

訂定高雄市三民區臺鐵站東宿舍更新地區  
都市更新計畫書

高雄市政府

中華民國 110 年 10 月

高 雄 市 訂 定 都 市 更 新 計 畫 審 核 摘 要 表	
項 目	說 明
都 市 更 新 計 畫 名 稱	訂定高雄市三民區臺鐵站東宿舍更新地區都市更新計畫書
法 令 依 據	都市更新條例第六條、第九條
訂定都市更新計畫機關	高雄市政府
申請訂定都市更新計畫之機關名稱或土地權利關係人姓名	高雄市政府、交通部臺灣鐵路管理局
本案公開展覽起訖日期	自民國 110 年 7 月 28 日起至民國 110 年 8 月 26 日止共計 30 天(刊登於 110 年 7 月 28 日~110 年 7 月 30 日真晨報、民眾日報)
本案舉辦說明會日期	民國 110 年 8 月 18 日下午 3 時(本市三民區公所)
公民團體對本案之反映意見	詳人民陳情意見綜理表
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	民國 110 年 9 月 17 日高雄市都市計畫委員會第 94 次會議審議通過。

## 摘要

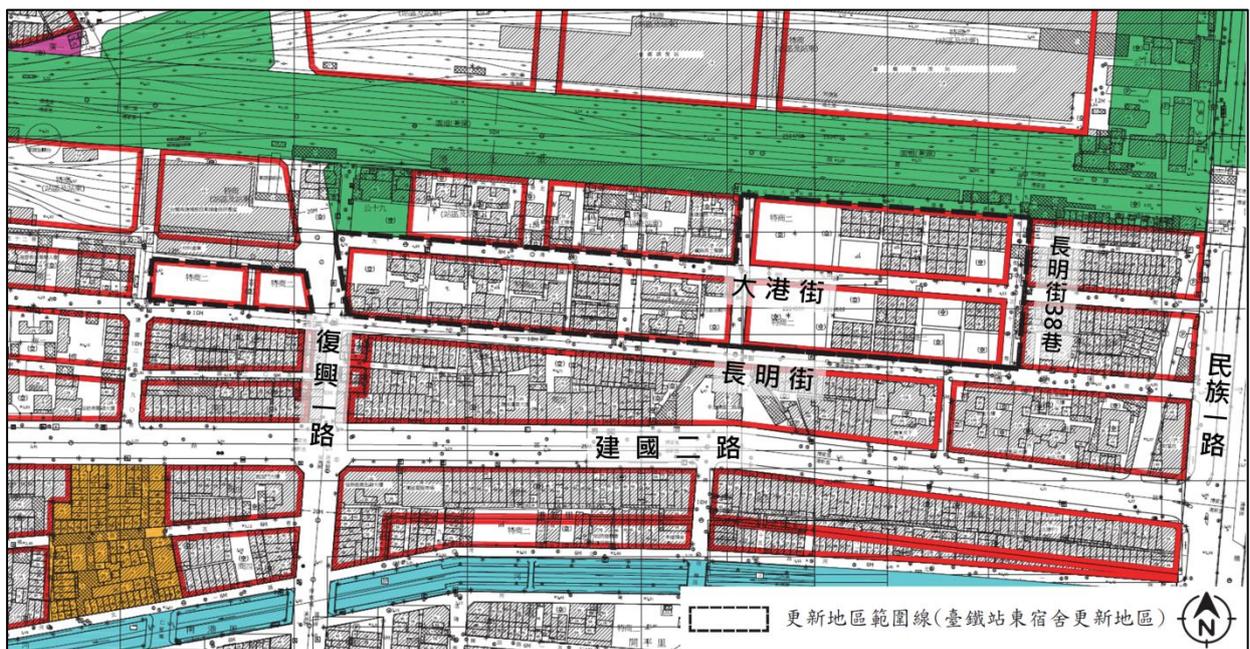
案名：訂定高雄市臺鐵站東宿舍更新地區都市更新計畫書

辦理單位：高雄市政府

### 計畫範圍與面積：

本更新計畫範圍為高雄市三民區，東以長明街 38 巷，南以長明街接壤，西至建國二路 190 巷，北以大港街及長明街 38 巷 5 弄所圍塑之地區，計畫面積約 27,723.78 m<sup>2</sup>。

法令依據：都市更新條例第六條、第九條



臺鐵站東宿舍更新地區範圍示意圖

## 目錄

壹、辦理緣起與目的 .....	1-1
一、緣起 .....	1-1
二、計畫目的 .....	1-1
貳、更新地區範圍 .....	2-1
參、發展現況 .....	3-1
一、都市計畫現況 .....	3-1
二、土地使用及建築物現況 .....	3-8
三、交通系統 .....	3-12
四、公共設施現況 .....	3-16
五、土地權屬概況及建築物權屬 .....	3-18
六、原有社會、經濟關係 .....	3-21
七、人文特色及整體景觀 .....	3-26
八、都市發展課題及潛力限制分析 .....	3-27
肆、基本目標與策略 .....	4-1
一、更新發展定位 .....	4-1
二、更新發展目標 .....	4-2
三、都市更新推動策略 .....	4-3
伍、實質再發展概要 .....	5-1
一、整體發展構想及原則 .....	5-1
二、土地使用計畫構想 .....	5-2
三、開放空間規劃 .....	5-3
四、公共設施改善構想 .....	5-4
五、交通運輸系統構想 .....	5-4
六、防災救災空間構想 .....	5-4
七、都市設計準則 .....	5-7

陸、更新單元劃定基準 .....	6-1
柒、其他應表明事項 .....	7-1
一、實施方式 .....	7-1
二、都市計畫變更事宜 .....	7-1

## 表目錄

表 3-1、本案都市計畫土地使用管制及都市設計基準綜整表 .....	3-4
表 3-2、高雄市區鐵路地下化計畫規劃構想一覽表 .....	3-7
表 3-3、臺鐵站東宿舍更新地區計畫面積表 .....	3-8
表 3-4、站東宿舍更新地區劃定案之再發展原則 .....	3-8
表 3-4、臺鐵站東宿舍區土地使用現況面積綜理表 .....	3-9
表 3-5、本更新地區區內及鄰近停車設施現況綜理表 .....	3-15
表 3-6、本更新地區周邊公共設施開闢情形綜理表 .....	3-17
表 3-7、本更新地區土地權屬及面積綜理表 .....	3-19
表 3-8、本更新地區土地權屬比例表 .....	3-20
表 3-9、建築物權屬比例表.....	3-21
表 3-10、高雄市與三民區歷年人口成長率一覽表 .....	3-22
表 3-11、更新地區周圍房地產市場行情一覽表 .....	3-23
表 3-12、三民區住宅流量統計一覽表 .....	3-25
表 5-1、臺鐵站東宿舍更新地區四大發展原則 .....	5-1
表 5-2、臺鐵站東宿舍更新地區土地使用管制說明表 .....	5-2

## 圖目錄

圖 1-1、基地與周邊現況示意圖.....	1-2
圖 2-1、計畫範圍位置示意圖.....	2-1
圖 3-1、主要計畫示意圖.....	3-2
圖 3-2、臺鐵站東宿舍區現行都市計畫示意圖 .....	3-6
圖 3-3、臺鐵站東宿舍更新地區土地及建物使用現況分布圖 .....	3-9
圖 3-4、臺鐵站東宿舍更新地區昔日航照示意圖 .....	3-10
圖 3-5、臺鐵站東宿舍區現況環境發展示意圖 .....	3-11
圖 3-6、本更新地區交通系統分級示意圖 .....	3-14
圖 3-7、本更新地區周邊公車路線示意圖 .....	3-14
圖 3-8、本更新地區停車設施分布示意圖 .....	3-15
圖 3-9、本更新地區公共設施分布示意圖 .....	3-18
圖 3-10、本更新地區土地權屬分布圖 .....	3-20
圖 3-11、基地周邊房地產案例分布圖.....	3-24
圖 3-12、基地周邊商業發展強度分析示意圖 .....	3-25
圖 3-13、鐵路地下化綠園道高雄車站至民族站之規劃示意圖 .....	3-27
圖 3-14、本更新地區與鐵路地下化相關計畫及新生土地區位示意圖 .....	3-29
圖 5-1、本更新地區與周邊環境縫合示意圖 .....	5-1
圖 5-2、本更新地區及高雄車站周邊地區 TOD 發展示意圖 .....	5-2
圖 5-3、本更新地區與周邊綠廊連接示意圖 .....	5-3
圖 5-4、本更新地區與周邊交通系統示意圖 .....	5-6
圖 5-5、本更新地區及周邊防救災空間規劃示意圖 .....	5-6
圖 5-6、本更新地區臨時避難場所示意圖（半徑 500m） .....	5-7

# 壹、辦理緣起與目的

## 一、緣起

臺鐵站東宿舍更新地區（以下簡稱本更新地區）位於建國路與交通部臺灣鐵路管理局（以下簡稱臺鐵局）高雄調車場鐵路用地之狹長街廓之內，昔日為配合高雄市區鐵路地下化工程，區內多數宿舍居民已配合搬遷，地上物部份拆除作為地下化工程假設設施、工務所及停車場之使用；自民國 101 年高雄市政府依據都市更新條例第六條規定，考量基地內建築物未符合都市應有之機能、亦未能與重大建設配合，優先劃定為更新地區以來，區內既存建物多已老舊頹圯、閒置窳陋，土地使用呈低度利用，無法與高雄車站及鐵路地下化軸線翻轉後的都市空間相呼應，亟待再生。

本更新地區北側為已完工之臺鐵鐵路地下化工程及高雄車站站體所在之高雄市第 71 期市地重劃區，鐵道兩側都市紋理伴隨著高雄市的成長而轉型，周邊土地環境在有效整合下，使本更新地區具有新都市空間架構下的再發展契機。為讓本更新地區發揮具競爭力的區位優勢，並連結鐵路地下化後的都市紋理及活動系統，應整合附近建國商圈與長明商圈所提供的 3C 資訊、成衣批發及補教業等商業活動（見圖 1-1），透過都市更新的資源整合與事業計畫推動之下，將可進一步展現地區全新風貌，帶動區域具體成長。

## 二、計畫目的

為掌握臺鐵站東宿舍地區重新發展契機，解決臺鐵站東宿舍地區環境品質不佳、建物老舊頹圯、窳陋及公有地閒置等問題，以及連結大眾運輸 TOD 發展策略引入多樣生活網絡並復甦地區活力、帶動地區發展、有效活化土地使用，本計畫依據都市更新條例第六條及第九條規定，研提整體性的都市更新策略、訂定適宜本更新地區之更新單元劃定基準，以作為後續推動都市更新之指導。



圖 1-1、基地與周邊現況示意圖

## 貳、更新地區範圍

本案業經高雄市政府 101 年 7 月 20 日公告實施「高雄市三民區臺鐵站東宿舍更新地區劃定案」劃定為更新地區，更新地區位於三民區，高雄火車站東邊，東起長明街 38 巷，西至建國二路 190 巷，北自大港街及長明街 38 巷 5 弄為界，南抵長明街為界，範圍內土地包含高雄市三民區長明段 98、99、100、101、102、103-1、104、105、106、106-2、106-4、239、282、282-1、282-2、283、284、289、290 地號等 19 筆土地，及大港段六小段 494-6、494-13、494-14、494-15、494-16、494-38 地號等 6 比土地，合計 25 筆國、市有土地，面積約為 27,723.78 m<sup>2</sup>（詳表 3-7）。



圖 2-1、計畫範圍位置示意圖

資料來源：101 年 07 月 20 日公告實施「高雄市三民區臺鐵站東宿舍更新地區劃定案」

## 參、發展現況

### 一、都市計畫現況

本更新地區位於「擴大及變更原高雄市主要計畫（第三次通盤檢討）（第四階段）案」以及「變更高雄市原都市計畫區（三民區部分）細部計畫（第三次通盤檢討）（第二階段）案」內，依主要計畫發展構想應朝向符合市場趨勢之商業區（特定商業專用區）發展；另依細部計畫規定，本計畫區包含第2種特定商業專用區及道路用地。

相關說明如下：

#### （一）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— 民國 109 年 9 月發布實施

##### 1、計畫範圍

以高雄市（原高雄市轄區）實施主要計畫地區為主體，擴大原高雄市轄區境內交通部航港區管轄之高雄港區、位於高雄港區及臨海工業區與高雄市轄區都市計畫交界處（畸零土地）等，以原高雄市轄區內土地為檢討範圍，面積約 15,145.32 公頃。

##### 2、計畫構想

高雄市整體發展願景將導向北產學、南物流及中經貿的空間發展結構，企圖利用區域整合，全球接軌邁向國際城市，發展科技、經貿、物流產業建構南臺灣中心城市，與市民共同參與營造生態永續城市，打造幸福之都。

##### 3、與本案計畫相關聯處

高雄市推動國際商貿新核心利用鐵路地下化縫合都市隙地，以臨港線輕軌新生廊帶、鐵路地下化新生廊帶空間釋出都市更多活動、對話的空間，使其再生結構化。利用都市設計水體、綠廊元素，使都市空間成為一個有機體，利用自明性的空間勾勒出高雄市的都市紋理，並提出以下實施策略：

