

變更高雄市鳳山主要計畫（配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫）  
（Y17、Y18站）案  
計畫書

辦理機關：高雄市政府

中華民國110年9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                       | 變更高雄市鳳山主要計畫（配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫）（Y17、Y18站）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  |     |
| 辦 理 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   |     |
| 座 談 會                             | 108年9月11日下午19時於高雄市議會簡報室舉辦<br>108年9月21日下午14時於苓雅區公所11樓大禮堂舉辦<br>109年10月28日下午19時於鳳山區五甲龍成宮1樓演講廳舉辦 |     |
| 本 案 公 開 展 覽 起 訖 日 期               | 公 開 展 覽  |     |
|                                   | 公 開 說 明 會  |     |
| 人 民 團 體 對 本 案 之 反 映 意 見           |  |     |
| 本 案 提 交 各 級 都 市 計 畫 委 員 會 審 核 結 果 | 市 級  |     |
|                                   | 部 級  |     |

# 目 錄

## 第一章 緒論

- 第一節 計畫緣起 ..... 1-01
- 第二節 法令依據 ..... 1-01
- 第三節 計畫位置與範圍 ..... 1-02

## 第二章 現行都市計畫

- 第一節 都市計畫變更歷程 ..... 2-01
- 第二節 現行都市計畫概要 ..... 2-02
- 第三節 上位及相關建設計畫 ..... 2-07

## 第三章 發展現況分析

- 第一節 自然環境、災害潛勢情形及人口概況 ..... 3-01
- 第二節 土地使用現況 ..... 3-06
- 第三節 土地權屬概況 ..... 3-08
- 第四節 交通運輸現況及交通影響分析 ..... 3-10

## 第四章 高雄都會區大眾捷運系統黃線計畫概要

- 第一節 高雄都會區大眾捷運系統黃線發展願景與定位 ..... 4-01
- 第二節 高雄都會區大眾捷運系統黃線行經路線 ..... 4-07
- 第三節 高雄都會區大眾捷運系統黃線財務計畫 ..... 4-17
- 第四節 高雄都會區大眾捷運系統黃線土地開發評估 ..... 4-22
- 第五節 高雄都會區大眾捷運系統黃線運量預估 ..... 4-23

## 第五章 實質變更計畫

- 第一節 變更原則及變更內容 ..... 5-01
- 第二節 變更後計畫 ..... 5-07

## 第六章 實施進度與經費

- 第一節 實施進度 ..... 6-01
- 第二節 開發方式 ..... 6-01
- 第三節 變更回饋 ..... 6-02

## 附錄一 黃線綜合規劃作業鳳山區地方說明會會議紀錄

## 附錄二 同意辦理個案變更文件

## 附錄三 機關協調會會議紀錄

# 圖目錄

|         |                                      |      |
|---------|--------------------------------------|------|
| 圖 1-3-1 | 高雄都會區大眾捷運系統黃線車站分布示意圖 .....           | 1-03 |
| 圖 2-2-1 | 高雄市鳳山主要計畫現行計畫示意圖 .....               | 2-04 |
| 圖 2-2-2 | 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y17 站現行都市計畫示意圖 .....   | 2-06 |
| 圖 2-2-3 | 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y18 站現行都市計畫示意圖 .....   | 2-06 |
| 圖 3-1-1 | 鳳山周邊水系分布示意圖 .....                    | 3-02 |
| 圖 3-1-2 | 鳳山區道路分布示意圖 .....                     | 3-05 |
| 圖 3-2-1 | 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y17 站周邊土地使用現況示意圖 ..... | 3-06 |
| 圖 3-2-2 | 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y18 站周邊土地使用現況示意圖 ..... | 3-07 |
| 圖 3-3-1 | 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y17 站土地權屬示意圖 .....     | 3-08 |
| 圖 3-3-2 | 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y18 站土地權屬示意圖 .....     | 3-09 |
| 圖 3-4-1 | 鳳山區澄清路現況配置示意圖 .....                  | 3-10 |
| 圖 3-4-2 | 鳳山區國泰路二段現況配置示意圖 .....                | 3-12 |
| 圖 4-1-1 | 高雄都會區大眾捷運系統黃線發展願景示意圖 .....           | 4-03 |
| 圖 4-1-2 | 高雄都會區大眾捷運系統黃線車站周邊地區機能定位示意圖 .....     | 4-06 |
| 圖 4-2-1 | 高雄都會區大眾捷運系統黃線綜合規劃路線圖 .....           | 4-09 |
| 圖 4-2-2 | 高雄都會區大眾捷運系統黃線行經路線涉及都市計畫區示意圖 .....    | 4-10 |
| 圖 5-1-1 | 土地變更原則構想示意圖 .....                    | 5-01 |
| 圖 5-1-2 | 變更內容第 1 案 (Y17 站) 示意圖 .....          | 5-06 |
| 圖 5-1-3 | 變更內容第 2 案 (Y18 站) 示意圖 .....          | 5-06 |
| 圖 5-2-1 | 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y17 站變更後都市計畫示意圖 .....  | 5-09 |
| 圖 5-2-2 | 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y18 站變更後都市計畫示意圖 .....  | 5-09 |

## 表目錄

|         |                                       |      |
|---------|---------------------------------------|------|
| 表 2-1-1 | 歷年都市計畫檢討、變更綜理表 .....                  | 2-01 |
| 表 2-2-1 | 高雄市鳳山主要計畫現行土地使用計畫綜整表 .....            | 2-02 |
| 表 2-2-2 | 本案變更範圍現行計畫綜整表 .....                   | 2-05 |
| 表 2-3-1 | 上位及相關建設計畫綜理表 .....                    | 2-07 |
| 表 3-3-1 | 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y17 站土地清冊綜整表 .....      | 3-08 |
| 表 3-3-2 | 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y18 站土地清冊綜整表 .....      | 3-09 |
| 表 3-4-1 | 高雄都會區大眾捷運系統黃線營運後 Y17 站周邊道路配置表 .....   | 3-11 |
| 表 3-4-2 | 高雄都會區大眾捷運系統黃線營運後 Y17 站周邊道路績效影響表 ..... | 3-11 |
| 表 3-4-3 | 高雄都會區大眾捷運系統黃線營運後 Y18 站周邊道路配置表 .....   | 3-13 |
| 表 3-4-4 | 高雄都會區大眾捷運系統黃線營運後 Y18 站周邊道路績效影響表 ..... | 3-13 |
| 表 4-2-1 | 高雄都會區大眾捷運系統黃線行經都市計畫區綜整表 .....         | 4-10 |
| 表 4-3-1 | 捷運系統都會線（黃線）之財務評估指標 .....              | 4-19 |
| 表 4-3-2 | 財務敏感度分析 .....                         | 4-20 |
| 表 4-4-1 | 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y18 站土地開發評估表 .....      | 4-22 |
| 表 4-5-1 | 各年期都會線（黃線）全日軌道路線運量預估表 .....           | 4-23 |
| 表 4-5-2 | 都會線（黃線）全日上下車運量-基礎情境目標年 .....          | 4-24 |
| 表 4-5-3 | 都會線（黃線）全日上下車運量-樂觀情境目標年 .....          | 4-25 |
| 表 4-5-4 | 都會線（黃線）尖峰運量-基礎情境目標年 .....             | 4-26 |
| 表 4-5-5 | 都會線（黃線）尖峰運量-樂觀情境目標年 .....             | 4-27 |
| 表 5-1-1 | 變更內容綜理表 .....                         | 5-03 |
| 表 5-2-1 | 變更前後土地使用計畫面積對照表 .....                 | 5-07 |
| 表 6-3-1 | Y18 站之變更回饋綜整表 .....                   | 6-02 |

# 第一章 緒論

## 第一節 計畫緣起

因應高雄縣市合併後之整體發展，都會區因產業發展與人口遷移之改變，未來大高雄將朝向多元化的大眾運具發展，以「高運量捷運系統」繫緊高雄城市命脈（雙軸：紅線+岡山路竹延伸線、橘線），以「現代化軌道系統」凝聚灣區經貿發展（雙環+2連結：都會水岸環線、都會線（黃線）+鳳山本館連結線、民族高鐵連結線），可建構屬於高雄特有的「雙環雙軸」便捷網路。

為促進大高雄都會區大眾捷運系統長遠發展，打造大高雄地區30分鐘生活圈的優質大眾運輸環境，持續推動捷運後續延伸路網建設有其必要性。高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設計畫為接續高雄捷運紅、橘線後之第三條捷運路線，目前已納入行政院「前瞻基礎建設計畫」，為高雄都會區大眾捷運系統整體路網評估之最優先興建路線。

未來高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）可連接亞洲新灣區、都會核心區、澄清湖地區，以及鳥松、三民、鳳山、苓雅、新興、前鎮等行政區重要旅次據點，並串連捷運紅、橘線、輕軌及鐵路地下化車站，使都會核心區路網更趨完整。高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）全長22.91公里，共設置23座車站，分屬鳥松（仁美地區）都市計畫、澄清湖特定區計畫、鳳山都市計畫、原高雄市主要計畫等都市計畫區，沿線重要景點有亞洲新灣區、衛武營國家藝術文化中心、長庚醫院、澄清湖風景區等，未來通車後，將迎來人潮帶動地方發展。

高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）於108年5月24日取得可行性研究報告核定函，目前正進行綜合規劃作業及環境影響說明書作業，全線預計111年開工，117年完工通車。未來通車後可提供都會核心區間之便捷密集大眾運輸服務，提昇整體軌道運輸效益，再創高雄運輸新紀元。

本計畫為高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）之供捷運車站出入口、通風井、轉乘設施及相關設施之使用，並依「大眾捷運法」及大眾捷運系統土地開發辦法相關規定辦理開發之土地，考量土地取得及整合作業，分為第一階段及第二階段辦理。因應將於111年動工以及全線預定於117年完工通車之預定時程，依都市計畫法第27條第1項第4款規定辦理位於高雄市鳳山主要計畫之Y17及Y18站之都市計畫變更案，以利辦理後續高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設計畫推行。

## 第二節 法令依據

依都市計畫法第27條第1項第4款規定：「為配合中央、直轄市或縣（市）興建之重大建設時」辦理。

### 第三節 計畫位置與範圍

高雄都會區大眾捷運系統黃線共計23站，位於高雄市鳳山主要計畫內分別為Y17、Y18、Y19、Y20、Y21及Y22站，位處高雄市鳳山主要計畫西側，本次變更Y17及Y18站之出入口及相關設施所在位置，計畫範圍面積共計0.5834公頃，詳圖1-3-1所示。

#### 一、Y17 站

高雄都會區大眾捷運系統黃線Y17站位於高雄市鳳山區，位處高雄市鳳山主要計畫西側，計畫面積約為0.0944公頃。

#### 二、Y18 站

高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）Y18站位於高雄市鳳山區及苓雅區，本站分屬鳳山都市計畫及原高雄市主要計畫範圍，本次變更為高雄市鳳山主要計畫西側，計畫面積約為0.5047公頃。



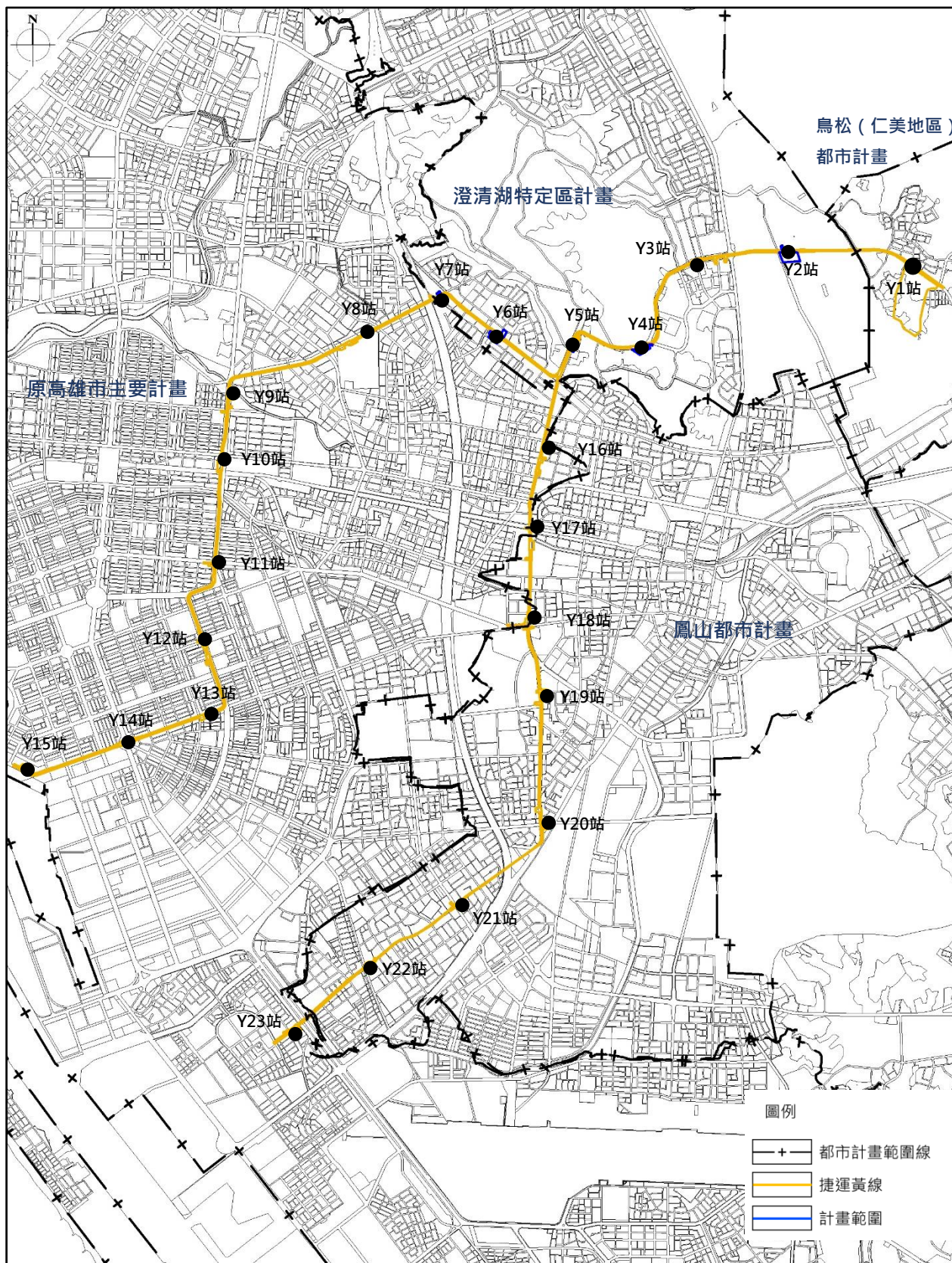


圖 1-3-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線車站分布示意圖



## 第二章 現行都市計畫

### 第一節 都市計畫變更歷程

本計畫部分Y17站、部分Y18站位於高雄市鳳山主要計畫範圍內，高雄市鳳山主要計畫係於民國62年公告發布實施「鳳山都市計畫」，分別於民國80年辦理「變更鳳山都市計畫第一次通盤檢討（含第一期公共設施保留地專案通盤檢討）」及民國93年辦理「變更鳳山市主要計畫(第二次通盤檢討)案」，並於民國107至108年辦理「變更高雄市鳳山主要計畫（第三次通盤檢討）（第一階段）案」、「變更高雄市鳳山主要計畫（第三次通盤檢討）（第二階段）案」及「變更高雄市鳳山主要計畫（第三次通盤檢討）（第三階段）案」，各站都市計畫變更歷程詳如表2-1-1所示。

表 2-1-1 歷年都市計畫檢討、變更綜理表

| 項次 | 公告日期      | 公告字號                 | 案名   | 相關內容摘要                                    |
|----|-----------|----------------------|--|---|
| 1  | 62.09.01  | 府建都字71777號           | 鳳山都市計畫   | 1. Y17站為住宅區、文高用地及機關用地<br>2. Y18站為住宅區、機關用地 |
| 2  | 91.12.23  | 府建都字0910225596號      | 變更鳳山都市計畫(部分機關用地為公園用地、特定休閒商業區、道路用地)案  | Y18站為住宅區、機關用地、特定休閒商業專用區                   |
| 3  | 93.06.29  | 府建都字0930120910號      | 變更鳳山市主要計畫(第二次通盤檢討)案  | 維持原劃設分區及用地                                |
| 4  | 97.05.02  | 府建都字0970091096號      | 變更鳳山市主要計畫(部分公園用地、道路用地為特定休閒商業專用區；部分特定休閒商業專用區、道路用地為公園用地；部分特定休閒商業專用區、公園用地為道路用地)(配合衛武營藝術中心設置)案 | Y18站為住宅區、機關用地及公園用地                        |
| 5  | 97.07.02  | 府建都字0970142091號      | 變更鳳山市主要計畫(第二次通盤檢討)(人陳第九案再提會討論)案  | Y18站為住宅區、社會福利專用區及公園用地                     |
| 6  | 98.11.30  | 府建都字第0980290440號     | 變更鳳山市主要計畫(部分公園用地為社教機構用地)(配合衛武營藝術文化中心興建計畫)案   | Y18站為住宅區、社會福利專用區及社教機構用地                   |
| 7  | 107.02.02 | 高市府都發規字第10730422801號 | 變更高雄市鳳山主要計畫(第三次通盤檢討)(第一階段)案  | 維持原劃設分區及用地                                |
| 8  | 107.09.06 | 高市府都發規字第10733243901號 | 變更高雄市鳳山主要計畫(第三次通盤檢討)(第二階段)案  | 維持原劃設分區及用地                                |
| 9  | 108.06.04 | 高市府都發規字第10832024000號 | 變更高雄市鳳山主要計畫(第三次通盤檢討)(第三階段)案  | 維持原劃設分區及用地                                |

## 第二節 現行都市計畫概要

### 一、高雄市鳳山主要計畫現行都市計畫概要

因本計畫Y17站及Y18站位於高雄市鳳山主要計畫內，本節先就高雄市鳳山主要計畫現行都市計畫摘述說明如下：

#### (一) 計畫範圍

本計畫範圍包括鳳山區全區都市計畫範圍，西、南側與高雄市主要計畫為界，東側鄰接大寮、大坪頂以東地區都市計畫，北側與烏松仁美地區、澄清湖特定區計畫為鄰，面積2,475.7875公頃。

#### (二) 計畫年期與人口

計畫年期為民國115年，計畫人口為404,000人，居住密度每公頃約164人。

#### (三) 土地使用及公共設施計畫

土地使用計畫以劃設住宅區、商業區、工業區、特定休閒商業專用區、特定商業區、農業區、保存區等為主，並配合劃設各種公共設施用地。

表 2-2-1 高雄市鳳山主要計畫現行土地使用計畫綜整表

| 項目            |        | 面積 (公頃)      | 估計畫面積百分比 (%) |       |
|---------------|--------|--------------|--------------|-------|
| 都市發展用地        | 土地使用分區 | 住宅區          | 1,278.3104   | 51.67 |
|               |        | 商業區          | 114.9726     | 4.64  |
|               |        | 特定休閒商業專用區    | 9.6155       | 0.39  |
|               |        | 特定商業區        | 0.0960       | 0.00  |
|               |        | 工業區          | 112.6700     | 4.55  |
|               |        | 文教區          | 0.1177       | 0.00  |
|               |        | 保存區          | 9.5308       | 0.38  |
|               |        | 保存區 (兼供公園使用) | 15.0651      | 0.61  |
|               |        | 農會專用區        | 2.3564       | 0.10  |
|               |        | 加油站專用區       | 0.1979       | 0.01  |
|               |        | 社會福利專用區      | 1.2046       | 0.05  |
|               |        | 電信專用區        | 0.7187       | 0.03  |
|               |        | 車站專用區        | 10.8220      | 0.44  |
|               |        | 宗教專用區        | 3.4083       | 0.14  |
|               | 小計     | 1,560.0860   | 63.01        |       |
|               | 公共設施使用 | 文高用地         | 20.4910      | 0.83  |
|               |        | 文中用地         | 46.1920      | 1.87  |
|               |        | 文中小用地        | 10.9084      | 0.44  |
|               |        | 文小用地         | 65.0444      | 2.63  |
| 社教機構用地        |        | 9.9218       | 0.40         |       |
| 社教機構用地兼供學校使用  |        | 4.3493       | 0.17         |       |
| 公園用地          |        | 91.5983      | 3.70         |       |
| 公園用地 (兼供鐵路使用) | 1.2366 | 0.05         |              |       |

表 2-2-1 高雄市鳳山主要計畫現行土地使用計畫綜整表 (續)

| 項目      |            | 面積 (公頃)        | 估計畫面積百分比 (%) |      |
|---------|------------|----------------|--------------|------|
| 都市發展用地  | 公共設施使用     | 運動場用地          | 18.2741      | 0.74 |
|         |            | 綠地(帶)用地        | 20.3028      | 0.82 |
|         |            | 機關用地           | 176.9544     | 7.15 |
|         |            | 市場用地(批)        | 4.9964       | 0.20 |
|         |            | 瓦斯設施用地         | 4.7881       | 0.19 |
|         |            | 液化天然氣開關站用地     | 0.1766       | 0.01 |
|         |            | 污水處理廠用地        | 10.8592      | 0.44 |
|         |            | 變電所用地          | 1.8888       | 0.08 |
|         |            | 加油站用地          | 0.5677       | 0.02 |
|         |            | 鐵路用地           | 3.1435       | 0.13 |
|         |            | 鐵路用地(兼供園道使用)   | 3.7735       | 0.15 |
|         |            | 道路用地           | 243.3803     | 9.83 |
|         |            | 道路用地(兼供鐵路使用)   | 0.5677       | 0.02 |
|         |            | 電力事業用地         | 0.2254       | 0.01 |
|         |            | 公用事業用地         | 0.1676       | 0.01 |
|         |            | 捷運系統用地         | 2.0493       | 0.08 |
|         |            | 捷運系統用地(兼供排水使用) | 0.1037       | 0.00 |
|         |            | 水溝用地           | 1.2191       | 0.05 |
|         |            | 交通用地           | 0.5610       | 0.02 |
|         |            | 自來水事業用地        | 0.1846       | 0.01 |
| 小計      | 743.9256   | 30.05          |              |      |
| 合計      | 2,304.0116 | 93.06          |              |      |
| 非都市發展用地 | 農業區        | 136.3164       | 5.50         |      |
|         | 保護區        | 2.3550         | 0.10         |      |
|         | 河川區        | 0.0252         | 0.00         |      |
|         | 排水用地       | 0.6449         | 0.03         |      |
|         | 河道用地       | 32.0404        | 1.29         |      |
|         | 河道用地兼供道路使用 | 0.1947         | 0.01         |      |
|         | 河川區兼供道路使用  | 0.1993         | 0.01         |      |
|         | 小計         | 171.7759       | 6.94         |      |
| 總計      | 2,475.7875 | 100.00         |              |      |

