

擬定高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫  
(配合變更原高雄市主要計畫(凹子底地  
區)(廣停用地、轉運專用區為商業區))案  
計畫書

高 雄 市 政 府

中 華 民 國 一 一 一 年 八 月



# 高雄市擬定都市計畫審核摘要表

項目	說明	
都市計畫名稱	擬定高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫(配合變更原高雄市主要計畫(凹子底地區)(廣停用地、轉運專用區為商業區))案	
擬定都市計畫法令依據	都市計畫法第 17、22 條	
擬定都市計畫機關	高雄市政府	
申請擬定都市計畫機關	高雄市政府都市發展局	
公開座談會	本案均為公有地，無涉及取得私有土地，依都市計畫草案辦理公開展覽前應行注意事項規定，本案得無須辦理座談會。	
本案公開展覽之起迄日期	公開展覽	
	說明會	
人民團體對本案之反應意見		
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	市	級





# 目錄

<b>壹、計畫緣起</b> .....	<b>1</b>
一、緣起與目的.....	1
二、法令依據.....	2
三、計畫位置與範圍.....	2
四、土地權屬.....	2
<b>貳、主要計畫概述</b> .....	<b>5</b>
一、發展定位.....	5
二、發展構想.....	10
三、發展策略.....	16
四、變更原則.....	19
五、變更計畫內容.....	19
<b>參、發展現況分析</b> .....	<b>21</b>
一、自然環境分析.....	21
二、社會經濟及產業現況.....	25
三、土地使用現況及權屬.....	28
四、交通運輸現況.....	31
五、公共設施現況.....	33
<b>肆、規劃構想及原則與初步設計</b> .....	<b>34</b>
一、規劃構想及原則.....	34
二、初步設計說明.....	35
<b>伍、實質計畫</b> .....	<b>40</b>
一、計畫年期與人口.....	40
二、土地使用及公共設施計畫.....	40
三、交通系統計畫.....	42
四、都市防災計畫.....	44
<b>陸、事業及財務計畫</b> .....	<b>47</b>
一、開發方式.....	47
二、實施進度.....	47
三、經費來源.....	48
四、都市計畫變更負擔規定.....	49
<b>柒、土地使用分區管制要點及都市設計基準</b> .....	<b>52</b>
一、土地使用分區管制要點.....	52
二、都市設計基準.....	54
<b>附錄一、計畫範圍土地清冊</b> .....	<b>附-1</b>
<b>附錄二、交通部鐵道局都市計畫變更負擔規定土地清冊</b> .....	<b>附-3</b>

附錄三、公有土地管理機關同意開發函 .....	附-4
附錄四、交通影響評估 .....	附-10
附錄五、111 年 7 月 27 日高雄市都市計畫委員會第 104 次會議紀錄 .....	附-28

## 表目錄

表 1 計畫範圍土地權屬綜理表.....	3
表 2 本計畫現況周邊道路服務水準.....	8
表 3S 廊帶產業園區產值統計.....	10
表 4S 廊帶主要產業園區敢用情形及從業員工數概況表.....	11
表 5 高雄市主要 A 級商辦大樓現況一覽表.....	13
表 6 附屬商業設施綜整表.....	14
表 7 整體開發範圍面積統計表.....	17
表 8 本計畫變更內容綜理表.....	19
表 9 本計畫及鄰近地層特性一覽表.....	22
表 10 高雄市與左營區歷年人口綜整表.....	25
表 11 民國 109 年左營區及高雄市年齡分組統計.....	26
表 12 高雄市近十年勞動力人口統計表.....	26
表 13 高雄市民國 99-109 年就業者行業結構統計表.....	27
表 14 高雄市 105 年至 109 年營利事業家數及銷售額概況.....	27
表 15 變更範圍土地權屬綜理表.....	30
表 16 本計畫周邊道路系統基本資料彙整表.....	32
表 17 公路客運及公車系統綜理表.....	32
表 18 本計畫周邊公共設施用地開闢情形一覽表.....	33
表 19 土地使用分區及公共設施用地面積表.....	41
表 20 實施進度及經費表.....	48
表 21 回饋負擔面積試算表.....	51

## 圖目錄

圖 1 計畫位置示意圖.....	3
圖 2 計畫範圍示意圖.....	4
圖 3 土地權屬分布示意圖.....	4
圖 4 科技 S 廊帶商業中樞(BUSINESS S HUB).....	6
圖 5 預期發展定位圖.....	6
圖 6 本案與周邊產業園區地理位置關係圖.....	7
圖 7 周邊產業園區主要發展重點.....	8
圖 8 TOD 導向串聯周邊商圈優勢.....	9
圖 9 S 廊帶各產業園區主要發展與預計員工數.....	11
圖 10 周邊產業規模經濟圈.....	12
圖 11 會議(展)中心示意圖.....	14
圖 12 商務旅館示意圖.....	15
圖 13 轉運設施示意圖.....	15
圖 14 本案發展構想示意圖.....	16
圖 15 合併整體開發範圍圈.....	17
圖 16 開放民間機構共組合作聯盟示意圖.....	18
圖 17 主要計畫變更內容示意圖.....	20
圖 18 後勁溪流域示意圖.....	21
圖 19 本計畫區域地質及與斷層區位關係示意圖.....	22
圖 20 本計畫周邊斷層位置示意圖.....	23
圖 21 本計畫範圍周邊淹水潛勢圖.....	24
圖 22 本計畫及周邊地區土壤液化潛勢示意圖.....	24
圖 23 本計畫周邊商業區位現況圖.....	28
圖 24 本計畫範圍及周邊土地使用現況圖.....	29
圖 25 本計畫土地權屬分布示意圖.....	30
圖 26 本計畫周邊交通環境現況圖.....	31
圖 27 本計畫周邊 500 公尺內公共設施用地區位示意圖.....	33
圖 28 本計畫與凹子底細部計畫都市防災系統示意圖.....	35
圖 29 公園用地滯洪設計示意圖.....	36
圖 30 轉運站設計示意圖(1)-不含室內轉運服務空間.....	36
圖 31 轉運站設計示意圖(2)-不含室內轉運服務空間.....	37
圖 32 轉運站設計示意圖(3)-不含室內轉運服務空間.....	37
圖 33 轉運站設計示意圖(4).....	38
圖 34 車行立體連通系統模擬圖.....	38

圖 35 指定留設之退縮地全區示意圖.....	39
圖 36 細部計畫土地使用示意圖.....	41
圖 37 細部計畫交通系統示意圖.....	42
圖 38 交通衝擊改善策略構想圖.....	43
圖 39 本計畫都市防災示意圖.....	44
圖 40 本計畫臨時收留場所位置示意圖.....	45
圖 41 整體開發範圍示意圖.....	47
圖 42 交通部鐵道局管理土地變更歷程示意圖.....	49
圖 43 第 3 種商業區退縮規定示意圖.....	53
圖 44 應實施都市設計審議範圍圖.....	54
圖 45 指定留設之退縮地全區示意圖.....	55
圖 46 人行立體連通系統示意圖.....	58
圖 47 車行立體連通系統示意圖.....	59
圖 48 立體連通系統示意圖.....	59
圖 49 地下層車行動線系統示意圖.....	60
圖 50 建築物高度與量體配置構想原則示意圖.....	60
圖 51 平面車行動線與停車場出入口規劃原則示意圖.....	61
圖 52 禁止設置停車場出入口範圍示意圖.....	62



# 壹、計畫緣起

## 一、緣起與目的

行政院於 108 年推動「大南方，大發展」南台灣發展計畫，期透過前瞻建設將本市從工業之都轉變為海洋首都，解決南北不均衡現象，加上國家半導體產業 S 廊帶已成形，本市將迎來許多國際大廠達千億元以上的投資設廠進而產生科技業的遷徙潮現象，包含相關園區周邊將衍生出大量商業使用與企業辦公室等需求，即將為北高雄的不動產市場引起質變與量變的關鍵作用。民國 113 年，台積電於高雄煉油廠產業園區即將量產，該垂直上下游產業，例如 ASML（艾司摩爾）Applied Materials（應材），均有與市府接洽表示需要設立辦公室，顯見上述相關需求已刻不容緩。

本案主要計畫變更以朝向商業使用為前提，目的為與既有周邊商業設施互補、與產業園區互利，發揮跨街廓、全功能、大車站、利產業之整體綜效，於本案實現「左營高鐵科技之心」整體發展、永續經營之願景。同時以產業為動力引擎，轉動工作、旅運、會展商務、消費之需求，創造其有乘數效果的循環經濟。

依據「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」商業區檢討及變更原則：「商業區規劃應結合 TOD 大眾運輸系統導向之都市空間發展架構，滿足地方發展觀光休閒商業之型態及面積需求，同時依據都市發展空間結構與商業區階層，訂定捷運場站之服務層級及場站周邊地區的發展強度，以落實捷連場站周邊土地使用高強度的發展型態。」，辦理高雄左營高鐵站周邊國有土地再開發利用，並適度提高本計畫之使用強度，將廣場（兼停車場）用地與轉運專用區土地變更為商業區使用，以單一化土地使用管制排除其它不利於商業發展之情形。

本案配合主要計畫辦理「變更原高雄市主要計畫（凹子底地區）（廣停用地、轉運專用區為商業區）案」，依「都市計畫法」第 17、22 條規定擬定細

部計畫，於計畫範圍劃設必要性公共設施，並表明相關事項，作為計畫區後續開發建設之依據，促進整體都市發展。

## 二、法令依據

(一)都市計畫法第 17、22 條。

## 三、計畫位置與範圍

計畫位置位於高雄市左營區高速鐵路左營車站西側與半屏山間之區域，基地西側以商業區地籍為界，北側臨站前北路，東側以高鐵左營車站為界，南側臨站前南路，總面積為 2.3954 公頃，位置圖詳如圖 1 所示，計畫範圍土地清冊詳附錄一。

## 四、土地權屬

本計畫位於左營區左東段等 42 筆土地(土地清冊詳附錄一)，土地為國防部政治作戰局及交通部鐵道局所有(詳表 1、圖 3)。



表 1 計畫範圍土地權屬綜理表

行政區	地段	所有權人/管理單位	使用面積(m <sup>2</sup> )	百分比(%)
高雄市 左營區	左東段 18-3 地號 等 30 筆	中華民國/國防部政治 作戰局	10,700	44.67
	左東段 5-4 地號 等 12 筆	中華民國/交通部鐵道 局	13,254	55.33
合計			23,954	100.00



圖 1 計畫位置示意圖



圖 2 計畫範圍示意圖

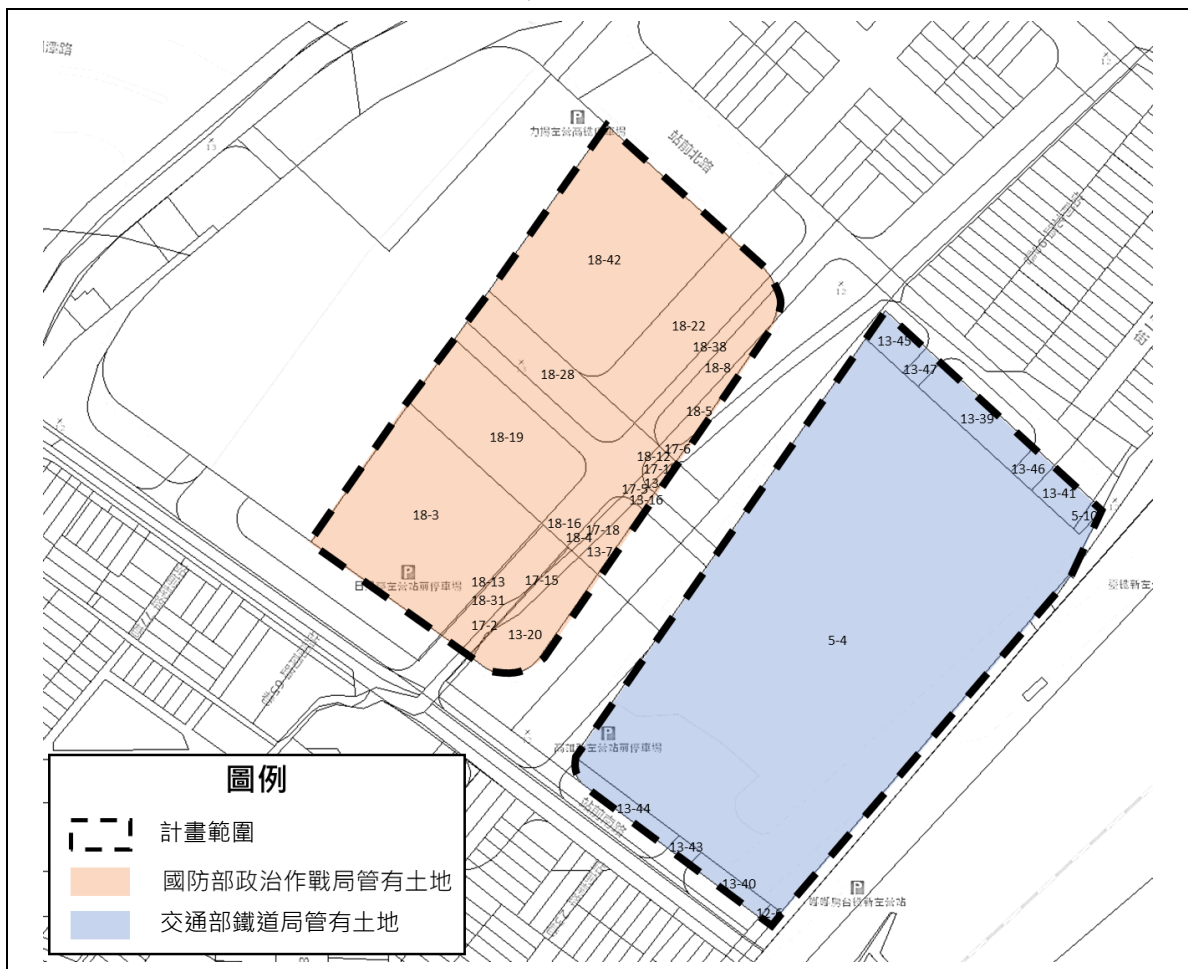


圖 3 土地權屬分布示意圖



## 貳、主要計畫概述

### 一、發展定位

由行政院國發會主導「大南方、大發展—南台灣發展計畫」積極推動將臺南、高雄形成南台灣半導體、光電、科技業重要的發展之戰略位置，產值未來預估達上兆元新台幣，不僅有晶圓雙雄台積電、聯電，不斷在南科進行擴廠，近 2 來受到新冠疫情（COVID-19）衝擊以及美中貿易戰的影響，讓全球資金、產業鏈大幅輪動，也促使資金、產線、技術與人才到台灣發展，當然也不乏是台商鮭魚返鄉的企業；另外也有外國大型公司相中台灣獨特的地理環境與人力技術資源，願意來台設廠或設立分公司，例如 MERCK（默克）、ASML（艾司摩爾）與 Applied Materials（應材），都向本府表達亟需土地設廠或設立辦公處所。

另外，除解決台積電設廠用地需求，在楠梓區也規劃有循環材料暨創新研發專區以及南科橋頭園區、仁武產業園區，以及配合高雄都會區大眾捷運系統延伸等交通建設計畫，將創造出許多的就業機會與發生大規模企業員工遷徙潮，伴隨衍生相關商辦會展服務與交通轉運等服務性設施需求，加速該地區商業發展，奠定日後形成左營高鐵科技聚落的態勢。

在此影響之下，該地區發展必須得以串聯周邊科技產業與 S 廊帶之發展定位，結合多元複合性機能等政策來改善活化國有地並強化周邊產業連結與地區生活機能，發揮都市成長管理模式之有效發展。

因此，在半導體大廠大量進駐之衝擊，周邊相關性產業之用地需求亦隨之大幅提升，本案將扮演科技 S 廊帶產業之商業中樞（Business S HUB）基地（詳圖 4），擬以「左營高鐵科技之心」為發展定位（詳圖 5），結合三鐵共構優勢打造高雄科技入口門戶，支援周邊產業相關之行政辦公、商業活動、大眾運輸系統等商業服務業等功能性需求。本案擬定發展計畫目標，說明如下：



資料來源：高雄市政府經發局。本計畫重製

圖 4 科技 S 廊帶商業中樞(Business S HUB)

## 發展定位



圖 5 預期發展定位圖

### (一)積極配合大南方計畫，厚植科技商業中樞(Business SHUB)

南部科技S廊道逐步成形，同時半導體科技大廠陸續投資高雄，造就高雄地區引進半導體材料供應鏈的重要性跟著上升。加上東南水泥廠遷址、楠梓中油廠址土壤整治工作計畫完畢後，未來將由高污染區域蛻變成技術密集與資本密集的半導體產業聚落。利用左營地區現有交通樞紐優勢，結合四通八達的交通路網，將可快速抵達周邊數個產業園區或將人流匯聚到本案基地，有效節省商務人士運輸與時間成本。



資料來源：本計畫繪製。

圖 6 本案與周邊產業園區地理位置關係圖

### (二)鏈結周邊產業，發揮規模經濟效益

近 2 年多來因高雄市積極招商，除了有高雄煉油廠整治計畫吸引台積電成功進駐、楠梓加工出口區轉型楠梓科技產業園區外，在仁武產業園區、橋頭科學園區與南科高雄(路竹)園區等也朝氣蓬勃地發展當中，高雄市各主要產業園區發展重點與鏈結，詳如圖 7 所示。另外，調查其他縣市產業園區招商暨發展重點：嘉義科學園區主要發展智慧農業與智慧載具；台南科學園區主要發展光電、積體電路與精密機械；南科高雄科學園區則主要發展光電、醫材及航太；

橋頭科學園區主要發展半導體、航太及智慧機械；屏東科學園區主要發展智慧農醫、綠材及太空科技。南部各縣、市科學園區發展重點與產業調查，詳如表 2 所示。

正因為本案基地位於科技 S 廊帶中心位置(南部縣市大 S)，加上有 TOD 優勢，將可在南部縣、市各個科學園區或產業園區之間形成垂直或水平的供應鏈，發展規模經濟，並整合相關產業聚落，蓄積企業創新量能。



資料來源：遠見雜誌。

圖 7 周邊產業園區主要發展重點  
表 2 本計畫現況周邊道路服務水準

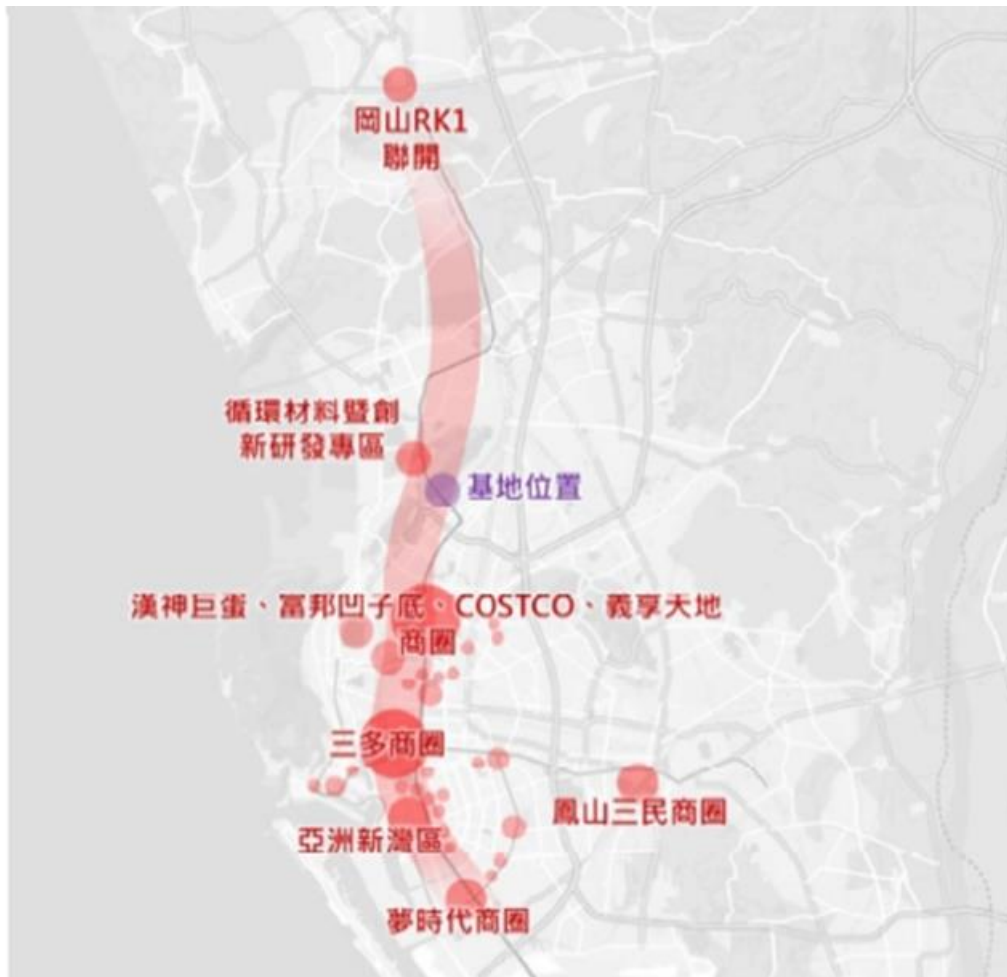
園區名稱	面積	年產值	主要產業
嘉義科學園區	88 公頃	380 億元(估)	智慧農業及智慧載具
台南科學園區	1,043 公頃	1.03 兆元	光電、積體電路、精密機械
高雄科學園區	567 公頃	640.84 億元	光電、醫材及航太
橋頭科學園區	262 公頃	1,800 億元(估)	半導體、航太、智慧機械
屏東科學園區	74 公頃	360 億元(估)	智慧農醫、綠材、太空科技

資料來源：工商時報。



#### (四)整合大眾運輸導向(TOD)發展，創造價值工程

製造業或科技產業，向來以材料成本、運輸成本與時間成本為主要成本考量。基地鄰近國道 1 號與國道 10 號、位於高鐵左營、臺鐵新左營、捷運左營站 R16 三鐵共構車站旁，可連結周邊各站商業及辦公機能軸線、科技產業園區廊帶與都市發展脈絡之關係，考量將周邊地區的土地使用管制單一化並排除相互干擾之情況，擬以整體開發方式進行規劃，結合 TOD 運輸優勢形成多元複合性機能之城市綜合體與商業中心，達成商業性永續經營。預期透過公辦都更招商將引入民間資金參與，並規劃中小型會議（展）中心機能及交通轉運設施等產品，讓參與本案的企業能投入一定的資本而創造企業更高利益，創造價值工程。



資料來源：本計畫繪製。

圖 8 TOD 導向串聯周邊商圈優勢

## 二、發展構想

### (一) 發展服務性商業

承上所述，因應高雄產業發展趨勢、S 廊帶計畫、半導體大廠進駐等發展，基地位於左營三鐵共構站體旁，隨台積電進駐楠梓科技產業園區，仁武產業園區及南部科學園區橋頭園區啟用後，將衍生許多相關廠商設置駐點或辦公等商業發展需求。該商業服務業主要可分為支援性服務及生產性服務二類，本計畫分析說明如下：

#### 1. 產業聚落及未來就業人口概況

##### (1) 產業聚落概況

高雄市產業分布可分為北高、中高、高屏、南高及都會核心等五區。另新興產業發展現況部分，近年產業積極發展包含生技醫療、綠能科技、國防船艦、循環經濟、體感科技、會展、數位內容及光電半導體等新興產業，對接中央「5+2 創新研發計畫」串聯 S 廊帶。

本計畫位屬中高發展區，位於循環技術暨材料創新研發專區、楠梓科技產業園區南側，楠梓科技產業園區現已存在既有之半導體、科技走廊產業聚落。

表 3 S 廊帶產業園區產值統計

重要開發案	定位	產值(億元)	面積(公頃)
南科高雄在園區	光電、醫材、航太	641	567
橋頭科學園區	半導體	1,400(估)	267
循環技術暨材料創新研發中心	先進材料研發	NA	55.49
楠梓產業園區	半導體先進製程	1,576(估)	183
仁武產業園區	低耗能、低污染製造	242(估)	74
亞灣 5G AIoT 創新園區	新創基地	142(估)	58





圖 9 S 廊帶各產業園區主要發展與預計員工數

(2) 就業人口預測

本案周邊產業園區包含南科橋頭園區預計將引入約 9,000 人、仁武產業園區與預計引入約 6,300 人，而楠梓、左營地區隨「原、中油公司高雄煉油廠土地變更案」通過後，與循環技術暨材料創新研發專區及台積電進駐楠梓科技產業園區預計創造約的 18,500 個就業機會，共計約 33,800 人。

表 4 S 廊帶主要產業園區啟用情形及從業員工數概況表

園區	啟用情形	從業(預計)員工數
南部科學園區臺南園區	已啟用	78,893 人
南部科學園區高雄園區	已啟用	10,002 人
南部科學園區橋頭園區	規劃中	預計約 9,000 人
楠梓產業園區	規劃中	預計約 18,500 人
仁武產業園區	規劃中	預計約 6,300 人
高雄產業園區	已啟用	7,851 人

## 2. 商業服務業用地需求分析

### (1) 支援性服務商業

支援性服務產業包含旅行業、租賃業、資訊服務及傳播業、業園區預計引入人口 20% 計算支援性服務業就業人口為 6,860 人，又依據高雄市工商普查資料，支援性服務產業樓地板面積約為 26.23 m<sup>2</sup>/人，以此計算未來周邊支援性服務產業需求樓地板面積為 179,937.8m<sup>2</sup>(6,860×26.23=179,937.8m<sup>2</sup>)。

