變更高雄市主要計畫（前金區）部分機關用地及交通用地為商業區（配合高雄捷運O4站周邊土地整體使用）案

計畫書

高雄市政府
中華民國104年7月

<table>
<tr><td colspan="3">高雄市變更都市計畫審核摘要表</td></tr>
<tr><td>項目</td><td colspan="2">說明</td></tr>
<tr><td>都市計畫名稱</td><td colspan="2">變更高雄市主要計畫（前金區）部分機關用地及交通用地為商業區（配合高雄捷運O4站周邊土地整體使用）案</td></tr>
<tr><td>變更都市計畫法令依據</td><td colspan="2">都市計畫法第27條第1項第4款</td></tr>
<tr><td>變更都市計畫機關</td><td colspan="2">高雄市政府</td></tr>
<tr><td>申請變更都市計畫機關</td><td colspan="2">高雄市政府捷運工程局</td></tr>
<tr><td>本案公開展覽起訖日期</td><td colspan="2">民國103年12月2日起至104年1月5日止（共35日），並刊登於103年12月2日、12月3日、12月4日聯合報及103年12月2日、12月3日、12月5日台灣新生報周知。</td></tr>
<tr><td>本案舉辦說明會日期</td><td colspan="2">民國103年12月17日（星期三）14時30分假前金區公所4樓會議室召開說明會</td></tr>
<tr><td>人民團體對本案之反映意見</td><td colspan="2">無</td></tr>
<tr><td rowspan="2">本案提交各級都市計畫委員會審核結果</td><td>市級</td><td>高雄市都市計畫委員會第45次會議審議通過</td></tr>
<tr><td>內政部</td><td></td></tr>
</table>

目　錄

壹、緒論

一、計畫緣起 1-01

二、法令依據 1-02

三、計畫位置與範圍 1-02

貳、現行計畫

一、現行都市計畫 2-01

二、上位及相關計畫 2-03

參、發展現況分析

一、土地使用現況 3-01

二、周邊公共設施現況 3-02

三、周邊商業發展現況分析 3-03

四、交通運輸現況 3-04

五、土地權屬分析 3-10

肆、規劃構想

一、發展定位與策略 4-01

二、空間規劃構想 4-02

伍、變更內容

一、變更內容 5-01

二、都市防災規劃 5-03

三、交通影響分析 5-05

陸、實施進度與經費

一、開發方式與實施進度 6-01

二、經費來源 6-01

附件一、高雄市都市計畫委員會第45次會議紀錄

附件二、變更高雄市主要計畫（前金區）部分機關用地及交通用地為商業區（配合高雄捷運O4站周邊土地整體使用）案計畫圖

圖　目　錄

圖 1-1　本計畫位置與範圍示意圖 1-02
圖 2-1　現行都市計畫示意圖 2-02
圖 2-2　高雄捷運路線示意圖 2-05
圖 3-1　本計畫範圍及周邊土地使用現況圖 3-01
圖 3-2　本計畫周邊公共設施用地分布示意圖 3-03
圖 3-3　本計畫周邊主要商業活動分布示意圖 3-04
圖 3-4　本計畫周邊停車調查分區及路外停車場分布示意圖 3-06
圖 3-5　交通運輸系統現況示意圖 3-09
圖 3-6　本計畫土地權屬示意圖 3-10
圖 4-1　本計畫發展定位示意圖 4-02
圖 4-2　空間規劃構想示意圖 4-03
圖 5-1　變更內容示意圖 5-02
圖 5-2　變更後都市計畫示意圖 5-03
圖 5-3　都市防災示意圖 5-05
圖 5-4　周邊土地整體使用範圍示意圖 5-06

表　目　錄

表 2-1　歷年都市計畫歷程一覽表 2-01
表 2-2　上位及相關計畫綜整表 2-06
表 3-1　現況道路服務水準綜理表 3-05
表 3-2　本計畫周邊現況停車供需綜理表 3-06
表 3-3　本計畫周邊路外停車場供給一覽表 3-07
表 3-4　公車系統概況表 3-08
表 3-5　本計畫土地權屬一覽表 3-10
表 5-1　變更內容明細表 5-02
表 5-2　旅館衍生住宿房客尖峰小時進出人旅次分析表 5-07
表 5-3　本計畫衍生人旅次分析表 5-07
表 5-4　運具分配比例及乘載率列表 5-08
表 5-5　本計畫開發後衍生各類型車輛旅次統計表 5-08
表 5-6　本計畫開發後停車需求推估統計表 5-09
表 5-7　本計畫開發後周邊道路服務水準綜理表 5-09

壹、緒論

一、計畫緣起

高雄市位處全球海空運樞紐點位置，擁有良好地理發展條件，更有吸引投資發展的氣候、人文、科技、文化等優勢。為提升高雄市之城市競爭力並躍升國際化城市，應完善都市大眾運輸系統，以強化城市整體運輸動能。配合高雄捷運紅橋線營運與市區鐵路地下化建設工程，高雄市政府積極推動環狀輕軌建設，並於民國101年經行政院核定高雄環狀輕軌捷運建設修正計畫，期透過高雄環狀輕軌捷運建設結合高雄捷運紅橋線及臺鐵捷運化以打造完整大眾運輸路網，並連結市內各項重大建設發展，帶動高雄市整體發展之契機。

為推動上述重大基礎建設及近年各項全國性福利及法定支出需求驟增，本市支出大幅增加。然相對在收入上，攸關地方自治財源收入之財政收支劃分法遲未能完成修法，本市自有財源無法提升，財政狀況嚴峻，改善措施刻不容緩。依據101年6月7日行政院第3301次會議核定「黃金十年、國家願景」計畫，在「健全財政」施政主軸下「強化土地開發與公共建設結合，以創造商機並培養永續財源」。另依據行政院101年7月24日核定之「跨域加值公共建設財務規劃方案」，明確揭示未來的公共建設必須「擴大公共建設範圍之關聯發展機會及潛力發展區，連同公共建設區域整合規劃納入影響受益範圍」、「檢討變更土地使用計畫：納入產業、生活相關使用規劃，創造公地、都市更新或新社區之開發效益」，並要求上述土地開發之收入，作為公共建設部分財源。本計畫恪遵中央財務規劃政策，積極活化市有土地，以培養地方永續財源。

本計畫之機關用地現為本府社會局管理之高雄市家庭教育中心、高雄市新移民家庭服務中心及部分出租予高雄市新聞記者公會等單位使用，現有建物於民國61年使用迄今。考量本計畫毗鄰高雄捷運橋線O4站（市議會站），周邊商業及辦公活動活絡，交通機能便利，為妥善規劃及活化市有地，擬配合鄰近市有地整體使用，且經協商該機關用地之使用及管理機關均同意配合周邊土地整體使用及變更都市計畫，並同意配合搬遷，機關用地已無保留需求。爰此，本計畫之區位極具提供辦公服務機能之商業使用市場需求，且依據「擴大及變更原高雄市主要計畫（第二次通盤檢討）案」（草案）商業區檢討及變更原則：「商業區規劃應結合TOD大眾運輸系統導向之都市空間發展架構，滿足地方發展觀光休閒商業之型態及面積需求，…，以落實捷運車站周邊土地使用高強度的發展型態」，為配合高雄捷運O4站（市議會站）周邊市有土地整體利用，提高本計畫之使用強度，以符合大眾運輸導向發展理念，並利於促進街廓整體商業發展及健全周邊辦公、商務機能，爰依都市計畫法第27條第1項第4款規定，並於民國103年10月17日簽奉市府同意辦理都市計畫個案變更。

二、法令依據

依都市計畫法第27條第1項第4款規定「為配合中央、直轄市或縣（市）興建之重大設施時」之規定辦理。

三、計畫位置與範圍

本計畫位於高雄市前金區，計畫範圍有2處，計畫面積共約0.13公頃。東側臨高雄市政府消防局前金分隊，西側為華國金融中心，南側為海寶國際大飯店暨合發立體停車場，北側為高雄市議會（舊址），詳如圖1-1所示。

圖 1-1　本計畫位置與範圍示意圖

貳、現行計畫

一、現行都市計畫

(一)歷年都市計畫變更內容

本計畫位於高雄市（前金、新興、苓雅地區）細部計畫範圍，係於民國44年公告發布實施「實施本市都市計畫分區計畫」，該計畫將原高雄市議會（舊址）一帶劃設為前金官衙用地；後於民國71年公告發布實施「擴大及變更高雄市楠梓、左營、灣子內凹子底及原高雄市都市計畫地區主要計畫（通盤檢討）案」，配合前金區之發展需求，變更前金官衙用地部分機關用地（機11）（不含本計畫之機11用地範圍）為商業區；民國90年為配合設置高雄捷運系統橋線之O4車站出入口，變更部分商業區為交通用地。茲將歷年與本計畫相關之都市計畫變更案彙整如下，詳表2-1所示。

表 2-1　歷年都市計畫歷程一覽表

項次	編號	公告日期	公告字號	案名	相關內容摘要
1	001	44.05.19	高市府建土字第14605號	實施本市都市計畫分區計畫	該計畫總面積約116.75平方公里，都市計畫地域分為住居地區、商業地區、工業地區、未設定區、無設定區5種，各地區域以適合周圍環境性質區別之，並劃設街路481.39公頃，官衙用地25.54公頃、公園203.84公頃，綠地12.05公頃，園林大道54.85公頃，廣場及圓環19.67公頃、學校用地97.58公頃。本計畫劃為官衙用地。
2	117	65.05.10	高市府工都字第033856號	本市原都市計畫公共設施保留地通盤檢討變更案	該計畫公共設施保留地檢討擬縮減學校、綠地、公園面積，並保留仍必要繼續使用之機關用地、運動場、兒童遊樂場、停車場、污水處理場、學校、綠地、公園部分面積。本計畫於此次通檢列為應保留之機關用地。
3	184	71.12.30	高市府工都字第034424號	擴大及變更高雄市楠梓、左營、灣子內凹子底及原高雄市都市計畫地區主要計畫（通盤檢討）案	將前金官衙用地之機11（交通銀行及社教館除外）變更為商業區，且規定變更部分應以整體開發方式辦理，並共同負擔公共設施用地。

表 2-1　歷年都市計畫歷程一覽表（續）

項次	編號	公告日期	公告字號	案名	相關內容摘要
4	412	90.05.11	高市府工都字第16447號	變更高雄市都市計畫（高雄捷運系統橘線O1、O4、O5之車站地區部分第二種商業區、第五種商業區為交通用地案）	為配合高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫，將本計畫範圍之中正四路與自強一路口部分商5用地變更為交通用地。

（二）現行都市計畫概述

本計畫屬高雄市（前金、新興、苓雅地區）細部計畫區範圍之機關用地（機11）及交通用地（交1），面積分別為0.06公頃及0.07公頃，東側、西側及南側緊鄰商業區，北側則為行政區，現行都市計畫土地使用分區詳如圖2-1所示。

