

變更高雄市主要計畫（前鎮區）學校用地（文
小61）為商業區（配合環狀輕軌捷運建設）案

計畫書

高雄市政府
中華民國104年7月

高 雄 市 變 更 都 市 計 畫 審 核 摘 要 表		
項 目	說 明	
都市計畫名稱	變更高雄市主要計畫（前鎮區）學校用地（文小61）為商業區（配合環狀輕軌捷運建設）案	
變更都市計畫法令依據	都市計畫法第27條第1項第4款	
變更都市計畫機關	高雄市政府	
申請變更都市計畫機關	高雄市政府捷運工程局	
本案公開展覽起訖日期	自民國103年07月08日起至民國103年08月06日止 （刊登於103年07月08日～10日台灣島報及民眾日報）	
本案舉辦說明會日期	民國103年07月16日（本市前鎮區公所）	
人民團體對本案之反映意見	詳機關及人民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	104年05月29日高雄市都市計畫委員會第46次會議審議修正通過
	內 政 部	

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 3-07
- 四、交通運輸現況 3-09
- 五、土地權屬 3-12

肆、規劃構想

- 一、發展定位與策略 4-01
- 二、空間規劃構想 4-03

伍、變更內容

- 一、變更內容 5-01
- 二、指導細部計畫原則 5-03
- 三、都市防災規劃 5-04

陸、交通影響分析

- 一、計畫道路服務水準 6-01
- 二、開發後衍生交通量估計 6-01
- 三、交通改善策略 6-05

柒、實施進度與經費

- 一、開發方式與實施進度 7-01
- 二、經費來源 7-01

附錄

- 附錄一、開發計畫
 - 附錄二、第40次高雄市都市計畫委員會會議紀錄
 - 附錄三、第46次高雄市都市計畫委員會會議紀錄
-

圖 目 錄

圖 1-3-1	本計畫範圍示意圖	1-02
圖 2-1-1	現行都市計畫示意圖	2-02
圖 2-2-1	高雄環狀輕軌捷運路線示意圖	2-05
圖 2-2-2	高雄捷運路線示意圖	2-05
圖 2-2-3	高雄市立圖書館總館完工示意圖	2-06
圖 2-2-4	高雄展覽館完工示意圖	2-07
圖 2-2-5	統一夢時代二期規劃示意圖	2-07
圖 2-2-6	中欣開發案第一期現況圖	2-07
圖 2-2-7	中油成功園區開發案示意圖	2-08
圖 2-2-8	台電複合式商務中心示意圖	2-08
圖 2-2-9	上位及相關計畫位置圖	2-10
圖 3-1-1	本計畫周邊土地使用現況圖	3-01
圖 3-2-1	前鎮及苓雅部分地區細部計畫學校用地位置示意圖.....	3-02
圖 3-2-2	前鎮及苓雅部分地區細部計畫公共設施用地示意圖.....	3-06
圖 3-3-1	周邊商業區及主要商業活動分佈圖.....	3-07
圖 3-4-1	交通運輸系統現況示意圖	3-10
圖 3-5-1	本計畫土地權屬示意圖	3-12
圖 4-1-1	發展定位示意圖	4-01
圖 4-2-1	空間規劃構想示意圖	4-02
圖 5-1-1	變更內容示意圖	5-02
圖 5-1-2	變更後都市計畫示意圖	5-02
圖 5-3-1	都市防災示意圖	5-05
圖 6-2-1	基地開發衍生交通量各方向指派比例示意圖.....	6-04

表 目 錄

表 2-1-1	歷年都市計畫歷程一覽表	2-01
表 2-2-1	上位及相關計畫綜整表	2-09
表 3-2-1	前鎮及苓雅部分地區細部計畫內學校用地（文小用地）現況開闢情形綜整表.....	3-02
表 3-2-2	近五年前鎮及苓雅部分地區細部計畫內國民小學學生人數趨勢一覽表.....	3-03
表 3-2-3	「國民中小學設備基準」之國民小學校地最低面積一覽表.....	3-04
表 3-3-1	商業區計畫面積檢討分析表	3-08
表 3-4-1	基地周邊主要道路服務水準分析表.....	3-09
表 3-4-2	公車系統概況表	3-10
表 3-4-3	停車供需現況一覽表	3-11
表 5-1-1	變更內容明細表	5-01
表 6-1-1	計畫區周邊主要道路交通量與服務水準表.....	6-01
表 6-2-1	開發計畫方案衍生旅次人次統計表.....	6-01
表 6-2-2	開發計畫方案各類型旅次統計表	6-02
表 6-2-3	開發計畫方案衍生車旅次推估統計表.....	6-02
表 6-2-4	開發計畫方案各時段旅次彙總表	6-03
表 6-2-5	周邊重要路段飽和度與服務水準綜整表（假日昏峰）	6-05

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。配合高雄捷運紅橘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打造完整大眾運輸路網，並連結亞洲新灣區、高雄多功能經貿園區及市區內各項重大建設發展，帶動大高雄市整體發展之契機。

行政院於101年7月正式核定經建會交議之「跨域加值公共建設財務規劃方案」，期透過整合型開發計畫，從規劃面、土地面、基金面、審議面等多元面向，將外部效益內部化，提高計畫自償性、挹注公共建設經費及籌措未來營運財源，以達成減輕政府財政負擔之目標。另本府辦理「高雄環狀輕軌捷運建設計畫」總經費165.37億元，市府負擔其中101.74億元，其財務係以捷運土開發基金先借款支應工程經費，再透過增額容積、增額稅收及土地變更開發效益挹注回土開基金償還借款。本基地為103年市府作價投資土開基金之土地，透過變更土地使用後開發挹注輕軌建設經費。

配合前述政策，高雄環狀輕軌捷運建設修正計畫基於大眾運輸導向發展（Transit Oriented Development，TOD）之精神，結合緊密城市（Compact City）、總量管理（Total Quantity Control）與智慧型成長管理（Smart Growth）之概念，以「增額容積」方式提高輕軌捷運車站周邊土地使用強度，鼓勵大眾運輸場站周邊朝高強度土地使用發展，型塑以輕軌捷運車站為中心之大眾運輸生活圈，解決市區交通擁塞與空氣污染等問題。

目前本計畫現況暫出借予興仁國中作棒球練習場使用，考量未來已無開闢學校之需求，配合102年6月25日高市府捷綜字第10230634200號函「協商103年度以市有地作價投資捷運土地開發基金事宜」會議結論，高雄市政府教育局同意將本計畫投資高雄市大眾捷運系統土地開發基金，並於102年9月已辦竣變更管理機關為高雄市政府捷運工程局。

依據都市計畫法第27條第1項第4款規定辦理都市計畫變更，並於103年5月16日簽奉市府同意辦理都市計畫變更，以符合大眾運輸導向發展理念，提高本計畫之使用強度，同時考量高雄環狀輕軌捷運建設之交通服務需求及周邊發展強度，進行整體規劃帶動該地區整體發展。

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鎮區，計畫面積1.50公頃。東、南側毗鄰君毅正勤社區及忠純忠誠社區，北側臨正勤路，西側臨成功二路及興建中之高雄環狀輕軌捷運C6車站，詳如圖1-3-1所示。

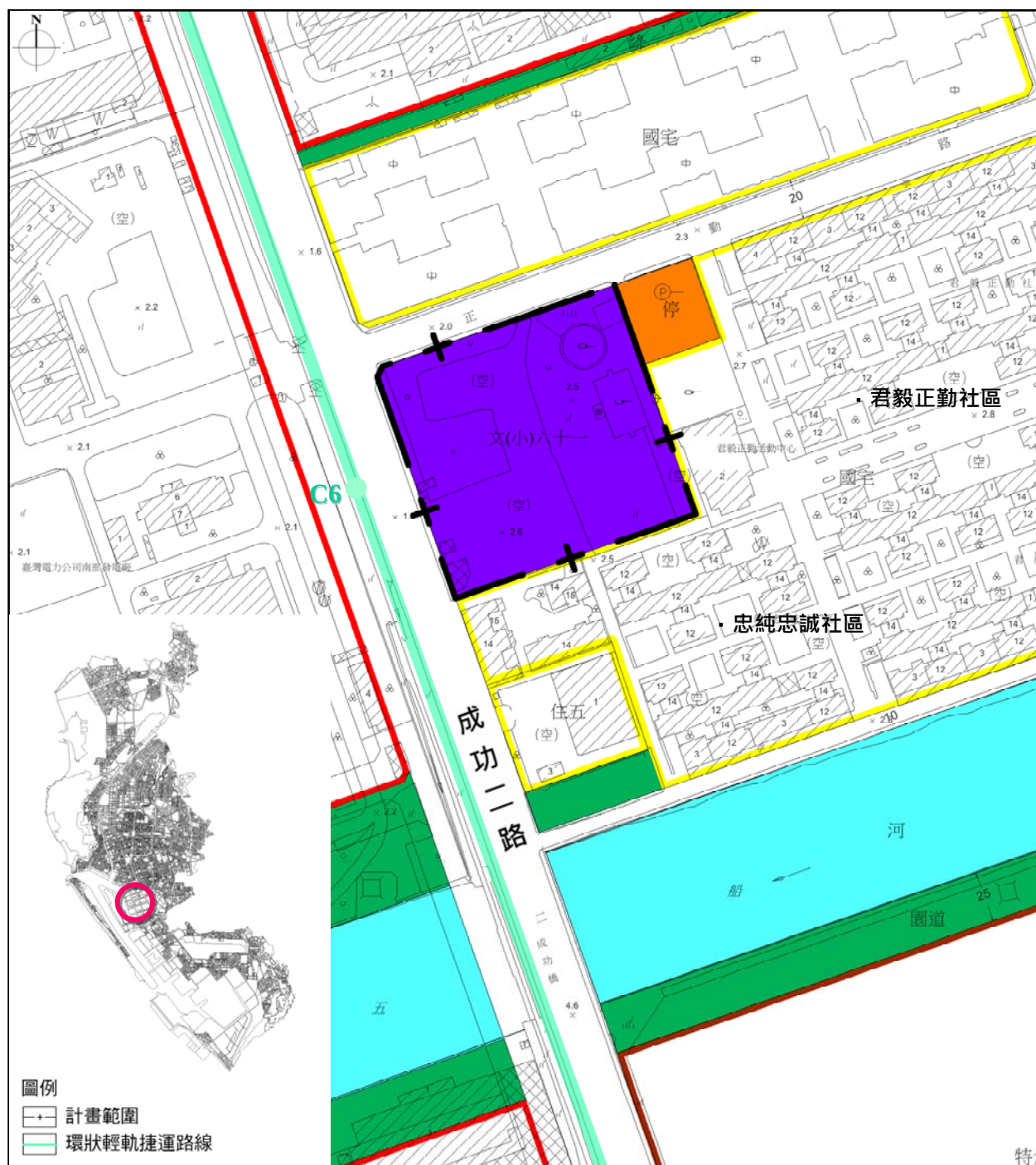


圖 1-3-1 本計畫範圍示意圖

貳、現行計畫

一、現行都市計畫

(一) 歷年都市計畫變更內容

本計畫屬高雄市（前鎮及苓雅部分地區）細部計畫區範圍，係於民國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」，配合君毅正勤眷村之改建為國宅計畫，變更工業區為住宅區，又於民國72年公告發布實施「擬定高雄市君毅正勤眷村及其鄰近地區細部計畫並配合變更主要計畫案」，配合相關公共設施開闢，變更約1.50公頃之住宅區為國小用地。茲將歷年來與本計畫有關之都市計畫變更案彙整如下，詳表2-1-1所示。

表 2-1-1 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	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	配合君毅正勤2眷村之改建，本計畫區變更工業區為住宅區。
2	189	72.10.13	高市府工都字第027670號	擬定高雄市君毅正勤眷村及其鄰近地區細部計畫並配合變更主要計畫案	配合君毅、正勤眷村改建國宅計畫，需配置相關公共設施，變更本計畫區約1.50公頃之住宅區為國小用地。

(二) 現行都市計畫概述

本計畫屬高雄市（前鎮及苓雅部分地區）細部計畫區範圍之學校用地（文小61），其面積為1.50公頃，緊鄰北側、東側及南側為停車場用地及國宅用地，西側則為高雄多功能經貿園區之特定經貿核心專用區，現行都市計畫土地使用詳如圖2-1-1所示。

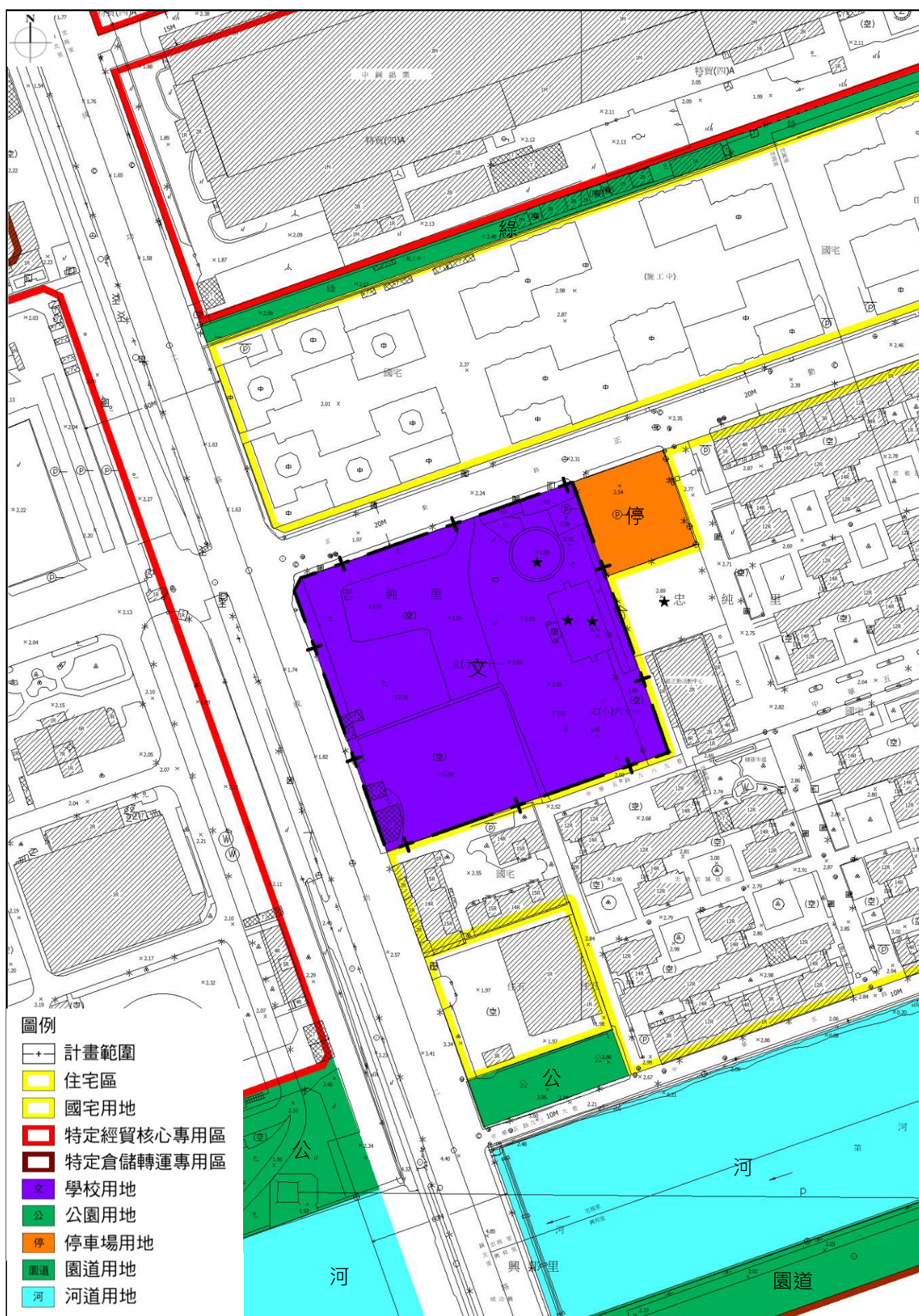


圖 2-1-1 現行都市計畫示意圖

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2-2-1及圖2-2-9所示。

(一) 高雄市主要計畫案

1. 高雄市主要計畫研究規劃案之發展定位

依據正進行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，並強化大眾運輸為導向的都市發展模式，發展高雄建立以大眾運輸為導向的空間結構，以各車站節點為核心，連結不同發展定位的都市區塊，形成新都市發展走廊。

