

變更高雄市都市計畫（凹子底地區）
細部計畫（第五次通盤檢討）並配
合變更主要計畫案
計畫書

高雄市政府

中華民國 113 年 9 月

變更高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫（第五次通盤檢討）並配合變更主要計畫案

高雄市政府

高 雄 市 變 更 都 市 計 畫 審 核 摘 要 表		
項 目	說 明	
都市計畫名稱	變更高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫（第五次通盤檢討）並配合變更主要計畫案	
變更都市計畫法令依據	1. 都市計畫法第 26 條 2. 都市計畫定期通盤檢討實施辦法第 4 條	
變更都市計畫機關	高雄市政府	
申請變更都市計畫機關	高雄市政府	
本案公開展覽起訖日期	公開徵求意見	民國 109 年 12 月 24 日起至 110 年 1 月 25 日止，公告徵求意見三十天，並刊登於民國 109 年 12 月 24 日聯合報及台灣導報周知。
	公開展覽	
	公開說明會	
人民團體對本案之反映意見	詳如本案公開展覽期間公民或團體陳情意見綜理表	
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	市 級	
	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、範圍與行政區劃.....1-01

第二章 現行都市計畫概要

- 第一節 現行細部計畫概要.....2-01
- 第二節 變更位置現行都市計畫.....2-05

第三章 社會、經濟及實質發展現況

- 第一節 自然環境.....3-01
- 第二節 上位計畫、重大建設計畫及鄰近相關計畫.....3-05
- 第三節 人口與經濟產業發展.....3-19
- 第四節 土地使用現況.....3-22
- 第五節 土地權屬.....3-23

第四章 都市發展願景

- 第一節 都市發展定位.....4-01
- 第二節 整體發展構想.....4-04

第五章 實質檢討變更內容

- 第一節 檢討變更內容.....5-01
- 第二節 檢討後實質計畫.....5-04

第六章 實施進度與經費.....6-01

圖目錄

圖 1-3-1	地理位置及計畫範圍示意圖.....	1-02
圖 2-1-1	現行都市計畫示意圖.....	2-04
圖 2-2-1	變更位置現行主要計畫示意圖.....	2-05
圖 2-2-2	變更位置現行細部計畫示意圖.....	2-05
圖 3-1-1	臺灣地區活動斷層分布示意圖.....	3-01
圖 3-1-2	淹水潛勢示意圖.....	3-03
圖 3-1-3	災害發生潛勢示意圖.....	3-04
圖 3-2-1	高雄市區鐵路地下化計畫（含左營及鳳山）計畫示意圖.....	3-09
圖 3-2-2	高雄市區鐵路地下化園道開闢工程範圍示意圖.....	3-10
圖 3-2-3	高雄都會區大眾捷運系統黃線規劃路線示意圖.....	3-11
圖 3-2-4	高雄環狀輕軌捷運建設（第二階段）路線圖.....	3-12
圖 3-2-5	高雄捷運紫線路線圖.....	3-13
圖 3-2-6	國家重點領域校際研教園區範圍示意圖.....	3-14
圖 3-2-7	鄰近細部計畫示意圖.....	3-18
圖 3-3-1	人口成長趨勢示意圖.....	3-19
圖 3-4-1	變更位置土地使用現況示意圖.....	3-22
圖 3-5-1	變更位置土地權屬示意圖.....	3-23
圖 4-1-1	高雄市空間發展架構示意圖.....	4-01
圖 4-2-1	凹子底地區整體發展構想示意圖.....	4-04
圖 5-1-1	實質變更內容位置示意圖.....	5-02
圖 5-1-2	變更編號 1 變更內容示意圖.....	5-03
圖 5-2-1	變更編號 1 變更後都市計畫示意圖.....	5-04

表目錄

表 2-1-1	土地使用計畫面積綜理表.....	2-02
表 3-2-1	上位計畫、重大及相關建設計畫綜整表.....	3-15
表 3-3-1	民國 100 年至 112 年人口數、戶數統計分析表.....	3-19
表 3-3-2	各年齡結構統計表.....	3-20
表 3-3-3	計畫區所屬之行政區工商業場所單位員工概況表.....	3-21
表 3-5-1	變更位置土地權屬明細表.....	3-23
表 5-1-1	涉及主要計畫變更內容綜理表.....	5-01
表 5-2-1	變更後土地使用計畫面積對照表.....	5-04
表 6-1-1	公共設施用地取得狀況表.....	6-01
表 6-1-2	實施進度與經費表.....	6-01

第一章 緒論

第一節 計畫緣起

凹子底地區為北高雄之重要發展中心，隨區內高鐵左營站及捷運紅線各場站交通樞紐地位的逐步成熟，並配合近年高雄市區鐵路地下化和環狀輕軌的陸續通車，該地區已成為高雄市對外連接及市內轉乘之重要交通節點，其都市商業機能也日益繁榮，伴隨高雄城市轉型之科技S廊帶系列計畫推行，凹子底地區在高雄整體都市空間結構之定位亦不斷變遷，實有根據當前發展趨勢調整原計畫內容之必要。

本計畫範圍自民國66年擬定「高雄市灣子內與凹子底等地區細部計畫」，分別於民國73年、86年、94年及99年辦理通盤檢討。由於都市計畫通盤檢討需與時俱進，本次通盤檢討將依據現行都市計畫法之規定，檢討細部計畫地區之居住密度，以及鄰里性公共設施配置規劃、道路系統等，亦將綜合考量近年各項建設計畫之推動與在地活動特性，檢視都市災害潛勢情形，以人口承載、土地使用、公共設施、大眾運輸、空間紋理以及都市防災等作為檢討主軸，研提整體發展構想，並配合本市國土計畫「一核、雙心、三軸、六大功能分區」之空間架構，彰顯凹子底都會經貿核心之區域角色，推動大眾運輸村計畫，調整捷運場站周邊土地使用，強化商業空間機能。

依據刻正辦理之細部計畫第五次通盤檢討作業中，涉及調整土地使用分區以及主要計畫劃設之公共設施用地，因屬主要計畫辦理範疇，故依據都市計畫定期通盤檢討實施辦法第4條「辦理主要計畫或細部計畫全面通盤檢討時，應分別依據本法第15條或第22條所規定之全部事項及考慮未來發展需要，並參考機關、團體或人民建議作必要之修正。依前項規定辦理細部計畫通盤檢討時，其涉及主要計畫部分，得一併檢討之。」配合辦理變更主要計畫。

第二節 法令依據

本計畫係配合凹子底地區通盤檢討而辦理之變更案，其法令依據都市計畫法第26條、都市計畫定期通盤檢討實施辦法第4條辦理。

第三節 計畫位置、範圍與行政區劃

本計畫區位於省道臺1線西側，為高雄市中心區往北至橋頭、臺南等地必經之地。計畫區往北可達半屏山與高雄市仁武區，往西可通高雄市鼓山區與左營區，往東可通高雄市三民區，整體交通便捷。本計畫區範圍東至民族路（省道臺1線），西至半屏山山麓及台鐵縱貫線與中華路，北與高雄市仁武區為鄰，南以愛河為界，總面積約1,039.64公頃。本次涉及主要計畫變更共計1處地區，其變更總面積約為0.05公頃，有關變更位置詳圖1-3-1所示。

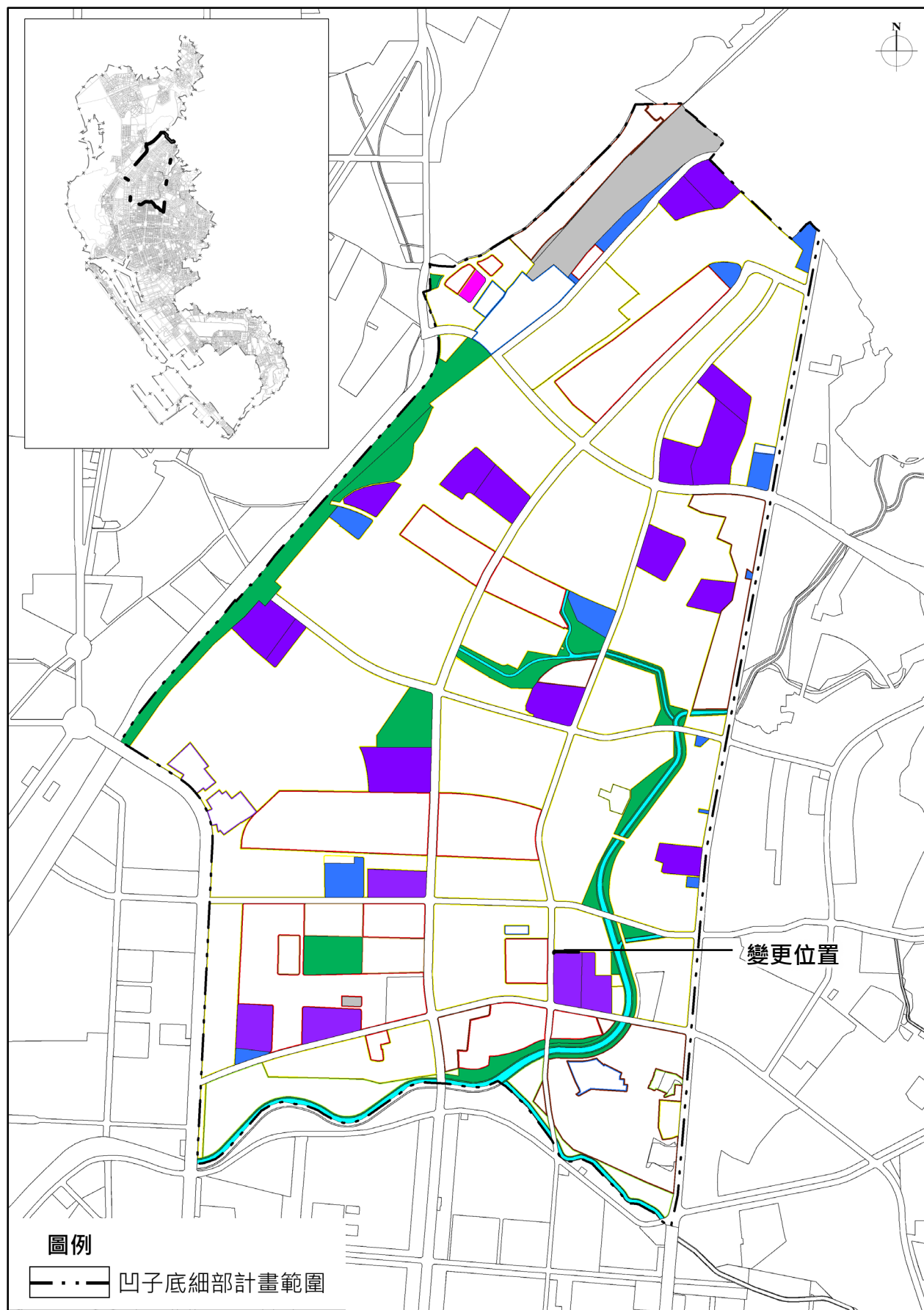


圖 1-3-1 地理位置及計畫範圍示意圖

第二章 現行都市計畫概要

第一節 現行細部計畫概要

凹子底地區現行之都市計畫係以民國99年7月29日公告實施之細部計畫第四次通盤檢討為主體，經歷第586案、587案、631案、686案、693案、715案、716案、739案、740案、746案、770案、771案、781案、806案、824案、827案、832案、839案、848案、850案、892案、894案、916案、922案、943案、945案、956案、995案、999案、1000案、1037案、1038案及第1045案之變更調整，即為本計畫區現行之都市計畫內容。以下就各項實質計畫內容簡要說明：

一、計畫年期：民國 125 年。

二、計畫人口與居住密度：民國 125 年之計畫人口數為 213,000 人，居住密度為每公頃 456 人。

三、計畫面積：1,039.64 公頃。

四、土地使用計畫

本計畫劃有設第二種住宅區、第三種住宅區、第四種住宅區、第五種住宅區、第二種商業區、第三種商業區、第四種商業區、第五種商業區、特定商業專用區、第二種特定商業區、第三種特定商業區、特定商業專用區（附）、工業區、乙種工業區、農業區、文教區、保存區、特定專用區、車站專用區、轉運專用區、事業發展專用區、第一種電信專用區、第二種電信專用區、社會福利專用區及宗教專用區等土地使用分區及公共設施用地，面積共計1,039.64公頃，詳表2-1-1、圖2-1-1所示。

五、公共設施計畫

本計畫劃設有機關用地、學校用地、公園用地、公園用地（附）、體育場用地、綠地用地、綠地用地（附）、廣場用地、市場用地、停車場用地、停車場用地（附）、停車場用地（兼供道路使用）、兒童遊樂場用地、加油站用地、變電所用地、郵政用地、交通用地、鐵路用地、廣場兼停車場用地、道路用地、道路用地（附）、道路用地（兼供河川使用）、園道用地及河道用地等公共設施用地，面積共計462.63公頃。

六、道路系統

本計畫聯外及主要道路有民族路、大中路、博愛路、新莊一路、自由路、大順路、明誠路、華夏路等，其功能為市中心與社區、或社區與社區間之通路，提供過境性交通及計畫區對外聯繫之功能，往北達仁武區，往南連通高雄市區；次要道路有裕誠路、明華路、曾子路、孟子路、南屏路、崇德路、華榮路、富國路、富民路等，提供主要道路與出入道路間聯繫；其餘之區內進出道路，寬度則在6至21公尺之間。

