

變更及擬定原高雄市都市計畫小港特定倉儲轉  
運專用區細部計畫案（第二階段）  
計畫書

高雄市政府

中華民國105年4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	變更及擬定原高雄市都市計畫小港特定倉儲轉運專用區細部計畫案（第二階段）	
變更都市計畫法令依據	都市計畫法第 17 條、第 22 條及第 27 條第 1 項第 3 款	
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 103 年 4 月 10 日起至民國 103 年 5 月 9 日止，共 30 天，並刊登於 103 年 4 月 10 日至 12 日聯合報及台灣導報。	
本案舉辦說明會日期	民國 103 年 4 月 23 日 14 時於本市小港區公所七樓會議室舉行 民國 103 年 4 月 24 日 14 時於本市前鎮區公所四樓會議室舉行	
人民團體對本案之反映意見	詳見公民或團體陳情意見綜理表	
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	市 級	103 年 5 月 15 日高雄市都市計畫委員會第 38 次會議決議：「修正通過」。

# 目 錄

<b>第一章 緒論</b> .....	<b>1-01</b>
第一節 計畫緣起 .....	1-01
第二節 計畫範圍與位置 .....	1-01
第三節 法令依據 .....	1-01
<b>第二章 主要計畫概要</b> .....	<b>2-01</b>
第一節 發展目標及定位 .....	2-01
第二節 本計畫全區規劃構想及原則 .....	2-05
第三節 第二階段實質計畫內容 .....	2-08
第四節 第二階段細部計畫指導原則 .....	2-10
第五節 內政部都市計畫委員會第 832 次會議決議內容 .....	2-11
<b>第三章 發展現況分析</b> .....	<b>3-01</b>
第一節 土地使用現況分析 .....	3-01
第二節 土地權屬及公告現值分析 .....	3-04
第三節 公共設施現況分析 .....	3-06
第四節 交通運輸系統分析 .....	3-07
<b>第四章 細部計畫規劃原則（第二階段）</b> .....	<b>4-01</b>
<b>第五章 變更及擬定細部計畫內容（第二階段）</b> .....	<b>5-01</b>
第一節 變更及擬定細部計畫內容（第二階段） .....	5-01
第二節 交通運輸計畫 .....	5-04
<b>第六章 都市防災計畫</b> .....	<b>6-01</b>
第一節 近鄰生活圈系統與防災據點 .....	6-01
第二節 公共空間開放避難系統 .....	6-02
第三節 防災運輸系統 .....	6-02
第四節 火災延燒防止地帶 .....	6-03
第五節 災害避難應變措施 .....	6-04
<b>第七章 事業及財務計畫（第二階段）</b> .....	<b>7-01</b>
第一節 第二階段都市計畫變更公共設施負擔規定 .....	7-01
第二節 第二階段開發方式及開發主體 .....	7-01
<b>第八章 土地使用分區管制與都市設計基準（第二階段）</b> .....	<b>8-01</b>
第一節 現行計畫土地使用分區管制要點及都市設計基準檢討 .....	8-01
第二節 第二階段土地使用分區管制要點 .....	8-10

- 附錄一 依都市計畫法第 27 條第 1 項第 3 款辦理個案變更核准文
- 附錄二 經濟部 103 年 5 月 2 日報行政院「高雄航空貨運園區計畫」解編函
- 附錄三 103 年 5 月 15 日高雄市都市計畫委員會第 38 次會議紀錄（含公民或團體陳情意見綜理表）
- 附錄四 103 年 7 月 29 日內政部都市計畫委員會第 832 次會議紀錄
- 附錄五 行政院 103 年 8 月 7 日「高雄航空貨運園區計畫」終止並劃出加工出口區範圍同意函
- 附錄六 高雄市第 86 期市地重劃計畫書審核通過函

## 圖 目 錄

圖 1-2-1	本計畫全區規劃範圍及位置示意圖 .....	1-02
圖 1-2-2	本計畫第二階段範圍示意圖 .....	1-03
圖 2-1-1	南台灣國際門戶空間配置構想示意圖 .....	2-04
圖 2-2-1	本計畫全區 A、B、C、D 區塊範圍及位置示意圖 .....	2-06
圖 2-2-2	本計畫全區整體規劃構想示意圖 .....	2-07
圖 2-3-1	主要計畫第二階段變更後土地使用計畫示意圖 .....	2-08
圖 2-3-2	主要計畫第二階段開發方式示意圖 .....	2-09
圖 3-1-1	本計畫全區規劃範圍周邊地區發展情形示意圖 .....	3-01
圖 3-1-2	本計畫全區規劃範圍土地使用現況示意圖 .....	3-02
圖 3-1-3	本計畫全區規劃範圍土地使用現況照片示意圖 .....	3-03
圖 3-2-1	本計畫全區規劃範圍土地權屬分布示意圖 .....	3-04
圖 3-2-2	本計畫全區規劃範圍土地公告現值分布示意圖 .....	3-05
圖 3-3-1	本計畫全區規劃範圍內公共設施分布圖 .....	3-06
圖 3-4-1	本計畫全區規劃範圍周邊交通路網圖 .....	3-08
圖 5-1-1	第二階段擬定細部計畫內容示意圖 .....	5-02
圖 5-1-2	第二階段擬定後土地使用分區示意圖 .....	5-02
圖 5-1-3	第二階段擬定後都市計畫與航高管制套疊示意圖 .....	5-03
圖 5-2-1	本計畫區全區規劃範圍周邊交通系統示意圖 .....	5-04
圖 5-2-2	第二階段區內道路系統配置示意圖 .....	5-05
圖 6-4-1	都市防災示意圖 .....	6-03
圖 7-2-1	本計畫第二階段開發方式示意圖 .....	7-02

## 表 目 錄

表 2-3-1	主要計畫第二階段土地使用面積一覽表 .....	2-08
表 3-1-1	本計畫全區規劃範圍土地使用現況面積綜理表 .....	3-02
表 3-2-1	本計畫全區規劃範圍土地使用權屬表 .....	3-04
表 3-2-2	本計畫全區規劃範圍土地公告現值分布表 .....	3-05
表 3-4-1	本計畫全區規劃範圍周邊大眾運輸系統概況表 .....	3-08
表 5-1-1	第二階段變更細部計畫內容綜理表 .....	5-01
表 5-1-2	第二階段擬定細部計畫後土地使用分區面積表 .....	5-01
表 5-2-1	本計畫全區規劃範圍周邊大眾運輸系統概況表 .....	5-06
表 7-1-1	第二階段都市計畫變更公共設施負擔比例計算表 .....	7-01
表 8-1-1	現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表 .....	8-01
表 8-1-2	現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表 .....	8-05
表 8-2-1	特殊管制使用分區內容列表 .....	8-10
表 8-2-2	建築物附設裝卸停車位規定列表 .....	8-11

# 第一章 緒論

## 第一節 計畫緣起

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

然按經濟部加工出口區管理處及台灣糖業股份有限公司多年招商結果，廠商進駐意願偏低，致使本計畫區迄今仍無法有效吸引廠商投資開發，反映原加工出口區之開發模式已不符產業發展需求。本計畫區位居國際海空港重要交通樞紐，具備南臺灣國際門戶之發展潛力，為儘速活化土地及引資開發，以活絡地方經濟及再造南臺灣國家門戶，主要計畫業依都市計畫法第27條第1項第3款之規定辦理變更，依內政部都委會決議，本案變更內容涉及不同開發單位、開發方式及公共設施建設，為避免爾後產生核發建築執照疑義，高雄市政府得視實際發展需要，分階段報請內政部核定後，依法公告發布實施。

特定倉儲轉運專用區B、C區及機場用地等依實際開發需要，已於民國103年10月30日及103年11月17日依法公告發布實施「變更原高雄市主要計畫特定倉儲轉運專用區開發方式及部分土地為機場用地（配合原經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區解編）案（第一階段）」及「變更及擬定原高雄市都市計畫小港特定倉儲轉運專用區細部計畫案（第一階段）」。

本計畫特定倉儲轉運專用區A區依內政部都市計畫委員會第832次會議決議略以：「…以市地重劃方式開發者，先行擬具市地重劃計畫書，送經市地重劃主管機關審核通過後，再檢具變更主要計畫書、圖報由內政部逕予核定後實施」，現市地重劃計畫書已於105年3月10日經內政部同意辦理在案（為高雄市第86期市地重劃區），爰依第二階段主要計畫變更指導原則變更及擬定細部計畫。

## 第二節 計畫範圍與位置

本計畫區位於高雄國際航空站（小港機場）以北、中安路以南，本計畫全區規劃範圍為48.07公頃（詳圖1-2-1所示），本次公告實施第二階段計畫範圍為特定倉儲轉運專用區A區，面積計12.44公頃（詳圖1-2-2所示）。

## 第三節 法令依據

依據都市計畫法第17條、第22條及第27條第1項第3款之規定變更及擬定細部計畫。

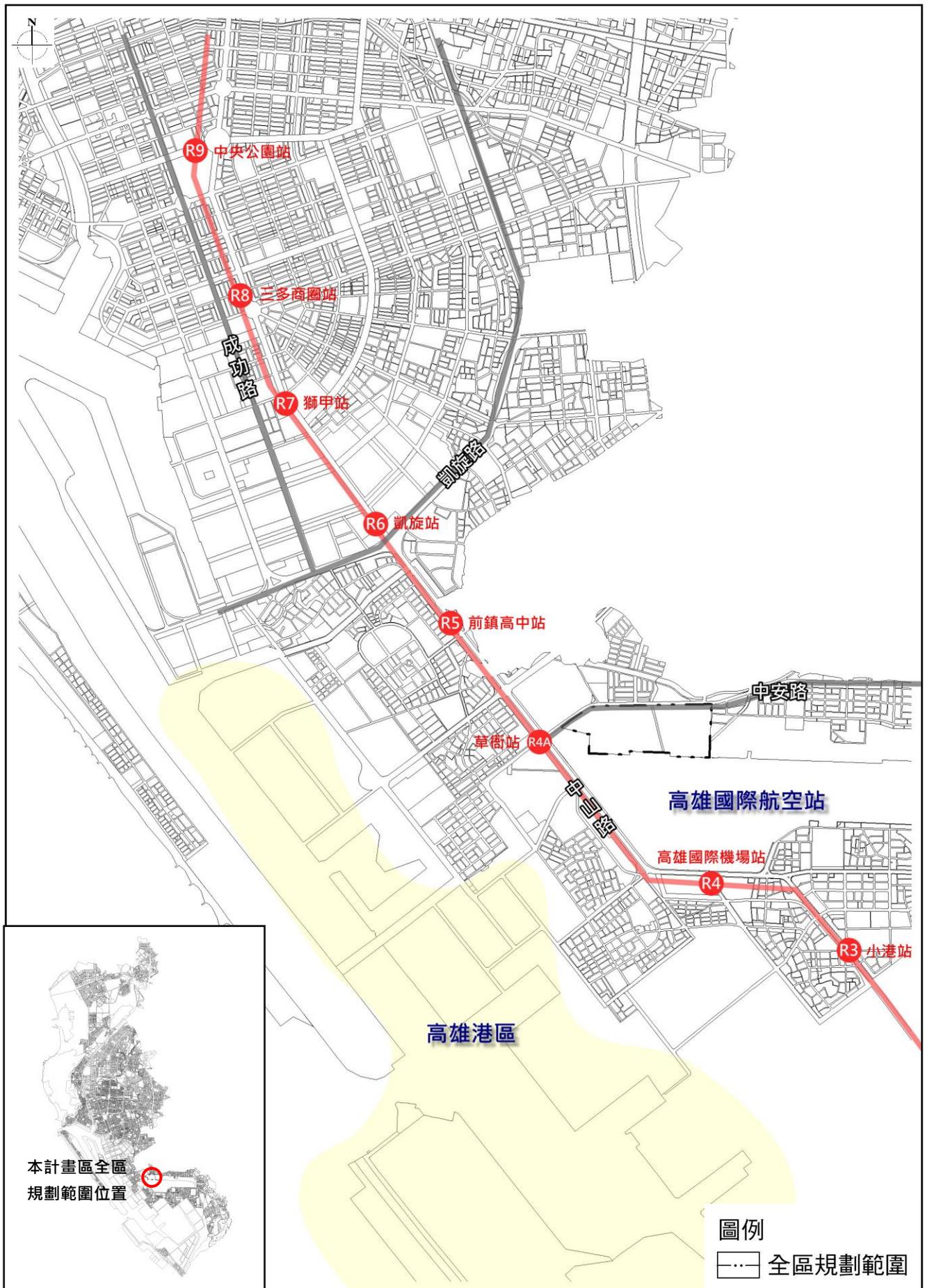


圖 1-2-1 本計畫全區規劃範圍及位置示意圖

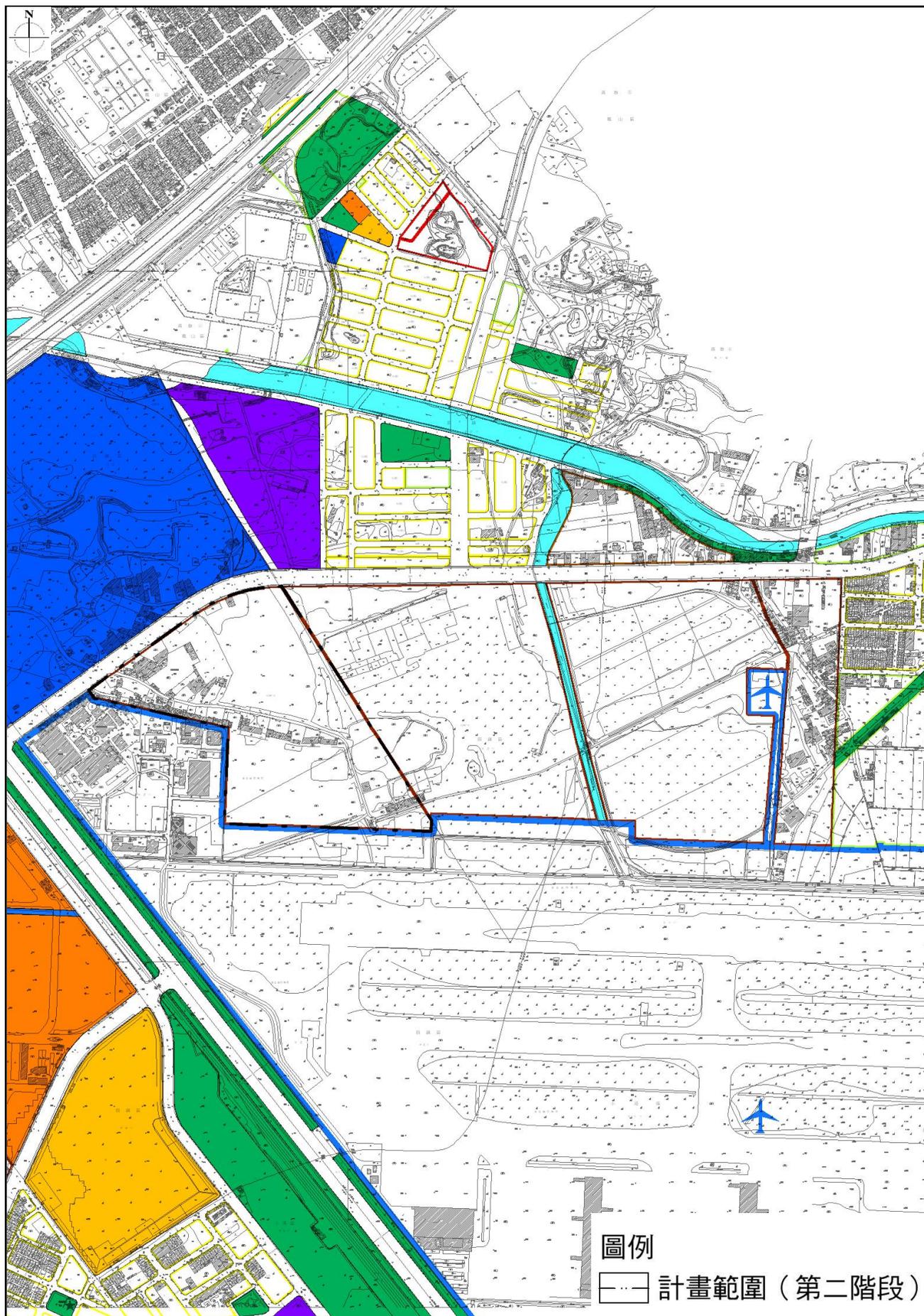


圖 1-2-2 本計畫第二階段範圍示意圖

## 第二章 主要計畫概要

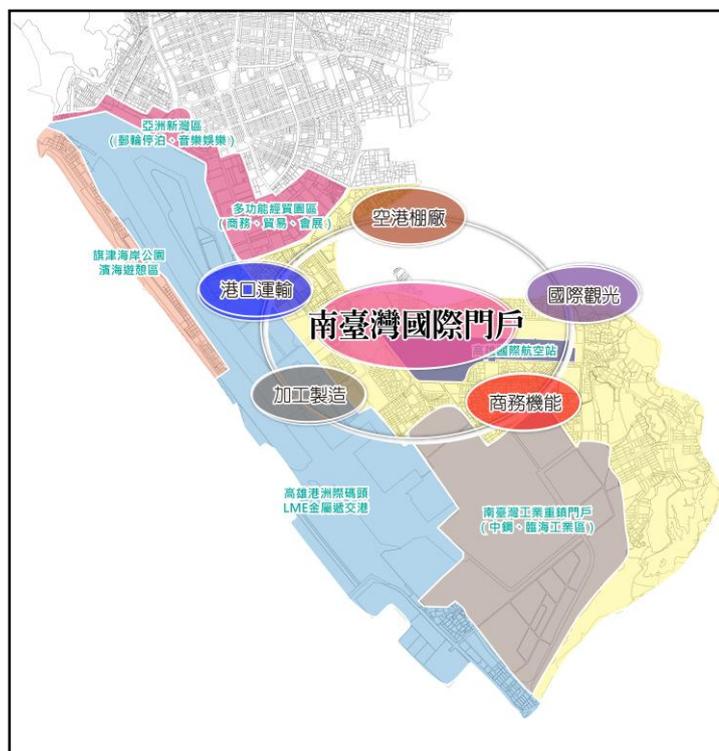
### 第一節 發展目標及定位

#### 一、周邊海、空港相關重大建設計畫對本計畫區全區規劃之影響

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

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

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



##### (二) 高雄市以發展兼具經貿、物流與國際觀光之亞洲新灣區為願景

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

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

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

## 二、發展定位：

### (一) 發展定位：南台灣國際門戶

本計畫全區規劃範圍鄰接高雄國際機場，為銜接高雄國際機場機能，應提供 Total Solution，作為「系統整合者」，以物流概念，發展運籌中心，從驛站功能（轉運）發展成市集（運籌增值），發展增值整合服務。

