

變更岡山都市計畫（部分農業區為交通用地）（配合高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線（第一階段））案

計畫書

高雄市政府
中華民國105年8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	變更岡山都市計畫（部分農業區為交通用地）（配合高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線（第一階段））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		
本案舉辦說明會日期		
人民團體對本案之反映意見		
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	市 級	
	內 政 部	

目 錄

壹、緒言

- 一、計畫緣起..... 1-01
- 二、法令依據..... 1-01
- 三、計畫位置、範圍與面積..... 1-02

貳、現行計畫

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

參、發展環境分析

- 一、自然環境..... 3-01
- 二、土地使用現況..... 3-04
- 三、周邊公共設施現況..... 3-05
- 四、交通運輸現況..... 3-07
- 五、土地權屬分析..... 3-10

肆、變更內容

- 一、變更理由..... 4-01
- 二、變更內容..... 4-01

伍、實施進度與經費

- 一、開發方式與實施進度..... 5-01
- 二、經費來源..... 5-01

陸、土地使用分區管制要點..... 6-01

附錄一、「高雄都會區大眾運輸系統幹山路行延伸線之周邊土地開發計畫可行性評估報告書」第一階段同意核定中件

附錄二、本府農業發展政策與都市計畫變更中件

圖 目 錄

圖 1-1	岡山路竹延伸段（第一階段）用地範圍示意圖	1-02
圖 1-2	變更範圍示意圖	1-03
圖 2-1	現行都市計畫示意圖	2-01
圖 2-2	岡山路竹延伸線計畫範圍示意圖	2-04
圖 2-3	路段方案平縱面示意圖	2-05
圖 2-4	引道段範圍平面示意圖	2-05
圖 2-5	和平里出入動線便道施工交通維持示意圖	2-07
圖 2-6	R24 車站周邊土地開發計畫示意圖	2-11
圖 2-7	高雄都會區大眾運輸系統長期路網示意圖	2-12
圖 3-1	計畫範圍周邊區域地形地勢圖	3-03
圖 3-2	計畫範圍周邊區域地質圖	3-03
圖 3-3	計畫範圍及周邊土地使用現況圖	3-04
圖 3-4	計畫範圍周邊公共設施用地分布示意圖	3-06
圖 3-5	交通運輸系統現況示意圖	3-09
圖 3-6	計畫範圍內土地權屬及管理機關示意圖	3-10
圖 4-1	變更內容示意圖	4-01
圖 4-2	變更後示意圖	4-02

表 目 錄

表 2-1	歷年都市計畫變更歷程一覽表	2-01
表 2-2	相關建設計畫一覽表	2-02
表 2-3	高雄政策白皮書五項發展策略	2-10
表 3-1	現況道路服務水準綜理表	3-07
表 3-2	公車系統概況表	3-08
表 3-3	計畫範圍內土地清冊表	3-10
表 4-1	變更內容綜理表	4-01
表 5-1	實施進度與經費表	5-01

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。

高雄捷運紅線捷運南岡山站（R24）於101年12月23日正式通車營運，而「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線及周邊土地開發計畫可行性研究報告」，其中捷運南岡山站至岡山車站路段已於103年6月12日奉行政院核定通過（詳附錄一），屬本府之重大交通建設計畫，可預見岡山將成為北高雄全方位轉運中心，對大高雄都會區發展有其重要性，將可就近服務大岡山、路竹、湖內地區民眾。俟未來遠期路網岡山路竹延伸線全線完成後，將提昇服務範圍至高雄科學園區、電信園區、岡山本州工業區、永安工業區、南區環保科技園區、南科高雄園區等重大產業園區，形成一重要產業廊帶，並紓解各項重大建設計畫未來衍生之交通需求，促進大高雄都會區長遠發展及建設。

捷運設施如使用住宅區、商業區、工業區、農業區等非公共設施用地或與捷運設施未相容之公共設施用地，採個案變更之方式將其土地使用分區變更為交通用地，以利後續辦理土地徵收、公地撥用等土地取得作業。

計畫範圍為岡山都市計畫之農業區，自63年即劃設為農業區，現況並未做農業使用，依105年7月29日高雄市政府農業局以高市農務字第10532168400號函確認該土地劃定之功能及定位非屬重要農業生產區域且都市發展確有變更需求，同意依都市計畫相關審查規定與程序辦理，提供作為大眾捷運系統岡山路竹延伸線（第一階段）捷運南岡山站至岡山車站路段路權範圍（詳附錄二）。

二、法令依據

依都市計畫法第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」之規定辦理。

三、計畫位置、範圍與面積

檢視高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線（第一階段）—捷運南岡山站至岡山車站路段之路權範圍，除位於中山南路以東、阿公店溪園道以南、介壽東路以北及台鐵縱貫鐵路以西之部分農業區外，其餘路權範圍多為廣場用地、道路用地、園道用地、河川區等公共設施用地，故本計畫變更範圍為岡山都市計畫部分農業區，變更面積約為0.2250公頃，詳圖1-1及圖1-2所示。

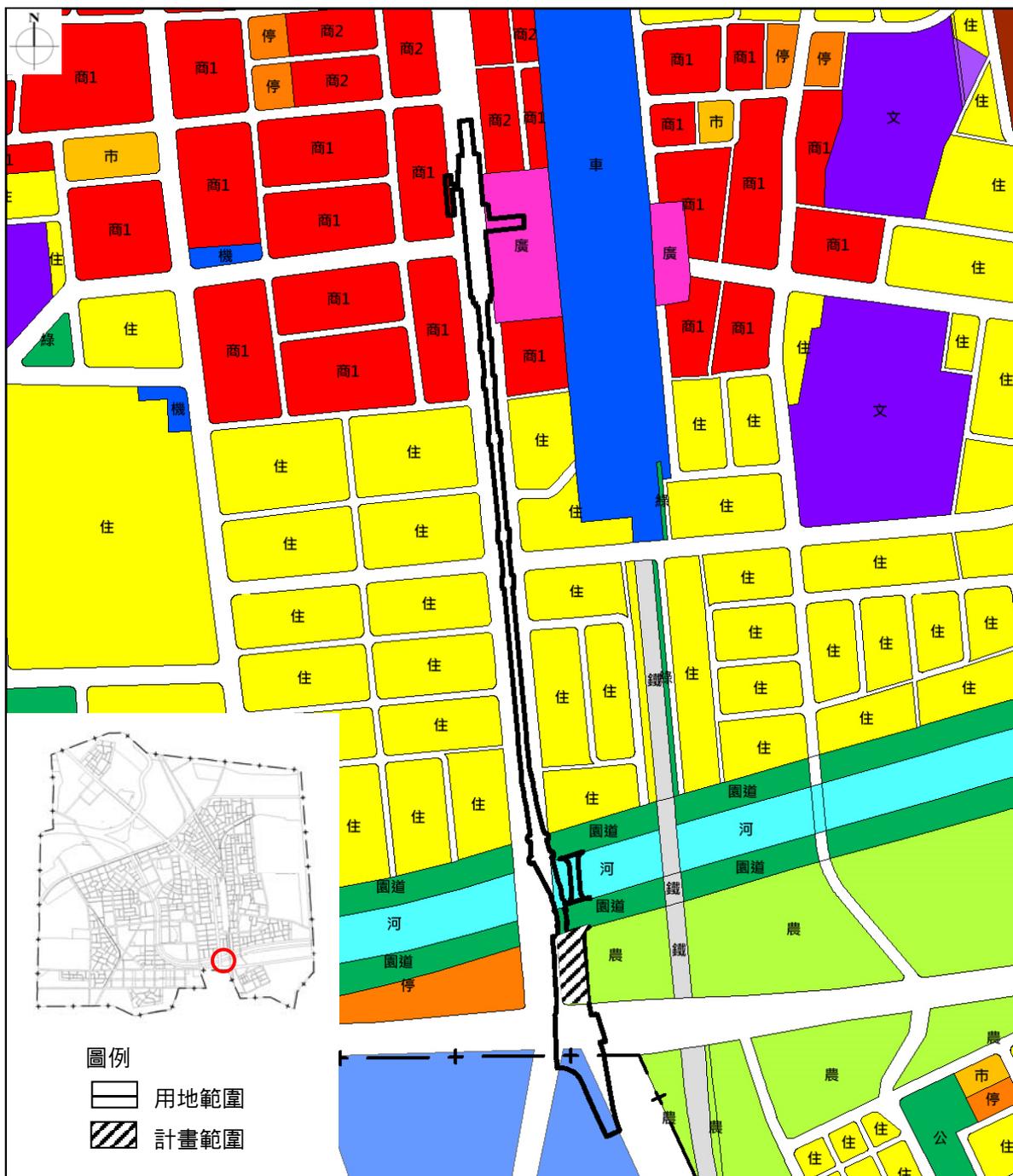


圖 1-1 岡山路竹延伸段（第一階段）用地範圍示意圖

貳、現行計畫

一、都市計畫變更歷程

本計畫範圍位於岡山都市計畫範圍內，係於63年公告實施「岡山擴大都市計畫」，位處都市外圍地帶，劃設為農業區；92年公告實施「變更岡山都市計畫（第一次通盤檢討）案」，揭示農業區為未來都市發展之緩衝地帶；94年變更土地使用分區管制要點，但未針對非都市發展用地之農業區進行管制規定；103年完成第二次通盤檢討，本計畫範圍自劃設以來未進行任何變更使用。茲將歷年與本計畫範圍相關之都市計畫案彙整如下，詳表2-1所示。

表 2-1 歷年都市計畫變更歷程一覽表

項次	公告日期	公告字號	案名	相關內容摘要
1	63.3.6	府建都字第 8690 號	岡山擴大都市計畫	本計畫區之外圍均劃為農業區，以防市街地區無限制蔓延。
2	92.1.10	府建都字第 0910237481 號	變更岡山都市計畫第一次通盤檢討)案	農業區分布於都市發展用地之外圍。
3	94.12.5	府建都字第 0940249339 號	變更岡山都市計畫(第一次土地使用分區管制要點專案通盤檢討)案	未針對農業區進行土地使用分區管制規定。
4	103.3.24	高市府都發規字第 10301251201 號	變更岡山都市計畫(第二次通盤檢討)案	農業區分布於都市發展用地之外圍，作為未來都市發展之緩衝地帶。

