3.94	57,874	64,634	122,508
128年	1,639,840	1,459,463	8,855	3.97	58,285	65,094	123,379
129年	1,639,841	1,459,463	8,855	4.00	58,697	65,554	124,251
130年	1,639,841	1,459,463	8,855	4.03	59,108	66,013	125,121
131年	1,639,842	1,459,463	8,855	4.05	59,520	66,473	125,993

## (四) 運量預測彙整

彙整保守、中等與樂觀情境106年、111年、116年、121年、126年與131年預測結果如表5-1-14所示，顯示依高雄機場目前運量趨勢估算之保守與中等情境，客運量部分未來30年將仍為負成長，而貨運部分為正成長，未來30年保守情境與中等情境貨運量成長幅度分別為9.42%與22.86%，年成長率未達1%。若積極拓展航線並且配合貿易拓展政策，在樂觀情境下客運與貨運未來30年成長率估計約為98.10%與132.87%，將可回復91年之運量水準。

表 5-1-14 高雄國際機場預估運量彙整表

年	客運量 (人次)			貨運量 (公噸)		
	保守情境	中等情境	樂觀情境	保守情境	中等情境	樂觀情境
91年	7,799,823	7,799,823	7,799,823	95,782	95,782	95,782
96年	5,717,242	5,717,242	5,717,242	70,241	70,241	70,241
101年	4,464,926	4,464,926	4,464,926	54,104	54,104	54,104
106年	4,041,334	3,779,089	4,419,089	59,292	54,886	104,120
111年	4,047,504	3,875,978	5,315,978	59,210	57,273	108,564
116年	4,048,044	3,959,134	6,199,134	59,203	59,578	112,926
121年	4,048,143	4,041,188	7,081,188	59,201	61,877	117,282
126年	4,048,170	4,123,058	7,963,058	59,201	64,175	121,638
131年	4,048,179	4,204,883	8,844,883	59,201	66,473	125,993
101~131年成長率	-9.33%	-5.82%	98.10%	9.42%	22.86%	132.87%

註：91年至101年資料為實際值，106年至131年資料為估計值。

## 第二節 高雄國際機場周邊產業需求預測分析

依本計畫推估高雄國際機場之客貨運量，在樂觀情境下131年之新增客運量，每年約可增加63.5億元消費需求，客運量效益部分，保守情境、中等情境與樂觀情境下之可能產業用地需求約7.22公頃、17.53公頃與101.90公頃，推估說明詳列如下。

### 一、客運產業需求：至131年樂觀情境下，每年約可增加63.5億元經濟效益

本計畫依客運量增加人次中，國外來台旅客停留一天之可能消費，推估對高雄地區帶來之產業需求。假設入境旅客與入境旅客佔比各50%，入境旅客數約2,189,979人次，依內政部入出國及移民署統計101年入出國外國人比例約為41.27%，推估新增來台旅客數約為903,804人次，而依中華民國101年來臺旅客消費及動向調查統計，來臺旅客平均每人每日消費約為7,029元（234.31美元），推估增加來台旅客可創造消費需求約63.5億元。

客運產業需求（元）

=增加客運量×入境比例×外國旅客比例×來臺旅客平均每人每日消費

=4,379,957人×50%×41.27%×7,029元/人

=6,352,840,659元

### 二、貨運產業需求：保守情境、中等情境與樂觀情境下之可能產業用地需求7.22公頃、17.53公頃與101.90公頃

本計畫依據貨運量推估結果，推估貨運產值所需用地面積需求，以作為貨運產業需求之產業需求。

貨運產業需求推估依據各情境推估之增加貨運量，依交通部101年國內航空貨運-國際航空進口商品別流量及運費率統計結果，空運運費約為每公噸運費約為57,124元，推估增加運量之總空運費用，並且依經濟部統計處101年製造業投資及營運概況調查物流費用佔總產值比例約為3.1%，推估增加運量之總產值。

經濟部統計過去加工出口區每公頃土地年產值約13億元區，據此推估未來新增空運量可能之產業用地需求，在保守情境、中等情境與樂觀情境下之產業用地需求分別為7.22公頃、17.53公頃與101.90公頃。

表 5-2-1 貨運產業需求預測統計表

項目	單位	保守情境	中等情境	樂觀情境
131年增加貨運量	公噸/年	5,097	12,369	71,889
空運運費率	元/公噸	57,124		
總空運費用	百萬元	291	707	4,107
物流費用佔總產值比例	%	3.10		
總產值	百萬元	9,392	22,792	132,469
土地產值	百萬元/年/公頃	1,300		
預估需要土地面積	公頃	7.22	17.53	101.90

### 第三節 計畫區就業人口預測分析

據統計國際機場平均每百萬客運量人次創造950個直接就業機會以及2,000個間接就業機會，共計2,950個就業機會。依據前述客運人口成長預測推估131年就業人口介於11,942人至26,092人，詳表5-3-1所示。

表 5-3-1 計畫區就業人口推估表

目標年（131年）	保守情境	中等情境	樂觀情境
客運量（人次）	4,048,179	4,204,883	8,844,883
因應機場客運量所直接創造的就業機會	3,846	3,995	8,403
因應機場客運量所間接創造的就業機會	8,096	8,410	17,690
合計	11,942	12,404	26,092

## 第六章 課題與對策

### 第一節 發展潛力與限制

#### 一、發展潛力

##### (一) 結合既有產業聚落，轉型既有工業區，發展創新高值化產業

高雄市整體產業策略依循其環境條件、產業聚落，已然分為北側綠色能源科技轉型為發展主軸、中端市區以發展2.5級示範性產業與南部傳統核心產業重心，則以創新高值產業升級為策略，各分區規劃方向說明詳述如下。

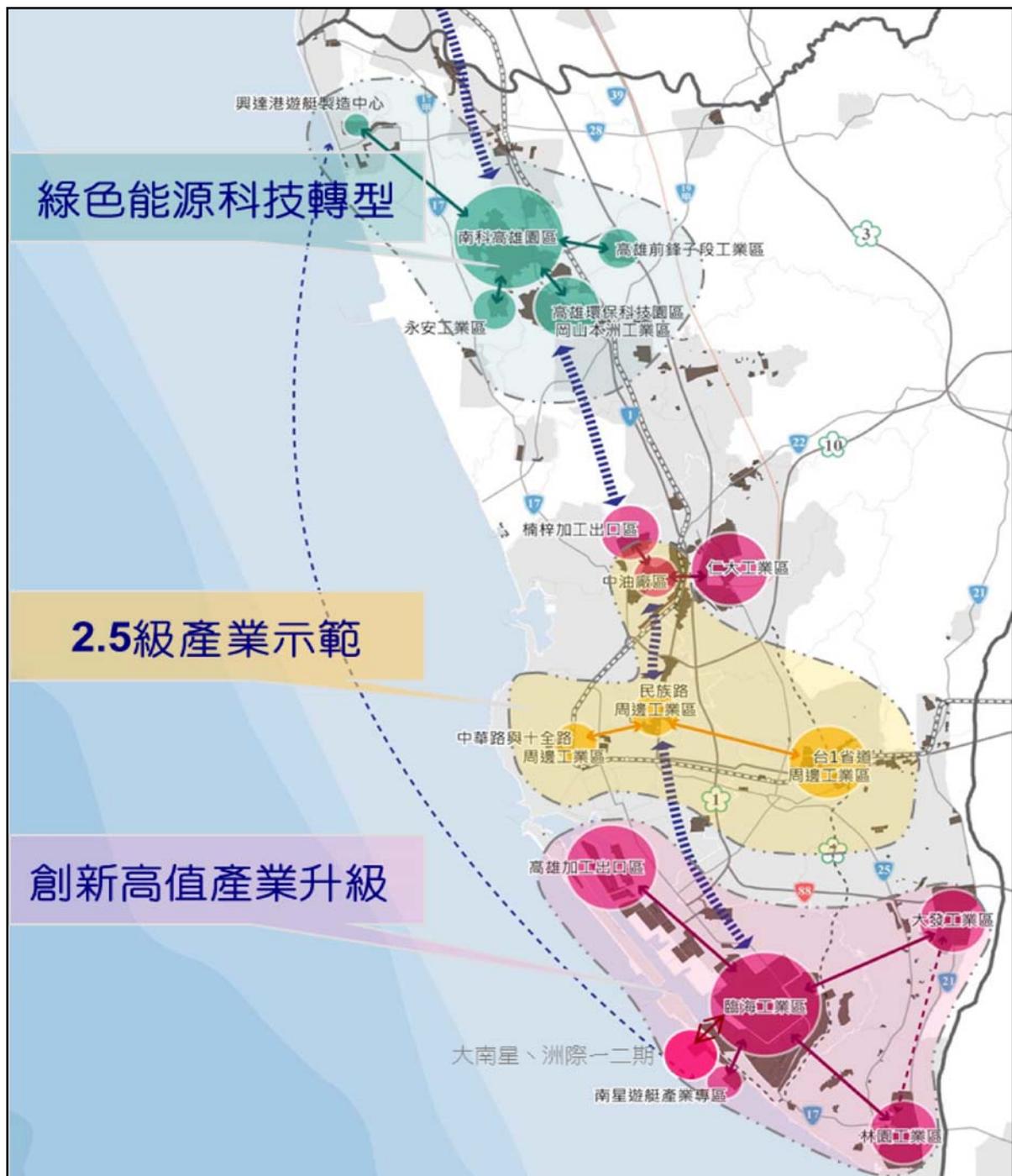


圖 6-1-1 高雄市產業策略分布示意圖

1. 南部綠能產業示範區：以北高雄為發展據點，結合光電產業聚落，透過南科高雄園區等主要發展園區發展之導引，促進周邊產業轉型，進而成為南部綠能產業示範區。
  2. 創新高值產業升級區：利用現有石化產業、物流、造船與金屬產業條件，結合海空物流系統，發展產高附加價值之品牌加值產品，發展創新運籌物流區與加速傳統工業區轉型，打造具備國際運籌都市體格之創新高值產業升級區。
- 3.2.5 級產業示範區：以製造業服務化之政策精神，結合工業區檢討契機，變更乙種工業區為產業服務工業區或其他適宜之土地使用分區，並配合調整其容許使用項目，開發為緩衝二級傳統製造業轉進至三級產業之升級壓力之 2.5 級產業示範區。

表 6-1-1 高雄市工業區分區發展構想定位表

發展構想定位	發展重點	分布區域
綠色能源科技轉型區（北高雄）	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 綠能科技產業：太陽光電、LED 照明、能源資通訊</li> <li>▪ 電動車輛</li> <li>▪ 海洋研究</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 發展中心：南科高雄園區</li> <li>▪ 周邊發展區域：高雄環保科技園區、岡山本洲工業區、永安工業區以及高雄前鋒子段工業區等周邊工業區</li> </ul>
2.5級產業整合緩衝區（中高雄）	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 現有存在營運中之產業為主，其中含括大型五金量販、汽機車零組件維修、傢俱展售等產業</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 民族路兩側乙種工業區</li> <li>▪ 市中心乙種工業區</li> </ul>
創新高值產業升級區（南高雄）	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 提升研發技術並改善既有工業區基盤設施與污染防治設備</li> <li>▪ 發展產高附加價值之品牌加值產品</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 基礎金屬產業：以臨海加工出口區為主，結合鄰近大發工業區、林園工業區等周邊工業區</li> <li>▪ 倉儲物流：以機場為核心區域，結合高雄港、國道及周邊適合發展倉儲物流之土地發展南台灣國際門戶</li> </ul>

（二）將自由經濟示範區規劃之產業商機納入考量，發展智慧運籌、國際醫療、農業加值

就產業鏈的完整性與效率性來說，高雄國際機場周邊應將自由經濟示範區規劃之產業商機納入考量，以利高雄都會未來整體之發展。目前本計畫區周邊具備自由經濟示範區所規劃潛力產業，包括屏東農科園區高值種苗、中草藥、觀賞魚等、高雄及屏東地區特色農產，義大、榮總、高醫等國際醫療機構之醫療生技產業，屬高單價、具時效性產品，相關產業所產生的人流客運，均需配合空港運輸，因此建議高雄未來產業發展策略如圖6-1-2所示。



圖 6-1-2 計畫區周邊產業鏈分布示意圖

## 二、發展限制

- (一) 依高雄市環境保護局民國 102 年 07 月 01 日高市環局空字第 10236888300 號函中所列之高雄國際機場航空噪音防制區級數與範圍，本計畫區所在之中厝里與明正里屬第三級噪音防制區，依噪音防制法不得新建學校、圖書館、醫療機構及不得劃定為住宅區。
- (二) 又依據「航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法」，位於小港機場北跑道轉接面，其建築限制高度約為 0 至 73.5 公尺，其中新設之滑降台臨界區域屬禁建地區，建議維持作為隔離綠帶使用。
- (三) 此外區內東側高雄近場總管制塔台高度 55 公尺（塔台建築 45 公尺，含天線總高為 55 公尺），依航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法第 5 條「多向導航臺，以天線為中心，半徑 300 公尺以內地區之任何物體，高度均應低於天線基地；以天線為中心，半徑 300 公尺以外之地區，所有導致電波反射之物體，均應在天線基地線起算之仰角 1 度以下」周邊土地後續規劃應符合上述建築高度之規範，詳圖 6-1-3 所示。