### (2) 生產性服務商業

生產性服務產業主要為提供產業園區內進駐廠商提供加值性生產服務，包含物流運輸、租賃服務、金融保險、人力仲介…等等，以周邊之南科橋頭園區、仁武產業園區、楠梓科技產業園區預計引入人口之 50% 計算支援性服務業就業人口為 17,150 人，又依據高雄市工商普查資料，生產性服務產業樓地板面積約為 10.17 m<sup>2</sup>/人，以此計算未來周邊支援性服務產業需求樓地板面積為 174,415.5 m<sup>2</sup>(17,150×10.17=174,415.5m<sup>2</sup>)。

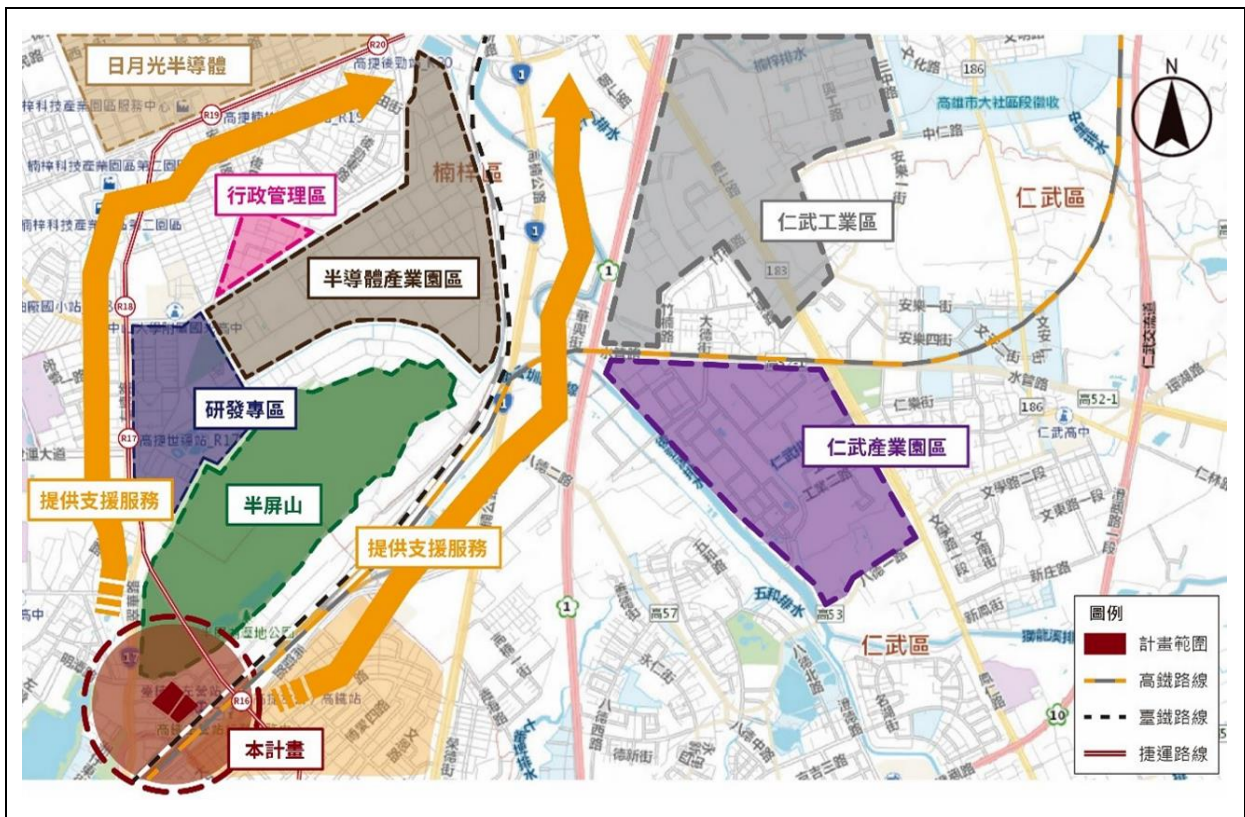


圖 10 周邊產業規模經濟圈

### 3. 高雄市 A 級商辦現況分析

根據仲量聯行 110 年調查，高雄市 A 級辦公大樓供給有限且普通產權分散，地點分布於中正路商圈、三多四維商圈、高軟周邊、民生光華商圈周邊。而目前商辦空間之使用仍以屋齡 20 年以上老舊商辦大樓為主，設施設備與機能無法符合目前建築物的使用標準。

另外，高雄市白領人口呈穩定成長趨勢，為 1%~5%/年，加上北高雄地區產業園區林立、科技大廠相繼進駐後衍生的商辦空間需求將大幅增加，顯示出高雄市 A 級商辦不足與需求之急迫性。

表 5 高雄市主要 A 級商辦大樓現況一覽表

大樓名稱	路段	完工年度	總量體 (坪)	單層 (坪)	租金區間 (元/坪)
寶成企業總部	民權路中山路	77 年	22,000	600	500~550
台灣領袖企業大樓	海邊路苓中路	78 年	11,000	400	400~500
亞太財經廣場	新光路	81 年	21,880	535	300~500
遠東曼哈頓財經總部	三多四路	81 年	9,099	287	300~400
中華民國經貿中心	中山二路	82 年	14,966	564	300~600
85 國際廣場	三多四路	86 年	15,000	700	350~600
大眾財經大樓	中山二路	87 年	13,082	396	300~450
國成 UFO	復興四路	97 年	38,249	1,628	500~900
中銅集團總部大樓	成功二路	101 年	24,000	550	700~800

資料來源：仲量聯行。

#### (二) 提供附屬商業設施

基地緊鄰三鐵共構車站，其四通八達之大眾運輸系統，周邊商業發達、住宅林立，在 S 廊帶周邊產業進駐、商務往返頻繁之帶動下，將引入大量商務通勤、辦公人口，並衍生出多元的附屬商業活動。本案開發擬規劃多元複合性機能之商業綜合體，提供包含會議（展）中心、商務旅宿、轉運使用、百貨零售、餐飲等商業及其附屬設施，以帶動地方整體發展，重新塑造區域都市機能。有關本案附屬商業設施說明如后：



表 6 附屬商業設施綜整表

編號	附屬商業設施	說明
1	會議(展)中心	規劃提供部分中小型展覽、會議中心等空間，供周邊產業園區進駐企業及相關企業使用，因應大量企業進駐後之會展需求。
2	旅館住宿	繼中央政策大南方計畫推動後，南臺灣科技 S 廊帶已成形，科技大廠相繼進駐，未來勢必帶來大量就業人口及商務辦公之需求，緊隨著相關之企業交流及商務住宿等需求提升，基地位於 S 廊帶中樞及交通節點，具商辦旅館之潛力。
3	轉運設施	將現有站體東側之客運、公車轉運等機能調派至站體西側，並透過規劃人行空橋等設計，將人行動線與車潮分離。
4	百貨零售	規劃休閒購物消費的空間，提供辦公、會展、轉運等人潮所衍生意商業消費行為之場域，包含餐廳、影視、零售消費…等，以提升地區商業機能，完善車站周邊複合且多元之發展。

### 1. 會議(展)中心

經調查北高雄現有會議(展)中心僅有蓮潭國際會館一處，已不敷使用；未來北高雄將面臨科技大廠進駐、產業園區蓬勃發展所帶來商務會議、企業訓練及論壇使用之需求。本基地藉鄰三鐵共構之高鐵左營站及位於 S 廊帶中樞之利，結合交通、產業及辦公機能，設置會議(展)中心，提供北高雄未來辦理國際會議、展覽及研發交流等活動，將有利於鏈結周邊產業園區，促進整體產業之發展。



資料來源：台大醫院國際會議中心。

圖 11 會議(展)中心示意圖

## 2. 旅館住宿

本案位於南部科技 S 廊帶中樞，為商務通勤及業務目的旅客必經之地，因此，南部科技 S 廊帶成形後周邊產業園區企業大量設廠，將帶動地區整體商務辦公需求，進而衍生出國外與國內業務目的旅客之住宿需求。

因此為解決產業發展後帶來的大量商務旅客停駐需求，以商旅館為定位創造更優質的商務住宿環境，提供因公出差之商務旅客、外國企業交流貴賓之居住場所，以提升高雄市整體產業交流，將有效促進都市產業及經濟成長。



資料來源：網際網路。

圖 12 商務旅館示意圖

## 3. 轉運設施

提供車站周邊之轉運使用，供市區公車集散、道路等多項運輸系統轉運使用，完善北高雄交通網絡，串聯周邊產業園區，以提升商務旅客通勤之便利性及改善整體交通環境。



資料來源：網際網路。

圖 13 轉運設施示意圖

#### 4. 百貨零售

主要供轉運、辦公、會議(展)、住宿人潮滿足其商業消費之需求，包含餐廳、影視、零售商店等相關商業設施，以提升地區商業機能，完善車站周邊複合且多元之發展。



圖 14 本案發展構想示意圖

### 三、發展策略

#### (一) 發展策略

本案定位「左營高鐵科技之心」，作為 S 廊帶科技商業中樞 (Business S HUB)，基地緊鄰高鐵左營站，同時也是三鐵共構車站。鄰近楠梓產業園區、循環材料暨創新研發專區，具備地理樞紐位置區位條件，將可大幅提升支援性科技商業活動發展及人才資源匯集之效益。

綜上，藉由基地地理及周邊交通區位優勢，若建構科技商業支援及生產服務機能，將能為 S 廊帶的廠商注入一股生產動能，並且與周邊產業園區產生互補作用，也為全國主要城市間串起網絡，平衡地區發展，預期將可提升就業機會與商業發展，為北高雄重新引入新的動能，進而改善城市風貌。本計畫變更後，後續主要發展策略擬定如下：



1. 合併周邊商業區國有土地辦理整體開發，提升土地經濟效益

計畫範圍土地為中華民國所有（管理機關：國防部政治作戰局與交通部鐵道局），基地北側左東段 18-108 地號，面積 2,002 平方公尺，同為中華民國所有（管理機關：財政部國有財產署）。考量本計畫變更須辦理相關用地回饋，為利後續土地開發利用與調配、提高國有土地使用效率，後續應利用整體開發方式，將本計畫土地及國產署管有之國有土地(面積合計 25,956<sup>m</sup><sup>2</sup>)納入整體開發範圍(詳圖 34)，以合理的土地使用規劃與配置，提升土地經濟效益、活絡高鐵左營車站周邊發展與縫合都市機能。



資料來源：高雄市政府都市發展局。

圖 15 合併整體開發範圍圈

表 7 整體開發範圍面積統計表

行政區	地段	所有權人/管理單位	使用面積(m <sup>2</sup> )	百分比(%)
高雄市 左營區	左東段	中華民國/國防部政治作戰局	10,700	41.22
		中華民國/交通部鐵道局	13,254	51.06
		中華民國/國有財產屬	2,002	7.71
合計			25,956	100.00

## 2. 引入民間資金共同參與開發，達成永續經營

依本案開發定位及立地條件，開發後樓地板主要供作商業、辦公與住宅使用，預估總投資金額達百億以上，為減輕政府財政負擔、提升土地開發效率及吸引民間資金挹注，鼓勵民間廠商組成合作聯盟共同參與投資開發及永續經營，透過策略合作聯盟可異業結合營建、物業管理以及策略性產業（高雄市促進產業發展自治條例第3條），降低彼此投資風險與成本，提高投資綜效。



資料來源：本計畫繪製。

圖 16 開放民間機構共組合作聯盟示意圖

### (二) 預期效益

將原來單一功能性的廣(停)用地及未開闢之轉運專用區等機能，納入本計畫擬規劃的多元複合性科技商業支援服務機能，保留原有的停車與轉達的空間需求，並再提供充足之停車空間、公共開放空間、商辦設施等服務機能。本計畫重整土地使用分區後，釋出招商引入民間資金進駐，強化與周邊產業連結，形塑商業辦公生活核心及活化都市空間。



## 四、變更原則

- (一) 左營地區為高雄市人口成長區，具備商業辦公需求條件，配合整體計畫構想，結合周邊鄰近車站、百貨及商圈資源的特性，故將廣場(兼停車場)用地與轉運專用區用地變更為商業區。
- (二) 變更後應另行擬定細部計畫，訂定相關開發管制規定據以實施開發建築。

## 五、變更計畫內容

變更 2.3954 公頃之廣場(兼停車場)用地與轉運專用區土地為商業區。有關變更內容如表 2 與圖 17 所示。

表 8 本計畫變更內容綜理表

位置	主要計畫變更內容		變更理由	備註
	原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)		
高雄市 左營區 左東段 5-4 地號 等 42 筆 土地	轉運 專用區 (1.3254)	商業區 (2.3954)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 行政院於 108 年推動「大南方，大發展」南台灣發展計畫，期透過前瞻建設將本市從工業之都轉變為海洋首都，解決南北不均衡現象，加上國家半導體產業 S 廊帶已成形，同時半導體科技大廠陸續投資高雄，未來將蛻變技術密集與資本密集的半導體產業聚落，將衍生大量商業及辦公需求。高雄即將迎來破千億的企業投資，在未來五年內，也預估至少將新增約 4.5 萬個就業機會，且本基地位於科技 S 廊帶中心位置，配合上位政策之土地活化利用作業更是刻不容緩。</li> <li>2. 基地鄰近國道 1 號、國道 10 號及三鐵共構車站，位處具地利之便之交通樞紐，將可在南部縣市各個科學園區或產業園區之間形成垂直或水平的供應鏈，達到規模經濟，並引導都市朝向 TOD 發展，連結周邊各站商業及辦公機能軸線，形成多元複合性機能之城市綜合體與商業中心，達到高效益使用。</li> <li>3. 本基地現況主要作為停車場、道路使用並預計開闢轉運站設施，現行土地使用較為單一化，配合上位政策之土地活化利用及達成場站周邊高效益使用之目標，爰以「左營高鐵科技之心」為發展定位，透過平面、立體之整體配置，規劃左營高鐵站</li> </ol>	附帶條件： 1. 應另行擬定細部計畫，訂定相關開發管制規定據以實施開發。 2. 變更負擔比例依據高雄 106 年變市 106 年變市「擴大及變更原高雄市主要計畫(第三次通盤檢討)(第一階段)案計畫」之都市計畫變更規定辦理。
	廣場(兼停車場)用地 (1.0700)			

位置	主要計畫變更內容		變更理由	備註
	原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)		
			周邊國有土地再開發利用，並同時保有原土地使用之服務為原則，提供多元複合型商業服務機能。 4. 另為整合周邊地區的土地使用管制並排除相互干擾之情況，擬以整體開發方式進行規劃，以公辦都市更新方式引入民間資源開發，藉以達成商業性永續經營。	

備註：實際變更面積應以核定之計畫圖實地分割測量面積為準。



圖 17 主要計畫變更內容示意圖

# 參、發展現況分析

## 一、自然環境分析

### (一) 地形與地勢

本計畫基地地形大致平坦，整體而言地勢呈西南高、東北低之走勢，屬半屏山東南麓。

### (二) 水文

本計畫靠近後勁溪排水系統集水區，後勁溪位於基地東北側，詳圖 18 所示。後勁溪主流全長約 12.7 公里，集水區涵蓋高雄市楠梓區、大社區、仁武區及鳥松區等行政區域，屬於高雄市管河川。上游起源於獅龍溪排水及曹公新圳排水匯流處（八漥橋），沿線收集支流排水包括黑橋排水、廣昌排水、楠梓排水、竹子門排水、竹後排水、仁武排水、獅龍溪排水及曹公新圳排水等，流經仁武區及楠梓區後在援中港地區流入台灣海峽。



資料來源：「前瞻基礎建設計畫」高雄市管區域排水後勁溪排水系統規劃檢討報告，高雄市政府水利局(109.03)。

圖 18 後勁溪流域示意圖



### (三) 地質

#### 1. 地質特性

本計畫基地內多屬第四紀沖積層，北緣之半屏山以大社層及古亭坑為主，半屏山背斜呈東北西南走向；計畫基地西側有壽山斷層，與計畫基地西側邊緣最短距離約 200 公尺。

表 9 本計畫及鄰近地層特性一覽表

地質名稱	岩性	年代
現代沖積層(a)	未固結之砂、泥及礫	全新世
半屏山石灰岩(Gtp)	生物泥粒岩及礁灰岩體	早更新世
古亭坑層(Gt)	青灰色泥岩偶夾薄砂岩層	上新世-更新世

#### 2. 活動斷層

依據經濟部中央地質調查所五萬分之一地質圖 2021 年版圖說，本計畫未有活動斷層通過，而鄰近區域之斷層有旗山斷層與壽山斷層。旗山斷層屬第一類活動斷層(全新世活動斷層)，距本計畫約 4.8km，需考量近斷層效應；壽山斷層非屬活動斷層，距本計畫約 0.7km，無直接影響之疑慮。並有一無名背斜經過，無直接影響之疑慮。區域地質詳圖 19 所示。



資料來源：經濟部地質調查所五萬分之一地質圖，本計畫繪製。

圖 19 本計畫區域地質及與斷層區位關係示意圖

#### (四) 地質敏感區

依據地質法規定，經濟部中央地質調查所公告全臺地質敏感區，類型包含活動斷層地質敏感區、山崩與地滑地質敏感區、地質遺跡地質敏感區以及地下水補注地質敏感區。經套疊公告地質敏感區圖幅顯示(詳圖 20)，本計畫北側半屏山約 300m 有「山崩與地滑地質敏感區」，而本計畫範圍內並未遭遇任何類型之地質敏感區，故依地質法規定無需進行地質敏感區評估作業。



圖 20 本計畫周邊斷層位置示意圖

#### (五) 災害潛勢分析

##### 1. 淹水潛勢地區

以國家災害防救科技中心之高雄市 24 小時降雨量 650 公釐淹水資料進行分析，凹子底地區部分地區具有 1.0 至 2.0 公尺之淹水潛勢，本計畫範圍周邊 400 公尺外則具有 0.5 至 1.0 公尺之淹水潛勢(詳圖 21)，本計畫非屬淹水潛勢地區，免提出淹水補償量。





資料來源：國家災害防救科技中心災害潛勢地圖網站，本計畫繪製。

圖 21 本計畫範圍周邊淹水潛勢圖

## 2. 土壤液化潛勢地區

以高雄市政府土壤液化潛勢查詢系統資料進行分析，凹子底地區大部分屬中高潛勢地區，本計畫範圍大部分亦屬於高潛勢地區(詳圖 22)，未來土地開發建設時需針對土壤液化問題進行評估，並依建築技術規則相關規定辦理。



圖 22 本計畫及周邊地區土壤液化潛勢示意圖

## 二、社會經濟及產業現況

### (一) 人口

#### 1. 人口成長

根據高雄市民政局人口數統計，至民國 109 年 12 月底為止，高雄市常駐人口約 276 萬人，其中左營區總人口數約為 19.7 萬人，佔高雄市人口數之 7.05%(詳表 10)。

就民國 99 年至民國 109 年之人口統計資料顯示，高雄市人口成長有趨緩現象，平均成長率為-0.02%；其中左營區人口 10 年間平均年成長率為 0.35%，皆遠高於同期高雄市之人口成長率。

#### 2. 人口密度

就人口密度而言，截至民國 109 年 12 月底，左營區土地面積為 19.39 平方公里，人口密度則高達每平方公里約 10,176 人，十年間密度增長明顯，拉開與高雄市平均密度(941 人/平方公里)之差距。

表 10 高雄市與左營區歷年人口綜整表

年度	左營區				高雄市				左營區占 高雄市人 口比例(%)
	人口數	成長率	人口 消長	人口密度	人口數	成長率	人口消長	人口 密度	
99	191,991	1.08%	2,047	9,902	2,773,483	0.09%	2,596	941	6.92
100	193,482	0.78%	1,491	9,978	2,774,470	0.04%	987	941	6.97
101	194,815	0.69%	1,333	10,047	2,778,659	0.15%	4,189	943	7.01
102	195,389	0.29%	574	10,077	2,779,877	0.04%	1,218	943	7.03
103	195,643	0.13%	254	10,090	2,778,992	-0.03%	-885	943	7.04
104	196,244	0.31%	601	10,121	2,778,918	0.00%	-74	941	7.06
105	196,936	0.35%	692	10,157	2,779,371	0.02%	453	942	7.09
106	197,072	0.07%	136	10,146	2,776,912	-0.09%	-2,459	941	7.10
107	196,872	-0.10%	-200	10,153	2,773,533	-0.12%	-3,379	940	7.10
108	197,728	0.43%	856	10,197	2,773,198	-0.01%	-335	939	7.13
109	197,306	-0.21%	-422	10,176	2,765,932	-0.26%	-7,266	937	7.13
平均	-	0.35%	-	-	-	-0.02%	-	941	7.05

資料來源：1. 高雄市民政局網站。2. 高雄市左營區戶政事務所。本計畫整理。

備註 1：人口數單位(人)；成長率單位(%)；區占市人口比例(%)。

### 3. 人口組成

人口年齡組成方面，依各年齡階段活動性質之不同，0~14歲為幼童年組，15~64歲為青壯年組，65歲以上為老年組。本計畫(左營區)之青壯年人口比例均高於高雄市之青壯年人口比例，顯示本區勞動力高於平均水準。高雄市之人口年齡組成(詳表 11)。

表 11 民國 109 年左營區及高雄市年齡分組統計

區域別	總人口 (人)	0-14 歲		15-64 歲		65 歲以上	
		人口數(人)	比例(%)	人口數	比例(%)	人口數	比例(%)
左營區	197,306	26,320	13.34	143,832	72.90	27,154	13.76
高雄市	2,765,932	323,231	11.69	1,981,308	71.63	461,393	16.68

資料來源：高雄市民政局網站。本計畫整理。

#### (二) 產業經濟

##### 1. 勞動力變化趨勢

高雄市總人口在過去 10 年呈現先升後降趨勢，惟勞動力人口則呈現穩定成長趨勢。其中勞動參與率亦有成長跡象，失業率大致平穩，維持在 4% 水準並有緩慢下降趨勢(詳表 12)。民國 109 年高雄市勞動力與民國 108 年同期相比，減少約 15,000 人。

表 12 高雄市近十年勞動力人口統計表

年度 (年)	總人口 (人)	15 歲以上 (人)	勞動人口 (人)	勞動力/就業者 (人)	勞動力 參與率 (%)	失業率 (%)
100	2,774,470	2,329,000	1,329,000	1,270,000	57.10	4.40
101	2,778,659	2,346,000	1,342,000	1,284,000	57.20	4.30
102	2,779,877	2,360,000	1,350,000	1,293,000	57.20	4.20
103	2,778,992	2,371,000	1,353,000	1,300,000	57.10	3.90
104	2,778,918	2,383,000	1,368,000	1,316,000	57.40	3.80
105	2,779,371	2,391,000	1,373,000	1,318,000	57.40	4.00
106	2,776,912	2,397,000	1,387,000	1,335,000	57.90	3.80
107	2,773,533	2,402,000	1,398,000	1,346,000	58.20	3.70
108	2,773,198	2,405,000	1,401,000	1,349,000	58.20	3.70
109	2,765,932	2,404,000	1,386,000	1,332,000	57.60	3.80

資料來源：勞動統計查詢網-高雄市勞動力狀況查詢系統。本計畫整理。



## 2. 總體經濟結構

高雄市整體產業結構以第二級產業及第三級產業發展為主，其中第三級產業於民國 99 年縣市合併之後有明顯成長趨勢。

以各級產業就業人口而言，過去 10 年三級產業人口結構大致穩定，無明顯變動，第一級產業就業人口維持 3% 左右，第二級產業人口約為 35%，第三級產業人口則維持 60% 以上的比例(詳表 13)。

表 13 高雄市民國 99-109 年就業者行業結構統計表

年度	總計		第一級產業 (農林漁牧)		第二級產業 (工業)		第三級產業 (服務業)	
	人口數 (千人)	比例 (%)	人口數 (千人)	比例 (%)	人口數 (千人)	比例 (%)	人口數 (千人)	比例 (%)
99	578	100%	44	7.6%	239	41.3%	295	51.0%
100	1,270	100%	41	3.2%	465	36.6%	764	60.2%
101	1,284	100%	39	3.0%	472	36.8%	773	60.2%
102	1,293	100%	38	2.9%	468	36.2%	786	60.8%
103	1,300	100%	43	3.3%	473	36.4%	784	60.3%
104	1,316	100%	45	3.4%	473	35.9%	799	60.7%
105	1,318	100%	43	3.3%	471	35.7%	804	61.0%
106	1,335	100%	44	3.3%	482	36.2%	807	60.4%
107	1,346	100%	49	3.6%	492	35.8%	815	60.5%
108	1,349	100%	44	3.3%	492	36.5%	813	60.3%
109	1,332	100%	47	3.5%	493	37.0%	793	59.5%

資料來源：1. 高雄市統計資訊服務網。2. 行政院主計總處人力資源調查統計年報。本計畫整理。

自 105 年起，第二級及第三級廠商家數除 106 年為負成長外，年成長率均穩定成長，隨著南部科學園區、橋頭科學園區、楠梓產業園區等設立，未來仍有大量廠商之進駐需求。

表 14 高雄市 105 年至 109 年營利事業家數及銷售額概況

年度	營利事業家數(家)		生產總額(千元)	
	家數(家)	成長率	生產總額(百萬元)	成長率
105	167,230	-	4,129,254	-
106	161,076	-3.68%	4,514,887	9.34%
107	164,264	1.98%	4,810,932	6.56%
108	167,495	1.97%	4,686,305	-2.59%
109	171,873	2.61%	4,522,659	-3.49%

資料來源：高雄市政府經濟發展局統計通報本計畫整理。

### (三) 周邊商業空間發展現況

本計畫區周邊鄰近之商業發展除新光三越及彩虹市集外,較無高層級之商業服務機能,多屬服務鄰里性之商業、沿街式店鋪,商圈強度不若南高雄之三民商圈、新崛江商圈、漢神商圈等市區之都會型商圈。