註：表內面積僅供參考使用，實際面積仍以實際分割測量為準。

資料來源：變更高雄市鳳山主要計畫(第三次通盤檢討)(第三階段)案。

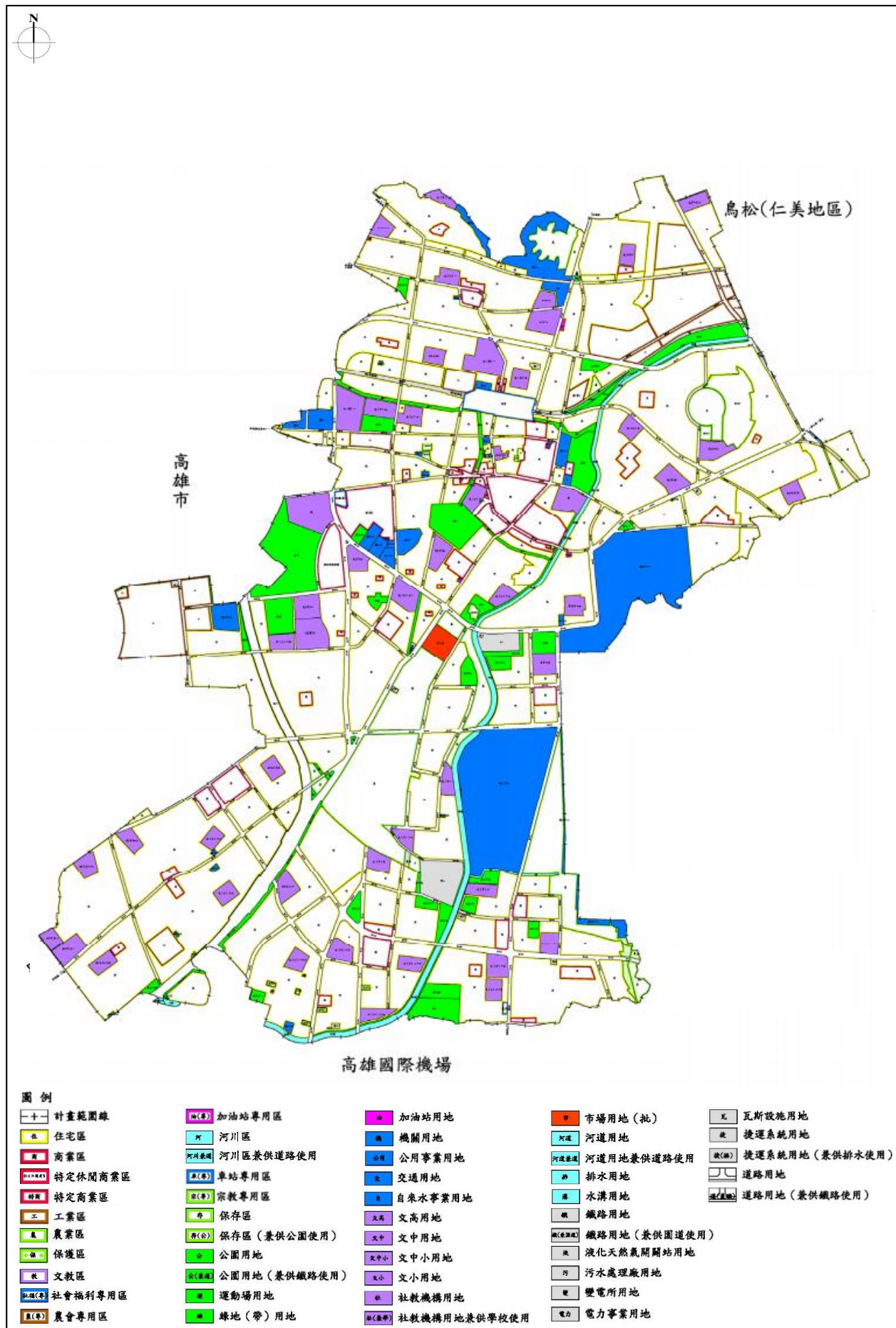


圖 2-2-1 高雄市鳳山主要計畫現行計畫示意圖

## 二、各車站之現行都市計畫

本計畫各車站之出入口位置現況為住宅區、社會福利專用區、機關用地、社教機構用地等，現行都市計畫概況詳如圖2-2-2～圖2-2-3所示。

### (一) Y17 站

Y17站位於高雄市政府鳳山行政中心東側，澄清路129巷與澄清路交會路口的澄清路，規劃為地下三層島式月臺車站並設置出入口及通風井等，現行都市計畫為住宅區、機關用地及道路用地。本次辦理變更範圍為作為Y17站出入口及通風井之住宅區(0.0505公頃)及機關用地(0.0439公頃)，周邊為住宅區劃設，詳如圖2-2-2所示。

### (二) Y18 站

Y18站位於高雄市三多一路/自由路與澄清路間的澄清路，規劃為地下三層島式月臺車站並設置出入口及通風井等，現行都市計畫為住宅區、社會福利專用區、社教機構用地及道路用地。本次辦理變更範圍為作為Y18站出入口及通風井，以及依「大眾捷運法」及大眾捷運系統土地開發辦法相關規定辦理開發之住宅區(0.3906公頃)、社會福利專用區(0.0542公頃)及社教機構用地(0.0599公頃)，周邊為住宅區及社教機構用地劃設，詳如圖2-2-3所示。

表 2-2-2 本案變更範圍現行計畫綜整表

| 車站   | 現行都市計畫  | 計畫面積(公頃) |
|------|---------|----------|
| Y17站 | 住宅區     | 0.0505   |
|      | 機關用地    | 0.0439   |
|      | 小計      | 0.0944   |
| Y18站 | 住宅區     | 0.3906   |
|      | 社會福利專用區 | 0.0542   |
|      | 社教機構用地  | 0.0599   |
|      | 小計      | 0.5047   |
| 總計   |         | 0.5991   |

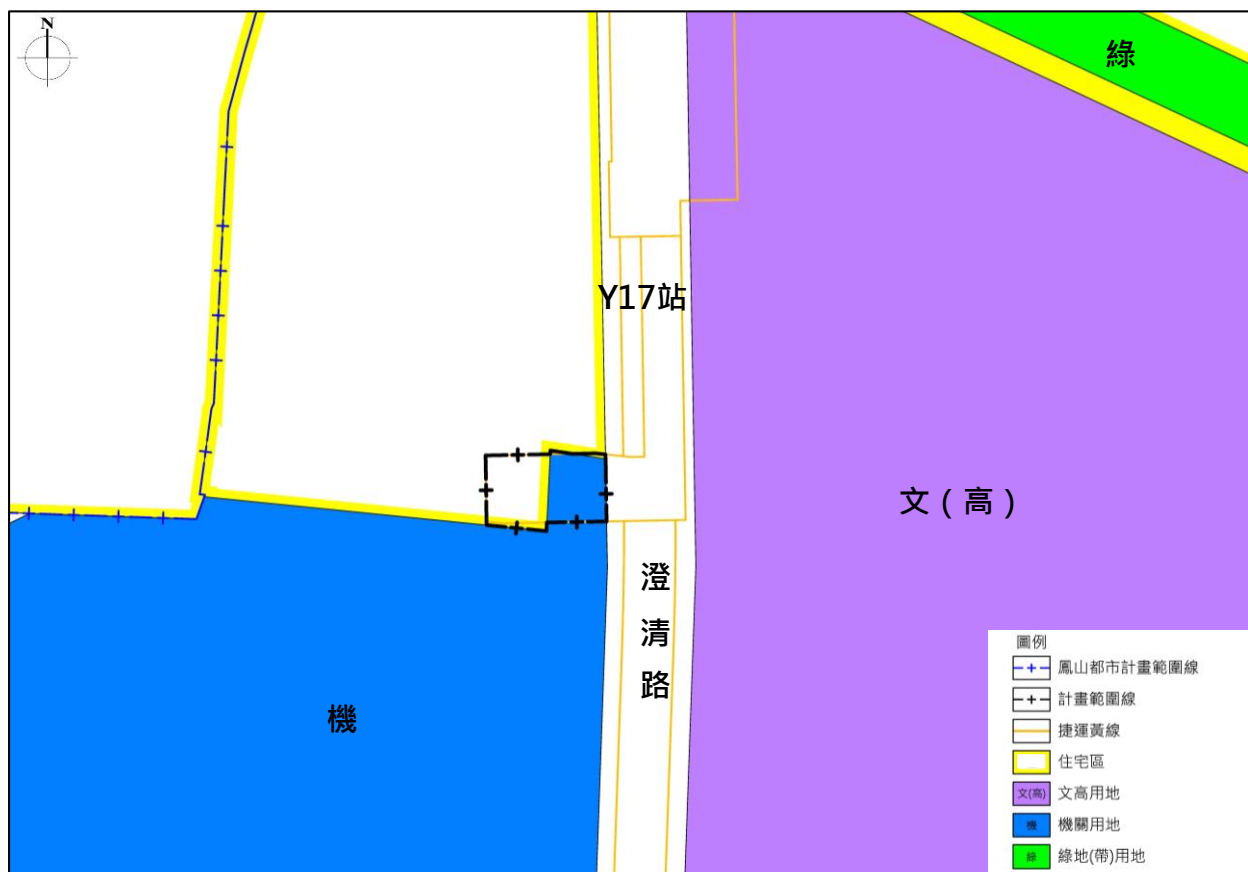


圖 2-2-2 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y17 站現行都市計畫示意圖

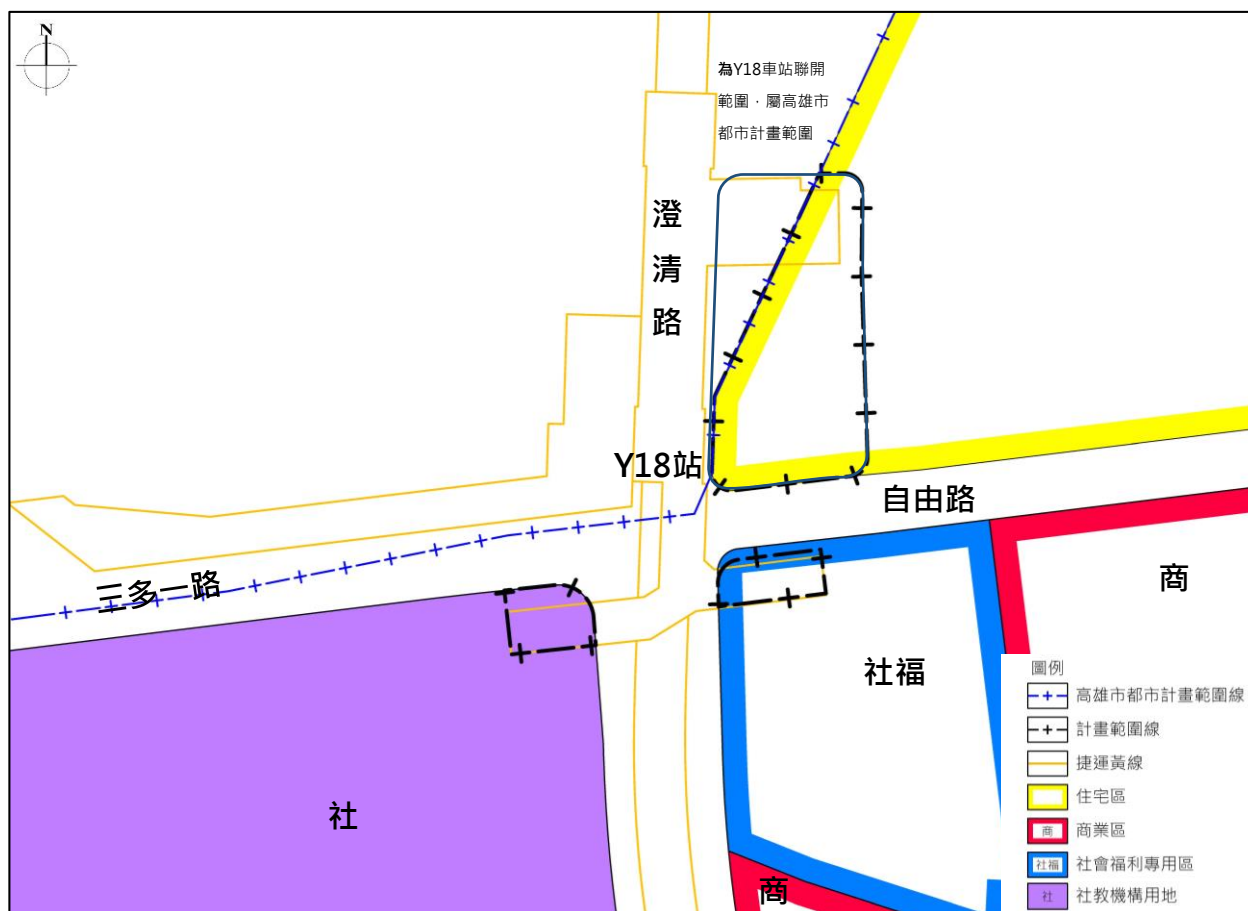


圖 2-2-3 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y18 站現行都市計畫示意圖

### 第三節 上位及相關建設計畫

高雄市近年來積極推動亞洲新灣區建設等多項都市建設計畫及高雄都會區大眾捷運系統長期路網規劃、高雄都會區輕軌運輸系統及高雄環狀輕軌捷運建設等多項交通建設計畫，並已逐步改變高雄市整體空間發展結構及土地利用型態。本計畫之上位及相關計畫說明，詳如表2-3-1所示。

表 2-3-1 上位及相關建設計畫綜理表

| 項次 | 公告年份 | 案名                  | 相關內容摘要  | 與本計畫之關聯性  |
|----|------|---------------------|---|---|
| 1  | 109  | 運輸政策白皮書             | 「發展公共運輸系統，強化需求管理」、「建構低碳、低污染之運輸環境」及「提升運輸系統與運具能源使用效率」等三大政策方向，各政策方向項下共有9項策略及59項行動方案。   | 本計畫後續得依循低碳永續綠運輸發展，透過高雄大眾捷運系統黃線之建立，構建高雄市整體運輸路網及無縫接軌運輸。                                 |
| 2  | 109  | 大南方大發展南臺灣發展計畫       | 未來將規劃高鐵南延、高捷延伸以及高雄機場升級，並配合高雄之鐵路地下化及捷運線延伸，以高雄為中心，塑造至屏東、臺南、雲嘉地區及東亞、東南亞之交通路網。  | 為發展南臺灣產業、農業、交通及觀光四大領域，而高雄市近年發展之高雄都會區大眾捷運系統也納入其中進行綜合發展計畫，並規劃以高雄都會區大眾捷運系統延伸來塑造南臺灣的交通路網。 |
| 3  | 110  | 高雄國土計畫              | 在既有捷運系統、環狀輕軌捷運建設（第一階段）、4大次轉運樞紐（鳳山、岡山、小港、旗山轉運站）、鐵路地下化工程，以及2大主要轉運樞紐（高雄、左營轉運站）等運輸系統配合，規劃「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線」及「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）」、「高雄捷運紅線延伸小港林園」及「輕軌旗津線」等公共運輸，另有「高鐵延伸屏東」之規劃作業亦將持續辦理。 | 本計畫得依循高雄國土計畫所規範之空間發展，並透過高雄大眾捷運系統黃線之建立，構建高雄市整體運輸路網，以提高整體運輸服務水準與運輸使用率，減少對高雄市國土的負面影響。    |
| 4  | 104  | 高雄都會區大眾捷運系統長期路網規劃   | 長期路網規劃係建構於既有現有紅橘兩線下，考量都會區整體社經發展，配合高雄多功能經貿園區、南科高雄科學園區及屏東第二代加工出口區等重大經建計畫之推動，透過運輸需求的預測，環境限制面、潛力面及環境敏感地分析後，規劃包含屏東及岡山、路竹等延伸線及都會核心區之輕軌捷運路線。   | 該計畫透過高雄大眾捷運系統黃線的具體規劃，擴大紅、橘兩線及環狀輕軌之服務圈域。   |
| 5  | 109  | 變更高雄多功能經貿園區都市計畫通盤檢討 | 為配合亞太營運中心之發展、高雄港區轉型計畫，並整合加工出口區、整合高雄港區水岸及都市空間資源，以促進舊港區及周邊地區整體轉型開發。   | 本計畫構建高雄市整體運輸路網，自鳥松區連接至多功能經貿園區，提高整體運輸服務水準，並帶動高雄整體發展。                                   |
| 6  | 110  | 大林蒲遷村安置計畫書（草案）      | 大林蒲聚落緊鄰臨海工業區，長期被煉油廠、發電廠、煉鋼廠與貨櫃中心等包圍，承受高度環境污染的風險，地方因而有遷村或改善環境的民意反映。  | 本計畫為發展整體運輸路網系統之一環，整體路網經大林蒲遷村周邊地區，可望提升周邊地區運輸服務水準。                                      |



## 第三章 發展現況分析

### 第一節 自然環境、災害潛勢情形及人口概況

#### 一、地理位置

鳳山主要計畫範圍包括鳳山區全區都市計畫範圍，西、南側與高雄市主要計畫為界，東側鄰接大寮、大坪頂以東地區都市計畫，北側與烏松仁美地區、澄清湖特定區計畫為鄰，範圍內總計78里。

#### 二、地形

整體大高雄地區的地形走向大致是呈東高西低的分布，鳳山主要計畫為一平野之長方形地勢，東側自灣子頭至小港鳳鼻頭一帶的為丘陵地形，餘為平原，鳳山溪流經計畫區東側。

平均坡度也僅有1.14%，有92.87%的土地皆為一級坡，其餘土地坡度所佔比例低，最陡坡度不超過四級坡，整體而言地形起伏平緩。

#### 三、氣候

##### (一) 溫度

鳳山區位於台灣南部，屬於熱帶氣候區，高雄市每年日照時數長，而冬季不甚顯著，歷年統計月均溫最高溫為7月29.2度，最低溫為一月19.2度，日照時數平均每年2212.2小時，僅次於恆春地區。

##### (二) 雨量

依據中央氣象局觀測近30年雨量觀測值資料顯示，高雄市歷史降水量平均為每年1884.9毫米，受梅雨季及颱風影響，降雨主要分布於五月至九月間，六月至八月的降雨量最多，冬季則顯著少。全島整體氣候而言呈現夏季高溫多雨，冬季則呈乾冷的氣候型態。

#### 四、水文

鳳山主要計畫主要流經的河川為鳳山溪，鳳山溪發源於大樹、烏松兩區交界的十九灣丘陵地帶，中游在鳳山區牛稠埔、北門交界富田橋附近，再匯入曹公圳幹渠「鳳山圳」餘水，流經鳳山市區東便門、中正預校旁、五甲地區，統稱「鳳山溪」，全長13公里，由東北自西南貫穿鳳山市區。此外市區還有曹公圳的水道，屬曹公舊圳幹線系統，水圳亦兼有灌溉和區域排水的功能。

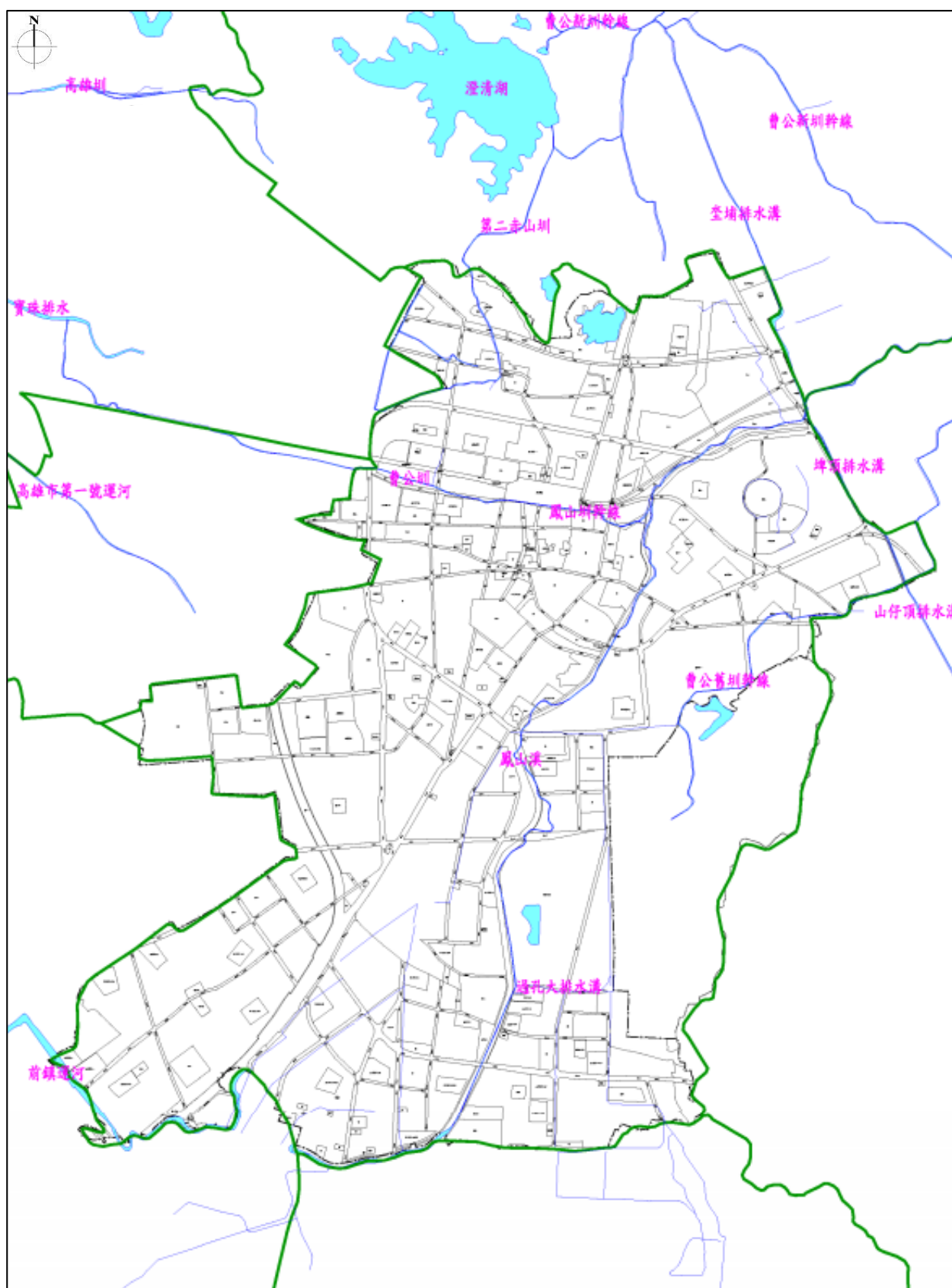


圖 3-1-1 鳳山周邊水系分布示意圖

## 五、災害發生歷史及特性、災害潛勢情形

為因應全球氣候變遷之衝擊，都市規劃目前應逐步朝符合當前「生態城市」、「節能減碳」之理念前進，使都市能永續發展、可居住，因此規劃應該依據過去都市災害發生的歷史、特性及災害潛勢情形，以規劃及調整土地使用分區或使用管制來防範災害發生。故整理有關計畫區災害環境資料，部份係摘錄「高雄市地區災害防救計畫修訂(100)」。

### (一) 地震災害

臺灣地區平均約每11年即發生一次傷亡超過百人的災害性地震，其中約有3/4是發生在臺灣西部地區，而1736年迄今就有八次地震對臺灣西南地區造成嚴重災害，這八次地震之平均發生間隔約為40年。

據研究，地震均發生在北緯23度以北的區域，高雄市內僅有三次規模6.0以上的地震，一次為1902年3月20日發生在高雄市的中部地區的六龜地震，再則為2000年發生的桃源地震，最近一次是2010年3月4日6.4級的甲仙地震。顯見雖然歷史上嚴重災害的地震不曾發生在高雄市境內，但災害卻可能因鄰近的臺南、嘉義等地區的地震而遭受波及，故仍必須加強防備。

### (二) 洪水災害

臺灣地勢陡峭、雨量充沛，夏季常遭颱風侵襲並挾帶豪雨，在雨勢集中與河短流急的情況下，水患是台灣最嚴重的災害。洪水的發生通常是河川流量突然增加，短時間河水無法宣洩，水位暴漲，河水溢堤，氾濫而形成洪水。

根據經濟部水利署易淹水地區水患治理計畫專屬網站，其高雄市易淹水範圍顯示，鳳山主要計畫東側有潛在水患危機，爰此經濟部水利署針對易淹水地區研擬「高雄縣管區域排水鳳山溪排水系統治理規劃報告」，以提升鳳山溪主幹線通水能力達50年，期有效解決本區淹水情形。

### (三) 坡地災害

在高雄市的坡度災害中，多數發生於壽山與半屏山一帶。就災害發生之類型而言，主要包括地滑、地層下陷、土石崩落與坡面沖蝕等，影響範圍多位於高雄市壽山附近一帶以及東側甲仙區、六龜區、那瑪夏區等地區，而鳳山主要計畫由於無顯著坡度之山坡，大多為平原地區，因此較不受土石流等坡地災害之威脅。

