

變更原高雄市主要計畫  
(苓雅區)部分體育場用地(體2)  
為捷運開發區(配合高雄捷運  
09 站土地開發)案  
計畫書

高雄市政府  
中華民國 111 年 10 月

變更原高雄市主要計畫(苓雅區)部分體育場用地(體心)為捷運開發區(配合高雄捷運○○站土地開發)案計畫書

高雄市政府

中華民國  
111年  
10月

# 高雄市變更都市計畫審核摘要表

項 目	說 明
都市計畫名稱	變更原高雄市主要計畫(苓雅區)部分體育場用地(體2)為捷運開發區(配合高雄捷運09站土地開發)案計畫書
變更都市計畫法令依據	都市計畫法第27條第1項第4款
變更都市計畫機關	高雄市政府
申請變更都市計畫機關	高雄市政府捷運工程局
公開座談會	本計畫無涉及取得私有土地，依都市計畫草案辦理公開展覽前應行注意事項第4點規定，免辦座談會
本計畫公開展覽起訖日期	公開展覽 自民國111年5月19日起至111年6月20日止，並刊登於111年5月20日起至111年5月22日之自由時報、臺灣導報。
	公開說明會 民國111年6月8日(本市苓雅區公所)
人民團體對本計畫之反映意見	無
本計畫提交各級都市計畫委員會審核結果	市 級 高雄市都市計畫委員會111年8月31日第105次會議決議：「修正通過」
	部 級

# 目錄

壹、緒論.....	1
一、計畫緣起和目的.....	1
二、法令依據.....	4
三、計畫位置與範圍.....	4
貳、都市計畫概述.....	5
一、歷年都市計畫變更內容.....	5
二、現行都市計畫概述.....	7
三、上位及相關計畫.....	10
參、發展現況分析.....	19
一、土地使用現況.....	19
二、周邊公共設施現況.....	20
三、周邊商業發展現況分析.....	22
四、交通運輸現況.....	23
五、土地權屬分析.....	35
肆、規劃構想.....	37
一、發展定位與策略.....	37
二、空間規劃構想.....	39
伍、變更內容.....	41
一、變更內容.....	41
二、交通影響評估.....	46
三、防災計畫.....	55
陸、實施進度及經費.....	57
一、實施進度.....	57
二、經費來源.....	57
三、都市計畫變更負擔規定.....	58
附錄一、簽准個案變更核可文件.....	59
附錄二、高雄市都市計畫委員會第 105 次會議紀錄.....	61

## 圖目錄

圖 1 高雄運動城市布局示意圖.....	2
圖 2 計畫緣起和目的示意圖.....	3
圖 3 計畫位置與範圍示意圖.....	4
圖 4 主要計畫第三次通盤檢討土地使用計畫示意圖.....	8
圖 5 變更原高雄市（前金、新興、苓雅地區）細部計畫（第四次通盤檢討）.....	9
圖 6 高雄市空間發展架構示意圖.....	11
圖 7 高雄捷運紅橘線路網圖.....	13
圖 8 高雄環狀輕軌路網圖.....	15
圖 9 高雄捷運都會線(黃線)規劃路線示意圖.....	16
圖 11 中正運動場改建計畫示意圖(2).....	18
圖 12 計畫範圍與周邊土地使用現況圖.....	19
圖 13 計畫周邊公共設施分布示意圖.....	21
圖 14 計畫周邊商業區示意圖.....	23
圖 15 基地周邊現況道路服務水準示意圖.....	30
圖 16 本計畫周邊停車場分布示意圖.....	32
圖 17 基地周邊公車系統現況示意圖.....	34
圖 18 變更範圍權屬圖示意圖.....	36
圖 19 計畫構想示意圖.....	38
圖 21 計畫內容變更圖.....	44
圖 22 計畫內容清繪圖.....	45
圖 23 基地周邊開發後道路拓寬計畫示意圖.....	51
圖 24 基地周邊開發後道路服務水準示意圖.....	54
圖 25 都市防災示意圖.....	56

## 表目錄

表 1 歷年與本計畫範圍相關之都市計畫一覽表.....	5
表 2 基地周邊道路系統幾何特性彙整表.....	25
表 3 基地周邊主要路口轉向管制方式彙整表.....	26
表 4 基地周邊號誌化路口時制計畫說明表.....	26
表 5 路段服務水準評斷標準表.....	27
表 6 現況路段服務水準分析表.....	28
表 7 路口服務水準評斷標準表.....	29
表 8 現況路口服務水準分析表.....	29
表 9 基地周邊停車場概況彙整表.....	31
表 10 本計畫周邊公車系統概況表.....	33
表 11 計畫範圍土地權屬綜整表.....	35
表 12 變更內容明細表.....	42
表 13 住宅晨、昏峰進出旅次產生率與衍生人旅次彙整表.....	47
表 14 住宅衍生交通量車旅次預估表.....	47
表 15 辦公晨、昏峰小時旅次進出比例分析表.....	48
表 16 辦公衍生交通量車旅次預估表.....	49
表 17 基地商業顧客平常日及例假日進出人數分析.....	49
表 18 商業衍生交通量車旅次預估表.....	50
表 19 開發後路段服務水準分析表.....	52
表 20 開發後路口服務水準分析表.....	53
表 21 實施進度及經費表.....	57
表 22 變更負擔回饋表.....	58

# 壹、緒論

## 一、計畫緣起和目的

高雄市為我國南部地區重要的經濟、政治與文化發展中心，近年高雄市積極推動國土計畫配合各區發展，未來都市發展願景將透過動力城市核、岡山次核心、旗山次核心、地景保育軸、產業升級軸及永續海洋軸等「一核、雙心、三軸」之發展策略，以及結合生態文化原鄉、快意慢活里山、產業創新廊帶、經貿都會核心等四大策略分區，以形塑未來高雄市空間發展佈局。

都市發展中交通建設是民生建設基礎，大眾捷運系統更是都會區公共運輸的交通骨幹，為強化城市整體運輸動能，政府積極完善都市大眾運輸系統，建構高品質之捷運服務網，市府近年更努力推動各項捷運計畫，未來高雄將是全國第一個在都會區同時擁有空港、海港、高鐵、捷運跟輕軌的城市，使大高雄朝向便捷多元的大眾運具發展。

為推動上述重大基礎建設，依據 101 年 6 月 7 日行政院第 3301 次會議核定「黃金十年、國家願景」計畫，在「健全財政」施政主軸下「強化土地開發與公共建設結合，以創造商機並培養永續財源」。另依據行政院之「跨域增值公共建設財務規劃方案」，明確揭示未來的公共建設必須「擴大公共建設範圍之關聯發展機會及潛力發展區，連同公共建設區域整合規劃納入影響受益範圍」、「檢討變更土地使用計畫：納入產業、生活相關使用規劃，創造公地、都市更新或新社區之開發效益」，並要求上述土地開發之收入，作為捷運建設部分財源。

配合高雄市政府捷運工程局已於民國 109 年 6 月公告 4 部高雄市大眾捷運系統土地開發相關法令，期能藉由政府及投資人、地主之合作，結合捷運便利性與兼具公共空間、商業及住宅價值之土開大樓，多元利用土地、並創造具前瞻性之城市樣貌。為利後續捷運聯合開發招商，依主要計畫變更基地土地使用分區為捷運開發區之指導原則，保留區域所需機能，提高捷運開發區招商可行性，未來並透過捷運開發後收益，挹注捷運建設財源。

依 109 年發布實施「擴大及變更原高雄市主要計畫（第三次通盤檢討）（第四階段）案」計畫書內容，為建構高雄市成為南部永續發展首要都市，另為提升市民運動環境及推動全市親民運動場域，打造高雄為運動城市，綜合上敘目的檢視全市發展環境，重新檢討捷運場站周邊土地之使用性質與使用強度，本次計畫選定中正體育場西側之捷運橘線 09 站（技擊館站）周邊土地進行規劃以提升整體利用，提高本計畫之

使用強度，以符合大眾運輸導向發展理念，並利於促進街廓整體商業發展及健全周邊辦公、商務機能。

此外，本案配合周邊中正體育場開放場域，打造高雄 High-Line 複合型運動公園計畫，重塑國道 1 號門戶意象，透過捷運聯合開發之串連，成就捷運技擊館站為中正運動園區核心，同時達到既有體育設施功能更新與強化之目的。



資料來源：本計畫繪製。





圖 2 計畫緣起和目的示意圖

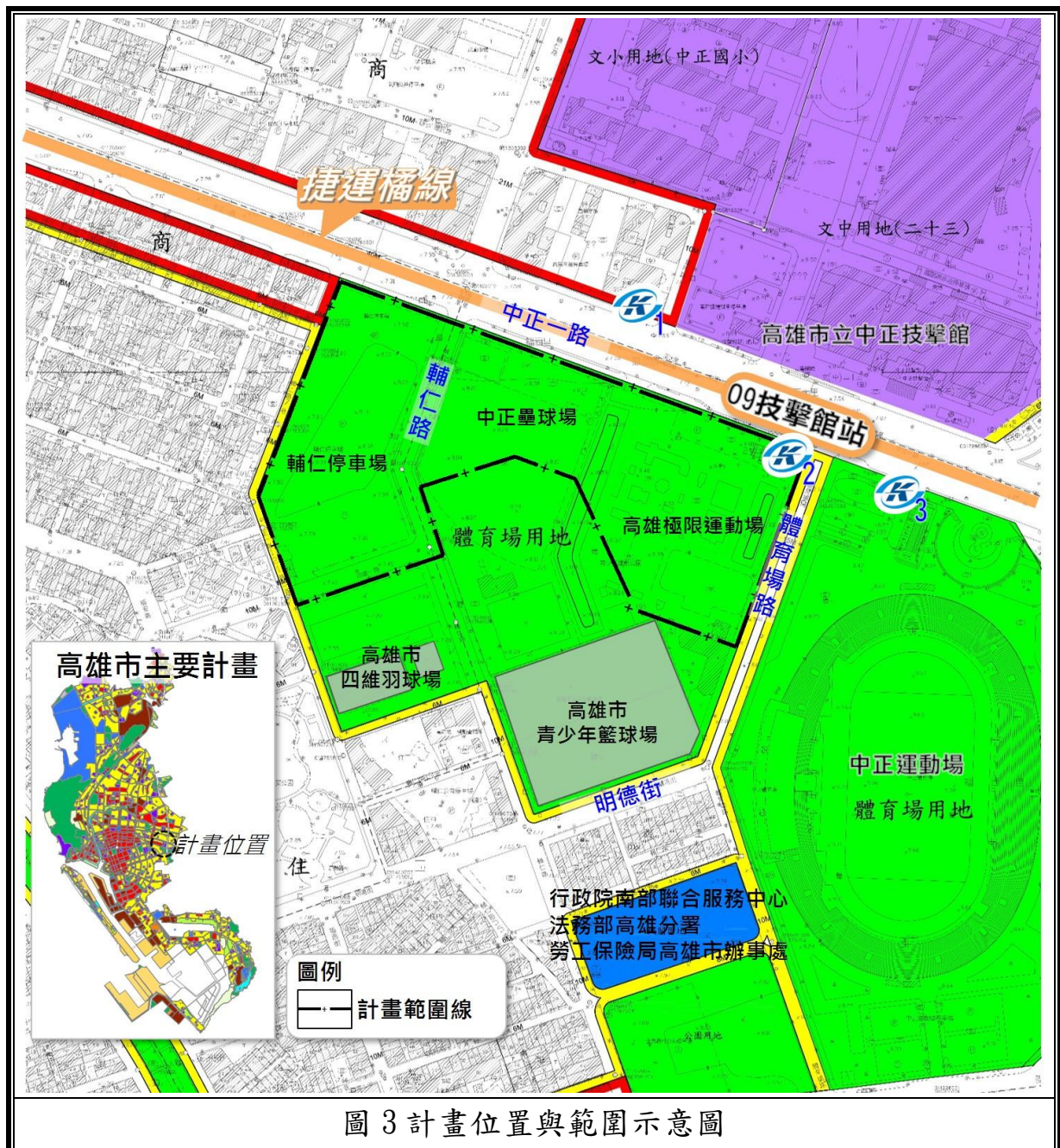
資料來源：本計畫繪製。

## 二、法令依據

都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款規定辦理個案變更。

## 三、計畫位置與範圍

本計畫位置坐落於中正一路與體育場路交叉口西南側街廓，目前捷運橘線 09 站（技擊館站）2 號出口設置於本開發計畫東北角，計畫範圍為高雄市苓雅區之部分體育場用地面積共 3.41 公頃，計畫北側面臨高雄市立中正技擊館、東側為中正運動場，詳如圖 3 所示。



資料來源：本計畫繪製。

## 貳、都市計畫概述

### 一、歷年都市計畫變更內容

本計畫位於擴大及變更原高雄市主要計畫範圍，高雄市都市計畫（原高雄市轄區），最早係於44年5月19日發布第一案—「實施本市都市計畫分區計畫」，涵蓋本市鹽埕、前金、新興、苓雅、三民、前鎮、鼓山等地區，後隨行政區之擴大，陸續公告發布左營、中島都市計畫（後納入多功能經貿園區特定區範圍）、楠梓、灣子內及凹子底地區（部分三民、左營及苓雅區）、旗津中洲（旗津區）、佛公（前鎮區）、五甲交流道附近特定區（前鎮區）、崗山仔五塊厝（部分苓雅、前鎮區）、多功能經貿園區特定區（前鎮區）、小港特定區（小港區）、臨海特定區（小港區）、港墘（小港區）、大林蒲（小港區）、二苓（小港區）、大坪頂以東、大坪頂特定區（小港區）、高坪特定區（小港區）等都市計畫案，考量市政建設推動及維護民眾權益，擴大及變更原高雄市主要計畫以分階段審議及核定辦理，第一、二、三和四階段分別於民國106年9月22日、108年6月20日、109年1月31日和109年09月07日發布實施，茲將歷年與本計畫範圍相關之都市計畫變更案彙整如下，詳表1所示。

表1 歷年與本計畫範圍相關之都市計畫一覽表

項次	案號	公告日期	公告字號	案名	計畫摘要
1	02870	80/03/07	高市府工都字第003536號	(主要計畫) 變更高雄市苓雅區少年輔育院、觀護所為體育場用地案	高雄少年輔育院、觀護所等現有土地，目前都市計畫為商業區及住宅區，為因應本市都市發展，配合市政府政策性決定以及中正體育園區興建大型綜合體育館之需要，亟需將其都市計畫變更為「體育場所」用地，即為本次計畫變更範圍。
2	03320	82/07/07	高市府工都字第019821號	(細部計畫) 擬定及變更高雄市原都市計畫(前金、新興、苓雅地區)細部計畫(通盤檢討)並配合變更主要計畫案	本檢討地區(即前金、新興、苓雅地區)位於原高雄市都市計畫區之中央地帶，將此區以公共設施及道路系統水準之檢討及局部改善為主，著重其實質建設導向，並規劃此區共27個閭鄰單元，本次計畫範圍為編定第27之單元。



