

擬定及變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫
(第三次通盤檢討)案
計畫書

高雄市政府

中華民國 112 年 11 月

高 雄 市 變 更 都 市 計 畫 審 核 摘 要 表

項 目	說 明	
都市計畫名稱	擬定及變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第三次通盤檢討）案	
變更都市計畫法令依據	都市計畫法第 26 條	
變更都市計畫機關	高雄市政府	
申請變更都市計畫機關	高雄市政府都市發展局	
本案公開展覽起訖日期	公開徵求意見	<p>民國 109 年 3 月 26 日起至 109 年 4 月 27 日止，公告徵求意見三十天。</p> <p>民國 109 年 4 月 14 日（星期二）上午 10 時 0 分假本市鼓山區公所 7 樓禮堂。</p> <p>民國 109 年 4 月 14 日（星期二）下午 15 時 0 分假本市鹽埕區公所 11 樓大禮堂。</p> <p>民國 109 年 4 月 15 日（星期三）上午 10 時 0 分假本府四維行政中心 6 樓第 4 會議室。</p> <p>民國 109 年 4 月 15 日（星期三）下午 15 時 0 分假本市前鎮區公所 4 樓會議室。</p>
	公 開 展 覽	
	公 開 說 明 會	
人民團體對本案之反映意見	詳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	

目 錄

第一章 緒論

- 第一節 計畫緣起..... 1-01
- 第二節 法令依據與計畫年期..... 1-01
- 第三節 計畫範圍、位置與行政區劃..... 1-02

第二章 歷次暨現行都市計畫概要

- 第一節 歷次都市計畫檢討變更概要..... 2-01
- 第二節 現行都市計畫概要..... 2-36

第三章 計畫區實質發展分析

- 第一節 自然環境及人文景觀資源..... 3-01
- 第二節 上位計畫及相關計畫..... 3-11
- 第三節 人口與經濟產業發展..... 3-27
- 第四節 土地使用發展現況..... 3-41
- 第五節 公共設施現況..... 3-50
- 第六節 交通運輸現況..... 3-59
- 第七節 土地權屬..... 3-72
- 第八節 開發單元與區內開發現況..... 3-75

第四章 實質計畫檢討分析

- 第一節 實質計畫課題與對策..... 4-01
- 第二節 實質計畫分析建議..... 4-21

第五章 整體發展定位與構想

- 第一節 發展定位與機能分析..... 5-01
- 第二節 整體發展構想..... 5-11

第六章 機關團體及人民陳情意見研析

第七章 實質檢討變更內容

第一節 檢討變更原則.....	7-01
第二節 檢討變更內容.....	7-03
第三節 檢討後實質計畫.....	7-14

第八章 事業及財務計畫

第一節 開發方式.....	8-01
第二節 分期分區計畫.....	8-04
第三節 開發許可審議規範.....	8-07
第四節 其他配合事項.....	8-07

第九章 土地使用分區管制及都市設計基準

第一節 現行計畫土地使用分區管制及都市設計規定分析與檢討.....	9-01
第二節 計畫區管制措施內容與發展強度規劃.....	9-64
第三節 土地使用分區管制.....	9-66
第四節 都市設計基準.....	9-78

附錄一 高雄多功能經貿園區特定區開發許可審議規範

附錄二 原土地使用分區管制要點及都市設計基準

附錄三 原高雄硫酸銹地區原計畫土地使用分區管制要點與都市設計規範

圖 目 錄

圖 1-3-1	計畫範圍示意圖	1-02
圖 1-3-2	行政劃分界線示意圖	1-03
圖 2-1-1	歷次都市計畫變更案位置示意圖 (一)	2-09
圖 2-1-2	歷次都市計畫變更案位置示意圖 (二)	2-10
圖 2-1-3	歷次都市計畫變更案位置示意圖 (三)	2-11
圖 2-2-1	現行都市計畫示意圖	2-39
圖 2-2-2	道路系統功能分類示意圖	2-40
圖 2-2-3	道路編號示意圖	2-40
圖 2-2-4	都市設計審議範圍示意圖	2-42
圖 2-2-5	開發單元示意圖	2-46
圖 3-1-1	本計畫周邊水系流域圖	3-02
圖 3-1-2	臺灣地區活動斷層分布示意圖	3-03
圖 3-1-3	歷年臺灣地區颱風路徑示意圖 (民國元年至民國 110 年)	3-04
圖 3-1-4	本計畫區 24 小時累積雨量 350mm 淹水潛勢圖	3-05
圖 3-1-5	本計畫區 24 小時累積雨量 500mm 淹水潛勢圖	3-05
圖 3-1-6	本計畫區 24 小時累積雨量 650mm 淹水潛勢圖	3-06
圖 3-1-7	土石流潛勢溪流區位分布示意圖	3-07
圖 3-1-8	本計畫區內文化資產分布示意圖	3-09
圖 3-1-9	民用航空法之禁止或限制建築地區示意圖	3-10
圖 3-1-10	大眾捷運系統兩側禁限建範圍示意圖	3-10
圖 3-2-1	高雄市空間發展架構示意圖	3-12
圖 3-2-2	110 年 3 月 28 日「科技產業園區」揭牌典禮	3-16
圖 3-2-3	「亞灣 2.0-智慧科技創新園區推動方案」方案願景、目標、策略與作法示意圖	3-17
圖 3-2-4	高雄港發展藍圖	3-19
圖 3-2-5	高雄港自由貿易港區範圍圖	3-19
圖 3-2-6	高雄捷運路網示意圖	3-21
圖 3-2-7	本計畫區之相關計畫示意圖	3-26
圖 3-3-1	已申請使用計畫人口位置圖	3-28
圖 3-3-2	高雄市產業發展歷程示意圖	3-31
圖 3-3-3	高雄市農漁業及製造業發展區位示意圖	3-36
圖 3-4-1	本計畫區土地利用現況示意圖	3-44
圖 3-4-2	本計畫區土地利用現況示意圖	3-45
圖 3-4-3	本計畫區建物樓分布層示意圖	3-46

圖 3-4-4	本計畫區建物結構分布示意圖	3-47
圖 3-4-5	本計畫污染場址管制現況示意圖	3-48
圖 3-4-6	本計畫之地下管線位置示意圖	3-49
圖 3-5-1	公共設施用地位置示意圖	3-54
圖 3-6-1	本計畫道路系統示意圖	3-62
圖 3-6-2	本計畫主要路段非假日尖峰小時服務水準示意圖	3-64
圖 3-6-3	本計畫主要路段假日尖峰小時服務水準示意圖	3-65
圖 3-6-4	本計畫區內與周邊捷運路線示意圖	3-67
圖 3-6-5	本計畫公車站位置示意圖	3-69
圖 3-6-6	本計畫船運系統示意圖	3-71
圖 3-7-1	本計畫區土地權屬分布示意圖	3-74
圖 3-8-1	本計畫開發單元開發現況示意圖	3-77
圖 4-1-1	智慧城市發展對策示意圖	4-02
圖 4-1-2	歡迎臺商回臺投資行動方案五大策略整合推動	4-03
圖 4-1-3	本計畫相關建設示意圖	4-06
圖 4-1-4	本計畫範圍與鼓山地區細部計畫範圍分布示意圖	4-08
圖 4-1-5	本計畫綠色系統串聯示意圖	4-12
圖 4-1-6	立體通廊結合景觀綠帶之設計示意圖	4-13
圖 4-1-7	臨水岸公共建設照明現況圖	4-14
圖 4-1-8	前鎮科技產業園區廠房鄰幢間隔現況	4-15
圖 4-1-9	本計畫未劃定土地使用分區之水域位置示意圖	4-17
圖 4-1-10	本計畫第 10 開發單元調整都市計畫配置之位置示意圖	4-18
圖 4-1-11	港埤商業區現況發展示意圖	4-19
圖 4-1-12	機場禁限建管制區域示意圖	4-20
圖 5-1-1	本計畫發展定位示意圖	5-01
圖 5-1-2	本計畫產業發展願景示意圖	5-02
圖 5-1-3	智慧城市規劃構想示意圖	5-02
圖 5-1-4	本計畫空間機能定位與願景示意圖	5-03
圖 5-1-5	濱海創意門戶規劃構想示意圖	5-04
圖 5-1-6	活力水岸櫥窗規劃構想示意圖	5-05
圖 5-1-7	5G AIoT 創新園區規劃構想示意圖	5-06
圖 5-1-8	智慧新城規劃構想示意圖	5-07
圖 5-1-9	智慧科研聚落規劃構想示意圖	5-08
圖 5-1-10	都市活動發展策略示意圖	5-09
圖 5-1-11	智慧城市之智慧運用應用示意圖	5-09

圖 5-1-12	加速開發策略示意圖	5-10
圖 5-1-13	韌性城市運用示意圖	5-10
圖 5-2-1	整體規劃策略架構示意圖	5-11
圖 5-2-2	本計畫交通發展願景示意圖	5-14
圖 5-2-3	開放空間系統軸線示意圖	5-15
圖 5-2-4	動線及水岸空間系統示意圖	5-16
圖 5-2-5	立體廊道及人行動線模擬示意圖	5-17
圖 5-2-6	本計畫風環境示意圖	5-18
圖 6-1-1	機關團體及人民陳情案示意圖	6-42
圖 7-2-1	變更位置示意圖	7-07
圖 7-2-2	變更第 2 案示意圖	7-07
圖 7-2-3	變更第 3 案示意圖	7-08
圖 7-2-4	變更第 4 案示意圖	7-08
圖 7-2-5	變更第 5 案示意圖	7-09
圖 7-2-6	變更第 7 案示意圖	7-10
圖 7-2-7	變更第 8 案示意圖	7-10
圖 7-2-8	變更第 9 案示意圖	7-11
圖 7-2-9	變更第 10 案示意圖	7-11
圖 7-2-10	變更第 11 案（港埠用地變更為道路用地）示意圖	7-12
圖 7-2-11	變更第 11 案（鐵路用地變更為道路用地）示意圖	7-12
圖 7-2-12	變更第 12 案示意圖	7-13
圖 7-3-1	通盤檢討後都市計畫示意圖	7-18
圖 7-3-2	通盤檢討後公共設施配置示意圖	7-22
圖 7-3-3	通盤檢討後道路系統示意圖	7-28
圖 7-3-4	都市防災系統示意圖	7-35
圖 7-3-5	火災延燒防止地帶示意圖	7-35
圖 8-1-1	公共設施用地取得方式示意圖	8-03
圖 8-2-1	開發單元分布示意圖	8-06
圖 9-1-1	高雄市多功能經貿園區回饋代金審查作業流程圖	9-30
圖 9-2-1	容積管制分布示意圖	9-65
圖 9-3-1	特貿 1 至 5、特貿 7 及港埠商業區條件式允許住宅使用之 分區分佈區位示意圖	9-73
圖 9-3-2	沿街退縮開放空間留設寬度示意圖	9-75
圖 9-4-1	都市設計審議範圍示意圖	9-78
圖 9-4-2	立體連通系統設置位置示意圖	9-83

圖 9-4-3	立體連通系統人行空間尺度示意圖	9-84
圖 9-4-4	立體連通系統設置示意圖	9-84
圖 9-4-5	視覺端點分布示意圖	9-85
圖 9-4-6	指定街廓申請建築應依規定自行留設通路及出入口規劃示意圖	9-88
圖 9-4-7	建築量體設計規範範圍示意圖	9-89
圖 9-4-8	特文 4 建築配置模擬示意圖	9-90
圖 9-4-9	特文 4 建築剖面示意圖	9-90
圖 9-4-10	特質 3 南北基地指定留設法定空地區位及最小面寬示意圖	9-94

表 目 錄

表 2-1-1	歷次都市計畫檢討、變更綜理表.....	2-01
表 2-1-2	主要計畫實質計畫變更內容綜理表.....	2-22
表 2-1-3	實質計畫變更內容綜理表.....	2-29
表 2-2-1	各分區計畫人口總量管制表.....	2-36
表 2-2-2	現行都市計畫土地使用分區面積表.....	2-38
表 2-2-3	現行計畫特殊分區及用地之建蔽率、容積率一覽表.....	2-41
表 2-2-4	開發許可所需公共設施用地及都市發展用地負擔比例規定表	2-43
表 2-2-5	原開發許可所需公共設施用地及都市發展用地負擔比例規定表	2-43
表 2-2-6	各開發單元公共設施及都市發展用地負擔回饋一覽表.....	2-44
表 3-1-1	國內各地區之海嘯危害程度一覽表.....	3-03
表 3-1-2	災害發生潛勢區域一覽表.....	3-06
表 3-1-3	本計畫區內文化資產綜理表.....	3-08
表 3-2-1	上位計畫綜整表.....	3-14
表 3-3-1	計畫區涉及之行政區人口概況分析綜整表.....	3-27
表 3-3-2	已申請使用計畫人口綜整表.....	3-28
表 3-3-3	主要計畫分派至本計畫區計畫人口推估綜整表.....	3-29
表 3-3-4	高雄市各級產業人口綜理表.....	3-32
表 3-3-5	高雄市產業結構分析表.....	3-33
表 3-3-6	105 年高雄市工業及服務業統計表.....	3-34
表 3-3-7	各縣市工業區面積統計表.....	3-34
表 3-3-8	高雄市中央及地方政府管理之產業用地現況.....	3-37
表 3-3-9	本計畫區重點新興產業一覽表.....	3-38
表 3-3-10	本市歷年工業及服務業發展概況表.....	3-39
表 3-3-11	計畫區內產業園區現況表.....	3-39
表 3-3-12	計畫區周圍各行政區各級產業家數比例綜整表.....	3-40
表 3-4-1	本計畫區土地利用現況面積統計表.....	3-43
表 3-4-2	本計畫污染場址管制現況綜整表.....	3-48
表 3-5-1	公共設施用地開闢概況表.....	3-52
表 3-5-2	國民中學與國民小學校地最低面積一覽表.....	3-55
表 3-5-3	計畫區周邊國小民國 100 學年度與民國 111 學年度學生數 統計表.....	3-56
表 3-5-4	公共設施用地面積供需分析表.....	3-57
表 3-6-1	本計畫道路編號對照表.....	3-60
表 3-6-2	本計畫重要道路容量服務水準表.....	3-63

表 3-6-3	公車系統概況表.....	3-68
表 3-7-1	公有土地管理機關及私有地主土地綜理表.....	3-72
表 3-8-1	本計畫開發單元開發現況綜整表.....	3-75
表 3-8-2	區內開發計畫案彙整表.....	3-78
表 4-1-1	主要計畫人口分派至本細部計畫人口綜理表.....	4-04
表 4-1-2	產業發展建議類型彙整表.....	4-10
表 5-1-1	智慧經貿新灣區空間主題劃分表.....	5-03
表 6-1-1	機關團體及人民陳情案綜理表.....	6-01
表 7-2-1	實質計畫變更內容綜理表.....	7-03
表 7-3-1	數值圖檔實際測量後土地使用分區面積表.....	7-16
表 7-3-2	通盤檢討前後土地使用分區面積表.....	7-17
表 7-3-3	通盤檢討後公共設施用地編號明細表.....	7-20
表 7-3-4	通盤檢討後公共設施用地面積供需分析表.....	7-23
表 7-3-5	道路系統功能分類.....	7-26
表 7-3-6	現行計畫道路編號表.....	7-27
表 7-3-7	防災避難圈劃設標準表.....	7-30
表 7-3-8	本計畫區周邊之區域醫院、地區醫院綜整表.....	7-33
表 7-3-9	本計畫防災系統綜整表.....	7-34
表 8-1-1	開發許可所需公共設施用地及都市發展用地負擔比例規定表.....	8-02
表 8-2-1	各開發單元公共設施及都市發展用地負擔回饋一覽表.....	8-05
表 9-1-1	現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表.....	9-03
表 9-1-2	現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表.....	9-08
表 9-1-3	本計畫回饋代金係數表.....	9-29
表 9-1-4	現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表.....	9-32
表 9-1-5	現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表.....	9-38
表 9-2-1	特殊分區及用地之建蔽率、容積率一覽表.....	9-65
表 9-3-1	特殊分區及用地之建蔽率、容積率一覽表.....	9-66
表 9-3-2	土地使用分區管制要點允許使用原則對照表.....	9-70
表 9-3-3	沿街退縮開放空間留設寬度規定表.....	9-75

第一章 緒論

第一節 計畫緣起

高雄市為配合亞太營運中心政策，及經濟部加工出口區轉型發展之倉儲轉運專區計畫、高雄港整體發展計畫爰規劃臨港地區土地為高雄多功能經貿園區，以發展製造、海運、倉儲，及相關經貿、休閒等特定目的之特定區計畫。

高雄多功能經貿園區特定區於民國88年12月20日公告發布實施之計畫內容除包括計畫新訂及變更土地使用分區外，尚包含土地使用分區管制要點及都市設計要點，為因應民國91年都市計畫法修法後主要計畫、細部計畫分層核定，以及依據都市計畫法第26條—都市計畫經發布實施後，每三年內或五年內至少應通盤檢討一次之規定，本計畫於民國88年12月20日公告實施後，迭有開發者提出土地使用分區或都市設計管制內容檢討之建議，及因應實際開發而需配合變更細部計畫公共設施用地，於民國94年12月9日公告發布實施細部計畫第一次通盤檢討及民國102年6月4日公告發布實施細部計畫第二次通盤檢討。

近年來政府於高雄多功能經貿園區投入高雄展覽館、高雄流行音樂中心及高雄港埠旅運中心等三大旗艦計畫，加上統一夢時代購物中心的開發、鴻海集團進駐高雄軟體科技園區、中鋼集團總部之興建及引入家樂福與IKEA大型賣場的進駐，已逐步帶動高雄多功能經貿園區之發展；本計畫區內亦有全國首座營運之輕軌系統，並設置12站環狀輕軌站，可建構完善高雄多功能經貿園區之大眾運輸系統。

因應產業轉型升級，立法院於民國109年12月30日三讀通過將加工出口區更名為「科技產業園區」，以促進投資、發展經貿及提升創新能量；又為依循行政院民國112年5月核定「亞灣2.0-智慧科技創新園區推動方案」，將5G AIoT技術應用擴展至半導體、石化永續、智慧港灣、智慧影視產業等高雄特色產業，並擴大商業模式驗證，及具IC設計中心、企業研發總部、人才培訓基地、金融與休閒服務等，讓企業進駐亞灣設立研訓總部並輸出新南向國家，成為智慧城市解決方案輸出母港，同時帶動水岸兼具產業生活多元使用，形塑高雄城市自明性，躋身國際港灣城市行列。另因應國家2050淨零排放政策以及高雄市民國112年6月通過「淨零城市發展自治條例」，結合本計畫產業轉型與5G AIoT願景，打造再生能源、低碳、智慧產業生態系，應配合落實都市空間規劃與管制，以開發相關潛力場址，建立安全性驗證場域。

本計畫配合前述重大政策及建設，將整合產業、經貿、水岸及都市空間資源，作為高雄與國際連結門戶，實有必要配合整體空間結構改變，適當調整原計畫內容以符合實際發展需求、開發速度與趨勢，達成區內土地使用目的及發揮原有計畫功能，且當前適逢檢討年限，因此有進行細部計畫通盤檢討之必要，故辦理本次通盤檢討。

第二節 法令依據與計畫年期

一、法令依據

依據都市計畫法第26條之規定：「都市計畫經發布實施後，不得隨時任意變更。但擬定計畫之機關每3年內或5年內至少應通盤檢討一次，依據發展情況，並參考人民建議作必要之變更。對於非必要之公共設施用地，應變更其使用。」而現行高雄多功能經貿園區特定區都市計畫於民國102年完成第二次通盤檢討，至今已10年，實有進行通盤檢討之必要，故依法辦理第三次通盤檢討。

二、計畫年期

本細部計畫第三次通盤檢討之計畫年期為民國125年。

第三節 計畫範圍、位置與行政區劃

本計畫範圍自鼓山一路、濱海一路以東，五福路、公園路以南，沿高雄港第二船渠、第四船渠至前鎮河、凱旋路以北，一心路以東之區域，涵蓋區域大略包括高雄港鐵路機廠、鹽埕港埠商業區及蓬萊商港碼頭、至苓雅商港碼頭、高雄科技產業園區與現有前鎮工業區一帶。計畫範圍涵蓋高雄市鼓山、鹽埕、苓雅、前鎮、中島地區及籬仔內部分地區，計畫面積約為597.27公頃，詳圖1-3-1所示。

本計畫區隸屬鹽埕區、苓雅區、鼓山區及前鎮區，行政區劃分包括鹽埕區之沙地里、江西里、新豐里、新化里、南端里，苓雅區之苓洲里、苓東里，鼓山區峰南里、維生里、麗興里，以及前鎮區之振興里、建隆里、忠純里、鎮北里、良和里、興邦里、竹南里、瑞竹里、忠誠里等，有關本計畫區內之里界劃分詳圖1-3-2所示。

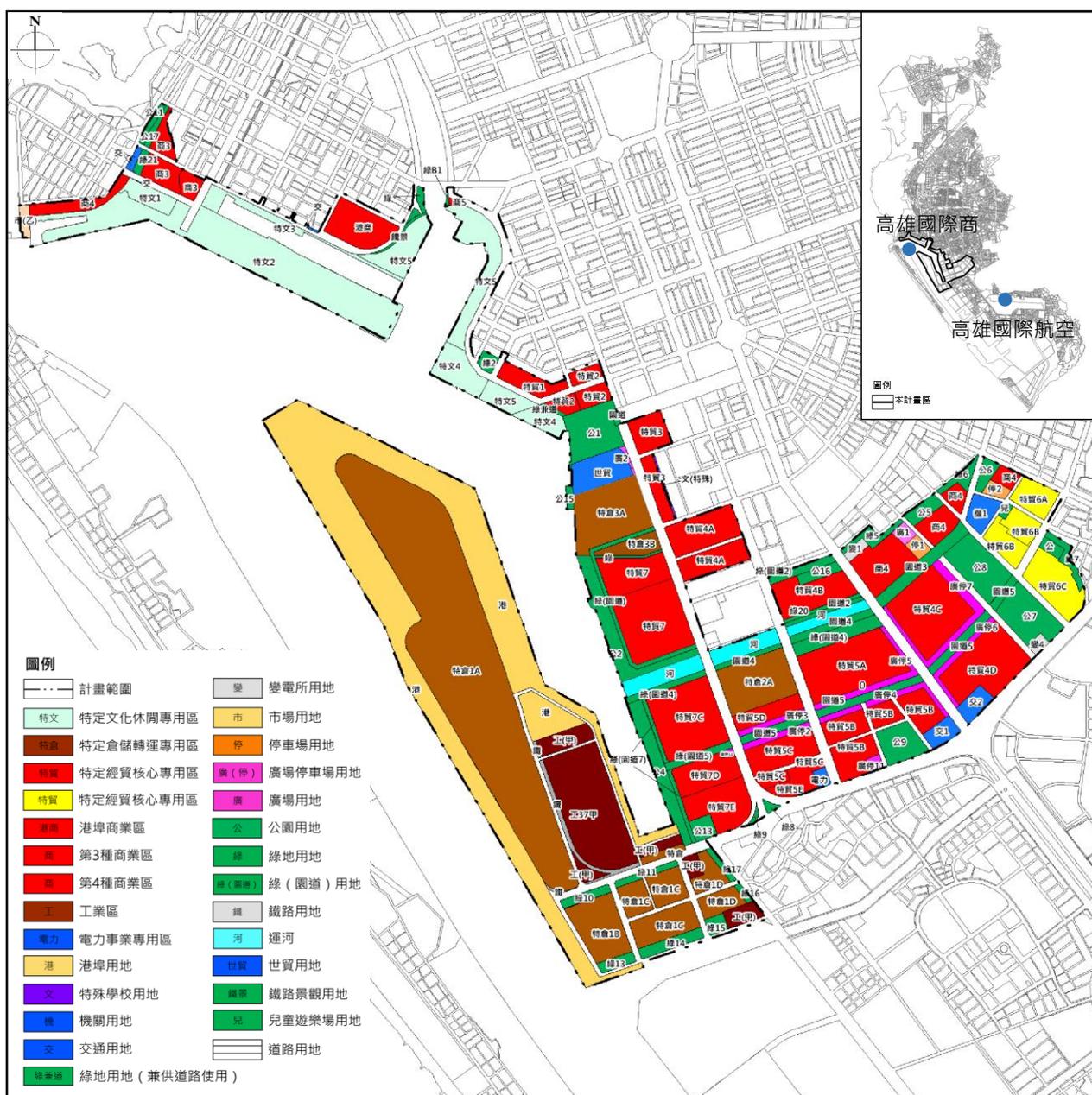


圖 1-3-1 計畫範圍示意圖

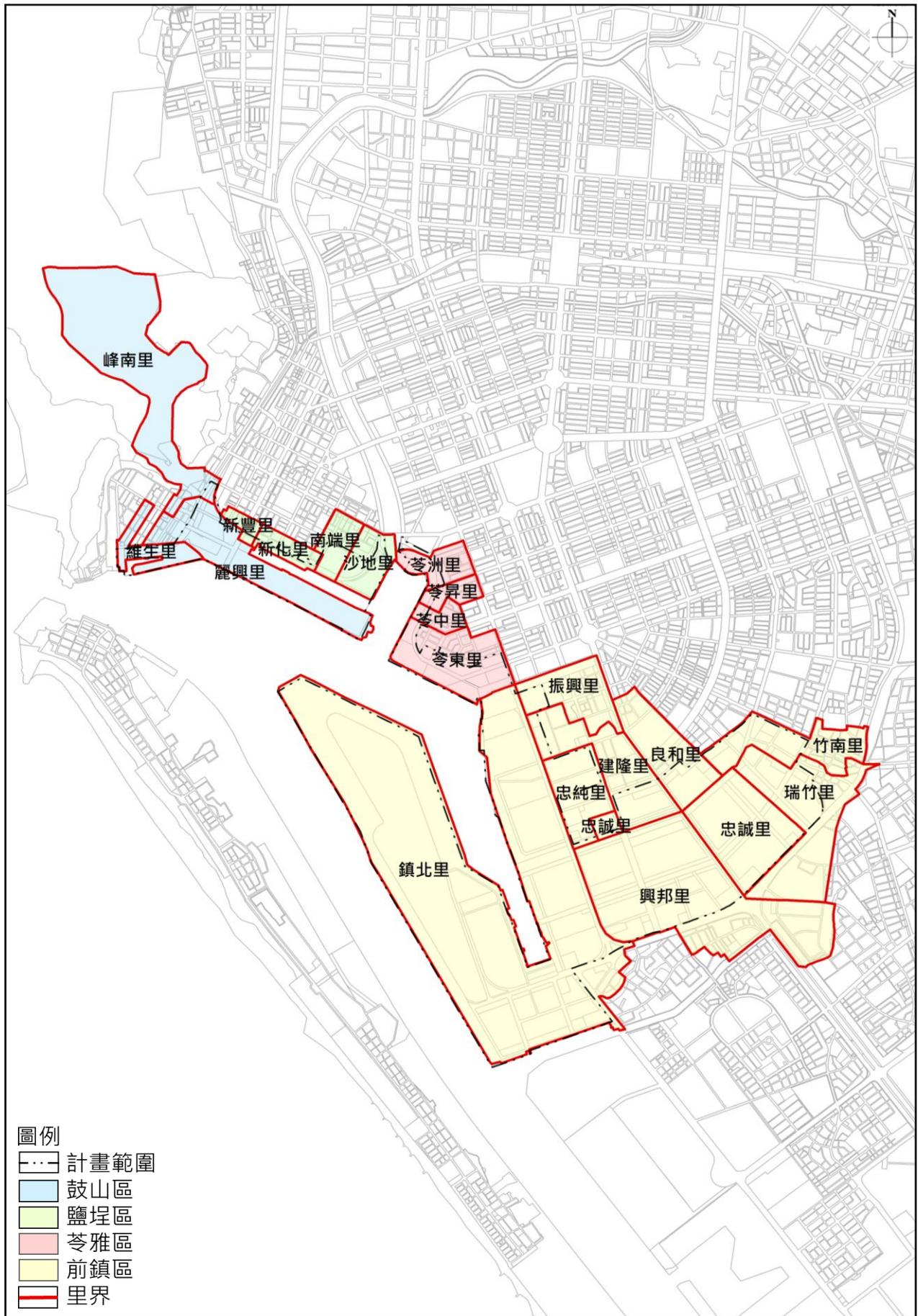


圖 1-3-2 行政劃分界線示意圖

第二章 歷次暨現行都市計畫概要

第一節 歷次都市計畫檢討變更概要

本計畫區自最早發布都市計畫實施至今，已歷經40次擬定及變更，其公告實施、日期文號及名稱說明如表2-1-1所示，其相關變更位置詳如圖2-1-1、2-1-2所示。

表 2-1-1 歷次都市計畫檢討、變更綜理表

項次	編號	時序	公告字號	事項	相關內容摘要
1	001	44.05.19	高市府建土字第14605號	實施本市都市計畫分區計畫	本案為實施本市都市計畫分區計畫。
2	018	50.12.28	高市府建土字第57507號	本市設立工業區	1. 設定商業專用地區範圍於：本市火車站面前建國二、三路兩邊一部份、中山一、二路兩邊一部份（但第15號公園對面除外）、中正三、四路兩邊（自林森路至自強路）、中華二路兩邊（自小圓環至三塊厝鐵路邊）、七賢二、三路兩邊、五福四路、大公路等路旁兩邊各一部份，由建築線起30公尺之範圍為商業專用地區。 2. 獅甲一帶工業地區及高雄川以北縱貫鐵路以東未設地區變更為工業專用地區。
3	078	60.07.26	高市府建都字第078731號	設定港埠用地	將高雄港港埠設施需要區域（原都市計畫之商業區、工業區部份）按照都市計畫法設定為港埠用地，其面積共計166.30公頃。
4	082	61.03.27	高市府建都字第027601號	設定中島地區都市計畫	1. 計畫範圍：本計畫總面積為214.80公頃，其中原列為都市計畫部分為5.70公頃；都市計畫區域外面積為209.10公頃，則本市都市計畫總面積為55.10平方公里。 2. 設定港埠用地面積83.20公頃。 3. 設定工業區面積53.60公頃。 4. 設定鐵路用地面積5.50公頃。 5. 設定計畫道路面積1.30公頃。 6. 設定機關用地面積2.10公頃。 7. 設定綠地面積0.10公頃。 8. 設定高雄加工出口區面積69公頃。
5	113	64.08.20	高市府工都字第067849號	本市中島地區都市計畫變更案（擴建路部分）	將擴建路改為路寬30公尺之道路。
6	184	71.12.30	高市府工都字第034424號	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區主要計畫（通盤檢討）案	加工區北尖端之大華路港埠用地變更為道路用地。

表 2-1-1 歷次都市計畫檢討、變更綜理表 (續)

項次	編號	時序	公告字號	事項	相關內容摘要
7	234	76.05.04	高市府工都字第010329號	變更高雄市原都市計畫(鹽埕區)乙種工業區、道路用地為港埠商業區、商業區、機關用地及道路用地案	1. 將乙種工業區變更為港埠商業區及機關用地。 2. 為創造港埠商業區獨特風格,規定本區使用性質管制及容積管制。
8	375	87.01.12	高市府工都字第1401號	「變更高雄市主要計畫(部分)(前鎮工業區四十六(甲)、運河、綠地、道路用地為商業區、綠地、公園、機關、道路用地)」案暨「擬定高雄市高雄硫酸銹及鄰近地區細部計畫案」	1. 運河及工業區用地一部份變更作為15公尺至30公尺主要道路,並配合保留部分道路用地。 2. 南側部分綠帶配合拓寬民瑞街、民裕街為15公尺道路所需,向區內退縮5公尺。並將原綠帶向南延伸至變電所即向北增加至一心路口部分。另將原綠帶配合工業區作為公園使用,並於一心路口部分原道路、運河及工業區變更以增設一處公園。 3. 原工業區除前項變更外,於計畫區內東北側劃設機關用地一處,重劃後發回聯勤總部使用,其餘變更為商業區用地。
9	398	88.12.20	高市府工都字第40198號	擬定高雄多功能經貿園區特定區計畫案	1. 為配合經濟部加工出口區之轉型發展與高雄商港地區再開發,特制定「高雄多功能經貿園區特定區計畫」以整合相關計畫,規劃符合亞太營運計畫之製造中心、海運中心所需服務機能。 2. 計畫人口配置居住人口13,000人,就業人口為160,000人。 3. 土地使用計畫分為特定文化休閒專用區、特定倉儲轉運專用區及特定經貿核心專用區,公共設施規劃學校用地(文)、港埠用地、機關用地、市場用地、交通用地、電信用地、變電所用地、廣場及停車場用地、鐵路用地、公園用地、綠地與道路等。
10	398-1	89.04.21	高市府工都字第12791號	「高雄多功能經貿特定區分期分區開發計畫」、「高雄多功能經貿園區特定區開發許可審議規範」	擬定「高雄多功能經貿特定區分期分區開發計畫」、「高雄多功能經貿園區特定區開發許可審議規範」,作為開發許可申請者辦理申請之依據。
11	413	90.06.11	高市府工都字第21410號	變更高雄捷運系統橘線O1車站東移地區部分第四種商業區、特文一為交通用地案	1. 變更0.17公頃商四為交通用地。 2. 變更0.0054公頃特文1為交通用地、變更0.04公頃特文1為交通用地。 3. 本計畫區捷運O1車站地區所需交通用地依其機能係供設置捷運系統車站出入口、通風井、冷卻水塔之使用,建蔽率規定為40%,容積率規定為180%。
12	415	90.08.27	高市府工都字第32037號	變更高雄多功能經貿園區特定區計畫(特倉區、綠地、道路用地為甲種工業區、綠地及道路用地案)	1. 變更0.34公頃綠地為甲種工業區。 2. 變更0.82公頃特定倉儲轉運專用區為綠地。

表 2-1-1 歷次都市計畫檢討、變更綜理表（續）

項次	編號	時序	公告字號	事項	相關內容摘要
13	424	91.06.14	高市府工都字第0910025309號	變更高雄市都市計畫部分地區書圖不符檢討案	1. 變更中島都市計畫之計畫圖道路為機關用地及住宅區。 2. 變更多功能經貿園區特定區計畫圖之港埠用地為特定倉儲轉運專用區（特倉1）及修正變電所用地與綠地之正確位置與範圍。
14	456	92.06.18	高市府都二字第0920028867號	變更高雄多功經貿園區特定區經貿核心專用區為道路用地、綠地用地為特定經貿核心專用區、變電所用地為電力事業專用區暨土地使用分區管制要點及開發作業流程案	1. 變更高雄多功經貿園區特定區特定經貿專用區為道路用地、綠地用地為特定經貿核心專用區、變電所用地為電力事業專用區。 (1) 變更0.59公頃之特定經貿核心專用區（特貿5）為道路用地。 (2) 變更0.60公頃之變電所用地為電力事業專用區。 (3) 變更0.81公頃之綠地用地（綠4）為特定經貿核心專用區（特貿4）。 2. 修訂土地使用分區管制要點及開發作業流程。
15	465	94.01.12	高市府都二字第0930066560號	變更高雄多功經貿園區特定區經貿核心專用區、特定文化休閒專用區、綠地用地、廣停用地、道路用地、綠（園道）用地為特定經貿核心專用區、公園用地、廣停用地、道路用地並配合變更高雄市主要計畫綠地用地為特定經貿核心專用區及道路用地案	為防止客、貨車混流集中至成功路與新光路口避免產生衝擊，並改善鄰近路網，建構三多、四維之完整交通系統，搭配河港觀光交通轉運系統（藍色公路、愛河觀光、環港觀光、纜車及R8車站之轉運），集中增加新光園道濱海公園空間，以利未來發展，並使周邊開發基地易於開發利用，爰變更本案都市計畫。
16	483	94.12.09	高市府都二字第0940062018號	變更高雄多功經貿園區特定區細部計畫（第一次通盤檢討）案	1. 變更0.5公頃特定貿易核心專用區（特貿4A）為道路用地。 2. 計畫案範圍修正，將臨水域之計畫範圍依地籍界線調整，並劃設原計畫範圍外土地之使用分區。 3. 修訂土地使用分區管制。 4. 修訂都市設計要點為都市設計基準。
17	501	95.10.16	高市府都二字第0950050310號	變更高雄多功經貿園區特定區計畫部分特定倉儲轉運專用區（特倉3A）為世貿用地案	變更4.50公頃特定倉儲轉運專用區（特倉3A）為世貿用地。
18	530	97.09.25	高市府都開字第0970044954號	變更高雄多功經貿園區特定區計畫（配合臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發）案（第一階段）	1. 考量與都市發展界面綠化景觀的需要，變更0.66公頃特定文化休閒專用區（特文3）為鐵路景觀用地。 2. 配合場站更新計畫及輕軌路廊取得變更開發方式。
19	542	98.06.24	高市府都開字第0980036788號	變更高雄多功經貿園區特定區計畫（配合臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發）案（第二階段）	1. 變更0.54公頃商業區為公園用地。 2. 變更0.12公頃綠地為公園用地。 3. 變更2.56公頃綠地為商業區。 4. 變更0.27公頃商業區為交通用地。 5. 變更2.88公頃特定文化休閒專用區（特文1）為商業區。

表 2-1-1 歷次都市計畫檢討、變更綜理表（續）

項次	編號	時序	公告字號	事項	相關內容摘要
					6. 變更0.82公頃鐵路用地為特定倉儲轉運專用區（特倉1）。
20	553	98.12.31	高市府都開字第0980077108號	變更高雄多功能經貿園區特定區部分特定經貿核心專用區及廣場停車場用地為公園用地及道路用地細部計畫案	1. 變更0.13公頃廣場停車場用地（廣停4）為道路用地。 2. 變更1.52公頃特定經貿核心專用區（特貿5B）為道路用地。 3. 變更1.02公頃特定經貿核心專用區（特貿5B）為公園用地（公九）。 4. 本開發計畫區（20.88公頃）由全區整體開發，調整為分期分區開發。調整後，公辦重劃開發範圍約9.67公頃，其餘開發範圍約11.21公頃，由申請者依照高雄多功能經貿園區特定區開發許可審議規範辦理開發。 5. 增訂土地使用分區管制要點條文。
21	555	99.01.14	高市府都二字第0990002502號	變更高雄市都市計畫土地使用分區管制部分（容積獎勵規定）通盤檢討案	獎勵停車及開放空間而增加建築容積，額外增加總樓地板面積，合計不得超過申請建築基地法定容積率0.3倍，以維護計畫區環境品質。
22	558	99.03.12	高市府都開字第0990014008號	變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫世貿用地部分土地使用分區管制要點案	本計畫建築基地依高雄多功能經貿園區特定區計畫書之退縮規定，成功路留設開放空間寬度部份，自建築線退縮10公尺。臨水線退縮仍以85公尺為原則，惟其設計有利增進水岸活動強度及無礙公共利益與通行，得經高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議通過，或臨時性建築物，免受前開退縮規定，有關成功路及臨水線退縮地得計入法定空地。
23	561	99.05.18	高市府都開字第0990028277號	變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫部分特定文化休閒專用區（特文三、特文四）為特定文化休閒專用區（特文五）案	1. 變更11.89公頃特定文化休閒專用區（特文3、4）為特定文化休閒專用區（特文5）。 2. 變更2.35公頃特文4為特文5。 3. 增列特定文化休閒專用區（特文5）於申請計畫開發及開發許可時，免再負擔公共設施用地及其他都市發展用地。
24	562	99.06.08	高市府都開字第0990032959號	變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫部分特定經貿核心專用區為公園用地、兒童遊樂場用地及道路用地案	1. 變更0.30公頃特定經貿核心專用區（特貿6B）為兒童遊樂場用地。 2. 變更0.70公頃特定經貿核心專用區（特貿6C）為公園用地。 3. 變更0.29公頃特定經貿核心專用區（特貿6B）為道路用地。 4. 變更0.0027公頃特定經貿核心專用區（特貿6A）為道路用地。 5. 增修土地使用分區管制要點。
25	570	99.10.28	高市府都開字第0990064926號	擬定及變更高雄多功能經貿園區特定區高雄港站及中島調車場地地區細部計畫（配合臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發）案	1. 本案係配合「臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發案」辦理，計畫範圍與原多功能經貿園區細部計畫有重疊，為利後續管制之執行，爰修訂土地使用分區管制要點及增訂都市設計基準。 2. 訂定計畫人口數約2,234人。 3. 考量高雄港站鐵道文化之活化利用

表 2-1-1 歷次都市計畫檢討、變更綜理表（續）

項次	編號	時序	公告字號	事項	相關內容摘要
					與整體活動系統連結，再予以配設公共設施如公10、綠16、劃設一東西向之細部計畫道路。
26	572	99.10.28	高市府都開字第0990064928號	變更高雄多功能經貿園區特定區主要計畫（配合擬定及變更臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發細部計畫）案	<ol style="list-style-type: none"> 1. 為維持主要計畫道路寬度（20公尺）之一致性，故將現行計畫道路15公尺往南拓寬5公尺，變更0.01公頃公九為道路用地、變更0.02公頃商業區為道路用地。 2. 為避免穿越歷史建築登錄範圍，細部計畫道路劃設與計畫區進出需求，將原有主要計畫之交通用地及公園用地變更為商業區，並於擬定細部計畫時劃設道路用地，變更0.03公頃公九為商業區、變更0.03公頃交3為商業區。 3. 跨區變更範圍內公共設施用地之取得方式。
27	660	102.06.04	高市府都發規字第10202928801號	變更高雄多功能經貿園區特定區主要計畫（第一次通盤檢討）案	<ol style="list-style-type: none"> 1. 變更部分特定倉儲轉運專用區為特定經貿核心專用區及必要公共設施用地。 2. 計畫範圍修正，將臨水域之計畫範圍依地籍界線調整，並依毗鄰土地使用劃設其使用分區。 3. 考量加速園區開發時程及為落實管用合一原則，變更毗鄰成功啟智學校之學校用地為特殊學校用地及特定經貿核心專用區。 4. 為促進多功能經貿園區特定區之開發，同時考量公共設施服務水準與環境品質（如劃設水岸綠帶及成功路維持50米），對可於6年期限內辦理開發單元，提出調降負擔規定。 5. 調整水岸之特定文化休閒專用區、特定倉儲轉運專用區為公園用地。 6. 區內道路系統調整。
28	659	102.06.04	高市府都發規字第10232379802號	變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第二次通盤檢討）案	<ol style="list-style-type: none"> 1. 修訂土地使用分區管制要與都市設計基準。 2. 修訂事業及財務計畫，調整開發負擔比例、開發單元面積、原開發許可審議作業流程等，取消原分期開發之規定，並增列公辦市地重劃、區段徵收開發流程及開發許可審議規範，以加速本計畫區土地開發。 3. 為提升地區生活環境品質，配合區內公共設施需求，變更計畫區內特定經貿核心專用區廣場停車場用地、道路用地、公園用地。
29	665	102.06.24	高市府都發規字第10232713102號	變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（臺糖港埠商業區土地使用分區管制要點）案	為加速港埠商業區之投資開發，落實水岸都市發展目標，調整部分土地使用分區管制要點，並予增訂都市設計基準。

表 2-1-1 歷次都市計畫檢討、變更綜理表 (續)

項次	編號	時序	公告字號	事項	相關內容摘要
30	675	102.08.16	高市府都發規字第10204481000號	變更高雄多功能經貿園區特定區主要計畫(配合高雄環狀輕軌捷運建設需用土地調整計畫範圍)案	<ol style="list-style-type: none"> 1. 配合高雄環狀輕軌捷運建設調整計畫範圍，將需用交通部航港局管理公共設施用地納入高雄多功能經貿特定區計畫範圍，並作為原港埠用地變更為特定文化休閒專用區之回饋負擔土地。 2. 將現行高雄市主要計畫(原高雄市轄區)部分道路用地、綠地用地、機關用地及商業區調整納入「高雄多功能經貿園區特定區計畫」，面積約7.06公頃。 3. 變更大義街西側機關用地0.06公頃為交通用地。
31	754	104.09.24	高市府都發規字第10433909901號	變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第二次通盤檢討)暫予保留案(開發工區編號12)案	本計畫區主要計畫先行核定為特定經貿核心專用區、公園用地、綠地用地、綠(園道)用地及道路用地，惟細部計畫尚未公告發布實施，故目前無法作為特貿區相關允許使用。因此本次變更係於細部計畫增列特貿7A土地使用分區管制要點與都市設計基準。
32	791	105.07.26	高市府都發企字第10532756801號	變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(部分道路用地為特定經貿核心專用區、部分兒童遊樂場用地為特定經貿核心專用區、部分特定經貿核心專用區為兒童遊樂場用地)案	<ol style="list-style-type: none"> 1. 變更道路用地為特定經貿核心專用區(特貿六B)0.29公頃。 2. 變更兒童遊樂場用地為特定經貿核心專用區(特貿六B)0.20公頃。 3. 變更特定經貿核心專用區(特貿六B)為兒童遊樂場用地0.21公頃。
33	804	106.02.06	高市府都發企字第10630140302號	變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫開發工區編號3工區範圍、廣場停車場用地(八)為特定經貿核心專用區(三)案	<ol style="list-style-type: none"> 1. 考量未來將以綠色載具打造人本交通之政策目標，鼓勵旅客多搭乘水岸輕軌等大眾運輸系統，變更廣場停車場用地為特定經貿核心專用區(特貿三)0.64公頃。 2. 本開發單元包含特定經貿核心專用區(特貿3)及部分特殊學校用地，考量土地權屬及使用分區之一致性，調整開發單元編號3範圍，面積由5.59公頃調整為5.3公頃。 3. 為加速土地開發，並考量負擔回饋之公平性與可行性，本計畫應負擔回饋之公共設施用地及都市發展用地，增列以都市更新方式辦理者，亦得適用現行計畫時程獎勵規定。
34	824	106.09.22	高市府都發規字第10633209200號	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	<ol style="list-style-type: none"> 1. 因應全球化浪潮、軌道運輸發展及科技轉變，將原高雄市轄區土地納入檢討範圍，共涵蓋多能經貿園區特定區等18個都市計畫區。 2. 計畫面積約為15,219.62公頃，調整計畫人口為180萬人並依據各行政區

表 2-1-1 歷次都市計畫檢討、變更綜理表（續）

項次	編號	時序	公告字號	事項	相關內容摘要
					<p>人口密度進行人口分派。</p> <p>3. 計畫重新檢討元高雄市轄區整體之發展優勢、空間架構與定位，並訂個細部計畫之指導原則等，期望透過通盤檢討，建構結合都會、生態、海洋文化與都市經濟，建構生態永續之城市。</p>
35	875	107.12.22	高市府都發企字第10734738202號	變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫廣場停車場用地（廣停1）為停車場用地案	<p>1. 配合重大建設開發，舒緩停車需求，並增加公共設施多目標使用彈性，提升民間廠商投資自償性，變更廣場停車場用地（廣停1）為停車場用地。</p> <p>2. 變更廣場停車場用地（廣停1）1.33公頃為停車場用地（停3）。</p> <p>3. 增訂停車場用地（停3）土地使用分區管制要點。</p>
36	947	110.02.03	高市府都發企字第11030341900號	變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫特定經貿核心專用區（三）土地使用分區管制要點暨都市設計基準案	<p>1. 為利都市更新事業推動彈性、加強投資誘因，以公辦都市更新開發，給予建築獎勵容積增量為原則。</p> <p>2. 因應5G、AIoT產業進駐發展及住商混合多元土地使用效益，提升特貿3容積獎勵及住宅使用之樓地板面積，以吸引國內外新創產業及優質人才同步進駐。</p> <p>3. 為形塑整體水岸視覺意象，臨林森四路之開放空間與建築設計以配合臨海視覺穿透性為原則，以提升計畫區水岸意象及開放空間之公共性與公益性。</p>
37	988	111.09.05	高市府都發企字第11134137301號	變更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）停車場用地（停3）為特定經貿核心專用區（二）、綠地用地（兼供道路使用）暨增訂土地使用分區管制要點案	<p>1. 為提供捷運黃線Y15站轉乘設施使用，並依大眾捷運系統土地開發辦法辦理開發，辦理細部計畫變更。</p> <p>2. 捷運黃線Y15站通車後可提供都會核心區間之便捷密集大眾運輸服務，提昇整體軌道運輸效益，故因應地區交通特性改變，變更1.13公頃停車場用地（停3）為特定經貿核心專用區（特貿2）。</p> <p>3. 考量輕軌路廊需求，與捷運輕軌併行之路段擬定為綠地用地（兼供道路使用），面積0.20公頃。</p> <p>4. 配合變更土地使用分區管制要點及都市設計基準，包括退縮、停車空間設置、立體連通系統、人行動線、夜間照明設計等。</p>

表 2-1-1 歷次都市計畫檢討、變更綜理表（續）

項次	編號	時序	公告字號	事項	相關內容摘要
38	999	111.12.12	高市府都發規字第11135902300號函	變更高雄市都市計畫（原高雄市地區）細部計畫（公共設施用地專案通盤檢討）（第一階段）案	配合內政部民國107年4月30日公告實施之全國國土計畫，變更計畫年期為民國125年。
39	1016	112.4.17	高市府都發企字第11231600802號	變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（配合行政院亞灣5G AIoT創新園區推動方案）土地使用分區管制要點暨都市設計基準案	配合行政院之「亞灣5G AIoT創新園區推動方案」，形塑兼具休閒觀光與金融經濟的開放水岸廊帶，透過變更特文4、特貿1、特貿2、水岸公園及臨水岸85公尺退縮帶等範圍之土地使用分區管制及都市設計基準，提升水岸整體發展彈性及日夜間活動活力，滿足前瞻科技人才培育環境，刺激新創產業進駐及形塑國際觀光水岸長廊，作為本市之企業總部旗艦中心聚落。
40	1023	112.05.31	高市府都發企字第11232380802號	變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫公園用地（公四）土地使用分區管制暨都市設計基準案	<ol style="list-style-type: none"> 1. 因應近年遊艇觀光熱潮及遊艇停泊所需，高雄市第五船渠及公4用地由高雄市政府海洋局依促參法辦理「高雄市前鎮區公四用地海洋休憩集會所BOT案」。 2. 變更公4土地使用分區管制要點，包括土地使用強度、使用項目及建築退縮規定。 3. 因應公4用地為亞洲新灣區臨水岸公園之一，為兼顧水岸空間多元使用與確保市民親近水岸、景觀視覺通透之公益性，新增都市設計基準包括夜間照明計畫、人行步道設置及建築物設計原則。

註1：變更面積以實際測量地籍分割面積為準，原則上表示至小數點後二位為準，惟部分面積因數值過小，以實際位數表示。

註2：前鎮科技產業園區於本計畫歷次都市計畫變更以各該原計畫內容之名稱進行說明。

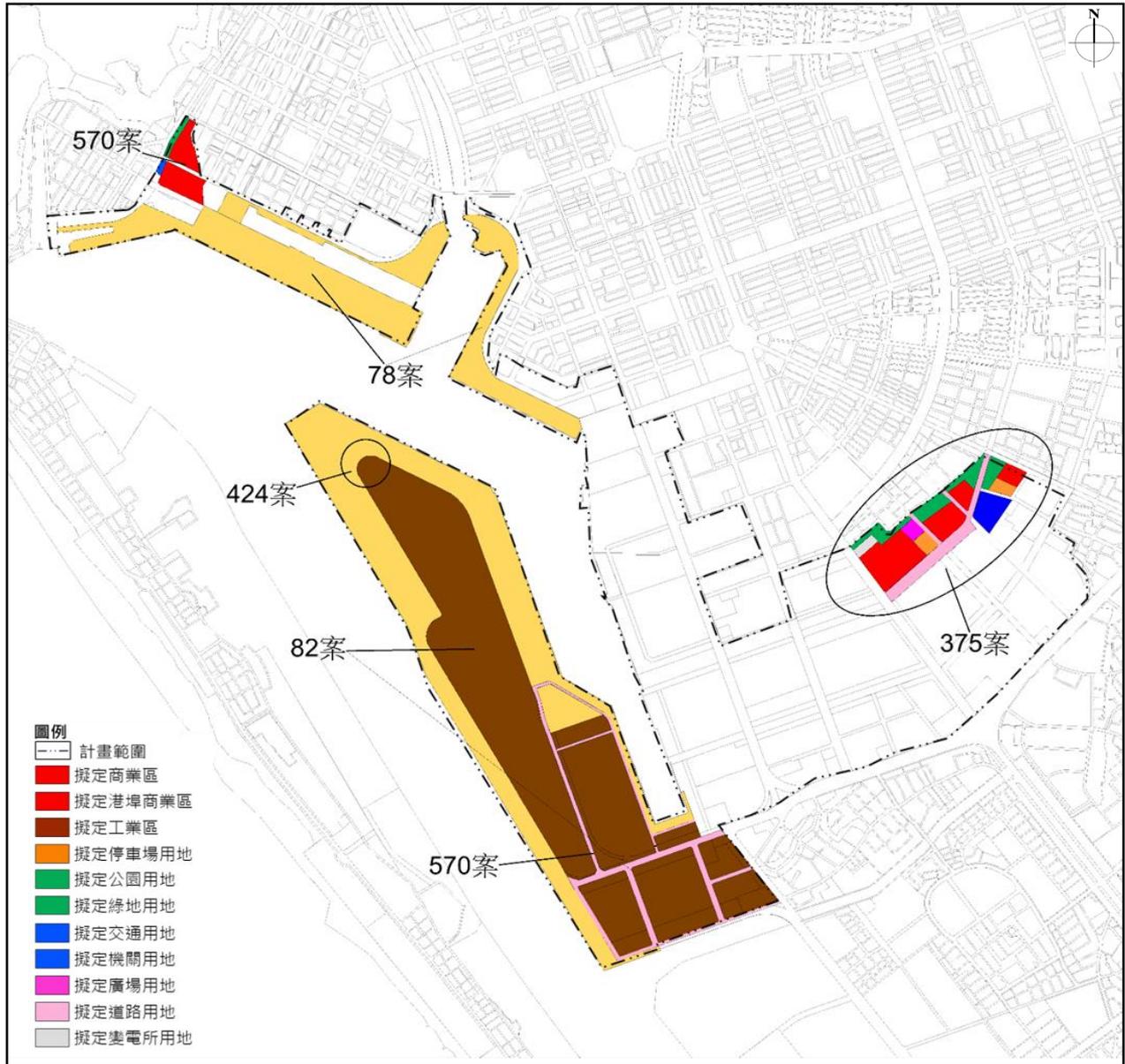


圖 2-1-1 歷次都市計畫變更案位置示意圖 (一)

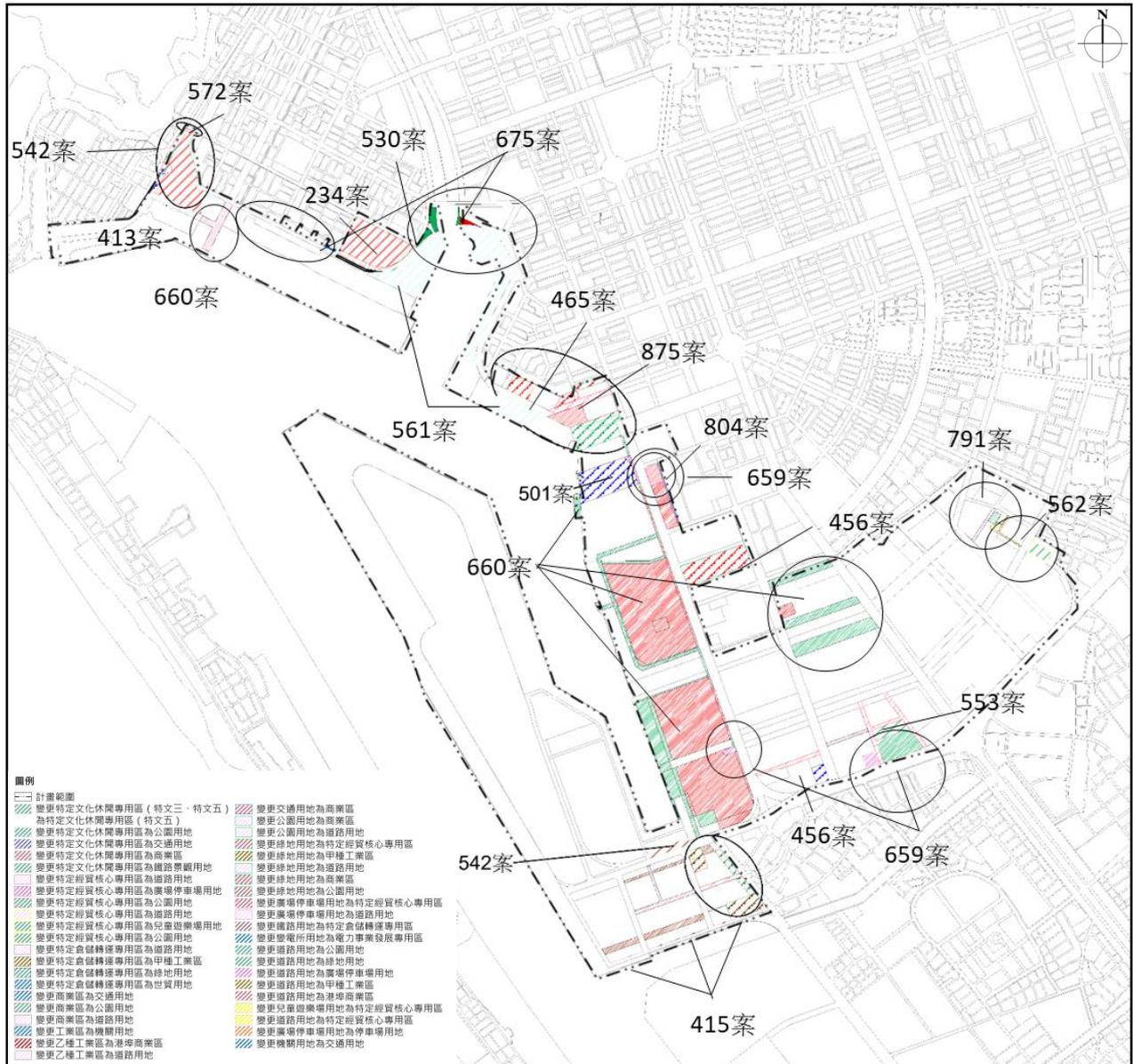


圖 2-1-2 歷次都市計畫變更案位置示意圖(二)

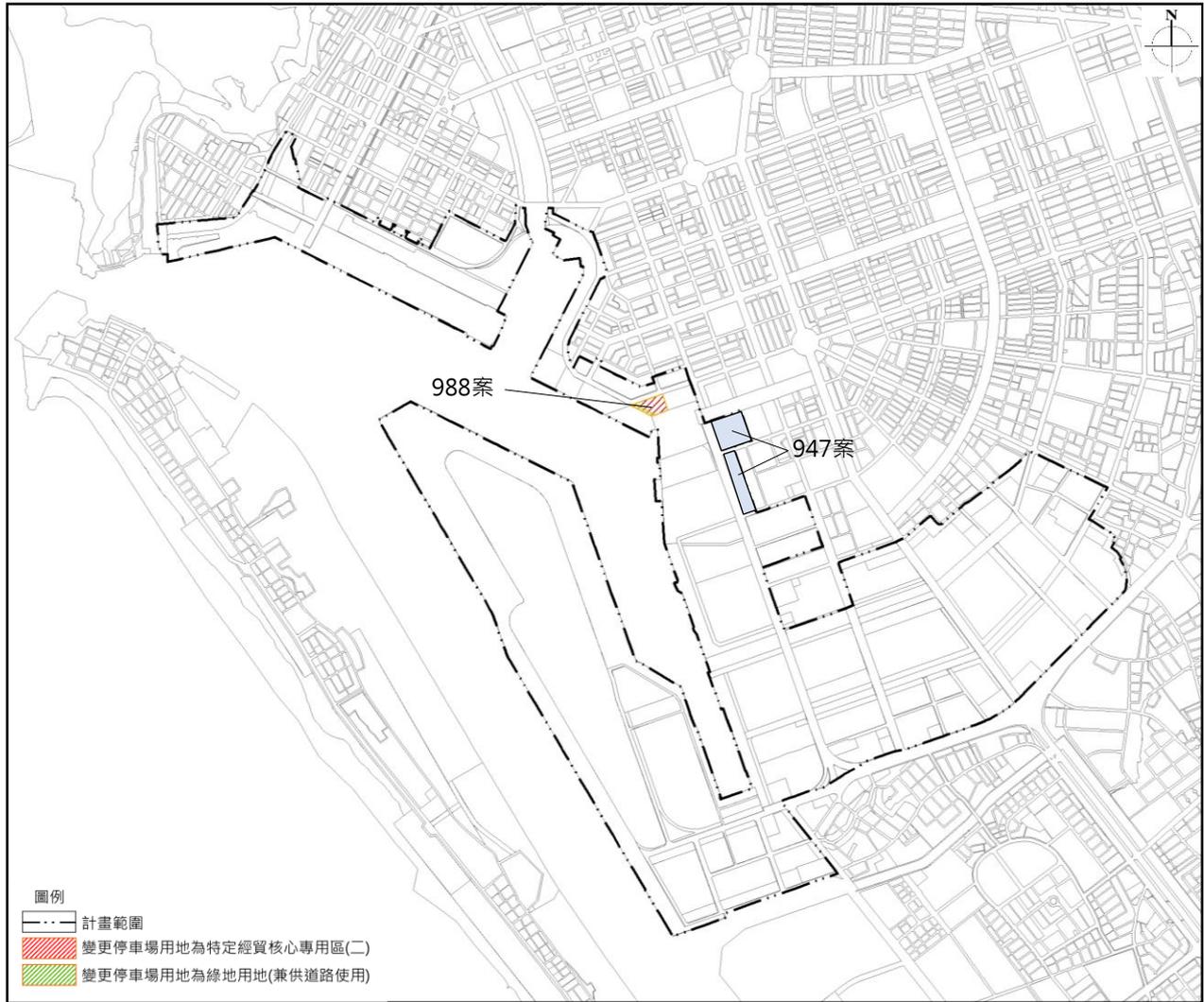


圖 2-1-3 歷次都市計畫變更案位置示意圖 (三)

一、實施本市都市計畫分區計畫（44.05.19）

本案係實施本市都市計畫分區計畫，為本市最早實施之都市計畫案。其獅甲一帶大部分係擬定為工業地區，另蓬萊碼頭及苓雅部分碼頭地區擬定為商業地區。

二、本市設立工業區（50.12.28）

本市都市計畫尚無商業及工業專用地區之應有限制，實有影響都市計畫分區使用和發展，故須訂定商業及工業專用地區配合分區使用。

（一）商業專用地區

設定商業專用地區範圍於下：本市火車站面前建國二、三路兩邊一部份、中山一、二路兩邊之一部份（但第十五號公園對面除外）、中正三、四路兩邊（自林森路至自強路）、中華二路兩邊（自小圓環至三塊厝鐵路邊）、七賢二、三路兩邊、五福四路、大公路等路旁兩邊各一部份，由建築線起 30 公尺之範圍為商業專用地區。

（二）工業專用地區

獅甲一帶工業地區及高雄川以北縱貫鐵路以東未設地區變更為工業專用地區。

三、設定港埠用地（60.07.26）

本案將高雄港港埠設施需要區域原都市計畫之商業區及工業區部份，按照都市計畫法設定為港埠用地，其面積共計 166.30 公頃。

四、設定中島地區都市計畫（61.03.27）

相關內容如下：

（一）計畫範圍

本計畫總面積為 214.80 公頃，其中原列為都市計畫部分為 5.70 公頃、都市計畫區域外面積 209.10 公頃，則本市都市計畫總面積為 55.10 平方公里。

（二）土地使用計畫

1. 設定港埠用地面積 83.20 公頃。
2. 設定工業區面積 53.60 公頃。
3. 設定鐵路用地面積 5.50 公頃。
4. 設定計畫道路面積 1.30 公頃。
5. 設定機關用地面積 2.10 公頃。
6. 設定綠地面積 0.10 公頃。
7. 設定高雄加工出口區面積 69.00 公頃。

五、本市中島地區都市計畫變更案（擴建路部分）（64.08.20）

本案關於中島地區都市計畫變更案，與本計畫有關之變更為擴建路部分，其變更內容將擴建路改為路寬 30 公尺之道路。

六、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區主要計畫（通盤檢討）案（71.12.30）

本案與本計畫區有關之變更內容為將加工區北尖端之大華路港埠用地變更為道路用地。

七、變更高雄市原都市計畫（鹽埕區）乙種工業區、道路用地為港埠商業區、商業區、機關用地及道路用地案（76.05.04）

為提升高雄港發展潛力，創造港埠商業獨特風格及意象，依土地使用、道路系統、土地分區使用管制以及其他規定等說明計畫內容：

（一）土地使用計畫

1. 在本市鹽埕區大義街以東部份乙種工業區變更為港埠商業區面積 5.12 公頃，至於大義街以西之 3-52 號道路以北之乙種工業區變更為商業區，面積 0.40 公頃，3-52 號道路以南之乙種工業區為解決本市鹽埕區排水之需，配合本府工務局下水道工程處變更為機關用地，面積 0.25 公頃，供下水道工程處及港務局使用。
2. 貫穿臺機舊廠區之大成街（20 公尺寬）道路用地變更為港埠商業區，以利整體開發，面積 0.38 公頃，合計港埠商業區面積 5.50 公頃。

（二）道路系統

1. 與臨港線鐵路重疊之 18.18 公尺寬計畫道路維持原計畫配合現況之需要，仍供鐵路局使用。
2. 另為保持本區四周道路暢通，計畫在距離鐵路邊線 3.16 公尺處劃設 20 公尺寬計畫道路，此道路至大成街以西處則與原有 18.18 公尺道路銜接，並將其拓寬為 20 公尺寬，至於新設 20 公尺道路與鐵路邊線之間長條地帶係屬鐵路安全距離，變更為道路用地，換言之，即變更部份乙種工業區為道路用地，面積 0.69 公頃。

（三）土地分區使用管制

為創造港埠商業區獨特意象，有效控制土地使用以及建築行為，並確保良好都市環境及景觀，本區將實施分區使用管制：使用性質管制及容積管制等二項。

1. 本案大義路以東港埠商業區為整體發展目標應採整體開發方式進行，其分區使用管制如下：
 - （1）使用性質管制：編定為以下五組使用區，其允許使用如下：A. 第一組使用區：國際貿易、陸上、水上、航空運輸業、運輸服務業、倉儲業、通信業、郵政業、電信業、金融業、保險業、商品經紀業、資訊服務業、機械設備租賃業等辦公室。B. 第二組使用區：國際機構及外國駐在機構、公共行政服務業之辦公室。C. 第三組使用區：國際貿易展示中心。D. 第四組使用區：百貨公司及市場業、飲食業、旅館業、洗染業。E. 第五組使用區：文化設施及康樂服務業、大眾傳播業及醫療保健服務業。
 - （2）大義街以西之商業區其使用性質應依都市計畫法高雄市施行細則管理。

2. 容積管制

為確保良好商業環境及視覺意象，本區採取建蔽率、容積率管制。港埠商業區規定建蔽率不得超過 50%，容積率不得超過 100%。大義街以西之商業區規定建蔽率 70%，容積率 560%。

(四) 其他規定

1. 本港埠商業區興建之建築物除建築技術規則規定應附建防空避難設備外，應再附建地下一層作為停車空間之使用，本停車空間得允作建築之法定停車空間。
2. 建築法規定空地除作環境美化植栽外，至少應保留空地 30% 規劃為停車空間。
3. 為塑造良好建築景觀及避免土地細分使用，本計畫之港埠商業區應以一宗基地整體開發建築，否則不准予建築使用。
4. 為利本案港埠商業區整體開發建築應成立本案都市設計審查單位審核其綜合設計有關事宜，其審查分為基地配置設計審查及建築設計審查兩階段。

八、變更高雄市主要計畫（部分）（前鎮工業區四十六（甲）、運河、綠地、道路用地為商業區、綠地、公園、機關、道路用地）案暨擬定高雄市高雄硫酸銹及鄰近地區細部計畫案（87.01.12）

本府及民意皆希望高硫公司進行遷廠，一方面可減少工業污染，另者可延續南向發展主軸。因此本府乃於 81 年 7 月提議將高硫公司現址廠區及鄰近土地變更使用，計畫範圍為高雄硫酸銹公司廠區現址及其週邊地區，計畫區總面積約 23.64 公頃。變更內容如下：

- (一) 運河及工業區用地一部份變更作為 15 公尺至 30 公尺主要道路，並配合保留部分道路用地。
- (二) 南側部分綠帶配合拓寬民瑞街、民裕街為 15 公尺道路所需，向區內退縮 5 公尺。並將原綠帶向南延伸至變電所即向北增加至一心路口部分。另將原綠帶配合工業區作為公園使用，並於一心路口部分原道路、運河及工業區變更以增設一處公園。
- (三) 原工業區除前項變更外，於計畫區內東北側劃設機關用地一處，重劃後發回聯勤總部使用，其餘變更為商業區用地。

九、擬定高雄多功能經貿園區特定區計畫案（88.12.20）

- (一) 計畫人口：計畫區總配置居住人口 13,000 人，就業人口為 160,000 人，粗居住密度約為 22 人/公頃，淨居住密度約 580 人/公頃。
- (二) 計畫目標年：民國 100 年。
- (三) 計畫面積：587.85 公頃。
- (四) 土地使用計畫

本計畫計畫面積 587.85 公頃。

1. 特定文化休閒專用區：本區以水岸遊憩、地區商業與文化設施為主。
2. 特定倉儲轉運專用區：本區以物流倉儲、加工轉運等足以提高境外轉運中心貨物之附加價值之前後段製造產業，與部分工商服務等關連性產業活動為主。

3. 特定經貿核心專用區：本區活動以經貿周邊輔助機能為主，在空間區劃上以引入適用投資減抵的大型購物中心、複合辦公大樓、住宅、文教服務為主。

(五) 公共設施計畫

本計畫規劃學校用地（文）、港埠用地、機關用地、市場用地、交通用地、電信用地、變電所用地、廣場及停車場用地、鐵路用地、公園用地、綠地、道路等。

十、高雄多功能經貿特定區分期分區開發計畫、高雄多功能經貿園區特定區開發許可審議規範（89.04.21）

本案主要在於擬定高雄多功能經貿特定區分期分區開發計畫及高雄多功能經貿園區特定區開發許可審議規範，作為開發許可申請者辦理申請之依據。

十一、變更高雄捷運系統橘線 O1 車站東移地區部分第四種商業區、特文一為交通用地案（90.06.11）

本案因捷運施工之需要、順應 O1 車站附近地區之民意配合多功能經貿園區及秉持儘量使用公有土地或公共設施用地原則之情況下，東移 O1 車站至臺鐵舊火車站第 4 種商業區及特文 1，故提變更該用地為交通用地計畫，以利後續捷運工程之推展。

其相關內容為變更捷運 O1 車站地區設施用地由原第 4 種商業區及特文 1 為交通用地，面積合計 0.22 公頃。

十二、變更高雄多功能經貿園區特定區計畫（特倉區、綠地、道路用地為甲種工業區、綠地及道路用地案）（90.08.27）

本案之變更內容為：變更 0.34 公頃綠地為甲種工業區；變更 0.82 公頃特定倉儲轉運專用區為綠地。

十三、變更高雄市都市計畫部分地區書圖內容不符檢討案（91.06.14）

與本案相關部分為：變更中島都市計畫之計畫圖道路為機關用地及住宅區；變更多功能經貿園區特定區計畫之計畫圖之港埠用地為特定倉儲轉運專用區（特倉 1）及修正變電所用地與綠地之正確位置與範圍。

十四、變更高雄多功能經貿園區特定區特定經貿核心專用區為道路用地、綠地用地為特定經貿核心專用區、變電所用地為電力事業專用區暨土地使用分區管制要點及開發作業流程案（92.06.18）

(一) 變更高雄多功能經貿園區特定區特定經貿核心專用區為道路用地、綠地用地為特定經貿核心專用區、變電所用地為電力事業專用區

本特定區目前已提出或審查通過定案之開發許可案件（第五開發區），考量其土地使用及公共設施配置計畫，增設細部性計畫道路之必要性，爰配合調整變更部分都市發展用地為都市計畫道路。另申請開發許可中之第四開發區，為配合中央訂定之挑戰 2008 國發計畫之文化產業發展計畫，爰配合變更計畫區內綠地用地（綠 4）為特定經貿核心專用區，以配合數位藝術館等文化產業發展之需求。本特定區之變電所用地（變 3），係為供應區內電力需要而規劃，惟依 91 年 8 月

8 日公告實施之「都市計畫法高雄市施行細則」修法後，本市變電所用地容積率僅 120%，基於園區供電需求及現有容積率規定無法提供臺電公司多目標使用，及基於都市景觀因素及臺電民營化之可能，爰併同辦理都市計畫變更作業。

1. 變更 0.59 公頃之特定經貿核心專用區（特貿 5）為道路用地。
2. 變更 0.60 公頃之變電所用地為電力事業專用區。
3. 變更 0.81 公頃之綠地用地（綠 4）為特定經貿核心專用區（特貿 4）。

（二）土地使用分區管制要點及開發作業流程

為加速園區開發，簡化審議程序，提升行政作業效率，簡化之開發作業流程，應整併由高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議後辦理開發。未來開發許可案，其經高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議確定負擔土地位置後，如涉及計畫之變更，即應另循都市計畫法令規定之程序辦理變更。

有關本特定區之土地使用分區管制要點之規定，基於特定區公告實施後，部分條文執行困難或避免產生開發之爭議，並訂定合理之管制規定考量，爰併同辦理都市計畫變更作業。

十五、變更高雄多功能經貿園區特定區特定經貿核心專用區、特定文化休閒專用區、綠地用地、廣停用地、道路用地、綠（園道）用地為特定經貿核心專用區、公園用地、廣停用地、道路用地並配合變更高雄主要計畫綠地用地為特定經貿核心專用區及道路用地案（94.01.12）

為防止客、貨車混流集中至成功路與新光路口避免產生衝擊，並改善鄰近路網，建構三多、四維之完整交通系統，搭配河港觀光交通轉運系統（藍色公路、愛河觀光、環港觀光、纜車及 R8 車站之轉運），集中增加新光園道濱海公園空間，以利未來發展，並使周邊開發基地易於開發利用，爰變更本案都市計畫。

- （一）變更綠地用地（綠 2 及綠 10）、綠地用地（綠 3）、特定經貿核心專用區（特貿 1）、（特貿 2）、廣停用地為道路用地。
- （二）變更特定經貿核心專用區（特貿 2）、綠地用地（綠 2）為特定經貿核心專用區（特貿 1）。
- （三）變更廣停用地（廣停 1）為特定經貿核心專用區。
- （四）變更綠地用地（綠 10）為特定經貿核心專用區（特貿 2）。
- （五）變更部分特定經貿核心專用區（特貿 2）、道路用地為廣停用地（廣停 1）。
- （六）變更特定經貿核心專用區（特貿 2）、特定文化休閒專用區（特文 4）、綠地用地（綠 3）、綠（園道）用地、道路用地為公園用地（公 1）。

十六、變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第一次通盤檢討）案（94.12.09）

為加速本特定區之開發，並訂定合理土地使用分區管制及建立都市設計基準，且依據都市計畫法第 26 條—都市計畫經發布實施後，每三年內或五年內至少應通盤檢討一次之規定，本案已達檢討年期，遂進行細部計畫通盤檢討。變更內容如下：

- （一）變更 0.5 公頃特定貿易核心專用區（特貿 4A）為道路用地。

(二) 計畫案範圍修正，將臨水域之計畫範圍依地籍界線調整，並劃設原計畫範圍外土地之使用分區。

(三) 修訂土地使用分區管制

1. 修正高雄市土地使用開發許可審議委員會名稱。
2. 配合經濟部商業代碼組別修改使用組別代碼（租賃業由 I6 修改為 JE）。
3. 刪除第 36 組加油站項目。
4. 比照高雄市內惟埤地區修改建築物附設裝卸停車位相關規定。
5. 刪除容積獎勵規定、聯勤總司令四五運指部於特文 4 區十三號碼頭之運補基地相關規定及公 1 用地得供快速道路使用規定。
6. 增訂原納入都市設計規定之建築退縮規定。
7. 增列硫酸銹地區修改之土地使用分區管制要點內容，並增訂硫酸銹地區供非住宅及住宅使用設置裝卸車位規定。
8. 增訂港埠商業區用地之原通盤檢討書圖規定。
9. 新增容積移轉相關規定。

(四) 修訂都市設計要點為都市設計基準

1. 配合都市計畫法高雄市施行細則第 32 條規定修改為都市設計基準。
2. 新增都市設計審議範圍規定及示意圖。
3. 增訂細部性規範，如基地綠覆率、保水、夜間照明規定。
4. 增訂硫酸銹地區修改之都市設計規範內容。
5. 考量實務執行可行性及比照其他地區規定配合修改部分文字。

十七、變更高雄多功能經貿園區特定區計畫部分特定倉儲轉運專用區（特倉三 A）為世貿用地案（95.10.16）

為提昇高雄國際化意象與城市競爭力，除積極發展製造、海運、倉儲等產業外，對於觀光、休閒等服務業之升級與轉型更是不遺餘力，而會議展覽產業的推動不但能促進高雄地區的產業發展、強化國際貿易平臺，更能夠帶動高雄市國際化發展，故變更高雄多功能經貿園區特定區計畫 4.50 公頃特定倉儲轉運專用區（特倉三 A）為世貿用地，與高雄港之國際地位相互呼應。

十八、變更高雄多功能經貿園區特定區計畫（配合臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發）案（第一階段）（97.09.25）

本計畫主要在彌補鐵路兩側因長期阻隔所造成之發展差異，完整串聯沿線路廊景觀綠美化與機能再造，配合輕軌捷運建設工程推動並使市政建設順利進行，擬就本案範圍不涉及擬訂都市更新事業計畫及建築使用地區，即屬公共設施用地之臺鐵臨港線路廊（中島站至新光路園道間及愛河口西側至公園二路東側間之鐵路廊道）、草衙調車場及前鎮調車場等部份之都市計畫變更書、圖先行報內政部核定後依法公告實施，以爭取市政建設時效。變更內容如下：

(一) 變更 0.66 公頃特定文化休閒專用區（特文 3）為鐵路景觀用地。

(二) 配合場站更新計畫及輕軌路廊，將原規定採開發許可、徵收或有償撥用方式變更為跨區變更負擔方式取得。

十九、變更高雄多功能經貿園區特定區計畫（配合臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發）案（第二階段）（98.06.24）

本計畫依 98 年 2 月 10 日內政部都市計畫委員會第 700 次會議內容，並配合本府「臺鐵高雄港站及臨港沿線再開發都市更新計畫案」之推動時程，考量其開發計畫及建設時程之需要，遂辦理第二階段高雄港站場站計畫變更內容之報核，以下為本次變更內容。

- (一) 變更 0.53 公頃商業區、0.12 公頃綠地為公園用地。
- (二) 變更 2.56 公頃綠地、2.88 公頃特定文化休閒專用區（特文 1）為商業區。
- (三) 變更 0.27 公頃商業區為交通用地。
- (四) 變更 0.82 公頃鐵路用地為特定倉儲轉運專用區（特倉 1）。
- (五) 道路用地開發方式由開發許可變更為都市更新。
- (六) 特定文化休閒專用區（特文 1）開發方式由開發許可變更為都市更新。
- (七) 特定文化休閒專用區（特文 1）開發方式由開發許可變更為與特文 2 合併辦理開發。

二十、變更高雄多功能經貿園區特定區部分特定經貿核心專用區及廣場停車場用地為公園用地及道路用地細部計畫案（98.12.31）

為加速本區開發，考量土地污染情形、土地所有權人意願、重劃範圍完整性、開發效益及公共設施用地負擔法定項目等因素，調整原公辦重劃範圍，並配合變更計畫區細部計畫內容，以下為本次變更內容。

- (一) 變更 0.13 公頃廣場停車場用地（廣停 4）為道路用地。
- (二) 變更 1.52 公頃特定經貿核心專用區（特貿 5B）為道路用地。
- (三) 變更 1.02 公頃特定經貿核心專用區（特貿 5B）為公園用地（公 9）。
- (四) 本開發計畫區（20.88 公頃）由全區整體開發，調整為分期分區開發。調整後公辦重劃開發範圍約 9.67 公頃，其餘開發範圍約 11.21 公頃，由申請者依照高雄多功能經貿園區特定區開發許可審議規範辦理開發。
- (五) 增訂土地使用分區管制要點條文。

二十一、變更高雄市都市計畫土地使用分區管制部分（容積獎勵規定）通盤檢討案（99.01.14）

為鼓勵建築基地申請建築時多留設停車及開放空間供公眾使用，本計畫範圍內之建築物得依內政部訂頒「建築技術規則建築設計施工篇」第十五章實施都市計畫地區建築基地綜合設計」之規定辦理，停車獎勵得依「高雄市鼓勵建築物增設停車空間實施要點」規定辦理。依照前項獎勵辦法規定增加建築容積時，其額外增加之總樓地板面積，合計不得超過申請建築基地法定容積率之 0.3 倍，以維護計畫區環境品質。上開獎勵規定適用期限為本計畫公告發布實施日起 5 年內，逾前開期限，本計畫區則停止適用「建築技術規則建築設計施工篇」第十五章實施都市計

畫地區建築基地綜合設計」及「高雄市鼓勵建築物增設停車空間實施要點」規定，並視未來容積總發展情形及國內經濟暨本市房地產營建景氣情況再行檢討。

二十二、變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫世貿用地部分土地使用分區管制要點案（99.03.12）

在不違背 85 公尺臨水線退縮地應留設連續性綠帶空間供公眾使用之前提下調整原退縮規定，使建築空間創造更多的可能性，同時保留 85 公尺臨水線退縮空間之公共性、開放性、通透性、連續性等效益，以下為本次變更內容：本計畫建築基地依高雄多功能經貿園區特定區計畫書之退縮規定，成功路留設開放空間寬度部份，自建築線退縮 10 公尺。臨水線退縮仍以 85 公尺為原則，惟其設計有利增進水岸活動強度及無礙公共利益與通行，得經高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議通過，或臨時性建築物，免受前開退縮規定，有關成功路及臨水線退縮地得計入法定空地。

二十三、變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫部分特定文化休閒專用區（特文三、特文四）為特定文化休閒專用區（特文五）案（99.05.18）

配合「海洋文化及流行音樂中心計畫」與「高雄港港務大樓及國際旅運大樓」開發案，循都市計畫法定程序調整所在基地細部計畫分區，由特文三、特文四變更為特文五，並規定其開發免再負擔公共設施用地及都市發展用地，以利其順利興建。

- （一）變更 11.89 公頃特定文化休閒專用區（特文 3、特文 4）為特定文化休閒專用區（特文 5）。
- （二）變更 2.35 公頃特定文化休閒專用區（特文 4）為特定文化休閒專用區（特文 5）。
- （三）增列特定文化休閒專用區（特文 5）於申請計畫開發及開發許可時，免再負擔公共設施用地及其他都市發展用地。

二十四、變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫部分特定經貿核心專用區為公園用地、兒童遊樂場用地及道路用地案（99.06.08）

為加速本區開發，第 11 開發區由本市地政處擬具「高雄市第 70 期市地重劃區」整體計畫書報經本府核定在案，依市地重劃實施辦法第 9 條規定，應完成細部計畫後，再行辦理重劃，以下為本次變更內容。

- （一）變更 0.30 公頃特定經貿核心專用區（特貿 6B）為兒童遊樂場用地。
- （二）變更 0.70 公頃特定經貿核心專用區（特貿 6C）為公園用地。
- （三）變更 0.29 公頃特定經貿核心專用區（特貿 6B）為道路用地。
- （四）變更 0.0027 公頃特定經貿核心專用區（特貿 6A）為道路用地。
- （五）增修土地使用分區管制要點條文。

二十五、擬定及變更高雄多功能經貿園區特定區高雄港站及中島調車場地地區細部計畫（配合臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發）案（99.10.28）

本案細部計畫係配合「臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發案」辦理，計畫範圍與原多功能經貿園區細部計畫有所重疊，為利後續管制之執行，爰增修土地使用分區管制要點與都市設計基準。

二十六、變更高雄多功能經貿園區特定區主要計畫（配合擬定及變更高雄港站及臨港沿線都市更新再開發細部計畫）案（99.10.28）

配合「臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發」細部計畫規劃方案，須配合調整原主要計畫內容，變更內容說明如下：

（一）商業區、公園用地變更為道路用地

本案位於高雄港站腹地北側，現行公園陸橋下方，係配合公園陸橋拆除後，為維持主要計畫道路寬度（20公尺）之一致性，故將現行計畫道路15公尺往南拓寬5公尺，合計變更面積0.03公頃，包括：

1. 變更 0.01 公頃公園用地（公九）為道路用地。
2. 變更 0.02 公頃商業區為道路用地。

（二）交通用地、公園用地變更為商業區

本案位於高雄港站腹地西側，高雄港車站站體北側，為避免穿越歷史建築登錄範圍，細部計畫道路劃設與計畫區進出需求，將原有主要計畫之交通用地及公園用地變更為商業區，並於擬定細部計畫時劃設道路用地，合計變更面積 0.06 公頃，包括：

1. 變更 0.03 公頃公園用地（公九）為商業區。
2. 變更 0.03 公頃交通用地（交三）為商業區。

（三）跨區變更範圍內公共設施用地之取得方式

本案之整體跨區變更負擔範圍面積約 17.73 公頃，跨越本案細部計畫區及「擬定及變更高雄市鹽埕等四處細部計畫（配合臺鐵高雄港站及臨港沿線都市更新再開發）案」等二案細部計畫，跨區變更負擔範圍包括：高雄港站區（不含「交三」交通用地）、中島調車場，以及沿凱旋路側（成功路至中正路間）之道路用地（未來開闢為捷運輕軌系統）之土地。其中共需負擔公共設施用地合計 8.67 公頃，應由土地所有權人負責興闢並無償移轉範圍內公共設施用地產權予本市。

依照原 98 年 6 月公告實施之主要計畫規定，跨區變更負擔範圍內所規劃公共設施用地之取得方式原則上係採「跨區辦理都市更新」方式。經檢討後，為利於本案後續都市更新開發之實際執行，擬將公共設施用地之開發與取得方式，增列「協議捐贈」方式。

二十七、變更高雄多功能經貿園區特定區主要計畫（第一次通盤檢討）案（102.06.04）

高雄多功能經貿園區特定區於民國 88 年 12 月 20 日公告發布實施後，因時空環境快速變換之下，計畫區內開發速度緩慢，規劃內容無法達成區內土地使用目的及發揮原有計畫功能。基於因應民國 91 年都市計畫法修法後主要計畫、細部計畫分別擬定之規定，並依據都市計畫法第 26 條，故辦理本次通盤檢討，變更內容說明如下：

（一）計畫年期

本特定區之原計畫目標年為民國 100 年，配合高雄市主要計畫通盤檢討案計畫目標年，修正為民國 110 年。

（二）計畫人口

本計畫區未來以發展倉儲、經貿、休閒活動為主，原計畫人口數為 13,000 人，原計畫所指計畫容納人口係指商務活動人口，本次通盤檢討配合特文一之土地使用管制規定調整取消作住宅使用，各區按分派人口由各開發單元、基地開發時提出申請，由本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會進行審議及核定。

為促進土地及早開發帶動整體產業發展，另於細部計畫土地使用分區管制要點規定，特貿區可於本計畫公告實施後六年內完成建築開發者，將可獲得住宅容積獎勵，其中特貿 6 部分最高可達 40,000 平方公尺，而特貿 1 至特貿 5 則最高可達 760,000 平方公尺。除特貿 6 容積獎勵可作住宅使用外，特貿 1 至特貿 5 若符合「先產業、後住宅」之開發原則，該部分獎勵容積亦可提供住宅使用，全區最大獎勵容積達 800,000 平方公尺，以平均每人居住樓地板面積 50 平方公尺計算，最高再增加容納居住人口 16,000 人，惟特貿區土地若未能於六年期間完成建築開發，即不再適用上述容積獎勵與住宅使用規定。

(三) 實質變更內容

本次通盤檢討考量計畫區實質發展課題、土地使用及開發現況，研擬相關檢討變更原則，變更內容彙整如表 2-1-2 所示。

表 2-1-2 主要計畫實質計畫變更內容綜理表

編號	位置	變更內容				變更理由						
		變更前		變更後								
		分區	面積 (公頃)	分區	面積 (公頃)							
1	計畫區外臨港區土地	計畫區外	0.0009	市場用地	0.0009	1. 計畫範圍修正，將臨水區域圍線調整，並依毗鄰土地使用分區。 2. 參考本市主要計畫與地籍計畫符合問題及原案第 2 點，計畫範圍涵蓋高雄、鹽山、苓雅、中區及籬仔內部分地區，面積由 588.63 公頃調整為 590.22 公頃。 3. 計畫範圍涵蓋高雄、鹽山、苓雅、中區及籬仔內部分地區，面積由 588.63 公頃調整為 590.22 公頃。						
		計畫區外	0.18	特定文化休閒專用區	0.18							
		計畫區外	0.18	公園用地	0.18							
		計畫區外	0.70	特定倉儲轉運專用區	0.70							
		計畫區外	0.23	世貿用地	0.23							
		計畫區外	0.10	綠 (園道) 用地	0.10							
		計畫區外	0.20	港埠用地	0.20							
2	負擔回饋比例調整	負擔比例 (D) 本計畫發布之使用分區與容積率		負擔比例 (D) 本計畫發布之使用分區與容積率		為促進多功區開發，同設服務品質 (如綠帶及成功路 50 米) 於 6 年期限內辦理開發單元，提出調整規定。						
		本計畫 88.12.20 發布前原使用分區別	特文 1、特文 2、特文 3	特買 1~特買 5 (490%)	特買 7、特倉區 (490%)		特買 6 (300%)	本計畫 88.12.20 發布前原使用分區別 特文 1、特文 4、特買 1~特買 5 (490%)、特買 7、特倉區 (490%)、特買 6 (300%)、特文 2、特文 3				
		工 (特) (160%)	—	38.8%+2.14 2%*ΔF	38.8%+2.14 2%*ΔF		38.8%	工 (特) (160%)	—	39.3%	33.3%	34.8%
		工 (甲) (200%)	—	38.8%+2.14 2%*ΔF	38.8%+2.14 2%*ΔF		38.8%	工 (甲) (200%)	—	39.3%	33.3%	34.8%
		工 (乙) (300%)	—	38.8%+2.14 2%*ΔF	38.8%+2.14 2%*ΔF		38.8%	工 (乙) (300%)	—	39.3%	33.3%	34.8%
		機關、公共設施用地 (含港埠用地)	52%	47.8%+1.82 7%*ΔF	47.8%+1.82 7%*ΔF		52%	機關、公共設施用地 (含港埠用地)	42%	39.3%	33.3%	34.8%

表 2-1-2 主要計畫實質計畫變更內容綜理表 (續)

編號	位置	變更內容				變更理由
		變更前		變更前		
		分區	面積 (公頃)	分區	面積 (公頃)	
3	位於 1 至 10 號碼頭 (蓬萊港區) 之特文區	特定文化休閒專用區	1.32	道路用地	1.32	為延續壽山綠廊軸線、提高都市親水活動空間之可及性，及依據檢討變更原則第 3 點，延伸七賢路及臨海二路既有道路系統，變更為道路用地 (銜接七賢路部分為 40 公尺，銜接臨海二路部分為 30 公尺)，並增訂特文區開放空間規劃區位及原則。
4-1	位於成功路以西，高雄科技區以南至第五船渠以北特區、變電所及公園用地	特定倉儲轉運專用區	15.96	特定經貿核心專用區	16.52	1. 為增進園區經貿核心機能及確保水岸空間之開放及連續性，依據檢討變更原則第 1、5 點，變更特定倉儲轉運專用區為特定經貿核心專用區及綠園道、公園用地。 2. 依據檢討變更原則第 10 點，增設綠地用地。 3. 原基地內變電所設施，如經臺電公司檢討未來仍有設置必要，則於特貿區基地範圍內予以留設。
	變電所用地	0.47				
	公園用地	0.09				
		特定倉儲轉運專用區	1.12	綠 (園道) 用地	2.53	
		公園用地	1.41			
		特定倉儲轉運專用區	0.44	綠地用地	0.44	
		特定倉儲轉運專用區	0.13	公園用地	0.13	

表 2-1-2 主要計畫實質計畫變更內容綜理表 (續)

編號	位置	變更內容				變更理由
		變更前		變更後		
		分區	面積 (公頃)	分區	面積 (公頃)	
4-2	位於第五船渠以南至綠(園道5)之原特倉區、綠園道	特定倉儲轉運專用區	13.87	公園用地	2.23	1. 為增進園區經貿核心機能及確保水岸空間之公共開放及連續性，依據檢討變更原則第1、5點，變更特定倉儲轉運專用區為特定經貿核心專用區及綠園道、公園用地。 2. 配合成功路計畫路寬縮減，調整綠園道道路截角劃設位置。
				綠(園道)用地	0.70	
				特定經貿核心專用區	10.94	
		綠(園道)用地	0.006	特定經貿核心專用區	0.006	
		綠(園道)用地	0.25	公園用地	0.25	
4-3	位於園道5以南至擴建路以北之原特倉區	港埠用地	0.17	公園用地	0.82	1. 為增進園區經貿核心機能及確保水岸空間之公共開放及連續性，依據檢討變更原則第1、5點，變更特定倉儲轉運專用區為特定經貿核心專用區及綠園道、公園用地。 2. 依據檢討變更原則第10點，調整原公園用地之劃設。
		特定倉儲轉運專用區	0.65			
		特定倉儲轉運專用區	0.31	綠(園道)用地	0.77	
		公園用地	0.46			
		特定倉儲轉運專用區	9.85	特定經貿核心專用區	10.73	
		公園用地	0.88			
		特定倉儲轉運專用區	0.61	公園用地	0.61	

表 2-1-2 主要計畫實質計畫變更內容綜理表 (續)

編號	位置	變更內容				變更理由
		變更前		變更後		
		分區	面積 (公頃)	分區	面積 (公頃)	
4-4	位於中東路側、中山路側、運河兩側之特貿區及綠道(園道)5)用地	特定經貿核心專用區	4.46	綠(園道)用地	4.46	1. 依據檢討變更原則第10點，於正勤路以南及運河南岸增設綠(園道)用地。 2. 為提高運河北岸景觀及親水性，變更臨岸40米範圍之綠(園道)用地為綠地，餘綠(園道)範圍則予維持。 3. 推動本市文化觀光產業發展，並建立高雄產業發展文化園區，規劃為公園用地。
		綠(園道)用地	0.87	綠地用地	0.87	
		特定經貿核心專用區	1.13	公園用地	1.13	
		綠(園道)用地	0.80	特定經貿核心專用區	0.80	
5	位於世貿用地以西，原計畫外土地	世貿用地	0.23	公園用地	0.40	考量該土地為高雄航港局管有國有土地，為因應負擔回饋比例調整，調整依變更案編號1將臨港區土地納入計畫範圍內並變更為世貿用地及特定倉儲轉運專用區之土地，並得納入文區負擔回饋之公共設施用地。於高雄港區碼頭機能遷移前，得維持原有港埠機能及設施使用。
		特定倉儲轉運專用區	0.17			

表 2-1-2 主要計畫實質計畫變更內容綜理表 (續)

編號	位置	變更內容				變更理由
		變更前		變更後		
		分區	面積 (公頃)	分區	面積 (公頃)	
6	位於第五船渠以南，沿岸原計畫範圍外土地	特定倉儲轉運專用區	0.47	公園用地	0.50	連空變臨入並倉區據原則點用屬管納擔設高機得埠之 岸開放依將臨入並倉區據原則點用屬管納擔設高機得埠之 水開調整1將納內定用依原第10園地局得負共於碼頭，港施 形狀調整土地圍特專，更第及為該航區碼前 塑狀調整土地圍特專，更第及為該航區碼前 為續間，案編區畫變轉之檢第5點更地。雄部特饋用港遷持能及 更港區畫變轉之檢第5點更地。雄部特饋用港遷持能及 為續間，案編區畫變轉之檢第5點更地。雄部特饋用港遷持能及 更港區畫變轉之檢第5點更地。雄部特饋用港遷持能及
		綠(園道)用地	0.03			
7	位於成功路、復興路以北學校用地	學校用地	2.47	特定經貿核心專用區	2.21	1. 計畫區為區國中全齡現情形。 外周邊9所國圍，且學齡均呈長形。 小與8所國圍，且學齡均呈長形。 服務涵蓋，近年均呈長形。 涵市近人口負成 2. 經96年3月22日本府教育啟相開於增設學設國智心來減特 日局、成功及召開於增設學設國智心來減特 智、學校及召開於增設學設國智心來減特 關、單、由、已、特、高、班、資、啟、身、心、來、減、特 會、本、市、梓、特、高、班、資、啟、身、心、來、減、特 本、市、梓、特、高、班、資、啟、身、心、來、減、特 楠、校、教、普、設、資、啟、身、心、來、減、特 校、教、普、設、資、啟、身、心、來、減、特 特、中、班、啟、身、心、來、減、特 中、班、啟、身、心、來、減、特 障、礙、逐、年、「特 障、礙、逐、年、「特 源、逐、年、「特 源、逐、年、「特 少、依、特 少、依、特 殊、教、育、人、員、設、置、規 殊、教、育、人、員、設、置、規 及、標、準、功、成、啟 及、標、準、功、成、啟
				特殊學校用地	0.26	

表 2-1-2 主要計畫實質計畫變更內容綜理表（續）

編號	位置	變更內容				變更理由
		變更前		變更後		
		分區	面積 (公頃)	分區	面積 (公頃)	
10	成功路 (新光路擴建路)、公園用地	道路用地	1.91	特定經貿核心專用區	1.12	1. 成功二路原計畫寬度60公尺，係為配合設置港區聯外快速道路，考量現階段已無該項工程需求，且囿於本府財政能力，無法配合成功二路西側各單元開發時程完成全線道路開闢，為避免影響各開發單元之建築開發與基地進出，爰於旨揭計畫案縮減道路寬度為50公尺，並將縮減道路範圍併入相鄰分區開發使用。 2. 依相鄰計畫分區，道路縮減範圍分別變更為特定經貿核心專用區、特定倉儲轉運專用區、公園用地、綠地用地、運河、綠(園道)用地。 3. 配合本市世貿會展中心之活動需求，道路用地縮減範圍鄰世貿用地部分，則與相鄰公園用地一併變更為廣場用地，世貿用地得以變更後廣場用地邊界線指定建築線，並得供車行及人行使用。
				特定倉儲轉運專用區	0.38	
				廣場用地	0.16	
				公園用地	0.04	
				綠地用地	0.01	
				運河	0.08	
		綠(園道)用地	0.12			
公園用地	0.05	廣場用地	0.05			
11	位於中華路東側、園道二用地北側之電信用地	電信用地	0.48	特定經貿核心專用區	0.48	考量目前已無使用需求，變更電信用地為特定經貿核心專用區。
12	實施進度調整	事業及財務計畫內容包含事業計畫、分期分區開發計畫、財務計畫及整體開發單元與開發作業。		實施進度與經費內容包含開發方式、實施進度、公共設施用地及都市發展用地與實施經費等內容。		1. 原88年12月20日公告發布實施「擬定高雄多功能經貿園區特定區計畫」係屬主、細併擬特定區計畫，因應91年都市計畫法修法後，主要計畫與細部計畫應分層核定實施，及同法規定主要計畫應辦項目，提列本計畫實施進度與經費。 2. 因本計畫開發單元已屆原定開發期程(99年)，取消原定開發期程外，為鼓勵及促進全區開發，依據檢討變更原則第10點，改為訂定6年期間之開發負擔調降規定。

註：1. 本次通盤檢討未敘明變更部分，應以原有計畫為準。

2. 表內面積係依數值圖量估計算，實際面積仍應依實際測量分割面積為準。

3. 變更內容編號4-1案變更範圍屬細部計畫開發單元編號12部分，為妥善處理勞資雙方對於勞工權益之歧見及兼顧主要計畫完整性，於開發許可階段，由本府經濟發展局及勞工局核定之遷廠計畫及從業員工安置計畫，需於本府核定細部計畫前辦理。

二十八、變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第二次通盤檢討）案（102.06.04）

本次通盤檢討為解決計畫區實質發展課題及滿足法規所規定之一般細部計畫通盤檢討規劃內容為目標，特訂定各項實質規劃內容之檢討原則，以作為實質計畫擬定之依據，並考量計畫區土地使用及開發現況，本次通盤檢討變更內容彙整如表 2-1-3 所示。

表 2-1-3 實質計畫變更內容綜理表

編號	位置	變更內容				變更理由
		變更前		變更後		
		分區	面積 (公頃)	分區	面積 (公頃)	
1	特定經貿核心專用區 (特貿3)	特定經貿核心專用區 (特貿3)	0.64	廣場停車場用地	0.64	因應世貿中心及高雄軟體科技園區產業活動發展所衍生停車及開放空間之需求。
2	公4北側之特定經貿核心專用區 (特貿7)	特定經貿核心專用區 (特貿7)	0.20	廣場停車場用地	0.20	為因應負擔回饋比例調降，依各開發單元規定比例劃設必要之公共設施用地。
3	特定倉儲轉運專用區 (特倉1)	特定倉儲轉運專用區 (特倉1)	1.54	道路用地	1.54	為建構完善之道路系統及增加道路交通之可及性，劃設東西向20公尺及南北向12公尺寬之計畫道路，打通至擴建路與現有道路系統一建基街銜接。
4	特定經貿核心專用區 (特貿4)	特定經貿核心專用區 (特貿4)	0.34	道路用地	0.34	為因應負擔回饋比例調降，依各開發單元規定比例劃設必要之公共設施用地。
5	特定經貿核心專用區 (特貿5)	特定經貿核心專用區 (特貿5)	0.50	廣場停車場用地	0.50	為因應負擔回饋比例調降，依各開發單元規定比例劃設必要之公共設施用地。
6	特定經貿核心專用區 (特貿4)	特定經貿核心專用區 (特貿4)	2.49	公園用地	2.49	為因應負擔回饋比例調降，依各開發單元規定比例劃設必要之公共設施用地。
7	機1用地南側之特貿6	特定經貿核心專用區 (特貿6)	0.31	道路用地	0.31	為建構完善之道路系統，劃設15公尺寬之計畫道路，打通至一心路與現有道路系統銜接。
8	廣場停車場用地(廣停1至廣停7)	修正第398案與第483案第一次細部計畫通盤檢討計畫圖之廣場停車場用地部分之顏色。			1. 經查88年12月20日公告實施第398案「擬定高雄多功能經貿特定區計畫案」廣場停車場用地顏色為停車場用地顏色，94年12月9日公告實施之第483案變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第一次通盤檢討)案，亦依循第398案辦理，廣場停車場用地顏色為停車場用地顏色。 2. 為確保全市性管制內容之一致性，避免在計畫執行時產生疑義，本次通盤檢討擬修正廣場停車場用地顏色為廣場用地顏色，以減少不必要之爭議。	

二十九、變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（臺糖港埠商業區土地使用分區管制要點）案（102.06.24）

為加速港埠商業區之投資開發，落實水岸都市發展目標，調整部分土地使用分區管制要點，並予增訂都市設計基準。

為塑造良好建築景觀及避免土地細分使用，本計畫之港埠商業區需整體規劃設計，並得分期分區請照開發建築，且本案都市計畫變更公告實施之日起三年內，應取得前期（舊倉庫活化利用）使用執照事宜，若逾期未取得，得依法檢討恢復原都市計畫一宗基地整體開發建築之規定；如有特殊情形者，得經本市都市計畫委員會就實際情形審議。

三十、變更高雄多功能經貿園區特定區主要計畫（配合高雄環狀輕軌捷運建設需用土地調整計畫範圍）案（102.08.16）

配合高雄環狀輕軌捷運建設調整計畫範圍，將需用交通部航港局管理公共設施用地納入高雄多功能經貿特定區計畫範圍，並作為原港埠用地變更為特定文化休閒專用區之回饋負擔土地，變更內容說明如下。

- （一）將現行高雄市主要計畫（原高雄市轄區）部分道路用地、綠地用地、機關用地及商業區調整納入「高雄多功能經貿園區特定區計畫」，面積約 7.06 公頃。
- （二）變更大義街西側 0.06 公頃機關用地為交通用地。

三十一、變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第二次通盤檢討）暫予保留案（開發工區編號 12）案（104.09.24）

本計畫區主要計畫先行核定為特定經貿核心專用區、公園用地、綠地用地、綠（園道）用地及道路用地，惟細部計畫尚未公告發布實施，故目前無法作為特貿區相關允許使用，本次變更係於細部計畫增列特貿 7A 土地使用分區管制要點與都市設計基準。其土地使用分區管制及都市設計基準應依 102 年 6 月 4 日公告發布實施之「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第二次通盤檢討）案」規定辦理，且上開規定若經都市計畫法定程序變更者，則依其規定辦理。

三十二、變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（部分道路用地為特定經貿核心專用區、部分兒童遊樂場用地為特定經貿核心專用區、部分特定經貿核心專用區為兒童遊樂場用地）案（105.07.26）

本府辦理「變更高雄多功能經貿園區特定區主要計畫（第一次通盤檢討）案」及「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第二次通盤檢討）案」期間，中石化公司陳情調降本計畫區之公共設施用地負擔比率，經內政部都市計畫委員會第 798 次會議審決基於公平原則，如土地權利關係人為促進土地利用，得依都市計畫法定程序重新檢討變更細部計畫，調降負擔比例。

故重新檢討變更細部計畫，調降負擔比例為 34.8%，並依據為兼顧後續開發可行性及本計畫區公共設施完整性，廢除原計畫 12M 道路用地，於計畫區西側 20M 道路與 15M 道路交會處調整原劃設兒童遊樂場用地之形狀與面積，變更內容說明如下。

- （一）變更道路用地為特定經貿核心專用區（特貿六 B）0.29 公頃。
- （二）變更兒童遊樂場用地為特定經貿核心專用區（特貿六 B）0.20 公頃。
- （三）變更特定經貿核心專用區（特貿六 B）為兒童遊樂場用地 0.21 公頃。

三十三、變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫開發單元編號 3 範圍、廣場停車場用地（八）為特定經貿核心專用區（三）案（106.02.06）

本案位於新光路及成功二路交叉口，鄰近新光碼頭、中鋼大樓、IKEA 與家樂福、及臺銘 MLD 商圈，周邊已完成之重大建設包含高雄市立圖書館總館、高雄展覽館及環狀輕軌系統，是高雄核心策略發展區，然現行計畫位於林森四路及成功二路相交處之廣停用地將特貿 3 部分用地切割，為加速特貿 3 招商開發及提高開發誘因，變更廣停用地為特貿區，並變更時程獎勵適用條件，增加都市更新開發方式，以促進土地完整利用，引導發展連續商業軸帶。

- （一）考量多功能經貿園區未來將以綠色載具打造人本交通之政策目標，為鼓勵旅客多搭乘水岸輕軌等大眾運輸系統（C7 站、C8 站已如期通車），變更廣場停車場用地為特貿 3，變更廣場停車場用地為特定經貿核心專用區（特貿 3）0.64 公頃。
- （二）本開發單元含特定經貿核心專用區（特貿 3）及部分特殊學校用地，考量土地權屬及使用分區之一致性，調整開發單元編號 3 範圍，面積由 5.59 公頃調整為 5.3 公頃。
- （三）為加速土地開發，並考量負擔回饋之公平性與可行性，本計畫應負擔回饋之公共設施用地及都市發展用地，增列以都市更新方式辦理者，亦得適用現行計畫時程獎勵規定。

三十四、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（106.09.22）

- （一）因應全球化浪潮、軌道運輸發展及科技轉變，將原高雄市轄區土地納入檢討範圍，計畫面積約為 15219.62 公頃，計畫人口為 180 萬人並依行政區進行人口分派，透過通盤檢討，期望建構結合都會、生態、海洋文化與都市經濟，建構生態永續之城市。
- （二）本次通盤檢討共涵蓋多功能經貿園區特定區計畫等 18 個都市計畫區，並納入部分原縣市界土地、臨海工業區解編土地、新生地與原高雄市轄內部份港區土地，訂定指導各使用分區及細部計畫之發展方向、執行原則與檢討變更原則。
- （三）多功能經貿園區與高雄港區（含中島加工出口區）被定位為自由經濟示範區，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，並推動觀光郵輪母港。
- （四）另因作業案情複雜，考量市政建設推動及維護民眾權益，故擴大及變更原高雄市主要計畫通盤檢討分階段審議及核定辦理，第二、三、四階段分別於民國 108 年 6 月 20 日、109 年 1 月 31 日、109 年 9 月 7 日公告發布實施。

三十五、變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫廣場停車場用地（廣停 1）為停車場用地案（107.12.22）

廣停 1 用地位於港埠旅運中心、高雄展覽館等大型建設之間，東側留設新光公園、園道等大型開放空間，鑒於展覽館內部僅 400 席小客車停車位，於大型會展期間面臨周邊停車位不足課題，且港埠旅運中心完工營運及苓雅商港 21 號碼頭特文區轉型開發後，勢將引入更多停車需求，經檢討本基地周邊 800 公尺範圍內並無劃設停車場用地，故變更為停車場用地，以緩解地區停車需求。

- (一) 配合重大建設開發，舒緩停車需求，並增加公共設施多目標使用彈性，提升民間廠商投資自償性，變更廣場停車場用地（廣停1）為停車場用地。
- (二) 變更廣場停車場用地（廣停1）1.33公頃為停車場用地（停3）。
- (三) 增訂停車場用地（停3）土地使用分區管制要點。

三十六、變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫特定經貿核心專用區（三）土地使用分區管制要點暨都市設計基準案（110.02.03）

為落實 5G 亞洲新灣區智慧城政策，加速高雄市立圖書館總館、高雄展覽館、高雄軟體園區及周邊腹地整合發展，市府與台電公司以公辦都市更新合作開發特貿3基地，期望打造國際級會展、5G AIOT 創新園區及智慧產業聚落示範區。其土地使用分區管制要點及都市設計檢討變更原則為：

- (一) 為利都市更新事業推動彈性、加強投資誘因，以公辦都市更新開發，給予建築獎勵容積增量為原則。
- (二) 因應 5G、AIoT 產業進駐發展及住商混合多元土地使用效益，提升特貿3容積獎勵及住宅使用之樓地板面積，以吸引國內外新創產業及優質人才同步進駐。
- (三) 為形塑整體水岸視覺意象，臨林森四路之開放空間與建築設計以配合臨海視覺穿透性為原則，以提升計畫區水岸意象及開放空間之公共性與公益性。

考量以上三點檢討變更原則分別針對土地使用分區管制要點及都市設計基準進行檢討，其檢討重點及理由如下：

(一) 土地使用分區管制要點

考量公辦都市更新案件具有政府主導、示範開發及產業政策等綜效，以及參考國際港灣城市產、住混合開發之推動作法，並參酌都市更新建築容積獎勵精神，訂定得獎勵增加住宅容積樓地板使用，促使民間研提具創新性綜合開發計畫，鼓勵引導具規模都市更新開發。

(二) 都市設計基準

1. 為利都市風廊環境流通，降低都市熱島效應，以及避免單棟建築量體過大而影響視覺穿透性，就建築底層高度及高層對角線最大長度予以限制。
2. 考量成功路兩側臨海視覺軸線連續性，面對高雄展覽館之直線視覺軸線需留設具視覺穿透性之端景，且應採開放式設計供公眾通行。
3. 考量大眾運輸系統與計畫區內之高雄展覽館、高雄軟體園區等重大建設串接，本計畫指定特貿三周邊立體連通系統以串聯大眾運輸系統、高雄展覽館、特倉三及高雄軟體園區等，提供人本友善交通系統。

三十七、變更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）停車場用地（停3）為特定經貿核心專用區（二）、綠地用地（兼供道路使用）暨增訂土地使用分區管制要點案（111.09.05）

配合捷運黃線 Y15 站周邊地區屬海灣重要國門及捷運交會站，具發展 5G、AIoT、經濟貿易及 TOD 之潛力，應加速多功能經貿園區發展，並活化市有土地之利

用，吸引國內外投資進駐，做為國際魅力創新港灣、亞太科技產業門戶與智慧經貿新灣區。本案變更內容如下：

- (一) 變更 1.13 公頃停車場用地（停 3）為特定經貿核心專用區（特貿 2）。
- (二) 變更 0.20 公頃停車場用地（停 3）為綠地用地（兼供道路使用）。
- (三) 變更特定經貿核心專用區部分土地使用分區管制要點：
 1. 本計畫特貿 2 若有提供轉乘設施、捷運連通及相關設施之使用，則應依「大眾捷運法」、「大眾捷運系統土地開發辦法」相關規定辦理。
 2. 綠地用地（兼供道路使用）為本市捷運工程局管有，指定作為輕軌軌道兼道路使用。
 3. 本計畫特貿 2 於申請建築時應至少退縮 5 公尺建築，退縮部分得計入法定空地，但基地情形特殊經提高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會同意者，不在此限。
 4. 人行立體連通系統得不計入建蔽率及容積率。
 5. 考量基地位於大眾運輸場站，本計畫區基地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。
 6. 本計畫申請建築時除法定停車位外，應提供一定比例設置公共停車場開放供公眾使用，以改善當地停車問題，提供至少 227 席車位，開放供公眾使用，且須與法定停車位區隔為宜。
- (四) 變更特定經貿核心專用區部分都市設計基準（摘錄）：
 1. 特貿 2 之建造執照、雜項執照申請案，應送高雄市都市設計及土地開發許可審議委員會審議通過後，始得申請建築。
 2. 特貿 2 街廓捷運聯合開發基地內建築，須與旅運中心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，立體連通系統（含垂直動線結構體：樓梯或電梯），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。

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

配合內政部民國 107 年 4 月 30 日公告實施之全國國土計畫，將計畫年期修訂為民國 125 年，並以民國 125 年作為事業及財務計畫之目標年。經檢討，多功能經貿園區特定區細部計畫範圍之土地使用分區及公共設施用地面積皆未增減。

三十九、變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（配合行政院亞灣 5G AIoT 創新園區推動方案）土地使用分區管制要點暨都市設計基準案（112.04.17）

配合行政院亞灣 5G AIoT 創新園區推動方案，創造 5G AIoT 產業進駐投資誘因（incentive）並兼顧開發財務可行性；同時亦為促進住商辦綜合使用效益，吸引國內外新創產業、優質人才及休閒娛樂服務設施，檢討變更亞灣 5G AIoT 創新園區範圍之特貿 1、特貿 2、特貿 3、特倉 3、特文 4、公 1、公 2（部分）、公 15 及 85 公尺臨水岸退縮帶（部分特倉 3 及世貿用地）規定，擴大中央部會推動亞灣 5G AIoT

創新園區之資源投入效益，以帶動產業發展、塑造計畫區獨特都市意象及提升居住環境品質。

- (一) 檢討變更公 1、公 2 及公 15 土地使用強度回歸全市性規範，依都市計畫法高雄市施行細則規定，公園用地五公頃以內之建蔽率 15%、容積率 45%；超過五公頃建蔽率 12%、容積率 36%。
 - (二) 增訂特貿 1 及特貿 2 符合「先產業、後住宅」者，得申請提高允許住宅使用類別之開發樓地板面積；增訂特貿 1、特貿 2、特倉 3 及特文 4 引入「高雄市促進產業發展自治條例」及「高雄市政府獎勵企業總部進駐亞洲新灣區作業要點」之容積獎勵規定。
 - (三) 配合特貿 1、特貿 2、特倉 3 及特文 4 引入策略性產業增訂「第 47 組：高雄市促進產業發展自治條例所規定之策略性產業」之允許使用組別。
 - (四) 刪除原世貿用地係西側及第五船渠以南之新增公園用地遷移規定條文；增訂臨水岸公園用地允許使用項目。
 - (五) 刪除及彙整原世貿用地、成功路以西加工出口區範圍臨水線 85 公尺退縮規定，增訂 85 公尺退縮帶土地使用允許項目及建築物興建規範，透過商業活動及休閒遊憩設施導入，形塑本市港灣獨特魅力。
 - (六) 增列屬本計畫範圍內土地，得依土地使用性質及實際設置需求，經都設會審議同意後，得予減設建築物附設之大貨車裝卸車位，以提高土地利用效率。
 - (七) 修訂都市設計基準夜間照明及立體連通系統設置規範，促進水岸多元使用及強化都市景觀，打造國際觀光門戶。整併民國 110 年 2 月 3 日公告發布實施之「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫特定經貿核心專用區（三）土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」條文。
- 四十、變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫公園用地（公四）土地使用分區管制暨都市設計基準案（112.05.31）

高雄市第五船渠及前鎮區公四用地業由高雄市政府海洋局依促參法辦理「高雄市前鎮區公四用地海洋休憩集會所 BOT 案」，未來擬興建並營運海洋休憩集會所及第五船渠遊艇碼頭及泊位之附屬事業，活化周邊土地利用，打造市民親水綠地服務公共設施空間，並促進高雄市海洋遊憩休閒產業發展。為發揮公共設施用地完整功能與契合民眾親水遊憩活動及投資廠商所需，辦理個案變更：

(一) 土地使用分區管制

1. 土地使用強度：公 4 水岸公園用地之建蔽率及容積率，依「都市計畫法高雄市施行細則」規定辦理，不受「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第二次通盤檢討）案」土地使用分區管制第 4 條規定限制。
2. 土地使用項目：公 4 可容許水上運輸業（G3）、藝文業（J6）、休閒、娛樂服務業（J7）、觀光及旅遊服務業（J9）、零售業（F2）、綜合零售業（F3）、餐飲業（F5）及經高雄市政府目的事業主管機關核准之遊艇碼頭周邊服務（包括設備販售、管理站、遊艇俱樂部、艇庫等）必要性使用。

3. 退縮建築規定：臨水線退縮以 20 公尺為原則，惟其設計有利增進水岸活動強度及無礙公共利益與通行，得經都設會審議通過，或為臨時性建築物，免受前開退縮規定，另有關臨水線退縮地得計入法定空地。
4. 退縮高度規定：建築物設施之高度限制為 10.5 公尺。

(二) 都市設計基準

公4用地為亞洲新灣區臨水岸公園之一，為兼顧水岸空間多元使用與確保市民親近水岸、景觀視覺通透之公益性，公4用地規劃設計應符合以下列規定：

1. 本範圍開發應提出夜間照明計畫。
2. 退縮空間需設置連續之人行步道，並採無障礙設計，以串接水岸活動動線。
3. 建築物需整體考量愛河及高雄港水岸景觀與港灣城市意象。

第二節 現行都市計畫概要

高雄多功能經貿園區現行之都市計畫係以民國102年6月4日公告實施之「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第二次通盤檢討）案」為主體，同時經歷前述第665、675、754、791、804、824、875、947、988、999、1016及1023等案之調整，即為本計畫之現行都市計畫內容，以下就各項實質計畫內容簡要說明如下：

一、計畫目標年：民國 125 年

二、計畫人口：13,000 人

本計畫以發展倉儲、經貿、休閒活動為主，依據民國88年12月20日公告實施之「擬定高雄多功能經貿園區特定區計畫案」，原計畫之計畫人口數為13,000人，原計畫所指計畫容納人口係指商務活動人口，第二次通盤檢討調整特文一不得提供作為住宅使用，配合修正各分區計畫人口總量管制詳如表2-2-1所示，表2-2-1之人口由各基地開發單元提出申請，並由本市都市計畫委員會審議及核定。

表 2-2-1 各分區計畫人口總量管制表

計畫分區	特定文化休閒專用區							
使用分區	特文一	特文二 及三	特文四	特文五	港埠 商業區	商四	商三	小計
居住人口	--	--	--	--	628	289	160	1,077
計畫分區	特定倉儲轉運專用區							
使用分區	特倉一	特倉二	特倉三	公園	港埠用地			
居住人口	--	--	--	--	--			
計畫分區	特定經貿核心專用區							
使用分區	特貿一	特貿二	特貿三	特貿四	特貿五	特貿六	特貿七	商四
居住人口	104	223	326	3,757	2,289	4,551	--	551

另為促進土地及早開發，帶動整體產業發展，現行計畫另於細部計畫土地使用分區管制要點規定，特貿區可於第二次通盤檢討公告實施後六年內完成建築開發者，可獲得住宅容積獎勵，其中特貿6部分最高可達40,000平方公尺，而特貿1~特貿5則最高可達760,000平方公尺。全部特貿區土地若可於6年內完成建築開發，依現行計畫土地使用分區管制要點規定，除特貿6容積獎勵可作住宅使用外，特貿1~特貿5部分若符合「先產業、後住宅」之開發原則，該部分獎勵容積亦可提供住宅使用，全區最大獎勵容積達800,000平方公尺，以平均每人居住樓地板面積50平方公尺計算，最高再增加容納居住人口16,000人，惟特貿區土地若未能於6年期間完成建築開發，即不再適用上述容積獎勵與住宅使用規定。

三、計畫面積：597.27 公頃

於民國102年公告發布實施之「變更高雄多功能經貿園區特定區主要計畫（配合高雄環狀輕軌捷運建設需用土地調整計畫範圍）案計畫書」將部分道路用地、綠地用地、機關用地及商業區面積共約7.06公頃調整納入本計畫，故於本計畫之現行計畫面積由590.22公頃，調整為597.27公頃。

四、土地使用計畫

本計畫劃設有特定文化休閒專用區、特定倉儲轉運專用區、特定經貿核心專用區、港埠商業區、商業區、工業區、電力事業專用區與公共設施用地，共計597.27公頃，有關本計畫各土地使用面積及現行計畫圖如表2-2-2與圖2-2-1所示。

五、公共設施計畫

本計畫劃設有港埠用地、特殊學校用地、機關用地、交通用地、變電所用地、市場用地、停車場用地、廣場停車場用地、廣場用地、公園用地、綠地用地、綠（園道）用地、道路用地、鐵路用地、鐵路景觀用地、運河及世貿用地等公共設施用地，共計236.84公頃。各公共設施用地面積與分布情形詳如表2-2-2及圖2-2-1所示。

六、道路系統計畫

為改善計畫區內現存之道路系統問題及考慮未來發展需求，依各道路不同之功能、特性及土地使用發展型態，將道路系統分為主要道路及次要道路等二類，詳如圖2-2-2及圖2-2-3所示，其功能分述如下：

（一）主要道路

1. 路寬 50-60 公尺道路

本區以 50-60 公尺道路作為縱貫高雄多功能經貿園區主要聯外道路，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。本計畫區之主要聯外幹道包括中山路、中華路、成功路等。

2. 路寬 40 公尺道路

本級道路作為主要車流集合道。以 40 公尺園道橫貫特定經貿核心專用區並往東銜接和平路，此路段西起成功路段，東至一心路段，道路編號為園道五作為區內往外疏通之主要車行動線。

（二）次要道路

1. 路寬 30 公尺道路

本區以 30 公尺道路作為各計畫分區之區內道路，次要道路為鄰里各住宅群或開發單元間之聯絡道路，次要道路上之車流可經此匯集至主要幹道，並可提供聯外幹道或主要道路與出入道路間之聯繫功能。其中包括：A1（臨海二路）、B1（海邊路）、B17、B18、B20、B21、C11（國華二街）、C12（國華一街）等。

2. 20 公尺路寬道路

此級道路多數土地細分街廓之地方道路，包括：特定經貿核心專用區之 B25、B31、B32、B33、B16、B19 及 B4；特定倉儲轉運專用區 C10 等。

3. 15 公尺路寬道路

一心一路 203 巷（B23）為社區次級道路，屬高雄硫酸銹變更案之捐地。

表 2-2-2 現行都市計畫土地使用分區面積表

土地使用類別		現行計畫面積 (公頃)	百分比 (%)		
土地 使用 分區	特定文化休閒專用區	特文1	2.31	0.39	
		特文2	29.18	4.89	
		特文3	3.31	0.55	
		特文4	6.38	1.07	
		特文5	13.89	2.33	
		小計	55.07	9.22	
	特定倉儲轉運專用區	特倉1	93.74	15.69	
		特倉2	8.58	1.44	
		特倉3	12.73	2.13	
		小計	115.05	19.26	
	特定經貿核心專用區	特貿1	2.80	0.47	
		特貿2	3.87	0.65	
		特貿3	5.31	0.89	
		特貿4	36.35	6.09	
		特貿5	39.82	6.67	
		特貿6	14.05	2.35	
		特貿7	39.02	6.53	
		小計	141.22	23.64	
	港埠商業區		5.67	0.95	
	第3種商業區		5.31	0.89	
	第4種商業區		13.14	2.20	
	第5種商業區		0.18	0.03	
	工業區		24.18	4.05	
	電力事業專用區		0.61	0.10	
	合計		360.43	60.35	
	公共 設施 用地	港埠用地		79.26	13.27
		特殊學校用地		0.26	0.04
		機關用地		2.13	0.36
交通用地		3.88	0.65		
變電所用地		1.20	0.20		
市場用地		0.78	0.13		
停車場用地		1.61	0.27		
廣場停車場用地		11.89	1.99		
廣場用地		0.94	0.16		
公園用地		38.01	6.36		
綠地用地		14.14	2.37		
綠地用地 (兼供道路使用)		0.20	0.03		
綠 (園道) 用地		23.77	3.98		
道路用地		43.19	7.23		
鐵路用地		2.13	0.36		
運河		8.25	1.38		
世貿用地		4.50	0.75		
鐵路景觀用地		0.39	0.07		
兒童遊樂場用地		0.31	0.05		
合計		236.84	39.65		
總計		597.27	100.00		

註：表內面積係依數值圖量估計算，實際面積仍應依實際測量地籍分割面積為準。

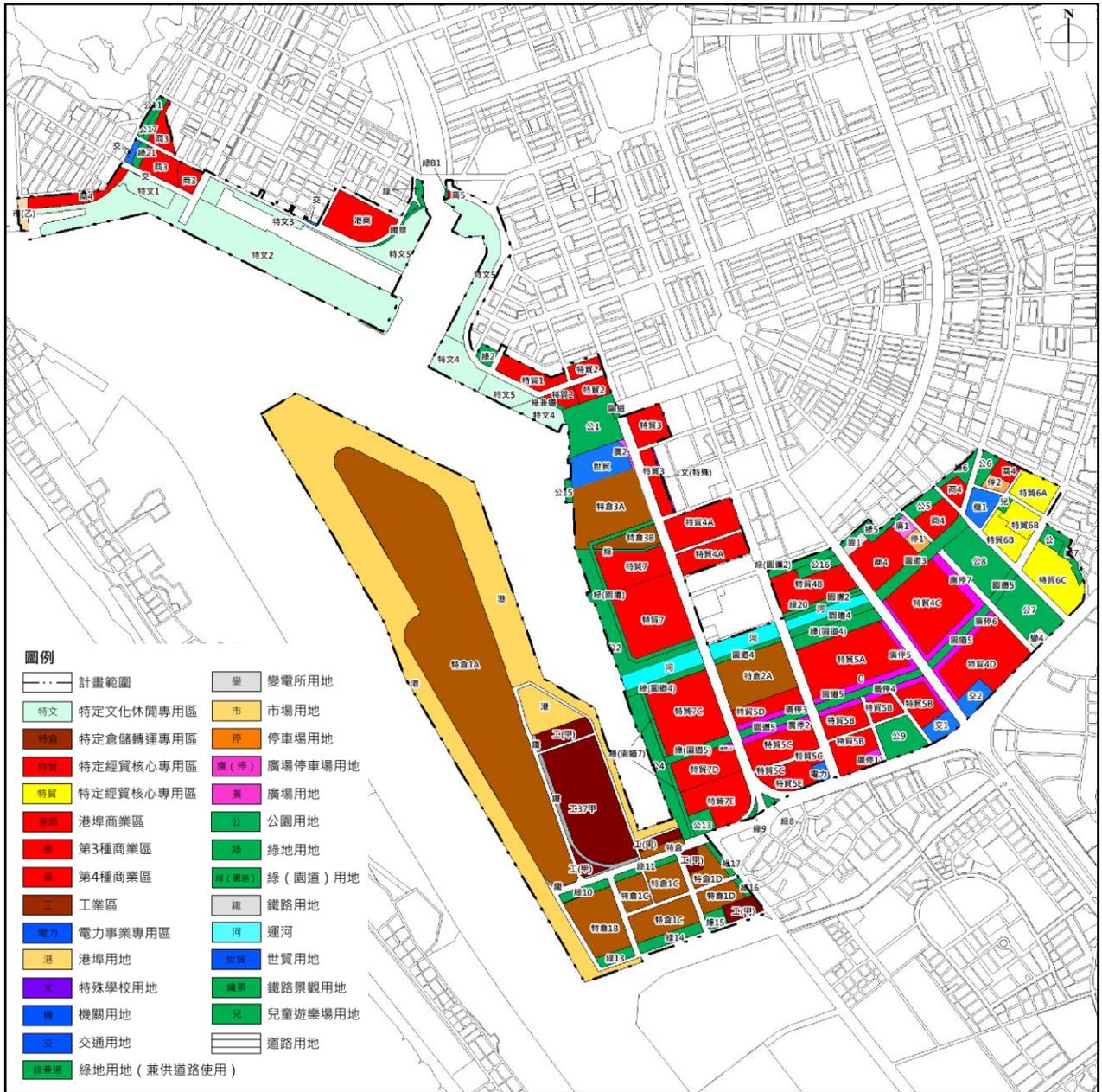


圖 2-2-1 現行都市計畫示意圖

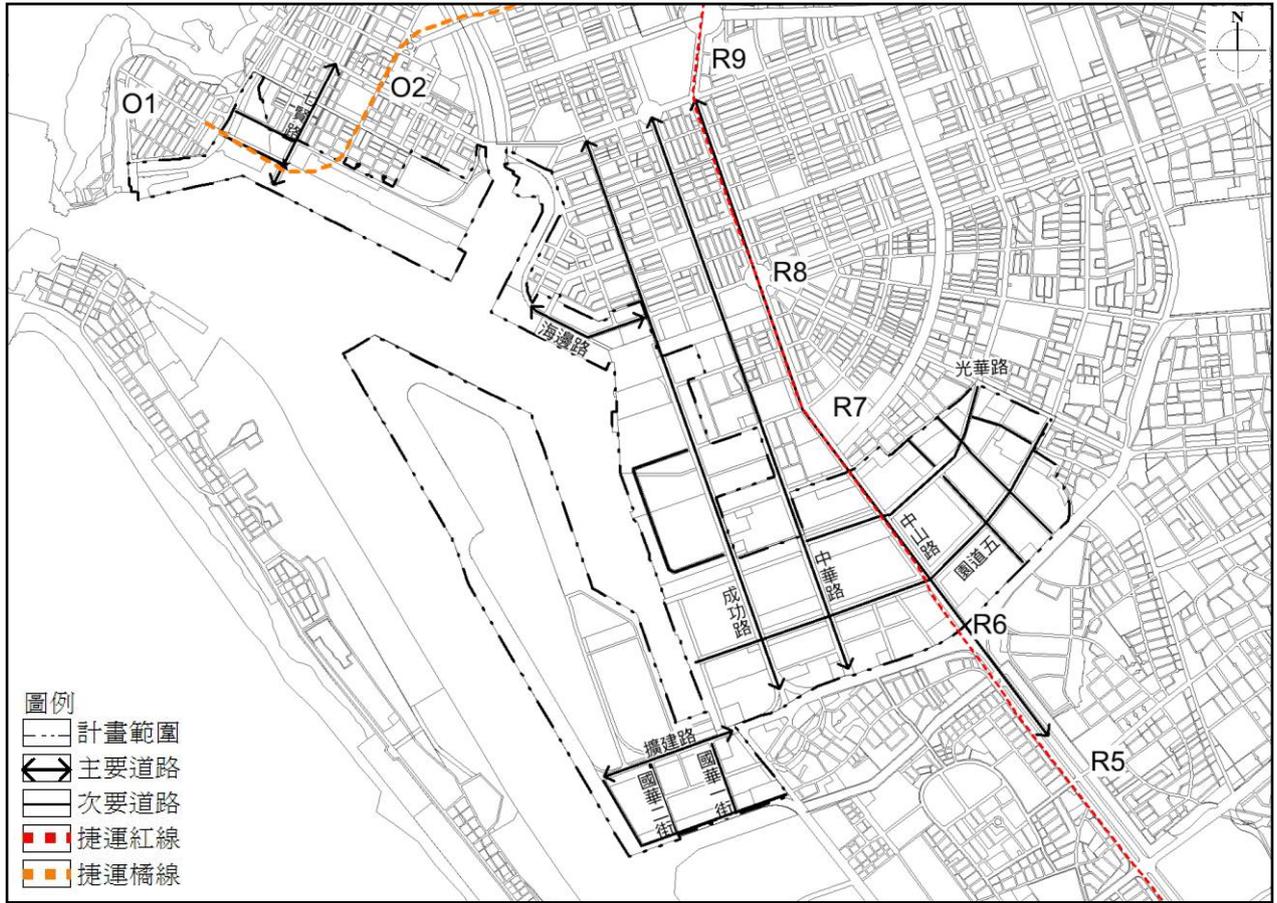


圖 2-2-2 道路系統功能分類示意圖



圖 2-2-3 道路編號示意圖

七、土地使用分區管制要點概要

為落實本計畫區都市計畫之規劃、健全地區發展，並塑造本計畫區獨特之都市意象意、提昇居住環境品質，特修訂高雄多功能經貿園區特定區土地使用分區管制要點。計畫區內各類土地使用分區及公共設施用地之建蔽率、容積率管制規定，如表2-2-3所示，其餘未規定者依「都市計畫法高雄市施行細則」規定辦理。

表 2-2-3 現行計畫特殊分區及用地之建蔽率、容積率一覽表

計畫分區	使用分區	建蔽率(%)	容積率(%)
特定文化休閒專用區	特文1	60	490
	特文2	60	390
	特文3	60	390
	特文4	60	490
	特文5	60	490
	港埠商業區	50	1,000
	公園用地	5	36
	交通用地(交3)	40	400
	鐵路景觀用地	20	—(註2)
特定倉儲轉運專用區	特倉1	60	490
	特倉2	60	490
	特倉3	60	490
	世貿用地	70	280
	公園用地	5	36
特定經貿核心專用區	特貿1	60	630
	特貿2	60	630
	特貿3	60	630
	特貿4	60	630
	特貿5(註1)	60	630
	特貿6	50	300
	特貿7	60	490
	電力事業專用區	40	400
	特殊學校用地	40	限6層樓以下
	公園用地	12	36
	交通用地(交1及交2)	80	960
	廣場停車場用地	10	20

註1：特貿5E為建蔽率40%，容積率400%。

註2：表中「—」係指容積率視個案特性予以認定，並經本府核定。

註3：特文2、特文3如自本計畫細部計畫第二次通盤檢核定公告之日起三年內，由臺灣港務股份有限公司分期分區辦理招商開發，其容積率為410%，若自本計畫第二次通盤檢討核定公告之日起，三年內特文2、特文3、特文4均未有任何開發計畫申報開工者，則特文2、特文3之容積率調降為390%。

註4：公1、公2及公15水岸公園用地之建蔽率、容積率依「都市計畫法高雄市施行細則」規定辦理，不受「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第二次通盤檢討)」案土地使用分區管制第4條規定限制。

註5：公4水岸公園用地之建蔽率、容積率依「都市計畫法高雄市施行細則」規定辦理，不受「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第二次通盤檢討)」案土地使用分區管制第4條規定限制。

八、都市設計基準概要

為落實本計畫區之都市規劃、健全地區發展，並塑造本計畫區獨特之都市意象、提昇環境品質，特訂定本計畫區內之建築申請案應經都市設計審議，並訂定都市設計基準。區內有關都市設計管制一律以本基準為規範依據。