前鎮及苓雅部分地區於高雄市主要計畫中定位為「都會金融商貿生活新核心」，利用鐵路地下化縫合都市隙地，以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。

在前述發展定位下，與前鎮及苓雅部分地區有關之未來構想策略為：重塑都會生活商業新核心，調整商業空間機能，特定區同步結合商務、辦公、金融、休憩、娛樂、商業及居住等內涵；推動大眾運輸村計畫，調整捷運車站周邊土地使用，以高強度及高效率的空間經營，創造都市混合機能與交通樞紐整合的新高雄之心。

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環狀輕軌捷運建設計畫，調整環狀輕軌捷運車站周邊土地使用分區，藉以串聯周邊居住、商業、綠帶及藍帶空間，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。

(二) 變更高雄市原都市計畫區（前鎮及苓雅部分地區）細部計畫（第二次通盤檢討）案

1. 發展定位

依據此次通盤檢討對前鎮及苓雅地區的發展定位，未來將與前金及新興區結合發展成為「都市核心商業帶」，三多圓環附近及三多路沿線現況已是百貨公司及辦公商業大樓林立，商業活動鼎盛的景象，未來將再與高雄多功能經貿園區結合向西延伸至高雄港，發展成為商業、金融、辦公三位一體的經貿核心區；西側則自三多商圈逐漸向東過渡至苓雅區之住宅區，並與鳳山市結合成為一完整居住帶。因此前鎮及苓雅地區將成為經貿商業與居住休閒並重之住商區域，未來整體發展構想著重在溝通經貿中心與居住帶的聯繫與避免其間所產生之衝突。

(1) 經貿核心區

位於三多路、新光路以南，復興路以西至高雄多功能經貿園區之區域，在多功能經貿園區的帶動下結合現況百貨、商業辦公大樓的發展，加上捷運紅線往南串連高雄機場，及獨有的環道、軸衢系統，將塑造本區域成為高雄市的經貿核心區。

(2) 住商混合發展區

位於凱旋路以西及復興路以東之區域，介於經貿核心區與生活居住區之間，土地使用型態由西側商業過渡到東側居住，區內中心民權路園道及兩側的公共設施形成了一道緩衝綠帶，除了勞工公園外開放空間多零星分散，未來發展將注重商業與住宅間的互動關係，明確規範土地使用，並加強綠地開放空間的使用，發展本區為同時擁有良好居住品質及商業空間的生活區域。

(3) 生活居住區

凱旋路以東多為住宅區，商業區為鄰里性商業，亦已設置充份之公共設施，並與鳳山結合形成一自給自足之居住帶，未來將繼續提高居住生活環境品質，發展成為高雄都會區之高品質居住核心。

2. 與本計畫之關聯性

指導本計畫未來開發需注重與鄰近住宅區的互動關係，透過環狀輕軌捷運建設及其相關附屬事業，帶動周邊地區同時擁有良好居住環境、商業活動及便利交通轉乘空間，並且明確規定土地使用管制規則，避免過度失序發展。

(三) 高雄都會區輕軌運輸系統高雄環狀輕軌捷運建設修正計畫

1. 計畫內容

為提昇高雄地區民眾使用大眾運輸之習慣，使紅、橘兩線捷運系統之投資充分發揮其效益，高雄市政府於民國 89 年即積極展開「臨港線發展為輕軌捷運」之規劃工作，期能擴大捷運紅、橘兩線之服務圈域，健全高雄軌道運輸系統。依據民國 93 年 1 月 14 日由行政院函文核定後之前置作業辦理過程，基於北高雄地區之都市發展需要，乃於民國 101 年對民國 93 年核定計畫之內容進行修正，將路網服務範圍往北擴展為大環線，並更名為「高雄環狀輕軌捷運建設」。

圖例

- 捷運紅線
- 捷運橘線
- 台鐵

第一階段通車路段

第二階段通車目標

圖 2-2-1 高雄環狀輕軌捷運路線示意圖

高雄環狀輕軌捷運建設路線

(四) 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，詳圖 2-2-2 所示。



圖 2-2-2 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。而紅線於本計畫範圍鄰近有 R6 凱旋站及 R7 獅甲站，對於本計畫及其周邊住宅區生活機能及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。

(五) 高雄市立圖書館總館

1. 計畫內容

為解決高雄市舊圖書總館空間不足，較無法提供完整圖書借閱、諮詢服務，及整合圖書及數位資源，故將於高雄港灣旁新光路興建高雄市立圖書館總館，總經費約 15 億元，其建築設計係一座完全以玻璃帷幕覆蓋的七層樓現代建築，且其顛覆過去的建築思維，首創全球唯一鋼索懸吊建築、挑高



資料來源：高雄市立圖書館總館新建工程官方網站。

圖 2-2-3 高雄市立圖書館總館完工示意圖

7.5 米，1~2 樓無柱遮蔽式廣場，融合樹木與吊橋概念，引進大量自然光線，是綠色公共建築的新典範。高雄市立圖書館總館已於 103 年底完工，主要的 5 大計畫目標包括滿足市民文化需求、創造經典閱讀空間、建構複合式現代圖書館、重視兒童學習空間、打造文創建築新地標。

2. 與本計畫之關聯性

透過高雄環狀輕軌捷運建設計畫，本計畫與亞洲新灣區內重大建設及周邊商圈連結，提供便捷交通系統，擴大商業服務範圍與人群，帶動本計畫與周邊土地整體發展。

(六) 高雄展覽館

1. 計畫內容

高雄展覽館定位為「國際級世貿展覽中心暨國際會議中心」，以建造符合國際水準之會展場所及完善與專業的軟硬體設施，成為地區性專業會展場所，並以服務亞太地區為最終發展目標。其空間規模除考慮展覽特性的需求，大型專業展覽規劃 1,500 個攤位，會議中心為滿足舉辦國際會議所需之大型會議廳及一般中小型會議、研討會要求之使用空間，分別規劃大型會議 1 間（2,000 人）、中型會議室 2 間（800 人）及小型會議室 10 間（20-40 人），以提供各類型會議活動之彈性使用空間，詳圖 2-2-4 所示。

經濟部已於 102 年 8 月完成「高雄展覽館營運移轉案」簽約儀式，正式交由高雄展覽館股份有限公司負責營運管理業務。於 103 年 4 月正式營運並舉辦開幕首展「台灣國際扣件展」，接續舉辦之「台灣國際遊艇展」，及相繼而來多項展覽與活動檔次，預期將逐步打造高雄成為繼台北市之後的亞洲會展產業另一重鎮，營造發展會展產業的南北雙核心。



資料來源：高雄市政府。

圖 2-2-4 高雄展覽館完工示意圖

2. 與本計畫之關聯性

透過高雄環狀輕軌捷運建設計畫，本計畫與亞洲新灣區內重大建設及周邊商圈連結，藉以調整土地使用分區，提升本計畫整體開發效益。

(七) 高雄多功能經貿園區開發案

藉由高雄港區變更周圍工業區土地，規劃成倉儲轉運、經貿核心及文化休閒專區等土地，可引進倉儲、金融、貿易、商務、軟體、通訊、休閒觀光、文化等多元產業，並配合環狀輕軌捷運建設，串連周邊重大公共建設及土地開發計畫，提升整體高雄產業經濟，讓高雄蛻變為亞太營運樞紐，其區內各開發案整理如下。

1. 夢時代二期開發計畫

該計畫為統正開發股份有限公司所持有之約 8,359 坪土地，土地使用分區為第五種特定經貿核心專用區，規劃做為旅館、辦公大樓、住宅等使用，預計商業、住宅比例為 60%、40%，預計總開發金額為 200 億元，為多功能經貿園區優惠措施公告後，首件開發許可案件。



資料來源：news.housefun.com.tw。

圖 2-2-5 統一夢時代二期規劃示意圖

2. 中欣開發案

中欣開發股份有限公司於成功二路特貿四 A 基地，規劃興建中鋼集團總部大樓，並利用周邊土地開發休閒影城、商場、餐飲及量販店等商業設施。目前第一期家樂福量販店及 IKEA 家飾商場，已於 95 年 10 月底正式營運，第二期中鋼集團總部大樓



資料來源：tw.news.yahoo.com。

圖 2-2-6 中欣開發案第一期現況圖

已於民國 95 年 11 月動工，102 年 10 月完工啟用，第三期國際觀光飯店或創意園區等刻正辦理申請建築執照作業程序。

3. 中油成功園區開發案

中油公司於高雄市苓雅區新光路、成功路、復興四路及高雄港水岸所圍高雄多功能經貿園區特定區之特定倉儲轉運專用區，正辦理中油成功園區先期規劃、開發許可與招商作業，預計辦理設定地上權招商作業，將引入 200 億元以上之投資。

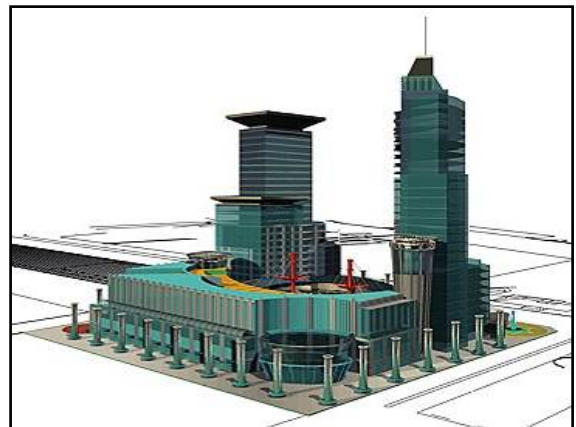


資料來源：成功園區先期規劃、開發許可及環境影響評估先期規劃報告，102年6月。

4. 台電複合式商務中心開發案

台灣電力公司於成功路與新光路之特貿 3 約 5.4 公頃土地，依高雄多功能經貿園區特定區分期分區計畫規定分二期開發，第一期開發定位為商業育樂活動及複合性開發，設施型態為購物街、主題餐廳、美食街及休閒育樂館等；第二期開發定位為商務辦公活動為主配套結合商務住宿及休閒，設施型態為辦公大樓、教育訓練中心、商務住宅及購物商場等。台電公司擬先招商，再由投資商完成開發許可作業。

圖 2-2-7 中油成功園區開發案示意圖



資料來源：高雄市經貿發展協會。

圖 2-2-8 台電複合式商務中心示意圖

5. 與本計畫之關聯性

上述各項高雄多功能經貿園區內開發案皆位於高雄環狀輕軌捷運系統沿線，各建設開發如確實完工營運後，將提昇沿線土地之整體開發效益，引入大量人潮，帶動周邊發展，故本計畫應酌予調整環狀輕軌捷運車站周邊土地使用分區，強化本計畫之商業活動機能，促進多功能經貿園區及其周邊形成一完整商業活動核心，推動高雄市整體產業發展。

表 2-2-1 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
高雄市主要計畫案	前鎮及苓雅部分地區於高雄市主要計畫中定位為「都會經商生活新核心」，未來構想策略為：重塑都會生活商業新核心，推動大眾運輸村計畫，調整捷運車站周邊土地使用，以高強度及高效率的空間經營，創造都市混合機能與交通樞紐整合的新高雄之心。	指導本計畫應配合高雄環狀輕軌捷運建設計畫，調整環狀輕軌捷運車站周邊土地、商業、綠帶及藍帶空間，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。
變更高雄市原都市計畫區（前鎮及苓雅部分地區）細部計畫（第二次通盤檢討）案	此次通盤檢討對前鎮及苓雅地區之發展定位為「都市核心商業帶」，未來將再與高雄多機能經貿園區結合，向西延伸至高雄港，發展成為商業、金融、辦公三區一體之經貿核心區；西側則自三多商圈逐漸向東過渡至苓雅區之住宅區，並與鳳山市結合成為一完整居住帶。	指導本計畫未來開發需注重與鄰近住宅區之互動關係，透過環狀輕軌捷運建設及其相關附屬事業，帶動周邊地區同時擁擠及便利交通轉乘空間，並且明確規定土地使用管制規則，避免過度失序發展。
高雄都會區輕軌運輸系統高雄環狀輕軌捷運建設修正計畫	規劃串聯高雄市區重要產業及居住生活區之環狀輕軌捷運系統，配合捷運十路網將旅客接駁至其目的地，減少不必要旅次進市中心區轉乘。	高雄環狀輕軌捷運建設於本計畫區劃設C6車站，透過大眾運輸系統提升本計畫區及其周邊水、電、熱、氣、通訊、商業服務等機能，並對高雄環狀輕軌捷運建設計畫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。
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。	捷運紅線於本計畫範圍鄰近有R6凱旋站及其周邊住宅區生活機能及商業服務水準之提升，對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。
高雄市立圖書館總館	高雄市立圖書館總館係一座完全以玻璃帷幕覆蓋的七層樓現代建築，且其顛覆過去的建築思維，首創全球唯一鋼索懸吊建築、挑高7.5米，1~2樓無柱遮蔽式廣場，融合樹木與吊橋概念，引進大量自然光線，是綠色公共建築的新典範。	透過高雄環狀輕軌捷運建設計畫，本計畫與亞洲新灣區內重大建設及周邊商園連結，提供便捷交通系統，擴大商業服務範圍與人群，帶動本計畫與周邊土地整體發展。
高雄展覽館	建造符合國際水準之會展場所及完善與專業的軟硬體設施，成為地區性專業會展場所，並以服務亞太地區為最終發展目標，預計可帶動產業及觀光，對國際行銷有正面效益，成為我國在國際舞台上的重要門戶。	透過高雄環狀輕軌捷運建設計畫，本計畫與亞洲新灣區內重大建設及周邊商園連結，藉以調整土地使用分區，提升本計畫整體開發效益。
高雄多功能經貿園區開發案	藉由高雄港區變更周圍工業區土地，規劃成倉儲轉運、經貿核心及文化休閒專區等土地，可引進倉儲、金融、貿易、商務、軟體、通訊、休閒觀光、文化等多元產業，並配合環狀輕軌捷運建設，串連周邊重大公共建設及土地開發計畫，提升整體高雄產業經濟，讓高雄成為亞太營運樞紐。	各項高雄多功能經貿園區內開發案皆位於高雄環狀輕軌捷運建設後，將帶動沿線土地之整體開發，故本計畫應予調整環狀輕軌捷運車站周邊土地使用分區，以因應未來整體發展。