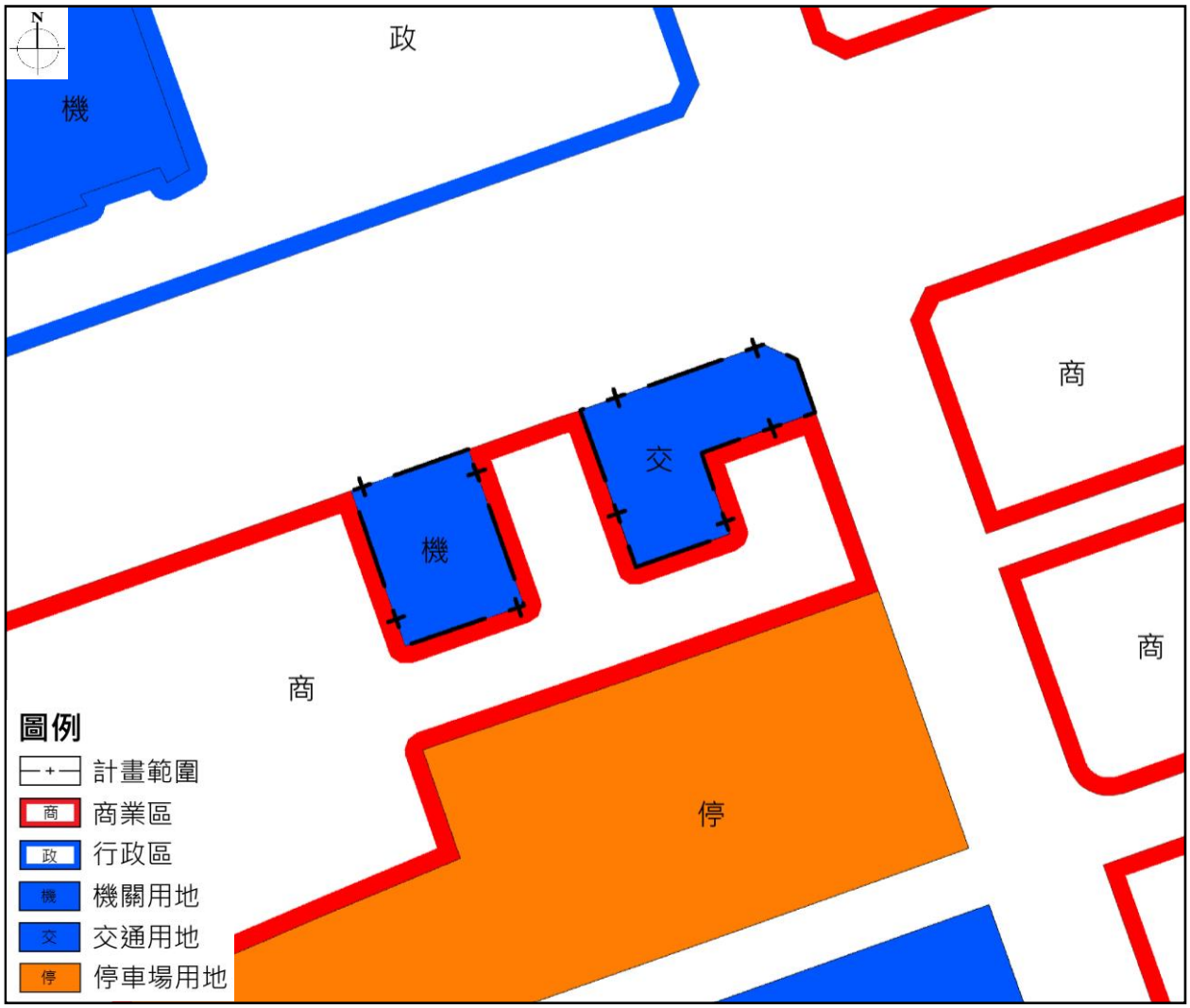

圖 2-1　現行都市計畫示意圖

二、上位及相關計畫

本節針對計畫基地之上位計畫及鄰近相關計畫進行說明，期以透過全面性瞭解與檢討，完整發展後續整體定位與構想，提昇本計畫變更後產生之效益，綜整詳表2-2所示。

(一)擴大及變更高雄市主要計畫(通盤檢討)(高雄市政府，民國85年)

1. 計畫內容

高雄市主要計畫歷經民國 71 年底公告發布實施之「擴大及變更高雄市楠梓、左營、灣子內凹子底及原高雄市都市計畫地區主要計畫通盤檢討」，陸續又有多處都市計畫發布實施，而自民國 78 年 11 月起，市府即積極辦理全市性之主要計畫通盤檢討，並於民國 85 年 11 月 2 日公告發布實施「擴大及變更高雄市主要計畫（通盤檢討）」，為現行主要計畫。

根據該次通盤檢討之規劃，高雄市之發展定位為高雄都會區工商港灣大都市，增設 434 公頃之商業用地，以符合高雄市商業發展需求。而在工業區方面則傾向發展為精密工業區，一般性工業將儘量採集中管理方式，對於重化工業之發展則仍予適度保留或輔導搬遷市區。此外，對於公共設施用地之劃設，則以都市計畫定期通盤檢討實施辦法之規定為標準，公園、綠地、廣場等用地原則上將予以保留。

2. 與本計畫之關聯性

依據上述發展定位，指導本計畫應配合高雄市商業發展需求，調整土地使用分區，促進本計畫及周邊整體街廓商業機能發展及提高捷運車站周邊土地使用效益。

(二)擴大及變更高雄市主要計畫(第二次通盤檢討)案(草案)(高雄市政府，民國98年)

1. 計畫內容

依據正進行中之高雄市主要計畫通盤檢討研究定位，未來應朝向可居高雄、永續高雄的目標邁進，創造適宜的生活品質與就業條件，以確立高雄市邁向「南部區域生態及永續發展領導都市」之功能定位。

本計畫範圍位於中高雄，其發展定位為都會金融商貿生活新核心，並刺激市區土地開發利用。高雄市推動國際商貿新核心，利用鐵路地下化縫合都市隙地，以臨港線輕軌新生廊帶、鐵路地下化新生廊帶空間釋

出都市更多活動、對話的空間，使其再生結構化，利用都市設計連接原理，在都會空間中加入水體、綠廊，使都市空間成為一個有機體，利用自明性的空間勾勒出高雄市的都市紋理。

依前述都市空間發展定位，中高雄發展成為都會金融商貿生活新核心的發展構想策略為：重塑都會生活商業新核心，調整商業空間機能；推動大眾運輸村計畫，調整捷運場站周邊土地使用；建構愛河生態廊帶，調整兩側工業區及農業區土地使用；配合旗津觀光大島計畫，優先調整公有土地之土地使用分區；變更部分壽山保護區（國有地）為自然公園用地（面積約 972.2 公頃），並依壽山自然公園管理自治條例管制，以串聯高雄市生態廊帶。

2. 與本計畫之關聯性

依據上述發展定位，指導本計畫應配合高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫，調整捷運車站周邊土地使用分區，藉以串聯周邊商業、辦公、生活空間，建立以大眾運輸導向的空間發展模式，並提高街廓整體使用效率。

（三）變更原高雄市（前金、新興、苓雅地區）細部計畫（第四次通盤檢討）案（高雄市政府，民國 102 年）

1. 計畫內容

綜觀都市發展脈絡，前金、新興、苓雅地區以各大百貨商圈、專業街區所形成之商業區提供區域性商業機能，沿主要幹道向外擴張商業活動，型塑南部區域經貿發展核心。故配合高雄市主要計畫「北產學、南物流、中經貿」之指導，前金、新興、苓雅地區以「捷運經貿生活城」打造「都會金融商貿生活新核心」環境為其發展定位；發展策略為串連藍綠生態廊道、發展大眾運輸村、健全鄰里單元生活圈及建構低碳社區。

2. 與本計畫之關聯性

本計畫所在之中正四路一帶辦公大樓為商業區中心，主要服務對象為全市及都會區居民，以滿足中心都市商務、辦公等需求為主，應結合大眾捷運系統之規劃，以利於商業活動發展，強化前金、新興、苓雅地區於全高雄市中心商業區之重要地位。

（四）高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫（高雄市政府捷運工程局，民國 80 年）

1. 計畫內容

紅線自沿海路至橋頭，長 28.3 公里，其中 19.8 公里路段為地下興築；橘線自西子灣至高雄市大寮中庄，長 14.4 公里，全程為地下興築。紅橘兩線長度共約 42.7 公里，並設有 38 個車站，均採傳統鋼輪鋼軌式之高運量捷運系統。高雄都會區大眾捷運系統紅、橘線已於民國 97 年 9 月完工通車，詳圖 2-2 所示。

資料來源：高雄市政府捷運工程局網站。

圖 2-2　高雄捷運路線示意圖

2. 與本計畫之關聯性

高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網於完工通車後，已大幅提昇高雄市之大眾運輸系統運輸效能，並有效串聯高雄市區生活空間及各活動據點。而橘線之 O4 市議會（舊址）站鄰接本計畫範圍，對於本計畫及其周邊商業服務水準之提升助益頗大。本計畫區應考量高雄大眾捷運系統對周邊區域之土地發展影響，進而調整其都市計畫分區以符合發展趨勢所需。

表 2-2　上位及相關計畫綜整表

計畫名稱	計畫內容	與本計畫之關聯性
擴大及變更高雄市主要計畫（通盤檢討）	高雄市之發展定位為高雄都會區工商港灣大都市，增設434公頃之商業用地，以符合高雄市商業發展需求。	指導本計畫應配合高雄市商業發展需求，調整土地使用分區，促進本計畫及周邊整體街廓商業機能發展及提高捷運車站周邊土地使用效益。
擴大及變更高雄市主要計畫（第二次通盤檢討）案（草案）	確立高雄市邁向「南部區域生態及永續發展領導都市」之功能定位，中高雄之發展定位為都會金融商貿生活新核心；發展構想策略為重塑都會生活商業新核心，調整商業空間機能，推動大眾運輸村計畫，調整捷運場站周邊土地使用。	指導本計畫應配合高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫，調整捷運車站周邊土地使用分區，建立以大眾運輸導向的空間發展模式，提高本計畫整體使用效率。
變更原高雄市（前金、新興、苓雅地區）細部計畫（第四次通盤檢討）案	此次通盤檢討對前金、新興、苓雅地區之發展定位為以「捷運經貿生活城」打造「都會金融商貿生活新核心」；發展策略為串連藍綠生態廊道、發展大眾運輸村、健全鄰里單元生活圈及建構低碳社區。	指導本計畫未來應結合大眾捷運系統之規劃，以利於商業活動發展，強化前金、新興、苓雅地區於全市中心商業區之重要地位。
高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫	紅線自沿海路至橋頭，長28.3公里，其中19.8公里路段為地下興築；橘線自西子灣至高雄市大寮中庄，長14.4公里，全程為地下興築。紅橘兩線長度共約42.7公里，並設有38個車站，均採傳統鋼輪鋼軌式之高運量捷運系統。高雄都會區大眾捷運系統紅、橘線已於民國97年9月完工通車。	橘線之O4市議會（舊址）站鄰接本計畫範圍，對於本計畫及其周邊商業服務水準之提升助益頗大。本計畫區應考量高雄大眾捷運系統對周邊區域之土地發展影響，進而調整其都市計畫分區以符合發展所需。

參、發展現況分析

一、土地使用現況

本計畫位於高雄市前金區之機關用地及交通用地，機關用地現況為6層樓高之建築，現為高雄市家庭教育中心、高雄市新移民家庭服務中心及高雄市新聞記者公會使用，交通用地為高雄捷運橘線O4站2號出入口，詳圖3-1所示。

計畫範圍外北側為行政區，係原高雄市議會（舊址）；南側為商業區及停車場用地，商業區為機車停車場，而停車場用地現為多目標使用之7層樓建築，1~3樓為海寶國際大飯店，4~7樓為合發立體停車場；東側商業區為高雄市政府消防局前金分隊；西側商業區為華國金融中心大樓使用；位於本計畫兩處計畫範圍間之商業區目前為1層樓之警察局宿舍（將拆除）。本計畫周邊有行政院南部聯合服務中心、法務部調查局高雄市調查處、高雄市票據交換所、高雄市前金區公所及衛生所等辦公機關，且鄰近合作金庫銀行、兆豐國際商業銀行、上海商業儲蓄銀行、中國信託銀行等多家商業金融機構，並毗鄰高雄捷運橘線O4站，周邊交通機能便利，辦公及商業活動活絡，顯示本計畫有提升整體土地使用效率之需求。

圖 3-1　本計畫範圍及周邊土地使用現況圖

二、周邊公共設施現況

本案基地位於原高雄市（前金、新興、苓雅地區）細部計畫區範圍內，因此依「變更原高雄市（前金、新興、苓雅地區）細部計畫（第四次通盤檢討）案」之現況調查說明距離本案基地500公尺範圍內之公共設施，詳圖3-2所示，以下分別說明之。

(一) 機關用地

本案基地周邊500公尺範圍內劃設機關用地13處，總面積約10.19公頃，多已開闢完成，作為台灣銀行、高雄警察局、台灣票據交換所、前金區衛生所、高雄地方法院、高雄地檢署第二辦公室、原社教館、前金區公所等使用，僅剩機10、機12及機13等3處共約2.63公頃之機關用地尚未開發，開闢率為74.19%。