## 六、人口

根據人口資料顯示，截至109年底鳳山區人口總數已達359,576人，目前鳳山區大致呈現人口成長趨緩且正成長的跡象。另由鳳山區人口數佔高雄市人口數之比例觀察得知，其由民國90年所佔比例約11.81%，逐年增加至民國109年約13.00%，顯示鳳山區近20年在高雄市所佔人口規模正逐年增加，可見此區顯然已成為高雄市最具發展潛力的地區。

## 七、交通運輸系統

### (一) 高速公路

1. 國道一號高速公路 國道中山高速公路行經本市之西側，自衛武營開始穿越本區並設置有交流道。
2. 東西向快速道路(台 88 線高雄-潮州線) 高雄-潮州線快速公路以鳳山五甲涵洞為起點，向東經過 大坪頂特定區、大寮、大坪頂以東地區，連接屏東萬大大橋後經萬丹鄉下蚶、台 27 號省道，189 號縣道連接南二高交流道。

### (二) 主要道路

1. 建國路(台一線)
2. 中山西路、光遠路、中山東路、鳳屏一路(台一戊線)
3. 鳳松路、經武路、維新路、五甲一路、五甲二路(183)
4. 鳳頂路(183 甲)
5. 澄清路(183 乙)
6. 國泰路、維武路
7. 南華一路、過埤路
8. 博愛路

### (三) 市區道路

主要道路其功能為負擔市區內交通運輸功能，以連繫計畫區居住單元及與聯外道路相接，計畫區為呈現南北狹長、東西窄短之地理形狀，就東西向道路而言主要以中山西路、光復路、光遠路、瑞隆東路、新富路、鳳仁路為主要的聯繫道路，串連計畫區西側與苓雅區、三民區連結，東側則通往大寮區、屏東地區等；南北向道路以青年路、經武路、五甲路、南京路為主，北可通往鳥松區、南則與小港區連結。

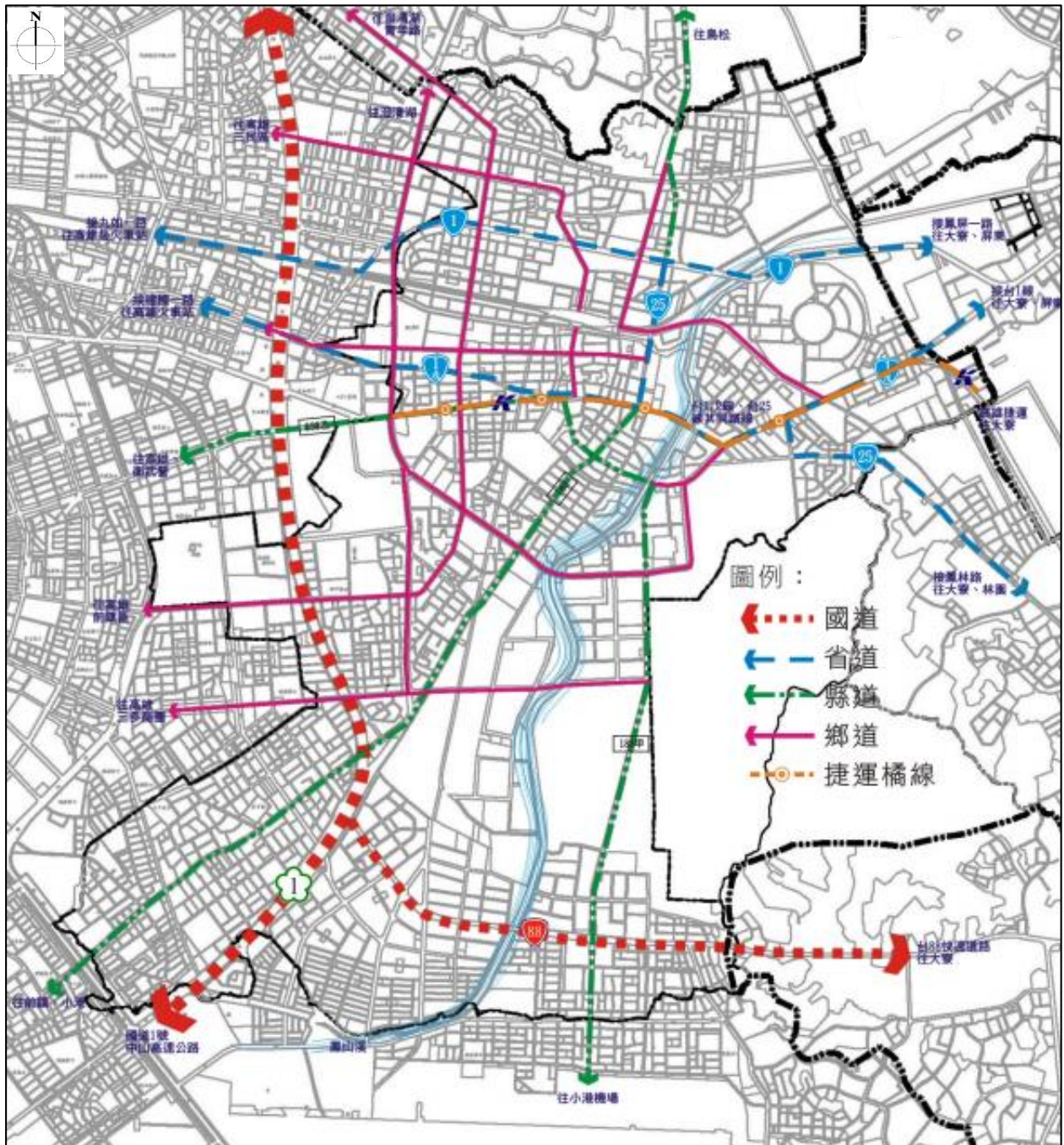


圖 3-1-2 鳳山區道路分布示意圖



## 第二節 土地使用現況

### 一、Y17 站

Y17站計畫範圍位於高雄市鳳山區澄清路東西二側，現況為國立鳳山高級中學及高雄市政府鳳山行政中心。周邊以住宅、一般商業使用為主，東側為國立鳳山高級中學，西側為高雄市政府鳳山行政中心停車場及行政大樓，詳圖3-2-1所示。

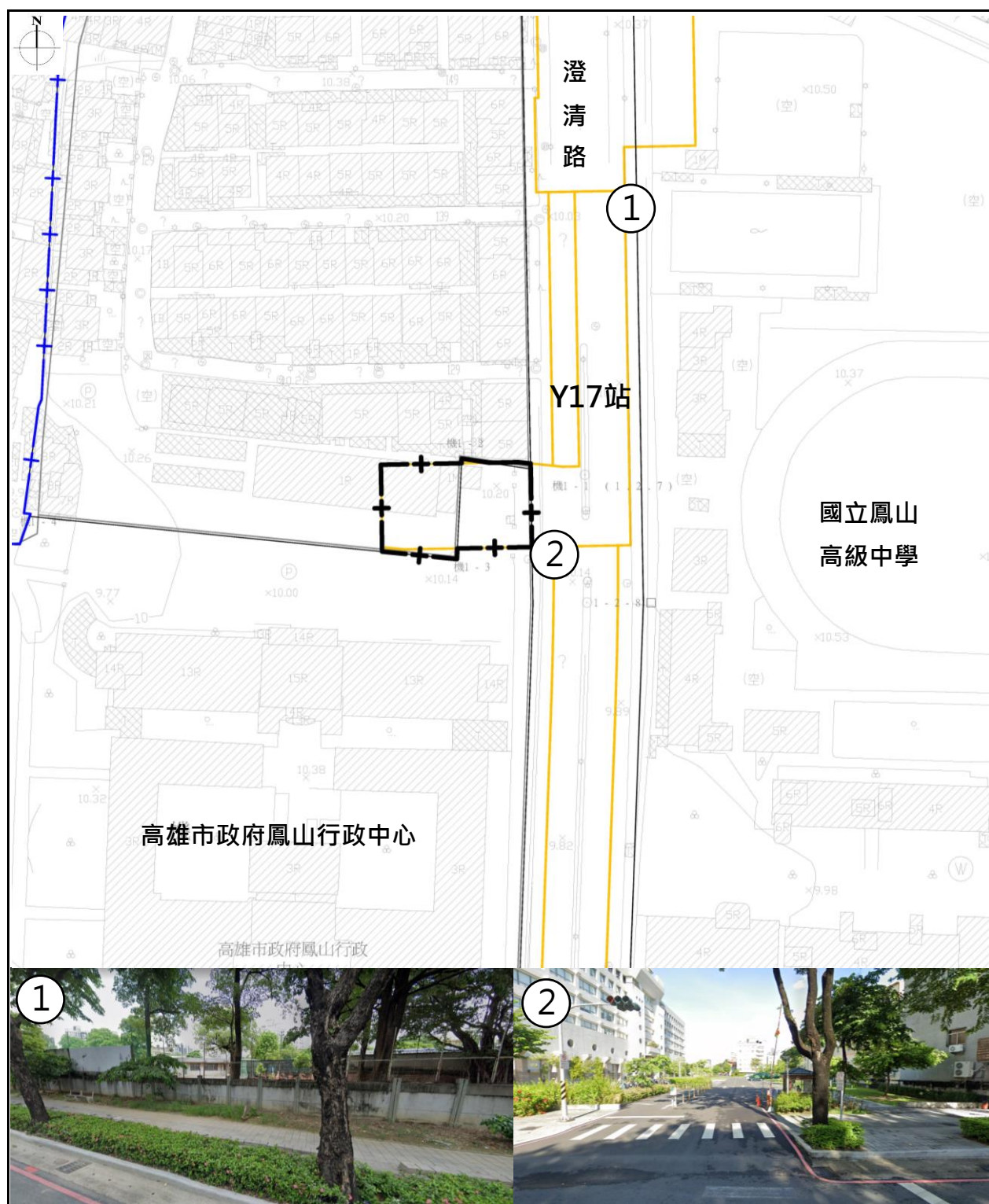


圖 3-2-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y17 站周邊土地使用現況示意圖

## 二、Y18 站

計畫範圍位於高雄市鳳山區澄清路、三多一路，現況為汽車經銷商，西側為客運建軍站，三多一路南側為衛武營國家藝術文化中心，詳圖3-2-2所示。

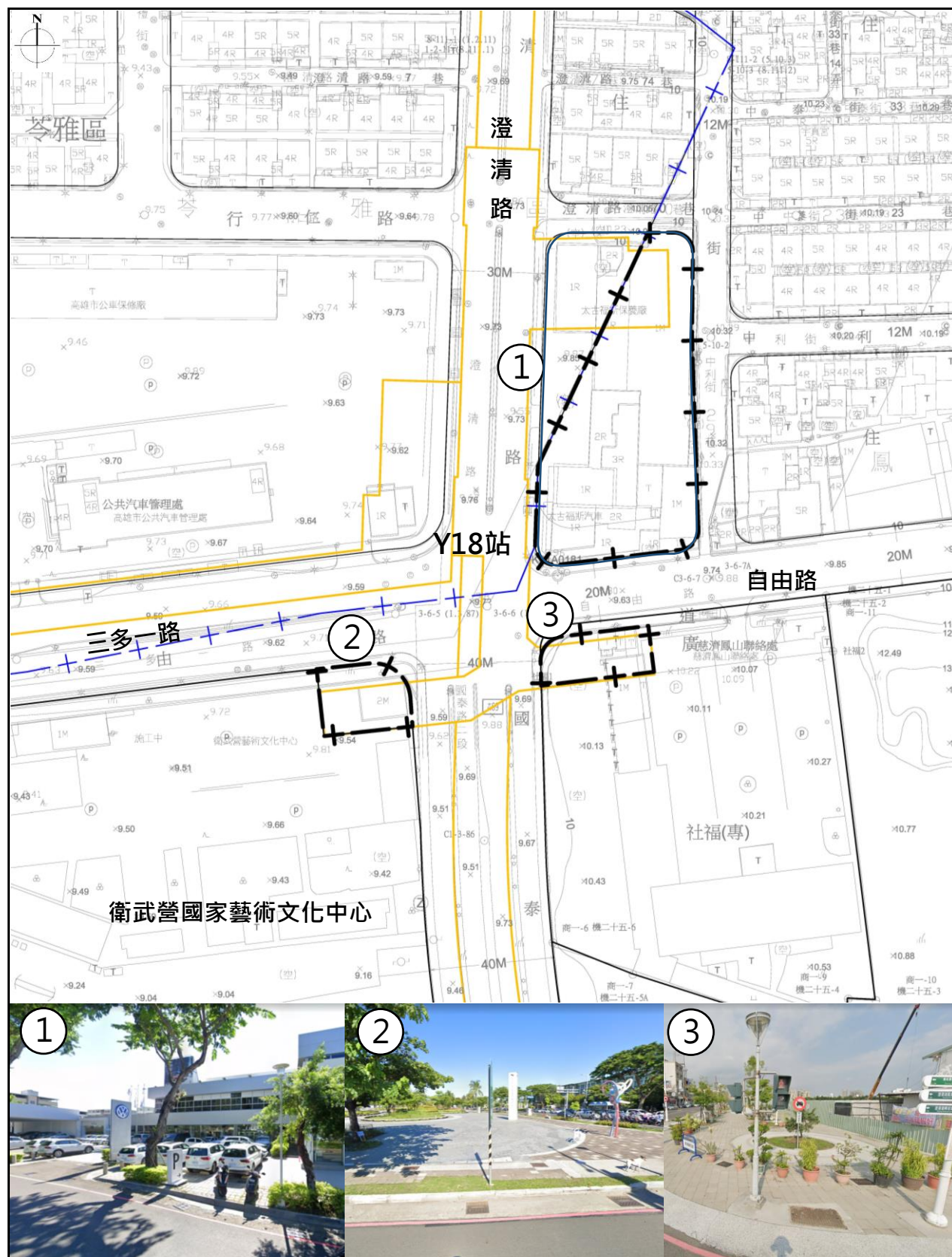


圖 3-2-2 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y18 站周邊土地使用現況示意圖



### 第三節 土地權屬概況

#### 一、Y17 站

Y17站計畫範圍為鳳山區新庄子段149-4等2筆地號土地，計畫面積約944平方公尺，土地權屬為高雄市政府行政暨國際處管理之市有土地，詳表3-3-1、圖3-3-1所示。

表 3-3-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y17 站變更範圍土地清冊綜整表

| 編號 | 土地標示 |      |            |                     | 計畫面積(m <sup>2</sup> ) | 土地權屬 | 權屬占比(%) | 管理機關        |
|----|------|------|------------|---------------------|-----------------------|------|---------|-------------|
|    | 行政區  | 地段   | 地號         | 面積(m <sup>2</sup> ) |                       |      |         |             |
| 1  | 鳳山區  | 新庄子段 | 149-17(部分) | 5,637               | 475                   | 高雄市  | 100.00  | 高雄市政府行政暨國際處 |
| 2  |      |      | 149-63(部分) | 788                 | 469                   |      |         |             |
| 合計 |      |      |            | 6,425               | 944                   | -    | 100.00  | -           |

註：計畫面積應以實際測量分割面積為準。

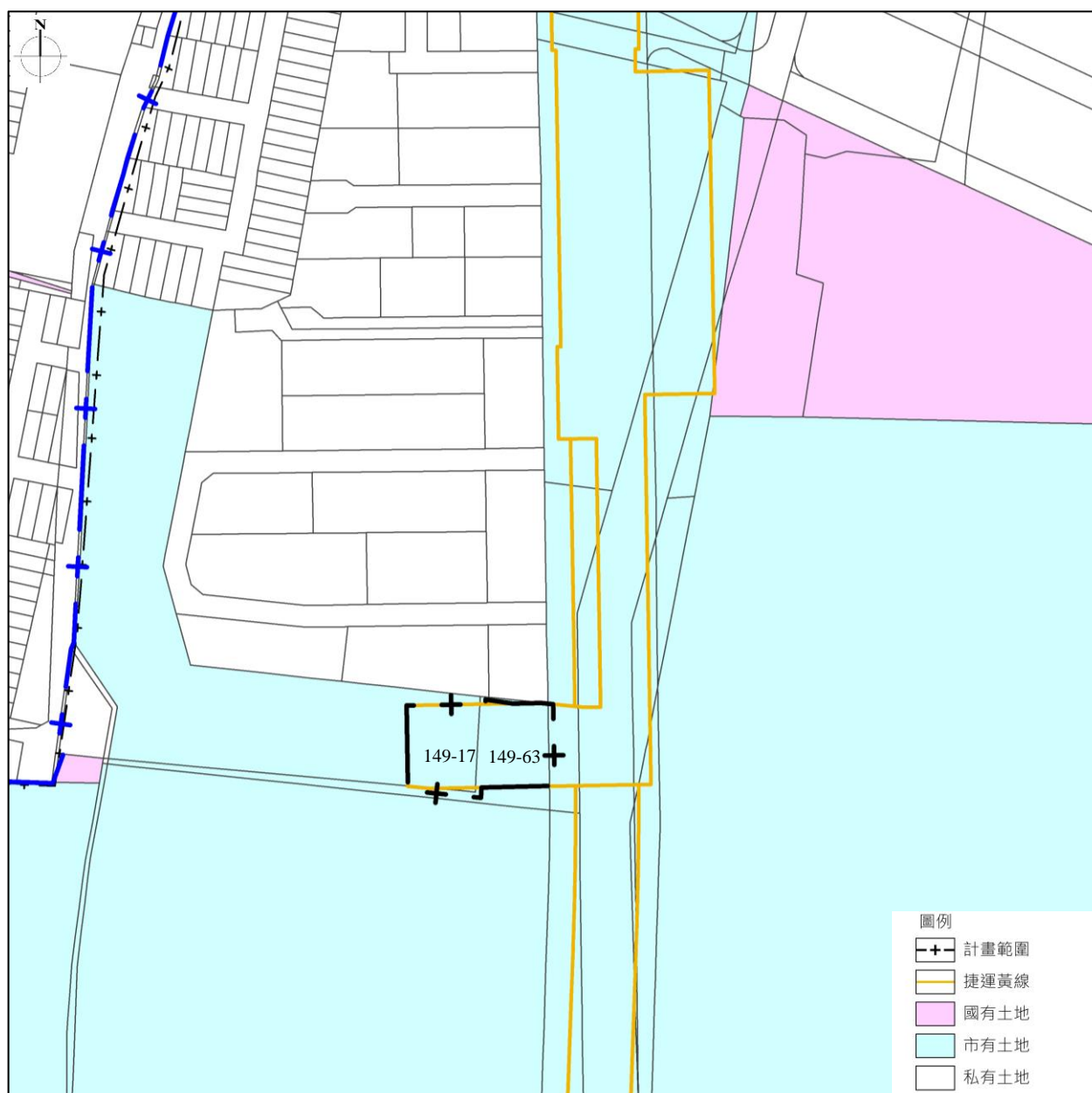


圖 3-3-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y17 站土地權屬示意圖

## 二、Y18 站

Y18站計畫範圍為鳳山區新庄子段245-7等5筆地號土地及道爺廓段158-4等5筆地號土地，計畫面積約5,047平方公尺，土地權屬多為私有土地，其餘為國家表演藝術中心管理之國有土地，詳表3-3-2、圖3-3-2所示。

表 3-3-2 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y18 站變更範圍土地清冊綜整表

| 編號     | 土地標示 |      |            |                     | 計畫面積(m <sup>2</sup> ) | 土地權屬 | 權屬占比(%) | 管理機關     |
|--------|------|------|------------|---------------------|-----------------------|------|---------|----------|
|        | 行政區  | 地段   | 地號         | 面積(m <sup>2</sup> ) |                       |      |         |          |
| 1      | 鳳山區  | 新庄子段 | 245-7      | 466                 | 466                   | 私有   | 90.51   | -        |
| 2      |      |      | 245-9      | 147                 | 147                   | 私有   |         | -        |
| 3      |      |      | 246-2      | 127                 | 127                   | 私有   |         | -        |
| 4      |      |      | 246-5(部分)  | 3,406               | 3,115                 | 私有   |         | -        |
| 5      |      |      | 247-2      | 51                  | 51                    | 私有   |         | -        |
| 6      |      | 道爺廓段 | 158-4(部分)  | 1,402               | 511                   | 私有   |         | -        |
| 7      |      |      | 158-11(部分) | 286                 | 31                    | 私有   |         | -        |
| 私有土地小計 |      |      |            | 5,885               | 4,448                 | -    | -       |          |
| 8      | 鳳山區  | 道爺廓段 | 160-8(部分)  | 6,572               | 464                   | 中華民國 | 0.49    | 國家表演藝術中心 |
| 9      |      |      | 160-13(部分) | 639                 | 120                   |      |         |          |
| 10     |      |      | 160-14(部分) | 284                 | 15                    |      |         |          |
| 國有土地小計 |      |      |            | 7,495               | 599                   | -    | -       |          |
| 合計     |      |      |            | 13,380              | 5,047                 | -    | 100.00  | -        |

註：計畫面積應以實際測量分割面積為準。

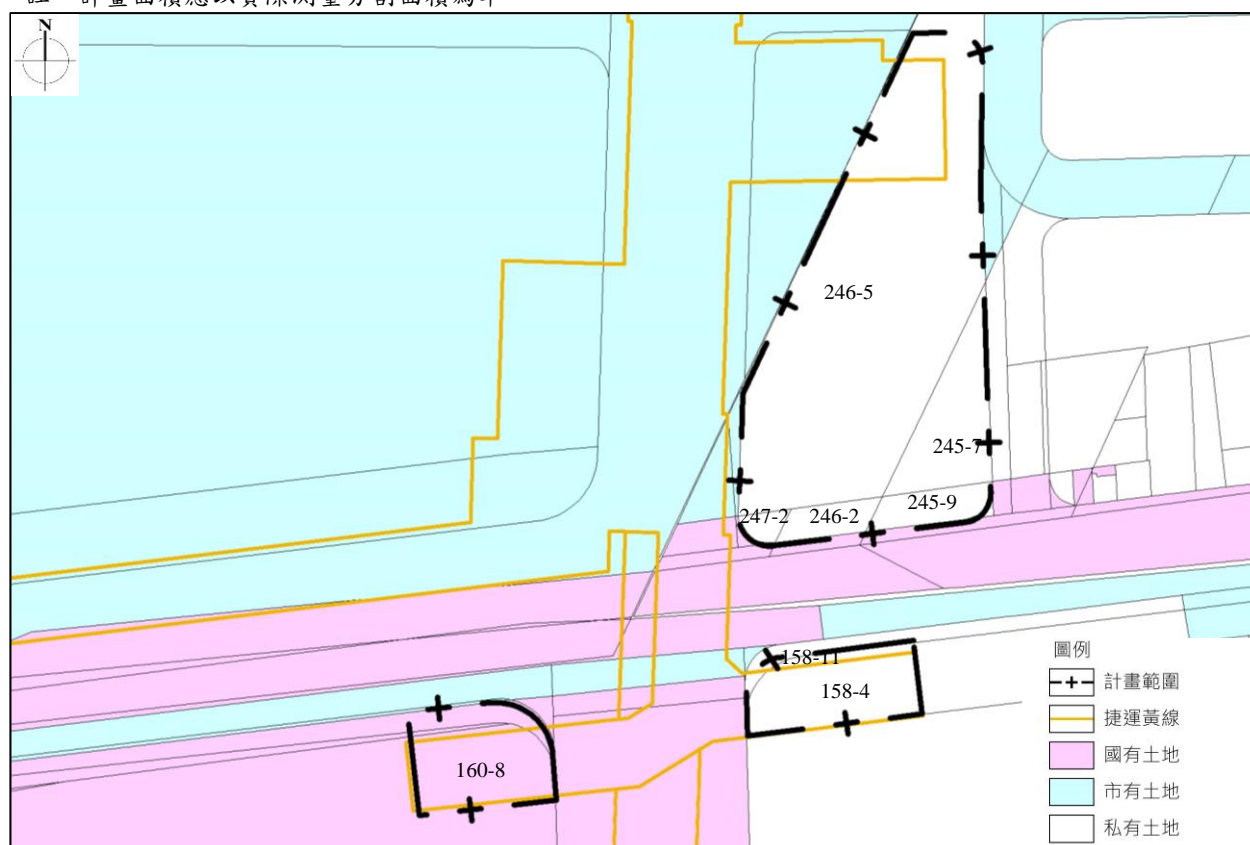


圖 3-3-2 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y18 站土地權屬示意圖

## 第四節 交通運輸現況及交通影響分析

本節將先針對Y17、Y18站之道路系統、大眾運輸系統車道配置、道路服務水準及捷運黃線開發後之道路服務水準、捷運營運後道路配置以及改善建議等作說明。

### 一、Y17 站

#### (一) 交通運輸現況

##### 1. 道路系統

捷運 Y17 站半徑 500 公尺範圍之東西向聯外道路為九如一路與建國路三段；南北向聯外道路為澄清路，聯外道路皆屬雙向道路，且均已留設停車格與人行設施。

主要道路為光復路二段為雙向道路，無停車管制；次要道路為正義路等，為雙向設置。

##### 2. 自行車道系統

鳳山高中與青年國中北側有自行車道劃設。

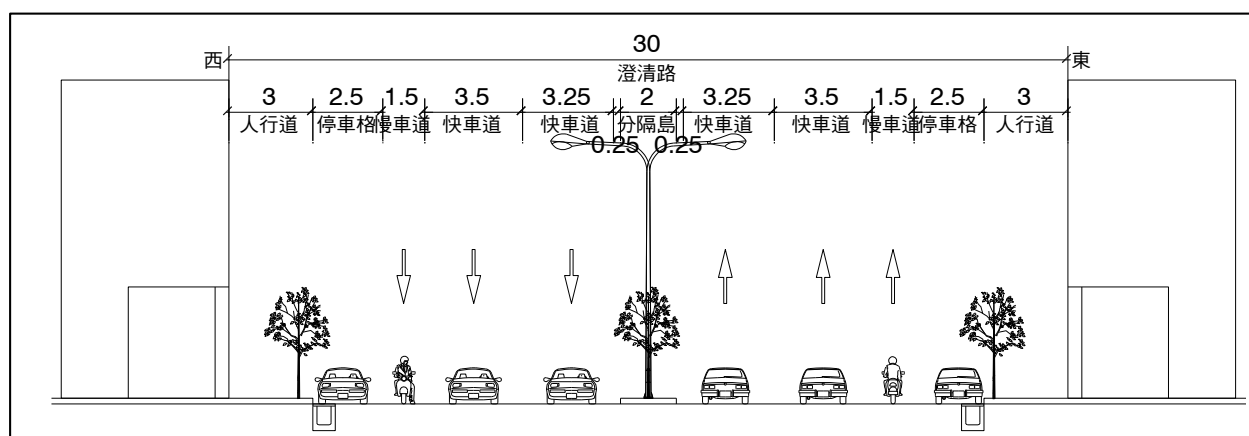
##### 3. 大眾運輸系統

周邊地區鄰近 Y17 站的公車站為正義路之台鐵正義站、澄清路之鳳山行政中心（澄清路）站及光復路二段之鳳山行政中心（光復路）站。

#### (二) 現況道路配置及道路服務水準

Y17 站位於鳳山區澄清路，本路段現況路寬為30公尺，雙向各布設2快1慢車道與1人行道，快車道分別為3.5公尺及3.25公尺，慢車道為1.5公尺，人行道為3公尺，分隔島為2公尺，詳圖3-4-1所示。