二、現行都市計畫概述

計畫範圍位於中山南路以東、阿公店溪園道以南、介壽東路以北及台鐵鐵路以東地區，現行計畫屬岡山都市計畫之農業區，變更範圍面積約0.2250公頃，詳圖2-1所示。

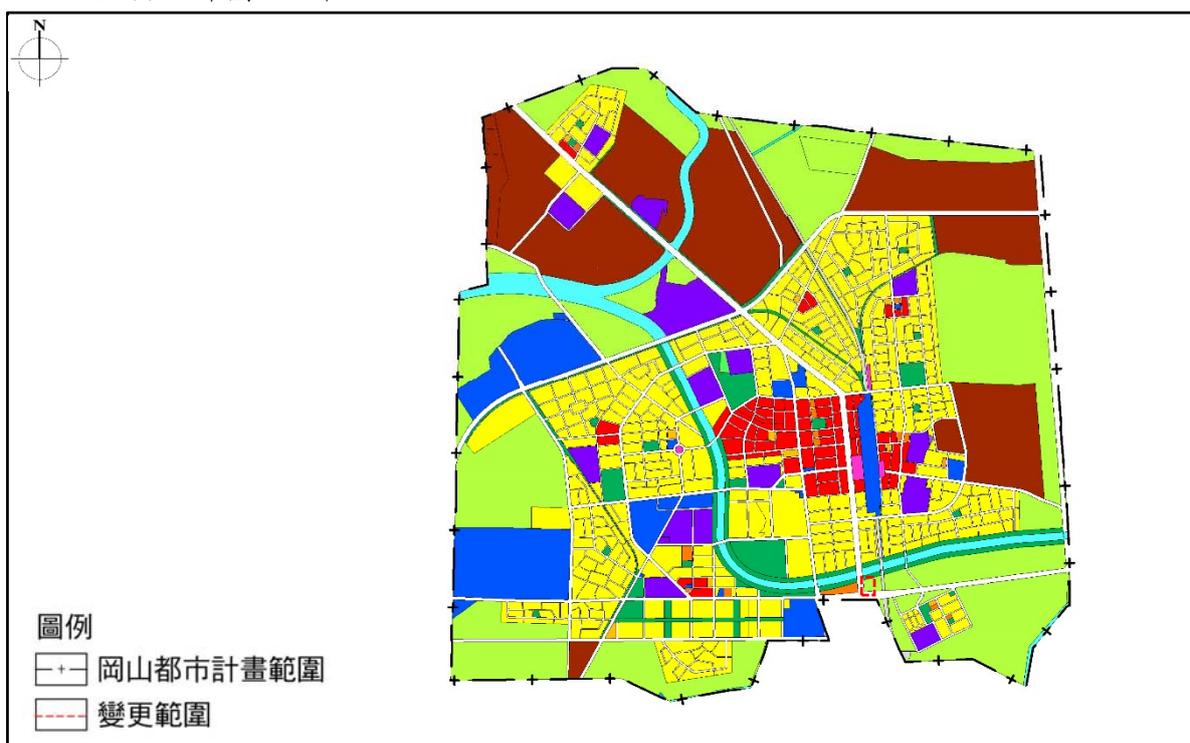


圖 2-1 現行都市計畫示意圖

三、相關計畫

本節針對計畫基地有關之建設計畫進行說明，期以透過全面性瞭解與檢討，說明與本計畫之關聯及變更後產生之效益，綜整詳表2-2所示。

表 2-2 相關建設計畫一覽表

計畫名稱	主管單位	預計時程	與本計畫之關聯
高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線（第一階段）（綜合規劃）（104）	高雄市政府捷運工程局	預計 109 年完工通車	為本計畫主要指導計畫，將捷運紅線自南岡山（R24）站至岡山車站段之路權範圍，採個案變更之方式將岡山都市計畫內部分農業區變更為交通用地，供後續辦理土地取得作業。
國土空間發展策略計畫(99)	行政院	—	依國土空間發展策略計畫之空間結構，本計畫區位屬西部創新發展軸及南部城市區域範圍，且具雙核都會特性，本計畫岡山地區及後續延伸路網之路竹與湖內地區即處於雙核都會之中樞地帶，有必要強化與引導雙核之間的城鄉成長軸帶，使南臺城市區域的發展更趨緊密。
南部科學工業園區高雄園區計畫(90)	科技部南部科學工業園區管理局	—	岡山路竹延伸線為高雄捷運長期路網規劃路線之一，本計畫之推動有助於岡山路竹延伸線終期目標之達成。
岡山本洲工業區延伸計畫(92)	高雄市政府	89 年已完工啟用	岡山路竹延伸線為高雄捷運長期路網規劃路線之一，通車後沿線將可服務岡山本洲工業區及其延伸計畫，增加大岡山地區就業及進駐人口。
幸福新高雄政策白皮書(99)	高雄市政府	—	屬於高雄市科技創新走廊，通車後將可服務岡山、路竹之科技走廊，增加大岡山地區就業及進駐人口。
捷運 R24 車站周邊土地開發計畫(106)	高雄市政府	106~115 年	岡山路竹延伸線起於 R24 南岡山站，該車站周邊土地開發計畫鄰近 R22、R22A 及 R23 車站。本計畫之推動有助於提升岡山路竹延伸線第一階段建設計畫周邊的 TOD 發展。
高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線（第二階段）（可行性評估報告）(103)	高雄市政府捷運工程局	預計 116 年完工通車	岡山路竹延伸線為高雄捷運長期路網規劃路線之一，本計畫之推動有助於岡山路竹延伸線終期目標之達成。

資料來源：1.高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線建設及週邊土地開發計畫可行性研究報告書(103)；2.本計畫整理。

(一) 高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線

1. 計畫緣起

高雄捷運第一期發展計畫之基本路網（紅線由橋頭至臨海工業區，橘線自西子灣延伸至大寮）於 80 年 1 月獲行政院同意，87 年 12 月高雄都會區大眾捷運系統長期路網運輸規劃工作，將岡山路竹延伸線納入規劃內容。100 年 7 月由高雄市政府委託辦理「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線建設及周邊土地開發計畫可行性研究顧問服務案」，經評估改以「政府自辦興建方式」推動。該可行性研究案之路線規劃範圍以岡山區為中心，鄰近至路竹區及湖內區，103 年 6 月 12 日經行政院核定，捷運紅線南岡山 R24 車站延伸至台鐵岡山車站之路段，為岡山路竹延伸線（第一階段）路線範圍。

2. 計畫範圍

岡山路竹延伸線全線起於南岡山站（R24），銜接車站北側再續往北延伸，行經臺鐵岡山站、岡山農工、高雄科學園區、高苑科技大學、路竹市區，止於湖內區之臺鐵大湖車站附近，全長約 13.22 公里，設置 RK1~RK8 共 8 座車站。主要路段穿過南科高雄園區、岡山本洲產業園區及南區環保科技園區等南部重要之科技發展區。本計畫範圍為岡山路竹延伸線最南邊之路段，為該計畫之第一階段，詳圖 2-2 所示。

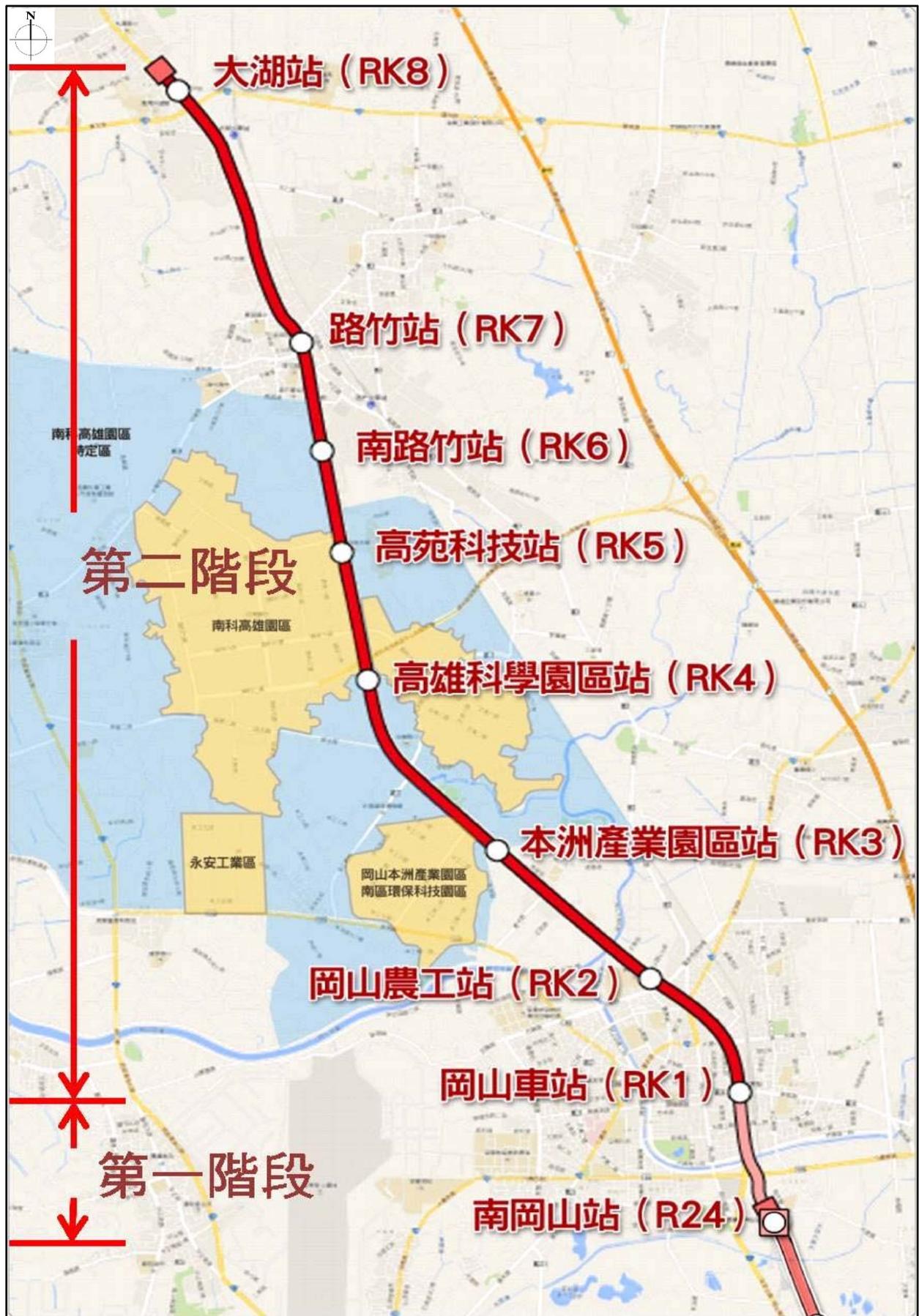


圖 2-2 崑山路竹延伸線計畫範疇示意圖

3. 路線方案研擬

第一階段路段自捷運紅線南岡山 (R24) 站起至台鐵岡山車站，該路段採穿越介壽陸橋方式，並配合結構型式來克服，在橋下淨高約 4.6 公尺以 335 公尺半徑之曲線提早匯入省道台 1 線，平縱面詳圖 2-3 所示。