本計畫全區規劃之發展構想將塑造高雄市為高度自由化、國際化的總體經濟環境，以貨物、商務、人員、資金及資訊能快速便利的進出及流通環境，吸引跨國企業集團及本地企業以台灣做為經營國際市場的根據地，並以高雄國際機場園區為核心，建立並擴充台灣與世界其他主要城市、人員及貨物快速流通的接駁運輸網路，強化高雄地區南台灣運籌中心之地位，落實「南台灣國際門戶」之發展定位。其機能主要包括企業運籌中心、航空貨運站區及物流園區，南台灣國際運籌中心空間配置構想如圖2-1-1所示。

### (二) 空間發展構想

#### 1. 企業運籌中心

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

#### 2. 航空貨運站區

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

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

#### (1) 航空貨棧

航空貨棧主要業務包括航空貨物進、出口處理。

## (2) 倉辦大樓

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



## 3. 海空物流園區

### (1) 物流園區

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



### (2) 飛機檢修棚廠

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



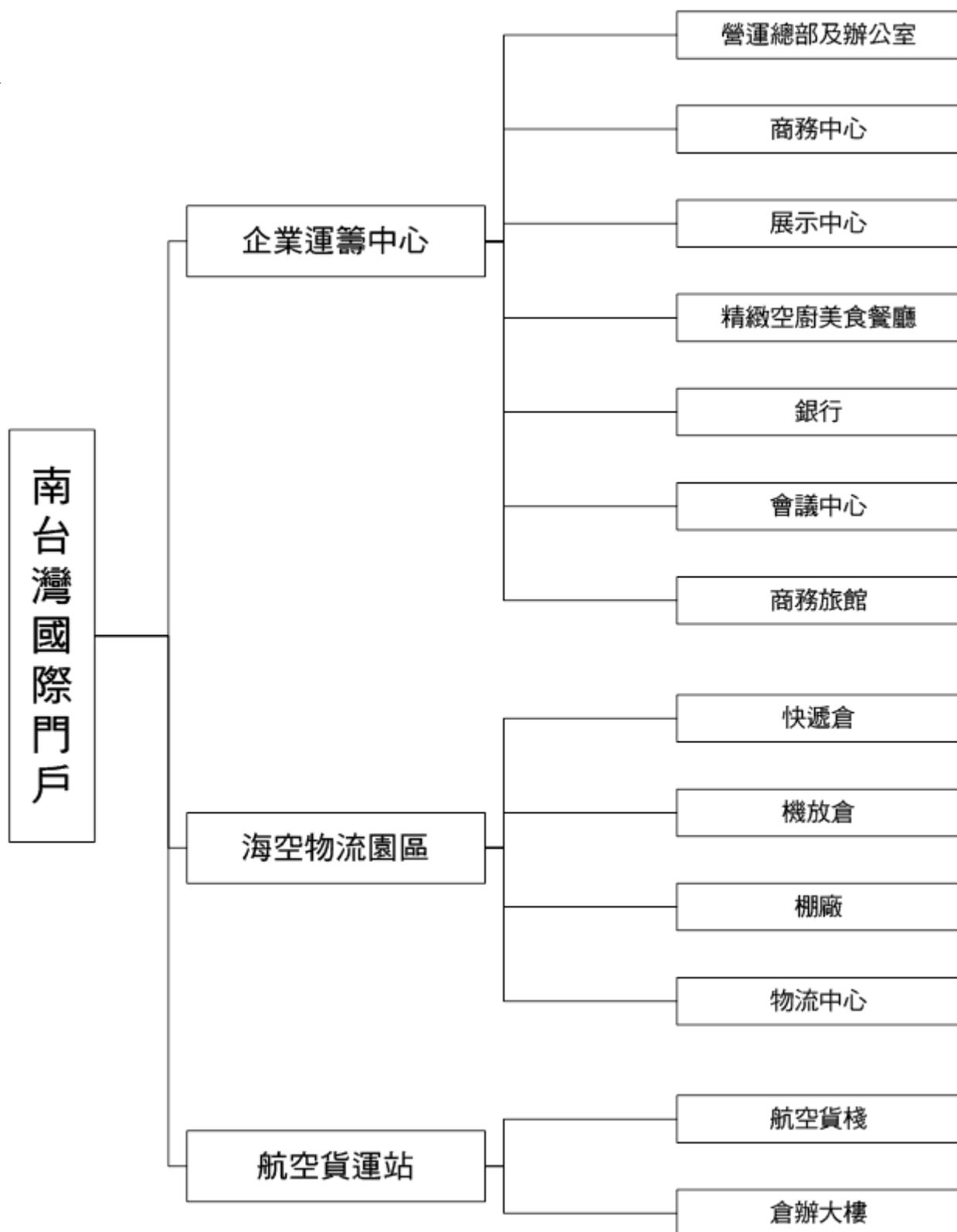


圖 2-1-1 南台灣國際門戶空間配置構想示意圖

## 第二節 本計畫全區規劃構想及原則

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

### 一、B、C 區：以海空物流園區為發展核心，提供物流產業加值整合服務

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

### 二、A、D 區：以企業運籌中心及航空貨運站區發展整合型附屬產業

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



圖 2-2-1 本計畫全區 A、B、C、D 區塊範圍及位置示意圖

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



圖 2-2-2 本計畫全區整體規劃構想示意圖

### 第三節 第二階段實質計畫內容

#### 一、土地使用計畫

有關「變更原高雄市主要計畫特定倉儲轉運專用區開發方式及部分土地為機場用地（配合原經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區解編）案（第二階段）」之實質變更內容如表2-3-1、圖2-3-1所示。

表2-3-1 主要計畫第二階段土地使用面積一覽表

分區	項目	面積（公頃）	比例（%）
土地使用分區	特定倉儲轉運專用區	12.44	100.00

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

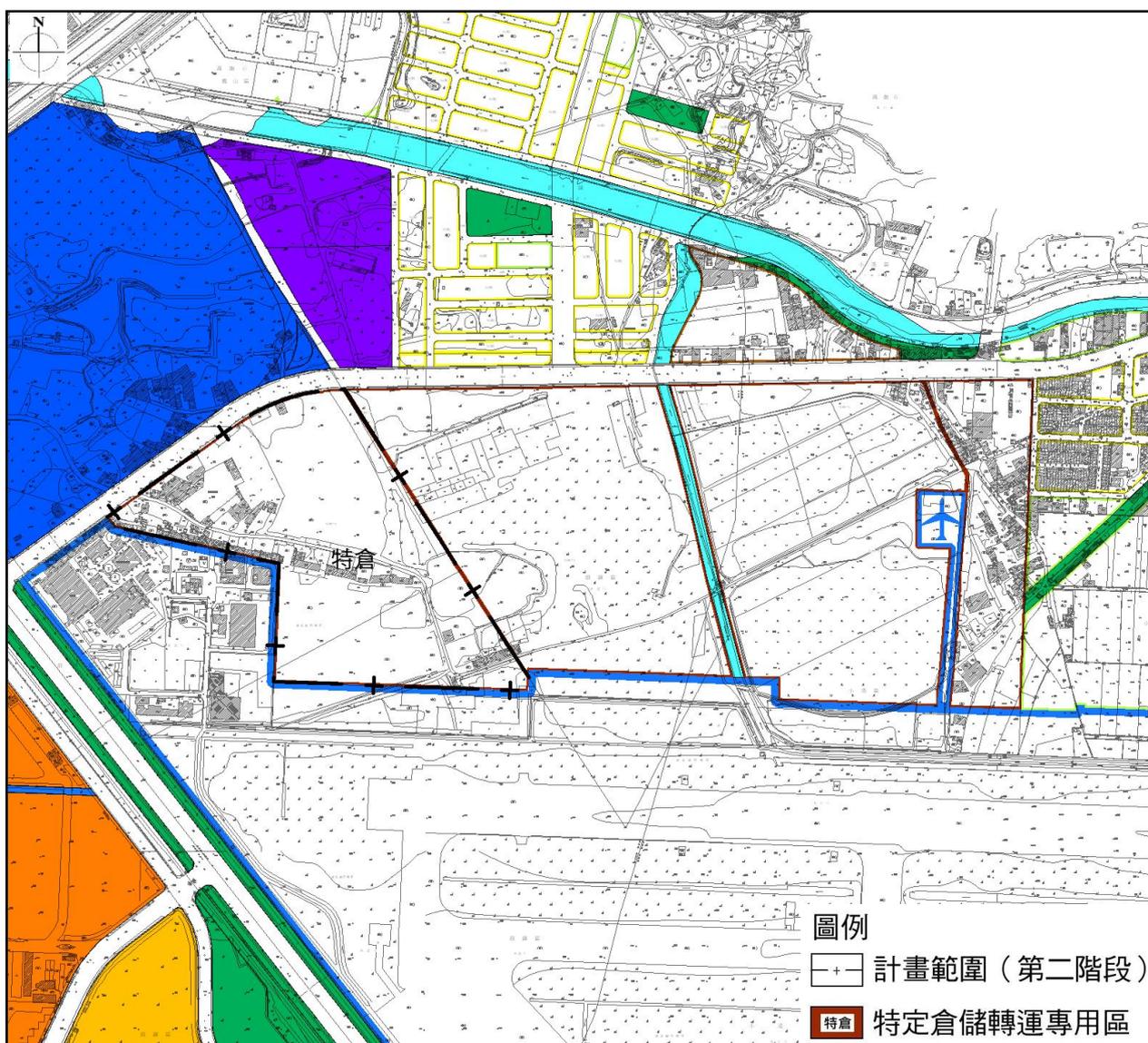


圖 2-3-1 主要計畫第二階段變更後土地使用計畫示意圖

## 二、第二階段開發方式及開發主體

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

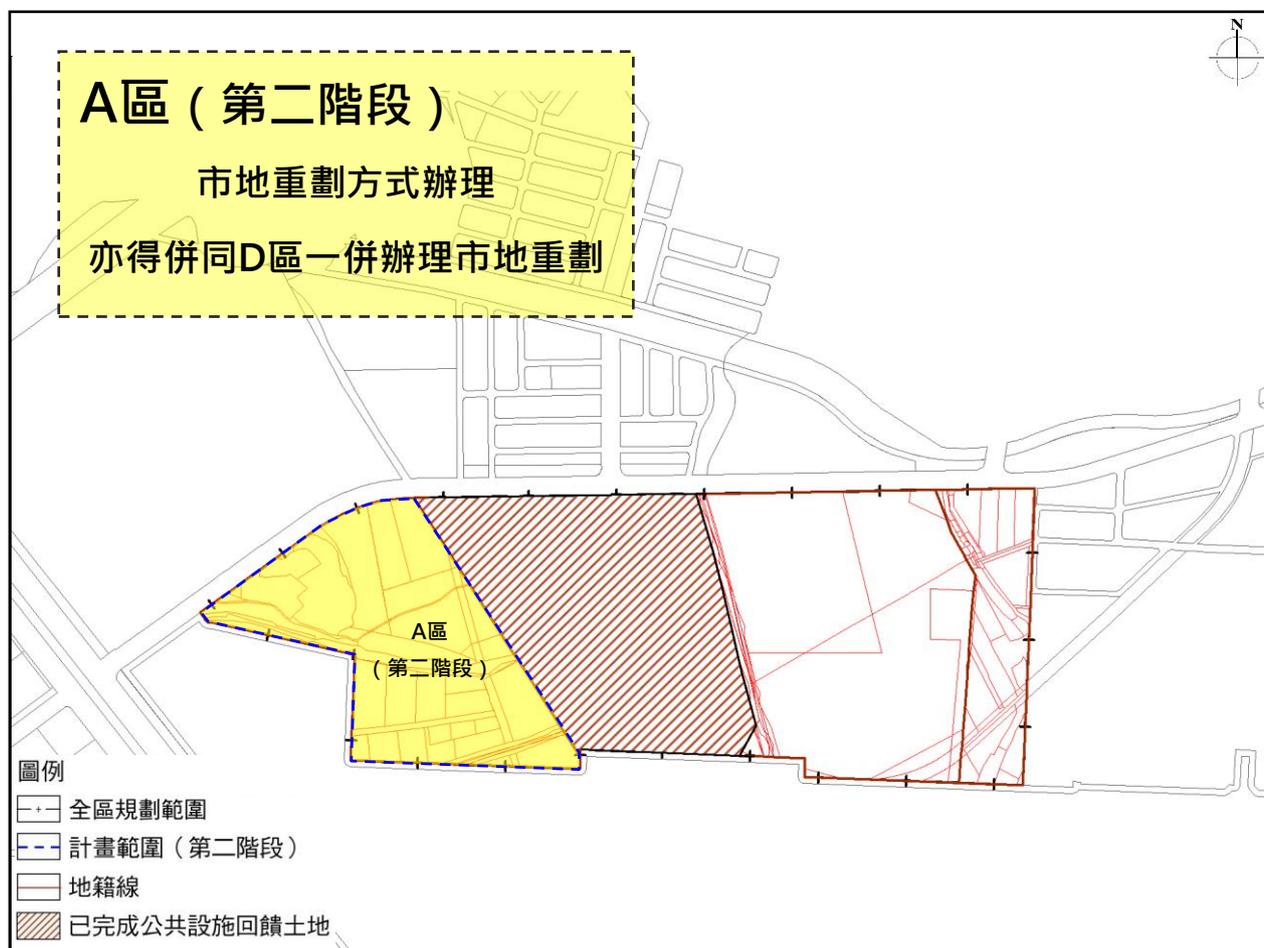


圖 2-3-2 主要計畫第二階段開發方式示意圖

## 第四節 第二階段細部計畫指導原則

### 一、土地使用規劃原則

綜合前述發展定位及構想，本計畫全區仍以發展海空倉儲物流為主，故除交通部民航局已取得之飛航服務總台高雄近場管制塔台土地配合實際發展現況調整為機場用地外，其餘土地仍維持特定倉儲轉運專用區。惟配合經濟部加工出口區解編及產業發展需求，除變更開發方式與開發主體外，在不增加原計畫開發總量之條件下，於第二階段局部調整A區使用強度與土地使用管制（原特定倉儲轉運專用區建蔽率50%、容積率300%），以因應發展機能給予土地使用規劃原則。

本計畫特定倉儲轉運專用區A區原則以供企業中心、商務、會展、旅館、觀光、休閒、娛樂等航空支援型產業使用為主。另考量A區鄰近中安路側之土地，因緊鄰大型投資開發案及增加投資開發誘因，在不增加原計畫開發總量條件下，酌予調高容積率及建蔽率。

### 二、公共設施規劃原則

#### （一）公共設施劃設比例

依循原計畫，A區應劃設不低於開發區面積35%之公共設施用地，且公園、綠地及廣場用地等使用面積不得低於各開發區10%。因A區採市地重劃方式辦理開發，故於細部計畫中直接劃設應負擔之公共設施用地。