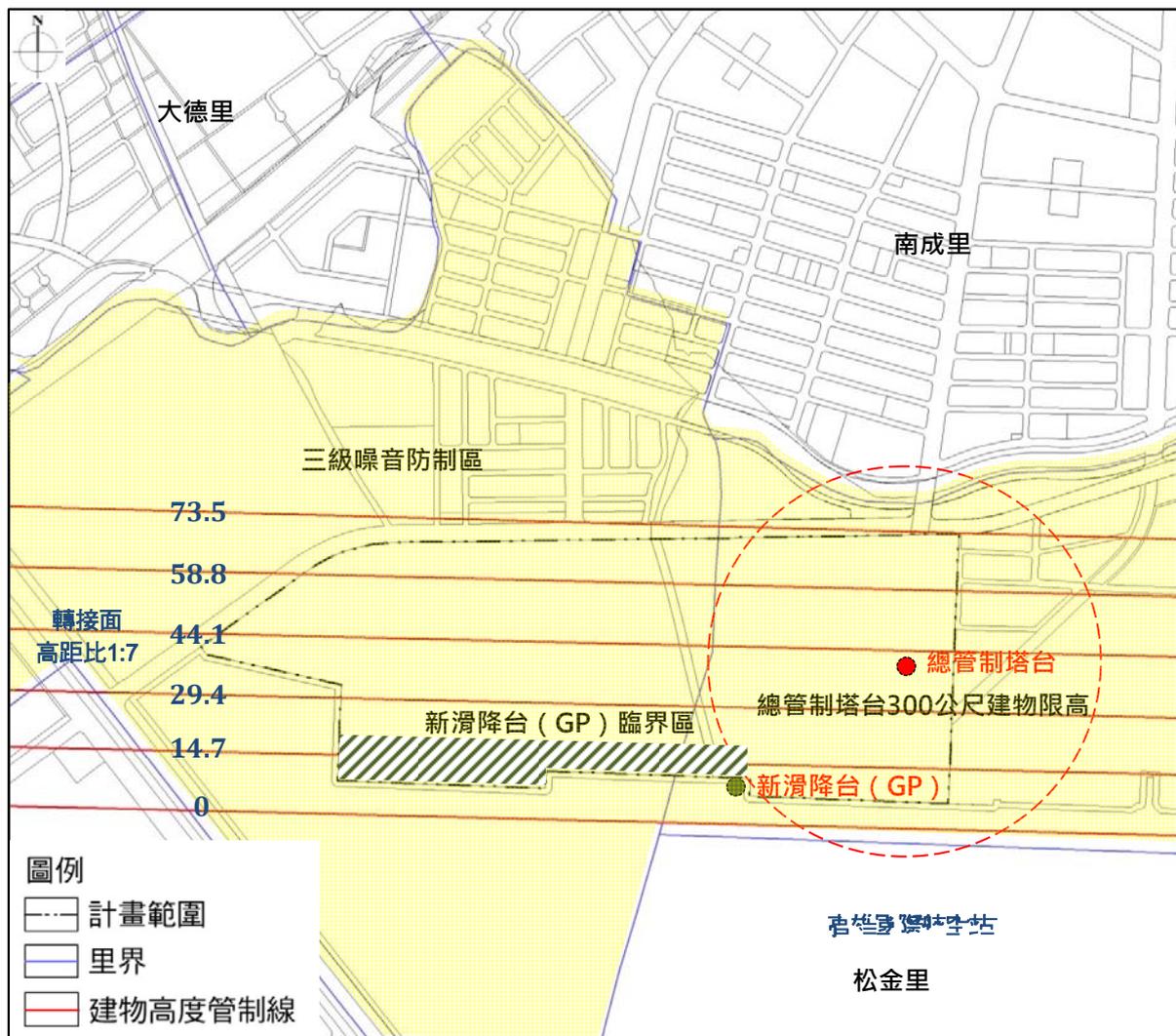


圖 6-1-3 計畫區內發展限制條件示意圖

## 第二節 課題與對策

### 一、產業發展面

**課題一：在全球化及亞洲國家經濟逐漸崛起趨勢下，高雄航空貨運園區的再定位為何？**

說明：

近年來，在全球化及亞洲國家經濟逐漸崛起趨勢下，帶動航空運輸成長，加以兩岸直航與開放陸客來臺觀光等，使得國際空運市場的版圖發生變化；國內運輸則因高鐵通車及陸路運輸之大幅精進，導致城際運輸的市場結構為之改變。高雄國際機場在面臨國內線航線運量縮減，國際線無法突破及低成本航空公司搶進亞洲市場之時，高雄航空貨運園區如何尋求其適當之模式？是再定位中必須面對的問題。

**對策：**利用兩岸直航航線之利基與自由經濟示範區政策契機，結合都市整體規劃開發，開發境內連動關外的產業製造園區及人、貨、金流之轉運商機

#### 1. 把握兩岸直航利基

兩岸已於 2008 年啟動空運直航，隨大陸人民商務與生活型態改變，客貨之空運需求亦隨之提高，大陸航線各航運公司與機場爭取通航的新戰場。

#### 2. 結合自由經濟示範區契機

行政院經建會已於 102 年 8 月 8 日發布自由經濟示範區政策說明，擬以兩階段推動自由經濟示範區，將以智慧運籌（物流）、國際醫療、農產加值與產業合作（如金融），引入國際資金與資源，強調創新研發、產業整合與高端服務業，充實「前店後廠」功能，由境內連動關外的產業製造園區。

#### 3. 爭取國際與中國之人、貨、金流之轉運商機

高雄國際機場為國內之國際空港樞紐，並且具備開發腹地與鄰近重要產業鏈之優勢，可利用兩岸直航航線之利基與自由經濟示範政策契機，結合都市整體規劃開發，將有利於再造南臺灣國家門戶，爭取國際與中國大陸之人、貨、金流之轉運商機，鞏固南部之空運樞紐地位。

## 課題二：從「南臺灣國際門戶」整體規劃角度下，小港貨運園區可掌握並引入之產業為何？

說明：

荷蘭、韓國、新加坡與桃園機場，皆以國際門戶—航空城為概念，對規劃機場周邊土地進行整體規劃與開發，引入之產業包含傳統物流、加工、製造業、旅館、娛樂、零售、和會展等相關產業，在航空都會區提供各式各樣的服務，讓機場之機能與定位都進一步提升，而在這樣的規劃思維下，小港航空貨運園區可以掌握及引入產業為何？

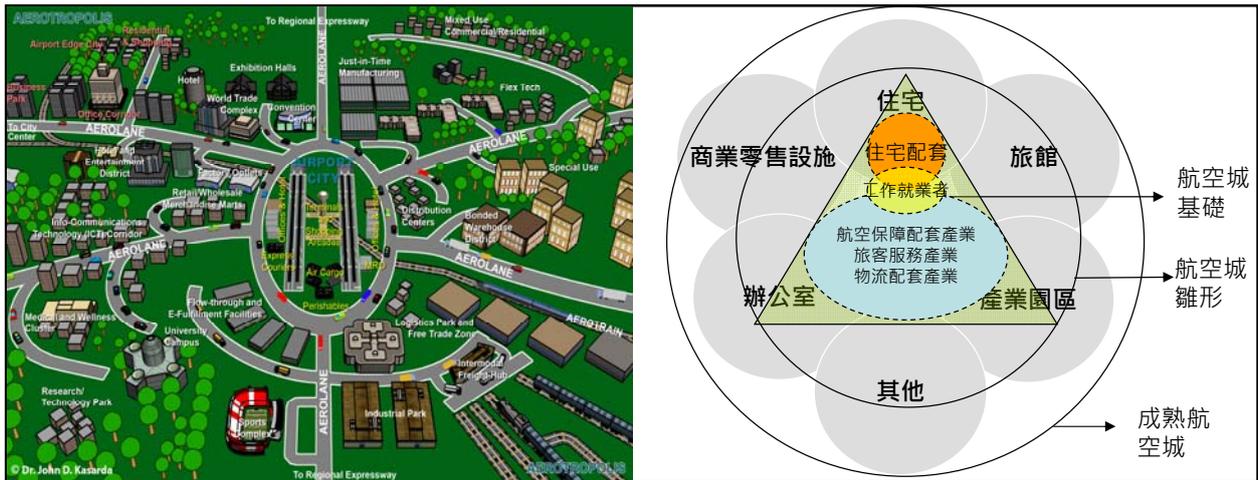


圖 6-2-1 航空城發展概念圖

對策：依據航空城之規劃構想，以提供旅客服務產業為規劃方向，引入旅館、購物中心與休閒娛樂等產業

高雄國際機場為南部空運門戶，本計畫基地緊鄰高雄國際機場，具備航空物流之開發條件，可利用鄰近國際門戶之優勢，依據航空城之規劃構想及目前高雄國際機場與周邊開發計畫，建議本計畫鄰近機場跑道之區域，可引入航空相關產業如飛機維修、飛機零件儲存與倉儲物流等產業，計畫基地西北側鄰近高雄空廚用地，可與周邊土地以提供旅客服務產業為規劃方向，引入旅館、購物中心與休閒娛樂等產業。而藉由本計畫開發將可強化高雄國際機場之物流機能與旅客服務機能，達到高雄國際機場效能與高雄市整體產業競爭力提升之雙贏效果。

表 6-2-1 航空城核心產業一覽表

產業類型	相關產業
航空配套	飛機維修、零部件倉儲、飛行員培訓
倉儲物流	倉儲物流園區、綜合保稅區
產業園區	工業園區、高科技產業園區、企業總部
商務會展	會展中心、商務辦公、會議中心、影音中心、國際教育
購物	大型購物中心、名品折扣
旅遊	旅遊景觀、主題公園、傳統文化體驗中心、高爾夫球場

## 二、土地使用規劃面

### 課題一：如何避免與周邊土地開發建設重複投資與開發競爭，研擬本計畫區之空間機能及園區土地使用規劃？

說明：

目前高雄市區已推動包括多項亞洲新灣區開發建設、高雄港舊港區再開發整體規劃及高雄港南星段之南星自由貿易港區與南星計畫遊艇產業園區等多項建設，並於本計畫區北側推動大魯閣草衙道計畫。現高雄市已投入大量資金與人力建設高雄，未來本計畫區內之倉儲轉運專區空間機能與周邊土地開發建設應如何配合？

對策：掌握自由經濟示範區契機，並依循高雄小港倉儲轉運專區空運轉運區整體開發計畫構想及飛航安全相關規定規劃

#### 1. 掌握自由經濟示範區契機，配合小港特定倉儲轉運專區開發構想規劃

掌握自由經濟示範區方案，配合經濟部加工出口區管理處推動之高雄倉儲轉運專區各項開發作業，善用鄰近高雄國際機場之航空運輸要地區位優勢，引入航空倉儲轉運、智慧運籌（物流）、國際貿易、郵電通信及農產品加值運銷等產業，發揮其空運轉運之優勢，提供充裕之腹地空間、客貨轉運機能、簡易加工及行政服務，提高未來潛在廠商投資意願。

#### 2. 依循高雄小港倉儲轉運專區空運轉運區整體開發計畫構想及飛航安全相關規定規劃

依循高雄小港倉儲轉運專區空運轉運區整體開發計畫構想，於本計畫區內劃設為特定倉儲轉運專用區之土地，留設塔台、停機坪、滑行道與其相關附屬設施、航空物質供應、航空貨運集散站及必要之開放空間，規劃本計畫區之土地使用計畫、公共設施及公用設備計畫。同時，依據「飛航安全標準及航空站、飛行場、助航設備四週禁止限制建築辦法」之規定，檢討本計畫區內禁限建土地與特定倉儲轉運專用區之建蔽率及容積率等土地使用管制要點內容。

### 課題二：本計畫範圍涉及噪音防制管制區、建物限制高度管制、滑降台等相關管制，如何在多項管制項目中辦理開發規劃？

說明：

依高雄市環境保護局所列之高雄國際機場航空噪音防制區級數與範圍，本計畫區所在之中厝里與明正里屬第三級噪音防制區，依噪音防制法不得新建學校、圖書館、醫療機構及不得劃定為住宅區。

又依據「航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法」，位於小港機場北跑道轉接面，其建築限制高度約為0至73.5公尺，其中滑降台（GP）臨界區內之區域屬禁建地區，不能有金屬物品經過，或任

何金屬建物興建。此外區內東側高雄近場總管制塔台高度55公尺（塔台建築45公尺，含天線總高為55公尺），依「航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法」第5條：「多向導航臺，以天線為中心，半徑300公尺以內地區之任何物體，高度均應低於天線基地；以天線為中心，半徑300公尺以外之地區，所有導致電波反射之物體，均應在天線基地線起算之仰角1度以下。」，周邊土地後續規劃應符合上述建築高度之規範。