本設計規範旨在塑造本計畫範圍內之建物及大型公共建築為高雄地區之國際轉運經貿核心，並傳達其國際化、現代化之都市意象。甲種工業區、港埠用地、鼓山區之商四免經都市設計審議外，於本計畫區內之建築申請案及公共設施用地開闢，應經都市設計審議，如圖2-2-4所示。

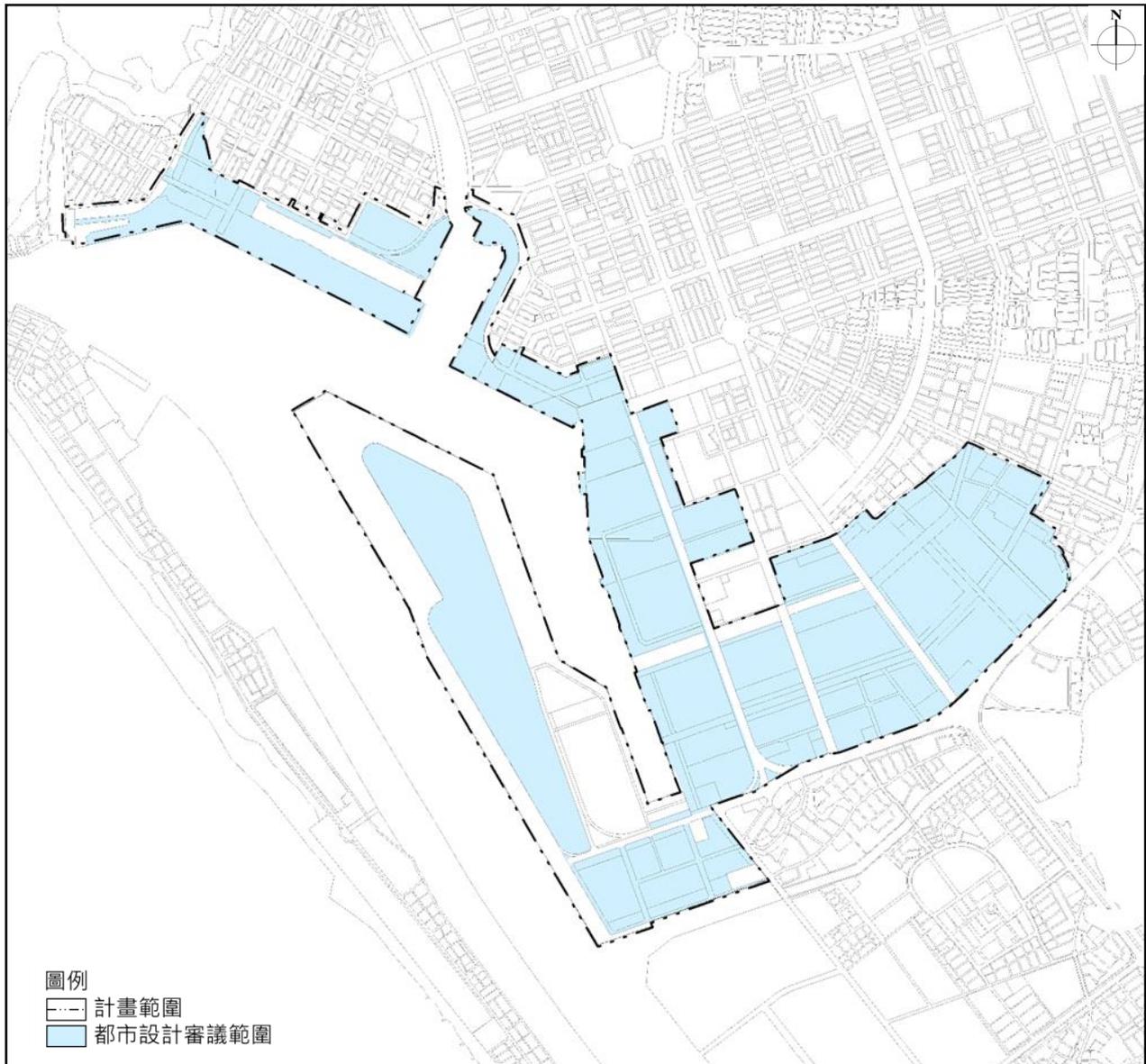


圖 2-2-4 都市設計審議範圍示意圖

九、事業及財務計畫概要

為有效取得本計畫公共設施用地，開發方式以開發許可、市地重劃、區段徵收或其它法令規定之開發方式任選辦理，依土地權屬特性劃定開發單元採整體規劃分區開發，並給予配合提早開發之期程容積獎勵。辦理開發程序依高雄多功能經貿園區特定區開發許可審議規範有關規定辦理。

(一) 公共設施用地及都市發展用地負擔取得方式

為鼓勵各開發單元如期開發，考量負擔回饋之公平性與可行性，各開發單元除已依都市計畫法定程序辦理個案變更並經公告實施者或已核發開發許可者，仍依其公告實施都市計畫書或以簽訂開發許可協議書之負擔規定辦理；如於第二次通盤檢討公告實施後，6年內完成開發許可協議書簽訂或完成市地重劃範圍內公共設施用地產權點交，則其變更負擔比例如表2-2-4所示；未於6年內完成者，則恢復依民國94年12月9日公告實施都市計畫規定辦理，如表2-2-5所示。另土地權利關係人為促進其土地利用，得依都市計畫法定程序，重新檢討變更細部計畫，調降負擔比例。

表 2-2-4 開發許可所需公共設施用地及都市發展用地負擔比例規定表

負擔比例 (D)	本計畫發布之使用分區與容積率			
	特文1、特文4 (490%)、特文2、特文3 (390%)	特貿1至特貿5 (630%)	特貿7、特倉區 (490%)	特貿6 (300%)
本計畫88.12.20發布前原使用分區別				
工(特) (160%)	—	39.3%	33.3%	34.8%
工(甲) (200%)	—	39.3%	33.3%	34.8%
工(乙) (300%)	—	39.3%	33.3%	34.8%
機關、公共設施用地 (含港埠用地)	42%	39.3%	33.3%	34.8%

- 註：1. 上表比例為負擔基地面積佔申請基地面積之數值，不含開發負擔。
 2. 基地內有數種使用分區時，分別計算其負擔比例。
 3. 由政府公辦整體開發者，另行扣抵依開發成本折算之抵費地面積。
 4. ΔF ：表(變更後計畫容積率)減(以該地區細部計畫住宅區標準認定之容積率)。
 5. 特文2、特文3之容積率為410%，由臺灣港務股份有限公司分期分區辦理招商開發，如自本計畫細部計畫第二次通盤檢討核定公告之日起，三年內特文2、特文3、特文4均未有任何開發計畫申報開工者，則特文2、特文3之容積率調降為390%。

表 2-2-5 原開發許可所需公共設施用地及都市發展用地負擔比例規定表

負擔比例 (D)	本計畫發布之使用分區與容積率			
	特文1、特文4 (490%)、特文2、特文3 (390%)	特貿1~特貿5 (630%)	特貿7、特倉區 (490%)	特貿6 (300%)
本計畫 88.12.20發布前原使用分區別				
工(特) (160%)	—	$38.8\%+2.142\%*\Delta F$	$38.8\%+2.142\%*\Delta F$	38.8%
工(甲) (200%)	—	$38.8\%+2.142\%*\Delta F$	$38.8\%+2.142\%*\Delta F$	38.8%
工(乙) (300%)	—	$38.8\%+2.142\%*\Delta F$	$38.8\%+2.142\%*\Delta F$	38.8%
機關、公共設施用地 (含港埠用地)	52%	$47.8\%+1.827\%*\Delta F$	$47.8\%+1.827\%*\Delta F$	52%

- 註：1. 上表比例為負擔基地面積佔申請基地面積之數值，不含開發負擔。
 2. 基地內有數種使用分區時，分別計算其負擔比例。
 3. 由政府公辦整體開發者，另行扣抵依開發成本折算之抵費地面積。
 4. ΔF ：表(變更後計畫容積率)減(以該地區細部計畫住宅區標準認定之容積率)。
 5. 特文2、特文3之容積率為410%，由臺灣港務股份有限公司分期分區辦理招商開發，如自本計畫細部計畫第二次通盤檢討核定公告之日起，三年內特文2、特文3、特文4均未有任何開發計畫申報開工者，則特文2、特文3之容積率調降為390%。

(二) 開發單元劃設與公共設施及都市發展用地負擔回饋

開發單元劃設以主要道路劃設為主，並以土地使用分區界線為輔，本特定區現共劃分為19個開發單元，各開發單元之公共設施及都市發展用地負擔回饋與各單元位置圖，如表2-2-6、圖2-2-5所示。

表 2-2-6 各開發單元公共設施及都市發展用地負擔回饋一覽表

單元編號	土地使用分區	總面積(公頃)	負擔之公共設施項目	應回饋土地總面積(公頃)	法定計畫用地負擔比例(%)	都市計畫已劃設之公共設施面積(公頃)	公共設施所佔負擔比例(%)	尚需補足都市發展用地面積(公頃)	需補足之都市發展用地比例(%)
2	特貿1、2	10.15	廣停1、道路	4.39	43.30	4.62	45.48	—	—
3	特貿3	5.31	—	2.09	39.30	—	—	2.09	39.30
7	特貿4B	10.06	綠園道2、綠20、公16	3.96	39.30	4.17	41.45	—	—
8	特貿5A	20.37	綠園道4、綠園道5(20M)、廣停5	8.01	39.30	8.02	39.37	—	—
9	特貿5B(非重劃地區)	11.20	交1、公9、廣停10、道路	4.41	39.30	4.65	41.52	—	—
9-1	特貿5B(重劃地區)	9.67	園道5(20M)、公9、廣停4、道路	4.19	43.30	4.19	43.30	—	—
10	特貿4C、4D 特貿6B、6C(部份)	58.70	機1、綠園道3(30M)、綠園道5、公7、公8、廣停6、廣停7、變4、綠7、道路	18.88	39.30 34.80	26.07	44.41	—	—
11	特貿6A、6B、6C(部份)	7.99	綠7、公10、兒1、道路	3.03	38.00	3.07	38.45	—	—
12	特貿7A	8.35	公2、綠地、綠(園道)、道路	2.78	33.30	2.80	33.53	—	—
13	特貿7B	17.23	公2、綠園道6、道路	5.74	33.30	5.76	33.43	—	—
14	特貿7E	8.92	公4、公13、綠園道7、道路	2.98	33.30	3.51	39.35	—	—

表 2-2-6 各開發單元公共設施及都市發展用地負擔回饋一覽表（續）

單元編號	土地使用分區	總面積(公頃)	負擔之公共設施項目	應回饋土地總面積(公頃)	法定之計畫用地負擔比例(%)	都市計畫已劃設之公共設施面積(公頃)	公共設施所佔負擔比例(%)	尚需補足都市發展用地面積(公頃)	需補足之都市發展用地比例(%)
15	特倉1B	10.50	綠10、綠13、道路	3.50	33.30	3.54	33.71	—	—
16	特倉1C(部份)	10.72	綠11、綠14、道路	3.57	33.30	3.61	33.68	—	—
16-1	特倉1C(部份)	4.46	綠11、道路	1.49	33.30	1.51	33.86	—	—
17	特倉1D(北區)	3.27	綠17、道路	1.09	33.30	1.09	33.33	—	—
18	特倉1D(南區)	3.49	綠15、綠16	1.17	33.30	1.17	33.52	—	—
19	特倉3A	9.57	公1、廣2、道路	3.19	33.30	3.82	39.92	—	—
20	特文2、3、4	39.55	道路	16.33	41.27	1.32	3.34	15.01	37.95
21	特貿7C	17.21	公4、綠園道4、綠園道5、綠園道7、道路	5.74	33.30	5.95	34.57	—	—
22	特貿7D	6.86	綠園道5、綠園道7、公4、廣停9、道路	2.29	33.30	2.16	31.49	0.13	1.90

- 註：1. 本計畫細部計畫第二次通盤檢討擬以都市計畫公告實施後6年內完成開發許可協議書簽訂或完成市地重劃之假設前題，先行試算各開發單元應負擔之公共設施及都市發展用地，已依都市計畫法定程序辦理個案變更並經公告實施者或已核發開發許可者，仍依其公告實施都市計畫書或已簽訂開發許可協議書之負擔規定辦理，詳如表2-2-6所示。如於本計畫細部計畫第二次通盤檢公告實施後6年內未完成者，未來開發時，其變更負擔比例仍需依表2-2-5辦理。
2. 為落實開發計畫，都市計畫所劃設之變電所及交通用地等公共設施，因屬公共事業用地，實務上應由事業單位價購取得，且依現行開發法令（市地重劃、區段徵收），係屬非共同負擔項目之公共設施，應由事業單位有償撥用方式。基此，前開事業用地，於不違背都市計畫規劃精神、不增加土地所有權人負擔及自償原則下，不列入公共設施負擔比例，視為都市發展用地。開發時得列入總負擔比例計算移轉予市政府或不列入總負擔比例計算由開發人領回，再由事業單位價購取得。
3. 本案負擔回饋面積係屬負擔最下限面積，故每一單元之回饋面積仍以實際執行時之回饋面積為主。

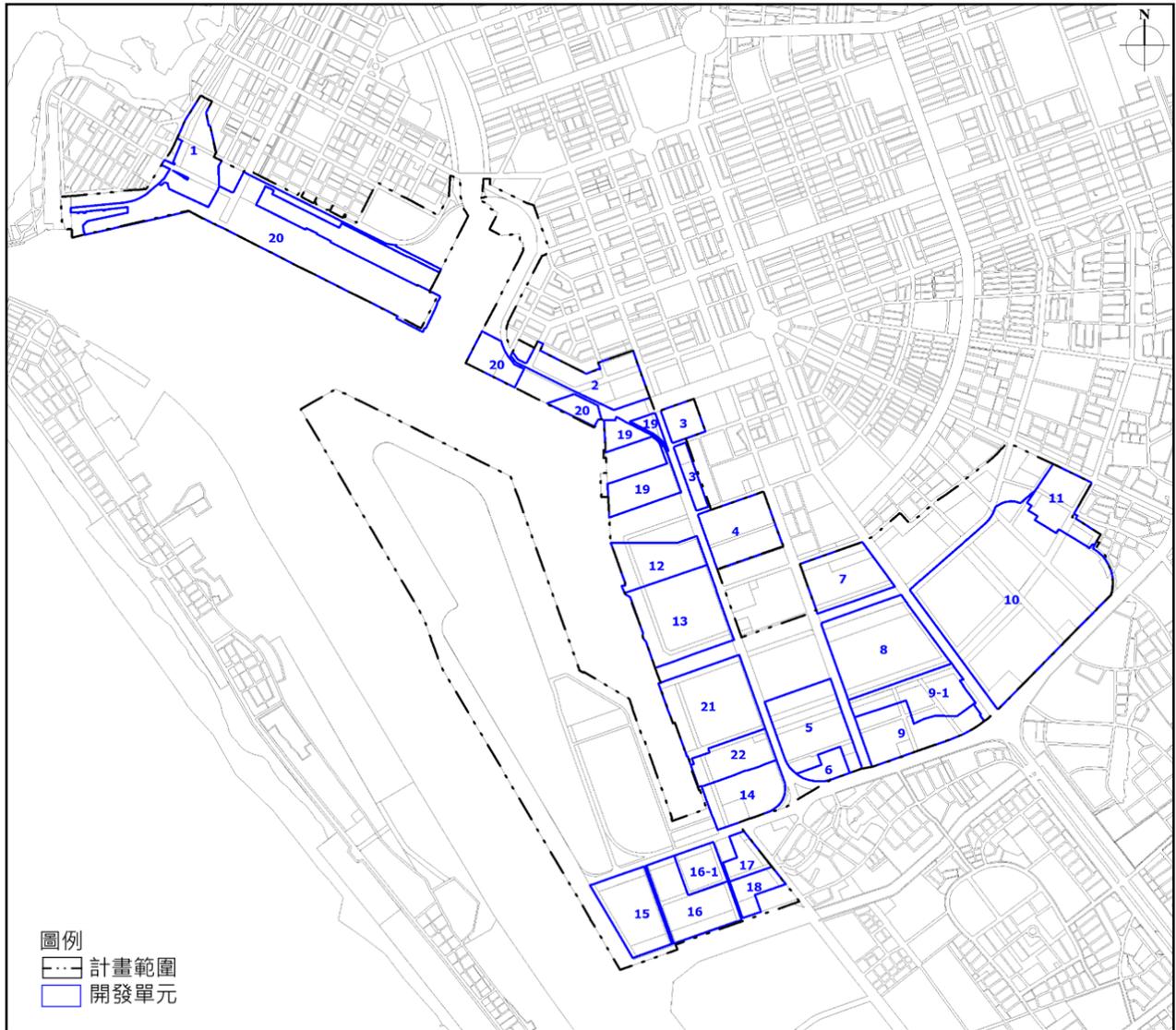


圖 2-2-5 開發單元示意圖

(二) 開發許可審議規範

凡屬高雄多功能經貿園區特定區計畫範圍內，依開發許可方式辦理開發之各開發單元土地，應依據「高雄多功能經貿園區開發許可審議規範」規定辦理。

申請人申請開發許可時，應檢具「高雄多功能經貿園區開發許可審議規範」第五點之書圖文件，向本府（都市發展局）提出申請，經本府各目的事業主管機關審核，及高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議通過後，與本府簽訂開發許可協議書，核發開發許可後，續行辦理土地開發。

第三章 計畫區實質發展分析

第一節 自然環境及人文景觀資源

一、地形地勢

本市地勢由東北向西南漸低，東北側以丘陵、山地為主，西南側以沖積平原為主，本計畫區為高雄沖積平原之一部分，地勢低平，高度均在15公尺以下，坡度亦介於0~5%之間，區內地勢略向南、向西傾斜。

二、地質與土壤

除壽山、半屏山、鳳山臺地外，本市地質以沉積土壤為主，地質年代較新，多為第三季末期與第四季地層，主要露出的地層為覆蓋於本市大部份低平地區之現代沖積層。本計畫區地質為現代世沖積扇堆積層，主要由礫砂及黏土組成而成，表土層約2公尺均屬黏土層，2公尺以下即為砂層。

三、氣候與水文

本計畫區位於北回歸線以南，屬熱帶海洋性氣候，依據中央氣象局高雄氣象站之氣象觀測資料說明如下：

(一) 氣候

1. 氣溫

本市屬冬季溫暖，夏季較為炎熱之氣候類型，年均溫為攝氏 25.40°C，全年平均氣溫皆不低於攝氏 10°C，夏季高溫經常超過攝氏 30°C。七月均溫攝氏 29.40°C 為全年度最高；1 月均溫攝氏 19.70°C 則為全年度最低。

2. 降雨量

本市年均降雨量 1,968.20 毫米，高於全球陸地平均降雨量 900 毫米約兩倍之多，屬於高度潮濕氣候類型。整體降雨量集中於 5 至 9 月，降雨日也多集中於這五個月內，其餘月份降雨量及降雨日數較少，乾濕季分明，為典型東亞熱帶季風乾濕季分明之氣候型態。

3. 風向、風速

本市平均風向主要為西北風及東南風，冬季 12~2 月風向為西北風與北風，夏季 6~8 月則為東南風，其餘月份風向分布較為平均。根據中央氣象局「臺灣西部春夏海陸風雨對流雲」研究報告指出，臺灣西南部沿海地區因海陸熱差異，於早晚有海陸風交替之情形；本計畫區因臨近高雄港臨海特性，於地方微氣候上具備研究所述之海陸風交替氣象特徵，因此上午易出現西風，下午易出現東風。本市終年受到東北及西南季風交替吹拂，全年平均風速介於 2.40 至 2.10（公尺/秒）之間。

4. 相對溼度

受海島型氣候影響，本市範圍因鄰近海洋地區，因此溼度甚高，整體平均濕度介於 71.60% 至 79.90% 之間。由於降雨集中於夏季，因此夏季月份濕度高於其他月份。

5. 日照時數

日照時數之量測以明亮時數為準，本區幾乎全年陽光普照，平均總日照時數為 2,281.8 小時，且全年各月之平均月日照時數均大於 130 小時，其中以七月 220.7 小時最高，以十二月之 157.20 小時最低。

(二) 水文

行經本計畫區之水文包括愛河、前鎮河與五號船渠。愛河流域發源自仁武區八卦寮，流經本市中心後於高雄港出海；前鎮河之中上游為鳳山溪，發源於本市九曲堂山區，向西流經大樹區、大寮區、鳥松區後，貫穿鳳山區中心，向西南流入前鎮區後改稱為前鎮河，最後注入高雄港。

南側轄有第五號船渠，過去是前鎮獅甲地區工業污水之匯流渠道，整治後水質大幅改善，且增加河道斷面提升防洪安全，目前沿岸為公共開放空間，水文分布詳圖3-1-1所示。

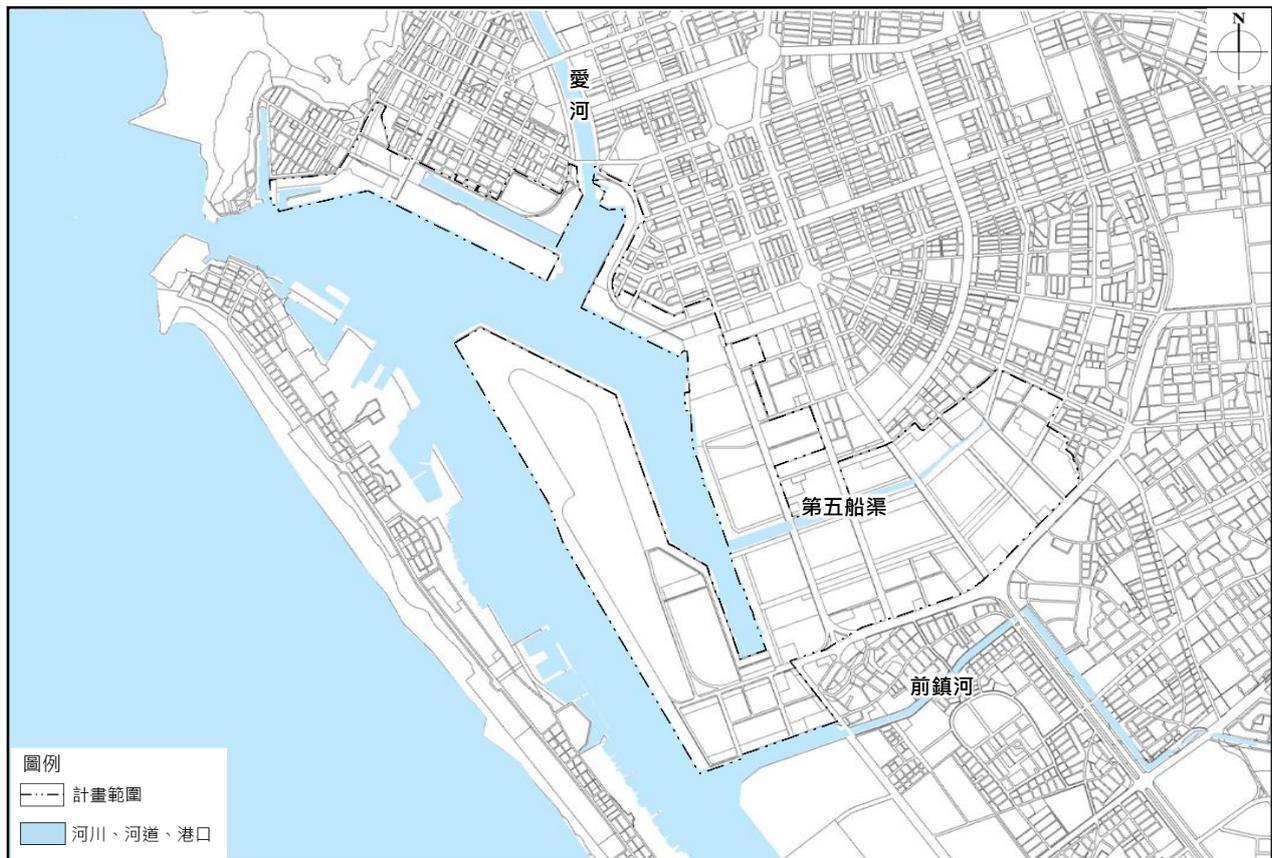
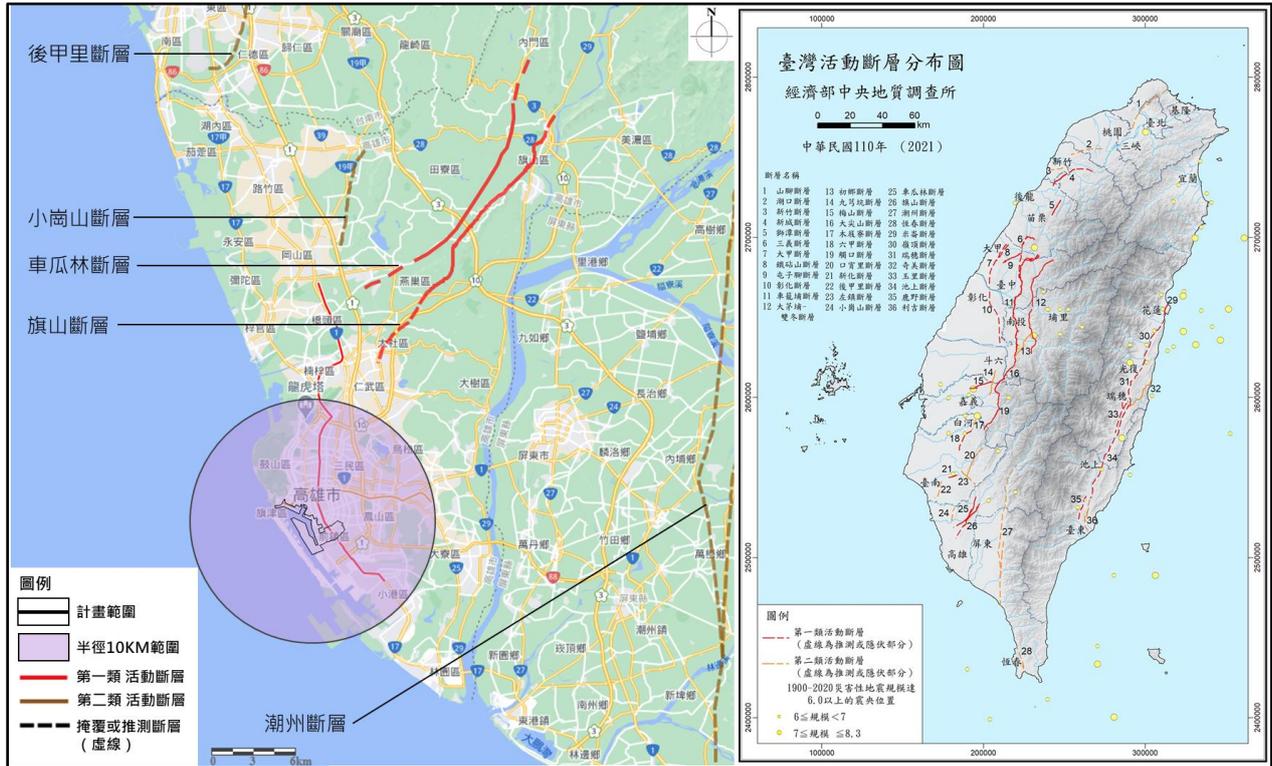


圖 3-1-1 本計畫周邊水系流域圖

四、斷層

根據經濟部中央地質調查所臺灣活動斷層分布圖，本市活動斷層主要分布於岡山區、阿蓮區、旗山區、燕巢區、大社區、田寮區等，距離本計畫區最接近之斷層為北側小崗山斷層及東北側旗山斷層、車瓜林斷層，因其與本計畫區距離10公里以上，遠大於建築技術規則所規定不得開發建築之範圍，故無不得開發建築之狀況。鄰近活動斷層分布如圖3-1-2所示。



資料來源：經濟部中央地質調查所。

圖 3-1-2 臺灣地區活動斷層分布示意圖

五、海嘯

臺灣自1661年起即有存疑性海嘯、近海地震及遠地地震所引起海嘯之記錄，其中1867年所造成的海嘯災害情況較能確定為臺灣近海地區地震所引發之海嘯。

依據中央氣象局資料，根據過去的海嘯歷史紀錄，本計畫區所在地區屬於「歷史資料顯示可能有海嘯紀錄或疑似海嘯紀錄，但無海嘯災害者」。國內各沿海地區其海嘯危險性分級依行政區劃分如表3-1-1所示。

表 3-1-1 國內各地區之海嘯危害程度一覽表

區級	行政區	說明
I	新北市、基隆市	歷史資料顯示有海嘯災害者。
II	臺中市、彰化縣、雲林縣、嘉義縣、臺南市、高雄市（含東沙、南沙）、屏東縣、臺東縣、花蓮縣、宜蘭縣、澎湖縣	歷史資料顯示可能有海嘯紀錄或疑似海嘯紀錄，但無海嘯災害者。
III	桃園市、新竹縣、新竹市、苗栗縣、金門縣、連江縣	歷史資料顯示並無海嘯紀錄，但可能受影響者。

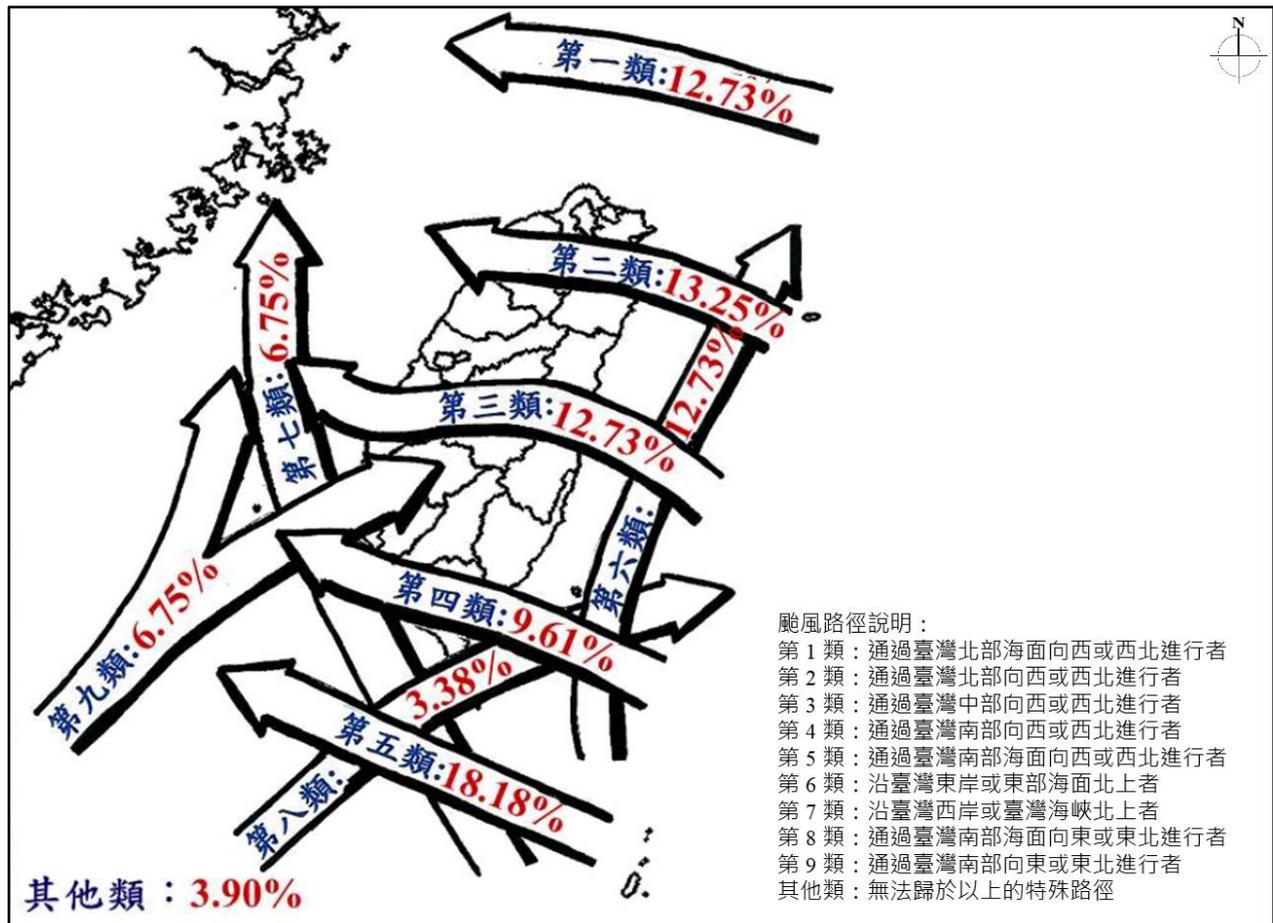
註：臺北市、嘉義市、南投縣未臨海，無海嘯威脅。

資料來源：中央氣象局。

六、颱風

依據中央氣象局颱風百問資料，臺灣歷年之颱風登陸路徑約有十類，南部地區惟因受到中央山脈屏障，除第3、4、7、9類路徑颱風出現的風力較為猛烈外，其餘各類路徑颱風出現之風力均不會太強。

由於颱風侵襲時常帶來旺盛之西南氣流，造成南部豪雨成災，本計畫區內近十年內共發生兩起颱風淹水成災事件，分別為民國99年凡娜比颱風與民國105年莫蘭蒂颱風，淹水區域集中於前鎮科技產業園區東側與夢時代購物中心南側低窪地區，歷年颱風路徑趨勢，詳圖3-1-3所示。



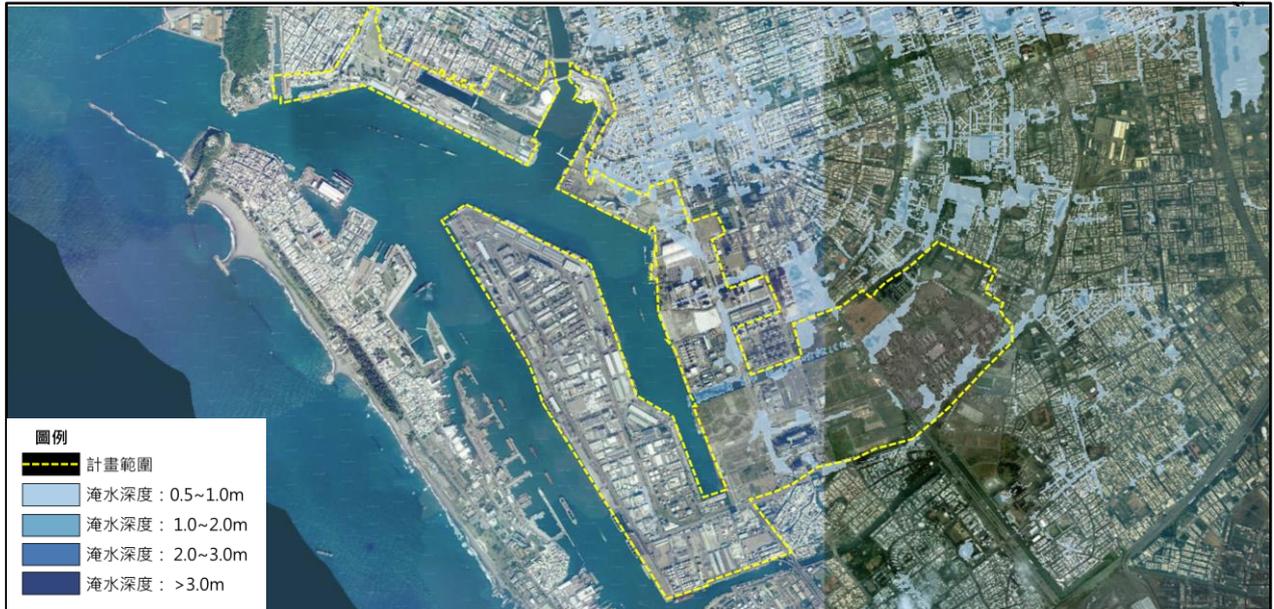
資料來源：中央氣象局。

圖 3-1-3 歷年臺灣地區颱風路徑示意圖（民國元年至民國 110 年）

七、基礎環境敏感分析

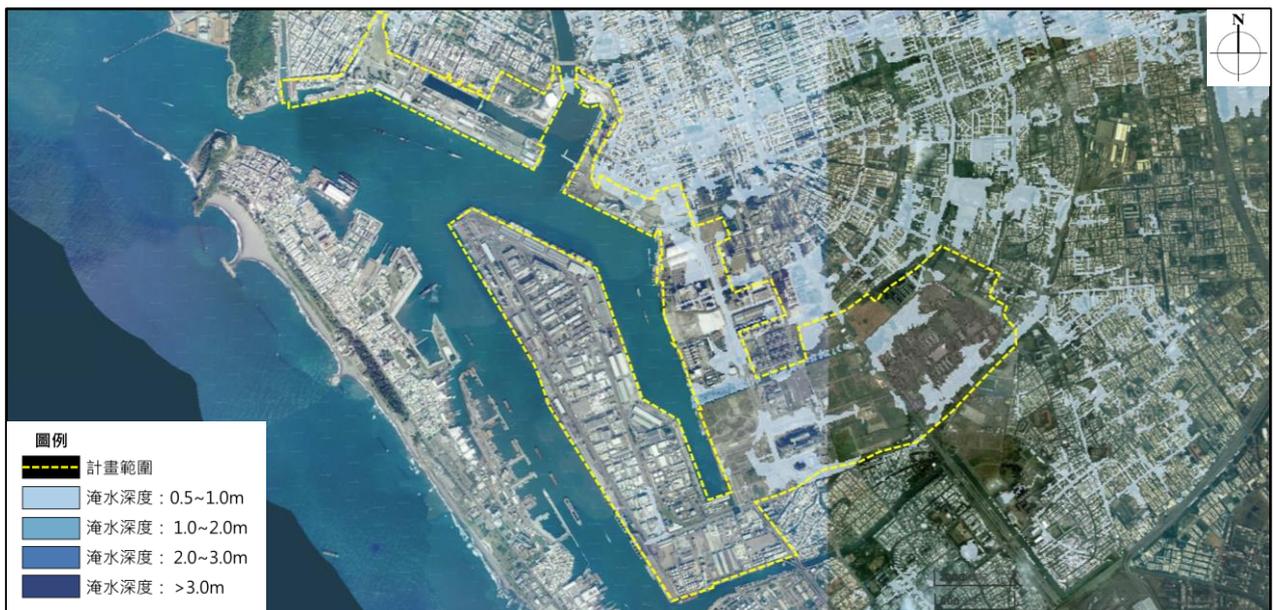
(一) 淹水潛勢地區

依國家災害防救科技中心單日降雨量350、500及650公厘淹水區位資料，本計畫區除成功路西側五號船渠周邊達淹水2.0~3.0公尺區域範圍，其餘多為淹水0.5~1.0公尺區域範圍。淹水潛勢分析資料未來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，並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，以及考量學校、公園、運動場作為滯洪設施之可行性。本計畫區內淹水潛勢範圍，如圖3-1-4、圖3-1-5及圖3-1-6所示。



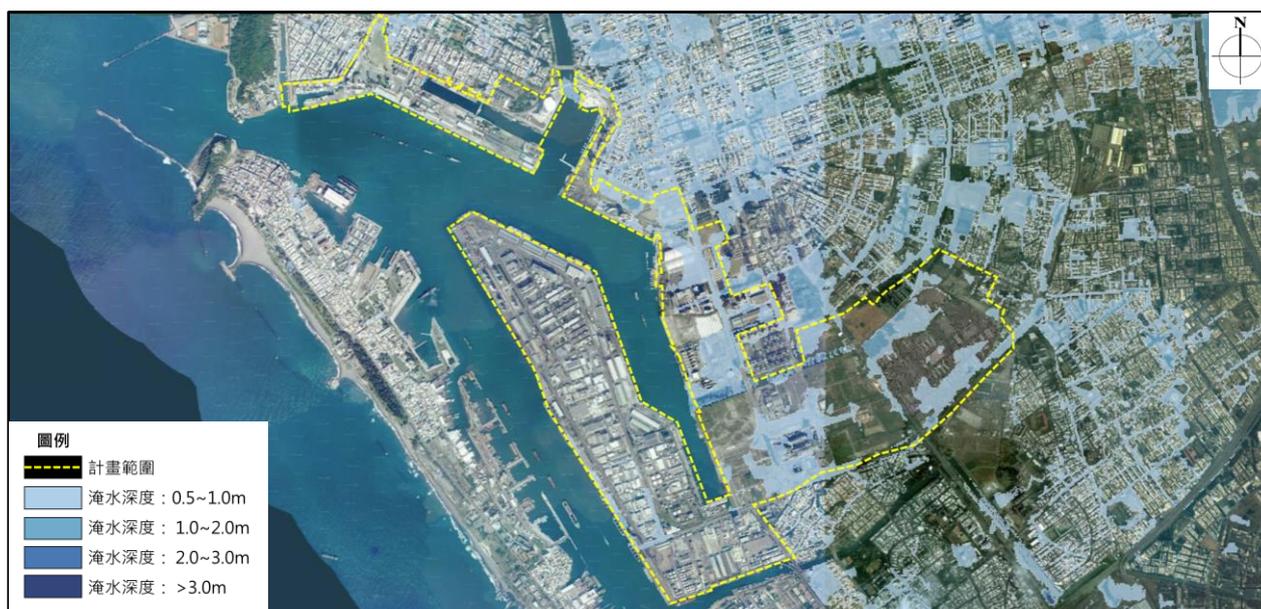
資料來源：1. 國家災害防救科技中心；2. 國土測繪中心。

圖 3-1-4 本計畫區 24 小時累積雨量 350mm 淹水潛勢圖



資料來源：1. 國家災害防救科技中心；2. 國土測繪中心。

圖 3-1-5 本計畫區 24 小時累積雨量 500mm 淹水潛勢圖



資料來源：1. 國家災害防救科技中心；2. 國土測繪中心。

圖 3-1-6 本計畫區 24 小時累積雨量 650mm 淹水潛勢圖

(三) 災害發生潛勢區域

依據本府111年災害防救深耕第3期計畫，本市災害發生潛勢區域多位於林園區、永安區、茄萣區、彌陀區、田寮區、旗山區、甲仙區、六龜區、那瑪夏區、桃源區、茂林區、大社區及梓官區等，未涉及本計畫範圍；另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，本計畫亦無受土石流潛勢溪流所影響，土石流潛勢溪流分布詳圖3-1-7所示。

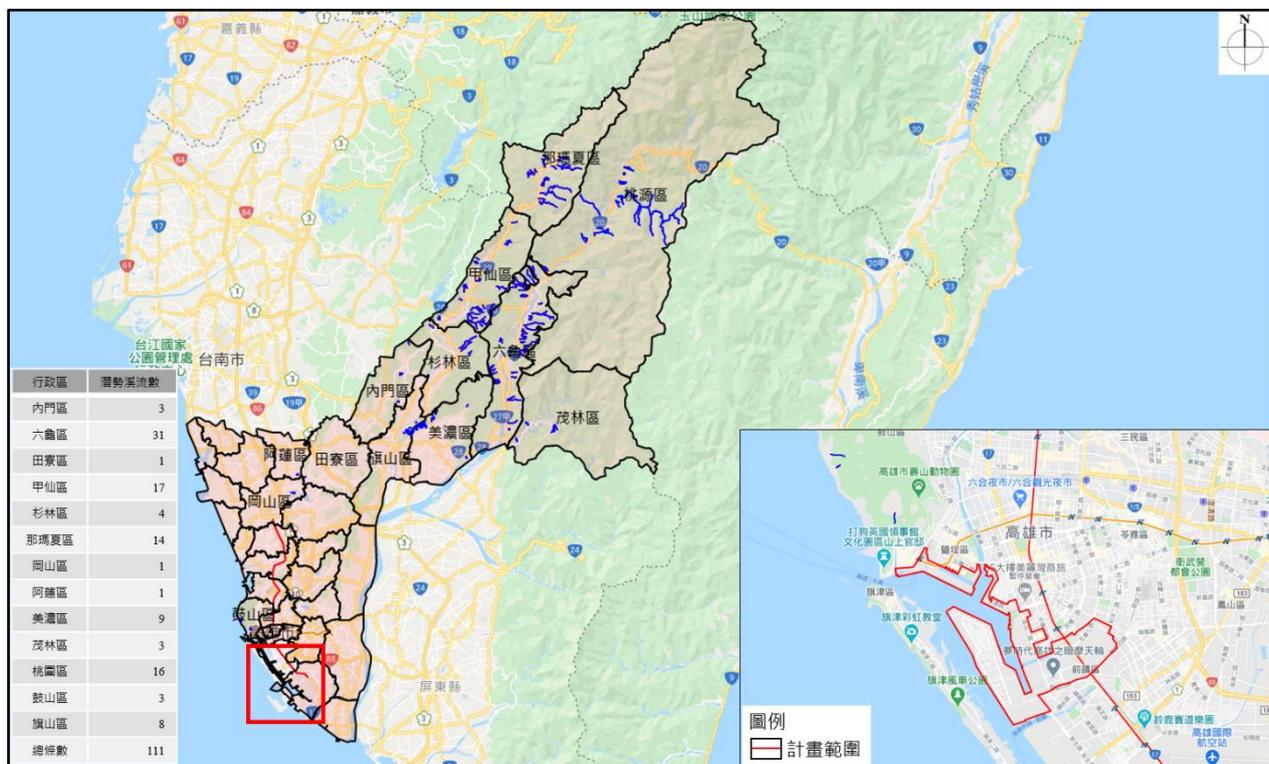
表 3-1-2 災害發生潛勢區域一覽表

行政區	災害發生潛勢區位	災害類型
林園區	汕尾地區、林家里周邊地區	風災、淹水潛勢區
永安區	永安里、永華里、保寧里、新港里、維新里、鹽田里	風災、淹水潛勢區
茄萣區	大定理、白雲里、光定里、吉定里、和協理、保定里、崎漏里、萬福里、嘉安里、嘉定里、嘉泰里、嘉福里、嘉樂里、嘉賜里、福德里	風災、淹水潛勢區
彌陀區	文安里、光和里、南寮里、海尾里、過港里、潔底里、彌仁里、彌陀里、彌靖里、彌壽里、舊港里、鹽埕里	風災、淹水潛勢區
田寮區	西德里、南安里	風災、淹水潛勢區
	鹿埔里、南安里、大同里、田寮里、七星里、崇德里、西德里、三和里、古亭里、新興里	山崩潛勢
旗山區	新興里	土石流潛勢
	三協里、上洲里、大山里、大德里、中洲里、太平里、永和里、竹峰里、東平里、東昌里、南洲里、湄洲里、新光里、瑞吉里、光福里、鯤洲里	風災、淹水潛勢區
旗山區	太平里、湄洲里、圓富里、中正里、大林里、上洲里、新光里、南勝里、中寮里、東平里、竹峰里、瑞吉里、永和里、三協里、大山里、南洲里	山崩潛勢
旗山區	東平里	土石流潛勢

表 3-1-2 災害發生潛勢區域一覽表 (續)

行政區	災害發生潛勢區位	災害類型
美濃區	中圳里、合和里、吉和里、吉東里、吉洋里、東門里、泰安里、清水里、獅山里、祿興里、福安里、廣林里、廣德里、德興里、興隆里、龍山里、龍肚里、瀾濃里	風災、淹水潛勢區
	福安里、合和里、獅山里、龍肚里、興隆里、中圳里、瀾濃里、廣林里	山崩潛勢
	福安里、獅山里、中圳里、瀾濃里、廣林里	土石流潛勢
甲仙區	東安里、西安里、和安里、大田里、關山里、小林里	土石流潛勢
六龜區	境內各里皆有坡地潛勢	山崩潛勢
	新發里、荖濃里、六龜里、義寶里、興龍里、中興里、寶來里、文武里、大津里	土石流潛勢
納馬夏區	境內各里皆有坡地潛勢及土石流潛勢	土石流潛勢 山崩潛勢
桃園區	桃源里、建山里、高中里、勤和里、復興里、拉芙蘭里、梅山里	土石流潛勢
	桃源里、建山里、高中里、勤和里、復興里、拉芙蘭里、梅山里	土石流潛勢
	境內各里皆有坡地潛勢	山崩潛勢
茂林區	境內各里皆有坡地潛勢(岩屑崩滑、岩體滑動、順向坡、落石)及土石流潛勢	土石流潛勢 山崩潛勢
大社區	三奶里、大社里、中里里、保安里、保社里、神農里、嘉誠里、翠屏里、觀音里	風災、淹水潛勢區
梓官區	大舍里、中崙里、同安里、赤西里、赤東里、赤崁里、典寶里、信蚵里、茄苳里、梓平里、梓和里、梓信里、梓義里、智蚵里、禮蚵里	風災、淹水潛勢區

資料來源：高雄市政府111年災害防救深耕第3期計畫。



資料來源：行政院農業委員會水土保持局。

圖 3-1-7 土石流潛勢溪流區位分布示意圖

(三) 人文景觀資源及歷史建築

本計畫區所在之高雄港舊港區，明朝後期原為漁村，清初已成為高屏地區商品集散中樞，原稱打狗港。清咸豐年間（1858年）依中英天津條約，高雄港開港通商，由於打狗港附近的腹地逐漸開發，加以物價低廉，逐漸吸引英、美等外商前來採購民生物品及投資，打狗港附近產生許多新的聚落，本計畫區周邊許多地名如旗後庄、鹽埕埔庄、哨船頭、苓仔寮、三塊厝等地便是此時發跡。

日治時期，為強化高雄港貨運功能，於1900年後開始展開多次計畫拓建，並於1900年間，於本計畫區西隅（南鼓山區）設置「打狗停車場（火車站）」，開通打狗至臺南間鐵道營運，使高雄港至1939年間，吞吐量已達320萬噸，達到日治時期營運最高峰，發展為日人於二戰時期臺灣重要之工業生產基地。

1945年日本戰敗，中華民國政府接收臺灣後，於10月正式成立「高雄港務局」主管高雄港業務，打撈二戰末期沉船以清理航道，至1955年始恢復港口正常營運。1959年後，高雄港展開十二年擴建計畫等多項措施，至1980年已有深水碼頭27座，淺水碼頭2座，並於高雄港區以濬港工程淤土填築而成中島商港區，籌設高雄加工出口區。本計畫區歷經高雄港開港、縱貫鐵道開通，見證本市產業發展歷史，區內保留多處人文歷史景觀，其中已經依法公告文化資產者，詳圖3-1-8及表3-1-3所示。

依據文化資產保存法規定，歷史建築、文化景觀由直轄市、縣（市）主管審查登錄後，辦理公告，並報中央文化資產主管機關備查。本計畫區之歷史建築共有4處，分別為「棧二庫、棧二之一庫」、「香蕉棚」、「高雄港港史館」以及「舊打狗驛」；文化景觀共有1處，為「高雄港站及週邊舊港區鐵道線群與建物群」，此些建築、景觀皆鄰近於高雄舊港區，參與了臺灣40年代至50年代經濟奇蹟的輝煌歷史，對於高雄舊港區之發展具有歷史意義，足堪保留作為歷史之見證，現因經濟變遷已不再為過去產業使用，並逐漸轉型為新形態生活方式之使用空間。為保有本計畫區內之歷史文化特色，並促進國際觀光發展，對於計畫區內之歷史建物應妥善保存。

表 3-1-3 本計畫區內文化資產綜理表

名稱	類別	公告年月	主管機關
香蕉棚	歷史建築	92.12	高雄市政府文化局
棧二庫、棧二之一庫	歷史建築	92.12	高雄市政府文化局
高雄港港史館	歷史建築	92.02	高雄市政府文化局
舊打狗驛	歷史建築	99.07	高雄市政府文化局
高雄港站及週邊舊港區鐵道線群與建物群	文化景觀	107.07	高雄市政府文化局

資料來源：高雄市政府文化局。

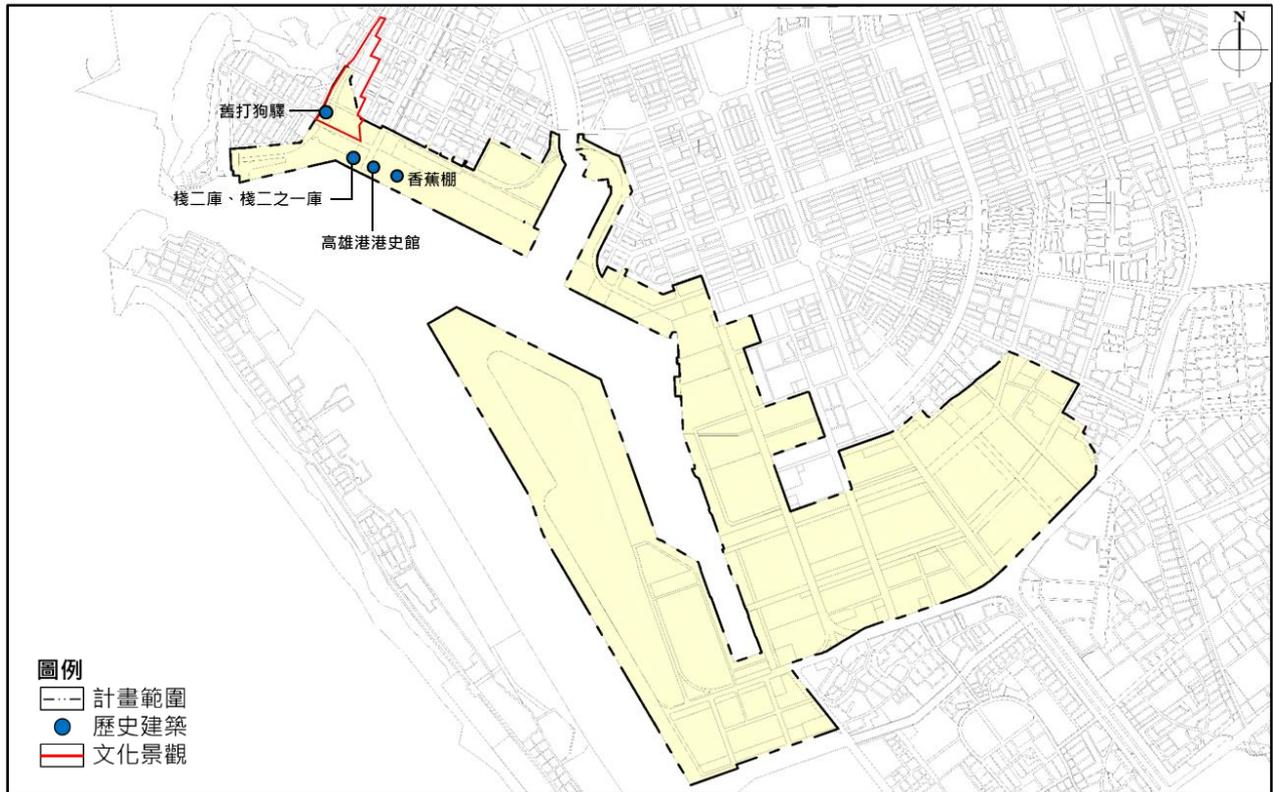


圖 3-1-8 本計畫區內文化資產分布示意圖

(四) 民用航空法之禁止或限制建築地區

依據民用航空法、航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法、航空站飛行場及助航設備四周禁止或限制燈光照射角度管理辦法，為維護飛航安全，民航局對航空站、飛行場及助航設備四周之建築物、其他障礙物之高度或燈光之照射角度，得劃定一定範圍之禁止或限制建築地區。

本計畫區南側屬於民用航空法之禁止或限制建築地區，高距比為1比7；另於中島地區南側一角屬於高雄航空站之進場面，亦為禁止或限制建築地區，高距比為1比40，禁止或限制建築範圍如圖3-1-9所示。

(五) 大眾捷運、環狀輕軌系統兩側禁限建範圍

為興建或維護大眾捷運及環狀輕軌系統設施及行車安全，主管機關於規劃路線經行政院核定後，應會同當地直轄市或縣（市）主管機關，於兩側勘定範圍，公告禁止建築或限制建築範圍。

本計畫範圍內具高雄捷運紅線、橘線以及環狀輕軌第一階段行經，其中凱旋站（R6）至獅甲站（R7）路段、西子灣站（O1）至鹽埕埔站（O2）路段，以及籬仔內站（C2）至哈瑪星站（C14）路段兩側50公尺範圍內為本計畫區大眾捷運及環狀輕軌系統禁限建範圍，詳圖3-1-10所示。



資料來源：交通部民用航空局機場禁限建管制查詢系統。

圖 3-1-9 民用航空法之禁止或限制建築地區示意圖



資料來源：高雄市政府捷運工程局禁建限建範圍地形圖。

圖 3-1-10 大眾捷運系統兩側禁限建範圍示意圖

第二節 上位計畫及相關計畫

一、上位計畫

(一) 全國國土計畫 (內政部營建署, 107 年)

國土計畫法之立法目的為「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」。爰依前規定擬定全國國土計畫，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，屬全國性位階，內容係以追求國家永續發展為願景，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，其計畫內容與本計畫區之主要關聯如下：

1. 產業規劃面向

需考量鄰近大眾運輸機能，並積極推動產業土地活化與再發展，落實老舊工業區之更新、穩定產業用地供給等具體措施，促使土地能因應產業需求及時提供。

2. 觀光產業發展面向

提出以文化觀光為主，整合各區域文化觀光資源、博物場館、人文傳統場域、生態資源等進行整體規劃，由既有點狀觀光據點經營出發，逐漸轉型朝文化觀光廊帶、觀光城市、觀光區域等方向邁進。

3. 城鄉發展策略面向

應推動低碳與生態城鄉，減少耗能並推動人本交通與智慧運輸，並因應氣候變遷，推動韌性城鄉規劃。

4. 交通運輸面向

需考量鄰近大眾運輸機能，並積極推動產業土地活化與再發展，落實老舊工業區之更新、穩定產業用地供給等具體措施，促使土地能因應產業需求及時提供。

(1) 海運及港區規劃

因應航商聯盟化、船舶大型化，以及國際郵輪、水岸觀光蓬勃發展等國際海運發展趨勢，定期檢討各商港功能定位及發展建設計畫；改善港埠聯外運輸環境與接駁系統服務品質，提高臺灣港群整體港埠競爭能力。

(2) 軌道運輸

強調整合並強化軌道與各運具間之優質轉乘服務，加強整合軌道運輸與土地使用開發，導入大眾運輸導向發展 (TOD)，結合軌道與其他大眾運輸場站、周邊道路及人行空間之整體規劃與開發，促進人本交通發展，並加強轉運中心規劃與推動，提升轉乘接駁服務品質。

(二) 高雄市國土計畫 (高雄市政府, 110 年)

高雄市國土計畫係綜合考量市轄內各地自然環境、人口密度、產業類型、交通系統與文化特性等因素，指認各階層之重要生活場域，標示各節點相互關係，並延續國土計畫之全市空間布局構想，將本市陸域範圍分為四大生活圈，各生活圈自成一格同時緊密關連，其空間發展策略規劃如圖3-2-1所示。

其中，本計畫位屬經貿都會核心，係以本計畫區作為城市發展的動力引擎，定位為接軌國際之門戶，結合高雄港埠旅運中心、高雄流行音樂中心、高雄展覽館、駁二藝術特區及軟體科學園區，推動休閒觀光、文創會展、數位研發、郵輪遊艇等新興產業，並藉由市地重劃、區段徵收釋出土地，與高雄港區土地開發公司及國營事業地主合作招商開發，活化舊港區及周邊土地，吸引產業投資開發，推動本市成為與國際接軌之重要門戶。



圖 3-2-1 高雄市空間發展架構示意圖

（三）擴大及變更原高雄市主要計畫（第三次通盤檢討）案（高雄市政府，108年）

本市以既有之國際港都角色與多樣化都市機能，朝南臺灣海空門戶、都會核心、生態都市、海洋文化及知識經濟等建設目標，此次通盤檢討目的如下：

1. 依據上位及相關計畫之指導，重新檢討原高雄市轄區整體發展之優勢、空間架構與定位，強化區域中心都市機能。
2. 提供原高雄市轄區發展創新產業型態及相關產業所需之活動空間，藉以促進本市工商經濟及各地區之再生與成長。
3. 提供原高雄市轄區市民居住、遊憩、工作、行政、教育、運輸、文化等不同活動之足夠空間，改善並提升居民生活環境品質，落實永續生態都市。
4. 訂定指導各使用分區及細部計畫之發展方向、執行原則與檢討變更原則。
5. 依現況發展情形，修正本次都市計畫範圍誤差，以符合發展所需。
6. 配合大眾運輸導向都市發展，檢討捷運場站周邊土地之使用性質與使用強度。
7. 建構完整的交通運輸系統，以強化高雄都會區域機能。
8. 廣徵各公民團體意見，以利落實都市計畫。

本計畫屬擴大及變更原高雄市主要計畫（第三次通盤檢討）案之計畫範圍內，未來將依循上述原則，針對計畫區內都市機能、產業空間發展、居住環境與大眾運輸等進行土地使用調配，以增進本計畫區內發展。

（四）臺灣 2050 淨零排放路徑及策略（國家發展委員會，111年）

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

- （1）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。
- （2）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。
- （3）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。
- （4）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

- (1) 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。
- (2) 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

- (1) 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力發電20~27%，以達成整體電力供應的去碳化。
- (2) 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。

表 3-2-1 上位計畫綜整表

計畫名稱	計畫內容	對本計畫之指導
全國國土計畫 (內政部營建署, 107年)	因應氣候變遷，確保國土安全，保育自然環境與人文資產，強化國土整合管理機制，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。	本計畫區具高雄輕軌、高雄捷運行經，且區內涵蓋前鎮科技產業園區、駁二藝文特區、高雄港等，具產業、文化觀光與陸、海運輸等多元機能，未來發展應依循全國國土計畫之指導，推動計畫區內特色機能之連結與發展，並因應氣候變遷，打造永續之城鄉發展。
高雄市國土計畫 (高雄市政府, 110年)	高雄市國土計畫係綜合考量市轄內各地自然環境、人口密度、產業類型、交通系統與文化特性等因素，將本市陸域範圍分為四大生活圈，各生活圈自成一格同時又緊密關連。	本計畫位在經貿都會核心，為國內重要海運及空運門戶，未來將持續以強化都會區中心都市之區域中心功能、發揮國際港口貨物運輸集散功能、謀求都會區生活、產業環境改善等作為本市主要發展動力及區域機能定位。
擴大及變更原高雄市主要計畫 (第三次通盤檢討)案(高雄市政府, 108年)	在國內產業朝全球化、資訊化及高科技化趨勢下，本市以既有國際港都角色與多樣化都市機能，朝南臺灣海空門戶、都會核心、生態都市、海洋文化及知識經濟等建設目標，建構南部區域生態及永續發展首要都市。	本計畫區位於主要計畫之計畫範圍內，未來本計畫將依循主要計畫指導原則，針對本計畫區內都市機能、產業空間發展、居住環境與大眾運輸等進行土地使用調配，以增進本計畫區內發展。
臺灣2050淨零排放路徑及策略 (國發會, 111年)	建構科技研發及氣候法制兩面向之基礎環境，推動能源、產業、生活、社會四大轉型策略，逐步實現2050淨零排放之永續社會。提出「十二項關鍵戰略」，以落實淨零轉型之長期願景目標。	結合本計畫產業轉型與5G AIoT願景，提升發展高雄地理位置優勢及技術，打造再生能源、低碳、智慧產業生態系，並開發相關產業潛力場址，建立安全性驗證場域。

二、相關計畫

(一) 五加二產業創新計畫（經濟部，105年）

為加速臺灣產業轉型升級，政府打造以「創新、就業、分配」為核心價值，追求永續發展的經濟新模式，並透過「連結未來、連結全球、連結在地」三大策略，激發產業創新風氣與能量。

1. 產業成長核心

經濟部提出「智慧機械」、「亞洲·矽谷」、「綠能科技」、「生醫產業」、「國防產業」、「新農業」及「循環經濟」等五加二產業創新計畫，作為驅動下世代產業成長的核心，為經濟成長注入新動能。

2. 多功能經貿園區未來發展重點

本計畫區主要產業機能符合五加二產業創新計畫之推動重點，後續應藉由布局關鍵前瞻技術及引進高階人才，持續形塑產業創新聚落，吸引國內外投資、連結創新能量，提升本市產業國際競爭力與計畫區之生活品質，實現智慧城市之理想。

(二) 大南方大發展南臺灣發展計畫（國家發展委員會，108年）

以南臺灣產業、農業、交通及觀光四大領域，定位各縣市新經濟、新產業及新生活藍圖，推動區域均衡及整體發展。

1. 政策措施

投入租稅優惠、學研能量、人才及人力供給、創業協助、優質生活以及公共建設等六大措施，並以既有法規調適辦理，必要時並考慮研擬專法「臺灣南部（濁水溪以南）國土區域發展特別條例」。

2. 交通規劃面向

未來將規劃高鐵南延、高捷延伸以及高雄機場升級，並配合高雄之鐵路地下化及捷運線延伸，以高雄為中心，塑造至屏東、臺南、雲嘉地區及東亞、東南亞之交通路網。

3. 農業政策面向

建立農民年金制度，提高退休保障；培育新農民，解決人力、土地、資金、技術和產銷問題；農地農用給予補助；將加工、運銷、物流現代化，並提升農產加工技術與量能、建立全國冷鏈與物流體系。

4. 觀光發展面向

提升旅遊度假服務至國際水準，鼓勵民間投資興建特色旅宿，促進地方觀光產業發展；此外也希望降低旅宿業經營成本，降低國內旅遊交通費用，並規劃海洋公路，發展遊輪旅遊。

(三) 加工出口區更名「科技產業園區」（經濟部，110年）

高雄前鎮加工出口區於55年成立，為臺灣第一個特區，其兼具自由貿易區與工業區之功能，率先推動單一窗口、租稅優惠、便捷通關及土地只租不售等經貿促進制度，成功達成拓展對外貿易、吸引工業投資、引進最新技術及增加就業機會等設立四大目標，對創造「臺灣經濟奇蹟」皆貢獻卓著。

目前科技產業園區已形成半導體封測、顯示器、光學、電子、資訊軟體及數位內容等高值化產業聚落，為彰顯園區轉型有成及區內產業高度科技量能，經濟部爰推動園區更名，110年3月28日時任行政院院長蘇貞昌親臨主持揭牌典禮，正式宣布園區新名為「科技產業園區」。更名後之「科技產業園區」將朝三個升級目標邁進：

1. 產業科技升級：自 108 年起，科技產業園區廠商執行投資臺灣三大方案，累積投資超過 1,300 億元，約占全國 11%，是臺商回臺投資密度最高之園區。園區將利用此波投資動能，加速推動智慧製造、設備優化、先進材料研發等事項，打造科技產業園區成為國內重要之高階製造中心。
2. 服務智慧升級：5G 時代來臨，園區服務團隊利用更名契機，全面檢視園區服務缺口，積極導入資源，推動設備智能化、監控雲端化、服務客製化等工作，並開拓數位智能新商機，使服務配合更名可全面升級。
3. 環境優化升級：「科技產業園區設置管理條例」立法，除更改園區名稱外，也加入投資管理、資產活化與促進產學合作等相關條文，期許園區服務團隊積極落實新法令，推動園區設施優化，導入設計美學與創新科技，以營造更優質之投資環境。



資料來源：經濟部產業園區管理局。

圖 3-2-2 110 年 3 月 28 日「科技產業園區」揭牌典禮

(四) 亞灣 2.0-智慧科技創新園區推動方案 (行政院, 112 年)

行政院112年5月11核定之「亞灣2.0-智慧科技創新園區推動方案」，係將5G AIoT與在地新創公司推向國際型智慧科技，加速產品與服務落地，建構創新之商業價值，並導入智慧科技應用方案於不同研發應用，如：半導體上下游串連、影視音智慧製作、石化業智能永續發展及航港智慧升級，鎖定國際型企業進駐亞灣，以大帶小串聯供應鏈進駐，帶動上下游廠商於亞灣投入研發培訓基地，共同推動國際型智慧科技解決方案與創新商業模式驗證，將智慧科技解決方案輸出海外市場，促成智慧科技應用場域實證與商轉，吸引相關產業的擴大投資，進而帶動臺灣智慧產業生態系之完整發展，以維持臺灣 ICT 技術領先之優勢。

為加速產業引入及提供產業人才優質環境，「亞灣2.0-智慧科技創新園區推動方案」以打造亞灣區成為下世代科技應用先驅者，帶領產業與人才南向，使南北均衡發展並發展為國際型產業聚落之願景，透過實踐完善實證環境、成立新創園、群聚產業與人才、智慧科技方案共創及對接新南向市場等五大目標及打造亞灣為5G AIoT生活實踐場域、建構高雄5G AIoT產業鏈、推動旗艦產業行業別智慧科技解決方案及接軌國際強化南向市場鏈結等四大策略，以擴大用地、擴大創新、擴大群聚及擴大輸出等四大做法，扶植IC設計群聚發展、智慧石化永續發展服務、智慧影視製作平台及智慧港灣發展，偕同上下游供應鏈夥伴共同於亞灣設立國際研訓基地，規模化商業驗證智慧科技解決方案，輸出海外市場，詳圖3-2-3所示



資料來源：亞灣2.0-智慧科技創新園區推動方案 (行政院112年5月11日)。

圖 3-2-3 「亞灣 2.0-智慧科技創新園區推動方案」方案願景、目標、策略與作法示意圖

(五) 高雄市淨零城市發展自治條例 (高雄市政府, 112 年)

綜觀高雄市產業及碳排結構，工業部門碳排占比八成，在面對未來城市間競爭及自身永續經營，高雄市在低碳城市目標議題上依循目前國家各階段管制目標，並逐年滾動調整減碳政策及各部門執行方案，定調與國家一致朝西元 2050 淨零碳排目標邁進。

「高雄市淨零城市發展自治條例」於 112 年 6 月 28 日經高雄市議會三讀通過，成為「氣候變遷因應法」公布以來，首部地方淨零法規，自治條例全文共計 26 條，其重點包括：(1) 本市減量目標、碳預算、減量策略及原則；(2) 設置辦理淨零政策之協調整合審議及推動會及各目的事業主管機關權責；(3) 明定編撰淨零政策白皮書、自願檢視報告及永續淨零報告書等作為淨零政策推動之管考機制；(4) 成立淨零城市商轉服務行動與單一窗口平台及設置高雄碳平台；(5) 輔導事業與公私場所進行盤查、氣候風險評估及揭露及一定用電容量以上用戶設置潔淨能源設備；(6) 鼓勵捷運沿線機關、學校及工商廠場員工搭乘捷運系統；(7) 明定城市土地規劃、開發與公共設施之興建導入低碳工法；(8) 淨零轉型過程納入公民參與，並應扶助或減輕轉型過程受衝擊之弱勢族群；(9) 淨零生活轉型之相關獎勵或補助，設立設立高雄市淨零排放管理基金；(10) 明定辦理低碳永續發展相關直轄市稅捐徵免；協助規劃預算及推動綠色金融措施等內容。

(六) 臺灣國際商港未來發展及建設計畫 (111~115 年) (臺灣港務股份有限公司, 110 年)

臺灣為高度倚靠國際貿易海島型國家，位處亞太地區海上運輸之主要樞紐，為提升臺灣整體國際商港競爭力，將朝向「創量增值」方向發展。針對臺灣港群之發展，提出發展五大面向，分別為國際貨櫃貨運輸、國際散雜貨運輸、國際客運運輸、港埠經營管理及永續與綠色港埠。

依據行政院核定臺灣國際商港未來發展及建設計畫，賦予高雄港之定位為洲際貨櫃樞紐港、智慧物流運籌港、客運及觀光遊憩港，其發展對策詳述如下，本計畫區內高雄港區發展將依循下列發展策略，其港區發展計畫如圖 3-2-4 所示。

1. 洲際貨櫃樞紐港

- (1) 最大進港計畫船型調整，外廓、航道及水域設施調整。
- (2) 新增與改建大型貨櫃碼頭。
- (3) 港區內外交通改善。

2. 智慧物流運籌港

- (1) 倉棧及後線場地改善，提升智慧物流倉儲設施。
- (2) 開發新港區，增加港區土地及碼頭。
- (3) 營運使用分區調整。

3. 客運及觀光遊憩港

- (1) 鄰近市區散雜貨及石化碼頭遷移。
- (2) 旅運設施更新，舊港區再開發。

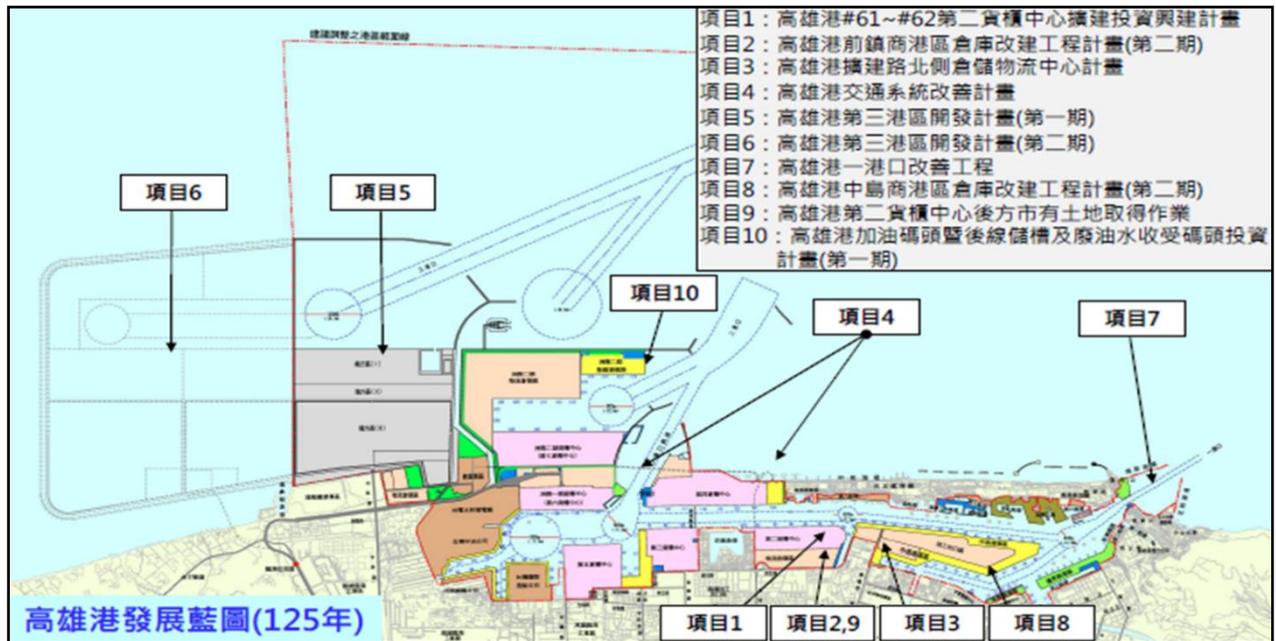


圖 3-2-4 高雄港發展藍圖

(七) 高雄港自由貿易港區計畫 (臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司，民國 94 年始營運)

配合「國家發展重點計畫(2002-2007)」，規劃高雄港設置自由貿易港區，計畫範圍為第1至第5貨櫃中心、中島商港區30至39號碼頭區域、前鎮商港區第2貨櫃中心後方土地、洲際一期後線與後方A5區土地、南星計畫區等，總開發面積為520.42公頃，其範圍如圖3-2-5所示。

自由貿易港區為臺灣國家發展計畫重點之一，於國家發展計畫(106至109年四年計畫暨106年計畫)中針對貨物量訂定成長目標，以及持續推動港區周邊各項工程開發與交通建設。高雄港自由貿易港區鄰近工業區、科技產業園區及科學園區，可連接高速公路、小港機場，且其航線密集、貨物往來便捷，可帶動相關產業之發展，透過稅減免與區位優勢，帶動本計畫之產業續速發展。

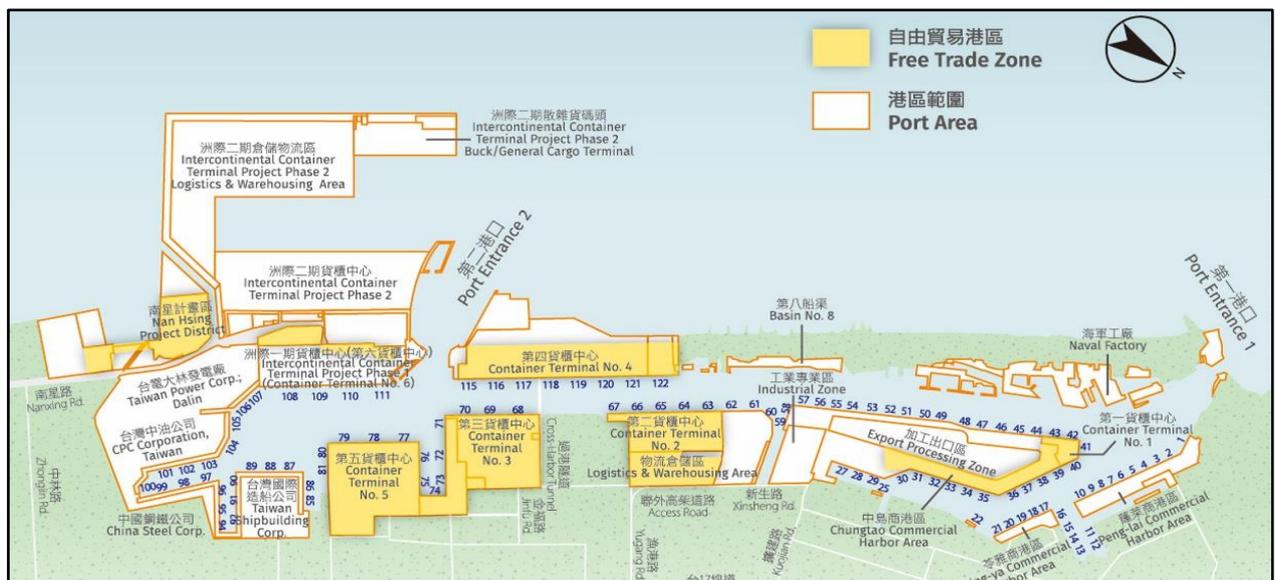


圖 3-2-5 高雄港自由貿易港區範圍圖

(八) 加工出口區設置倉儲轉運專區(含擴區)整體規劃計畫(經濟部產業園區管理局, 86年)

經濟部「發展臺灣地區成為亞太製造中心推動計畫」將加工出口區功能予以轉型,朝免稅區與保稅倉庫方式設置倉儲轉運專區,專區範圍共分三個次分區:中島專區、成功專區、小港專區,其中與本計畫相關者為中島專區與成功專區。

本計畫針對推動加工出口區產業轉型、有效利用專區土地、提供完善的公共服務設施、改善區內外交通運輸體系提高人貨流通效率等,對於所衍生的服務體系的土地使用需求或相關事項予以檢討。

(九) 交通系統建設計畫

本計畫區有高雄捷運紅、橘線、環狀輕軌及捷運黃線行經,行經路線與站點,如圖3-2-6所示。

1. 捷運系統建設計畫

(1) 高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫

捷運紅線沿中山路由南而北穿越本計畫區中心,北及高雄火車站和左營地區,南達小港機場和前鎮、小港等地區,此路線為本市最主要之工商發展軸線及重要運輸場站,其中R6、R7、R8車站即設於距本計畫區500公尺範圍內之中山路/凱旋路口、中山路/民權路口及中山路/三多路口;而捷運橘線西起鹽埕區臨海路,行經蓬萊商港區北側之五福、七賢路口後,沿中正路東行至鳳山,並在園區附近設有O1及O2車站。透過捷運紅、橘線之行經,可通往本市中心及北高雄地區,屬本計畫區重要之大眾運輸聯外交通路線,亦為本計畫區未來發展大眾運輸之良好契機。

(2) 高雄都會區大眾捷運系統都會線(黃線)建設及周邊土地開發計畫綜合規劃(高雄市政府捷運工程局,111年3月核定)

捷運黃線路線行經三民、新興、苓雅、前鎮、鳳山、鳥松等6個行政區域,屬前瞻基礎建設之軌道建設計畫。起於鳥松神農路,經本館路、建工路、民族路、三多路迄於亞洲新灣區,另由澄清路、南京路、五甲二路迄於鎮中跟前鎮區公所,路線總長度為19.573公里,設置23座地下車站與1座機廠,於民國108年經行政院通過可行性評估報告,預計民國117年全線完工通車,目前規劃之Y15站位於本計畫區內,捷運黃線完工後,將擴充本計畫區之大眾運輸路網,連接本市東側地區。

2. 高雄環狀輕軌捷運建設

為提升捷運紅橘線之運輸效率、強化大眾運輸間之連結,建構環狀輕軌貫穿南、北高雄商業中心及人口密集區,以完善高本市交通路網,環狀輕軌分兩階段,其中第一階段已完工通車,營運路段為C1 籬仔內站至C14 哈瑪星站,其中C5 夢時代站至C13 駁二蓬萊站共12站設置於本計畫區內,串聯區內高雄流行音樂中心、高雄港埠旅運中心、高雄展覽館、高雄軟體園區、駁二藝術特

區等重點觀光場域，提供遊客、辦公人士便捷之交通方式；第二階段目前部分通車、部分興建中，整體完工後將與第一階段構成環狀軌道，未來市區可藉由環狀輕軌直接抵達本計畫區內之重點觀光場域，為本計畫區發展大眾運輸導向觀光之重要契機。



圖 3-2-6 高雄捷運路網示意圖

（十）高雄多功能經貿園區特貿三都市更新案

特貿三南、北基地合計5.31公頃，高雄市政府以「公辦都更」、「權利變換」方式操作，使開發商可取得土地所有權，促進投資意願。北基地於111年2月8日與興富發建設股份有限公司簽約、南基地（北側）於111年5月12日與國揚實業股份有限公司簽約、南基地（南側）於111年2月15日與國城建設股份有限公司簽約，總投資金額近800億元，為臺灣目前金額最大之不動產招商案，同時為亞灣2.0計畫首件簽約招商案。

特貿三預計新增10至15萬坪產業辦公研發、會展會議與企業營運總部、研發及訓練等空間，創造至少4千個就業機會，與高雄軟體園區一二期呼應，擴大產業鏈群聚規模效果；同時建設智慧學院、托育、5G AIoT創意交流中心、產業創新設計館、智慧零售等產業及公共服務空間，並成立5G AIoT推廣基金會、新創天使基金，扶植新創事業團隊在高雄落地生根。南部半導體產業S廊帶與亞灣5G AIoT產業群聚，形成前店後廠產業空間發展態勢，特貿三開發後將是旗艦產業與企業總部群聚核心，具有產業轉型指標意義，加速推進公共建設與促成產業數位轉型，吸引全球大廠及人才進駐高雄，透過就業促進人口成長及增加服務消費，使製造業、服務業及相關聯產業全面受惠。

（十一）重大建設計畫

1. 高雄展覽館

高雄展覽館於民國 103 年開館，為臺灣第一座多功能臨港會展中心，其基地位於本計畫區內之台灣中油成功廠區 4.5 公頃土地，後方為高雄港 22 號碼頭，鄰近輕軌 C7 軟體園區站及 C8 高雄展覽館站，為一座可容納 1,500 個標準攤位的展覽館，並包含可容納 2,000 人、800 人及 20 至 40 人等不同大小之會議室。開館至今已承接多項指標性專業大型展覽、演唱會，為高雄會展產業發展領航角色，其整合 MICE 產業發展資源，積極爭取國際會展活動，發展區域性品牌展覽，並協助會展產業人才培訓，吸引企業進駐高雄，帶動產業升級，未來可結合周邊之高雄流行音樂中心、港埠旅運中心，增進臺灣國際形象。

2. 高雄軟體園區

為促進本市軟體科技產業之發展，經濟部於民國 89 年購置 7.9 公頃土地設置高雄軟體園區，並由經濟部產業園區管理局負責進行開發及管理。其定位為知識型產業園區，致力於發展亞太地區資訊軟體、數位影音、電腦通訊等產業，與加工區其他園區性質不同，主要設置目標為連結臺中軟體園區、臺北南港園區，形塑西部產業之創新走廊，促進本市資訊及新興產業發展，及平衡南、中、北部之經濟發展，形成資訊軟體、研發設計及數位內容等知識密集型產業聚落。隨近年政府著重於 5G AIoT 產業發展，考量目前園區土地皆已出租，尚須更充足產業空間以擴大投資或吸納新創廠商進駐；另於民國 109 年 11 月 9 日立法院經濟委員會南下高雄考察經濟建設，決議園區北側之定調為高雄軟體園區二期之開發案，以新增產業用地、提升在地就業機會。

3. 大港橋

臺灣港務公司於民國 107 年 9 月公開發布將於第三船渠中間興建橋梁連結蓬萊倉庫群，並且為維持第三船渠船隻出入，將設計為可旋轉的斜張橋，成為臺灣第一座可旋轉之景觀橋。

大港橋除了維持第三船渠內航道通行，還可縮減民眾進入蓬萊商港區的路程，串聯亞洲新灣區各處，加速蓬萊港區開發。大港橋不僅兼顧第三船渠既有船舶及遊艇通行，同時可發揮親水遊憩的功能，成為本市臨水岸觀光遊憩之景點，帶動本計畫區水岸觀光及周邊產業之發展。

4. 高雄流行音樂中心

高雄流行音樂中心於民國 98 年經行政院核定，由文化部委託本府規劃、設計、興建，並以行政法人模式營運，其位於高雄港 11-15 號碼頭，佔地約 11.89 公頃，其主體包括可容納 1 萬 2 千名觀眾之戶外表演場地、6,800 席之室內大型表演場館，及容納 200 至 1,000 席不等之 6 間小型展演空間、流行音樂展示館、海洋文化展覽中心、渡輪碼頭、親水公園、腳踏車道和文創市集，打造音樂休閒新基地，提供南臺灣流行音樂創作與表演交流觀摩平臺、培育國內流行音樂人才，連結音樂與文創產業，於民國 110 年 10 月完工啟用。

5. 高雄港埠旅運中心

港埠旅運中心位於高雄港第 19 至 20 號碼後方土地，因原高雄港之客運設施較為簡陋，其辦公廳舍不足且老舊，致各港務相關單位未能集中一處，不便於服務洽公民眾、旅客及航商，故為改善高雄港旅運設施、提升港埠服務品質並增進土地利用，依照高雄港整體規劃及未來發展計畫，並參酌高雄多功能經貿園區特定區計畫，擬定高雄港客運專區建設計畫，以改善現有客運設施及周邊環境、提供來港旅客便捷與舒適之旅運空間，並整合港區範圍內各相關業務單位之辦公空間，以提昇商港服務，進而增進國際交流、促進觀光產業之發展。

港埠旅運中心計畫內容包含港務辦公、旅運服務之複合建築物 1 棟及相關附屬設施，合計樓地板面積約為 80,774 平方公尺，其設計理念為加強與既有都市之結合，以發展港岸之商業、休閒機能，預計未來為臺灣港務公司總部、高雄市海上客運出入境中心，可同時停泊 2 艘 22.5 萬噸大型郵輪，約能承載 5,400 名旅客及 2,400 名船員，最大旅客服務水準每小時可達 2,000 人，於民國 112 年 3 月完工啟用。

6. 205 兵工廠遷建計畫

佔地 57 公頃的 205 兵工廠舊廠址於民國 38 年興建於前鎮區，位置座落於中山三路與凱旋四路口之市中心精華地段，臨近高雄港及臺鐵臨港線，與小港工業區形成重、化工業的生產聚落，後因經濟發展，周邊人口增加，零售商業陸續進駐，形成火藥庫、化學油槽緊鄰百貨公司、人口密集地區之現象，影響城市轉型計畫推動，故將其遷建。而其舊廠址除為本市精華地段，也為本計畫區之新交通樞紐，相關徵收計畫已於民國 107 年獲內政部核准，其中約 30 公

項將做為特貿區，其餘約 27 公頃做為公共設施用地，並包含公園用地約 11 公頃，其遷建後將以舊廠址為中央綠心，打造揉合人文、經濟及遊憩機能之園區，轉型朝國際企業總部、金融商貿、創新研發等發展，創造多元就業機會、活絡經濟發展，而遷廠至大樹區後，產生之相關民生需求也將活絡當地經濟發展。

有關國防部配合政府政策，釋出土地始能獲致重建（購）之房建物及機具，在「不增加國防預算、不調增產品售價」原則下，經國防部評估無法增加營運收益及提昇營運績效，應依成本與收入配合原則，取得之新資產應與其相關成本配合認列為收入。

7. 高雄市立圖書館總館與總館二期

高雄市立圖書館總館二期除延伸圖書總館之閱讀活動，並設置書局、文創商店、電影視聽娛樂設施及會議室空間，增進周邊購物、娛樂機能；而會館之人文旅店也能填補住宿、會展產業之需要。其結合圖書館藝文氛圍與文化集聚效應，發展文創及文教產業，並搭配周邊多功能經貿園區影視聚落，規劃相關展演與展覽空間，建立本市文創產業發展據點，以拓展文創產業通路及經營銷售平臺等。

8. 高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫

高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫係依據行政院高雄海空經貿城整體發展綱要計畫所辦理，並於 100 年 3 月 10 日奉行政院核定。

高雄港洲際貨櫃中心第二期工程預計 108 年完工，其位於二港口南側外海水域，預定填築新生地約 422.5 公頃，計劃興建碼頭 5 席水下負 18 米之深水貨櫃碼頭及 14 席散雜貨/石化碼頭，另計畫興建能源、石化原料之儲運中心、新式貨櫃基地及港埠發展用地等，以達成高雄港舊港區石化碼頭遷移及興建貨櫃物流基地等目標，滿足高雄港未來貨櫃運輸需求，維持貨櫃樞紐港競爭優勢，另興建石化油品儲運中心，將散布於現有港區且毗鄰市區之石化碼頭與儲槽，遷移至本區集中營運，進行港埠區位功能調整，促進高雄港、市整體發展，預期效益並如下所述：

- (1) 增加 5 席-18m 水深之深水貨櫃碼頭、其總長度 2,415m，並可供 23,000TEU 級之大型貨櫃船靠泊使用。
- (2) 每年可增加約 400 萬 TEU 之貨櫃裝卸能量。
- (3) 中油預定興建 432 萬公秉容量儲槽，協助解決部分儲槽遷建所需用地等問題。
- (4) 設置自由貿易港區用地約 246 公頃，有利相關產業群聚，帶動南臺灣產業發展。
- (5) 促成港市再造，發展都會港灣遷移舊港區石化碼頭，舊港區開發為親水商業遊憩，打造都會港灣。

(十二) 綜合分析

本計畫區位於高雄港未來發展計畫之中，產業經濟受到高雄港相關計畫影響，透過稅賦優惠與商港發展帶動區內產業活化、新創產業投入，也使得本計畫區成為高雄與國際之門戶，同時也透過近年區內外之大型建設開發與輕軌、捷運路線之行經，成為本市都會區重要之觀光遊憩場域，未來也將持續透過整體開發、公共設施開闢與產業發展，帶動本計畫之多元發展。經由上位及相關計畫之整合，將對本計畫區之發展方向定位、土地使用、發展區位、管制方式等產生影響，分述如下：

1. 多功能經貿園區未來將持續形塑產業創新聚落，吸引國內外投資、連結創新能量，提升本市產業國際競爭力與計畫區之生活品質，實現智慧城市之理想。
2. 利用高雄港埠現有之優越條件，規劃具多功能之海運轉運中心，提供具倉儲、轉運、金融及商業等相關服務業之發展。
3. 本計畫區有捷運紅、橘線及環狀輕軌行經，大眾運輸場站共設置 15 個站點，屬大眾運輸交通可及性相對高之地區，未來環狀輕軌第二階段以及捷運黃線之建置，將擴充本計畫區之大眾運輸路網，提供本計畫區大眾運輸導向發展（TOD）之契機。
4. 高雄展覽館、高雄軟體園區、大港橋、高雄流行音樂中心、高雄港埠旅運中心及圖書館總館之設置，將促進高雄地區的文化、產業、國際化發展，與高雄港之國際地位相互呼應，成為臺灣在國際舞台上的重要門戶，對促進高雄地區產業轉型，帶動產業及觀光發展與國際行銷有正面效益。

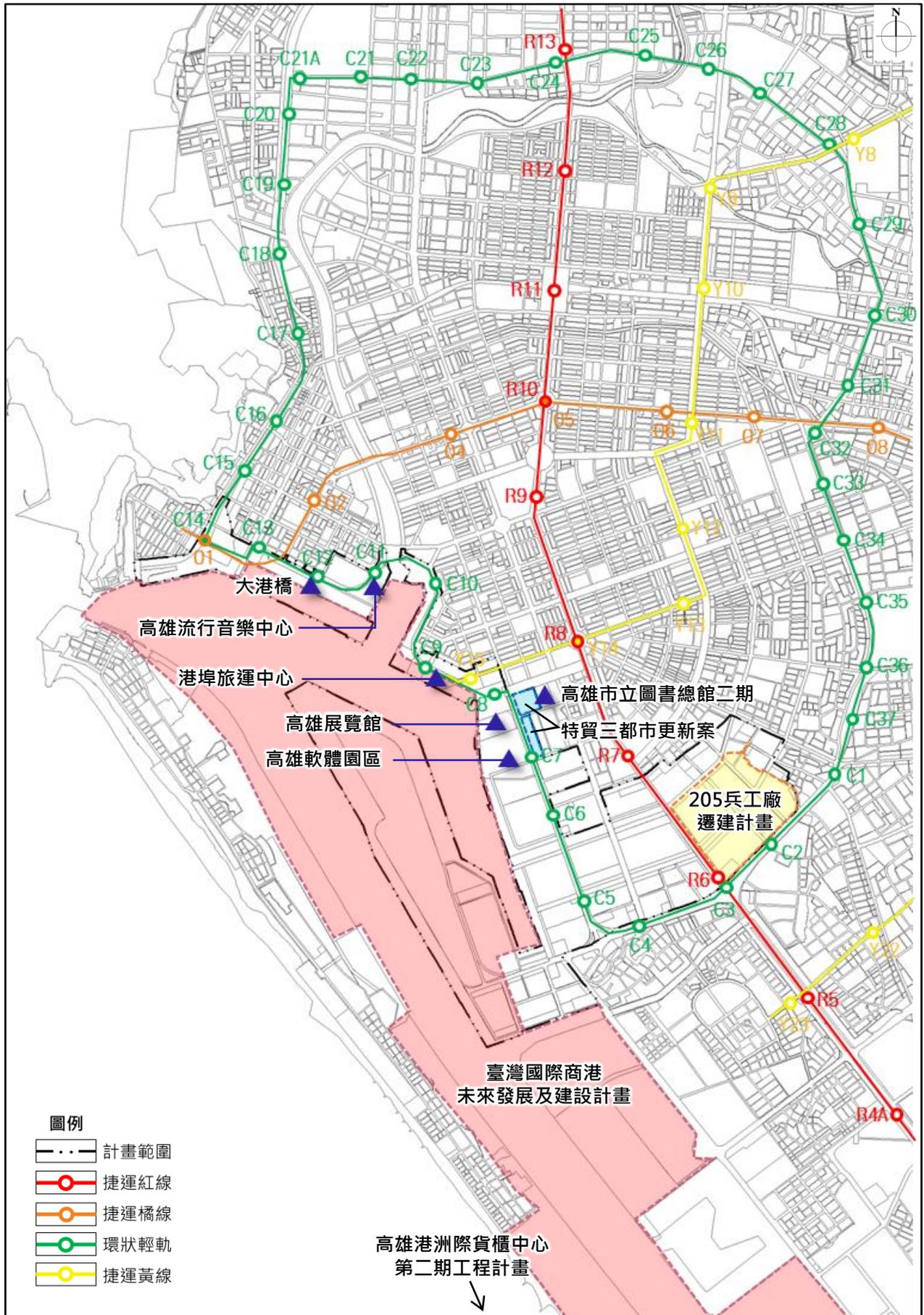


圖 3-2-7 本計畫區之相關計畫示意圖

第三節 人口與經濟產業發展

一、人口分析

(一) 本計畫區涉及行政區現況人口分析

根據本府民政局至民國111年12月之人口統計，原高雄市總人口數約為148萬人，其中本計畫區所涉及之行政區包括鹽埕區、苓雅區、鼓山區及前鎮區，固本計畫綜整前述4個行政區與原高雄市近10年人口成長趨勢，鹽埕區、苓雅區及前鎮區皆屬負成長，鼓山區則近2年呈負成長趨勢，詳表3-3-1所示。

鼓山區人口前幾年相對呈正成長係因該區有經市地重劃整體開發所釋出之新住宅空間，而其餘苓雅、鹽埕及前鎮等舊市區並無新開發及新住宅空間以導入新居住人口，因此，為帶動周邊地區之發展，未來本計畫區應有相關之措施、建設，提供周邊舊市區活化之契機，使本計畫區成為南高雄新人口成長核心。

表 3-3-1 計畫區涉及之行政區人口概況分析綜整表

年份	鹽埕區		苓雅區		鼓山區		前鎮區		原高雄市	
	人口數 (人)	成長率 (%)								
100	26,723	-2.47	181,717	-1.21	132,868	0.86	197,693	-0.73	1,525,955	-0.26
101	26,222	-1.87	179,512	-1.21	133,964	0.82	196,246	-0.73	1,523,513	-0.16
102	25,847	-1.43	177,716	-1.00	135,102	0.85	194,835	-0.72	1,521,366	-0.14
103	25,400	-1.73	175,854	-1.05	135,667	0.42	193,952	-0.45	1,518,162	-0.21
104	25,032	-1.45	174,515	-0.76	136,665	0.74	192,593	-0.70	1,515,756	-0.16
105	24,659	-1.49	172,895	-0.93	138,099	1.05	191,262	-0.69	1,515,087	-0.04
106	24,219	-1.78	171,033	-1.08	139,259	0.84	189,839	-0.74	1,512,798	-0.15
107	24,059	-0.66	169,648	-0.81	140,133	0.63	188,340	-0.79	1,509,763	-0.20
108	23,889	-0.71	168,825	-0.49	141,055	0.66	187,524	-0.43	1,510,104	0.02
109	23,594	-1.23	167,593	-0.73	141,508	0.32	186,135	-0.74	1,505,228	-0.32
110	22,912	-2.72	164,572	-1.62	140,410	-0.76	182,805	-1.63	1,489,238	-0.98
111	22,481	-1.88	162,642	-1.17	139,590	-0.58	180,282	-1.38	1,479,203	-0.67

註：統計至民國111年12月。

資料來源：高雄市政府民政局。

(二) 本計畫人口概況

1. 變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第二次通盤檢討）計畫人口概況

本計畫區可分為特定經貿核心專用區、特定文化休閒專用區及特定倉儲轉運專用區，目前現況之使用多為工業使用、港埠使用、開發中及閒置空地等。

多功能經貿園區特定區係配合亞太營運中心政策、倉儲轉運專區計畫、高雄港整體發展計畫等整體發展計畫，未來以發展倉儲、經貿、休閒活動為主，故計畫容納人口為商務活動居住人口。擬定高雄多功能經貿園區特定區計畫案配置商務活動居住人口為13,000人，就業人口約160,000人，粗居住密度約為22人/公頃，淨居住密度則約為580人/公頃。各特定專用區內預計引進人口為：

- (1) 特定文化休閒專用區：預計引入居住人口1,600人。
- (2) 特定經貿核心專用區：預計引入居住人口11,400人。
- (3) 特定倉儲轉運專用區：不擬引入居住人口。

2. 現行核定案件已申請使用之計畫人口

變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第二次通盤檢討）案之計畫人口採「先產業、後住宅」之開發原則，由各開發單元提出申請，截至民國 108 年底本計畫已有四處開發案申請使用計畫人口，分別為第四種商業區（中石化）391 人、第四種特定經貿核心專用區（中鋼）767 人及第五種特定經貿核心專用區（夢時代）1,000 人，合計為 2,158 人，詳如表 3-3-2 與圖 3-3-1 所示。

表 3-3-2 已申請使用計畫人口綜整表

計畫分區	特定文化休閒專用區								
使用分區	特文1	特文2 及3	特文4	特文5	港埠 商業區	商4	商3	小計	
居住人口 (人)	-	-	-	-	628	289	160	1,077	
已申請 居住人口 (人)	-	-	-	-	-	-	-	-	
剩餘 居住人口 (人)	-	-	-	-	628	289	160	1,077	
計畫分區	特定經貿核心專用區								
使用分區	特貿1	特貿2	特貿3	特貿4	特貿5	特貿6	特貿7	商4	小計
居住人口 (人)	104	223	326	3,757	2,289	4,551	-	551	11,801
已申請 居住人口 (人)	-	-	-	767	1,000	-	-	391	2,158
剩餘 居住人口 (人)	104	223	326	2,990	1,289	4,551	-	160	9,643

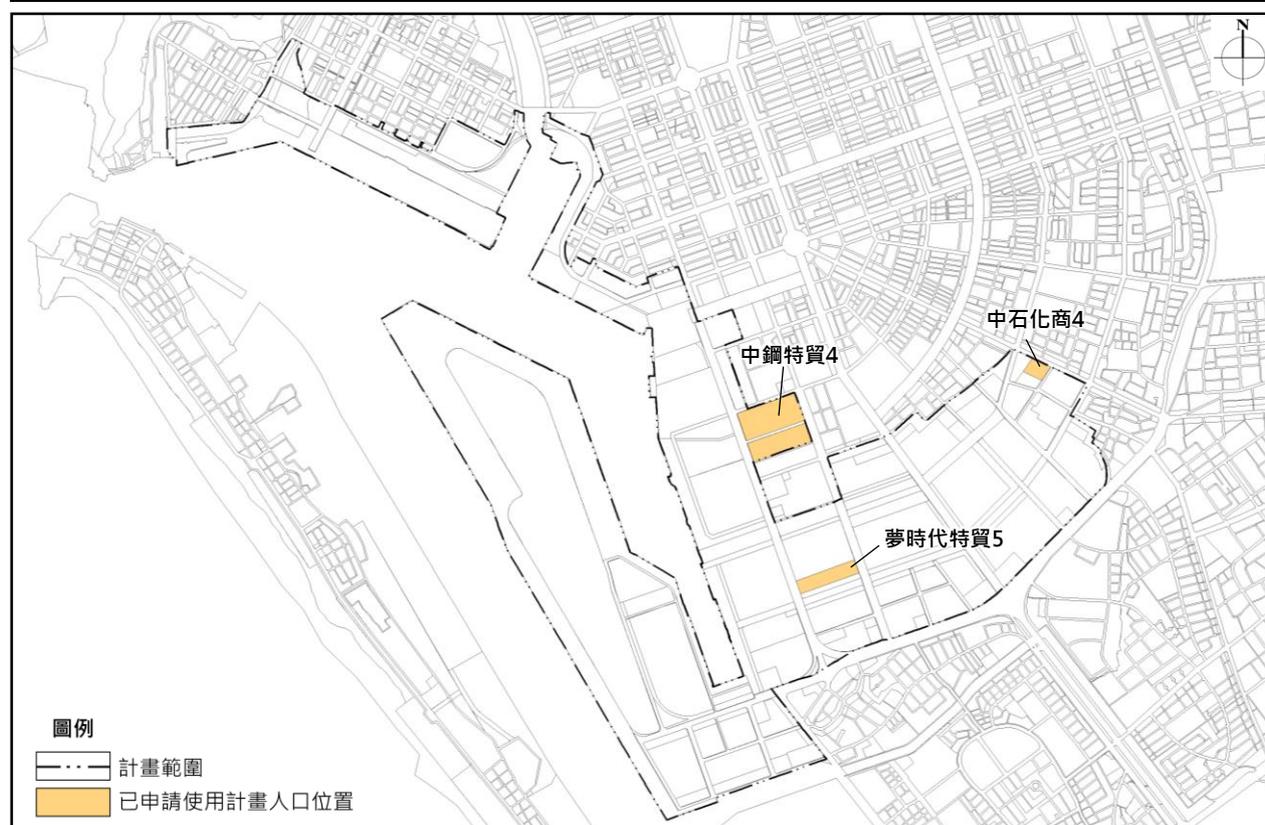


圖 3-3-1 已申請使用計畫人口位置圖

(三) 擴大及變更原高雄市主要計畫（第三次通盤檢討）案人口分派

根據民國106年發布之擴大及變更原高雄市主要計畫（第三次通盤檢討）案，將本計畫區納入檢討變更範圍，其中於人口部分以行政區之人口密度進行分派，因此本計畫依循此原則，分別以前鎮區、苓雅區、鹽埕區之人口密度進行人口分派，合計為16,453人，作為本計畫之計畫人口檢討依據。各區依主要計畫之人口分派詳表3-3-3所示，近年雖因臺灣社會趨勢影響，人口成長速度減緩；但以都市發展的可能性來說，其各項指標所能提供之服務人口仍然維持一定的水準。

表 3-3-3 主要計畫分派至本計畫區計畫人口推估綜整表

行政區	計畫人口密度 (人/公頃)	本計畫區可作住宅之面積 (公頃)	分派計畫人口數 (人)
前鎮區	128.97	100.79	12,999
苓雅區	302.50	5.54	1,676
鹽埕區	216.09	8.23	1,778
合計			16,453

二、經濟產業活動

(一) 國際經貿發展競爭優勢

因應美中貿易戰促使臺商回流設廠，並配合政府推動之新南向政策，本計畫區透過既有前鎮科技產業園區、高雄軟體園區、臺糖高雄物流園區等產業專區與地緣優勢，將會整合製造業、金融業、物流業、運輸業，並結合推動多年的文創、會展、遊艇、觀光、體感科技與數位科技產業，作為本計畫區產業發展優勢。

1. 美中貿易戰促使臺商回流

自民國 107 年美國宣布對從中國進口的商品徵收關稅以來，便拉開美中貿易戰序幕，而後中、美雙方各自透過提高 5%~30% 不等之關稅更影響全球經濟貿易。此外，隨美中貿易戰轉為延長戰，國際企業為避免受其影響而將工廠從美國、中國遷出，中國的世界工廠地位也隨之鬆動，全球供應鏈逐漸碎片化，全球產業之版圖也將因此重整。政府亦配合此趨勢，新頒釋令與「海外資金匯回管理運用及課稅條例」，提供稅率優惠，以鼓勵資金回流。經濟部亦預計於未來的二到三年內視需求開發 6 處工業區，以因應設廠之土地需求。據經濟部統計，民國 107 年至今通過審核之臺商回流案件投資額約 6,223 億元，加上目前待審案件約新臺幣 1,800 億元，民國 108 年底前景可望達到 8,000 億元。

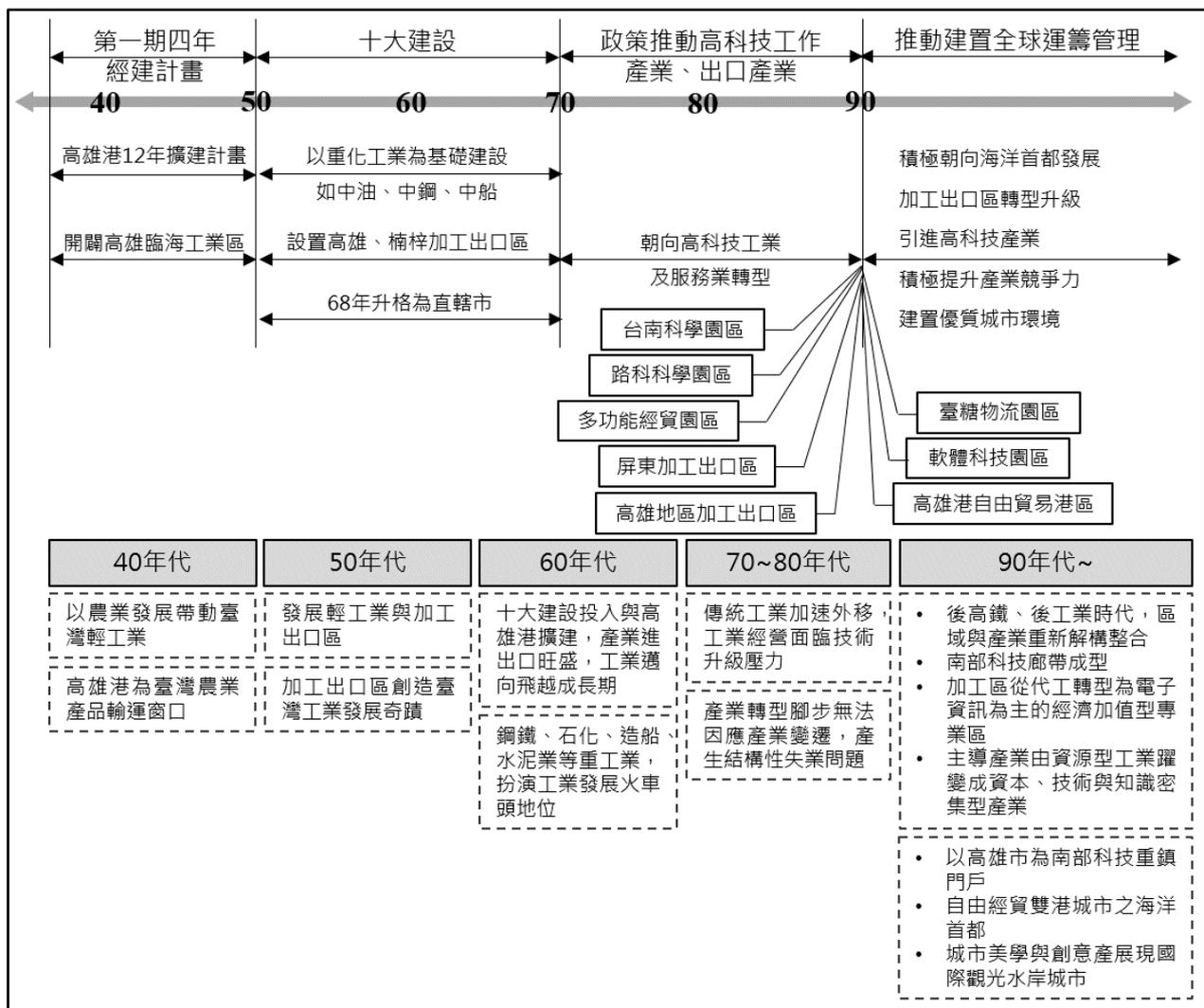
2. 臺灣因應全球趨勢而推動之新南向政策 (New Southbound Policy)

隨全球供應鏈重整，東協及南亞國家等新興市場迅速崛起，而同為亞太地區的重要成員，面對區域經貿整合趨勢，以及整體對外經貿策略考量，臺灣積極推動新南向政策 (New Southbound Policy)，在經貿、科技、教育、文化、觀光等方面，和東南亞、南亞、澳大利亞及紐西蘭等國家，加強互惠互助的合作關係，並透過廣泛的協商對話機制，建立合作共識，減少障礙。充分利用在人才培育、農業發展、科技創新、醫療、中小企業等領域的經驗及優勢，為區域發展做出積極貢獻，全方位發展與東協、南亞及紐澳等國家的關係，促進區域交流發展與合作，同時也打造臺灣經濟發展的新模式，並重新定位臺灣在亞洲發展的重要角色，創造未來價值。

(二) 產業結構分析

本市產業在40年代至70年代多遵從中央制定的產業發展走向。40年代高雄港12年擴建計畫及臨海工業區開闢，促進工業及港口建設發展，為本市發展成工業都市開始；50年代配合中央政策「獎勵投資條例」及「加工出口區設置管理條例」實施，設立高雄加工出口區及楠梓加工出口區，創造臺灣工業發展奇蹟；60年代依循中央推動之「重化工業進口替代」產業政策及十大建設的投入，發展國內鋼鐵及石化重鎮。70年代則配合中央高科技工業政策，高雄加工出口區及楠梓加工出口區轉形為IC電子零組件及製程之重要生產基地。

進入80年代，隨國內經濟轉型、國際貿易需求增加，政府積極規劃高雄港成為亞太營運中心之海運中心，民國85年本府提出「多功能經貿園區計畫」，擴大原倉儲轉運專用區的再加工功能，並附加金融、電信、遊憩及國際會議等機能；惟中央資源集中於開發北部的高科技產業園區，使得本市產業因缺乏資源挹注相對轉型遲緩。不過在進入21世紀所面臨的後高鐵後捷運時代，本市積極引進高科技產業並設立高雄港自由貿易港區，並提供多項優惠鼓勵多功能經貿園區、軟體科技園區及台糖物流園區等產業園區之發展，詳圖3-3-2。



資料來源：高雄市綜合發展計畫-提昇本市產業競爭力與經濟發展策略規劃，民國95年。

圖 3-3-2 高雄市產業發展歷程示意圖

(三) 高雄市產業結構分析

1. 整體產業結構

本市早期在高雄港及周邊重化工業區與加工出口區的帶動下，發展成臺灣第二大都市。從本市產業結構分析可顯現其及業人口結構在近年已逐漸轉變為以三級產業為主，可見本市由過去工業都市轉型為工商業並重之都市。

本市雖已由工業都市轉型為工商業並重之都市，三級產業人口所占比例較高之產業包括批發及零售業、住宿及餐飲業、教育服務業、其他服務業及醫療保健及社會工作服務業等，詳表 3-3-4 所示。

表 3-3-4 高雄市各級產業人口綜理表

項目		年別							
		105年	106年	107年	108年	109年	110年	111年	
一級產業	農、林、漁、牧業	43	44	49	44	47	45	42	
	小計	43	44	49	44	47	45	42	
二級產業	礦業及土石採取業	0	0	0	0	0	0	0	
	製造業	352	359	355	365	366	379	366	
	電力及燃氣供應業	5	6	5	5	4	5	5	
	用水供應及污染整治業	11	12	10	10	10	11	12	
	營造業	103	106	111	112	112	111	107	
	小計	471	483	482	492	492	506	490	
三級產業	批發及零售業	226	225	225	231	219	214	222	
	運輸及倉儲業	61	59	58	60	54	53	58	
	住宿及餐飲業	109	111	113	103	107	109	108	
	資訊及通訊傳播業	20	20	22	22	19	22	24	
	金融及保險業	44	43	46	45	42	45	44	
	不動產業	9	9	11	13	12	12	12	
	專業、科學及技術服務業	34	34	32	30	31	33	35	
	支援服務業	37	36	38	40	37	36	37	
	公共行政及國防	41	45	44	41	42	44	44	
	教育服務業	79	76	76	81	82	77	76	
	醫療保健及社會工作服務業	59	60	64	61	64	69	65	
	藝術、娛樂及休閒服務業	11	11	13	14	12	11	13	
	其他服務業	74	77	72	74	72	73	76	
小計	804	807	815	813	793	798	814		
總計		1,318	1,335	1,346	1,349	1,332	1,349	1,346	

註：1. 表內數值單位為千人；2. 0表示數值不及半單位。

資料來源：人力資源調查統計年報（105-111年）。

以二級和三級產業的產值及從業員工數指標觀察本市 20 年之產業結構變遷，其中二級產業產值的比重下降，由民國 85 年的 74.01% 降至 105 年的 69.07%；反之，三級產業的比例由民國 85 年的 25.99% 提昇至 105 年的 30.93%。20 年間二、三級產業產值的升降幅度約為 5%，本市逐漸由工業都市轉型為工商業都市。另以從業員工數觀之，二級產業由民國 85 年的 44.85% 降至 105 年的 39.99%；三級產業的比例由民國 85 年的 55.15% 提昇至民國 105 年的 60.01%，升降幅度約為 5%，詳表 3-3-5 所示。

表 3-3-5 高雄市產業結構分析表

行業別		85年		95年		105年	
		產值	員工數	產值	員工數	產值	員工數
二級產業	礦業及土石採取業	0.15	0.15	0.06	0.02	0.02	0.01
	製造業	63.19	33.25	71.21	31.67	59.82	30.99
	電力及燃氣供應業	1.26	0.68	0.22	0.49	0.50	0.44
	用水供應及污染整治業			0.42	0.51	0.98	0.67
	營建工程業	9.41	10.77	6.43	10.53	7.74	7.88
	小計	74.01	44.85	78.32	43.22	69.07	39.99
三級產業	批發及零售業	11.96	28.56	7.82	24.01	9.55	22.38
	住宿及餐飲業			3.35	5.94	3.43	7.37
	運輸及倉儲業	3.80	7.18	1.57	4.66	4.90	5.49
	金融及保險業、強制性社會安全	3.33	6.37	0.53	1.22	1.09	3.54
	不動產業			1.35	3.70	1.61	1.12
	出版、影音製作、傳播及資訊服務業	1.44	2.78	1.00	1.15	1.34	1.53
	專業、科學及技術服務業			0.94	2.10	1.21	2.72
	支援服務業			0.75	3.70	1.40	4.44
	藝術、娛樂及休閒服務業			0.33	1.52	0.43	0.88
	教育業	5.46	10.26	2.85	5.18	0.51	1.80
	醫療保健及社會工作服務業			0.32	1.06	4.17	5.69
	其他服務業			0.86	2.54	1.29	3.05
	小計	25.99	55.15	21.68	56.78	30.93	60.01

註：1. 單位：百分比；2. 85年及95年行業別依105年工業及服務業普查類別對照。

資料來源：行政院主計處工業及服務業普查，85年、95年、105年。

2. 各行業別發展現況

根據最新之主計處 105 年工業及服務業普查，以原高雄市 11 個行政區來看，主要二三級產業活動集中於三民區、前鎮區及苓雅區；二級產業多分布於本市外圍地區，三級產業則集中於市中心地區，詳表 3-3-6 所示。

表 3-3-6 105 年高雄市工業及服務業統計表

項目 行政區	二級產業				三級產業			
	單位數 (家)	比例 (%)	員工數 (人)	比例 (%)	單位數 (家)	比例 (%)	員工數 (人)	比例 (%)
鹽埕區	176	1.35	751	0.41	2,149	2.47	6,066	1.76
鼓山區	850	6.54	4,742	2.61	5,822	6.69	25,169	7.31
左營區	1,340	10.31	8,972	4.93	10,334	11.88	43,660	12.67
楠梓區	1,326	10.20	57,719	31.74	7,892	9.07	24,488	7.11
三民區	3,315	25.51	21,216	11.67	21,692	24.94	76,653	22.25
新興區	384	2.96	3,459	1.90	6,188	7.11	25,261	7.33
前金區	233	1.79	3,524	1.94	3,278	3.77	18,015	5.23
苓雅區	1,632	12.56	9,399	5.17	13,869	15.94	55,151	16.01
前鎮區	2,067	15.91	41,268	22.69	9,784	11.25	46,338	13.45
旗津區	147	1.13	1,018	0.56	855	0.98	1,900	0.55
小港區	1,524	11.73	29,796	16.38	5,126	5.89	21,759	6.32
原高雄市	12,994	100.00	181,864	100.00	86,989	100.00	344,460	100.00

資料來源：行政院主計處工業及服務業普查，105年。

(四) 高雄市產業空間布局

1. 高雄市產業發展現況

本市擁有國際商港及機場的獨特競爭優勢，為南臺灣工商重鎮，轄區內有臺灣最大工業區及前鎮科技產業園區，且因早期十大建設及十二大建設分別於本市設置中船、中鋼及中油等廠，奠定本市重工業及造船、拆船業發展基礎。根據經濟部工業局 111 年工業區開發管理年報，本市工業區（高雄臨海工業區、鳳山工業區、大發工業區、仁武工業區、大社工業區、永安工業區、林園工業區）合計面積為 2,512.87 公頃，居於全國各縣市工業區面積總計前三名之列，詳見表 3-3-7 所示。

表 3-3-7 各縣市工業區面積統計表

縣市	行政區	產業園區		縣市	行政區	產業園區	
		名稱	面積			名稱	面積
臺北市	南港區	南港軟體工業 園區	8.20	新竹縣	湖口鄉	新竹工業區	517.00
	合計		8.20		合計		517.00
新北市	樹林區	樹林工業區	22.00	苗栗縣	竹南鎮	竹南工業區	76.30
	新莊區	新北產業園區	140.55		頭份鎮	頭份工業區	94.65
	土城區	土城工業區	107.00		銅鑼鄉	銅鑼工業區	50.84
	瑞芳區	瑞芳工業區	38.00		合計		221.79
	林口區	林口特定區 (工二)	52.44	彰化縣	鹿港鎮	彰濱工業區	3,578.00
合計		359.91	田中鎮		田中工業區	27.92	
桃園市	平鎮區	平鎮工業區	104.00		福興鄉	福興工業區	43.12
	中壢區	中壢工業區	432.90		伸港鄉	全興工業區	246.69
	楊梅區	幼獅工業區	61.57	芳苑鄉	芳苑工業區	162.48	

表 3-3-7 各縣市工業區面積統計表（續）

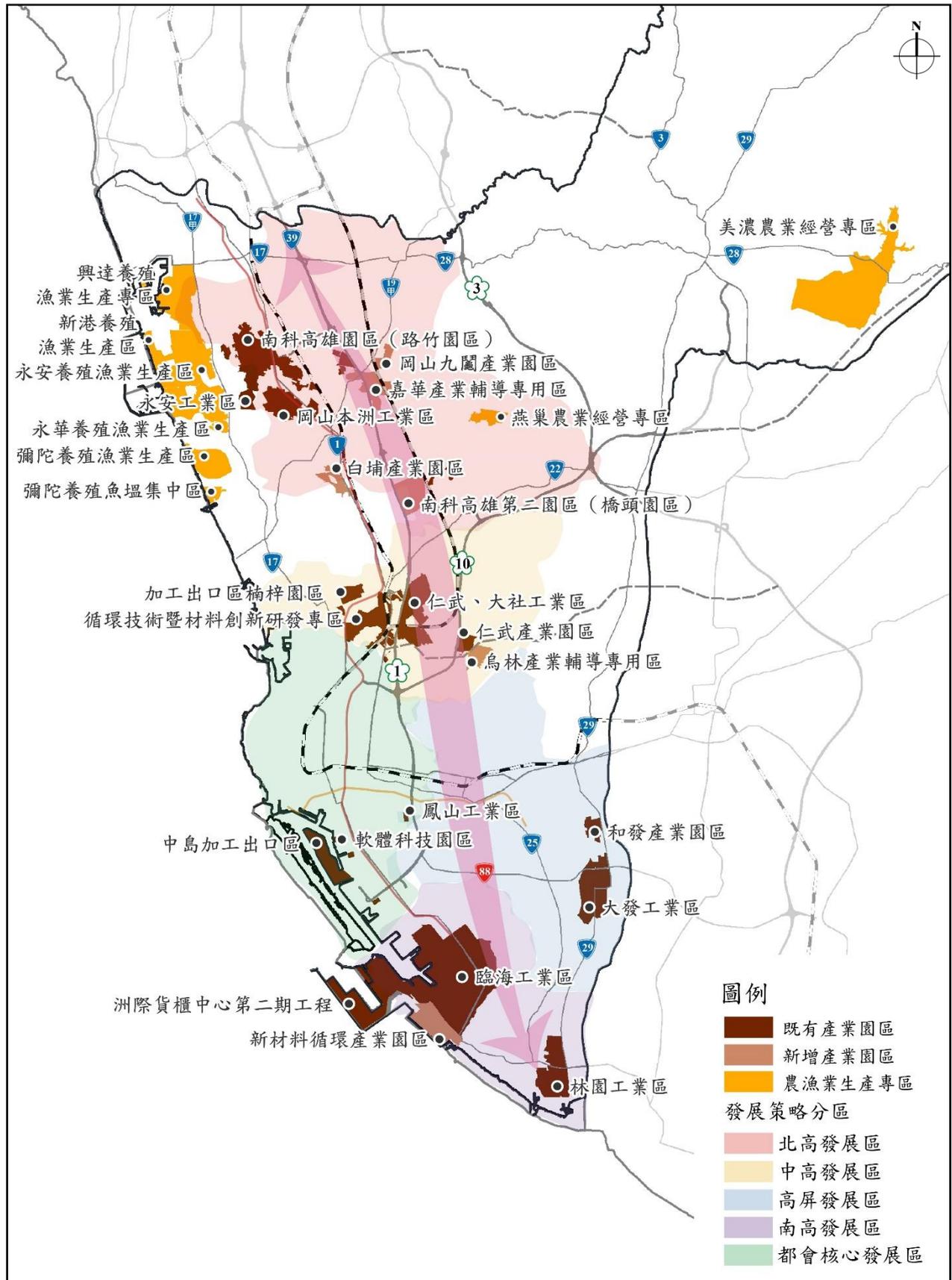
縣市	行政區	產業園區		縣市	行政區	產業園區	
		名稱	面積			名稱	面積
桃園市	大園區	大園工業區	204.38	彰化縣	社頭鄉	社頭工業區	7.49
	龜山區	林口特定區 (工二)	119.31		埤頭鄉	埤頭工業區	18.30
		龜山工業區	131.00		合計		4,084.02
	觀音區	觀音工業區	632.12	南投縣	南投市	南崗工業區	412.00
	合計		1,684.97		竹山鎮	竹山工業區	22.06
臺中市	西屯區	臺中工業區	582.00	合計		434.06	
	大里區	大里工業區	77.21	雲林縣	斗六市	斗六工業區	203.00
	大甲區	大甲幼獅工業區	221.54			雲林科技工業區	601.60
	梧棲區	臺中港關連工業區	142.80		大埤鄉	豐田工業區	39.75
	合計		1,021.51		麥寮鄉	雲林離島式工業區	17,202.00
南區	安平工業區	200.00	元長鄉		元長工業區	16.15	
臺南市	安南區	臺南科技工業區	495.00	合計		18,062.50	
	永康區	永康工業區	74.67	嘉義縣	太保市	嘉太工業區	59.42
	官田區	官田工業區	227.00		朴子市	朴子工業區	21.52
	新營區	新營工業區	124.67		名雄鄉	民雄工業區	243.84
	合計		1,335.00		頭橋工業區	87.49	
小港區	高雄臨海工業區	1,560.00	義竹鄉		義竹工業區	15.56	
高雄市	鳳山區	鳳山工業區	11.00	合計		427.83	
	大寮區	大發工業區	375.00	屏東縣	屏東市	屏東工業區	113.18
	仁武區	仁武工業區	21.00		內埔鄉	內埔工業區	103.29
	大社區	大社工業區	109.00		枋寮鄉	屏南工業區	281.08
	永安區	永安工業區	73.32	合計		497.55	
	林園區	林園工業區	403.00	花蓮縣	花蓮市	美崙工業區	135.50
合計		2,512.87	吉安鄉		光華工業區	34.36	
安樂區	大武崙工業區	29.00	秀林鄉		和平工業區	486.73	
基隆市	合計		29.00	合計		656.31	
	蘇澳鎮	龍德工業區	236.09	臺東縣	臺東市	豐樂工業區	18.89
五結鄉	利澤工業區	330.65	合計			18.89	
宜蘭縣	合計		566.74	各縣市總計		32,438.15	

註：面積單位為公頃。

資料來源：經濟部工業局工業區開發管理年報，111年。

2. 高雄市產業空間布局

根據高雄市國土計畫本市產業分布以可分為北高、中高、高屏、南高及都會核心發展等區，北高發展區為金屬扣件製造業群聚區，如岡山區聚集螺絲螺帽及鉚釘產業；中高發展區為塑化製造業群聚區，如大社區、仁武區之塑膠化學工業與金屬模具、加工產業；高屏發展區為金屬加工及化工材料製造業群聚區；南高發展區為鋼鐵及石化製造業群聚區，鋼鐵製造聚落以中油、中鋼、中船等大廠為核心，塑化、鋼鐵業則聚集於高雄港周邊；本計畫係屬都會核心發展區為電子資訊及都會支援型產業群聚區，因高雄軟體園區帶動電子零組件、半導體群聚等高科技產業發展，本市產業空間布局及產業用地現況詳圖 3-3-3、表 3-3-8 所示。



資料來源：高雄市國土計畫。

圖 3-3-3 高雄市農漁業及製造業發展區位示意圖

表 3-3-8 高雄市中心及地方政府管理之產業用地現況

編號	產業用地類別	園區名稱	行政區	面積 (公頃)	引進產業	尚可 釋出 面積	可提供時間
1	編定 工業區 (含編 定未開 發用地 及申請 設置中 用地)	永安工業區	永安區	73.20	金屬、化學材料	-	-
2		大社工業區	大社區	109.95	石化、機械	-	-
3		仁武工業區	仁武區	21.11	金屬、機械、化學	-	-
4		鳳山工業區	鳳山區	11.03	汽車修配與零件	-	-
5		林園工業區	林園區	403.24	石化、塑膠	-	-
6		大發工業區	大寮區	374.19	金屬、化學材料、廢五金	-	-
7		岡山本洲工業區	岡山區	208.13	金屬製品、加工	0.42	可立即使用
8		臨海工業區	前鎮區	1582	金屬製品	-	-
9		和發產業園區	大寮區	136.23	金屬、運輸工具、電子零組件	14.5	標售中
編定工業區小計				3,009.47	-	14.92	-
10	科學 園區	南科高雄園區	路竹區	570	光電、積體電路	4.66 (+40)	可立即使用 (辦理變更 中)
11	科技產 業園區	成功物流園區	前鎮區	8.40	物流	-	-
12		軟體科技園區	前鎮區	7.90	數位科技	-	-
13		前鎮科技產業園區	前鎮區	72.30	電子零組件	0.3	可立即使用
14		楠梓科技產業園區	楠梓區	97.80	半導體封裝測試	-	-
15		臨廣科技產業園區	前鎮區	9.02	電子零組件	-	-
16	環保科 技園區	環保科技園區	岡山區	40.00	環保科技	0.42	可立即使用
總計面積				3,814.88	-	-	-
可釋出產業用地面積						20.3 (+40)	-

註：南星計畫遊艇產業園區及林園高值化產業園區屬規劃階段故不計入統計，尚可釋出面積參考來源為產業用地政策革新方案，實際仍以報編產業用地資料為準。

資料來源：高雄市經濟發展局。

3. 產業發展策略

高雄市政府經濟發展局為促進產業發展，鼓勵產業投資、研發與創新，以提升產業競爭力，創造就業機會及繁榮地方經濟，針對策略性產業（包括：文化創意產業、綠色能源產業、精緻農業產業、會議展覽產業、生物科技產業、醫療照護產業、觀光休閒產業、國際物流產業、海洋遊艇產業、智慧電子產業、資通訊產業、高附加值型金屬製品製造業，及其他經市府推動輔導之產業）於本市新增投資金額達新臺幣三千萬元以上或增加本國勞工就業人數三十人以上者，得予以獎勵或補助。

根據經濟部工業局，近年本市積極發展生技醫療、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，為配合中央「五加二產業創新計畫」，本計畫區透過「軟體科技園區」、「DAKUO 數創中心」、「駁二藝術特區」等強化本市數位內容產業發展，並獲民國 106 年度創新產業計畫支應本市新材料循專區發展。另行政院 112 年 5 月 11 核定「亞灣 2.0-智慧科技創新園區推動方案」，以打造本計畫區成為下世代科技應用先驅者為願景，積極建構高雄 5G AIoT 產業鏈，並發展為國際型產業聚落。

本計畫擁有「國際海空雙港門戶城市」及「產業多元化」的產業競爭優勢條件，兼具區位與產業發展之潛力，位居南臺灣樞紐地位，近年也以高雄展覽館、高雄軟體園區積極發展會展產業、體感科技與數位內容產業等重點產業，有關本計畫區內新興產業如表 3-3-9 所示。

表 3-3-9 本計畫區重點新興產業一覽表

產業別	產業概述	未來發展潛力與方向
會展產業	以服務為基礎，資源整合為手段，會議展覽為主體，帶動衛星產業為目的，形成之產業型態。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 高雄展覽館坐落於本計畫區，辦理國際會議展覽引入商務考察及觀光人口，創造國內觀光、餐飲、運輸、旅遊、零售、娛樂等更多中小企業的商機。 2. 高雄積極推動會展產業，近年吸引許多專業展會於本市首度舉辦，包括商業車展、循環經濟論壇等，待未來高雄流行音樂中心及高雄港埠旅運中心完工啟用，可使本市會展環境更加完備。
體感科技	以 AR（擴增實境）、VR（虛擬實境）、互動操控裝置為核心，擴大到人體互動感知（眼、耳、鼻、舌、身等）的創新應用，以軟硬整合為主，導入教育、醫療、建築、娛樂（遊戲、遊樂園）、商務等領域應用。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 配合前瞻基礎建設「體感園區計畫」投入 AR、VR 等體感產業，由經濟部產業園區管理局於高雄軟體園區推動高雄體感園區。 2. 本府結合中央與地方共同推動體感科技產業落地亞洲新灣區，現已於本計畫區內設置 360 度 VR 體感劇院等，並提出相關優惠政策以培育跨領域的人才作為產業後盾。 3. 配合國家發展委員會推動之「亞洲·矽谷」計畫與行政院推動之「數位國家、創新經濟」發展方案，建構全臺示範場域、促進發展新興科技。
數位內容產業	數位遊戲、電腦動畫、數位學習、數位影音應用、行動應用服務、網路服務、內容軟體及數位出版典藏，多屬創意產業或文化創意產業。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 未來趨勢為數位內容結合虛擬實境技術（VR）、擴增實境技術（AR）所創造之新體驗經濟（New Experience Economy）。 2. 配合區內多家指標性業者於高雄軟體園群聚，未來可結合產官學資源，開創創新經濟。

資料來源：1. 經濟部工業局數位經濟發展推動服務網；2. 會議展覽產業之發展策略。

(五) 計畫區產業結構分析

依105年工業及服務業普查，民國100至民國105年間，工廠家數增加約3,541家，從業員工人數增加約3.8萬人，惟生產總額成長減少約4,327億元，二級產業成長趨勢呈趨緩；另三級產業增加約12,254家，生產總額成長741億元，從業員工人數成長約5.1萬人，成長趨勢呈現正成長，詳表3-3-10所示。

表 3-3-10 本市歷年工業及服務業發展概況表

項目		民國100年	民國105年	成長率(%)
二級產業	場所單位(家)	26,459	30,000	13
	場所單位從業員工人數(人)	347,458	385,367	11
	場所單位生產總額(千元)	2,969,921,836	2,537,224,516	-15
三級產業	場所單位(家)	125,074	137,328	10
	場所單位從業員工人數(人)	527,756	578,557	10
	場所單位生產總額(千元)	986,473,079	1,060,561,991	8

資料來源：行政院主計處工業及服務業普查，105年。

1. 計畫區內產業園區分布

本計畫區產業園區分布主要於前鎮區，其中由中央及地方政府開發主導之科技產業園區為88.60公頃。就各該用地開發使用情形觀之，現階段科技產業園區可釋出土地有限，僅約0.46公頃，故產業發展腹地有限，如表3-3-11所示。

表 3-3-11 計畫區內產業園區現況表

編號	產業用地類別	園區名稱	行政區	面積(公頃)	產業類別	廠家數(家)	員工數(人)	尚可釋出面積(公頃)	可提供時間
1	科技產業園區	成功物流園區	前鎮區	8.40	倉儲物流	1	2,024	-	-
2		高雄軟體園區		7.90	數位科技	343	7,893	-	-
3		前鎮科技產業園區		72.30	電子零組件	96	15,741	0.46	可立即使用
總計				88.60	-	-	25,658	0.46	-
可釋出產業用地面積								0.46	-

資料來源：1. 經濟部產業園區管理局；2. 高雄軟體園區資訊服務網。

2. 計畫區周圍產業結構分析

依據民國 105 年工業及服務業普查，計畫區涉及之行政區（鹽埕區、苓雅區、鼓山區、前鎮區）產業結構以二、三級產業為主，二級產業中以製造業及營建工程業為大宗；三級產業則以運輸及倉儲業之產值為最高，其次為批發及零售業，住宿及餐飲業之產值則排行第三，詳表 3-3-12 所示。

