

擬定及變更高雄市都市計畫二苓地區都市計畫  
(配合機十二機關用地) 細部計畫案

高雄市政府

中華民國 106 年 3 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	擬定及變更高雄市都市計畫二苓地區都市計畫（配合機十二機關用地）細部計畫案	
變更都市計畫法令依據	都市計畫法第22條、第27條	
變更都市計畫機關	高雄市政府	
申請變更都市計畫機關	台灣糖業股份有限公司	
本案公開展覽起訖日期	第一次：自民國102年4月1日起至102年5月2日 (刊登於中華日報與聯合報102.04.01至102.04.03) 第二次：自民國103年10月7日起至103年11月6日 (刊登於聯合報與臺灣導報103.10.07至103.10.09)	
本案舉辦說明會日期	民國 102 年 04 月 18 日（小港區公所 4 樓會議室） 民國 103 年 10 月 18 日（小港區太平國小禮堂）	
人民團體對本案之反映意見	詳附件七公開展覽期間人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	102年12月26日高雄市都市計畫委員會第36次會議審議通過 104年02月26日高雄市都市計畫委員會第43次會議審議通過

# 目 錄

壹、緒論 .....	1
貳、計畫地區範圍與位置 .....	3
參、主要計畫概述 .....	6
肆、細部計畫規劃構想及原則 .....	11
伍、擬定及變更細部計畫內容 .....	17
陸、實質發展計畫 .....	19
柒、交通影響分析及改善策略 .....	21
捌、防災避難計畫 .....	30
玖、事業及財務計畫 .....	32
拾、土地使用分區管制 .....	34
拾壹、都市設計基準 .....	35
附件一 變更負擔比例	
附件二 台糖召開地方說明會記錄	
附件三 高雄市政府簽准同意辦理個案變更文件	
附件四 高雄市政府地政局市地重劃可行性評估報告核認函 (105年3月9日高市地政發字第10570258300號函)	
附件五 高雄市交通局交通影響分析及改善策略核認函 (104年9月29日高市交運規字第10437484800號函)	
附件六 高雄市都市計畫委員會102年12月26日第36次會議紀錄	
附件七 高雄市都市計畫委員會104年02月26日第43次會議紀錄	
附件八 原使用機關土地歸還協調會通知及點交紀錄	
附件九 內政部市地重劃計畫書審核同意函 (105年12月27日內授中辦地字第1051310406號函)	

## 圖目錄

圖一	計畫位置及範圍示意圖.....	3
圖二	土地權屬分布示意圖.....	5
圖三	主要計畫整體開發構想示意圖.....	8
圖四	主要計畫變更內容示意圖.....	10
圖五	計畫區整體規劃示意圖.....	11
圖六	公園整體配置示意圖.....	13
圖七	商業區分期分區開發示意圖.....	15
圖八	擬定及變更細部計畫示意圖.....	20
圖九	衍生交通量推估流程圖.....	21
圖十	防災計畫示意圖.....	31
圖十一	整體開發範圍示意圖.....	33

## 表目錄

表一	基地內產權分析表.....	4
表二	主要計畫變更內容彙整表.....	9
表三	商業區整體開發期程預估表.....	16
表四	擬定細部計畫內容面積表.....	17
表五	實質變更內容綜理表.....	17
表六	擬定及變更細部計畫後土地使用分區面積表.....	18
表七	開發規劃方案與衍生人旅次估算表.....	22
表八	基地運具分配率及衍生人次旅次表.....	23
表九	運具承載率及各類型衍生車旅次估算表.....	24
表十	衍生各類型車輛旅次統計表.....	24
表十一	各時段旅次所佔比例推估表.....	26
表十二	開發前後道路服務水準概況表.....	27
表十三	計畫區容積率及建蔽率規定表.....	34
表十四	退縮地設計準則表.....	35

## 壹、緒論

### 一、計畫緣起

高雄市長期為國內工業發展重鎮，其中小港地區轄有臨海工業區及高雄港區，更是重工業發展重心，周邊集結石化、鋼鐵、造船、火力發電廠、化學工廠及加工出口區等產業，扮演帶動台灣經濟起飛之重要角色。另高雄國際機場亦坐落於小港地區，因此長期承受工業發展所帶來之空氣、環境汙染及小港機場產生之噪音，整體環境品質低於高雄市其他地區，亟待改善。因位處重工業密集發展地區，缺乏綠化開放空間，大型之公園綠地長期以來即為小港地區民眾所引頸期盼。市府近年積極致力於生態高雄理念之落實，急需於小港地區尋求土地興建公園綠地以改善環境品質並提供市民休憩活動空間。

小港區機 12 用地位於小港機場東南側(高松路、營口路交叉口)，原為供國軍 99 陸戰隊守備旅使用(少康營區)。適逢該部隊駐地調整遷移，於 101 年底將土地歸還台灣糖業公司，實提供發展新契機。依「經濟部所屬國營事業土地活化規劃方針及作法」，國公營事業閒置及低度利用土地應積極檢討活化，故案地釋出後遂由市府及台糖公司積極辦理土地活化並於地方舉辦數場說明會，提出開闢大型公園改善環境品質，及配合小港機場觀光優勢引入無汙染產業帶動地區發展之構想及具體開發計畫，獲全數地主同意及地方民眾支持，爰提案都市計畫變更以促進地區發展。

## 二、法令依據

依高雄市政府 100-103 年度中程施政計畫，為推動「綠色大高雄—珍惜大地·永續家園」目標，透過建置生態新城市、建構水與綠永續發展的國際城市等發展策略，高雄市近年來大力打造濕地生活網路、推動閒置空間綠美化、開闢公園及城市綠廊。

小港地區工業發展密集，亦是全國重要鋼鐵、石化產業聚集所在，現況缺乏大面積之公園綠地。為提高本地區之生活環境品質，落實生態高雄理念，同時兼顧地區居民使用之便利性、可及性與總效益最大化，本案集中劃設大型帶狀公園綠地，建設成為南高雄「都市之肺」，提供市民參與公園綠色生態、教育及自然棲地教育學習環境、休憩之大型活動開放空間，屬本市之重大建設。

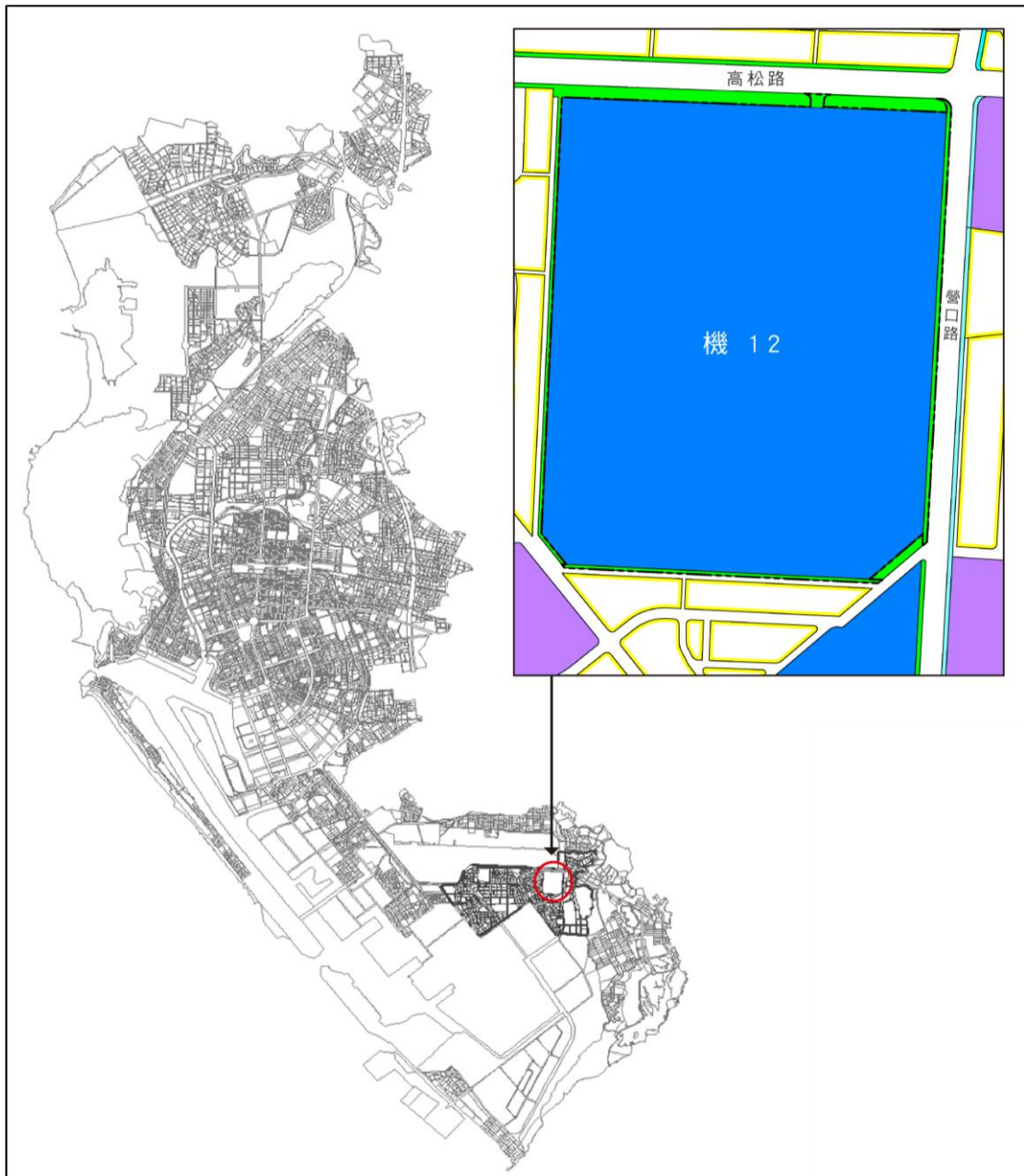
本案已獲全數地主及在地居民支持，列入高雄市政府重要施政方針並提報為年度施政計畫之重大建設，爰依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款之規定，於 102 年 3 月 14 日簽奉高雄市政府同意依都市計畫法辦理個案變更。