(二) 學校用地

本案基地周邊500公尺範圍內劃設學校用地3處，總面積約共7.57公頃，均已開闢完成，現為前金國中、前金國小及大同國小使用。

(三) 公園用地

本案基地周邊500公尺範圍內劃設公園用地2處，總面積約3.65公頃，均已開闢完成，現為交通公園及10號公園使用。

(四) 市場用地

本案基地周邊500公尺範圍內劃設市場用地1處，面積約0.26公頃，目前已開闢作為前金第一公有市場使用。

(五) 停車場用地

本案基地周邊500公尺範圍內劃設停車場用地1處，面積約0.51公頃，目前已開闢作為合發（前金）立體停車場使用。

(六) 加油站用地

本計畫周邊500公尺範圍內劃設加油站用地1處，面積約0.10公頃，目前已開闢作為中油中正四路站使用。

(七) 交通用地

本案基地周邊500公尺範圍內劃設交通用地1處，面積約0.07公頃，目前已開闢作為捷運O4車站2號出入口、通風井及冷卻水塔使用。

(八) 醫療衛生用地

本案基地周邊500公尺範圍內劃設醫療衛生用地1處，面積約0.78公頃，目前已開闢作為大同醫院使用。

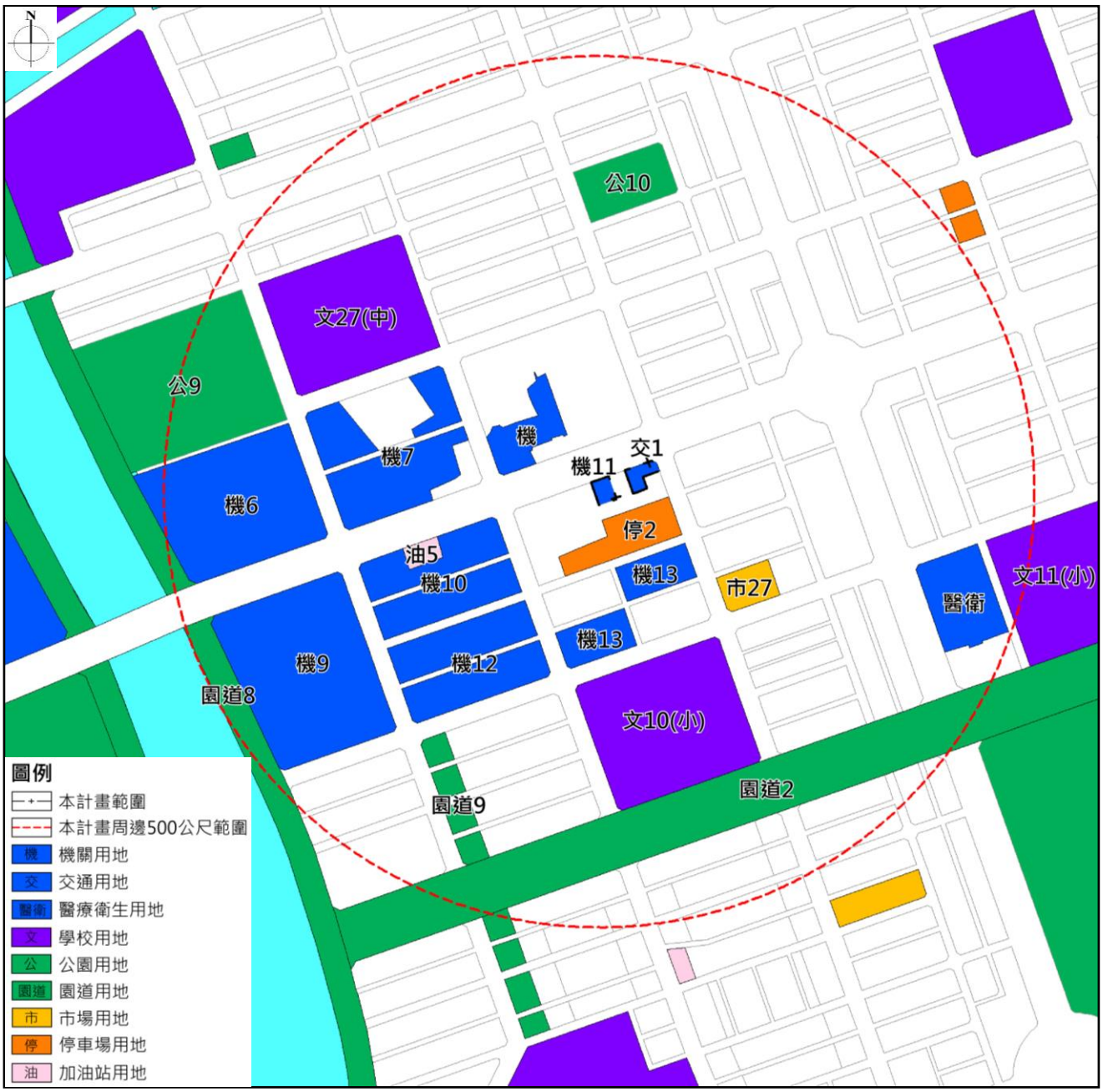

圖 3-2　本計畫周邊公共設施用地分布示意圖

三、周邊商業發展現況分析

前金、新興、苓雅地區細部計畫區內現況商業使用強度高，商業使用面積為163.14公頃，佔計畫區總面積18.23%，商業使用沿道路兩側分佈，其中包括許多著名的專業街道及高雄市主要商圈。而本計畫周邊之商業主要為中正路之金融商銀、中華路沿街之零售商業、中山路近火車站路段之婚紗攝影及補教業、五福路上之大立百貨商圈及新崛江商圈以及成功路、新田路之漢神百貨商圈等。本計畫周邊主要商業活動分布詳圖3-3所示。

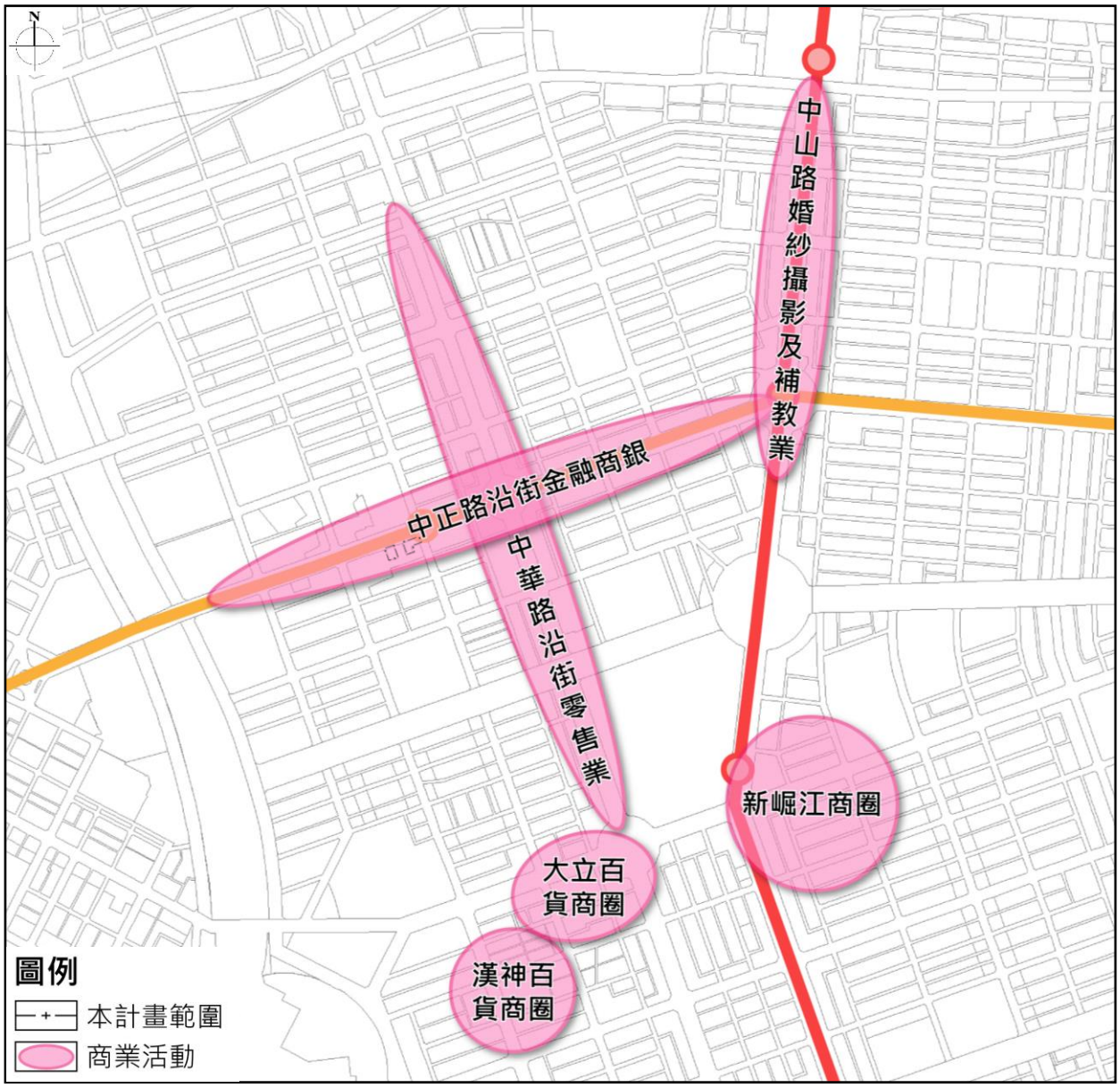

圖 3-3　本計畫周邊主要商業活動分布示意圖

四、交通運輸現況

(一)道路系統

1. 聯外幹道

聯外幹道為市中心與社區或社區與社區間之通路，提供過境性交通及計畫區對外連繫之功能。本計畫周邊賴以聯外之幹道包括屬於省道系統之中華三路（台 17 線）（路寬 30~40 公尺）及可連接高速公路之中正四路（路寬 40 公尺）。中華三路為小港、林園等地往北至梓官、彌陀等沿海地帶之重要幹道；而中正四路往東可達鳳山、大寮等地，並藉由中正交流道與高速公路（國道 1 號）銜接，通往南北各地。

2. 主要道路

主要道路為社區內各鄰里單元間之連絡道路，承繫區域內主要之交通流量，並與聯外幹道銜接，東西向主要道路有六合二路（路寬 20 公尺）及民生二路（路寬 50 公尺），其中東西向道路可銜接中山路、中華路及民族路聯外；南北向主要道路有成功一路（路寬 30 公尺）及自強二路（路寬 22 公尺）道路，可銜接中正路及三多路聯外。

(二)道路服務水準

依據本府交通局97年度之「平日路口流量表」及「假日路口流量表」調查資料，本計畫周邊主要聯外幹道中正四路之現況服務水準如表3-1所示。現況中正四路於平日及假日尖峰時間，除東向平日下午尖峰時段為B級外，其於均維持A級之良好服務水準。

表 3-1　現況道路服務水準綜理表

路名	路段	總車道數	路寬（m）	路型	方向	道路容量C	平日				假日			
							時間	尖峰流量V	V/C	服務水準	時間	尖峰流量V	V/C	服務水準
中正四路	自強二路口	6	40	雙向	東向	2,400	0800｜0900	509	0.21	A	1100｜1200	419	0.17	A
							1700｜1800	972	0.41	B	1700｜1800	529	0.22	A
					西向	2,400	0800｜0900	831	0.35	A	1100｜1200	513	0.21	A
							1700｜1800	770	0.32	A	1700｜1800	626	0.26	A

資料來源：高雄市政府交通局，平日路口流量表、假日路口流量表。

(三)停車供需分析

根據「高雄市小汽車停車供需現況調查暨增進停車供給策略規劃」於96年所進行的調查，本計畫周邊的停車供需現況如表3-2所示，本計畫所在之07分區路外停車場需供比平日為0.61、假日為0.80，顯示本計畫所在07分區之路外停車場供給尚有餘裕（共971格停車位）。但本計畫周邊其他分區之停車位數量需供比介於0.76~1.01之間，顯示06、08及09分區之停車位供給略顯不足，易使駕駛者感到停車困難。（調查分區及路外停車場分布如圖3-4所示，本計畫周邊之路外停車場名稱及供給車位數如表3-3所示）

表 3-2　本計畫周邊現況停車供需綜理表

分區	停車場類型	停車位數	需供比	
			平日	假日
06	路外停車場	141	1.01	0.88
	路邊停車	942	0.93	0.76
07	路外停車場	971	0.61	0.80
	路邊停車	796	0.90	0.97
08	路外停車場	644	0.95	0.99
	路邊停車	912	0.87	0.99
09	路外停車場	254	0.91	0.80
	路邊停車	536	0.88	0.88