表 2-1-1 土地使用計畫面積綜理表

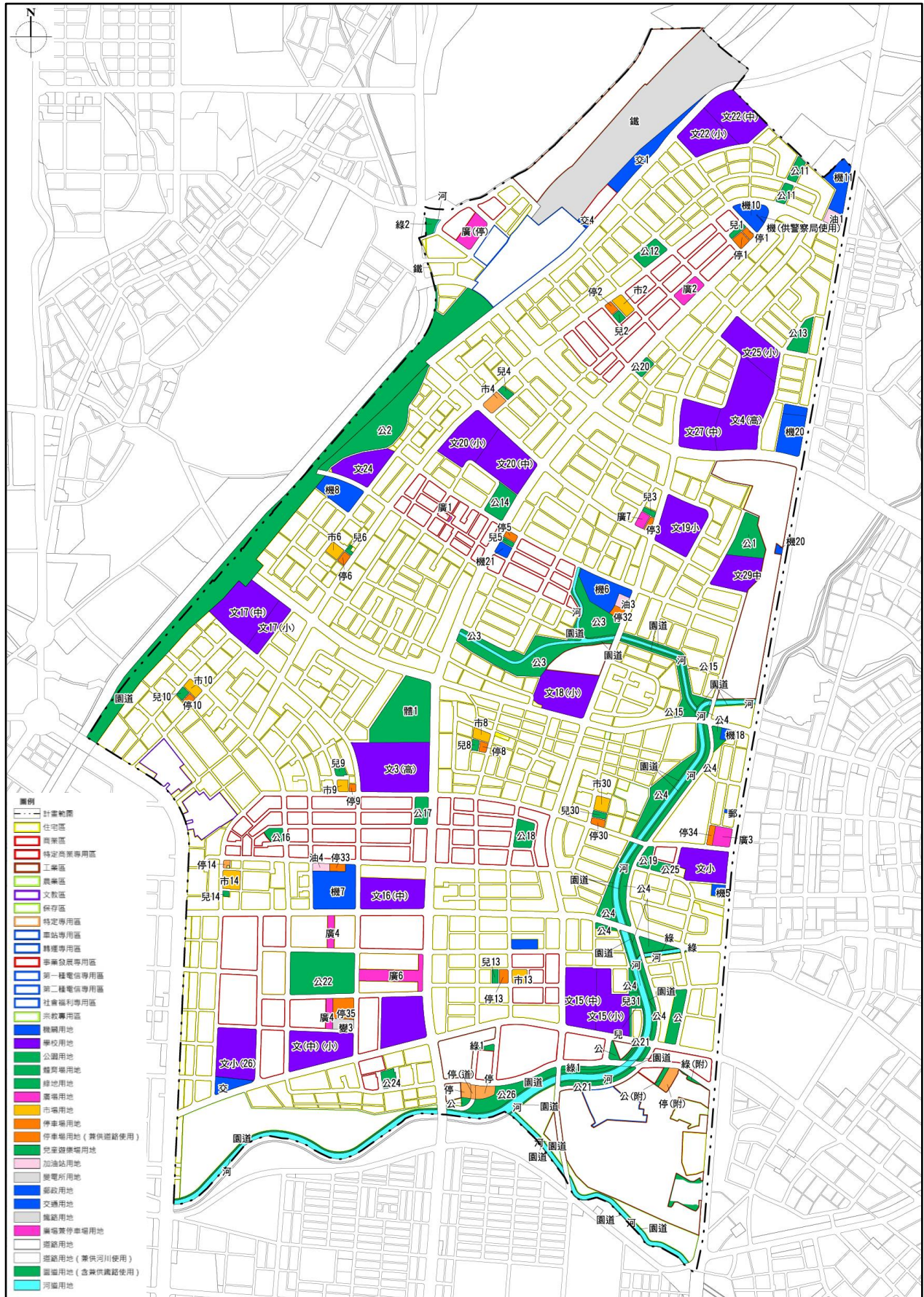
土地使用類別		現行計畫面積 (公頃)	占計畫總面積百分比 (%)	
土地 使用 分區	住宅區	第二種住宅區	3.18	0.31
		第三種住宅區	120.95	11.63
		第四種住宅區	151.54	14.58
		第五種住宅區	92.36	8.88
	小計		368.03	35.40
	商業區	第二種商業區	0.68	0.07
		第三種商業區	7.23	0.70
		第四種商業區	60.64	5.83
		第五種商業區	7.25	0.70
	小計		75.80	7.30
	特定商業專用區		7.99	0.77
	第二種特定商業區		4.41	0.42
	第三種特定商業區		0.69	0.07
	特定商業專用區 (附)		2.24	0.22
	工業區		13.15	1.26
	乙種工業區		48.98	4.71
	農業區		22.89	2.20
	文教區		5.94	0.57
	保存區		1.35	0.13
	特定專用區		8.55	0.82
	車站專用區		9.31	0.90
	轉運專用區		1.33	0.13
	事業發展專用區		1.08	0.10
	第一種電信專用區		0.42	0.04
第二種電信專用區		0.49	0.05	
社會福利專用區		3.10	0.30	
宗教專用區		1.26	0.12	
小計		133.18	12.81	

表 2-1-1 土地使用計畫面積綜理表（續）

土地使用類別		現行計畫面積（公頃）	占計畫總面積百分比（%）
公共設施 用地	機關用地	12.55	1.21
	學校用地	74.40	7.16
	公園用地	40.03	3.85
	公園用地（附）	0.13	0.01
	體育場用地	5.75	0.55
	綠地用地	0.88	0.08
	綠地用地（附）	0.09	0.01
	廣場用地	4.15	0.40
	市場用地	3.56	0.34
	停車場用地	4.20	0.40
	停車場用地（附）	0.47	0.05
	停車場用地（兼供道路使用）	0.12	0.01
	兒童遊樂場用地	2.12	0.20
	加油站用地	0.98	0.09
	變電所用地	0.41	0.04
	郵政用地	0.08	0.01
	交通用地	2.92	0.28
	鐵路用地	20.45	1.97
	廣場兼停車場用地	1.07	0.10
	道路用地	251.70	24.21
	道路用地（附）	0.83	0.08
	道路用地（兼供河川使用）	0.10	0.01
	園道用地	5.34	0.52
	園道用地（兼供鐵路使用）	19.16	1.84
河道用地	11.14	1.07	
小計	462.63	44.49	
總計	1,039.64	100.00	

註1：表內面積應以核定圖分割測量面積為準。

註2：本計畫綜整歷次變更案，住宅區總面積為368.41公頃，經數值圖檢核確認總面積為368.03公頃；商業區總面積為75.81公頃，經數值圖檢核確認總面積為75.80公頃；特定商業區總面積為15.32公頃，經數值圖檢核確認總面積為15.33公頃；工業區總面積為62.17公頃，經數值圖檢核確認總面積為62.13公頃；體育場用地面積為5.81公頃，經數值圖檢核確認總面積為5.75公頃，上述面積差異確屬書圖不符，與前次通盤檢討面積差異為0.48公頃，故於本次通盤檢討作業予以訂正計畫書。



第二節 變更位置現行都市計畫

本次變更位置為學校用地（文中15）北側，現行計畫屬主要計畫學校用地，變更範圍涉及面積為0.05公頃，本次配合現況已開闢為道路使用，故將配合毗鄰分區於主要計畫變更為住宅區，其現行都市計畫詳圖2-2-1及圖2-2-2所示。

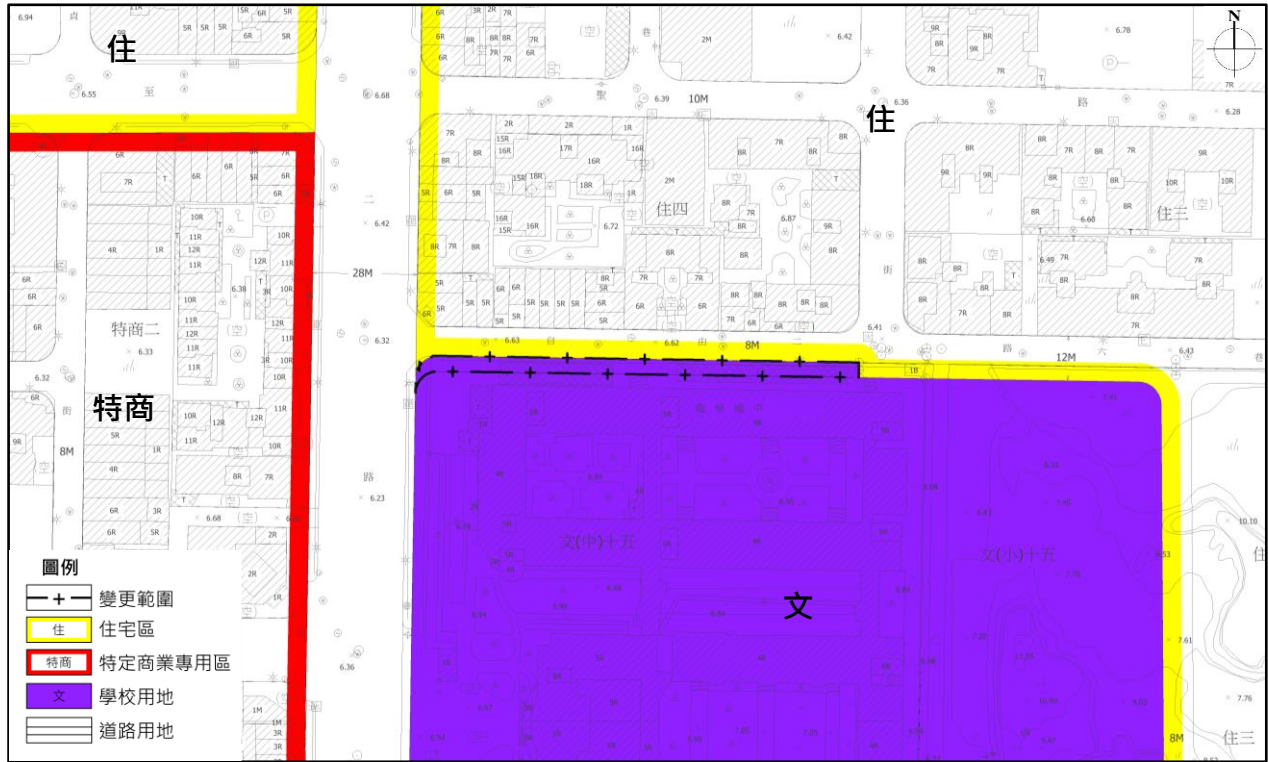


圖 2-2-1 變更位置現行主要計畫示意圖

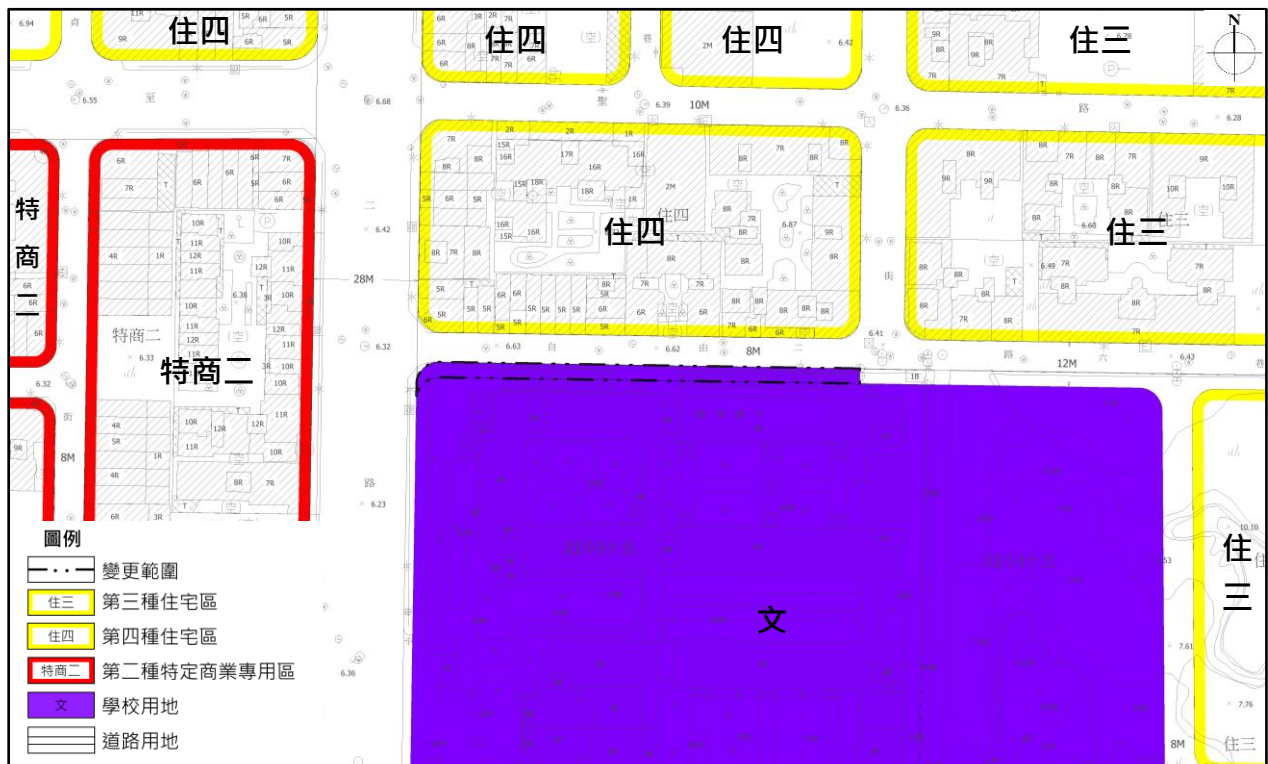


圖 2-2-2 變更位置現行細部計畫示意圖

第三章 社會、經濟及實質發展現況

第一節 自然環境

一、地形地勢

高雄市境內山勢走向皆自東北走向西南。本計畫區為高雄沖積平原之一部分，地勢平坦，大部分為已建成地區，北側為半屏山，南側有愛河流經。

二、地質與土壤

(一) 地質

高雄市區位於臺灣西部山麓地質區西南緣，全區隸屬於高雄平原，地質年代較新，地勢平坦且地質構造較不複雜，其地質隸屬海成沖積層，主要由黏土、粉砂、砂和礫岩所組成，本計畫區之地質屬沖積層。

(二) 土壤

本計畫區之土壤主要係由礫砂及黏土組合而成，其低承载力之黏土層，則又零星夾雜分布區內各處。

三、斷層

鄰近本計畫區之斷層有後甲里、小崗山、車瓜林、旗山及潮州等5處斷層，本計畫區所處之鼓山區、左營區及三民區無斷層通過，惟地震災害受規模及震源深度影響，仍應注重相關災害之應變措施，詳圖3-1-1所示。

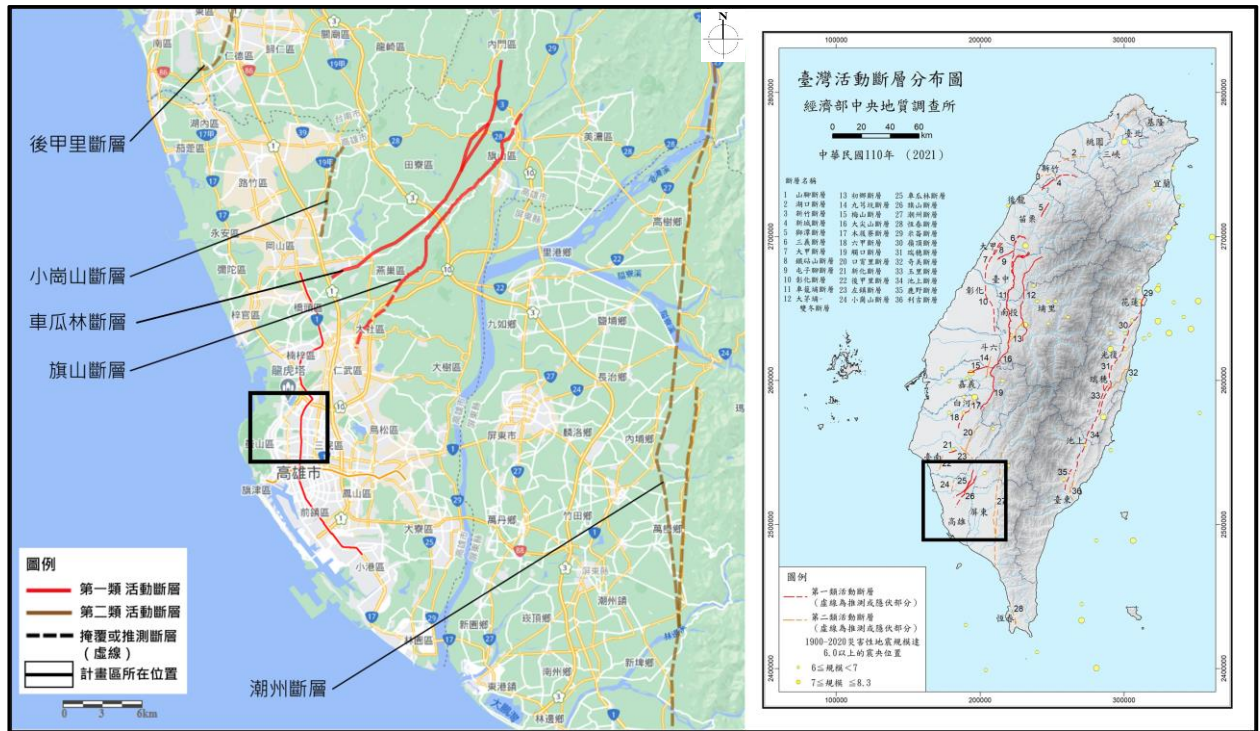


圖 3-1-1 臺灣地區活動斷層分布示意圖

四、氣象、水文

(一) 氣象

1. 氣溫

本地區夏季長，春秋雨季短，無明顯之冬季，年平均溫度約為攝氏 25.1 度，最低溫度極少低於攝氏 10 度，以月份而言，7 月份氣溫最高，平均溫度約在攝氏 29.2 度，並僅在大陸冷氣團與冷鋒面南下時，溫度易低於攝氏 15 度。

