

變更高雄市都市計畫(凹子底地區)細
部計畫(轉運專用區土地使用分區管
制要點暨都市設計基準調整)案

高 雄 市 政 府
民 國 一 〇 六 年 十 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	變更高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫(轉運專用區土地使用分區管制要點暨都市設計基準調整)案	
變更都市計畫法令依據	依據都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款及促進民間參與公共建設法第 14 條、第 27 條規定辦理	
變更都市計畫機關	高雄市政府	
自擬細部計畫或申請變更都市計畫之機關名稱或土地權利關係人姓名	交通部高速鐵路工程局	
本案公開展覽之起迄日期	公 展 開 覽	高雄市政府民國 104 年 9 月 10 日高市府都發規字第 10433695500 號公告公開展覽，公開展覽期間自民國 104 年 9 月 11 日起至 104 年 10 月 14 日止，刊登於民國 104 年 9 月 11 日至民國 104 年 9 月 13 日聯合報廣告 E1、C3 版及臺灣導報 D1、B6 版。
	公 開 說 明 會	民國 104 年 10 月 2 日上午 10 時 30 分假左營區公所第一會議室舉行。
人民團體對本案之反映意見	詳人民團體陳情意見綜理表。	
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	市 級	高雄市都市計畫委員會民國 105 年 4 月 25 日第 53 次會議、民國 106 年 6 月 30 日第 62 次會議審議通過。

目 錄

第一章 緒論

壹、計畫緣起	1-1
貳、法令依據	1-2
參、變更位置與範圍	1-2

第二章 現行都市計畫概要

壹、都市計畫辦理歷程	2-1
貳、現行計畫內容	2-5

第三章 環境現況分析

壹、周邊相關計畫及建設	3-1
貳、地區發展立地條件	3-5
參、土地使用現況	3-7
肆、地權地價概況	3-8
伍、交通運輸系統現況	3-9

第四章 開發計畫構想

壹、發展定位	4-1
貳、引入機能	4-1
參、整體規劃構想	4-5
肆、交通衝擊影響分析	4-9
伍、開發效益分析	4-11

第五章 變更理由及內容

壹、變更理由	5-1
貳、變更內容	5-4

第六章 事業及財務計畫

壹、開發方式、主體、期程及範圍	6-1
貳、事業及財務計畫	6-2

第七章 變更回饋計畫

壹、變更回饋原則	7-1
貳、變更負擔樓地板面積	7-1

附錄

附錄一 附屬事業市場分析

附錄二 交通衝擊影響分析

附錄三 修正後土地使用管制要點及都市設計基準

圖目錄

圖 1-1	本計畫位置示意圖	1-3
圖 1-2	變更範圍示意圖	1-4
圖 2-1	變更範圍及其周邊地區現行都市計畫土地使用分區示意圖	2-6
圖 2-2	現行轉運專用區、第 2 種商業區、第 4 種商業區、廣場兼停車場用地退縮規定示意圖	2-8
圖 2-3	現行最小建築基地規模示意圖	2-10
圖 2-4	現行指定留設之公共開放空間系統示意圖	2-12
圖 2-5	現行人行系統與立體連通示意圖	2-14
圖 2-6	現行建築物高度與量體配置構想原則示意圖	2-15
圖 2-7	現行車行動線與停車場出入口規劃原則示意圖	2-17
圖 2-8	現行禁止設置停車場出入口範圍示意圖	2-18
圖 3-1	上位及相關計畫區位示意圖	3-4
圖 3-2	鄰近地區商業空間區位示意圖	3-6
圖 3-3	變更範圍土地使用現況示意圖	3-7
圖 3-4	變更範圍周邊地區航照示意圖	3-8
圖 3-5	變更位置土地地籍示意圖	3-9
圖 3-6	現況公車路線配置圖	3-10
圖 3-7	未來規劃公車路線配置圖	3-10
圖 3-8	交通運輸系統示意圖	3-11
圖 4-1	轉運專用區人行動線規劃示意圖	4-7
圖 4-2	轉運專用區車行動線規劃示意圖	4-7
圖 4-3	轉運專用區建物 3D 模擬配置示意圖	4-8

表目錄

表 2-1	本計畫區歷次都市計畫擬定、變更綜理表	2-3
表 3-1	周邊相關計畫及建設綜整表	3-1
表 3-2	計畫區現行商業區劃設面積檢討一覽表	3-5
表 3-3	高雄市商業及服務業樓地板使用概況一覽表	3-6
表 3-4	變更範圍土地地籍一覽表	3-8
表 4-1	計畫區周邊主要道路路段容量推估表	4-9
表 4-2	計畫區周邊主要道路路段現況尖峰服務水準分析表	4-9
表 4-3	計畫區周邊主要道路路段目標年尖峰服務水準分析表	4-10
表 4-4	左營轉運專用區預計開發效益分析表	4-11
表 5-1	變更內容綜理表	5-5

第一章 緒論

壹、計畫緣起

高速鐵路左營車站轉運專用區係為因應高速鐵路於高雄地區設站規劃為提供鐵路與公路客運長、中、短程轉運使用，並由交通部編列特別預算，由交通部高速鐵路工程局（以下簡稱高鐵局）辦理用地取得。

本案轉運專用區高鐵局原納入高鐵後續工程建設計畫由政府編列預算興建，經 98 年 12 月 23 日行政院經建會審議「高速鐵路後續工程（第 1 期）建設計畫」相關事宜會議結論，本案專用區以達到交通轉運功能為前提，研析朝提高自償性方式辦理。

高速鐵路自 96 年正式營運至今，周邊區域之事業發展專用區及車站附屬事業大樓已開發完成，鄰近之住宅區亦多已開發，市區及公路客運轉運於高鐵站前及台鐵新左營站側已有規劃提供，高雄捷運 R16 車站亦已營運，然考量高雄縣市合併後轉運需求，配合高雄市政府「高雄交通政策白皮書」及「大高雄 30 分鐘生活圈交通轉運中心規劃設計」案，並依據高雄市交通局 100 年 11 月 28 日高市交運規字第 1000062330 號函(詳附件一)，規劃高鐵左營轉運站為主要轉運中心，顯示本專用區被賦予不同公路客運間（國道、地方及市區等）、不同運具間（大眾捷運系統、高鐵、台鐵、公路客運及私人運具）、不同目的別（通勤、商務及各觀光旅遊點）之城際運輸轉運中心，以滿足北高雄都會地區及高鐵左營轉運旅次需求。

為配合高雄都會地區轉運定位及需求，提供優質公共運輸服務，建構完善運轉機制，提升政府公共運輸投資效益，重新評估本案自償性及民間參與之可行性。經評估本專用區因需提供前述供交通轉運需求之設施，又受限於轉運專用區土地使用分區管制要點附屬事業設施容許使用之總樓地板面積不得超過 3 千 3 百平方公尺及相關都市設計等規定，將導致本案自償之可行性偏低；且投資效益過低，將造成民間參與投資興辦轉運站之誘因不足，為增加招商誘因，擬透過都市計畫變更方式，提高允許做附屬事業設施使用之樓地板面積，同時配合修訂都市設計基準，俾利達到興建轉運中心以供轉運之長、中程客運及公車站、道路、輕軌、停駐車場等多項運輸系統之相關設施使用，

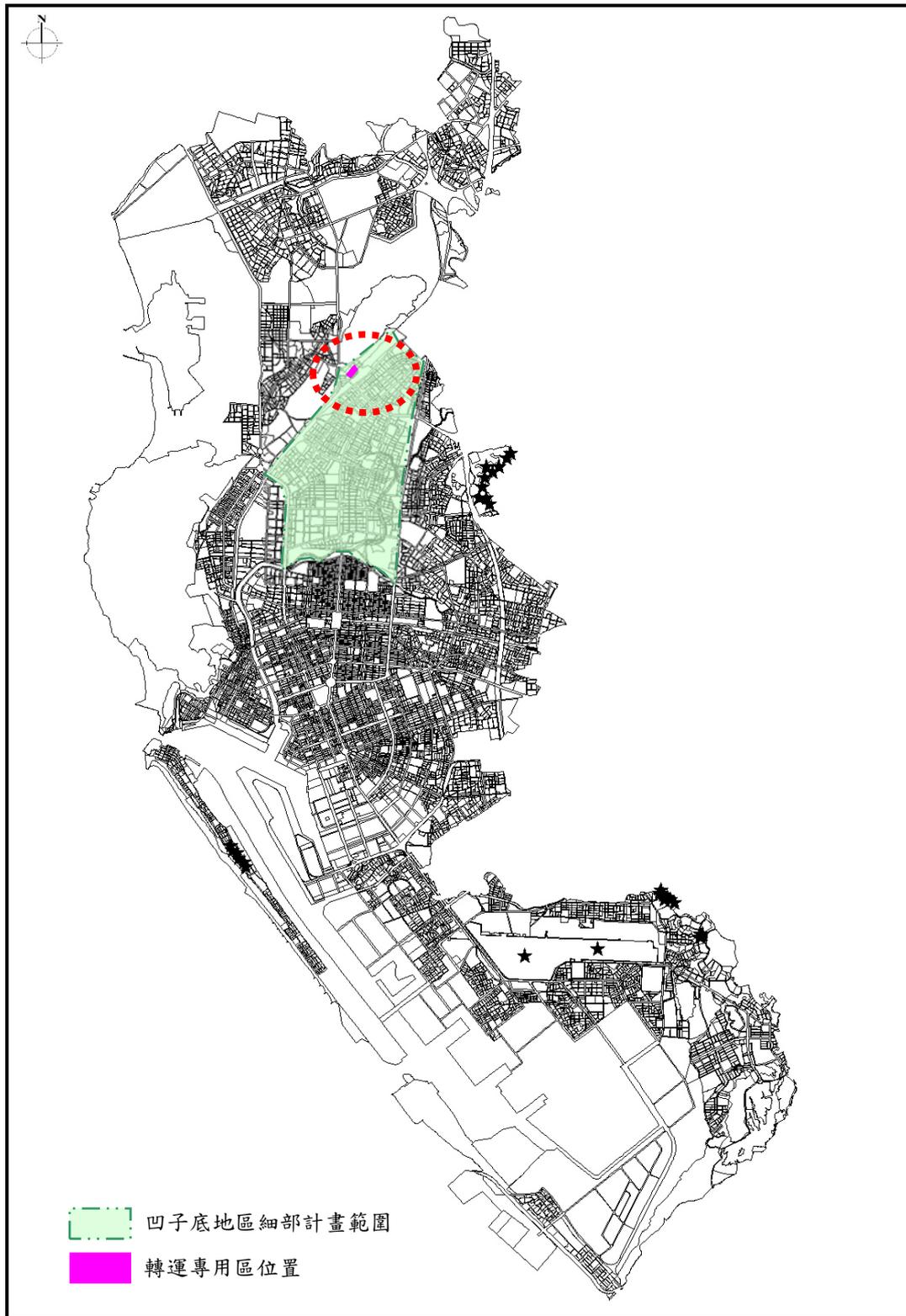
同時兼顧商業服務機能與經濟規模，以增加廠商投資意願。故透過都市計畫變更修訂轉運專用區之土地使用分區管制要點及都市設計基準，始可促進轉運專用區之開發及加速招商作業，並經高雄市政府 101 年 3 月 20 日高市府交運規字第 10130809100 號函(詳附件二)核准依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款規定辦理個案變更。

貳、法令依據

- 一、依據都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款，為配合直轄市興建之重大設施時之規定辦理都市計畫變更(高雄市政府 101 年 3 月 20 日高市府交運規字第 10130809100 號函)。
- 二、依據促進民間參與公共建設法第 14 條規定，公共建設所需用地涉及都市計畫變更者，主辦機關應協調都市計畫主管機關依都市計畫法第 27 條規定辦理迅行變更。

參、變更位置與範圍

本次計畫範圍位於高雄市凹子底地區細部計畫範圍內之轉運專用區，鄰高鐵左營站，面積約 1.33 公頃，有關本計畫位置詳圖 1-1，變更範圍詳圖 1-2。



資料來源：本計畫整理。

圖 1-1 本計畫位置示意圖



資料來源：本計畫整理。

圖 1-2 變更範圍示意圖

第二章 現行都市計畫概要

壹、都市計畫辦理歷程

一、變更高雄市都市計畫（配合高速鐵路左營車站建設）案(民國 89 年)

高速鐵路左營車站轉運專用區係交通部高速鐵路工程局（以下簡稱高鐵局）為因應高速鐵路計畫於高雄地區設站，為提供鐵路與公路客運長、中、短程轉運使用，係規劃相關用地以利後續規劃運用。其都市計畫於 89 年 11 月 13 日公告發布實施「變更高雄市都市計畫（配合高速鐵路左營車站建設）」（編號第 406 案）中劃設，面積約 0.44 公頃，並由交通部編列特別預算，由高鐵局辦理用地取得。

二、變更高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫（配合高速鐵路左營車站建設）案(民國 89 年)

此案係於 89 年 11 月 13 日公告發布實施之「變更高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫（配合高速鐵路左營車站建設）」（編號第 407 案），其中土地使用分區管制及都市設計管制事項中，除規定上揭轉運專用區使用強度為建蔽率不得大於 40%、容積率不得大於 240% 外，並規定本轉運專用區為提供鐵路與公路客運長、中、短程轉運及公車站、地下停車場之通風採光設計與人行通道之進出口使用，其地下得作停車場及人行通道使用，並得提供商業設施、旅館設施、會議及工商展覽中心、娛樂事業、餐飲業、百貨零售業、金融服務業、一般服務業、通訊服務業、運輸服務業、旅遊服務業、辦公及其他依「獎勵民間參與交通建設條例」規定項目等之使用，且該使用之總樓板面積不得超過三千三百平方公尺。另外，並將指定轉運專用區內至少需集中留設法定空地面積之 30%，以作為提供公眾活動之空間，並兼具舒緩車站地區人潮及防災疏散之功能。

三、變更高雄市主要計畫（高速鐵路左營車站海光新二村地區）住宅區、轉運專用區、交通用地、停車場用地、道路用地、綠地用地為道路用地、轉運專用區、商業區、廣場兼停車場用地案(民國 92 年)

依高雄市都市計畫委員會 88 年 3 月 9 日第 238 次會議有關「變更高雄市都市計畫左營區高速鐵路左營車站建設計畫研議案」會議結論，為減少高鐵左營車站設站後對周邊地區造成之衝擊，由高鐵局編列預算補助高雄市政府辦理「高雄市左營車站及鄰近地區整體發展研究規劃案」，市政府針對本地區及其鄰近地區之發展關係與整體土地使用及交通運輸，進行整體性發展研究與規劃，並依據該研究案之成果建議提出部分地區都市計畫變更，以配合重大建設開發時程及符合整體發展之需。爰此，高雄市政府分別於 92 年 4 月 24 日公告發布實施「變更高雄市主要計畫（高速鐵路左營車站海光新二村地區）住宅區、轉運專用區、交通用地、停車場用地、道路用地、綠地用地為道路用地、轉運專用區、商業區、廣場兼停車場用地案」（編號第 453 案）。有關主要計畫轉運專用區部份，考量高鐵左營車站未來大量轉運需求，將原規劃交通用地（三）與轉運專用區合併（面積約 1.33 公頃），提供客運與公車站及高鐵附屬事業等轉運及使用之更大彈性。此外，對於轉運專用區之實施進度與經費部分，開發進度預計自民國 91 年起，至民國 95 年完成。其經費共計 141,270 萬元，由高鐵局依法取得，並以中央特別預算興建所需設施。

四、變更高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫（配合變更【高速鐵路左營車站海光新二村地區】住宅區、轉運專用區、交通用地、停車場用地、道路用地、綠地用地為道路用地、轉運專用區、商業區、廣場兼停車場用地）案(民國 92 年)

92 年 6 月 2 日公告發布實施「變更高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫（配合變更【高速鐵路左營車站海光新二村地區】住宅區、轉運專用區、交通用地、停車場用地、道路用地、綠地用地為道路用地、轉運專用區、商業區、廣場兼停車場用地）案」（編號第 455 案）。至於細部計畫土地使用分區管制部份，除增列於申請建照前須先提都市設計審議委員會審議

之規定外，並增列最小建築基地之規定（將轉運專用區之開發規模分為二小區塊）。

本案轉運專用區都市計畫自民國89年11月發布公告實施主要計畫、細部計畫後，共經歷6次相關計畫之變更。其公告實施、日期及名稱說明及相關內容摘要，詳表2-1。

表 2-1 本計畫區歷次都市計畫擬定、變更綜理表

項次	編號	公告日期	案名	相關內容摘要
1	406	89.11.13	變更高雄市都市計畫(凹子底地區)(配合高速鐵路左營車站建設)	本案係配合高速鐵路左營站之興闢，辦理車站地區與相關配合設施、聯外道路系統及部分周邊地區之變更，以利土地取得與工程建設之進行，並促進車站週邊地區環境之改善與發展。 1.轉運專用區劃設0.44公頃。 2.交通用地(三)劃設1.14公頃。
2	407	89.11.13	變更高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫(配合高速鐵路左營車站建設)	本案係配合高速鐵路左營車站之興闢，辦理車站地區與相關配合設施、聯外道路系統及部分周邊地區之變更。 1.轉運專用區建蔽率指定為40%，容積率指定為240%。 2.車站專用區、轉運專用區及交通用地(三)應合併提供公眾使用之小汽車停車位1400個以上，及機車停車位1600個以上。停車場區位應儘量靠近鐵路車站，原則上應整體考量配置於鐵路車站站體上方或下方、站體西側轉運專用區及交通用地(三)下方，並考量旅客轉乘之使利性。若考慮設置立體停車場時，應注意其建築造型、外觀不致破壞整體都市景觀意象。供附屬事業使用之建築物，應於其建築基地內自行留設足夠之停車空間。
3	453	92.04.24	變更高雄市主要計畫(高速鐵路左營車站海光二村地區)住宅區、轉運專用區、交通用地、停車場用地、道路用地、綠地用地為道路用地、轉運專用區、商業區、廣場兼停車場用地案	因應車站及鄰近地區之交通運輸、土地使用、產業發展及觀光遊憩等機能需要，擴大轉運專用區規模，並劃設第2及第4種商業區，同時調整道路系統，使車流動線順暢。 1.轉運專用區與交通用地(三)合併，並配合交通動線部分劃設為道路用地，變更後轉運專用區面積為1.32公頃。 2.主要目的係供轉運之長，中程客運及公車站、道路、輕軌、停駐車場等多項運輸系統之相關設施使用。此外，並得配合服務大量轉運人潮之需求，提供商業設施、旅館設施、會議及工商業展覽中心、娛樂事業、餐飲業、百貨零售業，金融服務業、一般服務業、通訊服務業、運輸服務業、旅遊服務業、辦公等使用項目，惟此使用之總樓地板面積不得超過3,300平方公尺。另外，區內應加強與車站站體、捷運車站、廣場之地下停車場間人行動線之連接。
4	455	92.06.02	變更高雄市都市計畫(凹子底地區)細	為塑造高鐵站區都市意象、促進地區健全發展，同時提昇環境品質，修正原土地使用分區管制要點，同時增訂最小建築基地及退縮建築、開放空間系統、人行系統、立體連

項次	編號	公告日期	案名	相關內容摘要
			部計畫(配合變更【高速鐵路左營車站海光新二村地區】住宅區、轉運專用區、交通用地、停車場用地、道路用地、綠地用地為道路用地、轉運專用區、商業區、廣場兼停車場用地)案	<p>通、建築高度與量體等都市設計規範。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.建蔽率指定為40%，容積率指定為240%。 2.轉運專用區之使用下列規定辦理： <ol style="list-style-type: none"> A.主要目的係供專運之長、中程客運及公車站、道路、輕軌、停駐車場等多項運輸系統之相關設施使用。 B.配合服務大量轉運人潮之需求，得提供商業設施、旅館設施、會議及工商業展覽中心、娛樂事業、餐飲業、百貨零售業，金融服務業、一般服務業、通訊服務業、運輸服務業、旅遊服務業、辦公等使用項目，該使用之總樓地板面積不得超過3,300平方公尺。 C.地面至少須集中留設法定空地面積之30%供人行廣場使用。 D.區內留設之法定空地於扣除道路、車道、公車彎、停車出入口引道及大巴士之月台與調度車位外，其綠覆率應達65%以上，綠覆率依「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，並應做整體景觀設計及考量防災疏散功能。 3.由40米道路延伸，經第四種商業區、廣(停)用地及轉運專用區配置帶狀開放空間系統，串聯高鐵車站，以塑造中心軸線意象。 4.本計畫區內建築申請建照執照前，應經高雄市都市設計審議委員會審查通過。 5.最小建築面積：轉運專用區開發規模原則分為二小區塊，各區基地開發規模界線乃以本區鄰接車站專用區之分區線，以及本區鄰接7-1計畫道路（15米）之分區線交叉樁位點為基點。再以此點由垂直本區鄰接7-1計畫道路（15米）之分區線作延伸線，取本線段長度85米處端點，水平於本區鄰接3-3計畫道路（25米）之分區線之延伸線，所交分區線分別為G、H兩點。此GH線段即為轉運專用區基地開發規模界線。 6.轉運專用區退縮建築與開放空間系統。 <ol style="list-style-type: none"> A.上開GH線各退15M，形塑30米帶狀開放空間。 B.面臨道路部分退縮5米帶狀開放空間。 7.開放空間系統設計原則：建築基地所留設之法定空地應做整體景觀設計。其綠覆率應達65%以上。 8.人行系統及立體聯通：供公眾使用之立體人工地盤，架空走道及人行地道穿越計畫道路者，須經主管機關同意及本市都市計畫審議委員會審議後，其構造物得穿越計畫道路並得不計入建蔽率及容積率。
5	509	96.08.01	變更高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫(配合高速鐵路左營車站建設)車站專用區	<p>因應高鐵興建營運後所產生旅運服務衝擊及為服務旅客，提出增加台鐵車站商業樓地板面積約2,000平方公尺，並於「土地使用分區管制要點」增列旅運服務設施之營業使用項目，以利到站旅客之休憩與消費。其中轉運專用區相關之規定如后：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.轉運站應規劃足夠之候車月台及車輛調度空間，並應規劃便捷之人行動線連接至鐵路車站。

項次	編號	公告日期	案名	相關內容摘要
			土地使用計畫分區管制案	<p>2.車站專用區、轉運專用區及交通用地(三)應合併提供公眾使用之小汽車停車位1400個以上，及機車停車位1600個以上；停車場區位應儘量靠近鐵路車站，原則上應整體考量配置於鐵路車站站體上方或下方、站體西側轉運專用區及交通用地(三)下方，並考量旅客轉乘之便利性。若考慮設置立體停車場時，應注意其建築造型、外觀不致破壞整體都市景觀。供附屬事業使用之建築物，應於其建築基地內自行留設足夠之停車空間。</p> <p>3.人行動線：車站專用區內地上或地下的人行動線規劃應與鐵路車站、轉運站專用區、停車場、交通用地(四)以及事業發展專用區等站區主要建築與設施物順暢銜接。</p>
6	567	99.07.29	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	本案係依都市計畫法第26條辦理之通盤檢討案件，其係將前次通檢迄今之相關個案變更案件進行彙整，其中針對本案轉運專用區歷次個案變更相關規定進行綜整。

資料來源：本計畫整理。

貳、現行計畫內容

一、現行及周邊土地使用分區

本案位屬高雄市都市計畫區範圍，其細部計畫位於高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫地區，現行都市計畫為轉運專用區，面積約為1.33公頃。計畫區東側緊鄰車站專用區(台鐵新左營站)，周邊地區多劃設為住宅區，其北側蘊含大片的綠地用地(半屏山)，南側則是大面積的公園用地(蓮池潭)。整體而言，計畫範圍周邊地區之公共設施及道路系統規劃尚稱完善，周邊土地使用分區內容詳圖2-1。



資料來源：1. 變更高雄市都市計畫「擴大及變更高雄市主要計畫(第二次通盤檢討)案」(草案)。
2. 本計畫整理。

圖 2-1 變更範圍及其周邊地區現行都市計畫土地使用分區示意圖

二、現行土地使用分區管制要點

本計畫區位於凹子底細部計畫地區，以下係依「高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫」中針對與本計畫轉運專用區相關之管制要點規定內容摘錄如下：

(一)建蔽率為 40%、容積率為 240%。

(二)另依土地使用分區管制要點第 2 條規定，轉運專用區之使用應依下列規定辦理：

1. 主要目的係供轉運之長、中程客運及公車站、道路、輕軌、

停駐車場等多項運輸系統之相關設施使用。

2. 配合服務大量轉運人潮之需求，得提供商業設施、旅館設施、會議及工商展覽中心、娛樂事業、餐飲業、百貨零售業、金融服務業、一般服務業、通訊服務業、運輸服務業、旅遊服務業、辦公等使用項目，該使用之總樓地板面積不得超過 3 千 3 百平方公尺。
3. 地面至少須集中留設法定空地面積之 30% 供人行廣場使用。
4. 區內留設法定空地於扣除道路、車道、公車彎、停車出入口引道及大巴士之月台與調度車位外，其綠覆率應達 65% 以上，綠覆率依「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，並應作整體景觀設計及考慮防災疏散功能。

(三) 依土地使用分區管制要點第 26 條規定，為塑造良好都市景觀及舒適之生活環境，本地區申請建築時，應建築退縮並供公共開放空間，其退縮規定、形狀、位置及規模說明如下，詳圖 2-2。

1. 第 4 種商業區及轉運專用區之基地應以最小基地開發規模線為中心，由其兩側各退縮 15 米寬之帶狀空間，留設一 30 米帶狀開放空間，塑造中心軸線意象連至高鐵車站。
2. 第 4 種商業區鄰建築基地 3-1 計畫道路（半屏山後巷，25 米）側，應自道路境界線退縮 15 米以上建築。
3. 第 2 種商業區街廓內，應以最小基地開發規模線為中心，由其兩側各退縮 6 公尺寬之二條帶狀開放空間，形成十字形系統之 12 米帶狀開放空間。
4. 第 4 種商業區鄰 3-2（菜公路）及 3-4 兩計畫道路（約 25 米）側，應自基地境界線退縮 10 米以上建築，留設一 10 米帶狀開放空間。
5. 第 4 種商業區鄰廣停 2 用地側、第 2 種商業區及轉運專用區鄰接計畫道路側，均應自基地境界線退縮 5 米以上建築。

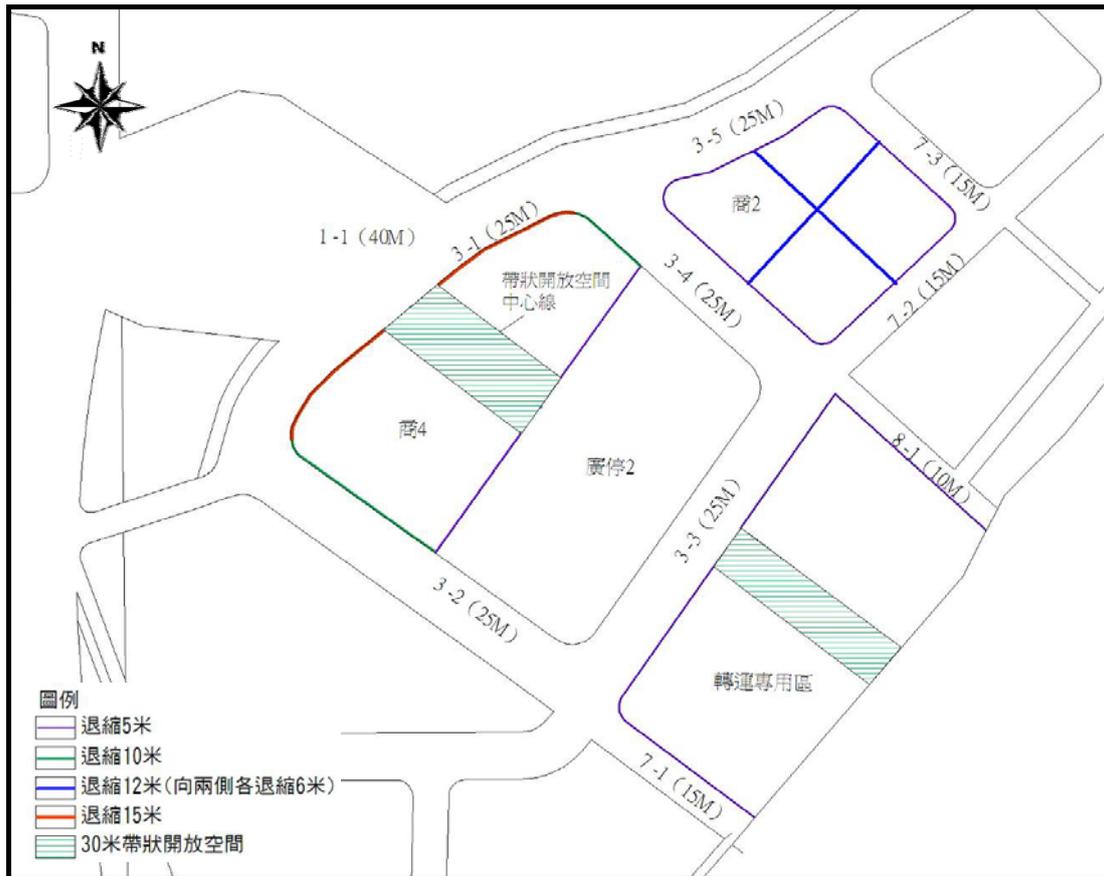


圖 2-2 現行轉運專用區、第 2 種商業區、第 4 種商業區、廣場兼停車場用地退縮規定示意圖

三、都市設計基準

(一)都市設計原則—整體都市設計原則如下：

- 1.由 40 米道路延伸，經第 4 種商業區、廣停 2 用地及轉運專用區配置帶狀開放空間，串聯高鐵車站，以塑造中心軸線意象。
- 2.第 2 種商業區街廓設置十字型帶狀開放空間通廊，連繫周圍住宅區及廣停 2 用地等街廓之通視性。
- 3.為塑造本地區良好都市景觀，本地區指定站前街廓應建築退縮留設帶狀公共開放空間。
- 4.於第 2 種及第 4 種商業區鄰接 25 米環狀計畫道路轉角處，共設置 3 處廣場式開放空間，豐富本地區景觀。
- 5.本地區間得設置供公眾使用之立體人工地盤、架空走道或人