(1) 重塑都會生活商業新核心，調整商業空間機能

- (2) 推動大眾運輸村計畫，調整捷運場站周邊土地使用
- (3) 建構愛河生態廊帶，調整兩側工業區及農業區土地使用
- (4) 配合旗津觀光大島計畫，優先調整公有土地之土地使用分區
- (5) 變更部分壽山保護區(國有地)為自然公園用地(面積約972.2公頃)，並依壽山自然公園管理自治條例管制，以串聯本市生態廊帶
- (6) 多功能經貿園區及高雄港區(含中島加工出口區)為自由經濟示範區，發展智慧物流、國際健康、農業加值、金融服務及教育創新等產業，並推動為觀光郵輪母港

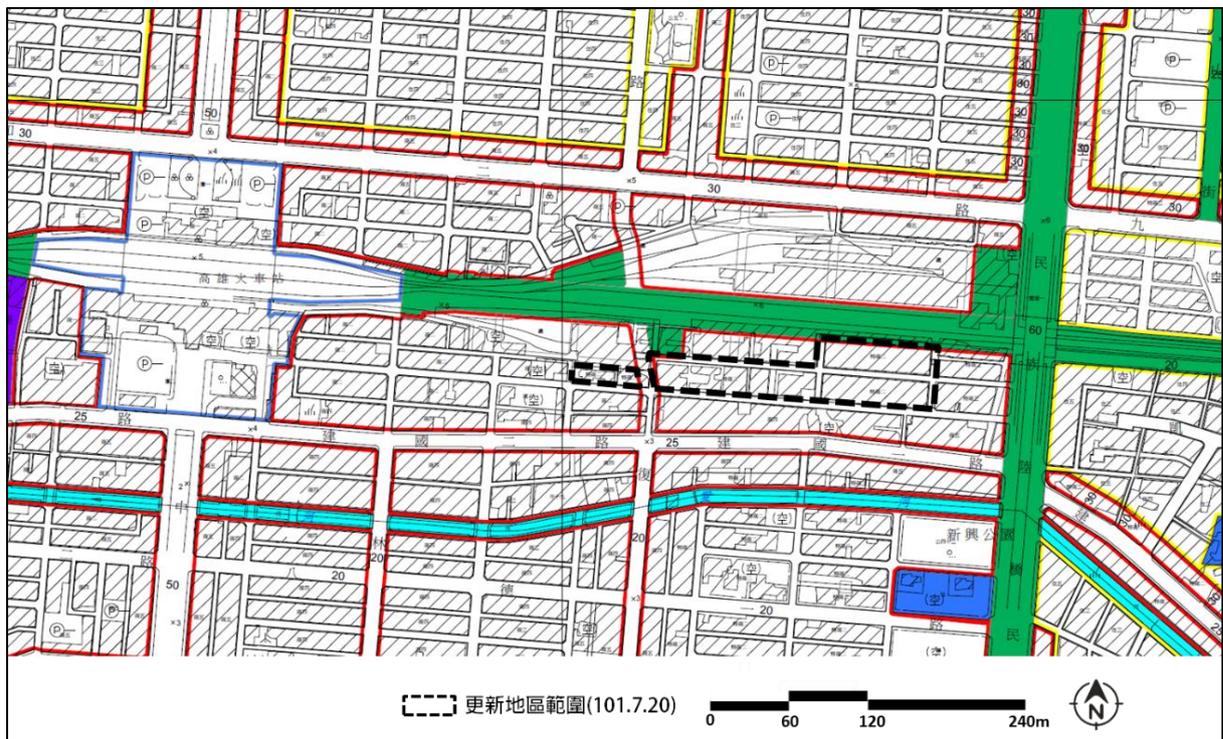


圖 3-1、主要計畫示意圖

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」

## (二) 變更高雄市原都市計畫區（三民區部分）細部計畫（第三次通盤檢討）（第二階段）案—民國 107 年 1 月發布實施

### 1、計畫範圍

本計畫區位於高雄市中心，為高雄市交通樞紐，距高雄國際機場約 10 公里，隸屬於三民區，整體交通非常便捷。本計畫區範圍北及西瀕臨仁愛河，東以仁愛河支流及六號公園為界，南至河北路及鐵路，總面積約 606.68 公頃。

## 2、計畫構想

本計畫位處中高雄精華地區，具產業經濟之都市發展條件優勢，其中因應高雄鐵路地下化計畫，高雄車站將發展為大眾運輸共構之車站專用區，且本計畫區內另設有三塊厝站、民族站等通勤車站，將加速三民地區交通運輸發展軸線與地方生活圈之建構，加速金融貿易成長；綜合都市發展條件與優勢，將本計畫區發展定位為「都會商貿暨轉運中心」，強化商業中心與交通轉運中心之發展。

## 3、本都市計畫內載述之更新計畫內容

本細部計畫將本更新地區及周邊地區定位為「鐵路地下化廊帶再發展商圈：高雄火車站與新生廊帶周邊地區」，藉由運輸中心之發展趨向，配合高雄市區鐵路地下化規劃，型塑為高雄之心（central hub），將使本區轉化為高雄都會出入之重要門戶；可促使舊市區再發展、整合強化原有商業機能，透過再開發進行周邊環境更新。未來本都更計畫應配合高雄市區鐵路地下化計畫，縫合園道用地兩旁居民之土地使用，建構新興生活環境。

(1) 更新地區：總面積 27,745 m<sup>2</sup>

(2) 土地使用分區：第二種特定商業專用區，面積 22,916 m<sup>2</sup>

(3) 公共設施用地：道路用地；面積 4,829 m<sup>2</sup>

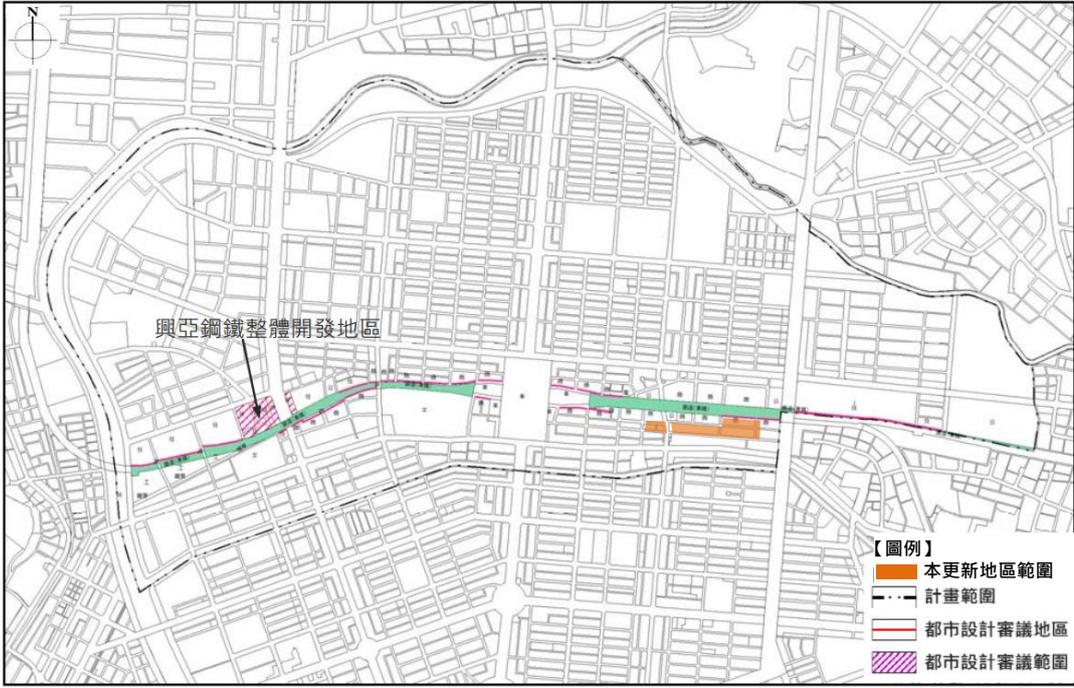
(4) 土地開發強度：建蔽率 50%、容積率 300%

## 4、現行都市計畫土地使用管制及都市設計基準

本次通盤檢討延續前次第二次通盤檢討之土地使用管制及都市設計基準，與本更新地區相關之土地使用管制規定及都市設計基準節錄如下表。

表 3-1、本案都市計畫土地使用管制及都市設計基準綜整表

項目	內容摘要								
土地 使用 管制 要點	本計畫土地使用管制依變更內容調整詳列如下，並應依循本要點規定辦理。未變更內容要點者，應回歸「變更高雄市原都市計畫區（三民區部分）細部計畫（第三次通盤檢討）（第一階段）案」明訂條例，而其餘未規定事項，適用其他法令規定。								
	<p>第 2 條</p> <p>本計畫區各類土地使用分區及公共設施用地容許之使用性質及建蔽率、容積率等，如表所示，其餘未規定者，依「都市計畫法高雄市施行細則」之規定辦理。</p> <table border="1" data-bbox="316 506 1414 685"> <thead> <tr> <th>使用分區名稱</th> <th>建蔽率 (%)</th> <th>容積率 (%)</th> <th>容許使用項目</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>第 2 種特定商業專用區</td> <td>50</td> <td>300</td> <td>依「都市計畫法高雄市施行細則」中有關商業區之規定辦理。</td> </tr> </tbody> </table> <p>（規定於「變更高雄市原都市計畫區（三民區部分）細部計畫（第三次通盤檢討）（第一階段）案」）</p>	使用分區名稱	建蔽率 (%)	容積率 (%)	容許使用項目	第 2 種特定商業專用區	50	300	依「都市計畫法高雄市施行細則」中有關商業區之規定辦理。
	使用分區名稱	建蔽率 (%)	容積率 (%)	容許使用項目					
第 2 種特定商業專用區	50	300	依「都市計畫法高雄市施行細則」中有關商業區之規定辦理。						
<p>第 3 條</p> <p>計畫區內經高雄市主要計畫變更之特定商業專用區，於開發時需依下列規定辦理：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>依「擴大及變更高雄市主要計畫（通盤檢討）案」之特定商業專用區回饋規定辦理。</li> <li>回饋以一次為限，回饋後若再變更該商業區容許之用途時得免再回饋。</li> <li>建物用途變更為住宅區容許之使用項目者得免回饋，俟變更為非原住宅容許之使用時再予回饋。</li> </ul> <p>（規定於「變更高雄市原都市計畫區（三民區部分）細部計畫（第三次通盤檢討）（第一階段）案」）</p>									
<p>第 7 條</p> <p>本計畫區特殊規定地區之建築基地退縮如圖所示，其退縮建築及公共開放空間均得計入法定空地，說明如下：民族一路 1 巷北側建築基地及自由、復興路兩側被納入整體開發地區之商業區畸零地，得免依「高雄市建築管理自治條例」規定留設騎樓。</p> <p>圖 4-3 民族一路 1 巷北側建築及自由復興路兩側納入整體開發地區之商業區免留設騎樓示意圖</p>									

項目	內容摘要
都市設計基準 沿線地區 兼供鐵路使用 園道用地	<p>為配合鐵路地下化，進行永續都市生活環境的營造，故規範毗鄰園道用地（兼供鐵路使用）（以下簡稱園道）一定範圍內建築基地（除原台鳳製罐廠整體開發地區及站區及站東整體開發地區外）之建造執照、雜項執照之申請案，必須辦理都市設計審議（詳圖 4-7 所示）。</p>
	
	<p>圖 4-7 實施都市設計審議地區區位示意圖</p>
	<p>一、交通系統          為避免停車場出入口之車輛影響人行環境，建築基地除僅單面臨接園道者除外，非經都設會審議通過者，不得於臨園道側設置建築基地停車場出入口。</p>
	<p>二、建築節能          (一)為達節能減碳及充分運用高雄市充足的日照，鼓勵設置太陽能光電板設施。          (二)社區內鼓勵綠屋頂、陽台露台綠化及壁面綠化等立體綠化措施。</p>
<p>三、照明計畫          (一)照明計畫應考慮都市尺度及人行活動尺度，依循地區空間特性及重點景觀軸規劃構想，並就空間尺度及照明目的做整體規劃設計。住宅區夜間應避免過強的照明。建築指定退縮或計畫道路留設的帶狀式開放空間，應有安全之夜間照明設計。          (二)為求夜間天際線之景觀塑造，都設會得審議指定私人建築需設屋頂層夜間照明施，以由下而上之投射式燈具為主。</p>	
<p>四、基地保水及綠化          (一)建築基地不分規模應予綠化，其檢討依「建築基地綠化設計技術規範」辦理。          (二)建築基地地下室開挖率須小於 80%，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 85% 以下。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>	

