

訂定高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫停車場用地（停13）土地使用管制案

計畫書

高雄市政府
中華民國107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	訂定高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫停車場用地(停13)土地使用管制案	
變更都市計畫法令依據	都市計畫法第27條第1項第4款	
變更都市計畫機關	高雄市政府	
申請變更都市計畫機關	高雄市政府捷運工程局	
本案公開展覽起訖日期	自民國106年3月21日起至民國106年4月20日止 (刊登於臺灣導報及中國時報106.3.21至106.3.23)	
本案舉辦說明會日期	民國106年4月6日上午10時30分 本市左營區公所五樓會議室	
人民團體對本案之反映意見	詳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	106年12月29日高雄市都市計畫委員會第66次會議審議修正通過

目 錄

壹、緒論	01
一、計畫緣起	01
二、法令依據	02
三、計畫範圍與位置	03
貳、現行都市計畫	04
一、凹子底地區細部計畫概要	04
二、現行計畫規定	07
參、使用現況分析	08
一、周邊土地使用現況	08
二、計畫範圍使用現況分析	09
三、土地權屬分析	12
四、未來發展潛力	13
肆、開發構想及財務分析	15
一、開發構想	15
二、財務分析	15
伍、變更計畫內容	17
一、變更理由	17
二、變更內容	18
陸、變更後實質計畫	19
一、變更後計畫內容	19
二、變更後交通影響分析	20
柒、土地使用分區管制要點	26
附件一、「研商左營區富國停車場用地後續規劃開發事宜」會議紀錄	
附件二、簽准個案變更同意文件	
附件三、高雄市都市計畫委員會 106 年 12 月 29 日第 66 次會議紀錄	

圖 目 錄

圖 1 計畫範圍示意圖	03
圖 2 現行高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫示意圖	06
圖 3 計畫範圍周邊環境發展現況示意圖	08
圖 4 計畫範圍使用現況示意圖	09
圖 5 捷運凹子底站周邊平均停車需供比分時情形示意圖	10
圖 6 捷運凹子底站周邊高停車需供比位置示意圖	11
圖 7 計畫範圍地籍示意圖	12
圖 8 計畫範圍未來發展潛力示意圖	13
圖 9 本計畫引入行業示意圖	14

表 目 錄

表 1 凹子底地區現行都市計畫土地使用面積綜理表	05
表 2 捷運凹子底站周邊路外停車場資訊綜理表	09
表 3 計畫範圍土地清冊綜理表	12
表 4 財務效益相關假設與參數設定綜整表	15
表 5 變更前後財務可行性對照表	16
表 6 變更後財務效益綜整表	16
表 7 變更內容綜理表	18
表 8 訂定後之土地使用分區管制要點	19
表 9 近 5 年高雄捷運旅客人數資料綜整表	20
表 10 購物商場衍生顧客旅次人次估算表	21
表 11 購物商場衍生顧客尖峰小時進出人旅次數估算表	21
表 12 運具分配比例及乘載率列表	22
表 13 本計畫開發後衍生各類型車輛旅次統計表	22
表 14 非阻斷性車流路段之服務水準劃分標準表	23
表 15 本計畫開發後平日昏峰時段周邊道路服務水準綜理表	24
表 16 本計畫開發後假日昏峰時段周邊道路服務水準綜理表	24
表 17 本計畫各開發類別停車需求推估統計表	24

壹、緒論

一、計畫緣起

凹子底停13用地位於高雄市左營區富國路與忠言路交叉口西北側，為66年6月15日公告發布實施「本市灣子內與凹子底等地區細部計畫」案所擬定之停車場用地。原規劃係提供鄰近之龍華公有市場、特商區及住宅區土地作為停車使用，惟近年左營區人口持續增長，依據本府交通局102年度北高雄小汽車停車供需結案報告所示，停13用地周邊屬需供比高於1之地區，顯示停13用地現況規劃之停車空間（68席）已不敷使用。

另依101年行政院核定高雄環狀輕軌建設計畫，環狀輕軌將直接使用大順路路廊作為軌道及車站使用，連帶將減少沿線路邊停車格供給，這使得本地區停車需供比更加嚴峻；而依據行政院跨域加值公共建設方案自償性要求，市府需自行就輕軌周邊可供使用公有土地辦理招商開發，並將開發收益納入輕軌建設計畫之自償性經費來源，故市府政策決定以市有土地作價投資高雄市大眾捷運系統土地開發基金，續由基金管理單位自行招商開發達成自償。

案地係於105年由市府作價投資土開基金，本基地在角色上需承擔服務地區停車機能需求之公共性及提供開發效益挹注土開基金之財務，以提供捷運建設財源，滿足周邊停車需求及公共建設自償性要求。

依「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」規定，停車場立體多目標之項目使用樓地板面積不得超過總樓地板面積三分之一；多目標作商場、百貨商場或商店街使用者，其樓地板面積不得超過一千平方公尺。由於立體停車場興建後除本身需能自主營運還必需提供開發效益挹注土開基金，在土地資源有限情形下，勢必往立體化、複合多樣性業種型態、更高強度商業使用等方向著手。經考量停13用地周邊消費規模與市場條件，茲建議訂定土地使用分區管制規定，以提高計畫可行性。

爰此，本案經市府同意（105年11月7日高市府捷開字第10531479500號函）依都市計畫法第27條第1項第4款規定，辦理變更都市計畫作業訂定停13用地之土地使用管制規定，以提升未來立體停車場營運自主性、可行性與擴大財務效益，增加民間資金投資停車場誘因，期進一步解決凹子底地區停車問題與增加土地開發收入的雙重目標，俾續依公有財產及相關法令規定辦理開發。

二、法令依據

(一) 都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款規定

為配合中央、直轄市或縣（市）興建之重大設施。

(二) 內政部 93 年 1 月 7 日內授營都字第 0920091111 號函

都市計畫法第二十七條第一項第四款「為配合……直轄市或縣（市）興建之重大設施」係指配合直轄市或縣（市）興建之重大設施，有迅行變更之必要，經直轄市、縣（市）政府參酌下列四項原則逕予認定者。

- (1) 已列入地方政府施政方針、施政計畫之重大設施建設計畫者。
- (2) 已編列預算達政府採購法規定之查核金額以上之地方重大建設者。
- (3) 報經中央各目的事業主管機關專案核准補助二分之一以上經費興建之重大設施者。
- (4) 其他符合都市計畫相關法令或審議規範規定，得依都市計畫法第二十七條規定辦理都市計畫變更者。

依市府105年度施政計畫，捷運工程局為因應大高雄地區長遠運輸需求及生活環境品質提升，依據市府104-107年度中程施政計畫目標體系年度業務發展需要，辦理高雄環狀輕軌建設及管理運用「高雄市大眾捷運系統土地開發基金，配合籌措輕軌建設財源」；並辦理土地開發，創造效益，挹注輕軌建設資金，落實以捷運養捷運自償性策略，促進高雄捷運建設永續發展。