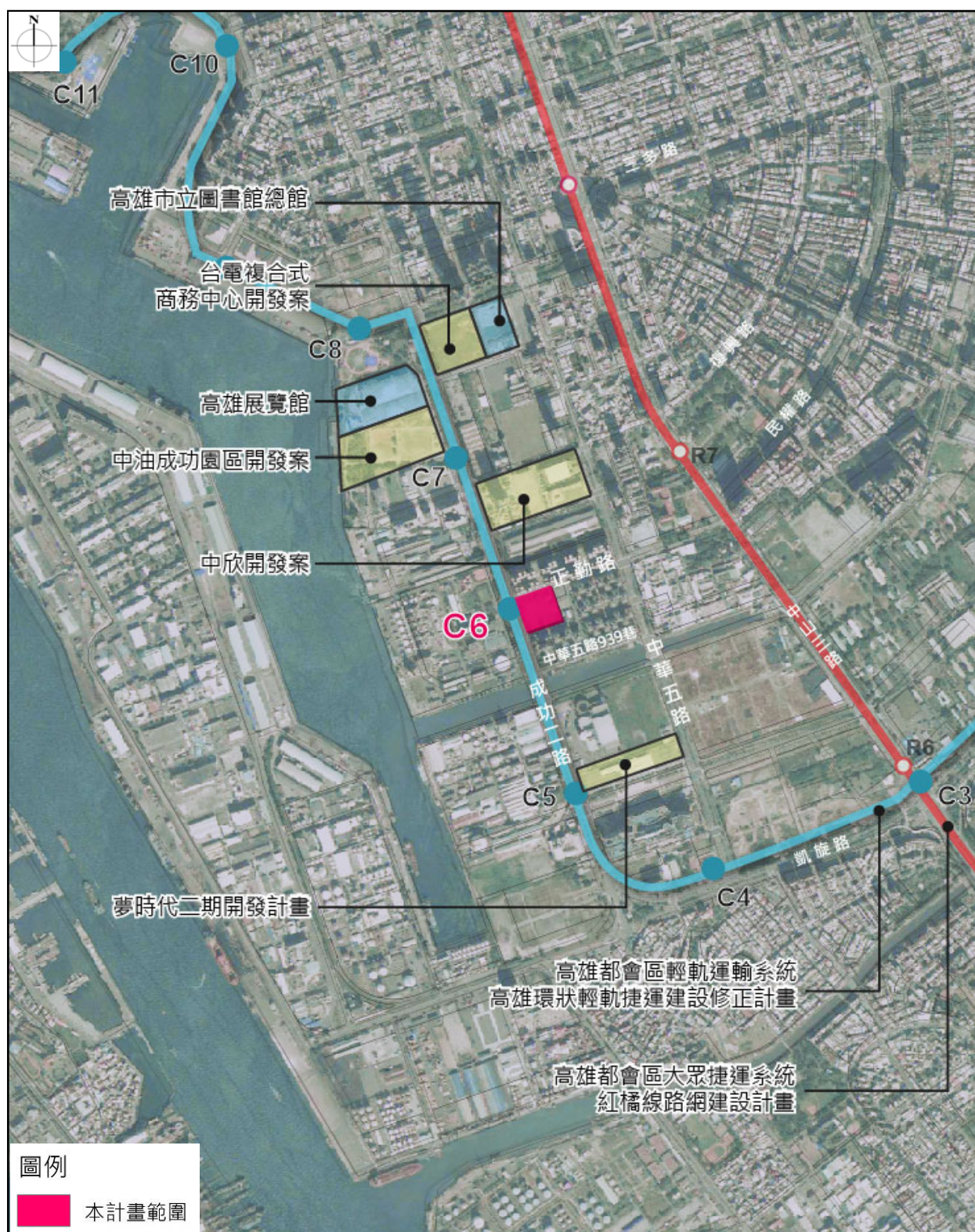


圖 2-2-9 上位及相關計畫位置圖

參、發展現況分析

一、土地使用現況

本計畫位於高雄市前鎮區，目前為暫出借予興仁國中作棒球場練習場使用，基地北側為獅甲社區，東側為君毅正勤社區，南側為忠純忠誠社區，西側緊鄰高雄多功能經貿園區之台灣電力公司（已劃設為特定經貿核心專用區）。本基地鄰近高雄展覽館、高雄市立圖書館總館、中鋼總部、夢時代購物中心、捷運紅線及興建中之高雄環狀輕軌捷運建設C6車站等，周邊生活機能便利及產業活動活絡，顯示本計畫有提升整體土地使用效率之需求，詳圖3-1-1所示。



圖 3-1-1 本計畫周邊土地使用現況圖

二、周邊公共設施現況

本計畫屬高雄市原都市計畫區（前鎮及苓雅部分地區）細部計畫，本節說明該細部計畫之公共設施用地現況，並針對學校用地發展需求進行分析，說明如后。

（一）學校用地（文小用地）分析

1. 文小用地現況

前鎮及苓雅部分地區細部計畫內劃設 12 處學校用地（詳圖 3-2-1 所示），其中文小用地有 7 處，分別為愛群國小（文小 22）、復興國小（文小 23）、獅甲國小（文小 43）、光華國小（文小 48）、樂群國小（文小 50）、民權國小（文小 53）、文小 61，總面積約 14.17 公頃。目前僅文小 61 用地尚未開闢為學校使用，其他現況開闢情形詳表 3-2-1 所示。



圖 3-2-1 前鎮及苓雅部分地區細部計畫學校用地位置示意圖

表 3-2-1 前鎮及苓雅部分地區細部計畫內學校用地（文小用地）現況開闢情形綜整表

公共設施用地			計畫面積 (公頃)	開闢面積 (公頃)	權屬分布情形 (公頃)		
設施編號		使用現況			國有	市有	私有
學校用地	文小22用地	愛群國小	2.51	2.51	—	2.51	—
	文小23用地	復興國小	2.00	2.00	2.00	—	—
	文小43用地	獅甲國小	1.99	1.99	1.97	0.02	—
	文小48用地	光華國小	2.07	2.07	0.49	1.58	—
	文小50用地	樂群國小	2.19	2.19	—	2.19	—
	文小53用地	民權國小	1.90	1.90	0.06	1.84	—
	文小61用地	興仁國中運動場	1.51	1.51	—	1.51	—
	小計	—	14.17	14.17	4.52	9.65	—

註：表內面積仍應以實際測量地及分割面積為準。

近年隨著人口結構變遷，生育率持續下降，依據高雄市政府教育局教育統計資料顯示，本計畫區內國民小學人數呈逐年衰退，其中以愛群國小最為嚴重，其成長率為-7.32%（詳表 3-2-2 所示）。整體而言，未來國民小學人口數將持續遞減，故部分已開闢學校或因學區重疊，或因學生招收不足而需有整併等相關配套措施；而未開闢之文小用地，則應重新檢視其繼續保留作學校使用之必要性。

表 3-2-2 近五年前鎮及苓雅部分地區細部計畫內國民小學學生人數趨勢一覽表

學校名稱	學生人數					
	97學年	98學年	99學年	100學年	101學年	成長率
愛群國小	655	551	506	496	448	-7.32%
復興國小	812	772	678	650	567	-6.93%
獅甲國小	363	356	348	349	328	-2.01%
光華國小	1,370	1,264	1,151	1,061	962	-6.83%
樂群國小	824	783	718	675	616	-5.65%
民權國小	1,577	1,534	1,506	1,462	1,426	-1.99%

資料來源：高雄市政府教育局。

2. 文小用地需求分析

依據「變更高雄市原都市計畫區（前鎮及苓雅部分地區）細部計畫（第三次通盤檢討）案」計畫書之人口檢討分析，目標年 110 年之計畫人口維持 100,000 人，同時依據內政部 100 年 1 月 6 日發布之修正「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」所規定之各項公共設施用地檢討基準，推估該細部計畫區文小用地之需求。

（1）都市計畫定期通盤檢討實施辦法第19條規定

依據都市計畫定期通盤檢討實施辦法條文，國小用地檢討規定如下：

- A. 應會同主管教育行政機關依據學齡人口數占總人口數之比例或出生率之人口發展趨勢，推計計畫目標年學童人數，參照國民教育法第 8 條之 1 授權訂定之規定檢討學校用地之需求。
- B. 檢討原則
 - a. 有增設學校用地之必要時，應優先利用適當之公有土地，並訂定建設進度與經費來源。
 - b. 已設立之學校足敷需求者，應將其餘尚無設立需求之學校用地檢討變更，並儘量彌補其他公共設施用地之不足。
 - c. 已設立之學校用地有剩餘或閒置空間者，應考量多目標使用。
 - d. 國民中小學校用地得合併規劃為中小學用地。

(2) 依教育部訂定「國民中小學設備基準」規定

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

表 3-2-3 「國民中小學設備基準」之國民小學校地最低面積一覽表

區別 規模	國民小學	
	都市計畫區外之學校 (每生25m ²)	都市計畫區內學校 (每生12m ²)
12班以下	18,000	20,000
24班	28,500	25,040
36班	39,000	30,080
48班	49,500	35,120

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

前鎮及苓雅部分地區細部計畫內共劃設 7 處文小用地，現行計畫面積為 14.17 公頃。依據高雄市政府民政局人口年齡結構資料，該細部計畫區內國小學齡人口數（21,084 人）約佔前鎮區及苓雅區總人口數（379,410 人）之 5.56%。

依據前述教育部「國民中小學設備基準」標準，國小用地之需求面積為 6.67 公頃（計畫目標年之國小學齡人口數為 100,000 人 $\times$ 5.56%=5,560 人，依據教育部訂定國民中小學設備基準，都市計畫區內每位國小生使用校地面積 12m²，5,560 人 $\times$ 12m²=66,720m²，約為 6.67 公頃），該細部計畫區內文小用地面積已超過 7.50 公頃。

3. 小結

綜上分析，前鎮及苓雅部分地區細部計畫內國小人口數呈遞減趨勢，經相關法規規定檢討文小用地面積已足敷未來所需，實有減量之空間。並且配合高雄市環狀輕軌捷運建設經費需求，依據 102 年 6 月 25 日高市府捷綜字第 10230634200 號函「協商 103 年度以市有地作價投資捷運土地開發基金事宜」會議結論，高雄市政府教育局同意將本計畫（文小 61 用地）投資捷運土地開發基金，並於 102 年 9 月變更管理機關為高雄市政府捷運工程局。本計畫後續將配合高雄環狀輕軌捷運建設計畫需求進行檢討變更為其他土地使用分區，以提高土地使用效益。

(二) 其它公共設施用地現況

前鎮及苓雅部分地區細部計畫內其他公共設施，如兒童遊樂場用地、變電所用地、廣場用地、體育場用地、加油站用地、園道用地已全數開闢使用，公園用地、市場用地、停車場用地為開闢率較高之公共設施用地，機關用地為開闢率稍低之公共設施用地，詳如圖3-2-2所示，以下分別說明之。

1. 其它公共設施開闢現況

(1) 機關用地

該細部計畫區內共劃設機關用地6處，總面積約4.63公頃，目前除機關用地未開闢使用，其他如機16、機17、機33、01-07-機-02及01-07-機-03用地已開闢使用，開闢率為56.68%。

(2) 公園用地

該細部計畫區內共劃設公園用地11處，總面積約13.10公頃，目前除公A14、公A15用地尚未開闢使用外，其他如公22、公23、公24、公25、公34、公35、公36、公37及公園用地等已開闢使用，開闢率為98.93%。

(3) 兒童遊樂場用地

該細部計畫區內共劃設兒童遊樂場用地9處，總面積約1.95公頃，目前均已開闢使用。

(4) 市場用地

該細部計畫區內共劃設市場用地10處，總面積約3.42公頃，目前除市47、市48用地未開闢外，其餘市場用地已開闢作為二聖黃昏市場、三多市場、三和市場、光華市場、中山市場、民權國宅多目標市場、興東公有零售市場、竹西國宅多目標市場、大來生鮮超市等使用，開闢率為79.24%。

(5) 停車場用地

該細部計畫區內共劃設停車場用地8處，總面積約1.98公頃，目前除停8用地尚未開闢使用外，其他如停4、停5、停7、01-7-停-01、01-7-停-02、01-7-停-03、01-7-停-04用地等已開闢使用，開闢率為87.88%。

(6) 綠地用地

該細部計畫區內共劃設綠地用地5處，總面積約1.08公頃，綠26用地尚未開闢、綠25用地為部份開闢，其餘如綠27、01-07-綠-01用地、綠42用地等皆已開闢使用，開闢率為74.07%。

(7) 變電所用地

該細部計畫區內共劃設變電所用地2處，總面積約0.75公頃，目前均已開闢使用。

(8) 廣場用地

該細部計畫區內劃設廣場用地1處，面積約0.15公頃，目前已開闢使用。

(9) 體育場用地

該細部計畫區內劃設體育場用地1處，面積約4.64公頃，目前已開闢使用。

(10) 加油站用地

該細部計畫區內劃設加油站用地1處，面積約0.32公頃，目前已開闢使用。

(11) 園道用地

該細部計畫區內劃設園道用地2處，面積約12.32公頃，目前已開闢使用。

(12) 道路用地

該細部計畫區內劃設道路用地之總面積約66.54公頃，開闢率為78.97%。



圖 3-2-2 前鎮及苓雅部分地區細部計畫公共設施用地示意圖

2. 其它公共設施現況服務水準

前鎮及苓雅部分地區細部計畫現行計畫人口數為 100,000 人，依照「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」之標準，分析本計畫區公共設施現況服務水準詳如表 3-2-4 所示。目前本計畫區之公共設施現況服務水準分析體育場、兒童遊樂場等公共設施用地多符合規定，公園用地計有 5 處劃設面積未符合檢討基準，市場用地計有 2 處尚未開闢，停車場用地現況服務水準未符合規定。

本計畫土地權屬皆為市有土地，依規定無須變更負擔，基於公益性原則，後續可優先劃設為綠地、開放空間或兒童遊樂場用地等公共設施，同時配合未來輕軌捷運 C5、C6 及 C7 場站所衍生之交通量及轉乘設施需求，劃設停車場用地。

表 3-2-4 公共設施現況服務水準分析表

項目	現行計畫說明	檢討基準	檢討結果
公園用地	劃設11處，面積共計13.10公頃	包括閭鄰公園及社區公園。閭鄰公園按閭鄰單位設置，每一計畫處所最小面積不得小於0.5公頃為原則；社區公園每一計畫處所最少設置一處，人口在10萬人口以上之計畫處所最小面積不得小於4公頃為原則，在1萬人以下，且其外圍為空曠之山林或農地得免設置。	經檢討後，公23（0.17公頃）、公37（0.15公頃）、公A14（0.07公頃）、公A15（0.07公頃）、公園用地（0.13公頃）未符合檢討基準。
體育場用地	劃設1處，面積共計4.64公頃	應考量實際需要設置，其面積之二分之一，可併入公園面積計算。	—
兒童遊樂場用地	劃設9處，面積共計1.95公頃	按閭鄰單位設置，每處最小面積不得小於0.1公頃為原則。	經檢討後，每處用地皆符合檢討基準。
市場用地	劃設10處	零售市場用地應依據該地區之發展情形，予以檢討。已設立之市場足數需求者，應將其餘尚未設立之市場用地檢討變更。	2處市場用地尚未開闢。
停車場用地	劃設1.98公頃	停車場用地面積應依各都市計畫地區之社會經濟發展、交通運輸狀況、車輛持有率預測、該地區建物停車空間供需情況及土地使用種類檢討規劃之，並應符合下列規定： 1.不得低於計畫區內車輛預估數20%之停車需求。 2.商業區： （1）1萬人口以下者，以不低於商業區面積之8%為準。 （2）超過1萬至10萬人口者，以不低於商業區面積之10%為準。	依車輛預估數需求推估應劃設13.19公頃，檢討後不足11.21公頃。 依商業區需求推估應劃設4.03公頃，檢討後不足2.05公頃。

資料來源：本計畫整理。

三、周邊商業發展現況

(一) 現況商業使用情形

商業活動使用主要沿道路發展，如三多路、民權路、復興路、光華路、一心路、二聖路等，以零售商業為主。本計畫周邊內發展2處商業中心，1處係以R8捷運三多商圈站為核心，包含太平洋百貨、新光三越、大遠百Mega City等百貨公司；另1處則為中正高工周邊地區，以家樂福量販店為主要商業行為，形成該地區之主要商業中心。另本計畫北側已發展為大型主題商場群聚，包括Costco、IKEA及家樂福等，本計畫周邊商業區及主要商業活動分布詳圖3-3-1所示。