項次	案號	公告日期	公告字號	案名	計畫摘要
3	04360	91/10/14	高市府工都字第 0910050355 號	(細部計畫)變更 高雄市(前金、 新興、苓雅地 區)細部計畫第 二次通盤檢討案	本計畫區位於高雄市都市計畫區中央地帶，市中心商業區主要商圈如大統、中正商圈等多匯集於此，未來高雄都會區內多項重大交通及建設計畫亦均行經此細部計畫，本次通檢檢視體育場用地共 2 處(含本次計畫範圍)，面積不變，維持現行計畫。
4	05120	96/10/02	高市府都二字第 0960051008 號	(細部計畫)變更 高雄市(前金、 新興、苓雅地 區)細部計畫 (第三次通盤檢 討)案	近年來高雄市發展迅速，各項重大建設計畫亦陸續推動，配合高雄都會區大眾捷運系統紅、橘線，已於民國 91 年動工，輕軌捷運路線行政院已核定，以因應都市發展之實際需要，本次通檢檢視體育場用地面積不變，維持現行計畫，針對都市更新構想，建議本計畫體育園區和 09 進行開發。
5	06610	102/06/10	高市府都發規 字第 10232579301 號	(細部計畫)變更 原高雄市(前 金、新興、苓雅 地區)細部計畫 (第四次通盤檢 討)案	本次通盤檢討除將依據現行都市計畫之規定進行細部計畫地區居住密度之檢討，以及鄰里性公共設施配置規劃、道路系統之調整工作，亦將綜合考量計畫區各項建設與活動特性，進一步規劃計畫範圍整體發展構想。針對體育場用地面積檢討，其面積之二分之一，可併入公園面積計算。
6	08240	106/09/22	高市府都發規 字第 10633209200 號	(主要計畫)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	考量正式進入捷運軌道運輸時代，人口流動與產建構節能低碳及永續生態的都市理念已成為規劃主流，在此時空背景下，高雄市之都市發展定位與空間配置勢必需面臨轉變，故進行高雄市(原高雄市轄區)都市計畫主要計畫通盤檢討。 其中針對體育場用地檢視，

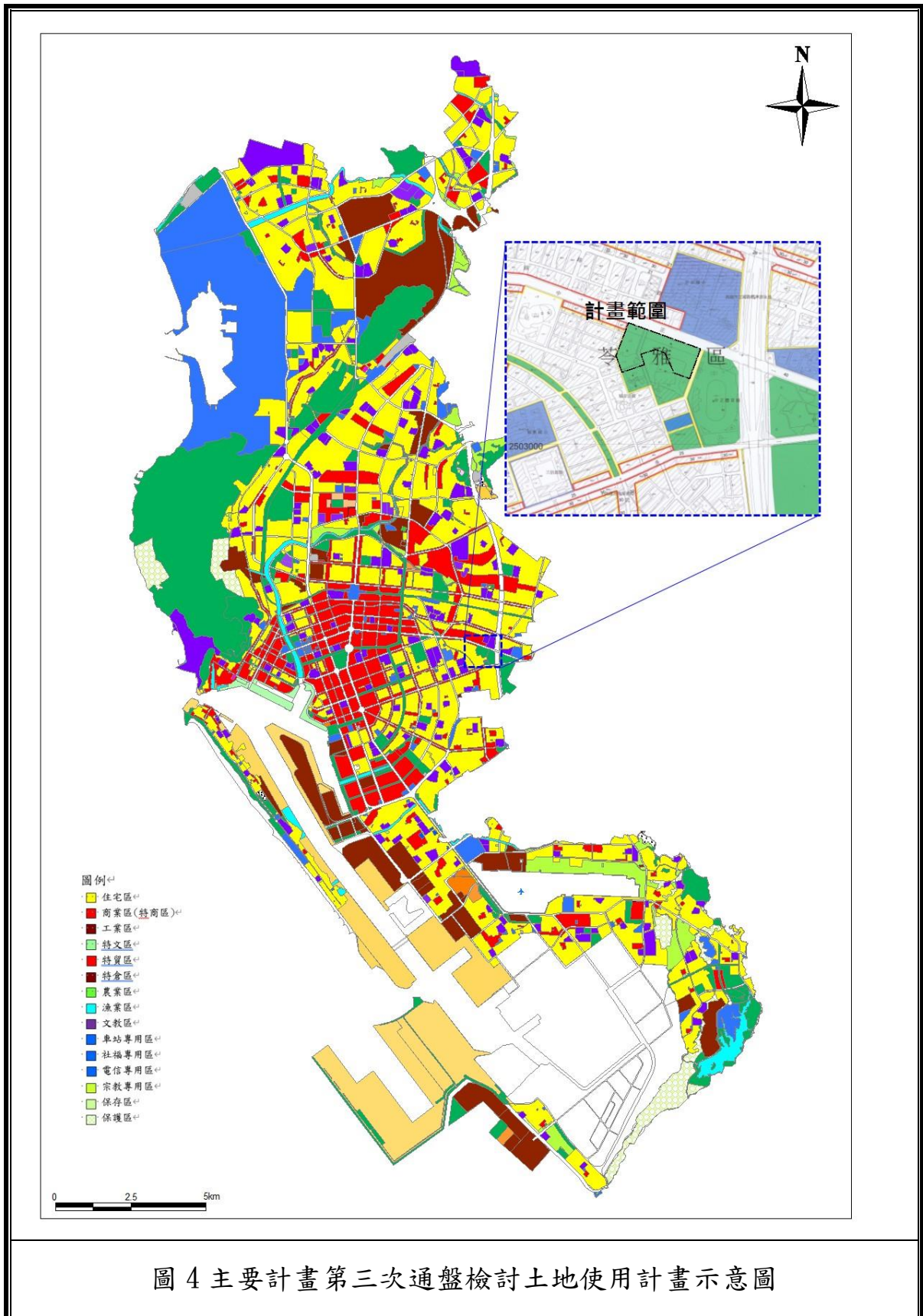
項次	案號	公告日期	公告字號	案名	計畫摘要
					分析其區位分布及服務範圍人口規模，如服務範圍有相近之學校社施可提代其功能者，應考慮檢討變更。
7	08920	108/06/20	高市府都發規字第10832310800號	(主要計畫)擴大及變更原高雄市主要計畫(第三次通盤檢討)(第二階段)案	本次通盤檢討作業主要針對部分區域進行實質變更案檢討，本計畫之體育場用地檢室內容維持前次檢討內容。
8	09190	109/01/31	高市府都發規字第10900300201號	(主要計畫)擴大及變更原高雄市主要計畫(第三次通盤檢討)(第三階段)案計畫書	本次通檢主要針對三民區市地重劃進行都市計畫變更，與本計畫體育場用地無實質影響。
9	09390	109/09/07	高市府都發規字第10934228201號	(主要計畫)擴大及變更原高雄市主要計畫(第三次通盤檢討)(第四階段)案計畫書	本次通盤檢討作業主要針對部分區域進行實質變更案檢討，本計畫之體育場用地檢視內容維持前次檢討內容。

資料來源：本計畫彙整。

## 二、現行都市計畫概述

### (一)主要計畫

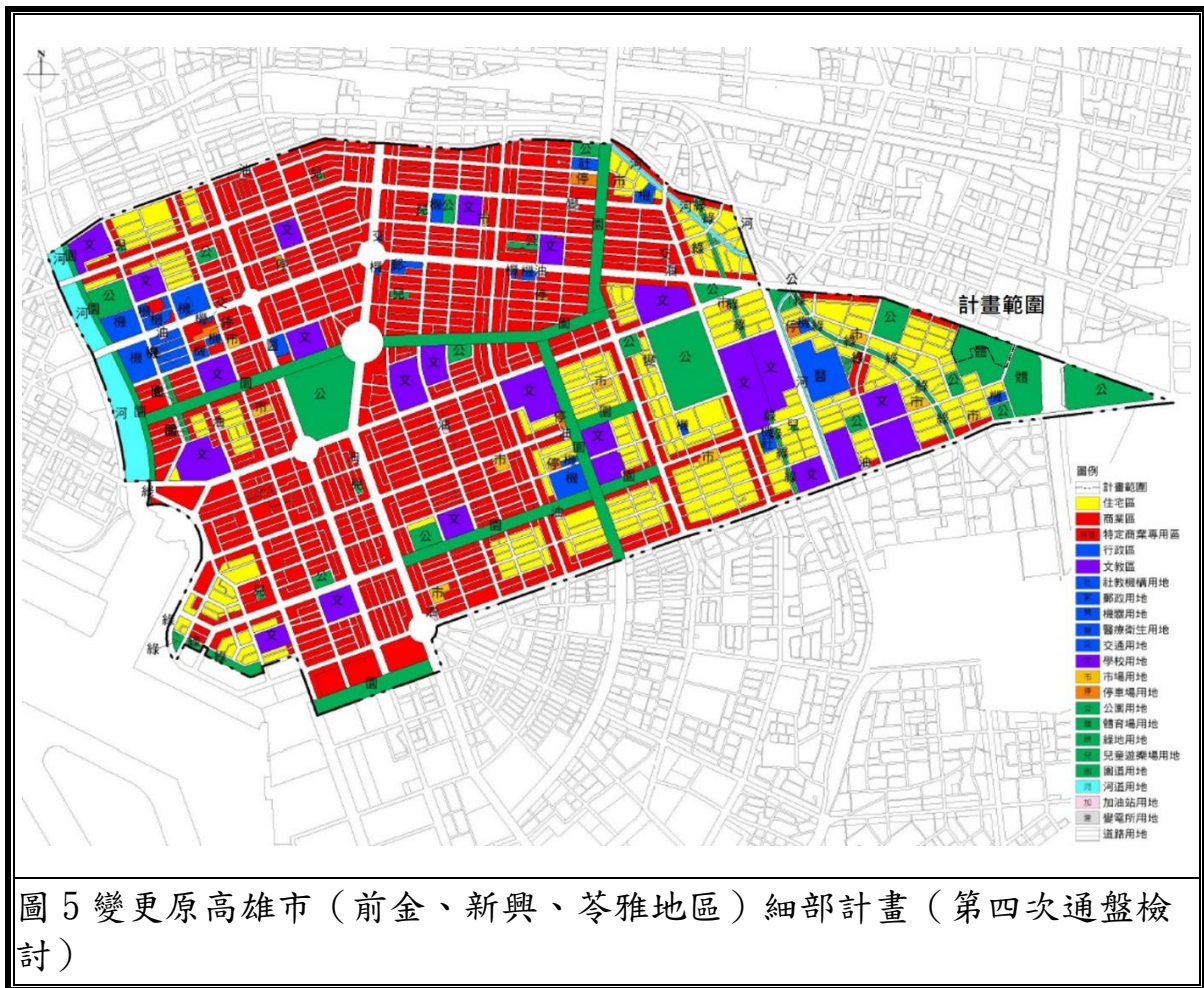
本次計畫位屬擴大及變更原高雄市主要計畫(第三次通盤檢討)(第四階段)案計畫(109年7月發布實施)，計畫年期為民國115年，計畫人口為1,800,000人，計畫總面積為15,145.32公頃，現行計畫為體育場用地，本次變更部分體育場用地面積共3.41公頃。



資料來源：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(109年7月發布實施)；本計畫繪製。

## (二)細部計畫

本次計畫位屬變更原高雄市(前金、新興、苓雅地區)細部計畫(第四次通盤檢討)案(102年6月發布實施),計畫年期為110年、計畫人口為200,000人,計畫總面積為902.19公頃,現行計畫與主要計畫一樣為體育場用地,本次變更部分體育場用地(體2用地面積共6.28公頃),面積共3.41公頃。



資料來源：變更原高雄市(前金、新興、苓雅地區)細部計畫(第四次通盤檢討)案(102年6月發布實施)；本計畫繪製。

### 三、上位及相關計畫

本節針對本計畫之上位計畫及鄰近相關計畫進行說明，期以透過全面性瞭解與檢討，完整發展後續整體定位與構想，提昇本計畫變更後產生之效益，綜整詳表 2-2 所示。

#### (一) 高雄市國土計畫(110 年 04 月 27 日公告實施)

##### 1. 計畫內容

國土計畫基於我國保育利用及管理之需要，根據土地資源特性及環境限制，劃分為國土保育地區、海洋資源地區、農業發展地區及城鄉發展地區，另外考量環境資源條件、土地利用現況、地方特性及發展需求等因素，在符合本法第 20 條規定國土功能分區劃設原則下，予以劃分其他必要分類，高雄市政府依「國土計畫法施行細則」第 6 條第 1 項第 1 款規定製作，本市國土計畫以民國 125 年為計畫目標年，計畫範圍為本市管轄之陸域及海域，總面積為 9,199.74 平方公里，國土計畫定位高雄市發展目標以都會核心以亞洲新灣區作為城市發展的動力引擎，結合港埠旅運中心、海洋文化及流行音樂中心、高雄展覽館、駁二藝術特區及軟體科技園區，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，推動本市成為我國與國際接軌之重要門戶。

##### 2. 與本計畫之關聯性

定位高雄市區發展軸帶，以四大國土功能分區為基礎，提出「大高雄 PLUS」作為本市整體發展願景，透過動力城市核、岡山次核心、旗山次核心、地景保育軸、產業升級軸及永續海洋軸等「一核·雙心·三軸」，利用港埠轉運優勢朝多元化轉型，向北與台南串聯，向南連結屏東，另依據地區地理位置及其發展優勢，將本市分為四大策略分區，包括生態文化原鄉、快意慢活里山、產業創新廊帶及經貿都會核心等策略分區，本計畫將配合四大分區策略，定位本計畫發展目標，以符合地區生活圈機能。





資料來源：高雄市國土計畫(110年04月27日公告實施)

(二) 高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫 (高雄市政府捷運工程局，民國 80 年)

1. 計畫內容

紅線自沿海路至橋頭，長 28.3 公里，其中 19.8 公里路段為地下興築；橘線自西子灣至高雄市大寮中庄，長 14.4 公里，全程為地下興築。

紅橘兩線長度共約 42.7 公里，並設有 38 個車站，均採傳統鋼輪鋼軌式之高運量捷運系統。高雄都會區大眾捷運系統紅、橘線已於民國 97 年 9 月完工通車。

2. 與本計畫之關聯性

高雄都會區大眾捷運系統紅、橘線路網於完工通車後，已大幅提昇高雄市之大眾運輸系統運輸效能，並有效串聯高雄市區生活空間及各活動據點。而橘線之 09 技擊館站鄰接本計畫範圍，對於本計畫及其周邊商業服務水準之提升助益頗大。本計畫區應考量高雄大眾捷運系統對周邊區域之土地發展影響，進而調整其都市計畫分區以符合發展趨勢所需。



資料來源：高雄市政府捷運工程局官方網站。

### (三)高雄環狀輕軌捷運建設

#### 1. 計畫內容

高雄環狀輕軌捷運建設係為構建整體大眾運輸路網，配合捷運紅、橘線為構建整體大眾運輸路網，路線規劃同時配合中央推動自由經濟示範區計畫，高雄港建設相繼開發包括海洋文化及流行音樂中心、高雄港客運暨務大樓整體開發計畫、高雄展覽館、高雄市立圖書館、國際郵輪經濟區、中鋼總部高雄開發等，各項計畫逐漸形成高雄新地標-亞洲新灣區，串聯高雄港畔關鍵性重大建設，更帶動港區新興產業與觀光發展造出專屬於大高雄市的海洋城風格，讓高雄成為國際化城市的新契機。

