

變更高雄市原都市計畫區（三民區部分）細部計畫  
（配合車站專用區四、五及部分第四種商業區都市更  
新計畫）土地使用分區管制要點暨都市設計基準案  
計畫書

高雄市政府

中華民國 113 年 7 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	變更高雄市原都市計畫區（三民區部分）細部計畫（配合車站專用區四、五及部分第四種商業區都市更新計畫）土地使用分區管制要點暨都市設計基準案	
變更都市計畫法令依據	都市計畫法第 27 條第 1 項第 3 款、都市更新條例第 9 條	
變更都市計畫機關	高雄市政府	
自擬細部計畫或申請變更都市計畫之機關名稱或土地權利關係人姓名	國營臺灣鐵路股份有限公司 高雄市政府都市發展局	
公開座談會	本案因無涉及取得私有土地，符合「都市計畫草案辦理公開展覽前應行注意事項」第四點第(一)目但書規定，故免辦理座談會。	
本案公開展覽起訖日期	公開展覽	年 月 日起至 年 月 日止 刊登報紙
	公開說明會	年 月 日（星期 ） 時 分 地點：
人民及機關團體對本案之反映意見	共計 件，詳見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查結果	市  級	
備 註		



# 目錄

---

壹、計畫緣起 .....	1
貳、法令依據 .....	2
參、計畫位置及範圍 .....	3
肆、現行細部計畫概要 .....	5
伍、發展現況 .....	25
陸、規劃構想 .....	29
柒、變更內容 .....	31
捌、變更後計畫 .....	46

## 附件

附件一、內政部營建署函釋土管規定得否限制適用都更獎勵 .....	附-1
附件二、鐵路警察局建築物使用執照 .....	附-3
附件三、變更範圍土地清冊 .....	附-6
附件四、相關研商會議紀錄 .....	附-7
附件五、臺灣公司同意委託高雄市政府共同辦理招商函 .....	附-19
附件六、核准辦理都市計畫個案變更文件 .....	附-22

## 圖目錄

---

圖 1-1、高雄車站完工後願景示意圖 .....	2
圖 3-1、變更位置示意圖 .....	3
圖 3-2、變更範圍及更新地區範圍示意圖 .....	4
圖 4-1、三民區部分細部計畫示意圖 .....	9
圖 4-2、三民區部分公共設施開闢情形示意圖 .....	12
圖 4-3、三民區部分計畫道路系統示意圖 .....	13
圖 5-1、變更範圍土地權屬分布示意圖 .....	25
圖 5-2、變更範圍土地使用現況示意圖 .....	266
圖 5-3、變更範圍周邊交通系統示意圖 .....	28
圖 6-1、發展構想示意圖 .....	30

## 表目錄

---

表 4-1、高雄車站站區相關都市計畫辦理歷程一覽表.....	5
表 4-2、三民區細部計畫土地使用分區面積表.....	7
表 4-3、三民區細部計畫公共設施用地配置表.....	9
表 4-4、計畫道路彙整表.....	12
表 5-1、變更範圍土地權屬分析表.....	25
表 7-1、土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表.....	33
表 7-2、都市設計審議基準檢討修正情形綜理表.....	422
表 8-1、土地使用分區管制表.....	466



## 壹、計畫緣起

高雄市原都市計畫區（三民區部分）細部計畫第三次通盤檢討案第一階段於 104 年 12 月發布實施、第二階段於 107 年 1 月發布實施，而後於 109 年 9 月亦公告實施擴大及變更原高雄市主要計畫(第三次通盤檢討)(第四階段)案，各項重大建設計畫亦陸續推動及完成，如高雄都會區大眾捷運系統紅橘線、高鐵、高雄環狀輕軌捷運建設及高雄市區鐵路地下化計畫等；而三民區細部計畫區屬於原高雄市商業發展重點區域及交通轉運樞紐，有多項重大交通建設交會，以高雄車站所在核心之「高雄之心」(Central Hub)為發展定位，具有強化交通轉運與商業機能，且自民國 91 年即配合交通運輸重大建設導向劃定高雄車站更新地區，鼓勵車站周邊地區開發利用以促進繁榮發展。

近年來高雄市發展迅速，市區鐵路地下化專案工程完工通車後，都市交通及整體發展指日可期；前於民國 99 年配合高雄市區鐵路地下化計畫於站區及站東地區（高雄車站及機檢段）所劃定之車站專用區及特定商業專用區，亦即將逐步朝其所賦予之高強度、開放空間比例高之商業與轉運中心發展，因此，就高雄車站所在中心商業發展中樞而言，配合目前車站本體興建需求及周邊都市發展效益，有必要針對既有車站專用區及其土地使用管制要點規定進行適切性之調整，期以空間整體規劃提升都市環境品質、加速車站周邊土地整合利用並帶動市容發展。

同時，因應現代化鐵路設施之多元經營管理模式，國營臺灣鐵路股份有限公司對於高雄車站專用區採全區整體規劃、分期開發使用，其中車站專用區（車專一、二、三）及園道區域屬於行政院核定之高雄計畫工程，該部份整體建設全面完工後（預計民國 114 年完工），將做為高雄車站之轉運中心及商業中心，除地下層之車站大廳層外，地面層將興建一棟商業大樓引進商場、餐廳、商店及共享辦公室等，以及一棟旅館大樓提供觀光旅客及商務人士方便快捷的住宿；地面層車站主體外另規劃有高 6 公尺的天棚圓頂，並在頂樓設置約 35,000 平方公尺之綠化樹冠與人行步道，以及一條東西走向的自行車道，未來將串連左營、高雄、鳳山等整體綠園道，將為高雄市中心帶來全新並寬敞的大型公共空間。

惟同屬車站專用區整體規劃範圍之車專四、車專五部分，尚有臺鐵行控中心、鐵路警察局等單位原地使用，未能有效回應高雄車站前期開發衍生之周邊土地使用需求（如：行政、商務、購物、娛樂、文化、金融、展覽等機能），而有土地更新開發利用之必要，並業經交通部臺灣鐵路管理局同意委由高雄市政府共同辦理招商，高雄市政府遂於 113 年辦理「高雄車站更新地區

（車站專用區四、五及部分第四種商業區）都市更新計畫案」之訂定作業，期以都市更新開發方式，促進地區再發展，改善當地公共設施。又現行車站專用區土地使用分區管制要點對於容積率及容許使用項目部分採全區總量管制規定（包含車專一、二、三、四及五），車專四、五倘依現行土管規定與車專一、二、三合併規劃開發，將衍生一宗建築基地認定疑義及都市更新後產權分配問題，不易辦理招商、落實更新規劃。爰此，本案變更係基於配合「高雄車站更新地區（車站專用區四、五及部分第四種商業區）都市更新計畫案」辦理都市計畫變更，高雄車站專用區之土地使用配置、交通系統規劃、公共設施規劃等已符合原計畫要求下，調整部分土地使用管制方式，讓尚待開發之車專四、車專五提升土地使用效益與空間發展潛力，連結鄰近主力商圈與便利生活機能、帶動周邊整體經濟發展。



圖 1-1、高雄車站完工後願景示意圖

## 貳、法令依據

都市計畫法第 27 條第 1 項第 3 款、都市更新條例第 9 條

### 參、計畫位置及範圍

本案位於高雄市三民區高雄車站，計畫範圍為三民區部分細部計畫之車站專用區一~五範圍，屬於九如二路以南、建國二路以北之高雄車站、鐵路警察局、臺鐵行控中心與長明派出所座落土地，包含雄中段 89、91、93、95、97 地號，面積約 98,366.71 平方公尺，詳如圖 3-1、3-2 所示。

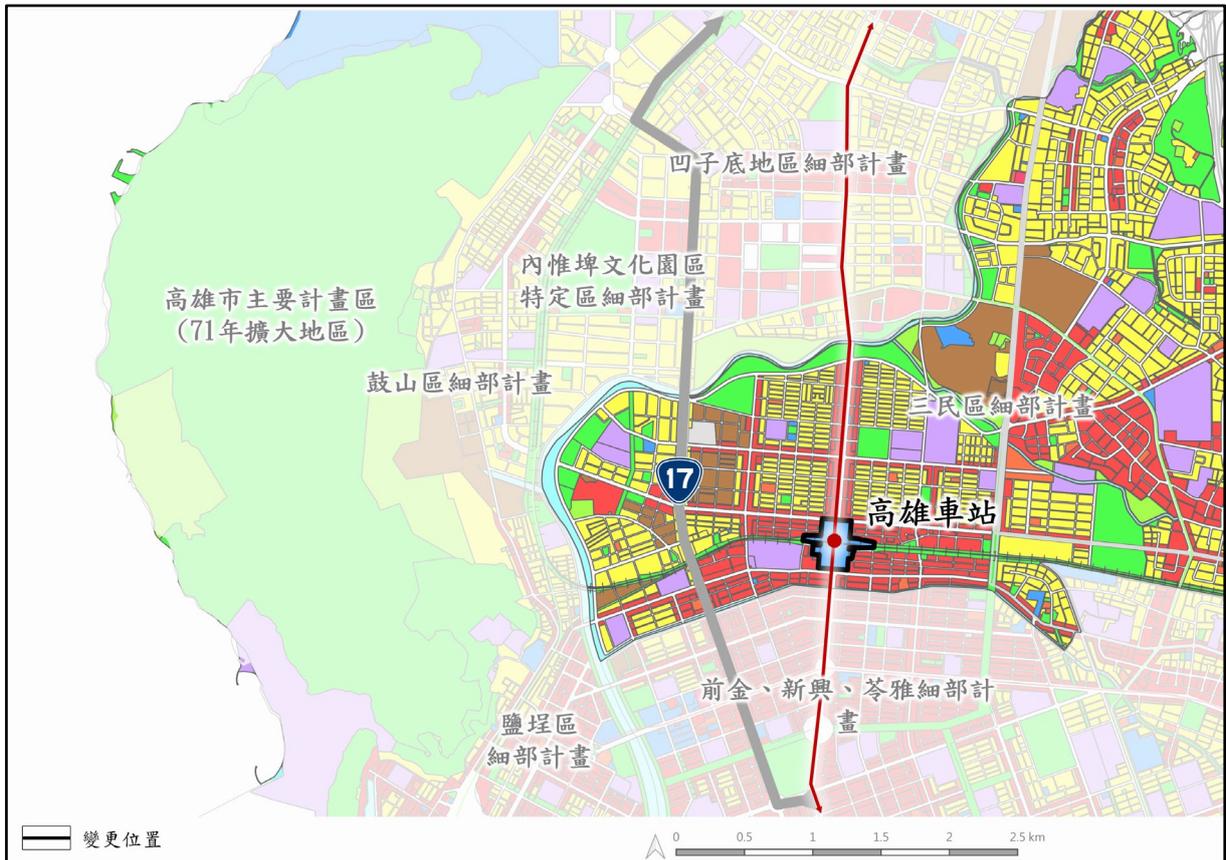


圖 3-1、變更位置示意圖

資料來源：本案繪製。

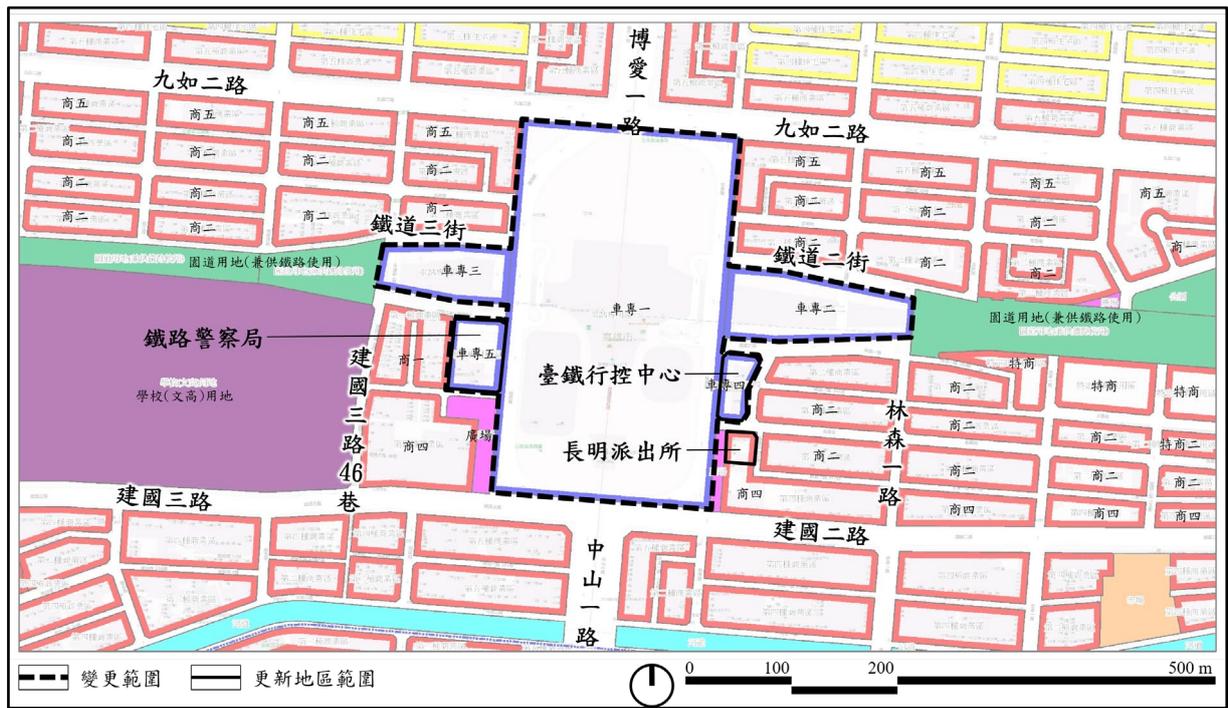


圖 3-2、變更範圍及更新地區範圍示意圖

資料來源：本案繪製。

## 肆、現行細部計畫概要

### 一、辦理歷程

本案變更範圍屬高雄市原都市計畫區（三民區部分）細部計畫，並涉及配合交通部「臺鐵捷運化-高雄市區鐵路地下化計畫」擬定細部計畫第二階段（站區及站東）範圍。

高雄市原都市計畫區（三民區部分）細部計畫分別於民國 82 年、民國 91 年及民國 104 至 107 年辦理 3 次通盤檢討。三民區部分細部計畫之第三次通盤檢討分為二階段進行，民國 104 年 11 月 6 日高市府都發規字第 10434513301 號發布實施變更細部計畫及配合變更主要計畫案，民國 104 年 12 月 23 日高市府都發規字第 10435210802 號發布實施變更細部計畫（第一階段）案，民國 107 年 1 月 30 日高市都發規字第 10730397802 號發布實施變更細部計畫（第二階段）案。此外，三民區部分細部計畫與其他細部計畫區於民國 111 年 12 月 12 日高市府都發規字第 11135902302 號發布實施變更高雄市都市計畫（原高雄市地區）細部計畫（公共設施用地專案通盤檢討）（第一階段）案，第二階段案續於 113 年 1 月 23 日高市府都發規字第 11330157000 號函發布實施。

其中，在三民區部分細部計畫第二次及第三次通盤檢討之間，依據民國 95 年行政院核定「高雄市區鐵路地下化計畫」，高雄車站鐵路地下化周邊土地之商業空間及面積、調減公共設施用地比例及都市設計備受重視，爰站區及站東部分於民國 99 年 3 月 2 日高市府都一字第 0990011497 號發布實施擬定細部計畫。站區相關都市計畫辦理歷程彙整如表 4-1 所示。

表 4-1、高雄車站站區相關都市計畫辦理歷程一覽表

編號	計畫名稱	發布實施日	與本案相關重點摘錄
1	擬定及變更高雄市原都市計畫（三民區部分地區）細部計畫（通盤檢討）並配合變更主要計畫案	82/02/18	A. 計畫目的：定位為高雄市交通中樞，以改善交通、停車問題及都市景觀為主 B. 土地使用計畫（本案範圍部分）：機關用地、廣場用地
2	變更高雄市原都市計畫（三民區部份）細部計畫（第二次通盤檢討）案	91/08/26	A. 計畫目的：定位為高雄市交通中樞，配合重大交通建設計畫檢討、調整原計畫 B. 土地使用計畫（本案範圍部分）：機關用地、廣場用地及部分商業區
3	擬定高雄市都市計畫細部計畫（配合交通部『臺鐵捷運化-高雄	99/03/02	A. 計畫目的：定位為高雄市都會區交通轉運及商業中心，

編號	計畫名稱	發布實施日	與本案相關重點摘錄
	市區鐵路地下化計畫』)案(第二階段：站區及站東)		配合上位及相關計畫指導，以都市計畫變更形塑站區及站東為整合車站及其附屬設施、購物、娛樂、辦公、商務機能之區域 B. 土地使用計畫(本案範圍部分)：車站專用區
4	變更高雄市原都市計畫區(三民區部分)細部計畫(第三次通盤檢討)並配合變更主要計畫案	104/11/06	A. 計畫目的：定位為高雄市交通中樞，配合重大交通建設計畫檢討、調整原計畫
5	變更高雄市原都市計畫區(三民區部分)細部計畫(第三次通盤檢討)(第一階段)案	104/12/23	B. 土地使用計畫(本案範圍部分)：車站專用區
6	變更高雄市原都市計畫區(三民區部分)細部計畫(第三次通盤檢討)(第二階段)案	107/01/30	A. 計畫目的：配合第一階段案審議期間土地所有權人異議案件，配合地政局之第71期市地重劃作業辦理都市計畫變更 B. 土地使用計畫(本案範圍部分)：車站專用區
7	變更高雄市都市計畫(原高雄市地區)細部計畫(公共設施用地專案通盤檢討)(第一階段)案	111/12/12	A. 計畫目的：解決公共設施用地經劃設保留而長期未取得問題
8	變更高雄市都市計畫(原高雄市地區)細部計畫(公共設施用地專案通盤檢討)(第二階段)案	113/01/23	B. 公共設施檢討情形：三民區部分細部計畫公共設施用地面積共308.09公頃，未開闢公共設施包含文小57、文中7、公8、公18、公19、公20、綠34、

資料來源：高雄市都市計畫歷年公告書圖，檢索日期113/05/16。

## 二、計畫範圍、人口與年期

高雄市原都市計畫區(三民區部分)細部計畫範圍隸屬三民區，範圍北側與西側臨仁愛河，東以仁愛河支流及六號公園為界，南至河北路及鐵路，總面積約606.68公頃，計畫年期125年，計畫人口140,000人。

### 三、土地使用計畫

三民區部分細部計畫之現行土地使用計畫詳如下表所示，本次變更範圍所涉土地使用分區為車站專用區。

表 4-2、三民區細部計畫土地使用分區面積表

使用分區		面積(公頃)	占總面積百分比(%)	
土地 使用 分區	住宅區	第 3 種住宅區	27.18	4.48
		第 4 種住宅區	107.18	17.67
		第 5 種住宅區	19.81	3.27
		小計	154.17	25.42
	商業區	第 1 種商業區	0.68	0.11
		第 2 種商業區	14.48	2.39
		第 3 種商業區	5.36	0.88
		第 4 種商業區	27.81	4.58
		第 5 種商業區	27.34	4.51
		小計	75.67	12.47
	特定商業 專用區	特定商業專用區 (站區及站東)	5.2140	0.86
		特定商業專用區 (中都整體開發區)	6.85	1.13
		第 2 種特定商業專用區	9.62	1.59
		第 3 種特定商業專用區	9.28	1.53
		小計	30.96	5.11
	工業區		25.42	4.19
	車站 專用區	車站專用區 1	7.64	1.26
		車站專用區 2	1.04	0.17
		車站專用區 3	0.62	0.10
		車站專用區 4	0.20	0.03
		車站專用區 5	0.36	0.06
小計		9.86	1.62	
第 1 種電信專用區		0.33	0.05	
保存區		2.18	0.36	
小計		298.59	49.22	
公 共	機關用地	1.15	0.19	
	學校用地	41.12	6.77	

