

擬定岡山都市計畫捷運開發區細部計畫
(配合高雄都會區大眾捷運系統岡山路
竹延伸線 RK1 站土地開發) 案

高雄市政府

中華民國 111 年 12 月

擬定岡山市計畫捷運開發區細部計畫（配合高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線~~2~~站土地開發）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	擬定岡山細部計畫（捷運開發區）（配合高雄捷運岡山路竹延伸線建設計畫 RK1 站土地開發）案	
變更都市計畫法令依據	都市計畫法第 22 條	
變更都市計畫機關	高雄市政府	
申請變更都市計畫機關	高雄市政府捷運工程局	
公開座談會		
本案公開展覽起訖日期	公 開 展 覽	
	公 開 說 明 會	
人民團體對本案之反映意見		
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	市	級

目 錄

壹、緒論

- 一、計畫緣起..... 1-01
- 二、法令依據..... 1-01
- 三、計畫位置與範圍..... 1-02

貳、主要計畫內容摘要

- 一、變更原則..... 2-01
- 二、變更內容..... 2-01

參、實質發展現況

- 一、計畫範圍周邊土地使用發展現況..... 3-01
- 二、計畫範圍周邊公共設施用地發展現況..... 3-02
- 三、土地權屬分析..... 3-05
- 四、交通運輸系統..... 3-06
- 五、不動產市場調查..... 3-10

肆、規劃構想

- 一、發展定位與策略..... 4-01
- 二、規劃構想..... 4-02
- 三、計畫周邊交通系統規劃構想..... 4-06

伍、細部計畫內容

- 一、計畫年期..... 5-01
- 二、計畫人口..... 5-01
- 三、土地使用計畫..... 5-01
- 四、交通計畫..... 5-03
- 五、土地使用分區管制要點..... 5-04
- 六、都市設計基準..... 5-05

陸、事業及財務計畫

- 一、開發方式與實施進度..... 5-01
- 二、財務計畫..... 5-01

附錄一 主要計畫簽准個案變更核可文件

附錄二 高雄市都市計畫委員會 111 年 2 月 23 日第 99 次會議紀錄

附錄三 土地使用計畫套繪地籍示意圖

圖目錄

圖 1-3-1	本計畫範圍示意圖	1-02
圖 2-2-1	主要計畫變更內容示意圖	2-02
圖 3-1-1	計畫範圍周邊土地使用現況示意圖	3-01
圖 3-2-1	計畫範圍周邊 500m 之公共設施用地示意圖	3-04
圖 3-3-1	計畫範圍土地權屬示意圖	3-05
圖 3-4-1	計畫範圍周邊交通運輸系統現況示意圖	3-06
圖 3-4-2	RK1 站出入口位置關係圖	3-07
圖 3-5-1	近一年高雄捷運周邊電梯大樓買賣行情圖	3-10
圖 3-5-2	計畫範圍周邊推案分布圖	3-11
圖 3-5-3	計畫範圍周邊零售發展示意圖	3-14
圖 3-5-4	計畫範圍鄰近旅館分布示意圖	3-16
圖 4-1-1	本計畫規劃構想示意圖	4-01
圖 4-2-1	本計畫東基地配置模擬示意圖	4-02
圖 4-2-2	本計畫西基地配置模擬示意圖	4-03
圖 4-2-3	本計畫周邊開放空間示意圖	4-04
圖 4-2-4	本計畫東基地開放空間模擬示意圖	4-05
圖 4-3-1	本計畫周邊交通課題示意圖	4-06
圖 4-3-2	本計畫周邊交通改善策略示意圖	4-08
圖 5-3-1	本計畫範圍細部計畫示意圖	5-02
圖 5-4-1	計畫周邊道路系統示意圖	5-03
圖 5-6-1	都市設計管制範圍示意圖	5-05

表目錄

表 2-2-1	主要計畫實質變更內容綜理表	2-01
表 3-1-1	計畫範圍及周邊土地使用現況	3-01
表 3-2-1	計畫範圍周邊 500m 之公共設施用地開闢情形綜理表	3-03
表 3-3-1	計畫範圍土地清冊綜理表	3-05
表 3-4-1	現況道路服務水準綜理表	3-07
表 3-4-2	岡山路竹延伸線（第一階段）各情境 RK1 站運量預測彙整表	3-08
表 3-4-3	高雄捷運系統旅客人次統計表	3-08
表 3-4-4	計畫範圍臨近場站（南岡山站）進出站人次綜理表	3-08
表 3-4-5	公車系統概況表	3-09
表 3-5-1	近一年高雄捷運 RK1 岡山站周邊電梯大樓行情表	3-10
表 3-5-2	計畫範圍周邊住宅推案一覽表	3-11
表 3-5-3	民國 108 年計畫範圍周邊住宅類型及平均成交單價綜整表	3-12
表 3-5-4	計畫範圍周邊住宅租金行情彙整表	3-12
表 3-5-5	本計畫周邊地區近年推案趨勢綜整表	3-13
表 3-5-6	計畫範圍周邊旅館基本資料一覽表	3-15
表 4-3-1	本計畫運具分派比例綜理表	4-06
表 4-3-2	中山北路（臺一線）尖峰小時衍生交通量綜理表	4-07
表 4-3-2	中山北路（臺一線）路段服務水準彙整表	4-07
表 5-3-1	本計畫範圍土地使用分區綜理表	5-01
表 5-5-1	使用強度綜理表	5-04
表 6-2-1	本計畫實施進度及經費表	5-01

壹、緒論

一、計畫緣起

為健全本市推動大眾捷運系統土地開發執行機制，積極辦理土地開發暨招商作業，高雄市大眾捷運系統土地開發基金（簡稱土開基金）將捷運建設計畫之自償性財務規劃納入配合本府政策籌措環狀輕軌及紅橘線機電資產提前移轉等272.29億元之費用，自民國101年起逐年以市有地作價投資本基金，透過土地開發效益挹注基金。基於大眾運輸導向發展（TOD, Transit Oriented Development）之精神，透過都市計畫土地使用分區變更為較高強度之住宅區或商業區，並訂定本市大眾捷運系統土地開發相關配套機制，供以土地開發，符合TOD都市發展型態。

本計畫應透過健全大眾捷運土地開發執行機制，依跨域增值公共建設財務規劃為原則，透過RK1基地之財務效益評估、招商作業完成土地開發，以提高大眾運輸場站周邊土地開發效益，提高公共建設開闢自償率，降低政府財政負擔。

本市已研訂大眾捷運系統土地開發相關配套機制，以供辦理各開發區之土地開發，符合整體TOD都市發展型態。本計畫進一步透過大眾捷運系統土地開發辦法等相關法令規定，期使各開發案能兼顧地區發展、貼近市場需求，確保開發作業如期如質進行。

高雄市政府捷運工程局已於民國109年6月起陸續公告8部高雄市大眾捷運系統土地開發相關法令，期能藉由政府及投資人、地主之合作，結合捷運兼具公共空間、商業及住宅價值之土地混合使用，以多元利用土地並創造具前瞻性之城市樣貌。故本計畫作為捷運岡山路竹延伸線之指標性首站，為利後續捷運聯合開發招商，於主要計畫變更本計畫範圍土地使用分區為捷運開發區。

本計畫業經本市都市計畫委員會111年2月23日第99次會議、111年7月22日內政部都市計畫委員會第1015次會議、111年8月2日內政部都市計畫委員會第1次專案小組及111年10月20日內政部都市計畫委員會第2次專案小組審議，經111年10月20日內政部都市計畫委員會第2次專案小組決議，主要計畫於附帶條件敘明應另行擬定細部計畫，故本計畫依相關規定擬定細部計畫內容。

二、法令依據

依都市計畫法第22條辦理。

三、計畫位置與範圍

本計畫範圍位於臺1線兩側，東臨臺鐵岡山站、西以後興北路為界、南至岡燕路及臺鐵站前廣場、北側則為岡山市區，計畫面積約0.8735公頃，有關本次變更位置詳如圖1-3-1所示。



圖 1-3-1 本計畫範圍示意圖

貳、主要計畫內容摘要

一、變更原則

- (一) 以 TOD 發展理念，提升捷運周邊土地使用效益。
- (二) 配合市府健全大眾運輸導向發展及活化公有土地政策，整合土地與強化轉運機能，並利後續招商開發提高土地利用效益，以利未來 RK1 站、岡山轉運站與臺鐵岡一站之規劃使用，捷運周邊土地以變更為捷運開發區為原則。
- (三) 為促進車站周邊土地發展，整合街廓整體開發，強化發展機能，並擬定細部計畫訂定土地使用分區管制及都市設計規定。
- (四) 為促進捷運周邊地區發展，並考量本計畫範圍面臨路寬 40 公尺，具有設置較高強度商業區之區位條件；另配合岡山軍事機場限建高度放寬，訂定捷運開發區之容積率為 630%，提升整體機能發展。

二、變更內容

本計畫變更第一種商業區、廣場用地為捷運開發區，詳如表 2-2-1 及圖 2-2-1 所示。

表 2-2-1 主要計畫實質變更內容綜理表

變更位置	變更前		變更後		變更理由	備註
	項目	面積 (公頃)	項目	面積 (公頃)		
一號道路東側	「廣一」廣場用地	0.4518	捷運開發區(附)	0.4518	<ol style="list-style-type: none"> 1. 參酌中央及本府已於北高雄投入如高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線、南科高雄園區等產業及大眾運輸系統建設，未來為配合南部半導體 S 廊帶引入就業人口及其衍生人口，可預見岡山地區社會遷入吸引力大，將提升商業及居住需求。 2. 考量捷運 RK1 站為「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線」之首站，應結合捷運場站周邊土地發展兼具公共空間、產業活動及居民生活之混合使用，成為本市捷運聯合開發之示範性捷運站，於岡山地區創造具前瞻性之都市樣貌。 3. 本計畫應實踐大眾運輸導向發展，具體改善臺鐵岡一站之前站、後站及捷運 RK1 站之人行動線及開放空間系統，配合臺鐵跨站天橋以本計畫基地銜接，營造舒適之步行環境並整合站前停車及轉運設施，形塑多元立體混合使用發展，故為提供岡山地區新形態產業發展腹地，變更部分廣場用地為捷運開發區。 	附帶條件 1： <ol style="list-style-type: none"> 1. 應另行擬定細部計畫。 2. 變更回饋比例為 45.88%，並於細部計畫劃設至少 30% 之公共設施用地（含公園、綠地、廣場、體育場或兒童遊樂場用地），其餘不足部分得以代金或其他方式回饋。 3. 細部計畫應就開發後本變更範圍以挑高地面層方式留設開放性廣場空間、留設不少於現況席位數之公眾停車空間及前、後站地區人行與車行動線規劃等，於土地使用分區管制要點適當檢討納入。

表 2-2-1 主要計畫實質變更內容綜理表 (續)

變更位置	變更前		變更後		變更理由	備註
	項目	面積 (公頃)	項目	面積 (公頃)		
一號道路西側	第一種商業區	0.4217	捷運開發區(附)	0.4217	<ol style="list-style-type: none"> 為健全大眾運輸導向發展，強化捷運 RK1 站、臺鐵岡山站與岡山轉運站之轉運機能，提升捷運周邊土地使用效益，以服務居民及場站旅客，故引入捷運開發區，提高使用者之便利、舒適及多樣性，增加大眾捷運系統旅運量。 考量大眾運輸導向發展之土地使用調節、強化交通節點發展，應提升捷運 RK1 站周邊土地使用強度，融合岡山地區都市機能，故變更第一種商業區為捷運開發區，以捷運 RK1 站周邊土地引導岡山地區發展動能。 綜整考量路口及地區交通動線之需要，納入岡燕路現有巷道範圍並由本計畫取得，以改善岡山站前三岔路口之車流動線。 	附帶條件 2： <ol style="list-style-type: none"> 應另行擬定細部計畫。 變更回饋比例為 5.88%，並於細部計畫劃設公共設施用地為原則，不足部分得以代金或其他方式回饋。 變更範圍南側屬現有巷道部分應於細部計畫擬定為道路用地。

註：表內面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。

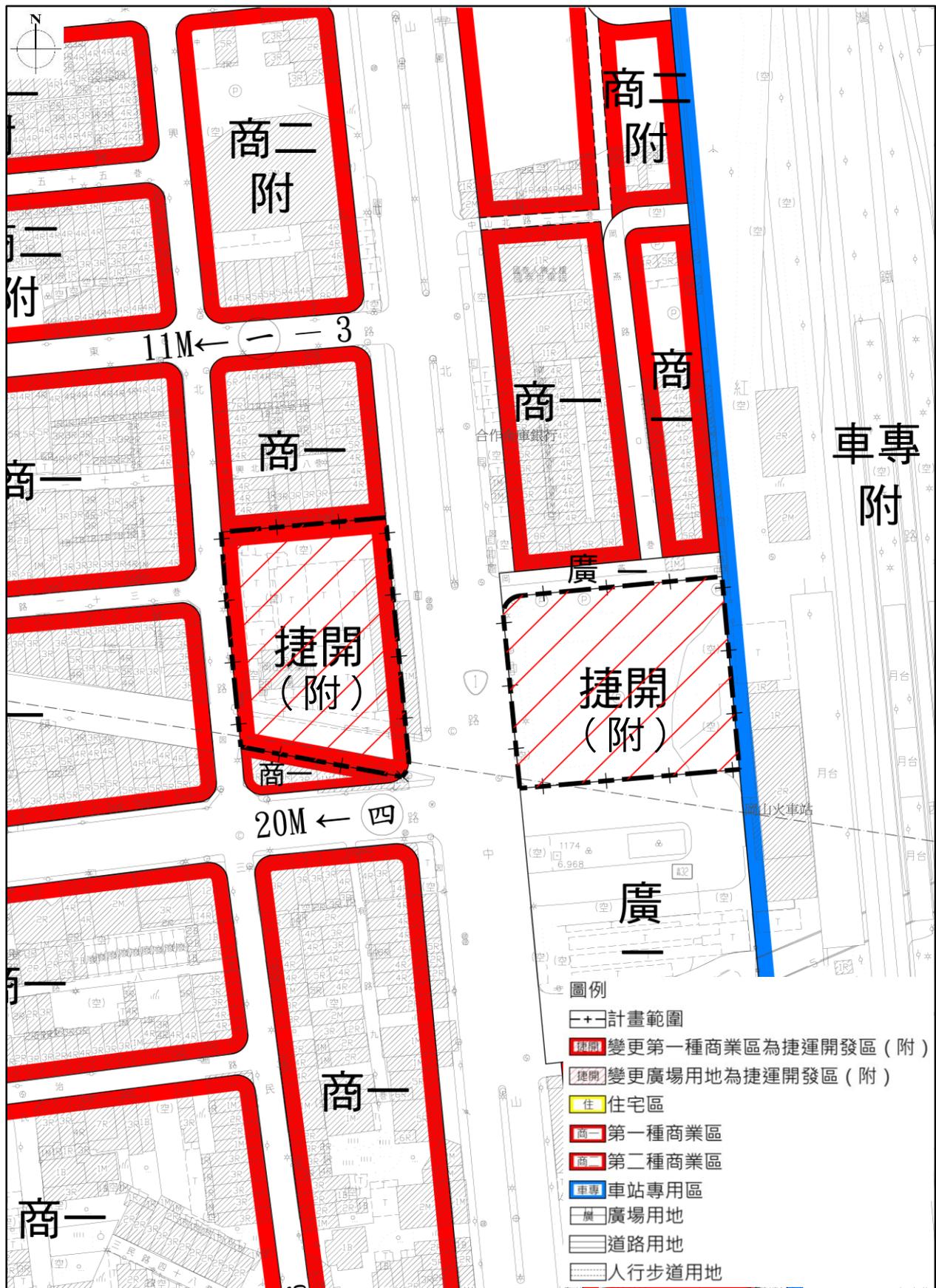


圖 2-2-1 主要計畫變更內容示意圖

參、實質發展現況

一、計畫範圍周邊土地使用發展現況

計畫範圍西側基地現況為岡山路竹延伸線土木工程機具、設備暫置及臨時停車使用，計畫範圍東側基地為臺鐵岡山站前停車使用之廣場。計畫範圍西側基地原為果菜市場，近年因腹地限制導致環境紊亂，並為配合捷運岡山路竹延伸線之工程，故於民國108年12月由「岡山河堤果菜運銷合作社」自行籌資遷建，並已於民國109年底完工搬遷，本計畫範圍與周邊土地使用發展現況詳表3-1-1及圖3-1-1所示。