行地下道，使人行動線更為完整連繫。

6.第2種及第4種商業區街廓內建築高度由西側往東側逐漸降低，以呼應半屏山山勢。

(二)本地區內建物申請建照執照前，應經高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審查通過。

(三)最小建築基地

1.本地區內各分區最小基地開發規模應依下列原則辦理。

(1)第4種商業區

本區開發規模原則分為二小區塊，以各區塊街廓線與最小基地開發規模界線所圍之範圍為最小基地開發規模。本區最小基地開發規模界線乃以本區鄰接廣（停）用地之分區線，以及本區鄰接 3-2 計畫道路（菜公一路，25 米）之分區線交叉樁位點為基點（a 點）。再以 a 點由垂直本區鄰接 3-2 計畫道路（25 米）之分區線作延伸線，取本線段長度 75 米處端點（b 點），由 b 點作水平於本區鄰接 3-2 計畫道路（25 米）之分區線之延伸線，所交分區線分別為 A、B 兩點。此 AB 線段即為第 4 種商業區最小基地開發規模界線（詳如圖 2-3 所示）。

(2)第2種商業區

本區開發規模原則分為四小區塊，以各區塊街廓線與最小基地開發規模界線所圍之範圍為最小基地開發規模。本區最小基地開發規模界線劃定如下：

A.南北最小基地開發規模界線（CD 段）

以本區鄰接 7-2 計畫道路（菜公一路，15 米）之分區線與鄰接 3-4 計畫道路（25 米）之分區線，兩線之延伸線交叉點（d 點），以 d 點由垂直本區鄰接 3-4 計畫道路（25 米）之分區線作延伸線，取本線段長度 41 米處端點（e 點），由 e 點作水平於本區鄰接 3-4 計畫道路（25 米）之分區線之延伸線，所交分區線分別為 C、D 兩點。此 CD 線段即為本區南北最小基地開發規模界線（詳如圖 2-3 所示）。

B.東西最小基地開發規模界線（EF 段）

以本區鄰接 7-3 計畫道路 (15 米) 之分區線與鄰接 7-2 計畫道路 (菜公一路, 15 米) 之分區線, 兩線之延伸線交叉點 (f 點), 以 f 點由垂直本區鄰接 7-2 計畫道路 (15 米) 之分區線作延伸線, 取本線段長度 43 米處端點 (g 點), 由 g 點作垂直於 CD 線段之延伸線, 所交分區線分別為 E、F 兩點。此 EF 線段即為本區東西最小基地開發規模界線 (詳如圖 2-3 所示)

(3)轉運專用區

本區開發規模原則分為二小區塊, 以各區基地開發規模界線乃以本區鄰接車站專用區之分區線, 以及本區鄰接 7-1 計畫道路 (菜公一路, 15 米) 之分區線交叉樁位點為基點。再以此點由垂直本區鄰接 7-1 計畫道路 (15 米) 之分區線作延伸線, 取本線段長度 85 米處端點, 水平於本區鄰接 3-3 計畫道路 (菜公一路, 25 米) 之分區線之延伸線, 所交分區線分別為 G、H 兩點。此 GH 線段即為轉運專用區基地開發規模界線 (詳如圖 2-3 所示)



圖 2-3 現行最小建築基地規模示意圖

(四)退縮地與開放空間系統設計規定

1. 為塑造良好都市景觀及舒適之生活環境, 本地區申請建築

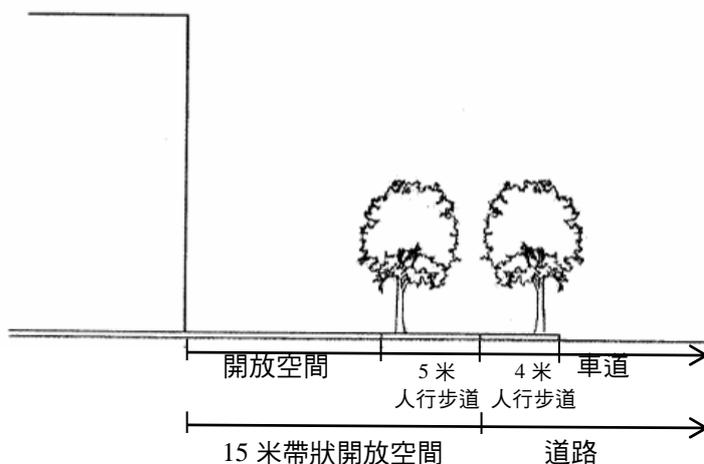
時，應建築退縮不得設置圍牆及側牆並供公共開放空間，其退縮規定、形狀、位置及規模如圖 2-4，並一律以透水鋪面，以配合綠建築考量。

(1)30 米帶狀開放空間

第 4 種商業區及轉運專用區基地之 30 米帶狀開放空間應以最小基地開發規模線為中心，塑造中心軸線意象連至高鐵車站，相關植栽、街道家具及鋪面之設計，與該軸線呈現平行方向之佈設，得供人行及車行使用。

(2)15 米帶狀開放空間

第 4 種商業區鄰建築基地 3-1 計畫道路（半屏山後巷，25 米）側留設之 15 米帶狀開放空間，以硬鋪面及雙排列狀高大喬木開展入口門面之意象，並設置 5 米寬人行步道做公眾使用。



(3)12 米帶狀開放空間

第 2 種商業區街廓內之 12 公尺寬帶狀開放空間，應以最小基地開發規模線為中心，形成十字形之系統，作為連繫鄰近住宅區與其他分區間之活動空間及商業區服務車行動線，配合留設騎樓部分可作為人行道使用。

(4)10 米帶狀開放空間

第 4 種商業區鄰 3-2(菜公路)及 3-4 兩計畫道路(25

米)側之 10 米帶狀開放空間主要作為緩衝綠帶使用，因此除必要之 5 米寬人行步道外，應以透水鋪面為主，並沿開放空間植種雙排喬木加強綠化。

(5) 5 米帶狀開放空間

第 4 種商業區鄰廣(停)側、第 2 種商業區及轉運專用區鄰接計畫道路側，應留設之 5 米帶狀開放空間主要作 5 米寬人行步道使用，並沿開放空間植種單排喬木。

(6) 廣場式開放空間

第 2 種及第 4 種商業區鄰接 25 米計畫道路轉角處，共設置三處廣場式開放空間，有關本開放空間之最小面積規模及寬度限制原則詳如圖 2-4 規定外，其功能須可提供人潮聚集之使用，並設置適當街道家具及設施，以豐富本開放空間之景觀。

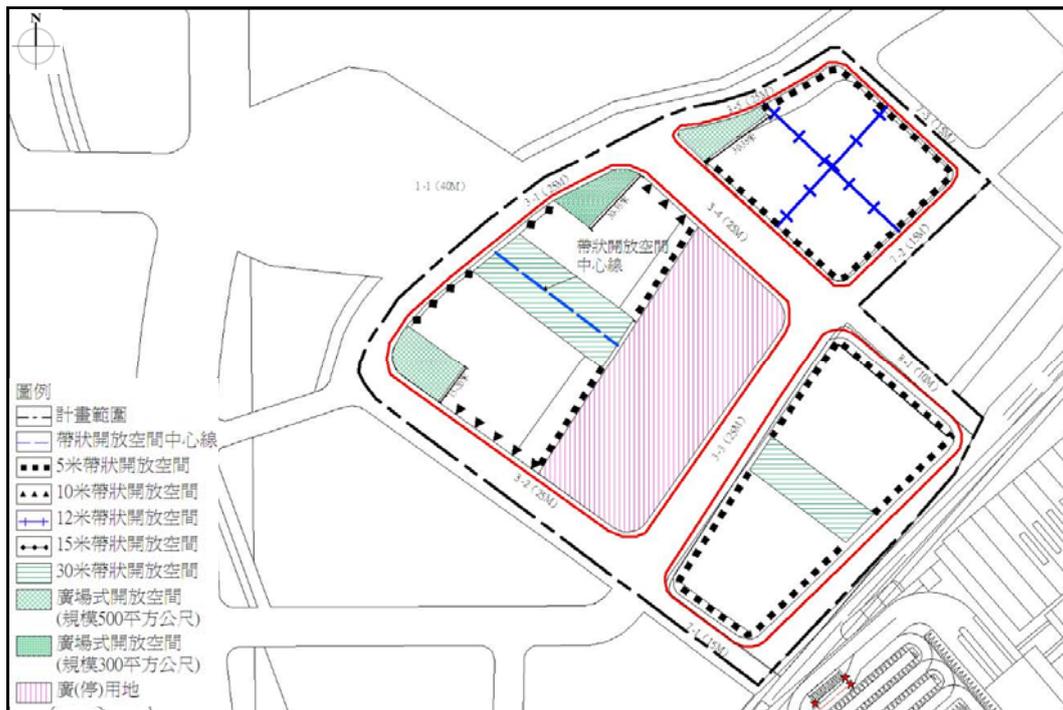


圖 2-4 現行指定留設之公共開放空間系統示意圖

2. 廣場(兼停車場)用地乃為形塑高鐵左營車站西側站前廣場意象，並因應轉運專用區與車站之串聯、轉乘及商業區商業

活動所產生之停車需求。本用地之平面應作為綠化、美化之公共開放空間使用，地下得作為停車場使用。

3.開放空間系統設計原則

- (1)建築基地所留設之法定空地應作整體景觀設計，其綠覆率應達 65% 以上，綠覆率依「高雄市綜合設計及高層建築綠化規定審查要點」規定計算，並應考慮防災與緊急救護通行之需求。法定空地與帶狀式開放空間及人行道之間應直接連接，若無法接壤則應設置通路連通供行人使用，且基地平面應以與相鄰道路之人行道高程齊平。
- (2)建築基地個別開發時，其沿街規定退縮供人行使用之帶狀式開放空間及所留設之騎樓之鋪面，應配合所臨接道路之人行道設計之鋪面形式、材質及紋理，以創造整體鋪面之延續性。
- (3)公共開放空間之地盤面設置排水、防水等設施，其供人行徒步鋪面應作防滑處理。
- (4)公共開放空間之植被、植栽穴與土壤裸露處，應作防止土壤沖刷流失之處理。

(五)人行系統及立體連通

- 1.為構成本區完整、通暢之人行空間，於各街廓內指定留設各項人行空間及立體連通設施，其位置及形式詳圖 2-5。
- 2.本地區應加強各地區間人行動線之整體連繫配合，各地區內建築物間人行動線之連接得設置供公眾使用之立體人工地盤、架空走道或人行地下道，但不得破壞整體景觀。其有關安全、結構、淨高度等事項，應依有關規定辦理。
 - (1)供公眾使用之立體人工地盤、架空走道及人行地下道穿越計畫道路者，需經主管機關同意及本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議後，其構造物得穿越計畫道路者並得不計入建蔽率及容積率。
 - (2)為都市交通、都市安全及都市景觀之需要，地面層、地下層及地上高架人行空間系統銜接處，建築物應預留設供連通使用之空間。

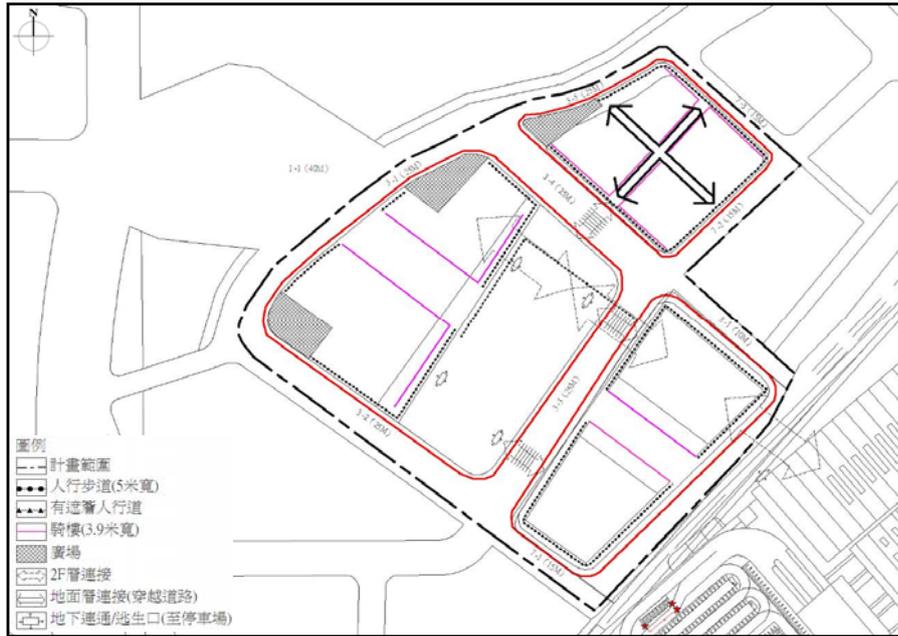
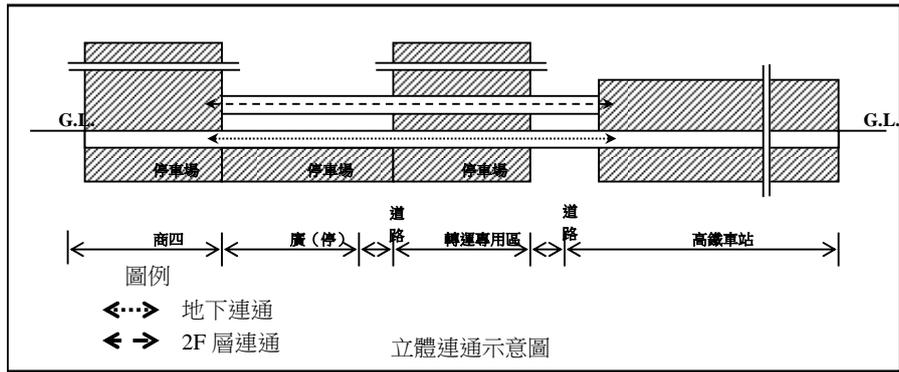


圖 2-5 現行人行系統與立體連通示意圖

3. 人行道相關設施設置標準

- (1) 區內人行道或建築基地依法留設之騎樓、有遮簷人行道、無遮簷人行道或其他開放空間，凡提供公眾使用之步行環境，有步道鋪面應齊平設置，以利殘障者通行使用。
- (2) 為塑造本地區無障礙步道系統之整體性，下列地區與設施所臨接人行道如設有無障礙導盲步道，則應予連接：
 - A. 第 2 種、第 4 種商業區、廣（停）用地、轉運專用區等大型開放空間。
 - B. 人行通道、天橋、地下道、無遮簷人行道、有遮簷人行道、騎樓。

C.公有建築物，供公眾使用建築物之出入口。

(3)供殘障者使用之坡道其坡度不得高過 1 比 12。道路交叉口及各類步道轉角處等其他高低差未達 75 公分者，其坡度不得超過下述規定。

高差 (公分)	75以下	50以下	35以下	25以下	20以下	12以下	8以下	6以下
坡度	10分之1	9分之1	8分之1	7分之1	6分之1	5分之1	4分之1	3分之1

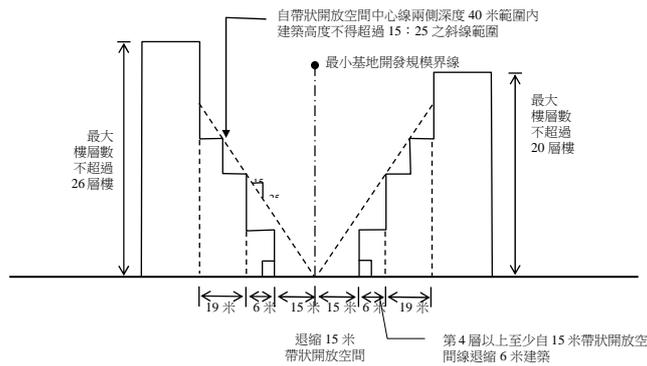
(六)建築高度、量體及造型

為創造本地區獨特的都市景觀與風貌，有關各街廓建築高度及量體規定參考圖 2-6「建築物高度與量體配置構想原則」。

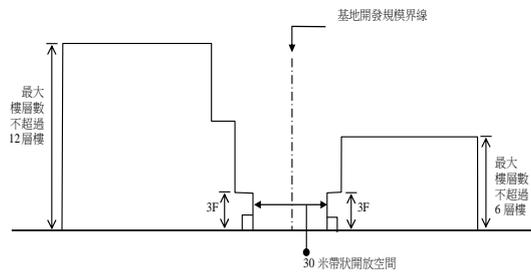


圖 2-6 現行建築物高度與量體配置構想原則示意圖

- 1.以半屏山為背景，建築高度以西側往東側逐漸降低，並與地區山勢相呼應。
- 2.第 4 種商業區及轉運專用區，以中心帶狀空間為界，兩側建築三層樓以下之牆面透視面積比例須達 70% 以上，並構築成光廊之形式。

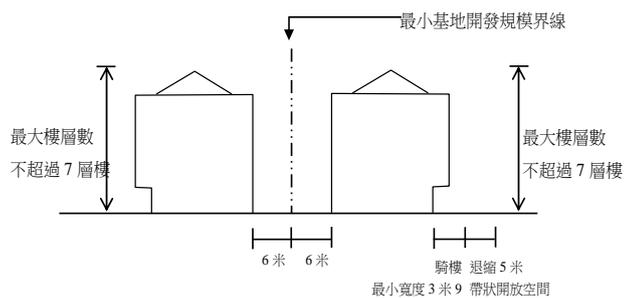


第 4 種商業區 B-B' 剖視圖



轉運專用區 C-C' 剖視圖

3. 第 2 種商業區建築造型除依法留設之避難屋頂平台外，應依各幢建築物頂層之樓地板面積 20% 以上設置斜屋頂。
4. 本地區建築外牆之顏色，應與地區山景及鄰近建築物協調配合，以中、高明度及中、低彩度之色彩為原則。



第 2 種商業區 A-A' 剖視圖

(七) 車行系統與停車場出入管制

1. 為建立良好行車秩序及交通順暢度，有關本地區內道路、停車場與出入口、車行及服務動線等，應詳圖 2-7、圖 2-8 之原則辦理。

2.建築物附屬停車空間之設置，應依照下列規定辦理：

- (1)建築物附屬停車位以集中設置為原則，停車出入口應避免影響重要道路車流及人行動線。
- (2)建築物基地不得設置二個（含）以上之汽車出入口，但基地面積超過 3,000 平方公尺以上者，或基地內建築物依法應設置之停車面積總和達 3,000 平方公尺或停車數量以上者總和達 100 部以上者，不在此限。同一汽車出入口之停車數總計超過 200 部者，其入口處應於基地內設置等候車道至少 30 公尺。

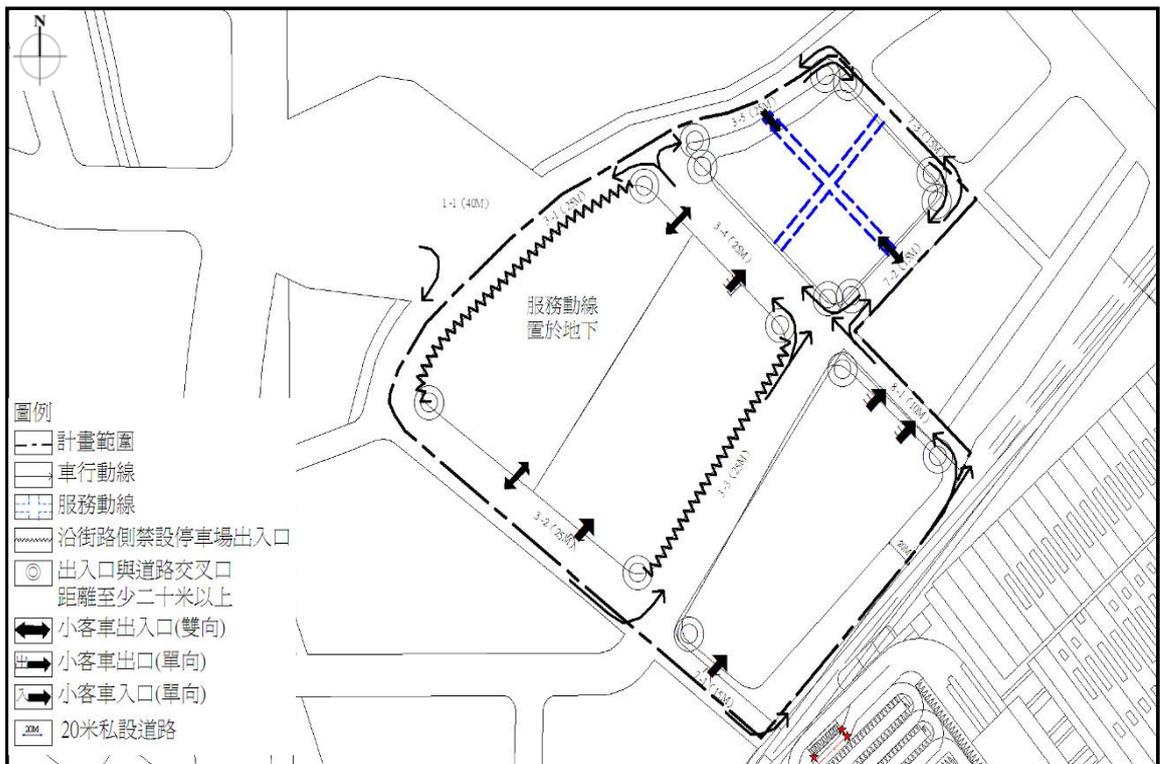


圖 2-7 現行車行動線與停車場出入口規劃原則示意圖

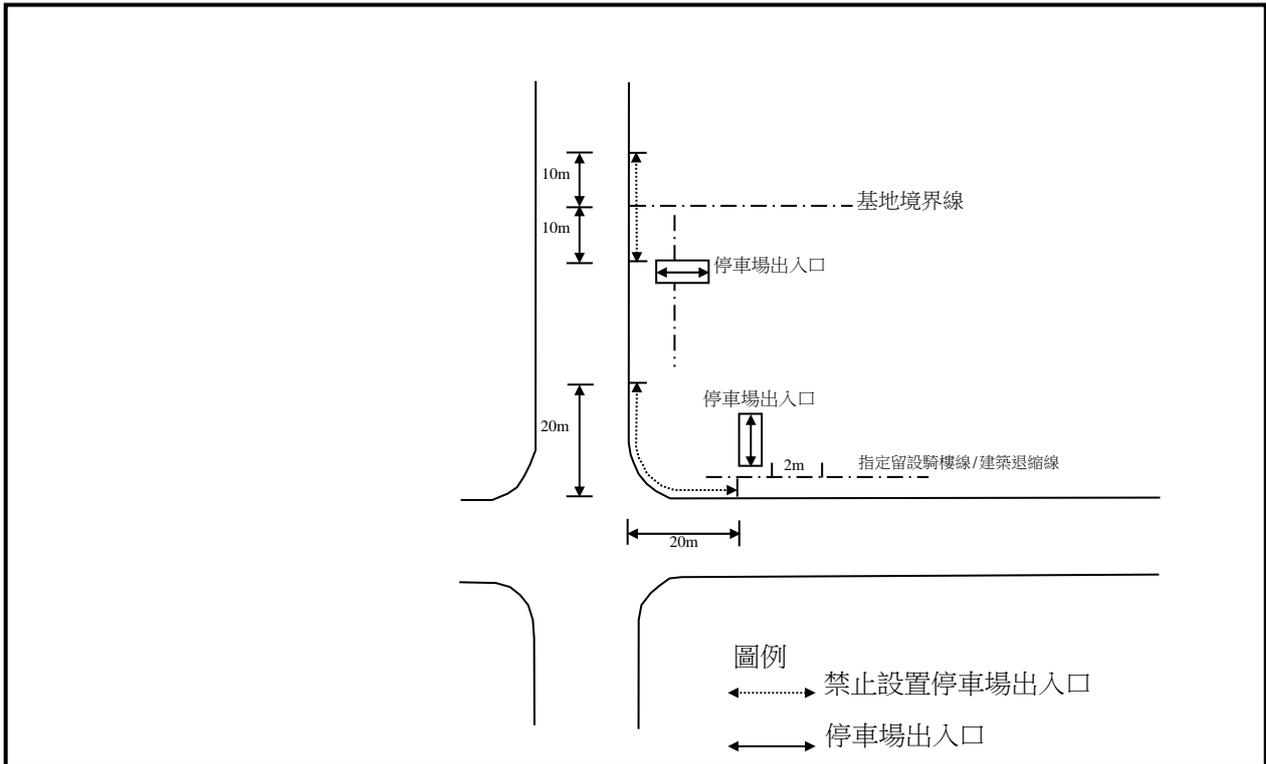


圖 2-8 現行禁止設置停車場出入口範圍示意圖

(八)景觀及街道家具設置原則

1. 景觀及綠化原則

- (1) 五樓以下建築物屋頂美化為屋頂花園，且不搭蓋臨時性棚屋等構造物。
- (2) 本地區內建築基地之法定空地應配合公共開放空間留設。該空地面積每滿 50 平方公尺，應至少栽植喬木一株，樹冠底離地淨高 1.8 公尺以上。
- (3) 25 米道路兩側栽植高大喬木形成林蔭大道，惟不阻隔行車視線。
- (4) 廣（停）用地之通口風、出入口，應配合整體規劃設計予以調整，以塑造並提昇整體廣（停）之功能與特色。

2. 街道家具設置原則

公有路權範圍內人行通道臨接車道部分之二分之一為街道家具設施帶，有關美化都市景觀、提供人行使用或維持建築物機能的街道家具及設施物應整體設置於街道家具設施帶範圍。允許於街道家具設施帶上設置之街道家具及

設施物包括：

- (1)植穴、花壇、座椅、人孔蓋、垃圾桶、照明燈具、及其他公共使用之街道家具及設施物等，並應整體規劃設計。
- (2)電力設備、電信箱、公共電話亭、公用電訊設施、消防栓及其他供公眾使用之電力、電信及消防設備，惟其高度不得超過2公尺，設施物外部應加以美化綠化。
- (3)建築基地內建築物之給排水管線。例如：給水管線、排水管線、瓦斯管線、有線電視配線、消防水管、污水處理管線、共同管構支管等。
- (4)建築基地內建築物電訊及電力設施之連外管線。例如：電腦網路、光纖、電話線、電力線等。
- (5)管線設施帶之鋪面，應為活動式鋪面，以提供管線裝設或維修之用。

(九)其他

- 1.本地區內每宗建築基地，其基地面積達600平方公尺或總樓地板面積達1,200平方公尺以上者，為集中收集處理垃圾至少應設置垃圾貯存空間一處，且需避開建築物主要出入口及避免破壞景觀。
- 2.下水道系統應為分流式下水道、其雨水下水道應為透水性下水道系統，總透水量（含不透水空地）以能達最佳設計量為原則。
- 3.3-1 號道路（半屏山後巷）與商4基地有高程落差（15.08至10.70）達3至4公尺，於整體規劃設計時應特別注意。
- 4.本地區建築申請案如情形特殊，得經本市都市設計及土地開發委員會審議通過者，不適用本要點一部份之規定。

第三章 環境現況分析

藉由環境現況及市場分析，提出本計畫區之開發潛能，作為未來周邊地區之發展新契機，以下茲就本計畫之周邊相關計畫及建設、地區發展立地條件、土地使用現況、地權地價概況及交通運輸系統現況分別詳述。

壹、周邊相關計畫及建設

檢視本計畫地區相關計畫及建設，原北高雄市將逐漸形成以發展文化、休閒、體育以及新優質生活的區域。於交通建設方面，高雄市政府著力於打造高雄市 30 分鐘生活圈，本計畫為主要轉運樞紐—高鐵左營站，除了為高雄市短、中、長程運輸最重要之節點，對於較為偏遠的旗美地區提供接駁服務，更以本計畫區為假日接駁公車之起迄點，周邊相關計畫及建設綜整表詳表 3-1。

未來配合本專用區北側之中油高雄煉油廠遷廠、建台水泥開發案及本專用區西側左營眷村文化創意園區之發展趨勢與台鐵鐵路地下化之策略計畫，將有助於本專用區未來使用之需求與規模，開發後可加速帶動高鐵左營生活圈之發展，詳圖 3-1。此外為配合高鐵左營站之停車需求，本專用區於未來興建營運時需提供 389 席小汽車停車位，以紓解車站專用區停車位不足之現象。