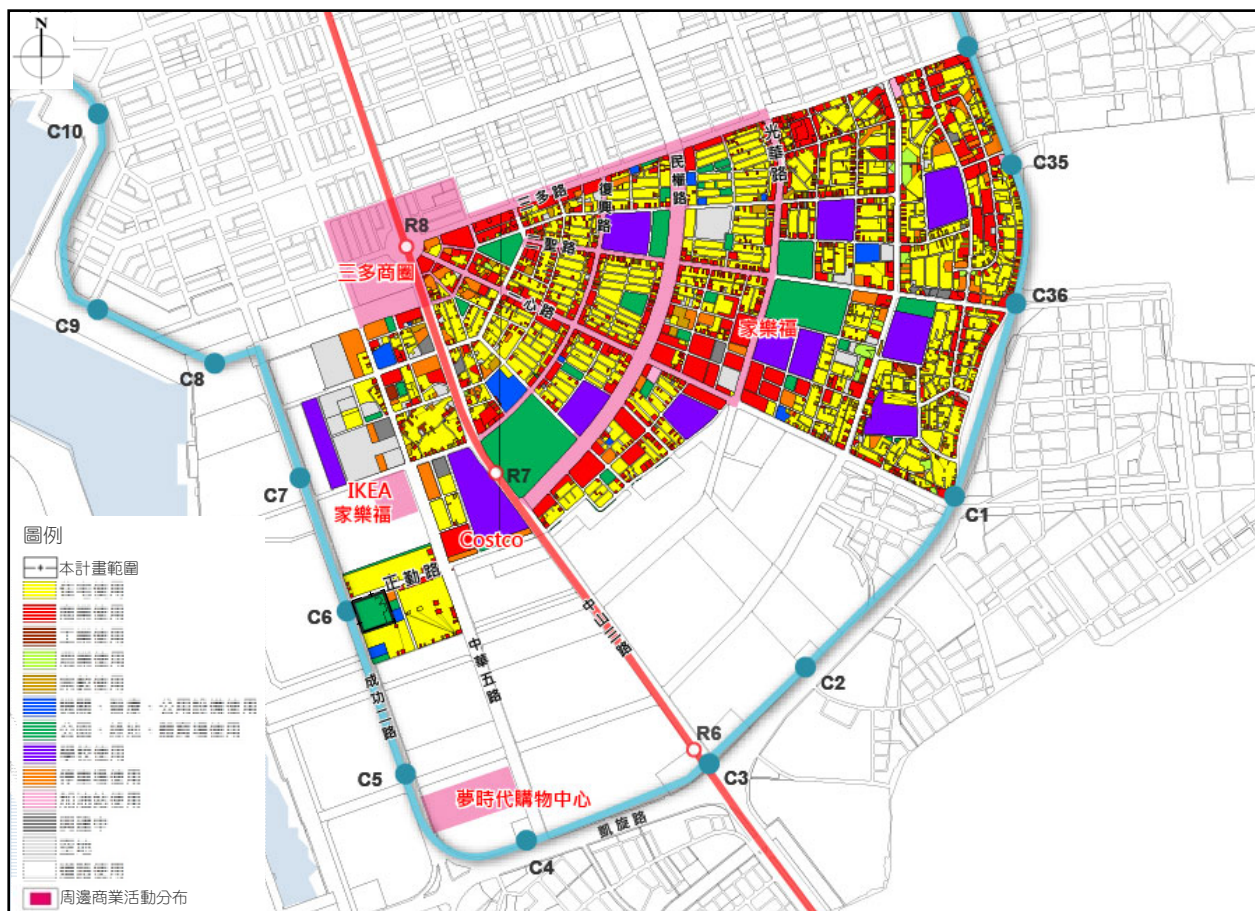


圖 3-3-1 周邊商業區及主要商業活動分佈圖

(二) 商業區面積檢討

目前整體商業區面積為40.33公頃，佔前鎮及苓雅部分地區細部計畫總面積之12.86%，依據都市計畫定期通盤檢討實施辦法第31條規定，檢討分析結果如下（詳表3-3-1所示）：

1. 依計畫人口規模檢討：「變更高雄市原都市計畫區（前鎮及苓雅部分地區）細部計畫(第三次通盤檢討)案」計畫書之目標年 110 年計畫人口 100,000 人推估，該細部計畫商業區面積尚有 8.17 公頃之劃設空間。

2. 依商業區總面積佔都市發展用地總面積之比例檢討：該細部計畫商業區面積佔都市發展用地（313.59 公頃）之 12.86%，尚有 6.71 公頃之劃設空間。

表 3-3-1 商業區計畫面積檢討分析表

項目	計畫面積 (公頃)	檢討標準	檢討結果
商業區	40.33	商業區總面積應依下列計畫人口規模檢討之： 3萬人口以下者，商業區面積以每千人不得超出0.45公頃為準。 3萬至10萬人口者，超出3萬人口部分，商業區面積以每千人不得超出0.50公頃為準。 10萬至20萬人口者，超出10萬人口部分，商業區面積以每千人不得超出0.55公頃為準。 20萬至50萬人口者，超出20萬人口部分，商業區面積以每千人不得超出0.60公頃為準。 50萬至150萬人口者，超出50萬人口部分，商業區面積以每千人不得超出0.65公頃為準。 150萬人口以上者，超出150萬人口部分，商業區面積以每千人不得超出0.70公頃為準。	本計畫人口為100,000人，依檢討標準，需劃設48.50公頃之商業區面積，尚有8.17公頃之劃設空間。
		商業區總面積占都市發展用地總面積之比例，依下列規定： - 區域中心除直轄市不得超過15%外，其餘地區不得超過12%。 - 次區域中心、地方中心、都會區衛星市鎮及一般市鎮不得超過10%。 - 都會區衛星集居地及農村集居中心，不得超過8%。	本計畫區商業區面積可劃設約47.04公頃，目前已劃設商業面積約為40.33公頃，約佔都市發展用地（313.59公頃）之12.86%，尚有6.71公頃之剩餘量可供劃設。

資料來源：本計畫整理。

四、交通運輸現況

(一) 道路系統

1. 聯外道路

本計畫之道路系統聯外道路以南北向道路為主，由西向東依序為成功二路（路寬 30 公尺）及中華五路（路寬 50 公尺），往北可通往高雄火車站及左營高鐵站等，往南可接凱旋四路通往小港區及鳳山區等，亦可連接中山高速公路。

2. 主要道路

本計畫之主要道路以東西向道路為主，由北向南依序為正勤路（路寬 20 公尺）及中華五路 939 巷，往西連接成功二路，往東則可連接中華五路、中山三路等高雄市主要幹道。

3. 道路服務水準現況

本計畫於 103 年 8 月 16 日及 9 月 3 日針對基地周邊正勤路、成功二路及中華五路進行交通量調查，調查結果成功二路現況道路南北向服務水準為 B 至 C 級、中華五路南北向服務水準為 A 至 B 級、正勤路東西向服務水準為 A 級詳表 3-4-1 所示。

表 3-4-1 基地周邊主要道路服務水準分析表

路名	路段	方向	道路 容量	流量 PCU	V/C	服務 水準
成功二路	凱旋路-復興路	北向	2,000	827	0.41	B
		南向	2,000	1,447	0.72	C
中華五路	時代大道-復興路	北向	4,000	1,552	0.38	B
		南向	4,000	1,298	0.32	A
正勤路	中華五路-成功二路	東向	1,000	144	0.14	A
		西向	1,000	156	0.16	A

註：服務水準劃分標準參照交通部運輸研究所「2011年臺灣公路容量手冊」。

資料來源：本計畫調查。

(二) 大眾運輸系統

1. 大眾捷運運輸系統

(1) 環狀輕軌線系統（興建中）

依據101年核定「高雄環狀輕軌捷運建設修正計畫書」之環狀輕軌路線，未來將於本計畫西側之成功二路及正勤路口設置C6車站，為本計畫主要大眾運輸設施。

(2) 捷運紅橘線系統

鄰近本計畫之高雄大眾捷運系統紅線，於中山三路獅甲國小側設置R7獅甲站，提供本計畫大眾運輸服務。

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 5 線幹線公車路線、1 線一般公車路線及 1 線捷運接駁公車路線，公車班距為 10-30 分鐘，相關本計畫區公車系統詳如表 3-4-2 所示。

表 3-4-2 公車系統概況表

項次	路線		班距
1	幹線公車	金獅湖站←168環東→金獅湖站	10~30分鐘
2		金獅湖站←168環西→金獅湖站	10~30分鐘
3		加昌站←205中華→南訓中心	15~30分鐘
4		前鎮站←36復興幹線→火車站	20~30分鐘
5		前鎮站←70三多→長庚醫院	10~30分鐘
6	一般公車	小港站←214→歷史博物館	20~30分鐘
7	捷運接駁公車	軟科園區←紅16→捷運三多商圈	15~30分鐘

註：調查時間為民國103年。

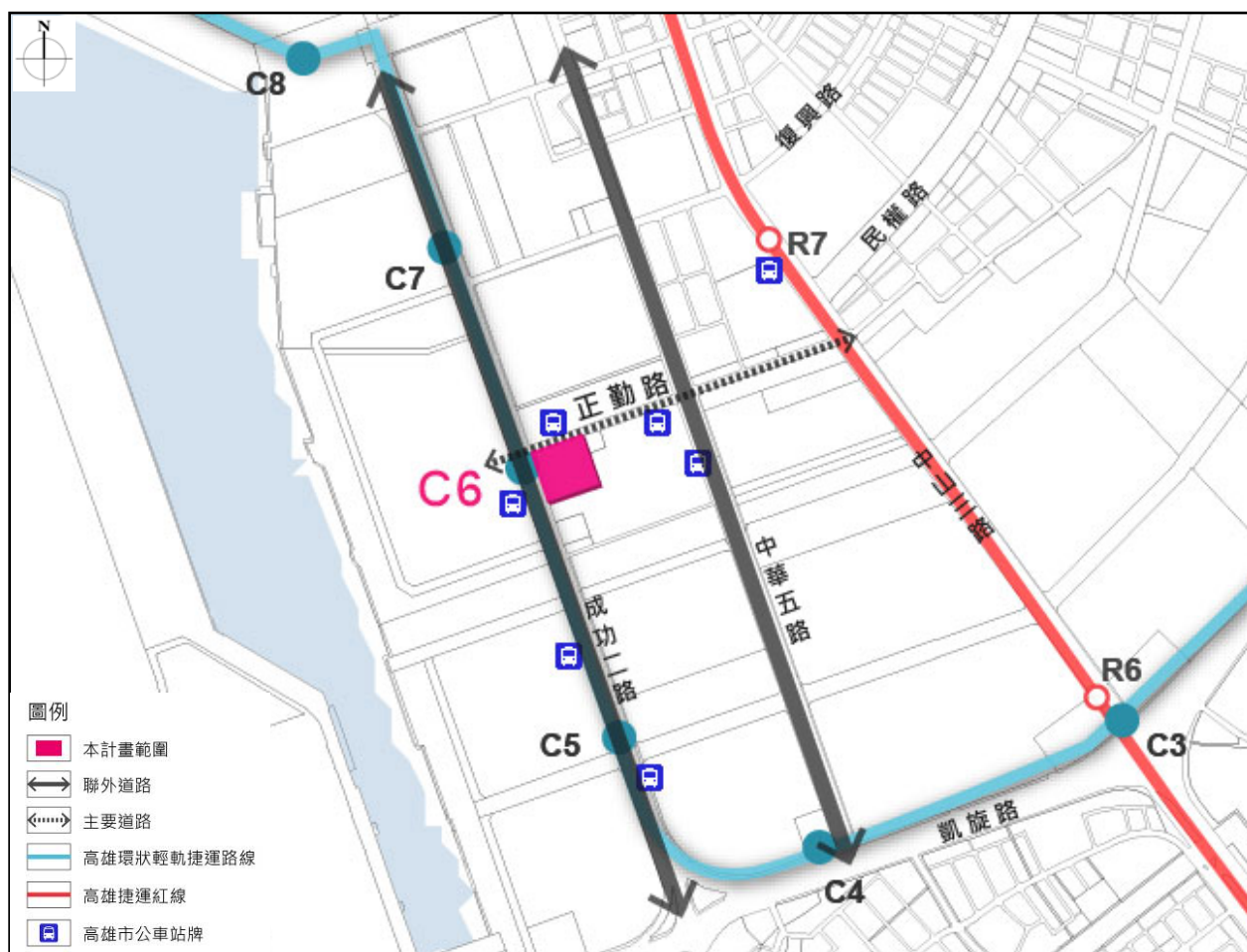


圖 3-4-1 交通運輸系統現況示意圖

(三) 停車供需現況

本計畫於103年8月11日及103年8月16日，分別於平日與假日針對計畫區周邊路邊及路外停車場所進行調查，周邊可提供之總車位數約1,037個停車位。而周邊平日之停車位需求約為772個，假日之停車位需求約為680個，因此本計畫周邊平日與假日停車需供比均小於1，顯示本計畫現有停車數量供給尚屬足夠，詳表3-4-3所示。

表 3-4-3 停車供需現況一覽表

	平日			假日		
	停車供給 (S)	現況 停車數 (D)	D/S	停車供給 (S)	現況 停車數 (D)	D/S
路邊計時	0	0	0.74	0	0	0.66
路邊計次	265	199		265	179	
路邊免費	0	0		0	0	
未劃格位 (無停車格停車數)	161	70		161	55	
違規停車數	-	51		-	47	
路外停車場	778	452		778	399	
小計	1,037	772		1,037	680	

資料來源：本計畫調查。

五、土地權屬

本計畫坐落於高雄市前鎮區獅甲段二小段593地號土地，面積約1.50公頃，屬學校用地（文小61），土地為高雄市所有，原管理機關為高雄市政府教育局，依據102年8月1日高市府財公產字第10204408200號函辦理重新指定管理機關，目前管理機關已辦竣變更為高雄市政府捷運工程局，詳如圖3-5-1所示。



圖 3-5-1 本計畫土地權屬示意圖

肆、規劃構想

一、發展定位：串連亞洲新灣區商業廊帶，型塑「新輕軌捷運商圈核心」

因應少子化之社會現象及周邊文教用地已足數學區人口使用，本計畫之學校用地尚無設校需求，應妥善規劃並活化市有土地，且依據原高雄市主要計畫各使用分區及用地檢討及變更原則：「依據本市未來商業發展構想，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」。

而本計畫位於高雄環狀輕軌捷運建設預定線C6車站及捷運紅線R7獅甲站之匯集處，毗鄰亞洲新灣區、多功能經貿園區等本市新興經貿發展地區，且鄰近有三多商圈、高雄展覽館及夢時代購物中心等觀光遊憩據點，本計畫之區位極具商業發展潛力。

本計畫可藉由既有之都市生活商圈機能、便利之大眾運輸系統等優勢發展條件，建議以TOD導向之發展理念，作為大眾運輸車站之核心商業發展區，並串連延伸成功路商業廊帶，打造具都心中心商業軸之消費活動機能，提供捷運輕軌建設周邊新商業發展腹地。



圖 4-1-1 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連周邊亞洲新灣區、多功能經貿園區、夢時代購物中心及三多商圈等商業廊帶為原則，型塑「新輕軌捷運商圈核心」，並以「商業密集發展、大眾運輸導向」為發展理念，本計畫之空間規劃構想詳如圖4-2-1所示，說明如下。

(一) 土地使用規劃構想

本計畫現況屬學校用地暫出借予興仁國中作棒球練習場使用，因應少子化之社會現象及周邊文教用地已足數學區人口使用，計畫區現無設立學校需求。為活化都市土地機能之延續利用，將不符實質效益使用之學校用地配合鄰近土地使用強度，劃設為商業區，連結鄰近亞洲新灣區、多功能經貿園區、夢時代購物中心及三多商圈等商業密集地區，提升當地商業活動機能。

(二) 公益性及退縮空間規劃構想

本計畫土地權屬皆為市有土地，依規定無須變更負擔，基於公益性原則，將公共設施機能予已內化，建蔽率由60%下修至50%，並規定留設之法定空地應提供做為開放空間供公眾使用，集中留設於基地東側為原則，以保留現有植栽及樹木簇群，並指定成功二路及正勤路交叉口處留設作為街角廣場，於退縮空間適當處設置自行車租賃站及自行車停放空間，另本計畫商業區開發衍生之停車需求應予內化。

退縮空間及人行步道設計原則，規定鄰道路用地及國宅用地側，退縮6公尺、10公尺以上建築並設置4公尺以上之人行步道，供搭乘轉乘設施之旅客一完整連續之人行動線系統至輕軌捷運建設C6車站及鄰近社區。另退縮之空間亦可配合設置高雄市公共腳踏車租賃站，以滿足大眾運輸需求。