另本案亦經高雄市議會審議通過編列 105-109 年度預算，預計 108 年完成市地重劃等相關工程，有變更之必要性及急迫性，故依內政部 93 年 1 月 29 日台內營字第 0930081735 號函所稱，本案為已列入地方施政方針、施政計畫之重大設施建設計畫者，且已編列預算達政府採購法規定之查核金額以上地方重大建設者，爰依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款辦理本案都市計畫變更。

另依都市計畫法第 17 條主要計畫發布實施後，最多二年完成細部計畫，同法第 23 條明定本市主要計畫及細部計畫分屬中央政府與地方政府權責，上開主要計畫並未擬具細部計畫內容，且本市已全面實施容積率管制，有關容積率等土地使用管制及公共設施、道路系統等事項應於細部計畫規定。故本案爰依都市計畫法第 17 條、第 22 條規定擬定細部計畫。

## 貳、計畫地區範圍與位置

本計畫區為高雄市小港區機 12 用地(少康營區)，位於小港區松金里，營口路及高松路口，太平國小正對面，小港機場東南側。本案基地東側臨營口路及南側臨華山路200巷之綠地用地，考量本基地未來指定建築線之實際需要及未來衍生之交通需求，一併檢討變更綠地用地為道路用地，面積約 0.41 公頃，總計本案計畫面積共約 23.66 公頃。



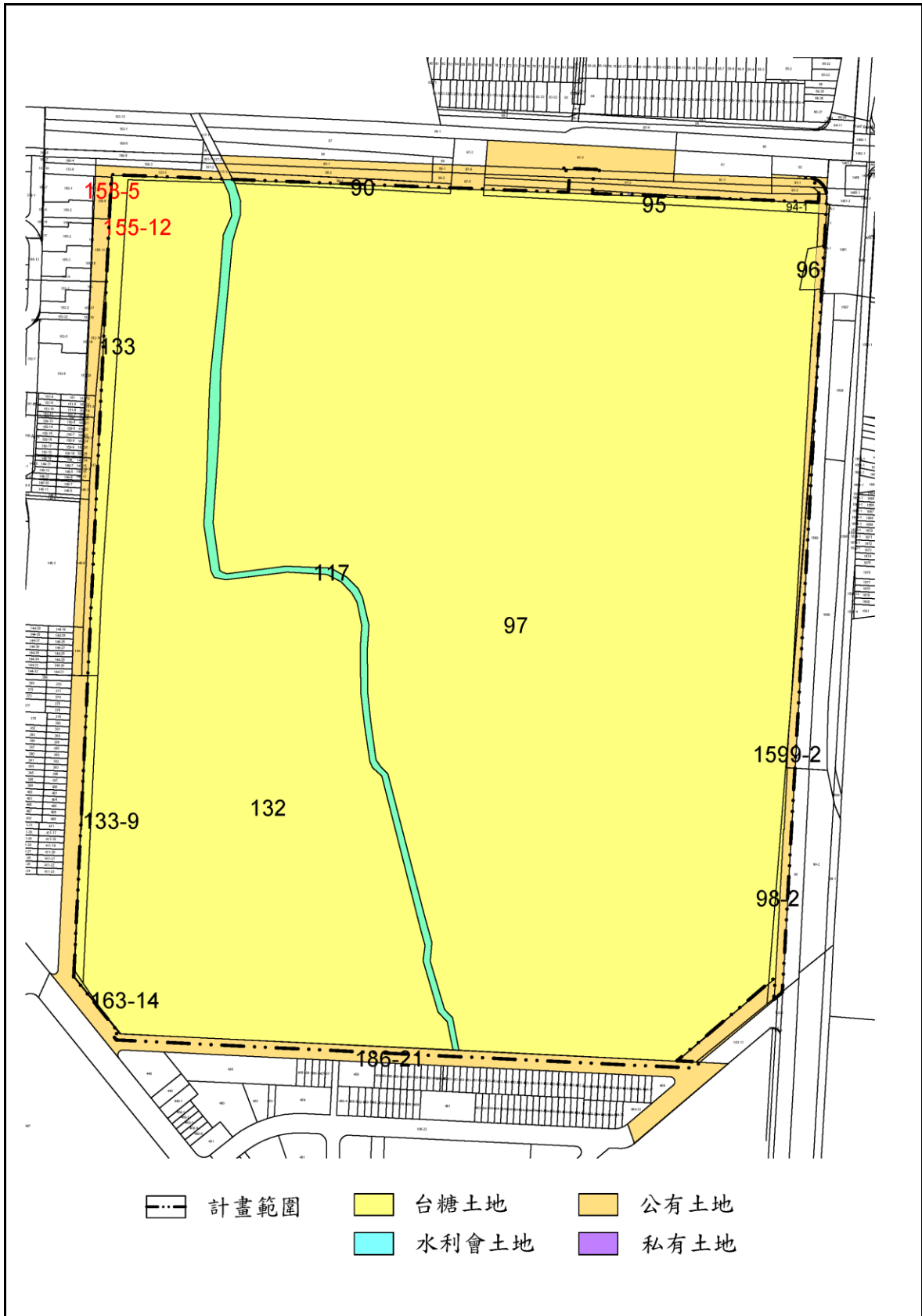
圖一 計畫位置及範圍示意圖

本計畫區範圍之詳細土地權屬如下表一、圖二。

表一 基地內產權分析表

地段	地號	所有權人	土地使用分區	備註
高松段	90	台糖公司	機關用地	擬定範圍
	94-1	台糖公司		
	95	台糖公司		
	96	台糖公司		
	97	台糖公司		
	98-2	台糖公司		
	117	農田水利會		
	132	台糖公司		
	133	台糖公司		
	133-9	台糖公司		
	155-12	私有土地		
	158-5	私有土地		
	163-14	台糖公司		
高鳳段	1599-2	台糖公司		
高松段	91-4	高雄市政府	綠地用地	變更範圍
	91-2	高雄市政府		
	93-1	高雄市政府		
	93-4	高雄市政府		
	94	高雄市政府		
	94-2	高雄市政府		
	95-2	高雄市政府		
	95-3	高雄市政府		
	96-2	高雄市政府		
	97-6	高雄市政府		
	97-7	高雄市政府		
	98-1	高雄市政府		
	98-4	高雄市政府		
102-6	高雄市政府			
高鳳段	1451-1	高雄市政府		
	1599-1	高雄市政府		
宏明段	186-21	高雄市政府		





圖二 土地權屬分布示意圖

## 參、主要計畫概述

### 一、主要計畫構想與定位

#### (一)南高雄「都市之肺」，小港地區大型都會公園

小港地區工業發展密集，亦是全國重要鋼鐵、石化產業聚集所在，且現況小港地區缺少較大面積之公園用地，為提高本地區之生活環境品質、促進土地集約利用與使用效能，並配合高雄市目前朝向生態城市之規劃，同時兼顧地區居民使用之便利性、可及性與總效益最大化，本案集中劃設大型帶狀公園綠地，建設成為南高雄「都市之肺」，提供小港及周邊地區居民參與公園綠色生態、教育及自然棲地教育學習環境、休憩之大型活動開放空間。

依「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」規定，未來配合地方發展需求，可利用多目標使用供各項藝文、集會、休憩活動之需。

#### (二)兼具國際觀光型及社區服務型之複合式商業開發

本計畫區鄰近小港國際機場、高雄餐旅大學及捷運小港站，交通便利，本案擬利用其區位優勢及餐旅大學特有的人力資源，未來規劃為兼具國際觀光及社區服務之複合式商業發展。國際觀光型部分規劃為兼具商場與商務空間的複合式開發，針對機場旅客之需求，如過境及商務、實習旅館、特色購物中心、免稅店、主題餐廳等，提供小港機場出入境旅客及小港地區居民購物、休憩等活動空間；另外部分商業空間則引入社區服務型之商業，提供小港二苓地區東側居民之社區型商業服務，提升周邊生活機能。

(三)為落實生態城市之永續利用，未來於擬定細部計畫與重劃工程進行時應依下列原則辦理：

1. 為維護本計畫區之環境品質，於細部計畫土地使用分區管制相關規定中，有關建築基地最小開發規模應予明定，以避免土地因過度細分，造成日後建築型態雜亂，影響都市景觀，且本計畫區不得適用停車獎勵與容積移轉獎勵規定。
2. 本計畫公園用地之細部設計，應整體考量基地與周邊地區環境生態資源關聯性，維持區內土方平衡、設置滯洪設施或自然窪地以調節暴雨排水，並串聯公園、綠地與藍帶系統，以生態規劃理念，建置本計畫區之生態綠網系統，塑造多樣性休閒遊憩場所，提供以綠為基礎之都市防災空間。
3. 依據本計畫區之災害發生歷史、特性及災害潛勢情形，就都市防災避難場所及設施、流域型蓄洪及滯洪設施、救災路線、火災延燒防止地帶等事項擬定都市防災計畫，並配合訂定相關使用管制規定。
4. 本計畫區未來進行重劃工程時，應整體考量本計畫區與毗鄰地區之高程與排水系統進行整地工程，以免暴雨發生時個別基地發生洪災。