#### （二）開放空間

A區高雄航空站滑降台影響範圍內之土地應規劃為具有隔離功能之綠地。另於北側沿中安路側之基地於申請建築時，應自建築線退縮15公尺以上建築，往西銜接中山四路綠帶，往東延伸到鳳山溪，形成一延續之帶狀開放空間。

#### （三）交通系統

A區應劃設20公尺寬之道路作為主要聯外道路，並劃設15公尺寬之道路作為區內次要道路。

## 第五節 內政部都市計畫委員會第 832 次會議決議內容

涉及本案特定倉儲轉運專用區 A 區之內政部都市計畫委員會第 832 次會議決議如下：

除下列各點外，其餘准照高雄市政府核議意見通過。

- 一、本案係依都市計畫法第 27 條第 1 項第 3 款規定辦理之個案變更案件，請補充高雄市政府認定符合上開條款之相關證明文件並納入計畫書敘明，以利查考。
- 二、為確保都市計畫具體可行，本案以市地重劃方式開發者，請高雄市政府參據「都市計畫規定以市地重劃方式開發案件處理原則」規定，並依下列各點辦理：
  - (一) 請開發單位於完成高雄市都市計畫委員會審定細部計畫後，依平均地權條例相關規定，先行擬具市地重劃計畫書，送經市地重劃主管機關審核通過後，再檢具變更主要計畫書、圖報由內政部逕予核定後實施；如無法於委員會審議通過紀錄文到 3 年內擬具市地重劃計畫書，送經市地重劃主管機關審核通過者，請高雄市政府於期限屆滿前敘明理由，重新提會審議延長上開開發時程。
  - (二) 委員會審議通過紀錄文到 3 年內未能依照前項意見辦理者，仍應維持原計畫，惟如有繼續開發之必要，應重新依都市計畫法定程序重新辦理檢討變更。
- 三、本案變更內容涉及不同開發單位、開發方式及公共設施建設，為避免爾後產生核發建築執照疑義，俟高雄市政府都委會審定細部計畫後，高雄市政府得視實際發展需要，檢具變更主要計畫書、圖，分階段報請本部核定後，依法公告發布實施。
- 四、本計畫案係配合原經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區解編之案件，故請高雄市政府俟行政院核定上開解編案後，再檢具變更主要計畫書、圖，請本部核定，以資妥適。

## 第三章 發展現況分析

### 第一節 土地使用現況分析

#### 一、本計畫全區規劃範圍周邊土地使用現況

如圖3-1-1所示，檢視本計畫全區規劃範圍周邊土地使用情形，北側為鳳山溪及紅毛港遷村用地，南側為高雄國際航空站，西側為高雄空廚公司所在位置，提供航空餐點製作之供應廠商，西北側為一處結合購物中心、運動休閒產業之大魯閣草衙道投資開發案，預計將於105年開幕。

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



圖 3-1-1 本計畫全區規劃範圍周邊地區發展情形示意圖

## 二、本計畫全區規劃範圍土地使用現況

本計畫全區規劃範圍位於高雄國際航空站北側基地，現況使用多為貨櫃停車場、遊覽車停車場、汽車保養服務廠、農業使用及部分住宅兼工廠等使用，本計畫全區規劃範圍土地使用現況詳表3-1-1、圖3-1-2、圖3-1-3所示。

- (一) 農業使用：本計畫全區規劃範圍內以農業使用為大宗，多以種植西瓜等作物為主，面積約 25.43 公頃，約佔計畫區總面積之 52.90%。
- (二) 貨櫃停車場及遊覽車停車場使用：係以付費停車場及貨運物流公司作為停放貨櫃、拖板車及遊覽車等運具使用，面積約 16.15 公頃，約佔計畫區總面積之 33.60%。
- (三) 零星工廠及汽車保養廠使用：分布於計畫區東側，主要係以汽車保養廠及部分低污染工業兼住宅為主，面積約 4.95 公頃，約佔計畫區總面積之 10.30%。
- (四) 機場塔台使用：計畫區內西側一處民用航空局飛航服務總台高雄近場管制塔台（Kaohsiung Approach Control Tower），主要功能係協調飛機起降及跑道運用，面積約 0.90 公頃，約佔計畫區總面積之 1.87%。
- (五) 溝渠使用：鳳山溪排水系統機場支線，有一條南北向灌溉用渠道流經本計畫區，面積約 0.64 公頃，約佔計畫區總面積之 1.33%。

表 3-1-1 本計畫全區規劃範圍土地使用現況面積綜理表

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



圖 3-1-2 本計畫全區規劃範圍土地使用現況示意圖

本計畫全區規劃範圍位於高雄國際航空站北側基地，現況使用多為貨櫃停車場、遊覽車停車場、汽車保養服務廠、農業使用及部分住宅兼工廠等使用。計畫區內西側有一處民用航空局飛航服務總台高雄近場管制塔台（Kaohsiung Approach Control Tower），主要功能係協調飛機的起降及跑道的運用，後續規劃將綜合考量高雄機場總管制塔台周圍建築高度限制、開發後河道部分施工與規劃之影響及既有私有住宅之規劃，土地使用現況詳圖3-1-3所示。



圖 3-1-3 本計畫全區規劃範圍內土地使用現況照片示意圖

## 第二節 土地權屬及公告現值分析

本計畫全區規劃範圍土地權屬詳如表3-2-1及圖3-2-1所示，包含前鎮區台糖段、小港區中厝段、中厝段一小段、中安段共193筆地號，主要為台灣糖業股份有限公司所有持有比例約84.80%，中華民國及高雄市政府所有比例分別為4.66%與0.56%，約有8.34%土地為一般私人所有，多集中在計畫區東側。

表 3-2-1 本計畫全區規劃範圍土地使用權屬表

類別	所有權人	面積（公頃）	百分比（%）
公有	中華民國	2.24	4.66
	高雄市政府	0.27	0.56
私有	台灣糖業股份有限公司	40.76	84.80
	台灣高雄農田水利會	0.79	1.64
	一般私人	4.01	8.34
合計		48.07	100.00

註：表內面積係依數值圖量估計算，實際面積仍應依實際測量分割面積為準。

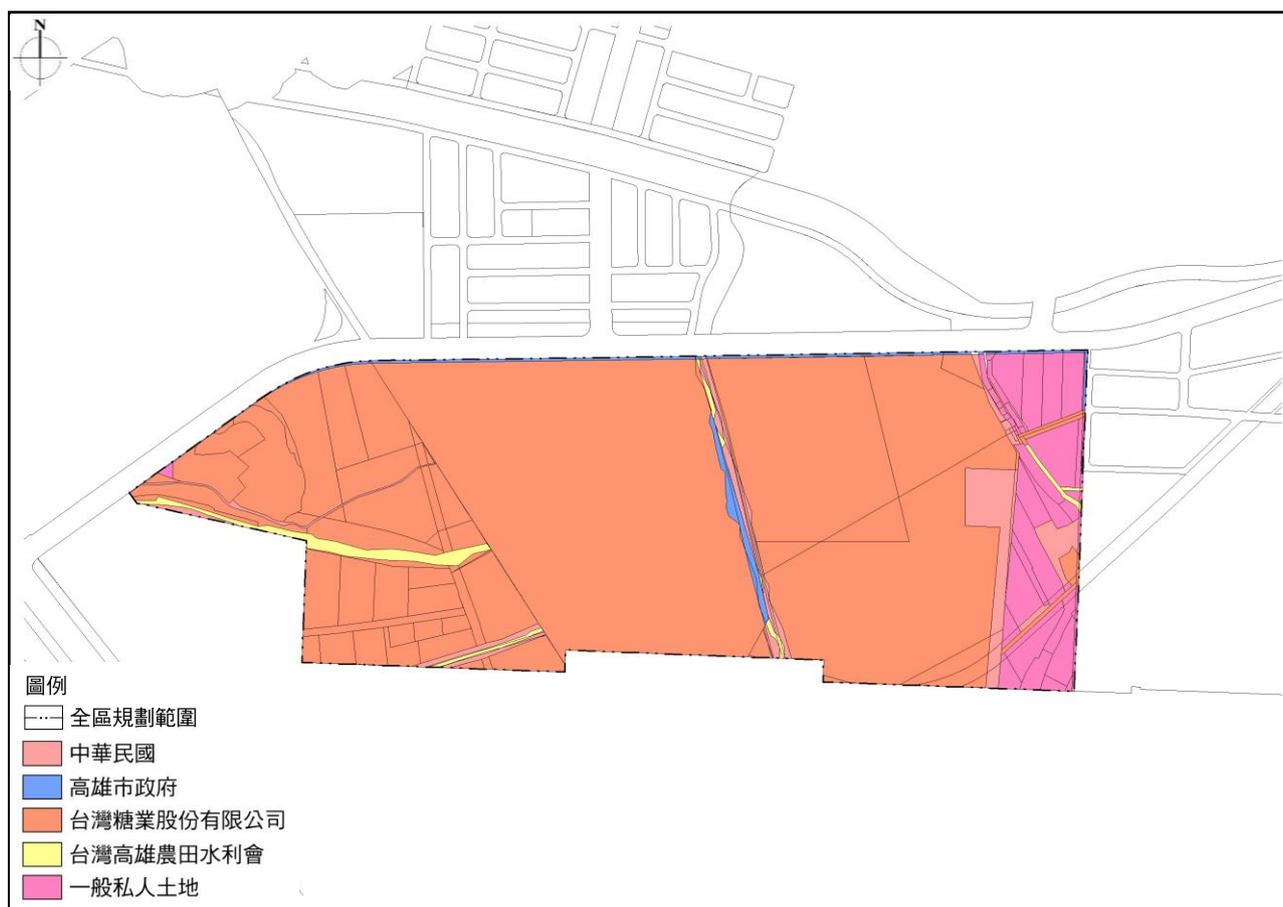


圖 3-2-1 本計畫全區規劃範圍土地權屬分布示意圖

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

表 3-2-2 本計畫全區規劃範圍土地公告現值分布表

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

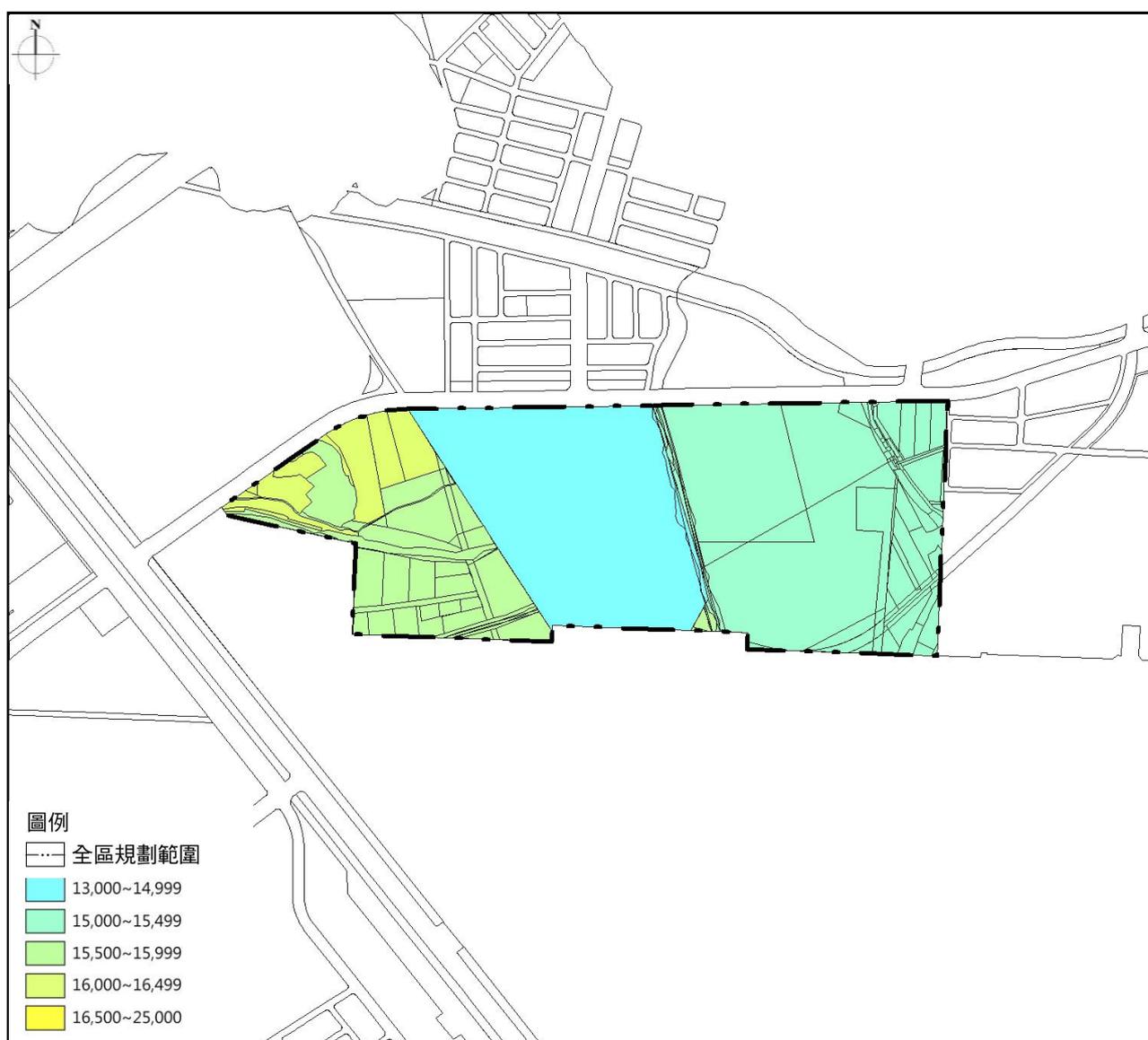


圖 3-2-2 本計畫全區規劃範圍土地公告現值分布示意圖

### 第三節 公共設施現況分析

本計畫全區規劃範圍內劃設有0.64公頃之河道用地及0.87公頃之機場用地，河道用地現況小港機場北側大排水溝，負擔小港機場西北側及本區之排水功能，故為排水及疏濬之需要劃設；機場用地現況為交通部民航局為協調飛機起降及跑道運用之飛航服務總台高雄近場管制塔台，詳圖3-3-1所示。

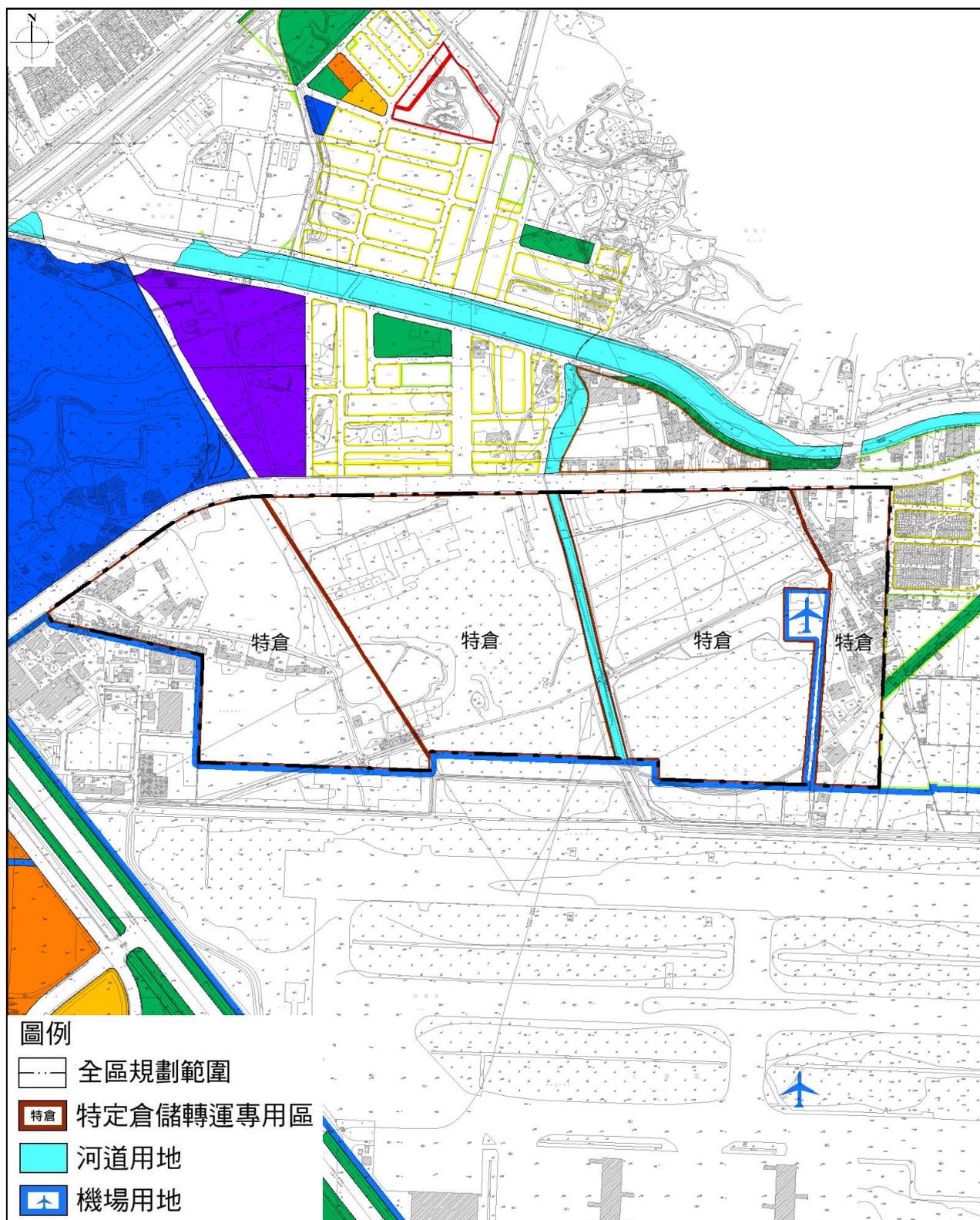


圖 3-3-1 本計畫全區規劃範圍內公共設施分布圖

## 第四節 交通運輸系統分析

本計畫全區規劃範圍北側鄰接30公尺道路（中安路），西南側為省道台17線（中山四路，65公尺），西北側可以匝道承接國道1號及88號東西向快速公路高雄潮州線，整體路網便利，以下說明道路系統及大眾運輸系統，有關本計畫全區規劃範圍周邊之交通路網如圖3-4-1所示。