使用分區		面積(公頃)	占總面積百分比(%)
設施 用地	公園用地	62.83	10.36
	綠地用地	0.28	0.05
	兒童遊樂場用地	0.74	0.12
	市場用地	7.67	1.26
	廣場用地	0.34	0.06
	交通用地	0.11	0.02
	變電所用地	3.43	0.57
	鐵路景觀用地	0.74	0.12
	園道用地	12.32	2.03
	園道用地 (兼供鐵路使用)	10.69	1.76
	河道用地	23.16	3.82
	河道用地 (兼供鐵路使用)	0.14	0.02
	道路用地	143.27	23.61
	道路用地 (兼供鐵路使用)	0.10	0.02
	小計	308.09	50.78
總計		606.68	100.00

資料來源：變更高雄市都市計畫（原高雄市地區）細部計畫（公共設施用地專案通盤檢討）（第一階段）案。

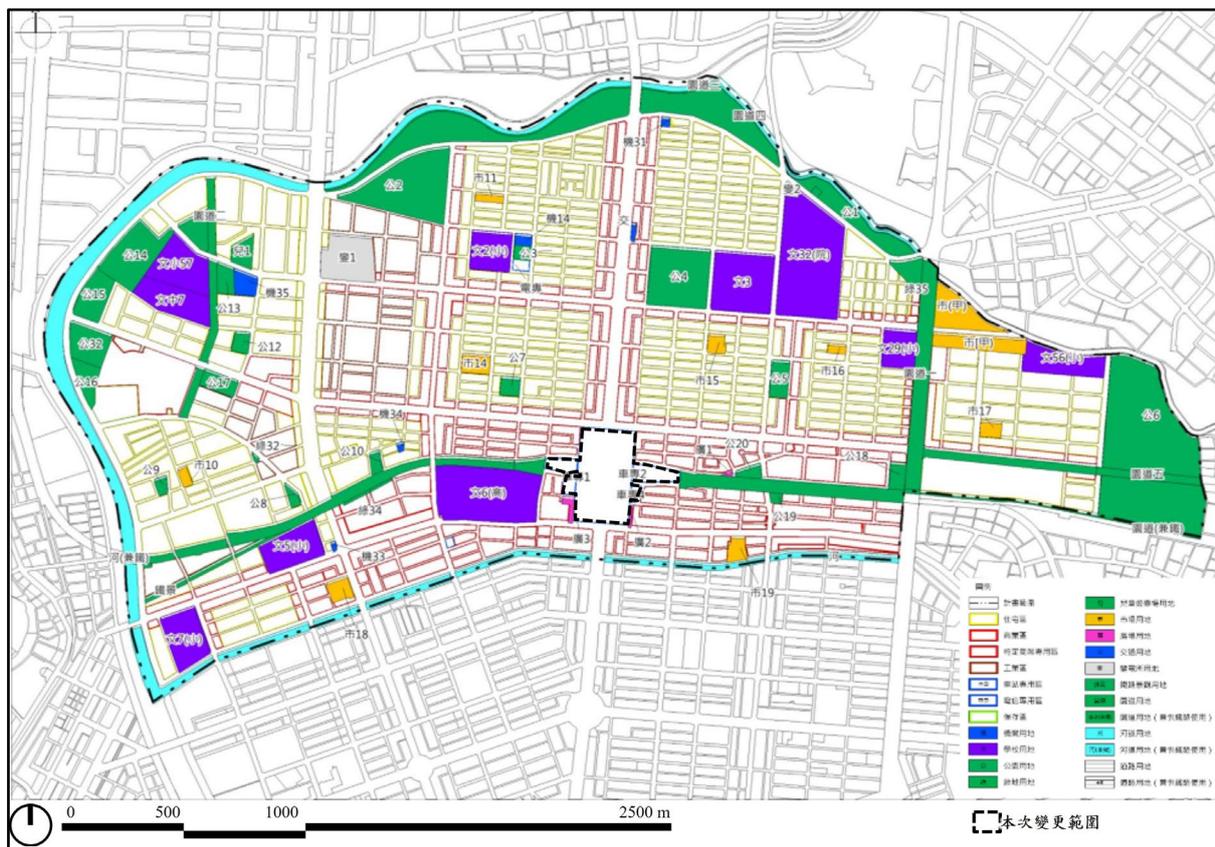


圖 4-1、三民區部分細部計畫示意圖

資料來源：變更高雄市都市計畫（原高雄市地區）細部計畫（公共設施用地專案通盤檢討）（第一階段）案

#### 四、公共設施計畫

依據民國 113 年 1 月 23 日高市府都發規字第 11330157000 號函公告發布實施之「變更高雄市都市計畫（原高雄市地區）細部計畫（公共設施用地專案通盤檢討）（第二階段）案」，計畫目標年為 125 年。三民區部分細部計畫之現行公共設施用地面積與位置詳如下表所示。本次變更範圍內不涉公共設施用地，車專區東西側銜接園道用地（兼供鐵路使用）車專五南側隔建國三路 46 巷與廣 3 相鄰，車專四南側隔長明街與廣 2 相鄰。

表 4-3、三民區細部計畫公共設施用地配置表

公共設施用地		面積(公頃)	位置與說明
機關用地	機 14 用地	0.23	三民區行政中心
	機 31 用地	0.10	警察局三民第一分局
	機 33 用地	0.05	警察局三民派出所
	機 34 用地	0.07	聯合里活動中心
	機 35 用地	0.70	博愛職業技能訓練中心
	小計	1.15	-
學校用地	文 3 用地	5.08	博愛國小(1.78 公頃)、三民國中(3.30 公頃)

公共設施用地		面積(公頃)	位置與說明
	文小 2 用地	2.19	十全國小
	文小 5 用地	2.89	三民國小
	文小 7 用地	2.80	河濱國小
	文小 29 用地	1.76	愛國國小
	文小 56 用地	2.65	民族國小
	文小 57 用地	3.29	中都濕地公園
	文中 7 用地	3.00	中都濕地公園
	文高 6 用地	7.51	高雄中學
	文(院)32 用地	9.95	高雄醫學院
	小計	41.12	-
公園用地	公 1 用地	17.14	三民親子公園
	公 2 用地	6.76	三民敦親公園
	公 3 用地	0.36	安邦休閒公園
	公 4 用地	5.08	三民公園
	公 5 用地	0.94	三民游泳池
	公 6 用地	18.71	國立科學工藝博物館
	公 7 用地	0.49	精華公園
	公 8 用地	0.26	原興亞鋼鐵廠內
	公 9 用地	0.26	文興公園
	公 10 用地	0.31	原台鳳製罐廠內
	公 11 用地	1.01	中都濕地公園
	公 12 用地	0.47	位於第 42 期重劃區
	公 13 用地	0.69	位於第 42 期重劃區
	公 14 用地	3.61	中都濕地公園
	公 15 用地	1.85	位於第 69 期重劃區
	公 16 用地	1.09	位於中都地區
	公 17 用地	0.82	位於中都地區
	公 18 用地	0.58	鐵路使用
	公 19 用地	0.19	大港街、復興一路交叉口
	公 20 用地	0.33	鐵路使用
公 32 用地	1.88	三民蝶型花科植物公園	
小計	62.83	-	
綠地用地	綠 32 用地	0.04	綠地

公共設施用地		面積(公頃)	位置與說明
	綠 34 用地	0.20	鐵路使用
	綠 35 用地	0.04	民族一路、自忠街交叉口西南側
	小計	0.28	-
兒童遊樂場 用地	兒 1 用地	0.74	十全三路、德旺街交叉口西北側
市場用地	市甲用地	4.12	中央果菜市場
	市 10 用地	0.26	中都市場
	市 11 用地	0.29	博愛市場
	市 14 用地	0.71	十全市場
	市 15 用地	0.44	民生市場
	市 16 用地	0.21	安生市場
	市 17 用地	0.45	民族市場
	市 18 用地	0.63	三民第一市場
	市 19 用地	0.56	建興市場
	小計	7.67	-
廣場用地	廣 1 用地	0.04	-
	廣 2 用地	0.08	高雄火車站前廣場
	廣 3 用地	0.22	高雄火車站前廣場
	小計	0.34	-
交通用地		0.11	高雄捷運紅線後驛站
變電所用地	變 1 用地	3.24	公 2 西南方
	變 2 用地	0.19	高雄醫學院北側
	小計	3.34	-
鐵路景觀用地		0.74	-
園道用地		12.32	-
園道用地（兼供鐵路使用）		10.69	-
河道用地		23.16	-
河道用地（兼供鐵路使用）		0.14	-
道路用地		143.27	-
道路用地（兼供鐵路使用）		0.10	-
合計		308.09	-

備註：表內面積仍應以實際測量地籍分割面積為準。資料來源：變更高雄市都市計畫（原高雄市地區）細部計畫（公共設施用地專案通盤檢討）（第一階段）案。

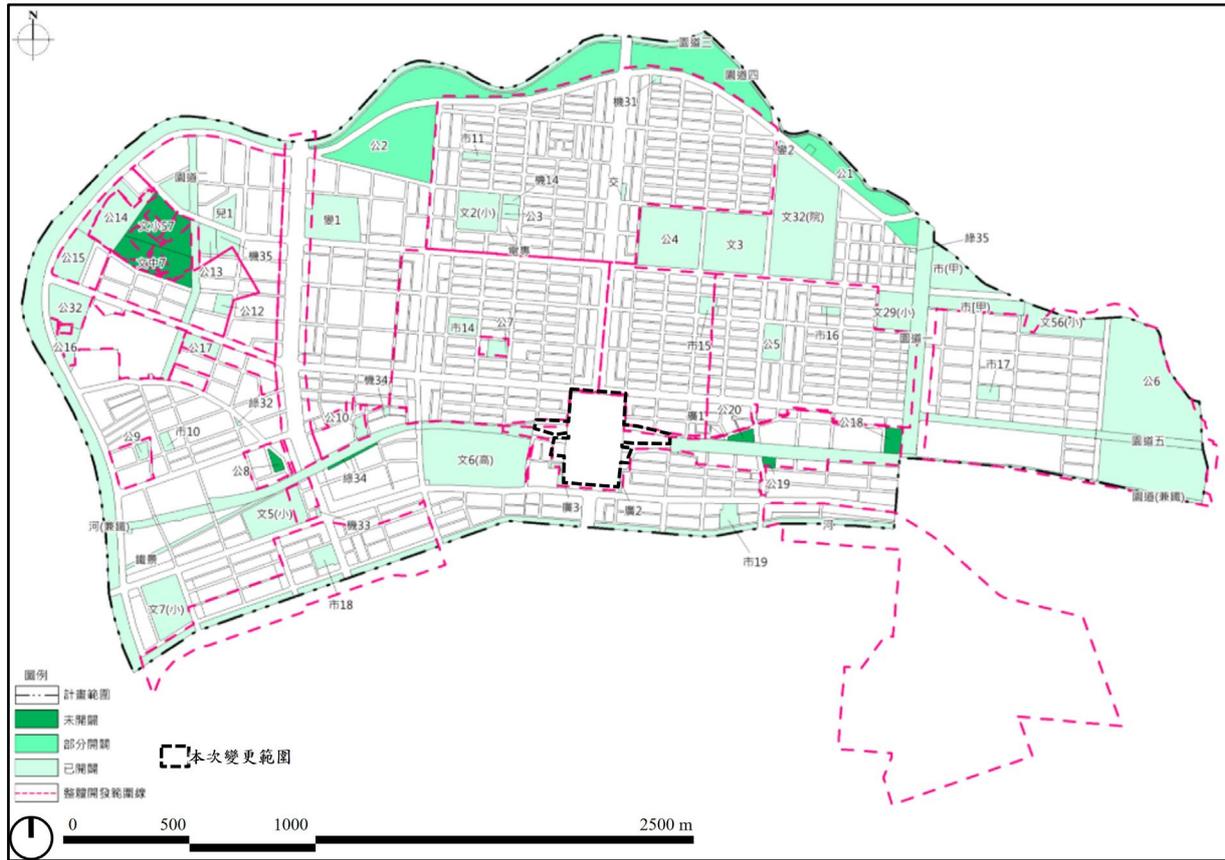


圖 4-2、三民區部分公共設施開闢情形示意圖

資料來源：變更高雄市都市計畫（原高雄市地區）細部計畫（公共設施用地專案通盤檢討）（第一階段）案

## 五、道路系統計畫

三民區部分細部計畫之現行道路系統詳如下表所示。本次變更範圍周邊計畫道路包含南北向之博愛路、中山路，東西向之九如路、建國路，又車專區為鐵路地下化後騰空園道穿透，並通過鐵道街、站東路、站西路等進出。

表 4-4、計畫道路彙整表

道路等級	功能定位	道路名稱
聯外道路	提供計畫區內對外交通及服務過境交通旅次	中華路、民族路、中山一路、博愛路、九如路、十全路、建國路、同盟路、力行路
主要道路	承繫計畫區內主要交通量及銜接聯外道路	市中一路、自強一路、自立路、林森一路、復興一路、自由路、河北路、中華橫路
次要道路	提供主要道路與出入道路間之聯繫	興安街、嫩江街、哈爾濱街、大連街、吉林街、瀋陽街、合江街、山東街、北平街、察哈爾街、熱河街

資料來源：變更高雄市原都市計畫區（三民區部分）細部計畫（第三次通盤檢討）（第一階段）案。

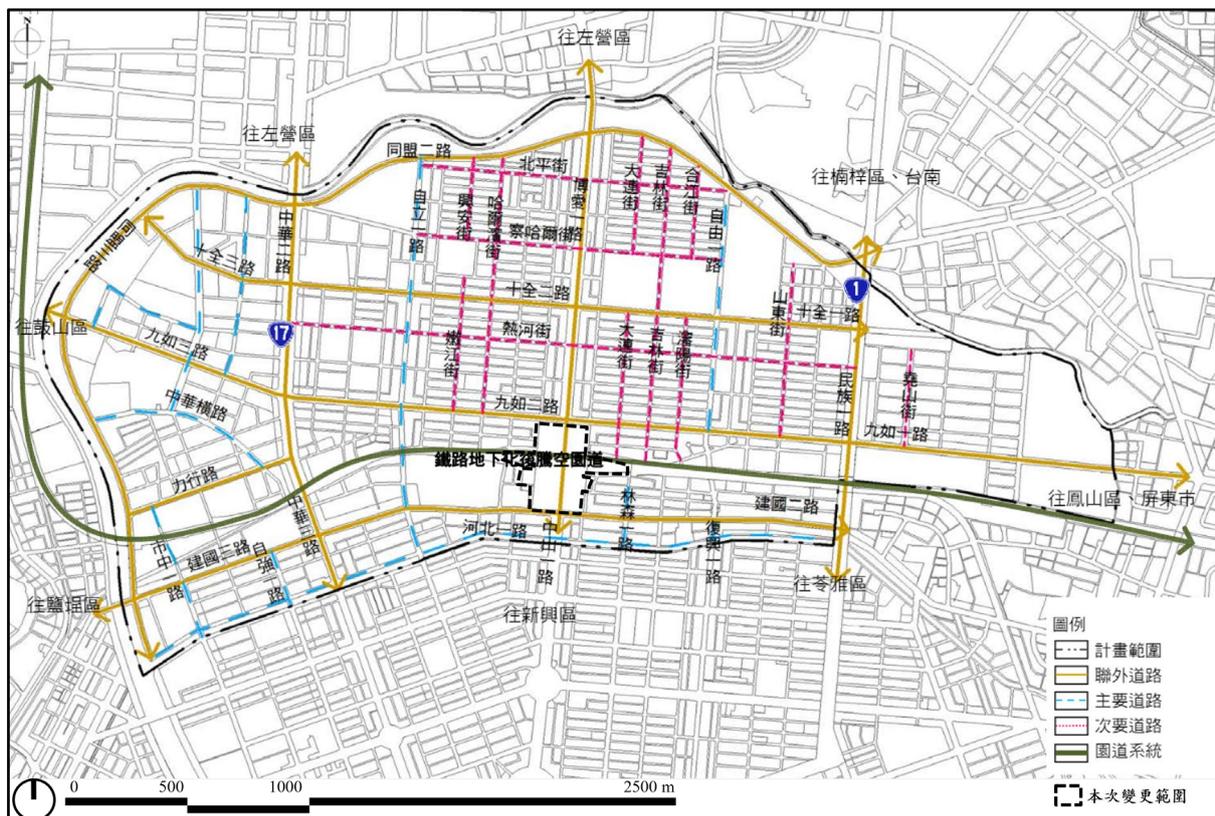


圖 4-3、三民區部分計畫道路系統示意圖

資料來源：變更高雄市原都市計畫區（三民區部分）細部計畫（第三次通盤檢討）（第一階段）案圖 8-3-3

## 六、土地使用分區管制要點

依變更高雄市原都市計畫區（三民區部分）細部計畫（第三次通盤檢討）第二階段案附錄二，摘錄車專區相關土地使用分區管制要點如下：

第 2 條 本案區各類土地使用分區及公共設施用地容許之使用性質及建蔽率、容積率等，如附表 2-1 所示，其餘未規定者，依「都市計畫法高雄市施行細則」之規定辦理。

附表 2-1、土地使用分區管制表(車專區部分)

使用分區名稱	建蔽率 (%)	容積率 (%)	容許使用項目
車站專用區	50	840	1. 供鐵路、高速鐵路、捷運及其他大眾運輸之車站及其附屬設施開發使用為主。 2. 建築物與土地之使用，除不得為工廠、資源回收貯存場所、汽機車修理業、殯葬業辦公室、地磅業、資源回收業之使用外，餘依「都市計畫法高雄市施行細則」中有關商業區之規定辦理。 3. 車站專用區內非屬車站及其附屬設施之商業使用建築總樓地板面積，不得超過其建築總樓地板面積二分之一。

使用分區名稱	建蔽率 (%)	容積率 (%)	容許使用項目
			4. 車站專用區容積之計算以建築樓地板面積之全部計算之，不適用「建築技術規則」中有關免計容積之規定。車站專用區一、二、三、四、五之容積得互相調配，惟第一期申請開發之容積不得超過其開發基地之法定容積。

第 7 條 本計畫區特殊規定地區之建築基地退縮如附圖 2-5 所示，其退縮建築及公共開放空間均得計入法定空地，說明如下：

1. 台鳳製罐廠計畫區（如附圖 2-1 所示）

- (1) 公園用地東側 B-2-4M 道路未來兩旁建築改建時應自行各退縮 1 公尺，俟兩旁建物全部更新改建後，連同 4 公尺計畫道路寬度，以維持 6 公尺通路。
- (2) 住 5-2 街廓臨 A-2-8M、B-1-8M 計畫道路及園道用地（兼供鐵路使用）應向內退縮至少 4 公尺，並自建築線設置 1.5 公尺寬無遮簷人行步道供公眾通行。