鄰近既成商業區多屬店鋪型態商業機能或為住宅使用,如本專用區西側之左營舊城區商圈、高鐵站前商圈、鄰近捷運 R15 站之崇德路商圈等,商業發展強度不足;尚未發展之商業區如本計畫北側之建台水泥開發、東北側之仁武工商綜合區則預計提供日常購物、主題餐廳、休閒娛樂及旅館等服務機能,相關商業空間區位(詳圖 23)。

本計畫區具有集中開發且直接緊鄰大眾運輸場站,交通區位條件極具優勢,且位於北高雄觀光景點之中心地帶,有觀光、休閒、購物及遊憩等相關服務需求,未來商業發展極具潛力。



資料來源：變更高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫(轉運專用區土地使用分區管制要點暨都市設計基準調整)案計畫書,高雄市政府(106.10)。

圖 23 本計畫周邊商業區位現況圖

## 三、土地使用現況及權屬

### (一) 土地使用現況

本計畫土地使用現況為空地與停車場用地使用(詳圖 24)。因轉運專區尚未行開闢,土地使用現況部份開闢做為道路使用,其餘空

地部分暫供高雄市政府都市發展局進行綠美化。道路用地部分為南側的 20 公尺站前南路，該計畫道路為單行道，左轉後可向北進入高鐵左營站之臨停接駁區，亦可接著左轉經站前北路達站前路。目前本計畫區鄰近道路系統已開闢完善，惟供轉運發展之土地尚未開闢。

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

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



圖 24 本計畫範圍及周邊土地使用現況圖



(二) 土地權屬

本計畫位於左營區左東段等 42 筆土地(土地清冊詳附錄一)，土地為國防部政治作戰局及交通部鐵道局所有(詳表 15、圖 25)。

表 15 變更範圍土地權屬綜理表

行政區	地段	所有權人/管理單位	使用面積(m <sup>2</sup> )	百分比(%)
高雄市 左營區	左東段 18-3 地號 等 30 筆	中華民國/國防部政治 作戰局	10,700	44.67
	左東段 5-4 地號 等 12 筆	中華民國/交通部鐵道 局	13,254	55.33
合計			23,954	100.00

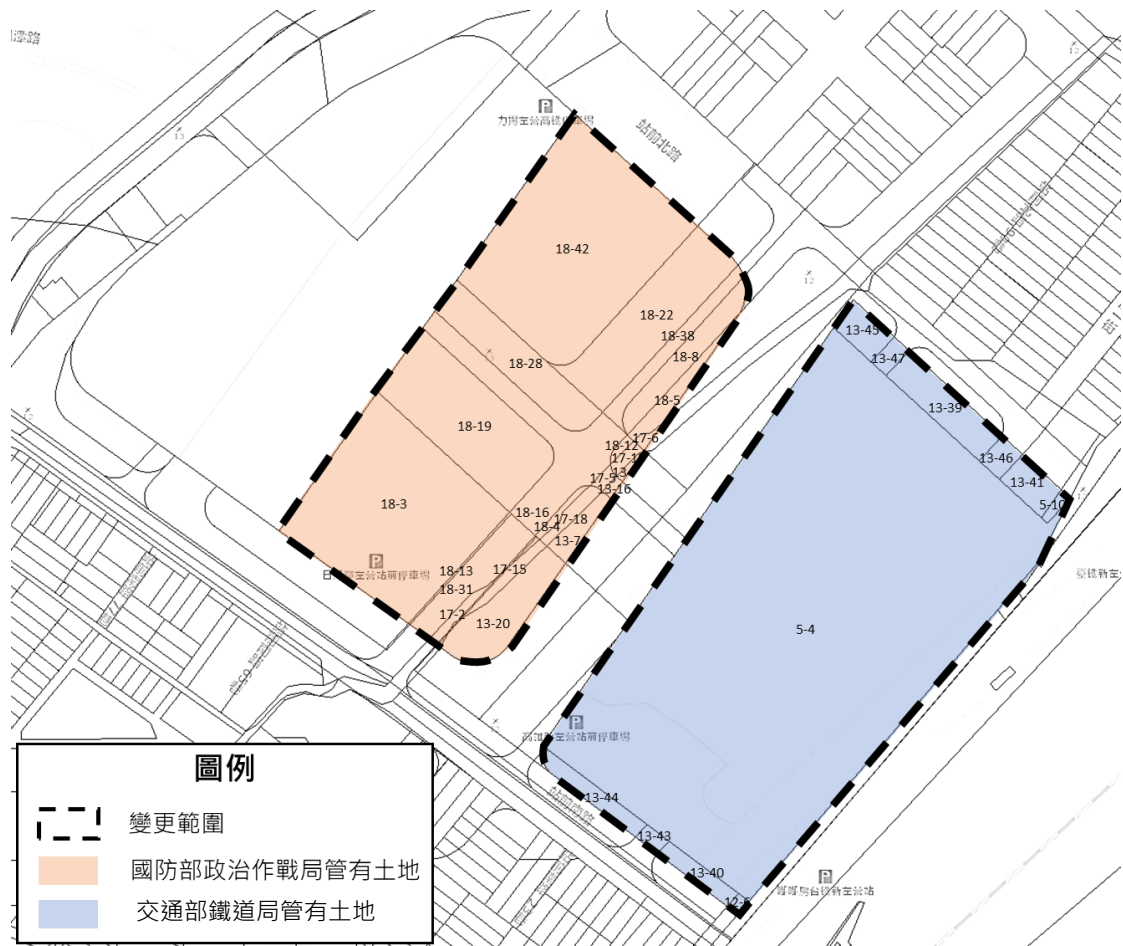


圖 25 本計畫土地權屬分布示意圖

## 四、交通運輸現況

### (一) 交通運輸現況

本計畫位於高雄市左營區高鐵後站範圍、半屏山南側，鄰近之主要幹道有台 1 線(民族公路)、台 17 線(翠華路)及都會快速公路(翠華路匝道)，軌道系統則有高鐵(左營站)、臺鐵(新左營站)及高雄捷運紅線(左營/高鐵站)(詳圖 26)。



資料來源：變更高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫(轉運專用區土地使用分區管制要點暨都市設計基準調整)案計畫書，高雄市政府(106.10)。本計畫繪製。

圖 26 本計畫周邊交通環境現況圖

### (二) 道路系統

鄰近本計畫主要道路系統包括省道台 1 線(民族公路)、台 17 線(翠華路)及都會快速公路(翠華路匝道)，市區道路則有翠華路、翠明路、明潭路、高鐵路、華夏路、博愛路等，本計畫周邊主要道路系統基本資料彙整詳表 16。

表 16 本計畫周邊道路系統基本資料彙整表

道路層級	道路名稱	計畫寬度(m)
高速公路	一號國道	--
都會快速道路	翠華路匝道	--
聯外道路	民族一路(台 1 線)	40
主要道路	翠華路(台 17 線)	40
	翠明路	25
	明潭路	24
次要道路	高鐵路	34
	華夏路	40
	博愛路	40

資料來源：本計畫彙整。

### (三) 軌道系統

高雄捷運紅線位於本計畫東側，鄰近車站包括：世運站(左楠路/世運大道)、左營/高鐵站(高鐵路)、生態園區站(孟子路/博愛三路)，捷運尖峰班距 5 分鐘、離峰班距 10 分鐘，各站平均每日進出站旅運量約在 1 萬人次。

本計畫南緣半屏山之南側，設有高鐵左營站(高鐵路/大中二路/翠華路)與臺鐵新左營站、高雄捷運紅線左營站共構，為僅次於臺北站之第二大車站、亦為臺鐵一等站，為臺灣西部走廊城際及高雄都會區重要轉運站。

### (四) 大眾運輸系統

本變更範圍鄰近地區分別於高鐵左營站東側前站(高鐵路側)與高鐵左營站西側後站(本轉運專用區)設置有公車停靠站，其中高鐵左營站西側主要停靠包括 301、紅 51 以及紅 53、西城快線、鳳山高鐵城市快線、8015、8017、舊城文化公車等市區公車路線，高鐵左營站東側則包括 3、16、90、92、紅 35、紅 50、紅 60、旗美國道快捷、哈佛快線、燕巢學園快線(E04)、燕巢快線(E03)、高南雙城快線、8501、8025 等市區及快線公車停靠，詳表 17。

表 17 公路客運及公車系統綜理表

公車路線		說明
高鐵左營站西側	高鐵左營站東側	由於本基地周邊之臺鐵場站及捷運場站係呈南北向發展，本基地之公車路線規劃可提供旅客東西向轉乘服務，亦或接送至捷運未行經之地區。
301、紅 51 以及紅 53、西城快線、鳳山高鐵城市快線、8015、8017、舊城文化公車	3、16、90、92、紅 35、紅 50、紅 60、旗美國道快捷、哈佛快線、燕巢學園快線(E04)、燕巢快線(E03)、高南雙城快線、8501、8025	

資料來源：本計畫彙整。

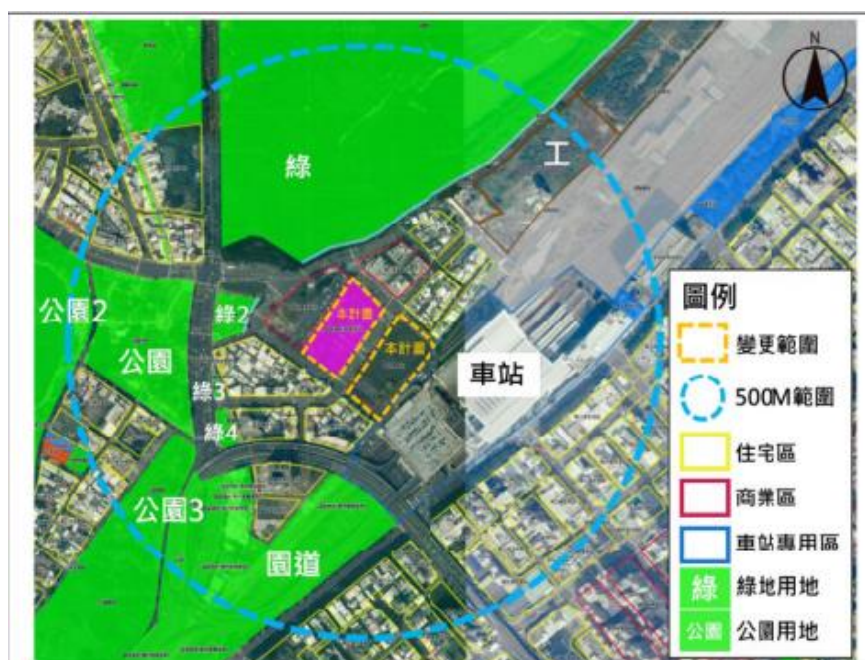
## 五、公共設施現況

本計畫位於「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」計畫範圍內，本計畫周邊 500 公尺範圍內之公共設施用地包含：綠地用地、綠地用地(2)、綠地用地(3)、綠地用地(4)、公園用地、公園用地(2)、公園用地(3)、園道用地、廣場(兼停車場)用地、車站用地等，有關公共設施用地開闢情形詳表 18 及圖 27 所示，說明如下：

表 18 本計畫周邊公共設施用地開闢情形一覽表

公共設施用地	是否已開闢	備註
綠地用地	已開闢	半屏山
綠地用地 2	已開闢	步道及小公園使用
綠地用地 3	已開闢	步道及小公園使用
綠地用地 4	已開闢	半屏山地景公園
公園用地	已開闢	蓮池潭綜合遊樂區及蓮池潭兒童公園
公園用地 2	已開闢	蓮池潭公園
公園用地 3	已開闢	埤塘溼地及公園使用
園道用地	已開闢	供鐵路使用
廣場(兼停車場)用地	已開闢	停車場
車站用地	已開闢	左營高鐵站

資料來源：本計畫彙整。



資料來源：本計畫繪製。

圖 27 本計畫周邊 500 公尺內公共設施用地區位示意圖

# 肆、 規劃構想及原則與初步設計

## 一、 規劃構想及原則

本案依循主要計畫規劃原則之指導，訂定細部計畫土地使用分區劃設原則如下：

- (一) 主要計畫變更後可發展用地(商業區)限縮為第三種商業區，降低開發衝擊。
- (二) 提供一定比例必要性公共設施，西側基地留設公園用地做為防災疏散及綠化之用；西側基地留設廣兼道用地並保留轉運站設施功能，並以兼顧優化徒步環境、提供公車停靠待班及進出使用為原則。
- (三) 串聯基地與高鐵左營站之服務機能，保持土地使用分區間之設計彈性，藉以聯通國道之交通優勢及延伸行人商業服務。
- (四) 有關變更負擔回饋，原則依 106 年 9 月 22 日發布實施之「擴大及變更原高雄市主要計畫(第三次通盤檢討)(第一階段)案」相關規定辦理，如遇重大或特殊個案者，得提高雄市都市計畫委員會審定之。



## 二、初步設計說明

### (一) 公園用地

配合本市都市計畫變更負擔規定回饋 0.32 公頃之公園用地，除了提供都市內開放空間之服務機能外，於區域系統上將納進凹子底細部計畫地區整體都市防災系統，為計畫周邊提供緊急避難場所及短期收容場所之功能，強化整體都市防災體系；另經核算最小滯洪量約 1,500 噸，最大出流量不得大於 0.38cms。

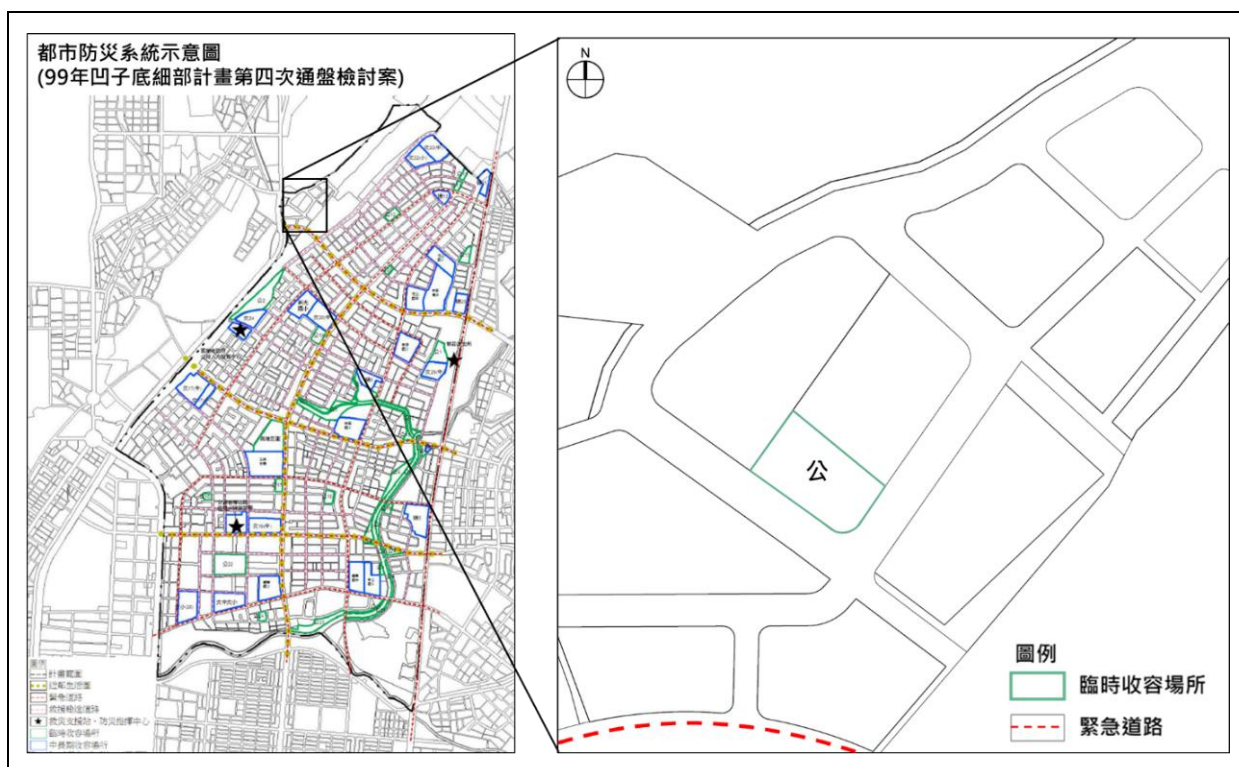


圖 28 本計畫與凹子底細部計畫都市防災系統示意圖

公園用地之開闢亦同時具有低地滯洪功能設計、一定比例之綠覆率、透水鋪面設計及水資源再利用措施(如：側溝匯聚雨水並進行再利用)，減緩開發區內增加之地表逕流致災影響，本計畫之公園得採低地滯洪(降 50 公分)或設置地下儲留設施 1,500 噸，可符合出流管制防災使用，並可回收做公園澆灌使用。

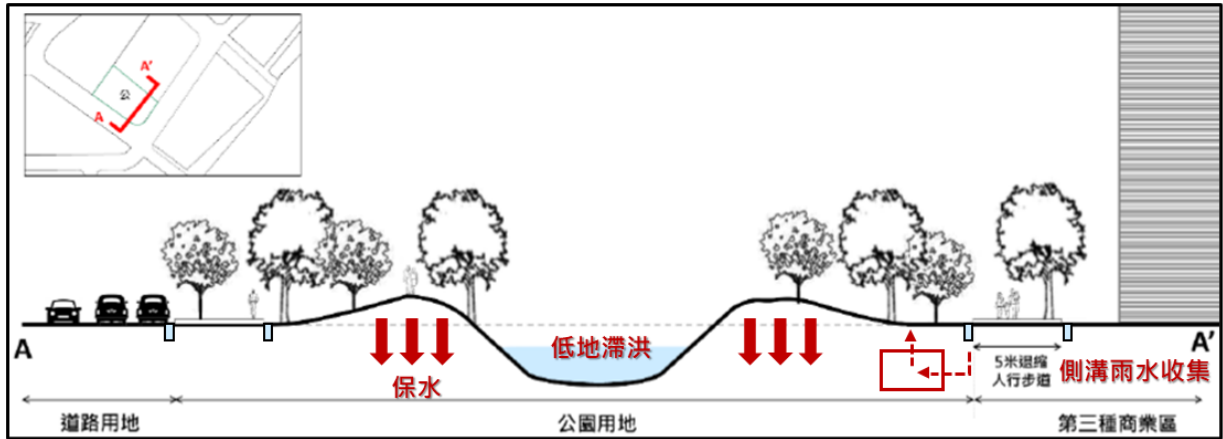


圖 29 公園用地滯洪設計示意圖

## (二) 轉運站空間

為維持原有轉運專用區之轉運站服務機能，計畫區內東側之第三種商業區北側應集中留設包含室內、室外之轉運站空間，並計有 5 席公車停靠區及 3 席公車待班區格位，轉運站淨高至少保留 4.6 公尺以上，候車空間應提供遮蔽設施，預計車行動線由站前路進入轉運站空間，並於站前北路側離站，有關轉運站規劃設計如圖 30、圖 31、圖 32、圖 33，實際之轉運站空間配置及需求，應於提送都市更新事業計畫時，經高雄市政府交通局審認。

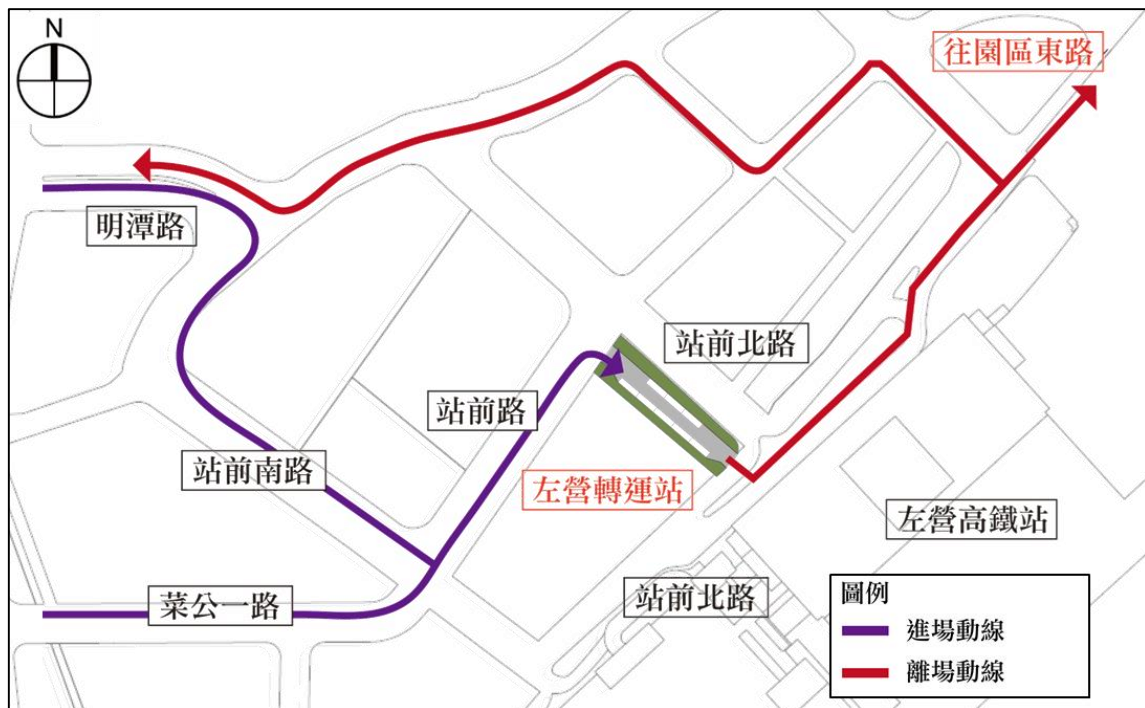


圖 30 轉運站設計示意圖(1)-不含室內轉運服務空間

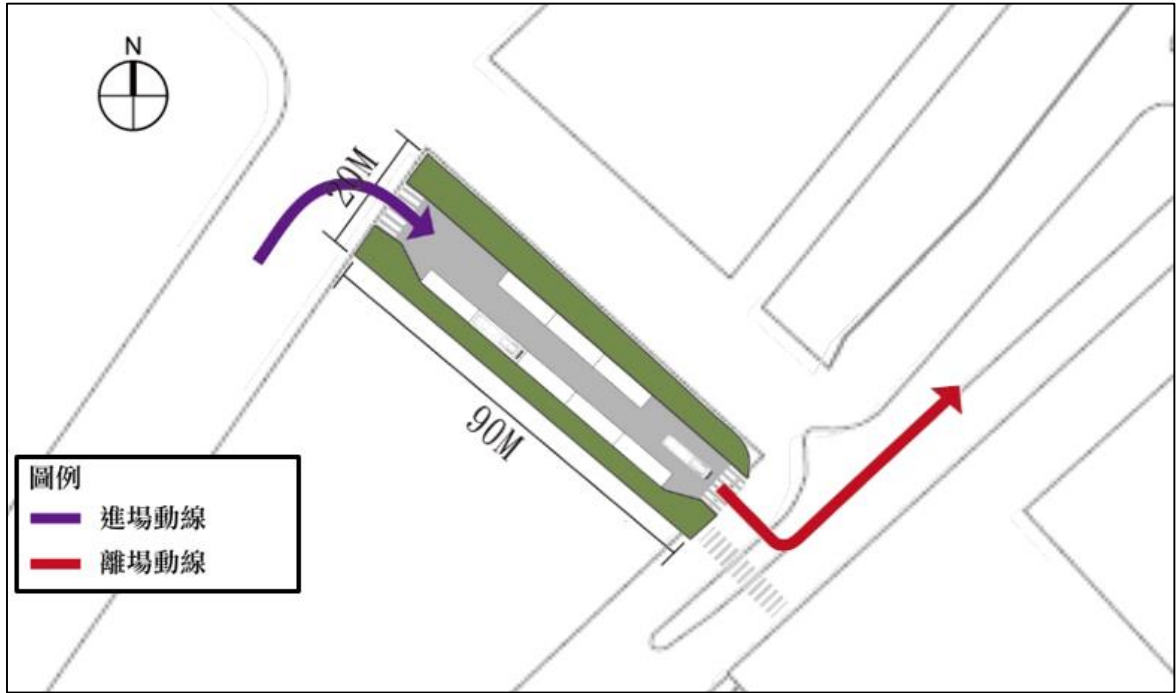


圖 31 轉運站設計示意圖(2)-不含室內轉運服務空間

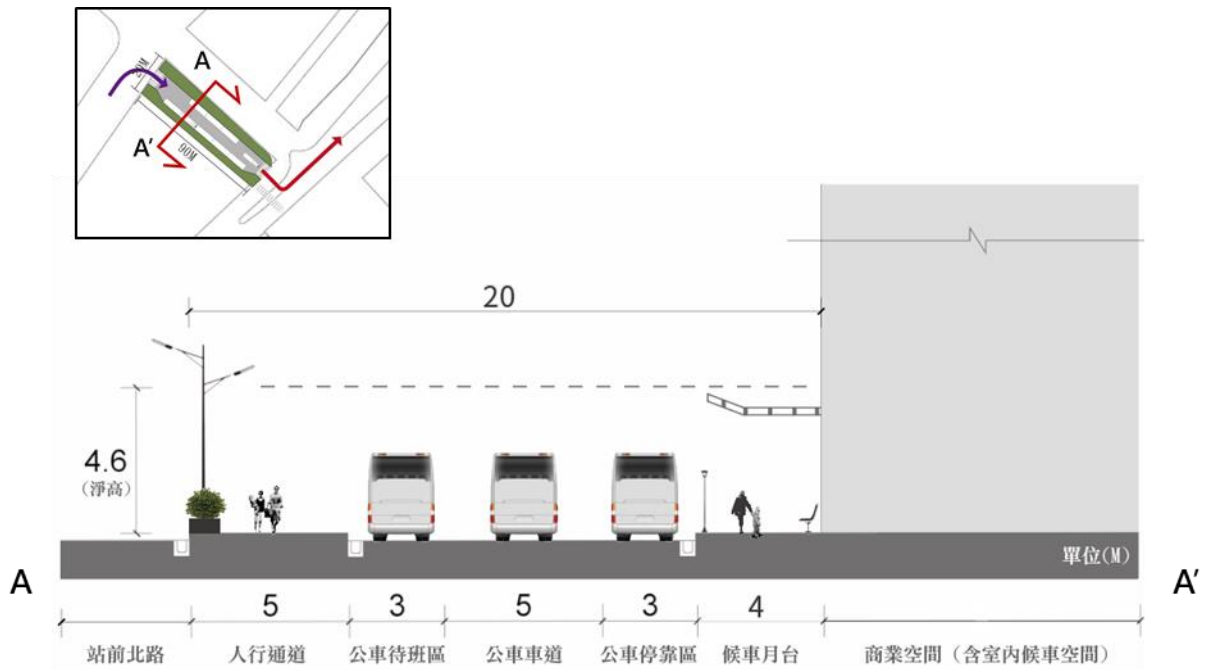


圖 32 轉運站設計示意圖(3)-不含室內轉運服務空間





圖 33 轉運站設計示意圖(4)

