

劃定高雄車站更新地區（車站專用區四、五及
部分第四種商業區）暨訂定都市更新計畫案
計畫書

高雄市政府

中華民國 113 年 7 月

高 雄 市 擬 定 都 市 更 新 計 畫 審 核 摘 要 表

項 目	說 明
都 市 更 新 計 畫 名 稱	劃定高雄車站更新地區（車站專用區四、五及部分第四種商業區）暨訂定都市更新計畫案
法 令 依 據	都市更新條例第八條
擬定都市更新計畫機關	高雄市政府
申請擬定都市更新計畫之機關名稱或土地權利關係人姓名	國營臺灣鐵路股份有限公司 高雄市政府
公 開 座 談 會	本案因無涉及取得私有土地，符合「都市計畫草案辦理公開展覽前應行注意事項」第四點第(一)目但書規定，故免辦理座談會。
本 案 公 開 展 覽 起 訖 日 期	自民國〇〇年〇〇月〇〇日起至民國〇〇年〇〇月〇〇日止 共計 30 天（刊登於民國〇〇年〇〇月〇〇日～〇〇月〇〇日〇〇〇〇〇報）
本 案 舉 辦 說 明 會 日 期	民國〇〇年〇〇月〇〇日〇〇時 地點：
公民團體對本案之反映意見	共〇件，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	民國〇〇年〇〇月〇〇日高雄市都市計畫委員會第〇次會議 審議通過。

摘要

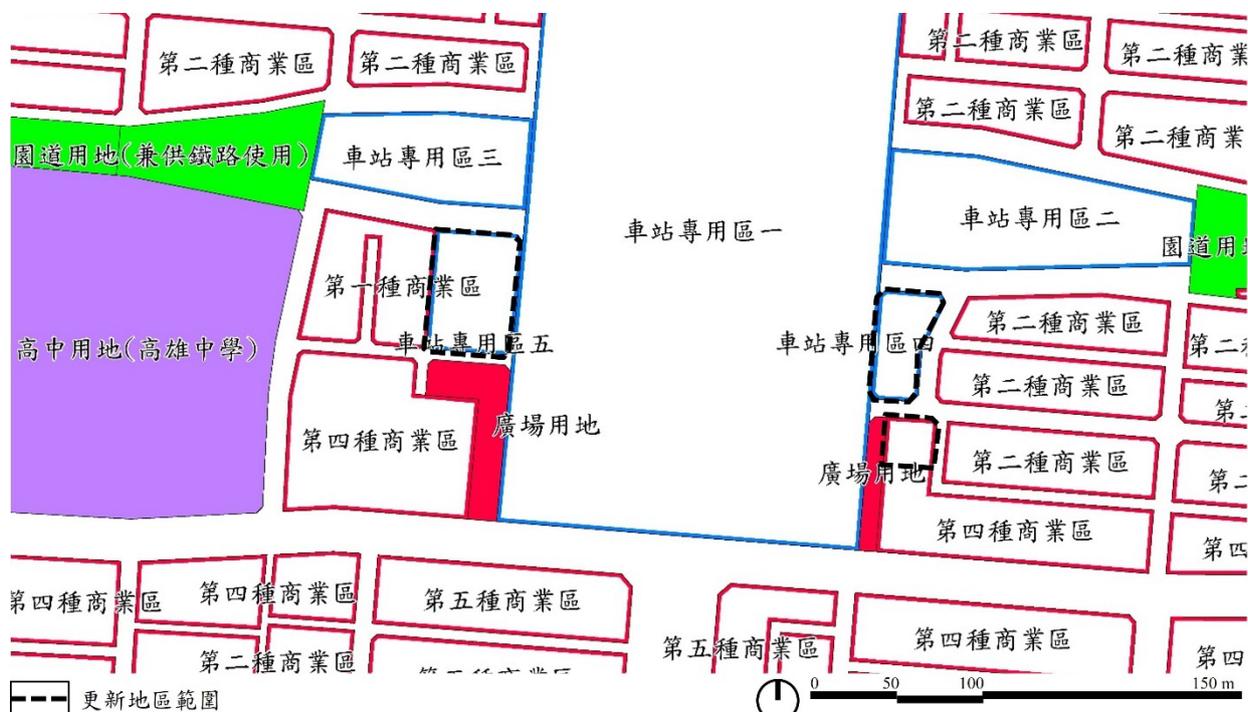
案名：劃定高雄車站更新地區（車站專用區四、五及部分第四種商業區）暨訂定都市更新計畫案

辦理單位：高雄市政府

法令依據：都市更新條例第八條

更新地區範圍及面積：

本更新地區範圍包含高雄市三民區雄中段 91 地號（車站專用區四）、雄中段 97 地號（車站專用區五）及大港段七小段 668-4、668-5、668-6、668-9、668-10、668-11 地號（第四種商業區）共 8 筆土地，計畫面積約 6,388.69 平方公尺。



目錄

壹、辦理緣起與目的.....	1-1
一、緣起.....	1-1
二、計畫目的.....	1-3
貳、更新地區範圍.....	2-1
一、更新位置與範圍.....	2-1
二、計畫範圍內環境概況.....	2-1
參、發展現況.....	3-1
一、都市計畫情形.....	3-1
二、土地使用及建築物現況.....	3-11
三、土地權屬概況及建築物權屬.....	3-14
四、交通系統.....	3-16
五、公共設施現況.....	3-21
六、居民意願.....	3-23
七、原有社會、經濟關係.....	3-23
八、人文特色及整體景觀.....	3-26
九、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、土地利用計畫構想.....	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.....	5-5
六、防災救災空間構想.....	5-5
七、都市設計審議地區.....	5-7

陸、劃定之必要性與預期效益.....	6-1
一、劃定之必要性.....	6-1
二、預期效益.....	6-1
柒、都市計畫檢討構想.....	7-1
捌、更新單元劃定基準.....	8-1
玖、開發實施構想.....	9-1
一、開發主體.....	9-1
二、開發方式.....	9-1
三、公益使用需求.....	9-1
四、捐贈經費.....	9-1
拾、財務計畫概要.....	10-1
拾壹、計畫年期及實施進度構想.....	11-1
拾貳、相關單位配合辦理事項及其他表明事項.....	12-1
附件一、臺鐵公司同意委託高雄市政府共同辦理招商函.....	附-1
附件二、相關研商會議紀錄.....	附-4

表目錄

表 3-1、相關都市計畫土地使用管制要點及都市設計基準綜整表	3-4
表 3-2、更新地區土地權屬面積比例表	3-14
表 3-3、更新地區土地權屬清冊.....	3-14
表 3-4、更新地區建築物權屬彙整表	3-16
表 3-5、更新地區周邊公共設施開闢情形綜理表	3-17
表 3-6、更新地區周邊公共設施開闢情形綜理表	3-22
表 3-7、高雄市與三民區歷年人口成長率一覽表	3-24
表 3-8、三民區住宅流量統計一覽表	3-25
表 5-1、更新地區土地使用管制說明表	5-2

圖目錄

圖 1-1、高雄車站前站第一環圈更新發展模擬示意圖	1-2
圖 1-2、更新地區位置示意圖.....	1-3
圖 2-1、更新地區範圍示意圖.....	2-1
圖 3-1、更新地區範圍土地使用分區示意圖	3-2
圖 3-2、三民區發展策略示意圖.....	3-3
圖 3-3、更新地區現行都市計畫示意圖	3-4
圖 3-4、三民區部分細部計畫公共設施用地開闢情形示意圖	3-11
圖 3-5、更新地區土地利用現況示意圖	3-12
圖 3-6、更新地區建築物屋齡分布示意圖	3-12
圖 3-7、更新地區環境現況示意圖	3-13
圖 3-8、更新地區土地權屬示意圖	3-15
圖 3-9、更新地區周邊道路系統示意圖	3-18
圖 3-10、更新地區周邊車行動線示意圖	3-19
圖 3-11、更新地區周邊大眾運輸系統示意圖.....	3-20
圖 3-12、更新地區周邊公共設施用地分布圖	3-23
圖 4-1、更新發展定位示意圖.....	4-1
圖 5-1、更新地區發展構想示意圖	5-2
圖 5-2、更新地區與周邊綠廊連接示意圖	5-3
圖 5-3、更新地區與周邊交通系統示意圖	5-6
圖 5-4、更新地區及周邊防救災空間規劃示意圖	5-6
圖 5-5、都市設計審議範圍示意圖	5-7
圖 8-1、劃定之更新單元範圍示意圖	8-1

壹、辦理緣起與目的

一、緣起

近年高雄市重大建設陸續推動完成，包含鐵路地下化計畫及大眾捷運系統、環狀輕軌建設等；而三民區細部計畫區屬於原高雄市商業發展重點區域及交通轉運樞紐，有多項重大交通建設交會，遂以「高雄之心」（Central Hub）為發展定位，期能強化交通轉運與商業機能。自民國 91 年即配合交通運輸重大建設導向劃定高雄車站更新地區，鼓勵車站周邊地區開發利用以促進繁榮發展；民國 99 年配合鐵路地下化計畫，於站區及站東地區（高雄車站及機檢段）劃定車站專用區及特定商業專用區，朝向高強度、開放空間比例高商業與轉運中心發展，以園道、廣場、公園等開放空間串連車站與商業區。後續為加速車站周邊土地整合利用，高雄車站周邊有第 71 期市地重劃區、臺鐵站東宿舍更新地區及高雄客運都市更新案，期以空間整體規劃提升都市環境品質、帶動舊市區發展。