附圖 2-1、台鳳製罐廠計畫區退縮建築示意圖

2. 中都地區整體開發地區建築基地臨接計畫道路之建築基地退縮規定依附表 2-2 及附圖 2-2 規定辦理；指定退縮建築部分，得計入法定空地。

附表 2-2 中都地區整體開發地區道路退縮建築規定

指定道路編號	退縮寬度
30 米園道	6M
同盟三路、九如三路、十全三路（部分路段，如附圖 2-2）	5M

指定道路編號	退縮寬度
15 米、10 米、8 米計畫道路、中華橫路（如附圖 2-2）	4M

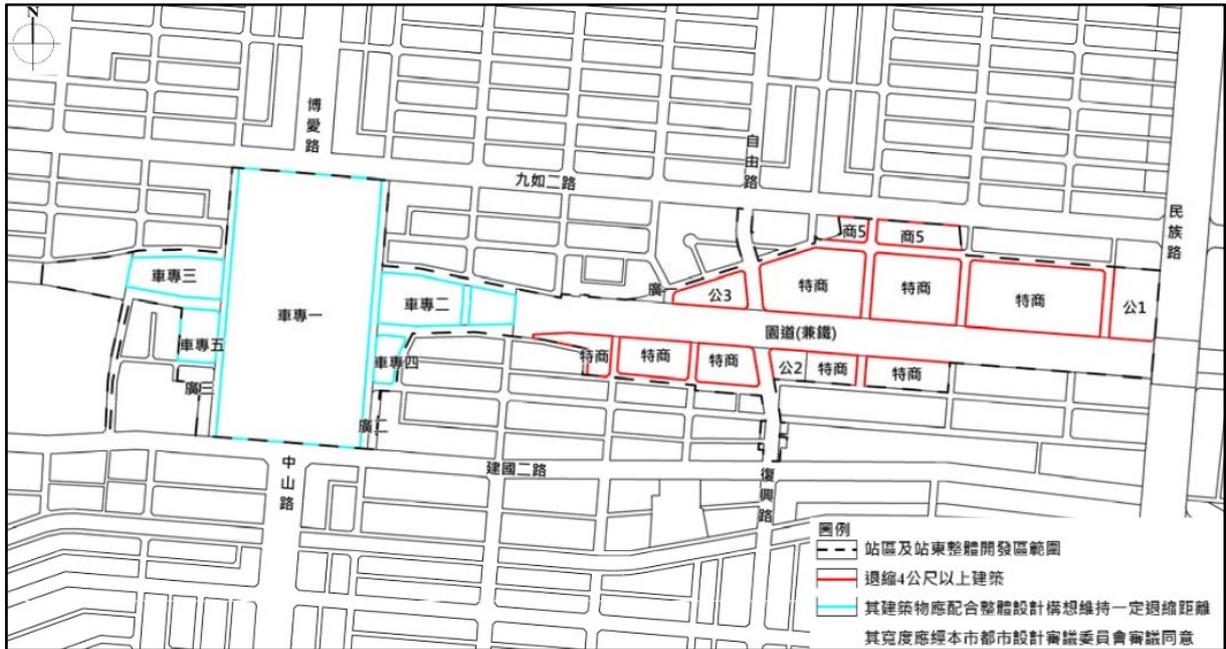
基地為街廓角地，應於臨接計畫道路兩側依附表 2-2 規定退縮建築；兒 1 用地及其界線周圍之住宅區各退縮 2 公尺建築。



附圖 2-2、中都地區整體開發地區面臨 10 公尺以上道路及兒 1 用地周圍建築退縮示意圖

### 3. 站區及站東整體開發區內各街廓應依下列規定退縮建築：

- (1) 車站專用區街廓，其建築物臨道路用地及指定車道部分，應配合整體設計構想維持一定退縮距離；其寬度應經本市都設會審議同意。
- (2) 其餘街廓應依附圖 2-3 退縮建築，退縮建築之空地應植栽綠化，不得設置圍牆。
- (3) 上述退縮規定如屬角地且兩面道路寬度不一時，得以較寬道路為退縮面，兩面道路寬度相同者，擇一退縮。

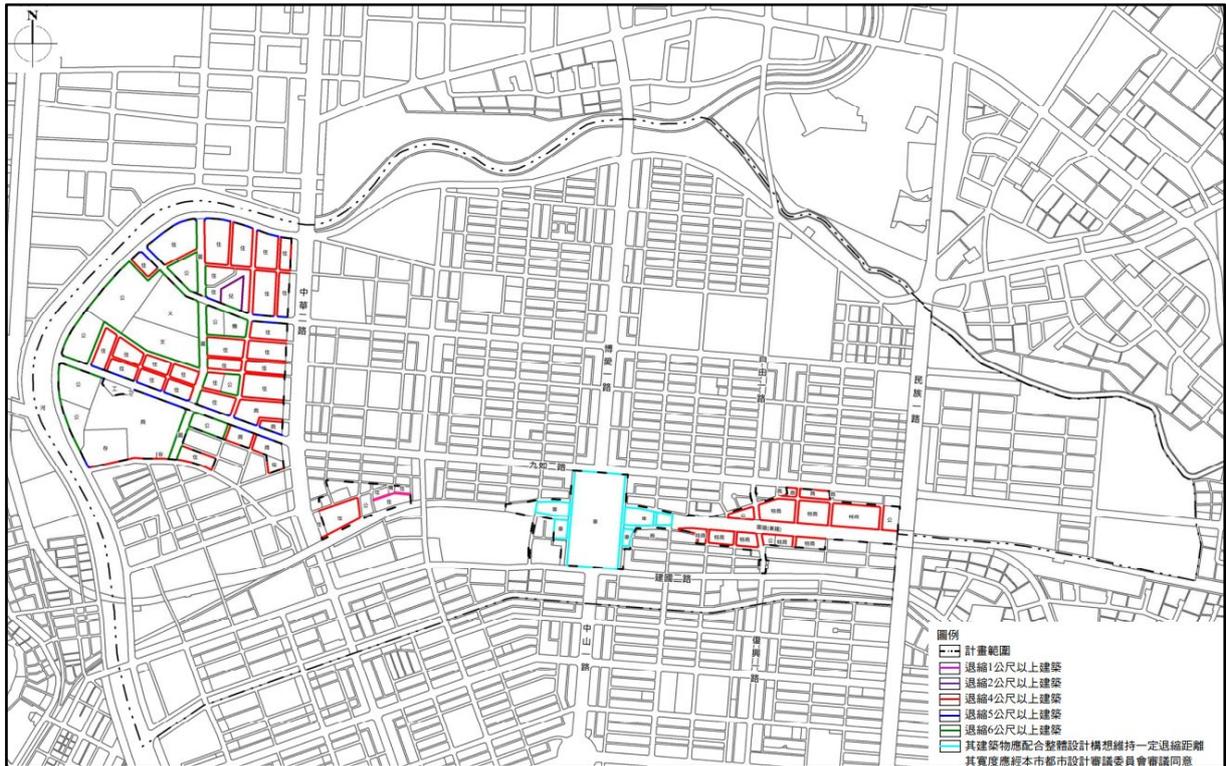


附圖 2-3、站區及站東整體開發地區指定建築退縮示意圖

4. 民族一路 1 巷北側建築基地及自由、復興路兩側被納入整體開發地區之商業區畸零地，得免依「高雄市建築管理自治條例」規定留設騎樓。



附圖 2-4、民族一路 1 巷北側建築及自由復興路兩側納入整體開發地區之商業區免留設騎樓示意圖



附圖 2-5、本計畫區指定建築退縮示意圖

## 貳、站區及站東整體開發區管制要點

第 15 條 本地區內各種土地使用分區及公共設施用地，得配合鐵路地下化後必要之出入口、通道、通風口、冷卻塔及共同管溝等需要，提供地面或地下做為施工及其相關設施使用。

第 16 條 本地區內各街廓之每宗基地最小面積，依附圖 2-8 辦理所示。車站專用區應全區整體規劃，但得分期分區開發，其每宗基地最小面積需 5,000 平方公尺以上。

第 17 條 為強化車站專用區交通轉運機能並配合運輸動線需求，車站專用區一、二、三指定留設 15 公尺、10 公尺、12 公尺寬通道作為通行車道，原則依附圖 2-9 所示。

第 18 條 本地區內建築物附設停車空間，依下列規定辦理：

1. 車站專用區及依第 16 條規定指定街廓每宗基地最小面積之特定商業專用區，其開發基地建築物興建附設停車空間應依附表 2-3 規定標準設置。
2. 其他開發基地建築物興建附設停車空間應以「建築技術規則」相關規定辦理。

3.基於發展大眾運輸政策，經提出交通轉運配套改善措施，並經高雄市政府道路交通安全督導會報審議通過者，得酌予減設。

附表 2-3、站區及站東整體開發區內各分區建築物附設停車空間設置標準表

土地使用分區	停車空間類別	應附設停車位標準
車站專用區	汽車	每滿 150 平方公尺設置 1 輛
	機車	每滿 120 平方公尺設置 1 輛

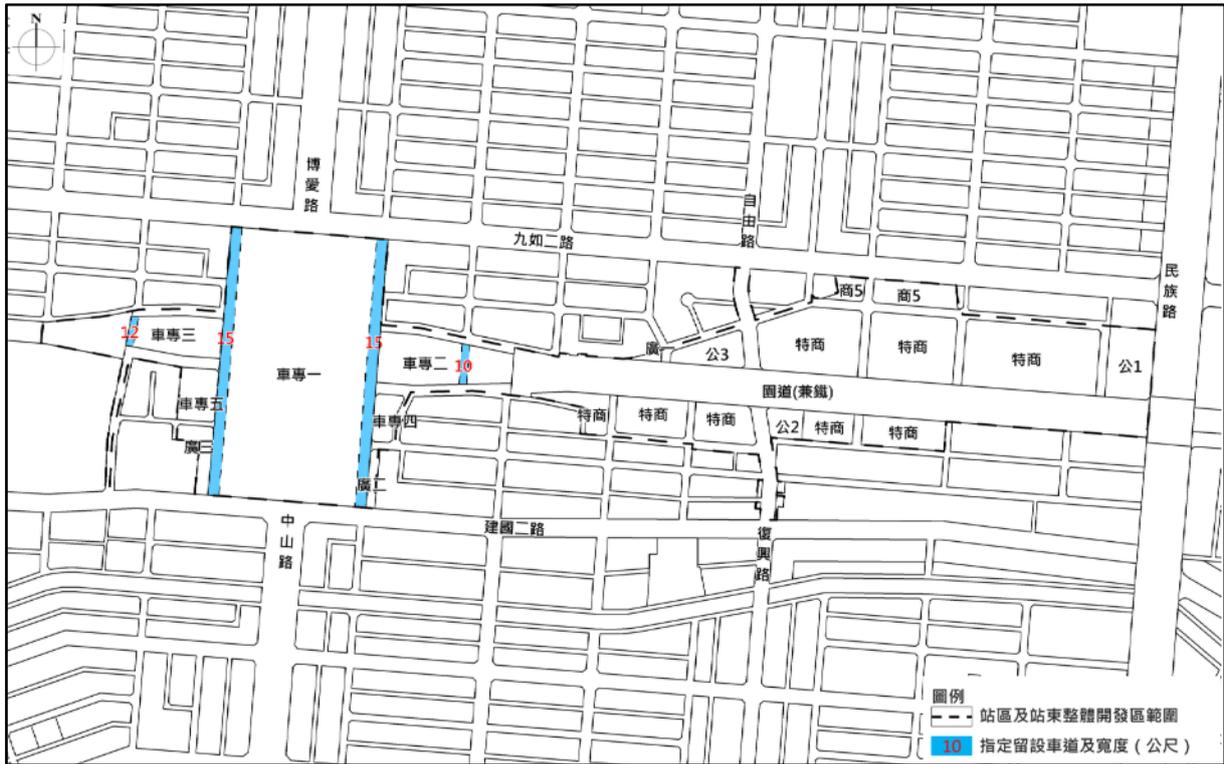
第 19 條 本地區內建築物附設離街裝卸車位，依下列規定辦理：

- 1.建築物內商業使用總樓地板面積在 2,000 平方公尺以上，未達 3,000 平方公尺者，應設置 1 裝卸停車位。
- 2.建築物內商業使用總樓地板面積超過 3,000 平方公尺者，每增加 3,000 平方公尺應另增設 1 裝卸停車位。

第 20 條 本地區內土地申請建築，不得適用「都市更新條例」及其相關法規之獎勵規定。



附圖 2-8、站區及站東整體開發地區每宗基地最小面積示意圖



附圖 2-9、站區及站東整體開發地區指定留設車道示意圖

## 七、都市設計基準

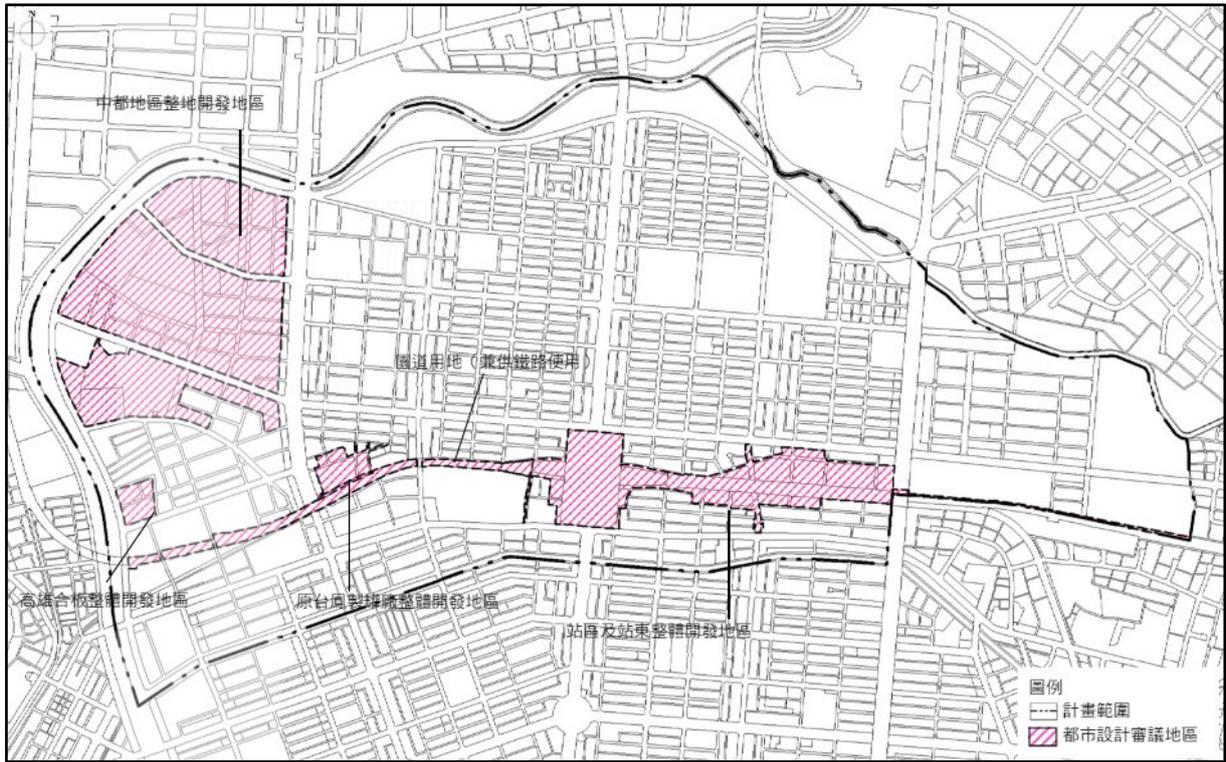
依變更高雄市原都市計畫區（三民區部分）細部計畫（第三次通盤檢討）第二階段案附錄三，摘錄車專區相關都市設計基準如下：

### 壹、總論

一、依據「都市計畫法高雄市施行細則」第 3 條，為創造本計畫區良好之都市景觀，將本計畫區內以下地區劃定為都市設計審議地區（詳附圖 3-1、附圖 3-2 所示），範圍內建築基地之建造執照、雜項執照之申請案，除應符合該都市計畫及建築管理法令規定外，尚須符合本基準之規定，並送高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會（以下簡稱都設會）審議通過後，始可申請建築。

- （一）原台鳳製罐廠整體開發地區。
- （二）高雄合板整體開發地區。
- （三）興亞鋼鐵整體開發地區。
- （四）中都地區整體開發地區。
- （五）園道用地（兼供鐵路使用）。
- （六）站區及站東整體開發地區。

(七) 園道用地 (兼供鐵路使用) 沿線地區。



附圖 3-1、實施都市設計審議地區區位示意圖 (一)



附圖 3-2、實施都市設計審議地區區位示意圖 (二)

## 陸、站區及站東整體開發地區

本地區內之建築申請案、公共設施用地開闢及原鐵路沿線捷運化通勤車站之開發，應經都市設計審議。

### 一、建築退縮相關規定

為確保沿街退縮地及人行步道地區之空間品質，本地區內基地開發應依土地使用分區管制要點第 7 條規定退縮建築，其退縮範圍內並不得設置圍牆。

### 二、立體連通道系統規定

- (一) 為維持車站專用區南北向軸線，提供舒適、高品質之人行空間，地面層除留設火車站主體建築、必要之車站服務與景觀設施外，應依附圖 3-11 所示留設南北向連續性人行通廊（除穿越東西向 15 公尺指定留設車道之外，總寬度至少為 20 公尺）。
- (二) 為促進車站專用區建築物間都市活動與經濟效益之延續與連結，並提供舒適、高品質之人行步道空間，應依附圖 3-11 所示留設立體人行通廊提供公共通行；所占面積得不計入樓地板面積。
- (三) 車專一、車專二、車專三應依附圖 3-11 所示留設立體人行通廊，該通廊並應連接二側園道用地及順平銜接他側基地建築物 2 樓人行通道。

### 三、公園用地生態設計原則

- (一) 應儘量提高綠覆率，利用植栽及地表水體整體設計，有效調節周圍地區微氣候。
- (二) 應儘量減少不透水面積。
- (三) 植栽設計優先考慮生態式綠化原則，加強選植多樣性、野生動物之食源植物及原生樹種，並避免造成視覺死角且減少初期維護。
- (四) 應儘量以保持單一基地內土方挖填平衡為原則。

### 四、園道用地生態設計原則

#### (一) 中央分隔島綠帶

為配合地區發展情形及園道用地各路段路幅之差異，園道中央分隔島綠帶寬度原則規定如下：

1. 大連街～民族路橋段—最少寬度 16 公尺以上。

## 2.哈爾濱街～天津街段—最少寬度 1 公尺以上。

園道沿線中央分隔島綠帶植栽以大喬木為主、灌木與蔓性植物為輔，並原則採雙排、多樣樹種、複層之配置，以營造具生態性之綠色廊道空間，提昇綠美化質量，過濾污染空氣、隔離噪音與降低溫度。大喬木植栽幹距至少為 6 公尺，以利生長。另為改善通視品質，植栽配置不得產生視覺死角。

### (二) 人行道綠帶

大連街至民族路橋段園道用地兩側未來必須設置最少各 5 公尺寬之人行道，並且種植行道樹。原則儘量以連續植生帶進行人行道綠化，提升生態綠廊道品質，過濾污染空氣、隔離噪音與降低溫度，加強綠帶複層植栽以及後續維護管理，以提供人行舒適之林蔭空間。

## 五、廣告招牌設置規定

建築物應於設計時一併考慮廣告物、標誌、招牌、霓虹閃光及照明設置。

## 六、垃圾分類貯存空間設置規定

(一) 站區及站東整體開發地區內建築物樓層達 12 層以上者，應留設垃圾分類儲存空間，垃圾分類儲存空間面積 =  $\sqrt{\text{總樓地板面積}/8}$ ，且不得小於 10 平方公尺，並留設適當之服務動線。

(二) 垃圾分類儲存空間必須設置於地面壹層，並應予美化。(垃圾儲存空間以淨寬 3 公尺通路連接計畫道路為原則)若以機械處理方式設置得由都設會考量酌減垃圾分類儲存空間面積。

## 七、建築物附屬設施美化規定

屋頂水箱、冷卻水塔需以景觀遮蔽物美化，其造型與色彩應考慮配合建築物整體設計為原則。另冷氣機孔之設置，其立面設計應考慮整體景觀，並兼顧機械效益。

## 八、夜間照明設計原則

(一) 車站主建築體及地標性建築物應以適當手法(如上投燈)，突顯其輪廓，建築立面之表面層次以呈現一些重要公共建物有別於白日的風貌。

- (二) 高層地標性建築之頂部另需以特殊照明顯現，以便民眾清楚辨識其地點與功能。
- (三) 車站專用區、特定商業專用區及公共設施用地建築申請案件應提具建築照明計畫。並不得設置具雷射及閃爍式之照明設備。