資料來源：高雄市政府交通局，高雄市小汽車停車供需現況調查暨增進停車供給策略規劃，96年3月。

資料來源：高雄市政府交通局，高雄市小汽車停車供需現況調查暨增進停車供給策略規劃，96年3月。

圖 3-4　本計畫周邊停車調查分區及路外停車場分布示意圖

表 3-3　本計畫周邊路外停車場供給一覽表

分區	編號	停車場名稱	停車位數
06	B-02	立德棒球場停車場	25
	B-03	台灣銀行停車場	17
	B-04	收費停車場	60
	B-31	行政院南部聯合服務中心（東南文化大樓地下室）	17
	B-39	統茂停車場	22
	小計		141
07	B-06	萬利順民生停車場	10
	B-07	萬興宮收費停車場	24
	B-08	特約停車場（河堤hotel）	155
	B-09	前金區行政中心員工專用停車場	18
	B-15	前金段47地號臨時公共停車場	10
	B-45	億記（一）停車場	53
	B-46	億記（二）停車場	36
	B-47	合發（前金）立體停車場	665
	小計		971
08	B-10	十號公園停車場	308
	B-12	捷邦中正四路停車場	20
	B-13	六合觀光夜市停車場	26
	B-14	無名收費停車場	19
	B-20	前金停車場	29
	B-41	六合停車場	62
	B-42	24H自助投幣停車場	30
	B-48	建國國小收費停車場	150
	小計		644
09	B-17	華康停車場	22
	B-18	前金段391地號臨時公共停車場	34
	B-19	中正停車場	26
	B-21	東昇停車場	24
	B-22	前金月租停車場	17
	B-26	中油公司前金停車場	31
	B-40	穩記特約停車場	15
	B-44	中正停車場	85
	小計		254
總計			2,010

資料來源：高雄市政府交通局，高雄市小汽車停車供需現況調查暨增進停車供給策略規劃，96年3月。

(四)大眾運輸系統

1. 捷運系統(捷運紅橋線系統)

鄰近本計畫之高雄大眾捷運系統橋線，於中正四路與自強路之交叉路口設有 O4 市議會(舊址)站，提供本計畫區便捷之大眾運輸服務。

2. 公車系統

高雄市公車系統中，行經本計畫之公車路線計有 7 線，包含 3 線幹線公車路線(環狀 168 東、環狀 168 西及 60 路覺民幹線)、1 線次幹線公車(248 路)及 3 線一般公車路線(0 南、0 北及 83 路)；另外，尚有 4 線公車(76 路、77 路、214 路及 8039 路)行經本計畫附近(約距 200 公尺)。公車班距尖峰時段為 5~20 分鐘，離峰時段為 30~60 分鐘。相關本計畫公車系統詳如表 3-4 及圖 3-5 所示。

表 3-4　公車系統概況表

項次	路線		班距(分鐘)	營運業者
1	幹線公車	捷運鹽埕埔站←60覺民幹線→鳥松夢裡	5~30	高雄客運
2		金獅湖站←環狀168東→金獅湖站	10~20	漢程客運
3		金獅湖站←環狀168西→金獅湖站	10~20	漢程客運
4	次幹線公車	金獅湖站←77→歷史博物館	10~30	漢程客運
5		小港站←214→歷史博物館	15~30	港都客運
6		建軍站←248→鼓山渡輪站	15~60	東南客運
7	一般公車	金獅湖站←0南→金獅湖站	20~50	漢程客運
8		金獅湖站←0北→金獅湖站	20~50	漢程客運
9		金獅湖站←76→歷史博物館	3班/日	漢程客運
10		高雄火車站←83→瑞豐站	20~50	統聯客運
11		鳳山站←8039→茄萣站	12班/日	高雄客運

註：調查時間為民國103年。
資料來源：高雄市政府交通局網頁-公車資訊。

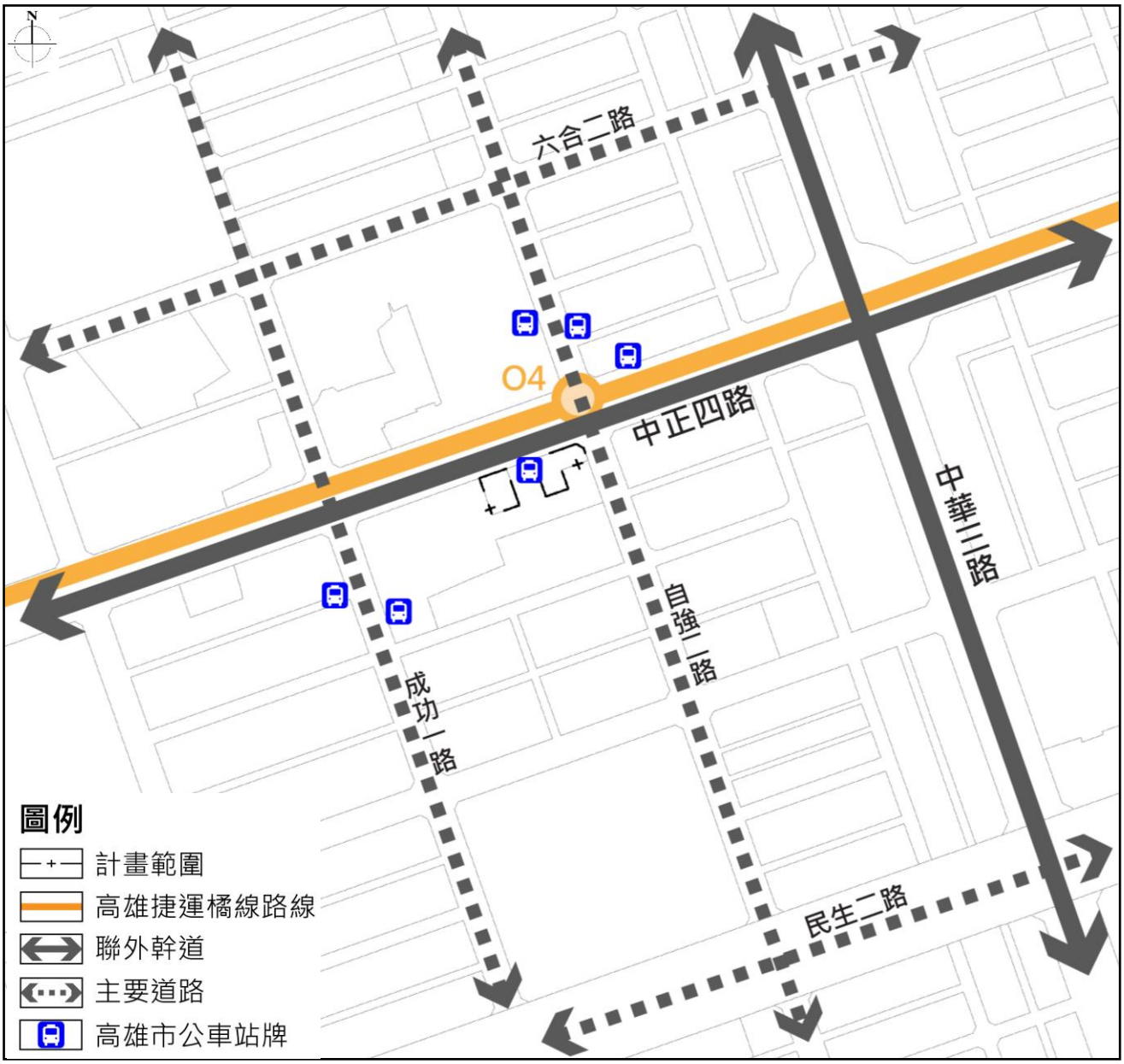

圖 3-5　交通運輸系統現況示意圖

五、土地權屬分析

本計畫位於高雄市前金區後金段0041-0001、0041-0011、0041-0012、0041-0014及0041-0015地號等5筆土地，面積約0.13公頃（1,281.92㎡），為高雄市所有，管理機關為高雄市政府捷運工程局，詳如表3-5及圖3-6所示。

表 3-5　本計畫土地權屬一覽表

地段	地號	面積（㎡）	所有權人	管理機關	原土地取得方式
後金段	0041-0001	490.30	高雄市	高雄市政府捷運工程局	接管
	0041-0011	715.00			
	0041-0012	66.21			
	0041-0014	9.39			
	0041-0015	1.02			
合計		1,281.92	-	-	-

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。

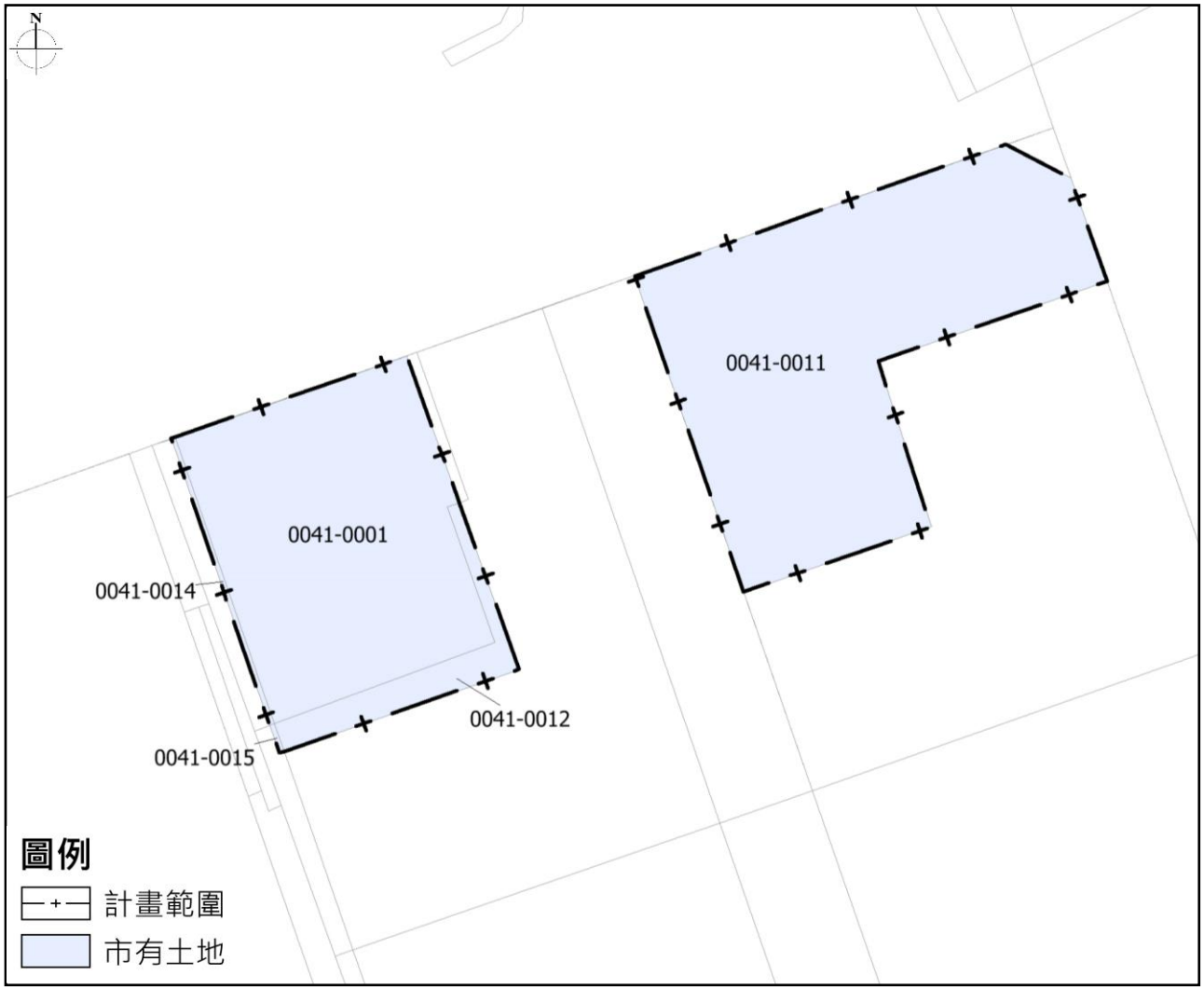

圖 3-6　本計畫土地權屬示意圖

肆、規劃構想

一、發展定位與策略

本計畫毗鄰高雄捷運橘線O4市議會（舊址）站，周邊有合作金庫銀行、兆豐國際商業銀行、上海商業儲蓄銀行及中國信託銀行等多家金融機構，且鄰近行政院南部聯合服務中心、法務部調查局高雄市調查處、高雄市票據交換所、高雄市前金區公所及高雄市前金區衛生所等多處辦公機關，商業及辦公活動活絡，交通機能便利，爰此，本計畫之區位極具商業辦公發展潛力，擬以「大眾運輸商旅新核心」為發展定位（如圖4-1所示）。