惟車站周邊地區尚有臺鐵行控中心、鐵路警察局等單位原地使用，土地屬低度使用且未能有效回應高雄車站開發衍生之周邊土地使用需求（如：行政、商務、購物、娛樂、文化、金融、展覽等機能），而有土地更新開發利用之必要，並業經國營臺灣鐵路股份有限公司同意委由高雄市政府共同辦理招商，高雄市政府遂於 113 年辦理高雄車站更新地區（車站專用區四、五及部分第四種商業區）都市更新計畫（以下簡稱本計畫）之訂定作業，期未來開發後能完整串聯高雄車站前站第一環圈開發、擴延站前經濟發展效益，並將配合本更新計畫一併辦理細部計畫變更。劃定高雄車站更新地區（以下簡稱本更新地區）範圍與民國 91 年高雄車站更新地區及第 71 期市地重劃區範圍部分重疊，位於高雄車站站體之東西兩側，如圖 1-1 所示，現況土地使用為鐵路警察局、台鐵行控中心及長明派出所。

依據「都市更新條例」第 8 條，考量土地位於鐵路場站、捷運場站一定範圍內，惟因建築物老舊、未能配合重大建設使用土地，爰劃訂都市更新地區。藉由本更新地區之規劃開發，強化車站專用區及站

體周邊商業區土地機能，串連周邊開發案與既有商圈、旅館大樓發展，連結舊火車站願景館，打造「高雄車站前站第一環圈」城市門戶。未來將以高雄車站前站第一環圈為起點，搭配中山路沿線土地活化、開發，與建築物整建、維護，促成置入性開發、填補都市真空，以形塑高雄車站中軸意象。



圖 1-1、高雄車站前站第一環圈更新發展模擬示意圖

資料來源：本計畫繪製。

貳、更新地區範圍

一、更新位置與範圍

本計畫位於高雄車站東西兩側，東側屬於站東路、林森一路 363 巷、長明街、長明街 321 巷所圍塑街廓，包含高雄市三民區雄中段 91 地號及大港段七小段 668-4、668-5、668-6、668-9、668-10、668-11 地號等 7 筆土地；西側屬於鐵道綠園道、站西路、建國三路 46 巷所圍塑街廓，即高雄市三民區雄中段 97 地號土地。本計畫面積共計約 6,388.69 平方公尺，範圍詳圖 2-1 所示。

二、計畫範圍內環境概況

本計畫範圍位於三民區，位於高雄車站東西側，西側屬於建國三路 46 巷、站西路及鐵道綠園道圍塑街廓，東側為林森一路 363 巷、長明街及站東路周邊街廓，如圖 2-1 所示。土地使用現況為臺鐵行控中心（車站專用區四）、鐵路警察局（車站專用區五）、長明派出所（第四種商業區），土地權屬為公有，建築物屋齡為 30 年以上建築，詳發展現況說明如後。

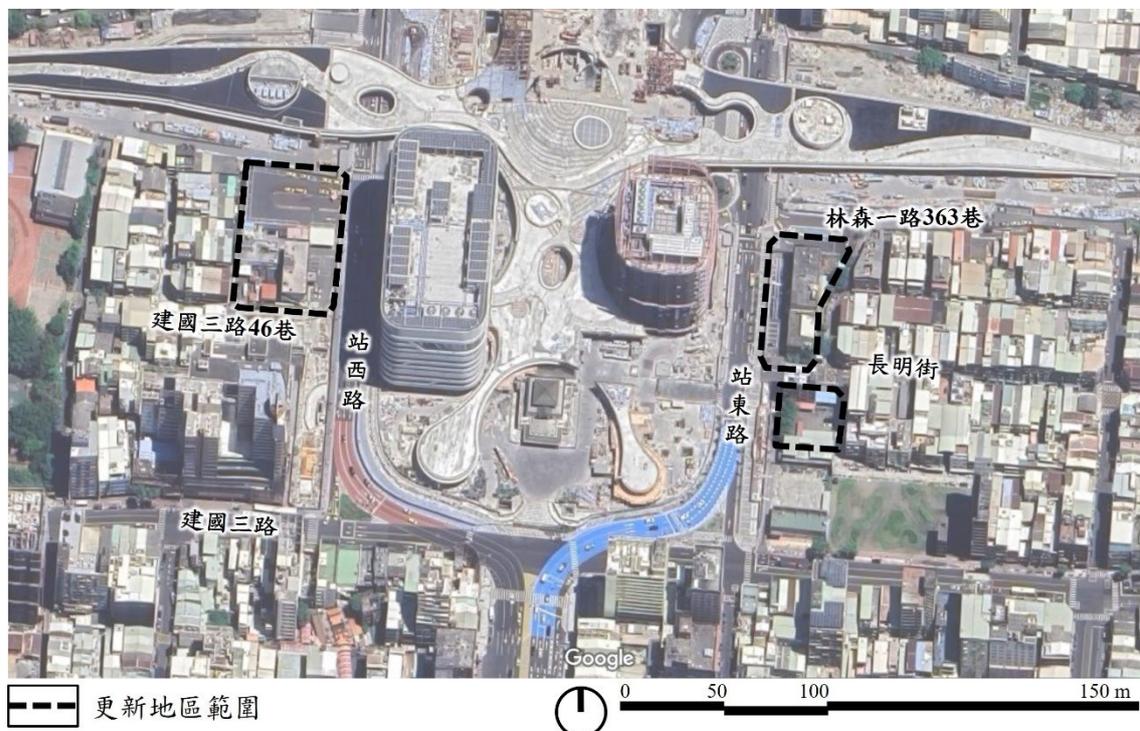


圖 2-1、更新地區範圍示意圖

資料來源：本計畫繪製。

參、發展現況

一、都市計畫情形

本更新地區位屬於「高雄市主要計畫」、「三民區細部計畫」區內，土地使用分區包含車站專用區及商業區，周邊公共設施有廣場用地、學校（文高）用地及園道用地（兼供鐵路使用）。現行都市計畫為「擴大及變更原高雄市主要計畫（第三次通盤檢討）案」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）案」，計畫內容概述如後。

（一）擴大及變更原高雄市主要計畫（第三次通盤檢討）案(第五階段)

1、計畫概況

民國 106 年起分階段辦理並發布實施，第五階段案於 111 年 4 月發布實施。主要計畫範圍以高雄市（原高雄市轄區）土地為檢討範圍，面積約 15,145.32 公頃。

2、計畫構想

高雄市發展定位以「北產學、中經貿、南物流」建構空間發展結構，推動產業轉型之都市再生策略、利用雙港資源建構國際貿易樞紐，並落實大眾運輸導向（T.O.D）規劃，改善都市環境品質、提升土地經濟價值。

3、與本計畫關聯

本更新地區位於高雄市「都會經貿核心區」，規劃構想以落實 T.O.D 理念、提高土地利用效益為原則，都市更新則以配合重大建設（如高雄車站）、大眾運輸導向者優先推動，規劃策略如下：

- (1) 以高雄車站周邊地區為都市樞紐，規劃高強度、效率之空間經營模式、建立示範性地標，優化地區之商務、辦公、金融、休憩、娛樂、商業及居住機能。
- (2) 藉由鐵路地下化、臨港線輕軌新生廊帶釋出空間，搭配周邊土地使用調整，重塑都會商業生活核心。

4、土地使用分區

本更新地區現況土地使用分區包含車站專用區及商業區，依據主要計畫土地使用之實質規劃構想，屬於都會中心商業區並具有準公共設施性質，應配合大眾運輸導向發展。

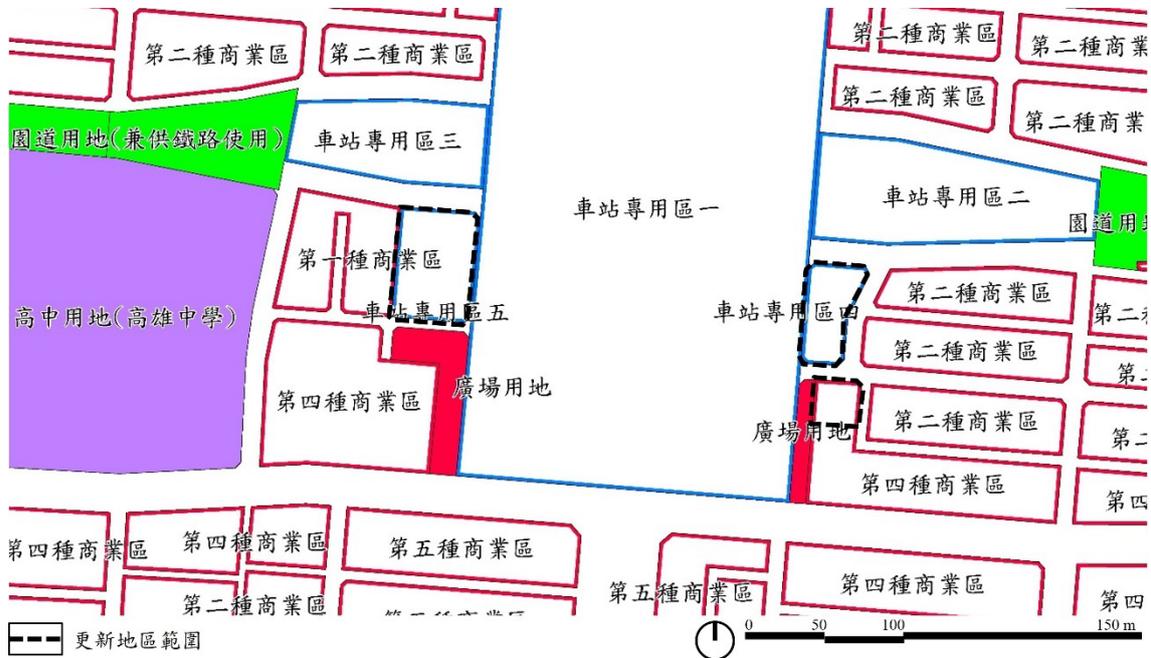


圖 3-1、更新地區範圍土地使用分區示意圖

資料來源：「擴大及變更原高雄市主要計畫（第三次通盤檢討）案」，本計畫繪製。

(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）案(第二階段)