#### 2. 與本計畫之關聯性

本環狀輕軌捷運建設核定路線沿凱旋二~四路、成功路、海邊路、第三船渠旁計畫道路、蓬萊路、臨海新路、西臨港線鐵路廊帶、美術館路、大順一~三路，形成一環狀路線，約 22.1 公里，設置 37 座車站，1 座機廠，本計畫鄰近第二階段 C32 凱旋公園站，環狀線與橘線十字交錯，除了可提供高雄市順暢便捷的大眾運輸環境，更可作為東西向各區域轉乘據點，提升大高雄大眾運輸「面」向服務空間。



圖 8 高雄環狀輕軌路網圖

資料來源：高雄市政府捷運工程局官方網站。

#### (四)高雄都會區大眾捷運系統黃線

##### 1. 計畫內容

捷運黃線行經三民、新興、苓雅、前鎮、鳳山、鳥松等 6 個行政區，推動主要為提高捷運服務可及性，捷運黃線沿線 500 公尺範圍活動人口達 48.3 萬人，後續可以加密市區捷運密度，並可串聯市區各大專院校，以優化尖峰時間之通學服務。



## 2. 與本計畫之關聯性

捷運黃線 Y18 站與捷運橘線 O10 站交會，Y18 車站定位為藝文展演生活核心-都會樞紐轉運中心，與本計畫距離僅一站，後續可於本計畫共同串聯東西通道，擴及高雄核心 6 區，並可凝聚經貿發展，培植此區域成為都會商貿、藝文展演核心區。



資料來源：高雄市都會區大眾捷運系統黃線綜合規劃公聽會簡報(108年9月21日)

## (五)中正運動場改建計畫

### 1. 計畫內容

「中正運動場」位於中正一路與中山高速公路交叉處，在國家體育場、衛武營等建築相繼落成之後，中正運動場的地位漸漸被取代，隨著時代的演進並配合高雄市發展規劃，將有 38 年歷史的中正運動場，從原封閉式場所改造成開放式場域，並導入公園遊憩、商業服務及既有運動設施更新等未來開發願景，透過重新設計把僵硬、封閉的運動場，轉換成高架公園(HighlinePark)，透過循環經濟的工法，把 2/3 看台區打掉，保留部分低的看台區，並打造 600 公尺的環形高架步道，改建工程預計 5 月動工，至 113 年完工。



資料來源：高雄市府工務局。



## 2. 與本計畫之關聯性

「中正運動場」位於 09 技擊館捷運站東側，配合中正運動場的改造，與本次計畫形成一個自然的運動場域和路徑，運用空橋串聯中正體育場，全民新健康生活成形，並引入運動中心設施等，未來可成最大運動休閒生活聚落，這個環形的休閒空間和運動場融合在一起，創造城市的休閒生活也與運動競技產生關係，同時成為高雄市民的開闊公園，休閒、運動、購物、餐飲、共生辦公，多種機能空間扮演不同生活角色，



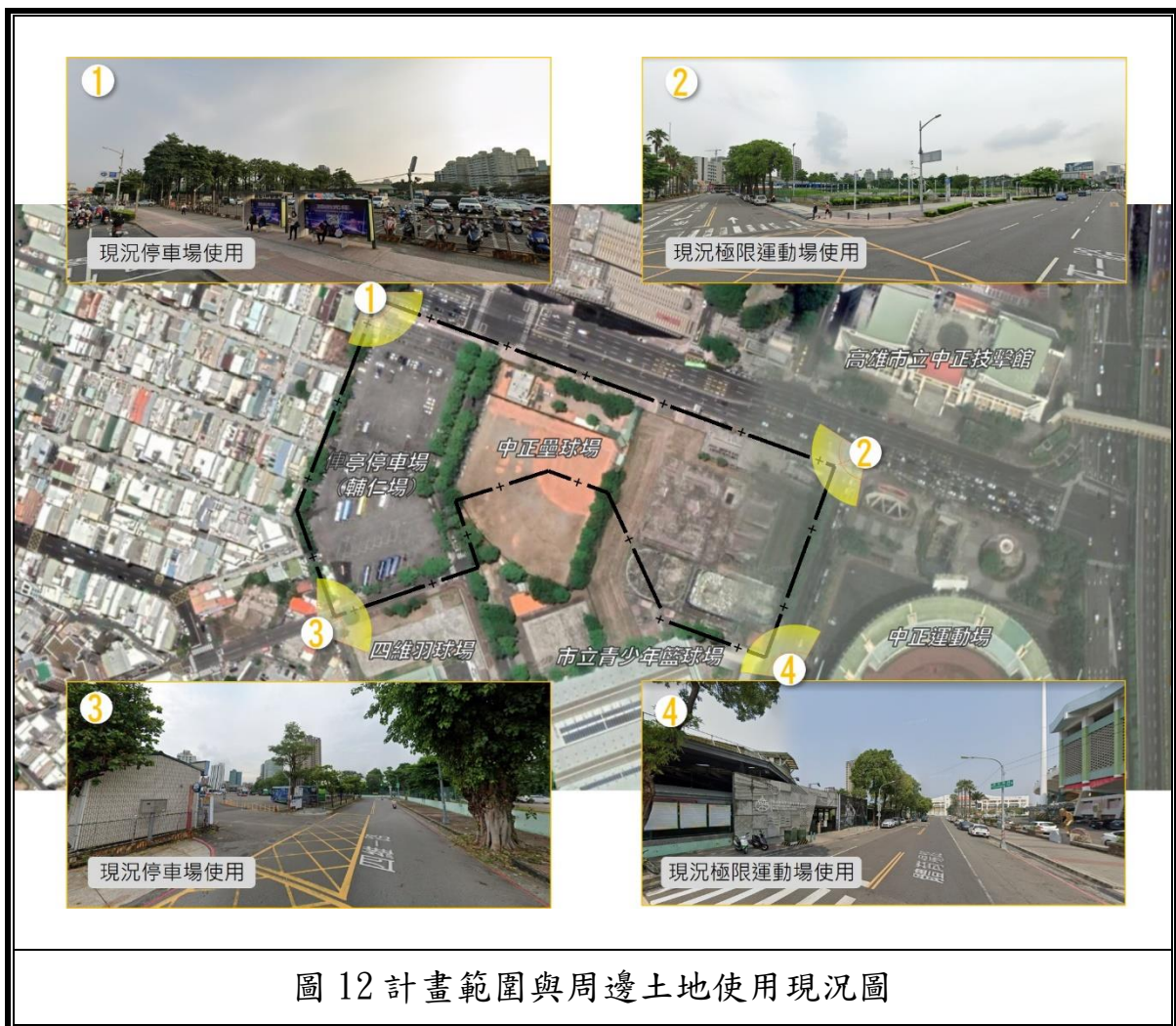
資料來源：高雄市府工務局。



## 參、發展現況分析

### 一、土地使用現況

計畫位於高雄市苓雅區之體育場用地，現況為極限運動場、壘球場、輔仁路停車場，範圍內有捷運橘線 09 站(技擊館站)2 號捷運出入口，位於中正一路和體育場路口，計畫北側面臨高雄市中正技擊館、東側為中正運動場，未來都市計畫變更後，羽球場及籃球場維持原址，壘球場往南移動至籃球場北側，極限運動場移設至中正體育場南側位置。



資料來源：本計畫繪製。

## 二、周邊公共設施現況

本計畫位於原高雄市（前金、新興、苓雅地區）細部計畫區範圍內，因此依「變更原高雄市（前金、新興、苓雅地區）細部計畫（第四次通盤檢討）案」之現況調查說明距離本計畫 500 公尺範圍內之公共設施，詳圖 12 所示，以下分別說明之。

### （一）機關用地

本計畫周邊 500 公尺範圍內劃設機關用地 1 處，面積約 0.45 公頃，已開闢完成，作為行政院南部聯合服務中心、法務部高雄分署、勞工保險局高雄市辦事處等使用。

### （二）學校用地

本計畫周邊 500 公尺範圍內劃設學校用地 4 處，總面積約共 17.83 公頃，均已開闢完成，現為福東國小、三信高商、中正國小及中正高中使用。

### （三）公園用地

本計畫周邊 500 公尺範圍內劃設公園用地 2 處，總面積約 1.61 公頃，均已開闢完成，現為交通公園及 10 號公園使用。

### （四）市場用地

本計畫周邊 500 公尺範圍內劃設市場用地 3 處，面積約 1.47 公頃，目前已開闢使用。

### （六）廣場用地

本計畫周邊 500 公尺範圍內劃設廣場用地 1 處，面積約 0.14 公頃。

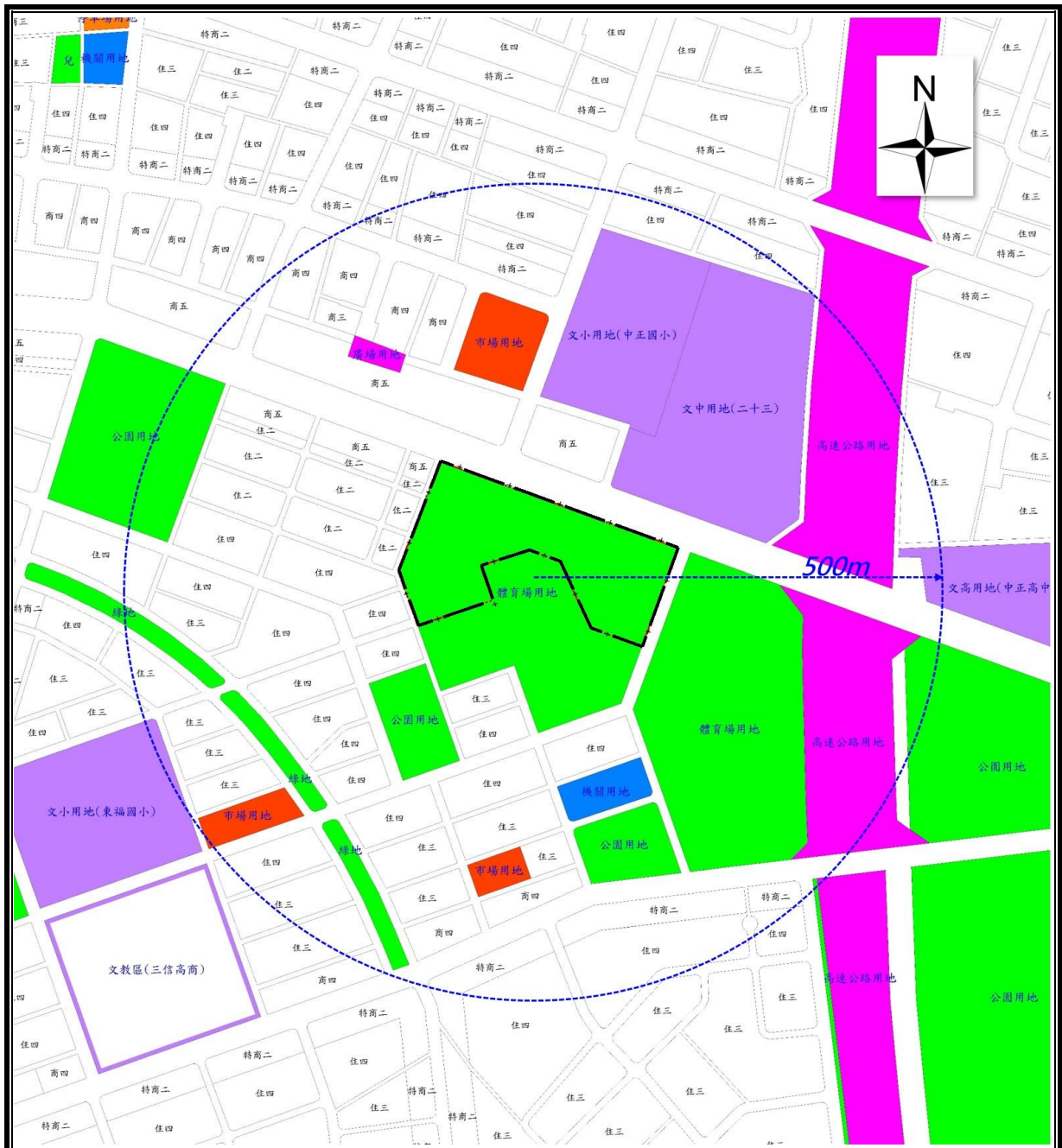


圖 13 計畫周邊公共設施分布示意圖

資料來源：本計畫繪製。

### 三、周邊商業發展現況分析

#### (一)辦公市場分析

高雄辦公市場尚未形成群聚商圈，優質商辦僅零星分布，5年~10年內屋齡A級辦公大樓如中鋼總部大樓、京城企業總部、城揚總裁時代廣場等，其餘屋齡多逾20年，目前辦公市場現況相當大比例採住辦大樓混合開發。

09 技擊場站基地周邊以住辦混合機能發展，周邊包括京城財經大樓、宏碁企業廣場及宏碁財經大樓等，現況周邊無純辦公大樓

#### (二)零售商業市場分析

高雄市百貨公司及購物中心主要集中於南高雄核心商圈之五福商圈及三多商圈，現有漢神百貨、大立百貨A館、B館及大統五福店、大遠百、新光三越三多店及遠東SOGO三多店等7家百貨公司，7家及夢時代商圈，為高雄市最具創新消費之商業廊帶之成熟商圈區域。近年因左營高鐵、高雄捷運營運及重劃區，逐漸轉至北高雄之巨蛋、高鐵站區及新興重劃區，包含環球購物中心左營店、新光三越、漢神巨蛋購物廣場、悅誠廣場及義享時尚廣場，北高雄成為新興發展區域，南北高雄商業逐漸平衡發展。