表 3-3-12 計畫區周圍各行政區各級產業家數比例綜整表

產業別		計畫區涉及之行政區合計		高雄市	
		員工數(人)	總產值 (千元)	員工數(人)	總產值 (千元)
二 級 產 業	製造業	40,127	295,358,408	278,511	1,478,489,788
	電力及燃氣供應業	33	41,816	605	12,276,341
	用水供應及污染整治業	491	1,322,445	5,650	24,337,448
	營建工程業	15,509	48,410,306	73,762	191,271,181
	小計	40,651	296,722,669	284,766	1,515,103,577
三 級 產 業	批發及零售業	44,012	40,178,379	197,265	236,097,880
	運輸及倉儲業	20,923	66,590,338	43,297	121,010,748
	住宿及餐飲業	15,385	19,796,957	66,167	84,748,445
	出版、影音製作、傳播及 資通訊服務業	4,247	23,863,229	8,162	33,056,010
	金融及保險業、強制性社 會安全企業	2,427	8,803,601	7,964	26,880,301
	不動產業	4,340	16,850,906	10,796	39,770,047
	專業、科學及技術服務業 企業	5,495	9,119,070	17,926	29,780,719
	支援服務業	14,014	10,867,382	40,686	34,705,225
	教育業	3,196	2,444,142	17,248	12,675,004
	醫療保健及社會工作服務業	10,238	16,060,749	54,814	103,145,640
	藝術、娛樂及休閒服務業	2,543	3,107,607	8,592	10,659,015
	其他服務業	5,904	6,857,071	27,335	31,987,765
	小計	148,233	272,949,737	574,014	955,787,980
總計	188,884	569,672,406	858,780	2,470,891,557	

註：本計畫區涉及之行政區為鹽埕區、苓雅區、鼓山區及前鎮區。

資料來源：行政院主計處工業及服務業普查，105年。

第四節 土地使用發展現況

一、土地使用發展現況

本計畫區內涵蓋住宅使用、商業使用、製造業、法定文化資產、環保設施、醫療保健、體育場所、政府機關、倉儲、服務業、宗教、文化設施、一般文化設施、公園綠地廣場、電力、其他建築用地、道路、道路相關設施、快速道路、捷運路線、捷運相關設施、商港、興建中、未使用地，另計畫範圍涵蓋海面，總面積為620.95公頃。因本計畫區內涵蓋高雄港區，故計畫區內土地利用情形以商港占17.53%最高；另本計畫多數土地尚於重劃工程階段、重劃完成尚未興闢與區段徵收作業，多數土地尚未建築，故以未使用地占16.72%次高。土地利用現況與分布情形，如表3-4-1與圖3-4-1所示。

（一）住宅使用

住宅使用主要分布於本計畫區東側205兵工廠以北一帶，以及西側濱海一路。目前住宅使用面積為8.02公頃，占計畫區總面積1.29%。

（二）商業使用

商業使用主要分布於本計畫區中華五路及成功二路一帶，為IKEA、家樂福、MLD台鋁生活商場等大型商場。目前商業使用面積為32.60公頃，占計畫區總面積5.25%。

（三）製造業使用

製造業使用主要分布於中島地區，為前鎮科技產業園區，多為電子工廠，中島南端部分則為貨櫃集散場和鋼鐵廠。目前製造業使用面積為70.79公頃，占計畫區總面積11.40%。

（四）法定文化資產

法定文化資產主要分布於本計畫區西北側之「高雄港站及週邊舊港區鐵道線群與建物群」（文化景觀），以及中山三路西側台塑王氏昆仲公園內之「原台塑高雄廠區及宿舍區」（歷史建築）。目前法定文化資產使用面積為7.56公頃，占計畫區總面積1.22%。

（五）環保設施、醫療保健使用

環保設施使用為捷興一街之公共廁所，目前使用面積為0.02公頃，占計畫區總面積0.00%。醫療保健使用為新正新醫院，目前使用面積為0.28公頃，占計畫區總面積0.05%。

（六）體育場所

體育場所分布於本計畫區蓬萊路一帶，為海巡署艦隊分署南部地區機動海巡隊東側之網球場。目前體育場所使用面積為0.28公頃，占計畫區總面積0.05%。

(七) 政府機關

政府機關使用主要分布於本計畫區西北側及東南側，為海軍新濱營區、財政部關務署高雄關、疾病管制署高屏區管制中心高雄港辦事處、高雄市政府消防局、205兵工廠等。目前政府機關使用面積為62.20公頃，占計畫區總面積10.02%。

(八) 倉儲

倉儲使用主要分布於本計畫區南側擴建路兩側。目前倉儲使用面積為35.29公頃，占計畫區總面積5.68%。

(九) 服務業

服務業使用為位於成功路西側之高雄展覽館及高雄軟體園區，其使用面積為6.98公頃，占計畫區總面積1.12%。

(十) 宗教

宗教使用為位於濱海一路85巷之文龍宮，其使用面積為0.09公頃，占計畫區總面積0.01%。

(十一) 文化設施、一般文化設施

文化設施、一般文化設施使用主要分布於本計畫區北側棧貳庫一帶及高雄流行音樂中心，目前使用面積分別為1.28公頃、10.41公頃，占計畫區總面積0.21%、1.68%。

(十二) 公園綠地廣場

公園綠地廣場使用主要為高雄展覽館周邊水岸公園、大義公園，以及沿時代大道兩側綠帶，目前使用面積為28.16公頃，占計畫區總面積4.53%。

(十三) 電力

電力使用主要位於民瑞街南側，以及成功路西側之台灣電力股份有限公司南部發電廠，目前使用面積為18.60公頃，占計畫區總面積3.00%。

(十四) 其他建築用地

其他建築用地使用主要分布於本計畫區西北側，目前使用面積為0.49公頃，占計畫區總面積0.08%。

(十五) 道路、道路相關設施、快速道路

道路使用散布於計畫區範圍內。道路、道路相關設施、快速道路使用面積分別為71.49公頃、15.11公頃、0.57公頃，占計畫區總面積11.52%、2.43%、0.09%。

(十六) 捷運路線、捷運相關設施

捷運路線、捷運相關設施使用為環狀輕軌及位於中山路之捷運凱旋站，目前使用面積分別為3.99公頃、0.71公頃，占計畫區總面積0.64%、0.11%。

(十七) 海面、商港

本計畫區海面、商港使用面積分為21.13公頃、108.86公頃，占計畫區總面積3.40%、17.53%，為本計畫區主要之土地使用之一。

1. 前鎮科技產業園區與中島商港區

本區沿岸主要做為雜貨集散碼頭、大宗乾貨碼頭、第一貨櫃中心、科技產業園區碼頭等。半島中央則是作為科技產業園區，內部多數為電子工廠，半島南端部分則為貨櫃集散場和鋼鐵廠。目前通過加工出口區倉儲轉運專區計畫，轉型後提升產能，使土地再利用與再發展。

2. 蓬萊、鹽埕、苓雅商港區

本區緊鄰本市中心商業區、住宅區，沿岸碼頭多為雜貨儲運之用，少數作為客輪灣靠、維修船塢之用，往內陸則為住、商混和之土地使用。

(十八) 興建中、未使用地

興建中土地多位於星光公園以北特貿1、特貿2，及以東特貿3，目前使用面積為12.24公頃，占計畫區總面積1.97%。

未使用地多分布於本計畫區東南側成功路西側、成功路及中山路間一帶，目前使用面積為103.80公頃，占計畫區總面積16.72%。

表 3-4-1 本計畫區土地利用現況面積統計表

土地利用現況	面積（公頃）	比例（%）
住宅	8.02	1.29
商業	32.60	5.25
製造業	70.79	11.40
法定文化資產	7.56	1.22
環保設施	0.02	0.00
醫療保健	0.28	0.05
體育場所	0.28	0.05
政府機關	62.20	10.02
倉儲	35.29	5.68
服務業	6.98	1.12
宗教	0.09	0.01
文化設施	1.28	0.21
一般文化設施	10.41	1.68
公園綠地廣場	28.16	4.53
電力	18.60	3.00
其他建築用地	0.49	0.08
道路	71.49	11.52
道路相關設施	15.11	2.43
快速道路	0.57	0.09
捷運路線	3.99	0.64

表 3-4-1 本計畫區土地利用現況面積統計表（續）

土地利用現況	面積（公頃）	比例（%）
捷運相關設施	0.71	0.11
海面	21.13	3.40
商港	108.86	17.53
興建中	12.24	1.97
未使用地	103.80	16.72
合計	620.95	100.00

註1：表內面積係依數值圖量估算，實際面積仍應依實際測量地籍分割面積為準。

註2：本計畫綜整歷次變更案並檢核各土地使用分區與公共設施面積，依數值化面積調整部分土地使用分區、公共設施用地面積及計畫書圖誤繕內容，並將原未劃入之水域面積納入計畫面積，修正總計畫面積為620.95公頃。

資料來源：內政部國土測繪中心，調查時間為民國112年。

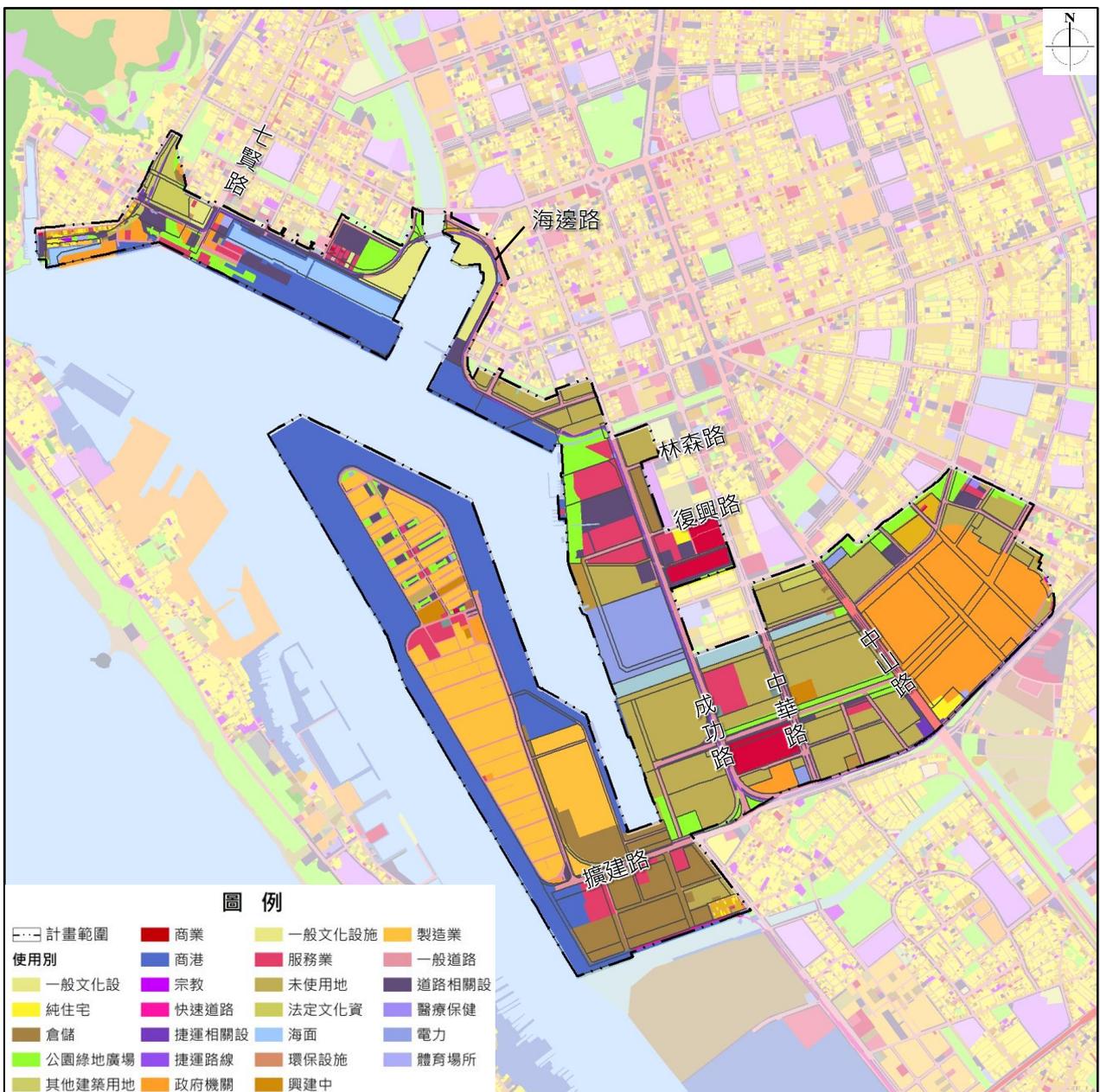
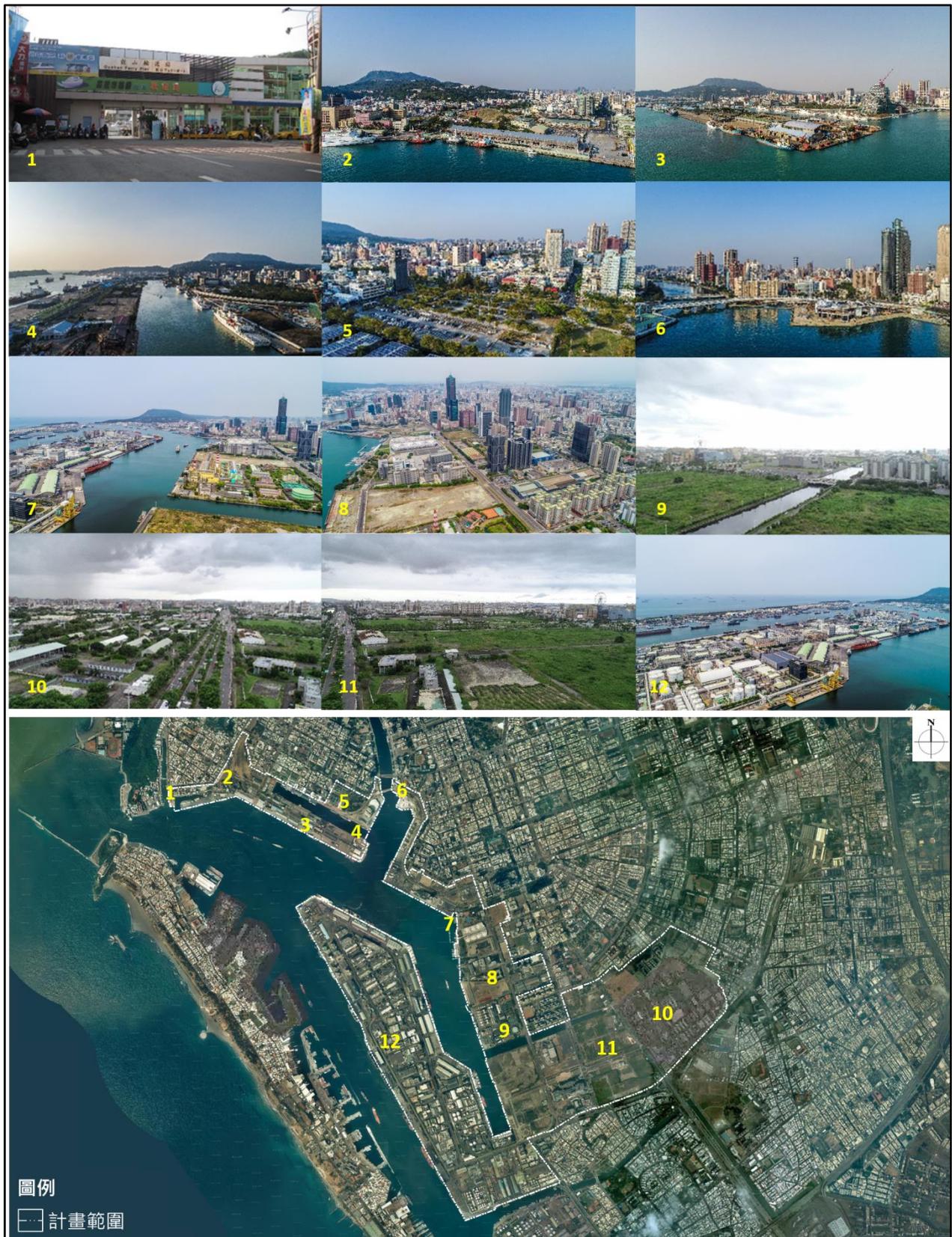


圖 3-4-1 本計畫區土地利用現況示意圖



資料來源：內政部國土測繪中心。

圖 3-4-2 本計畫區土地利用現況示意圖

二、建築高度與結構現況

(一) 建築高度現況

本計畫區內原有建築物多位於前鎮科技產業園區之工業使用為主，建築物以1至5層樓居多，而6至10層樓建築物分布於捷興一街之港務相關設施、成功二路之高雄展覽館與高雄臺糖物流園區以及前鎮科技產業園區內之企業總部；10樓以上建築物有成功二路之高雄軟體科技園區、中鋼集團總部大樓、夢時代購物中心、擴建路之遠東ABC高雄智慧聯盟等，詳如圖3-4-3所示。

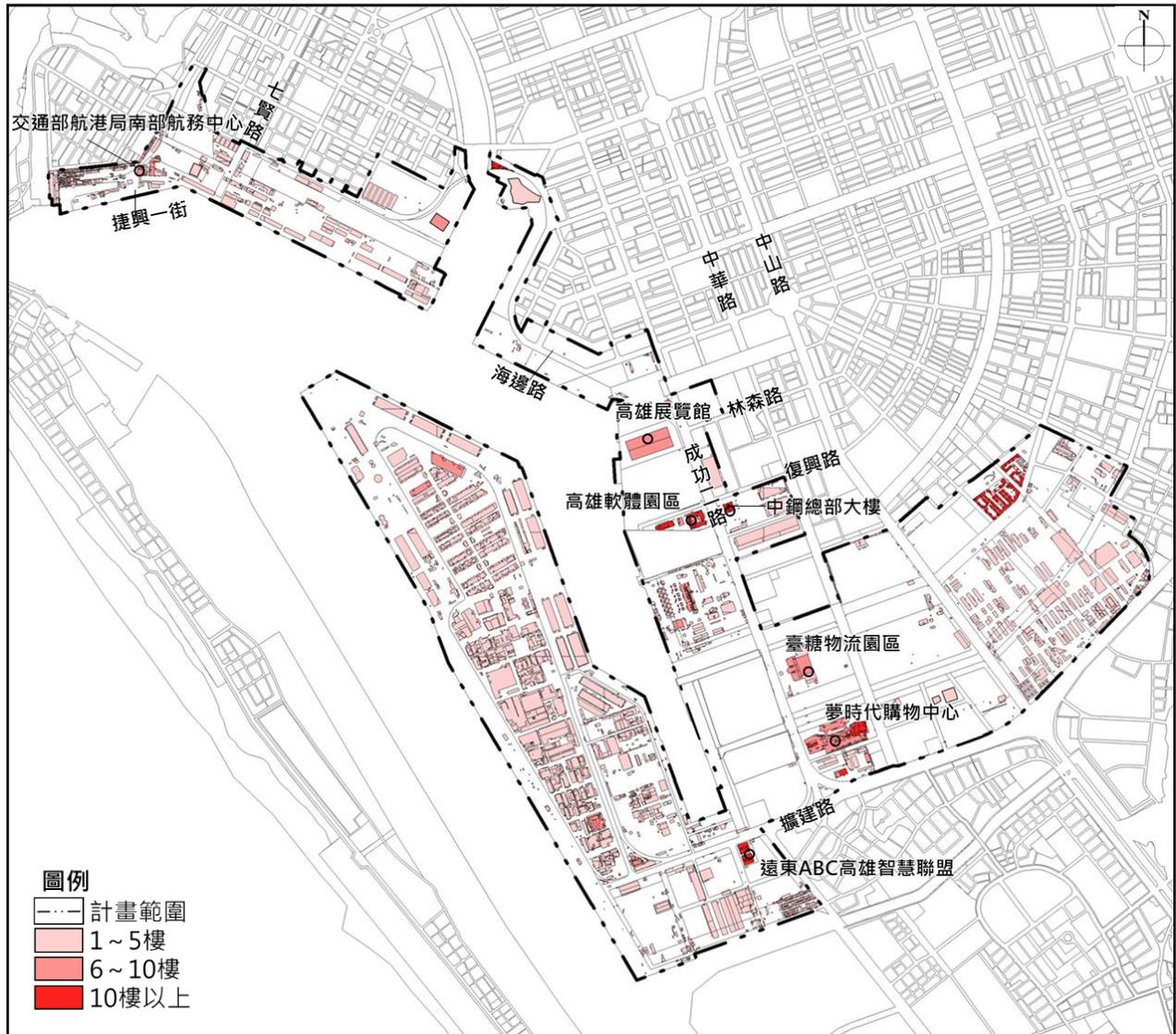


圖 3-4-3 本計畫區建物樓分布層示意圖

(二) 建築結構現況

本計畫區之建築物結構主要以鋼筋混凝土為主，如高雄軟體園區與前鎮科技產業園區多數廠房等，其次為金屬造建築物分布於前鎮科技產業園區、成功二路之臺灣電力股份有限公司南部發電廠與國防部軍備局生產製造中心第205廠部分廠房等；磚造部分則有駁二藝術特區倉庫群、大華路沿海岸之倉庫以及國防部軍備局生產製造中心第205廠部分廠房，詳如圖3-4-4所示。

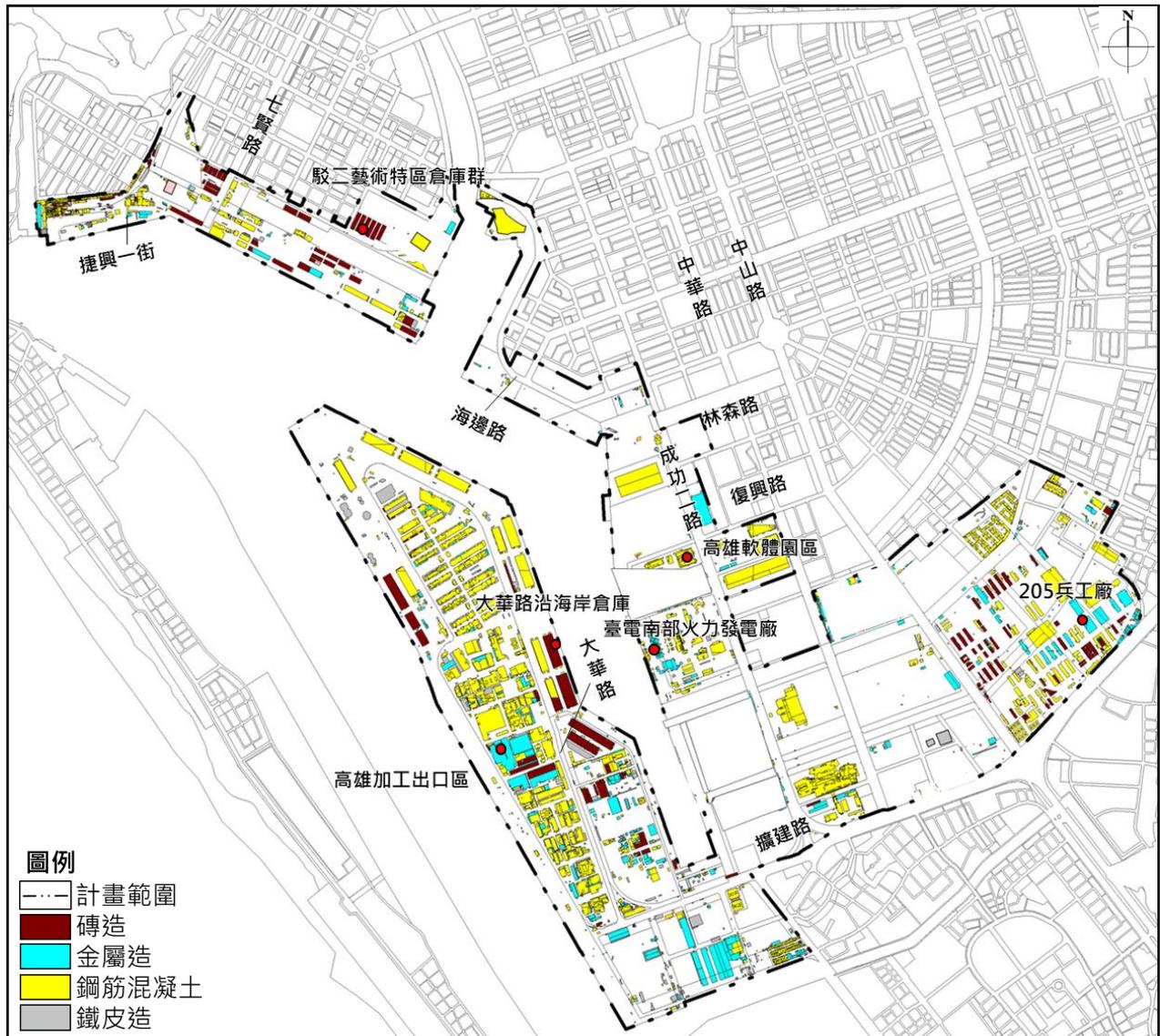


圖 3-4-4 本計畫區建物結構分布示意圖

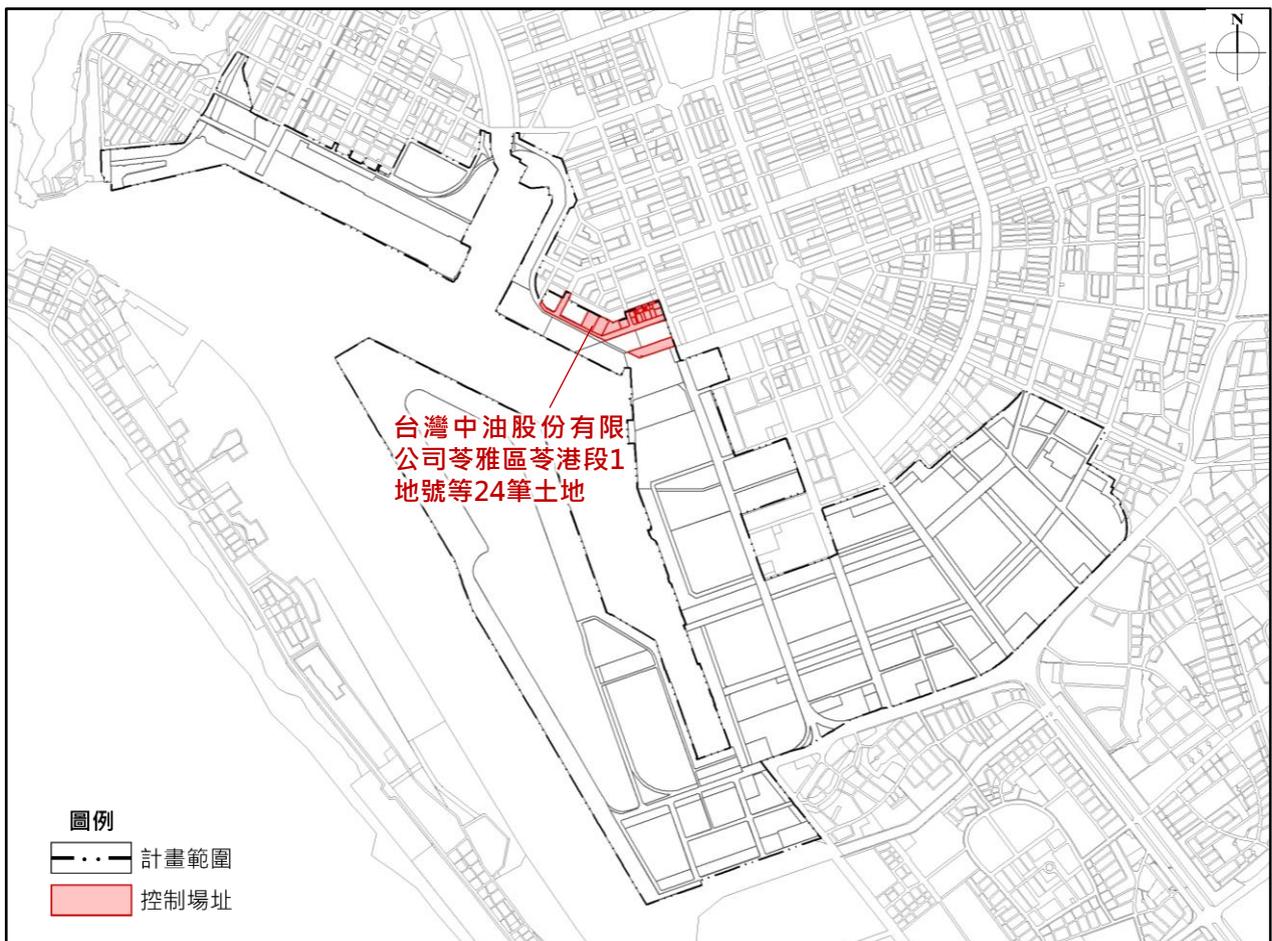
三、污染場址管制現況

本計畫區過去因從事重化工業使用，造成區內部分土地受到工業汙染，因而列管之場址中共有25處位於本計畫區內，後經整治與土地改良已陸續解除24處列管場址，依據行政院環境保護署土壤及地下水污染整治網查詢系統，截至民國112年8月，位於本計畫區尚有1處屬控制場址，其現況與位置如表3-4-2及圖3-4-5所示。

表 3-4-2 本計畫污染場址管制現況綜整表

編號	場址名稱	場址地號	場址種類	面積 (m ²)	列管狀態	土壤/地下水污染物
1	台灣中油股份有限公司苓雅區苓港段1地號等24筆土地	高雄市苓雅區苓港段1、2、3、4、5、6、7、8、9、10、11、12、15、16、17、18、19、20、21、22、23、24、25、32、35 (部分) 等25筆地號	工廠	29,868.00	公告為控制場址	總石油碳氫化合物： 8,007.00 (mg/Kg) / 無

資料來源：行政院環境保護署土壤及地下水污染整治網。

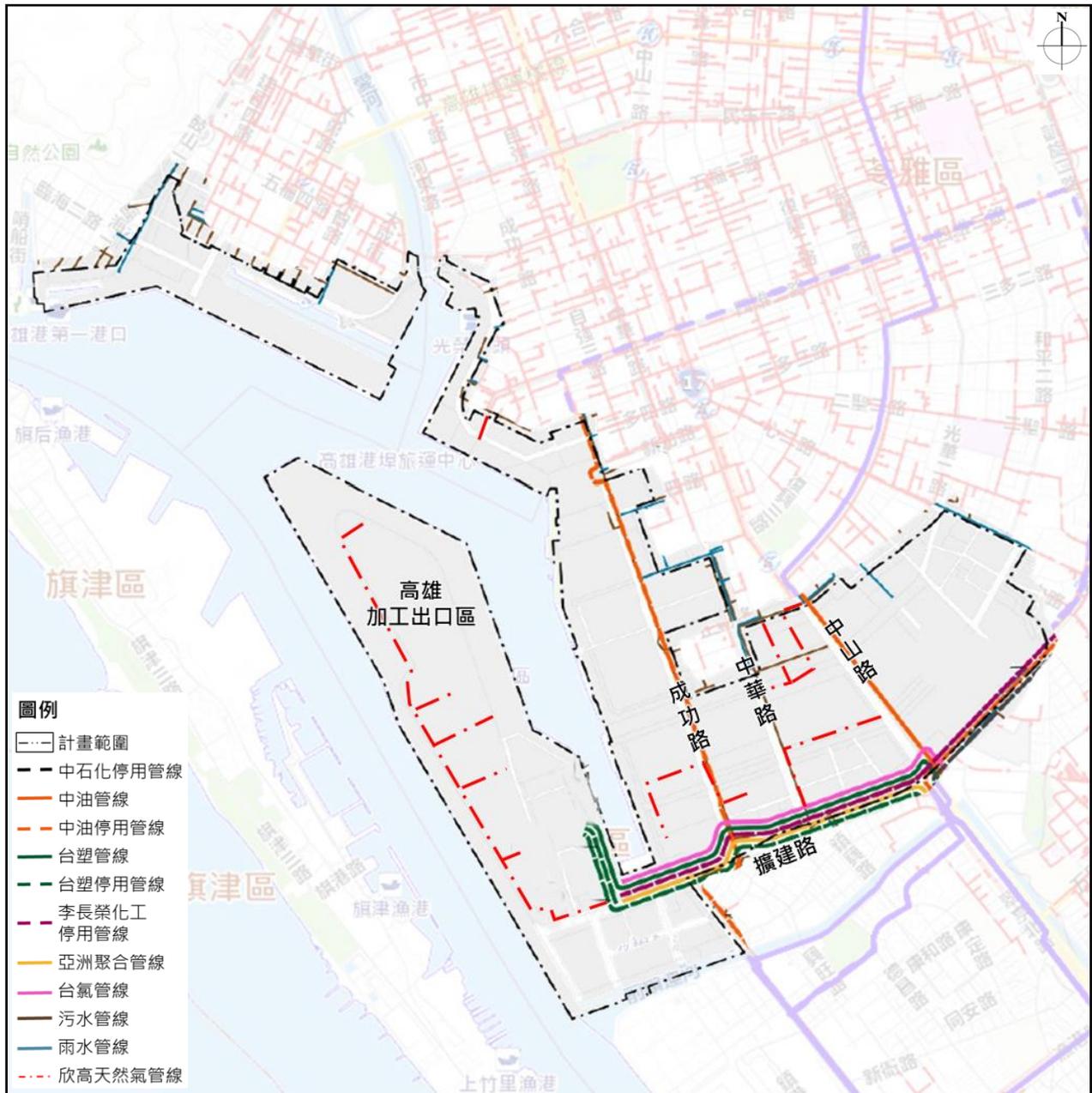


資料來源：行政院環境保護署土壤及地下水污染整治網。

圖 3-4-5 本計畫污染場址管制現況示意圖

四、地下管線現況

依據本府經濟發展局工業管線查詢系統，本計畫區內有中油與相關中下游產業匯聚，工業管線多聚集於南側擴建路，天然氣管線分布於前鎮科技產業園區一帶，未來規劃應注意地下工業管線與天然氣管線佈設，進行監控與防災規劃以降低未來區內土地開發利用風險，本計畫區內地下管線分布如圖3-4-6所示。



資料來源：高雄市政府經濟發展局-工業管線查詢系統。

圖 3-4-6 本計畫之地下管線位置示意圖

第五節 公共設施現況

一、公共設施用地開闢現況

本計畫公共設施用地總面積為236.84公頃，現況已開闢之公共設施用地為166.15公頃，未開闢面積為70.69公頃，已開闢及未開闢用地面積比例分別為70.15%與30.26%，公共設施用地開闢情形與分布如表3-5-1與圖3-5-1所示。

(一) 港埠用地

計畫區內共劃設港埠用地79.26公頃，現況已開闢為前鎮科技產業園區之雜貨集散碼頭、大宗乾貨碼頭與科技產業園區碼頭等設施使用，開闢率為100.00%。

(二) 特殊學校用地

計畫區內劃設0.26公頃之特殊學校用地，現已開闢使用，開闢率為100.00%。

(三) 機關用地

計畫區內劃設2.13公頃之機關用地，現為空置地，尚未開闢。

(四) 交通用地

計畫區內共劃設交通用地4處，計畫面積共3.88公頃，交1用地部分已開闢為捷運凱旋站使用，交3用地已開闢為捷運西子灣站使用，另2處交2用地與交通用地分別為205兵工廠區段徵收辦理範圍內與水利設施使用，整體開闢率為25.52%。

(五) 變電所用地

計畫區內共劃設變電所用地2處，計畫面積共1.20公頃之變電所用地，變1用地已開闢、變4用地為空置地未開闢，整體開闢率為50.83%。

(六) 市場用地

計畫區內劃設0.78公頃之市場用地，現為高雄市漁會鼓山市場使用，開闢率為100.00%。

(七) 停車場用地

計畫區內共劃設停車場用地2處，計畫面積共1.61公頃，分別為停1、2用地，現皆已開闢使用，整體開闢率為100.00%。

(八) 廣場停車場用地

計畫區內共劃設廣場停車場用地8處，計畫面積共11.89公頃，廣停2、3、10用地已開闢，廣停4、5用地部分開闢為停車場使用，廣停6、7、9用地未開闢，整體開闢率為44.41%。

(九) 廣場用地

計畫區內共劃設廣場用地2處，計畫面積共0.94公頃，廣1、2用地皆已開闢，開闢率為100.00%。

(十) 公園用地

計畫區內共劃設公園用地14處，計畫面積共38.01公頃，使用強度管制分別為，位於特定經貿核心專用區之公園用地，其建蔽率及容積率為12%及36%；位於特定倉儲轉運專用區之公園用地，其建蔽率及容積率為5%及36%。目前公5、6、11、13、17用地已開闢，公1、4用地部分開闢，公2、7、8、9、10、15、16用地尚未開闢，開闢率為29.54%。

(十一) 綠地用地

計畫區內共劃15處綠地用地，計畫面積共14.14公頃，綠6、8、9用地已開闢，綠2、5、7、10、11、13、14、15、16、17、19、20用地未開闢，另配合民國102年公告實施之「變更高雄多功能經貿園區特定區主要計畫（配合高雄環狀輕軌捷運建設需用土地調整計畫範圍）案」新增3處綠地用地，分別為綠B1用地與兩處綠地用地，現皆已開闢，整體開闢率為29.84%。

(十二) 綠（園道）用地

計畫區內共劃7處綠園道用地，計畫面積共23.77公頃，綠（園道）1、3用地已開闢，綠（園道）5、6、7用地部分開闢，綠（園道）2、4用地未開闢，整體開闢率為29.70%。

(十三) 鐵路用地

計畫區內劃設2.13公頃之鐵路用地，開闢率為100.00%。

(十四) 運河用地

計畫區內劃設8.25公頃之運河用地，現為高雄港五號船渠，開闢率為100.00%。

(十五) 世貿用地

計畫區內劃設4.50公頃之世貿用地，現為高雄展覽館使用，開闢率為100.00%。

(十六) 鐵路景觀用地

計畫區內劃設0.39公頃之鐵路景觀用地，開闢率為100.00%。

(十七) 兒童遊樂場用地

計畫區內劃設0.31公頃之兒童遊樂場用地，現為空置地，尚未開闢。

(十八) 綠地用地（兼供道路使用）

計畫區內劃設0.20公頃之綠地用地（兼供道路使用），現為環狀輕軌及綠地使用，開闢率為100.00%。

(十九) 道路用地

計畫區內劃設43.19公頃之道路用地，現況多已開闢，開闢率為89.00%。

表 3-5-1 公共設施用地開闢概況表

項目			開闢情形			劃設面積 (公頃)	開闢面積 (公頃)	開闢率 (%)
設施編號	土地使用情形		完全	部分	尚未			
港埠用地	工業使用		✓			79.26	79.26	100.00
特殊學校用地	成功啟智學校		✓			0.26	0.26	100.00
機關用地	機1	空置地			✓	2.13	0.00	0.00
交通用地	交1	捷運凱旋站、空置地		✓		1.64	0.53	32.32
	交2	205兵工廠			✓	1.72	0.00	0.00
	交3	捷運西子灣站	✓			0.46	0.46	100.00
	交通用地	水利設施			✓	0.06	0.00	0.00
	小計			-	-	-	3.88	0.99
變電所 用地	變1	變電所	✓			0.61	0.61	100.00
	變4	空置地			✓	0.59	0.00	0.00
	小計			-	-	-	1.20	0.61
市場用地	市(乙)	高雄市漁會鼓山市場	✓			0.78	0.78	100.00
停車場 用地	停1	停車場	✓			0.78	0.78	100.00
	停2	停車場	✓			0.83	0.83	100.00
	小計			-	-	-	1.61	1.61
廣場停車 場用地	廣停2	廣場	✓			1.05	1.05	100.00
	廣停3	廣場	✓			1.05	1.05	100.00
	廣停4	停車場、空置地		✓		1.93	0.81	41.97
	廣停5	廣場、工廠		✓		2.18	1.87	85.78
	廣停6	205兵工廠			✓	1.61	0.00	0.00
	廣停7	205兵工廠			✓	3.37	0.00	0.00
	廣停9	空置地			✓	0.20	0.00	0.00
	廣停10	廣場	✓			0.50	0.50	100.00
小計			-	-	-	11.89	5.28	44.41
廣場用地	廣1	廣場	✓			0.73	0.73	100.00
	廣2	廣場	✓			0.21	0.21	100.00
	小計			-	-	-	0.94	0.94
公園用地	公1	星光公園、商業設施		✓		6.13	3.48	56.77
	公2	臺電南部發電廠、空置地			✓	5.76	0.00	0.00
	公4	公園、空置地		✓		4.80	2.86	59.58
	公5	5號藝術公園	✓			1.37	1.37	100.00
	公6	31期2號公園	✓			1.08	1.08	100.00
	公7	205兵工廠			✓	5.53	0.00	0.00
	公8	205兵工廠			✓	5.77	0.00	0.00
	公9	空置地			✓	2.80	0.00	0.00
	公10	空置地			✓	0.70	0.00	0.00
	公11	哈瑪星鐵道文化園區	✓			0.62	0.62	100.00
	公13	公園	✓			1.22	1.22	100.00
	公15	碼頭及相關附屬設施			✓	0.40	0.00	0.00
	公16	廠房			✓	1.23	0.00	0.00
	公17	哈瑪星鐵道文化園區	✓			0.60	0.60	100.00
小計			-	-	-	38.01	11.23	29.54

表 3-5-1 公共設施用地開闢概況表 (續)

項目		開闢情形			劃設 面積 (公頃)	開闢 面積 (公頃)	開闢率 (%)	
設施編號	土地使用情形	完全	部分	尚未				
綠地用地	綠2	空置地			✓	0.77	0.00	0.00
	綠5	公園			✓	1.35	1.35	100.00
	綠6	光華公園	✓			1.17	1.17	100.00
	綠7	205兵工廠			✓	1.02	0.00	0.00
	綠8	獅子公園	✓			0.30	0.30	100.00
	綠9	前鎮三角公園	✓			0.20	0.20	100.00
	綠10	工廠			✓	1.15	0.00	0.00
	綠11	工廠			✓	0.99	0.00	0.00
	綠13	工廠			✓	1.02	0.00	0.00
	綠14	工廠			✓	1.84	0.00	0.00
	綠15	工廠			✓	0.83	0.00	0.00
	綠16	空置地			✓	0.34	0.00	0.00
	綠17	工廠			✓	0.64	0.00	0.00
	綠19	空置地			✓	0.45	0.00	0.00
	綠20	道路			✓	0.87	0.00	0.00
	綠21	哈瑪星鐵道文化園區	✓			0.52	0.52	100.00
	綠B1	綠地	✓			0.10	0.10	100.00
	綠地用地	綠地	✓			0.02	0.02	100.00
	綠地用地	綠地	✓			0.56	0.56	100.00
	小計		-	-	-	14.14	4.22	29.84
綠 (園道) 用地	綠(園道1)	新光園道	✓			0.24	0.24	100.00
	綠(園道2)	廠房、空置地			✓	1.46	0.00	0.00
	綠(園道3)	道路、空地		✓		3.50	1.78	50.86
	綠(園道4)	空置地			✓	6.92	0.00	0.00
	綠(園道5)	時代大道、205兵工廠		✓		7.61	3.64	47.83
	綠(園道6)	道路、臺電南部發電廠		✓		2.56	0.63	29.61
	綠(園道7)	道路、空置地		✓		1.48	0.77	52.03
	小計		-	-	-	23.77	7.06	29.70
鐵路用地	鐵道	✓			2.13	2.13	100.00	
運河	5號船渠	✓			8.25	8.25	100.00	
世貿用地	高雄展覽館	✓			4.50	4.50	100.00	
鐵路景觀用地	空地、閒置	✓			0.39	0.39	100.00	
兒童遊樂場用地	空地、閒置			✓	0.31	0.00	0.00	
綠地用地 (兼供道路使用)	環狀輕軌、綠地	✓			0.20	0.20	100.00	
道路用地	道路、205兵工廠、空置地		✓		43.19	38.44	89.00	
總計						236.84	166.15	68.36

註：1. 本計畫綜整歷次變更案，經檢核道路面積缺少16.90公頃；2. 調查時間為民國112年。

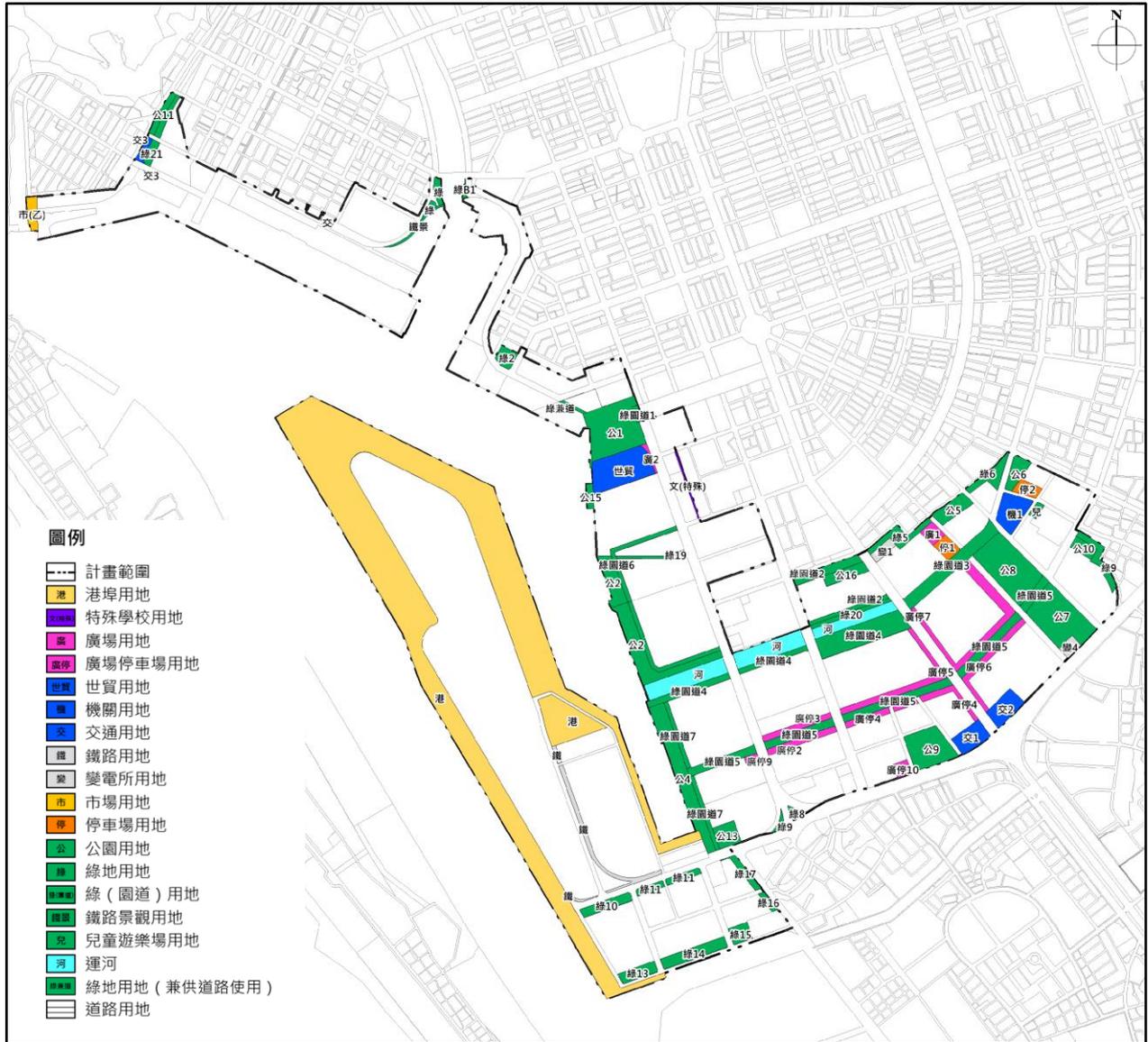


圖 3-5-1 公共設施用地位置示意圖

二、公共設施用地需求分析

考量本計畫區之計畫人口為13,000人，依「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」規定之各項公共設施用地劃設基準，檢討計畫區各項公共設施用地之需求，公共設施用地面積供需分析如表3-5-4所示。

(一) 學校用地

本計畫區內共劃設特殊學校用地1處，現行計畫面積為0.26公頃。

1. 都市計畫定期通盤檢討實施辦法第19條規定

- (1) 應會同主管教育行政機關依據學齡人口數占總人口數之比例或出生率之人口發展趨勢，推計計畫目標年學童人數，參照國民教育法第8條之1授權訂定之規定檢討學校用地之需求。
- (2) 有增設學校用地之必要時，應優先利用適當之公有土地，並訂定建設進度與經費來源。
- (3) 已設立之學校足敷需求者，應將其餘尚無設立需求之學校用地檢討變更，並儘量彌補其他公共設施用地之不足。
- (4) 已設立之學校用地有剩餘或閒置空間者，應考量多目標使用。
- (5) 國民中小學校用地得合併規劃為中小學用地。

2. 依教育部訂定「國民小學及國民中學設施設備基準」規定

經查教育部已依國民教育法第8條之1規定訂定國民中小學設備基準，其中對於國中、小校地面積係依目前需要及未來發展規模訂定之。有關國中、小校地之最低面積如表3-5-2所示。

表 3-5-2 國民中學與國民小學校地最低面積一覽表

	國民中學	國民小學
	都市計畫區內學校 (m ²)	都市計畫區內學校 (m ²)
12班以下	25,000	20,000
13-24班	25,500-31,000	20,400-24,800
25-36班	31,500-37,000	25,200-29,600
37-48班	37,500-43,400	30,000-34,400

- (1) 都市計畫區內國民中學每校面積不得少於2.5公頃，13班以上學校每增一班，得增加500平方公尺。都市計畫區外國民中學每校面積不得少於2公頃，13班以上學校每增一班，得增加800平方公尺。
- (2) 都市計畫區內國民小學每校面積不得少於2公頃，13班以上學校每增一班，得增加400平方公尺。都市計畫區外國民小學每校面積不得少於1.8公頃，13班以上學校每增一班，得增加750平方公尺。

本計畫區內多數土地尚於開發階段，故參酌本計畫周邊地區之國小學齡與國中學齡人口數，分別約占人口數之 4.36%與 1.48%，並依據前述教育部「國民小學及國民中學設施設備基準」標準，計算國小用地之需求面積為 0.68 公頃（計畫目標年國小學齡人口數為 13,000 人 \times 4.36%=567 人，依據教育部訂定之設備基準，都市計畫區內每位國小生使用校地面積 13.8m²，567 人 \times 13.8m²=7,824.6m²，約為 0.78 公頃）；國中用地之需求面積為 0.28 公頃（計畫目標年之國中學齡人口數為 13,000 人 \times 1.97%=193 人，依據教育部訂定國民中小學設備基準，都市計畫區內每位國中生使用校地面積 16.7m²，193 人 \times 16.7m²=3,223.1m²，約為 0.32 公頃）。

3. 周邊地區學校現況

檢視計畫區周邊國中小民國 100 學年度與民國 111 年學年度學生數，國小學生數由 5,843 人降至 5,047 人，國中生數由 11,848 人降至 6,987 人，計畫區周邊國中與國小學生人數呈現降低趨勢。本計畫區周圍之 9 所國小（包括成功國小、苓洲國小、愛群國小、光華國小、樂群國小、民權國小、復興國小、獅甲國小、前鎮國小等）及 8 所國中（包括五福國中、苓雅國中、新興高中國中部、英明國中、獅甲國中、瑞豐國中、瑞祥高中國中部、興仁國中等）之學區均涵蓋本計畫區，故就目前計畫區周邊國中小用地及設施之空間餘量，已可容納本特定區未來增加之學童人口數，周邊國小與國中生人口數如表 3-5-3 所示。

表 3-5-3 計畫區周邊國小民國 100 學年度與民國 111 學年度學生數統計表

學校名稱	名稱	100年度(人)	111年度(人)	增減人數(人)
國民小學	成功國小	207	229	22
	苓洲國小	943	809	-134
	光華國小	1,061	788	-273
	樂群國小	675	735	60
	愛群國小	496	390	-106
	民權國小	1,462	1,360	-102
	復興國小	650	456	-194
	獅甲國小	349	280	-69
	小計	5,843	5,047	-796
國民中學	苓雅國中	805	460	-345
	五福國中	3,125	2,575	-550
	大仁國中	564	266	-298
	英明國中	1,533	558	-975
	瑞祥高中	2,127	1,150	-977
	獅甲國中	717	271	-446
	前鎮國中	1,005	520	-485
	瑞豐國中	726	263	-463
	光華國中	958	855	-103
	興仁國中	288	69	-219
小計	11,848	6,987	-4,861	
合計		17,691	12,034	-5,657

資料來源：高雄市政府教育局。

(二) 公園用地

本計畫區內共劃設公園用地14處，現行計畫面積為38.01公頃。依據法規之檢討基準，每一計畫處所最小面積不得小於0.5公頃為原則，社區公園每一計畫處所最少設置一處，本計畫之公園用地面積均符合檢討基準。

(三) 兒童遊樂場用地

本計畫區內細部計畫規劃兒童遊樂場用地1處，依據法規之檢討基準，兒童遊樂場用地每處最小面積不得小於0.1公頃為原則，本計畫之兒童遊樂場用地符合檢討標準。

(四) 停車場用地

本計畫之計畫人口數為13,000人，依據本市統計年報，本市汽車持有率自民國102年至民國109年間，從每千人282輛成長至325輛，平均每年成長率為1.89%，並依此成長率計算，可推估民國125年本計畫區之汽車持有約為每千人439輛，計畫區將有汽車車輛數5,707輛。依據法規之檢討標準，以不得低於計畫區內車輛預估數20%之停車需求規定，停車場用地之需求面積約為1.58公頃，本計畫現行停車場用地1.61公頃，符合法規規定。

表 3-5-4 公共設施用地面積供需分析表

項目	現行計畫說明	檢討基準	檢討後說明
國小用地	劃設1處特殊學校用地面積共計0.26公頃	1. 應會同主管教育行政機關依據學齡人口數占總人口數之比例或出生率之人口發展趨勢，推計計畫目標年學童人數，參照國民教育法第八條之一授權訂定之規定檢討學校用地之需求。	1. 本計畫共劃設0.26公頃學校用地，低於設備基準應劃設0.78公頃之小學用地與0.32公頃之國中用地規定。 2. 周邊中小學10年間學生數量呈大幅下降趨勢，文中、文小用地尚足數使用，故目前尚無增劃中小學用地需求。
國中用地		2. 檢討原則： (1) 有增設學校用地之必要時，應優先利用適當之公有土地，並訂定建設進度與經費來源。 (2) 已設立之學校足數需求者，應將其餘尚無設立需求之學校用地檢討變更，並儘量彌補其他公共設施用地之不足。 (3) 已設立之學校用地有剩餘或閒置空間者，應考量多目標使用。 3. 國民中小學校用地得合併規劃為中小學用地。 4. 依教育部訂定「國民小學及國民中學設施設備基準」規定，都市計畫區內每位國小生使用校地面積13.8m ² ；都市計畫區內每位國中生使用校地面積16.7m ² 。	

表 3-5-4 公共設施用地面積供需分析表（續）

項目	現行計畫說明	檢討基準	檢討後說明
公園用地	劃設14處 面積共計 38.01公頃	<ol style="list-style-type: none"> 1. 包括閭鄰公園及社區公園。 2. 閭鄰公園按閭鄰單位設置，每一計畫處所最小面積不得小於0.5公頃為原則。 3. 社區公園每一計畫處所最少設置一處，人口在10萬人以上最小面積不得小於4公頃為原則，在1萬人以下，且其外圍為空曠之山林或農地得免設置。 	經檢討後，均符合檢討基準。
兒童遊樂場用地	劃設1處 0.31公頃	每處最小面積不得小於0.1公頃為原則。	經檢討後，符合檢討標準。
市場用地	劃設1處 0.78公頃	應依據該地區之發展情形，予以檢討。既有已設立之市場足敷需求者，應將其餘尚未設立之市場用地檢討變更。	考量鄰近地區市場用地分布與本計畫區未來發展，經檢討後，符合檢討標準。
停車場用地	劃設2處 1.61公頃	<ol style="list-style-type: none"> 1. 停車場用地面積應依各都市計畫地區之社會經濟發展、交通運輸狀況、車輛持有率預測、該地區建物停車空間供需情況及土地使用種類檢討規劃之，並應符合下列規定： 不得低於計畫區內車輛預估數20%之停車需求。 2. 市場用地、機關用地、醫療用地、體育場所用地、遊憩設施用地及其他停車需求較高之設施等用地，應依實際需要檢討留設停車空間。 3. 前二項留設之停車場及停車空間，應配合汽機車及自行車之預估數，規劃留設所需之停車空間。 	經車輛持有率預估數檢討後，符合檢討標準。

註：表內國小、國中、停車場用地檢討係依現行計畫人口13,000人推估。

第六節 交通運輸現況

一、道路系統

依據本計畫前次通盤檢討現行道路系統，可分為主要道路、次要道路等二個層級，分別就各道路層級所含之道路及其功能進行分析說明，詳如表3-6-1及圖3-6-1所示。

(一) 主要道路

1. 路寬 50-60 公尺道路

本區以 50-60 公尺道路作為縱貫高雄多功能經貿園區主要聯外道路，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。

(1) 中山路

中山路路寬 50 公尺，北起於高雄火車站，南達高雄機場及臨海工業區，本市主要之工商業則沿中山路呈帶狀發展，為本市之工商業重心。中山路貫穿本計畫區，且聯絡主要運輸場站，未來仍將扮演園區主要之聯外道路。

(2) 中華路

中華路北銜接至臺 17 線，南迄於擴建路，為本市重要聯外幹道之一，其通過本計畫區之路段，現況寬度為 50 公尺。

(3) 成功路

目前道路兩側主要為商辦大樓與閒置空地，多屬多功能經貿園區發展用地，現況寬度為 50 公尺，為本計畫區之主要道路。

(4) 擴建路/凱旋路

擴建路與凱旋路路寬為 50 公尺，為緊鄰園區最主要之東西向道路，擴建路為中島商港區及前鎮科技產業園區之出入通道，為重要之貨運道路。

2. 路寬 40 公尺道路

本級道路作為主要車流集合道。

(1) 七賢路

七賢路北起和平一路、南至必信街，路寬 40 公尺，為本市東西走向之重要幹道，同時也是鹽埕區內主要商業發展道路，向南延伸進入本計畫範圍。

(2) 時代大道

時代大道西起成功路段，東至一心路段，路寬 40 公尺，橫貫特定經貿核心專用區，道路編號為園道五作為區內往外疏通之主要車行動線。

(二) 次要道路

1. 路寬 30 公尺道路

本區以 30 公尺道路作為各計畫分區之區內道路，次要道路為鄰里各住宅群或開發單元間之聯絡道路，次要道路上之車流可經此匯集至主要幹道，並可提供聯外幹道或主要道路與出入道路間之聯繫功能。其中包括：

- (1) 編號A1連通鹽埕區、鼓山區之橫向道路，向西橫交鼓山路。
- (2) 編號B1（海邊路）道路連通特定經貿核心專用區苓雅寮一帶至新光路，作為本次分區與水岸發展區的區內通道。
- (3) 特定經貿核心專用區內編號B17、B18、B20、B21均為南北縱向道路，南自凱旋路，北至綠（園道4）用地交界。
- (4) 特定倉儲轉運專用區內編號C11（國華二街）、C12（國華一街）均為南北縱向道路，北自擴建路，南至C11。

2. 20公尺路寬道路

此級道路多數土地細分街廓之地方道路，共分：

- (1) 編號B25道路作為特定經貿核心專用區及特貿4A兩區連絡中華路與成功路至海岸之次要道路。
- (2) 橫向連接特倉3用地之編號B4道路。
- (3) 屬於高雄硫酸銹變更案捐地道路之管仲路（B16）、鄭和路（B19）。

表 3-6-1 本計畫道路編號對照表

計畫分區	道路編號	長度（公尺）	寬度（公尺）	備註
特定倉儲轉運專用區	道C7	2,130	12~20	大華一路
	道C8	270	12	立業街
	道C9	850	50	擴建路
	道C10	440	20	
	道C11	420	30	國華二街
	道C12	420	30	國華一街
	道C13	870	20	
	道C14	200	12	
	道C15	326	20	
特定經貿核心專用區	道B1	780	30	海邊路
	綠（園道5）	400	40	
	道B2	2,020	50	成功路
	道B3	60	20	林森四路
	道B4	60	20	復興三路
	綠（園道5）	350	40	時代大道
	道B7	750	50	中華路
	綠（園道5）	550	40	時代大道
	道B12	1,100	50	中山路
	綠（園道5）	1,120	40	

表 3-6-1 本計畫道路編號對照表 (續)

計畫分區	道路編號	長度 (公尺)	寬度 (公尺)	備註
特定經貿核心專用區	道B16	235	20	管仲路
	道B17	340	30	鄭和路
	道B18	300	30	
	道B19	185	20	
	道B20	310	30	
	道B21	315	30	
	道B22	330	30	光華路
	道B23	366	15	一心一路203巷
	道B24	210	20	
	道B25	350	20	
	道B26	350	10~20	
	道B27	342	20	
	道B28	356	20	
	道B29	162	10	
	道B30	235	10	
	道B31	610	20	
	道B32	380	20	
	道B33	700	20	
	道B34	330	20	
	道B35	370	20	
	綠 (園道1)	240	50	新光園道
	綠 (園道2)	400	60	
	綠 (園道3)	600	60	光華三路
	綠 (園道4)	430	25~35	
綠 (園道6)	1,271	20		
綠 (園道7)	726	20		
特定文化休閒專用區	道A1	420	30	臨海二路
	道A2	500	20~40	
	道A3	270	40	七賢路

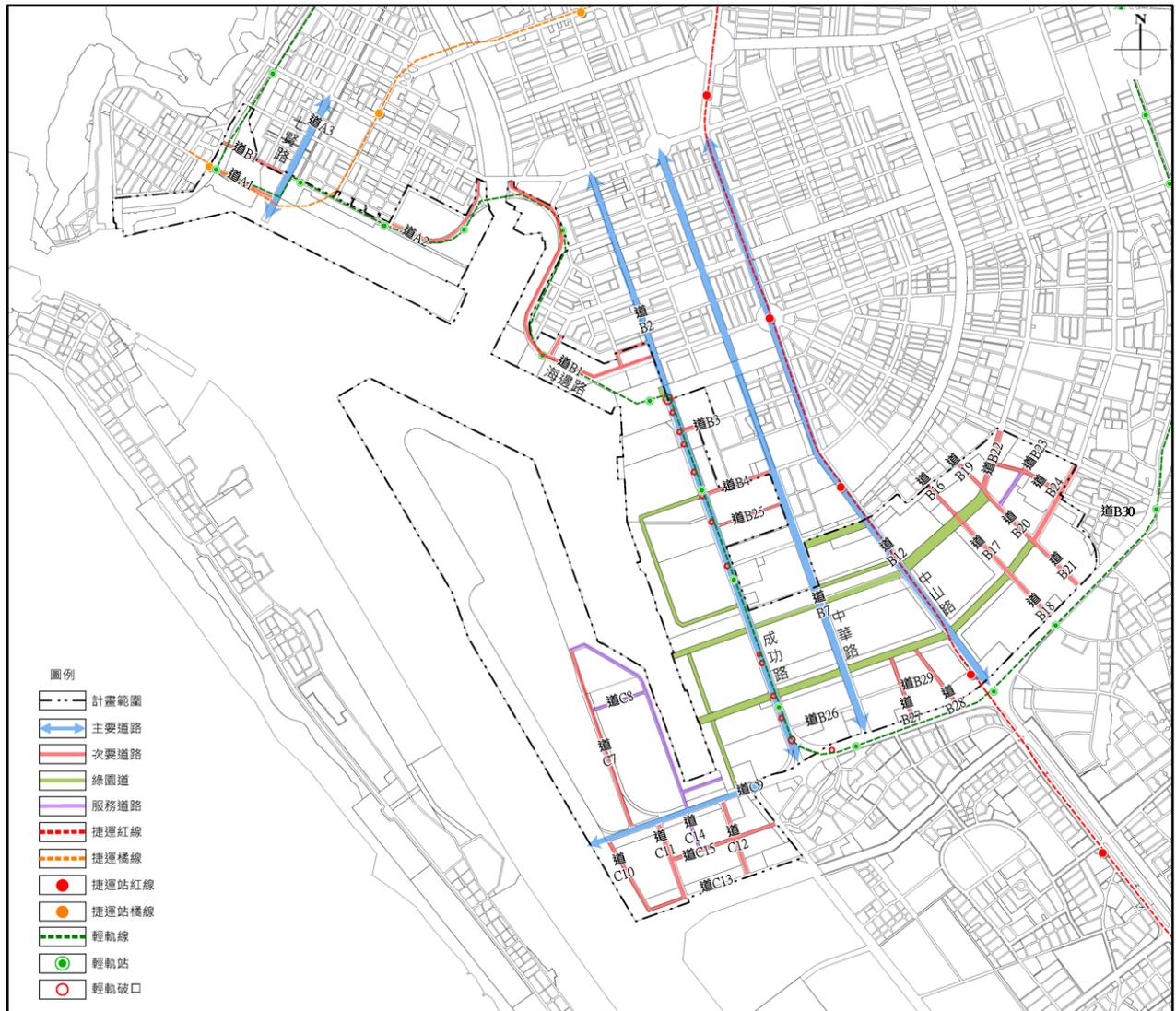


圖 3-6-1 本計畫道路系統示意圖

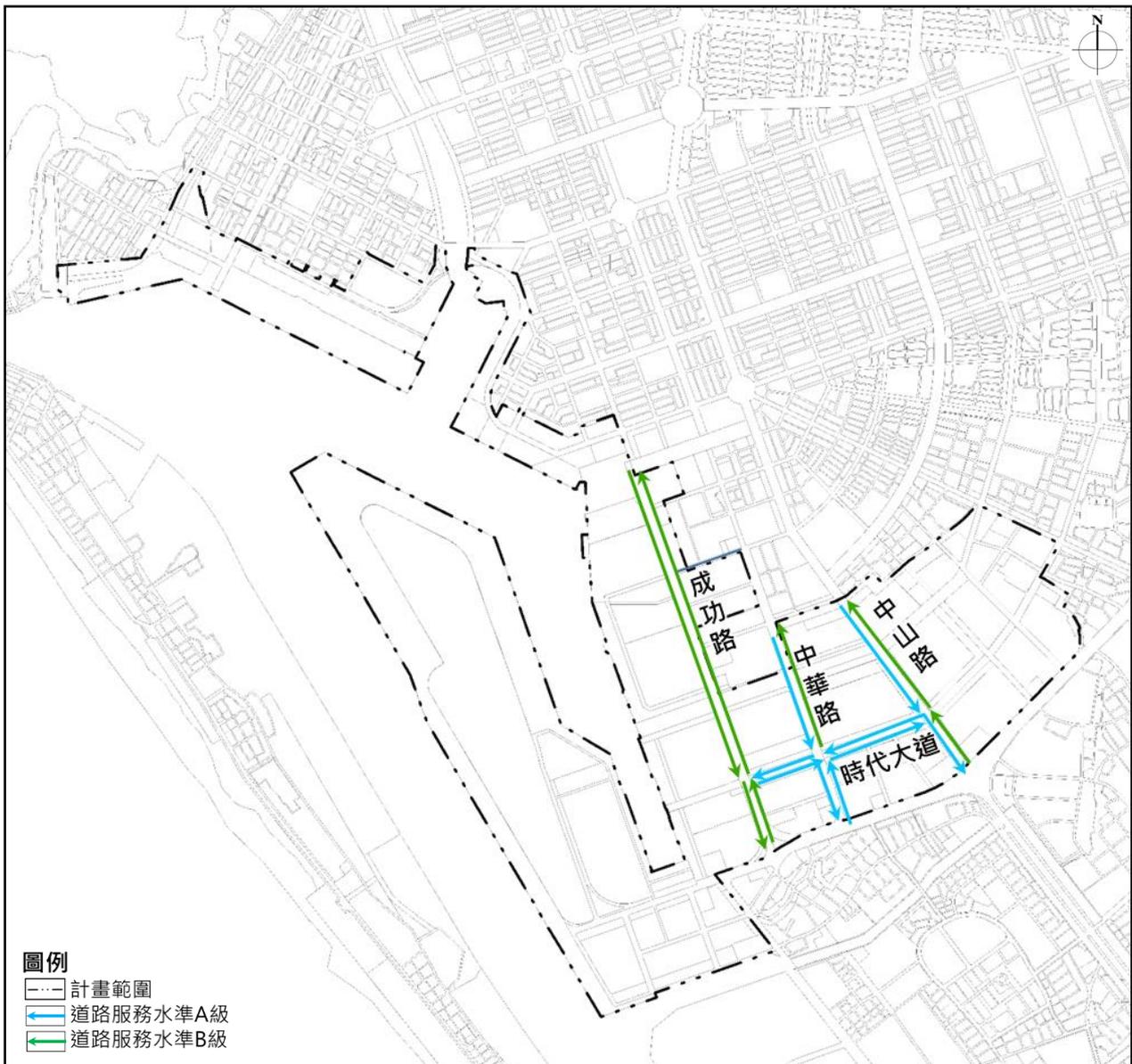
(三) 道路服務水準

針對本計畫區之重要道路：中山三路、成功路及中華五路之尖峰小時交通量評估，中山三路與時代大道路口道路服務水準評估，所有道路服務水準均屬A~B級；中華五路與時代大道路口道路服務水準評估，所有道路服務水準均屬A~B級；監測期間成功二路與時代大道路口道路服務水準評估，所有道路服務水準均屬A~C級，如表3-6-2、圖3-6-2及3-6-3所示。

表 3-6-2 本計畫重要道路容量服務水準表

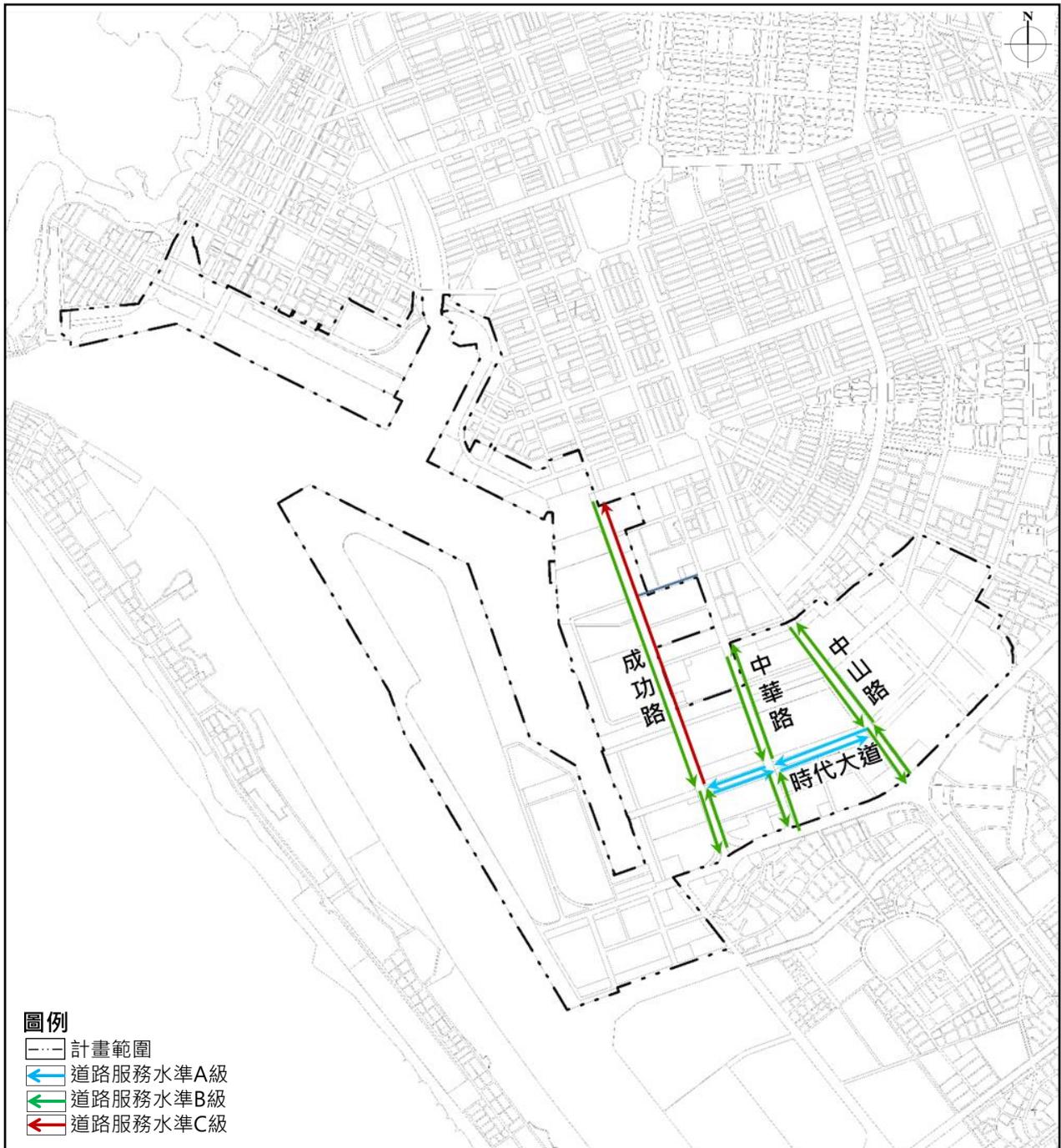
道路	路段名稱	方向	時間	尖峰流量 發生時間	尖峰流量 (PCU/ HR)	道路容量 (PCU/ HR)	V/C	服務 水準
中山三路與時代大道	中山三路往市區	往北	108.12.02 (非假日)	16:00~17:00	1,499.50	4,000	0.375	B
			108.12.01 (假日)	17:00~18:00	2,014.00	4,000	0.504	B
		往南	108.12.02 (非假日)	17:00~18:00	1,227.00	4,000	0.307	A
			108.12.01 (假日)	14:00~15:00	1,765.50	4,000	0.441	B
	中山三路往前鎮	往北	108.12.02 (非假日)	16:00~17:00	1,587.50	4,000	0.397	B
			108.12.01 (假日)	17:00~18:00	2,151.00	4,000	0.538	B
		往南	108.12.02 (非假日)	17:00~18:00	1,254.00	4,000	0.314	A
			108.12.01 (假日)	14:00~15:00	1,646.50	4,000	0.412	B
	時代大道	往東	108.12.02 (非假日)	17:00~18:00	337.50	2,600	0.130	A
			108.12.01 (假日)	14:00~15:00	366.00	2,600	0.141	A
		往西	108.12.02 (非假日)	16:00~17:00	429.00	2,600	0.165	A
			108.12.01 (假日)	14:00~15:00	683.00	2,600	0.263	A
成功二路與時代大道	成功二路往市區	往北	108.12.02 (非假日)	08:00~09:00	1,191.00	2,400	0.496	B
			108.12.01 (假日)	16:00~17:00	1,566.50	2,400	0.653	C
		往南	108.12.02 (非假日)	20:00~21:00	1,005.50	2,400	0.419	B
			108.12.01 (假日)	15:00~16:00	1,120.50	2,400	0.467	B
	成功二路往前鎮	往北	108.12.02 (非假日)	08:00~09:00	1,194.00	2,400	0.498	B
			108.12.01 (假日)	16:00~17:00	1,376.50	2,400	0.574	B
		往南	108.12.02 (非假日)	20:00~21:00	986.50	2,400	0.411	B
			108.12.01 (假日)	15:00~16:00	1,417.50	2,400	0.591	B
	時代大道	往東	108.12.02 (非假日)	14:00~15:00	144.50	2,600	0.056	A
			108.12.01 (假日)	14:00~15:00	198.50	2,600	0.076	A
		往西	108.12.02 (非假日)	14:00~15:00	126.50	2,600	0.049	A
			108.12.01 (假日)	14:00~15:00	723.50	2,600	0.278	A
中華五路與時代大道	中華五路往市區	往北	108.12.02 (非假日)	08:00~09:00	1,289.50	4,000	0.322	A
			108.12.01 (假日)	16:00~17:00	1,915.00	4,000	0.479	B
		往南	108.12.02 (非假日)	14:00~15:00	1,105.00	4,000	0.276	A
			108.12.01 (假日)	14:00~15:00	1,727.50	4,000	0.432	B
	中華五路往前鎮	往北	108.12.02 (非假日)	08:00~09:00	1,429.00	4,000	0.357	A
			108.12.01 (假日)	16:00~17:00	2,183.00	4,000	0.546	B
		往南	108.12.02 (非假日)	14:00~15:00	1,175.50	4,000	0.294	A
			108.12.01 (假日)	14:00~15:00	1,744.50	4,000	0.436	B
	時代大道往成功二路	往西	108.12.02 (非假日)	14:00~15:00	473.00	2,600	0.182	A
			108.12.01 (假日)	14:00~15:00	819.00	2,600	0.315	A
		往東	108.12.02 (非假日)	10:00~11:00	144.50	2,600	0.056	A
			108.12.01 (假日)	14:00~15:00	223.50	2,600	0.086	A
時代大道往中山三路	往西	108.12.02 (非假日)	16:00~17:00	414.50	2,600	0.159	A	
		108.12.01 (假日)	14:00~15:00	791.00	2,600	0.304	A	
	往東	108.12.02 (非假日)	12:00~13:00	285.50	2,600	0.110	A	
		108.12.01 (假日)	12:00~13:00	493.00	2,600	0.190	A	

資料來源：1. 「夢時代全區（特貿5C及5D）開發案」營運期間環境監測計畫108年第4季監測報告；
2. 高雄市108年12月份主要道路平均流量及速率統計表。



資料來源：1. 「夢時代全區（特貿5C及5D）開發案」營運期間環境監測計畫108年第4季監測報告；
2. 高雄市108年12月份主要道路平均流量及速率統計表。

圖 3-6-2 本計畫主要路段非假日尖峰小時服務水準示意圖



資料來源：1. 「夢時代全區（特貿5C及5D）開發案」營運期間環境監測計畫108年第4季監測報告；
 2. 高雄市108年12月份主要道路平均流量及速率統計表。

圖 3-6-3 本計畫主要路段假日尖峰小時服務水準示意圖

二、大眾運輸系統

(一) 捷運、輕軌

本計畫區具高雄捷運與高雄輕軌連接，未來將可透過便利的大眾運輸路網，串聯本計畫區內之工商業活動與水岸休閒遊憩，並串聯其他鄰近區域，本計畫區內與周邊之輕軌捷運路線，如圖3-6-4所示。

1. 捷運紅線

高雄捷運紅線於民國 97 年 3 月通車，捷運路線由南崗山站至小港站，貫穿南北高雄，鄰近本計畫區之站點為中央公園站（R9）、三多商圈站（R8）、獅甲站（R7），其中捷運凱旋站（R6）位於本計畫區內，藉由捷運紅線之行經，有效串聯本計畫區與高雄車站、高鐵左營站與小港機場之交通運輸，有利於本計畫未來之人口與產業發展。

2. 捷運橘線

高雄捷運橘線於民國 97 年 9 月通車，捷運路線由西子灣站至大寮站，路線串連東西高雄，其中西子灣站（O1 站）與鹽埕埔（O2 站）於本計畫區內，作為本計畫區串聯本市東西向之路網。

3. 輕軌捷運

高雄輕軌由民國 104 年開始營運，現今已通車路段為哈瑪星站至籬仔內站間路段，其中哈瑪星站（C13）至凱旋瑞田站（C2）行經本計畫區。

4. 捷運黃線（建設中）

捷運黃線路線起於烏松神農路，經本館路、建工路、民族路、三多路迄於亞洲新灣區，另由澄清路、南京路、五甲二路迄於鎮中路前鎮區公所，路線總長度為 19.573 公里，目前規劃之 Y15 站位於本計畫區內，未來捷運黃線將連結計畫區東側之交通路網，透過東西向與南北向的捷運串聯，使計畫區具有便利的大眾運輸優勢。

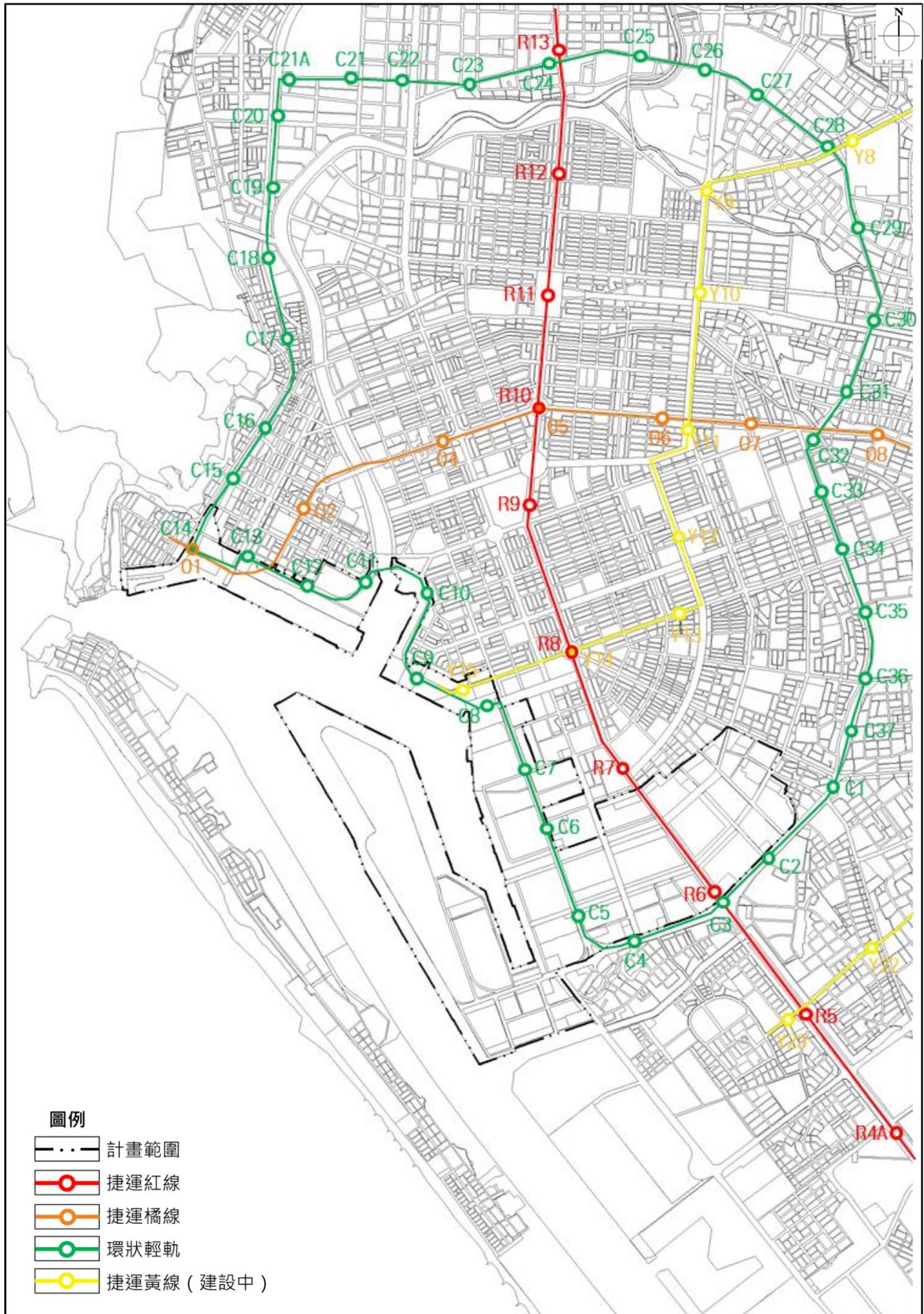


圖 3-6-4 本計畫區內與周邊捷運路線示意圖

(二) 公車系統

依據本市公車動態資訊網，本計畫區內共設26處公車停靠站，公車行駛路線共28線，計畫區內之公車運輸系統完善，如表3-6-3及圖3-6-5所示。

表 3-6-3 公車系統概況表

項次	路線	鄰近本計畫站名
1	哈瑪星文化公車	香蕉棚
2	205中華幹線	夢時代(中華)、臺糖物流、輕軌經貿園區站、輕軌夢時代站(統一時代百貨)
3	214A	臺糖物流、輕軌經貿園區站、輕軌夢時代站(統一時代百貨)
4	214B	臺糖物流、輕軌經貿園區站、輕軌夢時代站(統一時代百貨)
5	12A	光華路口(中山三路)、捷運凱旋站
6	12B (去程不繞駛飛機路)	光華路口、(中山三路)捷運凱旋站
7	12C(延駛經大坪頂)	光華路口、(中山三路)捷運凱旋站
8	25	光華路口(中山三路)、捷運凱旋站
9	36	臺糖物流、輕軌經貿園區站、輕軌夢時代站(統一時代百貨)、鄭和南路口、藝術公園、民裕街口
10	69A小港幹線	光華路口(中山三路)、捷運凱旋站
11	69B小港幹線 (延駛明鳳)	光華路口(中山三路)、捷運凱旋站
12	70A三多幹線 (部分延駛澄清湖)	臺糖物流、輕軌經貿園區站、輕軌夢時代站(統一時代百貨)
13	70B三多幹線 (延駛鎮州路)	臺糖物流、輕軌經貿園區站、輕軌夢時代站(統一時代百貨)
14	70D三多幹線 (延駛仁美)	臺糖物流、輕軌經貿園區站、輕軌夢時代站(統一時代百貨)
15	72B(延駛正勤社區)	輕軌軟體園區站
16	83	聯勤大樓
17	99區間	哈瑪星旅運接駁中心(輕軌哈瑪星站)
18	168環東幹線	輕軌經貿園區站、高雄展覽館、輕軌夢時代站(統一時代百貨)、輕軌軟體園區站
19	168環西幹線	輕軌經貿園區站、高雄展覽館、輕軌夢時代站、(統一時代百貨)輕軌軟體園區站
20	248	哈瑪星旅運接駁中心(輕軌哈瑪星站)
21	紅16	輕軌軟體園區站、鄭和南路口、藝術公園
22	紅18	聯勤大樓
23	紅21	高雄展覽館
24	紅22	高雄展覽館
25	紅52	哈瑪星旅運接駁中心(輕軌哈瑪星站)
26	紅12B (延駛加工出口區)	西六街、中六路、南四路口、西十二街、南七路口、南一路口、南二路口、加油站(前鎮加工區)、東六街、北一路、東十二街
27	綠1	高雄展覽館、哈瑪星旅運接駁中心、(輕軌哈瑪星站)輕軌夢時代站、(統一時代百貨)
28	黃1延	高雄展覽館、輕軌軟體園區站

資料來源：高雄市公車動態資訊網。

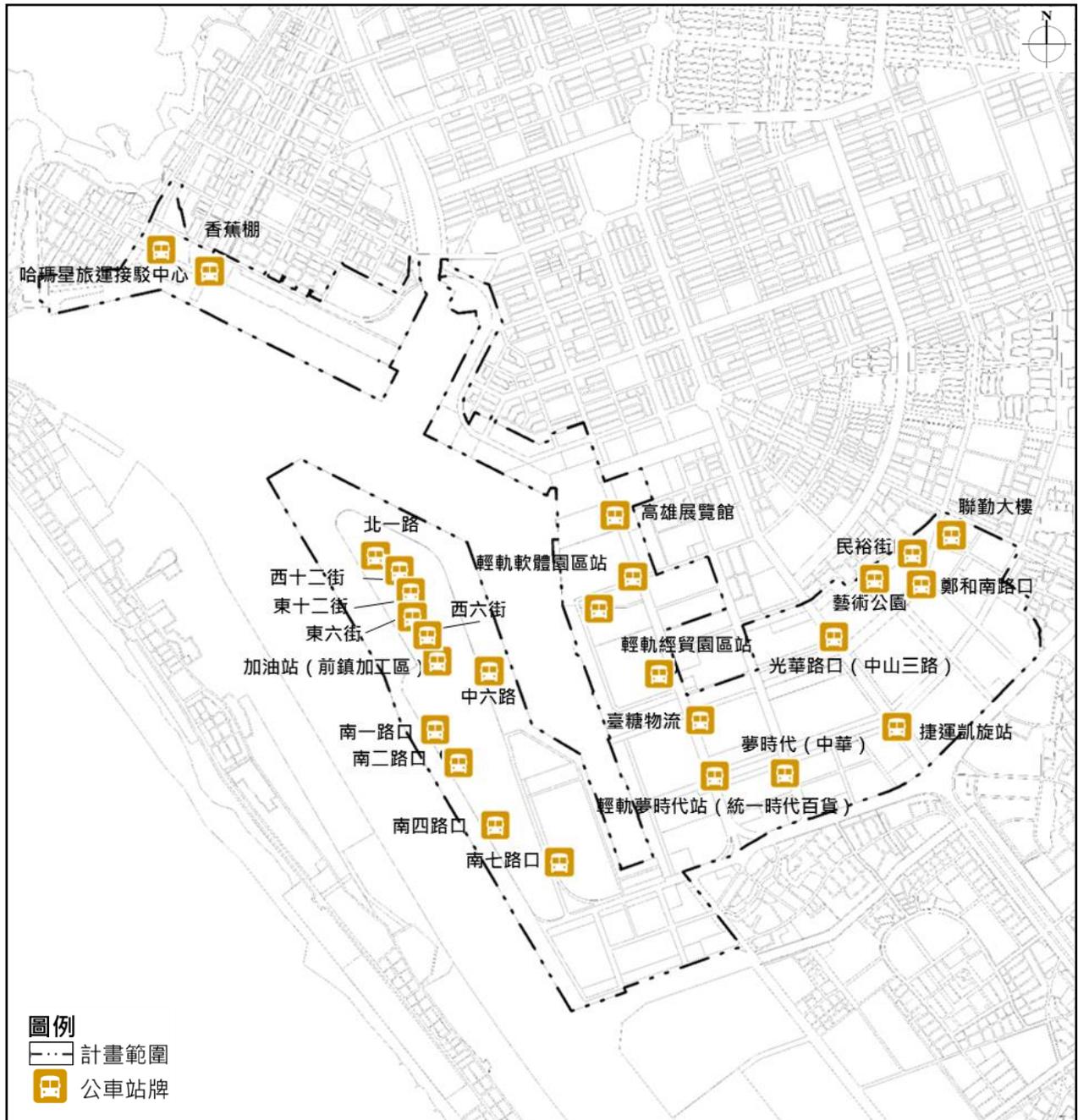


圖 3-6-5 本計畫公車站位置示意圖

(三) 船運系統

本市船運系統，分為公共渡輪、觀光遊輪，及聯外船運航線三種，公共渡輪航線有「鼓山—旗津輪渡站」與「前鎮—中洲輪渡站」航線；觀光遊輪航線現僅有「真棧貳庫碼頭（駁二）—旗津輪渡站」航線，以及「真愛碼頭—七賢橋」航線；聯外船運方面，則有「新濱碼頭—馬公港」航線，本計畫區船運系統如圖3-6-6所示。

1. 公共渡輪航線

(1) 「鼓山—旗津輪渡站」航線

鼓山輪渡站臨近市區，一般觀光客、民眾或機車騎士，多傾向選擇航程僅需10分鐘之鼓山—旗津線渡輪，因此該航線班次較為密集頻繁，以上下班之尖峰時段承載量居大量。航行營運時間為早上05：00至隔日凌晨02：00。

(2) 「前鎮—中洲輪渡站」航線

該航線主要承載運送汽、貨車與旗津市民早晚往返前鎮加工區工作為主，如今加工區已沒落，加上過港隧道通車後所帶來的交通便利，致使這條渡輪航線搭乘的民眾日趨減少。營運時間為06：00至22：25，全日營運班次往返共18個班次，運輸量仍集中於上下班尖峰時段。

2. 聯外船運航線—「新濱碼頭—馬公港」航線

高雄與澎湖間之往返，可從高雄新濱碼頭（二號碼頭）搭臺華輪前往，臺華輪為大型澎湖交通船，其載客量 1150 位（特等艙、頭等艙、臥舖艙、坐臥艙），還可以載運車輛（小客車、高層大客車、大貨車），本航線定期航行於高雄到澎湖馬公之間，船程日航費時 4.5 小時，夜航費時 6 至 6.5 小時。

3. 觀光遊輪航線

(1) 棧貳庫碼頭（駁二）—旗津輪渡站

百年歷史建築活化再利用的棧貳庫，利用百年倉庫的特殊元素，打造專屬於高雄港在地文創、餐飲、展演的文化空間，已成為亞洲新灣區的新亮點。本府為串連駁二藝術特區、旗津及哈瑪星觀光圈，由高雄市輪船公司新增棧貳庫到旗津的航線，使棧貳庫之觀光人潮直航至旗津旅遊。目前僅六日開航，營運時間為11：00至19：45，全日營運班次往返共18個班次。

(2) 真愛碼頭—七賢橋（愛河愛之船）

「愛河愛之船」為20人座的動力引擎小型觀光船，愛河兩岸各設置搭船地點：仁愛站及國賓站，每15分鐘一班，從真愛碼頭至七賢橋來回，全程約30分鐘。愛河流經本市中心，全長約16.4公里，入夜後沿著水面點點霓虹彩光，城市映景倒印在河畔之中，週邊有各式表演活動，搭乘愛之船亦可坐擁本市愛河河畔周遭的夜光美景。

(3) 文化遊艇

文化遊艇串聯「打狗英國領事館文化園區」、「棧貳庫KW2」與「紅毛港文化園區」，目前高雄港文化局的文化遊艇共有6個航線，分別為史溫侯探險之旅、高雄水岸金三角、紅毛港大港巡航、棧貳庫-英領館（大港巡航之旅）、棧貳庫-紅毛港及與棧貳庫-英領館，並配有相關之解說導覽服務。

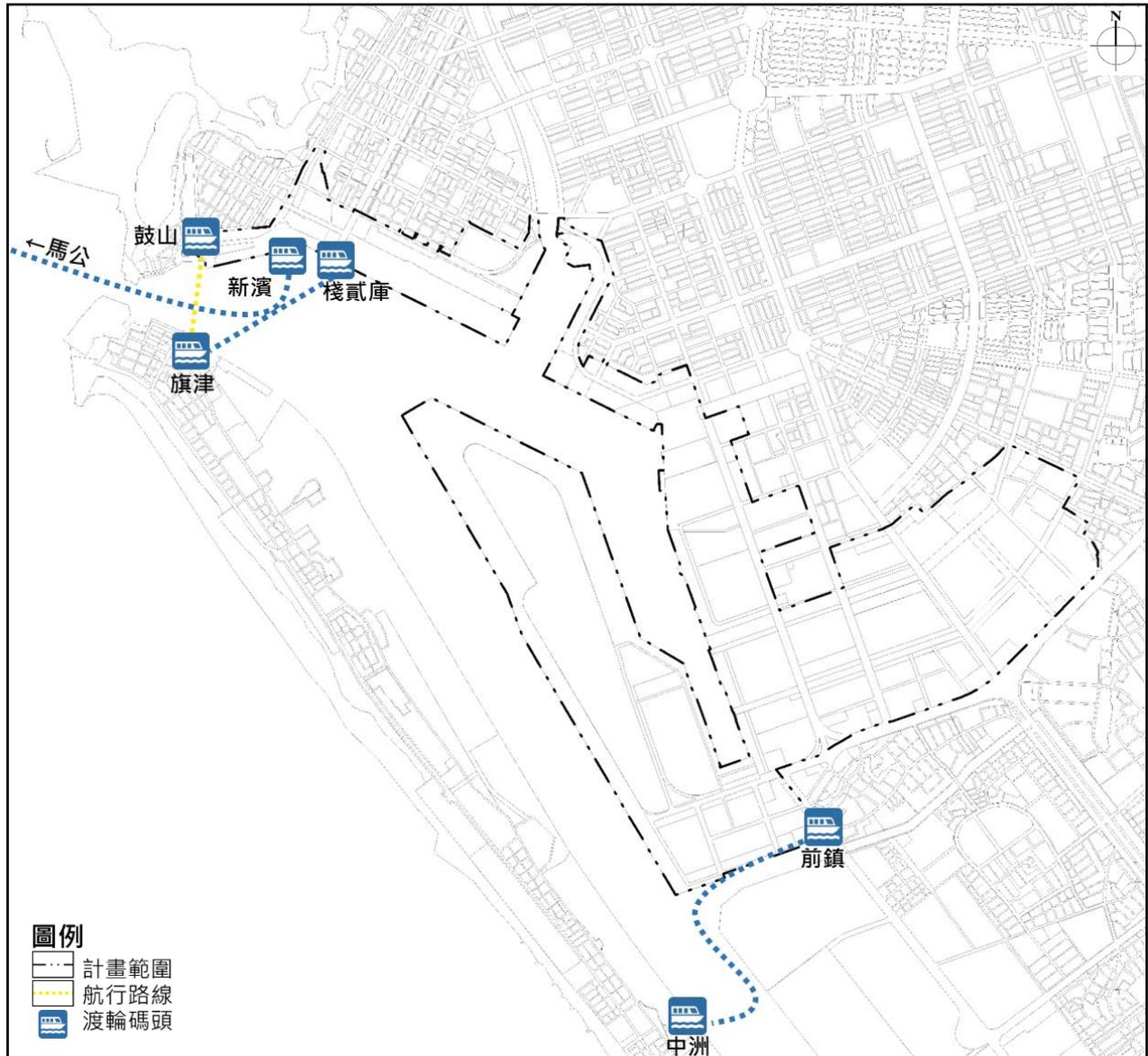


圖 3-6-6 本計畫船運系統示意圖

第七節 土地權屬

本計畫範圍總面積為620.95公頃，國有土地比例占47.01%、市有占20.81%、國營事業占12.54%與私人所有占18.91%；國有土地多分布於計畫區之北側、西側與高雄港周邊區域，國營事業土地多分布於成功路兩側，私有土地則位於計畫區之東側，所有權人及管理機關如表3-7-1所示，土地權屬分布情形如圖3-7-1所示。

表 3-7-1 公有土地管理機關及私有地主土地綜理表

所有權人	所有權人/管理機關	面積（公頃）	比例（%）
中華民國	內政部移民署	0.00	0.00
	交通部臺灣鐵路管理局	14.40	2.32
	交通部航港局	134.18	21.61
	農業部農田水利署	0.17	0.03
	海洋委員會海巡署艦隊分署	0.18	0.03
	財政部國有財產署	15.05	2.42
	財政部國有財產署等2人	0.01	0.00
	財政部關務署高雄關	0.56	0.09
	高雄市政府工務局	3.78	0.61
	高雄市政府文化局	11.13	1.79
	高雄市政府水利局	0.00	0.00
	高雄市政府海洋局	1.32	0.21
	高雄市政府捷運工程局	0.01	0.00
	國防部軍備局	34.75	5.60
	勞動部勞動力發展署高屏澎東分署	1.47	0.24
	經濟部產業園區管理局	74.81	12.05
	衛生福利部疾病管制署	0.06	0.01
小計	291.88	47.01	
高雄市	高雄市立成功特殊教育學校	0.27	0.04
	高雄市政府工務局	75.11	12.10
	高雄市政府水利局	8.29	1.34
	高雄市政府交通局	2.99	0.48
	高雄市政府地政局	29.37	4.73
	高雄市政府海洋局	0.19	0.03
	高雄市政府消防局	0.93	0.15
	高雄市政府財政局	0.45	0.07
	高雄市政府捷運工程局	6.41	1.03
	高雄市政府都市發展局	4.89	0.79
	高雄市政府環境保護局	0.31	0.05
	小計	129.21	20.81

表 3-7-1 公有土地管理機關及私有地主土地綜理表 (續)

所有權人	所有權人/管理機關	面積 (公頃)	比例 (%)
國營事業	台灣中油股份有限公司	17.78	2.86
	台灣肥料股份有限公司	10.26	1.65
	台灣電力股份有限公司	20.97	3.38
	臺灣土地銀行股份有限公司	0.01	0.00
	臺灣銀行股份有限公司	5.25	0.84
	台灣糖業股份有限公司	20.84	3.36
	中國鋼鐵股份有限公司	1.10	0.18
	臺灣港務股份有限公司	1.70	0.27
	小計	77.91	12.54
中華民國、高雄市共有	高雄市政府工務局等2人	0.06	0.01
中華民國、高雄市、私法人共有	高雄市政府工務局等3人	1.39	0.22
高雄市、私有共有	高雄市政府工務局等2人	0.00	0.00
台灣電力股份有限公司、高雄市共有	高雄市政府都市發展局等1人	3.09	0.50
私有地	中欣開發股份有限公司	4.03	0.65
	中國石油化學工業開發股份有限公司	15.19	2.45
	友聯儲運股份有限公司	9.05	1.46
	台達化學工業股份有限公司	9.31	1.50
	李長榮化學工業股份有限公司	2.83	0.45
	東和鋼鐵企業股份有限公司	2.97	0.48
	東南水泥股份有限公司	5.33	0.86
	東聯化學股份有限公司	5.71	0.92
	國泰化工廠股份有限公司	1.67	0.27
	統一時代股份有限公司	5.37	0.86
	統正開發股份有限公司	7.83	1.26
	嘉新資產管理開發股份有限公司	1.48	0.24
	台灣塑膠工業股份有限公司	11.65	1.88
	高雄區漁會	1.02	0.16
	其他私有	33.97	5.47
小計	117.41	18.91	
合計		620.95	100.00

註1：表內面積係依數值圖量估算，實際面積仍應依實際測量地籍分割面積為準。

註2：本計畫綜整歷次變更案並檢核各土地使用分區與公共設施面積，依數值化面積調整部分土地使用分區、公共設施用地面積及計畫書圖誤繕內容，並將原未劃入之水域面積納入計畫面積，修正總計畫面積為620.95公頃。

註3：表內面積小於0.01者，以0.00表示。

資料來源：高雄市政府地政局。

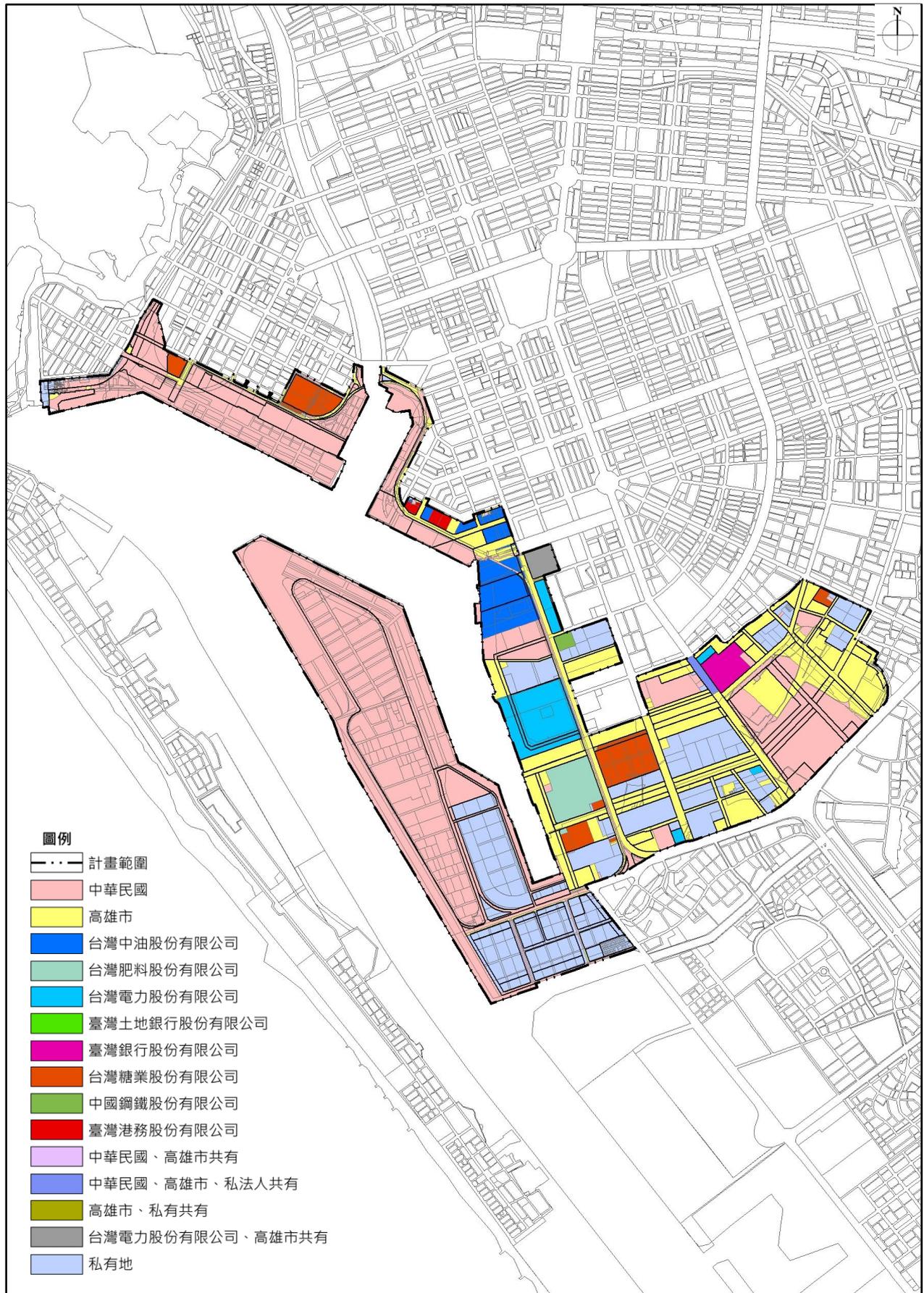


圖 3-7-1 本計畫區土地權屬分布示意圖

第八節 開發單元與區內開發現況

本計畫之開發單元，係依據民國89年4月公告之「高雄多功能經貿園區特定區分期分區開發計畫」、「高雄多功能經貿園區特定區開發許可審議規範」，以前瞻性、可行性及分期分區發展與鼓勵民間開發為原則，同時兼顧本府財政、地區產業轉型與區域經貿服務成長，加速土地開發與產業轉型，推動商務、經貿、倉儲轉運、住宅等開發計畫，健全都市機能發展為目標而設定之開發機制。

一、各開發單元開發現況

開發單元土地特性為土地權屬集中於少數所有權人、面積規模大，且多數權屬土地自成一街廓單元，並面臨主要道路，因此在申請開發許可時，原則上其申請得考量以單一街廓為整體開發單元，各開發單元得再依分期分區期程開發，各開發單元現況詳見表3-8-1及圖3-8-1所示。

表 3-8-1 本計畫開發單元開發現況綜整表

編號	土地使用分區	面積 (公頃)	開發方式	開發進度	使用現況
1	商3、特文1、綠21、公11、公17、交3	9.34	都市更新	未開發	107年7月公告登錄「高雄港站及週邊舊港區鐵道線群與建物群」為文化景觀
2	特貿1、2、廣3、公1、道路	10.15	60期公辦重劃	已完成	空地
3	特貿3	5.31	公辦都市更新	進行中	空地
4	特貿4A、道路	10.35	開發許可	已完成	家樂福、IKEA、中鋼企業總部、臺鋁商場及欣灣時代住宅大樓等
5	特貿5D	3.80	開發許可	進行中	空地
	特貿5C	9.94	開發許可	已完成	夢時代購物中心(一期)
6	特貿5E	2.44	開發許可	已完成	勞動部勞動力發展署高屏澎東分署、高雄市政府消防局等
7	特貿4B、綠園道2、綠20、公16	10.06	95期公辦重劃	已完成	空地
8	特貿5A、綠園道4、綠園道5、廣停5	20.37	94期公辦重劃	已完成	迪卡農高雄亞灣店
9	特貿5B、交1、公9廣停10、道路	11.20	88期公辦重劃	已完成	空地
9-1	特貿5B、園道5、公9、廣停4、道路	9.67	65期公辦重劃	已完成	碳佐麻里、空地

表 3-8-1 本計畫開發單元開發現況綜整表（續）

編號	土地使用分區	面積 (公頃)	開發方式	開發進度	使用現況
10	特貿4C、4D、6B、6C (部分)、綠7、綠園道 3、綠園道5、公7、公8、 廣停6、廣停7、變4、機1	58.70	區段徵收	辦理中	205兵工廠
11	特貿6A、6B、6C(部 分)、綠7、公10、兒、 道路	7.99	70期公辦重劃	已完成	空地
12	特貿7A、公2、綠園道、 道路	8.35	80期公辦重劃	已完成	空地、公園
13	特貿7B、公2、綠園道6、 道路	17.23	—	未開發	臺灣電力股份有限公司 南部發電廠
14	特貿7E、綠園道7、公4、 公13、道路	8.92	79期公辦重劃	已完成	空地
15	特倉1B、綠10、綠13、道路	10.50	—	未開發	化工廠、物流、倉儲 使用
16	特倉1C(部分)、綠11、 綠14、道路	10.72	—	未開發	貨櫃倉儲使用
16-1	特倉1C(部分)、 綠11、道路	4.46	—	未開發	貨櫃倉儲使用
17	特倉1D(部分)、綠17、 道路	3.27	—	未開發	空地、貨櫃集散地
18	特倉1D(部分)、綠15、 綠16	3.49	—	未開發	空地
19	特倉3A、公1、廣2、道路	9.57	開發許可	進行中	停車場、星光公園
20	特文2、3、4、道路	32.68	開發許可	進行中	碼頭與相關設施
20-1	特文1、2、道路	4.95	—	未開發	工廠、住宅、碼頭相 關設施
20-2	特文2、道路	1.92	—	未開發	碼頭與相關設施
21	特貿7C、綠園道4、綠園道 5、綠園道7、公4、道路	17.21	90期公辦重劃	已完成	空地
22	特貿7D、綠園道、綠園道 7、公4、廣停9、道路	6.86	83期公辦重劃	已完成	空地

註：市地重劃截至112年10月7日前，查詢結果為已辦畢土地點交作業者視作重劃已完成。

資料來源：高雄市政府都市發展局。

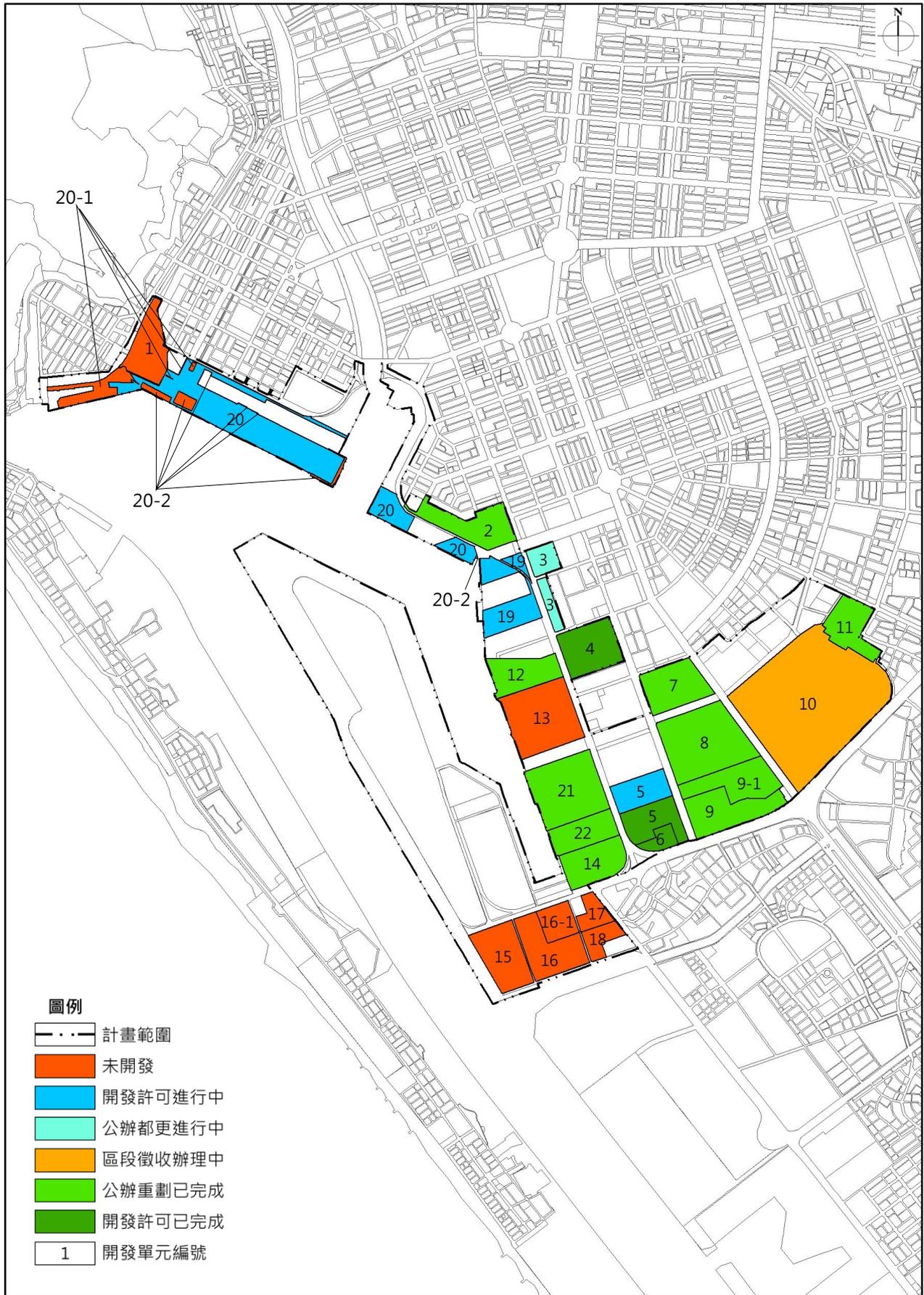


圖 3-8-1 本計畫開發單元開發現況示意圖

二、計畫區內開發計畫案發展現況

本計畫區為本市近年土地開發重點區域，除多項重要地標型建設，如高雄軟體園區、高雄流行音樂中心、高雄港埠旅運中心、高雄市立圖書館總館等，尚有由民間主導之投資建設，包含夢時代二、三期開發計畫與臺電特貿3開發案等，未來各項建設完工後，可引入創新研發與服務型商業機能，連結周邊商業設施，帶動龐大就業機會及商機，詳如表3-8-2所示。

表 3-8-2 區內開發計畫案彙整表

開發計畫	開發單元位置	現況	內容
205兵工廠遷建計畫	10	規劃中	佔地58.35公頃座落於中山三路與凱旋四路口之市中心精華地段，臨近高雄港及臺鐵臨港線，與小港工業區形成重、化工業生產聚落，後因影響城市轉型計畫推動，故將其遷建。相關徵收計畫已於民國107年獲內政部核准，約30.00公頃將做為特定經貿核心專用區，其餘約27公頃做為公共設施用地，並包含公園用地佔約11公頃，打造具備文化、人文、經濟及遊憩之園區，並朝國際企業總部、金融商貿、創新研發等發展。
夢時代二期開發計畫	5	興建中	開發計畫面積約8,359坪土地，土地使用分區為第五種特定經貿核心專用區，規劃做為旅館、辦公大樓、住宅等使用，預計商業、住宅比例為60%、40%，總開發金額為200億元，其包含購物中心、辦公大樓、觀光旅館、高級住宅等主體建築設施。
夢時代三期開發計畫	14	規劃中	統一集團位於高雄亞洲新灣區9.04公頃土地，現為79期重劃區，將為未來夢時代三期用地，並預計引進運動休閒、主題零售、獨棟特色餐飲、科技娛樂等低密度商場，打造港灣遊憩中心及水岸渡假村，擴大夢時代商圈經營效益。
碳佐麻里精品燒肉店	9-1	營運中	高雄時代店於民國107年開幕，位於時代大道之特貿區土地，為地上3層之建物，土地所有權人為大洋塑膠工業股份有限公司。
迪卡儂運動用品量販店開發案	8	營運中	迪卡儂集團興建一棟地上三層之大型運動商場於中華五路、時代大道路口，為佔地4,000坪之特貿5A土地，土地所有權人為中國石油化學工業開發股份有限公司。其於民國108年通過高雄市都市設計審議，並於民國110年7月完工營運。
臺電特貿3開發案	3	興建中	<ol style="list-style-type: none"> 1. 因應高雄展覽館之會展需求及高雄軟體園區之科技發展，為使5G及AIoT等高科技產業鏈於本市順利發展，選定特貿3發展結合工作、居住、遊樂及休憩複合機能之世貿會展及金融科技創新服務基地，並為加速開發，由本府與台電公司合作以公辦都更方式辦理開發。 2. 南、北基地合計5.31公頃；北基地於111年2月8日與興富發建設股份有限公司簽約、南基地（北側）於111年5月12日與國揚實業股份有限公司簽約、南基地（南側）於111年2月15日與國城建設股份有限公司簽約，總投資金額近800億元，為臺灣目前金額最大之不動產招商案。

第四章 實質計畫檢討分析

第一節 實質計畫課題與對策

一、實質發展課題與對策

課題一：因應智慧城市及 5G AIoT 產業趨勢，如何落實於都市計畫並擴大發展效益？

說明：

因應大南方大發展計畫及五加二創新產業等產業政策，本市結合雲端服務、智慧商務及智慧製造等廠商成立5G AIoT國際大聯盟，於亞洲新灣區成立「亞灣5G AIoT創新園區」（亞灣1.0），投入高雄軟體園區二期及前瞻智造新基地等建設，透過5G AIoT技術應用於製造、醫療、金融、行銷、媒體、營運管理及人員訓練等，結合創新商業服務開發流程「概念驗證（Proof of Concept, POC）」、「服務驗證（Proof of Service, POS）」與「商業驗證（Proof of Business, POB）」，打造臺灣自主5G AIoT創新產業鏈；後因應亞灣1.0推動有成，考量園區空間已供不應求，行政院於民國112年5月10日核定「亞灣2.0-智慧科技創新園區推動方案」，透過中央地方攜手合作，以亞灣1.0既有基礎，建立更完整產業生態系，鏈結新南向，並打造亞灣成為國際智慧科技樞紐，故本計畫應透過都市計畫檢討，落實並擴大亞灣2.0帶來之投資、產業升級及智慧城市發展效益。

對策：

1. 依本計畫區發展目標、結合產業與智慧城市發展趨勢，檢討產業引入機制，引導本計畫多元發展

本計畫區未來為結合經貿、產業及生活之本市發展核心，考量當前國際智慧城市及新興產業發展趨勢，應重新思考土地使用規劃是否能滿足未來之產業需求，本計畫以下列目標作為土地使用檢討重點：

- (1) 因應新興產業發展趨勢，對接中央五加二產業創新計畫、5G AIoT產業及本市策略性產業發展項目

本計畫對接中央與本市產業政策，未來將發展遊艇、會展、數位內容、綠能科技、5G科技應用以及AIoT智慧物聯網等新興產業，故本計畫應檢討土地使用分區管制，如土地使用允許項目及內容，以因應新興產業需求，提供多元彈性使用項目。

- (2) 結合智慧城市發展趨勢，鼓勵智慧科技應用於交通、觀光與建築等落實於本計畫區，提升都市服務效能與生活品質

依據經濟部工業局「智慧城鄉生活應用發展計畫」指出，利用資通訊軟體技術及應用服務，整合城市的組成系統和服務，以創新的方式創造滿足人們對智慧生活需求的一種環境，故本計畫應檢討智慧城市與土地發展關係，運用5G AIoT之產業技術落實於智慧交通、智慧生活、智慧觀光與智慧建築等，如圖4-1-1所示。

2. 為營造產業進駐之適宜環境，強化本計畫產業發展動能，檢討特定文化休閒專用區及特定經貿核心專用區之土地使用管制與都市設計，預留 5G AIoT 與新創產業（例如：電信工程業、其他專業、科學及技術服務業、會議及展覽服務業、互動式情境體驗業等）所需之設備空間與基礎設施。



圖 4-1-1 智慧城市發展對策示意圖

課題二：美中貿易戰致使國際投資環境變動，因應臺商回流趨勢，如何檢討產業定位以加速招商？

說明：

受到美中貿易戰及中國及東南亞市場改變影響，截至民國109年4月臺商決定回臺投資金額已超過七千億元，係為30年來臺灣資金外移後之重大變革，對臺灣經濟發展有重大影響，為協助臺商順利返臺投資，行政院推動「歡迎臺商回臺投資行動方案」，以企業需求為導向，提供客製化單一窗口服務，整合土地、水電、人力、稅務與資金等政策措施，積極協助臺商回臺投資，進而帶動本土產業共同發展，形塑完整的上、中、下游產業供應鏈，以厚植臺灣未來產業發展實力，增加經濟動能，本次通盤檢討應考量產業發展定位，吸引產業進駐以加速發展。

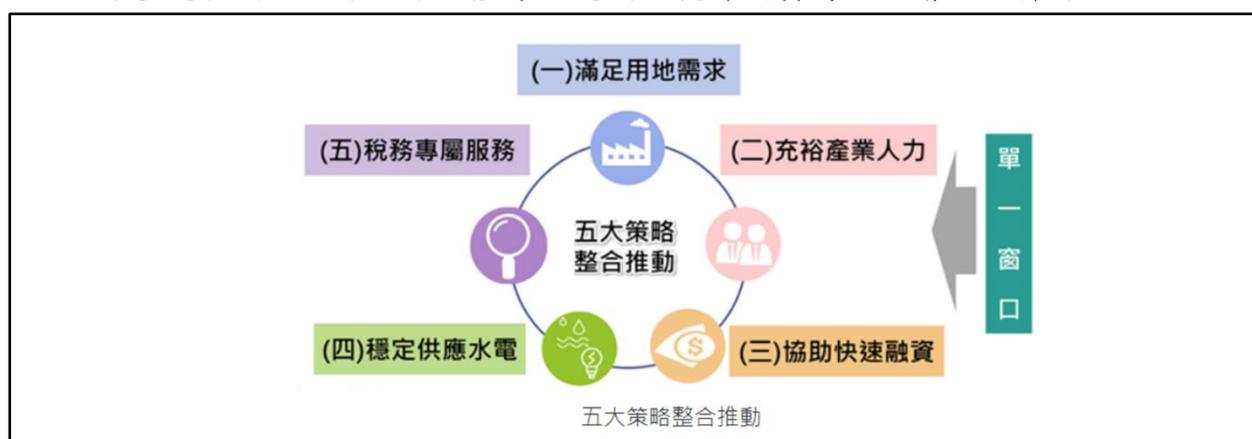
對策：

1. 檢視多功能經貿園區產業機能及未來趨勢，促進新興產業發展並吸引臺商回流與國際投資

考量未來仍有產品製造及相關工業需求，為因應廠商開發需求及落實南部區域產業定位及趨勢，建議引進新興產業如綠能科技、5G AIoT 智慧物聯網、智慧製造產業，以提供「端對端測試驗證環境」及引入數位、體感科技、電商物流、高階服務業等新興產業等，結合本市策略性產業發展具備國際亮點之產業並吸引投資商投資。

2. 對接「歡迎臺商回台投資行動方案」，提供穩定資源

考量多功能經貿園區位處海空雙港交通要點，區內土地多數已重劃完工，可為投資者提供穩定資源，據投資臺灣事務所統計，臺商回臺有7成以上為電子資訊業，3成為民生化工與金屬業，對接本計畫建議調整土地使用分區管制，結合產住合宜機制，吸引新興產業如5G及AIoT智慧物聯網、智慧製造產業，形塑完整的上、中、下游產業供應鏈，提升投資誘因及增加經濟動能。



資料來源：國家發展委員會

圖 4-1-2 歡迎臺商回臺投資行動方案五大策略整合推動

課題三：因應本計畫區納入高雄市主要計畫範圍，如何依主要計畫指導檢討細部計畫人口？

說明：

依民國102年「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第二次通盤檢討）案」規定現行計畫人口為13,000人，計畫人口依各分區計畫人口總量管制辦理，惟依民國106年「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」本計畫區納入主要計畫之範圍，未來應循主要計畫之計畫人口分派指導，核實檢討計畫人口，以因應產業引入之產業安家需求並促進整體計畫區開發利用。

對策：

依循高雄市國土計畫並落實高雄市主要計畫人口分派指導，本次通盤檢討將依發展定位「智慧經貿新灣區」，配合5G AIoT產業引入之居住需求，實踐都市水岸導入居住、經貿商業、休閒觀光、產業會展與文化教育等多元機能之目標；爰此，本計畫配合多功能經貿園區之獨特海灣線及周邊資源，依下列檢討變更原則調整計畫人口：

1. 計畫區內特貿1至特貿7、商三、商四及商五、港埠商業區土地應結合智慧經貿產業與大眾運輸導向發展多元機能，未來容許居住、經貿、休閒等混合使用。
2. 本細部計畫人口原則依「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」及考量高雄市多功能經貿園區特定區計畫部分土地劃設原意，依下列原則分派計畫人口：
 - (1) 特貿1至5及特貿7土地、商三、商四及商五土地、港埠商業區土地，依「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」各所屬行政區人口密度分派推估，分派人口約20,000人。

表 4-1-1 主要計畫人口分派至本細部計畫人口綜理表

使用分區	計畫面積（公頃）	主要計畫分派行政區人口密度（人/公頃）	分派人口（人）
特貿1	2.79	302.50	844
特貿2	3.85	302.50	1,165
特貿3	5.31	128.97	685
特貿4	36.29	128.97	4,681
特貿5	34.73	128.97	4,480
特貿7	38.95	128.97	5,024
商三	5.29	128.97	683
商四	10.40	128.97	39
商五	0.18	216.09	1,221
港埠商業區	5.65	216.09	1,342
合計	-	-	20,164 (≒20,000)

- (2) 考量高雄市多功能經貿園區特定區計畫規劃原意，特貿6土地係以發展住宅社區及社區服務等為主，規劃引入人口約4,551人。
3. 依上述原則核算分派人口約為 24,551 人，並考量本計畫區未來呼應智慧經貿新灣區及大眾運輸導向規劃積極導入都市活動與人口，建議本次細部計畫人口檢討調整為 25,000 人。

課題四：本計畫先產後住容積獎勵已於民國 108 年落日，為因應 5G AIoT 技術及創新產業發展，如何加速多功能經貿園區發展，吸引產業及人口進駐？

說明：

加工出口區轉型科技產業園區及5G AIoT大聯盟成立，中央政府及本市積極於計畫區投入前瞻智造新基地、高雄軟體園區二期等建設並辦理招商，將吸引5G AIoT技術之相關廠商，如雲端供應商、智慧製造、智慧會展及電腦科技廠商進駐，帶動計畫區內新創產業發展，本計畫區多已完成土地整理，全區公共設施係依據申請開發單元之開發時程逐一開闢，目前刻正處於土地開發建設時期，考量現行計畫提供之獎勵已屆期以及外部環境趨勢改變，應調整多功能經貿園區產業及整體發展定位，吸引產業及人口進駐。

對策：

1. 產業發展帶動人口引入，以產住合宜機制提供就業人才定居及加速開發時程

5G AIoT 技術與智慧城市趨勢，預計引入智慧電子、資通訊、文創、會展及觀光休閒等產業，本計畫依產值及勞動報酬推估可引入之就業人口約為 95,169 人，以衍生之居住比例 30%與人口乘數 1.98（每個就業員工扶養之居住人口數，本計畫依高雄市人口數與就業人口數計算）推算產業衍生之居住人口約為 58,815 人，將透過條件式住宅允許提供產住合宜基地並加速計畫區內土地開發，說明如下：

(1) 刪除已屆期之相關獎勵，保障已通過申請者，並且避免延續使用導致開發緩慢。

(2) 因應中央5G AIoT產業政策投入，為鼓勵產住合宜提供產業創新及人才宜居，訂定條件式允許住宅使用。

以「產住合宜」機制鼓勵產業進駐並提供就業人才定居，規範可同時申請產業或住宅使用，其住宅比例上限為法定容積30%；其中成功路以東部分（特貿4、5）之住宅使用除法定容積樓地板面積之20%，另可以住宅回饋代金方式，申請增加住宅容積樓地板面積最高10%。

(3) 為加速本計畫開發，促進土地混合使用效益，得以代金方式申請一定比例之住宅樓地板面積，達開發效益共享目的。

考量產業樓地板轉做住宅使用部分之漲價歸公，訂定代金制度，差額之計算由高雄市政府委託三家以上執業估價師查估並檢附簽證報告（取差額高價者計）（估算費用由土地所有權人負擔）。

2. 為鼓勵創新產業引入及提供優質發展環境，增訂土地使用分區管制允許項目

因應 5G AIoT 技術發展帶動智慧產業、大數據及物聯網等相關創新產業發展，檢討特定文化休閒專用區及特定經貿核心專用區之土地使用分區管制允許項目，增訂電信工程業、其他專業、科學及技術服務業及互動式情境體驗業等允許組別，增加產業發展彈性、促進創新產業移入，打造產業創新聚落。

課題五：因應 5G AIoT 技術發展、加工出口區轉型科技產業園區及相關建設投入，帶動本計畫產業轉型及智慧發展，如何檢討特定倉儲轉運專用區發展定位以符合發展趨勢？

說明：

因應5G AIoT技術發展、中央產業政策投入、智慧製造及工業4.0發展，加工出口區升級科技產業園區前瞻智造新基地，引入5G AIoT、大數據、生物科技及組裝型製造業等產業，形成產業群聚帶動新創產業發展；另因應5G AIoT新創園區、亞灣5G AIoT大聯盟成立、高雄軟體園區及高雄成功物流園區二期招商，將吸引智慧物流、智慧製造、智慧雲端及智慧金融等相關產業進駐本計畫特定倉儲轉運專用區，將帶動本計畫區整體發展轉型，應檢討特定倉儲轉運專用區之發展定位以符合整體趨勢。

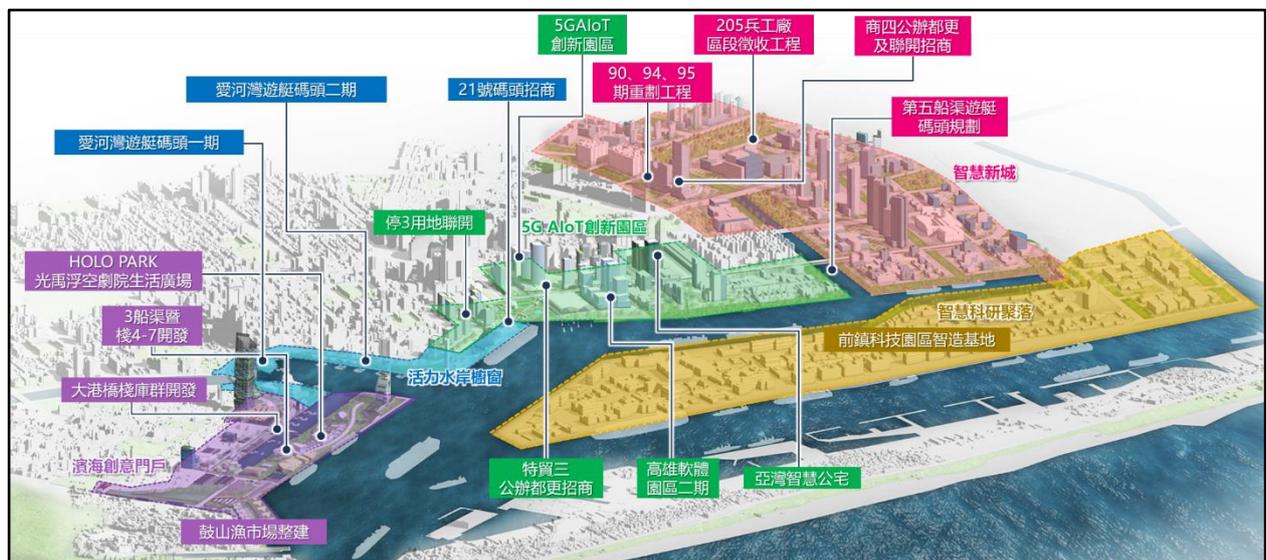


圖 4-1-3 本計畫相關建設示意圖

對策：檢討特定倉儲轉運專用區產業機能定位及產業類別

1. 因應產業升級檢討變更特定倉儲轉運專用區為科技產業專用區，調整整體發展定位及產業類別

配合產業趨勢、5G AIoT 技術投入與加工出口區轉型科技產業園區，帶動本計畫產業智慧化升級，為使科技產業專用區發展更具彈性，故檢討變更特定倉儲轉運專用區為科技產業專用區（以下稱科專），並配合變更主要計畫，帶動原本之加工製造、倉儲物流及軟體科技，升級為智慧製造、智慧物流及智慧研發，本計畫科技產業專用區說明如下：

(1) 科專1（原特倉1A）：加工出口區轉型智慧製造基地

加工出口區於民國110年2月3日轉型科技產業園區，結合5G AIoT技術及工業4.0發展，並透過老舊標準廠房更新及新型態廠辦建設，吸引資通訊、智慧製造及物聯網應用等產業廠商，轉型前瞻智造新基地。

(2) 科專2 (原特倉2A)：保有倉儲物流機能轉型之智慧物流

高雄商港產業鏈對於物流轉運及流通服務業之產業鏈需求，媒合國際海運航商及物流業者發展物流、自由貿易港區機能商港發展，結合5G AIoT技術發展智慧化倉儲物流，延續商港運作機能。

(3) 科專3A、3B (原特倉3A、3B)：高雄軟體園區結合5G AIoT發展之智慧研發

引入國家級數位科技資源與學研人才，鏈結國際新創能量引進國際級企業及加速器進駐，打造國際新創聚落發展智慧研發，適度調整土地允許使用，增加電信工程業 (E7) 及其他專業、科學及技術服務業 (IZ) 等允許使用組別。

2. 非屬經濟部產業園區管理局管有之特定倉儲轉運專用區以維持原計畫為原則。

二、一般性課題

課題一：考量多功能經貿園區特定區整體發展屬性，如何調整本計畫與周邊細部計畫範圍邊界，使範圍內土地均符合特定區發展目標？

說明：

鼓山市場用地及鼓山區第四種商業區同時屬於高雄市都市計畫（鼓山地區）細部計畫與高雄多功能經貿園區特定區細部計畫範圍管制，為避免土地使用重複管制，應考量兩處細部計畫之整體發展目標、計畫性質，檢討細部計畫範圍邊界，詳圖4-1-4所示。

對策：

考量本計畫之發展屬性係為經貿、倉儲轉運及文化休閒之特定區計畫，其範圍線之界定以符合商港範圍完整街廓及開發單元易於整合開發為原則，故本次通盤檢討建議檢討鼓山區市場用地及鼓山區第四種商業區劃出原計畫範圍，以符合土地使用發展目標。



圖 4-1-4 本計畫範圍與鼓山地區細部計畫範圍分布示意圖

課題二：土地使用管制之產業允許使用項目應如何調整，以利帶動創新產業發展機會？

說明：

國際港灣都市朝向高價值、高技術之發展已成為世界趨勢，作為本市核心發展地區，為促進多功能經貿園區之土地利用，且為滿足未來產業發展趨勢，現行土地使用分區之允許使用項目亦應配合新興產業，檢討本計畫產業引入類別及產業空間機能定位，避免框限產業創新之可能。

對策：

參酌「高雄市國土計畫」及經濟部之「五加二產業創新計畫」，本市近年積極發展體感科技、會展、數位內容等新興產業，為利新興產業之發展，應檢視現行土地使用管制內容是否符合前述產業發展需求，適當調整土地使用項目，本計畫緊鄰三多商圈及鹽埕商圈，周邊亦有新光路辦公圈等眾多商業設施，加上本計畫重大建設陸續開發完工，應參考國內外案例以導入衍生新創產業，共創觀光及經濟效益。

配合行政院「亞灣2.0-智慧科技創新園區推動方案」，為實踐完善實證環境、成立新創園、群聚產業與人才、智慧科技方案共創及對接新南向市場等五大目標，扶植IC設計群聚發展、智慧石化永續發展服務、智慧影視製作平台及智慧港灣發展等，為因應廠商開發需求及落實南部區域產業定位及趨勢，建議引進新興產業如綠能科技、AIoT智慧物聯網、智慧製造產業等，檢核現行條文土地及建築物之使用組別所規定可引入之允許使用項目，針對部分行業類別尚無明列於土地使用管制要點，建議新增前述興新產業相關之使用組別，以配合發展需求。