是以，本案係配合已列入市府施政計畫之高雄環狀輕軌重大設施建設計畫，應符合都市計畫法第27條第1項第4款「為配合直轄市興建之重大設施」之規定。

三、計畫範圍與位置

本案範圍位於高雄市左營區富國路與忠言路口，計畫面積為2,314平方公尺，計畫範圍與位置詳如圖1所示。

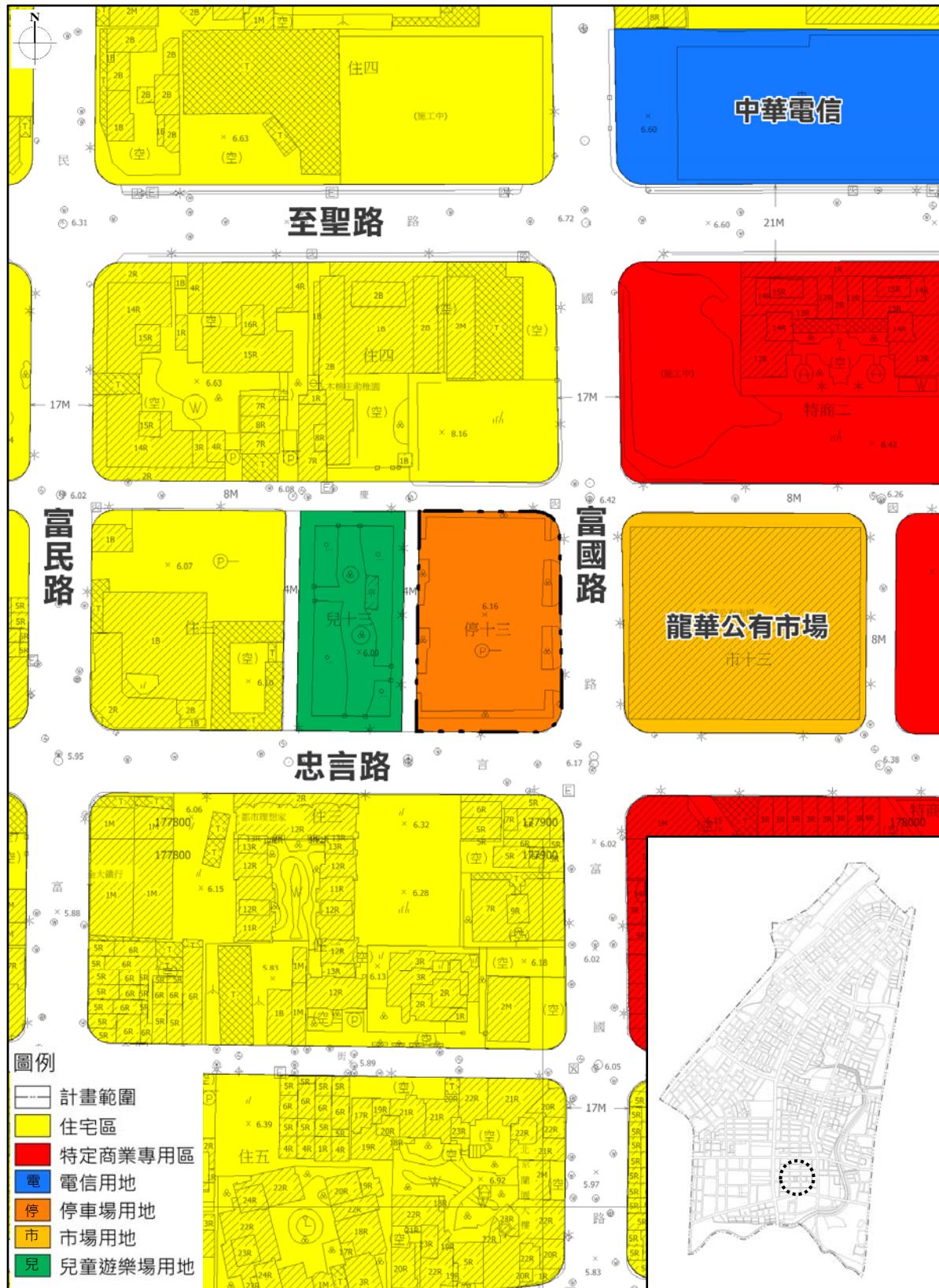


圖1 計畫範圍示意圖

貳、現行都市計畫

一、凹子底地區細部計畫概要

本計畫之現行計畫係以99年7月29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（第四次通盤檢討）案」為主，其摘要說明如下：

- (一) 計畫年期：民國 110 年
- (二) 計畫容納人口：213,000 人
- (三) 計畫面積：1,040.12 公頃
- (四) 土地使用

本計畫為高雄市都市發展程度較高地區之一，以住宅區所佔比例較高，為本計畫區最主要的土地使用。住宅區平均分佈於全區中，而商業區多分佈於博愛路西側、重惠街、重忠路一帶，博愛路兩側、孟子路、崇德路一帶，博愛路兩側、裕誠路、明誠路一帶，原農16地區等。至於現行計畫對住、商分區之容積管制方面，本計畫區內之住宅區劃設為第2種住宅區、第3種住宅區、第4種住宅區、第5種住宅區，而商業區分別以第2種商業區、第3種商業區、第4種商業區、第5種商業區、第2種特定商業專用區、第3種特定商業專用區、特定商業專用區之建蔽率及容積率規定加以規範。

計畫區劃設有機關、學校、公園、兒童遊樂場、綠地、廣場、市場、停車場、加油站、變電所、道路、電信、加油站、體育場、廣場兼停車場、園道、郵政、交通、河道及鐵路用地等公共設施，均為歷年所劃設。

主要聯外道路有中華路、博愛路、民族路、大中路、華夏路、新莊路、自由路、大順路、明誠路等，其功能為社區間之通路或社區與中心商業區間之道路，其餘之區內進出道路，寬度則在10至15公尺之間。現行都市計畫及各項土地使用分區詳如表1及圖2所示。

表 1 四子底地區現行都市計畫土地使用面積綜理表

使用分區	計畫面積 (公頃)	百分比 (%)
土地使用分區	住宅區	365.64
	商業區	71.95
	特定商業專用區	13.08
	工業區	64.99
	農業區	22.89
	文教區	5.94
	保存區	1.97
	特定專用區	8.55
	倉儲批發專用區	1.25
	車站專用區	9.31
	轉運專用區	1.33
	事業發展專用區	1.08
	社會福利專用區	3.10
	小計	571.08
公共設施用地	機關用地	16.85
	學校用地	76.14
	公園用地	39.23
	體育場用地	8.85
	綠地用地	1.34
	廣場用地	4.15
	市場用地	3.37
	停車場用地	4.02
	兒童遊樂場用地	2.05
	加油站用地	0.98
	變電所用地	0.41
	電信用地	0.91
	郵政用地	0.08
	交通用地	2.20
	鐵路用地	20.45
	廣場兼停車場用地	1.98
	道路用地	250.24
	園道用地	24.55
	河道用地	11.24
	小計	469.04
總計		1,040.12
		100.00