表 3-1-1 計畫範圍及周邊土地使用現況

編號	使用現況	備註
1	岡山路竹延伸線土木工程機具、設備暫置及臨時停車使用	岡山路竹延伸線岡山站 (RK1) 旁
2	寶盛停車場	汽車停車位 27 格
3	岡山火車站	-
4	iRent 高雄維新東街停車場	汽車停車位 53 格
5	岡山平面停車場	汽車停車位 75 格
6	高雄市政府職訓局岡山就業服務站	-



圖 3-1-1 計畫範圍周邊土地使用現況示意圖

二、計畫範圍周邊公共設施用地發展現況

計畫範圍南側為岡山都市計畫之廣1用地，現況為臺鐵岡山站之站前廣場、迴車道與岡山轉運站使用；另計畫範圍周邊500公尺內公共設施用地之開闢情形詳如表3-2-1、圖3-2-1所示，說明如下。

(一) 兒童遊樂場用地

計畫範圍周邊500公尺內之兒童遊樂場用地包括兒9、兒5-2用地，均尚未開闢。

(二) 綠地用地

計畫範圍周邊500公尺內之綠地用地包括綠1、綠2用地及鐵路旁之綠地用地，均尚未開闢。

(三) 學校用地

計畫範圍周邊500公尺內之學校用地為文小1、文小5及文中1，分別為岡山國小、後紅國小及岡山國中，已完全開闢。

(四) 停車場用地

計畫範圍周邊500公尺內之停車場用地包括停1、停6、停7、停8、停9、及停15，其中停1、停6及停8尚未開闢，其他均已開闢。

(五) 市場用地

計畫範圍周邊500公尺內之市場用地包括市1-1、市1-2及市5，其中僅市5尚未開闢。

(六) 機關用地

計畫範圍周邊500公尺內之機關用地，為內政部警政署保安警察第五總隊岡山營區，已開闢使用。

(七) 機關用地（供內政部入出國及移民署使用）

計畫範圍周邊500公尺內之機關用地（供內政部入出國及移民署使用），已開闢使用。

(八) 道路廣場用地

計畫範圍周邊500公尺內之廣場用地為廣1及廣2用地，廣1已開闢為站前廣場、迴車道與岡山轉運站使用，廣2尚未開闢；另計畫範圍周邊500公尺內尚有部分道路未開闢。

(九) 園道用地

計畫範圍周邊500公尺內之園道用地，已開闢供自行車專用道使用。

表 3-2-1 計畫範圍周邊 500m 之公共設施用地開闢情形綜理表

公共設施用地		使用現況	計畫面積 (公頃)	開闢面積 (公頃)	開闢率 (%)
兒童遊樂場用地	兒 9	尚未開闢	0.5947	-	-
	兒 5-2	尚未開闢	0.2023	-	-
綠地用地	綠 1	尚未開闢	0.1892	-	-
	綠 2	尚未開闢	0.1377	-	-
學校用地	文小 1	岡山國小	2.8503	2.8503	100.00
	文小 5	後紅國小	2.4834	2.4834	100.00
	文中 1	岡山國中	3.8539	3.8539	100.00
停車場用地	停 1	尚未開闢	0.2098	-	-
	停 6	尚未開闢	0.1877	-	-
	停 7	岡山文賢停車場	0.2017	0.2017	100.00
	停 8	尚未開闢	0.1974	-	-
	停 9	內政部警政署保安警察第五總隊岡山營區停車場	0.1815	0.1815	100.00
	停 15	岡山第五停車場	0.2644	0.2644	100.00
市場用地	市 1-1	平安市場	0.2545	0.2545	100.00
	市 1-2	新文賢市場	0.4506	0.4506	100.00
	市 5	尚未開闢	0.1609	-	-
機關用地	機 9	內政部警政署保安警察第五總隊岡山營區	1.6454	1.6454	100.00
機關用地（供內政部入出國及移民署使用）	機 12	內政部入出國及移民署	0.1563	0.1563	100.00
道路廣場用地	廣 1	站前廣場、迴車道與岡山轉運站使用	1.1508	1.1508	100.00
	廣 2	尚未開闢	0.4092	-	-
園道用地	園道 4	供自行車專用道使用	1.2966	-	-

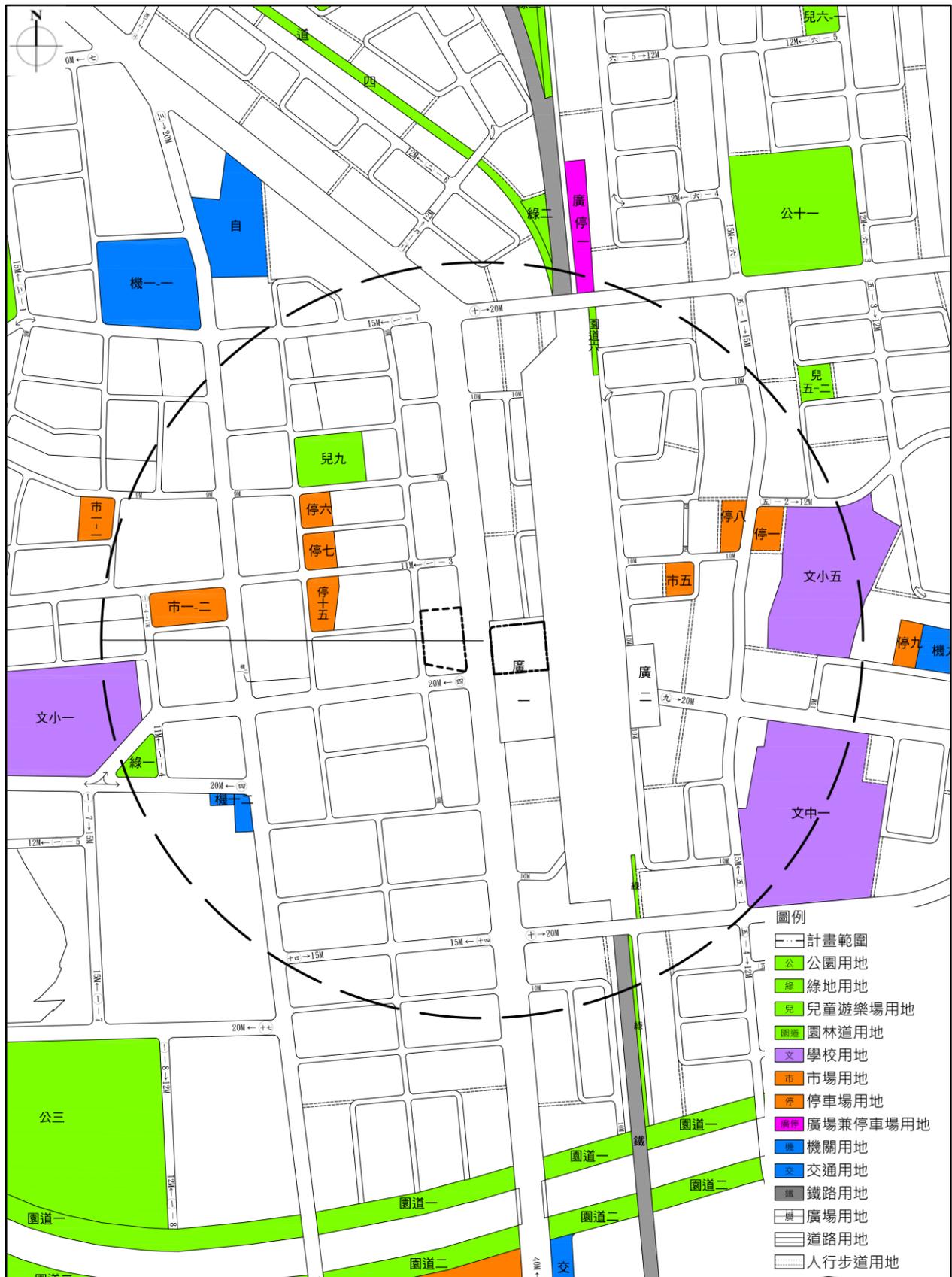


圖 3-2-1 計畫範圍周邊 500m 之公共設施用地示意圖

三、土地權屬分析

計畫範圍位於岡山區大公段1006地號等共10筆地號，面積約8,734.89平方公尺，位於臺1線（中山北路）兩側，為國有、市有及臺灣糖業股份有限公司持有土地，管理機關包括高雄市政府捷運工程局、工務局及交通部臺灣鐵路管理局。其中臺1線東側範圍約34.39%為市有、65.61%為國有；臺1線西側計畫範圍內則約5.55%為國有土地、83.42%為市有土地，另11.03%為臺灣糖業股份有限公司持有土地，詳表3-3-1及圖3-3-1所示。

表 3-3-1 計畫範圍土地清冊綜理表

地段	地號	地籍面積 (m ²)	涉及變更面積 (m ²)	所有權人	管理面積 (m ²)	管理機關
東側 後紅段	313-79 (部分)	313.00	0.80	中華民國	0.80	交通部臺灣鐵路管理局
	321-1 (部分)	14,150.00	246.36	中華民國	62.71	交通部臺灣鐵路管理局
				高雄市	183.65	交通部臺灣鐵路管理局
	321-102 (部分)	3,602.00	3,273.79	中華民國	2,453.96	交通部臺灣鐵路管理局
				高雄市	819.83	交通部臺灣鐵路管理局
	321-103 (部分)	326.00	52.73	中華民國	52.73	交通部臺灣鐵路管理局
	321-107	396.00	396.00	高雄市	99.00	交通部臺灣鐵路管理局
297.00					高雄市政府捷運工程局	
321-108	21.00	21.00	高雄市	21.00	高雄市政府捷運工程局	
328-1 (部分)	595.00	527.21	中華民國	393.93	交通部臺灣鐵路管理局	
			高雄市	133.28	高雄市政府捷運工程局	
西側 大公段 文化段	1006	3,518.00	3,518.00	高雄市	3,518.00	高雄市政府捷運工程局
	2-3	465.00	465.00	臺灣糖業股份有限公司	465.00	-
	3-4	234.00	234.00	中華民國	234.00	財政部國有財產署
合計			8,734.89	-	8,734.89	-

註：實際內容以地籍謄本登載之事項為準。

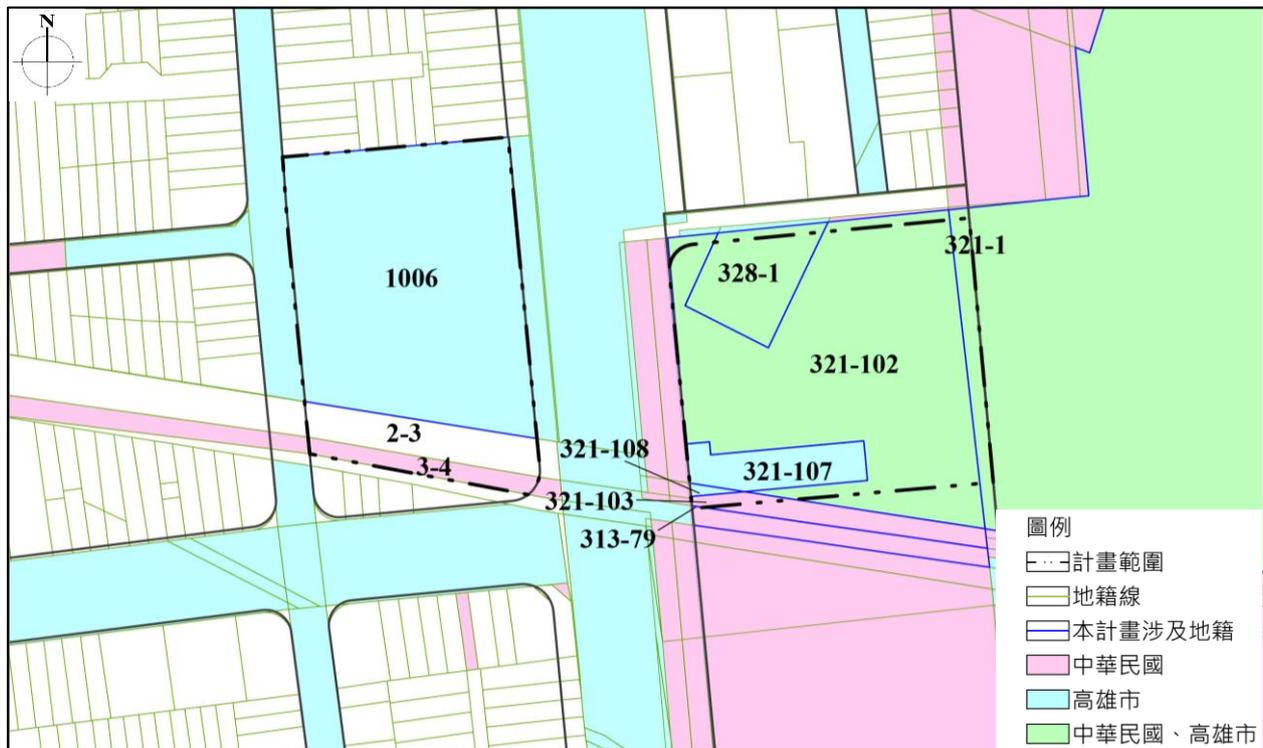


圖 3-3-1 計畫範圍土地權屬示意圖

四、交通運輸系統

(一) 道路系統

1. 聯外幹道

計畫範圍聯外幹道為臺一線（中山南、北路）。中山北路（寬30至40公尺）往東可達燕巢區、大寮區等地，可由高科交流道與高速公路（國道1號）銜接；中山南路（寬30至40公尺）往南可達捷運紅線南岡山站及橋頭區、楠梓區等，往西可抵中華民國空軍軍官學校，並往彌陀區及永安區等地。

2. 主要道路

計畫範圍主要道路包含南北向之岡山路及東西向之大德路。岡山路（寬20至40公尺）可銜接柳橋東路往梓官區、向北接中山北路往路竹區；大德路（寬15至20公尺）可銜接中山南路及岡山路等道路往來路竹區、橋頭區等。