表 3-1 周邊相關計畫及建設綜整表

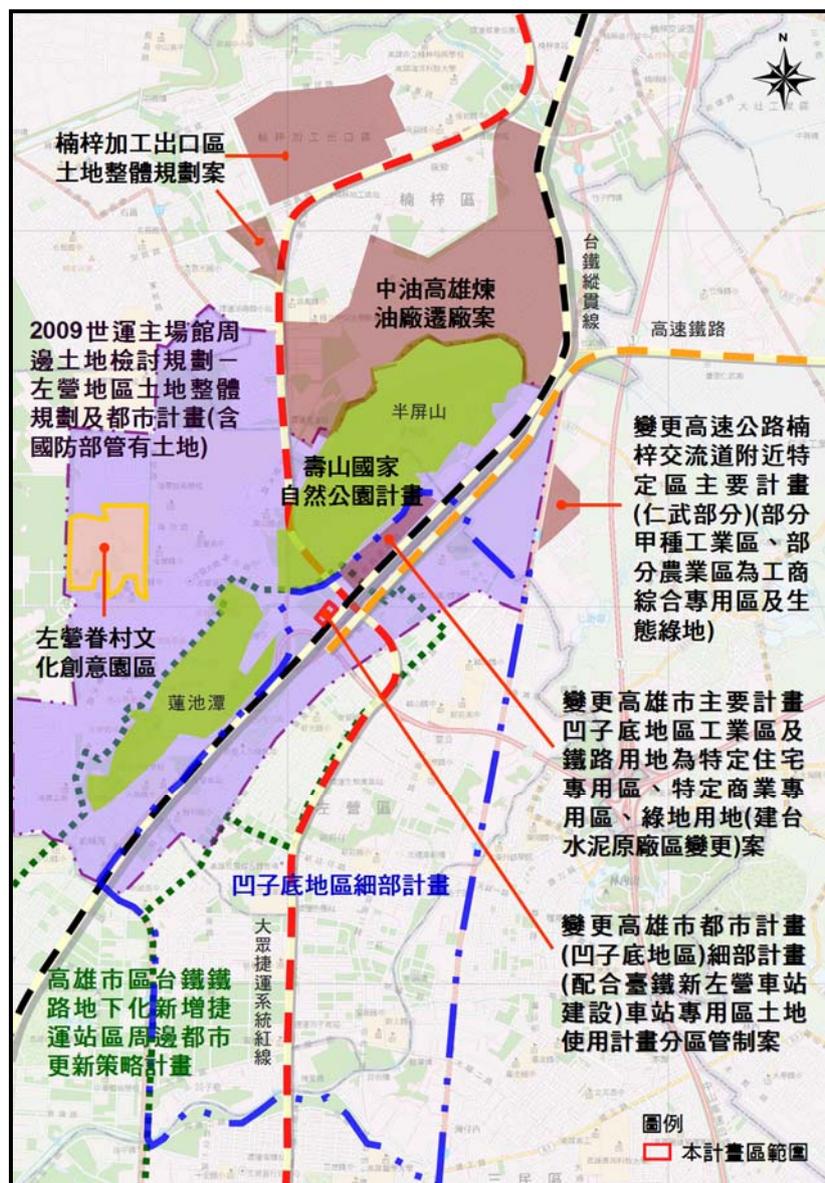
計畫名稱	內容概要	對本計畫影響分析
高雄市交通政策白皮書	<ol style="list-style-type: none"> 1.建立大高雄轉運樞紐打造 30 分鐘生活圈。 2.建立層級推動架構發展公共運輸。 3.整合港市運輸系統活絡產業發展。 4.建置智慧型運輸系統，提升運輸效率。 5.強化觀光運輸機能塑造遊憩魅力。 6.發展低碳綠色運具追求城市永續發展。 7.照顧弱勢族群提供無障礙運輸環境。 	透過交通運輸系統提供與整合，將使原高雄縣市聚集的能量發揮相乘效果，讓高雄市都會結構延伸，並架構出未來高雄海洋首都城市發展的骨架，透過交通運輸系統連結下，在都市空間發展向度上互蒙其利，進而活絡大高雄之產業經濟發展。
大高雄 30 分鐘生活圈交通轉運中心規劃設計案	縣市合併後之大高雄，幅員規模擴大，交通運輸結構將隨之改變，考量長距離客運服務方式及營運效率，規劃需求導向之轉運中心，以期帶動大高雄市各區域之均衡發展，打造「30 分鐘轉運生活圈」之新運輸型態。	該計畫定位本轉運專用區為城際轉運功能中心，可提供不同運具或相同運具間之長途轉運服務，並作為路線主要起訖點，所服務轉運之運具包括：高速鐵路、鐵路、捷運、公路客運、市區客運、計程車、自用小客車及機車等。 依據該規劃推估，本專用區之大

計畫名稱	內容概要	對本計畫影響分析
		<p>客車上客約台席位為 8 席，下客及備用月台為 8 席，共計 16 席；轉運候車空間約為 490 平方公尺，轉運需求之停車設施面積為 1,180 平方公尺，並提出客運轉運可發展之策略：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.行駛國道三號之路線。 2.與高速鐵路具競爭力之國道客運路線。 3.可促進南台灣觀光遊憩發展之路線。
<p>高速鐵路左營站鄰近地區發展計畫</p>	<p>配合高速鐵路於左營設站，將左營車站定位為北高雄地區之交通轉運中心，強化高速鐵路左營站鄰近地區文化、居住與生活機能，考量此案對其鄰近區域之土地發展之影響，進而調整其都市計畫分區以符發展所需。</p>	<p>鄰接本專用區東側之車站專用區及事業發展專用區目前均已興闢完成，未來俟本專用區開闢完後，可與高鐵前站之活動相互呼應串聯。</p>
<p>高雄市區台鐵鐵路地下化新增捷運站區週邊都市更新策略計畫案</p>	<p>鐵路地下化後，利用都市更新理念，促進高雄車站及鐵路廊帶沿線周邊地區之都市改造再生。藉由都市更新策略計畫導入生態、生活、生產、公共設施及交通運輸更新策略。</p>	<p>本專用區被定位於自然文化生活城區，應考量在整體發展策略之下，作為未來發展及開發時之指導。</p>
<p>2009 世運主場館周邊土地檢討規劃－左營地區土地整體規劃及都市計畫(含國防部管有土地)</p>	<p>高雄市左營地區為高鐵左營站、國軍海軍港區、軍事機關、廠庫設施及眷村主要使用及居住之區域，又因應 2009 世界運動會主場館賽後設施轉用契機及捷運營運，由整體規劃創造高鐵站區附近土地利用價值及帶動左營地區整體發展。</p>	<p>該計畫鄰近本專用區之西側，未來隨計畫發展，左營舊城區逐漸更新發展可帶動本轉運站之人潮與機能，活化高鐵後站整體發展。</p>
<p>高雄都會區大眾捷運系統第一期發展計畫</p>	<p>為促進高雄都會區都市、經濟發展；整合高雄都會區交通運輸系統，紅線貫穿凹子底地區，並在本次變更範圍東側 R16 左營站，與高鐵左營站、台鐵新左營站三鐵共構，對於運輸系統服務水準之提昇助益頗大。</p>	<p>未來應考量台鐵、高鐵、R16 車站及客運轉運站所帶來之人潮及效益，及對周邊區域之土地發展之影響，以指導出最佳之發展方案。</p>
<p>楠梓加工出口區土地整體規劃案</p>	<p>為因應楠梓加工出口區廠商進駐之需求，行政院經建會原出口區附近新設楠梓榮塑園區，以增加楠梓加工出口區之園區單位產值，提升廠商進駐率，並提供更多的就業機會。</p>	<p>強化計畫區北側之生產服務機能及增加區內商業、金融服務及生活消費等項服務機能，以提升大眾運輸效率及帶動左營楠梓地區發展。</p>
<p>中油高雄煉油廠遷廠案</p>	<p>高雄煉油廠(簡稱高雄廠)配合政府 25 年遷廠承諾，於民國 104 年底停止煉製生產，未來中油廠區將進行自然復育並結合綠能產業的推動。</p>	<p>未來本專用區北側中油廠區之發展如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.建構原北高雄「新興就業」、「資產文化」、「生態環保」中心。 2.集中留設回饋公共設施，提升整體環境品質。 3.複合多元之使用型態，利用既

計畫名稱	內容概要	對本計畫影響分析
變更高雄市主要計畫凹子底地區工業區及鐵路用地為特定住宅專用區、特定商業專用區、綠地用地（建台水泥原廠區變更）案	該案位於本專用區之北側，鄰近三鐵共構左營車站，因應建台水泥之發展定位應配合三鐵共站的左營車站周邊地區及大眾運輸導向都市發展模式(T.O.D.)，發展為商業及住宅使用的場站型都市生活服務區，並結合三鐵左營車站塑造高雄門戶意象。	有資源與資產，發展經貿觀光生活圈之衍生性產業。 建台水泥位於本專用區北側，未來隨該案所劃設特定住宅專用區、特定商業專用區等之發展，有助於提升本專用區之發展。
變更高速公路楠梓交流道附近特定區主要計畫（仁武部分）（部分甲種工業區、部分農業區為工商綜合專用區及生態綠地）	該計畫原屬高速公路楠梓交流道附近特定區計畫（仁武部分）之甲種工業區，惟近年來周邊多項重要建設計畫陸續推動執行（如：高鐵左營站興闢營運、高鐵路開闢等），當地產業結構與土地利用型態應順應趨勢而調整轉型，變更為工商綜合區及生態綠地。	該案位於本專用區東側，未來興闢後可服務高鐵生活圈商業機能，並改善都市風貌及促進地方發展。進一步提升此地區服務機能及活動人口。
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	針對凹子底細部計畫地區，透過土地使用分區及都市設計之管制，配合計畫區內各項重大計畫之建設，有效規範周邊土地規劃利用，提昇土地開發價值。	該案彙整本專用區範圍之都市計畫變更內容，明確規範本專用區之土地使用管制要點及都市設計基準，亦是本次辦理個案變更之都市計畫。
壽山國家自然公園計畫	壽山國家自然公園面積總計約1,122.65公頃。依資源特色劃分為特別景觀區、史蹟保存區、遊憩區及一般管制區，以進行保護、利用及管制。本案以延續壽山國家自然公園之半屏山自然生態及考量提供生態復育為主之保育環境，促進都市永續生態之發展，以充分發揮生態保育與復育之功能。	本專用區應考量延續壽山國家自然公園之半屏山自然生態及景觀資源，同時兼顧視覺衝擊並顧及民間發展之可行性，以促進交通轉運之便利及都市永續生態之發展。
高雄市左營海軍眷村文化創意園區	位於左營海軍營區東側，面積約59公頃，在保留眷村既有發展紋理下，建構文創者與廠商之整合與展演平台，利用眷村聚落空間與保留區，整合廠商需求與融入學校教育、社區教育等，發揚文化傳承任務。將園區區分為眷村生活、綠園休憩、表演劇場及生活設計工廠等四個機能區塊，打造為北高雄南部文化創意產業重鎮。	該案位於本專用區之西側，位於左營舊城區之北方，為歷史悠久之眷村聚落。未來發展將以文化創意產業為主，與世運主場館、左營舊城區、半屏山及蓮池潭等多項觀光遊憩資源串連一體，帶動北高雄文化觀光活動。
高速鐵路左營車站都市設計審議報告	依都市計畫土地使用分區管制要點規定，車站專用區需進行都市設計審議。其都市設計審議報告中提出留設350席小汽車停車位於未來交通用地(三)興闢時補足，其後因立體停車場變更設計，再度轉移39席至交通用地(三)，總計需補足389席停車位。惟交通用地(三)經92年都市計畫變更	配合車站專用區停車需求，本專用區於興闢時需將389席小汽車停車位納入規劃進行研析。

計畫名稱	內容概要	對本計畫影響分析
	為轉運專用區，其補足額度再轉移至本專用區。	
變更高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫(配合臺鐵新左營車站建設)車站專用區土地使用計畫分區管制案	<ol style="list-style-type: none"> 因應運輸旅次成長需求，提高整體服務機能活化、利用閒置公共空間，增加政府稅收、提高場站使用強度，促進大眾運輸導向永續都市發展及調整土地使用容許項目一致性等因素，調整土地使用計畫分區管制。 將車站專用區供臺鐵車站附屬事業使用之樓地板面積修正為不得超過 9,000 平方公尺，其容許使用項目調整為與高鐵車站容許使用項目一致。 	商業面積提高，將有助於帶動左營站區整體商業發展，惟需避免競合關係。

資料來源：本計畫整理。



資料來源：本計畫整理。

圖 3-1 上位及相關計畫區位示意圖

貳、地區發展立地條件

轉運專用區除供轉運機能外，本計畫分由都市計畫法規、產業發展趨勢及周邊商業發展條件等三方面，進行增加商業附屬事業樓地板之發展可行性分析，針對本專用區於商業區劃設面積容量、產業發展趨勢及周遭地區商業競合等現況進行分析。

一、現行都市計畫商業區劃設面積檢討

本專用區之附屬樓地板容許使用項目屬商業使用，依都市計畫定期通盤檢討實施辦法第 31 條商業區之檢討標準，分別就計畫區所在之高雄市主要計畫、凹子底地區細部計畫及其鄰近之左營地區細部計畫，檢討商業區土地之剩餘容量，詳表 3-2。依據檢討結果，高雄市主要計畫尚可增加商業區面積為 121.15 公頃；凹子底地區細部計畫為 26.27 公頃；左營地區細部計畫為 24.03 公頃；顯示現行計畫區及周邊計畫區仍有提高商業樓地板面積之法規可行性。

表 3-2 計畫區現行商業區劃設面積檢討一覽表

項目	高雄市主要計畫 (刻正辦理二通)	凹子底地區細部 計畫(四通-99年)	左營地區細部計 畫(三通-98年)
計畫人口(人)	2,273,000	213,000	80,000
檢討劃設商業面積(公頃)	1,474.6	111.3	38.5
現行劃設商業面積(公頃)	1,353.45	85.03	14.47
尚可增加商業區面積(公頃)	121.15	26.27	24.03

註：本計畫區位屬高雄市主要計畫及凹子底地區細部計畫，左營地區細部計畫鄰近本計畫區之西側。

資料來源：本計畫整理。

二、三級產業發展分析—商業及服務業場所單位全年生產總額概況

依據主計處 95 年及 100 年工商及服務業普查報告，以計畫區之所在行政區及鄰近行政區，整理相關商業及服務業場所單位全年生產總額及發展趨勢，詳表 3-3。初步分析結果顯示高雄市商業及服務業仍持續穩定發展，而本計畫區位屬之左營區近年商業及服務業全年生產總額增加比例高於 4 成，優於整體高雄市及鄰近北高雄三民區之發展，顯示本地區近年商業發展極具潛力。

表 3-3 高雄市商業及服務業場所單位全年生產總額概況一覽表

行政區	95 年全年生產總額 (千元)	100 年全年生產總額 (千元)	增加生產總額 (千元)	成長百分比
高雄市	760,277,312	929,603,188	169,325,876	22.27%
左營區	52,710,261	75,276,723	22,566,462	42.81%
三民區	104,771,219	132,970,476	28,199,257	26.92%

註：1.民國 95 年高雄縣市未合併，全年生產總額為高雄市和高雄縣加總

2.本計畫區位屬高雄市左營區，計畫區南側鄰近高雄市三民區。

資料來源：主計處工商及服務業普查報告，本計畫整理。

三、計畫區周邊商業空間發展條件

本計畫區周邊鄰近之商業發展除新光三越及彩虹市集外，較無高層級之商業服務機能，多屬服務鄰里性之商業、沿街式店舖，商圈強度不若南高雄之三民商圈、新崛江商圈、漢神商圈等市區之都會型商圈。鄰近既成商業區多屬店舖型態商業機能或為住宅使用，如本專用區西側之左營舊城區商圈、高鐵站前商圈、鄰近捷運 R15 站之崇德路商圈等，商業發展強度不足；尚未發展之商業區如本計畫區北側之建台水泥開發、東北側之仁武工商綜合區則預計提供日常購物、主題餐廳、休閒娛樂及旅館等服務機能，相關商業空間區位詳圖 3-2。惟本計畫區具有集中開發且直接緊鄰大眾運輸場站，交通區位條件極具優勢，且位於北高雄觀光景點之中心地帶，有觀光、休閒、購物及遊憩等相關服務需求，未來商業發展極具潛力。



資料來源：本計畫整理。

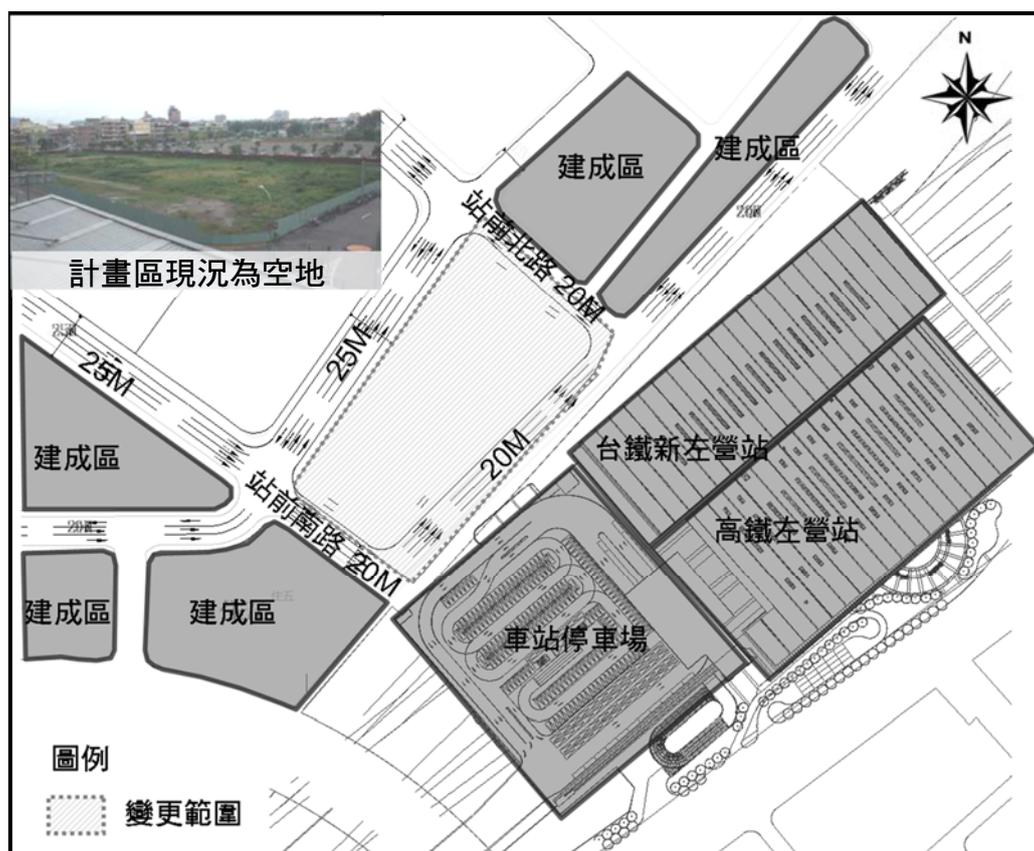
圖 3-2 鄰近地區商業空間區位示意圖

參、土地使用現況

本計畫現況尚未依轉運專用區機能進行開闢，土地使用現況部份開闢做為道路使用，其餘空地部分暫供高雄市政府都市發展局進行綠美化。道路用地部分為南側的 20 公尺站前南路，該計畫道路為單行道，左轉後可向北進入高鐵左營站之臨停接駁區，亦可接著左轉經站前北路達站前路。目前本計畫區鄰近道路系統已開闢完善，惟供轉運發展之土地尚未開闢，詳圖 3-3。

就本計畫之周邊地區土地使用現況而言，本計畫區北側為工業區開發案，臨高速鐵路東側為新光三越百貨左營店。休閒設施方面，本計畫區與半屏山自然公園僅隔一個街廓之距離，由翠華路往北達世運大道可至世運主場館。

整體而言，本計畫區周邊區域土地使用現況商業及休閒機能發展漸趨完整，未來本計畫區如能順利開闢，將可作為各機能資訊及架構之整合平台及活動節點，達到整體發展之串聯效果。



資料來源：本計畫整理。

圖 3-3 變更範圍土地使用現況示意圖



資料來源：1.高雄市都發局「空中看大高雄」；2.本計畫整理。

圖 3-4 變更範圍周邊地區航照示意圖

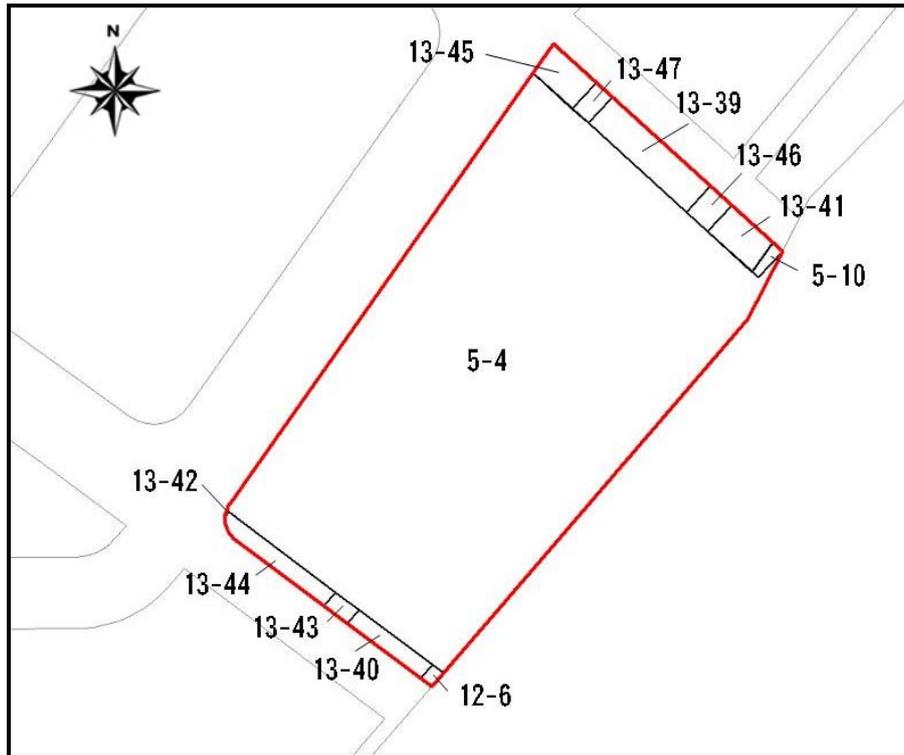
肆、地權地價概況

本計畫區之土地係位於左營區左東段，其地籍為左東段 5-4、5-10、12-6、13-39、13-40、13-41、13-42、13-43、13-44、13-45、13-46 及 13-47 等 12 筆地號，地籍面積合計約為 13,303 平方公尺，土地權屬皆為中華民國所有，管理機關為交通部高速鐵路工程局，詳表 3-4 及圖 3-5。

表 3-4 變更範圍土地地籍一覽表

段別	地號	面積 (m ²)	公告現值 (元/m ²)
左營區左東段	5-4	12,076.60	70,000
	5-10	30.57	70,000
	12-6	19.15	70,000
	13-39	370.95	70,000
	13-40	128.01	70,000
	13-41	160.48	70,000
	13-42	0.59	70,000
	13-43	40.39	70,000
	13-44	178.94	70,000
	13-45	156.40	70,000
	13-46	81.08	70,000
	13-47	59.76	70,000

資料來源：高雄市政府地政局，公告現值年度為 106 年；本計畫整理。



資料來源：本計畫整理。

圖 3-5 變更位置土地地籍示意圖

伍、交通運輸系統現況

一、道路系統

本案位於省道台 17 線(翠華路)東側，鄰近高雄市東西向都會快速道路左營端交流道，另經都會快速道路銜接國道 10 號往東可達旗山、美濃地區，亦可經鼎金交流道串聯國道 1 號聯繫台灣西部走廊各大都會區與生活圈；省道台 17 線(翠華路)則提供聯繫高雄市區以及濱海近郊之便捷路徑，省道台 1 線(民族一路)則與本計畫區相距約 5 分鐘之車程。周邊地區道路路網健全完善，交通系統堪稱便利。

二、大眾運輸系統

(一)軌道運輸

本案鄰近高雄地區唯一三鐵共構之大眾運輸場站，設置有高鐵左營站、台鐵新左營站以及高雄捷運左營站，為高雄市主要轉運樞紐之一。其中因應高鐵路左營站為高鐵路南端起迄站，

台鐵已將新左營站提升為一等站，提高高鐵轉運旅次能量。

(二)公路客運

本變更範圍鄰近地區分別於高鐵左營站東側前站(高鐵路側)與高鐵左營站西側後站(本轉運專用區)設置有公車停靠站，其中高鐵左營站西側主要停靠包括 301、紅 51 以及紅 53、西城快線、鳳山高鐵城市快線、8015、8017、舊城文化公車等市區公車路線，高鐵左營站東側則包括 3、16、90、92、紅 35、紅 50、紅 60、旗美國道快捷、哈佛快線、燕巢學園快線(E04)、燕巢快線(E03)、高南雙城快線、8501、8025 等市區及快線公車停靠，詳圖 3-6。

依據高雄市政府交通局 106 年 2 月 22 日高市交運設第 10631379600 號函(附件三)，未來將規劃本轉運專用區設置 6 條國道客運路線，包括鵝鑾鼻、小灣及新增之臺中、埔里、屏東、臺東路線，以及 17 條市區公車(包括支線公車、捷運接駁、快線公車、觀光公車)，其中 14 條為高鐵左營站西側現有路線，並調整目前東側行駛於旗山、美濃、佛光山、義大之 3 條公車路線至本轉運站，詳圖 3-7。未來轉運站之開發將提供民眾更舒適之轉運服務空間，並達成高雄市政府交通政策規畫本案轉運站為北高雄主要轉運站，提供城際轉運服務之目標。



圖 3-6 現況公車路線配置圖

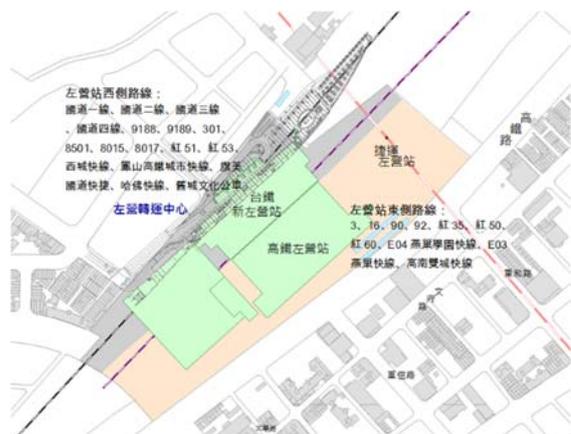


圖 3-7 未來規劃公車路線配置圖



資料來源：本計畫整理。

圖 3-8 交通運輸系統示意圖

第四章 開發計畫構想

壹、發展定位

由前述環境現況分析，依循整體空間發展架構下，擘劃本計畫區之發展定位及構想說明如下。

依據「高雄交通政策白皮書」，透過建置分區轉運樞紐方式，規劃左營高鐵站為主要轉運樞紐，透過軌道運輸、國道客運快速連結台灣各主要城市，並以高雄捷運、市區公車做為地區接駁運具，建立大高雄主要聯外運輸門戶。

北高雄於近年之觀光發展相當熱絡，除鄰近之壽山國家自然公園(半屏山)外，蓮池潭風景區、左營眷村文化創意園區、左營舊城區及世運主場館等重要觀光景點已逐漸包覆左營高鐵站。隨著高鐵、鐵路地下化、捷運共構高雄三鐵時代來臨，左營高鐵站將以國際商貿節點、觀光旅遊節點、轉運節點與交流節點，帶動周邊地區成為南部區域活動基地與高雄新都市核心。因此，本計畫區因應交通樞紐經濟帶動效果，藉由轉運專用區之開發，結合左營高鐵站成為以交通軸心發展之地區生活、休閒、旅遊、商業、文化、服務 CBD。

除滿足多元使用之轉運需求外，透過提供高坪效商業發展腹地，服務南北往來洽公旅客之餐飲、住宿與轉運需求，導入交通轉運節點衍生之觀光旅遊、餐飲、主題專賣及文化服務機能，並配合調整放寬附屬事業樓地板面積及建築高度限制，發展為「大高雄新核心門戶」，以具體落實其應扮演之角色與機能。

貳、引入機能

本案基地約 13,303 平方公尺，法定建蔽率為 40%，法定容積率 240%，另依土地使用管制相關規定，本案基地並應提供法定汽車停車位及高鐵左營站都市設計審議規範之汽車停車位增量，總計約 718 席。本專用區引入機能分述如后：

一、轉運站設施

初步規劃由民間業者興建，並配合高雄市政府交通局對本案轉運站之需求進行規劃設計。本計畫主要配合高雄市政府交通局

100 年 11 月 28 日高市交運規字第 1000062330 號函(詳附件一)有關本案轉運專用區之轉運需求建議，針對轉運站空間規劃及服務機能定位進行說明。

(一)空間規劃

規劃轉運站中長程之客運月台最小功能需求 16 席次(皆含上、下客)，並考量未來適用一般短程接駁公車，規劃條型月台可供 8 輛公車或彈性規劃使用。

有關轉運專用區依現行都市計畫規定及都市設計審議左營車站專用區停車需求配合提供 389 個停車位亦將納入本案停車場需求規劃內容辦理，另參考交通局意見可建議提供下列交通配套措施。

- 1.設置轉運站智慧型運輸系統，含轉運站月台智慧型站牌，顯示動態班車資訊，及設置大型動態轉乘資訊顯示器，提供旅客充足之場站、路線資訊。
- 2.設置汽機車臨停接送區、計程車排班及巡迴計程車上下客區。
- 3.台鐵、捷運、公路及市區等接駁轉運之配套。
- 4.設置與台鐵新左營站或高鐵左營站體間之立體連通設施。
- 5.設置附屬事業設施，供轉運旅客使用。
- 6.研擬轉運站營運周邊交通改善計畫。

(二)開發及服務機能定位

配合高雄市政府交通局規劃，預估引進客運路線(含國道、長途及市區)總計 13 條(詳附件一)；中、長途國道客運路線短時間先由目前國道客運業者，由高雄市火車站前發車經左營轉運站後上國道，漸進式培養中、長途國道客運乘客。

另外，除原設定之中、長途客運轉運機能外，考量現有高鐵站作為周邊觀光景點旅客集中之重要軸點，建議可強化觀光轉運接駁之服務，提供包括觀光公車接駁路線、旅行團遊覽車載客等服務，以增加轉運站服務之多元性及使用彈性。

在開發方式部份，整體轉運專用區初步規劃由民間投資者興建，並配合高雄市政府交通局對本案轉運站之規劃進行設計。

二、附屬事業設施

(一)引入機能潛力分析(相關附屬事業市場分析詳附錄一)

1.本案具備發展觀光旅館之發展潛力

從區位條件來看，目前高雄市觀光旅館設施皆集中於市中心區域，且旅館規模較大之旅館，如 585 房的金典酒店、540 房的漢來大飯店及 453 房的國賓大飯店均位於市中心，但在高雄市北區觀光及都市發展條件看好的前提下，左營區仍具有發展旅館住宿之潛力，特別是本案緊鄰高雄左營車站，具有經營觀光旅館的競爭力，惟建議本案未來若開發旅館產品，應以具規模經濟 100~150 房左右規模之觀光旅館為定位，避免過大旅館量體的開發，產生供給大於需求的情形。