1、計畫概況

民國 104 年 12 月第一階段案發布實施，第二階段案於 107 年 1 月發布實施。本計畫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，面積約 606.68 公頃。

2、計畫構想

三民區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，配合三塊厝站、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，將以「都會商貿暨轉運中心」為發展定位，強化商業與交通轉運中心發展。

3、與本計畫關聯

本更新地區及周邊地區發展定位為「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。



圖 3-2、三民區發展策略示意圖

資料來源：取自「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」

4、土地使用分區管制與都市設計基準

本更新地區屬於車站專用區四、車站專用區五及第四種商業區（如圖 3-3 所示）。車站專用區之容許使用項目於細部計畫土地使用分區要點另有規定、須依其規定辦理；又車站專用區土地屬於站區及站東整體開發區範圍，受建築退縮、開發基地最小面積限制，並應實施都市設計審議，相關都市計畫土地使用管制要點及都市設計基準詳如表 3-1 所示。

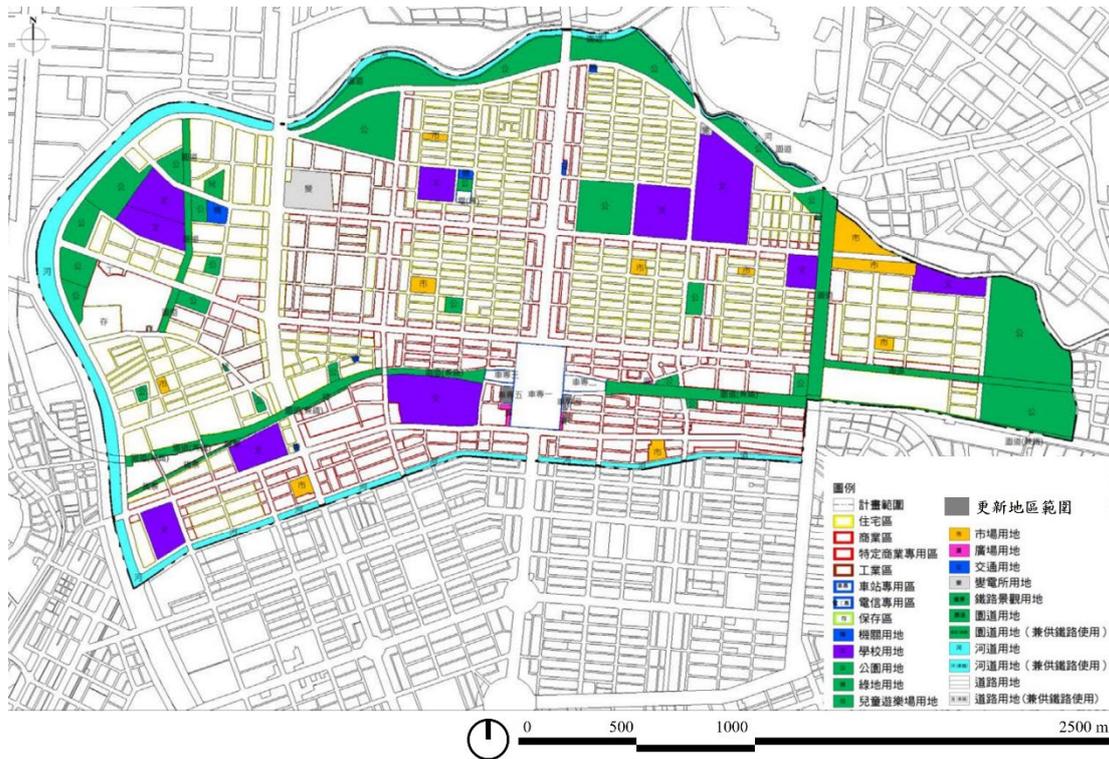
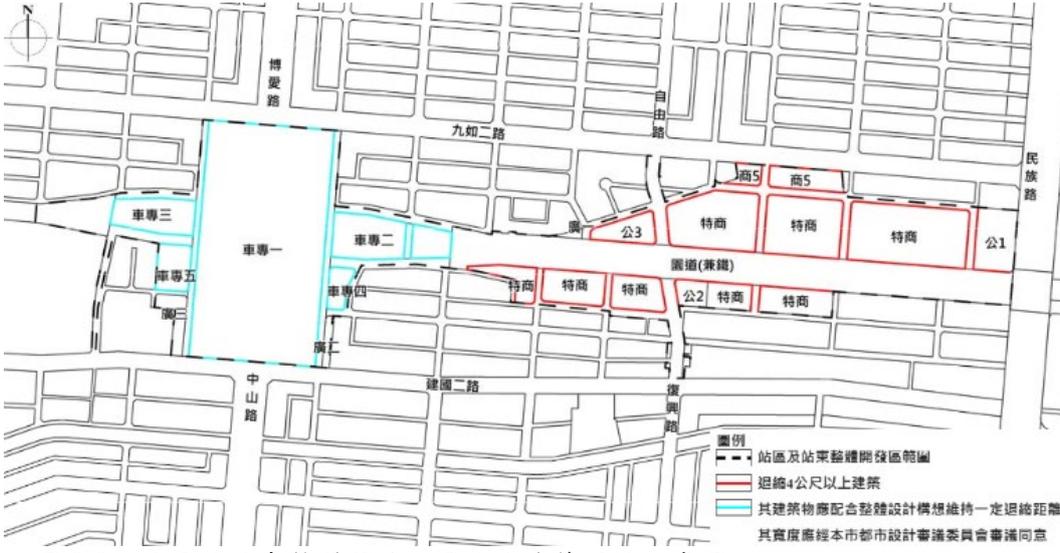