### (三) 串聯高鐵車站之服務機能

計畫區東鄰高鐵左營站，位於高鐵站南側之立體停車場，現可由立體連通方式銜接國道 10 號，同時該車站係包含三鐵共構之車站，轉運旅客數量眾多，因此為連通國道之交通優勢及延伸行人商業服務機能，計畫區內將透過立體連通方式，串接高鐵站之人行、車行動線，相關之規劃設計如圖 34。



圖 34 車行立體連通系統模擬圖

#### (四) 退縮建築形塑友善人行環境

計畫區內應配合周邊留設系統性人行空間，以提供優質步行環境，同時加強動線與綠化之考量，以達到優美開放空間之系統串連效果。



圖 35 指定留設之退縮地全區示意圖



# 伍、實質計畫

## 一、計畫年期與人口

### (一) 計畫年期

配合「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」，以115年為計畫年期。

### (二) 計畫人口

計畫範圍開發後擬規劃多元複合性機能之商業綜合體，提供包含會議(展)中心、商務旅宿、轉運使用、百貨零售、餐飲等商業及其附屬設施。因此以第三種商業區供居住比例占總樓地板面積20%概估計畫人口。

本案第三種商業區面積為1.7570公頃，以容積率490%之20%總樓地板面積及每人平均居住面積50平方公尺推估，本案居住人口約345人，計畫人口淨密度約197人/公頃。

$$1.7570 \text{ 公頃} \times 490\% \times 20\% \div 50 \text{ 平方公尺} \cong 345 \text{ 人}$$

## 二、土地使用及公共設施計畫

### (一) 第三種商業區

為降低開發衝擊，劃設為第三種商業區，東側街廓面積為1.0252公頃，西側街廓面積為0.75公頃，計畫面積合計共1.7752公頃，占計畫總面積74.11%。

### (二) 公園用地

於東側街廓劃設公園用地做為防災疏散及綠化之用，計畫面積為0.32公頃，占計畫總面積13.36%。



### 三、交通系統計畫

#### (一) 主要道路

計畫區主要係以站前路、站前北路、站前南路與菜公一路為主要道路，其中站前路、站前北路與站前南路道路寬度 24 公尺，菜公一路道路寬度 20 公尺，可通往省道台 17 線(翠華路) 及都會快速公路(翠華路匝道)。

#### (二) 次要道路

次要道路為站前路 (道路寬度 15 公尺)、站前北路 (道路寬度 10 公尺) 與站前南路 (道路寬度 15 公尺)，可通往高鐵、台鐵與捷運車站及周邊住宅區。

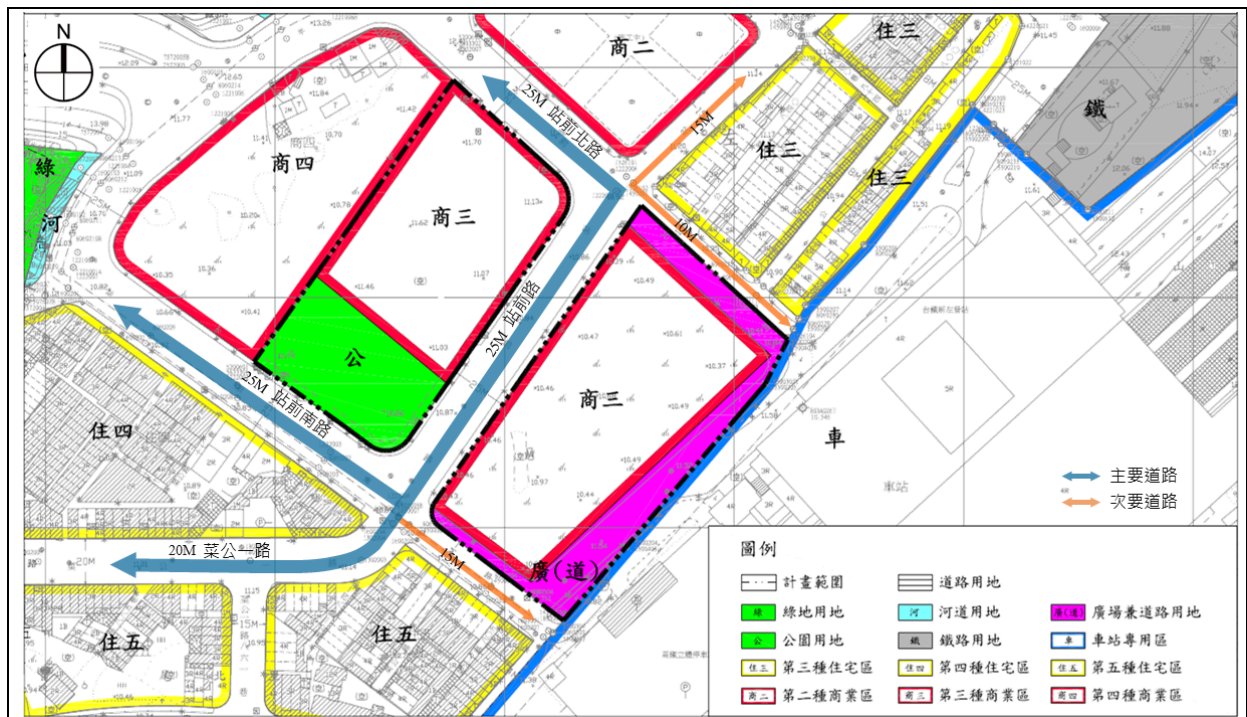


圖 37 細部計畫交通系統示意圖

#### (三) 交通衝擊改善構想

本計畫之交通影響評估內容詳附錄四內容，本案主要計畫變更後，將原來單一功能性並未開闢的廣停用地、轉運專用區等機能，納入本計畫擬規劃的多元複合性機能，提供公共空間設施、完整的交通轉運機能以及增加停車空間的數量，並結合鄰近左營三鐵共構系統之優勢條件，本計畫預期減少民眾洽公之車流量，並對於計畫

範圍周遭之交通流量有正面影響。另亦考量廣停用地、轉運專用區變更為商業區可能之交通衝擊，本計畫針對停車入口、停車進出場動線；周邊道路動線以及公共腳踏車等面向，研擬交通衝擊改善構想，詳列如下並如圖 38。

1. 將轉運機能設置於鄰近左營三鐵共構之區域，達到連通系統之特性，有效提升大眾運輸系統之效率。
2. 停車場出入口規劃設置於非主要道路，並配合未來衍生車流需求，及簡化車行動線，周邊道路將規劃為逆時鐘方向之單行道，以增加儲車空間及維持行車秩序。
3. 因鄰近高鐵、臺鐵以及捷運，可設置自行車租賃站，推動高雄 YouBike2.0 及以既有道路退縮地之建置自行車道，提升綠色運具轉乘系統。
4. 強化地區交通管理措施，如：主幹道路號誌連鎖、尖峰時段之路段交通管制、加強違規駕駛行為及停車取締等措施，以提升交通運作效率及服務狀況。

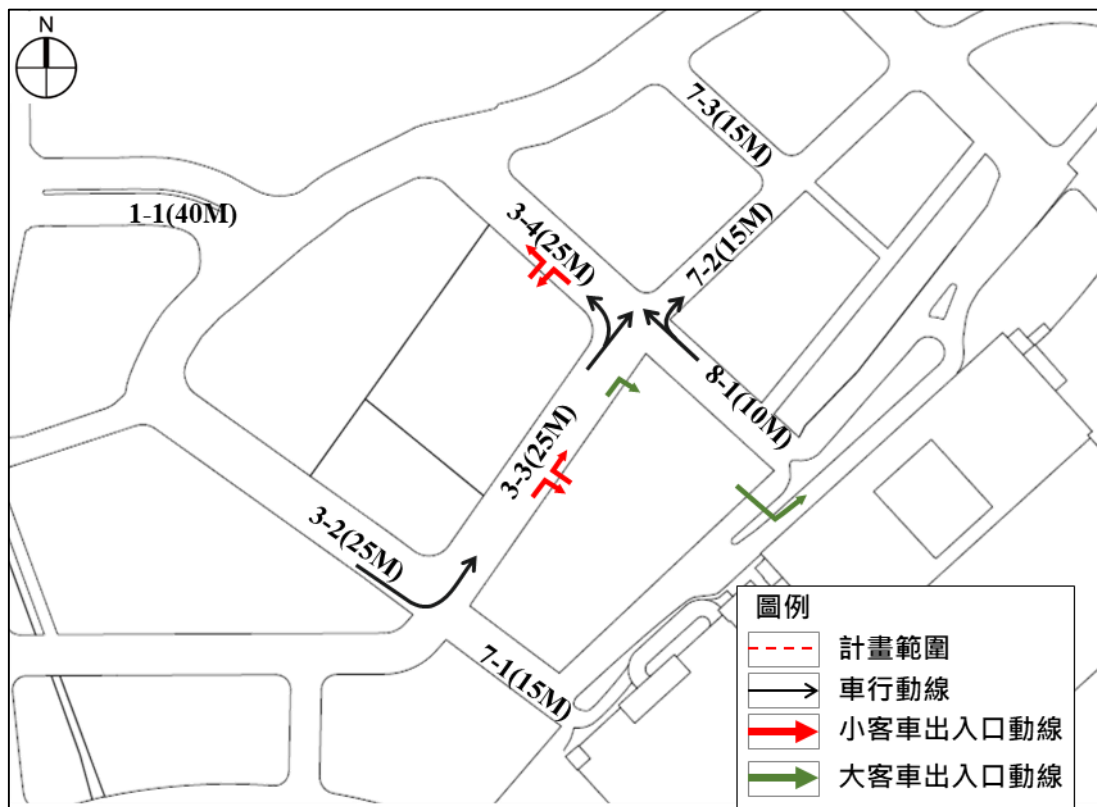


圖 38 交通衝擊改善策略構想圖



## 四、都市防災計畫

都市防災的主要目的在於防止都市災害的發生及蔓延，並在重大災害發生時可以提供疏散、救助、避難及復舊等機能。本計畫參考相關研究及計畫，配合本計畫內土地使用型態，規劃檢討計畫區內及周邊之都市防災系統，包括近鄰生活圈系統與防災據點及公共空間開放避難系統，有關防災系統詳圖 39 所示。

為便於災害發生時救援工作之進行，以確保居民生命財產安全，在考量計畫區救災資源分布狀況後，就近以區域周邊之車站、公園等單位為區內之緊急避難場所、救援與防災指揮中心。



圖 39 本計畫都市防災示意圖

### 1. 防災避難空間

#### (1) 緊急避難場所及短期收容場所

為周邊區域內之開放空間、半屏山園區、車站、兒童遊樂場、公園及道路用地等。本次計畫劃定之公園用地，亦將納進整體防災系統，為計畫周邊提供緊急避難場所及短期收容場所之功能。



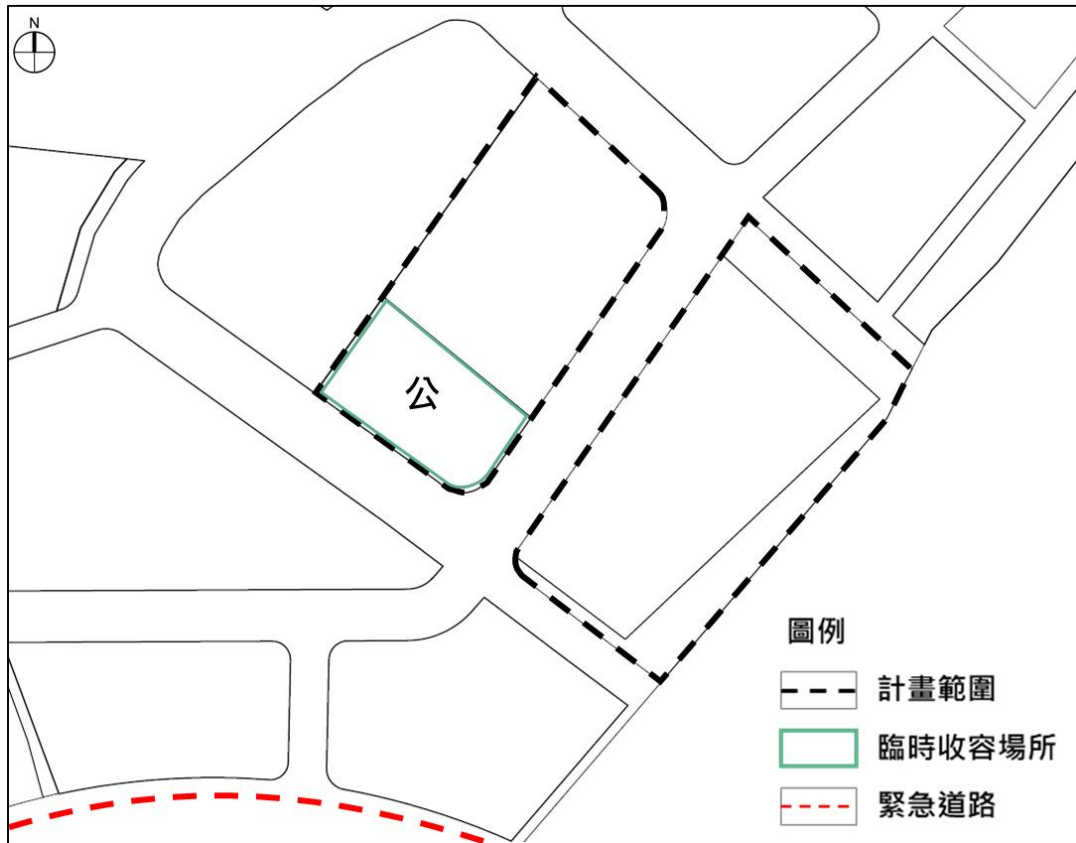


圖 40 本計畫臨時收留場所位置示意圖

(2) 臨時及中長期收容場所（物資發放場所）

臨時及中長期收容場所以計畫區周邊之區域公園、全市性公園、兒童公園、學校為主要規劃對象，又以社教機構、活動中心、政府機關設施、社會福利機構及醫療衛生機構為配合指定對象，除平時可作為地區居民活動空間外，具備緊急避難與防救災之機能。

2. 避難及救災動線

(1) 緊急救援道路（20公尺以上）

緊急救援道路以寬度20公尺以上之道路為主，為第一層之緊急救援道路，此道路為災害發生時，首先必須保持暢通之路徑。本計畫鄰近地區緊急救援道路東西向的有明潭路(路寬24公尺)，南北向的有翠華路(路寬40公尺)、翠明路(路寬25公尺)。

(2) 救援輸送道路（15公尺以上）

救援輸送道路以寬度15公尺以上之道路為主，並考慮可延續通達計畫區周邊之緊急救援道路為第二層級之救災動線，此道路

為災害發生時，救援輸送之路徑。本計畫臨近地區之救援輸送道路為站前路、站前北路、站前南路、環山路、菜公一路（路寬19公尺）。

(3) 避難輔助道路（12公尺以下）

避難輔助道路以寬度12公尺以下之道路為主，並可延續至緊急救援道路及救援輸送道路，爾後透過緊急救援道路連接至主要聯外道路，屬於第三層級之防災運輸系統。本計畫避難輔助道路為站前北一路、站前一街、站前南路143巷、菜公一路861巷。

3. 防止延燒地帶

公園、綠地等公共開放空間，因其空曠與綠覆率高之特性，可延緩災害之蔓延，具備緊急避難與防救災之機能，而寬度15公尺以上之道路亦具延緩災害之蔓延之功能，因此藉由防災道路系統串連計畫區內之公園、綠地等用地形成火災延燒防止地帶，避免火災快速延燒於其他範圍內，使災害損失降至最低。

4. 其他潛在風險因應對策

依據國家災害防救科技中心之高雄市24小時降雨量650公釐淹水資料進行分析，計畫範圍周邊400公尺外則具有0.5至1.0公尺之淹水潛勢，而本計畫非屬淹水潛勢地區，並無致災之虞，惟仍要求計畫區內之可發展用地除應依出流管制計畫書與規劃書審核監督及免辦認定辦法規定辦理相關作業，含5年重現期之水力計畫進行開發檢討。

# 陸、事業及財務計畫

## 一、開發方式

- (一) 計畫範圍土地與國產署北側商四土地得以都市更新整體規劃開發，並得分期分區執行為原則，開發範圍如圖 41 所示。
- (二) 後續開發計畫應依「高雄市都市設計審議作業程序規定」提送主管機關辦理審議。

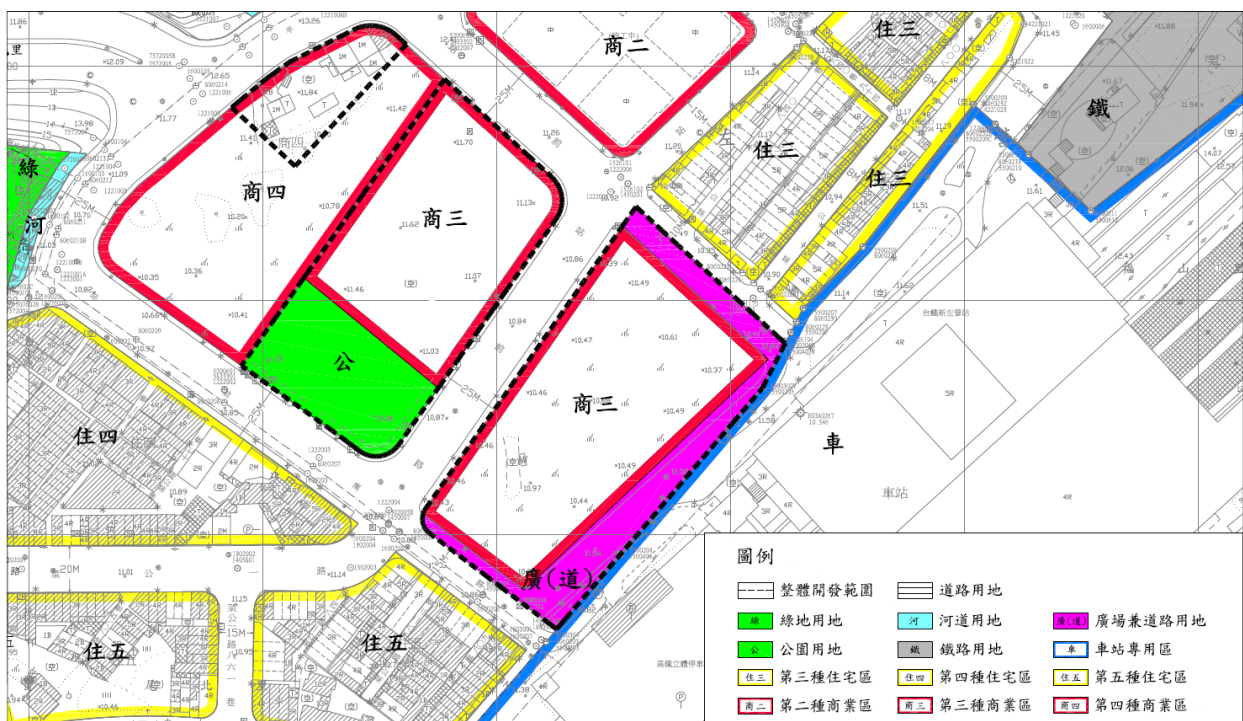


圖 41 整體開發範圍示意圖

## 二、實施進度

本計畫區開發方式依都市更新條例相關規定辦理，實施進度預計 111 年底完成都市計畫變更、112 年底完成招商作業，全案預計於 117 年完成。本計畫回饋項目開發前，土地所有權人應與高雄市政府之目的事業主管機關簽訂協議書；開發後依法登記予高雄市政府。

### 三、經費來源

表 20 實施進度及經費表

土地 使用	面積 (公頃)	土地取得方式				開闢經費 (萬元)			主辦 單位	預定完 成期限	經費來源
		徵 收	撥 用	都 市 更 新	其 它	土 地 成 本	工 程 成 本	合 計			
第三種 商業區	1.7752	-	-	✓	-	-	-	-	高雄市 政府	117 年	高雄市城鄉發展 及都市更新基金 預算支應及公開 評選委託都市更 新事業機構為實 施者實施 <sup>(備註 1)</sup>
公園用地	0.3200	-	-	✓	-	-	-	-	高雄市 政府	117 年	
廣場兼道 路用地	0.3002	-	-	✓	-	-	-	-	高雄市 政府	117 年	

資料來源：本計畫彙整。

備註：1. 本表所列開闢經費及預計完成期限，得視實際情況酌予調整。

2. 本表所列完成期限得視主辦單位財務狀況酌予調整。

## 四、都市計畫變更負擔規定

本案主要計畫由「轉運專用區」及「廣場兼停車場用地」變更為商業區，變更負擔係以都市計畫法第 27 條之 1 及 106 年 9 月 22 日發布實施「擴大及變更原高雄市主要計畫(第三次通盤檢討)(第一階段)案」及高雄市通案性負擔比例規定辦理，並以回饋 30%公共設施用地為原則。說明如後：

### (一) 原轉運專用區變更部分

本案土地管理單位係為交通部鐵道局，其土地所屬範圍現況包含原轉運專用區與計畫範圍外東側及北側道路用地。89 年 11 月 13 日發布實施之「變更高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫(配合高速鐵路左營車站建設)案」劃設為交通用地與轉運專用區，並於 92 年 4 月 24 日發布實施之「變更高雄市主要計畫(高速鐵路左營車站海光新二村地區)住宅區、轉運專用區、交通用地、停車場用地、道路用地、綠地用地為道路用地、轉運專用區、商業區、廣場兼停車場用地案」變更為轉運專用區與道路用地。

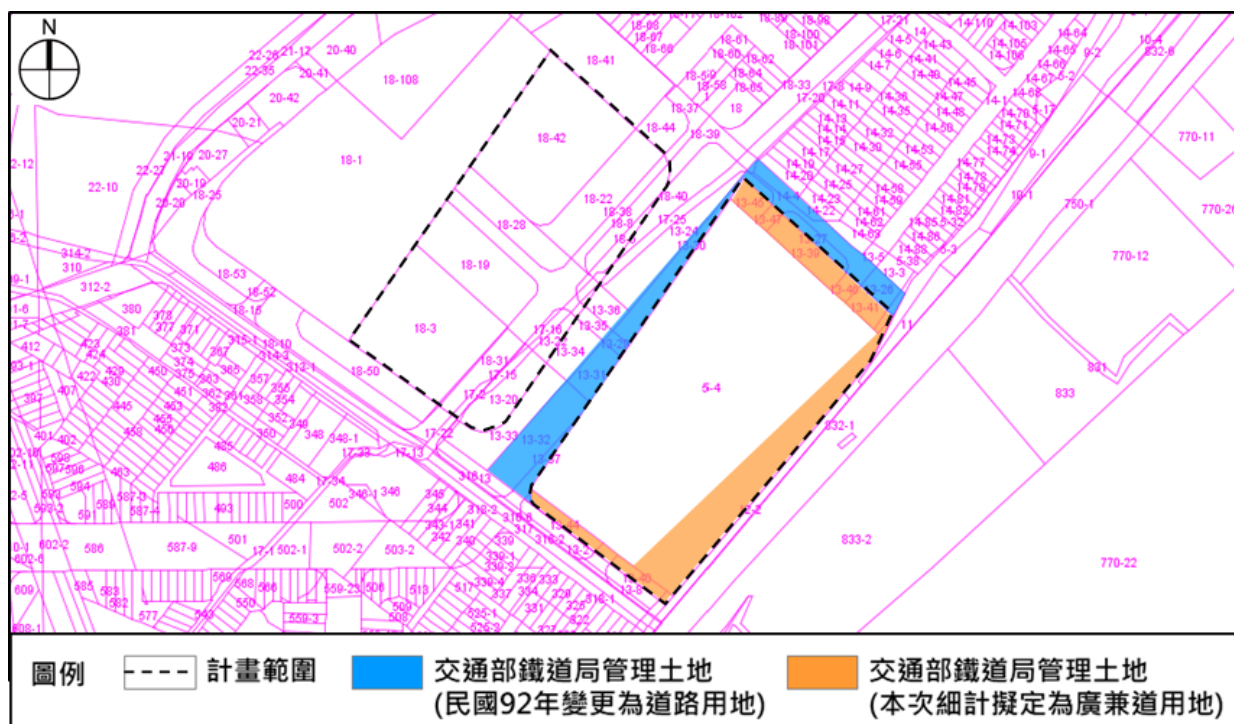


圖 42 交通部鐵道局管理土地變更歷程示意圖



案地之主要計畫公展草案考量轉運專用區之使用性質類似公共設施交通用地，故依原高雄市都市計畫變更回饋標準，將其變更負擔比率比照公共設施訂為 52.37%；惟經 111 年 7 月 27 日高雄市都市計畫委員會決議，參考委員意見及參酌交通部鐵道局陳情意見，因案地具使用分區性質，且現行計畫容許 3,300 平方公尺樓地板做商業使用，爰同意酌減其變更負擔回饋比率，以其管有之轉運專用區內既有道路 3,002 平方公尺土地及毗鄰計畫道路用地 2,473 平方公尺(合計負擔約 41.31%；表列面積僅供參考，實際面積應依實地測量定樁分割後之面積為準。)，作為變更負擔回饋標的，並載明下列事項，以確保維持轉運中心功能及維持交通服務品質：