2.本案非屬主要辦公商圈，不建議開發純辦產品

近五年高雄市商業登記家數呈現穩定持平的情形，並無明顯的成長或衰退，故在辦公需求並無顯著變化的情形下，高雄市整體辦公市場亦呈現穩定格局。就區位上來看，高雄市主要純辦仍集中南高雄的三多、四維商圈，雖然近年鼓山區的新辦公大樓之租金行情看好，但其空置率仍高，顯示新供給並無法有效帶動需求面的提升。就本案之區域而言，本案非屬主要辦公商圈，在整體辦公需求未有顯著提升，及周遭產業聚落發展尚未形成的情形下，不建議本案開發大面積辦公產品。

3.高雄市百貨零售競爭激烈，建議本案未來的商場開發應強調市場區隔

高雄市整體百貨購物營業規模已達 450 億元/年，但在供給增加速度大於民眾消費成長速度的情況下，百貨購物中心之平均營業坪效持續下降。本案雖然具有鄰近高鐵、台鐵及捷運的交通優勢，但區域已有全客層的新光三越百貨左營店進駐，在消費需求未明顯提升的情況下，本案再開發大型目的型百貨購物中心之市場性不足；未來若本案具有開發百貨商場之規劃時，建議應鎖定特定客層，以發展具有主題特色之商場為定位。

此外，本案基地本身具有客運轉運空間規劃，未來若規劃大型量販商場，勢將衍生更多之交通量，也可能將對轉運站本身的交通動線產生衝擊，故在未能有完善交通配套的情況下，本案不應引入大型量販之商場機能。

4.配合產品定位行銷，引入大型宴會場所

近五年有關結婚統計、商務旅客、觀光團體、學生數目均為穩定成長之情況下，且在本案周邊未有該類商業設施之情形下，適當的引入大型宴會可搭配本案之觀光旅館或主題特色商場提昇市場區隔，吸引來客數並增加市場競爭力。因另本案位於高鐵站旁，後續並將規劃運輸空間，在大眾運輸及停車供給良好之情況下，對於本產品後續引入及成功有一定幫助，惟仍需考量衍生交通量，以避免過多量體衝擊轉運設施及高鐵站轉乘空間。

(二)附屬事業機能

綜上所述，考量本案之立地條件，預估本案除轉運站本身之設施外，可規劃商場/宴會廳及旅館等商業服務空間。初步估算商場及宴會廳面積約 3,500 坪、旅館面積規劃 3,750 坪，約 150 房。預估全案總使用樓地板面積，包含轉運站、停車場、商場/宴會廳及旅館，總計約 16,739 坪。

本案未來將採用促參民間參與方式進行招商開發，預估民間業者開發完成後其主要營運項目包括以下幾項：

1.商場/宴會廳

商場/宴會廳之空間，預估民間業者於開發完成後，將以包租方式，出租予商場或餐飲宴會業者經營。

2.旅館

旅館初步規劃約 150 房，預估民間業者將委託旅館業者經營。

3.停車空間

預估本案計有 718 個汽車停車位，預計以出租方式出租予停車場業者經營。

參、整體規劃構想

一、建物空間配置

(一)規劃概念

轉運專用區之量體及機能配置將影響整體左營場站大眾運輸系統(台鐵、高鐵、大眾捷運系統、國道客運、市區公車)、私人接駁及轉運旅客步行動線；如何有效分配導引及疏散人潮為首要考量，除減少不必要之動線外、仍應建立人車分流、車種分流之規劃概念，方能有效降低交通危安因子及提高轉運效率。量體空間內之配置初步規劃概念主要在建立本專用區與高鐵站、台鐵站良好之聯繫關係，使其功能集中、旅次活動皆得以發揮最大之效率，並考量原都市設計基準採建築基地樓高南高北低之指導原則下，初步量體配置策略分述如后。

1. 考量轉運設施與附屬事業設施使用之整體性與動線串連，提升高鐵車站連結轉運專用區之開放空間利用效率及品質，建議將30米帶狀開放空間集中留設於基地北側(臨8-1計畫道路)，以打造台高鐵門戶意象與正面寬闊之景觀視野，並作為客運及公車接駁運作空間使用。
2. 轉運設施與附屬事業設施則集中設置於計畫區之南側，並於站前北路道路上方設置立體空橋連通至基地西側廣停用地及台鐵新左營站、高鐵左營站，以隔離人行動線與車行動線之交會，降低交通事故，並提升本專用區與高鐵左營站轉運動線之連貫性與一致性。
3. 將轉運設施與附屬事業機能進行整合以利集中活動節點，除有效降低轉運時不必要之步行動線外，可同時服務因轉運站、高鐵及台鐵站的轉運旅次而衍伸出之商務需求。為因應樓地板集中導致開發量體高度提高，可透過量體立面之多樣性手段來提升其自明性，打造都會轉運基地之特色與交通樞紐意象。

(二)機能配置

結合轉運機能與附屬事業所提供之機能(商場、宴會廳、旅館)，藉由整合動線方式將活動節點集中於基地南側，除可建構

具效率之空間運用外，更能服務因轉運旅次而行伸之購物、餐飲及住宿等商務需求。為有效提供轉運站、高鐵站及台鐵站商務機能，各機能配置構想分述如后：

- 1.停車空間集中至地下層，可有效運用空間，滿足本案停車需求。
- 2.附屬事業設施低層部做為旅館附屬設施，並與北側轉運設施整合串連，轉運設施則藉由空橋與台鐵新左營站銜接，有效將台鐵、高鐵、大眾捷運系統之轉運旅次引導至轉運專用區。
- 3.附屬事業設施中層部配合提供轉運設施之購物、餐飲需求，設置零售百貨商場或宴會廳。
- 4.附屬事業設施高層部結合基地整體環境之優良視覺景觀特性，設置旅館機能。

二、人車動線規劃

(一)人行動線

往來本計畫區之行人主要係來自於高鐵左營站、台鐵新左營站以及高雄捷運左營站等三鐵車站，未來本計畫區將於站前北路道路上方設置立體連通空橋，以銜接左營三鐵共構車站至本計畫區西側廣停用地，並供行人經由立體連通設施通達轉運站與附屬事業設施，將人行動線與車行動線立體分隔，避免與平面運行之車行動線產生衝突，提高安全性與舒適性，有利於整體空間活化。

(二)車行動線

考量基地周圍道路均以單向逆時針動線為主，故將大客車動線之主要入口設於基地東北側之站前北路，出口則為基地西北側之站前路，並匯入台鐵站前北路(8-1計畫道路)往明潭路方向離場，以呼應既有交通動線紋理。



圖 4-1 轉運專用區人行動線規劃示意圖

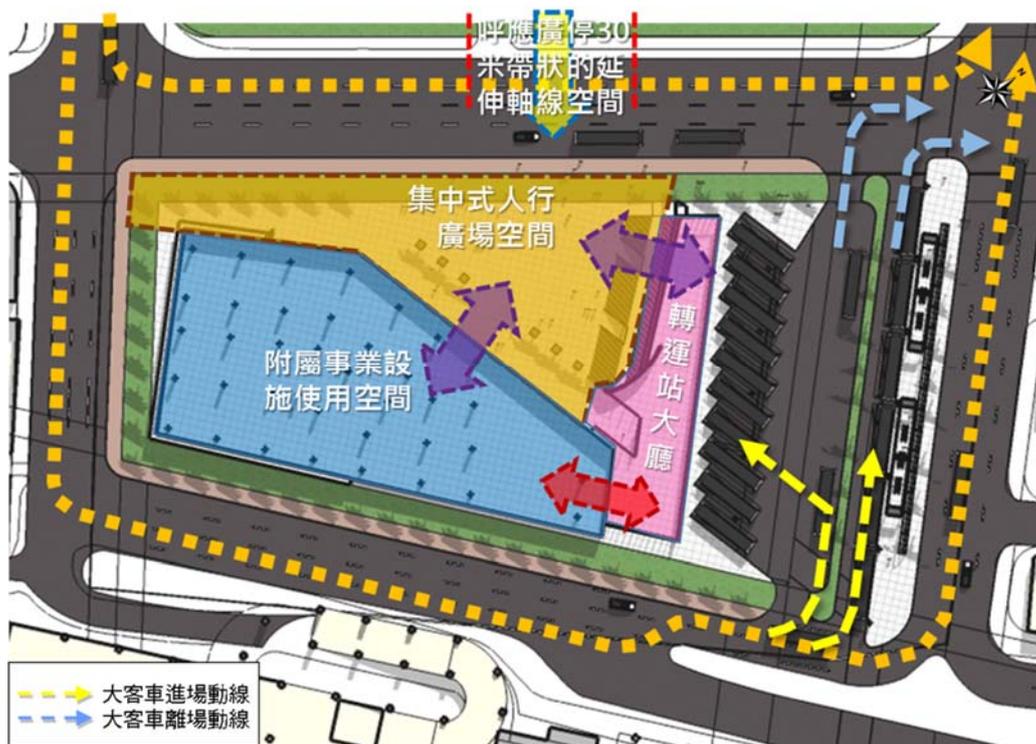


圖 4-2 轉運專用區車行動線規劃示意圖

三、建物模擬

藉由整體規劃構想之建物空間配置、停車配置及人車動線規劃建立基地內有關建築物量體與戶外車輛運轉空間、開放空間等之整體3D模型；模擬後續轉運專用區興闢完成時與台鐵新左營站、高鐵左營站等周遭重要交通設施之對應關係，詳圖 4-3。

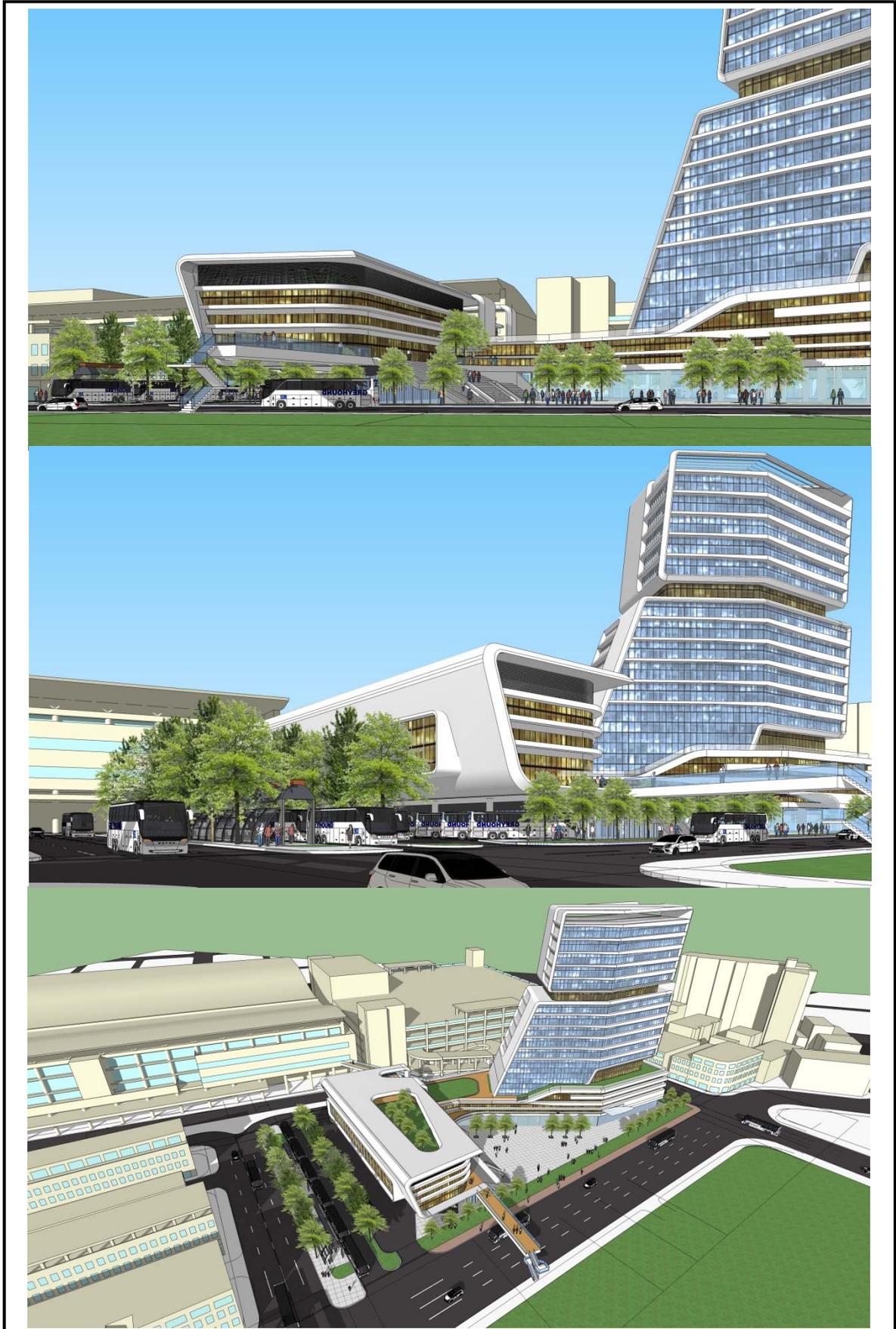


圖 4-3 轉運專用區建物 3D 模擬配置示意圖

肆、交通衝擊影響分析

一、現況道路服務水準分析

本計畫區位於高雄市左營區，計畫區東、南、北側分別為高鐵左營站與鐵路路廊、都會快速道路以及半屏山所阻隔，對外聯繫以明潭路銜接翠華路為主要聯外要徑，本計畫係參考高雄市政府，「變更高雄市都市計畫(凹仔底地區)細部計畫(配合臺鐵新左營車站建設)車站專用區土地使用計畫分區管制案計畫書」之分析成果，以翠華路、大中路以及都會快速道路為分析標的，評估本計畫區開發後對於周邊道路之交通衝擊影響，並依周邊道路流量現況與本計畫開發內容特性擇訂下午尖峰時段為主要分析時段，賡續參考台北市政府交通局「市區道路交通工程管理策略之研究」市區道路服務水準之評估模式，評估本計畫分析標的路段之道路服務水準(詳表 4-2)，由該分析結果顯示，本計畫區主要聯外道路現況服務水準皆在 C 級以上之正常水準。

表 4-1 路段服務水準劃分標準表

服務等級	V/C
A	~0.50
B	0.50~0.65
C	0.65~0.75
D	0.75~1.00
E	1.00~1.20
F	1.20~

資料來源：台北市政府交通局，市區道路交通工程管理策略之研究。

表 4-2 計畫區周邊主要道路路段現況尖峰服務水準分析表

道路	路段起點	路段迄點	方向	容量 (PCU/hr)	流量 (PCU/hr)	V/C	服務水準
快速道路	翠華路	華夏路	東向	2,800	1,670	0.60	B
		文川路	西向	2,800	1,731	0.62	B
大中路	翠華路	博愛路	東向	2,200	1,114	0.51	B
			西向	2,200	1,113	0.51	B
翠華路	海功東路	崇德路	南向	3,000	2,142	0.71	C
			北向	3,000	2,174	0.72	C

資料來源：高雄市政府，「變更高雄市都市計畫(凹仔底地區)細部計畫(配合臺鐵新左營車站建設)車站專用區土地使用計畫分區管制案計畫書」。

調查日期：民國 99 年 11 月 14~20 日昏峰時段。

二、目標年道路服務水準分析

本計畫以高雄市都市計畫主要計畫之目標年民國 110 年作為交通影響分析之分析目標年，並以高雄市近十年人口成長率約 0.26% 作為交通成長率，據以推估在本計畫區未有新增量體開發之情境下，目標年本計畫區周邊主要道路路段交通量，同時根據目標年本計畫區開發所衍生之交通量推估(詳附錄二)，予以指派至週邊主要道路後，分析目標年計畫區周邊主要道路於本計畫區開發前後道路流量與服務水準概況(詳表 4-3)，由分析結果顯示，本計畫區開發後對於周邊主要道路所產生之衍生交通量有限，各路段皆仍維持正常之服務水準。

表 4-3 計畫區周邊主要道路路段目標年尖峰服務水準分析表

道路	路段起點	路段迄點	方向	容量 (PCU/hr)	本計畫區未開發			本計畫區開發後		
					流量 (PCU/hr)	V/C	服務水準	流量 (PCU/hr)	V/C	服務水準
快速道路	翠華路	華夏路	東向	2,800	1718	0.61	B	1864	0.67	C
		文川路	西向	2,800	1781	0.64	B	1903	0.68	C
大中路	翠華路	博愛路	東向	2,200	1146	0.52	B	1185	0.54	B
			西向	2,200	1145	0.52	B	1219	0.55	B
翠華路	海功 東路	崇德路	南向	3,000	2204	0.73	C	2216	0.74	C
			北向	3,000	2237	0.75	C	2274	0.76	D

資料來源：本計畫推估。

三、停車需求推估

本計畫區規劃引入包括客運轉運站、商場、宴會廳以及旅館等設施，初步推估應設置小客車停車位 78 席與機車停車位 1,121 席，另一席機車停車位約相當於 0.2 席小客車停車位，合計小客車停車位約 302 席。

四、停車空間留設

本計畫由法規面進行停車空間留設需求探討，依建築技術規則第一類建築物停車空間留設規定檢核，本案基地應留設小客車停車位 329 席，足以滿足本案規劃所衍生之實際停車需求；再依據 93 年高速鐵路左營車站專用區都市設計審議委員會決議，有關停車數量不足部分於左營車站轉運專用區補足，爰本案基地應另提供 389 個小汽車位供高鐵站區使用，總計本案基地應規劃留設停車空間 718 席小客車位。

伍、開發效益分析

一、直接開發效益

就本案推估預計引入機能及量體，預估之開發效益對左營地區發展有所裨益。單就直接之開發效益而言，預計引入投資金額為16億元，推估引入就業人口逾700人，約可創造年產值可達7億元，詳如表4-4所示。

表 4-4 左營轉運專用區預計開發效益分析表

引入機能	引入投資金額(仟元)	推估引入就業人口(註1)	可創造產值 (仟元/年)(註2)
轉運站設施	80,163	16	24,654
附屬事業設施	1,551,274	693	683,367
小計	1,631,437	709	708,022

註1：依各設施預估服務員工數及預估興建樓地板面積計算

註2：年產值係根據95年高雄市工商普查及預計引入就業人口綜合推估

另外本案預計委由民間開發、興建與營運，預計五十年高雄市政府所能獲得之房屋、地價稅收入約可達4.6億元。

二、間接效益

若就其他間接效益而言，本案興建除讓左營地區成為觀光轉運中心，亦可加速使左營成為北高雄發展核心，間接促進當地產業的轉型及升級，對整體發展有莫大助益，另從規劃面、政策面及財務面而言，都有其合理及公益性。

(一)就規劃面而言，增加商業樓地板面積可增加服務設施，提高轉運站服務功能

本案透過轉運專用區及停車空間之規劃，除可改善現況市區公車及中、長程公車皆利用高鐵路側轉乘，空間不足且動線混亂之問題，更可補足法令規定之高鐵站區停車空間，均衡前後站都市環境之發展，另依據高雄市交通局100年11月28日高市交運規字第1000062330號函(附件一)所提出之轉運站空間規劃需求，預估所需之樓地板面積約為1,727.25平方公尺，剩餘容積應提高商業使用，創造更大的整體效益，以臺北市府轉運站為例，除了滿足轉運設施所需的空間外，其餘樓地板面積則規劃商業及服務設施，提供民眾舒適且高品質之停等服務空間，並達成活化未利用之容積及吸引民間投資之效果。

此外，本案透過招商投資興建，除吸引 16.3 億元之民間投資、創造就業人口逾 700 人及年產值達 7 億元外，更無償回饋市府樓板面積 1,727.25 平方公尺之轉運站設施，共創公、私雙贏之局面，並透過地區整體開發規劃，塑造大型的公益性設施，如大型休憩廣場提供開闊草地及活動空間，且與現有高鐵及台鐵站區透過立體串聯擴大轉運服務功能，創造公共利益。

(二)政策面而言，須以自償方式辦理，民間參與要有足夠誘因

本案轉運專用區原為因應高速鐵路計畫，提供鐵路與公路客運長、中、短程轉運使用予以劃設，於 89 年 11 月公告發布實施，本案之辦理原納入高鐵後續工程建設計畫並由政府編列預算興建，經 98 年 12 月 23 日行政院經建會審議「高速鐵路後續工程(第 1 期)建設計畫」相關事宜會議決議，本案之辦理以達到交通轉運功能為前提，研析朝提高自償性方式辦理。

原計畫轉運專用區面積約 0.44 公頃，同時為配合服務大量轉運人潮之需求，於土地使用分區管制規定得提供商業設施等使用項目，總樓地板面積不得超過 3,300 平方公尺。其後考量提升使用效益，於民國 92 年將交通用地(三)與轉運專用區合併，面積提高為 1.33 公頃，惟合併後未針對商業設施面積予以重新檢討。

(三)依據財務面估算，藉由提高商業樓地板面積促成招商誘因

經初步估算，總樓地板面積 3,300 平方公尺之全案內部報酬率僅 2.62%，形成投資效益偏低，導致民間參與投資興辦轉運站之誘因不足，藉由財務敏感度分析，惟提高商業樓地板面積至 18,000 平方公尺時，本案內部報酬率始達到民間投資者約 6%~8% 的要求報酬率，促成引進民間投資之基本招商要件。

第五章 變更理由及內容

壹、變更理由

一、依據行政院經建會審議結論，本案專用區以達到交通轉運功能為前提，研析朝提高投資自償性方式辦理開發。

本案轉運專用區原為因應高速鐵路計畫，提供鐵路與公路客運長、中、短程轉運使用予以劃設，於 89 年 11 月公告發布實施，本案轉運專用區之辦理原納入高鐵後續工程建設計畫由政府編列預算興建，經 98 年 12 月 23 日行政院經建會審議「高速鐵路後續工程（第 1 期）建設計畫」相關事宜會議結論，本案專用區以達到交通轉運功能為前提，研析朝提高自償性方式辦理。

經評估本專用區因需提供交通轉運需求之設施，又受限於轉運專用區土地使用分區管制要點附屬事業設施容許使用之總樓地板面積不得超過 3 千 3 百平方公尺及相關都市設計等規定，將導致本案自償之可行性偏低；且投資效益過低，將造成民間參與投資興辦轉運站之誘因不足。為增加招商誘因，擬透過提高附屬事業樓地板面積，同時配合修訂都市設計基準，俾利達到提高民間投資自償性以增加廠商投資意願。

二、配合高雄市政府重大交通政策，加速轉運專用區之開發，滿足高鐵左營車站三鐵共構轉運需求，發揮城際轉運中心之功能與效益

依據交通部及高雄市政府之統計資料顯示，民國 102 年至 104 年期間，高鐵左營車站、高雄捷運左營站及臺鐵新左營車站之進、出站人次總計由 3100 萬顯著成長至 3300 萬，由此可知本案位於北高雄最重要之交通輻輳點，且具有轉運之特性及需求。

並配合高雄市政府「高雄交通政策白皮書」、「大高雄 30 分鐘生活圈交通運輸中心規劃設計」案及交通局重大交通政策辦理，本案為高雄 6 大轉運中心之一，其定位高鐵左營站轉運專用區為城際轉運中心，作為高鐵、台鐵、捷運、市公車、公路客運與國道客運等運具間旅客轉乘之轉運場站。因此加速轉運專用區之開發，不但可帶動高鐵左營站周邊地區之發展，並且實現高雄

市具城際轉運功能主要轉運中心之規劃與興建，透過轉運專用區及停車空間之規劃，均衡前後站交通動線與都市發展，提供民眾優質、國際化交通轉運乘車空間，創造北高雄都會地區主要交通樞紐及滿足高鐵左營轉運旅次需求的公共政策目的。

三、放寬引入附屬事業設施面積及建築高度規定，以增加土地開發彈性與後續招商誘因，及提高轉運空間服務品質，加速辦理及推動招商作業

(一)增加附屬事業設施面積

由於本案係屬高雄市之地方重大交通建設，為配合高雄都會地區轉運定位及需求，提供優質公共運輸服務，建構完善運轉機制並加速左營高鐵站地區之發展，高鐵局積極評估本案自償性及民間參與之可行性。民國 89 年原計畫轉運專用區面積約 0.44 公頃，同時為配合服務大量轉運人潮之需求，於土地使用分區管制規定得提供商業設施等使用項目，總樓地板面積不得超過 3,300 平方公尺。其後考量提升使用效益，於 92 年「變更高雄市主要計畫（高速鐵路左營車站海光二村地區）住宅區、轉運專用區、交通用地、停車場用地、道路用地、綠地用地為道路用地、轉運專用區、商業區、廣場兼停車場用地案」中，整併轉運專用區 0.44 公頃及交通用地(三)1.14 公頃，變更後轉運專用區面積約為 1.33 公頃，惟合併後附屬事業設施容許使用之樓地板面積仍維持 3,300 平方公尺，未予以重新檢討。然因本案需提供交通轉運需求之設施，且又因受限於轉運專用區原規定之「土地使用分區管制要點附屬事業容許使用之總樓地板面積不得超過 3 千 3 百平方公尺」之規定，財務無法達到自償。

附屬事業設施為投資者回收資金之主要來源，若容許使用之樓地板面積過低將導致不具財務自償性，降低投資廠商意願。從彙整之資料分析，除新板橋轉運站外，依據交九轉運站、市府轉運站之附屬事業樓地板面積介於 74,678~219,004 平方公尺，附屬事業設施樓地板分別佔其總樓地板面積之 89.39% 及 88.68%，故可知轉運專用區附屬事業設施樓地板面積不得超過 3,300 平方公尺確實不具民間投資可行性，遠低於一般民

間投資者預期內部報酬率約 10%~12%之要求報酬率。經市場分析及財務試算後，本案建議將附屬事業設施容許使用之總樓地板面積提高為 18,000 平方公尺，除了滿足轉運設施所需的空間外，其餘樓地板面積則規劃商業及服務設施，以提供民眾更舒適且高品質之停等服務空間，達成活化未利用容積及增加廠商投資誘因，加速轉運專用區之開發。

(二)放寬建築高度及量體配置規定

依國內民間投資之轉運設施案例及本計畫整體發展構想，附屬事業設施應結合轉運設施，以整合動線方式，降低旅客轉運之步行距離，並能有效與台鐵站現行預留之空中聯通廊道串連，將台鐵、高鐵及大眾捷運系統之轉運旅次有效導引進轉運專用區，惟未來提高附屬事業樓地板面積後，原計畫規範本專用區內北側建築基地之建築高度不得超過六層樓及南側建築基地高度不得超過十二樓之規定，將使本案開發構想窒礙難行。考量轉運設施與附屬事業設施使用之整體性與動線串連，以提升高鐵車站連結轉運專用區開放空間利用效率及品質，並且轉運站運作空間大跨度柱距之實際需求，建築量體發展高度將受到結構合理性之限制，爰建議適度調整本轉運專用區之建築高度為不得超過 18 層樓，並取消原建築量體配置位置相關規範，以增加未來建築設計之彈性，惟未來建築設計時仍應考量整體視覺景觀衝擊。

四、藉轉運站及其附屬設施開發效益，帶動左營高鐵車站地區發展。

本案興建除讓左營地區成為觀光轉運中心，亦可加速使左營成為北高雄發展之核心，間接促進當地產業轉型及升級，對整體發展有莫大助益。依本案推估未來轉運站開發後，配合引入之附屬事業設施，就直接之開發效益而言，預計引入投資金額為 16 億元，推估引入就業人口逾 700 人，約可創造年產值達 7 億元外，更無償回饋市府樓板面積 1,727.25 平方公尺之轉運站設施，共創公、私雙贏之局面，透過地區整體開發規劃，塑造大型休憩廣場、開放活動空間等公益性設施，落實停車空間內部化，補足周邊停車需求，並與現有高鐵及台鐵站區透過立體串聯擴大轉運服務功能，創造公共利益。

貳、變更內容

本計畫實質變更內容為修訂高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫轉運專用區之土地使用分區管制要點及都市設計基準。土地使用分區管制要點部分提升附屬事業設施容許使用之總樓地板面積(轉運專用區總容積不變)，以增加投資誘因；都市設計基準部分放寬建築高度及量體，並有效串聯整體轉運動線。本次涉及土地使用分區管制要點及都市設計基準之條文修正部分綜整如下，實質變更內容詳表 5-1(修正後土地使用管制要點及都市設計基準詳附錄三)：

- 一、修訂土地使用分區管制要點有關建蔽率、轉運專用區附屬事業設施容許使用之總樓地板面積不得超過 3 千 3 百平方公尺之規定，增訂退縮空間上方得作空橋、連通使用，以及涉及轉運專用區內 30 米帶狀開放空間留設位置等條文內容調整。
- 二、配合現行法令修正相關適用規定，並呼應建蔽率之提升，調整綠覆率為 75%、新增屋頂綠化規定等補償性友善措施。
- 三、修訂都市設計基準有關轉運專用區建築高度相關規定，以增加未來建築設計彈性。

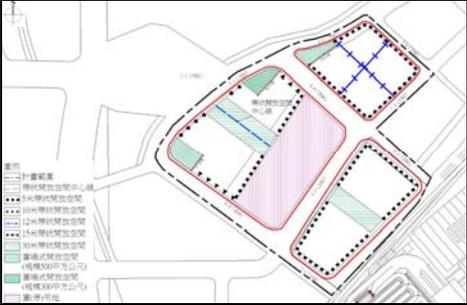
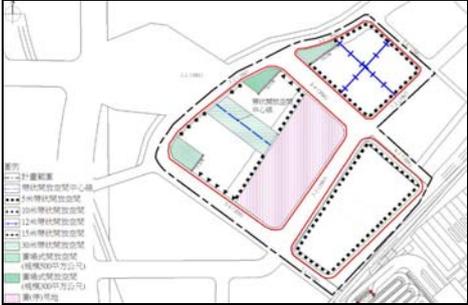
表 5-1 變更內容綜理表