依「高雄都會區大眾捷運系統都會線(黃線)建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」調查資料顯示，鳳山區澄清路往本館路方向道路服務水準達D級，往自由路方向道路服務水準達C級。



資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

圖 3-4-1 鳳山區澄清路現況配置示意圖

## (三) 交通影響分析

Y17 站於澄清路上，將整併外側快車道與慢車道為混合車道，並將停車位挖彎以增加現有人行道淨寬，完工後斷面與改善建議彙整如表3-4-1所示。

另Y17 站營運後澄清路績效的服務水準往北維持D級及往南為C級提升為B級，詳表3-4-2所示。

表 3-4-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線營運後 Y17 站周邊道路配置表

| 道路  | 路段起 | 路段迄 | 斷面 | 與現況差異                                      | 其他改善建議           |
|-----|-----|-----|----|--|------------------|
| 澄清路 | 本館路 | 自由路 |    | 外側快車道與慢車道整併為4.5公尺寬的混合車道，停車位挖彎，中央分隔寬度增至3公尺。 | 人行道禁停機車、人行道鋪面改善。 |

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

表 3-4-2 高雄都會區大眾捷運系統黃線營運後 Y17 站周邊道路績效影響表

| 道路名稱 | 起   | 迄   | 方向 | 現況         |              |      |      | 完工後        |              |      |      |
|------|-----|-----|----|------------|--------------|------|------|------------|--------------|------|------|
|      |     |     |    | 道路容量 (PCU) | 交通量 (PCU/hr) | V/C  | 服務水準 | 道路容量 (PCU) | 交通量 (PCU/hr) | V/C  | 服務水準 |
| 澄清路  | 本館路 | 自由路 | 往北 | 2,300      | 1,930        | 0.84 | D    | 2,000      | 1,672        | 0.84 | D    |
|      |     |     | 往南 | 2,300      | 1,529        | 0.66 | C    | 2,000      | 1,278        | 0.64 | B    |

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

## 二、Y18 站

### (一) 交通運輸現況：

#### 1. 道路系統

捷運 Y18 站半徑 500 公尺範圍之東西向聯外道路為中山西路、建國一路、中正一路、三多一路及自由路；南北向聯外道路為澄清路及國泰路二段，聯外道路皆為雙向道路，有停車格之劃設且部份路段已留設人行設施。

周邊次要道路為議會路與議會北路等，為雙向設置。

#### 2. 自行車道系統

自行車道主要劃設於中正一路。

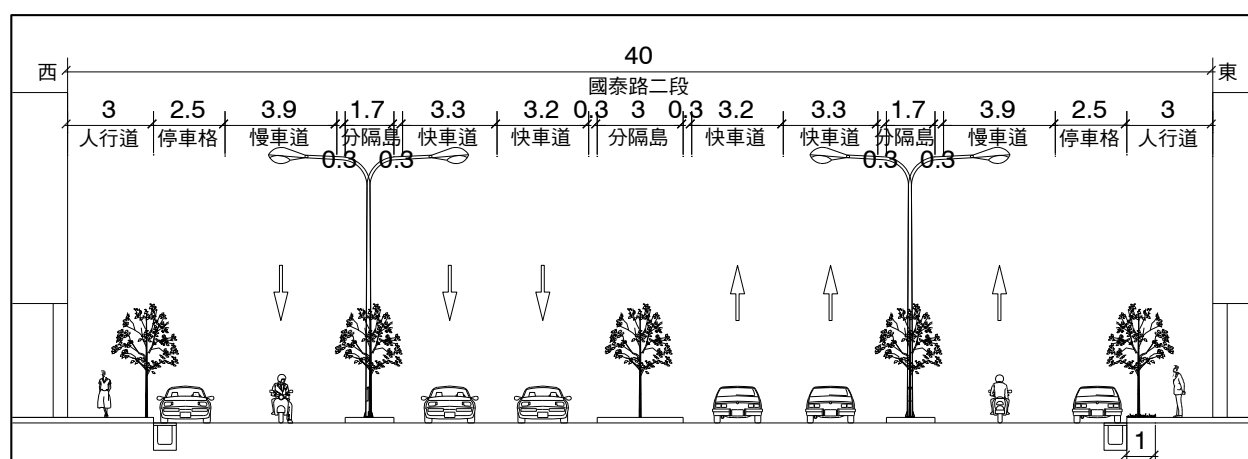
#### 3. 大眾運輸系統

鄰近 Y18 站的公車站位於三多一路之建軍站（捷運衛武營站）、澄清路之建軍站（澄清路）、自由路之自由路站。

### (二) 現況道路配置及道路服務水準

Y18 站位於國泰路二段與自由路交叉口，本路段現況路寬為 40 公尺，雙向各布設 2 快 1 慢車道、1 分隔島及人行道，快車道為 3.2 公尺及 3.3 公尺，慢車道為 3.9 公尺，兩側分隔島為 1.7 公尺，中央分隔島為 3 公尺，人行道為 3 公尺，詳圖 3-4-2 所示。

依「高雄都會區大眾捷運系統都會線(黃線)建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」調查資料顯示，鳳山區國泰路二段往北方向道路服務水準達 A 級，往南方向道路服務水準達 B 級。



資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線(黃線)建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

圖 3-4-2 鳳山區國泰路二段現況配置示意圖

(三) 交通影響分析

Y18 站於國泰路二段上，完工後斷面與改善建議彙整如表3-4-3所示。

另Y18 站營運後國泰路二段績效的服務水準往北維持A級及往南為B級提升為A級，詳表3-4-4所示。

表 3-4-3 高雄都會區大眾捷運系統黃線營運後 Y18 站周邊道路配置表

| 道路    | 路段起 | 路段迄 | 斷面 | 與現況差異 | 其他改善建議  |
|-------|-----|-----|----|-------|---------|
| 國泰路二段 | 自由路 | 南京路 |    | 無差異   | 人行道鋪面改善 |

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

表 3-4-4 高雄都會區大眾捷運系統黃線營運後 Y18 站周邊道路績效影響表

| 道路名稱  | 起   | 迄   | 方向 | 現況         |              |      |      | 完工後        |              |      |      |
|-------|-----|-----|----|------------|--------------|------|------|------------|--------------|------|------|
|       |     |     |    | 道路容量 (PCU) | 交通量 (PCU/hr) | V/C  | 服務水準 | 道路容量 (PCU) | 交通量 (PCU/hr) | V/C  | 服務水準 |
| 國泰路二段 | 自由路 | 南京路 | 往北 | 3,380      | 1,313        | 0.39 | A    | 3,380      | 1,211        | 0.36 | A    |
|       |     |     | 往南 | 3,380      | 1,805        | 0.53 | B    | 3,380      | 1,668        | 0.49 | A    |

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

## 第四章 高雄都會區大眾捷運系統黃線計畫概要

本章摘錄「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」之有關捷運黃線發展願景與定位、行經路線、財務計畫、土地開發評估及運量預估等，說明如下。

### 第一節 高雄都會區大眾捷運系統黃線發展願景與定位

#### 一、發展願景

捷運黃線路線行經三民、新興、苓雅、前鎮、鳳山、鳥松等行政區，沿線所及屬高雄市發展核心，各站周邊都市空間型態及發展條件各異，Y1站至Y15站分別位於澄清湖風景區、文教區、都會商業圈、亞洲新灣區；Y16站至Y23站則跨越了鳳山副都心、藝術展演中心、在地生活圈等。捷運黃線沿線所經地區多屬發展密度較高之高雄都會核心區，期待藉由捷運黃線之建設，完善強化高雄核心都會區大眾交通運輸機能，積極打造都市綠色路網。

依據高雄市國土計畫空間發展構想，以動力城市、地景保育、產業升級、永續海洋四大構想內涵，運用海港優勢、地景魅力與產業特性建構高雄市國際都市格局，捷運黃線位於動力城市區，並行經產業升級軸，透過對車站周邊各地區既有發展優勢之評估，進行發展重心與軸線之微調，彈性運用各種土地開發及規劃手段，提升車站周邊土地利用效率，配合舒適安全之步行空間規劃設計，建構以人行與自行車動線為發展主軸的綠色生活鄰里，創造靈活而多樣化的 Green-TOD 城市環境，逐步落實TOD理念。

#### 二、計畫目標

- (一) 提供都會核心區間之便捷密集大眾運輸服務，提昇整體運輸系統綜效。
- (二) 串連沿線的周邊醫療、大專院校、觀光資源、文創產業等。
- (三) 凝聚灣區經貿發展及引導都會核心區都市更新。

#### 三、功能定位

捷運黃線之服務功能定位為亞洲新灣區與高雄市東側核心區間往來之運輸骨幹，除可服務高雄市核心區東側路廊之主要公共運輸旅次，並可透過轉乘環狀輕軌、公車總站、高雄捷運、台鐵等既有大眾運輸系統，達到擴充大眾運輸路網之效果，捷運黃線之功能定位說明如下：

- (一) 服務核心區主要廊帶通勤旅次，減輕道路負荷

捷運黃線行經主要道路包括三多路、中山路、民權路、民生路、民族路、建工路、本館路、澄清路、大埤路、神農路、鎮中路、五甲路、南京路，其中民族路、建工路、本館路、澄清路、大埤路等道路尖峰時段服務水準約在D~F級，交通運轉狀況不佳。為紓解尖峰時段壅塞車流、提升沿線民眾之生活品質，捷運黃線將以服務沿線民眾通勤旅次，希望藉此降低私人運具使用。



### (二) 為軌道系統提供接駁服務

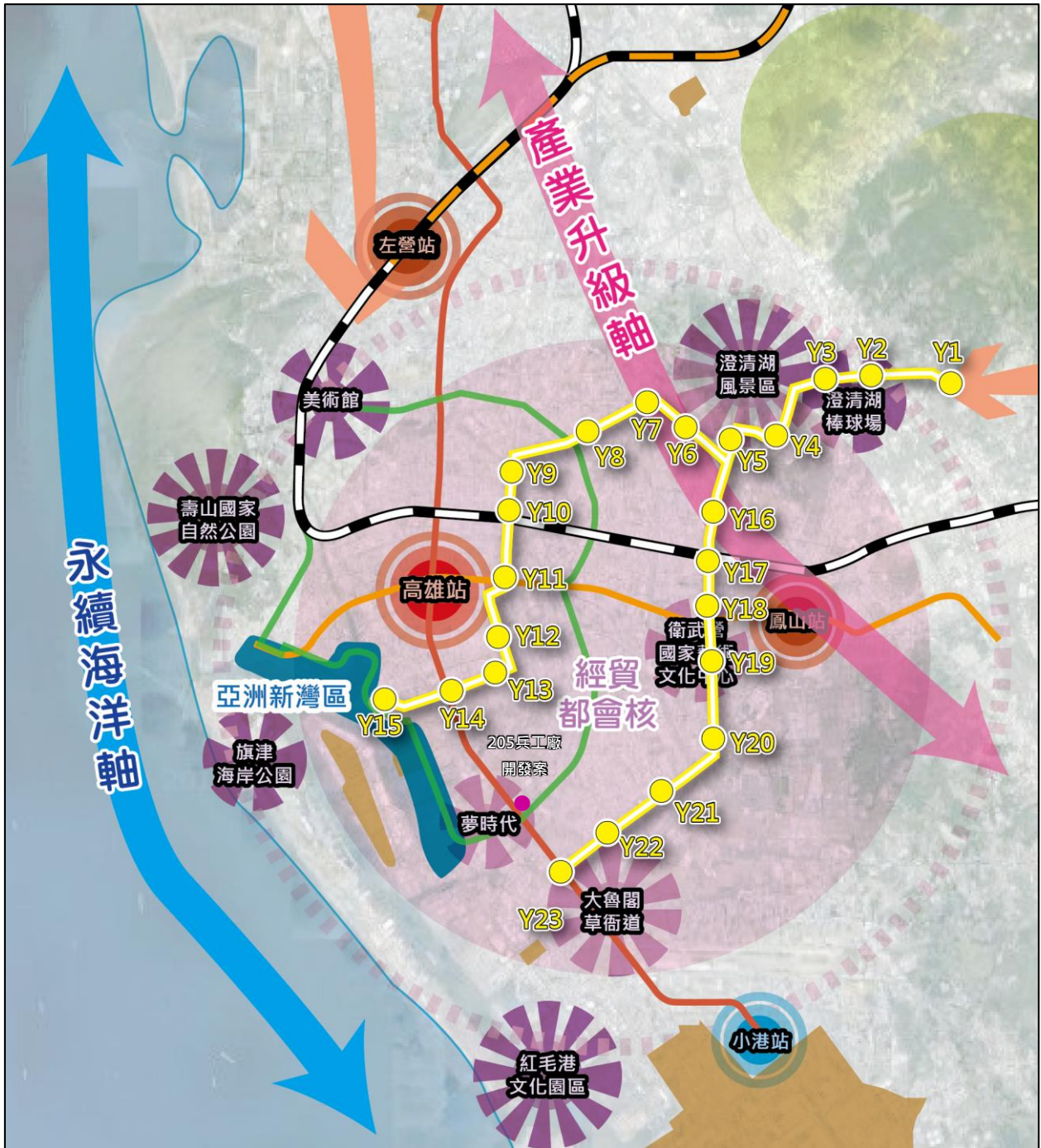
捷運黃線鄰近軌道系統主要有高鐵、台鐵、高雄捷運紅、橘線及環狀輕軌，未來在捷運黃線實現後，將可與既有捷運紅橘線、環狀輕軌，構成高雄都會核心區之「雙軸雙環」路網，若再搭配台鐵捷運化後新左營站至鳳山站間各車站，將可在此兩環範圍內，提供軌道運輸服務之便捷路網，將可大幅強化公共運輸服務，提升高雄市綠色運輸使用比率。

### (三) 紓解核心區壅塞車流

捷運黃線所在地區因人口密度高，路線行經道路如建工路、本館路、五甲路以及三多路、澄清路等部分路段等道路，其道路寬度皆不及20公尺，車道配置以雙向2車道為主，加上路邊雙邊停車、尖峰時段私人運具旅次高，交通壅塞難以改善。依高雄市城鄉發展願景，核心區為高雄市最重要之人流、物流匯集核心，未來發展將指日可待。捷運系統之興建，將可發揮移轉部分私人運具，紓解沿線地區壅塞車流之功能。

### (四) 便利核心區聯外運輸，促進地區發展

捷運黃線行經以及鄰近之都市計畫區為高雄市都市計畫(凹子底地區細部計畫、灣子內地區細部計畫、三民地區細部計畫、前金、新興、苓雅地區細部計畫、前鎮及苓雅部分地區細部計畫、崗山仔地區細部計畫、臨海特定區細部計畫、高雄多功能經貿園區特定區計畫等)，以及澄清湖特定區計畫、鳳山都市計畫，未來將吸引大量就業人口，帶動周邊住宅區與商業區之發展。但核心區之聯外道路仍是影響該地區發展之關鍵因素，若能藉由捷運系統的興建，將可進一步改善核心區之聯外交通，提升土地開發效益，賡續地區發展。



資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

圖 4-1-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線發展願景示意圖

## 四、車站周邊地區都市機能定位

捷運黃線透過各車站本身功能定位及周邊都市空間機能，就車站間生活圈域之相互依存關係剖析。以車站為區域發展節點，在可接受的步行距離內提供民眾多元型態的居住、工作、教育、消費、休閒、交通轉運選擇，並強化地區既有文化與空間發展脈絡，使車站周邊成為周邊居民與工作者的多元活動中樞及在地生活文化展示舞臺。

不同特性的地區節點則透過完善的綠色通行系統加以串聯，進而減少私人運具，維持生活環境品質，促進都市永續發展。

### (一) Y1、Y2 區域產業發展基地

Y1站北側現況為住宅區，南側為都市計畫農業區，部分作為工業倉儲使用，主要分布於水管路、美山路、學堂路與北平路等沿線兩側；Y2站周邊土地為都市計畫農業區，商業使用、製造業主要分布於神農路以北；而部份旱田、水田以及果園主要分布於神農路以南、水管路以東。未來透過捷運系統及良善的交通動線規劃，提升區域可及性並劃設產業園區，成為適合工商發展的產業基地。

### (二) Y3~Y5 湖畔樂活養生中心

Y3站鄰近澄清湖及澄清湖棒球場，提供市民休閒遊憩及運動之處；Y4站鄰近高雄長庚醫院，提供完善醫療服務；Y5站鄰近正修科技大學、高雄圓山飯店及澄清湖，具豐富觀光遊憩資源。配合捷運站位，完善綠色運輸系統，提升遊憩服務水準，打造優質友善的生活環境。

### (三) Y6~Y13、Y16 都會商貿生活核心

Y6為新興發展之區域，周圍土地以住宅為主，具發展潛力；Y7、Y8、Y9站鄰近高雄醫學大學、高雄高工、國立高雄應用科技大學、正興國小，立志高中、育英醫專等學校，多為住商混合模式，同Y10站無明顯商業發展，為舒適寧靜住宅社區為主，未來將設有台鐵民族站；Y11站鄰近高雄文化中心、市民藝術大道，提供完善休閒活動場域；Y12及Y13站鄰近高雄市政府四維行政中心、各銀行分行；Y16站鄰近陽明國中、國立鳳山高級中學、青年國中、中山國小文教區，周邊生活機能完善。未來透過捷運出入口設置，友善人行動線及開放空間，合理配置自行車道。Y8站亦有與環狀輕軌C28站外轉乘之規劃，以增加站區與周邊重要生活節點及商貿中心之串連，給予各學區安全可及的通學環境，強化生活機能與在地連結，帶動周邊地區商業發展，打造宜居、友善、便捷的都會生活。

### (四) Y14、Y15 海洋流行文化中心

Y14站鄰近百貨據點，商業活動密集，未來將與捷運紅線R8站規劃站內轉乘通道；Y15站鄰近高雄展覽館、高雄港埠旅運中心、高雄市立圖書館總館，並可與輕軌C9站採站外轉乘連結。未來以捷運黃線、環狀輕軌及綠色網絡的建立，將各個文化節點及商業活動進行串連，配合亞洲新灣區之產業轉型，擴展高雄國際能見度，吸引國內外投資進駐，打造一流的高雄國際觀光門戶。

#### (五) Y17~Y19 藝文展演生活核心

Y17站鄰近鳳山行政中心、台鐵正義車站、青年國中、鳳山國中、中山國小及多處公園綠地，生活機能完善；Y18站及Y19站鄰近國軍高雄總醫院、衛武營國家藝術文化中心，附近有鳳新國中、鳳甲國中、鳳西國中、鳳山高等，配合新設立的衛武營文化中心，未來高雄捷運黃線將成為各學區，及體驗藝術展演空間的重要交通模式，與環狀輕軌、台鐵正義車站相互建構便捷的綠色通行網絡，活絡地方發展，實踐TOD緊密城市發展導向的核心精神。

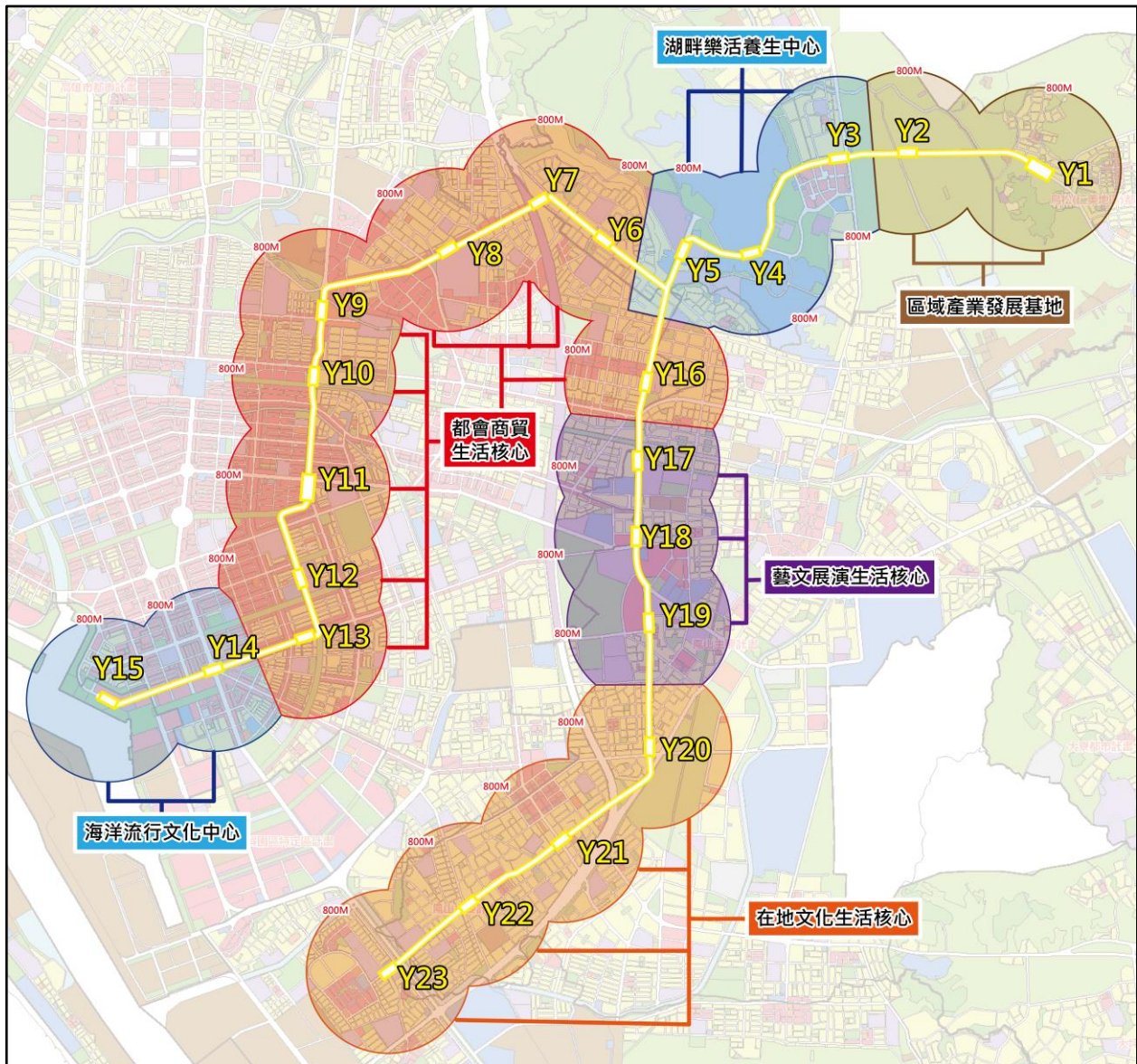
#### (六) Y20~Y23 在地文化生活核心

Y20站周圍土地利用多以住宅大樓與透天厝之住宅使用為主，沿街商業為輔，為舒適寧靜之住宅區；Y21站靠近五甲系統交流道，與Y22站同屬五甲生活圈範圍內，多為住商混合使用，其中Y22站周邊有數間學校與宮廟；Y23範圍內有六間學校，與捷運紅線相連接，周邊住宅多為老舊建築或鐵皮加蓋建築。經由捷運黃線系統之建置，增加地方發展動能，並結合信仰、活動、交通及在地美食，促使各車站成為地區重要生活中心，引導周邊發展及都市再生，發揚在地文化。