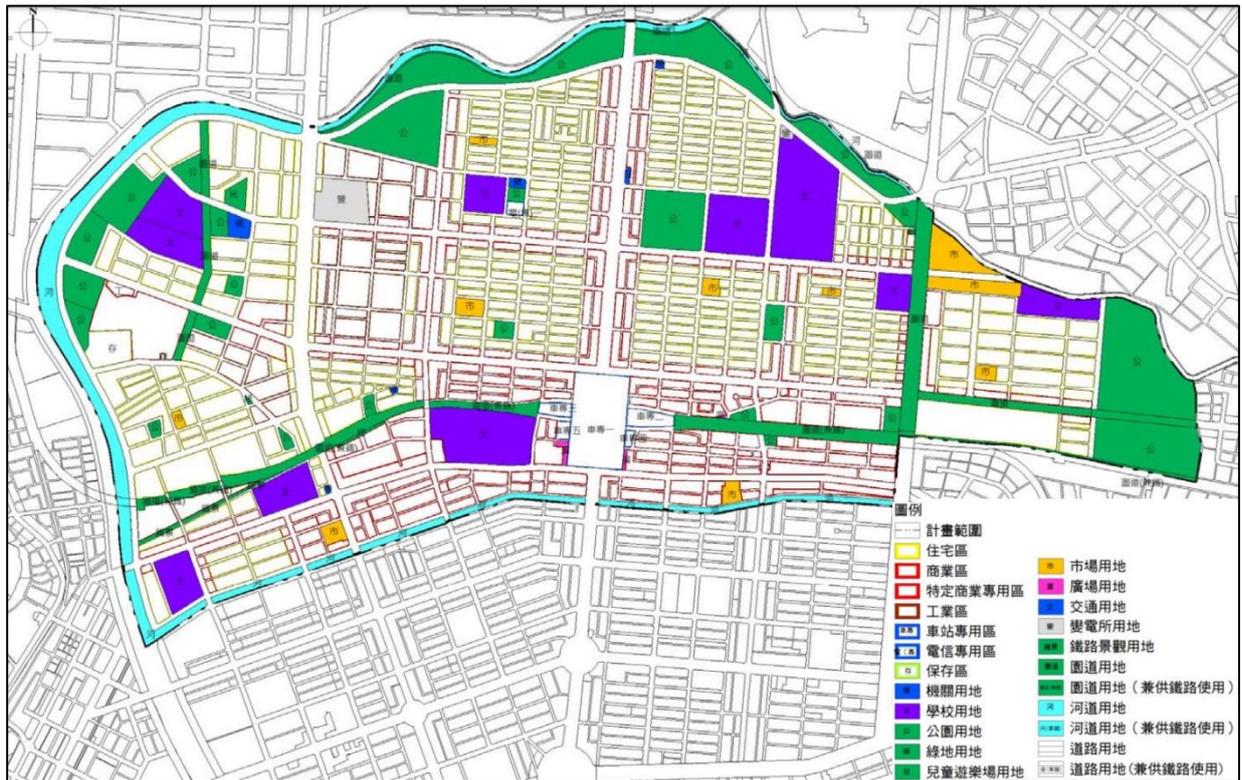


圖 3-2、臺鐵站東宿舍區現行都市計畫示意圖

資料來源：變更高雄市原都市計畫區（三民區部分）細部計畫（第三次通盤檢討）（第一階段）案

（三）變更高雄市都市計畫主要/細部計畫（配合交通部「臺鐵捷運化—高雄市區鐵路地下化計畫」）案—民國 99 年 3 月發布實施

1、計畫範圍：「站區及站東」、「站西」、「綠帶通廊」

包括左營區大中路（高鐵左營車站）至苓雅區正義路之鐵道及其沿線之都市計畫道路、高雄車站、車站東側機檢段土地、愛河東岸之工業區。計畫總面積約為 83.2766 公頃。站區及站東（高雄車站及機檢段）面積約 24.9971 公頃，佔總面積 30.02%。

2、計畫構想

經由鐵路地下化，劃定車站專用區，並朝向高強度發展、開放空間比例高之特定商業專用區，彰顯高雄市商業中心與轉運中心之格局。

3、對本更新計畫之影響

本都市計畫主要計畫及細部計畫係給予車站專用區及站

區、站東、站西、綠帶通廊等範圍發展指導，鐵路地下化完工規劃以綠廊取代原有鐵道空間，本更新地區北側由原先的鐵軌機關用地，變成 50 公尺園道的林蔭主軸空間，對地區環境更新發展有極大的助益。

表 3-2、高雄市區鐵路地下化計畫規劃構想一覽表

區段	規劃構想
站區及站東	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 朝車站專用區及高強度的商業區發展，以符轉運中心及商業中心格局。</li> <li>2. 規劃適當之公園綠地，提高土地發展價值並提供市民活動空間。</li> <li>3. 以園道、廣場、公園等開放空間串連車站與商業區，創造人性化與多元活動空間，並創造東西向通山通河之視覺軸線。</li> </ol>
站西	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 愛河沿岸為重要藍帶，應保留親水河岸開放空間，沿愛河帶劃設公園用地。</li> <li>2. 基於都市未來發展及結合通河公園、親水河岸景觀，愛河東側部分工業區變更為住宅區，提供親水景觀寧適住宅之發展。</li> <li>3. 為顧及高雄地區供電需求，劃設電力使用發展專用區。</li> </ol>
綠帶通廊	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 將騰空後鐵道規劃為林蔭園道，其功能定位以人行、自行車道及綠地為主，車行為輔之綠色廊道。</li> <li>2. 藉由林蔭園道及新劃設之地區道路系統縫合交通路網及斷裂之空間發展模式。</li> <li>3. 串連東西向的藍帶系統與綠帶走廊，以林蔭園道串連區內公共開放空間。</li> </ol>

#### (四) 高雄市三民區臺鐵站東宿舍更新地區劃定案— 101 年 7 月發布實施

本更新地區劃定範圍位於高雄市三民區，東至長明街 38 巷，南臨長明街，西臨建國二路 190 巷，北接大港街及長明街 38 巷 5 弄，不包括「變更高雄市都市計畫主要/細部計畫（配合交通部「臺鐵捷運化-高雄市區鐵路地下化計畫）案」所涵蓋之道路用地，依目前地籍登載資料，計畫面積約 2.7724 公頃。

另該劃定案內亦訂有再發展原則如表 3-4，供本更新計畫於通盤考量當地周邊發展趨勢後，共同作為後續擬定事業計畫之指導。

表 3-3、臺鐵站東宿舍更新地區計畫面積表

土地使用分區		面積（公頃）	百分比（%）
第二種特定商業專用區		2.2893	82.57%
公共設施用地	計畫道路（未開闢）	0.4830	17.42%
總計		2.7724	100.00%

表 3-4、站東宿舍更新地區劃定案之再發展原則

原則	內容
後續可依更新事業計畫之需，調整變更都市計畫內容	本更新地區位處街廓內部，街廓深度僅 40 至 50 公尺深，未來鐵路地下化後，基地將面臨 50 公尺寬之園道，於實際開發階段，可透過都市更新事業計畫配合變更細部計畫內容，整併及擴大都市更新單元，使面臨園道之街廓深度加寬，以符合未來站區周邊商業發展型態之規模需求。
引入主題式設施，創造地區產業再造機會	更新地區緊鄰高雄市主要 3C 產業之建國路商圈，但由於建國路商圈未有足夠的大型 3C 展銷空間，因此逐漸流失其客源，故於本更新地區可提供 3C 主題式設施，增加整體特色產業之集客力，創造地區產業再造機會。
強化與鏈結都市商業機能	本更新地區土地權屬單純，主要為臺鐵局所有，緊臨「擬定高雄市都市計畫細部計畫（配合交通部『臺鐵捷運化-高雄市區鐵路地下化計畫』）案（第二階段：站區及站東）」範圍旁，鐵路地下化完成後，更新願景可期。因此建議可朝連結兩個特色商圈為面狀商圈方向發展，短期建議可作為特色商圈的聚集廣場，長期可以電腦商業與商辦及商旅等商業開發為主。
開發建築需考量景觀綠化	未來建築興建可配合鄰近街廓走向，建築量體儘量採南北向配置，並可於基地重要開口處種植誘鳥誘蝶之植栽，創造舒適及豐富之景觀。並以屋頂綠化、沿重要街道牆面綠化、種植植栽，增加綠環境。沿街鋪面採用高透水性材質以調節基地保水及防洪效果。

## 二、土地使用及建築物現況

### （一）土地使用現況

本更新地區位在建國路與臺鐵局高雄調車場鐵路用地之間，約屬數個寬 40 公尺、長 150 公尺不等之狹長街廓，街廓間之巷道寬約 7 至 9 公尺，係屬高雄火車站周邊未開闢之商業區，主要與建國

路商圈相銜接。區內土地使用現況為空地、停車場、少數低矮平房建築、通行道路等。目前主要為閒置空地（面積約 1.49 公頃，佔 53.66%），以及位處復興一路左右兩側及長明街與長明街 38 巷口之停車場使用（面積約 0.56 公頃，佔 20.20%）；其次為現有巷道道路使用（面積約 0.48 公頃，佔 17.35%）；以及大港街 117 號之臺鐵臨時工人宿舍，由交通部鐵道局承租供公務使用（面積約 0.18 公頃，佔 6.45%）；臨時宿舍旁另有零星矮房（面積約 0.065 公頃，佔 2.34%），惟目前皆已無人居住之閒置建物。



圖 3-3、臺鐵站東宿舍更新地區土地及建物使用現況分布圖

表 3-4、臺鐵站東宿舍區土地使用現況面積綜理表

使用性質	面積(公頃)	百分比
住宅使用	0.0650	2.34%
停車場使用	0.5600	20.20%
道路使用	0.4811	17.35%
閒置空地	1.4875	53.66%
臺鐵臨時工人宿舍	0.1788	6.45%
總計	2.7724	100.00%

## (二) 建築物使用現況

本更新地區範圍原為「臺鐵站東宿舍區」，原屬台鐵員工宿舍，但配合鐵路地下化工程須騰空，故原使用住戶亦配合遷出。惟原有建物設施因長期無使用而逐漸頹危、毀壞，且衍生有治安及環境之虞，以至於民國 101 年劃定為更新地區前即由管理單位配合登革熱防治及環境管理等問題而拆除區內多數無租約之建物。

現存之建物位在長明段 99 地號上，係早期私人向土地所有權人承租興建，多屬樓高 2 樓以下、磚造結構物，但依租約規定已於屆滿時全數遷出，地上物由土地所有權人管有。而臨時工人宿舍為民國 90 年建構之一般 C 型鋼組合屋，係交通部鐵道局向土地所有權人承租供公務使用，將配合於工程結束後拆除淨空。

整體而言，除臨時公務宿舍及停車場使用外，其餘閒置建物已空置與老舊破損，亟待拆除整理；既然本區已因重大建設之公務需求而呈騰空整備貌，未來將配合整體都市發展而再生。



圖 3-4、臺鐵站東宿舍更新地區昔日航照示意圖

備註：資料來自高雄市三民區臺鐵站東宿舍更新地區劃定案（101 年 7 月）之「圖八、尚未拆除之宿舍建物分布圖」，計畫書載述該圖調查日期為 101 年 3 月 27 日。



圖 3-5、臺鐵站東宿舍區現況環境發展示意圖

### 三、交通系統

本計畫基地交通環境整體以高雄火車站為中心，在未來鐵路地下化相關工程完成後，多處南北向道路將可連結原縱貫線鐵路所阻隔之前後站區域，配合原鐵路交通、捷運系統及鐵路地下化綠園道、第 71 期市地重劃等發展，將促使本區域之交通區位提升，並提供更多交通往來本地之可能性與可行性。

#### (一) 道路系統

將鄰近本更新地區及更新地區內之道路系統加以分級，依其道路特性歸類為：主要聯外道路、次要道路與區內道路等三類。

##### 1、主要聯外道路

本更新地區主要仰賴建國路與民族路為跨區聯外道路，除鐵路地下化的綠園道之外，主要藉由民族路（60 公尺園道）延伸往北至左營、楠梓，往南至小港；建國路（25 公尺）往西可至鹽埕、西子灣等海港觀光區域，往東通往鳳山。

##### 2、次要道路

本更新地區連接聯外道路的路徑有南北向之復興一路（20 公尺），因鐵路地下化後，可往北銜接自由一路（20 公尺），以及更新地區兩側之長明街 38 巷（10 公尺，部分未開闢計畫道路）、建國二路 190 巷（10 公尺，未開闢計畫道路）；東西向部分，計有南長明街（10 公尺）與大港街（8 公尺）等。

##### 3、區內道路

本更新地區內土地坵塊均屬四周臨路之完整街廓，地區內聯繫之計畫道路多屬 8~10 公尺寬，惟西側之街廓內尚有一條未開闢之 4 公尺計畫道路。

#### (二) 大眾運輸系統分析

本更新地區鄰近高雄火車站，坐擁大眾運輸便捷之利，舉凡鐵路、公共汽車、乃至高雄捷運都可以輕易到達，便利的大眾運輸系統將成為本區域未來發展的一大基石。

## 1、鐵路及捷運等軌道系統

更新地區位於高雄火車站與民族通勤站間，離捷運紅線 R11（高雄車站）站步行距離約 500 公尺左右、距離民族站步行約 200 公尺左右，藉由高雄車站的交通便捷系統及地下通連道可與鐵路園道周邊地區相連接。