註：1.表內面積應以實際測量地籍分割面積為準。

2.本計畫之現行計畫係以99年07月29日公告發布實施之「變更高雄市都市計畫（四子底地區）細部計畫（第四次通盤檢討）案」為主。

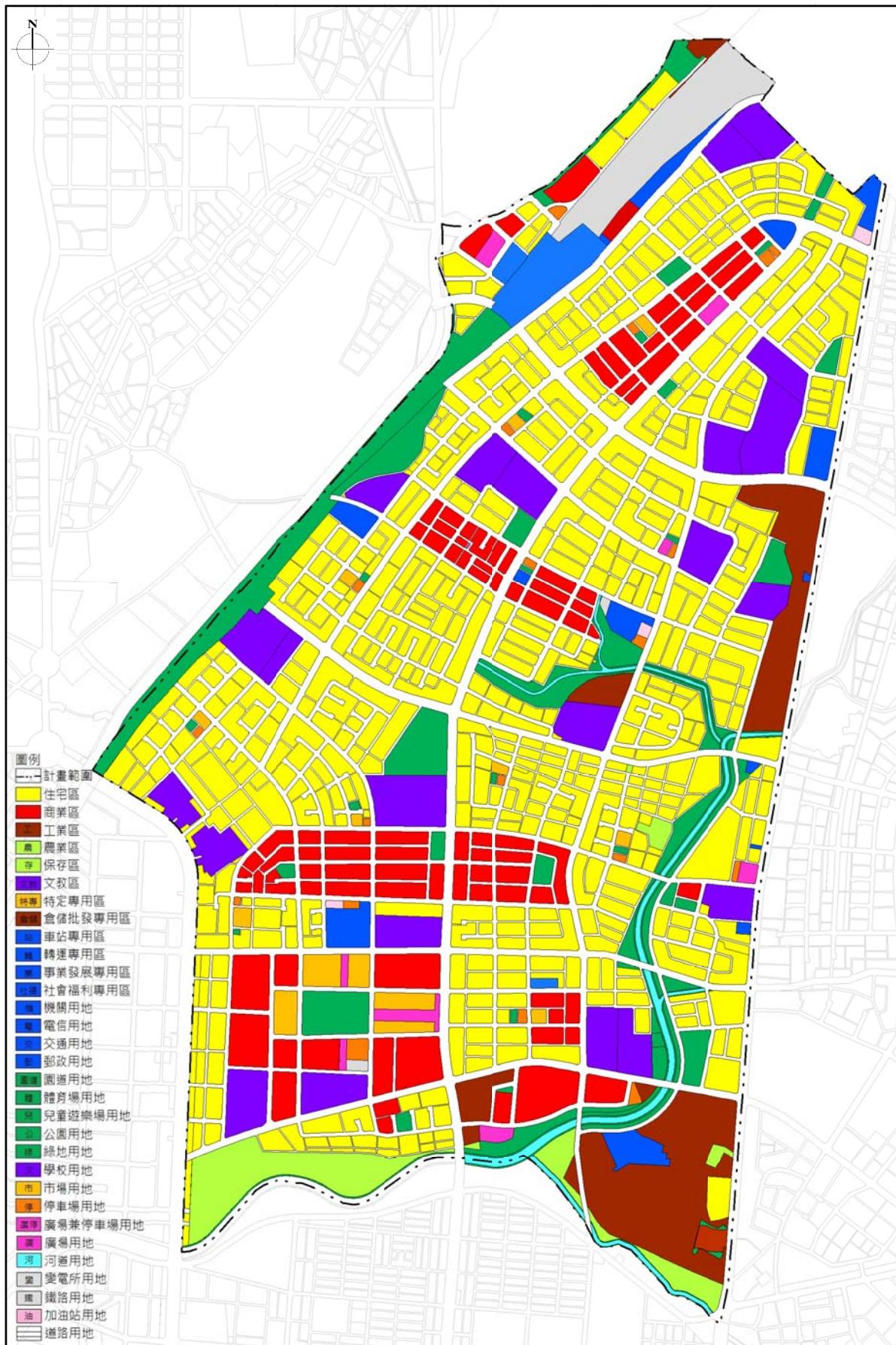


圖 2 現行高雄市都市計畫（四子底地區）細部計畫示意圖

二、現行計畫規定

本計畫停車場用地現行之土地使用強度與建築退縮規定如下：

(一) 土地使用強度

依據「都市計畫法高雄市施行細則」規定，平面使用建蔽率10%、容積率20%；立體使用停車場建蔽率80%、容積率960%。

(二) 建築退縮規定

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」之土地使用分區管制第 5 條：「...，計畫區內公共設施用地及公用事業設施申請建築時應自計畫道路境界線至少退縮5公尺建築，如有設置圍牆之必要者，圍牆應自計畫道路境界線至少退縮3公尺。退縮建築之空地應植栽綠化，但得計入法定空地。」。

另依106年3月1日公告發布實施之「變更高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫土地使用分區管制要點（配合公共路外立體停車場興建計畫）案」之土地使用分區管制第 5-1 條：「停車場用地申請立體使用時，若建築物因退縮5公尺而未能達到建蔽率80%者，經提本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議通過後，得自計畫道路境界線至少退縮2公尺建築，退縮建築之空地不得設置圍牆，但得計入法定空地。」。

參、使用現況分析

一、周邊土地使用現況

本案範圍位於高雄市左營區富國路與忠言路交叉口，鄰近龍華公有市場及第二種特定商業專用區，周邊集合式住商大樓林立，商業活動熱絡，衍生相當程度的住宅及購物等停車需求。

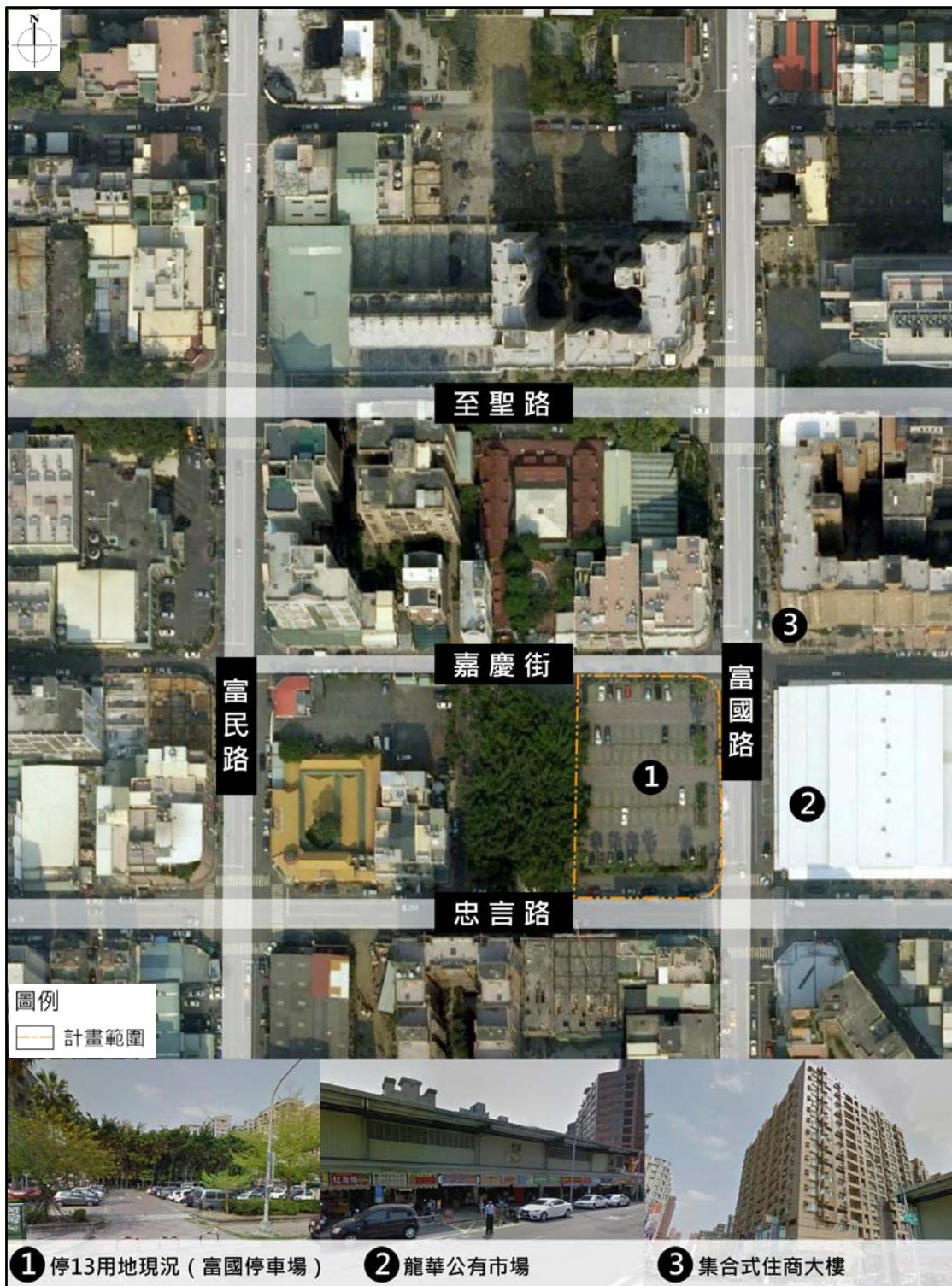


圖 3 計畫範圍周邊環境發展現況示意圖

二、計畫範圍使用現況分析

(一) 使用現況

本案範圍現為平面停車場，採計時收費，可提供68席小客車停車位，詳圖4所示。



圖4 計畫範圍使用現況示意圖

(二) 停車供需現況

依據本府交通局102年度北高雄小汽車停車供需調查計畫結案報告，停13用地位於捷運凹子底站調查範圍中，其範圍內停車供給及平均停車需供比情形，分別說明如下：

1. 停車供給

(1) 停車位數量

調查範圍內共計有1,746席小型車位，其中路邊停車格位數1,031席、路邊潛在車位數173席、路外停車場13處共542席，詳表2所示。

表2 捷運凹子底站周邊路外停車場資訊綜理表

編號	名稱位置	停車位數	經營權屬	種類	型式	開放時段	費率	平均需供比	
								平日	假日
170	龍德公有停車場 龍德新路靠博愛路	39	公營	空地格位	平面	24小時	計次 30 元	0.41	0.23
173	彌馨診所附設停車場 至聖路（富民修明段）	37	民營	醫院附設	平面	24小時	計時 50 元	0.83	0.78
174	維新街忠貞街口	28	民營	空地格位	平面	24小時	月租 2,500 元	0.70	0.66
175	博鑫私人停車場 忠言路修明街口	40	民營	空地格位	平面	24小時	計時 20 元	0.41	0.30
176	富國公有停車場 富國路嘉慶街口	68	公營	空地格位	平面	24小時	計時 30 元	0.46	0.55

表2 捷運凹子底站周邊路外停車場資訊綜理表（續）

編號	名稱位置	停車位數	經營權屬	種類	型式	開放時段	費率	平均需供比	
								平日	假日
177	陽信銀行前停車場 忠言路（富民修明段）	22	民營	商業附設	平面	24小時	20元/半小時	0.89	0.84
178	修明街/太華街口	19	民營	空地格位	平面	24小時	月租1,200元	0.55	0.88
179	台灣聯通 太華街201號對面	25	民營	商業附設	平面	24小時	20/hr,100/日	0.66	0.84
180	博愛路麥當勞 博愛路（至聖明誠段）	13	民營	商業附設	平面	24小時	免費	0.92	0.92
325	凹仔底停車場 南屏路及神農路口	191	公營	空地格位	平面	24小時	計時30元	0.39	0.49
326	新台灣原味停車場 明誠博愛路口	76	民營	餐廳特約	平面	24小時	消費折抵	0.42	0.56
327	桔園茶餐廳停車場 明誠博愛路口	50	民營	餐廳特約	平面	24小時	消費每滿500元可免費停車一小時	0.13	0.11
328	丁丁藥局與電器行 附設停車場明誠四路456號	30	民營	商店附設	平面	24小時	免費	0.65	0.68