## 五、計畫效益

高雄都會區大眾捷運系統黃線完工後，將可提供都會核心區便捷與密集之大眾運輸服務、提昇區與區之間的整體運輸綜效。另外捷運黃線沿線串聯了眾多節點包括醫療資源（高雄長庚醫院、國軍高雄總醫院）、大專院校（正修科技大學、高雄醫學大學、國立高雄應用科技大學）、觀光資源（澄清湖及澄清湖棒球場、高雄圓山飯店、環狀輕軌、高雄展覽館、高雄港埠旅運中心）與文創產業（高雄文化中心、市民藝術大道、高雄市立圖書館總館、衛武營國家藝術文化中心）等，透過黃線的完工將得以凝聚亞洲新灣區經貿發展並引導都會核心區之都市更新。



資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

圖 4-1-2 高雄都會區大眾捷運系統黃線車站周邊地區機能定位示意圖

## 第二節 高雄都會區大眾捷運系統黃線行經路線

### 一、路線規劃原則

#### (一) 地區發展潛力

在路線與車站選取時，須考量該地區發展潛力，通常以人口居住密度較高，工商業較發達之地區為主，在進行路線選線時須蒐集都市計畫、土地使用計畫及相關重大開發建設計畫等納入整體考量。

捷運路線規劃時通常以車站為中心之500公尺半徑範圍視為捷運車站之直接步行範圍。在市中心人口密集地區，捷運旅客以步行為主，車站間距一般在800至1,000公尺，以符合大多數旅客之需要，此亦不致於使相鄰車站間步行服務範圍重疊太多，至於郊區之車站間距則多為1,000至2,000公尺，以維持捷運較佳之營運速率與舒適性。

#### (二) 道路交通與寬度條件

捷運路線採用高架或地下之建造方式，須考量地區發展特性及環境條件等，無論採用高架或地下方式興建均需相當之路權寬度，因此一般以寬度在25公尺以上且較為連貫之道路較適合佈設捷運，可減少因道路寬度不足須徵收拆遷民宅或路線穿越建物下方之可能及減低民怨產生。

#### (三) 工程可行性與營運可行性

捷運路線方案時，各路線方案均無法避免在某些區域與重大交通建設、地下重大管線、既有建物衝突或地形限制等問題，因此須蒐集相關資料據以研析其工程可行性，以期在研擬捷運路線方案之過程中，將工程衝突降至最低，適度降低工程造價，增加路線方案的經濟與財務效益，進而獲得中央政府之支持興建。此外，為應捷運路線列車營運調度與維修保養之需要，至少需要一座全功能機廠。

#### (四) 與捷運路網間銜接轉乘的便利性

在進行捷運路線選線評估前，應將既有計畫興建之捷運路線納入考量，由於捷運路線間甚或與其他軌道運輸系統間具有競合關係，捷運路線間平行距離不宜過短，以避免路線間之平行競爭。因此，如增加之捷運路線可與既有的捷運路線透過良好的銜接轉乘，佈設成一完整之路網，可創造較原來單獨路線營運時更高之運量結果，以發揮最佳之運輸效益。

#### (五) 運輸效益與環境衝擊

評估運輸效益，除分析預測在車站500公尺半徑範圍內之服務可及性，即服務之居住及就業人口外，對於公車營運成本節省、公車肇事成本之節省與公車、私人旅次移轉至捷運等使道路交通流暢，行車速率提高，以及整體旅行時間節省等均為運輸效益評估之項目內容。捷運路線之規劃，是否對環境產生衝擊也是在規劃時必先考量的，所謂對環境之影響包括路線施工期間及完工之後可能帶來對自然生態及景觀的噪音、振動、交通衝擊等之影響。

### (六) 地方民意建議

近年來捷運路線陸續完工通車之後，捷運沿線之民眾充份享受捷運所帶來之舒適與便捷，因此居住在尚無捷運服務地區之民眾，往往會提出捷運延伸服務或新闢捷運路線之建議。基於在地民眾對地區之深入瞭解其所提出的建議構想，可促使規劃結果更加完善，並視工作進度適時與相關單位溝通協調、舉辦地方說明會等，據以廣採民意，以為路線檢討調整之參考依據。

在走廊研究(綜合規劃)期間，亦必須依法辦理公聽會，再次蒐集地區民眾、專家學者與地方意見領袖等之意見，期能進行充分之溝通，使該規劃案獲得地方與政府間取得共識。

### (七) 路權劃設原則

依據「大眾捷運法」、「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」及「大眾捷運系統兩側之禁建限建辦法」路權劃設原則辦理。

### (八) 捷運黃線路線之佈設，依據下列原則考量：

#### 1. 工程考量原則

- (1) 路線平面線形符合營運需求。
- (2) 路線縱坡線形符合營運需求。
- (3) 跨越路線之淨空需求。

#### 2. 設施用地取得原則

- (1) 優先使用公共設施用地或公有土地。
- (2) 使用公營事業機構之土地。
- (3) 使用空地或較低矮窳陋建物之私有地。
- (4) 以土地開發方式辦理以減少用地徵收及建物拆遷。

#### 3. 其他

- (1) 減輕對地面交通之衝擊。
- (2) 降低工程困難性。
- (3) 降低工程經費。
- (4) 參酌地方民意建議。



## 二、捷運黃線行經路線

捷運黃線行經路線為一倒Y字形，可分為建工民族路段及澄清五甲路段，路線行經高雄市鳥松、三民、鳳山、苓雅、新興及前鎮區等6個行政區域。

建工民族路段起於國道7號規劃路廊東側之神農路（機廠），路線往西沿神農路穿越國道7號，再沿大埤路（長庚醫院、棒球場）至澄清路後南轉至本館路，續往西至建工路（高雄科技大學）再南轉往民族路、民生路及民權路四維行政中心，再西轉三多路至亞洲新灣區，路線總長約14.647公里，共設置15個車站及一座主維修機廠，其中，路線於Y8站、Y10站、Y11站、Y14站及Y15站分別與環狀輕軌C28站、台鐵民族站、捷運橘線O6站、捷運紅線R8站及環狀輕軌C9站轉乘。

澄清五甲路段起於神農路，於神農路、大埤路及澄清路部份路段與建工民族線共線共站，本路線至澄清路/本館路路口後，續沿澄清路（鳳山行政中心）南下再銜接國泰路（市議會、衛武營國家藝術文化中心）、南京路後西轉五甲路，再往南至鎮中路（前鎮區公所），路線總長約13.19公里，共設置13個車站，其中建工民族線共線長度約4.926公里，5個車站共站，路線於Y17站、Y18站及Y23站分別與台鐵正義站、捷運橘線O10站及捷運紅線R5站轉乘，路線圖詳如圖4-2-1所示。



資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

圖 4-2-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線綜合規劃路線圖



捷運黃線路線經過烏松（仁美地區）都市計畫、澄清湖特定區計畫、鳳山主要計畫、原高雄市都市計畫共4處都市計畫區，詳如表4-2-1及圖4-2-2所示。

表 4-2-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線行經都市計畫區綜整表

| 都市計畫區        | 場站編號   |
|--------------|--|
| 烏松（仁美地區）都市計畫 | Y1   |
| 澄清湖特定區計畫     | Y2、Y3、Y4、Y5、Y6、Y7                            |
| 原高雄市主要計畫     | Y7、Y8、Y9、Y10、Y11、Y12、Y13、Y14、Y15、Y16、Y18、Y23 |
| 鳳山都市計畫       | Y17、Y18、Y19、Y20、Y21、Y22                      |

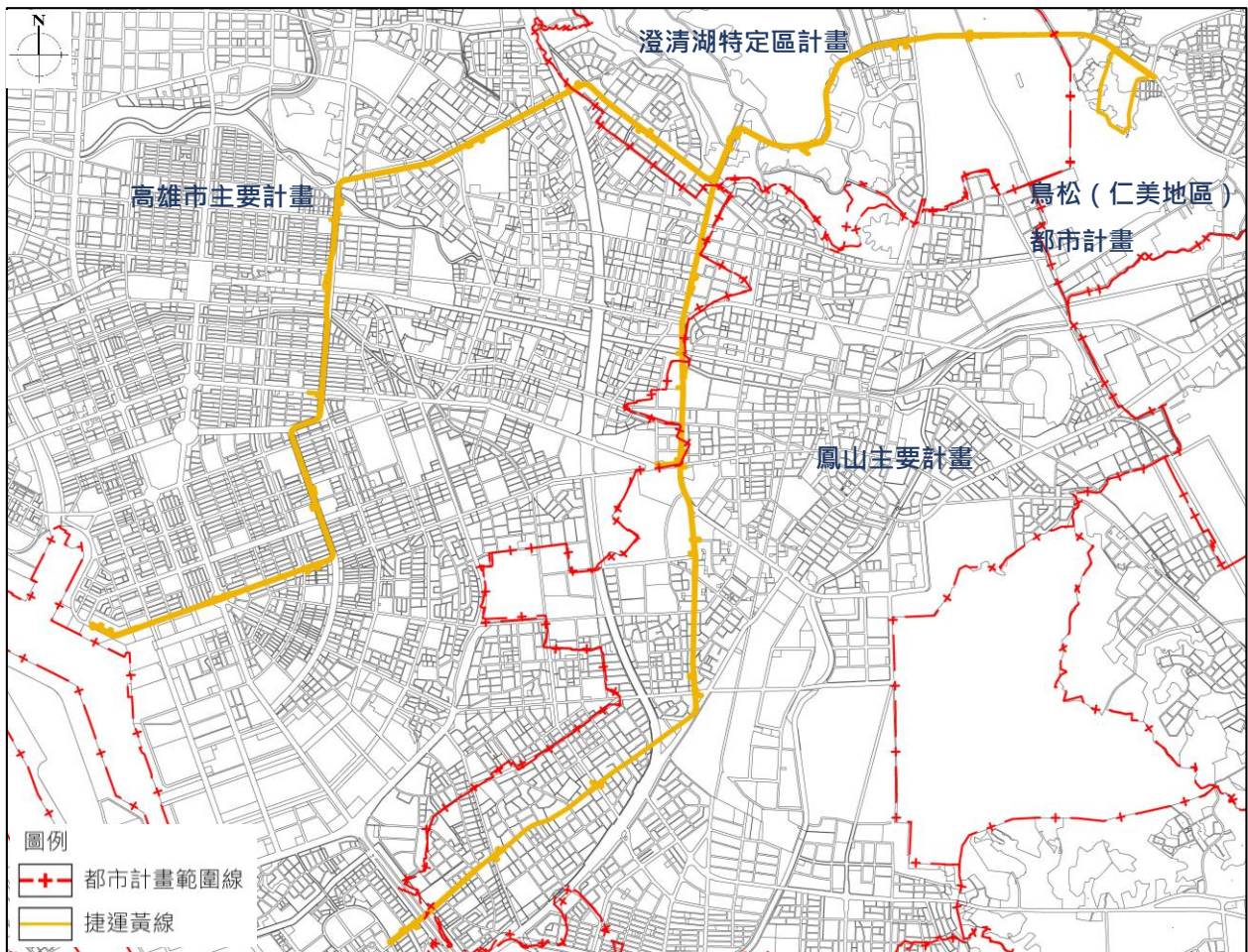


圖 4-2-2 高雄都會區大眾捷運系統黃線行經路線涉及都市計畫區示意圖

### 三、捷運黃線車站規劃區位遴選原則

#### (一) 旅次量

為提高旅次量需提供良好的車站可行性，在車站的服務範圍內，除提供步行的旅運外，亦提供各種轉乘服務的設施，包括公車、汽車、機車與自行車，使旅客可以快速而便利的進出車站。除了轉乘設施外，基地的選擇也是提高旅次量的重要因素，車站應位於重要路口或特定的人群聚集地點。

#### (二) 車站間距

為方便旅客的搭乘，在考量系統營運的速度、車站的服務範圍及合理的步行距離，車站的間距在市中心通常控制在800~1,000公尺之間，而在郊區則可稍微拉大車站間距，維持在1,000~2,000公尺間，但仍需綜合考量路線的地形、地貌、開發狀況、土地使用、交通狀況等條件而定。

#### (三) 建造型式

高架及地下的建造型式，對車站及相關出入口位置的選定有很大的影響，高架車站對環境的影響較大，不僅需避免對地面的交通產生衝擊，並需考量車站及路線周邊禁限建規定影響民眾的權益，宜選擇較空曠的環境設置。而地下車站雖對週邊環境影響較小，但卻需考量出入口與通風井的用地問題。

#### (四) 用地取得

為取得車站及出入口所需使用的土地，為降低民眾的抗爭，進而提高開發的效率，在可利用的土地中，其取得的順序如下；另公有土地採取協議使用或撥用，私有土地則儘可能以土地開發方式辦理。

1. 空地（公有為主）
2. 公共設施用地（含國有土地）
3. 公、民營事業用地（如中油、中華郵政、臺鐵、中華電信…）
4. 低度使用之土地（低矮老舊房舍）
5. 中度或高度使用之土地（無其他選擇時）

#### (五) 軌道定線

為了防止旅客在上下車時發生意外，同時便於殘障人士使用輪椅或輔助器具進出列車，在考量車輛的動靜態包絡線後，需控制月台邊緣與列車車門間的間距在7.5~10公分，因此車站宜設置在軌道的直線段，若在曲線段最大水平曲線半徑需大於1,000公尺。而為防止列車靠站後產生滑動，月台區軌道最大允許縱坡為0.3%，也因此車站位置會受限於軌道定線的規定。

#### (六) 重大管線之配合

在車站位置選定時，應避免與重要的公共設施管線衝突，尤其是採重力式佈設的地下幹管，包括雨、污水幹管、衛生下水道、渠道等。因為其管線高程不易配合任意更動，所以車站宜優先改慮避開，而其他地下、地上的重大管線與設施也需事先調查，若有衝突需事先協調遷移的可能性。

#### (七) 環境因素

若遇有特殊自然環境之敏感區域，或是歷史古蹟受文化資產保存法保護之區域，均應避免因設站或施工而破壞該區域。

#### (八) 都市發展

配合都市發展現況（如人口密集）或是都市計畫規劃，在未來具有發展潛力之區域，均應考量設站之可行性以促進地區之發展。

#### (九) 其他因素

如民意反應、政策考量、配合重大建設、地主參與等非技術之因素，在選擇車站位置時均應予以重視並加以考量。

### 四、捷運黃線車站之規劃設站必要性

#### (一) Y1 站

黃線機廠主要使用烏松鄉第三公墓用地，藉由公墓遷葬與捷運設置Y1車站，帶動仁美地區都市發展。

#### (二) Y2 站

規劃中的國道7號於神農路/水管路附近設置1處交流道，交流道與捷運站的結合，預期能成為交通核心並帶動本區的發展，成為連結仁美地區與烏松區之間的橋梁。

#### (三) Y3 站

Y3車站位於大埤路/公園路口，車站鄰近遊樂商業中心區，可同時服務烏松區居民、澄清湖棒球場觀眾及澄清湖遊客，並結合棒球場周邊開發成為烏松區發展契機。

#### (四) Y4 站

Y4車站設於高雄長庚醫院前大埤路段，緊臨長庚醫院地面停車場，因應高齡社會醫療需求量逐年增加，Y4站可提供長庚醫院更便利大眾運輸服務，約可提供長庚每日就醫2萬人次。

另車站出入口則考量民眾與醫療人員通勤的便利性，規劃一處出入口與現有停車場共構設計，並以地下連通方式直接導引就醫民眾至院區內；另一處出入口則規劃於長庚路與大埤路交會的三角空地內，以利院區職員進出職務宿舍。

#### (五) Y5 站

Y5站規劃於正修科大前之澄清路段，位處於高雄重要觀光休憩景點澄清湖風景區正門前，可提供更便利大眾運輸服務及交通運具選擇。除可提升鄰近正修科技大學之近二萬名學生的通勤品質，亦可服務周邊鄰近之文德里、本揚里、大華里民眾與鄰近環保局、圓山飯店之旅客，促進周邊地區發展。

因道路兩側人行設施寬度充裕，一處車站出入口規劃於正修科技大學立體停車場前之廣場用地，以服務學生與教職員通勤與前往澄清湖的旅客，另規劃西側出入口於臨山坡地的帶狀綠地，以利地方鄰里民眾搭乘。

#### (六) Y6 站

Y6站規劃於本館路上與和盛街路口，距Y05站約1,139公尺，以符合捷運系統適當站距。該區域為新興發展之區域，周邊地區多以住宅為主，可服務大華里居民通勤。另車站出入口則規劃於兩側尚未開發且完整的住宅區私有土地，採共構開發方式辦理。

#### (七) Y7 站

Y7站規劃於高速公路北側、本館路間的球場路段，該區域亦為新興發展之區域，周邊地區多以住宅為主，可服務大華里、本館里、本原里等地居民通勤。

由於周邊地區公有土地分布較少，且站區地面街道南側多已發展，且多為五層新建住宅，而北側則多為1-3層樓老舊住宅，故車站出入口規劃於北側低度發展之私有住宅區土地設置。

#### (八) Y8 站

Y8站規劃於高雄高工前之建功路段，鄰近高雄高工與高雄科大建功校區，周邊街道商業活動亦發展熱絡。本站可服務高雄高工3000多名學生與高雄科大建功校區12,000多名學生之通勤需求。亦可紓解周邊地區因人口稠密所帶來之交通壅塞與停車問題，提升鄰里居民的交通品質。

有關車站出入口則規劃於高雄高工與高雄科大建功校區之停車場部分，學校用地之用地取得可行性較高，並與高雄科大建功校區的用地採共構開發方式辦理。

#### (九) Y9 站

Y9站規劃於十全滯洪池公園前民族路段，鄰近高雄醫學大學附設醫院與高雄果菜批發市場。因應高齡社會醫療需求量逐年增加，Y9站可提供高雄醫學大學附設醫院更便利大眾運輸服務，約可提供每日就醫約2萬人次。此外亦可服務鄰近各里的民眾通勤。

有關車站出入口為避免使用私有土地並確保用地取得之可行性，規劃一處出入口於十全滯洪池公園臨民族路側之批發市場用地；另一處出入口則規劃於愛國國小轉角之學校用地。

#### (十) Y10 站

Y10站規劃於台鐵廊道北側之民族路段，本站可轉乘台鐵民族車站，整合捷運與鐵路路網間之旅運需求，以提供更完善的交通服務予民眾，而本站亦位於高雄市區中心區段，捷運建設更能提升有關行政、商業發展。另車站出入口為確保用地取得無虞，規劃於車站西側之公園用地設置。

### (十一) Y11 站

Y11站規劃於鼎新公園北側之民族路段，本站可轉乘高雄捷運橘線O6車站(信義國小站)，亦可提供高雄捷運各路線間的旅客轉乘，且Y11站亦位於高雄市區商業中心區段，有助於服務商務通勤的民眾使用。

考量與橘線轉運之必要性，車站出入口規劃於中正二路與民族二路的轉角之商業區私有土地並採共構開發方式辦理，另規劃新出入口並整併原O6車站4號出口；另一處出入口則規劃於鼎新公園，避免使用私有土地。

### (十二) Y12 站

Y12站規劃於四維國小旁之民族路段，鄰高雄市政府四維行政中心、苓雅區公所、財政部國稅局苓雅稽徵所、復華中學，可服務復華中學1,800多名學生與公務機關人員通勤需求，亦有助於民眾洽公的便利性。此外周邊不乏大型商務設施，有助於推動高雄拓展國際商務交流中心。

為避免車站使用私人用地，降低用地取得之風險，車站一處出入口規劃設置於市政府四維行政中心前之機關用地；另一處出入口則設於民權輕鋼架停車場之停車場用地。

### (十三) Y13 站

Y13站規劃於三多路上與復興三路路口，周邊地區為密集之住商混和都市型態，屬沿街型商業區，舊三多市場亦位於附近，Y13站有助於滿足周邊地區民眾之通勤需求，促進地方發展。受限於本站周邊地區公有土地較少，出入口規劃設置於南側商業區私有土地。

### (十四) Y14 站

Y14車站規劃於中山二路與三多路路口，與高雄捷運紅線R8車站(三多商圈站)交會為轉乘車站，以強化高雄捷運路網流通運輸，且Y14站亦位於高雄市區商業中心，周邊大型百貨公司林立，商業交流與消費活動十分熱絡。捷運黃線之經過更有助於促進地方之商業發展、吸引觀光人潮，並有效改善現有道路交通壅塞的現象。R8車站現有的車站設施已預留Y14車站部份結構於軌道下方，Y14將與R8車站共用出入口。

### (十五) Y15 站

Y15站規劃於海邊路現高雄港埠旅運中心一側，為高雄黃線之端點站，距Y14站約1.1公里，符合捷運系統適當站距。本站亦可與高雄輕軌旅運中心站轉乘，此外地處於亞洲新灣區的新興中心商業區，周邊觀光資源豐富，重大建設與招商項目亦不斷推出，黃線的進駐提供未來亞洲新灣區發展的基石。

有鑑於本站相鄰之特定經貿核心專用區局部為公有用地及私法人土地，用地取得較具可行性，採共構開發方式辦理，整併捷運設施與未來之開發項目，成就產、官、民多贏局面，促進區域發展。



#### (十六) Y16 站

Y16車站規劃於覺民路、褒揚東街間的澄清路段，距Y15站的站距約1.3公里，符合捷運系統適當站距。本站周圍為新興發展之區域，周圍土地以住商混合社區型態為主，近期周邊商業發展有朝向中高級餐飲事業的趨勢，捷運車站的設置有助於該區域新商業聚落發展成形，並服務周邊廣大里民。

車站出入口規劃於部分寶業滯洪池之學校用地，確保土地取得之可行性。另一處則規劃於褒揚東路與澄清路口東北角現況為低度開發之私有住宅區土地，採共構開發方式辦理。

#### (十七) Y17 站

Y17站規劃於鄰台鐵廊道南側之澄清路段，本站可轉乘台鐵正義車站，整合服務各路網間的旅運需求以提供更完善的交通服務。本站東側為鳳山高中，西南側鄰近高雄市政府鳳山行政中心。車站的可同時服務鳳山高中2000多名學生與鳳山行政中心機關及洽公人員的使用。