對策：後續規劃應依各項管制之規定，以圖資套疊、現勘調查等方式確認管制區範圍研擬都市計畫方案。

為合乎開發時相關法令限制之規定，建議後續開發時應注意各項管制之限高、噪音管制等特殊規定，計畫區A區、B區及部分C區南側屬新設之滑降台（GP台）禁建區域，區域內禁止任何金屬物品通過，並維持平坦之地形，宜做為綠地、草坪使用；計畫區C區及D區為總管制塔台半徑300公尺範圍內，故應注意建物限高，不得超過55公尺；而全區屬於第三級噪音管制區，依噪音防制法度不得新建學校、圖書館、醫療機構及不得劃定為住宅區。

### 三、開發方式面

**課題一：因應台糖公司申請中止「高雄小港倉儲轉運專區空運轉運區整體開發計畫—C區第一期投資計畫」，後續本計畫區如何擇定該區之開發主體？**

說明：

依據民國91年高雄市政府公告之「變更高雄市都市計畫經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區（部分特定倉儲轉運專用區、綠地及河道用地為河道用地、綠地及特定倉儲轉運專用區）案計畫書」內容，小港特定倉儲轉運專用區C區由土地所有權人台灣糖業股份有限公司依經濟部加工出口區管理處之開發計畫內容自行開發。

爾後，依據行政院院臺經字第0930028498號函文，國營會於民國93年6月18日向經濟部提出台糖公司申請中止「高雄小港倉儲轉運專區空運轉運區整體開發計畫—C區第一期投資計畫」一案，並經行政院經濟建設委員會回覆：「...（二）本案台糖公司規劃貨運站位置，毗鄰跑道，對跑道頭航管及儀降訊號有構成干擾之虞，與飛航安全相容問題一時不易解決，影響整體計畫之執行，本案原則同意備查。...（三）本案屬經濟部加工出口區管理處計劃辦理『高雄航空貨運園區計畫』內由台糖公司辦理部分，該計畫應有配合本案檢討調整之需要，有關調整事宜，建請經濟部儘速依規定辦理。」故高雄小港倉儲轉運專區C區之土地開發之開發主體，於上述經濟部及行政院函文後將面臨調整，後續本計畫區如何擇定該區之開發主體？

對策：配合本計畫依整體空間發展趨勢及土地使用現況調整空間機能定位，由經濟部加工出口區管理處辦理解編，由台灣糖業股份有限公司自行開發，或委託其他投資開發廠商開發。

**課題二：本計畫範圍部分土地涉及私有土地所有權人權益，如何在開發規劃同時，兼顧私有地主權益？**

說明：

本計畫基地土地多為私人所有，主要土地所有權人為台灣糖業股份有限公司，其持有比例約83.5%，而一般私有土地所有權人持有比例約8.77%，多分布於計畫基地東側，目前多作住宅或工廠使用，應在開發規劃之同時，兼顧私有地主權益。

對策：建議後續開發以各分區自行辦理為原則，並研擬合適之開發方式，以保留彈性、減少衝擊。

## 第七章 整體發展構想

### 第一節 發展目標及定位

#### 一、周邊海、空港相關重大建設計畫對本計畫區之影響

##### (一) 以空港機能串連具商機之產業鏈，完善南台灣國際門戶產業機能

目前國際區域貿易、全球化、氣候變遷趨勢與產業結構變化，政策面我國以自由經濟示範區政策，維持貿易競爭力，產業開發部分，以重質不重量之策略，期以現有資源強化，並提升產業效能因應，而在整體產業部分，除把握國際趨勢發展開發行動裝置與網路消費市場，同時提升物流、金流等整合能力。

本計畫區可把握現有產業趨勢，開發符合產業調整方向之國際物流，同

時符合自由經濟示範區政策之產業，鎖定國際物流需求，尋找專業物流業者，引入智慧運籌產業，結合高雄觀光政策與條件，發展國際醫療美容相關產業，農業加值與冷鏈物流本計畫具備國際運輸區位與條件，以空港機能串連具商機之產業鏈，完善南台灣國際門戶產業機能。



##### (二) 高雄市以發展兼具經貿、物流與國際觀光之亞洲新灣區為願景

高雄市持續推動商業、科技與觀光產業發展政策，確立水岸碼頭的開發和推動產業經濟轉型的基礎架構，藉由高雄軟體園區之推動，開發科技研發與經貿新聚落，透過舊港區整體規劃形塑觀光遊憩水岸空間，再結合捷運輕軌工程與複合運輸系統之整體規劃、港埠旅運中心、高雄展覽館與流行音樂中心等重大建設，打造軟硬體兼俱之國際都會空間。

##### (三) 中山四路及成功路等主要聯外幹道兩側地區強化商務休閒核心機能，將加速高雄國際機場發展航空城與智慧運籌中心

近期南高雄重大建設與相關規劃包括成功園區、統一夢時代二期及大魯閣草衙道等，以國際觀光、商務、休閒為目標，配合多功能經貿園區與自由經濟示範區政策，將提升高雄地區對國際商務與物流之機能之需求，將加速高雄機場發展航空城及智慧運籌中心。

## 二、發展定位與機能分析

### (一) 發展定位：南台灣國際門戶

本基地鄰接高雄國際機場，為銜接高雄國際機場機能，本區應提供Total Solution，作為「系統整合者」，以物流概念，發展運籌中心，從驛站功能（轉運）發展成市集（運籌增值），發展增值整合服務。

本計畫之發展構想將塑造高雄市為高度自由化、國際化的總體經濟環境，以貨物、商務、人員、資金及資訊能快速便利的進出及流通環境，吸引跨國企業集團及本地企業以台灣做為經營國際市場的根據地，並以高雄國際機場園區為核心，建立並擴充台灣與世界其他主要城市、人員及貨物快速流通的接駁運輸網路，強化高雄地區南台灣運籌中心之地位，落實「南台灣國際門戶」之發展定位。其機能主要包括企業運籌中心、航空貨運站區及物流園區，南台灣國際運籌中心空間配置構想如圖7-1-1所示。

### (二) 空間發展構想

#### 1. 企業運籌中心

企業運籌中心規劃辦公室空間及商務中心、銀行、展示中心、會議中心、商務旅館、健康休閒中心等各種支援商務活動之完備設施。企業可在此設立營運總部或國際採購總部（IPO），作為接待外國客戶、國際性會議、投資洽談、商品展示等商務服務。而國外企業在此設立辦公室，可就近與自由港區內生產事業聯繫、下單、打樣、督導出貨。

#### 2. 航空貨運站區

本計畫區之航空貨運站區可參考荷蘭附加價值物流之成功案例，其中有一荷蘭電腦專門物流公司 Triple-P，考慮歐洲境內所使用的電力及語言各不同，將所有的電源線、鍵盤、說明書集中，視最終消費者需求作調整再出貨，此外鹿特丹機場所創造之附加價值，2002 年達到 245 億美元，占荷蘭國內 GDP12%，均可提高附加價值物流服務，係海空貨運後應追求的目標，而將現行較為分散獨立式的物流價值鏈結構，轉換成統籌集約式的價值鏈結構，透過上下游跨業垂直整合或是同業水平整合的方式，革新物流價值鏈。

除了港灣、機場之硬體建設外，必須考量的是製造貨主與最終消費市場規模，因物流中心是因應市場需求而非港灣、機場之硬體優勢而存在。如此建議航空貨運站區發展為集約式的價值鏈結構滿足全方位的市場需求。航空貨運站區包含航空貨棧及倉辦大樓兩部分，為處理港區貨物主要作業區。

##### (1) 航空貨棧

航空貨棧主要業務包括航空貨物進、出口處理。

## (2) 倉辦大樓

倉辦大樓提供航空公司、承攬業、報關行一個辦公及理貨的空間。倉辦大樓為提供承攬業專屬之理貨空間及辦公室，讓承攬業就近預為處理貨物。又因緊鄰貨棧，可以即時將處理完成之貨物直接移往貨棧進倉報關及打盤、裝櫃，即時運往機坪裝機。



航空貨棧及倉辦大樓

## 3. 海空物流園區

### (1) 物流園區

物流園區包括快遞倉、機放倉和物流中心的配置，作為貨物之發貨配銷中心及物料運籌中心。除了經營物流增值服務外，尚可經營物流發貨中心、配銷中心等業務。



快遞倉



機放倉



物流中心

### (2) 飛機維修棚廠

結合高雄國際機場，提供機場飛機檢修之附屬功能。廠房特性需要大跨距、低樓層、高建蔽率及較低容積率。



提供飛機維修等附屬功能之棚廠

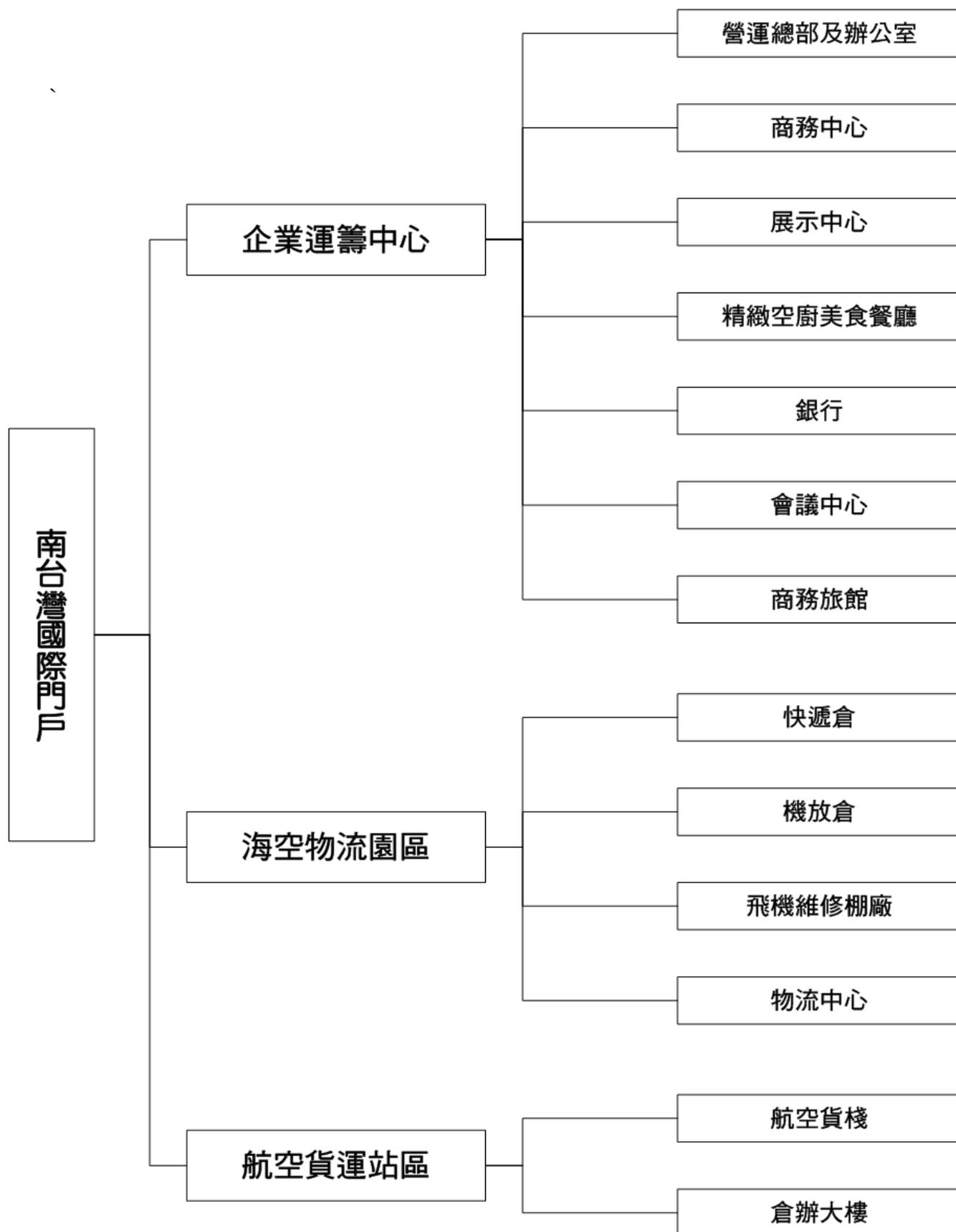


圖 7-1-1 南台灣國際門戶空間配置構想示意圖

## 第二節 規劃構想及原則

基於上開定位，本計畫區空間規劃仍應以企業運籌中心、海空物流園區及航空貨站三大機能為主，故土地使用分區仍維持特定倉儲轉運專用區，惟配合經濟部加工出口區解編及因應投資開發廠商需求，本計畫區 A、B、C、D 各區塊給予不同發展機能及空間規劃原則，說明如下：