2. 降雨量

雨量方面，高雄市年平均降雨量約 1884.9 公厘。雨量多集中於 5 月至 9 月，其中以雷雨及颱風雨為主，約佔全年雨量之 88.19%；若以月份而言，6、7、8 月雨量佔全年雨量之 64.88%，而每年 10 月至翌年 4 月則為乾季，降雨量約為全年之 11.81%。

3. 風向、風速

風向以西南季風與西北季風為主，西南季風始於每年 5 月至 9 月，冬季以東北季風及西北季風為多，年平均風速為 2.4 公尺/秒。夏季因常有颱風來襲，尤其以 7、8、9 月份為主，颱風來時風速每秒可達 38 公尺以上。

4. 相對溼度

因受海島型氣候影響，本區空氣溼度甚高，但因區內溫度變化不大，故平均溼度變化亦小，平均相對溼度約在 71.9% 至 80.5% 之間，歷年平均相對溼度則為 75.9%。由於降雨期主要集中於夏季，因此夏季各月之相對溼度明顯高於冬季各月之相對溼度，其中以 8 月最高，12 月最低。

5. 日照時數

日照時數以測量明亮時數為準，本區幾乎全年陽光普照，平均總日照時數為 2,212.2 小時，且全年各月之平均月日照時數均大於 130 小時，其中以 7 月 221.4 小時最高，以 12 月之 161.8 小時最低。

(二) 水文

影響本計畫區之水體包括愛河及蓮池潭。愛河為高雄市區主要河道，流經本計畫區東側及南側，其發源自仁武區八卦寮，流經高雄市中心後於高雄港出海，其功能多做為高雄地區之區域排水，天然流量不大，過去由於工業污染與都市廢水排放不當，使其污染嚴重，但近年經政府努力整治，並陸續在河岸兩旁進行綠化，闢建休憩設施，下游河岸整治成河濱公園，加強其休閒遊憩之功能及改善市容與親水環境。

蓮池潭位於本計畫區西北側，為左營區區內最大的湖泊，潭面面積約 42 公頃，源於高屏溪，其西岸廟宇林立，加上湖畔半屏山景緻，為高雄市熱門景點之一。

五、災害發生歷史及特性、災害潛勢情形

(一) 颱風

依據中央氣象局資料，過去112年來對於南部地區較具威脅之颱風總計發生約114次，每年平均發生次數約為1.02次。由於颱風侵襲時，常帶來旺盛之西南氣流，造成豪雨，民國90年發生之潭美颱風、民國98年之莫拉克颱風、民國99年之凡那比颱風及民國113年之凱米颱風皆造成高雄市多處淹水，淹水原因係颱風暴潮海水倒灌、河川迴水湧高及累計降雨量過高。

(二) 淹水潛勢地區

1. 高雄市易淹水區域

依據本府消防局資料，本市易淹水區域多發生於永安區、阿蓮區、茄萣區、彌陀區田寮區及湖內區等，凹子底地區非屬易淹水區域。

2. 本計畫區周邊地區

依國家災害防救科技中心之高雄市單日降雨量 350、500 及 650 公釐淹水區位資料。單日降雨量 350 公釐時，福山里、菜公里、新中里、新光里、新下里一帶為淹水 0.5~1.0 公尺範圍，其中菜公里及新中里部分地區為淹水 1.0~2.0 公尺範圍；單日降雨 500 公釐時，除新上里南側、龍子里東側以外，全區皆為淹水 0.5~1.0 公尺範圍，其中菜公里及新中里淹水 1.0~2.0 公尺範圍擴大，福山里部分地區亦達淹水 1.0~2.0 公尺；單日降雨 600 公釐時，全區皆為淹水 0.5~1.0 公尺範圍，主要集中於博愛路兩側，其中菜公里多數地區為淹水 1.0~2.0 公尺區域，菜公里及新中里部分地區達淹水 2.0~3.0 公尺，（詳圖 3-1-2）。上述分析資料將作為研擬防災計畫之避難據點、防救災及避難與替代路線之參考，考量於土地使用分區管制要點與都市設計基準納入滯洪設施之設置等規定，及考量學校、公園、運動場作為滯洪設施之可行性。

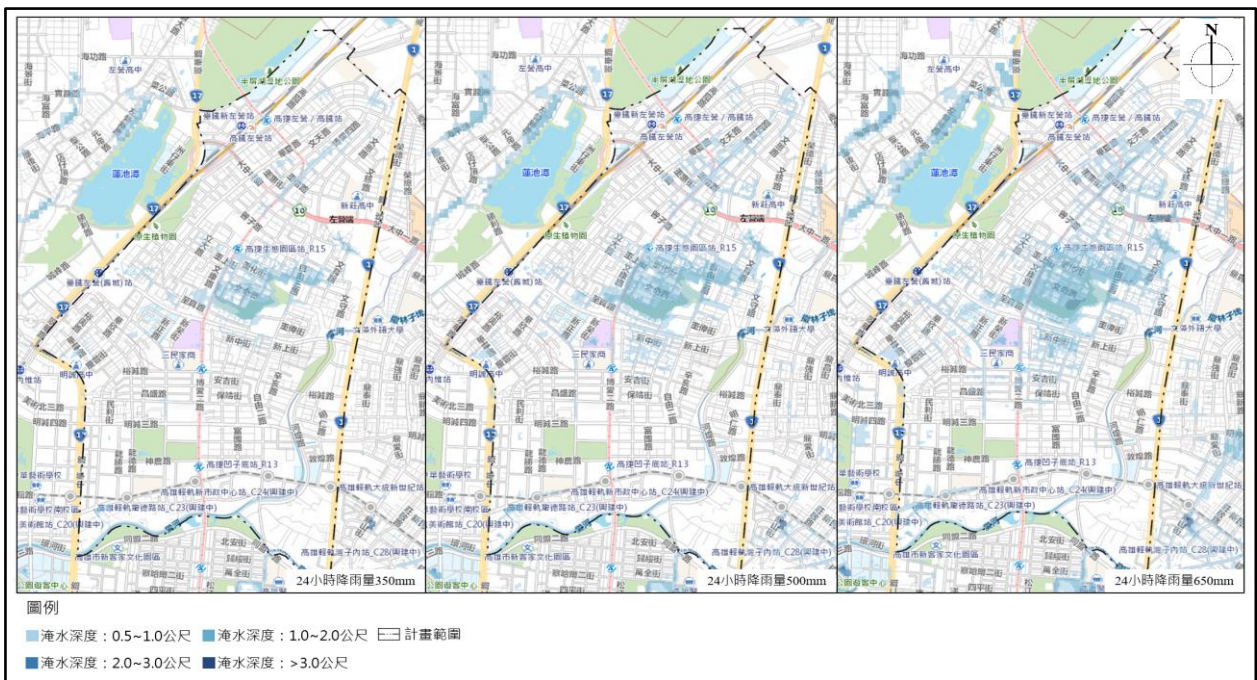


圖 3-1-2 淹水潛勢示意圖

(三) 土石流潛勢區域

依據行政院農業委員會水土保持局有關土石流潛勢溪流區位資料，內門區、六龜區、田寮區、甲仙區、杉林區、那瑪夏區、岡山區、阿蓮區、美濃區、茂林區、桃源區、鼓山區及旗山區均含有土石流潛勢溪流，凹子底地區並無受土石流潛勢溪流所影響，高雄市土石流潛勢溪流分布詳如圖3-1-3所示。

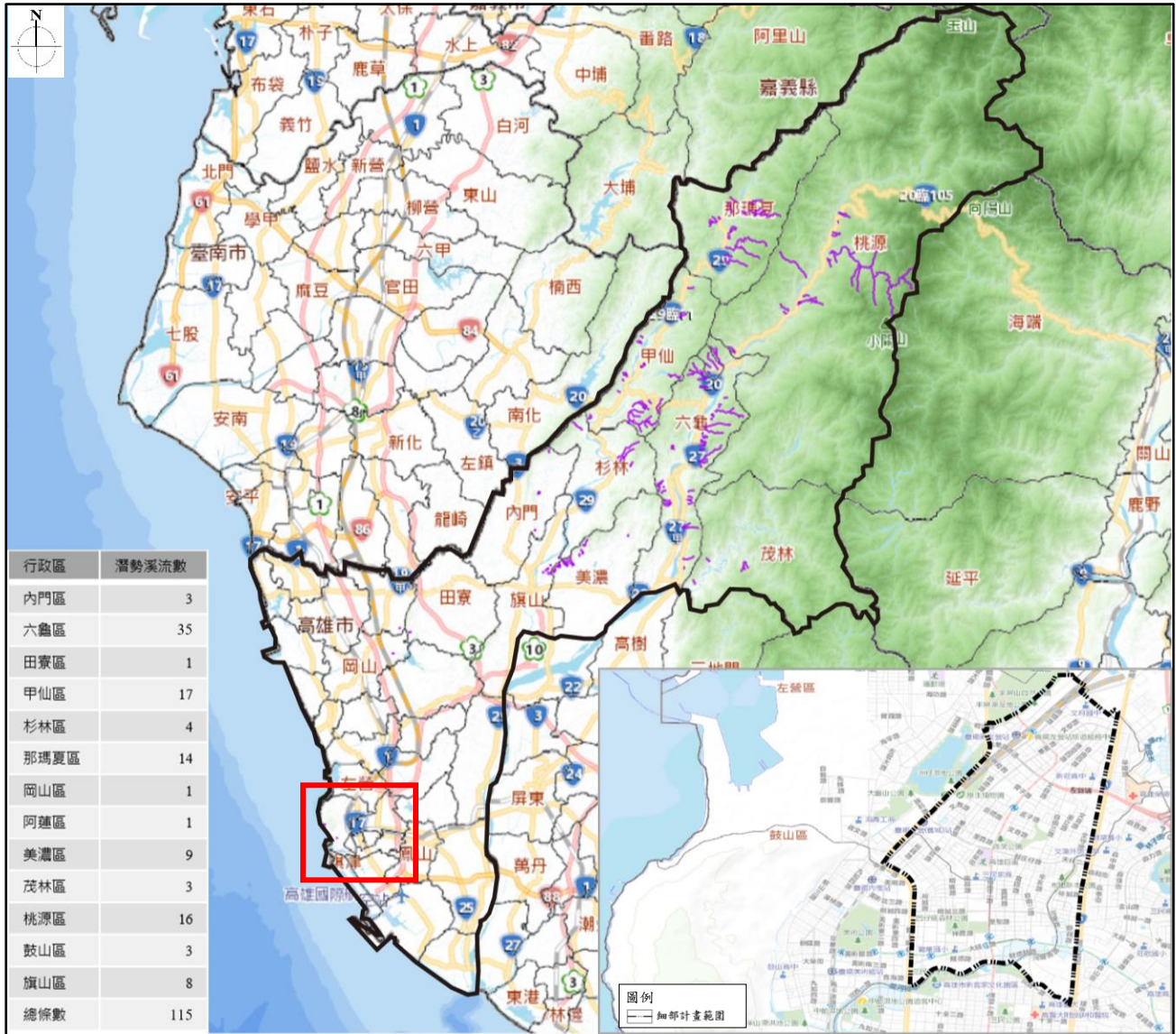


圖 3-1-3 土石流潛勢溪流示意圖

第二節 上位計畫、重大建設計畫及鄰近相關計畫

一、上位計畫

(一) 全國國土計畫 (107.04)

1. 計畫概述

國土計畫法於民國 105 年 1 月 6 日公布，並於同年 5 月 1 日公告施行。其立法目的係為「因應氣候變遷，確保國土安全，保育自然環境與人文資產，促進資源與產業合理配置，強化國土整合管理機制，並復育環境敏感與國土破壞地區，追求國家永續發展」。爰依前規定擬定本計畫。國土計畫是針對我國管轄之陸域及海域所訂定引導國土資源保育及利用的空間發展計畫，並且也是現有國家公園計畫及都市計畫的上位計畫。本計畫屬全國性位階，內容係以追求國家永續發展願景下，就全國尺度所研訂具有目標性、政策性及整體性之空間發展及土地使用指導原則。

我國國土係以「安全—環境保護，永續國土資源」、「有序—經濟發展，引導城鄉發展」、「和諧—社會公義，落實公平正義」為空間發展之總目標，載明全國人口總量、農地總量、城鄉發展總量、水資源總量、城鄉發展成長區位及發展優先順序等城鄉發展與成長管理內容，以及國土防災、國土功能分區及其分類原則、原住民土地使用指導原則等指示事項。

2. 對本計畫指導

本計畫應參酌全國國土計畫對土地使用規劃原則之指導，針對計畫區土地研擬適當之土地使用配置內容。根據城鄉發展與成長管理面向所強調之集約有序發展，本計畫應針對既有發展地區，優先使用閒置、低度利用之土地，以有效利用土地資源、節省能源、增進公共設施使用效率；另因應氣候變遷，應加速推廣大眾運輸、自行車及人行步道系統；在部門空間及土地使用計畫部分，則應針對產業、運輸、住宅、公共設施等，配合人口結構發展趨勢，以及地方管制需要，研訂因地制宜之土地使用規定。

(二) 高雄市國土計畫 (110.04)

1. 計畫概述

高雄國土以「動力城市·經貿首都」、「友善投資·創新產業」、「多元文化·適性發展」、「共生海洋·資源永續」為發展目標，發展四大策略分區：生態文化原鄉、快意慢活里山、產業創新廊帶及經貿都會核心。載明現況發展與預測、空間發展及成長管理計畫、氣候變遷調適計畫、部門空間發展計畫、國土功能分區劃設及土地使用管制及國土復育促進地區建議事項等。

高雄市空間布局由過去高雄港與加工出口區為核心發展，逐步將都會核心能量擴大，建構國際都市格局、深化港灣城市之形象，並以海空雙港接軌國際。提出「大高雄 PLUS」作為整體發展願景，透過動力城市核、岡山次核心、旗山次核心、地景保育軸、產業升級軸及永續海洋軸等「一核·雙心·三軸」，利用港埠轉運優勢朝多元化轉型，向北與臺南串聯，向南連結屏東。

2. 對本計畫指導

高雄市國土計畫針對高雄市整體空間發展架構給予功能性定位之指導，其中本計畫區屬於「經貿都會核心」，因此本計畫未來將持續以強化都會區功能，以大眾運輸導向型開發（TOD）為主，並應根據人口結構變動趨勢，針對住宅及公共設施落實集約及多目標使用，促使都市發展集中於交通節點周邊地區，走向更節能、集約及有效率的發展。

（三）擴大及變更高雄市主要計畫（第三次通盤檢討）案（106.09）

1. 計畫概述

高雄市主要計畫歷經民國 71 年底發布實施之「擴大及變更高雄市楠梓、左營、灣子內、凹子底及原高雄市都市計畫地區主要計畫通盤檢討」迄今，對原高雄市轄區各地區都市計畫從事全盤分析檢討，作為都市發展之指導；後於民國 85 年 11 月 1 日發布實施之「擴大及變更高雄市主要計畫（通盤檢討）案」，以考量本市商業發展類型，增設約 308 公頃之特定商業專用區，並預留約 62 公頃之鼓勵發展商業區；配合相關重大建設計畫，規劃增設了約 70 公頃之綠地、9.8 公頃之學校用地、4.8 公頃之河道用地及保存區等，並增訂土地使用分區變更後公共設施用地及其他都市發展用地負擔回饋比例及機制之相關規定。

擴大及變更高雄市主要計畫第三次通盤檢討作業，訂定民國 115 年為計畫目標年，以發展高雄為南臺灣最重要的都會區域中心都市及亞太區域主要的全球都市（global city）為主，確立高雄市邁向「南部區域生態及永續發展領導都市」之功能定位。其空間發展架構分為一核、雙心、三軸及六大發展區。