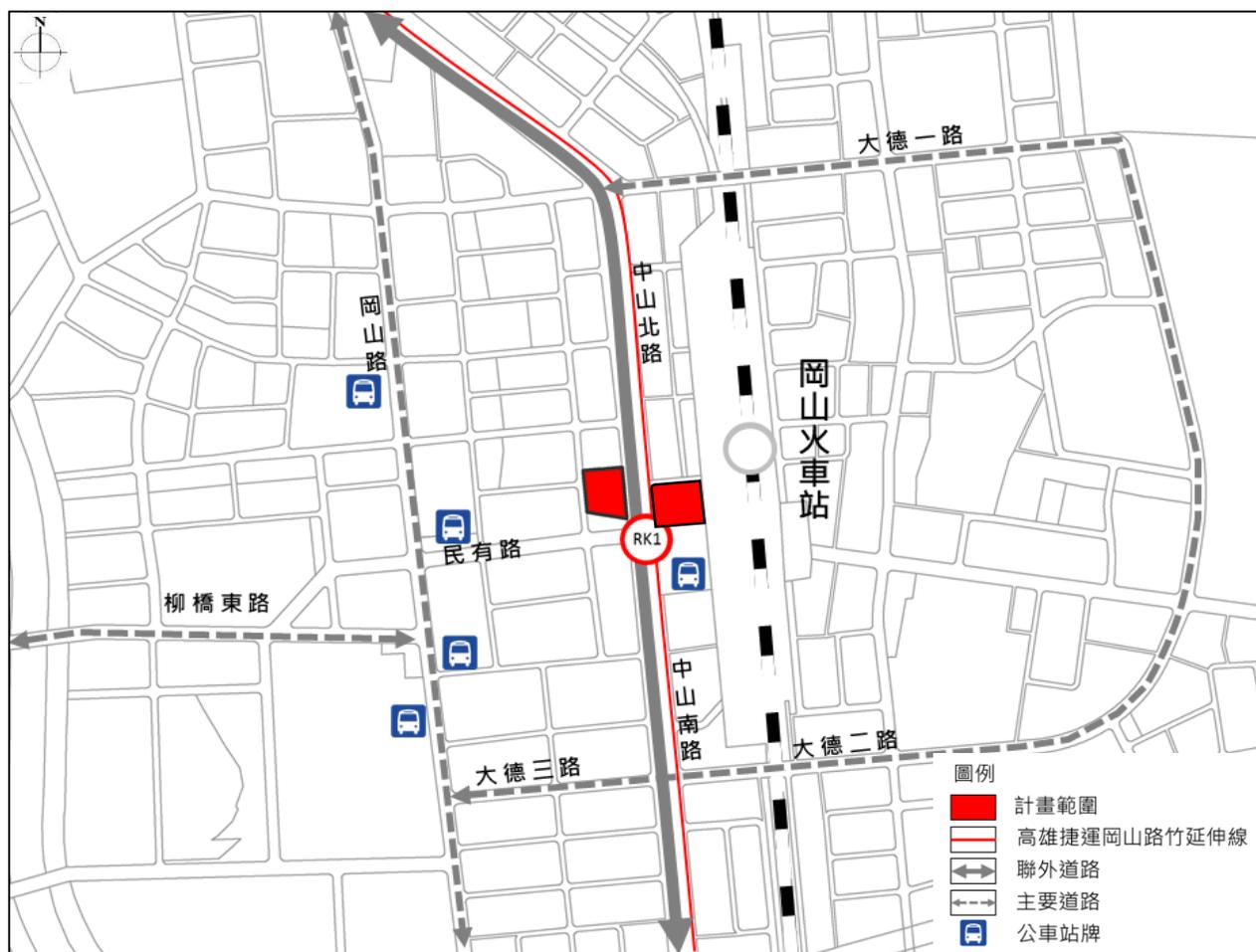


圖 3-4-1 計畫範圍周邊交通運輸系統現況示意圖

(二) 道路服務水準

依「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線（第一階段）環境影響說明書」針對計畫周邊道路尖峰時段交通流量調查，臺一線平日尖峰小時之服務水準為B至E級；假日則為A至B級之順暢車流，現況道路服務水準詳表3-4-1所示。

表 3-4-1 現況道路服務水準綜理表

平日						
路段	方向	時段	現況容量	現況流量	V/C	服務水準
中山北路	往北	晨峰	2,200	1,168	0.53	B
		昏峰	2,200	1,564	0.71	C
	往南	晨峰	2,200	2,071	0.94	E
		昏峰	2,200	1,208	0.55	B
假日						
路段	方向	時段	現況容量	現況流量	V/C	服務水準
中山北路	往北	晨峰	2,200	687	0.31	A
		昏峰	2,200	1,219	0.55	B
	往南	晨峰	2,200	838	0.38	B
		昏峰	2,200	1,127	0.51	B

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線（第一階段）環境影響說明書。

(三) 大眾運輸系統

1. 捷運系統

未來捷運岡山路竹延伸線完工後，依「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第一階段)暨周邊土地開發計畫綜合規劃報告」之運量預測，詳表 3-4-2 所示，樂觀情境之全日進站旅次約為基礎情境之 1.1 倍，其相對於基礎情境之運量增量，主要來自於土地開發區所引進之活動人口以及軌道車站周邊之停車管理效果。



圖 3-4-2 RK1 站出入口位置關係圖

捷運紅線 RK1 站出入口將透過高架連通方式設於本計畫範圍上，詳圖 3-4-2 所示，除鄰近人口密集之商業住宅區，便於民眾搭乘捷運，亦可配合本計畫開發，預留出入口銜接機制。

另外，依交通部統計資料，高雄捷運旅客人次自民國 98 年至民國 108 年已成長 50.89%，逐年穩定成長。民國 98 年至 108 年捷運紅線及橘線旅客人次成長 47.94% 及 60.26%，詳表 3-4-3 所示。

本計畫範圍周邊多為商業及住宅使用，南側之捷運場站南岡山站，至民國 108 年全年運量達 340 萬人次，成長率達 10.60%，顯示計畫範圍南側具民生消費、居住發展之潛力，進出站人次統計資料詳表 3-4-4 所示。

表 3-4-2 岡山路竹延伸線（第一階段）各情境 RK1 站運量預測彙整表

情境別	全日進出站總旅次量（人次）
基礎情境	24,298
樂觀情境	26,314

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第一階段)暨周邊土地開發計畫綜合規劃報告。

表 3-4-3 高雄捷運系統旅客人次統計表

年別	項目	紅線（人次）	橘線（人次）	旅客總人次（人次）
98 年		32,964,284	10,374,364	43,338,648
100 年		37,504,468	12,132,163	49,636,631
102 年		45,927,243	14,779,060	60,706,303
104 年		45,461,132	14,742,362	60,203,494
106 年		48,501,185	15,273,887	63,775,072
108 年		48,767,645	16,626,298	65,393,943
	成長率（%）	47.94%	60.26%	50.89%

資料來源：交通部統計查詢網（民國109年8月查詢）。

表 3-4-4 計畫範圍臨近場站（南岡山站）進出站人次綜理表

年度	進站人次（次）	出站人次（次）	合計（次）	
101	49,308	50,022	99,330	
102	1,527,371	1,568,035	3,095,406	
103	1,697,630	1,737,706	3,435,336	
104	1,574,530	1,614,619	3,189,149	
105	1,560,500	1,598,457	3,158,957	
106	1,599,195	1,632,739	3,231,934	
107	1,711,653	1,744,116	3,455,769	
108	1,699,381	1,724,257	3,423,638	
	成長率（%）	11.26	9.96	10.60

註：因南岡山站於民國101年12月23日通車營運，故成長率以民國102年全年為基準計算。

資料來源：高雄捷運公司（民國109年8月查詢）。

2. 公車系統

高雄市公車系統中，行經本計畫範圍之公車路線共計 27 條路線，臨近之公車站牌「岡山轉運站（岡山火車站）」為多條路線之終點與起始站，其營運業者包含高雄客運（共 17 條路線）、港都客運（共 8 條路線）、義大客運（共 1 條路線）及中華大車隊（共 1 條路線）。公車班距尖峰時段為 10 至 20 分鐘，離峰時段為 60 至 90 分鐘，詳表 3-4-5 所示。

表 3-4-5 公車系統概況表

項次	路線	行徑路線	班距(分鐘)	營運業者
1	8008	岡山轉運站-高雄站(南華路)	10	高雄客運
2	8012	捷運南岡山站-旗山北站	10	高雄客運
3	8013	捷運南岡山站-田寮	10	高雄客運
4	8015	岡山轉運站-海青工商	10	高雄客運
5	8017	臺鐵新左營站-岡山轉運站(岡山火車站)	10	高雄客運
6	8020	義大醫院-捷運南岡山站	110	高雄客運
7	8040	岡山轉運站-高雄站(南華路)	10	高雄客運
8	8041B	捷運鳳山站-岡山轉運站	10	高雄客運
9	8046B	臺南火車站-高鐵左營站	200	高雄客運
10	8506	義大世界-岡山轉運站	90	義大客運
11	紅 65	燁聯鋼鐵-捷運南岡山站	70	高雄客運
12	紅 66	捷運南岡山站-永安工業區	45	高雄客運
13	紅 67A	捷運南岡山站-高雄科學園區	10	高雄客運
14	紅 67B	捷運南岡山站-順安宮	70	高雄客運
15	紅 68B	漢翔公司-捷運南岡山站	30	高雄客運
16	紅 69A	漢翔公司-捷運南岡山站	10	高雄客運
17	紅 69A 公車式小黃	捷運南岡山站-岡山高中	3 班/日	中華大車隊
18	紅 70A	捷運南岡山站-田寮區公所	60	港都客運
19	紅 70B	捷運南岡山站-隆后宮	60	港都客運
20	紅 71A	捷運南岡山站-茄萣區公所	75	港都客運
21	紅 71B1	捷運南岡山站-茄萣區公所	190	港都客運
22	紅 71B2	捷運南岡山站-茄萣區公所	75	港都客運
23	紅 71D	捷運南岡山站-東方設計學院	75	港都客運
24	紅 73A	岡山轉運站-阿蓮分駐所	60	港都客運
25	紅 73B	岡山轉運站-阿蓮分駐所	60	港都客運
26	紅 78	捷運南岡山站-南寮	60	高雄客運
27	紅 79	捷運南岡山站-鹽田	60	高雄客運

資料來源：高雄市公車動態資訊網。

五、不動產市場調查

(一) 高雄捷運周邊電梯大樓交易狀況

依內政部實價登錄資料，近一年高雄捷運周邊電梯大樓共成交9,129件，平均單價為17.3萬元/坪，其中以凹子底站、巨蛋（三民家商）之平均成交單價最高，分別為23.9萬元/坪及22.9萬元/坪。成交件數則以巨蛋（三民家商）、生態園區、凹子底及信義國小周邊之交易狀況最為熱絡，成交件數為600件至770件之間。

依內政部實價登錄資料，近一年高雄捷運RK1岡山站周邊電梯大樓平均單價為13.00萬元/坪，共成交292件，其中以岡山站（RK1）之平均成交單價13.38萬元/坪最高，次要則為南岡山站13.10萬元/坪。成交件數以岡山站（RK1）周邊之交易狀況最為熱絡，成交件數為169件，顯示本計畫基地價格具競爭性，詳表3-5-1所示。

表 3-5-1 近一年高雄捷運RK1 岡山站周邊電梯大樓行情表

與本計畫之距離	站名	平均單價（萬/坪）	成交件數	路線
距本計畫兩站內	岡山站（RK1）	13.38	169	岡山路竹延伸線
	南岡山站	13.10	107	紅線
	橋頭火車站	12.51	16	
	平均/小計	13.00	292	

註：捷運RK1站資料係依場站周邊1公里距離內1年內交易資料進行統計。

資料來源：內政部實價登錄，民國110年6月至民國111年6月捷運周邊電梯大樓行情走勢（民國111年7月查詢）。

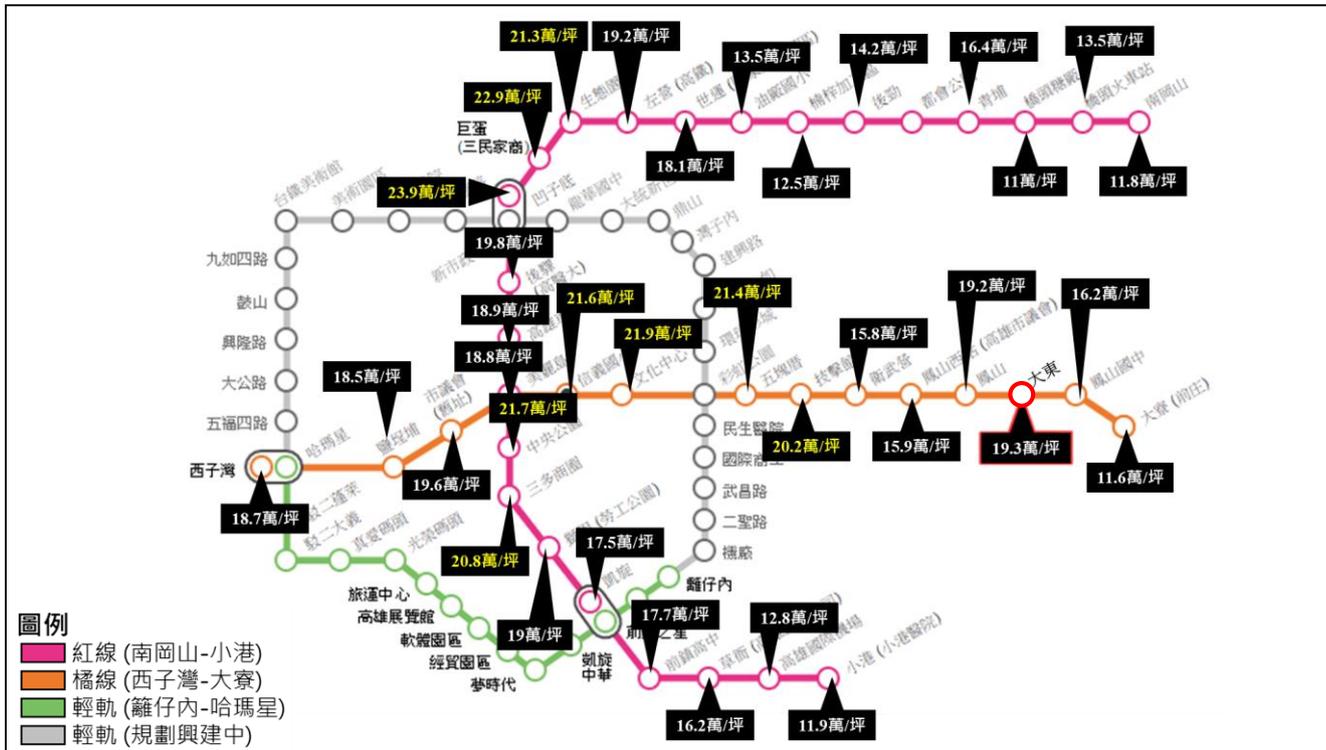


圖 3-5-1 近一年高雄捷運周邊電梯大樓買賣行情圖

(二) 計畫範圍周邊住宅發展現況

1. 住宅推案趨勢

本計畫位於岡山區，以基地周邊 1 公里及臨近範圍住宅市場調查範圍，住宅推案包含預售屋之春福好里及達麗雙子星，新成屋包含山景澤與恆聚 NEW STAR 及艾美御花園，多為 20 至 40 坪，近一年交易價格已站上 2 字頭，以主推二至三房之中小坪數為主，詳表 3-5-2 及圖 3-5-2 所示。

表 3-5-2 計畫範圍周邊住宅推案一覽表

編號	住宅案名	規劃內容	平均交易單價 (萬/坪)	歷史最高價 (萬/坪)	時程
1	恆聚 NEW STAR	地上 15 層，地下 3 層 (二房 24 坪、三房 42 坪)	22.26	29.20	新成屋
2	山景澤	地上 15 層，地下 2 層 (二房 23 坪、三房 35 坪)	21.05	22.60	新成屋
3	艾美 御花園	地上 15 層，地下 2 層 (二房 21~26 坪、三房 32~44 坪、四房 52 坪)	24.81	24.81	新成屋 (已完銷)
4	薰衣草	地上 10 層，地下 2 層 (二房 30 坪、三房 39~44 坪)	24.68	32.66	新成屋
5	春福 好里	地上 15 層，地下 3 層 (二房 20 坪、三房 33 坪)	27.46	27.56	預售屋
6	達麗 雙子星	地上 24 層，地下 3 層	開價：35~40	-	預售屋