### 一、B、C 區：以海空物流園區為發展核心，提供物流產業增值整合服務

- (一) 為串聯高雄港自由貿易港區及高雄國際航空站之物流產業，以「系統整合」之概念，從轉運功能轉型發展運籌增值功能，提供物流產業 Total Solution，B、C 區應朝海空物流園區規劃，提供大型倉儲轉運、物流加工及飛機檢修機能。故 B、C 區未來發展應朝佔地面積較大、建築高度較低之倉儲與棚廠使用為主，其建蔽率應予增加，容積率則酌予調降。
- (二) B 區係本計畫區北側紅毛港遷村用地案辦理區段徵收後分回之抵價地，可自行開發，維仍應符合本計畫之土地使用管制與都市設計規範。
- (三) C 區為保留開發彈性及因應投資開發廠商之需求，故採開發許可制辦理開發，並依循原計畫規定都市計畫變更負擔不低於該開發區 35% 之公共設施用地。惟考量投資開發彈性，C 區得將 B 區納入同一開發許可區，並將 C 區應負擔之公共設施用地調配至 B 區，以利整體規劃開發利用。

### 二、A、D 區：以企業運籌中心及航空貨運站區發展整合型附屬產業

- (一) 為符合「系統整合」之物流概念，A、D 區應朝企業運籌中心、商業服務及航空貨運站區支援產業發展，以提供全方位輔助型的物流產業服務。
- (二) A 區緊鄰高雄捷運南機廠大魯閣草街道投資開發案及高雄空廚，故以發展企業運籌中心及商服機能為主，提供商務、銀行、展示、會議、旅館、休閒等服務。考量 A、B、C 三開發區均為大街廓土地，且產權較單純，因 B、C 區配合產業發展需要，已調降容積率，在不增加原開發總量下，將 B、C 區原部分可開發強度彈性調配至 A 區，以增加投資開發誘因。故 A 區鄰近中安路側之街廓土地使用強度可酌予調昇，其餘街廓則維持原使用強度。
- (三) D 區受限於西側飛航服務總台高雄近場塔台管制（塔台半徑 300 公尺內建物高度不得超過塔台高度 55 公尺）及之航高限制，故以發展航空貨運站及航空支援型商業服務機能為主，其容積率不宜提高。
- (四) 配合經濟部加工出口區（高雄航空貨物園區）解編後，全計畫區已無整體規劃開發之必要，惟考量 A、D 區除台糖公司土地外尚有其他私人土地，且原計畫之細部計畫公共設施用地亦未明確配置。故 A、D 區仍應依循原計畫之公共設施負擔比例劃設細部計畫公共設施用地，並以市地重劃方式辦理整體開發為宜，且為保留彈性，A、D 區可單獨或合併辦理市地重劃。

- 三、本計畫區受限於高雄航空站設置之儀器降落系統滑降臺（GP）影響範圍（滑降臺向北 60 公尺、向西 975 公尺）不得有固定式建築物及金屬物品，以及「航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法」之建築高度限制，故滑降臺（GP）影響範圍內及緊鄰高雄航空站圍牆之土地，宜規劃為具隔離功能之公共設施或開放空間為宜，並依前開相關航空管制規定辦理。
- 四、為因應產業發展實際需求及提高開發誘因，原計畫區沿中安路側及緊鄰東側住宅區之街廓需退縮 30 公尺建築之規定應予檢討放寬，以符實際。
- 五、交通部民航局已於本計畫 C 區取得 0.87 公頃土地作為飛航服務總台高雄近場管制塔台，故應配合發展現況調整土地使用，以符實際。



圖 7-2-1 整體規劃構想示意圖

## 第三節 細部計畫指導原則

### 一、土地使用規劃原則

綜合前述發展定位及構想，本計畫區仍以發展海空倉儲物流為主，故除交通部民航局已取得之飛航服務總台高雄近場管制塔台土地配合實際發展現況調整為機場用地外，其餘土地仍維持特定倉儲轉運專用區。惟配合經濟部加工出口區解編及產業發展需求，除變更開發方式與開發主體外，在不增加原計畫開發總量之條件下，局部調整 A、B、C、D 各區使用強度與土地使用管制（原特定倉儲轉運專用區建蔽率 50%、容積率 300%），以因應不同發展機能，給予各開發區土地使用規劃原則。

本計畫區之特定倉儲轉運專用區基於不同發展機能與特性，區分為以下兩種分區：

#### （一）特定倉儲轉運專用區1

以 B、C 區為範圍，以供大型倉儲、物流加工及飛機檢修使用為主，給予酌予調降容積率及調高建蔽率。

#### （二）特定倉儲轉運專用區2

以 A、D 區為範圍，以供企業中心、商務、會展、旅館、觀光、休閒、娛樂等航空支援型產業使用為主。

其中 A 區鄰近中安路側之土地，因緊鄰大型投資開發案及增加投資開發誘因，在不增加原計畫開發總量條件下，酌予調高容積率及建蔽率。D 區則因受限塔台及飛航管制雙重建築高度管制，故維持原計畫使用強度。

### 二、公共設施規劃原則

#### （一）公共設施劃設比例

1. 依循原計畫，除 B 區無需負擔公共設施用地外，A、C、D 區均應劃設不低於各開發區面積 35% 之公共設施用地，且公園、綠地及廣場用地等使用面積不得低於各開發區 10%。其中，C 區應負擔之 35% 公共設施比例，需先扣除河道用地及機場用地面積後再予計算。
2. A、D 區採市地重劃方式辦理開發，故於細部計畫中直接劃設應負擔之公共設施用地。C 區則於申請開發許可時，依上開負擔比例提供足額之公共設施用地。

#### （二）開放空間

1. A 區高雄航空站滑降台影響範圍內之土地以及 D 區毗鄰航空站圍牆之飛航高度管制較嚴格區域土地，應規劃為具有隔離功能之綠地。至於 C 區，於申請開發許可時，亦應按本規劃原則留設帶狀開放空間或公共設施，並符合相關

航空管制規定辦理。C區將B區納入同一開發許可區時，亦比照辦理。

- 2.本計畫區各開發區北側沿中安路側之基地於申請建築時，應自建築線退縮15公尺以上建築，往西銜接中山四路綠帶，往東延伸到鳳山溪，形成一延續之帶狀開放空間。

### (三) 交通系統

- 1.A、D區應劃設20公尺寬之道路作為主要聯外道路，並劃設15公尺、8公尺寬之道路作為區內次要道路。
- 2.B、C區開發利用時，配合產業特性及需求劃設之主要聯外道路或區內道路，建議結合A、D區之道路系統，以完整銜接。

## 第八章 實質發展計畫

### 第一節 實質變更內容

本計畫係基於原「變更高雄市都市計畫經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區（部分特定倉儲轉運專用區、綠地及河道用地為河道用地、綠地及特定倉儲轉運專用區）案」，配合經濟部加工出口區解編及土地活化再利用，就開發主體、開發方式及分期分區開發計畫等事項進行檢討及修正，並將計畫區內交通部民航局已取得興建之機場塔台使用土地變更為機場用地，以符實際。綜上事項，本計畫實質變更內容如表8-1-1及圖8-1-1所示。

表 8-1-1 變更內容綜理表

編號	位置 (1/1000圖幅)	變更內容				變更理由
		變更前		變更後		
		分區	面積 (公頃)	分區	面積 (公頃)	
1	高雄國際航空站北側，中安路南側之特定倉儲轉運專用區 (2663)	特定倉儲轉運專用區	0.87	機場用地	0.87	交通部民航局為協調飛機起降及跑道運用，已於計畫區內取得0.87公頃土地作為飛航服務總台高雄近場管制塔台，故配合使用現況變更為機場用地，以符實際。
2	實施經費與進度	已訂定		修訂		配合經濟部加工出口區管理處解編，變更開發主體及開發方式。變更後內容詳本計畫書第十章。

註：上表數據係都市計畫數位圖資量測，實際面積應依實地測量定樁分割後之面積為準。

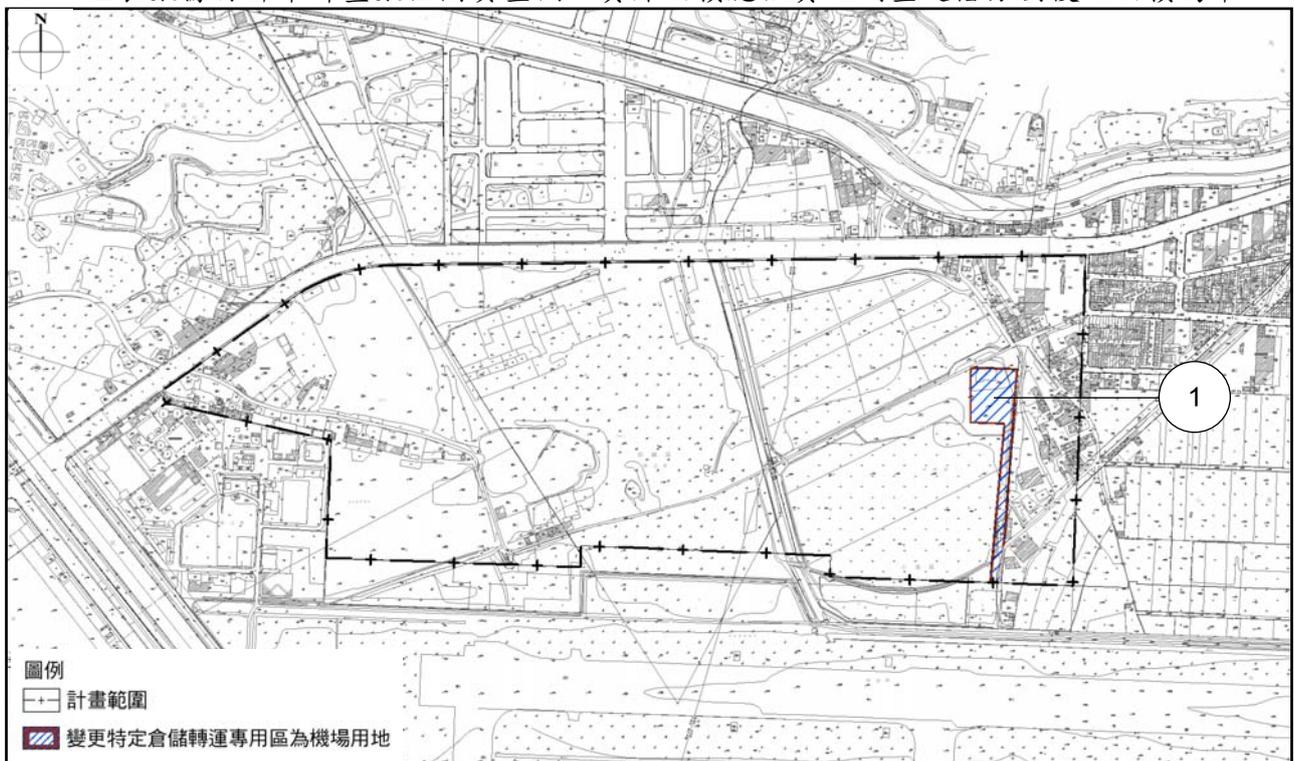


圖 8-1-1 變更內容示意圖

## 第二節 變更後土地使用計畫

本計畫除配合交通部民航局飛航服務總台高雄近場管制塔台使用現況，變更部分特定倉儲轉運專用區為機場用地外，其餘土地使用分區未予變更。變更後計畫範圍內特定倉儲轉運專用區面積46.56公頃、河道用地為0.64公頃及機場用地為0.87公頃，詳表8-2-1及圖8-2-1所示。

表 8-2-1 變更後土地使用計畫一覽表

分區	項目	面積 (公頃)	比例 (%)
土地使用分區	特定倉儲轉運專用區	46.56	96.86
公共設施用地	機場用地	0.87	1.81
	河道用地	0.64	1.33
	小計	1.51	3.14
合計		48.07	100.00