### 一、聯外道路—中安路（30公尺）

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

### 二、主要道路

#### （一）紅毛港路（20公尺）

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

#### （二）保華一路（20公尺）

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

#### （三）明鳳三街接和成路（30公尺）

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

### 三、大眾運輸系統

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

表 3-4-1 本計畫全區規劃範圍周邊大眾運輸系統概況表

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

註：調查時間為民國102年。



圖 3-4-1 本計畫全區規劃範圍周邊交通路網圖

## 第四章 細部計畫規劃原則（第二階段）

依據主要計畫（第二階段）規劃構想及指導原則，變更及擬定細部計畫土地使用分區、使用強度、土地使用管制及都市設計規範等原則說明如下：

### 一、土地使用分區規劃原則

依主要計畫指導原則，本計畫區之特定倉儲轉運專用區以發展海空倉儲物流為主，在不增加原計畫全區（A、B、C、D區）開發總量（原特定倉儲轉運專用區之建蔽率50%、容積率300%，可開發之總容積樓地板面積約1,062,700平方公尺）之條件下，局部調整本計畫全區之使用強度（調整後全區可開發之總容積樓地板面積約912,346平方公尺）。

本計畫區（第二階段）以A區土地為範圍，其使用分區規劃原則及使用強度說明如下：

#### （一）特定倉儲轉運專用區2-1

以A區近機場北側土地為範圍，以供企業中心、銀行、商務、會展、旅館、觀光、休閒、娛樂等航空支援型產業使用為主。因該範圍受限機場之滑降台及飛航管制雙重建築管制，故維持原計畫使用強度（建蔽率為50%、容積率為300%）。

#### （二）特定倉儲轉運專用區2-2

以A區鄰中安路側土地為範圍，因緊鄰高雄捷運南機廠大魯閣草衙道投資開發案及高雄空廚，同樣供企業中心、銀行、商務、會展、旅館、觀光、休閒、娛樂等航空支援型產業使用為主。另考量A、B、C三開發區均為大街廓土地，且產權較單純，因B、C區配合產業發展需要，已調降容積率，故在不增加原開發總量下，將B、C區原部分可開發強度彈性調配至A區（鄰中安路側），以增加投資開發誘因，爰酌予調高建蔽率及容積率，調整後建蔽率為60%、容積率為420%。

#### （三）本計畫區限制發展項目

本計畫區屬第三級噪音防制區，依噪音防制法不得新建學校、圖書館、醫療機構及不得劃定為住宅區。

### 二、公共設施規劃原則

#### （一）公共設施劃設比例

1. A區應劃設不低於該開發區面積35%之公共設施用地，且公園、綠地及廣場用地等使用面積不得低於該開發區10%。
2. A區採市地重劃方式辦理開發，故於細部計畫中直接劃設應負擔之公共設施用地。

## （二）開放空間

1. A區高雄航空站滑降台影響範圍內之土地（鄰機場北側都市計畫境界線進深至少60公尺）劃設為具有隔離功能之綠地。
2. 本計畫區各開發區北側沿中安路側之基地於申請建築時，應自建築線退縮15公尺以上建築，往西銜接中山四路綠帶，往東延伸到鳳山溪，形成一延續之帶狀開放空間。

## （三）交通系統

A區劃設20公尺寬之道路作為主要聯外道路，並劃設15公尺寬之道路作為區內次要道路。

## 三、建築及高度管制

本計畫區建築及高度管制須依「航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法」及相關規定辦理。

### （一）航高建物高度管制

依「航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法」第4條規定，本計畫區建築高度受限於「高雄航空站之轉接面為自距北跑道中心線北側150公尺處，向北水平延伸2,100公尺，高度為300公尺之斜面，其高距比為1：7」之規定。

### （二）儀器降落系統滑降臺（GP）周邊管制

依「航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法」第5條規定，本計畫區位於高雄航空站設置之儀器降落系統滑降臺（GP）影響範圍內（滑降臺向北60公尺、向西975公尺）為禁止建築地區（除飛航安全所必需之設施外，不得有任何建築物及其他障礙物）。

## 四、開發方式

A區以市地重劃方式辦理開發，得單獨或與D區合併辦理市地重劃。

## 第五章 變更及擬定細部計畫內容（第二階段）

### 第一節 變更及擬定細部計畫內容（第二階段）

本計畫區依據主要計畫之指導原則，變更及擬定細部計畫（第二階段）內容及土地使用分區，詳見表5-1-1、表5-1-2及圖5-1-1、圖5-1-2、圖5-1-3所示。

#### 一、第二階段變更細部計畫內容

表 5-1-1 第二階段變更細部計畫內容綜理表

編號	項目	變更內容		變更理由
		變更前	變更後	
1	土地使用分區管制要點	已訂定	修訂	為落實本計畫區A區細部計畫之規劃、健全地區發展、吸引廠商進駐，應配合全市性都市發展政策、提升產業環境發展品質，故修訂部分土地使用分區管制要點，詳細部計畫書第八章內容所述。
2	都市設計基準	已訂定	修訂	考量地區發展現況、減少計畫執行阻力，在產業發展時兼顧發展意象及都市設計理念，故修訂部分都市設計基準規定，詳細部計畫書第八章內容所述。

#### 二、第二階段擬定細部計畫內容

- (一) 擬定約 2.17 公頃之「特定倉儲轉運專用區」為「特定倉儲轉運專用區 2-1」，佔總面積之 17.44%。
- (二) 擬定約 5.84 公頃之「特定倉儲轉運專用區」為「特定倉儲轉運專用區 2-2」，佔總面積之 46.94%。
- (三) 公共設施：擬定約 2.24 公頃之「特定倉儲轉運專用區」為綠地用地、約 2.19 公頃之「特定倉儲轉運專用區」為道路用地。

表 5-1-2 第二階段擬定細部計畫後土地使用分區面積表

分區	項目	面積（公頃）	比例（%）
土地使用分區	特定倉儲轉運專用區2-1	2.17	17.44
	特定倉儲轉運專用區2-2	5.84	46.95
公共設施用地	綠地用地	2.24	18.01
	道路用地	2.19	17.60
	小計	4.43	35.61
合計		12.44	100.00

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

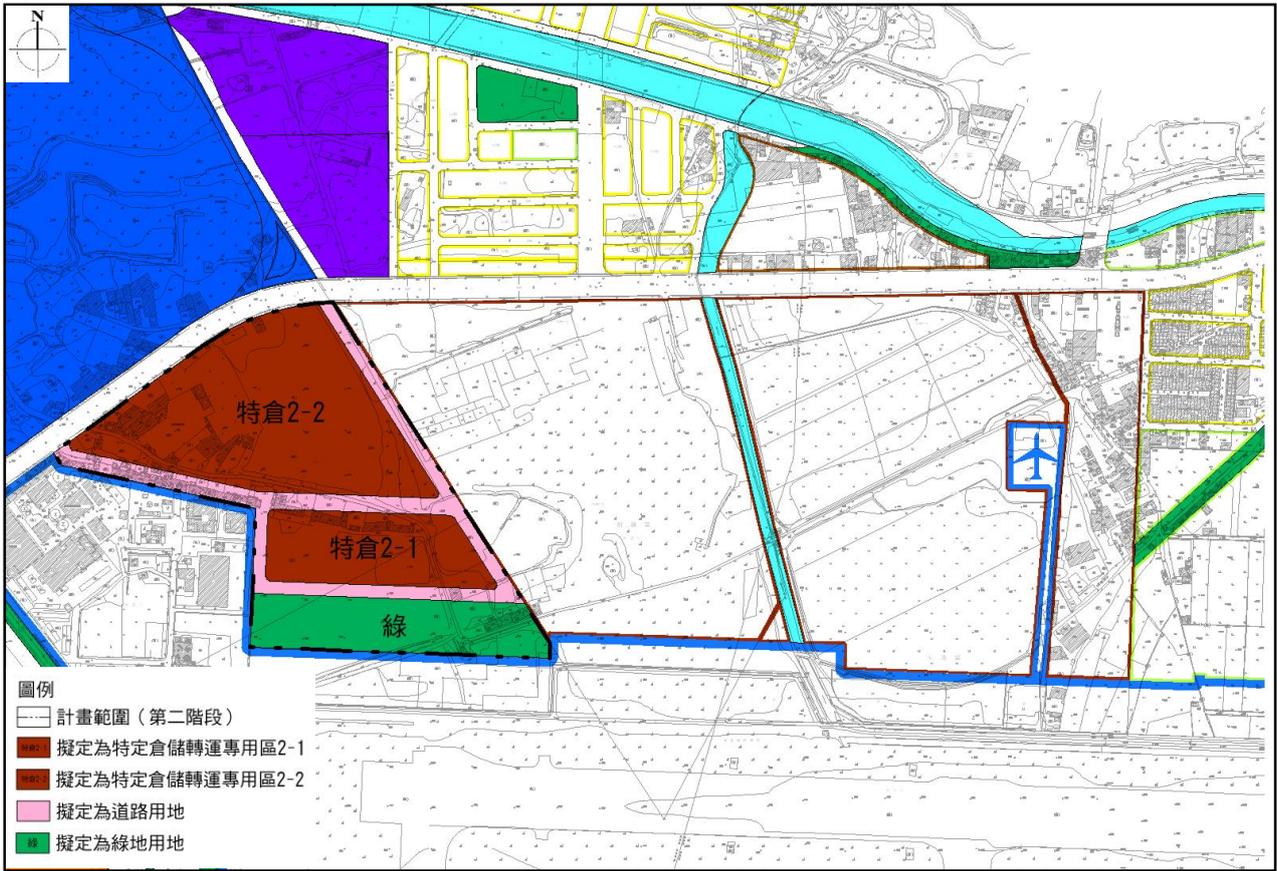


圖 5-1-1 第二階段擬定細部計畫示意圖

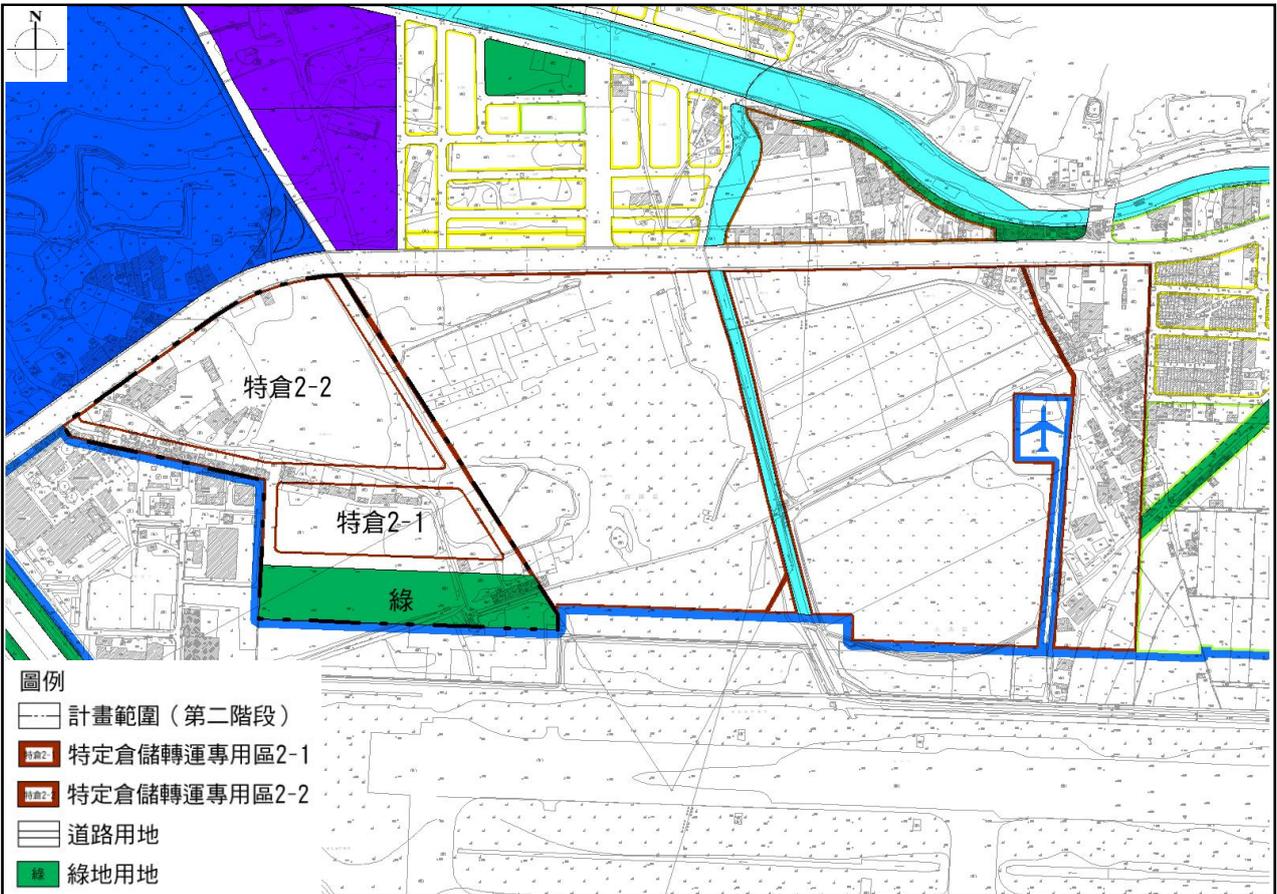


圖 5-1-2 第二階段擬定後土地使用分區示意圖

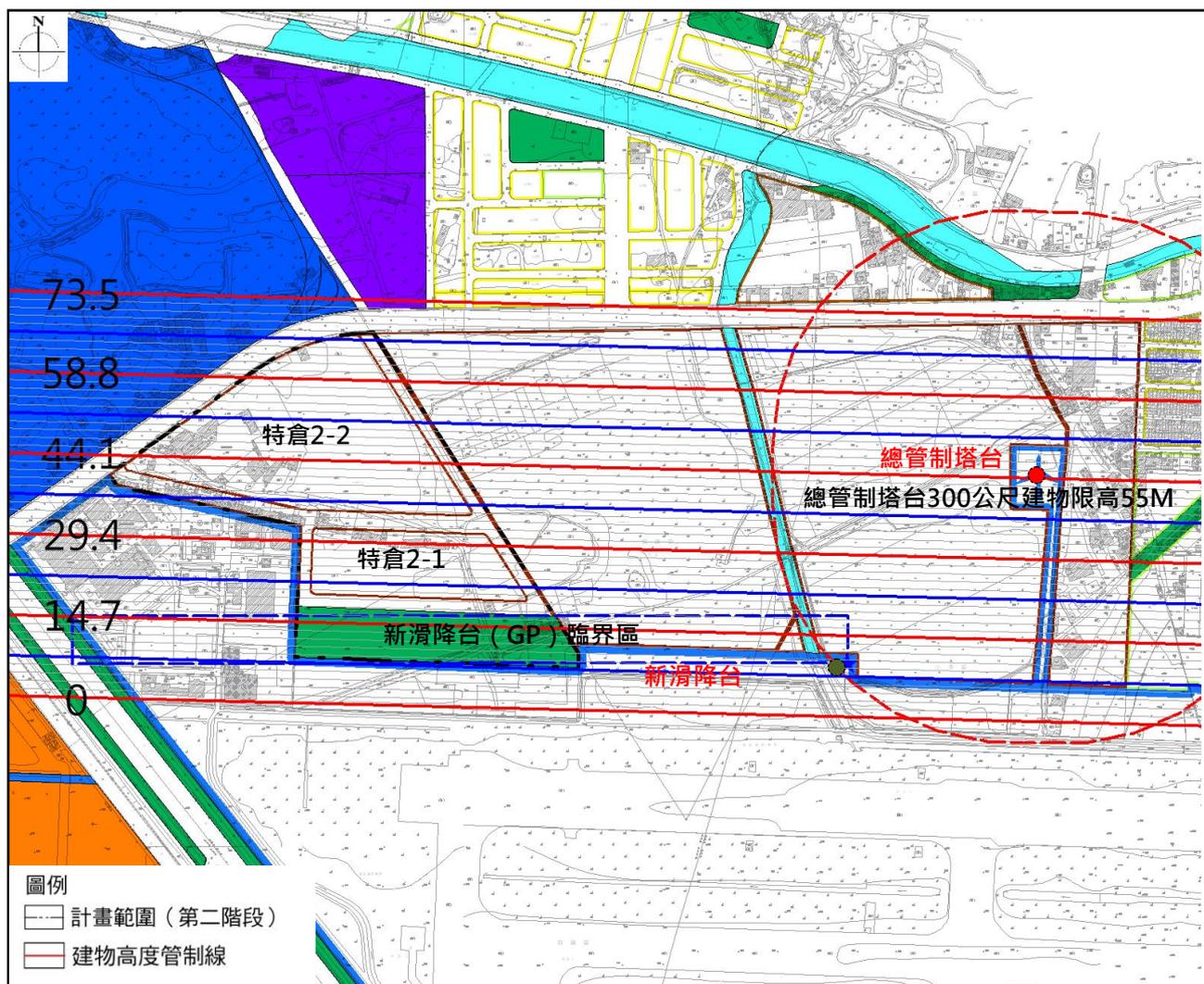


圖 5-1-3 第二階段擬定後都市計畫與航高管制套疊示意圖

註：實際建築及高度管制仍依「航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法」及相關規定辦理。

## 第二節 交通運輸計畫

### 一、交通運輸系統

交通運輸系統係以全區規劃為原則，本計畫區全區規劃範圍北側鄰接30公尺道路（中安路），西南側為省道台17線（中山四路，65公尺），西北側可以開道承接國道1號及88號東西向快速公路高雄－潮州線，整體路網便利，以下說明道路系統及大眾運輸系統，本計畫區全區規劃範圍周邊之交通路網詳如圖5-2-1所示。