## 2、公車系統

由高雄火車站轉運總站發車與行經之公車共計有 11 班次，主要以經由七賢二路轉林森一路銜接建國路，以及七賢二路轉復興一路兩條路線為主，為匯集大高雄地區的主要動脈之一。

### （三）人行動線系統

本更新地區現況屬於待開發狀態，目前係以既有巷弄作為人車共用的道路上，周邊之舊公寓則多以騎樓空間供人通行，但因騎樓空間往往作為住家停車使用，降低了人通行之便利性。

### （四）自行車道系統

本更新地區周邊 500 公尺範圍內設有 4 處 Citybike 單車場站，最近場站為民族八德站；而鐵路地下化後的園道系統亦將構成一條自新左營站到鳳山站的新自行車道系統。

### （五）停車設施分析

本更新地區範圍內現有含三處臺鐵局委託外標之收費停車場，約有 188 個平面汽車停車位；另更新地區西側尚有兩處民營停車場，約可提供 90 個平面停車位（表 3-5）。

考量更新地區內之出租停車場將在租約到期或土地開發需求而終止營運，故整體停車需求應回歸至都市計畫公共設施對於停車場供給服務的規劃。

惟目前更新地區周邊 500 公尺範圍內之停車場用地已開闢作為拖吊場使用，故未來周邊停車將以復興一路、建國二路、河北一路、民族一路…等道路兩側之公營路邊停車格來稍微供紓解民眾對於停車位之需求。



圖 3-6、本更新地區交通系統分級示意圖

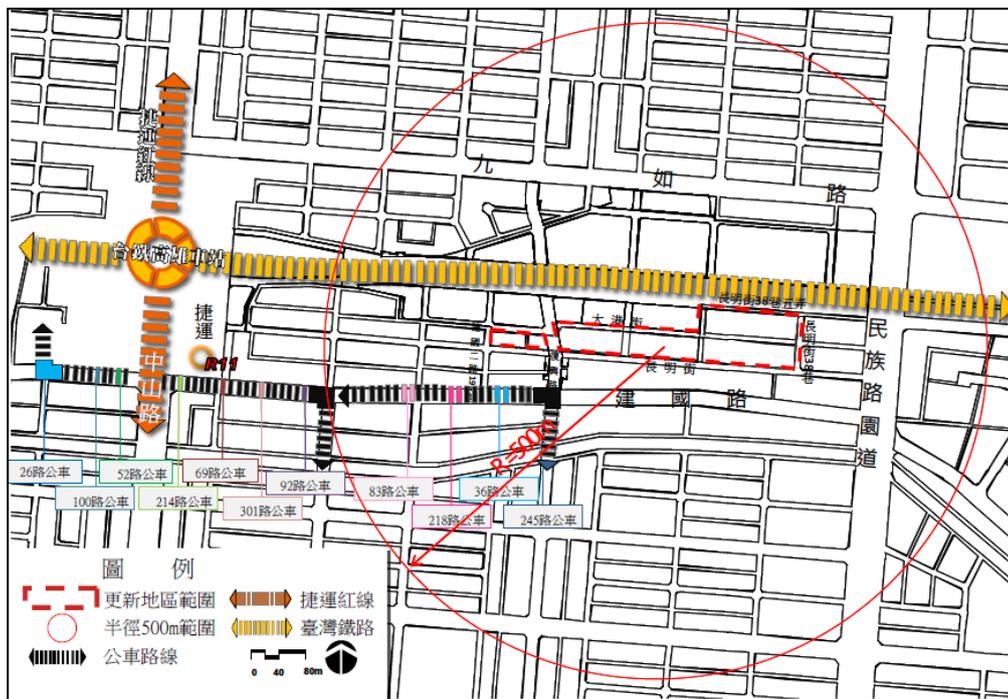


圖 3-7、本更新地區周邊公車路線示意圖

表 3-5、本更新地區區內及鄰近停車設施現況綜理表

停車場名稱		位置	面積 (m <sup>2</sup> )	車位數
地區內	榮帝科技 長明街停車場	復興一路與長明街口 (大港段六小段 494-6、494-13、494-14、494-15、494-16 地號，共 5 筆土地)	1,755	57
	Times 高雄 復興長明停車場	復興一路與長明街口 (長明段 100、101、104 地號，共 3 筆土地)	1,883	64
	寶盛 長明街停車場	長明街 38 巷與長明街口 (長明段 282 地號，共 1 筆土地)	1,962	67
地區外	嘟嘟房高雄 長明站停車場	復興一路與長明街口西北側 (大港段六小段 494-6、494-13、494-14、494-15、494-16 地號)	-	66
	谷杉 長明建國停車場	建國二路 296 號旁 (大港段七小段 662-3、662-17~662-22、662-31、662-76、664 及 664-3 地號)	-	24



圖 3-8、本更新地區停車設施分布示意圖

## （六）綜合分析

本更新地區周圍以建國路、民族路、中山路等道路系統，配合台鐵高雄車站、高雄捷運系統及鐵路地下化綠園道構成主要交通網絡。未來在高雄車站大型交通轉運節點之帶動下，本區將匯集大量通勤與外來觀光旅次。其中，熱鬧的都市活動也在 71 期重劃區適切的公共設施規劃下可供部分紓緩，另鐵路地下化的 50 公尺園道系統，也可紓解建國路大量車流旅次，整理而言，本更新地區未來將可在都市縫合契機下得到規劃的優勢。

## 四、公共設施現況

本更新地區周圍 500 公尺半徑臨接之街廓範圍內所包括之公共設施計有：市場、停車場、機關用地、社教用地、廣場、公園及園道用地、道路等，其開闢狀況與現況說明如下：

### （一）市場用地

「建興市場（市 19）」於民國 58 年興建，位於本更新地區南側建國路與建國二路 190 巷交叉口，提供附近居民日常民生用品、蔬菜、水果等消費需求。

### （二）停車場用地

位於本更新地區南側（停 4），位於民族路旁，目前開闢作為拖吊場使用。

### （三）車站專用區

為更新地區西側之高雄火車站。鐵路地下化後為高雄市重要交通鏈結與生態休閒廊帶；地面層提供火車站體與林蔭園道滿足休閒、生態、交通之需求，地下層為鐵軌隧道及商業街等，由平面活動連結至立體空間的活動，帶動地方發展。

### （四）公園用地

公園用地共有五處，兩處已開闢完成者為更新地區北側之德智里公園、南側之新興公園，其餘三處尚未開闢完成。

(五) 園道用地

園道為民族路，為 60 公尺之林蔭道路。

(六) 園道用地（兼供鐵路使用）

鐵路地下化工程用地範圍，提供兼具綠美化景觀與運輸機能之綠帶通廊，為 50 公尺園道。

(七) 社教用地

其位於新興公園之南側，目前為籃球場使用，尚未開闢完成。

(八) 廣場用地

位於地下化後園道旁，目前為車站調車場使用，尚未開闢完成。

表 3-6、本更新地區周邊公共設施開闢情形綜理表

公共設施用地		開闢情形			計畫面積 (公頃)	已開闢面積 (公頃)	開闢率	
設施編號	設施名稱	完全	部份	尚未				
公園用地	公 5	德智里公園	✓			0.97	0.97	100%
	公 43	新興公園	✓			0.92	0.92	100%
	--	未開闢公園 1			✓	0.33	-0.33	0%
	--	未開闢公園 2			✓	0.19	-0.19	0%
	--	未開闢公園 3			✓	0.58	-0.58	0%
市場	市 19	建興市場	✓			0.52	0.52	100%
社教用地	--	新興公園旁			✓	0.81	-0.81	0%
停車場用地	--	八德拖吊場	✓			0.81	0.81	100%
園道		民族路部分路段	✓			3.86	3.86	100%
園道(兼供鐵路使用)	--	地下化後園道			✓	4.30	-4.30	0%
廣場用地	--	地下化後園道旁			✓	0.04	-0.04	0%
道路用地	--	計畫區內三處	✓			0.18	0.18	100%
總 計						13.51	7.26	53.7%

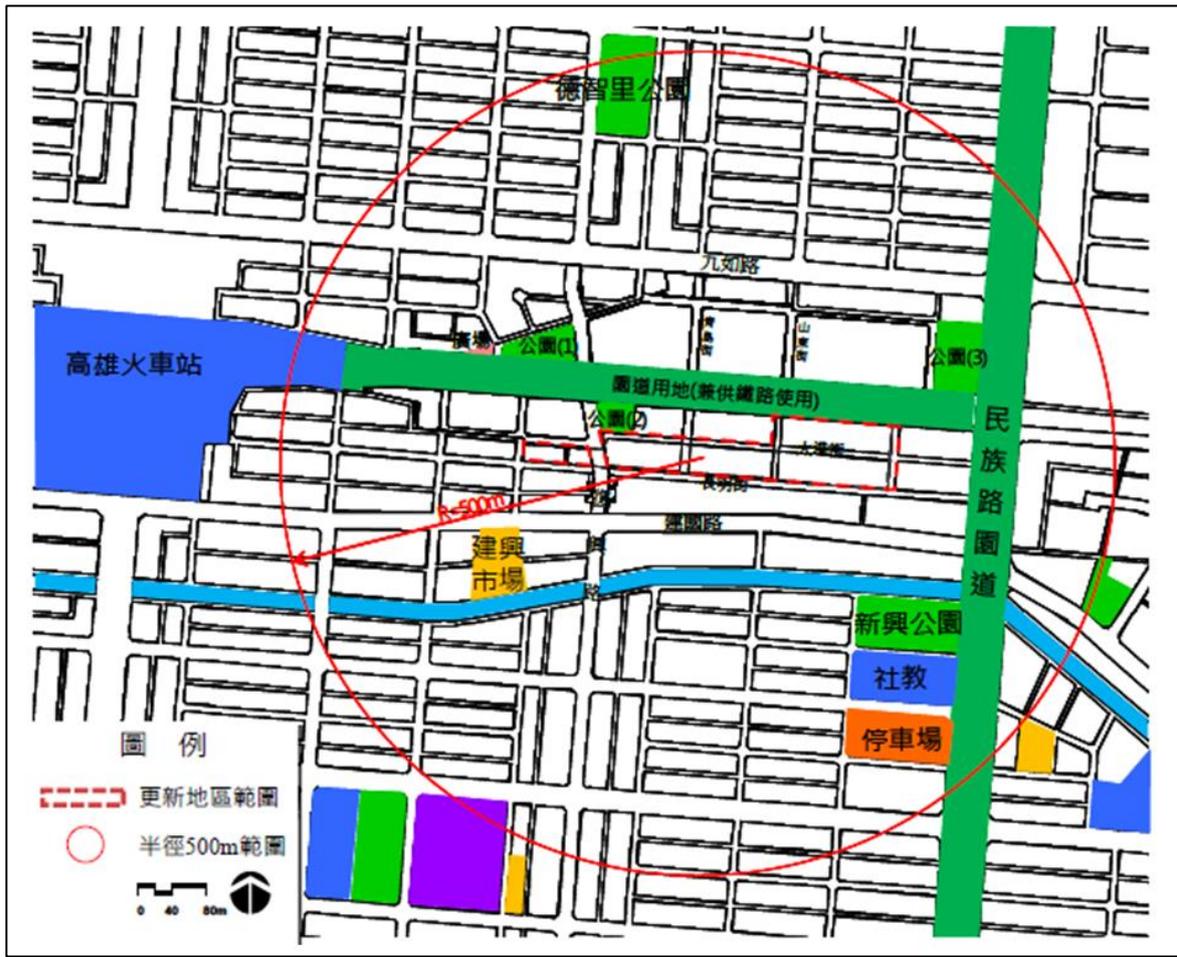


圖 3-9、本更新地區公共設施分布示意圖

## 五、土地權屬概況及建築物權屬

### (一) 土地權屬

本更新地區業經高雄市政府 101 年 7 月 20 日公告實施「高雄市三民區臺鐵站東宿舍更新地區劃定案」劃定為更新地區，依近期更新地區內土地地籍所載資料，計有高雄市長明段 98、99、100、101、102、103-1、104、105、106、106-2、106-4、239、282、282-1、282-2、283、284、289、290 地號等 19 筆土地及大港段六小段 494-6、494-13、494-14、494-15、494-16、494-38 地號等 6 筆土地，合計 25 筆土地，面積合計約為 27,723.78 平方公尺。

更新地區範圍內皆屬公有土地，土地管理人(機關)分別為交通部臺灣鐵路管理局與高雄市政府工務局，其中長明段 103-1 地號之土地為高雄市政府工務局管有，約占 1.38%，其餘皆為交通部臺灣鐵路管理局管有。