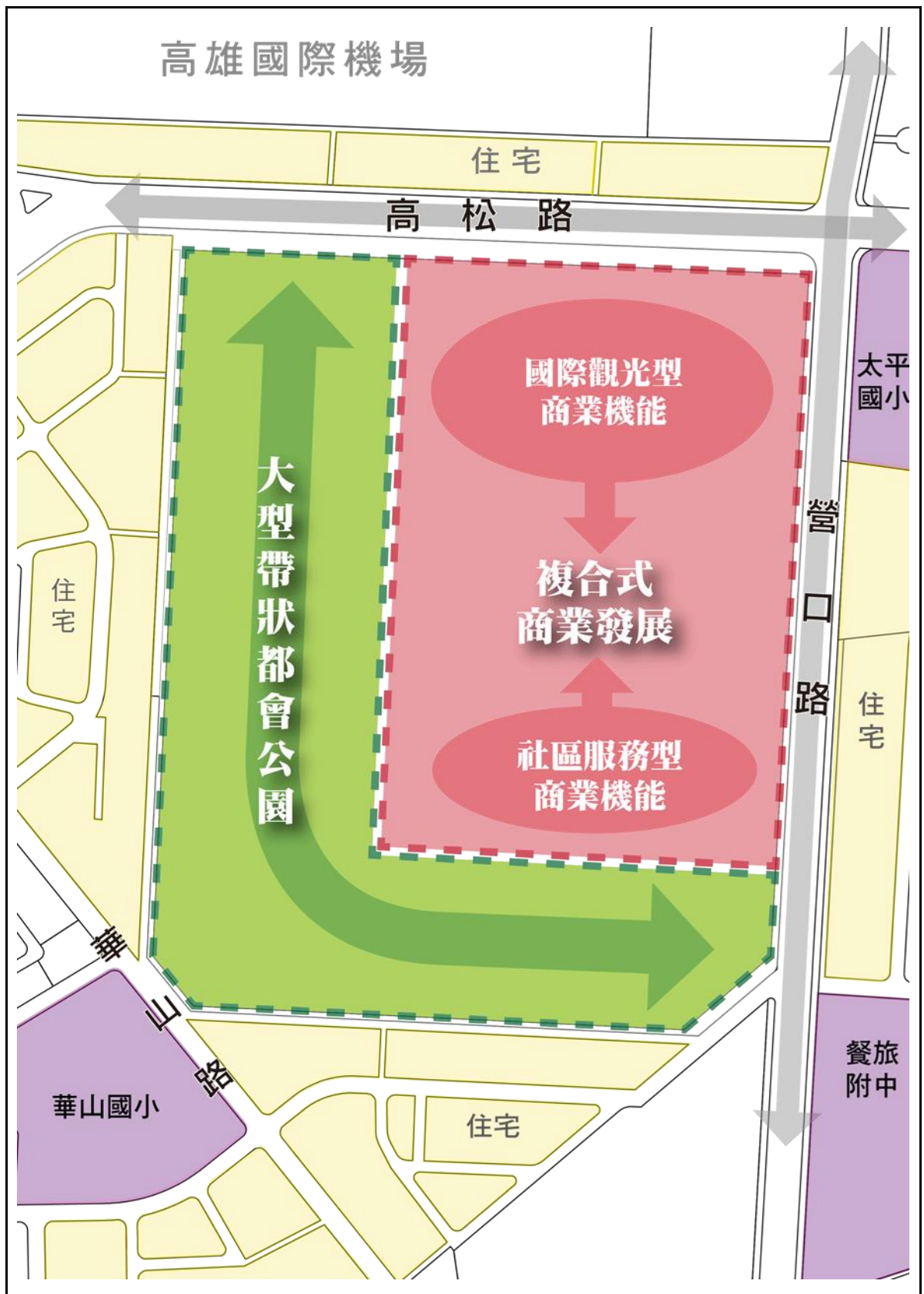
## 二、主要計畫變更原則

(一)本案基地位於第三級航空噪音防制區範圍內，故以變更商業區為原則，另依高雄市變更負擔之通案性規定，將變更一定比例之公共設施用地做為變更負擔。

(二)為提高本地區之生活環境品質、促進公園用地之集約利用與使用效能，同時兼顧地區居民使用之便利性、可及性與總效益最大化，集中劃設約10公頃之公園用地。

(三)負擔回饋比例

依據高雄市之都市計畫土地使用分區變更後公共設施用地及其他都市發展用地負擔比例規定。



圖三 主要計畫整體開發構想示意圖

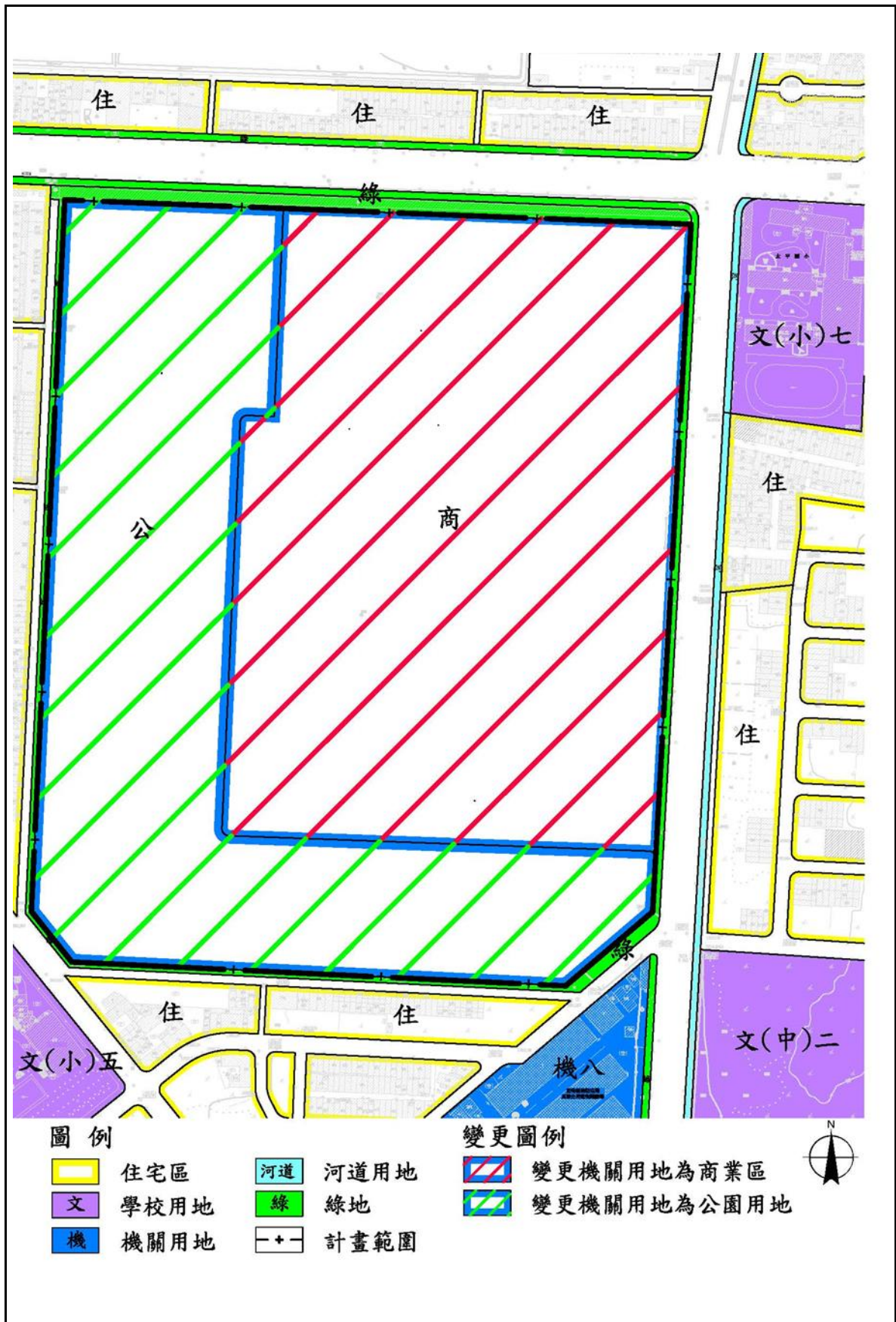
### 三、主要計畫變更內容

考量基地位置受限於機場三級航空噪音防制區內，變更內容採商業區為主，配合西側、南側為住宅區，規劃公園以做為緩衝，且可便利居民使用。

表二 主要計畫變更內容彙整表

變更位置	變更內容				變更理由
	變更前		變更後		
	分區	面積 (公頃)	分區	面積 (公頃)	
高松路與營口路交叉路口西南側	機關用地	13.25	商業區	13.25	1. 配合南高雄生活必需及機場門戶國際旅客商務需求，規劃商業區。 2. 提升地區居民生活休閒環境品質，規劃公園用地，亦兼做為商業區與住宅區之緩衝，維持住宅區之寧適。
		10.00	公園用地	10.00	