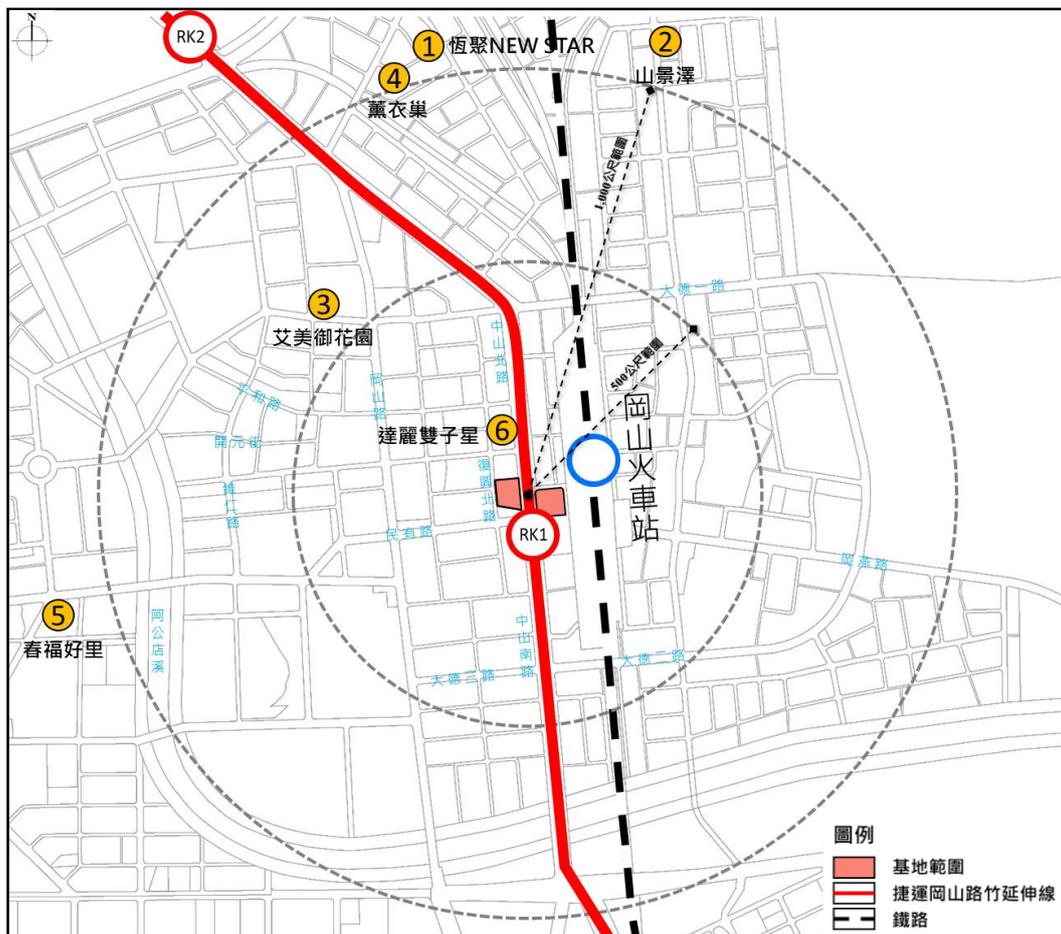


圖 3-5-2 計畫範圍周邊推案分布圖

2. 屋齡 5 年內住宅交易分析

依據內政部不動產實價查詢服務網，民國 110 年 6 月至 111 年 6 月本計畫基地周圍直徑 2.5 公里內屋齡 5 年內住宅成交物件有 77 筆，其類型及平均成交單價詳表 3-5-4 所示。以各住宅類型而言，本計畫範圍周邊交易類型以透天厝為主，共 55 件，約占全年交易案件之 71.43%；以平均成交單價而言，透天厝每坪平均單價 28.33 萬元最高，其次為華夏，每坪平均單價約 22.74 萬元，再次為住宅大樓，每坪平均單價約 20.92 萬元，詳如表 3-5-3 所示。

表 3-5-3 民國 108 年計畫範圍周邊住宅類型及平均成交單價綜整表

類型	件數	比例 (%)	平均成交單價 (萬/坪)
公寓	0	0.00	-
透天厝	55	71.43	28.33
住宅大樓	5	6.49	20.92
套房	0	0.00	-
華夏	17	22.08	22.74
合計	77	100.00	-

資料來源：內政部不動產實價查詢服務網（民國111年7月查詢）。

3. 住宅租賃分析

依內政部不動產資訊平臺統計資料顯示，民國 110 年 6 月至 111 年 6 月本計畫周圍直徑 2.5 公里內住宅租賃交易有 24 筆，出租類型包含住宅大樓、透天及公寓，其中以住宅大樓為最多，共 14 筆，平均租金交易成交價約 542 元/坪，平均屋齡為 23 年；透天住宅及公寓之出租交易分別為 8 筆及 2 筆，租金差異主要受區位、坪數及屋齡所影響，詳表 3-5-4 所示。

表 3-5-4 計畫範圍周邊住宅租金行情彙整表

建物型態	行政區	區段位置或區段門牌	交易日期	總價 (萬元)	單價 (元)	總面積 (坪)	屋齡 (年)
住宅大樓 (11 層含以上有電梯)	岡山區	仁義路 50 號 3 樓之 1	111/4	1.70	443	38.28	16
	岡山區	大德二路 187 號 11 樓之 4	111/3	1.10	565	19.46	29
	岡山區	勵志二路 68 號 4 樓	111/3	1.50	284	52.56	16
	岡山區	勵志二路 62 號 12 樓之 3	111/2	2.10	400	52.56	16
	岡山區	岡山路 172 號 3 樓	111/2	0.60	793	7.57	28
	岡山區	仁義路 38 號 12 樓之 3	111/1	1.70	278	61.24	16
	岡山區	忠誠街 207 號 5 樓之 5	110/11	1.78	476	37.25	3
	岡山區	岡山路 172 號 3 樓之 1	110/10	0.65	1,114	5.84	28
	岡山區	中山北路 140 號 5 樓之 3	110/9	1.30	340	38.18	28
	岡山區	岡山路 172 號 3 樓	110/9	0.65	860	7.57	28
	岡山區	岡山路 172 號 3 樓之 1	110/9	0.35	598	5.84	28
	岡山區	岡山路 176 號	110/9	1.20	304	39.30	28
	岡山區	岡山路 172 號 3 樓	110/9	0.65	860	7.57	28
	岡山區	竹圍東街 152 巷 14 號 7 樓	110/8	1.45	274	52.55	27
		平均	-	1.20	542	30.41	23

表 3-5-4 計畫範圍周邊住宅租金行情彙整表 (續)

建物型態	行政區	區段位置或區段門牌	交易日期	總價(萬元)	單價(元)	總面積(坪)	屋齡(年)
透天	岡山區	大德一路 49 號	111/4	7.50	756	99.21	0
	岡山區	中山北路 122 巷 46 弄 2 號	111/1	1.60	311	51.39	24
	岡山區	竹圍西街 198 巷 12 號	111/1	1.80	339	53.13	1
	岡山區	成功路一巷 10 號	110/12	0.60	227	26.49	53
	岡山區	維仁路 303 巷 20 弄 6 號	110/12	2.00	495	40.43	25
	岡山區	碧紅街 40 號	110/12	1.20	346	34.73	44
	岡山區	後紅路 37 巷 8 弄 108 號	110/11	1.50	292	51.43	39
	岡山區	壽天里大埕街 32 之 1 號	110/8	3.00	874	34.32	49
		平均	-	2.40	455	48.89	29
公寓	岡山區	竹圍北街 132 巷 13 弄 1 號 4 樓之 2	110/11	0.70	225	31.10	29
	岡山區	新樂街 56 巷 17 號 3 樓	110/6	0.90	258	34.85	28
		平均	-	0.80	242	32.98	29

資料來源：內政部，不動產實價查詢服務網。

4. 住宅市場小結

(1) 市場價格

- A. 新成屋價格：基地周邊電梯大樓之新建案，單價約為 23~33 萬/坪、坪數多為 20 至 40 坪，以中小坪數為主。
- B. 屋齡 5 年內住宅價格：周邊屋齡 5 年內之住宅交易類型以透天厝為主、華夏次之，再次為住宅大樓，民國 110 年交易件數分別為 55 件、17 件及 5 件，分別占全年交易案件之 71.43%、22.08% 及 6.49%，其交易單價約為 28.33 萬/坪、22.74 萬/坪及 20.92 萬/坪。
- C. 租屋價格：基地周邊租屋市場以住宅大樓最多，共 14 筆，占租賃交易總數之 58.3%，租金交易成交價約 542 元/坪。

(2) 推案趨勢

依據本計畫調查計畫範圍周邊不動產推案，近年年輕購屋族群偏好中小型之電梯大樓，多以規劃 2~4 房、坪數介於 20~52 坪間，後續將分析周邊電梯大樓規劃之房型，作為本計畫之不動產開發產品之參考，詳表 3-5-5 所示。

表 3-5-5 本計畫周邊地區近年推案趨勢綜整表

開發項目	房型	坪數	價格
電梯大樓(住宅)	2 房	20~26 坪	23~33 萬/坪
	3 房	32~38 坪	
	4 房	51~52 坪	

資料來源：樂居網(民國 111 年 7 月查詢)。

(二) 零售市場供需及租售行情調查

1. 零售商圈分析

本計畫位於臺鐵岡山火車站旁，中山北路至中山南路間以零售商業使用為主，批發零售機能活絡，依國土資訊系統社會經濟統計資料顯示，距離本計畫 500 公尺內之批發及零售業共 535 家，此外 RK1 場站周邊尚有岡山火車站商圈。

2. 零售業區位分析

本計畫近捷運 RK1 站及臺鐵岡山火車站，基地周邊以主題式購物商圈為發展導向，含觀光導向之岡山老街及民生用品導向之火車站站前商圈；臺鐵岡山火車站作為岡山區之商業核心，形塑站前火車站商圈及後站之大仁路商圈；而基地周邊 1 公里範圍內無商場，距基地較近之商場有岡山樂購中心，分布於捷運南岡山站站前，已於 111 年 6 月開幕，分為大型街邊店以及秀泰生活岡山店兩區，分布位置詳圖 3-5-3 所示。



圖 3-5-3 計畫範圍周邊零售發展示意圖

(三) 辦公市場供需及租售行情調查

1. 岡山區辦公需求多為鄰近工業區之廠辦為主，現況需求業已飽合

計畫範圍鄰近岡山本洲產業園區，其園區土地除規劃一般產業區、環保科技園區及物流園區外，亦有環保科技大樓，供廠商辦公室租賃及會議使用，故目前工業區及產業園區衍生之辦公需求皆於園區內化使用。

2. 計畫周邊尚無辦公商圈形成且非主要經濟活動區，不易有辦公大樓產品開發

本計畫周邊為零售商業及住宅使用，建物樓層以低樓層為主，目前尚無辦公商圈形成，依內政部不動產資訊平臺統計資料顯示，民國 108 年計畫範圍周邊 2.5 公里無辦公商業大樓之租賃交易，顯示地區未有辦公大樓之需求。

(四) 旅館市場供需及租售行情調查

依臺灣旅宿網查詢資料，本計畫周邊500公尺範圍內僅3間一般旅館（凱麗商務旅館、太陽旅館及和源大旅社）及1間民宿（黎幸日和民宿），平均房價約1,000至2,000元，提供商務及觀光旅客住宿機能，且多集中於中山北路上，需步行3-5分鐘至捷運RK1站及岡山火車站，周邊旅館分布位置詳表3-5-6及圖3-5-4所示。

表 3-5-6 計畫範圍周邊旅館基本資料一覽表

範圍	編號	名稱	房間數 (間)	定價 (元)	設施項目	旅館特色
500 公尺內	1	凱麗商務旅館	23	1,000-1,500	旅館及停車場	-
	2	太陽旅館	48	700-1,300	旅館、餐廳及 停車場	-
	3	和源大旅社	14	800-1,500	旅館	-
	4	黎幸日和民宿	9	1,600-4,000	旅館、餐廳、公共 休息區及停車場	以日式風格為主題， 提供雙人雅房、四人 套房及獨棟別墅之包 棟服務
500~1,000 公尺外	5	藏玉精品旅館	28	3,500-7,000	旅館、早餐廳、商 務中心、電腦室、 洗衣坊及停車場	採浪漫主題的時尚旅 館，以大空間呈現奢 華住宿風格

資料來源：交通部觀光局，臺灣旅宿網（民國111年11月查詢）。

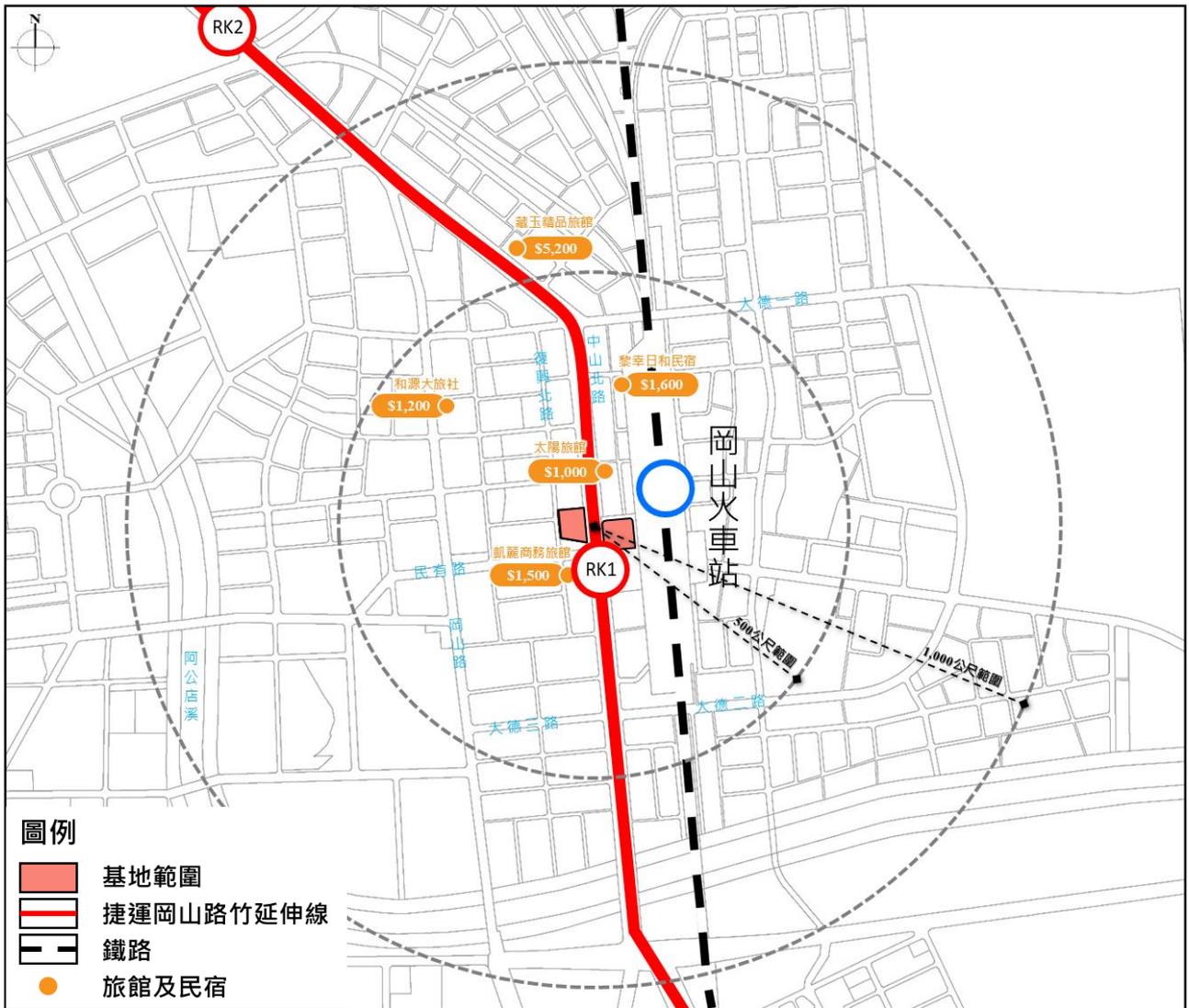


圖 3-5-4 計畫範圍鄰近旅館分布示意圖

4. 小結

(1) 高雄市旅館市場分析

民國109、110年受新冠肺炎影響，高雄市多處飯店宣布暫停營業、閉館，短期旅館市場受國際旅客及航班影響恐難以立即回溫。然未來高雄市5年內預計將有5間觀光旅館開幕，提供房間數1,218間，投資規模達182億，包括分佈於鼓山區（齊裕酒店）、苓雅區（鼎鼎大飯店、承億酒店及日航酒店）、及左營區（皆豪寬悅酒店），另受新冠疫情影響，旅館投資趨於保守。

