

變更高雄市主要計畫部分學校用地（文小26）
為交通用地（配合高雄環狀輕軌捷運建設）案

計畫書

高雄市政府
中華民國104年10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部分學校用地(文小26)為交通用地(配合高雄環狀輕軌捷運建設)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	
本案公開展覽起訖日期	自民國104年07月14日起至民國104年08月13日止 (刊登於104年07月25日~27日台灣新生報及自由時報)	
本案舉辦說明會日期	民國104年08月03日(本市鼓山區公所)	
人民團體對本案之反映意見	無	
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	市 級	104年8月28日高雄市都市計畫委員會第48次會議審議通過
	內 政 部	

目 錄

壹、緒論

一、計畫緣起	1-01
二、法令依據	1-01
三、計畫位置與範圍	1-02

貳、現行都市計畫及相關建設計畫

一、都市計畫變更歷程	2-01
二、現行都市計畫概述	2-02
三、相關建設計畫	2-03

參、發展現況分析

一、土地使用現況	3-01
二、周邊學校用地（文小）現況分析	3-02
三、交通運輸現況	3-05
四、土地權屬	3-08

肆、交通影響分析

一、計畫目標年道路服務水準推估	4-01
二、開發後衍生交通量估計參數	4-01
三、開發後衍生交通量指派	4-04
四、開發後周邊道路服務水準	4-05
五、停車供需檢討	4-05
六、交通改善策略	4-06

伍、變更內容

一、規劃構想	5-01
二、變更內容	5-02
三、變更後計畫內容	5-03

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

附錄一、簽准同意辦理個案變更文件

附錄二、「高雄環狀輕軌建設需用部分文小 26 用地相關配合事宜」研商會議紀錄

附錄三、環狀輕軌捷運設施所需用地、設備室及避車軌等空間範圍示意圖

附錄四、高雄市都市計畫委員會第 48 次會議記錄

圖 目 錄

圖 1-3-1	計畫範圍示意圖	1-02
圖 2-2-1	現行都市計畫示意圖	2-02
圖 3-1-1	本計畫周邊土地使用現況圖	3-01
圖 3-2-1	凹子底地區細部計畫學校用地分布示意圖	3-02
圖 3-3-1	交通運輸系統現況示意圖	3-07
圖 3-4-1	土地權屬示意圖	3-08
圖 4-3-1	基地衍生交通量來去向比例示意圖	4-04
圖 5-1-1	變更內容示意圖	5-01
圖 5-2-1	變更後都市計畫示意圖	5-02

表 目 錄

表 2-1-1	歷年都市計畫歷程一覽表	2-01
表 3-2-1	凹子底地區細部計畫內學校用地（文小用地）現況開闢情形綜整表 ..	3-03
表 3-2-2	近五年凹子底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 3-2-4	鼓山區近五年人口數分析表	3-05
表 3-3-1	計畫區周邊公車系統概況表	3-06
表 4-1-1	基年與民國 99、110 年尖峰小時交通量與服務水準表	4-01
表 4-2-1	購物商場衍生旅次人次估算表	4-02
表 4-2-2	購物商場衍生顧客尖峰小時進出人旅次數估算表	4-02
表 4-2-3	運具分配比例及乘載率列表	4-03
表 4-2-4	本計畫開發後衍生各類型車輛旅次統計表	4-03
表 4-2-5	本計畫各開發類別停車需求推估統計表	4-04
表 4-4-1	周邊重要路段飽和度與服務水準綜整表（假日尖峰）	4-05
表 5-3-1	擬定細部計畫公共設施用地面積一覽表	5-01
表 6-2-1	實施進度與經費彙整表	6-01

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，近年來積極完備都市大眾運輸系統，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，並連結凹子底副都心地區及內惟埤文化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。

高雄環狀輕軌捷運建設共分二階段施工，第一階段（C1站~C14站）預定於104年通車，第二階段（C15站~C36站）則配合 106 年高雄市區鐵路地下化完工時程，預定於 108 年全線完工通車。因環狀輕軌第二階段路權範圍需使用部分文小26用地，爰配合輕軌軌道、設備、轉乘設施等需求變更為交通用地。

另行政院於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。本案依據行政院101年11月核定之「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」，核定本計畫未來應提供9.05億元之開發效益，作為環狀輕軌捷運建設自償性經費，本計畫輕軌相關設施使用剩餘之土地則配合辦理開發利用，以達成財務效益。

文小26現況為一開放綠地，自84年劃設為學校用地至今尚未開闢使用，依103年3月27日協調會議決議該土地管理機關高雄市政府教育局表示同意配合市府政策，提供高雄環狀輕軌建設需用部分文小26用地辦理都市計畫變更作業及配合辦理地籍分割等事宜（詳附錄一）。

本計畫為輕軌捷運路權需用土地，因應高雄環狀輕軌捷運建設第二階段路線預定於106年動工，全線預定於 108 年完工通車，用地取得時程緊迫，爰於104年1月20日簽奉市府同意依都市計畫法第27條第1項第4款規定辦理都市計畫個案變更，亦依循主要計畫變更指導原則及容積管制等規定，依據都市計畫法第17條及第22條擬定細部計畫，以利後續環狀輕軌捷運工程之如期推展。

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

計畫位置位於高雄市鼓山區，位於高雄環狀輕軌捷運建設路線第二階段路線C22（聯合醫院站）及C23（龍德路站）間之部分學校用地（文小26），計畫面積0.72公頃。東側為龍勝路，西側臨裕誠路，南側面大順一路，詳如圖1-3-1所示。

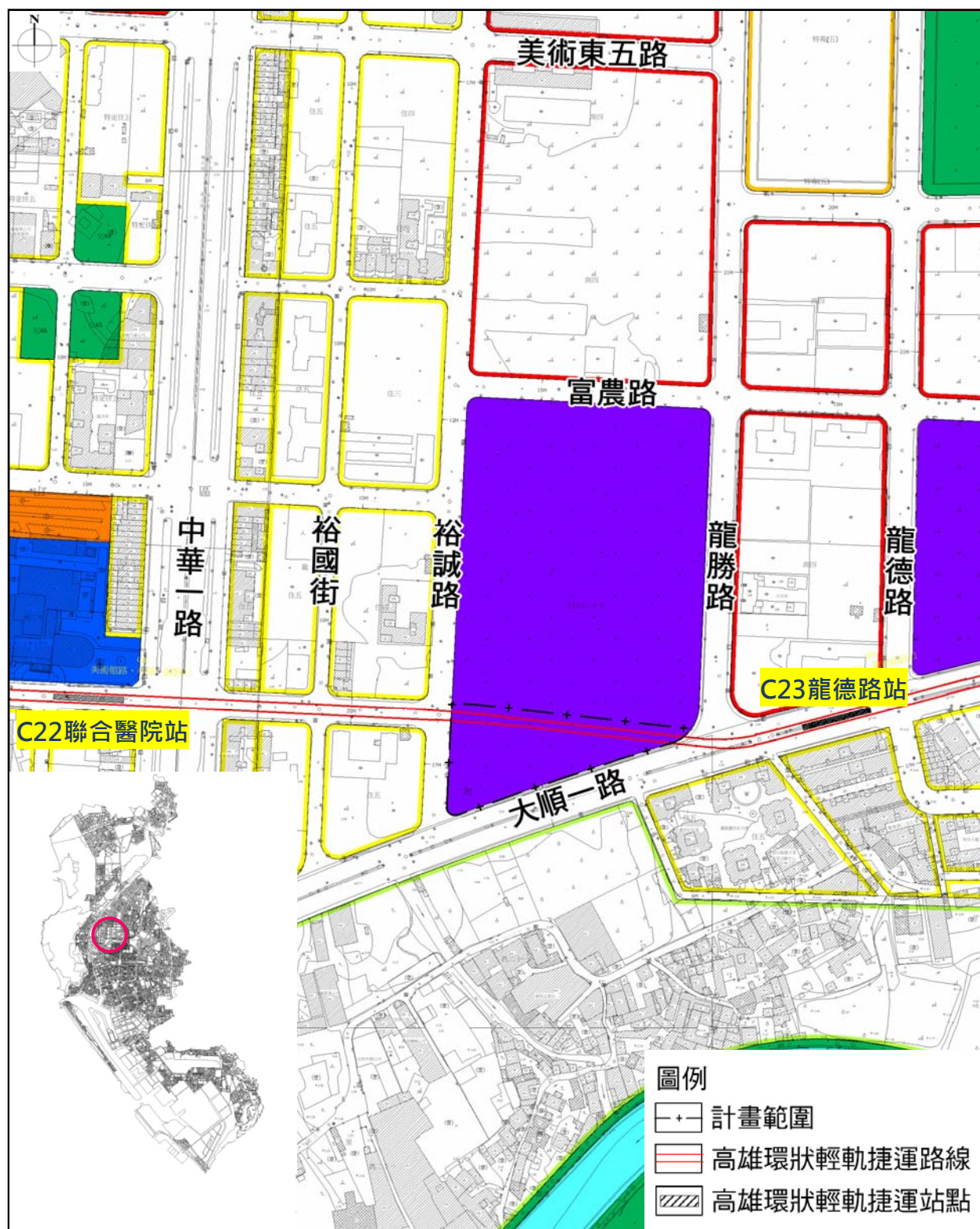


圖 1-3-1 計畫範圍示意圖

貳、現行都市計畫及相關建設計畫

一、都市計畫變更歷程

本計畫屬高雄市都市計畫（凹子底地區）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」，依內政部核定之農業區規劃變更原則，並為配合副都市中心規劃構想予以保留農業區，並編號為農16；於民國73年公告發布實施「擬定及變更高雄市凹子底地區細部計畫（通盤檢討）並配合變更主要計畫案」，仍予保留農16為農業區；於民國84年公告發布實施「變更高雄市凹子底都市計畫主要計畫部份農業區（農十六）為商業區、住宅區、特定專用區、公園用地、廣場用地、學校用地、停車場用地、變電所用地、道路用地及部份學校用地為特定專用區、道路用地、廣場用地案」，配合副都市中心規劃構想、捷運路網建設計畫及內惟埤文化園區特定區計畫，變更約4.49公頃之農業區為3.9公頃學校用地（文小）及0.59公頃廣場用地；於民國87年公告發布實施「擬定高雄市凹子底地區原農十六細部計畫並配合變更主要計畫案」，為管理維護之一致性，變更0.59公頃廣場用地為學校用地（文小），與北側3.9公頃之鄰近學校用地（文小）合併。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	配合副都市中心規劃構想，予以保留本計畫區為農業區，並編號為農16。
2	204	73.9.24	高市府工都字第026663號	擬定及變更高雄市凹子底地區細部計畫（通盤檢討）並配合變更主要計畫案	規劃原則為預留副都心用地，仍予保留農16為農業區。
3	348	84.10.23	高市府工都字第26277號	變更高雄市凹子底都市計畫主要計畫部份農業區（農十六）為商業區、住宅區、特定專用區、公園用地、廣場用地、學校用地、停車場用地、變電所用地、道路用地及部份學校用地為特定專用區、道路用地、廣場用地案	配合副都市中心規劃構想、捷運路網建設計畫及內惟埤文化園區特定區計畫，變更本計畫區約4.49公頃之農業區為3.9公頃學校用地（文小）及0.59公頃廣場用地。
4	376	87.2.23	高市府工都字第05439號	擬定高雄市凹子底地區原農十六細部計畫並配合變更主要計畫案	變更本計畫區0.59公頃廣場用地為學校用地（文小）。