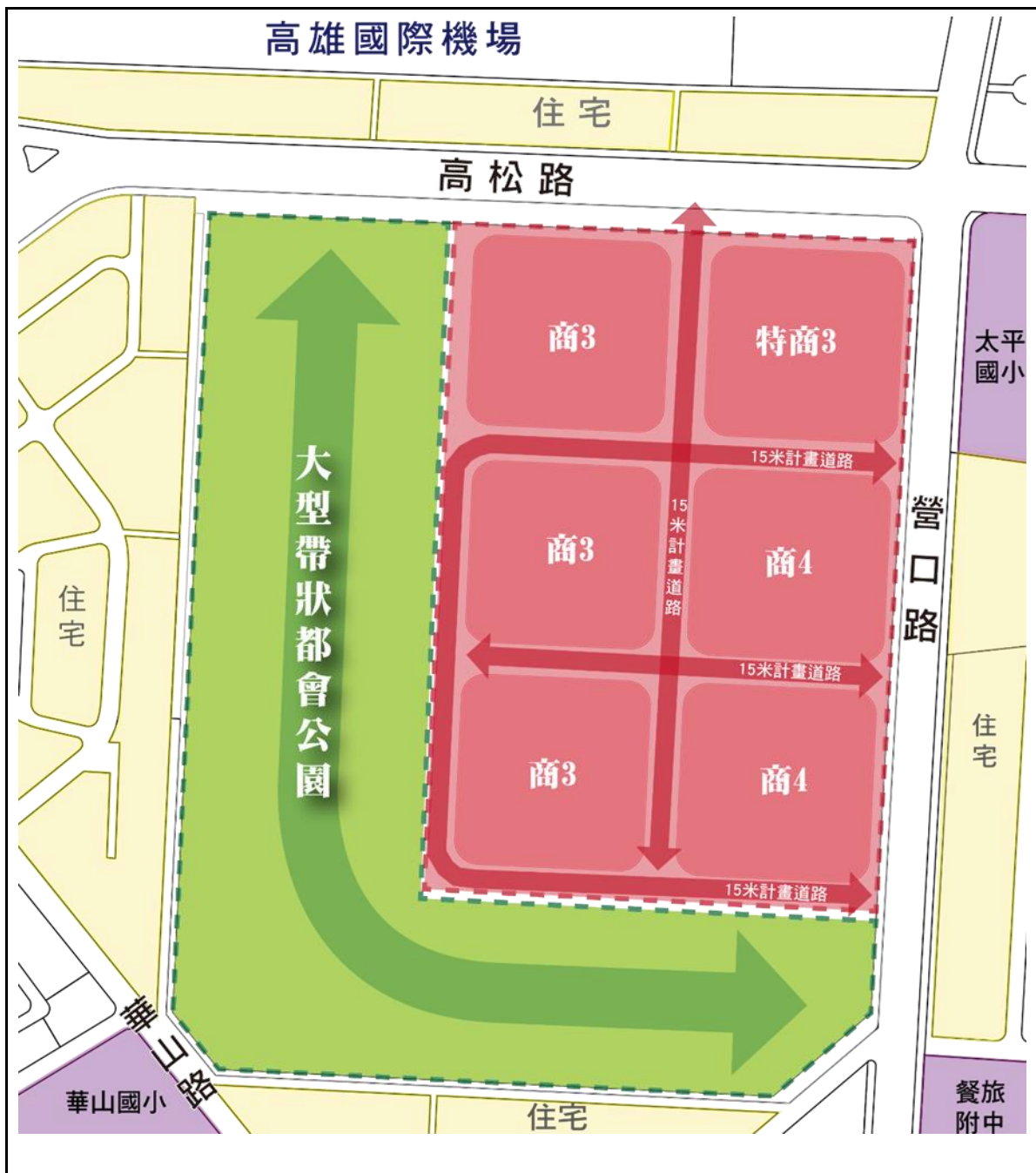
備註：.變更範圍參考實際地籍界線，實際面積應依實地測量定樁分割後之面積為準。



圖四 主要計畫變更內容示意圖

## 肆、細部計畫規劃構想及原則

本案依循主要計畫規劃原則之指導，配置公園用地及商業區，同時配合商業區之使用形態與周邊道路系統，於區內劃設15米寬計畫道路，另併同基地東側臨營口路之綠地及北側部分臨高松路綠地變更為道路用地。本案擬定及變更本計畫範圍之整體規劃構想示意圖如圖五所示，各分區及公共設施規劃構想分述如后。



圖五 計畫區整體規劃示意圖

## 一、公園用地

配合主要計畫之指導與地區實際環境機能需求之考量，公園用地除做為地區休閒娛樂使用，並兼具住宅區與商業區之緩衝隔離外，得依公共設施多目標使用之規定，興建相關必要設施，以促進土地利用效能並可滿足地區發展之需求。

### (一) 規劃設計構想

本案公園用地規劃設計以綠水共存，兼具防災、休閒、生態為設計原則，整體空間動線上除以高松路、營口路、華山路等主要道路作為出入端點外，亦回應周邊聚落紋理及對應計畫道路，以步道、廣場等開放空間連結，營造易於親近之休憩空間及獨特端景。而由各動線間形成之空間場域依其屬性、功能區分為自然棲地、生態教育及遊憩場所，配置廣場、地景花園、遊戲區、密林區、植物園等，營造出多元化景觀空間面貌；同時，為配合生態城市理念，依其周邊自然環境條件，將設置生態滯洪池及多處滯洪草地、水流道等，以達到調節都市微氣候及因應極端氣候之功能。公園整體配置示意圖詳圖六。

### (二) 開發期程說明

本案公園用地配合市地重劃工程，預計於108年完成開闢。





圖六 公園整體配置示意圖

## 二、商業區

依本市商業區劃設標準，商業區街廓未達20公尺道路者劃設為第3種商業區及第3種特定商業區。街廓達到20公尺者劃設第4種商業區，但考機場周圍建築高度限制及未來開發利用，本案基地北側街廓劃設為第3種商業區及第3種特定商業區，東南側臨20公尺以上計畫道路之街廓劃設為第4種商業區。

目前現行高雄市主要計畫商業區佔都市發展用地比例約為8.06%，現行二苓細部計畫商業區比例約為7.38%，皆尚未超過都市計畫定期通盤之規定直轄市商業區比例不得超過15%之規定。

### (一) 開發利用構想

本計畫區位在高雄小港國際機場之門戶，未來將朝向兼具國際觀光型及地方服務型之複合式商業開發，依據機場旅客及商務人士之需求，發展商辦、商務旅館、休閒購物中心、餐飲等相關產業，亦可結合台糖既有之優勢，如旅館、連鎖商購，再整合國內專業之商辦、商購及休閒活動企業，共同聯合開發，以創造企業、地方、政府三贏之目標，帶動南高雄發展，建立高雄國際門戶的意象；另外，本計畫區部分商業空間將考慮地方需求引入地方型服務業，如購物商場、零售業…等，以提升地方生活機能。

### (二) 開發模式

依據台糖公司土地活化措施，未來得採自行開發、出租、設定地上權、合建、或招商合作開發等開發方式辦理，並分期辦理招商。

### (三) 分期分區開發說明

#### 1. 第1期 - A區

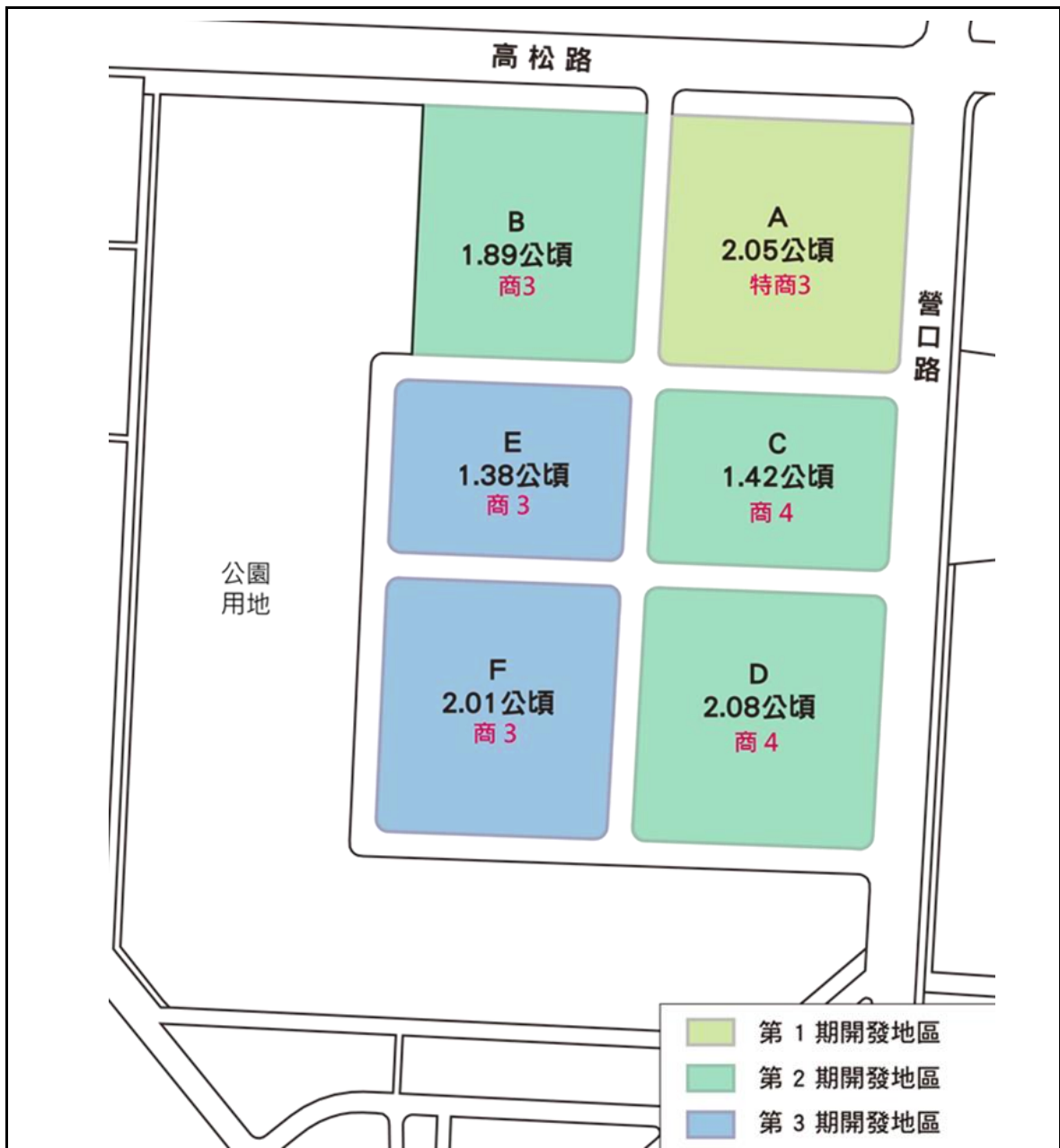
第一期開發以臨近主要交通動線之商業區，計畫招商並引進Outlet休閒購物商場、創意餐飲、觀光旅館…等高強度商業設施之使用，帶動地區產業進駐與人潮活動。

## 2. 第 2 期 - B、C、D 區

第二期以提供貿易商辦機能為主，開發複合式商辦建築，並提供必要之購物、洽商、住宿之附屬機能，引入商務辦公空間、商務旅館、特色餐廳…等使用，延續第一期開發成果。

## 3. 第 3 期 - E、F 區

以提升地區生活機能為主，延續前二期之開發成果，引入地方型購物中心及賣場、社區型商業服務設施、沿街零售商店街及優質住商混合住宅…等使用。



圖七 商業區分期分區開發示意圖

#### (四) 開發期程說明

本計畫商業區開發依據相關作業及期程分為開發可行性評估、確立土地開發方向、彙整潛在投資者廠商及擬定土地活化計畫等作業、各期招商及開發等事項，各項作業流程及預估期程如表三所示。