資料來源：102年度，北高雄小汽車停車供需調查報告，高雄市政府交通局。

2. 停車需求

（1）尖峰時段

調查範圍內之停車尖峰時段平日發生於20~21時，假日發生於18~22時，平、假日的各時段需供比無明顯差異，詳圖5所示。

（2）高需供比路段

範圍內各路段的平均停車需供比於平、假日均在1.0以上的路段主要位在博愛路以東區塊大部分主次要道路，本案範圍周邊皆為需供比高於1之地區，顯示計畫範圍現況停車空間，已未能滿足實際使用需求，詳圖6所示。

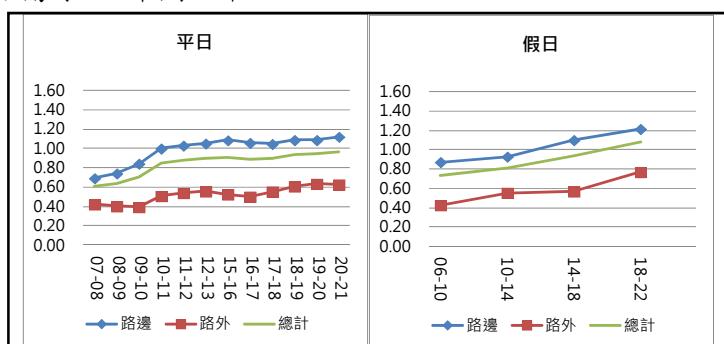


圖5 捷運凹子底站周邊平均停車需供比分時情形示意圖

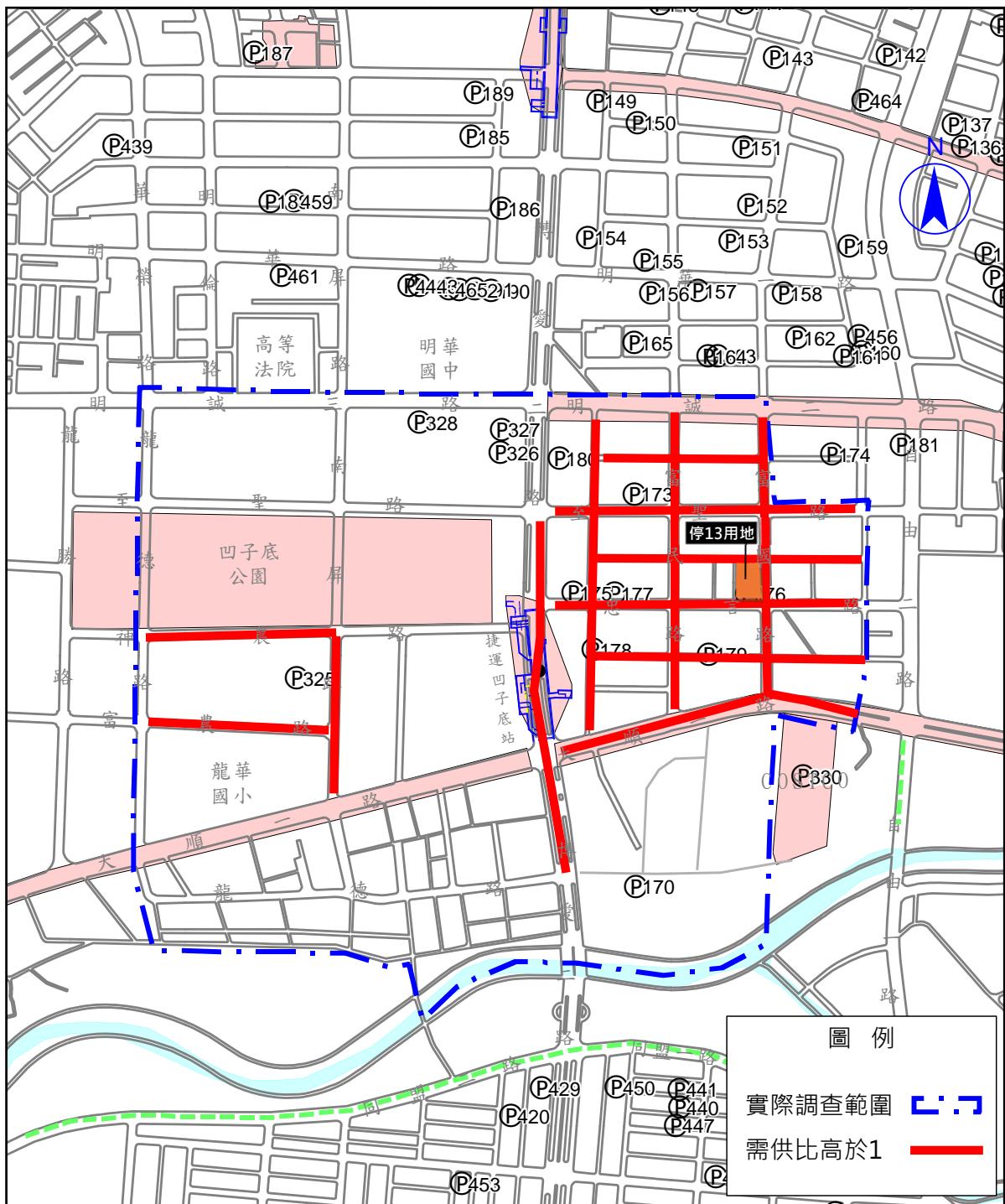


圖 6 捷運凹子底站周邊高停車需供比位置示意圖

三、土地權屬分析

本案範圍土地權屬單純，為左營區新庄段八小段地號88土地，面積為2,314平方公尺，屬高雄市所有，管理機關為高雄市政府捷運工程局，詳表3及圖7所示。

表 3 計畫範圍土地清冊綜理表

地段	地號	面積 (m ²)	所有權人	管理機關
左營區新庄段八小段	88	2,314	高雄市	高雄市政府捷運工程局

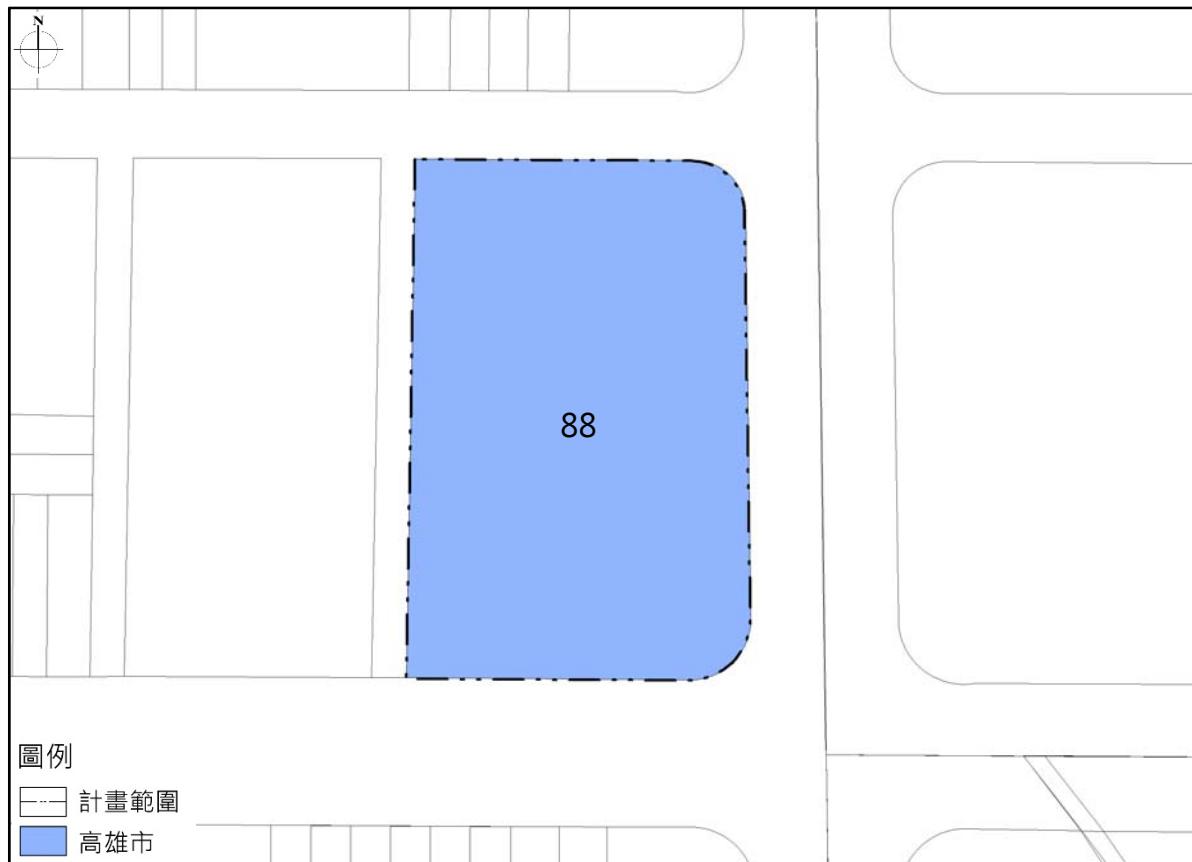


圖 7 計畫範圍地籍示意圖

四、未來發展潛力

(一) 住商發展情形

本案範圍周邊建物以住宅大樓及沿街式商店為主，居住人口密度高且商業活動興盛。本案鄰近龍華公有市場，該市場主要客群為準備晚餐之上班族及外食族，主要以熟食攤販為主，有部分為生鮮蔬果販售，營業時間約為中午12點至晚上9點。

(二) 周邊發展情形

因鄰近輕軌二階、龍華國小舊址標案和義大開發之義享天地等相關重大開發，以及農16及自由二路商圈，若未來配合周邊整體商業發展趨勢，考量交通便利性、生活方式及消費習慣，帶動本案發展商業零售潛力。以下分別就相關重大開發及生活圈，詳圖8所示。

1. 相關重大開發

高雄輕軌第二階段全長 13.40 公里，連結串連高雄大眾運輸東西向交通，本案鄰近 C25 站，且周邊未來尚有龍華國小舊址標案和義大開發之義享天地，將帶動本區域整體發展。

2. 生活圈型態

本案位於農 16 生活圈與自由二路生活圈匯集處，公共設施機能健全，且鄰近捷運 R13、R14 站，計畫範圍周邊商業消費行為活絡。土地使用機能則多為純住宅或餐飲，零售業相對具發展空間。

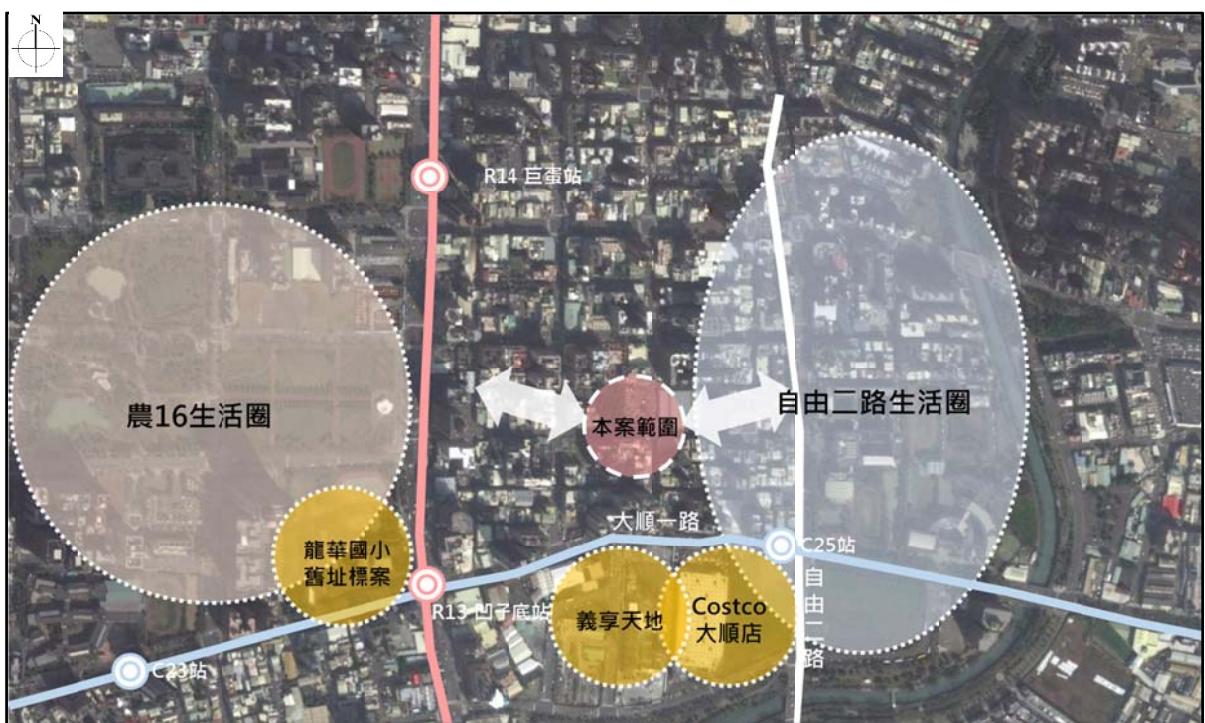


圖 8 計畫範圍未來發展潛力示意圖

(三) 引入行業

綜觀近年停車場用地多目標使用發展趨勢，建議發展之產品類型以零售業、餐飲業、休閒娛樂業及文化創意產業為主，本計畫可採複合式經營方式，不限於開發一種產品類型，各項開發項目，詳圖9所示。