二、現行都市計畫概述

本計畫屬高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫區範圍之部分學校用地（文小26），其面積約0.72公頃，北側及東側為第四種商業區，西側為第三種住宅區、第四種住宅區及第五種住宅區，南側則為第五種住宅區及農業區（農21），現行都市計畫土地使用詳如圖2-2-1所示。

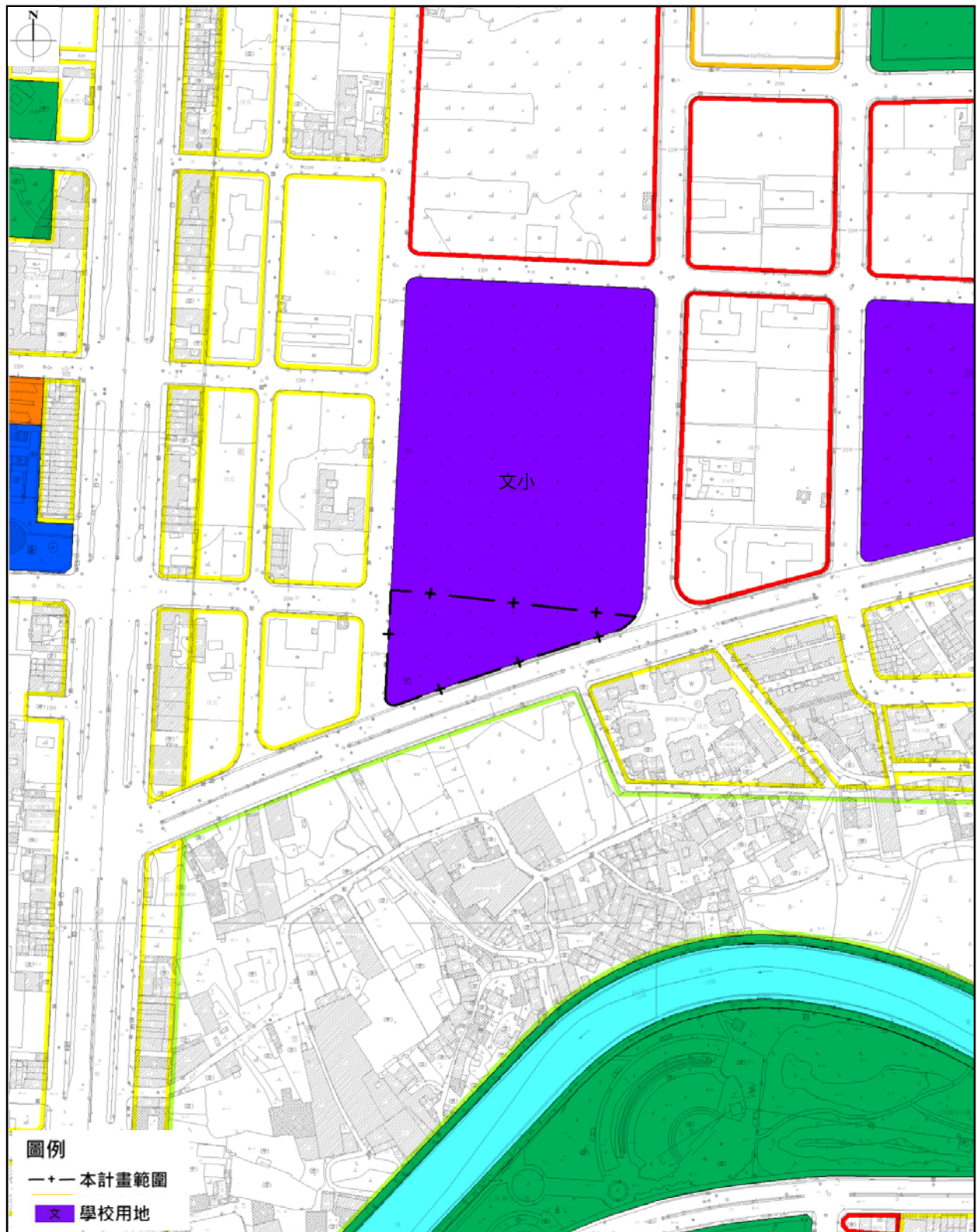


圖 2-2-1 現行都市計畫示意圖

三、相關建設計畫

高雄市近年積極推動亞洲新灣區建設等多項都市建設計畫及高雄都會區大眾捷運系統長期路網規劃、高雄都會區輕軌運輸系統高雄環狀輕軌捷運建設等多項交通建設計畫，並已逐步改變高雄市整體空間發展結構及土地利用型態。以下與本計畫之相關計畫進行整理說明。

(一) 交通建設計畫

1. 101 年運輸政策白皮書（交通部，101 年）

鑑於全球性氣候衝擊、區域性運輸市場變化與在地民眾生活型態轉變等影響因素之衝擊，交通部於民國 101 年提出新版「運輸政策白皮書」，擬定我國未來運輸發展主軸，以促進我國運輸能永續與平穩的發展。

(1) 綠運輸發展三大政策方向與8項發展策略

我國綠運輸發展包括「發展綠色運輸系統」、「加強運輸需求管理」及「提升運輸系統能源使用效率」等三大政策方向，各政策方向項下共包括「提升公共運輸運量」、「改善步行與自行車使用環境」、「落實大眾運輸導向發展（TOD）之策略規劃」、「合理反映私人運具外部成本」、「減少機動車輛運輸需求」、「提升運具能源使用效率」、「提升貨運能源使用效率」及「強化航空、水運、場站與工程節能減碳」等8項主要發展策略。

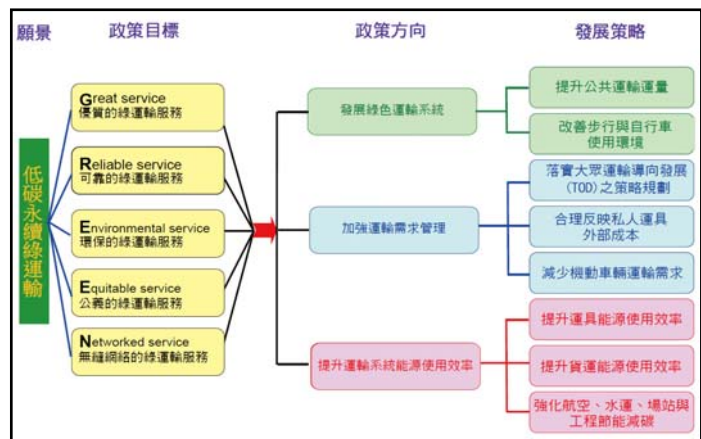


圖 2-3-1 綠運輸發展政策核心架構圖

(2) 與本計畫之關聯性

本計畫後續得依循低碳永續綠運輸發展，透過高雄環狀輕軌捷運之建立，構建高雄市整體運輸路網及無縫接軌運輸，促使提高整體運輸服務水準與運輸使用率，減少對都市空間及景觀品質的負面影響，並藉由新型輕軌系統，使高雄市轉型成功，塑造國際化及現代化的都市意象，一躍成為國際都會城市。

2. 高雄都會區大眾捷運系統長期路網規劃（高雄市政府捷運局，98 年）

長期路網規劃係建構於既有現有紅橘兩線下，考量都會區整體社經發展，配合高雄多功能經貿園區、南科高雄科學園區及屏東第二代加工出口區等重大

經建計畫之推動，透過運輸需求的預測，環境限制面、潛力面及環境敏感地分析後，規劃包含屏東及岡山、路竹等延伸線及都會核心區之輕軌捷運路線，如圖 2-3-2 所示。

(1) 紅橘線路網建設

紅線自沿海路至南岡山，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縣大寮中庄，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。



圖 2-3-2 高雄都會區大眾捷運系統整體發展路網示意圖

(2) 高雄環狀輕軌捷運規劃

為延續高雄捷運紅、橘兩線之基礎路網，建構與此南北與東西向十字相交路網之環狀大眾運輸路網，藉以強化大眾運輸系統整體路網及接駁運輸服務，規劃穿越亞洲新灣區之環狀輕軌捷運路線，以串連高雄多元化的港灣建築，打造兼具港都特色與交通便利的高雄新核心。

(3) 長期路網規劃路線

高雄捷運系統長期路網規劃路線，包括都會核心路網及延伸線兩大路線：

- A. 都會核心路網：高雄環狀輕軌捷運線、棕線、鳳山線、黃線及綠線。
- B. 延伸線：包含屏東延伸線、岡山路竹延伸線、燕巢線、林園東港延伸線、右昌延伸線、大寮延伸線及佛光山線。

(4) 與本計畫之關聯性

該計畫透過高雄環狀輕軌捷運等都會型軌道系統設施整合各種運具的規劃設計，擴大捷運紅、橘兩線之服務圈域，並以捷運車站周邊實施增額容積機制，吸引民間參與周邊土地開發計畫，建構大眾運輸系統永續經營策略。

因此，本計畫應朝配合高雄市整體空間發展趨勢，研擬高雄環狀輕軌捷運車站周邊土地活化利用之構想，提高各車站周邊土地使用之多樣性及使用強度，挹注高雄環狀輕軌捷運系統建設經費，並促進高雄市中心之空間集約發展。

3. 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（高雄市政府，101年）

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，之後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」。

(1) 路線規劃

高雄環狀輕軌捷運建設路線起於凱旋三路與一心路口北側之原台鐵前鎮調車廠，沿凱旋四路旁之台鐵臨港線路廊往西南佈設，至凱旋路底後右轉成功二路續往北行，於成功路與新光路口向西北行，沿三多五路及海邊路佈設，至光榮碼頭轉入現有自行車道路廊，跨越愛河至真愛碼頭後進入駁二特區，至七賢三路口轉經蓬萊路、臨海新路後，至捷運橘線西子灣站，為第一階段通車路段。第二階段先沿臨港線自行車道路廊往東北行，續沿台鐵地下化廊道北行，再右轉美術館路，向東行經市立聯合醫院後於農十六街接大順路，續沿大順一路至大順三路往東南方向佈設，後經中正路口西南隅之凱旋公園銜接凱旋二路旁之台鐵臨港線路廊，並利用停駛後的鐵路路權佈設輕軌設施接回起點，形成一跨越縱貫鐵路服務南、北高雄之環狀路網，路線總長約22.1公里（詳圖2-2-17所示）。