圖 4-2-1 空間規劃構想示意圖

伍、變更內容

一、變更內容

(一) 變更理由

本計畫目前土地使用為學校用地，現況暫出借予興仁國中作棒球練習場使用，考量未來已無開闢學校之需求，變更文小61用地為商業區，其變更理由如下：

1. 考量未來已無開闢學校用地之需求，配合本市施政方針，活化市有土地及提升公有資產價值。
2. 為促進 TOD 大眾運輸車站周邊土地發展，考量本計畫緊鄰成功路沿線三多商圈、亞洲新灣區及多功能經貿園區等，且位處輕軌捷運建設 C6 車站及捷運紅線獅甲站之重要交通樞紐，具商業發展潛力。
3. 本計畫配合行政院核定之「高雄環狀輕軌捷運建設修正計畫」，依據「跨域增值公共建設財務規劃方案」指導及理念，以輕軌車站周邊土地開發效益挹注輕軌捷運建設經費。

(二) 變更內容

本計畫依前開整體規劃構想及原則，變更1.50公頃學校用地為商業區，有關變更內容如表5-1-1及圖5-1-1所示，變更後都市計畫圖詳如圖5-1-2所示。

表 5-1-1 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)	
前鎮區成功二路以東，正勤路南側之學校用地（文小61）	學校用地 (文小61)	1.50	商業區	1.50	1. 考量未來已無開闢學校用地之需求，配合本市施政方針，活化市有土地及提升公有資產價值。 2. 為促進TOD大眾運輸車站周邊土地發展，考量本計畫緊鄰成功路沿線三多商圈、亞洲新灣區及多功能經貿園區等，且位處輕軌捷運建設C6車站及捷運紅線獅甲站之重要交通樞紐，具商業發展潛力。 3. 本計畫配合行政院核定之「高雄環狀輕軌捷運建設修正計畫」，依據「跨域增值公共建設財務規劃方案」指導及理念，以輕軌車站周邊土地開發效益挹注輕軌捷運建設經費。

註：實際面積應依後續定樁及地籍分割後測量面積為準。

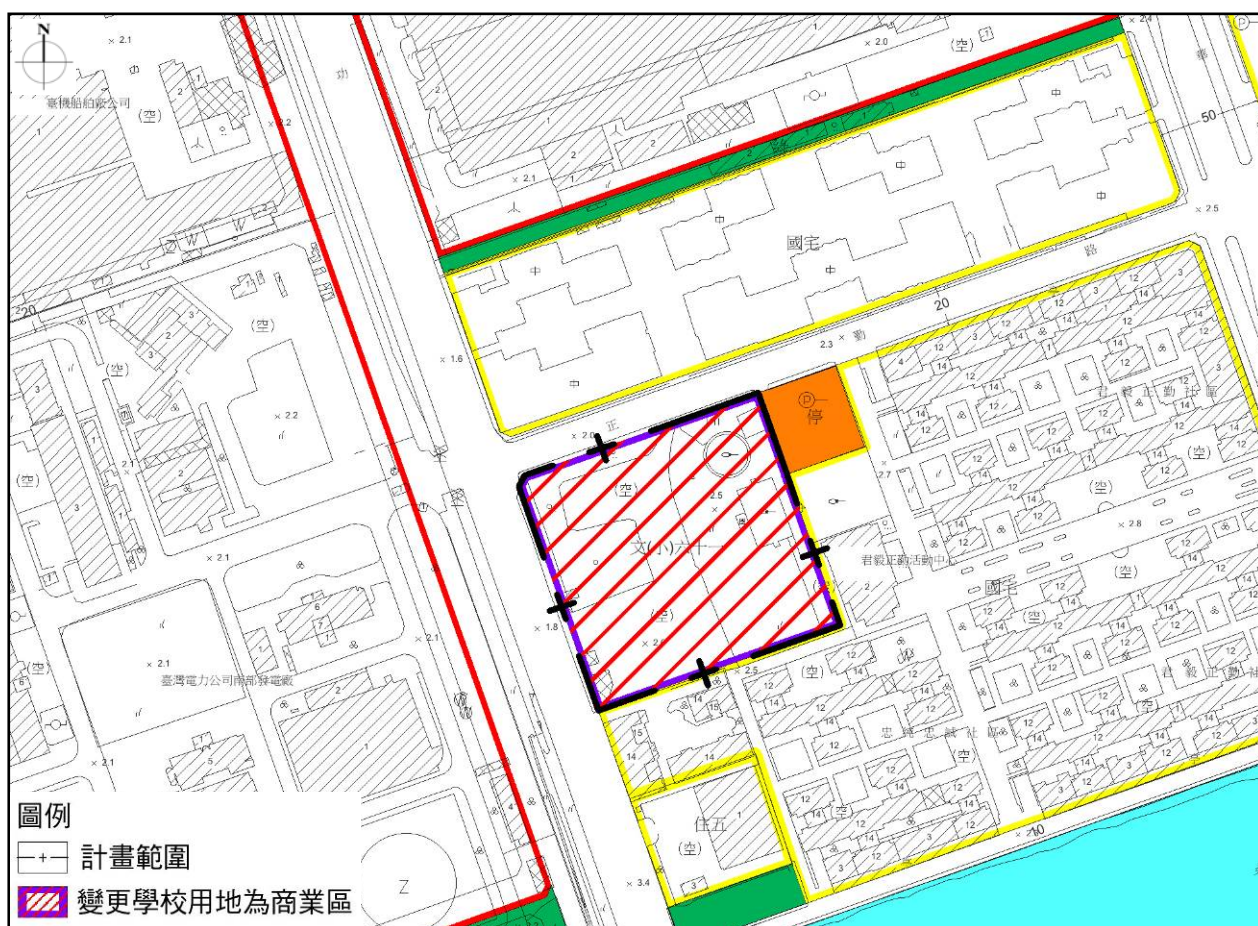


圖 5-1-1 變更內容示意圖

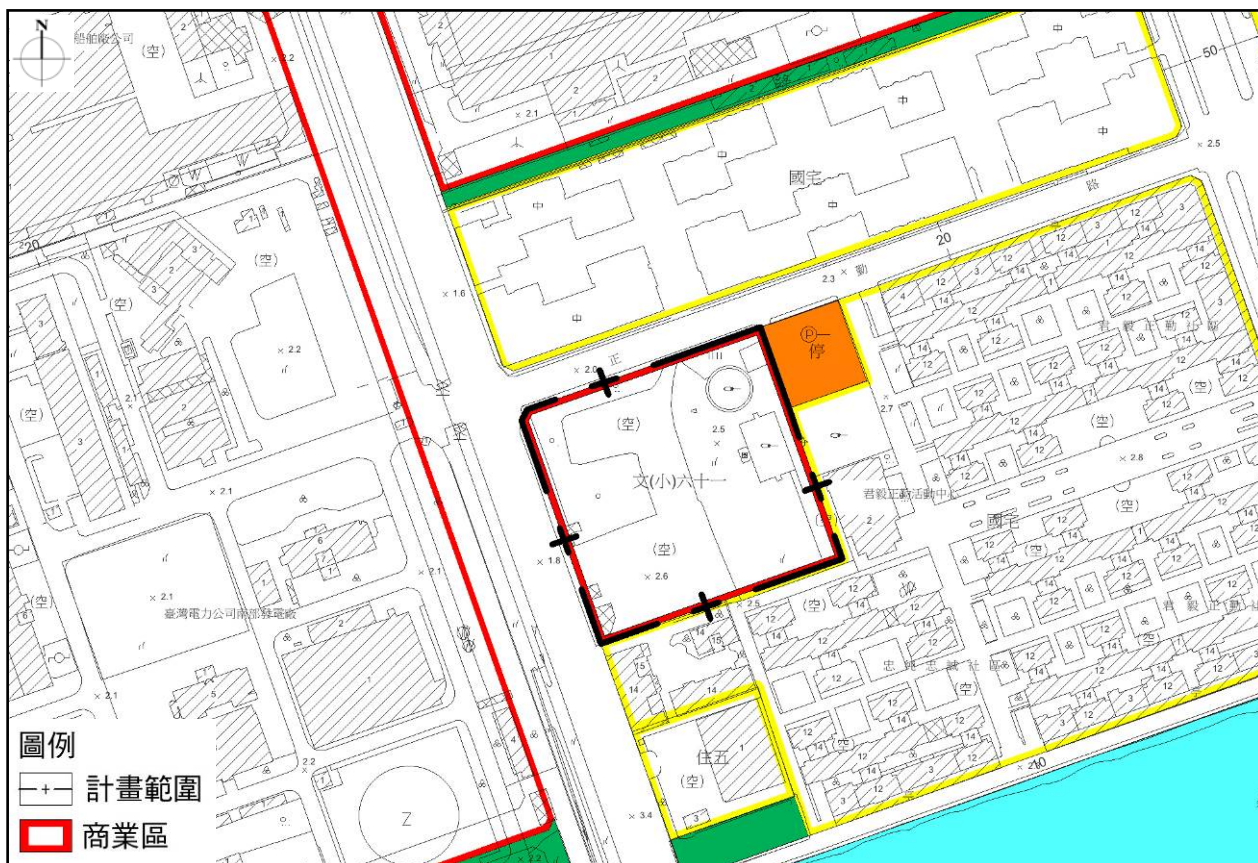


圖 5-1-2 變更後都市計畫示意圖

二、指導細部計畫原則

基於計畫區毗鄰未來捷運輕軌建設C6車站及捷運紅線R7獅甲站之區位優勢，由整體發展理念以成功路機能軸及正勤路生活軸連結鄰近君毅正勤國宅、三多商圈、亞洲新灣區及多功能經貿園區等生活機能場域，進而成為一緊密發展之整體區域，提升當地商業活動機能，擬定細部計畫應依循下列指導原則：

(一) 延伸商業服務機能，以 TOD 導向提高發展強度

為延伸成功路商業服務機能，本計畫變更為商業區，其中擬定細部計畫時應配合周邊住宅區及商業區使用，發展較適當強度之商業區，以整體發展理念連結鄰近亞洲新灣區、高雄多功能經貿園區、夢時代購物中心及三多商圈等商業密集地區，進而成為一緊密發展之整體區域，提升當地商業活動機能。

(二) 配合周邊社區提升環境品質，降低建蔽率、集中留設法定空地供公眾使用

本計畫權屬均為市有土地，依規定不須負擔回饋，主要計畫變更為商業區後將導入商業服務機能、衍生商業人潮，本於符合都市計畫變更之公益性原則，將建蔽率由60%降至50%，並規定留設法定空地應提供做為開放空間供公眾使用，開放空間應盡量集中留設為基地東側為原則以保留現有植栽及樹木族群，並於計畫區成功二路及正勤路交叉口處指定留設作為街角廣場，以維護當地環境品質，創造更多公共開放空間。

(三) 推估基地開發後衍生交通量，提出交通改善策略

計畫區變更為商業區後所衍生之交通量應以內化為原則，進行交通衝擊影響評估後提出交通改善策略，並於土地使用分區管制要點及都市設計基準中明訂本計畫商業區開發後停車空間留設、人行步道退縮及自行車設置停車空間等規定。

三、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5-3-1所示。

(一) 防災避難空間或據點

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

為周邊區域內及基地內之開放空間、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，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。

(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（路寬亦需在 20 公尺以上）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為成功二路及中華五路。

2. 救援輸送道路（15 公尺以上）

救援輸送道路將以寬度 15 公尺以上之區內聯外道路為主，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。本計畫救援輸送道路為正勤路。

3. 避難輔助道路（12 公尺以下）

避難輔助道路將以寬度 12 公尺以下之區內道路為主，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沿運河旁之中華五路 939 巷。

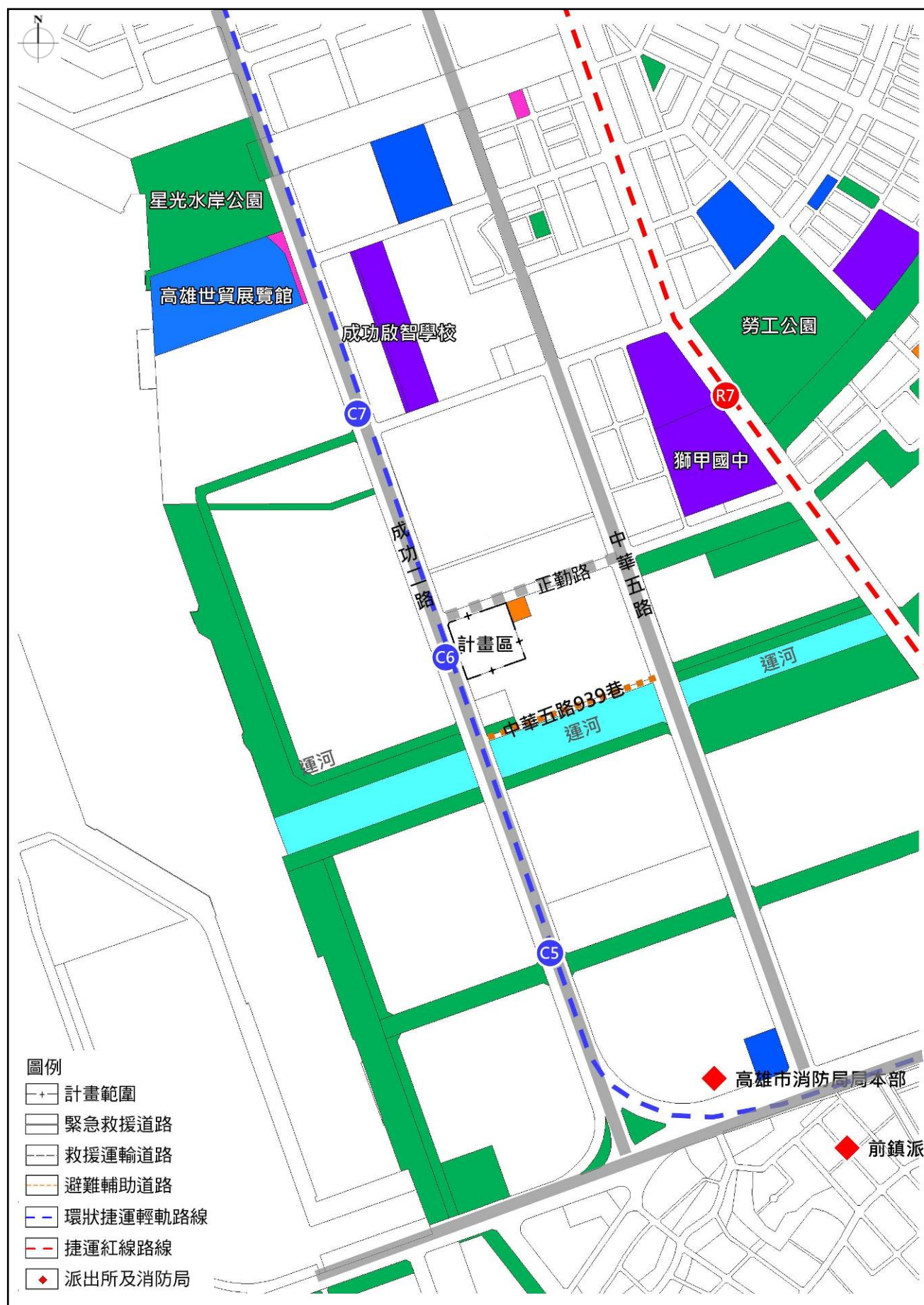


圖 5-3-1 都市防災示意圖

陸、交通影響分析

本計畫暫以交通衝擊影響較大之購物中心為土地開發方案試算，開發計畫詳附錄一所示，其開發量體包括百貨零售及餐飲服務（餐廳），推算基地開發的衍生交通量，依此進行基地交通運輸系統規劃，同時進一步對本計畫開發後之基地對外部交通環境的影響進行評估，最終提出交通改善策略與建議。