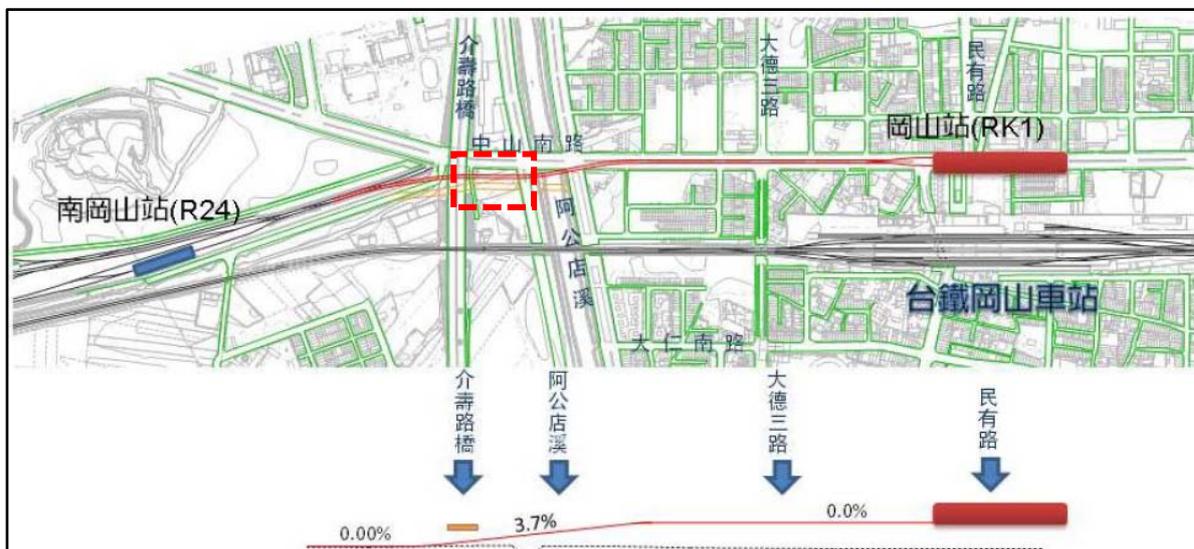


圖 2-3 路段方案平縱面示意圖

4. 引道段工程

路線往北在穿越介壽路橋至阿公店溪南側園道前，屬路線爬坡之起點區段，規劃於路線兩側設置擋土牆，擋土牆之頂面高程隨路線高程而變化，並於兩側擋土牆之間以土方或其他適當材料回填至所需高程，如圖 2-4 所示。

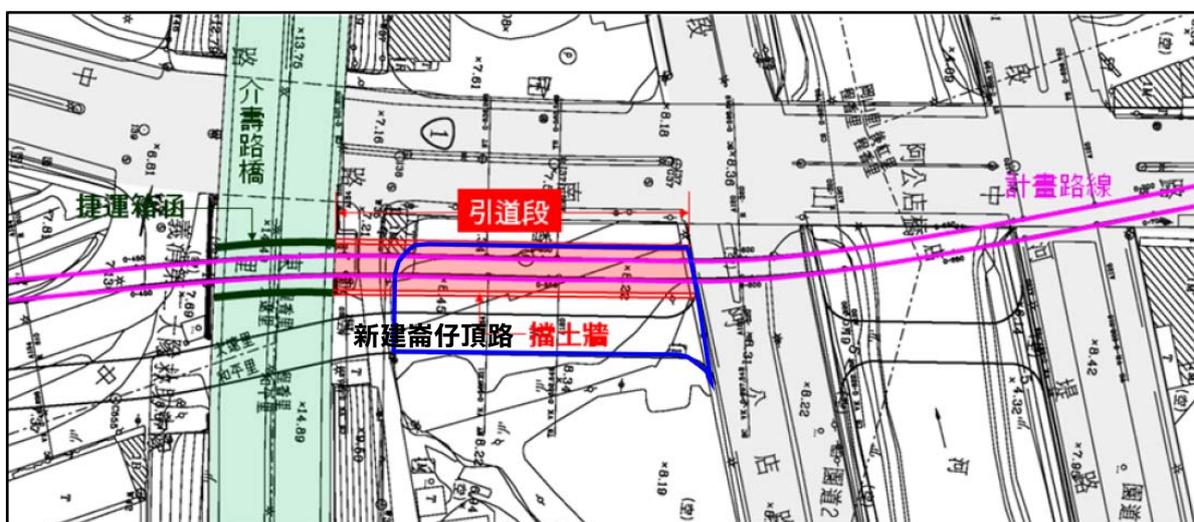


圖 2-4 引道段範疇平面示意圖

5. 路線段施工交通維持計畫

本計畫工程範圍南起於捷運紅線南岡山站(R24)站，北至台鐵岡山車站(RK1)止，捷運路線自阿公店溪以北進入岡山區中山南路(省道台1線)，並設置有一處高架車站；路線段施工期間對平面道路(崙仔頂路)造成之影響及交通維持構想說明如下：

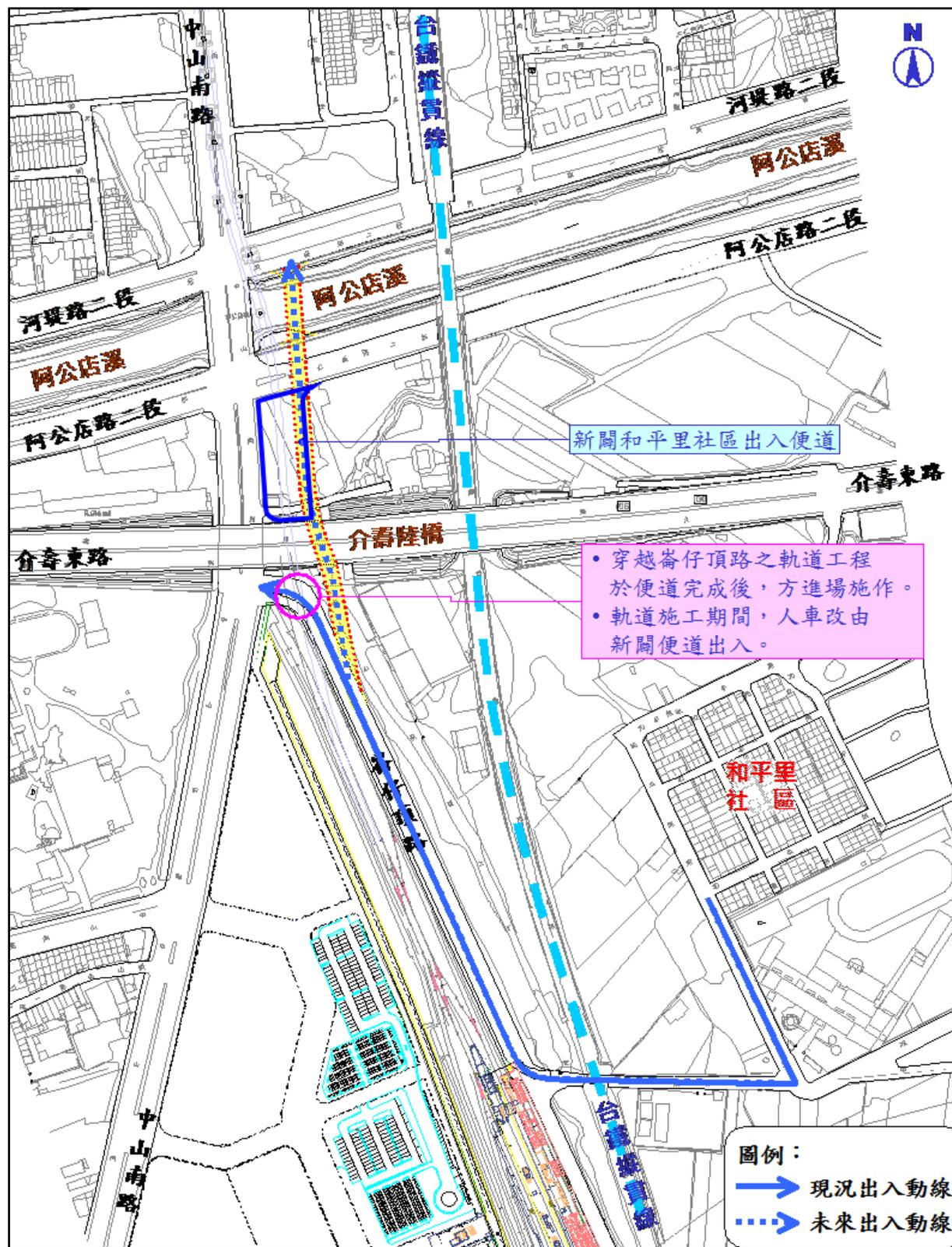
捷運路線在進入省道台1線前，必須先穿越崙仔頂路及介壽路橋。而現況和平里社區民眾可經由崙仔頂路進出中山南路，未來捷運軌道穿越崙仔頂路，將造成該路阻斷，為維持其功能及民眾通行權益，遂新闢出入便道北行至河堤路二段，以便於銜接中山南路。

本工程於路外空間施工，施工期間對中山南路、崙仔頂路之交通並不會造成重大影響。然為維持崙仔頂路人車通行無礙，應於出入便道完成後，方封閉崙仔頂路，進行穿越崙仔頂路之捷運軌道工程；和平里出入動線詳圖 2-5 所示。

6. 與本計畫之關聯

本計畫區位於岡山路竹延伸線第一階段之用地需求範圍內。岡山路竹延伸線係屬公部門之重大建設，故依據都市計畫法第 27 條得以個案變更方式辦理用地變更，即捷運設施如使用住宅區、商業區、工業區等非公共設施用地或與捷運設施未相容之公共設施用地，可採個案變更之方式將其土地使用分區變更為交通用地，以利後續辦理土地取得作業。

該計畫建議本計畫用地部分，私人土地採「協議價購」方式取得，若無法取得時再依「一般徵收」之方式取得捷運路線所需用地。



資料來源：高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線（第一階段）（綜合規劃），（104年）

圖 2-5 和平里出入動線便道施工交通維持示意圖

(二) 其他相關計畫

1. 2030 國土空間發展策略規劃（行政院，2010 年）

為因應全球化及東亞政經時空環境的變遷與國家整體發展需要，以及自然環境變化趨勢、行政區劃整併、西部高速鐵路通車等影響，行政院針對當前國家、社會所面臨重要發展議題，重新提出從全球及東亞視野之國土空間架構與發展定位，進而擘劃未來國土空間發展願景及發展構想，並擬定產業、運輸通訊、城鄉永續發展、環境及資源保育之未來改造方向及策略綱領，以作為政府推動重大施政計畫及愛臺十二建設之空間依據。未來國土空間結構如下：