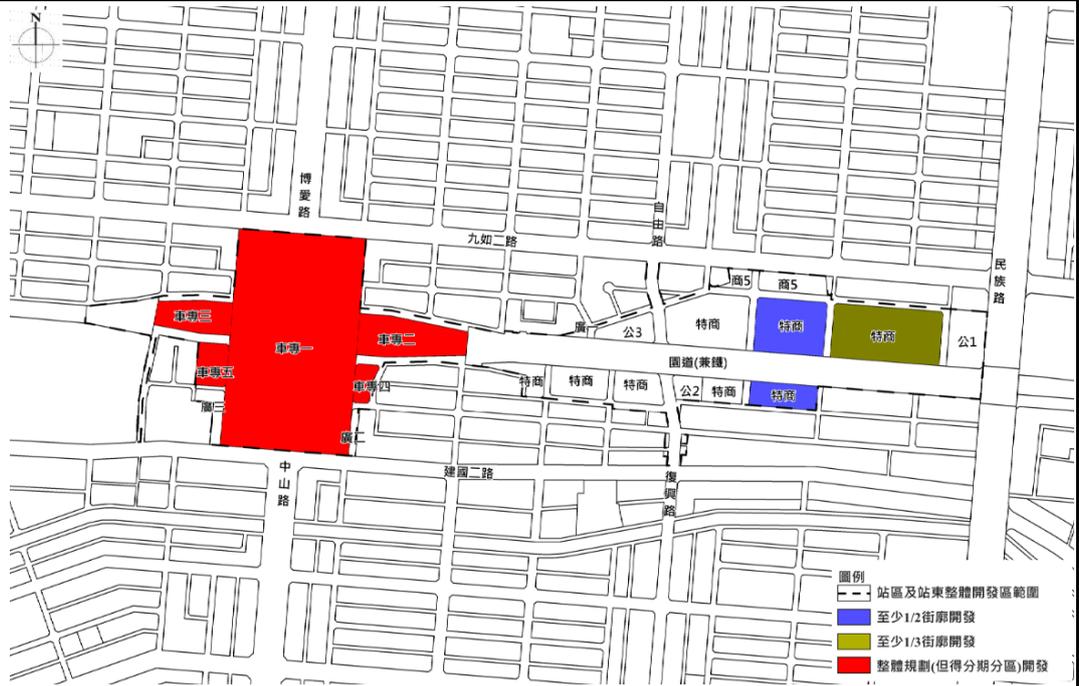
圖 3-3、更新地區現行都市計畫示意圖

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。

表 3-1、相關都市計畫土地使用管制要點及都市設計基準綜整表

項目	內容摘要										
土地使用管制要點	依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）第二階段案附錄二、附錄三，摘錄車專四、五相關內容如下：										
	<p>本案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，如附表 2-1 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> <p>附表 2-1 土地使用分區管制表(與本更新地區相關部分)</p>										
	第 2 條	<table border="1" data-bbox="357 1518 758 2056"> <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>車站專用區</td> <td>50</td> <td>840</td> <td> <ol style="list-style-type: none"> 供鐵路、高速鐵路、捷運及其他大眾運輸之車站及其附屬設施開發使用為主。 建築物與土地之使用，除不得為工廠、資源回收貯存場所、汽機車修理業、殯葬業辦公室、地磅業、資源回收業之使用外，餘依「都市計畫法高雄市施行細則」中有關商業區之規定辦理。 車站專用區內非屬車站及其附屬設施之商業使用建築總樓地板面積，不得超過其建築總樓地板面積二分之一。 </td> </tr> </tbody> </table>	使用分區名稱	建蔽率 (%)	容積率 (%)	容許使用項目	車站專用區	50	840	<ol style="list-style-type: none"> 供鐵路、高速鐵路、捷運及其他大眾運輸之車站及其附屬設施開發使用為主。 建築物與土地之使用，除不得為工廠、資源回收貯存場所、汽機車修理業、殯葬業辦公室、地磅業、資源回收業之使用外，餘依「都市計畫法高雄市施行細則」中有關商業區之規定辦理。 車站專用區內非屬車站及其附屬設施之商業使用建築總樓地板面積，不得超過其建築總樓地板面積二分之一。 	
使用分區名稱	建蔽率 (%)	容積率 (%)	容許使用項目								
車站專用區	50	840	<ol style="list-style-type: none"> 供鐵路、高速鐵路、捷運及其他大眾運輸之車站及其附屬設施開發使用為主。 建築物與土地之使用，除不得為工廠、資源回收貯存場所、汽機車修理業、殯葬業辦公室、地磅業、資源回收業之使用外，餘依「都市計畫法高雄市施行細則」中有關商業區之規定辦理。 車站專用區內非屬車站及其附屬設施之商業使用建築總樓地板面積，不得超過其建築總樓地板面積二分之一。 								

項目	內容摘要			
				<p>4. 車站專用區容積之計算以建築樓地板面積之全部計算之，不適用「建築技術規則」中有關免計容積之規定。車站專用區一、二、三、四、五之容積得互相調配，惟第一期申請開發之容積不得超過其開發基地之法定容積。</p>
第 7 條	<p>3. 站區及站東整體開發區內各街廓應依下列規定退縮建築：</p> <p>(1)車站專用區街廓，其建築物臨道路用地及指定車道部分，應配合整體設計構想維持一定退縮距離；其寬度應經本市都設會審議同意。</p> <p>(2)其餘街廓應依附圖 2-3 退縮建築，退縮建築之空地應植栽綠化，不得設置圍牆。</p> <p>(3)上述退縮規定如屬角地且兩面道路寬度不一時，得以較寬道路為退縮面，兩面道路寬度相同者，擇一退縮。</p>  <p>附圖 2-3 站區及站東整體開發地區指定建築退縮示意圖</p>			
貳、站區及站東整體開發區管制要點				
第 15 條	<p>本地區內各種土地使用分區及公共設施用地，得配合鐵路地下化後必要之出入口、通道、通風口、冷卻塔及共同管溝等需要，提供地面或地下做為施工及其相關設施使用。</p>			
第 16 條	<p>本地區內各街廓之每宗基地最小面積，依附圖 2-8 辦理所示。車站專用區應全區整體規劃，但得分期分區開發，其每宗基地最小面積需 5,000 平方公尺以上。</p>			



附圖 2-8 站區及站東整體開發地區每宗基地最小面積示意圖

第 18 條

本地區內建築物附設停車空間，依下列規定辦理：

1. 車站專用區及依第 16 條規定指定街廓每宗基地最小面積之特定商業專用區，其開發基地建築物興建附設停車空間應依附表 2-3 規定標準設置。
2. 其他開發基地建築物興建附設停車空間應以「建築技術規則」相關規定辦理。
3. 基於發展大眾運輸政策，經提出交通轉運配套改善措施，並經高雄市政府道路交通安全督導會報審議通過者，得酌予減設。

附表 2-3 站區及站東整體開發區內各分區建築物附設停車空間設置標準表

土地使用分區	停車空間類別	應附設停車位標準
車站專用區	汽車	每滿 150 平方公尺設置 1 輛
	機車	每滿 120 平方公尺設置 1 輛
特定商業專用區	汽車	每滿 150 平方公尺設置 1 輛
	機車	每滿 120 平方公尺設置 1 輛

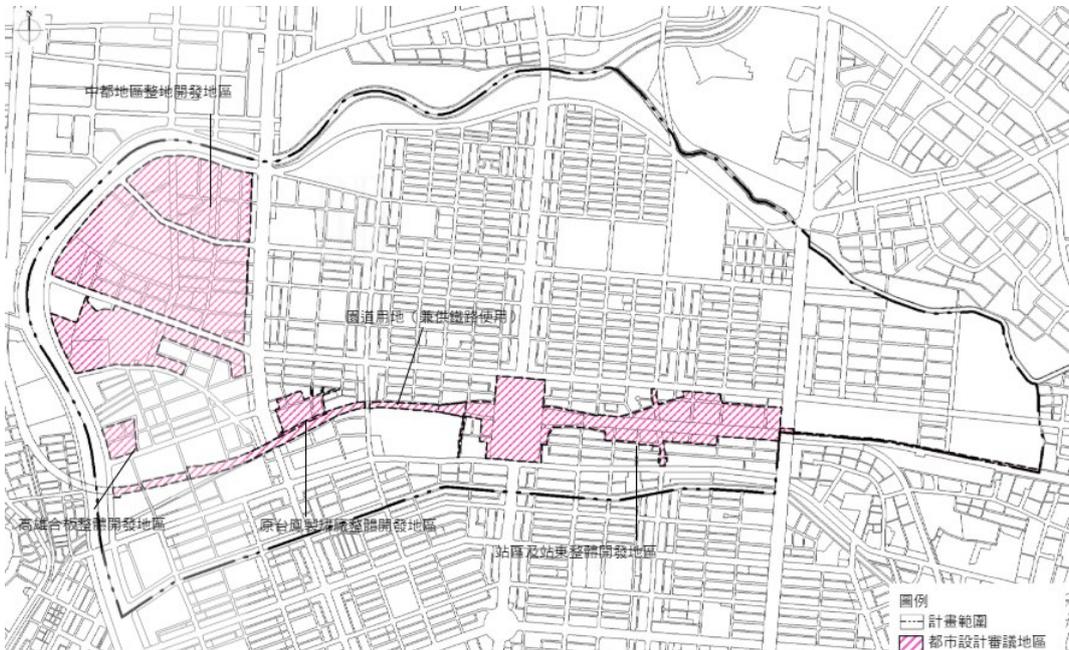
第 20 條

本地區內土地申請建築，不得適用「都市更新條例」及其相關法規之獎勵規定。

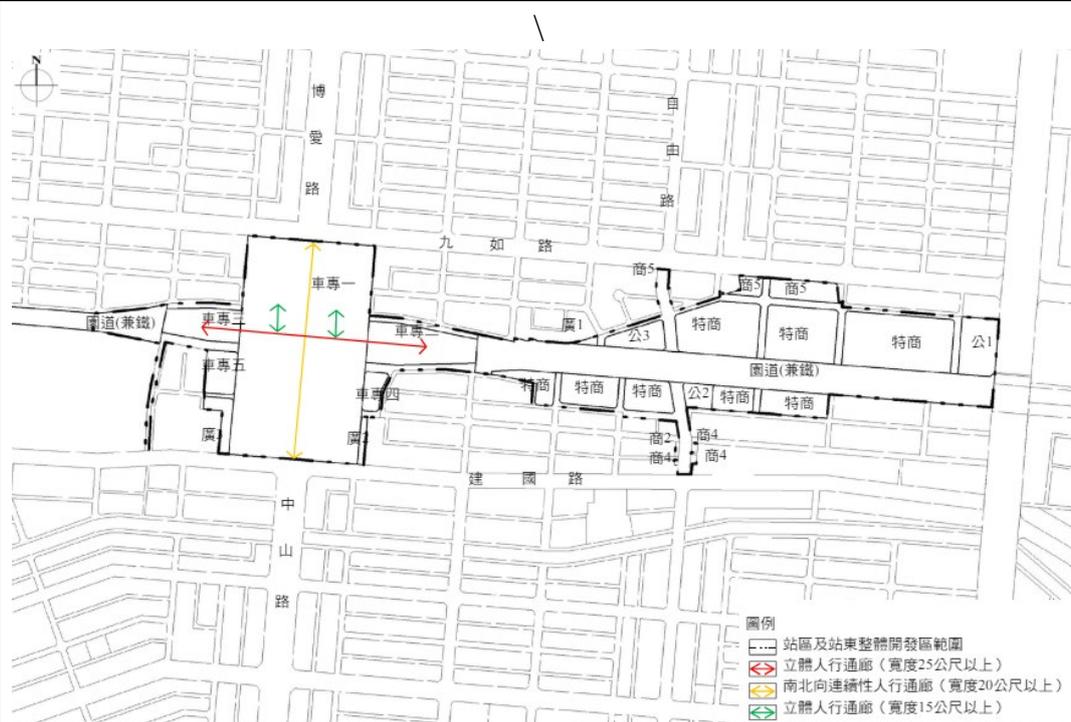
都市設計

壹、

一、依據「都市計畫法高雄市施行細則」第 3 條，為創造本計畫區良好之都市景觀，將本計畫區內以下地區劃定為都市設計審議地區（詳附圖 3-1、附圖 3-2 所示），範圍內建築基地之建造執照、雜項執照之申請案，除應符合該都市計畫及建築管理法令規定外，尚須符合本基準之規定，並送高雄