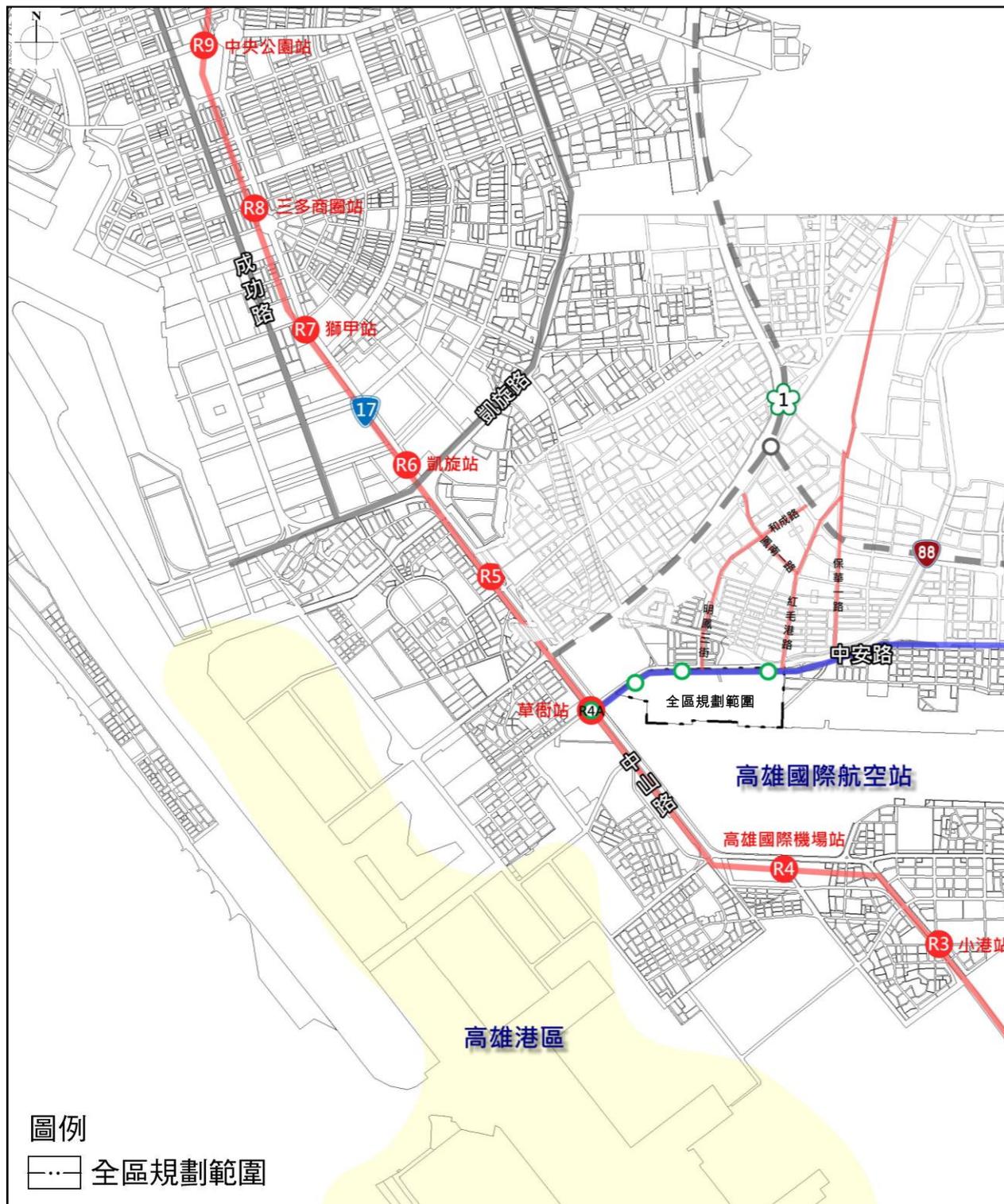


圖 5-2-1 本計畫區全區規劃範圍周邊交通系統示意圖

(一) 聯外道路－中安路（30 公尺）

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

(二) 主要道路

1. 紅毛港路（20 公尺）

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

2. 保華一路（20 公尺）

為一南北向道路，位於本計畫區全區規劃範圍之東北側，道路寬度 20 公尺，往北可接 88 號東西向快速道路高雄－潮州線系統通往鳳山市區。

3. 明鳳三街接和成路（30 公尺）

位於本計畫區全區規劃範圍北側，道路寬度 30 公尺，往北可接 88 號東西向快速道路高雄－潮州線系統通往鳳山市區。

(三) 區內道路

如圖5-2-2所示，細部計畫第二階段於區內配置二條15公尺及一條20公尺區內道路供內部通行及銜接北側中安路使用。

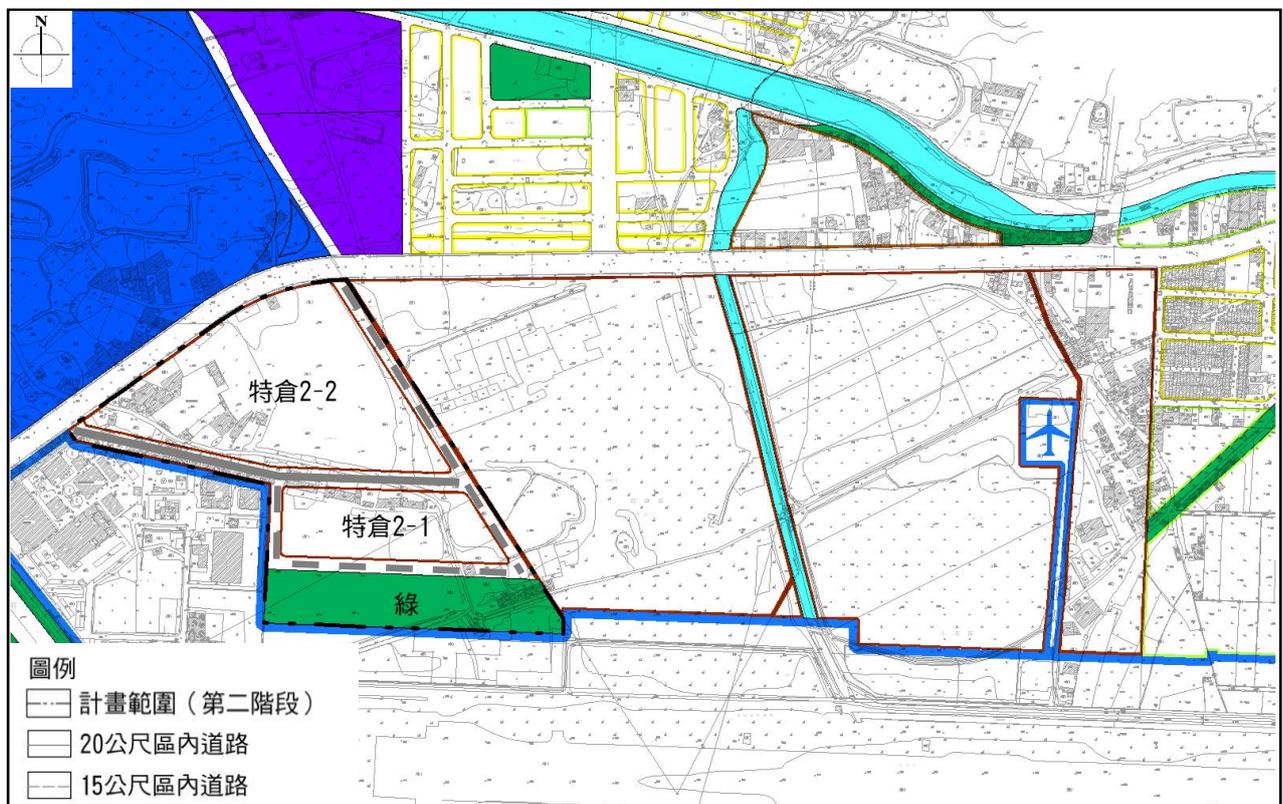


圖 5-2-2 第二階段區內道路系統配置示意圖

## 二、大眾運輸系統

高雄市公車系統行經本計畫區者共計有2線，分別為69線及紅7線。69線起訖點為小港站及高雄火車站，其中行經R4A草衙站、R5前鎮高中站、R6凱旋站、R7獅甲站、R9中央公園站、O5/R10美麗島站等大眾運輸節點，發車區間約10~30分鐘；紅7線起訖點為后安路及孔宅，其中行經R4A草衙站，2路公車於中安路設置3處站牌。有關計畫區周邊大眾運輸系統如表5-2-1所示。

表 5-2-1 本計畫全區規劃範圍周邊大眾運輸系統概況表

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

註：調查時間為民國102年。

## 三、交通運輸計畫

### （一）動線規劃與交通號誌管制系統

進出本計畫區全區規劃範圍車流應保持通行順暢，有賴於良好之動線系統規劃，除可避免交通衝突外，並可引導駕駛者安全的以較短時間與距離找尋到停車設施。而交通管制措施之配合即為動線系統最佳導引者。因此未來計畫區完成後，應在車輛進出動線上妥善設置清晰之引導標誌及標線，並在停車場出入口加裝管制號誌，以確保進出計畫區車輛之安全及便利。

### （二）進出本計畫區全區規劃範圍之主要道路出入口設置交通號誌系統

為使出入本計畫區全區規劃範圍之車輛可順利通行並減少交通衝突，將協調交通主管機關於出入本區之主要出入口設置交通號誌系統，以利車輛通行。

### （三）加強路邊停車之管理

未來本計畫區全區規劃範圍開發完成後，將加強路邊管理，嚴格取締違規停車，以增加道路容量，減少道路擁擠，俾保障行人及計畫區車輛進出安全。

### （四）善加利用停車空間、增進出入口運行效率

本計畫區全區規劃範圍內停車空間，應隨著機械式停車技術之發展引進機械式停車系統，並配合停車資訊系統，充分掌握停車進出特性，利用電腦自動化收費系統提高出入口服務容量，降低停車場出入口延滯，使停車空間之利用效率能充分發揮。

（五）改善出入本計畫區全區規劃範圍員工及訪客之通行安全

配合本區未來之發展，採取保護行人之交通設施，如設置行人專用號誌、人行地下道或人行天橋等，以保障行人安全。

（六）配合周邊道路設施改善交通衝擊

本計畫區全區規劃範圍位處高雄市中山路及中安路口附近，地近國道1號（中山高速公路）之終點及三國通道端點，為交通輻輳地區，交通量相對龐大。未來本區開發後，勢將引入更多之貨物運輸車潮，故對於周邊道路交通之改善，應與本府密切合作，俾疏導貨物運輸路線，必要時應配合施設立體交叉道及高架道路，避免影響地面交通之順暢。

（七）建立聯結捷運場站之完善公共公車接駁系統

由本計畫區全區規劃範圍內部直接連通至周邊捷運站（R4A及R4站）之公車接駁系統，以提升大眾運輸系統之使用率、服務當地居民及員工使用，路線規劃上使人流與路面車流分離，保障行人安全。計畫區開發完成後，由各廠區申請上班專車，於上下班尖峰時段規劃公車接駁系統路線，提升大眾運輸使用率。

## 第六章 都市防災計畫

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，配合本計畫區內土地使用型態，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。

### 第一節 近鄰生活圈系統與防災據點

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

#### 一、臨時收容場所

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

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

#### 二、中長期收容場所

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

## 第二節 公共空間開放避難系統

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

### 一、公園、綠地、體育場、兒童遊樂場及廣場

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

### 二、學校用地

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

## 第三節 防災運輸系統

### 一、緊急救援道路（15公尺以上）

緊急救援道路將以寬度15公尺以上之主要聯外道路為主，並考慮可延續通達全市各區域之主要輔助道路為第一層級之緊急救援道路，此道路為災害發生時，首先必須保持暢通之路徑。

### 二、避難輔助道路（12公尺以下）

避難輔助道路將以寬度12公尺以下之區內道路為主，並可延續至緊急道路，透過緊急道路連接至主要聯外道路，屬於第二層級之防災運輸系統。

### 三、大眾運輸工具

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

## 第四節 火災延燒防止地帶

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

本計畫災害避難應變措施包括近鄰生活圈系統之設置，配合劃設臨時及中長期收容場所，結合公共空間開放避難系統、防災運輸系統及火災延燒防止地帶，以達都市防災之效，詳圖6-4-1所示。