(1) 全國階層－三軸、海環、離島

基本結構為「三軸、海環、離島」，三軸分為「西部創新發展軸」、「東部優質生活產業軸」與「中央山脈保育軸」；「海環」強調海岸及海洋之自然珍貴資產；「離島」則強調人文及自然環境保全與觀光發展，於國土空間結構中均賦予明確定位。

(2) 區域階層－三大城市區域及東部區域

國內西部發展情勢，受高鐵行車時間及設站地點影響，已明顯朝北、中、南三大城市區域發展，其中南部城市定位為「國際港都及文化與海洋雙核國際都會」，核心都市則是以高雄與臺南都會地區為主。南部城市區域具雙核都會特性，臺南以行銷精緻歷史文化空間、高雄以營造經貿與物流網絡為強項。臺南、高雄兩個都會核心距離不遠，且皆有擴張趨勢，本計畫岡山地區及後續延伸路網之路竹與湖內地區即處於雙核都會之中樞地帶，有必要強化與引導雙核之間的城鄉成長軸帶，使南臺城市區域的發展更趨緊密。

(3) 地方階層－七個區域生活圈及縣市合作區域

除了以三大城市區域進行跨區合作發展外，將國土空間劃分為北北基宜、桃竹苗、中彰投、雲嘉南、高屏、花東及離島七個區域成為生活圈，在各區域生活圈內，均有相當人口與腹地支撐其區域之發展與消費市場，所投入之公共建設亦較具經濟效益，可根據區域內產業特色與地理環境各自定位，創造各區域之特殊競爭優勢，並積極鼓勵鄰近縣市進行跨域合作，採議題導向式形成各式不同範圍之跨縣市合作。

2. 南部科學工業園區高雄園區計畫

南部科學工業園區（簡稱南科）範圍包括臺南園區、高雄園區，為因應半導體與薄膜電晶體液晶顯示器（TFT-LCD）產業建廠所需大區塊建廠

用地，行政院於 89 年 5 月同意由原臺糖公司於高雄市路竹地區開發之智慧型工業園區作為南科路竹園區用地，並於 93 年 7 月更名為高雄園區。

高雄園區位於高雄市路竹區、永安區、岡山區交界一帶之臺糖路竹農場及部份本洲農場，面積計約 570 公頃，為臺一號省道所貫穿，分割為東西二部分。南科高雄園區預計引進之產業，包括光電科技、半導體科技、通訊、軟體、電腦及周邊設備以及生物技術、製藥等高科技產業，結合臺南科學工業園區，形成南部高科技產業聚落，帶動南部地區產業升級，預期開發後總產值將達 5,000 億元，引進直接就業人口約 52,325 人，間接就業人口約 69,000 人。南科管理局為配合地方產業特色，特別於高雄園區規劃一處生技醫療器材產業專區，並成立電信技術中心。

3. 岡山本洲工業區延伸計畫

(1) 環保科技園區

南區環保科技園區於 92 年 3 月 11 日正式誕生於原高雄縣（現已合併），為首座「環保科技園區」，不僅具體落實了推動環保、經濟並重的產業政策，對於國家永續發展及建立循環型社會體系之趨勢，均有指標性意義。為營造具有競爭優勢之投資環境，區內規劃具有產業生態化之循環連結再利用之「量產實證區」與環保技術研發環境之「研究發展區」兩大區，將可引進先進技術產業進駐園區，同時進行循環型永續生態城鄉建設，創造綠色技術與產品之市場需求，發展符合產業生態循環與地方產業所需之環保技術、產業，促進區域性之生產、生活與生態的平衡。目前已有 8 間廠商在區內營運；9 間廠商正在建廠準備進入；5 間廠商已核准進入。

(2) 物流專區計畫

經濟部基於產業需求性與國際競爭之迫切性，遂於 93 年正式核定「高雄縣岡山物流專區」（縣市合併前）輔導設置計畫，並落籍設置在岡山本洲工業區西側。專區面積 5.72 公頃，位於臺南與高雄都會區之間，周圍具備便利之鐵、公路及機場、港口等運輸系統，形成綿密的交通路網，提供物流業者海、空、陸運之便利性。專區距高雄國際機場與國內最大貨物輸送量之高雄港，均在 30 公里之經濟運距內，對發展成為國際物流亦具備經濟及時效上之優勢。物流專區除了能提供南臺灣產業在供應、生產、銷售流通方面最佳的服務機能外，還可以藉由全國首座（唯一）「電信技術中心」之技術認證及資訊功能，強化物流專區之物流體系自動化技術，創造出具高附加價值之「加工、重整、驗證、分銷」之物流專區，對進駐岡山物流專區之物流業者創造無可取代的競爭優勢，目前已有中法興物流中心、大榮南區物流中心及精技電腦物流中心等廠商進駐。

4. 幸福新高雄政策白皮書

(1) 發展策略

大高雄市必須擁有國土規劃的權力、區域發展的策略、財政收支的平衡、產業布局的思維以及城市空間的願景；希望將高雄市發展一個具有綠色生態的環境、擁有加值競爭優勢的經濟策略、適合外地移居與在地宜居的生活、驅動創意產業與空間規劃，形塑具有國際競爭力的世界城市，一個讓大家最愛生活在此的城市，是未來大高雄市的施政總目標。有關大高雄的五項發展策略彙整詳表 2-3。

表 2-3 高雄政策白皮書五項發展策略

五大發展策略	發展策略
生態的高雄	環境調適 成長管理、友善大地環境永續 低碳生活、綠色交通、城市美學親水美綠
經濟的高雄	空間解放 活絡經濟、海空雙港品牌基地 科技創新、農業加值
宜居的高雄	移居宜居 紮根高雄、溫暖社福健康城市 安全家園 人權首都
創意的高雄	文化創投 影音大城、多元族群文創資產
國際的高雄	2009 世運榮耀再起、郵輪觀光 FUN 大高雄

(2) 部門政策發展策略

- A. 敦促中央落實海空經貿城計畫
- B. 建構安全永續的國土治理模式
- C. 重新結構都市空間機能
- D. 儲備都市發展用地
- E. 建構國家級自然公園與族群文化保存
- F. 營造城鄉多元新風貌
- G. 實踐公平正義之社會住宅政策

(3) 分區概要

大高雄空間環境多元，過去城鄉發展多以行政區的角度進行分區，縣市合併後，將擴大從地理區與經濟區的面向，結合城鄉空間與產業發展；依資源特色分為八大分區，其中岡山生活圈之行政區分別隸屬「海岸休憩廊帶」、「產業新鎮」、「科技創新走廊」、「近郊精緻農業區」等區。

5. 捷運 R24 車站周邊土地開發計畫

捷運南岡山站（R24）於 101 年 12 月底通車，預期交通便利將帶動周邊土地發展，並與南側新市鎮後期發展區土地開發結合，擬將周邊農業區約 205 公頃土地開發使用，其開發內容包括捷運東側之文創宜居生活園區及西側之農業加值認證園區；其中文創宜居生活園區主要實踐城市生活創意、宜居生活及 TOD 開發概念，農業加值認證園區主要建立農業品質認證、產製技術與加值銷售服務。開發圖詳圖 2-6，預估開發後可提供 65 公頃的農業產業園區，其開發經費為 25 億元，每年約有創造 45 億元產值及提供 1,500 個工作機會。

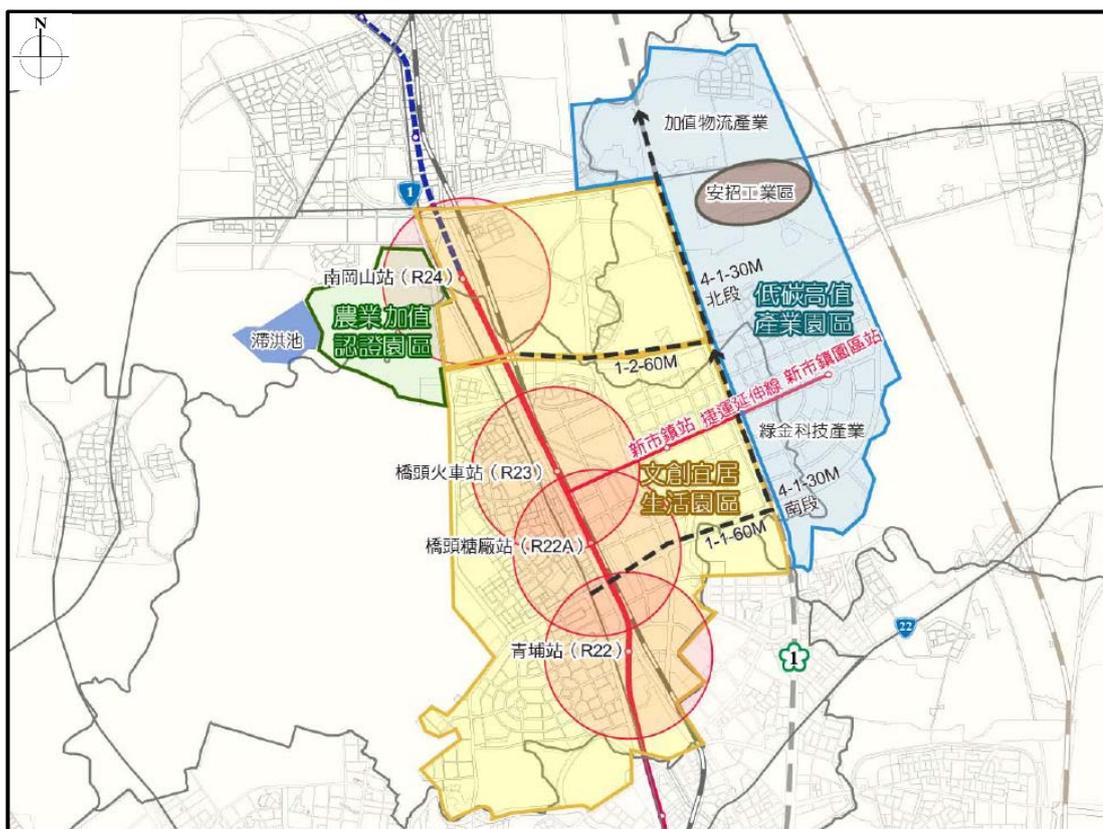


圖 2-6 R24 車站周邊土地開發計畫示意圖

6. 高雄都會區大眾捷運系統建設計畫

(1) 紅橘線路網建設計畫

高雄都會區大眾捷運系統經行政院核定之路線為紅線及橘線，紅線沿中山路經高雄火車站，北至岡山區南端，南達小港機場和前鎮、小港等地區，此路線行經高雄市最主要之工商發展軸線及重要運輸場站，屬於南北向捷運路線。R3 小港站至 R23 橋頭站間之路線已於 97 年 3 月通車營運，另 R24 站已於 101 年 12 月營運通車。橘線西起鹽埕區臨海二路，行經蓬萊商港區北側五福、大勇路口後，沿中正路東行至鳳山、大寮地區，屬於東西向捷運路線。