項目	內容摘要	
基準	<p>總論</p>	<p>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，始可申請建築。</p> <ul style="list-style-type: none"> （一）原台鳳製罐廠整體開發地區。 （二）高雄合板整體開發地區。 （三）興亞鋼鐵整體開發地區。 （四）中都地區整體開發地區。 （五）園道用地（兼供鐵路使用）。 （六）站區及站東整體開發地區。 （七）園道用地（兼供鐵路使用）沿線地區。  <p>附圖 3-1 實施都市設計審議地區區位示意圖（一）</p>

項目	內容摘要	
	 <p data-bbox="359 987 1011 1021">附圖 3-2、實施都市設計審議地區區位示意圖（二）</p>	
陸、站區及站東整體開發地區	<p data-bbox="359 1055 678 1088">一、建築退縮相關規定</p> <p data-bbox="359 1111 1412 1189">為確保沿街退縮地及人行步道地區之空間品質，本地區內基地開發應依土地使用分區管制要點第7條規定退縮建築，其退縮範圍內並不得設置圍牆。</p> <p data-bbox="359 1223 710 1256">二、立體連通道系統規定</p> <p data-bbox="371 1279 1412 1435">（一）為維持車站專用區南北向軸線，提供舒適、高品質之人行空間，地面層除留設火車站主體建築、必要之車站服務與景觀設施外，應依附圖 3-11 所示留設南北向連續性人行通廊（除穿越東西向 15 公尺指定留設車道之外，總寬度至少為 20 公尺）。</p> <p data-bbox="371 1458 1412 1581">（二）為促進車站專用區建築物間都市活動與經濟效益之延續與連結，並提供舒適、高品質之人行步道空間，應依附圖 3-11 所示留設立體人行通廊提供公共通行；所占面積得不計入樓地板面積。</p> <p data-bbox="371 1603 1412 1715">（三）車專一、車專二、車專三應依附圖 3-11 所示留設立體人行通廊，該通廊並應連接二側園道用地及順平銜接他側基地建築物 2 樓人行通道。</p>	



附圖 3-11 站區及站東整體開發地區指定留設人行道通廊示意圖

十、車站專用區設計準則

- (一) 車專一地面層除留設火車站主體建築、必要之車站服務與景觀設施外，應依附圖 3-11 所示留設南北向連續性立體人行通廊（除穿越東西向 15 公尺指定留設車道之外，總寬度至少為 20 公尺），以維持地面層視覺軸線。
- (二) 車專一、車專二、車專三應依附圖 3-11 所示留設與二側園道綠廊連通之立體人行通廊（寬度至少 25 公尺），不得因南北車行動線而中斷。
- (三) 新車站建築與北側高樓層建築應考量活動整合與相互連接性，至少應設置二處立體人行通廊（每處寬度至少 15 公尺）。
- (四) 舊火車站應妥善保存、活化再利用，配合車專一南側公共開放空間，與新車站建築、週邊新建築相互整合並連通，形成站區整體活動之串連。
- (五) 車站專用區應設置因應開發要之雨水及中水回收再利用系統。
- (六) 車站建築物應至少取得七項候選綠建築證書合格項目。
- (七) 車站建築物應採用太陽能發電技術。
- (八) 車專一街廓東西二側應各指定留設一條配對單行、南北連通、寬度 15 公尺之車行道路，並於該二條道路臨新車站建築側留設適當之小汽車臨時停車空間。
- (九) 車專二地面層應留設適當之長途客運停靠空間。

(三)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、第二階段案

1、計畫概況：

繼民國 111 年 12 月第一階段案發布實施後，依據民國 113 年 1 月 23 日高市府都發規字第 11330157000 號函公告發布實施之「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）（第二階段）案」，計畫目標年為 125 年，計畫範圍包含原高雄市都市計畫範圍內 24 處細部計畫。

2、計畫構想：

以原市中心區為核心，透過高鐵站、高雄車站、三多商圈站、大東站等大眾運輸場站周邊高強度及多樣化土地使用，引導都市集約發展，同時解決公共設施用地經劃設保留而長期未取得問題。

3、與本計畫關聯：

三民區細部計畫劃設之公共設施用地面積共 308.09 公頃，多數已開闢，惟公 1（現況三民親子公園）、公 2（現況三民敦親公園）公園及道路用地為部分開闢，文小 57 及文中 7（現況中都濕地公園）、公 18~20 及綠 34（現況鐵路使用）為未開闢。本更新地區周邊 1 公里範圍內，未開闢公共設施為公 18~20（面積合計約 1.1 公頃）及綠 34（面積約 0.2 公頃），其中公 18~20 已規定為整體開發區。公共設施分布情形詳如圖 3-4 所示。

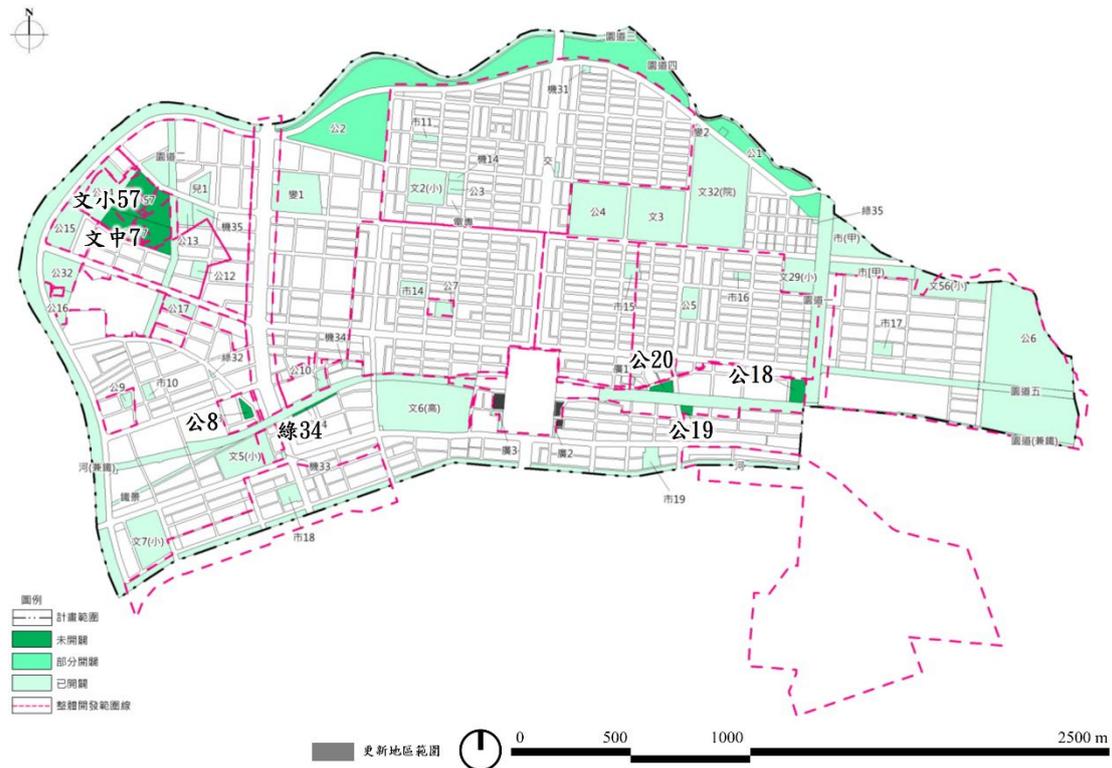


圖 3-4、三民區部分細部計畫公共設施用地開闢情形示意圖

資料來源：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，本計畫繪製。

二、土地使用及建築物現況

（一）土地使用現況

本更新地區位在高雄車站東西兩側、鐵道街以南、建國路以北街廓內。高雄車站西側部分，屬於建國三路 46 巷、站西路及鐵道綠園道圍塑範圍，現況使用為鐵路警察局及計程車排班處；東側部分範圍由林森一路 363 巷、長明街及站東路所圍塑，現況使用為臺鐵行控中心、長明派出所，詳如圖 3-5 所示。

（二）建築物使用現況

本更新地區範圍內有 3 筆建築物，屬於屋齡 30 年以上、3~5 層樓高，現況為台鐵及高雄市政府警察局使用，建築物分布情形及現況外觀詳如圖 3-6、3-7 所示。整體而言，更新地區及周邊地區建築物老舊、開發強度低且空間機能單一、土地使用效益不彰，亟待整理或重建。