表 3-7、本更新地區土地權屬及面積綜理表

編號	地段	地號	登記面積 (m <sup>2</sup> )	範圍內面積 (m <sup>2</sup> )	權屬	管理單位	土地使用分區
1	長明段	98	1,563.45	1,563.45	中華民國 (中央機關)	交通部 臺灣鐵路管 理局	第二種特定 商業專用區
2		99	3,958.09	3,958.09			第二種特定 商業專用區
3		100	2,051.79	2,051.79			第二種特定 商業專用區
4		101	139.59	139.59			第二種特定 商業專用區
5		102	48.59	48.59			道路用地
6		104	101.98	101.98			第二種特定 商業專用區
7		105	11.81	11.81			道路用地
8		106	1,318.52	1,318.52			道路用地
9		106-2	47.53	47.53			道路用地
10		106-4	317.66	317.66			第二種特定 商業專用區
11		239	0.52	0.52			第二種特定 商業專用區
12		282	5,912.29	5,912.29			第二種特定 商業專用區
13		282-1	717.89	717.89			第二種特定 商業專用區
14		282-2	317.41	317.41			道路用地
15		283	317.42	317.42			道路用地
16		284	319.93	319.93			道路用地
17		289	5,969.73	5,969.73			第二種特定 商業專用區
18		290	1,904.17	1,904.17			道路用地
19		103-1	383.41	383.41	中華民國 (省市)	高雄市政府 工務局	道路用地
20	大港段 六小段	494-6	1,399.00	1,399.00	中華民國 (中央機關)	交通部 臺灣鐵路管 理局	第二種特定 商業專用區
21		494-13	761.00	761.00			第二種特定 商業專用區

編號	地段	地號	登記面積 (m <sup>2</sup> )	範圍內面積 (m <sup>2</sup> )	權屬	管理單位	土地使用分區
22		494-14	7.00	7.00			道路用地
23		494-15	87.00	87.00			道路用地
24		494-16	23.00	23.00			道路用地
25		494-38	45.00	45.00			道路用地
小計			27,723.78	27,723.78	-		

備註：因配合高雄市第 71 期市地重劃作業修正表列部分地籍、地號；實際以地籍所載資訊為準。

表 3-8、本更新地區土地權屬比例表

所有權人/管理人	面積 (m <sup>2</sup> )	百分比 (%)	土地地號
中華民國/ 交通部臺灣鐵路管理局	27,340.37	98.62	長明段 98、99、100、101、102、104、105、106、106-2、106-4、239、282、282-1、282-2、283、284、289、290 地號等 18 筆，及大港段六小段 494-6、494-13、494-14、494-15、494-16、494-38 地號等 6 筆，合計 24 筆土地。
高雄市/ 高雄市政府工務局	383.41	1.38	長明段 103-1 地號 1 筆土地
總計	27,723.78	100.00	(合計 25 筆土地)

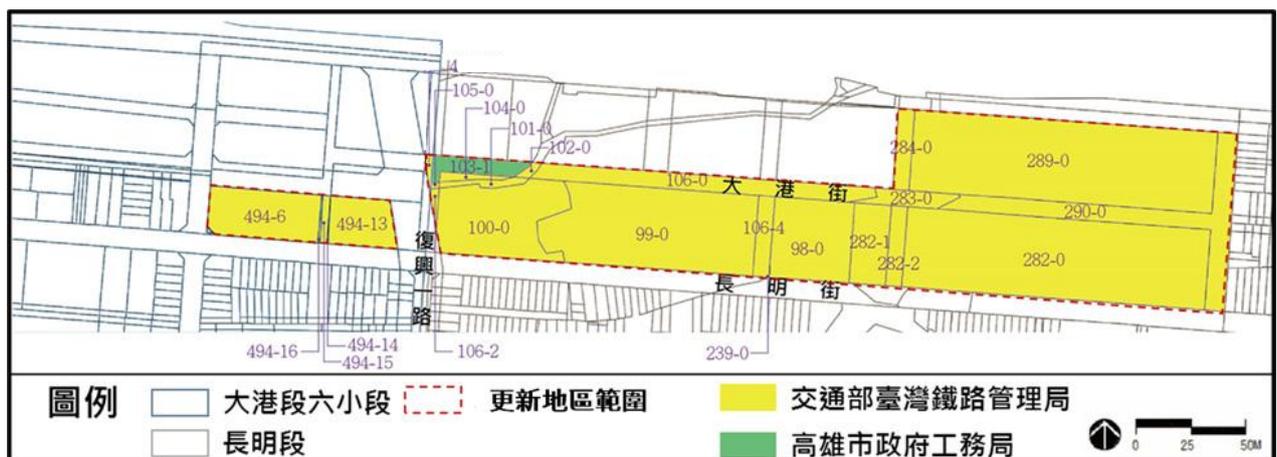


圖 3-10、本更新地區土地權屬分布圖

## (二) 建築物權屬

本更新地區內計有高雄市三民區長明段 178 建號等 41 筆建築物，產權皆屬交通部臺灣鐵路管理局所有，持有狀況單純，坐落土地面積共計 3,204.35 平方公尺。

表 3-9、建築物權屬比例表

所有權人/管理人	面積 (m <sup>2</sup> )	百分比 (%)	座落土地 地號	建物建號
交通部臺灣鐵路管理局	2247.46	70.14	長明段 98 地號 1 筆土地	長明段 178、380、381、383、 548、549、550、551、552、 553、554、555、556、557、 558、559、560、561、562、 563、564、565、566、567、 568、569、570、571、572、 573、574、575、576、577、 578、579 建號等 36 筆建物
	352.69	11.00	長明段 99 地號 1 筆土地	長明段 171、175、185、260 建號等 4 筆建物
	604.20	18.86	長明段 97、284 地號等 2 筆土地	長明段 379 建號 1 筆建物
總計	3,204.35	100.00	(合計 3 筆土地)	(合計 41 筆建物)

## 六、原有社會、經濟關係

### (一) 人口發展概況

近 5 年間高雄市成長幅度略高於南部其餘縣市，為南部區域主要人口集聚及成長地區，目前為全國第三大城市，僅次於新北市以及臺中市。

高雄市截至民國 110 年總人口數為 2,764,291 人，而三民區人口總計為 336,563 人，佔全市 12.17%，居全市第二位，僅次於鳳山區。近 5 年來全市人口成長率，由民國 106 年 0.21% 至民國 110 年 -1.04%，為負成長趨緩型；而三民區近 5 年來減少約 3918 人，平均成長率達 -5.49%，加上三民區在縣市合併即屬於舊市區發展重心，

原發展使用已呈飽和狀態，致使本區人口成長緩慢至衰退現象。

因外圍新興社區開發有吸納人口之影響外，近年尚有因應眷村改建與交通部台灣鐵路管理局依行政院函頒「國有宿舍涉及眷舍房地加強處理方案<sup>1</sup>」，收回退休員工及配偶宿舍，致市政府分別於民國 95 年裁撤九如里、民國 99 年裁撤港北里等，也凸顯本區人口之負成長原因。

表 3-10、高雄市與三民區歷年人口成長率一覽表

年份	高雄市		三民區	
	人口數(人)	成長率(千分比)	人口數(人)	成長率(千分比)
106	2,779,332	0.21	344,904	-3.07
107	2,776,786	-0.92	343,203	-4.93
108	2,773,607	-1.14	340,730	-7.21
109	2,774,571	0.35	339,528	-3.53
110	2,764,291	-3.71	336,563	-8.73
平均值	2,773,717	-1.04	340,986	-5.49

註：人口成長率=[(當年總人口數-去年總人口數)÷去年總人口數]×1000‰  
 (資料來源：高雄市民政局人口統計查詢，本計畫彙整至 110 年 1 月 31 日)

## (二) 房地產概況

依內政部不動產交易實價查詢服務網之登錄資訊，以更新地區範圍半徑 500 公尺為範圍查詢實價登錄相關資訊，其自民國 108 年 12 月至 109 年 12 月，共計 102 筆交易紀錄。本區域環境內以住宅大樓交易資料為大宗(共計 78 筆)，平均每坪約 15.12 萬元，平均坪數約 30.54 坪，以中大坪數為主；而公寓建築型態(共計 15 筆)，平均每坪約落於 15.12 萬元，坪數約 22.13 坪，而華廈以及辦公商業大樓交易筆數較低，惟影響價格因素視周邊商業機能、臨路、面積、格局等條件而有所差異。

<sup>1</sup> 國有宿舍涉及眷舍房地加強處理方案(民國 92 年 07 月 10 日發布)其目的為：

- 一、全面清查處理國有老舊眷舍及閒置或低度利用之首長宿舍，以改善市容，美化都市景觀，促進土地合理利用。
- 二、促請各管理機關積極檢討國有老舊眷舍及首長宿舍，並加速處理無需保留公用之房地，以提高國家資產之運用效率，並充裕「中央公務人員購置住宅貸款基金」之收益，俾利循環運用。

表 3-11、更新地區周圍房地產市場行情一覽表

筆數	案名/基地座落	使用分區	建物型態	總坪數(坪)	興建樓層	屋齡	單價(萬元/坪)	價格日期
2	九如二路 241~270 號	商五	辦公大樓	32.46	18	28	10.2	109/01
1	遼寧一街 1~30 號	特商三	店面	84.05	5	38	16.1	109/03
1	遼寧一街 1~30 號	特商三	店面	59.64	7	38	11.2	108/12
小計(店面)				71.85	6	38	13.7	
3	忠孝一路 511~540 號	商二	華廈	94.09	8	25	15.9	109/06
2	河北一路 151~180 號	特商三	華廈	41.19	10	25	13	108/12
2	九如一路 901~930 號	住五	華廈	52	7	41	11.5	109/01
小計(華廈)				62.43	8.3	30.3	13.5	-
3	建國一路 511~540 號	特商二	公寓	11.80	5	40	8.5	109/02
3	凱國路 22 巷 1~30 號	住三	公寓	35.42	5	34	8.5	109/03
3	凱歌路 271~300 號	住三	公寓	22.27	4	46	12.6	109/11
3	寧夏街 1 巷 1~30 號	住五	公寓	17.15	5	42	31	109/07
3	龍江街 1~30 號	商五	公寓	24.02	5	41	15	109/04
小計(公寓)				22.13	4.8	40.6	15.12	-
7	河北一路 241~270 號	商四	住宅大樓	7.18	12	40	15.3	109/12
5	建國二路 181~210 號	商四	住宅大樓	24.70	12	28	15	109/05
4	復興一路 151~180 號	商四	住宅大樓	20.40	12	38	13.2	109/10
7	建國二路 91~120 號	商四	住宅大樓	49.97	12	26	14.3	109/12
6	長明街 31~60 號	商四	住宅大樓	31.71	16	31	16.2	109/10
14	建國二路 1~30 號	商五	住宅大樓	21.11	12	40	11.1	109/11
6	九如一路 871~900 號	住五	住宅大樓	20.83	11	42	16.3	109/11
2	九如一路 991~1020 號	特商三	住宅大樓	47.76	12	39	24.1	109/08
7	民族一路 1~30 號	住五	住宅大樓	41.53	12	38	12	109/11
6	九如二路 31~60 號	商五	住宅大樓	29.10	13	40	15.3	109/11
3	九如二路 31~60 號	商五	住宅大樓	10.99	12	25	13.3	109/05
8	旅順街 91~120 號	住四	住宅大樓	74.09	15	10	18.9	109/04
3	九如二路 151~180 號	商五	住宅大樓	17.71	12	36	13	109/11
小計(住宅大樓)				30.54	12.5	33	15.2	-