本計畫可藉由既有之都市商辦活動機能、便利之大眾運輸系統等優勢發展條件，將以TOD之發展理念，並串聯延伸中正四路及捷運橘線沿線商業辦公廊帶，健全周邊商辦機能及提升高雄捷運車站周邊土地之使用效益，擬定發展策略如下：

(一)串聯捷運橘線商辦廊帶，形塑大眾運輸商旅新核心

本計畫區位可藉由中正四路沿線之商業辦公機能軸與都市發展脈絡相聯繫，並考量周邊街廓商業區土地使用之同質性，擬規劃本計畫區為商業區，並導入大眾運輸導向發展之理念，串聯高雄捷運O4車站，以形塑商業辦公生活核心及活化都市空間，進而創造區域優質商業辦公環境。

(二)健全周邊商辦使用機能與強度，以利街廓整體發展

目前本計畫周邊已有眾多辦公機關與金融商業機構，商辦機能活絡，惟商辦活動衍生之民生需求尚有部分於附近區域仍無法滿足，其餐飲需求方面已有數間餐館與飯店可滿足需求，但商務住宿需求則缺乏相關設施，爰此，本計畫可朝商務住宿機能方面發展，與現況使用之辦公機關與金融商業機構之商辦機能相互補足與配合，以健全周邊商辦使用機能與強度，並有利於附近區域及街廓整體商業機能發展。

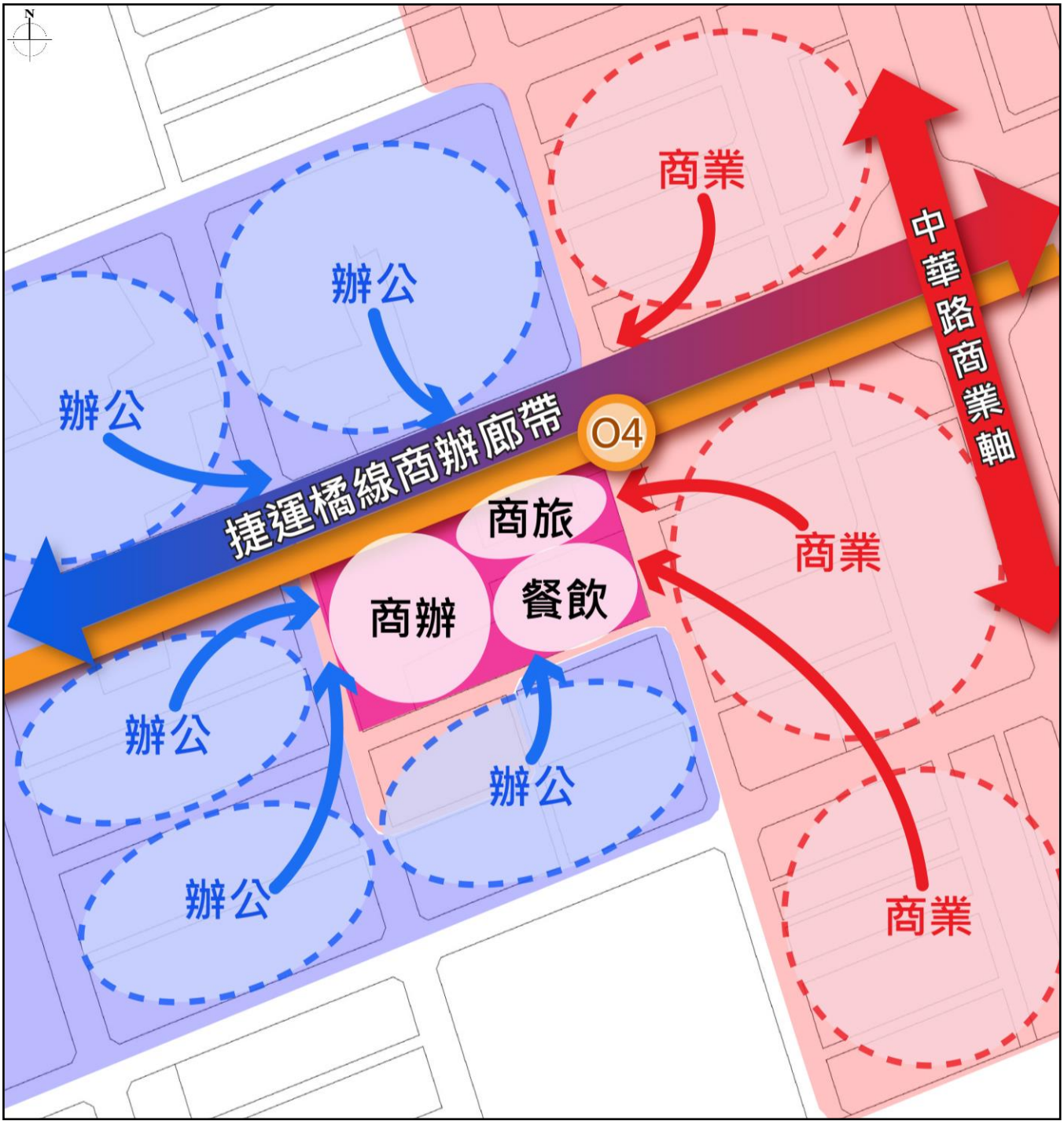

圖 4-1　本計畫發展定位示意圖

二、空間規劃構想

依循本計畫發展定位以串聯中正四路及捷運橘線商辦廊帶，型塑「大眾運輸商旅新核心」，並以「商業密集發展、大眾運輸導向」為發展理念，健全周邊商辦使用機能與強度，以利街廓整體發展，本計畫之空間規劃構想說明如下。

(一)街廓整體發展

本計畫現況為本府社會局管理之高雄市家庭教育中心、高雄市新移民家庭服務中心及部分出租予高雄市新聞記者公會使用，考量其同意整體開發並配合搬遷，且無其他機關使用需求，為活化都市土地機能之延續利用，將不符實質效益使用之機關用地配合鄰近土地使用強度，劃設為商業區，以整體發展理念連結鄰近中正四路及捷運橘線O4站一帶之商業及辦公密集地區，進而成為一緊密發展之整體區域，並配合周邊商辦、餐飲機能，發展商旅服務以活絡當地商業辦公活動。

(二)與捷運 O4 車站共構

捷運 O4 車站 2 號出口位於本計畫範圍東側，依據前述發展策略及大眾運輸導向發展（TOD）理念，於未來開發商旅服務設施時，應可與捷運 O4 車站共構，於建築物之一樓層設置捷運車站出入口，將本計畫與捷運 O4 車站緊密結合，並更有效率地串聯街廓內商旅與商辦、餐飲服務，提供更加便捷的大眾運輸與商辦服務機能。

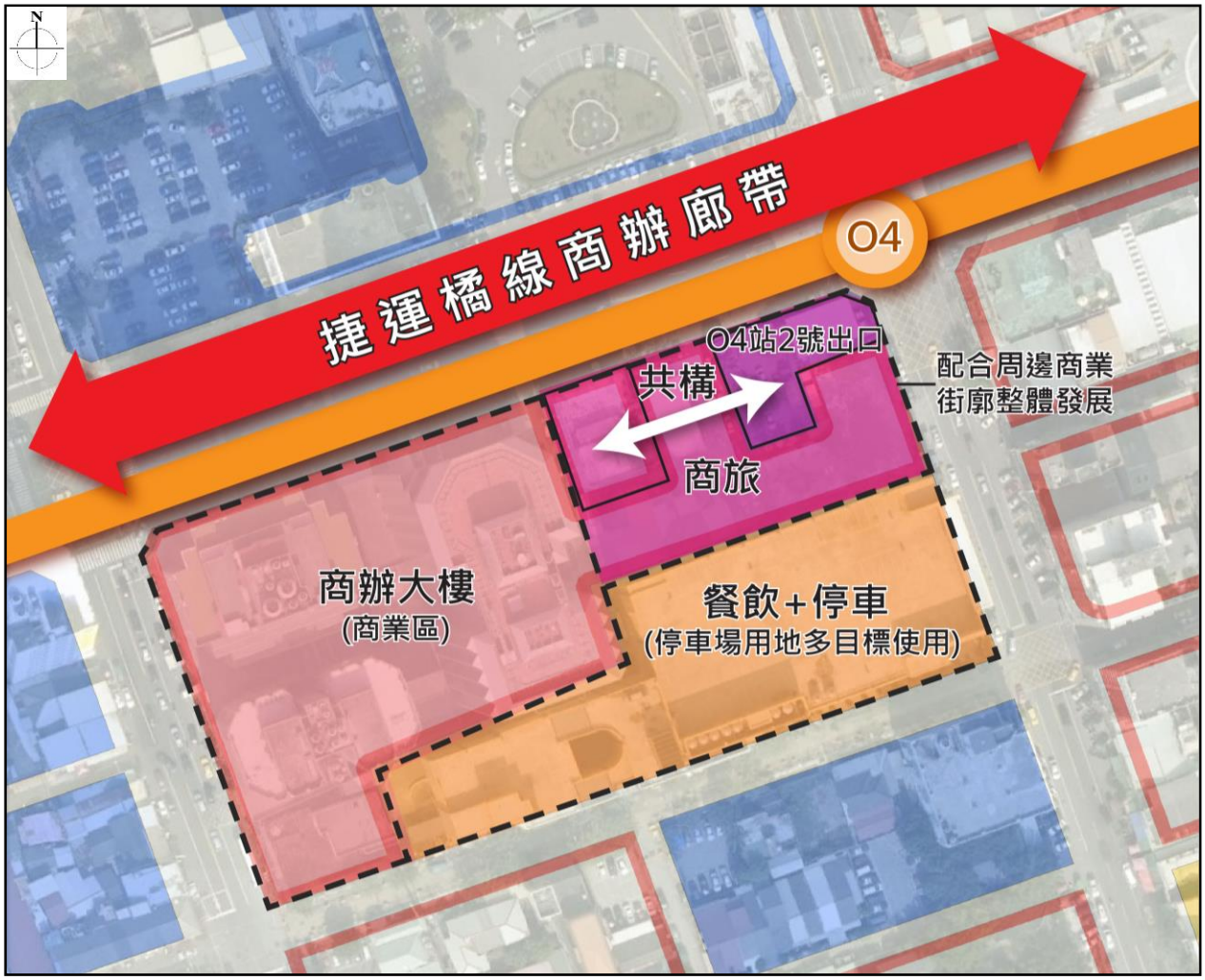

圖 4-2　空間規劃構想示意圖

伍、變更內容

一、變更內容

(一)變更理由

1. 恪遵中央財務規劃政策，積極培養地方永續財源

（1）101年6月7日行政院第3301次會議核定「黃金十年、國家願景」計畫

在「健全財政」施政主軸下「強化土地開發與公共建設結合，以創造商機並培養永續財源」。

（2）行政院101年7月24日核定之「跨域加值公共建設財務規劃方案」

揭示未來的公共建設必須「擴大公共建設範圍之關聯發展機會及潛力發展區，連同公共建設區域整合規劃納入影響受益範圍」、「檢討變更土地使用計畫：納入產業、生活相關使用規劃，創造公地、都市更新或新社區之開發效益」，並要求上述土地開發之收入，作為公共建設部分財源。

2. 促進大眾運輸車站周邊土地，整合街廓整體商業機能發展

本計畫緊鄰中正四路及中華三路之商業帶，且位處高雄捷運橋線 O4 車站之重要交通樞紐，具商業發展潛力。考量未來已無機關用地之需求，配合本市施政方針，活化市有土地及提升公有資產價值，與周邊現況使用之辦公機關與金融商業機構之商辦機能相互補足與配合，以健全周邊商辦使用機能與強度。

3. 本市自有財源無法提升，財政狀況嚴峻，改善措施刻不容緩

為推動國家重大基礎建設如捷運、鐵路地下化…等，及近年各項全國性福利及法定支出需求驟增，本市支出大幅增加。然相對在收入上，攸關地方自治財源收入之財政收支劃分法遲未能完成修法，本市自有財源無法提升，財政狀況嚴峻，改善措施刻不容緩。