1. 零售服務業

依本計畫範圍區位條件，周遭多作為住宅使用，考量商圈特性及地區消費潛力，且商業機能多以滿足區域消費人口為主，並引入主題專賣店（如迪卡儂、特力屋等），並可參酌目前市場發展趨勢，引入體驗式零售等商場，或結合餐飲之複合式經營方式開發。

2. 餐飲服務業

周邊以住宅機能為主，並鄰近農16生活圈及自由二路生活圈，具一定之餐飲消費客群，可引入美食街或主題餐廳（如親子餐廳、連鎖餐飲業者），服務觀光休閒民眾及當地居民。

3. 文化創意產業

本計畫範圍鄰近龍華國中等學校，且周邊以住宅機能為主，可引入書局空間，並將書店結合文創商品、手作工坊等複合模式經營，型塑手作、慢活、藝文的閱讀空間。



圖 9 本計畫引入行業示意圖

肆、開發構想及財務分析

一、開發構想

依停車場法第2條第1款與第4款「停車場：指依法令設置供車輛停放之場所」，「都市計畫停車場：指依都市計畫法令所劃設公共停車場用地興闢後，供作公眾停放車輛之場所」，本案範圍係屬停車場用地，並供公眾停放車輛之場所，其使用符合停車場法所規定之停車場定義，將來開發時亦需以停車場為開發主體。

本案範圍未來擬規劃招商作為立體停車場使用，以增加停車供給，另為使停車場得自主營運及符合市府政策，讓土開基金有充足開發財源挹注以維持其自償性，透過本案變更，除停車場本業外，參酌都市計畫公共設施用地多目標使用辦法，部分樓層將可配置一般商業、零售、一般服務、休閒運動業、自行車、機車租賃業等使用項目，且使用總樓地板面積不得超過總樓地板面積之二分之一。

二、財務分析

(一) 相關假設與參數設定

本案財務效益分析，相關假設與參數設定，如表4所示。

表 4 財務效益相關假設與參數設定綜整表

分區用地別	變更前 (附屬設施空間為 1/3)	變更後 (附屬設施空間為 1/2)
土地面積	2,314m ² (700 坪)	2,314m ² (700 坪)
使用強度	建蔽率 80% 容積率 960%	建蔽率 80% 容積率 960%
容積樓地板面積	22,214.40m ² (6,720 坪)	22,214.40m ² (6,720 坪)
主、副業比例	主要設施：67% 附屬設施：33%	主要設施：50% 附屬設施：50%
建築高度	B1F-12F	B1F-12F
量體配置	商業空間： 7,404.80m ² (2,240 坪)	商業空間： 11,107.20m ² (3,360 坪)
	汽車停車場：14,809.60m ² (4,480 坪)	汽車停車場：11,107.20m ² (3,360 坪)
	機車停車場（不計入容積樓地板面積） 1,851.20m ² (560 坪)	機車停車場（不計入容積樓地板面積） 1,851.20m ² (560 坪)
停車數量	小客車：423 格；機車：308 格	小客車：317 格；機車：308 格