表三 商業區整體開發期程預估表

次序	辦理事項	辦理時機	辦理時程	計畫年期
1	辦理開發可行性評估	市地重劃作業完成後領回土地	2年	108年~109年
2	辦理第1期土地招商開發	整體開發可行性評估完成後	2年	110年~111年
3	辦理第2期土地招商開發	完成第1期土地開發後	5年	112年~116年
4	辦理第3期土地招商開發	完成第2期土地開發後	3年	117年~119年

註：各期開發時程及開發項目以實際招商辦理進度為準。

### 三、道路系統

考量交通需求及環境品質的提升，新設道路將盡量避免形成路沖，以減輕本案基地開發對現有住宅社區之衝擊，同時配合本案大街廓商業區之使用形態與周邊道路系統，於基地內劃設15米寬之道路系統以與現有道路連通，另配合變更部分綠地用地以銜接基地北側及東側之高松路與營口路。

## 伍、擬定及變更細部計畫內容

本計畫區依循主要計畫之指導原則擬定細部計畫，擬定及變更計畫內容說明如下：

### 一、擬定部分

(一) 商業區依其使用強度與使用內容分別擬定 3.50 公頃第 4 種商業區、5.28 公頃第 3 種商業區及 2.05 公頃第 3 種特定商業區。

(二) 商業區 2.42 公頃擬定為道路用地。

表四 擬定細部計畫內容面積表

主要計畫 使用分區	細部計畫 使用分區	面積 (公頃)	百分比(%)
商業區	第4種商業區	3.50	15.05
	第3種商業區	5.28	22.71
	第3種特定商業區	2.05	8.82
公園用地	公園用地	10.00	43.01
商業區	道路用地	2.42	10.41
總計		23.25	100.00

備註：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。

### 二、變更部分

變更約 0.41公頃之綠地用地為道路用地，其內容詳表五。

表五 實質變更內容綜理表

變更內容	面積 (公頃)	變更理由
變更綠地用地為道路用地	0.41	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 基地北側部分綠地用地變更為道路用地，以銜接基地北側高松路，提高交通之便利性。</li> <li>2. 基地東側臨營口路部分之綠地用地，配合現有及新設道路系統規劃，與未來商業區指定建築線之需，變更為道路用地。</li> <li>3. 基地南側臨華山路200巷部分之綠地用地，考量本案開發衍生之交通需求及住戶人行安全，變更為道路用地。</li> </ol>

備註：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。

### 三、擬定及變更部分

本計畫擬定及變更後各土地使用分區與公共設施用地面積明細表，詳表六。

表六 擬定及變更細部計畫後土地使用分區面積表

項目	面積（公頃）	百分比（%）
第4種商業區	3.50	14.79
第3種商業區	5.28	22.32
第3種特定商業區	2.05	8.66
公園用地	10.00	42.27
道路用地	2.83	11.96
總計	23.66	100.00

備註：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。

## 陸、實質發展計畫

### 一、計畫年期

本計畫年期配合原高雄市主要計畫（第三次通盤檢討）案（草案）目標年，訂為民國115年。

### 二、土地使用計畫(使用分區、地區性之公共設施用地、道路系統)

#### (一) 第4種商業區

本計畫基地第4種商業區面積約為3.50公頃。

#### (二) 第3種商業區

本計畫基地第3種商業區面積約為5.28公頃。

#### (三) 第3種特定商業區

本計畫基地第3種特定商業區面積約為2.05公頃。

#### (四) 公園用地

配合二苓地區細部計畫現有住宅社區之發展，臨高松路及松金街一巷側規劃為公園用地，面積約10.00公頃。

#### (五) 道路系統

本計畫基地區內劃設5條寬15公尺之計畫道路用地，另變更基地東側臨營口路及南側臨華山路200巷部分綠地為道路用地，面積合計約2.83公頃。



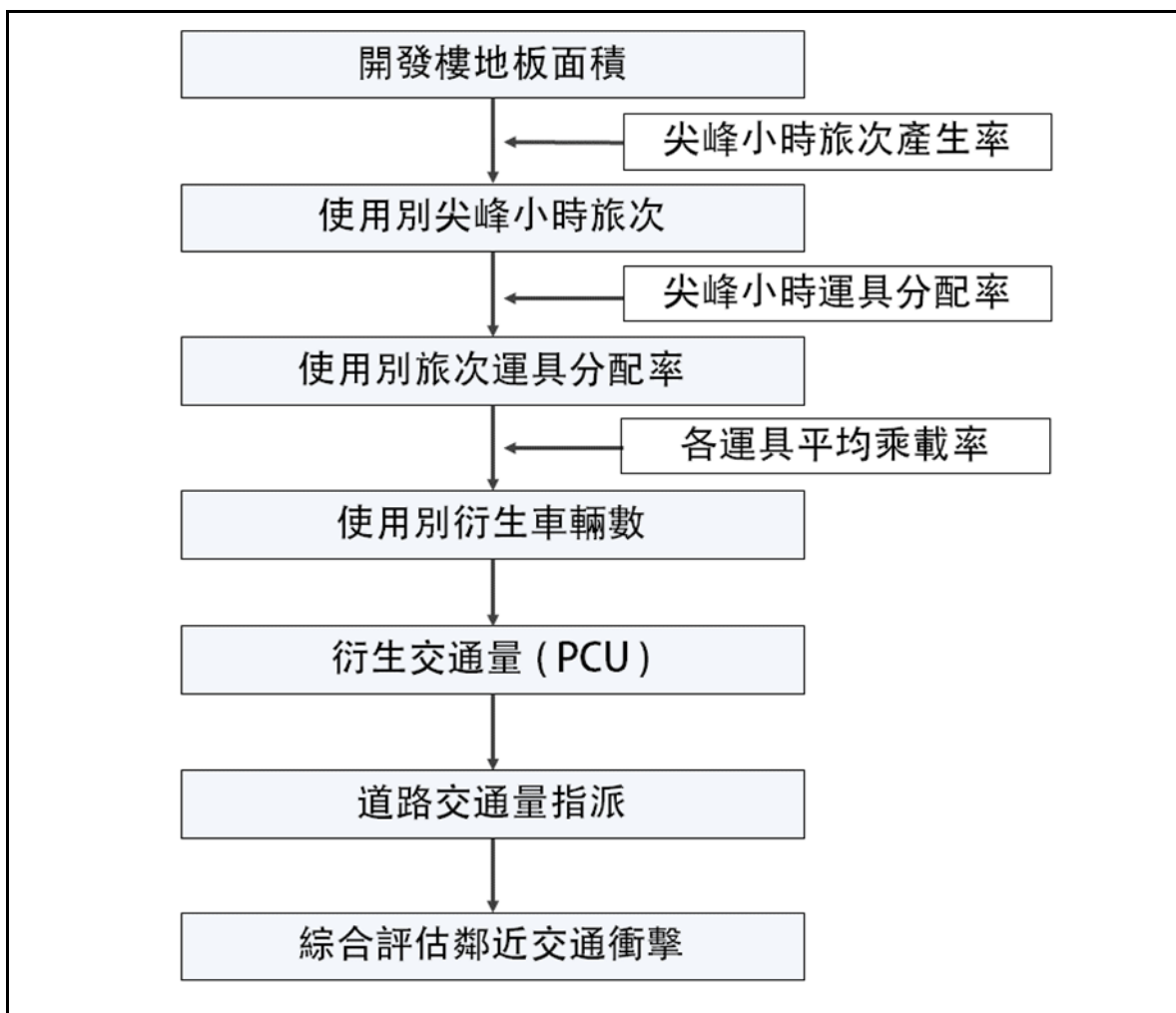


## 柒、交通影響分析及改善策略

針對本基地由機關用地變更為商業區之交通衝擊評估，主要是在探討本案開發前後對鄰近交通量及道路服務水準之影響，並藉由開發前後之交通衍生量分析，研擬基地開發前後之交通改善方案及配合措施，以減輕本計畫開發所帶來之影響。

### 一、衍生交通量分析

在評估基地開發後所衍生的交通量，首先應確認開發樓地板面積及使用類別，然後再配合各種類別尖峰小時旅次產生率推算衍生之旅次，再配合運具分配率及承載率等參數，進而推算各種使用樓地板類別之衍生交通量，最後再進行交通量指派及衝擊評估。有關衍生交通量分析流程參酌圖九所示。



圖九 衍生交通量推估流程圖

### (一) 基地開發內容

本案土地未來將朝商用不動產方向開發，發展以購物商場、國際觀光旅館為主之複合式開發，消費對象鎖定觀光及商務客層，開發量體初步規劃為購物商場、國際觀光旅館，各類型樓地板面積分別為 289,855 m<sup>2</sup>，估計總計開發樓地板面積約 579,670 m<sup>2</sup>。

### (二) 衍生人旅次

本基地衍生人旅次係根據不同使用項目進行推估，各項推估引用參數說明如下，推估結果如表七所示：

- 1.購物商場衍生人旅次參考「大型購物中心之旅次發生及停車需求之研究」(交通部運輸研究所，94年4月)之市郊型購物中心平常日與假日之進入與離開平均旅次為衍生人旅次人數。
- 2.觀光旅館衍生人旅次以推估之房間數，平均每間住客數為3人計算，又假日住房率八成，平日住房率六成計算據此推估其衍生之總人次。

表七 開發規劃方案與衍生人旅次估算表

項目	規劃樓地板面積(m <sup>2</sup> ) A	公設比 B	使用樓地板面積(m <sup>2</sup> ) C=A×(1-B)	衍生人次 (人/100m <sup>2</sup> /日)		衍生人次/日	
				假日	平日	假日	平日
購物商場	289,855	40%	173,913	25.67	9.12	44,643	15,860
國際旅館	289,855	35%	188,405	-	-	5,652	4,239
總計	579,670	-	376,798	-	-	50,295	20,099

### (三) 運具選擇比例

購物商場運具選擇比例，本案參考「高雄都會區家戶旅次訪問調查與旅次特性分析報告書」(高雄市交通局，98年6月)統計之高雄市家工作旅次運具選擇比例。另考量本基地區位鄰近捷運小港站及高雄國際機場之特性，大眾運輸使用比例設定以15%計算，則推估之購物商場運具分配率及衍生人旅次如表八所示。