本計畫未鄰近現有高雄市發展商圈，基地2公里範圍內缺乏百貨與購物中心，未來各基地開發可適度引入地區型或目的型商業服務設施，服務區域及周邊民眾。



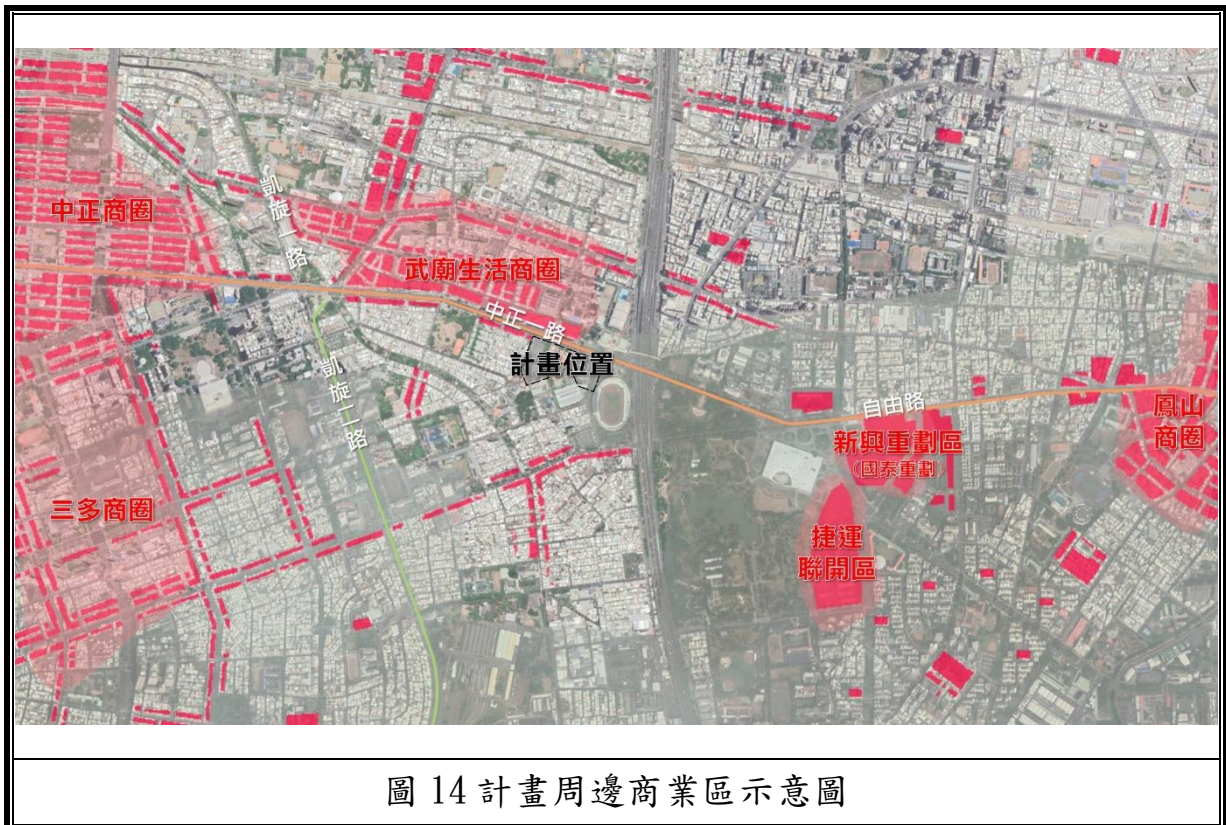


圖 14 計畫周邊商業區示意圖

資料來源：本計畫繪製

#### 四、交通運輸現況

##### (一)、道路幾何現況

本計畫三面臨路，北側面臨寬度 40 公尺中正一路，西側面臨寬度 6 公尺輔仁路 7 巷，東側面臨寬度 15 公尺體育場路，計畫中間有寬度 10 公尺輔仁路穿越，基地周邊道路系統幾何特性彙整如下表所示。

##### 1. 中山高速公路(國道 1 號)

位於本計畫東側，計畫範圍內道路寬度 70 公尺，採中央實體分隔佈設，車道配置為雙向各 3 快車道之南北向高架道路，道路二側無人行道設施，路段二側無停車管制。

##### 2. 中正一路

緊鄰本計畫北側，計畫範圍內道路寬度 40 公尺，採中央實體分隔佈設，車道配置為往西 3 快車道及 1 混合車道，往東 1 快車道及 2 混合車道，道路二側設置 6.5-7.0 公尺人行道設施，路段二側劃設收費停車格。

### 3. 建國一路

位於本計畫北側，計畫範圍內道路寬度 30 公尺，採中央標線分隔佈設，車道配置為雙向各 1 快車道及 1 混合車道，道路二側規劃寬度 2.5-3.0 公尺人行道設施，路段二側劃設紅線管制停車。

### 4. 三多一路

位於本計畫南側，計畫範圍內道路寬度 25 公尺，採中央實體分隔佈設，車道配置為雙向各 2 快車道及 1 混合車道，道路二側規劃寬度 3.0-5.0 公尺人行道設施，路段二側劃設紅線管制停車。

### 5. 輔仁路

位於本計畫中間，計畫範圍內道路寬度 10 公尺，採中央標線分隔佈設，車道配置為雙向各 1 混合車道。

### 6. 輔仁路 7 巷

緊鄰本計畫西側，計畫範圍內道路寬度 6 公尺，車道配置為雙向各 1 混合車道。

### 7. 體育場路

緊鄰本計畫東側，計畫範圍內道路寬度 15 公尺，採中央標線分隔佈設，車道配置為雙向各 1 混合車道，道路二側規劃寬度 2.5-3.0 公尺人行道設施，路段二側劃設收費停車格。

表 2 基地周邊道路系統幾何特性彙整表

道路名稱	區位	道路寬度	速限	車道分配	分隔型態	人行道寬度	停車管制
中山高速公路 (國道 1 號)	建國一路 — 三多一路	70	100	3 快	中央實體	—	無管制停車
中正一路	福南三巷 — 建軍路	40	50 或 50 以下	往西 3 快 1 混	中央實體	6.5-7.0	收費停車格
		往東 1 快 2 混					
建國一路	正言路 — 澄清路	30		1 快 1 混	中央標線	2.5-3.0	紅線管制 停車
三多一路	武慶三路 — 國泰路二段	25		2 快 1 混	中央實體	3.0-5.0	紅線管制 停車
輔仁路	建國一路 — 明德街	16		1 混	中央標線	2.5-3.0	收費停車格
體育場路	中正一路 — 三多一路	15	1 混	無分隔	2.5-3.0	收費停車格	

- 註：1. 「快」為快車道、「混」為混合車道、「慢」為慢車道。  
 2. 速限單位為 KPH；寬度單位為公尺。  
 3. 本計畫調查整理。

## (二)、路口幾何現況說明與轉向管制

有關基地周邊路口幾何及號誌時制，「中正一路/國道一號南下匝道旁之平面道路」路口、「中正一路/國道一號北上匝道旁之平面道路」路口及「澄清路/自由路」路口皆為號誌化路口。有關各路口轉向限制如下表所示，號誌時制計畫整理如下表所示。

表 3 基地周邊主要路口轉向管制方式彙整表

路口	路口圖示	方向	管制方式
中正一路/ 國道一號南下匝 道旁之平面道路		A	無轉向限制
		B	無轉向限制
		C	禁止左右轉
		D	禁止進入
中正一路/ 國道一號北上匝 道旁之平面道路		A	無轉向限制
		B	禁止進入
		C	無轉向限制
		D	無轉向限制

資料來源：本計畫調查整理。

表 4 基地周邊號誌化路口時制計畫說明表

路口圖示	時相	晨峰				昏峰			
		綠	黃	紅	週期	綠	黃	紅	週期
		60	3	2	180	60	3	2	180
		40	3	2		40	3	2	
		65	3	2		65	3	2	
		45	3	2	180	45	3	2	180
		65	3	2		65	3	2	
		20	-	-		20	-	-	
		35	3	2		35	3	2	

註：1. 汽車為汽車專用號誌，機慢車為機慢車專用號誌，匝道為匝道專用號誌，平面為平面專用號誌。

2. 本計畫調查整理。



### (三)、路段服務水準分析

有關路段服務水準分析方法，一般可採用交通量/容量比(V/C)及旅行速率二種評估方式，根據「2011年臺灣公路容量手冊」對於市區道路服務水準之評估方式，考慮市區道路常因交通壅塞而導致交通量與容量之比值未能反應實際道路服務水準(因道路塞車造成通過交通量太低，導致以V/C值評估誤判為服務水準為良好)，因此建議以「旅行速率」指標做為市區道路服務水準評估標準，進行基地附近道路服務水準分析。

本案為分析基地鄰近道路之路段與路口服務水準，實際針對基地主要道路之交通特性進行調查，調查項目包括路口轉向交通量與路段旅行速率，調查路口包括「中正一路/輔仁路」、「三多一路/輔仁路」、「中正一路/國道一號南下匝道旁之平面道路」及「中正一路/國道一號北上匝道旁之平面道路」路口轉向交通量，另針對周邊主要道路路段進行旅行速率調查。

表 5 路段服務水準評斷標準表

服務水準等級	旅行速率(KPH)		
	速限 70 公里/小時	速限 60 公里/小時	速限 50 公里/小時
A	≥45	≥40	≥35
B	40~45	35~40	30~35
C	35~40	30~35	25~30
D	30~35	25~30	20~25
E	25~30	20~25	15~20
F	≤25	≤20	≤15

資料來源：「2011年臺灣公路容量手冊」，交通部運輸研究所，民國100年。

表 6 現況路段服務水準分析表

路段	速 限	方 向 (往)	容 量	晨峰小時				昏峰小時			
				交 通 量	V/C	旅 行 速 率	服 務 水 準	交 通 量	V/C	旅 行 速 率	服 務 水 準
中正一路 (福德三路-輔仁路)	50 或 50 以 下	東	3,600	2,860	0.79	23.2	D	2,988	0.83	22.8	D
		西	3,600	2,976	0.83	24.3	D	3,052	0.85	23.7	D
中正一路 (輔仁路-武營路)		東	3,600	2,923	0.81	22.7	D	2,993	0.83	22.2	D
		西	3,600	3,025	0.84	22.7	D	3,067	0.85	23.8	D
三多一路 (福德三路-輔仁路)		東	1,860	1,255	0.67	26.5	C	1,102	0.59	25.8	C
		西	1,860	1,220	0.66	26.2	C	1,058	0.57	25.5	C
三多一路 (輔仁路-武營路)		東	1,860	1,215	0.65	27.2	C	1,270	0.68	26.4	C
		西	1,860	1,113	0.60	27.3	C	1,088	0.58	26.6	C
輔仁路 (建國一路-中正一路)		南	1,860	422	0.23	23.5	D	411	0.22	23.2	D
		北	1,860	453	0.24	23.2	D	458	0.25	22.8	D
輔仁路 (中正一路-三多一路)	南	930	475	0.51	23.3	D	452	0.49	23.1	D	
	北	930	495	0.53	23.4	D	449	0.48	23.2	D	

註：1. 交通量單位為 PCU，旅行速率及速限單位為 KPH。  
2. 本計畫調查整理。

(四)、路口服務水準分析

為評估基地周邊現況路口服務水準，本計畫以交通模擬軟體 HCS 評估現況平常日晨、昏峰之路口服務水準，並依據「2011 年臺灣公路容量手冊」路口服務水準評斷標準，如下表所示。根據分析結果顯示基地平常日晨、昏峰周邊各路口服務水準為 C~E 級，分析結果如下表所示，並彙整各路口及路段服務水準如下圖所示。

表 7 路口服務水準評斷標準表

服務水準	路口平均停止延滯(秒)
A	$D \leq 15$
B	$15 < D \leq 30$
C	$30 < D \leq 45$
D	$45 < D \leq 60$
E	$60 < D \leq 80$
F	$D > 80$

資料來源：「2011 年臺灣公路容量手冊」，交通部運輸研究所，民國 100 年。

表 8 現況路口服務水準分析表

路口	方向	晨峰小時			昏峰小時				
		平均延滯(秒)	服務水準	平均延滯(秒)	服務水準				
中正一路 / 輔仁路	A	53.6	53.1	D	D	55.5	55.1	D	D
	B	54.5		D		57.5		D	
	C	50.3		D		54.1		D	
	D	58.2		D		55.3		D	
三多一路 / 輔仁路	A	33.1	35.0	C	C	36.7	35.9	C	C
	B	-		-		-		-	
	C	32.3		C		33.2		C	
	D	43.2		C		40.9		C	
中正一路 / 國道一號南下 匝道旁之平面 道路	A	60.9	61.4	E	E	57.1	69.1	D	E
	B	-		-		-		-	
	C	56.9		D		57.7		D	
	D	65.2		E		83.4		F	
中正一路 / 國道一號北上 匝道旁之平面 道路	A	91.6	64.7	F	E	93.8	73.8	F	E
	B	73.5		E		79.8		E	
	C	30.7		C		54.1		D	
	D	-		-		-		-	

資料來源：本計畫分析整理。



資料來源：本計畫繪製。

(五)、停車場現況

本計畫周邊共有 17 處路外停車場，有關停車場概況如表 9 所示，相關停車場位置如下圖所示。

表 9 基地周邊停車場概況彙整表

停車場名稱	汽車位(席)	機車位(席)	大客車位(席)	收費
1 開盛正言路停車場	90	—	—	20 元/0.5h 3,500 元/月
2 榮帝科技中正一路停車場	31	—	—	30 元/0.5h 4,000 元/月
3 高雄捷運 08 五塊厝站轉乘停車場	—	120	—	30 元/次 300 元/月
4 寶盛建國輔仁路停車場	23	—	—	40 元/0.5h 3,500 元/月
5 Ti 公尺 es 高雄建國一路停車場	14	—	—	30 元/0.5h
6 俊傑停車場	20	—	—	3,000 元/月
7 武廟停車場	121	180	—	汽車 30 元/h 機車 15 元/次
8 高雄捷運 09 技擊館站轉乘停車場	—	150	—	30 元/次 300 元/月
9 高雄市立國際游泳池停車場	96	—	—	15 元/0.5h 3,000 元/月
10 高雄市立輔仁路停車場	156	—	23	汽車 15 元 /0.5h 大客車 50 元 /0.5h
11 寶盛福安路停車場	21	—	—	40 元/0.5h 3,500 元/月
12 輔仁公有停車場	27	40	—	汽車 30 元/次 (6h)
13 福裕公有停車場	114	—	—	汽車 30 元/次 (6h)
14 金馬公有停車場	178	28	13	汽車 30 元/次 (6h) 大客車 50 元 /0.5h
15 高雄市立中正運動場停車場	95	—	—	15 元/0.5h 3,000 元/月
16 Ti 公尺 es 高雄三多一路停車場	69	—	—	30 元/0.5h
17 俸停武智街停車場	88	—	—	25 元/0.5h 3,000 元/月
合計	1,143	518	36	—

資料來源:本計畫調查整理。



資料來源：本計畫繪製。

#### (六)、公車系統現況

經本計畫實際調查，現況基地周邊 500 公尺範圍內共計有 14 處公車站，主要分佈於建國一路、中正一路、三多一路及福德三路。其中距離基地最近之公車站位為「捷運技擊館站」站，現況共有 4 條公車路線行經。有關基地周邊公車站位分佈彙整如表 12 所示，基地周邊大眾運輸站位如下圖所示。

表 10 本計畫周邊公車系統概況表

道路	站牌名稱	公車路線
建國一路	輔仁路口(建國一路)	88 建國幹線、88 建國幹線延駛黃埔公園、8010、紅 21
	中正國小	88 建國幹線、88 建國幹線延駛黃埔公園、8010、紅 21
中正一路	捷運五塊厝站(中正一路)	50 五福幹線、248、紅 22
	捷運技擊館站	50 五福幹線、248、紅 22、8505
	中正高中	50 五福幹線、248、紅 22、8505、E09 例假日不經義大醫院、E09 延駛例假日不經義大醫院
三多一路	三信家商	11、52、70A 三多幹線、70A 三多幹線返程延駛憲兵隊、70B 三多幹線繞駛鎮州路、70B 三多幹線繞駛鎮州路返程延駛憲兵隊、70D 三多幹線延駛仁美、81、100、8001
	五塊厝(三多一路)	11、52、70A 三多幹線、70A 三多幹線返程延駛憲兵隊、70B 三多幹線繞駛鎮州路、70B 三多幹線繞駛鎮州路返程延駛憲兵隊、70D 三多幹線延駛仁美、81、8001
	輔仁路口(三多一路)	11、52、70A 三多幹線、70A 三多幹線返程延駛憲兵隊、70B 三多幹線繞駛鎮州路、70B 三多幹線繞駛鎮州路返程延駛憲兵隊、70D 三多幹線延駛仁美、81、8001
	中正體育場	11、52、70A 三多幹線、70A 三多幹線返程延駛憲兵隊、70B 三多幹線繞駛鎮州路、70B 三多幹線繞駛鎮州路返程延駛憲兵隊、70D 三多幹線延駛仁美
	衛武營都會公園	52、70A 三多幹線、70A 三多幹線返程延駛憲兵隊、70B 三多幹線繞駛鎮州路、70B 三多幹線繞駛鎮州路返程延駛憲兵隊、70D 三多幹線延駛仁美
福德三路	捷運五塊厝站(福德三路)	0 北/南、81
	福安路口	0 北/南、81
	福東國小	81
	福德三路	81