一、計畫道路服務水準

本計畫於103年8月16日及9月3日針對基地周邊正勤路、成功二路及中華五路進行交通量調查，調查結果成功二路現況道路南北向服務水準為B至C級、中華五路南北向服務水準為A至B級、正勤路東西向服務水準為A級詳表6-1-1所示。

表 6-1-1 計畫區周邊主要道路交通量與服務水準表

路名	路段	方向	道路 容量	流量 PCU	V/C	服務 水準
成功二路	凱旋路-復興路	北向	2,000	827	0.41	B
		南向	2,000	1,447	0.72	C
中華五路	時代大道-復興路	北向	4,000	1,552	0.38	B
		南向	4,000	1,298	0.32	A
正勤路	中華五路-成功二路	東向	1,000	144	0.14	A
		西向	1,000	156	0.16	A

資料來源：本計畫調查。

二、開發後衍生交通量估計

假設本案開發主要為地下5層、地上13層之複合式商業大樓，主要開發項目為購物商場4F~13F、餐飲設施1~3F，亦包含B1F~B5F之停車空間，總容積樓地板面積為94,500平方公尺。

（一）衍生人旅次

衍生人旅次如表6-2-1所示，平日進入旅次為10,387人旅次，平日離開旅次為8,736人旅次，假日進入旅次為15,066人旅次，假日離開旅次為14,180人旅次。

6-2-1 開發計畫方案衍生旅次人次統計表

開發內容		開發規模 (坪)	衍生旅次量 (人/日)			
			平日		假日	
			進入	離開	進入	離開
購物中心	百貨零售	19,153	15,717	15,325	25,759	25,436
	餐飲服務 (餐廳)	9,433	4,093	1,447	2,790	1,482
總計		15,415	28,586	19,810	16,772	28,549

(二) 衍生車旅次

將表6-2-2的衍生旅次依照其旅次目的分為通勤與一般非通勤，再依照運具選擇比例進行估算，即可得到開發計畫方案開發之後所會衍生的車旅次（詳表6-2-3）。平日基地衍生車旅次共有8,885PCU，假日則共有13,475PCU。

表 6-2-2 開發計畫方案各類型旅次統計表

旅次目的	衍生旅次量人/日			
	平日		假日	
	進入	離開	進入	離開
通勤	800	800	800	800
一般非通勤	19,010	15,972	27,749	26,118
總計	19,810	16,772	28,549	26,918

表 6-2-3 開發計畫方案衍生車旅次推估統計表

運具類別	車旅次/日			
	平日		假日	
	進入	離開	進入	離開
小汽車	1,496	1,269	2,150	2,028
機車	11,045	9,354	15,910	15,078
自行車	1,768	1,488	2,573	2,423
大客車	0	0	0	0
總計 (PCU)	4,810	4,075	6,923	6,552

註：參考一般交通衝擊評估之參數，大客車=2PCU，機車=0.3PCU，自行車部份因設有自行車專用道，故設定自行車=0PCU。

(三) 各時段衍生旅次量

根據開發規模計算，本計畫土地開發方案之購物中心（百貨零售及餐飲服務）之各時段衍生旅次量如表6-2-4，預估本基地未來平日進入尖峰為18點至22點，每小時車旅次約為456～578PCU，平日離開尖峰為與17點至23點間，每小時車旅次約為334～614PCU，假日進入尖峰為12點至14點間，每小時車旅次約為735～765PCU，假日離開尖峰為16點至22點間，每小時車旅次約為432～747PCU。

表 6-2-4 開發計畫方案各時段旅次彙總表

時段	平日				假日			
	進入		離開		進入		離開	
	PCU	佔比	PCU	佔比	PCU	佔比	PCU	佔比
00:00-00:59	3	0.03%	-	0.00%	3	0.02%	-	0.00%
01:00-01:59	1	0.01%	-	0.00%	1	0.01%	-	0.00%
02:00-02:59	1	0.01%	-	0.00%	1	0.00%	-	0.00%
03:00-03:59	1	0.00%	-	0.00%	1	0.00%	-	0.00%
04:00-04:59	1	0.01%	-	0.00%	1	0.01%	-	0.00%
05:00-05:59	5	0.04%	-	0.00%	5	0.03%	-	0.00%
06:00-06:59	18	0.14%	-	0.00%	18	0.10%	-	0.00%
07:00-07:59	91	0.69%	-	0.00%	91	0.48%	-	0.00%
08:00-08:59	59	0.45%	-	0.00%	59	0.31%	-	0.00%
09:00-09:59	17	0.13%	-	0.00%	17	0.09%	-	0.00%
10:00-10:59	91	1.82%	38	0.97%	434	6.31%	118	1.78%
11:00-11:59	308	6.54%	126	3.19%	591	8.67%	183	2.76%
12:00-12:59	329	7.04%	151	3.75%	735	10.83%	370	5.61%
13:00-13:59	249	5.33%	240	5.99%	765	11.27%	568	8.58%
14:00-14:59	240	5.13%	257	6.43%	544	8.02%	588	8.89%
15:00-15:59	229	4.91%	239	5.92%	464	6.83%	554	8.40%
16:00-16:59	305	6.53%	281	6.85%	501	7.39%	747	11.36%
17:00-17:59	451	9.65%	406	9.09%	483	7.11%	613	9.72%
18:00-18:59	560	11.97%	334	7.85%	561	8.27%	544	8.45%
19:00-19:59	578	12.36%	382	9.44%	554	8.16%	432	6.61%
20:00-20:59	501	10.72%	448	11.20%	475	6.99%	548	8.31%
21:00-21:59	456	9.75%	614	15.38%	383	5.65%	687	10.42%
22:00-22:59	314	6.72%	554	13.89%	235	3.46%	593	8.99%
23:00-23:59	-	0.00%	5	0.05%	-	0.00%	6	0.12%
總計	4,810	100.00%	4,075	100.00%	6,923	100.00%	6,552	100.00%

(四) 停車需求推估

依據表 6-2-3 平日基地衍生車旅次共有 8,885PCU，假日則共有 13,475PCU，以週轉率所需停車位推估，汽車週轉率為 4.5 次/日、機車週轉率為 6 次/日（自行車不計入），經換算後平日停車位需求為 639 席小汽車格、假日停車位需求為 920 席小汽車格。

(五) 目標年基地交通量衍生及成長分析

為瞭解本基地開發後對周邊主要道路及基地附近聯絡道路的衝擊程度，本案將本基地的開發衍生交通量指派到周邊區域各主要道路設施上，有關本案開發新增衍生交通量指派內容及方式，主要為依據基地周邊聯外進出道路未來年預測穿越交通量為指派基礎，其中包括：成功二路、中華五路及正勤路，依據各路段交通量為指派比例標準來源，整體加總後再視各路段交通量佔總加總交通量之數量比例標準，進行衍生交通量指派作業。

有關本案開發後衍生旅次前往周邊主要行政區域之交通量分派比例特性部分，規定本基地進出動線分為二處，得由正勤路雙向道路進入、由成功二路北向道路進入；僅得由正勤路東西道路離開：經成功二路往南方向進入正勤路為 25%、往北方向為 15%，經中華五路往南方向進入正勤路為 20%；經正勤路往東方向離開為 100%。

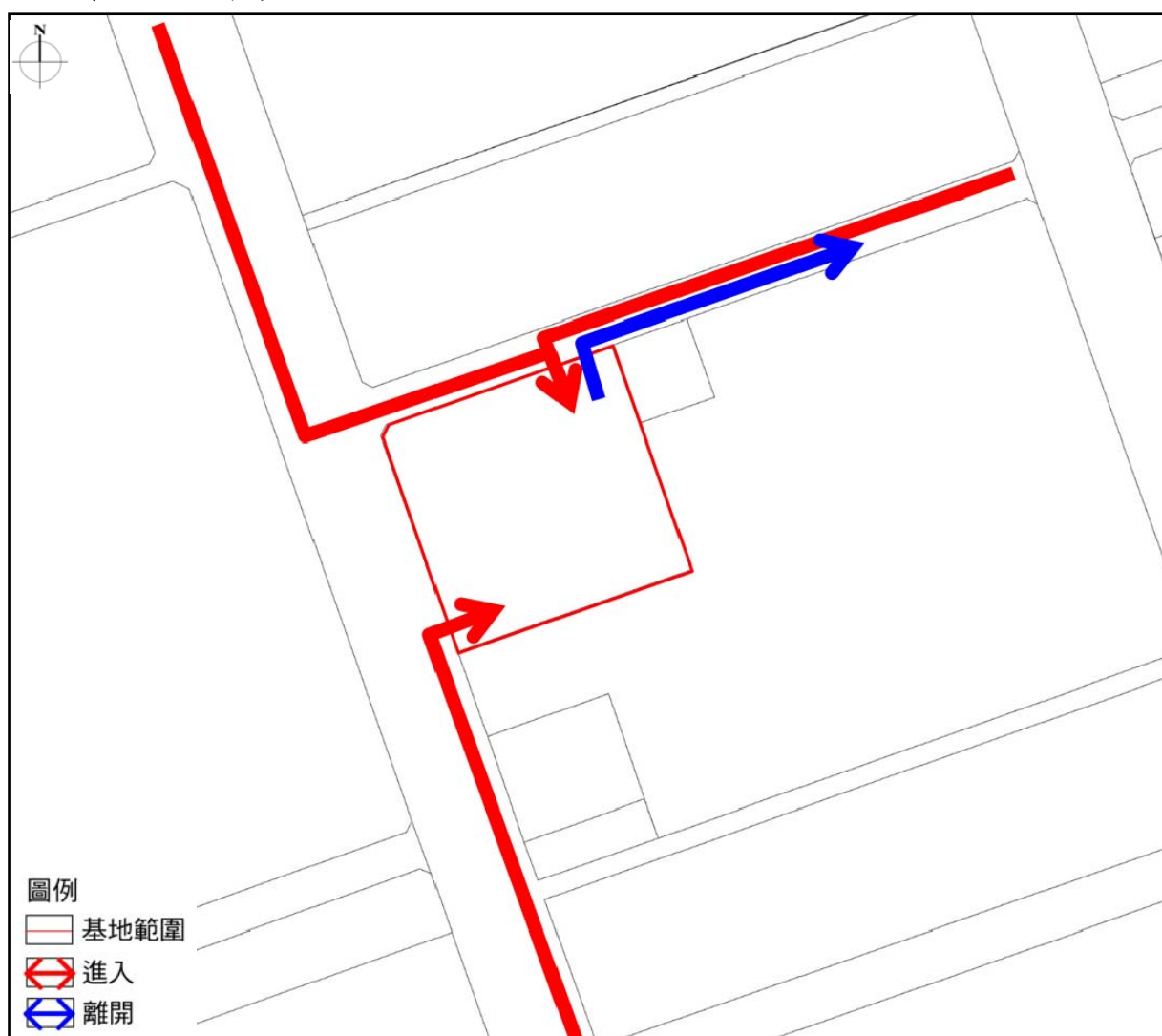


圖 6-2-1 基地開發衍生交通量各方向指派比例示意圖

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，將目標年之道路自然年成長訂為 1.20%，以推算目標年交通量，本計畫預計民國 108 年開發完成。並配合推估之基地開發衍生車旅次，進行目標年基地開發後之尖峰時段路口服務水準評估。

本計畫開發後於假日尖峰之交通流量影響如表 6-2-5 所示，計畫範圍周邊重要道路成功二路、中華五路及正勤路，在本計畫開發後的尖峰時段，成功二路北向道路由 B 級略降至 C 級、中華五路南向道路由 A 級略降至 B 級、正勤路西向道路由 A 級略降至 B 級，其餘道路皆維持原道路服務水準。而配合輕軌捷運建設完工啟用後，成功二路南向部份已獲得改善，亦由 D 級提升為 C 級，尚屬良好之道路服務水準。

表 6-2-5 周邊重要路段飽和度與服務水準綜整表（假日昏峰）

路名	路段	方向	道路 容量 C	基地開發前			基地開發後			基地開發後有輕軌		
				流量 PCU	V/C	服務 水準D	流量 PCU	V/C	服務 水準	流量 PCU	V/C	服務 水準
成功 二路	凱旋路-復興路	北向	2,000	827	0.41	B	1,739	0.87	D	1,589	0.79	C
		南向	2,000	1,447	0.72	C	1,593	0.80	D	1,430	0.71	C
中華 五路	時代大道-復興 路	北向	4,000	1,552	0.38	B	1,828	0.46	B	1,825	0.46	B
		南向	4,000	1,298	0.32	A	1,461	0.37	A	1,458	0.36	B
正勤 路	中華五路-成功 二路	東向	1,000	144	0.14	A	351	0.35	A	345	0.35	A
		西向	1,000	156	0.16	A	612	0.61	B	608	0.61	B

三、交通改善策略

依據前述章節所述本計畫內部與外部交通環境評估結果，研擬交通改善策略與建議。

（一）降低本計畫開發對道路之衝擊之策略

估計本計畫開發後，成功二路南、北向道路服務水準為C級，影響較大，為降低本計畫開發對周邊道路衝擊，本計畫提出下列策略降低開發衝擊。

1. 路口標線改善與設置告示牌

本計畫基地應藉由標線改善與設置告示牌之方式，明確引導車流進入基地，防止類似交通擁塞情形發生。

2. 推廣大眾運輸

本計畫基地鄰近高雄環狀輕軌 C6 站，建築介面亦有將與輕軌站點的連接納入考量，故若能藉由推廣大眾運輸工具使用，增加輕軌使用率，將可有效紓解此處之交通瓶頸。

3. 安排交通指揮

本計畫基地於平日下午 3 點至 9 點間；假日上午 8 點至 12 點與上午 10 點至下午 10 點間為車輛進出的尖峰時段，故將於這些時段安排交通指揮於基地的進出動線進行指揮，適當引導車流避免事故發生。

4. 臨時停車空間

為避免接駁巴士與計程車等有臨停需求的車輛於臨停時干擾成功二路上車輛行進動線，故將臨時停車空間設置於基地內，避免因路邊停車造成成功二路車道縮減影響道路服務水準。

5. 儲車空間

於基地內停車場出入口閘道處增加儲車空間，緩衝基地進出之車輛，避免停等車輛外溢，以影響交通順暢。

(二) 規劃足敷本計畫區使用之停車空間

本案預估未來開發後將衍生大量停車空間需求，總停車需求量換算後於假日至少需要 920 席小汽車停車格。本計畫於都市設計基準規定，停車位數留設以總樓地板面積每 100 平方公尺設置一部停車空間為原則，若以最大允建樓地板面積計算，將可提供 945 席小汽車停車空間，將足敷本計畫區使用。

柒、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，屬市有土地，有關本案土地之開發方式，得依土地法第25條規定，由土地所有權人以設定地上權或標租等方式辦理。

(二) 實施進度

考量本計畫將涉及主要計畫變更及細部計畫擬定之都市計畫程序，以及後續需由高雄市政府辦理設定地上權或標租程序，擬以104年辦理都市計畫變更及擬定，並於105年完成設定地上權作業。