圖 3-5、更新地區土地利用現況示意圖

資料來源：國土測繪圖資服務雲，檢索日期 112/10/02。本計畫繪製。

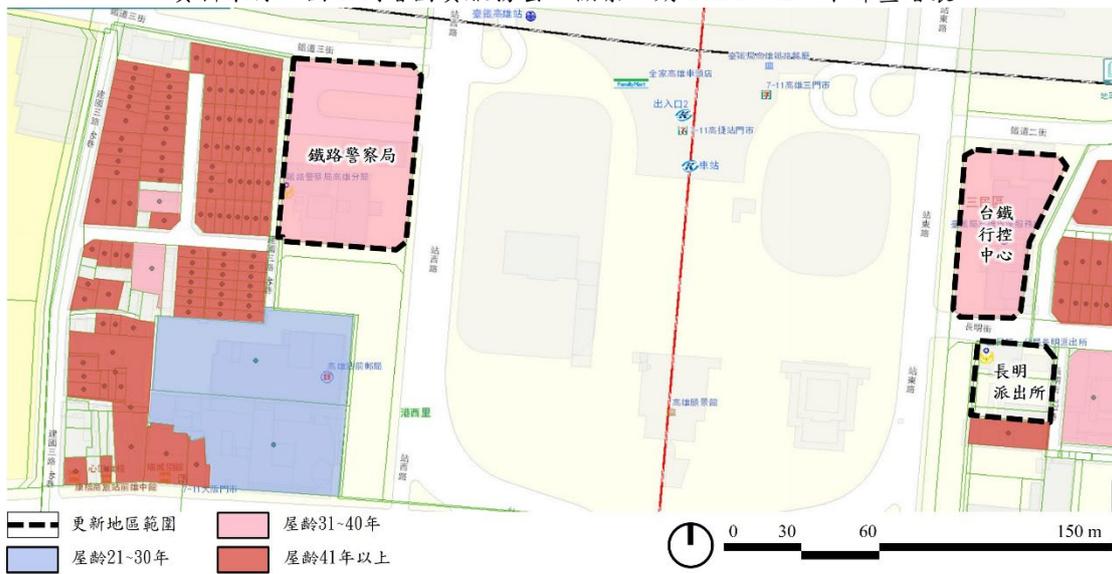


圖 3-6、更新地區建築物屋齡分布示意圖

資料來源：高雄市地籍圖資服務網，檢索日期 112/10/02。



鐵路警察局現況(站西路側)



行控中心現況(長明街側)



行控中心、長明派出所現況(站東路側)



長明派出所現況(長明街側)

圖 3-7、更新地區環境現況示意圖

資料來源：Google 街景(111/02)，檢索日期 112/10/02。

三、土地權屬概況及建築物權屬

(一)土地權屬

本更新地區範圍包含高雄市三民區雄中段 91 地號（車站專用區四）、雄中段 97 地號（車站專用區五），及大港段七小段 668-4、668-5、668-6、668-9、668-10、668-11 地號（第四種商業區）共計 8 筆土地，計畫面積約 6,388.69 平方公尺。公私、有土地面積比例為 86.59% 私有（國營臺灣鐵路股份有限公司，1 人），13.41% 公有（高雄市，1 人）。土地權屬面積比例、土地權屬清冊詳如表 3-3、表 3-4 所示，分布圖詳如圖 3-10 所示。

表 3-2、更新地區土地權屬面積比例表

項目	權屬	所有權人/管理者	面積 (平方公尺)	百分比 (%)	土地地號
1	私有	國營臺灣鐵路股份有限公司	5,531.69	86.59	雄中段 91、97 地號，計 2 筆土地
2	公有	高雄市/高雄市政府警察局	857.00	13.41	大港段七小段 668-4、668-5、668-6、668-9、668-10、668-11 地號，計 6 筆土地
總計			6,388.69	100.00	共計 8 筆土地

備註：本表所載資訊僅供計畫參考，實際依土地登記地籍謄本為準。。

表 3-3、更新地區土地權屬清冊

標示部				所有權部				他項權利部				備註
地段	編號	地號	面積(平方公尺)	登記次序	所有權人/管理單位	權利範圍	持分面積(平方公尺)	權利種類	他項權利人	債務人	設定義務人	-
雄中段	1	91	1,959.94	0002	國營臺灣鐵路股份有限公司	1/1	1,959.94	-	-	-	-	-
	2	97	3,571.75	0002		1/1	3,571.75	-	-	-	-	-
大港段七小段	1	668-11	18.00	0002	高雄市/高雄市政府警察局	1/1	18.00	-	-	-	-	-
	2	668-10	19.00	0002		1/1	19.00	-	-	-	-	-
	3	668-9	5.00	0002		1/1	5.00	-	-	-	-	-
	4	668-6	349.00	0002		1/1	349.00	-	-	-	-	-

標示部			所有權部				他項權利部				備註
5	668-5	359.00	0002		1/1	359.00	-	-	-	-	
6	668-4	107.00	0002		1/1	107.00	-	-	-	-	
小計		6,388.69	-	2 人	-	6,388.69	-	-	-	-	-

備註：本表所載資訊僅供計畫參考，實際依土地登記地籍謄本為準。



圖 3-8、更新地區土地權屬示意圖

資料來源：本計畫繪製。

(二)建築物權屬

本更新地區土地建築物現況私有建物包含鐵路警察局（雄中段 97 地號，車專五）、台鐵行控中心（雄中段 91 地號，車專四），所有權人皆為國營臺灣鐵路股份有限公司；公有建物包含長明派出所（大港段七小段等 6 筆土地），所有權人為高雄市，詳如表 3-4。

表 3-4、更新地區建築物權屬彙整表

地段地號	建築物現況	建築物建號/ 建築物門牌	樓層/ 屋齡	權屬
雄中段 91		00001000/南華路 255 號	003/47	私有
		00002000、00003000/南華路 257 號 (台鐵行控中心)	004、001/38	私有
雄中段 97		00004000/建國三路 2 之 6 號 (鐵路警察局)	003/31	私有
大港段七小段 668-4、668-5、 668-6、668-9、 668-10、668-11		南華路 253 號(長明派出所)	005/-	公有

資料來源：高雄市政府地政局綜合查詢，檢索日期：113/06；本計畫彙整。

四、交通系統

本更新地區周邊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。道路系統、大眾運輸系統如圖 3-8 所示，說明如下：

(一)道路系統

以下分為都市計畫道路、更新地區周邊進出動線說明道路系統現況。

1、都市計畫道路

本更新地區周邊聯外道路包含東西向之九如路（寬 30 公尺）、建國路（寬 25 公尺），以及南北向之省道台 17 線中華路（寬 60 公尺）、省道台 1 線民族路（寬 60 公尺）、中山路（寬 50 公尺），及鐵路地下化後之站東路、站西路（寬約 11

公尺)，並由九如路、建國路銜接國道系統（國道 1 號）通往其他區域。主要道路則包含東西向之河北路及南北向之自立路、林森路，鐵路地下化後可連結北側次要道路如哈爾濱街（15 公尺）、大連街（15 公尺），往南可連結南華路（10 公尺）等次要道路。區內道路則包含街廓北側臨開闢中之鐵道綠園道（鐵道二街、三街），車站側為車站內環道（站西路、站東路），南側為聯外道路建國路。街廓間道路多屬於 6~10 公尺現有巷道或計畫道路，包含建國三路 46 巷、長明街、長明街 321 巷、林森一路 345 巷及林森一路 317 巷等。現況更新地區周邊計畫道路皆已開闢。

表 3-5、更新地區周邊公共設施開闢情形綜理表

道路等級	功能定位	道路名稱
聯外道路	提供計畫區內對外交通及服務過境交通旅次	中華路、民族路、中山一路、博愛路、九如路、十全路、建國路、同盟路、力行路
主要道路	承繫計畫區內主要交通量及銜接聯外道路	市中一路、自強一路、自立路、林森一路、復興一路、自由路、河北路、中華橫路
次要道路	提供主要道路與出入道路間之聯繫	興安街、嫩江街、哈爾濱街、大連街、吉林街、瀋陽街、合江街、山東街、北平街、察哈爾街、熱河街