2. 對本計畫指導

本計畫區位於空間發展架構之都會經貿核心，其涵蓋行政區包括左營、鼓山、三民、鳳山、鹽埕、前金、新興、苓雅、前鎮及旗津，主要功能定位為行政、商務、經貿、居住及轉運為主。強調落實 TOD 理念，及提高土地利用效益，促進辦理都市更新及整體開發區。

（四）臺灣 2050 淨零排放路徑及策略（111.03）

1. 計畫概述

由於氣候變遷造成的負面影響十分緊急，各國已經陸續提出「2050 淨零排放」的宣示與行動。臺灣面臨 2050 淨零排放跨世代、跨領域、跨國際之轉型工程，政府將建構科技研發及氣候法制等兩大面向之基礎環境，推動能源、產業、生活、社會等四大轉型策略，逐步實現 2050 淨零排放之永續社會。針對推動 2050 淨零轉型，政府提出「十二項關鍵戰略」，後續提出個別戰略計畫，以落實淨零轉型之長期願景目標。

(1) 四大目標

- A. 能源轉型：藉由擴大再生能源設置，使進口能源依存度由 2021 年 97.4%，降至 2050 年 50% 以下，降低國際能源市場衝擊與價格波動對我國能源安全影響。
- B. 產業轉型：進行前瞻技術布局，帶動綠能產業鏈及本土供應鏈成長，並結合 ICT 產業優勢，提供更高效、更低碳、更智慧的製程。
- C. 生活轉型：提升全民對氣候變遷及淨零轉型之認知與共識，進而引發全民行為改變，從食、衣、住、行各面向著手，改變生活型態、落實低碳生活。
- D. 社會轉型：開啓社會對話鑑別淨零減碳方案可能的矛盾與衝突，綜合考量各方案之相關與聯動性，分析各方案優先順序，制定配套因應措施，確保符合社會公正。

(2) 兩大基礎

- A. 科技研發：整合儲能與電網系統的科技發展、強化能資源循環利用技術、進行社會科學研究論證，作為配套政策與社會溝通基礎。
- B. 氣候法制：推動溫管法修法、推動「能源管理法」、「再生能源發展條例」與「電業法」修法作業、建立碳捕捉與封存管理制度、訂定氫能管理專法、進行建築相關法規修正盤點、加速運具電動化之法規環境、推動實施綠色金融，運用金融量能引導淨零轉型。

(3) 未來整體淨零排放目標

- A. 電力去碳化：總電力占比 60~70% 之再生能源，並搭 9~12% 之氫能，加上顧及能源安全下使用搭配碳捕捉之火電 20~27%，以達成整體電力供應的去碳化。
- B. 非電力去碳化、國土碳匯量能：加速電氣化進程並投入創新潔淨能源之開發，如以氫能、質能取代化石燃料，並搭配碳捕捉再利用及封存技術。其他溫室氣體方面，如：科技產業製程氟氣體排放、農業畜牧生產衍生之甲烷等，將積極規劃山林溼地保育以提升國土碳匯量能。

2. 對本計畫指導

結合本計畫完善大眾運輸系統（環狀輕軌站點、臺鐵捷運化車站）及美術館公園、綠園道、愛河等藍綠帶資源，應有效促進大眾運輸系統使用，創造舒適人行動線、生態環境，以生活轉型為主，落實低碳生活。

(五) 變更原高雄市主要計畫（公共設施用地專案通盤檢討）（111.09）

1. 計畫概述

因公共設施用地部分未表明事業及財務計畫，衍生多處公共設施保留地未能依循取得，且歷經民國 62 年修訂取得年限延長、民國 77 年刪除取得年限之規定，更影響地主權益。為解決公共設施保留地問題，爰配合行政院民國 102 年 11 月 11 日院臺建字第 1020065999 號函同意之「都市計畫公共設施保留地檢討變更作業原則」及高雄市都市計畫委員會民國 103 年 5 月 15 日第 38 次會議提會報告之「本市公共設施用地檢討變更原則」等原則，推動本次公共設施用地專案通盤檢討。

變更原高雄市主要計畫（公共設施用地專案通盤檢討）共分為兩階段，第一階段業經 111 年 8 月 16 日內政部都市計畫委員會第 1017 次會議審議修正通過，並於 111 年 12 月 7 日公告發布實施；第二階段業經 112 年 10 月 31 日內政部都市計畫委員會第 1044 次會議審議修正通過，並於 113 年 1 月 23 日公告發布實施。

2. 對本計畫指導

為促使有限之土地資源合理利用，發揮效能，變更原高雄市主要計畫（公共設施用地專案通盤檢討）以私有公共設施保留地為優先檢討標的，針對無使用需求之公共設施保留地予以解編，劃設所需要之公共設施用地，並依內政部指導，彙整 8 種指導原則，供本計畫後續推動之參照。

二、重大及相關建設計畫

(一) 高雄市區鐵路地下化計畫(含左營及鳳山) (106.12)

1. 計畫概述

有鑒於臺北市區鐵路地下化工程完工通車後，對於促進都市整體發展、改善市區交通延滯等均有顯著效益，普獲各界肯定及支持。因此高雄都會區民眾、民意代表及各層級單位對於高雄地區鐵路地下化之推動期望甚高，行政院於95年核定高雄市區鐵路地下化計畫，計畫範圍為臺鐵西幹線—高雄左營車站以南蔴禎路至正義路，長約9.75公里，因地方民意強烈要求左營地區鐵路地下化，98年經建會通過「高雄市區鐵路地下化延伸左營計畫」案；因應鳳山地區鐵路除外於高雄市鐵路地下化計畫，為期快速有效解決鳳山車站區域交通困境及都市發展，經行政院同意鳳山地區鐵路立體化採用地下化方式辦理後續綜合規劃，將其視為高雄市區鐵路地下化計畫之延伸。起自臺鐵新左營車站以南蔴禎路迄至鳳山，全長18.16公里，除原有之左營站、高雄車站、鳳山車站外，設置內惟、美術館、鼓山、三塊厝、民族、科工館、正義7座通勤車站，第一階段全線已於107年10月下地通車，第二階段新高雄車站則預計114年完工。

2. 與本計畫關聯

本計畫區西側鐵路廊帶及臺鐵左營站為鐵路地下化重點實施地區。鐵路地下化之完工，對本計畫主要影響為消彌鐵路兩側阻隔之都市發展現象，縫合與西側左營細部計畫區鄰接之地區。因此本此通盤檢討主要工作內容為檢視鐵路地下化之都市縫合，以及周邊環境整合議題。



圖 3-2-1 高雄市區鐵路地下化計畫(含左營及鳳山)計畫示意圖

(二) 生活圈道路交通系統建設計畫—高雄市區鐵路地下化園道開闢工程 (107.01)

1. 計畫概述

隨高雄市區鐵路地下化後騰空之土地廊帶，規劃建構為園道景觀綠廊道，園道廊帶為貫穿高雄市之重要景觀軸線，並依「配合鐵路立體化後所增設之景觀道路及共同管道建設計畫」，於鐵路地下化沿線規劃辦理平面道路工程，內政部營建署因應高雄市道路建設，於107、108年度由該計畫核定計29億7,549萬3,000元，以補助高雄市政府接續辦理鐵路地下化後的園道工程及立體設施拆除（填平）後平面道路工程。本案涵蓋高雄市5個行政區，屬三計畫區辦理，範圍北起左營區大中路附近，南至鳳山區大智陸橋以西，全長約15.37公里，寬約26至146公尺，其中包含景觀及道路（含附屬設施）等工程，亦配合大順陸橋（108年完工）、民族陸橋機車道（109年完工）、自立路橋（108年完工）、青海陸橋（108年完工）4座陸橋，及中華地下道（109年完工）、左營地下道（108年完工）2座地下道拆除（填平）後之平面道路工程。



圖 3-2-2 高雄市區鐵路地下化園道開闢工程範圍示意圖

2. 與本計畫關聯

園道工程解決原本受沿線鐵路長年分隔之高雄地區發展、影響都市視覺景觀等問題。綠園道之開闢帶給民眾通行之便利，也帶來城市地貌改變與促進整體發展，尤其新莊一路與勝利路之打通，使本計畫區西側之交通得以擴展。結合鐵路地下化計畫，本次通盤檢討將配合園道之都市景觀、交通動線等議題，檢視相關土地使用分區管制規定與都市設計基準。

(三) 高雄都會區大眾捷運系統黃線綜合規劃 (111.03)

1. 計畫概述

高雄都會區大眾捷運系統黃線行經烏松、三民、新興、苓雅、鳳山及前鎮等 6 個行政區域，屬前瞻基礎建設之軌道建設計畫。起於烏松神農路，經大埤路、澄清路、本館路、建工路、民族路、民權路迄於三多五路，另由澄清路、國泰路、南京路、五甲路迄於鎮中路前鎮區公所，路線總長度為 22.722 公里，設置 23 座地下車站與 1 座機廠。行政院已於 108 年 5 月核定黃線行性研究報告書，並於 111 年 3 月 21 日核定綜合規劃報告，本案業已陸續發包動工，預計民國 117 年完工通車。

2. 與本計畫關聯

高雄都會區大眾捷運系統黃線規劃之 Y9 站點，位於本計畫區東南側民族一路與十全路口一帶，雖非位於計畫範圍內，然因行經計畫範圍外周邊，對交通運輸仍有正面效益，期能擴充本計畫區往南及往東之大眾運輸路線，並連接高雄都會區大眾捷運系統整體路網，如圖 3-2-3 所示。



圖 3-2-3 高雄都會區大眾捷運系統黃線規劃路線示意圖

(四) 高雄環狀輕軌捷運建設 (第二階段) (105.10)

1. 計畫概述

環狀輕軌路線，行經鼓山區、左營區、三民區、苓雅區，自凱旋三路旁臺鐵臨港線路廊往南佈設至凱旋四路後，右轉進入成功二路西側臺鐵路廊續往北行，至新光路口，進入高雄港區腹地，沿海邊路、第三船渠旁計畫道路、蓬萊路、臨海新路、西臨港線鐵路廊帶、美術館路、大順一至三路，最後於中正路口西南隅之凱旋公園東緣佈設銜接凱旋二路路旁之臺鐵臨港線路廊後，沿路廊接回起點，形成一連結南、北高雄的環狀路網。

2. 與本計畫關聯

環狀輕軌第二階段在本計畫區大順一路設立 C23 (龍華國小站)、C24 (愛河之心站)、C25 及 C26 站，因本計畫區原僅有捷運紅線行經，環狀輕軌捷運第二階段建設，使本計畫區東、西與南向之大眾運輸路線得以擴充，有助於提升運輸系統服務水準，如圖 3-2-4。



圖 3-2-4 高雄環狀輕軌捷運建設 (第二階段) 路線圖

(五) 高雄捷運高鐵右昌學園線（紫線）（112.09）

1. 計畫概述

高雄捷運高鐵右昌學園線（紫線）係整合捷運整體路網案所規劃之燕巢線及高鐵右昌線等路線，初步規劃路線全長約 36 公里，行經三民、左營、楠梓、橋頭、燕巢、大樹等 6 個行政區，行經行政區人口數約 80 萬人，連接捷運左營站及青埔站，並預計沿民族路銜接捷運黃線，建構本市便捷之大眾捷運系統。

捷運紫線串聯高雄醫學大學、文藻語文大學、國立高雄大學等 7 所大學 9 處校區的「高雄學園」，可促進大學聯盟發展與資源共享。並連結「S 廊帶」之楠梓產業園區、楠梓科技產業園區、橋頭科學園區，帶動科技產業升級。且銜接「左營三鐵車站」與「高雄學園」、「S 廊帶」，滿足聯外與通勤交通及觀光需求，提昇整體軌道運輸效益，捷運紫線已於 112 年 9 月召開第二次工作會議，現階段刻正辦理可行性研究期末作業，詳細路線如圖 3-2-5 所示。

2. 與本計畫關聯

依據本市捷運工程局規劃方案，捷運紫線竣工後 將使左營站成為四鐵共構車站（高鐵、台鐵、捷運紅線、捷運紫線），並銜接週邊計畫成為北高雄經濟、交通之重要節點，且路線也將沿本計畫區東側之民族路向南銜接興建中之捷運黃線，形成本計畫區南北向交通通道，並有東西向環狀輕軌銜接，提升運輸系統服務水準。

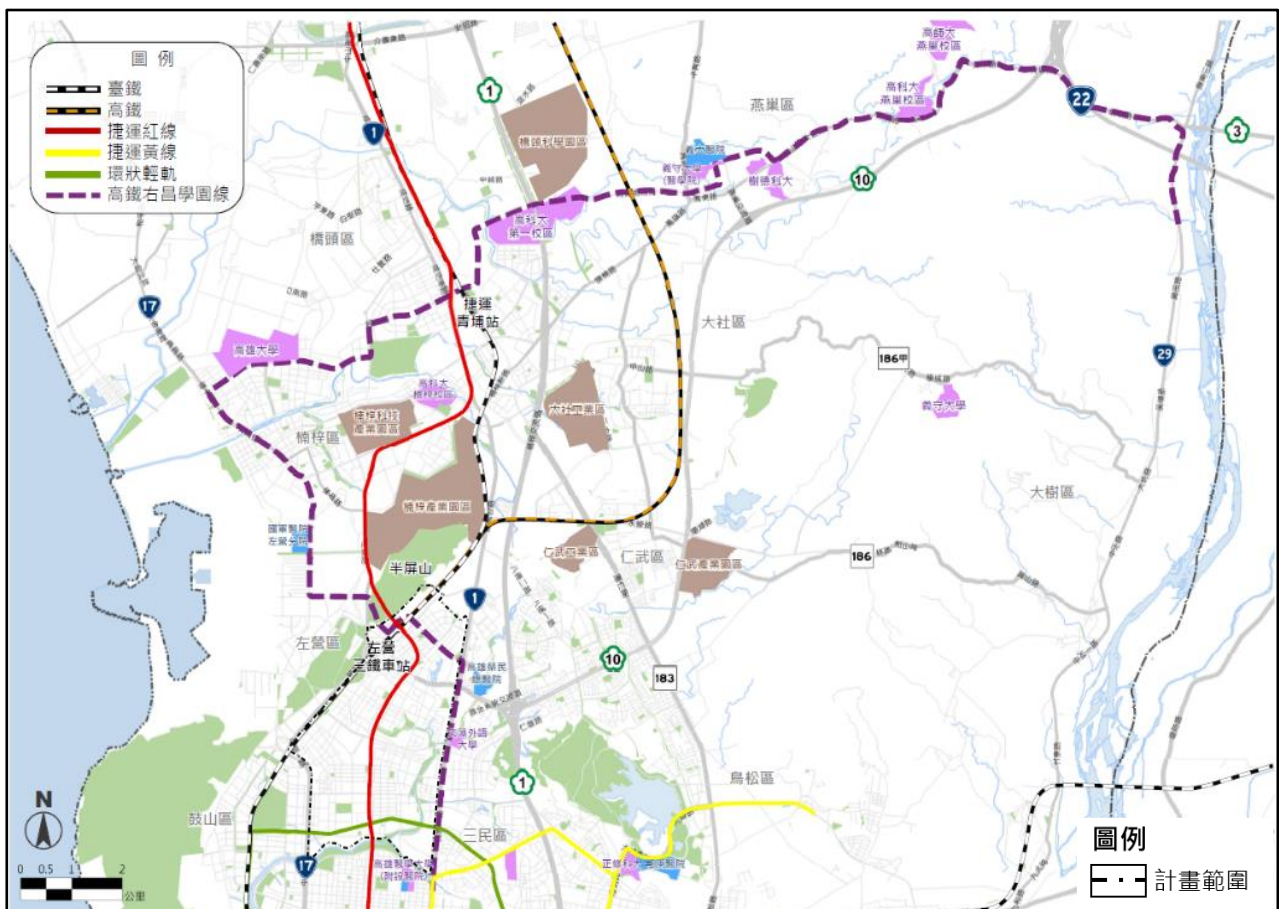


圖 3-2-5 高雄捷運紫線路線圖

(六) 國家重點領域校際研教園區 (113.07)