#### 九、配合鐵路地下化後必要之突出物設計原則

區內所有鐵路地下化相關突出物如出入口、通風口及冷卻塔的配置，應整合造型、分佈秩序化、系統化，使行人得以清晰辨認；除特殊原因外，其設計需經都設會審議通過。

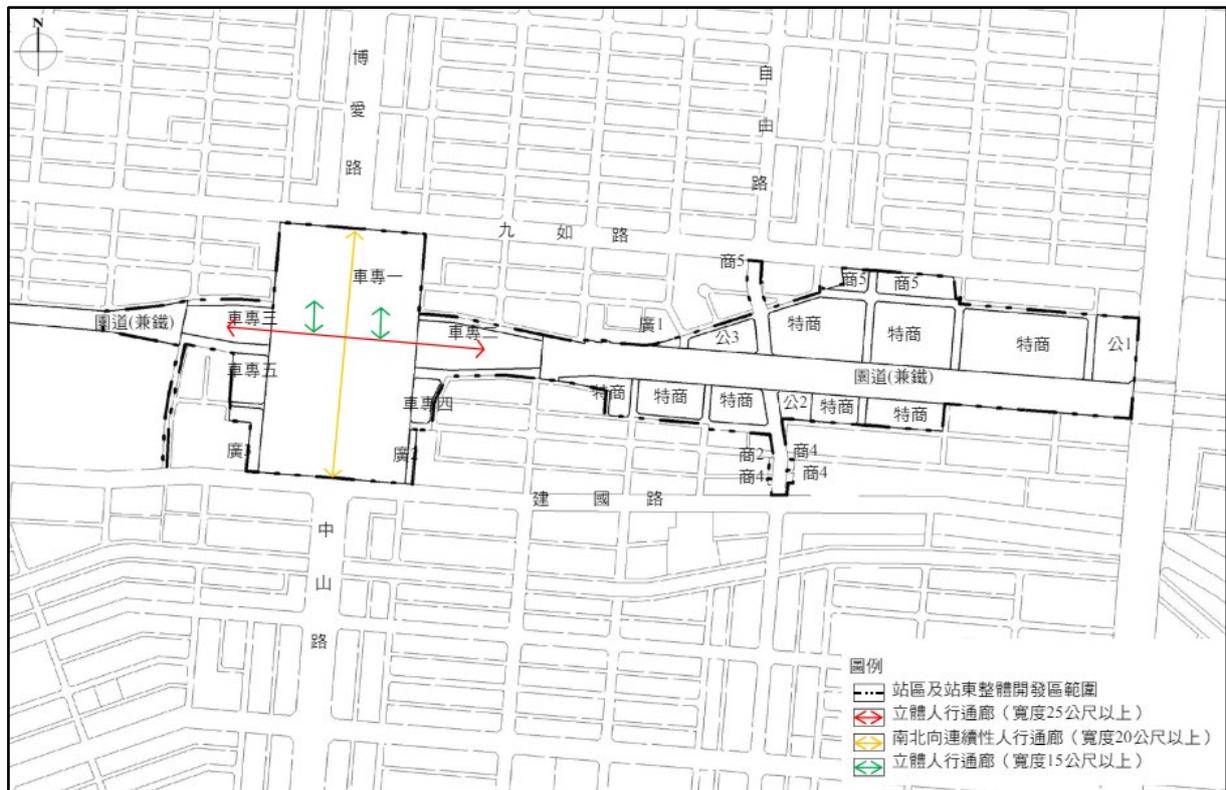
- (一) 透空：以不妨礙突出物既有機能原則下應儘量透空其量體。
- (二) 輕化：以不妨礙突出物既有機能原則下應儘量輕化其量體，以逐漸輕巧、半透明的上半部構造意象，減少對行人的壓迫感。
- (三) 複合設計：以不妨礙突出物既有機能原則下進行結合週邊景觀之設計，與其他可能結合的功能共同設計，提高突出物的附加價值及減少其對視覺的衝擊。

#### 十、車站專用區設計準則

- (一) 車專一地面層除留設火車站主體建築、必要之車站服務與景觀設施外，應依附圖 3-11 所示留設南北向連續性立體人行通廊（除穿越東西向 15 公尺指定留設車道之外，總寬度至少為 20 公尺），以維持地面層視覺軸線。
- (二) 車專一、車專二、車專三應依附圖 3-11 所示留設與二側園道綠廊連通之立體人行通廊（寬度至少 25 公尺），不得因南北車行動線而中斷。
- (三) 新車站建築與北側高樓層建築應考量活動整合與相互連接性，至少應設置二處立體人行通廊（每處寬度至少 15 公尺）。
- (四) 舊火車站應妥善保存、活化再利用，配合車專一南側公共開放空間，與新車站建築、週邊新建築相互整合並連通，形成站區整體活動之串連。
- (五) 車站專用區應設置因應開發要之雨水及中水回收再利用系統。
- (六) 車站建築物應至少取得七項候選綠建築證書合格項目。
- (七) 車站建築物應採用太陽能發電技術。

(八) 車專一街廓東西二側應各指定留設一條配對單行、南北連通、寬度 15 公尺之車行道路，並於該二條道路臨新車站建築側留設適當之小汽車臨時停車空間。

(九) 車專二地面層應留設適當之長途客運停靠空間。



附圖 3-11、站區及站東整體開發地區指定留設人行道通廊示意圖

## 伍、發展現況

### 一、土地權屬

本次變更範圍內之土地計有三民區雄中段 89、91、93、95、97 地號等 5 筆土地，土地所有權人為國營臺灣鐵路股份有限公司，屬於私法人所有（原土地權屬為中華民國所有，管理者為交通部臺灣鐵路管理局，臺鐵路 113 年 1 月 1 日公司化後，所有權人由中華民國變更為國營臺灣鐵路股份有限公司），面積比例及分布情形詳如表 5-1、圖 5-1 所示。

表 5-1、變更範圍土地權屬分析表

項次	所有權人(管理機關)	面積 (平方公尺)	百分比 (%)	地段地號
1	國營臺灣鐵路股份有限公司	10,422.72	10.60%	雄中段 89 地號
2		1,959.94	1.99%	雄中段 91 地號
3		76,184.95	77.45%	雄中段 93 地號
4		6,227.35	6.33%	雄中段 95 地號
5		3,571.75	3.63%	雄中段 97 地號
總計		98,366.71	100.00%	共計 5 筆土地

備註：本表所載資訊僅供計畫參考，實際依土地登記地籍謄本為準。

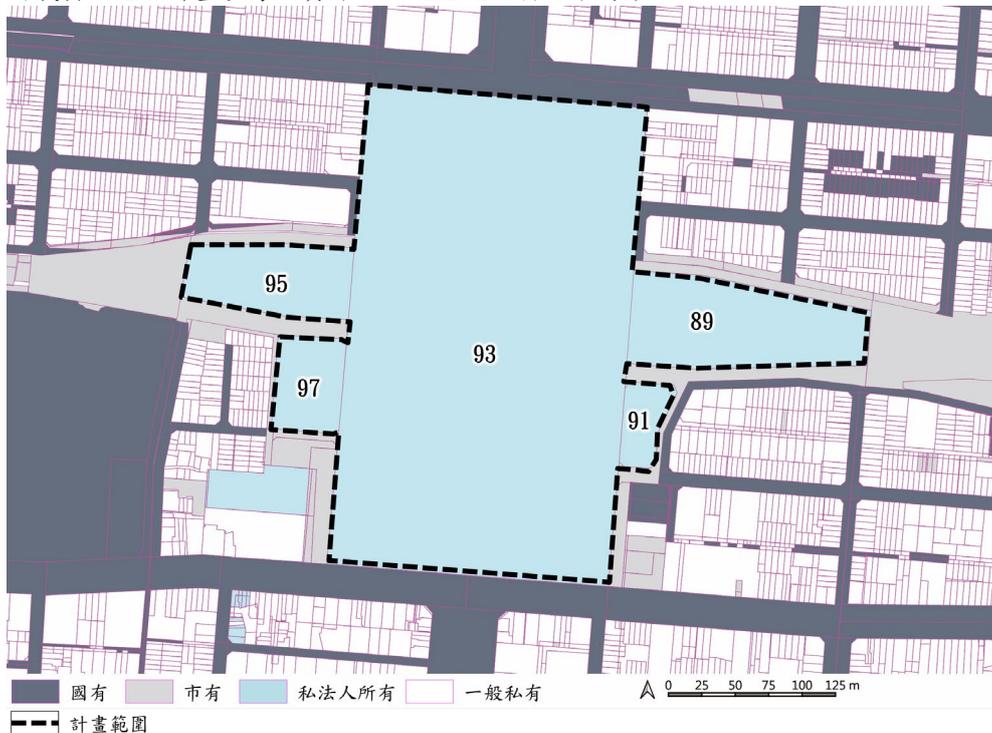


圖 5-1、變更範圍土地權屬分布示意圖

資料來源：高雄市地政局綜合查詢，本案繪製。

## 二、土地使用現況

本次變更範圍屬於高雄車站之車站專用區一～車站專用區五，車站專用區一～三為鐵路地下化後第一期開發範圍，現況興建中；車站專用區四則為臺鐵行控中心，車站專用區五為鐵路警察局，詳如下圖所示。



圖 5-2、變更範圍土地使用現況示意圖

資料來源：國土測繪圖資服務雲，本案繪製。

### 三、交通系統現況

本更新地區周邊交通環境整體以高雄火車站為中心，在未來鐵路地下化相關工程完成後，多處南北向道路將可連結原縱貫線鐵路所阻隔之前後站區域，配合原鐵路交通、捷運系統及鐵路地下化綠園道、第 71 期市地重劃等發展，將促使本區域之交通區位提升，並提供更多交通往來本地之可能性與可行性。道路系統、大眾運輸系統如圖 5-3 所示，說明如下：

#### (一) 道路系統

將本次變更範圍周邊道路系統加以分級，依其道路特性分為聯外道路、主要道路、次要道路與區內道路等說明。

- 1、聯外道路：聯外道路包含東西向之九如路（寬 30 公尺）、建國路（寬 25 公尺），以及南北向之省道台 17 線中華路（寬 60 公尺）、省道台 1 線民族路（寬 60 公尺）、中山路（寬 50 公尺），及鐵路地下化後之站東路、站西路（寬約 11 公尺）。除通過南北向聯外道路聯通南、北高雄及周邊縣市外，九如路、建國路可銜接國道系統（國道 1 號）通往其他區域。
- 2、主要道路：主要道路包含東西向之河北路，及南北向之自立路、林森路。河北路貫穿計畫南側地區，向東延伸至灣子內地區、向西可連結至同盟路等聯外道路；自立路、林森路主要可銜接建國路等聯外道路。
- 3、次要道路：鐵路地下化後可連結北側次要道路如哈爾濱街（15 公尺）、大連街（15 公尺），往南可連結南華路（10 公尺）等。
- 4、區內道路：車站專用區周邊區內道路包含街廓之間 6~10 公尺現有巷道或計畫道路，如：建國三路 46 巷、長明街、長明街 321 巷、林森一路 345 巷及林森一路 317 巷等，及興建中鐵道綠園道兩側之鐵道二街、三街（6 公尺）。

#### (二) 大眾運輸系統

本次變更範圍有臺鐵高雄車站、捷運 R10 高雄車站等軌道運輸站點，並連結多條公車路線，位處便捷大眾運輸系統之樞紐，說明如下：

- 1、鐵路及捷運等軌道系統：車專區上座落臺鐵高雄車站、捷運紅線 R11 高雄車站，透過地下互相連通，並藉鐵路綠園道與周邊地區銜接。
- 2、公車系統：經高雄車站公車路線計有 27 條，包含 60 覺民幹線、88 建國幹線、92 自由幹線、205 中華幹線、紅 25、紅 27、紅 28、紅

30、紅 31、12、26、28、33、36、52、53B、56、69 小港幹線、72、73、82、83、100 百貨幹線、218、248、301、8010 等，行駛路線主要經九如路、建國路、中華路、博愛路及民族路等，為匯集大高雄地區公車路線的主要動脈之一。

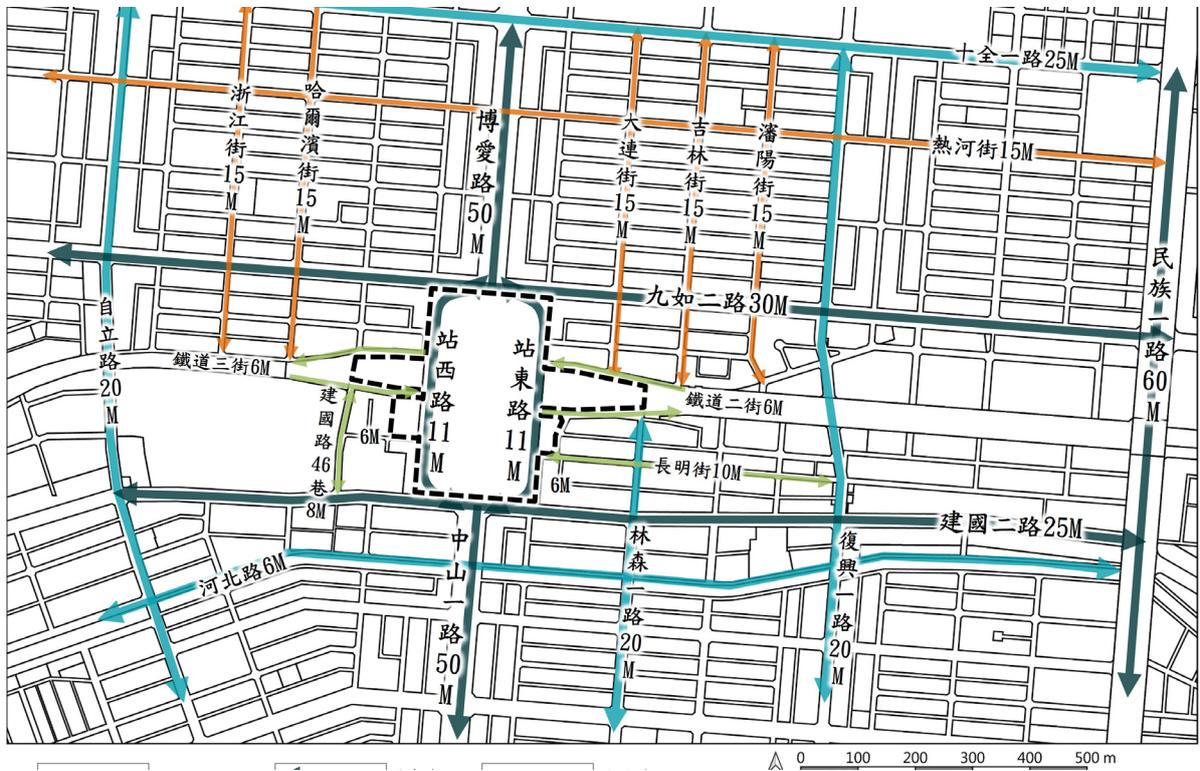


圖 5-3、變更範圍周邊交通系統示意圖

資料來源：本案繪製。

## 陸、規劃構想

參照「擴大及變更原高雄市主要計畫（第三次通盤檢討）案」及「變更高雄市原都市計畫區（三民區部分）細部計畫（第三次通盤檢討）案」之規劃構想，高雄車站為「都會商貿暨轉運中心」，車站周邊宜規劃高強度、效率之空間經營模式，並優化地區之商務、辦公、休憩、商業機能，以建立示範性地標。依循都市計畫設定發展方向，本案期藉都市更新達成活絡車站周邊土地開發、引導民間投資注入更新、提升環境品質等目標，進而復甦更新地區及周邊都市機能、增進公共利益。

整體發展構想係藉鐵路地下化站前經濟效益擴延契機，以合作開發方式促成置入性開發，活化車站前站第一環圈土地；再由建築基地內空地綠化連結車站周邊廣場設計，串聯人本交通動線、落實 TOD 發展策略，如圖 6-1 所示。考量整體發展構想，本案提出下列發展原則：

### （一）形塑城市入口意象，串聯車站與基地周邊動線

藉由形塑地面層開放空間，整體規劃綠園道、廣場及立體通廊之人行與交通動線，形塑利於底商發展之環境。同時，評估基地開發建築物與車站地下層連通之經濟性與施工可行性，透過地下層連通串聯停車場及開發引入之商業機能。

### （二）引入複合型商業及辦公機能

回應高雄車站發展商業轉運樞紐之定位，藉由複合型商辦規劃引入多元商業、辦公機能；並基於車站周邊警政辦公之需求，保留警政所需辦公空間，兼顧現況土地使用之機能。

### （三）帶動周邊老舊都市空間再發展

以都市更新開發落實建築基地綠化與建築物美學設計，由景觀串聯周邊綠園道及廣場等開放空間，提升車站前站第一環圈之環境品質，帶動老舊都市空間再發展。

### （四）滿足公共停車需求

考量高雄車站第一期開發與周邊老舊都市空間再發展之加乘效果，現況停車空間於各項開發完成後，法定停車數量仍有不敷實際使用需求之虞；加之高雄車站周邊先期發展地區公共設施多已開闢，爰基於都市再發展公益性與減緩開發對都市容受力衝擊之必要，車站前站第一環圈宜規劃適當公共停車空間供大眾使用。



圖 6-1、發展構想示意圖

資料來源：本案繪製。

## 柒、變更內容

### 一、檢討變更原則

- (一) 車站專用區具有準公共設施用地性質，宜維持車專區內做為商業使用之總樓地板面積之總量管制精神，有條件式同意車站專用區以都市更新方式開發

高雄車站專用區是以交通樞紐為發展軸心、強化車站的運輸與商業機能、提供友善人行與公共景觀的都市再造，然車站專用區與周邊商業區連結發展係具改善地區整體生活環境、以大眾運輸導向的都市發展模式，故為保有多元開發方式，應不限制相關開發獎勵適用條件。

惟考量原車站專用區之容積率達 840%，為避免依都市更新條例及相關法規之獎勵容積造成環境負荷影響，故除應提供兼具公益使用之停車設施外，得依使用分區變更負擔原則調降現行車專區之容積率，以符合土地使用管制「車站專用區內非屬車站及其附屬設施之商業使用建築總樓地板面積，不得超過其建築總樓地板面積二分之一」之立意精神。

- (二) 配合高雄車站周邊地區發展規劃，並考量車站專用區四、五基地規模，增訂容許使用項目並修正最小基地面積規定

高雄車站專用區之第一期開發（車專一、二、三）範圍中，除已興建之車站本體、兩棟聯合開發大樓（旅館、商辦）外，尚規劃設計有兩棟大樓（車專一北側兩基地），目前暫予保留待核定興建；車專四、車專五部分，則有臺鐵行控中心、鐵路警察局等單位原地使用，未能有效回應高雄車站第一期開發衍生之周邊土地使用需求（如：行政、商務、購物、娛樂、文化、金融、展覽等機能），而有土地更新利用之必要，並業經交通部臺灣鐵路管理局同意委由高雄市政府共同辦理招商、實施都市更新事業。

惟車專四、五同屬車站專用區整體規劃範圍之，現行車站專用區土地使用分區管制要點在容積率及容許使用項目部分採全區總量管制規定，車專四、五倘依現行土管規定與車專一、二、三合併開發，將衍生一宗建築基地認定疑義及都市更新後產權分配問題，不易落實更新規劃。爰此，本項變更係基於高雄車站專用區之土地使用配置、交通系統規劃、公共設施規劃等已符合原計畫要求下，增訂車專四、五之容許使用項目，並將警政單位辦公空間及公共停車機能等需求納入考量；同時配合車專四、五面積規模保留規劃設計彈性，使車專四、五不受每宗基

地最小面積需 5,000 平方公尺以上之規定限制。

(三) 配合都市更新地區範圍新增都市設計審議地區

為使車站專用區四、五及部分第四種商業區等更新地區範圍之開發創造良好都市景觀，新增都市設計審議地區使其串聯站區規劃、發展。

## 二、檢討變更內容

現行條文係 107 年 1 月 30 日公告發布實施之「變更高雄市原都市計畫區（三民區部分）細部計畫（第三次通盤檢討）（第二階段）案」附錄二所載土地使用分區管制要點規定及附錄三都市設計審議基準內容，各項變更內容及變更理由說明如下。