4. 配合周邊土地整體使用，將交通用地（交 1）變更回復原商業區使用

交通用地（交 1）係民國 90 年為配合設置高雄捷運系統橋線之 O4 車站出入口，變更部分原商業區為交通用地而來，本次配合周邊土地整體使用變更回復原使用分區，且 O4 車站出入口將與未來開發之商旅服務設施共構。

5. 機關用地（機 11）之現有建物老舊，管理單位同意配合周邊土地整體使用並配合搬遷，且無其他機關使用需求

機關用地（機 11）為社會局管理之高雄市家庭教育中心、高雄市新移民家庭服務中心及部分出租予高雄市新聞記者公會使用，現有建物於民國 61 年使用迄今，考量其同意配合周邊土地整體使用並配合搬遷，且無其他機關使用需求，為活化都市土地機能之延續利用，將不符實質效益使用之機關用地配合鄰近土地使用強度變更為商業區。

(二)變更內容

本計畫依前開規劃構想及上述變更理由，變更0.06公頃機關用地及0.07公頃交通用地為商業區，有關變更內容如表5-1及圖5-1所示，變更後都市計畫圖詳如圖5-2所示。

表 5-1　變更內容明細表

變更位置	變更前		變更後		變更理由
	分區	面積(公頃)	分區	面積(公頃)	
前金區原市議會（舊址）南側之機關用地（機11）	機關用地	0.06	商業區	0.06	1.恪遵中央「黃金十年、國家願景」及「跨域加值公共建設財務規劃方案」等財務規劃政策，積極培養地方永續財源。 2.促進大眾運輸車站周邊土地，整合街廓整體商業機能發展。 3.本市自有財源無法提升，財政狀況嚴峻，改善措施刻不容緩。 4.配合周邊土地整體使用，將交通用地（交1）變更回復為原商業區。 5.機關用地（機11）之現有建物老舊，管理單位同意配合周邊土地整體使用並配合搬遷，且無其他機關使用需求。
高雄捷運O4車站2號出入口（交1）	交通用地	0.07	商業區	0.07	

註：實際面積應依後續定樁及地籍分割後測量面積為準。

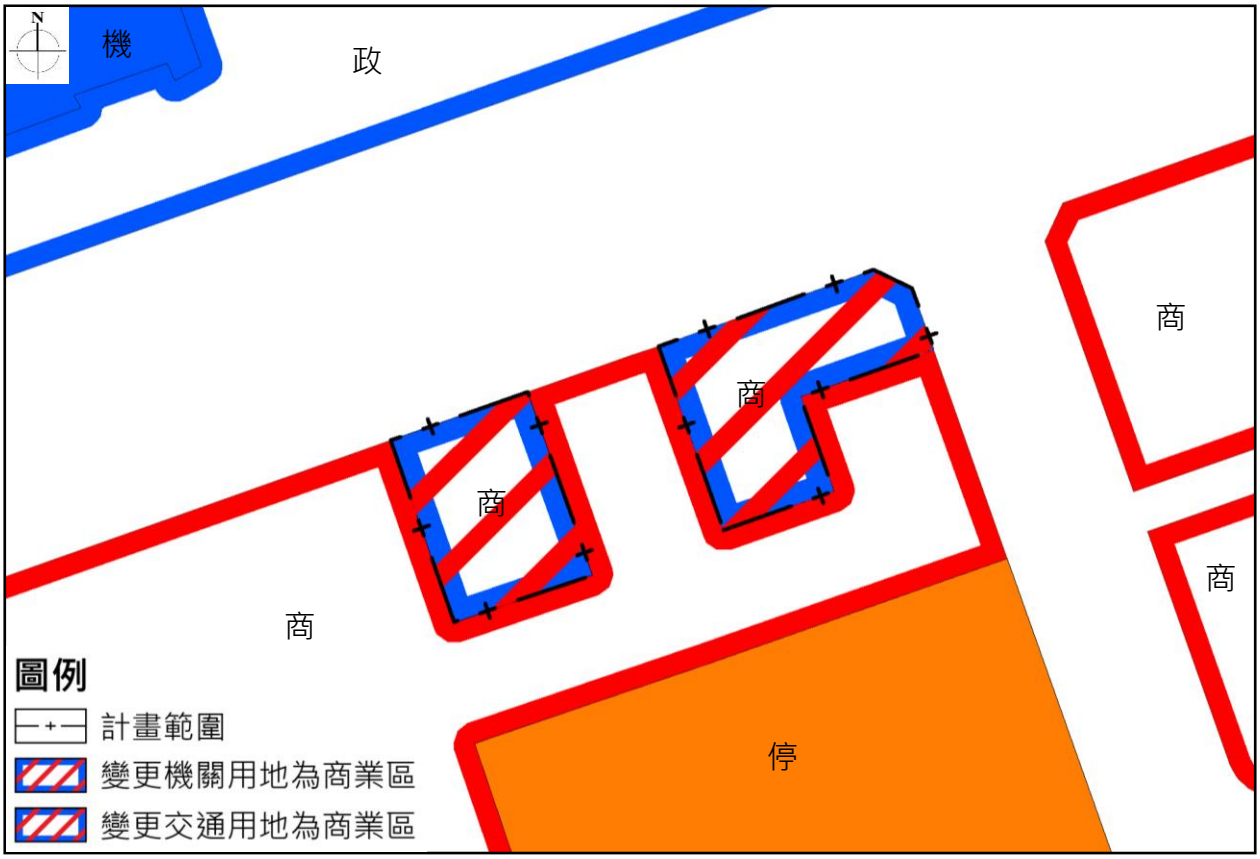

圖 5-1　變更內容示意圖

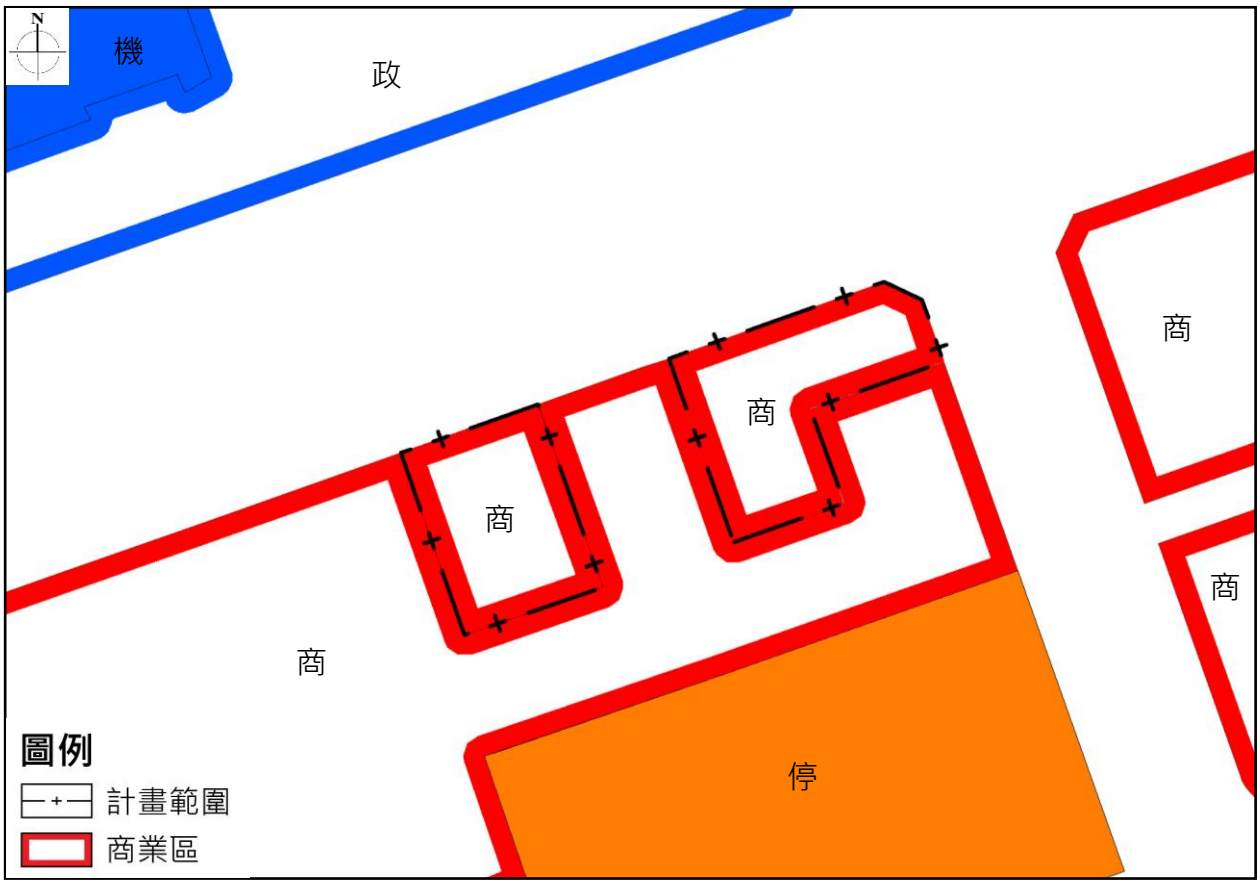

圖 5-2　變更後都市計畫示意圖

二、都市防災規劃

都市防災的主要目的在於防止都市災害的發生及蔓延，並在重大災害發生時可以提供疏散、救助、避難及復舊等機能。本計畫參考相關研究及計畫，配合本計畫內土地使用型態，規劃檢討計畫區內及周邊之都市防災系統，包括近鄰生活圈系統與防災據點及公共空間開放避難系統，有關防災系統詳圖5-3所示。

(一)防災避難空間

為便於災害發生時救援工作之進行，以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，將本計畫劃分為1個近鄰生活圈系統，並就近以區域周邊之學校、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。

1. 緊急避難場所

為周邊區域內之開放空間、兒童遊樂場、公園及道路用地等。

2. 臨時及中長期收容場所（物資發放場所）

臨時及中長期收容場所以計畫區周邊之區域公園、全市性公園、體育場所及兒童遊樂場、國民中學、國民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，除平時可作為地區居民活動空間外，具備緊急避難與防救災之機能。

(二)避難及救災動線

1. 緊急救援道路（20 公尺以上）

緊急救援道路將以寬度 20 公尺以上之道路為主，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。本計畫鄰近地區緊急救援道路東西向的有中正四路（路寬 40 公尺）、民生二路（路寬 50 公尺）及六合二路（路寬 20 公尺），南北向的有中華三路（路寬 30~40 公尺）、成功一路（路寬 30 公尺）及自強二路（路寬 22 公尺）。

2. 救援輸送道路（15 公尺以上）

救援輸送道路將以寬度 15 公尺以上之道路為主，並考慮可延續通達計畫區周邊之緊急救援道路為第二層級之救災動線，此道路為災害發生時，救援輸送之路徑。本計畫臨近地區之救援輸送道路為大同二路（路寬 19 公尺）。

3. 避難輔助道路（12 公尺以下）

避難輔助道路將以寬度 12 公尺以下之道路為主，並可延續至緊急救援道路及救援輸送道路，爾後透過緊急救援道路連接至主要聯外道路，屬於第三層級之防災運輸系統。本計畫避難輔助道路為前金二街及生興一巷。

(三)防止延燒地帶

公園、綠地等公共開放空間，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之功能，因此藉由防災道路系統串連計畫區內之公園、綠地等用地形成火災延燒防止地帶，避免火災快速延燒於其他範圍內，使災害損失降至最低。

(四)支援據點

除上述之避難空間系統、防災道路系統及防止延燒地帶外，尚可利用計畫區內之警察治安據點、消防據點及醫療院所等作為防災支援據點。本計畫鄰近之支援據點有高雄市政府警察局、前金派出所、消防局前金分隊、前金區公所、前金區衛生所、高雄市民防總隊、高雄市憲兵隊及行政院莫拉克颱風災後重建推動委員會。