註1：容積樓地板面積 = 土地面積 (2,314m²) x 容積率 960%。

註2：依建築技術規則162條，本案之地下機車停車場空間得不計入容積總樓地板面積。

(二) 可行性分析

評估年期設定為40年，評估基期為民國105年，分為變更前（附屬設施空間為1/3）及變更後（附屬設施空間為1/2），如表5所示。

由表5可得知，變更前（附屬設施空間為1/3）其內部報酬率為5.84%，小於預期報酬率（8%），營運後第16年始得回收，且其自償率為95.36%，評估其財務可行性為不可行（廠商投資意願不高）。

變更後（附屬設施空間為1/2）其內部報酬率為8.32%，大於預期報酬率（8%），營運後第12年可回收，其自償率為130.89%，評估其財務可行性為可行（廠商投資意願較高）。

表 5 變更前後財務可行性對照表

分區用地別		變更前 (附屬設施空間為 1/3)	變更後 (附屬設施空間為 1/2)
廠商	IRR (內部報酬率)	5.84% < 8% (預期報酬率)	8.32% > 8% (預期報酬率)
	NPV (淨現值)	105,389 千元 > 0	361,618 千元 > 0
	回收年期	營運第 16 年	營運第 12 年
	SLR (自償率)	95.36% < 100%	130.89% > 100%
	財務可行性	不可行	可行

(三) 財務效益分析

從市府效益而言，停13用地現委外作平面停車場使用，政府權利金收益年約372萬元。變更後（附屬設施為1/2）其權利金收益約2億783萬元，土地租金收益約3億9,668萬元，合計可挹注土開基金約6億451萬元。市府財源部份，營業稅收益約2億7,434萬元、所得稅約3億459萬元、房屋稅約5億1,398萬元，合計增加市府約10億9,292萬元收益，可符合立體停車場完全自主營運財務要求，同時提高公共設施營運效率及效能，如表6所示。

表 6 變更後財務效益綜整表

挹注項目			變更後 (附屬設施空間為 1/2)
政府效益	土開基金	權利金	207,830 千元
		土地租金	396,680 千元
		小計	604,510 千元
	高雄市政府	營業稅	274,341 千元
		所得稅	304,597 千元
		房屋稅	513,984 千元
		小計	1,092,922 千元

伍、變更計畫內容

一、變更理由

本案係已列入地方政府施政方針、施政計畫之重大設施建設計畫者，符合內政部93年1月7日內授營都字第0920091111號函釋，得依都市計畫法第27條第1項第4款規定辦理變更，茲將變更理由說明如下。

(一) 解決地區停車空間不足，增加立體停車場投資誘因，以提高停車供給

為因應凹子底地區現況停車空間不足，擬提高附屬事業使用比例鼓勵民間投資於凹子底停13用地興建立體停車場，以提高周邊停車空間供給。

(二) 配合市府政策，提升土地開發效益、維持基金自償性，充實捷運建設財源

配合市府政策，透過招商開發鼓勵民間投資經營，在不影響停車場服務機能下，提升商業等附屬設施使用比例，增加開發效益挹注，達到基金自償性，以充實捷運建設財源，促進高雄捷運建設永續發展。

(三) 為立體停車場完全自主營運財務自償，放寬使用項目面積比例，以提高公共設施營運效率及效能

為使立體停車場興建後能自主營運財務自償，避免造成政府負擔，建議訂定附屬事業樓地板面積比例，以提高民間投資誘因及增加公共設施營運效率及效能。

(四) 為降低開發後對周邊住宅區環境衝擊，調降停車場立體使用容積率上限及增訂退縮規定

為降低開發後對周邊住宅區環境衝擊，本市都市計畫委員會106年12月29日第66次會議決議：本案停車場立體使用時建蔽率不得超過80%、容積率不得超過700%，基地北側及南側鄰接住宅區部分，各至少退縮6公尺及4公尺建築，東側及西側鄰接公共設施用地部分，各至少退縮4公尺及2公尺建築，並應於後續開發及建築設計階段，妥予周邊民眾協調溝通。

二、變更內容

有關本案變更內容詳如表7所示。

表7 變更內容綜理表

計畫位置	內容	理由
凹子底地區 細部計畫 停13用地	<p>一、本用地係供停車及其附屬設施使用，做平面使用時其建蔽率不得大於10%、容積率不得大於20%，立體使用時其建蔽率不得大於80%、容積率不得大於700%。</p> <p>二、基地北側及南側鄰接住宅區部分，各至少退縮6公尺及4公尺建築，東側及西側鄰接公共設施用地部分，各至少退縮4公尺及2公尺建築。</p> <p>三、本用地得供下列項目之使用，惟其使用項目合計不得超過總樓地板面積之二分之一。</p> <p>允許使用項目為：</p> <ul style="list-style-type: none"> (一) 公共使用：其項目依據都市計畫公共設施多目標使用辦法規定辦理，包括衛生醫療設施、社區通信設施、社區安全設施、公用事業服務所、公務機關辦公室、社會教育機構及文化機構、其他公共使用（社會福利設施、幼兒園、集會所、民眾活動中心）等。 (二) 餐飲服務。 (三) 商場、超級市場：商場使用限日常用品零售業、一般零售業、日常服務業（不包括洗染）、一般事務所、飲食業、餐飲業、一般服務業、自由職業事務所、金融分支機構及提供商場服務之社區通訊設施、公務機關。 (四) 洗車業、汽機車保養業、汽機車修理業、電動汽機車充電站及電池交換站。 (五) 休閒運動設施：包括游泳池、溜冰場、保齡球場、撞球場、舞蹈社、極限運動場、健身房（體適能中心）、桌球館、羽球場、排球場、籃球場、網球場、壁球場、技擊類運動場館及其他經中央主管機關會商中央目的事業主管機關認可之項目。 (六) 旅館。 (七) 自行車、機車租賃業。 	<p>擬訂定停13用地之土地使用管制規定，以提升未來立體停車場營運自主性、可行性與擴大財務效益，增加民間資金投資停車場誘因，期達成解決凹子底地區停車問題與增加土地開發收入的雙重目標。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 解決地區停車空間不足，增加立體停車場投資誘因，以提高停車供給。 2. 配合市府政策，提升土地開發效益、維持基金自償性，充實捷運建設財源，促進高雄捷運建設永續發展。 3. 為立體停車場完全自營運財務自償，訂定使用項目面積比例，以提高公共設施營運效率及效能。 4. 為降低開發後對周邊住宅區環境衝擊，本案停車場立體使用時建蔽率不得超過80%、容積率不得超過700%，基地北側及南側鄰接住宅區部分，各至少退縮6公尺及4公尺建築，東側及西側鄰接公共設施用地部分，各至少退縮4公尺及2公尺建築，並應於後續開發及建築設計階段，妥予周邊民眾協調溝通。

陸、變更後實質計畫

一、變更後計畫內容

停13用地之土地使用分區管制要點，詳見表8所示。

表 8 訂定後之土地使用分區管制要點

項目	訂定內容
凹子底地區 細部計畫 停 13 用地	<p>一、本用地係供停車及其附屬設施使用，做平面使用時其建蔽率不得大於 10%、容積率不得大於 20%，立體使用時其建蔽率不得大於 80%、容積率不得大於 700%。</p> <p>二、基地北側及南側鄰接住宅區部分，各至少退縮 6 公尺及 4 公尺建築，東側及西側鄰接公共設施用地部分，各至少退縮 4 公尺及 2 公尺建築。</p> <p>三、本用地得供下列項目之使用，惟其使用項目合計不得超過總樓地板面積之二分之一。</p> <p>允許使用項目為：</p> <p>(一) 公共使用：其項目依據都市計畫公共設施多目標使用辦法規定辦理，包括衛生醫療設施、社區通信設施、社區安全設施、公用事業服務所、公務機關辦公室、社會教育機構及文化機構、其他公共使用（社會福利設施、幼兒園、集會所、民眾活動中心）等。</p> <p>(二) 餐飲服務。</p> <p>(三) 商場、超級市場：商場使用限日常用品零售業、一般零售業、日常服務業（不包括洗染）、一般事務所、飲食業、餐飲業、一般服務業、自由職業事務所、金融分支機構及提供商場服務之社區通訊設施、公務機關。</p> <p>(四) 洗車業、汽機車保養業、汽機車修理業、電動汽機車充電站及電池交換站。</p> <p>(五) 休閒運動設施：包括游泳池、溜冰場、保齡球場、撞球場、舞蹈社、極限運動場、健身房（體適能中心）、桌球館、羽球場、排球場、籃球場、網球場、壁球場、技擊類運動場館及其他經中央主管機關會商中央目的事業主管機關認可之項目。</p> <p>(六) 旅館。</p> <p>(七) 自行車、機車租賃業。</p>