1. 未來建築開發後，將位於地面層之左營轉運站設施（約 2,000 平方公尺樓地板面積）捐贈予市府營運管理，實際之轉運站空間配置及需求，應提送事業計畫並經高雄市政府交通局審認。
2. 原計畫規定左營高鐵站開發不足，應納入本案轉運專用區補足之 389 席汽車停車位及 250 席機車停車位，一併納入本案基地規劃，並供公眾使用。

## （二）原廣場兼停車場用地部分

依據 106 年 9 月 22 日發布實施之「擴大及變更原高雄市主要計畫(第三次通盤檢討)(第一階段)案」有關都市計畫變更負擔回饋規定辦理，以公共設施（廣場兼停車場用地）變更為第三種商業區之負擔比例 52.37%計算。

總計應負擔面積 5,604 平方公尺，約占原廣場兼停車場用地面積 52.37%，占計畫範圍總面積 23.39%。依細部計畫劃設之公園用地，面積為 3,200 平方公尺，占原廣場兼停車場用地 29.91%，尚須回饋負擔 22.46%可發展用地，應提供第三種商業區 0.2404 公頃予高雄市政府。

高雄市政府所取得之 0.2404 公頃第三種商業區，將優先分回 175 席之公共汽車停車位，並由高雄市政府交通局營運管理。

表 21 回饋負擔面積試算表

原土地使用分區	面積 (公頃)	負擔比例 (%)	負擔面積 (公頃)	變更後 使用分區	劃設面積 (公頃)	占原分區 面積比例 (%)	備註
轉運 專用區	1.3254	22.65	0.3002	第三種 商業區	1.0252	77.35	除已回饋之廣場 兼道路用地外， 尚須回饋負擔： 1. 計畫範圍周邊 由交通部鐵道 局所管理之道 路用地，面積 為 2,473 平方 公尺。(加計廣 場兼道路用地 3,002 平方公 尺，合計負擔 約 41.31%。) 2. 應捐贈興建完 成地面層之左 營轉運站設施 (約 2,000 平 方公尺樓地板 面積)予高雄 市政府。
				廣場兼道 路用地	0.3002	22.65	
廣場兼停 車場用地	1.0700	52.37	0.5604	第三種 商業區	0.7500	70.09	除已回饋之公園 用地外尚須回饋 負擔 22.46%可發 展用地，應提供 第三種商業區 0.2404 公頃予高 雄市政府，並優 先分回 175 席之 公共汽車停車 位。
				公園用地	0.3200	29.91	
合計	2.3954	-	0.8606	-	2.3954		

註：實際變更面積應以核定之計畫圖實地分割測量面積為準。

# 柒、 土地使用分區管制要點及都市設計

## 基準

為落實本計畫區細部計畫之規劃、健全地區發展，塑造本計畫區獨特之都市意象、提昇居住環境品質，並基於本計畫之整體性，特訂定本細部計畫全區土地使用分區管制要點及都市設計基準。

### 一、 土地使用分區管制要點

本計畫區土地使用管制應依下列規定辦理，其餘未規定事項，適用其他法令規定。

第1條 本要點依「都市計畫法」第 22 條規定訂定之。

第2條 計畫區內土地使用分區之建蔽率及容積率如下表所示，其餘未規定者，依「都市計畫法高雄市施行細則」規定管制。

土地使用分區	建蔽率(%)	容積率(%)
第三種商業區	60	490

第3條 第三種商業區做住宅使用之基準容積不得超過該分區基準容積百分之十。

第4條 為塑造良好都市景觀及舒適之生活環境，本地區申請建築時，應建築退縮並供公共開放空間，其退縮規定、形狀、位置及規模說明如下（詳如圖 43 所示）。

1. 西側之第3種商業區鄰第4種商業區、3-3計畫道路（25米）、公園用地側，應自基地境界線及道路境界線退縮5米以上建築；東側之第3種商業區除東北向鄰廣場兼道路用地側外，其他各側均應自基地境界線及道路境界線退縮5米以上建築。
2. 第3種商業區鄰3-4計畫道路（25米）側，應自道路境界線及道路境界線退縮10米以上建築。
3. 退縮空間上方得作為空橋、連通使用，不受退縮規定之限制。



圖 43 第 3 種商業區退縮規定示意圖

第5條 鄰接 3-3 (25 米) 計畫道路東、西側之第三種商業區除依相關法令檢討停車需求外，另需額外設置停車位，並提供公眾使用，設置車位數如下：

1. 東側之第三種商業區另需額外設置汽車停車位389席與機車停車位250席之停車位。
2. 西側之第三種商業區另需額外設置汽車停車位175席之停車位。

第6條 計畫區內道路(包含廣場兼道路用地)交叉口退讓及截角依「高雄市建築管理自治條例」規定辦理，截角退讓之土地，得計入法定空地。

第7條 計畫區內應以設置立體人行、車行連通系統為原則，另於轉運站服務空間係得設置戶外棚架。前開範圍內設施得不計入建蔽率及容積率。

第8條 計畫區內之公園用地得採低地滯洪(降 50 公分以上)或設置地下儲留設施 1,500 噸以上。

## 二、都市設計基準

都市設計管制地區範圍：本計畫範圍內實施都市設計管制地區如圖 44，包含第三種商業區及公園用地。

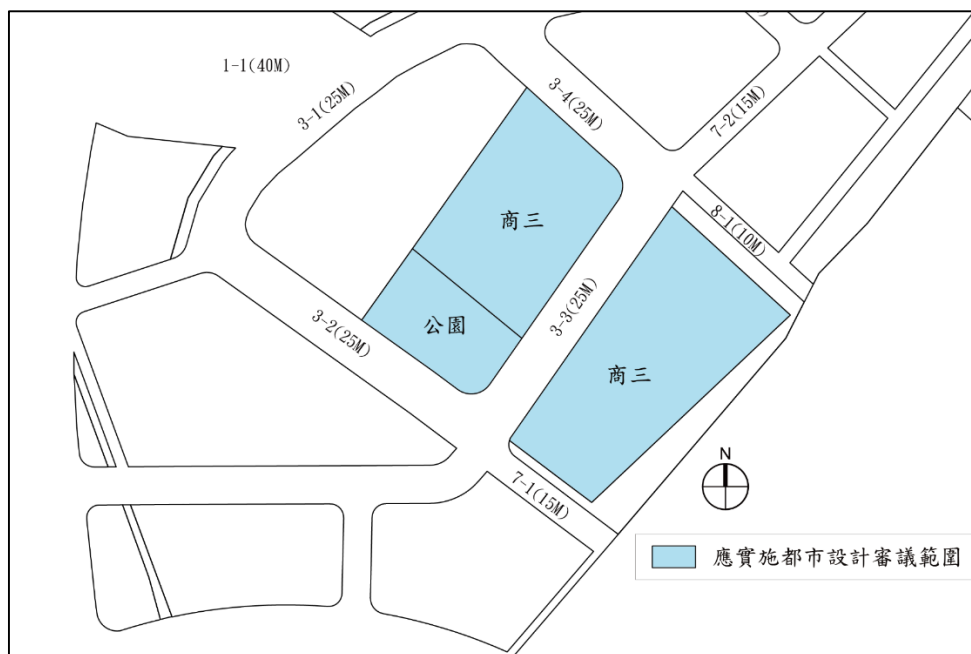


圖 44 應實施都市設計審議範圍圖

### (一) 總則：

1. 本計畫區都市設計管制範圍內建築物之建造執照、雜項執照申請案，除應符合本都市計畫及建築管理法令規定外，尚須符合本基準之規定，且應送高雄市都市設計及土地開發許可審議委員會（以下簡稱都設會）審議審通過後，始可申請建築。
2. 有關都市設計審議作業程序、簡化規定、變更設計及相關審議事項等，應依照現行都市設計審議規範及都設會之相關規定與決議事項辦理。
3. 本設計基準若執行有疑義或申請案有益於都市景觀、建築藝術、基地特殊或具環境公益性者，經本市都設會之審查同意，得不適用本都市設計基準全部或一部分之規定。
4. 為本地區環境之有效管理，本設計基準內容得經都設會決議修正或補充之。



## (二) 規劃管制基準

### 1. 整體都市設計原則：

- (1) 為塑造本地區良好都市景觀，本地區街廓應退縮建築。
- (2) 本地區得設置供公眾使用之立體人行及車行連通道。

### 2. 退縮地設計規定

為塑造良好都市景觀及舒適之生活環境，本地區申請建築時，建築退縮不得設置圍牆及側牆並供公共開放空間，其退縮規定、形狀、位置及規模如圖45及各向剖面示意圖。

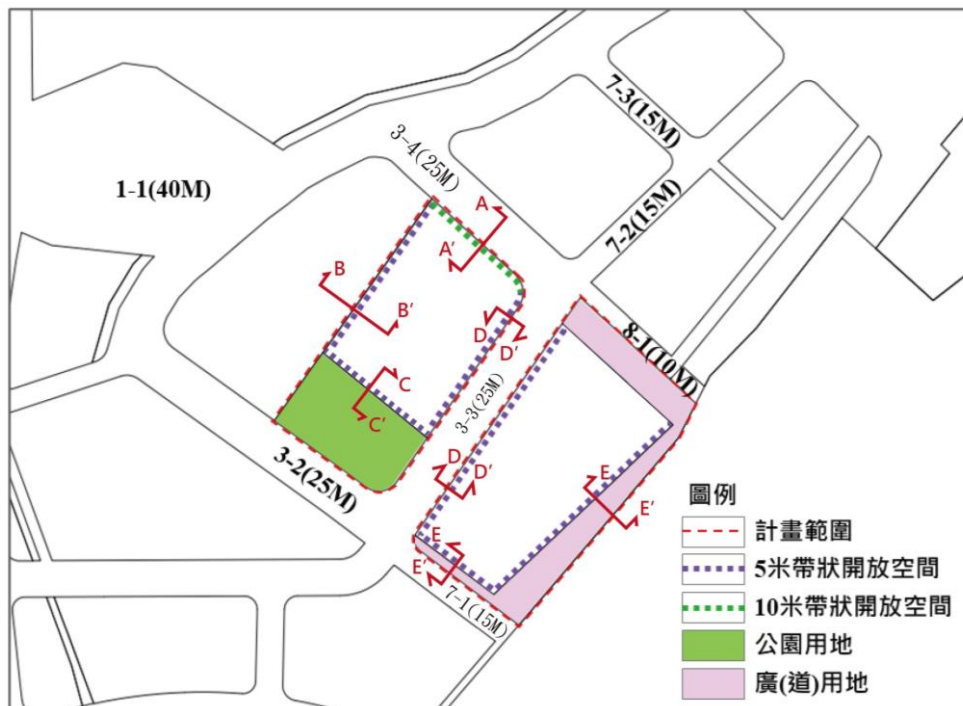


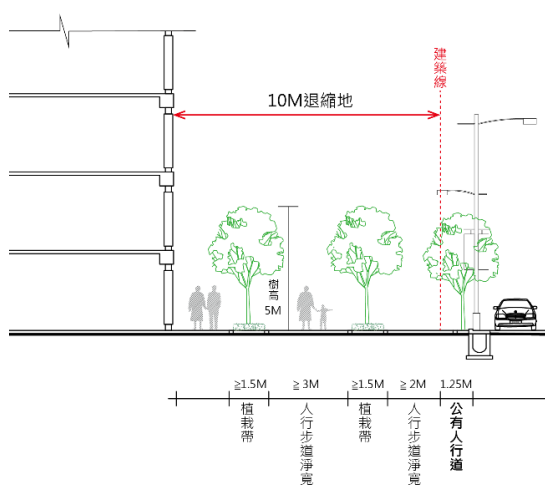
圖 45 指定留設之退縮地全區示意圖

#### (1) 10 公尺退縮地

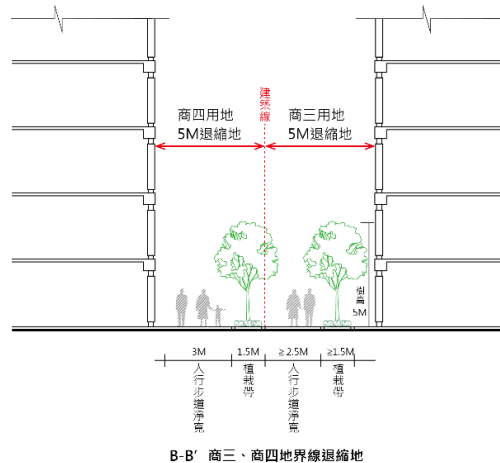
自道路境界線起留設至少各淨寬 3 公尺以上及 1.2 公尺以上之 2 處人行步道，及至少各 1.5 公尺以上之 2 處植栽帶，每隔 4 至 6 公尺植一株樹高 5 公尺喬木，且應以雙排喬木錯落配置，如 A-A 剖面示意圖。

#### (2) 5 公尺退縮地

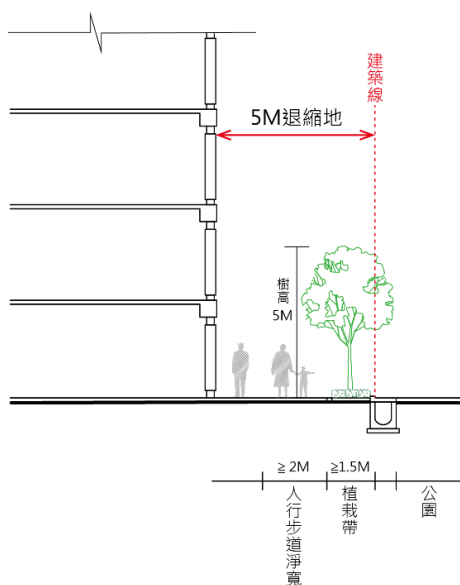
自道路境界線起留設至少 1.5 公尺以上之植栽帶，每隔 4 至 6 公尺植一株樹高 5 公尺喬木且至少淨寬 2 公尺以上人行步道，如 B-B、C-C、D-D 及 E-E 剖面示意圖。



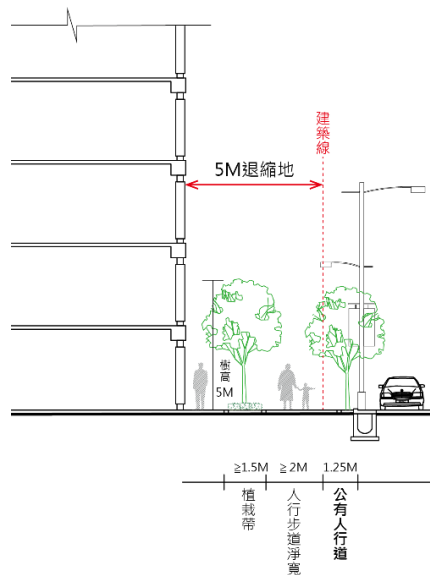
A-A 臨站前北路退縮地



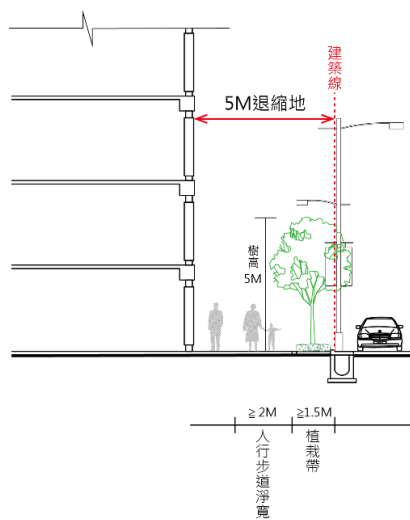
B-B' 商三、商四地界線退縮地



C-C' 臨公園側5M退縮地



D-D' 臨25M計畫道路(3-3)退縮地



E-E' 臨(道)用地退縮地

### 3. 基地綠化

- (1) 基地綠覆率計算應依「建築基地綠化設計技術規範」辦理。
- (2) 本地區內建築基地之法定空地應面積每滿 100 平方公尺，應至少栽植喬木一株，樹冠底離地淨高 1.8 公尺以上。
- (3) 公園之綠覆率不得小於 75%，並設置兼具低地滯洪功能、保水、雨水回收之地表（或地下）貯留滲透水池，以提升地區防災能力。

### 4. 立體連通道系統

#### (1) 人行立體連通系統

- ① 區內須配合留設人行立體連通系統，並規劃公共通行動線以連接至地面層出入口，街廓 A 商三基地，以通達高鐵 2 樓天廊為原則，立體連通系統(含垂直動線結構體：樓梯或電梯)留設位置如圖 46，其造型、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，留設位置得經都設會同意調整之。
- ② 為提供舒適人行環境，人行立體連通系統，應以有頂蓋之規劃，保持 24 小時無償開放供公眾使用，且應符合內政部頒建築物無障礙設施設計規範。
- 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 人行立體連通系統穿越建築內部時，通行淨寬應達 6 公尺、淨高度應達 5.5 公尺以上或兩層樓並設有垂直動線，以提供舒適且方向性清晰之步行環境。
- 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 人行立體連通系統具視覺穿透性，透空率應達立面 70% 以上，自當層樓地板面至結構下緣為高度計算範圍。

- ⑧ 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。
- ⑨ 人行立體連通系統之量體設計以簡潔、輕巧、通透性為規劃原則，鼓勵與建築物整合設計，並與周邊環境相調和。
- ⑩ 人行立體連通系統應考量夜間活動之延續，兼顧都市美學、節能等原則，對人行空間規劃適當之照明設計，創造良好夜間步行環境，尤以接近公共設施如捷運站等周邊應加強公共安全照明。
- ⑪ 為提升都市景觀與都市活動，於維持人行順暢原則下則下，得適度放寬人行空間寬度規劃休憩平台與座椅，提供人行休憩、停留使用。
- ⑫ 垂直連通設施空間應具公開與明亮之視覺穿透性，且於各層出入口處，預留寬度及深度均大於 6 公尺之緩衝空間；地面層出入口處應與地面層開放空間整合以供人潮集散，並與周邊公共人行動線銜接。