表 4-1-2 產業發展建議類型彙整表

階段	內容	特定文化休閒專用區	科技產業專用區	特定經貿核心專用區
第一次通盤檢討	已容許開發內容	學前教育設施 醫療保健服務業 水陸空運輸業 零售、餐飲業 批發、倉儲業 電影及廣電服務業 運動服務業	大型、水岸遊憩設施 醫療保健服務業 水陸空運輸業 批發、倉儲業 (綜合)零售、餐飲業 電影及廣電服務業 運動服務業 會議中心 世貿、工商展覽中心 物流加工業 加工出口相關事業	住宅 學前教育設施 水陸空運輸業 倉儲業 電影及廣電服務業 運動服務業 會議中心 世貿、工商展覽中心
現行計畫	已容許開發內容	學前教育設施 大型、水岸遊憩設施 水陸空運輸業 (綜合)零售、餐飲業 批發、倉儲業 電影及廣電服務業 運動服務業 會議中心 世貿、工商展覽中心 專業技術服務 企業營運總部	大型、水岸遊憩設施 醫療保健服務業 水陸空運輸業 批發、倉儲業 (綜合)零售、餐飲業 電影及廣電服務業 運動服務業 會議中心 世貿、工商展覽中心 物流加工業 加工出口相關事業 專業技術服務 企業營運總部	住宅 學前教育設施 水陸空運輸業 批發、倉儲業 (綜合)零售、餐飲業 電影及廣電服務業 運動服務業 會議中心 世貿、工商展覽中心 專業技術服務 企業營運總部
本次通盤檢討	調整重點方向	文化創意產業15+1項 流行音樂相關產業 郵輪服務產業	綠能科技 5G產業 AIoT智慧物聯網產業	綠能科技 5G產業 AIoT智慧物聯網產業
	建議新增容許開發內容	會議及展覽服務業 (JB) 互動式情境體驗業 (JI)	電信工程業 (E7) 其他專業、科學及技術服務業 (IZ) 會議及展覽服務業 (JB) (科專2、3) 互動式情境體驗業 (JI) (科專2、3)	電信工程業 (E7) 其他專業、科學及技術服務業 (IZ) 會議及展覽服務業 (JB) 互動式情境體驗業 (JI)

課題三：如何因應氣候變遷對於本計畫之環境衝擊？

說明：

內政部營建署已於民國98年10月，通過「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」修正，其中第6條明訂：「都市計畫通盤檢討時，應依據都市災害發生歷史、特性及災害潛勢情形，就都市防災避難場所之設施、流域型蓄洪及滯洪設施、救災路線、火災延燒防止地帶等事項進行規劃及檢討，並調整土地使用分區或使用管制。」意即藉由通盤檢討的方式，從以往災害「整備」和「應變」之思維，延伸至考量城鄉發展特性、強化全災型的災害潛勢分析與減災策略。

本計畫現行之防災計畫規劃包含鄰生活圈系統與防災據點、公共空間開放避難系統、都市防災公園、消防救災路線系統、火災延燒防止地帶、支援據點及因應緊急危難醫療處所等事項。

對策：

1. 於本次通盤檢討，納入低衝擊開發規劃於都市設計，透過 LID 之理念落實於鋪面設計與基地開發，強化基地保水與入滲機能，達成都市減災之成效。
2. 防災計畫考量本計畫區淹水潛勢與都市廣域災害的發生及蔓延，故調整部分綠園道為防災救難道路並重新檢討計畫區內之臨時與中長期收容場所，以因應災害之衝擊。
3. 導入智慧化安全防災技術，以各種自動化系統達到事先防範或防止各種災害的發生及擴大與人員的避難引導，以確保使用者的生命與財產安全。

課題四：85 米水岸公園綠帶及開發單元退縮，雖有部分已開闢，惟未有完整串聯及活動引入，如何活化水岸使用？

說明：

本計畫具綿長水岸特色，因應未來之新興產業發展，將帶動區內就業及居住人口移入，為增進計畫區內日夜間人口活動、強化水岸遊憩機能及提供宜居之都市環境，本計畫檢討公園用地土地使用管制，串聯立體通廊規劃與港區綠帶，活化水岸利用。

對策：

1. 延續亞灣 2.0 開放臨水岸公園多元使用機能，通盤檢討計畫區內其他公園用地使用強度回歸全市性規範及新增允許使用項目

本計畫具有綿長水岸特色，於亞灣 2.0 計畫中為積極建構高雄市港濱城市魅力，即透過臨水岸公園開放商業活動及遊憩設施使用，建構本市完整之城市休閒與開放空間體系，而為延續亞灣 2.0 形塑之親水空間環境，考量本計畫之發展定位，為支持未來港埠都會與吸引跨國及國內企業植根為整體發展目標，打造高雄都會區水岸觀光之休閒遊憩軸帶，建議本計畫區其他公園用地允許使

用項目增列商業設施、休閒遊憩設施等多元使用，土地使用強度回歸全市性規範，以達促進開放空間利用與本市休閒遊憩產業發展。

2. 串聯港區綠帶與 85 米臨水岸退縮帶與公園，形塑濱海水岸與綠色系統

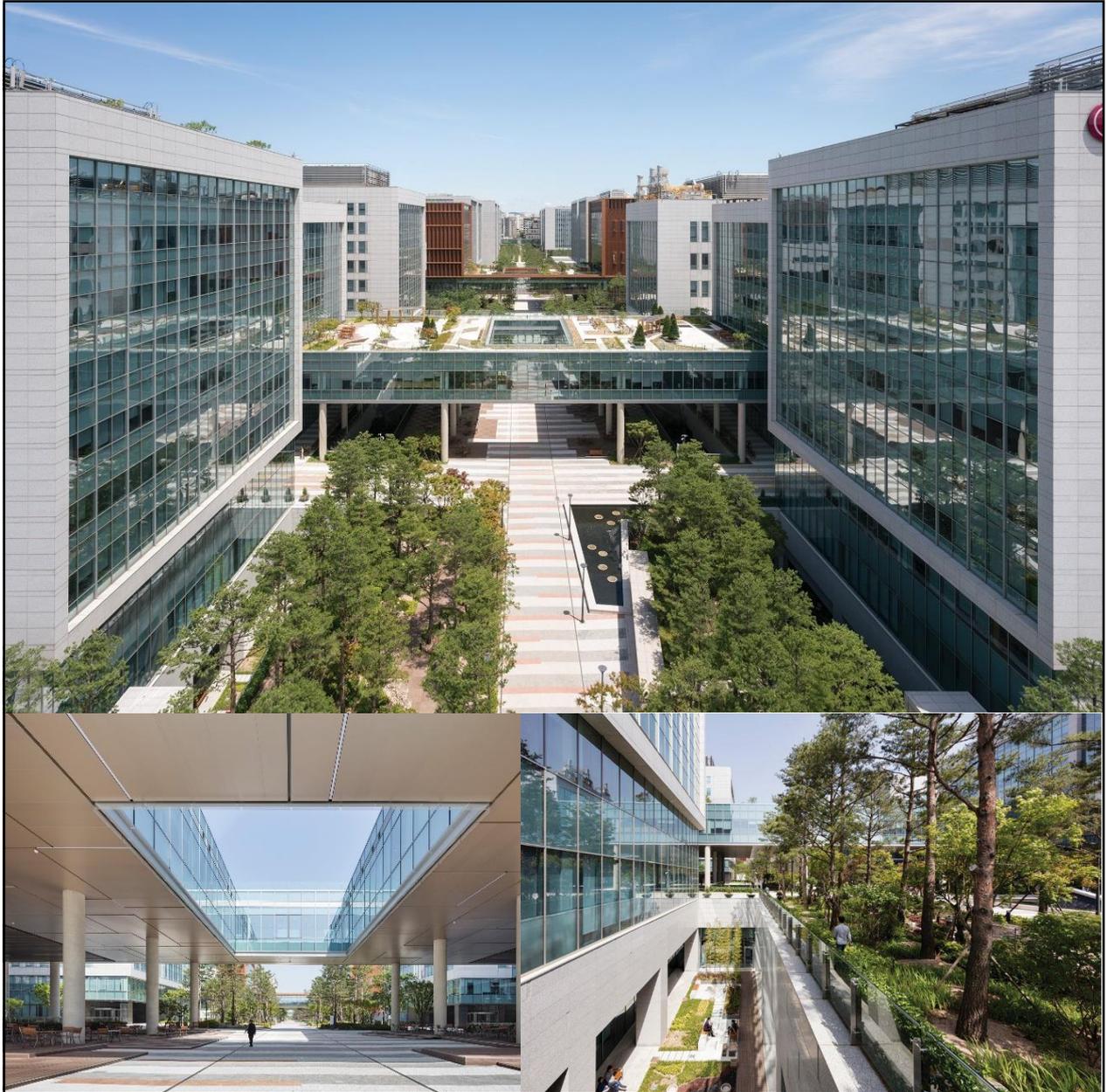
順應海岸線的整體性，留設水岸退縮空間，串聯廣場、碼頭、道路軸線、河口等景觀視線開闊的場地設計，建構連續順暢的濱水步道系統，臨水岸及港區土地，如由棧貳庫、駁二藝術特區、高雄流行音樂中心、高雄港埠旅運中心、高雄展覽館串聯起約 6.35 公里濱海長廊，打造新國際濱海綠廊帶，如圖 4-1-5 所示。



圖 4-1-5 本計畫綠色系統串聯示意圖

3. 運用立體人行通廊設施，提供具備休閒遊憩與觀景功能之天空廊道，維持臨水岸開放空間景觀

為串聯本計畫區之藍綠帶資源、打造親水環境、提供舒適之人行環境並促進新興產業間交流，以立體通廊連結特貿區與水岸空間，串聯公園綠地與水岸，提供具備休閒遊憩與觀景功能之天空廊道，增加多元之人行動線，本計畫立體通廊規劃如圖 4-1-6 所示。



資料來源：LG Science Park。

圖 4-1-6 立體通廊結合景觀綠帶之設計示意圖

課題五：因應重大建設落成，如何串聯夜間之景觀軸帶，營造兼具觀光與安全之夜間活動軸帶？

說明：

因應高雄港港埠旅運中心、高雄流行音樂中心及高雄展覽館等重大臨水岸建設落成，並伴隨本計畫產業發展引入居住人口，將帶來日夜間之活動人口，為提供日夜間之休閒遊憩環境、串聯臨水岸公共建設，營造具特色之夜間景觀與遊憩軸帶以提升本計畫區之活力，應配合訂定夜間照明計畫。

對策：

本計畫為打造安全及具特色之夜間活動軸帶，提供都市居民夜間休閒遊憩之場域，並提升臨水岸開放空間之夜間活力，未來將透過開放空間照明規劃、道路系統照明規劃與重大建設與地標照明規劃，以營造兼具觀光與安全之夜間活動軸帶，臨水岸公共建設照明現況如圖4-1-7所示。



資料來源：高雄市政府工務局

圖 4-1-7 臨水岸公共建設照明現況圖

課題六：因應都市熱島效應，如何透過都市風環境舒緩都市熱島？

說明：

隨著全球氣候變遷與暖化，都市因人口集中與建築、水泥與柏油等人造鋪面鋪設，使得都市熱島效應日益上升，都市熱島效應影響都市居民健康與生活品質，也增加了都市耗能。本計畫因臨高雄港，具有海陸風交替之特性，透過自然風之引入可以有效達成都市降溫，未來須思考如何透過都市風環境之規劃，使自然風可透過道路與建築間隔吹拂自本計畫並延伸至鄰近都市計畫地區，紓解都市熱島效應。

對策：

本計畫為打造良好之水岸遊憩空間與減緩都市熱島效應，促進都市自然風之流動，於成功路以西之水岸建築，將配合現行計畫土地使用管制要點之鄰幢間隔與建築面寬規定，針對臨水岸基地建築規範裙樓及塔樓水平投影面積對角線，以確保臨水岸景觀與都市風環境之營造。

課題七：如何因應前鎮科技產業園區現行廠房鄰幢間隔及建蔽率現況需求？

說明：

前鎮科技產業園區內土地已分割出租予區內事業並興建廠房完成，非採大規模開發，現行廠房鄰幢間隔皆依「加工出口區土地租用及費用計收標準」應保留之退縮地深度，四周均為三公尺，爰依現行建築物與地界線退縮及鄰幢間隔規定， $D=3+\sqrt{h/2}$ 將影響建築物增、改建或拆除重建；另科專1之現行建蔽及容積率為60%及490%，約可興建8樓之廠房及廠辦設施，惟前鎮科技產業園區現有產業特性廠房需求以低樓層平面為主，需長面寬產線，現受限多功能經貿園區建築物退縮規定，影響廠商建廠意願或投資阻礙，前鎮科技產業園區基地為狹長型基地，現行之建蔽率規定不敷產業需求使用，詳如圖4-1-8所示。



圖 4-1-8 前鎮科技產業園區廠房鄰幢間隔現況

對策：

1. 為利科技產業園區整體景觀及建築管理之一致，由經濟部產業園區管理局視園區發展需求另訂並辦理審議

考量前鎮科技產業園區基地建築執照、雜項執照申請案件係由經濟部產業園區管理局受理，為利科技產業園區整體景觀及建築管理之一致，科專 1 土地範圍內有關都市設計管制規定，由經濟部產業園區管理局視園區發展需求另訂並辦理審議，不納入本府都市設計審議範圍。

2. 因應廠房產業實際使用需求，檢討科專 1 現行土地使用管制規定

前鎮科技產業園區現況產業分布為 IC 產業、LCD 產業及民生化工業、物流倉儲業、金屬機械產業及紡織業等。廠商生產涵蓋設計、製造及運輸，需以大型機具作生產使用，故廠房需求以低樓層平面為主；另考量科技產業園區基地以中四路為界，北方為 0.2 至 0.7 公頃以下狹長型基地，若依據現行計畫鄰幢建物距離及退縮規範將使得工廠興、修建彈性受限，故為符合廠房興建需求，建議科專 1 建蔽率調整由 60% 為 70%。

3. 因應工業 4.0 發展、5G AIoT 產業轉型，檢討科專 3A 及科專 3B 現行土地使用管制規定

高雄軟體園區係以軟體研發、雲端運算產業、文化創意產業等為主，因應國家產業政策轉型、工業 4.0 發展、5G AIoT 等智慧製造技術發展，本計畫為促進產業引入、廠商設廠彈性，及結合 85 公尺臨海退縮帶多元發展，形塑優質之就業環境，提供水岸遊憩機能，建議科專 3 建蔽率調整由 60% 為 70%。

課題八：本計畫區內第五船渠及尚未劃定土地使用分區之水域，如何檢討其土地使用分區管制要點以滿足本市遊艇、休憩產業發展需求？

說明：

本計畫範圍內之蓬萊商港區約有9公頃之水域尚未劃定土地使用分區，由於其毗鄰特文2、特文3（第20開發單元），若該水域未劃定土地使用分區，則將導致後續發展上之不明確性，影響其兩側土地之經營使用意願，詳如圖4-1-10所示。另因應本市遊艇、休憩產業發展，目前遊艇碼頭使用主要集中於愛河灣，數量有限，遊艇停泊與相關服務設施明顯不足，本計畫區有充足之水域及船渠空間，考量區內土地允許使用為正面表列，為有效利用港區空間，應檢討相關允許使用項目，以協助遊艇休憩產業更蓬勃發展並邁向智慧化。



資料來源：高雄市都市計畫地理資訊系統。

圖 4-1-9 本計畫未劃定土地使用分區之水域位置示意圖

對策：

1. 依高雄市國土計畫規定，都市計畫區屬城鄉發展地區第一類，因該水域位於本計畫範圍內，應劃設為城鄉發展地區第一類，而非為海洋資源地區，故建議檢討變更水域之土地使用分區。
2. 本計畫西側鼓山漁港之水域部分，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」將其劃設為漁業區，並依其指導原則，漁業區之主要計畫及細部計畫維持相同表明內容，故本次調整鼓山漁港之水域部分為漁業區，得作與漁業有關之觀光休憩設施。
3. 蓬萊商港之水域部分，建議將內漁船繫泊及操船之水面劃設為「水域」以保持使用彈性並落實書圖合一原則。
4. 為強化第五船渠及水域空間水岸活力，透過引入水岸遊憩娛樂設施、船舶活動及碼頭泊靠相關設施，及相關水上活動，有效連結周邊陸上休閒觀光服務及流行音樂產業。

課題九：205 兵工廠區段徵收區之凱得街仍有通行需求，調整都市計畫配置

說明：

205兵工廠區段徵收區內之凱得街係屬籬仔內舊市區，為居民由籬仔內路通往凱旋四路之通行道路，惟現行劃設為特貿6C，區段徵收完成後將致現有通行道路中斷，影響籬仔內舊部落地區交通系統；另區內部分綠7用地形狀較不規則，使毗鄰之特貿六C街廓部分形成尖角，不利土地開發利用，詳如圖4-1-10所示。

對策：

1. 考量區內合法建物及籬子內舊市區通行問題，建議保留凱得街，惟原凱得街之既成道路路段，因 Y 型路口較易發生交通事故，應略為修正該路型，採正交方式劃設。
2. 區內部分綠 7 用地形狀較不規則，為毗鄰特貿六 C 土地能有效利用開發，建議檢討變更其形狀。



圖 4-1-10 本計畫第 10 開發單元調整都市計畫配置之位置示意圖

課題十：港埤商業區建蔽率為 50%，現已有部分為大義倉庫使用，如何因應未來發展需求，調整土地使用分區管制？

說明：

港埤商業區面積5.67公頃，考量現已有大義倉庫區之6棟倉庫做商業使用，面積約為0.91公頃，將影響未來整體開發受限於50%之建蔽率規定，而無法使土地有效利用，故應檢討土地使用強度規定，港埤商業區現況如圖4-1-11所示。

對策：

考量區內既有6棟倉庫之保存，並避免影響港埤商業區之整體開發，參考民國111年1月28日「台糖公司拜會本局研商土地開發議題會議」之共識，本計畫為利倉庫群之保存利用、港埤商業區有效開發及提升整體都市計畫發展，故檢討變更港埤商業區之建蔽率及容積率為70%及840%，並將大義倉庫全數保留，透過產業引入放寬住宅使用，以產住合宜機制提高港埤商業區之開發意願。

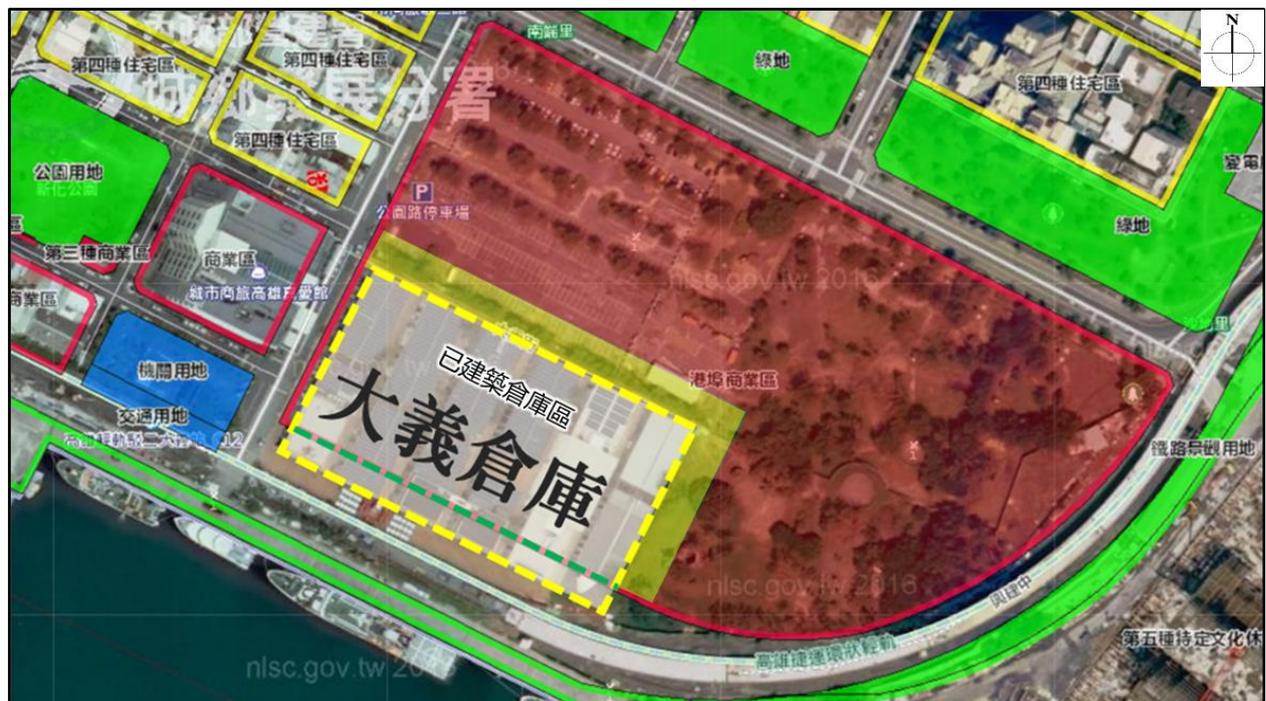


圖 4-1-11 港埤商業區現況發展示意圖

課題十一：配合前鎮科技產業園區（科專 1）升級智慧智造新基地，如何促使科技產業園區得以更加現代化發展？

說明：

配合加工出口區升級前瞻智造新基地，前瞻科技大樓、前瞻創新大樓及聯合辦公大樓等區內老舊標準廠房更新計畫，為提升科技產業園區產業現代化發展，吸引資通訊、智慧製造及物聯網應用等國際科技廠商進駐，並形塑高雄港入口意象，應檢討現行土地使用分區管制及都市設計。

對策：

因應前鎮科技產業園區（科專1）升級，於非機場禁限建管制區域，檢討現行土地使用分區管制要點，引入地標量體設計獎勵及規範土地允許使用項目，促使科技產業園區得以更加現代化發展，帶動第一種科技產業專用區升級，另透過檢討都市設計，以適合之植栽、規範夜間照明等方式，形塑高雄港入口意象，創造地點認知象徵與地景特色。

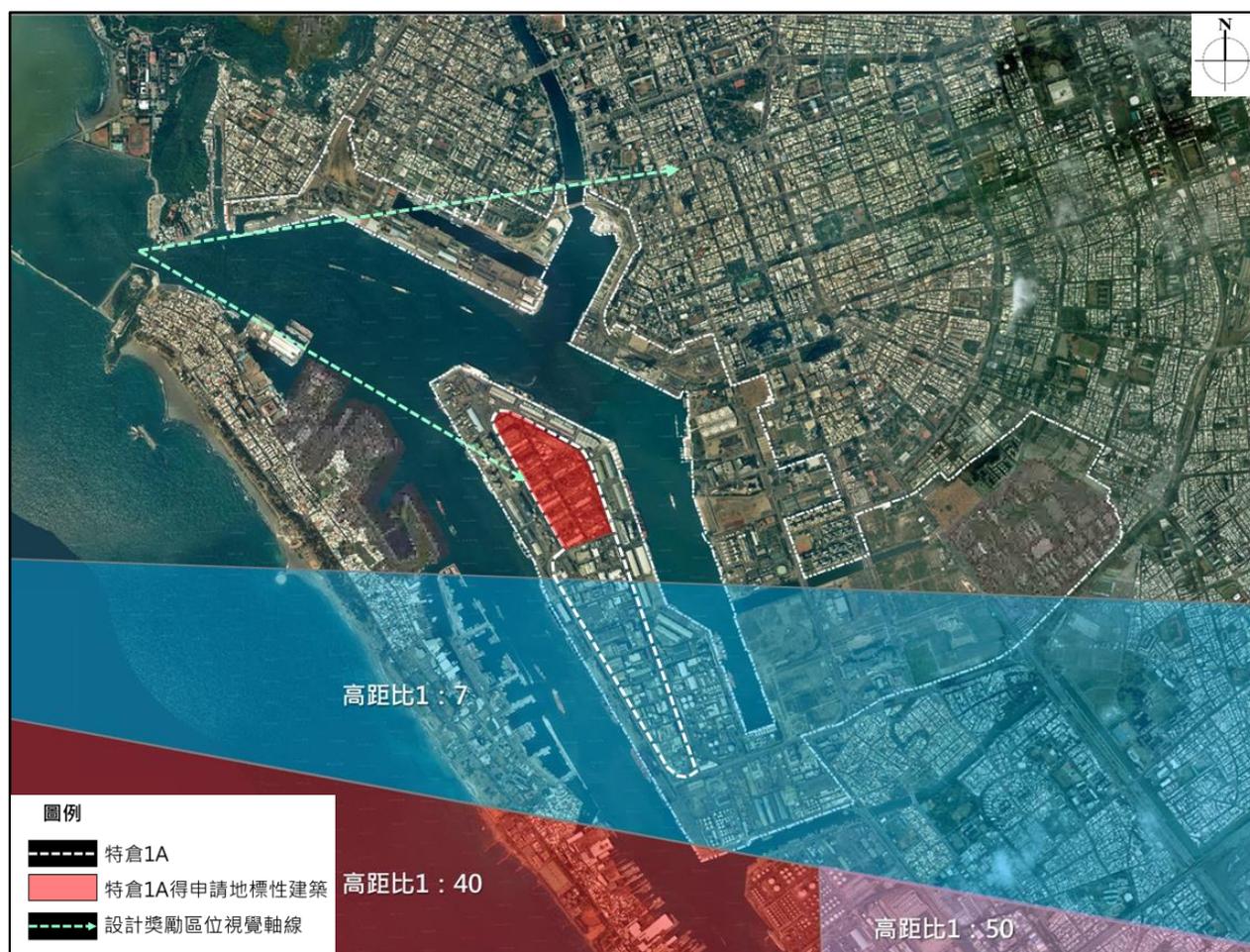


圖 4-1-12 機場禁限建管制區域示意圖

第二節 實質計畫分析建議

依據前述歷次都市計畫檢討變更、實質發展現況分析及計畫課題之闡述分析結果，本次通盤檢討之實質計畫分析建議如下所述：

一、計畫人口

參酌「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」指導，依據行政區人口密度分派結果及本計畫容許作住宅使用之土地使用分區面積，檢討計畫人口。

二、土地使用分區

- （一）配合 5G AIoT 技術發展及本計畫區整體產業轉型，並延續亞灣 2.0 打造本市之企業總部旗艦中心及產業聚落，檢討變更特定倉儲轉運專用區為科技產業專用區，以符合產業發展趨勢。
- （二）考量本計畫內轄有海域及水域未有土地使用分區，依國土計畫法之指導，都市計畫區內之海陸域皆屬城鄉發展地區第一類，故以劃設海域為計畫內之漁業區及水域為原則。
- （三）落實書圖校核之結果，修正計畫面積、沿街退縮開放空間留設之道路編號，以落實原規劃之旨意及符合實際。

三、公共設施用地

為創造水岸多元豐富休閒體驗，檢討公園用地之發展強度及允許使用項目，增列水域遊憩及公園多目標之相關服務使用。

四、道路系統

考量 205 區段徵收區內合法建物及籬子內舊部落地區通行問題，修正部份路段路型採正交方式劃設，以維護道路交通安全。

五、土地使用分區管制

- （一）為促進創新產業引入、增加土地使用項目之多樣化，增列允許使用項目組別，並放寬各土地使用分區允許使用項目。
- （二）為達成混合使用規劃並誘發投資之目標，增列產業引入及住宅代金機制，有條件放寬本計畫區允許住宅使用之規定。
- （三）考量本區科技產業園區之廠房興建需求及發展，變更部份特定倉儲轉運專用區為科技產業專用區，並變更建蔽率為 70%，以利科技產業園區產業統籌管理。
- （四）考量港埠商業區現況使用，為利有效開發及大義倉庫保存，檢討變更港埠商業區之建蔽率及容積率為 70% 及 840%。

六、都市設計基準

- (一) 為串聯本計畫區之藍綠帶資源、打造親水環境、提供舒適之人行環境、風環境並促進新興產業間交流，規範立體通廊連結計畫區與水岸空間，使連通設施兼具人行與商業活動延續及都市防救災功能。
- (二) 為構築韌性城市並提供地區防災功能及因應氣候變遷，以導入低衝擊開發理念及智慧建築為原則，提升土地入滲與保水功能。
- (三) 因應國際觀光旅遊趨勢、永續生態城市之發展及本市都市再生發展策略，以建構連續順暢之藍綠水岸為原則。
- (四) 為配合本計畫區臨水岸之重大建設，並維護水岸景觀，促進水岸之夜間活動，增訂夜間照明計畫，以塑造人行之舒適光環境為原則。
- (五) 為塑造高雄港整體入口意象，增訂地標量體都市設計規範。

第五章 整體發展定位與構想

第一節 發展定位與機能分析

本計畫位於本市之經貿都會核心且具備海空雙港優勢，為臺灣與國際連結之門戶，近年來透過中央與地方政府推動「五加二產業創新計畫」、「大南方大發展南臺灣發展計畫」及行政院112年5月11日核定之「亞灣2.0-智慧科技創新園區推動方案」等產業政策，促進5G AIoT智慧創新產業之發展，並結合區內高雄港埠旅運中心、高雄流行音樂中心、高雄展覽館與高雄軟體園區等重大建設投入、2050淨零排放之能源、產業、生活、社會轉型，帶動區內發展。

一、發展定位

依上位計畫指導、國際經貿趨勢、本市發展願景，在國際、全國與本市尺度分別做為國際魅力創新港灣、亞太科技產業門戶與智慧經貿新灣區，如圖5-1-1所示。

(一) 國際尺度：國際魅力創新港灣

臺灣因具備獨特之海空地理位置，而本計畫區具有海空雙港優勢，為臺灣重要之國際門戶，亦屬國際運輸與物流重要節點，為具備交通、經貿、倉儲及文化底蘊等優勢之港灣城市；透過高雄港自由貿易港區之規劃、稅捐減免及區位優勢等潛力，並配合國際智慧城市趨勢，使本計畫成為國際魅力創新港灣。

(二) 全國尺度：亞太智慧創新門戶

中央政府大力推動「五加二產業創新計畫」、「大南方大發展南臺灣發展計畫」及「亞灣2.0-智慧科技創新園區推動方案」，本計畫將整合智慧經貿、產業發展、海洋首都等目標，並配合前瞻基礎建設、5G AIoT等產業提升本市相關產業之發展策略，形塑兼具創新科技與經濟貿易之全國亞太門戶。

(三) 本市尺度：智慧經貿新灣區

本計畫將以5G AIoT智慧創新產業發展為核心，帶動大高雄產業廊帶發展，結合區內商業活動、水岸遊憩景觀與歷史人文風貌等資源，促進土地利用彈性、加速智慧產業引入、提升水岸景觀及多元使用，提供產業發展及人才培育之優質環境，塑造產業發展、國際人才宜居及水岸休閒遊憩並重之智慧經貿新灣區，如圖5-1-2所示。



圖 5-1-1 本計畫發展定位示意圖

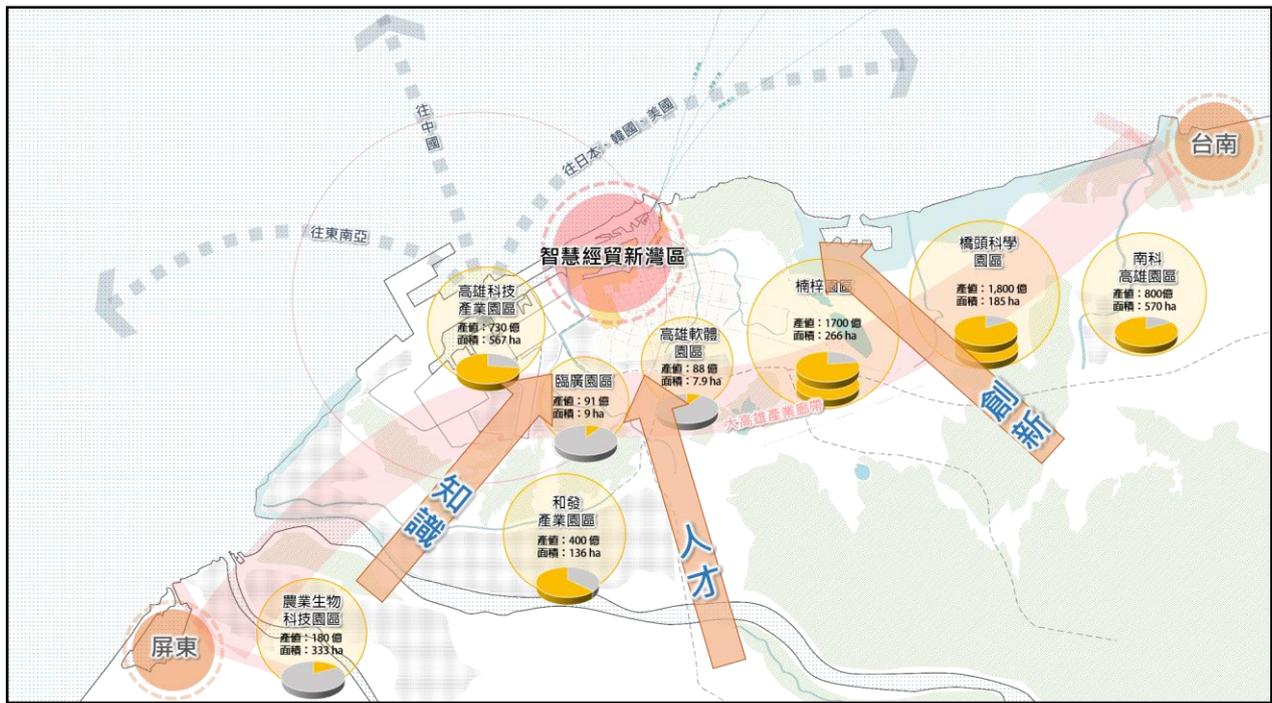


圖 5-1-2 本計畫產業發展願景示意圖

二、智慧經貿新灣區發展願景

依前述國際發展趨勢、上位計畫與相關政策之蒐集分析，並因應高雄多功能經貿園區的國際經貿發展趨勢與環境資源發展契機，本計畫以智慧經貿新灣區為整體發展願景；爰此，本計畫透過分析國際各知名港口之特點、型態、水岸空間進行本計畫之規劃原則，藉由歸納分析智慧經貿新灣區之水岸重點連結，加強與國際之水岸開發連結，智慧城市規劃構想如圖5-1-3所示。

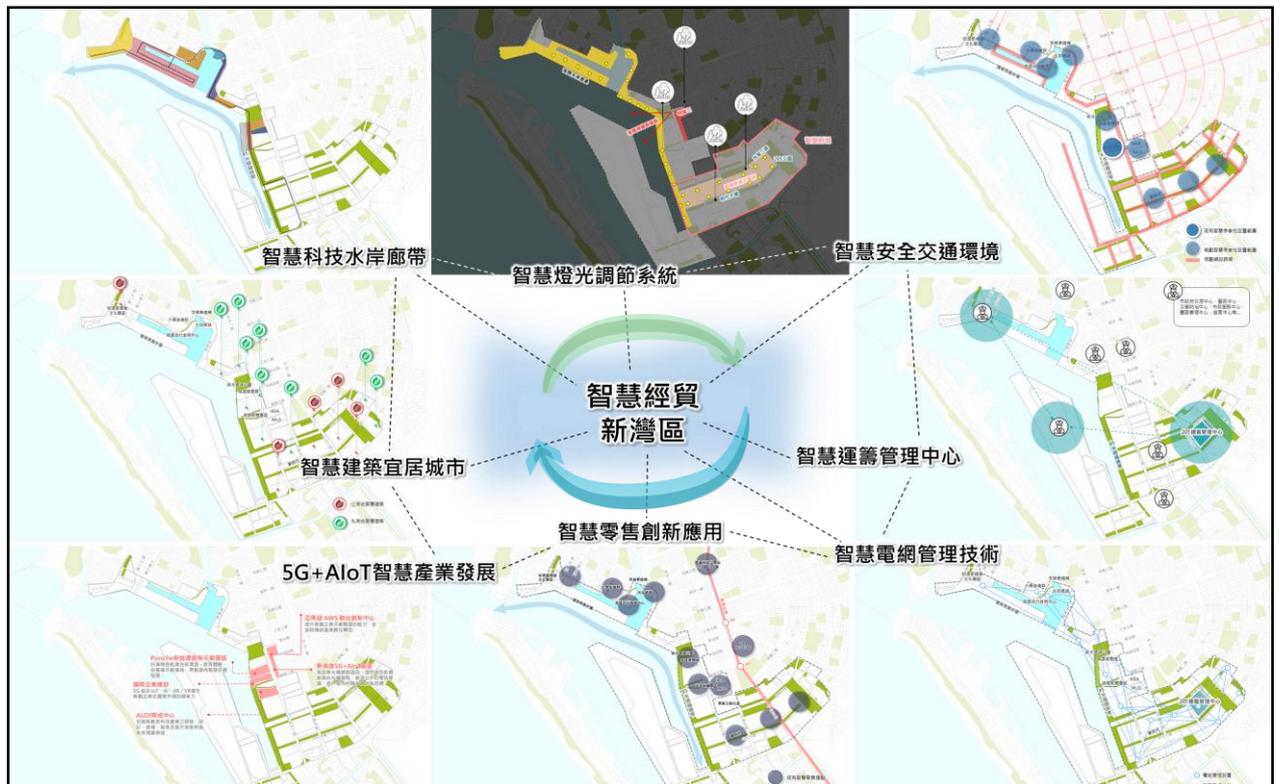


圖 5-1-3 智慧城市規劃構想示意圖

三、發展主題

本計畫區位於高雄市中心核心地區，結合周邊文化、商業、金融、創新研發等資源，形塑多功能經貿園區展望智慧、科技海灣的發展藍圖。依前述國際發展趨勢、上位計畫與相關政策之蒐集分析，並因應多功能經貿園區的國際經貿發展趨勢與環境資源發展契機，本計畫以智慧經貿新灣區為整體發展願景，並依循其發展定位及發展願景，將本計畫區劃分為五大發展主題，以其作為核心，實踐都市水岸導入包括居住機能、經貿商業機能、休閒觀光機能、產業機能、會展機能與文化教育機能等，配合多功能經貿園區之獨特海灣線及周邊資源，強化整體發展願景。智慧經貿新灣區五大主題劃分方式及各區空間機能定位如表5-1-1及圖5-1-4所示。

表 5-1-1 智慧經貿新灣區空間主題劃分表

發展主題	區位分布	機能定位	發展亮點
濱海創意門戶	愛河灣以北	匯聚新舊藝文能量	棧貳庫、駁二藝術特區、VR體感劇院
活力水岸櫥窗	15~21號碼頭	打造國際水岸觀光	高雄流行音樂中心、高雄港埠旅運中心
5G AIoT創新園區	海邊路以南至臺電南部發電廠	提供產業創新基地	高雄展覽館、高雄軟體園區
智慧新城	臺電南部發電廠以南至205兵工廠	打造人才宜居環境	205兵工廠區段徵收範圍、夢時代購物中心
智慧科研聚落	前鎮科技產業園區	加值既有產業群聚	高雄自由貿易港區、前鎮科技產業園區



圖 5-1-4 本計畫空間機能定位與願景示意圖

(一) 濱海創意門戶

1. 發展理念

以觀光休閒為目標，創造連結水岸之都市休閒遊憩空間，以棧庫群、駁二藝術特區、VR 體感劇院等新舊藝文能量，規劃高品質的濱海公園、公共空間、文化設施、觀光市場等空間項目，發展文化創意、海洋休閒與智慧觀光等機能，引入主題包裝、旅遊業等相關產業活動，對消費者形成強勁吸引力，提升觀光機能，以帶動經濟效益，不止更加突出觀光休閒之定位，同時還吸引了市區遊客及海內外遊客駐足，提升水岸空間的魅力及影響力，詳細區位及範圍如圖 5-1-5 所示。

2. 發展原則

- (1) 以棧庫群活化為主要目標，結合智慧零售、文創產業之引入，吸引文化創意設計相關人才，並提供活化之空間，鼓勵以個人工作室型態進駐，推展文化創意產業。
- (2) 以駁二藝術特區、棧庫群進駐相關商業機能及工作空間，發展文創產業育成中心，提供相關訓練教程、技術支援，形成高雄市文創能量培育之根據地。
- (3) 以休閒、遊憩、人文、藝術等相關活動為主題，規劃大尺度之水岸廊帶與活動空間。
- (4) 以VR體感劇院為核心，引進互動式情境相關產業，培育跨領域人才，促進新興科技發展。
- (5) 以多元設施結合濱海開放空間系統，串聯至駁二藝術特區，配合零售商業相關產業引入，開創濱海沿線之觀光能量。

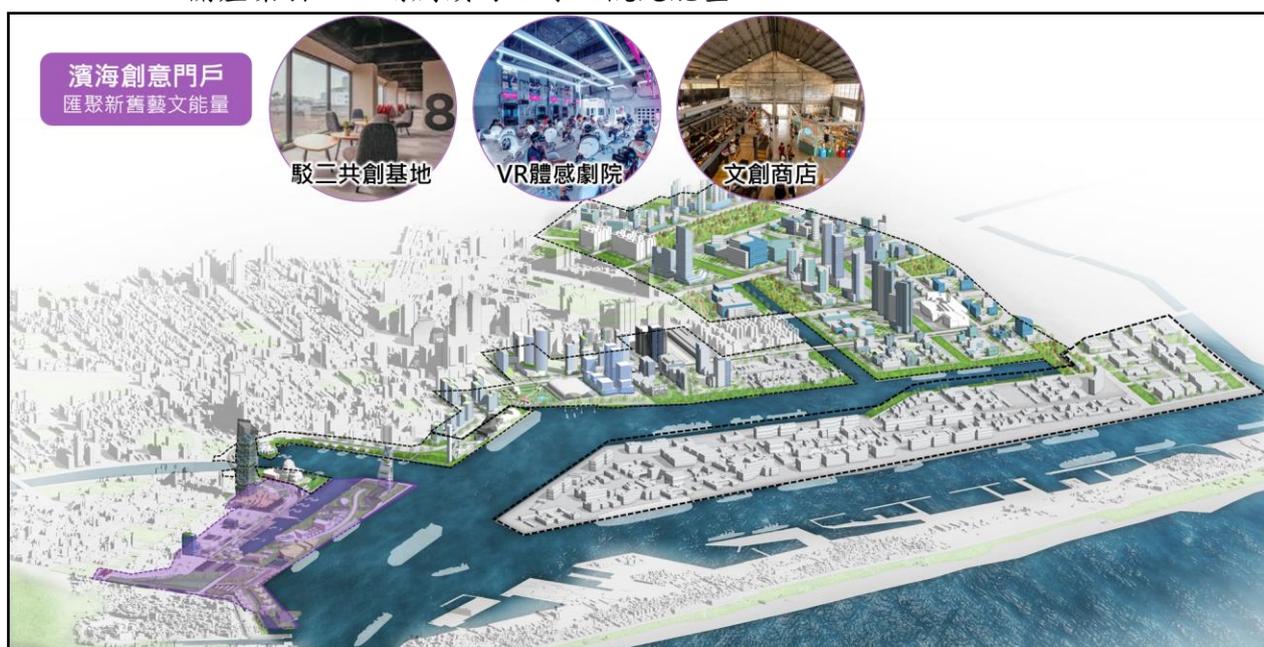


圖 5-1-5 濱海創意門戶規劃構想示意圖

(二) 活力水岸櫥窗

1. 發展理念

藉由高雄流行音樂中心形塑國際音樂文化熱點，並結合高雄港埠旅運中心之國際郵輪及水岸遊憩商業服務，發展觀光複合商業，提升多功能水岸之多元性，建置港埠智慧觀光系統，使高雄水岸碼頭區域成為高雄邁向全球城市的重要門戶，其發展內容以國際水岸觀光系統建置為主，詳細區位及範圍如圖 5-1-6 所示

2. 發展原則

- (1) 以高雄流行音樂中心作為景觀視覺端點，規劃大型臨水岸開放空間，擴充市民遊憩活動之場域，另引入智慧型裝置藝術與音樂展覽等，以展現開放性與多樣性。
- (2) 港埠旅運中心作為接待國際旅客進出海關之門戶，規劃以商業及娛樂服務為主，以活絡的經濟活動、多元的文化及水岸景觀，打造高雄邁向全球城市的國際形象。
- (3) 以流行音樂中心及港埠旅運中心為核心，發展智慧觀光、智慧交通，引入零售、休閒娛樂及觀光旅遊等服務機能。
- (4) 整合周圍商業大樓、住宅、觀光設施，並結高雄流行音樂中心，型塑地區文化熱點，成為造訪高雄多功能經貿園區之必訪景點，進而帶動地區觀光人潮與總體效益。



圖 5-1-6 活力水岸櫥窗規劃構想示意圖

(三) 5G AIoT 創新園區

1. 發展理念

5G AIoT 創新園區之發展係注重落實「亞灣 2.0-智慧科技創新園區推動方案」之完善實證環境、成立新創園、群聚產業與人才、智慧科技方案共創及對接新南向市場等五大發展目標。透過臨水岸前線、中線及後線規劃三大核心區，結合捷運黃線 Y15 站 TOD 發展、特貿 3 公辦都更及高雄軟體園區二期招商，引入國際企業總部、IC 設計、智慧石化、智慧影視及智慧港灣，融合工作、居住、遊樂及休憩用途，完善國際型產業聚落發展；並透過立體通廊系統、水岸建築量體及夜間照明規範串聯水岸景觀，將建築地面層與水岸規劃為公眾活動節點與複合使用潛力空間。其區位及範圍如圖 5-1-7 所示。

2. 發展原則

- (1) 以公私協力方式合作開發，打造國際級會展、5G AIoT 創新園區及智慧產業聚落示範區。
- (2) 以會議展覽空間、國際企業營運總部及智慧科技等元素，輔以大眾運輸路網，形塑優質服務環境，提供周邊產業相關綜合機能。
- (3) 以高雄軟體園區為核心，結合「亞灣 2.0-智慧科技創新園區推動方案」發展目標，引入 IC 設計、智慧製造及國際企業總部，做為產業創新基地帶動本計畫區產業發展。
- (4) 企業營運總部群聚、數位服務產業，有助多功能經貿園區發展成為臺商回流設立企業總部及研發訓練聚落，提供工作機會與產業人口流入。
- (5) 引入商業、餐飲或藝文展演多元彈性使用，打造舒適、充滿活力之落濱灣設施，並規劃優質產住環境。



圖 5-1-7 5G AIoT 創新園區規劃構想示意圖

（四）智慧新城

1. 發展理念

運用智慧科技導入智慧交通、智慧建築、道路管線智慧化，打造人才宜居之智慧城市示範場域，以 205 兵工廠作為核心，引入資訊服務、智慧金融、辦公、共同工作空間（Co-working Space）等機能，打造智慧運籌管理中心，導入智慧建築設計，並透過雲端、物聯網、大數據及人工智慧等新科技，收集分析城市、市政、系統資訊，以智慧化、系統化及可視化的方式呈現，並提供預測與決策管理功能，提升都市營運管理效率，而其亦作為高雄市之新舊交融示範場域，帶動周邊地區之發展，透過打造環境友善之建築，引領多功能經貿園區成為國際港灣城市其區位及範圍如圖 5-1-8 所示。

2. 發展原則

- （1）智慧城市利用物聯網IoT技術、AI大數據分析及複合式管線管理（例如：電網），以雲端平台方式監測，提升都市管理效率。
- （2）結合行動數位、光纖技術等資訊服務，配合引入專業、科學及技術服務相關產業，提供智慧建築及產業應用示範，形塑以數位科技應用為主之環境。
- （3）發展智慧交通概念，提供智慧共享機車、智慧停車柱與智慧城市公共運輸等新服務，優化地區交通體驗。
- （4）配合規劃打造智慧宜居新社區，領導周圍地區建築發展為智慧建築，並提供相關智慧產業。



圖 5-1-8 智慧新城規劃構想示意圖

(五) 智慧科研聚落

1. 發展理念

結合自由貿易港區及前鎮科技產業園區之營運優勢，配合中央 5+2 產業政策，促使區內工業升級，朝向智慧製造、研究與產業創新發展，改變傳統的產業活動，以智慧化、數位化及自動化為主要目標，促進既有產業之數位轉型，經濟部產業園區管理局正積極著手推動園區基礎設施升級、廠房更新、區內寬頻管道設置、園區生活機能提升、加強水電等能源供應協調機制、成立產官學合作平台、協助企業徵才與人力媒合、建立研發支援機制、運用中央與民間等外部資源等等措施以提升園區與廠商競爭力，提升區內廠商與國際之經貿合作，以加值既有產業群聚，吸引業者設立企業營運中心或營運總部，其區位及範圍如圖 5-1-9 所示。

2. 發展原則

- (1) 透過e化行政服務，促使區內產業整合，推動與自由貿易港區之合作關係，提升區內廠商與國際之經貿合作。
- (2) 配合周邊學術與研究機構（例：高雄軟體園區），引進智慧製造（物聯網應用）、自動化生產等產業。
- (3) 配合相關產業活動需求，得適度引入其他商務設施、研發支援等使用。
- (4) 未來園區將施行許多精進作為，包含促進產學合作、強化投資管理及提升產業空間使用效能等，同時也將提供創新輔導作為與園區智慧化服務，使園區與時俱進發展。



圖 5-1-9 智慧科研聚落規劃構想示意圖

四、發展策略

透過不同尺度之空間發展定位，本計畫依循「智慧經貿新灣區」之發展定位，整合本計畫區水岸及都市空間資源，提出智慧城市、加速開發與韌性城市之三大都市活動發展策略，並落實於本計畫之空間機能定位，推動計畫區內創新產業發展、水岸觀光、人本交通及智慧生活，帶動計畫區整體發展，本計畫之都市活動發展策略如圖5-1-10所示。



圖 5-1-10 都市活動發展策略示意圖

1. 智慧城市：串聯人工智慧、智慧監控與智慧交通，打造安全便利之宜居環境

透過網路與其他基礎設施廣泛布建，並結合本計畫之新興科技發展，以智慧城市為願景、大數據整合都市生活，應用於交通規劃、城市犯罪防治等都市規劃，並透過行動支付、智慧建築等打造智慧生活並達到節能減碳目標，提升生活品質，如圖 5-1-11 所示。

- (1) 智慧交通：透過交通監控與大數據蒐集，進行交通規劃，提升交通安全
- (2) 智慧監控技術：通過感測器與監測器之佈設，提升居住與都市生活安全
- (3) 智慧建築：透過監控與智慧節能設施，達到保障居住安全與節能減碳



資料來源：findata。

圖 5-1-11 智慧城市之智慧運用應用示意圖

2. 加速開發：導入多元開發方式以增加土地使用彈性，促進公私合作彈性，提高開發誘因

透過促進產業發展引入就業人口，帶動區內商業活動，以加速本計畫區之開發，期望透過結合住宅與產業機能，帶動區內土地混合使用，促進高雄多功能經貿園區之都市活力，提供在地就業、在地就養之生活機能。

本計畫引入產業安家機制，透過條件式允許住宅使用申請，促進住商混合之多元土地利用（mixed-use），並吸引工商業活動進駐，提高投資誘因並帶動區內土地開發，加速本計畫區發展，如圖 5-1-12 所示。

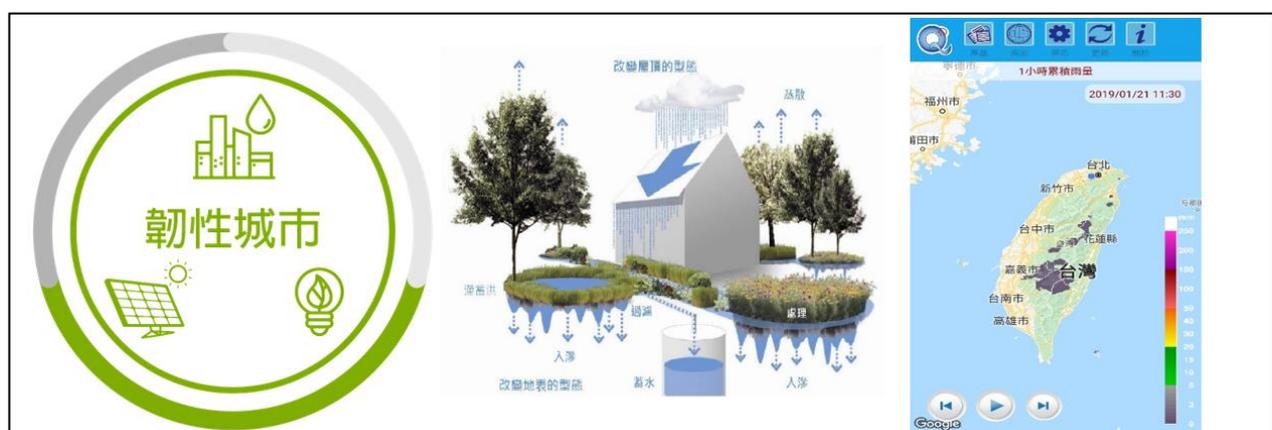


圖 5-1-12 加速開發策略示意圖

3. 韌性城市：運用 LID 技術、智慧監測系統、智慧建築、都市風廊及立體通廊等減少城市發展對地球資源的消耗與環境的破壞，打造城市對抗氣候變遷衝擊的韌性能力，並朝本市淨零城市目標邁進

本計畫將從智慧、節能與永續方面推動韌性城市規劃，利用智慧監測系統、立體通廊推動都市人本交通、智慧建築與再生能源應用，並透過都市低衝擊開發規劃，以透水性鋪面與開放空間留設等海綿城市規劃理念，妥善運用都市空間以因應全球氣候變遷之衝擊，打造與氣候變遷共存之韌性城市，同時實現本市淨零城市之願景目標，如圖 5-1-13 所示。

- (1) LID技術：以透水鋪面、開放空間綠覆率、基地開發率與草溝設置等，緩解都市強降雨之衝擊。
- (2) 天氣監測系統QPESUMS：透過天氣監測掌握降雨、自然災害等大數據資料，配合引入之5G AIoT智慧物聯網相關產業，以更為便捷之方式提供即時氣象資訊，保障城市居民安全生活。
- (3) 都市風廊：透過建築間隔、樓高與開放空間留設等開發基地限制，替城市保留通風環境，達成節能減碳並舒緩都市熱島。



資料來源：1. 內政部營建署水環境低衝擊開發設施操作手冊編製與案例評估計畫；2. 中央氣象局。

圖 5-1-13 韌性城市運用示意圖

第二節 整體發展構想

本計畫區具備優美之海岸與水岸景觀、工業產業文化、人文街區與大街廓尺度的經貿園區，區內多數據點為高雄市著名之觀光旅遊景點、購物據點與休閒活動場所。為配合本市發展願景，本計畫區結合既有之空間結構形塑優質、永續之生活環境，並朝向產業、觀光及生態層面等多元發展。

本節依據發展定位、相關政策與發展現況等彙整分析，根據智慧城市、加速開發，以及韌性城市三大發展策略，提出都市計畫檢討發展原則如圖5-2-1所示。

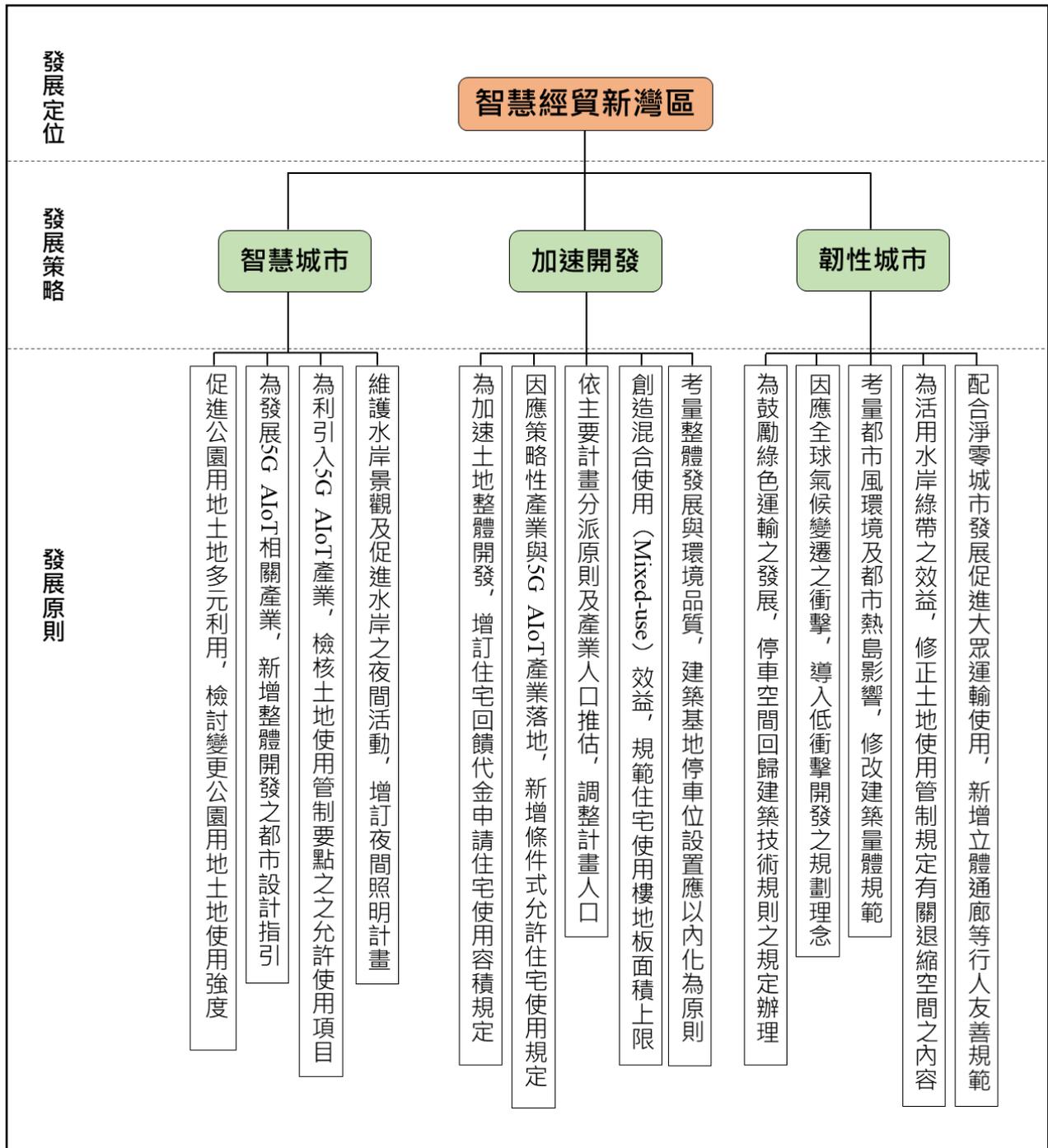


圖 5-2-1 整體規劃策略架構示意圖

一、產業發展

本計畫配合「高雄市國土計畫」、經濟部「五加二產業創新計畫」及行政院「亞灣2.0-智慧科技創新園區推動方案」內容，結合經濟部高雄軟體園區、高雄展覽館、前鎮科技產業園區、交通部高雄港整體發展計畫、文化部高雄流行音樂中心之規劃，發展智慧運籌港埠、體感科技園區、國際會議產業、經貿商務中心、5G技術產業、AIoT智慧物聯網產業、智慧觀光沉浸式體驗及郵輪關聯產業等多重機能。

(一) 結合文化創意、流行音樂與新興科技，調整特文區允許使用項目

特定文化休閒專用區依現行計畫容許教育、水岸遊憩、零售與電影及廣電服務等產業，為配合本市政策與中央新興產業投入，強化本計畫區文化創意及流行音樂產業與新興科技之結合，新增會展與體感科技相關產業之允許使用，以文化創意與流行音樂為核心，結合體感科技、虛擬實境等，打造兼具娛樂與教育之文化休閒專區。

(二) 因應新興科技產業發展，擴充特貿區允許使用項目

特定經貿核心專用區依現行計畫容許運輸、批發、倉儲、專業技術服務，未來配合本市政策與大南方大發展南臺灣發展計畫發展體感科技、物聯網、智慧城市及5G AIoT創新產業等高科技產業，透過產業發展帶動就業人口引入，配合科技發展新增會展與體感科技產業等允許使用。

(三) 配合引入新創產業，因應國際產業趨勢適度擴充特倉區容許使用項目

特定倉儲轉運專用區依本計畫土地使用管制要點之規定，以容許物流、倉儲、加工、製造、運送等工業產業及批發、零售、顧問服務業等為主。為配合創新科技研發引進新興產業，及因應廠商開發需求，落實南部區域產業定位及趨勢（如綠能科技、5G技術產業、AIoT智慧物聯網產業等），應吸引投資商投資加速特倉區開發，故考量市場產業需求，適度擴充特倉區容許使用項目。

二、土地使用

(一) 土地使用分區計畫

依據前述之基礎資料分析及發展策略，本次通盤檢討調整部分土地使用分區及書圖不符，未來仍可配合本市產業政策推動情形辦理個案變更或通盤檢討。

(二) 配合5G AIoT產業發展與國際智慧城市趨勢，調整土地使用允許項目並新增條件式允許住宅使用，加速計畫區開發

參酌前述變更原則及本計畫第四章之實質計畫檢討分析，考量整體投資環境及計畫區之發展趨勢，為配合5G AIoT產業發展與落實智慧城市，提高區內之開發誘因，調整本計畫區土地使用管制規定，新增與5G AIoT產業相關之土地使用允許項目與條件式允許住宅使用，加速本計畫土地開發並透過就業與居住機能之引入，打造智慧經貿新灣區。

（三）都市設計塑造韌性城市

永續、生態城市、淨零排放係現今城市發展趨勢，本計畫區未來將結合高雄展覽館、高雄流行音樂中心、高雄港埠旅運中心等國際性或地標性建築與配合落實永續水岸空間規劃，塑造地區特色空間環境與達到友善生態空間營造，應以都市設計手段予以管制與放寬其設計環境條件，故為落實生態環境塑造，應配合調整都市設計基準管制內容。

三、公共設施

（一）延續亞灣 2.0 開放臨水岸公園多元使用，通盤檢討計畫區內其他公園用地

為延續亞灣 2.0 形塑之親水空間環境，考量本計畫之發展定位，為支持未來港埠都會與吸引跨國及國內企業植根為整體發展目標，打造高雄都會區水岸觀光之休閒遊憩軸帶，檢討本計畫區其他公園用地允許使用項目及土地使用強度，以達促進開放空間利用與本市休閒遊憩產業發展。

（二）交通用地、停車場多元使用，建立區域轉運節點，舒緩交通衝擊

考量本計畫區未來引進就業與居住人口，將增加區內車流與人流而產生交通衝擊，考量本計畫針對區內交通，將著重以人為本之人行道路、大眾運輸與自行車動線配置，故建議交 1 與交 2 用地得維持多目標使用機能，作為本計畫之交通轉運節點，透過現有捷運站規劃地下停車空間，結合鄰近公共自行車站點，鼓勵以大眾運輸與自行車移動方式來串連本計畫之區內交通。

四、交通運輸

本計畫鄰近高雄港及高雄國際航空站，範圍內除已完成之捷運紅、橘線、環狀輕軌第一階段、公車系統與船運系統外，尚有捷運黃線建設中，未來得結合陸、海、空交通資源與運輸網絡規劃，提升計畫區與本市之間之可及性，並透過大眾運輸系統串聯自行車道規劃與停車空間，帶動本計畫之人本交通發展，本計畫區之陸、海、空之交通規劃策略說明如下，交通資源如圖 5-2-1 所示。

（一）陸域交通策略：以大眾運輸為導向，結合智慧交通、自行車規劃與停車空間調整，打造安全舒適之人本交通運輸

1. 人行步道串連：以 85 公尺退縮帶及水岸公園，建構完整人行動線，以串接水岸活動系統。
2. 人行立體通廊：提供具觀景功能之多元人行動線，展現水岸景觀廊帶，並串聯產業間之交流。
3. 南北、東西向的捷運系統：串接高鐵、臺鐵、機場等聯外節點，提升交通便利性。
4. 環狀輕軌系統：串聯捷運系統，新舊市區環狀連接。
5. 公車系統：提供日常通勤、就學、娛樂之大眾運輸。
6. 自行車道系統：透過公共自行車站點與自行車道規劃，串聯區內就業、居住與水岸遊憩機能，促進以人為本之交通動線。

7. 停車空間：考量大眾運輸導向之發展趨勢，為促進民眾使用大眾運輸工具以減少溫室氣體排放與能源消耗，設置標準回歸建築技術規則。
8. 智慧交通：透過智慧交通標誌、智慧監控系統、公車動態資訊整合與車牌自動辨識等，提供更加便捷安全、節能減碳之交通運輸規劃。

(二) 海域交通策略：串聯水岸休閒遊憩，結合觀光與生活

本計畫區之海域交通資源以輪船為主，共有鼓山—旗津輪渡站、前鎮—中洲輪渡站兩線公共渡輪路線；另外觀光遊輪航線並規劃為親水開放空間，區內有真愛碼頭—旗津漁港、新光碼頭—旗津漁港與真愛碼頭—旗津輪渡站等三線觀光遊輪路線，而海域交通除了提供運輸之功能之外，更提供體驗海洋、搭乘輪船的生活體驗，未來將串聯水岸商業與休閒遊憩設施，除可提供居民交通運輸需求，更可帶動本計畫區水岸觀光遊憩發展，如圖5-2-2所示。



圖 5-2-2 本計畫交通發展願景示意圖

五、都市設計

為因應全球氣候變遷之衝擊，本計畫區以「韌性城市」、「淨零排放」為發展主軸，透過景觀軸帶、綠色廊道（Green Corridor）、開放空間規劃與低衝擊開發規劃之引入等檢討都市設計，串聯計畫區內藍綠景觀資源、提升綠色交通機能，以促進土地彈性應用發展，如圖5-2-3所示。

（一）景觀軸線與綠色廊道

為促進本計畫區水岸空間與都市生活串聯，運用綠色廊道與立體通廊串聯本計畫區，故研擬都市設計原則，透過都市藍綠廊帶、空間活動軸線與多元動線系統配置進行規劃，詳圖5-2-2所示，分述如下：

1. 都市藍綠廊帶：連接愛河-高雄港之都市藍綠廊帶

本計畫區西側之特文區、特貿區與特倉區臨水岸區域，串聯本計畫區之南北水岸空間，結合水岸公園形成本市最重要之水岸空間軸線系統。

2. 都市活動軸線：形塑多樣化的開放空間活動軸線

依據本計畫之分區發展定位，多功能經貿園區以智慧城市、加速開發及韌性城市三大策略為主，透過道路系統與開放空間結合計畫區內土地使用分區發展，打造文化休閒活動軸線與經貿產業活動軸線。

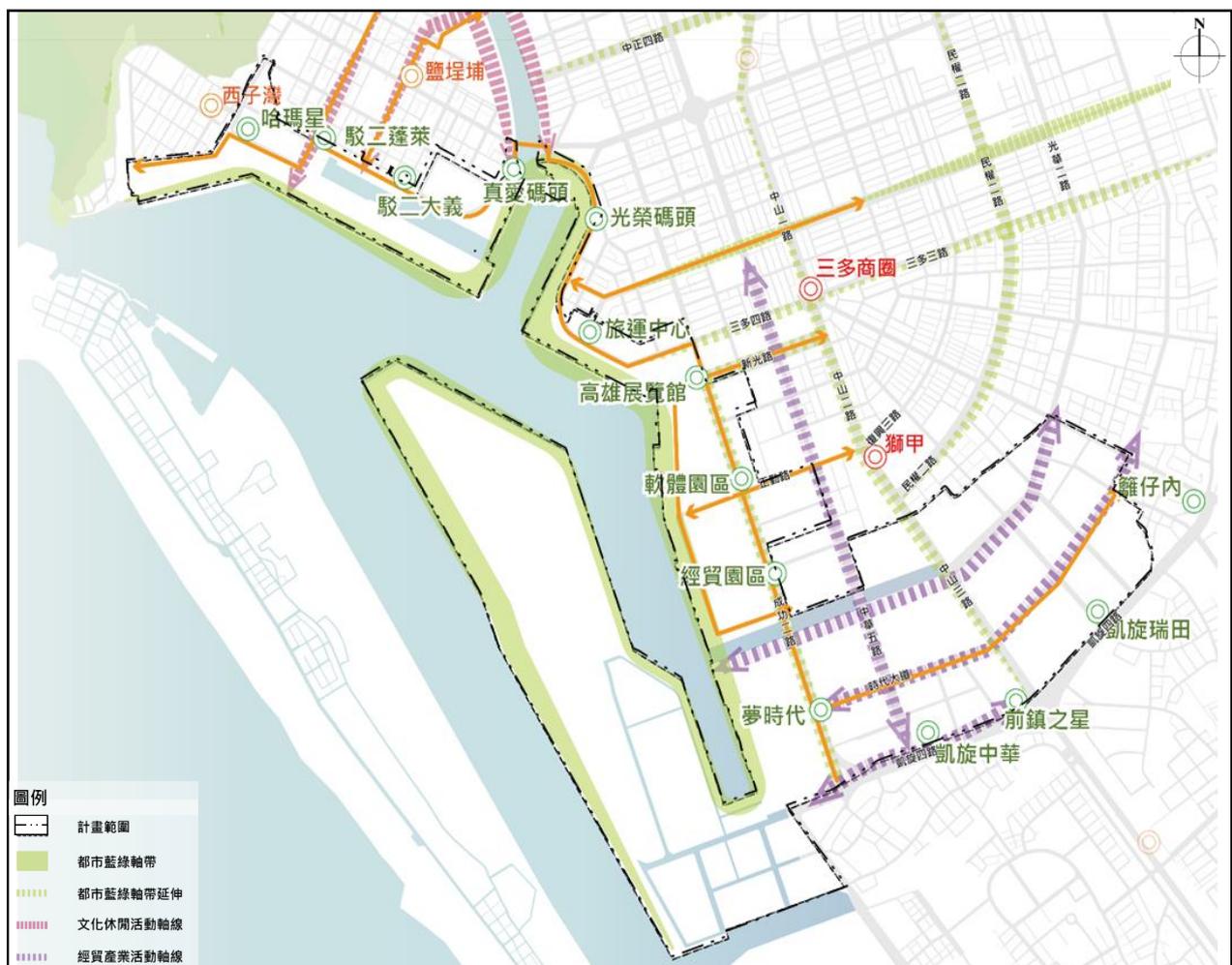


圖 5-2-3 開放空間系統軸線示意圖

3. 多元動線系統配置

(1) 人行與自行車動線配置

本計畫以創造都市活動系統與水岸開放空間之串連通道為原則，指認都市街廓與水岸間之重要道路作為景觀道路或園道，並配合斷面設計提供人行道及自行車道，以與水岸之人行/自行車道系統南北延伸或東西串接，形成完整之水岸休憩活動網絡。結合智慧交通運具，建置智慧共享自行車站，提供多元且永續之交通選擇，如圖5-2-4所示。

(2) 輕軌動線系統

為創造交通系統多樣性，以人行與自行車動線配合環狀輕軌整體規劃，促進各動線系統之有效連結，並透過營運整合提供環岸觀光運輸服務，創造高雄西岸觀光亮點，並同時提升本計畫區之交通系統之便捷性。



圖 5-2-4 動線及水岸空間系統示意圖

(3) 立體通廊

為串聯本計畫區之藍綠帶資源、打造親水環境、提供舒適之人行環境並促進新興產業間交流，本計畫透過立體通廊之劃設，連結特貿區與水岸空間，透過通廊串聯特貿區的產業與廠商，便利廠商間之合作交流，並串聯區內之公園綠地與水岸，提供具備休閒遊憩與觀景功能之天空廊道，增加多元之人行動線，本計畫立體通廊規劃如圖5-2-5所示。



圖 5-2-5 立體廊道及人行動線模擬示意圖

(二) 開放空間規劃與低衝擊開發

為因應本計畫區之韌性城市規劃，並打造永續就業與居住之環境，本計畫區引入低衝擊開發之都市規劃，透過低衝擊開發之應用打造本計畫因應氣候變遷之適應力，並減少資源與能源消耗，其規劃原則如下說明。

1. 透水鋪面設置

為減緩本計畫區之淹水災害，應於道路與基地退縮空間設置透水性鋪面，計畫區內綠園道應提高綠化比例並透過再生瀝青混凝土、玻璃瀝青混凝土以增加滲透保水之能力。

2. 滯洪規劃

公園、綠地與建築基地法定空地等，應於綠化空間設置草溝、雨水花園或生態滯留單元等設施。

（三）都市風環境

依據內政部建築研究所民國107年協同研究報告「跨不同地況區域之風廊建置分析及都市通風環境評估成果報告書」內容，因全球氣候暖化所形成之都市熱島效應將影響都市居民健康、生態環境與能源消耗，都市通風環境將可減緩人造鋪面帶來的輻射熱、提升空氣與居民生活品質。

本計畫具有約五公里之綿長水岸線，具備海陸風交替之優勢，未來配合計畫區智慧經貿新灣區願景，透過都市風廊之建立，打造低耗能、舒適與安全之韌性城市。為促進環境通風效果、降低都市熱島效應與提高本計畫之居住適宜性，並避免高樓風對人行影響，本計畫將透過基地開發之裙樓塔樓規範、鄰幢建築物間隔與環境風場等，營造由水岸往計畫區內吹拂之城市風廊，形塑宜人之都市通風環境。

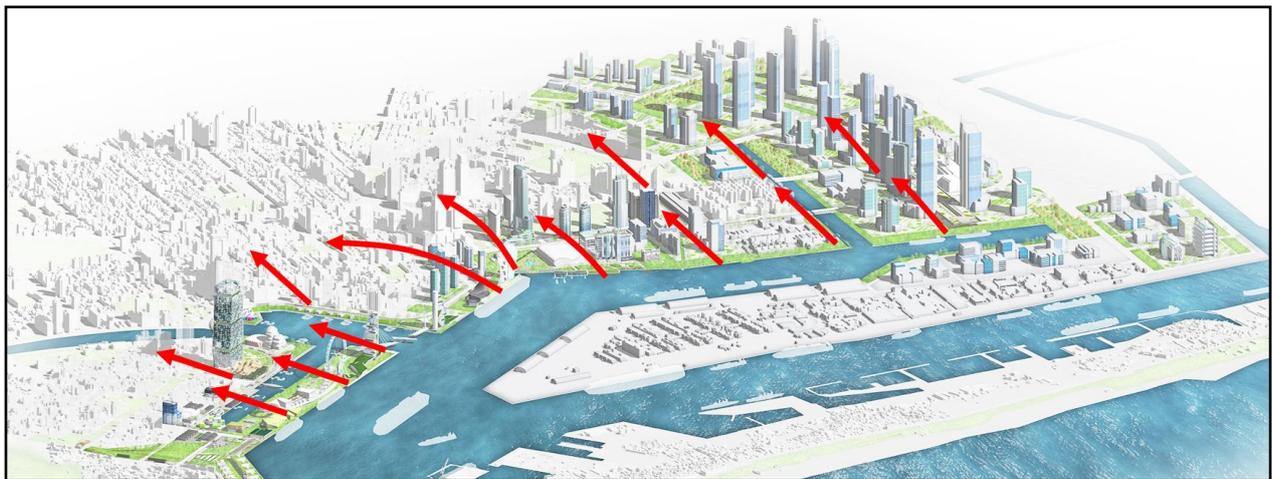


圖 5-2-6 本計畫風環境示意圖

（四）夜間照明

隨著高雄港港埠旅運中心、高雄流行音樂中心等重大建設之落成，結合現有駁二藝術特區、高雄展覽館與夢時代百貨等，將串聯夜間之景觀軸帶，為促進本計畫區水岸活動之發展，並配合居住人口引入，營造兼具觀光與安全之水岸遊憩景觀帶，故本計畫於都市設計增訂夜間照明計畫，以促進本計畫之水岸活動利用，並營造多功能經貿園區之夜間意象。本計畫之夜間照明設置原則如下：

1. 開放空間照明規劃

為促進本計畫區夜間休閒活動，優先於本計畫之臨水岸開放空間與廣場等設置照明，並以暖色調為主，增進夜間活動安全性，打造和諧之夜間景觀。

2. 道路系統照明規劃

於道路、綠園道、捷運及輕軌站點設置照明，增進本計畫區之夜間安全，並串聯夜間都市活動，以塑造人行動線之舒適光環境。

3. 重大建設與地標照明規劃

配合本計畫區之重大建設，高雄展覽館、高雄港港埠旅運中心與高雄流行音樂中心等重大建設，進行夜間照明之規劃，以突顯本計畫區建築物夜間地標性及臨港天際建築之夜間景觀。

第六章 機關團體及人民陳情意見研析

依「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」第44條規定，都市計畫通盤檢討前，辦理機關應將通盤檢討範圍及有關書件公告於各該直轄市、縣（市）政府及鄉（鎮、市）公所公告30天，並將公告之日期及地點登報週知，公民或團體得於公告期間，以書面載明姓名、地址向辦理機關提出意見，供作通盤檢討之參考。本計畫自民國109年3月26日起公開徵求意見30日，截至目前為止共接獲機關團體及人民書面陳情意見23件，詳見表6-1-1及圖6-1-1所示。

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
1	經濟部加工出口區管理處/高雄加工出口區、高雄軟體區、台糖高雄物流園區	<ol style="list-style-type: none"> 建議維持高雄加工出口區於計畫發布實施前之乙種工業區建蔽率70%規定。 建議回歸「加工出口區土地租用及費用計收標準」審核建築物退縮事宜。 建議停車位數量計算改採建築技術規則設計施工編規定。 高雄軟體區南側第80期市地重劃區，現階段僅開闢20公尺聯外道路連接復興四路，建議增闢成功二路以西東西向聯外道路，並提出相關交通改善方案。 	<p>本處所轄高雄軟體園區、高雄加工出口區及台糖高雄物流園區係位於高雄多功能經貿園區範圍，進駐產業類別包括軟體研發、生產製造及倉儲物流等；現為配合貴局辦理都市計畫通盤檢討作業，並利各園區整體經濟發展、產業轉型及塑造優良投資環境，經本處彙整區內事業反映事項，提供貴局研擬納入人民或團體意見，以促進多功能經貿園區產業持續活絡發展。</p> <ol style="list-style-type: none"> 建議維持高雄加工出口區於多功能經貿園區都市計畫發布實施前之乙種工業區建蔽率為70%規定。 高雄加工出口區內土地已分割出租予區內事業並興建廠房完成，非採大規模開發，爰現行建築物退縮規定將嚴重影響建築物增、改建或拆除重建，建議回歸「加工出口區土地租用及費用計收標準」審核建築物退縮事宜。 配合廠房科技智慧化製造流程及無人工廠等產業轉型趨勢，將逐漸減少產線作業員及停車需求，建議停車位數量計算改採建築技術規則設計施工編規定。 高雄軟體園區南側第80期市地重劃區，現階段 	<p>建議採納</p> <ol style="list-style-type: none"> 經查前鎮科技產業園區現況產業分布為IC產業、LCD產業及民生化工業、物流倉儲業、金屬機械產業及紡織業等。生產線涵蓋設計、製造及運輸，需使用大型機具進行生產，廠房需求以低樓層平面為主；另科技產業園區基地以中四路為界，北方多為0.2至0.7公頃以下狹長型基地；故本次通盤檢討考量廠房興建需求與增加投資意願，將第一種特定倉儲轉運專用區之建蔽率納入變更內容。 考量前鎮科技產業園區之實際使用需求，本次通盤檢討將檢討已有科技產業園區設置管理條例等專法管制部分，以符合管用合一原則。 本次通盤檢討考量展覽館佈展需求及串聯遊艇碼頭等實際使用需求，將世貿用地北側之部分公1用地納入檢討變更為適當土地使用分區。

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
			<p>僅開闢20公尺聯外道路連接至復興四路，未來重劃區內各商辦大樓完工後，將引入大量的活動人口，勢必嚴重影響園區內交通安全及生活品質。建議成功二路以西整體開發區除增闢東西向聯外道路外，亦能提出如交通衝擊改善方案、建置完善路網可行方案等相關配套措施。</p>	
2	<p>臺灣遊艇工業同業公會/高雄展覽館、特貿90、83、79期重劃區、22號碼頭</p>	<ol style="list-style-type: none"> 建議於高雄展覽館北側公1或南側特倉3A規劃車用道路。 另特貿90、83及79期重劃區，其鄰近水岸土地規劃為綠地公園，未來第四、第五船渠亦將被圈圍住，無聯外道路可到達，亦將嚴重影響碼頭之利用及發展。 22號碼頭若規劃為公園用地，恐阻礙港區整體發展，建議基於整體水岸基地發展考量予以修正。 	<ol style="list-style-type: none"> 為發展國內遊艇活動而投入鉅資建設完成的這二處私人遊艇碼頭，因原先都市計畫規劃的不完善，導致水電及通信線路等皆需由業者自行克服，迄今仍未解決的交通動線問題，在此次通盤檢討案中亦未考慮爾後水岸遊艇碼頭開發聯外道路及停車場的規劃。建議於高雄展覽館北側(公1)或南側(特倉3A)間規劃車用道路，以利整體商業發展。另特貿90、83及79期重劃區，其鄰近水岸土地規劃為綠地公園，未來第四、第五船渠亦將被圈圍住，無聯外道路可到達，亦將嚴重影響碼頭之利用及發展。 22號碼頭位於高雄多功能經貿園區水岸之樞紐位置，若規劃為公園用地恐阻礙港灣園區之開發，建議基於整體水岸基地發展考量予以修正。 	<p>部分採納</p> <ol style="list-style-type: none"> 本次通盤檢討考量展覽館佈展需求及串聯遊艇碼頭等實際使用需求，將世貿用地北側之部分公1用地納入檢討變更為適當土地使用分區。 第90期、83期及79期重劃區現規劃有30公尺之綠(園道)4與40公尺之綠(園道)5，尚足敷東西向聯外車輛通行；考量本計畫區內及周邊共計有17站捷運與輕軌站點，具備便利之大眾運輸系統，故為鼓勵發展大眾運輸導向之旅運模式，本次通盤檢討建議維持原計畫；倘各開發單元未來仍具交通需求，得依各開發單元之規劃，經都設會審議留設道路。 本計畫具綿長之水岸線，因應未來產業所引入之日夜間人口活動需求，及促進水岸公園活化利用，考量水岸空間之整體發展與活動特性，於民國112年4月17公告之「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(配合行政院亞灣

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
				5G AIoT創新園區推動方案)土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」及民國112年5月31日公告之「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫公園用地(公四)土地使用分區管制暨都市設計基準案」,已針對臨水岸公1、公2、公4、公15用地允許使用項目納入檢討,以利未來港區發展及提高水岸綠帶供公眾使用之效益,故本次通盤檢討維持原計畫辦理。
3	高雄市政府海洋局/22號碼頭至79期重劃臨水開放空間	<ol style="list-style-type: none"> 22號碼頭無適當且便利之聯外道路,建請貴局於使用分區或都市審議研擬調整。 建議於高雄展覽館西側臨水線區域與公1用地建置遊艇起水碼頭,規劃相關運輸通道至展覽館(該館西側亦有預留大型遊艇進館之大門)。 22號碼頭至79期重劃臨水開放空間應考量規劃可供車輛通行至碼頭或岸際之疏運通道。 考量高雄港後續水岸遊憩開發及保留建設遊艇碼頭之可能性,建議維持原計畫書「世貿用地西側及第五船渠以南新增公園用地」作為港埠機能及設施使用之法規彈性空間,並取消其遷移年限。 <p>109.4.29意見</p> <p>22號碼頭至79期重劃臨水開放空間應考量規劃可供車輛通行至碼頭或岸際之疏運通道。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 高雄港22號碼頭係本市遊艇碼頭及發展遊艇相關活動之重要指標,亦為亞洲新灣區重要景點之一,本局雖已多次協調本府工務局養護工程處,經濟部國際貿易局、高雄展覽館及中油公司等相關單位,惟前揭區域之遊艇碼頭營運仍受限於無適當且便利之聯外道路可使用,建請貴局於其周邊區域使用分區或都市審議部分研議可行之調整方式。 查旨揭公開徵詢意見說明書所載世貿用地都市設計規定,高雄展覽館須考量遊艇、重機械等特殊展覽性質一節,因舉辦國際遊艇展之遊艇現皆由高雄港鄰近碼頭起吊後,行經海邊路、成功二路等路段進入展館,致須進行號誌燈桿轉向、路面順平、跨越輕軌及交通管制等作業,造成相當的不便及作業風險,倘於展覽館西側臨水線區域及公1用地建置遊艇起水碼頭,可有效排除前揭困難, 	<p>未便採納</p> <ol style="list-style-type: none"> 依所陳意見第1點及第3點,有關22號碼頭往南至79期重劃區一帶臨水線開放空間之通行需求之部份,考量第90期、83期及79期重劃區現已規劃有20公尺之綠(園道)6、30公尺之綠(園道)4、20公尺之綠(園道)7與40公尺之綠(園道)5,尚足敷東西向聯外車輛通行,故本次通盤檢討建議維持原計畫;倘各開發單元未來仍具交通需求,得依各開發單元規劃,經都設會審議留設道路。 本次通盤檢討考量展覽館佈展需求及串聯遊艇碼頭等實際使用需求,將世貿用地北側之部分公1用地納入檢討變更為適當土地使用分區;另有關規劃相關運輸通道至高雄展覽館之意見,考量世貿展覽館臨水線退縮以85公尺為原則,並作為公共開放

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
			<p>惟仍須規劃相關運輸通道至展覽館（該館西側亦有預留大型遊艇進館之大門），故建請與前述說明二併同考量。</p> <p>3. 有關高雄港22號碼頭往南至79期重劃區一帶臨水線開放空間，除規劃公園用地作為公共開放空間外，為利本市遊艇產業發展及推廣遊艇遊憩活動，應考量規劃可供車輛通行至碼頭或岸際之疏運通道，俾利後續水岸遊憩開發及緊急消防醫療之必須使用。</p> <p>4. 另查旨揭公開徵詢意見說明書-土地使用分區管制要點第8條第9項「世貿用地係西側及第五船渠以南之新增公園用地於高雄港區碼頭機能遷移前，得維持原有港埠機能及設施之使用，惟應於本計畫公告發布實施之日起6年內完成遷移。」部分，考量高雄港後續水岸遊憩開發及保留建設遊艇碼頭之可能性，建請維持前述區域作為港埠機能及設施使用之法規彈性空間，且取消其遷移年限。</p> <p>109.4.29意見</p> <p>有關高雄港22號碼頭往南至79期重劃區一帶臨水線開放空間，除規劃公園用地作為公共開放空間外，為利本市遊艇產業發展及推廣遊艇遊憩活動，建請研議前述區域作為港埠機能及設施使用之法規彈性空間，並考量規劃可供車輛通行至碼頭或岸際之疏運通道，俾利後續水岸遊憩開發及緊急消防醫療之必須使用。</p>	<p>空間，提供公眾使用，且世貿用地南側已規劃20公尺之綠（園道）6可供遊艇運輸使用，為確保85米退縮帶之公共性，故本次通盤檢討建議維持原計畫。</p> <p>3. 為利本市遊艇產業發展及促進水岸公園活化利用，於民國112年4月17公告之「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（配合行政院亞灣5G AIoT創新園區推動方案）土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」及民國112年5月31日公告之「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫公園用地（公四）土地使用分區管制暨都市設計基準案」，已針對臨水岸公1、公2、公4、公15用地允許使用項目納入檢討，以利未來港區發展及提高水岸綠帶供公眾使用之效益，故本次通盤檢討維持原計畫辦理。</p>

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
4	童燕珍議員、陳攻娟議員/海軍新濱營區(1號碼頭)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 建議能將一號碼頭，目前為海軍新濱營區之場域，規劃為軍艦博物館，已將海軍除役艦艇修復，供國人參觀懷舊。 2. 在高雄市政府的積極努力營造港埠空間，高雄港灣已經逐漸展現不同以往的風貌與機能，經由全區整併完善地規劃后，軍艦博物館及流行音樂中心等設施不僅可成為城市美學、觀光遊憩、歷史文化的新興標的，更是進一步紀錄與闡述「海軍」與「高雄」之對話互動，並可利用其開闊的海港景觀，成為一個提供多功能使用，吸引使用者及一般市民，「軍艦博物館」的構想，可擴大並發揮海軍除役軍艦之多元機能與價值，整合新增規劃之新光路海洋星光大道及流行音樂中心計劃，未來軍艦博物館更將發展為高雄作為海洋城市之重要地標與精神象徵。 4. 將此區域營造為高雄市重要的景點，可以呈現海洋首都海闊天空之氣度，創造高雄國際都會區新功能及新意象。 5. 軍艦博物館之設立，為全台獨一無二之創舉，以曾為台灣海軍主力之戰艦做實體展示，更具有其獨特吸引力。故展示內容除了軍艦之外，在文化層面上，亦可涵蓋船舶文化與海洋文化；在歷史層面上，除呈 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 新濱碼頭為高雄港編號第一號的碼頭，位於鼓山區捷興一街及鼓山一路附近，水深9公尺，並曾為美國第七艦隊的重要停泊地，目前為海軍新濱營區，海軍第一五一艦隊使用，負責各外離島後勤及人員與民生物資運補等任務。平時負責執行人員、物資運補工作並擔任快速反應兵力，戰時依令遂行兩棲登陸作戰任務。 2. 一號碼頭目前為我國海軍新濱營區，近年來不斷開放營區參觀，讓一般民眾百姓也能夠一睹軍中迷樣色彩，在新濱碼頭海軍151艦隊營區舉辦了許多艦艇參觀活動。 3. 一號碼頭在「高雄多功能經貿園區特定區計畫」中規劃為「特定文化休閒專用區」，特定文化休閒專用區目前就市府的定義為以水岸遊憩、地區商業與文化設施為發展目標，計畫引入休閒、遊憩、文化設施、文藝展覽設施及相關產品銷售的活動，塑造港畔為具文化、休憩及消費的地區。 4. 國外有許多案例，以軍艦博物館帶動經濟形式，國外如美國之紐約市的無畏號博物館，聖地牙哥港的中途島號航空母艦、珍珠港的密蘇里號戰艦、二次大戰潛艦等，普里茅斯港的美國憲法號，洛杉磯市展示俄羅斯蠍子號潛艦、第一次世界大戰戰艦等及巴爾的摩港、舊金山漁人碼頭等地，英國之格林威治港展示卡提薩爾克號古帆船，普茲茅 	<p>無涉都市計畫</p> <p>經查本計畫現行土地使用分區管制要點，特定文化休閒專用區得作博物館使用。惟有關軍艦博物館之規劃與建設事宜，非屬本次都市計畫通盤檢討範疇。</p>

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
		<p>現軍艦相關史料，更可進一步呈現高雄在海洋文化與海權興替間多層次的歷史面貌，以二十世紀中期船艦為切片，向前可回顧追溯至明鄭及更早之海洋大冒險時代，向後則可展望台灣開拓海洋文化之前景。</p> <p>6. 因此，針對軍艦博物館之功能、以及基地地緣特色，歸納出下列幾項規劃目標：</p> <p>(1) 妥善展示除役軍艦，打造具特色之博物館。</p> <p>(2) 促進市民對船艦及航海科技之辨認。</p> <p>(3) 宣揚高雄港在海權興替與海洋文化發展中之歷史地位。</p> <p>(4) 推行海洋與海權的文化教育。</p> <p>(5) 提升高雄海洋首都魅力及港區配合整體環境規劃。</p>	<p>斯港展示十七世紀戰艦勝利號，韓國江原道高城郡統一公園展示北韓特戰潛艇等俄羅斯陳展K-19潛艦等，案例不勝枚舉。</p> <p>5. 高雄港是台灣最大吞吐門戶，更是全球著名的國際商港，高雄「港都」之名即源於此。由於全球化的衝擊及世界局勢的改變，高雄市刻正面臨著與鄰近國家港口的競爭及產業轉型，運輸業不再是港口使用唯一選項。高雄港經初步檢討分析，1~22號碼頭場域目前尚屬商港區域，惟新濱碼頭不屬商港系統，因此未來使用上所衍生之使用管理單位與權屬單位的競合關係，未來可行之發展值得探討，「高雄多功能經貿國區特定區計畫」逐步調整釋放為公共開放空間，讓高雄港區朝兼具文化，生態、生活之多用途發展，充分發揮使用效益。</p>	

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
5	徐○美/原有廣停(八)(特貿3)	<p>1. 建請恢復原102年5月細部計畫中原訂廣空停(八)之開放空間位置與形狀，俾以保留未來停車、防災、增設滯洪、景觀公園綠地或市民廣場的調整機會。</p> <p>2. 站在對客戶負責任之立場，以及支持高雄市政府優良政策民間企業上，在此提出嚴正陳情。主要訴求為不得犧牲原有廣停(八)之開放空間面積0.64公頃，請在文件中詳述其替代之計算原則，並維持一定比例之廣場型空間在原有廣停(八)之位置，陳情人得據此回覆有疑義之民眾，請市府政策決定應避免誤解同時正視聽。</p> <p>3. 復若本區域於土管中已劃設為特貿用地，綜上所陳內容，整體開發都市設計審議規範，甚至土地使用管制規則中，是否應有上述幾項陳情意見之明確規範要求，方能兼顧開發招商、區域發展及市民權益，尋求三贏的做法。</p> <p>4. 應留設具完整形狀之開放空間為廣場、公園綠地與停車場等未來供多目標使用，臨林森路之單邊長度不小於60M，且以高雄展覽館地界為對齊邊界。</p>	<p>1. 本案針對原計畫之特貿區用地變更於都市計畫變更說明提及「因應世貿中心及高雄軟體科技園區產業活動發展所衍生停車及開放空間之需求」，所劃設之廣停(八)作為公共設施保留開放空間之標的，進行陳情。</p> <p>2. 高雄市政府都發局於106年1月「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫開發工區編號3工區範圍、廣場停車場用地(八)為特定經貿核心專用區(三)案計畫書」，在土地使用分區管制及都市設計基準中提及：「為確保開放空間品質，特定經貿核心專用區(特貿3)開發應於法定空地留設至少等面積(0.64公頃)之開放空間，並提供予公眾使用，以維持其公共性與公益性。」。就字面解讀其開發基地內之法定空地一定面積即可認定為原廣停(八)之公共設施用地開放空間面積，此部分是否等於變相大幅減少公共設施開放空間用地面積，提供建築開發之擴大建蔽率，從而有犧牲公共設施用地而圖利之疑呢?</p> <p>3. 高雄市積極推動本區產業經濟發展，以及鼓勵本區開發建設立意良好，身為市民抱持熱烈支持角度。惟考量明年旅運中心落成，未來高雄展覽館世界貿易熱絡，特貿核心區之開發建設逐漸完成，以及周邊產業園區成型後，對於交通衝擊影響勢必包含停車需求以及防災需求，針對貴府於106年1月對於公共設施用地變</p>	<p>未便採納</p> <p>1. 依民國106年「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫開發工區編號3工區範圍、廣場停車場用地(八)為特定經貿核心專用區(三)案」，因廣停(八)用地位處於特殊學校用地(成功啟智學校)及台電特貿三兩宗基地之間，將第3開發工區一分為二，未考量特殊學校用地封閉特性及與周邊商圈人行動線之關聯性，故為引導商業空間及人行動線連續且有序之發展，變更廣場兼停車場用地為特貿區，由開發商於基地內部自行留設至少等面積之開放空間，並提供公眾使用，合先敘明。</p> <p>2. 承上點，有關停車空間留設亦已規範，申請建築時應提供一定比例設置公共停車場開放供公眾使用，以改善當地停車問題，提供比例以不低於原廣場兼停車場用地之車位供給數量，且須與專用停車位區隔為原則。</p> <p>3. 有關第三種特定經貿核心專用區之南基地開放空間留設，應已於民國110年「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫特定經貿核心專用區(三)土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」規範有關法定空地之留設方式，包括區位、面寬、綠化等。</p>

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
			<p>更，將原有廣停(八)取消部分應謹慎評估適切做法。</p> <p>4. 又若考量廣停(八)原有設置之必要性，其停車數量與位置若以廣停(一)進行吸納，則其服務範圍步行距離與特貿區周邊又超過500公尺。雖說綠色首都鼓勵大眾交通運輸搭乘，但高雄經貿服務的範圍是包含雲嘉南高屏與台東的，車輛需求仍有其必要性。</p> <p>5. 又若第三次通盤檢討中規劃於特貿區商業開發案中，具備必須增額提撥供開放公共停車一定數量之要求，是否能夠有效規範符合市民權利的停車服務品質與價格，仍為存疑。</p> <p>6. 同時對於原有廣場開放空間可提供之綠化、開放空間、防災與避難集結區等需求，在106年1月之變更說明中隻字未提，保留由整體開發單位進行開放空間位置與人行通廊之確保。此部分並未明定其開放空間調整之原則與範圍。眾所皆知原有廣場型公共設施用地其長寬具有一定規模，方得以提供有品質有調整彈性的空間作為，是否應明定相對應之開放空間調整規範(如最小寬度、綠化比率、透水保水)、指定開放空間位置、指認地面型人行通廊保留原則(全時開放、無障礙、視覺景觀)以及確保開放空間品質規範，保障原有市民權益不受消滅。</p> <p>7. 另針對陳情人亦為「高圓建設股份有限公司」</p>	

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
			<p>負責人，尚有主要訴求為已建成建案（高雄市前鎮區獅甲段二小段573地號，96-高市工建築字第02106-03號）之最後一次變更建照核可日為105年3月31日，早先於本區106年1月變更廣停（八）一案，在原先規劃設計上建築物有配合廣停（八）設置之景觀造型、室內向外視野等，原基於此，本公司積極配合高雄市政府政策推動高雄厝景觀陽台等設置，皆因對應當時公告之廣停（八）開放空間方案，此部分的呼應都市計畫與高雄厝的做法，並獲得高雄市政府之高雄厝金優獎、城市工程品質金質獎等肯定。共同陳情人代表本大樓住戶之住宅權益提出陳情，因當時105年預購時廣停（八）為開放空間公設地，但卻在106年1月變更為特貿三並將原有廣停空間指定位置取消，同時併入基地開發開放空間進行所謂的「留設等面積」計算。並未兼顧本棟住戶的既有權利，同時因大幅減少開放空間面積也犧牲市民權益。</p>	

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
6	東南水泥股份有限公司/公用地、特貿7A、台電南部發電廠	<p>本公司建議：</p> <ol style="list-style-type: none"> 於「特貿7A」區提供給地主複合式開發，以水岸特色引進外來人口外，並應提供住宅，以滿足區內人口便利和生活型態；因此，複合式開發方式應包括：商場、辦公室、旅館、住宅、藝文設施及公共藝術與地方特色、歷史文物保存區等；大型商圈並非目前高雄地區都市投資手段，亦難以吸收單一投資方；建議將住宅使用開放為50%使用率，最少應30%為原則，以引進固著人口，以增加支撐該區商業基本運作。 開發水岸亮點，提供水岸遊艇碼頭，可強化整合增加港區特色，亞洲新灣區遊艇休閒文化特色，提高投資意願，如能將水岸「公園二」由當地地主認養，公園區與開發區主體更能整合為亞洲新灣區特色，並能降低政府維護公園經費負擔。 高雄多功經貿園區第2次通盤檢討曾有108年06月04日開發期程獎勵，因各開發區域開發期程無法如期完成取得建築執照，建議建築容積獎勵增加15%方案，能再延長6年，並展延地價稅優惠期間。 台電南部發電廠在都市計畫發展中係屬鄰居規避設施，其遷移或可改變當地區域環境市容，為整合、強化亞灣區之形象特 	<p>高雄多功能經貿園區特定區即「亞洲新灣區」，自民國88年成立以來，由於政府與民間不斷努力，目前公共設施將於民國110年完工；開發完成後，將是高雄未來最精華區域；但民間投資一直裹足不前（公共投資建設不斷流標），雖部分與經濟大環境因素有關，但亦因灣區開發招商利多條件一直無法打開，仍處在舊傳統開發思維；本公司持有「特貿7A」土地為亞洲新灣區精華軸心區域，並鄰高雄港第23號水岸碼頭，但因本宗土地法令限制特殊使用用途，以致於高雄第80期重劃完成後，招商受到很大瓶頸，無法順利招商開發，希望能重新調整相關不合時宜法令政策，以解決民間投資困境。</p>	<p>部分採納</p> <ol style="list-style-type: none"> 為鼓勵本計畫區內新興產業發展，於產業開發同時，因應產業人口在地安家需求規劃居住腹地，本次通盤檢討將引入產住合宜機制，以提升土地混合使用（Mixed-Use）效益。 有關所陳意見第2點，非屬本次都市計畫通盤檢討範疇，建請依「高雄市公園委託經營管理及認養辦法」相關規定辦理。另為利本市遊艇產業發展及促進水岸公園活化利用，於民國112年4月17日公告之「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（配合行政院亞灣5G AIoT創新園區推動方案）土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」及民國112年5月31日公告之「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫公園用地（公四）土地使用分區管制暨都市設計基準案」，已針對臨水岸公1、公2、公4、公15用地允許使用項目納入檢討，以利未來港區發展及提高水岸綠帶供公眾使用之效益，故本次通盤檢討維持原計畫辦理。 因應現行土地使用分區管制要點第5條第1項規定之獎勵時程已屆期，且第二次通盤檢討後至今並無土地所有權人提出申請，故本次通盤檢討考量本計畫區整體發展需求，所陳意見將不予採納。另有關地價稅

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
		意願，電廠的遷移或環境改善為刻不容緩議題。希望能於5年內遷移，以共創雙贏。		優惠事宜，非屬本次都市計畫通盤檢討範疇。 4. 依台灣電力股份有限公司109年5月18日電發字第1090009493號函：「南部發電廠複循環機組係以天然氣為燃料，為目前最環保之火力發電廠，既有4部機組依本公司長期電源開發方案，預訂於122年底除役」，為確保系統穩定供電，南部發電廠於除役前須擔任提供高雄地區用電需求任務，其有關發電廠遷移事宜非屬本次都市計畫通盤檢討範疇。
7	高雄市政府地政局土地開發處/交一、交二、特貿六C、綠7	<ol style="list-style-type: none"> 開發區開發完成後，交一用地、交二用地及變四用地無目的事業主管機關價購取得開發而閒置，降低土地開發效益，建議依使用內容釐清目的事業主管機關並徵詢有無使用及開發需求，或檢討及變更。 建議部分特貿六C變更為道路用地，另區內部分綠7用地形狀較不規則，為毗鄰特貿六C土地能有效利用開發，建議檢討變更其形狀。 區內重劃後小面積土地建築使用，建築物與地界線之退縮距離及鄰棟間隔規定，建請依106年10月3日高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會地109次會議暨建造執照預審小組聯席會議決議，將新增條文都市設計基 	<ol style="list-style-type: none"> 本市第88期市重劃區內交一用地（面積12906.22平方公尺）及205兵工廠區段徵收區內交二用地（面積約17126平方公尺）、變四用地（面積約5790平方公尺），依本都市計畫說明書規定，交通用地使用內容「供園區管理中心、捷運場站、長途客運站、公車轉運站使用，並容許設置變電所，採多目標使用方式聯合開發」及變四用地使用內容「供特貿區之用電需求，採屋內式變電所設計，變四用地不得作目標使用」，又依本都市計畫事業及財務計畫所載變電所及交通用地等因屬公共事業用地，實務上應由事業單位取得，且依現行開發法令（市地重劃、區段徵收）係非共同負擔項，將造成開發區開發完成後，上開公共設施用地無目的事業主 	<p>部分採納</p> <ol style="list-style-type: none"> 有關變四用地依台灣電力股份有限公司高雄區營業處民國109年5月12日高雄字第1090009494號函：「旨述園區內「變四用地」係為供應園區開發用電需求而劃定之變電所用地，請貴府續保留該變電所用地，本處將視園區開發進度及負載成長情形，適時提報變電所興建計畫，俾利配合未來園區之用電需求」，考量本計畫區供電之穩定性，本次通盤檢討建議維持原計畫。 有關交一、交二用地事宜，已於民國111年5月20日召開機關協調會，依高雄市政府都市發展局民國111年6月10日高市都發企字第11132578700號函會

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
		三十七點(四)、(五)列入本計畫說明書。	<p>關價購取得開發而閒置，降低土地開發效益，建議依使用內容釐清目的事業主管機關並徵詢有無使用及開發需求，或檢討及變更。</p> <p>2. 有關205兵工廠區段徵收區內凱得街係籬仔內舊部落地區居民由籬仔內路通往凱旋四路通行之道路，建議部分特貿六C變更為道路用地，另區內部分綠7用地形狀較不規則，為毗鄰特貿六C土地能有效利用開發，建議檢討變更其形狀。</p> <p>3. 本市第88期市地重劃區南側緊鄰舊凱旋四路與中華五路西側凱旋四路路寬不等寬(附圖3：黃色區塊)，前經市府工務局養工處105年8月4日及105年12月5日會勘時，市議員曾麗燕建議，上開二路段交通流量甚大，又匯入往來前鎮草衙地區的鎮興路，導致交通紊亂壅塞，為使中華五路東西側凱旋四路得以順接及緩解交通流量，案經貴局與會人員表示，建議於區內個別開發案之都市設計審議階段，透過要求開放空間集中留設通路的方式進行，請檢討是否納入本次通盤檢討。</p> <p>4. 有關多功能經貿園區特定區內重劃後小面積土地建築使用，建築物與地界線之退縮距離及鄰幢間隔規定，建請貴局依106年10月3日「高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會第109次會議暨建造執照預審小組聯席會議」決議，將新增條文「都市設計基準第三十七點</p>	<p>議紀錄：有關交1、交2用地未來朝捷運聯合開發方式辦理開發之政策方向，因捷運局尚辦理評估作業中，俟該局完成開發計畫具體方案後，如需變更都市計畫，再另循都市計畫程序辦理個案變更，暫不納入本次通盤檢討變更內容。</p> <p>3. 有關部分特貿六C變更為道路用地事宜：</p> <p>(1) 依高雄市政府交通局民國109年12月18日高市交運設字第10951049800號函：「查本建議案前已由地政局105年11月8日召開「研議本市前鎮區第205兵工廠區段徵收範圍內凱得街廢道及增設10米巷道」之會議邀集相關單位協商在案(會議紀錄文號：105年11月15日高市地政發字第10571442000號函)，故本案變更道路用地部分，如採同前會議結論所協商取得各單位共識之方案，且搭配舊有巷道廢除之規劃，本局即無其他意見，故應請地政局詳細說明本建議案是否同於前案，並將已協商確認相關資料提供予都委會參考，倘有不同於前次會議協商之其他方案，則再行函請本局表示意見。」。</p> <p>(2) 考量區內合法建物及籬子內舊部落地</p>

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表（續）

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
			<p>(四)、(五)」列入本都市計畫說明書。</p> <p>5. 提供辦理本市第80、90、83、79、88期重劃區重劃工程（分別為特貿A、7C、D、E、5B）完工後現況如下，請貴局參考：</p> <p>(1) 有關本案公開徵詢意見說明書第4章第6節（道路系統計畫）所載主要道路一成功路（道路寬度為50公尺），因輕軌既有高程及平交道位置，成功二路已被劃分為兩條獨立之道路，輕軌東側道路約30公尺寬，輕軌西側道路約10公尺寬。</p> <p>(2) 依圖2-6-1現行交通運輸系統示意圖所示，綠園道6為本計畫區之次要道路，惟特貿7B及其西側之綠園道6及公2現為台灣電力公司南部火力發電廠場址，短期尚難遷移，造成本市第80期市地重劃區（特貿7A）道路開闢完成後，無法向南通行，原規劃之次要道路路線因此中斷。</p> <p>(3) 依圖2-4-1現行都市計畫示意圖所示，本市第88期市地重劃工程新闢東西向道路15公尺寬計畫道路西端銜接中華五路處，與對向既有興發路形成雙T路口，經市府道安會報審議決議該15公尺寬計畫道路西端改為囊底路，即不與中華五路銜接，請貴局審酌道安會報決議及實際路型檢相關都市計畫。</p>	<p>區通行問題，本次通盤檢討建議保留凱得街，惟原凱得街之既成道路路段，因Y型路口較易發生交通事故，故本次通盤檢討將其路型規劃納入變更內容；另區內部分綠7用地形狀不規則，為毗鄰特貿六C土地能有效利用開發，本次通盤檢討建議調整綠7之劃設位置，以確保特貿6C之開發利用，同時達到開放空間聚集劃設之效益，以提升生活品質。</p> <p>5. 有關所陳意見3開放空間集中留設通路，非屬本次都市計畫通盤檢討範疇。</p> <p>6. 依106年10月3日高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會第109次會議暨建造執照預審小組聯席會議決議，有關退縮建築規定，考量土地所有權人權益之保障，本次通盤檢討建議將都市設計基準之建築物與地界線退縮距離及鄰幢間隔規定納入變更內容。</p>

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表（續）

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
8	高雄市經貿發展協會/特倉1-B、1-C、1-D、公2、19工區、臨水線退縮85公尺開放空間、綠11	<ol style="list-style-type: none"> 1. 特倉1-B、1-C、1-D等三工區變更為特貿區或住宅區，或特倉區土地使用規定放寬住宅使用樓地板面積25%。 2. 建議臨海公2用地開放以公園認養之方式，配合基地作為遊艇休閒產業之配套開發，進而以水岸活動帶動整體區域發展。例如配合養公2內文化局指定之船渠古蹟。開發遊艇產業，能讓開發更具特色。（東南水泥） 3. 依現行相關法規之要求，第19工區之開發須大量開挖地下層作停車空間，因基地狹長，且只有單面臨路，於整體一次開發情形下建設成本過高不符投資效益，且於捷運輕軌站點周邊大量留設停車空間亦不符大眾運輸之規劃構想。（中油） 4. 依高雄多功能經貿園區土地使用管制要點第11條之5，「成功路以西加工出口區範圍之土地，應自臨水線退縮85公尺作為公共開放空間，提供公眾使用」，建議上開「提供公眾使用」之字樣可修正為「提供公眾使用及部分人車通行」，以滿足碼頭業者運補車輛通行需求。（中油） 5. 建議放寬開發許可通過前但已完成回饋公共設施之工區，得開放有條件申請臨時使用，此舉可先帶動周邊商業活動，進而提升市場之熱度及可行 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本區土地南側已經興建透天住宅社區數十戶，基地新生路對面亦為住宅社區，成形數十年之久。 2. 有鑑於本申請案目前土地使用現況多為儲運化學油槽，因配合高雄港第六貨櫃專區開發計畫，本區儲運業者幾已參與轉移設施前往高雄港第六貨櫃專區，故本區應於本次通盤檢討時，就本案周邊開發現況放寬使用規定內容，以特定經貿專區或住宅區為土地使用內容進行調整。 	<p>部分採納</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 有關所陳意見第1點，依民國88年12月20日公告之「擬定高雄多功能經貿園區特定區計畫案」，特定倉儲轉運專用區之定位為本計畫區之經濟基礎產業，故以製造產業與部分工商服務等關聯性產業活動為主，故於開放住宅使用部分，建議維持原計畫。 2. 有關所陳意見第2點，非屬本次都市計畫通盤檢討範疇，建議依「高雄市公園委託經營管理及認養辦法」相關規定辦理。另為利本市遊艇產業發展及促進水岸公園活化利用，於民國112年4月17日公告之「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（配合行政院亞灣5G AIoT創新園區推動方案）土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」及民國112年5月31日公告之「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫公園用地（公四）土地使用分區管制暨都市設計基準案」，已針對臨水岸公1、公2、公4、公15用地允許使用項目納入檢討，以利未來港區發展及提高水岸綠帶供公眾使用之效益，故本次通盤檢討維持原計畫辦理。 3. 有關所陳意見第3點，考量本計畫區之整體發展與環境品質，建議建築基地停車位設置應以內化及回歸建築技術規則相關規範為原則。

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
		<p>性，提高投資意願。 (中油)</p> <p>6. 70期重劃區緊鄰205兵工廠，其開發內容密切影響70期基地希望市政府可以快點確定該地之開發規劃以利本重劃區之開發規劃。(中石化)</p> <p>7. 工區3北基地採地上權招商，而南基地採權利變換之方式。以招商方向而言，北基地較符合壽險投資，而南基地之開發特性則比較適合開發商。招商上須同時符合這兩種特性之廠商，增加招商之難度。(台電)</p> <p>8. 綠地應重新規劃：鑒於臨路考量及飛航管制區限高，建議本區綠地應改為平均分配於次要道路或其他方式規劃；且因該綠地非屬建築基地之法定空地，完工興關移交後應由市府負養護責任，非為開發單位。(嘉新水泥)</p> <p>9. 公告地價應調降：本區公告自民國88年由每平方公尺6,200元一路調升至13,500元，調幅遠高於同時期捷運中央公園站路段的6%及美麗島站的1.92%，惟囿於不可抗力之區域因素，本區並未蒙其利，故建議在油槽遷移以前，本區公告地價應仍以工業區評議，酌情下調。(嘉新水泥)</p> <p>10. 多數地主配合政府政策執行公辦市地重劃或開發許可等，但仍難以於容</p>		<p>4. 另為利本市遊艇產業發展及促進水岸公園活化利用，於民國112年4月17公告之「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(配合行政院亞灣5G AIoT創新園區推動方案)土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」，已針對85公尺退縮帶允許使用項目及建築物興建規範納入檢討，透過商業活動及休閒遊憩設施導入，形塑本市港灣獨特魅力，故本次通盤檢討維持原計畫辦理。</p> <p>5. 有關所陳意見第5點，本計畫區之開發單元得於開發許可通過後進行開發，考量本計畫之發展目標與開發單元之整體發展規劃，應不得於開發許可通過前有條件申請臨時使用，以符合整體發展之願景。</p> <p>6. 有關所陳意見第6點之區段徵收辦理期程，非屬本次都市計畫通盤檢討範疇。</p> <p>7. 有關所陳意見第7點招商作業事宜，非屬本次都市計畫通盤檢討範疇。</p> <p>8. 有關所陳意見第8點，考量本計畫區之整體意象、景觀配置，及開放空間完整性以供公眾使用，故本次通盤檢討建議維持原計畫。</p> <p>9. 有關所陳意見第9點，屬公告地價調整事宜，非屬本次都市計畫通盤檢討範疇。</p>

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表（續）

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
		<p>積獎勵及回饋減免之期限內完成開發，建議延長該獎勵。另外，已完成開發之地主，於目前招商市況趨於保守的情形下，建議提供稅賦減免優惠。（中石化、台糖、台塑、台電、台肥、中油、東南水泥、國泰化工、大洋塑膠）</p> <p>(1) 建議延長上開6年內完成開發之日，或審酌放寬優惠用地負擔比例及獎勵容積，並建議納入多元回饋方式以增加開發彈性，例如：繳納代金。（中石化、台糖、台電、台肥、中油、東南水泥）</p> <p>(2) 建議可採以公辦重劃完成之日起為獎勵之始點，並請市府盱衡整體招商引資時程，調整獎勵容積增量規定，於自重劃完成之日起6年內領得建照，適用之。（台肥）</p> <p>(3) 私人土地之地價稅採累進稅率最高為5.5%，以同樣進行地上權招租而言，公有土地之地上權地租目前多以公告地價1~3%計，不僅對於多功能經貿園區私人地主招商相對不利，對投資人而言，地上權地租成本過高而難以符合投資效益。為有效提升投資意願，建議高雄市政</p>		<p>10. 有關所陳意見第10點，為鼓勵本計畫區內新興產業發展，於產業開發同時，因應產業人口在地安家需求規劃居住腹地，本次通盤檢討將引入產住合宜機制，以提升土地混合使用（Mixed-Use）效益；另有關地價稅減免優惠或補助非屬本次都市計畫通盤檢討範疇。</p> <p>11. 有關所陳意見第11、12點，依「高雄多功能經貿園區特定區開發許可審議規範」開發許可需經本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議通過，且若符合「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」，應配合高雄市政府環境保護局與目的事業主管機關辦理環境影響評估，作業流程圖如「高雄多功能經貿園區特定區開發許可審議規範」所示。</p>

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
		<p>府能循地方自治條例之規範，提供私人地主地價稅減免優惠或補助，例如投資1~5年提供減半優惠，5~10年提供20%減免，10年以後及恢復全額地價稅，漸進式減免，以加速發展。(台肥)</p> <p>11. 建議開發許可申請內容及作業流程圖應更明確。(中石化、台糖、台電、台肥、中油)</p> <p>12. 建議縮短開發許可審議時間，加速作業流程。(中石化、台糖、台電、台肥、中油)</p>		

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表（續）

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
9	國防部軍備局工程營產中心南部地區工程營產處/鼓山區鼓南段一小段476-7、477、478-2、479、480-6等5筆地號	為避免日後申請建築時無法順利取得合法建築文件，建議上述鼓山區鼓南段一小段476-7、477、478-2、479、480-6地號等5筆土地之都市計畫由目前「高雄多功能經貿園區特定計畫內劃設為特文二用地」變更為「機關用地」，俾利國防設施永續使用；倘無法變更為「機關用地」，請於目前計畫內「加註容許國防設施使用」。	<ol style="list-style-type: none"> 上述土地早年（約民國40至50年間）即為軍事使用之碼頭，迄今仍由海軍151艦隊指揮部所正常駐用，其任務為以保護高雄市及所屬港口、國軍外島物資運送、左營軍港船舶調節及護衛海疆之軍艦靠港運補等重要軍事任務並建有完善之軍事設施。 現「新濱營區」既屬國軍重要海岸防禦據點之軍事基地，該營區在國防整體規劃中具有不可取代性及永久需求等因素，考量國防安全與國軍建軍備戰之任務需求，請惠予協助將其土地使用分區變更為符合國防設施使用之「機關用地」，俾利後續國防設施規劃設計與開發時，土地分區符合規劃使用需求。 	<p>未便採納</p> <p>經查所陳土地均為國有土地，其中鼓山區鼓南段一小段476-7、477、479等3筆地號土地管理機關為國防部軍備局；鼓山區鼓南段一小段478-2地號土地管理機關為交通部航港局；鼓山區鼓南段一小段480-6地號土地管理機關為財政部國有財產署，現況使用為新濱營區，考量本計畫特文區未來將結合文化創意能量，發展兼具文化與商業機能之濱海創意門戶，故本次通盤檢討建議維持原計畫。</p>
10	交通部航港局/苓西段234地號等35筆土地、鹽埕區大成段221-1地號等10筆土地、大東段320地號等11筆土地、大榮段682地號等6筆土地及鼓山區鼓南段一小段1地號等91筆土地	<ol style="list-style-type: none"> 建議特文2、特文3、特文4（第20工區）之負擔比例由52%調降為35%以下。 所需負擔之土地，依現行計畫及101年11月12日貴府與航港局、港務公司達成之共識，以輕軌所需之各項公共設施用地比例約15.77%辦理回饋。 	<ol style="list-style-type: none"> 特文2、特文3、特文4（第20工區）為高雄港區鄰水岸土地，且必須以約10至20公尺寬之碼頭、護岸保護後線土地，如要回饋捐贈該等作為民眾親水、通行之公共設施土地，將來碼頭、護岸、道路設施之維護，攸關土地之安全性，勢必應改由貴府管養，增加貴府負擔。 港區土地均為國有不得買賣，相較於市區土地不僅可用面積與開發利潤較少，亦無土地增值之效益，依據港務公司評估42%負擔回饋比例估算開發效益仍偏低，故未於前次通盤檢討期間完成開發許可協議書簽訂，並經港務公司對本案之財務估算，第20工區工區如須達到貴府辦理「高雄市立圖書館 	<p>未便採納</p> <ol style="list-style-type: none"> 依現行事業及財務計畫規定，未於本計畫第二次通盤檢討公告實施6年內完成者，則恢復94年12月9日公告實施之都市計畫原開發許可所需公共設施用地及都市發展用地負擔比例規定辦理，故特文2、特文3、特文4之負擔比例將恢復為52%。 依民國109年12月24日高雄市都市計畫委員會第87次會議決議：為加速高雄港舊港區1-21號碼頭轉型開發，促進港市共榮，基於102年6月4日公告實施之「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第二次通盤檢討）案」事業及財務

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
			<p>總館共構會展文創會館興建營運移轉案」之財務效益水準，換算回饋負擔比例應為35.5%，對政府財務及投資者而言始具開發效益。</p> <p>3. 再查本局轄管安平港係依照商港整體規劃，港埠用地開發招商遊艇專區，採原港埠用地之建築率及容積率，無所謂回饋問題；而臺中港開發三井outlet，則是位於臺中港特定區的臺中港區範圍，屬於「港埠專用區」，容積率採總量管制，其依照商港整體規劃後，由市政府同意後分區開發，亦無所謂回饋之問題，均符合地方政府之都市發展規劃。</p> <p>4. 爰此，就第20工區開發案而言，依照貴府107年12月5日審查通過之計畫，第20工區之開發強度、容許使用範圍並不是那麼大，回饋比例越高，轉嫁給投資廠商負擔越高，更不利招商引資，基此，有必要再檢討回饋比例、回饋方式，或檢討再維持繼續維持特文區之必要性。</p> <p>5. 綜合前述理由說明，建議特文2、特文3、特文4（第20工區）之負擔比例由52%調降為35%以下。</p> <p>6. 所需負擔之土地，依現行計畫及101年11月12日貴府與航港局、港務公司達成之共識，以輕軌所需之各項公共設施用地比例約15.77%辦理回饋。</p>	<p>計畫內開發方式第6點特定文化休閒專用區回饋內容應以多功能經貿園區範圍內公共設施用地為原則，與第7點特文2、特文3、特文4得採分期分區開發及依開發期程分階段完成回饋方式辦理等規定；考量港務公司與市府已合資成立高雄港區土地開發公司共同合作舊港區及周邊土地開發及鑑於109年12月16日第14次高雄港市合作平台會議共識之促請，經大會審定同意，本案第20工區之開發於維持現行都市計畫開發負擔回饋52%之原則下，由市府、交通部航港局及臺灣港務公司依下列原則分期分區開發及依開發期程分階段負擔回饋辦理舊港區轉型發展：</p> <p>(1) 多功能經貿園區特定區第20工區於完成輕軌路廊等用地約5.1公頃移轉後，現有倉庫群區域得申請或變更建照使照。</p> <p>(2) 第20工區暫予保留約11.7公頃（即依現行都市計畫規定為52%負擔回饋比率）暫不納入開發範圍。</p> <p>(3) 未來配合第20工區分期分區開發，請台灣港務公司、交通部航港局與市府續予滾動檢討，並將三方協商結果納入細部計畫或通盤檢討，依法作適當規定。</p>

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
			<p>7. 不足之19.23%土地，處理建議三個方案如次：</p> <p>(1) 建議參考港務公司意見，於本次通盤檢討納入代金回饋機制，採整體開發、利潤共享概念，由港務公司執行招商開發，並按開發利潤19.23%分配予貴府。</p> <p>(2) 或由航港局經管20工區外，多功能經貿園區內，非營運所需市區道路及公共設施土地作為回饋。</p> <p>(3) 或參考臺南安平港港埠用地及臺中港港埠專用區開發招商案例，考量港區開發規模不需要太多的容積率，建議在只回饋輕軌用地比例約15.77%，不足之19.23%土地就不回饋，貴府得酌予調降特文區之容積率及建蔽率，使開發規模量體得以降低，同時也可滿足提供多的開放空間給民眾休閒遊憩使用。</p>	

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
11	臺灣港務股份有限公司/苓西段234地號等35筆土地、鹽埕區大成段221-1地號等10筆土地、大東段320地號等11筆土地、大榮段682地號等6筆土地及鼓山區鼓南段一小段1地號等91筆土地	<ol style="list-style-type: none"> 建議特文2、特文3、特文4（第20工區）之負擔比例由52%調降，以不高於42%為原則。 所需負擔之土地，依現行計畫及101年11月12日貴府與航港局、港務公司達成之共識，以輕軌所需之各項公共設施用地（比例約15.77%）辦理回饋，不足之土地，考量在扣除碼頭護岸構造物後可開發建築區域有限且不易分割，故建議本次通盤檢討納入代金回饋機制，採整體開發、利潤共享概念，由港務公司執行招商開發，並按開發利潤之一定比例分配予貴府，俾以加速推動特文2、特文3、特文4招商作業。 	<ol style="list-style-type: none"> 特文2、特文3、特文4（第20工區）為高雄港區鄰水岸土地，水岸後線土地縱深僅百餘公尺，且必須以約10至20公尺之碼頭、護岸等構造物鞏固土地，並需長期監測、補強與維護，始能避免坍塌維持後線土地安全。 第20工區土地因其鄰水岸特性，沿水岸之構造物土地無法建築利用，以及區內多處貴府指定歷史建築場域，開發時均必須予以扣除，且港區土地均為國有不得買賣，相較於市區土地不僅可用面積與開發利潤較少，亦無土地增值之效益。因此，航港局及港務公司於107年在貴府訂定之回饋負擔比例優惠調降為42%期間，研擬「第20工區開發計畫書」送貴府審議，該計畫書雖獲貴府107年12月5日審查通過，但因42%之回饋負擔比例估算開發效益仍偏低，故無法於調降期間完成開發許可協議書簽定程序。 查其他各縣、市針對公共設施用地變更為商業區訂定之回饋負擔比例多介於30~40%，第20工區均為港埠用地變更為特文區，而特文區之允許使用項目並不如商業區廣泛（如住宅使用）。為推動亞洲新彎曲及高雄舊港區轉型開發，吸引業者投資高雄，特文區之回饋負擔比例建議參考其他縣市訂定之標準予以調降。 另依前述貴府審查通過之開發計畫書所擬財務試算模式，參考貴府辦理「高雄市立圖書館總館共構會展文創會館與 	<p>未便採納</p> <ol style="list-style-type: none"> 依現行事業及財務計畫規定，未於本計畫第二次通盤檢討公告實施6年內完成者，則恢復94年12月9日公告實施之都市計畫原開發許可所需公共設施用地及都市發展用地負擔比例規定辦理，另依109年12月24日高雄市都市計畫委員會第87次會議決議，考量港務公司與市府已合資成立高雄港區土地開發公司共同合作舊港區及周邊土地開發，及鑑於109年12月16日第14次高雄港市合作平台會議共識之促請，經大會審定同意，第20工區之開發仍維持現行都市計畫開發負擔回饋52%，故特文2、特文3、特文4之負擔比例應以52%為原則。 依民國109年12月24日高雄市都市計畫委員會第87次會議決議：為加速高雄港舊港區1-21號碼頭轉型開發，促進港市共榮，基於102年6月4日公告實施之「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第二次通盤檢討）案」事業及財務計畫內開發方式第6點特定文化休閒專用區回饋內容應以多功能經貿園區範圍內公共設施用地為原則，與第7點特文2、特文3、特文4得採分期分區開發及依開發期程分階段完成回饋方式辦理等規定；考量港務公司與

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
			<p>建營運移轉案」可行性評估，其財務評估採「加權平均成本率 WACC-6.49%」為基準，第20工區如須達到 IRR6.49% 財務評估水準，換算回饋負擔比例應為 35.5%，對政府財務及投資者而言始具開發效益。</p>	<p>市府已合資成立高雄港區土地開發公司共同合作舊港區及周邊土地開發及鑑於109年12月16日第14次高雄港市合作平台會議共識之促請，經大會審定同意，本案第20工區之開發於維持現行都市計畫開發負擔回饋52%之原則下，由市府、交通部航港局及臺灣港務公司依下列原則分期分區開發及依開發期程分階段負擔回饋辦理舊港區轉型發展：</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 多功能經貿園區特定區第20工區於完成輕軌路廊等用地約 5.1 公頃移轉後，現有倉庫群區域得申請或變更建照使照。 (2) 第20工區暫予保留約 11.7 公頃（即依現行都市計畫規定為 52% 負擔回饋比率）暫不納入開發範圍。 (3) 未來配合第20工區分期分區開發，請台灣港務公司、交通部航港局與市府續予滾動檢討，並將三方協商結果納入細部計畫或通盤檢討，依法作適當規定。

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
12	高雄港區土地開發公司/特文區、公1、公2、公4及公15	<p>1. 有關102年6月公告實施變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第二次通盤檢討)案計畫書第七章頁7-9所提,特定文化休閒專用區「略....為導引舊港區水岸土地開發,未來特文區整體規劃原則為1~10號碼頭沿三面海岸線原則應集中留設至少一處面積2公頃之方形公園用地,以及臨水線應留設至少10~30公尺寬之帶狀開放空間供公共設施使用(詳如圖7-2-1所示)」建議修正刪除,以符合開發方向之共識及彈性發展「世界最大活機庫群」歷史休閒門戶願景。</p> <p>2. 計畫書第九章頁9-1所提,事業興辦方式「略...開發方式以開發許可、市地重劃、區段徵收或其他法令規定之開發方式任選辦理...」,建議修正為「略...開發方式以開發許可、市地重劃、區段徵收或其他法令規定(如與市政府合組開發公司)之開發方式任選辦理...」。</p> <p>3. 承前陳情理由3說明港務公司及土開公司積極作為,並參酌計畫書第九章頁9-2所提「土地權利關係人為促進其土地利用,得依都市計畫法定程序,重新檢討變更細部計畫,調降負擔比例之規定。」說明,本次建議表9-1-2原開發許可所需公共設施</p>	<p>1. 第20工區開發計畫除於106年至107年辦理多次市港合作平台會議,確認港區土地開發轉型再發展之方向外,目前由臺灣港務公司及高雄市政府合組之「高雄港區土地開發股份有限公司」亦協助提出第20工區開發計畫。為發展「世界最大活機庫群」歷史休閒門戶願景,1至10號碼頭高港棧庫群優先活化,具備111年高雄港開港濃厚舊港區歷史風貌及文化內涵,並參考全球港區活化轉型「新舊並陳」之趨勢(如新加坡克拉碼頭、日本橫濱港、丹麥哥本哈根、荷蘭鹿特丹及阿姆斯特丹、德國漢堡港等),方能開發亮點及港區歷史記憶與地方特色。因此建議開發前20年至30年將保留15棟不同年代棧、倉、庫房建築進行活化,分別發展國內及國際旅運、文化美食棧庫亞洲風格生活、親子親水樂園數位實演場、風格櫥窗實作場及濱灣軸線等五大分區。1至3號碼頭基地預計採倉/棧庫及閒置土地活化,保留港區歷史特有文化,並引入水岸特色商業機能;而4至10號碼頭內基地預計導入水岸商業、旅宿、休閒娛樂等設施,並開發立體停車場,以確保開發後交通衝擊無虞。並提出留設既有碼頭、岸際及必要通路作為開放空間,已無礙公共利益與通行,而集中留設面積2公頃公共開放空間且非目前都市規劃及小區域公共空間需求之趨勢,建議</p>	<p>部分採納</p> <p>1. 有關本計畫臨水線留設之帶狀開放空間,設惟未來之開發規劃,計有利於增進水岸活動強度,以及無礙於公共利益與通行之條件下,得經高雄市都市設計及土地使用開發審議委員會審議通過,調整上開公園及公共設施區位及配置。其與歷史風貌維護並無衝突,故本次通盤檢討建議維持原計畫。</p> <p>2. 依本次通盤檢討空間發展構想,所陳位置屬濱海創意門戶分區,規劃將串聯駁二藝術特區與鄰近棧庫群之新舊動能,提供兼具親水與文化創意之場域,故為利特文區之整體發展,並提升開放空間之效益,本次通盤檢討建議維持原計畫。</p> <p>3. 有關本計畫事業興辦方式,因「其他法令規定」之文字已涵蓋所陳意見「如與市政府合組開發公司」之相關法令規定,故為避免文字贅述,本次通盤檢討建議維持原計畫。</p> <p>4. 依現行事業及財務計畫規定,未於本計畫第二次通盤檢討公告實施6年內完成者,則恢復94年12月9日公告實施之都市計畫原開發許可所需公共設施用地及都市發展用地負擔比例規定辦理,另依109年12月24日高雄市都市計畫委員會第87次會議</p>

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表（續）

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
		<p>用地及都市發展用地負擔比例規定表，「機關、公共設施用地（含港埠用地）」修正為「機關、公共設施用地（不含港埠用地）」。因國際商港為港務機關主導，有其土地不可買賣及碼頭地塊完整發展不易分割性，且目前第一階段高雄舊港區（特文2、3、4）1至10號碼頭、16至21碼頭所需負擔之土地，依現行計畫、101年1月12日貴府與航港局、港務公司達成之共識及107年12月5日審查通過之開發計畫，以輕軌路廊所需之各項公共設施用地比例回饋（約15.77%）辦理。其餘部分則協議由合組公司土開公司進行規劃、評估、招商與市政府共同盈餘分配共享利潤，並與港務公司協調應留設足夠之公共開放空間與必要之碼頭設施，排除52%或42%之負擔回饋規定，至於回饋比例建議應由市政府與土地權管單位交通部航港局及商港經營機構臺灣港務公司多加溝通協調訂定之，創造更良善之投資環境，與增加民間開發效益，加速舊港區轉型開發。</p> <p>4. 建議訂定沿高雄港岸公1、2、4及15之公園用地（兼供港埠使用）土地使用分區管制要點。</p>	<p>正計畫書第七章頁7-9所提留設原則。</p> <p>2. 由臺灣港務公司及高雄市政府合組之「高雄港區土地開發股份有限公司」（下稱土開公司）為雙方分別持股51%與49%之合組國營事業。且106年起土開公司設立以來，皆達成年度設定目標，業績穩定擴張，營業收入及稅後淨利逐年成長，高雄市政府盈餘分配106年100萬、107年223萬、108年396萬，達成雙方當時成立宗旨與高雄市政府合作互惠，未來將藉由開發公司之專業，協助本公司建立與高雄市政府共存共榮、利潤共享機制，帶動舊港區周邊發展，活絡港口經濟之目標。因此建議應修正「高雄多功能經貿園區開發許可審議規範」有關規定，增加事業興辦方式，放寬開發彈性說明與中央地方合力發展轉型高雄舊港區之要旨。建議修正計畫書第九章頁9-1所提事業興辦方式。</p> <p>3. 第20工區開發計畫已於102年公告實施後，分別於103年倡議與市政府合組開發公司、104年至105年進行開發公司投資計畫書之報核、106年3月29日成立、106年起陸續移泊蓬萊商港區1至10號碼頭散雜貨碼頭、107年臺灣港務公司出資2億完成歷史建築「棧貳庫」活化開發、107年5至9月遞送第20工區開發計畫、107年12月開放港區為親水休憩空間、107年12月臺灣港務公司出資1.8億完成3至5號碼頭</p>	<p>議，考量港務公司與市府已合資成立高雄港區土地開發公司共同合作舊港區及周邊土地開發，及鑑於109年12月16日第14次高雄港市合作平台會議共識之促請，經大會審定同意，第20工區之開發仍維持現行都市計畫開發負擔回饋52%，故特文2、特文3、特文4之負擔比例應以52%為原則。</p> <p>5. 另依本次通盤檢討之空間規劃構想，特文區未來將作為濱海創意門戶與活力水岸櫥窗，為提升水岸開放空間之使用與整體水岸意象之營造，故本次通盤檢討建議維持原計畫；另依事業及財務計畫規定，「特定文化休閒專用區回饋內容應以多功能經貿園區範圍內公共設施用地為原則，相關回饋內容請相關機關繼續協商後，納入細部計畫或協議書，依法作適當規定。」，故建議維持原計畫。</p> <p>6. 本計畫具綿長之水岸線，因應未來產業所引入之日夜間人口活動需求，及促進水岸公園活化利用，考量水岸空間之整體發展與活動特性，於民國112年4月17公告之「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（配合行政院亞灣5G AIoT創新園區推動方案）土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」及民國112年5月31日公告之</p>