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，本計畫彙整。

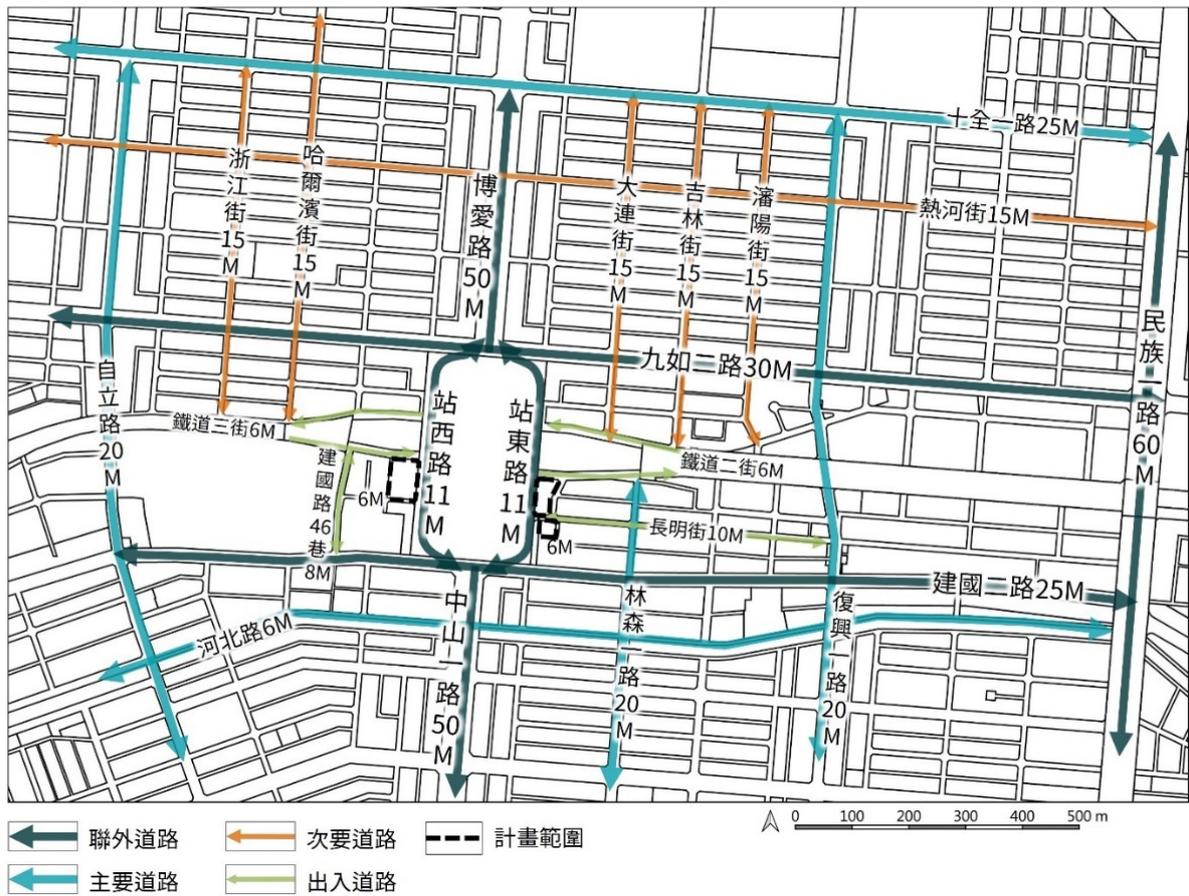


圖 3-9、更新地區周邊道路系統示意圖

資料來源：本計畫繪製。

2、基地進出動線

本更新地區進出道路有高雄車站環狀道路（如站東路、站西路）、鐵道綠園道（鐵道街）及住宅區內出入巷道（如建國三路 46 巷、林森一路 363 巷、長明街），且站西路、站東路、鐵道街、長明街均為單向行駛。對於車站專用區五基地進入而言，進場車流可由鐵道街向西行、站西路向南行，再右轉進入建國三路 46 巷、駛入基地；車行動線出口則得設置於北側鐵道街，匯入站西路離場，並搭配建國三路 46 巷往雄中方向、向南右轉建國三路作為緊急出入動線。對於車站專用區四及商四土地而言，進場車流得由站東路右轉長明街導入；離場動線則可搭配車專四建築適度退縮、規劃車行動線經林森一路 363 巷導往北側鐵道街至復興一路，減低基地進出車流對周邊交通環境影響。

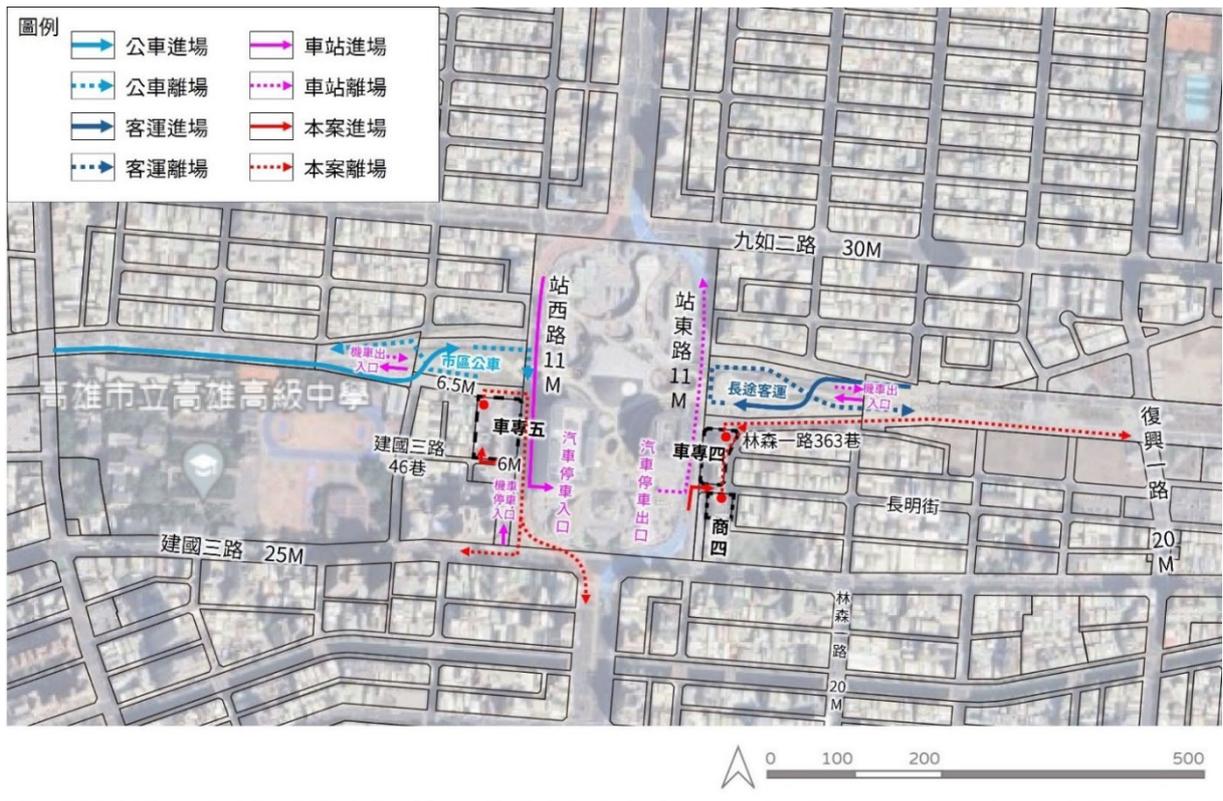


圖 3-10、更新地區周邊車行動線示意圖

資料來源：本計畫繪製。

(二) 大眾運輸系統

大眾運輸系統方面，計畫範圍緊鄰高雄火車站、捷運等軌道運輸換乘節點，未來車站專用區二、三規劃市區公車及長途客運停停靠、乘車處，由軌道運輸轉乘公路運輸便捷。匯集至高雄車站之公車路線眾多，可通往高雄市其他地區，如 60 覺民幹線、88 建國幹線、92 自由幹線、205 中華幹線、紅 25、紅 27、紅 28、紅 30、紅 31、12、26、28、33、36、52、53B、56、69 小港幹線、72、73、82、83、100 百貨幹線、218、248、301、8010 等，行駛路線主要經九如路、建國路、中華路、博愛路及民族路等，屬於大高雄地區公車路線主要動脈。此外，未進一步提升大眾運輸轉成便捷性、推動城市朝低碳永續發展，高雄車站周邊規劃多處 YouBike 站點，分布於中山路、建國路、站前廣場及鐵道綠園道天棚兩端等，並搭配路面規劃自行車優先車道以完善公共自行車系統完善，鼓勵地區居民、學生、外地造訪者使用大眾運輸交通系統。



圖 3-11、更新地區周邊大眾運輸系統示意圖

資料來源：本計畫繪製。

(三) 人行動線系統

本更新地區人行動線以人車共用巷弄、建築物騎樓、建國路側人行道為主，鐵路地下化完成後，得藉由站區地面開放空間連通。

(四) 自行車系統

以高雄車站周邊 500 公尺為範圍，本更新地區周邊有 14 處 YouBike 站點，分布建國路、中山路及、九如路、哈爾濱街等。最近場站為建國同愛街口西北側、東側，及高雄車站東南側、高雄車站建國二路共 4 站。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。

(六) 綜合分析

本更新地區之交通系統及臺鐵、捷運系統及建國路、民族路、中山路、鐵路地下化綠園道等路網構成。未來在高雄車站大型交通轉運節點之帶動下，將匯集大量通勤與外來觀光旅次，須通過 71 期重劃區、站區園道、開放空間等公共設施規劃加以紓解、引導，使本更新地區對於前後站縫合有區位及角色上的關鍵優勢。

五、公共設施現況

鐵路地下化後為高雄市交通樞紐與生態休閒廊帶節點，提供交通、商業機能外，需搭配適宜公共設施規劃。本更新地區周邊 500 公尺範圍公共設施用地包含市場用地、公園用地、園道用地（兼供鐵路使用）、廣場用地、學校用地、道路等，現況均已開闢或部分開闢。各開闢現況詳如表 3-3、圖 3-9 所示，說明如下：