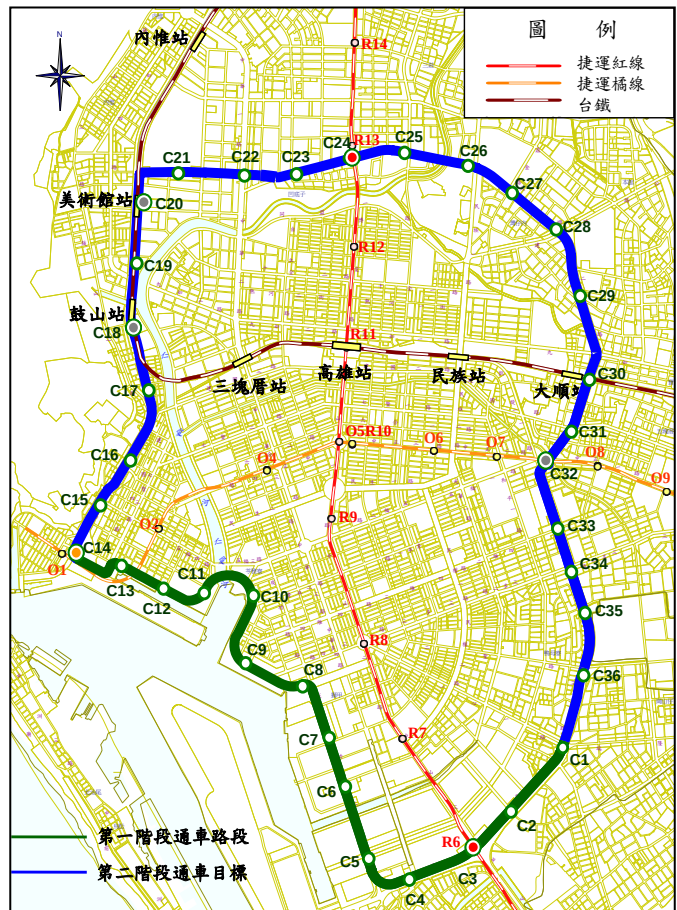


圖 2-3-3 高雄環狀輕軌捷運路線示意圖

路，續沿大順一路至大順三路往東南方向佈設，後經中正路口西南隅之凱旋公園銜接凱旋二路旁之台鐵臨港線路廊，並利用停駛後的鐵路路權佈設輕軌設施接回起點，形成一跨越縱貫鐵路服務南、北高雄之環狀路網，路線總長約22.1公里（詳圖2-2-17所示）。

(2) 跨域加值效益

行政院101年核定環狀輕軌修正計畫，總經費165.37億元，納入車站周邊土地開發淨效益、租稅增額收益（TIF）及車站周邊增額容積收益（TOD）三大類跨域加值效益，以挹注高雄環狀輕軌捷運系統建設經費。其中跨域加值效益總計53.57億元，不計入中央與地方分配金額，全額由地方政府負擔。

(3) 與本計畫之關聯性

本基地於修正計畫列為車站周邊土地開發效益基地之一，應創造9.05億元挹注輕軌建設經費。本案配合修正計畫之規劃，主要係供輕軌需用路權使用及相關設施，未來如有剩餘空間，則作為開發土地，以妥善運用土地資源，增加環狀輕軌捷運建設之自償性經費來源。

(二) 都市建設計畫

1. 臺灣電影文化中心南館促參可行性評估案（高雄市政府，102 年）

(1) 計畫內容

高雄市政府為配合中央政策，於高雄市立美術館園區內北側公園用地及東南側停車場用地興建一處約6.4萬平方公尺之臺灣電影文化中心南館。透過BOT方式引進民間資金及營運模式，結合南側停車場用地作為附屬設施及附屬事業空間，以臺灣電影文化中心為主題，提升美術館園區文創機能，再創高雄藝術文化新亮點。



圖 2-3-4 臺灣電影文化中心南館配置示意圖

(2) 與本計畫之關連性

該計畫位於高雄環狀輕軌捷運建設北側，區位鄰近高雄環狀輕軌捷運車站C21及C22兩車站，該計畫實開發後，將可帶動北高雄地區及高雄市立美術館周邊之開發效益。

2. 義聯集團-再加碼高雄投資計劃（義聯集團，101 年）

（1）計畫內容

義聯集團於高雄市大順路、新順路及龍德新路口，投資219億元興建樓高32層的複合型大樓，包括800房以上的飯店、容納400人的國際宴會廳、容納200桌的宴會大廳等設施空間，並規劃超過1,700席之停車空間。第一期建物取名為義大亞洲廣場，已於民國103年2月正式動工，預計民國106年可完工。第二期大樓細部規劃仍未定案，預計興建43層大樓，低樓層可能設可容納2,500個座位的電影院，8樓以上規劃為酒店式公寓。



圖 2-3-5 義聯再加碼高雄投資計劃示意圖

（2）與本計畫之關連性

該計畫鄰近捷運凹子底站、愛河之心、公園綠地及環狀輕軌捷運建設，興建完成後預計將成為大高雄新地標，帶動附近商圈發展，成為活絡城市經濟力的契機。本計畫亦位於大順一路沿線，應可參酌該計畫成效，於輕軌路權需用空間及相關設施以外之剩餘空間，作為開發土地，妥善運用土地資源，活化基地效能，以利挹注高雄環狀輕軌捷運建設自償性經費。

3. 高雄市鼓山區龍華國小舊校地開發計畫（高雄市政府財政局，103 年）

（1）計畫內容

本案本市鼓山區龍南段1地號等12筆土地坐落鼓山區博愛一路與大順一路交叉口西北側之街廓，基地位處捷運紅線凹子底捷運站旁，且為本府捷運局現執行中之環狀輕軌建設路線C24車站與高雄捷運紅線R13凹子底站交會站，鄰近社區、學校、商圈，交通便利，生活機能佳。

利用基地交通區位之便捷，藉由捷運紅線與環狀輕軌預定線匯集優勢，活絡都市產業與繁榮經濟。以TOD理念將本基地打造為捷運商圈核心，並延伸提供舒適之聚集、休憩服務動線與空間，向北串聯生態園區、巨蛋商圈、向東串聯大順商圈等各個空間節點，活化都市空間進而發展成區域型商業中心，帶動大高雄市整體商業發展，提升城市競爭力。本案土地未來將朝商用不動產方向開發，發展以購物商場、國際觀光旅館及商務中心三大主軸為核心的綜合性開發計畫。

（2）與本計畫之關連性

本計畫與龍華國小舊址開發案同位於大順一路沿線，預計開發後除強化附近商圈機能，亦帶動整體捷運路網、輕軌建設運量，提高大眾運輸服務機能，亦可於輕軌路權需用空間及相關設施以外之剩餘空間，引入民間投資、活化基地效能，以利挹注高雄環狀輕軌捷運建設自償性經費。

參、發展現況分析

一、土地使用現況

本計畫位於高雄市鼓山區，計畫範圍內目前為簡易綠美化空地使用，範圍內東側鄰大順一路及龍勝路側有部分為兒童遊樂場設施，將配合輕軌建設工程施工作，未來經相關單位協商可遷移至北側文小26空地；計畫範圍外東側為商業區，目前多為一樓作為商業使用之住宅大樓；北側為商業區，部分已興建一樓作為商業使用之住宅大樓，且亦有建案工程正在興建中，而部分開放綠地現作為公園或棒壘球場使用；南側為農業區（農21）及住宅區，其中農業區一部分現作栽種蔬菜之耕地，部分為閒置使用，南側之住宅區則已興建一樓作為商業使用之住宅大樓。

計畫區鄰近內惟埤文化園區、美術館、凹子底森林公園、高雄巨蛋、愛河之心、捷運紅線凹子底站（R13）及興建中之高雄環狀輕軌捷運建設C22（聯合醫院站）、C23（龍德路站）站等，周邊生活機能便利，文化、休閒及商業活動活絡，為一高品質之住宅社區，未來輕軌捷運建設將提升附近商業機能及運輸機能，達TOD導向發展之鄰里社區。計畫區周邊土地使用現況詳圖3-1-1所示。



圖 3-1-1 本計畫周邊土地使用現況圖

二、周邊學校用地 (文小) 現況分析

本計畫屬原高雄市都市計畫區 (凹子底地區) 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) 文小用地現況

凹子底地區細部計畫內劃設21處學校用地 (詳圖3-2-1所示)，其中文小用地有12處，分別為龍華國小舊校區 (文小6)、新上國小 (文小15)、勝利國小東側校區 (文小17)、新莊國小 (文小18)、新民國小 (文小19)、新光國小 (文小20)、文府國小 (文小22)、文小24、福山國小 (文小25)、文小26、龍華國小新校區 (文中、文小用地) 及河堤國小 (文小)，總面積約40.19公頃。目前僅餘文小24及本計畫所屬之文小26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。

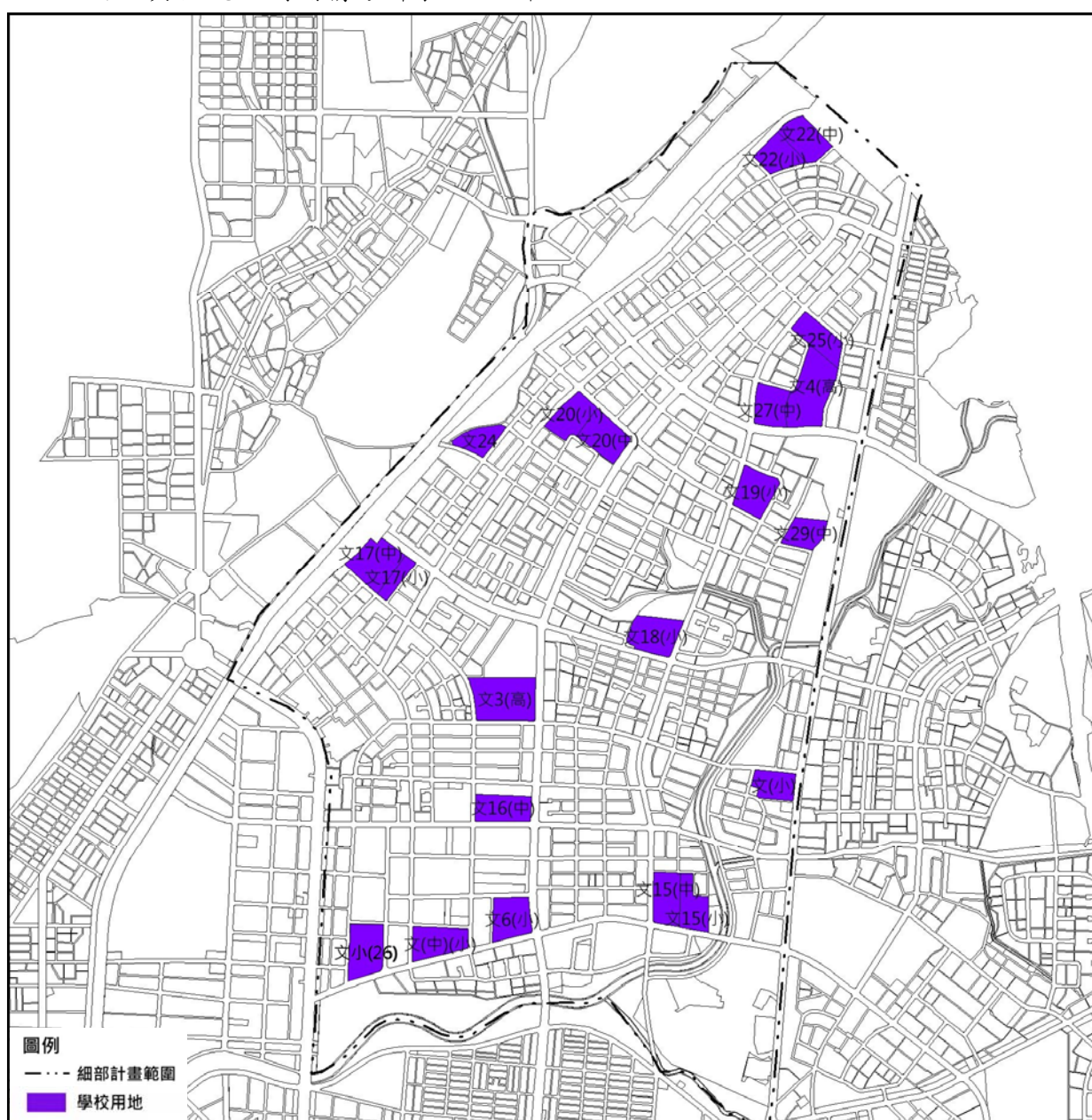


圖 3-2-1 凹子底地區細部計畫學校用地分布示意圖

表 3-2-1 凹子底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				公有	私有
學校用地	文小6	龍華國小舊校區	3.86	3.86	3.86	—
	文小15	新上國小	3.22	3.22	3.22	—
	文小17	勝利國小東側校區	1.56	1.56	1.56	—
	文小18	新莊國小	4.28	4.28	4.28	—
	文小19	新民國小	3.88	3.88	3.88	—
	文小20	新光國小	3.43	3.43	3.43	—
	文小22	文府國小	2.98	2.98	2.98	—
	文小24	都市森林浴場	2.47	0.00	2.47	—
	文小25	福山國小	3.23	3.23	3.23	—
	文小26	簡易綠美化空地	4.49	0.00	4.49	—
	文中、文小用地	龍華國小新校區	3.95	3.95	3.95	—
	文小	河堤國小	2.84	2.84	2.84	—
	小計	—	40.19	33.23	40.19	—