資料來源：本計畫調查整理。





資料來源：本計畫繪製。



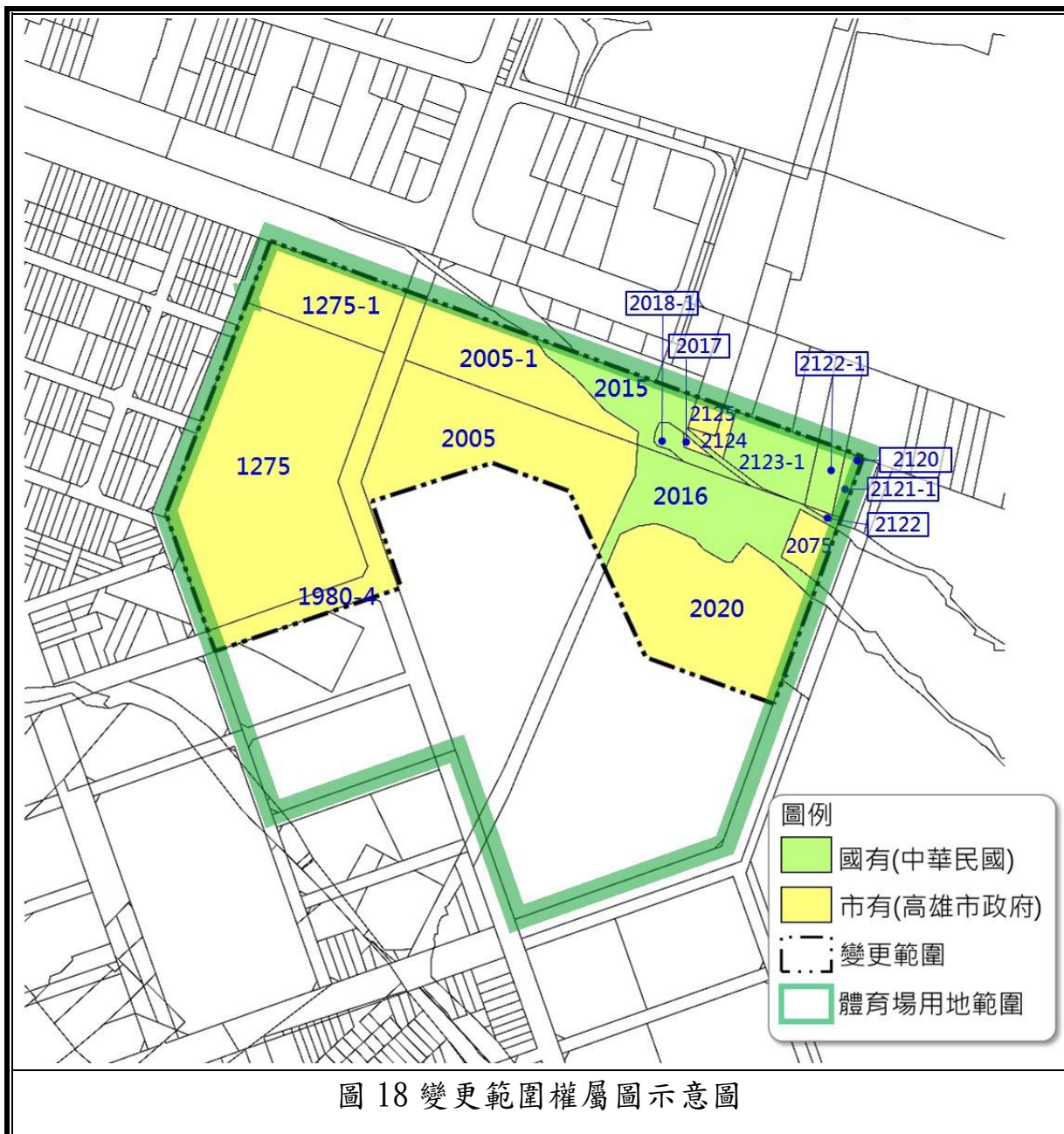
## 五、土地權屬分析

09 站所在體育場用地共 23 筆地號，面積為約 6.22 公頃，本次變更面積為 3.41 公頃(18 筆地號)，其中 12 筆地號為市有土地，面積約為 28,233 平方公尺，佔本次變更面積 82.73%；另有 6 筆為國有土地，面積約為 5,895 平方公尺，佔本次變更面積 17.27%。

表 11 計畫範圍土地權屬綜整表

項目	地區	地段	地號	使用面積(平方公尺)	所有權人	管理機關
變更範圍	苓雅區	福河段	1980-4(部分)	2,291	高雄市	高雄市府 運動發展局
變更範圍	苓雅區	福河段	2005(部分)	5,022	高雄市	高雄市府 運動發展局
變更範圍	苓雅區	福河段	2016(部分)	2,841	中華民國	高雄市府 運動發展局
變更範圍	苓雅區	福河段	2020(部分)	5,093	高雄市	高雄市府 運動發展局
變更範圍	苓雅區	福河段	1275	9,924	高雄市	高雄市府 運動發展局
變更範圍	苓雅區	福河段	1275-1	2,024	高雄市	高雄市府 運動發展局
變更範圍	苓雅區	福河段	2005-1	2,568	高雄市	高雄市府 運動發展局
變更範圍	苓雅區	福河段	2015	1,424	中華民國	高雄市府 運動發展局
變更範圍	苓雅區	福河段	2017	44	高雄市	高雄市府 運動發展局
變更範圍	苓雅區	福河段	2018-1	303	中華民國	高雄市府 運動發展局
變更範圍	苓雅區	福河段	2075	477	高雄市	高雄市府 運動發展局
變更範圍	苓雅區	福河段	2120	9	中華民國	高雄市府 工務局
變更範圍	苓雅區	福河段	2121-1	163	中華民國	高雄市府 運動發展局
變更範圍	苓雅區	福河段	2122	23	高雄市	高雄市府 運動發展局
變更範圍	苓雅區	福河段	2122-1	406	中華民國	高雄市府 運動發展局
變更範圍	苓雅區	福河段	2123-1	1,155	中華民國	高雄市府 運動發展局
變更範圍	苓雅區	福河段	2124	174	高雄市	高雄市府 運動發展局
變更範圍	苓雅區	福河段	2125	188	高雄市	高雄市府 運動發展局
合計				34,128	--	

資料來源：本計畫彙整。



資料來源：本計畫繪製。

## 肆、規劃構想

### 一、發展定位與策略

基地緊鄰國道 1 號中正交流道，經由捷運橘線交通建設開闢後，成為主要交通轉運樞紐及人潮匯集核心，09 站周邊為地區宗教信仰武廟生活圈及高雄重要運動休閒場域，除為早期生活發展區域外，其中正路上金融商業辦公大樓逐漸林立，從 07 文化中心站連結 09 站運動休閒到 013 站的大東藝術中心，共同發展成為高雄國道 1 號門戶及新興藝文休閒廊帶，打造移居宜居的生活環境。

#### (一)強化中正體育場再結構為中正體育園區、成為「高雄運動樂活新門戶」

配合 09 捷運站聯合開發案一併進行，賦予新生命，讓過去的高牆，借由 highline 公園的設計徹底翻新，新改造的運動公園以「全民運動與城市生活共融共存」為核心概念，更新既有運動設施，大幅度導入公園遊憩、運動、購物及餐飲等綜合性機能資源與設施，未來將串聯衛武營一帶的鳳山中城計畫，打造為以運動意象為基底的高雄新門戶，成為全新的開放式城市地標。

#### (二)優化周邊運動機能，帶動周邊商業環境打造完善複合生活圈

09 站將配合中正體育場改造及本案開發，引入之高雄居民及辦公人潮，透過中正體育場先行完成改建成為新穎複合運動場所，串聯本計畫成為開發具潛力聯開基地。提供地區民眾生活購物娛樂需求，並規劃以運動休閒、親子遊憩及居家生活等複合型運動園區。

#### (三)吸引辦公產業進駐，提供產業匯集發展量能

隨著捷運通車、重劃區規劃及產業轉型政策發展，高雄市的辦公需求性增加，惟目前 A 級商辦大樓屋齡多為 10 年~25 年以上，且分散設置集中無法將獨特產業量能匯集發展成為產業軸心。因此，本計畫規劃於 09 站以臨接中正一路及捷運出入口優勢，以運動產業 4.0 時代來臨，引入大數據、運動科學、AI 人工智慧科技、物聯網等產業進駐，型塑高雄智慧運動科技 A 級商辦聚落。





圖 19 計畫構想示意圖

資料來源：本計畫繪製。



## 二、空間規劃構想

捷運 09 站開發基地緊鄰中正運動場，近武廟商圈、中正一路沿線商辦大樓、餐飲及生活零售店面等，生活服務機能完善，除捷運橘線外，利用國道一號交流道可以直接連結至本計畫，能見度及可及性佳，本計畫發展定位將從計畫條件與周邊環境、不動產市場開發潛力，並延續都市計畫定位「前金、新興、苓雅等地區」為「都會金融商貿生活新核心」之目標，提出「高雄樂活新門戶」初步構想如下：

### (一)以捷運 TOD 導向多元開發 - 引入商務辦公、運動型商業設施

從引入產業帶動地區發展為目標，延續中正一路商務機能，結合周邊運動、健康都市發展機能，引入商務辦公大樓、運動主題商場，活絡地區發展。

### (二)考量地區容受力、規劃捷運親民公園和地下停車場

本計畫配合擬定細部計畫，並規劃設置提供一定比例必要性公共設施，留設公園用地作為滯洪及綠化之用，公園規劃地下停車場，供民眾使用，另外計畫周邊皆指定退縮留設連貫系統人行空間，以成就出優質步行環境。

### (三)結合中正體育場改造計畫，建築量體以「引入自然」為設計概念，規劃設置一定規模體育設施空間及相關政府部門服務單位，提供市民公益之綠色友善運動環境。

本計畫在設計主軸係以「體育健康」、「引入自然」為核心理念，將在基地周邊各項運動機能串連，計畫區內開放空間規劃慢跑等運動環境，與中正體育場高雄 High-Line 計畫共同打造運動園區，另外開發後建築量體也將提供市民運動空間，例如：綜合教室、體適能館、兒童遊戲室，另外進駐相關政府部門服務單位，引進日常長照服務機構、市府提供 WORKSPACE 等友善的市民開放空間，另外建築外觀以流線、曲線的造型，呼應高雄海洋城市意象，海浪坡道引導行人迎浪而上，如同波動海面的空中廣場形成運動場所，商業空間量體圓潤，柔化建築量體對都市空間造成的衝擊。

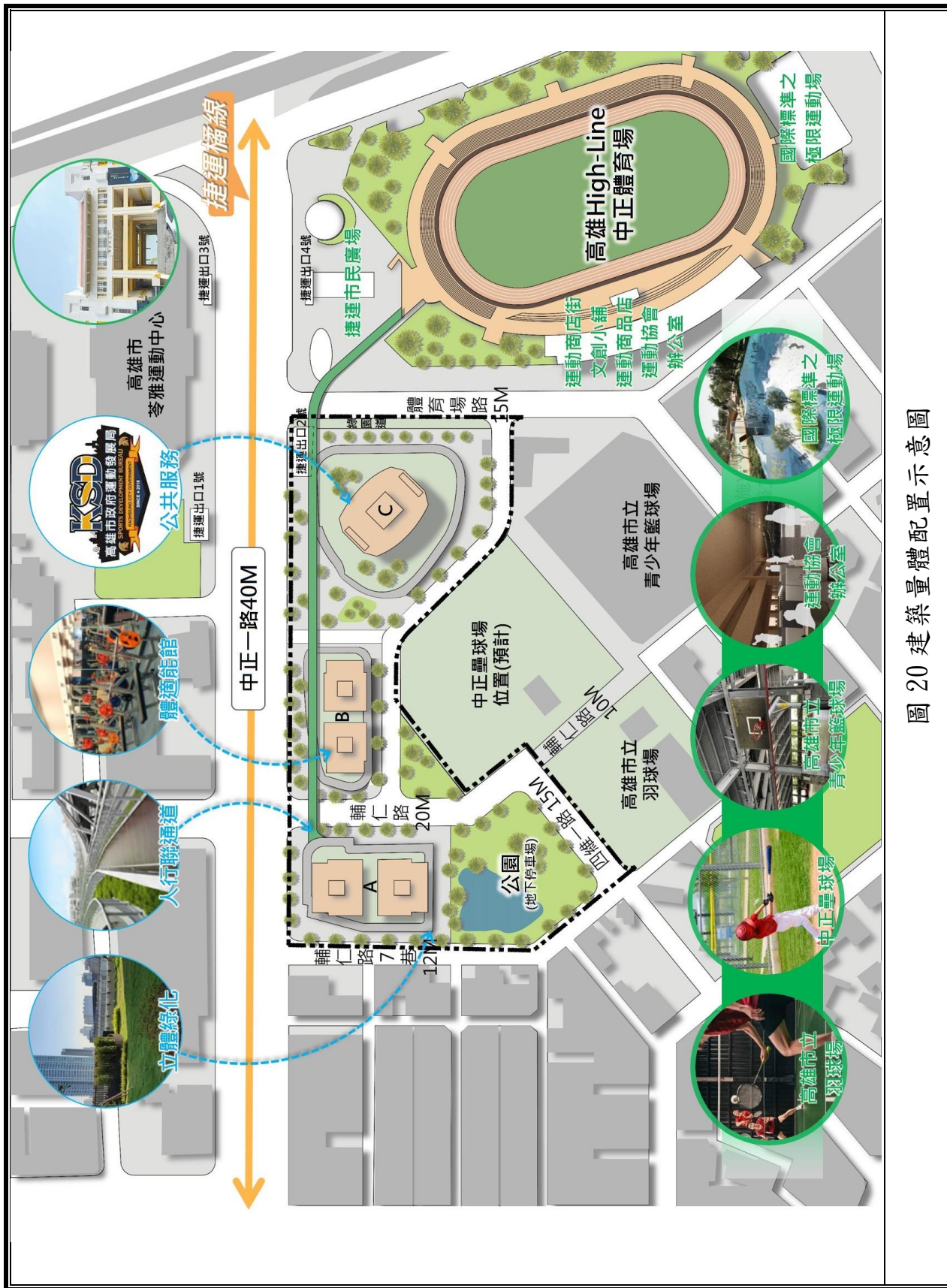


圖 20 建築量體配置示意圖

資料來源：本計畫繪製。

## 伍、變更內容

### 一、變更內容

#### (一)變更理由

##### 1. 必要性-營造城市新門戶、成就全新高雄城市地標。

本計畫鄰近之「中正運動場」將變身成KaohsiungHighLinePark(高架公園)把封閉式的運動場改為開放高架公園，並增設遊憩、餐飲、商店、共享辦公等空間，打造媲美紐約曼哈頓高架公園(HighLinePark)的新運動樂活園區，另結合本次捷運橘線技擊館09站聯合開發案，未來中正運動場與技擊館聯開大樓將有空橋串接，創造中正運動園區作為高雄東區門戶的定位。