(2) 基地周邊旅館發展趨勢

本計畫周邊500公尺範圍內，僅3間一般旅館及1間民宿，提供商務及觀光旅客住宿，除1間民宿於民國108年開幕外，3間一般旅館皆為20年以上之舊型旅館，房價約為每晚1,500元，顯示本計畫周邊旅館市場需求較低。

肆、規劃構想

一、發展定位與策略

本計畫位於臺鐵岡山站前，依據岡山都市計畫內容，周邊為岡山地區發展較為成熟之市區，因發展時序較早，故舊市區發展密集，並發展成結合居住、購物、就業、遊憩等多元複合性機能的使用，在集約的土地使用下，過多功能性的土地使用產生相互干擾之影響，使舊市區交通服務機能衰退。在此影響之下，舊市區的交通必須結合大眾運輸政策來改善，達成大眾運輸導向（TOD）都市成長管理模式之手段。爰此，本計畫之區位集具行政辦公、商業機能及宜居生活發展潛力，擬以「城市綜合體」為發展定位。

本計畫可藉由既有之都市商辦活動機能、便利之大眾運輸系統等優勢發展條件，將以TOD之發展理念，並串聯捷運岡山路竹延伸線沿線與產業園區之商業辦公廊帶，健全周邊商辦機能及提升高雄捷運車站周邊土地使用效益，發展策略如下，並如圖4-1-1所示。

（一）串聯捷運紅線產業廊帶，形塑大眾運輸商旅新核心與北高雄交通節點

本計畫範圍位於中山北路捷運RK1站出入口處，緊鄰岡山火車站站前商圈，商業機能活絡，鄰近無百貨及量販等大型零售業型態，考量市場需求等現況條件，建議利用捷運之獨特性，規劃結合轉運機能、住宅及商業開發，引入零售店鋪、大型零售商場、運動訓練等業種，創造本計畫與周邊商圈之市場區隔，同時形塑大眾運輸商旅新核心與北高雄科技走廊入口門戶。

（二）串聯周邊商業、行政辦公空間，加值職住遊憩機能服務

基地周邊主要為岡山區傳統商圈，缺乏大型商業及運動設施；本計畫於南側岡燕路側配置商業空間，並可透過捷運設施連通串聯，並考量周邊開放空間較少，為提供住戶、公眾通行或休憩所需空間，設置大型平面廣場空間，提供旅客及在地居民除轉乘需求外，有舒適且新穎的消費、運動空間。



圖 4-1-1 本計畫規劃構想示意圖

二、規劃構想

(一) RK1 東基地規劃構想

1. 引入產業構想

(1) 停車空間

為提供捷運及火車站旅客便利之環境，未來基地將提供充足的停車空間以滿足規劃後之交通需求。

(2) 辦公空間

本計畫基地位於高雄S廊帶之上，可結合捷運及火車站設施之大眾運輸交通優勢，未來高科技人才進駐後，有望帶動區域關聯產業之發展，故東側基地提出辦公空間之構想。

(3) 商業及捷運設施

基地緊鄰岡山火車站，周邊除傳統商業區外較無大型商業量體；本計畫於建物底層設置商業及捷運設施，可透過捷運設施連通串聯，提供旅客及在地居民便利及新穎的消費空間。

2. 空間配置構想

考量本計畫範圍位於岡山火車站及RK1捷運站之間，除轉乘需求外，建物底層設置捷運共構樓層及商業量體，可於高樓層直接連通，並銜接臺鐵跨站天橋，提供旅客便利度線；停車場進出動線安排，以不影響周邊行人動線為原則，設立於建物基地東側及北側，如圖 4-2-1 所示。

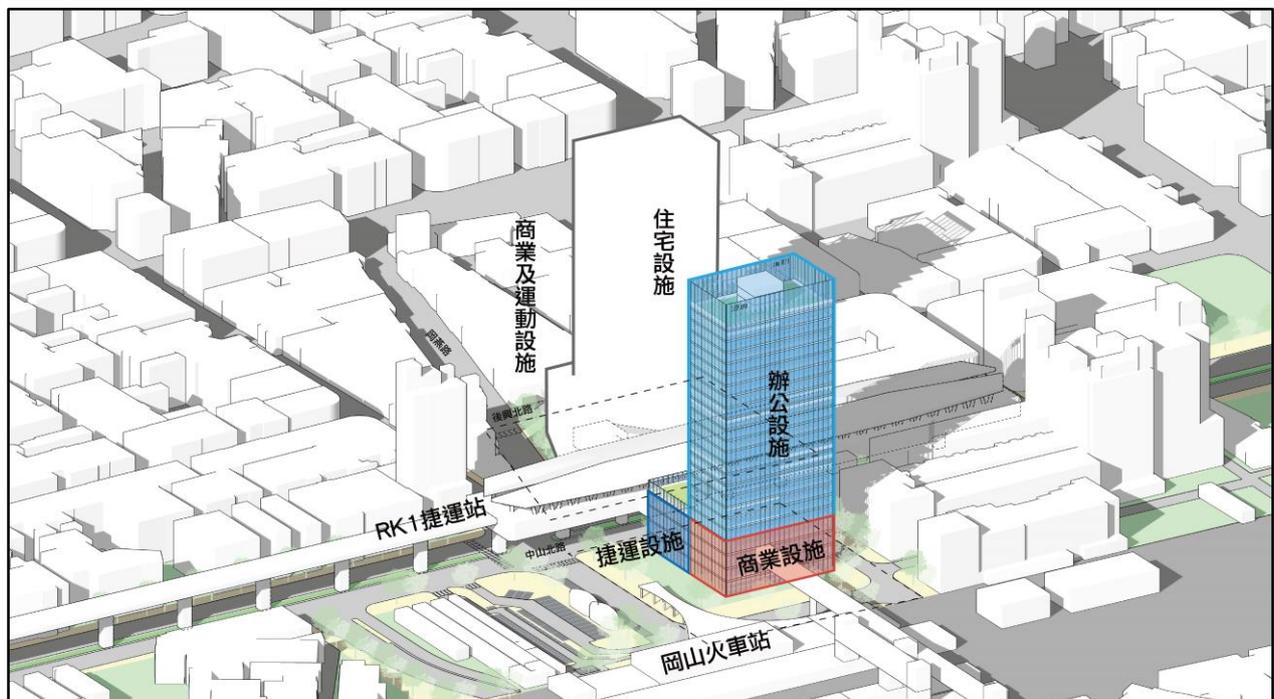


圖 4-2-1 本計畫東基地配置模擬示意圖

(二) RK1 西側基地規劃設計構想

1. 引入產業構想

(1) 停車空間

為提供在地居民及旅客便利之環境，未來基地將提供充足的停車空間以滿足規劃後之交通需求。

(2) 住宅設施

結合捷運設施「到站即到家」之住宅交通優勢，設計策略上將本計畫住宅樓層拉高，以獲得更好的景致及居住環境。

(3) 商業及運動設施

基地周邊主要為岡山區傳統商圈，缺乏大型商業及運動設施；本計畫於南側岡燕路側配置商業空間，並可透過捷運設施連通串聯，可提供旅客及在地居民舒適且新穎的消費、運動空間。

2. 空間配置構想

考量本計畫範圍東側為RK1捷運站，除轉乘需求外，人行出入口應臨主要道路，故將主要入口設置於中山北路上；商業設施則配合捷運設施，可於高樓層直接連通，一樓部分則可由後興北路及岡燕路進出；停車場進出動線安排，以不影響周邊行人動線為原則，設立於建物基地西側之後興北路上，如圖 4-2-2 所示。

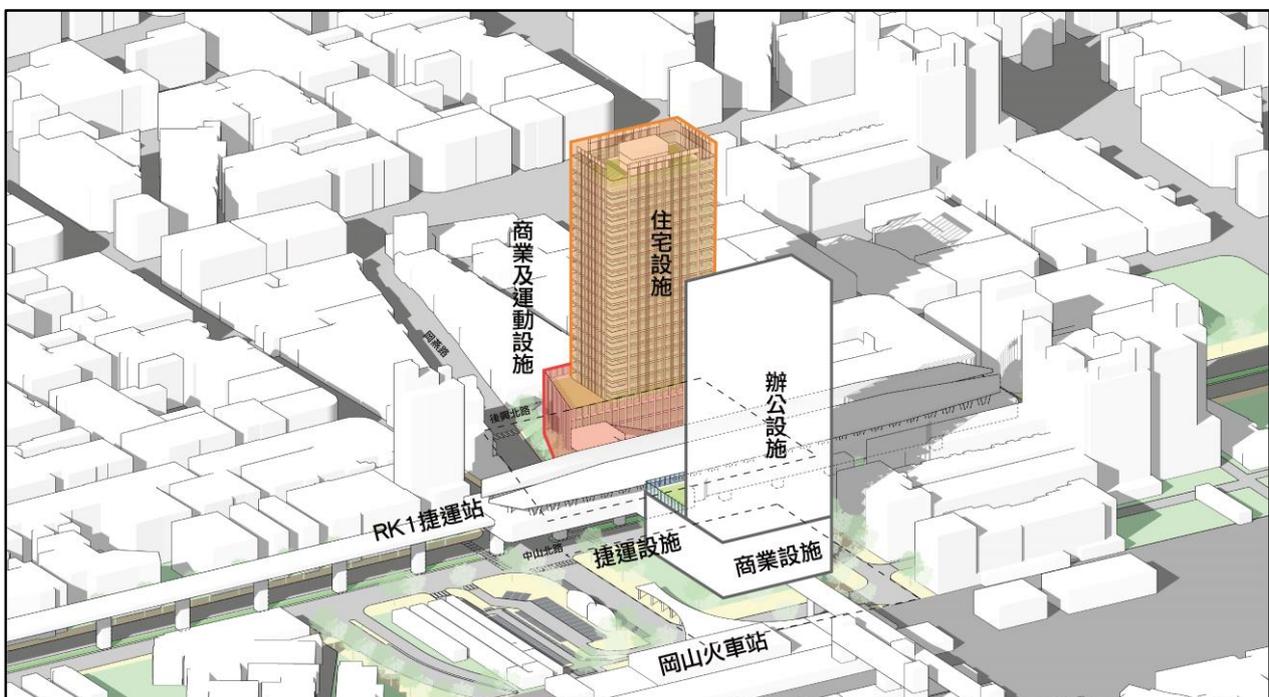


圖 4-2-2 本計畫西基地配置模擬示意圖

(三) 開放空間構想

本計畫位於臺鐵岡山站前及臺1省道兩側，相對缺乏開放空間與景觀整體規劃，為提供住戶、公眾通行或休憩所需空間，本計畫於RK1捷運站東側以挑高地面層方式留設開放性廣場空間，提供捷運旅客使用，並可做為避難緊急使用之空間；另透過退縮的方式規劃串聯臨中山北路、後興北路、岡燕路之舒適人行步道，詳圖4-2-3及圖4-2-4所示。

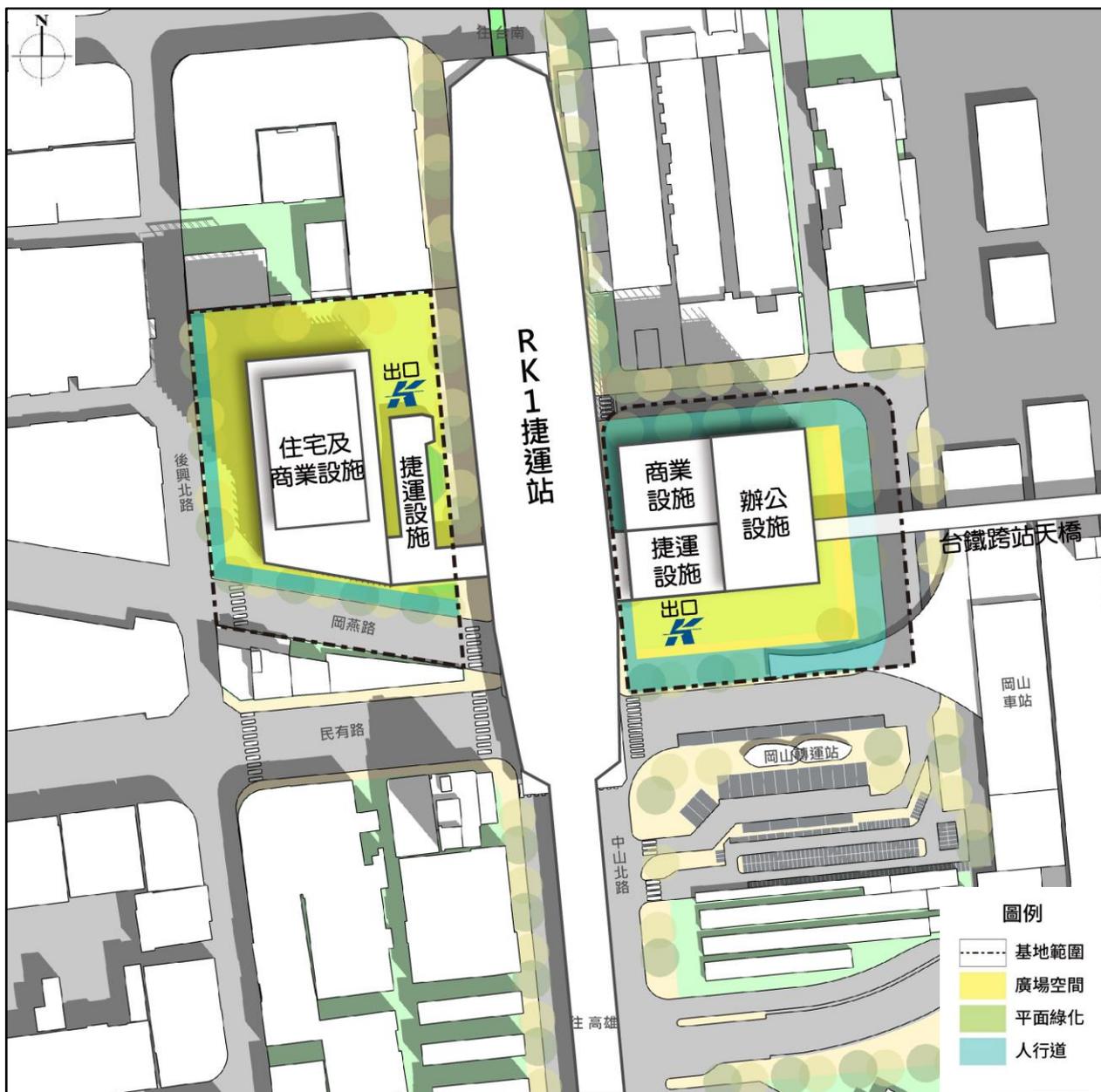


圖 4-2-3 本計畫周邊開放空間示意圖



圖 4-2-4 本計畫東基地開放空間模擬示意圖

三、計畫周邊交通系統規劃構想

(一) 計畫周邊交通現況課題

1. 東基地

東基地（原廣場用地）現況為停車場使用，計有 46 席小汽車格位、96 席機車格位，且包含公車轉運、計程車排班接駁及旅客臨停等交織之車流動線，未能發揮站前廣場之開放空間及旅客緩衝機能，不利建構大眾運輸場站周邊都市人本環境，亟有改善之必要，如圖 4-3-1 所示。