(2) 長期路網規劃

都會區大眾運輸系統長期路網規劃包括：紅線（岡山路竹延伸線－規劃中）、都會延伸環線（黃線）、鳳山本館線（藍線）、民族高鐵線（青線）、蓮潭本館線（銀線）、中華雙鐵線（粉紅線）、北環圈（燕巢線一期、右昌高鐵線、燕巢高鐵線）、南環圈（小港林園線、大寮林園線、楠梓五甲線－南段）、西環圈（旗津線、水岸都會環－環狀輕軌）、東環圈（大寮屏東線－西段、佛光山線、燕巢線二期、燕巢高鐵線－局部、楠梓五甲線－北段）、奇美延伸線、大寮屏東線及林園東港線，詳圖 2-7 所示。

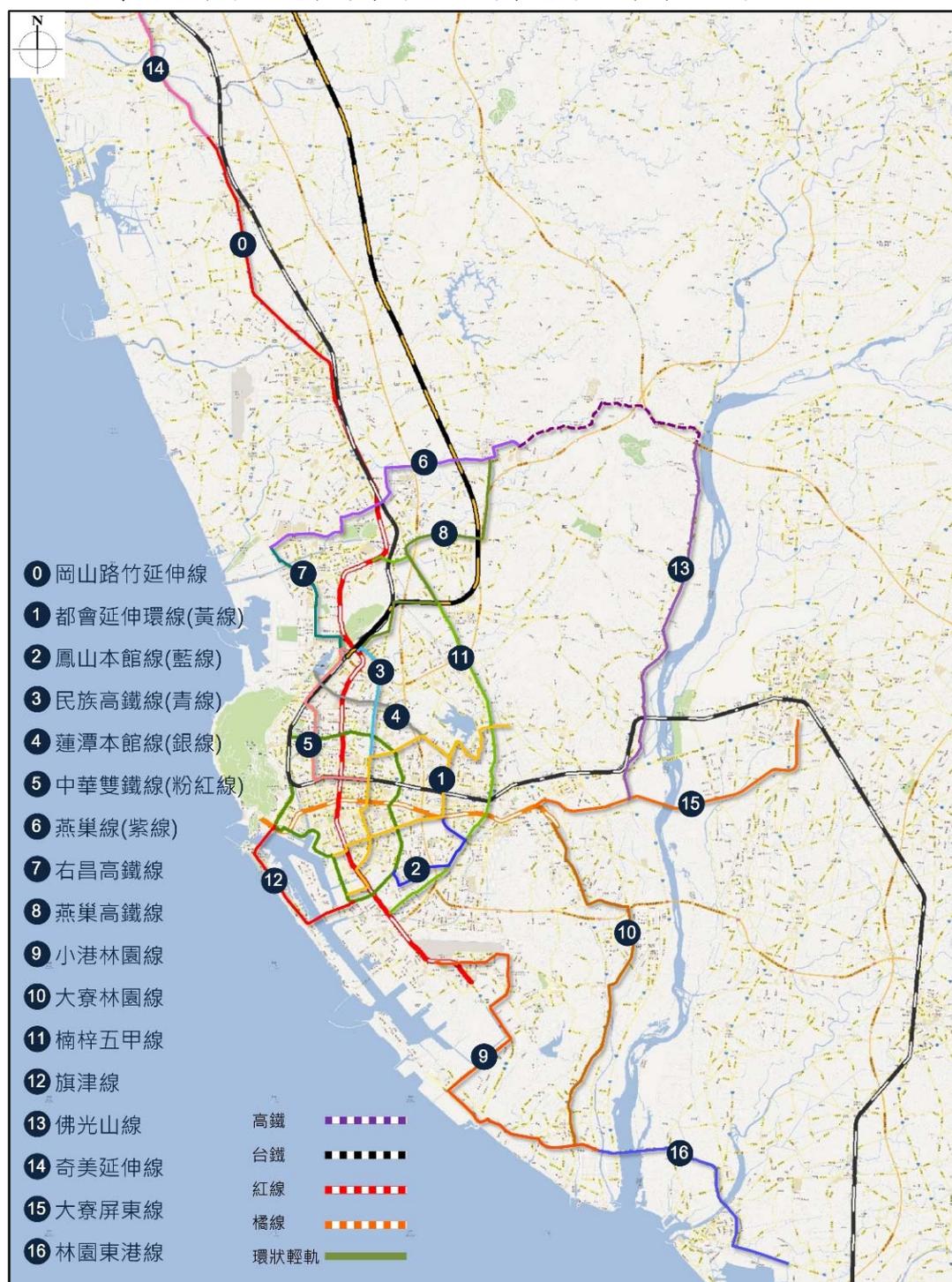


圖 2-7 高雄都會區大眾運輸系統長期路網示意圖

參、發展現況分析

一、自然環境

(一) 氣候

本計畫隸屬高雄地區，屬於熱帶季風氣候。全年平均較台南以北的副熱帶季風氣候更為溫暖，同時也因地處海島，冬季較中國大陸同緯度其他大型城市（如香港、廣東、海口等），甚至緯度更低的東南亞越南中北部等城市明顯溫暖許多。

五月至九月為雨季，降下約九成的雨量。冬季是旱季，平均每個月只有3天有降雨，此時大雨是罕見的。體感上一年四季氣溫變化不顯著，除12月至隔年2月早晚偏涼，且寒流南下時白天高溫可能下降至20~23度左右之外，其餘月份氣候都較炎熱。最冷月為1月，平均溫度約20度，當寒流來襲時，夜間至清晨會降到13至19度不等，一年中日高溫低於20度的日子一般不會超過十天。氣溫以一月平均攝氏19.3度最低，七月平均攝氏29.2度最高，年均溫約23~25°C；相對濕度以十二月平均71.9%最低，八月平均80.5%最高。

日照時數全年高達2,212小時，平均每天日照時數達六小時。年雨量約1,500公釐左右，其中以十二月及一月平均月總降雨最少，六月及八月最高。

(二) 水中之地下水

1. 水文

高雄市境內的主要河川有高屏溪及二仁溪，次要河川有阿公店溪，普通河川有典寶溪、後勁溪、前鎮溪。這些河川均源於高山，河短流急，在雨季時常出現滾滾洪流的壯碩景觀，而旱季時僅剩下乾涸的河床。

阿公店溪發源於高雄市田寮區及燕巢區交接境內的烏山頂（旗山區中寮西南方千秋寮、養女湖附近）全長38公里，流域面積137.07平方公里，以幹流長度來看，排名全臺第34；阿公店溪取名以今高雄市岡山區過去先民所稱阿公店之稱來命名，位於燕巢區小崗山東麓與岡山區、田寮區交界之阿公店溪上的阿公店水庫為臺灣唯一以防洪為主要標的之水庫，主要功能為防洪與農田灌溉，為戰後臺灣最早完成之水庫；大壩全長2.38公里，為臺灣最長者並曾是遠東之冠。

2. 地下水

本計畫位屬嘉南平原地下水資源分區。嘉南平原地下水資源分區北起北港溪南岸，南至高屏溪西岸，東鄰中央山脈，西界台灣海峽，涵蓋嘉義縣、台南市及高雄市三行政區；其地下水源主要來自東側之山麓丘陵地帶，由降水滲入未固結之地層及河道之滲漏補給。區內有朴子溪、八掌溪、急水溪、曾文溪、鹽水溪及二仁溪等水係，由於各溪上游多泥質岩層、沖積層多細密物質，地下水蘊藏不豐，僅沿高屏溪西岸部分地區有良好的砂礫含水層，水量較豐。

依經濟部水利署網站水文資訊服務系統地下普通月水位之資料查詢，近年本計畫路線延伸線南側路段附近岡山站年平均地下水位約在地表下5~8公尺之間，年高低水位差0.3~1.8公尺；北側路段附近北嶺站年平均地下水位約在地表下5.2~7.5公尺之間，長期地下水位變化趨勢不明顯。

(三) 地形地質

岡山路竹延伸線位處平原區，主要沿台1省道興建，由岡山至路竹之地形呈南低北高之走勢，南側之地面高程約EL.5.3~6.3公尺，北側之地面高程約EL.14.5~16.5公尺，地勢尚稱平坦，詳圖3-1所示。

岡山路竹延伸線位於高雄沖積平原區，屬全新世之現代沖積層，主要以砂、粉土、粘土及部分礫石所組成，詳圖3-2所示。

岡山路竹延伸線並未通過斷層，惟延伸路段東北側約2公里處有小崗山斷層分布，全長約8公里。因尚未有明確之地質證據且活動時代不明確，暫列為第二類活動斷層，台灣僅對第一類活動斷層有相關之設計規範，本延伸段與地震或斷層之相互影響不大。