1. 計畫概述

國家重點領域校際研教園區鄰近蓮池潭，為全臺首座研教園區，旨在實現國家重點領域創新，開放研究、教育、產業人力進駐，鼓勵產業資源積極投入，並促進產業與學術緊密合作。相關人力進駐規劃共分為兩階段，第一階段（114 年至 117 學年度）重點在於建立半導體、人工智慧等相關學程，吸引產業界參與；第二階段（117 年 7 月）將全面拓展學位課程招生，並通過促進產業與學術互動，提供企業或國際集團進駐，本園區全面落成後，預計將有 4,050 人員從事研究與辦公，持續提升國家科技產業競爭力，詳細區位如圖 3-2-6 所示。

2. 與本計畫關聯

半導體為國家重點戰略產業，亦為帶動國家經濟之重要產業，國家重點領域校際研教園區未來將由國立陽明交通大學、國立清華大學兩所理工頂尖研究大學進駐，不僅帶動國家半導體產業競爭力提升，也將推動地方經濟及健全本市 S 廊帶之發展。為使研教園區計畫如期如質進行，本次通盤檢討將配合園區開發，檢視機關用地（八）土地使用分區管制規定，提升本市教研、經濟發展量能。



圖 3-2-6 國家重點領域校際研教園區範圍示意圖

表 3-2-1 上位計畫、重大及相關建設計畫綜整表

項目	計畫名稱	計畫內容說明	與本計畫之指導或關聯性
1	全國國土計畫	因應氣候變遷，確保國土安全，保育自然環境與人文資產，促進資源與產業合理配置，強化國土整合管理機制，並復育環境敏感與國土破壞地區，追求國家永續發展，針對我國管轄之陸域及海域所訂定引導國土資源保育及利用的空間發展計畫，並且也是現有國家公園計畫及都市計畫的上位計畫。	根據城鄉發展與成長管理面向所強調之集約有序發展，應針對既有發展地區，優先使用閒置、低度利用之土地；因應氣候變遷，應加速推廣大眾運輸系統服務；在部門空間及土地使用計畫部分，則應針對產業、運輸、住宅、公共設施等，配合人口結構發展趨勢，以及地方管制需要，研訂因地制宜之土地使用規定。
2	高雄市國土計畫	高雄市空間布局由過去高雄港與加工出口區為核心發展，逐步將都會核心能量擴大，建構國際都市格局、深化港灣城市之形象，並以海空雙港接軌國際。透過動力城市核、岡山次核心、旗山次核心、地景保育軸、產業升級軸及永續海洋軸等建構「一核·雙心·三軸」。	高雄市國土計畫針對高雄市整體空間發展架構給予功能性定位之指導，其中本計畫區屬於「經貿都會核心」，因此未來將持續以強化都會區功能，以大眾運輸導向型開發（TOD）為主，並應根據人口結構變動趨勢，針對住宅及公共設施落實集約及多目標使用，促使都市發展集中於交通節點周邊地區，走向更節能、集約及有效率的發展。
3	擴大及變更高雄市主要計畫（第三次通盤檢討）案	高雄市都市計畫規劃之上位指導計畫，以發展高雄為南臺灣最重要的都會區域中心都市及亞太區域主要的全球都市（global city）為主，確立高雄市邁向「南部區域生態及永續發展領導都市」之功能定位。其空間發展架構分為一核、雙心、三軸及六大發展區。	本計畫區位於空間發展架構之都會經貿核心，主要功能定位為行政、商務、經貿、居住及轉運為主。強調落實TOD理念，及提高土地利用效益，促進辦理都市更新及整體開發區。
4	臺灣 2050 淨零排放路徑及策略	隨各國陸續提出「2050 淨零排放」之宣示與行動，政府將建構科技研發及氣候法制等兩大面向之基礎環境，推動能源、產業、生活及社會等四大轉型策略，落實淨零轉型之長期願景目標。	為利淨零轉型之長期願景順利推動，本計畫將完善綠園道、愛河等藍綠帶資源，並促進大眾運輸系統發展，落實低碳生活。

表 3-2-1 上位計畫、重大及相關建設計畫綜整表（續）

項目	計畫名稱	計畫內容說明	與本計畫之指導或關聯性
5	高雄市區鐵路地下化計畫 (含左營及鳳山)	為促進都市整體發展、改善市區交通延滯等議題，行政院於 95 年核定高雄市區鐵路地下化計畫，起自臺鐵新左營車站以南經蓀禎路迄至鳳山，全長 18.16 公里，除原有之左營站、高雄車站、鳳山車站外，設置內惟、美術館、鼓山等 7 座通勤車站，全線已於 107 年 10 月下地通車。	鐵路地下化第一階段已完工全線通車，消除計畫沿線共 7 處平交道及 16 處公路立體交叉，待第二階段及園道開闢工程完工，將縫合及織補原被切割之都市紋理及活動系統、帶動原站區及鐵路沿線周邊土地更新再發展、重構高雄市交通路網，及強化大眾運輸發展。
6	生活圈道路交通系統建設計畫—高雄市區鐵路地下化園道開闢工程	隨高雄市區鐵路地下化後騰空之土地廊帶，規劃建構為園道景觀綠廊道，園道廊帶為貫穿高雄市之重要景觀軸線，並「配合鐵路立體化後所增設之景觀道路及共同管道建設計畫」，於鐵路地下化沿線規劃辦理平面道路工程。範圍北起左營區大中路附近，南至鳳山區大智陸橋以西，全長約 15.37 公里，寬約 26 至 146 公尺，其中包含景觀及道路（含附屬設施）等工程，亦配合 4 座陸橋及 2 座地下道拆除（填平）後辦理平面道路工程。	園道工程解決原本受沿線鐵路長年分隔之高雄地區發展、影響都市視覺景觀等問題，尤其新莊一路與勝利路之打通，使計畫區西側之交通得以擴展。因此結合鐵路地下化計畫，本此通盤檢討主要工作內容為檢視鐵路地下化後之都市縫合、周邊環境整合，以及園道開闢等議題，整合相關土地使用分區管制規定與都市設計基準。
7	高雄環狀輕軌捷運建設 (第二階段)	為發揮捷運紅橘線運輸效益、提昇市區路網覆蓋率、強化大眾運輸服務及因應整體都市發展，高雄環狀輕軌捷運建設計畫路線貫穿南、北高雄之人口稠密區及商業中心，行經鼓山區、左營區、三民區、苓雅區，形成一連結南、北高雄環狀路網，配合臺鐵、捷運、公車等轉運站與轉乘設施規劃。	環狀輕軌第二階段在本計畫區大順一路設立 C23、C24、C25 及 C26 站點，因本計畫區原僅有捷運紅線行經，環狀輕軌捷運第二階段建設，使本計畫區東、西與南向之大眾運輸路線得以擴充，有助於提升運輸系統服務水準。
8	高雄都會區大眾捷運系統 黃線綜合規劃	都會線（黃線）共行經高雄市烏松、三民、新興、苓雅、鳳山及前鎮等 6 個行政區域，已納入為行政院「前瞻基礎建設計畫」之一。路線總長度為 22.722 公里，設置 23 座地下車站與 1 座機廠。	高雄都會區大眾捷運系統黃線規劃之 Y9 站點，位於本計畫區東南側民族一路與晉元街口一帶，雖非位於計畫範圍內，然因行經計畫範圍外周邊，對交通運輸仍有正面效益，期能擴充本計畫區往南及往東之大眾運輸路線，並連接高雄都會區大眾捷運系統整體路網。

表 3-2-1 上位計畫、重大及相關建設計畫綜整表（續）

項目	計畫名稱	計畫內容說明	與本計畫之指導或關聯性
9	高雄捷運高鐵右昌學園線（紫線）	高雄捷運高鐵右昌學園線（紫線）整合燕巢線及高鐵右昌線，路線全長約 36 公里，行經三民、左營、楠梓、橋頭、燕巢、大樹等 6 個行政區，服務約 80 萬人。紫線連接左營站及青埔站，沿民族路銜接捷運黃線，串聯高雄醫學大學等 7 所大學 9 處校區，促進大學聯盟發展與資源共享。該線路將連結楠梓產業園區等，帶動科技產業升級，並提升軌道運輸效益，刻正進行可行性研究辦理階段。	依據本市捷運工程局規劃方案，捷運紫線竣工後將使左營站成為四鐵共構車站（高鐵、台鐵、捷運紅線、捷運紫線），並銜接週邊計畫成為北高雄經濟、交通之重要節點，且路線也將沿本計畫區東側之民族路向南銜接興建中之捷運黃線，形成本計畫區南北向交通通道，並有東西向環狀輕軌銜接，提升運輸系統服務水準。
10	國家重點領域校際研教園區	國家重點領域校際研教園區鄰近蓮池潭，是全臺首座研教園區，旨在實現重點領域創新，開放研究、教育、產業人力進駐，並促進產學合作。人力進駐分兩階段：第一階段（114 至 117 學年度）重點在半導體、人工智慧等學程；第二階段（117 年 7 月起）全面拓展學位課程，並吸引企業進駐。全面落成後，預計有 4,050 名人員從事研究與辦公，提升國家科技產業競爭力。	半導體為國家重點戰略產業，亦為帶動國家經濟之重要產業，國家重點領域校際研教園區未來將由國立陽明交通大學、國立清華大學兩所理工頂尖研究大學進駐，不僅帶動國家半導體產業競爭力提升，也將推動地方經濟及健全本市 S 廊帶之發展。為使研教園區計畫如期如質進行，本次通盤檢討將配合園區開發，檢視土地使用分區管制規定，提升本市教研、經濟發展量能。

三、鄰近地區細部計畫

凹子底地區細部計畫位於高雄市之西側，包括左營區、鼓山區及三民區三個行政區，西側及西南側屬左營地區細部計畫、鼓山地區細部計畫與內惟埤文化園區特定區計畫等；東側及南側為灣子內地區細部計畫、三民區部分細部計畫，北側為澄清湖特定區計畫等。依據前述各計畫現行都市計畫之規劃，目前鄰近地區都市計畫以住宅、商業使用為主，詳如圖 3-2-7 所示。

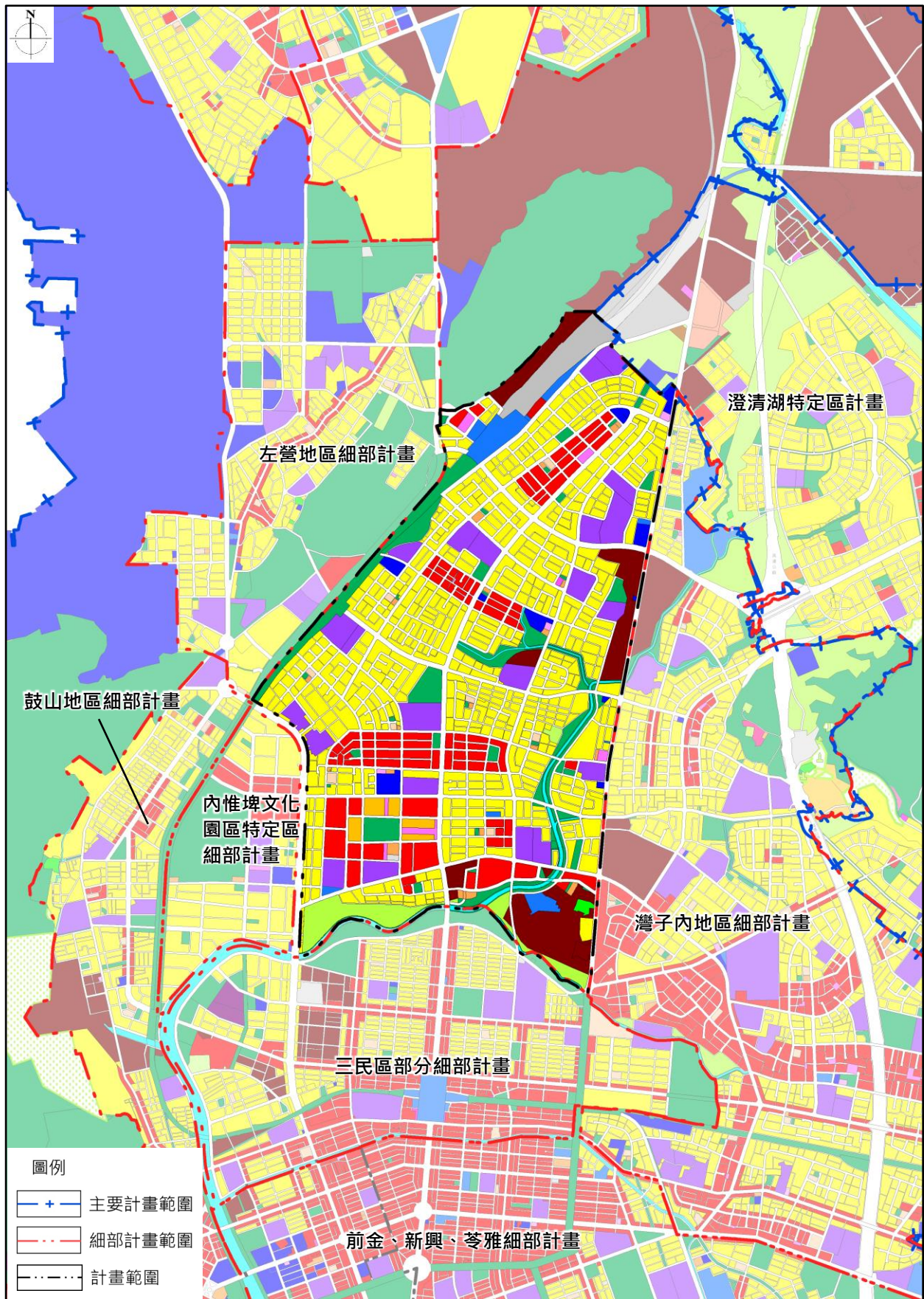


圖 3-2-7 鄰近細部計畫示意圖

第三節 人口與經濟產業發展

一、人口發展分析

(一) 人口成長

凹子底地區人口數自民國100年至112年由193,633人增加至204,248人，共增加10,615人，性別比例逐年下降，代表女性人口比例逐年上升；戶數由73,442戶增加至83,883戶，呈持續增加趨勢；戶量由2.64人/戶下降至2.43人/戶，家庭型態主要以小家庭為主。有關計畫區歷年人口成長情形，詳圖3-3-1及表3-3-1所示。