表 7-1、土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表

變更後計畫				現行計畫				變更理由
第 2 條 本案區各類土地使用分區及公共設施用地容許之使用性質及建蔽率、容積率等，如附表 2-1 所示，其餘未規定者，依「都市計畫法高雄市施行細則」之規定辦理。 附表 2-1 土地使用分區管制表				第 2 條 本案區各類土地使用分區及公共設施用地容許之使用性質及建蔽率、容積率等，如附表 2-1 所示，其餘未規定者，依「都市計畫法高雄市施行細則」之規定辦理。 附表 2-1 土地使用分區管制表				1.配合車站專用區整體開發規劃需求，分別規定車專一、二、三及車專四、五之建蔽率、容積率與容許使用項目規定，避免車專四、五依現行規定與車專一、二、三合併開發時衍生建築基地認定疑義及都市更新後產權分配問題，並讓尚待開發之車專四、車專五提升土地使用效益與空間發展潛力。 2 據高雄車站站區都市計畫配合鐵路地下化計畫變更歷程，車專區兼具商業及車站公共服務性質，爰本次變更維持車專區商業使用建築總樓地板面積總量管制精神，配合修正車專區四、五容積率為 420%，但不受現行規定商業使用
使用分區名稱	建蔽率 (%)	容積率 (%)	容許使用項目	使用分區名稱	建蔽率 (%)	容積率 (%)	容許使用項目	
車站專用區一、二、三	50	840	1.供鐵路、高速鐵路、捷運及其他大眾運輸之車站及其附屬設施開發使用為主。 2.建築物與土地之使用，除不得為工廠、資源回收貯存場所、汽機車修理業、殯葬業辦公室、地磅業、資源回收業之使用外，餘依「都市計畫法高雄	車站專用區	50	840	1.供鐵路、高速鐵路、捷運及其他大眾運輸之車站及其附屬設施開發使用為主。 2.建築物與土地之使用，除不得為工廠、資源回收貯存場所、汽機車修理業、殯葬業辦公室、地磅業、資源回收業之使用外，餘依「都市計畫法高雄市施行細則」中有關商業區之	

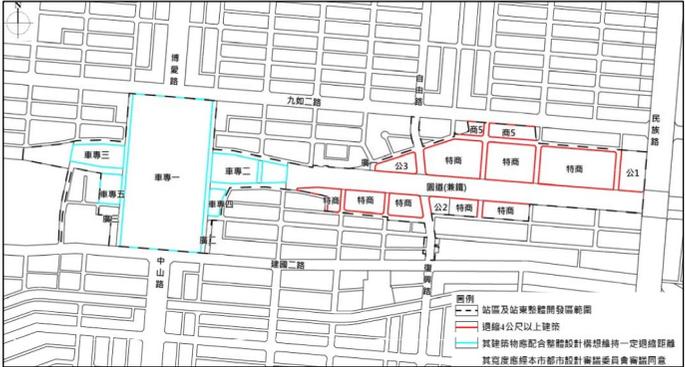
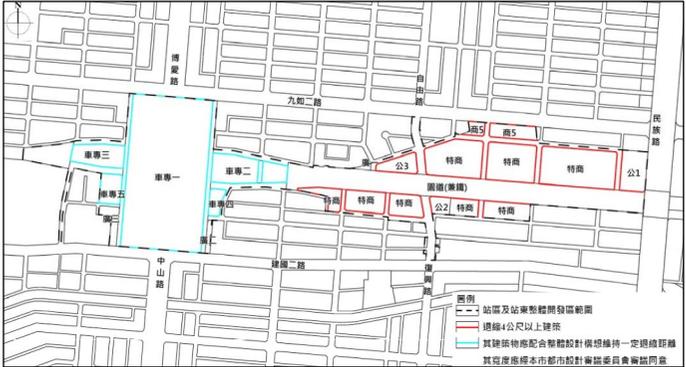
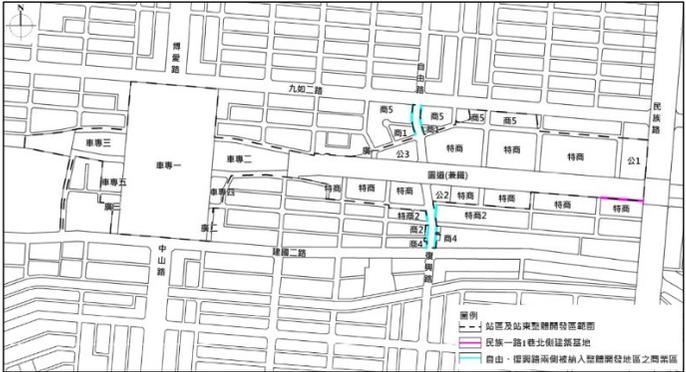
變更後計畫				現行計畫				變更理由	
			<p>市施行細則」中有關商業區之規定辦理。</p> <p>3.車站專用區內非屬車站及其附屬設施之商業使用建築總樓地板面積，不得超過其建築總樓地板面積二分之一。</p> <p>4.車站專用區容積之計算以建築樓地板面積之全部計算之，不適用「建築技術規則」中有關免計容積之規定。<u>車站專用區一、二、三之容積得互相調配</u>，惟申請開發之容積合計不得超過其開發基地之法定容積。</p>				<p>規定辦理。</p> <p>3.車站專用區內非屬車站及其附屬設施之商業使用建築總樓地板面積，不得超過其建築總樓地板面積二分之一。</p> <p>4.車站專用區容積之計算以建築樓地板面積之全部計算之，不適用「建築技術規則」中有關免計容積之規定。車站專用區一、二、三、四、五之容積得互相調配，惟第一期申請開發之容積不得超過其開發基地之法定容積。</p>		<p>建築總樓地板面積不得超過其建築總樓地板面積二分之一之限制。</p> <p>3.為兼顧高雄車站地區警政設施、公共停車空間需求與後續開發可行性，規定車專四、五容許使用項目除供鐵路、高速鐵路、捷運及其他大眾運輸之車站及其附屬設施開發外，亦得提供警政設施、公共停車開發使用。公共停車場及部分警政設施得不計入建築樓地板面積。(附件四)</p> <p>4.車站專用區兼具商業及車站公共服務性質，考量車站周邊公共停車需求，爰規定車專四、五建築基地應額外附設公共停車空間，以減緩開發後對周邊停車需求增加之衝擊；其額外附設公共停車空間，經本府交通局表示(113年7月16日簽會意見)，考量站東、站西路道路容量，且車專四、五鄰近大眾運輸場站，建議總停車位為原法停之1.4倍。</p>
<u>車站專用區四、五</u>	<u>50</u>	<u>420</u>	<p>1.供鐵路、高速鐵路、捷運及其他大眾運輸之車站及其附屬設施開發，<u>以及警政設施、公共停車開發使用為主。</u></p> <p>2.建築物與土地之使用，除不得為工廠、資源回收貯存場所、汽</p>						

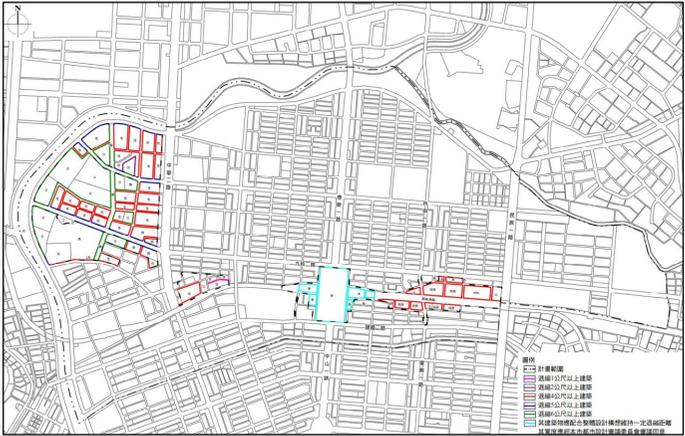
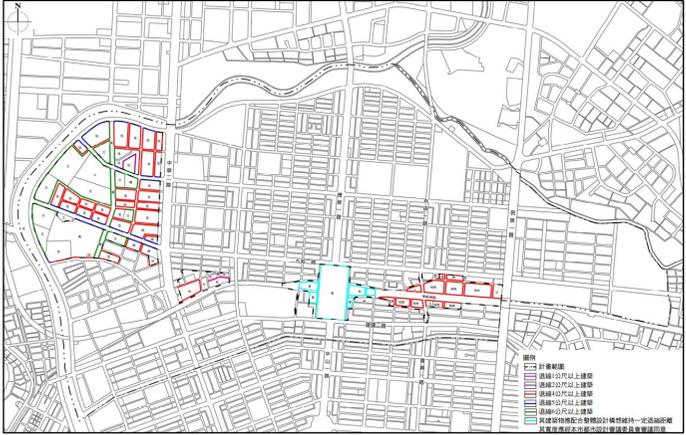
變更後計畫			現行計畫	變更理由
		<p>機車修理業、殯葬業辦公室、地磅業、資源回收業之使用外，餘依「都市計畫法高雄市施行細則」中有關商業區之規定辦理。</p> <p>3. <u>車專五原屬鐵路警察局使用之面積，依現有合法建築物使用執照登載之總樓地板面積之兩倍取整數，共計 2,000 平方公尺，納入車專四使用，不計入總樓地板面積。</u></p> <p>4. <u>車專四、五開發基地建築物除依第 18 條規定附設停車空間，應額外增設停車空間供公眾使用。增設停車位數量不得小於法定停車位總數之 0.4 倍（汽車及機車均分別計算），所占空間不計入總樓地板面積。車專四、五額外增設停車位數量得視實際情形互相調配，總增設數量維持不變。</u></p>		<p>5. 為擴延高雄車站前站第一環圈經濟效益及串聯人本交通動線，檢討新增人行立體連通系統設置規範，以串聯車站周邊各公共服務設施及日夜間商業活力，打造國際觀光門戶。</p>

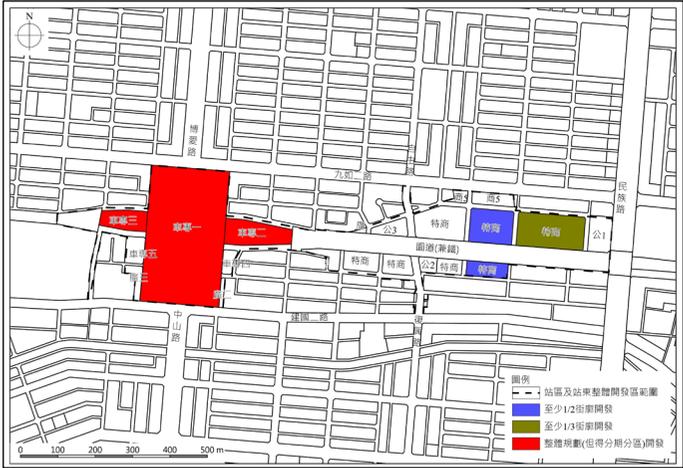
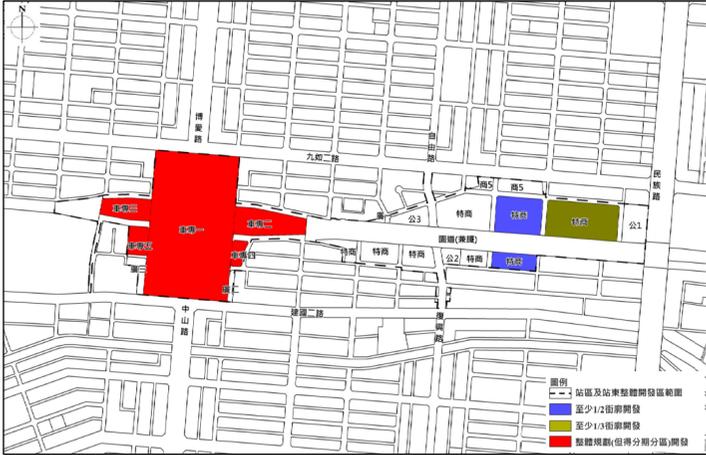
變更後計畫				現行計畫	變更理由
			5.車專四、五周邊街廓 (車專三、車專五、第四種商業區及廣場用地)配合車站整體規劃,作為人行立體連通等公共服務設施部分(含垂直動線結構體:樓梯或電梯),不計入建蔽率、容積率。		
<p>第 7 條</p> <p>本計畫區特殊規定地區之建築基地退縮如附圖 2-5 所示,其退縮建築及公共開放空間均得計入法定空地,說明如下:</p> <p>1.台鳳製罐廠計畫區(如附圖 2-1 所示)</p> <p>(1) 公園用地東側 B-2-4M 道路未來兩旁建築改建時應自行各退縮 1 公尺,俟兩旁建物全部更新改建後,連同 4 公尺計畫道路寬度,以維持 6 公尺通路。</p> <p>(2) 住 5-2 街廓臨 A-2-8M、B-1-8M 計畫道路及園道用地(兼供鐵路使用)應向內退縮至少 4 公尺,並自建築線設置 1.5 公尺寬無遮簷人行步道供公眾通行。</p>				<p>第 7 條</p> <p>本計畫區特殊規定地區之建築基地退縮如附圖 2-5 所示,其退縮建築及公共開放空間均得計入法定空地,說明如下:</p> <p>1.台鳳製罐廠計畫區(如附圖 2-1 所示)</p> <p>(1) 公園用地東側 B-2-4M 道路未來兩旁建築改建時應自行各退縮 1 公尺,俟兩旁建物全部更新改建後,連同 4 公尺計畫道路寬度,以維持 6 公尺通路。</p> <p>(2) 住 5-2 街廓臨 A-2-8M、B-1-8M 計畫道路及園道用地(兼供鐵路使用)應向內退縮至少 4 公尺,並自建築線設置 1.5 公尺寬無遮簷人行步道供公眾通行。</p>	<p>為形塑車站周變景觀,增訂 5.前站第一環圈更新地區之建築基地退縮規定。</p>

變更後計畫	現行計畫	變更理由																
 <p>圖例  <span style="border-bottom: 1px dashed black; display: inline-block; width: 20px;"></span> 台鳳製罐廠計畫區  <span style="border-bottom: 1px solid pink; display: inline-block; width: 20px;"></span> 退縮1公尺建築  <span style="border-bottom: 1px solid red; display: inline-block; width: 20px;"></span> 退縮4公尺建築</p> <p>註：圖上未標示退縮建築街廓，應依建築技術規則相關規定辦理。</p>	 <p>圖例  <span style="border-bottom: 1px dashed black; display: inline-block; width: 20px;"></span> 台鳳製罐廠計畫區  <span style="border-bottom: 1px solid pink; display: inline-block; width: 20px;"></span> 退縮1公尺建築  <span style="border-bottom: 1px solid red; display: inline-block; width: 20px;"></span> 退縮4公尺建築</p> <p>註：圖上未標示退縮建築街廓，應依建築技術規則相關規定辦理。</p>																	
<p>附圖 2-1 台鳳製罐廠計畫區退縮建築示意圖</p> <p>2.中都地區整體開發地區建築基地臨接計畫道路之建築基地退縮規定依附表 2-2 及附圖 2-2 規定辦理；指定退縮建築部分，得計入法定空地。</p> <p>附表 2-2 中都地區整體開發地區道路退縮建築規定</p> <table border="1" data-bbox="181 820 786 1187"> <thead> <tr> <th>指定道路編號</th> <th>退縮寬度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30 米園道</td> <td>6M</td> </tr> <tr> <td>同盟三路、九如三路、十全三路 (部分路段，如附圖 2-2)</td> <td>5M</td> </tr> <tr> <td>15 米、10 米、8 米計畫道路、中華橫路 (如附圖 2-2)</td> <td>4M</td> </tr> </tbody> </table> <p>基地為街廓角地，應於臨接計畫道路兩側依附表 2-2 規定退縮建築；兒 1 用地及其界線周圍之住宅區各退縮 2 公尺建築。</p>	指定道路編號	退縮寬度	30 米園道	6M	同盟三路、九如三路、十全三路 (部分路段，如附圖 2-2)	5M	15 米、10 米、8 米計畫道路、中華橫路 (如附圖 2-2)	4M	<p>附圖 2-1 台鳳製罐廠計畫區退縮建築示意圖</p> <p>2.中都地區整體開發地區建築基地臨接計畫道路之建築基地退縮規定依附表 2-2 及附圖 2-2 規定辦理；指定退縮建築部分，得計入法定空地。</p> <p>附表 2-2 中都地區整體開發地區道路退縮建築規定</p> <table border="1" data-bbox="920 820 1525 1187"> <thead> <tr> <th>指定道路編號</th> <th>退縮寬度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30 米園道</td> <td>6M</td> </tr> <tr> <td>同盟三路、九如三路、十全三路 (部分路段，如附圖 2-2)</td> <td>5M</td> </tr> <tr> <td>15 米、10 米、8 米計畫道路、中華橫路 (如附圖 2-2)</td> <td>4M</td> </tr> </tbody> </table> <p>基地為街廓角地，應於臨接計畫道路兩側依附表 2-2 規定退縮建築；兒 1 用地及其界線周圍之住宅區各退縮 2 公尺建築。</p>	指定道路編號	退縮寬度	30 米園道	6M	同盟三路、九如三路、十全三路 (部分路段，如附圖 2-2)	5M	15 米、10 米、8 米計畫道路、中華橫路 (如附圖 2-2)	4M	
指定道路編號	退縮寬度																	
30 米園道	6M																	
同盟三路、九如三路、十全三路 (部分路段，如附圖 2-2)	5M																	
15 米、10 米、8 米計畫道路、中華橫路 (如附圖 2-2)	4M																	
指定道路編號	退縮寬度																	
30 米園道	6M																	
同盟三路、九如三路、十全三路 (部分路段，如附圖 2-2)	5M																	
15 米、10 米、8 米計畫道路、中華橫路 (如附圖 2-2)	4M																	

變更後計畫	現行計畫	變更理由
<p>附圖 2-2 中都地區整體開發地區面臨 10 公尺以上道路及兒 1 用地周圍建築退縮示意圖</p> <p>3.站區及站東整體開發區內各街廓應依下列規定退縮建築：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 車站專用區街廓，其建築物臨道路用地及指定車道部分，應配合整體設計構想維持一定退縮距離；其寬度應經本市都設會審議同意。</li> <li>(2) 其餘街廓應依附圖 2-3 退縮建築，退縮建築之空地應植栽綠化，不得設置圍牆。</li> <li>(3) 上述退縮規定如屬角地且兩面道路寬度不一時，得以較寬道路為退縮面，兩面道路寬度相</li> </ol>	<p>附圖 2-2 中都地區整體開發地區面臨 10 公尺以上道路及兒 1 用地周圍建築退縮示意圖</p> <p>3.站區及站東整體開發區內各街廓應依下列規定退縮建築：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 車站專用區街廓，其建築物臨道路用地及指定車道部分，應配合整體設計構想維持一定退縮距離；其寬度應經本市都設會審議同意。</li> <li>(2) 其餘街廓應依附圖 2-3 退縮建築，退縮建築之空地應植栽綠化，不得設置圍牆。</li> <li>(3) 上述退縮規定如屬角地且兩面道路寬度不一時，得以較寬道路為退縮面，兩面道路寬度相</li> </ol>	