資料來源：變更高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫（第四次通盤檢討）案

近年隨著人口結構變遷，生育率持續下降，依據教育部統計處教育統計資料顯示，本計畫區內國民小學人數除龍華國小外，其餘國小學生人數均呈現逐年減少之趨勢，其中以新莊國小最為嚴重，其成長率為-7.09%（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 近五年凹子底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（人）					
	98學年	99學年	100學年	101學年	102學年	成長率
龍華國小（文中文小）	2,682	2,942	3,001	2,925	2,869	1.70%
新上國小（文小15）	2,064	2,028	1,968	1,934	1,899	-2.06%
勝利國小（文小17）	1,646	1,596	1,573	1,552	1,559	-1.35%
新莊國小（文小18）	2,824	2,692	2,541	2,336	2,104	-7.09%
新民國小（文小19）	2,170	2,075	1,968	1,808	1,666	-6.39%
新光國小（文小20）	1,793	1,771	1,767	1,738	1,698	-1.35%
文府國小（文小22）	2,080	2,021	1,971	1,874	1,830	-3.15%
福山國小（文小25）	2,675	2,622	2,535	2,409	2,304	-3.66%

註：河堤國小（文小）預計103年度開始招生，故暫無統計資料。

資料來源：教育部統計處各級學校基本資料。

（二）文小用地需求分析

依據「變更高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫（第四次通盤檢討）案」之人口檢討分析，目標年110年之計畫人口數為213,000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：

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

(2) 檢討原則

- A. 有增設學校用地之必要時，應優先利用適當之公有土地，並訂定建設進度與經費來源。
- B. 已設立之學校足敷需求者，應將其餘尚無設立需求之學校用地檢討變更，並儘量彌補其他公共設施用地之不足。
- C. 已設立之學校用地有剩餘或閒置空間者，應考量多目標使用。

(3) 國民中小學校用地得合併規劃為中小學用地。

2. 依教育部訂定「國民中小學設備基準」規定

經查教育部已依國民教育法第 8 條之 1 規定訂定國民中小學設備基準（91 年 6 月 10 日台國字第 091076418 號函發布），其中對於國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。

凹子底地區細部計畫內共劃設 12 處文小用地，現行計畫面積為 40.19 公頃。依據人口年齡結構資料，該細部計畫區內國小學齡人口數（20,132 人）約佔總人口數（192,936 人）之 10.43%。

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 26.66 公頃（計畫目標年之國小學齡人口數為 213,000 人 $\times$ 10.43%=22,216 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 12m²，22,216 人 $\times$ 12m²=266,592m²，約為 26.66 公頃），該細部計畫區內文小用地面積已超過 13.53 公頃。

3. 教育局針對鼓山區文中小保留地設校規劃方案

- (1) 102年4月26日研商教育局公共設施保留地未來規劃使用方案第七次檢討會議決議鼓山區文中小26用地保留。
- (2) 本處用地土地座落鼓山區龍中段119地號，位於大順一路、裕誠路、富農路、龍勝路之間，面積4.48公頃，現況為簡易棒球場及綠化植草。
- (3) 鼓山區最近5年人口數：

表 3-2-4 鼓山區近 5 年人口數分析表

年期	99年	100年	101年	102年	103年
人口數	154,548人	154,772人	155,779人	156,115人	156,171人
較前年度 增減情形	—	+224人	+1,007人	+336人	+56人

資料來源：高雄市政府民政局人口統計。

- (4) 鄰近國中最近3年學生人數：

表 3-2-5 文小 26 鄰近國中近 3 年學生人數分析表

學校名稱	學生人數			校地面積 (公頃)
	101學年度	102學年度	103學年度	
明華國中	923	928	918	1.98
七賢國中	1993	1906	1907	3.2639

- (5) 本處用地與鄰近國中、國小距離：

表 3-2-6 文小 26 鄰近國中、國小距離一覽表

鄰近學校	明華國中	七賢國中	龍華國小
距離	1,600公尺	1,000公尺	700公尺

- (6) 文小26用地周邊大樓林立，人口密集，人口成長率呈現正成長，未來仍有就學之需求，且鄰近已開闢2處國中及1處國小，皆為總量管制或自行管制學校，故應保留文中小26用地，以因應未來需求。
- (7) 依教育部91年6月編印「國民中小學設備基準」規定，都市計畫區內國民中學每校面積不得少於2.5公頃（即25,000平方公尺），本處學校面積4.48公頃，因配合捷運局辦理。

(三) 小結

綜上分析，凹子底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數未來所需，實有減量之空間。依102年4月26日研商教育局公共設施保留地未來規劃使用方案第7次檢討會議決議，鼓山區文小26用地應予以保留，又103年3月27日協調會議決議該土地管理機關高雄市政府教育局表示同意配合市府政策，提供高雄環狀輕軌建設需用部分文小26用地辦理都市計畫變更作業及配合辦理地籍分割等事宜。本計畫後續將配合高雄環狀輕軌捷運建設所需用地，變更學校用地為交通用地。

三、交通運輸現況

(一) 道路系統

1. 聯外道路

計畫區之聯外道路，東西向有大順一路（路寬30公尺）及明誠三路（路寬28公尺），往西可通中華一路及內惟埤文化園區，往東可通往三民區，並可連接博愛二路、民族一路等高雄市主要幹道；而南北向則有中華一路（路寬60公尺）、博愛二路（路寬40公尺）及裕誠路（路寬20公尺），往南則可連接高雄火車站及三民區、前金區、新興區等市中心地區，往北可通往高鐵左營站、高雄巨蛋體育場及左營地區。

2. 主要道路

本計畫之主要道路，東西向有富農路（路寬15公尺），向西通往裕誠路（路寬15公尺），往東與南屏路（路寬20公尺）相接，及美術館路（路寬20公尺），向東可往聯合醫院及高雄市立美術館；南北向則有龍勝路（路寬20公尺），向北抵明誠三路，往南銜接大順一路。

(二) 大眾運輸系統

1. 捷運系統

(1) 高雄環狀輕軌捷運（興建中）

依據101年核定「高雄環狀輕軌捷運建設修正計畫」之環狀輕軌路線，本計畫位於第二階段之規劃路線，未來將於計畫區西側美術館路及聯合醫院口設置C22車站（聯合醫院站），於計畫區東側之大順一路及龍德路口設置C23車站（龍德路站），預計全線將於民國108年開通，將為計畫區周邊主要之大眾運輸設施。

(2) 捷運紅橘線系統

鄰近計畫區之高雄大眾捷運系統紅線，為R13凹子底站，位於博愛二路近大順一路處。

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6路，包含2線幹線公車路線（環狀168東、環狀168西）、2線一般公車路線（0南、0北）及2線捷運接駁公車路線（紅32、紅35），公車班距為10~50分鐘；距離本計畫周邊200公尺範圍內則共有19線公車路線。相關本計畫區公車系統詳如表3-3-1及圖3-3-1所示。

表 3-3-1 計畫區周邊公車系統概況表

項次	路線		班距 (分鐘)	營運業者
1	幹線公車	高鐵左營站←90民族幹線→捷運三多商圈站	10~20	南臺灣客運
2		高鐵左營站←92自由幹線→高雄火車站	15~30	漢程客運
3		金獅湖站←環狀168東、西→金獅湖站	10~20	漢程客運
4		金獅湖站←環狀168西→金獅湖站	10~20	漢程客運
5		加昌站←205中華幹線→夢時代	15~30	港都客運
6		忠誠路口←紅30建工幹線→高雄火車站	10~25	南臺灣客運
7		中華藝校←紅33明誠幹線→鳳山商工	15~30	南臺灣客運
8	次幹線公車	先勝路口←紅36→文藻外語學院	12~25	南臺灣客運
9	一般公車	金獅湖站←0南→金獅湖站	20~50	漢程客運
10		金獅湖站←0北→金獅湖站	20~50	漢程客運
11		高鐵左營站←3→凹子底公園	20~40	南臺灣客運
12		建軍站←73→左營區公所	8班/日	東南客運
13		加昌站←301→高雄火車站	20~30	南臺灣客運
14		高雄火車站←8015→岡山站	6班/日	高雄客運
15		高雄火車站←8017→岡山站	5班/日	高雄客運
16		高雄火車站←8043→茄萣站	5班/日	高雄客運
17		高雄火車站←8045→岡山站	1班/日	高雄客運
18	捷運接駁公車	捷運凹子底站←紅32→大榮高中	15~30	南臺灣客運
19		捷運凹子底站←紅35→金獅湖站	15~30	漢程客運