項目		變更內容		變更理由
		現行計畫	變更後計畫	
1	土地使用分區管制要點	<p>第 2 條</p> <p>轉運專用區之建蔽率為 40%、容積率為 240%。</p>	<p>第 2 條</p> <p>轉運專用區之建蔽率為 <u>50%</u>、容積率為 240%。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本轉運專用區現況已退縮約 2,772 平方公尺之面積作為道路通行使用，其範圍約占本基地面積 21%，且都市設計規範需另留設 30 米帶狀開放空間，為保留原道路通行功能及提供開放空間等公益設施，故需配合實際規劃需求提高建蔽率使用。 2. 配合交通局規劃轉運站所需設施空間，並強化轉乘空間之舒適性，未來朝向符合都市發展、建築整體性且具地標特性之轉運使用空間為目標。
2	土地使用分區管制要點	<p>第 2 條</p> <p>轉運專用區之容許使用項目與備註 轉運專用區之使用應依下列規定辦理：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 主要目的係供轉運之長、中程客運及公車站、道路、輕軌、停駐車場等多項運輸系統之相關設施使用。 2. 配合服務大量轉運人潮之需求，得提供商業設施、旅館設施、會議及工商展覽中心、娛樂事業、餐飲業、百貨零售業、金融服務業、一般服務業、通訊服務業、運輸服務業、旅遊服務業、辦公等使用項目，該 	<p>第 2 條</p> <p>轉運專用區之容許使用項目與備註 轉運專用區之使用應依下列規定辦理：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 主要目的係供轉運之長、中程客運及公車站、道路、輕軌、停駐車場等多項運輸系統之相關設施使用。 2. 配合服務大量轉運人潮之需求，得提供商業設施、旅館設施、會議及工商展覽中心、娛樂事業、餐飲業、百貨零售業、金融服務業、一般服務業、通訊服務業、運輸服務業、旅遊服務業、辦公等使用項目，該 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 附屬事業設施為投資者回收資金之主要來源，若容許使用之樓地板面積過低將導致不具財務自償性，降低投資廠商意願。 2. 依據交九轉運站、市府轉運站之附屬事業樓地板面積介於 74,678~219,004 平方公尺，附屬事業設施樓地板分別佔其

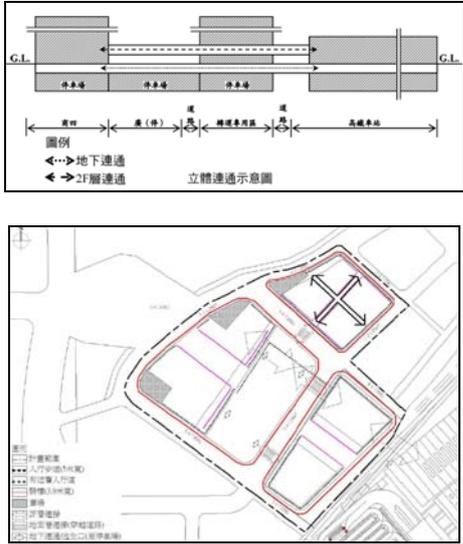
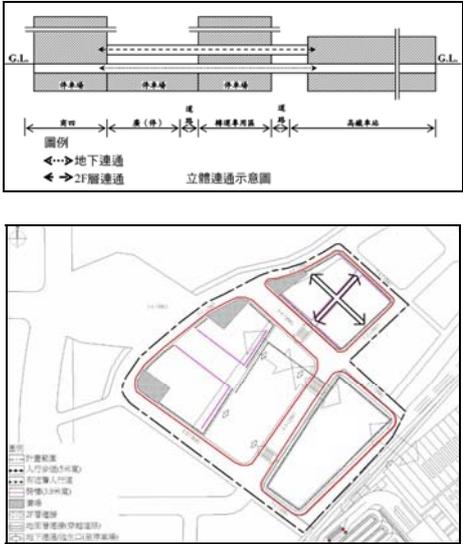
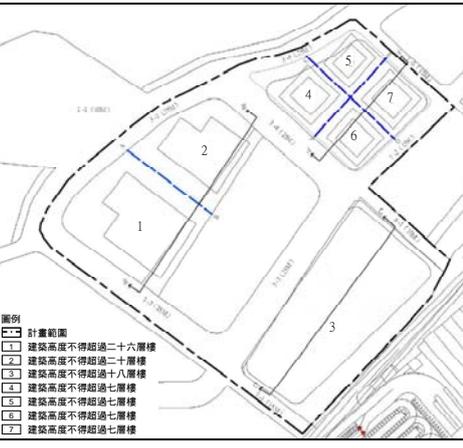
項目	變更內容		變更理由
	現行計畫	變更後計畫	
	<p>使用之總樓地板面積不得超過 3 千 3 百平方公尺。</p> <p>3. 地面至少須集中留設法定空地面積之 30%供人行廣場使用。</p> <p>4. 區內留設法定空地於扣除道路、車道、公車彎、停車出入口引道及大巴士之月台與調度車位外，其綠覆率應達 65%以上，綠覆率依「高雄市綜合設計及高層建築實施綠化規定審查要點」規定計算，並應作整體景觀設計及考慮防災疏散功能。</p>	<p>使用之總樓地板面積不得超過 <u>18,000</u> 平方公尺。</p> <p>3. 地面至少須集中留設法定空地面積之 30%供人行廣場使用。</p>	<p>總樓地板面積之 89.39%及 88.68%，故可知轉運專用區附屬事業設施樓地板面積不得超過 3,300 平方公尺確實不具民間投資可行性。</p> <p>3. 經市場分析及財務試算後，本案建議將附屬事業設施容許使用之總樓地板面積提高為 18,000 平方公尺(轉運專用區總容積不變)，以增加廠商投資誘因，加速轉運專用區之開發。</p> <p>4. 有關綠覆率規定調整至都市設計基準規範，以明確管理範疇。</p>
3	<p>土地 使用 分區 管制 要點</p> <p>第 26 條 為塑造良好都市景觀及舒適之生活環境，本地區申請建築時，應建築退縮並供公共開放空間，其退縮規定、形狀、位置及規模說明如下(詳如附圖七所示)。</p> <p>1. 第 4 種商業區及轉運專用區之基地應以最小基地開發規模線為中心，由其兩側各退縮 15 米寬之帶狀空間，留設一 30 米帶狀開放空間，塑造中心軸線意象連至高鐵車站。</p> <p>2. 第 4 種商業區鄰建築基地 3-1 計畫道路(半屏山後巷，25 米)側，應自道路境界線退縮 15 米以上建築。</p>	<p>第 26 條 為塑造良好都市景觀及舒適之生活環境，本地區申請建築時，應建築退縮並供公共開放空間，其退縮規定、形狀、位置及規模說明如下(詳如附圖七所示)。</p> <p><u>1. 第 4 種商業區之基地應以最小基地開發規模線為中心，由其兩側各退縮 15 米寬之帶狀空間，留設一 30 米帶狀開放空間。</u></p> <p>2. 第 4 種商業區鄰建築基地 3-1 計畫道路(半屏山後巷，25 米)側，應自道路境界線退縮 15 米以上建築。</p>	<p>1. 有關轉運專用區 30 米帶狀開放空間留設位置部分，調整至都市設計基準規範，並為保留開發彈性，留設位置修正以集中留設為原則，刪除原指定留設區位。</p> <p>2. 增訂退縮空間上方得作為空橋、連通使用，不受退縮規定之限制。</p> <p>3. 配合條文內容變更，調整附圖七示意</p>

項目	變更內容		變更理由
	現行計畫	變更後計畫	
	<p>3. 第 2 種商業區街廓內，應以最小基地開發規模線為中心，由其兩側各退縮 6 公尺寬之二條帶狀開放空間，形成十字形系統之 12 米帶狀開放空間。</p> <p>4. 第 4 種商業區鄰 3-2（菜公路）及 3-4 兩計畫道路（約 25 米）側，應自基地境界線退縮 10 米以上建築，留設一 10 米帶狀開放空間。</p> <p>5. 第 4 種商業區鄰廣停 2 用地側、第 2 種商業區及轉運專用區鄰接計畫道路側，均應自基地境界線退縮 5 米以上建築。</p>  <p>附圖七 現行轉運專用區、第 2 種商業區、第 4 種商業區、廣場兼停車場用地退縮規定示意圖</p>	<p>3. 第 2 種商業區街廓內，應以最小基地開發規模線為中心，由其兩側各退縮 6 公尺寬之二條帶狀開放空間，形成十字形系統之 12 米帶狀開放空間。</p> <p>4. 第 4 種商業區鄰 3-2（菜公路）及 3-4 兩計畫道路（約 25 米）側，應自基地境界線退縮 10 米以上建築，留設一 10 米帶狀開放空間。</p> <p>5. 第 4 種商業區鄰廣停 2 用地側、第 2 種商業區及轉運專用區鄰接計畫道路側，均應自基地境界線退縮 5 米以上建築。</p> <p>6. 退縮空間上方得作為空橋、連通使用，不受退縮規定之限制。</p>  <p>附圖七 現行轉運專用區、第 2 種商業區、第 4 種商業區、廣場兼停車場用地退縮規定示意圖</p>	<p>圖。</p> <p>4. 條次調整。</p>
4	<p>都市設計基準</p> <p>三、最小建築基地</p> <p>(一)本地區內各分區最小基地開發規模應依下列原則辦理。</p> <p>3. 轉運專用區</p> <p>本區開發規模原則分為二小區塊，以各區基地開發規模界線乃以本區鄰接車站專用區之分區線，以及本區鄰接 7-1 計畫道路（菜公一路，15 米）之分區線交叉樁位點為基</p>	<p>三、最小建築基地</p> <p>(一)本地區內各分區最小基地開發規模應依下列原則辦理。</p> <p>3. 轉運專用區</p> <p><u>本區應以一宗基地整體開發建築。</u></p>	<p>1. 配合轉運專用區 30 米帶狀開放空間留設區位之調整，刪除其最小建築基地相關規定，以適度保留未來建築設計之彈性。</p> <p>2. 配合條文內容變更，調整附圖九示意圖。</p>

項目	變更內容		變更理由
	現行計畫	變更後計畫	
	<p>點。再以此點由垂直本區鄰接 7-1 計畫道路 (15 米) 之分區線作延伸線, 取本線段長度 85 米處端點, 水平於本區鄰接 3-3 計畫道路 (菜公一路, 25 米) 之分區線之延伸線, 所交分區線分別為 G、H 兩點。此 GH 線段即為轉運專用區基地開發規模界線(詳如附圖九所示)。</p>  <p>附圖九 最小建築基地規模示意圖</p>	 <p>附圖九 最小建築基地規模示意圖</p>	
5	<p>都市設計基準</p> <p>四、退縮地與開放空間系統設計規定 (一)為塑造良好都市景觀及舒適之生活環境, 本地區申請建築時, 應建築退縮不得設置圍牆及側牆並供公共開放空間, 其退縮規定、形狀、位置及規模如附圖十, 並一律以透水鋪面, 以配合綠建築考量。</p> <p>1. 30 米帶狀開放空間 第 4 種商業區及轉運專用區基地之 30 米帶狀開放空間應以最小基地開發規模線為中心, 塑造中心軸線意象連至高鐵車站, 相關植栽、街道家具及鋪面之設計, 與該軸線呈現平行方向之佈設, 得供人行及車行使用。</p>	<p>四、退縮地與開放空間系統設計規定 (一)為塑造良好都市景觀及舒適之生活環境, 本地區申請建築時, 應建築退縮不得設置圍牆及側牆並供公共開放空間, 其退縮規定、形狀、位置及規模如附圖十, 並一律以透水鋪面, 以配合綠建築考量。</p> <p>1. 30 米帶狀開放空間 (1)第 4 種商業區基地之 30 米帶狀開放空間應以最小基地開發規模線為中心, 相關植栽、街道家具及鋪面之設計, 與該軸線呈現平行方向之佈設, 得供人行及車行使用。 (2)轉運專用區應集中留設 30 米帶狀開放空間, 相關植栽、街</p>	<p>1. 為保留開發彈性, 轉運專用區之 30 米帶狀開放空間修正以集中留設為原則, 刪除原指定留設區位。</p> <p>2. 配合條文內容變更, 調整附圖十示意圖。</p> <p>3. 「高雄市綜合設計及高層建築實施綠化規定審查要點」業已廢止施行, 故配合修正適用規定。</p> <p>4. 提升綠覆率為 75%, 並增加屋頂綠化規定等補償性友善措施, 以降低環境衝</p>

項目	變更內容		變更理由
	現行計畫	變更後計畫	
	<p>5.5 米帶狀開放空間</p> <p>第 4 種商業區鄰廣（停）側、第 2 種商業區及轉運專用區鄰接計畫道路側，應留設之 5 米帶狀開放空間主要作 5 米寬人行步道使用，並沿開放空間植種單排喬木。</p>  <p>附圖十 指定留設之公共開放空間系統示意圖</p> <p>(三)開放空間系統設計原則</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 建築基地所留設之法定空地應作整體景觀設計，其綠覆率應達 65%以上，綠覆率依「高雄市綜合設計及高層建築綠化規定審查要點」規定計算，並應考慮防災與緊急救護通行之需求。法定空地與帶狀式開放空間及人行道之間應直接連接，若無法接壤則應設置通路連通供行人使用，且基地平面應以與相鄰道路之人行道高程齊平。 2. 建築基地個別開發時，其沿街規定退縮供人行使用之帶狀式 	<p><u>道家具及鋪面之設計，與該軸線呈現平行方向之佈設，得供人行及車行使用。</u></p> <p>5.5 米帶狀開放空間</p> <p>第 4 種商業區鄰廣（停）側、第 2 種商業區及轉運專用區鄰接計畫道路側，應留設之 5 米帶狀開放空間主要作 5 米寬人行步道使用，並沿開放空間植種單排喬木。</p>  <p>附圖十 指定留設之公共開放空間系統示意圖</p> <p>(三)開放空間系統設計原則</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 建築基地所留設之法定空地應作整體景觀設計，其<u>基地</u>綠覆率應達 <u>75%</u>以上，<u>其中轉運專用區之法定空地得扣除道路、車道、公車彎、停車出入口引道及大巴士之月台與調度車位後計算</u>，綠覆率依「<u>高雄市都市設計審議原則</u>」規定計算，並應考慮防災與緊急救護通行之需求。法定空地與帶狀式開放空間及人行道之間應直接連接，若無法接壤則應設置通路連通供行人使用，且基地平面應以與相鄰道路之人行道高程齊平。 2. 建築基地個別開發時，其沿街規定退縮供人行使用之帶狀式 	<p>擊，提升開放空間之使用品質。其相關設置依「高雄市都市設計審議原則」及「高雄市綠建築自治條例」規定辦理。</p>

項目	變更內容		變更理由
	現行計畫	變更後計畫	
	<p>開放空間及所留設之騎樓之鋪面，應配合所臨接道路之人行道設計之鋪面形式、材質及紋理，以創造整體鋪面之延續性。</p> <p>3. 公共開放空間之地盤面設置排水、防水等設施，其供人行徒步鋪面應作防滑處理。</p> <p>4. 公共開放空間之植被、植栽穴與土壤裸露處，應作防止土壤沖刷流失之處理。</p>	<p>開放空間及所留設之騎樓之鋪面，應配合所臨接道路之人行道設計之鋪面形式、材質及紋理，以創造整體鋪面之延續性。</p> <p>3. 公共開放空間之地盤面設置排水、防水等設施，其供人行徒步鋪面應作防滑處理。</p> <p>4. 公共開放空間之植被、植栽穴與土壤裸露處，應作防止土壤沖刷流失之處理。</p> <p>5. 轉運專用區應設置屋頂綠化設施，相關設置依「<u>高雄市綠建築自治條例</u>」規定辦理。</p>	
6	<p>都市設計基準</p> <p>五、人行系統及立體連通</p> <p>(一)為構成本區完整、通暢之人行空間，於各街廓內指定留設各項人行空間及立體連通設施，其位置及形式參考附圖 11。</p> <p>(二)本地區應加強各地區間人行動線之整體連繫配合，各地區內建築物間人行動線之連接得設置供公眾使用之立體人工地盤、架空走道或人行地下道，但不得破壞整體景觀。其有關安全、結構、淨高度等事項，應依有關規定辦理。</p> <p>1. 供公眾使用之立體人工地盤、架空走道及人行地下道穿越計畫道路者，需經主管機關同意及本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議後，其構造物得穿越計畫道路者並不計入建蔽率及容積率。</p> <p>2. 為都市交通、都市安全及都市景觀之需要，地面層、地下層及地上高架人行空間系統銜接</p>	<p>五、人行系統及立體連通</p> <p>(一)為構成本區完整、通暢之人行空間，於各街廓內指定留設各項人行空間及立體連通設施，其位置及形式參考附圖 11。</p> <p>(二)本地區應加強各地區間人行動線之整體連繫配合，各地區內建築物間人行動線之連接得設置供公眾使用之立體人工地盤、架空走道或人行地下道，但不得破壞整體景觀。其有關安全、結構、淨高度等事項，應依有關規定辦理。</p> <p>1. 供公眾使用之立體人工地盤、架空走道及人行地下道穿越計畫道路者，需經主管機關同意及本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議後，其構造物得穿越計畫道路者並不計入建蔽率及容積率。</p> <p>2. 為都市交通、都市安全及都市景觀之需要，地面層、地下層及地上高架人行空間系統銜接</p>	<p>配合轉運專用區 30 米帶狀開放空間留設區位之調整，調整附圖十一示意圖。</p>

項目	變更內容		變更理由
	現行計畫	變更後計畫	
	<p>處，建築物應預留設供連通使用之空間。</p>  <p>附圖十一 人行系統與立體連通示意圖</p>	<p>處，建築物應預留設供連通使用之空間。</p>  <p>附圖十一 人行系統與立體連通示意圖</p>	
7	<p>都市設計基準</p> <p>六、建築高度、量體及造型</p> <p>為創造本地區獨特的都市景觀與風貌，有關各街廓建築高度及量體規定參考附圖十二「建築物高度與量體配置構想原則」。</p>  <p>附圖十二 建築物高度與量體配置構想原則示意圖</p> <p>(一)以半屏山為背景，建築高度以西側往東側逐漸降低，並與地區山勢相呼應。</p> <p>(二)第4種商業區及轉運專用區，以中心帶狀空間為界，兩側建</p>	<p>六、建築高度、量體及造型</p> <p>為創造本地區獨特的都市景觀與風貌，有關各街廓建築高度及量體規定參考附圖十二「建築物高度與量體配置構想原則」。</p>  <p>附圖十二 建築物高度與量體配置構想原則示意圖</p> <p>(一)以半屏山為背景，建築高度以西側往東側逐漸降低，並與地區山勢相呼應。</p> <p><u>(二)第4種商業區以中心帶狀空間為界，兩側建築三層樓以下之</u></p>	<p>1. 未來提高附屬事業樓地板面積後，原計畫規範本專用區內北側建築基地之建築高度不得超過六層樓及南側建築基地高度不得超過十二樓之規定，將使本案開發構想窒礙難行。</p> <p>2. 為增加未來建築設計之彈性，提升整體空間利用效率與品質，調整本轉運專用區建築高度不得超過18層樓，並取消建築量體配置位置相關規範，修正附圖十二建築物高度與量體配置構想原則示意圖，並刪除轉運</p>

項目	變更內容		變更理由
	現行計畫	變更後計畫	
	<p>築三層樓以下之牆面透視面積比例須達 70%以上，並構築成光廊之形式。</p> <p>第 4 種商業區 B-B' 剖視圖</p> <p>轉運專用區 C-C' 剖視圖</p> <p>(三)第 2 種商業區建築造型除依法留設之避難屋頂平台外，應依各幢建築物頂層之樓地板面積 20%以上設置斜屋頂。</p> <p>(四)本地區建築外牆之顏色，應與地區山景及鄰近建築物協調配合，以中、高明度及中、低彩度之色彩為原則。</p> <p>第 2 種商業區 A-A' 剖視圖</p>	<p><u>牆面透視面積比例須達 70%以上，並構築成光廊之形式。</u></p> <p><u>(三)轉運專用區建築三層樓以下之牆面透視面積比例須達 70%以上，並構築成光廊之形式。</u></p> <p>第 4 種商業區 B-B' 剖視圖</p> <p>第 2 種商業區 A-A' 剖視圖</p> <p>(四)第 2 種商業區建築造型除依法留設之避難屋頂平台外，應依各幢建築物頂層之樓地板面積 20%以上設置斜屋頂。</p> <p>(五)本地區建築外牆之顏色，應與地區山景及鄰近建築物協調配合，以中、高明度及中、低彩度之色彩為原則。</p>	<p>專用區 C-C' 剖視圖。</p> <p>3. 條次調整。</p>

註：本表未載明變更部分，應依「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」計畫書規定辦理。

第六章 事業及財務計畫

壹、開發方式、主體、期程及範圍

一、開發方式

本計畫開發方式擬以促進民間參與公共建設法(以下簡稱促參法)辦理，其精神在於興建公共建設中引入民間資金、活力、技術及效率；促參法提供籌資之協助與優惠，使民間投資者得免受暨有相關法規限制，可提高民間參與誘因及意願。依促參法辦理公共工程，主辦機關可以委外方式提供公共建設而免受財政負擔之限制。

本計畫符合促參法第 3 條第 1 項第 1 款及促參法施行細則第 2 條所稱之「交通建設」。依促參法引進民間參與公共建設機制之精神，賦予投資者回收資金之營收來源，即提高本案附屬設施之營業收入，進而提升計畫自償能力，將可有效引進民間資金參與開發。

二、開發主體

轉運專用區主辦單位為交通部高鐵局，土地依法以有償撥用方式取得，未來俟民間投資進行轉運專用區開發。

三、開發期程

本案擬依「促進民間參與公共建設法」，採民間參與投資興建之 BOT 方式辦理開發，預計於本變更都市計畫發布實施後 1.5 年內完成公告招商作業。

本案如未於都市計畫發布實施後 2 年內完成招商簽約，則依程序恢復原細部計畫，並再予以檢討。

四、開發範圍

本案開發範圍為凹子底地區細部計畫範圍內之轉運專用區，鄰高鐵左營站，面積約 1.33 公頃。

貳、事業及財務計畫

一、總開發成本

預估客運轉運站之興建成本約為每坪 10 萬元；商場/宴會廳約每坪 10 萬元；旅館則以每坪 13.5 萬預估，換算每房造價約 337.5 萬元；停車空間則以每坪 8 萬元預估；預估本計畫總營建成本約為 16.31 億元。

二、財務評估結果

以評估年期 50 年預估(含開發期 3 年、營運期 47 年)，在未向民間業者收取相關保證金及權利金的前提下，全案內部報酬率為 10.04%，回收年期為第 17 年，淨現值約為 600 萬元，淨現值大於零，其內部報酬率尚符合民間業者約 10%~12% 的要求報酬率，顯示本投資計畫仍具有吸引民間業者參與興建營運之投資誘因。

第七章 變更回饋計畫

壹、回饋原則

本案土地管理機關為交通部高速鐵路工程局，將依促進民間參與公共建設法引進民間資金投資招商開發。考量變更屬性及區位，爰參考台灣鐵路管理局分別於 101 年 8 月 27 日公告實施「變更高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫(配合臺鐵新左營車站建設)車站專用區土地使用計畫分區管制案」及 96 年 8 月 1 日公告實施「變更高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫(配合高速鐵路左營車站建設)車站專用區土地使用分區管制案」兩變更案之案例，以變更增加樓地板面積之 11.75%，作為回饋比例。

一、回饋內容

本變更參考前述台灣鐵路管理局案例，以回饋增加附屬事業設施樓地板面積之 11.75% 為原則，並經交通部高鐵路和高雄市交通局協商結果(附件四)，變更後所有權無償回饋予高雄市政府之樓地板以轉運設施為優先，其無償回饋予本府之管理機關為高雄市政府交通局。

本案除上述應回饋之樓地板面積外，其他與轉運有關之必要空間亦應一併納入無償提供使用。

二、變更回饋樓地板面積估算

本變更案擬增加之附屬事業設施樓地板面積為 14,700 m²，依變更負擔比例 11.75% 計算，本案變更無償負擔回饋予本府之樓地板面積以不得低於 1,727.25 m² 為原則(14,700 m² × 11.75% = 1,727.25 m²)。

附錄一

附屬事業市場分析

附錄一 附屬事業市場分析

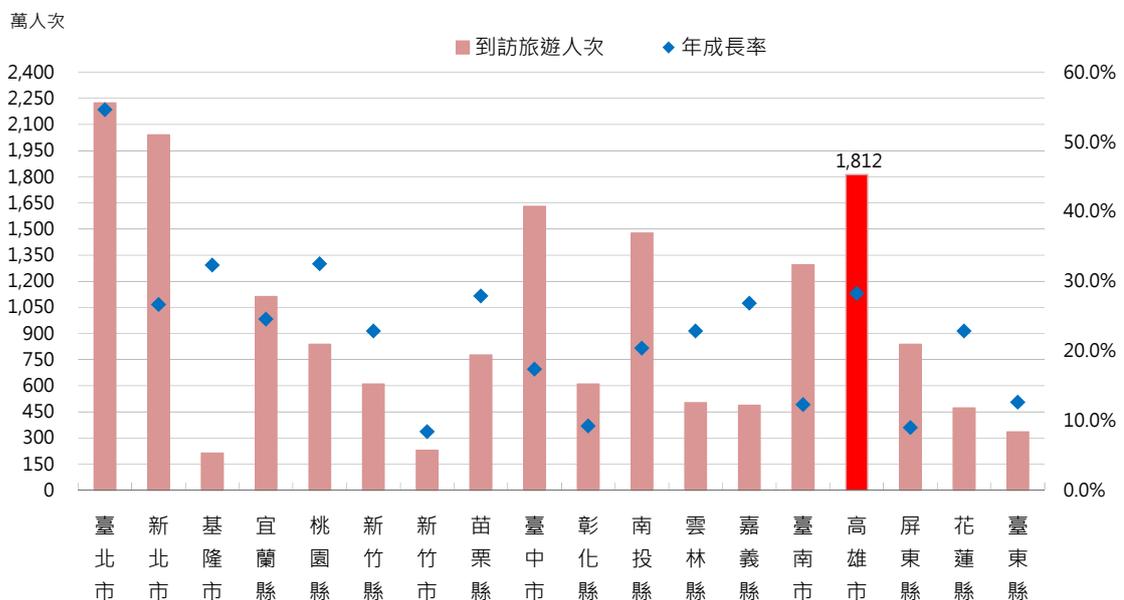
壹、旅館市場分析

一、觀光旅館市場現況分析

(一)高雄觀光收入及旅遊人次均大幅成長

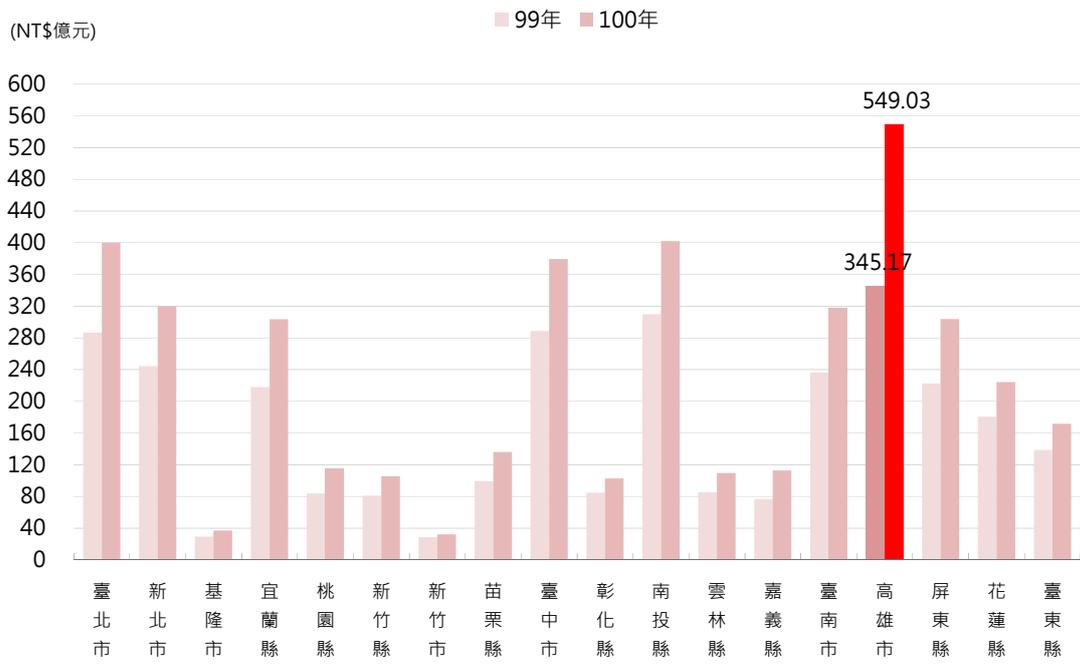
近年高雄市政府大力推動觀光，自民 98 年成功辦理世界運動會後，接續將高雄巨蛋採 BOT 方式經營，完工後成功舉行多次萬人演唱會，同時相關觀光建設亦同步進行，如駁二特區、高雄港周邊之改造及高雄義大世界之開幕等，影響所及，高雄市人數及觀光收入均大幅成長。

觀光人次為 1,812 萬人次，僅次於臺北市，成長率在各縣市中表現良好，如下圖 1 所示。而高雄市之消費收入由民 99 年的 345 億元，提高至 100 年的 549 億元，不但是全國最高，同時成長近 60%，如下圖 2 所示。顯現高雄推動觀光旅遊已有成效。