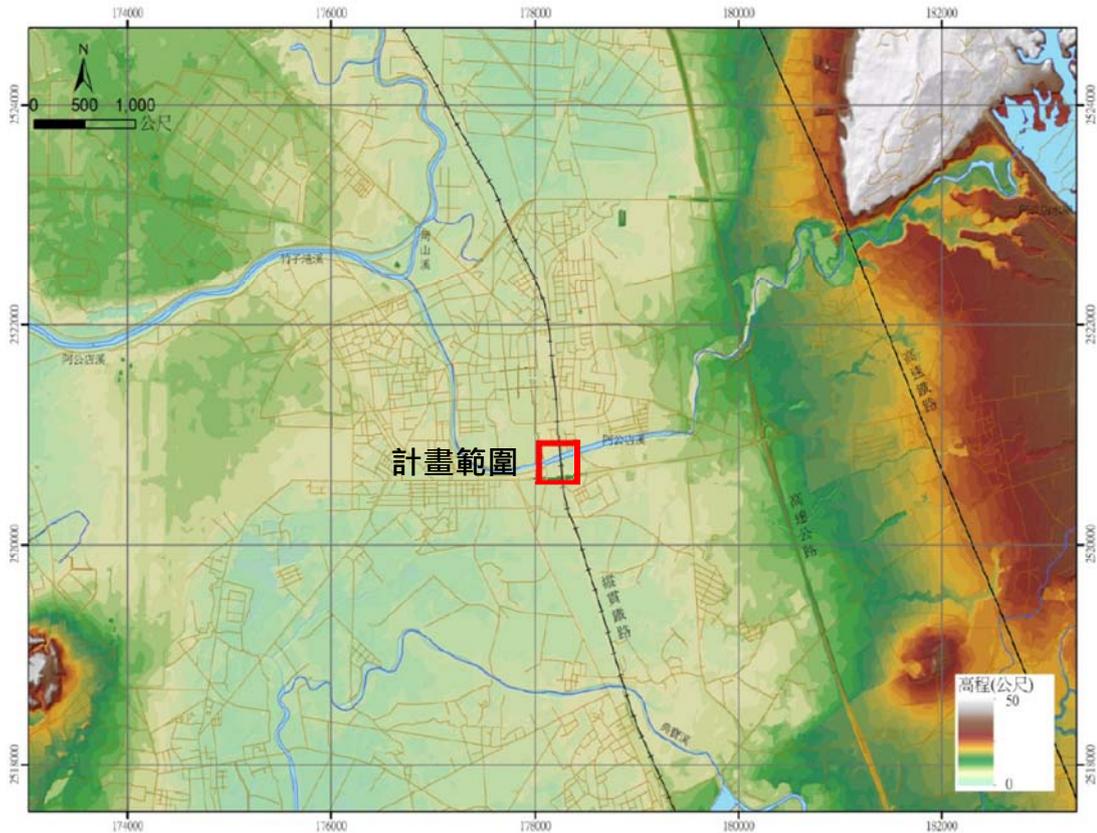


圖 3-1 計畫範圍周邊區域地形地勢圖



圖 3-2 計畫範圍周邊區域地質圖

二、土地使用現況

本計畫區位於高雄市岡山區之農業區，土地使用現況為供貨車停放之臨時停車場及小吃店（鐵皮屋地上物）商業使用。計畫範圍北側為阿公店路二段；南側及西側分別為介壽東路（市道186）及中山南路（台1線）所經之路段，詳圖3-3所示。

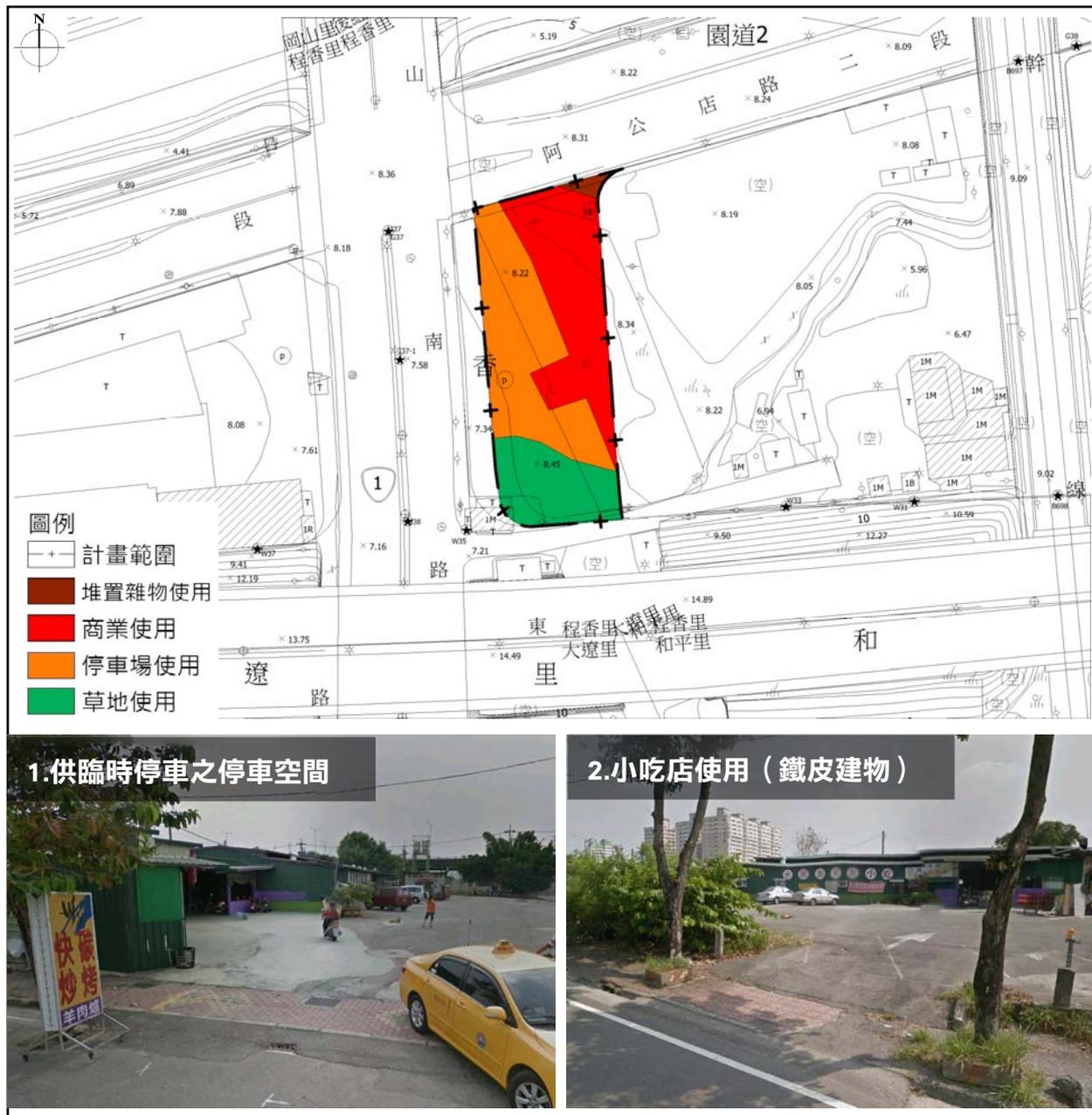


圖 3-3 計畫範圍及周邊土地使用現況圖

三、~~區~~公共設施現況

本計畫區位於岡山都市計畫範圍內，以下針對距離本計畫範圍500公尺內之公共設施分別進行現況調查說明，詳圖3-4所示。

(一) ~~公園~~用地

劃設公園用地2處，分別為位於介壽路（186號市區道路）北側之公5用地及岡山區和平里地區內之公園用地，合計面積為1.50公頃，其中公5用地尚未開闢，現況為鐵皮汽修保養廠、洗車場及檳榔攤等使用。

(二) ~~園道~~用地

園道用地分布於阿公店溪兩側，合計面積為14.11公頃，現況為人行步道作為隔離河川區之使用。

(三) ~~綠地~~用地

綠地用地分布於鐵路用地一側及交8用地西側，合計面積為0.17公頃，作為隔離鐵路用地鋪設之鐵軌使用。

(四) ~~學校~~用地

劃設學校用地2處，分別為岡山國中（3.87公頃）及和平國小（2.01公頃），合計面積為5.88公頃，皆已開闢使用。

(五) ~~市場~~用地

位於岡山區和平里地區內劃設市場用地1處，計畫面積為0.15公頃，現況尚未開闢。

(六) ~~河川區兼道路~~用地

計畫範圍周邊之河川區兼道路用地分布於鐵路用地跨阿公店溪之陸橋（大仁南路），計畫面積為0.06公頃。

(七) ~~加油站~~用地

加油站用地位於機1-9用地東南側（國軒路與中山南路交岔口），計畫面積為0.06公頃，現況尚未開闢。

(八) ~~停車場~~用地

劃設停車場用地2處，分別為停14用地（1.08公頃）及岡山和平里地區內之停車場用地（0.15公頃），合計面積為1.23公頃，其中停14用地現況為岡山觀光夜市使用，岡山和平里地區內之停車場用地則尚未開闢。

(七) 機關用地

機關用地（機10、機1-9用地）位於中山南路西側，機10為高雄市政府文化局岡山文化中心使用，面積4.16公頃；機1-9用地則為高雄地方法院岡山簡易庭、國軍岡山地區供應站及中華電信岡山服務中心，面積5.84公頃。