車站規劃三處出入口，北側於台鐵地下化後之路廊南側設置出入口，提供台鐵與捷運旅客之轉乘；西側使用鳳山高中西北角臨路的校園用地，提供鳳山高中學生通學之用；南側於鳳山行政中心停車場設置第三處出入口；此用地為公有機關用地與公有住宅區用地，可降低土地取得之難度。

#### (十八) Y18 站

Y18站規劃於三多一路北側的澄清路段，本站可轉乘高雄捷運橘線O10車站(衛武營站)，可完善整合高雄捷運各路線間的旅運流通。此外本站周邊設施繁多，其中鄰近車站的衛武營都會公園為高雄市區少有的大型綠地公園，設置於旁的衛武營國家藝術文化中心亦是高雄重要的新興文化建設。醫療類設施有國軍高雄醫院，每日有近2000人次的門診服務。文教事業有市立中正高中，學生人數約有1000多名學生，可預見本站通勤旅運的潛在需求。而在高雄鳳山中城建設計畫的推動下，鄰近的國泰重劃區亦將成為未來高雄新興發展的區段，藉由捷運新線的加入，可預期未來發展潛力。

Y18站規劃5處出入口，第一處使用現有建軍公車站東側部分公有商業區用地設置出入口，土地取得具備可行性。第二處使用車站東側公私有住宅區土地，採共構開發方式辦理。第三處將以地下連通道連接至國泰重劃區前的用地。第四處同樣將以地下連通道連接至衛武營國家藝術文化中心前的用地。第五處將沿現有建軍公車站南側的廣場用地連通至O10車站的5號出口，並重新規劃新建該出入口。

#### (十九) Y19 站

Y19站規劃於國興街、輜汽路間的南京路段，該區域亦為新興發展之區域，周圍土地以住宅為主。站址鄰近高雄市議會等機關設施，亦鄰近衛武營都會公園，除了服務公務機關人員與鄰近鳳新高中學生通勤，也服務市民生活通勤與旅運。

車站規劃兩處出入口，一處位於忠孝國中體育館南側鄰路的公有學校用地，可避免影響校園主要設施，亦確保用地取得可行性。另一處出入口則使用車站東側衛武營公有特定休閒商業專用區用地，採共構開發方式辦理。

#### (二十) Y20 站

Y20站規劃於瑞隆東路與南京路交叉路口北側南京路段，距Y19站的站距約1.2公里，符合捷運系統適當站距。該區域周圍土地以住宅為主，鄰近七老爺地區預計將重劃為五甲產業園區，未來可服務該產業園區，有助於服務里民通勤服務。

車站規劃兩處出入口，因該路段欠缺公有土地，故一處出入口設於車站西北側現為民宅的民用住宅區用地。另一處出入口則設於南側公有瑞隆三角公園用地，以確保用地取得可行性，同時預留未來銜接五甲產業園區之可行性。

#### (二十一) Y21 站

Y21站規劃於鳳南路與五甲一路交叉路口，距Y20站的站距約1.4公里，符合捷運系統適當站距。該區域周圍土地以住商混合的民宅為主，車站可服務周邊廣大里民。

車站規劃兩處出入口，因該路段欠缺公有土地，故一處出入口設於鳳南路與五甲一路路口西側的民用住宅區用地，另一處出入口則設於同路口東側現為汽車展售中心的住宅區用地，目前均為2層建物，屬低度開發狀況，擬採共構開發方式辦理。

#### (二十二) Y22 站

Y22站設於自強一/二路與五甲一路交叉路口，距Y21站的站距約1.1公里，符合捷運系統適當站距。該區域周圍土地以住商混合的民宅為主，此外地區性的信仰廟宇五甲龍成宮與五甲協善心德堂皆鄰近本站，可服務周邊廣大里民。

車站規劃兩處出入口，因該路段欠缺公有土地，故一處出入口設於北側與龍成宮間的民用住宅區用地，現況為二、三層的平房，並採共構開發方式辦理。另一處出入口則設於自強一/二路與五甲一路口東側現況為鐵皮攤販的住宅區用地。

#### (二十三) Y23 站

Y23站規劃於高雄市勞工局前鎮中路段，為高雄黃線之端點站。距Y22站的站距約1公里，符合捷運系統適當站距。本站與高雄捷運紅線R5車站(前鎮高中)交會為轉乘車站，完善高雄捷運路網流通運輸。本站鄰近高雄市勞工局，亦鄰近前鎮高中可服務1600名學生的通勤就學，周邊亦為密集的住宅區人口，服務當地民眾通勤旅運。

車站規劃兩處出入口，皆使用公有土地避免徵用私地以增加用地取得之可行性。一處出入口設於R8車站1號出口旁公有社教用地。另一處出入口則設於前鎮高中鄰路側公有用地。

### 第三節 高雄都會區大眾捷運系統黃線財務計畫

依據「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」，有關財務計畫說明如下：

#### 一、收入分析

運量所產生的票箱收入為主要收入來源，此外車站廣告與店面租賃等附屬事業及場站土地開發均為重要收入項目。

##### （一）票箱收入

本計畫以增量旅次計算票箱收入。全線分期興建時，經估算中估情境民國120年、民國130年及民國140年當年幣值之票箱收入各為1,421.84百萬元、1,759.59百萬元及1,875.97百萬元。

##### （二）附屬事業收入

附屬事業收入包括三大部份，一為附屬商店經營，即各種販賣店及自動販賣機，前者以便利店及各種專賣店為主，設置於通道兩側及非付費區，自動販賣機則設置於各區邊角及牆面為主；第二類為廣告出租業務，係附屬事業收入的主要來源，包括車站沿線、周邊、站內及車廂內各處之平面看板、箱廣告、票面廣告等；第三種為停車場經營，臺北木柵線之附屬事業淨收入佔總營業收入的5.3%，而一般經驗值在5%~15%之間，本計畫擬以票箱收入之5%作為附屬事業淨收入假設。

##### （三）車站土地開發收益

為帶動周邊發展、提昇土地利用價值，本計畫配合捷運車站位置，考量周邊發展情形、區位環境及獲利可能性（即具備吸引投資者參與投資之條件），選取規模合適且具有發展潛力之基地進行土地開發。除可取得捷運設施所需用地以設置捷運服務設施空間外，並可依所在區位之市場需求狀況，規劃適宜之空間提供住宅、商場、旅館、辦公等業種。

經土地使用分區、規模面積、所在行政區域、商業活動熱絡狀況、住宅開發成熟度及地區發展潛力原則等進行初步篩選結果，共選出12站，共13處具有土地開發潛力之基地。分別為機廠站（Y1）、神農路（Y2）、長庚醫院停車場（Y4）、本館路（Y6-A）、本館路（Y6-B）、高雄科技大學（Y8）、信義國小（Y11）、港埤旅運中心（Y15）、澄清褒揚東街（Y16）、澄清建軍路（Y18）、衛武營（Y19）、鳳南五甲二路（Y21）、龍成宮（Y22）等。

30年期間政府開發支出為32,576百萬元、創造銷售收入為54,288百萬元，其淨額共有21,712百萬元挹注本計畫。

## 二、成本分析

成本項之估算包括規劃設計費用、用地取得及建物拆遷費用、工程建造成本、營運維修成本、重置成本等五大項，前三項係屬於興建成本，後二項為營運期間之成本費用，以下針對營運期間之成本費用進行說明。

### (一) 營運維修成本

營運及維修成本係針對捷運系統營運期間維持正常營運所應花費之員工薪資、能源消耗、行政及管理費用、設備及車輛維修等成本。本單位營運成本則參考運用台北捷運資料所建立之模式並依高雄捷運營費用調整之，以民國120年營運成本為基準，按每年1.5%物價指數估算民國130年營運成本，並依系統營運特性逐一加總計算得之，基本資料項目計有：路線長度、列車數目、延車公里、延車小時、地下車站數目、固定成本攤提、機廠營運等。

營運首年之營運維修成本為874百萬元，評估期間平均約1,014百萬元。

### (二) 重置成本及殘值

#### 1. 重置成本

重置成本係考慮資產設備之耐用年限，當設備達到更換年限時，必需投入重置成本，例如營運10年之後更新自動收費系統，15年之後更新水電、環境控制及通訊系統，20年後更新供電、號誌系統及廠房設備，25年更新電梯／電扶梯系統，30年更新軌道及電聯車系統；一般會配合系統使用狀況，進行一定比例之重增置，本計畫依捷運系統之一般使用狀況，假設重增置比例為85%。

#### 2. 資產增置支出

係考慮經營期間運量成長時，所需增購列車組之支出，本計畫為配合捷運紅線之列車運行計畫，於期初安排之營運班距及車隊規模，已可因應民國130年樂觀情境之旅運需求，故暫不估列增購列車之支出。

#### 3. 殘值與資產處份

當資產設備達到耐用年限時可更新設備，將舊有設備資產加以處分出售，其殘值價值為購置成本／資產設備之使用年限計算。因本計畫評估期間至147年，屆時部份資產尚有帳面價值，故假設以帳面價值出售獲得現金收入挹注財務計畫中。

### 三、財務評估結果

根據以上各項假設及建設成本、營運收入、營運及維修成本、重增置成本等規劃資料，並依現金流量分析結果，可得出政府自辦之財務效益詳如表4-3-1所示。

高雄捷運都會線若採政府自辦，雖未能完全自償，惟此係交通公共建設之特性，非以財務為唯一判斷依據，應同時考量其經濟效益及其公益性質。

#### (一) 收入項為本業收入

若收入項考量票箱收入、附屬事業收入及車站土開淨收入，其淨現值約為-996億元（折現年為民國109年）、內部報酬率為負值、自償率為18.53%。

#### (二) 收入項含票箱收入、附屬事業收入、車站土開淨收入、租稅增額收入及增額容積收入

若收入項將票箱收入、附屬事業收入、土地開發淨收入、租稅增額收入、容積增額收入均納入計算，其淨現值約為-930億元（折現年為民國109年底）、內部報酬率為負值、自償率為23.89%。

表 4-3-1 捷運系統都會線（黃線）之財務評估指標

| 項目                       | 自償率    | 工程費<br>自償比 | 淨現值 <sup>註</sup><br>(百萬元) | 內部報酬率<br>(IRR) | 營運<br>收支比 |
|--------------------------|--------|------------|---------------------------|----------------|-----------|
| 本業收入<br>(票箱、附屬事業收入)      | 1.77%  | 1.89%      | -120,081                  | 負值             | 1.04      |
| 本業收入<br>(票箱、附屬事業收入、車站土開) | 18.53% | 19.75%     | -99,601                   |                |           |
| 本業+TOD+TIF               | 23.89% | 25.47%     | -93,040                   |                |           |

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

#### 四、敏感度分析

興建捷運系統之投資規模龐大、興建期長，加上政府財政窘境、經營期限長達三十年以上、土地取得困難、銀行融資金額高等及地方等項問題，工程之興建將面臨相當大的變動因素。本章財務評估結果乃是奠基於眾多假設條件下得出，包括興建成本、捷運本業收入、營運維修成本及周邊土地開發效益等重要變數之變動幅度達 +20% ~ -20% 範圍內時，對財務自償率、工程自償率及計畫自償性經費之影響。茲以本計畫重要項目為單一變數進行敏感性分析，詳如表4-3-2所示。

表 4-3-2 財務敏感度分析

| 變動因素          | 評估情境  | 樂觀       | 中估偏樂觀    | 中估       | 中估偏保守     | 保守        |
|---------------|-------|----------|----------|----------|-----------|-----------|
| 工程經費          | 評估指標  | 80%      | 90%      | 100%     | 110%      | 120%      |
|               | 自償率   | 29.87%   | 26.55%   | 23.89%   | 21.72%    | 19.91%    |
|               | 工程自償比 | 32.37%   | 28.51%   | 25.47%   | 23.01%    | 20.99%    |
|               | 淨現值   | (68,590) | (80,815) | (93,040) | (105,265) | (117,490) |
| 營運維修成本        | 評估指標  | 80%      | 90%      | 100%     | 110%      | 120%      |
|               | 自償率   | 28.37%   | 26.13%   | 23.89%   | 21.65%    | 19.41%    |
|               | 工程自償比 | 30.24%   | 27.86%   | 25.47%   | 23.08%    | 20.69%    |
|               | 淨現值   | (87,562) | (90,301) | (93,040) | (95,780)  | (98,519)  |
| 捷運本業收入        | 評估指標  | 80%      | 90%      | 100%     | 110%      | 120%      |
|               | 自償率   | 19.15%   | 21.52%   | 23.89%   | 26.27%    | 28.64%    |
|               | 工程自償比 | 20.41%   | 22.94%   | 25.47%   | 28.00%    | 30.53%    |
|               | 淨現值   | (98,845) | (95,943) | (93,040) | (90,138)  | (87,235)  |
| 租稅增額財源 (TIF)  | 評估指標  | 80%      | 90%      | 100%     | 110%      | 120%      |
|               | 自償率   | 20.54%   | 22.22%   | 23.89%   | 25.57%    | 27.24%    |
|               | 工程自償比 | 21.90%   | 23.68%   | 25.47%   | 27.25%    | 29.04%    |
|               | 淨現值   | (97,136) | (95,088) | (93,040) | (90,992)  | (88,944)  |
| 分區變更效益及增額容積價金 | 評估指標  | 80%      | 90%      | 100%     | 110%      | 120%      |
|               | 自償率   | 22.92%   | 23.41%   | 23.89%   | 24.38%    | 24.87%    |
|               | 工程自償比 | 24.43%   | 24.95%   | 25.47%   | 25.99%    | 26.50%    |
|               | 淨現值   | (94,230) | (93,635) | (93,040) | (92,445)  | (91,850)  |
| 折現率           | 評估指標  | 低        | 中        | 高        |           |           |
|               | 自償率   | 2.00%    | 2.50%    | 3.00%    | 3.50%     | 4.00%     |
|               | 工程自償比 | 25.74%   | 24.79%   | 23.89%   | 23.04%    | 22.22%    |
|               | 自償性經費 | (95,912) | (94,490) | (93,040) | (91,573)  | (90,093)  |

註：單位：%、百萬元。

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。



由上開分析表可知，捷運本業收入、營運維修成本及工程經費對自償率變動的影響較大。捷運本業收入主要為票箱收入及車站土地開發淨收益，都會線途經高雄市人口稠密地區，多處土地地處菁華地段，保守而言，若搭乘人口或土地開發收益不如預期，對本計畫財務影響重大。

本計畫自償率須超過15%，方能獲得中央政府按審查作業要點補助工程經費。上表顯示，各項主要財務變數若惡化達20%，自償率仍高於15%。就敏感性計算而言，捷運本業收入、營運維修成本及工程經費為本計畫最重要之財務因素，可透過控制政府開發成本，並提升相關收益來降低風險。營運維修成本及工程經費之影響性次之，依其他案例經驗，營運維修成本僅能適當控制，不易大大幅降低。


以近年來經濟環境變化實際情況而言，未來趨勢大致會往增加工程建設成本，以及淨收入持平的方向發展，故可推論本案在計畫期間財務指標逐步惡化的機率較逐步改善的機率稍高。

## 第四節 高雄都會區大眾捷運系統黃線土地開發評估

依據「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」，為提高自償率以及挹注捷運黃線計畫，本計畫經土地使用分區、規模面積、所在行政區域、商業活動熱絡狀況、住宅開發成熟度及地區發展潛力原則等進行初步篩選結果，共選出13站，共14處具有土地開發潛力之基地，預計總挹注捷運建設效益共296.89億元，具有其必要性。

前述之具有土地開發潛力之基地位於本計畫區有一處，有關Y18站之土地開發評估潛力，說明如下表：

表 4-4-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y18 站土地開發評估表

| Y18車站  | 澄清建軍路  |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
|--------|--|---|--------|--|--|----|------|-------|-----|----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-------|-------|----|------|--|----|----------|--|----|----|----|----|----|
| 基地概況   | 本基地臨澄清路建軍路口，本基地面積共約5,175m <sup>2</sup> ，屬於於鳳山主要計畫之第三之一種住宅區，建蔽率為60%，容積率為240%。 |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| 周邊環境   | 基地鄰住3-1、住5、商5，住宅為公寓及住宅大樓，鄰近道路為澄清路、建軍路及自由路，路寬分別為30公尺、40公尺及22公尺。               |    |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| 公共設施   | 周邊有鄰近衛武營國家藝術文化中心、國軍高雄總醫院等。   |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| 商業活動   | 基地周邊沿街有餐廳、連鎖零售等店面。   |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| 建築配置計畫 | 基地規劃為地上17層地下7層，採坡平停車位設計。   | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Y18</th> </tr> <tr> <th>樓層</th> <th>規劃產品</th> <th>面積(坪)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>17F</td><td rowspan="14">住宅</td><td rowspan="14">16,801</td></tr> <tr><td>16F</td></tr> <tr><td>15F</td></tr> <tr><td>14F</td></tr> <tr><td>13F</td></tr> <tr><td>12F</td></tr> <tr><td>11F</td></tr> <tr><td>10F</td></tr> <tr><td>9F</td></tr> <tr><td>8F</td></tr> <tr><td>7F</td></tr> <tr><td>6F</td></tr> <tr><td>5F</td></tr> <tr><td>4F</td></tr> <tr><td>3F</td></tr> <tr><td>2F</td></tr> <tr><td>1F</td><td>餐廳/零售</td><td>1,050</td></tr> <tr><td>B1</td><td colspan="2">捷運設施</td></tr> <tr><td>B2</td><td colspan="2" rowspan="5">停車位/機電設施</td></tr> <tr><td>B3</td></tr> <tr><td>B4</td></tr> <tr><td>B5</td></tr> <tr><td>B6</td></tr> <tr><td>B7</td></tr> </tbody> </table> | Y18    |  |  | 樓層 | 規劃產品 | 面積(坪) | 17F | 住宅 | 16,801 | 16F | 15F | 14F | 13F | 12F | 11F | 10F | 9F | 8F | 7F | 6F | 5F | 4F | 3F | 2F | 1F | 餐廳/零售 | 1,050 | B1 | 捷運設施 |  | B2 | 停車位/機電設施 |  | B3 | B4 | B5 | B6 | B7 |
| Y18    |  |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| 樓層     | 規劃產品   |   | 面積(坪)  |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| 17F    | 住宅   |   | 16,801 |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| 16F    |  |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| 15F    |  |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| 14F    |  |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| 13F    |  |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| 12F    |  |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| 11F    |  |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| 10F    |  |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| 9F     |  |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| 8F     |  |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| 7F     |  |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| 6F     |  |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| 5F     |  |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| 4F     |  |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| 3F     |  |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| 2F     |  |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| 1F     | 餐廳/零售  | 1,050   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| B1     | 捷運設施   |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| B2     | 停車位/機電設施   |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| B3     |  |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| B4     |  |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| B5     |  |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| B6     |  |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| B7     |  |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| 初步開發構想 | 以住宅為主，一樓引進餐廳或零售商店。   |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| 土地開發評估 | 配合黃線捷運車站，本基地擬變更為捷運開發區，考量周邊住宅聚集及發展現況，變更後土地使用管制參考商五用地，建蔽率及容積率為70%/840%進行評估。    |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| 開發效益   | 初步評估本基地開發效益約73.34億元，可挹注捷運建設約11.12億元。   |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |
| 評估建議   | 本基地經上述評估結果，具辦理土地開發之可行性。  |   |        |  |  |    |      |       |     |    |        |     |     |     |     |     |     |     |    |    |    |    |    |    |    |    |    |       |       |    |      |  |    |          |  |    |    |    |    |    |

註：有關上表之建築配置計畫及初步開發構想為綜合規劃預為規劃內容，實際內容將視土地開發當時之實際開發計畫為準。

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

## 第五節 高雄都會區大眾捷運系統黃線運量預估

依據「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」，有關全日運量預估及尖峰運量預估說明如下：

### 一、全日運量預估

#### （一）路線運量

在基礎情境方面，都會線（黃線）在各年期之全日運量分別為16.6萬人次/日（民國120年）、18.2萬人次/日（民國130年）、18.6萬人次/日（民國140年），年平均成長率約0.57%；在樂觀情境方面，都會線（黃線）在各目標年期之全日運量分別為20.8萬人次/日（民國120年）、24.2萬人次/日（民國130年）、24.9萬人次/日（民國140年），年平均成長率約0.92%，詳如表4-5-1所示。

表 4-5-1 各年期都會線（黃線）全日軌道路線運量預估表

| 路線名稱    | 年期     | 基礎情境運量（人次/日） | 樂觀情境運量（人次/日） |
|---------|--------|--------------|--------------|
| 都會線（黃線） | 120年   | 165,720      | 207,530      |
|         | 130年   | 181,590      | 242,060      |
|         | 140年   | 185,730      | 249,090      |
|         | 年平均成長率 | 0.57%        | 0.92%        |

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

#### （二）全日上下車量

都會線（黃線）全日上下車運量最高者為Y14 站，可與捷運三多商圈站轉乘，且鄰近三多路百貨商圈，民國140年全日上下車運量可達35.7千人次/日，運量次高車站包括Y18、Y11、Y08等站，分別可轉乘捷運衛武營站、捷運信義國小站、輕軌C28站，且鄰近衛武營藝文園區、國泰自辦市地重劃區、鳳山行政中心、中正路金融商圈、建工路商圈等活動較人口密集地區，詳如表4-5-2所示。

都會線（黃線）於樂觀情境下目標年期之全日上下車運量預測結果，各車站之運量趨勢與基礎情境相仿，惟各年期運量成長趨勢，受到重大建設進駐率加快、交通管理措施強度提升之影響，均反應出較高之分年成長率情形，詳如表4-5-3所示。

表 4-5-2 都會線（黃線）全日上下車運量-基礎情境目標年

| 年期  | 民國140年  |         |         |         |                 |                 | 全日站間量     |           |        |
|-----|---------|---------|---------|---------|-----------------|-----------------|-----------|-----------|--------|
|     | 往北上車    | 往北下車    | 往南上車    | 往南下車    | 上車 <sup>註</sup> | 下車 <sup>註</sup> | 區間        | 往北        | 往南     |
| Y01 | -       | 3,290   | 3,200   | -       | 3,200           | 3,290           | Y01-Y02   | 3,290     | 3,200  |
| Y02 | 50      | 2,130   | 2,080   | 50      | 2,130           | 2,180           | Y02-Y03   | 5,370     | 5,230  |
| Y03 | 190     | 4,750   | 4,600   | 190     | 4,790           | 4,940           | Y03-Y04   | 9,930     | 9,640  |
| Y04 | 520     | 6,360   | 6,210   | 530     | 6,730           | 6,890           | Y04-Y05   | 15,770    | 15,320 |
| Y05 | 610     | 34,510  | 34,590  | 630     | 5,160           | 5,100           | Y05-Y06   | 26,160    | 26,120 |
| Y06 | 1,450   | 2,560   | 2,560   | 1,460   | 4,010           | 4,020           | Y06-Y07   | 27,270    | 27,220 |
| Y07 | 3,820   | 6,180   | 6,070   | 3,770   | 9,890           | 9,950           | Y07-Y08   | 29,630    | 29,520 |
| Y08 | 5,350   | 5,640   | 6,010   | 5,330   | 11,360          | 10,970          | Y08-Y09   | 29,920    | 30,200 |
| Y09 | 4,130   | 5,240   | 5,110   | 4,090   | 9,240           | 9,330           | Y09-Y10   | 31,030    | 31,020 |
| Y10 | 5,950   | 4,770   | 4,660   | 5,890   | 10,610          | 10,660          | Y10-Y11   | 29,850    | 29,990 |
| Y11 | 8,010   | 3,770   | 3,640   | 8,380   | 11,650          | 12,150          | Y11-Y12   | 25,610    | 25,250 |
| Y12 | 5,580   | 2,240   | 1,990   | 5,190   | 7,570           | 7,430           | Y12-Y13   | 22,270    | 22,050 |
| Y13 | 4,790   | 2,210   | 1,970   | 4,490   | 6,760           | 6,700           | Y13-Y14   | 19,690    | 19,530 |
| Y14 | 15,220  | 2,730   | 2,710   | 15,080  | 17,930          | 17,810          | Y14-Y15   | 7,200     | 7,160  |
| Y15 | 7,200   | -       | -       | 7,160   | 7,200           | 7,160           | Y05-Y16   | 23,510    | 23,160 |
| Y16 | 4,040   | 5,130   | 5,240   | 4,090   | 9,280           | 9,220           | Y16-Y17   | 24,600    | 24,310 |
| Y17 | 5,240   | 5,020   | 4,810   | 4,790   | 10,050          | 9,810           | Y17-Y18   | 24,380    | 24,330 |
| Y18 | 6,660   | 5,430   | 5,400   | 6,720   | 12,060          | 12,150          | Y18-Y19   | 23,150    | 23,010 |
| Y19 | 5,380   | 2,010   | 1,960   | 5,420   | 7,340           | 7,430           | Y19-Y20   | 19,780    | 19,550 |
| Y20 | 4,890   | 1,570   | 1,560   | 4,910   | 6,450           | 6,480           | Y20-Y21   | 16,460    | 16,200 |
| Y21 | 4,320   | 1,800   | 1,970   | 4,350   | 6,290           | 6,150           | Y21-Y22   | 13,940    | 13,820 |
| Y22 | 4,210   | 1,030   | 1,060   | 4,110   | 5,270           | 5,140           | Y22-Y23   | 10,760    | 10,770 |
| Y23 | 10,760  | -       | -       | 10,770  | 10,760          | 10,770          | 最大<br>站間量 | 區間/方向     | 站間量    |
| 合計  | 108,370 | 108,370 | 107,400 | 107,400 | 185,730         | 185,730         |           | Y09-Y10往北 | 31,030 |