變更後計畫	現行計畫	變更理由
<p>同者，擇一退縮。</p> 	<p>同者，擇一退縮。</p> 	
<p>附圖 2-3 站區及站東整體開發地區指定建築退縮示意圖</p> <p>4.民族一路 1 巷北側建築基地及自由、復興路兩側被納入整體開發地區之商業區畸零地，得免依「高雄市建築管理自治條例」規定留設騎樓。</p>	<p>附圖 2-3 站區及站東整體開發地區指定建築退縮示意圖</p> <p>4.民族一路 1 巷北側建築基地及自由、復興路兩側被納入整體開發地區之商業區畸零地，得免依「高雄市建築管理自治條例」規定留設騎樓。</p>	
 <p>附圖 2-4 民族一路 1 巷北側建築及自由復興路兩側納入整體開發地區之商業區免留設騎樓示意圖</p>	 <p>附圖 2-4 民族一路 1 巷北側建築及自由復興路兩側納入整體開發地區之商業區免留設騎樓示意圖</p>	

變更後計畫	現行計畫	變更理由
<p data-bbox="174 236 891 359">5.前站第一環圈更新地區內各街廓申請建築時,其建築物臨道路用地應退縮至少 4 公尺建築,不得設置圍牆。</p>  <p data-bbox="174 810 891 885">附圖 2-5 前站第一環圈更新地區指定建築退縮示意圖</p>  <p data-bbox="174 1358 891 1393">附圖 2-6 本計畫區指定建築退縮示意圖</p>	 <p data-bbox="920 691 1480 726">附圖 2-5 本計畫區指定建築退縮示意圖</p>	

變更後計畫	現行計畫	變更理由
<p>第 16 條</p> <p>本地區內各街廓之每宗基地最小面積，依附圖 2-8 辦理所示。車站專用區應全區整體規劃，但得分期分區開發，<u>車站專用區一、二、三內每宗基地最小面積需 5,000 平方公尺以上。</u></p>  <p>附圖 2-8 站區及站東整體開發區每宗基地最小面積示意圖</p>	<p>第 16 條</p> <p>本地區內各街廓之每宗基地最小面積，依附圖 2-8 辦理所示。車站專用區應全區整體規劃，但得分期分區開發，其每宗基地最小面積需 5,000 平方公尺以上。</p>  <p>附圖 2-8 站區及站東整體開發區每宗基地最小面積示意圖</p>	<p>為配合車專四、五面積規模保留開發彈性之需求、利於後續招商及規劃設計，爰調整規定為車站專用區一、二、三每宗基地最小面積需 5,000 平方公尺以上，但車站專用區四、五不受此限。</p>
<p>(刪除)</p>	<p>第 20 條</p> <p>本地區內土地申請建築，不得適用「都市更新條例」及其相關法規之獎勵規定。</p>	<p>依據中華民國內政部國土管理署 112 年 9 月 6 日營署更字第 1120059047 號函釋，都市計畫取得容積獎勵係依相關法律(如：都市更新條例、大眾捷運法等)所訂之程序，由各該目的事業主管機關審核給予獎勵容積，不得以都市計畫逕予限縮其審核給予</p>

變更後計畫	現行計畫	變更理由
		獎勵容積之權力，爰配合修正土地使用分區管制要點、刪除「不得申請都市更新容積獎勵」之規定(詳附件一)。

表 7-2、都市設計審議基準檢討修正情形綜理表

變更後計畫	現行計畫	變更理由
<p>壹、總論</p> <p>一、依據「都市計畫法高雄市施行細則」第 3 條，為創造本計畫區良好之都市景觀，將本計畫區內以下地區劃定為都市設計審議地區（詳附圖 3-1、附圖 3-2 所示），範圍內建築基地之建造執照、雜項執照之申請案，除應符合該都市計畫及建築管理法令規定外，尚須符合本基準之規定，並送高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會(以下簡稱都設會)審議通過後，始可申請建築。</p> <p>(一) 原台鳳製罐廠整體開發地區。</p> <p>(二) 高雄合板整體開發地區。</p> <p>(三) 興亞鋼鐵整體開發地區。</p> <p>(四) 中都地區整體開發地區。</p> <p>(五) 園道用地(兼供鐵路使用)。</p> <p>(六) 站區及站東整體開發地區。</p> <p>(七) 園道用地(兼供鐵路使用)沿線地區。</p> <p>(八) 前站第一環圈更新地區。</p>	<p>壹、總論</p> <p>一、依據「都市計畫法高雄市施行細則」第 3 條，為創造本計畫區良好之都市景觀，將本計畫區內以下地區劃定為都市設計審議地區（詳附圖 3-1、附圖 3-2 所示），範圍內建築基地之建造執照、雜項執照之申請案，除應符合該都市計畫及建築管理法令規定外，尚須符合本基準之規定，並送高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會(以下簡稱都設會)審議通過後，始可申請建築。</p> <p>(一) 原台鳳製罐廠整體開發地區。</p> <p>(二) 高雄合板整體開發地區。</p> <p>(三) 興亞鋼鐵整體開發地區。</p> <p>(四) 中都地區整體開發地區。</p> <p>(五) 園道用地(兼供鐵路使用)。</p> <p>(六) 站區及站東整體開發地區。</p> <p>(七) 園道用地(兼供鐵路使用)沿線地區。</p>	<p>前站第一環圈更新地區位於三民區細部計畫範圍內，現行都市設計基準配合臺鐵捷運化規劃之站區及站東整體開發區規定，惟未包含現況長明派出所座落之第四種商業區土地。為整體形塑高雄車站周邊都市景觀，為使該更新地區範圍內建築基地之建造執照、雜項執照之申請案須送高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議，爰新增都市設計審議地區(八)。</p>

變更後計畫	現行計畫	變更理由
<p>附圖 3-1、實施都市設計審議地區區位示意圖(一)</p>	<p>附圖 3-1、實施都市設計審議地區區位示意圖(一)</p>	
<p>附圖 3-2、實施都市設計審議地區區位示意圖(二)</p>	<p>附圖 3-2、實施都市設計審議地區區位示意圖(二)</p>	

變更後計畫	現行計畫	變更理由
 <p>前站第一環圈更新地區</p> <p>車站專用區五</p> <p>車站專用區四</p> <p>部分第四種商業區</p> <p>圖例</p> <p>更新地區範圍</p> <p>都市設計審議範圍</p> <p>地籍</p> <p>都市計畫街廓</p> <p>0 25 50 75 100 125m</p> <p>附圖 3-3、實施都市設計審議地區區位示意圖(三)</p>		
<p><u>捌、前站第一環圈更新地區</u></p> <p><u>(一) 人行立體連通系統</u></p> <p>1. <u>車站專用區二、四、第四種商業區街廓及廣場用地間，及車站專用區三、五間，得設置人行立體連通系統，立體連通系統（含垂直動線結構體：樓梯或電梯）依土管規定不計入建蔽率及容積率。</u></p> <p>2. <u>人行立體連通系統造型、量體與位置應經本市都設會審議通過，並由開發者負責興建與維護，其上之建築物應預為留設供連接使用之空間，留設位置得經都設會同意調整之。</u></p> <p>3. <u>人行立體連通系統之人行通行淨寬及當層淨高應達 4 公尺以上，其橋底樑下淨高度至少 4.6 公尺以上，並留設垂直動線。</u></p>		

變更後計畫	現行計畫	變更理由
<p>4. <u>人行立體連通系統未與申請開發基地之建築物銜接整合或受開發基地條件限制者，其人行通行淨寬應達3公尺以上。</u></p> <p>5. <u>立體連通系統跨越道路時，須依道路設計規範等相關規定辦理；應保持視覺穿透性，避免對路上通行之人車產生視覺壓迫感。</u></p> <p>6. <u>人行立體連通系統之地面應保持順平，遇高程差應以斜坡處理，坡度不超過1/12，且地坪鋪面應有防滑處理，以維持人行安全。</u></p> <p>7. <u>人行立體連通系統應考量夜間活動之延續，對人行空間規劃適當之照明設計，創造良好夜間步行環境。</u></p> <p><u>(二) 基地停車進出動線</u></p> <p>1. <u>更新地區範圍內建築車道出入口不得設置於站東路、站西路側。</u></p> <p>2. <u>更新地區範圍內各街廓及車站專用區一停車空間之動線得以地下連通，以提升交通疏運效能。</u></p>		

## 捌、變更後計畫

### 一、事業及財務計畫

#### (一) 開發方式

依都市更新條例第 12 條規定由政府主導辦理都市更新方式開發。

#### (二) 實施進度

配合劃定高雄車站更新地區（車站專用區四、五及部分第四種商業區）暨訂定都市更新計畫案，並接續辦理公辦都市更新及招商程序。

### 二、土地使用分區管制要點

本案土地使用分區管制要點依變更內容調整詳列如下，並應依循本要點規定辦理。未變更要點內容者，應回歸「變更高雄市原都市計畫區（三民區部分）細部計畫（第三次通盤檢討）（第二階段）案」辦理。

第 2 條 本案區各類土地使用分區及公共設施用地容許之使用性質及建蔽率、容積率等，如表 4-1 所示，其餘未規定者，依「都市計畫法高雄市施行細則」之規定辦理。

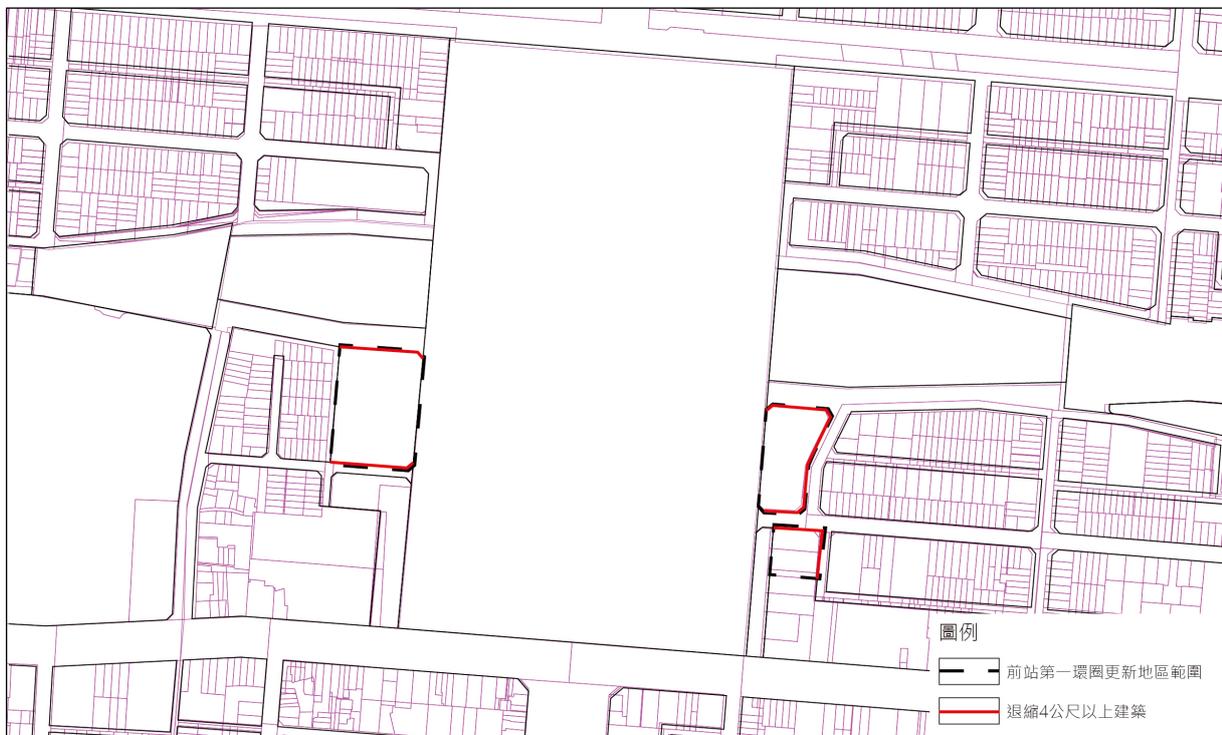
表 8-1、土地使用分區管制表

使用分區名稱	建蔽率 (%)	容積率 (%)	容許使用項目
車站專用區一、二、三	50	840	1.供鐵路、高速鐵路、捷運及其他大眾運輸之車站及其附屬設施開發使用為主。 2.建築物與土地之使用，除不得為工廠、資源回收貯存場所、汽機車修理業、殯葬業辦公室、地磅業、資源回收業之使用外，餘依「都市計畫法高雄市施行細則」中有關商業區之規定辦理。 3.車站專用區內非屬車站及其附屬設施之商業使用建築總樓地板面積，不得超過其建築總樓地板面積二分之一。 4.車站專用區容積之計算以建築樓地板面積之全部計算之，不適用「建築技術規則」中有關免計容積之規定。車站專用區一、二、三之容積得互相調配，惟申請開發之容積合計不得超過其開發基地之法定容積。
車站專用區四、五	50	420	1.供鐵路、高速鐵路、捷運及其他大眾運輸之車站及其附屬設施開發，以及警政設施、公共停車開發使用為主。 2.建築物與土地之使用，除不得為工廠、資源回收貯存場所、汽機車修理業、殯葬業辦公室、地磅業、資源回收業之使用外，餘依「都市計畫法高雄市施行細則」中

使用分區名稱	建蔽率 (%)	容積率 (%)	容許使用項目
			<p>有關商業區之規定辦理。</p> <p>3.車專五原屬鐵路警察局使用之面積，依現有合法建築物使用執照登載之總樓地板面積之兩倍取整數，共計2,000平方公尺，納入車專四使用，不計入總樓地板面積。</p> <p>4.車專四、五開發基地建築物除依第18條規定附設停車空間，應額外增設停車空間供公眾使用。增設停車位數量不得小於法定停車位總數之0.4倍（汽車及機車均分別計算），所占空間不計入總樓地板面積。車專四、五額外增設停車位數量得視實際情形互相調配，總增設數量維持不變。</p> <p>5.車專四、五周邊街廓（車專三、車專五、第四種商業區及廣場用地）配合車站整體規劃，作為人行立體連通等公共服務設施部分（含垂直動線結構體：樓梯或電梯），不計入建蔽率、容積率。</p>

第7條 本計畫區特殊規定地區之建築基地退縮如附圖2-5所示，其退縮建築及公共開放空間均得計入法定空地，說明如下：

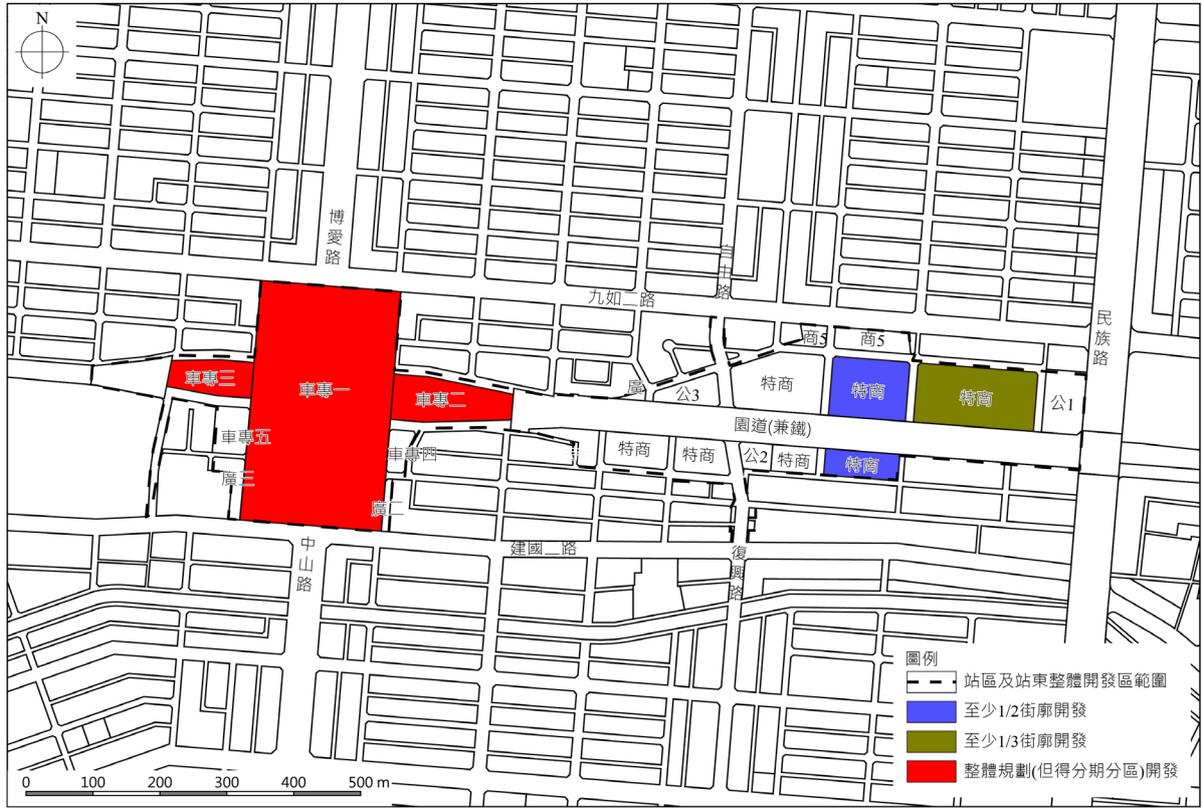
5.前站第一環圈更新地區內各街廓申請建築時，其建築物臨道路用地應退縮至少4公尺建築，不得設置圍牆。



附圖 2-5 前站第一環圈更新地區指定建築退縮示意圖

第16條 本地區內各街廓之每宗基地最小面積，依附圖2-8辦理所示。車站專用區應全區整體規劃，但得分期分區開發，車

站專用區一、二、三內每宗基地最小面積需 5,000 平方公尺以上。



附圖 2-8 站區及站東整體開發區每宗基地最小面積示意圖

### 三、都市設計基準

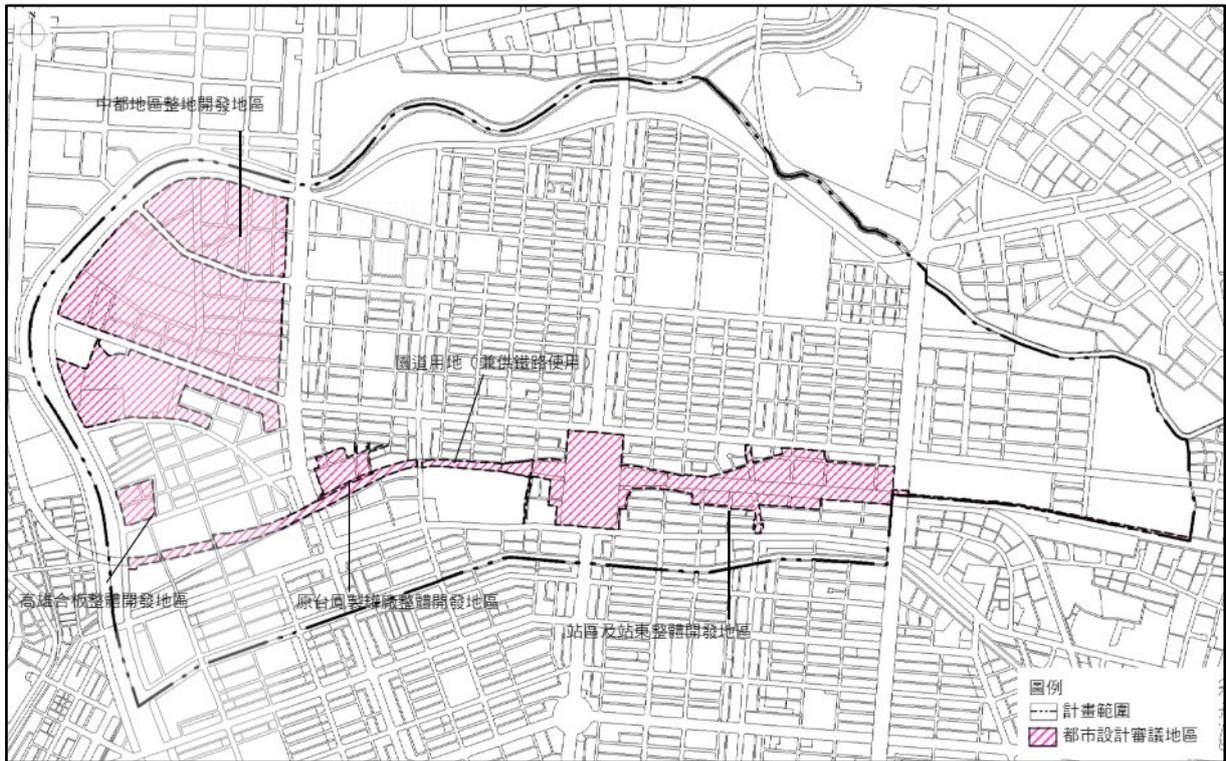
本案都市設計基準依變更內容調整詳列如下，並應依循本基準規定辦理。未變更內容者，應回歸「變更高雄市原都市計畫區（三民區部分）細部計畫（第三次通盤檢討）（第二階段）案」辦理。