觀光旅館運具選擇比例，參考102年國人旅遊調查統計報告(交通部觀光局，101年)統計住宿旅客之運具選擇比例，另考量本案鄰近機場之區位特性，遊覽車比例及大眾運輸比例各以20%、10%計算。將表八所求得之衍生旅次，結合運具分配率，可推估出計畫基地各類型旅次之假日與平日衍生車旅次數，詳如表九所示。

表八 基地運具分配率及衍生人次旅次表

主要 運具別	購物商場			國際旅館		
	運具 分配率	衍生人次/日		運具 分配率	衍生人次/日	
		假日	非假日		假日	非假日
小汽車	17.15%	7,656	2,720	61.00%	3,448	2,586
遊覽車	-	-	-	20.00%	1,130	848
機車	65.15%	29,085	10,333	4.40%	249	187
自行車	2.00%	893	317	0.80%	45	34
大眾 運輸	15.00%	6,696	2,379	10.00%	565	424
其他	0.70%	313	111	3.80%	215	161
總計	100.00%	44,643	15,860	100.00%	5,652	4,239

資料來源：本計畫彙整

#### (四) 衍生車旅次

各運具之承載率，依據「自用小客車使用狀況調查報告」(交通部統計處，100年10月)統計結果顯示，高雄市自用小客車每次乘坐人數平均約為2.3人。而機車與自行車部分，參考「高雄市立圖書館總館新建工程交通影響評估報告」調查之結果，機車每次乘坐人數平均約為1.18人；遊覽車每車乘坐人數，以一般大客車可承載人數30人計算。大眾運輸部分考量本計畫基地鄰近小港捷運站及公車系統便利，故不另外計算大眾運輸之承載率及衍生車旅次，將上述車輛轉換為小客車當量數，各類型衍生交通量估算如表九所示。

表九 運具承載率及各類型衍生車旅次估算表

主要運具別	承載率 (人/車)	購物商場		國際旅館	
		衍生車旅次/日		衍生車旅次/日	
		假日	非假日	假日	非假日
小汽車	2.30	3,328	1,183	1,499	1,124
遊覽車	30	-	-	38	28
機車	1.18	24,648	8,757	211	158
總計		27,976	9,940	1,748	1,310

資料來源:本計畫彙整

表十 衍生各類型車輛旅次統計表

主要運具別	購物商場		國際旅館	
	衍生車輛旅次量(PCU/日)		衍生車輛旅次量(PCU/日)	
	假日	非假日	假日	非假日
小汽車	3,328	1,183	1,499	1,124
遊覽車	-	-	76	56
機車	7,394	2,627	63	47
總計	10,722	3,810	1,638	1,227

註:參考一般交通衝擊評估之參數，大客車=2PCU:機車=0.3PCU

資料來源:本計畫彙整

## (五) 各時段衍生旅次量

本計畫依據各種旅次狀況，依旅次目的之時段分佈比例與各時段 PCU 產生數估計如表十一所示，估計平日車流量時段最大為 18:00-18:59，假日車流量最大時段為 16:00-16:59，各時段衍生旅次量假設說明如下。

### 1. 購物商場各時段非通勤旅次分佈

依據「大型購物中心之旅次發生與停車需求之研究」(交通部運輸研究所，94年4月)，統計市區型購物中心平日進入旅次尖峰時段大多發生在18時之後，離開旅次則多分佈於20時之後。假日尖峰旅次皆較平日提前發生，進入旅次尖峰分散於11~20時各時段內；離開旅次多於下午及晚間呈現出雙尖峰之分佈型態，參考該計畫統計之購物中心各時段旅次分佈，以其最接近市區型購物中心平均值之案例，為本計畫購物商場各時段旅次產生比例。

### 2. 國際旅館各時段非通勤旅次分佈

從飯店經營經驗住宿者其入住時間多為下午3點以後，並且集中於傍晚，而於早上用完早餐後退房，多於早上12點前離開，依據一般住宿習性，考量並非所有旅客皆同一時段進出，本計畫假設觀光旅次進入時段分佈於下午3點至7點間，每小時進入旅客為全日進入旅客25%，而觀光旅次離開時段集中於早上7點至11點間，每小時離開旅客為全日離開旅客25%，並且假設假日與平日之進、出分佈時段相同，詳如表十一。

表十一 各時段旅次所佔比例推估表

旅次類別	各時段旅次所佔比例 (%)						各時段產生車輛數 (PCU)													
	購物商場				國際旅館 (住宿旅客)		購物商場				國際旅館				總旅次					
	平日		假日				平日		假日		平日		假日		平日			假日		
時段	進入	離開	進入	離開	進入	離開	進入	離開	進入	離開	進入	離開	進入	離開	進入	離開	總計	進入	離開	總計
00:00-00:59	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00-01:59	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00-02:59	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00-03:59	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00-04:59	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00-05:59	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00-06:59	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00-07:59	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	25.00	0	0	0	0	0	307	0	409	0	307	307	0	409	409
08:00-08:59	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	25.00	0	0	0	0	0	307	0	410	0	307	307	0	410	410
09:00-09:59	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	25.00	0	0	0	0	0	307	0	409	0	307	307	0	409	409
10:00-10:59	1.78	0.99	6.33	1.87	0.00	25.00	68	38	679	201	0	307	0	410	68	345	413	679	611	1290
11:00-11:59	6.62	3.25	8.75	2.90	0.00	0.00	252	124	938	311	0	0	0	0	252	124	376	938	311	1249
12:00-12:59	7.16	3.77	10.95	5.76	0.00	0.00	273	144	1174	618	0	0	0	0	273	144	417	1174	618	1792
13:00-13:59	5.42	6.06	11.40	8.89	0.00	0.00	207	231	1222	953	0	0	0	0	207	231	438	1222	953	2175
14:00-14:59	5.21	6.50	8.11	9.20	0.00	0.00	199	248	870	986	0	0	0	0	199	248	447	870	986	1856
15:00-15:59	4.99	5.96	6.91	8.63	25.00	0.00	190	227	741	925	307	0	409	0	497	227	724	1150	925	2075
16:00-16:59	6.64	6.83	7.47	11.53	25.00	0.00	253	260	801	1236	307	0	410	0	560	260	820	1211	1236	2447
17:00-17:59	9.81	8.57	7.19	8.39	25.00	0.00	374	327	771	900	307	0	409	0	681	327	1008	1180	900	2080
18:00-18:59	12.17	7.64	8.36	7.93	25.00	0.00	464	291	896	850	307	0	410	0	771	291	1062	1306	850	2156
19:00-19:59	12.56	9.48	8.25	6.57	0.00	0.00	479	361	885	704	0	0	0	0	479	361	840	885	704	1589
20:00-20:59	10.90	11.32	7.07	8.49	0.00	0.00	415	431	758	910	0	0	0	0	415	431	846	758	910	1668
21:00-21:59	9.91	15.57	5.71	10.65	0.00	0.00	378	593	612	1142	0	0	0	0	378	593	971	612	1142	1754
22:00-22:59	6.83	14.06	3.50	9.19	0.00	0.00	260	536	375	985	0	0	0	0	260	536	796	375	985	1360
23:00-23:59	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>總計</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	<b>3,810</b>	<b>3,810</b>	<b>10,722</b>	<b>10,722</b>	<b>1,228</b>	<b>1,228</b>	<b>1,638</b>	<b>1,638</b>	<b>5,038</b>	<b>5,038</b>	<b>10,076</b>	<b>12,360</b>	<b>12,360</b>	<b>24,720</b>

## 二、交通衝擊評估

以下針對進出基地之交通動線，研擬方案進行交通衝擊評估。首先，本計畫將上述推估之時段車流量經路網指派後，再依據現況各路段之晨峰及昏峰車流量，即可獲得本基地目標年於開發前與開發後之道路流量，再輔以服務水準之分析，據以評估基地開發後衍生之道路衝突，交通流量分析結果彙整如表十二所示。

由表十二可知，開發後平日昏峰時段高鳳路往北方向由E級降為F級；營口路往南方向由C級降為D級。而假日昏峰時段部分，高鳳路往北方向由C級降為D級，營口路往北方向由B級降為C級，應針對道路服務水準為D-F級路段研擬改善策略。

表十二 開發前後道路服務水準概況表

平日 / 假日	路段 名稱	方向	開發前				開發後			
			晨峰 (07:00-08:00)		昏峰 (17:00-18:00)		晨峰 (07:00-08:00)		昏峰 (17:00-18:00)	
			流量	服務 水準	流量	服務 水準	流量	服務 水準	流量	服務 水準
平日	高松路 (營口路以西)	往東	702	A	1,168	B	702	A	1,338	B
		往西	1,239	B	1,161	B	1,315	B	1,242	B
	高松路 (營口路以東)	往東	533	A	471	A	609	A	552	A
		往西	548	A	798	A	548	A	968	B
	高鳳路	往北	985	B	2,026	E	1,061	B	2,143	F
		往南	1,534	D	1,188	C	1,534	D	1,358	C
	營口路	往北	575	A	1,580	D	575	A	1,750	D
		往南	1,240	C	1,457	C	1,316	C	1,538	D
假日	高松路 (營口路以西)	往東	394	A	431	A	394	A	726	A
		往西	517	A	506	A	619	A	731	A
	高松路 (營口路以東)	往東	267	A	280	A	369	A	505	A
		往西	324	A	302	A	324	A	597	A
	高鳳路	往北	540	A	1,365	C	642	A	1,590	D
		往南	773	A	1,118	B	773	A	1,413	C
	營口路	往北	262	A	878	B	262	A	1,173	C
		往南	559	A	488	A	661	A	713	A

註：表內尖峰流量單位為PCU/hr

### 三、交通改善措施建議

依據上述各方案交通衝擊評估分析可知，基地開發後對周邊道路交通產生之影響主要為假日之尖峰時段，故本計畫就基地交通疏導措施及大眾運輸服務等層面，研擬交通改善措施之建議，茲說明如下：