註：上表數據係都市計畫數位圖資量測，實際面積應依實地測量定樁分割後之面積為準。

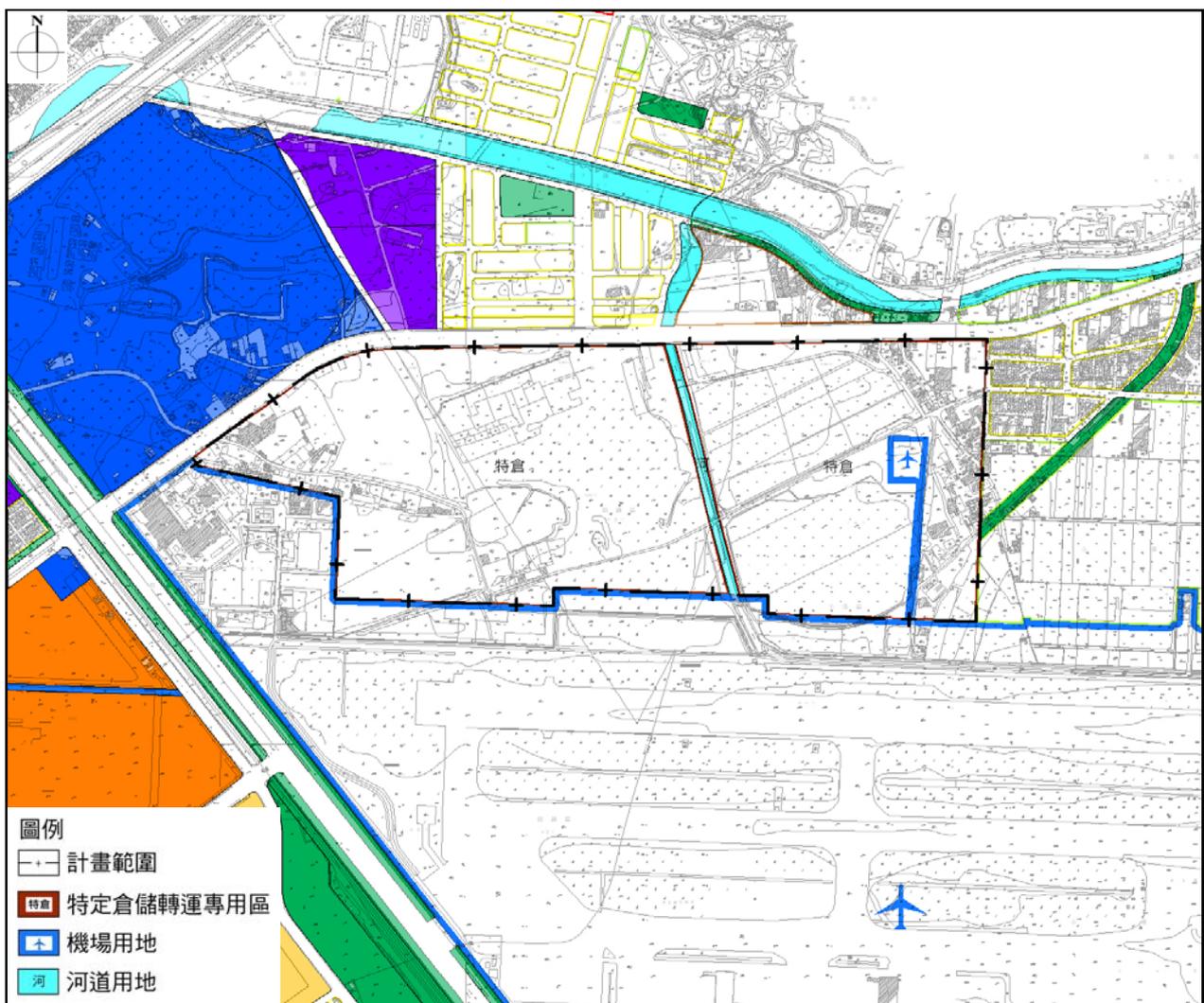


圖 8-2-1 變更後土地使用計畫示意圖

## 第九章 都市防災計畫

都市防災計畫主要目的在防止都市災害發生與擴大蔓延，並於災害發生時，先行規劃及提供疏散、救助、避難及復舊等機能。本計畫參考相關研究計畫，並配合計畫區內土地使用型態規劃檢討區內與周邊都市防災系統，包括鄰近生活圈、防災據點及公共空間開放避難系統。

### 第一節 近鄰生活圈系統與防災據點

為便於災害發生時救援工作之進行，確保居民生命財產安全，在考量計畫區救災資源分布狀況後，將本計畫區劃分為一個近鄰生活圈系統，並就近以各區域之學校、公園、醫療機構與警察局、消防站等單位為區內之緊急避難場所、救援與防災指揮中心。

#### 一、臨時收容場所

臨時收容場所規劃原則為計畫區周邊面積大於10,000平方公尺之區域公園、全市性公園、體育場所及兒童遊樂場等，除平時可作為地區居民活動空間外，因其空曠與綠覆率高之特性，具備緊急避難與防救災之機能，藉由防災道路系統之導引，使計畫區內之綠地、廣兼停等設施用地串連，形成都市防救災系統之一，每人平均擁有1至2平方公尺的避難面積為原則。

另依據本市防災公園劃設原則，20,000平方公尺以下之鄰里型防災公園可供居民緊急防災應變活動所需之空間及器材及居民間對外聯絡設備。

#### 二、中長期收容場所

中長期收容場所以計畫區周邊之中、小學為主要規劃對象，又以社教機構、活動中心、政府機關設施、社會福利機構及醫療衛生機構為配合指定對象，並以每人2平方公尺，可收容100人以上之場所為原則。

## 第二節 公共空間開放避難系統

區內及周邊社區內之公園、兒童遊樂場等公共開放空間，除平時可作為社區居民之活動場所，因其空曠與綠覆率高之特性，可延緩災害之蔓延，亦具備緊急避難場所與防災據點之功能，故可藉由整備道路之導引，使計畫區內之綠地及廣場兼停車場用地等設施用地串連，形成都市防災系統之一部分。此外，計畫區周邊之學校用地及機關用地，其操場、球場、校舍、活動中心等亦具備防災據點之功能。

### 一、公園、綠地、體育場、兒童遊樂場及廣場

依據內政部建研所「都市計畫通盤檢討有關防災規劃作業程序及設計準則之研究」之研究成果建議，避難開放空間每人所需之土地面積約為4平方公尺。

### 二、學校用地

計畫區內周邊之學校用地包括紅毛港國小、明正國小、桂林國小及前鎮國中等總面積約15.18公頃，以內政部建研所之研究成果，避難開放空間每人所需之土地面積約為4平方公尺，而學校用地之空地比率以60%計算，則計畫區周邊之學校用地可容納之避難人口約22,770人。

## 第三節 防災運輸系統

### 一、緊急救援道路（15公尺以上）

緊急救援道路將以寬度15公尺以上之主要聯外道路為主，並考慮可延續通達全市各區域之主要輔助道路為第一層級之緊急救援道路，此道路為災害發生時，首先必須保持暢通之路徑。本計畫規劃區內道路多為15公尺以上之緊急道路，皆可連結至北側中安路。

### 二、避難輔助道路（12公尺以下）

避難輔助道路將以寬度12公尺以下之區內道路為主，並可延續至緊急道路，透過緊急道路連接至主要聯外道路，屬於第二層級之防災運輸系統，將於細部計畫配置區內道路做為避難輔助道路之用。

### 三、大眾運輸工具

若災害發生時，大眾運輸工具尚能使用時，行經本計畫區周邊之捷運紅線R4A捷運草衙站及R4捷運高雄國際機場站，並配合公路運輸系統失效後提供緊急疏散功能。

## 第四節 火災延燒防止地帶

公園、綠地及園道等公共開放空間，因其空曠與綠覆率高之特性，可延緩災害之蔓延，具備緊急避難與防救災之機能，而寬度15公尺以上之道路亦具延緩災害之蔓延功能，因此藉由防救災道路系統串連計畫區內之公園、綠地及園道等用地形成火災防止地帶，避免火災快速延燒，使災害損失降至最低。於計畫區南側留設寬度約65公尺之隔離綠帶，以作為火災延燒防止地帶及防火綠軸，以致機場發生重大災害時，可第一時間防止火災延燒，避免擴大災情。

本計畫災害避難應變措施包括近鄰生活圈系統之設置，配合劃設臨時及中長期收容場所，結合公共空間開放避難系統、防災運輸系統及火災延燒防止地帶，以達都市防災之效，詳圖9-4-1所示。

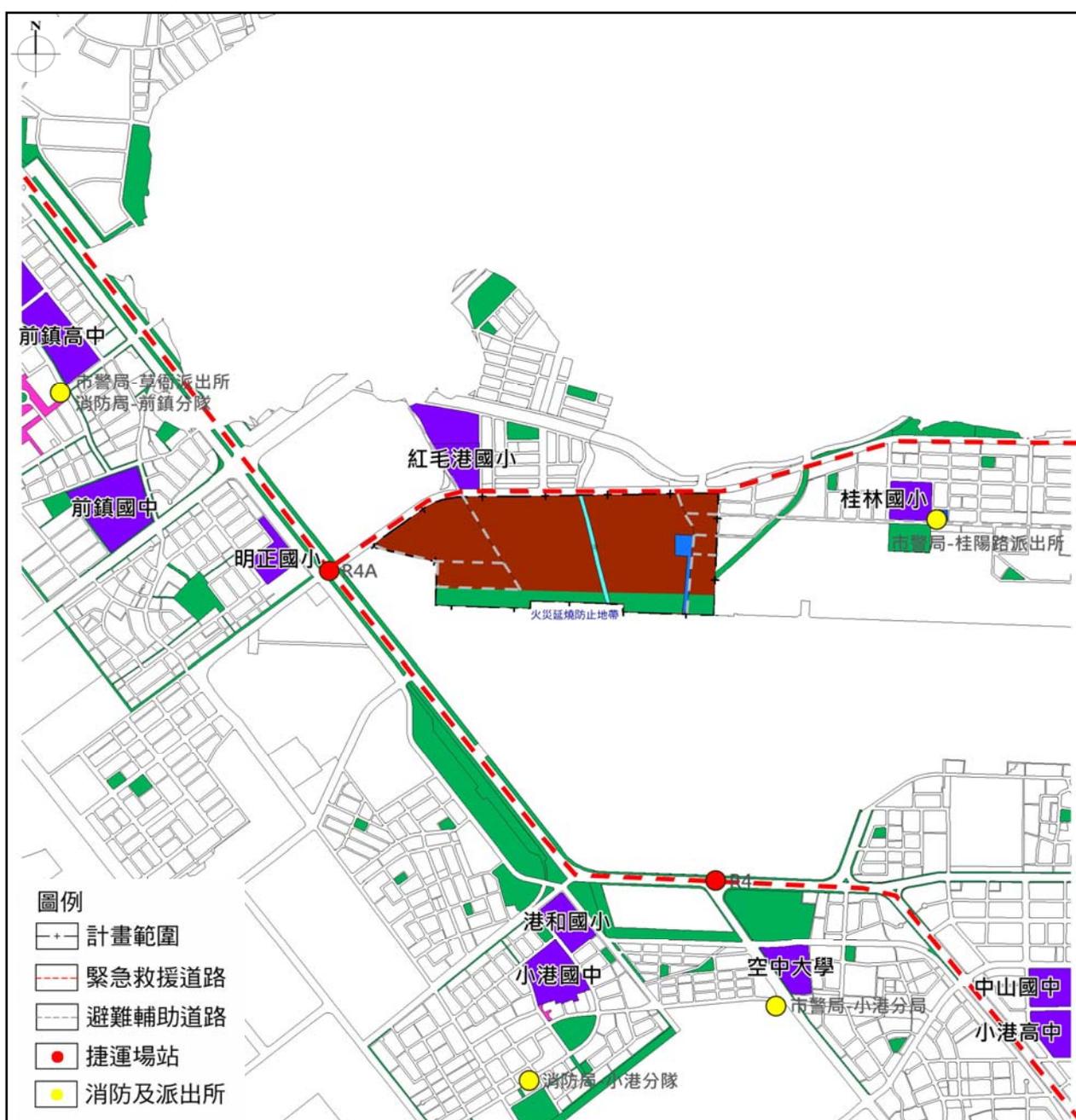


圖 9-4-1 都市防災示意圖

## 第五節 災害避難應變措施

以下就飛安災變、火災、水災及地震及停電等可能發生之災害，研擬避難措施：

### 一、飛安災變

計畫區南側緊鄰高雄國際航空站，飛起起降頻繁，故對於飛安事故之應變與預防較其他地區更為重要：

#### (一) 因應飛安災變之規劃

1. 與機場交接面劃設綠地用地，作為災害發生時之緩衝及疏散空間，除必要性之圍牆或號誌設備外，禁止施設有礙空間通暢之設施。
2. 開發時應考量防災、救災之實際需要，妥善規劃街廓區位與飛機通行路線，以降低災害發生機率，減輕災害強度，防止災害擴散。
3. 開發時之廠區建物設施應妥善規劃逃生設施，並盡量避開飛機通行路線，保持視線通暢，防止飛機行進之視線死角，且應考量防撞與防火設計。
4. 於鄰近滑行道及作業廠區之適當位置配置消防設施與設備，必要時並可提供高雄國際航空站救援單位進駐。

#### (二) 平時防護

1. 嚴禁非必要性之工作人員進入飛機滑行道及緩衝綠地。
2. 設置災害防救之專業單位，並隨時待命。
3. 定期時施災害防救演訓，以備突發狀況之發生。
4. 定期檢修消防設施與設備，並儲備足量之消防器材。
5. 建立災害防救通報系統，俾及時發現災損情形，隨時掌握災害狀況，並通報有關單位迅即協助處理。