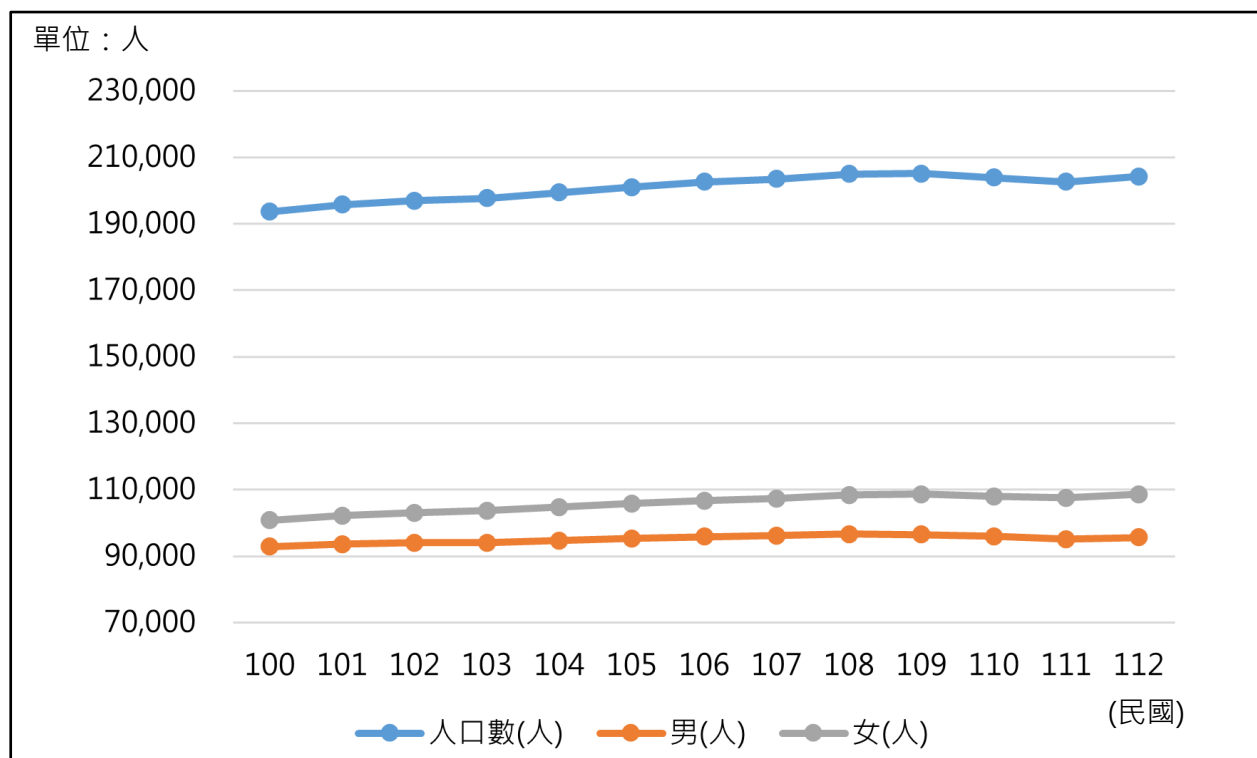


圖 3-3-1 人口成長趨勢示意圖

表 3-3-1 民國 100 年至 112 年人口數、戶數統計分析表

年別	人口數 (人)	成長率 (%)	戶數 (戶)	戶量 (人/戶)	男(人)	女(人)	性別比例 (%)
100年	193,633	-	73,442	2.64	92,845	100,788	92.12
101年	195,819	1.13	74,618	2.62	93,595	102,224	91.56
102年	197,011	0.61	75,493	2.61	94,011	103,000	91.27
103年	197,745	0.37	76,335	2.59	94,085	103,660	90.76
104年	199,471	0.87	77,197	2.58	94,684	104,787	90.36
105年	201,059	0.80	78,283	2.57	95,285	105,774	90.08
106年	202,646	0.79	79,395	2.55	95,865	106,781	89.78
107年	203,517	0.43	80,093	2.54	96,125	107,392	89.51
108年	205,029	0.74	81,047	2.53	96,641	108,388	89.16
109年	205,153	0.06	81,833	2.51	96,517	108,636	88.84
110年	203,923	-0.60	82,381	2.48	95,919	108,004	88.81
111年	202,658	-0.62	82,841	2.45	95,100	107,558	88.42
112年	204,248	0.79	83,883	2.43	95,670	108,578	88.11

(二) 人口年齡組合

本計畫區之人口年齡以50~54歲所佔比例為最高，為9.32%，其次為45~49歲、55~59歲及40~44歲之年齡人口約為8.78%、8.38%、7.97%，顯示以青壯年人口佔大多數，詳表3-3-2所示。

表 3-3-2 各年齡結構統計表

年齡別	性別		合計	比例 (%)	年齡別	性別		合計	比例 (%)
	男	女				男	女		
0~4 歲	3,589	3,367	6,957	3.41	55~59 歲	7,775	9,338	17,113	8.38
5~9 歲	5,785	5,336	11,121	5.44	60~64 歲	6,087	7,373	13,460	6.59
10~14 歲	6,049	5,645	11,694	5.73	65~69 歲	4,748	6,076	10,824	5.30
15~19 歲	5,494	5,135	10,629	5.20	70~74 歲	3,642	4,845	8,487	4.16
20~24 歲	6,620	6,348	12,967	6.35	75~79 歲	1,857	2,555	4,412	2.16
25~29 歲	6,945	6,843	13,787	6.75	80~84 歲	1,173	1,740	2,912	1.43
30~34 歲	5,950	6,139	12,089	5.92	85~89 歲	521	807	1,328	0.65
35~39 歲	5,919	6,616	12,535	6.14	90~94 歲	235	297	532	0.26
40~44 歲	7,164	9,108	16,272	7.97	95~99 歲	64	74	138	0.07
45~49 歲	7,674	10,257	17,930	8.78	100 歲以上	8	12	20	0.01
50~54 歲	8,374	10,667	19,041	9.32	合計	95,670	108,578	204,248	100.00

註：統計至民國112年12月。

二、經濟產業發展分析

本計畫區所屬行政區之產業結構係以二級、三級產業為主要發展產業，從業員工數約為196,620人。二級產業部分，以營建工程業及製造業為主，從業員工數分別約為16,906人與15,985人；三級產業部分則以批發及零售業、住宿及餐飲業、醫療保健及社會工作服務業從業員工數較多之產業，分別約為63,006人、20,666人、17,614人，詳表3-3-3所示。

凹子底地區都市計畫規劃係以住宅社區發展為主，並配合當地存在工廠營運需要而於民族路西側及愛河南側劃設工業區。考量近年計畫區內隨捷運紅線、輕軌陸續通車，以及周邊大型百貨業陸續開業，遂已成為本市重要商業及大眾運輸轉乘節點，未來亦能於捷運場站周遭導入金融、資訊、商務、文教等活動，帶動計畫區之商業及服務業發展，成為北高雄地區重要之商業發展中心。

表 3-3-3 計畫區所屬之行政區工商業場所單位員工概況表

產業別	鼓山區		左營區		三民區		合計		
	單位數	從業員工數 (人)	單位數	從業員工數 (人)	單位數	從業員工數 (人)	單位數	從業員工數 (人)	
二級產業	礦業及土石採取業	1	-	-	-	2	-	3	-
	製造業	336	1,858	361	3,249	1,313	10,878	2,010	15,985
	電力及燃氣供應業	2	-	1	-	7	-	10	-
	用水供應及污染整治業	20	47	43	-	95	436	158	483
	營建工程業	491	2,417	935	5,899	1,898	8,590	3,324	16,906
	小計	850	4,322	1,340	9,148	3,315	19,904	5,505	33,374
三級產業	批發及零售業	2,703	9,034	5,041	17,741	11,346	36,231	19,090	63,006
	運輸及倉儲業	259	2,370	291	2,379	671	3,568	1,221	8,317
	住宿及餐飲業	805	3,525	1,520	6,733	3,040	10,408	5,365	20,666
	出版、影音製作、傳播及資通訊服務業	97	553	124	2,446	284	2,011	505	5,010
	金融及保險業、強制性社會安全	219	1,718	254	3,024	424	4,330	897	9,072
	不動產業	242	1,280	321	1,305	361	1,485	924	4,070
	專業、科學及技術服務業	333	1,522	533	1,936	1,022	4,077	1,888	7,535
	支援服務業	145	2,584	296	2,554	530	5,737	971	10,875
	教育業	143	903	279	1,826	468	2,907	890	5,636
	醫療保健及社會工作服務業	183	2,020	386	7,229	633	8,365	1,202	17,614
	藝術、娛樂及休閒服務業	68	491	140	677	303	1,287	511	2,455
	其他服務業	625	1,146	1,149	2,110	2,610	5,734	4,384	8,990
	小計	5,822	27,146	10,334	49,960	21,692	86,140	37,848	163,246
總計	6,672	31,468	11,674	59,108	25,007	106,044	43,353	196,620	

第四節 土地使用現況

變更位置位於高雄市立龍華國民中學北側，現況為道路使用（自由二路6巷），詳圖3-4-1所示。

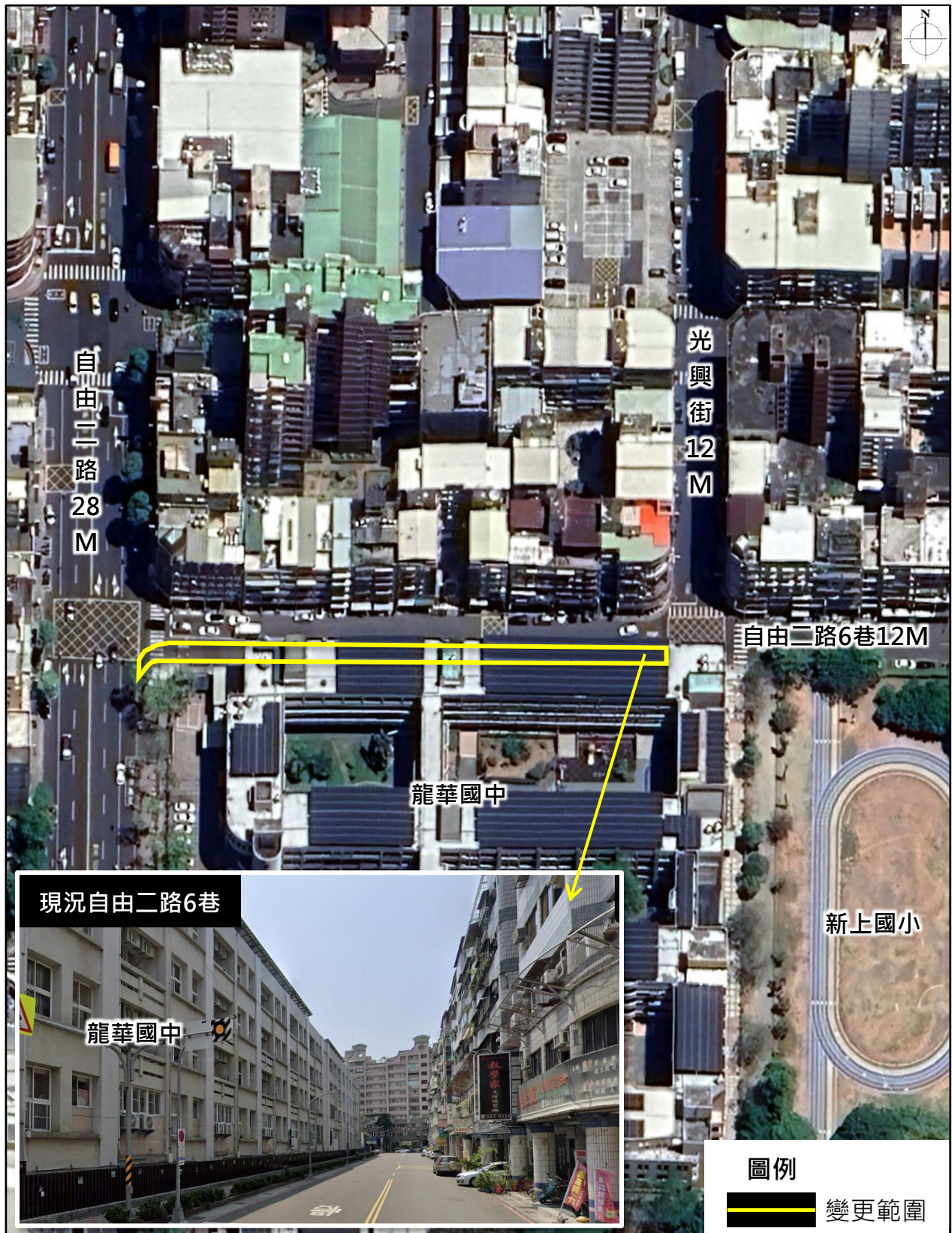


圖 3-4-1 變更位置土地使用現況示意圖

第五節 土地權屬

變更位置為左營區新庄段二小段部分368地號土地，為高雄市立龍華國民中學管有之市有土地，其土地權屬與位置詳表3-5-1及圖3-5-1所示。

表 3-5-1 變更位置土地權屬明細表

行政區	地段	地號	變更面積 (m ²)	土地權屬	管理機關
左營區	新庄段二小段	368 (部分)	525.70	高雄市	高雄市立龍華國民中學

註：表內面積應以核定圖分割測量面積為準。

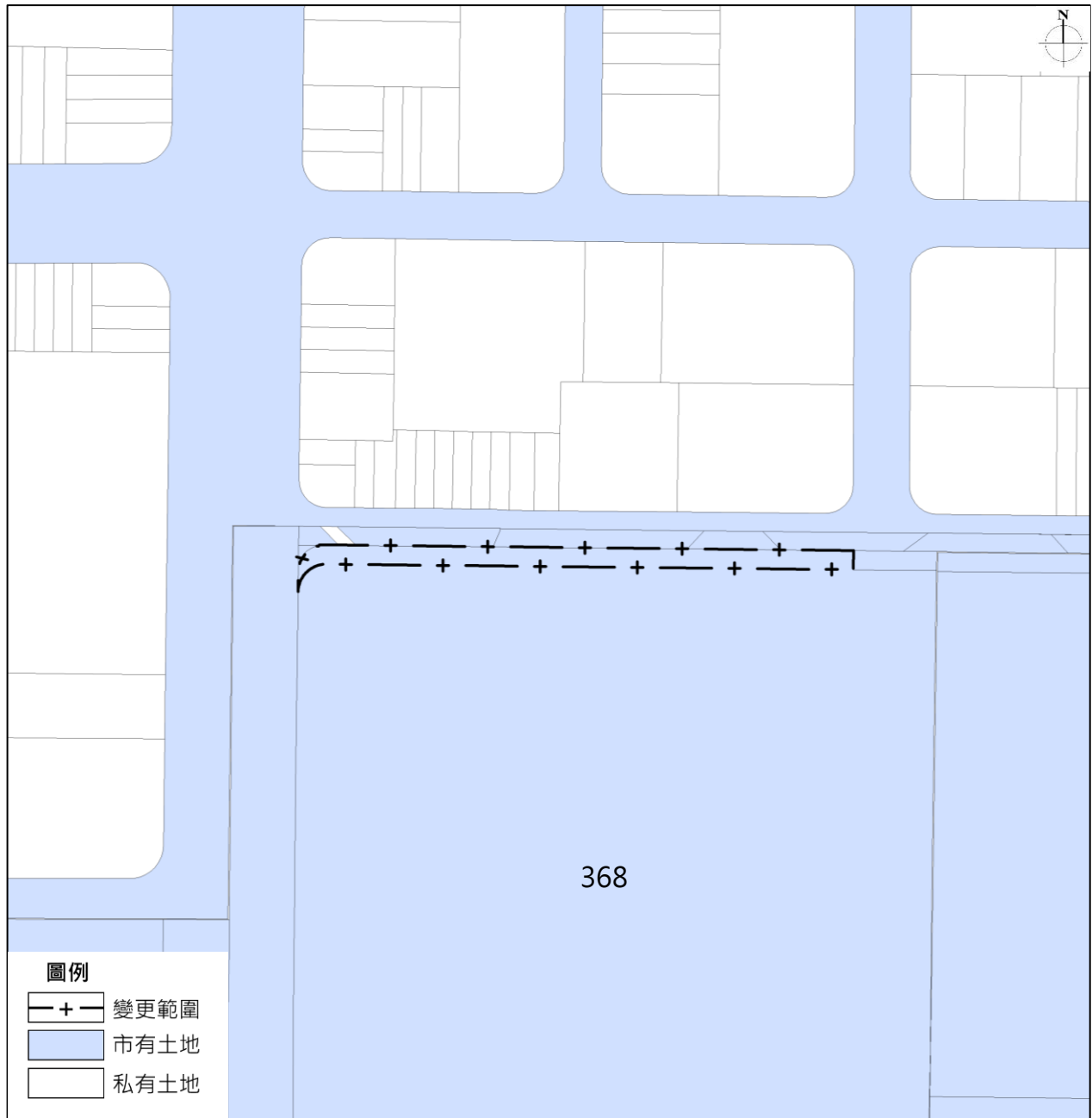


圖 3-5-1 變更位置土地權屬示意圖

第四章 都市發展願景

第一節 都市發展定位

因應全球化、國土保育、糧食安全、人口結構、產業發展變化，大高雄地區以「生態城鄉」理念為基礎，建構國際都市格局，朝「一核、雙心、三軸、六大功能分區」之空間架構發展，詳圖4-1-1所示。