資料來源：內政部不動產交易實價查詢服務網，本計畫彙整；查詢日期：2021 年 02 月 02 日

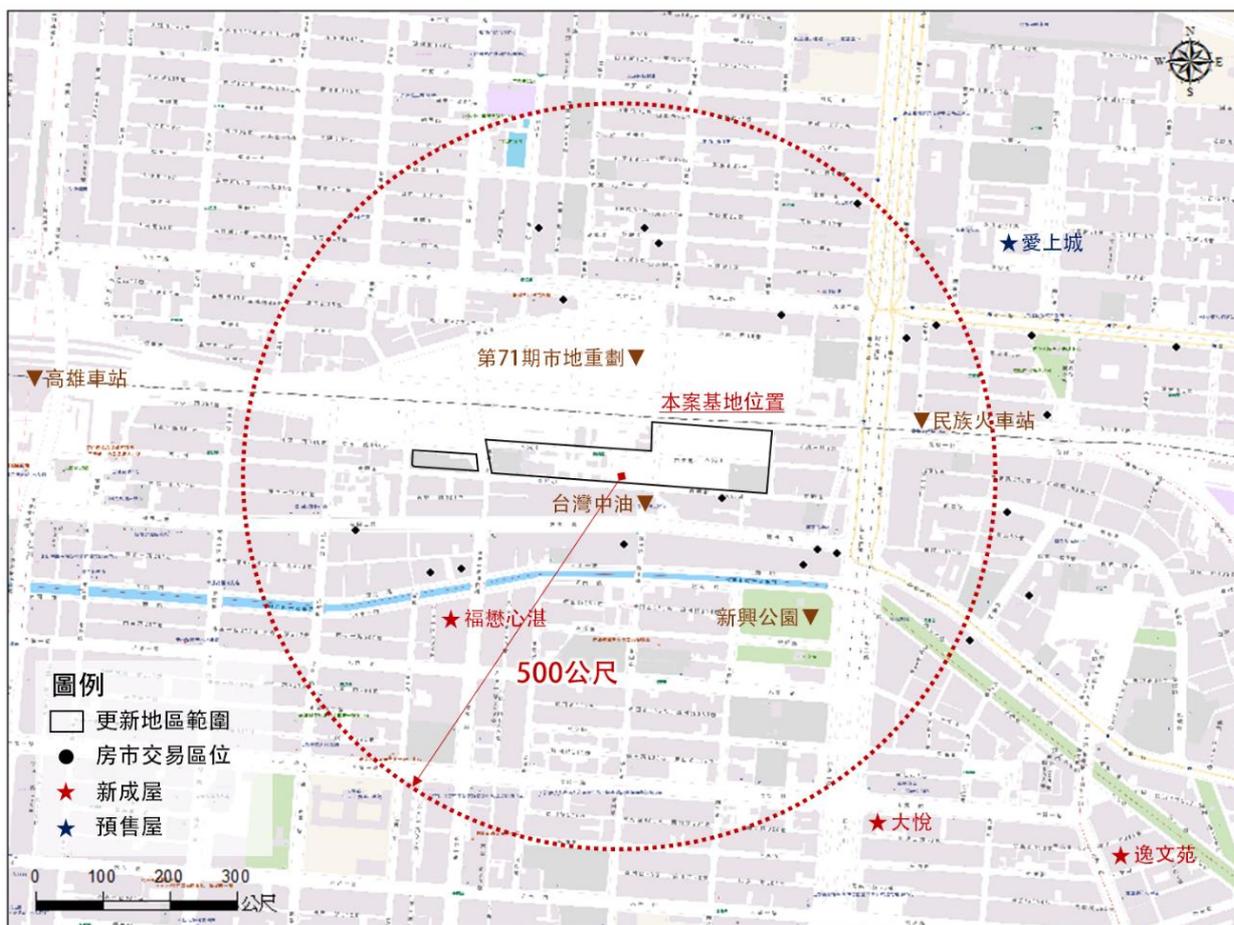


圖 3-11、基地周邊房地產案例分布圖

### (三) 住宅市場供給調查評估

根據民國 105 至 109 年住宅流量資料顯示，近五年三民區核發建造執照大致呈緩升趨勢，並於 109 年達 281 件相對低點，較 108 年 545 件減少 264 件(遞減約 48.4%)。另三民區建築執照核發宅數及面積約佔高雄市整體比例 8.42 % 以及 10.26 %，其比例皆低於三民區總家戶數佔高雄市整體家戶數之比例(12.52 %)。上述資料顯示，三民區 109 年待興建或正在興建中之建築物呈萎縮情形。

依民國 109 年第 1 季住宅流量資料顯示，使用執照核發宅數及面積約佔高雄市整體比例分別為 10.92 % 及 7.28 %，其比例低於三民區總家戶數佔高雄市整體家戶數之比例(12.52 %)，顯示三民區 109 年住宅新建需求大於供給。此外，三民區建造執照核發宅數之高峰期為民國 108 年，使用執照宅數核發高峰期為民國 105 年，兩者之相對高峰期分別維持 1-2 年左右。

表 3-12、三民區住宅流量統計一覽表

地區	年度	建造執照 總宅數(宅)	建造執照 總樓地板面積(坪)	使用執照 總宅數(宅)	使用執照 總樓地板面積(坪)	新建餘屋(待 售)住宅(宅)
三民區	105 年	12	883.90	379	9,503.63	1,581
	106 年	127	4,405.15	15	1,269.37	2,397
	107 年	<b>495</b>	4,099.38	231	2,758.10	2,169
	108 年	<b>545</b>	22,932.83	89	6,079.95	2,059
	109 年	281	14,531.19	<b>409</b>	17,069.47	--
高雄市	109 年	3,336	141,511.01	3,742	234,373.98	10,990
比例		8.42%	10.26%	10.92%	7.28%	--

資料來源：內政部不動產資訊平台；本計畫彙整。

#### (四) 周邊商業發展評估

本更新地區周邊除了鄰接長明、建國、安寧等現有商圈所在之第四種商業區外，亦緊鄰高雄車站所在之特定商業區(站區及站東)。由於前述商業區在都市發展定位上均屬於高強度商業區，其容積率大於 630%，未來將有高強度之大型商場、辦公大樓、旅館等高群聚性、主題性商業活動。而相較於本更新地區及連結至高雄車站所在之狹長街廓，其容積率為 300%，尚未及前述商業區開發強度之半，因被周圍高密度商業區所圍蔽，可歸類為支援高強度商業區之都市發展定位，亦即除維持第二種特定商業專用區之考量外，未來商業活動上應屬服務一般鄰里商業或民生需求等。



圖 3-12、基地周邊商業發展強度分析示意圖

## (五) 社會發展課題

本更新地區緊鄰鐵路縫合後的高雄市交通轉運及商業中心，以高雄車站站體所屬之第 71 期市地重劃區具有運輸導向的城市型態；但就本更新地區之環境、機能狀況以及人口成長趨勢所示，本更新地區除兼具連結 71 期核心商業區與縫合新舊市區再發展的任務之外，要有活化地區商業及因人口之移入滿足地區居住空間之需求。考量本更新地區係以公有土地為主，未來可從均衡相關公共設施以及導入商業機能與複合式住宅生活，創造良好都市景觀，藉以與周邊發展彼此呼應。

因此，從本更新地區(原為宿舍住宅生活)所需要之居住空間與區內消費型態而言，較適合鼓勵採整體性開發方式，儘量以完整街廓開發方能掌握最佳土地使用價值。故在本更新地區之更新單元劃設原則上，可依實際需求規定其最小開發規模須以一完整街廓或以合併街廓方式來進行整體開發，藉以增加土地使用效率。

## 七、人文特色及整體景觀

### (一) 整體都市景觀概況

本計畫範圍鄰近高雄火車站，為高雄舊市區主要商圈發展核心，周邊以住宅及商業混合使用為主，建物形式多為中矮型透天樓房，更新地區南向之長明街、建國二路兩側多屬 2~5 層樓高建物，僅建國二路北側、九如二路兩側有少數 12-18 層高樓層集合住宅；商業主要分布於建國二路、復興一路沿街面，為 3C 電子產品、零組件等業種所形成電子街商圈，以及該區住商混合大樓之低樓層多為辦公及商業用途，也是升學考試之補習班聚集處。整體而言，雖為綜合型商業活動之都市景觀，但為配合高雄車站成為都會區交通轉運及商業中心發展時，仍須針對地區環境予以風貌管制。

### (二) 鐵路地下化園道

高雄市鐵路地下化工程範圍北起左營區新左營車站、南達鳳山區大智陸橋以西，約分為左營計畫：崇德路-葆禎路、高雄計畫：

葆禎路-正義路、鳳山計畫：正義路-大智陸橋，施工路段總長約為 15.36 公里；本更新地區所在位置屬於高雄計畫區內，約位於高雄車站到民族站之間。

經民國 107 年 10 月鐵路地下化通車後，原鐵道地面層將改以綠色廊道與周邊都市環境鏈結緊密發展，所增設的園道用地系統將可與市區內多處公園系統形成生態綠網，以系統性開放空間並結合以人為本、綠色交通 TOD 成長模式，延伸大眾運輸場站的地面商業腹地、整合並強化原有商業機能。



圖 3-13、鐵路地下化綠園道高雄車站至民族站之規劃示意圖

## 八、都市發展課題及潛力限制分析

- (一) 本更新地區現況老舊窳陋、多數建物已閒置無人居住，導致計畫區內環境品質不彰，形成站區周邊發展低落之灰色地帶，應藉由與既有商圈及未來商業活動串聯，方能整體共榮發展

本更新地區光復後即作為臺鐵員工宿舍，未曾做過完整而又全

面性的維修工作，多數房舍無人居住而殘破衰敗，區內建築大多已拆除或呈現廢置的情形，故前經民國 101 年劃定為更新地區，主要目的即在於以都市更新方式來改善地區現況閒置與老舊之問題，並藉由高雄市區鐵路地下化對於高雄車站及 71 期重劃區之發展構想與定位，整體改善都市景觀風貌。

因此，未來本更新地區可藉既有第二種商業區之特性，串聯周邊長明街、建國路商圈，配合與北側綠園道綠廊之都市景觀結合，連結傳統商圈及未來站區高強度商業活動，提供兼具支援性商業功能之優質複合型商業及生活居住空間，吸引人口之移入，藉以鏈結 71 期中心商業區之交通轉運以及商辦機能，帶動區域整體發展。

(二) 本更新地區未臨接市區主要道路，位於街廓內部，巷弄狹窄、街廓狹長，不利於大規模開發

由於本更新地區位處建國路沿街商業帶與原鐵路設施帶之中間，因處於街廓內部，且都市計畫劃設街廓坵塊均屬於狹長型。除因深度不足致容易形成道路轉角，鄰近區域大型商業與重要交通節點之影響加乘，恐增加本區交通系統負荷。故針對本項課題，提出以下策略方向：

- 1、本更新地區雖四周鄰接計畫道路，但因街廓細分而容易形成過渡性交通通道，影響區內通行。故應以完整街廓整體開發模式，用規劃技術解決巷弄狹窄問題，同時也較能支援一定程度之商業活動。
- 2、配合交通部「臺鐵捷運化—高雄市區鐵路地下化計畫」產生的 50 公尺園道系統，未來更新地區內之基地開放空間應與周邊道路系統有所連結，共構開放空間或友善步行空間，以符鐵路地下化之規劃願景並帶動區域商業開發定位需求。
- 3、本更新地區未來整體開發時，在已依都市設計留設必要退縮開放空間及提出交通防制措施之下，原街廓內細部計畫道路若仍有造成區內用路衝擊時，得配合都市更新規劃方案於事業計畫階段提出街廓整併之變更方案，以符合適當開發規模。

(三) 本更新地區土地權屬單純，與高雄車站所在之更新地區及第 71 期重劃區等均屬於近年來高雄市規模較大之基地，未來應連結周邊商業活動給予地區適當之都市更新定位，發揮最適土地利用價值

考量本更新地區周邊街廓大部分屬於高容積率之高強度商業類型，面臨有傳統商圈及站區新興商業之競爭，故未來發展上，需考量與周邊商業區之競合關係，以站區所在之高強度商業區為主要商業廊帶、站區周邊為支援性商業區域。未來本更新地區內之都市更新事業應發揮站區周邊商業支援特性，呼應站區主要商業類態，除規劃部分主題性商業空間外，仍應提供適量之鄰里商業活動空間類型，藉以連結區域性商業行為。

此外，為共構成完善都市商業活動空間、發揮本更新地區內商業區之土地使用效能，本更新地區應以完整街廓為最小更新單元，並得以合併街廓進行整體開發方式來創造更具規模之商業效益。如有因合併小街廓成大街廓而需調整區內計畫道路之必要時，依都市更新條例規定可透過都市更新事業計畫需求研提調整都市計畫（細部計畫）方案，得採都市更新事業計畫併送變更都市計畫（細部計畫）之方式辦理細部計畫變更事宜，避免小基地分割開發，造成土地使用效率降低。



圖 3-14、本更新地區與鐵路地下化相關計畫及新生土地區位示意圖

## 肆、基本目標與策略

### 一、更新發展定位

#### (一) 帶動城中區發展，打造複合式商業發展模式

依據「高雄市區鐵路地下化新增捷運站區周邊都市更新策略計畫」及「擬定高雄市都市計畫/細部計畫（配合交通部「臺鐵捷運化-高雄市區鐵路地下化」）案（第二階段：站區及站東）之發展定位，以城中心發展邏輯〈Kao-Midtown〉定位高雄火車站區與站東 71 期重劃區為交通轉運與商業中心之發展。本案範圍緊鄰在側，周邊商圈有長明街的音響街與建國路電腦街等都市既有紋理之商業活動，本區規劃應將舊市區商業與重劃區之商業規劃作空間之連結，將人流能引入區內，串聯新舊市區之生活與消費模式，活化區域之土地利用與產業再發展。

#### (二) 都市再生建構綠化適居環境

配合基地北側原鐵路用地地下化規劃做為 50 公之綠化園道空間，使都市空間得以重新縫合再生串聯南北，綠廊之規劃提供寬敞與舒適之開放空間，呼應城中綠都心之發展定位。本區位處於新舊商圈之中心地區並緊鄰園道，應透過區內開放空間之綠化規劃，將綠意與人行道動線作結合，建構適居與舒適之居住與消費空間。

#### (三) 以 TOD 發展模式帶動周邊區域發展

本更新地區位處高雄火車站與民族火車站之間，配合未來 71 期重劃區之發展定位為交通轉運中心，本區之交通路網非常便利。未來開發可透過 TOD 城市發展之特性，以大眾運輸系統為導向，建構以人為本之發展模式，促使都市再生。透過設置人行空間串連北側綠園道綠廊空間延伸至車站，打造舒適且寬敞之綠色生活圈，並促使沿線商圈再發展，以達提升地區商業價值並形塑區域整體發展之契機。

## 二、更新發展目標

### (一) 改善目前建築頹敗閒置狀況、健全都市機能

鐵路地下化之發展軸心需具備良好的轉運及商業活動之機能，區內目前為大量的閒置用地以及未拆除的老舊宿舍，低度利用地區阻斷了都市活動的延續，期透過整體環境整頓再發展，整合周圍都市活動，使此區以及周邊環境之都市機能得以健全。