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
		<p>(1) 建議定義如下：</p> <p>A. 公園用地：為景觀道路，即道路兼作一定比例之公園綠地使用，含車行道路、中央分隔島綠帶、人行道綠帶等。</p> <p>B. 港埠泊靠作業使用岸肩：為提供船舶出入、停泊、貨物裝卸、駁運作業、服務旅客之水面、陸上、遊艇碼頭及其他相關設施之使用。</p> <p>(2) 建議土地使用項目計畫區內公園用地其離高雄港碼頭10至15米岸線係供港埠作業及其相關設施使用，地面使用應以人行、自行車、綠地等功能為主，車行及港埠必要設施為輔。其容許使用項目包括：</p> <p>A. 港埠作業必要之通路、港埠作業所需之岸水岸電系統佈設、綠帶及相關附屬設施之使用。</p> <p>B. 一般遊憩、戶外遊樂、運動、綠化景觀、生態保育、港埠作業等設施之使用。</p> <p>(3) 建議土地使用強度，本計畫區內公園用地（兼供港埠使用）之建蔽率不得大於10%，容積率不得大於30%。</p>	<p>「高港水花園」打造優質親水特色水岸花園，108年至109年臺灣港務公司出資3.86億打造大港旋轉橋及擋浪堤工程，無疑為主動投入多功能經貿園區開發之前期公共建設工程，雖相關開放空間及公共設施並非為高雄市政府所規定之公共設施，但符合高雄市民及國際觀光客所能進入之公共開放空間，且臺灣港務公司及土開公司負擔起維護開放空間與兼顧碼頭泊靠之環境亦減輕市政府維護管養公共設施。因此，承前作為符合土地權利關係人為促進其土地利用，得依都市計畫法定程序，重新檢討變更細部計畫，調降負擔比例之規定。而整體完整之蓬萊港區進行彈性公共開放空間留設、保留舊倉庫及開發新量體除可增進中央交通部航港局、臺灣港務公司國營事業之營業收入外，足夠的開發面積更將為地方政府帶來地價稅、土地增值稅、房屋稅、娛樂稅等正面經濟收益，也可降低高雄市政府維養公共設施與建設之行政程序與年度預算。建議修正計畫書第九章頁9-2至9-3所提開發許可所需公共設施用地及都市發展用地負擔比例規定表、第十章頁9-5至9-7所提回饋負擔公平性與可行性及各開發工區公共設施用地及都市發展用地負擔回饋一覽表。</p> <p>4. 依據計畫書頁8-15之圖8-3-2通盤檢討後公共設施配置示意圖所示，公1、</p>	<p>「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫公園用地（公四）土地使用分區管制暨都市設計基準案」，已針對臨水岸公1、公2、公4、公15用地允許使用項目納入檢討，以利未來港區發展及提高水岸綠帶供公眾使用之效益，故本次通盤檢討維持原計畫辦理。</p> <p>7. 經查本計畫區無「公園用地（兼供港埠使用）」之公共設施用地；另為提供宜居之都市環境，並促進公園用地多元利用，強化本計畫區之觀光遊憩機能，本次通盤檢討建議將公園用地之土地使用強度納入變更內容，回歸全市性規範。</p>

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
			<p>2、4及15位在高雄港22號碼頭至26號，已劃設為公園用地，土開公司近日協助媒合相關產業進駐，並需要高雄港既有碼頭泊靠作業，但目前22至26碼頭已由碼頭泊靠之分區變更為公園用地，然公園用地並未允許碼頭作業及岸水、岸電之設置，將造成高雄港一般港埠、觀光船、渡輪及國內休憩碼頭設置之障礙，建議應酌予於多功能經貿園區特定區計畫中，發揮高雄港轉型觀光及發揮港灣城市特色。</p>	
13	<p>台灣中油股份有限公司/第19開發區中油公司全數土地：前鎮區獅甲段506地號等37筆土地</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 建請調整本案土地之土地使用分區，變更特定倉儲轉運專用區為特定經貿核心專用區，並建請放寬本案土地部分容積作住宅使用。 2. 建請接續提供原通盤檢討中開發時程獎勵，續給予調降7%用地負擔回饋。 3. 建請變更前鎮區獅甲段514、514-1、518-1地號土地由公園用地變更為世貿用地。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本案土地位屬高雄多功能經貿園區之核心地帶，緊鄰高雄港22號碼頭、高雄展覽館、高雄軟體科技園區，為銜接南北新舊城區發展之樞紐，具有將北側舊市區（鹽埕、前金、苓雅區）既有商業發展導引至南側新市區（前鎮、小港區）之關鍵作用，故應強化其土地使用之整體住商機能。另考量多功能經貿園區業已於中島地區提供充足之倉儲區空間，建議本案土地應變更為較高使用強度之特定經貿核心專用區，以改善高雄多功能經貿園區內發展速度緩慢、低度利用等情形，達到加速園區開發目標；惟須注意者為，地區產業活動應配合引入居住人口作為發展之基礎，方可促成地區之實質發展。以台北市信義計畫區為例，其規劃概念係以周邊提供足量之住宅區劃設，以當地實際居住人口支撐其核心商業區發展，避免過於 	<p>部分採納</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 考量特定倉儲轉運專用區為本計畫產業發展基地，第19開發區透過中央產業政策投入發展5G AIoT新創產業，設立高軟二期以作為臺灣新創產業之輸出基地，考量產業發展，仍有保留其特定倉儲轉運專用區之必要性，惟考量產業由原本之加工製造、倉儲物流及軟體科技，轉為智慧製造、智慧物流及智慧研發基地，本次通盤檢討建議土地使用分區之轉型，以因應智慧產業升級；另關於開放住宅使用部分，考量本計畫整體產業發展，建議維持原計畫。 2. 因應現行土地使用分區管制要點第5條第1項規定之獎勵時程已屆期，考量第二次通盤檢討後至今並無土地所有權人依土地使用管制要點第5條提出申請，故本次通盤

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
			<p>仰賴外來消費人流，降低本區商業活動之營運風險，有效促進周邊產業之繁榮；另考量本案土地鄰接優質水岸空間，除商業遊憩機能外，亦適宜提供部分容積轉作住宅使用，透過「水岸住宅開發」及「商住綜合發展」可營造優良之產業及生活環境，同時提升民間業者之投資誘因，促進土地加速發展；綜上所述，本案土地開發受到整體市場環境影響，刻需市府協助提供有效開發獎勵機制予以支持，建請貴府變更本案土地為特定經貿核心專用區，並放寬部分容積可作住宅使用，藉以引入居住人口支撐本案未來商業活動發展，並強化民間業者之投資意願。</p> <p>2. 為提高民間業者投資意願，加速本區土地開發，請持續提供本區土地開發獎勵、調降回饋負擔。</p> <p>3. 另本案基地開發尚需考量高雄世貿展覽館之使用需求，經濟部國際貿易局多次建請本公司提供展覽館北側土地供其使用，由於目前展覽館北側缺乏適當之車輛進出動線作為進出場貨車迴轉空間及消防救災空間，致其北館空間不利於參展廠商佈場使用，南北館展區無法有效串連。爰建請貴府變更世貿展覽館北側部分公園用地（前鎮區獅甲段514、514-1、518-1地號，共4,836平方公尺）為世貿用地，以利本公司統籌辦理與經濟部國際貿易局之土地租借事宜，進而滿足高雄展覽館佈展使用需求。</p>	<p>檢討考量本計畫區整體發展需求，所陳意見將不予採納。</p> <p>3. 本次通盤檢討考量展覽館佈展需求及串聯遊艇碼頭等實際使用需求，將世貿用地北側之部分公1用地納入檢討變更為適當土地使用分區。</p>

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
14	台糖公司/特貿7、港埠商業區、鹽埕區大成段265地號等22筆土地	<ol style="list-style-type: none"> 1. 建議再延長土地使用管制要點第5條第1項容獎20%獎勵期限。 2. 特貿7為增加開發誘因及加速開發期程，建議依其他特貿區規定，允許住宅使用。 3. 建議刪除土管第12條第5項第3款目文規定。 4. 本公司所有之港埠商業區面積56,503.47平方公尺土地，因基地規模較大需分期開發，故將大義倉庫區6棟倉庫規劃為前期開發區（13,349平方公尺），並配合貴府開發為駁二文創園區；其餘綠地及停車場則規劃為後期開發區（43,154.47平方公尺），惟6棟倉庫建築面積計9,057.45平方公尺，其占前期開發區基地之建蔽率惟67.85%，超過現行建蔽50%之規定。 5. 為符合法令規定兼具保留現有倉庫區氛圍，又不致擴大造成後期開發區之財務負擔，影響投資意願，以期及早促進亞洲新灣區繁榮發展，建請貴府檢討該分區建蔽率，調升至70%。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 土地使用分區管制要點第5條第1項「為獎勵土地提早開發建築，於本次都市計畫通盤檢討公告發布實施之次日起6年內（含6年），得依表2-8-2給予調降法定負擔比例及容積獎勵」（說明書第2-13頁）：本案第二次通檢討發布實施後6年為102年6月5日至108年6月4日，然現期限已屆滿，建議再延長6年適用年限。 2. 依土地使用分區管制要點第8條允許使用原則對照表所載，本公司經管特貿7之土地不允許住宅使用，為增加開發誘因及加速開發期程，建議比照其他特貿區規定，允許或條件式允許住宅使用。 3. 土地使用分區管制要點第12條第5項第3款A目「……，本計畫之港埠商業區需整體規劃設計，並得分期分期請照開發建築，且本案都市計畫變更公告實施之日起三年內，應取得前期（舊倉庫活化利用）使用執照事宜，若逾期未取得，得依法檢討恢復原都市計畫一宗基地整體開發建築之規定：如有特殊情形者，得經本市都市計畫委員會就實際情形審決。」（說明書第2-22至2-23頁），查高雄市都市計畫委員會105年5月30日第54次會議紀錄決議，同意港埠商業區現行活化方式，並符合都市計畫分期分區開發建築之目的與規定，故該條件應已符合，爰建議刪除第12條第5項第3款目文規定。 	<p>部分採納</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 因應現行土地使用分區管制要點第5條第1項規定之獎勵時程已屆期，考量第二次通盤檢討後至今並無土地所有權人依土地使用管制要點第5條提出申請，故本次通盤檢討考量本計畫區整體發展需求，所陳意見將不予採納。 2. 經查特貿7係民國102年「變更高雄多功能經貿園區特定區主要計畫（第一次通盤檢討）案」由特倉區變更而來，依土地使用分區管制要點規定未得供住宅使用，故未有計畫人口分派；惟為鼓勵本計畫區內新興產業發展，於產業開發同時，因應產業人口在地安家需求規劃居住腹地，本次通盤檢討將引入產住合宜機制，以提升土地混合使用（Mixed-Use）效益。 3. 有關所陳意見3，考量民國102年「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（台糖港埠商業區土地使用分區管制要點）案」已屆期，故本次通盤檢討建議將所陳條文納入變更內容。 4. 有關港埠商業區之土地使用分區管制要點，依本次通盤檢討空間規劃構想及發展目標，港埠商業區位於濱海創意門戶分區，未來將提供本計畫區休閒遊憩機能，為利本計畫水岸遊憩發展，需保留開放空間，故考量大義倉庫之保留與整體規劃，將納入本次通盤檢討。

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
15	高雄市政府交通局/前鎮區第83及88期市地重劃區內廣停用地	建請貴局循都市計畫變更程序將旨揭廣場兼停車場用地變更為停車場用地，以符管用合一。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本局對於停車場之闢建，係視當地整體都市發展暨交通狀況，包含區域性停車供需狀況暨當地市民接受程度、建造經費來源等進行評估，俾適度提高停車供給，紓緩停車需求。 2. 查位於高雄多功能經貿園區特定區細部計畫中本市前鎮區第83及88期市地重劃區內廣停用地資料如下： 3. 第83期內廣停用地，位於成功二路旁，係前鎮區經貿段三小段3地號，為市有地（管理機關為本府工務局），面積為1,984.95平方公尺。可闢建67席小型車停車場，預估闢建經費約500萬元。 4. 第88期內廣停用地，位於凱旋二路旁，係前鎮區經貿段六小段18地號，為市有地（管理機關為本府工務局），面積為5,003.79平方公尺。可闢建148席小型車停車場預估闢建經費約1,200萬元。 5. 上述市有土地規劃闢建為路外平面停車場，所需開闢經費將由本市平均地權基金各期重劃區工程費勻支，本局將俟經費核撥後，進行闢建作業，預計經費核撥後10個月內完成闢建工作。 6. 為應旨揭重劃區開發後之發展需求，並可增加當地停車供給，避免車輛違停，改善停車秩序，建請貴局循都市計畫變更程序將旨揭廣場兼停車場用地變更為停車場用地，以符管用合一。 	<p>部分採納</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 經查第83期重劃區內之廣停用地（廣停9）及第88期重劃區內之廣停用地（廣停10），現況均已開闢作為停車場使用，管理機關皆為本府工務局。 2. 依民國111年5月20「研商「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第三次通盤檢討）案」機關協調會」會議決議： <ol style="list-style-type: none"> (1) 考量時代大道廣停用地之延續性，第83期重劃區內之廣停用地（廣停9）維持原計畫。 (2) 第88期重劃區內之廣停用地（廣停10），考量其面積具規模效益，且未來有停車場擴增之相關計畫，將納入本次通盤檢討辦理。

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
16	東南水泥股分有限公司(特貿7A)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 依高雄多功能經貿園區第2次通盤檢討內容，高雄成功路以西「特貿7」部分，依獎勵開發機制應於108年06月04日以前開發完成，以取得回饋土地優惠減少7%、開發容積獎勵增加15%等，已完成開發單位雖取得回饋土地優惠，於規定開發期程內取得建築執照，因經濟不景氣顯有相當困難，建議已完成日再延長6年。 2. 高雄多功能經貿園區新亮點為水岸，依目前前緊鄰水岸區規劃為公園用地，此公園用地由高雄市政府負責維護管理，因政府經費有限，常使公園有效利用受到侷限，為充分有效管理及增加沿岸美觀，建議提供給當地地主認養，吸引投資方投入，並能彰顯水岸特色；且如能提供遊艇碼頭之設置，則沿岸之公園用地，則可成為文化休閒專用區。 3. 在多功能經貿園區臨成功二路有台電南部發電廠，此電廠位於臨水岸區域，且為園區重心，為整合、強化亞灣區之形象特色，提高投資意願電廠的遷移或環境改善是不容刻緩之議題，請說明遷移計畫。 4. 目前多功能經貿園區開發進度趨緩，依全球都市計畫土地開發趨勢，通常以住商混合手段來促進都市發展(如西班牙巴塞隆納水岸都心、德國漢 		<p>部分採納</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 因應現行土地使用分區管制要點第5條第1項規定之獎勵時程已屆期，考量第二次通盤檢討後至今並無土地所有權人依土地使用管制要點第5條提出申請，故本次通盤檢討考量本計畫區整體發展需求，所陳意見將不予採納。 2. 有關所陳意見第2點，非屬本次都市計畫通盤檢討範疇，建請依「高雄市公園委託經營管理及認養辦法」相關規定辦理。另為利本市遊艇產業發展及促進水岸公園活化利用，於民國112年4月17公告之「變更高雄多功能經貿園區特定位細部計畫(配合行政院亞灣5G AIoT創新園區推動方案)土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」及民國112年5月31日公告之「變更高雄多功能經貿園區特定位細部計畫公園用地(公四)土地使用分區管制暨都市設計基準案」，已針對臨水岸公1、公2、公4、公15用地允許使用項目納入檢討，以利未來港區發展及提高水岸綠帶供公眾使用之效益，故本次通盤檢討維持原計畫辦理。 3. 依台灣電力股份有限公司109年5月18日電發字第1090009493號函：「南部發電廠複循環機組係以天然氣為燃料，為目前最環保之火力發電廠，既

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
		<p>堡市港口心成計畫、日本橫濱港灣MM21(疾豐洲市港灣開發)，但目前園區內之使用編定特倉區及特貿七區範圍內，均限制住宅使用，如能於成功路以西區域提供30%-50%住宅使用量，以在地固著人口增加，以支撐該區基本運作，則可促進當地繁榮發展。</p> <p>5. 為鼓勵整體性開發，將開放空間公眾化、公益化是否可考慮提供規模獎勵，以鼓勵大面積開發。已取得規模開發獎勵者，可以分期分區開發方式辦理。</p>		<p>有4部機組依本公司長期電源開發方案，預訂於122年底除役」，為確保系統穩定供電，南部發電廠於除役前須擔任提供高雄地區用電需求任務，其發電廠遷移事宜非屬本次都市計畫通盤檢討範疇。</p> <p>4. 經查特貿7係民國102年「變更高雄多功能經貿園區特定區主要計畫(第一次通盤檢討)案」由特倉區變更而來，依土地使用分區管制要點規定不得供住宅使用，故未有計畫人口分派；惟為鼓勵本計畫區內新興產業發展，於產業開發同時，因應產業人口在地安家需求規劃居住腹地，本次通盤檢討將引入產住合宜機制，以提升土地混合使用(Mixed-Use)效益。</p> <p>5. 考量土地使用分區管制要點第5條第1項規定之獎勵時程已屆期，故相關之獎勵已取消；惟為利本計畫未來整體發展並因應產業發展趨勢，本次通盤檢討將研議其他相關獎勵規定。</p>

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
17	東南水泥股分有限公司/經貿段(四小段)3地號	<ol style="list-style-type: none"> 1. 高雄多功能經貿園區是高雄未來城市精華區，各開發行為無不影響及帶動高雄全體發展，也是全體高雄市民的責任，台北信義計畫區成功案例，是我們高雄多功能開發借鏡。 2. 高雄多功能經貿園區第二次細部計畫通盤檢討時，曾對成功二路以西住宅以水岸公財、景觀財為限制因素，其建築住宅比例竟然為0%；本公司以為縱使景觀因住宅受到影響，如將住宅區域分設置於成功二路區域(水岸碼頭到成功二路長度400多公尺)，則將不影響水岸景觀，何況外國將水岸列為最宜居區域；本公司以為仍應於成功二路以西同意設置20-30%住宅，以維護居住正義。 3. 高雄中鋼企業總部是成功二路沿線設置住宅典型案例，其與成功路以西。僅隔50公尺，目前正興建員工住宅中，並不影響整個區域景觀，且依多功能經貿園區審議規範規定，其園區開發必須通過審查，且有建築物必須臨水岸以高度遞減方式排列，增設住宅對景觀財，應毫無影響。 4. 水岸是城市發展命脈，本公司基地範圍水岸區域為高雄港第23碼頭，高市府對水岸開發極為努力，但目前僅規劃為高雄港第1-22號碼頭，建議將23號碼頭一併開發，將可使高雄港水岸更加完整與美觀。 	<p>本公司高雄多功能經貿園區「特貿7A」基地，自民國108年03月26日完成第80期市地重劃交地以來，即不斷招商引資，雖有國外投資商進場評估，均表示本基地如無住宅優惠比率誘因，則無法滿足區內人口便利與生活型態，在國外很多成功案例；因此增加居住固著人口，是商場必備條件之一；高雄多功能經貿園區為達到此項目的於「特貿1-5」均提供20%住宅比率提供商場活躍功能，但「特貿7」高雄成功二路以西精華水岸景觀區域，因顧及公共財、景觀財因素，其住宅比例竟為0%，與國外水岸住宅促進都市景觀，背道而馳；因此。本公司建議解決目前多功能經貿園區開發瓶頸，唯有增加住宅人口比率，是促進開發行為動力，本公司建議將「特貿7A」基地增加住宅比率20%-30%，以帶動當地繁榮發展。</p>	<p>部分採納</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 所陳意見第2及3點，經查特貿7係民國102年「變更高雄多功能經貿園區特定區主要計畫(第一次通盤檢討)案」由特倉區變更而來，依土地使用分區管制要點規定不得供住宅使用，故未有計畫人口分派；惟為鼓勵本計畫區內新興產業發展，於產業開發同時，因應產業人口在地安家需求規劃居住腹地，本次通盤檢討將引入產住合宜機制，以提升土地混合使用(Mixed-Use)效益。 2. 經查23號碼頭係屬苓雅商港區之範圍，非屬本次都市計畫通盤檢討範疇。

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表（續）

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
18	鄭 ○ 宗 /205 區段徵收區、前鎮科技產業園區	<ol style="list-style-type: none"> 1. 高雄城市轉型，需將全市的重劃區作全盤考量。 2. 產業轉型最重要的因素就是提升高等教育，因此可在新灣區規劃一地供中山大學遷校之用地，亦或將「凱旋新境」規劃大學用地，提昇中山大學的學術力量，並加強高雄與中山大學的城市互動。 3. 高雄缺乏的是高級中地機能（CBD），所以需集中移入高教與科研機能，未來還要發展支援產業與金融機能或媒體，並發展基礎的高等服務產業，使重要機能不要依靠台北。 4. 前鎮加工出口區亦是規劃範圍之一，已規劃五大產業發展藍圖包括體感科技、IoT 智慧物聯網、智慧新城區、灣區藍色經濟、新南向政策基地；因從市中心要到達前鎮加工出口區，需南下繞至擴建路才能前去，因此建議規劃從市中心至前鎮加工出口區有無更簡便的方法。 5. 加速 205 兵工廠的遷移及灣區土地除汙作業，占地約 57 公頃的 205 兵工廠（79 期、83 期、90 期）越早進行開發作業，才能帶動灣區其他土地的開發作業。 6. 加強與中央的合作。 7. 85 大樓的產權處理。 		<p>無涉都市計畫</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 有關重劃區之劃設已由本府地政局依相關法定規定辦理，非屬本次都市計畫通盤檢討範疇。 2. 中山大學之遷校選址非屬本次都市計畫通盤檢討範疇，故不予討論。 3. 有關所陳意見第 3 點，經查現行計畫所劃設之分區已可供所陳產業類別進駐，故本次通盤檢討建議維持原計畫。 4. 有關所陳意見第 4 點，考量前鎮科技產業園區南側之擴建路屬 50 公尺之主要道路，作為連接園區內外之道路已足敷使用，且道路之規劃及開闢涉及交通流量及道路安全性等議題，未來將配合交通路網長期規劃檢討土地使用，惟本次通盤檢討仍維持原計畫。 5. 有關所陳意見第 5 點，205 兵工廠為區段徵收區，其開發作業及期程規劃應循區段徵收相關規定辦理，非屬本次都市計畫通盤檢討範疇。 6. 有關所陳意見第 6 點，本計畫結合中央產業政策發展 5G AIoT 新創產業及配合五加二創新產業提升前鎮科技產業園區之產業動能，強化與中央產業政策之串聯；另 110 年 2 月總統視察本計畫區，宣示「亞灣 5G AIoT 創新園區」正式啟動，中央將在 5 年內投資 110 億元，

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表（續）

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
				<p>屬「大南方計畫」重要之一環，透過產業聚落吸引創新科技，使本計畫區成為南臺灣接軌國際之重要門戶。</p> <p>7. 85大樓及其產權處理皆非屬本次都市計畫通盤檢討範疇。</p>
19	<p>吳○吟、曾○忠、曾○貞、李○明（前鎮區啟聖街80、82、86、88號住戶代表）；高園建設股份有限公司/特貿三南基地</p>	<p>懇請高雄市政府都市發展局依據多功能經貿園區特定區修法精神辦理都市設計審議。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 依據特貿3都市設計規定第四十二條提及之精神，考量成功路兩側臨海視覺軸線連續性，面對高雄展覽館之直線視覺軸線需留設具視覺穿透性之端景，以作為特貿3基地規劃設計依據。 2. 依據第四十二條第二款規定，「特貿3南基地申請建築時，其法定空地應以集中留設於圖6-1指定區位為原則。建築基地北側指定留設於鄰接成功二路側之法定空地最小面寬（Δwn），以不得少於基地北側境界線至世貿用地南側基地境界線長度為原則（68公尺）；前開指定留設法定空地最小面積，以不小於68公尺x64公尺之50%，集中留設於林森路側及提供公眾使用為原則，並種植植栽予以綠化；特貿3南基地面臨復興三路側之申請建築基地留設法定空地最小面積，以不小於20公尺x64公尺之50%，集中留設於復興路側及提供公眾使用為原則，並種植植栽予以綠化，且其圖6-1指定區位範圍內配置量體高度不得高於20公尺。」。 3. 陳情人主張，前開規定中，「集中留設於林森路側」之論述，需符應本次修正規定之精神， 	<p>特貿3北、南基地已於民國111年2月、5月簽約完成，未來其建築設計及相關開放空間留設，將依民國110年2月3日公告之「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫特定經貿核心專用區（三）土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」辦理。</p>

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
			<p>在規劃設計中應對視覺軸線、環境衝擊、降低都市熱島以及呼應原有都市計畫開放空間作為依據。其中，集中留設定義應在於保持鄰林森路側應有形狀完整之法定空地為意。</p> <p>4. 在此，希冀高雄市政府都市發展局暨都市設計審議委員會委員，能秉持修法原意辦理。</p>	
20	戀戀英國大廈管理委員會/公8用地	建議設置亞灣國際實驗中小學。	<p>1. 特貿六住宅區若完工預計吸引六千至一萬人口入住、高雄多功能經貿園區臺銀商四若完工預計吸引一萬二千多人前來入住，可預想屆時約略有3,000~3,500國中小學生需要學校就讀。</p> <p>2. 現階段鄰近學區民權國小、樂群國小、光華國中場域不足及總量管制，有鑒於此建議貴局設置亞灣國際實驗中小學。</p> <p>3. 未來205兵工廠完成搬遷後將打造集合產學研單位的商業多功能基地，吸引國際級投資，帶動高雄核心區發展。屆時就業及置產人士皆屬國際人士，可帶動商圈永續發展，屆時期待成為全市教育指標機構。</p>	<p>未便採納</p> <p>1. 依高雄市政府教育局民國111年7月12日高市教高字第11135091700號函：</p> <p>(1) 查「學校型態實驗教育實施條例」(下稱實驗條例)第4條及第23條規定略以，私立實驗教育學校，由學校財團法人或其他非營利之私法人申請設立，或由學校法人將現有私立學校改制。公立學校經校務會議通過後得提出申請，或由各該主管機關指定所屬高級中等以下公立學校，以學校為範圍，依據特定教育理念，就行政運作、組織型態、設備設施、課程教學、學生入學、學習成就評量、學生事務及輔導等事項，辦理學校型態實驗教育。</p> <p>(2) 復查實驗條例第14條規定略以，實驗教育學校每年級學生人數不得超過50人，自國民教育階段至高級中等教育階段學生總人數，</p>

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
				<p>不得超過600人。</p> <p>(3) 綜上，依實驗條例之規定，學校型態實驗教育學校之人數限制，尚難滿足3,000名置3,500名國中小學生之就讀需求；惟就來函所提國中小學生就學需求一節，本局將視後續區域人口發展及就學情形續行研議，併予敘明。</p> <p>2. 依上述高雄市政府教育局表示，所陳事項設立實驗中小學尚難滿足所陳內容之就學需求；另經查本計畫區周邊中小學近10年間學生數量呈大幅下降趨勢，文中、文小用地尚足敷使用，目前尚無增劃中小學用地需求，故本次通盤檢討建議維持原計畫。</p>
21	特倉區土地所有權人/擴建路以南特倉1	特倉區私有地納入「高雄前鎮科技產業園區」	<p>1. 依「科技產業園區設置管理條例」第14條：</p> <p>園區內之土地（以下簡稱區內土地），園管局得自行或委託公民營事業開發；開發所需用地為私有者，依下列方式辦理：</p> <p>一、依法徵收。</p> <p>二、由土地所有權人以地上權設定方式，提供園管局開發。</p> <p>園管局得與公營事業依據園區設置計畫簽訂合作開發協議書，由公營事業提供土地供園管局辦理開發事宜。</p> <p>前項合作開發協議書應包括開發方式、土地提供、分配、使用、出租、租金代收、稅捐、法律糾紛處理等權利義務事項。</p>	<p>無涉都市計畫</p> <p>所陳內容屬科技產業園區之範圍界定，應洽經濟部產業園區管理局及相關主管機關，非屬本次通盤檢討範疇。</p>

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
			<p>第一項開發所需用地為公有者，由各該公有土地之管理機關逕行提供開發，不受土地法第二十五條、國有財產法第七條、第二十八條、第六十六條、預算法第二十五條、第二十六條、第八十六條及各級政府財產管理法令相關規定之限制。</p> <p>2. 現行都市計畫土地使用管制要點，特倉區土地允許做加工出口區內事業使用。</p> <p>3. 特倉區土地如私有地所有權人有意願納入加工出口區，得依「科技產業園區設置管理條例」第14條，以地上權設定方式，洽詢加工出口區管理處合作開發。</p>	
22	臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司/前鎮區興邦段227-4及361地號等2筆港埠用地	前鎮區興邦段227-4及361地號等2筆港埠用地及鐵路用地土地納入「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第三次通盤檢討)案」，辦理土地使用分區變更為道路用地。	<p>1. 依據交通部航港局民國112年3月21日「高雄市前鎮區興邦段226地號等4筆土地及地上土改物大華一路無償移撥點交及維護管理事宜」會勘錄辦理。</p> <p>2. 前鎮區興邦段227-4及361地號等2筆土地現況使用分區為港埠用地及鐵路用地，管理機關為交通部航港局。考量其座落之大華一路路段屬供公眾通行市區道路，本分公司已配合納入港區範圍調整案，俟報核程序完備後即劃出商港區域範圍。</p> <p>3. 本案已協調貴府工務局養護工程處同意大華一路接管維護在案，爰惠請貴局就旨揭2筆土地納入「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第三次通盤檢討)案」，變更其土地使用分區為道路用地，俾辦理後續土地撥用事宜。</p>	<p>建議採納</p> <p>考量前鎮區興邦段227-4及361地號等2筆土地之現況使用，以及本案已協調高雄市政府工務局養護工程處同意大華一路接管維護在案，故納入本次通盤檢討變更內容。</p>

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
23	高雄市經貿發展協會暨地主共11位/擴建路以南特倉1	陳請高雄市政府都市計畫單位，就高雄多功能經貿園區特倉1-B、C、D土地，依照土地重劃之財務價值強度公平性，合理編定土地使用類別，以增進土地利用、增加政府稅收、創造就業機會、改善生活環境、達成永續發展目標。	<p>1. 政府土地開發延宕，損害地主利益</p> <p>高雄多功能經貿園區主要計畫於民國88年(1999年)公告後，迄今24年，僅剩特倉區1-B、C、D三工區尚未進行市地重劃。不僅因限制建築規定，造成土地業者無法擴增營業，更因公共設施用地劃設，造成40.3%土地無法進行銀行融資，引發土地業者經營資金風險及成本增加。</p> <p>2. 一區兩制、造成地主營運條件不足，無法有效開發</p> <p>本區土地未在經濟部加工出口區(科技產業園區)範圍內，無法適用經濟部加工出口區事業優惠規定，且特倉1-A無須負擔公共設施及都市發展用地，但特倉1-B、C、D卻需要負擔40.3%公共設施用地，造成土地開發上的成本負擔相較於加工出口區為高，對於特倉1-B、C、D工區，實屬「不公平的懲罰性」土地使用規定。</p> <p>3. 24年來全球產業變化劇烈，都市計畫未與時俱進及迅速調整</p> <p>本區周邊工業土地需求暢旺，24年來土地成本上漲，政府變更原有工業區為特倉區，造成土地價值下降，可發展產業受限(倉儲業)，不僅無法符合產業需求，反造成地主土地無法符合時代潮流有效利用土地，創造企業產業升級。</p>	<p>未便採納</p> <p>依民國88年12月20日公告之「擬定高雄多功能經貿園區特定區計畫案」，特定倉儲轉運專用區之定位為本計畫區之經濟基礎產業，故以製造產業與部分工商服務等關聯性產業活動為主，故建議維持原計畫辦理。</p>

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表（續）

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
			<p>4. 不當都市計畫規定，導致地主土地價值損失，政府應當負責賠償</p> <p>本區週邊工業區土地成交價格34萬/坪（112年3月），但是本區周邊特倉區成交價格為25萬/坪（86期重劃區），故地主因都市計畫使用分區編定不當，未考慮土地重劃前後土地財務價值強度的公平性與合理性，造成地主在土地價值上的損失，本區基於憲法保障人民財產之規定，應由政府負起賠償或補償之責任。</p> <p>5. 建請參照「都市計畫工業區檢討變更審議規範」原則；檢討本區（特倉區1-B、C、D）土地重劃財務價值強度，參照上述法規之住宅區及商業區強度規定進行編定，合理保障地主土地開發權益</p> <p>(1) 本區域原為臨海工業區甲種工業用地，民國88年檢討變更為特倉區，除此之外，亦可依「都市計畫工業區檢討變更審議規範」，檢討本區土地使用編定為住宅區及商業區相近之土地利用，以符合本區土地價值強度。</p> <p>(2) 高雄市中都工業區都市計畫變更為住宅區及商業區案（68期重劃區），亦是依「都市計畫工業區檢討變更審議規範」原則，檢討變更為第四種住宅區（容積率300%與建蔽率60%）、第五種住宅區（容積率420%與建蔽率60%）及商業區。</p>	

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表 (續)

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
			<p>(3) 特倉1-B、C、D工區的公共設施土地負擔比例為40.3%，幾乎與「都市計畫工業區檢討變更審議規範」原則；變更工業區土地使用為住宅區（公設土地負擔比例37%）及商業區（公設土地負擔比例40.5%）所規定的公共設施土地負擔比例相近，本區更高的公設土地負擔比例，亦可適用該法規，將特倉1-B、C、D工區檢討變更為第四種、第五種住宅區及商業區的土地使用編定與土地價值強度。</p> <p>(4) 惟不辦理主要計畫檢討變更程序，僅以細部計畫通盤檢討放寬本區住宅使用種類、調整容積率及建蔽率之規定。</p> <p>6. 增加市政府稅收、創造就業機會，增進環境永續發展。</p> <p>(1) 如按「都市計畫工業區檢討變更審議規範」原則，土地使用編定為住宅區及商業區相近之土地利用，以及土地價值強度。本區30公頃土地將增加155億土地價值，達310億元以上，除了符合土地合理實際地價，更增加高雄市政府地價稅收入，每年達3億元/年以上。更何況開發後房屋稅，創造市庫稅收，每年達15億元/年以上之房屋稅，以50年估算，房屋稅高達750億的收入，對高雄市政府財政提供重大貢獻。</p>	

表 6-1-1 機關團體及人民陳情案綜理表（續）

編號	陳情機關團體	陳情內容	陳情理由	公展草案採納情形
			<p>(2) 由於合理且符合環境、生活與產業需求的土地使用編定，增進土地業者開發意願，將創造高達3,500人/年的就業機會，也維持5,000戶小康家庭的生計。</p> <p>(3) 由於本區提供住宅商業的機能，為180公頃的中島科技產業園區的員工提供近距離的居住生活環境，減少因長距離交通所產生的碳排放數量達3.5萬噸/年，有效達成高雄市2050年減排減碳的氣候環保目標。</p>	

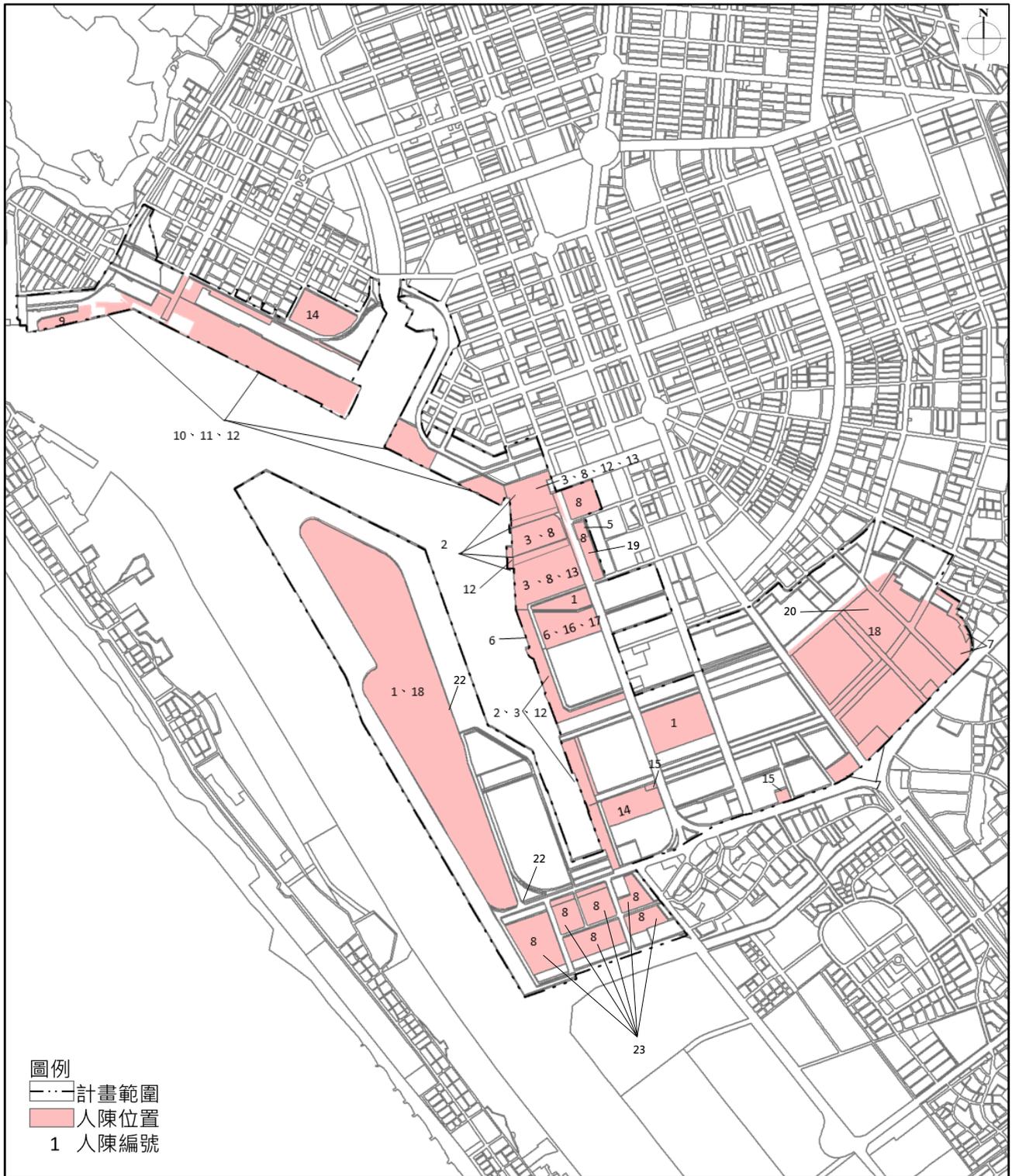


圖 6-1-1 機關團體及人民陳情案示意圖

第七章 實質檢討變更內容

第一節 檢討變更原則

本次通盤檢討將以解決前述計畫區實質發展課題及滿足法規所規定之一般細部計畫通盤檢討規劃內容為目標，同時使高雄多功能經貿園區在合理之規劃下，並依循一定之標準適當調整其都市計畫之規劃，特訂定各項實質規劃內容之檢討原則，以作為實質計畫擬定之依據。

一、計畫人口

為促進土地開發、配合5G AIoT產業引入，實踐都市水岸導入居住、經貿商業、休閒觀光、產業會展與文化教育等多元機能及依高雄市主要計畫人口分派指導，檢討調整計畫人口。

二、土地使用計畫檢討變更原則

- (一) 為促進土地使用之開發並創造高雄多功能經貿園區之獨特意象，本計畫劃設三種主要土地使用分區，並以特定專用區予以劃設，若無配合公共設施用地系統、交通運輸系統調整等特殊因素，仍以維持現行計畫為原則。
- (二) 考量本計畫內轄有海域，依高雄市國土計畫之指導，都市計畫區內之海陸域皆屬城鄉發展地區第一類，以劃設海域為計畫內之水域為原則。
- (三) 鼓山區市場用地及第四種商業區同時屬於高雄市都市計畫（鼓山地區）細部計畫與高雄多功能經貿園區特定區細部計畫範圍管制，考量本計畫之發展屬性係為經貿、倉儲轉運及文化休閒之特定區計畫，其範圍線之界定以符合商港範圍完整街廓及開發單元易於整合開發為原則，檢討劃出原計畫範圍以符合土地使用發展目標。
- (四) 配合商港範圍調整後第二種特定文化休閒專用區（鼓山漁市場、高港站周邊）私有土地已自港區剔除，應恢復為原擬定都市計畫之使用（商業用地），爰將前開私有地劃出調整為第二種特定文化休閒專用區（特文 2-1）、調整土地使用管制規定並免負擔回饋。
- (五) 落實書圖校核之結果，修正前次通盤檢討計畫書、計畫圖及計畫面積誤繕漏列部分，以維持原規劃之旨意及符合實際。
- (六) 為利高雄港站原址土地保存為原則，容積調派後原址土地以變更都市計畫為文化保存區，作為永久性之市民公共開放空間。
- (七) 配合工業 4.0 及產業升級等，檢討變更經濟部產業園區管理局管轄之前鎮科技產業園區（特倉 1A）、成功物流園區（特倉 2A）及高雄軟體園區（特倉 3A、特倉 3B）為科技產業專用區，完善產業人才培育及科技產業轉型。

三、公共設施

- (一) 配合本市智慧經貿新灣區發展目標、未來維護管理及土地有效利用，檢討變更部分公共設施用地，以促進本計畫整體發展。

- (二) 為回應 2050 淨零碳排目標及落實生態永續之水岸空間，強化人行休憩機能、確保生活環境品質並形塑水岸空間之特殊景觀，調整公園用地之土地使用強度，及增列允許使用項目供遊艇及其附屬設施、商業設施、休閒遊憩設施等，以創造多元化使用之公園用地為原則。

四、交通及道路系統

- (一) 考量 205 區段徵收區內合法建物及籬子內舊部落地區通行問題，修正該路型採正交方式劃設，以維護道路交通安全。
- (二) 為鼓勵計畫區內未來以大眾運輸為導向之發展模式且考量各建築基地開發彈性，檢討停車位數設置標準，提升本計畫區之整體發展。
- (三) 為利成功路以西之東西向串聯，考量亞灣 2.0 特文 4 及特貿 2 開發後交通動線規劃及串聯碼頭運補動線等實際使用需求，檢討變更部分公園用地為道路用地，串聯 21 號碼頭及成功路。
- (四) 配合商港範圍調整及道路通行需求，檢討變更部分公共設施用地為道路用地。

五、土地使用分區管制要點

- (一) 配合行政院「亞灣 2.0-智慧科技創新園區推動方案」、5G AIoT 技術及新興產業引進，增訂電信工程業 (E7)、其他專業、科學及技術服務業 (IZ)、會議及展覽服務業 (JB)、互動式情境體驗業 (JI)，以配合發展需求，實踐完善實證環境，扶植 IC 設計群聚發展、智慧石化永續發展服務、智慧影視製作平台及智慧港灣發展。
- (二) 為加速土地開發及導引新興產業進駐、落實智慧城市應用及提升土地混合使用效益，以達成 2050 淨零碳排之目標，本計畫增訂條件式允許住宅使用相關規定，並訂定條件式允許住宅使用容積之總和上限及回饋代金繳納機制。
- (三) 為建構兼具遊憩與觀光之活力綠軸帶，調整公園用地土地使用強度回歸全市性規範，允許使用項目增訂可作為商業設施使用。

六、都市設計基準

- (一) 為提升本計畫水岸空間之可及性、增進人行與大眾運輸系統之串聯，減少私有運具使用達成淨零碳排之目標，並促進 5G AIoT 新創產業間之交流，本計畫新增立體通廊之規範。
- (二) 考量本計畫以「智慧經貿新灣區」為目標，發展 5G AIoT 新創產業、文化創意產業等產業，並為塑造整體水岸意象及公共空間延伸與活化，故調整部分規定及於都市設計基準新增整體開發之都市設計指引與大街廓基地留設通路及出入口原則。
- (三) 為維護本計畫臨水岸景觀通透性與整體性，呼應 2050 淨零碳排目標，增訂特文 4、特貿 1、特貿 2、特貿 3、科專 3A 與第五船渠以北之特貿 7A 及 7B 等建築量體規範，提升都市風環境以減緩熱島效應影響。
- (四) 配合因應全球氣候變遷之衝擊，本規範應導入低衝擊開發之規劃理念，以具體提升本計畫入滲與保水功能。
- (五) 為配合本計畫區臨水岸之重大建設，高雄流行音樂中心、港埠旅運中心之落成，並維護水岸景觀，促進水岸之夜間活動，故增訂夜間照明計畫。

第二節 檢討變更內容

由前述各項有關本計畫區實質發展分析與預測，並考量計畫區土地使用及開發現況，本次通盤檢討變更內容彙整如表7-2-1及圖7-2-1所示：

表 7-2-1 實質計畫變更內容綜理表

編號	位置 (1/1000) 圖幅	變更內容		變更理由
		原計畫	新計畫	
1	計畫人口	13,000人	25,000人	<p>依循高雄市國土計畫並落實高雄市主要計畫人口分派指導，考量民國102年6月4日高市府都發規字第10232379802號「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第二次通盤檢討）案」容許直接申請居住人口，本次通盤檢討將依發展定位「智慧經貿新灣區」，配合5G AIoT產業引入之居住需求，實踐都市水岸導入居住、經貿商業、休閒觀光、產業會展與文化教育等多元機能之目標；爰此，本計畫配合多功能經貿園區之獨特海灣線及周邊資源，依下列檢討變更原則調整計畫人口：</p> <ol style="list-style-type: none"> 計畫區內特貿1至特貿7、商三、商四及商五、港埠商業區土地應結合智慧經貿產業與大眾運輸導向發展多元機能，未來容許居住、經貿、休閒等混合使用。 本細部計畫人口原則依「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」及考量高雄市多功能經貿園區特定區計畫部分土地劃設原意，依下列原則分派計畫人口： <ol style="list-style-type: none"> 特貿1至5及特貿7土地、商三、商四及商五土地、港埠商業區土地，依「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」各所屬行政區人口密度分派推估，分派人口約20,000人。 考量高雄市多功能經貿園區特定區計畫規劃原意，特貿6土地係以發展住宅社區及社區服務等為主，規劃引入人口約4,551人。 依上述原則核算分派人口約為24,551人，並考量本計畫區未來呼應智慧經貿新灣區及大眾運輸導向規劃積極導入都市活動與人口，建議本次細部計畫人口檢討調整為25,000人。
2	鼓山區商四 (1770、 1870、 1871)	第四種商業區 (商四) 2.74公頃	計畫範圍外	<p>鼓山區市場用地及鼓山區第四種商業區同時屬於高雄市都市計畫（鼓山地區）細部計畫與高雄多功能經貿園區特定區細部計畫範圍管制，考量本計畫之發展屬性係為經貿、倉儲轉運及文化休閒之特定區計畫，其範圍線之界定以符合商港範圍完整街廓及開發單元易於整合開發為原則，檢討劃出原計畫範圍以符合土地使用發展目標。</p>
3	鼓山區市場 用地 (1770)	市場用地 0.78公頃	計畫範圍外	

表 7-2-1 實質計畫變更內容綜理表 (續)

編號	位置 (1/1000) 圖幅	變更內容		變更理由
		原計畫	新計畫	
4	鼓山漁港、 蓬萊商港区 (1770、 1870、 1871、 1970、 2070)	未劃定土地 使用分區 11.33公頃	漁業區 1.65公頃 水域 9.68公頃	<ol style="list-style-type: none"> 依高雄市國土計畫，都市計畫區屬城鄉發展地區第一類，其水域位於本計畫區內，將劃設為城鄉發展地區第一類，而非為海洋資源地區，故檢討變更水域之土地使用分區。 計畫區西側鼓山漁港之水域部分，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」劃設為漁業區，並依其指導原則，漁業區之主要計畫及細部計畫維持相同表明內容，故本次調整鼓山漁港之水域部分為漁業區。 蓬萊商港之水域部分未劃定使用分區，依據「變更興達港漁業特定區計畫（第三次通盤檢討）案」，將內漁船繫泊及操船之水面擬定為「水域」以保持使用彈性，並落實書圖合一原則，其管制依目的事業主管機關規定辦理。
5	前鎮科技產業園區、 成功物流園區、 高雄軟體園區 (1968、 1967、 2086、 2067、 2066、 2065、 2064、 2166、 2165、 2168、 2267、 2266)	第一種特定倉 儲轉運專用區 (特倉1A) 72.28公頃 第二種特定倉 儲轉運專用區 (特倉2A) 8.54公頃 第三種特定倉 儲轉運專用區 (特倉3A、特 倉3B) 12.68公頃	第一種科技產 業專用區 (科專1) 72.28公頃 第二種科技產 業專用區 (科專2) 8.54公頃 第三種科技產 業專用區 (科專3A、 3B) 12.68公頃	配合產業趨勢、5G AIoT技術投入與本計畫區智慧化轉型發展，檢討變更經濟部產業園區管理局管轄之前鎮科技產業園區（特倉1A）、成功物流園區（特倉2A）及高雄軟體園區（特倉3A、特倉3B）為發展更具彈性之科技產業專用區，由原本之加工製造、倉儲物流及軟體科技，轉為智慧製造、智慧物流及智慧研發，完善產業人才培育及科技產業轉型。
6	計畫面積	土地使用分區及公共設施用地 計畫面積修正 (詳本章第三節)		都市計畫圖數值化測量後，造成重新校核之計畫面積與原公告計畫面積不一致，故依數值化量測校核成果，修正原公告計畫面積數字，不涉及原計畫內容變更，且原分區界線無變動。
7	205兵工廠 區段徵收區 (2368、 2467、 2468)	綠地用地 (綠7) 0.30公頃 特定經貿核心 專用區 (特貿6C) 0.12公頃 特定經貿核心 專用區 (特貿六C) 0.18 綠地用地 (綠7) <0.01公頃	特定經貿核心 專用區 (特貿6C) 0.30公頃 公園用地 (公10) 0.12公頃 道路用地 0.18公頃 道路用地 <0.01公頃	依民國111年5月20日「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第三次通盤檢討）案」機關協調會決議： <ol style="list-style-type: none"> 為利205廠區內特貿六C土地有效利用，以面積不變原則下，將綠7南側部分土地調整至70期重劃區公園用地西側之特貿六土地，以利各區塊土地完整使用。 為保障205工廠區段徵收區內合法建物及籬子內舊部落地區通行問題，故保留凱得街維持通行，惟考量原凱得街之開闢及沿街生活環境品質，調整為10米寬計畫道路。

表 7-2-1 實質計畫變更內容綜理表 (續)

編號	位置 (1/1000) 圖幅	變更內容		變更理由
		原計畫	新計畫	
8	星光公園 北側 (2169)	公園用地 0.40公頃	道路用地 0.40公頃	為利成功路以西之東西向串聯，考量亞灣2.0特文4及特貿2開發後交通動線規劃及串聯碼頭運補動線等實際使用需求，劃設15米計畫道路，串聯21號碼頭及成功路。
9	成功 特殊學校 (2168)	特殊學校用地 0.28公頃	綠地用地 0.28公頃	依112年7月19日召開之高雄市立成功特殊教育學校資源改善、出入動線及綠帶認養事宜會議，成功特殊學校用地西側365公尺狹長土地經成功特殊學校確認已無使用需求，考量現況有植樹綠化、排水及步道等，為長期環境維護需要，變更學校用地為綠地用地。
10	第88期重劃 區廣停10 (2266、 2366)	廣場兼停車場 用地 0.50公頃	停車場用地 0.50公頃	依高市交停工字第10941157400號函及民國111年5月20日「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第三次通盤檢討)案」機關協調會，為符合管理機關管用合一及本市日照中心政策之多目標使用，變更廣場兼停車場用地為停車場用地。
11	中島及擴建 路以北 (2165、 2066、 2067)	港埠用地 0.87公頃	道路用地 0.87公頃	依民國112年4月17日臺灣港務股份有限公司高雄分公司高港港字第1126591218號函，考量前鎮區興邦段227-4及361地號等兩筆土地坐落於大華一路，應屬於公眾通行之道路，惟現為港埠用地及鐵路用地，後配合商港範圍調整劃出，故變更港埠用地及鐵道用地為道路用地。
		鐵路用地 <0.01公頃	道路用地 <0.01公頃	
12	鼓山漁市 場、高港站 周邊 (1770)	第二種特定文 化休閒專用區 0.18公頃	第二之一種特 定文化休閒專 用區 0.18公頃	配合商港範圍調整後第二種特定文化休閒專用區(鼓山漁市場、高港站周邊)私有土地已自港區剔除，應恢復為原擬定都市計畫之使用(商業用地)，爰將前開私有地劃出調整為第二種特定文化休閒專用區(特文2-1)、調整土地使用管制規定並免負擔回饋。
13	防災計畫	調整部分綠園道與公園、綠地為 臨時避難場所與緊急避難通道。		配合防災規劃與歷次都市計畫變更公共設施用地調整，調整防災計畫內容。
14	事業及 財務計畫	詳第八章事業及財務計畫		<ol style="list-style-type: none"> 1. 考量第二次通盤檢討獎勵土地提早開發建築相關規定屆期，故檢討變更相關規定。 2. 為避免混淆，「工區」修正為「開發單元」。 3. 配合本計畫變10案及歷次都市計畫變更案，檢討變更開發單元示意圖及公共設施及都市發展用地負擔回饋一覽表等。

表 7-2-1 實質計畫變更內容綜理表 (續)

編號	位置 (1/1000) 圖幅	變更內容		變更理由
		變更前	變更後	
15	土地使用 管制要點	詳第九章土地使用分區管制要點與都市設計基準		為鼓勵產業發展、達成2050淨零碳排目標、落實智慧城市並促進土地混合使用效益，本計畫強化土地使用分區管制要點，並充實其管制內容，以塑造計畫區之獨特都市意象、提升居住環境品質。
16	回饋代金 申請辦法	新增	詳第九章土地使用分區管制要點與都市設計基準	為鼓勵產業發展，落實產住合宜發展，依本計畫土地使用分區管制要點第8條，訂定回饋代金計算及繳納機制等規定。
17	都市設計 基準	詳第九章土地使用分區管制要點與都市設計基準		為達成2050淨零碳排目標、鼓勵產業發展、落實智慧城市發展願景，本計畫強化都市設計基準，並充實其管制內容，以塑造計畫區之獨特都市意象、提升居住環境品質。

註：1. 凡本次通盤檢討未指明變更部分，應以原有計畫為準。

2. 表內面積仍應以實際測量地籍分割面積為準。

3. 變8案綠地用地（綠7）變更為道路用地面積為0.0017公頃，故以<0.01計之。

4. 變13案鐵路用地變更為道路用地面積為0.0024公頃，故以<0.01計之。

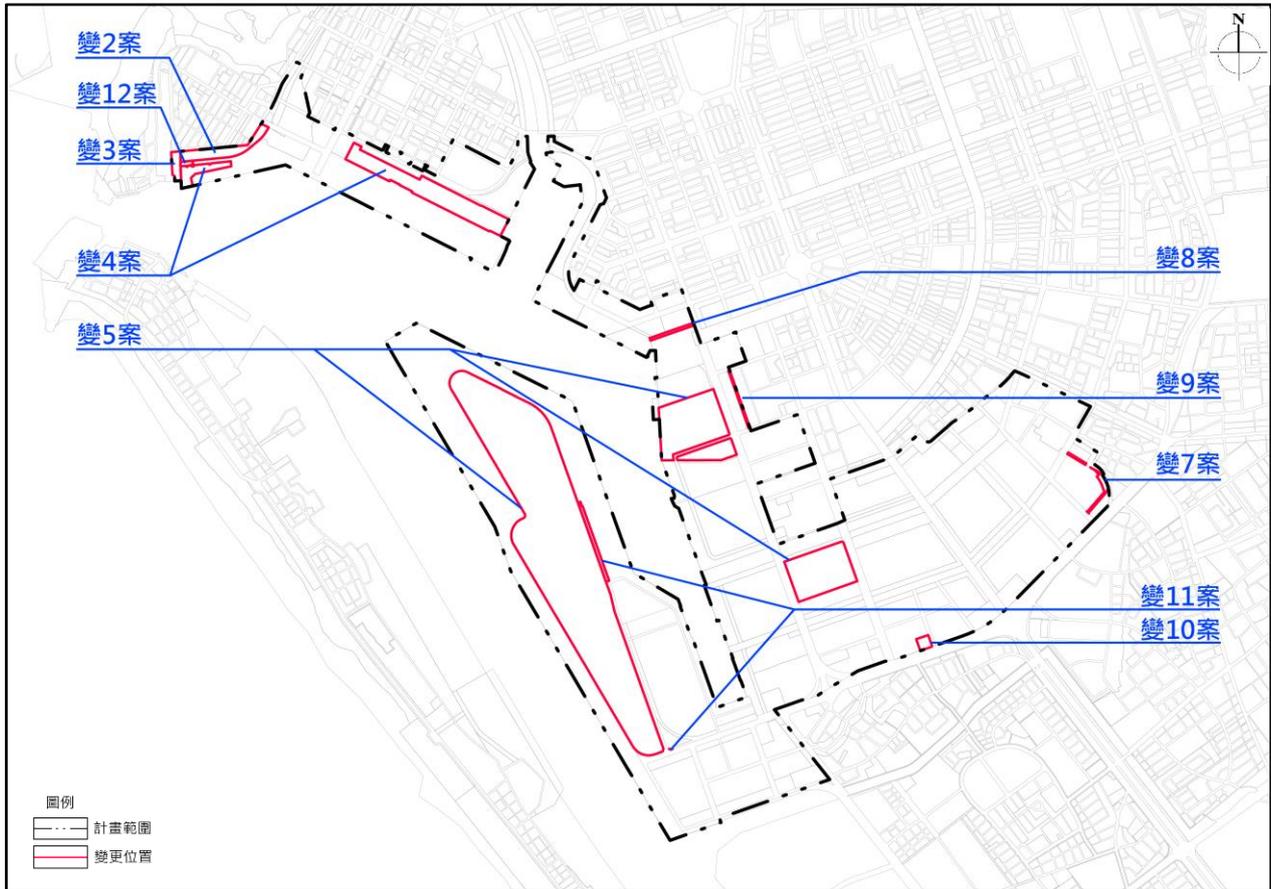


圖 7-2-1 變更位置示意圖

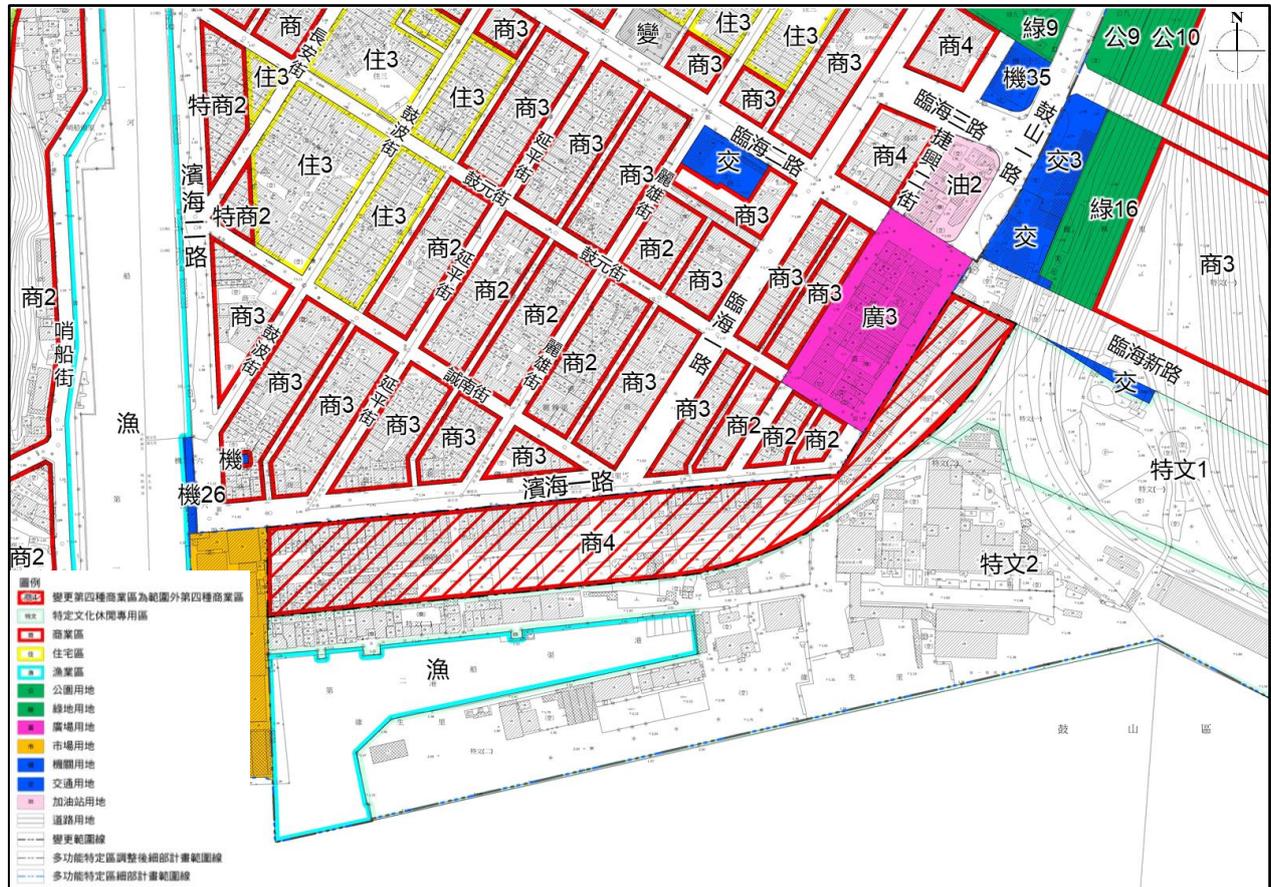


圖 7-2-2 變更第 2 案示意圖



圖 7-2-3 變更第 3 案示意圖

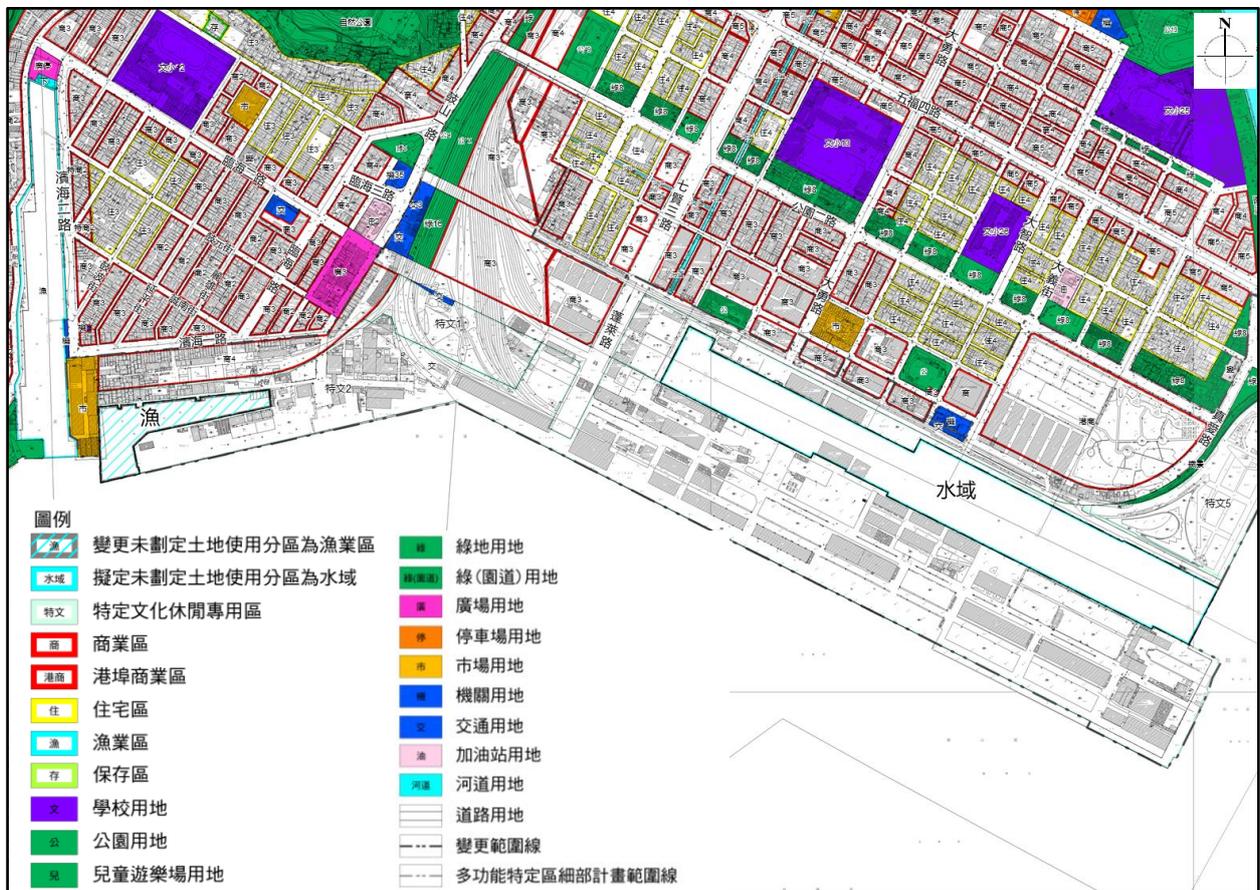


圖 7-2-4 變更第 4 案示意圖

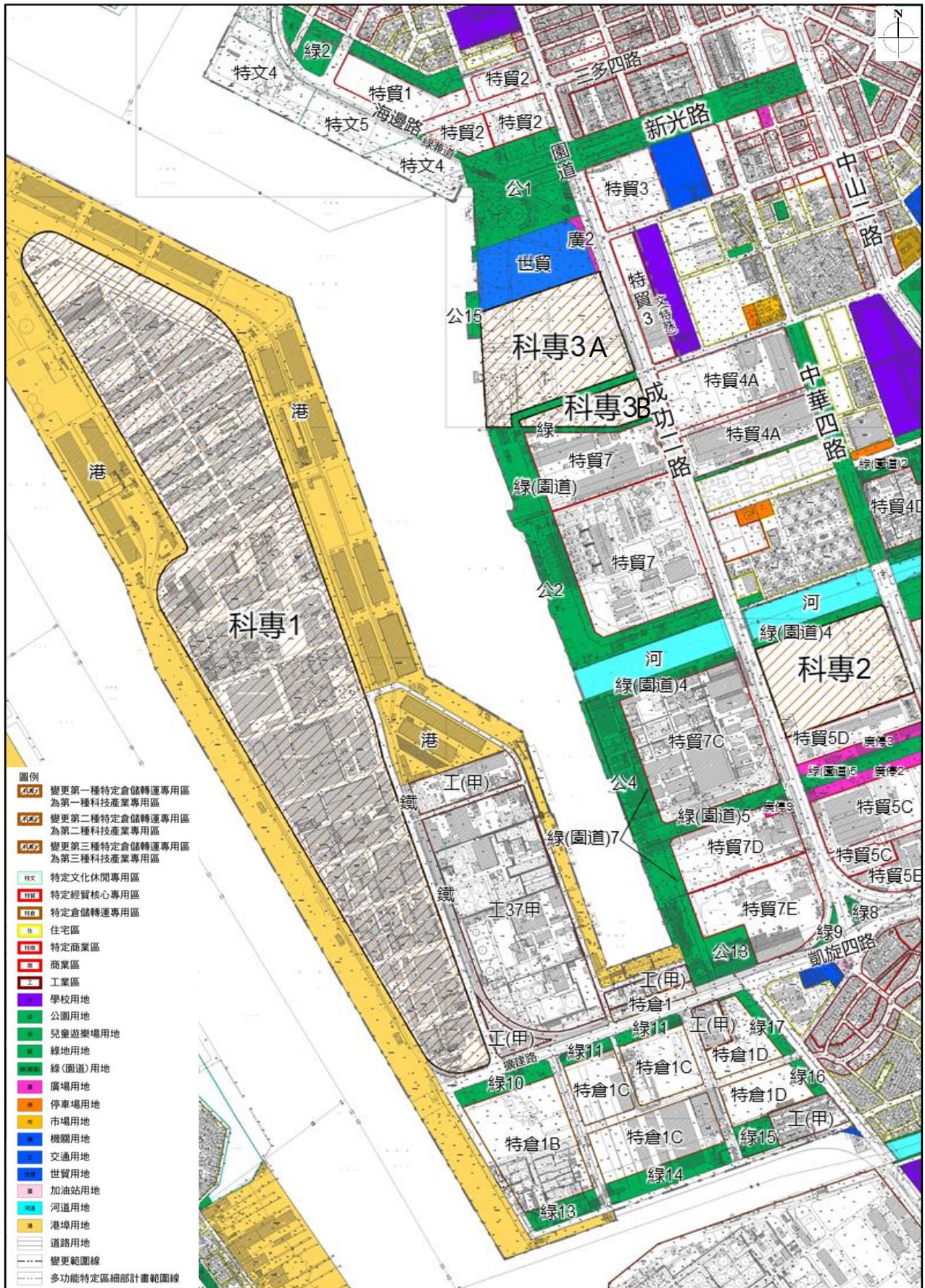


圖 7-2-5 變更第 5 案示意圖



圖 7-2-6 變更第 7 案示意圖

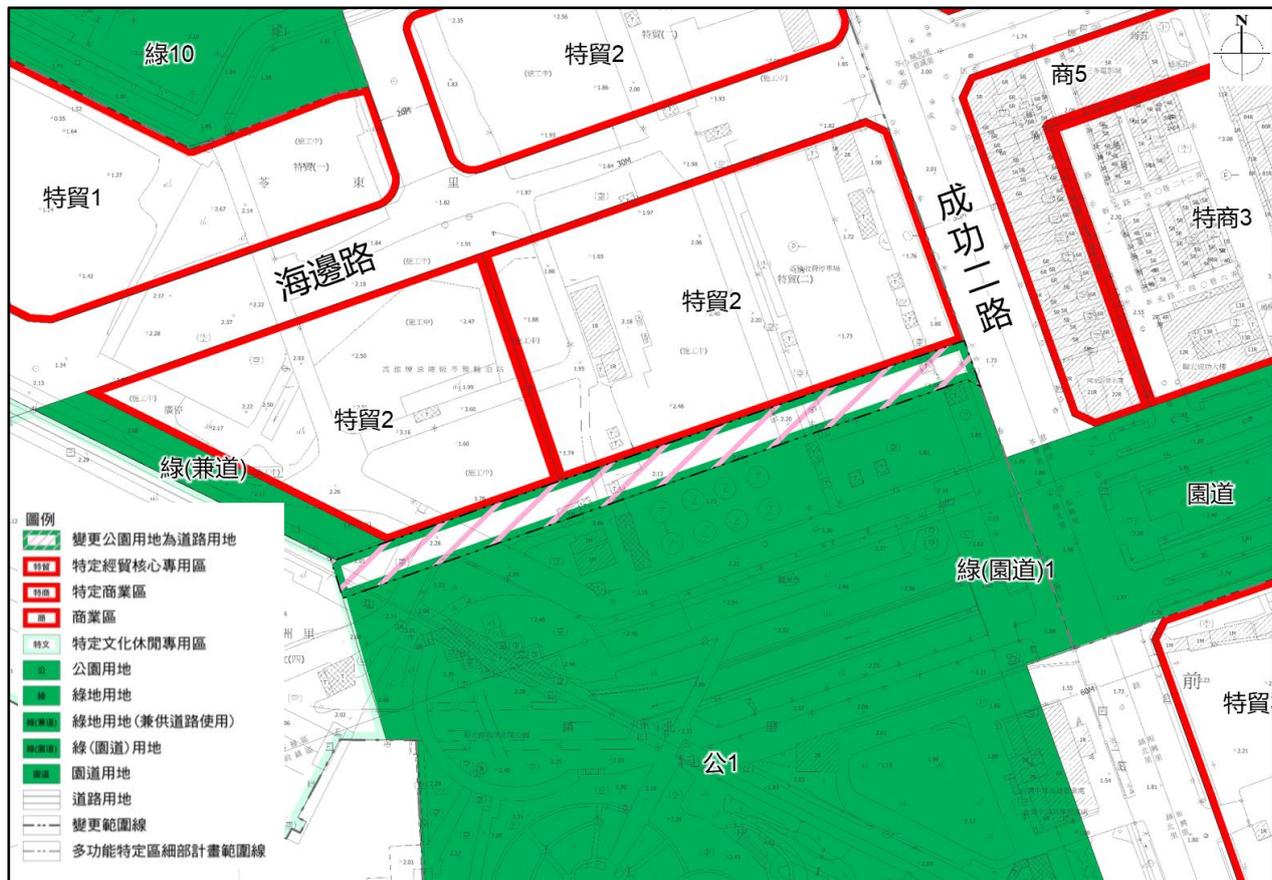


圖 7-2-7 變更第 8 案示意圖

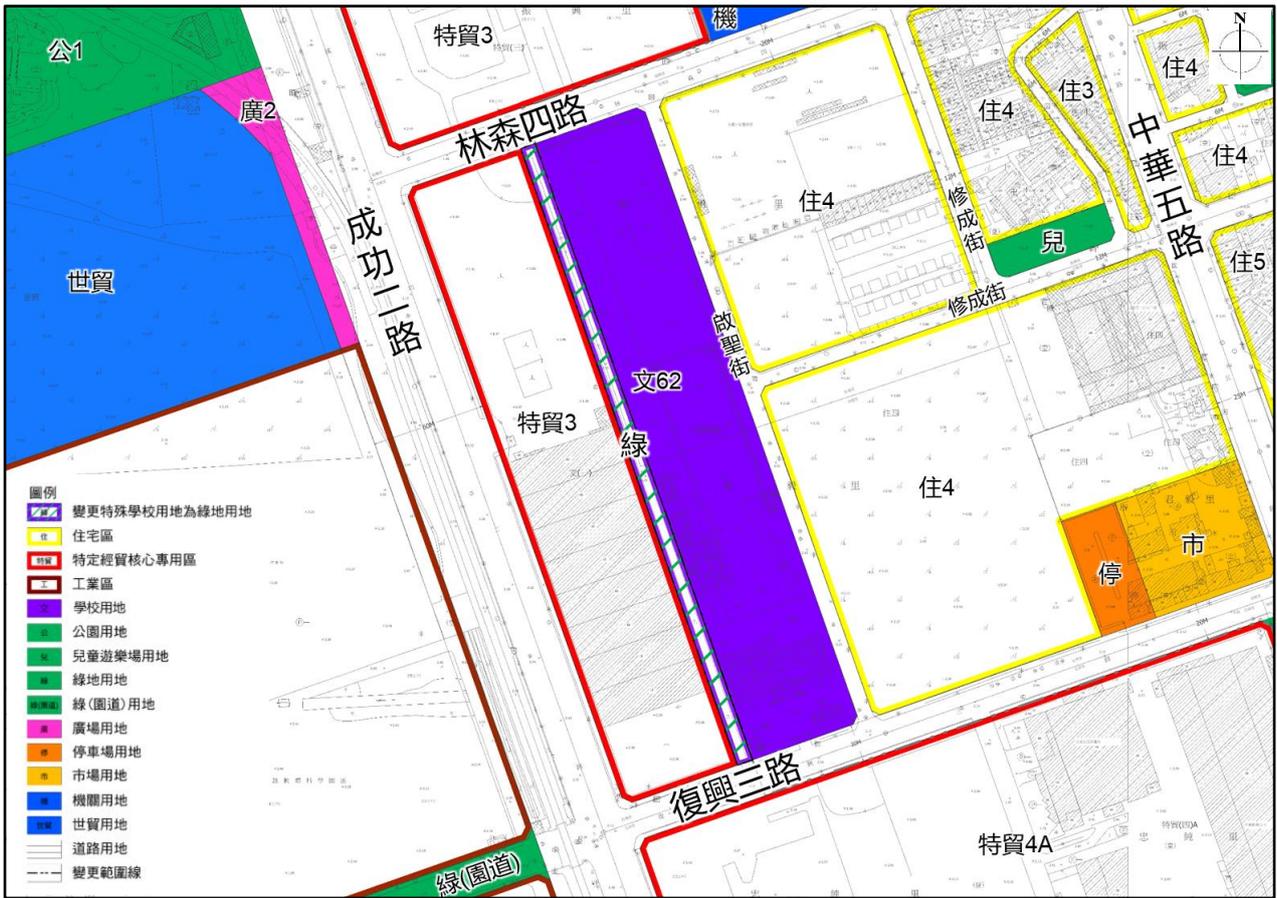


圖 7-2-8 變更第 9 案示意圖



圖 7-2-9 變更第 10 案示意圖

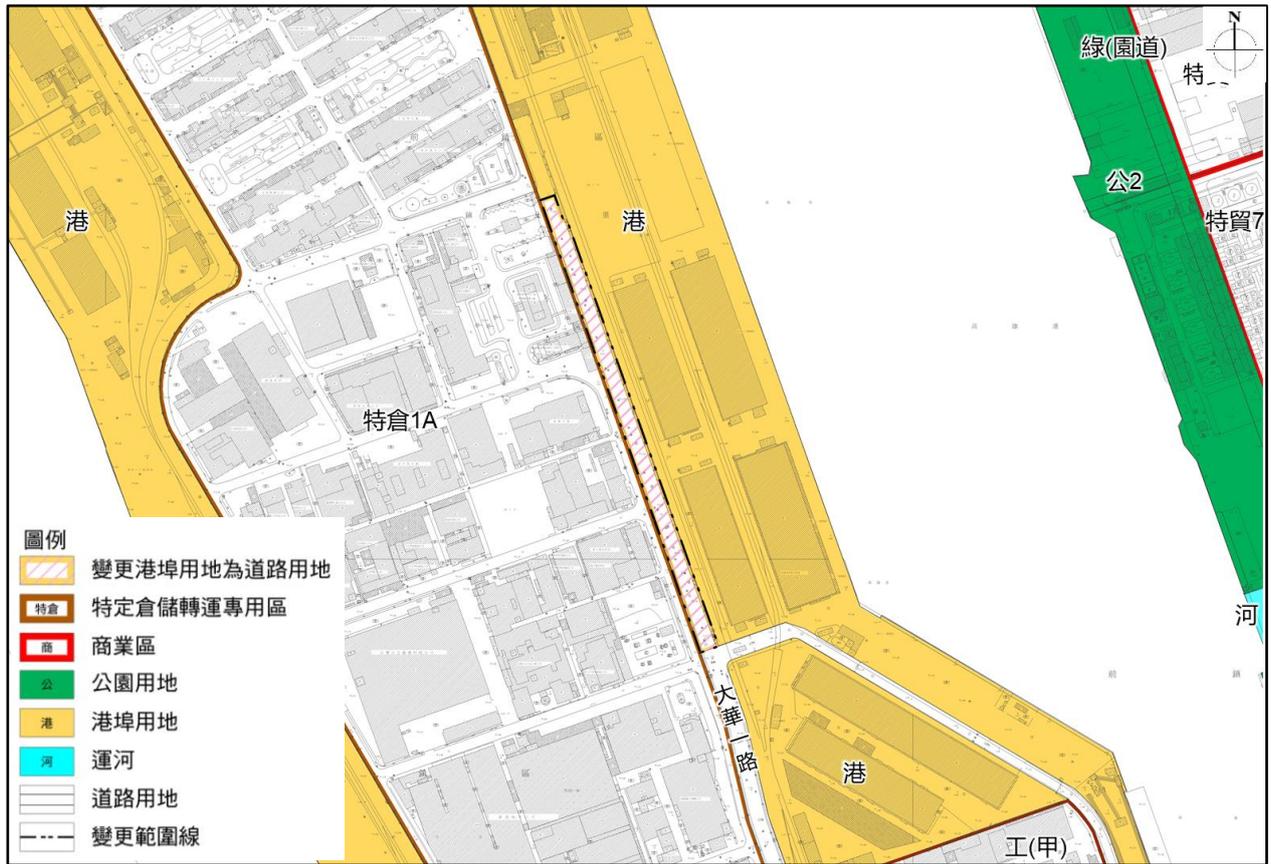


圖 7-2-10 變更第 11 案（港埠用地變更為道路用地）示意圖

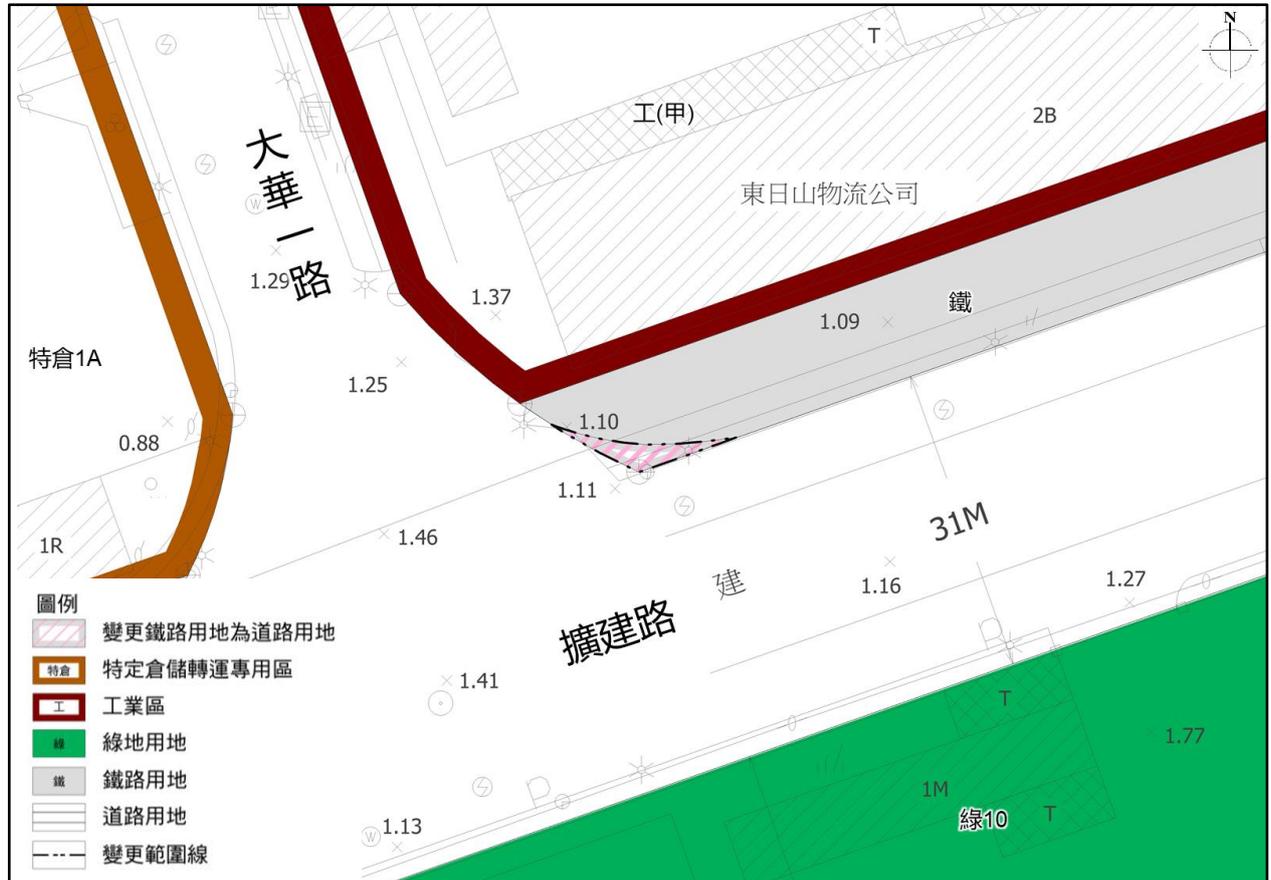


圖 7-2-11 變更第 11 案（鐵路用地變更為道路用地）示意圖

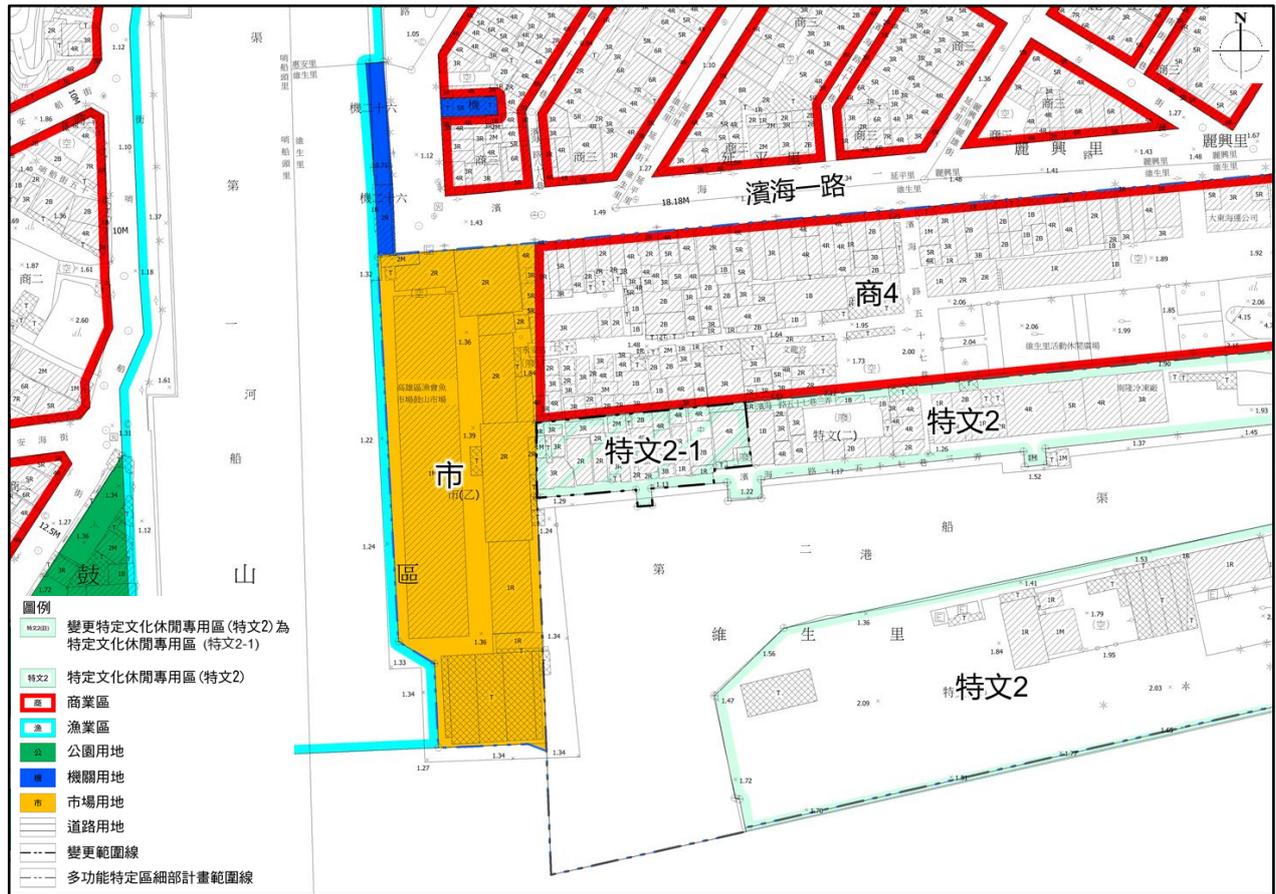


圖 7-2-12 變更第 12 案示意圖

第三節 檢討後實質計畫

一、計畫年期

計畫年期為民國125年。

二、計畫人口

依循高雄市國土計畫並落實高雄市主要計畫人口分派指導，考量民國102年6月4日高市府都發規字第10232379802號「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第二次通盤檢討）案」已容許直接申請居住人口，調整計畫人口為25,000人：

1. 計畫區內特貿 1 至特貿 7、商三、商四及商五、港埠商業區土地應結合智慧經貿產業與大眾運輸導向發展多元機能，未來容許居住、經貿、休閒等混合使用。
2. 本細部計畫人口原則依「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」及考量高雄市多功能經貿園區特定區計畫部分土地劃設原意，依下列原則分派計畫人口。
 - （1）特貿1至5及特貿7土地、商三、商四及商五土地、港埠商業區土地，依「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」各所屬行政區人口密度分派推估，分派人口約20,000人。
 - （2）考量高雄市多功能經貿園區特定區計畫規劃原意，特貿6土地係以發展住宅社區及社區服務等為主，規劃引入人口約4,551人。
3. 依上述原則核算分派人口約為 24,551 人，並考量本計畫區未來呼應智慧經貿新灣區及大眾運輸導向規劃積極導入都市活動與人口，故檢討變更計畫人口為 25,000 人。

三、土地使用計畫

本次通盤檢討之土地使用均依據主要計畫之規劃，惟考量都市計畫圖數值化測量後，造成重新校核之計畫面積與原公告計畫面積不一致，故以數值面積做為現行計畫面積，詳表7-3-1所示，有關通盤檢討前後土地使用面積增減詳如表7-3-2及圖7-3-1所示。

（一）特定文化休閒專用區

特定文化休閒專用區分為特文1、特文2、特文3、特文4及特文5，通盤檢討後特定文化休閒專用區計畫面積不變，維持現行計畫之54.80公頃，特文1、特文2、特文2-1、特文3、特文4及特文5計畫面積分別為2.30公頃、28.82公頃、0.18公頃、3.19公頃、6.35公頃、13.96公頃。

（二）特定倉儲轉運專用區

特定倉儲轉運專用區分為特倉1、特倉2及特倉3，通盤檢討後特定倉儲轉運專用區計畫面積為22.15公頃，減少93.50公頃。

(三) 科技產業專用區

通盤檢討後新增科技產業專用區計畫面積為93.50公頃，科專1、科專2、科專3計畫面積分別為72.28公頃、8.54公頃、12.68公頃。

(四) 特定經貿核心專用區

特定經貿核心專用區分為特貿1、特貿2、特貿3、特貿4、特貿5、特貿6及特貿7，通盤檢討後特定經貿核心專用區計畫面積不變為135.95公頃，特貿1、特貿2、特貿3、特貿4、特貿5、特貿6及特貿7計畫面積分別為2.79公頃、3.85公頃、5.31公頃、36.29公頃、34.73公頃、14.03及38.95公頃。

(五) 港埠商業區

通盤檢討後港埠商業區計畫面積不變，維持現行計畫之5.65公頃。

(六) 第三種商業區

通盤檢討後第三種商業區計畫面積不變，維持現行計畫之5.29公頃。

(七) 第四種商業區

通盤檢討後第四種商業區計畫為10.40公頃，減少2.74公頃。

(八) 第五種商業區

通盤檢討後第五種商業區計畫面積不變，維持現行計畫之0.18公頃。

(九) 工業區

通盤檢討後工業區計畫面積不變，維持現行計畫之24.18公頃。

(十) 電力事業專用區

通盤檢討後電力事業專用區計畫面積不變，維持現行計畫之0.60公頃。

(十一) 漁業區

通盤檢討後漁業區計畫面積為1.65公頃，增加1.65公頃。

(十二) 水域

通盤檢討後漁業區計畫面積為9.68公頃，增加9.68公頃。

(十三) 公共設施用地

通盤檢討後公共設施用地計畫面積為253.45公頃，減少0.78公頃。

表 7-3-1 數值圖檔實際測量後土地使用分區面積表

使用分區		原計畫公告成果		通盤檢討後 數值圖檔實際測量結果		
		面積 (公頃)	比例 (%)	面積 (公頃)	比例 (%)	
土地 使用 分區	特定文化 休閒專用區	特文1	2.31	0.39	2.30	0.38
		特文2	29.18	4.89	29.00	4.76
		特文3	3.31	0.55	3.19	0.52
		特文4	6.38	1.07	6.35	1.04
		特文5	13.89	2.33	13.96	2.29
		小計	55.07	9.22	54.80	8.99
	特定倉儲轉 運專用區	特倉1	93.74	15.69	94.43	15.49
		特倉2	8.58	1.44	8.54	1.40
		特倉3	12.73	2.13	12.68	2.08
		小計	115.05	19.26	115.65	18.97
	特定經貿 核心專用區	特貿1	2.80	0.47	2.79	0.46
		特貿2	3.87	0.65	3.85	0.63
		特貿3	5.31	0.89	5.31	0.87
		特貿4	36.35	6.09	36.29	5.95
		特貿5	39.82	6.67	34.73	5.69
		特貿6	14.05	2.35	14.03	2.30
		特貿7	39.02	6.53	38.95	6.39
		小計	141.22	23.64	135.95	22.29
	港埠商業區	5.67	0.95	5.65	0.93	
	第3種商業區	5.31	0.89	5.29	0.87	
	第4種商業區	13.14	2.20	13.14	2.16	
	第5種商業區	0.18	0.03	0.18	0.03	
	工業區	24.18	4.05	24.13	3.96	
	電力事業專用區	0.61	0.10	0.60	0.10	
	合計	360.43	60.35	355.39	58.30	
	公共 設施 用地	港埠用地	79.26	13.27	78.96	12.95
		特殊學校用地	0.26	0.04	0.28	0.05
		機關用地	2.13	0.36	2.13	0.35
		交通用地	3.88	0.65	3.87	0.63
		變電所用地	1.20	0.20	1.20	0.20
		市場用地	0.78	0.13	0.78	0.13
		停車場用地	1.61	0.27	1.59	0.26
		廣場停車場用地	11.89	1.99	11.84	1.94
		廣場用地	0.94	0.16	0.94	0.16
		公園用地	38.01	6.36	38.30	6.28
		綠地用地	14.14	2.37	14.31	2.35
		綠地用地 (兼供道路 使用)	0.20	0.03	0.20	0.03
		綠 (園道) 用地	23.77	3.98	24.59	4.03
		鐵路用地	2.13	0.36	2.12	0.35
運河		8.25	1.38	8.24	1.35	
世貿用地		4.50	0.75	4.50	0.74	
鐵路景觀用地		0.39	0.07	0.39	0.06	
兒童遊樂場用地		0.31	0.05	0.30	0.05	
道路用地		43.19	7.23	59.69	9.79	
合計		236.84	39.65	254.23	41.70	
總計	597.27	100.00	609.62	100.00		

註：1. 表內面積仍應以實際測量地籍分割面積為準。

2. 「原計畫公告成果」為前次通盤檢討之計畫面積，「通盤檢討後數值圖檔實際測量成果」為本次通盤檢討變更後之數值化面積。

3. 依數值化量測校核成果後之計畫面積為609.62公頃，經本次通盤檢討將與高雄市（鼓山地區）細部計畫重疊之第四種商業區及市場用地剔除計畫範圍後，另那入未劃定之土地使用分區漁業區及水域後，計畫面積為617.54公頃，詳表7-3-2所示。

表 7-3-2 通盤檢討前後土地使用分區面積表

使用分區		現行計畫數值圖檔實際測量成果面積(公頃)	通盤檢討增減面積(公頃)	通盤檢討後數值圖檔實際測量面積			
				面積(公頃)	比例(%)		
土地 使用 分區	特定文化 休閒專用區	特文1	2.30	-	2.30	0.37	
		特文2	29.00	-0.18	28.82	4.67	
		特文2-1	-	+0.18	0.18	0.03	
		特文3	3.19	-	3.19	0.52	
		特文4	6.35	-	6.35	1.03	
		特文5	13.96	-	13.96	2.26	
		小計	54.80	0.00	54.80	8.88	
		特定倉儲轉 運專用區	特倉1	94.43	-72.28	22.15	3.59
			特倉2	8.54	-8.54	-	-
			特倉3	12.68	-12.68	-	-
			小計	115.65	-93.50	22.15	3.59
		科技產業專 用區	科專1	-	+72.28	72.28	11.71
			科專2	-	+8.54	8.54	1.38
			科專3	-	+12.68	12.68	2.05
			小計	-	93.50	93.50	15.14
		特定經貿 核心專用區	特貿1	2.79	-	2.79	0.45
			特貿2	3.85	-	3.85	0.62
			特貿3	5.31	-	5.31	0.86
			特貿4	36.29	-	36.29	5.88
			特貿5	34.73	-	34.73	5.63
			特貿6	14.03	-	14.03	2.27
			特貿7	38.95	-	38.95	6.31
			小計	135.95	-	135.95	22.02
		港埠商業區		5.65	-	5.65	0.92
		第3種商業區		5.29	-	5.29	0.86
		第4種商業區		13.14	-2.74	10.40	1.68
		第5種商業區		0.18	-	0.18	0.03
	工業區		24.13	-	24.13	3.91	
	電力事業專用區		0.60	-	0.60	0.10	
	漁業區		-	+1.65	1.65	0.27	
	水域		-	+9.68	9.68	1.57	
	合計		355.39	8.59	363.98	58.97	
公共 設施 用地	港埠用地		78.96	-0.87	78.09	12.65	
	特殊學校用地		0.28	-0.28	-	-	
	機關用地		2.13	-	2.13	0.34	
	交通用地		3.87	-	3.87	0.63	
	變電所用地		1.20	-	1.20	0.19	
	市場用地		0.78	-0.78	-	-	
	停車場用地		1.59	+0.50	2.09	0.34	
	廣場停車場用地		11.84	-0.50	11.34	1.84	
	廣場用地		0.94	-	0.94	0.15	
	公園用地		38.30	-0.28	38.02	6.16	
	綠地用地		14.31	-0.02	14.29	2.31	
	綠地用地(兼供道路 使用)		0.20	-	0.20	0.03	
	綠(園道)用地		24.59	-	24.59	3.98	
	鐵路用地		2.12	-	2.12	0.34	
	運河		8.24	-	8.24	1.33	
	世貿用地		4.50	-	4.50	0.73	
	鐵路景觀用地		0.39	-	0.39	0.06	
	兒童遊樂場用地		0.30	-	0.30	0.05	
	道路用地		59.69	+1.45	61.14	9.90	
	合計		254.23	-0.78	253.45	41.03	
總計		609.62	7.81	617.43	100.00		

註：表內面積仍應以實際測量地籍分割面積為準。

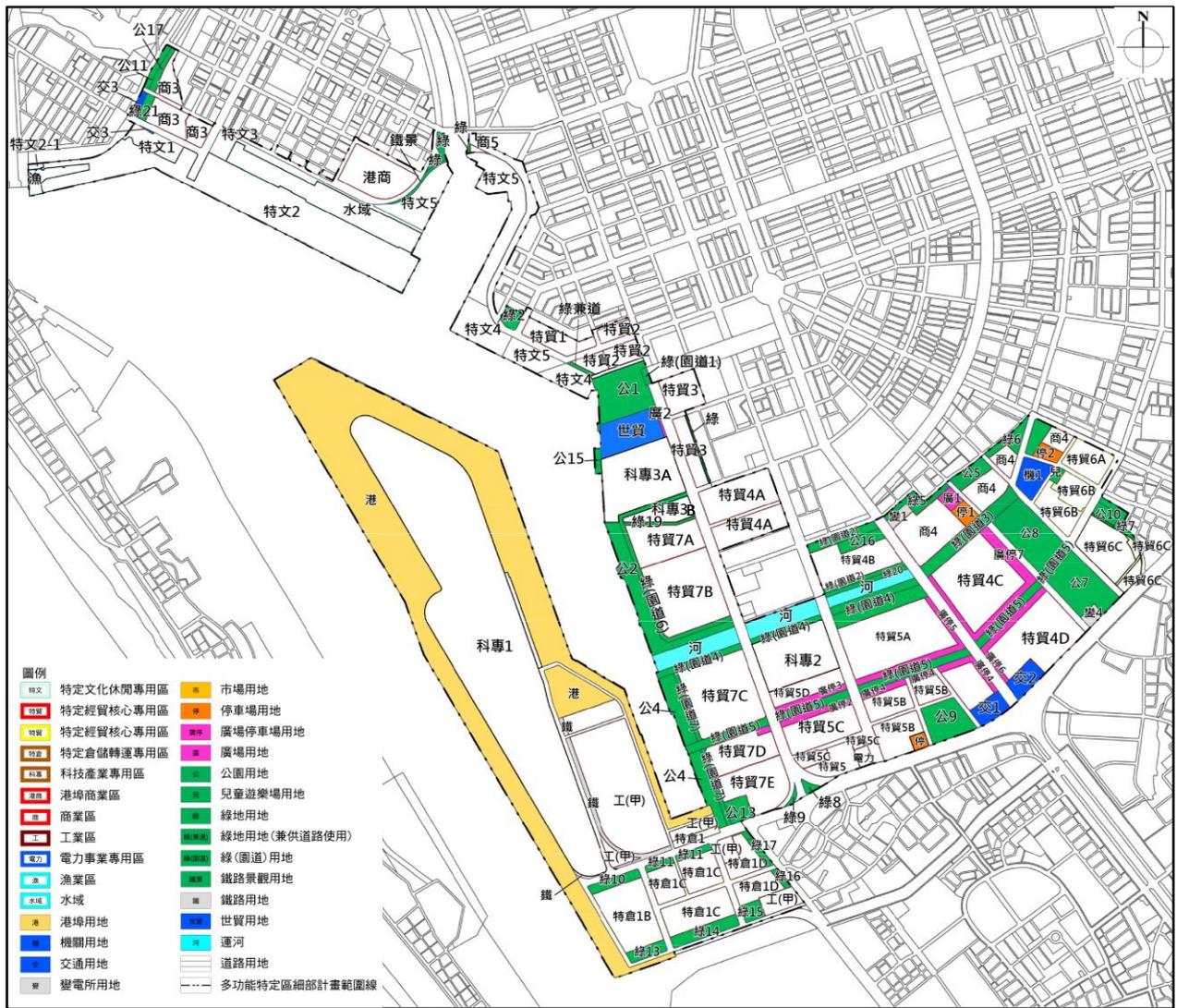


圖 7-3-1 通盤檢討後都市計畫示意圖

四、公共設施用地計畫

本計畫劃設有港埠用地、特殊學校用地、機關用地、交通用地、變電所用地、停車場用地、廣場停車場用地、廣場用地、公園用地、綠地用地、綠地用地（兼供道路使用）、綠（園道）用地、道路用地、鐵路用地、鐵路景觀用地、運河、世貿用地及兒童遊樂場用地等公共設施用地，本計畫公共設施用地以數值面積做為現行計畫面積，本次通盤檢討後已無特殊學校用地及市場用地。

本次通盤檢討後公園、體育場所、綠地、廣場、兒童遊樂場之計畫面積合計為53.55公頃，佔全區計畫總面積8.67%，雖未符合都市計畫法第45條之法定標準，惟依據「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」第17條第2項但書規定，本計畫屬都市計畫法第12條劃設之特定區計畫，符合內政部106年5月22日內授營都字第1060807396號函「都市計畫定期通盤檢討實施辦法第17條第2項但書「特殊情形」審議原則」，故不受都市計畫法第45條公共設施面積限制，通盤檢討後各公共設施用地情形詳如表7-3-3及圖7-3-2所示，分別說明如下：

（一）港埠用地

通盤檢討後港埠用地面積為78.09公頃，減少0.87公頃。

（二）機關用地

通盤檢討後機關用地面積不變，維持現行計畫之2.13公頃。

（三）交通用地

通盤檢討後交通用地面積不變，維持現行計畫之3.87公頃。

（四）變電所用地

通盤檢討後變電所用地面積不變，維持現行計畫之1.20公頃。

（五）停車場用地

通盤檢討後停車場用地面積為2.09公頃，增加0.50公頃。

（六）廣場停車場用地

通盤檢討後廣場停車場用地面積為11.34公頃，減少0.50公頃。

（七）廣場用地

通盤檢討後廣場用地計畫面積不變，維持現行計畫之0.94公頃。

（八）公園用地

通盤檢討後公園用地計畫面積為38.02公頃，減少0.28公頃。

（九）綠地用地

通盤檢討後綠地用地面積為14.29公頃，減少0.02公頃。

（十）綠地用地（兼供道路使用）

通盤檢討後綠地用地面積不變，維持現行計畫之0.20公頃。

（十一）綠（園道）用地

通盤檢討後綠（園道）用地計畫面積不變，維持現行計畫之24.59公頃。

(十二) 鐵路用地

通盤檢討後鐵路用地面積不變，維持現行計畫之2.12公頃。

(十三) 運河

通盤檢討後運河面積不變，維持現行計畫之8.24公頃。

(十四) 世貿用地

通盤檢討後世貿用地面積不變，維持現行計畫之4.50公頃。

(十五) 鐵路景觀用地

通盤檢討後鐵路景觀用地面積不變，維持現行計畫之0.39公頃。

(十六) 兒童遊樂場用地

通盤檢討後兒童遊樂場用地面積不變，維持現行計畫之0.30公頃。

(十七) 道路用地

通盤檢討後道路用地計畫面積為61.14公頃，增加1.45公頃。

表 7-3-3 通盤檢討後公共設施用地編號明細表

公共設施用地	設施編號	數值圖檔實際量測 面積(公頃)	位置與說明
港埠用地		78.09	工業使用
機關用地	機1	2.13	空地、閒置
交通用地	交1	1.64	捷運紅線R6凱旋站
	交2	1.71	住宅使用
	交3	0.46	捷運橘線西子灣站
	交通用地	0.06	水利設施
變電所用地	變1	0.61	變電所
	變4	0.59	空地、閒置
停車場用地	停1	0.82	停車場
	停2	0.77	停車場
	停4	0.50	88期重劃區內(變10案)
廣場兼停車場 用地	廣停2	1.05	時代大道
	廣停3	1.05	時代大道
	廣停4	1.92	時代大道
	廣停5	2.16	時代大道
	廣停6	1.60	中山路東側特貿4內
	廣停7	3.36	中山路東側特貿4內
	廣停9	0.20	成功路西側特貿7D內
廣場用地	廣1	0.73	廣場
	廣2	0.21	世貿用地東側(附帶規定:廣場用地得供車行及人行使用。)

表 7-3-3 通盤檢討後公共設施用地編號明細表 (續)

公共設施用地	設施編號	數值圖檔實際量測面積 (公頃)	位置與說明
公園用地	公1	5.74	星光公園
	公2	5.73	5號船渠以北臨水岸地區
	公4	4.54	綠(園道5)以南臨水岸地區至擴建路
	公5	1.36	5號藝術公園
	公6	1.08	31期2號公園
	公7	5.52	綠(園道5)南側
	公8	5.76	綠(園道5)北側
	公9	3.51	特貿5B內
	公10	0.82	70期重劃區內
	公11	0.62	高雄舊港站西側
	公13	1.22	5號船渠以南臨水岸地區至擴建路
	公15	0.40	世貿用地西側
	公16	1.12	特貿4B內
	公17	0.60	高雄舊港站西側
綠地用地	綠2	0.77	海邊路北側
	綠5	1.35	民裕街、民壽街
	綠6	1.18	一心一路、民裕街口
	綠7	0.87	計畫範圍西側近籬子內地區
	綠8	0.30	前鎮三角公園
	綠9	0.19	成功二路、擴建路口
	綠10	1.15	擴建路南側
	綠11	0.99	擴建路南側
	綠13	1.02	海邊路北側
	綠14	1.84	前鎮河北側
	綠15	0.84	前鎮河北側
	綠16	0.33	前鎮河北側
	綠17	0.65	新生路西側
	綠19	0.44	80期重劃區北側
	綠20	0.81	鄰O1站
	綠21	0.51	海邊路北側
	綠B1	0.09	高雄流行音樂中心北側
	綠地用地	0.09	高雄流行音樂中心北側
綠地用地	0.42	高雄流行音樂中心北側	
綠地用地	0.28	成功特殊學校西側(變9案)	
綠地用地(兼供道路使用)		0.20	21號碼頭東北側
綠(園道)用地	綠(園道1)	0.24	新光園道
	綠(園道2)	2.23	5號船渠北側
	綠(園道3)	3.47	光華路
	綠(園道4)	6.91	5號船渠南側
	綠(園道5)	7.71	時代大道
	綠(園道6)	2.56	鄰特貿7A及特貿7B
	綠(園道7)	1.47	鄰特貿7C及特貿7D
鐵路用地		2.12	中島地區
運河		8.24	5號船渠
世貿用地		4.50	高雄展覽館
鐵路景觀用地		0.39	港埠商業區東側
兒童遊樂場用地		0.30	70期重劃區內
道路用地		61.14	-
總計		253.45	-

註：表內面積係依數值圖量估計，實際面積仍應依實際測量地籍分割面積為準。

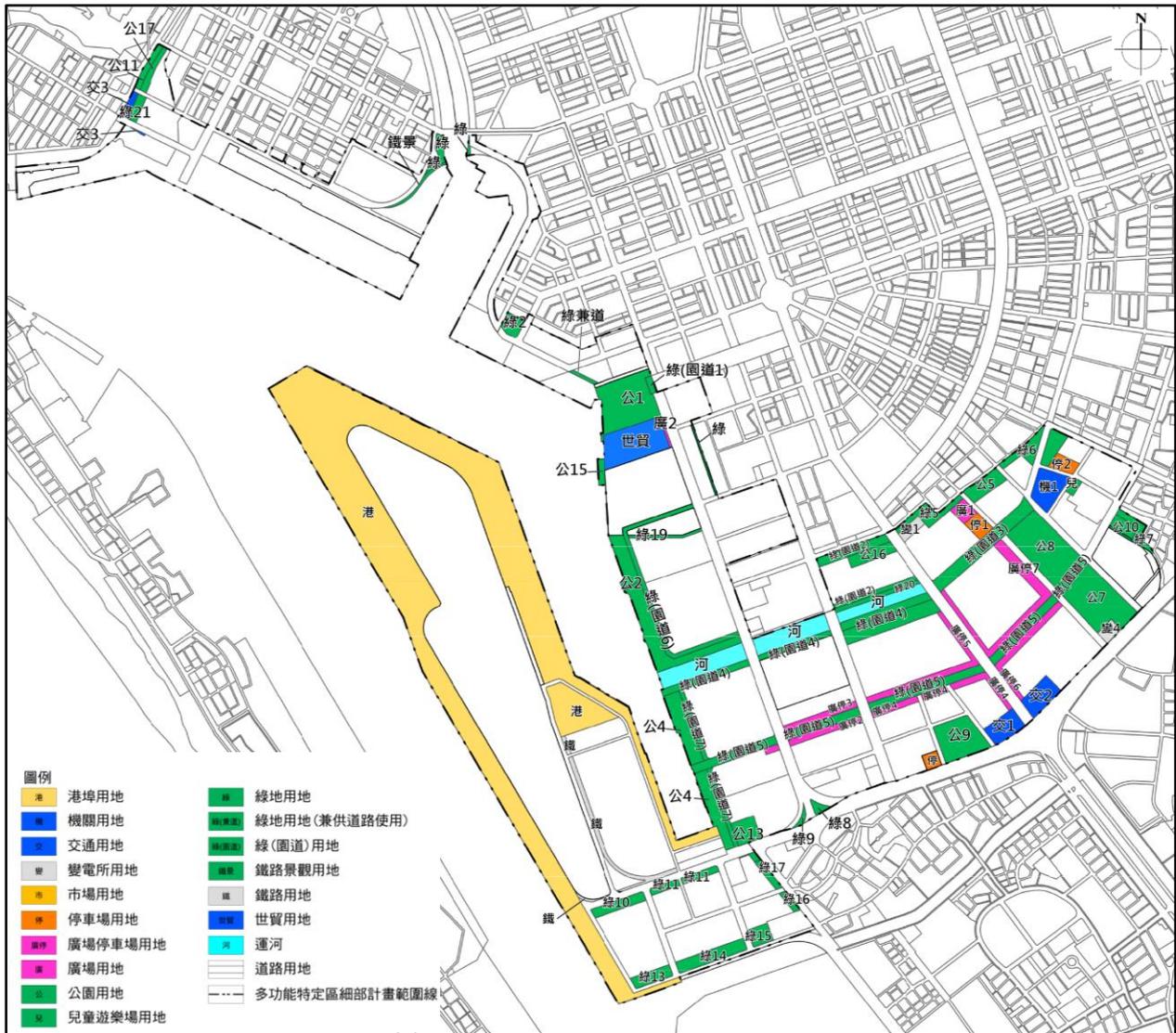


圖 7-3-2 通盤檢討後公共設施配置示意圖

表 7-3-4 通盤檢討後公共設施用地面積供需分析表

項目	通盤檢討後計畫說明	檢討基準	檢討後說明
國小用地	無劃設學校用地。	1. 應會同主管教育行政機關依據學齡人口數占總人口數之比例或出生率之人口發展趨勢，推計計畫目標年學童人數，參照國民教育法第八條之一授權訂定之規定檢討學校用地之需求。 2. 檢討原則： (1) 有增設學校用地之必要時，應優先利用適當之公有土地，並訂定建設進度與經費來源。 (2) 已設立之學校足敷需求者，應將其餘尚無設立需求之學校用地檢討變更，並儘量彌補其他公共設施用地之不足。 (3) 已設立之學校用地有剩餘或閒置空間者，應考量多目標使用。 3. 國民中小學校用地得合併規劃為中小學用地。 4. 依教育部訂定「國民小學及國民中學設施設備基準」規定，都市計畫區內每位國小生使用校地面積13.8m ² ；都市計畫區內每位國中生使用校地面積16.7m ² 。	1. 本計畫低於設備基準應劃設1.50公頃之小學用地與0.82公頃之國中用地規定。 2. 惟考量周邊中小學10年間學生數量呈大幅下降趨勢，文中、文小用地尚足敷使用，故目前尚無增劃中小學用地需求。
國中用地			
公園用地	劃設14處 面積共計38.02公頃	1. 包括閭鄰公園及社區公園。 2. 閭鄰公園按閭鄰單位設置，每一計畫處所最小面積不得小於0.5公頃為原則。 3. 社區公園每一計畫處所最少設置一處，人口在10萬人以上最小面積不得小於4公頃為原則，在1萬人以下，且其外圍為空曠之山林或農地得免設置。	經檢討後，均符合檢討基準。
兒童遊樂場用地	劃設1處 0.30公頃	每處最小面積不得小於0.1公頃為原則。	經檢討後，符合檢討標準。
市場用地	無劃設市場用地。	應依據該地區之發展情形，予以檢討。既有已設立之市場足敷需求者，應將其餘尚未設立之市場用地檢討變更。	考量鄰近地區市場用地分布與本計畫區未來發展需求，經檢討後，符合檢討標準。

表 7-3-4 通盤檢討後公共設施用地面積供需分析表（續）

項目	通盤檢討後計畫說明	檢討基準	檢討後說明
停車場用地與廣場停車場用地（廣場停用地以 1/2 計之）	劃設10處面積共計7.76公頃	<ol style="list-style-type: none"> 1. 停車場用地面積應依各都市計畫地區之社會經濟發展、交通運輸狀況、車輛持有率預測、該地區建物停車空間供需情況及土地使用種類檢討規劃之，並應符合下列規定：不得低於計畫區內車輛預估數20%之停車需求。 2. 市場用地、機關用地、醫療用地、體育場所用地、遊憩設施用地及其他停車需求較高之設施等用地，應依實際需要檢討留設停車空間。 3. 前二項留設之停車場及停車空間，應配合汽機車及自行車之預估數，規劃留設所需之停車空間。 	依車輛預估數需求推估應劃設8.10公頃，為考量本計畫具環狀輕軌、捷運紅線、捷運橘線及捷運黃線通過，且建築基地停車空間階需內化，為掌握大眾運輸發展，鼓勵大眾運輸轉程等，故不予增加停車場用地劃設。

註：1. 表內國小、國中、停車場用地檢討係依通盤檢討後計畫人口25,000人推估。

2. 表內面積應以核定圖分割測量面積為準。

五、道路系統計畫

依據本計畫前次通盤檢討現行道路系統，可分為主要道路、次要道路等二個層級，分別就各道路層級所含之道路及其功能進行分析說明，詳如表7-3-4、表7-3-5與圖7-3-3所示。

(一) 主要道路

1. 路寬 50 公尺道路

本區以 50 公尺道路作為縱貫高雄多功能經貿園區主要聯外道路，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。

(1) 中山路

中山路路寬50公尺，北起於高雄火車站，南達高雄機場及臨海工業區，本市主要之工商業則沿中山路呈帶狀發展，為本市之工商業重心。中山路貫穿本計畫區，且聯絡主要運輸場站，未來仍將扮演園區主要之聯外道路。

(2) 中華路

中華路北銜接至臺17線，南迄於擴建路，為本市重要聯外幹道之一，其通過本計畫區之路段，現況寬度為50公尺。

(3) 成功路

目前道路兩側主要為商辦大樓與閒置空地，多屬多功能經貿園區發展用地，現況寬度為50公尺，為本計畫區之主要道路。

(4) 擴建路/凱旋路

擴建路與凱旋路路寬為50公尺，為緊鄰園區最主要之東西向道路，擴建路為中島商港區及高雄科技產業園區之出入通道，為重要之貨運道路。

2. 路寬 40 公尺道路

本級道路作為主要車流集合道。

(1) 七賢路

七賢路北起和平一路、南至必信街，路寬40公尺，為高雄市東西走向之重要幹道，同時也是鹽埕區內主要商業發展道路，向南延伸進入本計畫範圍。

(2) 時代大道

時代大道西起成功路段，東至一心路段，路寬40公尺，橫貫特定經貿核心專用區，道路編號為園道五作為區內往外疏通之主要車行動線。

(二) 次要道路

1. 路寬 30 公尺道路

本區以 30 公尺道路作為各計畫分區之區內道路，次要道路為鄰里各住宅群或開發單元間之聯絡道路，次要道路上之車流可經此匯集至主要幹道，並可提供聯外幹道或主要道路與出入道路間之聯繫功能。其中包括：

- (1) 編號A1連通鹽埕區、鼓山區之橫向道路，向西橫交鼓山路。
- (2) 編號B1（海邊路）道路連通特定經貿核心專用區苓雅寮一帶至新光路，作為本次分區與水岸發展區的區內通道。
- (3) 特定經貿核心專用區內編號B17、B18、B20、B21均為南北縱向道路，南自凱旋路，北至綠（園道4）用地交界。
- (4) 科技產業專用區內編號C11（國華二街）、C12（國華一街）均為南北縱向道路，北自擴建路，南至C11。

2. 20 公尺路寬道路

此級道路多數土地細分街廓之地方道路，共分：

- (1) 編號B25道路作為特定經貿核心專用區及特貿四A兩區連絡中華路與成功路至海岸之次要道路。
- (2) 橫向連接特倉三用地之編號B4道路。
- (3) 屬於高雄硫酸銹變更案捐地道路之管仲路（B16）、鄭和路（B19）。

表 7-3-5 道路系統功能分類

道路等級	功能定位	道路名稱	改善措施
主要道路	承繫計畫區內主要交通量及銜接聯外道路	中山路、中華路、成功路	加強路邊停車管理、管制聯結車進出計畫區
次要道路	提供主要道路與出入道路間之聯繫	路寬30公尺、20公尺之計畫道路	加強路邊停車管理

表 7-3-6 現行計畫道路編號表

計畫分區	道路編號	長度 (M)	寬度 (M)	備註
科技產業專用區	道C7	2,130	12~20	大華一路
	道C8	270	12	立業街
	道C9	850	50	擴建路
	道C10	440	20	
	道C11	420	30	國華二街
	道C12	420	30	國華一街
	道C13	870	20	
	道C14	200	12	
	道C15	326	20	
特定經貿核心專用區	道B1	780	30	海邊路
	線 (園道5)	400	40	
	道B2	2,020	50	成功路
	道B3	60	20	林森四路
	道B4	60	20	復興三路
	線 (園道5)	350	40	時代大道
	道B7	750	50	中華路
	線 (園道5)	550	40	時代大道
	道B12	1,100	50	中山路
	線 (園道5)	1,120	40	
	道B16	235	20	
	道B17	340	30	
	道B18	300	30	
	道B19	185	20	
	道B20	310	30	
	道B21	315	30	
	道B22	330	30	光華路
	道B23	366	15	一心一路203巷
	道B24	210	20	
	道B25	350	20	
	道B26	350	10~20	
	道B27	342	20	
	道B28	356	20	
	道B29	162	10	
	道B30	235	10	
	道B31	610	20	
	道B32	380	20	
	道B33	700	20	
	道B34	330	20	
	道B35	370	20	
	道B36	264	15	星光公園北側 (變8案)
	道B37	188	10	凱得街 (變7案)
	線 (園道1)	240	50	新光園道
線 (園道2)	400	60		
線 (園道3)	600	60	光華三路	
線 (園道4)	430	25~105		
線 (園道6)	1,276	20		
線 (園道7)	736	20		
特定文化休閒專用區	道A1	420	30	臨海新路
	道A2	500	20~40	
	道A3	270	40	七賢路

註：表內道路長度應以依據核定圖實地測釘之樁距為準。

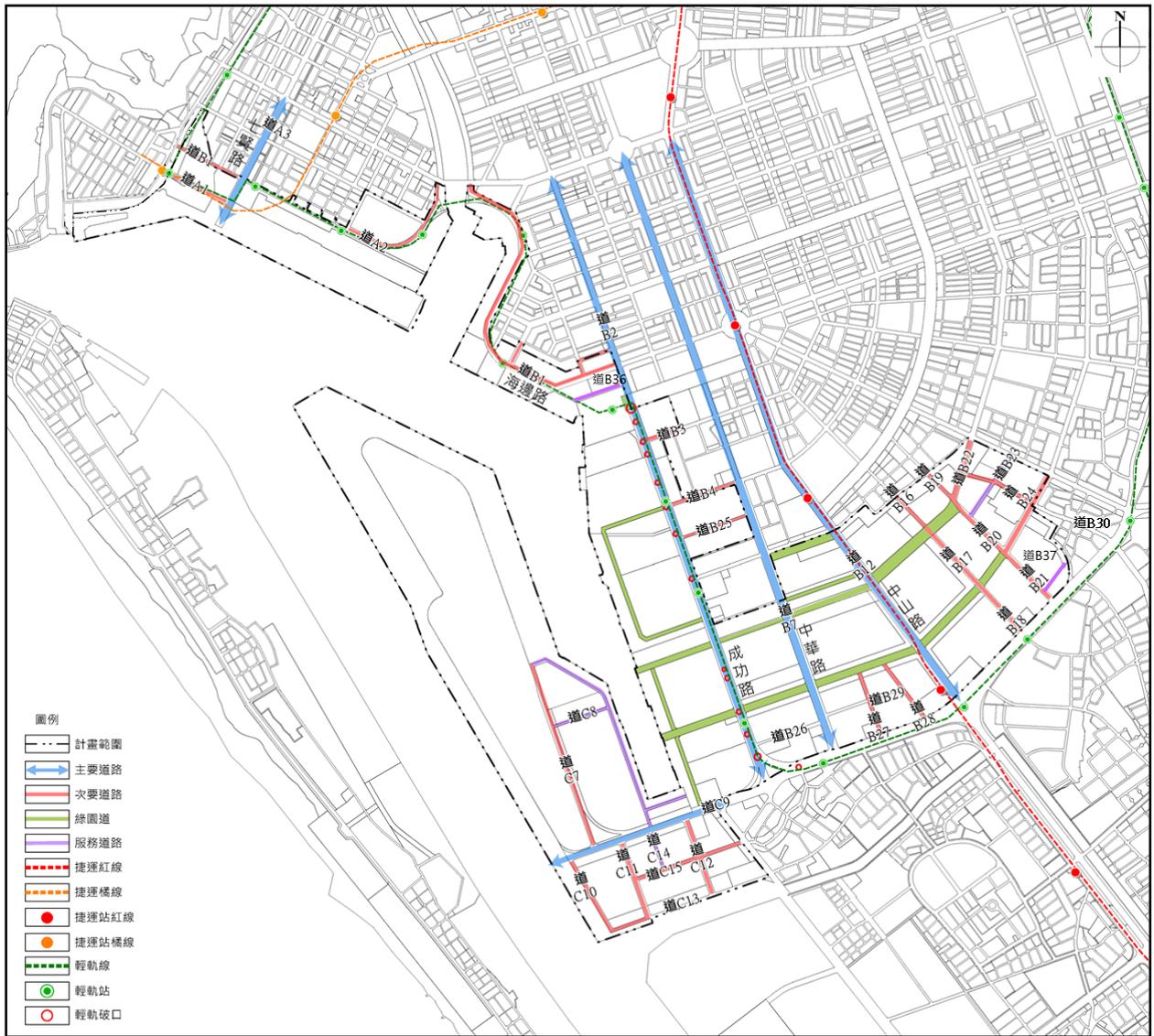


圖 7-3-3 通盤檢討後道路系統示意圖

六、都市防災計畫

都市防災的主要目的在於防止都市廣域災害的發生及蔓延，並在重大災害發生時可以提供疏散、救助、避難及復舊的機能。根據都市計畫定期通盤檢討實施辦法第6條之規定：「都市計畫通盤檢討時，應依據都市災害發生歷史、特性及災害潛勢情形，就都市防災避難場所及設施、流域型蓄洪及滯洪設施、救災路線、火災延燒防止地帶等事項進行規劃及檢討，並調整土地使用分區或使用管制。」故本次通盤檢討參考相關研究及計畫，配合本計畫區內土地使用型態，規劃檢討計畫區內都市防災系統如下：

(一) 近鄰生活圈系統與防災據點

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佈狀況後，就近以各區域之學校、公園、醫療機構與警察局、消防站等單位為區內之緊急避難場所、救援與防災指揮中心。

1. 臨時收容場所

臨時收容場所之規劃原則為：指定對象為面積大於10,000平方公尺之區域公園、全市性公園、體育場所、兒童遊樂場等，除平時可作為地區居民活動空間外，因其空曠與綠覆率高之特性，具備緊急避難與防救災之機能，藉由防災道路系統之導引，使計畫區內之公園、綠地等設施用地串連，形成都市防救災系統之一部份，並以每人平均擁有1至2平方公尺的避難面積為原則。依據上述原則，本計畫規劃公1、公2、公4、公5、公6、公7、公8、公9、公13、公16、綠5、綠6、綠10、綠13、綠14等作為本計畫區內之臨時收容場所。

2. 中長期收容場所

中長期收容場所中、小學為主要規劃對象，社教機構、活動中心、政府機關設施、社會福利機構、醫療衛生機構等，為配合指定對象，並以每人2平方公尺，可收容100人以上之場所為原則。依據上述原則，本計畫擬規劃、機1用地可作為本計畫區之中長期收容場所。

(二) 公共空間開放避難系統

緊急避難場所主要以公園綠地及學校等大型開放空間為主，社區內之公園、兒童遊樂場等公共開放空間平時可作為地區居民之活動場所外，因其空曠與綠覆率高之特性，可延緩災害之蔓延，亦具備緊急避難場所與防災據點之功能，故可藉由避難動線之規劃，使計畫區內之公園、兒童遊樂場等設施用地串連，形成都市防災系統之一部分。此外，計畫區內之學校及機關用地，其操場、球場、校舍、活動中心等亦具備防災據點之功能，以下分別就計畫區內之公園、學校等公共開放空間之規模、區位與可容納之避難人口進行說明。

計畫區內公園、綠地及廣場總面積約53.09公頃，以內政部建研所之研究成果，避難開放空間每人所需之土地面積約為4平方公尺，本計畫區內公園、綠地及廣場之永久性空地可容納之避難人口約132,725人。

綜合以上分析，計畫區公共開放空間所能容納避難人口約為132,725人，超過本計畫人口25,000人，因此計畫區公共開放空間之劃設規模，可符合區內防災避難需求。

此外，本計畫尚有機關、世貿用地（6.63公頃），可容納之避難人口總計約為105,600人，應可滿足計畫區內居住人口避難需求。

（三）都市防災公園

1. 都市防災公園之定義

都市公園除具生態休憩及景觀美化功能外，尚有提供緊急災害避難及災民收容、阻斷都市大火、防範水災等防災功能。

2. 我國對公園之防災機能界定

按內政部建築研究所 2000 年「都市計畫防災規劃手冊彙編」，都市防災體系包含避難、道路、醫療、物資、消防與警察六大空間設施。其中公園歸屬於「防救災與避難支援系統」，被視為防災避難之支援系統，提供避難、隔災、救護、通訊與短期居住之機能。

綜整上述，本市都市防災公園係以都市地區或毗鄰都市區域，由各級政府興建和管理且面積大於1公頃以上之公園為主。

3. 防災公園劃分層級

我國目前對於防災公園尚未有統一或明確之劃分層級標準。惟參照內政部建築研究所（2000）「都市計畫防災規劃手冊彙編」，都市防災避難圈分為全市、地區及鄰里三層級，防災公園亦應配合各層級，規劃不同規模並賦予不同之機能。

表 7-3-7 防災避難圈劃設標準表

避難圈層級	空間名稱	劃設標準	防災必要設施及設備
全市防災避難圈	學校、全市型公園、醫學中心、消防隊、警察局、倉庫批發業、車站	以全市為單位	提供避難居民中長期居住之空間。 提供避難居民所需糧食生活必需品儲存。 緊急醫療器材與藥品。 區域間資料蒐集與建立。
地區防災避難圈	國中、社區性公園、地區醫院、消防分隊、警察分局	步行距離1,500至1,800公尺，約3個鄰里單元	區域內居民間情報聯絡與對外聯絡之設備。 消防相關器材與緊急用車輛器材。
鄰里防災避難圈	國小、診所或衛生所、派出所	步行距離500至700公尺，約1個鄰里單元	居民進行災害因應活動所需之空間及器材。 區域內居民間情報聯絡與對外聯絡之設備。

資料來源：何明錦、李威儀（2000）「都市計畫防災規劃手冊彙編」。

4. 都市防災公園應具備之機能及運作機制

公園多具有平面空間、草坪、儲水設備及機電設施。大型公園多數更具有超大型綠地、圖書文教等場館設施、地下停車場、發電設備及儲水設施等。在發生地震、火災等天然災害時，公園可立即轉變為防災救災之根據地，場館設施可做為臨時指揮中心並可架設電信通訊設備，地下停車場可做為蓄水槽和儲備倉庫。公園平面可停泊直昇機及醫療救護車輛。具有水池之濕地公園可阻止火勢蔓延並提供緊急用水。緊急危難發生時，民眾應優先疏散至鄰里性避難場所。如不足容納，或有消防、情報與緊急車輛需用時，再引導至地區型避難場所。若災害危害程度較重，需提供中長期避難居住空間與糧食生活必須品、醫療器材與藥品時，則必須移往全市型避難場所。

5. 本市都市防災公園劃設準則

(1) 面積規模

參照內政部建研所防災避難圈三層級機能，防災公園按其功能屬性分為全市型、地區型及鄰里型防災公園，惟並無給定面積標準。參酌本市都市計畫公園用地面積概況及日本城市防災層級，防災公園面積規模可分為三層級：10公頃以上、2至10公頃、2公頃以下。

(2) 區位適宜性

參照內政部建研所防災通道系統層級劃設標準，寬度20公尺以上之道路為緊急通道系統，除可做為緊急疏散動線與聯外道路外，亦可聯繫各防災防（救）災據點之醫療、民生物資及通訊等救助機能。故全市型防災公園必須緊鄰20公尺以上道路。8至15公尺道路及8公尺以下之道路，則可做為地區型及鄰里型防災公園之避難通道與動線。此外，本市防災公園之選定應扣除水庫、山坡地等環境敏感地區（如壽山國家自然公園、大坪頂鳳山水庫毗鄰公園）以及水體為主之公園（如蓮池潭及金獅湖）較為適宜。

(3) 可容納避難人口

防災公園可容納人口密度現階段並無官方明確數字。參照內政部建築研究所（2008）「都市防災空間系統避難據點區位評估與最佳化配置」研究報告，該研究綜整相關都市防災學術論文後，採 $2\text{m}^2/\text{人}$ 做為每人最小避難面積。據此標準，每1公頃之公園可容納5,000個緊急避難人口。故依此標準推算，全市型防災公園可容納約5萬人以上避難人口、地區型防災公園約1至5萬人、鄰里型防災公園則為1萬人以下。

6. 本市防災公園層級、機能及空間分布狀況

基於上述，本市防災公園之層級依其服務範圍、可容納避難人口數、提供急難救助設備多寡可劃分為全市型防災公園、地區型防災公園及鄰里型防災公園，其劃分原則與機能分述如下：

(1) 全市型防災公園

A. 服務範圍：全市。

- B. 需求面積：10 公頃以上。
- C. 可容納避難人口：50,000 人以上。（每 1 公頃增加 5,000 人）
- D. 主要機能：提供居民中長期居住空間、內外情報通訊、糧食生活必需品儲存場所及重要醫療器材與藥品。
- E. 本市全市型防災公園總面積約 489 公頃，可容納避難人口約 244 萬人。

(2) 地區性防災公園

- A. 服務範圍：步行距離 1,500 至 1,800 公尺。
- B. 需求面積：2 公頃以上，10 公頃以下。
- C. 可容納避難人口：10,000 人～50,000 人。
- D. 主要機能：提供居民情報與對外聯絡設備、消防器材與緊急用車輛器材。
- E. 本市地區型防災公園總面積約 336 公頃，可容納避難人口約 168 萬人。

(3) 鄰里型防災公園

- A. 服務範圍：步行距離 500 至 700 公尺。
- B. 需求面積：2 公頃以下。
- C. 可容納避難人口：10,000 人。
- D. 主要機能：居民緊急災害應變活動所需空間及器材及居民間對外聯絡設備。
- E. 本市鄰里型防災公園總面積約 223 公頃，可容納避難人口約 111 萬人。

(四) 消防救災路線系統

1. 緊急道路

緊急道路將以寬度 20 公尺以上道路為主，並考慮可延續通達全市各區域之主要輔助道路（路寬亦需在 20 公尺以上）為第一層級之緊急道路，此道路為災害發生時，首先必需保持暢通之路徑。本計畫規劃中山路、中華路、成功路、海邊路、擴建路、光華三路、國華一街、國華二街、七賢路、時代大道為計畫區內之緊急道路，詳如表 7-3-8、圖 7-3-4 所示。

2. 救援輸送道路

救援輸送道路將以寬度 15 至 20 公尺之道路為主，其機能為配合緊急道路架構成為完整之路網，此層級道路以作為消防及擔負便利車輛運送物資至各防災據點功能為主，同時亦作為避難人員通往避難地區路徑之用。本計畫規劃林森四路、復興三路、正勤路、濱海一路、鼓山一路、大華一路、臨海新路、綠（園道）2、綠（園道）4、綠（園道）6、綠（園道）7 等為計畫區內之救援輸送道路，詳如表 7-3-9、圖 7-3-4 所示。

(五) 火災延燒防止地帶

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，寬度15公尺以上之道路亦得延緩災害之蔓延，因此藉由防災道路系統串連計畫區之公園、綠地等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。本計畫規劃火災延燒防止地帶包括：寬度15公尺以上之道路用地及公1、公2、公4、公5、公6、公7、公8、公9、公12、公13等公園用地及綠地用地、綠（園道）與鐵路用地與河道用地等，詳如圖7-3-5所示。

(六) 支援據點

除上述之避難空間系統、防災道路系統及火災延燒防止地帶外，可利用計畫區內警察治安據點—警察局、警察分局及分駐（派出）所；消防據點—消防隊及消防分隊；醫療院所等作為防災支援據點。本計畫區之防災支援據點為碼頭派出所、保二總隊警察分隊、高雄加工區消防隊、高雄港務消防隊與高雄港務消防隊中島分隊，並以高市消防局大樓暨中央災害應變中心南部備援中心作為防災指揮中心，詳如表7-3-8所示。

(七) 因應緊急危難醫療處所

依據衛生福利部民國108年醫療機構現況及服務量統計年報，目前高雄地區之醫學中心約為3所，區域醫院為7處，地區醫院則為75處，鄰近本計畫區周邊共6處，可作為本計畫區之因應緊急危難醫療處所，如表7-3-8所示。

表 7-3-8 本計畫區周邊之區域醫院、地區醫院綜整表

類別	醫院名	區位
區域醫院	阮綜合醫療社團法人阮綜合醫院	高雄市苓雅區成功一路162號
地區醫院	財團法人高雄基督教信義醫院	高雄市苓雅區華新街86號
	邱外科醫院	高雄市苓雅區成功一路137號1至6樓
	瑞祥醫院	高雄市前鎮區班超路92號
	吳昆哲婦產小兒科醫院	高雄市前鎮區民權二路430號
	新正薪醫院	高雄市前鎮區一心一路233號1-3樓