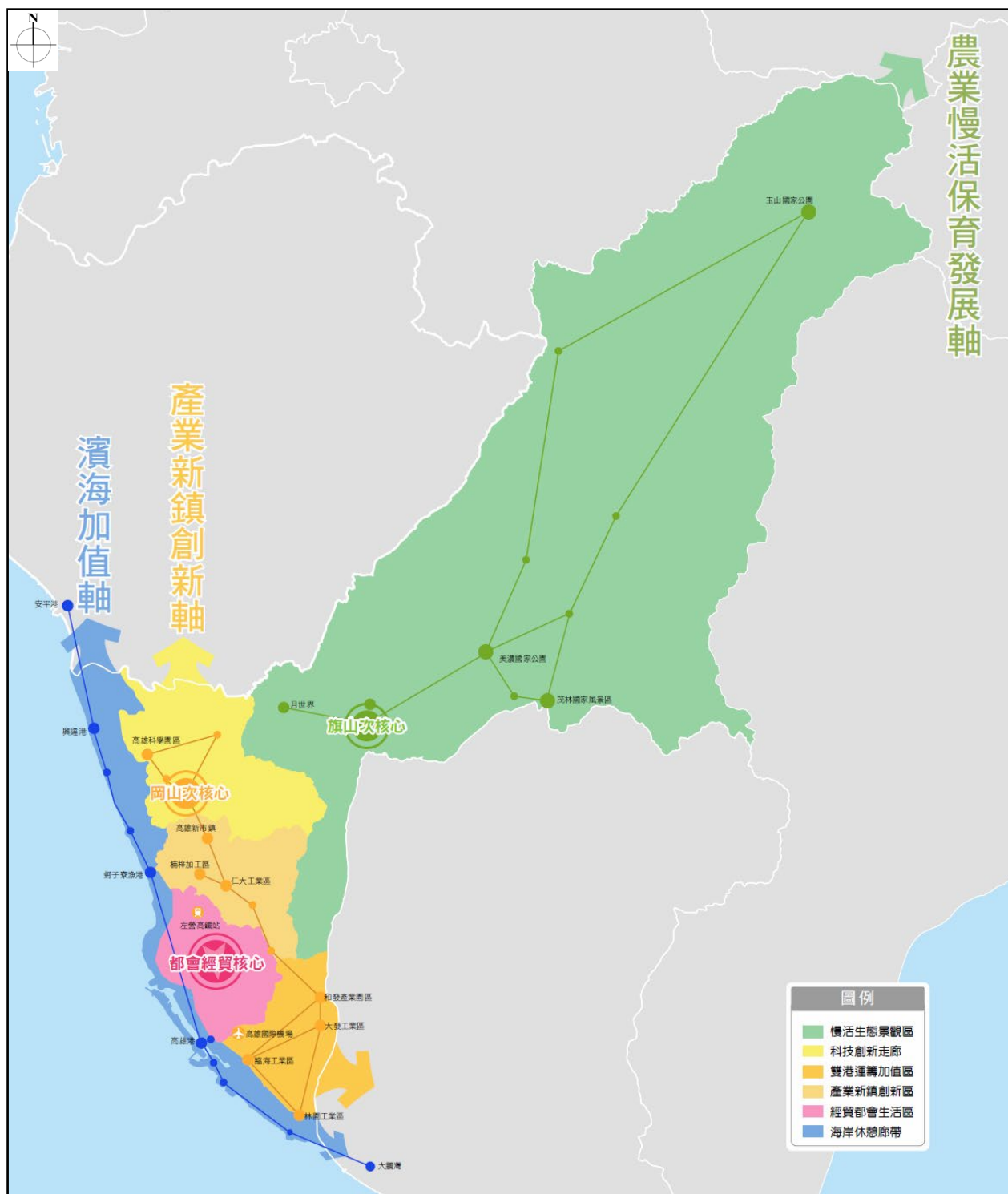


圖 4-1-1 高雄市空間發展架構示意圖

一、高雄市整體發展定位

在國際城市競爭愈趨激烈與韌性城市之理念倡議下，高雄市未來應配合全球化經濟、兩岸三通情勢、自由貿易港與相關重大交通建設的推動，持續建構國際都市格局，並深化高雄市港灣城市形象，以港口與機場之雙港資源，帶動南部區域之空間發展；同時亦兼顧環境生態，朝向宜居、永續發展等目標邁進，創造適宜的生活品質與就業條件，以確立高雄市邁向「南部區域生態及永續發展領導都市」之功能定位。

（一）一核

以原高雄市舊市區為經貿核心，沿著手工橋雙線捷運廊道發展，核心規模擴展至北達凹子底，東至鳳山區、烏松區。

（二）雙心

以岡山區為北高雄再發展之生活、生產中心；另以旗山區作為山區與平原區銜接之轉運、觀光遊憩服務與防災中心。

（三）三軸

以觀光保育、產業創新、濱海加值为各軸帶發展主題，「農業慢活保育發展軸」、「產業新鎮創新軸」及「濱海加值軸」。

（四）六大發展區

為經貿都會核心區、科技創新走廊、產業新鎮創新區、雙港運籌加值區、海岸休憩廊帶、慢活生態景觀區。

二、區域定位與都市空間發展策略

（一）北高雄：文化休閒體育生活城/修復老舊地區

1. 構想策略 1：建構北高雄生活城建設計畫，調整住宅及產業需用土地。
2. 構想策略 2：打造左營高鐵樞紐經濟中心計畫，增加商業區土地。
3. 構想策略 3：復原鳳邑舊城，增加廣場及公園用地。
4. 構想策略 4：推動北高雄山水生態廊帶復育及生活計畫，串連半屏山，將保護區變更為公園用地，增加公園綠地及園道面積。
5. 構想策略 5：產學研合作有利企業創新能力。

（二）中高雄：都會金融商貿生活新核心/刺激市區土地開發利用

1. 構想策略 1：重塑都會生活商業新核心，調整商業空間機能。
2. 構想策略 2：推動大眾運輸村計畫，調整捷運場站周邊土地使用。
3. 構想策略 3：建構愛河生態廊帶，調整兩側工業區及農業區土地使用。
4. 構想策略 4：配合旗津觀光大島計畫，優先調整公有土地之土地使用分區。

5. 構想策略 5：變更部分壽山保護區（國有地）為自然公園用地（面積約 972.2 公頃），並依壽山自然公園管理自治條例管制，以串聯本市生態廊帶。
6. 構想策略 6：多功能經貿園區及高雄港區（含中島加工出口區）為自由經濟示範區，發展智慧物流、國際健康、農業加值、金融服務及教育創新等產業，並推動為觀光郵輪母港。

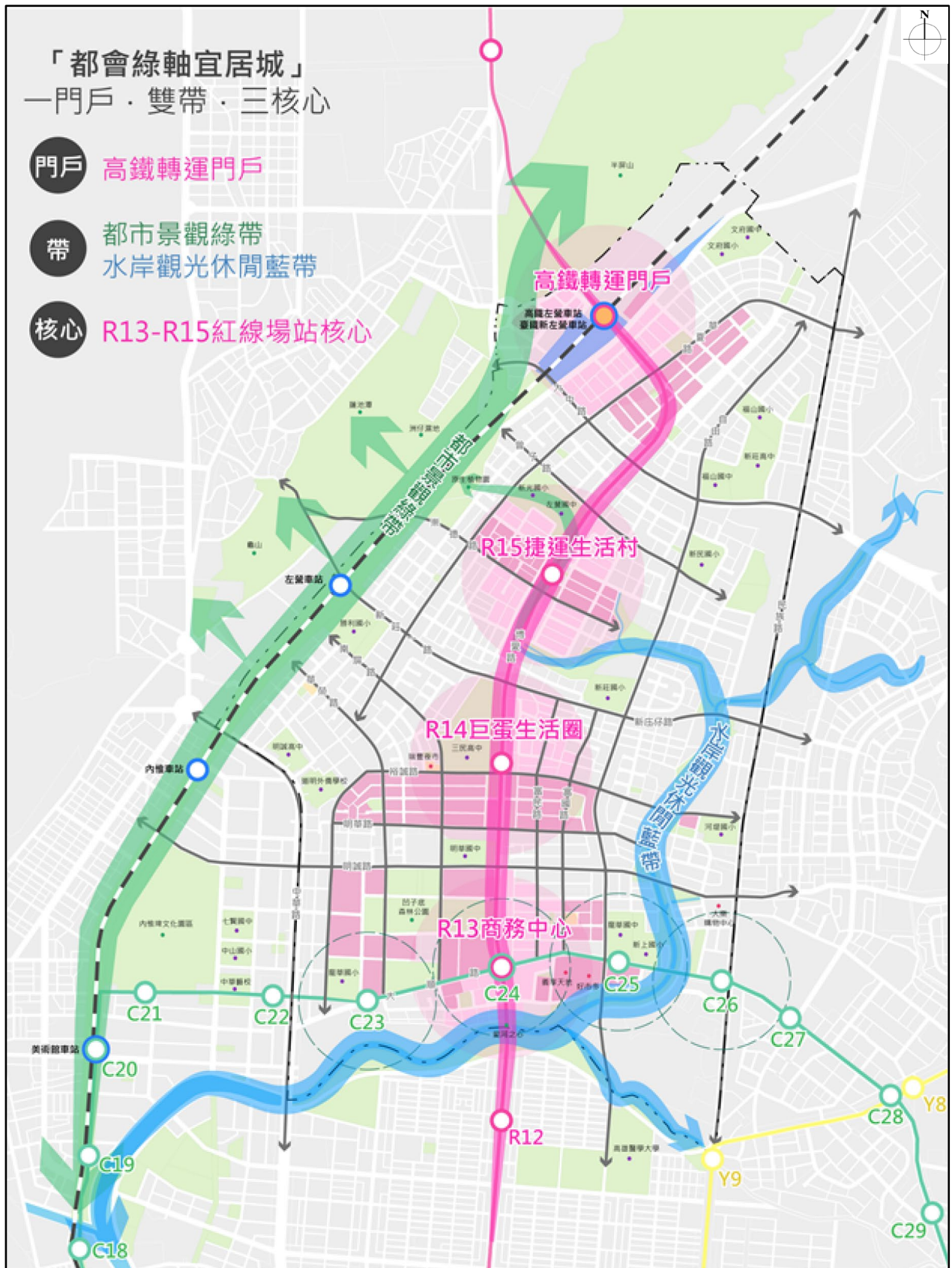
三、綜合分析

凹子底位於北高雄及中高雄地帶，北高雄之定位將以推動生活城建設計畫為主，調整住宅及商業需用土地，而高鐵左營站及捷運站點將以大眾運輸系統導向（TOD）發展為主，強調場站周邊發展強度之提高；中高雄之定位未來將推動國際商貿新核心，利用鐵路地下化縫合兩側都市土地，並以鐵路地下化騰空之土地釋出都市空間，規劃為綠園道軸線，進而串聯都市交通動線及促進沿軌道兩側之都市活動。

利用本計畫既有之愛河藍帶資源及西側鐵路地化騰空之綠園道，以土地使用檢討及都市設計連接原理使都會空間中之水體、綠廊有效串接，成為一環狀之藍綠帶有機體，勾勒出沿水岸、綠帶發展之都市紋理；計畫區內之住宅區未來應朝優質住宅社區發展，其臨接水岸之住宅區，應配合水岸周邊開放空間，形塑景觀優美並兼具休閒價值之住宅社區。

第二節 整體發展構想

依循高雄市發展定位，以「金融商貿、交通運輸、文化休閒、水岸生態」為總體目標，以住宅、商業、交通、藍綠資源強化北高雄都市發展。規劃構想詳圖4-2-1所示。



本計畫透過自然、文化、住宅、商業、交通、休閒等機能，結合周邊之金融、資訊、會議、展示等活動，引導高雄市朝多核心發展，並藉由分區使用性質之管制，有效引導商業、文化、觀光等關聯產業活動發展，以強化計畫區之商業及文化藝術機能，並考量本計畫之區位條件、競爭優勢及設施內容等，將未來發展願景勾勒如下：

一、都會綠軸宜居城

以高鐵、臺鐵、捷運紅線、環狀輕軌等四鐵，以及愛河、新莊一路，形成一環狀藍綠廊帶，結合轉運、購物、休閒、自然資源等多元機能，提供市民宜居之良好生活環境。

(一) 開放空間系統之建構

藉由本計畫區大型開放空間如凹子底森林公園、高雄巨蛋綜合體育館、微笑公園及原生植物園的指認，形成各活動區內綠帶、公園、園道系統的放射起點，並連結各地區公共開放空間系統，進而架構出連續的全市性開放空間主軸。

(二) 串接綠園道及愛河藍帶

本計畫區主要綠軸為鐵路地下化後騰空之綠園道系統，此一綠軸帶為高雄市未來開放空間之主要角色，其機能在於串聯都市內開放空間、公園及綠地，使高雄市重要活動空間得以形成一個連續、可辨識的系統，從而建構獨特的都市綠色風貌。而南側愛河則為高雄市主要之藍帶系統，以上兩者作為本計畫區主要之生態景觀軸線，串聯各開放空間以達到都市生態廊道綠網的概念，並透過土地使用管制規定及都市設計以形塑藍綠帶之空間意象。

(三) 大眾運輸村

本計畫區含有高鐵左營站、臺鐵新左營站及左營站、捷運紅線（R13~R16），及環狀輕軌第二階段（C23~C26）建設，未來本計畫區將積極導向以大眾運輸系統為導向並友善行人之交通系統規劃。

二、主題式分區發展規劃

(一) 高鐵轉運門戶

左營高鐵站係結合高鐵、臺鐵及捷運等三大大眾運輸轉運服務系統之交通優勢，高鐵場站周邊地區為北高雄重要之轉運及商業門戶地區。高雄門戶空間意向的指認在於強化高雄市的領域感以及意象的引導，且本區域之都市發展主要將各種交通接駁系統與公共空間的銜接，發展大眾運輸導向、集中使用之商業機能作整體規劃考量，同時周邊開放空間及綠園道系統，建立高鐵站區之入口門戶意象，帶動周邊地區之整體發展。

(二) 捷運紅線場站核心

以捷運R13、R14、R15場站為發展核心，積極推動大眾運輸發展導向（TOD）之地區發展策略，結合漢神巨蛋、好市多、義享天地等百貨公司及購物中心，成為北高雄大型商業活動之重要據點之一，提高土地利用價值並以高強度且複合式之土地使用型態，滿足周邊社區及全市購物休閒需求。

（三）都市景觀綠帶

利用鐵路地下化之發展契機，縫合鐵路沿線兩處細計之都市活動，加強東西兩側人車通行之連通性，提供更便利之人行與車行系統，而綠園道之開闢，往南連接內惟埤文化園區、往北連接龜山、蓮池潭、洲仔溼地、半屏山等綠帶資源，以整體規劃、使用管制一致之方式，形成串聯高雄市之重要綠色軸線。