2. 西基地

西基地（第一種商業區）南側為現有巷道使用，現有巷道岡燕路 12 公尺寬，與民有路、中山路形成多岔路口，應綜整考量地區交通動線改善之需要，調整周邊交通動線，如圖 4-3-1 所示。

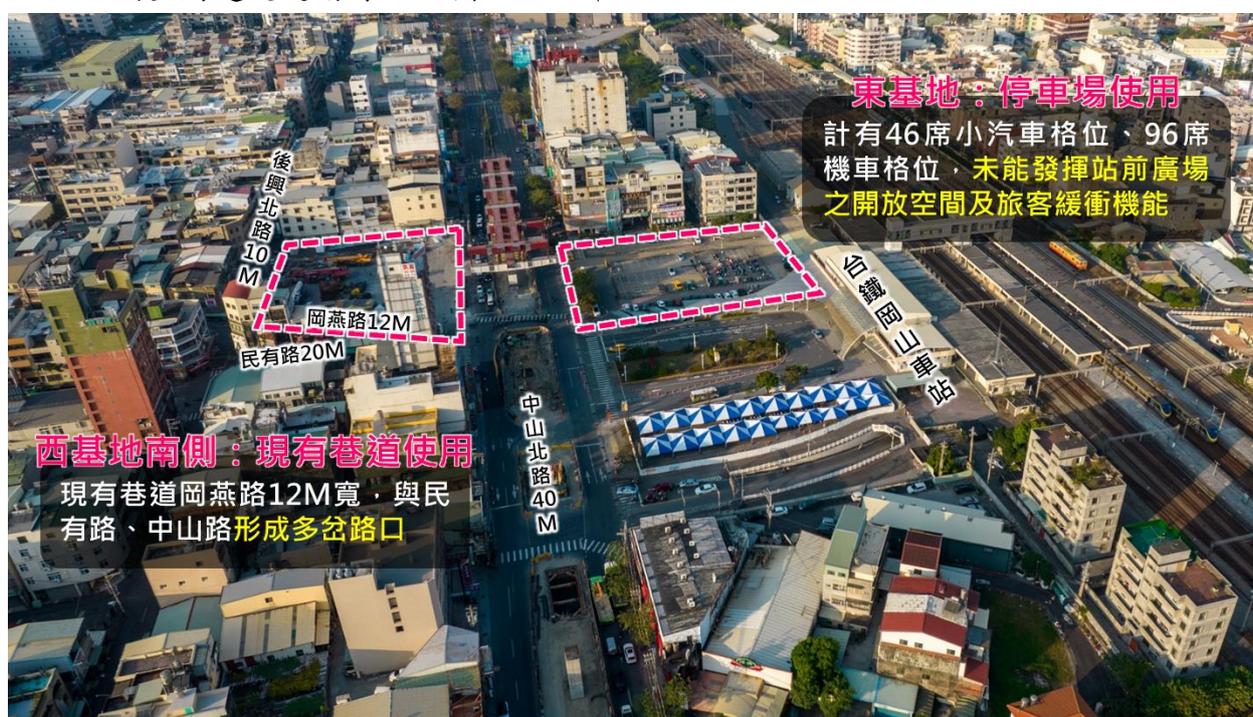


圖 4-3-1 本計畫周邊交通課題示意圖

(二) 道路服務水準分析

1. 參數

依「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線（第一階段）暨周邊土地開發計畫綜合規劃報告」之岡山地區運具分配（如表 4-3-1 所示），並以運具分派選擇、樓地板面積估算交通旅次，東基地樓地板面積以 40,000 平方公尺估算、西基地樓地板面積以 30,000 平方公尺估算（如表 4-3-2 所示）。

表 4-3-1 本計畫運具分派比例綜理表

軌道	小汽車	機車	公車	合計
8.20%	10.40%	79.00%	2.40%	100.00%

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線（第一階段）暨周邊土地開發計畫綜合規劃報告。

表 4-3-2 中山北路（臺一線）尖峰小時衍生交通量綜理表

項目	時段	尖峰小時衍生交通量 (PCU)
東基地	平日	531
	假日	990
西基地	平日	87
	假日	161

2. 道路服務水準

本計畫考量運具分派比例、尖峰小時衍生交通量綜理表、130 年增加交通流量及捷運開發區衍生流量，並參酌現況中山北路為 35 公尺寬路寬開闢為 40 公尺寬，分析開發後之延伸流量對中山北路（臺一線）之影響。顯示平假日多為 B 級之順暢車流，僅南向晨峰為 C 級之穩定車流。

表 4-3-2 中山北路（臺一線）路段服務水準彙整表

平日										
路段	方向	時段	現況容量	未來容量	現況流量	130 年增加流量	RK1 捷開區衍生流量	開發後 PCU	V/C	服務水準
中山北路	往北	晨峰	2,200	3,600	1,168	286	266	1,720	0.48	B
		昏峰	2,200	3,600	1,564	286	266	2,116	0.59	B
	往南	晨峰	2,200	3,600	2,071	286	266	2,623	0.73	C
		昏峰	2,200	3,600	1,208	286	266	1,760	0.49	B
假日										
路段	方向	時段	現況容量	未來容量	現況流量	130 年增加流量	RK1 捷開區衍生流量	開發後 PCU	V/C	服務水準
中山北路	往北	晨峰	2,200	3,600	687	286	495	1,468	0.41	B
		昏峰	2,200	3,600	1,219	286	495	2,000	0.56	B
	往南	晨峰	2,200	3,600	838	286	495	1,619	0.45	B
		昏峰	2,200	3,600	1,127	286	495	1,908	0.53	B

(三) 計畫周邊交通改善策略

1. 東基地

(1) 車行動線

調整東基地車行動線由民有路東向單行，北向進入本計畫範圍後，西向往中山北路，並區隔車行及人行動線；另留設不少於現況席位數之公眾停車空間，提供前站地區公眾停車空間，如圖4-3-2所示。

(2) 人行動線

為建構大眾運輸場站周邊都市人本環境，東基地後續變更為捷運開發區，應以挑高地面層方式留設開放性廣場空間，並延續跨站天橋與本計畫之步行環境。

2. 西基地

(1) 車行動線

考量現有巷道岡燕路12M寬，與民有路、中山路形成多岔路口，依高雄市政府道路交通安全督導會報（109年3月26日函同意核備），西基地南側岡燕路調整為西向單行；另參酌本計畫毗鄰之主要道路及大眾運輸系統，規劃於後興北路設置主要出入口可供車行。

(2) 人行動線

西基地人行動線則可由本計畫東側（臨中山北路）及南側（臨岡燕路）通行，以提高動線便捷性並將人車分流，另亦可透過RK1捷運站連接臺鐵跨站天橋至岡山車站後站，以提高動線便捷性與連貫性的商業消費體驗，其人車分流設計亦有益於交通安全提昇。

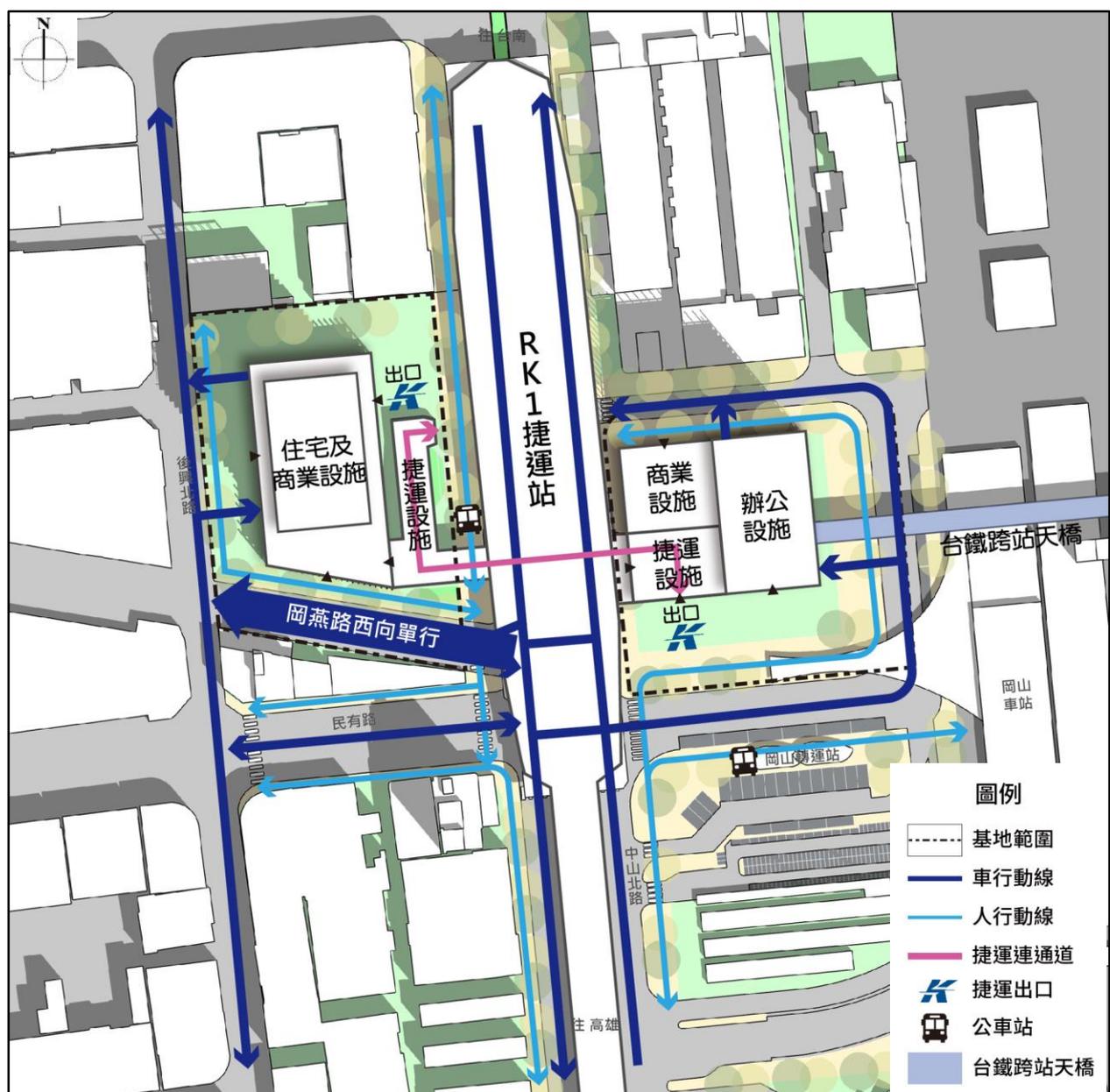


圖 4-3-2 本計畫周邊交通改善策略示意圖

伍、細部計畫內容

一、計畫年期

配合岡山都市計畫，訂定計畫年期為115年。

二、計畫人口

現行岡山都市計畫之計畫人口係依據現況人口成長率、周邊重大建設開發，且基於維持居住環境品質及公共設施服務水準考量，計畫人口為100,000人。

本計畫面積為0.8735公頃，其中0.6691公頃為捷運開發區，依捷運開發區之容積率630%，參酌「岡山都市計畫（第二次通盤檢討）案」商業區之容納人口推估方式，並以每人平均享有50平方公尺樓地板面積之居住水準估算，本計畫約以845人作為計畫人口。

三、土地使用計畫

計畫範圍內土地使用分區之面積及分布，詳表5-3-1及圖5-3-1所示。

表 5-3-1 本計畫範圍土地使用分區綜理表

項目		面積（公頃）	百分比（%）
土地使用分區	捷運開發區	0.6691	76.61
	小計	0.6691	76.61
公共設施用地	廣場用地	0.1356	15.52
	道路用地	0.0688	7.87
	小計	0.2044	23.39
合計		0.8735	100.00

註1：依主要計畫附帶條件規定，廣場用地變更為捷運開發區部分變更回饋比例為45.88%，並於細部計畫劃設至少30%之公共設施用地（含公園、綠地、廣場、體育場或兒童遊樂場用地，約為0.1356公頃）。

註2：依主要計畫附帶條件規定，第一種商業區變更為捷運開發區部分應變更回饋比例為5.88%（約為0.0248公頃），並於細部計畫劃設公共設施用地為原則；變更範圍南側屬現有巷道（岡燕路）部分應於細部計畫擬定為道路用地，故擬定0.0688公頃之道路用地。

註3：一號道路東側之捷運開發區涉及地籍為岡山區後紅段328-1、321-102（部分）、321-107（部分）地號；一號道路西側之捷運開發區涉及地籍為岡山區大公段1006地號（部分）；廣場用地涉及地籍為岡山區後紅段321-1（部分）、321-102（部分）、321-107（部分）、321-108、321-103（部分）、313-79（部分）地號；道路用地涉及地籍為岡山區大公段1006（部分）、岡山區文化段2-3及3-4地號。