註：調查時間為民國103年。

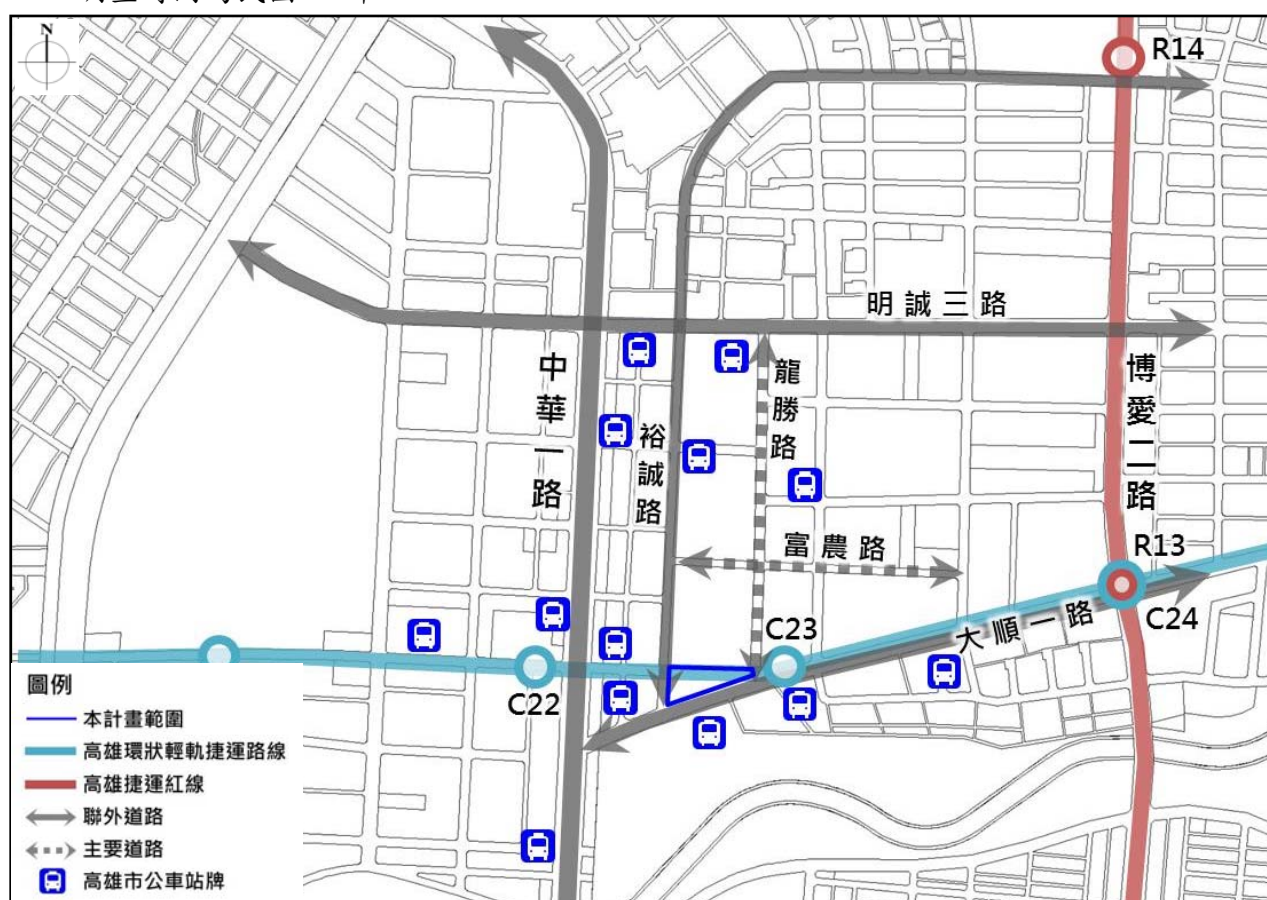


圖 3-3-1 交通運輸系統現況示意圖

四、土地權屬

本計畫位於高雄市鼓山區龍中段119地號部分土地，面積約0.72公頃，土地權屬單純，屬高雄市所有，管理機關為高雄市政府教育局，詳如圖3-4-1所示。

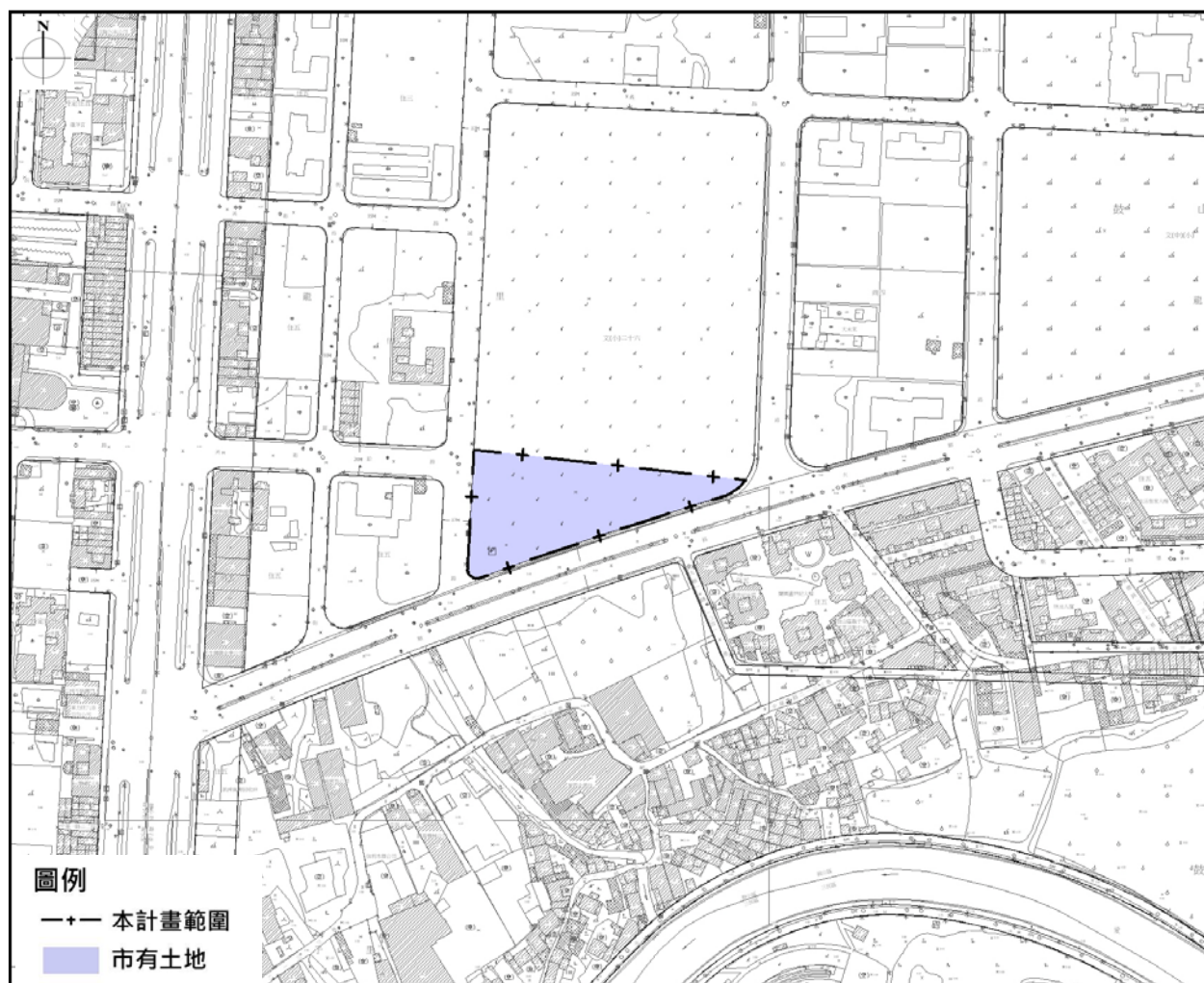


圖 3-4-1 土地權屬示意圖

肆、交通影響分析

本案係以供輕軌建設設施及必要設施之使用，未來如有剩餘土地可供開發利用，故本計畫仍進行交通影響分析評估，並以交通衝擊影響較大之購物商場為土地開發方案試算，其開發量體預計包括具零售及餐飲服務之購物商場，推算基地開發的衍生交通量，依此進行基地內交通運輸系統規劃，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、計畫目標年道路服務水準推估

依據「高雄環狀輕軌建設修正計畫」推估本計畫鄰近路段美術館路（中華路至裕誠路段）及大順一路（龍勝路至博愛路段）之資料顯示，與目標年民國110年有無輕軌建設之比較，顯示本計畫該二路段在興闢輕軌捷運建設後確實減少了交通量，惟因部分輕軌需用路權位於平面道路上，以致道路容量部分縮減，故飽和度（V/C）並無顯著減少，服務水準介於A至B級，尚屬順暢良好之交通情形，詳表4-1-1所示。

表 4-1-1 基年與民國 99、110 年尖峰小時交通量與服務水準表

道路	起迄路段	方向	民國99年			民國110年（目標年）					
						無輕軌			有輕軌		
			PCU	V/C	服務水準	PCU	V/C	服務水準	PCU	V/C	服務水準
美術館路	中華路 — 裕誠路	往西	208	0.17	A	412	0.34	A	356	0.33	A
		往東	248	0.21	A	347	0.29	A	307	0.28	A
大順一路	龍勝路 — 博愛路	往西	1,073	0.45	A	1,077	0.45	A	976	0.49	A
		往東	1,121	0.47	A	1,192	0.50	A	1,056	0.53	B

資料來源：高雄環狀輕軌建設修正計畫。

二、開發後衍生交通量估計參數

（一）衍生人旅次估計

本計畫係利用輕軌需用路權及其主要設施外，位於計畫區西南側臨大順一路及裕誠路側之空間導入民間投資開發，藉以將其開發效益挹注輕軌捷運建設，因此必須針對「購物商場」類型進行分析。以下參考鄰近之「義大亞洲廣場商業大樓新建工程」環境影響說明書及「大型購物中心之旅次發生與停車需求之研究」內有關購物商場之開發相關參數進行衍生旅次推估。

1. 購物商場顧客

本計畫對於購物商場之旅次發生率係採用交通部運輸研究所出版「大型購物中心之旅次發生與停車需求之研究」之中南部地區調查資料，基地面積約0.72公頃，最大允建總樓地板面積約為28,800平方公尺（8,712坪）的購物商

場空間，依據表 4-2-1 之參數，可得出未來購物商場空間平常日可吸引 13,391 人旅次，於例假日時則可吸引 22,559 人旅次。

本計畫購物商場顧客各時段之進出比例參考「義大亞洲廣場商業大樓新建工程」環境影響說明書之資料，平常日晨峰時段因購物商場尚未開始營業，因此並無購物商場顧客進出，另依據平日及例假日全日旅次發生率及全日各時段進出比例，可得平常日尖峰小時（16:00~16:59）進入 696 人、離開 718 人，例假日尖峰小時（15:00~15:59）進入為 1,205 人、離開 1,178 人，購物商場顧客之各時段進出人數如表 4-2-2 所示。

表 4-2-1 購物商場衍生旅次人次估算表

項目		全日人次/每百坪樓地板面積	本計畫購物商場衍生人旅次
平常日	進入	77.88	6,785
	離開	75.83	6,606
	總計	153.72	13,391
例假日	進入	130.31	11,353
	離開	128.63	11,206
	總計	258.94	22,559

資料來源：交通部運輸研究所，大型購物中心之旅次發生與停車需求之研究，94年4月。

表 4-2-2 購物商場衍生顧客尖峰小時進出人旅次數估算表

旅次類別	平常日				例假日			
時段	進入比例	進入人數	離開比例	離開人數	進入比例	進入人數	離開比例	離開人數
10:00-10:59	2.26%	153	0.08%	5	2.68%	304	0.74%	83
11:00-11:59	6.59%	447	2.76%	182	5.98%	679	3.04%	341
12:00-12:59	9.48%	643	6.03%	398	8.17%	928	5.19%	582
13:00-13:59	9.78%	664	8.43%	557	9.88%	1,122	7.45%	835
14:00-14:59	11.22%	761	9.49%	627	10.93%	1,241	9.00%	1,009
15:00-15:59	10.74%	729	10.07%	665	10.61%	1,205	10.51%	1,178
16:00-16:59	10.26%	696	10.87%	718	9.48%	1,076	9.94%	1,114
17:00-17:59	8.85%	600	10.91%	721	8.37%	950	10.24%	1,147
18:00-18:59	7.85%	533	8.95%	591	7.31%	830	8.77%	983
19:00-19:59	8.17%	554	7.01%	463	9.32%	1,058	8.39%	940
20:00-20:59	7.59%	515	9.29%	614	9.58%	1,088	9.30%	1,042
21:00-21:59	6.77%	459	11.08%	732	6.46%	733	10.83%	1,214
22:00-22:59	0.44%	30	5.03%	332	1.23%	140	6.60%	740
總計	100.00%	6,785	100.00%	6,606	100.00%	11,353	100.00%	11,206