### (二) 重塑都市景觀，建構適居環境

本更新地區緊鄰舊市區旁，鄰近建築多以三四樓老舊公寓為主，巷道間多遭汽機車占用，且缺乏友善之人行步道空間，低密度之使用與無妥善之空間規劃導致人流無法駐留。本區於區位上具有交通匯集且緊鄰中心商業區與舊商圈之間之特性，應透過都市更新方式重塑都市景觀，打造舒適寬敞之沿街步道，建構區內充足休閒活動設施，再搭配區外公園與園道等綠化開放空間之規劃，以提升居住環境品質，將人引入區內居住與消費，活化區域發展。

### (三) 創造更新地區綠建築示範更新效果

本更新地區擁有鄰近大眾運輸交匯節點的區位優勢，鐵路地下化騰空之土地塑造新的城市空間軸線，未來與 71 期重劃區中心商業鑑結勢必將引入大量人潮，未來區內應配合整體更新計畫形塑都市綠廊意象，以實質手法落實綠建築指標，以順應永續、生態都市之需求，塑造綠化公共環境提供市民活動，可達到公有土地作為更新觸媒以及示範性的效果。

### (四) 帶動區域商圈產業鏈，打造區內消費活動使用空間

配合鐵路地下化的區域商業活動更趨完整，本更新地區應朝多面向發展，讓區內數個狹長街廓發揮支援連接特性，藉沿街帶狀式商業空間串聯車站專區與周邊既有商圈，新舊商圈之空間經過連結整合後，亦可帶動周邊原舊市區長明街與建國路之電腦街與音響街等商店發展。故未來本更新地區商業活動應考量一般鄰里商業及民生需求等類型商業，滿足區內足夠之消費空間，以期更新後提供人潮進入駐留，透過適當規劃引入商業空間，並配合實質環境的改

善，藉以整合南北商街、串連建國商圈，發揮商業聚集效益、提供地區商業復甦的契機。

### 三、都市更新推動策略

#### (一) 依現行都更地區條件劃定適切規模之更新單元以進行整體開發

本更新地區範圍於民國 101 年劃定公告前，因配合鐵路地下化工程建設需要而停止住屋租賃使用，又因已無人居住之頹壞窳陋環境成為病蟲媒孽生處，且有治安死角，故而逐漸拆除房舍以維都市公共安全，後進而依據都市更新條例第六條規定，衡酌地區環境未能符合都市應有機能、未能與重大建設配合，優先劃設為更新地區。

考量本更新地區自劃設為更新地區以來，所騰空之土地亦是提供予鐵路地下化工程相關施工作業使用，且既有土地坵塊亦已依計畫道路路型概略形成完整街廓環境，故本更新地區未來辦理都市更新相關開發建設時，應避免有再切割街廓等小範圍開發方式，而需維持以完整街廓、或整併成較具規模之大街廓，或全更新地區劃為同一更新單元進行整體開發之模式。

#### (二) 循都市更新相關規定依核定之事業計畫調整都市計畫內容，保留後續更新開發之彈性

本更新地區土地概屬完整街廓，但仍有個別街廓面積略偏狹窄且鄰接未開闢計畫道路，不符合大街廓整體開發模式；為避免前述計畫道路造成區內用路交通衝擊，並保留後續整體開發及大面積基地規劃設計彈性。未來在整併街廓劃設為單一都市更新單元並提出都市更新事業時，得依循都市更新條例相關規定提出變更都市計畫方案，研提公共設施（計畫道路）位置調整、街廓整併，藉以減少非必要之小型巷道對交通之影響，提供足量都市活動空間、符合周邊發展型態之規模需求，活化本計畫基地空間。

#### (三) 規劃公益性設施提升公益性，建構 TOD 模式之良善地區生活圈

為發揮本更新地區之整體性開發效益，帶動地區之優質生活與商業活動發展，實施都市更新時得由更新單元實施者依有益整體發展的角度協助開闢公共設施、或提供本市都市更新自治條例規定之

公益設施；且配合大眾運輸導向(TOD)之都市發展需求、循本更新地區內第二種特定商業專用區之發展意旨，提供符合都市計畫法高雄市施行細則規範之使用項目，確保生活環境之良好。

(四) 整體開發應融入低碳永續、綠建築及智慧建築規劃，提升環境品質

本更新地區結合北側園道用地 50 公尺綠廊規劃，可透過開放空間之綠化達到地區綠軸空間之連結，故未來都市更新事業應配合高雄市政府綠建築防災及智慧城市等政策提出相關具體措施，並應依循或高於下列規劃原則：

- 1、 低碳永續部分：依高雄市綠建築自治條例相關規定辦理。
- 2、 綠建築部分：新建建物應取得銀級以上綠建築候選證書，並得據以申請都市更新建築容積獎勵。
- 3、 智慧建築部分：新建建物應依銅級以上智慧建築之要求進行規劃，並得依建築基地環境或各棟別建築物屬性，各自取得銅級以上智慧建築候選證書。
- 4、 耐震建築部分：新建建物應依循「建築物耐震設計規範及解說」規定進行設計，藉以建構舒適安全之住居生活環境。

## 伍、實質再發展概要

### 一、整體發展構想及原則

依據本計畫之更新目標與定位，本更新地區整體發展精神期望藉由閒置空間的再生活化，帶動本更新地區及周邊整體各面向之發展，故以「藉鐵路地下化發展契機，促進都市再生與縫合；以人本交通的規劃原則扣合軌道運輸之 TOD 發展，提供優質的都市生活空間、鏈結高雄車站綠園道土地價值」做為本更新計畫的發展構想。

考量整體發展構想，本計畫提出四大發展原則，亦即「青年通勤宅」、「打造長明街表參道」、「滿足停車需求」以及「後疫情新生活空間典範」等四項原則。

表 5-1、臺鐵站東宿舍更新地區四大發展原則

四大發展原則	
青年通勤宅	配合鐵路地下化與高雄新站，提供青年返鄉、就業成家的 TOD 青年通勤宅。
打造長明街表參道	配合綠園道，基地東北側臨園道之街廓，朝作為商業及辦公空間方向發展。
滿足停車需求	復興路與長明街周邊街廓，設置停車空間，滿足更新範圍及周邊之停車需求。
後疫情新生活空間典範	引導建築空間格局設計，展現後疫情時代新生活空間典範。



圖 5-1、本更新地區與周邊環境縫合示意圖

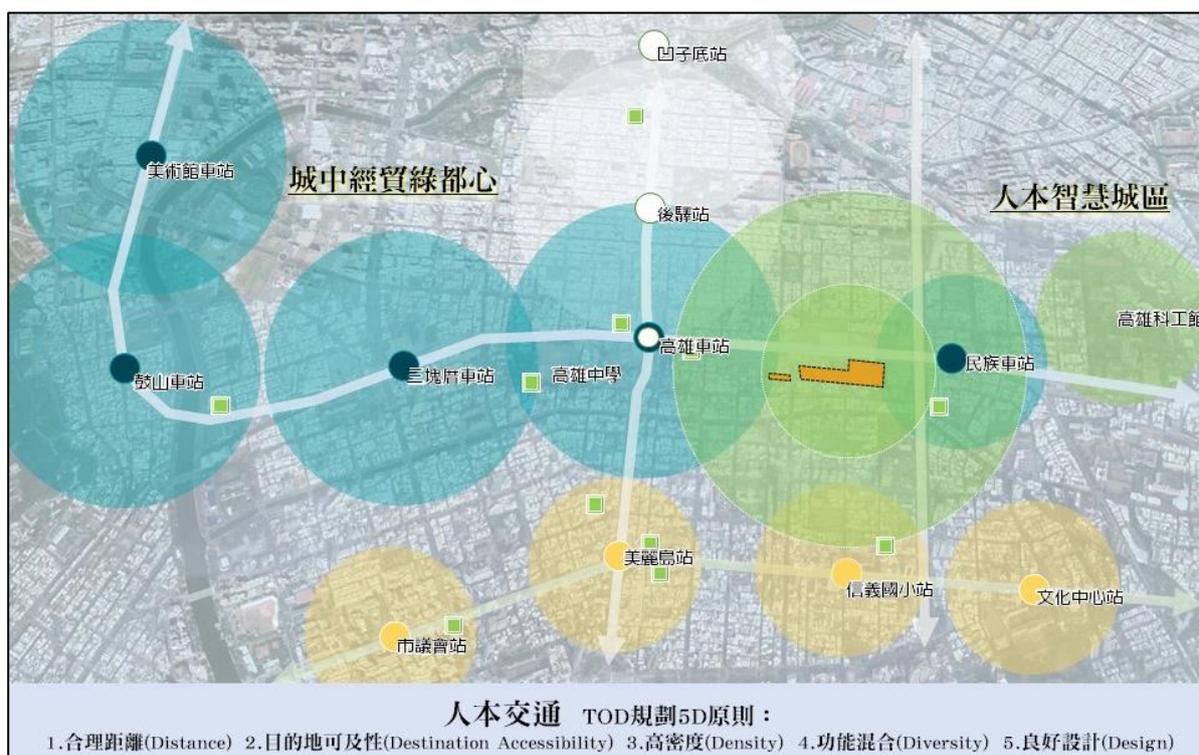


圖 5-2、本更新地區及高雄車站周邊地區 TOD 發展示意圖

## 二、土地使用計畫構想

本更新地區未來開發應依循現行都市計畫區細部計畫所定之土地使用分區管制規定，土地使用分區包含第二種特定商業專用區及道路用地（表 5-1）。由於本區屬於整體開發區，周邊鄰接車站專用區及園道用地，更新後需提供充足之居住空間與發展區域商業，為滿足區內生活消費行為並串聯新舊商圈之空間規劃，因此規定區內開發規模，其每宗基地原則以完整街廓為主。如有必要，在未來都市更新事業計畫階段時，得研提公共設施（計畫道路）位置調整、街廓整併方案，再依程序辦理相關都市計畫調整事宜，使之土地使用更加完善且有效利用。

表 5-2、臺鐵站東宿舍更新地區土地使用管制說明表

土地使用分區	面積(公頃)	建蔽率	容積率
第二種特定商業專用區	2.2893	50%	300%
道路用地	0.4830	-	-
合計	2.7724	-	-

### 三、開放空間規劃

#### (一) 開放空間

區內之開放空間系統需留設沿街綠化人行空間或騎樓，以提供良好暢通之步行環境。並因本區街廓範圍較大，為避免規劃密度過於集中，應於各區留設適度之開放空間結點，以提供人行休憩使用，並結合北側之園道綠廊，透過綠意視覺延伸與開放空間結點留設，點狀的開放空間在於呼應各節點的功能特性，而線性的開放空間則強調動線與綠化後視覺引導的特性，點與線的規劃將提供更舒適之以人為本的開放空間，建構完善步行環境引人駐留。

#### (二) 景觀計畫

區內沿街人行步道設置不同層次之綠化空間，在植栽選用建議選配原生樹種或誘蝶植栽，並搭配不同物種、高度與彩度之植栽，創造豐富與舒適之景觀；在城市生機、形塑都市地景上，可透過「城市綠廊、環場綠蔭、垂直綠台」等都市空間設計手法，藉以與鐵路地下化沿線路廊連結，共同呼應城市綠軸園道與藍軸運河景觀系統，讓本更新地區與週邊區域相互接續，形構完善之都市生態景觀。

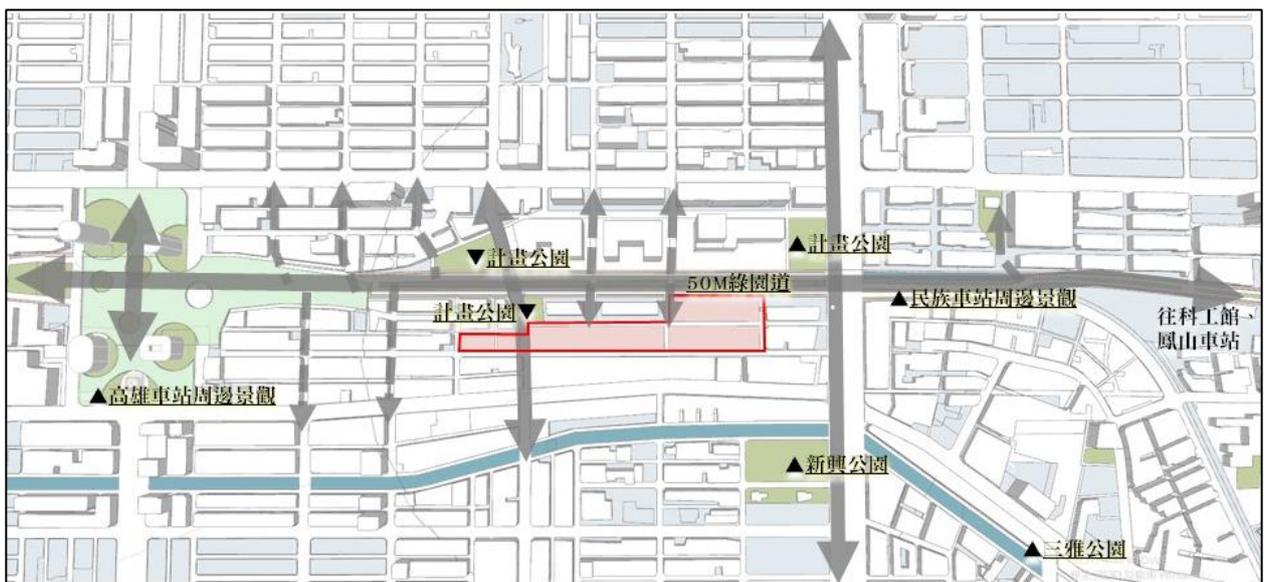


圖 5-3、本更新地區與周邊綠廊連接示意圖

### (三) 夜間照明計畫

本案更新地區應於各公共開放空間結點留設中低光源之照明設施，建築外觀宜考慮適當照明顯現，以便民眾辨識與美化都市景觀，於建物低層入口處以及主題性開放空間加強其夜間照明設計。