資料來源：國人旅遊狀況調查，本案綜合整理

圖 1 民國 100 年到訪各縣市旅遊人次比較圖

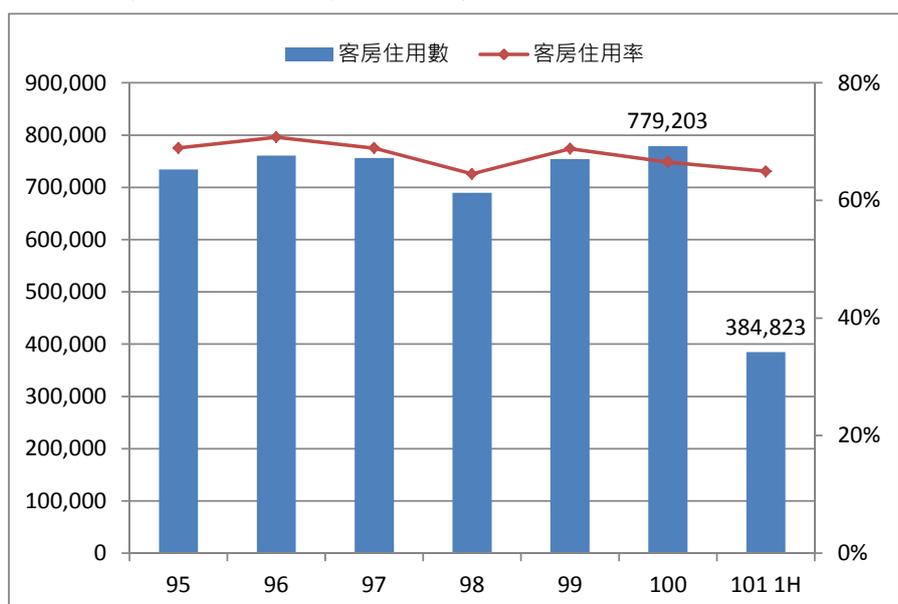


資料來源：國人旅遊狀況調查，本案綜合整理

圖 2 民國 99、100 年各縣市觀光收入比較圖

(二) 高雄市近年觀光旅館住用需求穩定

依據交通部台灣區觀光旅館營運統計資料，近年高雄市客房住用需求穩定，約為 75 萬間，僅 98 年因金融風暴影響，全年住房數下滑至 69 萬間，導致整體客房住房率下降至 64.5%；而 99 年起已回升，101 年上半年統計已近 40 萬間，全年可望至 80 萬間的水準。



註：101 年資料為上半年之資料

資料來源：交通部台灣區觀光旅館營運統計月報

圖 3 高雄市近年觀光旅館整體住房趨勢圖

(三)高雄市觀光旅館房價低於全國平均水準

高雄市觀光旅館房價為 2 千元/房~12 萬/房，該價格含頂級豪華套房。若扣除該類型房型，平均房價約落在 1,727 元/房~2,818 元/房，詳表 1。

另參考交通部觀光局統計之平均房價¹，高雄市 95 年平均房價為 2,174 元/房，而 101 年上半年之平均實收房價則約 2,478 元/房，成長約 14%，然而，民國 101 年上半年全國觀光旅館之平均實收房價約 3,416 元/房，相較之下，高雄市房價仍低於全國平均值逾 30%；高雄市現已成國人觀光旅遊熱門景點，雖整體住用率下降，預期房價仍有成長之空間。

表 1 高雄市觀光旅館一覽表

名稱	房間數 (房)	民國 101 年		住房成長率
		總客房住用數 (1~6 月)	平均房價 (元/間)	101 年上半年與 95 年之比較(%)
華王大飯店	297	31,674	1,763	-25.71
華園大飯店	269	27,750	2,205	2.60
高雄國賓大飯店	453	60,800	2,189	8.09
漢來大飯店	540	70,192	3,202	0.32
高雄福華大飯店	283	35,924	2,156	-14.37
高雄金典酒店	585	67,056	2,818	-0.02
寒軒國際大飯店	380	46,330	2,066	-16.33
麗尊大酒店	198	26,302	2,431	45.92
高雄福容大飯店	200	18,795	2,811	47.75*
高雄圓山大飯店	107	13,137	1,727	38.15
義大皇冠假日飯店	656	66,587	3,644	-11.52*
合計	3,312	397,960	2,478	-5.74
全國	-	3,177,707	3,416	-0.58

註：福容大飯店 98 年起營運、義大皇冠假日飯店自 100 年起營運；取開幕年與目標年之比較資料來源：民國 100 年台灣地區國際觀光旅館營運分析統計，交通部觀光局；本案整理。

(四)高雄市觀光旅館主要分布於高雄車站以南

由下圖 4 可知，高雄市觀光旅館主要分布在高雄車站，即高雄市中心區附近。而民國 100 年新營運之義大皇冠假日酒店，位於大樹區，主要配合義大世界營運而設。

¹ 台灣區觀光旅館營運統計月報，交通部觀光局



資料來源：本案整理。

圖 4 高雄市觀光旅館分布圖

二、一般旅館市場現況分析

(一) 高雄市近年一般旅館新增供給量高

自開放陸客來台觀光旅遊之政策後，陸客來台觀光旅次大增，且國人自助旅遊已成風氣。高雄市於近 3 年則出現大量之旅館供給，除 98 年開始營業的福容大飯店、皇冠假日飯店屬觀光旅館之外，自 98 年起高雄市一般旅館總計新增 1,491 間之客房數，除蓮潭會館位於左營區、天悅飯店位於郊區，其餘旅館皆開設於市中心，多鎖定本國旅客及陸客住宿需求，並以平價旅館為經營定位，區位選擇上也多鄰近六合夜市。

就左營站周邊，僅以 97 年經 ROT 方式整建營運之高雄蓮潭會館最近，距離約 2 公里左右，車程約 5 分鐘。而高雄市政府另於 100 年 7 月政策公告距左營站約 500 公尺之市場

用地及停車場用地將採 BOT 方式興建多功能大樓，其中含 4 至 10 樓作為「商務旅館」，11 樓及 12 樓作為「長住型旅館」使用。顯現旅館有往北移動趨勢，且左營已具旅館開發機會。

表 2 近年高雄市新增之旅館一覽表

飯店名稱	房間數	開幕時間	地點	說明
玫瑰森林旅館	31	98 年	苓雅區青年二路 95 號	舊賓館改建
康橋商旅 中正館	200	98 年	同愛街 (近六合夜市)	
宮賞藝術會館	58	99 年	新興區林森一路 237 號 (近六合夜市)	
鳥巢商旅	77	99 年	七賢二路 (近六合夜市)	舊大樓拉皮改建
福泰桔子	125	99 年	六合一路 (近六合夜市)	三華飯店改建
天悅飯店	350	99 年	高雄義大世界	
假日皇冠飯店	650	99 年	高雄義大世界	
合計	1,491	-	-	
左營蓮潭會館	211	97 年*	左營區崇德路 801 號	公教人力中心 改建
左營自提 BOT 案	-	-	左營區重和路及華夏路	預計 101 年底 興建

資料來源：本案整理。

(二) 高雄市平價旅館供給大於需求

依交通部觀光局民國 99 年一般旅館營運情形之統計資料，一般旅館供給量最大之地區為台北市，因其居住需求高，故整體客房住用率有達到 6 成的水準，平均房價也有約 2,484 元/房，然而高雄市全年供給房間數僅次於臺北市，高於其他縣市，惟其住用需求相對於臺北市低，因此客房住用率僅有 47.75% 的表現，而平均房價為 1,517 元/房，為五個直轄市中最低，同時也低於全國平均水準 1,945 元/房。

表 3 民國 101 年上半年各地區一般旅館營運概況表

縣市	總出租客房數	客房住用數	客房住用率	平均房價
新北市	1,666,465	794,038	47.65%	1,917
臺北市	2,729,747	1,770,393	64.86%	2,484
臺中市	2,179,201	1,036,505	47.56%	1,958
臺南市	1,305,507	510,027	39.07%	1,802
高雄市	2,685,820	1,282,550	47.75%	1,517
全國合計	19,505,380	9,247,956	47.41%	1,945

資料來源：民國 99 年台灣地區一般旅館營運統計，交通部觀光局。

三、整體市場發展趨勢與潛力

(一)平價旅館供給量高，未有明顯之需求提升前，不宜新增供給

因陸客來台觀光議題發燒，使得高雄市近年平價旅館之供給量大幅增加，目前整體一般旅館營運績效出現量高價低的現象，因此在整體住房需求提升之前，不宜再新增平價旅館之供給，避免市場加劇競爭。

(二)具品牌知名度的觀光旅館，市場接受度較高且整體營運績效較佳

從目前高雄市旅館營運績效來看，平均住房率約在 60% 以上的旅館幾乎為具品牌知名度的旅館業者，包括國賓大飯店、福華飯店、寒軒大飯店、金典飯店及漢來大飯店等，其因品牌形象佳加上專業經營，整體市場接受度較高且營運績效表現亦較其他地區性旅館更佳。

(三)觀光旅館集中南高雄，左營區具發展觀光旅館之潛力

近年隨著地方觀光政策推廣，左營區及周邊觀光條件提升，除市中心區及濱海區域外，蓮池潭、壽山及半屏山等已成為高雄主要觀光景點之一，吸引許多本國觀光旅客前往。

另外，根據高雄現有產業聚落及環境優勢，高雄市北區以工業及科技資源較具發展優勢，而高雄市政府也提出「創新科技走廊」之空間發展策略，在此空間發展架構下，高鐵左營站已成為南北商務連繫的重要門戶，後續發展樂觀。

貳、辦公室市場分析

一、辦公室市場現況分析

依高雄市政府統計資料，高雄市商業登記家數近 10 年來共增加 3,647 家，除 92 年因受到 SARS 影響出現歇業大於新設登記的現象外，整體來看，呈微幅成長之趨勢，平均年成長率 4.07%，主要是因為 100 年縣市合併後，高雄縣市商業登記合併數成長所致。整體而言，高雄市近年商業登記家數量穩定，顯示高雄市近年來辦公室之需求無大幅成長之跡象。

表 4 高雄市商業登記家數統計一覽表

民國	現有家數(家)	淨成長家數(家)	成長率(%)
90 年底	71,613	2,327	3.36
91 年底	73,302	1,689	2.36
92 年底	69,680	-3,622	-4.94
93 年底	71,331	1,651	2.37
94 年底	73,106	1,775	2.49
95 年底	74,156	1,050	1.44
96 年底	74,141	-15	-0.02
97 年底	74,210	69	0.09
98 年底	74,471	261	0.35
99 年底	75,260	789	1.06
100 年底*	106,738	31,478	41.83
平均			4.07

註：100 年之資料為縣市合併後之資料

資料來源：高雄市政府市政統計資料庫，民國 101 年

就高雄市辦公室市場進行綜合調查與分析，說明如下：

(一)辦公室空間分布

傳統主要分布商圈係以九如博愛商圈、中正商圈及三多四維商圈為主，三多四維商圈鄰近經貿園區，加以周邊商業發展成熟，為目前高雄市辦公室市場成熟區，詳圖 4-9。高鐵左營站通車後，北高雄便捷的交通條件已吸引建商推案，屬發展潛力區。

(二)租金行情

整體來看，高雄市辦公室租金行情，平均每月約 400~500 元/坪占最大多數，而其中租金水準較高者包括長谷世貿聯合國、國泰中央廣場、寶成企業大樓、市政總裁大樓，其平均每月租金約 500~750 元/坪，高於其他辦公大樓 20%~40%，其中市政總裁大樓為近年新建之辦公大樓，位於鼓山區近左營區，雖非位於核心辦公區域，然因整體規劃完善，且內部公設充足，目前每月租金約為 600~700 元/坪。

(三)空置率

整體來看，高雄市主要辦公商區之平均空置率仍高，預估空置率約在 20%~30% 左右，現況高雄市辦公租賃市場之供給仍高過於需求。

表 5 高雄市主要辦公商圈代表性辦公大樓租金行情一覽表

商圈範圍	大樓名稱	地區路段	層樓	平均租金 (元/坪/月)
九如、 博愛商圈	王象世貿大樓	高雄市博愛一路 366 號	24	400~500
	長谷世貿聯合國	高雄市民族一路 8 號	50	550~650
	國泰高雄商業大樓	高雄市九如二路 502 號	29	550~650
中正商圈	世華金融大樓	高雄市中正三路 55 號	29	450~550
三多、 四維商圈	國泰中央廣場	高雄市中山二路	30	550~700
	遠東曼哈頓財經總部	高雄市三多四路 110 號	25	400~500
	國泰四維大樓	高雄市四維四路 7 號	20	400~500
	寶成企業大樓	高雄市民權一路 6、8 號	37	500~600
	台灣領袖	高雄市海邊路 31 號	28	400~450
	宏總亞太財經大樓	高雄市新光路 38 號	42	450~550
	東帝士 85 國際廣場	高雄市成功路/新光路	25	400~450
鼓山區	市政總裁大樓	高雄市鼓山區明誠三路	19	600~700
	市政企業總部大樓	高雄市鼓山區明誠四路	14	500~550

備註：上表所列之平均租金為各該辦公大樓實際平均成交行情。

資料來源：本案整理。

二、整體市場發展趨勢與潛力

(一)高鐵車站周邊交通條件完善且產業活動密集，辦公產品具需求

三多商圈、九如博愛商圈等為目前高雄市主要的辦公及百貨商圈，周邊商業活動發展成熟，為高雄市辦公主要商圈，惟隨高鐵及捷運通車營運後，左營區之交通可及性大幅提升，且高雄市北區產業活動密集，潛在辦公需求有提升的潛力。

(二)辦公供給集中於市中心，且近年辦公產品供給稀少

於民國 98 年前之 10 多年間，高雄市辦公室無推出新建案，主要係因為供給量過多且集中於市中心區域，然近年高雄市發展呈多核心之趨勢，各區域之發展條件逐漸成熟，辦公需求提升，惟因整體供給過剩，使得區域間之辦公室供給分配不均。

北高雄因區域條件提升，近年有建設公司鎖定企業辦公需求，於 98 年推出辦公大樓新建案(市政企業總部)，因銷售狀況良好，同一建設公司後續也另推出新案(市政總裁大樓)，其租金行情約為 600~700 元/坪/月，屬高雄市租金較高的辦公大樓，但其實際之出租狀況並不理想，也反應了辦公需求並未明顯提升的市場現況。

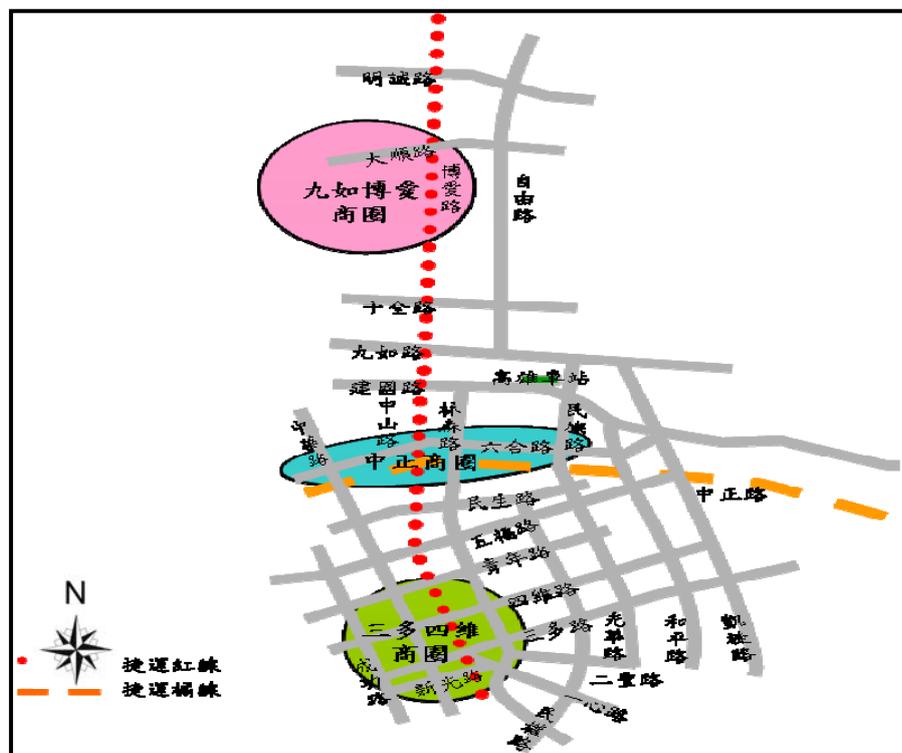


圖 5 高雄市辦公商圈分佈圖

參、零售商場市場分析

一、零售商場市場現況分析

(一)百貨公司及購物中心

1.營業規模

過去高雄市之百貨公司及購物中心營業面積在 8,000~13,000 坪左右；其後開幕的百貨購物中心之營業面積，除了重新開幕的大立 Talee's 及大立精品外，皆在 2 萬坪~3 萬坪之間，其中統一夢時代之營業面積達 7.8 萬坪。顯示高雄市百貨公司朝向大規模化發展。

2.定位

係以全客層的綜合型百貨公司或購物中心為主，結合兒童遊戲場、書店等休閒娛樂設施，另外，尚有百貨公司引入影城進駐，如大遠百引入華納威秀、統一夢時代將引入喜滿客。策略採增加休閒娛樂設施規模並引入多樣化的設施型態，以提升經營業績。

3.營業績效

從相關報導所調查高雄市營業績效可知，估計民國 99 年高雄市年整體百貨營業額已突破 450 億元，但近年大型百貨及購物中心陸續開幕下，平均年坪效已下降至約 18.6 萬元，其中以漢神百貨平均年坪效約 67.6 萬元表現最佳，漢神巨蛋的平均年坪效 31.8 萬元居次。

表 6 高雄市主要百貨公司營業狀況一覽表

名稱	開幕時間	營業面積 (坪)	99 年營業額 (億元)	營業坪效 (萬元/年)	定位
新光三越	82	13,300	約 30 億	22.6	全客層百貨公司
漢神百貨	84	12,000	約 81 億	67.6	商圈設定為嘉義以南 之全客層百貨公司
SOGO	85	8,000	約 22 億	27.5	全客層百貨公司
大統和平	88	7,500	約 20 億	26.7	年輕客層為主的百貨 公司

名稱	開幕時間	營業面積 (坪)	99年營業額 (億元)	營業坪效 (萬元/年)	定位
大統新世紀	90	—	約 10 億	—	社區型商圈百貨公司
大遠百	90	18,900	約 31 億	16.2	結合休閒、娛樂、文化、購物機能
夢時代	96	78,000	約 77 億	9.9	結合購物、休閒
大立 Talee's (原大立伊勢丹)	97	7,200	約 38 億	17.1	結合休閒、娛樂、購物，及國際精品之購物中心
大立精品	97	15,000			
漢神巨蛋	97	21,000	約 67 億	31.8	目標客層為年輕的家庭族群，以高級精品為主的都會型百貨公司，並結合宴會廳
新光三越左營店	99	29,800	約 27 億	12.0	全客層百貨公司
義大世界	99	33,000	預估 60 億	18.2	Outlet Mall
合計		243,700	約 462 億	18.6	-

資料來源：2010 台灣地區大型店舖總覽、本案研究調查整理



圖 6 高雄市百貨公司、購物中心分佈圖

(二)量販店市場

量販店經營型態分類，主要包括銷售一般日常生活用品的生活量販店，如家樂福、好市多、大樂等；其次，銷售主題性商品的大型量販店，例如 B&Q 特力屋、IKEA 等家居生活賣場、全國電子、燦坤等 3C 家電賣場等。

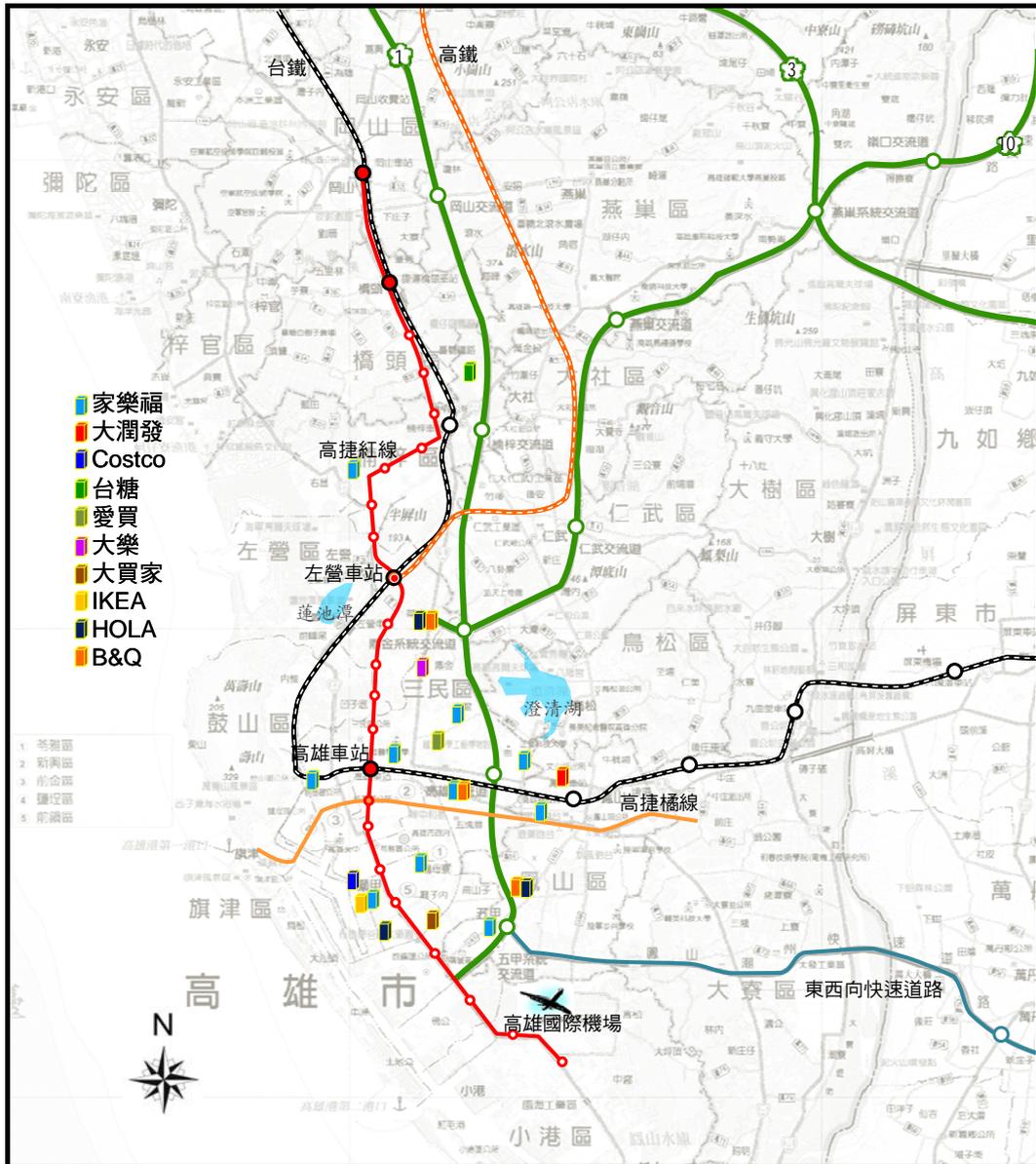
目前高雄市生活用品量販店市場發展來比較營運規模，係以家樂福為市場佔有率最高者，其次則為大潤發。因生活用品量販店已逐漸朝向 POWER CENTER 型態發展，賣場規模則有大型化發展趨勢，故綜合型量販商場賣場面積（不含停車場等公設面積）多在 3,000 坪以上。

表 7 高雄市主要量販店一覽表

類型	名稱		賣場面積（坪）
生活用品 量販店	台糖楠梓店		6,000
	大樂	民族店	4,700
	家樂福	十全店	1,600
		鼎山店	—
		愛河店	3,300
		大順店	1,700
		鳳山店	900
		五甲店	3,300
		成功店	4,000
		澄清店	—
		光華店	—
		楠梓店	—
	大潤發鳳山店		5,000
	大買家高雄店(金銀島購物中心)		20,000
愛買高雄店		3,500	
好市多		3,700	
DIY 家居 生活賣場	B&Q 特力屋	高雄店	3,850
		鳳山店	5,850
		左營店	8,200
	HOLA	鳳山店	—
		左營店	1,600
		南高雄	—
IKEA	高雄店	7,000	

備註：上表所列賣場面積係指未包含停車場等公共設施面積。

資料來源：2010 年台灣地區大型店舖總覽；本案整理。



資料來源：本案整理。

圖 7 高雄市量販店分佈圖

二、整體市場發展趨勢與潛力

(一)北高雄百貨商圈市場逐漸被開發，過去重南輕北情況已有所調整

雖然目前高雄市之商業與經濟重心仍為高雄市中心區，以南高雄市為核心地帶。然而，隨著北高雄陸續開發出的重大建設計畫，例如高雄現代化體育館、2009年世運會體育場、高雄都會區捷運系統、高速鐵路...等，大型百貨公司及購物中心陸續進駐北高雄，包括漢神百貨、新光三越等，已明顯改善高雄市商業、經濟發展重南輕北的狀況，並均衡地區發

展。

(二)大型企業鎖定高雄都會區捷運站延線為百貨商圈重點開發

隨著高雄都會區捷運系統陸續開發建置，捷運沿線已陸續開發多個百貨公司及購物中心，例如捷運紅線 R14 巨蛋站有漢神百貨二館進駐開發、捷運紅線 R16 左營站有新光三越百貨進駐開發，由此可知，未來透過都會區捷運系統運輸效益，將可帶動捷運站周邊商業、經濟發展效益。

(三)中小型百貨公司發展為以特定客層為主的主題式百貨公司

就部分中小型百貨公司來看，其為能藉由明確市場區隔，增加自身的競爭力，避免受到市場競爭而遭淘汰，即發展為以特定目標客層為主之主題式百貨公司，藉由建立固定客源確保營業績效。

(四)生活量販店發展多樣化店型，增加市場區隔，提升競爭力

區位及便利性仍為設店首要考量，為能明確市場區隔化，提升市場競爭力，量販店朝向多樣化店型的發展，以能兼顧賣場與倉庫功能進行規劃，以及提供足夠的停車空間，故所需之佔地空間較大，多選擇於鄰近都會區的市郊設點。近年來隨著市場競爭激烈，量販業者為提升自身競爭力，除了更新設備及賣場空間外，也增加了休閒區，並引進部分異業結盟的商品內容，例如珠寶、西藥、飾品、餐飲廠商等進駐發展為綜合型的量販商場，以提升聚客效益，滿足消費者一次購足的多樣化購物需求 (One stop shopping)，並成為家庭型消費客層假日消磨時間的去處之一，其平均賣場面積至少約在 3,000 坪以上。

肆、大型宴會市場分析

一、大型宴會市場現況分析

高雄地區大型宴會場所除現有除傳統飯店、會館、餐廳進行改裝，也有業者看好市場，人道酒店、華漾飯店、義大皇冠假日飯店等飯店、會館紛紛加入戰局。在朝向精緻路線同時，高雄因土地價格較為平實且同樣基於餐宴需求，配合未來高雄會展產業及商務旅客、觀光團體，頗適宜投入大型宴會場所之開發。

(一)高雄大型宴會場所特性與客源穩定

宴會場所逐漸轉型走向多元化之服務。除傳統餐飲外，以婚宴服務為大宗，次之為尾牙春酒、研討會議及謝師宴及部分公關活動。為飯店及會館帶來新客源。

1.區域集中與服務差異性明顯

大型宴會場所目前集中於南高雄，因餐飲本身同質性高且大型會場強調區位，過於集中之結果導致競爭。故相對而言品牌、服務、區位及停車空間等差異性決定市場競爭力。

2.近年婚宴客源已有落底成長的情形

高雄縣市近五年結婚對數呈現下滑，主要係受 98 年金融風暴影響，98 年結婚人口對數僅約 1.3 萬人，為近五年來新低，而 99 年開始則有回升趨勢，達 1.5 萬人，民國 100 年底結婚對數已達 1.8 萬對，創造近年新高。

表 8 高雄市結婚人口對數統計表

地區別	民 95 年	民 96 年	民 97 年	民 98 年	民 99 年	民 100 年
高雄市	9,169	8,541	9,329	7,261	8,498	18,703
高雄縣	7,570	7,199	7,490	5,860	6,628	

資料來源：內政部統計年報，本案整理。

3.觀光旅館住房率、公司商業登記家數數量穩定

主要觀光旅館住房率及公司商業登記家數呈現穩定略升狀態，雖未有爆發性成長，但後續隨高雄市相關重大建設完工後，預計相關需求仍有穩定支撐。

(二)高雄主要大型宴會場所空間分布

宴會場所每桌平均價格以飯店附屬宴會廳最高、獨立會館次之、中西式餐廳最為平實。在講求精緻及創新服務下，傳統中西式餐廳皆已逐漸轉型，故主要著重於飯店及會館兩類進行比較。宴客場所之型式及隔間則視桌數彈性運用，大多以 2 至 4 廳為主、每廳平均桌數為 20~40 桌不等。高雄市主要大型宴會場所比較詳下：

表 9 高雄主要大型宴會比較表

宴會名稱	類型	位置	總廳數/總桌數/ 停車位(註 1)	婚宴平均價格 (註 2)(未含服務費)
國賓飯店	飯店	高雄市前金區 民生二路 202 號	3/139/150	17,000
漢來巨蛋會館	會館	高雄市左營區 博愛二路 767 號	7/200/1,500	16,500
義大假日皇冠 飯店 (義大世界)	飯店	高雄市大樹區 學城路一段 153 號	5/282/5,500	16,500
漢來大飯店	飯店	高雄市前金區 成功一路 266 號	6/150/1,000	16,000
金典酒店	飯店	高雄市自強三路 1 號 37~85 樓	6/211/330	16,000
高雄福華飯店	飯店	高雄市七賢一路 311 號	1/38/750	15,500
寒軒國際 大飯店	飯店	高雄市苓雅區 四維三路 33 號	4/155/100	14,000
蓮潭國際會館	飯店	高雄市左營區 崇德路 801 號	4/80/200	12,500
華王大飯店	飯店	高雄市鹽埕區 五福四路 42 號	7/74/100	12,000
海寶國際 大飯店	會館	高雄市前金區 自強二路 171 號	5/300/800	11,500
雅悅會館 (夢時代)	會館	高雄市前鎮區 中華五路 789 號 9 樓	4/155/3,750 (與夢時代共用車位)	11,500
人道國際酒店	飯店	高雄市三民區 九如一路 426 號	2/140/125	11,000
高雄華漾大飯 店(大立精品)	會館	高雄市前金區 五福三路 57 號	2/60/200 (與大立精品共用車位)	10,500