(十) 鐵路用地

計畫範圍周邊之鐵路用地現況為台鐵鐵路（橋頭火車站至岡山火車站段）鋪設鐵軌使用，合計面積為1.79公頃。

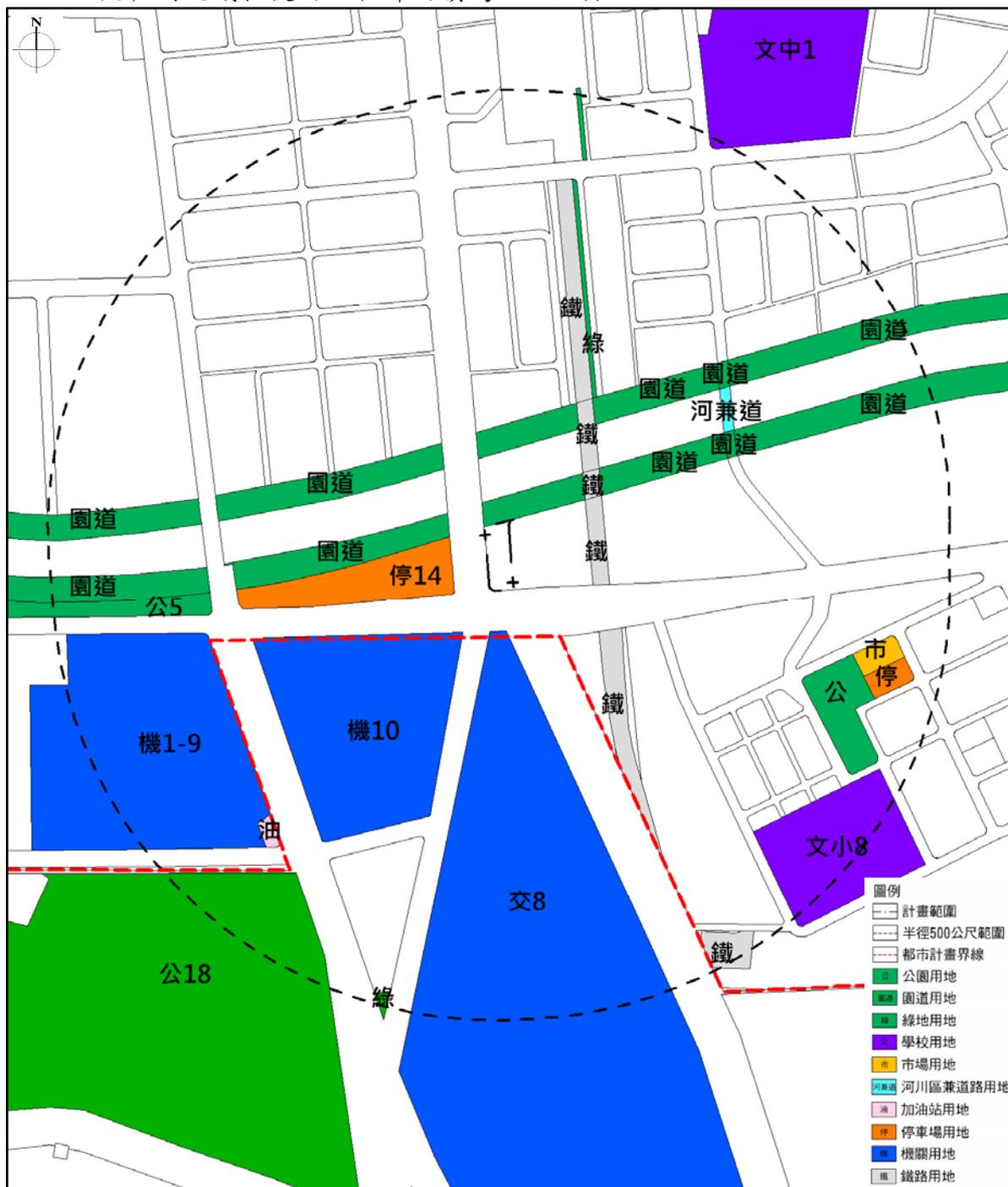


圖 3-4 計畫範圍周邊公共設施用地分布示意圖

Ⅶ、交通運輸現況

(一) 道路系統

1. 聯外幹道

聯外幹道為市中心與社區或社區與社區間之通路，提供過境性交通及計畫區對外連繫之功能。本計畫周邊賴以聯外之幹道包括屬於省道系統之中山南路（台1線）以及介壽東路（市道186）。

中山南路往北跨越阿公店溪可至岡山火車站及岡山市區，往南分別藉公路系統及大眾運輸捷運系統（紅線R24站）與高雄市區連接，台1線為縱貫南北的交通要道，北至台北市，南至屏東楓港；介壽東路往西與省道台19甲為共線起點，可至永安，往東可至燕巢、大社、仁武等地，並藉由岡山交流道與國道一號銜接，通往南北各地，如圖3-5所示。

2. 主要及次要道路

次要道路為社區內各鄰里單元間之連絡道路，並與主要道路及聯外幹道銜接。東西向主道路為介壽東路（路寬約30公尺），次要道路有阿公店路一段（路寬約18公尺）及河堤路二段（寬度約20公尺），其中介壽東路陸橋可橫越東側鐵道，繼續沿市道186往西可與岡山南路銜接，南北向主要道路有中山南路，往北橫跨阿公店溪南北兩側至河堤路二段，往南與國軒路相接。

(二) 道路交通流量

依據103年度交通部公路總局公路交通量調查資料顯示，本計畫周邊主要聯外幹道中山南路（台1線）之交通流量如表3-1所示。

表 3-1 現況道路服務水準綜理表

路名	路線	起訖路段	路寬 (m)	路型	方向	流量 (PCU)	尖峰小時	
							時段	交通量 (PCU)
中山 南路	台1 線	岡山~仁武	34.8	雙向	北向	23,523	0700-1800	3,290
					南向	23,514	1700-1800	2,948

資料來源：交通部公路總局，103年度公路交通量調查統計表。

(三) 大眾運輸系統

1. 鐵路系統

本計畫區東側鐵道路線往北約 700 公尺可至岡山火車站，岡山火車站為臺灣鐵路縱貫線之車站，向北往嘉義、斗六方向，向南往往高雄、屏東方向行駛。本站為高雄捷運岡山路竹延伸線沿線計畫中之車站，於 103 年 6 月行政院宣布通過高捷紅線路竹延伸線第一階段可行性評估，將由現有高捷紅線南岡山站再往北延伸 1 站至岡山車站。

2. 捷運系統（捷運紅橘線系統）

本計畫區南側 500 公尺處為高雄大眾捷運系統紅線 R24 南岡山站，為捷運紅線之北端終點站，未來岡山路竹延伸線將由此站向北延伸。

3. 公車系統

高雄市公車系統中，行經本計畫之公車路線計有 24 線，如表 3-2 所示，公車多由捷運南岡山站出口之南岡山轉運站及台鐵岡山火車站出口之岡山轉運站為起訖站。包含紅線接駁（紅 68、紅 69、紅 70、紅 71、紅 73 等 10 條路線及支線）；一般公車（8012、8013、8019、8020 等 14 條路線）。公車班距尖峰時段為 5~20 分鐘，離峰時段為 30~60 分鐘。

表 3-2 公車系統概況表

路線	區間	
紅線接駁	紅 68A	捷運南岡山站—漢翔公司
	紅 68B	捷運南岡山站—漢翔公司（經岡山轉運站）
	紅 68C	捷運南岡山站—燁聯鋼鐵
	紅 69A	捷運南岡山站—岡山高中
	紅 69B	捷運南岡山站—高雄科學園區
	紅 69C	捷運南岡山站—永安工業區
	紅 70	捷運南岡山站—田寮區公所
	紅 71A	捷運南岡山站—茄萣區公所
	紅 71B	捷運南岡山站—茄萣區公所
	紅 73	岡山轉運站—阿蓮區公所
一般公車	8012	岡山—旗山
	8013	岡山—田寮
	8015	岡山—高雄
	8017	岡山—高雄
	8018	岡山—南寮
	8019	捷運南岡山站—鹽田
	8020	岡山—義大醫院
	8039	鳳山—茄萣
	8040	高雄—崗山頭
	8041	茄萣—林園
	8042	高雄—旗山
	8046	高雄—台南
	8049	鳳山—崗山頭
	8506	岡山轉運站—義大世界

資料來源：高雄市政府交通局。



圖 3-5 交通運輸系統現況示意圖

三、土地權屬分析

本計畫範圍土地座落於高雄市岡山區，土地權屬分別為中華民國及私人土地，其中國有土地包括岡山區和平段375、部分373、部分374、部分378及部分381等5筆地號土地，私人土地為和平段部分376地號土地，共計6筆土地。除和平段375地號土地為整筆外，其餘皆需辦理地籍分割作業。

計畫範圍內國有土地使用面積約1,019平方公尺，私有土地使用面積約1,231平方公尺，合計使用面積約為2,250平方公尺；土地權屬統計及土地清冊彙整詳表3-3所示，土地權屬分布詳圖3-6所示。

表 3-3 計畫範圍內土地清冊表

編號	土地座落		所有權人 權屬	管理機關	面積 (m ²)		百分比 (%)	105年1月 公告現值 (元/m ²)	
	地段 (段號)	地號			登記 面積	使用 面積			
1	和平段 (2368)	375	國有	交通部 臺灣鐵路管理局	161.02	161.02	7.16	3,900	
2		部分 373	國有		財政部國有財產署	336.64	3.30	0.15	3,900
3		部分 374	國有			714.59	697.29	30.99	3,900
4		部分 378	國有			572.25	50.83	2.26	3,900
5		部分 381	國有			520.17	106.50	4.73	3,900
小計			—	—	2,304.67	1,018.94	45.28	—	
6	和平段 (2368)	部分 376	私有	—	1,954.08	1,231.37	54.72	3,900	
總計			—	—	4,258.75	2,250.31	100.00	—	

註：表列面積僅供參考，實際面積應依實地測量定樁分割後之面積為準。

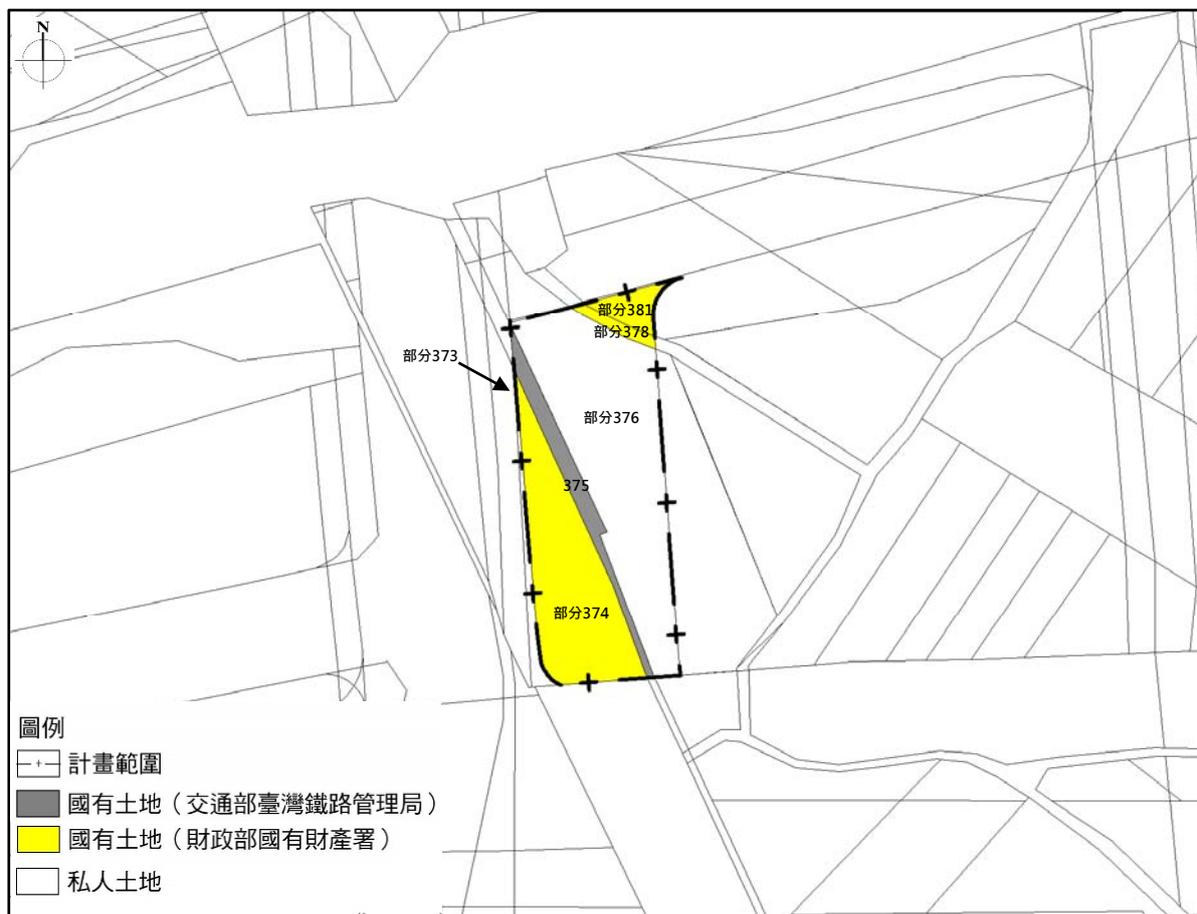


圖 3-6 計畫範圍內土地權屬及管理機關示意圖

肆、變更內容

一、變更理由

因應高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線（第一階段）路權需用土地，本計畫位於捷運紅線南岡山站（R24）及岡山火車站間路段，須及時取得大眾捷運系統建設所需用地，以完備都市大眾運輸機能，服務大岡山地區之民眾，促進大高雄都會區長遠發展。