註：1. 運量單位為人次／日。

2. 表內Y5站上下車量已扣除建工民族線（Y6～Y15）、澄清五甲線（Y16～Y23）間轉乘量。

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

表 4-5-3 都會線（黃線）全日上下車運量-樂觀情境目標年

| 年期  | 民國140年  |         |         |         |         |         | 全日站間量（人次/日） |           |        |
|-----|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-------------|-----------|--------|
|     | 往北上車    | 往北下車    | 往南上車    | 往南下車    | 上車      | 下車      | 區間          | 往北        | 往南     |
| Y01 | 0       | 5,170   | 5,080   | 0       | 5,080   | 5,170   | Y01-Y02     | 5,170     | 5,080  |
| Y02 | 90      | 2,680   | 2,570   | 90      | 2,660   | 2,770   | Y02-Y03     | 7,760     | 2,570  |
| Y03 | 270     | 5,910   | 5,790   | 260     | 6,060   | 6,170   | Y03-Y04     | 13,400    | 8,100  |
| Y04 | 750     | 8,570   | 8,360   | 750     | 9,110   | 9,320   | Y04-Y05     | 21,220    | 15,710 |
| Y05 | 860     | 33,850  | 33,920  | 890     | 6,600   | 6,560   | Y05-Y06     | 28,530    | 28,460 |
| Y06 | 1,790   | 3,330   | 3,260   | 1,800   | 5,050   | 5,130   | Y06-Y07     | 30,070    | 29,920 |
| Y07 | 4,540   | 8,660   | 8,480   | 4,520   | 13,020  | 13,180  | Y07-Y08     | 34,190    | 33,880 |
| Y08 | 6,630   | 8,390   | 8,670   | 6,580   | 15,300  | 14,970  | Y08-Y09     | 35,950    | 35,970 |
| Y09 | 5,970   | 6,770   | 6,570   | 6,000   | 12,540  | 12,770  | Y09-Y10     | 36,750    | 36,540 |
| Y10 | 7,910   | 6,970   | 6,840   | 7,820   | 14,750  | 14,790  | Y10-Y11     | 35,810    | 35,560 |
| Y11 | 10,850  | 4,990   | 4,780   | 11,090  | 15,630  | 16,080  | Y11-Y12     | 29,950    | 29,250 |
| Y12 | 7,530   | 2,870   | 2,630   | 7,000   | 10,160  | 9,870   | Y12-Y13     | 25,290    | 24,880 |
| Y13 | 6,280   | 3,040   | 2,770   | 5,840   | 9,050   | 8,880   | Y13-Y14     | 22,050    | 21,810 |
| Y14 | 17,600  | 5660    | 5600    | 17,320  | 23,200  | 22,980  | Y14-Y15     | 10,110    | 10,090 |
| Y15 | 10,110  | 0       | 0       | 10,090  | 10,110  | 10,090  | Y05-Y16     | 25,680    | 25,270 |
| Y16 | 3,880   | 8,550   | 8,610   | 3,900   | 12,490  | 12,450  | Y16-Y17     | 30,350    | 29,980 |
| Y17 | 8,030   | 5,800   | 5,520   | 7,420   | 13,550  | 13,220  | Y17-Y18     | 28,120    | 28,080 |
| Y18 | 8,900   | 8,140   | 8,220   | 8,950   | 17,120  | 17,090  | Y18-Y19     | 27,360    | 27,350 |
| Y19 | 6,490   | 3,060   | 3,060   | 6,530   | 9,550   | 9,590   | Y19-Y20     | 23,930    | 23,880 |
| Y20 | 6,730   | 2,070   | 2,100   | 6,790   | 8,830   | 8,860   | Y20-Y21     | 19,270    | 19,190 |
| Y21 | 5,110   | 2,900   | 3,160   | 5,120   | 8,270   | 8,020   | Y21-Y22     | 17,060    | 17,230 |
| Y22 | 5,180   | 1,910   | 1,990   | 5,200   | 7,170   | 7,110   | Y22-Y23     | 13,790    | 14,020 |
| Y23 | 13,790  | 0       | 0       | 14,020  | 13,790  | 14,020  | 最大          | 區間/方向     | 站間量    |
| 合計  | 139,290 | 139,290 | 137,980 | 137,980 | 249,090 | 249,090 | 站間量         | Y09-Y10往北 | 36,750 |

註：1. 運量單位為人次/日。

2. 表內Y5站上下車量已扣除建工民族線（Y6~Y15）、澄清五甲線（Y16~Y23）間轉乘量。

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

## 二、尖峰運量預估

都會線（黃線）在140年尖峰小時上下車運量約為68.4千人次/小時，尖峰小時主要上下車運量集中於Y08、Y14、Y18等站，其中以Y14站為最高，可達5.7千人次/小時；而在最大站間量方面，140年最大站間量為5,170人次/小時，位於Y09～Y10站往北方向，就全線而言，尖峰小時站間運量較大路段介於Y07～Y11、Y16～Y19之間，介於建工路至民族路間、澄清路至南京路間，詳如表4-5-4所示。

都會線（黃線）於樂觀情境下140年之目標年期之尖峰上下車運量與站間量預測結果，各車站之上下車量與尖峰站間量較高之區間皆與基礎情境相仿，惟受到重大建設進駐率加快、交通管理措施強度提升之影響，均出現較為集中趨勢，而樂觀情境下140年最大站間量可達7,450人次/小時，詳如表4-5-5所示。

表 4-5-4 都會線（黃線）尖峰運量-基礎情境目標年

| 年期  | 民國140年 |        |        |        |        |        | 尖峰站間量  |         |           |       |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|-----------|-------|
|     | 車站編號   | 往北上車   | 往北下車   | 往南上車   | 往南下車   | 上車     | 下車     | 區間      | 往北        | 往南    |
| Y01 | -      | 420    | 410    | -      | 410    | 420    | 420    | Y01-Y02 | 420       | 410   |
| Y02 | 10     | 280    | 260    | 10     | 270    | 290    | 290    | Y02-Y03 | 690       | 260   |
| Y03 | 70     | 660    | 560    | 70     | 630    | 730    | 730    | Y03-Y04 | 1,280     | 750   |
| Y04 | 120    | 1,120  | 1,010  | 120    | 1,130  | 1,240  | 1,240  | Y04-Y05 | 2,280     | 1,640 |
| Y05 | 110    | 4,850  | 4,780  | 110    | 840    | 910    | 910    | Y05-Y06 | 3,540     | 3,690 |
| Y06 | 260    | 430    | 440    | 280    | 700    | 710    | 710    | Y06-Y07 | 3,710     | 3,850 |
| Y07 | 550    | 1,090  | 1,050  | 560    | 1,600  | 1,650  | 1,650  | Y07-Y08 | 4,250     | 4,340 |
| Y08 | 980    | 1,390  | 1,420  | 990    | 2,400  | 2,380  | 2,380  | Y08-Y09 | 4,660     | 4,770 |
| Y09 | 870    | 1,380  | 1,000  | 930    | 1,870  | 2,310  | 2,310  | Y09-Y10 | 5,170     | 4,840 |
| Y10 | 1,220  | 930    | 910    | 1,060  | 2,130  | 1,990  | 1,990  | Y10-Y11 | 4,880     | 4,690 |
| Y11 | 1,560  | 650    | 600    | 1,510  | 2,160  | 2,160  | 2,160  | Y11-Y12 | 3,970     | 3,780 |
| Y12 | 1,120  | 380    | 350    | 980    | 1,470  | 1,360  | 1,360  | Y12-Y13 | 3,230     | 3,150 |
| Y13 | 890    | 390    | 380    | 790    | 1,270  | 1,180  | 1,180  | Y13-Y14 | 2,730     | 2,740 |
| Y14 | 2,170  | 690    | 650    | 2,180  | 2,820  | 2,870  | 2,870  | Y14-Y15 | 1,250     | 1,210 |
| Y15 | 1,250  | -      | -      | 1,210  | 1,250  | 1,210  | 1,210  | Y05-Y16 | 3,480     | 3,020 |
| Y16 | 540    | 1,890  | 1,440  | 530    | 1,980  | 2,420  | 2,420  | Y16-Y17 | 4,830     | 3,930 |
| Y17 | 1,660  | 850    | 810    | 1,200  | 2,470  | 2,050  | 2,050  | Y17-Y18 | 4,020     | 3,540 |
| Y18 | 1,480  | 1,100  | 1,170  | 1,240  | 2,650  | 2,340  | 2,340  | Y18-Y19 | 3,640     | 3,470 |
| Y19 | 980    | 370    | 420    | 800    | 1,400  | 1,170  | 1,170  | Y19-Y20 | 3,030     | 3,090 |
| Y20 | 1,020  | 240    | 300    | 990    | 1,320  | 1,230  | 1,230  | Y20-Y21 | 2,250     | 2,400 |
| Y21 | 750    | 360    | 430    | 700    | 1,180  | 1,060  | 1,060  | Y21-Y22 | 1,860     | 2,130 |
| Y22 | 530    | 200    | 210    | 560    | 740    | 760    | 760    | Y22-Y23 | 1,530     | 1,780 |
| Y23 | 1,530  | -      | -      | 1,780  | 1,530  | 1,780  | 1,780  | 最大站間量   | 區間/方向     | 站間量   |
| 合計  | 19,670 | 19,670 | 18,600 | 18,600 | 34,220 | 34,220 | 34,220 |         | Y09-Y10往北 | 5,170 |

註：1. 運量單位為人次/日。

2. 表內Y5站上下車量已扣除建工民族線（Y6～Y15）、澄清五甲線（Y16～Y23）間轉乘量。

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。



表 4-5-5 都會線（黃線）尖峰運量-樂觀情境目標年

| 區分  | 民國140年 |        |        |        |        |        | 尖峰站間量   |           |       |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|-----------|-------|
|     | 往北上車   | 往北下車   | 往南上車   | 往南下車   | 上車     | 下車     | 區間      | 往北        | 往南    |
| Y01 | 0      | 850    | 760    | 0      | 760    | 850    | Y01-Y02 | 850       | 760   |
| Y02 | 10     | 650    | 560    | 10     | 570    | 660    | Y02-Y03 | 1,490     | 560   |
| Y03 | 80     | 1,040  | 1,110  | 100    | 1,190  | 1,140  | Y03-Y04 | 2,450     | 1,570 |
| Y04 | 180    | 1,620  | 1,630  | 180    | 1,810  | 1,800  | Y04-Y05 | 3,890     | 3,020 |
| Y05 | 150    | 6,060  | 6,130  | 160    | 1,340  | 1,280  | Y05-Y06 | 5,760     | 5,680 |
| Y06 | 340    | 690    | 640    | 310    | 980    | 1,000  | Y06-Y07 | 6,110     | 6,010 |
| Y07 | 790    | 1,480  | 1,400  | 780    | 2,190  | 2,260  | Y07-Y08 | 6,800     | 6,630 |
| Y08 | 1,020  | 1,420  | 1,440  | 1,030  | 2,460  | 2,450  | Y08-Y09 | 7,200     | 7,040 |
| Y09 | 950    | 1,200  | 1,160  | 950    | 2,110  | 2,150  | Y09-Y10 | 7,450     | 7,250 |
| Y10 | 1,330  | 1,250  | 1,220  | 1,280  | 2,550  | 2,530  | Y10-Y11 | 7,370     | 7,190 |
| Y11 | 2,320  | 1,170  | 1,110  | 2,370  | 3,430  | 3,540  | Y11-Y12 | 6,220     | 5,930 |
| Y12 | 1,380  | 610    | 490    | 1,290  | 1,870  | 1,900  | Y12-Y13 | 5,450     | 5,130 |
| Y13 | 1,120  | 590    | 490    | 1,060  | 1,610  | 1,650  | Y13-Y14 | 4,920     | 4,560 |
| Y14 | 4,110  | 920    | 930    | 3,710  | 5,040  | 4,630  | Y14-Y15 | 1,730     | 1,780 |
| Y15 | 1,730  | 0      | 0      | 1,780  | 1,730  | 1,780  | Y05-Y16 | 4,040     | 4,060 |
| Y16 | 700    | 2,450  | 1,950  | 720    | 2,650  | 3,170  | Y16-Y17 | 5,790     | 5,290 |
| Y17 | 1,970  | 1,160  | 1,060  | 1,600  | 3,030  | 2,760  | Y17-Y18 | 4,980     | 4,750 |
| Y18 | 1,640  | 1,640  | 1,570  | 1,540  | 3,210  | 3,180  | Y18-Y19 | 4,980     | 4,780 |
| Y19 | 1,130  | 570    | 540    | 1,080  | 1,670  | 1,650  | Y19-Y20 | 4,420     | 4,240 |
| Y20 | 1,220  | 460    | 430    | 1,190  | 1,650  | 1,650  | Y20-Y21 | 3,660     | 3,480 |
| Y21 | 880    | 510    | 550    | 880    | 1,430  | 1,390  | Y21-Y22 | 3,290     | 3,150 |
| Y22 | 870    | 320    | 330    | 890    | 1,200  | 1,210  | Y22-Y23 | 2,740     | 2,590 |
| Y23 | 2,740  | 0      | 0      | 2,590  | 2,740  | 2,590  | 最大站間量   | 區間/方向     | 站間量   |
| 合計  | 26,660 | 26,660 | 25,500 | 25,500 | 47,220 | 47,220 |         | Y09-Y10往北 | 7,450 |

註：1. 運量單位為人次／日。

2. 表內Y5站上下車量已扣除建工民族線（Y6～Y15）、澄清五甲線（Y16～Y23）間轉乘量。

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國110年。

## 第五章 實質變更計畫

### 第一節 變更原則及變更內容

#### 一、捷運黃線變更原則

捷運黃線共23站涉及之都市計畫分區及用地包含住宅區、商業區、農業區、旅館區、醫療專用區，以及公園、綠地、廣場、機關、學校、市場、道路、園道等，其變更原則及態樣如下及詳如圖5-1-1所示。

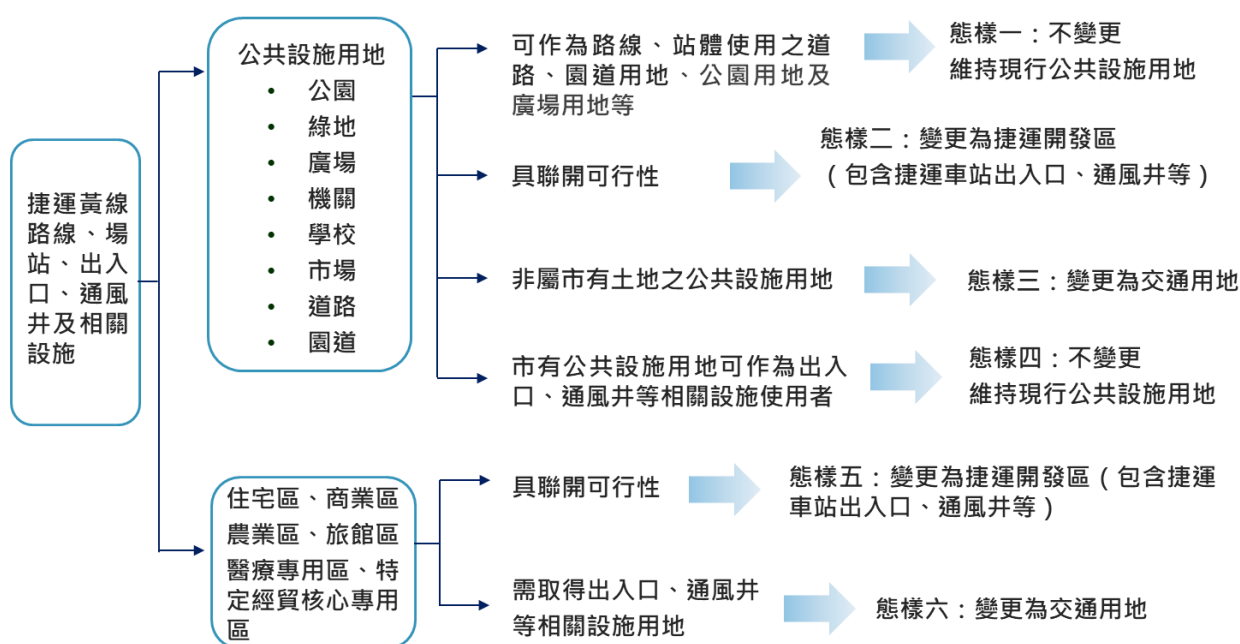


圖 5-1-1 土地變更原則構想示意圖

- (一) 依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」規定，可作為捷運黃線路線、站體使用之道路用地、園道用地、公園用地及廣場用地等，本次維持原計畫（態樣一）。
- (二) 依「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」規定，可作為捷運出入口、通風井等相關設施使用之市有公共設施用地，本次維持原計畫（態樣四）。
- (三) 依「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」所提，具聯合開發可行性之土地以及具大眾運輸導向式發展（TOD）發展潛力之土地，本次變更為捷運開發區（態樣二及態樣五），土地使用強度均依「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」所提辦理。
- (四) 作為高雄都會區大眾捷運系統黃線之捷運出入口、通風井等相關設施使用之住宅區、商業區、農業區、旅館區、醫療專用區土地及國有、私有公共設施用地，本次變更為交通用地（態樣三及態樣六）。
- (五) 變更範圍以完整車站出入口、通風井所需土地辦理，若有涉及市有土地、公共設施用地一併納入變更。
- (六) 上述土地變更後，若有不利建築、畸零土地一併變更交通用地或捷運開發區。

## 二、捷運黃線回饋原則

- (一) 變更範圍屬「鳳山都市計畫主要計畫」範圍者，有關變更公共設施用地為捷運開發區部分應捐贈變更面積之 35% 土地予高雄市政府；另變更住宅區（Y18 站）為捷運開發區部分應捐贈變更面積之 20% 土地予高雄市政府。
- (二) 市有土地變更符合免回饋規定。

## 三、變更內容

各站變更內容概述如下，詳如表 5-1-1 及圖 5-1-2～圖 5-1-3 所示。

- (一) Y17 站：變更 0.0944 公頃之住宅區及機關用地為交通用地。
- (二) Y18 站：變更 0.5047 公頃之住宅區、社會福利專用區及社教機構用地為捷運開發區及交通用地。

表 5-1-1 變更內容綜理表

| 編號 | 變更位置                    | 變更內容        |                  |          |            | 變更理由  | 備註 |
|----|-------------------------|-------------|------------------|----------|------------|---|----|
|    |                         | 原計畫         |                  | 新計畫      |            |   |    |
|    |                         | 分區          | 面積<br>(公頃)       | 分區       | 面積<br>(公頃) |   |    |
| 1  | 鳳山區澄清路西側住宅區及機關用地（Y17 站） | 住宅區<br>機關用地 | 0.0505<br>0.0439 | 交通<br>用地 | 0.0944     | <p>1. 依據「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」，因周邊地區鄰近鳳山高級中學、高雄市政府鳳山行政中心，住宅發展密集且居住人口密度較高，具發展潛力。考量 Y17 站可轉乘台鐵正義車站，整合捷運與鐵路路網間之旅運需求，以提供更完善的交通服務予民眾，故於澄清路西側市有地之住宅區及機關用地規劃為出入口、通風井使用（態樣六及態樣三）。</p> <p>2. 考量變更範圍土地現行計畫為住宅區及機關用地，屬於變更原則態樣六及態樣三，變更為交通用地。</p> |    |

表 5-1-1 變更內容綜理表 (續)

| 編號 | 變更位置                             | 變更內容    |            |           |            | 變更理由   | 備註   |
|----|----------------------------------|---------|------------|-----------|------------|--|--|
|    |                                  | 原計畫     |            | 新計畫       |            |  |  |
|    |                                  | 分區      | 面積<br>(公頃) | 分區        | 面積<br>(公頃) |  |  |
| 2  | 鳳山區澄清路東側住宅區及廣場用地與西側社教機構用地 (Y18站) | 住宅區     | 0.3906     | 捷運開發區 (附) | 0.3906     | <p>1.依據「高雄都會區大眾捷運系統都會線(黃線)建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」,考量Y18站鄰近澄清路軍路口,鄰近高雄市政府鳳山行政中心及國立鳳山高級中學,且住宅、商業發展密集、居住人口密度較高;此外本站周邊設施繁多,如衛武營都會公園及衛武營國家藝術文化中心等均為高雄重要新興文化建設,故於澄清路東側私有地之住宅區規劃捷運開發區(含出入口、通風井)使用(態樣五)。</p> <p>2.依據「高雄都會區大眾捷運系統都會線(黃線)建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」,Y18站比照商業區容積率。</p> | <p>附帶條件:<br/>1.變更回饋依回饋原則二辦理,應捐贈變更範圍內20%土地予高雄市政府。<br/>2.應於高雄市政府協議價購、其有償撥用或其他方式開發辦理。<br/>3.土地所有權人定應於計畫核定前與高雄市政府簽訂協議書並納入計畫書敘明,如未簽訂協議書者,則維持原計畫。<br/>4.依「大眾捷運法」及大眾捷運系統土地開發辦法相關規定辦理開發。</p> |
|    |                                  | 社會福利專用區 | 0.0542     | 交通用地      | 0.1141     |  |  |
|    |                                  | 社教機構用地  | 0.0599     |           |            |  |  |