資料來源：行政院衛生署。

表 7-3-9 本計畫防災系統綜整表

防災系統項目		區位
防災據點	臨時收容場所	公1、公2、公4、公5、公6、公7、公8、公9、公13、公16、綠5、綠6、綠10、綠13、綠14
	中長期收容場所	機1用地
防災道路	緊急道路	中山路、中華路、成功路、海邊路、擴建路、光華三路、國華一街、國華二街、七賢路、時代大道
	救援輸送道路	林森四路、復興三路、正勤路、濱海一路、鼓山一路、大華一路、臨海新路、綠（園道）2、綠（園道）4、綠（園道）6、綠（園道）7
因應緊急危難醫療處所	區域醫院	阮綜合醫療社團法人阮綜合醫院
	地區醫院	財團法人高雄基督教信義醫院、邱外科醫院、瑞祥醫院、吳昆哲婦產小兒科醫院、新正薪醫院
火災延燒防止地帶		寬度15公尺以上之道路、公園用地及綠地用地、綠（園道）與鐵路用地與河道用地
救災支援站		碼頭派出所、保二總隊警察分隊、高雄加工區消防隊、高雄港務消防隊與高雄港務消防隊中島分隊，並以高市消防局大樓暨中央災害應變中心南部備援中心作為防災指揮中心

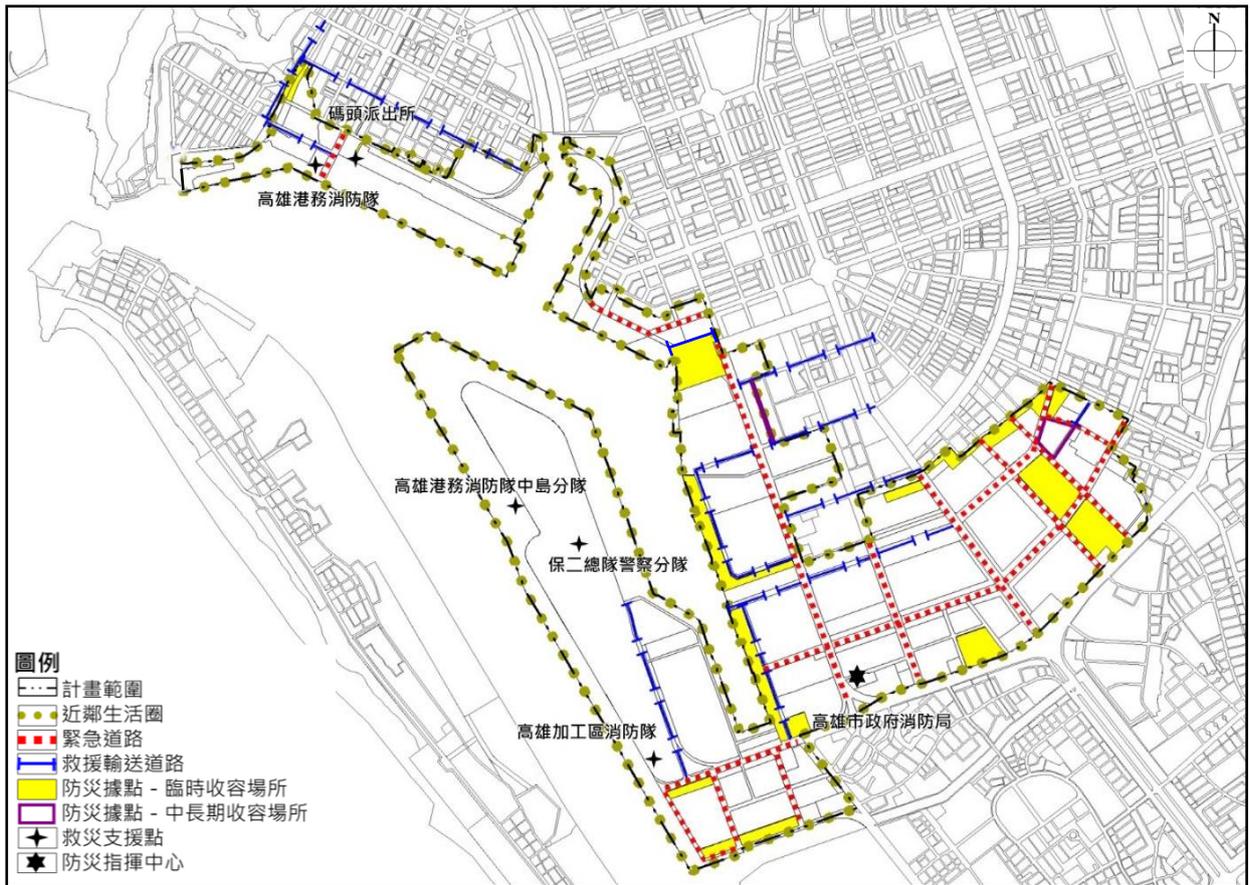


圖 7-3-4 都市防災系統示意圖



圖 7-3-5 火災延燒防止地帶示意圖

第八章 事業及財務計畫

依原民國88年12月20日公告實施之本特定區計畫說明書規定之事業及財務計畫，係採開發許可、市地重劃、區段徵收或其他法令規定之方式，採整體規劃分區開發。惟前次通盤檢討為加速本計畫區土地開發，就開發方式原則採開發許可、市地重劃、區段徵收或其他法令規定並行，取消原分期開發之規定。有關私部門及公部門辦理開發之程序依高雄多功能經貿園區特定區開發許可審議規範有關規定辦理。

第一節 開發方式

一、事業興辦方式

為有效取得高雄多功能經貿園區公共設施所需用地，並確保高雄多功能經貿園區的發展，本都市計畫之開發方式以開發許可、市地重劃、區段徵收或其它法令規定之開發方式任選辦理，並採整體規劃分區開發。

(一) 開發主體

1. 屬於經濟部科技產業園區範圍內所需公共設施，由經濟部產業園區管理局依規定辦理興闢。另該範圍內都市計畫所劃定之公共設施用地，亦由該局依規定辦理興闢後，提供高雄市市民使用。（或土地無償交由高雄市政府開發，由該處按土地比例依規定負擔興闢費用。）
2. 多功能經貿園區有關港區之規劃是為一長程目標，目前屬於商港法劃定的鹽埕、苓雅、蓬萊等商港由該港務機關主導，並依本特定區計畫之內容執行相關的規劃及使用。
3. 本計畫區基於整體考量所規劃之公共設施由高雄市政府主導興辦，在不影響全區管理及公共設施開發時程下，得核准人民或團體申請之開發許可，並依「高雄多功能經貿園區特定區開發許可審議規範」辦理（附錄一）。
4. 有關公用設備相關設施若屬政府辦理開發範圍，則由政府負責興闢；若屬人民或團體主動申請開發許可範圍者由申請者興闢之。
5. 特貿3依民國110年「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫特定經貿核心專用區（三）土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」計畫書規定辦理。
6. 特文4、特貿1、特貿2、特貿3及科專3等，依民國112年「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（配合行政院亞灣5G AIoT創新園區推動方案）土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」計畫書規定辦理。

(二) 公共設施用地及都市發展用地負擔取得方式

本計畫公共設施用地之取得及負擔回饋土地，係以開發許可、市地重劃、區段徵收或其它法令規定之開發方式辦理開發，有關規定如下：

1. 考量負擔回饋之公平性與可行性，訂定計畫開發及開發許可之公共設施負擔標準詳如表8-1-1所示。

2. 開發者（含公部門）申請計畫開發許可時，應按不同土地使用分區別與容積率提供公共設施與相關回饋協議並載於開發計畫書圖內容，業經於主要計畫書劃為公共設施之用地得自開發許可負擔比例中扣除。
3. 本計畫區依據「科技產業園區設置管理條例」所劃設科技產業園區，辦理規劃、設計、開發及管理，經濟部產業園區管理局依據「科技產業園區設置管理條例」相關規定辦理。
4. 考量各開發單元負擔回饋之公平性與可行性，各開發單元除已依都市計畫法定程序辦理個案變更並經公告實施者或已核發開發許可者，仍依其公告實施都市計畫書或以簽訂開發許可協議書之負擔規定辦理；其變更負擔比例依 94 年 12 月 9 日公告實施都市計畫規定辦理，如表 8-1-1 所示。
5. 因港區土地涉及碼頭遷建，特定文化休閒專用區回饋數量計算以特文 2、特文 3、特文 4 開發區之總面積為分母，非前述區域土地不納入分母計算。
6. 特定文化休閒專用區回饋內容應以多功能經貿園區範圍內公共設施用地為原則，相關回饋內容請相關機關繼續協商後，納入細部計畫或協議書，依法作適當規定。
7. 特文 2、特文 3、特文 4 得採分期分區開發及依開發期程分階段完成回饋方式辦理。

表 8-1-1 開發許可所需公共設施用地及都市發展用地負擔比例規定表

負擔比例 (D)	本計畫發布之使用分區與容積率			
本計畫88.12.20發布 前原使用分區別	特文1、特文4 (490%)、特 文2、特文3 (390%)	特貿1~特貿5 (630%)	特貿7、特倉區 科專3A (490%)	特貿6 (300%)
工(特)(160%)	-	$38.8\%+2.142\%*\Delta F$	$38.8\%+2.142\%*\Delta F$	38.8%
工(甲)(200%)	-	$38.8\%+2.142\%*\Delta F$	$38.8\%+2.142\%*\Delta F$	38.8%
工(乙)(300%)	-	$38.8\%+2.142\%*\Delta F$	$38.8\%+2.142\%*\Delta F$	38.8%
機關、公共設施用地 (含港埠用地)	52%	$48.8\%+1.828\%*\Delta F$	$48.8\%+1.828\%*\Delta F$	52%

註：1. 上表比例為負擔基地面積佔申請基地面積之數值，不含開發負擔。

2. 基地內有數種使用分區時，分別計算其負擔比例。

3. 由政府公辦整體開發者，另行扣抵依開發成本折算之抵費地面積。

4. ΔF ：表（變更後計畫容積率）減（以該地區細部計畫住宅區標準認定之容積率）。

二、財務計畫

本計畫之開發方式主要係以開發許可、市地重劃、區段徵收、都市更新為主，區內之公共設施用地及負擔回饋土地係經由各開發計畫分區依據開發許可審議規範之規定完成興闢或完成市地重劃、區段徵收、都市更新等後移轉予市府，公共設施用地取得方式詳如圖8-1-1所示。

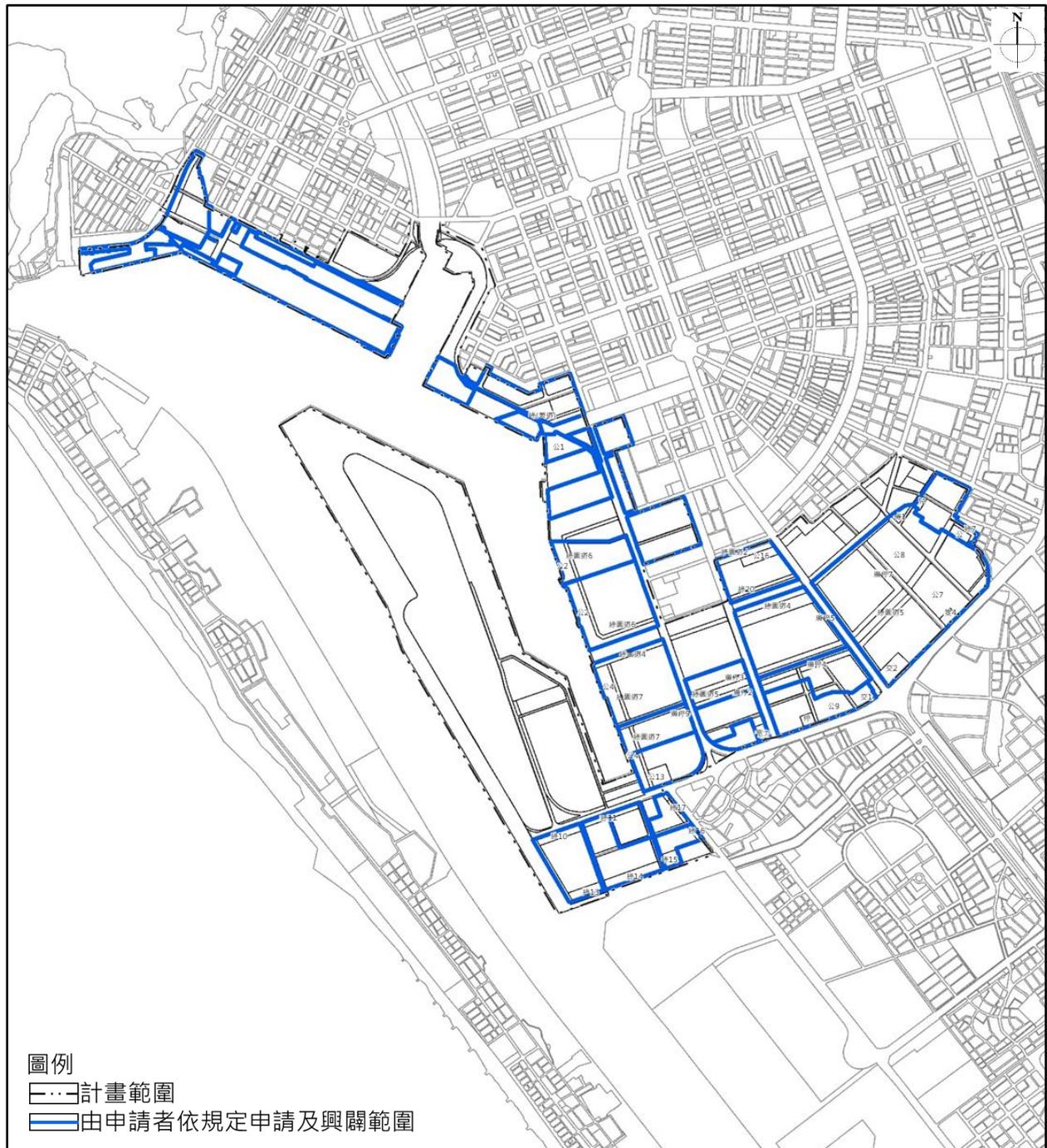


圖 8-1-1 公共設施用地取得方式示意圖

第二節 分期分區計畫

本次通盤檢討為加速計畫區內土地開發，延續原分期分區計畫中分區規定，並依土地權屬特性劃定開發單元，開發單元分布如圖8-2-1所示。

一、開發單元劃設原則

(一) 開發單元之土地完整性

園區之土地權所有權人多屬大型企業，持有大規模之面積，且經特定區計畫擬定後，多自成完整街廓，並臨主要道路（如成功路、中華路、中山路等）。是以將以單一街廓為劃設開發單元之最小單元，並得視相關都市發展用地取得、地主開發意願、回饋負擔等因素，併同鄰近街廓整體開發。

又南北向之成功路、中華路及中山路為已開闢之主要道路，可作為分隔開發計畫區之範圍。

其主要評估原則為：1.以單一街廓為開發單元劃設之基礎單元；2.以中山路、中華路、成功路等為開發單元主要區隔；3.視負擔情形及政府取得都市發展用地需求，得合併相鄰或對街街廓為一開發單元。

(二) 各地主開發計畫之意願

為瞭解土地所有權人開發意願，於本計畫第二次都市計畫通盤檢討實施問卷調查，結果顯示，持有土地面積超過一公頃之土地所有權人超過半數以上有高度開發意願。又高雄市市長多次召開早餐座談，邀請區內主要土地所有權人、開發業者及相關產業代表與市府相關單位持續進行開發相關事務之協商與溝通，並瞭解其規劃方向與進度，以促進及健全園區之整體發展，加強公私部門雙向溝通，使園區開發兼顧政府政策、產業轉型、地主權益及社會公益。

(三) 回饋負擔之公平性與可行性

公平性而言，分區劃設公平與否，開發工程費用負擔比例係為主要考量，工程費用包含都市計畫所劃設公共設施之興闢費用，為利評估簡便，本計畫先將初估之開發工程費用以變更後土地總值換算成比例，求出負擔比例，以瞭解土地所有權人實際負擔情形，作為劃設之基礎，另為考量政府開發之可行性，並以區段徵收為例，計算開發總負擔以低於區段徵收負擔（60%）為原則作為可行性評估基礎，使公私部門兩者以不同方式辦理開發作業時更具公平性與可行性。

二、開發單元劃設

開發單元劃設以主要道路劃設為主，並以土地使用分區界線為輔，如中山路、中華路、成功路及新光路等，分為新光路以北、中山路以東、中山路與中華路之間、成功路以西等區，進行開發單元之面積與負擔調整，其內容如下說明：

(一) 申請開發時，原則上以一個完整開發單元為一開發範圍，若開發單元內土地所有權人協調整合困難者，得申請由本府協商。

(二) 必要時得提請高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會視實際情形進行調整單元範圍。

(三) 第 20 開發單元

於民國 107 年 6 月 19 日辦理「高雄多功能經貿園區第 20 開發工區土地所有權人協調會」，因部分所有權人表達不具共同開發意願並考量高雄港岸際整體串聯發展等，於民國 107 年 12 月提送「高雄多功能經貿園區特定區第 20 開發工區調整計畫書」，將原第 20 開發單元劃設為第 20、20-1 及 20-2 開發單元。

第 20 開發單元依民國 109 年 12 月 24 日高雄市都市計畫委員會第 87 次會議，以維持現行都市計畫開發負擔回饋 52% 之原則下，由市府、交通部航港局及臺灣港務公司辦理分期分區開發及依開發期程分階段負擔回饋。

表 8-2-1 各開發單元公共設施及都市發展用地負擔回饋一覽表

單元編號	土地使用分區	總面積(公頃)	負擔之公共設施項目	應回饋土地總面積(公頃)	法定之計畫用地負擔比例(%)	都市計畫已劃設之公共設施面積(公頃)	公共設施所佔負擔比例(%)	尚需補市發展用地面積(公頃)	需補足之發展用地比例(%)	備註
13	特貿7B	17.23	公2、綠園道6、道路	6.94	40.30	5.76	33.43	1.18	6.85	—
15	特倉1B	10.50	綠10、綠13、道路	4.23	40.30	3.54	33.71	0.69	6.57	—
16	特倉1C(部份)	10.72	綠11、綠14、道路	4.32	40.30	3.61	33.68	0.71	6.62	—
16-1	特倉1C(部份)	4.46	綠11、道路	1.80	40.30	1.51	33.86	0.29	6.50	—
17	特倉1D(北區)	3.27	綠17、道路	1.32	40.30	1.09	33.33	0.23	7.03	—
18	特倉1D(南區)	3.49	綠15、綠16	1.41	40.30	1.17	33.52	0.24	6.88	—
19	科專3A	9.57	公1、廣2、道路	3.86	40.30	3.82	39.92	0.04	0.42	—

註：1. 本計畫已依民國 102 年「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第二次通盤檢討）案」之規定於都市計畫公告實施後 6 年內完成開發許可協議書簽訂或完成市地重劃者辦理等依原計畫規定法定之計畫用地負擔比例規定辦理。

2. 已依都市計畫法定程序辦理個案變更並經公告實施者或已核發開發許可者，仍依其公告實施都市計畫書或已簽訂開發許可協議書之負擔規定辦理。

3. 為落實開發計畫，都市計畫所劃設之變電所及交通用地等公共設施，因屬公共事業用地，實務上應由事業單位價購取得，且依現行開發法令（市地重劃、區段徵收），係屬非共同負擔項目之公共設施，應由事業單位有償撥用方式。基此，前開事業用地，於不違背都市計畫規劃精神、不增加土地所有權人負擔及自償原則下，不列入公共設施負擔比例，視為都市發展用地。開發時得列入總負擔比例計算移轉予市政府或不列入總負擔比例計算由開發人領回，再由事業單位價購取得。

4. 本案負擔回饋面積係屬負擔最下限面積，故每一單元之回饋面積仍以實際執行時之回饋面積為主。

5. 表內面積係依數值圖量估計算，實際面積仍應依實際測量地籍分割面積為準。

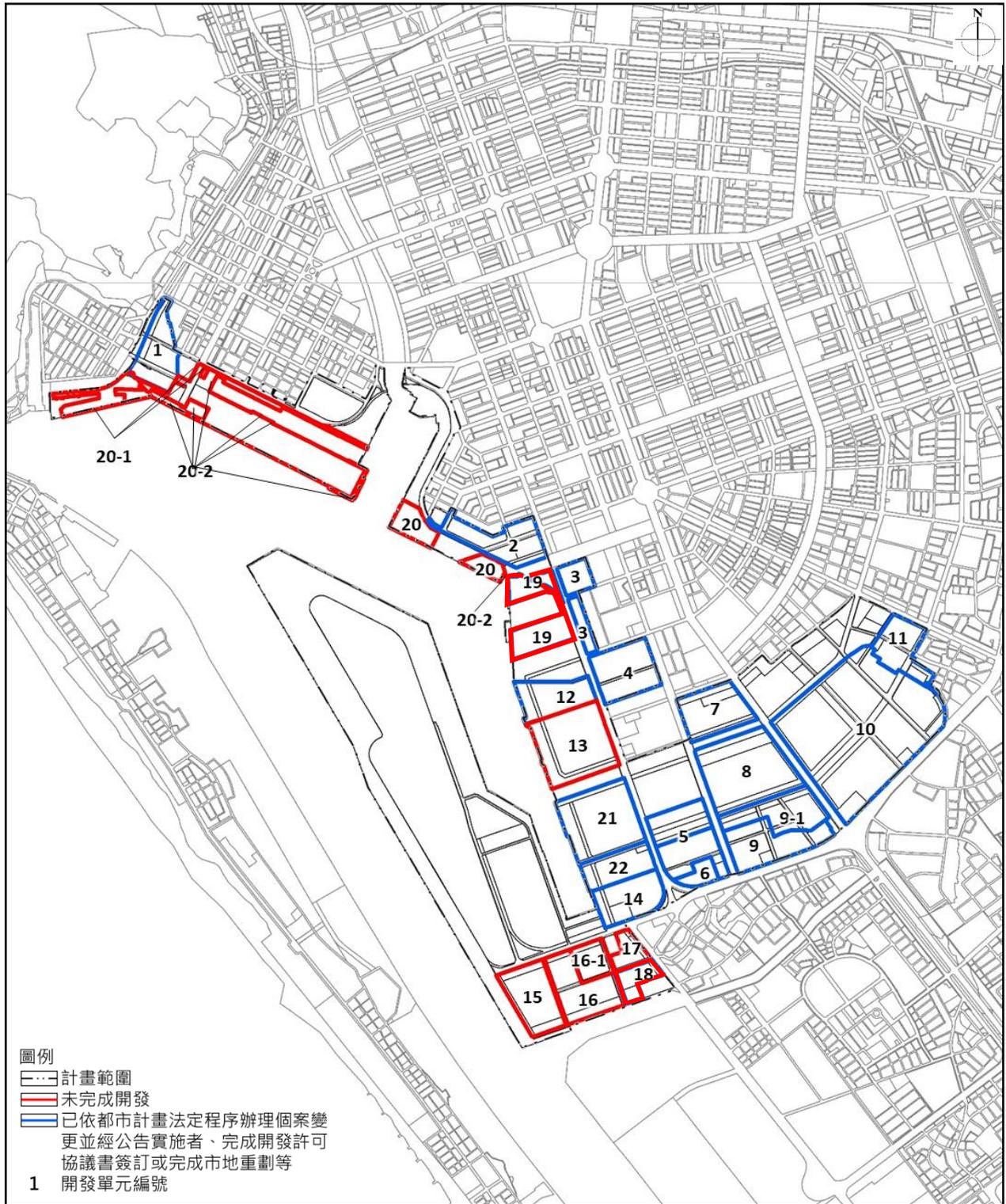


圖 8-2-1 開發單元分布示意圖

第三節 開發許可審議規範

多功能經貿園區特定區開發許可申請應依據「高雄多功能經貿園區開發許可審議規範」規定辦理（詳如附錄一）。

第四節 其他配合事項

本計畫變更內容涉及主要計畫變更者，應續依內政部都市計畫委員會決議辦理，待主要計畫通過後，併同公告發布實施。

第九章 土地使用分區管制及都市設計基準

土地使用分區與都市設計管制為實施都市計畫不可或缺的工具之一，經由土地使用管制之建築容積、建物高度等開發強度及獎勵措施之訂定，並配合計畫區之特性，將公共開放空間系統、景觀意象、人車動線系統及生態都市等之規劃融入都市設計理念，將可達到促進居民生活環境之安全、衛生、便利、舒暢、寧靜，並促進各種土地使用活動之有效運作與都市生活之豐富性。

高雄多功能經貿園區因應行政院之「亞灣2.0-智慧科技創新園區推動方案」、經濟部科技產業園區升級等產業轉型趨勢、2050淨零碳排及本市淨零城市自治條例等城市發展目標，於以下各節以現行計畫土地使用分區管制及都市設計之分析與檢討著手，其次就計畫區整體發展定位與活動特性，進行管制措施內容與發展強度之規劃，最後提出檢討後土地使用分區管制要點及都市設計基準。

第一節 現行計畫土地使用分區管制及都市設計基準分析與檢討

一、土地使用分區管制要點

(一) 現行計畫土地使用分區管制要點分析

高雄多功能經貿園區特定區計畫於民國 88 年 12 月 20 日公告發布實施並實施容積管制，其中分別訂定特定文化休閒專用區、特定倉儲轉運專用區、特定經貿核心專用區之建蔽率與容積率。此外，在原計畫之土地使用分區管制要點中，亦訂定允許使用項目與其他有關連通設施、停車空間及裝卸車位以及容積獎勵、沿街開放空間留設寬度等規定。茲簡述現行土地使用分區管制要點之重要規定如後：

1. 各項特定使用分區之建蔽率與容積率及允許使用項目規定。
2. 為促進土地使用效益與人車動線之順暢，計畫區內道路上、下空權部份得興闢空橋、地下道、人工地盤等設施以供通行，並得為商業性質使用。
3. 區內之建築物依規定裝卸停車位外，需設置垃圾車進出、停放與處理垃圾之空間，並應規劃子母車之停放空間供垃圾分類處理壓縮後放置之用。
4. 沿不同寬度道路之建築用地應留設沿街開放空間寬度之規定。
5. 高雄硫酸銹地區、港埠商業區之土地使用管制及其他規定。
6. 配合國際觀光水岸區、經貿核心區、運籌加值區之發展，增加創新研發、觀光娛樂、生活服務及文化創意產業之土地允許使用項目。增列允許使用項目組別，包含國際貿易業、智慧財產權業、廣告業、設計業、電信業務門號代辦業、研究發展服務業、出版事業、藝文業、運動服務業、企業營運總部等，並放寬各土地使用分區允許使用項目。
7. 為達成混合使用規劃並誘發投資之目標，結合開發期程，依據本市都委會 100 年 7 月 25 日第 7 次會議決議，針對提早開發之特貿區（特貿 7 除外）可申請獎勵供住宅使用樓地板面積之規定。
8. 為加速土地開發，本計畫區內容積獎勵部分就土地提早開發（時程獎勵）規定辦理者，訂定容積獎勵相關規定，並訂定容積獎勵之總和上限。
9. 為加速計畫區內重劃開發進度，第 65 期、70 期重劃區於本案事業及財務計畫有關變更負擔比例調降規定生效期間，給予容積率增量補足之，並免計入相關容積獎勵規定總額。

(二) 本次土地使用分區管制要點修正重點

綜觀現行計畫所訂定之管制要點，雖已大致掌握土地使用分區管制之基本精神，惟因應加工出口區升級為科技產業園區、近年來中央政府積極推動 5G AIoT 技術帶動新興產業落地於本計畫區、2050 淨零碳排及本市淨零城市自治條例等城市發展目標，未來將吸引人才與資金流入，而科技發展也將帶動城市生活型態之改變，本計畫將結合經貿、科技與生態，打造兼具經貿、產業、觀光遊憩及生活機能之智慧經貿新灣區，故需調整現行土地使用管制規定，本次在修正訂定計畫區之土地使用分區管制要點時，納入歷次變更案並針對有缺失之條文增訂或補充，而對於不適當之條文則予以刪除，以提高訂定管制要點之實質意義及執行效率。本次增訂、補充或刪除之條文重點如下：

1. 整合第二次通盤檢討後之歷年都市計畫變更案，將有關管制內容納入本要點予以檢討修正，便於後續執行及管制。
2. 為建構兼具遊憩與觀光之活力綠軸帶，延續「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（配合行政院亞灣 5G AIoT 創新園區推動方案）土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」，調整公園用地土地使用強度回歸全市性規範，允許使用項目增訂可作為商業設施使用。
3. 呼應國際水岸城市發展趨勢及促進水岸空間多元利用，為利公 2（80 期重劃區）之招商彈性，放寬公 2（80 期重劃區）土地使用強度。
4. 配合商港範圍調整及考量原擬訂都市計畫之使用性質與強度（商業用地），檢討變更特文 2-1 建蔽率為 80%、容積率為 240%，土地允許使用依都市計畫法高雄市施行細則商業區規定申請使用。
5. 因應港埠商業區開發規定已屆期，另為保存既有 6 棟倉庫，且為利港埠商業區有效開發及提升整體都市計畫發展，檢討變更港埠商業區建蔽率為 70%、容積率為 840%及整體開發相關規範。
6. 因應前鎮科技產業園區 IC 產業、LCD 產業及高雄軟體園區之新興產業開發彈性，變更科專 1 及科專 3 之建蔽率為 70%，並配合高雄軟體園區分期興建需求酌予調整退縮管制規定，促進高雄軟體園區第二園區產業引入、預留廠商廠區設計彈性，形塑具競爭力之產業環境。
7. 因應提早開發建築給予調降法定負擔比例及容積獎勵之規定屆期，刪除相關規定。
8. 配合行政院「亞灣 2.0-智慧科技創新園區推動方案」、5G AIoT 技術及新興產業引進，增訂電信工程業（E7）、其他專業、科學及技術服務業（IZ）、會議及展覽服務業（JB）、互動式情境體驗業（JI），以配合發展需求，實踐完善實證環境，扶植 IC 設計群聚發展、智慧石化永續發展服務、智慧影視製作平台及智慧港灣發展。
9. 為加速土地開發及導引新興產業進駐、落實智慧城市應用及提升土地混合使用效益，以達成 2050 淨零碳排之目標，本計畫增訂條件式允許住宅使用相關規定，並訂定條件式允許住宅使用容積之總和上限及回饋代金繳納機制。
10. 因應本計畫之周邊捷運系統（輕軌 13 站、捷運紅橋線 3 站、捷運黃線 1 站（規劃中），共計 17 站點）完善，檢討停車位數設置標準回歸建築技術規則規定，提升本計畫區之整體發展彈性。
11. 考量建築物附設裝卸車位規定已於建築技術規則規定，檢討刪除裝卸車位規定，回歸建築技術規則辦理。

綜合以上有關本計畫區土地使用分區管制規範構想，經檢討後有關原計畫條文之沿用情形詳如表 9-1-1 所示。

表 9-1-1 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表

管制項目	現行計畫		修正情形	說明	通盤檢討後條文別
	條文別	主要內容			
土地使用分區管制規定	第 1 條	本要點依「都市計畫法」第 22 條規定訂定之。	保留	—	第 1 條
	第 2 條	本要點未規定事項，適用其他相關法令辦理。	保留	—	第 2 條
	第 3 條	本要點所稱之法定容積，係指依本計畫或都市計畫法高雄市施行細則規定之容積率上限乘土地面積所得積數。	修正後保留	為利計畫執行一致性，明確本計畫容積規定。	第 3 條
	第 4 條	計畫區內各類土地使用分區及公共設施用地之建蔽率、容積率規定。	修正後保留	<ol style="list-style-type: none"> 1. 配合土地使用分區名稱變更修正。 2. 為利公園用地多元利用，土地使用強度規定回歸全市性規範。 3. 增訂公 2（80 期重劃區）建蔽率為 35%、容積率為 105%。 4. 增訂特文 2-1 建蔽率為 80%、容積率為 240%。 5. 依民國 111 年 1 月 28 日「台糖公司拜會本局研商土地開發議題會議」變更港埠商業區之建蔽率及容積率為 70%及 840%。 6. 為利前鎮科技產業園區及高雄軟體園區產業使用彈性，檢討科專 1 及科專 3 建蔽率為 70%。 7. 考量原計畫表 10-3-1 註 3 已屆規定年限，故刪除之。 8. 因應本計畫立體通廊設置，增訂註 3 立體通廊系統不列入建蔽率及容積率規定。 	第 4 條

表 9-1-1 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表（續）

管制項目	現行計畫		修正情形	說明	通盤檢討後條文別
	條文別	主要內容			
	第 5 條	1. 提早開發獎勵（時程獎勵）規定。 2. 都市計畫容積獎勵規定。	修正後保留	1. 刪除已屆期之時程獎勵規定。 2. 配合民國 111 年 11 月 10 日公告發布實施之「變更高雄市都市計畫（原高雄市轄區）土地使用分區管制（容積獎勵規定）（第四次通盤檢討）案」修正原條文內容。 3. 配合本市環狀輕軌實施增額容積，修正容積獎勵上限規定。 4. 為明確本計畫容積獎勵規定，整併第 5 條之 3 規定及修正相關規定。	第 5 條
	第 5 條之 1	特貿 3 土地以公辦都市更新方式辦理開發時，得獎勵增加住宅容積樓地板面積規定。	修正後保留	為明確特貿區條件式允許住宅使用規定，將原第 5 條之 1 整併至本計畫第 8 條條件允許住宅使用之分區規定。	第 8 條
	第 5 條之 2	特貿 1 及特貿 2 為鼓勵產業進駐，申請開發基地於取得非供住宅使用之使用執照後，得給予基準容積 30% 之住宅使用規定。	修正後保留	為明確特貿區條件式允許住宅使用規定，將原第 5 條之 2 整併至本計畫第 8 條條件允許住宅使用之分區規定。	第 8 條
	第 5 條之 3	1. 特貿 1、特貿 2、科專 3 及特文 4，引入策略性產業者或企業總部、其相關組織等，得獎勵 20% 之基準容積規定。 2. 投資人資格審查規定。	修正後保留	為明確本計畫容積獎勵規定，將原第 5 條之 3 整併至本計畫第 5 條容積獎勵規定。	第 5 條
	第 6 條	第 65 期、70 期重劃區變更負擔比例調降規定及期限規定。	刪除	考量原計畫時程獎勵已屆期，故刪除之。	-
	第 7 條	土地及建築物之使用組別。	修正後保留	1. 調整條次。 2. 因應加工出口區設置管理條例更名，修改第 45 組別名稱。 3. 配合產業發展及為提升特文區之商業與遊憩機能，新增第 48 組至第 51 組允許使項目。	第 6 條

表 9-1-1 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表（續）

管制項目	現行計畫		修正情形	說明	通盤檢討後條文別
	條文別	主要內容			
	第 8 條	各土地使用分區之允許使用內容及土地使用分區管制要點允許使用原則對照表。	修正後保留	<ol style="list-style-type: none"> 1. 條次調整。 2. 因應區內重大建設更名，修改內容。 3. 配合部分特倉區變更為科專區，檢討相關內容。 4. 考量原第 10 款規定特貿 3 住宅使用之容積上限規定，已納入本計畫第 8 條特貿 3 說明，故不予贅述刪除之。 5. 配合第 6 條土地允許使用項目修訂及第 8 條規定，修正土地使用分區管制要點允許使用原則對照表，增訂註 1 及註 2 規定。 6. 增訂公園用地允許使用項目。 7. 增訂特文 2-1 允許使用規定。 	第 7 條
	第 9 條	期限內條件允許住宅使用之分區規定。	修正後保留	<ol style="list-style-type: none"> 1. 條次調整。 2. 為明確特貿區條件式允許住宅使用規定，整併及修正原第 5 條之 1 及第 5 條之 2 規定，另為利特貿 3 都市更新開發彈性及確保都市更新事業計畫之履行，以明確區別產業與住宅之不同用途，針對實施者分回棟，明訂限制作為住宅使用之相關規定。 3. 為加速計畫區土地整體開發，考量「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第二次通盤檢討）案」已容許直接申請居住人口，並依循高雄市國土計畫並落實高雄市主要計畫人口分派指導，增訂條件式住宅允許規定，及代金方式額外申請一定比例之住宅樓地板面積規定。 4. 訂定回饋代金計算、繳納機制及應用等規定。 	第 8 條
	第 10 條	都設會審查事項	修正後保留	條次調整。	第 9 條

表 9-1-1 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表（續）

管制項目	現行計畫		修正情形	說明	通盤檢討後條文別
	條文別	主要內容			
	第 11 條	退縮建築規定	修正後保留	<ol style="list-style-type: none"> 1. 條次調整。 2. 配合條文內容涉及建築高度管制，故修正為退縮建築及高度規定。 3. 故刪除退縮空間提供該開放空間供公眾使用之規定。 4. 修正「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（配合行政院亞灣 5G AIoT 創新園區推動方案）土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」誤繕，增訂第一項第 3 款世貿用地得以廣場用地邊界線為指定建築線等規定。 5. 調整科專 3A 及世貿用地內各申請基地建築臨水線及非臨水線退縮管制文字規定。 6. 落實校核第 11 條之規定，修正沿街退縮開放空間留設寬度規定表內容。 	第 10 條
	第 12 條	其他規定事項 <ol style="list-style-type: none"> 1. 連通設施規定。 2. 停車空間規定。 3. 建築物附設裝卸車位規定。 4. 高雄硫酸銹地區規定。 5. 港埠商業區規定。 6. 特貿二（Y15 捷運聯合開發基地）及綠地用地（兼供道路使用）規定。 	修正後保留	<ol style="list-style-type: none"> 1. 條次調整。 2. 考量計畫區環境品質，鼓勵綠色運輸之發展，停車空間回歸建築技術規則規定。 3. 增訂特貿 3 停車空間規定。 4. 考量建築物附設裝卸車位規定已於建築技術規則規定，刪除裝卸車位規定，回歸建築技術規則辦理。 5. 依民國 105 年 5 月 30 日高雄市都市計畫委員會第 54 次會議決議，港埠商業區倉庫既已活化利用，符合都市計畫原意，經審議同意現行活化利用方式，實已符合都市計畫分期分區開發建築之目的與規定，故檢討變更相關規定。 	第 11 條

表 9-1-1 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表（續）

管制項目	現行計畫		修正情形	說明	通盤檢討後條文別
	條文別	主要內容			
665 案 （台糖港埠商業區）	第 6 條	港埠商業區規定	刪除	港埠商業區規定皆已於「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第二次通盤檢討）案」第 12 條規定，故刪除之。	—
791 案 （70 期重劃區）	—	1. 70 期重劃區特貿 6 建蔽率及容積率規定。 2. 退縮建築規定。	刪除	1. 土地使用強度規定與現行計畫第 4 條相同，故予以刪除。 2. 建築退縮規定已於現行計畫第 11 條第 1 項第 2 款規定：「70 期重劃區依其各該都市計畫說明書規定」，故不另贅述。	—
804 案 （特貿三）	—	1. 提早開發時程獎勵。 2. 開放空間規定。 3. 停車空間規定。	新增	增訂特貿 3 停車空間規定。	第 11 條
875 案 （停 3）	—	停 3 用地規定	刪除	配合第 988 案「變更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）停車場用地（停 3）為特定經貿核心專用區（二）、綠地用地（兼供道路使用）暨增訂土地使用分區管制要點案」，考量停 3 已變更為特貿二及綠地用地（兼供道路使用）刪除相關規定。	—
988 案	—	特貿二及綠地用地（兼供道路使用）規定 1. 若有提供轉乘設施、捷運連通及相關設施之使用，則應依「大眾捷運法」、「大眾捷運系統土地開發辦法」相關規定辦理。 2. 綠地用地（兼供道路使用）為本市捷運工程局管有，指定作為輕軌軌道兼道路使用。 3. 建築退縮規定。 4. 人行立體連通系統得不計入建蔽率及容積。 5. 停車空間設置規定。	新增	依「變更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）停車場用地（停 3）為特定經貿核心專用區（二）、綠地用地（兼供道路使用）暨增訂土地使用分區管制要點案」增訂相關規定。	第 11 條

表 9-1-2 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表

修正後條文	現行條文	變更理由
為落實本計畫區都市計畫之規劃、健全地區發展，並塑造本計畫區獨特之都市意象意、提昇居住環境品質，特修訂高雄多功能經貿園區特定區土地使用分區管制要點。本要點自計畫公告實施之日起生效，區內有關土地使用分區管制一律以本要點為規範依據。 高雄多功能經貿園區內土地使用管制應依下列規定辦理：	為落實本計畫區都市計畫之規劃、健全地區發展，並塑造本計畫區獨特之都市意象意、提昇居住環境品質，特修訂高雄多功能經貿園區特定區土地使用分區管制要點。本要點自計畫公告實施之日起生效，區內有關土地使用分區管制一律以本要點為規範依據。 高雄多功能經貿園區內土地使用管制應依下列規定辦理：	維持原條文。
第1條 本要點依「都市計畫法」第22條規定訂定之。	第1條 本要點依「都市計畫法」第22條規定訂定之。	維持原條文。
第2條 本要點未規定事項，適用其他相關法令辦理。	第2條 本要點未規定事項，適用其他相關法令辦理。	維持原條文。
第3條 本要點所稱之 <u>基準容積</u> ，係指依本計畫或「都市計畫法高雄市施行細則」規定之容積率上限乘土地面積所得積數。	第3條 本要點所稱之法定容積，係指依本計畫或都市計畫法高雄市施行細則規定之容積率上限乘土地面積所得積數。	為明確本計畫執行一致性，修改法定容積為基準容積。
第4條 計畫區內各類土地使用分區及公共設施用地之建蔽率、容積率依下表規定管制，其餘未規定者依「都市計畫法高雄市施行細則」規定辦理。	第4條 計畫區內各類土地使用分區及公共設施用地之建蔽率、容積率依下表規定管制，其餘未規定者依「都市計畫法高雄市施行細則」規定辦理。	1. 配合土地使用分區名稱變更，變更特殊分區及用地之建蔽率、容積率一覽表之土地使用分區名稱。 2. 考量本計畫未來產業發展，帶動區內就業及居住人口移入，為增進計畫區內日夜間人口活動、提升區內藍綠軸帶串聯及提供宜居之都市環境，另配合民國112年高市府都發企字第11231600800

表 9-1-2 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表 (續)

修正後條文				現行條文				變更理由
表9-3-1 特殊分區及用地之建蔽率、容積率一覽表				表10-3-1 特殊分區及用地之建蔽率、容積率一覽表				<p>號「變更高雄多功 能經貿園區特 定區細部計畫 (配合行政院亞 灣5G AIoT創新 園區推動方案) 土地點用分區管 制要點暨都市 計畫基準案」字 府都發企字第 11232380800第 號 「變更高雄多功 能經貿園區特 定區細部計畫 園地(公四)土 地使分區管制 暨都市設計基 案」及區內公 園用地變更利 檢討土地使 回歸全市性 範,刪除公 地建蔽率及容 率規定,並刪 註4及註5規 依都市計畫法 雄市施行細則 規定,公園用 五公頃以內建 率15%;超過 45%;超過五 頃建蔽率12% 容積率36%。 3. 公2(80期 區)屬已完 發之公園,為 續85公尺臨 開放空間,促 招商彈性,考 臨水岸公眾通 需求及退縮建 規定,實地核 可建築面積 約為6,600平 尺,考量85公 水岸廊帶整 展,建築高 12公尺(三 樓)為限,核 建蔽率約38% 容積率約116% 考量水岸整 觀及環境品 增訂公2建蔽 為35%、容積 為105%。 4. 考量特文2-1 於民國50年 國土字第57507 號「本市設立 工業區案」擬 定都市</p>
計畫分區	使用分區	建蔽率(%)	容積率(%)	計畫分區	使用分區	建蔽率(%)	容積率(%)	
特文化休閒 專用區	特文1	60	490	特文化休閒 專用區	特文1	60	490	
	特文2	60	390		特文2	60	390	
	特文2-1	80	240		特文3	60	390	
	特文3	60	390		特文4	60	490	
	特文4	60	490		特文5	60	490	
	特文5	60	490		港埠商業區	50	1,000	
	港埠商業區	70	840		公園用地	5	36	
	交通用地(交3)	40	400		交通用地(交3)	40	400	
	鐵路景觀用地	20	—(註2)		鐵路景觀用地	20	—(註2)	
特倉轉運 專用區	特倉1	60	490	特倉轉運 專用區	特倉1	60	490	
	公2(80期重劃區)	35	105		特倉2	60	490	
科產業 專用區	科專1	70	490		特倉3	60	490	
	科專2	60	490		世貿用地	70	280	
	科專3	70	490		公園用地	5	36	
	世貿用地	70	280	特貿1	60	630		
特經核 專用區	特貿1	60	630	特貿2	60	630		
	特貿2	60	630	特貿3	60	630		
	特貿3	60	630	特貿4	60	630		
	特貿4	60	630	特貿5(註1)	60	630		
	特貿5(註1)	60	630	特貿6	50	300		
	特貿6	50	300	特貿7	60	490		
	特貿7	60	490	電力事業專用區	40	400		
	電力事業專用區	40	400	特殊學校用地	40	限6層樓以下		
	交通用地(交1及交2)	80	960	公園用地	12	36		
	廣場停車場用地	10	20	交通用地(交1及交2)	80	960		
			廣場停車場用地	10	20			
註1：特貿5E為建蔽率40%，容積率400%。				註1：特貿5E為建蔽率40%，容積率400%。				
註2：表中「—」係指容積率視個案特性予以認定，並經本府核定。				註2：表中「—」係指容積率視個案特性予以認定，並經本府核定。				
註3：建築基地設置立體連通系統(含垂直動線結構體：樓梯或電梯)得不計入建蔽率及容積率。								

表 9-1-2 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表（續）

修正後條文	現行條文	變更理由
	<p>註3：特文2、特文3如自本計畫本次通盤檢討核定公告之日起三年內，由臺灣港務股份有限公司分期為區辦理招商開發，其容積率為410%，若自本次通盤檢討核定公告之日起，三年內特文2、特文3、特文4均未有任何開發計畫申報開工者，則特文2、特文3之容積率調降為390%。</p> <p>註4：公1、公2及公15水岸公園用地之建蔽率、容積率依「都市計畫法高雄市施行細則」規定辦理，不受「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第二次通盤檢討）」案土地使用分區管制第4條規定限制。</p> <p>註5：公4水岸公園用地之建蔽率、容積率依「都市計畫法高雄市施行細則」規定辦理，不受「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第二次通盤檢討）」案土地使用分區管制第4條規定限制。</p>	<p>計畫時，係屬商業用地，後經市府第078731號港埠配合商埠並入工都字號「擬定高雄多功能經貿園區特規惟前屬政院核範園內檢受休文原之使用度（商業地），擬定建蔽率為80%、容積率為240%，並依都市計畫法施行細則規定申請使用。</p> <p>5. 參民國111年1月28日「台糖公司拜會本局研議土地開發」配合紋理兼顧地主等，本計畫區及港埠開發都市計畫檢討變業容積率為70%及840%。</p> <p>6. 考量前鎮科產區現況為IC製造、LCD產業等，倉大使用以低樓為主，需求發展科專1建蔽率為70%。</p>

表 9-1-2 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表 (續)

修正後條文	現行條文	變更理由															
		7. 因應行政院「亞 灣2.0-智慧科技 創新園區推動方 案」及工業4.0等 產業政策發展， 放寬高雄軟體園 區科專3建蔽率 為70%，預留彈 商廠區設計爭 性，形塑具競爭 力之產業環境。 8. 考量原計畫表 10-3-1註3已屆 「變更高雄多功 能經貿園區特定 區細部計畫(第二 次通盤檢討)案」 規定年限，其容 積率應調降為 390%，依表10- 3-1規定辦理， 故刪除註3規定。 9. 因應本計畫立 體通廊設置，增 訂註3立體通廊 系統不列入建蔽 率及容積率規定。															
第5條 本計畫區內容積獎勵及容積移轉規 定，依下列規定辦理：	第5條 本計畫區內特貿區及特倉區部分土地 (詳如圖10-3-1所示)符合下列規定 者，得給予容積獎勵： 1. 為獎勵土地提早開發建築，於本 次都市計畫通盤檢討案公告發布實 施之次日起6年內(含6年)，得依 表10-3-2給予調降法定負擔比例及 容積獎勵： 表10-3-2 容積獎勵及法定負擔比例 調降表 <table border="1" data-bbox="699 1366 1161 1899"> <thead> <tr> <th>百分比</th> <th>負擔比例 調降 (%) (註1)</th> <th>獎勵容 積增量 (%) (註2)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>可供住宅使 用分區(特 貿1~特貿6)</td> <td>4</td> <td>20 (註3)</td> </tr> <tr> <td>不供住宅使 用分區(特 倉變特貿 7)</td> <td>7</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>不供住宅使 用分區(特 倉區)</td> <td>7</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>不供住宅使 用分區(特 文1~特文4)</td> <td>10</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> 註1：有關負擔比例調降之適用，應符 合本案事業及財務計畫(細計第 九章)之規定。(如於本都市計 畫公告實施後6年內完成開發許	百分比	負擔比例 調降 (%) (註1)	獎勵容 積增量 (%) (註2)	可供住宅使 用分區(特 貿1~特貿6)	4	20 (註3)	不供住宅使 用分區(特 倉變特貿 7)	7	15	不供住宅使 用分區(特 倉區)	7	15	不供住宅使 用分區(特 文1~特文4)	10	0	1. 依民國94年高 市府都二字第 0940062018 號「變更高雄 多功經貿園區 特定區細部計 畫(第一次通 盤檢討)案」 案，考量本市 容積率過高及 容積移轉政策 推動，限制本 計畫區內土地 申請獎勵國 民國102年高 市府都字第 10232379802 號「變更高雄 多功經貿園區 特定區細部計 畫(第二次通 盤檢討)案」 案，規定本計 畫區內特貿區 及特倉區土地 容積獎勵及計 畫法容積獎勵 前開比例及計 畫法容積獎勵 已屆期，且區 內特貿區及特 倉區土地開發 許可
百分比	負擔比例 調降 (%) (註1)	獎勵容 積增量 (%) (註2)															
可供住宅使 用分區(特 貿1~特貿6)	4	20 (註3)															
不供住宅使 用分區(特 倉變特貿 7)	7	15															
不供住宅使 用分區(特 倉區)	7	15															
不供住宅使 用分區(特 文1~特文4)	10	0															

表 9-1-2 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表（續）

修正後條文	現行條文	變更理由
<p>1. 建築基地如符合都市更新條例、變更高雄市都市計畫（灣子內等12處地區）細部計畫（配合高雄環狀輕軌捷運建設計畫實施增額容積）（配合危老條例變更土地使用分區管制）案及都市計畫容積移轉實施辦法規定者，從其法令規定辦理。</p>	<p>可協議書簽訂或完成市地重劃範圍內公共設施用地產權點交，則其負擔比例依上表辦理；如未於本都市計畫公告實施後6年內完成者，則依94年12月9日公告實施之現行都市計畫書規定辦理。獎勵容積增量規定係適用於本都市計畫公告實施後6年內領得建照之建築基地。</p> <p>註2：原於94年12月9日公告實施都市計畫特貿區允許作住宅使用容積不受此限。</p> <p>註3：特貿1~特貿5提早開發可申請獎勵供住宅使用樓地板面積計算公式如下： $\Delta F = (2V_o / V_s) \times R (\%)$ $V_o / V_s \text{ 超過 } 0.5, \text{ 以 } 0.5 \text{ 計。}$ $F = \Delta F \times V_s$ $\Delta F: \text{ 獎勵容積可供住宅使用之樓地板面積比例}$ $F: \text{ 獎勵容積可供住宅使用之樓地板面積}$ $V_o: \text{ 開發非供住宅使用之樓地板面積 (以使用執照或部分使用執照之容積樓地板面積為準)}$ $V_s: \text{ 法定容積樓地板面積}$ $R: \text{ 提早開發獎勵容積比例 (20\%)}$ <p>上開公式應以同宗建築基地計算，但特貿4A、特貿5C、特貿5D等已依本計畫工區完成開發許可案件，得以同一工區範圍計算之，其非供住宅使用之樓地板面積，應扣除本案公告實施前已取得建築執照者。</p> <p>註4：特貿1~特貿5申請案件應先取得非住使用之使用執照或部分使用執照後，方得核發住宅部分之使用執照；供住宅使用之建築物，除地下室可連通外，地面層以上須為獨幢建築。</p> <p>2. 建築基地如符合都市更新條例及都市計畫容積移轉實施辦法規定者，從其法令規定辦理。</p> </p>	<p>業等，依前述民國94年第一次通盤檢討意旨，檢討變更容積獎勵規定及刪除圖10-3-1適用容積獎勵地區分佈區示意圖。</p> <p>2. 因民國99年1月14日公告發布實施之「變更高雄市都市計畫土地使用分區管制（容積獎勵規定）通盤檢討案」已歷經「變更高雄市都市計畫（原高雄市轄區）土地使用分區管制（容積獎勵規定）（第二次通盤檢討）案」與「變更高雄市都市計畫（原高雄市轄區）土地使用分區管制（容積獎勵規定）（第三次通盤檢討）案」之二次變更，故本計畫應計畫變更，檢討修正條文內容為「變更高雄市都市計畫（原高雄市轄區）土地使用分區管制（容積獎勵規定）（第四次通盤檢討）案」。</p> <p>3. 依民國109年高市府都發規字第10936020902號「變更高雄市都市計畫（灣子內等12處地區）細部計畫（配合高雄環狀輕軌捷運建設計畫實施增額容積）（配合危老條例變更土地使用分區管制）案」，修正條文說明及依其規定修正容積獎勵上限為2倍規定。</p>

表 9-1-2 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表（續）

修正後條文	現行條文	變更理由
<p>2. 本計畫區內建築基地申請建築，有關容積獎勵規定依本府民國111年11月10日公告發布實施之「<u>變更高雄市都市計畫（原高雄市轄區）土地使用分區管制（容積獎勵規定）（第四次通盤檢討）案</u>」規定辦理，不得適用「<u>建築技術規則</u>」建築設計施工編第15章實施都市計畫地區建築基地綜合設計。</p> <p>3. 建築基地如申請增額容積或容積移轉、都市更新或其他相關法規增加之容積，其容積增量總和以不超過該基地法定容積之2倍為原則。</p>	<p>3. 本計畫區內建築基地申請建築，有關容積獎勵規定不得適用「<u>建築技術規則</u>」建築設計施工編第15章實施都市計畫地區建築基地綜合設計及本府民國99年1月14日公告發布實施之「<u>變更高雄市都市計畫土地使用分區管制部份（容積獎勵規定）通盤檢討案</u>」規定辦理。</p> <p>4. 建築基地如同時辦理容積移轉、都市更新及符合本條第1款規定給予容積獎勵者，其容積增量總和以不超過該基地法定容積之50%為原則。</p> <div data-bbox="683 723 1145 965" style="text-align: center;"> </div> <p>圖10-3-1 適用容積獎勵地區分佈區位示意圖</p>	<p>4. 為明確本計畫容積獎勵規定，將原第5條之3整併至本條第4款說明，為利後續審議執行，依本點第三條規定修改基準容積為法定容積。</p> <p>5. 另依「<u>高雄市政府獎勵企業總部進駐亞洲新灣區作業要點</u>」規定，投資人係指依第七條審議合格並決議獎勵之廠商，故訂投資人之資格，以資明確。</p>
<p>4. 特貿1、特貿2、科專3A、科專3B及特文4土地為促進策略性產業發展，引入「<u>高雄市促進產業發展自治條例</u>」規定之策略性產業者或依「<u>高雄市政府獎勵企業總部進駐亞洲新灣區作業要點</u>」規定之企業總部、其相關組織等，得獎勵基準容積乘20%，全數由投資人取得後參與分配，其增加之容積樓地板面積不得作住宅使用。 前項投資人係指依「<u>高雄市政府獎勵企業總部進駐亞洲新灣區作業要點</u>」第七條審議會審認合格並決議獎勵之廠商。</p>		

表 9-1-2 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表（續）

修正後條文	現行條文	變更理由
(詳修正後條文第8條所示。)	<p>第5條之1 本計畫區內特貿3土地以公辦都市更新方式辦理開發時，得獎勵增加住宅容積樓地板面積之使用，並應依下列規定辦理：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 特貿3基地獎勵增加住宅容積樓地板面積之建築使用時，應先取得非住宅使用之使用執照或部分使用執照後，方得核發住宅部分之使用執照。 2. 特貿3基地住宅使用之容積，不得超過其法定容積（含依法獎勵之容積）及其實際開發總樓地板面積之二分之一。 	<p>為明確特貿區條件，將原第5條之1整併至本計畫第8條條件允許住宅使用之規定，故刪除。</p>
(詳修正後條文第8條所示。)	<p>第5條之2 特貿1及特貿2土地使用為鼓勵產業發展，申請開發基地於取得非住宅使用之使用執照後（樓地板面積比例不得低於基準容積之70%），得給予基準容積住宅使用類別之開發樓地板，惟最高仍不得超過基準容積之30%。</p>	<p>為明確特貿區條件，將原第5條之2整併至本計畫第8條條件允許住宅使用之規定，故刪除。</p>
(詳修正後條文第5條所示。)	<p>第5條之3 特貿1、特貿2、特倉3及特文4土地為促進策略性產業發展，引入「高雄市促進產業發展自治條例」規定之策略性產業者或依「高雄市政府獎勵企業總部進駐亞洲新灣區作業要點」規定之企業總部、其相關組織等，得獎勵20%之基準容積，全數由投資人取得後參與分配，其增加之容積樓地板面積不得作住宅使用。</p>	<p>為明確本計畫容積獎勵規定，將原第5條之3整併至本計畫第5條容積獎勵規定。</p>
(刪除)	<p>第6條 為加速計畫區內重劃開發進度，第65期、70期重劃區於本案事業及財務計畫有關變更負擔比例調降規定生效期間，因無法適用該規定，所致分區容積差額，得依下列計算公式，給予各分區容積率增量補足之，並免計入相關容積獎勵規定總額：</p> $\text{容積率增量} = (\text{現行都市計畫負擔回饋比例} - \text{本都市計畫公告實施後6年內應負擔回饋比例}) \div (\text{1} - \text{現行都市計畫負擔回饋比例}) \times \text{法定容積率}$ <p>前項所指現行都市計畫負擔回饋比例，第65期重劃區為43.3%，第70期重劃區則為38.8%。 依第二項規定給予之容積率增量，於本都市計畫公告實施之次日起超過6年（不含6年），各分區仍未申請建照並申報開工者，則停止適用。 惟基於公平原則，如土地權利關係人為促進其土地利用，得依都市計畫法定程序，重新檢討變更變更細部計畫，調降負擔比例。</p>	<p>考量原計畫時程獎勵已屆期，配合檢討刪除。</p>

表 9-1-2 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表（續）

修正後條文	現行條文	變更理由
<p>第6條 本要點用語，定義如下： 多功能經貿園區特定區各使用分區範圍內土地及建築物之使用，依其性質、用途，分為下列各組：</p> <p>1. 住宅 第1組：雙併住宅、多戶住宅、商務住宅</p> <p>2. 文教設施 第2組：學前教育設施 第3組：教育設施 第4組：社教設施 圖書館、社會教育館、藝術館、博物館、科學館、陳列館、水族館。</p> <p>第5組：文康設施 音樂廳、體育場所、集會場所、文康活動中心、歌劇院、電影院。</p> <p>3. 社服設施 第6組：社區遊憩設施 第7組：醫療保健服務業 第8組：社會福利設施 第9組：公共通訊設施 第10組：公共安全設施 第11組：大型遊憩設施 第12組：水岸遊憩設施 第13組：公用事業設施 第14組：公務機關 第15組：人民團體</p> <p>4. 商業 第16組：批發業（F1） 第17組：零售業（F2） 第18組：綜合零售業（F3） 百貨超市業、大型購物中心 第19組：國際貿易業（F4） 第20組：餐飲業（F5） 第21組：智慧財產權業（F6）</p> <p>5. 運輸、倉儲及通信業 第22組：陸上、水上、航空及其他運輸業（G1~G7） 第23組：倉儲業（G8） 第24組：電信業（G9）</p> <p>6. 工商、社會及個人服務業 第25組：金融、保險及不動產業（H） 第26組：顧問服務業（I1） 第27組：資訊服務業（I3） 第28組：廣告業（I4） 第29組：設計業（I5） 第30組：電信業務門號代辦業（IE） 第31組：研究發展服務業（IG） 第32組：訓練服務業（J2） 第33組：出版事業（J3）</p>	<p>第7條 本要點用語，定義如下： 多功能經貿園區特定區各使用分區範圍內土地及建築物之使用，依其性質、用途，分為下列各組：</p> <p>1. 住宅 第1組：雙併住宅、多戶住宅、商務住宅</p> <p>2. 文教設施 第2組：學前教育設施 第3組：教育設施 第4組：社教設施 圖書館、社會教育館、藝術館、博物館、科學館、陳列館、水族館。</p> <p>第5組：文康設施 音樂廳、體育場所、集會場所、文康活動中心、歌劇院、電影院。</p> <p>3. 社服設施 第6組：社區遊憩設施 第7組：醫療保健服務業 第8組：社會福利設施 第9組：公共通訊設施 第10組：公共安全設施 第11組：大型遊憩設施 第12組：水岸遊憩設施 第13組：公用事業設施 第14組：公務機關 第15組：人民團體</p> <p>4. 商業 第16組：批發業（F1） 第17組：零售業（F2） 第18組：綜合零售業（F3） 百貨超市業、大型購物中心 第19組：國際貿易業（F4） 第20組：餐飲業（F5） 第21組：智慧財產權業（F6）</p> <p>5. 運輸、倉儲及通信業 第22組：陸上、水上、航空及其他運輸業（G1~G7） 第23組：倉儲業（G8） 第24組：電信業（G9）</p> <p>6. 工商、社會及個人服務業 第25組：金融、保險及不動產業（H） 第26組：顧問服務業（I1） 第27組：資訊服務業（I3） 第28組：廣告業（I4） 第29組：設計業（I5） 第30組：電信業務門號代辦業（IE） 第31組：研究發展服務業（IG） 第32組：訓練服務業（J2） 第33組：出版事業（J3）</p>	<p>1. 配合條文檢討變更，修正條次。</p> <p>2. 因應加工出口區設置管理條例更名，修改第45組別名稱。</p> <p>3. 配合行政院「亞灣2.0-智慧科技創新園區推動方案」為實踐完成善實證環境、群聚立新創園、產業與人才、智慧科技方案、共創創市及對接新南向目標，場等五大目標，扶植IC設計群聚發展、智慧石碇、永續發展、影視製作、智慧影視、智慧等，檢核現行條文土地及建築物之使用組別之規定可引入之共計14組，為第9組公共通訊設施、第21組智慧財產權業（F6）、第24組電信業（G9）、第26組顧問服務業（I1）、第27組資訊服務業（I3）、第30組電信業務門號代辦業（IE）、第31組研究發展服務業（IG）、第34組電影事業（J4）、廣播電業（J5）、第39組專門技術服務業（律師、會計師…等）、第41組會議中心、小型會議中心、國際會議中心、第42組工商展覽中心、第43組世界、貿易展覽中心、第46組企業部、運行總業類別尚無使用於土地要點，故新增4組使用組別，</p>

表 9-1-2 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表（續）

修正後條文	現行條文	變更理由
第34組：電影事業（J4）、廣播電視服務業（J5） 第35組：藝文業（J6） 第36組：休閒、娛樂服務業（J7） 第37組：運動服務業（J8） 第38組：觀光及旅遊服務業（J9） 第39組：專門技術服務業（律師、會計師…等） 第40組：租賃業（JE） 7. 其它 第41組：會議中心 小型會議中心、國際會議中心。 第42組：工商展覽中心 第43組：世界貿易展覽中心 第44組：物流加工業 第45組： <u>科技產業園區</u> 設置管理條例所規定之區內事業 第46組：企業營運總部 第47組：高雄市促進產業發展自治條例所規定之策略性產業 第48組： <u>電信工程業（E7）</u> 第49組： <u>其他專業、科學及技術服務業（IZ）</u> 第50組： <u>會議及展覽服務業（JB）</u> 第51組： <u>互動式情境體驗業（JI）</u>	第34組：電影事業（J4）、廣播電視服務業（J5） 第35組：藝文業（J6） 第36組：休閒、娛樂服務業（J7） 第37組：運動服務業（J8） 第38組：觀光及旅遊服務業（J9） 第39組：專門技術服務業（律師、會計師…等） 第40組：租賃業（JE） 7. 其它 第41組：會議中心 小型會議中心、國際會議中心。 第42組：工商展覽中心 第43組：世界貿易展覽中心 第44組：物流加工業 第45組：加工出口區設置管理條例所規定之區內事業 第46組：企業營運總部 第47組：高雄市促進產業發展自治條例所規定之策略性產業	為第48組電信工程業（E7）、第49組其他專業、科學及技術服務業（IZ）、第50組會議及展覽服務業（JB）、第51組互動式情境體驗業（JI），以配合發展需求。
第7條 本都市計畫劃設使用分區之允許使用原則如表9-3-2所示： 1. 下表中，「○」表允許使用，「X」表禁止使用，「△」表應經都設會審查通過後方允許使用。 2. 港埠用地依商港法管制使用。 3. 參照都市計畫圖，屬於經濟部 <u>科技產業園區</u> 範圍之土地（ <u>科專1</u> 、 <u>科專2</u> 、 <u>科專3A</u> 、 <u>科專3B</u> ）準用本表規定。 4. 位於鼓山區捷運橋線O1車站東移地區之交通用地，依90年6月11日「變更高雄捷運系統橋線O1車站東移地區部分第四種商業區、特文1為交通用地案」計畫書規定辦理。	第8條 本都市計畫劃設使用分區之允許使用原則如表10-3-3所示： 1. 下表中，「○」表允許使用，「X」表禁止使用，「△」表應經都設會審查通過後方允許使用。 2. 港埠用地依商港法管制使用。 3. 參照都市計畫圖，屬於經濟部加工出口區特定倉儲轉運專用區範圍之土地（特倉1A、特倉2A、特倉3A、特倉3B）準用本表規定。 4. 位於鼓山區捷運橋線O1車站東移地區之交通用地，依90年6月11日「變更高雄捷運系統橋線O1車站東移地區部分第四種商業區、特文一為交通用地案」計畫書規定辦理。	1. 配合條文檢討變更，修正條次及統一分區名稱。 2. 因應海洋文化及流行音樂中心、加工出口區、高雄港港務大樓及國際旅運大樓與世界貿易展覽中心及國際會議中心名稱更動，故檢討修正之。 3. 配合特定倉儲轉運專用區變更為科技產業專用區，檢討修正相關內容。

表 9-1-2 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表 (續)

修正後條文	現行條文	變更理由
5. 本表使用組別認定如有疑義者，另參爰都市計畫法高雄市施行細則、經濟部「公司行號營業項目代碼表」送由本市都市計畫委員會審定。	5. 本表使用組別認定如有疑義者，另參爰都市計畫法高雄市施行細則、經濟部「公司行號營業項目代碼表」送由本市都市計畫委員會審定。	4. 考量原第10款規定，已納入本計畫說明書第8條規定，不予刪除。
6. 特文5之高雄港埠旅運中心基地(19~20號碼頭)，係供港務大樓、旅運大樓及其相關附屬設施、事業使用；另高雄流行音樂中心基地(11~15號碼頭)，係供海洋文化及流行音樂及其相關附屬設施、事業使用。另有前述基地其附屬設施及附屬事業之使用內容得依據特文區之使用內容辦理。	6. 特文5之高雄港港務大樓及國際旅運大樓基地(19~20號碼頭)，係供港務大樓、旅運大樓及其相關附屬設施、事業使用；另海洋文化及流行音樂中心基地(11~15號碼頭)，係供海洋文化及流行音樂及其相關附屬設施、事業使用。另有前述基地其附屬設施及附屬事業之使用內容得依據特文區之使用內容辦理。	5. 配合第6條土地允許使用項目及第8條規定土地正管制要點原則對照表，並增訂註1及註2第1組條件式允許土地類別規定。
7. 世貿用地係供高雄展覽館與其附屬設施使用為主，其允許之土地使用項目為展覽、展示、會議、表演及金融商務辦公、國際經貿、資訊交流、餐飲服務、公共服務及其他經主管機關核准之必要性使用。若依「促進民間參與公共建設法」核准由民間參與公共建設者，得作附屬事業使用。	7. 世貿用地係供世界貿易展覽中心及國際會議中心與其附屬設施使用為主，其允許之土地使用項目為展覽、展示、會議、表演及金融商務辦公、國際經貿、資訊交流、餐飲服務、公共服務及其他經主管機關核准之必要性使用。若依「促進民間參與公共建設法」核准由民間參與公共建設者，得作附屬事業使用。	6. 為建構兼具觀光、延高更貿部政創新區管市案畫使用為商考國土區計業年定配入並工「能區劃前民核內配種專1)訂用性(商
8. 電力事業專用區係供電業有關之辦公處所及變電設施使用，其變電設施應採地下變電所設計，且開挖率不得大於80%，變電所設於地下層時得免計算容積。電力事業專用區得比照「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」變電所用地立體多目標使用之准許使用項目規定作使用，依前開多目標使用辦法做商場、旅館、餐飲服務及銀行之總樓地板面積不得超過法定容積1/3。	8. 電力事業專用區係供電業有關之辦公處所及變電設施使用，其變電設施應採地下變電所設計，且開挖率不得大於80%，變電所設於地下層時得免計算容積。電力事業專用區得比照「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」變電所用地立體多目標使用之准許使用項目規定作使用，依前開多目標使用辦法做商場、旅館、餐飲服務及銀行之總樓地板面積不得超過法定容積1/3。	7. 量特文2-1於50年高市府土字第57507「本案」擬計業用高市第078731號定港埠保商入並工「能區劃前民核內配種專1)訂用性(商
9. 公1、公2及公15用地具水岸休憩與港區設施機能混合使用機能，允許使用供作第12組(水岸遊憩設施)、零售業(F2)、綜合零售業(F3)、餐飲業(F5)、陸上、水上、航空及其他運輸業(G1~G7)、設計業(I5)、藝文業(J6)、休閒、娛樂服務業(J7)、觀光及旅遊服務業(J9)、會議及展覽服務業(JB)、互動式情境體驗業(JI)及其他經高雄市政府目的事業主管機關許可之遊憩設施。	9. 公1、公2及公15用地具水岸休憩與港區設施機能混合使用機能，允許使用供作第12組(水岸遊憩設施)、零售業(F2)、綜合零售業(F3)、餐飲業(F5)、陸上、水上、航空及其他運輸業(G1~G7)、設計業(I5)、藝文業(J6)、休閒、娛樂服務業(J7)、觀光及旅遊服務業(J9)、會議及展覽服務業(JB)、互動式情境體驗業(JI)及其他經高雄市政府目的事業主管機關許可之遊憩設施。	7. 量特文2-1於50年高市府土字第57507「本案」擬計業用高市第078731號定港埠保商入並工「能區劃前民核內配種專1)訂用性(商
10. 配合高雄市政府依促參法辦理「高雄市前鎮區公4用地海洋休憩集會所BOT案」，公4用地除供公園使用外，並可容許水上運輸業(G3)、	10. 特貿3基地住宅使用之容積，不得超過其法定容積(含依法獎勵之容積)及其實際開發總樓地板面積之二分之一。	7. 量特文2-1於50年高市府土字第57507「本案」擬計業用高市第078731號定港埠保商入並工「能區劃前民核內配種專1)訂用性(商

表 9-1-2 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表 (續)

修正後條文	現行條文	變更理由
<p>藝文業 (J6)、休閒、娛樂服務業 (J7)、觀光及旅遊服務業 (J9)、零售業 (F2)、綜合零售業 (F3)、餐飲業 (F5) 及經高雄市政府目的事業主管機關核准之遊艇碼頭周邊服務 (包括設備販售、管理站、遊艇俱樂部、艇庫等) 必要性使用。</p> <p>11. 本計畫公園用地除依本條第9款及第10款規定辦理外,其餘公園用地得允許使用供作零售業 (F2)、綜合零售業 (F3)、餐飲業 (F5)、設計業 (I5)、藝文業 (J6)、休閒、娛樂服務業 (J7)、觀光及旅遊服務業 (J9)、會議及展覽服務業 (JB)、互動式情境體驗業 (JI) 及其他經高雄市政府目的事業主管機關許可之遊憩設施。</p> <p>12. 特文2-1土地依都市計畫法高雄市施行細則商業區規定申請使用。</p>	<p>11. 配合高雄市政府依促參法辦理「高雄市前鎮區公四用地海洋休憩集會所BOT案」,公4用地除供公園使用外,並可容許水上運輸業 (G3)、藝文業 (J6)、休閒、娛樂服務業 (J7)、觀光及旅遊服務業 (J9)、零售業 (F2)、綜合零售業 (F3)、餐飲業 (F5) 及經高雄市政府目的事業主管機關核准之遊艇碼頭周邊服務 (包括設備販售、管理站、遊艇俱樂部、艇庫等) 必要性使用。</p>	<p>擬定建蔽率為80%、容積率為240%,並依都市計畫法高雄市施行細則商業區規定申請使用。</p>

表9-3-2 土地使用分區管制要點允許使用原則對照表

使用分區	特1 特2 特3 特4 特5 特6 特7 特8 特9 特10 特11 特12 特13 特14 特15 特16 特17 特18 特19 特20 特21 特22 特23 特24 特25 特26 特27 特28 特29 特30 特31 特32 特33 特34 特35 特36 特37 特38 特39 特40 特41 特42 特43 特44 特45 特46 特47 特48 特49 特50 特51	特1 特2 特3 特4 特5 特6 特7 特8 特9 特10 特11 特12 特13 特14 特15 特16 特17 特18 特19 特20 特21 特22 特23 特24 特25 特26 特27 特28 特29 特30 特31 特32 特33 特34 特35 特36 特37 特38 特39 特40 特41 特42 特43 特44 特45 特46 特47 特48 特49 特50 特51
第1條 醫療住宅、多戶住宅、醫療住宅	X	X
第2條 雜項商業設施	△	△
第3條 雜項設施	△	△
第4條 社教設施 (圖書館、社會教育館、藝術館、博物館、科學館、陳列館、冰球館、天文台、氣象、歷史博物館、展覽場所、及表演廳、電影院)	○	○
第5條 公園	○	○
第6條 公園	○	○
第7條 公園	○	○
第8條 公園	○	○
第9條 公園	○	○
第10條 公園	○	○
第11條 公園	○	○
第12條 公園	○	○
第13條 公園	○	○
第14條 公園	○	○
第15條 公園	○	○
第16條 公園	○	○
第17條 公園	○	○
第18條 公園	○	○
第19條 公園	○	○
第20條 公園	○	○
第21條 公園	○	○
第22條 公園	○	○
第23條 公園	○	○
第24條 公園	○	○
第25條 公園	○	○
第26條 公園	○	○
第27條 公園	○	○
第28條 公園	○	○
第29條 公園	○	○
第30條 公園	○	○
第31條 公園	○	○
第32條 公園	○	○
第33條 公園	○	○
第34條 公園	○	○
第35條 公園	○	○
第36條 公園	○	○
第37條 公園	○	○
第38條 公園	○	○
第39條 公園	○	○
第40條 公園	○	○
第41條 公園	○	○
第42條 公園	○	○
第43條 公園	○	○
第44條 公園	○	○
第45條 公園	○	○
第46條 公園	○	○
第47條 公園	○	○
第48條 公園	○	○
第49條 公園	○	○
第50條 公園	○	○
第51條 公園	○	○

說明：○表允許使用、x表不允許使用、△表條件式允許使用。

- 註：
1. 本表第1組允許土地使用類別於特貿1至5土地得直接申請開發之樓地板面積上限不得超過基準容積乘20%；於特貿6土地得直接申請開發之樓地板面積不得超過基準容積乘50%。
 2. 本表第1組條件式允許土地使用類別 (△) (除特貿6外) 之開發樓地板面積依本要點第8條規定辦理。

表10-3-3 土地使用分區管制要點允許使用原則對照表

使用分區	特1 特2 特3 特4 特5 特6 特7 特8 特9 特10 特11 特12 特13 特14 特15 特16 特17 特18 特19 特20 特21 特22 特23 特24 特25 特26 特27 特28 特29 特30 特31 特32 特33 特34 特35 特36 特37 特38 特39 特40 特41 特42 特43 特44 特45 特46 特47	特1 特2 特3 特4 特5 特6 特7 特8 特9 特10 特11 特12 特13 特14 特15 特16 特17 特18 特19 特20 特21 特22 特23 特24 特25 特26 特27 特28 特29 特30 特31 特32 特33 特34 特35 特36 特37 特38 特39 特40 特41 特42 特43 特44 特45 特46 特47
第1條 醫療住宅、多戶住宅、醫療住宅	X	X
第2條 雜項商業設施	△	△
第3條 雜項設施	△	△
第4條 社教設施 (圖書館、社會教育館、藝術館、博物館、科學館、陳列館、冰球館、天文台、氣象、歷史博物館、展覽場所、及表演廳、電影院)	○	○
第5條 公園	○	○
第6條 公園	○	○
第7條 公園	○	○
第8條 公園	○	○
第9條 公園	○	○
第10條 公園	○	○
第11條 公園	○	○
第12條 公園	○	○
第13條 公園	○	○
第14條 公園	○	○
第15條 公園	○	○
第16條 公園	○	○
第17條 公園	○	○
第18條 公園	○	○
第19條 公園	○	○
第20條 公園	○	○
第21條 公園	○	○
第22條 公園	○	○
第23條 公園	○	○
第24條 公園	○	○
第25條 公園	○	○
第26條 公園	○	○
第27條 公園	○	○
第28條 公園	○	○
第29條 公園	○	○
第30條 公園	○	○
第31條 公園	○	○
第32條 公園	○	○
第33條 公園	○	○
第34條 公園	○	○
第35條 公園	○	○
第36條 公園	○	○
第37條 公園	○	○
第38條 公園	○	○
第39條 公園	○	○
第40條 公園	○	○
第41條 公園	○	○
第42條 公園	○	○
第43條 公園	○	○
第44條 公園	○	○
第45條 公園	○	○
第46條 公園	○	○
第47條 公園	○	○

說明：○表允許使用、x表不允許使用、△表條件式允許使用。

表 9-1-2 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表（續）

修正後條文	現行條文	變更理由
<p>第8條</p> <p>1. 計畫區內之部分土地（詳如圖9-3-1所示），得依下列規定有條件允許第1組允許土地使用類別之使用：</p> <p>（1）特貿1及特貿2土地使用為鼓勵產業進駐及引導計畫區內產業發展，申請開發基地於取得非供住宅使用之使用執照後（樓地板面積不得低於基準容積乘70%），得給予基準容積住宅使用類別之開發樓地板，惟最高仍不得超過總基準容積乘30%。</p> <p>（2）特貿3土地以公辦都市更新方式辦理開發時，得獎勵增加住宅容積樓地板面積之使用，並應依下列規定辦理：</p> <p>A. 特貿3基地獎勵增加住宅容積樓地板面積之建築使用時，應先取得非住宅使用之使用執照或部分使用執照後，方得核發住宅部分之使用執照。</p> <p>B. 特貿3基地住宅使用之容積，不得超過其法定容積（含依法獎勵之容積）及其實際開發總樓地板面積之二分之一。</p> <p>C. 特貿3基地之土地使用管制允許使用項目以都市更新事業暨權利變換計畫核定及發布實施內容為準，實施者分回各棟商辦之樓地板面積不得作為住宅使用。</p> <p>（3）特貿4A、特貿4B、特貿4C、特貿4D、特貿5A、特貿5B、特貿5C、特貿5D及特貿5E為鼓勵產業進駐、加速區內土地開發及引導產住合宜之開發，申請開發基地，得以代金方式申請一定比例之住宅樓地板面積，惟以代金申請作住宅開發樓地板面積上限為基準容積乘10%；且該宗基地以代金及依本要點第7條第12款表9-3-2註1規定申請住宅使用樓地板面積上限，不得超過基準容積乘30%。</p> <p>（4）特貿7A、特貿7B、特貿7C、特貿7D及特貿7E為鼓勵產業發展及促進計畫區人口進駐，達開發效益共享目的，得以代金方</p>	<p>第9條</p> <p>計畫區內之部分特貿區（詳如圖10-3-2所示）符合規定者，得依本要點第5條第1項第1款之規定作住宅使用，不受本要點第8條表10-3-3規定限制。</p>	<p>1. 配合條文檢討變更，修正條次。</p> <p>2. 為明確特貿區條件式允許住宅使用規定，整併及修正原第5條之1及第5條之2規定，另為利特貿3都市更新開發彈性及確保都市更新事業計畫之履行，以明確區別產業與住宅之不同用途，針對實施者分回棟，明訂限制作為住宅使用之相關規定。</p> <p>3. 因開發獎勵時程屆期，為加速計畫區土地整體開發、落實智慧城市發展願景及達成土地混合使用效益（Mixed-Use），考量民國102年6月4日高市府都發規字第10232379802號「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第二次通盤檢討）案」已容許直接申請居住人口，依循高雄市國土計畫並落實高雄市主要計畫人口分派指導，並配合5G AIoT新創產業發展，打造兼具產業活力與人才宜居之智慧經貿新灣區，因應就業人口之產業安家需求，增訂條件式住宅允許規定，及以代金方式額外申請一定比例之住宅樓地板面積規定。</p>

表 9-1-2 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表（續）

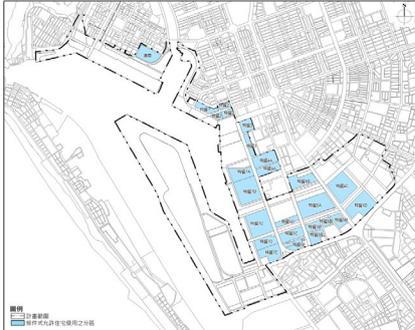
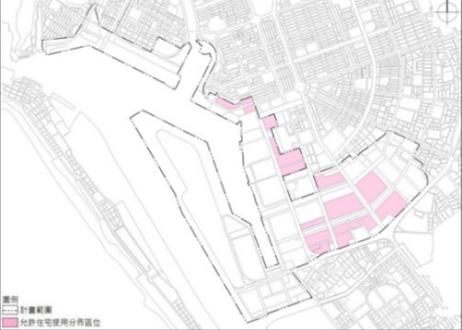
修正後條文	現行條文	變更理由
<p>式申請一定比例之住宅樓地板面積，惟以代金申請依住宅開發樓地板面積上限不得超過基準容積乘30%。</p> <p>(5) 港埠商業區得以代金方式申請一定比例之住宅樓地板面積，惟以代金申請依住宅開發樓地板面積上限不得超過基準容積乘30%。</p> <p>(6) 以回饋代金方式額外申請住宅容積樓地板面積使用部分，其代金之計算所增加之樓地板面積乘以周邊住宅市價與商辦市價之差額，再乘以回饋係數計算，代金繳納機制依「多功能經貿園區特定區回饋代金申請辦法」辦理。前開差額之計算由高雄市政府委託三家以上執業估價師查估並檢附簽證報告（取差額高價者計）（估算費用由土地所有權人負擔）；本項繳納代金之1/2納入住宅基金，以供本市或亞灣區興辦社會住宅相關經費支應，其餘1/2則作為都市更新基金，充實亞灣區都市更新及公共建設開發。</p> <p>回饋代金之應用依「高雄市住宅基金收支管理及運用自治條例」及「高雄市城鄉發展及都市更新基金收支管理及運用自治條例」辦理。</p>		4. 訂定回饋代金計算、繳納機制及應用等規定。
<p>2. 上開範圍內特貿四A、特貿五C、特貿五D依本條規定申請作住宅使用時，仍應循開發許可審規範申請變更原核准之開發計畫。</p>  <p>圖9-3-1 特貿1至5、特貿7及港埠商業區條件式允許住宅使用之分區分佈區位示意圖</p>	<p>上開範圍內特貿四A、特貿五C、特貿五D依本條規定申請作住宅使用時，仍應循開發許可審議規範申請變更原核准之開發計畫。</p>  <p>圖10-3-2 期限內條件允許住宅使用之分區分佈區位示意圖</p>	

表 9-1-2 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表（續）

修正後條文	現行條文	變更理由
<p>第9條 為促進多功能經貿園區特定區之開發，本特定區內之各開發許可申請案之都市發展用地區位、開發許可書圖及條件式允許使用類別許可由都設會審查。</p>	<p>第10條 為促進多功能經貿園區特定區之開發，本特定區內之各開發許可申請案之都市發展用地區位、開發許可書圖及條件式允許使用類別許可由都設會審查。</p>	<p>維持原條文，調整條次。</p>
<p>第10條 退縮建築及高度規定 本計畫區建築基地除下列規定者外，其餘建築基地需自基地境界線退縮5公尺建築。若該基地為角地，所臨接之兩條道路均指定退縮建築時，仍需依規定於臨接計畫道路兩側退縮建築。</p> <p>1. 第3種商業區、第4種商業區、甲種工業區依「高雄市建築管理自治條例」規定。</p> <p>2. 硫酸銦重劃地區、70期重劃區依其各該都市計畫說明書規定。</p> <p>3. 世貿用地得以廣場用地邊界線為指定建築線，且廣場用地得兼供車行及人行使用。</p> <p>4. 科專3A及世貿用地範圍內各宗基地申請建築時，非臨接水岸側應自基地境界線退縮5公尺建築，惟因基地情形特殊，經都設會審議同意，得酌予放寬退縮深度規定；上開基地臨接水岸側應自臨水線側基地境界線退縮建築，退縮深度以85公尺為原則，惟其設計有利增進水岸活動強度及無礙公共利益與通行者，得經都設會審議同意縮減或免除臨水線側退縮建築管制，並應符合下列規定：</p> <p>(1) 申請建築允許第12組（水岸遊憩設施）、零售業（F2）、綜合零售業（F3）、餐飲業（F5）、陸上、水上、航空及其他運輸業（G1~G7）、設計業（I5）、藝文業（J6）、休閒、娛樂服務業（J7）、觀光及旅遊服務業（J9）、會議及展覽服務業（JB）、互動式情境體驗業（JI）、其他服務業（JZ）及其他經高雄市政府目的事業主管機關許可之設施。</p> <p>(2) 屬科技產業園區者，其使用尚應依經濟部產業園區管理局相關法令規定管制及審議。</p> <p>(3) 建築物應考量既有植栽錯落，且不影響整體水岸景觀，惟如有特殊情形經都設會審議通過，得免受前開限制。</p> <p>(4) 建築物之投影面積應不得大於該宗基地之85公尺臨水退縮空間之50%，且整體土地使用強度不得大於科專3、世貿用地之容積率及建蔽率。</p> <p>(5) 建築物高度不得大於12公尺，並應保持適當之建築棟距。</p>	<p>第11條 退縮建築規定 本計畫區建築基地除下列規定者外，其餘建築基地需自基地境界線退縮5公尺建築，並提供該開放空間供公眾使用。若該基地為角地，所臨接之兩條道路均指定退縮建築時，仍需依規定於臨接計畫道路兩側退縮建築。</p> <p>1. 第3種商業區、第4種商業區、甲種工業區依「高雄市建築管理自治條例」規定。</p> <p>2. 硫酸銦重劃地區、70期重劃區依其各該都市計畫說明書規定。</p> <p>3. 特倉3A及世貿用地臨水線退縮以85公尺為原則，惟其設計有利增進水岸活動強度及無礙公共利益與通行者，得經都設會審議通過後申請建築，並應符合下列規定：</p> <p>(1) 申請建築允許第12組（水岸遊憩設施）、零售業（F2）、綜合零售業（F3）、餐飲業（F5）、陸上、水上、航空及其他運輸業（G1~G7）、設計業（I5）、藝文業（J6）、休閒、娛樂服務業（J7）、觀光及旅遊服務業（J9）、會議及展覽服務業（JB）、互動式情境體驗業（JI）、其他服務業（JZ）及其他經高雄市政府目的事業主管機關許可之設施。</p> <p>(2) 屬科技產業園區者，其使用尚應依經濟部加工出口區管理處相關法令規定管制及審議。</p> <p>(3) 建築物應考量既有植栽錯落，且不影響整體水岸景觀，惟如有特殊情形經都設會審議通過，得免受前開限制。</p> <p>(4) 建築物之投影面積應不得大於85公尺臨水退縮空間之50%，且整體土地使用強度不得大於特倉3、世貿用地之法定容積率及建蔽率。</p> <p>(5) 建築物高度不得大於12公尺，並應保持適當之建築棟距。</p>	<p>1. 配合條文檢討變更，修正條次。</p> <p>2. 配合條文內容。涉管建築高度及制，故修正為退縮建築及高度。</p> <p>3. 有關建築退縮空間都已於計畫系統規定，故刪除退縮空間提供公眾使用之規定。</p> <p>4. 修正「變更高雄區區細部計畫（配合行政院科技發展創新區土地管制要點案）區市設計第一項第3款世貿用地邊界線為指定建築線等規定。</p> <p>5. 配合特定倉儲轉運專用區變更為科技產業專用區經區管理處更名，檢討修正內容。</p> <p>6. 為塑造多功能經貿園區水岸及都市景觀軸線整體意象，並配合高雄軟體園區分期興建需求，酌予調整科專3A及世貿用地內各申請基地建築臨水線退縮管制文字規定，在確保適度公眾開放空間留設前提下，授權都設會視個案基地設計特色酌予放寬退縮深度並調整管制文字及圖示說明以利明確規範語意，預留進駐廠商</p>

表 9-1-2 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表 (續)

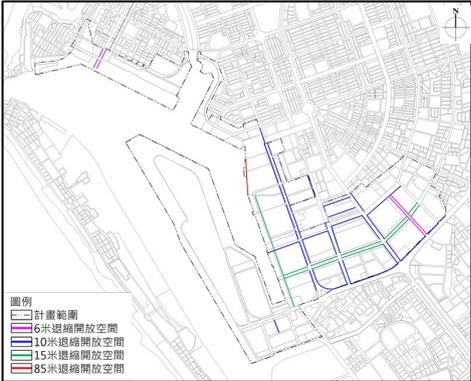
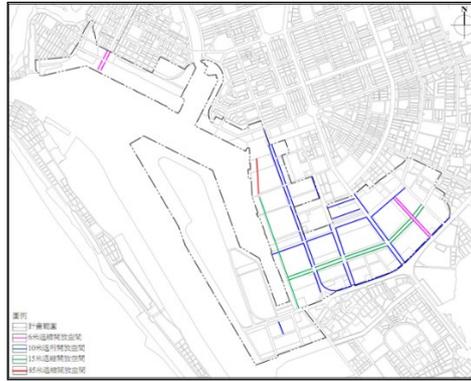
修正後條文	現行條文	變更理由																
<p>5. 變電所用地(變1用地)相鄰建築基地,應於鄰變電所用地(變1用地)之一側退縮10米建築。</p> <p>6. 臨水岸建築基地應自基地與綠(園道)用地境界線退縮15公尺建築。</p> <p>7. 特倉1C臨南北向12公尺寬計畫道路東側之土地,面臨南北向12公尺寬計畫道路應退縮10公尺建築,退縮空間應作車行道路提供公眾使用,並得計入法定空地。</p> <p>8. 臨接下列指定道路之建築基地所需留設之沿街開放空間寬度如下表9-3-3及圖9-3-2所示。</p> <p>9. 公4用地規劃設計應符合以下列規定: (1) 公4用地臨水線退縮以20公尺為原則,惟其設計有利增進水岸活動強度及無礙公共利益與通行,得經都設會審議通過,或為臨時性建築物,免受前開退縮規定,另有關臨水線退縮地得計入法定空地。 (2) 建築物設施之高度限制為10.5公尺。</p> <p>10. 公2用地建築物設施之高度上限為12公尺。</p>	<p>4. 變電所用地(變1用地)相鄰建築基地,應於鄰變電所用地(變1用地)之一側退縮10米建築。</p> <p>5. 臨水岸建築基地應自基地與綠(園道)用地境界線退縮15公尺建築。</p> <p>6. 特倉1C臨南北向12公尺寬計畫道路東側之土地,面臨南北向12公尺寬計畫道路應退縮10公尺建築,退縮空間應作車行道路提供公眾使用,並得計入法定空地。</p> <p>7. 臨接下列指定道路之建築基地所需留設之沿街開放空間寬度如下表10-3-4及圖10-3-3所示。</p> <p>8. 公4用地規劃設計應符合以下列規定: (1) 公4用地臨水線退縮以20公尺為原則,惟其設計有利增進水岸活動強度及無礙公共利益與通行,得經都設會審議通過,或為臨時性建築物,免受前開退縮規定,另有關臨水線退縮地得計入法定空地。 (2) 建築物設施之高度限制為10.5公尺。</p>	<p>設計彈性,打造多元水岸活動意象。</p> <p>7. 落實校核第11條之規定與沿街退縮開放空間留設寬度規定表、沿街退縮開放空間留設寬度示意圖,使計畫規定說明一致,修正沿街退縮開放空間留設寬度規定表內容。</p>																
<p>表9-3-3 沿街退縮開放空間留設寬度規定表</p>	<p>表10-3-4 沿街退縮開放空間留設寬度規定表</p>																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th>指定道路編號</th> <th>沿街開放空間寬度(M)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>綠(園道5)(部份)、綠(園道6)(部份)、綠(園道7)</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>綠(園道2)、綠(園道3)、綠(園道4)、中山路、中華路、成功路、凱旋路</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>B17、B18、七賢路</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>	指定道路編號	沿街開放空間寬度(M)	綠(園道5)(部份)、綠(園道6)(部份)、綠(園道7)	15	綠(園道2)、綠(園道3)、綠(園道4)、中山路、中華路、成功路、凱旋路	10	B17、B18、七賢路	6	<table border="1"> <thead> <tr> <th>指定道路編號</th> <th>沿街開放空間寬度(M)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>綠(園道5)(部份)</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>綠(園道2)、綠(園道3)、綠(園道4)、中山路、中華路、成功路、凱旋路</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>B17、B18、七賢路</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>	指定道路編號	沿街開放空間寬度(M)	綠(園道5)(部份)	15	綠(園道2)、綠(園道3)、綠(園道4)、中山路、中華路、成功路、凱旋路	10	B17、B18、七賢路	6	
指定道路編號	沿街開放空間寬度(M)																	
綠(園道5)(部份)、綠(園道6)(部份)、綠(園道7)	15																	
綠(園道2)、綠(園道3)、綠(園道4)、中山路、中華路、成功路、凱旋路	10																	
B17、B18、七賢路	6																	
指定道路編號	沿街開放空間寬度(M)																	
綠(園道5)(部份)	15																	
綠(園道2)、綠(園道3)、綠(園道4)、中山路、中華路、成功路、凱旋路	10																	
B17、B18、七賢路	6																	
																		
<p>圖9-3-2 沿街退縮開放空間留設寬度示意圖</p>	<p>圖10-3-3 沿街退縮開放空間留設寬度示意圖</p>																	

表 9-1-2 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表（續）

修正後條文	現行條文	變更理由
<p>第11條 其他規定事項</p> <p>1. 連通設施</p> <p>(1) 為促進土地使用效益與人車動線之順暢，本計畫範圍內道路上、下空權部份得興闢空橋、地下道、人工地盤等設施以供公共通行，並得為商業使用。</p> <p>(2) 建築物、停車場等之連通準用第一點規定辦理，連通設施所需之工程費用、維護費用由申請人負擔。</p> <p>(3) 各連通設施之通道除商業使用外，其餘供公眾通行之樓地板面積不計入申請基地之法定容積。</p> <p>(4) 連通設施之規劃應載明於都市設計申請書件，並送都設會審查。</p> <p>2. 停車空間</p> <p>(1) <u>建築基地停車位數留設標準依建築技術規則辦理，且應以開發基地內化為原則。</u></p> <p>(2) <u>特貿3申請建築時應提供一定比例設置公共停車場開放供公眾使用，以改善當地停車問題，提供比例以不低於原廣場兼停車場用地之車位供給數量，且須與專用停車位區隔為原則。</u></p>	<p>第12條 其他規定事項</p> <p>1. 連通設施</p> <p>(1) 為促進土地使用效益與人車動線之順暢，本計畫範圍內道路上、下空權部份得興闢空橋、地下道、人工地盤等設施以供公共通行，並得為商業使用。</p> <p>(2) 建築物、停車場等之連通準用第一點規定辦理，連通設施所需之工程費用、維護費用由申請人負擔。</p> <p>(3) 各連通設施之通道除商業使用外，其餘供公眾通行之樓地板面積不計入申請基地之法定容積。</p> <p>(4) 連通設施之規劃應載明於都市設計申請書件，並送都設會審查。</p> <p>2. 停車空間</p> <p>(1) 停車位數留設標準，原則為容積樓地板面積每100平方公尺設置一部停車空間。有關停車空間總樓地板面積之檢討，依建築技術規則規定辦理。</p> <p>(2) 申請都市設計審議時，應依土地使用性質與其樓地板面積，計算所應提供之停車位數。惟提出交通衝擊分析及以大眾運輸系統為主之改善策略者，經都設會審議同意後，得排除前點規定。</p> <p>(3) 依建築技術規則劃設之建築物附設停車位得併入本款附設停車位數計算。</p> <p>3. 建築物附設裝卸車位規定</p> <p>(1) 高雄硫酸銹地區商業區內建築物應依下列規定設置裝卸車位。</p>	<p>1. 配合條文檢討變更，修正條次。</p> <p>2. 本計畫具便捷之大眾運輸系統串聯，區內有捷運及輕軌行經及站點設置，考量計畫區未來將發展以大眾運輸為導向項之旅運模式，為鼓勵綠色運輸發展，並考量各基地之開發彈性，停車空間回歸建築技術規則之規定辦理，且應以內化為原則。</p> <p>3. 依「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫特定經貿核心專用區（三）土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」附則規定，增訂特貿3停車空間規定。</p> <p>4. 考量建築物附設裝卸車位規定已於建築技術規則規定，檢討刪除裝卸車位規定，回歸建築技術規則辦理。</p>

表 9-1-2 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表（續）

修正後條文	現行條文	變更理由																		
	<p>A. 非住宅使用 表 10-3-5 非住宅使用附設裝卸車位規定表</p> <table border="1" data-bbox="671 365 1157 795"> <thead> <tr> <th>計入法定容積之非住宅使用總樓地板面積（平方公尺）</th> <th>應附設裝卸車位數（個）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1000以下</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>超過1000，未滿2000部份</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>超過2000，未滿3000部份</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>超過3000部份</td> <td>每增加2000平方公尺增設一個大貨車裝卸車位，得計二個標準裝卸車位計算之。</td> </tr> </tbody> </table> <p>備註： 裝卸空間標準 1. 標準裝卸車位尺度：長度6.0公尺，寬度2.5公尺，淨高2.7公尺。大貨車裝卸位長度13公尺，寬度4公尺，淨高4.2公尺。 2. 前述最小空間不包括車道操作空間及裝卸平臺等空間。 3. 裝卸空間之四周鄰街其他基地時，應設置適當之景觀綠化遮蔽處理。 4. 裝卸空間不得佔用指定留設之帶狀式公共開放空間。 5. 非住宅使用之裝卸車位設置標準，依計入法定容積之總樓地板面積計算附設之。</p> <p>B. 住宅使用 表 10-3-6 住宅使用附設裝卸車位規定表</p> <table border="1" data-bbox="671 1328 1157 1534"> <thead> <tr> <th>計入法定容積之住宅（含1F店舖）總樓地板面積（平方公尺）</th> <th>應附設裝卸車位數（個）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2000以下</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>超過2000，未滿3000</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>超過3000</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table> <p>備註： 裝卸空間標準 1. 標準裝卸車位尺度：長度6.0公尺，寬度2.5公尺，淨高2.7公尺。大貨車裝卸位長度13公尺，寬度4公尺，淨高4.2公尺。 2. 前述最小空間不包括車道操作空間及裝卸平臺等空間。 3. 裝卸空間之四周鄰街其他基地時，應設置適當之景觀綠化遮蔽處理。 4. 裝卸空間不得佔用指定留設之帶狀式公共開放空間。 5. 住宅使用之裝卸車位設置標準，依計入法定容積之總樓地板面積計算附設之。</p>	計入法定容積之非住宅使用總樓地板面積（平方公尺）	應附設裝卸車位數（個）	1000以下	1	超過1000，未滿2000部份	2	超過2000，未滿3000部份	3	超過3000部份	每增加2000平方公尺增設一個大貨車裝卸車位，得計二個標準裝卸車位計算之。	計入法定容積之住宅（含1F店舖）總樓地板面積（平方公尺）	應附設裝卸車位數（個）	2000以下	0	超過2000，未滿3000	1	超過3000	2	<p>5. 依民國102年高市府都發規字第10232713102號「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（台糖港埠商業區土地使用分區管制要點）案」，港埠商業區應於都市計畫變更公告實施之日起三年內，應取得前期（舊倉庫活化利用）使用執照事宜，若逾期未取得，得依法檢討恢復原都市計畫一宗基地整體開發建築之規定，後依民國105年5月30日高雄市都市計畫委員會第54次會議決議，本案倉庫既已活化利用，符合都市計畫原意，本案經審議同意現行活化利用方式，實已符合都市計畫分期分區開發建築之目的與規定，故於本計畫檢討變更分期分區開發規定。</p> <p>6. 考量港埠商業區土地使用強度、建築退縮及停車空間等規定已於本計畫規範，故不予贅述刪除之。</p>
計入法定容積之非住宅使用總樓地板面積（平方公尺）	應附設裝卸車位數（個）																			
1000以下	1																			
超過1000，未滿2000部份	2																			
超過2000，未滿3000部份	3																			
超過3000部份	每增加2000平方公尺增設一個大貨車裝卸車位，得計二個標準裝卸車位計算之。																			
計入法定容積之住宅（含1F店舖）總樓地板面積（平方公尺）	應附設裝卸車位數（個）																			
2000以下	0																			
超過2000，未滿3000	1																			
超過3000	2																			

表 9-1-2 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表（續）

修正後條文	現行條文	變更理由												
	<p>(2) 除高雄硫酸銹地區外之建築物應依下列規定設置裝卸車位。</p> <p>A. 本都市計畫區內之建築物非屬住宅與文教設施者，其裝卸車位不得少於表10-3-7所列標準：</p> <p>B. 區內之建築物除依前款設置裝卸車位外，需設置垃圾車進出、停放與垃圾分類儲存空間。</p> <p>表10-3-7 建築物附設裝卸車位規定表</p> <table border="1" data-bbox="673 568 1155 1021"> <thead> <tr> <th data-bbox="673 568 1034 707">建物總樓地板面積 (平方公尺)</th> <th data-bbox="1034 568 1155 707">應附設 裝卸車 位 數 (個)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="673 707 1034 745">1000以下</td> <td data-bbox="1034 707 1155 745">0</td> </tr> <tr> <td data-bbox="673 745 1034 784">超過1000，未滿2000部份</td> <td data-bbox="1034 745 1155 784">1</td> </tr> <tr> <td data-bbox="673 784 1034 822">超過2000，未滿4000部份</td> <td data-bbox="1034 784 1155 822">2</td> </tr> <tr> <td data-bbox="673 822 1034 860">超過4000，未滿6000部份</td> <td data-bbox="1034 822 1155 860">3</td> </tr> <tr> <td data-bbox="673 860 1034 1021">超過6000部份</td> <td data-bbox="1034 860 1155 1021">每增加 6000平 方公尺 增設一 個</td> </tr> </tbody> </table> <p>備註：</p> <ol style="list-style-type: none"> 每滿10個裝卸車位應於其中設置一個大貨車裝卸車位，惟考量各產業類型需求，倘屬「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（配合行政院亞灣5G AIoT創新園區推動方案）土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」計畫範圍內土地，得依土地使用性質及實際設置需求，經都設會審議同意後，得予減設。 每滿10個裝卸車位應於其中設置一個大貨車裝卸車位。 最小裝卸車位尺度： <ol style="list-style-type: none"> 小貨車裝卸車位長6公尺、寬2.5公尺、淨高2.7公尺。 大貨車裝卸車位長13公尺、寬4公尺、淨高4.2公尺。 同一基地內之建築物，其設置裝卸車位標準應分別就各該欄表列規定計算後（零數均應計入）予以累加後合併計算。 	建物總樓地板面積 (平方公尺)	應附設 裝卸車 位 數 (個)	1000以下	0	超過1000，未滿2000部份	1	超過2000，未滿4000部份	2	超過4000，未滿6000部份	3	超過6000部份	每增加 6000平 方公尺 增設一 個	<p>8. 依「變更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）停車場用地（貿易中心專用區）（兼供道路使用）暨增訂管制要點案」增訂相關規定，縮減於故不之。</p> <p>「變更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）停車場用地（貿易中心專用區）（兼供道路使用）暨增訂管制要點案」增訂相關規定，縮減於故不之。</p>
建物總樓地板面積 (平方公尺)	應附設 裝卸車 位 數 (個)													
1000以下	0													
超過1000，未滿2000部份	1													
超過2000，未滿4000部份	2													
超過4000，未滿6000部份	3													
超過6000部份	每增加 6000平 方公尺 增設一 個													

表 9-1-2 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表（續）

修正後條文	現行條文	變更理由
<p>4. 高雄硫酸銹地區應依該都市計畫說明書規定，其餘未規定者，依「都市計畫法高雄市施行細則」規定管制。</p> <p>5. 港埤商業區依下列規定辦理。 (1) 本案港埤商業區其使用性質編定為以下五組使用區，其允許使用如下： A. 第一組使用區：國際貿易、陸上、水上、航空運輸業、運輸服務業、倉儲業、通信業、郵政業、電信業、金融業、保險業、商品經紀業、資訊服務業、機械設備租賃業等辦公室。 B. 第二組使用區：國際機構及外國駐在機構、公共行政服務業之辦公室。 C. 第三組使用區：國際貿易展示中心。 D. 第四組使用區：百貨公司及市場業、飲食業、旅館業、洗染業、零售業。 E. 第五組使用區：文化設施及康樂服務設施、大眾傳播業及醫療保健服務業、文化創意產業發展法所稱文化創意產業。</p> <p>(2) 其他規定： A. 為塑造良好建築景觀及避免土地細分使用，本計畫之港埤商業區（扣除已取得臨時建築之前期舊倉庫）需整體規劃設計，並以一宗基地請照開發建築；如有特殊情形者，得經本市都市計畫委員會就實際情形審決。</p>	<p>4. 高雄硫酸銹地區除有關裝卸車位依前項規定辦理外，應依該都市計畫說明書規定，其餘未規定者，依「都市計畫法高雄市施行細則」規定管制。</p> <p>5. 港埤商業區依下列規定辦理。 (1) 本案港埤商業區採整體規劃、並得以分期分區請照開發建築方式進行，其使用性質編定為以下五組使用區，其允許使用如下： A. 第一組使用區：國際貿易、陸上、水上、航空運輸業、運輸服務業、倉儲業、通信業、郵政業、電信業、金融業、保險業、商品經紀業、資訊服務業、機械設備租賃業等辦公室。 B. 第二組使用區：國際機構及外國駐在機構、公共行政服務業之辦公室。 C. 第三組使用區：國際貿易展示中心。 D. 第四組使用區：百貨公司及市場業、飲食業、旅館業、洗染業、零售業。 E. 第五組使用區：文化設施及康樂服務設施、大眾傳播業及醫療保健服務業、文化創意產業發展法所稱文化創意產業。</p> <p>(2) 容積管制：港埤商業區規定建蔽率不得超過50%，容積率不得超過1000%。</p> <p>(3) 其他規定： A. 為塑造良好建築景觀及避免土地細分使用，本計畫之港埤商業區需整體規劃設計，並得分期分區請照開發建築，且本案都市計畫變更公告實施之日起三年內，應取得前期（舊倉庫活化利用）使用執照事宜，若逾期未取得，得依法檢討恢復原都市計畫一宗基地整體開發建築之規定；如有特殊情形者，得經本市都市計畫委員會就實際情形審決。</p>	

表 9-1-2 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表（續）

修正後條文	現行條文	變更理由
<p>B. 建築退縮管制：</p> <p>(A) 建築退縮管制係指建築物之牆面應至少退縮至此界線，其退縮部分應供作連續公共開放空間之使用，並得計入法定空地。</p> <p>(B) 退縮建築供人行使用之帶狀公共開放空間之鋪面，應配合所臨接計畫道路之人行道設計鋪面、形式、色彩、材質及紋理，以塑造整體鋪面之延續性。</p> <p>C. 停車空間及法定空地設置</p> <p>(A) 前期開發若屬舊建物再利用，其依規定所需之停車空間得設置於基地尚未開發之土地。</p> <p>(B) 全區基地之法定空地，原則集中留設於基地東南側並應予綠美化，上開集中留設之法定空地面積不得低於基地總面積20%。</p>	<p>B. 建築退縮管制：</p> <p>(A) 建築退縮管制係指建築物之牆面應至少退縮至此界線，其退縮部分應供作連續公共開放空間之使用，並得計入法定空地。</p> <p>(B) 應自基地境界線退縮5公尺建築，退縮空間應留設無遮簷人行道。</p> <p>(C) 退縮建築供人行使用之帶狀公共開放空間之鋪面，應配合所臨接計畫道路之人行道設計鋪面、形式、色彩、材質及紋理，以塑造整體鋪面之延續性。</p> <p>C. 停車空間及法定空地設置</p> <p>(A) 前期開發若屬舊建物再利用，其依規定所需之停車空間得設置於基地尚未開發之土地。</p> <p>(B) 全區基地之法定空地，原則集中留設於基地東南側並應予綠美化，上開集中留設之法定空地面積不得低於基地總面積20%。</p> <p>(C) 停車位數留設標準，原則為容積樓地板面積每100平方公尺設置一部停車空間。</p> <p>(D) 申請開發時，可依土地使用性質與其樓地板面積，提出交通衝擊分析，及以大眾運輸系統為主之改善策略下，計算所應提供之停車位數，經都市設計審議委員會審議同意後，得排除前項規定。</p> <p>(E) 依建築技術規則劃設之建築物附設停車位得併入前項公共停車位數計算。</p>	

表 9-1-2 現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表（續）

修正後條文	現行條文	變更理由
<p>6. <u>特質二（Y15捷運聯合開發基地）及綠地用地（兼供道路使用）依下列規定辦理</u></p> <p><u>（1）若有提供轉乘設施、捷運連通及相關設施之使用，則應依「大眾捷運法」、「大眾捷運系統土地開發辦法」相關規定辦理。</u></p> <p><u>（2）綠地用地（兼供道路使用）為本市捷運工程局管有，指定作為輕軌軌道兼道路使用。</u></p> <p><u>（3）考量基地位於大眾運輸場站，本計畫區基地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。</u></p> <p><u>（4）申請建築時除法定停車位外，應提供一定比例設置公共停車場開放供公眾使用，以改善當地停車問題，提供至少227席車位，開放供公眾使用，且須與法定停車位區隔為宜。</u></p>		

二、多功能經貿園區特定區回饋代金申請辦法

(一) 適用範圍及申請條件

本規範適用範圍為特貿4A、特貿4B、特貿4C、特貿4D、特貿5A、特貿5B、特貿5C、特貿5D、特貿5E、特貿7A、特貿7B、特貿7C、特貿7D及特貿7E。

(二) 回饋辦法

為獎勵開發者或地主先行申請住宅代金，於本計畫公告發布實施之次日起5年內（含5年），得依表9-1-3調降回饋係數獎勵。

表 9-1-3 本計畫回饋代金係數表

本計畫公告發布實施之次日起 之年期	回饋係數
第1年（含1年）	0.5
第2年（含2年）	0.6
第3年（含3年）	0.7
第4年（含4年）	0.8
第5年（含5年）	0.9
第6年起	1

(三) 申請程序

回饋代金申請案件以本府都市發展局為受理機關，受理機關核發許可證明後，應將相關資料送本府建築主管機關、都市計畫主管機關及土地登記機關辦理套繪、登錄及建檔管理，其審查作業流程如附圖。

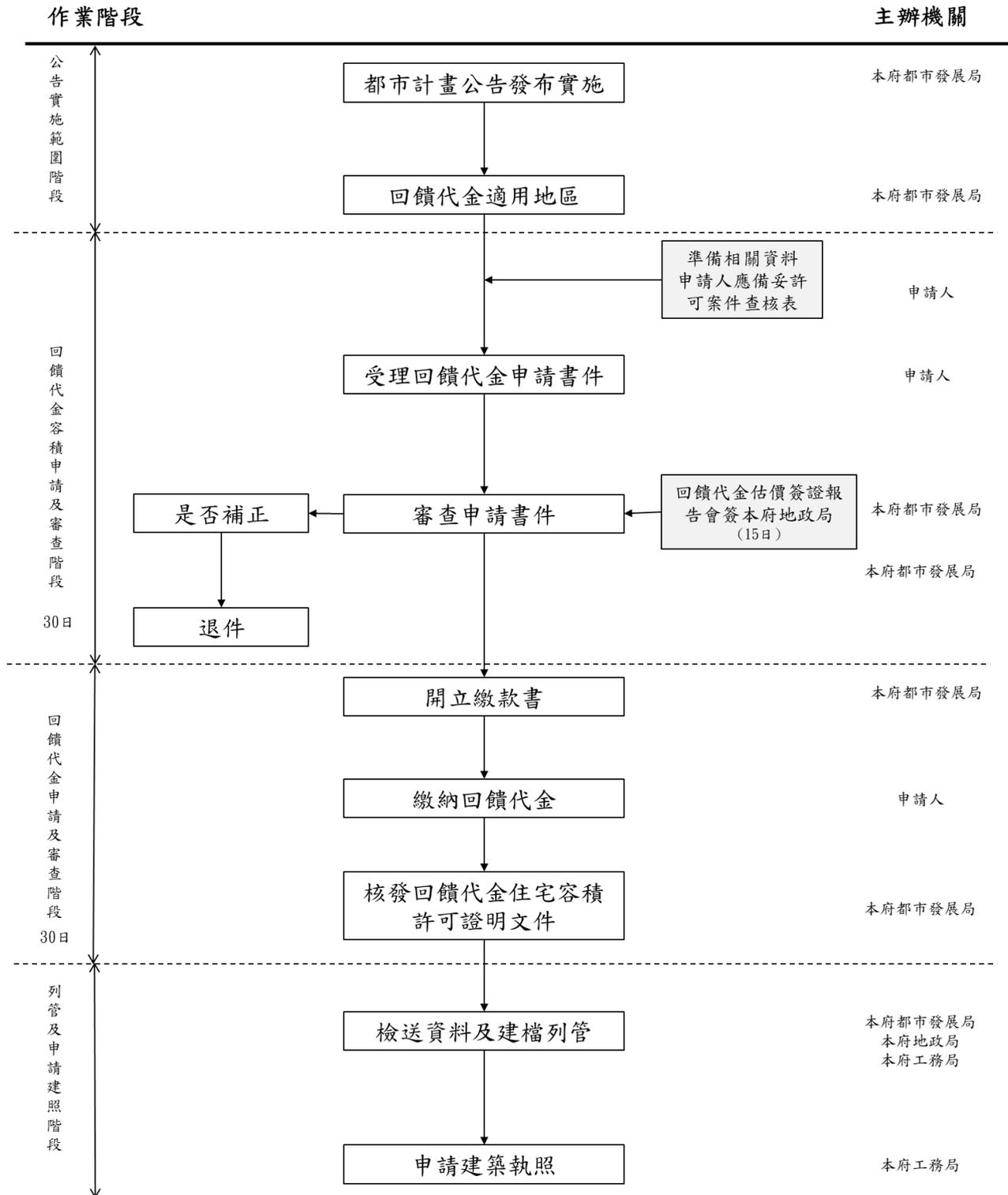


圖 9-1-1 高雄市多功能經貿園區回饋代金審查作業流程圖

三、都市設計基準

(一) 現行計畫都市設計基準分析與檢討

依現行計畫除甲種工業區、港埠用地、鼓山區之商 4 免經都市設計審議外，其餘本計畫區內之建築申請案及公共設施用地開闢，應經都市設計審議。在現行計畫之都市設計基準中，對於道路系統及停車場設置、開放空間系統、人行動線系統、建築量體管制、防災系統及高雄硫酸銹地區均有相關之規定。茲簡述現行都市設計基準之重要規定如後：

1. 於開放空間系統規定中增訂開放空間應儘量面臨道路及水岸留設，其留設方式應與現有公園、廣場或步道等連接及與鄰地留設之空地配合設置之原則。
2. 為增加未來土地開發配置之彈性，對於本區各開發計畫單元所留設之公共設施及都市發展用地僅規定應集中留設，取消建議指定留設之位置。
3. 於人行動線系統中增訂退縮空間設置之人行步道得與道路路權範圍內設置之公共人行道共構及相關設置原則，並於 1~10 號碼頭（蓬萊商港）特文區內之基地規定應配合水岸、公園、綠地、綠（園道）之人行步道及自行車道留設可連通之人行步道及相關設置原則。
4. 於建築量體管制中，為形塑流行音樂中心周邊整體景觀意象，以及凸顯高雄港 1~22 號碼頭周邊主要動線之視覺軸線端點，增訂本計畫區七賢路底、第 13 及 22 碼頭所在街廓依指定位置設置臨水岸公共開放空間端景，以展現國際水岸景觀之整體意象。
5. 基於防災系統於第八章實質檢討變更內容中已作完善之規劃，故刪除防、救災系統之相關條文規定。
6. 對於高雄硫酸銹地區都市設計之規定，有關辦理依據、開放空間之設置規定事項、建築基地綠覆率之規定、都設會之相關權責等規定，已於本都市設計基準總論條文中說明不再贅述，故刪除相關條文規定；有關退縮規定屬土地使用分區管制要點內容，納入土地使用分區管制要點中作管制，故刪除相關規定。
7. 增訂「為維護日照、通風、採光及景觀等環境權，本區建築物與地界線之退縮距離及鄰幢間隔規定」及「都市設計基準新增綠建築相關規定」。

(二) 本次都市設計基準修正重點

綜觀原計畫所訂定之都市設計基準，雖已大致掌握都市設計之基本精神，惟因近年來中央與地方政府於本計畫區內積極投入 5G AIoT 與「亞灣 2.0-智慧科技創新園區推動方案」、2050 淨零碳排及本市淨零城市自治條例等城市發展目標，並隨著計畫區內高雄流行音樂中心、高雄港埠旅運中心等大型建設陸續完工，未來因應淨零碳排、產業創新及結合國際智慧城市發展趨勢，本計畫將發展兼具智慧經貿、產業、觀光、生態、水岸特色遊憩與生活之智慧經貿新灣區，作為串聯臺灣與全球之國際門戶，故本次在修正訂定計畫區之都市設計基準時，考量本計畫區之產業發展、水岸遊憩與智慧城市願景，納入歷次變更案並針對有缺失之條文增訂或補充，而對於不適當之條文則予以刪除。本次增訂、補充或刪除之條文重點如下：

1. 整合第二次通盤檢討後之歷年都市計畫變更案，將有關管制內容納入本要點予以檢討修正，便於後續執行及管制。
2. 配合本市都市設計總則之通案性條文規定及相關法規，整併及刪除部分條文。
3. 為提升本計畫水岸空間之可及性、增進人行與大眾運輸系統之串聯，減少私有運具使用達成淨零碳排之目標，並促進 5G AIoT 新創產業間之交流，本計畫新增立體通廊之規範。
4. 為保障市地重劃或區段徵收後之小面積土地所有權人權益，檢討變更建築物與地界線之退縮距離及鄰幢間隔規定，依本市第 109 次都設會決議增訂放寬規定。
5. 考量本計畫以「智慧經貿新灣區」為目標，發展 5G AIoT 新創產業、文化創意產業等產業，並為塑造整體水岸意象及公共空間延伸與活化，故調整部分規定及於都市設計基準新增整體開發之都市設計指引與大街廓基地留設通路及出入口原則。
6. 為型塑高雄港入口意象，新增中島地區（科專 1）應導入地標景觀建設之規範。
7. 為維護本計畫臨水岸景觀通透性與整體性，呼應 2050 淨零碳排目標，增訂特文 4 特貿 1、特貿 2、特貿 3、科專 3A 與第五船渠以北之特貿 7A 及 7B 等建築量體規範，提升都市風環境以減緩熱島效應影響。
8. 配合因應全球氣候變遷之衝擊，本規範應導入低衝擊開發之規劃理念，以具體提升本計畫入滲與保水功能。
9. 為配合本計畫區臨水岸之重大建設，高雄流行音樂中心、港埠旅運中心之落成，並維護水岸景觀，促進水岸之夜間活動，故增訂夜間照明計畫。

綜合以上有關本計畫區都市設計基準構想，經檢討後有關原計畫條文之延用情形詳如表 9-1-4 所示。

表 9-1-4 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表

管制項目	現行計畫		修正情形	說明	通盤檢討後條文別
	條文別	主要內容			
壹、總論	一	設計規範之目的及應辦理都市設計審議區域之規定	修正後保留	配合計畫範圍變更等，修正條文內容及都市設計審議範圍。	一
	二	本設計基準辦理依據	保留	—	二
	三	都市設計審議作業事項，應依照都市設計審議規範及都設會之相關規定與決議事項辦理	保留	—	三
	四	明定一宗建築基地面積在 5,000 平方公尺以上之建築開發，應提出建築開發計畫書	保留	—	四
	五	如經都設會審議同意，得不適用本基準全部或部份之規定	修正後保留	總則之通案性條文，依本市都市設計基準通案性原則修正。	五

表 9-1-4 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

管制項目	現行計畫		修正情形	說明	通盤檢討後條文別
	條文別	主要內容			
貳、道路系統及停車場設置	六	本基準修訂之規定	修正後保留	總則之通案性條文，依本市都市設計基準通案性原則修正。	六
	七	高雄市都市設計管制法令公佈後，本計畫區內都市設計基準從其規定實施	修正後保留	總則之通案性條文，依本市都市設計基準通案性原則修正。	七
	八	一定規模範圍以下之申請案件得授權之建築師簽證檢查之規定	刪除	總論條文已有明訂授權規定依照現行相關規範辦理，故刪除本條。	-
	九	公共設施用地得由公共事業主管機關訂定都市設計規範之規定	保留	調整條次。	八
	十	聯外道路不得設置建築基地停車場出入口之規定	修正後保留	為利臨道 B12（中山路）、道 B3（成功路）、一心路之建築基地之停車場出入口設置彈性，檢討變更本條規定。	九
	十一	主要道路允許設置基地停車場出入口及該基地之必要服務性出入口	保留	調整條次。	十
	十二	次要道路需留設停車場出入口之規定	保留	調整條次。	十一
	十三	園道應予以適度綠化	保留	調整條次。	十二
	十四	基地開發建築物附屬停車空間之設置，應依循之規定	修正後保留	1. 調整條次。 2. 機車停車數量及尺寸規定回歸都設審議原則，故刪除（四）。	十三
參、開放空間系統	十五	設置停車位之區位不得阻斷人行動線系統、自行車行及遊憩空間之規定	保留	調整條次。	十四
	十六	裝卸貨空間及裝卸車位之規定	保留	調整條次。	十五
	十七	裝卸貨空間之設置規定	保留	調整條次。	十六
	十八	設立公車站配合留設順向停車彎之規定	保留	調整條次。	十七
	十九	各開發計畫單元所留設之公共設施及都市發展用地建議指定位置	保留	調整條次。	十八
	二十	指定留設之沿街開放空間原則需留設人行步道及相關規定	保留	調整條次。	十九

表 9-1-4 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

管制項目	現行計畫		修正情形	說明	通盤檢討後條文別
	條文別	主要內容			
	二十一	綠帶園道需保持其視覺軸線之穿透性	保留	調整條次。	二十
	二十二	指定留設之沿街開放空間原則得設置必要之街道傢具	保留	調整條次。	二十一
	二十三	全區退縮地舖面規劃原則	保留	調整條次。	二十二
	二十四	建築基地留設空地之綠覆率規定	修正後保留	1. 調整條次。 2. 依變9案已變更學校用地，故刪除之；另有關綠覆率計算依「高雄市都市設計審議原則」已有規範，不予贅述刪除之。	二十三
	二十五	建築基地地下室開挖率相關規定	保留	調整條次。	二十四
	二十六	建築申請案及公共設施用地開闢地區應提出夜間照明計畫之規定	修正後保留	考量本計畫已增訂夜間照明規定，故整併至第四十五條。	四十五
	二十七	11~21號碼頭臨水線部分留設穿透性水岸開放空間或通行廊道規定	修正後保留	1. 調整條次。 2. 考量本計畫已增訂立體通廊設置規定，故將立體連通整併至第三十條。	二十五
肆、人行動線系統	二十八	指定街廓需設置連續且人車分道之人行步道及相關規定	保留	調整條次。	二十六
	二十九	沿街型開放空間人行行道配置之規定	保留	調整條次。	二十七
	三十	退縮空間與道路路權範圍內設置之相關設置原則	保留	調整條次。	二十八
	三十一	1~10號碼頭人行步道留設規定	保留	調整條次。	二十九
	—	立體通廊規定	新增	為串聯本計畫藍綠帶資源、提供舒適之人行環境並促進新興產業間交流，整併「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（配合行政院亞灣2.0-智慧科技創新園區推動方案）土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」，訂定立體通廊之設計原則。	三十
伍、建築量體管制	三十二	建築量體管制之目的	保留	調整條次。	三十一
	三十三	指定地標建築地區主體建築配置區位之規定	保留	調整條次。	三十二

表 9-1-4 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

管制項目	現行計畫		修正情形	說明	通盤檢討後條文別
	條文別	主要內容			
	三十四	指定港口地標建築之地區	修正後保留	1. 調整條次。 2. 修正文字說明	三十三
	三十五	視覺軸線端景設計	修正後保留	1. 調整條次。 2. 落實書圖校核，修正視覺端點分布示意圖。 3. 為型塑高雄港入口意象，增訂科專1（中島地區）應導入地標景觀建設。	三十四
	三十六	建築物整體節能設計	修正後保留	考量本計畫已有規範綠建築等規定，為利建築量體管制一致性，故將本條文整併至修正後第三十六條。	三十六
	三十七	建築物與地界線之退縮距離及鄰幢間隔規定	修正後保留	1. 調整條次， 2. 考量本計畫第三十九條立體通廊及第三十八條裙樓設置規定設置彈性，修正單幢建築物最外緣投影平面之最大尺寸不得超過100公尺規定。 3. 依地政局民國109年4月23日高市地發配字第10970495800號函，及民國106年10月3日本市「高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會第109次會議暨建造執照預審小組聯席會議」決議，增訂小面積開發規定。	三十五
	三十八	綠建築規定	修正後保留	1. 調整條次， 2. 考量建築量體整體設計，整併第三十六條計畫區建築申請案應考量建築物整體節能設計與綠建築規定。 3. 考量公廁等小型公有建築執行困難及彈性，且可依綠建築自治條例規定辦理，刪除公有建物綠建築規定。	三十六

表 9-1-4 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

管制項目	現行計畫		修正情形	說明	通盤檢討後條文別
	條文別	主要內容			
	—	開發單元之整體規劃都市設計指引	新增	<ol style="list-style-type: none"> 為維護城市環境品質、塑造整體水岸意象及公共空間延伸與活化，故檢討變更都市設計基準新增開發單元之整體規劃都市設計指引。 依112年6月2日多功能經貿園區特定區計畫-成功路以西交通路網調整機關協調會議紀錄，本計畫大街廓基地應訂定留設通路及出入口原則，並新增自行留設通路及出入口規劃示意圖。 	三十七
	—	裙樓與塔樓建築量體規定	新增	<ol style="list-style-type: none"> 為維護本計畫臨水岸景觀通透性與整體性，配合「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫特定經貿核心專用區（三）土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」規定，並考量都市環境對都市熱島影響，以營造具特色之水岸遊憩景觀與通風之宜居環境，增訂特文4特貿1、特貿2、特貿3、科專3A與第五船渠以北之特貿7A及7B等建築量體規範及示意圖，以營造優質之水岸景館並形塑宜人都市通風環境。 整併原第四十二條特貿3建築量體規定。 	三十八
陸、高雄硫酸銹地區都市設計規定	三十九	高雄硫酸銹地區都市設計規定	保留	—	三十九
柒、港埠商業區都市設計規定	四十	港埠商業區都市設計規定	修正後保留	<ol style="list-style-type: none"> 考量綠覆率計算已於有「高雄市都市設計審議原則」規範，不予贅述刪除之。 原第四十三條（六），已於總論規定說明，不予贅述刪除之。 	四十

表 9-1-4 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

管制項目	現行計畫		修正情形	說明	通盤檢討後條文別
	條文別	主要內容			
捌、世貿用地都市設計規定	四十一	世貿用地都市設計規定	修正後保留	因應高雄世貿展覽中心名稱更動，修正為高雄展覽館。	四十一
玖、特貿3都市設計規定	四十二	特貿3都市設計規定	修正後保留	為維護本計畫臨水岸景觀通透性與整體性，原特貿3建築量體設置規定整併至修正後第三十八條規定辦理。	四十二
拾、配合行政院亞灣5GAIoT創新園區開發推動範圍都市設計規定	四十三	配合行政院亞灣5GAIoT創新園區開發推動範圍立體通廊規定	修正後保留	整併至第三十條立體通廊規定。	三十
拾壹、配合高雄市政府依法辦理「高雄前鎮區公四用地海洋休憩所BOT案」，公4用地都市設計規定	四十四	夜間照明規定	修正後保留	整併至修正後條文第四十五條。	四十五
拾壹、配合高雄市政府依法辦理「高雄前鎮區公四用地海洋休憩所BOT案」，公4用地都市設計規定	四十五	公4用地都市設計規定	修正後保留	1. 調整條次。 2. 依「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫公園用地（公四）土地使用分區管制暨都市設計基準案」，納入本計畫說明。	四十三
壹拾壹、低衝擊開發設施	—	低衝擊開發設施	新增	因應全球氣候變遷之衝擊，檢討變更都市設計基準，導入低衝擊開發之規劃理念，具體提升本計畫區入滲與保水功能。	四十四

表 9-1-5 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表

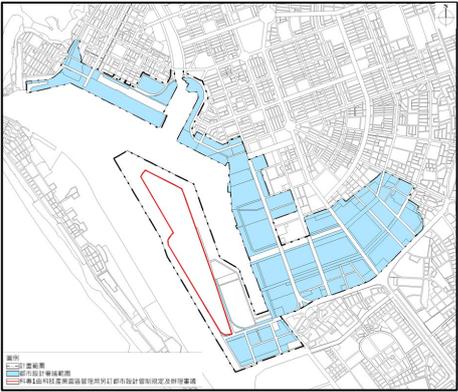
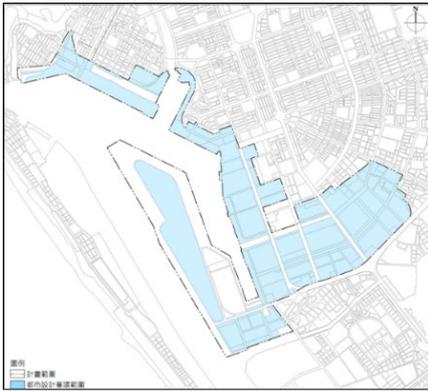
項目	修正後條文	現行條文	變更理由
	<p>為落實本計畫區之都市規劃、健全地區發展，並塑造本計畫區獨特之都市意象、提昇環境品質，特訂定本計畫區內之建築申請案應經都市設計審議，並訂定都市設計基準。本要點自計畫公告實施之日起生效，區內有關都市設計管制一律以本基準為規範依據。</p>	<p>為落實本計畫區之都市規劃、健全地區發展，並塑造本計畫區獨特之都市意象、提昇環境品質，特訂定本計畫區內之建築申請案應經都市設計審議，並訂定都市設計基準。本要點自計畫公告實施之日起生效，區內有關都市設計管制一律以本基準為規範依據。</p>	維持原條文。
壹、總論	<p>一、本設計規範旨在塑造本計畫範圍內之建物及大型公共建築為高雄地區之國際轉運經貿核心，並傳達其國際化、現代化之都市意象。</p> <p><u>除甲種工業區、港埠用地、苓雅區商5與部分綠地用地、鹽埕區部分綠地用地與部分交通用地、漁業區、水域、河道用地免經都市設計審議外，餘本計畫區內之建築申請案及公共設施用地開闢，應依下列規定辦理都市設計審議：</u></p> <p>1. <u>本計畫區內位於圖9-4-1標示範圍土地，屬實施都市設計審議範圍，其建造執照、雜項執照之申請，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使用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（如圖9-4-1所示）。</u></p>  <p>圖9-4-1 都市設計審議範圍示意圖</p> <p>2. <u>考量前鎮科技產業園區基地建築執照、雜項執照申請案件係由經濟部產業園區管理局受理，為利科技產業園區整體景觀及建築管理之一致，科專1土地範圍內有關都市設計管制規定，由經濟部產業園區管理局視園區發展需求另訂並辦理審議。</u></p>	<p>一、本設計規範旨在塑造本計畫範圍內之建物及大型公共建築為高雄地區之國際轉運經貿核心，並傳達其國際化、現代化之都市意象。</p> <p>甲種工業區、港埠用地、鼓山區之商四免經都市設計審議外，餘本計畫區內之建築申請案及公共設施用地開闢，應經都市設計審議（如圖10-4-1所示）。</p>  <p>圖10-4-1 都市設計審議範圍示意圖</p>	<p>1. 依民國102年8月16日公告之「變更高雄多功能經貿園區特定區主要計畫（配合高雄環狀輕軌捷運建設需用土地調整計畫範圍）案」納入高雄市主要計畫（原高雄市轄區）之部分道路用地、綠地用地、機關用地及商業區，依其規定維持原計畫，修正條文。</p> <p>2. 考量前鎮科技產業園區基地建築執照、雜項執照申請案件係由經濟部產業園區管理局受理，為利科技產業園區整體景觀及建築管理之一致，科專1土地範圍內有關都市設計管制規定，由經濟</p>

表 9-1-5 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

項目	修正後條文	現行條文	變更理由
			部產業園區管理局視園區發展需求另訂並辦理審議，不納入本府都市設計審議範圍。 3. 配合本計畫區及水域等範圍調整，另配合條文變更修正都市設計審議示圖。
	二、本設計基準依據都市計畫法高雄市施行細則第3條規定辦理之。	二、本設計基準依據都市計畫法高雄市施行細則第3條規定辦理之。	維持原條文。
	三、有關都市設計審議作業規範、簡化規定、授權規定、變更設計及相關申請流程等事項時，應依照現行都市設計審議規範及高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會（以下簡稱都設會）之相關規定與決議事項辦理。	三、有關都市設計審議作業規範、簡化規定、授權規定、變更設計及相關申請流程等事項時，應依照現行都市設計審議規範及高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會（以下簡稱都設會）之相關規定與決議事項辦理。	維持原條文。
	四、一宗建築基地面積在5,000平方公尺以上之建築開發，應提出包括設計目標、設計構想及必要的環境影響分析，環境影響分析應視個案提出有關交通、景觀或其他之影響說明。	四、一宗建築基地面積在5,000平方公尺以上之建築開發，應提出包括設計目標、設計構想及必要的環境影響分析，環境影響分析應視個案提出有關交通、景觀或其他之影響說明。	維持原條文。
	五、 <u>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、提升生活環境品質或具環境公益性者</u> ，經都設會審議同意，得不適用本基準全部或一部份之規定。	五、建築設計如有益都市景觀、建築藝術者，經都設會審議同意，得不適用本基準全部或部份之規定。	總則之通案性條文，依本市都市設計基準通案性原則修正。
	六、 <u>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。</u>	六、本基準得經都設會審議後修訂之。	總則之通案性條文，依本市都市設計基準通案性原則修正。
	七、 <u>實施都市設計範圍之基地申請開發，適用「高雄市都市設計審議原則」規定。</u>	七、高雄市都市設計管制法令公佈後，本計畫區內都市設計基準從其規定實施管制。都市設計基準係對開放空間、地標建築、立體連通設施做原則性規範。	總則之通案性條文，依本市都市設計基準通案性原則修正。
	(刪除)	八、為強化都市設計審議功能，並縮短審議時程，本地區一定規模範圍以下之申請案件得授權建築師依本基準及土地使用分區管制要點所規定之項目，簽證檢查負責後逕行申請建築，並請其所屬公會協助查核。前項一定規模範圍以下之建築師簽證相關規定，由本府訂定之。	總論條文已有授權規定，故明訂授權辦理，刪除本條。