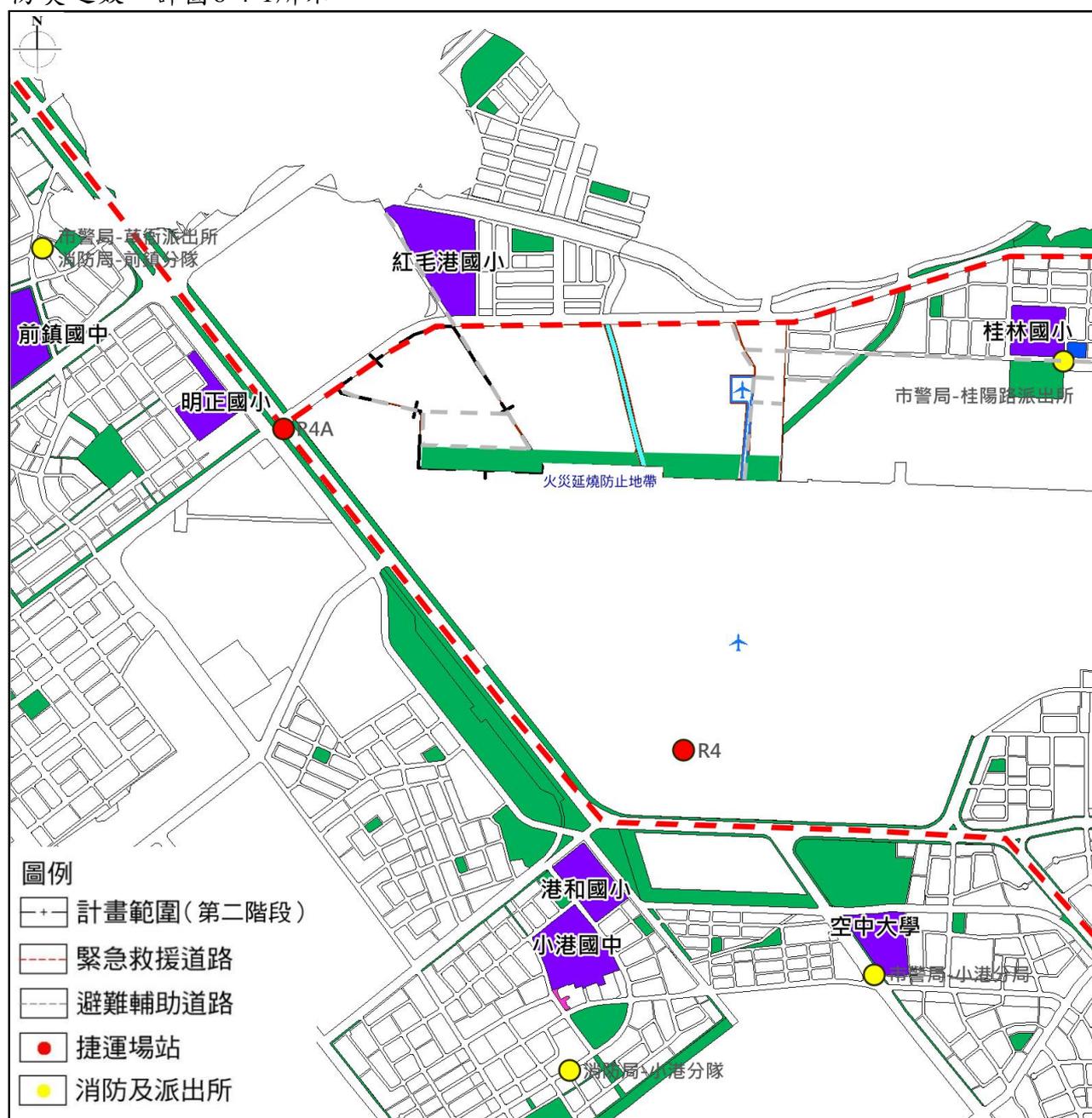


圖 6-4-1 都市防災示意圖

## 第五節 災害避難應變措施

以下就飛安災變、火災、水災及地震及停電等可能發生之災害，研擬避難措施：

### 一、飛安災變

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

#### (一) 因應飛安災變之規劃

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

#### (二) 平時防護

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

#### (三) 災害應變措施

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

## 二、火災

### (一) 可能發生原因

1. 廠區起火。
2. 人為縱火或菸蒂引燃起火。
3. 電線走火。

### (二) 災害應變措施

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

## 三、水災

### (一) 可能發生原因

1. 颱風或環流帶來暴雨。
2. 排水設施阻塞。

### (二) 災害應變措施

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

## 四、地震

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

### (一) 因應地震之規劃

#### 1. 設備及建築物

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

#### 2. 組織之編排

地震對策之有關人員配置、指示命令系統等組織與職權，須做明確之決定。

### 3.防震教育宣導

定期舉辦防震安全訓練與演習。

### 4.其他

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

## (二) 災害應變措施

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

## 五、停電

### (一) 可能發生原因

- 1.預告之停電、突發性之停電。
- 2.區外之原因、區內之原因。

### (二) 災害應變措施

#### 1.緊急用設備之啟動

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

#### 2.緊急發動機之啟動及代替

##### (1) 事前檢查

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

## (2) 啟動

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

## (3) 切換

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

## 六、瓦斯／油／氣管線氣爆

計畫區地底下若有天然氣瓦斯、化學原料等管線輸送，應建立高雄市地下管線地理資訊系統管理，建立一個以風險高低決定維修檢測頻率之管理模式，對於地下管線實施安檢制度控管，加速汰舊換新；在地上工程施作時也應嚴格控管道路及下水道開挖作業程序，依照氣體與油料等管線主管機關之標準作業流程，先行聯繫、套繪、確認管線位置，並嚴查違法私自開挖，減少外力破壞機會，成立管線單位緊急聯絡平台，善用網路資源或電視媒體即時通訊通報，並且預擬緊急應變劇本，提升救災設備與能力。

## 第七章 事業及財務計畫（第二階段）

### 第一節 第二階段都市計畫變更公共設施負擔規定

本計畫第二階段範圍A區都市計畫變更負擔仍維持91年公告原計畫「變更高雄市都市計畫經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區（部分特定倉儲轉運專用區、綠地及河道用地為河道用地、綠地及特定倉儲轉運專用區）案」規定，其公共設施劃設比例不得低於特定倉儲轉運專用區A區全部面積35%，且不得計入法定空地，其中公園、綠地及廣場用地等使用面積比例不得低於特定倉儲轉運專用區A區全部面積10%，詳表7-1-1所示。

表 7-1-1 第二階段都市計畫變更公共設施負擔比例計算表

使用分區	面積 (公頃)	公共設施 負擔比例 (%)	公共設施 負擔面積 (公頃)	變更後面積 (公頃)
特定倉儲轉運專用區 (A區)	12.44	35	4.35	8.09

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。

### 第二節 第二階段開發方式及開發主體

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

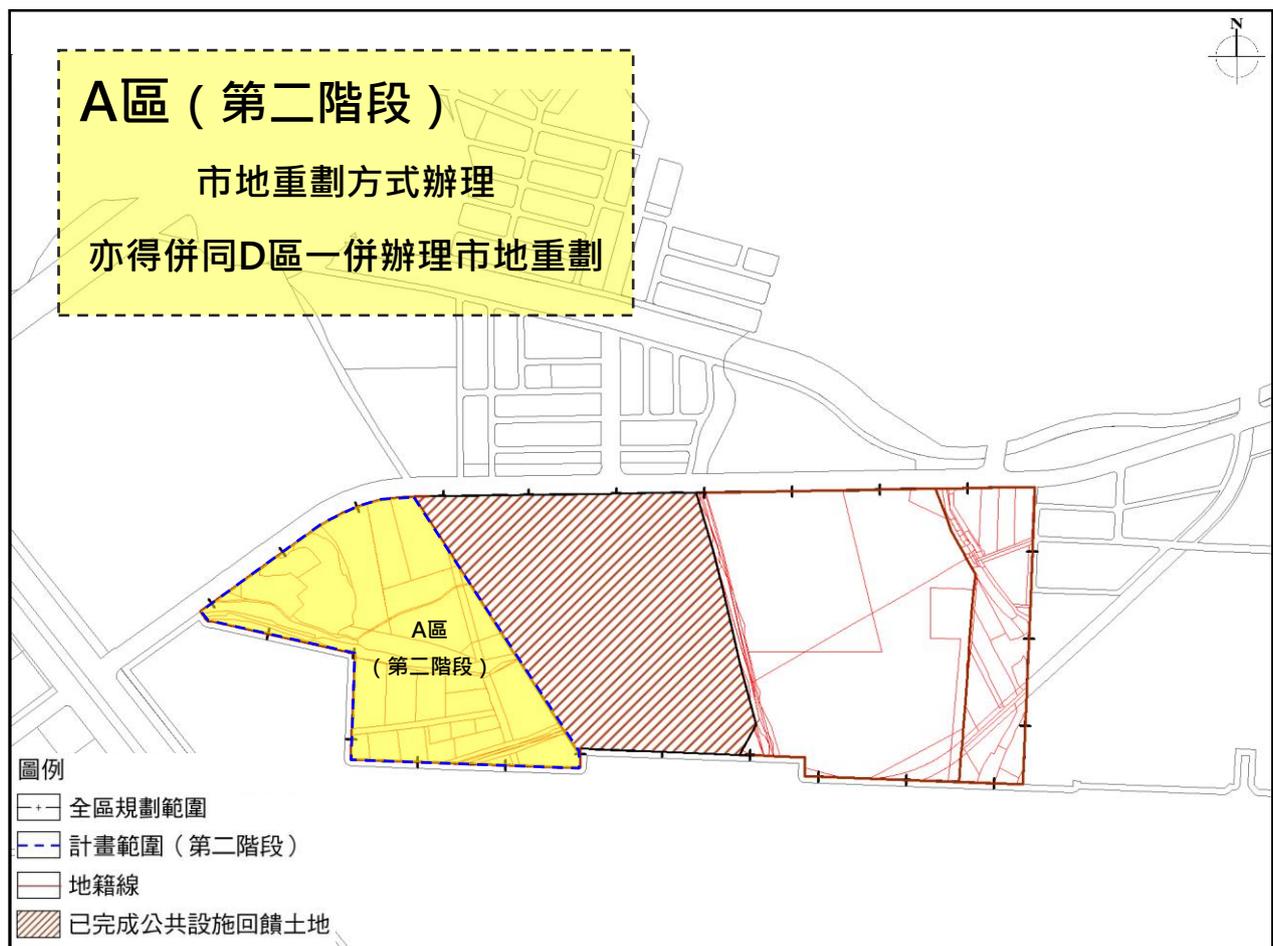


圖 7-2-1 本計畫第二階段開發方式示意圖

## 第八章 土地使用分區管制與都市設計基準（第二階段）

## 第一節 現行計畫土地使用分區管制要點及都市設計基準檢討

本計畫原都市計畫係91年8月2日公告發布實施「變更高雄市都市計畫經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區（部分特定倉儲轉運專用區、綠地及河道用地為河道用地、綠地及特定倉儲轉運專用區）案」，本次第二階段土地使用分區管制要點及都市設計基準增修訂之條文如表8-1-1、8-1-2所示。

表 8-1-1 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表

管制項目	修訂條文	現行計畫規定	修訂理由	備註										
土地 使用 分區 管制 要點	為確保都市發展及環境品質提昇，並達成「特定倉儲轉運專用區」計畫目的，爰訂定下列土地使用管制措施：	本要點主旨在於確保都市發展方向，並達成高雄小港特定倉儲轉運專用區之計畫目的。	修正部分文字。	修訂										
	第 1 條 本要點依「都市計畫法」第二十二條規定訂定之。	一、本要點依「都市計畫法高雄市施行細則」第三十條規定訂定之。本要點未規定事項，適用其他相關法令辦理。	將法令依據修正為「都市計畫法」第22條。	修訂										
	第 2 條 本計畫第二階段各類土地使用分區容許之建蔽率、容積率如下表所示，其餘未規定者依「都市計畫法高雄市施行細則」之規定辦理。	二、本計畫區之特定倉儲轉運專用區，其建蔽率為50%，容積率為300%，惟區內建築物高度尚應符合「飛航安全標準及航空站、飛行場、助航設備四週禁止限制建築辦法」之規定。	1. 有關建築物高度管制規定，配合項目編號之調整至第4條。 2. 依細部計畫規劃原則及擬定細部計畫內容，訂定特定倉儲轉運專用區2-1、2-2之使用強度。	修訂										
	<table border="1" data-bbox="268 1223 679 1473"> <thead> <tr> <th>使用分區名稱</th> <th>建蔽率 (%)</th> <th>容積率 (%)</th> <th>容許使用項目</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>特定倉儲轉運專用區2-1</td> <td>50</td> <td>300</td> <td rowspan="2">詳第 3 條規定</td> </tr> <tr> <td>特定倉儲轉運專用區2-2</td> <td>60</td> <td>420</td> </tr> </tbody> </table>	使用分區名稱	建蔽率 (%)	容積率 (%)	容許使用項目	特定倉儲轉運專用區2-1	50	300	詳第 3 條規定	特定倉儲轉運專用區2-2	60	420	三、本計畫之特定倉儲轉運專用區，其區內得為下列土地及建築物之使用：塔台、停機坪、滑行道及其相關附屬設施、航空物質供應、航空貨運集散站、航空機隊維修廠、文康設施（體育場所、集會場所、文康活動中心）、公務機關、法人機構、人民團體、餐飲業、零售業、資訊服務業、個人服務業、觀光旅遊及服務業、空廚業、展覽業、停車場、其他經目的事業主管機關核准之使用。	1. 採正面列舉方式修訂特定倉儲轉運專用區2-1、2-2之容許使用項目。 2. 禁止土地及建築物使用項目則依相關法令限制之規定辦理。
使用分區名稱	建蔽率 (%)	容積率 (%)	容許使用項目											
特定倉儲轉運專用區2-1	50	300	詳第 3 條規定											
特定倉儲轉運專用區2-2	60	420												

表 8-1-1 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表（續）

管制項目	修訂條文	現行計畫規定	修訂理由	備註
土地使用分區管制要點		<p>站、加工出口區設置管理條例所規定之區內事業及其他供區內使用之必要性設施。區內並允許飛行器由機場直接進出。</p> <p>四、本計畫區之特定倉儲轉運專用區，其區內禁止為下列土地及建築物之使用：雙併住宅、多戶住宅、商務住宅、教育設施、圖書館及醫療機構。其餘未明訂得否使用之項目應經高雄市都市計畫委員會審查通過後方允許使用。</p>		修訂
	<p>第 4 條 本計畫「特定倉儲轉運專用區」內建築物高度應符合「航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法」之規定。</p>	<p>二、本計畫區之特定倉儲轉運專用區，其建蔽率為 50%，容積率為 300%，惟區內建築物高度尚應符合「飛航安全標準及航空站、飛行場、助航設備四週禁止限制建築辦法」之規定。</p>	<p>有關建築物高度管制規定，另增列於本條，並修正建築高度管制法令名稱。</p>	增修
	<p>第 5 條 本計畫區北側沿中安路側之「特定倉儲轉運專用區 2-2」基地於申請建築時，應自建築線退縮 15 公尺以上建築，並應留設適當之進出緩衝車道，以避免影響中安路交通之流暢。退縮建築所留設之帶狀開放空間應植栽綠化，不得設置圍牆，但得計入法定空地。</p>	<p>十五、本特定倉儲專用區東側與高雄市小港區桂林社區相臨部分，其建築牆面線應自基地線至少退縮三十公尺，其退縮部分得計入法定空地，並應綠化植栽，不得設置圍牆...</p> <p>十六、本特定倉儲專用區北側沿中安路側，其建築牆面線應自道路境界線退縮三十公尺，並應綠化植栽，不得設置圍牆...</p>	<p>1. 將退縮規定由都市設計管制基準第十五、十六、十七點移至土地使用分區管制要點中管制執行</p> <p>2. 另為配合特定倉儲轉運專用區產業特性及整體開發需求考量，並參考本計畫區周邊臨中山路土地退縮 15 公尺之緩衝綠帶，爰一併修訂退縮空間為 15 公尺。</p>	增訂

表 8-1-1 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表 (續)

管制項目	修訂條文	現行計畫規定	修訂理由	備註																							
土地 使用 分區 管制 要點	同上	十七、本區沿中安路劃設之出入口應自道路境界線退縮三十公尺留設，其寬度不得少於三十公尺，且應留設適當之進出緩衝車道，以避免影響中安路交通之流暢。其退縮部分得計入法定空地，並得結合周邊開放空間以塑造廣場之意象。	同上	同上																							
	第 6 條 本計畫「特定倉儲轉運專用區」之停車空間規定依建築技術規則施工篇第五十九條規定辦理。	五、本計畫區之停車空間規定依建築技術規則施工篇第五十九條規定辦理。	配合項目編號之調整。	保留																							
	<p>第 7 條 建築物附設裝卸停車位規定：</p> <p>一、本計畫「特定倉儲轉運專用區」內建築物非屬宿舍、文教設施、社服設施及服務業者，其裝卸車位不得少於下表之標準：</p> <table border="1" data-bbox="252 1178 671 1451"> <thead> <tr> <th>建築物總樓地板面積 (平方公尺)</th> <th>應附設裝卸貨位數 (個)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1,000 以下</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>超過 1,000，未滿 2,000 部分</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>超過 2,000，未滿 4,000 部分</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>超過 4,000，未滿 6,000 部分</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>超過 6,000 部分</td> <td>每增加 6,000 平方公尺增設一個</td> </tr> </tbody> </table> <p>備註： 1. 每滿 10 個裝卸位應於其中設置一個大貨車裝卸位 2. 最小裝卸位尺度：     (1) 小貨車裝卸位長 6 公尺、寬 2.5 公尺、淨高 2.7 公尺。     (2) 大貨車裝卸位長 13 公尺、寬 4 公尺、淨高 4.2 公尺。 3. 同一基地內之建築物，其設置裝卸位標準應分別就各該欄表列規定計算後 (零數均應計入) 予以累加後合併計算</p> <p>二、本計畫「特定倉儲轉運專用區」內之建築物除依前項設置裝卸停車位外，需設置垃圾車進出、停放與處理垃圾之空間，並應規劃子母車之停放空間供垃圾分類處理壓縮後放置之用。</p>	建築物總樓地板面積 (平方公尺)	應附設裝卸貨位數 (個)	1,000 以下	0	超過 1,000，未滿 2,000 部分	1	超過 2,000，未滿 4,000 部分	2	超過 4,000，未滿 6,000 部分	3	超過 6,000 部分	每增加 6,000 平方公尺增設一個	<p>六、建築物附設裝卸停車位規定：</p> <p>(一) 本都市計畫區內建築物非屬宿舍、文教設施、社服設施及服務業者，其裝卸車位不得少於下表之標準：</p> <table border="1" data-bbox="694 1164 1070 1451"> <thead> <tr> <th>建築物總樓地板面積 (平方公尺)</th> <th>應附設裝卸貨位數 (個)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1,000 以下</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>超過 1,000，未滿 2,000 部分</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>超過 2,000，未滿 4,000 部分</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>超過 4,000，未滿 6,000 部分</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>超過 6,000 部分</td> <td>每增加 6,000 平方公尺增設一個</td> </tr> </tbody> </table> <p>備註： 一、每滿 10 個裝卸位應於其中設置一個大貨車裝卸位。 二、最小裝卸位尺度： 1. 小貨車裝卸位長 6 公尺、寬 2.5 公尺、淨高 2.7 公尺。 2. 大貨車裝卸位長 13 公尺、寬 4 公尺、淨高 4.2 公尺。 三、同一基地內之建築物，其設置裝卸位標準應分別就各該欄表列規定計算後 (零數均應計入) 予以累加後合併計算。</p> <p>(二) 區內之建築物除依前項設置裝卸停車位外，需設置垃圾車進出、停放與處理垃圾之空間，並應規劃子母車之停放空間供垃圾分類處理壓縮後放置之用。</p>	建築物總樓地板面積 (平方公尺)	應附設裝卸貨位數 (個)	1,000 以下	0	超過 1,000，未滿 2,000 部分	1	超過 2,000，未滿 4,000 部分	2	超過 4,000，未滿 6,000 部分	3	超過 6,000 部分	每增加 6,000 平方公尺增設一個	配合項目編號之調整，修正部分文字。
建築物總樓地板面積 (平方公尺)	應附設裝卸貨位數 (個)																										
1,000 以下	0																										
超過 1,000，未滿 2,000 部分	1																										
超過 2,000，未滿 4,000 部分	2																										
超過 4,000，未滿 6,000 部分	3																										
超過 6,000 部分	每增加 6,000 平方公尺增設一個																										
建築物總樓地板面積 (平方公尺)	應附設裝卸貨位數 (個)																										
1,000 以下	0																										
超過 1,000，未滿 2,000 部分	1																										
超過 2,000，未滿 4,000 部分	2																										
超過 4,000，未滿 6,000 部分	3																										
超過 6,000 部分	每增加 6,000 平方公尺增設一個																										