##### 2. 公益性-強化中正體育場及周邊設施、再結構為中正體育園區。

- (1) 本次計畫除配合中正體育場改造成綠地山丘，形成自然的運動場域和路徑，並在南側打造符合國際賽事之標準極限運動場，商店、文創小舖，是同時具備休閒、運動、購物、餐飲等多元商業機能及生活服務的自由環境，並將與09技擊館站聯開案將串聯周邊運動空間，包含中正體育場、技擊館運動中心、極限運動場、青年籃球場、壘球場等空間，周邊各項運動設施升級優化；此外將設置一定規模體育設施空間及相關政府部門服務單位(例如：運動發展局等、長照服務機構等)，提供友善的市民開放空間。
- (2) 本次計畫另於細部計畫規劃滯洪公園、綠地和停車空間，滯洪公園除符合開發計畫之出流管制規劃，並提供大面積綠空間供公眾使用，另外設置約237席停車位以滿足周邊停車需求。

##### 3. 合理性-提升周邊土地效益、挹注捷運橘紅線自償。

- (1) 行政院101年7月24日核定之「跨域增值公共建設財務規劃方案」揭示未來的公共建設必須「擴大公共建設範圍之關聯發展機會及潛力發展區，連同公共建設區域整合規劃納入影響受益範圍」、「檢討變更土地使用計畫：納入產業、生活相關使用規劃，創造公地、都市更新或新社區之開發效益」，並要求上述土地開發之收入，作為公共建設部分財源。



(2) 為推動國家重大基礎建設如捷運、鐵路地下化…等，及近年各項全國性福利及法定支出需求驟增，本市支出大幅增加，故未來期透過高雄捷運建設打造完整大眾運輸路網，透過變更回饋效益，並引進民間投資，帶動市府持續發展，挹注捷運橘線和紅線，提升捷運計畫自償率及建設效益。

體育場用地現已有設置高雄捷運系統橘線之 09 技擊館車站出入口，變更部分體育場用地，配合周邊土地整體使用將與未來開發之辦公和商業空間設施共構，未來捷運開發區將規劃市民運動空間，提供市民友善互動環境，以串連活化周邊各體育機能。

## (二)變更內容

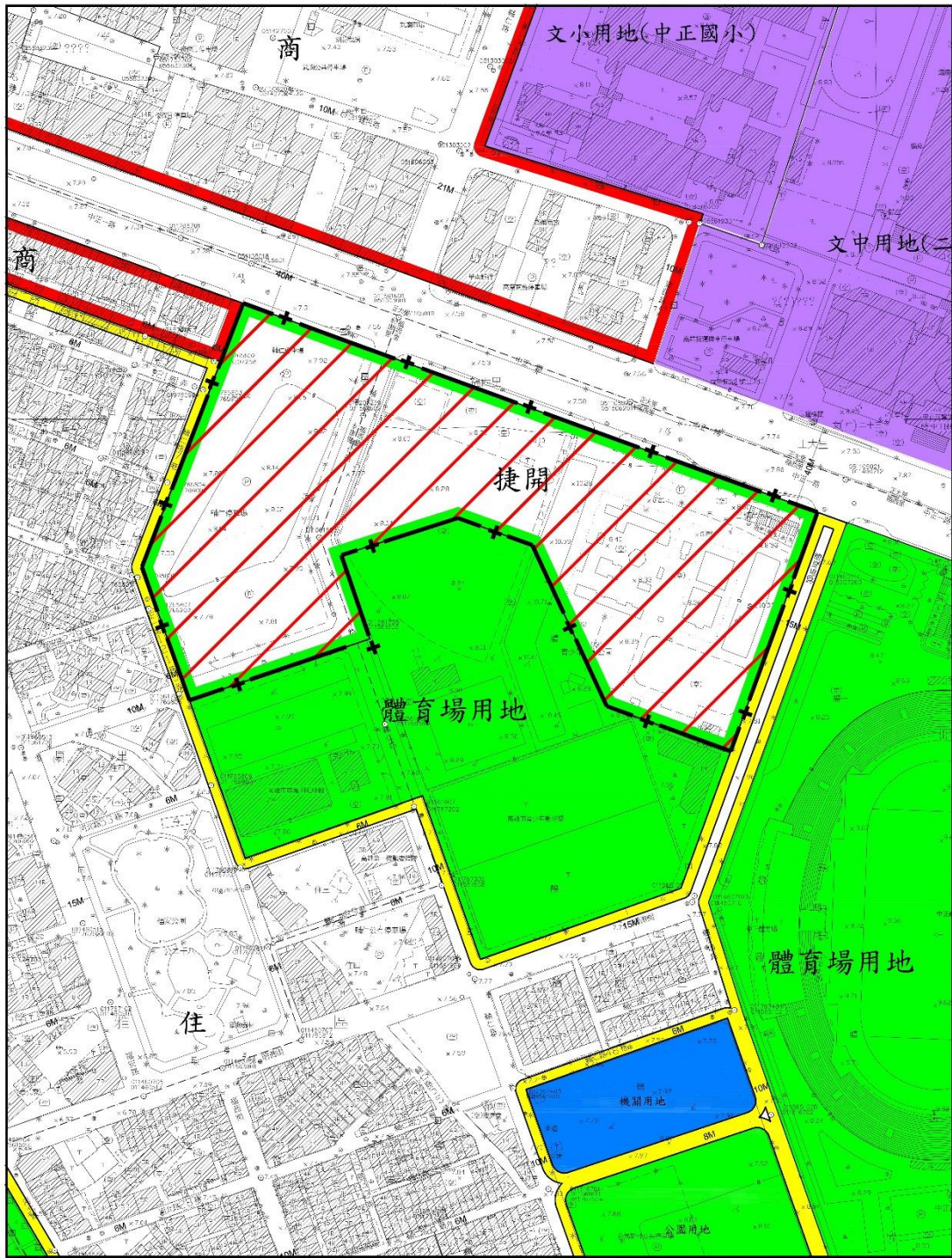
變更範圍主要計畫為體育場用地，變更為捷運開發區 3.41 公頃，提供捷運橘線技擊館站車站出入口周邊開發所需用地，以達捷運系統營運、提供公共服務和帶動市區整體發展等目的。

表 12 變更內容明細表

變更位置	變更內容		變更理由	備註
	原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)		
中正一路和體育場路口捷運橘線技擊館站 2 號出口	體育場用地 (3.41)	捷運開發區 (3.41)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 捷運橘線技擊館 09 站聯合開發案結合 KaohsiungHighLinePark，創造中正運動園區作為高雄東區門戶的定位。</li> <li>2. 串聯周邊運動空間，包含中正體育場、技擊館運動中心、極限運動場、青年籃球場、壘球場等空間，以及設置一定規模體育設施空間及相關政府部門服務單位，整體周邊各項公益性設施升級優化，並設置滯洪公園、綠地和停車空間供公眾使用。</li> <li>3. 發揮捷運站優勢，變更為捷運開發區，持</li> </ol>	附帶條件： <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 應另行擬定細部計畫，並於細部計畫敘明變更回饋規定辦理。</li> <li>2. 自公共設施用地變更為捷運開發區者應回饋 54.93%，本計畫並劃設至少面積 40% 之細部計畫公共設施用地（含公園、綠地用地、廣場、體育場或兒童遊樂場用地）。</li> <li>3. 依「大眾捷運法」及「大眾捷</li> </ol>

變更位置	變更內容		變更理由	備註
	原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)		
			續發展，挹注捷運橘線和紅線，提升捷運計畫自償率及建設效益。	運系統土地開發辦法」相關規定辦理。

註：表內面積應以實際測量地籍分割面積為準。



圖例：

- 住宅區
- 商業區
- 公園用地
- 體育場用地

變更圖例：

- 機關用地
- 學校用地
- 道路用地
- 變更體育場用地為捷開開發區
- 計畫範圍線

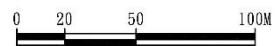


圖 21 計畫內容變更圖



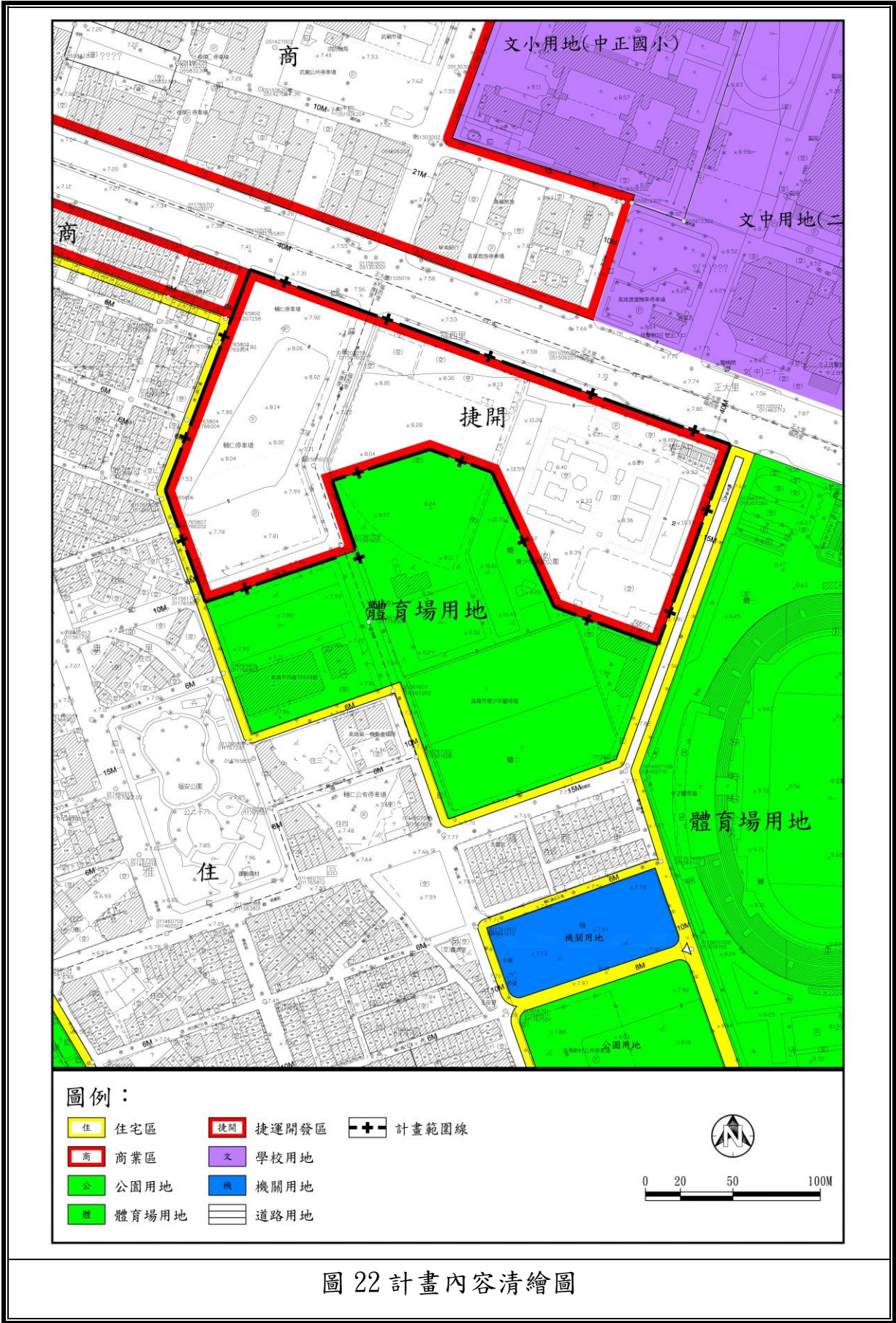


圖 22 計畫內容清繪圖

## 二、交通影響評估

### (一) 基地開發衍生交通量

本案開發住宅面積約為 41,000 坪、辦公面積約為 27,000 坪及商業 12,000 坪，本案參考高雄類似開發內容之交通參數，進行衍生交通量推估。

#### 1. 住宅

假設住宅單元每戶約為 30 坪，推估住宅單元約有 1,367 戶，另保守估每戶進住 3 人，可推得本基地住宅入住人口數為 4,101 人【 $1,367 \times 3 = 4,101$ 】。

本案住宅使用之旅次產生率係參考高雄市政府交通局出版「高雄都會區家戶旅次訪問調查與旅次特性分析報告書」內容，以進行晨、昏峰旅次占全日旅次比例進行推估。根據前述報告之高雄市苓雅區每人每日旅次產生率為 2.00(旅次/每人)，晨峰旅次占全日旅次比例 20.3%，昏峰旅次占全日旅次比例 14.2%。

為推估晨、昏峰進入與離開旅次產生率，本案參考基地周邊開發內容較為相似建築物，實際調查晨、昏峰進出人旅次。該類似住宅調查樣本位於高雄市苓雅區建國一路 169 號，案名為「城市桂冠」。

依據本案實際調查結果，晨峰小時樣本建築物住戶進入比例為 22.1%，離開比例為 77.9%，可推估晨峰進入旅次比例約佔全日之 6.5%( $29.5\% \times 22.1\% = 6.5\%$ )、離開旅次比例約佔全日之 23.0%( $29.5\% \times 77.9\% = 23.0\%$ )；昏峰小時住戶進入比例為 77.5%、離開比例為 22.5%，可推估昏峰進入旅次比例約佔全日之 16.6%( $21.4\% \times 77.5\% = 16.6\%$ )、離開旅次比例約佔全日之 7.5%( $21.4\% \times 22.5\% = 7.5\%$ )，配合前述參考「高雄都會區家戶旅次訪問調查與旅次特性分析報告書」內容，推估晨、昏峰進入與離開旅次產生率【晨、昏峰小時旅次進入與離開比例 $\times 2.00$ (旅次/每人)】。

經計算後，可預估本案住宅衍生人旅次，晨峰小時進入 535 人，離開 1,885 人，昏峰小時進入 1,360 人，離開 395 人，如表 5 所示。



表 13 住宅晨、昏峰進出旅次產生率與衍生人旅次彙整表

項目	佔全日旅次比例(%)		衍生人旅次(人)	
	進入	離開	進入	離開
晨峰小時	6.5	23.0	535	1,885
昏峰小時	16.6	7.5	1,360	395

資料來源：本案分析整理。  
單位：人。

本案住宅類型運具使用比例及乘載率，係調查與本案基地使用類型相似之建築物作為參考資料，類似住宅調查樣本位於高雄市苓雅區建國一路 169 號，案名為「城市桂冠」，經實際調查結果顯示，運具使用比例汽車 42.6%、機車 45.6%及大眾運輸(包含步行)11.8%，乘載率為汽車 1.78 人/車，機車 1.29 人/車。