二、變更後交通影響分析

開發後交通影響分析係依停車場立體使用時容積率700%估計，說明如下：

(一) 大眾運輸供給分析

根據高雄捷運近5年各月旅客人數統計資料顯示，從100年49,636,631人次成長至104年60,203,494人次，104年每月平均達5,016,958人次，顯示高雄捷運運量穩定成長，詳表9所示。

本計畫範圍鄰近未來環狀輕軌C25站，依據環狀輕軌建設計畫將取消大順路路邊小汽車停車格。雖大眾運輸量穩定成長，惟仍有私有運具基本需求，且本計畫範圍周邊皆屬停車需供比高於1之地區，因此勢必影響本計畫周邊停車需求。未來興建立體停車場，將可提高停車空間供給，吸納部分停車需求，以降低周邊環境之交通衝擊。

表9 近5年高雄捷運旅客人數資料綜整表

項目	100年	101年	102年	103年	104年
1月	4,005,165	4,903,023	4,792,646	5,199,190	5,364,052
2月	4,623,289	4,639,258	5,339,314	5,346,222	5,264,040
3月	3,647,793	4,238,529	4,849,338	5,069,447	4,946,893
4月	3,874,501	4,360,598	4,705,746	4,854,796	4,770,775
5月	3,780,160	4,390,791	4,690,789	5,100,243	4,975,529
6月	3,821,847	4,312,096	4,846,562	4,920,170	4,773,312
7月	4,500,102	5,112,840	5,218,612	5,356,062	5,208,462
8月	4,366,384	4,823,858	5,421,920	5,190,095	5,101,326
9月	3,990,584	4,561,470	5,045,535	4,697,489	4,760,000
10月	4,282,828	4,758,650	5,357,413	5,166,738	5,009,270
11月	4,091,581	4,594,418	4,890,208	5,019,088	4,743,534
12月	4,652,397	5,784,850	5,548,220	5,388,484	5,286,301
總計	49,636,631	56,480,381	60,706,303	61,308,024	60,203,494
月平均值	4,136,386	4,706,698	5,058,859	5,109,002	5,016,958

註：表內數字單位為人次。

資料來源：高雄市政府捷運工程局統計資料。

(二) 開發後衍生交通量估計參數

本計畫基地開發主要規劃機能除「停車場」外，亦包括附屬設施之「購物商場」，為分析開發後對周邊交通可能產生之影響，以下依照未來開發衍生交通量估計參數，推估本計畫開發後可能產生旅次量，並且分析未來可能對周邊造成交通影響與衍生停車需求。

1. 衍生人旅次估計

以下參考「義大亞洲廣場商業大樓新建工程」環境影響說明書及「高雄市公路客運轉運中心民間參與投資興建營運之可行性研究、先期規劃及招商計畫」可行性評估報告書內之相關參數進行衍生旅次推估。

(1) 購物商場顧客

本計畫對於購物商場之旅次發生率係參考「義大亞洲廣場商業大樓新建工程」環境影響說明書之資料，本計畫預計規劃約2,450坪（約8,099平方公尺）的購物商場空間，依據表10之參數，可得出未來購物商場空間平常日可吸引3,766人旅次，於例假日時則可吸引6,345人旅次。

本計畫購物商場顧客各時段之進出比例參考「義大亞洲廣場商業大樓新建工程」環境影響說明書之資料，平常日晨峰時段因購物商場尚未開始營業，因此並無購物商場顧客進出。另依據平日及例假日全日旅次發生率及全日各時段進出比例，可得平常日晨峰小時（08:00-08:59）進入0人、離開0人，昏峰小時（18:00-18:59）進入150人、離開166人；例假日尖峰小時（14:00-14:59）進入為349人、離開284人，購物商場顧客之各時段進出人數如表11所示。

表 10 購物商場衍生顧客旅次人次估算表

項目		全日人次/每百坪樓地板面積		本基地 2,450 坪商業空間衍生人旅次	
平常日	進入		77.88		1,908
	離開		75.83		1,858
	總計		153.71		3,766
例假日	進入		130.31		3,193
	離開		128.63		3,152
	總計		258.94		6,345

表 11 購物商場衍生顧客尖峰小時進出人旅次數估算表

旅次類別	平常日				例假日			
	時段	進入比例	進入人數	離開比例	離開人數	進入比例	進入人數	離開比例
10:00-10:59	2.26%	43	0.08%	1	2.68%	86	0.74%	23
11:00-11:59	6.59%	126	2.76%	51	5.98%	191	3.04%	96
12:00-12:59	9.48%	181	6.03%	112	8.17%	261	5.19%	164
13:00-13:59	9.78%	187	8.43%	157	9.88%	315	7.45%	235
14:00-14:59	11.22%	214	9.49%	176	10.93%	349	9.00%	284
15:00-15:59	10.74%	205	10.07%	187	10.61%	339	10.51%	331
16:00-16:59	10.26%	196	10.87%	202	9.48%	303	9.94%	313
17:00-17:59	8.85%	169	10.91%	203	8.37%	267	10.24%	323
18:00-18:59	7.85%	150	8.95%	166	7.31%	233	8.77%	276
19:00-19:59	8.17%	156	7.01%	130	9.32%	298	8.39%	265
20:00-20:59	7.59%	145	9.29%	173	9.58%	306	9.30%	293
21:00-21:59	6.77%	129	11.08%	206	6.46%	206	10.83%	341
22:00-22:59	0.44%	7	5.03%	93	1.23%	39	6.60%	208
總計	100.00%	1,908	100.00%	1,858	100.00%	3,193	100.00%	3,152

單位：人旅次。

資料來源：義大亞洲廣場商業大樓新建工程環境影響說明書（定稿本），102年4月。

(2) 購物商場員工

有關購物商場進駐員工數之評估，參考高雄市新光三越三多店之案例，其員工配置約為33.67坪/人，依據本計畫購物商場之樓地板面積（約2,450坪）進行推估，可預估未來購物商場員工人數約為73人。由於購物商場營業時間因素，購物商場員工衍生人旅次之平常日晨峰時段為9~11時，昏峰時段為22~23時，例假日之尖峰時段亦為22~23時，因此購物商場員工進出時段為非尖峰時段，故尖峰時段不考慮購物商場員工之通勤旅次。

2. 衍生車旅次估計

本計畫未來開發類別主要為購物商場，相關運具分配參數係參考「義大亞洲廣場商業大樓新建工程」環境影響說明書及「高雄市公路客運轉運中心民間參與投資興建營運之可行性研究、先期規劃及招商計畫」可行性評估報告書之資料並依據本計畫交通特性修正運具分配比例參數，詳如表 12 所示。

表 12 運具分配比例及乘載率列表

類別	運具別	汽車	機車	計程車	遊覽車	大眾運輸	自行車及步行	合計
購物商場顧客	比例	36.30%	34.40%	1.90%	0.00%	21.60%	5.80%	100.00%
	承載率	1.92	1.56	1	-	-	1	-

資料來源：1. 義大亞洲廣場商業大樓新建工程環境影響說明書（定稿本），102年4月。
2. 高雄市公路客運轉運中心民間參與投資興建營運之可行性研究、先期規劃及招商計畫」可行性評估報告書，98年1月；3. 本計畫修正。

本計畫之衍生人旅次，透過各開發類別之運具分配比例與乘載率，將人旅次轉換為車輛數，並以小客車當量數推估，本計畫開發後衍生車旅次數如表 13 所示，平日昏峰衍生 89PCU，假日尖峰衍生 174PCU。

表 13 本計畫開發後衍生各類型車輛旅次統計表

運具類別	衍生車輛旅次量			
	平日昏峰		假日尖峰	
	進入	離開	進入	離開
汽車（輛）	29	32	66	54
機車（輛）	34	37	77	63
計程車（輛）	3	4	7	6
遊覽車（輛）	0	0	0	0
自行車（輛）	9	10	21	17
總計（PCU/時）	42	47	96	78