#### (三) 災害應變措施

1. 務必於最短時間內提供救援，並以救人為第一優先。
2. 迅速通知區內廠商與工作人員由逃生路線撤離或進入逃生設施避難，俾減少人員傷亡。
3. 劃定災害區，嚴格管制非救難人員進入，並維繫周邊地區交通之道路通暢。
4. 於最短時間內完成災害防救人員編組，統一指揮體系，掌握災情變化。
5. 迅速與高雄國際航空站救援單位及區外警消單位聯繫合作，俾提供人力、物力及技術等支援。

## 二、火災

### (一) 可能發生原因

1. 廠區起火。
2. 人為縱火或菸蒂引燃起火。
3. 電線走火。

### (二) 災害應變措施

1. 定期舉辦都市消防安全講習，鼓勵大眾人人學習消防安全技能。
2. 平時應定期檢查各項消防設備。
3. 嚴禁於緊急出口及樓梯間堆置貨品，保持緊急通道暢通。
4. 於廢棄物堆置場或易燃物品處設置「嚴禁煙火」標誌。
5. 火災發生時，立即管制通行並疏散人員，通知消防單位並檢查自動消防設施是否已啟動。

## 三、水災

### (一) 可能發生原因

1. 颱風或環流帶來暴雨。
2. 排水設施阻塞。

### (二) 災害應變措施

流經本計畫區之高雄國際航空站北側大排水溝（河道用地）平時應保持暢通，定期清濬，並配合檢查排水路及疏通作業，嚴防暴雨來襲時排水路之阻塞。

## 四、地震

在所有天災地變中較嚴重者為地震，地震如發生時受害之範圍廣大且多種，其災害發生前之預知與對策亦最難辦理。

### (一) 因應地震之規劃

#### 1. 設備及建築物

作定期之耐震性、耐火性檢查、牆壁剝離、機器之傾倒等應設法加以防止。特別對於危險物之儲藏設施，其儲藏物之傾倒、崩壞等均需加以考慮。

#### 2. 組織之編排

地震對策之有關人員配置、指示命令系統等組織與職權，須做明確之決定。

### 3.防震教育宣導

定期舉辦防震安全訓練與演習。

### 4.其他

避難場所、避難通路、保護器具、救助用具、緊急時需帶出之物品，應定期確認並檢查。

## (二) 災害應變措施

發布地震指令時，所有人員需依指揮者之指示，向事前指定場所做暫時避難並鎮靜等待。指示如無法直接收到時，可在就近認為安全之場所做暫時性之避難，俟確認安全後，再與指揮者聯繫，不得單獨任意行動。

## 五、停電

### (一) 可能發生原因

- 1.預告之停電、突發性之停電。
- 2.區外之原因、區內之原因。

### (二) 災害應變措施

#### 1.緊急用設備之啟動

- (1) 緊急照明
- (2) 緊急廣播設備
- (3) 火災警報設備
- (4) 直流電源裝置
- (5) 控制用電源
- (6) 電腦不斷電系統
- (7) 升降機
- (8) 其他

#### 2.緊急發動機之啟動及代替

##### (1) 事前檢查

緊急發電機至少需在預告停電之前日確認啟動之情況，燃料、冷卻水循環系統亦須做必要之檢查，並須計算緊急發電機之燃料消耗率、發電量及預定發電時間等，將燃料需要量加以準備應用。

## (2) 啟動

緊急發電機之啟動須在預告停電前特別注意緊急發電機之負荷，須能使專區於停電預定期間內繼續穩定之操作。

## (3) 切換

對於緊急發電機之電力系統之切換，一般而言，手動與自動兩樣均可採用。於切換之同時，「同時啟動之設備」應立即恢復，而「逐次啟動之設備」也開始逐次恢復，可由指示燈或利用附屬設備等加以確認有無運轉。

## 第十章 實施進度與經費

### 第一節 都市計畫變更公共設施負擔比例規定

本計畫除B區已配合紅毛港遷村用地案完成區段徵收，係抵價地，故無需再負擔公共設施用地外，其餘A、C、D區都市計畫變更負擔仍維持91年公告原計畫「變更高雄市都市計畫經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區（部分特定倉儲轉運專用區、綠地及河道用地為河道用地、綠地及特定倉儲轉運專用區）案」規定，其公共設施劃設比例不得低於特定倉儲轉運專用區全部面積35%，且不得計入法定空地，其中公園、綠地及廣場用地等使用面積比例不得低於特定倉儲轉運專用區全部面積10%。

表 10-1-1 都市計畫變更負擔面積計算表

使用分區	面積 (公頃)	公共設施 負擔比例 (%)	公共設施 負擔面積 (公頃)	變更後面積 (公頃)
特定倉儲轉運專用區 (A區)	12.44	35	4.35	8.09
特定倉儲轉運專用區 (B區)	14.74	—	—	14.74
特定倉儲轉運專用區 (C區)	14.61*	35	5.11	9.50
特定倉儲轉運專用區 (D區)	4.77	35	1.67	3.10
總計	46.56	35	11.13	35.43

註1：上表數據係都市計畫數位圖資量側，實際面積應依實地測量定樁分割後之面積為準。

\*註2：C區公共設施負擔比例計算需扣除河道用地（0.64公頃）及機場用地（0.87公頃）後再計畫。

## 第二節 開發方式

從整體發展考量，本計畫各區開發方式及開發主體說明如下：

### 一、各區開發方式及開發主體

#### (一) 特定倉儲轉運專用區 A 區

A區土地權屬多為台灣糖業股份有限公司之土地，以市地重劃方式辦理開發，亦得併同D區辦理市地重劃。

#### (二) 特定倉儲轉運專用區 B 區

B區由台灣糖業股份有限公司或開發廠商自行開發，另為加速本計畫推動成效，以帶動國家及本市產業經濟發展，建議於都市計畫發布實施後3年內完成招商開發，以利本區發展。

#### (三) 特定倉儲轉運專用區 C 區

為保留開發彈性及因應投資開發廠商之需求，C區採開發許可制辦理整體開發，由台灣糖業股份有限公司或開發廠商向高雄市政府提出開發計畫申請，經高雄市政府核定並劃設不低於C區面積35%之公共設施用地移轉登記予市府後辦理開發。另考量開發彈性，C區得將B區納入同一開發許可區，並將C區應負擔之公共設施用地調配至B區，以利整體規劃開發利用。

C區內之河道用地，由高雄市政府用地主管機關依法辦理取得；機場用地則由交通部民航局依法取得。

#### (四) 特定倉儲轉運專用區 D 區

考量D區土地權屬多為私有地主，為利開發利用及開闢公共設施用地，採市地重劃方式辦理開發，亦得併同A區辦理市地重劃。

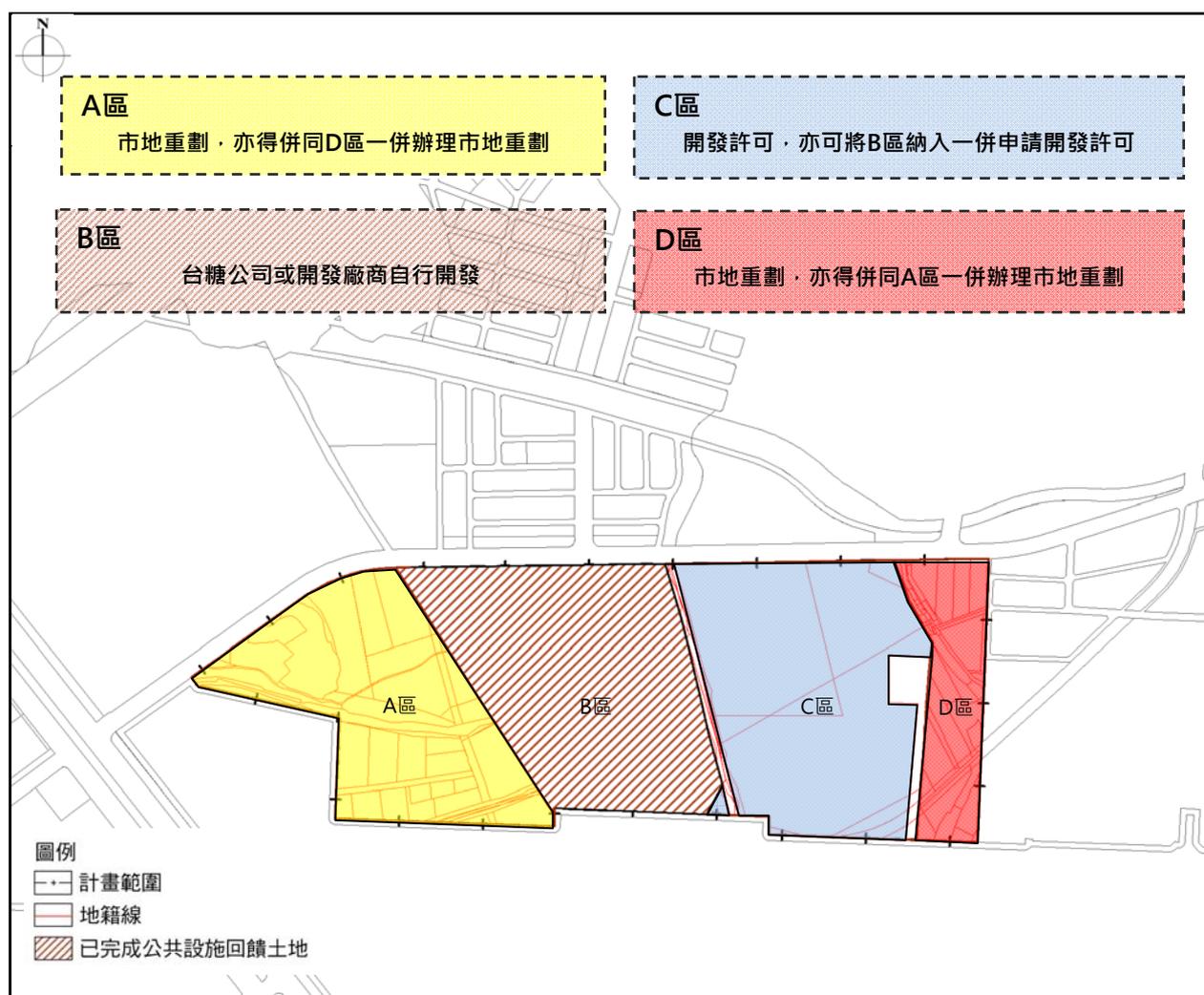


圖 10-2-1 各區開發方式示意圖

## 二、特定倉儲轉運專用區 C 區之開發許可審議程序暨規範

為保留開發彈性及因應投資開發廠商之需求，C區由台灣糖業股份有限公司或開發廠商擔任開發主體，向本府提出開發計畫，並依本計畫所定公共設施負擔比例劃設公共設施用地。申請人應於開發計畫經「高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」審議通過後六個月內與高雄市政府府簽訂協議書。開發計畫依法須辦理環境影響評估者，於核定整體開發計畫前須檢附「環境影響說明書或環境影響評估報告書及審查結論」。

為加速土地開發，申請人所提開發計畫除使用分區、公共設施負擔、土地使用管制及都市設計規範等須依本計畫書規定外，其餘審議原則、申請程序及應附書件準照「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第二次通盤檢討）案」內「高雄多功能經貿園區開發許可審議規範」程序規定辦理，有關開發許可作業流程如圖10-2-2所示。