表 9-1-5 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

項目	修正後條文	現行條文	變更理由
	八、為縮短公共設施用地審議時程，公設設施用地得由目的事業主管機關訂定都市設計規範送都設會審查通過，執行時由各目的事業主管機關依該規範檢查負責，並逕行申請建築或開發。	九、為縮短公共設施用地審議時程，公設設施用地得由目的事業主管機關訂定都市設計規範送都設會審查通過，執行時由各目的事業主管機關依該規範檢查負責，並逕行申請建築或開發。	維持原條文，調整條次。
貳、道路系統及停車場設置	九、 <u>聯外道路：道B12（中山路）、道B3（成功路）、一心路為區內聯外道路，基地境界線鄰接前開道路之申請建築基地，其建築物正立面及停車場出入口之設置，應依下列規定辦理：</u> 1. 基地建築物正立面之規劃，應以面臨區內聯外道路為限。 2. 考量過境車流並降低基地開發對周邊環境之衝擊，除基地區位單面臨路者外，其餘申請建築基地停車場出入口之規劃，應經都設會審議通過，始得設置於區內聯外道路沿線。	十、 <u>聯外道路：道B12（中山路）、道B3（成功路）、一心路，以過境性車流為主，路段上任何區位除基地僅單面臨接上開道路者外非經都設會審議通過不得設置建築基地停車場出入口，臨該路段之建築基地建築物需以臨該道路面為建築物正立面。</u>	1. 調整條次。 2. 為利臨道B12（中山路）、道B3（成功路）、一心路之地場之建築基地停車場出入口設置彈性，檢討論定。
	十、 <u>主要道路：道B7（中華路）、道B17、道B18。為區內基地之服務性道路，允許設置基地停車場出入口及該基地之必要服務性出入口。</u>	十一、 <u>主要道路：道B7（中華路）、道B17、道B18。為區內基地之服務性道路，允許設置基地停車場出入口及該基地之必要服務性出入口。</u>	維持原條文，調整條次。
	十一、 <u>次要道路：園道五，若需於廣停部份留設停車場出入口，須經都設會審查通過，始得留設。</u>	十二、 <u>次要道路：園道五，若需於廣停部份留設停車場出入口，須經都設會審查通過，始得留設。</u>	維持原條文，調整條次。
	十二、 <u>園道應予以適度綠化。</u>	十三、 <u>園道應予以適度綠化。</u>	維持原條文，調整條次。
	十三、 <u>基地開發建築物附屬停車空間之設置，應依下列規定辦理：</u> （一）同一街廓內不同建築基地之地下停車場得合併使用，以減少地下停車場出入口，若為不同時期開發，得預留空間以供連結。 （二）本計畫區之建築基地其基地面積小於3,000平方公尺者，不得設置二處以上供雙向進出之汽機車停車場出入口，但可採兩處單向出入口之設計，但若大於3,000平方公尺或該基地之停車數量大於150輛以上，且規劃二處以上供雙向進出之汽機車停車場出入口者，應經都設會審議同意後始得設置。 （三）除基地條件限制外，汽機車停車場出入口不得設置於下列道路及場所： 1. 自道路交叉截角線之距離10公尺範圍內。 2. 學校校門口距離20公尺範圍內。 3. 丁字路口及其他有公共安全及公共交通之道路、路段或場所。	十四、 <u>基地開發建築物附屬停車空間之設置，應依下列規定辦理：</u> （一）同一街廓內不同建築基地之地下停車場得合併使用，以減少地下停車場出入口，若為不同時期開發，得預留空間以供連結。 （二）本計畫區之建築基地其基地面積小於3,000平方公尺者，不得設置二處以上供雙向進出之汽機車停車場出入口，但可採兩處單向出入口之設計，但若大於3,000平方公尺或該基地之停車數量大於150輛以上，且規劃二處以上供雙向進出之汽機車停車場出入口者，應經都設會審議同意後始得設置。 （三）除基地條件限制外，汽機車停車場出入口不得設置於下列道路及場所： 1. 自道路交叉截角線之距離10公尺範圍內。 2. 學校校門口距離20公尺範圍內。 3. 丁字路口及其他有公共安全及公共交通之道路、路段或場所。	1. 調整條次。 2. 機車停車數量及尺寸規定回審，故刪除（四）。

表 9-1-5 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

項目	修正後條文	現行條文	變更理由
	<p>(四) 汽車停車數量達150部以上之停車場，需於停車場出入口前之建築基地內設置汽車入場之等候空間，以減少車輛進場佔用面前道路空間之交通衝擊，其空間需可供該停車場之六十分之一數量之車輛排隊等候。該空間得計入法定空地，但不得影響人行動線之延續性。</p>	<p>(四) 每宗建築基地申請建築時，應至少留設與建築技術規則所訂法定汽車停車數等量之機車停車位，提供民眾停放機車之用。機車停車位面積以每個2公尺x0.9公尺計算，其設置區位應配合汽車停車空間之區位，不得利用基地內其他形式之開放空間，且以集中留設為原則。</p> <p>(五) 汽車停車數量達150部以上之停車場，需於停車場出入口前之建築基地內設置汽車入場之等候空間，以減少車輛進場佔用面前道路空間之交通衝擊，其空間需可供該停車場之六十分之一數量之車輛排隊等候。該空間得計入法定空地，但不得影響人行動線之延續性。</p>	
	<p>十四、基地中設置停車位之區位不得阻斷人行動線系統、自行車道、廣場、鄰里公園及兒童遊樂場等空間。</p>	<p>十五、基地中設置停車位之區位不得阻斷人行動線系統、自行車道、廣場、鄰里公園及兒童遊樂場等空間。</p>	<p>維持原條文，調整條次。</p>
	<p>十五、裝卸貨空間及裝卸車位應在基地內留設，避免利用主要道路或佔用公共空間進行裝卸貨。</p>	<p>十六、裝卸貨空間及裝卸車位應在基地內留設，避免利用主要道路或佔用公共空間進行裝卸貨。</p>	<p>維持原條文，調整條次。</p>
	<p>十六、裝卸貨空間之設置應考量最短距離，且須與建築物之其他相關設施密切配合，如月臺、貨運電梯、運貨通道等並需與人行分隔等。</p>	<p>十七、裝卸貨空間之設置應考量最短距離，且須與建築物之其他相關設施密切配合，如月臺、貨運電梯、運貨通道等並需與人行分隔等。</p>	<p>維持原條文，調整條次。</p>
	<p>十七、申請建築之基地若經公車主管機關考量公車路線需設公車站時，得配合留設順向停車彎。</p>	<p>十八、申請建築之基地若經公車主管機關考量公車路線需設公車站時，得配合留設順向停車彎。</p>	<p>維持原條文，調整條次。</p>

表 9-1-5 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

項目	修正後條文	現行條文	變更理由
參、開放空間系統	<p>十八、本計畫區依退縮建築所留設之法定空地稱為開放空間，開放空間應依下列原則設計：</p> <p>(一) 應儘量面臨道路及水岸留設。</p> <p>(二) 應考慮能與現有公園、廣場或步道等銜接。</p> <p>(三) 應與鄰地留設之空地充分配合。</p> <p>(四) 應以集中留設為原則。</p>	<p>十九、本計畫區依退縮建築所留設之法定空地稱為開放空間，開放空間應依下列原則設計：</p> <p>(一) 應儘量面臨道路及水岸留設。</p> <p>(二) 應考慮能與現有公園、廣場或步道等銜接。</p> <p>(三) 應與鄰地留設之空地充分配合。</p> <p>(四) 應以集中留設為原則。</p>	維持原條文，調整條次。
	<p>十九、指定留設之沿街開放空間不得加設任何圍籬，且需留設人行步道，人行步道之淨寬不得小於2公尺，退縮建築達10公尺(含)以上者，另須留設連續性之自行車道，其餘部份得綠化，並得與公有人行步道共構。</p>	<p>二十、指定留設之沿街開放空間不得加設任何圍籬，且需留設人行步道，人行步道之淨寬不得小於2公尺，退縮建築達10公尺(含)以上者，另須留設連續性之自行車道，其餘部份得綠化，並得與公有人行步道共構。</p>	維持原條文，調整條次。
	<p>二十、綠帶園道需保持其視覺軸線之穿透性。</p>	<p>二十一、綠帶園道需保持其視覺軸線之穿透性。</p>	維持原條文，調整條次。
	<p>二十一、指定留設之沿街開放空間原則得設置必要之街道家具，並提供公眾使用。</p>	<p>二十二、指定留設之沿街開放空間原則得設置必要之街道家具，並提供公眾使用。</p>	維持原條文，調整條次。
	<p>二十二、全區退縮地鋪面以同一街廓採整體性設計為原則，退縮地人行步道未構築地下室部份，其鋪面應考慮透水性。</p>	<p>二十三、全區退縮地鋪面以同一街廓採整體性設計為原則，退縮地人行步道未構築地下室部份，其鋪面應考慮透水性。</p>	維持原條文，調整條次。
	<p>二十三、本區建築基地留設之開放空間應予以綠化，且其綠覆率應達75%以上，公園綠地應達80%以上。</p>	<p>二十四、本區建築基地留設之開放空間應予以綠化，且其綠覆率應達75%以上，公園綠地應達80%以上，學校應達60%以上，有關綠覆率之計算依「高雄市都市設計審議作業程序」及都設會相關決議事項辦理。</p>	<p>1. 調整條次。</p> <p>2. 本計畫變9案已變更學校用地，故刪除之；另覆率計算依「高雄市都市設計審議原範則」規範辦理，不予贅述刪除之。</p>
	<p>二十四、本區建築基地地下室開挖率須小於75%，但針對基地保水、植栽生存提出特殊對策或開放空間具公益性等，經都設會審議通過者，開挖率得提高至80%(含)。退縮地未開挖部份地面處理除人行步道外需採透水性工法施作。</p>	<p>二十五、本區建築基地地下室開挖率須小於75%，但針對基地保水、植栽生存提出特殊對策或開放空間具公益性等，經都設會審議通過者，開挖率得提高至80%(含)。退縮地未開挖部份地面處理除人行步道外需採透水性工法施作。</p>	維持原條文，調整條次。
	<p>(詳修正後條文第四十五條所示)</p>	<p>二十六、於本計畫區內之建築申請案(住宅建築除外)及公共設施用地開闢地區應提出夜間照明計畫。</p>	考量已增訂夜間照明規定，故整併至第四十五條。

表 9-1-5 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

項目	修正後條文	現行條文	變更理由
	<u>二十五</u> 、為水岸之公共性、連續性及開放性，11~21號碼頭開發基地臨水線部分應留設穿透性水岸開放空間或通行廊道，並提供公眾使用。	二十七、為水岸之公共性、連續性及開放性，11~21號碼頭開發基地臨水線部分應留設穿透性水岸開放空間或通行廊道，並提供公眾使用。	維持原條文，調整條次。
肆、 人行 動線 系統	<u>二十六</u> 、區內指定街廓（特貿區之4B、4C、4D、5A、5B、5C）需設置一連續且人車分道之人行步道。	二十八、區內指定街廓（特貿區之4B、4C、4D、5A、5B、5C）需設置一連續且人車分道之人行步道，必要穿越道路B12（中山路）及愛河時得以立體連通方式為之，但其設置位置及面積需經都設會審議通過。	考量本計畫已增訂立體通廊設置規定，故將立體連通整併至第三十條。
	<u>二十七</u> 、沿街型開放空間需配置與其他類型開放空間或公共設施相連接之人行步道，以共同形成一完整之人行及活動系統。	二十九、沿街型開放空間需配置與其他類型開放空間或公共設施相連接之人行步道，以共同形成一完整之人行及活動系統。	維持原條文，調整條次。
	<u>二十八</u> 、本計畫區內退縮空間設置之人行步道得與道路路權範圍內設置之公共人行道共構。若採共構設計者，其鋪面、植栽應整體考量設計，惟原公共人行道之公共設備機能（地下管線、植栽、路燈、電話亭、站牌）應予以保留。	三十、本計畫區內退縮空間設置之人行步道得與道路路權範圍內設置之公共人行道共構。若採共構設計者，其鋪面、植栽應整體考量設計，惟原公共人行道之公共設備機能（地下管線、植栽、路燈、電話亭、站牌）應予以保留。	維持原條文，調整條次。
	<u>二十九</u> 、1~10號碼頭（蓬萊商港）特文區基地應配合基地兩側臨水岸公園用地之人行步道及自行車道設施寬度與區位，留設可連通之人行步道，並採無障礙設計，以串接水岸活動動線至基地內部。	三十一、1~10號碼頭（蓬萊商港）特文區基地應配合基地兩側臨水岸公園用地之人行步道及自行車道設施寬度與區位，留設可連通之人行步道，並採無障礙設計，以串接水岸活動動線至基地內部。	維持原條文，調整條次。
	<u>三十</u> 、本計畫區立體通廊應依下列原則設計： <u>（一）立體連通系統留設位置如圖9-4-2所示，特貿2應於臨星光公園側留設地面出入口。除上述留設位置外，如開發者為促進土地使用效益與人車動線順暢提出立體連通系統規劃，得提經都設會審議同意後設置之。</u>	（新增）	為串聯本計畫藍綠帶資源、打造親水環境、提供舒適之人行環境並促進新興產業間交流，另整併第四十三條

表 9-1-5 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

項目	修正後條文	現行條文	變更理由
	<p>(二) <u>立體連通系統造型、量體與位置應經本市都設會審議通過，並由開發者負責興建與維護，留設位置得經都設會同意調整之，其上之建築物應預為留設供連接使用之空間，並規劃公共通行動線以連接至地面層出入口。</u></p> <p>(三) <u>提供舒適人行環境，人行立體連通系統，應以有頂蓋之規劃，且應符合內政部頒建築物無障礙設施設計規範。人行立體連通系統原則保持無償開放供公眾使用，惟旅運中心涉及邊境進出管制，依相關管制措施辦理，配合時段性開放。</u></p> <p>(四) <u>人行立體連通系統寬度至少4公尺，其中人行通行淨寬至少2.5公尺及當層高度應達4公尺以上，其橋底淨高度至少5公尺以上，並留設垂直動線，如圖9-4-3所示。</u></p> <p>(五) <u>人行立體連通系統未與申請開發基地之建築物銜接整合或受開發基地條件限制者，其人行通行淨寬應達3公尺以上。</u></p> <p>(六) <u>人行立體連通系統穿越建築內部時，通行淨寬應達6公尺、當層高度應達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。</u></p> <p>(七) <u>立體連通系統跨越道路時，須依道路設計規範等相關規定辦理。跨越40公尺以上道路時，其橋底淨高度應大於6公尺以上，以保持視覺穿透性，避免對路上通行之人車產生視覺壓迫感。另世貿用地以南設置時，應考量高雄展覽館展場之大型機具及遊艇陸運需求，並經本市都設會審議通過。</u></p> <p>(八) <u>人行立體連通系統之地面應保持順平，遇高程差應以斜坡處理，坡度不超過1/12，且地坪鋪面應有防滑處理，以維持人行安全。</u></p>		<p>「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（配合行政院亞灣2.0-智慧科技創新園區推動方案）土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」之立體通廊設置規定，訂定立體通廊之設計原則，並指定應設置立體通廊位置。</p>

表 9-1-5 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

項目	修正後條文	現行條文	變更理由
	<p>(九) <u>建物2層樓臨人行立體連通系統側應設置店舖或可供市民休憩活動之公益性設施為原則，且前開店舖或公益性設施主要開口應朝向連通道，避免以實體牆面阻隔人與活動聯繫，使連通設施兼具人行與商業活動延續及都市防救災功能。</u></p> <p>(十) <u>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。</u></p> <p>(十一) <u>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。</u></p> <p>(十二) <u>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。</u></p> <p>(十三) <u>為提升都市景觀與都市活動，於維持人行順暢原則下，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。</u></p> <p>(十四) <u>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，如圖9-4-4所示。</u></p>		

表 9-1-5 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表 (續)

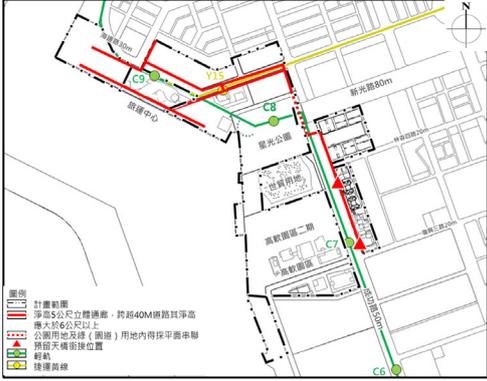
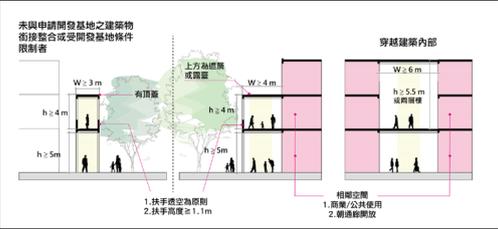
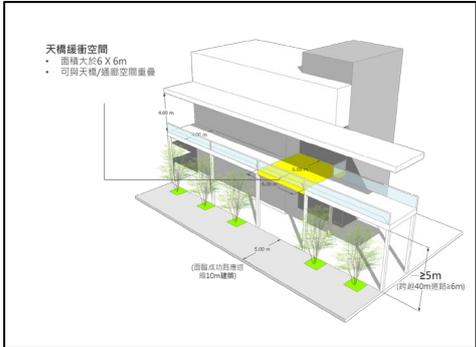
項目	修正後條文	現行條文	變更理由
	 <p>圖 9-4-2 立體連通系統設置位置示意圖</p> <p>註：本立體連通系統實際留設之造型、量體與位置以都設會審訂為準。</p>  <p>圖 9-4-3 立體連通系統人行空間尺度示意圖</p>  <p>圖 9-4-4 立體連通系統設置示意圖</p>		

表 9-1-5 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

項目	修正後條文	現行條文	變更理由
伍、 建築 量體 管制	三十一、本區之建築需整體考量愛河及高雄港水岸景觀與港灣城市意象，並表達多功能經貿園區之國際性。	三十二、本區之建築需整體考量愛河及高雄港水岸景觀與港灣城市意象，並表達多功能經貿園區之國際性。	維持原條文，調整條次。
	三十二、區內以臨道B12（中山路）之區域為主要商業活動地區，特貿5A、特貿5B、特貿4C、特貿4D為指定地標建築地區。將主體建築配置於道B12（中山路）側。	三十三、區內以臨道B12（中山路）之區域為主要商業活動地區，特貿5A、特貿5B、特貿4C、特貿4D為指定地標建築地區。將主體建築配置於道B12（中山路）側。	維持原條文，調整條次。
	三十三、為塑造進入第一港口之景觀意象，特貿1、特貿2指定為港口地標建築。	三十四、為塑造進入第一港口之景觀意象，特貿一區、特貿二區指定為港口地標建築。	維持原條文，配合條文檢討變更及明確指定區域，修正條次與文字。
	三十四、視覺軸線端景設計 (一) 為形塑海洋文化及流行音樂中心預定基地之周邊整體景觀意象，以及凸顯高雄港1~22號碼頭周邊主要動線之視覺軸線端點，本計畫區七賢路底、第13、19~20號碼頭及世貿用地所在街廓應依指定位置（詳圖9-4-5所示）設置臨水岸公共開放空間端景，其端景設計應考量高雄港門戶焦點、海洋文化及流行音樂中心建築設計，展現國際水岸景觀之整體意象。 (二) 為塑造高雄港整體入口意象，科專1應依地形特色及區位優勢，以適當植栽、夜間照明及其他塑造地標意象等方式，積極形塑港口開放空間節點意象，並以地標建築分布於港灣沿岸突出醒目端點，以創造地點認知象徵與地景特色。	三十五、視覺軸線端景設計：為形塑海洋文化及流行音樂中心預定基地之周邊整體景觀意象，以及凸顯高雄港1~22號碼頭周邊主要動線之視覺軸線端點，本計畫區七賢路底、第13、19~20號碼頭及世貿用地所在街廓應依指定位置（詳圖10-4-2所示）設置臨水岸公共開放空間端景，其端景設計應考量高雄港門戶焦點、高雄流行音樂中心建築設計，展現國際水岸景觀之整體意象。	1. 維持原條文，調整條次。 2. 落實校核第36條內容與視覺端點分布示意圖，使設計說明一致，故檢討變更圖9-4-5視覺端點分布示意圖與內容。 3. 為型塑高雄港入口意象，增訂科專1（中島區）應導入地標景觀。
<p>圖9-4-5 視覺端點分布示意圖</p>	<p>圖10-4-2 視覺端點分布示意圖</p>		

表 9-1-5 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

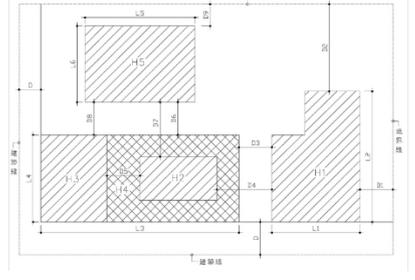
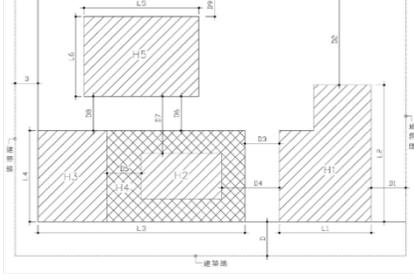
項目	修正後條文	現行條文	變更理由
	<p>(詳修正後條文第三十六條所示)</p>	<p>三十六、本計畫區建築申請案應考量建築物整體節能設計。</p>	<p>考量本計畫已有規範綠建築等規定，為利建築量體管制一致性，故將本條文整併至修正後第三十六條。</p>
	<p>三十五、建築物與地界線之退縮距離及鄰幢間隔規定</p> <p>為維護日照、通風、採光及景觀等環境權，有關本區建築物與地界線之退縮距離及鄰幢間隔應依下列規定：</p> <p>(一) 建築物鄰地界線（鄰建築線部分除外）退縮及鄰幢間隔（D）計算如下： $D=3+\sqrt{h}/2$ h=建築物高度</p> <p>單幢建築物所衍生非共同出入口之多棟建築物，其棟與棟之距離仍應受上開鄰幢間隔之限制。</p> <p>(二) 單幢建築物（不含立體連通及39公尺以下低樓層建築）最外緣投影平面之最大尺寸不得超過100公尺。</p> <p>(三) 經行政院核定之重大建設計畫或經本府指定之公有建築物得不受上開規定之限制。</p>  <p>1. D為依土地使用分區管制要點規定應退縮建築之距離。 2. H1、H2、H3、H4、H5為各建築之建築高度。 3. L1、L2、L3、L4、L5、L6為各建築建築物最大投影平面尺寸。 4. L1、L2、L3、L4、L5、L6≤100m 5. 依$D=3+\sqrt{h}/2$計算之鄰幢間隔不一時，以最大者為鄰幢間隔。 ① D1、D2$\geq 3+\sqrt{H1}/2$ ② D3$\geq 3+\sqrt{H1}/2$ (H1、H4取大者) ③ D4$\geq 3+\sqrt{H1}/2$ (H1、H2取大者) ④ D5$\geq 3+\sqrt{H1}/2$ (H2、H3取大者) ⑤ D6$\geq 3+\sqrt{H1}/2$ (H4、H5取大者) ⑥ D7$\geq 3+\sqrt{H1}/2$ (H2、H5取大者) ⑦ D8$\geq 3+\sqrt{H1}/2$ (H3、H5取大者) ⑧ D9$\geq 3+\sqrt{H5}/2$</p>	<p>三十七、建築物與地界線之退縮距離及鄰幢間隔規定</p> <p>為維護日照、通風、採光及景觀等環境權，有關本區建築物與地界線之退縮距離及鄰幢間隔應依下列規定：</p> <p>(一) 建築物鄰地界線（鄰建築線部分除外）退縮及鄰幢間隔（D）計算如下： $D=3+\sqrt{h}/2$ h=建築物高度</p> <p>單幢建築物所衍生非共同出入口之多棟建築物，其棟與棟之距離仍應受上開鄰幢間隔之限制。</p> <p>(二) 單幢建築物最外緣投影平面之最大尺寸不得超過100公尺。</p> <p>(三) 經行政院核定之重大建設計畫或經本府指定之公有建築物得不受上開規定之限制。</p>  <p>1. D為依土地使用分區管制要點規定應退縮建築之距離。 2. H1、H2、H3、H4、H5為各建築之建築高度。 3. L1、L2、L3、L4、L5、L6為各建築建築物最大投影平面尺寸。 4. L1、L2、L3、L4、L5、L6≤100m 5. 依$D=3+\sqrt{h}/2$計算之鄰幢間隔不一時，以最大者為鄰幢間隔。 ① D1、D2$\geq 3+\sqrt{H1}/2$ ② D3$\geq 3+\sqrt{H1}/2$ (H1、H4取大者) ③ D4$\geq 3+\sqrt{H1}/2$ (H1、H2取大者) ④ D5$\geq 3+\sqrt{H1}/2$ (H2、H3取大者) ⑤ D6$\geq 3+\sqrt{H1}/2$ (H4、H5取大者) ⑥ D7$\geq 3+\sqrt{H1}/2$ (H2、H5取大者) ⑦ D8$\geq 3+\sqrt{H1}/2$ (H3、H5取大者) ⑧ D9$\geq 3+\sqrt{H5}/2$</p>	<p>1. 配合條文檢討變更，修正條次。</p> <p>2. 考量本計畫第三十條及第三十條三樓樓設置彈性，修正單幢建築物最外緣投影平面之最大尺寸不得超過100公尺規定。</p>

表 9-1-5 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

項目	修正後條文	現行條文	變更理由
	<p><u>(四) 為保障小面積土地所有權人權益，經市地重劃或區段徵收分配土地成果確定者，若該筆土地按本計畫土地使用分區管制要點第10條指定自基地境界線退縮建築後，所餘土地之深度或寬度為35公尺以下者，按以下規定辦理：</u></p> <p>1. <u>若申請興建之地上建物高度21公尺以下者，得不受本都市設計基準規定建築物與地界線（不含建築線）退縮距離之限制。</u></p> <p>2. <u>若申請興建之地上建物高度超過21公尺者，準用都市設計審議原則有關容積增量案件地面層以上退縮建築規定。</u></p> <p>3. <u>前兩款基地申請開發時，建築物屋頂應設置太陽光電發電設施或屋頂綠化設施，其太陽能光電設置容量或綠化設置面積依高雄市綠建築自治條例規定辦理。</u></p> <p><u>(五) 有以下情形者不適用前款放寬規定：</u></p> <p>1. <u>若土地分配成果確定後，土地所有權人再自行分割者。</u></p> <p>2. <u>土地分配後毗鄰土地屬同一土地所有權人，且按本計畫土地使用分區管制要點第10條指定自基地境界線退縮建築後，其合計深度及合計寬度皆超過35m者。</u></p>		<p>3. 為利本計畫區重劃後最小面積土地建築使用，依地政局民國 109 年 4 月 23 日高市地發配字第 10970495800 號函，及民國 106 年 10 月 3 日本市「高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會第 109 次會議暨建造執照預審小組聯席會議」決議，新增第三十八點（六）、（七）規定。</p>

表 9-1-5 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

項目	修正後條文	現行條文	變更理由
	<p>三十六、本計畫區建築申請案應考量建築物整體節能設計，建築物符合下列條件之一者，應得於本府核發使用執照前取得候選綠建築證書，且至少應符合四項綠建築指標，包括二項必要指標（日常節能與水資源）及二項選項指標：</p> <p>（一）基地面積達1,500平方公尺（含）以上之六層（含）以上建築物。</p> <p>（二）引用相關容積獎勵規定之建築物。</p> <p>（三）高度在50公尺（含）或樓層在16層（含）以上之建築物。</p> <p>（四）基地臨接寬度20公尺（含）以上道路，且基地面積達1,500平方公尺（含）以上之建築物。</p>	<p>三十八、計畫區內建築物符合下列條件之一者，應於本府核發使用執照前取得候選綠建築證書，且至少應符合四項必要指標，包括二項必要指標（日常節能與水資源）及二項選項指標：</p> <p>（一）基地面積達1,500平方公尺（含）以上之六層（含）以上建築物。</p> <p>（二）引用相關容積獎勵規定之建築物。</p> <p>（三）高度在50公尺（含）或樓層在16層（含）以上之建築物。</p> <p>（四）基地臨接寬度20公尺（含）以上道路，且基地面積達1,500平方公尺（含）以上之建築物。</p> <p>（五）計畫區範圍內之公共建築。</p>	<p>1. 調整條款。建築體量設計併入六區申請案整體節能設計。</p> <p>2. 建築體量設計併入六區申請案整體節能設計。</p> <p>3. 考量公廁、小量公共建築等執行困難，且彈性可依自治條例刪除規定。</p>
	<p>三十七、本計畫區位於特貿4B、4C、4D、特貿5A、特貿7A、7B、7C、7D及7E街廓範圍內之基地申請建築時，其單一基地申請建築規模達5,000平方公尺（含）以上者，其區內通路及對外出入口應依下列原則規劃，並經都設會審議通過始得設置：</p> <p>1. 為連接主要道路系統，並考量輕軌過路段破口、廣停區位及與相鄰之已開發建築基地聯絡通路關係，本計畫之整體開發街廓扣除臨道路退縮之法定空地外，其餘法定空地應依示意圖9-4-6所示集中留設為原則，並整體規劃設計供公眾通行使用。</p> <p>2. 應提出建築物配置、交通動線、人行動線及開放空間設計圖說，並說明申請建築基地與整體規劃設計構想之關聯性，以凸顯整體都市活動軸線意象及公共空間品質。</p> <p>3. 基地內通路之留設位置應配合面臨道路之既存人車動線整體規劃設計，且車道出入口不得設置於輕軌行經之道路用地兩側。</p> <p>4. 如基地情形特殊無法依上開規定規劃設計者，應提出具體替代設計改善方案，經交通局、捷運局等主管機關同意後，送都設會審議同意始得設置。</p>	<p>（新增）</p>	<p>1. 為維護環境、水質、空氣、伸化、變遷、設計、指市、準、發、整、都、指、引。</p> <p>2. 112年6月2日多功區計畫成功路調整調協紀錄本街應設出入口，並新</p>

表 9-1-5 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

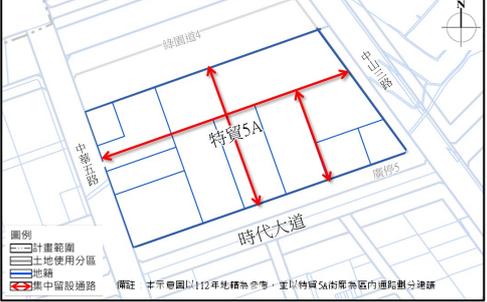
項目	修正後條文	現行條文	變更理由
	 <p>圖9-4-6 指定街廓申請建築應依規定自行留設通路及出入口規劃示意圖</p>		<p>增設出入口及留設通路示意圖。</p>
	<p>三十八、為維護本計畫區臨水岸之視覺景觀穿透性並營造都市通風環境，降低都市熱島效應，建築物主體應避免以連續性大片牆面規劃，或因單棟建築量體過大而影響視覺穿透性，本計畫特文4特貿1、特貿2、特貿3、科專3A與第五船渠以北之特貿7A及7B等建築基地，建築物量體採分段處理分為裙樓與塔樓兩部分規範如下：</p> <p>(一) 特文4：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 為呼應愛河灣國際水岸流行音樂中心、港埠旅運中心等水岸第一排之地標建築景觀，維護臨水岸景觀通透性與整體性，特文4基地申請建築時，應以打造地標建築為設計目標，其量體造型應考量水岸第一排地標建築天際線調和與鄰地開放空間之串連，並以塔樓及裙樓之建築量體形式設計。 2. 裙樓高度以不超過20公尺為原則；塔樓水平投影面積之最大對角線長度以不超過60公尺為原則。建物配置臨水岸側退縮須考量與港埠旅運中心臨水岸20公尺退縮帶連結設計及與周邊調和，本計畫特文4（21號碼頭）建築模擬如圖9-4-8及圖9-4-9所示，得經都設會就實際情形同意調整。 3. 另須依民國101年10月5日高市府都發設字第10133904100號函規定留設大客車臨停區。 <p>(二) 特貿1、特貿2、特貿3、科專3A與第五船渠以北之特貿7A及7B基地申請建築時，其量體設計原則如下：</p>	<p>(新增)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 為維護本水通整配更功園區畫貿用(三)使管暨計「並市準定量環市響造之憩通風居增訂特4特貿1、特貿2、特貿3、科專3A與第五船渠以北之特貿7A及7B等體示以營之水

表 9-1-5 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

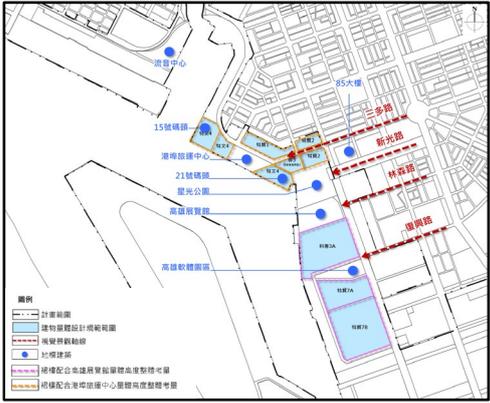
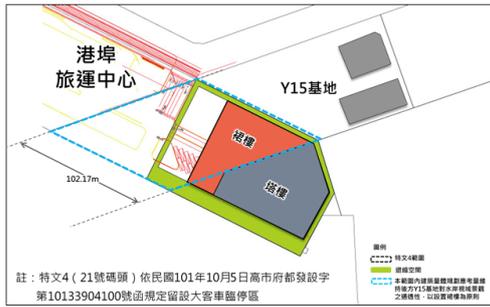
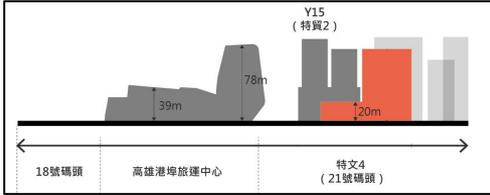
項目	修正後條文	現行條文	變更理由
	<p>1. 裙樓 (1) 考量高雄展覽館天際線、85大樓及相鄰建築之景觀視野，科專3A與第五船渠以北之特貿7內新建建築物之裙樓高度以不超過36公尺為原則。 (2) 為呼應港埠旅運中心地標建築之景觀視野，水岸後排特貿1、特貿2基地之新建建築物之裙樓高度以不超過39公尺為原則。</p> <p>2. 塔樓：特貿1、特貿2、特貿3、科專3A與第五船渠以北之特貿7A及7B等，其塔樓水平投影面積之最大對角線長度以不超過60公尺為原則，超過部分應以量體轉折或透空等規劃手法減低量體感，得經都設會就實際情形同意調整。</p>  <p>圖9-4-7 建築量體設計規範範圍示意圖</p>  <p>圖9-4-8 特文4建築配置模擬示意圖</p>  <p>圖9-4-9 特文4建築剖面示意圖</p>		<p>2. 整併原第四特貿三建築量體，並形塑宜人通風之都市環境。</p>

表 9-1-5 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

項目	修正後條文	現行條文	變更理由
陸、高雄硫酸銹地區都市設計規定	<p>三十九、高雄硫酸銹地區除依本都市設計基準之規定辦理外，並應依下列規定辦理。</p> <p>(一) 鄰接廣場之建築基地，其建築物至少需有一出入口面對廣場，應配合開放空間及人行步道之整體設計。</p> <p>(二) 本計畫區之一宗建築基地面積達5,000平方公尺以上，其所需留設之法定空地須有一面積達所需留設法定空地面積之1/5，短邊寬度至少為20米，並設通路與公共道路、廣場或綠地相連通，作為開放空間，以供公眾使用。</p> <p>(三) 依第39條之(一)規定所留設之開放空間達400平方公尺以上時，其空間設計之穿越動線應集中設置，以保持開放空間之完整。</p> <p>(四) 本計畫區鄰接20公尺以上道路或鄰接綠地之建築基地，需設置騎樓或有遮簷人行步道，但於鄰接綠地側不須強制留設騎樓。單面臨街之建築基地其應設騎樓長度至少為該沿街面長之80%，二面臨街者其應設騎樓長度至少為該沿街面長之60%。騎樓寬度及構造依高雄市騎樓設置標準規定辦理。</p> <p>本計畫區騎樓設置時需整併公有人行步道共構設計，並設置必要之機車停車彎與綠化設施。為考量與鄰地或騎樓人行步道連接順暢，營造本區平坦順暢人行步道系統，騎樓與公有人行步道共構部分不得有階梯與凹凸物設置。相關提送審議圖文需確實標示有關部份之施工完成面高程，並預留與鄰地高程差銜接部分需採緩斜面處理所需空間及明確標示處理方式，併納入建管查驗及違章查處重要項目。</p>	<p>三十九、高雄硫酸銹地區除依本都市設計基準之規定辦理外，並應依下列規定辦理。</p> <p>(一) 鄰接廣場之建築基地，其建築物至少需有一出入口面對廣場，應配合開放空間及人行步道之整體設計。</p> <p>(二) 本計畫區之一宗建築基地面積達5,000平方公尺以上，其所需留設之法定空地須有一面積達所需留設法定空地面積之1/5，短邊寬度至少為20米，並設通路與公共道路、廣場或綠地相連通，作為開放空間，以供公眾使用。</p> <p>(三) 依第39條之(一)規定所留設之開放空間達400平方公尺以上時，其空間設計之穿越動線應集中設置，以保持開放空間之完整。</p> <p>(四) 本計畫區鄰接20公尺以上道路或鄰接綠地之建築基地，需設置騎樓或有遮簷人行步道，但於鄰接綠地側不須強制留設騎樓。單面臨街之建築基地其應設騎樓長度至少為該沿街面長之80%，二面臨街者其應設騎樓長度至少為該沿街面長之60%。騎樓寬度及構造依高雄市騎樓設置標準規定辦理。</p> <p>本計畫區騎樓設置時需整併公有人行步道共構設計，並設置必要之機車停車彎與綠化設施。為考量與鄰地或騎樓人行步道連接順暢，營造本區平坦順暢人行步道系統，騎樓與公有人行步道共構部分不得有階梯與凹凸物設置。相關提送審議圖文需確實標示有關部份之施工完成面高程，並預留與鄰地高程差銜接部分需採緩斜面處理所需空間及明確標示處理方式，併納入建管查驗及違章查處重要項目。</p>	維持原條文。

表 9-1-5 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

項目	修正後條文	現行條文	變更理由
	<p>(五) 本計畫區建築基地之法定空地綠覆率應達75%以上。</p> <p>(六) 本計畫區停車場用地採平面無頂蓋形式者綠覆率應達35%以上。</p> <p>(七) 建築基地前院或側院留設4公尺帶狀式開放空間者應自相鄰道路境界線起算1.5公尺範圍內栽植開展型喬木行道樹。</p> <p>(八) 停車場與場外道路連通的通路需有供人行的步道。</p> <p>(九) 照明設施應整體規劃，供公眾使用之開放空間，夜間照明不得小於6勒克斯。</p> <p>(十) 廢氣排出口、通風口及其他有礙觀瞻之設施，不得面對主要道路、廣場、綠帶設置。若在基地條件不許可下，需以植栽對器械設施做美化工作。</p> <p>(十一) 本計畫區建築申請案應考量屋頂節能設計。</p>	<p>(五) 本計畫區建築基地之法定空地綠覆率應達75%以上。</p> <p>(六) 本計畫區停車場用地採平面無頂蓋形式者綠覆率應達35%以上。</p> <p>(七) 建築基地前院或側院留設4公尺帶狀式開放空間者應自相鄰道路境界線起算1.5公尺範圍內栽植開展型喬木行道樹。</p> <p>(八) 停車場與場外道路連通的通路需有供人行的步道。</p> <p>(九) 照明設施應整體規劃，供公眾使用之開放空間，夜間照明不得小於6勒克斯。</p> <p>(十) 廢氣排出口、通風口及其他有礙觀瞻之設施，不得面對主要道路、廣場、綠帶設置。若在基地條件不許可下，需以植栽對器械設施做美化工作。</p> <p>(十一) 本計畫區建築申請案應考量屋頂節能設計。</p>	
柒、港埠商業區都市設計規定	<p>四十、港埠商業區都市設計規定如下：</p> <p>(一) 港埠商業區內任何申請建築執照、雜項執照之工程，依本地區細部計畫土地使用分區管制要點規定應送都市設計審議。</p> <p>(二) 建築物設計原則：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 建築設計時應考慮量體間的比例平衡，高、低建築量體的對比說明空間之主從性，並創造地標性的話題，增添天際線的趣味性，豐富高雄市之都市景觀。 2. 整體材質色系走向，為與海岸良好景觀協調，用色以海洋、大地色系為主，低彩度、高明度為原則。 3. 建物屋頂突出物或屋脊裝飾物，應配合整體建物造型作設計。 	<p>四十、港埠商業區都市設計規定如下：</p> <p>(一) 港埠商業區內任何申請建築執照、雜項執照之工程，依本地區細部計畫土地使用分區管制要點規定應送都市設計審議。</p> <p>(二) 建築物設計原則：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 建築設計時應考慮量體間的比例平衡，高、低建築量體的對比說明空間之主從性，並創造地標性的話題，增添天際線的趣味性，豐富高雄市之都市景觀。 2. 整體材質色系走向，為與海岸良好景觀協調，用色以海洋、大地色系為主，低彩度、高明度為原則。 3. 建物屋頂突出物或屋脊裝飾物，應配合整體建物造型作設計。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 考量綠覆率計算已於有「高雄市都市設計審議原則」規範，不予贅述刪除之。 2. 原第四十三條(六)，已於總論規定說明，不予贅述刪除之。

表 9-1-5 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

項目	修正後條文	現行條文	變更理由
	<p>4. 建築物附屬設施： 建築物附設之各種停車空間、通風口、冷卻塔、空調、視訊、機械、給水、遮陽、雨庇、造型裝飾物等設施，或配合整體建築物造型作設計，或以遮蔽物美化，以維都市都市景觀。並於都審送審時或建照送審圖中詳細標示其設置位置與繪製相關景觀遮蔽物圖說。</p> <p>(三) 照明計畫原則：</p> <p>1. 建物照明計畫應配合建築物整體造型、風格及廣告招牌作整體設計，並設置建築大樓夜間照明，或串聯其他水岸建築。照明方式以投射燈方式處理時，應考量避免投射燈產生眩光，影響行車安全。</p> <p>2. 商業區使用之人行空間夜間基本照明，以不造成光害與眩光為原則，出入口周邊需設置供行人使用之夜間照明燈。</p> <p>3. 照明設計應使用節能燈具，並於都審送審時或建照送審圖說提出說明。</p> <p>(四) 開放空間規劃：</p> <p>1. 本計畫區應集中留設帶狀式、廣場式公共開放空間，與港埗其他之水岸空間連結，依高雄多功能經貿園區特定區都市設計基準要點，基地綠覆率應達75%以上。</p> <p>2. 退縮地開放空間原則應與公有人行道共構設計或配合已完成之公有人行道部份整合設計。公共開放空間之配置設計應使其易於供公眾使用，並能與相鄰接之計畫道路、公園及人行道等開放空間系統連續。</p>	<p>4. 建築物附屬設施： 建築物附設之各種停車空間、通風口、冷卻塔、空調、視訊、機械、給水、遮陽、雨庇、造型裝飾物等設施，或配合整體建築物造型作設計，或以遮蔽物美化，以維都市都市景觀。並於都審送審時或建照送審圖中詳細標示其設置位置與繪製相關景觀遮蔽物圖說。</p> <p>(三) 照明計畫原則：</p> <p>1. 建物照明計畫應配合建築物整體造型、風格及廣告招牌作整體設計，並設置建築大樓夜間照明，或串聯其他水岸建築。照明方式以投射燈方式處理時，應考量避免投射燈產生眩光，影響行車安全。</p> <p>2. 商業區使用之人行空間夜間基本照明，以不造成光害與眩光為原則，出入口周邊需設置供行人使用之夜間照明燈。</p> <p>3. 照明設計應使用節能燈具，並於都審送審時或建照送審圖說提出說明。</p> <p>(四) 開放空間規劃：</p> <p>1. 本計畫區應集中留設帶狀式、廣場式公共開放空間，與港埗其他之水岸空間連結，依高雄多功能經貿園區特定區都市設計基準要點，基地綠覆率應達75%以上，並依「高雄市都市設計審議作業程序」及都設會相關決議辦理。</p> <p>2. 退縮地開放空間原則應與公有人行道共構設計或配合已完成之公有人行道部份整合設計。公共開放空間之配置設計應使其易於供公眾使用，並能與相鄰接之計畫道路、公園及人行道等開放空間系統連續。</p>	

表 9-1-5 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

項目	修正後條文	現行條文	變更理由
	<p>3. 若設置平面停車場，規劃上應兼顧生態、景觀等考量，採用透水鋪面，密植大型喬木大量綠化，以滿足綠覆面之相關規定。並配合植栽、地景予以遮蔽，將停車場公園化，成為開放空間的一部份。</p> <p>（五）交通系統設計原則：</p> <p>1. 商場應設置專屬計程車招呼站供商場使用，以避免對交通造成衝擊。</p> <p>2. 基地內汽機車動線，與公有人行空間交會介面處，應留設緩衝距離、設置車阻，進出口鋪面應變化設計，並加裝警示裝置，以提醒行人注意，提高安全性。</p> <p>3. 本案亦鄰近捷運路線，基地內應規劃清楚的捷運導引設施。</p>	<p>3. 若設置平面停車場，規劃上應兼顧生態、景觀等考量，採用透水鋪面，密植大型喬木大量綠化，以滿足綠覆面之相關規定。並配合植栽、地景予以遮蔽，將停車場公園化，成為開放空間的一部份。</p> <p>（五）交通系統設計原則：</p> <p>1. 商場應設置專屬計程車招呼站供商場使用，以避免對交通造成衝擊。</p> <p>2. 基地內汽機車動線，與公有人行空間交會介面處，應留設緩衝距離、設置車阻，進出口鋪面應變化設計，並加裝警示裝置，以提醒行人注意，提高安全性。</p> <p>3. 本案亦鄰近捷運路線，基地內應規劃清楚的捷運導引設施。</p> <p>（六）附則：</p> <p>本設計準則為原則性之規定，若執行有疑義或有益於都市景觀、建築藝術或具環境公益者，經都設會之審查同意，得不適用本都市設計基準全部或一部份之規定。</p>	
捌、世貿用地都市設計規定	<p>四十一、世貿用地除依本都市設計基準之規定辦理外，並應依下列規定辦理。</p> <p>（一）高雄展覽館為本市重大公共建設之一，必須考量遊艇、重機械等特殊展覽性質，但不以此為限，展場必須具備地面層高彈性展示空間、直達展館的運輸水道、遊艇和水上計程車碼頭、裝卸貨臨時停車等機能需求，並使高雄世貿基地水岸優勢得到最大發揮及建築彈性創意設計。另戶外空間之規劃亦為高雄展覽館之設計重點，其中基地西側臨水線85公尺範圍（以下簡稱本範圍）更應妥善設計，以導入市民日夜之休憩活動，為水岸引入更豐富的活動型態。</p> <p>（二）建築與水岸景觀設計，需有利強化水岸活動及不阻礙公共利益與動線通行。</p>	<p>四十一、世貿用地除依本都市設計基準之規定辦理外，並應依下列規定辦理。</p> <p>（一）高雄世貿展覽中心（以下簡稱本會展中心）為本市重大公共建設之一，必須考量遊艇、重機械等特殊展覽性質，但不以此為限，展場必須具備地面層高彈性展示空間、直達展館的運輸水道、遊艇和水上計程車碼頭、裝卸貨臨時停車等機能需求，並使高雄世貿基地水岸優勢得到最大發揮及建築彈性創意設計。另戶外空間之規劃亦為本會展中心之設計重點，其中基地西側臨水線85公尺範圍（以下簡稱本範圍）更應妥善設計，以導入市民日夜之休憩活動，為水岸引入更豐富的活動型態。</p> <p>（二）建築與水岸景觀設計，需有利強化水岸活動及不阻礙公共利益與動線通行。</p>	因應高雄世貿展覽中心名稱更動，修正為高雄展覽館，並配合條文檢討變更。

表 9-1-5 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

項目	修正後條文	現行條文	變更理由
	<p>(三) 本範圍內應設置南北向可連續通行之開放空間，其寬度及設計型式，應能充分滿足各時段之公共開放性、各種休憩活動使用方便性及通行之使用需求。</p> <p>(四) 本範圍應建構與鄰地平順銜接串聯之完整人行步道及自行車專用道之動線系統。</p> <p>(五) 本範圍應適度植栽綠化，以創造舒適的休憩空間；植栽應選用原生樹種為原則，以塑造地區特色。</p> <p>(六) 為確保本範圍之水岸休憩空間品質，本地區地面層不得作為永久性或固定性停車場使用。</p> <p>(七) 為增進水岸活動強度及豐富水岸活動型態，本範圍得興建部分建築物，但應維持原水岸活動動線順暢，並應避免大型量體建築物佔據空間。</p> <p>(八) 建築物可突出本範圍，惟地面層應挑高以供通行或提供活動使用需要。建築物間得設置走廊連接。</p> <p>(九) 為提供展場特殊展覽需求及發揮基地水岸優勢，本範圍得設置人工水域，提供港灣水岸活動及戲水空間。</p> <p>(十) 本範圍之建築設計，應積極考量生態、綠建築、智慧建築與在地性設計手法之運用。</p>	<p>(三) 本範圍內應設置南北向可連續通行之開放空間，其寬度及設計型式，應能充分滿足各時段之公共開放性、各種休憩活動使用方便性及通行之使用需求。</p> <p>(四) 本範圍應建構與鄰地平順銜接串聯之完整人行步道及自行車專用道之動線系統。</p> <p>(五) 本範圍應適度植栽綠化，以創造舒適的休憩空間；植栽應選用原生樹種為原則，以塑造地區特色。</p> <p>(六) 為確保本範圍之水岸休憩空間品質，本地區地面層不得作為永久性或固定性停車場使用。</p> <p>(七) 為增進水岸活動強度及豐富水岸活動型態，本範圍得興建部分建築物，但應維持原水岸活動動線順暢，並應避免大型量體建築物佔據空間。</p> <p>(八) 建築物可突出本範圍，惟地面層應挑高以供通行或提供活動使用需要。建築物間得設置走廊連接。</p> <p>(九) 為提供展場特殊展覽需求及發揮基地水岸優勢，本範圍得設置人工水域，提供港灣水岸活動及戲水空間。</p> <p>(十) 本範圍之建築設計，應積極考量生態、綠建築、智慧建築與在地性設計手法之運用。</p>	
玖、特貿3都市設計規定	四十二、考量成功路兩側臨海視覺軸線連續性，面對高雄展覽館之直線視覺軸線需留設具視覺穿透性之端景，特貿3基地規劃設計應符合下列規定：	<p>四十二、考量成功路兩側臨海視覺軸線連續性，面對高雄展覽館之直線視覺軸線需留設具視覺穿透性之端景，特貿3基地規劃設計應符合下列規定：</p> <p>(一) 為利都市風廊環境流通，降低都市熱島效應，以及避免單棟建築量體過大而影響視覺穿透性，特貿3基地申請建築時，其各基地建築物造型量體，應依底層、高層之建築量體形式設計，高層建築量體之水平投影面積之最大對角線長度以不得大於60公尺為原則，其長度得經都市設計委員會審議後調整之。</p>	特貿3(一) 建築量體管制規定，配合本計畫建築量體規定檢討變更，整併至修正後第三十八條規定說明。

表 9-1-5 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

項目	修正後條文	現行條文	變更理由
	<p>(一) 特貿3南基地申請建築時，其法定空地應以集中留設於圖9-4-10指定區位為原則。建築基地北側指定留設於鄰接成功二路側之法定空地最小面寬 (Δw_n)，以不得少於基地北側境界線至世貿用地南側基地境界線長度為原則 (68公尺)；前開指定留設法定空地最小面積，以不小於68公尺X64公尺之50%，集中留設於林森路側及提供公眾使用為原則，並種植植栽予以綠化；特貿3南基地面臨復興三路側之申請建築基地留設法定空地最小面積，以不小於20公尺X64公尺之50%，集中留設於復興路側及提供公眾使用為原則，並種植植栽予以綠化，且其圖9-4-10指定區位範圍內配置量體高度不得高於20公尺。</p> <p>(二) 特貿3北基地申請建築基地時，應自基地境界線退縮10公尺為原則，退縮部分並種植植栽予以綠化。</p> <p>(三) 特貿3基地申請建築時，宜考量自行車道系統之串聯。</p>  <p>圖9-4-10 特貿3南北基地指定留設法定空地區位及最小面寬示意圖</p>	<p>(二) 特貿3南基地申請建築時，其法定空地應以集中留設於圖9-4-4指定區位為原則。建築基地北側指定留設於鄰接成功二路側之法定空地最小面寬 (Δw_n)，以不得少於基地北側境界線至世貿用地南側基地境界線長度為原則 (68公尺)；前開指定留設法定空地最小面積，以不小於68公尺X64公尺之50%，集中留設於林森路側及提供公眾使用為原則，並種植植栽予以綠化；特貿3南基地面臨復興三路側之申請建築基地留設法定空地最小面積，以不小於20公尺X64公尺之50%，集中留設於復興路側及提供公眾使用為原則，並種植植栽予以綠化，且其圖9-4-4指定區位範圍內配置量體高度不得高於20公尺。</p> <p>(三) 特貿3北基地申請建築基地時，應自基地境界線退縮10公尺為原則，退縮部分並種植植栽予以綠化。</p> <p>(四) 特貿3基地申請建築時，宜考量自行車道系統之串聯。</p>  <p>圖6-2-1 特貿3南北基地指定留設法定空地區位及最小面寬示意圖</p>	

表 9-1-5 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

項目	修正後條文	現行條文	變更理由
	(詳修正後第三十條所示)	<p>拾、配合行政院亞灣5GAIoT創新園區開發推動範圍都市設計規定</p> <p>四十三、本計畫區立體通廊應依下列原則設計：</p> <p>(一) 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，另為利整體人行系統之串聯，特貿2應於臨星光公園側留設地面出入口。</p> <p>(二) 立體連通系統(含垂直動線結構體：樓梯或電梯)得不計入建蔽率及容積率，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，其上之建築物應預為留設供連接使用之空間，留設位置如圖6-2-2所示。除上述留設位置外，如開發者為促進土地使用效益與人車動線順暢提出立體連通系統規劃，得提經都設會審議同意後設置之。</p> <p>(三) 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，且應符合內政部頒建築物無障礙設施設計規範。人行立體連通系統原則保持24小時無償開放供公眾使用，惟旅運中心涉及邊境進出管制，依相關管制措施辦理，配合時段性開放。</p> <p>(四) 人行立體連通系統寬度至少4公尺，其中人行通行淨寬至少2.5公尺及當層高度應達4公尺以上，其橋底淨高度至少5公尺以上，並留設垂直動線，如圖6-2-3所示。</p> <p>(五) 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。</p> <p>(六) 人行立體連通系統穿越建築內部時，通行淨寬應達6公尺、當層高度應達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。</p>	<p>整併至修正後第三十條立體通廊規定說明。</p>

表 9-1-5 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

項目	修正後條文	現行條文	變更理由
		<p>(七) 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。跨越40公尺以上道路時，其橋底淨高度應大於6公尺以上，以保持視覺穿透性，避免對路上通行之人車產生視覺壓迫感。另世貿用地以南設置時，應考量高雄展覽館展場之大型機具及遊艇陸運需求，並經本市都設會審議通過。</p> <p>(八) 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。</p> <p>(九) 建物2層樓臨人行立體連通系統側應設置店舖或可供市民休憩活動之公益性設施為原則，且前開店舖或公益性設施主要開口應朝向連通道，避免以實體牆面阻隔人與活動聯繫，使連通設施兼具人行與商業活動延續及都市防救災功能。</p> <p>(十) 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。</p> <p>(十一) 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。</p> <p>(十二) 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。</p> <p>(十三) 為提升都市景觀與都市活動，於維持人行順暢原則下，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。</p>	

表 9-1-5 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

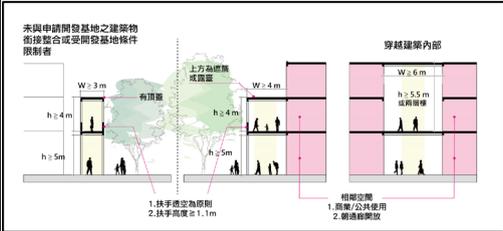
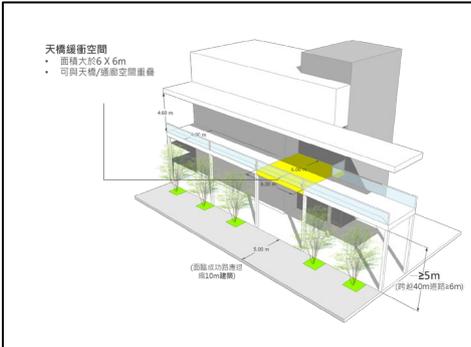
項目	修正後條文	現行條文	變更理由
		<p>(十四) 垂直連通設施空間應具公開與明亮之視覺穿透性，且於各層出入口處，預留寬度及深度均大於6公尺之緩衝空間；地面層出入口處應與地面層開放空間整合以供人潮集散，並與周邊公共人行動線銜接，如圖6-2-4所示。</p>  <p>圖6-2-2 立體連通系統設置位置示意圖</p>  <p>圖6-2-3 立體連通系統人行空間尺度示意圖</p>  <p>圖6-2-4 立體連通系統設置示意圖</p>	

表 9-1-5 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

項目	修正後條文	現行條文	變更理由
	(詳修正後條文第四十五條所示)	四十四、臨水岸景觀及特貿三應考慮周邊環境及建築體之夜間照明設計，並依下列原則設計： <ul style="list-style-type: none"> (一) 建築物外觀照明應依視覺對應尺度分段設置夜間照明設施，以表示建築物夜間地標性及臨港天際建築景觀。 (二) 面臨計畫道路之開放空間應設置夜間照明設施，且夜間照明設計應考量地面層主要人行視覺與活動安全，塑造人行之舒適光環境，其於夜間平均照度以不低於10勒克斯為原則。 (三) 建築物照明不得對鄰近建築物及都市空間造成光害，並應考量使用者之舒適性。 	整併至修正後條文第四十五條說明。
拾、公4用地都市設計規定	四十三、公4用地為亞洲新灣區臨水岸公園之一，為兼顧水岸空間多元使用與確保市民親近水岸、景觀視覺通透之公益性，公4用地規劃設計應符合以下列規定： <ul style="list-style-type: none"> (一) 本範圍開發應提出夜間照明計畫。 (二) 退縮空間需設置連續之人行步道，並採無障礙設計，以串接水岸活動動線。 (三) 建築物需整體考量愛河及高雄港水岸景觀與港灣城市意象。 	拾壹、配合高雄市政府依促參法辦理「高雄市前鎮區公4用地海洋休憩集會所BOT案」，公4用地都市設計規定 四十五、公4用地為亞洲新灣區臨水岸公園之一，為兼顧水岸空間多元使用與確保市民親近水岸、景觀視覺通透之公益性，公4用地規劃設計應符合以下列規定： <ul style="list-style-type: none"> (一) 本範圍開發應提出夜間照明計畫。 (二) 退縮空間需設置連續之人行步道，並採無障礙設計，以串接水岸活動動線。 (三) 建築物需整體考量愛河及高雄港水岸景觀與港灣城市意象。 	依「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫公園用地(公4)土地使用分區管制暨都市設計基準案」，納入本計畫說明。

表 9-1-5 現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表（續）

項目	修正後條文	現行條文	變更理由
壹拾壹、低衝擊開發設施	<p>四十四、開發基地應設置低衝擊開發設施且應符合永續水環境生態指標之規定。</p> <p>(一) 基地緊鄰計畫道路人行道及基地內留設之人行空間或鋪面(含車道)等應設置透水鋪面等低衝擊開發設施。</p> <p>(二) 綠化空間之通道除必要之車道設施及出入口外，應設置雨水花園或生態滯留單元之低衝擊開發設施。</p> <p>(三) 綠化空間緊鄰人行空間側應設置草溝之低衝擊開發設施，且其坡度方向應朝向草溝方向傾斜，以收集綠化空間及人行空間雨水。</p> <p>(四) 寬度30公尺以上之綠園道，其車道兩側應設置道路雨水集水淨化設施，並以草塘、草溝、碎石溝等自然排水路方式進行設計，達成增加雨水入滲、延滯地表逕流速度與淨化水質之目標。</p> <p>(五) 綠園道沿線車道鋪面儘量採用透水性材料(如再生瀝青混凝土、玻璃瀝青混凝土等)，以增加滲透保水之能力。</p>	(新增)	因應全球氣候變遷之衝擊，檢討變更都市設計基準，導入低衝擊開發之規劃理念，具體提升本計畫區水功能。
壹拾貳、建築物之夜間照明	<p>四十五、於本計畫區內之建築申請案(住宅建築除外)及公共設施用地開闢地區應提出夜間照明計畫。</p> <p>特文2、特文3、特文4、特文5、特貿1、特貿2、特貿3、特貿7、科專1及科專3之臨水岸建築基地應考慮周邊環境及建築體之夜間照明設計，並依下列原則設計：</p> <p>(一) 建築物外觀照明應依視覺對應尺度分段設置夜間照明設施，以表示建築物夜間地標性及臨港天際建築景觀。</p> <p>(二) 面臨計畫道路之開放空間應設置夜間照明設施，且夜間照明設計應考量地面層主要人行視覺與活動安全，塑造人行之舒適光環境，其於夜間平均照度以不低於10勒克斯為原則。</p> <p>(三) 建築物照明不得對鄰近建築物及都市空間造成光害，並應考量使用者之舒適性。</p>	(新增)	配合本計畫區臨水重大建設、維護岸景觀、促進水岸之夜間活動，為明確化夜間照明規範，整併原第十條及第十四條規定，修正指定土地使用分區應增訂夜間照明規範。

第二節 計畫區管制措施內容與發展強度規劃

一、土地使用相關管制措施內容

為達到土地使用相關管制措施訂定之目標，創造及維護計畫區優良之環境品質，由前一節有關現行計畫管制要點之檢討分析後，未來計畫區之管制措施內容除保留部分現行計畫管制要點之條文外，同時亦將充實有關土地使用強度及允許使用類別及公共開放空間等其他有助本計畫區環境品質提昇之規範，如下說明：

(一) 土地使用強度及允許使用類別

計畫區內除調整科專及科專1及科專3之建蔽率為70%、港埠商業區之建蔽率為70%及容積率為840%、增訂特文2-1建蔽率為80%、容積率為240%，並刪除部分公園用地建蔽率與容積率回歸都市計畫法高雄市施行細則外，其餘特定文化休閒專用區、特定經貿核心專用區、特定倉儲轉運專用區之土地使用強度仍應依原計畫書內規定辦理。至於原計畫書未規定之商業區或公共設施用地等各種土地使用分區之土地使用強度，則依都市計畫法高雄市施行細則有關規定辦理。

為促進產業引入、形塑智慧城市發展並增加土地使用項目之多樣化，本次增列允許使用項目組別，並增訂條件式允許住宅使用；為形塑水岸整體意象並強活水岸休閒遊憩機能，增訂臨水岸公園用地之土地允許使用項目。

(二) 現行容積獎勵規定之檢討

本次通盤檢討為加速園區土地開發，就土地開發引入辦理回饋代金者，訂定條件式住宅允許使用相關規定。

二、發展強度規劃

本次通盤檢討為達成混合使用規劃之目標，有條件放寬部分土地允許作住宅使用。有關本特定區之容積管制如表9-2-1與圖9-2-1所示。

表 9-2-1 特殊分區及用地之建蔽率、容積率一覽表

土地使用分區	建蔽率 (%)	容積率 (%)
第3種商業區	60	490
第4種商業區	60	630
第5種商業區	70	840
特文1	60	490
特文2	60	390
特文2-1	80	240
特文3	60	390
特文4	60	490
特文5	60	490
港埠商業區	70	840
特倉1	60	490
科專1	70	490
科專2	60	490
科專3	70	490
特貿1	60	630
特貿2	60	630
特貿3	60	630
特貿4	60	630
特貿5 (註1)	60	630
特貿6	50	300
特貿7	60	490

註：特貿5E為建蔽率40%，容積率400%。

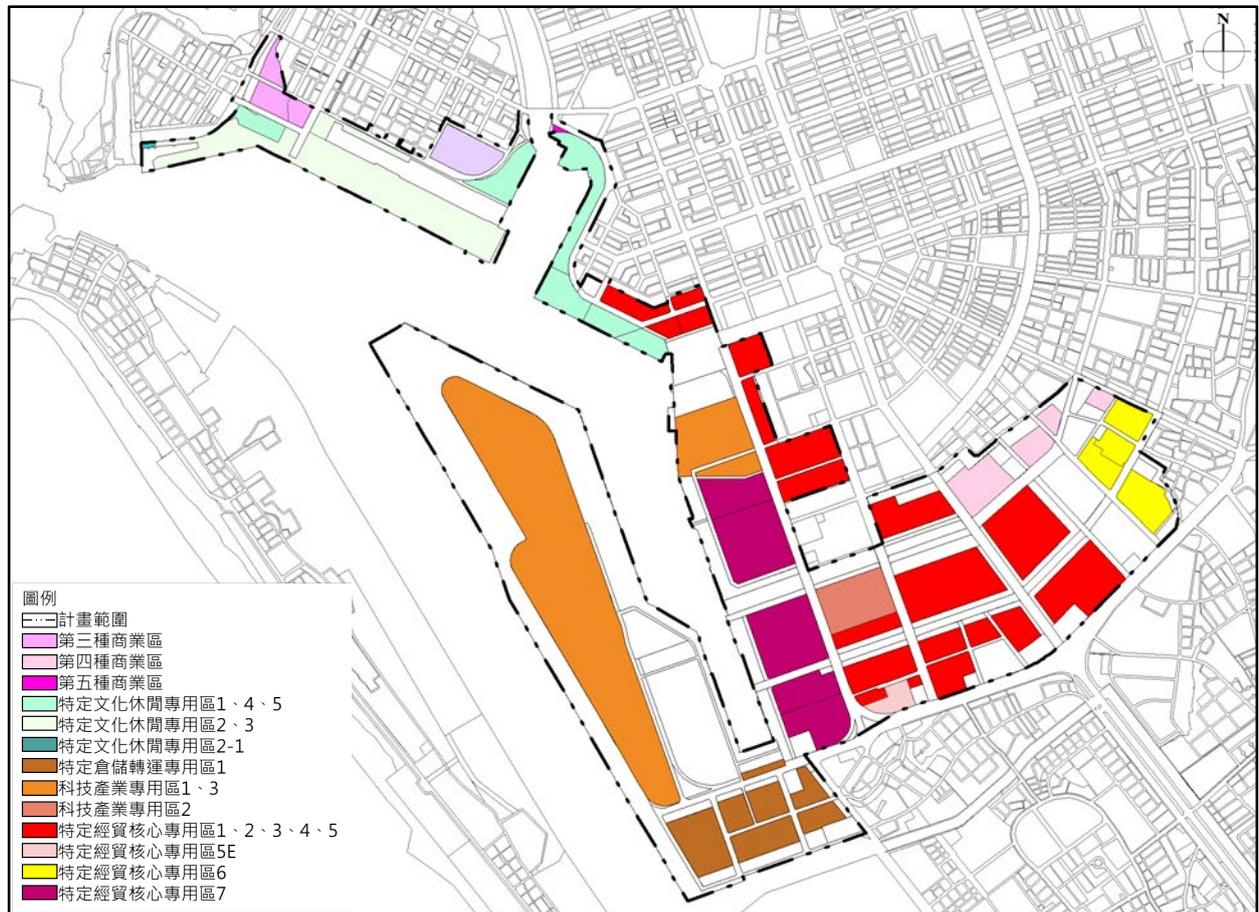


圖 9-2-1 容積管制分布示意圖

第三節 土地使用分區管制

為落實本計畫區都市計畫之規劃、健全地區發展，並塑造本計畫區獨特之都市意象、提昇居住環境品質，特修訂高雄多功能經貿園區特定區土地使用分區管制要點。本要點自計畫公告實施之日起生效，區內有關土地使用分區管制一律以本要點為規範依據。

高雄多功能經貿園區內土地使用管制應依下列規定辦理：

第1條 本要點依「都市計畫法」第22條規定訂定之。

第2條 本要點未規定事項，適用其他相關法令辦理。

第3條 本要點所稱之基準容積，係指依本計畫或「都市計畫法高雄市施行細則」規定之容積率上限乘土地面積所得積數。

第4條 計畫區內各類土地使用分區及公共設施用地之建蔽率、容積率依下表規定管制，其餘未規定者依「都市計畫法高雄市施行細則」規定辦理。

表 9-3-1 特殊分區及用地之建蔽率、容積率一覽表

計畫分區	使用分區	建蔽率 (%)	容積率 (%)
特定文化休閒專用區	特文 1	60	490
	特文 2	60	390
	特文 2-1	80	240
	特文 3	60	390
	特文 4	60	490
	特文 5	60	490
	港埠商業區	70	840
	交通用地 (交 3)	40	400
	鐵路景觀 用地	20	— (註 2)
特定倉儲轉運專用區	特倉 1	60	490
	公 2 (80 期重劃區)	35	105
科技產業專用區	科專 1	70	490
	科專 2	60	490
	科專 3	70	490
	世貿用地	70	280
特定經貿核心專用區	特貿 1	60	630
	特貿 2	60	630
	特貿 3	60	630
	特貿 4	60	630
	特貿 5 (註 1)	60	630
	特貿 6	50	300
	特貿 7	60	490
	電力事業專用區	40	400
	交通用地 (交 1 及 交 2)	80	960
	廣場停車場用地	10	20

註1：特貿 5E 為建蔽率 40%，容積率 400%。

註2：表中「—」係指容積率視個案特性予以認定，並經本府核定。

註3：建築基地設置立體連通系統（含垂直動線結構體：樓梯或電梯）得不計入建蔽率及容積率。

第 5 條 本計畫區內容積獎勵及容積移轉規定，依下列規定辦理：

1. 建築基地如符合都市更新條例、變更高雄市都市計畫（灣子內等 12 處地區）細部計畫（配合高雄環狀輕軌捷運建設計畫實施增額容積）（配合危老條例變更土地使用分區管制）案及都市計畫容積移轉實施辦法規定者，從其法令規定辦理。
2. 本計畫區內建築基地申請建築，有關容積獎勵規定依本府民國 111 年 11 月 10 日公告發布實施之「變更高雄市都市計畫（原高雄市轄區）土地使用分區管制（容積獎勵規定）（第四次通盤檢討）案」規定辦理，不得適用「建築技術規則」建築設計施工編第 15 章實施都市計畫地區建築基地綜合設計。
3. 建築基地如申請增額容積或容積移轉、都市更新或其他相關法規增加之容積，其容積增量總和以不超過該基地法定容積之 2 倍為原則。
4. 特貿 1、特貿 2、科專 3A、科專 3B 及特文 4 土地為促進策略性產業發展，引入「高雄市促進產業發展自治條例」規定之策略性產業者或依「高雄市政府獎勵企業總部進駐亞洲新灣區作業要點」規定之企業總部、其相關組織等，得獎勵基準容積乘 20%，全數由投資人取得後參與分配，其增加之容積樓地板面積不得作住宅使用。
前項投資人係指依「高雄市政府獎勵企業總部進駐亞洲新灣區作業要點」第七條審議會審認合格並決議獎勵之廠商。

第 6 條 本要點用語，定義如下：

多功能經貿園區特定區各使用分區範圍內土地及建築物之使用，依其性質、用途，分為下列各組：

1. 住宅

第 1 組：雙併住宅、多戶住宅、商務住宅

2. 文教設施

第 2 組：學前教育設施

第 3 組：教育設施

第 4 組：社教設施

圖書館、社會教育館、藝術館、博物館、科學館、陳列館、水族館。

第 5 組：文康設施

音樂廳、體育場所、集會場所、文康活動中心、歌劇院、電影院。

3. 社服設施

第 6 組：社區遊憩設施

第 7 組：醫療保健服務業

第 8 組：社會福利設施

第 9 組：公共通訊設施

第 10 組：公共安全設施

第 11 組：大型遊憩設施

第 12 組：水岸遊憩設施

第 13 組：公用事業設施

第 14 組：公務機關

第 15 組：人民團體

4. 商業

第 16 組：批發業 (F1)

第 17 組：零售業 (F2)

第 18 組：綜合零售業 (F3)

百貨超市業、大型購物中心

第 19 組：國際貿易業 (F4)

第 20 組：餐飲業 (F5)

第 21 組：智慧財產權業 (F6)

5. 運輸、倉儲及通信業

第 22 組：陸上、水上、航空及其他運輸業 (G1~G7)

第 23 組：倉儲業 (G8)

第 24 組：電信業 (G9)

6. 工商、社會及個人服務業

第 25 組：金融、保險及不動產業 (H)

第 26 組：顧問服務業 (I1)

第 27 組：資訊服務業 (I3)

第 28 組：廣告業 (I4)

第 29 組：設計業 (I5)

第 30 組：電信業務門號代辦業 (IE)

第 31 組：研究發展服務業 (IG)

第 32 組：訓練服務業 (J2)

第 33 組：出版事業 (J3)

第 34 組：電影事業 (J4)、廣播電視服務業 (J5)

第 35 組：藝文業 (J6)

第 36 組：休閒、娛樂服務業 (J7)

第 37 組：運動服務業 (J8)

第 38 組：觀光及旅遊服務業 (J9)

第 39 組：專門技術服務業 (律師、會計師...等)

第 40 組：租賃業 (JE)

7. 其它

第 41 組：會議中心

小型會議中心、國際會議中心。

第 42 組：工商展覽中心

第 43 組：世界貿易展覽中心

第 44 組：物流加工業

第 45 組：科技產業園區設置管理條例所規定之區內事業

第 46 組：企業營運總部

第 47 組：高雄市促進產業發展自治條例所規定之策略性產業

第 48 組：電信工程業 (E7)

第 49 組：其他專業、科學及技術服務業 (IZ)

第 50 組：會議及展覽服務業 (JB)

第 51 組：互動式情境體驗業 (JI)

第 7 條 本都市計畫劃設使用分區之允許使用原則如表 9-3-2 所示：

1. 下表中，「○」表允許使用，「X」表禁止使用，「△」表應經都設會審查通過後方允許使用。
2. 港埠用地依商港法管制使用。
3. 參照都市計畫圖，屬於經濟部科技產業園區範圍之土地（科專 1、科專 2、科專 3A、科專 3B）準用本表規定。
4. 位於鼓山區捷運橘線 O1 車站東移地區之交通用地，依 90 年 6 月 11 日「變更高雄捷運系統橘線 O1 車站東移地區部分第四種商業區、特文 1 為交通用地案」計畫書規定辦理。
5. 本表使用組別認定如有疑義者，另參爰都市計畫法高雄市施行細則、經濟部「公司行號營業項目代碼表」送由本市都市計畫委員會審定。
6. 特文 5 之高雄港埠旅運中心基地（19~20 號碼頭），係供港務大樓、旅運大樓及其相關附屬設施、事業使用；另高雄流行音樂中心基地（11~15 號碼頭），係供海洋文化及流行音樂及其相關附屬設施、事業使用。另有關前述基地其附屬設施及附屬事業之使用內容得依據特文區之使用內容辦理。
7. 世貿用地係供高雄展覽館與其附屬設施使用為主，其允許之土地使用項目為展覽、展示、會議、表演及金融商務辦公、國際經貿、資訊交流、餐飲服務、公共服務及其他經主管機關核准之必要性使用。若依「促進民間參與公共建設法」核准由民間參與公共建設者，得作附屬事業使用。
8. 電力事業專用區係供電業有關之辦公處所及變電設施使用，其變電設施應採地下變電所設計，且開挖率不得大於 80%，變電所設於地下層時得免計算容積。
電力事業專用區得比照「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」變電所用地立體多目標使用之准許使用項目規定作使用，依前開多目標使用辦法做商場、旅館、餐飲服務及銀行之總樓地板面積不得超過法定容積 1/3。
9. 公 1、公 2 及公 15 用地具水岸休憩與港區設施機能混合使用機能，允許使用供作第 12 組（水岸遊憩設施）、零售業 (F2)、綜合零售業 (F3)、餐飲業 (F5)、陸上、水上、航空及其他運輸業 (G1~G7)、設計業 (I5)、

藝文業 (J6)、休閒、娛樂服務業 (J7)、觀光及旅遊服務業 (J9)、會議及展覽服務業 (JB)、互動式情境體驗業 (JI) 及其他經高雄市政府目的事業主管機關許可之遊憩設施。

10. 配合高雄市政府依促參法辦理「高雄市前鎮區公四用地海洋休憩集會所 BOT 案」，公 4 用地除供公園使用外，並可容許水上運輸業 (G3)、藝文業 (J6)、休閒、娛樂服務業 (J7)、觀光及旅遊服務業 (J9)、零售業 (F2)、綜合零售業 (F3)、餐飲業 (F5) 及經高雄市政府目的事業主管機關核准之遊艇碼頭周邊服務 (包括設備販售、管理站、遊艇俱樂部、艇庫等) 必要性使用。
11. 本計畫公園用地除依本條第 9 款及第 10 款規定辦理外，其餘公園用地得允許使用供作零售業 (F2)、綜合零售業 (F3)、餐飲業 (F5)、設計業 (I5)、藝文業 (J6)、休閒、娛樂服務業 (J7)、觀光及旅遊服務業 (J9)、會議及展覽服務業 (JB)、互動式情境體驗業 (JI) 及其他經高雄市政府目的事業主管機關許可之遊憩設施。
12. 特文 2-1 土地依都市計畫法高雄市施行細則商業區規定申請使用。

表 9-3-2 土地使用分區管制要點允許使用原則對照表

使用分區		特文 1 至 4	特文 5	特倉 1	科專 1	科專 2	科專 3	特貿 1	特貿 2	特貿 3	特貿 4	特貿 5	特貿 6	特貿 7	
第1組	雙併住宅、多戶住宅、商務住宅	×	供高雄港埠旅運中心、高雄流行音樂中心及其相關附屬設施	×	×	×	×	△	△	△	△	△	△	△	
第2組	學前教育設施	△		×	×	×	×	×	×	○	○	○	○	○	○
第3組	教育設施	△		△	△	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第4組	社教設施 (圖書館、社會教育館、藝術館、博物館、科學館、陳列館、水族館)	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第5組	文康設施 (音樂廳、體育場所、集會場所、文康活動中心、歌劇院、電影院)	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第6組	社區遊憩設施	○		○	○	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第7組	醫療保健服務業	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第8組	社會福利設施	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第9組	公共通訊設施	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第10組	公共安全設施	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第11組	大型遊憩設施	○		△	△	△	△	○	○	○	○	○	○	×	○
第12組	水岸遊憩設施	○		△	△	△	△	×	×	×	×	×	×	×	○
第13組	公用事業設施	△		△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△
第14組	公務機關	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第15組	人民團體	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第16組	批發業 (F1)	△		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	○
第17組	零售業 (F2)	○		△	△	△	△	○	○	○	○	○	○	○	○
第18組	綜合零售業 (F3) (百貨超市業、大型購物中心)	○		△	△	△	△	○	○	○	○	○	○	○	○
第19組	國際貿易業 (F4)	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第20組	餐飲業 (F5)	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第21組	智慧財產權業 (F6)	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

表 9-3-2 土地使用分區管制要點允許使用原則對照表（續）

使用分區		特 文 1 至 4	特 文 5	特 倉 1	科 專 1	科 專 2	科 專 3	特 貿 1	特 貿 2	特 貿 3	特 貿 4	特 貿 5	特 貿 6	特 貿 7
第22組	陸上、水上、航空及其他運輸業 (G1~G7)	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	○
第23組	倉儲業 (G8)	×	、	○	○	○	○	△	△	△	△	△	×	△
第24組	電信業 (G9)	○	事業	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第25組	金融、保險及不動產業 (H)	○	使用	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第26組	顧問服務業 (I1)	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第27組	資訊服務業 (I3)	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第28組	廣告業 (I4)	○		△	△	△	△	○	○	○	○	○	○	○
第29組	設計業 (I5)	○		△	△	△	△	○	○	○	○	○	○	○
第30組	電信業務門號代辦業 (IE)	○		△	△	△	△	○	○	○	○	○	○	○
第31組	研究發展服務業 (IG)	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第32組	訓練服務業 (J2)	△		○	○	○	○	○	○	○	○	○	△	○
第33組	出版事業 (J3)	○		△	△	△	△	○	○	○	○	○	○	○
第34組	電影事業 (J4)、廣播電視服務業 (J5)	○		△	△	△	△	○	○	○	○	○	×	○
第35組	藝文業 (J6)	○		△	△	△	△	○	○	○	○	○	○	○
第36組	休閒、娛樂服務業 (J7)	○		△	△	△	△	○	○	○	○	○	△	○
第37組	運動服務業 (J8)	○		△	△	△	△	○	○	○	○	○	×	○
第38組	觀光及旅遊服務業 (J9)	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	△	○
第39組	專門技術服務業 (律師、會計師… 等)	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第40組	租賃業 (JE)	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	△	○
第41組	會議中心 (小型會議中心、國際會議 中心)	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	○
第42組	工商展覽中心	△		○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	○
第43組	世界貿易展覽中心	△		△	△	△	△	△	△	△	△	△	×	△
第44組	物流加工業	×		○	○	○	○	×	×	×	×	×	×	×
第45組	科技產業園區設置管理條例所規定之 區內事業	×		○	○	○	○	×	×	×	×	×	×	×
第46組	企業營運總部	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第47組	高雄市促進產業發展自治條例所規定 之策略性產業	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第48組	電信工程業 (E7)	×		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第49組	其他專業、科學及技術服務業 (IZ)	×		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第50組	會議及展覽服務業 (JB)	○		×	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第51組	互動式情境體驗業 (JI)	○		×	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○

說明：說明：○表允許使用、×表不允許使用、△表條件式允許使用。

註：

1. 本表第1組允許土地使用類別於特貿1至5土地得直接申請開發之樓地板面積上限不得超過基準容積乘20%；於特貿6土地得直接申請開發之樓地板面積不得超過基準容積乘50%。
2. 本表第1組條件式允許土地使用類別 (△) (除特貿6外) 之開發樓地板面積依本要點第8條規定辦理。

第 8 條

1. 計畫區內之部分土地（詳如圖 9-3-1 所示），得依下列規定有條件允許第 1 組允許土地使用類別之使用：
 - (1) 特質 1 及特質 2 土地使用為鼓勵產業進駐及引導計畫區內產業發展，申請開發基地於取得非供住宅使用之使用執照後（樓地板面積不得低於基準容積乘 70%），得給予基準容積住宅使用類別之開發樓地板，惟最高仍不得超過總基準容積乘 30%。
 - (2) 特質 3 土地以公辦都市更新方式辦理開發時，得獎勵增加住宅容積樓地板面積之使用，並應依下列規定辦理：
 - A. 特質 3 基地獎勵增加住宅容積樓地板面積之建築使用時，應先取得非住宅使用之使用執照或部分使用執照後，方得核發住宅部分之使用執照。
 - B. 特質 3 基地住宅使用之容積，不得超過其法定容積（含依法獎勵之容積）及其實際開發總樓地板面積之二分之一。
 - C. 特質 3 基地之土地使用管制允許使用項目以都市更新事業暨權利變換計畫核定及發布實施內容為準，實施者分回各棟商辦之樓地板面積不得作為住宅使用。
 - (3) 特質 4A、特質 4B、特質 4C、特質 4D、特質 5A、特質 5B、特質 5C、特質 5D 及特質 5E 為鼓勵產業進駐、加速區內土地開發及引導產住合宜之開發，申請開發基地，得以代金方式申請一定比例之住宅樓地板面積，惟以代金申請作住宅開發樓地板面積上限為基準容積乘 10%；且該宗基地以代金及依本要點第 7 條第 12 款表 9-3-2 註 1 規定申請住宅使用樓地板面積上限，不得超過基準容積乘 30%。
 - (4) 特質 7A、特質 7B、特質 7C、特質 7D 及特質 7E 為鼓勵產業發展及促進計畫區人口進駐，達開發效益共享目的，得以代金方式申請一定比例之住宅樓地板面積，惟以代金申請依住宅開發樓地板面積上限不得超過基準容積乘 30%。
 - (5) 港埤商業區得以代金方式申請一定比例之住宅樓地板面積，惟以代金申請依住宅開發樓地板面積上限不得超過基準容積乘 30%。
 - (6) 以回饋代金方式額外申請住宅容積樓地板面積使用部分，其代金之計算所增加之樓地板面積乘以周邊住宅市價與商辦市價之差額，再乘以回饋係數計算，代金繳納機制依「多功能經貿園區特定區回饋代金申請辦法」辦理。前開差額之計算由高雄市政府委託三家以上執業估價師查估並檢附簽證報告（取差額高價者計）（估算費用由土地所有權人負擔）；本項繳納代金之 1/2 納入住宅基金，以供本市或亞灣區興辦社會住宅相關經費支應，其餘 1/2 則作為都市更新基金，充實亞灣區都市更新及公共建設開發。

回饋代金之應用依「高雄市住宅基金收支管理及運用自治條例」及「高雄市城鄉發展及都市更新基金收支管理及運用自治條例」辦理
2. 上開範圍內特質四 A、特質五 C、特質五 D 依本條規定申請作住宅使用時，仍應循開發許可審規範申請變更原核准之開發計畫。

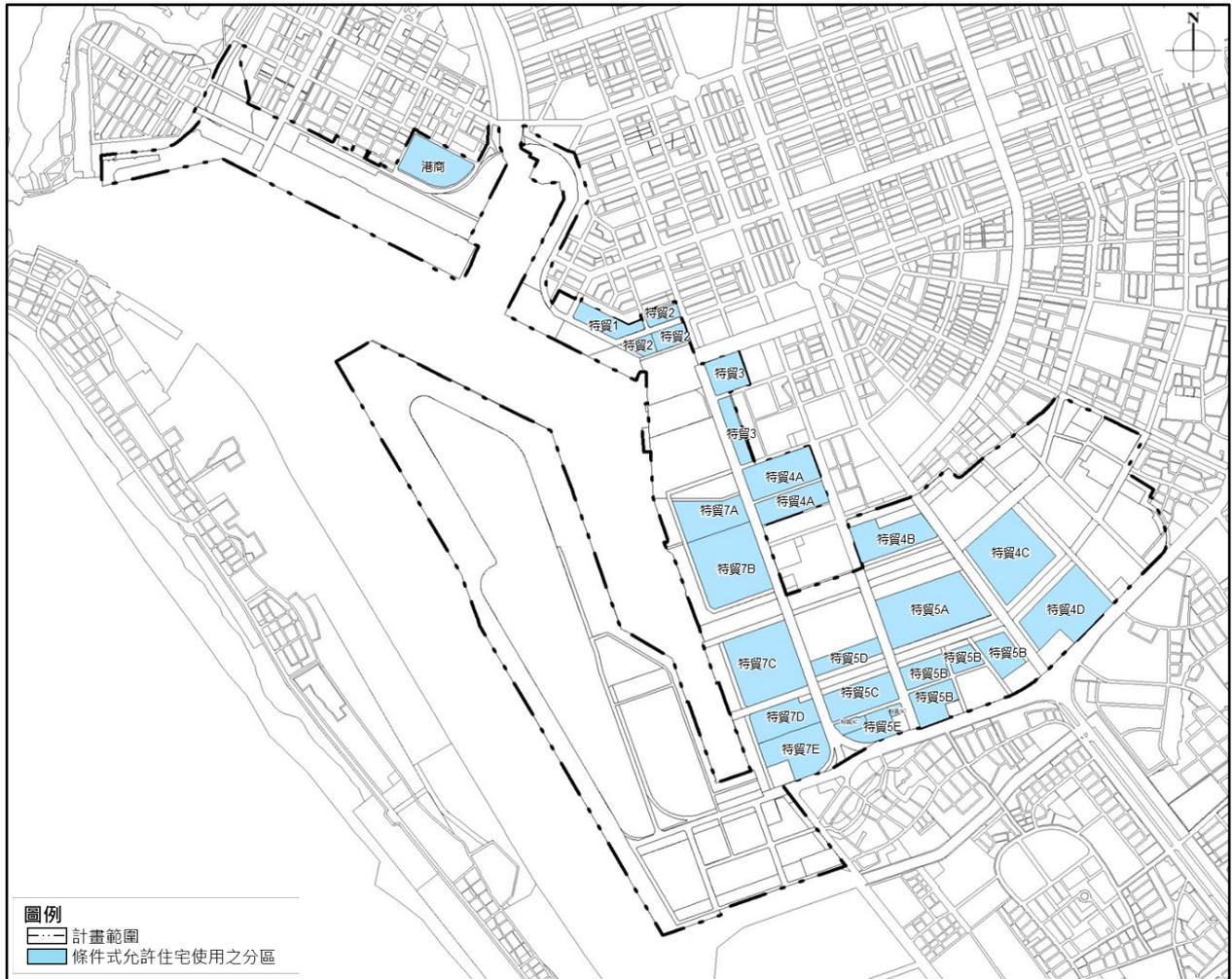


圖 9-3-1 特質 1 至 5、特質 7 及港埠商業區條件式允許住宅使用之分區分佈區位示意圖

第 9 條 為促進多功能經貿園區特定區之開發，本特定區內之各開發許可申請案之都
市發展用地區位、開發許可書圖及條件式允許使用類別許可由都設會審查。

第 10 條 退縮建築及高度規定

本計畫區建築基地除下列規定者外，其餘建築基地需自基地境界線退縮 5 公尺建築。若該基地為角地，所臨接之兩條道路均指定退縮建築時，仍需依規定於臨接計畫道路兩側退縮建築。

1. 第 3 種商業區、第 4 種商業區、甲種工業區依「高雄市建築管理自治條例」規定。
2. 硫酸銹重劃地區、70 期重劃區依其各該都市計畫說明書規定。
3. 世貿用地得以廣場用地邊界線為指定建築線，且廣場用地得兼供車行及人行使用。

4. 科專 3A 及世貿用地範圍內各宗基地申請建築時，非臨接水岸側應自基地境界線退縮 5 公尺建築，惟因基地情形特殊，經都設會審議同意，得酌予放寬退縮深度規定；上開基地臨接水岸側應自臨水線側基地境界線退縮建築，退縮深度以 85 公尺為原則，惟其設計有利增進水岸活動強度及無礙公共利益與通行者，得經都設會審議同意縮減或免除臨水線側退縮建築管制，並應符合下列規定：
 - (1) 申請建築允許第 12 組（水岸遊憩設施）、零售業（F2）、綜合零售業（F3）、餐飲業（F5）、陸上、水上、航空及其他運輸業（G1~G7）、設計業（I5）、藝文業（J6）、休閒、娛樂服務業（J7）、觀光及旅遊服務業（J9）、會議及展覽服務業（JB）、互動式情境體驗業（JI）、其他服務業（JZ）及其他經高雄市政府目的事業主管機關許可之設施。
 - (2) 屬科技產業園區者，其使用尚應依經濟部產業園區管理局相關法令規定管制及審議。
 - (3) 建築物應考量既有植栽錯落，且不影響整體水岸景觀，惟如有特殊情形經都設會審議通過，得免受前開限制。
 - (4) 建築物之投影面積應不得大於該宗基地之 85 公尺臨水退縮空間之 50%，且整體土地使用強度不得大於科專 3、世貿用地之容積率及建蔽率。
 - (5) 建築物高度不得大於 12 公尺，並應保持適當之建築棟距。
5. 變電所用地（變 1 用地）相鄰建築基地，應於鄰變電所用地（變 1 用地）之一側退縮 10 米建築。
6. 臨水岸建築基地應自基地與綠（園道）用地境界線退縮 15 公尺建築。
7. 特倉 1C 臨南北向 12 公尺寬計畫道路東側之土地，面臨南北向 12 公尺寬計畫道路應退縮 10 公尺建築，退縮空間應作車行道路提供公眾使用，並得計入法定空地。
8. 臨接下列指定道路之建築基地所需留設之沿街開放空間寬度如下表 9-3-3 及圖 9-3-2 所示。
9. 公 4 用地規劃設計應符合以下列規定：
 - (1) 公 4 用地臨水線退縮以 20 公尺為原則，惟其設計有利增進水岸活動強度及無礙公共利益與通行，得經都設會審議通過，或為臨時性建築物，免受前開退縮規定，另有關臨水線退縮地得計入法定空地。
 - (2) 建築物設施之高度限制為 10.5 公尺。
10. 公 2 用地建築物設施之高度上限為 12 公尺。

表 9-3-3 沿街退縮開放空間留設寬度規定表

指定道路編號	沿街開放空間寬度 (M)
綠 (園道5) (部份)、綠 (園道6) (部份)、綠 (園道7)	15
綠 (園道2)、綠 (園道3)、綠 (園道4)、中山路、中華路、成功路、凱旋路	10
B17、B18、七賢路	6

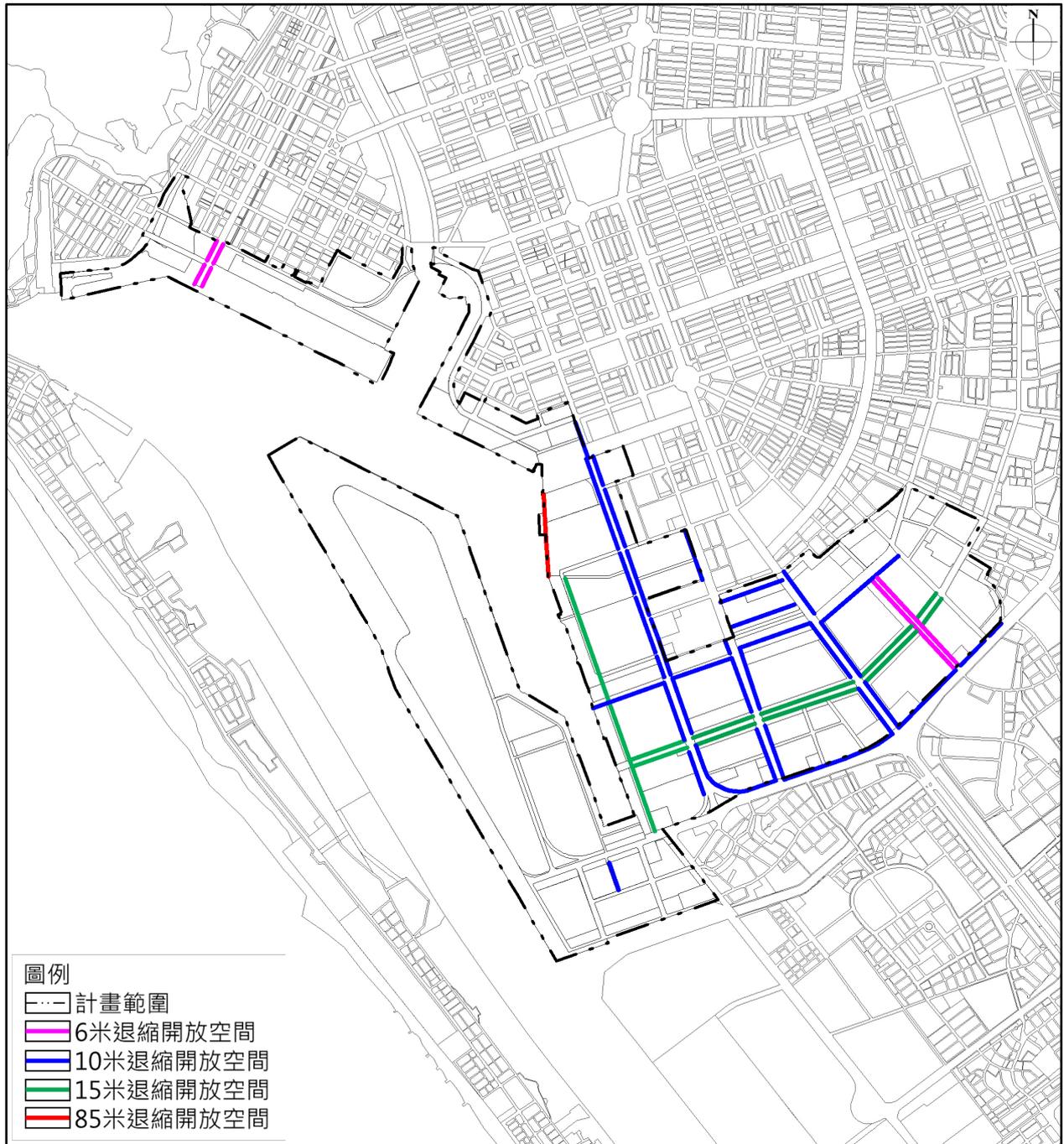


圖 9-3-2 沿街退縮開放空間留設寬度示意圖

第 11 條 其他規定事項

1. 連通設施

- (1) 為促進土地使用效益與人車動線之順暢，本計畫範圍內道路上、下空權部份得興闢空橋、地下道、人工地盤等設施以供公共通行，並得為商業使用。
- (2) 建築物、停車場等之連通準用第一點規定辦理，連通設施所需之工程費用、維護費用由申請人負擔。
- (3) 各連通設施之通道除商業使用外，其餘供公眾通行之樓地板面積不計入申請基地之法定容積。
- (4) 連通設施之規劃應載明於都市設計申請書件，並送都設會審查。

2. 停車空間

- (1) 建築基地停車位數留設標準依建築技術規則辦理，且應以開發基地內化為原則。
- (2) 特貿 3 申請建築時應提供一定比例設置公共停車場開放供公眾使用，以改善當地停車問題，提供比例以不低於原廣場兼停車場用地之車位供給數量，且須與專用停車位區隔為原則。

4. 高雄硫酸銹地區應依該都市計畫說明書規定，其餘未規定者，依「都市計畫法高雄市施行細則」規定管制。

5. 港埠商業區依下列規定辦理。

(1) 本案港埠商業區其使用性質編定為以下五組使用區，其允許使用如下：

- A. 第一組使用區：國際貿易、陸上、水上、航空運輸業、運輸服務業、倉儲業、通信業、郵政業、電信業、金融業、保險業、商品經紀業、資訊服務業、機械設備租賃業等辦公室。
- B. 第二組使用區：國際機構及外國駐在機構、公共行政服務業之辦公室。
- C. 第三組使用區：國際貿易展示中心。
- D. 第四組使用區：百貨公司及市場業、飲食業、旅館業、洗染業、零售業。
- E. 第五組使用區：文化設施及康樂服務設施、大眾傳播業及醫療保健服務業、文化創意產業發展法所稱文化創意產業。

(2) 其他規定：

- A. 為塑造良好建築景觀及避免土地細分使用，本計畫之港埠商業區（扣除已取得臨時建築之前期舊倉庫）需整體規劃設計，並以一宗基地請照開發建築；如有特殊情形者，得經本市都市計畫委員會就實際情形審決。
- B. 建築退縮管制：
 - (A) 建築退縮管制係指建築物之牆面應至少退縮至此界線，其退縮部分應供作連續公共開放空間之使用，並得計入法定空地。
 - (B) 退縮建築供人行使用之帶狀公共開放空間之鋪面，應配合所臨接計畫道路之人行道設計鋪面、形式、色彩、材質及紋理，以塑造整體鋪面之延續性。

C. 停車空間及法定空地設置

- (A) 前期開發若屬舊建物再利用，其依規定所需之停車空間得設置於基地尚未開發之土地。
- (B) 全區基地之法定空地，原則集中留設於基地東南側並應予綠美化，上開集中留設之法定空地面積不得低於基地總面積20%。

6. 特貿二（Y15 捷運聯合開發基地）及綠地用地（兼供道路使用）依下列規定辦理

- (1) 若有提供轉乘設施、捷運連通及相關設施之使用，則應依「大眾捷運法」、「大眾捷運系統土地開發辦法」相關規定辦理。
- (2) 綠地用地（兼供道路使用）為本市捷運工程局管有，指定作為輕軌軌道兼道路使用。
- (3) 考量基地位於大眾運輸場站，本計畫區基地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。
- (4) 申請建築時除法定停車位外，應提供一定比例設置公共停車場開放供公眾使用，以改善當地停車問題，提供至少 227 席車位，開放供公眾使用，且須與法定停車位區隔為宜。

第四節 都市設計基準

為落實本計畫區之都市規劃、健全地區發展，並塑造本計畫區獨特之都市意象、提昇環境品質，特訂定本計畫區內之建築申請案應經都市設計審議，並訂定都市設計基準。本要點自計畫公告實施之日起生效，區內有關都市設計管制一律以本基準為規範依據。

壹、總論

一、本設計規範旨在塑造本計畫範圍內之建物及大型公共建築為高雄地區之國際轉運經貿核心，並傳達其國際化、現代化之都市意象。

除甲種工業區、港埠用地、苓雅區商 5 與部分綠地用地、鹽埕區部分綠地用地與部分交通用地、漁業區、水域、河道用地免經都市設計審議外，餘本計畫區內之建築申請案及公共設施用地開闢，應依下列規定辦理都市設計審議：

1. 本計畫區內位於圖 9-4-1 標示範圍土地，屬實施都市設計審議範圍，其建造執照、雜項執照之申請，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使用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（如圖 9-4-1 所示）。
2. 考量前鎮科技產業園區基地建築執照、雜項執照申請案件係由經濟部產業園區管理局受理，為利科技產業園區整體景觀及建築管理之一致，科專 1 土地範圍內有關都市設計管制規定，由經濟部產業園區管理局視園區發展需求另訂並辦理審議。

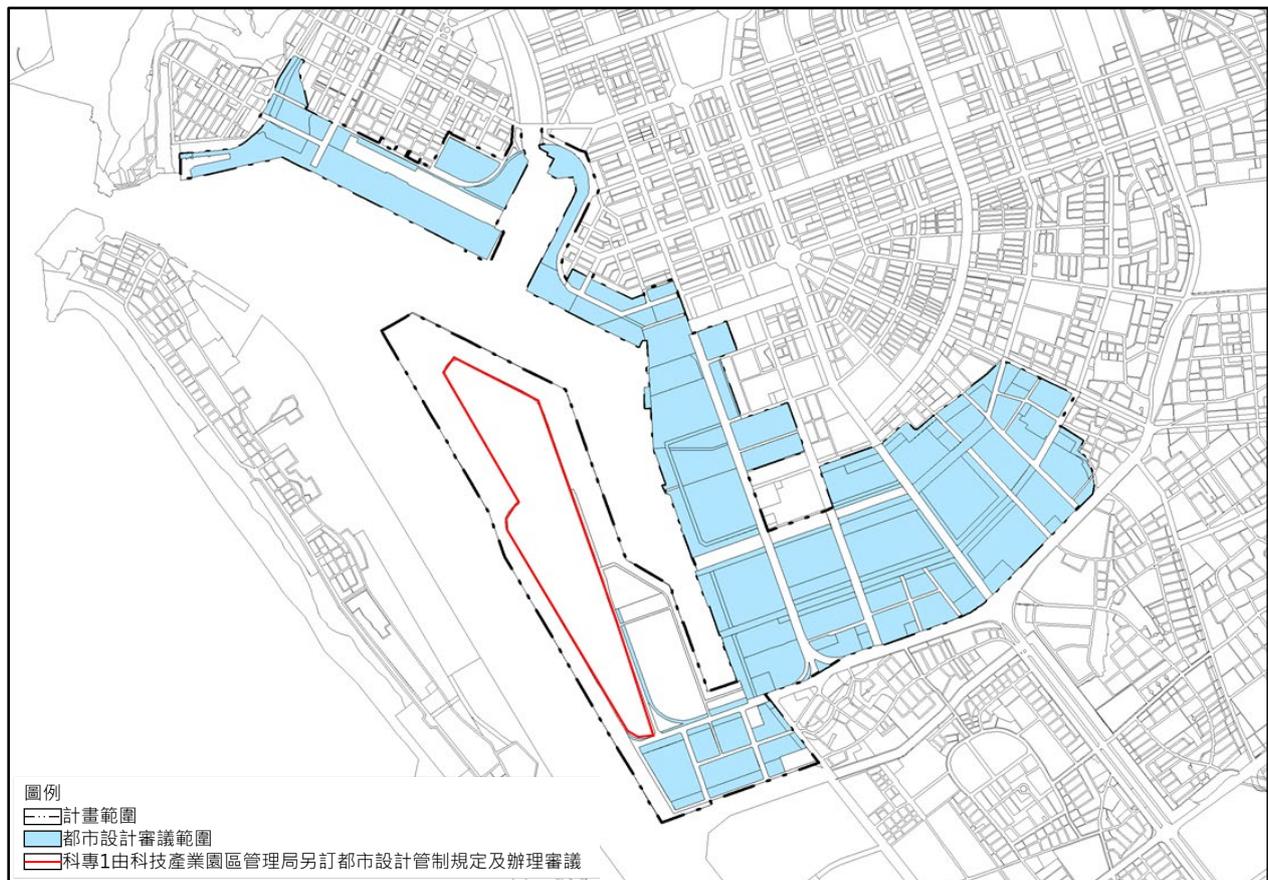


圖 9-4-1 都市設計審議範圍示意圖

- 二、本設計基準依據都市計畫法高雄市施行細則第3條規定辦理之。
- 三、有關都市設計審議作業規範、簡化規定、授權規定、變更設計及相關申請流程等事項時，應依照現行都市設計審議規範及高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會（以下簡稱都設會）之相關規定與決議事項辦理。
- 四、一宗建築基地面積在5,000平方公尺以上之建築開發，應提出包括設計目標、設計構想及必要的環境影響分析，環境影響分析應視個案提出有關交通、景觀或其他之影響說明。
- 五、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、提升生活環境品質或具環境公益性者，經都設會審議同意，得不適用本基準全部或一部份之規定。
- 六、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。
- 七、實施都市設計範圍之基地申請開發，適用「高雄市都市設計審議原則」規定。
- 八、為縮短公共設施用地審議時程，公共設施用地得由目的事業主管機關訂定都市設計規範送都設會審查通過，執行時由各目的事業主管機關依該規範檢查負責，並逕行申請建築或開發。
前項一定規模範圍以下之建築師簽證相關規定，由本府訂定之。

貳、道路系統及停車場設置

- 九、聯外道路：道 B12（中山路）、道 B3（成功路）、一心路為區內聯外道路，基地境界線鄰接前開道路之申請建築基地，其建築物正立面及停車場出入口之設置，應依下列規定辦理：
 1. 基地建築物正立面之規劃，應以面臨區內聯外道路為限。
 2. 考量過境車流並降低基地開發對周邊環境之衝擊，除基地區位單面臨路者外，其餘申請建築基地停車場出入口之規劃，應經都設會審議通過，始得設置於區內聯外道路沿線。
- 十、主要道路：道 B7（中華路）、道 B17、道 B18。為區內基地之服務性道路，允許設置基地停車場出入口及該基地之必要服務性出入口。
- 十一、次要道路：園道五，若需於廣停部份留設停車場出入口，須經都設會審查通過，始得留設。
- 十二、園道應予以適度綠化。
- 十三、基地開發建築物附屬停車空間之設置，應依下列規定辦理：
 - （一）同一街廓內不同建築基地之地下停車場得合併使用，以減少地下停車場出入口，若為不同時期開發，得預留空間以供連結。
 - （二）本計畫區之建築基地其基地面積小於3,000平方公尺者，不得設置二處以上供雙向進出之汽機車停車場出入口，但可採兩處單向出入口之設計，但若大於3,000平方公尺或該基地之停車數量大於150輛以上，且規劃二處以上供雙向進出之汽機車停車場出入口者，應經都設會審議同意後始得設置。

(三) 除基地條件限制外，汽機車停車場出入口不得設置於下列道路及場所：

1. 自道路交叉截角線之距離 10 公尺範圍內。
2. 學校校門口距離 20 公尺範圍內。
3. 丁字路口及其他有公共安全及公共交通之道路、路段或場所。

(四) 汽車停車數量達 150 部以上之停車場，需於停車場出入口前之建築基地內設置汽車入場之等候空間，以減少車輛進場佔用面前道路空間之交通衝擊，其空間需可供該停車場之六十分之一數量之車輛排隊等候。該空間得計入法定空地，但不得影響人行動線之延續性。

十四、基地中設置停車位之區位不得阻斷人行動線系統、自行車道、廣場、鄰里公園及兒童遊樂場等空間。

十五、裝卸貨空間及裝卸車位應在基地內留設，避免利用主要道路或佔用公共空間進行裝卸貨。

十六、裝卸貨空間之設置應考量最短距離，且須與建築物之其他相關設施密切配合，如月臺、貨運電梯、運貨通道等並需與人行分隔等。

十七、申請建築之基地若經公車主管機關考量公車路線需設公車站時，得配合留設順向停車彎。

參、開放空間系統

十八、本計畫區依退縮建築所留設之法定空地稱為開放空間，開放空間應依下列原則設計：

- (一) 應儘量面臨道路及水岸留設。
- (二) 應考慮能與現有公園、廣場或步道等銜接。
- (三) 應與鄰地留設之空地充分配合。
- (四) 應以集中留設為原則。

十九、指定留設之沿街開放空間不得加設任何圍籬，且需留設人行步道，人行步道之淨寬不得小於 2 公尺，退縮建築達 10 公尺（含）以上者，另須留設連續性之自行車道，其餘部份得綠化，並得與公有人行步道共構。

二十、綠帶園道需保持其視覺軸線之穿透性。

二十一、指定留設之沿街開放空間原則得設置必要之街道家具，並提供公眾使用。

二十二、全區退縮地鋪面以同一街廓採整體性設計為原則，退縮地人行步道未構築地下室部份，其鋪面應考慮透水性。

二十三、本區建築基地留設之開放空間應予以綠化，且其綠覆率應達 75% 以上，公園綠地應達 80% 以上。

二十四、本區建築基地地下室開挖率須小於 75%，但針對基地保水、植栽生存提出特殊對策或開放空間具公益性等，經都設會審議通過者，開挖率得提高至 80%（含）。退縮地未開挖部份地面處理除人行步道外需採透水性工法施作。

二十五、為水岸之公共性、連續性及開放性，11~21 號碼頭開發基地臨水線部分應留設穿透性水岸開放空間或通行廊道，並提供公眾使用。

肆、人行動線系統

二十六、區內指定街廓（特貿區之 4B、4C、4D、5A、5B、5C）需設置一連續且人車分道之人行步道。

二十七、沿街型開放空間需配置與其他類型開放空間或公共設施相連接之人行步道，以共同形成一完整之人行及活動系統。

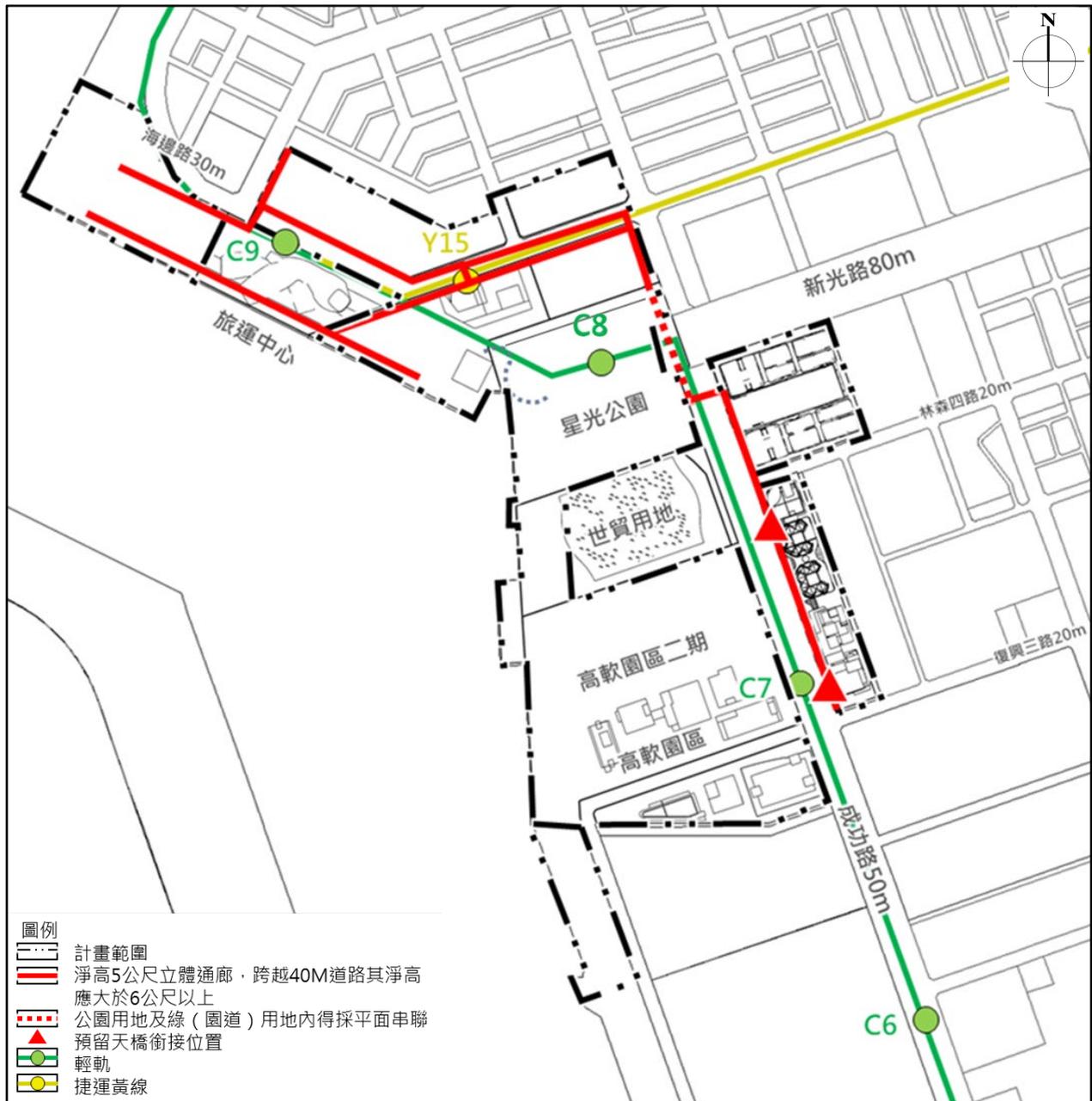
二十八、本計畫區內退縮空間設置之人行步道得與道路路權範圍內設置之公共人行道共構。若採共構設計者，其鋪面、植栽應整體考量設計，惟原公共人行道之公共設備機能（地下管線、植栽、路燈、電話亭、站牌）應予以保留。

二十九、1~10 號碼頭（蓬萊商港）特文區基地應配合基地兩側臨水岸公園用地之人行步道及自行車道設施寬度與區位，留設可連通之人行步道，並採無障礙設計，以串接水岸活動動線至基地內部。

三十、本計畫區立體通廊應依下列原則設計：

- （一）立體連通系統留設位置如圖 9-4-2 所示，特貿 2 應於臨星光公園側留設地面出入口。除上述留設位置外，如開發者為促進土地使用效益與人車動線順暢提出立體連通系統規劃，得提經都設會審議同意後設置之。
- （二）立體連通系統造型、量體與位置應經本市都設會審議通過，並由開發者負責興建與維護，留設位置得經都設會同意調整之，其上之建築物應預為留設供連接使用之空間，並規劃公共通行動線以連接至地面層出入口。
- （三）提供舒適人行環境，人行立體連通系統，應以有頂蓋之規劃，且應符合內政部頒建築物無障礙設施設計規範。人行立體連通系統原則保持無償開放供公眾使用，惟旅運中心涉及邊境進出管制，依相關管制措施辦理，配合時段性開放。
- （四）人行立體連通系統寬度至少 4 公尺，其中人行通行淨寬至少 2.5 公尺及當層高度應達 4 公尺以上，其橋底淨高度至少 5 公尺以上，並留設垂直動線，如圖 9-4-3 所示。
- （五）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。
- （六）人行立體連通系統穿越建築內部時，通行淨寬應達 6 公尺、當層高度應達 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。
- （七）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。跨越 40 公尺以上道路時，其橋底淨高度應大於 6 公尺以上，以保持視覺穿透性，避免對路上通行之人車產生視覺壓迫感。另世貿用地以南設置時，應考量高雄展覽館展場之大型機具及遊艇陸運需求，並經本市都設會審議通過。
- （八）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。

- (九) 建物 2 層樓臨人行立體連通系統側應設置店舖或可供市民休憩活動之公益性設施為原則，且前開店舖或公益性設施主要開口應朝向連通道，避免以實體牆面阻隔人與活動聯繫，使連通設施兼具人行與商業活動延續及都市防救災功能。
- (十) 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。
- (十一) 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。
- (十二) 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。
- (十三) 為提升都市景觀與都市活動，於維持人行順暢原則下，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。
- (十四) 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，如圖 9-4-4 所示。



註：本立體連通系統實際留設之造型、量體與位置以都設會審訂為準。

圖 9-4-2 立體連通系統設置位置示意圖

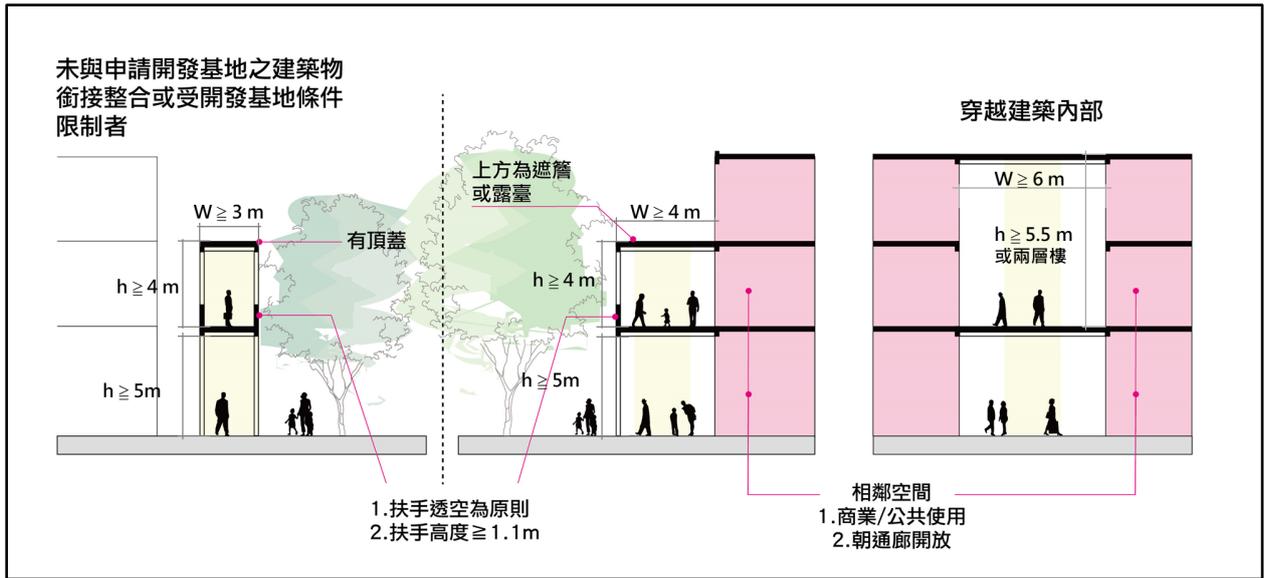


圖 9-4-3 立體連通系統人行空間尺度示意圖

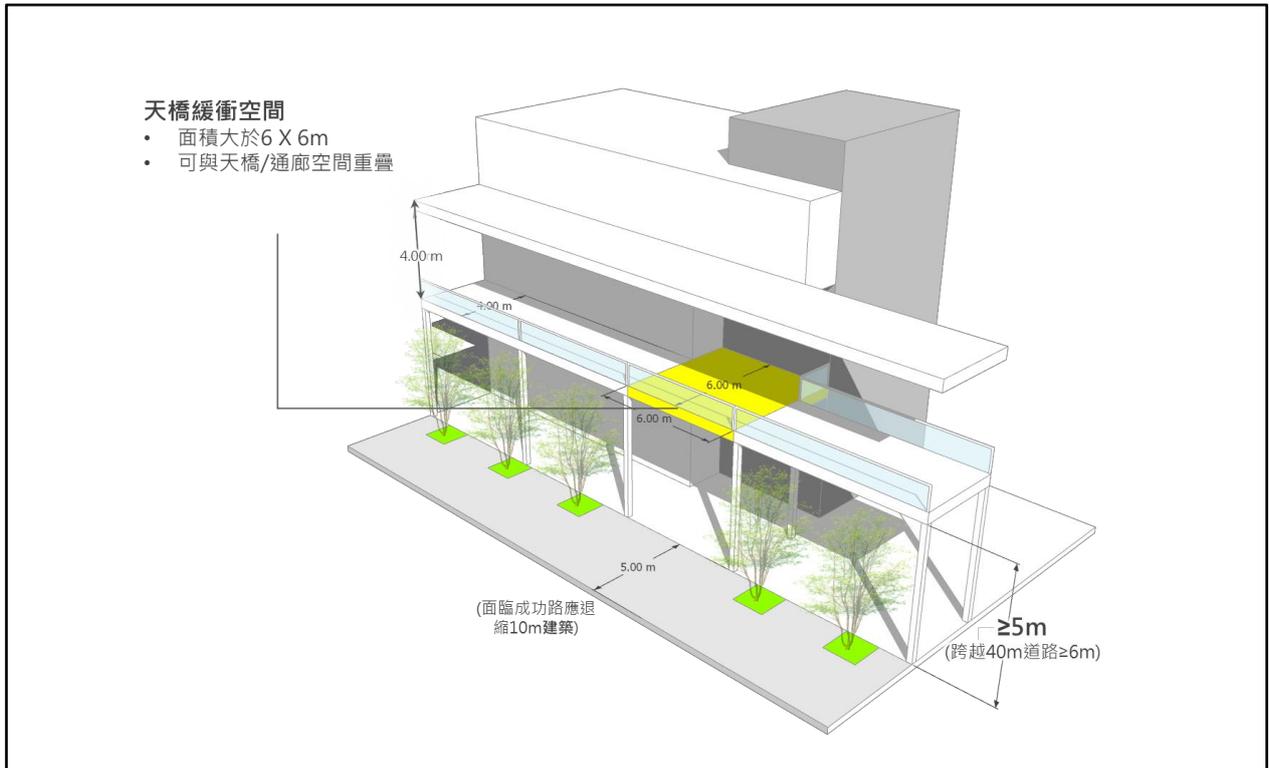


圖 9-4-4 立體連通系統設置示意圖

伍、建築量體管制

三十一、本區之建築需整體考量愛河及高雄港水岸景觀與港灣城市意象，並表達多功能經貿園區之國際性。

三十二、區內以臨道 B12（中山路）之區域為主要商業活動地區，特貿 5A、特貿 5B、特貿 4C、特貿 4D 為指定地標建築地區。將主體建築配置於道 B12（中山路）側。

三十三、為塑造進入第一港口之景觀意象，特貿 1、特貿 2 指定為港口地標建築。

三十四、視覺軸線端景設計

- (一) 為形塑海洋文化及流行音樂中心預定基地之周邊整體景觀意象，以及凸顯高雄港 1~22 號碼頭周邊主要動線之視覺軸線端點，本計畫區七賢路底、第 13、19~20 號碼頭及世貿用地所在街廓應依指定位置（詳圖 9-4-5 所示）設置臨水岸公共開放空間端景，其端景設計應考量高雄港門戶焦點、海洋文化及流行音樂中心建築設計，展現國際水岸景觀之整體意象。
- (二) 為塑造高雄港整體入口意象，科專 1 應依地形特色及區位優勢，以適當植栽、夜間照明及其他塑造地標意象等方式，積極形塑港口開放空間節點意象，並以地標建築分布於港灣沿岸突出醒目端點，以創造地點認知象徵與地景特色。

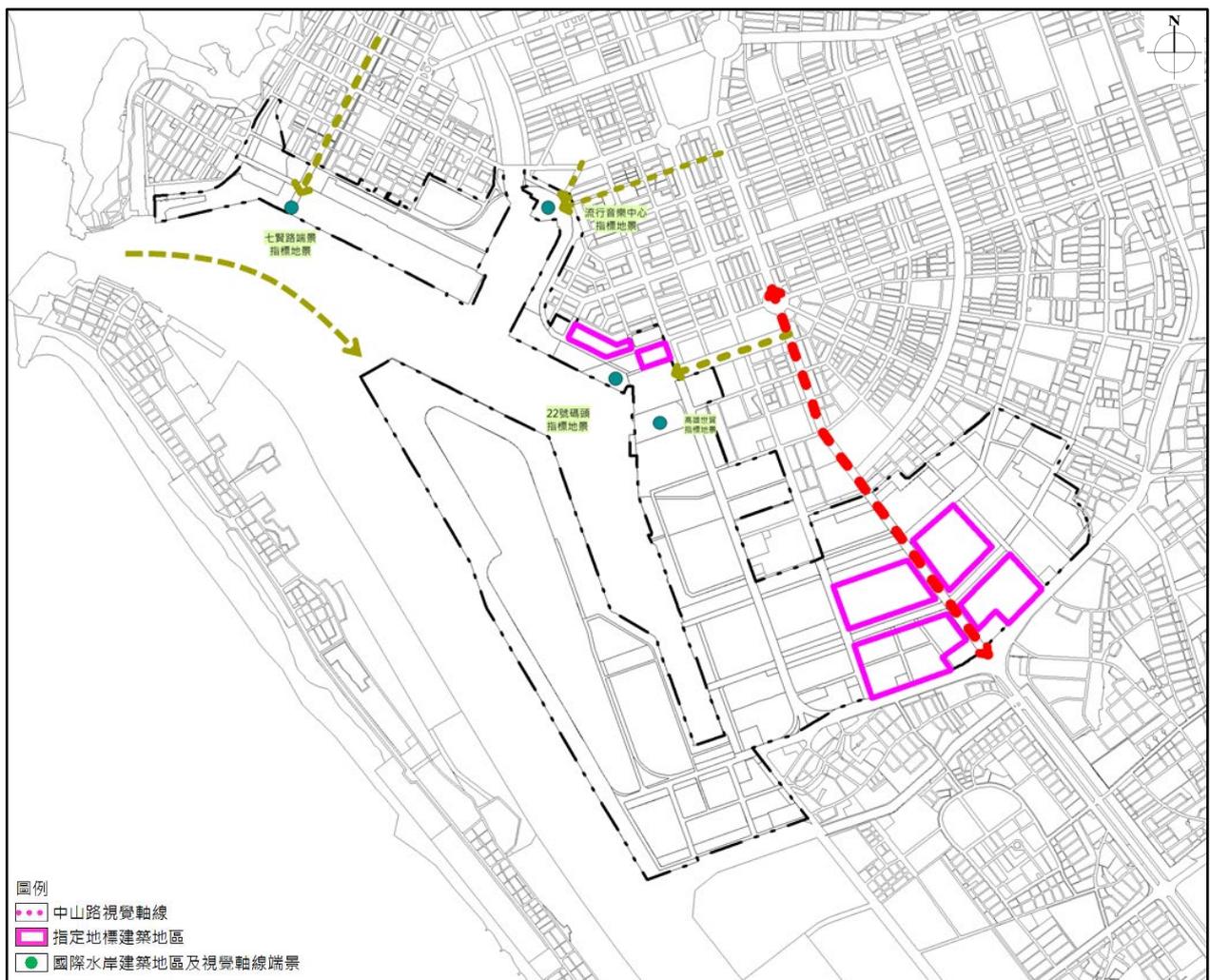


圖 9-4-5 視覺端點分布示意圖

三十五、建築物與地界線之退縮距離及鄰幢間隔規定

為維護日照、通風、採光及景觀等環境權，有關本區建築物與地界線之退縮距離及鄰幢間隔應依下列規定：

(一) 建築物鄰地界線（鄰建築線部分除外）退縮及鄰幢間隔（D）計算如下：

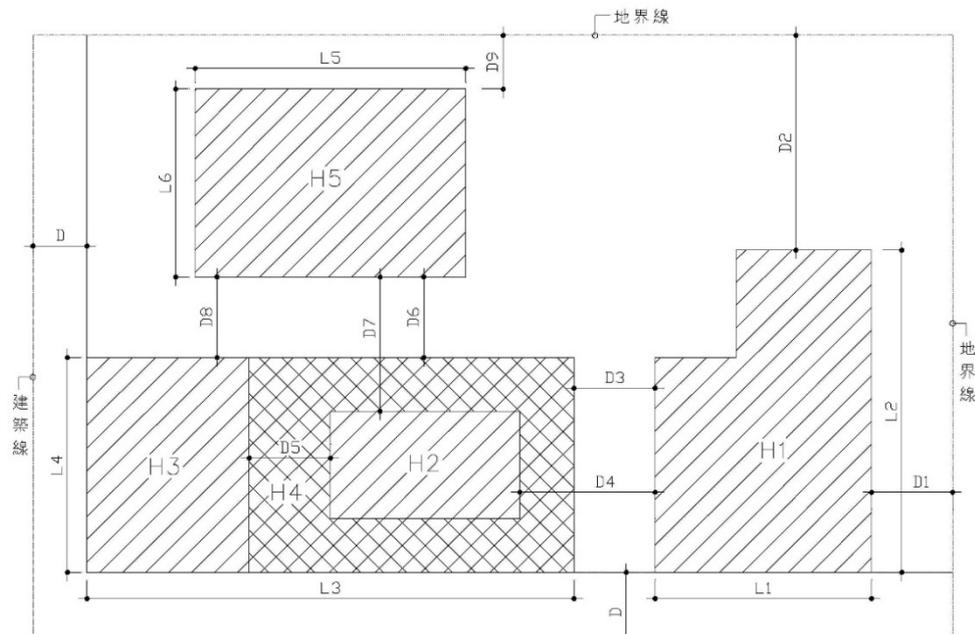
$$D=3+\sqrt{h}/2$$

h=建築物高度

單幢建築物所衍生非共同出入口之多棟建築物，其棟與棟之距離仍應受上開鄰幢間隔之限制。

(二) 單幢建築物（不含立體連通及 39 公尺以下低樓層建築）最外緣投影平面之最大尺寸不得超過 100 公尺。

(三) 經行政院核定之重大建設計畫或經本府指定之公有建築物得不受上開規定之限制。



1. D 為依土地使用分區管制要點規定應退縮建築之距離。
2. H1、H2、H3、H4、H5 為各建築物之建築高度。
3. L1、L2、L3、L4、L5、L6 為各幢建築物最大投影平面尺寸。
4. L1、L2、L3、L4、L5、L6 \leq 100m
5. 依 $D \geq 3 + \sqrt{H}/2$ 計算之鄰幢間隔不一時，以最大者為鄰幢間隔。

- ① $D1、D2 \geq 3 + \sqrt{H1}/2$
- ② $D3 \geq 3 + \sqrt{H}/2$ (H1、H4 取大者)
- ③ $D4 \geq 3 + \sqrt{H}/2$ (H1、H2 取大者)
- ④ $D5 \geq 3 + \sqrt{H}/2$ (H2、H3 取大者)
- ⑤ $D6 \geq 3 + \sqrt{H}/2$ (H4、H5 取大者)
- ⑥ $D7 \geq 3 + \sqrt{H}/2$ (H2、H5 取大者)
- ⑦ $D8 \geq 3 + \sqrt{H}/2$ (H3、H5 取大者)
- ⑧ $D9 \geq 3 + \sqrt{H5}/2$

(四) 為保障小面積土地所有權人權益，經市地重劃或區段徵收分配土地成果確定者，若該筆土地按本計畫土地使用分區管制要點第 10 條指定自基地境界線退縮建築後，所餘土地之深度或寬度為 35 公尺以下者，按以下規定辦理：

1. 若申請興建之地上建物高度 21 公尺以下者，得不受本都市設計基準規定建築物與地界線（不含建築線）退縮距離之限制。
2. 若申請興建之地上建物高度超過 21 公尺者，準用都市設計審議原則有關容積增量案件地面層以上退縮建築規定。
3. 前兩款基地申請開發時，建築物屋頂應設置太陽光電發電設施或屋頂綠化設施，其太陽能光電設置容量或綠化設置面積依高雄市綠建築自治條例規定辦理。

(五) 有以下情形者不適用前款放寬規定：

1. 若土地分配成果確定後，土地所有權人再自行分割者。
2. 土地分配後毗鄰土地屬同一土地所有權人，且按本計畫土地使用分區管制要點第 10 條指定自基地境界線退縮建築後，其合計深度及合計寬度皆超過 35m 者。

三十六、本計畫區建築申請案應考量建築物整體節能設計，建築物符合下列條件之一者，應於本府核發使用執照前取得候選綠建築證書，且至少應符合四項綠建築指標，包括二項必要指標（日常節能與水資源）及二項選項指標：

- (一) 基地面積達 1,500 平方公尺（含）以上之六層（含）以上建築物。
- (二) 引用相關容積獎勵規定之建築物。
- (三) 高度在 50 公尺（含）或樓層在 16 層（含）以上之建築物。
- (四) 基地臨接寬度 20 公尺（含）以上道路，且基地面積達 1,500 平方公尺（含）以上之建築物。

三十七、本計畫區位於特貿 4B、4C、4D、特貿 5A、特貿 7A、7B、7C、7D 及 7E 街廓範圍內之基地申請建築時，其單一基地申請建築規模達 5,000 平方公尺（含）以上者，其區內通路及對外出入口應依下列原則規劃，並經都設會審議通過始得設置：

1. 為連接主要道路系統，並考量輕軌過路段破口、廣停區位及與相鄰之已開發建築基地聯絡通路關係，本計畫之整體開發街廓扣除臨道路退縮之法定空地外，其餘法定空地應依示意圖 9-4-6 所示集中留設為原則，並整體規劃設計供公眾通行使用。
2. 應提出建築物配置、交通動線、人行動線及開放空間設計圖說，並說明申請建築基地與整體規劃設計構想之關聯性，以凸顯整體都市活動軸線意象及公共空間品質。
3. 基地內通路之留設位置應配合面臨道路之既存人車動線整體規劃設計，且車道出入口不得設置於輕軌行經之道路用地兩側。
4. 如基地情形特殊無法依上開規定規劃設計者，應提出具體替代設計改善方案，經交通局、捷運局等主管機關同意後，送都設會審議同意始得設置。