#### 壹、總論

一、依據「都市計畫法高雄市施行細則」第 3 條，為創造本計畫區良好之都市景觀，將本計畫區內以下地區劃定為都市設計審議地區（詳附圖 3-1、附圖 3-2 所示），範圍內建築基地之建造執照、雜項執照之申請案，除應符合該都市計畫及建築管理法令規定外，尚須符合本基準之規定，並送高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會（以下簡稱都設會）審議通過後，始可申請建築。

- (一) 原台鳳製罐廠整體開發地區。
- (二) 高雄合板整體開發地區。
- (三) 興亞鋼鐵整體開發地區。

- (四) 中都地區整體開發地區。
- (五) 園道用地 (兼供鐵路使用)。
- (六) 站區及站東整體開發地區。
- (七) 園道用地 (兼供鐵路使用) 沿線地區。
- (八) 前站第一環圈更新地區。



附圖 3-1、實施都市設計審議地區區位示意圖 (一)



附圖 3-2、實施都市設計審議地區區位示意圖（二）



附圖 3-3、實施都市設計審議地區區位示意圖（三）

## 捌、前站第一環圈更新地區

### (一) 人行立體連通系統

- 1.車站專用區二、四、第四種商業區街廓及廣場用地間，及車站專用區三、五間，得設置人行立體連通系統，立體連通系統(含垂直動線結構體：樓梯或電梯)依土管規定不計入建蔽率及容積率。
- 2.人行立體連通系統造型、量體與位置應經本市都設會審議通過，並由開發者負責興建與維護，其上之建築物應預為留設供連接使用之空間，留設位置得經都設會同意調整之。
- 3.人行立體連通系統之人行通行淨寬及當層淨高應達4公尺以上，其橋底樑下淨高度至少4.6公尺以上，並留設垂直動線。
- 4.人行立體連通系統未與申請開發基地之建築物銜接整合或受開發基地條件限制者，其人行通行淨寬應達3公尺以上。
- 5.立體連通系統跨越道路時，須依道路設計規範等相關規定辦理；應保持視覺穿透性，避免對路上通行之人車產生視覺壓迫感。
- 6.人行立體連通系統之地面應保持順平，遇高程差應以斜坡處理，坡度不超過1/12，且地坪鋪面應有防滑處理，以維持人行安全。
- 7.人行立體連通系統應考量夜間活動之延續，對人行空間規劃適當之照明設計，創造良好夜間步行環境。

### (二) 基地停車進出動線

- 1.更新地區範圍內建築車道出入口不得設置於站東路、站西路側。
- 2.更新地區範圍內各街廓間，及各街廓與車站專用區一停車空間之動線得以地下連通，以提升交通疏運效能。



附件



附件一、內政部營建署函釋土管規定得否限制適用都更獎勵

檔 號：  
保存年限：

內政部營建署 函

地址：105404臺北市松山區八德路2段342號

聯絡人：紀志銘

聯絡電話：02-87712905

電子郵件：cmchi@cpami.gov.tw

傳真：02-87719420



受文者：高雄市政府

發文日期：中華民國112年9月6日

發文字號：營署更字第1120059047號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：

主旨：關於貴府函詢都市計畫細部計畫之土地使用分區管制要點（以下簡稱土管要點），得否限制計畫區內土地申請建築，不得適用都市更新條例（以下簡稱本條例）及其相關法規之獎勵規定1案，復請查照。



說明：

一、依據奉交下貴府112年7月31日高市府都發更字第11233474600號函。

二、按本條例第65條第1項規定，都市更新事業計畫範圍內之建築基地，得視都市更新事業需要，給予適度之建築容積獎勵。同條第5項授權本部及地方政府訂定都市更新建築容積獎勵辦法或自治法規，採獎勵明確化原則，符合一定要件即核給容積獎勵。另按本部99年9月30日台內營字第0990807669號令示，都市計畫取得容積獎勵係依相關法律（如本條例、大眾捷運法等）所定之程序，由各該目的事業主管機關審核給予獎勵容積，…，仍不得以該主要計畫規定內容，逕予限縮各該目的事業主管機關基於相關法律

高雄市政府 1120906



\*11204562500\*



授權審核給予獎勵容積之權力。所詢於都市計畫限制不得適用本條例及其相關法規之獎勵規定，與本部99年9月30日上開令示未符，仍應依照本條例及其授權法規相關規定進行實質審核。

三、查本條例第5條至第9條規定，地方主管機關於進行都市發展狀況全面調查評估後，得視實際需要劃定各類型更新地區、訂定都市更新計畫、表明劃定之更新單元。再查本條例第22條及第23條業授權直轄市、縣（市）主管機關訂定更新單元劃定基準。貴府如擬限制都市計畫區土地申請建築不得適用本條例及其相關法規之獎勵規定，建請就已劃定更新地區之更新單元及更新單元劃定基準，通盤檢討考量不得適用本條例之情形並明定之，另外個案是否有都更之必要性，均涉及貴管權責，請依上開建議妥處。

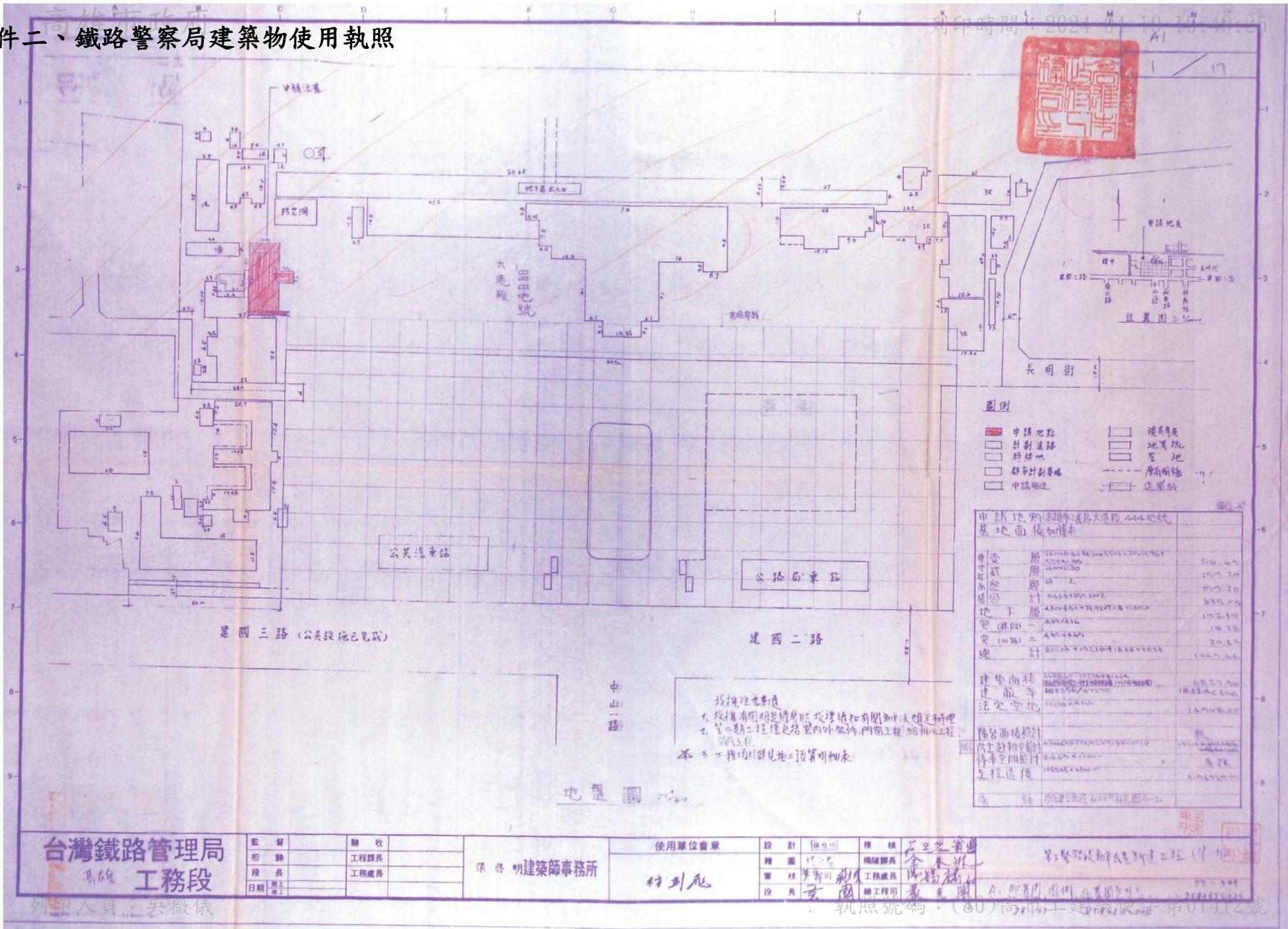
正本：高雄市政府

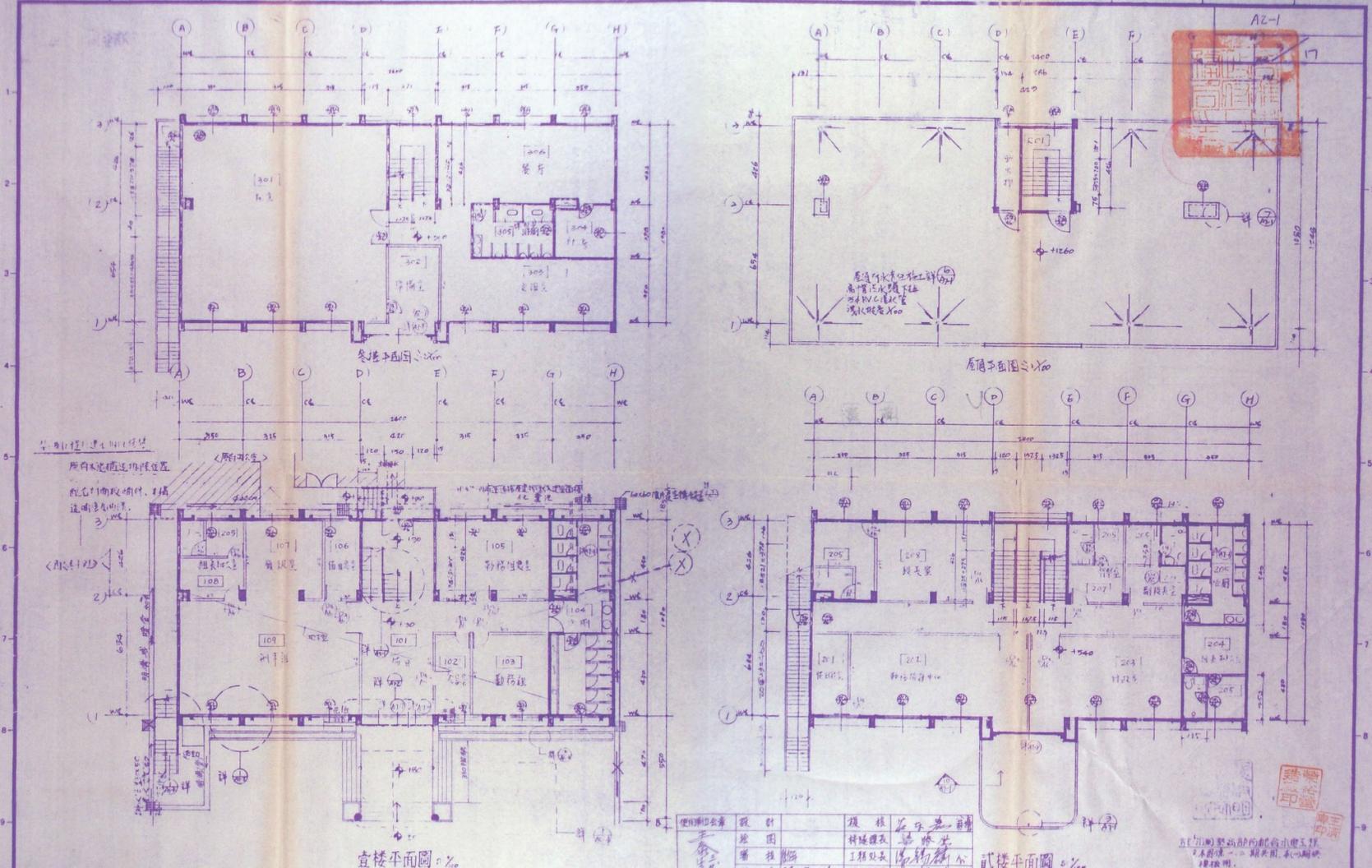
副本：本署都市計畫組、都市更新組



附件二、鐵路警察局建築物使用執照

列印時間: 2024/04/10 10:49:25

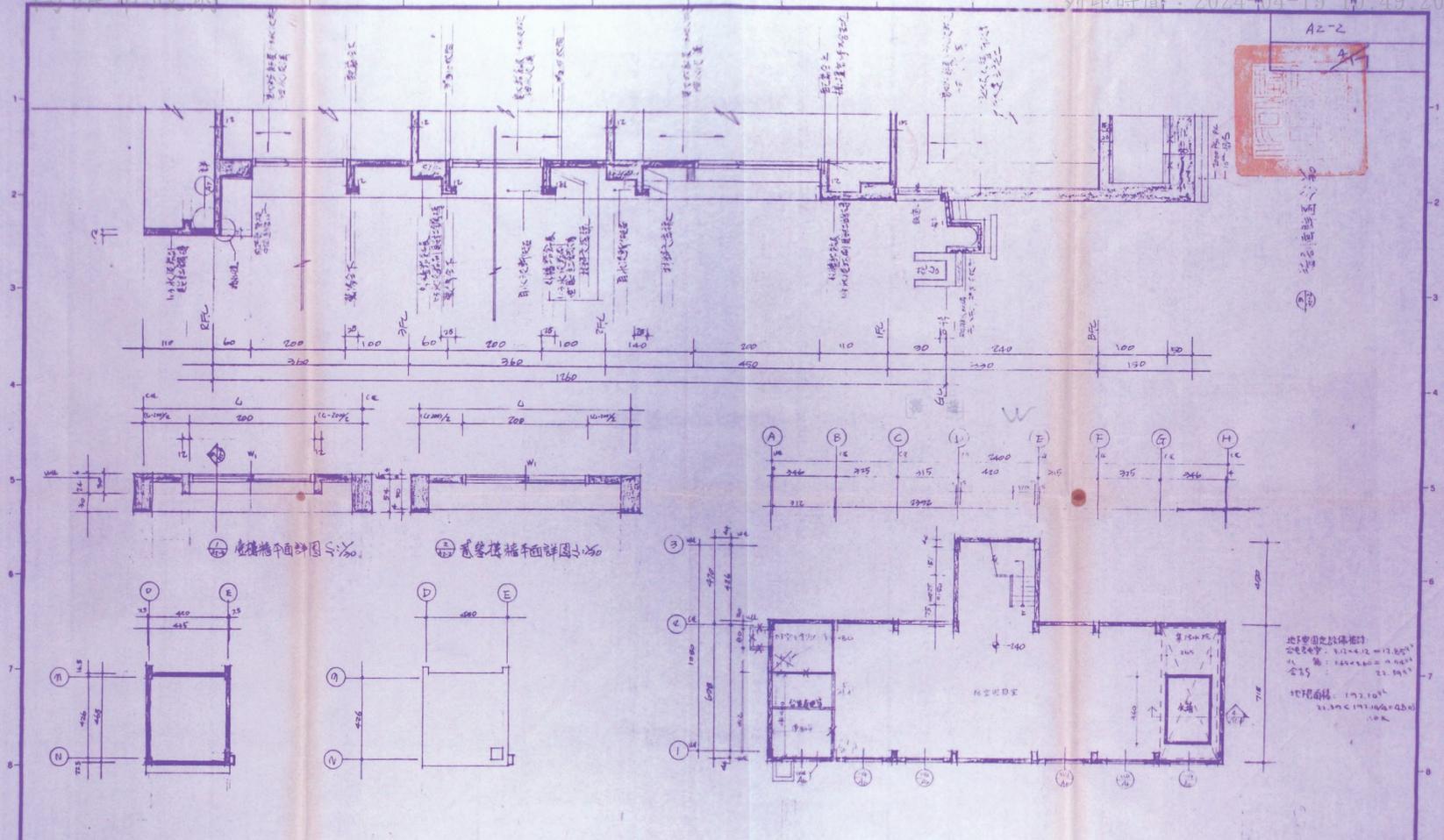




<b>台灣鐵路管理局</b> 高雄工務段	監督	驗收	漢明建築師事務所 楊明化	使用單位簽章	設計	審核	簽字
	初驗	工程課長		繪圖	楊明化	楊明化	楊明化
	段長	工程處長		審核	楊明化	楊明化	楊明化
	日期			監工	楊明化	楊明化	楊明化

列印人員: 吳薇儀

執照號碼: (811)高特建字第0412號



台灣鐵路管理局  
高雄工務段

監督		驗收	
初驗		工程課長	
竣工		工務處長	
日期			

張啓明 建築師事務所

設計	張啓明	覆核	吳若蘭
繪圖	張啓明	覆核	吳若蘭
審核	張啓明	覆核	吳若蘭
段長	張啓明	覆核	吳若蘭

設計	張啓明	覆核	吳若蘭
繪圖	張啓明	覆核	吳若蘭
審核	張啓明	覆核	吳若蘭
段長	張啓明	覆核	吳若蘭

第一階段...  
第一次變更

列印人員：吳徽儀

執照號碼：(80)高第... 字第01412號

附件三、變更範圍土地清冊

序號	縣市	鄉鎮市區	地段	地號	騰本面積 (平方公尺)	公告現 值(元/平 方公尺)	權利 範圍	所有權人
1	高雄市	三民區	雄中段	89	10,422.72	73,000	1/1	國營臺灣鐵路 股份有限公司
2	高雄市	三民區	雄中段	91	1,959.94	73,000	1/1	國營臺灣鐵路 股份有限公司
3	高雄市	三民區	雄中段	93	76,184.95	73,000	1/1	國營臺灣鐵路 股份有限公司
4	高雄市	三民區	雄中段	95	6,227.35	73,000	1/1	國營臺灣鐵路 股份有限公司
5	高雄市	三民區	雄中段	97	3,571.75	73,000	1/1	國營臺灣鐵路 股份有限公司
合計					98,366.71	-	-	-

附件四、相關研商會議紀錄

檔 號：

保存年限：

高雄市政府都市發展局 函

30264  
新竹縣竹北市文興路263號4樓

地址：80203高雄市苓雅區四維三路2號6樓  
承辦單位：都更科  
承辦人：涂恩菱  
電話：(07)3368333分機5429  
傳真：(07)3313338  
電子信箱：nlintu@kcg.gov.tw

受文者：衍古開發顧問有限公司  
發文日期：中華民國113年5月8日  
發文字號：高市都發更字第11332068900號  
速別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：會議紀錄1份

主旨：檢送本局113年4月23日召開「車專四、五及長明派出所商四等三處土地劃定更新地區暨訂定更新計畫及車專四、五都計個案變更計畫書草案研商會議」紀錄1份，請查照。