#### (一) 鼓勵使用公共運輸措施

##### 1. 公路運輸之改善規劃

透過紙本文書與網路多媒體傳播方式，強調本基地周邊之大眾運輸系統資源，利用計畫區周邊現有公車路網系統，新闢或延伸既有公車路線，連接捷運站點及機場，提供本計畫區對外便利之大眾運輸系統。

##### 2. 闢駛接駁專車

建議開發單位針對周邊主要交通站點或民眾聚集處，提供接駁巴士鼓勵民眾搭乘。

##### 3. 設置自行車租賃站

配合市政府捷運、公共腳踏車互轉優惠，建議開發單位可於基地適當位置設置自行車租賃站，鼓勵短程旅次民眾使用自行車系統。

#### (二) 停車管理措施

為降低基地開發衍生之旅次增加鄰近道路系統之負荷，除了適量停車供給外，建議未來基地開發不採行汽機車免費停車之措施，引導私人運具轉制使用大眾運輸，並輔以彈性費率，降低停車需求以減少周邊交通衝擊。

配合停車場出入口設置，以基地空間規劃車道，以避免車輛進出基地時干擾外部道路正常車輛之運行。



### (三) 基地交通疏導措施

#### 1. 基地進出道路建議畫設禁止路邊停車標線

建議銜接基地進出口道路兩側，劃設禁止路邊停車標線，以使車輛迅速完成進出動作。

#### 2. 應於基地周邊車輛進出動線妥善設置清晰之引導措施

包括高松路與營口路，以及高松路、營口路與基地道路之交叉路口，應於基地周邊車輛進出妥善設置清晰之引導設施，以迅速安全的引導車輛進出基地。

#### 3. 派員維持進出基地周邊之交通秩序

為減少車輛進出基地產生衝突，建議於尖峰時段雇請人員於出入口附近進行交通指揮，並因應基地外道路之車流變化，調整基地內車輛進入道路之速率。

## 捌、防災避難計畫

### 一、防災避難空間或據點

#### (一)緊急避難場所

為區域周邊各開放空間，包括基地內及周邊之開放空間、綠地、公園及道路等。

#### (二)臨時及中長期收容場所

本計畫區內鄰近地區學校包括有太平國小、華山國小、餐飲高中等，可提供為中長期收容場所。

### 二、避難及消防救災動線

#### (一)緊急聯外道路 (20m以上)

緊急聯外道路以寬度20公尺以上之道路為主，為第一層之緊急救援道路，此道路為災害發生時，首先必須保持暢通之路徑。本計畫鄰近地區緊急聯外道路為高松路(路寬30公尺)、營口路(路寬25公尺)及山明路(路寬25公尺)等。

#### (二)救援輸送道路 (15 m以上)

救援輸送道路以寬度15公尺以上之道路為主，為第二層之緊急救援道路。本計畫區救援輸送道路為華山路及周邊15米計畫道路。

#### (三)避難輔助道路 (12 m以下)

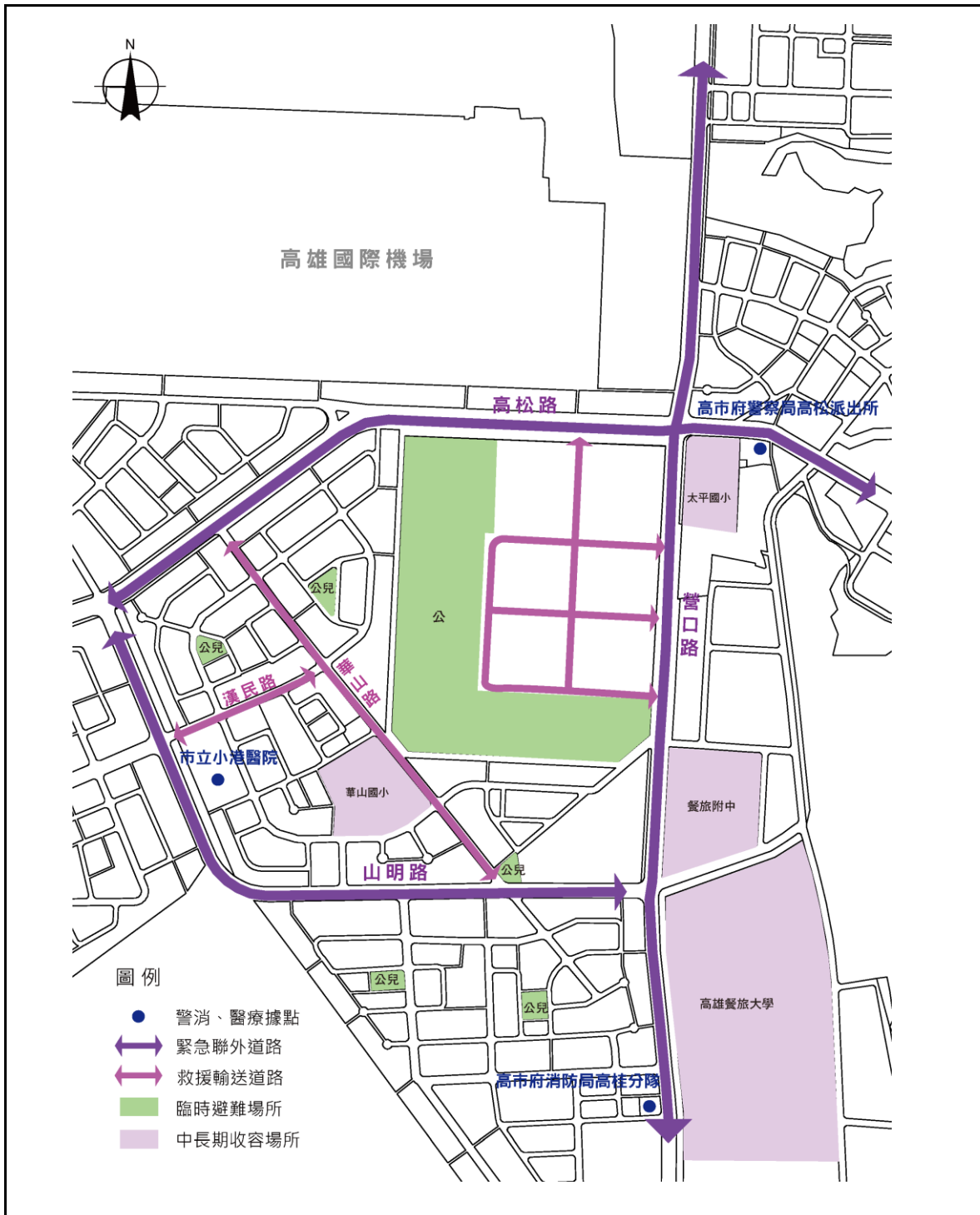
避難輔助道路以寬度12公尺以下之道路為主，延續緊急連外道路急救援輸送道路，屬第三層之防災運輸系統。本計畫區之避難輔助道路為本案規劃之區內及周邊區域道路。

### 三、防止延燒地帶

公園、綠地等公共開放空間，因其空曠與綠覆率高之特性，可延緩災害之蔓延，具備緊急避難與防救災之機能，而寬度15公尺以上之道路亦具延緩災害之蔓延之功能，因此藉由防救災道路系統串連計畫區周邊之公園、綠地等用地形成火災延燒防止地帶，避免火災快速延燒於其他範圍，使災害損失降至最低。

#### 四、支援據點

除上述之避難空間系統、防災道路系統及防止延燒地帶外，尚可利用計畫區周邊之警察治安據點、消防據點及醫療院所等作為防救災據點。本計畫區鄰近之支援據點有高雄市政府警察局高松派出所、高雄市政府消防局、高雄市立小港醫院等。