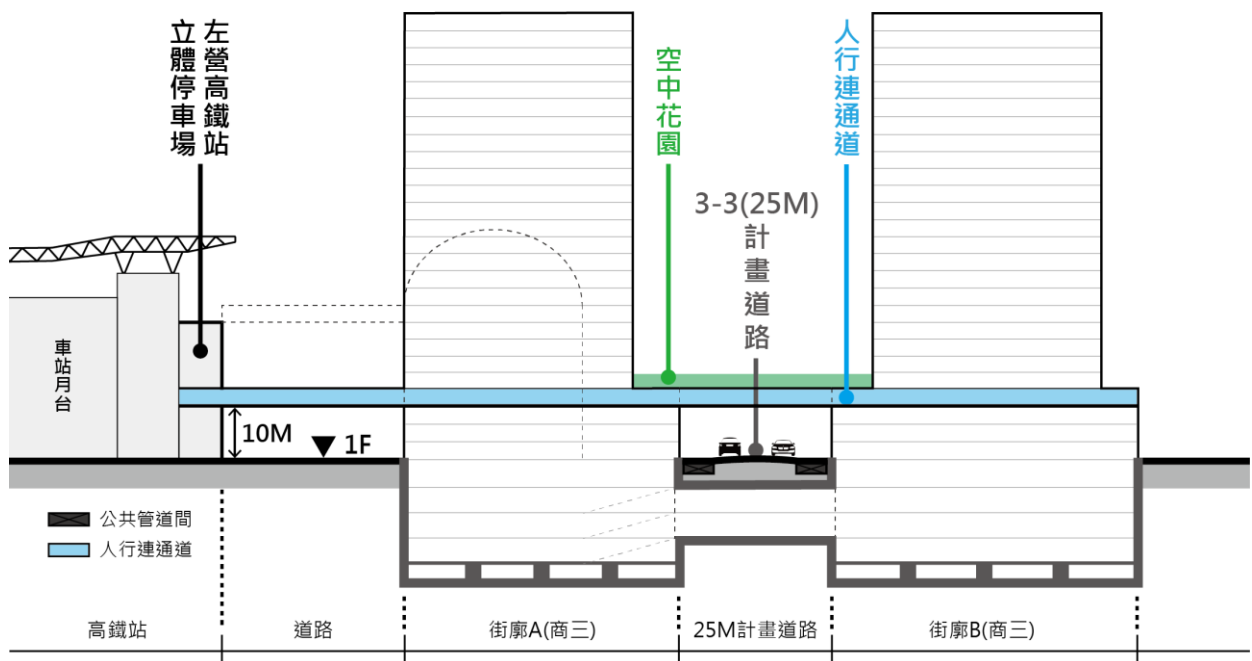


圖 46 人行立體連通系統示意圖

## (2) 車行立體連通系統

- ① 街廓 A 商三基地以連通高鐵左營站之立體停車場為原則，基地間立體連通方式如示意圖 47、圖 48、圖 49。

②各層立體連通道之車道需達7公尺以上，車道坡度不得大於八分之一，並應雙向通車。

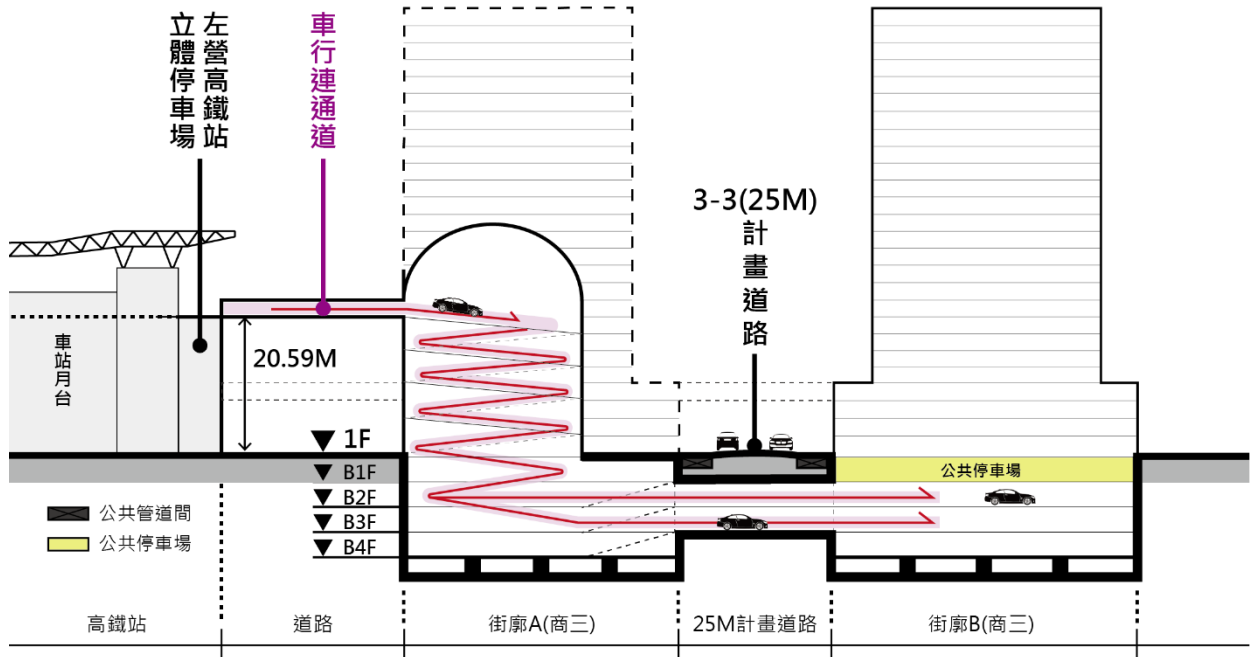


圖 47 車行立體連通系統示意圖

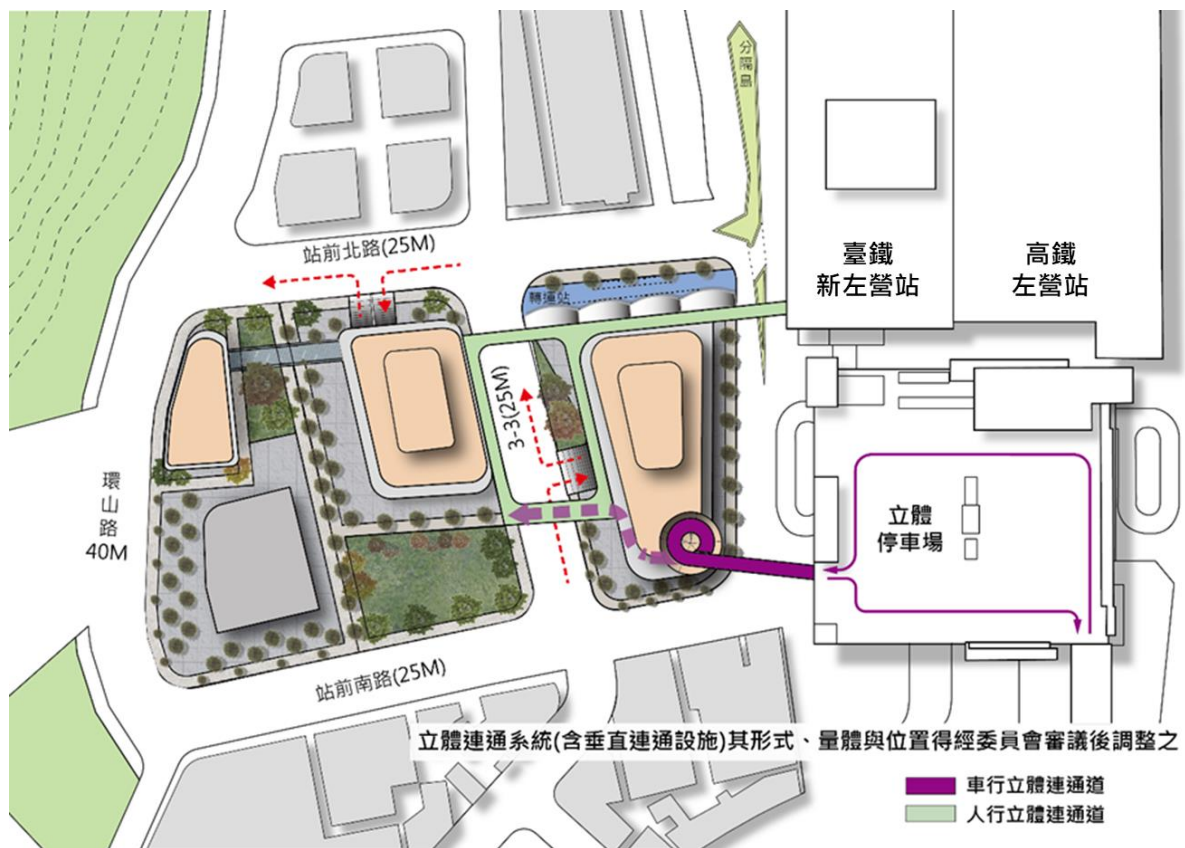


圖 48 立體連通系統示意圖



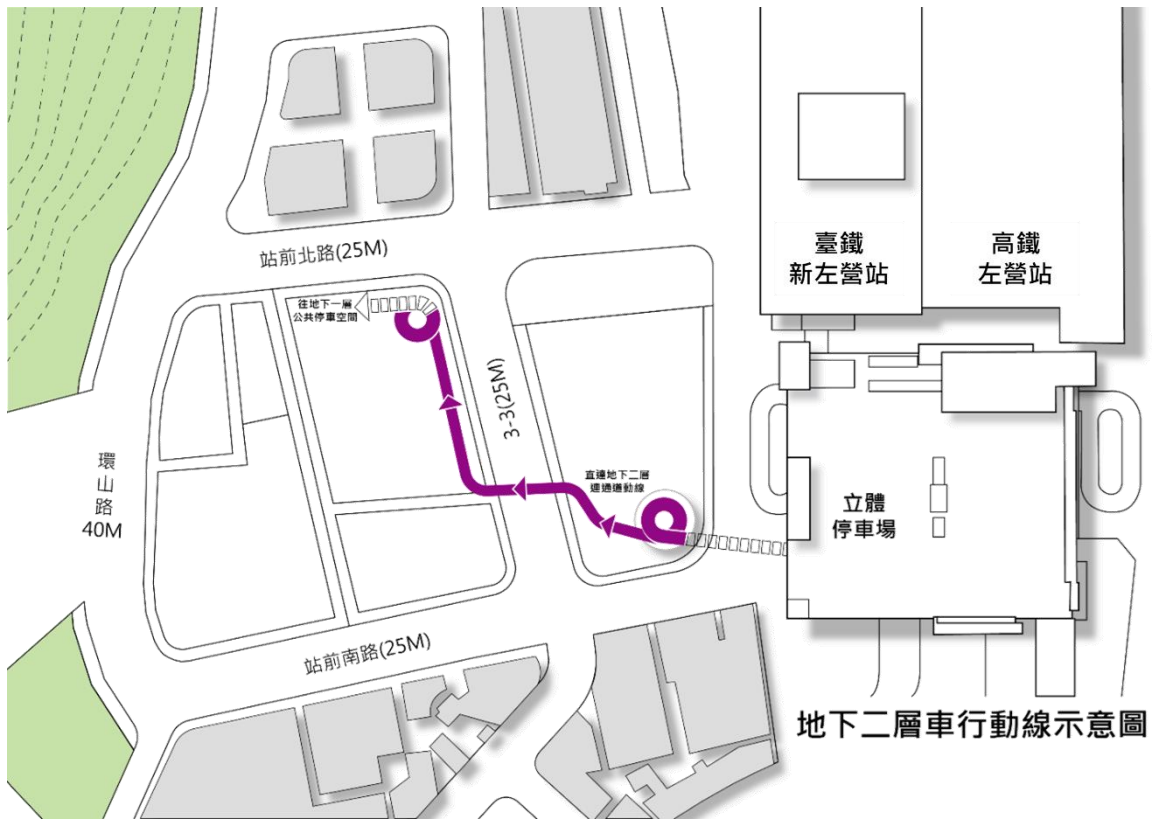


圖 49 地下層車行動線系統示意圖

5. 建築高度、量體及造型

為創造本地區獨特的都市景觀與風貌，有關各街廓建築高度及量體規定參考圖50「建築物高度與量體配置構想原則」。

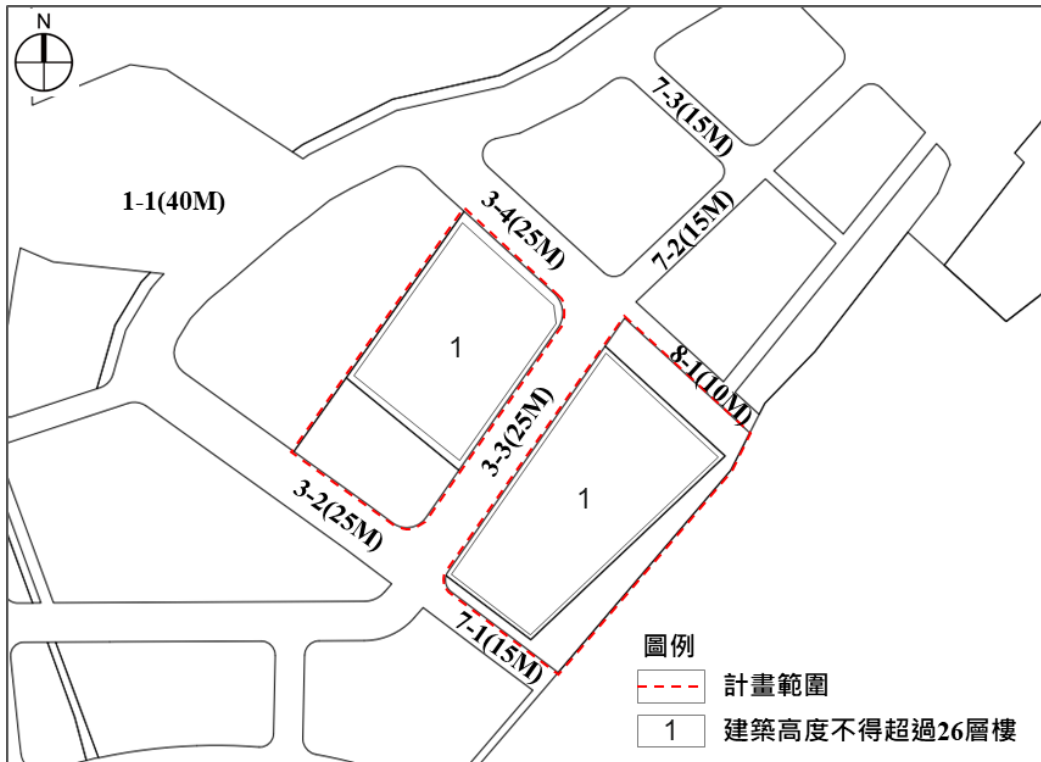


圖 50 建築物高度與量體配置構想原則示意圖

## 6. 平面車行系統與停車場出入管制

- (1) 為建立良好行車秩序及交通順暢度，有關本地區內道路、停車場與出入口、車行及服務動線等，應參考圖 51 與圖 52 所示之原則 辦理。
- (2) 建築物附屬停車空間之設置，應依照下列規定辦理：
  - ① 建築物附屬停車位以集中設置為原則，停車出入口應避免影響重要道路車流及人行動線。
  - ② 建築物基地不得設置二個（含）以上之汽車出入口，但基地面積超過 3,000 平方公尺以上者，或基地內建築物依法應設置之停車面積總和達 3,000 平方公尺或停車數量以上者總和達 100 部以上者，不在此限。同一汽車出入口之停車數總計超過 200 部者，其入口處應於基地內設置等候車道至少 30 公尺。

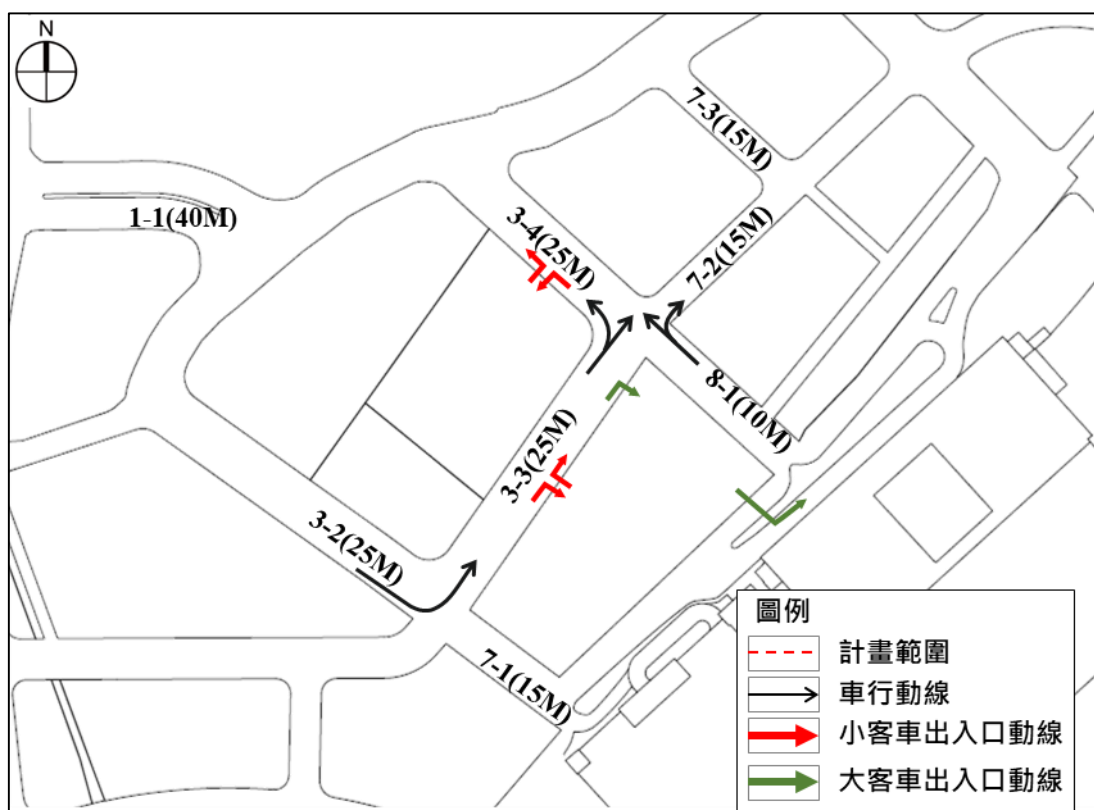


圖 51 平面車行動線與停車場出入口規劃原則示意圖

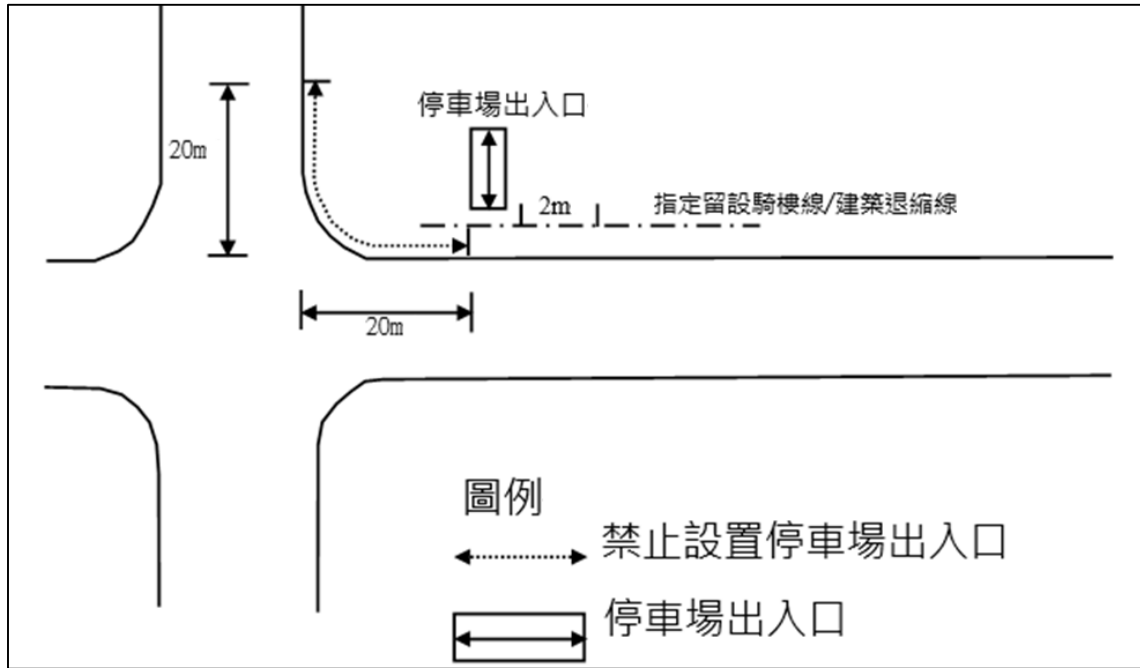


圖 52 禁止設置停車場出入口範圍示意圖

## 7. 其他

- (1) 本地區內每宗建築基地，其基地面積達 600 平方公尺或總樓地板面積達 1,200 平方公尺以上者，為集中收集處理垃圾至少應設置垃圾貯存空間一處並設置地下層。
- (2) 商四與商三基地間有高程落差，應於整體規劃設計時，予以順平銜接。

# 附錄一、計畫範圍土地清冊

編號	段別	地號	土地面積(m <sup>2</sup> )	所有權人	管理機關
1	左東段	18-3	2,323	中華民國	國防部政治作戰局
2	左東段	18-13	26	中華民國	國防部政治作戰局
3	左東段	18-31	364	中華民國	國防部政治作戰局
4	左東段	18-11	7	中華民國	國防部政治作戰局
5	左東段	18-27	6	中華民國	國防部政治作戰局
6	左東段	18-4	40	中華民國	國防部政治作戰局
7	左東段	18-12	21	中華民國	國防部政治作戰局
8	左東段	18-5	144	中華民國	國防部政治作戰局
9	左東段	18-16	778	中華民國	國防部政治作戰局
10	左東段	18-38	229	中華民國	國防部政治作戰局
11	左東段	18-8	323	中華民國	國防部政治作戰局
12	左東段	18-22	972	中華民國	國防部政治作戰局
13	左東段	18-19	1,220	中華民國	國防部政治作戰局
14	左東段	18-28	628	中華民國	國防部政治作戰局
15	左東段	18-42	2,672	中華民國	國防部政治作戰局
16	左東段	17-2	55	中華民國	國防部政治作戰局
17	左東段	17-4	7	中華民國	國防部政治作戰局
18	左東段	17-15	85	中華民國	國防部政治作戰局
19	左東段	17-3	2	中華民國	國防部政治作戰局
20	左東段	17-14	3	中華民國	國防部政治作戰局
21	左東段	17-16	77	中華民國	國防部政治作戰局
22	左東段	17-5	25	中華民國	國防部政治作戰局
23	左東段	17-18	38	中華民國	國防部政治作戰局
24	左東段	17-6	20	中華民國	國防部政治作戰局
25	左東段	13-1	1	中華民國	國防部政治作戰局
26	左東段	13-19	1	中華民國	國防部政治作戰局
27	左東段	13-20	479	中華民國	國防部政治作戰局
28	左東段	13-22	121	中華民國	國防部政治作戰局
29	左東段	13-16	17	中華民國	國防部政治作戰局
30	左東段	13-7	16	中華民國	國防部政治作戰局
31	左東段	5-4	12,035	中華民國	交通部鐵道局
32	左東段	5-10	30	中華民國	交通部鐵道局
33	左東段	13-39	366	中華民國	交通部鐵道局
34	左東段	13-41	161	中華民國	交通部鐵道局

編號	段別	地號	土地面積(m <sup>2</sup> )	所有權人	管理機關
35	左東段	13-45	156	中華民國	交通部鐵道局
36	左東段	13-46	81	中華民國	交通部鐵道局
37	左東段	13-47	60	中華民國	交通部鐵道局
38	左東段	13-40	128	中華民國	交通部鐵道局
39	左東段	13-42	1	中華民國	交通部鐵道局
40	左東段	13-43	40	中華民國	交通部鐵道局
41	左東段	13-44	177	中華民國	交通部鐵道局
42	左東段	12-6	19	中華民國	交通部鐵道局
合計			23,954		



## 附錄二、交通部鐵道局都市計畫變更負擔規定土地清冊

編號	地段	地號	土地面積(m <sup>2</sup> )	所有權人	管理機關
1	左東段	5-4	12,035	中華民國	交通部鐵道局
2	左東段	5-10	30	中華民國	交通部鐵道局
3	左東段	12-6	19	中華民國	交通部鐵道局
4	左東段	13-39	366	中華民國	交通部鐵道局
5	左東段	13-40	128	中華民國	交通部鐵道局
6	左東段	13-41	161	中華民國	交通部鐵道局
7	左東段	13-42	1	中華民國	交通部鐵道局
8	左東段	13-43	40	中華民國	交通部鐵道局
9	左東段	13-44	177	中華民國	交通部鐵道局
10	左東段	13-45	156	中華民國	交通部鐵道局
11	左東段	13-46	81	中華民國	交通部鐵道局
12	左東段	13-47	60	中華民國	交通部鐵道局
13	左東段	5-9	29	中華民國	交通部鐵道局
14	左東段	14-4	150	中華民國	交通部鐵道局
15	左東段	17-17	1	中華民國	交通部鐵道局
16	左東段	17-19	29	中華民國	交通部鐵道局
17	左東段	13-26	148	中華民國	交通部鐵道局
18	左東段	13-27	141	中華民國	交通部鐵道局
19	左東段	13-28	322	中華民國	交通部鐵道局
20	左東段	13-29	59	中華民國	交通部鐵道局
21	左東段	13-30	492	中華民國	交通部鐵道局
22	左東段	13-31	271	中華民國	交通部鐵道局
23	左東段	13-32	699	中華民國	交通部鐵道局
24	左東段	13-37	125	中華民國	交通部鐵道局
25	左東段	13-38	7	中華民國	交通部鐵道局

註：表列面積僅供參考，實際面積應依實地測量定樁分割後之面積為準。

# 附錄三、公有土地管理機關同意開發函

檔 號：  
送件日期：

## 國防部政治作戰局 函

地址：臺北市中山區永安路408號  
承辦人：劉橋直  
電話：02-23110117#08053

受文者：高雄市政府

發文日期：中華民國111年1月19日  
發文字號：國政參銀字第1110017407號  
類別：普通件  
信等及解密條件或解密期限：  
附件：清冊，紙本，1，頁。(00L10-1110017407-1.pdf)

主旨：高雄市岡山區「光復新村」等4處合作開發案，復請查照。

說明：

- 一、依貴市府民國110年12月15日高市府都發更字第11035889400號函辦理。
- 二、案內4處合作開發案，同意由貴市府廣續辦公辦都更作業；另案內「大鵬九村」目前僅規劃33地號等4筆土地辦理公辦都更作業，餘57地號等16筆土地請廣續配合地方發展及兼顧眷改權益，協助辦理活化事宜。
- 三、隨文檢附第81期市地重劃本局分回土地清冊供參。

正本：高雄市政府

副本：國防部陸軍司令部、國防部海軍司令部(均請查照)



局長陸軍中將 簡士偉

副本

檔 數：  
保存年限：

## 高雄市政府 函

地址：80203高雄市苓雅區四維三路2號5樓  
承辦單位：都市發展局都更科  
承辦人：李敏青  
電話：07-3368333#5429  
傳真：07-3313338  
電子信箱：ym80108@kg.gov.tw

受文者：高雄市政府都市發展局

發文日期：中華民國110年12月15日  
發文字號：高市府都發更字第11035689400號  
類別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：本府110年11月12日函及附件會議紀錄1份

主旨：為與貴局合作開發（或公辦都市更新）本市大寮區、左營區及岡山區等處住宅區及商業區眷地，詳如說明，請查照見復。

說明：

- 一、依據本府110年11月12日高市府都發更字第11035267900號函辦理（詳附件）。
- 二、依前開函文會議決議一略以：「…岡山、大寮及左營等政戰局（眷服處）管有之住宅區及商業區土地，同意由市府辦理合作開發（或公辦都更），後續以換文方式作為合作開發依據，並由市府續評估分期分區或整體同步開發…」，爰請貴局函復同意岡山區文化段77、79、80、81、82地號、信義段33、34、46、47地號、左營區左東段18-3、18-13、18-31、18-11、18-27、18-4、18-12、18-5、18-16、18-38、18-8、18-22、18-19、18-28、18-42、17-2、17-4、17-15、17-3、17-14、17-16、17-5、17-18、

17-6、13-1、13-19、13-20、13-22、13-16、13-7地號等  
39筆眷地及大寮81期重劃區土地與本府合作開發，俾本府  
續辦開發作業之評估、規劃及招商事宜。

三、另請貴局於大寮81期重劃完成後，提供擬合作開發範圍內  
重劃後之地段號供本府憑辦。

正本：國防部政治作戰局

副本：高雄市政府（林副市長室）、高雄市政府都市發展局



檔 號：  
保存年限：

## 交通部鐵道局 函

地址：220231 新北市板橋區縣民大道2段7  
號9樓  
聯絡人：余慶豐  
聯絡電話：02-80723333#5508  
傳真：02-89601600  
電子郵件：cfyul@rb.gov.tw

受文者：高雄市政府


發文日期：中華民國111年3月4日  
發文字號：鐵道產字第1110004217號  
類別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：

主旨：有關高雄鐵路左營車站轉運專用區座落之左營區左又段5-  
4地號等12筆土地，本局同意參與合作開發，復請查照。

說明：

- 一、復貴府111年2月22日高市府都發更字第11130790601號  
函。
- 二、後續本局將參與本案前期規劃之討論，並與貴府共同研議  
相關開發細節。

正本：高雄市政府

副本：





檔 號：  
保存年限：

## 財政部國有財產署南區分署 函

地址：800301高雄市新興區中正三路25號  
18樓  
聯絡方式：郭朝哲 07-2293670分機271

受文者：高雄市政府都市發展局

發文日期：中華民國111年6月6日  
發文字號：台財產南改字第11125011390號  
類別：普通件  
密等及解密條件或解密期限：  
附件：

主旨：貴局為辦理「左營高鐵後站公辦都更案」，徵詢本署經管  
高雄市左營區左東段18-108地號國有土地是否同意參與一  
案，復如說明，請查照。

說明：

- 一、依貴局111年5月19日高市都發更字第11132350200號函送  
111年5月4日「左營高鐵後站公辦都更案」與本署及政戰局  
確認合作開發研商會議會議紀錄辦理。
- 二、本分署前經以111年3月14日台財產南改字第11125005180號  
函復旨述國有土地參與「公辦都更」非屬本署定義之合作  
開發範疇，倘以公辦都更方式辦理，應悉依「都市更新條  
例」及本署「都市更新事業範圍內國有土地處理原則」辦  
理，與110年9月17日貴府林副市長拜會本署討論國及左  
營合作開發案備忘錄所指合作開發之收益分潤一節有別；  
爰以都市更新方式辦理開發，並無上開收益分潤之適用，  
特予敘明。
- 三、本案既經貴局開會決議朝公辦都市更新方式進行開發，本  
分署原則同意依都市更新條例規定劃入更新單元內，並依

電子  
文  
轉  
送



都市發展局 1110606




\*1113267800\*

第 1 頁 共 2 頁

都市更新事業範圍內國有土地處理原則第7點，以權利變換方式參與公辦都更，按應有權利價值選擇分配更新後房、地或權利金。

正本：高雄市政府都市發展局

副本：



## 附錄四、交通影響評估

本計畫分析計畫變更前後之交通影響，以道路服務水準及停車需求層面分析，並擬定本計畫範圍周邊交通運輸規劃構想，詳述如下：

### (一) 交通影響分析

#### 1. 周邊道路系統

基地位於高鐵左營站與壽山國家自然公園(半屏山園區)之間，周邊主要市區道路有翠華路(省道17號)、高鐵路、明潭路，次要道路有站前路、站前南路、站前北路、菜公一路、環山路等。基地出入主要銜接的翠華路、明潭路路寬30公尺，中央分隔，雙向各佈設1-2快車道及1混合車道，速限60公里/小時。站前南路路寬20公尺，標線分隔，北向佈設1混合車道，南向1快車道及2混合車道，近高鐵路路段南向單行。站前路路寬20公尺，東向單行無分隔，佈設2快車道及2混合車道。站前北路路寬20公尺，東向/北向單行無分隔，北向路段佈設2快車道及2混合車道。菜公一路及環山路路寬20公尺，標線分隔，雙向各佈設0-1快車道及1-3混合車道。周邊主次要道路幾何現況詳如表1。

表1 基地周邊道路系統幾何特性

道路名稱	計畫道路 寬度(m)	方向	分隔型式	車道佈設	路邊停車管制
翠華路	30	南北向	中央分隔	雙向各2快車道 1混合車道	部分路段有停車格
高鐵路	34	東西向	標線分隔	雙向各2快車道 1混合車道	部分路段有停車格
明潭路	30	東西向	中央分隔	雙向各1快車道 1混合車道	部分路段有停車格
站前路	20	東向	無分隔	東向單行 2快車道，2混合車道	部分路段有停車格
站前北路	20	東向/ 北向	無分隔	東向/北向單行 2快車道，2混合車道	部分路段有停車格
站前南路	20	南北向	標線分隔	北向1混合車道 南向1快車道2混合車道 近高鐵路路段南向單行	部分路段有停車格