說明：依據本局113年4月17日高市都發更字第11331654000號開會通知單續辦。

正本：國營臺灣鐵路股份有限公司、內政部警政署鐵路警察局、內政部警政署鐵路警察局高雄分局、高雄市政府警察局、高雄市政府警察局三民第一分局、高雄市政府交通局、高雄市政府工務局、高雄市政府財政局、本局都規科、本局都設科、本局區審科、衍古開發顧問有限公司  
副本：本局都更科

局長吳文彥

**車專四、五及長明派出所商四等三處土地劃定更新地區暨訂定更新計畫及車專四、五都計個案變更計畫書草案研商會議**

**會議紀錄**

一、會議時間：民國 113 年 4 月 23 日（星期二）上午 10 時

二、會議地點：高雄市政府四維行政中心 6 樓第四會議室

三、主持人：郭副局長進宗

紀錄：涂恩菱

四、出席單位及人員：詳如簽到單

五、承辦單位說明：詳簡報資料

六、與會單位意見：

**(一) 確認鐵路警察局未來遷移至車專四**

1. 內政部警政署鐵路警察局

本局尊重台鐵意見在未來都更開發後遷移至車專四，另依 113 年 1 月 23 日研商會議林副市長決議以現址兩倍樓地板面積無償供本局使用，經計算已足數使用。

**(二) 釐清現址鐵路警察局樓地板面積以納入土管要點載明執行及法規適用性**

1. 本府工務局（建管處）

經查鐵路警察局座落於雄中段 97 地號土地，領有(80)高市工建築使字第 01412 號使用執照，作為地上 3 層、地下 1 層的辦公室使用，使照登載面積為 1,065.64 平方公尺。參照建築技術規則建築設計施工編第 160 條規定：「實施容積管制地區之建築設計，除都市計畫法令或都市計畫書圖另有規定外，依本章規定。」

2. 本府都市發展局（郭副局長進宗）

經計算鐵路警察局現址使照登載之兩倍樓地板面積為 2,131.28 平方公尺，建議採整數或 2,000 平方公尺作為本次土管修正需預留車專四鐵路警察局免計容積之空間，且該空間僅可供鐵路警察局使用。

3. 內政部警政署鐵路警察局

本局同意都發局所提，以 2,000 平方公尺作為未來本局辦公使用空間。

**(三) 健保大樓臨時安置及未來搬遷裝修等相關經費負擔**

1. 本府財政局

財政部國有財產署對健保大樓提供使用方式主要採撥用辦理，是否應有償撥用依「各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則」規定辦理，爰健保大樓（第五種商業區）屬本府警察局撥用部分需採有償撥用，內政部警政署鐵路警察局部分則採無償撥用；另本府警察局有償撥用之費用可由財政局協助辦理。

2. 國營臺灣鐵路股份有限公司

(1) 有關車專五鐵路警察局搬遷之相關經費（如：健保大樓搬遷及復水、復電、裝修工程費用）依 113 年 1 月 23 日研商會議結論辦理，原則由本公司與高雄市政府共同分攤，惟後續該費用採納入共同負擔或由本公司分回權利價值抵扣，後續經財務試算後再行評估。

(2) 倘鐵路警察局得無償撥用健保大樓之土地及建築物，經復水復電及裝修後鐵路警察局是否可另考量評估永久遷移至健保大樓辦公，無須遷回車專四，以避免二度搬遷之費用耗增？

3. 內政部警政署鐵路警察局

鐵路警察局位置以儘量鄰近車站為原則方便警務出勤，目前以同意未來搬遷至車專四為原則，其它遷移方案（永久遷移至健保大樓）需帶回研議評估；另有搬遷及裝修費用，警政署尚無相關預算，若需由本局負擔搬遷及裝修相關費用，預算編列及執行等程序將造成整體期程延宕。

4. 本府都市發展局（郭副局長進宗）

依林副市長 113 年 1 月 23 日會議裁示，健保大樓復水復電及裝修工程由本局統籌辦理規劃施工，相關經費及進駐單位搬遷費用後經市長 113 年 2 月 20 日指示由本府工務局永續綠建築經營基金支應，刻由本局準備與工務局提案中；有關健保大樓修繕裝修部分，本局以基本裝潢至可維持辦公室基本運作功能為原則，如進駐單位有新添購冷氣、傢俱等需求，仍需自行編列預算採購。

**(四) 車專四都更重建提供本市警察辦公廳舍作為指定公益設施**

1. 本府警察局（三民第一分局）

(1) 依目前計算警察局未來實際可使用面積 622 坪（不含停車空間及公設），符合本局先前評估之使用空間需求，惟建議捐贈對象

可調整為本府警察局三民第一分局以利警察局產權登記作業。  
(2) 另有關未來派出所停車空間規劃，如地下一層汽機車停車位格數需考量警務同仁人數、地下二層需停放查扣車輛及存放保安阻絕器材空間，且車道設計得供拖吊車通行，以及考量警用車輛出勤、洽公及民眾報案便利性，地面層應預留警務使用之停車空間等，再請都發局及交通局協助納入考量。

2. 本府財政局

考量未來分回土地及建築物產權將登記為市有，惟管理機關僅能登記為高雄市政府警察局，無法加註至三民第一分局，建議於都市計畫書內備註使用機關為三民第一分局即可。

3. 本府都市發展局（郭副局長進宗）

如警察局、鐵路警察局對於開發後分回之警察辦公廳舍，有相關設置標準規範或特殊需求（如層高、面積、承重、隔間、停車空間等特殊需求），再請以函文方式提供給本局以利納入招商文件及都市更新事業實施。

**(五) 車專四五土管要點新增應提供汽機車一定數量公共停車位之規定**

1. 本府交通局

考量車專四、五未來機關使用、商業開發及車站周邊停車需求，建議停車空間以現行法定停車格數之 1.5 至 2 倍為原則，並以 2 倍較佳。

2. 本府都市發展局（都設科）

考量現況車專區一到五係納入一宗建照做檢討，車專一商業及旅館大樓在送都設審議時即有檢討轉承、法定停車空間之供需數量，爰建請交通局先行釐清當時送審的交評方案是否有納入車專四、五併同檢討。

3. 本府都市發展局（郭副局長進宗）

另有關停車場後續管理問題如警政車輛（包含鐵路警察局及派出所）是否需獨立車道，請請鐵路警察局及本府警察局再行釐清。

4. 國營臺灣鐵路股份有限公司

建議在都市計畫書中無需載明增設之公眾停車空間係由臺鐵公司分回（簡報第 16 頁），以避免本公司未來權值分配時僅可分回大量停車位。

5. 本府都市發展局（郭副局長進宗）

有關車專四、五額外設置公共停車空間規定，增設數量建議以不得小於法定停車車輛數之 1 倍為原則，並納入土地使用分區管制要點第 2 條容許使用項目內，第 18 條維持原條文，以避免影響車專一、二、三開發審議。

**(六) 本案收取行政作業費方式比照大察 81、87 期公辦都更案，向國防部收取共同負擔提列總表重建費用 3%**

1. 國營臺灣鐵路股份有限公司

尊重都發局通案作業模式，配合辦理。

**(七) 其他土地分區管制要點規定討論**

1. 本府都市發展局（區審科）

(1) 土地使用分區管制要點第 2 條附表 2-1 車站專用區一、二、三之第 4 點，建議刪除「一、二、三」等文字。

(2) 建議計畫書補充說明車專四、五容積率調降為 420% 之變更理由，如考量車專區變更歷程及其準公共設施特性等。

(3) 都市計畫書變更範圍與實際變更條文範圍對齊，應為車專一～五，非僅車專四、五。

2. 本府都市發展局（都設科）

(1) 土地使用分區管制要點變更明細表原計畫未修正部分無須標示底線。

(2) 都更計畫書內建議補充更新地區都市設計審議範圍圖。

3. 國營臺灣鐵路股份有限公司

考量建築物高度及未來部分樓地板面積供機關使用之限制，車專四、五建蔽率 50% 是否得評估放寬為 60%？

4. 本府都市發展局（郭副局長進宗）

本案在可開發容積總量不影響之情況下，建議先以維持建蔽率 50% 以保有公共空間串聯運用空間，如人行步道、綠帶設置規劃等，惟後續如臺鐵公司仍有提升建蔽率需求可於都市計畫變更階段提出意見。

**八、會議結論：**

**(一) 具共識事項：**

1. 車專四、五業經臺鐵公司分別於 112 年 11 月 17 日、113 年 2 月 26

日函同意由本府共同辦理招商，爰車專四、車專五及長明派出所商四等三處土地後續依都市更新條例第 12 條，由本府公開評選委託都市更新事業機構為實施者，或未來同意其他機關、構（如：本市住都中心）自行實施都市更新事業。

2. 鐵路警察局都更開發後同意搬遷至車專四，並以取整數 2,000 平方公尺作為本次土管修正需預留車專四鐵路警察局免計容積之空間。
3. 健保大樓復水復電及裝修工程相關經費（含進駐單位搬遷費），由臺鐵公司與市府分攤，並以基本裝潢至可維持辦公室基本運作功能為原則，如進駐單位有新添購冷氣、傢俱等需求，仍需自行編列預算採購。
4. 車專四、五額外設置公共停車空間規定，增設數量以不得小於法定停車車輛數之 1 倍為原則，並納入土地使用分區管制要點第 2 條容許使用項目內，第 18 條維持原條文，以避免影響車專一、二、三開發審議。
5. 車專四、五收取行政作業費方式比照大寮 81、87 期公辦都更案，向國防部收取共同負擔提列總表重建費用 3%，上開費用已包含先期規劃暨招商、PCM 等支出，於實施者簽約前向實施者收取，並得列入共同負擔項目。
6. 請業務單位依與會單位意見修正計畫書內容，如本府相關機關（如：工務局建管處、交通局及本局都設、都規、區審科等）對本次土管修正條文還有執行疑義，請在會後提供給業務單位修正。

(二) 其它尚需帶回研議事項：

1. 有關其它遷移方案（如：永久遷移至健保大樓），請鐵路警察局帶回研議評估，並於紀錄文到後一周內函文表明是否採納。
2. 請鐵路警察局、警察局以函文方式提供警察辦公廳舍設置標準相關規範或需求（如面積、承重、隔間、停車空間及車道獨立需求等），以利後續納入招商文件及都市更新事業實施。

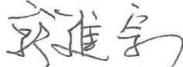
九、散會：12 時 00 分

車專四、五及長明派出所商四等三處土地劃定更新地區暨訂定更新計畫及車專四、五都計個案變更計畫書草案研商會議

簽到表

一、時間：113年4月23日（星期二）上午10時0分

二、地點：本府6樓第四會議室

三、主持人：郭副局長進宗  紀錄：涂恩菱

四、出席者：

出席單位	職稱	姓名
國營臺灣鐵路股份有限公司	科長	許裕德
	工程師	尹國榮
內政部警政署 鐵路警察局	科長	黃萃卿
	警員	張銀坤

出席單位	職稱	姓名
高雄市政府 警察局	專員 股長 技佐 副局長 組長	許清猷 葉信宏 鍾振華 邱富勇 李
高雄市政府 交通局	辦事員	劉冠徽
高雄市政府 工務局	幫工程師	吳徽儀
高雄市政府 財政局	科長	楊南聖

出席單位	職稱	姓名
高雄市政府 都市發展局 (都規科)		曾志政
高雄市政府 都市發展局 (都設科)		王元文
高雄市政府 都市發展局 (區審科)		陳香清
高雄市政府 都市發展局 (都更科)		施心丹 陳思慧 余政澤
衍古開發 顧問有限公司		林建村 吳可欽

檔 號：  
保存年限：

副 本

## 高雄市政府 函

地址：80203高雄市苓雅區四維三路2號6樓  
承辦單位：高雄市政府都市發展局(都市更新科)  
承辦人：涂恩菱  
電話：(07)3368333分機5429  
傳真：(07)3313338  
電子信箱：nlintu@kcg.gov.tw

受文者：高雄市政府都市發展局(都更科)

發文日期：中華民國113年5月13日  
發文字號：高市府都發更字第11332155700號  
速別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：會議紀錄1份 (55633898\_11332155700A0C\_ATTCH4.pdf)

主旨：檢送本府113年5月2日召開「表參道都市再生方案跨局處第4次研商會議」紀錄1份，請查照。

說明：依本府113年4月22日高市府都發更字第11331782400號開會通知單續辦。

正本：國營臺灣鐵路股份有限公司、交通部鐵道局南部工程分局、高雄市政府工務局(建管處)、高雄市政府工務局(道路挖掘管理中心)、高雄市政府工務局公園處、高雄市政府工務局道路養護工程處、高雄市政府文化局、高雄市政府交通局、高雄市政府財政局、高雄市政府觀光局、高雄市政府資訊中心、高雄市政府經濟發展局、高雄市政府都市發展局(資訊室)

副本：高雄市政府(林副市長室)(含附件)、高雄市政府都市發展局(都更科)(含附件)

電 2024/05/13 文  
交 11 換 章

## 表參道都市再生方案第四次研商會議紀錄

■ 會議時間：113年5月2日下午2時30分

■ 主持人：林副市長欽榮

紀錄：涂恩菱

■ 出席人員：

國營臺灣鐵路股份有限公司：資產管理處劉副處長睿紘、許科長裕億、  
許工程師國泰、高雄營業分處黃經理富春、  
高工段林技術員明學

交通部鐵道局南部工程分局：王副分局長淳玄、張段長維舜

工務局：建管處沈副處長崑章、公園處羅副處長蔡元、道工處邱副處長哲明

文化局：曾專門委員宏民

交通局：王主任秘書志綱

經發局：魏專門委員建雄

觀光局：陳專門委員傑軒、莊股長順斌

資訊中心：劉主任俊傑

都發局：郭副局長進宗、資訊室蔡主任志明、任設計師鵬軒、  
都更科施科長旭原、林股長志鴻

一、高雄車站商業及旅館兩棟大樓鐵道局預計今年底前完工取得使用執照並點交予臺鐵公司，請臺鐵公司賡續辦理招商作業，並提供兩大樓詳細招商營運期程予經發局彙整，併入中山路兩側商圈振興規劃案。

二、舊火車站（願景館）修復活化案：

（一）車站空間運用規劃一節請文化局洽臺鐵公司、資訊中心共同研商以運用科技（如：AR、VR）打造5G沉浸式展演廳，串聯國外藝術及舞蹈之異地共演等，形塑為現代化城市廣場；請資訊中心會後提供衛武營展演廳案例供文化局、臺鐵公司參考。

（二）紅鯉魚擺放位置、空間規劃方案及工程經費需請交通部協助事項等，請交通局列入總質詢後與市長報告「高雄車站地下停車

場進出動線」議題，由文化局向市長報告並提請裁示。

三、車專四、五及長明派出所商四公辦都更案：

(一) 同意都計個變及訂定都市更新計畫架構如下，請都發局再審視微調文字內容後，即辦理都計公展作業：

1. 車專四、五容積減半為420%，可全做商業使用。
2. 鐵路警察局開發後遷移至車專四，使用空間2,000平方公尺得免計。
3. 車專四、五皆應設置法定停車位數1倍數量之公共停車位(初估約可提供100、200席公共停車位)。
4. 刪除不得適用都市更新條例及其相關法規之獎勵規定。
5. 車專四都更重建提供本市警察辦公廳舍作為指定公益設施。
6. 本案都更重建時應捐贈經費協助本市推動都市更新事業。

(二) 另請都發局洽鐵道局、建管處等相關單位研商車專四、五與車專一地下層連通之可行性。

(三) 健保大樓臨時安置方案業經國產署開會確認循撥用方式辦理，請財政局持續統籌協調2警察單位撥用相關事宜。

(四) 依市長指示健保大樓裝修經費約1億元由工務局綠建築基金分年支應，後續以權利變換參與分配價值，以領取權利價金方式歸墊回基金；並依所規劃期程於今年度辦理健保大樓裝修設計發包，2警察單位完成撥用後即辦理施工發包。

四、有關高雄車站工區範圍內之71期計畫道路(東西側鐵道三街)開闢涉及台電公司管線遷移及停電切換作業，請工務局(挖管中心)儘速召集相關單位研商協調。

五、同意都發局以提出捷運美麗島站3號出口劃定都市更新地區及訂定都市更新計畫草案，召開研商座談會議，透過議題式討論逐步凝聚各方共識，並視溝通整合情形再推出更新計畫。

六、表參道微型網站架構已建置完畢即將上線，請各單位配合提供窗口名單，後續由各單位窗口定期更新與維護單元內容。

附件五、臺鐵公司同意委託高雄市政府共同辦理招商函

檔 號：  
保存年限：

國營臺灣鐵路股份有限公司 函

地址：100230臺北市中正區北平西路3號  
承辦人：許國泰  
電話：(02)23815226-3658  
電子信箱：0005476@railway.gov.tw

受文者：高雄市政府

發文日期：中華民國113年2月26日  
發文字號：鐵產開字第1130005928號  
速別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：



主旨：有關貴府所送113年1月23日「高雄車站長明派出所及鐵路警察局公辦都更推動第3次研商會議」紀錄，本公司意見如說明，請查照。

說明：

- 一、依據貴府113年1月31日高市府都發更字第11330470800號函辦理。
- 二、為配合貴市市長政策指示及塑造高雄車站新門戶之意象，有關本公司須負擔鐵路警察局搬遷費用，將提列都市更新共同負擔部分，考量貴府已有承諾鐵路警察局未來使用之樓地板面積不算入本公司可用之樓地板面積，可藉由產生之開發效益來挹注搬遷費用，此方案尚屬可行。惟考量整體開發，未來鐵路警察局將搬遷至車專四，不遷回原址車專五。
- 三、有關車專四未來規劃招商及PCM費用4,000萬元部分，係為貴府初步概算，因本公司尚無相關概算資料，後續將再與貴府研商討論。
- 四、貴府後續將修正車專四及車專五土管規定，包含解除最小



高雄市政府 1130227



\*11300988900\*



基地面積5,000平方公尺限制、應得適用都更容獎、原容積率840%減半為420%及建蔽率提升為60%，有利於本公司後續開發作業，本公司將積極配合辦理。

五、另車專五後續開發作業部分，考量車專四及車專五併同辦理開發作業較具開發誘因，故車專五比照車專四由貴府共同辦理招商作業。

正本：高雄市政府

副本：內政部警政署鐵路警察局、本公司資產開發處



裝

訂



線

檔 號:  
保存年限:

## 交通部臺灣鐵路管理局 函

地址：100230臺北市北平西路3號  
承辦人：許國泰  
電話：(02) 23815226-9601  
傳真：(02) 23314805  
電子信箱：0005476@railway.gov.tw

受文者：高雄市政府

發文日期：中華民國112年11月17日  
發文字號：鐵產開字第1120039042號  
速別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：

主旨：有關本局車專四土地同意委託貴府併同長明派出所所在範圍商四土地，共同辦理招商，復請查照。

說明：復貴府112年10月31日高市府都發更字第11235059000號函。

正本：高雄市政府  
副本：本局資產開發中心



附件六、核准辦理都市計畫個案變更文件

正本

發文方式：紙本遞送

檔 號：

保存年限：

高雄市政府 函

802721  
高雄市苓雅區四維三路2號6樓

地址：802721高雄市苓雅區四維三路2號6樓  
承辦單位：都市發展局都更科  
承辦人：余政澤  
電話：07-3368333#5429  
傳真：07-3313338  
電子信箱：jheng812@kcg.gov.tw

受文者：高雄市政府都市發展局

發文日期：中華民國113年6月7日

發文字號：高市府都發更字第11332337000號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：

主旨：有關變更高雄市原都市計畫區（三民區部分）細部計畫（配合車站專用區四、五及部分第四種商業區都市更新計畫）土地使用分區管制要點暨都市設計基準案，本府同意依都市計畫法第27條第1項第3款規定辦理都市計畫變更，請查照。

正本：高雄市政府都市發展局

副本：高雄市政府都市發展局（都規科、都更科）

市長 陈其远