表 8-1-1 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表（續）

管制項目	修訂條文	現行計畫規定	修訂理由	備註
土地使用分區管制要點	<p>第 8 條 本計畫作為公共設施使用面積比例不得小於全部面積 35%，且不得計入法定空地，其中公園、綠地及廣場用地等使用面積比例不得低於全部面積 10%。</p>	<p>七、本專用區內作為公共設施使用面積比例不得小於專用區全部面積百分之三十五，且不得計入法定空地，其中公園、綠地及廣場用地等使用面積比例不得低於專用區面積百分之十。另為確保區內環境品質，未來本專用區之建築開發前，應先經本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議通過，且若跑道、滑行道旁之綠地改為鋪面時，則其綠地應予補足。</p>	<p>1. 依細部計畫公共設施規劃原則（二）開放空間之原則修正。 2. 配合項目編號之調整。 3. 修正部分文字，有關都市設計審議程序相關規定另列於第 9 條。</p>	修訂
	<p>第 9 條 為確保本計畫「特定倉儲轉運專用區」內環境品質，研擬都市設計管制基準進行建築規範。區內之開發建築應依都市設計管制基準辦理，且開發基地達一定規模者，於建築開發前應先經由高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議通過，始得申請建造執照及施工。</p>		有關都市設計審議規定增修於本條。	新修

表 8-1-2 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表

管制項目	修訂條文	現行計畫規定	修訂理由	備註
都市設計基準	一、本基準旨在塑造「特定倉儲轉運專用區」內建物及大型公共建築物，以傳達其國際化、現代化之意象。其天際線、色彩、造型、夜間美化照明等，應配合周邊各公私有建築物妥予設計規劃。且夜間照明部分，應依照機場夜間照明管制標準設計，以維護飛航安全。為確切掌握本計畫「特定倉儲轉運專用區」之規劃精神，除依土地使用分區管制要點之規定外，特制定本基準，並據以執行本計畫「特定倉儲轉運專用區」都市設計管制作業。	一、本設計要點旨在塑造特定倉儲轉運專用區內建物及大型公共建築物，以傳達其國際化、現代化之意象。其天際線、色彩、造型、夜間美化照明等，應配合周邊各公私有建築物妥予設計規劃。且夜間照明部分，應依照機場夜間照明管制標準設計，以維護飛航安全。	修正部分文字。	修訂
	二、本計畫「特定倉儲轉運專用區」內開發基地申請建築除了應符合都市計畫及建築管理法令規定外，尚須符合本基準規定。	二、區內建築物發照建築前，應經高雄市都市設計審議委員會審查通過。	明定本計畫區申請建築之法令依據；並修訂都設審議程序另列於第三點。	修訂
	—	三、本設計要點依據都市計畫法高雄市施行細則第三十二條規定辦理之。	刪除法令依據。	刪除
	三、本計畫「特定倉儲轉運專用區」內建築開發申請除依本基準第四點及第十七點規定者，須送高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會（以下簡稱都設會）審議外，其餘逕依建管程序辦理。	—	修訂本計畫區內建築開發申請，須送都設審議之規定。	增訂
	—	六、每宗建築基地面積不得少於五〇〇平方公尺。	為保留計畫區開發彈性，將建築基地面積限制移除。	刪除
	四、本計畫「特定倉儲轉運專用區」內開發面積達5,000平方公尺以上之一宗建築基地，須送都設會審議，並應提出建築開發計畫，包括設計目標、設計構想及必要之環境影響分析。環境影響分析應視個案提出有關交通、景觀或其他之影響說明。	七、一宗建築基地面積在五〇〇〇平方公尺以上建築開發，應提出建築開發計畫書，包括設計目標、設計構想及必要之環境影響分析。	配合項目編號之調整，並補充修訂環境影響分析說明。	修訂

表 8-1-2 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

管制項目	修訂條文	現行計畫規定	修訂理由	備註
都市設計基準	五、有關提送都設會審議之都市設計審議作業規範、變更設計及相關申請流程等事項，應依照現行都市設計審議規範及都設會之相關規定與決議事項辦理。	四、申請人申請都市設計審查時，應依據高雄市都市設計審議作業要點及相關規定辦理。	有關都市設計審議作業規範、簡化規定、授權規定、變更設計及相關申請流程等事項，應依照現行都市設計審議規範及都設會相關規定與決議事項辦理，爰修正部分文字。	修訂
	六、本計畫「特定倉儲轉運專用區」基地開發建築物附屬停車空間出入口應設置汽車入場之等候空間，以減少車輛進場佔用面前道路空間之交通衝擊。該空間得計入法定空地，但不得影響人行動線之延續性。	八、基地開發建築物附屬停車空間之設置，應依下列規定辦理： （一）建築基地申請建築時，不得適用「高雄市鼓勵建築物增設停車空間實施要點」。 （二）停車場出入口應設置汽車入場之等候空間，以減少車輛進場佔用面前道路空間之交通衝擊。該空間得計入法定空地，但不得影響人行動線之延續性。	1. 配合項目編號之調整。 2. 「高雄市鼓勵建築物增設停車空間實施要點」已廢止。	修訂
	七、營業用裝卸貨空間必須設在基地內之裝卸停車場或停機坪。避免利用路邊或公共空間進行裝卸貨。	九、營業用裝卸貨空間必須設在基地內之裝卸停車場或停機坪。避免利用路邊或公共空間進行裝卸貨。	配合項目編號之調整。	保留
	八、貨車進出及裝卸考慮採時間性管制，並提出交通改善計畫，以減低對道路交通干擾。	十、貨車進出及裝卸考慮採時間性管制，並提出交通改善計畫，以減低對道路交通干擾。	配合項目編號之調整。	保留
	九、裝卸貨空間之設置必須與建築物之其他相關設施密切配合，如月台、貨運電梯、運貨通道等設計必須採人車分離。	十一、裝卸貨空間之設置必須與建築物之其他相關設施密切配合，如月台、貨運電梯、運貨通道等設計必須採人車分離。	配合項目編號之調整。	保留

表 8-1-2 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

管制項目	修訂條文	現行計畫規定	修訂理由	備註
都市設計基準	—	十二、為避免進出車輛影響中安路交通之流暢，得於區內劃設地面或高架道路與區外銜接，惟需考量設置噪音防制設施並於周邊配合植栽美化。	本計畫區已擬定細部計畫，劃設區內必要計畫道路與區外銜接，爰刪除本條文。	刪除
	十、申請建築之基地若經公車主管機關考量路線需設置公車站牌時，當配合留設順向停車彎。	十三、申請建築之基地若經公車主管機關考量路線需設置公車站牌時，當配合留設順向停車彎。	配合項目編號之調整。	保留
	十一、開發基地出入道路系統應採人車分離，並強化綠化植栽及街道造景美化。	十四、出入道路系統應確實實行人車分離，並強化綠化植栽及街道造景美化。	配合項目編號之調整，修正部分文字。	修訂
	十二、沿中安路側留設之帶狀開放空間應加強綠化植栽，並結合周邊開放空間以塑造廣場之意象，提供大眾使用。	十五、本特定倉儲專用區東側與高雄市小港區桂林社區相臨部分，其建築牆面線應自基地線至少退縮三十公尺，其退縮部分得計入法定空地，並應綠化植栽，不得設置圍牆，且綠覆率依據「高雄市綜合設計及高層建築實施綠化規定審查要點」規定計算，不得低於八十%，供為開放空間供公眾使用。  十六、本特定倉儲專用區北側沿中安路側，其建築牆面線應自道路境界線退縮三十公尺，並應綠化植栽，不得設置圍牆，且綠覆率依據「高雄市綜合設計及高層建築實施綠化規定審查要點」規定計算，不得低於八十%，供為開放空間供公眾使用。	1.配合項目編號之調整。 2.退縮等相關規定移至土地使用分區管制要點中規範。 3.「高雄市綜合設計及高層建築實施綠化規定審查要點」已廢止，故刪除其法令依據。並修正帶狀空間綠化植栽原則。	修訂

表 8-1-2 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

管制項目	修訂條文	現行計畫規定	修訂理由	備註
都市設計基準		十七、本區沿中安路劃設之出入口應自道路境界線退縮三十公尺留設，其寬度不得少於三十公尺，且應留設適當之進出緩衝車道，以避免影響中安路交通之流暢。其退縮部分得計入法定空地，並得結合周邊開放空間以塑造廣場之意象。		
	十三、沿中安路側留設之帶狀開放空間須留設連續且寬度大於4公尺之人行步道，並應與相鄰基地所留設之人行步道順平衡接。該人行步道以自建築線起設置為原則，鋪面材質及色彩應與鄰地形成整體感，並得與公有人行步道共構處理。	十八、指定留設之開放空間需留設有一連續且平均寬度為四公尺之人行通道，與相鄰之基地所留設之人行通道相接，並需配置適當植栽。 二二、各開放空間或公共設施應有相連接之人行通道，以共同形成一完整之人行及活動系統。	配合項目編號之調整，修正部分文字。	修訂
	十四、沿中安路側留設之帶狀開放空間及人行動線設計需符合無障礙環境之需求，且有明確指標導引系統，以提供無障礙通行空間。	二十、各開放空間設計需符合無障礙環境之設計要求。 二一、人行動線設計需合乎下列需求： （一）人行通道設計需符合無障礙環境之要求。 （二）人行通道須有明確標示以方便識別。	配合項目編號之調整，修正部分文字。	修訂
	十五、本計畫區內開闢之隔離綠帶需保持其視覺軸線穿透性。	十九、區內開闢之隔離綠帶需保持其視覺軸線穿透性。	配合項目編號之調整，修正部分文字。	修訂

表 8-1-2 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

管制項目	修訂條文	現行計畫規定	修訂理由	備註
都市設計基準	十六、建築物附設之各種停車空間、通風口、冷卻塔、空調、視訊、機械、給水、遮陽、雨庇、造型裝飾物等設施，或配合整體建築物造型作設計，或以遮蔽物美化，以維都市景觀。並於都審送審時或建照送審圖中詳細標示其設置位置與繪製相關景觀遮蔽物圖說。	—	為維都市景觀，增訂建築物附設相關設施之美化原則。	增訂
	十七、開發基地條件特殊者或申請案有益於都市景觀、建築藝術者或具環境公益性，經都設會審議同意者，得不受本基準全部或部分規定之限制。	—	為維都市景觀、環境公益性等，增訂都設會審議彈性之原則。	增訂
	十八、為提升整體環境品質，塑造景觀意象，得經都設會決議修正或補充本基準。	五、為提昇整體環境品質，塑造景觀意象，得經高雄市都市設計審議委員會審查，補充本設計要點。	配合項目編號之調整，修正部分文字。	修訂

## 第二節 第二階段土地使用分區管制要點

為確保都市發展及環境品質提昇，並達成「特定倉儲轉運專用區」計畫目的，爰訂定下列土地使用管制措施：

第 1 條 本要點依「都市計畫法」第二十二條規定訂定之。

第 2 條 本計畫第二階段各類土地使用分區容許之建蔽率、容積率如下表所示，其餘未規定者依「都市計畫法高雄市施行細則」之規定辦理。

表 8-2-1 特殊管制使用分區內容列表

使用分區名稱	建蔽率 (%)	容積率 (%)	容許使用項目
特定倉儲轉運專用區2-1	50	300	詳本要點第 3 條之規定
特定倉儲轉運專用區2-2	60	420	

第 3 條 本計畫第二階段「特定倉儲轉運專用區 2-1」、「特定倉儲轉運專用區 2-2」之容許使用項目，得為下列土地及建築物之使用：企業總部、航空貨運承攬業、研究發展、產業育成機構、貿易、諮詢、技術服務、文康設施（體育場所、集會場所、文康活動中心）、公務機關、法人機構、人民團體、餐飲業、零售業、資訊服務業、個人服務業、觀光旅遊及服務業、空廚業、展覽業、停車場、其他經目的事業主管機關核准之使用。

第 4 條 本計畫「特定倉儲轉運專用區」內建築物高度應符合「航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法」之規定。

第 5 條 本計畫區北側沿中安路側之「特定倉儲轉運專用區 2-2」基地於申請建築時，應自建築線退縮 15 公尺以上建築，並應留設適當之進出緩衝車道，以避免影響中安路交通之流暢。退縮建築所留設之帶狀開放空間應植栽綠化，不得設置圍牆，但得計入法定空地。

第 6 條 本計畫「特定倉儲轉運專用區」之停車空間規定依建築技術規則施工篇第五十九條規定辦理。

第 7 條 建築物附設裝卸停車位規定：

- 一、本計畫「特定倉儲轉運專用區」內建築物非屬宿舍、文教設施、社服設施及服務業者，其裝卸車位不得少於下表之標準：

表 8-2-2 建築物附設裝卸停車位規定列表

建築物總樓地板面積 (平方公尺)	應附設裝卸貨位數 (個)
1,000以下	0
超過1,000，未滿2,000部分	1
超過2,000，未滿4,000部分	2
超過4,000，未滿6,000部分	3
超過6,000部分	每增加6,000平方公尺增設一個
備註： 1. 每滿10個裝卸位應於其中設置一個大貨車裝卸位 2. 最小裝卸位尺度： (1) 小貨車裝卸位長6公尺、寬2.5公尺、淨高2.7公尺 (2) 大貨車裝卸位長13公尺、寬4公尺、淨高4.2公尺 3. 同一基地內之建築物，其設置裝卸位標準應分別就各該欄表列規定計算後（零數均應計入）予以累加後合併計算	

二、本計畫「特定倉儲轉運專用區」內之建築物除依前項設置裝卸停車位外，需設置垃圾車進出、停放與處理垃圾之空間，並應規劃子母車之停放空間供垃圾分類處理壓縮後放置之用。

第 8 條 本計畫作為公共設施使用面積比例不得小於全部面積 35%，且不得計入法定空地，其中公園、綠地及廣場用地等使用面積比例不得低於全部面積 10%。

第 9 條 為確保本計畫「特定倉儲轉運專用區」內環境品質，研擬都市設計管制基準進行建築規範。區內之開發建築應依都市設計管制基準辦理，且開發基地達一定規模者，於建築開發前應先經由高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議通過，始得申請建造執照及施工。