將人旅次依運具使用比例與乘載率計算，再依小客車當量(PCE)換算，可推估各運具別車旅次。本案晨峰小時進入車旅次為 185PCU，離開為 651PCU；昏峰小時進入車旅次為 470PCU，離開為 137PCU，如表 6 所示。

表 14 住宅衍生交通量車旅次預估表

項目	方向	汽車	機車	合計
晨峰小時	進入	128	57	185
	離開	451	200	651
	合計	579	257	836
昏峰小時	進入	326	144	470
	離開	95	42	137
	合計	421	186	607

註：1. 單位為 PCU。

2. 汽車 PCE 為 1.0、機車 PCE 為 0.3。

## 2. 辦公

本案規劃之辦公非屬企業總部大樓型態，屬不同辦公類別行業進駐，因此須針對混合使用之辦公大樓進行衍生人旅次參數蒐集。考量未來進出本案辦公人員包含員工、洽公及非洽公人員，且不同類別行業人員進出時段非僅集中於晨、昏峰時段，故依據高雄市政府捷運局出版「岡山路竹延伸線第一階段可行性研究案報告書」內容，引用「國泰商業大樓」、「遠東曼哈頓財經大樓」、「鳳山區農會辦公大樓」及「王象世貿大樓」資料，每百平方公尺全日衍生人數為 4.75 人(包含員工、洽公及非洽公人員)。

本案辦公面積約為 27,000 坪，可推估樓地板面積為 89,256.20M<sup>2</sup>，可預估辦公全日衍生人數為 4,240 人

(89, 256.20×4.75÷100≐4,240)，依據「岡山路竹延伸線第一階段可行性研究案報告書」內容，進行全日各時段調查結果進行尖峰小時人旅次估算，其中晨峰小時樣本建築物進入旅次比例為29.1%，離開旅次比例為3.5%；昏峰小時樣本建築物進入旅次比例為6.3%，離開旅次比例為14.5%。可推估本案辦公晨峰小時衍生人旅次為進入1,234人，離開148人，昏峰小時衍生人旅次為進入268人，離開615人。有關辦公晨、昏峰小時旅次進出比例如表7所示。

表 15 辦公晨、昏峰小時旅次進出比例分析表

時段\類別	進入比例	進入人數(A)	離開比例	離開人數(B)
07-08	2.8%	120	0.9%	37
<b>08-09</b>	<b>29.1%</b>	<b>1,234</b>	<b>3.5%</b>	<b>148</b>
09-10	10.1%	430	5.1%	215
10-11	5.6%	237	6.7%	286
11-12	6.7%	283	10.6%	449
12-13	9.8%	415	19.8%	838
13-14	10.1%	430	8.4%	354
14-15	6.9%	293	10.9%	460
15-16	6.6%	278	9.6%	409
16-17	6.0%	252	10.1%	429
<b>17-18</b>	<b>6.3%</b>	<b>268</b>	<b>14.5%</b>	<b>615</b>
合計	100%	4,240	100%	4,240

資料來源：岡山路竹延伸線第一階段可行性研究案報告書。

本案辦公類型運具使用比例及乘載率，係參考「高雄市鼓山區龍東段21地號等6筆土地新建工程交通影響評估報告書(定稿本)」，報告中調查高雄市政府交通局辦公員工參數，該調查樣本位於高雄市新興區中正三路25號，鄰近捷運信義國小站，大眾運輸環境條件與本案基地相似。經實際調查結果顯示，運具使用比例汽車(含接送)15.0%、機車(含接送)59.0%及大眾運輸(包含步行)26.0%，另有關乘載率採保守估計，以汽車1.0人/車及機車1.0人/車。

將人旅次依運具使用比例與乘載率計算，再依小客車當量(PCE)換算，可推估各運具別車旅次。本案晨峰小時進入車旅次為403PCU，離開為48PCU；昏峰小時進入車旅次為87PCU，離開為201PCU，如表8所示。

表 16 辦公衍生交通量車旅次預估表

項目	方向	汽車	機車	合計
晨峰 小時	進入	185	218	403
	離開	22	26	48
	合計	207	244	451
昏峰 小時	進入	40	47	87
	離開	92	109	201
	合計	132	156	288

註：1. 單位為 PCU。2. 汽車 PCE 為 1.0、機車 PCE 為 0.3。

### 3. 商業

本案對於商業之衍生人旅次發生率推估，係進行實際調查高雄大遠百顧客進出調查資料，主要考量商業交通區位環境，其中晨峰時段因尚未開始營業，因此並無顧客進出，依據調查結果顯示平常日全日進入旅次產生率 26.42 人/100M<sup>2</sup>、離開旅次產生率 26.24 人/100M<sup>2</sup>，例假日全日進入旅次產生率 49.27 人/100M<sup>2</sup>、離開旅次產生率 48.72 人/100M<sup>2</sup> 及全日各時段進出比例。本案商業面積約為 12,000 坪，可推估樓地板面積為 39,669.42M<sup>2</sup>，計算後得商業顧客衍生人旅次為平常日昏峰小時為 2,067 人(進 935 人、出 1,132 人)及例假日尖峰小時為 4,041 人(進 2,044 人、出 1,997 人)，有關顧客之尖峰小時進出人旅次如表 17 所示。

表 17 基地商業顧客平常日及例假日進出人數分析

時段	平常日				例假日			
	進入 比例	進入 人數	離開 比例	離開 人數	進入 比例	進入 人數	離開 比例	離開 人數
10-11	2.19%	230	1.56%	163	2.89%	565	0.71%	136
11-12	6.69%	701	2.70%	281	6.15%	1,203	2.96%	572
12-13	9.73%	1,020	6.30%	655	7.96%	1,556	5.20%	1,005
13-14	9.63%	1,010	8.25%	859	9.87%	1,929	6.95%	1,343
14-15	11.19%	1,173	9.29%	967	10.64%	2,079	8.60%	1,662
15-16	11.00%	1,153	9.68%	1,008	<b>10.46%</b>	<b>2,044</b>	<b>10.33%</b>	<b>1,997</b>
16-17	10.31%	1,080	10.85%	1,130	9.20%	1,798	9.57%	1,849
17-18	<b>8.92%</b>	<b>935</b>	<b>10.87%</b>	<b>1,132</b>	8.51%	1,664	10.25%	1,982
18-19	7.88%	826	8.76%	912	7.77%	1,518	9.79%	1,892
19-20	8.33%	873	6.86%	714	9.30%	1,818	8.90%	1,721
20-21	7.48%	784	9.09%	946	9.81%	1,918	9.51%	1,838
21-22	6.22%	652	10.85%	1,130	6.15%	1,203	10.92%	2,110
22-23	0.41%	43	4.93%	513	1.28%	250	6.31%	1,219
合計	100.00%	—	100.00%	—	100.00%	—	100.00%	—

註：本案分析整理。

註：晨峰時段尚未對外營業。

有關商業員工數之評估，本案考量無法調查高雄大遠百員工人數，故參考交通部運輸研究所之「大型購物中心之旅次發生與停車需求之研究」之調查資料，依據該報告之「高雄市新光三越三多店」樓地板面積 55,659.50M<sup>2</sup>及員工數為 500 人，約每百平方公尺員工人數為 0.9 人，可推得員工人數為 356。由於營業時間因素，員工進出時段為非尖峰時段，故本案於尖峰時段無員工之衍生人旅次產生。

本案商業類型運具使用比例及乘載率，係採用本案實際調查「高雄漢神巨蛋」之調查數據，汽車比例 30%、機車比例 31%、計程車比例 3%、大眾運輸比例 35%及自行車比例 1%，另有關乘載率採保守估計，以汽車 2.67 人/車、機車 1.84 人/車、計程車 1.67 人/車及自行車 1.0 人/車。

將人旅次依運具使用比例與乘載率計算，再依小客車當量 (PCE)換算，可推估各運具別車旅次。本案平日昏峰小時進入車旅次為 174PCU，離開為 211PCU；假日尖峰小時進入車旅次為 378PCU，離開為 369PCU，如表 18 所示。

表 18 商業衍生交通量車旅次預估表

項目	方向	汽車	機車	計程車	自行車	合計
平日 昏峰 小時	進入	106	48	17	3	174
	離開	128	58	21	4	211
	合計	234	106	38	7	385
假日 尖峰 小時	進入	230	104	37	7	378
	離開	225	102	36	6	369
	合計	455	206	73	13	747

註：1. 單位為 PCU。

2. 汽車及計程車 PCE 為 1.0、機車及自行車 PCE 為 0.3。

## (二) 開發後道路服務水準

有關交通量指派程序，必須了解旅次分佈狀況，以便於交通量指派時能正確地將旅次指派至其所選擇路徑，達到預測交通量的目的。由於一般住宅區民眾進出路線較固定，因此交通量的分派可依各旅次端點方向加以分配，再依各道路及其設施之情況進行分派。就本案預測之交通旅次分佈型態及影響範圍進出道路系統之分佈狀況，將本案基地開發後平日晨、昏峰衍生交通量指派至鄰近路網，同時也考量周邊其他基地衍生交通量，並指派至主要道路系統，預估未來本地區衍生交通量之影響。

## 1. 道路拓寬計畫

透過計畫開發退縮，針對中正一路往交流道方向，透過人行道削切，增加往東方向一車道容量空間；此外輔仁路由雙向 10 公尺拓寬至 15~20 公尺；計畫範圍內之四維一路也由原 10 公尺拓寬為 15 公尺；計畫西側之輔仁路 7 巷由現況 6 公尺拓寬為 12 公尺，計畫周邊道路多增加雙向車道容量空間。



資料來源：本計畫繪製。



## 2. 路段服務水準

目標年基地開發完成後，經指派基地衍生交通量至周邊路段，並透過中正一路及輔仁路部分路段拓寬，增加道路容量改善措施，顯示平常日晨、昏峰時段周邊各路段旅行速率下降幅度介於0.0~4.1KPH，三多一路(福德三路-輔仁路)晨、昏峰小時往東方向路段服務水準下降至D級；三多一路(輔仁路-武營路)昏峰小時往西方向路段服務水準下降至D級，其餘路段服務水準維持與開發前相同，開發後路段服務水準分析如表19及圖23所示。

表 19 開發後路段服務水準分析表

路段	速 限	方 向 (往)	容 量	晨峰小時				昏峰小時			
				交 通 量	V/C	旅 行 速 率	服 務 水 準	交 通 量	V/C	旅 行 速 率	服 務 水 準
中正一路 (福德三路-輔仁路)	50 或 50 以 下	東	4,200	3,326	0.79	23.3	D	3,481	0.83	22.8	D
		西	3,600	3,322	0.92	20.2	D	3,354	0.93	20.1	D
中正一路 (輔仁路-武營路)		東	4,200	3,402	0.81	22.8	D	3,399	0.81	23.0	D
		西	3,600	3,273	0.91	20.1	D	3,345	0.93	21.0	D
三多一路 (福德三路-輔仁路)		東	1,860	1,401	0.75	24.8	D	1,262	0.68	24.7	D
		西	1,860	1,274	0.68	25.7	C	1,105	0.59	25.3	C
三多一路 (輔仁路-武營路)		東	1,860	1,269	0.68	26.7	C	1,326	0.71	25.8	C
		西	1,860	1,342	0.72	25.3	C	1,359	0.73	24.4	D
輔仁路 (建國一路- 中正一路)		南	1,860	441	0.24	23.5	D	429	0.23	23.2	D
		北	1,860	473	0.25	23.2	D	478	0.26	22.8	D
輔仁路 (中正一路- 三多一路)	南	1,860	724	0.39	23.6	D	757	0.41	23.3	D	
	北	1,860	945	0.51	23.5	D	803	0.43	23.3	D	

註：1. 交通量單位為PCU，旅行速率及速限單位為KPH。2. 本案分析整理。

### 3. 路口服務水準

目標年基地開發完成後，經指派基地衍生交通量至周邊路口，顯示平常日晨、昏峰時段周邊各號誌化路口每車平均延滯增加幅度介於 3.5~9.9 秒，周邊路口服務水準皆維持與開發前相同，開發後路口服務水準分析如表 20 及圖 24 所示。

表 20 開發後路口服務水準分析表

路口	方向	晨峰小時				昏峰小時			
		平均延滯 (秒)		服務水準		平均延滯 (秒)		服務水準	
中正一路 / 輔仁路	A	56.7	57.5	D	D	58.2	58.6	D	D
	B	54.9		D		58.1		D	
	C	58.7		D		59.9		D	
	D	58.8		D		55.7		D	
三多一路 / 輔仁路	A	37.7	39.9	C	C	44.1	41.5	C	C
	B	-		-		-		-	
	C	38.8		C		39.3		C	
	D	45.5		D		42.7		C	
中正一路 / 國道一號南下匝 道旁之平面道路	A	73.3	71.3	E	E	68.8	78.4	E	E
	B	-		-		-		-	
	C	68.0		E		68.0		E	
	D	73.0		E		90.9		F	
中正一路 / 國道一號北上匝 道旁之平面道路	A	101.1	69.6	F	E	99.2	78.8	F	E
	B	78.3		E		82.2		F	
	C	32.1		C		55.0		D	
	D	-		-		-		-	

資料來源：本案分析整理。



資料來源：本案分析整理。

### 三、防災計畫

都市防災的主要目的在於防止都市災害的發生及蔓延，並在重大災害發生時可以提供疏散、救助、避難及復舊等機能。本計畫參考相關研究及計畫，配合本計畫內土地使用型態，規劃檢討計畫區內及周邊之都市防災系統，包括近鄰生活圈系統與防災據點及公共空間開放避難系統，有關防災系統詳圖 25 所示。

#### (一) 防災避難空間

為便於災害發生時救援工作之進行，以確保居民生命財產安全，在考量計畫區救災資源分布狀況後，將本計畫劃分為 1 個近鄰生活圈系統，並就近以區域周邊之學校、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. 緊急避難場所

為周邊區域內之開放空間、兒童遊樂場、公園及道路用地等。

##### 2. 臨時及中長期收容場所（物資發放場所）

臨時及中長期收容場所計畫區周邊之區域公園、全市性公園、體育場所(中正運動場或計畫南側體育場用地)及兒童遊樂場、中正高中、中正國小為主要規劃對象，又以社教機構、活動中心、政府機關設施(勞工保險局)為配合指定對象，除平時可作為地區居民活動空間外，具備緊急避難與防救災之機能。

#### (二) 避難及救災動線

##### 1. 緊急救援道路（20 公尺以上）

緊急救援道路將以寬度 20 公尺以上之道路為主，為第一層級之緊急救援道路，此道路為災害發生時，首先必須保持暢通之路徑。本計畫鄰近地區緊急救援道路東西向的有中正一路(40 公尺)和南側三多一路(25 公尺)。

##### 2. 救援輸送道路（15 公尺以上）

救援輸送道路將以寬度 15 公尺以上之道路為主，並考慮可延續通達計畫區周邊之緊急救援國軍高雄總醫院，故救援輸送之路徑，本計畫為中正一路（路寬 40 公尺）和計畫東側體育場路（15 公尺）。