單位：人旅次

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. 購物商場員工

有關購物商場進駐員工數之評估，參考「大型購物中心之旅次發生與停車需求之研究」內高雄市新光三越三多店之案例，其員工配置約為 33.67 坪/人，依據本計畫購物商場之可開發總樓地板面積進行推估，可預估未來購物商場人數約為 259 人。由於購物商場營業時間因素，其員工衍生人旅次之平常日晨峰時段為 9~11 時，昏峰時段為 22~23 時，例假日之尖峰時段亦為 23~0 時，因此購物商場員工進出時段為非尖峰時段，故於尖峰時段不考慮員工之通勤旅次。

(二) 衍生車旅次估計

本計畫未來預計開發購物商場類型之項目，相關運具分配參數係參考鄰近開發案「義大亞洲廣場商業大樓新建工程」環境影響說明書之運具分配比例參數，詳如表4-2-3所示。

本計畫之衍生人旅次，透過各開發類別之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4-2-4所示，平日晨峰衍生88PCU，平日昏峰衍生337PCU，假日尖峰衍生289PCU。

表 4-2-3 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	自行車及步行	合計
購物商場顧客	比例	36.3%	34.4%	1.9%	0.0%	5.0%	16.6%	5.8%	100.0%
	承載率	1.92	1.56	1.00	—	21.00	—	1.00	—
購物商場員工	比例	15.0%	45.0%	0.0%	0.0%	5.0%	35.0%	0.0%	100.0%
	承載率	1.00	1.00	—	—	21.00	—	—	—

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 4-2-4 本計畫開發後衍生各類型車輛旅次統計表

運具類別	衍生車輛旅次量					
	平日晨峰		平日昏峰		假日尖峰	
	進入	離開	進入	離開	進入	離開
汽車（輛）	0	0	113	136	228	223
機車（輛）	0	0	132	159	266	260
計程車（輛）	0	0	11	14	23	22
遊覽車（輛）	0	0	0	0	0	0
接駁車（輛）	0	0	1	2	3	3
自行車（輛）	0	0	0	0	0	0
總計（PCU/時）	0	0	163	201	336	328

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。

(三) 停車需求推估

本計畫購物商場開發後停車需求推估如表4-2-5所示，汽車停車需求為267席，機車停車需求為383席。

表 4-2-5 本計畫各開發類別停車需求推估統計表

類別		停車需求計算	需求 (席)
購物商場顧客	汽車	假日尖峰進入人數(1,205人) $\times$ 汽車分配率(36.3%) $\div$ 乘載率(1.92)=228席	228
	機車	假日尖峰進入人數(1,205人) $\times$ 機車分配率(34.4%) $\div$ 乘載率(1.56)=5席	266
購物商場員工	汽車	員工數(259人) $\times$ 汽車分配率(15.0%) $\div$ 乘載率(1.0)=39席	39
	機車	員工數(259人) $\times$ 機車分配率(45.0%) $\div$ 乘載率(1.0)=117席	117
合計	汽車	—	267
	機車	—	383

三、開發後衍生交通量指派

基地周邊主要道路為裕誠路及大順一路，各來去向之交通量分派比例設定如圖4-3-1所示。

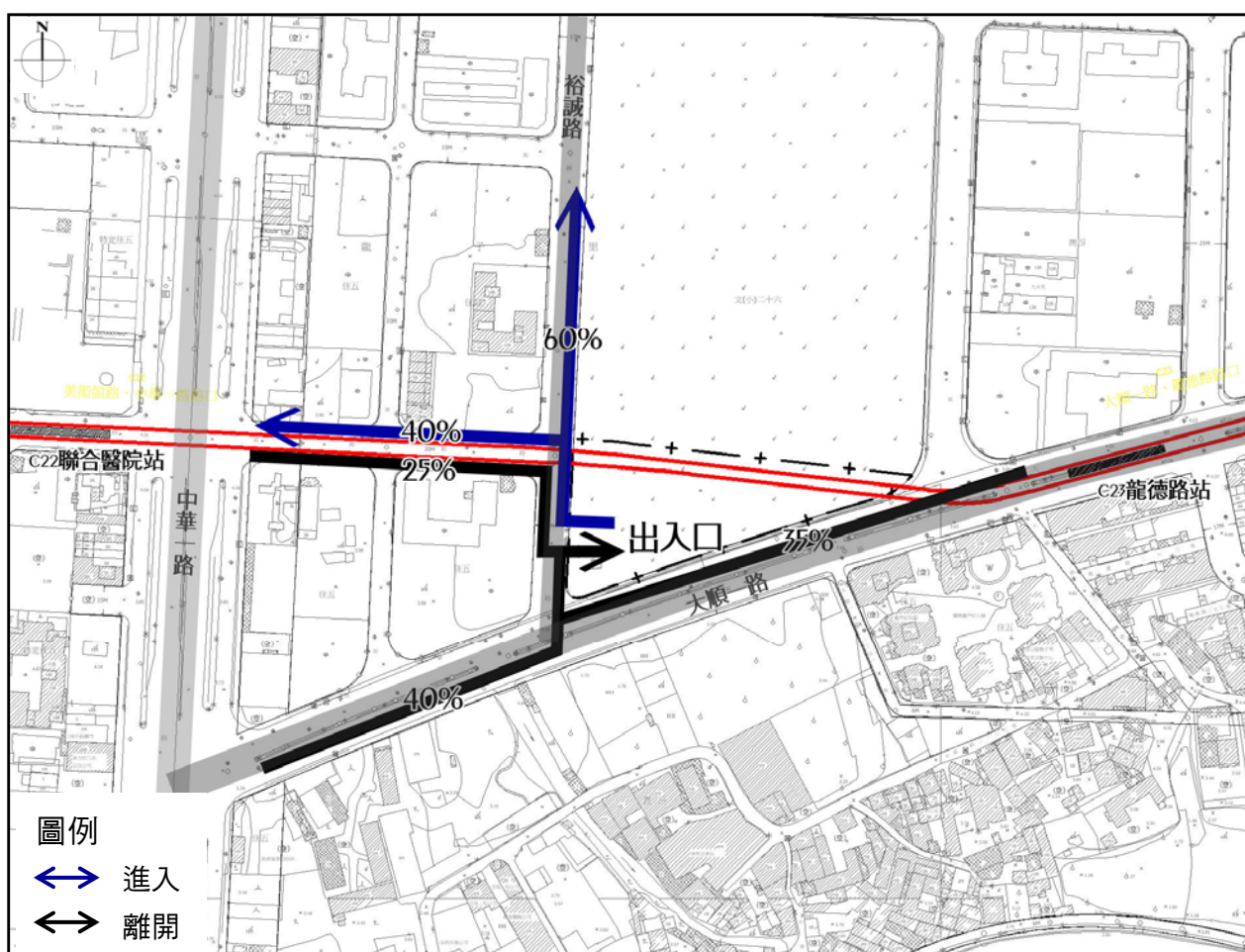


圖 4-3-1 基地衍生交通量來去向比例示意圖

四、開發後周邊道路服務水準

本計畫開發後於尖峰時段之交通流量影響如表4-4-1所示，計畫範圍周邊重要道路美術館路及大順一路，建議本基地出入口設置於裕誠路上，且於尖峰時段控制不得由大順一路方向離開基地，以減緩大順一路之車流量。經分析，本計畫開發後的假日尖峰時段，美術館路東、西向路段服務水準皆可維持A級；大順一路部分，西向路段之服務水準則由A級降至B級，東向服務水準則維持B級，整體而言本計畫之開發並不致對周邊主要道路之交通產生重大影響，車流尚屬順暢。

表 4-4-1 周邊重要路段飽和度與服務水準綜整表（假日尖峰）

道路名稱	起迄路段	方向	目標年基地有輕軌			基地開發後		
			PCU	V/C	服務水準	PCU	V/C	服務水準
美術館路	中華路 裕誠路	往西	356	0.33	A	487	0.45	A
		往東	307	0.28	A	391	0.36	A
大順一路	龍勝路 博愛路	往西	976	0.49	A	1,094	0.55	B
		往東	1,056	0.53	B	1,190	0.60	B

資料來源：1.高雄環狀輕軌建設修正計畫；2.本計畫整理。

五、停車供需檢討

根據建築技術規則設計施工篇之規定，商場超過300平方公尺之部分，每150平方公尺樓地板需設置1席停車位，本計畫預計可開發量體為28,800平方公尺（扣除供輕軌捷運、轉運、行政、公共服務及其他相關必要設施使用後，剩餘實際可開發量體預計為28,000平方公尺），換算後法定停車空間為185席，與前述之汽車停車需求267席相比尚相差82席。為利本計畫未來開發後提供足數以上停車需求之停車空間，以將開發後的相關影響內化，特於本計畫細部計畫都市設計基準規定停車空間設置原則如下：

（一）為避免基地開發後造成地區停車問題，本計畫停車需求應以內化為原則，且須經都設會審查通過，停車空間留設標準如下：

1. 停車位數留設標準，原則為容積樓地板面積每 100 平方公尺設置一部停車空間。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，得不受前述規定之限制。
2. 依建築技術規則劃設之建築物附設停車位得併入本要點附設停車位數計算。

（二）停車場應於出入口前後安排足夠出入候車及迴轉空間，確保車輛流通效率。

（三）車道進出口不得設置遮蔽視線植栽或設施物，以維持視覺的通視性。

- (四) 為鼓勵低碳運輸，建議於基地適當處設置法定自行車停車位、公共腳踏車租賃系統。

依上述規定核算未來以28,000平方公尺為開發量體規模，開發商應設置之汽車停車位不得低於280席，已高於本案評估停車設置需求位數（267席）。本案後續開發時，開發商應依本府交通局提出之交通衝擊影響分析與評估之結果，留設足數使用之汽機車停車空間，以符合停車需求內化之原則。

六、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，美術館路及大順一路之道路服務水準應可維持在A至B級之間，為降低本計畫開發對周邊道路之衝擊，本計畫提出下列策略降低開發可能之衝擊。

1. 路口標線改善、尖峰時段控制進出動線與設置告示牌

本計畫基地之出入口建議設置於裕誠路上，建議於尖峰時段控制僅能由北向往中華路或明誠路方向離開，避免造成大順一路擁塞，並應藉由標線改善與設置告示牌之方式，明確引導車流由大順一路東西向道路進入基地，防止類似情況發生。

2. 推廣大眾運輸

本計畫基地鄰近預計 108 年第二階段通車之高雄環狀輕軌建設 C22 及 C23 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。

4. 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。

5. 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大順一路上車輛行進動線，故將臨時停車空間設置於基地內，避免因路邊停車造成大順一路車道縮減影響道路服務水準。

(二) 規劃足數本計畫區使用之停車空間

本計畫開發量體較大，預計未來開發後將衍生大量停車空間需求，總停車需求量為至少267席小汽車停車格。建議未來本計畫區內，應以本章推估之停車需求，為最低停車空間需求。

伍、變更內容

一、規劃構想

(一) 取得輕軌捷運建設需用土地，完備都市大眾運輸機能

為因應高雄環狀輕軌捷運建設路權需用土地，計畫區位於第二階段路線C22（聯合醫院站）及C23（龍德路站）間，預定於 108 年全線完工通車，須及時取得環狀輕軌捷運設施所需用地、設備室及避車軌等空間，詳圖5-1-1所示。

(二) 提供轉乘、開放空間、人行及自行車道系統，完備大眾運輸機能

除高雄環狀輕軌捷運建設路權需用土地，另部分空間則規劃提供人行步道、轉乘設施停車空間及自行車道系統提供公共服務，並於基地西南側（大順一路與裕誠路口處）配置街角廣場，完備都市大眾運輸之機能。