### 第三節 第二階段都市設計基準

- 一、本基準旨在塑造「特定倉儲轉運專用區」內建物及大型公共建築物，以傳達其國際化、現代化之意象。其天際線、色彩、造型、夜間美化照明等，應配合周邊各公私有建築物妥予設計規劃。且夜間照明部分，應依照機場夜間照明管制標準設計，以維護飛航安全。為確切掌握本計畫「特定倉儲轉運專用區」之規劃精神，除依土地使用分區管制要點之規定外，特制定本基準，並據以執行本計畫「特定倉儲轉運專用區」都市設計管制作業。
- 二、本計畫「特定倉儲轉運專用區」內開發基地申請建築除了應符合都市計畫及建築管理法令規定外，尚須符合本基準規定。
- 三、本計畫「特定倉儲轉運專用區」內建築開發申請除依本基準第四點及第十七點規定者，須送高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會（以下簡稱都設會）審議外，其餘逕依建管程序辦理。
- 四、本計畫「特定倉儲轉運專用區」內開發面積達 5,000 平方公尺以上之一宗建築基地，須送都設會審議，並應提出建築開發計畫，包括設計目標、設計構想及必要之環境影響分析。環境影響分析應視個案提出有關交通、景觀或其他之影響說明。
- 五、有關提送都設會審議之都市設計審議作業規範、變更設計及相關申請流程等事項，應依照現行都市設計審議規範及都設會之相關規定與決議事項辦理。
- 六、本計畫「特定倉儲轉運專用區」基地開發建築物附屬停車空間出入口應設置汽車入場之等候空間，以減少車輛進場佔用面前道路空間之交通衝擊。該空間得計入法定空地，但不得影響人行動線之延續性。
- 七、營業用裝卸貨空間必須設在基地內之裝卸停車場或停機坪。避免利用路邊或公共空間進行裝卸貨。
- 八、貨車進出及裝卸考慮採時間性管制，並提出交通改善計畫，以減低對道路交通干擾。
- 九、裝卸貨空間之設置必須與建築物之其他相關設施密切配合，如月台、貨運電梯、運貨通道等設計必須採人車分離。
- 十、申請建築之基地若經公車主管機關考量路線需設置公車站牌時，當配合留設順向停車彎。
- 十一、開發基地出入道路系統應採人車分離，並強化綠化植栽及街道造景美化。
- 十二、沿中安路側留設之帶狀開放空間應加強綠化植栽，並結合周邊開放空間以塑造廣場之意象，提供大眾使用。
- 十三、沿中安路側留設之帶狀開放空間須留設連續且寬度大於 4 公尺之人行步道，並應與相鄰基地所留設之人行步道順平銜接。該人行步道以自建建築線起設置為原則，鋪面材質及色彩應與鄰地形成整體感，並得與公有人行步道共構處理。
- 十四、沿中安路側留設之帶狀開放空間及人行動線設計需符合無障礙環境之需求，且有明確指標導引系統，以提供無障礙通行空間。

- 十五、本計畫區內開闢之隔離綠帶需保持其視覺軸線穿透性。
- 十六、建築物附設之各種停車空間、通風口、冷卻塔、空調、視訊、機械、給水、遮陽、雨庇、造型裝飾物等設施，或配合整體建築物造型作設計，或以遮蔽物美化，以維都市景觀。並於都審送審時或建照送審圖中詳細標示其設置位置與繪製相關景觀遮蔽物圖說。
- 十七、開發基地條件特殊者或申請案有益於都市景觀、建築藝術者或具環境公益性，經都設會審議同意者，得不受本基準全部或一部分規定之限制。
- 十八、為提升整體環境品質，塑造景觀意象，得經都設會決議修正或補充本基準。

# 附錄一 依都市計畫法第 27 條第 1 項第 3 款辦理個案變更核准文

檔 號：103/02131

保存年限：永久

日期：103年4月3日

簽 於 綜企科

主旨：為「變更原高雄市主要計畫部分特定倉儲轉運專用區為機場用地（配合原經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區解編）案」辦理公展事宜，擬更名乙案，簽請核示。

說明：

- 一、旨案前於103年3月27日奉示「案名審議時請再審酌」（如附件1）。
  - 二、嗣經審酌旨案變更內容，擬配合更正案名為「變更原高雄市主要計畫特定倉儲轉運專用區開發方式及部分土地為機場用地（配合原經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區解編）案」，擬請准予更正案名後續辦公展事宜。
- 擬辦：奉核後，依說明二更正公告文、書圖、宣傳單等計畫名稱後續辦公告事宜。



簽稿併陳

檔 號：103/02131

保存年限：永久

簽 於 都市發展局

日期：103年3月19日

主旨：為辦理「變更原高雄市主要計畫部分特定倉儲轉運專用區為機場用地（配合原經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區解編）案」計畫書、圖公開展覽事宜，簽請 鑒核。

說明：

- 一、依據都市計畫法第19條規定辦理。
- 二、本案位於高雄航空站北側，中安路以南，係經濟部加工出口區（以下簡稱加工區）配合行政院亞太營運中心計畫，於90年5月報編之航空貨運園區，面積48.07公頃，85%為台糖土地，惟迄仍未開發，現作為貨櫃車停車場及作農作使用。
- 三、為加速活化開發，招攬國際物流、運輸及航太等高值產業進駐，本府多次邀集加工區、台糖公司及相關機關單位研商檢討都市計畫規定，引入彈性開發機制及同步辦理航空貨運園區解編事宜，案經李副市長103年1月8日主持本市重大投資會議暨加工區103年2月25日解編事宜會議決議，本案同意解編，並同步辦理都計變更（附件1）。
- 四、基上，本案係配合吸引產業投資進駐，調整現行都市計畫，擬適用都市計畫法第27條第1項第3款「為適應經濟發展之需要」規定辦理個案變更。
- 五、本案變更計畫書圖已完成（如附件2）。依據都市計畫法第19條規定，於都市計畫擬定後，於送該管政府都市計畫委員會審議前，應公開展覽30天及舉行說明會，並應將公開展覽及說明會之日期及地點登報周知，任何公民或團體得於公開展覽期間提出意見，供都市計畫委員會審議時參考。

擬辦：

- 一、奉核後，同意依都市計畫法第27條第1項第3款規定辦理都市計畫個案變更。



二、依說明五，檢陳本案計畫書、圖草案，並於計畫書、圖加蓋府印後依據都市計畫法定程序辦理公開展覽事宜，併於公展完成後請本市都市計畫委員會逕行提會審議。

敬陳

市長

# 附錄二 經濟部 103 年 5 月 2 日報行政院「高雄航空貨運園區計畫」解編函

檔 號：103/02122  
保存年限：10

## 經濟部 函

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

受文者：高雄市政府

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

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

說明：

- 一、依據 鈞院經濟建設委員會（下稱經建會，現為 鈞院國家發展委員會）99年3月17日都字第0990001180號函暨高雄市政府103年4月9日高市府都發企字第10331448304、10331448804號函辦理（詳如附件）。
- 二、上揭經建會函文檢送「高雄海空經貿城整體發展綱要計畫」，請相關機關儘速依本計畫推動機制之作業原則與任務分工研提各項建設計畫，循程序報院核定實施（修正）辦理。
- 三、旨揭園區歷次推動概要詳如附件，另上揭綱要計畫將園區基地納入「高雄航空貨運園區轉型及機場北側農業區開發計畫」執行子計畫，由高雄市政府（下稱高市府）主辦整體規劃（交通部、本部協辦）。
- 四、高市府辦理情形
  - （一）高市府都發局於102年推動「南臺灣國際門戶再造－高雄航空貨運園區再開發先期規劃暨招商計畫」獲內

電子文  
騎

5

石志彬

如另簽

署工務局石志彬  
7/13/0

第1頁，共4頁

高雄市政府 1030502



人

志彬

公  
換  
章

80

電  
文  
騎

圖

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

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

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

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

#### 五、基地未來發展規劃運用

(一) 全區(分為A、B、C、D區)解編劃出加工出口區範圍。

(二) 整體開發及分期分區開發併同辦理

1、全區得採整體開發方式辦理開發，並設定分期分區開發計畫併同辦理。

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

第一期發展區。

3、A、D區為第二期發展區。

4、分期分區計畫並不受限於開發之先後順序，得視情形併同或先行開發。

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

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

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

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

#### 六、綜上所陳

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

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

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

正本：行政院

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

2014-10-02  
11:55:07

部長 張家祝



## 「高雄航空貨運園區計畫」推動概要

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

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

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

附錄三 103年5月15日高雄市都市計畫委員會第38次會議紀錄（含公民或團體陳情意見綜理表）

正本

檔 號：

保存年限：

高雄市政府 函

地址：80203高雄市苓雅區四維三路2號6樓

承辦單位：都市發展局

承辦人：蕭茗慧

電話：3368333轉2564

傳真：07-3363937

電子信箱：puych@kcg.gov.tw

受文者：高雄市政府都市發展局（綜企科）

發文日期：中華民國103年6月3日

發文字號：高市府都發審字第10332473600號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：高雄市都市計畫委員會第38次會議紀錄乙份（隨文檢送）

主旨：檢送高雄市都市計畫委員會第38次會議紀錄乙份，請 查照。

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

副本：市長室、劉副市長室、高雄市政府都市發展局（區審科）

市長 陳菊

高雄市都市計畫委員會 103 年 5 月 15 日第 38 次會議紀錄

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

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

七、報告案件:

第一案：本市公共設施用地檢討變更原則報告案

決議：本案洽悉，有關委員所提下列意見，請都發局納供文字修正及後續辦理參考。

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

#### 八、審議案件：

第一案：擬定美濃都市計畫商業區(原綠地用地及道路用地)細部計畫案

#### 決 議：

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

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

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

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

決議：除下列意見修正外，餘照公展草案通過。

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

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

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

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

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

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

## 計畫小港特定倉儲轉運專用區細部計畫案

決議：除下列意見修正外，餘照公展草案通過。

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

## 第五案：變更路竹都市計畫(第三次通盤檢討)案

決議：除下列意見修正外，餘照專案小組初步建議意見通過(詳附錄)。

## 一、實質變更內容：

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

## 二、公開展覽期間公民或團體陳情案：

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

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

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

附錄：專案小組初步建議意見

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

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

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

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

九、臨時動議：

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

十、散會：下午7時50分。

附表三

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

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

附錄四 103年7月29日內政部都市計畫委員會第832次會議紀錄

檔 號：  
保存年限：

內政部 函

地址：10556臺北市八德路2段342號(營建署)

聯絡人：溫碧玢  
聯絡電話：02-87712615  
電子郵件：bee@cpami.gov.tw  
傳真：02-87712624

受文者：高雄市政府

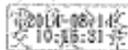
發文日期：中華民國103年8月14日  
發文字號：內授營都字第1030809212號  
類別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：如主旨(1030809212.pdf)

主旨：為「變更原高雄市主要計畫特定倉儲轉運專用區開發方式及部分土地為機場用地（配合原經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區解編）案」一案，檢送本部都市計畫委員會第832次會議紀錄1份，請迅依決議辦理後再行報核，復請查照。

說明：

- 一、復貴府103年6月16日高市府都發企字第10332688400號函。
- 二、案經本部都市計畫委員會103年7月29日第832次會議審決（詳會議紀錄核定案件第3案）在卷。

正本：高雄市政府  
副本：經濟部工業局、經濟部加工出口區管理處（以上均含附件）、本部營建署（都市計畫組）



高雄市政府 1030814



\*10304418400\*

## 內政部都市計畫委員會第 832 次會議紀錄

一、時間：中華民國 103 年 7 月 29 日（星期二）上午 9 時 30 分。

二、地點：本部營建署 601 會議室。

三、主席：陳兼主任委員威仁 陳兼副主任委員純敬 代

（依各級都市計畫委員會組織規程第 7 條規定，主任委員不克出席會議時，由副主任委員代理主持。）

紀錄彙整：陳政均

四、出席委員：（詳會議簽到簿）。

五、列席單位及人員：（詳會議簽到簿）。

六、確認本會第 831 次會議紀錄。

決 定：確定。

審議案件一覽表：

七、核定案件：

第 1 案：基隆市政府函為「『擴大暨變更基隆市中山、安樂及八斗子地區主要計畫（部分非都市土地為道路用地，部分保護區、露營區、公園用地、道路用地為風景遊憩特定專用區，部分保護區、港埠用地、電廠用地為道路用地，部分保護區、道路用地為停車場用地，部分道路用地為保護區，部分下水道用地為下水道用地兼道路用地，部分道路用地為下水道用地，部分道路用地為電廠用地）案』—『外木山濱海暨情人湖地區』」。

第 2 案：臺中市政府函為「變更臺中市都市計畫（配合水湳機場原址地區整體開發）主要計畫（部分公園用地兼供水資源回收設施使用為宗教專用區）」案。

第 3 案：高雄市政府函為「變更原高雄市主要計畫特定倉儲轉運專用區開發方式及部分土地為機場用地（配合原經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區解編）」案。

- 第 4 案：高雄市政府函為「變更高雄市都市計畫主要計畫學校用地（凹子底地區文小6）為商業區案」。
- 第 5 案：高雄市政府函為「變更澄清湖特定區計畫（第三次通盤檢討）案」。
- 第 6 案：內政部為「擬定桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫案」。

第 3 案：高雄市政府函為「變更原高雄市主要計畫特定倉儲轉運專用區開發方式及部分土地為機場用地（配合原經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區解編）案」。

說明：

- 一、本案業經高雄市都市計畫委員會 103 年 5 月 15 日第 38 次會議審議通過，並准高雄市政府 103 年 6 月 16 日高市府都發企字第 10332688400 號函，檢附計畫書、圖報請核定等由到部。
- 二、法令依據：都市計畫法第 27 條第 1 項第 3 款。
- 三、變更位置：詳計畫圖示。
- 四、變更內容：詳計畫書。
- 五、公民或團體所提意見：無。

決議：本案除下列各點外，其餘准照高雄市政府核議意見通過，並退請該府依照修正計畫書、圖後，報由內政部逕予核定，免再提會討論。

- 一、本案係依都市計畫法第 27 條第 1 項第 3 款規定辦理之個案變更案件，請補充經高雄市政府認定符合上開條款之相關證明文件並納入計畫書敘明，以利查考。
- 二、為確保都市計畫具體可行，本案以市地重劃方式開發者，請高雄市政府參據「都市計畫規定以市地重劃方式開發案件處理原則」規定，並依下列各點辦理：
  - (一) 請開發單位於完成高雄市都市計畫委員會審定細部計畫後，依平均地權條例相關規定，先行擬具市地重劃計畫書，送經市地重劃主管機關審核通過後，再檢具變更主要計畫書、圖報由內政部逕予核定後實施；如無法於委員會審議通過紀錄文到 3 年內擬

具市地重劃計畫書，送經市地重劃主管機關審核通過者，請高雄市政府於期限屆滿前敘明理由，重新提會審議延長上開開發期程。

- (二) 委員會審議通過紀錄文到 3 年內未能依照前項意見辦理者，仍應維持原計畫，惟如有繼續開發之必要，應重新依都市計畫法定程序重新辦理檢討變更。

三、本案變更內容涉及不同開發單位、開發方式及公共設施建設，為避免爾後產生核發建築執照疑義，俟高雄市都委會審定細部計畫後，高雄市政府得視實際發展需要，檢具變更主要計畫書、圖，分階段報請本部核定後，依法公告發布實施。

四、本計畫案係配合原經濟部加工出口區小港特定倉儲轉運專用區解編之案件，故請高雄市政府俟行政院核定上開解編案後，再檢具變更主要計畫書、圖，請本部核定，以資妥適。

# 附錄五 行政院103年8月7日「高雄航空貨運園區計畫」終止並劃出加工出口區範圍同意函

檔 號：  
保存年限：

## 經濟部 函

地址：100台北市中正區福州街15號  
聯絡電話：(07)3611212分機217

受文者：高雄市政府

發文日期：中華民國103年8月11日  
發文字號：經授加字第10320060170號  
速別：最速件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：如文(10320060170-1.TIF)

主旨：檢送本部陳院審議「高雄航空貨運園區計畫」擬予終止並劃出加工出口區範圍一案奉核定函，請依行政院核復內容辦理，請查照。

說明：

- 一、依據行政院103年8月7日院臺經字第1030043837號函辦理。
- 二、旨案本部103年5月2日經加字第10304402390號函陳行政院核定，行政院核復略以：「原則同意，請貴部、高雄市政府及台灣糖業公司，依高雄市政府所提接替方案方向及市地重劃實施辦法等相關規定積極推動，以提高國土資源之有效利用。」，請依核復內容辦理。

正本：高雄市政府、台灣糖業股份有限公司、本部研究發展委員會、國營事業委員會  
副本：本部加工出口區管理處（第一組、第二組、第三組、第四組）（均含附件）

2014-08-12  
12:07:32

高雄市政府 1030814



\*10304390100\*

# 附錄六 高雄市第86期市地重劃計畫書審核通過函

檔 號：  
保存年限：

## 內政部 函

地址：10017臺北市中正區徐州路5號  
聯絡人：趙時民  
聯絡電話：04-22502228  
傳真：04-22502375  
電子信箱：chm@land.moi.gov.tw

受文者：高雄市政府

發文日期：中華民國105年3月10日  
發文字號：內授中辦地字第1051301761號  
速別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：

主旨：所送貴市第86期市地重劃區重劃計畫書，復請查照。

說明：

- 一、復貴府104年12月31日高市府地發字第10471667000號函。
- 二、本案計畫書內容經審核尚無不合，原則同意辦理，請貴府於重劃區所在都市計畫變更主要計畫及細部計畫案依程序發布實施後，將其發布日期及文號補註於重劃計畫書，並加蓋印信及騎縫章後再行報部核定。

正本：高雄市政府

副本：本部營建署、地政司（中）【土地重劃科】



裝

訂

線

高雄市政府 1050310



\*10501311000\*