註 1：部分停車位係為推估。

註 2：係該宴會場所不同價格方案之平均值。

資料來源：本案整理。

(三)高雄市觀光旅館餐飲收入穩定成長

近五年因 98 年金融風暴影響，收入跌至 19.7 億元，而 99 年已回升至 95 年水準。100 年受惠於百年結婚潮，餐飲收入達約 32 億元，101 年上半年亦達 15 億元，預估全年餐飲收入仍可達 28 億元。

表 10 高雄市歷年觀光旅館餐飲收入表

時間	95 年	96 年	97 年	98 年	99 年	100 年	101 年 1H
餐飲收入	2,234	2,261	2,312	1,976	2,258	3,169	1,472

備註：民 101 年餐飲收入係統計至 6 月底止，單位：佰萬元/新臺幣。

資料來源：交通部觀光局，本案研究調查整理。



資料來源：本案整理。

圖 8 高雄主要大型宴會場所位置分布圖

二、整體市場發展趨勢與潛力

(一)定價策略及差異化服務創造市場價值

宴會場所價格初略可分為高價位（1.4 萬元以上）與低價位（1.2 萬元以下）兩類，市場區隔明顯。如飯店式附屬宴會廳，係採品牌、住宿、商務中心等多元服務以爭取客源，同時多具備良好景觀及停車空間。而其他轉型之旅館或新設會館，部分因設施較為老舊或停車不易，則採平價方式吸引客源。其中以漢來大飯店巨蛋會館較為特別，雖屬會館，但因區位良好、特殊性、大眾運輸及停車空間良好與品牌效應等因素，故以婚宴每桌平均價格而言，其平均價格相當於其姐妹店漢來大飯店之平均價格。

(二)現有飯店、會館多集中於南高雄

除漢來大飯店巨蛋會館、蓮潭國際會館位於左營區以及義大皇冠假日飯店位於大樹區，其餘主要飯店仍位於南高雄主要商圈一帶，北高雄缺乏相關場所。北高雄之新光三越左營店內並無大型會場可供消費者利用，且在目前中、小型百貨公司競爭激烈情況下，引進該類會館之商業設施，對百貨公司消費者來客數及消費預期有加乘效果。

(三)主要客源穩定，預期仍有成長空間

飯店附屬宴會廳及會館主力銷售對象為婚禮宴客、商務研討會議、公司行號及畢業季謝師宴等。就目前高雄市而言，近 5 年相關客源持續穩定成長，預期後續在相關公、私重大建設計畫開發後，對此類商業設施需求將持續提升。

伍、市場趨勢綜合分析

一、高鐵通車帶動都市發展

隨著高鐵通車影響，本區之發展已產生變化，以往傳統透天式住宅及沿街店面已逐漸轉為高樓集合式住宅，並有百貨公司進駐本區。就工商普查分析結果，左營地區商業及服務業樓地板使用狀況與人數成長也較全高雄市及鄰近行政區高。

二、縣市合併後產業發展改變

在高雄市、縣合併後，高雄市半年內批發、零售、營造、住宿及業飲等產業成長達 2%(至 100.6 月止)，顯現有逐漸朝向消費、服務業發展趨勢。且隨高雄大力發展觀光產業，透過高鐵，左營可成為南臺灣觀光旅遊產業起點。

三、左營有機會成為區域發展中心

左營北臨楠梓、仁武、岡山等區及重要工業區，南接市中心，因其地理優勢及運輸優勢，有機會成為區域發展及消費中心，並與高雄巨蛋商圈形成北高雄發展雙核心。

四、消費市場趨勢往北

就市場趨勢，因高雄市中心用地受限且人口移動，商圈發展擴大，漸往港口及北高雄移動。尤其零售及消費市場大幅往北擴張最為明顯，詳圖 4-13。就目前營運現況，漢神巨蛋及其會館目前為大高雄地區營業績效次佳之百貨公司。預期左營地區將吸納來自於原高雄縣之消費人口，有效提升本地區商業規模。



資料來源：本案整理。

圖 9 高雄主要百貨展店趨勢示意圖

陸、本案市場潛力綜合分析

一、本案具備發展觀光旅館之發展潛力

綜上所述，從區位條件來看，目前高雄市觀光旅館設施皆集中於市中心區域，且旅館規模較大之旅館，如 585 房的金典酒店、540 房的漢來大飯店及 453 房的國賓大飯店均位於市中心，但在高雄市北區觀光及都市發展條件看好的前提下，左營區仍具有發展旅館住宿之潛力，特別是本案緊鄰高雄左營車站，具有經營觀光旅館的競爭力，惟建議本案未來若開發旅館產品，應以具規模經濟 100~150 房左右規模之觀光旅館為定位，避免過大旅館量體的開發，產生供給大於需求的情形。

二、本案非屬主要辦公商圈，不建議開發純辦產品

近五年高雄市商業登記家數呈現穩定持平的情形，並無明顯的成長或衰退，故在辦公需求並無顯著變化的情形下，高雄市整體辦公市場亦呈現穩定格局。就區位上來看，高雄市主要純辦仍集中南高雄的三多、四維商圈，雖然近年鼓山區的新辦公大樓之租金行情看好，但其空置率仍高，顯示新供給並無法有效帶動需求面的提升。就本案之區域而言，本案非屬主要辦公商圈，在整體辦公需求未有顯著提升，及周遭產業聚落發展尚未形成的情形下，不建議本案開發大面積辦公產品。

三、高雄市百貨零售競爭激烈，建議本案未來的商場開發應強調市場區隔

高雄市整體百貨購物營業規模已達 450 億元/年，但在供給增加速度大於民眾消費成長速度的情況下，百貨購物中心之平均營業坪效持續下降。本案雖然具有鄰近高鐵、台鐵及捷運的交通優勢，但區域已有全客層的新光三越百貨左營店進駐，在消費需求未明顯提升的情況下，本案再開發大型目的型百貨購物中心之市場性不足；未來若本案具有開發百貨商場之規劃時，建議應鎖定特定客層，以發展具有主題特色之商場為定位。

此外，本案基地本身具有客運轉運空間規劃，未來若規劃大型量販商場，勢將衍生更多之交通量，也可能將對轉運站本身的

交通動線產生衝擊，故在未能有完善交通配套的情況下，本案不應引入大型量販之商場機能。

四、配合產品定位行銷，引入大型宴會場所

近五年有關結婚統計、商務旅客、觀光團體、學生數目均為穩定成長之情況下，且在本案周邊未有該類商業設施之情形下，適當的引入大型宴會可搭配本案之觀光旅館或主題特色商場提昇市場區隔，吸引來客數並增加市場競爭力。因另本案位於高鐵站旁，後續並將規劃運輸空間，在大眾運輸及停車供給良好之情況下，對於本產品後續引入及成功有一定幫助，惟仍需考量衍生交通量，以避免過度量體衝擊轉運設施及高鐵站轉乘空間。

柒、本案周邊商業設施競合分析

左營站周邊發展至今，高鐵及捷運通車影響當地發展甚鉅。相關計畫均在通車後開始推展，如新光三越左營分店、建台水泥「半屏湖香榭綠都開發計畫」都市計畫變更案等，另外亦有廠商於高鐵左營站附近擬採 BOT 方式以多目標方式經營市(商)場、旅館、停車場等項目。顯現本區商業發展日益活絡。



圖 10 本案周邊商業發展示意圖

表 11 本案周邊商業發展一覽

編號	計畫名稱或區域	目前發展現況
1.	半屏湖香榭綠都開發計畫	建台水泥為土地所有權人，本案開發內容以觀光、住宅及購物機能為主，住宅約占總樓板面積 6 成以上。目前未開發。
2.	仁武工商綜合區開發計畫	台糖公司所開發，總面積約 10 公頃。開發用途以工商服務及展覽分區、修理服務業分區、購物中心分區、工商服務及展覽分區和購物中心分區為主，目前未開發。
3.	新光三越左營店(含彩虹市集)	新光三越左營店 99 年開幕，為全客層取向之百貨。

編號	計畫名稱或區域	目前發展現況
4.	高鐵站前商業區	以住宅使用為主，部分沿街式店面。
5.	左營舊城區商圈	傳統透天商圈，一樓為沿街式店面，樓上多為住家。
6.	崇德路商業區	住宅使用為主，含沿街式店面；有 2 中型之宴會場所：富苑喜宴會館（7,800~10,800 元，約 45 桌）、東方宴會館（8,000~12,000 元，約 80 桌）
7.	環球購物中心(規劃中)	台鐵採 ROT 方式委由環球購物中心營運。包括臺鐵新左營站內之百貨、餐飲等服務設施，預計於明年整修完成開幕。
8.	高雄蓮潭會館	高市府採 ROT 方式委由首府大學營運。會館擁有 211 間時尚客房、17 間專業的會議室、500 人的國際會議廳、1000 人的會展大廳、暨 3 家頂級美饌中西式餐廳。住用率約至 7 成。
9.	民間自行規劃參與高雄市左營區灣市 2 市場用地及停 2 停車場用地 BOT 公共建設案	高雄市政府於 100 年 7 月公告，由民間採自行提出之方式辦理。規劃地下 1 層作為停車場，1 樓為市場，2 至 3 樓為商場、餐廳、美容健康中心，4 至 10 樓為商務旅館，11 至 12 樓作為長住型旅館使用；另興建 6 層樓立體停車場。

資料來源：本案綜合整理

一、批發、零售百貨業

本案周邊零售百貨業以高鐵站區周邊之新光三越左營店為主要中心，台鐵新左營站內之 ROT 經營案則以過路型消費為主，距較遠之仁武則未開發。其餘大多為沿街型店舖，如編號 4、5、6。相關建設集中於左營站周邊顯現本區有成為區域商業中心的潛力。惟新光三越左營店營業面積達 30,000 坪，且客源尚在培養階段，故本案若要發展批發、零售百貨業應以特色或具市場區隔性之商場為主。

二、旅館

本案周邊旅館產品不多，主要以鄰近左營約 1 公里之高雄蓮潭會館為主（編號 8），因附近無大型或具知名度之觀光旅館，目

前住房率可至 7 成，營運表現堪稱良好。而建台水泥欲開發項目有旅館，惟目前尚未開闢。此外，已有廠商採自提民間參與公共建設方式，欲採 BOT 興建多目標大樓（編號 9），其中 4 至 10 樓為商務旅館，此部分若確定興建，未來旅館產品將呈現良性競爭狀態，故本案後續發展旅館，應以品牌旅館為特色，以強化競爭力。

三、宴會廳

本案周邊尚無大型或飯店附屬宴會廳，僅以捷運生態園區 R15 站周邊（即編號 6）有 2 座中型的宴會廳，分別為富苑喜宴會館及東方宴會館，其價格較一般觀光飯店為低，故本案後續若結合旅館經營宴會廳，應有其市場優勢。

捌、附屬事業設施占轉運站營運之案例比較

本案擬由民間參與興建、開發及營運轉運站及其附屬事業設施，綜觀國內轉運站開發案例，主要以台北市之「交九轉運站」及「市府轉運站」為主，其採 BOT 方式進行開發，另「新板橋轉運站」則由新北市政府以政府採購法委託民間經營，案例彙整說明如下表所示。

表 12 國內轉運站案例彙整說明表

項目	交九轉運站	市府轉運站	新板橋轉運站
區位	臺北車站特定區	臺北信義計畫區	新板橋車站特定專
面積	2.14 公頃	1.63 公頃	車二：0.60 公頃 車四：0.40 公頃
地租	興建期以當期公告地價 1.05%；營運期以當期公告地價 3%	興建期基地依法應繳納之地價稅；營運期當期公告地價 3%	無
土地使用	轉運站用地，使用比照第三種商業區	車站用地，使用比照一般商業區	車站用地
建蔽率、容積率	80%，560%	70%，500%	30%，90%
開發方式	促進民間參與公共建設、捷運聯合開發	促進民間參與公共建設	政府採購（委託民間經營管理）

項目	交九轉運站	市府轉運站	新板橋轉運站
開發內容	轉運站、購物中心、都會住宅、商務旅館、辦公室	轉運站、餐廳、百貨公司、購物商場、展覽場、辦公室、表演空間、旅館	月台、辦公空間、小型商場、廣告看板
開發規模 (m ²)	本業：25,996 附屬事業：219,004 總計：245,000 本業占總量體比例約10.61%	本業：9,537 附屬事業：74,678 總計：84,215 本業占總量體比例約11.32%	車二本業：4,630 附屬事業：403 總計：5,033 本業占總量體比例約91.99% 車四 本業：2,350 附屬事業：750 總計：3,100 本業占總量體比例約75.81%
費用	總投資 109 億元開發權利金 11.89 億元	總投資 107 億元開發權利金 25 億元	由政府投資興建，委託民間營運
月台數	34 席	16 席	13 席
備用車位	16 席	7 席	無
政府重要承諾事項平行競爭之禁止	劃設管制區禁止長途客運業者設站。	不得於基地半徑 1.5 公里範圍內新增其他轉運站，如需增設時，民間投資人於營運績效評估良好之前提下，享有優先承做權。	—
投資廠商	萬達通實業股份有限公司	統一企業聯盟	國光汽車客運股份有限公司
進駐轉運站核定	需經台北市政府核定	需經台北市政府核定	—
轉運接駁系統	台鐵、公車、捷運、高鐵	公車、捷運	台鐵、公車、捷運、高鐵

資料來源：本案整理。

就開發方式來看，「交九轉運站」及「市府轉運站」採 BOT 方式進行開發，與本案性質相同，故以下就此兩案例進行分析。而「新板橋轉運站」係由政府出資興建後，經公開評選廠商專做經營，其投入方式與經營模式略為不同，以故以下就「交九轉運站」及「市府轉運站」兩案例進行分析。

一、交九轉運站

為加速台北車站特定專用區都市更新計畫及健全台北市國道客運、捷運系統與鐵路系統之轉乘功能，交九轉運站案係以設定地上權 50 年方式交由民間投資人興建及營運，並於期滿後無償移轉予政府，以下就交九轉運站之基本資料及計畫內容分別論述。

(一) 基地基本資料

交九基地位於鐵路局台北車站北側，東鄰捷運台北車站捷運大街出入口，西界至承德路，北界至華陰街，南臨鄭州路（道路上方即為市民大道），位居環島鐵路、高速鐵路、台北捷運、機場捷運、國道客運及公車的交通運輸樞紐位置，且於基地內可藉由匝道銜接市民大道。

基地開發面積為 21,374 平方公尺，國有土地權屬佔有 54.77%，管理機關為交通部台灣鐵路管理局，台北市有土地權屬佔有 45.23%，管理機關為台北市政府交通局。建蔽率為 80%，容積率原為 400%，經變更後為 560%。

表 13 交九轉運區基本資料彙整表

項目	內容
基地位置	承德路市民大道口、台北車站前
基地面積	21,374 平方公尺
建蔽率	80%
容積率	原 400% (不包含 65%容積獎勵)，經都市計畫變更為 560%
土地及建築物使用組別	比照「第三種商業區」之使用組別
轉乘運具	台鐵、公車、捷運、高鐵



資料來源：本案整理。

二、市府轉運站

為提升公共建設之興建品質及營運效率，台北市政府以促進民間投資興建營運方式進行市政府轉運站之開發，係以設定地上權 50 年方式交由民間投資人興建及營運，並於期滿後無償移轉予政府，以下就市府轉運站之基本資料及計畫內容分別論述。

(一) 基地基本資料

市政府轉運站基地係位於信義計畫區西北角車站用地、捷運南港線市政府站 2 號出口旁。市政府轉運站基地地籍所在為台北市信義區信義段四小段 3 地號，面積為 16,280 平方公尺，土地權屬為台北市，管理機關為台北市政府交通局。

本基地原規劃為轉運站用地，並不適用於公共設施用地多目標使用，台北市政府為考量該用地未來使用具多樣化，增進土地利用效率。於 89 年 8 月 25 日公告發布實施「修訂台北市信義計畫地區細部計畫第二次通盤檢討暨配合修訂主要計畫案」，將原轉運站用地變更為車站用地。

依據「修訂台北市信義計畫地區細部計畫第二次通盤檢討暨配合修訂主要計畫案」，市政府轉運站基地土地使用分區為車站用地，規定建蔽率為 40%，地下開挖不得超過 80%。但為降低對信義計畫區之市容景觀影響，台北市政府 94 年 6 月 22 日公告實施「修訂台北市信義計畫區車站用地土地使用分區管制計畫案」，將建蔽率提升至 70%，該案增加之建蔽率，係提供轉運站增設人工平台，作為大眾公益使用。

表 14 市府轉運站基本資料彙整表

項目	內容
基地位置	捷運市政府站旁、基隆路與忠孝東路路口東南側
基地面積	16,280 平方公尺
建蔽率	原 40%，經都市計畫變更為 70%
容積率	原訂容積率為 400%，修正後容積率為 500%
土地及建築物使用組別	除轉運設施外，附屬事業依「都市計畫公共設施用地多目標辦法」開發
轉乘運具	捷運、公車

資料來源：本案整理。



資料來源：「市政府轉運站獎勵民間投資興建營運案執行經驗」，台北市政府交通局。

圖 11 市府轉運區基地區位示意圖

(二) 計畫內容

市政府轉運站 BOT 案變更建築設計內容 3 次，最後一次變更設計係於 96 年，預定興建地下 5 層、地上 31 層的客運轉運站、百貨公司及旅館大樓，總樓高為 150 公尺，實設遮蔽率 69.76%、實設容積總樓地板面積 84,214.81 平方公尺、總樓地板面積 144,314.49 平方公尺。開發內容包含轉運站、餐廳、百貨公司、購物商場、展覽場、辦公室、表演空間、旅館、停車場及大樓附屬設施等。

表 15 市府轉運站規劃內容一覽表

樓層	規劃內容	樓地板面積(m ²)
1F	旅遊及運輸服務業、一般零售業、旅館	10,641.81
2F~6F	一般零售業	22,333.14
7F	餐飲業	3,872.12
8F~31F	旅館	45,111.48
B1	旅遊及運輸服務業、一般零售業、防災中心、機車停車場	11,956.72
B2	一般零售業、一般事務所、旅館、機車停車場	12,031.50
B3	一般事務所、旅館、汽車停車場	12,367.99
B4~B5	汽車停車場	24,757.82
屋突	—	1,241.91
合計		144,314.49

註：表內所示樓地板面積，係已包含不計入容積之空間面積。

資料來源：「市政府轉運站新建工程變更設計環境說明書」，統一開發股份有限公司。

附錄二

交通衝擊影響分析

附錄二 交通衝擊影響分析

壹、停車需求分析

本計畫區規劃引入包括客運轉運站、商場、宴會廳以及旅館等設施，計應設置小客車停車位 78 席與機車停車位 1,121 席，另一席機車停車位約相當於 0.2 席小客車停車位，合計小客車停車位約 302 席，各設施停車推估需求分別說明如下。

另由法規面進行停車空間留設需求探討，依建築技術規則第一類建築物停車空間留設規定檢核，本案基地應留設小客車停車位 329 席，足以滿足本案規劃所衍生之實際停車需求；再依高速鐵路左營車站專用區都市設計審議委員會審議規定，本案基地應另提供 389 個小汽車位供高鐵站區使用。

總計本案基地應規劃留設停車空間 718 席小客車位。

一、客運轉運站

依據高雄市政府交通局所規劃本客運轉運站全日到離站之國道客運班次分別為 260 班次，平均載客率以 80% 計，單一班次國道客運載客數約為 24 人，則全日到離站之旅客數總計約 6,240 人，參考高雄市政府交通局「大高雄 30 分鐘生活圈交通轉運中心規劃設計」所彙整左營轉運中心相關運具使用率、承載率以及車位周轉率等參數，據此推估本計畫區客運轉運站到離站旅客所衍生之停車需求如表 1 所示，計約需小客車停車位 31 席與機車停車位 971 席，另每席機車停車位以 0.2 席小客車停車位計，則計約需小汽車停車位 225 席。

表 1 客運轉運站停車需求推估表

旅次別	到站旅客		離站旅客	
衍生人旅次	6,240		6,240	
運具	小客車P&R	機車P&R	小客車P&R	機車P&R
使用率(%)	1.5	37.9	0.0	8.8
乘載率(人/車)	1.5	1.2	1.5	1.2
車位週轉率(輛/席-日)	2.0	2.5	2.0	2.5
停車需求(席)	31	788	0	183

資料來源：1.高雄市政府交通局，大高雄 30 分鐘生活圈交通轉運中心規劃設計。

2.本計畫分析。

二、商場/宴會廳

本計畫區計畫開發商場及宴會廳之實際面積約 8,265 平方公尺，參考交通部運研所「台灣地區都市土地旅次發生特性之研究-台北都會區混合土地使用旅次發生率使用手冊」第三類商業區之旅次產生率，以每百平方公尺樓地板面積衍生 7.3 人次且專程旅次佔 78.28% 進行推估，全日最大旅次產生量為 472 人旅次，賡續依運具使用比率、承載率以及車位週轉率等參數求算停車需求如表 6-2，計約需小客車停車位 38 席與機車停車位 137 席，另每席機車停車位以 0.2 席小客車停車位計，則計約需小汽車停車位 65 席。

表 2 商場/宴會廳停車需求推估表

衍生人旅次	472	
運具	小客車	機車
使用率(%)	13.1	39.3
乘載率(人/車)	1.63	1.35
車位週轉率(輛/席-日)	4.0	4.0
停車需求(席)	38	137

資料來源：1.交通部運研所，台灣地區都市土地旅次發生特性之研究-台北都會區混合土地使用旅次發生率使用手冊。
2.本計畫分析。

三、旅館

本計畫區規劃開發旅館實際面積約 8,856 平方公尺，參考台北市「市政府轉運站新建工程變更設計環境影響說明書」中所評估採用旅館之旅次產生率及運具使用率與承載率等相關參數，並依據本計畫區現地狀況予以調整，據此推估尖峰最大旅次產生量為 80 人旅次，停車需求估算如表 6-3 所示，計約需小客車停車位 9 席與機車停車位 13 席，另每席機車停車位以 0.2 席小客車停車位計，則計約需小汽車停車位 12 席。

表 3 旅館停車需求推估表

衍生人旅次	80	
運具	小客車	機車
使用率(%)	17.0	26.0
乘載率(人/車)	1.56	1.41
停車需求(席)	9	13

資料來源：1.市政府轉運站新建工程變更設計環境影響說明書。
2.本計畫分析。

貳、開發後交通衝擊影響分析

一、現況道路服務水準分析

本計畫區位於高雄市左營區，計畫區東、南、北側分別為高鐵左營站與鐵路路廊、都會快速道路以及半屏山所阻隔，對外聯繫以明潭路銜接翠華路為主要聯外要徑，本計畫係參考高雄市政府，「變更高雄市都市計畫(凹仔底地區)細部計畫(配合臺鐵新左營車站建設)車站專用區土地使用計畫分區管制案計畫書」之分析成果，以翠華路、大中路以及都會快速道路為分析標的，評估本計畫區開發後對於周邊道路之交通衝擊影響，並依周邊道路流量現況與本計畫開發內容特性擇訂下午尖峰時段為主要分析時段，賡續參考台北市政府交通局「市區道路交通工程管理策略之研究」市區道路服務水準之評估模式，評估本計畫分析標的路段之道路服務水準詳表 5，由該分析結果顯示，本計畫區主要聯外道路現況服務水準皆在 C 級以上之正常水準。

表 4 路段服務水準劃分標準表

服務等級	V/C
A	~0.50
B	0.50~0.65
C	0.65~0.75
D	0.75~1.00
E	1.00~1.20
F	1.20~

資料來源：台北市政府交通局，市區道路交通工程管理策略之研究。

表 5 計畫區周邊主要道路路段現況尖峰服務水準分析表

道路	路段起點	路段迄點	方向	容量 (PCU/hr)	流量 (PCU/hr)	V/C	服務水準
快速道路	翠華路	華夏路	東向	2,800	1,670	0.60	B
		文川路	西向	2,800	1,731	0.62	B
大中路	翠華路	博愛路	東向	2,200	1,114	0.51	B
			西向	2,200	1,113	0.51	B
翠華路	海功東路	崇德路	南向	3,000	2,142	0.71	C
			北向	3,000	2,174	0.72	C

資料來源：高雄市政府，「變更高雄市都市計畫(凹仔底地區)細部計畫(配合臺鐵新左營車站建設)車站專用區土地使用計畫分區管制案計畫書」。

調查日期：民國 99 年 11 月 14~20 日昏峰時段。

二、衍生交通量推估

本計畫區開發規劃引進包括客運轉運站、商場及宴會廳以及旅館等設施，本計畫針對各項機能設施分別推估其衍生交通量說明如后。

(一)客運轉運站

依據高雄市政府交通局所規劃本客運轉運站將設置 8 席轉運月台及 8 席調度月台，尖峰時段到離站之國道客運班次分別為 42 班次，據此推估衍生之到達與離開大客車交通量各約為 63PCU/hr；另國道客運平均載客率以 80%計，單一班次國道客運載客數約為 24 人，則尖峰小時到離站之旅客數各約 1,008 人，參考高雄市政府交通局「大高雄 30 分鐘生活圈交通轉運中心規劃設計」所彙整左營轉運中心相關運具使用率以及承載率等參數，據此推估本計畫區客運轉運站到離站旅客所衍生之交通量詳表 6，到離站旅次之衍生交通量分別約 231 與 243 PCU/hr，與國道客運衍生之大客車旅次合計分別為 294 與 306PCU/hr。

表 6 客運轉運站尖峰小時衍生交通量推估表

衍生人旅次	到站旅次					離站旅次				
	1,008					1,008				
運具	小客車	機車	計程車	大眾運輸	其他	小客車	機車	計程車	大眾運輸	其他
使用率(%)	10.6	59.1	1.5	10.0	18.8	14.7	52.9	1.5	10.0	20.9
乘載率(人/車)	1.5	1.2	1.4	-	-	1.5	1.2	1.4	-	-
PCE	1.0	0.3	1.0	-	-	1.0	0.3	1.0	-	-
衍生交通量 (PCU/hr)	71	149	11	-	-	99	133	11	-	-
	231					243				

資料來源：本計畫分析。

註：小客車與機車皆包括 P&R 與 K&R 旅次。

(二)商場/宴會廳

本計畫區計劃開發商場及宴會廳之實際面積約 8,265 平方公尺，本計畫參考交通部運研所「台灣地區都市土地旅次發生特性之研究-台北都會區混合土地使用旅次發生率使用手冊」第三類商業區旅次產生推估模式，分別估算尖峰小時衍生到達與離開旅次數如表 7 所示，賡續參考高雄市政府交通局及交通部高鐵路「高鐵左營站周邊地區交通課題因應方案探討」所分析彙整之高鐵左營站附屬事業大樓運具使用比率及承載率等參數

求算尖峰小時衍生交通量詳表 8，尖峰小時衍生到達與離開交通量分別達 37 PCU/hr 與 22PCU/hr。

表 7 商場/宴會廳尖峰小時衍生人旅次推估表

樓地板面積 (平方公尺)	旅次別	旅次產生率 (人/百平方公尺)	專程旅次(%)	衍生旅次數 (人旅次)
8,265	到達旅次	2.42	78.28	157
	離開旅次	1.47	78.28	95

資料來源：本計畫分析。

表 8 商場/宴會廳尖峰小時衍生交通量推估表

旅次別	到達旅次					離開旅次				
衍生人旅次	157					95				
運具	小客車	機車	計程車	大眾運輸	其他	小客車	機車	計程車	大眾運輸	其他
使用率(%)	28.0	31.0	6.4	34.0	0.6	28.0	31.0	6.4	34.0	0.6
乘載率 (人/車)	2.20	1.25	2.00	-	-	2.20	1.25	2.00	-	-
PCE	1	0.3	1	-	-	1	0.3	1	-	-
衍生交通量 (PCU/hr)	20	12	5	-	-	12	7	3	-	-
	37					22				

資料來源：本計畫分析。

(三)旅館

本計畫區規劃開發旅館實際面積約 8,856 平方公尺，參考台北市「市政府轉運站新建工程變更設計環境影響說明書」中所評估採用旅館之旅次產生率，並參考高雄市政府交通局及交通部高鐵局「高鐵左營站周邊地區交通課題因應方案探討」所分析彙整之高鐵左營站附屬事業大樓運具使用率與承載率等相關參數，據此分別求算旅館尖峰小時衍生人旅次與衍生交通量詳表 9 及表 10，尖峰小時到達與離開旅次交通量分別達 19 PCU/hr 與 15 PCU/hr。

表 9 旅館尖峰小時衍生人旅次推估表

樓地板面積 (平方公尺)	旅次別	旅次產生率(人/百平方公尺)	衍生旅次數(人旅次)
8,856	到達	0.90	80
	離開	0.74	66

資料來源：本計畫分析。

表 10 旅館尖峰小時衍生交通量推估表

旅次別	到達旅次					離開旅次				
衍生人旅次	80					66				
運具	小客車	機車	計程車	大眾運輸	其他	小客車	機車	計程車	大眾運輸	其他
使用率(%)	28.0	31.0	6.4	34.0	0.6	28.0	31.0	6.4	34.0	0.6
乘載率(人/車)	2.20	1.25	2.00	-	-	2.20	1.25	2.00	-	-
PCE	1	0.3	1	-	-	1	0.3	1	-	-
衍生交通量(PCU/hr)	10	6	3	-	-	8	5	2	-	-
	19					15				