(三) 剩餘空間活化利用，挹注輕軌捷運建設財務

依據行政院「跨域加值公共建設財務規劃方案」核定本計畫未來應提供 9.05 億元之開發效益，作為環狀輕軌捷運建設自償性經費，且為活化市有土地，達到以捷運養捷運之目標，妥善利用輕軌捷運建設需用土地外剩餘之空間，適度引入民間資源，供未來開發利用，以TOD導向之發展理念創造人潮之巨集，同時提高輕軌捷運之運量。

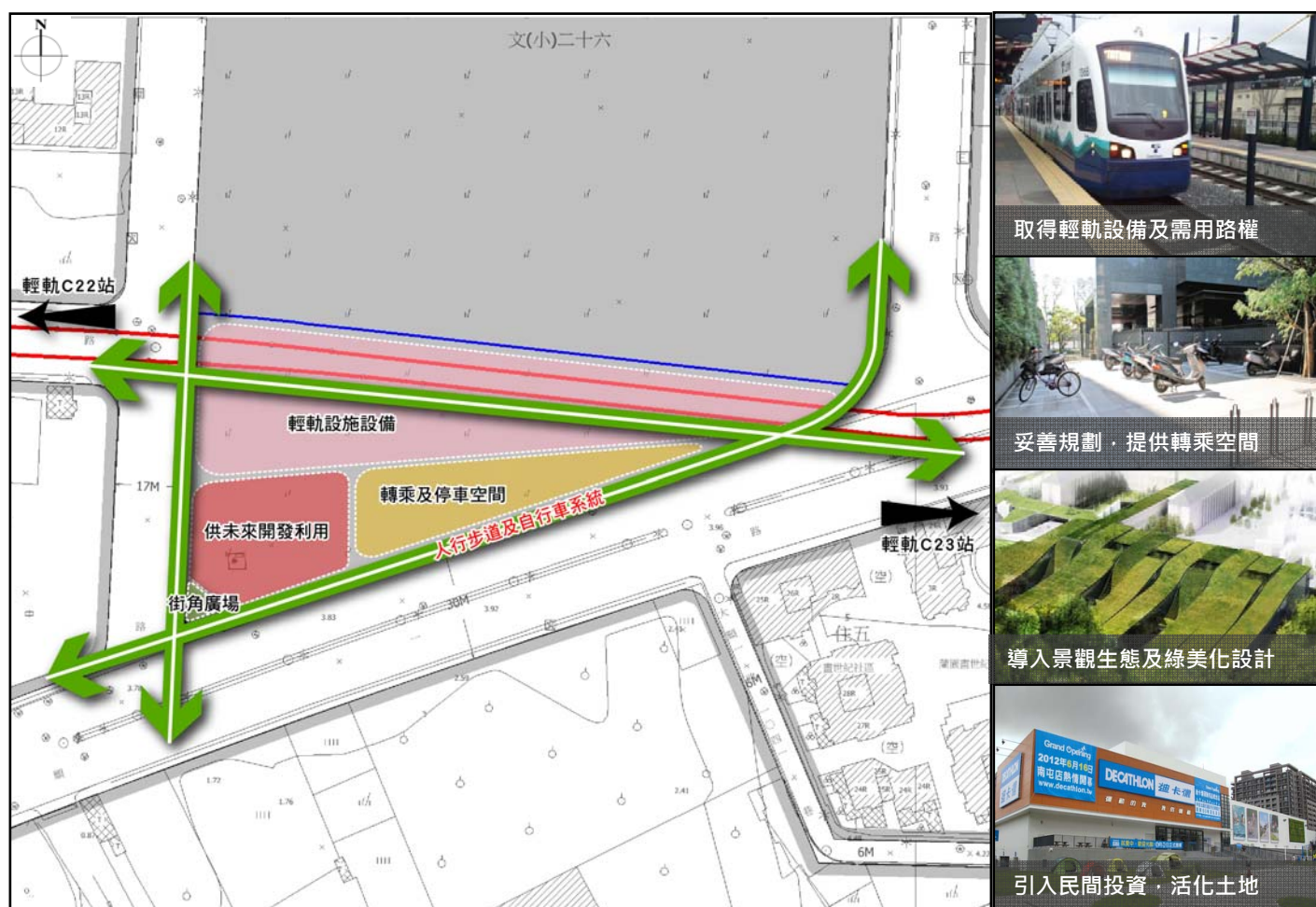


圖 5-1-1 規劃構想示意圖

二、變更內容

為因應高雄環狀輕軌捷運建設路權需用土地，本計畫位於第二階段路線C22（聯合醫院站）及C23（龍德路站）間，第二階段配合 106 年市區鐵路地下化完工時程，預定於 108 年全線完工通車，需取得環狀輕軌捷運設施用地，配合變更0.72公頃學校用地為交通用地，有關變更內容如表5-1-1與圖5-1-1所示。

表 5-1-1 變更內容明細表

變更位置 (1/1000圖幅)	原計畫	面積 (公頃)	新計畫	變更理由
鼓山區大順一路以北，裕誠路西側之學校用地 (文小26) (2077)	學校用地 (文小26)	0.72	交通用地	因應高雄環狀輕軌捷運建設，本計畫位於第二階段路線C22（聯合醫院站）及C23（龍德路站）間路權範圍，高雄環狀輕軌捷運建設第二階段配合 106 年市區鐵路地下化完工時程，預定於 108 年全線完工通車，需亟時取得環狀輕軌捷運設施設備及需用路權之用地，故變更部分學校用地為交通用地，除提供環狀輕軌所需用地外，亦提供轉乘設施、人行步道及自行車道系統等服務，完備都市大眾運輸機能。

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

三、變更後計畫內容

本案位處輕軌捷運建設C22（聯合醫院站）及C23（龍德路站）間路權範圍，配合輕軌捷運建設第二階段需用土地，變更0.72公頃之學校用地為交通用地。

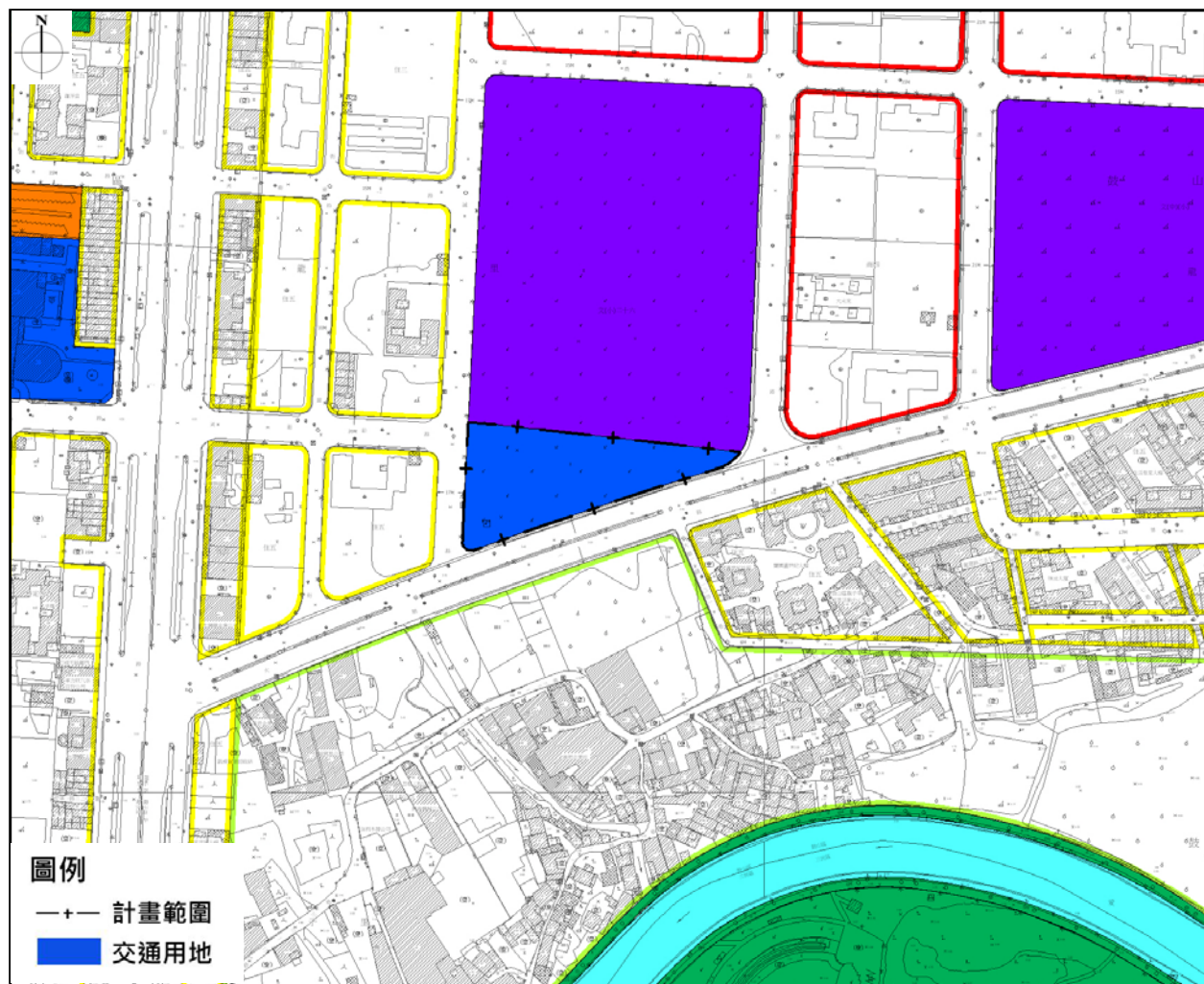


圖 5-2-1 變更後都市計畫示意圖

陸、實施進度與經費

一、開發方式與實施進度

(一) 開發方式

本計畫變更交通用地之土地（鼓山區龍中段部分119地號土地）屬市有土地，土地管理機關為高雄市政府教育局，變更後土地由高雄市政府捷運工程局依法辦理撥用，於106年鐵路地下化完工後，納入第二階段輕軌建設用地，另輕軌設施、設備所需用剩餘之土地得依「大眾捷運法」、「高雄市市有財產管理自治條例」第43條之規定得以出租、設定地上權、委託、合作或信託等方式為開發利用。

(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，預定於民國104年完成都市計畫變更，105年完成土地撥用作業，106年配合鐵路地下化完工後，納入第二階段輕軌建設用地。

二、經費來源

本計畫變更為交通用地之土地為市有土地，無用地取得經費，且現況為簡易綠美化之空地，故無地上物拆遷及補償之費用；工程經費為捷運輕軌建設需用之建設經費（含土建、軌道及系統機電），總工程費計約1.23億元。

表 6-2-1 實施進度與經費彙整表

項目	計畫面積 (公頃)	土地取得方式			開闢經費(萬元)			主辦 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			
交通用地	0.72		●		—	12,250	12,250	高雄市政府捷運工程局	105至108年	逐年編列預算及大眾捷運土地開發基金