註：汽車、計程車=1PCU；遊覽車=3PCU；機車=0.3PCU。自行車多騎在人行道上，故設定自行車=0PCU。

(三) 開發後周邊道路服務水準

為瞭解本基地開發後對周邊主要道路及基地附近聯絡道路的衝擊程度，本案將本基地的開發衍生交通量指派到周邊區域各主要道路設施上，有關本案開發新增衍生交通量指派內容及方式，主要為依據基地周邊聯外進出道路未來年預測穿越交通量為指派基礎，其中包括：富國路、忠言路、富民路及嘉慶街，依據各路段交通量為指派比例標準來源，整體加總後再視各路段交通量佔總加總交通量之數量比例標準，進行衍生交通量指派作業。

依據高雄市區監理所機動車輛成長統計資料，推估高雄市近5年機動車輛年成長比例，將目標年之車輛自然年成長訂為1.20%，以推算目標年交通量，以假設本計畫於民國110年開發完成來進行推算，並配合推估之街廓整體開發衍生車旅次，進行目標年街廓整體開發後之尖峰時段路口服務水準評估，評估標準詳表14。

本計畫基地周邊重要道路除富國路，在開發後假日昏峰時段，其北向路段服務水準自開發前的A級略降為B級外，其餘路段於皆可維持原道路服務水準屬良好之A級，故整體而言本計畫之開發並不致對周邊道路產生重大影響；而考量購物商場特殊活動期間將針對特殊活動期間提出交通改善策略，詳表15及16所示。

表 14 非阻斷性車流路段之服務水準劃分標準表

服務水準	需求流率/容量比，V/C	表示車流現象
A	0.00~0.37	十分順暢之車流
B	0.38~0.62	
C	0.63~0.79	
D	0.80~0.91	車多但行駛速率尚稱順暢
E	0.92~1.00	屬於行駛速率緩慢，易受前方車流影響
F	>1.00	停停走走，甚至完全動彈不得的塞車

資料來源：2011年台灣公路容量手冊，交通部運輸研究所（100年9月）。

表 15 本計畫開發後平日昏峰時段周邊道路服務水準綜理表

路名	路段	方向	容量 C	本計畫開發前			本計畫開發後		
				尖峰 流量 V	V/C	服務 水準	尖峰 流量 V	V/C	服務 水準
富國路	嘉慶街	北向	1,588	285	0.18	A	338	0.21	A
	忠言路	南向	1,588	323	0.20	A	359	0.23	A
忠言路	富國路	東向	1,588	125	0.08	A	136	0.09	A
	富民路	西向	1,588	240	0.15	A	277	0.17	A
富民路	嘉慶街	北向	1,588	349	0.22	A	371	0.23	A
	忠言路	南向	1,588	178	0.11	A	189	0.12	A
嘉慶街	富國路	東向	800	104	0.13	A	147	0.18	A
	富民路	西向	800	34	0.04	A	45	0.06	A

調查時間：105年12月23日（平日昏峰）。

表 16 本計畫開發後假日昏峰時段周邊道路服務水準綜理表

路名	路段	方向	容量 C	本計畫開發前			本計畫開發後		
				尖峰 流量 V	V/C	服務 水準	尖峰 流量 V	V/C	服務 水準
富國路	嘉慶街	北向	1,588	539	0.34	A	643	0.41	B
	忠言路	南向	1,588	480	0.30	A	550	0.35	A
忠言路	富國路	東向	1,588	332	0.21	A	353	0.22	A
	富民路	西向	1,588	253	0.16	A	326	0.21	A
富民路	嘉慶街	北向	1,588	380	0.24	A	424	0.27	A
	忠言路	南向	1,588	262	0.16	A	276	0.17	A
嘉慶街	富國路	東向	800	82	0.10	A	166	0.21	A
	富民路	西向	800	54	0.07	A	75	0.09	A

調查時間：105年12月24日（假日昏峰）。

（四）停車需求推估及檢討

1. 未來停車需求推估

本計畫開發後停車需求推估如表 17 所示，汽車停車需求為 77 席，機車停車需求為 110 席（1 席機車格約等於 0.3 席汽車格），換算總停車需求量為 110 席小汽車停車格。

表 17 本計畫各開發類別停車需求推估統計表

類別		停車需求計算				需求 (席)
購物 商場 顧客	汽車	假日尖峰進入人數 (349 人) × 汽車分配率 (36.3%) ÷ 乘載率 (1.92) = 66 席				66
	機車	假日尖峰進入人數 (349 人) × 機車分配率 (34.4%) ÷ 乘載率 (1.56) × = 77 席				77
購物 商場 員工	汽車	員工數 (73 人) × 汽車分配率 (15.0%) ÷ 乘載率 (1.0) = 11 席				11
	機車	員工數 (73 人) × 機車分配率 (45.0%) ÷ 乘載率 (1.0) = 33 席				33
合計	汽車	-				77
	機車	-				110

根據建築技術規則設計施工篇規定，商場超過 300 平方公尺之部分，每 150 平方公尺樓地板需設置 1 席停車位，本計畫預計開發量體約 8,099 平方公尺，換算後最少需提供法定停車空間為 53 席。

2. 停車空間供給分析

變更後停車場為立體多目標使用，建蔽率為 80%，容積率為 700%，本次計畫範圍面積為 2,314 平方公尺，總樓地板面積為 16,198 平方公尺。按變更後土地使用管制規定，以不超過總樓地板面積之二分之一為原則，預估可提供小客車 231 席及機車 225 席，較現有停車場小客車停車空間增加 163 席，機車增加 225 席。考慮未來如扣除商場小客車停車需求為 77 席、機車 110 席，仍餘小客車 154 席、機車 115 席，並可吸納周邊現有停車需求，提升本案停車場開發對周邊環境之公益性。

惟未來應依實際開發引入商業使用型態及建築相關法規，將開發後衍生停車需求內部化，並以不影響原有法定 1/2 停車空間為原則。

(五) 交通影響改善策略

本計畫開發後將帶來使用人潮，配合周邊多樣化之大眾運輸資源，應設法提高民眾乘坐大眾運輸工具前往之機會，減少私人運具之旅次產生，並針對商場特殊活動期間可能出現之臨時性擁塞或停車問題，提出改善策略說明如下：

1. 推廣大眾運輸系統並配合路線導引

配合紙本文書與網站多媒體傳播方式，強調本計畫周邊完善大眾運輸資源，並呼應低碳政策、鼓勵低碳運輸，且基地已於忠言路設置公共腳踏車租賃系統。建議再於臨近之火車站、捷運站及公車站設立完整之導引指標和指示地圖，提昇乘坐大眾運輸系統之民眾前往至本計畫基地之易達性。

2. 停車空間規劃建議

停車空間如同時臨接兩條以上計畫道路，車道出入口宜應設置於路寬較小之次要道路上為原則，不得設置於道路交叉截角線、人行穿越道之距離 20 公尺範圍內，且應於出入口前後安排足夠的出入候車及迴轉空間，確保車輛流通效率。

柒、土地使用分區管制要點

凹子底細部計畫停車場用地（停13）

- 一、本用地係供停車及其附屬設施使用，做平面使用時其建蔽率不得大於10%、容積率不得大於20%，立體使用時其建蔽率不得大於80%、容積率不得大於700%。
- 二、基地北側及南側鄰接住宅區部分，各至少退縮6公尺及4公尺建築，東側及西側鄰接公共設施用地部分，各至少退縮4公尺及2公尺建築。
- 三、本用地得供下列項目之使用，惟其使用項目合計不得超過總樓地板面積之二分之一。

允許使用項目為：

- (一) 公共使用：其項目依據都市計畫公共設施多目標使用辦法規定辦理，包括衛生醫療設施、社區通信設施、社區安全設施、公用事業服務所、公務機關辦公室、社會教育機構及文化機構、其他公共使用（社會福利設施、幼兒園、集會所、民眾活動中心）等。
- (二) 餐飲服務。
- (三) 商場、超級市場：商場使用限日常用品零售業、一般零售業、日常服務業（不包括洗染）、一般事務所、飲食業、餐飲業、一般服務業、自由職業事務所、金融分支機構及提供商場服務之社區通訊設施、公務機關。
- (四) 洗車業、汽機車保養業、汽機車修理業、電動汽機車充電站及電池交換站。
- (五) 休閒運動設施：包括游泳池、溜冰場、保齡球場、撞球場、舞蹈社、極限運動場、健身房（體適能中心）、桌球館、羽球場、排球場、籃球場、網球場、壁球場、技擊類運動場館及其他經中央主管機關會商中央目的事業主管機關認可之項目。
- (六) 旅館。
- (七) 自行車、機車租賃業。