（四）水岸觀光休閒藍帶

本計畫區坐擁愛河沿線之藍綠資源，將其指定為觀光休閒之發展導向，並引入多元服務機能，提供周邊社區更優質之生活環境；藉由其串聯內惟埤文化園區生活圈，形成獨具河岸與人文藝術、觀光休閒交織的水岸空間。

三、交通系統規劃

本計畫區整體交通系統之規劃，包括道路系統、大眾運輸系統、轉運站設施以及停車空間。本計畫區內交通系統網絡密集、可及性及便利性極高，且大眾運輸系統（高鐵左營站、臺鐵新左營站及左營站、捷運紅線（R13~R16）、環狀輕軌第二階段（C23~C26））為本計畫區之交通規劃重點，未來將積極導向以人為本之交通運輸模式。計畫區內計畫道路以自由路、博愛路、大順路、明誠路、新莊一路為道路系統主軸，並透過次要道路及社區連絡道路之串聯，形成計畫區完整之運輸路網，尤其鐵路地下化後打通新莊一路、崇德路、華榮路等東西向道路，與西側左營地區細部計畫之串聯將更為便利。

第五章 實質檢討變更內容

第一節 檢討變更內容

本次通盤檢討涉及主要計畫變更共計1案，變更面積約為0.05公頃，其變更內容詳表5-1-1及圖5-1-1、圖5-1-2所示。

表 5-1-1 涉及主要計畫變更內容綜理表

編號	位置	變更內容				變更理由	備註
		變更前		變更後			
		分區	面積 (公頃)	分區	面積 (公頃)		
1	龍華國中北側	學校用地 (文中15)	0.05	住宅區	0.05	<ol style="list-style-type: none"> 1. 經查本案(自由路二段6巷)原計畫規劃為8公尺寬計畫道路，於民國90年9月20日公告發布實施「變更高雄市凹子底都市計畫部分住宅區、學校用地(文中十五)、道路用地(第四十九期市地重劃區)為道路用地、學校用地及住宅區案」考量行車安全，經協調龍華國中，將部分路寬調整為12公尺。 2. 依民國104年5月25日召開之「研商左營區自由二路6巷龍華國中北側道路拓寬事宜會議」，考量全段拓寬為12公尺道路可消除道路不等寬所產生之視覺死角，故決議新工處即進行道路拓寬作業，並請都發局配合細部計畫通盤檢討納入變更。 3. 考量前述緣由及現況道路已進行拓寬工程，故主要計畫配合變更0.05公頃學校用地為住宅區。 	配合細部計畫變更內容變更案第11案

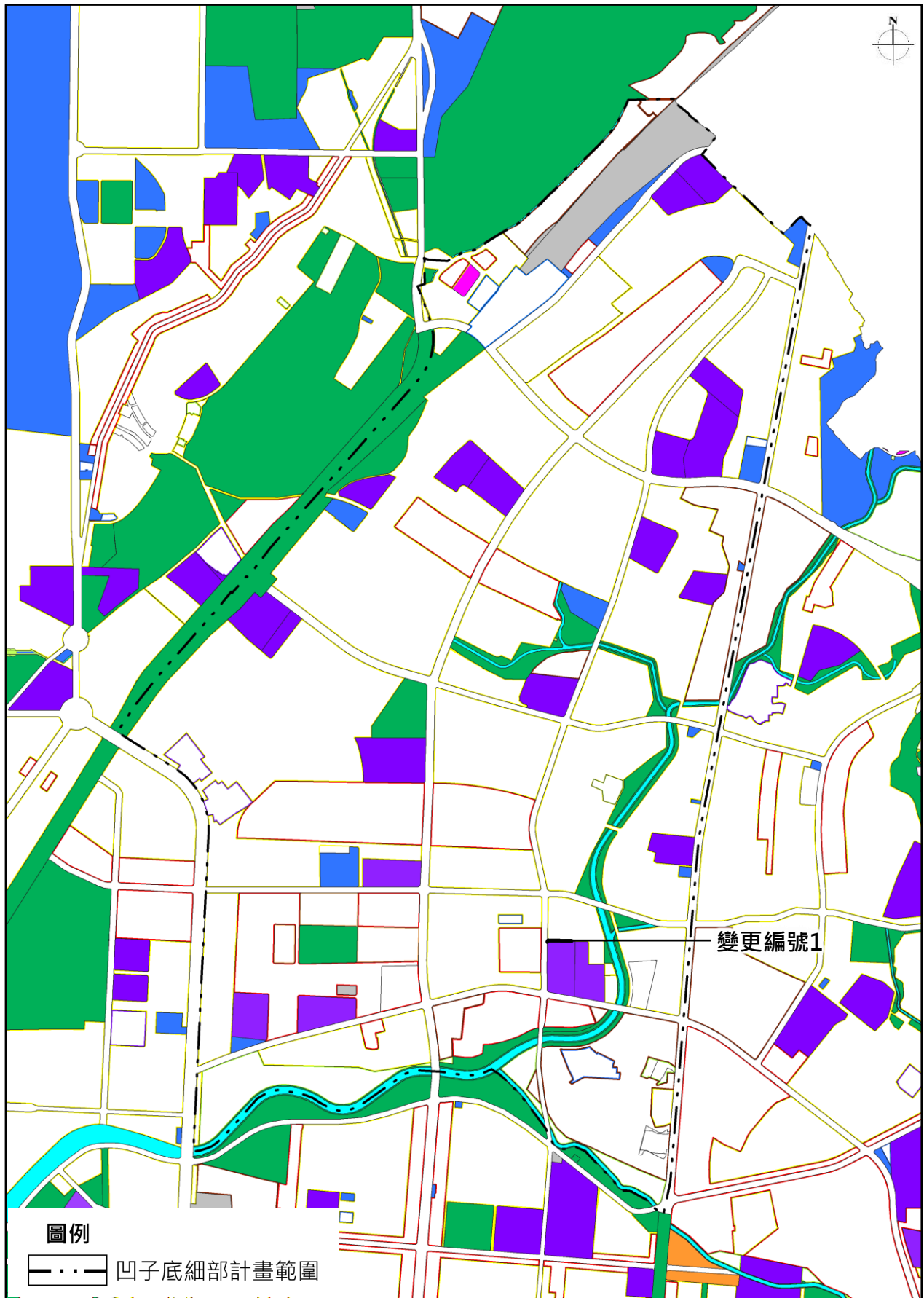


圖 5-1-1 實質變更內容位置示意圖

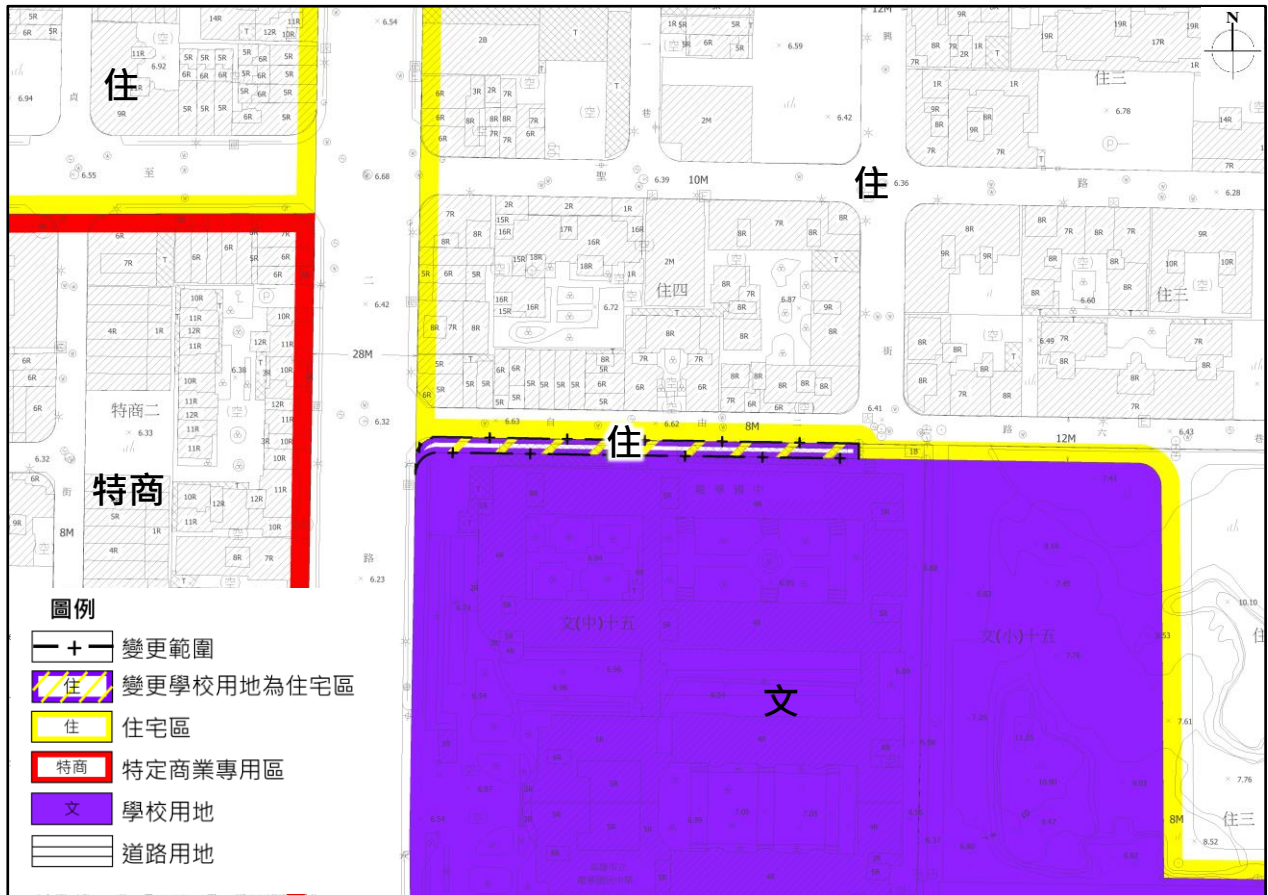


圖 5-1-2 變更編號 1 變更內容示意圖

第二節 檢討後實質計畫

變更前後土地使用計畫面積對照表、變更後示意圖詳表5-2-1及圖5-2-1所示。

表 5-2-1 變更後土地使用計畫面積對照表

都市計畫分區		變更前計畫面積 (公頃)	變更增減面積 (公頃)	變更後計畫面積 (公頃)
土地使用 分區	住宅區	0.00	+0.05	0.05
公共設施 用地	學校用地	0.05	-0.05	0.00

註1：凡本次通盤檢討未指明變更部分，應以原有計畫為準。

註2：表內面積仍應以實際測量地籍分割面積為準。

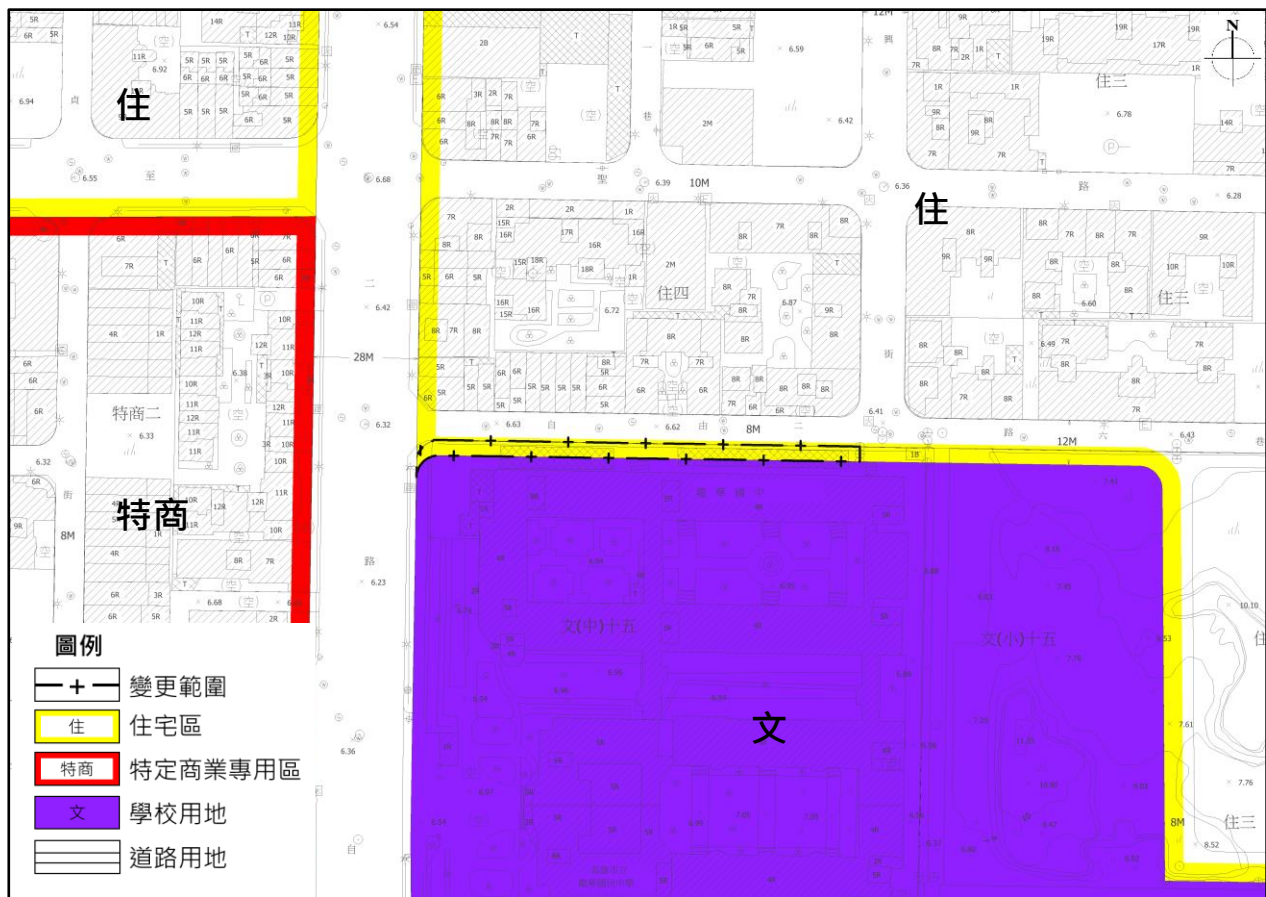


圖 5-2-1 變更編號 1 變更後都市計畫示意圖

第六章 實施進度與經費

本次變更計畫之公共設施用地為市有土地，管理機關為本市市立龍華國民中學；根據民國104年5月25日召開之「研商左營區自由二路6巷龍華國中北側道路拓寬事宜會議」決議由本市工務局新建工程處負擔相關經費並辦理道路拓寬，俟凹子底地區細部計畫辦理都市計畫通盤檢討時納入檢討變更。

本次主要計畫變更學校用地為住宅區，並於細部計畫變更為道路用地，其相關經費及道路拓寬程序已由本市工務局新建工程處完成辦理，有關本次變更計畫公共設施用地取得情形、實施進度與經費詳表6-1-1及表6-1-2所示。

表 6-1-1 公共設施用地取得狀況表

項目	計畫面積 (公頃)	已取得面積 (公頃)	未取得面積 (公頃)	位置與說明
道路用地	0.05	0.05	-	龍華國中北側自由二路6巷

註：計畫面積應以核定圖分割測量面積為準。

表 6-1-2 實施進度與經費表

項目	面積 (公頃)	土地取得方式				開發經費(萬元)			主辦 單位	經費 來源	預定完 成期限
		撥 用	徵 購	區 段 徵 收	其 他	土地徵購 費及地上 物拆遷補 償費用	工 程 費	合 計			
道 路 用 地	0.05				V	-	-	-	高 雄 市 政 府	編 列 經 費	已 完 成