道路名稱	計畫道路 寬度(m)	方向	分隔型式	車道佈設	路邊停車管制
菜公一路	20	東西向	標線分隔	雙向各 2 混合車道	無管制
環山路	20	東西向	標線分隔	東向 1 混合車道 西向 1-3 混合車道	部分路段劃設黃 線，其餘路段禁止 停車

資料來源：本計畫分析。

## 2. 道路現況服務水準

基地周邊道路中，以翠華路交通量最大，晨峰時段約有 2,300-3,000 PCU/小時，昏峰時段約有 1,900-2,800 PCU/小時。明潭路車流量約在 200-370 PCU/小時之間。站前北路車流量約在 300-360 PCU/小時之間。站前路、菜公一路、站前南路車流量約在 10-300 PCU/小時之間。

參考「2011 年台灣公路容量手冊」中市區道路服務水準等級劃分標準(見表 3)，以旅行速率作為服務水準劃分標準，翠華路、明潭路、站前南路等為速限 60 公里/小時路段，站前路、菜公一路、站前北路等為速限 50 公里/小時(含以下)路段。彙整各路段之交通量、旅行速率、服務水準資料如表 2 所示。由表可知，翠華路、明潭路段服務水準相對較低，約在 C-D 級之間，其餘路段服務水準皆在 B 級以上。基地周邊主要道路服務水準圖示如圖 1。

表 2 基地周邊主要道路現況服務水準

道路	路段	方向	容量	晨峰小時				昏峰小時			
				交通 量	V/C	旅行 速率	服務 水準	交通 量	V/C	旅行 速率	服務 水準
翠華路	明潭路以北	北向	3,600	2,961	0.82	30.6	C	1,880	0.52	29.5	D
		南向	3,600	2,282	0.63	27.5	D	2,168	0.60	28.3	D
	明潭路以南	北向	6,000	2,817	0.47	32.1	C	2,834	0.47	25.4	D
		南向	6,000	2,281	0.38	29.7	D	2,298	0.38	27.9	D
明潭路	翠華路以東	東向	4,800	300	0.06	31.2	C	317	0.07	33.6	C
		西向	4,800	358	0.07	26.4	D	370	0.08	31.2	C
	翠華路以西	東向	2,400	296	0.12	25.7	D	316	0.13	31.4	C
		西向	2,400	211	0.09	30.2	C	228	0.10	32.6	C
站前路	站前南路— 站前北路	東向	3,720	45	0.01	43.3	A	34	0.01	37.0	A

道路	路段	方向	容量	晨峰小時				昏峰小時			
				交通量	V/C	旅行速率	服務水準	交通量	V/C	旅行速率	服務水準
菜公一路	站前南路—翠華路	東向	1,860	153	0.08	31.2	B	131	0.07	35.9	A
		西向	1,860	47	0.03	33.6	B	356	0.10	33.3	B
站前北路	站前南路—站前北路	東向	3,720	296	0.08	32.9	B	356	0.10	32.9	B
站前南路	環山路—站前路	北向	930	8	0.01	41.2	A	23	0.02	36.6	B
		南向	2,790	186	0.07	41.1	A	290	0.10	39.9	B

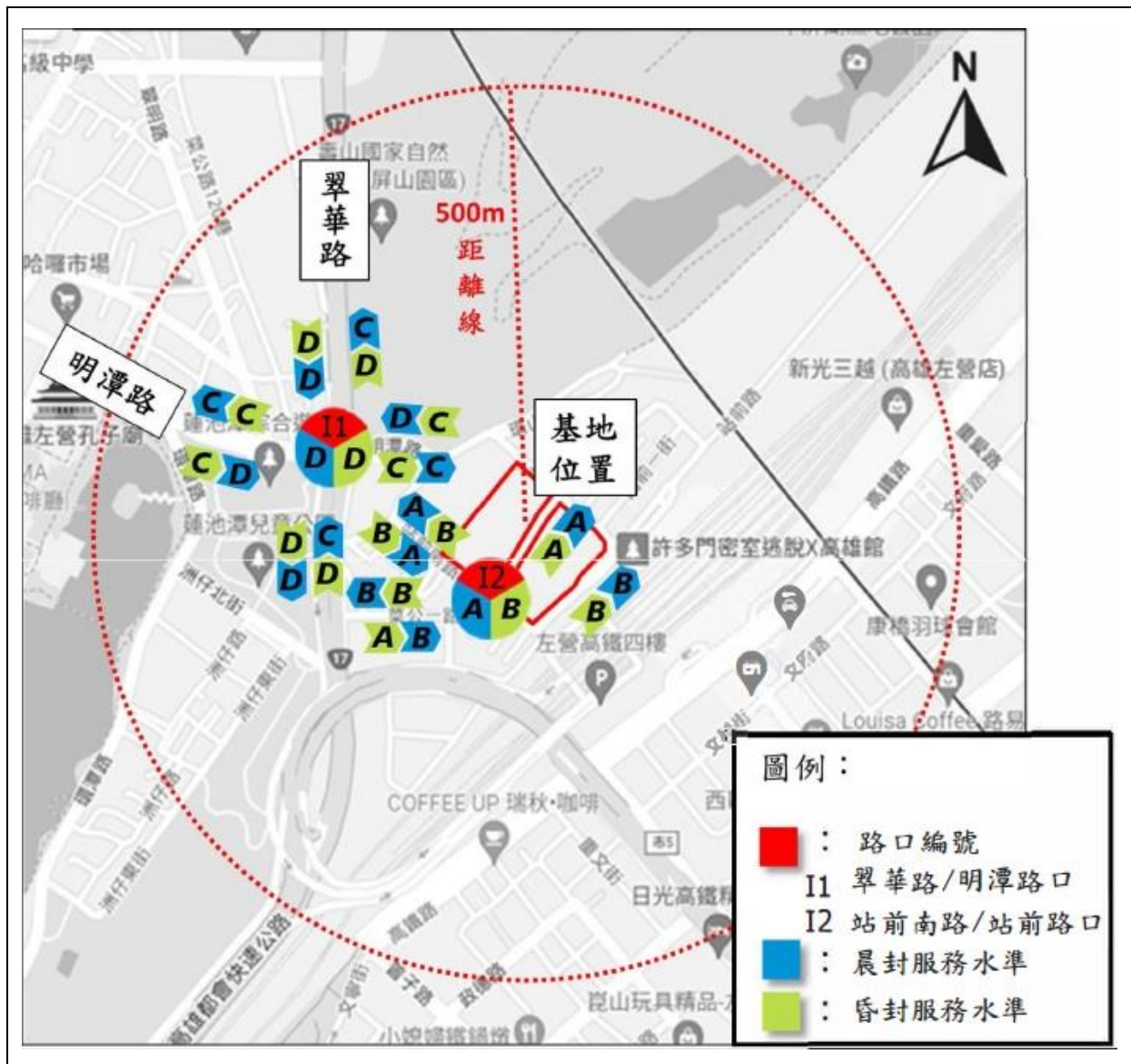
資料來源：左管區左東段 18-1 地號新建工程交評報告書。

表 3 市區道路服務水準等級劃分標準

平均旅行速率 V (公里/小時)/ 服務水準	速限 50 公里/小時道路	速限 60 公里/小時道路
	A	$V \geq 35$
B	$30 \leq V < 35$	$35 \leq V < 40$
C	$25 \leq V < 30$	$30 \leq V < 35$
D	$20 \leq V < 25$	$25 \leq V < 30$
E	$15 \leq V < 20$	$20 \leq V < 25$
F	$V < 15$	$V < 20$

資料來源：2011 年台灣公路容量手冊。



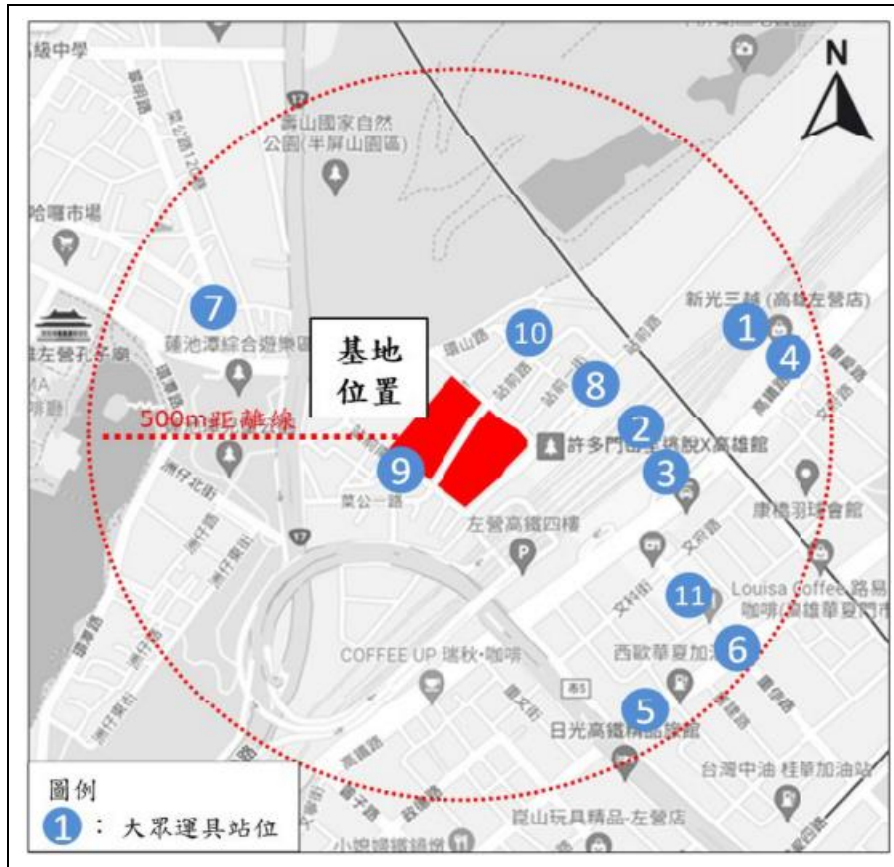


資料來源：本計畫分析。

圖 1 基地周邊主要道路服務水準

### 3. 大眾運輸系統

基地周圍 500 公尺範圍內，共有高速鐵路、捷運、公車三種大眾運輸場站。捷運與高鐵的場站共構，市區公車/長途客運的站位共有 11 處，分布於高鐵站南北兩側，南側站位較多。市區公車共有 15 條路線經過，長途客運共有 8 條路線經過。各類大眾運輸站位的分布如圖 2 所示，各路線資料彙整如表 4。



資料來源：本計畫分析。

圖 2 基地周邊主要大眾運輸站位示意圖

表 4 基地周邊各站位公車路線分佈

類別	站位編號與站名	路線編號 / 名稱	起迄站	營運時間	班距(分鐘)	客運業者
捷運	1 左營(R16)	紅線	南岡山-小港	06:00-24:00	尖峰 4-6 離峰 ≤8	高雄捷運公司
高鐵	2 左營站	台灣高鐵	南港-左營	05:50-23:59	5-40	台灣高鐵公司
市區公車 / 長途客運	3 高鐵左營站	3, 3(繞)	警廣站-凹仔底 森林公園	平 06:00-20:40 假:06:00-20:30	尖峰 20-30 離峰 30-40	南臺灣客運
	4 左營新光三越		警廣站-高雄應用科技大學	06:00-21:50	尖峰 10-25 離峰 30-50	
	5 大中路口一	16A, 16A(繞) 168	捷運生態園區站-榮總側門	平 07:15-17:15 假 07:30-17:25	固定班次	
	3 高鐵左營站	紅 50	金獅湖站-捷運凹子底站	05:30-22:00	尖峰 15-30 離峰 30-50 假日 30-40	漢程客運
	6 重信路 11 文府路口		紅 35	高鐵路左營站-長庚醫院	平 06:15-17:00 假日停駛	固定班次

		90 民族幹線	高鐵左營站-捷運三多商圈站	平 05:40-23:30 假 05:40-23:00	尖峰 10-15 離峰 15-20	
3 高鐵左營站		紅 60A/B	高鐵左營站-仁武高中/加昌站	平 05:35-22:10 假 05:40-22:10	尖峰 20-35 離峰 25-40	南臺灣客運
		92 自由幹線	高鐵左營站-高雄車站	平 05:50-22:05 假 06:00-22:00	尖峰 15-20 離峰 15-30	漢程客運
		24 區間	高鐵左營站-大順好市多	07:00-19:00	固定班次	高雄客運
		8046B	高鐵左營站-台南火車站	08:00-15:50	固定班次	
		E01A/B	高鐵左營站-旗山轉運站/美濃站	平日 05:20-22:00 假 07:00-21:00	固定班次	
		E02	高鐵左營站-佛光山	08:00-17:50	固定班次	
		E04	高鐵左營站-高師大燕巢校區	平 07:40-17:40 假 07:40-21:50	固定班次	
		E25	高雄-六龜新站	06:20-20:20	固定班次	義大客運
		8501	義大世界-高鐵左營站	06:40-22:20	尖峰 15-30 離峰 40-50	
			E03A/B	高鐵左營站-義大醫院	平 06:40-21:50 假 07:20-22:20	尖峰 20-30 離峰 50-60
7 翠明路	39	加昌站-高雄榮民總醫院	平 06:45-16:40 假日停駛	固定班次	港都客運	
7 翠明路 8 臺鐵新左營站 9 菜公一路口 10 半屏山後巷	紅 51A/B/C	臺鐵新左營站-蓮池潭/捷運生態園區站	平 09:30-23:00 假 06:00-23:00	尖峰 15-20 離峰 30-40	皇冠大車隊	
	301/30 區間	加昌站/臺鐵新左營站-高雄車站	平 05:35-22:30 假 05:50-22:30	301 尖峰 40-55 離峰 30-55 301 區固定班次	南臺灣客運	
8 臺鐵新左營站 9 蔡公一路口 10 半屏山後巷	紅 53 梓官幹線	臺鐵新左營站-蚵仔寮漁港	平 05:30-23:30 假 06:00-23:30	尖峰 5-15 離峰 15-40	南臺灣客運	
8 臺鐵新左營站 9 菜公一路口	245	加昌站-臺鐵新左營站	06:55-17:00	固定班次	南臺灣客運	
8 臺鐵新左營站	紅 52	臺鐵新左營站-中山大學站	平 07:00-17:00 假 08:00-18:30	尖峰 30-40 離峰 50-70	高雄客運	
	8017	臺鐵新左營岡山轉運站	05:50-19:10	固定班次		

資料來源：本計畫分析

#### 4. 基地開發後交通量預測

本計畫擬變更用地共有二塊土地，後續利用整體開發方式，將國產署管有之國有土地（面積合計 25,956m<sup>2</sup>）納入整體開發範圍，合計總面積為 25,956m<sup>2</sup>。整體開發面積與量體資料彙整如表 5。

表 5 整體開發範圍土地面積與樓地板面積

用地/項目	政戰局廣(停)用地	鐵道局轉運專用區
位置	站前路北側	站前路南側
土地面積	10,700m <sup>2</sup>	13,254m <sup>2</sup>
建蔽率/容積率（變更前）	0%/0%	40%/240%
整體開發土地使用計畫面積	商三：16,767.80m <sup>2</sup> 商四：2,002m <sup>2</sup> （非本次計畫變更範圍，現為國產署管有，以整體開發方式併本案辦理開發） 公共設施用地：7,186.20m <sup>2</sup> 合計 25,956m <sup>2</sup>	
建蔽率/容積率（變更後）	60%/490%	
疑變更用地屬性與樓地板面積	商三：227,063.96m <sup>2</sup> 商四：32,482.45m <sup>2</sup> 合計 259,546.41m <sup>2</sup>	

彙整近九年高雄市機動車輛數、每千人持有率及平均年成長率。由表可知，近年小客車登記數平均成長率為 1.29%，機車登記數平均成長率為-0.17%。假設道路交通量之成長與機動車輛成長率成正比，以小客車、機車成長率為主，可依下式估算未來年道路交通量成長幅度：道路交通量成長率=

$$\frac{\text{現況小客車數} \times \text{小客車平均成長率} \times \text{小客車 PCE} + \text{現況機車數} \times \text{機車平均成長率} \times \text{機車 PCE}}{\text{現況小客車數} \times \text{小客貨車 PCE} + \text{現況機車數} \times \text{機車 PCE}}$$

依上式可求得道路交通量年成長率為 0.65%。基地預計於民國 117 年開發完成，屆時道路交通量與現況相較，預估將增加 3.9%。基地周邊主要道路目標年未開發服務水準預估如表 7。

表 6 近九年高雄市機動車輛數與成長率

年度	小客車			機車		
	登記數	持有率 (輛/千人)	成長率	登記數	持有率 (輛/千人)	成長率
102	713,124	256.5	-	2,089,526	751.7	-
103	728,066	262.0	2.10%	2,010,212	723.4	-3.80%
104	743,378	267.5	2.10%	1,996,797	718.6	-0.67%
105	751,590	270.4	1.10%	1,990,803	716.3	-0.30%
106	761,649	274.3	1.34%	1,999,902	720.2	0.46%
107	769,397	277.4	1.02%	2,008,475	724.2	0.43%
108	774,130	279.1	0.62%	2,028,702	731.5	1.01%
109	779,762	281.9	0.73%	2,038,102	736.8	0.46%
110	789,984	287.8	1.31%	2,059,783	750.4	1.06%
平均值			1.29%			-0.17%

資料來源：1. 交通部統計查詢網。 2. 「105 年民眾日常運具調查」高雄市樣本。

表 7 基地周邊主要道路目標年未開發服務水準

道路	路段	方向	容量	晨峰小時				昏峰小時			
				交通量	V/C	旅行速率	服務水準	交通量	V/C	旅行速率	服務水準
翠華路	明潭路以北	北向	3,600	3,076	0.85	28.8	D	1,953	0.54	29.1	D
		南向	3,600	2,371	0.66	26.8	D	2,253	0.63	27.7	D
	明潭路以南	北向	6,000	2,927	0.49	31.8	C	2,945	0.49	25.2	D
		南向	6,000	2,370	0.39	29.6	D	2,388	0.40	27.8	D
明潭路	翠華路以東	東向	4,800	312	0.06	31.2	C	329	0.07	33.6	C
		西向	4,800	372	0.08	26.4	D	384	0.08	31.2	C
	翠華路以西	東向	2,400	308	0.13	25.7	D	328	0.14	31.4	C
		西向	2,400	219	0.09	30.2	C	237	0.10	32.6	C
站前路	站前南路— 站前北路	東向	3,720	47	0.01	43.3	A	35	0.01	37.0	A
菜公一路	站前南路— 翠華路	東向	1,860	159	0.09	31.2	B	136	0.07	35.9	A
		西向	1,860	49	0.03	33.6	B	151	0.08	33.3	B
站前北路	站前南路— 站前北路	東向	3,720	308	0.08	32.9	B	370	0.10	32.9	B
站前南路	環山路— 站前北路	北向	930	8	0.01	41.2	A	24	0.03	36.6	B
		南向	2,790	193	0.07	41.1	A	301	0.11	39.9	B



參考交通部運輸研究所「台灣地區都市土地旅次發生特性之研究—台北都會區混合土地使用旅次發生率之調查研究」中，商業區之旅次產生率調查結果，高雄市對應至樣本第三群，旅次產生率為平日晨峰 2.94 人/每 100m<sup>2</sup>樓地板面積，平日昏峰 3.48 人/每 100m<sup>2</sup>樓地板面積。

參考交通部「105 年民眾日常運具調查」中，高雄市之調查結果，設定運具使用參數。高雄市民以使用機車為大宗，佔比為 62.1%，其次為自小客車，佔 19.5%，公共運具使用率為 7.9%。

車輛平均乘載率方面，參考「台灣地區都市土地旅次發生特性之研究—台北都會區混合土地使用旅次發生率之調查研究」中第三群商業區之調查結果，小客車為 1.63 人/車，機車為 1.35 人/車。各參數設定彙整如表 8。

表 8 交通量預估參數設定

項目	參數值	單位
旅次產生率	平日晨峰 2.94 平日昏峰 3.48	人/每 100 m <sup>2</sup> 樓地板面積
運具使用	機車 62.1 小客車 19.5 自行車 5.1 步行 4.7 公共運具 7.9	%
乘載率	機車 1.35 小客車 1.63	人/車
目標年期	117	年

資料來源：1. 「台灣地區都市土地旅次發生特性之研究—台北都會區混合土地使用旅次發生率之調查研究」第三群樣本。 2. 「105 年民眾日常運具調查」高雄市樣本。

以前述參數估算，未來年基地已開發後，平日晨峰小時約吸引 1,965.9 PCU 車流，平日昏峰小時約吸引 2,326.9 PCU 車流。假設進出基地車流有 50%行駛「翠華路/明潭路→明潭路→環山路→站前南路/站前路」路線，25%行駛「翠華路/站前南路/站前路」路線，25%行駛「翠華路→菜公一路→站前南路/站前路」路線，將衍生車流量分配至對應路段，可得出基地周邊主要道路目標年已開發服務水準如表 9 及圖 3。由圖表可知，基地開發主要影響

路段為翠華路南北向及站前南路南北向，翠華路服務水準預估由現況的 C-D 級降至開發後的 D-E 級，站前南路服務水準預估由現況的 A-B 級降至開發後的 D-F 級。

表 9 基地周邊主要道路目標年已開發服務水準

道路	路段	方向	容量	晨峰小時				昏峰小時			
				交通量	V/C	旅行速率	服務水準	交通量	V/C	旅行速率	服務水準
翠華路	明潭路以北	北向	3,600	3,568	0.1	21.2	E	2,535	0.7	24.9	E
		南向	3,600	2,862	0.8	22.0	E	2,834	0.8	22.3	E
	明潭路以南	北向	6,000	3,910	0.7	28.1	D	4,108	0.7	22.2	E
		南向	6,000	3,353	0.6	27.5	D	3,551	0.6	25.7	D
明潭路	翠華路以東	東向	4,800	1,295	0.3	31.1	C	1,493	0.3	33.3	C
		西向	4,800	1,355	0.3	26.3	D	1,548	0.3	30.9	C
	翠華路以西	東向	2,400	799	0.3	25.5	D	910	0.4	30.8	C
		西向	2,400	711	0.3	30.0	C	819	0.3	32.2	C
站前路	站前南路— 站前北路	東向	3,720	1,030	0.3	43.1	A	1,199	0.3	36.7	A
蔡公一路	站前南路— 翠華路	東向	1,860	650	0.3	30.8	B	718	0.4	35.2	A
		西向	1,860	540	0.3	33.4	B	732	0.4	32.6	B
站前北路	站前南路— 站前北路	東向	3,720	308	0.1	32.9	B	370	0.1	32.9	B
站前南路	環山路— 站前北路	北向	930	1,974	2.1	1.2	F	2,351	2.5	0.5	F
		南向	2,790	2,159	0.8	29.0	D	2,628	0.9	20.1	E

資料來源：本計畫分析。

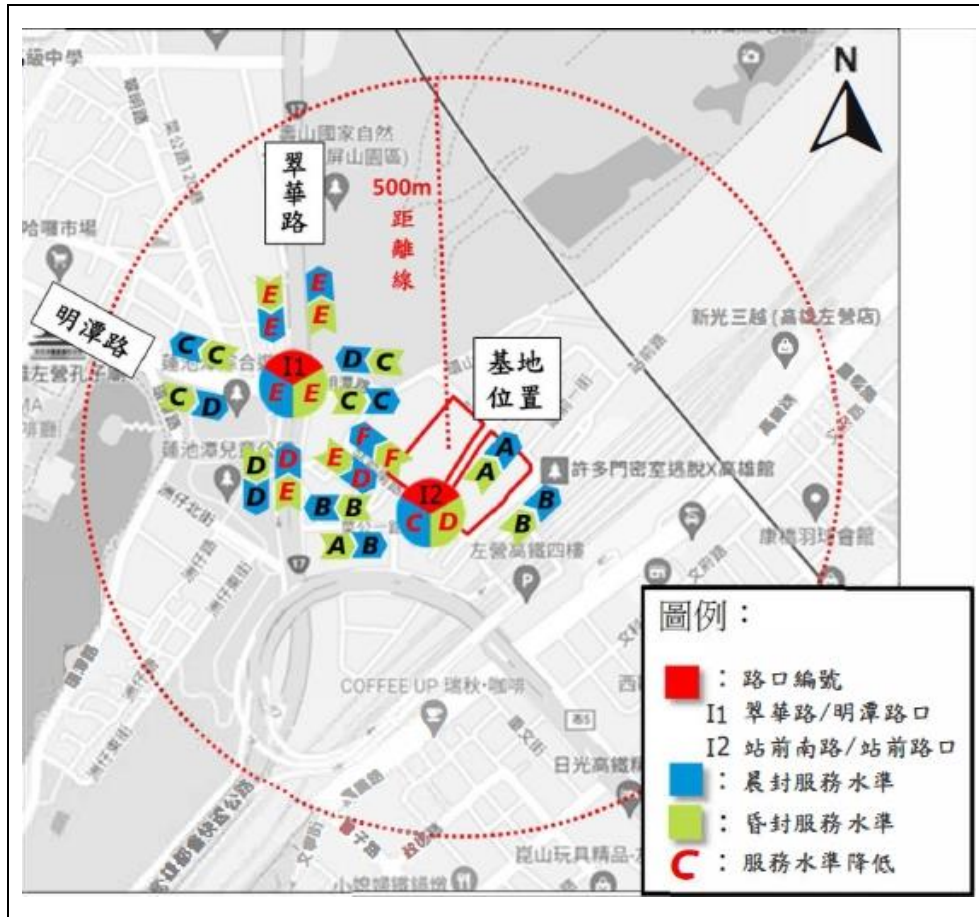


圖 3 基地周邊主要道路目標年已開發服務水準

為避免上述開發後造成周邊交通衝擊過甚，本府擬定周邊道路短中長期改善計畫(圖 4)分述如下：

- (1) 短期：翠華路(世運大道-明潭路段)西拓 10m 道路改善工程，將原單向 2 快 1 慢車道配置增加為 3 快 1 慢車道，以緩解短期車流壓力。並規劃基地周邊道路採逆時鐘方向之單循環動線，以增加道路容量及簡化車行動線。
- (2) 中長期：
  - A. 配合楠梓產業園區規劃，開闢 20m 園區東路、40m 園區南路，銜接翠華路(台 17)、高楠公路(台 1)，預計可分散 6%翠華路穿越性車流改道園區南路，並分擔基地北側衍生車流 10%。
  - B. 持續推動新台 17 由典昌路往南打通至南門圓環為目標，以達到穿越性車流行駛新台 17、本計畫區車流行駛舊台 17 之分流目標。
- (3) 長期：本計畫區長期受半屏山及鐵路廊道橫互所阻隔，往東並無適當之替代道路，預計可分散 20%翠華路之車流，故本府評