圖十 防災計畫示意圖

## 玖、事業及財務計畫

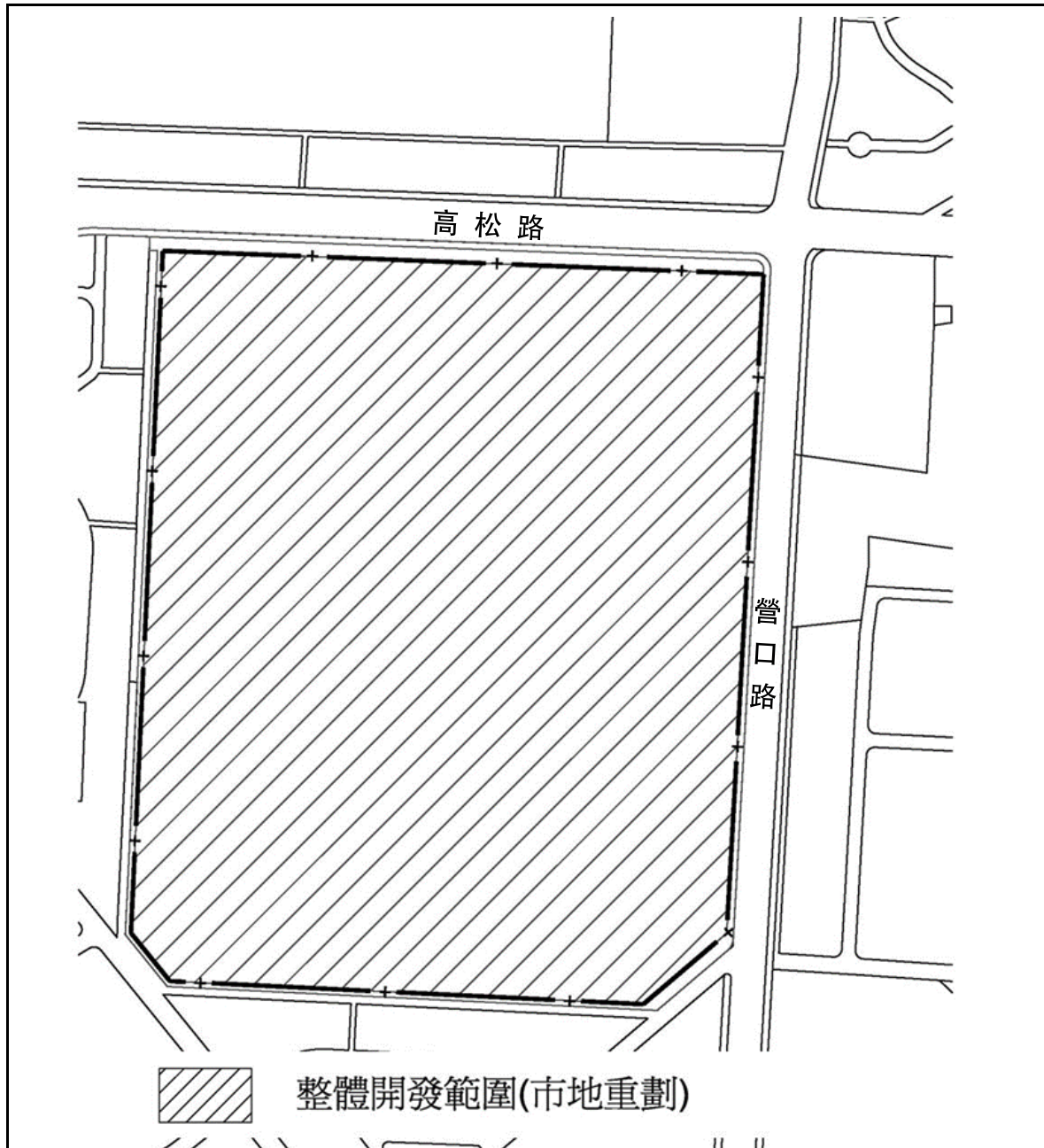
### 一、回饋負擔

本計畫範圍依高雄市「修正『擴大及變更高雄市主要計畫（通盤檢討）案』之都市計畫土地使用分區變更後公共設施用地及其他都市發展用地負擔比例規定案」通案規定之負擔比例辦理，公共設施變更為第四種商業區之負擔比例為 51.64%，變更為第三種特定商業區之負擔比例為 49.08%，變更為第三種商業區之負擔比例為 52.37%，平均負擔比例約為 51.03%。實際本案細部計畫負擔比例約為53.42%。本案變更負擔比例計算詳附件一。

承上，本計畫區內之土地所有權人應變更負擔總面積約12.00公頃公共設施用地，實際本案細部計畫變更負擔12.42公頃公共設施用地。變更負擔之公共設施用地除於主要計畫劃設10公頃公園用地外，另於擬定細部計畫時，考量地方及交通需求劃設2.42公頃之道路用地。

### 二、開發方式

本計畫範圍內台糖公司土地佔約99%及農田水利會佔約1%，其變更為商業區、公園用地與道路用地涉及變更負擔，考量私有土地所有權人之權益與市府財源支出，本計畫以市地重劃方式辦理整體開發，開發主體為高雄市政府。惟為利本案後續市地重劃開發作業並確保公共利益，屬公共設施用地部分，如未出具同意書之私有土地，剔除市地重劃區外，改以一般徵收方式取得。市地重劃範圍僅為原機12用地面積23.25公頃，不含本次變更綠地用地為道路用地部分，該綠地變更為道路用地後續應配合市地重劃時程辦理開闢。



圖十一 整體開發範圍示意圖

### 三、財務計畫

本案以市地重劃辦理整體開發，其工程費用預估約55,521.4萬元、重劃作業費1,463.7萬元、貸款利息5,074.6萬元，合計開發總費用預估約共63,808.4萬元。另有關上開之費用及價格，仍應依報核公告之重劃計畫書及實際之執行為準。

## 拾、土地使用分區管制

本變更範圍土地使用分區管制規定，應依「都市計畫法高雄市施行細則」及「變更高雄市都市計畫二苓地區細部計畫（第二次通盤檢討）案計畫案」計畫書之土地使用分區管制要點規定辦理。其餘未規定者，適用其他法令規定。

- 一、本計畫各土地使用分區之容許使用項目、建蔽率及容積率管制規定如表十三所示：

表十三 計畫區容積率及建蔽率規定表

使用分區名稱	建蔽率(%)	容積率(%)	容許使用項目
第3種特定商業區	60	490	不得為住宅使用外，其他容許使用項目依「都市計畫法高雄市施行細則」商業區之規定辦理。
第3種商業區	60	490	容許使用項目依「都市計畫法高雄市施行細則」商業區之規定辦理。
第4種商業區	60	630	

- 二、本計畫區建築基地應自道路境界線至少退縮 5 公尺建築，退縮建築之空地應植栽綠化，但得計入法定空地。
- 三、本計畫區建築基地之最小開發規模為一宗土地 2,000 平方公尺，惟基地情形特殊者，經高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議同意者，不在此限。
- 四、本計畫區不適用依「建築技術規則」第 15 章相關規定辦理之開放空間獎勵及依「高雄市鼓勵建築物增設停車空間實施要點」規定辦理之停車獎勵。

## 拾壹、都市設計基準

- 一、依據「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」第九條規定及為塑造本計畫區之都市意象，建立多樣化活動之都市環境及舒適宜人的生活空間，並增進當地之土地利用價值，因此訂定本都市設計基準，對本區之建築設計、景觀設計、指定留設之開放空間、人行步道等事項加以管制。
- 二、本計畫區內之建築申請案及公園用地開闢，應送都市設計審議。
- 三、建築基地如經設計人提出具創意及足以提升生活素質及環境品質之設計方案，並經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)審議同意者，得不受本基準全部或一部份之規定。
- 四、有關都市設計審議作業程序、簡化規定、授權規定、變更設計及相關審議事項等，依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。
- 五、為促進本地區之生活環境，本設計基準內容得經都設會決議修正或補充之。
- 六、退縮地規定：
  - (一)依土地使用分區管制第二條規定之退縮地應以綠化為主，並留設淨寬大於或等於 2.5 公尺之人行步道。
  - (二)退縮地植栽系統之訂定：臨接計畫道路退縮地兩側應栽植喬木，並以樹冠自然展開達 1.5 公尺以上之容器苗栽種。
  - (三)退縮地範圍內主要針對人行步道、公有人行道共構、景觀、植栽方式、鋪面材質、色調等提出準則，如下表。本區退縮地設計需標示各部份高程，鋪面顏色、材質及各植栽樹種名稱。

表十四 退縮地設計準則表

項 目	設計準則
人行步道設計	應保持其完整淨寬及與左右鄰地步道之延續性，地面無階梯或阻礙人之凹凸物，鋪面應平整、防滑及耐壓(210kg/cm <sup>2</sup> )，且應能與鄰地形成整體感且平順銜接(不得有明顯高差)。
景觀性元素	除人行道外，得於退縮範圍內設置景觀性元素，如燈具、座椅、花台、雕塑等。
植栽	喬木植栽之樹穴處理方式：外緣應設置緣石以灰色系為主，樹穴如側臨人行步道鋪面時應與人行步道鋪面平整。

項 目	設計準則
鋪面材質及色調	全區退縮地鋪面以同一街廓採同一材質及色系為原則，退縮地人行步道未構築地下室部份之鋪面，以採用具有透水性、防滑、耐壓、易維護的材質，其鋪面設計應有整體性的規劃，以反映地區的特性與個性。

### 七、公園用地設置準則：

- (一) 公園用地之規劃，考量華山國小學生活動需求，應優先考量留設部分土地供學生使用，並以朝向建立具環境保育、景觀遊憩、都市防災與生態教育之綠地空間發展為主。
- (二) 公園用地原則不設置硬體圍牆，但得以樹籬等適當圍護物界定公園範圍。如有設置圍牆之必要者，應經都設會同意後始得設置，且需自基地境界線退縮5公尺後設置。沿街退縮空間應以設置人行步道及植栽帶為主，如有設置設施帶之必要者，應與植栽帶整合設計。
- (三) 公園用地內選用的鋪面材質以透水性為主，不得使用大量硬底不透水鋪面，減少鋪面行走之不順感。
- (四) 公園用地內建築物應與綠色基調及周邊建築融合。
- (五) 公園用地內及其沿街退縮空間所設置之街道家具其造型與色彩應融合公園主題意象設計。
- (六) 為創造都市景觀兼顧夜間安全，公園用地應設置中、低光源之照明設施，並需注意燈光設計避免影響周邊建築物與植栽生長。

### 八、基地綠化及保水

#### (一) 基地綠化：

1. 地下室外牆與建築物主要出入口側基地境界線之淨距離應在3公尺以上；與其他基地境界線之淨距離應在45公分以上。但無法於主要出入口側留設3公尺以上淨距離者，得於其他基地境界線留設。
2. 本區建築基地留設之空地應予以綠化，且其綠覆率應達75%以上，公園綠地應達80%以上，有關綠覆率之計算依「高雄市都市設計審議原則」及都設會相關決議事項辦理。



(二) 基地保水：

本區建築基地地下室開挖率須小於 75%，但針對基地保水、植栽生存提出特殊對策，經都設會審議通過者，開挖率得提高至 80%。

九、建築物退縮建築設計應符合下列規定：

- (一) 建築物興建樓層數為十二層以下者，地面以上各層與境界線之淨距離應在 2 公尺以上。
- (二) 建築物興建樓層數為十三層至十五層者，地面以上各層與境界線之淨距離應在 2.5 公尺以上。
- (三) 建築物興建樓層數為十六層以上者，地面以上各層與境界線之淨距離為 $\sqrt{H}/2$  公尺以上 (H：建築技術規則規定之建築物高度)，且不得小於 4 公尺。
- (四) 建築物因有設置陽台、雨遮、花台等其他不計入建築面積構造物之需求者，經都設會審議通過後，不受前開地面以上各層與境界線之淨距離規定，但其淨距離不得小於 2 公尺。

十、其他設施

- (一) 建築物窗戶及地面層出入口之設計如需遮陽及庇雨設施，應於設計時一併考慮。
- (二) 汽車、機車、腳踏車及裝卸貨物等之停車設施應配合建築物整體設計。
- (三) 屋頂水箱、冷卻塔須以景觀遮蔽物美化，其造型與色彩應考慮配合建築物整體設計為原則。另冷氣機孔之設置，其立面設計應考慮整體景觀，並兼顧機械效益之配合。
- (四) 本區路口轉角斜坡道部分，為利行人及行動不便者通行，須以轉角扇形斜坡方式設置處理。