註4：表內面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。

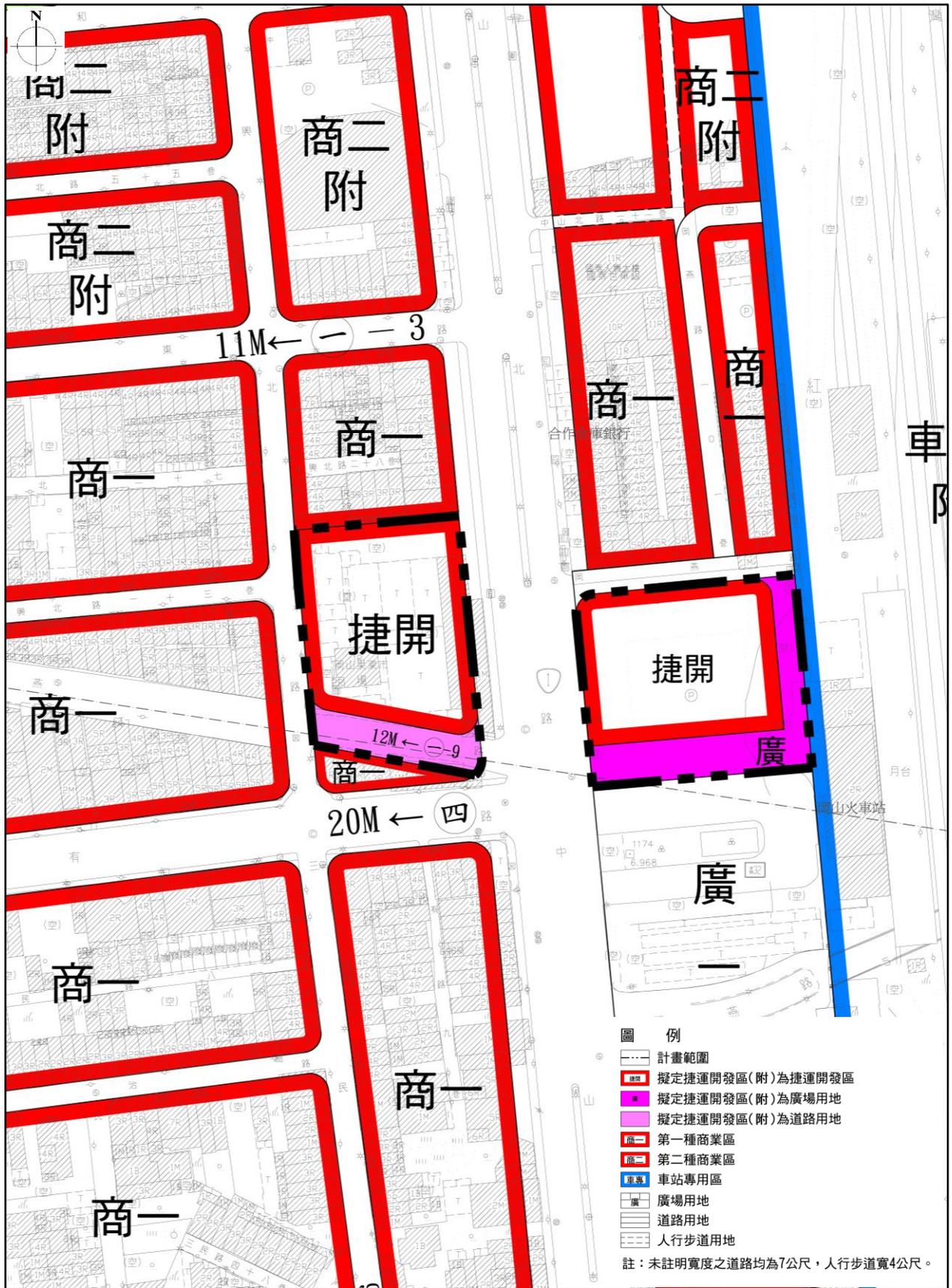


圖 5-3-1 本計畫範圍細部計畫示意圖

四、交通計畫

(一) 主要道路

1. 一號道路：為南北向之中山北路，計畫寬度 30 至 40 公尺。
2. 四號道路：為東西向之民有路，計畫寬度 20 公尺。

(二) 次要道路

1. 一之三號道路：為東西向之維新東街，計畫寬度 11 公尺。
2. 後興北路（未編號）：為南北向道路，計畫寬度 10 公尺。

(三) 出入道路

1. 一號道路東側之捷運開發區：以基地周邊廣場用地（寬度約 8 公尺至 15 公尺）作為基地出入道路。
2. 一號道路西側之捷運開發區：以東西向之一之九號道路（岡燕路）作為基地出入道路。

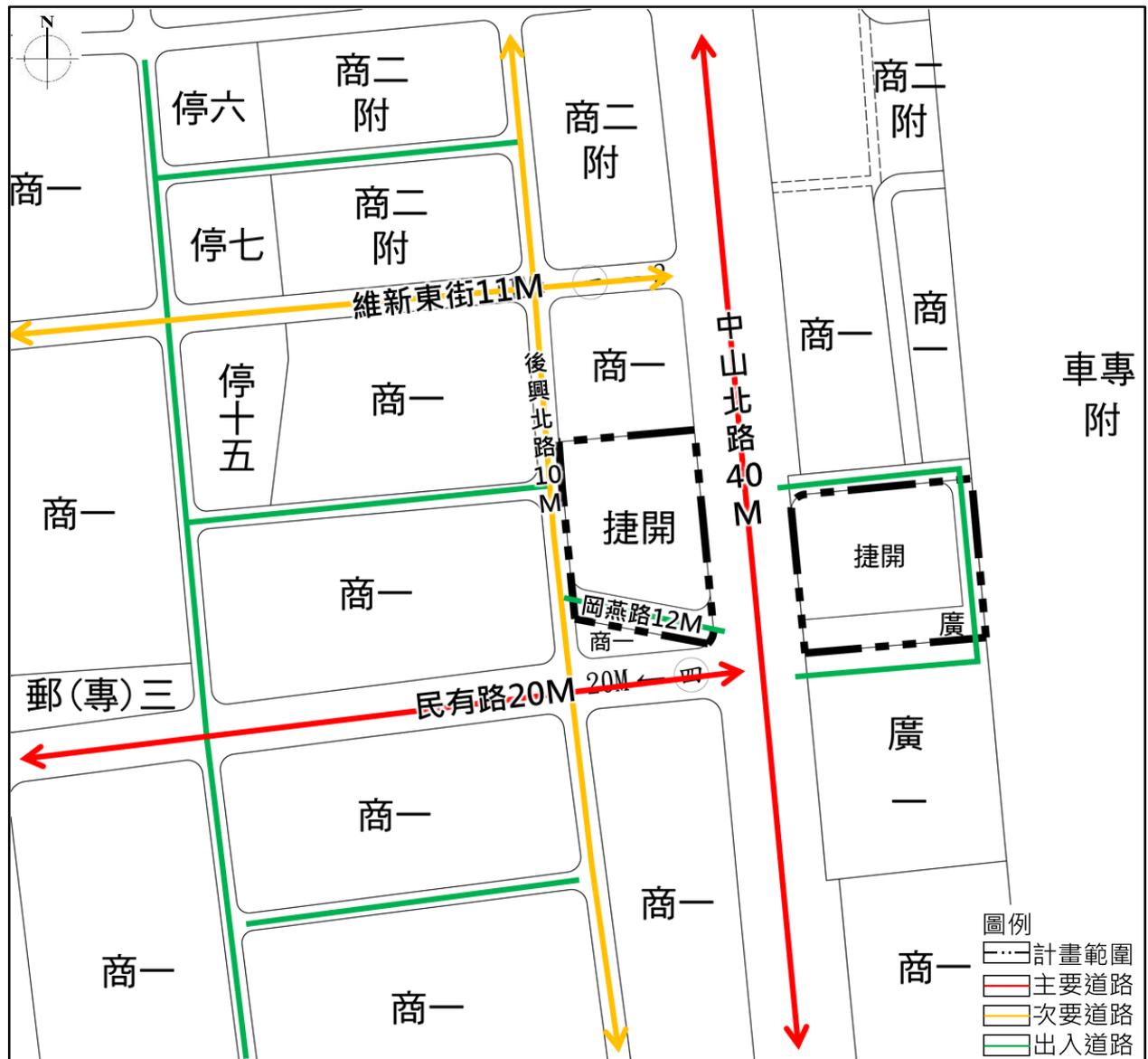


圖 5-4-1 計畫周邊道路系統示意圖

五、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：

- 第一條 捷運開發區之使用依都市計畫法高雄市施行細則之商業區規定辦理，其餘未規定事項，適用都市計畫法高雄市施行細則，並得適用「建築技術規則建築設計施工」編商業區之空地比規定。
- 第二條 本計畫捷運開發區供捷運設施（捷運車站、車站出入口及相關設施）使用，供捷運設施使用部分不計入容積計算。本計畫得依「大眾捷運系統土地開發辦法」辦理土地開發，其使用強度依表5-5-1規定辦理。

表 5-5-1 使用強度綜理表

項目	建蔽率(%)	容積率(%)
捷運開發區	70	630

- 第三條 一號道路東側之捷運開發區申請建築時，應提供46席小汽車停車格、96席機車停車格開放供公眾使用，且不計入法定停車位。
- 第四條 考量計畫範圍位於大眾運輸場站，捷運開發區之法定停車位數量如經本府交通主管機關審查通過者，得依實際需求設置之，惟其減設數額不得大於百分之三十。
- 第五條 一號道路東側之捷運開發區臨一號道路側，應自道路境界線退縮五公尺建築，且退縮部分應提供車行使用；基地南側應退縮二公尺建築。退縮地應供人行使用，並得計入法定空地，且不得於退縮範圍內設置圍牆。其餘法定空地應儘量集中留設。
- 第六條 本計畫一號道路東側之捷運開發區之以挑高地面層方式留設開放性廣場空間。
- 第七條 一號道路西側之捷運開發區臨一號道路側，應自道路境界線退縮五公尺建築；退縮地應供人行使用，並得計入法定空地，且不得於退縮範圍內設置圍牆。其餘法定空地應儘量集中留設。
- 第八條 建築基地不分規模應予綠化，其檢討計算依「建築基地綠化設計技術規範」辦理。
- 第九條 依照大眾捷運系統土地開發辦法申請投資土地開發且無償提供捷運設施所需空間及其應持分土地所有權者，其建築物樓地板與高度得依下列規定放寬：
- (一) 除捷運設施使用部分樓層不計入總樓地板面積外，得視個案情形酌予增加，但增加之樓地板面積，不超過提供捷運系統場、站及相關設施使用之土地面積，乘以地面各層可建樓地板面積之和與基地面積之比，乘以二分之一為限。捷運建設主管機關可無償取得獎勵容積部分二分之一樓地板面積，並挹注捷運岡山路竹延伸線之建設經費。
 - (二) 除捷運設施使用部分樓層之高度得不計入高度限制外，並得視個案情形酌予增加，但增加部分以不超過該基地面前道路寬度之一倍，並以三十公尺為限。
- 第十條 本計畫除適用「大眾捷運系統土地開發辦法」之容積獎勵及岡山路竹延伸線捷運實施增額容積外，容積移轉、開放空間、增設停車、都市更新、危老獎勵及其他容積獎勵均不適用。

六、都市設計基準

第一條 本計畫區都市設計管制範圍（如圖5-6-1所示）內建築基地之建造執照、雜項執照之申請案，除應符合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）審議通過後，始得申請建築。

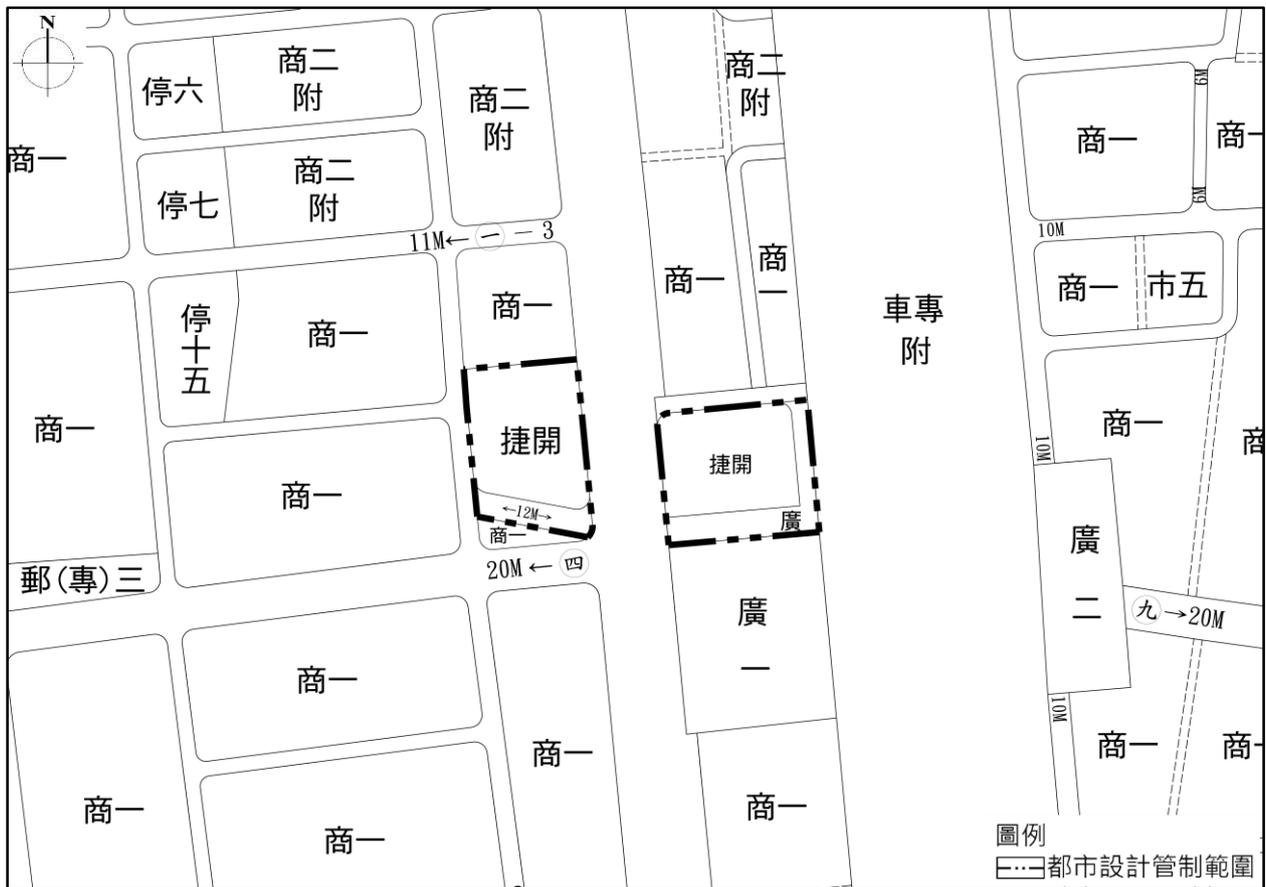


圖 5-6-1 都市設計管制範圍示意圖

- 第二條 有關都市設計審議作業程序、簡化規定、授權規定、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。
- 第三條 本計畫區內建築物之規劃設計，準用「高雄市都市設計審議原則」規定。
- 第四條 因基地條件限制或實際需求而無法執行者或申請案有益於都市景觀、建築藝術者或具環境公益性，經都設會審議同意，得不適用本基準全部或一部分之規定。
- 第五條 為計畫區之有效管理，本基準內容得經都設會決議修正或補充之。
- 第六條 為避免影響周邊道路交通，本計畫出入口原則不得設置於一號道路，但如經高雄市政府建築物交通影響評估審議會或都設會審議同意者不在此限。

陸、事業及財務計畫

一、開發方式與實施進度

(一) 開發方式

本計畫變更後之捷運開發區土地，得以大眾捷運法、大眾捷運系統土地開發辦法等方式開發利用。

(二) 實施進度

俟都市計畫完成後，接續需由高雄市政府辦理開發程序。

二、財務計畫

本計畫變更為捷運開發區之土地皆為國有及市有土地，得以大眾捷運系統土地開發辦法辦理；廣場用地及道路用地除依本計畫變更回饋辦理外，剩餘用地由本府編列經費取得並開闢，事業及財務計畫詳如表6-2-1所示。

表 6-2-1 本計畫實施進度及經費表

公共設施用地	未取得面積(公頃)	土地取得方式					開發經費(萬元)				主辦單位	經費來源	實施進度
		徵購	市地重劃	區段徵收	撥用	其他	土地取得費	地上物補償費	工程費	合計			
廣場用地	0.0607				✓	✓	-	-	271.20	271.20	高雄市政府	編列預算	111-113年
道路用地	0.0731				✓	✓	6,643.70	-	-	6,643.70			