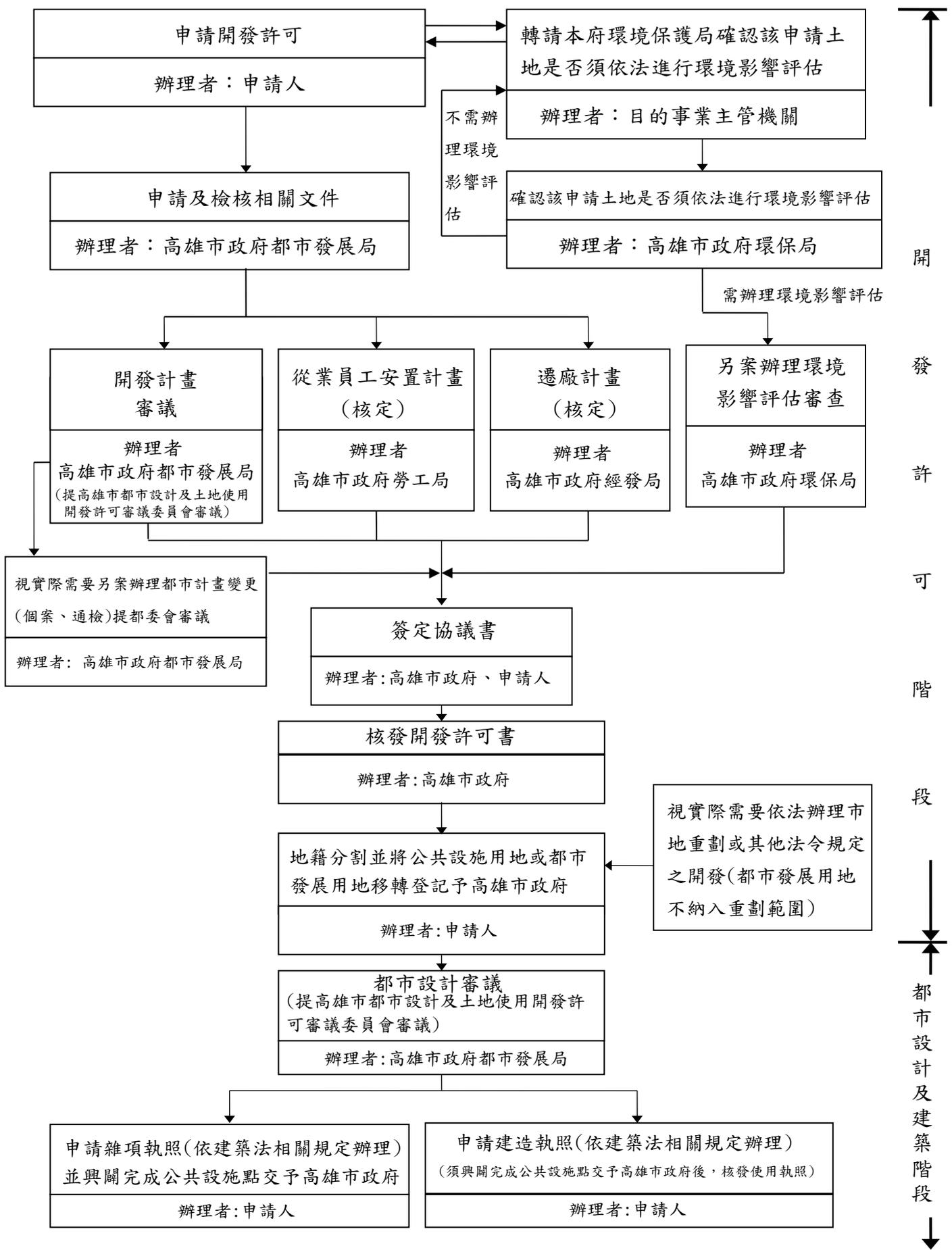


圖 10-2-2 開發許可作業流程示意圖

附錄一 「南臺灣國際門戶再造-高雄航空貨運園區再開發先期規劃  
暨招商計畫案」地政局市地重劃開發可行性評估說明函

# 附錄一 「南臺灣國際門戶再造-高雄航空貨運園區再開發先期規劃暨招商計畫案」地政局市地重劃開發可行性評估函文

檔 號：  
保存年限：

## 高雄市政府地政局 函

地址：80203高雄市苓雅區四維三路2號7樓  
承辦單位：土地開發處  
承辦人：楊素容  
電話：07-3368333#2539  
傳真：07-5367622  
電子信箱：susuyang@kcg.gov.tw

受文者：高雄市政府都市發展局

發文日期：中華民國103年2月14日  
發文字號：高市地政發字第10370193400號  
速別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：

主旨：有關「南臺灣國際門戶再造-高雄航空貨運園區再開發先期規劃暨招商計畫案」市地重劃開發之可行性評估乙案，復如說明，請查照。

說明：

- 一、依據貴局102年12月9日高市都發規字第10235938500號函辦理。
- 二、旨揭都市計畫草案經本局初步評估土地所有權人平均重劃負擔比率A區為48.51%、D區為54.29%，按平均地權條例第60條第3項規定，需徵求私有土地所有權人半數以上且其所有土地面積超過區內私有土地總面積半數之同意，始得辦理市地重劃，惟在本案使用分區不變情況下卻要區內土地所有權人負擔高額重劃負擔，恐不易取得本區土地所有權人同意，為利都市計畫變更可行，建請貴局向土地所有權人先行說明都市計畫變更內容，以爭取同意。
- 三、另D區私有小地主較多，倘以重劃方式開發，建議擇一區塊細分街廓，以增加小地主配地的可能性。



都市發展局 1030217



\*10330719800\*

正本：高雄市政府都市發展局  
副本：本局土地開發處(企劃科)

2018-02-14  
16:57:26

裝



訂



線

附錄二 「高雄航空貨運園區計畫」經濟部報行政院解編說明函

附錄二 「高雄航空貨運園區計畫」經濟部報行政院解編說明函文

檔 號：103/02122  
保存年限：10

經濟部 函

地址：10015 臺北市福州街15號  
承辦人：謝明紋  
電話：(07) 3611212轉217

受文者：高雄市政府

發文日期：中華民國103年05月02日  
發文字號：經加字第10304402390號  
速別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：

主旨：有關「高雄航空貨運園區計畫」，擬予終止並劃出加工出口區範圍，陳如說明，請 鑒核。

電子  
文  
騎

說明：

- 一、依據 鈞院經濟建設委員會（下稱經建會，現為 鈞院國家發展委員會）99年3月17日都字第0990001180號函暨高雄市政府103年4月9日高市府都發企字第10331448304、10331448804號函辦理（詳如附件）。
- 二、上揭經建會函文檢送「高雄海空經貿城整體發展綱要計畫」，請相關機關儘速依本計畫推動機制之作業原則與任務分工研提各項建設計畫，循程序報院核定實施（修正）辦理。
- 三、旨揭園區歷次推動概要詳如附件，另上揭綱要計畫將園區基地納入「高雄航空貨運園區轉型及機場北側農業區開發計畫」執行子計畫，由高雄市政府（下稱高市府）主辦整體規劃（交通部、本部協辦）。
- 四、高市府辦理情形

5

（一）高市府都發局於102年推動「南臺灣國際門戶再造—高雄航空貨運園區再開發先期規劃暨招商計畫」獲內

石志彬

如另笈

石志彬  
7/30

第1頁，共4頁

高雄市政府 1030502



\*10302411000\*

人  
年

志彬

政部營建署補助500萬元辦理規劃，規劃期程為102至103年，且已有潛在物流業者接洽該府表達開發投資意願。

(二) 103年1月8日高市府「102年度第20次高雄市重大投資案件督導會報」，其中有關「高雄航空貨運園區再開發案辦理進度暨解編事宜案」決議：「各出席單位意見一致，本區朝解編方式辦理，俟高市府都發局相關規劃成熟後，資料提供予本部加工處進行解編」。

(三) 高市府都發局103年2月17日召開「高雄航空貨運園區再開發案」變更都市計畫書圖草案公展前機關協調會，並預計於103年3月中旬提出都市計畫書圖草案公展內容，並請本部加工處儘速報部轉 鈞院完成解編報核，以利後續開發招商。

(四) 高市府業於103年4月9日公告公開展覽「變更原高雄市主要計畫特定倉儲轉運專用區開發方式及部分土地為機場用地（配合原經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區解編）案」及「變更及擬定原高雄市都市計畫小港特定倉儲轉運專用區細部計畫案」。

#### 五、基地未來發展規劃運用

(一) 全區(分為A、B、C、D區)解編劃出加工出口區範圍。

(二) 整體開發及分期分區開發併同辦理

1、全區得採整體開發方式辦理開發，並設定分期分區開發計畫併同辦理。

2、B、C區由於產權單純，且已有潛在投資廠商表達投資意願；另B區亦已完成公共設施負擔，故規劃B、C區為

公  
換  
章

80

電  
文  
騎

圖

第一期發展區。

3、A、D區為第二期發展區。

4、分期分區計畫並不受限於開發之先後順序，得視情形併同或先行開發。

(三) A區：土地權屬單純（多為台糖公司土地），得併D區或單獨採市地重劃方式辦理開發，由高雄市政府主辦。

(四) B區：土地權屬單純（多為台糖公司土地），業已完成公共設施回饋，得併C區或單獨採開發許可制度，由土地所有權人或開發廠商提出開發計畫內容後自行開發。

(五) C區：土地權屬單純（多為台糖公司土地），得併B區或單獨採開發許可制度辦理整體開發，得將公共設施負擔適度調配配置於B、C區內，由台糖公司或開發單位主辦。

(六) D區：土地權屬較為複雜，多為私人土地，待整合地主後，得併A區或單獨採市地重劃或都市更新方式辦理開發，由高雄市政府主辦。

#### 六、綜上所陳

(一) 本案基地解編劃出加工出口區範圍，本部已與地方政府(高市府)取得共識。

(二) 後續由高市府規劃開發，亦符合前揭「高雄海空經貿城整體發展綱要計畫」中，「高雄航空貨運園區轉型及機場北側農業區開發計畫」子計畫，交由高市府主辦之分工指示。

(三) 本部爰專案報請 鈞院核定「高雄航空貨運園區計畫」終止且劃出加工出口區範圍，以利高市府後續計畫之推動。

正本：行政院

副本：國家發展委員會、台灣糖業股份有限公司、高雄市政府、經濟部研究發展委員會、經濟部國營事業委員會、經濟部加工出口區管理處

2014-10-02  
11:55:07

部長 張家祝



## 「高雄航空貨運園區計畫」推動概要

- 一、 鈞院 86 年 5 月核定「高雄加工出口區設置高雄倉儲轉運專區綱要計畫」設置「加工出口區小港專區」面積 32 公頃，90 年 11 月 15 日核定「高雄加工出口區（含擴區）設置倉儲轉運專區小港專區整體規劃暨擴區設置計畫書」（擴大面積至 54.5 公頃，分為 A、B、C、D 四區）。
- 二、 原設置計畫書內容係由本部加工出口區管理處（下稱加工處）與台糖公司共同辦理，由本部加工處興建貨物「裝卸使用區」之停機坪、滑行道設施，另由台糖公司興建「特倉使用區」之貨運站、多功能廠房。
- 三、 91 年 5 月 31 日改列「挑戰 2008：國家發展重點計畫」並更名為「高雄航空貨運園區計畫」。
- 四、 後因台糖公司負責之「特倉使用區」C 區第 1 期興建多功能廠房計畫，該公司基於無法吸引足夠的廠商及貨源，93 年 3 月 30 日台糖公司董監事聯席會決定中止投資計畫。
- 五、 本部 93 年 5 月 13 日陳報 鈞院台糖公司申請中止「高雄小港倉儲轉運專區空運轉運區整體開發計畫—C 區第 1 期投資計畫」，鈞院並於 93 年 6 月 18 日核定同意備查。
- 六、 本部再於 93 年 6 月 3 日陳報 鈞院擬予中止「高雄航空貨運園區計畫」，惟 鈞院 93 年 8 月 13 日函示持續推動，未獲同意。
- 七、 經本部 94 年 9 月 7 日召開「為避免高雄航空貨運園區計畫用地閒置會議」等多次會議研商，94 年 10 月 17 日獲 鈞院核復：「土地短期利用計畫請協調高雄市政府（下簡稱高市府）積極推動，中長期計畫請適時規劃辦理」：
  - （一）土地短期利用台糖公司向高市府申設「貨櫃與貨櫃聯結車停放場」，96 年 11 月 20 日正式營運。

(二) 中長期規劃因相關限制因素及問題亟待克服，多年未有明確方向，計畫遲未定案，至 99 年 3 月經建會推動「高雄海空經貿城整體發展綱要計畫」將旨揭園區基地納入「高雄航空貨運園區轉型及機場北側農業區開發計畫」執行子計畫，由高市府主辦整體規劃（交通部、本部協辦）。

- 八、101 年交通部民用航空局高雄國際航空站為提升高雄機場飛航服務安全以符合 ICAO 規定之需要，辦理北側跑道淨空改善，變更部份園區用地為機場用地，計畫面積減少為 48.07 公頃。

附錄三 第 38 次高雄市都市計畫委員會會議紀錄（含公民或團體  
陳情意見綜理表）

附錄三 第38次高雄市都市計畫委員會會議紀錄（含公民或團體陳情意見綜理表）

正本

檔號：

保存年限：

高雄市政府 函

地址：80203高雄市苓雅區四維三路2號6樓  
承辦單位：都市發展局  
承辦人：蕭茗慧  
電話：3368333轉2564  
傳真：07-3363937  
電子信箱：puych@kcg.gov.tw

受文者：高雄市政府都市發展局（綜企科）

發文日期：中華民國103年6月3日

發文字號：高市府都發審字第10332473600號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：高雄市都市計畫委員會第38次會議紀錄乙份（隨文檢送）

主旨：檢送高雄市都市計畫委員會第38次會議紀錄乙份，請查照。

正本：高雄市都市計畫委員會全體委員、高雄市議會、經濟部加工出口區管理處、交通部民用航空局、高雄市政府經濟發展局、高雄市政府教育局、高雄市政府地政局、高雄市政府民政局、高雄市政府水利局、高雄市政府都市發展局（都規科）、高雄市政府都市發展局（綜企科）、華榮電線電纜股份有限公司