二、變更內容

配合上述變更理由，將岡山都市計畫內部分農業區（0.2250公頃）變更為交通用地，有關變更內容如表4-1、圖4-1及圖4-2所示。

表 4-1 變更內容綜理表

變更位置 (1/1000圖幅)	原計畫	面積 (公頃)	新計畫	變更理由
岡山區介壽東路以北、中山南路以東之部分農業區 (2201)	農業區	0.2250	交通用地	因應高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線（第一階段）路權需用土地，本計畫位於捷運紅線南岡山站（R24）及岡山火車站間路段，須及時取得大眾捷運系統建設所需用地，以完備都市大眾運輸機能，服務大岡山地區之民眾，促進大高雄都會區長遠發展。

註：實際面積應依後續定樁及地籍分割後測量面積為準。

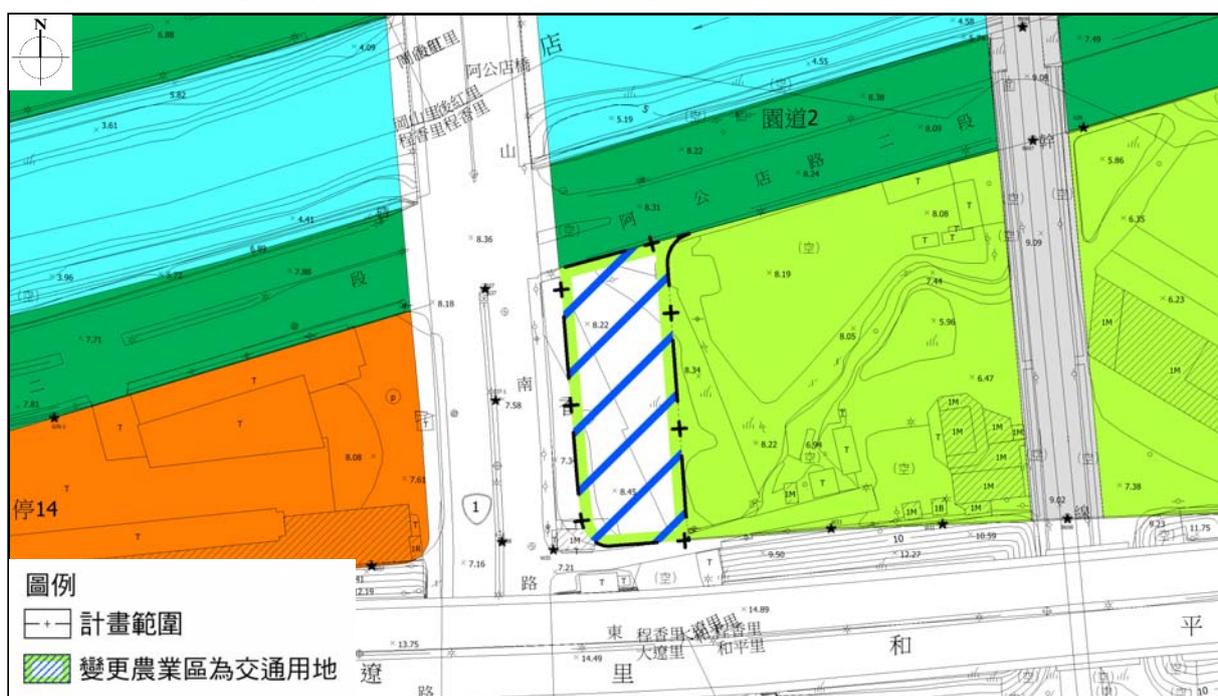


圖 4-1 變更內容示意圖

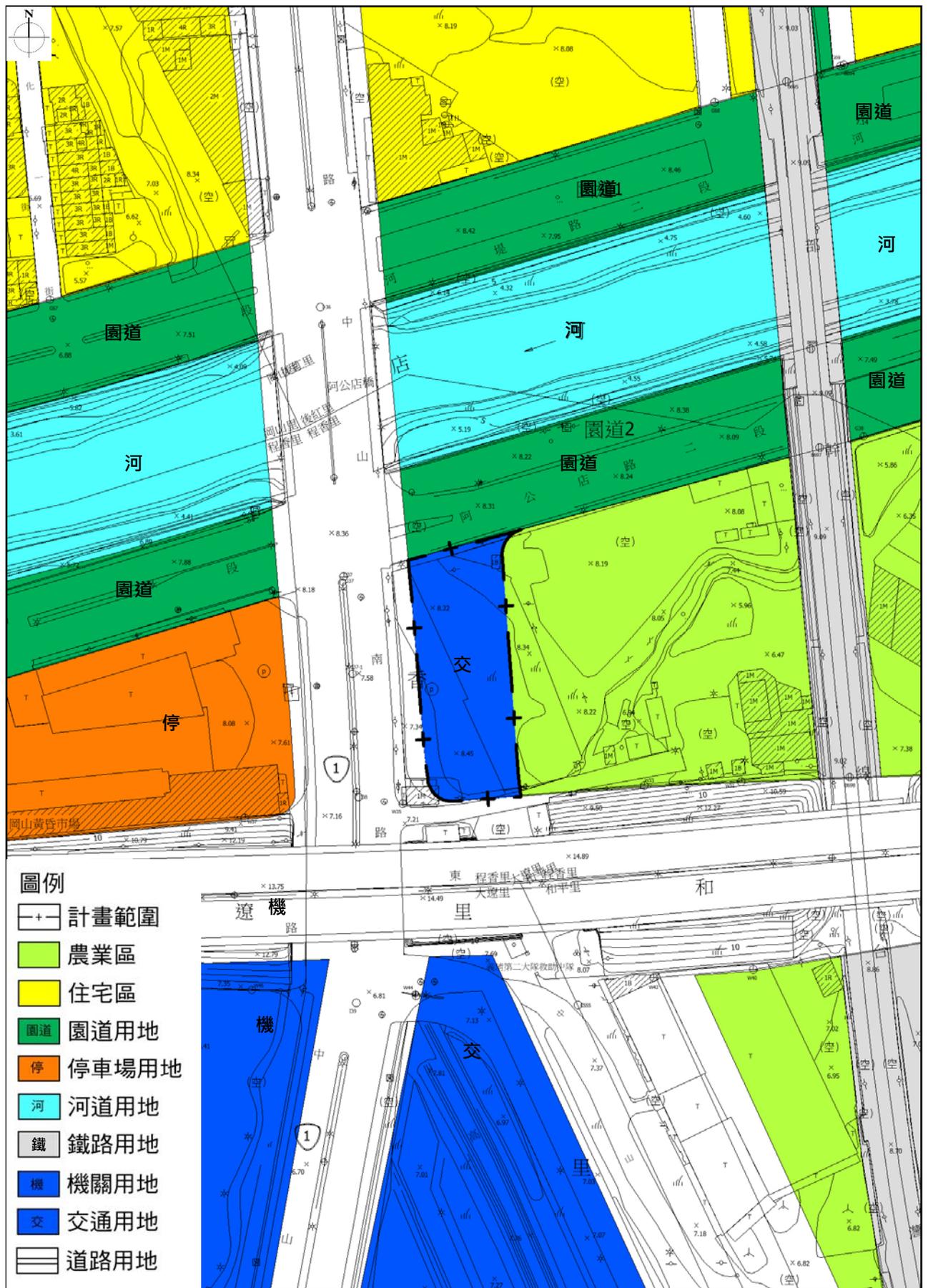


圖 4-2 變更後示意圖

伍、實施進度及經費

一、開發方式與實施進度

高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線（第一階段）預計於民國107年動工，本計畫變更為交通用地在國有土地部分係依徵詢同意使用或撥用原則辦理，依「各級政府機關互相撥用公有不動產之有償無償劃分原則」以撥用方式取得所需之國有土地；私有土地部分則由高雄市政府逐年編列預算採「協議價購」或「一般徵收」方式取得所需用地。

二、經費來源

(一) 土地取得

私人土地部分係依民國101年7月20日行政院院臺建字第1010040049號令修訂之土地徵收條例第30條規定（自101年9月1日施行），被徵收之土地，應按照徵收當期之市價補償其地價。計畫有關用地取得費用之估算，參考用地範圍周邊市價交易行情（約為土地公告現值之150%），故本計畫以加成方式為市價之計算基準，作為財務試算參考，實際之用地取得費用，待辦理徵收作業時，再依徵收當期之土地市價補償地價。

(二) 地上物拆遷補償

在徵收土地時，地上改良物應依法給予補償，並發給遷移費。依照「高雄市舉辦公共工程拆遷補償及救濟自治條例」規定，本計畫因大眾捷運系統岡山路竹延伸線（第一階段）所需土地內相關補償包括以下幾項（實施進度與經費彙整詳表5-1所示）：

1. 建築物補償費

依建築物之主體構造材料種類與牴觸建築物丈量所得補償面積計算，以重建價格補償之，或依規定予以救濟。

2. 自動拆除獎勵金

依照「高雄市舉辦公共工程拆遷補償及救濟自治條例」第16條規定：「建築物所有權人於期限內自行拆遷並清運完竣者，依建築物主體構造補償費或救濟金百分之二十五發給自行拆遷獎勵金。建築物所有權人於期限內未阻撓工程而配合拆遷者，依建築物主體構造補償費或救濟金百分之十發給配合拆遷獎勵金。但已領取自行拆遷獎勵金者，不予發給。」。

表 5-1 實施進度與經費表

項目	面積 (公頃)	土地取得方式			經費(萬元)				主辦 單位	實施 進度	經費 來源
		價購 或徵 收	同意 使用 或撥 用	區段 徵收	有償 撥用	拆遷 補償 費	私人 土地 取得 費	合計			
交通 用地	0.2250	●	●		397	171	720	1,288	高雄 市政 府捷 運工 程局	106至 108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。

陸、土地使用分區管制要點

- 第 1 條 本計畫範圍土地使用分區管制除下列規定外，其餘未規定事項，適用都市計畫法高雄市施行細則、所屬計畫區計畫書及其他法令規定辦理。
- 第 2 條 本計畫交通用地係供捷運、道路及其相關必要設施使用。