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。

附錄一、開發計畫

附錄一、開發計畫

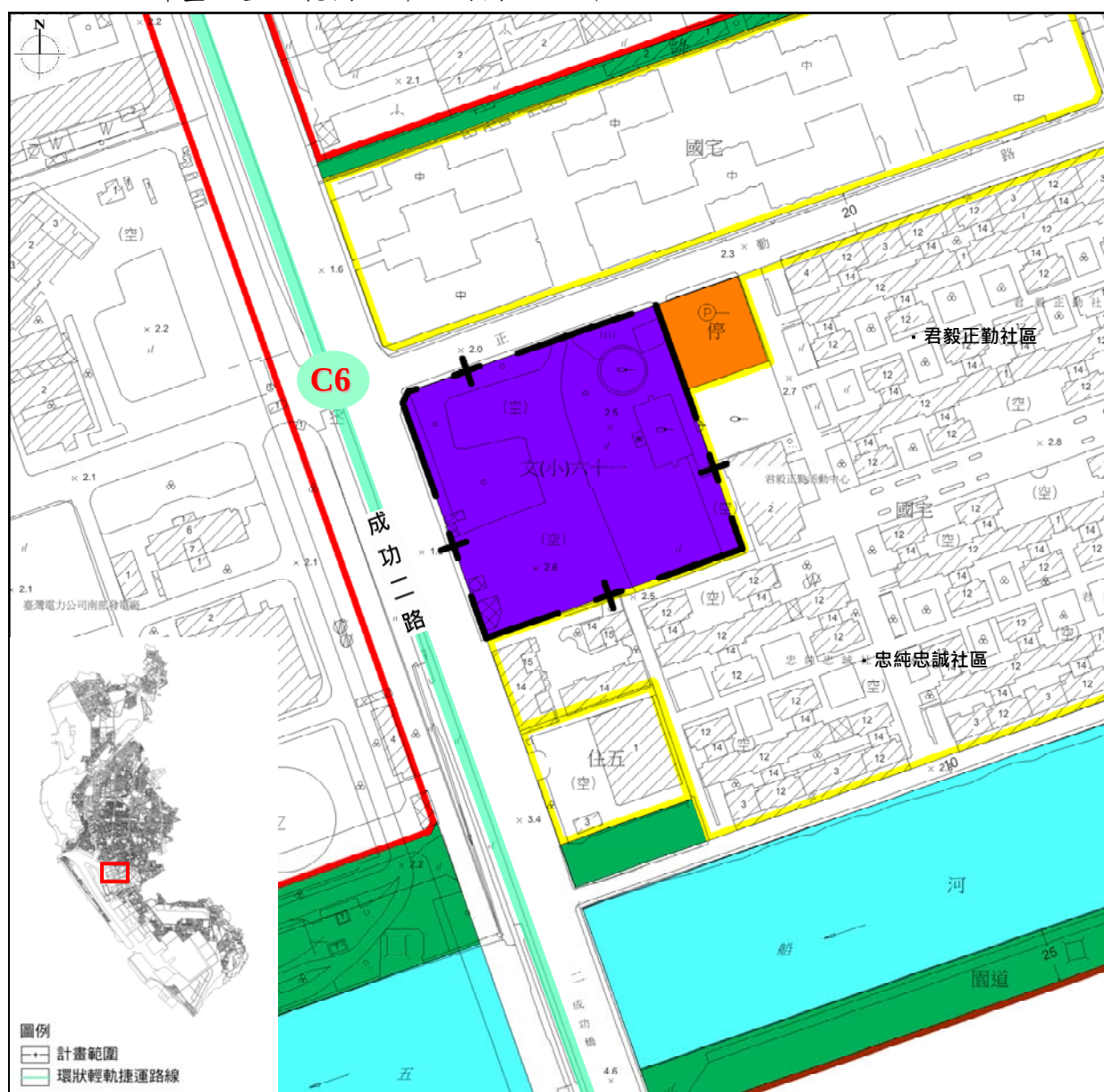
本計畫文小61用地（前鎮及苓雅部分地區）開發效益將挹注土地開發基金，透過市有土地投資土開基金可獲取之財務收益效果如后所述。

一、開發基本資料

（一）土地面積：約為 1.50 公頃。

（二）開發基地位置

本計畫位於高雄市前鎮區，計畫面積1.50公頃。東、南側毗鄰君毅正勤社區及忠純忠誠社區，北側臨正勤路，西側臨成功二路及高雄環狀輕軌捷運C6站。計畫位置及範圍，詳如附圖1-1-1所示。



附圖 1-1-1 開發計畫基地位置示意圖

(三) 土地所有權人

開發基地內僅前鎮區獅甲段二小段593地號1筆土地，土地所有權為高雄市政府，原管理機關為高雄市政府教育局，依據高市府財公產字第10204408200號函辦理重新指定管理機關，目前管理機關已辦竣變更為高雄市政府捷運局。

(四) 使用現況：開發基地現況暫出借予興仁國中作棒球練習場使用。

(五) 土地使用管制

本計畫開發基地屬「前鎮及部分苓雅地區細部計畫」範圍，基地位置交通區位便利，周邊高雄展覽館、中鋼企業總部大樓等多項重大投資計畫陸續完工，且鄰近夢時代商圈與三多商圈，具有明顯商業發展潛力。惟現況土地使用分區類型為學校用地，開發活動受到限制，於該基地投資土開基金後已積極辦理都市計畫變更作業，未來將由學校用地全區變更為第四種特定商業專用區，以放寬使用項目，藉此提升民間廠商投資誘因，同時可增加土開基金之租金收益，故以下依第四種特定商業專用區說明其土地使用管制內容。

1. 變更後使用分區：全區變更為第四種特定商業專用區。
2. 變更回饋項目：本開發基地為市有土地，免負擔變更回饋。
3. 可開發強度：建蔽率 50%；容積率 630%。
4. 可開發面積：可開發面積土地面積約為 15,000 平方公尺；可建築樓地板面積約為 94,500 平方公尺。
5. 允許使用項目

開發基地變更為第四種特定商業專用區，其允許開發內容依都市計畫法高雄市施行細則有關商業區之規定辦理，採負面列舉方式說明其禁止使用項目內容，如附表1-1-1所示。故案例開發基地應可開發旅館、醫院、商場、辦公大樓、住宅大樓、旅遊服務業與企業總部等使用項目。

附表 1-1-1 商業區禁止使用項目綜整表

商業區禁止使用項目			
管制事項	項次	項目內容	備註
商業區之土地及建築物，以供商業使用為主，不得為右列之使用	1	乙種工業區、甲種工業區、特種工業區及零星工業區之限制使用項目	
	2	使用動力超過十五匹馬力、電熱超過六十瓩或作業廠房之樓地板面積合計在三百平方公尺以上之工廠	註1
	3	製造、儲存爆竹或煙火類物品	
	4	使用乙炔、壓縮氧或電力以從事焊切金屬工作	註2
	5	賽璐珞或其他易燃性塑膠類之加熱、加工或使用鋸機加工	
	6	使用動力超過一匹馬力之噴漆作業	
	7	油漆、塗料、染料、油墨之製造	

附表 1-1-1 商業區禁止使用項目綜整表 (續)

商業區禁止使用項目			
管制事項	項次	項目內容	備註
商業區之土地及建築物，以供商業使用為主，不得為右列之使用	8	使用氣體亞硫酸漂白作業	
	9	骨炭或其他動物質炭之製造	
	10	毛羽類之洗滌、洗染或漂白	
	11	碎布、紙屑、棉屑、絲屑、毛屑及其他同類物品之消毒、揀選、洗滌或漂白	
	12	從事彈棉、翻棉、起毛或製氈	
	13	木材加工業	
	14	從事鋸、鉋、切削、研磨、乾磨、沖壓金屬作業	
	15	豆腐製造業	
	16	磚瓦、陶瓷器、人造磨石、坩鍋、搪瓷器之製造、水泥加工、切石、磨石	
	17	使用逾五匹馬力之動力碾礦物、岩石、土砂、硫磺、金屬、玻璃、磚瓦、陶瓷器、骨類、貝殼類	
	18	煤餅、機製煤餅或木炭之製造	
	19	使用熔爐鑄造之金屬加工	註3
	20	鋸割或乾磨骨、角、牙、蹄	
	21	玻璃或機製毛玻璃製造	
	22	使用機器錘之鍛冶	
	23	獸禽、肉類及水產食品加工業	
	24	染色業	
	25	電線、電纜製造業	
	26	金屬冶煉、翻砂、電解業	
	27	礦物加工業	
	28	香料提煉製造業	
	29	樟腦丸製造業	
	30	醬油、醬味、醃漬業	
	31	肥皂、香皂、藥皂、清潔劑、消毒劑製造業	
	32	石膏、石灰製造、加工業	
	33	使用溶劑從事烘乾作業	
	34	從事汽車翻修(含板金、塗裝)、總成更換	
	35	地磅業	註4
	36	殯葬設施、殯葬設施經營業、殯葬禮儀服務業	註5

附表 1-1-1 商業區禁止使用項目綜整表 (續)

商業區禁止使用項目			
管制事項	項次	項目內容	備註
商業區之土地及建築物，以供商業使用為主，不得為右列之使用	37	屠宰場	
	38	土石方資源堆置處理場、廢棄物貯存、處理、轉運場或應回收廢棄物資源回收貯存場	註6
	39	毒性化學物質、公共危險物品或高壓氣體之製造、儲存及分裝	註7
	40	電子遊戲場業	註8
	41	加油站、加氣站	
	42	探礦、採礦	
	43	人造或合成纖維或其中間物之製造	
	44	合成染料或其中間物、顏料或塗料之製造	
	45	從事以醱酵作業產製味精、氨基酸、檸檬酸	
	46	肥料製造	
	47	紡織工業	
	48	拉線、拉管或用滾筒壓延金屬	
	49	金屬表面處理業	
	50	環境用藥製造業	
	51	環境用藥販賣業、病媒防治業、農藥販賣業	註9
	52	老人福利機構、身心障礙福利機構、除居家護理機構以外之護理機構	註10
	53	其他經本府公告認為有礙商業之發展或公共安全及衛生者。	

註1：報社、印刷廠、冷藏業，不在此限；使用動力不包括空氣調節、抽水機及附屬設備；附屬設備與電熱不得流用於作業動力。

註2：乙炔發生器容量未達三十公升者，不在此限。

註3：印刷所之鉛字鑄造，不在此限。

註4：未達十五噸並面臨寬度二十公尺以上道路且營業使用面積在五百平方公尺以上者，不在此限。

註5：僅供辦公室、聯絡處所使用者，不在此限。

註6：未達一定規模應回收廢棄物回收業並經目的事業主管機關核准者，不在此限。

註7：其儲存符合目的事業主管機關相關法令規定者，不在此限。

註8：營業場所距離國民中、小學、高中、職校或醫院超過一千公尺者，不在此限。

註9：經目的事業主管機關核准者，得使用建築物之地面第一層及地下第一層。

註10：獨幢且全幢使用，或有獨立出入口、門廳、公共樓梯間或專用電梯間出入，且面臨寬度十公尺以上道路者，不在此限。

資料來源：都市計畫法高雄市施行細則，民國102年。

二、開發構想：串連亞洲新灣區商業廊帶，型塑「新輕軌捷運商圈核心」

因應少子化之社會現象及周邊文教用地已足數學區人口使用，本計畫之學校用地尚無設校需求，應妥善規劃並活化市有土地，且依據原高雄市主要計畫各使用分區及用地檢討及變更原則：「依據本市未來商業發展構想，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」。

而本計畫位於高雄環狀輕軌捷運建設預定線C6車站及捷運紅線R7獅甲站之匯集處，毗鄰亞洲新灣區、多功能經貿園區等本市新興經貿發展地區，且鄰近有三多商圈、高雄展覽館及夢時代購物中心等觀光遊憩據點，本計畫之區位極具商業發展潛力。

本計畫可藉由既有之都市生活商圈機能、便利之大眾運輸系統等優勢發展條件，建議以TOD導向之發展理念，作為大眾運輸車站之核心商業發展區，並串連延伸成功路商業廊帶，打造具都心中心商業軸之消費活動機能，提供捷運輕軌建設周邊新商業發展腹地。



附圖 1-2-1 開發基地開發構想示意圖

三、開發案衍生財務效益分析：預計將可創造 19.91 億元財政收益

(一) 財務收益

案例開發基地建議以設定地上權方式辦理開發，依目前設定地上權案例，假設設定地上權年期為50年，設定地上權權利金參考周邊土地成交價格，以市價5成估算；而土地租金依「國有非公用土地設定地上權實施要點」，以當期土地公告地價總額年息5%計收。因本案例基地已於102年全部投資於土開基金，故挹注比例為100%，估算結果與說明詳如附表1-3-1所示，預計將可創造19.91億元財政收益。

附表 1-3-1 財務收益綜整表

項目	收取時程	財務收益	挹注土開基金比例	挹注土開基金收益	估算說明
設定地上權權利金	於簽約後交付土地前收取	13.95億元	100%	13.95億元	1. 查實價登錄開發基地周邊土地成交價格約768,790元/坪估算，據此估算土地市價約34.88億元 2. 以土地價值4成估算設定地上權之權利金數額
土地租金	設定地上權期間分年回收，預計回收期間為106年至155年	5.96億元	100%	5.96億元	1. 依「國有非公用土地設定地上權實施要點」以當期土地公告地價總額，以年利率百分之五計收 2. 假設本計畫設定地上權起始年為106年 3. 參考都市地價指數，前鎮區每年土地漲幅約1%，假定未來每三年公告現值增幅3% 4. 參考周邊相同土地使用分區之103年公告地價約為12,000元/m ² ，預估106年公告地價約為12,360元/m ² 5. 土地租金為分年土地租金估計值合計（當年幣值）
總計				19.91億元	

註：以上估算費用僅供參考，實際費用需會同有關機關估定之。

(二) 開發成本

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。於細部計畫增列棒球練習場遷建補償費用，相關開闢經費如附表1-3-2所示。

附表 1-3-2 本計畫開發成本及經費來源彙整表

項目	面積 (公頃)	土地取得方式			開闢經費(萬元)			主管 單位	實施 進度	經費 來源
		徵收	撥用	區段 徵收	補償 費	工程 費	合計			
興仁國中棒球練習場遷建補償費用	—	—			2,000	—	—	高雄市政府捷運工程局	104至105年	逐年編列預算

註：1.以上估算費用僅供參考，實際費用需會同有關機關估定之。

2.本表所列完成期限得視主辦單位財務狀況酌予調整。

附錄二、第40次高雄市都市計畫委員會會議紀錄

高雄市都市計畫委員會 103 年 8 月 21 日第 40 次會議紀錄

一、時間：民國103年8月21日（星期四）下午2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：

劉主任委員世芳、詹副主任委員達穎(請假)、賴委員碧瑩(請假)、劉委員曜華、楊委員欽富、徐委員中強、張委員學聖、李委員彥頤、陳委員信雄、劉委員怡君(請假)、李委員佩芬、陳委員世雷、張委員美娟、蕭委員丁訓（張展榮代）、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(張淑娟代)、李委員賢義（梁錦淵代）、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、
陳惠美、黃嘉怡

六、列席單位：

(一) 列席單位

財政部國有財產署南區分署

經濟部水利署南區水資源局

高雄市政府地政局

高雄市政府社會局

高雄市政府工務局新建工程處

高雄市政府捷運工程局

高雄市政府教育局

高雄市政府交通局

羅守枝、劉和良

黃進雄、劉文玲、

薛信男、陳志宏

詹琇惠

李賢能

李宗益、邱維裕、

陳宇新

李國正、蘇傳翔

高雄市政府工務局養護工程處

高雄市政府工務局(建築管理處)

余俊民

高雄市政府民政局

李堂賓、黃秀容

高雄市政府水利局

梁錦淵、龔清志

高雄市政府農業局

度宇戎

高雄市梓官區公所

蔡宗和

高雄市大樹區公所

高雄市政府都市發展局

郝道玲、邵月鳳、陳淑媛、
黃俊翰、蔡宙蓉、王智聖、
李季持

高雄市不動產開發商業同業公會

雷浩忠、林佩樺

(二) 高雄市議會

市議員陳明澤服務處

陳力瑋

市議員蔡金晏服務處

助理洪義翔

七、審議案件:

第一案：撤銷變更高雄市原都市計畫區（三民區部分）中都地區工業區及第四十二期重劃區主要計畫案（第二階段）（新增開發方式）、撤銷變更高雄市原都市計畫區（三民區部分）中都地區工業區細部計畫案（第二階段）（新增開發方式）