註：1.計畫面積以實際地籍分割測量為準。  
2.本計畫未載明變更部分，應以原計畫為準。

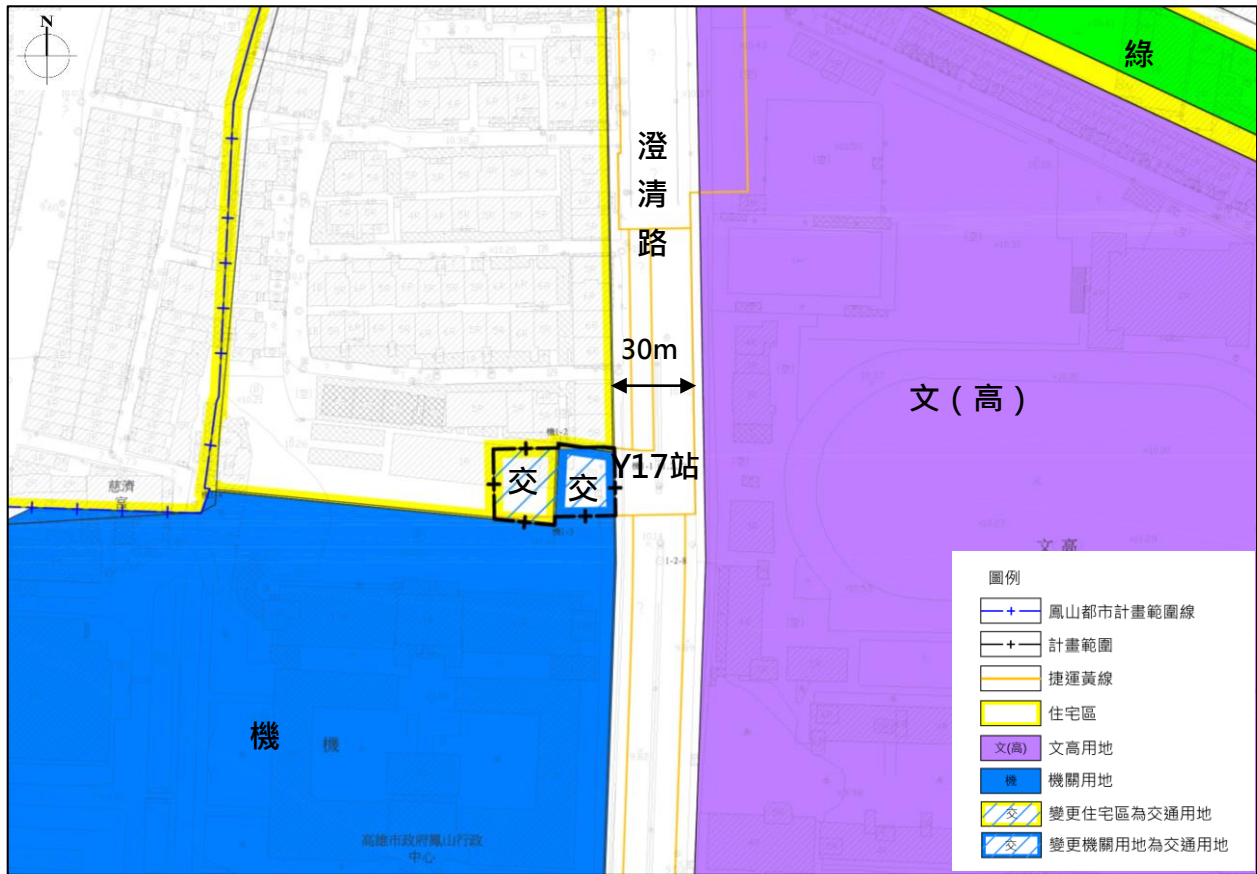


圖5-1-2 變更內容第1案 (Y17站) 示意圖

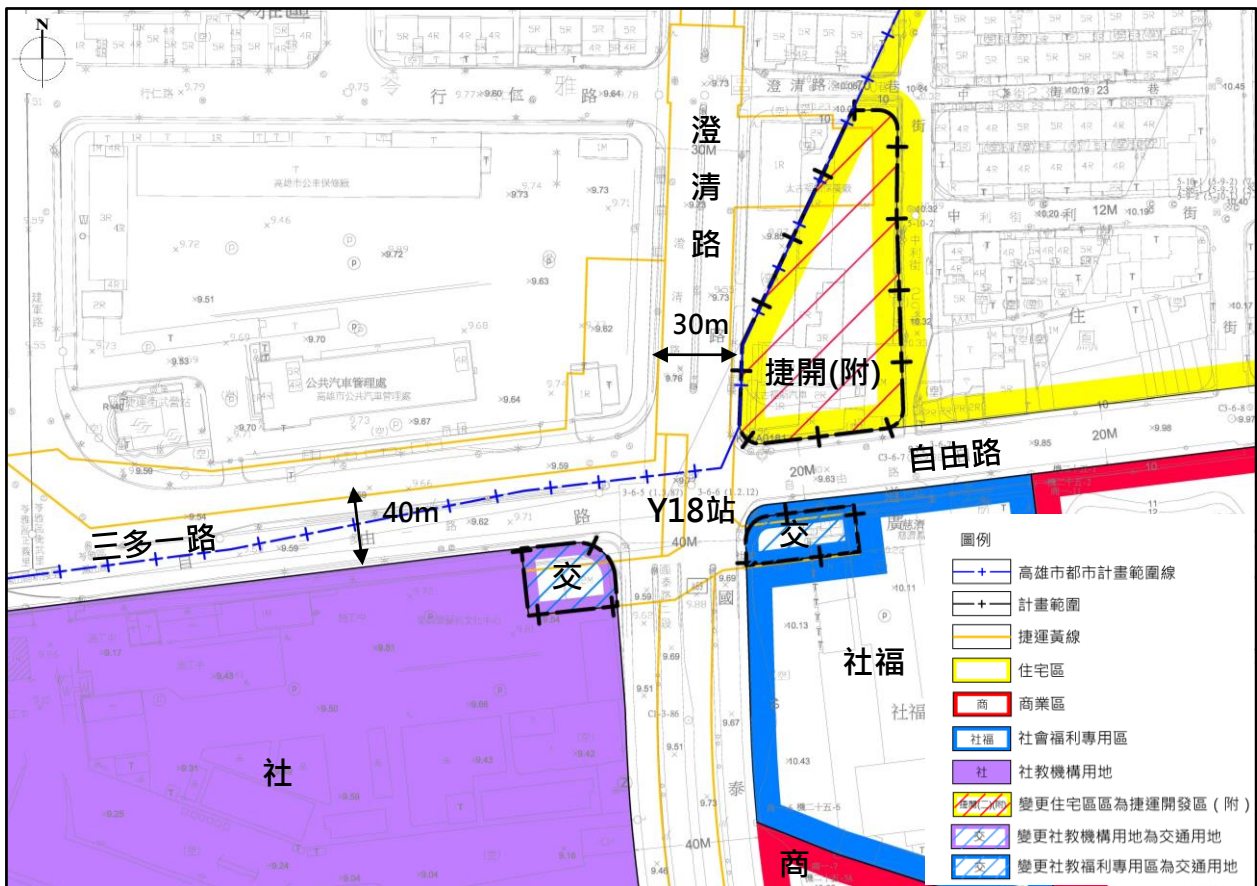


圖5-1-3 變更內容第2案 (Y18站) 示意圖

## 第二節 變更後計畫

本計畫變更後高雄市鳳山主要計畫之住宅區減少為1278.4951公頃、社會福利專用區減少為1.1526公頃、社教機構用地減少為9.8754公頃及機關用地減少為176.9105公頃，捷運開發區則增加為0.3906公頃、交通用地增加為0.7583公頃，變更前後土地使用計畫面積對照表詳如表5-2-1所示，變更後土地使用計畫詳如圖5-2-1至圖5-2-6所示。

表 5-2-1 變更前後土地使用計畫面積對照表

| 項目           |             | 現行計畫面積<br>(公頃) | 本次增減面積<br>(公頃) | 增減後計畫面積<br>(公頃) | 估計計畫面積<br>比例(%) |      |
|--------------|-------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|------|
| 都市發展用地       | 住宅區         | 1,278.3104     | -0.4411        | 1,277.8693      | 51.61           |      |
|              | 商業區         | 114.9726       | -              | 114.2175        | 4.64            |      |
|              | 特定休閒商業專用區   | 9.6155         | -              | 9.6155          | 0.39            |      |
|              | 特定商業區       | 0.0960         | -              | 0.0960          | 0.00            |      |
|              | 工業區         | 112.6700       | -              | 112.6700        | 4.55            |      |
|              | 文教區         | 0.1177         | -              | 0.1177          | 0.00            |      |
|              | 保存區         | 9.5308         | -              | 9.5308          | 0.38            |      |
|              | 保存區(兼供公園使用) | 15.0651        | -              | 15.0651         | 0.61            |      |
|              | 農會專用區       | 2.3564         | -              | 2.3564          | 0.10            |      |
|              | 加油站專用區      | 0.1979         | -              | 0.1979          | 0.01            |      |
|              | 社會福利專用區     | 1.2046         | -0.0542        | 1.1504          | 0.05            |      |
|              | 電信專用區       | 0.7187         | -              | 0.7187          | 0.03            |      |
|              | 車站專用區       | 10.8220        | -              | 10.8220         | 0.44            |      |
|              | 宗教專用區       | 3.4083         | -              | 3.4083          | 0.14            |      |
|              | 捷運開發區       | -              | +0.3906        | 0.3906          | 0.01            |      |
|              | 小計          | 1,560.0860     | -0.1047        | 1,559.9813      | 62.96           |      |
|              | 公共設施用地      | 文高用地           | 20.4910        | -               | 20.4910         | 0.83 |
|              |             | 文中用地           | 46.1920        | -               | 46.1920         | 1.87 |
|              |             | 文中小用地          | 10.9084        | -               | 10.9084         | 0.44 |
| 文小用地         |             | 65.0444        | -              | 65.0444         | 2.63            |      |
| 社教機構用地       |             | 9.9218         | -0.0599        | 9.8619          | 0.40            |      |
| 社教機構用地兼供學校使用 |             | 4.3493         | -              | 4.3493          | 0.17            |      |
| 公園用地         |             | 91.5983        | -              | 91.5983         | 3.70            |      |
| 公園用地(兼供鐵路使用) |             | 1.2366         | -              | 1.2366          | 0.05            |      |
| 運動場用地        |             | 18.2741        | -              | 18.2741         | 0.74            |      |
| 綠地(帶)用地      |             | 20.3028        | -              | 20.3028         | 0.82            |      |
| 機關用地         |             | 176.9544       | -0.0439        | 176.9105        | 7.14            |      |
| 市場用地(批)      |             | 4.9964         | -              | 4.9964          | 0.20            |      |
| 瓦斯設施用地       |             | 4.7881         | -              | 4.7881          | 0.19            |      |
| 液化天然氣開關站用地   | 0.1766      | -              | 0.1766         | 0.01            |                 |      |



表 5-2-1 變更前後土地使用計畫面積對照表 (續)

| 項目      |            | 現行計畫面積<br>(公頃) | 本次增減面積<br>(公頃) | 增減後計畫面積<br>(公頃) | 佔計畫面積<br>比例 (%) |       |
|---------|------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-------|
| 都市發展用地  | 公共設施用地     | 污水處理場用地        | 10.8592        | -               | 10.8592         | 0.44  |
|         |            | 變電所用地          | 1.8888         | -               | 1.8888          | 0.08  |
|         |            | 加油站用地          | 0.5677         | -               | 0.5677          | 0.02  |
|         |            | 鐵路用地           | 3.1435         | -               | 3.1435          | 0.13  |
|         |            | 鐵路用地(兼供園道使用)   | 3.7735         | -               | 3.7735          | 0.15  |
|         |            | 道路用地           | 243.3803       | -               | 243.3803        | 9.83  |
|         |            | 道路用地(兼供鐵路使用)   | 0.5677         | -               | 0.5677          | 0.02  |
|         |            | 電力事業用地         | 0.2254         | -               | 0.2254          | 0.01  |
|         |            | 公用事業用地         | 0.1676         | -               | 0.1676          | 0.01  |
|         |            | 捷運系統用地         | 2.0493         | -               | 2.0493          | 0.09  |
|         |            | 捷運系統用地(兼供排水使用) | 0.1037         | -               | 0.1037          | 0.00  |
|         |            | 水溝用地           | 1.2191         | -               | 1.2191          | 0.05  |
|         |            | 交通用地           | 0.5610         | +0.2085         | 0.7695          | 0.03  |
|         |            | 自來水事業用地        | 0.1846         | -               | 0.1846          | 0.01  |
|         |            | 小計             | 743.9256       | +0.1047         | 744.0303        | 30.10 |
| 合計      | 2,304.0116 | 0.0000         | 2,308.1601     | 93.06           |                 |       |
| 非都市發展用地 | 農業區        | 136.3164       | -              | 136.3164        | 5.50            |       |
|         | 保護區        | 2.3550         | -              | 2.3550          | 0.10            |       |
|         | 河川區        | 0.0252         | -              | 0.0252          | 0.00            |       |
|         | 排水用地       | 0.6449         | -              | 0.6449          | 0.03            |       |
|         | 河道用地       | 32.0404        | -              | 32.0404         | 1.29            |       |
|         | 河道用地兼供道路使用 | 0.1947         | -              | 0.1947          | 0.01            |       |
|         | 河川區兼供道路使用  | 0.1993         | -              | 0.1993          | 0.01            |       |
|         | 小計         | 171.7759       | -              | 171.7759        | 6.94            |       |
| 總計      | 2,475.7875 | 0.0000         | 2,475.7875     | 100.00          |                 |       |

註：表內面積僅供參考使用，實際面積仍以實際分割測量為準。

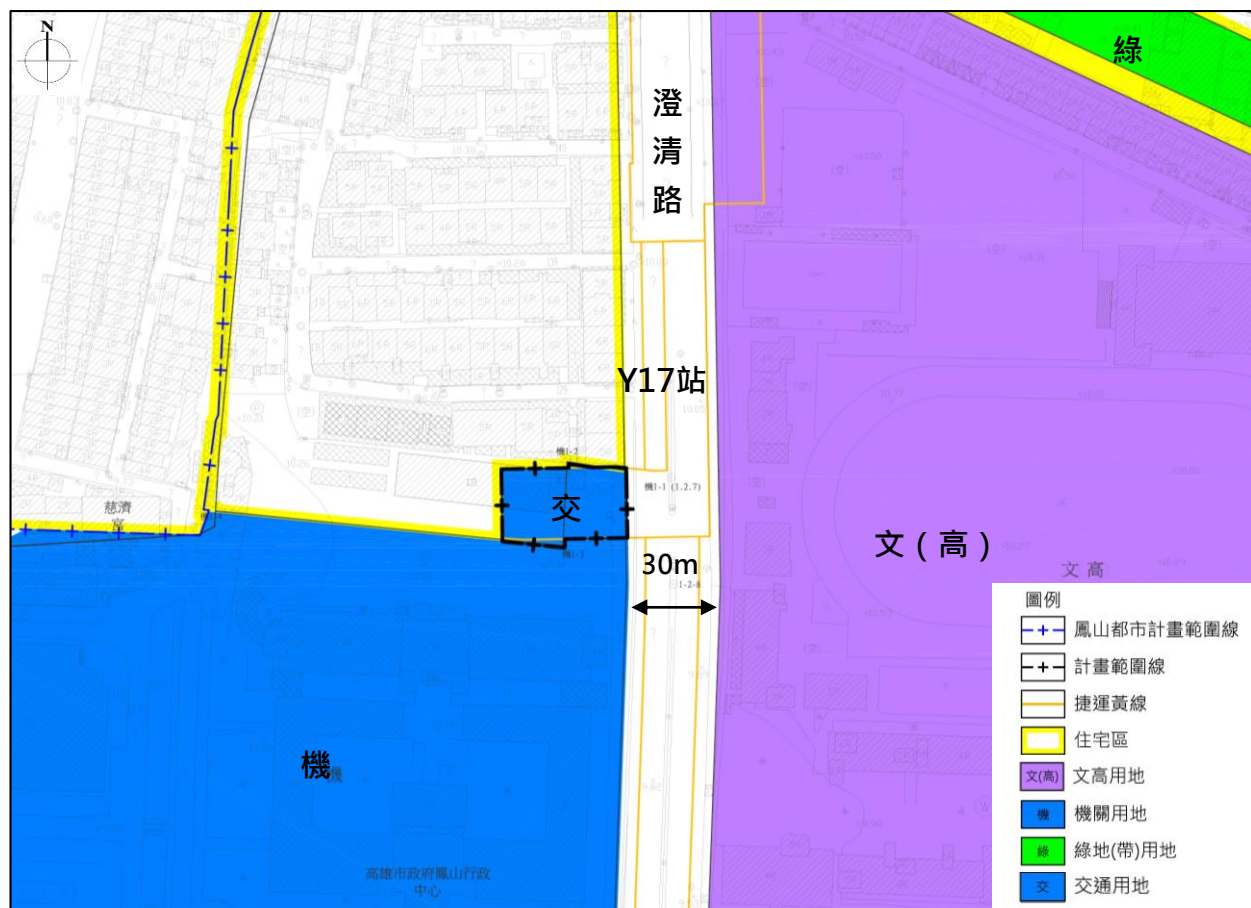


圖 5-2-1 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y17 站變更後都市計畫示意圖

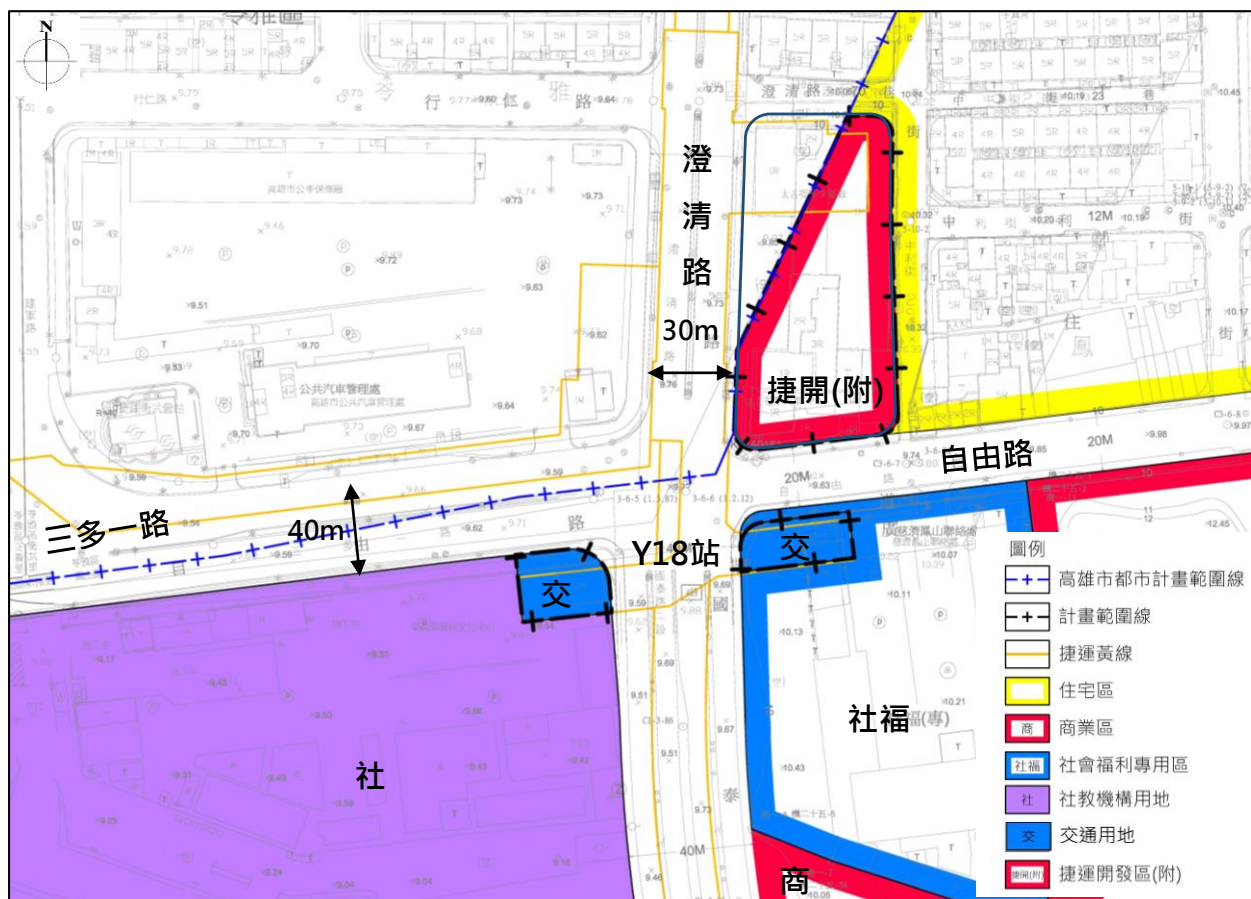


圖 5-2-2 高雄都會區大眾捷運系統黃線 Y18 站變更後都市計畫示意圖

## 第六章 實施進度與經費

本章依據「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」之有關捷運黃線實施進度、開發方式與變更回饋等，說明如下。

### 第一節 實施進度

高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設計畫可行性研究於108年5月24日奉行政院核准，綜合規劃報告及環境影響說明書於108年6月啟動，考量本計畫涉及主要計畫變更及細部計畫擬定之都市計畫程序，預定於民國預計110年中完成綜合規劃報告及環境影響說明書核定作業；於110年開始基本設計作業，111年初完成基本設計作業，112年中完成用地取得。基本設計作業完成後即進行工程招標作業，111年中開始進行細部設計及土建工程，並於117年中完成工程並進行測試及初履勘作業，預計於117年底通車營運，計畫期程約10年。

### 第二節 開發方式

捷運開發區依「大眾捷運法」及大眾捷運系統土地開發辦法相關規定辦理開發，捷運開發區以協議價購、徵收、撥用、土地開發等方式辦理，另交通用地則以協議價購、徵收、撥用等方式辦理。

本計畫變更為交通用地之土地為國有土地、市有土地及私有土地等，私有土地取得費用依據土地徵收條例第30條「被徵收之土地應按照徵收當期之市價補償其地價」之規定業自101年9月1日施行，而其市價係依內政部101年6月5日頒訂之「土地徵收補償市價查估辦法」規定，由管轄縣市政府主管機關查估，並提交地價評議委員會評定之，故用地範圍內之私有地無論採協議或徵收，均需以「市價」取得。

本計畫路線用地除使用既有道路、廣場、公園、綠地等公有地屬無償撥用外，其他公有土地及私有土地則需辦理有償撥用、徵收、設定地上權，交通工程設施補償費用係包括路段、車站之徵收用地費及拆遷補償費，以市價估算費用。

### 第三節 變更回饋

Y18站分屬鳳山都市計畫及原高雄市主要計畫範圍，Y18站之原高雄市主要計畫範圍屬市有土地不涉及回饋，本次變更Y18站為捷運開發區部分，變更回饋比照「原高雄縣都市計畫變更回饋標準一覽表」（詳如表6-3-1所示）之回饋精神及相關規定辦理，其捐贈比例、內容、時程如下：

表 6-3-1 原高雄縣都市計畫變更回饋標準一覽表

| 原計畫        |          | 變更後計畫              |                    |       |
|------------|----------|--------------------|--------------------|-------|
|            |          | 住宅區                | 商業區                | 工業區   |
| 土地使用<br>分區 | 農業區、保護區  | 40%                | 45%以上              | 30%   |
|            | 住宅區      | -                  | 10%                | 免回饋   |
|            | 工業區      | 依都市計畫工業區檢討變更審議規範規定 | 依都市計畫工業區檢討變更審議規範規定 | -     |
|            | 其他分區     | 依個案審議              | 依個案審議              | 依個案審議 |
| 公共設施<br>用地 | 市場       | 30%                | 35%                | 依個案審議 |
|            | 其他公共設施用地 | 30~40%             | 35~40%             | 依個案審議 |

註：表列之回饋標準係為原高雄縣都市計畫變更案之通案性比例，原則上係提供都委會審議之參考，實際回饋標準由都委會視個案狀況與實際情形審議決定之。

#### 一、變更負擔比例

Y18站原為住宅區，建蔽率為60%、容積率為240%；依「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」所提之鳳山都市計畫區捷運開發區，容積率規劃為420%及840%。

依「原高雄縣都市計畫變更回饋標準一覽表」規定辦理，變更第三之一種住宅區為捷運開發區（類商業區），應捐贈變更面積之10%土地予高雄市政府；惟鳳山都市計畫商業區通案性容積率為420%，本計畫捷運開發區為840%，另增加之420%容積部分，應再捐贈變更面積之10%土地予高雄市政府，共計應捐贈變更面積之20%土地予高雄市政府。

#### 二、捐贈內容

Y18站捐贈變更範圍內20%土地予高雄市政府，作為高雄市政府負擔自償性捷運設施經費，以挹注捷運建設經費。

#### 三、捐贈時機

應於高雄市政府協議價購、有償撥用或其他方式開發前辦理。