估於北側水泥廠重劃區內規劃「車行跨越橋」，以解決長期聯外交通受阻之困。另將朝以大眾運輸導向之都市發展規劃(TOD)，結合 5G 技術串連先進感測器、自動駕駛等技術，與北側半導體園區以及周邊高鐵、台鐵、捷運等場站串接，建構出完整區域大眾運輸服務網路。

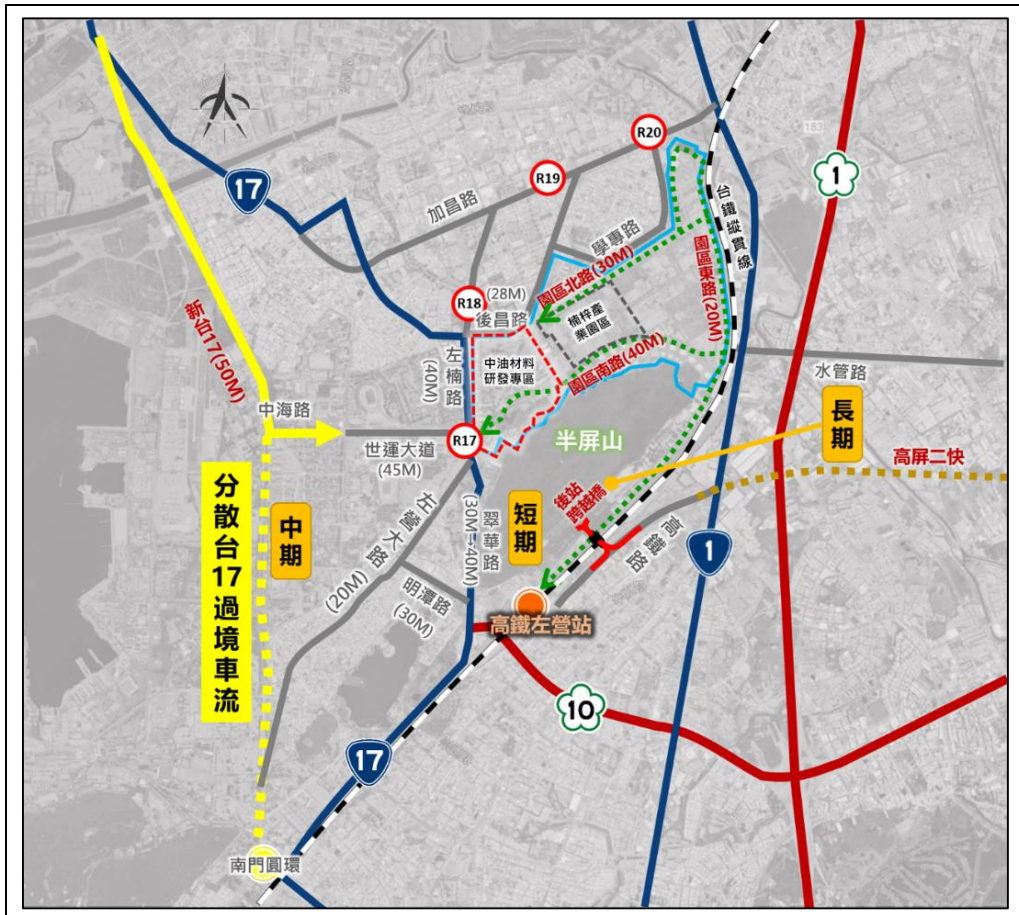


圖 4 短期、中期、長期交通改善示意圖

依各進程改善計畫執行下，將可有效移轉車流，減少翠華路交通負荷，翠華路道路服務水準將可由 E~F 級，提升至 E~D 級以上服務水準。各階段周邊道路服務水準如表 10、表 11。

表 10 本計畫目標年周邊道路服務水準(完成中期改善計畫)

道路	路段	速限	方向	容量	晨峰小時				昏峰小時			
					交通量	V/C	旅行速率	服務水準	交通量	V/C	旅行速率	服務水準
翠華路	明潭路以南	50	往北	6,000	3,795	0.63	29.3	C	3,222	0.54	24.3	D
			往南	6,000	1,995	0.33	29.7	C	2,637	0.44	27.5	C
	明潭路以北		往北	4,800	2,379	0.50	30.4	C	1,810	0.38	29.4	D
			往南	4,800	2,434	0.51	26.7	D	2,102	0.44	28.0	D
明潭路	翠華路以東	60	往東	4,800	1,384	0.29	31.2	C	1,010	0.21	33.6	C
			往西	4,800	756	0.16	26.4	D	1,817	0.38	31.0	C
	翠華路以西		往東	2,400	431	0.18	25.7	D	403	0.17	31.4	C
			往西	2,400	231	0.10	30.2	C	300	0.13	32.6	C
站前路	站前南路—站前北路	50或50以下	往東	3,720	3,151	0.85	32.7	B	3,214	0.86	25.6	C
站前北路	站前南路—站前北路	50以下	往東	3,720	694	0.19	32.9	B	1,803	0.48	32.2	B
站前南路 (改4車道單行)	環山路—站前路	60	往南	3,720	2,896	0.78	33.5	C	2,023	0.54	38.5	B
園區南路	站前東路—翠華路	50	往東	1,860	40	0.02	40.0	A	145	0.08	40.0	A
			往西	1,860	271	0.15	40.0	A	173	0.09	40.0	A
園區東路	站前南路—跨越橋	50	往東	1,860	542	0.29	40.0	A	347	0.19	40.0	A
			往西	1,860	80	0.04	40.0	A	289	0.16	40.0	A

備註：

1. 速率單位為 KPH。
2. 交通量單位為 PCU。
3. 本表為完成翠華路拓寬、開闢園區東路、園區南路、新台 17 全線通車。

表 11 本計畫目標年周邊道路服務水準(完成長期改善計畫)

道路	路段	速限	方向	容量	晨峰小時				昏峰小時			
					交通量	V/C	旅行速率	服務水準	交通量	V/C	旅行速率	服務水準
翠華路	明潭路以南	50	往北	6,000	2,575	0.43	31.9	B	2,442	0.41	25.3	C
			往南	6,000	1,915	0.32	29.7	C	2,348	0.39	27.7	C
	明潭路以北		往北	4,800	2,379	0.50	30.4	C	1,810	0.38	29.4	D
			往南	4,800	2,434	0.51	26.7	D	2,102	0.44	28.0	D
明潭路	翠華路以東	60	往東	4,800	1,384	0.29	31.2	C	1,010	0.21	33.6	C
			往西	4,800	756	0.16	26.4	D	1,817	0.38	31.0	C
	翠華路以西		往東	2,400	431	0.18	25.7	D	403	0.17	31.4	C
			往西	2,400	231	0.10	30.2	C	300	0.13	32.6	C



站前路	站前南路— 站前北路	50 或 50 以下	往東	3,720	3,151	0.85	32.7	B	3,214	0.86	25.6	C
站前北路	站前南路— 站前北路		往東	3,720	694	0.19	32.9	B	1,803	0.48	32.2	B
站前南路 (改4車道單 行)	環山路— 站前路	60	往南	3,720	2,896	0.78	33.5	C	2,023	0.54	38.5	B
園區南路	站前東路— 翠華路	50	往東	2,790	271	0.10	40.0	A	173	0.06	40.0	A
			往西	2,790	40	0.01	40.0	A	145	0.05	40.0	A
園區東路	站前南路— 跨越橋	50	往東	1,860	40	0.02	40.0	A	145	0.08	40.0	A
			往西	1,860	271	0.15	40.0	A	173	0.09	40.0	A
跨越橋	站前東路— 高鐵路	50	往北	1,860	542	0.29	40.0	A	347	0.19	40.0	A
			往南	1,860	80	0.04	40.0	A	289	0.16	40.0	A

備註：

1. 速率單位為 KPH。
2. 交通量單位為 PCU。
3. 本表為完成翠華路拓寬、開闢園區東路、園區南路、新台 17 全線通車及跨越鐵路車行陸橋。

## 5. 交通衝擊改善構想

本計畫變更後，將原來單一功能性並未開闢的廣停用地、轉運專用區等機能，納入本計畫擬規畫的多元複合性機能，提供公共空間設施、完整的交通轉運機能以及增加停車空間的數量，並結合鄰近左營三鐵共構系統之優勢條件，本計畫預期減少民眾洽公之車流量，並對於計畫範圍周遭之交通流量有正面影響。另亦考量廣停用地、轉運專用區變更為商業區可能之交通衝擊，本計畫針對停車入口、停車進出場動線；周邊道路動線以及公共腳踏車等面向，研擬交通衝擊改善構想，詳列如下並如圖 5。

- (1) 將轉運機能設置於鄰近左營三鐵共構之區域，達到連通系統之特性，有效提升大眾運輸系統之效率。
- (2) 停車場出入口規劃設置於非主要道路，並配合未來衍生車流需求，及簡化車行動線，周邊道路將規劃為逆時鐘方向之單行道，以增加儲車空間及維持行車秩序。
- (3) 因鄰近高鐵、臺鐵以及捷運，可設置自行車租賃站，推動高雄 YouBike2.0 及以既有道路退縮地之建置自行車道，提升綠色運具轉乘系統。

- (4) 強化地區交通管理措施，如：主幹道路號誌連鎖、尖峰時段之路段交通管制、加強違規駕駛行為及停車取締等措施，以提升交通運作效率及服務狀況。

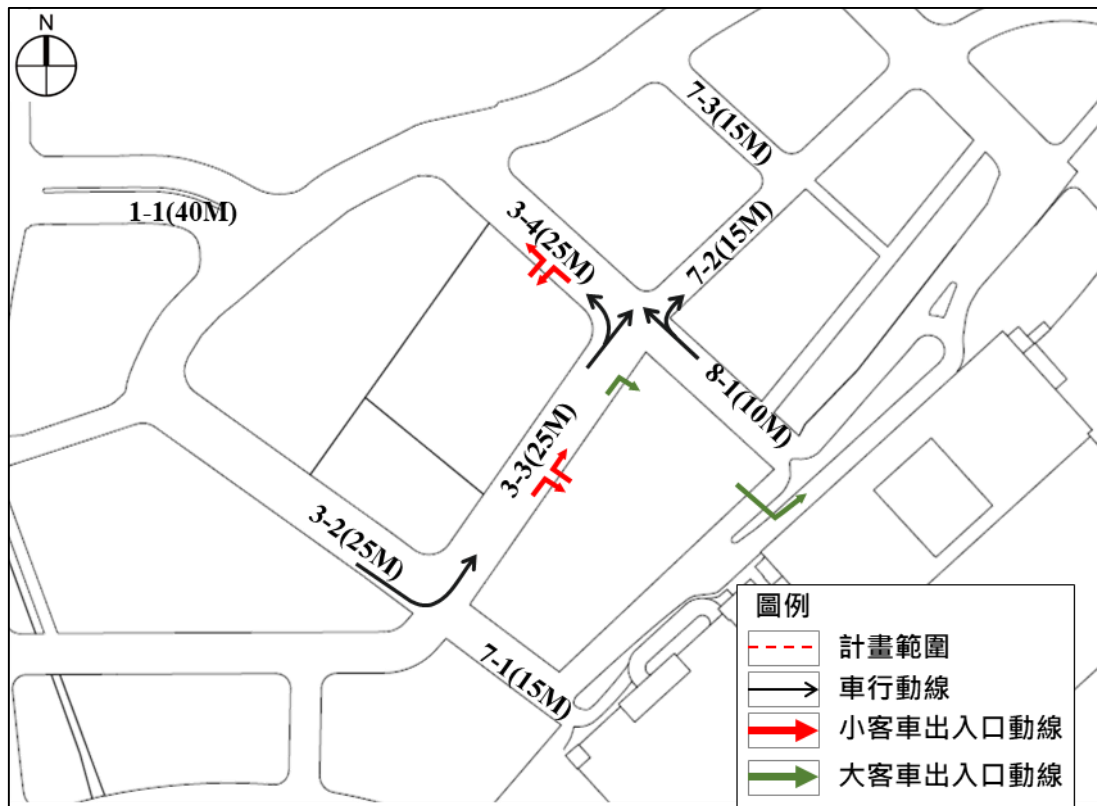


圖 5 交通衝擊改善策略構想圖

#### 6. 高雄市政府交通智慧運輸相關政策

本計畫依據前一節發展定位，結合周邊科技產業聚落形成科技產業 S 廊帶，以高雄科技之心作為發展核心，停車機能、交通轉運機能等服務設施，因具備智慧化技術，研擬交通智慧運輸相關政策，詳列如下：

- (1) 應用 AIoT 及 5G 等技術推動建置新一代智慧運輸系統，發展以使用者需求，如：停車、交通轉運、YouBike2.0 等需求為導向之即時化與客製化交通資訊與管理服務。
- (2) 高雄市政府交通局續辦理高雄市交通行動服務(MeNGo)建置計畫，推動多元公共運具交通月票整合方案，優化交通轉運動態資訊系統操作介面。
- (3) 推動公車智慧化，結合 5G 技術串連先進感測器、自動駕駛等技術，與北側半導體園區以及周邊高鐵、台鐵、捷運等場站

串接，建構出完整區域大眾運輸服務網路，並結合民間資源進駐，建置高雄科技之心的典範。

#### 7. 區域性交通系統改善計畫

本計畫擬規劃建設完成後，可提升區域性交通系統，進一步可改善未來整體開發後的交通衝擊，本計畫綜整說明詳表 12 如下：

表 12 區域性交通系統改善短中長期規劃

期程	交通改善相關規畫	預期效益
短期 (111-115 年)	降低開發後之交通與環境影響規劃	以交通管制，為降低開發後交通環境影響，本計畫出入口設置站前路為原則，配合調整周邊車道為單行道以維持本計畫周邊路段 B~C 級之服務水準。
	翠華路拓寬計畫	現況瓶頸路段(明潭路-世運大道)將由 30M 拓寬至 40M，預計可增加 30%車道容量，以紓解未來車流壓力，預計 115 年完工。
中期 (115-120 年)	新台 17 (典昌路-南門圓環) 全線通車	新台 17 北段(典昌路-德民路)工程預計於今(111)年 6 月竣工通車。南 1 段工程(德民路至中海路)開闢道路寬度 50 公尺，規劃雙向各 2 快車道 1 慢車道及人行道(含自行車道)之道路，預計 117 年完工。 南 2 段(中海路-南門圓環)目前本府刻正軍方積極協調中，預計全線通車後可分擔翠華路 23%以上車流。
長期 (120 年以後)	大眾運輸導向型發展(TOD)規劃	依交通部統計資料顯示，左營三鐵(高鐵、台鐵及捷運)使用率逐年增加，再加上本計畫擬規劃轉運機能，配合智能電動公車乃至結合無人自駕車的運行，有效串聯大眾運輸場站與產業基地，預期可提升大眾運輸搭乘率，降低私人運具使用，未來具發展潛力。

### (二) 停車需供分析

#### 1. 路外停車需供分析

本計畫進行基地周邊路外停車供需調查分析，該周邊設有站前路、站前北路、淵仔路等 6 處停車場，基地周邊路外停車場現場位置如圖 6，可提供 636 席汽車格位、791 席機車格位。本計畫鄰近左營三鐵共構系統、商業發展核心等優勢條件，因需停車空間以提供，經由分析路可得知，路外停車場需求數為汽車 279 輛、機車 560 輛。整體汽車路外停車需供比 0.44、機車停車需供比 0.71，詳如表 13。



圖 6 基地周邊停車場現況位置圖

表 13 路外停車需供比表

載具	汽車			機車		
	需求	供給	需供比	需求	供給	需供比
項目	279 輛	636 席	0.44	560 輛	791 席	0.71

## 2. 路邊停車需供分析

以本計畫變更範圍之半徑 500 公尺內如圖 7，進行路邊停車供需調查分析。在停車格位之計算方面，路邊劃設有停車格位者，當該路段之路幅達 8 公尺以上者，停車位以雙邊計算，未達 8 公尺者則以單邊計算。經由此方式進行之停車供給估算，約 302 席路邊汽車停車格，配合停車需求實際調查結果整理如表 14。全區路邊停車需求顯示假日與平常日同時段相近，傍晚時段又比早上時段為高之情形，在早上尖峰方面，全區各時段停車需供比皆在 0.13 左右，而傍晚尖峰各時段停車需供比則在 0.54 左右。



圖 7 基地周遭路邊停車調查分區示意圖

表 14 本計畫路邊停車需供現況彙整表

停車供給(席)	調查時段	平日停車需求(輛)			假日		
		停車需求(輛)	需供比	尖峰小時	停車需求(輛)	需供比	尖峰小時
302	7:00~8:00	10	0.12		10	0.12	
	8:00~9:00	11	0.15		8	0.11	
	17:00~18:00	101	0.3		96	0.29	
	18:00~19:00	184	0.52	*	188	0.53	*

### 3. 整體停車需供分析

檢視本計畫周邊路外停車場及路邊停車場，計畫範圍半徑 500 公尺內合計有 938 席汽車位、791 席機車位，停車需求顯示假日與平常日同時段相近，本計畫鄰近左營三鐵共構系統、商業發展核心等優勢條件，故在此影響下，而傍晚時段又比早上時段為高之情形，傍晚尖峰各時段停車需供比則在 0.54 左右。整體而言，本計畫周邊停車供給足夠提供，將原來單一功能性並未開闢的廣停用地、轉運專用區等機能，納入本計畫擬規畫的多元複合性機能，故本計畫後須辦理由商辦使用開發應內化停車需求，以維持左營地區之停車需供環境。



# 附錄五、111年7月27日高雄市都市計畫委員會第104次會議紀錄

## 高雄市都市計畫委員會 111年7月27日第104次會議紀錄

一、時間：111年7月27日（星期三）下午2時

二、地點：高雄市政府第四會議室

三、主席：林主任委員欽榮

紀錄：陳秀凌

四、委員出席情形：

郭副主任委員添貴(請假)、胡委員太山、賴委員碧瑩、鄭委員泰昇、鄭委員安廷、黃委員偉茹、史委員茂樟、詹委員達穎、丁委員澈士、張委員淑貞、張委員貴財、陳委員奎宏、吳委員文彥、陳委員冠福、張委員淑娟(蔡耀吉代)、王委員啓川(請假)、楊委員欽富(請假)、趙委員子元(請假)、陳委員啓仁(請假)、盧委員圓華(請假)

五、會議承辦單位：

高雄市政府都市發展局(區審科)

薛淵仁、曾思凱、  
陳秀凌、陳惠美

六、列席單位及旁聽人員：

(一)列席單位

國防部政治作戰局

(請假)

交通部鐵道局

周良惠、許峻榮、  
余慶豐

高雄市政府交通局

王偉哲、許智詠、  
曾是領、宋秉儒

高雄市政府教育局

李黛華、鍾毓英

高雄市政府捷運工程局

吳嘉昌、黃俊翰、  
隋世民、米克寧

高雄市政府文化局

林尚瑛、盧致禎、

高雄市政府地政局	郭瑞麟、謝恒明
高雄市政府工務局	陳志宏
高雄市政府工務局新建工程處	(未出席)
高雄市政府工務局養護工程處	傅俊榮
高雄市政府工務局養護工程處	(未出席)
高雄市鼓山區鼓岩國民小學	翁志祥、周彥博
葉光彩君	(請假)
鼓岩里里長方國智君	(請假)
河邊里里長曾茂信君	曾茂信
河濱商城都更會理事長郭麗雯君	郭麗雯、洪明賢、
	柯正雄、柯伯麟
林孟璇君	(請假)
社團法人高雄市打狗文史再興會	陳坤毅
高雄市政府都市發展局	王屯電、施旭原、
	唐一凡、蔡宙蓉、
	林相伯、余政澤

(二) 高雄市議會：

市議員蔡金晏服務處	李建賦
市議員吳益政服務處	陳語捷

(三) 公民或團體列席人員：無

(四) 旁聽登記發言人員：無

七、審議案件：

第一案：變更原高雄市主要計畫（鼓山地區）（部分學校用地為住宅區）（配合仁愛河濱商城社區都市更新）案及擬定原高雄市都市計畫（鼓山地區）細部計畫（配合仁愛河濱商城社區都市更新）案

決 議：

- (一)仁愛河濱商城社區因部份建築物結構朽壞，經建築師、土木技師及結構技師等三大專業公會，鑑定為整體建築耐震力不足、具危險性，市府為避免重大災害影響民眾生命財產安全，於110年11月15日公告迅行劃定都市更新地區，將鑑定為危險建築部份劃為都市更新單元1，並以建築法強制拆除該單元1建築物，俾利推動該社區都市更新作業；賡續辦理本都市計畫變更案，具必要性。
- (二)考量社區周邊道路狹小，為改善社區消防救災及交通動線，加速都市更新作業，將社區北側主要計畫學校用地變更為住宅區，並擬定細部計畫10公尺東西向道路，本案同意照公展草案通過。
- (三)公開展覽期間公民或團體建議意見，依市府研析意見(詳附表一)通過。
- (四)本案與會陳情人、單位及委員發言摘要詳如附錄一。

附帶決議：

為維護鼓岩國小學童受教權及校地完整性，請市府工務局依相關規定辦理河邊街現有巷道廢道程序。

第二案：變更原高雄市主要計畫(凹子底地區)(廣停用地、轉運專用區為商業區)案

決 議：

本案係因應半導體產業S廊帶計畫，台積電進駐原中油高煉廠後，衍生相關企業員工辦公、商業會展、交通轉運等服務性設施需求，爰以「左營高鐵科技之心」為發展定位，規劃左營高鐵站周邊國有土地再開發利用，以公辦都市更新方式引入民間資源開發，並辦理本變更案，原則同意通過。

請依上述緣由修正變更理由，及依下列意見修正外，餘照



公展草案通過：

- (一) 本案變更後仍應維持交通轉運功能。
- (二) 請補充說明本案開發後，與周邊交通系統及開發基地人、車動線規劃，並提出交通改善措施。
- (三) 請補充說明本案變更後，如何提供原有轉運機能及停車空間。
- (四) 變更負擔回饋之計算，依下列原則辦理，並納入後續細部計畫擬定內容：
  - 1、公展草案考量轉運專用區之使用性質類似公共設施交通用地，故依原高雄市都市計畫變更回饋標準，將其變更負擔比率比照公共設施訂為 52.37%；惟經會議討論參考委員意見及參酌交通部鐵道局陳情意見(詳附表二)，因案地具使用分區性質，且現行計畫容許 3,300 平方公尺樓地板做商業使用，爰同意的減其變更負擔回饋比率，以其管有之轉運專用區內既有道路 3,002 平方公尺土地及毗鄰計畫道路用地 2,473 平方公尺(合計負擔約 41.3%)，作為變更負擔回饋標的，並請於細部計畫載明下列事項，以確保維持轉運中心功能及維持交通服務品質：
    - (1) 未來建築開發後，將位於地面層之左營轉運站設施(約 2,000 平方公尺樓地板面積)捐贈予市府營運管理。
    - (2) 原計畫規定左營高鐵站開發不足，應納入本案轉運專用區補足之 389 席汽車停車位及 250 席機車停車位，一併納入本案基地規劃，並供公眾使用。
- (五) 廣停用地未來申請開發，請依出流管制相關規定辦理。
- (六) 公展計畫書內容誤繕部分，授權由提案單位都發局檢核更正。

附帶決議：

請提案單位都發局儘速研擬細部計畫草案，並依法定程序辦理公開展覽，並俟細部計畫提本會審議通過後，主要計畫再報內政部審議核定。

第三案：劃定高雄市前金區原舊市議會更新地區暨擬定都市更新計畫案

決 議：

- (一)舊市議會位處原高雄市發展軸線核心，交通區位條件優越具發展潛力，本案藉由捷運出入口 TOD 契機及保存歷史價值與活化閒置空間，擬透過都市更新方式進行整體空間規劃與改善，引入民間資金與活力，積極活化公有資產，爰劃定都市更新地區，本案同意照公展草案通過。
- (二)公開展覽期間公民或團體建議意見(詳附表三)，請文化局於後續招商規劃及都市更新作業時納入參考。

第四案：變更原高雄市主要計畫(特定經貿核心專用區為捷運開發區)(配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫)(Y15 站捷運開發區)案、擬定高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫)(Y15 站捷運開發區)案

決 議：

- (一)本案基地位於亞洲新灣區，鄰近高雄港埠旅運中心、高雄展覽館、新光公園等重要設施，為捷運輕軌、黃線交匯處，具捷運聯合開發之潛力，故為加速捷運黃線 Y15 站周邊土地開發利用，依據大眾捷運法相關規定辦理土地開發，配合提出都市計畫變更，以挹注捷運建設經費，提升軌道運輸效益，原則同意。