副本：市長室、劉副市長室、高雄市政府都市發展局（區審科）

市長 陳菊

## 高雄市都市計畫委員會 103 年 5 月 15 日第 38 次會議紀錄

- 一、時間：民國103年5月15日（星期四）下午3時
- 二、地點：高雄市政府第四會議室
- 三、主席：劉主任委員世芳 記錄：蒲茗慧
- 四、出席委員：
- 詹副主任委員達穎、賴委員碧瑩、劉委員曜華、吳委員彩珠(請假)、楊委員欽富、徐委員中強(請假)、張委員學聖、李委員彥頤(請假)、陳委員信雄、劉委員怡君、陳委員世雷、張委員美娟、蕭委員丁訓(張乃文代)、李委員吉弘(請假)、盧委員維屏、楊委員明州(蘇志勳代)、謝委員福來(黃進雄代)、陳委員勁甫(林弘慎代)、李委員賢義(廖哲民代)、曾委員文生(游淑惠代)
- 五、會議承辦單位：
- 高雄市政府都市發展局(區域發展及審議科) 薛淵仁、林彥廷、  
黃孟申、陳惠美、  
黃嘉怡
- 六、列席單位：
- (一) 列席單位
- |                 |             |
|-----------------|-------------|
| 經濟部加工出口區管理處     | 曹家文、謝明紋     |
| 交通部民用航空局        | 平立人         |
| 交通部民用航空局高雄國際航空站 | 朱文忠         |
| 交通部民用航空局飛航服務總台  | 劉盈利、張生仙     |
| 高雄市政府地政局        | 謝瑛氏         |
| 高雄市政府財政局        | 郭淑貞、吳秀員     |
| 高雄市政府工務局新建工程處   | 鄭淑芬         |
| 高雄市政府工務局養護工程處   |             |
| 高雄市政府教育局        | 王進焱、陳其樑     |
| 高雄市政府經濟發展局      | 王志仁、林煥祈、孫嘉良 |

高雄市政府交通局	蘇傳翔、王偉哲
高雄市政府法制局	黃彥誠
高雄市政府工務局	
高雄市政府工務局(建築管理處)	傅新昀
高雄市政府民政局	蔡翹鴻、黃秀容
高雄市殯葬管理處	孫筱慈
高雄市政府農業局	蔡侑男、鄭光泰
高雄市政府都市發展局	王啟川、李怡德、張文欽、 高鎮遠、郝道玲、郭進宗、 唐一凡、蔡宙蓉、黃俊翰 李季持、劉建良、詹雯宜 石志彬
高雄市美濃區公所	涂瑞琴
高雄市大社區公所	黃義和
高雄市燕巢區公所	許雅霜
高雄市路竹區公所	洪士庭、李進明
華榮電線電纜股份有限公司	劉秀美
吳瑞興先生	吳瑞興
臺灣時報社股份有限公司	
高雄市大高雄不動產開發商業同業公會	卓永富
李鈞塘先生	李鈞塘
高雄市不動產開發商業同業公會	
臺灣糖業股份有限公司	吳勇信、楊曉宜
劉榮輝君	
劉陳雪芳君	

七、報告案件:

第一案：本市公共設施用地檢討變更原則報告案

決議：本案洽悉，有關委員所提下列意見，請都發局納供文字修正及後續辦理參考。

- 一、公共設施用地檢討辦理跨區市地重劃，請地政局配合，惟公共設施用地項目以市地重劃負擔之10項用地範圍為限，另為利市地重劃可行，總負擔比例請儘量不超過45%。
- 二、已徵收且部分開闢之學校用地檢討變更為其他適當分區或用地部分，請釐清是否抵觸土地徵收條例第九條「原土地所有權人得於徵收公告之日起二十年內，向該管直轄市或縣(市)主管機關申請照原徵收補償價額收回其土地」之規定。
- 三、「未開闢之私有市場用地應以BOT方式，鼓勵私人投資興辦」之BOT文字，請修正為「促進民間參與公共建設」辦理。
- 四、考量公平正義，請評估降低變更負擔回饋比例之可行性，以彌補土地所有權人因政府長期未取得公共設施保留地所遭受之損失。
- 五、經各目的事業主管機關檢討後仍有保留必要之公共設施用地，應有明確的用地取得計畫，以利計畫執行。
- 六、請分別就全市10個生活圈各項公共設施用地情況，訂出公共設施用地優先檢討順序及計畫年期，作為未來審議參考。

#### 八、審議案件：

第一案：擬定美濃都市計畫商業區(原綠地用地及道路用地)細部計畫案

#### 決 議：

- 一、陳情人請求改以折繳代金方式辦理，尚符合都市計畫書規定，同意採納陳情意見，並依都發局所提修正後方案通過。
- 二、本次陳情人所提陳情意見決議詳如綜理表市都委會決議欄(如附表一)。

第二案：變更高速公路楠梓交流道附近特定區主要計畫（仁武部分）（配合工商綜合專用區開發時程調整）案、變更高速公路楠梓交流道附近特定區細部計畫（仁武部分）（配合工商綜合專用區開發時程調整）案

決議：本案專案小組建議依 102 年 4 月 23 日第 1 次公展草案規劃期程辦理；申請人如擬將工商綜合專用區回復原土地使用分區者，請以正式書面文件向本府提出後，續提大會審議。

第三案：變更高速公路楠梓交流道附近特定區（鳳山厝部分）細部計畫（土地使用分區管制）通盤檢討案

決議：除下列意見修正外，餘照公展草案通過。

一、考量現行住宅使用實務上需求（尤以透天形式之建築），土地使用分區管制要點第二點有關區段徵收區之住宅區及商業區退縮規定修正為：

（一）面臨計畫道路境界線之建築基地，應退縮 5 公尺建築，如屬角地，應依下列規定辦理：a. 五層樓以上（不含）：如屬角地兩面均應退縮。b. 五層樓以下（含）：如屬角地且兩面道路寬度不一時，應以較寬道路為退縮面，兩面道路寬度相同者，擇一退縮。

（二）面臨計畫道路境界線之建築基地，自道路境界線起留設淨寬 1.5 公尺人行步道，該人行步道得計入法定空地。

二、有關都市設計條文辦理之法令依據及其內容，請參照土地使用分區管制要點及委員意見修正。

三、公開展覽期間公民或團體陳情意見決議詳如綜理表市都委會決議欄（如附表二）。

第四案：變更原高雄市主要計畫特定倉儲轉運專用區開發方式及部分土地為機場用地（配合原經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區解編）案、變更及擬定原高雄市都市

## 計畫小港特定倉儲轉運專用區細部計畫案

決議：除下列意見修正外，餘照公展草案通過。

- 一、本案基地位於小港機場北側，受限機場航高管制，請再就A、D開發區容積率訂定之合理性及D區是否適合採都市更新方式開發再予檢討修正後逕依程序辦理。
- 二、B區規劃由台糖公司自行開發，建議於都市計畫發布實施後三年內完成招商開發，以利本區發展。
- 三、有關計畫書內容誤繕部分，請予以更正。
- 四、公開展覽期間公民或團體陳情意見決議詳如綜理表市都委會決議欄（如附表三）。

## 第五案：變更路竹都市計畫(第三次通盤檢討)案

決議：除下列意見修正外，餘照專案小組初步建議意見通過(詳附錄)。

## 一、實質變更內容：

- (一) 編號3：範圍內現有一埤塘，未來於基地辦理開發時應注意排水防洪之功能。
- (二) 編號9：考量使用現況及為將來使用彈性，照規劃單位簡報建議修正為機關用地(0.32公頃)供社會福利設施、里辦公室及活動中心等使用。

## 二、公開展覽期間公民或團體陳情案：

- (一) 和信興公司陳情案(編號3、21、24、27)：本案農業區於63年12月30日路竹都市計畫發布實施前已取得工廠登記證之土地，同意變更為工業區；前開變更範圍夾雜之國有地，為利土地整體利用併同變更為工業區。上開變更為工業區之土地是否涉及變更負擔，請都發局查明後並應依相關規定辦理。至於陳情工業區變更為道路用地部分，為利工業區整體規劃使用，維持原計畫。
- (二) 楊大偉等人陳情案(編號13、17、28、29)：基於解決

公共設施保留地及兼顧學校設校需求，照專案小組及規劃單位簡報建議將部分文高用地變更為學校用地、部分變更為住宅區，並以市地重劃方式辦理開發。

- (三) 財團法人一貫道興毅純陽聖道院陳情案(編號22)：本案興辦事業計畫如經民政局審查後取得其同意文件，原則同意變更為宗教專用區，並依相關規定辦理；否則維持原計畫。

附錄：專案小組初步建議意見

- 一、公展計畫書第五章第二節人口數及居住密度誤繕部分，同意依規劃單位依第3次簡報內容修正(…路竹都市計畫目前(至民國100年底)之人口數約為28,078人，……居住密度約為211人/公頃，低於現行計畫之居住密度…)
- 二、本計畫於辦理第一次通盤檢討時變更內容第25案、32案附帶條件整體開發地區，經地政局評估不可行，同意依規劃單位第5次簡報資料調整整體開發之附帶條件如下表。

變更位置	變更內容		變更理由
	原計畫	新計畫	
變更路竹都市計畫(第一次通盤檢討)案變更內容第25案之附帶條件部分	附帶條件為私有土地部分應以市地重劃方式辦理。	附帶條件 1. 依76年9月15日公告發布實施「路竹都市計畫(第一次通盤檢討)案」，變更內容第25案整體開發區變更後之負擔比例不低於40%，如有本通盤檢討範圍內之其他公共設施用地可捐贈，可優先捐贈該部分土地；如於該變更範圍內無土地可提供負擔，變更負擔得以代金方式繳納。 2. 變更後負擔係以繳納當期土地公告現值加四成計算，其繳納時機為申請建築執照或變更使用執照前。 3. 部分公(兒)18用地(地號2-2)、部分道路用地(地號2-1)以徵收方式取得。	1. 本案係於76年9月15日公告發布實施「路竹都市計畫(第一次通盤檢討)案」，變更內容第25案規定附帶條件為私有土地部分應以市地重劃方式辦理，迄今尚未辦理開發。 2. 依據本府地政局評估結論，本案市地重劃總負擔比率約98%，建物密集，重劃不可行，現為避免限制地區之發展及考量現況已有建物存在，爰參考「都市計畫整體開發地區處理方案」解決對策，建議改採繳納代金方式辦理。
變更路竹都市計畫(第一次通盤檢討)案變更內容	附帶條件為私有土地部分應以市地重	附帶條件 1. 依76年9月15日公告發布實施「路竹都市計畫(第一次通盤檢討)案」，變更內容第32案整體開發區變更後之負擔比例	1. 本案係於76年9月15日公告發布實施「路竹都市計畫(第一次通盤檢討)案」，變更內容第32案規定附帶條件為私有土地部分應以市地重

第 32 案之附帶條件部分	劃方式辦理。	<p>不低於 40%，如有本通盤檢討範圍內之其他公共設施用地可捐贈，可優先捐贈該部分土地；如於該變更範圍內無土地可提供負擔，變更負擔得以代金方式繳納。</p> <p>2. 變更後負擔係以繳納當期土地公告現值加四成計算，其繳納時機為申請建築執照或變更使用執照前。</p>	<p>劃方式辦理，迄今尚未辦理開發。</p> <p>2. 依據本府地政局評估結論，該區廢停用地權屬為交通局，已無取得公共設施及開發之必要，且為避免限制地區之發展及考量現況已有建物存在，爰參考「都市計畫整體開發地區處理方案」解決對策，建議其餘可建築土地部分，以繳納代金方式辦理。</p>
---------------	--------	--	--

三、實質變更案及公開展覽期間公民或團體陳情意見審決如後附綜理表市都委會專案小組初步建議意見欄(附表四、五)。

九、臨時動議：

第一案：高雄市都市計畫申請變更為宗教專用區處理原則修正案  
 決議：原則同意所提修正內容，惟文字部分請都發局及民政局再做確認。另為利新興設立或擴大之宗教專用區變更案審查，由宗教目的事業主管機關(本府民政局)參照簡報所列事項，自行訂定事業計畫審查原則。

十、散會：下午7時50分。

附表三

「變更原高雄市主要計畫特定倉儲轉運專用區開發方式及部分土地為機場用地（配合原經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區解編）案」公開展覽期間公民或團體陳情意見綜理表

編號	陳情人	陳情內容	陳情理由	市府 研析意見	市都委會 決議
1	劉榮輝 劉陳雪芳	反對委外開發方式與財團黑箱作業影響本人權益，本人針對此計畫表示「不同意」，特提出異議。	同建議內容。	建議維持公展草案。 理由如下： 1. 經查陳情人劉榮輝及劉陳雪芳持有土地為小港區中層段 888-1 及 889 地號二筆土地，土地面積分別為 151 及 559 平方公尺，本次擬定細部計畫土地使用分區為綠地用地（D 區），其開發方式係將整合地主後，得併 A 區辦理市地重劃或單獨辦理市地重劃，或採都市更新辦理開發。後續開發負擔及作業均將依相關法令辦理。 2. 依現行計畫，地主受制於加工區整體規劃，無法單獨開發，且公設亦不完善。本計畫係放寬開發主體及開發方式，並擬定細部計畫，加速土地活化及公設開闢，故建議維持公展草案。	依市府研析意見維持原公展草案。