### (四) 新建築空間規劃

本更新地區之開發應以綠建築、智慧建築等指標內容進行規劃，以創造更新地區之建築示範效果。未來更新事業之新建建物應取得銀級以上綠建築候選證書，且依銅級以上智慧建築之要求進行規劃，並得依建築基地環境或各棟別建築物屬性，各自取得銅級以上智慧建築候選證書，以引導建築空間格局設計，展現新時代新生活空間典範，建構優質舒適之生活環境。

## 四、公共設施改善構想

未來更新事業計畫應優先協助取得及開闢區內或周邊相鄰之計畫道路，或其他有益於整體發展之公共設施（實際開闢範圍及面積應依都市更新主管機關核定之都市更新事業計畫及現地分割樁定測量結果辦理），產權登記為市有者，依「都市更新建築容積獎勵辦法」之規定申請獎勵容積。

## 五、交通運輸系統構想

為減緩周邊停車環境的衝擊，未來新設建築物之部分附設停車空間得依停車場法相關規定做為供公眾使用之營業停車空間；更新地區內部以 10 公尺道路（長明街）作為連結復興路之聯外道路，並與貫串南北之兩條主要道路形成環狀迴路，以承接與分擔街巷道路容量，藉以舒緩建國路、九如路、民族路與未來新設道路所形成的大量交通旅次需求。

## 六、防災救災空間構想

本更新地區原為早期規劃之居住單元環境，現行都市計畫道路僅復興一路（18-20M）屬寬度達 20 公尺道路，其餘皆為 10 公尺以下道路，故應與鄰近主要交通系統與土地使用計畫配合規劃適切都市防災相關計畫。

### (一) 防災道路系統

以更新地區內及周邊 20 公尺以上計畫道路為主要之救災道路，如南側 30 公尺建國二路與東側民族路，而北側因鐵路地下化闢設之 50 公尺園道，得以透過自由一路往南連接至復興一路(20M)接大港街與長明街並進入本區，該道路將增加北側十全路之高雄市消防局作為深入災害發生地點之主要救災路線之一。

### (二) 避難路線與火災延燒防止地帶

未來更新事業內的各主題建築與社區內之退縮綠帶與 20 公尺以上道路，因其寬敞與綠覆率高之特性，可延緩災害之蔓延，方能有效隔阻都市火災對周邊地區之影響，故未來規劃建築量體應符合分幢多棟獨立出入口設計理念，各分棟之間保有適當棟距，除增加採光面積並保有分戶私密，如遇緊急狀況，亦有效區劃火場阻滯延燒，提升防災避難自給之能力。

此外，北側的 50 公尺園道系統，以及南側 30 公尺之建國二路將是車站地區最主要的火災延燒防止帶。而區內之公園與綠帶亦具備緊急避難場所與防救災據點之功能，故可藉由區內區內 10 公尺之長明街、8 公尺之大港街與 10 公尺之長明街 38 巷等道路引導至北側綠園道與三處公園進行臨時之避難。

### (三) 防災據點

防災據點應包含緊急避難場所、臨時避難場所、臨時收容所，以及中長期收容場所。其中緊急避難場所為屬首要，因其將配合災害發生第一時間，個人自發反射避難行動，故乃以住家周邊寬敞之空地及道路為之，站東地區尚需配合道路臨停之清除，淨空長明街公尺道路寬度，方可增加逃生至緊急避難場所之時間。臨時避難場所則以公園、公兒、學校、綠地、停車場為主，透過都市更新及鐵路地下化工程完竣，未來更新地區北側之園道以及北側三處公園即可作為主要臨時避難場所。



圖 5-4、本更新地區與周邊交通系統示意圖

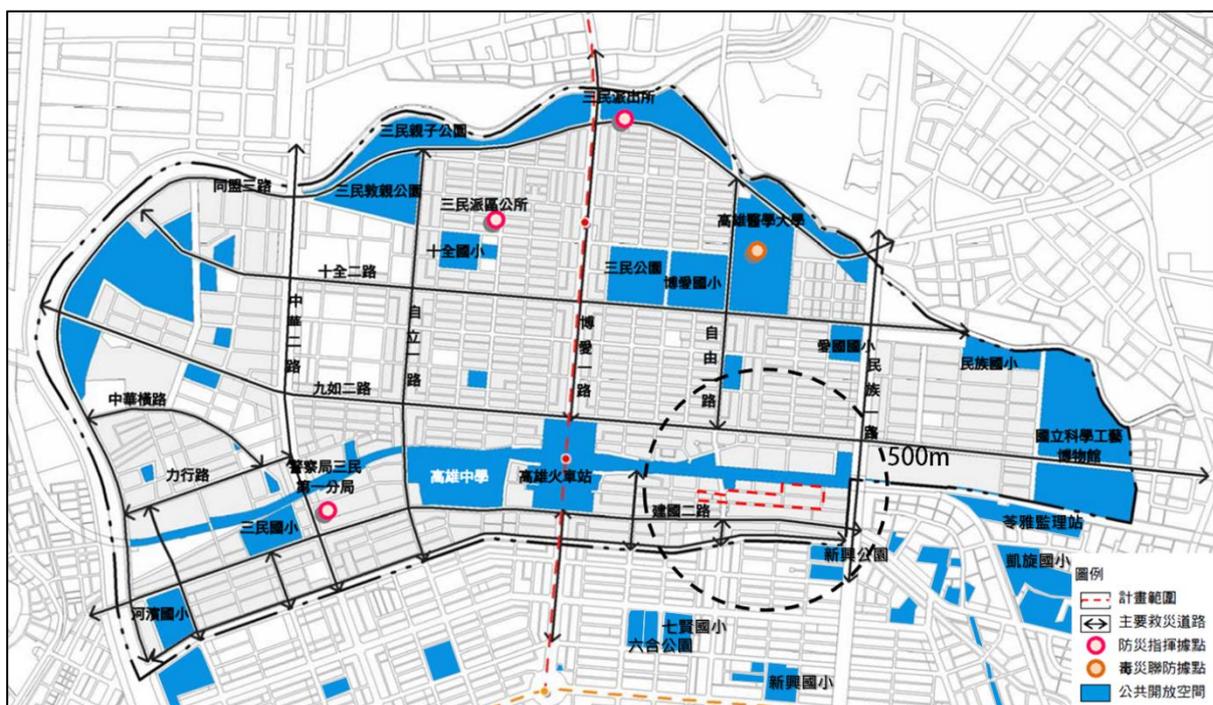


圖 5-5、本更新地區及周邊防救災空間規劃示意圖

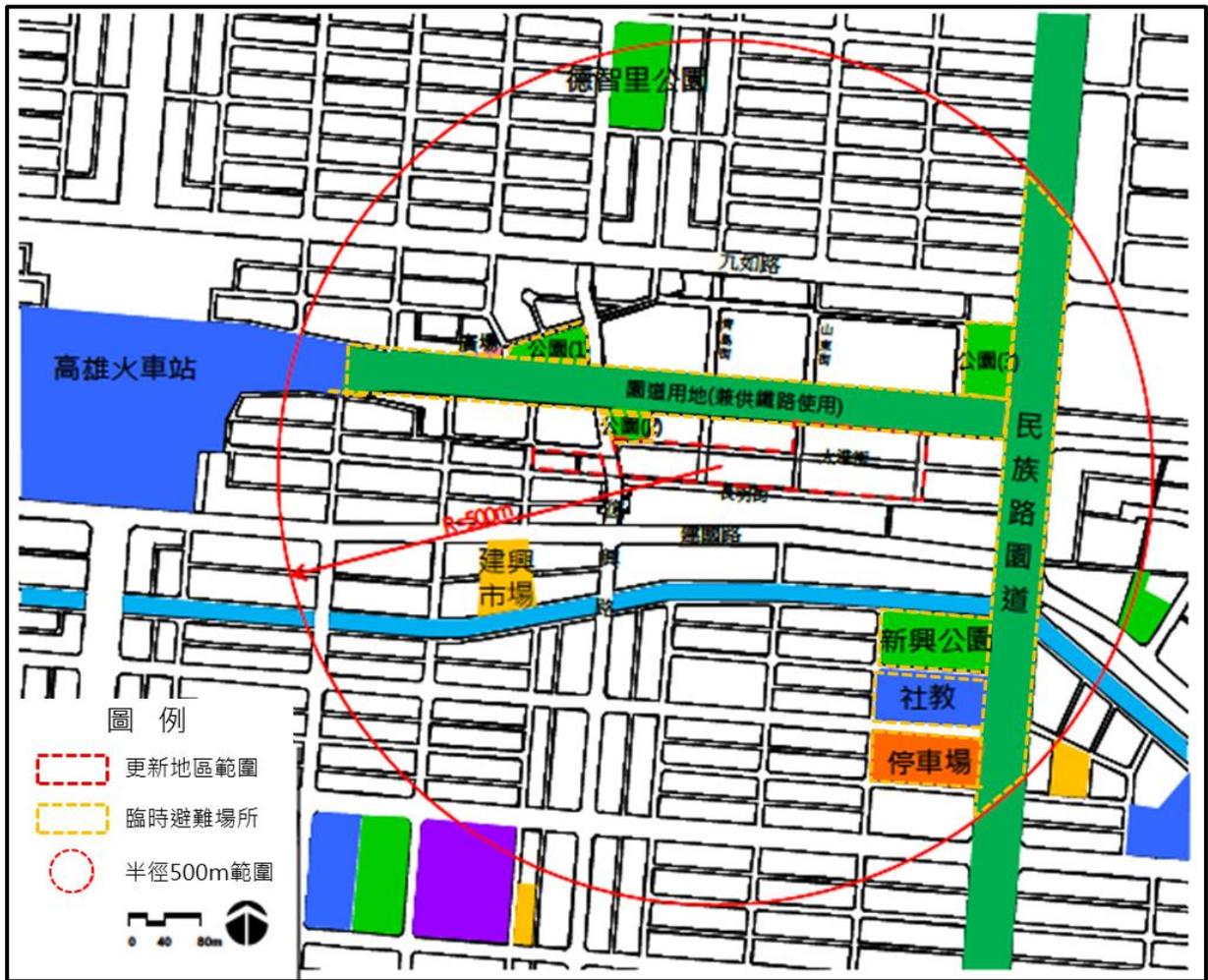


圖 5-6、本更新地區臨時避難場所示意圖（半徑 500m）

## 七、都市設計準則

本更新地區位於「高雄市原都市計畫區（三民區）細部計畫」之都市計畫區內，故未來相關開發建設應依現行 107 年 1 月發布實施之「變更高雄市原都市計畫區（三民區）細部計畫（第三次通盤檢討）案（第二階段）」都市設計與土地使用管制規定，及現行「高雄市建築管理自治條例」等辦理之。

## 陸、更新單元劃定基準

本更新地區應保有適切之開發規模以與周邊商業活動形成相輔相成之發展，故依據實質再發展計畫，考量周邊都市環境、土地權屬狀況及整體都市景觀串連性等，為能發揮本更新地區與高雄車站周邊地區之商業使用效益，未來本更新地區劃定都市更新單元時，應以全區劃為單一都市更新單元為原則；惟為利街廓整體使用彈性，更新單元得依現況環境排除零散之公共設施用地。

## 柒、其他應表明事項

### 一、實施方式

依都市更新條例第四條，本更新單元採重建方式辦理都市更新。另依都市更新條例第十二條之規定，經劃定或變更應實施更新之地區，直轄市主管機關得自行實施或經公開評選委託都市更新事業機構為實施者實施，或同意其他機關（構）自行實施或經公開評選委託都市更新事業機構為實施者實施。

考量更新地區建物及土地管理機關皆為臺鐵局，且已與本府取得合作開發共識，爰依都市更新條例規定，本府得同意臺鐵局自行實施或經公開評選委託都市更新事業機構為實施者實施，未來實施者應按都市更新事業計畫核定內容辦理更新單元建築執照申請、興建與備查。

### 二、都市計畫變更事宜

為保留後續都市更新事業計畫巷道調整及街廓整併之彈性，實施者可依實質再發展原則及所提都市更新事業開發計畫內容，配合研提都市計畫細部計畫變更草案，並經本市都市更新及爭議處理審議會審議通過後，依相關規定及程序據以實施。