### 3. 避難輔助道路（12 公尺以下）

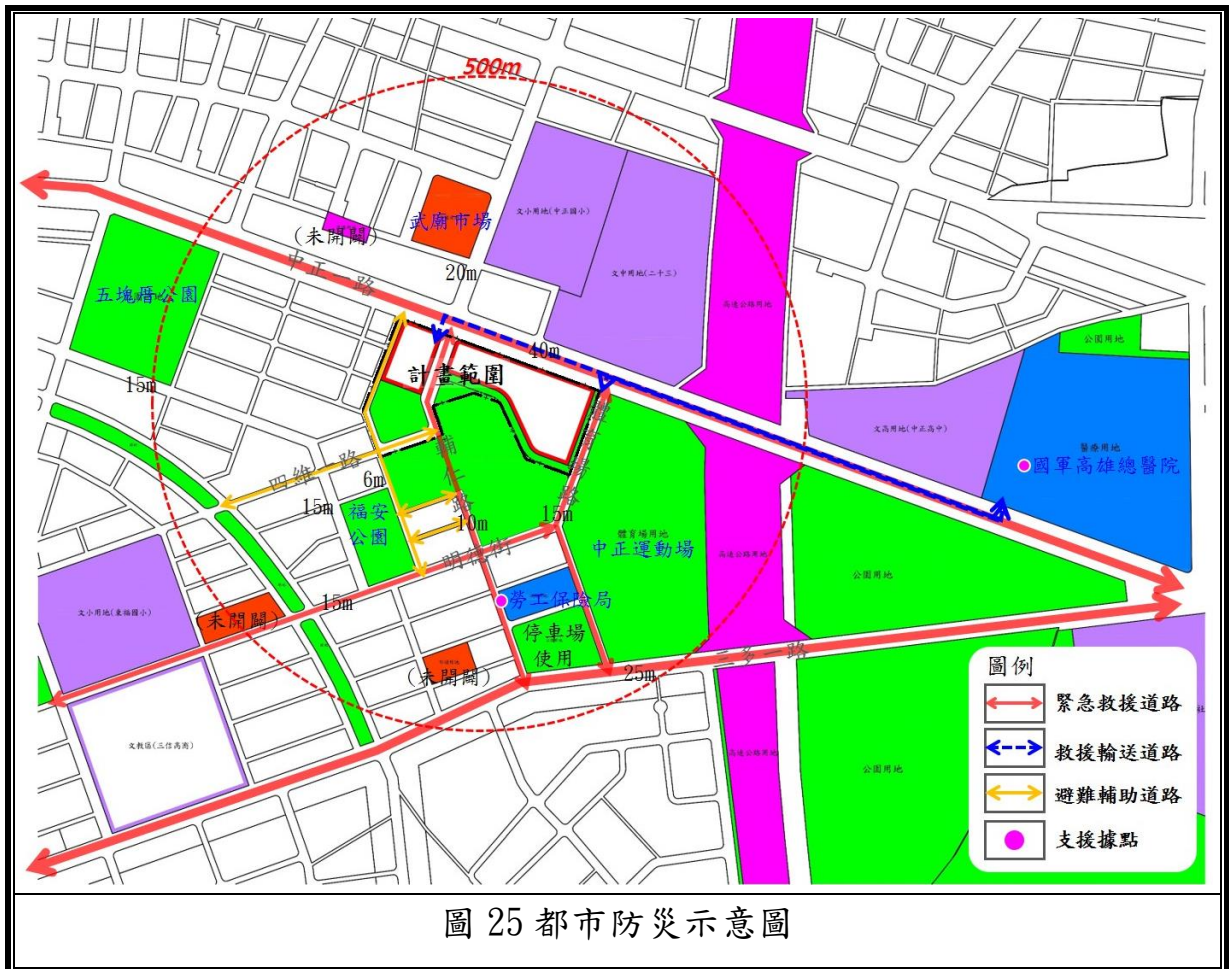
避難輔助道路將以寬度 12 公尺以下之道路為主，並可延續至緊急救援道路及救援輸送道路，爾後透過緊急救援道路連接至主要聯外道路，屬於第三層級之防災運輸系統。本計畫避難輔助道路為輔仁路和四維一路。

#### （三）防止延燒地帶

公園、綠地用地等公共開放空間，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，計畫南側為體育場用地亦具延緩災害之蔓延之功能，因此藉由防災道路系統串連計畫區內之公園、綠地用地等用地形成火災延燒防止地帶，避免火災快速延燒於其他範圍內，使災害損失降至最低。

#### （四）支援據點

除上述之避難空間系統、防災道路系統及防止延燒地帶外，尚可利用計畫區內之勞工局及國軍高雄總醫院等作為防災支援據點。



資料來源：本計畫繪製。



## 陸、實施進度及經費

### 一、實施進度

#### (一) 開發方式

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

#### (二) 實施進度

考量本計畫涉及變更主要計畫及細部計畫之都市計畫程序，俟都市計畫完成後，接續需由高雄市政府辦理開發程序。

### 二、經費來源

本計畫變更為捷運開發區之土地皆為公有土地，以大眾捷運法、大眾捷運系統土地開發辦法等方式開發，挹注高雄市政府；另後續計畫內相關公共設施將由主管機關配合開發期程開闢。

表 21 實施進度及經費表

公共設施 種類	土地取得方式				開闢面積和經費（億元）			主辦 單位	預定完 成期限
	協議 價購	徵收	撥用	其他	面積 (公頃)	土地徵收及 地上物 補償費	工程成本		
公園用地	--	--	--	○	0.47	--	0.5	高雄市政府	116 年
綠地用地	--	--	--	○	0.17				
園道用地	--	--	--	○	0.24				
道路用地	--	--	--	○	0.50				

資料來源：本計畫彙整。

備註：

註 1. 本表所列開闢經費及預計完成期限，得視實際情況酌予調整。

註 2. 本表所列完成期限得視主辦單位財務狀況酌予調整。

### 三、都市計畫變更負擔規定

本案主要計畫由體育場用地變更為捷運開發區，變更負擔係以都市計畫法第 27-1 條及 106 年 9 月 22 日發布實施「擴大及變更原高雄市主要計畫(第三次通盤檢討)(第一階段)案」之都市計畫變更負擔回饋規定辦理，其變更負擔比率比照公共設施變更為第四種商業區為 54.93%。

表 22 變更負擔回饋表

項目	面積(m <sup>2</sup> ) (A)	應回饋面積 (A*54.93%)	回饋 公設面積 (B)	回饋公設 比例(B/A)	回饋可建 地面積(C)	回饋可建 地比例 (C/A)	總回饋 比率 ((B+C)/A)
國有地	5,895	3,238	72	1.22%	3,166	53.71%	54.93%
市有地	28,233	15,508	13,728	48.62%	1,780	6.31%	54.93%
合計	34,128	18,746	13,800	-	4,946	-	54.93%

註：表內面積僅供參考使用，實際面積仍以實際分割測量為準。

## 附錄一、簽准個案變更核可文件

發文方式：紙本遞送

檔 號：

保存年限：

## 高雄市政府捷運工程局 函

地址：802221高雄市苓雅區四維三路2號10樓  
承辦單位：捷運工程局開發路權科  
承辦人：陳宇新  
電話：07-3368333分機5104  
傳真：07-3314366  
電子信箱：cyh1148@kcg.gov.tw

受文者：本局開發路權科

發文日期：中華民國111年3月22日

發文字號：高市捷開字第11130447900號

類別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：本案計畫書圖各2份(另送)、111年3月7日奉准同意依都市計畫法第27條第1項第4款辦理都市計畫變更簽案影本乙份

主旨：檢送「變更原高雄市主要計畫(苓雅區)部分體育場用地(體2)為捷運開發區(配合高雄捷運09站土地開發)案」、「擬定高雄市都市計畫(前金、新興、苓雅地區)捷運開發區細部計畫(配合高雄捷運09站土地開發)案」計畫書、圖各2份，請 貴局依程序辦理都市計畫個案變更，請 查照。

說明：依本府111年3月7日奉准同意依都市計畫法第27條第1項第4款辦理都市計畫變更簽案影本辦理(詳附件)。

正本：高雄市政府都市發展局

副本：本局開發路權科

局長吳義隆

## 附錄二、高雄市都市計畫委員會第 105 次會議紀錄



## 高雄市都市計畫委員會 111 年 8 月 31 日第 105 次會議紀錄

一、時間：111年8月31日（星期三）下午3時

二、地點：高雄市政府第四會議室

三、主席：林主任委員欽榮

紀錄：陳惠美

四、委員出席情形：

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

五、列席單位及旁聽人員：

(一)列席單位

國防部政治作戰局	(未出席)
國防部軍備局(南部工營處)	郭瓊蓮
交通部鐵道局	蕭子著
財政部國有財產署南區分署	(未出席)
高雄市政府交通局	劉力銘
高雄市政府運動發展局	王耀弘
高雄市政府捷運工程局	吳嘉昌、黃俊翰、 李桂榛、陳宇新
高雄市政府農業局	梁銘憲、莊凱勳、 蘇瑋竣
高雄市政府工務局(建管處)	林煒程、吳薇儀
高雄市政府工務局新建工程處	陳明軒、傅俊榮、

高雄市政府工務局養護工程處	何偉智、黃玟翰
高雄市政府左營區屏山國民小學	李政穎
高雄市政府都市發展局	鍾敏鈺
	王屯電、唐一凡、
	薛淵仁、曾思凱、
	陳智帆、李季持、
	翁薇謹、陳秀凌、
	陳惠美、余政澤、
	、陳映融

(二)高雄市政府：

市議員李雅芬服務處	秦鴻志
-----------	-----

(三)公民或團體列席人員：無

(四)旁聽登記發言人員：無

六、報告案件：

第一案：補充修正第 104 次會議有關變更原高雄市主要計畫(凹子底地區)(廣停用地、轉運專用區為商業區)案決議

決議：

為確保左營高鐵站西側廣停用地及轉運專用區變更為商業區後，仍能維持原有停車功能，並載明都市計畫管制事項，以利後續執行，同意照本次提會報告內容(如附表一)，補充修正前次會議決議。

七、審議案件：

第一案：變更原高雄市主要計畫(左營區)部分住宅區、機關用地、學校用地、體育場用地為道路用地(配合左營區翠華路(明潭路至世運大道)拓寬工程)案

決 議：

- (一)為因應半導體 S 廊帶發展及高煉廠轉型為楠梓產業園區等建設計畫，引入大量人口衍生之交通衝擊，辦理南北向主要道路翠華路之拓寬(由明潭路至左營大路間路段)具必要性及急迫性。
- (二)考量翠華路除明潭路至左營大路間之路段現為 30 公尺外，其餘均為 40 公尺寬之都市計畫道路，為提升該瓶頸路段道路容量與服務水準，因應地方產業發展及聯外交通需求，本案同意照公展草案通過，該路段由 30 公尺拓寬變更為 40 公尺，以符合未來北高雄發展需求。
- (三)都市計畫書修正部分
  1. 柴、實施進度與經費章節涉及國有地撥用，請載明應依「各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則」辦理。
  2. 簡報內道路現況及規劃斷面圖，請加註係為示意圖，並納入計畫書附件供參。
  3. 部分文字誤繕或缺漏授權都發局檢視。

第二案：變更原高雄市主要計畫(苓雅區)部分體育場用地(體  
2)為捷運開發區(配合高雄捷運 09 站土地開發)案、  
擬定高雄市都市計畫(前金、新興、苓雅地區)捷運  
開發區細部計畫(配合高雄捷運 09 站土地開發)案

決 議：

- (一)為促進大眾運輸導向發展，提高中正運動場園區提供市民使用之效益，及透過聯合開發挹注捷運建設經費，原則同意本案主要計畫將體育場用地變更為捷運開發區，並擬定細部計畫。
- (二)本案業經召開專案小組會議討論，並作成建議意見，為

兼顧開發效益及減輕交通衝擊，同意照本次提會簡報下列內容通過，餘依專案小組建議意見(詳附錄一)辦理。

1. 開發強度：

為減輕本案開發量體造成之環境衝擊，捷運開發區容積率由公展草案840%調降為630%，變更負擔回饋比例為54.93%，且至少劃設不低於40%之公共設施用地；其餘不足部分准照都市計畫法第27-1條規定以捐贈可建築用地、樓地板面積或代金等方式辦理。

2. 規劃配置：

- (1)為紓解開發壓力，並提供周邊民眾休憩空間，基地西南側規劃為公園用地，未來並得視需要依「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」，於地下設置出流管制相關滯洪設施及必要之公共停車場。
- (2)基地東側為整體視覺景觀及提供開放空間，劃設6公尺綠地用地。
- (3)基地南側10公尺綠地用地兼道路用地修正為園道用地。

附帶建議：

另就細部計畫修正涉及各單位應辦理之事項，請市府儘速召開相關會議分工處理。

【附錄一】專案小組建議意見：

請提案單位捷運局就與會委員及相關單位所提下列意見，補充資料回應說明及修正內容後，本案提大會審議。

- (一)請補充說明本案體育場用地是否仍有使用需求？並說明變更範圍係如何劃定？以加強用地變更之必要性、公益性及合理性論述。
- (二)請補充說明本案容積量體(840%)開發對周邊交通(含進出動線、停車空間、道路服務水準等)之影響，提出相關交



通改善配套措施，並就不同的容積開發強度對財務及交通效果進行量化模擬分析，以說明開發強度之合理性及適宜性。

(三)本案變更範圍內輔仁路建議拓寬規劃為 20 公尺，另為車行順暢，請再就輔仁路及綠地用地兼道路用地路型調整為曲線規劃。

(四)請補充說明本案出流管制規劃目前辦理情形，是否影響未來基地規劃配置？

(五)請於計畫書主要計畫實施進度及經費、細部計畫事業及財務計畫，說明綠兼道、綠地及道路如何開闢，另細部計畫內應說明居住密度、容納人口、道路系統及地區性公共設施用地等。另計畫書內誤繕內容(如細部計畫書第 7 頁表 1 內「檢室」應修正為「檢視」、第 15 頁輔仁路之道路寬度等)，請釐清修正。

第三案：變更高雄市主要計畫道路用地為批發市場用地(配合高雄果菜批發市場重建)案

決議：

(一)高雄果菜批發市場建物及設備老舊，皆已使用超過 40 餘年，且隨著交易量變大，早已不敷使用，亟需原地拆除重建。因批發市場有較高的平面運作特性，用地受限於計畫道路分割，無法滿足未來重建市場需求，爰同意本案將道路用地變更為批發市場用地。

(二)本案同意照公展草案通過，取消穿越市場之都市計畫道路，但必須維持基地內現有通路供公眾通行使用。

(三)都市計畫書修正部分

1. 第四章涉及建蔽率檢討呈現方式未符法令規定，請予以檢討修正；未來逕流應規劃排入基地內北側滯洪池，另



刪除本案設置於筏式基礎內設置雨水貯集滯洪設施之規劃。

2. 第六章實施進度與經費有關國有地土地取得方式如係租用，請增列一欄其他予以載明。

第四案：變更高雄市都市計畫（灣子內地區）細部計畫（配合高雄捷運010站土地開發）土地使用分區管制案

決 議：

本案基地位於衛武營國家藝術中心、衛武營都會公園旁，毗鄰捷運橘線010站、黃線Y18站，極具聯合開發潛力，為提高土地利用效益及鼓勵民眾搭乘使用大眾運輸工具，同意比照市都委會已審議通過之捷運橘線04站、013站及黃線Y15站土地使用管制規定，增列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，本案照公展草案通過。

八、散會：下午5時10分