資料來源：本計畫分析。

三、目標年道路服務水準分析

本計畫以高雄市都市計畫主要計畫之目標年民國 110 年作為交通影響分析之分析目標年，並以高雄市近十年人口成長率約 0.26% 作為交通成長率，據以推估在本計畫區未有新增量體開發之情境下，目標年本計畫區周邊主要道路路段交通量，同時根據前開推估目標年本計畫區開發所衍生之交通量，予以指派至週邊主要道路後，分析目標年計畫區周邊主要道路於本計畫區開發前後道路流量與服務水準概況詳表 11，由分析結果顯示，本計畫區開發後對於周邊主要道路所產生之衍生交通量有限，各路段皆仍維持正常之服務水準。

表 11 計畫區周邊主要道路路段目標年尖峰服務水準分析表

道路	路段起點	路段迄點	方向	容量(PCU/hr)	本計畫區未開發			本計畫區開發後		
					流量(PCU/hr)	V/C	服務水準	流量(PCU/hr)	V/C	服務水準
快速道路	翠華路	華夏路	東向	2,800	1718	0.61	B	1864	0.67	C
		文川路	西向	2,800	1781	0.64	B	1903	0.68	C
大中路	翠華路	博愛路	東向	2,200	1146	0.52	B	1185	0.54	B
			西向	2,200	1145	0.52	B	1219	0.55	B
翠華路	海功東路	崇德路	南向	3,000	2204	0.73	C	2216	0.74	C
			北向	3,000	2237	0.75	C	2274	0.76	D

資料來源：本計畫推估。

附錄三

修正後土地使用管制要點及都市設計基準

附錄三 修正後土地使用管制要點及都市設計基準

壹、土地使用分區管制要點

本計畫區位於凹子底細部計畫地區，以下係依「高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫」中，針對本計畫轉運專用區相關之土地使用分區管制要點規定，其餘未規定事項，適用其他法令規定：

- 一、轉運專用區之建蔽率為 **50%**、容積率為 240%。
- 二、另依土地使用分區管制要點第 2 條規定，轉運專用區之使用應依下列規定辦理：
 - (一)主要目的係供轉運之長、中程客運及公車站、道路、輕軌、停駐車場等多項運輸系統之相關設施使用。
 - (二)配合服務大量轉運人潮之需求，得提供商業設施、旅館設施、會議及工商展覽中心、娛樂事業、餐飲業、百貨零售業、金融服務業、一般服務業、通訊服務業、運輸服務業、旅遊服務業、辦公等使用項目，該使用之總樓地板面積不得超過 **18,000** 平方公尺。
 - (三)地面至少須集中留設法定空地面積之 30% 供人行廣場使用。
- 三、依土地使用分區管制要點第 26 條規定，為塑造良好都市景觀及舒適之生活環境，本地區申請建築時，應建築退縮並供公共開放空間，其退縮規定、形狀、位置及規模說明如下(詳如圖 1 所示)。
 - (一)第 4 種商業區之基地應以最小基地開發規模線為中心，由其兩側各退縮 15 米寬之帶狀空間，留設一 30 米帶狀開放空間。
 - (二)第 4 種商業區鄰建築基地 3-1 計畫道路(半屏山後巷，25 米)側，應自道路境界線退縮 15 米以上建築。
 - (三)第 2 種商業區街廓內，應以最小基地開發規模線為中心，由其兩側各退縮 6 公尺寬之二條帶狀開放空間，形成十字形系統之 12 米帶狀開放空間。
 - (四)第 4 種商業區鄰 3-2(菜公路)及 3-4 兩計畫道路(約 25 米)側，應

自基地境界線退縮 10 米以上建築，留設一 10 米帶狀開放空間。

(五)第 4 種商業區鄰廣停 2 用地側、第 2 種商業區及轉運專用區鄰接計畫道路側，均應自基地境界線退縮 5 米以上建築。

(六)退縮空間上方得作為空橋、連通使用，不受退縮規定之限制。



圖 1 現行轉運專用區、第 2 種商業區、第 4 種商業區、廣場兼停車場用地退縮規定示意圖

貳、都市設計基準

本計畫區都市設計基準係依「高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫」中，針對本計畫轉運專用區相關之都市設計基準規定，其餘未規定事項，適用其他法令規定：

一、計畫區內列入本市重大公共工程、公共建築與公共設施、大規模開發地區之建築物、特種建築物都市設計管制範圍者，其申請建築開發時，須依高雄市政府都市設計審議作業程序相關規定辦理。

二、高速鐵路左營站周邊地區(407 案、455 案、509 案，詳如圖 2 所示)



圖 2 高速鐵路左營站周邊地區應實施都市設計管制區位示意圖

原海光二村地區轉運專用區、第 2 種商業區、第 4 種商業區、廣(停)用地 (455 案)

一、都市設計原則—整體都市設計原則如下：

(一)由 40 米道路延伸，經第 4 種商業區、廣停 2 用地及轉運專用區配置帶狀開放空間，串聯高鐵車站，以塑造中心軸線意象。

(二)第 2 種商業區街廓設置十字型帶狀開放空間通廊，連繫周圍住宅區及廣停 2 用地等街廓之通視性。

(三)為塑造本地區良好都市景觀，本地區指定站前街廓應建築退縮留設帶狀公共開放空間。

(四)於第 2 種及第 4 種商業區鄰接 25 米環狀計畫道路轉角處，共設置 3 處廣場式開放空間，豐富本地區景觀。

(五)本地區間得設置供公眾使用之立體人工地盤、架空走道或人行地下道，使人行動線更為完整連繫。

(六)第 2 種及第 4 種商業區街廓內建築高度由西側往東側逐漸降低，以呼應半屏山山勢。

二、本地區內建物申請建照執照前，應經高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審查通過。

三、最小建築基地

(一)本地區內各分區最小基地開發規模應依下列原則辦理。

1. 第 4 種商業區

本區開發規模原則分為二小區塊，以各區塊街廓線與最小基地開發規模界線所圍之範圍為最小基地開發規模。本區最小基地開發規模界線乃以本區鄰接廣(停)用地之分區線，以及本區鄰接 3-2 計畫道路(菜公一路，25 米)之分區線交叉樁位點為基點(a 點)。再以 a 點由垂直本區鄰接 3-2 計畫道路(25 米)之分區線作延伸線，取本線段長度 75 米處端點(b 點)，由 b 點作水平於本區鄰接 3-2 計畫道路(25 米)之分區線之延伸線，所交分區線分別為 A、B 兩點。此 AB 線段即為第 4 種商業區最小基地開發規模界線(詳如圖 3 所示)。

2. 第 2 種商業區

本區開發規模原則分為四小區塊，以各區塊街廓線與最小基地開發規模界線所圍之範圍為最小基地開發規模。本區最小基地開發規模界線劃定如下：

(1)南北最小基地開發規模界線(CD 段)

以本區鄰接 7-2 計畫道路(菜公一路, 15 米)之分區線與鄰接 3-4 計畫道路(25 米)之分區線, 兩線之延伸線交叉點(d 點), 以 d 點由垂直本區鄰接 3-4 計畫道路(25 米)之分區線作延伸線, 取本線段長度 41 米處端點(e 點), 由 e 點作水平於本區鄰接 3-4 計畫道路(25 米)之分區線之延伸線, 所交分區線分別為 C、D 兩點。此 CD 線段即為本區南北最小基地開發規模界線(詳如圖 3 所示)。

(2)東西最小基地開發規模界線(EF 段)

以本區鄰接 7-3 計畫道路(15 米)之分區線與鄰接 7-2 計畫道路(菜公一路, 15 米)之分區線, 兩線之延伸線交叉點(f 點), 以 f 點由垂直本區鄰接 7-2 計畫道路(15 米)之分區線作延伸線, 取本線段長度 43 米處端點(g 點), 由 g 點作垂直於 CD 線段之延伸線, 所交分區線分別為 E、F 兩點。此 EF 線段即為本區東西最小基地開發規模界線(詳如圖 3 所示)。

3.轉運專用區

本區應以一宗基地整體開發建築。

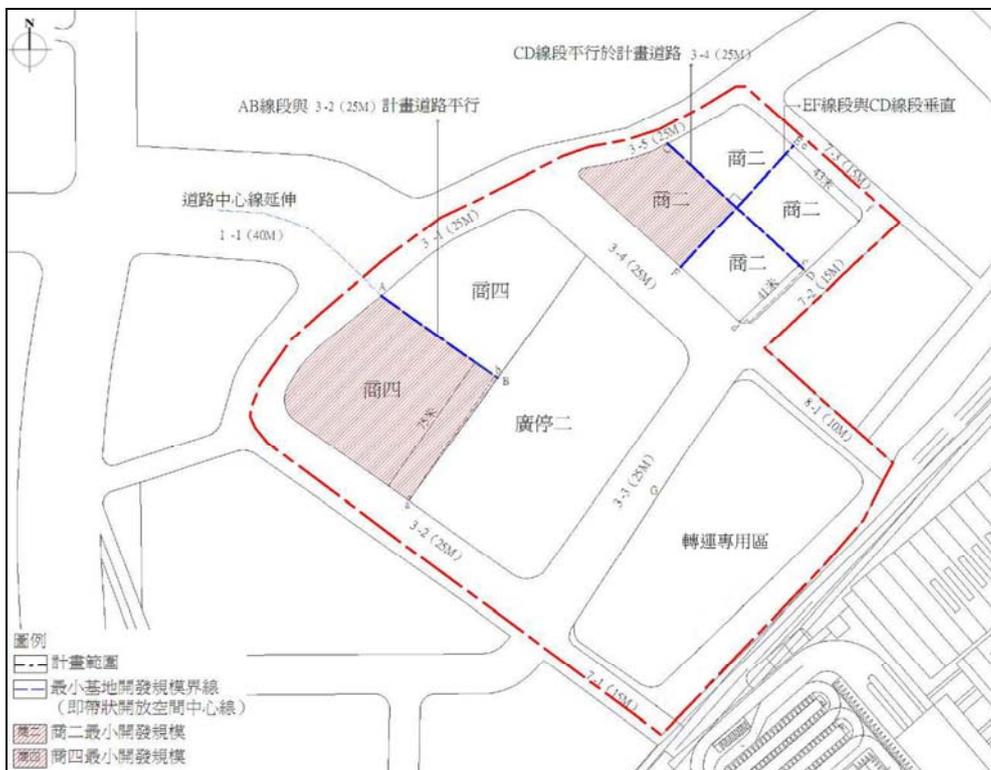


圖 3 最小建築基地規模示意圖

四、退縮地與開放空間系統設計規定

(一)為塑造良好都市景觀及舒適之生活環境，本地區申請建築時，應建築退縮不得設置圍牆及側牆並供公共開放空間，其退縮規定、形狀、位置及規模如圖 4，並一律以透水鋪面，以配合綠建築考量。

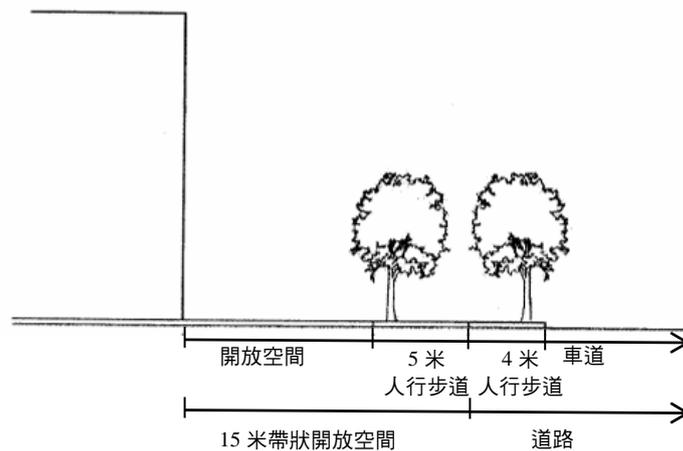
1. 30 米帶狀開放空間

(1)第 4 種商業區基地之 30 米帶狀開放空間應以最小基地開發規模線為中心，相關植栽、街道家具及鋪面之設計，與該軸線呈現平行方向之佈設，得供人行及車行使用。

(2)轉運專用區應集中留設 30 米帶狀開放空間，相關植栽、街道家具及鋪面之設計，與該軸線呈現平行方向之佈設，得供人行及車行使用。

2. 15 米帶狀開放空間

第 4 種商業區鄰建築基地 3-1 計畫道路(半屏山後巷，25 米)側留設之 15 米帶狀開放空間，以硬鋪面及雙排列狀高大喬木開展入口門面之意象，並設置 5 米寬人行步道做公眾使用。



3. 12 米帶狀開放空間

第 2 種商業區街廓內之 12 公尺寬帶狀開放空間，應以最小基地開發規模線為中心，形成十字形之系統，作為連繫鄰近住宅區與其他分區間之活動空間及商業區服務車行動線，配合留設騎樓部分可作為人行道使用。

4. 10 米帶狀開放空間

第 4 種商業區鄰 3-2(菜公路)及 3-4 兩計畫道路(25 米)側之 10 米帶狀開放空間主要作為緩衝綠帶使用，因此除必要之 5 米寬人行步道外，應以透水鋪面為主，並沿開放空間植種雙排喬木加強綠化。

5. 5 米帶狀開放空間

第 4 種商業區鄰廣(停)側、第 2 種商業區及轉運專用區鄰接計畫道路側，應留設之 5 米帶狀開放空間主要作 5 米寬人行步道使用，並沿開放空間植種單排喬木。

6. 廣場式開放空間

第 2 種及第 4 種商業區鄰接 25 米計畫道路轉角處，共設置三處廣場式開放空間，有關本開放空間之最小面積規模及寬度限制原則詳如圖 3 規定外，其功能須可提供人潮聚集之使用，並設置適當街道家具及設施，以豐富本開放空間之景觀。

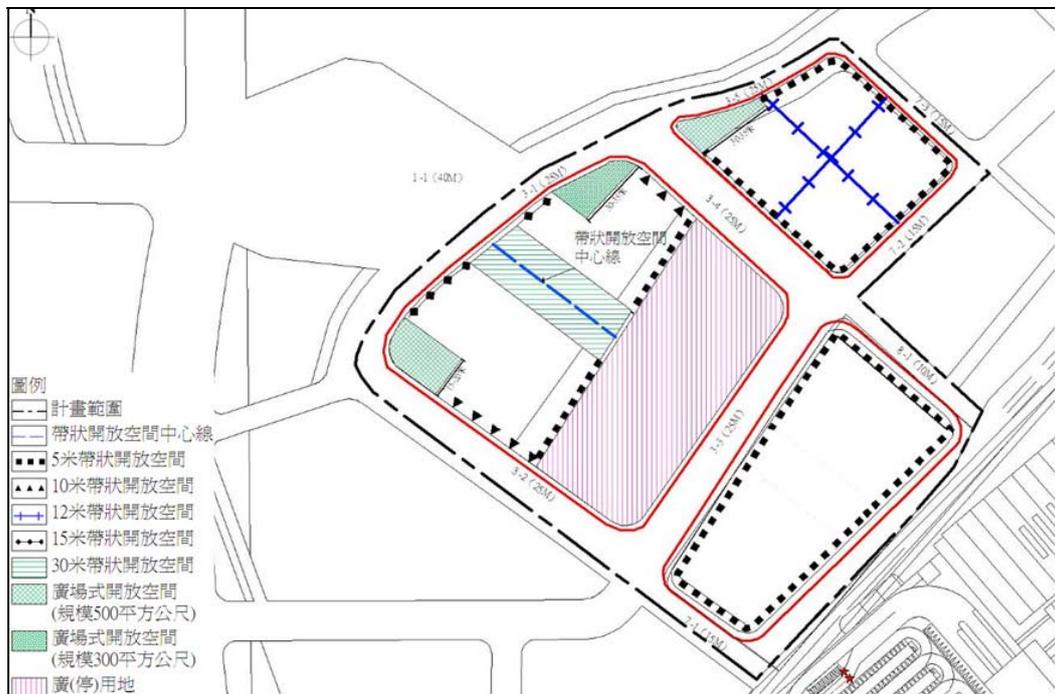


圖 4 指定留設之公共開放空間系統示意圖

(二)廣場(兼停車場)用地乃為形塑高鐵左營車站西側站前廣場意象，並因應轉運專用區與車站之串聯、轉乘及商業區商業活動所產生之停車需求。本用地之平面應作為綠化、美化之公共開放空間使用，地下得作為停車場使用。

(三)開放空間系統設計原則

- 1.建築基地所留設之法定空地應作整體景觀設計，其基地綠覆率應達 **75%**以上，其中轉運專用區之法定空地得扣除道路、車道、公車彎、停車出入口引道及大巴士之月台與調度車位後計算，綠覆率依「高雄市都市設計審議原則」規定計算，並應考慮防災與緊急救護通行之需求。法定空地與帶狀式開放空間及人行道之間應直接連接，若無法接壤則應設置通路連通供行人使用，且基地平面應以與相鄰道路之人行道高程齊平。
- 2.建築基地個別開發時，其沿街規定退縮供人行使用之帶狀式開放空間及所留設之騎樓之鋪面，應配合所臨接道路之人行道設計之鋪面形式、材質及紋理，以創造整體鋪面之延續性。
- 3.公共開放空間之地盤面設置排水、防水等設施，其供人行徒步鋪面應作防滑處理。
- 4.公共開放空間之植被、植栽穴與土壤裸露處，應作防止土壤沖刷流失之處理。
- 5.轉運專用區應設置屋頂綠化設施，相關設置依「高雄市綠建築自治條例」規定辦理。

五、人行系統及立體連通

(一)為構成本區完整、通暢之人行空間，於各街廓內指定留設各項人行空間及立體連通設施，其位置及形式詳圖 5。

(二)本地區應加強各地區間人行動線之整體連繫配合，各地區內建築物間人行動線之連接得設置供公眾使用之立體人工地盤、架空走道或人行地下道，但不得破壞整體景觀。其有關安全、結構、淨高度等事項，應依有關規定辦理。

- 1.供公眾使用之立體人工地盤、架空走道及人行地下道穿越計畫道路者，需經主管機關同意及本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議後，其構造物得穿越計畫道路者並得不計入

建蔽率及容積率。

2.為都市交通、都市安全及都市景觀之需要，地面層、地下層及地上高架人行空間系統銜接處，建築物應預留設供連通使用之空間。

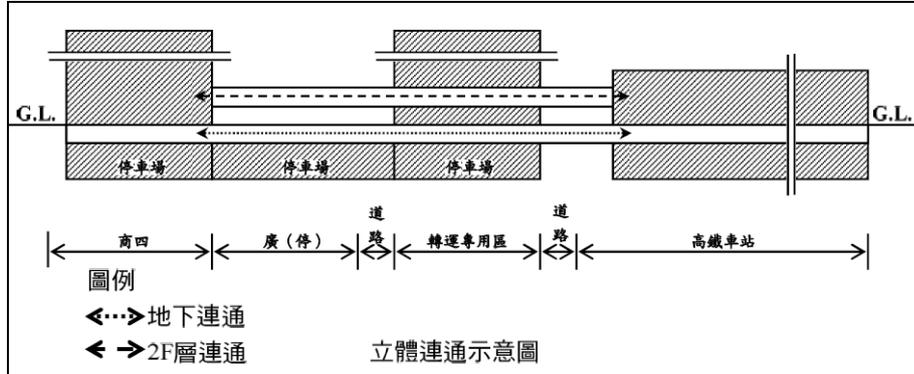


圖 5 人行系統與立體連通示意圖

(三)人行道相關設施設置標準

- 1.區內人行道或建築基地依法留設之騎樓、有遮簷人行道、無遮簷人行道或其他開放空間，凡提供公眾使用之步行環境，有步道鋪面應齊平設置，以利殘障者通行使用。
- 2.為塑造本地區無障礙步道系統之整體性，下列地區與設施所臨接人行道如設有無障礙導盲步道，則應予連接：

(1)第 2 種、第 4 種商業區、廣(停)用地、轉運專用區等大型開放空間。

(2)人行通道、天橋、地下道、無遮簷人行道、有遮簷人行道、騎樓。

(3)公有建築物，供公眾使用建築物之出入口。

3.供殘障者使用之坡道其坡度不得高過1比12。道路交叉口及各類步道轉角處等其他高低差未達75公分者，其坡度不得超過下述規定。

高差 (公分)	75以下	50以下	35以下	25以下	20以下	12以下	8以下	6以下
坡度	10分之1	9分之1	8分之1	7分之1	6分之1	5分之1	4分之1	3分之1

六、建築高度、量體及造型

為創造本地區獨特的都市景觀與風貌，有關各街廓建築高度及量體規定參考圖6「建築物高度與量體配置構想原則」。

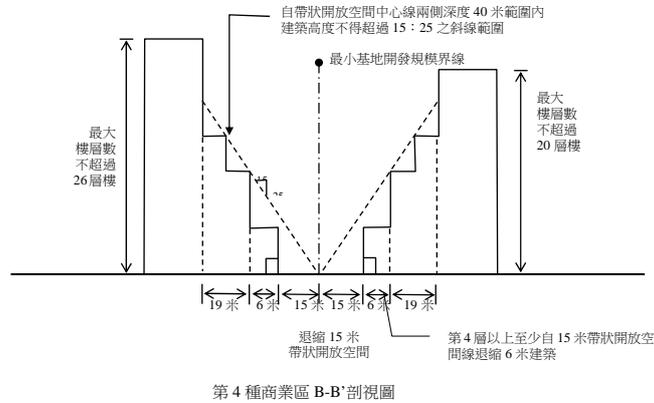


圖 6 建築物高度與量體配置構想原則示意圖

(一)以半屏山為背景，建築高度以西側往東側逐漸降低，並與地區山勢相呼應。

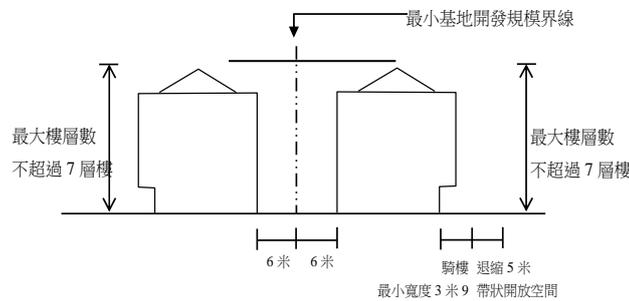
(二)第4種商業區以中心帶狀空間為界，兩側建築三層樓以下之牆面透視面積比例須達70%以上，並構築成光廊之形式。

(三)轉運專用區建築三層樓以下之牆面透視面積比例須達 70%以上，並構築成光廊之形式。



(四)第 2 種商業區建築造型除依法留設之避難屋頂平台外，應依各幢建築物頂層之樓地板面積 20% 以上設置斜屋頂。

(五)本地區建築外牆之顏色，應與地區山景及鄰近建築物協調配合，以中、高明度及中、低彩度之色彩為原則。



七、車行系統與停車場出入管制

(一)為建立良好行車秩序及交通順暢度，有關本地區內道路、停車場與出入口、車行及服務動線等，應詳圖 7、圖 8 之原則辦理。

(二)建築物附屬停車空間之設置，應依照下列規定辦理：

- 1.建築物附屬停車位以集中設置為原則，停車出入口應避免影響重要道路車流及人行動線。
- 2.建築物基地不得設置二個(含)以上之汽車出入口，但基地面積超過 3,000 平方公尺以上者，或基地內建築物依法應設置之停

車面積總和達 3,000 平方公尺或停車數量以上者總和達 100 部以上者，不在此限。同一汽車出入口之停車數總計超過 200 部者，其入口處應於基地內設置等候車道至少 30 公尺。

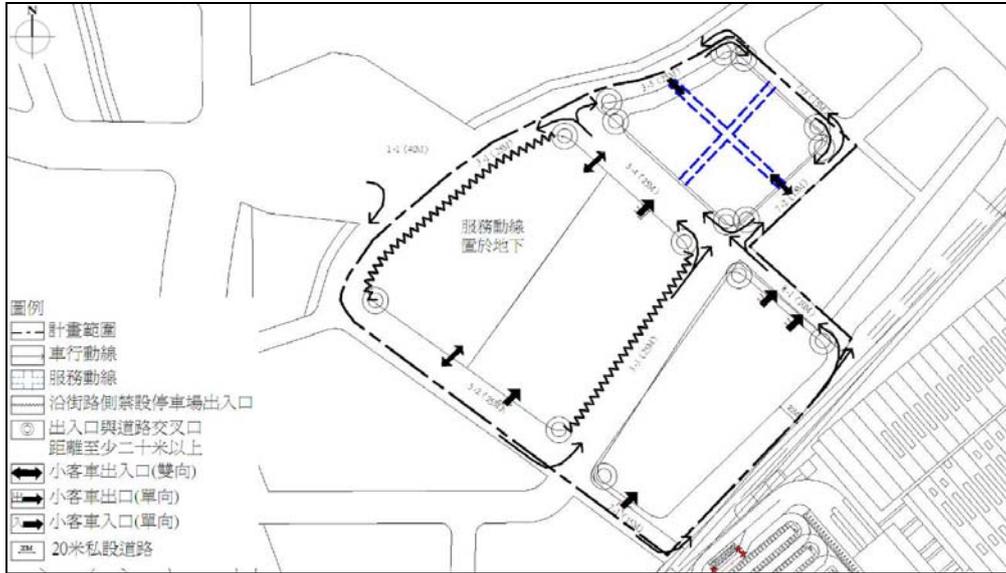


圖 7 車行動線與停車場出入口規劃原則示意圖

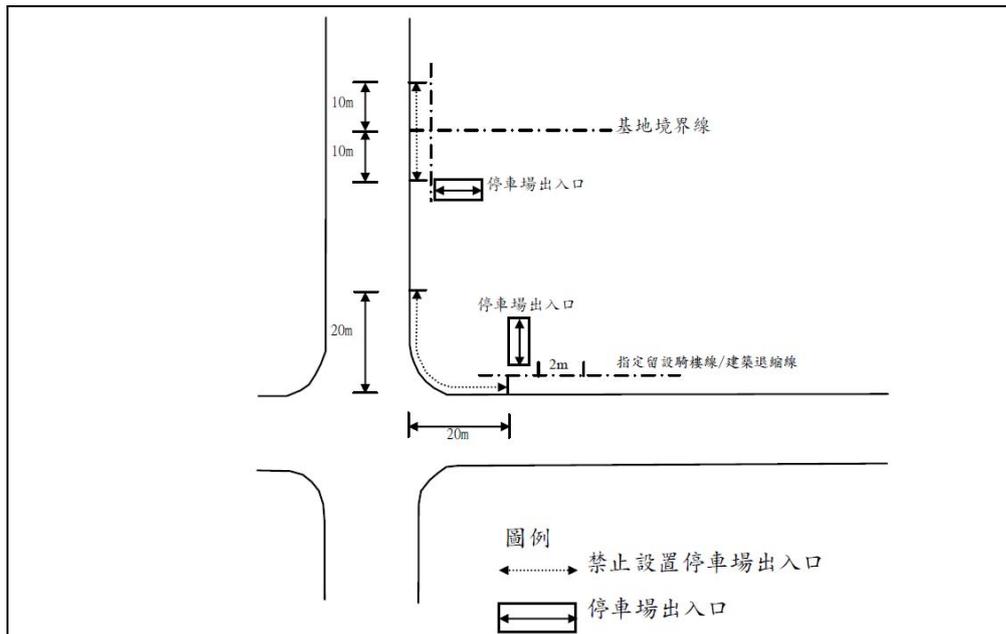


圖 8 禁止設置停車場出入口範圍示意圖

八、景觀及街道家具設置原則

(一)景觀及綠化原則

- 1.五樓以下建築物屋頂美化為屋頂花園，且不搭蓋臨時性棚屋等構造物。
- 2.本地區內建築基地之法定空地應配合公共開放空間留設。該空地面積每滿 50 平方公尺，應至少栽植喬木一株，樹冠底離地淨高 1.8 公尺以上。
3. 25 米道路兩側栽植高大喬木形成林蔭大道，惟不阻隔行車視線。
- 4.廣(停)用地之通口風、出入口，應配合整體規劃設計予以調整，以塑造並提昇整體廣(停)之功能與特色。

(二)街道家具設置原則

公有路權範圍內人行通道臨接車道部分之二分之一為街道家具設施帶，有關美化都市景觀、提供人行使用或維持建築物機能的街道家具及設施物應整體設置於街道家具設施帶範圍。允許於街道家具設施帶上設置之街道家具及設施物包括：

- 1.植穴、花壇、座椅、人孔蓋、垃圾桶、照明燈具、及其他公共使用之街道家具及設施物等，並應整體規劃設計。
- 2.電力設備、電信箱、公共電話亭、公用電訊設施、消防栓及其他供公眾使用之電力、電信及消防設備，惟其高度不得超過 2 公尺，設施物外部應加以美化綠化。
- 3.建築基地內建築物之給排管線。例如：給水管線、排水管線、瓦斯管線、有線電視配線、消防水管、污水處理管線、共同管構支管等。
- 4.建築基地內建築物電訊及電力設施之連外管線。例如：電腦網路、光纖、電話線、電力線等。
- 5.管線設施帶之鋪面，應為活動式鋪面，以提供管線裝設或維修之用。

九、其他

- (一)本地區內每宗建築基地，其基地面積達 600 平方公尺或總樓地

板面積達 1,200 平方公尺以上者，為集中收集處理垃圾至少應設置垃圾貯存空間一處，且需避開建築物主要出入口及避免破壞景觀。

(二)下水道系統應為分流式下水道、其雨水下水道應為透水性下水道系統，總透水量(含不透水空地)以能達最佳設計量為原則。

(三)3-1 號道路(半屏山後巷)與商 4 基地有高程落差(15.08 至 10.70) 達 3 至 4 公尺，於整體規劃設計時應特別注意。

(四)本地區建築申請案如情形特殊，得經本市都市設計及土地開發委員會審議通過者，不適用本要點一部份之規定。

變更高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫(轉運專用區土地使用分區管制要點暨都市設計基準調整)案

業務承辦 人 員	
業務單位 主 管	

變更機關：高雄市政府

時間：中華民國一〇六年十月