註1：廣場用地未取得部分為交通部臺灣鐵路管理局管有之國有土地，依本計畫變更回饋辦理；道路用地部分為財政部國有財產屬管有之國有土地，依撥用相關規定估算土地取得費，另臺灣糖業股份有限公司所有土地，依協議價購相關規定估算土地取得費，實際費用仍須以開發時之土地費用、利率及物價指數計算為準。

註2：地上物補償費以實際查估狀況計算為準，地上物以現況為磚道通行使用，故無計入地上物補償費；工程費以廣場用地每公頃2,000萬元概估，道路用地屬現有巷道，現況已供公眾通行使用，故未列舉工程費。本表為概算之結果，實際費用仍須以開發時之施工費用、利率及物價指數計算為準。

註3：表內面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。

附錄一 主要計畫簽准個案變更核可文件

檔 號：
保存年限：

高雄市政府 函

地址：802221 高雄市苓雅區四維三路2號10樓

承辦單位：開發路權科

承辦人：黃世明

電話：07-3368333-2871

傳真：07-3314366

電子信箱：m0321@kcg.gov.tw

受文者：高雄市政府捷運工程局

發文日期：中華民國110年12月2日

發文字號：高市府捷開字第11031539700號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

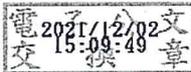
附件：都市計畫書圖草案、核准稿影本

主旨：檢送「變更岡山都市計畫（第一種商業區及道路廣場用地為捷運開發區）（配合高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線RK1站土地開發）案」計畫書圖草案一份，請查照。

說明：本案依據都市計畫法第27條第1項第4款規定辦理，業於110年11月29日核准辦理個案變更，請續辦都市計畫變更程序。

正本：高雄市政府都市發展局

副本：高雄市政府捷運工程局



附錄二 高雄市都市計畫委員會 111 年 2 月 23 日第 99 次會議紀錄

發文方式：電子交換（第一類，不加密）

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10樓

地址：80203高雄市苓雅區四維三路2號6樓
承辦單位：都市發展局區審科
承辦人：陳秀凌
電話：07-3368333分機2564
傳真：07-3363937
電子信箱：slchen@kcg.gov.tw

受文者：高雄市政府捷運工程局

發文日期：中華民國111年3月3日
發文字號：高市府都發審字第11130946900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：檢送高雄市都市計畫委員會第99次會議紀錄1份，請查照。

說明：依據本府111年2月15日高市府都發審字第11130597000號開
會通知單續辦。

正本：高雄市都市計畫委員會全體委員、財政部國有財產署南區分署、交通部臺灣鐵路管理局、高雄市政府經濟發展局、高雄市政府農業局、高雄市政府捷運工程局、高雄市政府法制局、高雄市政府交通局、高雄市政府地政局、高雄市政府水利局、高雄市政府教育局、高雄市政府工務局（建築管理處）、高雄市政府工務局養護工程處、高雄市政府觀光局、高雄市政府財政局、高雄市政府都市發展局（都規科、都設科）、鉸隆企業股份有限公司

副本：市長室、高雄市政府都市發展局（區審科）

市長 陳其邁

本案依分層負責規定授權機關首長判發

高雄市都市計畫委員會 111 年 2 月 23 日 第 99 次會議紀錄

一、時間：111年2月23日（星期三）下午1時30分

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)、王委員啓川、胡委員太山、趙委員子元、賴委員碧瑩、鄭委員安廷、盧委員圓華、陳委員啓仁、史委員茂樟、詹委員達穎、鄭委員泰昇、鄭委員純茂、吳委員文彥、楊委員欽富、陳委員冠福、張委員淑娟(陳榮輝代)、丁委員澈士(請假)、張委員淑貞(請假)、黃委員偉茹(請假)、張委員貴財(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、
薛政洋、陳惠美、
陳秀凌

六、列席單位及旁聽人員：

(一)列席單位

財政部國有財產署南區分署

(請假)

交通部臺灣鐵路管理局

柳燦煌、葉韋廷、
張家芬、陳詠升

高雄市政府經濟發展局

陳邦裕

高雄市政府農業局

(未出席)

高雄市政府捷運工程局

吳嘉昌、林焱基、
吳思賢

高雄市政府交通局

劉力銘

高雄市政府地政局	吳玉蓮、陳啓城、 陳證元
高雄市政府水利局	廖杰睿、劉鑛鏊、 鈕希婷
高雄市政府教育局	劉靜文、郭娉如
高雄市政府工務局(建管處)	宋盈萱
高雄市政府工務局養護工程處	林意翔
高雄市政府觀光局	江俊昌、曾瑋悅、 葉昭甫
高雄市政府財政局	陸奇峯
高雄市政府法制局	白瑞龍
鉸隆企業股份有限公司	黃建傑
高雄市政府都市發展局	王屯電、唐一凡、 李季持、翁薇謹、 陳佳琦、李宜庭

(二) 高雄市議會：

張勝富議員服務處	張勝富
許慧玉議員服務處	陳書慧

(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：變更高速公路楠梓交流道附近特定區計畫(鳳山厝部分)主要計畫(部分農業區為零星工業區)(配合鉸隆企業股份有限公司擴廠計畫)案、擬定高速公路楠梓交流道附近特定區計畫(鳳山厝部分)(配合鉸隆企業股份有限公司擴廠計畫)細部計畫案

決 議：

- (一)本案業經經濟部 108 年 3 月 29 日經授工字第 10820407640 號函，認定符合「都市計畫工業區毗鄰土地變更處理原則」第 2 點第 1 款「附加產值高之投資事業」認定標準，並函示申請面積超過原有廠地 1.5 倍部分，原則同意。其變更負擔劃設 30%綠地用地，因該綠地用地較不具外部使用性質，同意改以捐贈代金方式辦理。
- (二)案經專案小組會議討論作成建議意見，除變更位置西側與零星工業區間夾雜之農業區(保甲段 796-12 部分土地)，因無法取得土地所有權人共識一併納入變更為零星工業區，故同意照其所請外，餘照專案小組建議意見通過(詳附錄一)，並依本次回應說明修正計畫書。

附帶決議：

為保護變更範圍東側農地之生產環境，請申請人於都市計畫核定後，依工廠管理輔導法擬定管理維護及防災計畫，向市府經發局備案。

【附錄一】專案小組建議意見：

本案除下列意見外，餘照公展草案通過。

- (一)變更範圍應劃設總面積 30%之綠地用地，無償捐贈予高雄市政府，因該綠地用地較不具外部使用性質，同意改以捐贈代金方式辦理。捐贈代金之數額及相關費用依「都市計畫工業區毗鄰土地變更處理原則」規定辦理，於申請建築執照前繳交，惟該公共設施仍應由申請人興闢、管理及維護。
- (二)本案保甲段 796-8 等四筆地號農業區變更為零星工業區，惟變更後西側與既有零星工業區間尚夾有帶狀農業區(現況為道路使用)，考量都市計畫完整性，請鉸隆公司就變更位置毗鄰西側農業區保甲段 796-12 部分土地徵詢相關土地所權

人後，評估一併納入變更為零星工業區之可行性，並函復都發局，俾利本案續提都委會大會討論。

- (三)請參酌過往案例，就細部計畫發布實施之日起幾年內應取得建築使用執照及公共設施用地應於地籍分割完成之日起幾年內完成興闢，修訂主要計畫「實施進度及經費」與細部計畫「事業及財務計畫」內之完成期限。
- (四)變更範圍涵蓋基地東側農業區道路，為避免變更後影響後續通行，本案除依「農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點」第九點規定毗鄰農業區之範圍邊界，應至少劃設1.5公尺隔離綠帶(綠地)或設施(空地、水路及道路)外，請鉸隆公司確實套繪現況與建物關係，於土地使分區管制規定內規範基地東側退縮距離，以利於日後新設構造物時維持該現有巷道之通行功能。
- (五)本案鉸隆公司應維持東側農路通行且不得妨礙鄰近農田灌排水系統，作好保護鄰近農業生產環境之工作，廠房基地排水與側溝銜接應設置妥當，公共排水應維持既有之功能，另建造物搭排水作業，請依規定提出申請。

第二案：變更岡山都市計畫（第一種商業區及道路廣場用地為捷運開發區）（配合高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線RK1站土地開發）案

決議：

- (一)藉由大眾捷運土地開發執行機制，考量公共建設財務規劃，透過聯合開發效益挹注捷運建設基金，RK1兩側基地提升土地使用強度進行聯合開發，並獲臺鐵局支持。本案提高大眾運輸場站周邊土地開發效益及公共建設開闢自償率，降低政府財政負擔，符合市政建設方向，原則

同意。

(二)RK1 為捷運岡山路竹延伸線之首站，具有指標性意義，為利後續捷運聯合開發招商，並強化捷運公眾運輸服務效益及運量，以落實 TOD 精神。本案除下列意見修正外，餘同意照公展草案通過。

1. 查岡山都市計畫內容，本案東側基地變更前係為廣場用地，故本案案名及相關說明「道路廣場用地」應修正為「廣場用地」。
2. 東側基地廣場用地變更範圍同意修正，並劃設至少 10% 細部計畫公共設施用地(寬度 8 公尺之綠地兼供道路使用)，以符合都市計畫細部計畫審議原則及過去中央審議變更案例通案性之規定。
3. 廣場用地變更為捷運開發區之負擔回饋計算，同意比照岡山都市計畫公共設施用地變更為商業區之負擔比例 40%，並另應適當考量本案容積率提升後須合理負擔之回饋比例，故針對由商業區容積率 350% 提升至捷運開發區容積率 630% 之增量部分，同意參考原高雄市容積率提升之變更負擔原則，本案變更負擔回饋比例修正為 45.88%。
4. 除廣場用地變更為捷運開發區臨台一線側應退縮 5 公尺以利通行外；其餘計畫書內土地使用分區管制要點(包括退縮規定、高度限制等)、實施進度與經費(變更回饋方式)及交通相關規劃，授權捷運局釐清更正計畫書圖，並由都發局協助檢視。

(三)有關交通部台鐵局所提陳情意見，交通部已於 111 年 1 月 11 日以交路字 1105014585 號函釋，台鐵局具行政機關及事業單位性質，得比照私有土地採聯合開發之協議

價購方式參與開發，故無適法性疑義；其餘陳情部分併同前述決議辦理(詳附表一)。

附帶決議：

有關都市計畫變更回饋，應回歸高雄市城鄉發展及都市更新基金；另捷運局依大眾捷運法進行土地開發，其效益則應挹注捷運建設基金。故有關變更回饋部分如何分配，後續再由市府邀都發局、捷運局等單位討論協議。

第三案：變更高雄市大社都市計畫(附帶條件地區專案通盤檢討)案、變更高雄市大社都市計畫細部計畫(土地使用分區管制暨都市設計)(配合主要計畫附帶條件地區專案通盤檢討)案

決議：

- (一)民國 87 年公告之「變更大社都市計畫(第三次通盤檢討)」案，因尚有 4 處附帶條件整體開發地區尚未完成開發，故辦理本次專案通盤檢討。
- (二)前開附五區段徵收地區(面積達 96 公頃)，因受旗山斷層地質敏感區影響，經市府地政局辦理地質調查與地質安全性評估，確認斷層的實際範圍後，分析原方案已不具財務可行性，故就土地使用規劃(包括道路系統、排水滯洪、活動斷層、土地分配、務農意願等)、財務可行性及公民團體陳情意見等考量後，重新調整都市計畫內容。
- (三)本案業經召開 5 次專案小組會議討論，作成建議意見，同意照專案小組建議意見通過(詳附錄二)；另計畫書實施進度及經費之公共設施開發費用等估算基準，請配合現行相關資料調整。
- (四)請地政局併行辦理附五區段徵收區公益性、必要性評估

報告，送內政部土地徵收小組審議，並配合都市計畫變更進度適時提供相關評估資料予都發局，供部都委會審議參考。

【附錄二】專案小組建議意見：

- (一)附五區段徵收整體開發區檢討變更原則，修正如下：
1. 通案性檢討變更原則：檢討後公共設施用地比例以不低於現行計畫公共設施用地比例（40.47%）為原則。
 2. 土地使用分區檢討變更原則：
 - (1)原合法建物在不抵觸系統性公共設施用地(道路用地)、防災功能及不致產生不可建築土地前提下，以保留為住宅區為原則。
 - (2)街廓規劃應考量配地可行性留設不同規模街廓大小，以提高整體開發後土地分配可行性。
 3. 公共設施用地檢討變更原則：
 - (1)旗山斷層錯動帶範圍以劃設公共設施用地為原則。
 - (2)考量地區防滯洪需求，區內排水渠道範圍以劃設為水利、公園用地或於道路用地留設地下箱涵為原則。
 4. 道路系統檢討變更原則：
 - (1)外環道路系統應避免直接臨接農業區，以減少農地轉用或違規使用。
 - (2)於外環道路外側增設寬 20 公尺道路，以分流大社工業區之大型車輛。
 - (3)臨主要道路之街廓應以儘量減少路口之規劃為原則。
 - (4)考量道路通行安全，路口之規劃以減少多岔及斜交路口為原則。
 5. 範圍邊界變更原則（道路銜接處）：為兼顧道路系統性通行功能及區段徵收財務可行性，範圍邊界依下列內容調整。

- (1)銜接區外道路尚未開闢：原則以劃出區段徵收整體開發範圍，另採徵收方式辦理。
 - (2)短距離多岔路口：除已銜接區外既成道路系統或經建築線指定在案者外，原則取消道路之留設，劃出區段徵收範圍並變更或恢復為住宅區。
 - (3)銜接區外道路已開闢：原則維持納入區段徵收整體開發範圍。
- (二)通往楠梓區的現有巷道常盛街，考量道路系統之完整，並提供當地民眾通行，劃設為計畫道路。
- (三)區段徵收區範圍銜接周邊既有發展區之都市計畫道路共 18 處劃分為 4 種態樣，各態樣分類說明及檢討變更原則如下：
- 態樣1：銜接區段徵收區外之計畫道路尚未開闢，開發後不影響串連既成發展區通行功能者，原則劃出區段徵收整體開發範圍，另採徵收方式辦理，計6處。
- 態樣2：屬短距離多岔路口，未具開闢必要性，且開發後不影響串連既成發展區通行功能者，原則取消道路之留設，劃出區段徵收範圍並變更為住宅區，計1處。
- 態樣3：銜接區段徵收區外之計畫道路已開闢，但非屬系統性、連續性之道路，原則劃出區段徵收整體開發範圍，恢復原分區免負擔回饋，計1處。
- 態樣4：銜接區段徵收區外之計畫道路已開闢，且屬系統性、連續性之道路，原則維持納入區段徵收整體開發範圍，計10處。
- (四)計畫書圖誤繕部分授權規劃單位更正。
- (五)本案實質變更內容審議建議如附表二、三。
- (六)土地使用分區管制要點、都市設計基準，審議建議詳如附表四、五。
- (七)公開展覽期間公民或團體建議意見審議建議詳如附表六。

第四案：變更高雄市旗津區特定觀光發展專用區細部計畫(土地
使用分區管制)案

決 議：

本案原為旗津醫院及旗津區公所，市府為推動旗津國際觀光大島發展目標，於 103 年將其變更為特定觀光發展專用區，並辦理 4 次招商作業皆無廠商投標；為增加投資誘因及加速土地開發利用，修正土地使用分區管制要點，增加土地使用彈性，本案同意照公展草案通過。

八、散會：下午4時

附錄三 土地使用計畫套繪地籍示意圖

附錄三 土地使用計畫套繪地籍示意圖