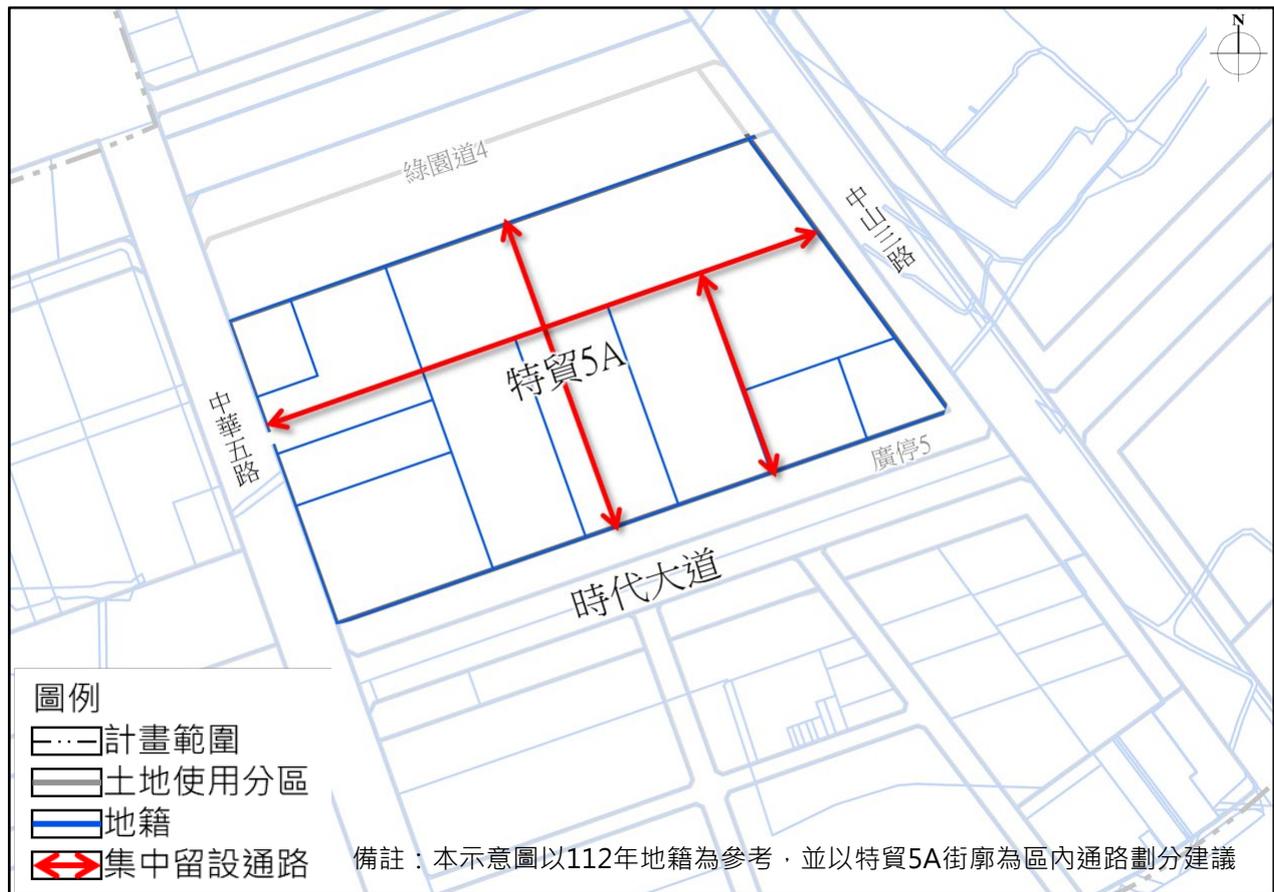


圖 9-4-6 指定街廓申請建築應依規定自行留設通路及出入口規劃示意圖

三十八、為維護本計畫區臨水岸之視覺景觀穿透性並營造都市通風環境，降低都市熱島效應，建築物主體應避免以連續性大片牆面規劃，或因單棟建築量體過大而影響視覺穿透性，本計畫特文 4 特貿 1、特貿 2、特貿 3、科專 3A 與第五船渠以北之特貿 7A 及 7B 等建築基地，建築物量體採分段處理分為裙樓與塔樓兩部分規範如下：

(一) 特文 4：

1. 為呼應愛河灣國際水岸流行音樂中心、港埠旅運中心等水岸第一排之地標建築景觀，維護臨水岸景觀通透性與整體性，特文 4 基地申請建築時，應以打造地標建築為設計目標，其量體造型應考量水岸第一排地標建築天際線調和與鄰地開放空間之串連，並以塔樓及裙樓之建築量體形式設計。
2. 裙樓高度以不超過 20 公尺為原則；塔樓水平投影面積之最大對角線長度以不超過 60 公尺為原則。建物配置臨水岸側退縮須考量與港埠旅運中心臨水岸 20 公尺退縮帶連結設計及與周邊調和，本計畫特文 4 (21 號碼頭) 建築模擬如圖 9-4-8 及圖 9-4-9 所示，得經都設會就實際情形同意調整。
3. 另須依民國 101 年 10 月 5 日高市府都發設字第 10133904100 號函規定留設大客車臨停區。

(二) 特質 1、特質 2、特質 3、科專 3A 與第五船渠以北之特質 7A 及 7B 基地申請建築時，其量體設計原則如下：

1. 裙樓

(1) 考量高雄展覽館天際線、85 大樓及相鄰建築之景觀視野，科專 3A 與第五船渠以北之特質 7 內新建建築物之裙樓高度以不超過 36 公尺為原則。

(2) 為呼應港埠旅運中心地標建築之景觀視野，水岸後排特質 1、特質 2 基地之新建建築物之裙樓高度以不超過 39 公尺為原則。

2. 塔樓：特質 1、特質 2、特質 3、科專 3A 與第五船渠以北之特質 7A 及 7B 等，其塔樓水平投影面積之最大對角線長度以不超過 60 公尺為原則，超過部分應以量體轉折或透空等規劃手法減低量體感，得經都設會就實際情形同意調整。

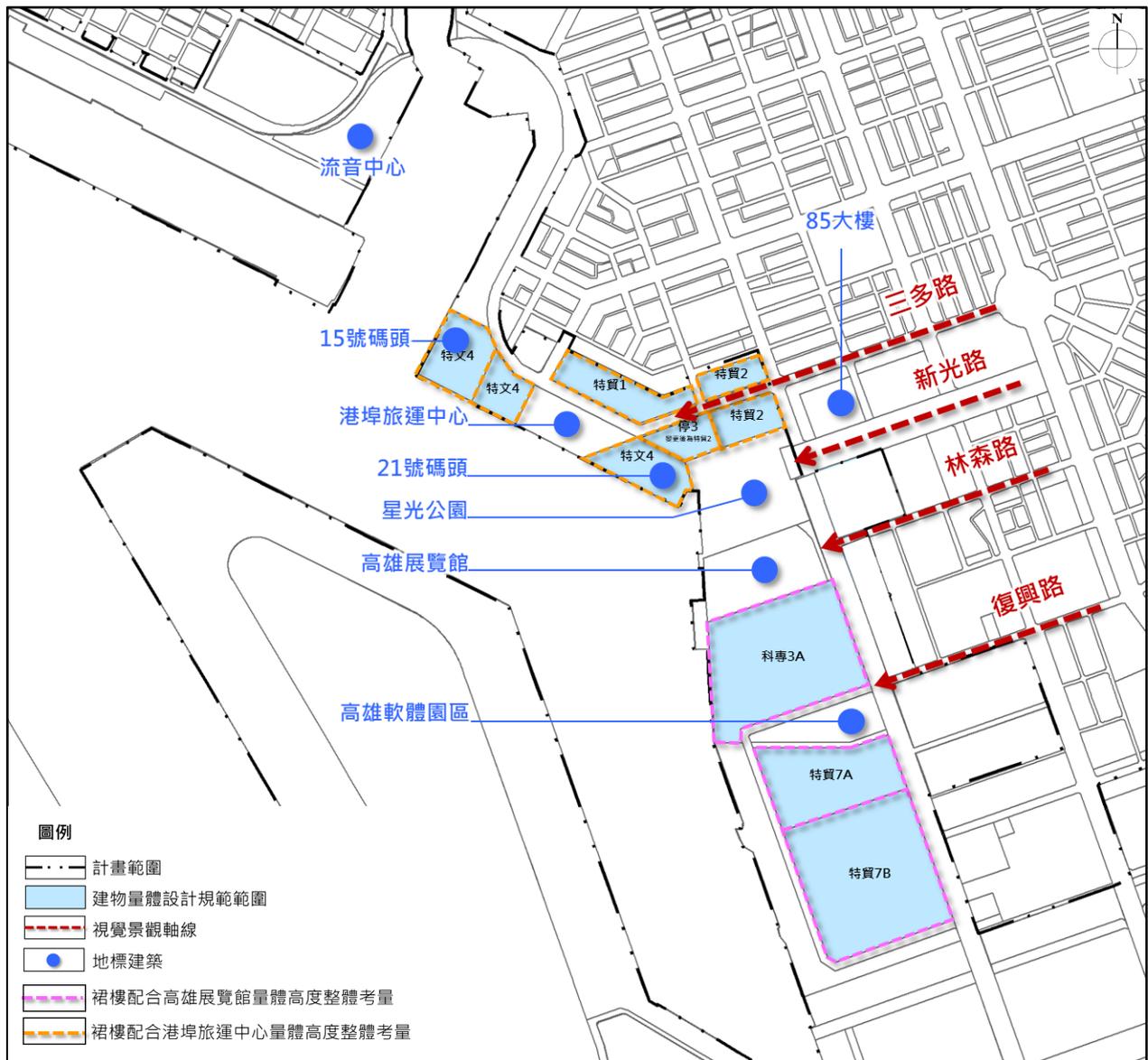


圖 9-4-7 建築量體設計規範範圍示意圖

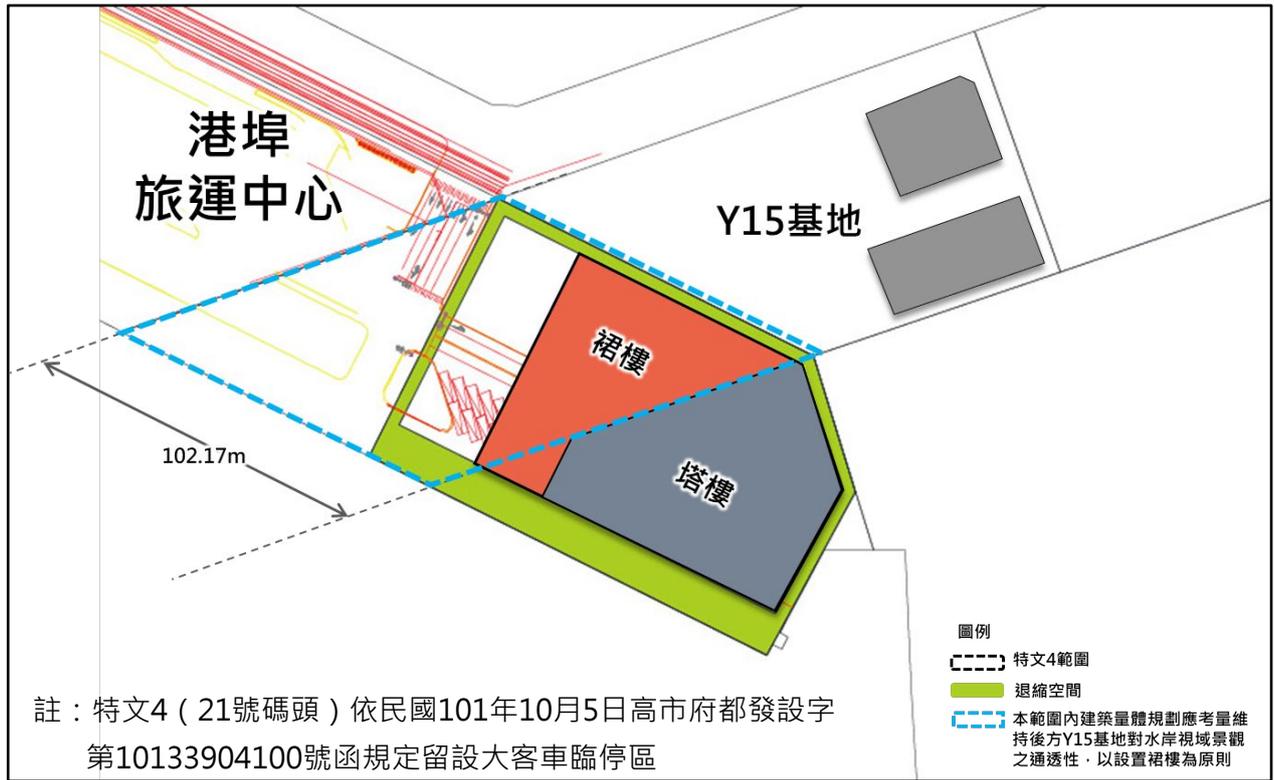


圖 9-4-8 特文 4 建築配置模擬示意圖

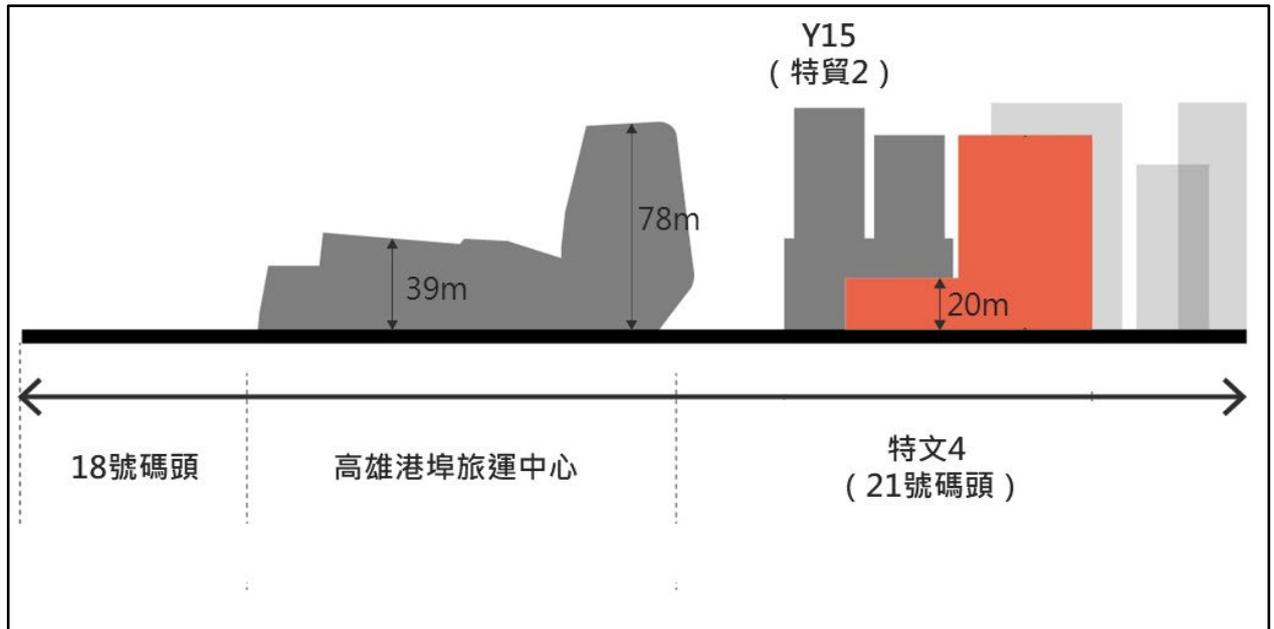


圖 9-4-9 特文 4 建築剖面示意圖

陸、高雄硫酸銹地區都市設計規定

三十九、高雄硫酸銹地區除依本都市設計基準之規定辦理外，並應依下列規定辦理。

- (一) 鄰接廣場之建築基地，其建築物至少需有一出入口面對廣場，應配合開放空間及人行步道之整體設計。
- (二) 本計畫區之一宗建築基地面積達 5,000 平方公尺以上，其所需留設之法定空地須有一面積達所需留設法定空地面積之 1/5，短邊寬度至少為 20 米，並設通路與公共道路、廣場或綠地相連通，作為開放空間，以供公眾使用。
- (三) 依第 39 條之（一）規定所留設之開放空間達 400 平方公尺以上時，其空間設計之穿越動線應集中設置，以保持開放空間之完整。
- (四) 本計畫區鄰接 20 公尺以上道路或鄰接綠地之建築基地，需設置騎樓或有遮簷人行步道，但於鄰接綠地側不須強制留設騎樓。單面臨街之建築基地其應設騎樓長度至少為該沿街面長之 80%，二面臨街者其應設騎樓長度至少為該沿街面長之 60%。騎樓寬度及構造依高雄市騎樓設置標準規定辦理。

本計畫區騎樓設置時需整併公有人行步道共構設計，並設置必要之機車停車彎與綠化設施。為考量與鄰地或騎樓人行步道連接順暢，營造本區平坦順暢人行步道系統，騎樓與公有人行步道共構部分不得有階梯與凹凸物設置。相關提送審議圖文需確實標示有關部份之施工完成面高程，並預留與鄰地高程差銜接部分需採緩斜面處理所需空間及明確標示處理方式，併納入建管查驗及違章查處重要項目。

- (五) 本計畫區建築基地之法定空地綠覆率應達 75% 以上。
- (六) 本計畫區停車場用地採平面無頂蓋形式者綠覆率應達 35% 以上。
- (七) 建築基地前院或側院留設 4 公尺帶狀式開放空間者應自相鄰道路境界線起算 1.5 公尺範圍內栽植開展型喬木行道樹。
- (八) 停車場與場外道路連通的通路需有供人行的步道。
- (九) 照明設施應整體規劃，供公眾使用之開放空間，夜間照明不得小於 6 勒克斯。
- (十) 廢氣排出口、通風口及其他有礙觀瞻之設施，不得面對主要道路、廣場、綠帶設置。若在基地條件不許可下，需以植栽對器械設施做美化工作。
- (十一) 本計畫區建築申請案應考量屋頂節能設計。

柒、港埠商業區都市設計規定

四十、港埠商業區都市設計規定如下：

- (一) 港埠商業區內任何申請建築執照、雜項執照之工程，依本地區細部計畫土地使用分區管制要點規定應送都市設計審議。
- (二) 建築物設計原則：
 1. 建築設計時應考慮量體間的比例平衡，高、低建築量體的對比說明空間之主從性，並創造地標性的話題，增添天際線的趣味性，豐富高雄市之都市景觀。
 2. 整體材質色系走向，為與海岸良好景觀協調，用色以海洋、大地色系為主，低彩度、高明度為原則。

3. 建物屋頂突出物或屋脊裝飾物，應配合整體建物造型作設計。

4. 建築物附屬設施：

建築物附設之各種停車空間、通風口、冷卻塔、空調、視訊、機械、給水、遮陽、雨庇、造型裝飾物等設施，或配合整體建築物造型作設計，或以遮蔽物美化，以維都市都市景觀。並於都審送審時或建照送審圖中詳細標示其設置位置與繪製相關景觀遮蔽物圖說。

(三) 照明計畫原則：

1. 建物照明計畫應配合建築物整體造型、風格及廣告招牌作整體設計，並設置建築大樓夜間照明，或串聯其他水岸建築。照明方式以投射燈方式處理時，應考量避免投射燈產生眩光，影響行車安全。
2. 商業區使用之人行空間夜間基本照明，以不造成光害與眩光為原則，出入口周邊需設置供行人使用之夜間照明燈。
3. 照明設計應使用節能燈具，並於都審送審時或建照送審圖說提出說明。

(四) 開放空間規劃：

1. 本計畫區應集中留設帶狀式、廣場式公共開放空間，與港埠其他之水岸空間連結，依高雄多功能經貿園區特定區都市設計基準要點，基地綠覆率應達 75% 以上。
2. 退縮地開放空間原則應與公有人行道共構設計或配合已完成之公有人行道部份整合設計。公共開放空間之配置設計應使其易於供公眾使用，並能與相鄰接之計畫道路、公園及人行道等開放空間系統連續。
3. 若設置平面停車場，規劃上應兼顧生態、景觀等考量，採用透水鋪面，密植大型喬木大量綠化，以滿足綠覆面之相關規定。並配合植栽、地景予以遮蔽，將停車場公園化，成為開放空間的一部份。

(五) 交通系統設計原則：

1. 商場應設置專屬計程車招呼站供商場使用，以避免對交通造成衝擊。
2. 基地內汽機車動線，與公有人行空間交會介面處，應留設緩衝距離、設置車阻，進出口鋪面應變化設計，並加裝警示裝置，以提醒行人注意，提高安全性。
3. 本案亦鄰近捷運路線，基地內應規劃清楚的捷運導引設施。

捌、世貿用地都市設計規定

四十一、世貿用地除依本都市設計基準之規定辦理外，並應依下列規定辦理。

- (一) 高雄展覽館為本市重大公共建設之一，必須考量遊艇、重機械等特殊展覽性質，但不以此為限，展場必須具備地面層高彈性展示空間、直達展館的運輸水道、遊艇和水上計程車碼頭、裝卸貨臨時停車等機能需求，並使高雄世貿基地水岸優勢得到最大發揮及建築彈性創意設計。另戶外空間之規劃亦為高雄展覽館之設計重點，其中基地西側臨水線 85 公尺範圍（以下簡稱本範圍）更應妥善設計，以導入市民日夜之休憩活動，為水岸引入更豐富的活動型態。
- (二) 建築與水岸景觀設計，需有利強化水岸活動及不阻礙公共利益與動線通行。

- (三) 本範圍內應設置南北向可連續通行之開放空間，其寬度及設計型式，應能充分滿足各時段之公共開放性、各種休憩活動使用方便性及通行之使用需求。
- (四) 本範圍應建構與鄰地平順銜接串聯之完整人行步道及自行車專用道之動線系統。
- (五) 本範圍應適度植栽綠化，以創造舒適的休憩空間；植栽應選用原生樹種為原則，以塑造地區特色。
- (六) 為確保本範圍之水岸休憩空間品質，本地區地面層不得作為永久性或固定性停車場使用。
- (七) 為增進水岸活動強度及豐富水岸活動型態，本範圍得興建部分建築物，但應維持原水岸活動動線順暢，並應避免大型量體建築物佔據空間。
- (八) 建築物可突出本範圍，惟地面層應挑高以供通行或提供活動使用需要。建築物間得設置走廊連接。
- (九) 為提供展場特殊展覽需求及發揮基地水岸優勢，本範圍得設置人工水域，提供港灣水岸活動及戲水空間。
- (十) 本範圍之建築設計，應積極考量生態、綠建築、智慧建築與在地性設計手法之運用。

玖、特貿3都市設計規定

四十二、考量成功路兩側臨海視覺軸線連續性，面對高雄展覽館之直線視覺軸線需留設具視覺穿透性之端景，特貿3基地規劃設計應符合下列規定：

- (一) 特貿3南基地申請建築時，其法定空地應以集中留設於圖9-4-10指定區位為原則。建築基地北側指定留設於鄰接成功二路側之法定空地最小面寬(Δwn)，以不得少於基地北側境界線至世貿用地南側基地境界線長度為原則(68公尺)；前開指定留設法定空地最小面積，以不小於68公尺X64公尺之50%，集中留設於林森路側及提供公眾使用為原則，並種植植栽予以綠化；特貿3南基地面臨復興三路側之申請建築基地留設法定空地最小面積，以不小於20公尺X64公尺之50%，集中留設於復興路側及提供公眾使用為原則，並種植植栽予以綠化，且其圖9-4-10指定區位範圍內配置量體高度不得高於20公尺。
- (二) 特貿3北基地申請建築基地時，應自基地境界線退縮10公尺為原則，退縮部分並種植植栽予以綠化。
- (三) 特貿3基地申請建築時，宜考量自行車道系統之串聯。

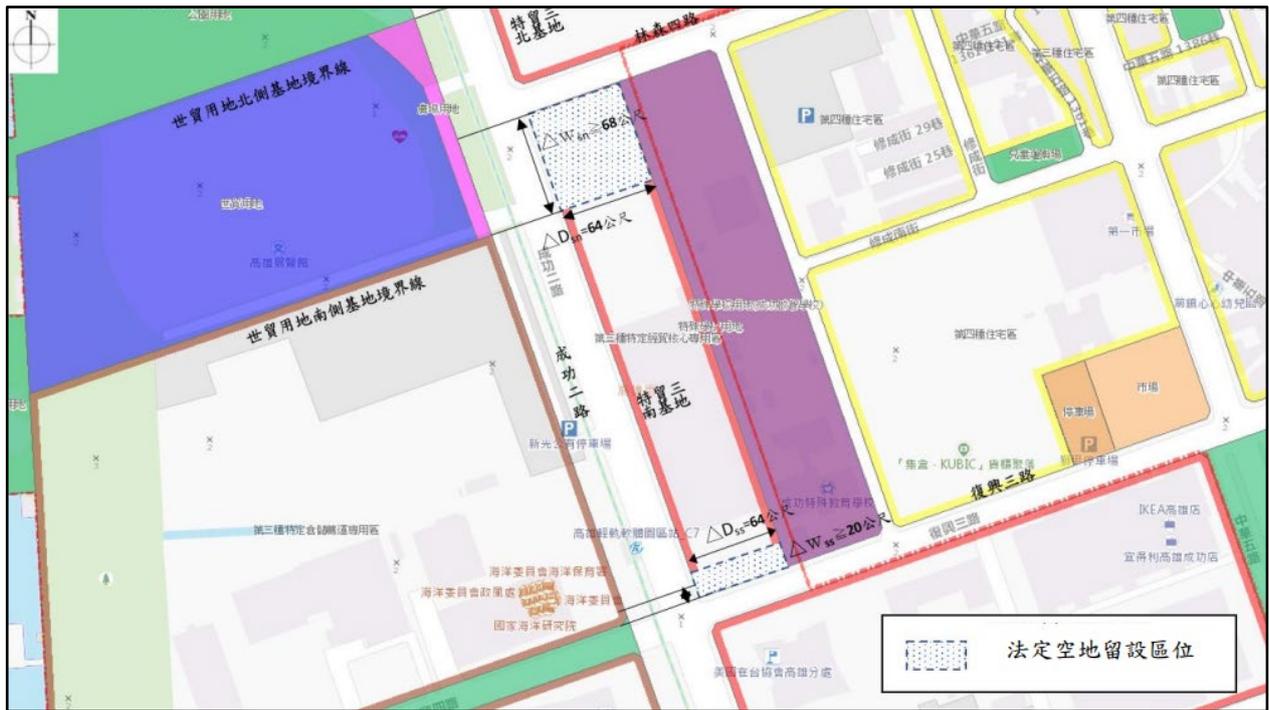


圖 9-4-10 特質 3 南北基地指定留設法定空地區位及最小面寬示意圖

拾、公 4 用地都市設計規定

四十三、公 4 用地為亞洲新灣區臨水岸公園之一，為兼顧水岸空間多元使用與確保市民親近水岸、景觀視覺通透之公益性，公 4 用地規劃設計應符合以下列規定：

- (一) 本範圍開發應提出夜間照明計畫。
- (二) 退縮空間需設置連續之人行步道，並採無障礙設計，以串接水岸活動動線。
- (三) 建築物需整體考量愛河及高雄港水岸景觀與港灣城市意象。

壹拾壹、低衝擊開發設施

四十四、開發基地應設置低衝擊開發設施且應符合永續水環境生態指標之規定。

- (一) 基地緊鄰計畫道路人行道及基地內留設之人行空間或鋪面（含車道）等應設置透水鋪面等低衝擊開發設施。
- (二) 綠化空間之通道除必要之車道設施及出入口外，應設置雨水花園或生態滯留單元之低衝擊開發設施。
- (三) 綠化空間緊鄰人行空間側應設置草溝之低衝擊開發設施，且其坡降方向應朝向草溝方向傾斜，以收集綠化空間及人行空間雨水。
- (四) 寬度 30 公尺以上之綠園道，其車道兩側應設置道路雨水集水淨化設施，並以草塘、草溝、碎石溝等自然排水路方式進行設計，達成增加雨水入滲、延滯地表逕流速度與淨化水質之目標。
- (五) 綠園道沿線車道鋪面儘量採用透水性材料（如再生瀝青混凝土、玻璃瀝青混凝土等），以增加滲透保水之能力。

壹拾貳、建築物之夜間照明

四十五、於本計畫區內之建築申請案（住宅建築除外）及公共設施用地開闢地區應提出夜間照明計畫。

特文 2、特文 3、特文 4、特文 5、特貿 1、特貿 2、特貿 3、特貿 7、科專 1 及科專 3 之臨水岸建築基地應考慮周邊環境及建築體之夜間照明設計，並依下列原則設計：

- (一) 建築物外觀照明應依視覺對應尺度分段設置夜間照明設施，以表示建築物夜間地標性及臨港天際建築景觀。
- (二) 面臨計畫道路之開放空間應設置夜間照明設施，且夜間照明設計應考量地面層主要人行視覺與活動安全，塑造人行之舒適光環境，其於夜間平均照度以不低於 10 勒克斯為原則。
- (三) 建築物照明不得對鄰近建築物及都市空間造成光害，並應考量使用者之舒適性。

附錄一 高雄多功能經貿園區特定區開發許可審議規範

高雄多功能經貿園區特定區開發許可審議規範

壹、總則

一、規範目的

高雄市政府（以下簡稱本府）為落實及辦理開發許可作業、鼓勵民間參與高雄多功能經貿園區特定區建設及促進本計畫區加速開發暨產業轉型發展，針對開發許可申請及審議事項，依據高雄多功能經貿園區特定區都市計畫書，特訂定本規範。

二、適用規定

高雄多功能經貿園區特定區之開發許可依本規範之規定辦理，其餘未規定事項，適用其他相關法令規定。

三、適用範圍

凡屬高雄多功能經貿園區特定區計畫範圍內，依開發許可方式辦理開發之各開發工區土地。

四、本規範用語定義如下：

- （一）開發許可：係指具彈性的開發機制及方式，由申請人考量基地特性、區位及使用需求，研擬適當之土地使用配置（含細部性公共設施）及擬引入之產業類別後，提出開發許可申請並與本府協商，依規定及協商結果完成負擔後，辦理土地開發。
- （二）申請人：依本規範提出開發許可申請者。
- （三）開發計畫：申請人依本規範提出開發許可申請時，應檢具之書圖文件。
- （四）都市發展用地：本規範所稱之「都市發展用地」，係指各開發工區依都市計畫法第二十七條之一及高雄多功能經貿園區特定區都市計畫書規定之法定負擔用地面積，扣除區內都市計畫已劃設公共設施用地面積及依本規範第十五點所劃設之細部性公共設施用地後之土地面積者。

五、申請開發許可書件

申請人提出開發許可時，需檢附之開發計畫書圖文件如下：

- （一）開發許可申請書（申請人非土地所有權人時，應檢附開發許可委託書與開發許可授權書）。
- （二）開發許可協議書草案。
- （三）開發計畫書。
- （四）目的事業主管機關轉請本府環境保護局確認該申請土地是否須依法進行環境影響評估之證明文件。如依法須進行環境影響評估者，應檢附環境影響說明書或環境影響評估報告書，送請目的事業主管機關轉請本府環境保護局進行環境影響評估之證明文件。
- （五）生產中之工廠應檢附遷廠計畫書及從業員工安置計畫書。

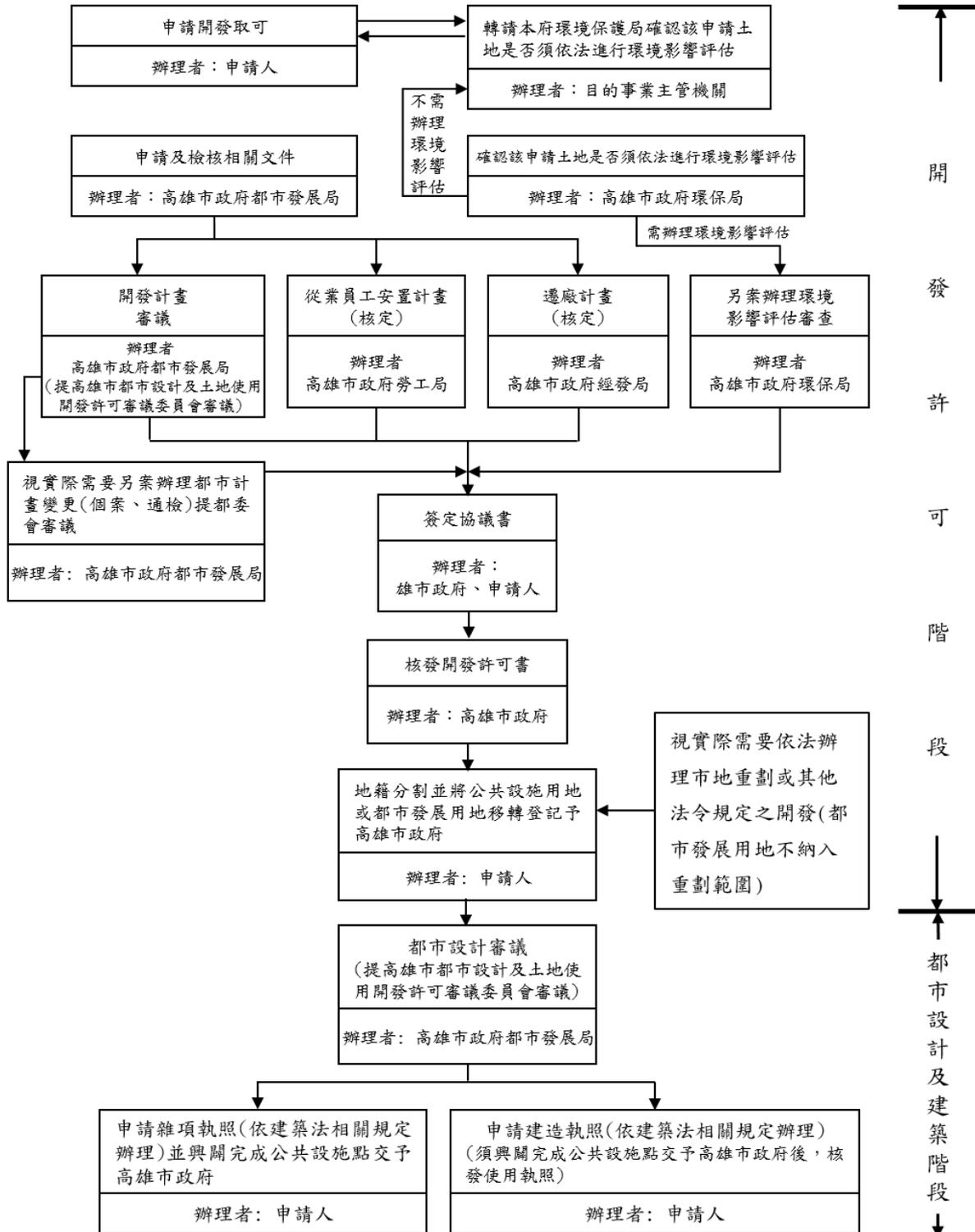
前項生產中之工廠，係指本特定區都市計畫於民國 88 年 12 月 20 日公告實施時，在計畫範圍內仍未辦理工廠註銷登記者。前項生產中之工廠，係指本特定區細部計畫於第二次通盤檢討公告實施時，在計畫範圍內仍未辦理工廠註銷登記者。

申請所需之書圖文件格式詳本規範之附件一、二、三、四、五。

貳、辦理審查及作業程序

六、申請程序

申請人申請開發許可時，應檢具第五點書圖文件，向本府（都市發展局）提出申請，經本府各目的事業主管機關審核，及高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會（以下簡稱都設會）審議通過後，與本府簽訂開發許可協議書，核發開發許可後，續行辦理土地開發。其申辦程序如附圖一。



附圖一 開發許可作業流程示意圖

七、簽訂開發許可協議書

申請人於開發計畫案經都設會審議通過後，應於六個月內與本府簽訂開發許可協議書。

開發計畫案須辦理環境影響評估審查作業，或須另案辦理都市計畫變更作業，應於環境影響評估審查通過，或都市計畫公告實施後，六個月內與本府簽訂開發許可協議書。

未依前項規定於期限內簽訂協議書者，本府得駁回開發許可申請，申請人如需再次提出開發許可，依第六點程序辦理。

八、申請人於取得開發許可後，得依下列兩種方式擇一辦理開發：

- (一) 辦理都市發展用地之整理，並將都市發展用地及公共設施用地移轉登記予本府所有後，同時進行建築開發及相關公共設施興闢，經本府查驗公共設施工程合格並點交予本府後，始核發建築使用執照。
- (二) 辦理都市發展用地之地籍分割並將土地整理移轉登記予本府所有後，同時進行建築開發及相關公共設施興闢，經本府查驗公共設施用地及工程合格並點交、移轉登記予本府所有後，始核發建築使用執照。

九、本府依本規範受理申請開發許可案件時，經查計畫書圖及相關文件欠缺而可以補正者，應限期申請人補正（件），申請人逾期不補正或補正不完全者，本府得駁回開發許可申請。

參、開發許可開發基本條件

十、申請土地開發範圍以「高雄多功能經貿園區特定區都市計畫書」所劃設之開發工區為準。

十一、依本規範申請開發許可，其依法須辦理環境影響評估者，開發計畫審議及環境影響評估審查得採併行作業，並於簽訂開發許可協議書時，應檢附本府環保局審查通過之環境影響說明書或環境影響評估報告書及審查結論相關書件。

十二、生產中之工廠須包括經工業主管機關（本府經濟發展局）核定之遷廠計畫書，並應先行依勞動基準法相關法令及勞動契約有關規定擬定從業員工安置計畫書，且經本府勞工局核定。區內生產中工廠之遷廠計畫書及從業員工安置計畫書未經核定者，不得核發開發許可。

十三、申請人申請開發許可時，須取得開發計畫區範圍內土地所有權人超過五分之三且其所有土地總面積超過三分之二之同意。若開發計畫區內土地所有權人協調整合困難者，得申請本府協調；必要時得提都設會調整開發計畫區。

十四、申請高雄多功能經貿園區特定區開發許可者，應依據高雄多功能經貿園區特定區都市計畫書之規定，負擔公共設施用地及都市發展用地，並移轉登記予本府所有。

肆、開發計畫審議原則

十五、公共設施計畫

開發計畫應依據開發計畫區之性質、內容、類別及區位特性，除原劃設之公共設施用地外，得自原都市發展用地面積中，視需要劃設區內適當之細部性公共設施用地，如道路、綠地、公園、廣場、兒童遊樂場及停車場等，其中道路及廣場得指定建築線。

前項所有公共設施用地，應由申請人負擔興闢，其興闢內容標準比照市地重劃之規定辦理。基於公平負擔原則，細部性公共設施用地規模，參酌各開發計畫區之公共設施開闢工程費用比例訂定之。

十六、交通計畫

- (一) 交通計畫至少應包含客貨及服務性動線規劃、停車空間及裝卸貨空間規劃。
- (二) 申請之土地應依開發後衍生之交通需求（含交通量與停車需求）進行交通衝擊分析及預測，並提出交通改善對策。
- (三) 區內依興辦事業計畫之性質及交通衝擊分析所得之停車需求量，規劃設置足夠之停車位。

十七、土地使用分區管制

為塑造高雄多功能經貿園區發展特色及積極引進產業，各開發計畫之開發樓地板面積，應參考表 9-3-2 辦理。

伍、土地開發方式

十八、申請人取得開發許可後，依本規範第八點規定辦理公共設施興闢。

前項公共設施興闢得由申請人籌措經費，委託本府代辦之。

十九、申請人興闢公共設施時，有關其界面之整合，得由本府相關單位協調之。

二十、本府得視需要標售區內之都市發展用地。

前項所得款項依據本府訂定之「高雄市都市更新與都市發展基金收支管理及運用自治條例」規定辦理。

陸、附帶條件

二十一、申請人所提開發計畫經本府審議通過後，應即與本府簽訂開發許可協議書，同意下列事項，並依審議通過之開發計畫實施。

- (一) 本規範第八點及第十八點之規定事項。
- (二) 申請人違反開發許可協議書規定之內容，由本府通知限期改善；未於期限內改善者，本府得撤銷開發許可並公告之，且已完成都市發展用地及公共設施用地所有權移轉登記予本府之土地不予返還。

前項開發許可之撤銷，須經都設會審議通過，審議時須邀請申請人列席說明。

柒、附則

二十二、區內公用設備管線應予地下化，若其設施必須設置於地面上者，需予美化且考慮其安全性。

二十三、本規範為都設會審議作業之準則，若有未盡事宜，仍以都設會之決議為準。

二十四、高雄多功能經貿園區特定區之開發計畫審議得依「都市更新條例」及其相關規定辦理。

二十五、申請人申請變更原核准之開發計畫，應再提都設會審議。

前項如不涉及變更原核准開發計畫書之土地使用計畫內容，得由申請人提送差異分析表予本府逕行核處。

二十六、本審議規範，得經都設會審議通過後修訂之。

本規範自發布日施行。

申請開發許可之相關資料

申請開發許可應具備下列基本資料，採橫式書寫，連同有關附圖及附表，以A3格式複製後加封面裝訂成冊。

一、高雄多功能經貿園區特定區開發許可申請書。（格式如附件一之一）

（一）土地清冊（含土地座落、面積、土地使用分區），並檢附土地登記簿謄本及申請開發許可委託書（申請人為土地所有權人者免附）。

（二）開發許可委託書（格式如附件一之二）。

（三）開發許可授權書（格式如附件一之三）。

二、開發許可協議書。（詳附件二）

三、開發計畫書。（詳附件三）

四、環境影響評估說明書或環境影響評估報告書（依環境影響評估法規定需提出者）。

五、遷廠計畫書及從業員工安置計畫書（依本規範第五點規定需提出者）。

附件一之一 開發許可申請書 (格式)

高雄多功能經貿園區開發許可申請書 (格式)									
編號	開發目的			申請日期文號	年 月 日 字第 號				
案名	(簽章)			申請地段地號					
申請人	姓名 (名稱)			出生年月日					
	身分證或公司(商業)登記統一編號			地址					
	電話			傳真					
被授權人	姓名 (名稱)			出生年月日					
	身分證或公司(商業)登記統一編號			地址					
	電話			傳真					
土地 使用	基地使用分區 (m ²)		法定建蔽率 (%)		開發許可應檢具審議文件	項目	有	無	免附
	開發計畫區土地 面積 (m ²)		實設建蔽率 (%)			開發許可申請書			
	公共設施用地總 面積 (m ²)		法定容積率 (%)			土地清冊、土地登記簿謄本 及申請開發許可委託書			
	捐贈之都市發展 用地面積 (m ²)		實設容積率 (%)			開發許可授權書			
	法定容積樓地板 面積 (含獎勵容 積增量) (m ²)		允許土地使用類別 (m ²)			開發許可協議書			
			條件式土地使用類別 (m ²)			環境影響評估書件			
	總樓地板面積 (m ²)						遷廠計畫書及從業員工安置 計畫書		
(由受 理人填 列案件 受理過 程)	受理階段	申請日期	會議日期	文號 (都局收文字第號)	都設會審議次別	會議決議			
附註									

註：申請人及被授權人若為法人時，其”姓名 (名稱)”乙欄應改填公司及負責人姓名，”出生年月日”改填公司登記日期。

附件一之二 開發許可委託書（格式）

茲委託_____（被委託者名稱）

全權代表本人_____辦理 區 段 小段 地
號等共____筆土地申請 案開發許可一切手續事宜

特立委託書如上

委託人： (簽章)

地 址：

中 華 民 國 年 月 日

附件一之三 開發許可授權書（格式）

茲授權_____（被授權者）全權處理本人_____（申請人名稱）申請_____案開發許可之一切事宜，本授權書自簽發之日起生效。

立授權書人

公司名稱：

簽章：

負責人：

簽章：

中 華 民 國 年 月 日

備註：

1. 簽立本開發許可授權書者如為本國之公司，應加蓋公司及負責人印鑑，並經公司所在地之地方法院公證。如為外國公司，應加公司負責人簽章，並經公司所在地之公證人公證暨我國駐外單位之簽證。
2. 請將本開發許可授權書隨開發許可申請書提出申請時，一併提出。
3. 本開發許可授權書內容不得變更修改，否則不予收件。

附件二 開發許可協議書（格式）

（注意：本例僅供參考，簽訂協議書時應就個案酌修，力求完整）

高雄市政府 甲
立協議書人 （以下簡稱 方）茲經雙方同意簽訂申請高雄
多功能
申請人 乙

經貿園區特定區開發計畫區開發計畫之協議條款如下：

第 1 條：辦理依據

本協議書係依據都市計畫法第二十七條之一及高雄多功能經貿園區特定區開發許可審議規範第七點之規定辦理。

第 2 條：協議書簽訂之目的

本協議簽訂之目的在於落實高雄多功能園區特定區計畫之推動及開發作為，協議時所檢具之文件於達成協議後作為土地開發之依據。

第 3 條：申請開發標的及用途

乙方以座落高雄市 區 段 地號等共 筆土地（詳如清冊及後附土地使用配置圖），面積共 公頃 平方公尺，申請本案之開發。

第 4 條：公共設施用地及都市發展用地之移轉

為申請本案之開發，乙方同意依「高雄多功能經貿園區特定區開發許可審議規範」第十四點之規定，以土地面積計 公頃 平方公尺作為公共設施用地及都市發展用地，並依「高雄多功能經貿園區特定區開發許可審議規範」第八點之____規定辦理開發，完成所有點交及移轉登記予本市（府）之程序。【空白部分係依未來申請人之選擇本規範第八點（一）或（二）之方式而定】

第 5 條：土地之移轉登記

本案經甲方核發開發許可書之日起，乙方應於收受通知之日起六個月內完成前條土地之移轉登記。必要時，得申請延長六個月並以一次為限。逾期未申請時，由甲方逕行撤銷原開發許可並公告之，乙方不得異議。

第 6 條：費用負擔及公共設施興闢

公共設施用地（含細部性公共設施）之興闢費用及開發計畫區之樁位測定費用，均應由乙方自行負擔。

第 7 條：開發計畫之實施

乙方保證確實依高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會（以下簡稱都設會）審議通過之開發計畫實施（包含公共設施開闢及捐贈）。

第 8 條：違約之處理

乙方若違反本協議書之規定時，願依甲方通知限期改善；未於期限內改善者，甲方得撤銷開發許可並公告之，且已完成都市發展用地及公共設施用地所有權移轉登記予本府之土地不予返還。

前項開發許可之撤銷，須經都設會審議通過，審議時須邀請乙方列席說明。

第 9 條：協議書之生效

本協議書自雙方簽訂之日起生效，並作成正本貳份、副本拾份，由甲乙雙方各執正本壹份、副本伍份。

第 10 條：協議書之附件

一、土地清冊及地籍圖謄本。（比例尺為一千分之一）

二、土地使用配置圖。（比例尺為一千分之一，並以都市計畫航測地形圖為底圖）

甲 方：高雄市政府

代表人：

地 址：

乙 方：

法定代理人：

身分證統一編號：

地 址：

中 華 民 國 年 月 日

附件三 開發計畫書

一、申請開發目的及使用性質

二、計畫位置及範圍

- (一) 說明基地之地理區位、面積及基地與都市市中心及鄰近地區連絡之高速公路、主要幹道及公共運輸系統之情形。
- (二) 說明基地及周圍鄰近地區之都市計畫、土地使用分區管制內容、公共設施及其他相關規定。

附圖：(一) 以基本圖標示各類土地使用分區。

- (二) 地理位置圖：以基本圖說明基地通往都市市中心及鄰近地區之高速公路、主要幹道、公共運輸系統等。

三、土地使用及權屬

- (一) 說明基地之相關地區土地使用現況與對基地開發造成之影響。
- (二) 列表說明私有、公有土地面積及百分比。

附表：(一) 基地土地使用現況表

土地使用項目	面積	百分比 (%)	使用情形
總計			

(二) 土地權屬表

土地權屬	面積	百分比 (%)	備註
私有			
公有			
總計			

(三) 土地使用分區管制表

使用分區	面積	百分比 (%)	建蔽率	容積率	特殊規定
總計					

附圖：(一) 基地土地使用現況圖

(二) 相鄰地區土地使用現況圖

(三) 土地權屬圖

四、土地開發潛力及限制分析

- (一) 上位及相關計畫分析。
- (二) 基地環境條件分析。
- (三) 市場及產業定位分析。

五、開發課題及規劃構想

- (一) 說明土地開發課題及規劃構想。
- (二) 說明產業定位策略及引進之構想。
- (三) 其它。

六、開發計畫內容

- (一) 計畫引進之產業類別及規模。
- (二) 引進之計畫人口及就業人口。

七、土地使用計畫

- (一) 說明土地使用配置計畫。

附圖：土地使用配置圖，比例尺為一千分之一，並以都市計畫航測地形圖為底圖。

- (二) 說明土地使用分區管制之規定。
- (三) 說明可建築基地面積、公共設施及都市發展用地（含細部性公共設施）。
- (四) 說明各類土地使用類別之開發內容、用地面積。

八、交通計畫

- (一) 說明各主要道路路段之寬度及道路容量。
- (二) 說明開發計畫區之交通運輸系統現況分析。
- (三) 說明開發計畫區開發衍生之交通需求預測及分析。
- (四) 說明開發計畫區之交通運輸課題、因應對策及改善計畫。
- (五) 說明開發計畫區交通系統之規劃構想。

九、法定空地及開放空間位置圖

十、分期分區開發計畫及預定進度

說明開發計畫之分期分區內容及預定進度。

十一、事業及財務計畫

- (一) 開發方式之說明
- (二) 財務計畫：包含開發成本估算、開發效益分析、財務可行性評估。

附件四 環境影響評估說明書或環境影響評估報告書（書圖另外裝訂成冊）

環境影響評估說明書或環境影響評估報告書，依環境影響評估法相關規定製作。

附件五 遷廠計畫書及從業員工安置計畫書（書圖另外裝訂成冊）

遷廠計畫書及從業員工安置計畫書之製作，依內政部訂頒「都市計畫工業區檢討變更審議規範」相關規定辦理。

附錄二 原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

為落實本計畫區都市計畫之規劃、健全地區發展，並塑造本計畫區獨特之都市意象意、提昇居住環境品質，特修訂高雄多功能經貿園區特定區土地使用分區管制要點。本要點自計畫公告實施之日起生效，區內有關土地使用分區管制一律以本要點為規範依據。

高雄多功能經貿園區內土地使用管制應依下列規定辦理：

- 第 1 條 本要點依「都市計畫法」第 22 條規定訂定之。
- 第 2 條 本要點未規定事項，適用其他相關法令辦理。
- 第 3 條 本要點所稱之法定容積，係指依本計畫或都市計畫法高雄市施行細則規定之容積率上限乘土地面積所得積數。
- 第 4 條 計畫區內各類土地使用分區及公共設施用地之建蔽率、容積率依下表規定管制，其餘未規定者依「都市計畫法高雄市施行細則」規定辦理。

附表一 特殊分區及用地之建蔽率、容積率一覽表

計畫分區	使用分區	建蔽率(%)	容積率(%)
特定文化休閒專用區	特文1	60	490
	特文2	60	390
	特文3	60	390
	特文4	60	490
	特文5	60	490
	港埠商業區	50	1,000
	公園用地	5	36
	交通用地(交3)	40	400
	鐵路景觀用地	20	—(註2)
特定倉儲轉運專用區	特倉1	60	490
	特倉2	60	490
	特倉3	60	490
	世貿用地	70	280
	公園用地	5	36
特定經貿核心專用區	特貿1	60	630
	特貿2	60	630
	特貿3	60	630
	特貿4	60	630
	特貿5(註1)	60	630
	特貿6	50	300
	特貿7	60	490
	電力事業專用區	40	400
	特殊學校用地	40	限6層樓以下
	公園用地	12	36
	交通用地(交1及交2)	80	960
	廣場停車場用地	10	20

註1：特貿5E為建蔽率40%，容積率400%。

註2：表中「—」係指容積率視個案特性予以認定，並經本府核定。

註3：特文2、特文3如自本計畫本次通盤檢討核定公告之日起三年內，由臺灣港務股份有限公司分期分區辦理招商開發，其容積率為410%，若自本次通盤檢討核定公告之日起，三年內特文2、特文3、特文4均未有任開發計畫申報開工者，則特文2、特文3之容積率調降為390%。

第 5 條 本計畫區內特貿區及特倉區部分土地（詳如附圖一所示）符合下列規定者，得給予容積獎勵：

1. 為獎勵土地提早開發建築，於本次都市計畫通盤檢討案公告發布實施之日起 6 年內（含 6 年），得依附表二給予調降法定負擔比例及容積獎勵：

附表二 容積獎勵及法定負擔比例調降表

分區	百分比	負擔比例調降（%） （註1）	獎勵容積增量（%） （註2）
可供住宅使用分區（特貿1~特貿6）		4	20（註3）
不供住宅使用分區（（特倉變特貿）特貿7）		7	15
不供住宅使用分區（特倉區）		7	15
不供住宅使用分區（特文1~特文4）		10	0

註1：有關負擔比例調降之適用，應符合本案事業及財務計畫（細計第九章）之規定。（如於本都市計畫公告實施後6年內完成開發許可協議書簽訂或完成市地重劃範圍內公共設施用地產權點交，則其負擔比例依上表辦理；如未於本都市計畫公告實施後6年內完成者，則依94年12月9日公告實施之現行都市計畫書規定辦理。獎勵容積增量規定係適用於本都市計畫公告實施後6年內領得建照之建築基地。

註2：原於94年12月9日公告實施都市計畫特貿區允許作住宅使用容積不受此限。

註3：特貿1~特貿5提早開發可申請獎勵供住宅使用樓地板面積計算公式如下：

$$\Delta F = (2V_o / V_s) \times R (\%) , V_o / V_s \text{ 超過 } 0.5 , \text{ 以 } 0.5 \text{ 計。}$$

$$F = \Delta F \times V_s$$

ΔF ：獎勵容積可供住宅使用之樓地板面積比例

F ：獎勵容積可供住宅使用之樓地板面積

V_o ：開發非供住宅使用之樓地板面積（以使用執照或部分使用執照之容積樓地板面積為準）

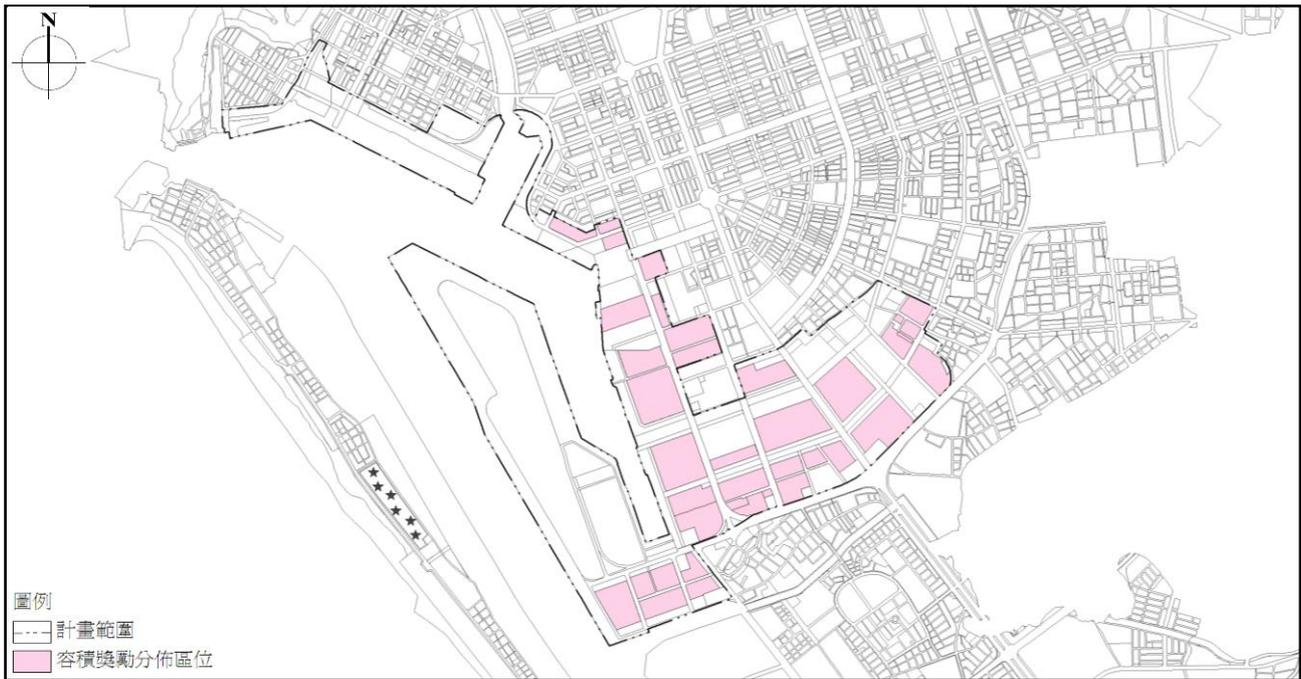
V_s ：法定容積樓地板面積

R ：提早開發獎勵容積比例（20%）

上開公式應以同宗建築基地計算，但特貿4A、特貿5C、特貿5D等已依本計畫工區完成開發許可案件，得以同一工區範圍計算之，其非供住宅使用之樓地板面積，應扣除本案公告實施前已取得建築執照者。

註4：特貿1~特貿5申請案件應先取得非住使用之使用執照或部分使用執照後，方得核發住宅部分之使用執照；供住宅使用之建築物，除地下室可連通外，地面層以上須為獨幢建築。

1. 建築基地如符合都市更新條例及都市計畫容積移轉實施辦法規定者，從其法令規定辦理。
2. 本計畫區內建築基地申請建築，有關容積獎勵規定不得適用「建築技術規則」建築設計施工編第 15 章實施都市計畫地區建築基地綜合設計及本府民國 99 年 1 月 14 日公告發布實施之「變更高雄市都市計畫土地使用分區管制部份（容積獎勵規定）通盤檢討案」規定辦理。
3. 建築基地如同時辦理容積移轉、都市更新及符合本條第 1 款規定給予容積獎勵者，其容積增量總和以不超過該基地法定容積之 50% 為原則。



附圖一 適用容积獎勵地區分佈區位示意圖

第 6 條 為加速計畫區內重劃開發進度，第 65 期、70 期重劃區於本案事業及財務計畫有關變更負擔比例調降規定生效期間，因無法適用該規定，所致分區允建容积差額，得依下列計算公式，給予各分區容积率增量補足之，並免計入相關容积獎勵規定總額：

容积率增量 = (現行都市計畫負擔回饋比例 - 本都市計畫公告實施後 6 年內應負擔回饋比例) ÷ (1 - 現行都市計畫負擔回饋比例) × 法定容积率

前項所指現行都市計畫負擔回饋比例，第 65 期重劃區為 43.3%，第 70 期重劃區則為 38.8%

依第二項規定給予之容积率增量，於本都市計畫公告實施之次日起超過 6 年（不含 6 年），各分區仍未申請建照並申報開工者，則停止適用。

惟基於公平原則，如土地權利關係人為促進其土地利用，得依都市計畫法定程序，重新檢討變更變更細部計畫，調降負擔比例。

第 7 條 本要點用語，定義如下：

多功能經貿園區特定區各使用分區範圍內土地及建築物之使用，依其性質、用途，分為下列各組：

1. 住宅

第 1 組：雙併住宅、多戶住宅、商務住宅

2. 文教設施

第 2 組：學前教育設施

第 3 組：教育設施

第 4 組：社教設施

圖書館、社會教育館、藝術館、博物館、科學館、陳列館、水族館。

第 5 組：文康設施

音樂廳、體育場所、集會場所、文康活動中心、歌劇院、電影院。

3. 社服設施

第 6 組：社區遊憩設施

第 7 組：醫療保健服務業

第 8 組：社會福利設施

第 9 組：公共通訊設施

第 10 組：公共安全設施

第 11 組：大型遊憩設施

第 12 組：水岸遊憩設施

第 13 組：公用事業設施

第 14 組：公務機關

第 15 組：人民團體

4. 商業

第 16 組：批發業 (F1)

第 17 組：零售業 (F2)

第 18 組：綜合零售業 (F3)

百貨超市業、大型購物中心

第 19 組：國際貿易業 (F4)

第 20 組：餐飲業 (F5)

第 21 組：智慧財產權業 (F6)

5. 運輸、倉儲及通信業

第 22 組：陸上、水上、航空及其他運輸業 (G1~G7)

第 23 組：倉儲業 (G8)

第 24 組：電信業 (G9)

6. 工商、社會及個人服務業

第 25 組：金融、保險及不動產業 (H)

第 26 組：顧問服務業 (I1)

第 27 組：資訊服務業 (I3)

第 28 組：廣告業 (I4)

第 29 組：設計業 (I5)

第 30 組：電信業務門號代辦業 (IE)

第 31 組：研究發展服務業 (IG)

第 32 組：訓練服務業 (J2)

第 33 組：出版事業 (J3)

第 34 組：電影事業 (J4)、廣播電視服務業 (J5)

第 35 組：藝文業 (J6)

第 36 組：休閒、娛樂服務業 (J7)

第 37 組：運動服務業 (J8)

第 38 組：觀光及旅遊服務業 (J9)

第 39 組：專門技術服務業（律師、會計師...等）

第 40 組：租賃業（JE）

7. 其它

第 41 組：會議中心

小型會議中心、國際會議中心。

第 42 組：工商展覽中心

第 43 組：世界貿易展覽中心

第 44 組：物流加工業

第 45 組：加工出口區設置管理條例所規定之區內事業

第 46 組：企業營運總部

第 8 條 本都市計畫劃設使用分區之允許使用原則如表 10-3-3 所示：

1. 下表中，「○」表允許使用，「X」表禁止使用，「△」表應經都設會審查通過後方允許使用。
2. 港埠用地依商港法管制使用。
3. 參照都市計畫圖，屬於經濟部加工出口區特定倉儲轉運專用區範圍之土地（特倉 1A、特倉 2A、特倉 3A、特倉 3B）準用本表規定。
4. 位於鼓山區捷運橘線 O1 車站東移地區之交通用地，依 90 年 6 月 11 日「變更高雄捷運系統橘線 O1 車站東移地區部分第四種商業區、特文一為交通用地案」計畫書規定辦理。
5. 本表使用組別認定如有疑義者，另參爰都市計畫法高雄市施行細則、經濟部「公司行號營業項目代碼表」送由本市都市計畫委員會審定。
6. 特文 5 之高雄港港務大樓及國際旅運大樓基地（19~20 號碼頭），係供港務大樓、旅運大樓及其相關附屬設施、事業使用；另海洋文化及流行音樂中心基地（11~15 號碼頭），係供海洋文化及流行音樂及其相關附屬設施、事業使用。另有關前述基地其附屬設施及附屬事業之使用內容得依據特文區之使用內容辦理。
7. 世貿用地係供世界貿易展覽中心及國際會議中心與其附屬設施使用為主，其允許之土地使用項目為展覽、展示、會議、表演及金融商務辦公、國際經貿、資訊交流、餐飲服務、公共服務及其他經主管機關核准之必要性使用。若依「促進民間參與公共建設法」核准由民間參與公共建設者，得作附屬事業使用。
8. 電力事業專用區係供電業有關之辦公處所及變電設施使用，其變電設施應採地下變電所設計，且開挖率不得大於 80%，變電所設於地下層時得免計算容積。
9. 電力事業專用區得比照「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」變電所用地立體多目標使用之准許使用項目規定作使用，依前開多目標使用辦法做商場、旅館、餐飲服務及銀行之總樓地板面積不得超過法定容積 1/3。
10. 世貿用地係西側及第五船渠以南之新增公園用地於高雄港區碼頭機能遷移前，得維持原有港埠機能及設施之使用，惟應於本計畫公告發佈實施之日起 6 年內完成遷移。

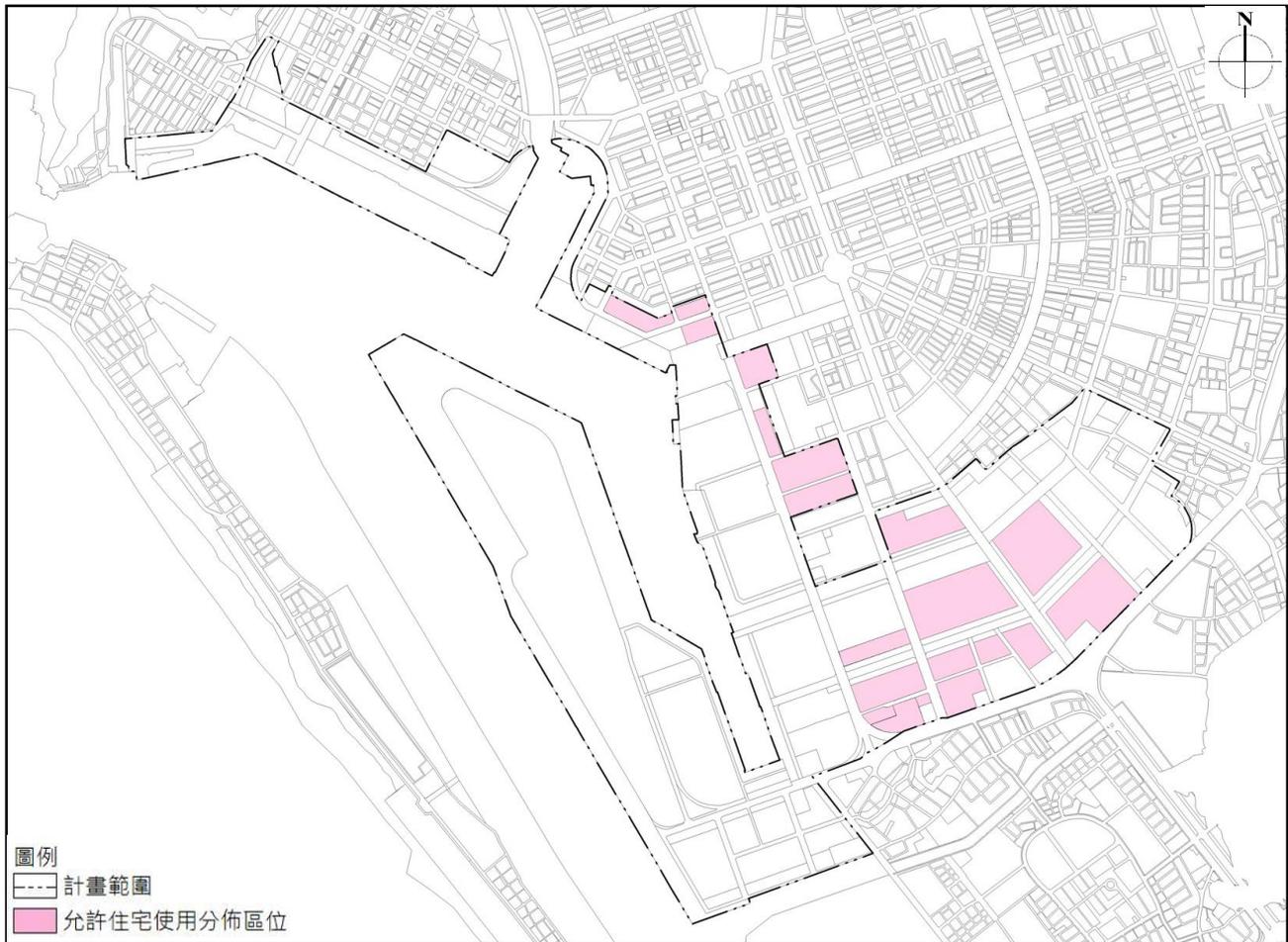
附表三 土地使用分區管制要點允許使用原則對照表

使用分區		特文 1至 4	特文 5	特倉 1	特倉 2	特倉 3	特貿 1	特貿 2	特貿 3	特貿 4	特貿 5	特貿 6	特貿 7	
第1組	雙併住宅、多戶住宅、商務住宅	×	供 港 務 大 樓 、 旅 運 大 樓 、 海 洋 文 化 及 流 行 音 樂 中 心 及 其 相 關 附 屬 設 施 、 事 業 使 用	×	×	×	△	△	△	△	△	○	×	
第2組	學前教育設施	△		×	×	×	×	×	○	○	○	○	○	○
第3組	教育設施	△		△	△	△	○	○	○	○	○	○	○	○
第4組	社教設施（圖書館、社會教育館、藝術館、博物館、科學館、陳列館、水族館）	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第5組	文康設施（音樂廳、體育場所、集會場所、文康活動中心、歌劇院、電影院）	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第6組	社區遊憩設施	○		○	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第7組	醫療保健服務業	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第8組	社會福利設施	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第9組	公共通訊設施	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第10組	公共安全設施	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第11組	大型遊憩設施	○		△	△	△	○	○	○	○	○	○	×	○
第12組	水岸遊憩設施	○		△	△	△	×	×	×	×	×	×	×	○
第13組	公用事業設施	△		△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△
第14組	公務機關	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第15組	人民團體	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第16組	批發業（F1）	△		○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	○
第17組	零售業（F2）	○		△	△	△	○	○	○	○	○	○	○	○
第18組	綜合零售業（F3） （百貨超市業、大型購物中心）	○		△	△	△	○	○	○	○	○	○	○	○
第19組	國際貿易業（F4）	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第20組	餐飲業（F5）	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第21組	智慧財產權業（F6）	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第22組	陸上、水上、航空及其他運輸業（G1~G7）	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	○
第23組	倉儲業（G8）	×		○	○	○	△	△	△	△	△	△	×	△
第24組	電信業（G9）	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第25組	金融、保險及不動產業（H）	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第26組	顧問服務業（I1）	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第27組	資訊服務業（I3）	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第28組	廣告業（I4）	○		△	△	△	○	○	○	○	○	○	○	○
第29組	設計業（I5）	○		△	△	△	○	○	○	○	○	○	○	○
第30組	電信業務門號代辦業（IE）	○		△	△	△	○	○	○	○	○	○	○	○
第31組	研究發展服務業（IG）	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第32組	訓練服務業（J2）	△		○	○	○	○	○	○	○	○	○	△	○
第33組	出版事業（J3）	○		△	△	△	○	○	○	○	○	○	○	○
第34組	電影事業（J4）、廣播電視服務業（J5）	○		△	△	△	○	○	○	○	○	○	×	○
第35組	藝文業（J6）	○		△	△	△	○	○	○	○	○	○	○	○
第36組	休閒、娛樂服務業（J7）	○		△	△	△	○	○	○	○	○	○	△	○
第37組	運動服務業（J8）	○		△	△	△	○	○	○	○	○	○	×	○
第38組	觀光及旅遊服務業（J9）	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	△	○
第39組	專門技術服務業（律師、會計師...等）	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
第40組	租賃業（JE）	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	△	○
第41組	會議中心（小型會議中心、國際會議中心）	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	○
第42組	工商展覽中心	△		○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	○
第43組	世界貿易展覽中心	△		△	△	△	△	△	△	△	△	△	×	△
第44組	物流加工業	×		○	○	○	×	×	×	×	×	×	×	×
第45組	加工出口區設置管理條例所規定之區內事業	×		○	○	○	×	×	×	×	×	×	×	×
第46組	企業營運總部	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

說明：○表允許使用、×表不允許使用、△表條件式允許使用。

第 9 條 計畫區內之部分特質區（詳如附圖二所示）符合規定者，得依本要點第 5 條第 1 項第 1 款之規定作住宅使用，不受本要點第 9 條附表四規定限制。

上開範圍內特質四 A、特質五 C、特質五 D 依本條規定申請作住宅使用時，仍應循開發許可審議規範申請變更原核准之開發計畫。



附圖二 期限內條件允許住宅使用之分區分佈區位示意圖

第 10 條 為促進多功能經貿園區特定區之開發，本特定區內之各開發許可申請案之都市發展用地區位、開發許可書圖及條件式允許使用類別許可由都設會審查。

第 11 條 退縮建築規定

本計畫區建築基地除下列規定者外，其餘建築基地需自基地境界線退縮 5 公尺建築，並提供該開放空間供公眾使用。若該基地為角地，所臨接之兩條道路均指定退縮建築時，仍需依規定於臨接計畫道路兩側退縮建築。

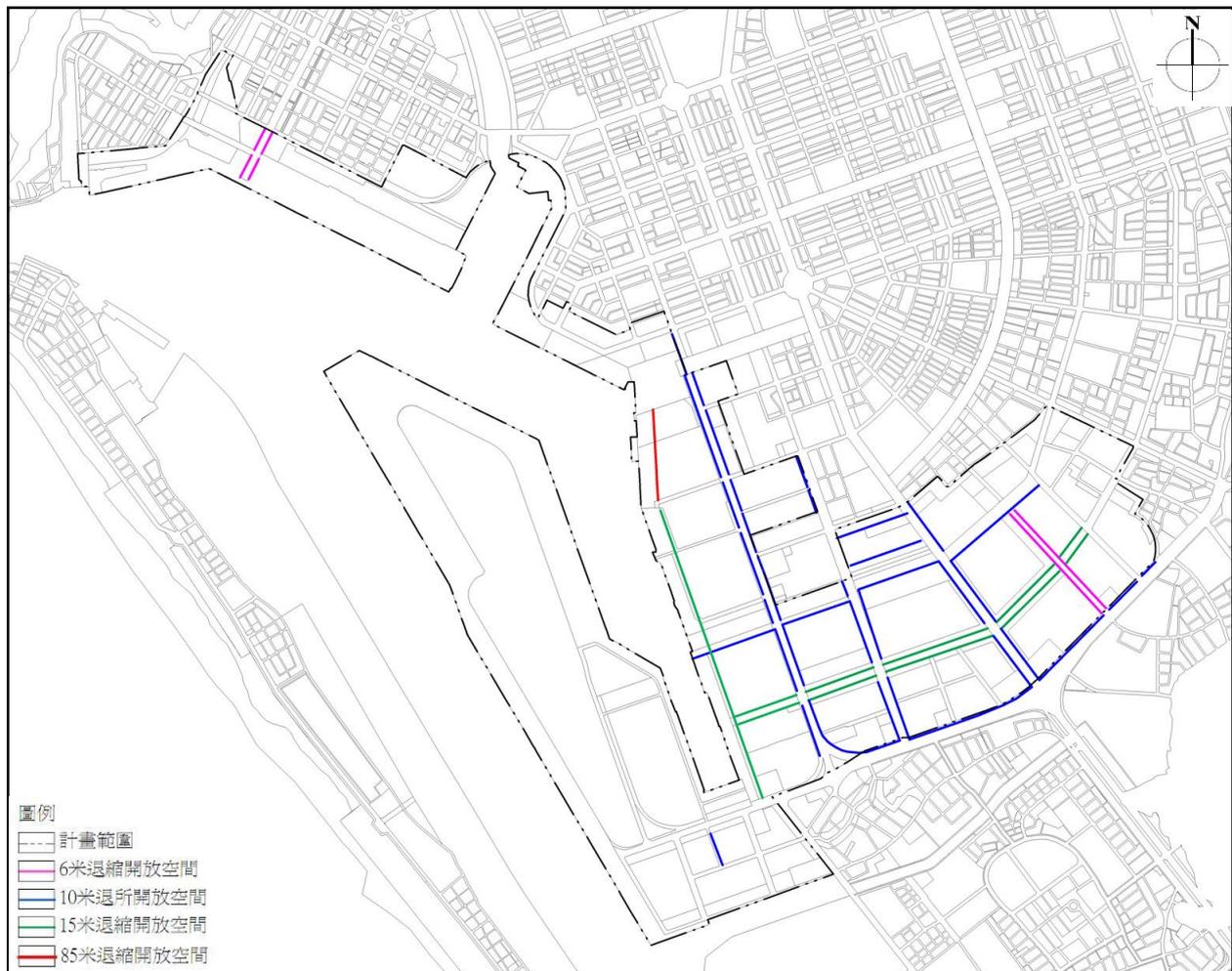
1. 第 3 種商業區、第 4 種商業區、甲種工業區依「高雄市建築管理自治條例」規定。
2. 硫酸銦重劃地區、70 期重劃區依其各該都市計畫說明書規定。
3. 世貿用地原臨接成功路留設開放空間寬度部分，本次通盤檢討變更為廣場用地後，世貿用地得以變更後廣場用地邊界線為指定建築線，並得供車行及人行使用。臨水線退縮以 85 公尺為原則，惟其設計有利增進水岸活動強

度及無礙公共利益與通行，得經都設會審議通過，或臨時性建築物，免受前開退縮規定，有關成功路及臨水線退縮地得計入法定空地。

4. 變電所用地（變 1 用地）相鄰建築基地，應於鄰變電所用地（變 1 用地）之一側退縮 10 米建築。
5. 成功路以西加工出口區範圍之土地，應自臨水線退縮 85 公尺作為公共開放空間，提供公眾使用。
6. 臨水岸建築基地應自基地與綠（園道）用地境界線退縮 15 公尺建築。
7. 特倉 1C 臨南北向 12 公尺寬計畫道路東側之土地，面臨南北向 12 公尺寬計畫道路應退縮 10 公尺建築，退縮空間應作車行道路提供公眾使用，並得計入法定空地。
8. 臨接下列指定道路之建築基地所需留設之沿街開放空間寬度如下附表四及附圖三所示。

附表四 沿街退縮開放空間留設寬度規定表

指定道路編號	沿街開放空間寬度
綠（園道5）（部份）	15M
綠（園道2）、綠（園道3）、綠（園道4）、中山路、中華路、成功路、凱旋路	10M
B17、B18、七賢路	6M



附圖三 沿街退縮開放空間留設寬度示意圖

第 12 條 其他規定事項

1. 連通設施

- (1) 為促進土地使用效益與人車動線之順暢，本計畫範圍內道路上、下空權部份得興闢空橋、地下道、人工地盤等設施以供公共通行，並得為商業使用。
- (2) 建築物、停車場等之連通準用第一點規定辦理，連通設施所需之工程費用、維護費用由申請人負擔。
- (3) 各連通設施之通道除商業使用外，其餘供公眾通行之樓地板面積不計入申請基地之法定容積。
- (4) 連通設施之規劃應載明於都市設計申請書件，並送都設會審查。

2. 停車空間

- (1) 停車位數留設標準，原則為容積樓地板面積每 100 平方公尺設置一部停車空間。
- (2) 申請都市設計審議時，應依土地使用性質與其樓地板面積，計算所應提供之停車位數。惟提出交通衝擊分析及以大眾運輸系統為主之改善策略者，經都設會審議同意後，得排除前點規定。
- (3) 依建築技術規則劃設之建築物附設停車位得併入本款附設停車位數計算。

3. 建築物附設裝卸車位規定

- (1) 高雄硫酸銹地區商業區內建築物應依下列規定設置裝卸車位。

A. 非住宅使用

附表五 非住宅使用附設裝卸車位規定表

計入法定容積之非住宅使用 總樓地板面積（平方公尺）	應附設裝卸車位數（個）
1000以下	1
超過1000，未滿2000部份	2
超過2000，未滿3000部份	3
超過3000部份	每增加2000平方公尺增設一個 一大貨車裝卸車位得以二個標準裝卸車位計算之。
備註： 裝卸空間標準	
1. 標準裝卸車位尺度：長度6.0公尺，寬度2.5公尺，淨高2.7公尺。大貨車裝卸位長度13公尺，寬度4公尺，淨高4.2公尺。	
2. 前述最小空間不包括車道操作空間及裝卸平臺等空間。	
3. 裝卸空間之四周鄰街其他基地時，應設置適當之景觀綠化遮蔽處理。	
4. 裝卸空間不得佔用指定留設之帶狀式公共開放空間。	
5. 非住宅使用之裝卸車位設置標準，依計入法定容積之總樓地板面積計算附設之。	

B. 住宅使用

附表六 住宅使用附設裝卸車位規定表

計入法定容積之住宅（含1F店舖）總樓地板面積（平方公尺）	應附設裝卸車位數（個）
2000以下	0
超過2000，未滿30000	1
超過30000	2
備註： 裝卸空間標準	
1. 標準裝卸車位尺度：長度6.0公尺，寬度2.5公尺，淨高2.7公尺。大貨車裝卸位長度13公尺，寬度4公尺，淨高4.2公尺。	
2. 前述最小空間不包括車道操作空間及裝卸平臺等空間。	
3. 裝卸空間之四周鄰街其他基地時，應設置適當之景觀綠化遮蔽處理。	
4. 裝卸空間不得佔用指定留設之帶狀式公共開放空間。	
5. 住宅使用之裝卸車位設置標準，依計入法定容積之總樓地板面積計算附設之。	

(2) 除高雄硫酸銹地區外之建築物應依下列規定設置裝卸車位。

- A. 本都市計畫區內之建築物非屬住宅與文教設施者，其裝卸車位不得少於附表七所列標準：
- B. 區內之建築物除依前款設置裝卸車位外，需設置垃圾車進出、停放與垃圾分類儲存空間。

附表七 建築物附設裝卸車位規定表

建物總樓地板面積（平方公尺）	應附設裝卸車位數（個）
1000以下	0
超過1000，未滿2000部份	1
超過2000，未滿4000部份	2
超過4000，未滿6000部份	3
超過6000部份	每增加6000平方公尺增設一個
備註：1. 每滿10個裝卸車位應於其中設置一個大貨車裝卸車位。	
2. 最小裝卸車位尺度：	
(1) 小貨車裝卸車位長6公尺、寬2.5公尺、淨高2.7公尺。	
(2) 大貨車裝卸車位長13公尺、寬4公尺、淨高4.2公尺。	
3. 同一基地內之建築物，其設置裝卸車位標準應分別就各該欄表列規定計算後（零數均應計入）予以累加後合併計算。	

4. 高雄硫酸銹地區除有關裝卸車位依前項規定辦理外，應依該都市計畫說明書規定，其餘未規定者，依「都市計畫法高雄市施行細則」規定管制。

5. 港埠商業區依下列規定辦理：

(1) 本案港埠商業區採整體規劃、並得以分期分區請照開發建築方式進行，其使用性質編定為以下五組使用區，其允許使用如下：

- A. 第一組使用區：國際貿易、陸上、水上、航空運輸業、運輸服務業、倉儲業、通信業、郵政業、電信業、金融業、保險業、商品經紀業、資訊服務業、機械設備租賃業等辦公室。
- B. 第二組使用區：國際機構及外國駐在機構、公共行政服務業之辦公室。
- C. 第三組使用區：國際貿易展示中心。
- D. 第四組使用區：百貨公司及市場業、飲食業、旅館業、洗染業、零售業。
- E. 第五組使用區：文化設施及康樂服務設施、大眾傳播業及醫療保健服務業、文化創意產業發展法所稱文化創意產業。

(2) 容積管制：港埠商業區規定建蔽率不得超過 50%，容積率不得超過 1000%。

(3) 其他規定：

A. 為塑造良好建築景觀及避免土地細分使用，本計畫之港埠商業區需整體規劃設計，並得分期分區請照開發建築，且本案都市計畫變更公告實施之日起三年內，應取得前期（舊倉庫活化利用）使用執照事宜，若逾期未取得，得依法檢討恢復原都市計畫一宗基地整體開發建築之規定；如有特殊情形者，得經本市都市計畫委會就實際情形審決。

B. 建築退縮管制：

(A) 建築退縮管制係指建築物之牆面應至少退縮至此界線，其退縮部分應供作連續公共開放空間之使用，並得計入法定空地。

(B) 應自基地境界線退縮 5 公尺建築，退縮空間應留設無遮簷人行道。

(C) 退縮建築供人行使用之帶狀公共開放空間之鋪面，應配合所臨接計畫道路之人行道設計鋪面、形式、色彩、材質及紋理，以塑造整體鋪面之延續性。

C. 停車空間及法定空地設置

(A) 前期開發若屬舊建物再利用，其依規定所需之停車空間得設置於基地尚未開發之土地。

(B) 全區基地之法定空地，原則集中留設於基地東南側並應予綠美化，上開集中留設之法定空地面積不得低於基地總面積 20%。

(C) 停車位數留設標準，原則為開發總樓地板面積每 100 平方公尺設置一部停車空間。

(D) 申請開發時，可依土地使用性質與其樓地板面積，提出交通衝擊分析，及以大眾運輸系統為主之改善策略下，計算所應提供之停車位數，經都市設計審議委員會審議同意後，得排除前項規定。

(E) 依建築技術規則劃設之建築物附設停車位得併入前項公共停車位數計算。

6. 特貿三依下列規定辦理：

本計畫特貿三土地使用分區管制要點之建蔽率、容積率、允許使用項目及建築退縮、都市設計等相關規定，悉依 102 年 6 月公告之「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第二次通盤檢討）」案計畫書規定辦理，本次變更針對特定經貿核心專用區部分內容調整如下：

(1) 為獎勵土地提早開發建築，於 110 年 6 月 4 日前經本府核定特定經貿核心專用區（特貿 3）之更新事業計畫者，適用現行計畫公告獎勵容積增量之規定。

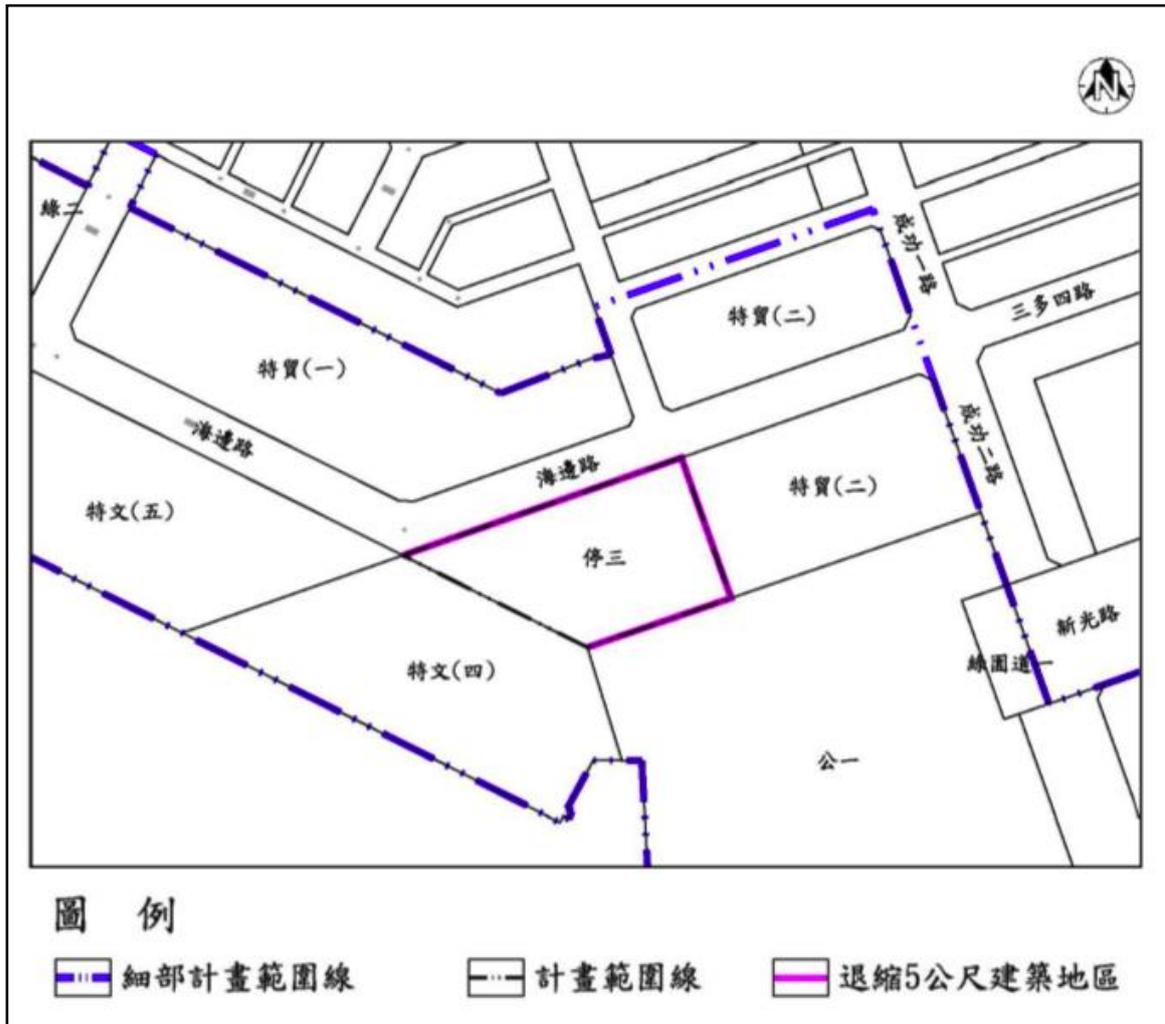
(2) 附則：

本計畫申請建築時應提供一定比例設置公共停車場開放供公眾使用，以改善當地停車問題，提供比例以不低於原廣場兼停車場用地之車位供給數量，且須與專用停車位區隔為原則。

7. 停車場用地（停3）依下列規定辦理：

本案停車場用地（停3）依促進民間參與公共建設法相關規定，經主辦機關核准者，得依本要點規定辦理，其餘未規定事項者，得適用其他法令之規定：

- (1) 本計畫停車場用地依照促進民間參與公共建設法允許停車場及其附屬設施使用。
- (2) 本計畫停車場用地之建蔽率 80%，容積率 960%。
- (3) 其附屬事業得作為下列項目使用，附屬事業使用面積不得超過總樓地板面積之二分之一：
 - A. 公共使用：其項目依據都市計畫公共設施多目標使用辦法規定辦理，包括衛生醫療設施、社區通信設施、社區安全設施、公用事業服務所、公務機關辦公室、社會教育機構及文化機構、其他公共使用（社會福利設施、幼兒園、集會所、民眾活動中心）等。
 - B. 餐飲服務。
 - C. 商場、超級市場：商場使用限日常用品零售業、一般零售業、日常服務業（不包括洗染）、一般事務所、飲食業、餐飲業、一般服務業、自由職業事務所及金融分支機構。
 - D. 洗車業、汽機車保養業、汽機車修理業、電動汽機車充電站及電池交換站。
 - E. 配電場所、變電所及其必要機電設施。
 - F. 轉運站、調度站、汽車運輸業停車場。
 - G. 休閒運動設施：包括游泳池、溜冰場、保齡球場、撞球場、舞蹈社、極限運動場、健身房（體適能中心）、桌球館、羽球場、排球場、籃球場、網球場、壁球場、技擊類運動場館及其他經中央主管機關會商中央目的事業主管機關認可之項目。
 - H. 旅館。
 - I. 地上興建自來水、再生水、下水道系統相關設施。
 - J. 地下興建資源回收站。
 - K. 自行車、機車租賃業。
 - L. 電影事業、藝文業。
 - M. 綜合零售業。
- (4) 考量交通動線及與周邊開放空間串連，本計畫停車場用地鄰海邊路、第二種特定經貿核心專用區及公園用地（公一）等側，未來建築時應退縮 5 公尺建築，詳如附圖四所示。



附圖四 退縮建築示意圖

(3) 其他

- A. 本案基地僅北側臨計畫道路，基地南側現有路寬約 10 公尺之現有道路係屬公園用地，若能維持該道路以銜接成功二路，將有助於紓解基地及第 21 號碼頭車流進出；故建議未來視停車場 BOT 開發需求，得協調公園用地主管機關於公園整體規劃設計時，留設必要之道路。
- B. 未來開發應依相關規定提送都市設計審議及建築物交通影響評估審查，建築開發應強化與周邊交通動線、都市景觀及開放空間之連結。

二、都市設計基準

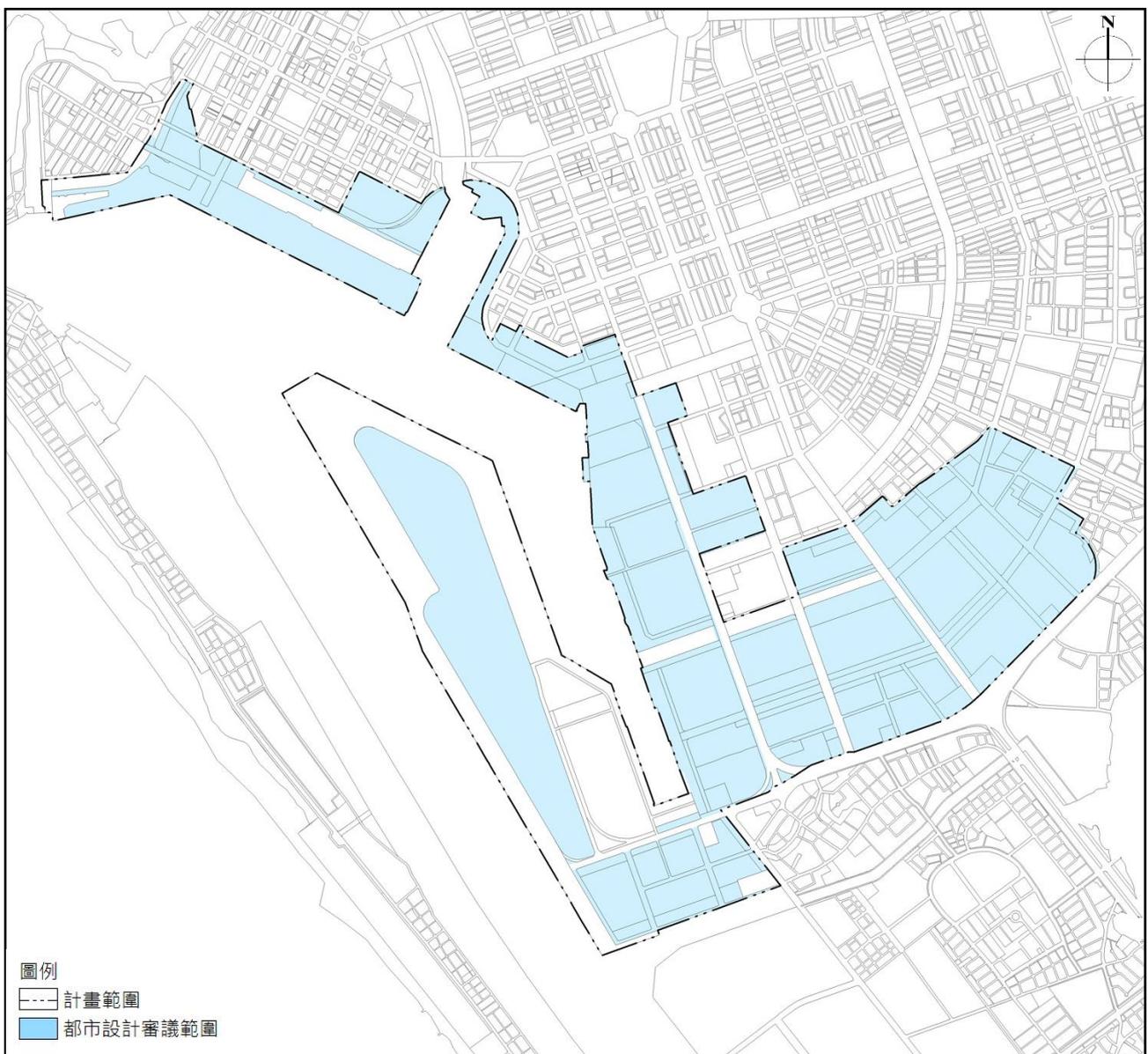
為落實本計畫區之都市規劃、健全地區發展，並塑造本計畫區獨特之都市意象、提昇環境品質，特訂定本計畫區內之建築申請案應經都市設計審議，並訂定都市設計基準。本要點自計畫公告實施之日起生效，區內有關都市設計管制一律以本基準為規範依據。

壹、總論

一、本設計規範旨在塑造本計畫範圍內之建物及大型公共建築為高雄地區之國際轉運經貿核心，並傳達其國際化、現代化之都市意象。

甲種工業區、港埠用地、鼓山區之商四免經都市設計審議外，餘本計畫區內之建築申請案及公共設施用地開闢，應經都市設計審議（如附圖五所示）。

二、本設計基準依據都市計畫法高雄市施行細則第3條規定辦理之。



附圖五 都市設計審議範圍示意圖

- 三、有關都市設計審議作業規範、簡化規定、授權規定、變更設計及相關申請流程等事項時，應依照現行都市設計審議規範及高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會（以下簡稱都設會）之相關規定與決議事項辦理。
- 四、一宗建築基地面積在 5,000 平方公尺以上之建築開發，應提出包括設計目標、設計構想及必要的環境影響分析，環境影響分析應視個案提出有關交通、景觀或其他之影響說明。
- 五、建築設計如有益都市景觀、建築藝術者，經都設會審議同意，得不適用本基準全部或部份之規定。
- 六、本基準得經都設會審議後修訂之。
- 七、高雄市都市設計管制法令公佈後，本計畫區內都市設計基準從其規定實施管制。都市設計基準係對開放空間、地標建築、立體連通設施做原則性規範。
- 八、為強化都市設計審議功能，並縮短審議時程，本地區一定規模範圍以下之申請案件得授權建築師依本基準及土地使用分區管制要點所規定之項目，簽證檢查負責後逕行申請建築，並請其所屬公會協助查核。
前項一定規模範圍以下之建築師簽證相關規定，由本府訂定之。
- 九、為縮短公共設施用地審議時程，公共設施用地得由目的事業主管機關訂定都市設計規範送都設會審查通過，執行時由各目的事業主管機關依該規範檢查負責，並逕行申請建築或開發。

貳、道路系統及停車場設置

- 十、聯外道路：道 B12（中山路）、道 B3（成功路）、一心路，以過境性車流為主，路段上任何區位除基地僅單面臨接上開道路者外非經都設會審議通過不得設置建築基地停車場出入口，臨該路段之建築基地建築物需以臨該道路面為建築物正立面。
- 十一、主要道路：道 B7（中華路）、道 B17、道 B18。為區內基地之服務性道路，允許設置基地停車場出入口及該基地之必要服務性出入口。
- 十二、次要道路：園道五，若需於廣停部份留設停車場出入口，須經都設會審查通過，始得留設。
- 十三、園道應予以適度綠化。
- 十四、基地開發建築物附屬停車空間之設置，應依下列規定辦理：
 - （一）同一街廓內不同建築基地之地下停車場得合併使用，以減少地下停車場出入口，若為不同時期開發，得預留空間以供連結。
 - （二）本計畫區之建築基地其基地面積小於 3,000 平方公尺者，不得設置二處以上供雙向進出之汽機車停車場出入口，但可採兩處單向出入口之設計，但若大於 3,000 平方公尺或該基地之停車數量大於 150 輛以上，且規劃二處以上供雙向進出之汽機車停車場出入口者，應經都設會審議同意後始得設置。

(三) 除基地條件限制外，汽機車停車場出入口不得設置於下列道路及場所：

1. 自道路交叉截角線之距離 10 公尺範圍內。
2. 學校校門口距離 20 公尺範圍內。
3. 丁字路口及其他有公共安全及公共交通之道路、路段或場所。

(四) 每宗建築基地申請建築時，應至少留設與建築技術規則所訂法定汽車停車數等量之機車停車位，提供民眾停放機車之用。機車停車位面積以每個 2 公尺×0.9 公尺計算，其設置區位應配合汽車停車空間之區位，不得利用基地內其他形式之開放空間，且以集中留設為原則。

(五) 汽車停車數量達 150 部以上之停車場，需於停車場出入口前之建築基地內設置汽車入場之等候空間，以減少車輛進場佔用面前道路空間之交通衝擊，其空間需可供該停車場之六十分之一數量之車輛排隊等候。該空間得計入法定空地，但不得影響人行動線之延續性。

十五、基地中設置停車位之區位不得阻斷人行動線系統、自行車道、廣場、鄰里公園及兒童遊樂場等空間。

十六、裝卸貨空間及裝卸車位應在基地內留設，避免利用主要道路或佔用公共空間進行裝卸貨。

十七、裝卸貨空間之設置應考量最短距離，且須與建築物之其他相關設施密切配合，如月台、貨運電梯、運貨通道等並需與人行分隔等。

十八、申請建築之基地若經公車主管機關考量公車路線需設公車站時，得配合留設順向停車彎。

參、開放空間系統

十九、本計畫區依退縮建築所留設之法定空地稱為開放空間，開放空間應依下列原則設計：

- (一) 應儘量面臨道路及水岸留設。
- (二) 應考慮能與現有公園、廣場或步道等銜接。
- (三) 應與鄰地留設之空地充分配合。
- (四) 應以集中留設為原則。

二十、指定留設之沿街開放空間不得加設任何圍籬，且需留設人行步道，人行步道之淨寬不得小於 2 公尺，退縮建築達 10 公尺（含）以上者，另須留設連續性之自行車道，其餘部份得綠化，並得與公有人行步道共構。

二十一、綠帶園道需保持其視覺軸線之穿透性。

二十二、指定留設之沿街開放空間原則得設置必要之街道家具，並提供公眾使用。

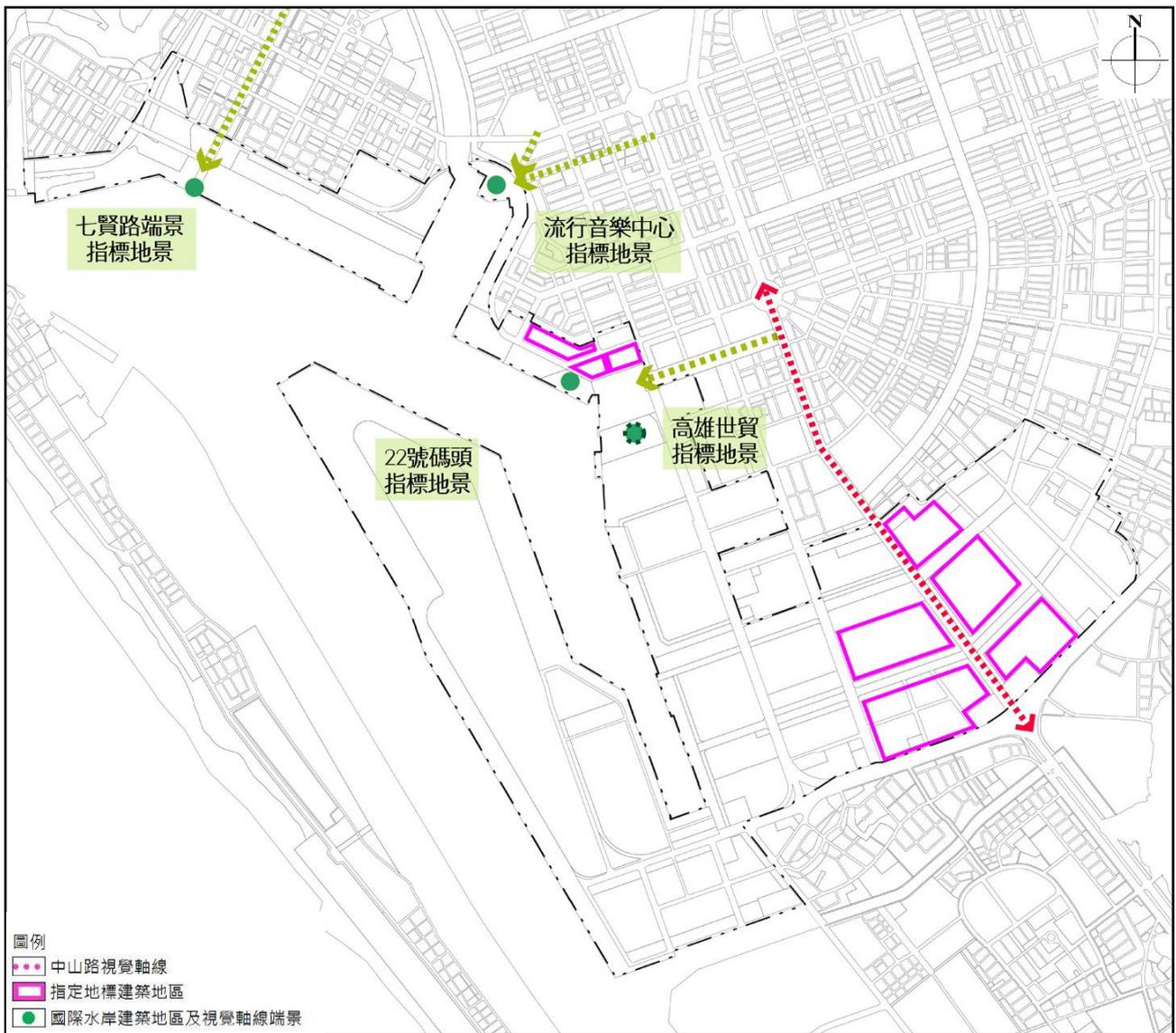
- 二十三、全區退縮地鋪面以同一街廓採整體性設計為原則，退縮地人行步道未構築地下室部份，其鋪面應考慮透水性。
- 二十四、本區建築基地留設之開放空間應予以綠化，且其綠覆率應達 75% 以上，公園綠地應達 80% 以上，學校應達 60% 以上，有關綠覆率之計算依「高雄市都市設計審議作業程序」及都設會相關決議事項辦理。
- 二十五、本區建築基地地下室開挖率須小於 75%，但針對基地保水、植栽生存提出特殊對策或開放空間具公益性等，經都設會審議通過者，開挖率得提高至 80%（含）。退縮地未開挖部份地面處理除人行步道外需採透水性工法施作。
- 二十六、於本計畫區內之建築申請案（住宅建築除外）及公共設施用地開闢地區應提出夜間照明計畫。
- 二十七、為水岸之公共性、連續性及開放性，11~21 號碼頭開發基地臨水線部分應留設穿透性水岸開放空間或通行廊道，並提供公眾使用。

肆、人行動線系統

- 二十八、區內指定街廓（特貿區之 4B、4C、4D、5A、5B、5C）需設置一連續且人車分道之人行步道，必要穿越道路 B12（中山路）及愛河時得以立體連通方式為之，但其設置位置及面積需經都設會審議通過。
- 二十九、沿街型開放空間需配置與其他類型開放空間或公共設施相連接之人行步道，以共同形成一完整之人行及活動系統。
- 三十、本計畫區內退縮空間設置之人行步道得與道路路權範圍內設置之公共人行道共構。若採共構設計者，其鋪面、植栽應整體考量設計，惟原公共人行道之公共設備機能（地下管線、植栽、路燈、電話亭、站牌）應予以保留。
- 三十一、1~10 號碼頭（蓬萊商港）特文區基地應配合基地兩側臨水岸公園用地之人行步道及自行車道設施寬度與區位，留設可連通之人行步道，並採無障礙設計，以串接水岸活動動線至基地內部。

伍、建築量體管制

- 三十二、本區之建築需整體考量愛河及高雄港水岸景觀與港灣城市意象，並表達多功能經貿園區之國際性。
- 三十三、區內以臨道 B12（中山路）之區域為主要商業活動地區，特貿 5A、特貿 5B、特貿 4C、特貿 4D 為指定地標建築地區。將主體建築配置於道 B12（中山路）側。
- 三十四、為塑造進入第一港口之景觀意象，特貿一區、特貿二區指定為港口地標建築。
- 三十五、視覺軸線端景設計：為形塑海洋文化及流行音樂中心預定基地之周邊整體景觀意象，以及凸顯高雄港 1~22 號碼頭周邊主要動線之視覺軸線端點，本計畫區七賢路底、第 13、19~20 號碼頭及世貿用地所在街廓應依指定位置（詳附圖五所示）設置臨水岸公共開放空間端景，其端景設計應考量高雄港門戶焦點、海洋文化及流行音樂中心建築設計，展現國際水岸景觀之整體意象。



附圖六 視覺端點分布示意圖

三十六、本計畫區建築申請案應考量建築物整體節能設計。

三十七、建築物與地界線之退縮距離及鄰幢間隔規定

為維護日照、通風、採光及景觀等環境權，有關本區建築物與地界線之退縮距離及鄰幢間隔應依下列規定：

(一) 建築物鄰地界線（鄰建築線部分除外）退縮及鄰幢間隔（D）計算如下：

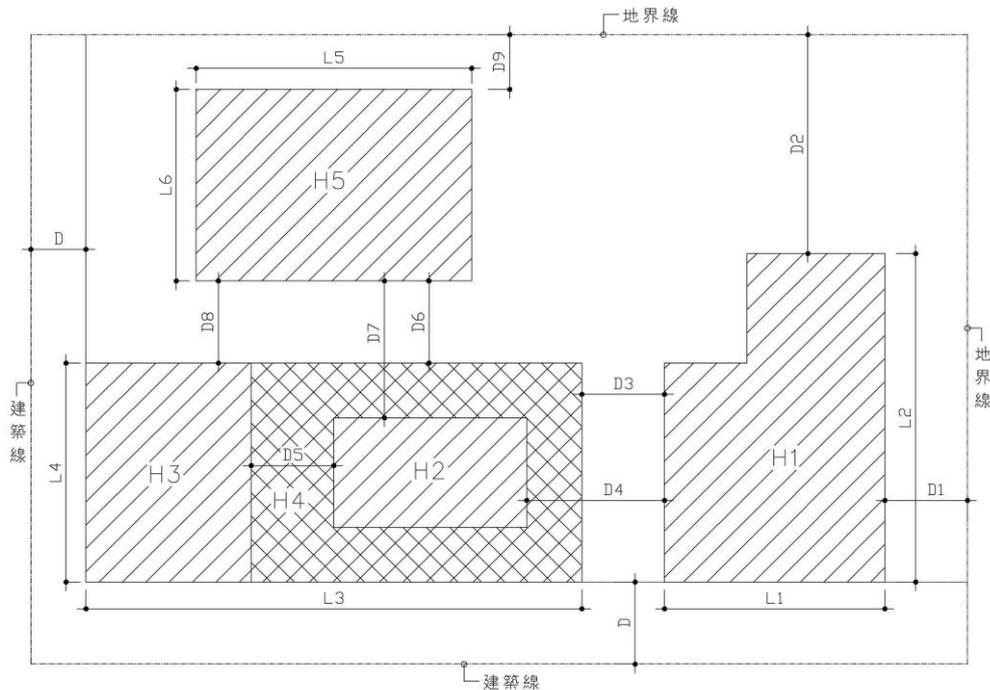
$$D=3+\sqrt{h}/2$$

h=建築物高度

單幢建築物所衍生非共同出入口之多棟建築物，其棟與棟之距離仍應受上開鄰幢間隔之限制。

(二) 單幢建築物最外緣投影平面之最大尺寸不得超過 100 公尺。

(三) 經行政院核定之重大建設計畫或經本府指定之公有建築物得不受上開規定之限制。



1. D 為依土地使用分區管制要點規定應退縮建築之距離。
2. H1、H2、H3、H4、H5 為各建築物之建築高度。
3. L1、L2、L3、L4、L5、L6 為各幢建築物最大投影平面尺寸。
4. $L1、L2、L3、L4、L5、L6 \leq 100m$
5. 依 $D \geq 3 + \sqrt{H}/2$ 計算之鄰幢間隔不一時，以最大者為鄰幢間隔。
 - ① $D1、D2 \geq 3 + \sqrt{H1}/2$
 - ② $D3 \geq 3 + \sqrt{H}/2$ (H1、H4 取大者)
 - ③ $D4 \geq 3 + \sqrt{H}/2$ (H1、H2 取大者)
 - ④ $D5 \geq 3 + \sqrt{H}/2$ (H2、H3 取大者)
 - ⑤ $D6 \geq 3 + \sqrt{H}/2$ (H4、H5 取大者)
 - ⑥ $D7 \geq 3 + \sqrt{H}/2$ (H2、H5 取大者)
 - ⑦ $D8 \geq 3 + \sqrt{H}/2$ (H3、H5 取大者)
 - ⑧ $D9 \geq 3 + \sqrt{H5}/2$

三十八、計畫區內建築物符合下列條件之一者，應於本府核發使用執照前取得候選綠建築證書，且至少應符合四項綠建築指標，包括二項必要指標（日常節能與水資源）及二項選項指標：

- (一) 基地面積達 1,500 平方公尺（含）以上之六層（含）以上建築物。
- (二) 引用相關容積獎勵規定之建築物。
- (三) 高度在 50 公尺（含）或樓層在 16 層（含）以上之建築物。
- (四) 基地臨接寬度 20 公尺（含）以上道路，且基地面積達 1,500 平方公尺（含）以上之建築物。
- (五) 計畫區範圍內之公共建築。

陸、高雄硫酸銹地區都市設計規定

三十九、高雄硫酸銹地區除依本都市設計基準之規定辦理外，並應依下列規定辦理。

- (一) 鄰接廣場之建築基地，其建築物至少需有一出入口面對廣場，應配合開放空間及人行步道之整體設計。
- (二) 本計畫區之一宗建築基地面積達 5,000 平方公尺以上，其所需留設之法定空地須有一面積達所需留設法定空地面積之 1/5，短邊寬度至少為 20 米，並設通路與公共道路、廣場或綠地相連通，作為開放空間，以供公眾使用。
- (三) 依第 39 條之（一）規定所留設之開放空間達 400 平方公尺以上時，其空間設計之穿越動線應集中設置，以保持開放空間之完整。
- (四) 本計畫區鄰接 20 公尺以上道路或鄰接綠地之建築基地，需設置騎樓或有遮簷人行步道，但於鄰接綠地側不須強制留設騎樓。單面臨街之建築基地其應設騎樓長度至少為該沿街面長之 80%，二面臨街者其應設騎樓長度至少為該沿街面長之 60%。騎樓寬度及構造依高雄市騎樓設置標準規定辦理。
本計畫區騎樓設置時需整併公有人行步道共構設計，並設置必要之機車停車彎與綠化設施。為考量與鄰地或騎樓人行步道連接順暢，營造本區平坦順暢人行步道系統，騎樓與公有人行步道共構部分不得有階梯與凹凸物設置。相關提送審議圖文需確實標示有關部份之施工完成面高程，並預留與鄰地高程差銜接部分需採緩斜面處理所需空間及明確標示處理方式，併納入建管查驗及違章查處重要項目。
- (五) 本計畫區建築基地之法定空地綠覆率應達 75% 以上。
- (六) 本計畫區停車場用地採平面無頂蓋形式者綠覆率應達 35% 以上。
- (七) 建築基地前院或側院留設 4 公尺帶狀式開放空間者應自相鄰道路境界線起算 1.5 公尺範圍內栽植開展型喬木行道樹。
- (八) 停車場與場外道路連通的通路需有供人行的步道。
- (九) 照明設施應整體規劃，供公眾使用之開放空間，夜間照明不得小於 6 勒克斯。
- (十) 廢氣排出口、通風口及其他有礙觀瞻之設施，不得面對主要道路、廣場、綠帶設置。若在基地條件不許可下，需以植栽對器械設施做美化工作。
- (十一) 本計畫區建築申請案應考量屋頂節能設計。

柒、港埠商業區都市設計規定

四十、港埠商業區都市設計規定如下：

- (一) 為確切掌握本區之規劃精神俾便於高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會（以下簡稱都設會）之審議作業，特制定本設計基準。
- (二) 港埠商業區內任何申請建築執照、雜項執照之工程，依本地區細部計畫土地使用分區管制要點規定應送都市設計審議。

(三) 建築物設計原則：

1. 建築設計時應考慮量體間的比例平衡，高、低建築量體的對比說明空間之主從性，並創造地標性的話題，增添天際線的趣味性，豐富高雄市之都市景觀。
2. 整體材質色系走向，為與海岸良好景觀協調，用色以海洋、大地色系為主，低彩度、高明度為原則。
3. 建物屋頂突出物或屋脊裝飾物，應配合整體建物造型作設計。
4. 建築物附屬設施：

建築物附設之各種停車空間、通風口、冷卻塔、空調、視訊、機械、給水、遮陽、雨庇、造型裝飾物等設施，或配合整體建築物造型作設計，或以遮蔽物美化，以維都市都市景觀。並於都審送審時或建照送審圖中詳細標示其設置位置與繪製相關景觀遮蔽物圖說。

(四) 照明計畫原則：

1. 建物照明計畫應配合建築物整體造型、風格及廣告招牌作整體設計，並設置建築大樓夜間照明，或串聯其他水岸建築。照明方式以投射燈方式處理時，應考量避免投射燈產生眩光，影響行車安全。
2. 商業區使用之人行空間夜間基本照明，以不造成光害與眩光為原則，出入口周邊需設置供行人使用之夜間照明燈。
3. 照明設計應使用節能燈具，並於都審送審時或建照送審圖說提出說明。

(五) 開放空間規劃：

1. 本計畫區應集中留設帶狀式、廣場式公共開放空間，與港埠其他之水岸空間連結，依高雄多功能經貿園區特定區都市設計基準要點，基地綠覆率應達 75% 以上，並依「高雄市都市設計審議原則」及都設會相關決議辦理。
2. 退縮地開放空間原則應與公有人行道共構設計或配合已完成之公有人行道部份整合設計。公共開放空間之配置設計應使其易於供公眾使用，並能與相鄰接之計畫道路、公園及人行道等開放空間系統連續。
3. 若設置平面停車場，規劃上應兼顧生態、景觀等考量，採用透水鋪面，密植大型喬木大量綠化，以滿足綠覆面之相關規定。並配合植栽、地景予以遮蔽，將停車場公園化，成為開放空間的一部份。

(六) 交通系統設計原則：

1. 商場應設置專屬計程車招呼站供商場使用，以避免對交通造成衝擊。
2. 基地內汽機車動線，與公有人行空間交會介面處，應留設緩衝距離、設置車阻，進出口鋪面應變化設計，並加裝警示裝置，以提醒行人注意，提高安全性。
3. 本案亦鄰近捷運路線，基地內應規劃清楚的捷運導引設施。

(七) 附則：

本設計準則為原則性之規定，若執行有疑義或有益於都市景觀、建築藝術或具環境公益者，經都設會之審查同意，得不適用本都市設計基準全部或一部份之規定。

捌、世貿用地都市設計規定

四十一、世貿用地除依本都市設計基準之規定辦理外，並應依下列規定辦理。

- (一) 高雄世貿展覽中心（以下簡稱本會展中心）為本市重大公共建設之一，必須考量遊艇、重機械等特殊展覽性質，但不以此為限，展場必須具備地面層高彈性展示空間、直達展館的運輸水道、遊艇和水上計程車碼頭、裝卸貨臨時停車等機能需求，並使高雄世貿基地水岸優勢得到最大發揮及建築彈性創意設計。另戶外空間之規劃亦為本會展中心之設計重點，其中基地西側臨水線 85 公尺範圍（以下簡稱本範圍）更應妥善設計，以導入市民日夜之休憩活動，為水岸引入更豐富的活動型態。
- (二) 建築與水岸景觀設計，需有利強化水岸活動及不阻礙公共利益與動線通行。
- (三) 本範圍內應設置南北向可連續通行之開放空間，其寬度及設計型式，應能充分滿足各時段之公共開放性、各種休憩活動使用方便性及通行之使用需求。
- (四) 本範圍應建構與鄰地平順銜接串聯之完整人行步道及自行車專用道之動線系統。
- (五) 本範圍應適度植栽綠化，以創造舒適的休憩空間；植栽應選用原生樹種為原則，以塑造地區特色。
- (六) 為確保本範圍之水岸休憩空間品質，本地區地面層不得作為永久性或固定性停車場使用。
- (七) 為增進水岸活動強度及豐富水岸活動型態，本範圍得興建部分建築物，但應維持原水岸活動動線順暢，並應避免大型量體建築物佔據空間。
- (八) 建築物可突出本範圍，惟地面層應挑高以供通行或提供活動使用需要。建築物間得設置走廊連接。
- (九) 為提供展場特殊展覽需求及發揮基地水岸優勢，本範圍得設置人工水域，提供港灣水岸活動及戲水空間。
- (十) 本範圍之建築設計，應積極考量生態、綠建築、智慧建築與在地性設計手法之運用。

玖、特貿三都市設計規定

四十二、為確保開放空間品質，特定經貿核心專用區（特貿 3）開發應於法定空地留設至少等面積（0.64 公頃）之開放空間，並提供予公眾使用，以維持其公共性與公益性。

附錄三 原高雄硫酸銹地區原計畫土地使用分區管制
要點與都市設計規範

壹、土地使用分區管制規定

為促進本計畫區土地之合理使用，並引導南高雄市健全發展，特訂定本要點。

第一條 本要點依都市計畫法高雄市施行細則第三十及三十一條規定訂定之。

第二條 本規則用語定義如下：

- 一、本計畫區：本細部計畫公告實施管制範圍內之地區。
- 二、停車空間：道路外供停放汽車或其他車輛之空間。
- 三、裝卸車位：道路外供貨車裝卸貨物之場所。
- 四、使用組：為土地及建築物各種相容或相同之使用彙成之組別。
- 五、附條件允許使用：土地及建築物之使用，須經高雄市政府核准者。
- 六、其餘未在此要點定義之用語，依建築法、都市計畫法、建築技術規則等相關法令為準。

第三條 本計畫區內商業區依使用性質及強度劃分為第四種商業區，詳如附圖。

第四條 本計畫內土地及建築物之使用組別如下：

- 一、第一組：教育設施
 1. 學前教育設施
 2. 學術研究機構
- 二、第二組：社區遊憩設施
本組限供社區之下列非營業性遊憩活動設施
 1. 戶外遊憩設施
 2. 公園、兒童遊樂場
 3. 籃球場、網球場、游泳池、溜冰場及其他運動場
- 三、第三組：醫療保健服務業
 1. 醫院、診所、助產室，但不包括傳染病及精神病院
 2. 衛生所（站）
 3. 醫事技術業
- 四、第四組：社會福利設施
 1. 兒童、少年、殘障、老人福利機構
 2. 其他公益性社會機構
- 五、第五組：社區通訊設施
 1. 郵政支局、代辦所
 2. 電信分支局、辦事處

六、第六組：社區安全設施

1. 消防隊（分隊部）
2. 警察分局、派出（分駐）所
3. 民防指揮中心

七、第七組：公用事業設施

1. 公共汽車或其他公眾運輸場站設施
2. 捷運場站設施
3. 無線電或電視設施、有線電視
4. 電信機房
5. 自來水配水設備
6. 其他公用事業設施

八、第八組：公務機關

1. 各級行政機關
2. 各級民意機關
3. 外國政府駐華機關或辦事處
4. 其他公務機關

九、第九組：人民團體

1. 職業團體
2. 社會團體
3. 政治團體

十、第十組：社教、展示設施

1. 圖書館
2. 社會教育館
3. 藝術館、美術館
4. 紀念性建築物、陳列展示館、展覽交易設施

十一、第十一組：文康設施

1. 音樂廳
2. 集會場所
3. 文康活動中心
4. 區民及社區活動中心
5. 其他文康設施

十二、第十二組：百貨零售業

1. 飲食成品
2. 日用百貨
3. 糧食
4. 獸肉、蔬果（應符合分級包裝完畢）
5. 中西藥品

6. 書籍、紙張、文具及體育用品
7. 化妝美容用品及清潔器材
8. 水電器材
9. 古玩、藝品
10. 地毯
11. 鮮花、禮品
12. 鐘錶、眼鏡
13. 照像器材
14. 縫紉用品
15. 珠寶、首飾
16. 獵具、釣具
17. 呢絨、綢緞及其他布料
18. 皮件及皮箱
19. 一般環境衛生用藥
20. 茶葉及茶具
21. 集郵、錢幣
22. 種子、園藝及其用品
23. 觀賞魚類
24. 瓷器、陶器、搪器
25. 空氣調節工程器材
26. 電器、自行車其零件等零售或展示
27. 音響視聽器材及唱片、錄音帶、錄影節目帶
28. 汽車、機車、機械器具及其零件、附屬用品等之出售或展示（不包括修理）
29. 科學儀器
30. 打字機及其他事業用機器
31. 傢俱、裝潢、木器、籐器
32. 手工藝品
33. 玩具、電視遊樂器及其軟體
34. 資訊器材及週邊設備

十三、第十三組：量販、超市業

1. 量販店
2. 便利商店、超級市場
3. 百貨公司

十四、第十四組：餐飲業

1. 冰果店
2. 糕餅、點心店
3. 飲食店
4. 自助餐廳

5. 餐廳
6. 咖啡館
7. 茶藝館

十五、第十五組：特種零售業

1. 瓦斯爐、熱水器及其廚具
2. 油漆、塗料、顏料、染料
3. 建築材料
4. 觀賞鳥類
5. 飼料
6. 觀賞動物類
7. 醫療用品及特殊環境衛生用藥
8. 農藥

十六、第十六組：服務業

1. 洗衣
2. 理髮、美容
3. 織補
4. 傘、皮鞋修補及擦鞋
5. 修配鎖
6. 自行車修理
7. 小說、錄影節目帶出租
8. 職業介紹所、僱工介紹所
9. 禮服及其他物品出租
10. 裱褙（藝品裝裱）
11. 橋棋社
12. 照相及軟片沖印業
13. 招牌廣告物及模型製作業

十七、第十七組：事務業

1. 買賣、租賃、經紀業
2. 建築公司及營造業。但不包括營造機具及建材儲放場所
3. 開發、投資公司
4. 貿易業
5. 經銷代理業
6. 通訊社、雜誌社、圖書出版業、有聲出版業
7. 廣告業
8. 徵信社及服務業
9. 資訊業
10. 顧問服務業
11. 速記、打字、晒圖、影印、複印、油印及刻印業
12. 翻譯業

13. 代書、公證業
14. 星象堪輿業
15. 計程車客運服務業
16. 其他工商管理服務業
17. 律師
18. 建築師
19. 會計師
20. 技師

十八、第十八組：金融保險業

1. 銀行、合作金庫
2. 信用合作社
3. 農會信用部
4. 證券經紀業
5. 信託投資業
6. 保險業
7. 證券交易所

十九、第十九組：娛樂、健身服務業

1. 戲院、劇院、電影院
2. 歌廳
3. 夜總會、俱樂部
4. 廣播公司、電視公司
5. 兒童樂園
6. 電動玩具店
7. 錄影帶節目帶播映業及視聽歌唱業
8. 舞場
9. 籃球、網球、桌球、羽毛球等運動比賽練習場地
10. 國術館、柔道館、跆拳道館、空手道館、劍道館及拳擊、舉重等教練場所、健身房、韻律房
11. 保齡球館、撞球房
12. 溜冰場、游泳池
13. 營業性浴室（含三溫暖）

二十、第二十組：特種服務業

1. 酒店、酒家、酒吧
2. 舞廳
3. 特種咖啡室
4. 按摩院

二十一、第二十一組：旅遊及運輸服務業

1. 貨櫃、貨運業辦事處
2. 公路、市區汽車客運業辦事處
3. 旅遊業及遊覽車客運公司辦事處
4. 航空、海運、內河運輸公司辦事處
5. 報關行、快遞辦事處
6. 船務代理業

二十二、第二十二組：批發業

1. 疋頭、服飾品
2. 日用飲食品
3. 金屬器材
4. 機械及電氣器材
5. 建築材料

二十三、第二十三組：旅館業

1. 旅館
2. 觀光旅館
3. 國際觀光旅館

二十四、第二十四組：住宅

1. 獨戶住宅
2. 連棟住宅
3. 集合住宅

第五條 本計畫區內第四種商業區為供全市及區域性之主要商業、服務業、零售業、休閒娛樂業及有關商業活動使用所劃定之商業區。其容許使用組別如下：

一、第四種商業區（編號一）以供百貨公司、商店街、商務旅館、商務大樓使用。其允許使用組別：

第五組：社區通訊設施

第六組：社區安全設施

第十組：社教、展示設施

第十二組：百貨零售業

第十三組：量販、超市業

第十四組：餐飲業

第十六組：服務業

第十七組：事務業

第十八組：金融保險業

第十九組：娛樂、健身服務業（附條件允許使用，須經高雄市都市設計審議委員會審查同意）

第二十一組：旅遊及運輸服務業

第二十三組：旅館業

二、第四種商業區（編號二、三、四作為區域性商業使用）

（一）允許使用組別

1. 第一組：教育設施
2. 第二組：社區遊憩設施
3. 第三組：醫療保健服務業
4. 第四組：社會福利設施
5. 第五組：社區通訊設施
6. 第六組：社區安全設施
7. 第八組：公務機關
8. 第九組：人民團體
9. 第十組：社教、展示設施
10. 第十一組：文康設施
11. 第十二組：百貨零售業
12. 第十三組：量販、超市業
13. 第十四組：餐飲業
14. 第十六組：服務業
15. 第十七組：事務業
16. 第十八組：金融保險業
17. 第二十一組：旅遊及運輸服務業
18. 第二十三組：旅館業
19. 第二十四組：住宅

（二）附條件允許使用（須經高雄市都市設計審議委員會審查同意）

1. 第七組：公用事業設施
2. 第十五組：特種零售業
3. 第十九組：娛樂、健身服務業
4. 第二十組：特種服務業
5. 第二十二組：批發業

第六條 本計畫區第四種商業區內之建築基地應按下列規定留設停車位。若設置標準與相關法律相異者，依較嚴格之法令從之。

一、汽車停車位依下表標準設置：

類別	使用組別	設置標準
第一類	第十三組、第十四組、第十九組、第二十組、第二十三組	100m ² 一輛
第二類	第十組、第十一組、第十二組、第十五組、第十六組、第十七組、第二十二組、第二十四組	150m ² 一輛
第三類	第一組、第二組、第三組、第四組、第五組、第六組、第七組、第八組、第九組、第十八組、第二十一組	200m ² 一輛

註：1. 汽車車位尺寸按相關法規規定

二、機車停車位

1. 機車停車位之數量

按前項規定設置汽車停車位之 2 倍計算該宗建築基地所需設置之機車停車位。

2. 機車停車位尺寸

最小長度為二·二公尺，寬度為九十公分。

第七條 本計畫區內之都市計畫停車場用地及面積達 5000 平方公尺以上之一宗建築基地，其停車空間之出入口臨接二十米以上道路者，不得直接以該道路為車輛進出場等候空間，需留設長度不得小於十二米，寬度不得小於六米之等候空間。

第八條 本計畫區內商業區建築物應依下列規定設置離街裝卸場：

一、裝卸車位數量

按總樓地板面積未達 1000 平方公尺者，設置一標準裝卸車位；在 1000 平方公尺以上，未達 2000 平方公尺者，設置二標準裝卸車位；在 2000 平方公尺以上，未達 3000 平方公尺者，設置三標準裝卸車位；超過 3000 平方公尺以上者，每增加 2000 平方公尺，應增加一標準裝卸車位。一大貨車裝卸車位得以二個標準裝卸車位計算之。

二、裝卸空間標準

1. 標準裝卸車位尺度：長度 6.0 公尺，寬度 2.5 公尺，淨高 2.7 公尺。
大貨車裝卸位長度 13 公尺，寬度 4 公尺，淨高 4.2 公尺。
2. 前述最小空間不包括車道操作空間及裝卸平臺等空間。
3. 裝卸空間之四周鄰接其他基地時，應設置適當之景觀綠化遮蔽處理。
4. 裝卸空間不得佔用指定留設之帶狀式公共開放空間。

第九條 本要點未規定之事項依都市計畫及建築相關法令有關規定辦理。

高雄市土地使用分區管制法令公佈后，本計畫區內土地使用從其規定實施管制。

都市設計規範

為確保本計畫區未來開發品質及維護都市景觀及環境，並引導南高雄市健全發展，特訂定本要點。

第一條 本設計規範依據都市計畫法高雄市施行細則第三十二條規定辦理之。

第二條 本規範用語定義如下：

- 一、本計畫區：本細部計畫公告實施管制範圍內的地區。
- 二、開放空間：建築基地內連通道路供公眾通行或休憩之空間。
- 三、停車空間：道路外供停放汽車或其他車輛之空間。
- 四、其餘未在此規則定義之用語，依建築技術規則為準。

第三條 申請人申請都市設計審查時，應具備申請書、設計委託書、建築開發計劃書及設計圖樣。

第四條 申請書應載明下列事項：

- 一、申請人之姓名、年齡、住址及簽章。
- 二、設計人之姓名、地址、營(開)業證書字號及簽章。
- 三、設計標的的座落及用途。

第五條 一宗建築基地面積在 5,000 平方公尺以上之建築開發，應提出建築開發計畫書，包括設計目標、設計構想及必要的環境影響分析，環境影響分析應視個案提出有關交通、景觀或其他之影響說明。

第六條 設計圖說應能清楚表達設計概念，所需內容如下：

- 一、設計標的位置圖。
- 二、配置圖：比例尺不得小於三百分之一，表達建築物和周圍建築關係，說明建築外部空間處理，並解釋出入口、通道、圍籬、停車場等候空間位置與周圍道路動線之連繫關係。
- 三、量體關係圖：比例尺不得小於二百分之一，以簡單透視圖、模型，表達建築物量體之組合方式與主從關係，並表達與周圍建築物之和諧關係。
- 四、建築圖：比例尺不得小於二百分之一，以平面、立面或剖面圖表達建築物內部之動線連繫、空間組織、形式及其與周圍建築立面層次之相互配合關係，並說明外部材料之質地與色調方案，與門窗開口方式。
- 五、主要開放空間設計圖：比例尺一百分之一，說明開放空間中供活動、停留的地點，並解釋其與建築物之關係，以及說明其鋪面與植生材料。

第七條 高雄市政府工務局為受理申請都市設計審查機關，進行審查時，得通知設計人來局說明其設計構想，審查完竣後，即提高雄市都市設計審查主管單位審核。

- 第八條 高雄市政府都市設計審查主管單位審核時，得請設計人列席說明。
- 第九條 高雄市政府都市設計審查主管單位認為申請案偉不合本地區都市環境者，應將其不合原因或修正建議一次列舉通知申請人，供其修改後，再提複審。
- 第十條 申請人應於六月個月內依照通知改正事項，送請複審；逾期或複審仍不合規定者，工務局得將該申請案件予以註銷。
- 第十一條 計畫區內將來建築發展時，建築量體配置應考量公共安全及都市防災，量體集中之街廓規定其沿街面退縮及騎樓管制，並應儘量貼近停車場用地，以利有效疏散交通動線。其建築設計應先提都市設計審議委員會審議通過。
- 第十二條 開放空間之設置應依下列規定辦理：
- 一、開放空間應儘量面臨道路留設。
 - 二、開放空間之留設應考慮能與現有公園、廣場或步道等連接。
 - 三、開放空間之留設應與鄰地留設之空地充分配合。
- 第十三條 鄰接廣場之建築基地，其建築物至少需有一出入口面對廣場，應配合開放空間及人行步道之整體設計。
- 第十四條 本計畫區之一宗建築基地面積達 5,000 平方公尺以上，其所需留設之法定空地須有一面積達所需留設法定空地面積之 1/5，短邊寬度至少為二十米，並設通路與公共道路、廣場或綠地相連通，作為開放空間，以供公眾使用。
- 第十五條 依第十三條規定所留設之開放空間達 400 平方公尺以上時，其空間設計之穿越動線應集中設置，以保持開放空間之完整。
- 第十六條 本計畫區內鄰接二十米以上道路之建築用地，其無指定人行道之部份須退縮四米作為人行空間以供公眾使用，退縮部份得計入法定空地面積。
- 第十七條 在本計畫區內鄰接二十米以上道路及鄰接綠地之建築基地，需設置騎樓或有遮簷人行步道，單面臨街之建築基地其應設騎樓長度至少為該沿街面長之 80%，二面臨街者其騎樓長度至少為沿街面長之 60%。騎樓寬度及構造依高雄市騎樓設置標準規定辦理。
- 第十八條 一宗建築基地面積達 2,000 平方公尺以上者，其超過 2,000 平方公尺部份，所留設法定空地綠覆率應達 50% 以上，未達 2,000 平方公尺者，其所留設法定空地綠覆率應達 35% 以上。一宗基地應分別計算，整體規劃。
- 第十九條 本計畫區內停車空間為平面停車型式者，其綠覆率應達 35% 以上。
- 第二十條 建築基地前院或側院留設四公尺帶狀式開放空間者應自相鄰道路境界線起算一·五公尺範圍內栽植開展型喬木行道樹。
- 第二十一條 停車場與場外道路連通的通路需有供人行的步道。

- 第二十二條 本區設置之招牌廣告及樹立廣告，除廣告物管理辦法另有規定外，應都市設計委員會審議通過後始得設置。
- 第二十三條 申請開發之一宗土地面積達 2,000 平方公尺以上之建築用地，面臨 20 米以上道路之一樓臨街面需有 30% 以上的牆面為有照明之櫥窗。
- 第二十四條 申請開發之一宗土地面積達 2,000 平方公尺以上者，需在開放空間上每 160 平方公尺設置垃圾桶及座椅各一，及其他必要設施，以供公眾使用。
- 第二十五條 照明設施應整體規畫，供公眾使用之開放空間，夜間照明不得小於 6 勒克斯。
- 第二十六條 廢氣排出口、通風口及其他有礙觀瞻之設施，不得面對主要道路、廣場、綠帶設置。若在基地條件不許可下，需以植栽對器械設施做美化工作。
- 第二十七條 屋頂水箱、冷卻塔之造型與色彩應考慮配合建築物設計為原則。
- 第二十八條 變電站周圍之建築基地應退縮十米建築。
- 第二十九條 建築設計如有益於都市景觀、建築藝術者，經審查主管機關審查同意，得不適用本規則全部或部份之規定。
- 第三十條 為促進本地區之生活環境，審查主管機關得隨時修正補充本設計規則。高雄市都市設計管制法令公佈后，本計畫區內都市設計從其規定實施管制。