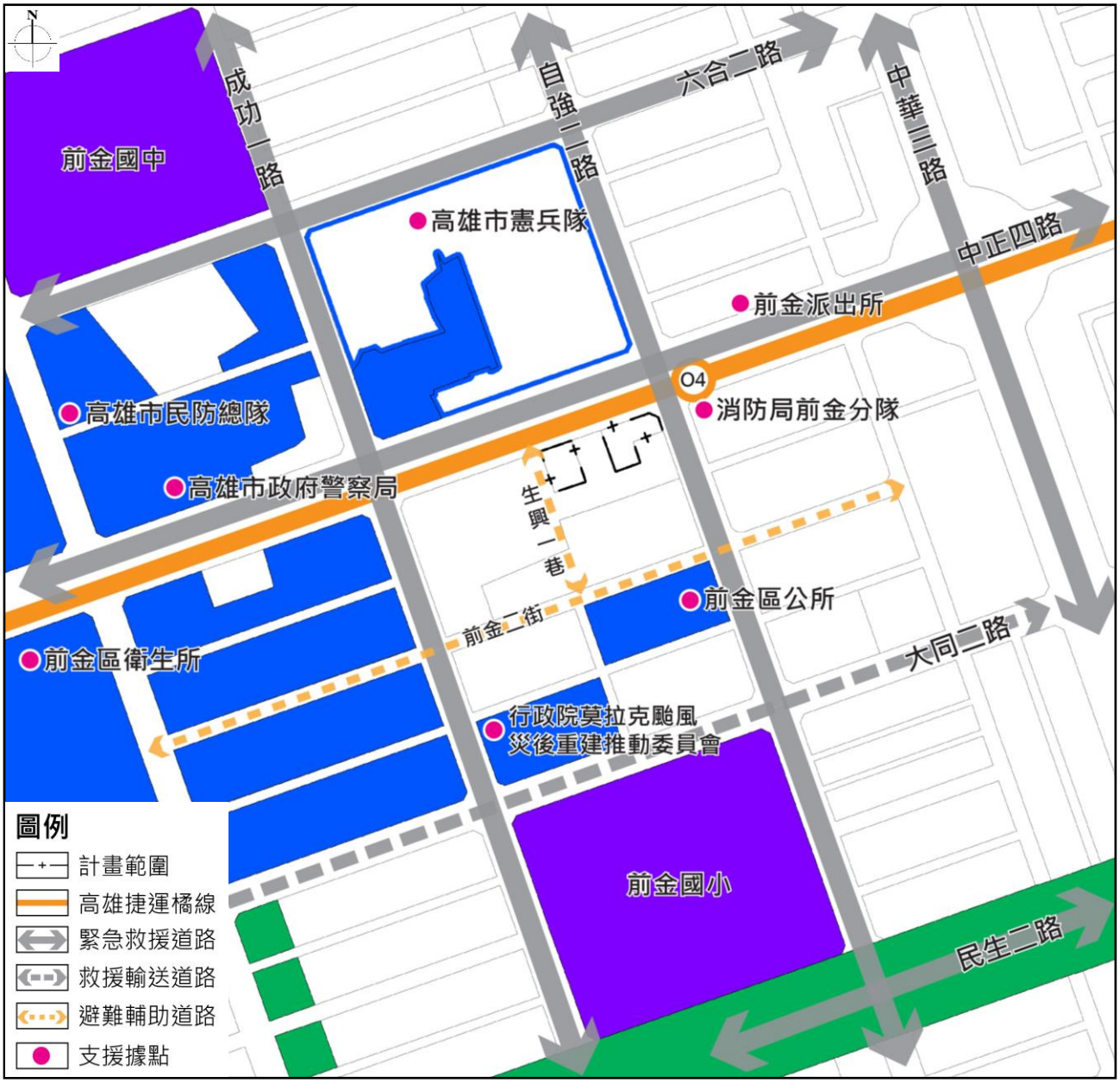

圖 5-3　都市防災示意圖

三、交通影響分析

為探討開發後對周邊交通可能產生之影響，以下依照未來開發衍生交通量之估計參數，推估本計畫開發後可能產生之旅次量，並且分析未來可能對周邊造成之交通影響與產生之停車需求。

(一)開發後衍生交通量估計參數

本計畫規劃構想為「商旅」開發類別，周邊土地整體使用範圍面積約為0.35公頃（如圖5-4所示），以下參考「義大亞洲廣場商業大樓新建工程」環境影響說明書內有關旅館開發相關參數進行衍生旅次推估。

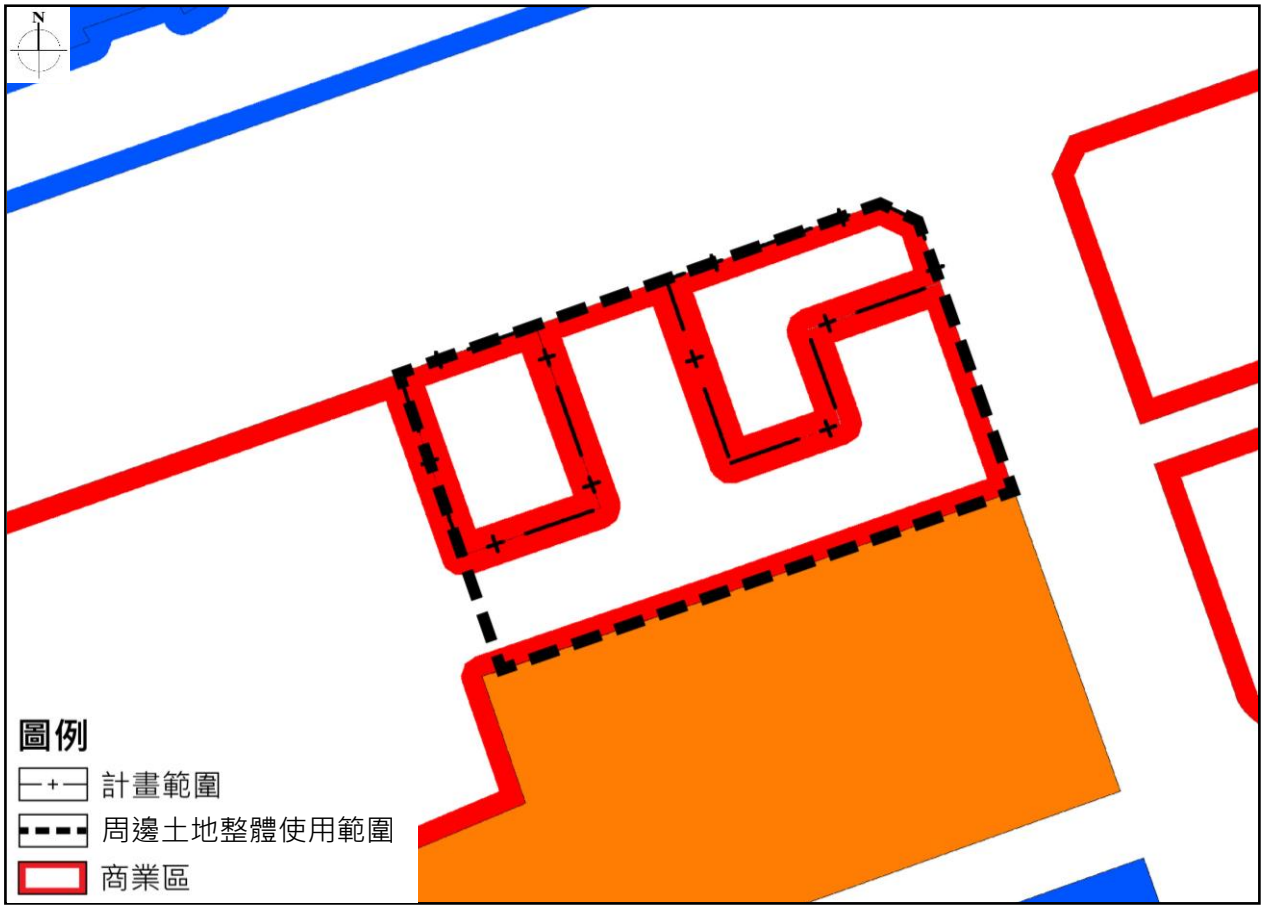

圖 5-4　周邊土地整體使用範圍示意圖

1. 衍生人旅次估計

本計畫商旅開發依周邊土地整體使用範圍面積（約 0.35 公頃）預估約可提供 500 間房，以下針對一般旅館各種使用類別之交通尖峰時段衍生人旅次進行評估。

（1）旅館住宿房客

依據交通部觀光局旅館業及民宿管理資訊系統之「2013年旅館業營運報表」，顯示該年度高雄市旅館客房住用數為2,624,543間客房，住客人數共5,178,832人，可得高雄市旅館平均每間客房入住人數為1.97人（5,178,832÷2,624,543≒1.97），以住房率100%推估，500間客房衍生旅客入住人數約為985人。

根據「義大亞洲廣場商業大樓新建工程」環境影響說明書於民國101年2月針對高雄君鴻酒店進行旅客進出旅次特性調查，晨峰小時（0800~0900）有35%房客退房，5%房客住房；昏峰小時（1800~1900）有5%房客退房，24%房客住房，計算後得旅館住宿房客衍生人旅次為平常日晨峰小時394人（進49人、出345人）、平常日昏峰小時與例假日尖峰小時285人（進236人、出49人），有關旅館住宿房客之尖峰小時進出人數如表5-2所示。

表 5-2　旅館衍生住宿房客尖峰小時進出人旅次分析表

時段	平常日				例假日	
	晨峰小時（0800~0900）		昏峰小時（1800~1900）		尖峰小時（1800~1900）	
方向	進入	離開	進入	離開	進入	離開
進出比例	5%	35%	24%	5%	24%	5%
進出人數	49	345	236	49	236	49
總計人旅次	394		285		285	

單位：人。
資料來源：義大亞洲廣場商業大樓新建工程環境影響說明書（定稿本），102年4月。

（2）旅館員工

有關一般旅館聘用員工數之評估，根據交通部觀光局觀光統計月報之「2014年05月旅館家數、房間數、員工人數統計表」資料顯示，高雄市旅館客房總數為17,693間，員工人數共為4,813人，可得高雄市一般旅館員工人數與客房數之平均值為3.68房/人（17,693÷4,813≒3.68），由規劃客房數500間可得出未來聘用員工約為136人（500÷3.68≒136）。

旅館員工之上、下班多為排班方式，一般以三班制輪值為主，且各班次人員須於尖峰時段之前或後完成交班，以因應服務顧客之需求，故於尖峰時段不考慮旅館員工之通勤旅次。

（3）本計畫整體尖峰小時衍生人旅次

依據前述有關本計畫商旅開發之衍生人旅次計算，可得本基地進出衍生人旅次，平常日晨峰小時為394人（進49人、出345人）、昏峰小時為285人（進236人、出49人），例假日尖峰小時為285人（進236人、出49人），如表5-3所示。

表 5-3　本計畫衍生人旅次分析表

時段	平常日						例假日		
	晨峰小時			昏峰小時			尖峰小時		
方向	進入	離開	合計	進入	離開	合計	進入	離開	合計
旅館房客	49	345	394	236	49	285	236	49	285
旅館員工	0	0	0	0	0	0	0	0	0
總計人旅次	49	345	394	236	49	285	236	49	285

單位：人。

2. 衍生車旅次估計

本計畫規劃構想為「商旅」開發類別，相關運具分配參數參考「義大亞洲廣場商業大樓新建工程」環境影響說明書之資料，並設定本計畫之開發類別無設置接駁車，因此將接駁車之運具分配比例納入大眾運輸及步行類別進行推估，詳如表 5-4 所示。

本計畫街廓整體開發之衍生人旅次透過各運具分配比例與乘載率，將人旅次轉換為車輛數，並以小客車當量數推估，本計畫開發後衍生車旅次數如表 5-5 所示，平日晨峰衍生 106PCU，平日昏峰衍生 76PCU，假日尖峰衍生 76PCU。

表 5-4　運具分配比例及乘載率列表

類別	運具別	汽車	機車	計程車	遊覽車	接駁車	大眾運輸及步行	自行車	合計
旅館房客	比例	29.7%	0.0%	20.4%	28.5%	0.0%	21.4%	0.0%	100.0%
	乘載率	2.11	-	1.74	45.00	-	-	-	-
旅館員工	比例	15.0%	45.0%	0.0%	0.0%	0.0%	40.0%	0.0%	100.0%
	乘載率	1.00	1.00	-	-	-	-	-	-