決 議：經提案機關地政局表示因區內土地所有權人唐榮公司已出具市地重劃同意書，同意市府續辦理重劃；是以都市計畫變更已無續辦理需要，爰同意撤案。

第二案：變更高雄市大坪頂以東地區都市計畫(部分農業區為道路用地)案

決 議：本案變更範圍位於農業區，請提案機關社會局補附農業主管機關同意文件並納入計畫書，餘照公展草案通過。

第三案：變更高雄市主要計畫（前鎮區）學校用地（文小 61）為商業區（配合環狀輕軌捷運建設）案、擬定高雄市前鎮及

苓雅部分地區（原文小 61 用地）細部計畫案

決 議：請提案機關捷運工程局補充下列資料後續提會審議。

- 一、請加強本案由學校用地變更為商業區之合理性論述，並檢討是否有劃設為其他公共設施之需求；全區公共設施用地比例劃設為30%，是否符合全市公共設施用地變更負擔比例規定。另請評估細部計畫公共設施用地是否可一併納由開發商開闢。
- 二、本案變更為商業區，請說明未來開發構想及預計使用內容，並評估將土地使用分區管制改為正面表列之可行性，及增列不得做住宅使用之規定。
- 三、請說明輕軌營運後成功路道路服務水準反而更差之原因，在進行道路服務水準評估時，應將輕軌分擔之交通量一併納入考量。另本案開發後成功路道路服務水準由D級降至E級，應提出具體交通改善措施（如何導引成功路車流至中華五路、出入口避免設置於成功路等）及該措施能被確實執行，並分析改善前後之交通量差異。
- 四、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決議欄（附表一）。

第四案：變更高雄市都市計畫(旗津地區)細部計畫(第三次通盤檢討)案

決 議：照本次提案內容通過。

第五案：變更高雄市都市計畫(原高雄市轄區)土地使用分區管制(容積獎勵規定)(第二次通盤檢討)案

決 議：

- 一、除第五章第五之(五)點修正為「建築物因設置陽台、雨遮、花台及其他不計入建築面積構造物，其地面以上各樓層與基地境界線之淨距離，不受前項規定之限制。但不得小於二公尺」外，餘照公展草案通過。
- 二、公開展覽期間公民或團體陳情意見審決如後附綜理表市

都委會決議欄（附表二）。

第六案：變更高雄市梓官都市計畫(第三次通盤檢討)案、擬定高雄市梓官都市計畫細部計畫(土地使用分區管制要點)案

決議：除依下列意見修正外，餘照專案小組初步建議意見通過(詳附錄一)。

一、公開展覽期間公民或團體陳情案：

(一) 編號4：住宅區容積率提升至180%乙案，為促進整體居住環境品質改善、節能減碳及達成都市防災之效，建築物新建、增建須符合下列規定之一者，容積率可提升至180%，否則仍維持150%。

1、設置雨水貯集設施，貯集容量應達建築面積乘以零點壹參貳公尺，並依「高雄市綠建築自治條例」之設置規定辦理。

2、設置屋頂綠化設施，並依「高雄市綠建築自治條例」之設置規定辦理。

3、設置太陽光電發電設施，每幢建築物裝置容量應達二峰瓩以上，並依「高雄市綠建築自治條例」之設置規定辦理。

(二) 編號5：碧瑞禪寺擴建乙案

1、基於保存區街廓完整性，中崙段679、721-1、722-1、874-2等4筆地號先變更為宗教專用區。

2、至於其他範圍涉及道路系統調整部分，請目的事業主管機關民政局參考本次簡報所提道路系統調整方案（應與西側橫向道路順暢銜接）與碧瑞禪寺協調，另有關設置滯洪池與太陽光電設施部分並請寺方納入考量。

3、俟陳情人所提寺廟擴建興辦事業計畫，經本府民政局審查通過後，有關其他陳情變更範圍之土地，涉及道路用地、農業區變更為宗教專用區部分，再提會討論並依相關變更負擔規定辦理。

二、土地使用分區管制要點住宅區容積率配合前述陳情案編號4併同修正。

【附錄一】專案小組初步建議意見如下：

- 1、請規劃單位就計畫書內容補充災害潛勢分析、計畫區內住宅區、商業區開發率、區域排水整治計畫及過去淹水資料。
- 2、請水利局提供本計畫區周邊典寶溪滯洪池及區域排水設施完工後淹水改善情形等相關說明及資料予都發局納入計畫書。
- 3、請將計畫區內住宅區及商業區開發率等資料納入計畫書供查考。
- 4、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(附表三、四)。

第七案：變更高雄市大樹都市計畫(第三次通盤檢討)案、變更高雄市大樹都市計畫細部計畫(土地使用分區管制要點)通盤檢討案

決議：除依下列意見修正外，餘照專案小組初步建議意見通過(詳附錄二)。

- 一、實質變更案編號二，及公展期間人民陳情案(編號10、11)：依專案小組初步建議意見及本次簡報修正方案內容(如附圖一)通過。
- 二、實質變更案編號三，及公展期間人民陳情案(編號4、5、12)：依專案小組初步建議意見及本次簡報修正方案內容(如附圖二)通過。
- 三、公開展覽期間公民或團體陳情意見編號14決議：考量陳情人未提出具體完整使用計畫，維持原計畫農業區。
- 四、土地使用分區管制要點部分文字修正如下：

- (一) 第二點：有關加油站專用區容許使用項目依加油站設置管理規則規定之加油站及其加油站附屬設施使用。
- (二) 第三點：本計畫規定之整體開發地區之住宅區、商業區，其建築基地申請建築時，應依下表規定留設停車空間。但基地情形特殊得由本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審決確定。
- (三) 第五點：計畫區臨四公尺計畫道路兩側建築基地應予以各退縮一公尺。

【附錄二】專案小組初步建議意見如下：

- 1、因本地區長期土地公告現值調整幅度不大及偏低之特殊性，導致市地重劃負擔比例過高，考量市地重劃開發之財務可行性，本計畫區都市計畫變更公共設施負擔比例一律依現行規定調降 5%，並請地政局提供本地區前次通盤檢討(民國 88 年)迄今歷次土地公告現值調整資料納入計畫書。
- 2、實質變更案、公開展覽期間公民或團體陳情意見及土地使用分區管制要點審決如後附綜理表市都委會決議欄(附表五、六、七)。

八、散會：下午 6 時。

附表一

「變更高雄市主要計畫（前鎮區）學校用地（文小 61）為商業區（配合環狀輕軌捷運建設）案」及「擬定高雄市前鎮及苓雅部分地區（原文小 61 用地）細部計畫案」公開展覽期間公民或團體陳情意見綜理表

編號	陳情人	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
1	高雄市政府交通局	1. 停車需供比以 96 年為基期，與現況差異大。 2. P. 6-4 衍生交通量建議將吸引端之交通量指派納入評估。 3. P. 6-5 將週邊道路(含正勤路及中華五路)交通量一併納入調查(含現況及未來評估)，較符合開發前後週邊道路系統服務水準檢視改善之目的。 4. P. 6-6 開發後未來成功二路(凱旋-正勤段)服務水準達 E 級，爰除道路交通標線標誌號誌等設施之設置外，應以更具體方式顯示本案未來開發如何鼓勵使用大眾運輸及抑制私人運具之使用(如:闢駛大眾運輸場站接駁車、增設公共自行車租賃站、提供使用公共運輸遊客之相關優惠、停車採差別費率並將機車納入收費等)。 5. 基地聯外出入口應避免設置於主要幹道上(如成功二路)，以減少對主要幹道車流之影響。 6. 建議未來本開發案通勤之人員應以使用大眾運輸為原則，並給予大眾運輸上交通費之補助，以降低停車需求。	同左。	酌予採納，理由如下： 1. 有關計畫區周邊之交通量、周邊停車需求之調查及將來都市計畫變更及土地開發後，如何鼓勵使用大眾運輸、抑制私人運具使用等，請捷運局調查後納入計畫書敘明。 2. 另有關基地聯外出入口設置，建議於都市設計基準增訂規定。	照市府研析意見通過。

附錄三、第46次高雄市都市計畫委員會會議紀錄

高雄市都市計畫委員會 104 年 5 月 29 日第 46 次會議紀錄

一、時間：民國104年5月29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：陳惠美

四、出席委員：

陳主任委員金德、劉副主任委員曜華、詹委員達穎、賴委員文泰、楊委員欽富、徐委員中強、張委員學聖(請假)、李委員彥頤(請假)、丁委員澈士、陳委員啟仁、白委員金安、陳委員世雷、劉委員富美、張委員志清(張乃文代)、張委員桂鳳、李委員怡德、楊委員明州(張恩成代)、黃委員進雄(陳冠福代)、陳委員勁甫(林弘慎代)、蔡委員長展(陳琳樺代)、曾委員文生(孫嘉良代)

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、胡怡鶯、黃嘉怡、陳秀凌

六、列席單位：

(一) 列席單位

衛生福利部中央健康保險署

李建漳、趙延楷

高屏業務組

高雄市政府地政局

唐瑤茹、劉文玲、張簡光展

高雄市政府捷運工程局

吳嘉昌、林焱基、邱雄裕、
陳宇新

高雄市政府財政局

吳宗明

高雄市政府交通局

黃信穎

高雄市政府經發局

孫嘉良、葉雅雲

高雄市彌陀區公所

康博雄

高雄市政府工務局

許乃元、溫日宏

華友聯市地重劃股份有限公司

陸紀康、許書勤、郭榮智

高雄市政府都市發展局

張文欽、唐一凡、陳智帆、
黃俊翰、陳淑媛、詹雯宜

(二) 高雄市議會：

曾麗燕議員服務處

吳瑞珍

七、審議案件：

第一案：變更高雄市主要計畫（前鎮區）學校用地（文小 61）為商業區（配合環狀輕軌捷運建設）案、擬定高雄市前鎮及苓雅部分地區（原文小 61 用地）細部計畫案

決 議：

一、本案除照下列意見修正外，餘照捷運局所提修正方案(全區變更為商業區)及補充資料通過。

(一)本案緊鄰輕軌捷運C6站，基於低碳城市應以人行及大眾運輸系統為主，本案都市設計基準之有關停車空間規定，標題修正為「鼓勵低碳運輸之停車空間設計原則」，停車空間比照鄰近多功能經貿園區特定區計畫修正為：「以總樓地板面積每100平方公尺設置一部停車空間為原則，惟提出交通衝擊分析及以大眾運輸系統為主之改善策略者，經都設會審議同意後，得排除前揭規定」。

(二)另都市設計基準有關基地停車出入口之規定，涉及後續都市設計及交通影響評估審議，予以刪除不另行規定。

二、公開展覽期間公民或團體建議意見如後附綜理表市都委會決議欄(附表一)。

第二案：變更鳳山主要計畫公用事業用地(公用一)為特定商業區案、擬定鳳山細部計畫公用事業用地(公用一)為特定商業區案

決 議：本案依專案小組建議意見(詳附錄一)及會議補充資料修正通過，惟申請人(華友聯市地重劃股份有限公司)應自都市

計畫發布實施日起一年內申請企業總部建造執照，兩年內興建完成並於取得使用執照後，一年內將集團旗下所有公司遷入企業總部，並請申請人依上述期限函送各階段完成證明文件予本府目的事業主管機關查核，申請人如未依限完成，則都市計畫變更恢復為原使用分區。

【附錄一】專案小組建議意見如下：

1. 本案係依都市計畫法第27條第1項第3款辦理變更，考量變更之正當性、合理性及兼顧公共利益，請規劃單位加強變更理由及有關經濟效益之論述，補充企業總部員工聘僱統計分析數據。
2. 請依所提會議資料再補充目的事業主管機關經發局核准個案變更之論述，並將承諾事項及開發期程納入計畫書附件。
3. 因變更位置面臨學校用地，為避免分區變更後的使用項目影響學校及周邊環境，土地使用管制要點之容許使用項目，除依公展草案內容不得作住宅使用外，並增列不得作酒家（吧）業、特種咖啡茶室業、一般浴室業、三溫暖業、舞廳（場）業、歌廳業、視聽歌唱業、錄影節目帶播映業、資訊休閒業、飲酒店業等項目，餘依「都市計畫法高雄市施行細則」商業區之土地使用管制規定辦理。
4. 本案變更基地係重劃區內未列為共同負擔之公共設施用地，為重劃區內土地所有權人，按其土地受益比例折價抵付應行負擔之工程費用、重劃費用及貸款利息之土地，並未計算用地負擔，故其變更負擔仍需依本市都市計畫變更負擔回饋比例規定辦理。惟因變更後土地所有權人所有土地扣除負擔比例面積後可建築之最小面積不敷使用，故同意依本市通案規定其變更負擔得以代金方式繳納。
5. 本案開發衍生之停車需求應於基地內解決，應補充基地交通衝擊評估。

第三案：擴大及變更高雄市彌陀都市計畫(第四次通盤檢討)暨都市計畫圖重製案、變更高雄市彌陀都市計畫細部計畫(土地使用分區管制)通盤檢討案

決議：本案除變更編號 20 與公民或團體建議案編號 3 因未於市都委會審議前取得土地所有權人全數同意文件，維持原計畫外，餘照專案小組建議意見(詳附錄二)通過。

【附錄二】專案小組建議意見如下：

1. 請民政局提供本計畫區內朝天宮寺廟登記所載地段、地號，供規劃單位研析並列入計畫書。
2. 補充其他相關資料：
 - (1)當地自然生態環境及人文景觀資源。
 - (2)水患發生歷史、規模及相關之區域排水整治計畫及工程、防災計畫。
 - (3)計畫書內引用之數據資料請更新至102年。
 - (4)計畫區內住宅區、商業區發展率。
 - (5)本計畫區鄰近都市計畫說明。
 - (6)主要幹道之道路服務水準。
3. 實質變更內容、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(附表二~五)。

第四案：變更高雄市都市計畫(高雄大學地區)細部計畫通盤檢討案

決議：本案照專案小組建議意見(詳附錄三)通過。

【附錄三】專案小組建議意見如下：

1. 有關本區1處國中用地及3處國小用地之檢討，依教育局推估本區學齡人口等資料，顯示近年人口穩定成長，國中小未來仍具有開發潛在之需求，預計112年設校，爰保留文中1、文小1、文小2用地。
2. 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(附表六~七)。

第五案：衛生福利部中央健康保險署高屏業務組中正路辦公大樓舊有建築(4F~14F 樓層)變更用途，減少(免)設置停車空間案

決 議：

- 一、本案依工務局提案內容通過，請健保署就交通局所提機車停車需求意見納入承諾執行，後續由工務局於核准變更使用執照前查核。
- 二、請健保署捐贈設置1組公共自行車租賃站，設置地點及相關事宜請本府環保局評估後執行。

八、臨時動議：無

九、散會：下午 4 時 40 分

附表一 「變更高雄市主要計畫（前鎮區）學校用地（文小61）為商業區（配合環狀輕軌捷運建設）案」及「擬定高雄市前鎮及苓雅部分地區（原文小61用地）細部計畫案」公開展覽期間公民或團體陳情意見綜理表

編號	陳情人	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
1	高雄市政府交通局	1. 停車需供比以 96 年為基期，與現況差異大。 2. P. 6-4 衍生交通量建議將吸引端之交通量指派納入評估。 3. P. 6-5 將週邊道路(含正勤路及中華五路)交通量一併納入調查(含現況及未來評估)，較符合開發前後週邊道路系統服務水準檢視改善之目的。 4. P. 6-6 開發後未來成功二路(凱旋-正勤段)服務水準達 E 級，爰除道路交通標線標誌號誌等設施之設置外，應以更具體方式顯示本案未來開發如何鼓勵使用大眾運輸及抑制私人運具之使用(如：闢駛大眾運輸場站接駁車、增設公共自行車租賃站、提供使用公共運輸遊客之相關優惠、停車採差別費率並將機車納入收費等)。 5. 基地聯外出入口應避免設置於主要幹道上(如成功二路)，以減少對主要幹道車流之影響。 6. 建議未來本開發案通勤之人員應以使用大眾運輸為原則，並給予大眾運輸上交通費之補助，以降低停車需求。	同左。	酌予採納，理由如下： 1. 有關計畫區周邊之交通量、周邊停車需求之調查及將來都市計畫變更及土地開發後，如何鼓勵使用大眾運輸、抑制私人運具使用等，請捷運局調查後納入計畫書敘明。 2. 另有關基地聯外出入口設置，建議於都市設計基準增訂規定。	有關基地停車出入口之設置，涉及後續都市設計及交通影響評估審議，故都市設計基準內不另行規定，餘照市府研析意見通過。