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。

附錄一、簽准同意辦理個案變更文件

簽 於 高雄市政府捷運工程局

日期：104年1月7日

主旨：為本市鼓山區文小26（部分）配合高雄環狀輕軌捷運建設計畫所需用地，擬依都市計畫法第27條第1項第4款規定辦理都市計畫變更乙案，簽請 鑒核。

說明：

- 一、依據都市計畫法第27條第1項第4款辦理。
- 二、本市高雄環狀輕軌捷運建設共分二階段施工，第一階段（C1站~C14站）已於102年動工，第二階段（C15站~C36站）將配合106年高雄市區鐵路地下化完工時程，預估於108年全線完工通車。其中第二階段美術館路銜接大順路路線，輕軌捷運路權範圍需使用部分文小26用地（附件1），爰配合將該需用土地變更為交通用地，以供輕軌捷運設施、設備及其相關附屬、轉乘設施使用。
- 三、查凹子底地區文小26學校用地總面積約4.49公頃，本次變更位置座落文小26學校用地南側約0.72公頃市有土地，目前現況為綠地使用。本案經都市計畫檢討凹子底地區劃設之文小用地已足敷未來所需（劃設面積超過需求13.53公頃），並經管理機關教育局同意配合辦理都市計畫變更在案（附件2），故擬配合輕軌第二階段路線用地所需變更部分文小26用地為交通用地。
- 四、依內政部93年1月7日內授營都字第0920091111號函示略以：「...都市計畫法第27條第1項第4款『為配合中央、直轄市或縣（市）興建之重大設施時』，其中關於配合直轄市或縣（市）政府依下列4項原則逕予認定者：（1）已列入地方政府施政方針、施政計畫之重大設施建設計畫者。（2）已編列預算達政府採購法規定之查核金額以上之地方重大建設者...」（附件3）。高雄環狀輕軌捷運建設係行政院核定之本

主旨：為本市鼓山區文小26（部分）配合高雄環狀輕軌捷運建設計畫所需用地，擬依都市計畫法…

市重大建設計畫，第一階段已於102年6月動工，本案係為配合輕軌建設進行都市計畫變更，擬准予都市計畫法第27條辦理個案變更。

擬辦：

- 一、敬請 准依都市計畫法第27條第1項第4款規定辦理都市計畫變更。
- 二、本案奉核後移請本府都市發展局辦理都市計畫變更作業。

敬陳

市長

**附錄二、「高雄環狀輕軌建設需用部分文小26用地相關配合
事宜」研商會議紀錄**

附錄二、「高雄環狀輕軌建設需用部分文小26用地相關配合事宜」研商會議紀錄

副 本

發文方式：紙本遞送

檔 號：

保存年限：

高雄市政府捷運工程局 函

地址：80203高雄市苓雅區四維三路2號10樓

承辦單位：捷運工程局開發路權科

承辦人：曹秋河

電話：07-3368333-2869

傳真：07-3314366

電子信箱：k94d007@kcg.gov.tw

受文者：綜合規劃科

發文日期：中華民國103年4月1日

發文字號：高市捷開字第10330392500號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨

主旨：檢送103年3月27日研商「高雄環狀輕軌建設需用部分文小26
用地相關配合事宜」會議紀錄，請 查照。

說明：依本局103年3月19日高市捷開字第10330321500號開會通知
單續辦。

正本：高雄市政府教育局、高雄市政府財政局

副本：本局鍾副局長室、綜合規劃科、開發路權科

局長陳存永

研商「高雄環狀輕軌建設需用部分文小26用地 相關配合事宜」會議紀錄

一、時間：103年3月27日上午9時30分

二、地點：本局第二會議室

三、主持人：鍾副局長禮榮

記錄：曹秋河

四、出席人員：

單 位	姓 名
財政局	林榮任、陳玟璇
教育局	盧名瑩
綜合規劃科	鈕元鼎、林明昌、陳宇新
開發路權科	王然興、林誌隆、宋佳霖

五、主辦單位報告：

依日前研商會議結論（高市捷綜字第10131072900號函）農16開發基地待本局確定用地範圍後，請教育局配合辦理地籍分割及都市計畫變更作業。經確認輕軌建設需用土地範圍後，邀請管理機關教育局及財政局研商同意由本局辦理都市計畫變更作業及配合辦理地籍分割。

六、綜合討論：發言意見摘要如下

（一）財政局：

已整體開發完成之文小用地再變更為其他公共設施，應注意是否有違反當時開發計畫。

(二) 教育局：

1. 文中小 26 日後可能因應地區需求設立學校，輕軌施工及營運使用應加強噪音防治措施。
2. 本局同意配合市府政策，提供高雄環狀輕軌建設需用部分文中小 26 用地由捷運局辦理都市計畫變更作業及配合辦理地籍分割。

(三) 本局綜合規劃科：

教育局加強噪音防治意見已收錄於 101 年 10 月 18 日會議紀錄。依日前地政局意見，整體開發取得之公共設施用地，日後經變更為其他公共設施用地時，如無涉及出售情事，並無違反平均地權條例等相關規定。

七、結論：

教育局同意配合市府政策，提供高雄環狀輕軌建設需用部分文中小 26 用地（鼓山區龍中段 119 地號）由本局辦理都市計畫變更作業及配合辦理地籍分割。另依教育局意見，後續應加強噪音防治措施。

八、臨時動議：無。

九、散會：上午 10 時 00 分。

研商「高雄環狀輕軌建設需用部分文小 26 用地相關配合事宜」簽到簿

一、時間：103 年 3 月 27 日上午 9 時 30 分

二、地點：本局第二會議室

三、主持人：鍾孔榮

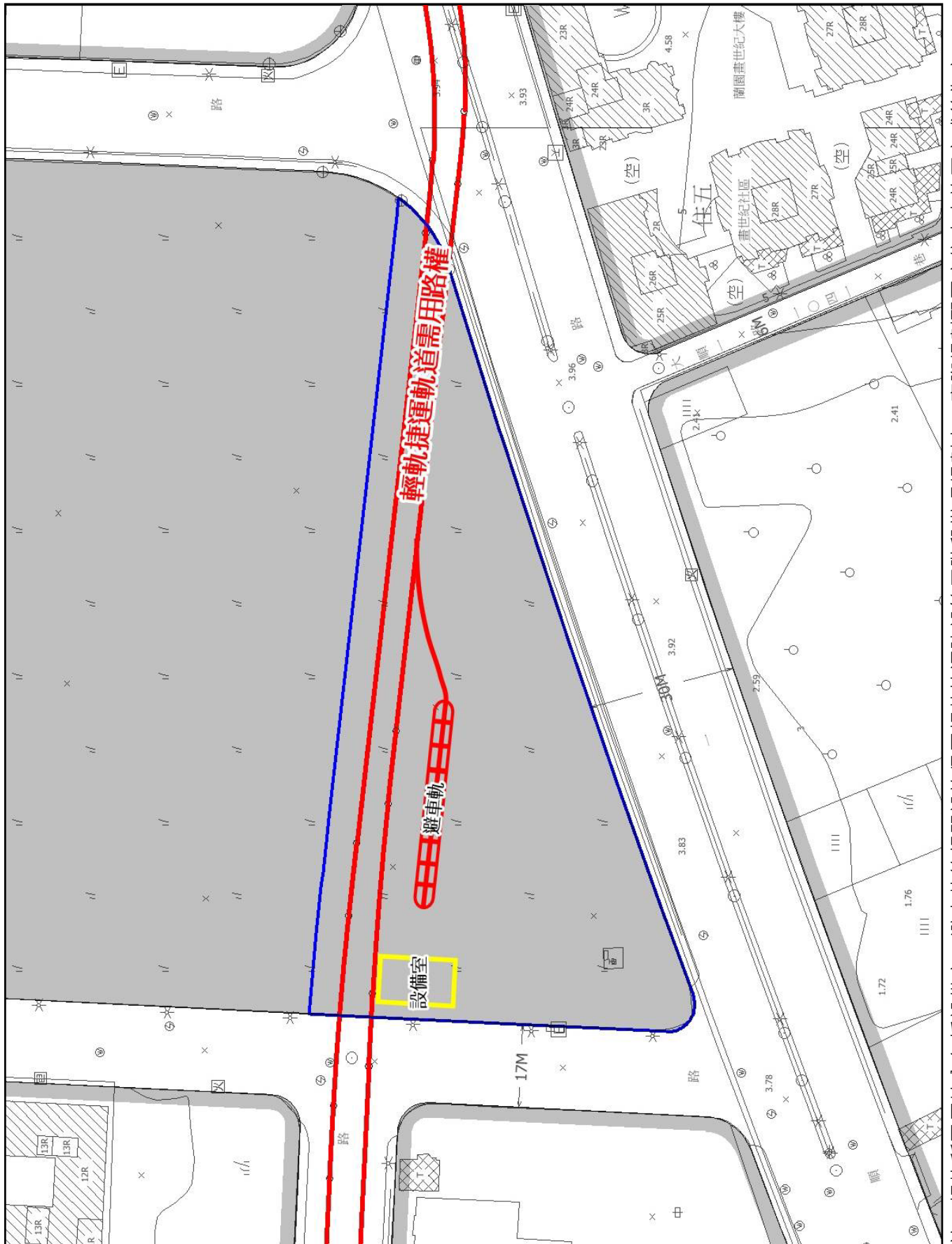
記錄：曾秋河

四、出席人員：

單 位	職 稱	姓 名	備 註
財政局	股長 科員	林降任 陳政雄	2098
教育局	科員	盧文宏	
綜合規劃科	正 2	鈕元鼎 林明昌 陳宇新	
開發路權科	科長	王 然 興 朱任輝	

附錄三、環狀輕軌捷運設施所需用地、設備室及避車軌等空間範圍示意圖

附錄三、環狀輕軌捷運設施所需用地、設備室及避車軌等空間範圍示意圖



註：輕軌所需用地內包括設備室、避車軌等相關設施仍屬輕軌捷運建設第二階段辦理規劃中，實際規劃配置應依未來施工完成後為主

附錄四、高雄市都市計畫委員會第48次會議記錄

高雄市都市計畫委員會 104 年 8 月 28 日第 48 次會議紀錄

一、時間：民國104年8月28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(請假)、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(請假)、陳委員啟仁(請假)、白委員金安(請假)、陳委員世雷、劉委員富美、張委員志清(張乃文代)、張委員桂鳳(張宛婷代)、李委員怡德、趙委員建喬、黃委員進雄、陳委員勁甫(林弘慎代)、蔡委員長展(陳琳樺代)、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、萬美娟、
陳秀凌

六、列席單位：

(一) 列席單位

國防部政治作戰局	劉橫直
空軍航空技術學院	梁國強
高雄市政府觀光局	吳契德
高雄市政府財政局	曾純倩
高雄市政府地政局	吳玉蓮、唐瑤茹
高雄市政府交通局	許乃文
高雄市政府文化局	黃有祿
高雄市政府經濟發展局	游淑惠、吳思賢、李俊雄、 黃聖評
高雄市政府捷運工程局	林淼基、邱雄裕、陳宇新

高雄市政府教育局

盧名瑩

高雄市政府工務局新建工程處

鄭淑芬

高雄市鳳山區公所

段芊宇

高雄市岡山區公所

吳繼偉

高雄市政府都市發展局

張文欽、唐一凡、劉建良、
陳智帆、鄭志敏、林肇志

(二) 高雄市議會：列席議員

張漢忠議員服務處

主任簡慶滿

七、審議案件：

第四案：變更高雄市主要計畫部分學校用地（文小 26）為交通用地（配合高雄環狀輕軌捷運建設）案、擬定高雄市都市計畫（凹子底地區）交通用地（原部分文小 26）細部計畫案

決 議：照公展草案通過。

八、臨時動議：

九、散會：下午 4 時