資料來源：義大亞洲廣場商業大樓新建工程環境影響說明書（定稿本），102年4月。

表 5-5　本計畫開發後衍生各類型車輛旅次統計表

時段	平常日						例假日		
	晨峰小時			昏峰小時			尖峰小時		
方向	進入	離開	合計	進入	離開	合計	進入	離開	合計
汽車（輛/日）	7	49	56	33	7	40	33	7	40
機車（輛/日）	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計程車（輛/日）	6	40	46	28	6	34	28	6	34
遊覽車（輛/日）	0	2	2	1	0	1	1	0	1
接駁車（輛/日）	0	0		0	0	0	0	0	0
自行車（輛/日）	0	0		0	0	0	0	0	0
總計（PCU/日）	13	93	106	63	13	76	63	13	76

註：汽車、計程車＝1PCU；遊覽車＝2PCU；接駁車＝1.5PCU；機車＝0.3PCU；自行車多騎在人行道上，故設定自行車＝0PCU。

3. 停車需求推估

本計畫街廓整體開發後停車需求推估如表 5-6 所示，小汽車停車需求為 152 席，機車停車需求為 41 席，換算總停車需求量為 164 席小汽車停車格。

表 5-6　本計畫開發後停車需求推估統計表

類別		停車需求計算	需求（席）
旅館房客	汽車	房間數（500間）×每房人數（1.97人/房）×汽車分配率（29.7%）÷乘載率（2.11）≒138席	138
	機車	房間數（500間）×每房人數（1.97人/房）×機車分配率（0.0%）＝0席	0
旅館員工	汽車	員工人數（136人）×（2/3）×汽車分配率（15.0%）÷乘載率（1.00）≒14席	14
	機車	員工人數（136人）×（2/3）×機車分配率（45.0%）÷乘載率（1.00）≒41席	41
合計	汽車	-	152
	機車	-	41

註：旅館員工係採三班制輪班，在此以兩班人員交接時段進行檢討。

（二）開發後周邊道路服務水準

依據高雄市區監理所機動車輛成長統計資料，推估高雄市近5年機動車輛年成長比例，將目標年之車輛自然年成長訂為1.20%，以推算目標年交通量，以假設本計畫於民國108年開發完成來進行推算，並配合推估之街廓整體開發衍生車旅次，進行目標年街廓整體開發後之尖峰時段路口服務水準評估。

本計畫開發後於尖峰時段之交通流量影響如表5-7所示，計畫範圍周邊重要道路中正四路，在本計畫開發後平日的尖峰時段，其西向路段上午尖峰時段之服務水準自開發前的A級略降為B級，而東向道路之下午尖峰時段則維持開發前之B級服務水準，其餘路段方向及時段之服務水準均維持開發前A級服務水準，整體而言本計畫之開發並不致對中正四路之交通產生重大影響。

表 5-7　本計畫開發後周邊道路服務水準綜理表

路名	路段	總車道數	路寬（m）	路型	方向	道路容量C	本計畫開發前				本計畫開發後			
							時間	尖峰流量V	V/C	服務水準	時間	尖峰流量V	V/C	服務水準
中正四路	自強二路口	6	40	雙向	東向	2,400	0800｜0900	509	0.21	A	0800｜0900	567	0.24	A
							1700｜1800	972	0.41	B	1700｜1800	1082	0.45	B
					西向	2,400	0800｜0900	831	0.35	A	0800｜0900	925	0.38	B
							1700｜1800	770	0.32	A	1700｜1800	857	0.36	A

(三)停車供需檢討

根據建築技術規則建築設計施工編之規定，旅館建築面積於500平方公尺以下部分免設停車空間，超過500平方公尺部分，每200平方公尺設置1席停車位，本計畫周邊土地整體使用範圍可開發量體約29,400平方公尺（0.35公頃×840%＝2.94公頃），換算後法定停車空間為144席，與前述之總停車需求164席相比，相差20席。本計畫未來開發後應提供足敷以上停車需求之停車空間，將開發後的相關影響內部化。

(四)交通影響改善策略

本計畫開發後將帶來使用人潮，配合周邊多樣化之大眾運輸資源，應設法提高民眾乘坐大眾運輸工具前往之機會，減少私人運具之旅次產生，並預先設法改善可能出現之停車問題，其各項改善策略如下說明：

1. 推廣大眾運輸系統

配合紙本文書與網站多媒體傳播方式，強調本計畫周邊完善之大眾運輸資源，並結合電子票證（如高捷一日卡）提供諸如購物及餐飲相關優惠方案，以積極推廣大眾運輸系統之使用，提昇民眾使用大眾運具之比例。

2. 路線導引

於臨近之火車站、捷運站及公車站均設立完整之導引指標和指示地圖，提昇乘坐大眾運輸系統之民眾前往至本計畫基地之易達性。

3. 停車規劃

未來應建立停車空間資訊看板與鄰近之停車場引導指標設施，妥適引導車流並分配至周邊停車場，並且要求本計畫所衍生之停車需求內部化。

陸、實施進度與經費

一、開發方式與實施進度

(一)開發方式

本計畫變更為商業區土地，得以出租、設定地上權、委託、合作或信託等方式開發利用。

(二)實施進度

考量本計畫將涉及變更主要計畫及細部計畫之都市計畫程序，以及後續需由高雄市政府辦理開發程序，預計民國104年辦理完成都市計畫變更，並於本計畫現況使用機關遷移完成後進行開發。

二、經費來源

本計畫變更為商業區之土地皆為市有土地，無用地取得經費。

附件一、高雄市都市計畫委員會第45次會議紀錄

高雄市都市計畫委員會104年5月1日第45次會議紀錄

一、時間：民國104年5月1日（星期五）下午2時30分

二、地點：高雄市政府第四會議室

三、主席：陳主任委員金德　　記錄：陳秀凌

四、出席委員：

陳主任委員金德、劉副主任委員曜華(請假)、詹委員達穎(請假)、賴委員文泰、楊委員欽富、徐委員中強(請假)、張委員學聖(請假)、李委員彥頤、丁委員澈士(請假)、陳委員啟仁(請假)、白委員金安、陳委員世雷、劉委員富美、張委員志清、張委員桂鳳(請假)、李委員怡德、楊委員明州（蘇志勳代)、黃委員進雄、陳委員勁甫(林弘慎代）、蔡委員長展(張世傑代）、曾委員文生(林英斌代）

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、胡怡鳶、蒲茗慧、陳惠美、黃嘉怡、陳秀凌

六、列席單位：

（一）列席單位

高雄市政府經濟發展局	王志仁
高雄市政府法制局	莊烈權
高雄市政府交通局	黃信穎、蘇傳翔
高雄市政府捷運工程局	吳嘉昌、王然興、宋佳霖、曹秋河
高雄市政府衛生局	林柏勳、張甫年、楊佳霖
高雄市政府地政局	唐瑤茹、謝瑛民
高雄市政府觀光局	陳奕棠
高雄市政府農業局	楊孝治

高雄市政府工務局新建工程處	李賢能、馮悻慈
高雄市政府工務局養護工程處	
高雄市政府工務局(建管處)	王亮文
高雄市體育處	詹天維
交通部臺灣鐵路管理局	
交通部鐵路改建工程局南區工程處	李懷谷、林國榮
華榮電線電纜股份有限公司	劉秀美
臺灣時報社股份有限公司	
高雄醫學大學	洪純正、鄭尊仁
高雄市政府都市發展局	王啟川、唐一凡、陳淑媛、李薇、劉建良、陳智帆、王璽權

七、審議案件:

第一案：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：

一、本案考量華榮電線電纜股份有限公司繳納捐獻金及代金之龐大負擔壓力及尊重專案小組與前次大會決議，除照下列意見修正外，餘照第二次公展草案通過。

（一）分期分區計畫修正為：

1. 本計畫應於都市計畫發布實施之日起2年內辦理全區拆遷工程、區內生態綠地植栽綠化工程及區內服務道路工程；若依法令規定需申請雜項執照者，應於都市計畫發布實施之日起2年內申請雜項執照。

2. 本計畫應於都市計畫發布實施之日起3年內申請工商綜合專用區（綜2）之旅館建造執照。

（二）繳納捐獻金及代金時機修正為應於都市計畫發布實施

之日起2年內完成繳納。

二、華榮電線電纜股份有限公司若未依前述期限辦理，則依都市計畫程序回復為原使用分區。

三、公開展覽期間公民或團體建議意見市都委會決議如後附表一。

第二案：變更高雄市主要計畫（前金區）部分機關用地及交通用地為商業區（配合高雄捷運 04 站周邊土地整體使用）案、擬定高雄市都市計畫（前金、新興、苓雅地區）細部計畫（配合高雄捷運04站周邊土地整體使用）案

決　議：本案照公展草案通過，惟為加強大眾運輸導向發展理念，未來開發前於都市設計審議階段應將綠色運輸功能融入規劃內容。

第三案：變更鳳山市細部計畫機關用地（機十七）部分土地(配合鳳山醫院擴建)使用分區管制案

決　議：本案照公展草案通過。

第四案：變更高雄市主要計畫(原高雄市地區)體育場用地(通盤檢討)案、擬定高雄市左營區及凹子底地區細部計畫案(配合原高雄市主要計畫體育場用地通盤檢討)案

決　議：本案照專案小組建議意見(詳附錄一)通過。

【附錄一】專案小組建議意見如下：

1. 變更案編號1凹體二東側體育場用地，基於解決公共設施保留地問題，將毗鄰計畫區東側道路截角之三民區灣內段582-1地號等8筆土地納入計畫範圍，一併辦理市地重劃開發；變更案編號2凹體二西側體育場用地考量周邊居民休憩需求、降低對學校的衝擊，於臨新上國小乙側留設8公尺綠地空間，並參酌交通局建議縮減道路寬度為8公尺。

2. 變更案編號3左營區世運主場館東北側體育場用地變更後土地所有權人所有土地扣除負擔比例面積後，無法達可建築之最小面積，符合本市通案規定其變更負擔得以代金方

式繳納，其代金繳納之數額依本市都市計畫變更負擔回饋比例及代金繳交通案規定辦理，計畫書涉及變更負擔部分請依現行規定修正。

3. 公開展覽期間公民或團體建議案、土地使用分區管制要點審決如後附綜理表市都委會專案小組建議意見欄(附表二~四)。

第五案：變更高雄市原都市計畫區(三民區部分)細部計畫(第三次通盤檢討)並配合變更主要計畫案、變更高雄市原都市計畫區(三民區部分)細部計畫(第三次通盤檢討)案

決　議：

一、本案除公開展覽期間公民或團體建議案未審決部分照下列意見修正外，餘照專案小組建議意見(詳附錄二)通過，後續涉及補辦公展部分請依相關程序辦理，公展期間無陳情意見者，則逕予核定，免再提會審議；公展期間若有陳情意見，則再提會審議。

（一）編號2：考量本案相關土地所有權人未全數同意變更，且工務局新工處刻辦理道路用地徵收作業(目前於內政部土地徵收審議小組審議)，爰維持原計畫。

（二）編號6：考量本地區有劃設停車場用地之需求，又基地99.43%均屬公有土地，依據都市計畫法第42條公共設施用地應儘先利用適當公有土地之原則，依陳情人建議意見，變更第二種特定商業專用區為停車場用地。

（三）編號7：高雄醫學大學容積率先依教育部核定285.52%修正，至於其所提建議增加容積率至385.92%部分，因涉及實際使用需求及具體計畫之審查，退請專案小組審查後再提會討論。

二、本案涉及主要計畫變更部分先行報內政部核定，另細部計畫經審定部分，有關計畫內容請規劃單位視實際發展需要，分階段報請市府核定後，依法公告發布實施。

【附錄二】專案小組建議意見如下：

1. 請於計畫書中檢討變更原則，增列恢復原使用分區免變更負擔之規定，以符合公平正義原則。
2. 計畫書內文字授權規劃單位釐正。
3. 主要計畫及細部計畫案實質變更內容、公開展覽期間公民或團體建議案審決如後附綜理表市都委會專案小組建議意見欄(附表五~八)。

第六案：變更月世界特定區細部計畫(土地使用分區管制及都市設計基準)通盤檢討案

決　議：本案除計畫書內容誤繕部分，授權規劃單位釐正外，餘照公展草案通過。

八、散會：下午5時10分

附件二、變更高雄市主要計畫（前金區）部分機關用地及交通用地為商業區（配合高雄捷運O4站周邊土地整體使用）案計畫圖