(一) 學校用地

學校用地共 1 處（文高 6）已開闢完成，現況為高雄中學。

(二) 公園用地

公園用地共有 3 處（公 7、19、20），公 7 已開闢完成，現況為精華公園；公 19、20 未開闢，現況為鐵路使用。

(三) 兒童遊樂場用地

兒童遊樂場用地 1 處（兒 B1）未開闢，現為南台橫路停車場。

(四) 市場用地

市場用地 1 處，已開闢完成，現況為八德建興市場（市 19），提供附近居民民生用品、蔬菜、水果等消費需求。

(五) 廣場用地

廣場用地 2 處（廣 2、廣 3）均已開闢完成，現況為高雄火車站站前廣場，位於高雄車站站前東西側，提供行人通行，廣 2 設置公共自行車租賃站、廣 3 部分為車站地下機車停車場出入口。

(六) 園道用地

臺鐵沿線高雄車站專用區一二三部分綠園道，現況均已開闢。

(七) 道路用地

更新地區鄰接都市計畫道路（如：建國路 46 巷、長明街、鐵道街），現況均已開闢。

表 3-6、更新地區周邊公共設施開闢情形綜理表

公共設施用地		劃設面積	開闢情形	取得情形	土地面積(公頃)				備註
編號	使用情形				國有	市有	其他公有公營	私有	
學校	文高6 高雄中學	7.51	已開闢	部分未取得	0.01	7.51	-	-	-
公園用地	公7 精華公園	0.49	已開闢	完全未取得	0.49	-	-	-	已規定整開
	公19 鐵路使用	0.19	未開闢	完全未取得	0.19	-	-	-	已規定整開
	公20 鐵路使用	0.33	未開闢	完全取得	-	0.33	-	-	已規定整開
兒童遊樂場	兒B1 南台橫路停車場	0.11	未開闢	完全取得	-	-	0.11	-	-
市場用地	市19 建興市場	0.56	已開闢	完全未取得	0.02	-	-	0.54	-
廣場用地	廣2 高雄火車站站前廣場	0.08	已開闢	完全取得	0.08	-	-	-	已規定整開
	廣3 高雄火車站站前廣場	0.22	已開闢	完全取得	0.22	-	-	-	已規定整開
園道用地兼鐵路使用	臺鐵沿線高雄車站專用區一二三部分綠園道	-	已開闢	部分未取得	-	-	-	-	-
道路用地	更新地區鄰接都市計畫道路(如：建國路46巷、長明街、鐵道街)	-	已開闢	完全取得	-	-	-	-	-
合計		9.49	-	-	1.01	7.84	0.11	0.54	100%

資料來源：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，本計畫彙整。



圖 3-12、更新地區周邊公共設施用地分布圖

資料來源：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，本計畫繪製。

六、居民意願

本更新地區內有 6 筆公有土地（商四部分）、2 筆私有土地（車專四及車專五部分），土地及建築物所有權人包含高雄市政府、國營臺灣鐵路股份有限公司 2 位。國營臺灣鐵路股份有限公司已於 112 年 11 月 17 日、113 年 2 月 26 日（函文詳如附件一）分別同意車專四、五土地委託高雄市政府共同辦理招商。

七、原有社會、經濟關係

(一)人口發展概況

高雄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 112 年底總人口數為 2,737,941 人，而三民區人口總計 331,995 人，佔全市

12.12%，居全市第二位，僅次於鳳山區。近年來全市人口成長率為負成長趨緩型，並於 112 年轉為正成長，高雄市成長率為 3.59‰，三民區為 4.76‰，詳如表 3-5 所示。

表 3-7、高雄市與三民區歷年人口成長率一覽表

年份	地區	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
111		2,728,137	-1.31	330,419	-1.83
112		2,737,941	3.59	331,995	4.76

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 112 年 12 月止

(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彙整更新地周邊房地交易概況，大致以自立路以東、七賢路以北、復興路以西、遼寧街以南為查詢範圍。112 年下半年，共計 267 筆房地交易，建築物型態包含住宅大樓（11 層以上有電梯）計 166 筆，透天厝計 61 筆，以及華廈（10 層以下有電梯）31 筆、公寓（5 層以下無電梯）9 筆。其中，住宅大樓總面積平均約 31.83 坪（平均單價 19.53 萬元/坪）；華廈總面積平均約 23.99 坪（平均單價 17.45 萬元/坪）；公寓總面積平均約 18.51 坪（平均單價 19.08 萬元/坪）。

(三)住宅市場供給調查評估

依高雄市稅捐稽徵處住宅存量查詢，截至 112 年底，三民區未滿 30 坪住宅有 70,017 戶、31 至 50 坪有 53,246 戶、51 坪以上有 24,365 戶，30 坪以下相對於去年同季戶數增長率最高（增長率約 2%），31 至 50 坪增長率約 0.7%、50 坪以上則約 0.3%。

根據民國 108 至 112 年底住宅流量資料顯示，近 5 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。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 3-8、三民區住宅流量統計一覽表

地區	年度	建造執照宅數 (宅)	建造執照面積 (平方公尺)	使用執照宅數 (宅)	使用執照面積 (平方公尺)	新建餘屋 (待售)住宅 (宅)
三民區	108 年	4,174	541,337	484	59,478	1,581
	109 年	1,723	236,869	2,314	322,620	2,397
	110 年	3,082	442,726	1,563	194,201	2,169
	111 年	1,828	217,262	1,699	217,724	2,059
	112 年	1,707	127,776	1,664	219,425	--
高雄市	112 年	7,827	1,032,795	9,555	1,410,785	10,990
三民區佔市比例		21.8%	12.37%	17.41%	15.55%	--

資料來源：內政部不動產資訊平台、高雄市工務統計年報、住宅供給統計，檢索日期 113 年 5 月；本計畫彙整。

(四) 周邊商業發展評估

本更新地區屬於高雄車站商圈，由於前述商業區在都市發展定位上均屬於第四種商業區（建蔽率 60%、容積率 630%）及車站專用區（建蔽率 50%、容積率 840%），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，以滿足車站附屬設施及商業機能之空間利用需求，並藉其轉運人潮與商業量能帶動車站周邊商圈發展，如長明商圈、建國商圈、三鳳中街商圈等。

(五) 社會發展課題

本更新地區屬於鐵路縫合後的高雄市交通轉運及商業中心，屬於第 71 期市地重劃區中高雄車站前站第一環圈地區，須符合大眾運輸導向發展型態，並兼具連結周邊商圈與縫合新舊市區發展之區位。考量本更新地區係公有土地、車站專用區為主，未來應以均衡

車站附屬設施及導入高強度、複合式商業機能為主，提升前站第一環圈都市景觀與生活機能，並達成形塑城市門戶意象、活絡地區發展之效益。

因此，從整體開發需求及預期引入商業型態而言，本更新地區宜鼓勵以單一單元規劃，配合分期分區開發，較有利於形塑前站第一環圈入口意象、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，宜於一定建築基地開發規模上，以合併街廓方式進行整體開發，提升土地使用效率、配合高雄車站發展複合型商業空間。

八、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建築，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；本更新地區位置屬於高雄計畫區內，緊鄰高雄車站站區。

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，園道用地系統將可串連市區內多處公園、廣場為系統性開放空間，並結合人本、綠色交通 TOD 成長模式，延伸大眾運輸場站商業腹地、整合運輸與周邊商業機能。

九、都市發展課題及潛力限制分析

(一)提升環境品質與都市機能

本更新地區部分建築物現況老舊，土地開發強度與使用效率不彰，形成站區周邊發展低落之灰色地帶，應整合運輸與複合型商辦機能、串聯周邊商圈之商業活動，方能整體共榮發展

本計畫透過都市更新方式來改善高雄車站前站第一環圈地區土地使用效率不彰、建築物老舊等問題，並配合高雄市區鐵路地下化計畫、第 71 期重劃區計畫對車站專用區之發展構想，整體強化城市入口意象與商業、轉運中心機能。

透過本更新地區規劃、招商，提供兼具支援性商業功能之優質複合型商辦空間，鍵結 71 期中心商業區及周邊更新地區開發，帶動周邊傳統商圈及地區經濟發展。

(二)形塑高雄車站前站第一環圈門戶

由於本更新地區緊鄰高雄車站之東、西 2 側，分別面臨高雄車站站區環道（站西路、站東路）及廣場用地（廣 2），非由計畫道路圍塑之單一街廓且各街廓面積小，應整體規劃開發以利形塑高雄車站前站第一環圈意象；加之其空間機能屬於臺鐵、捷運高雄車站轉運樞紐周邊土地，應配合車站景觀及商業機能需求整體規劃，以利城市入口意象營造，並藉由引入一定規模投資達成提升土地使用效益、活絡地區商業之目的，整體開發規模說明如下：

- 1、本更新地區部分屬於三民區部分細部計畫之整體開發區，應符合土地使用分區管制要點第 16 條規定最小基地規模限制。
- 2、本更新地區車站專用區部分屬於實施都市設計審議地區，宜整體規劃並經都市設計審議，配合車站周邊景觀規劃。

(三)配合周邊需求設定都市更新定位以帶動地區繁榮

考量本更新地區與第 71 期重劃區重疊，屬於高容積率之高強度商業類型，鄰近多處傳統商圈，應配合周邊需求設定都市更新地區定位，發揮最適土地利用價值更新地區。故未來發展上，需考量與周邊商業活動之競合關係，連結站區商業廊帶與周邊支援性商業發

展。因此，本更新地區內之都市更新事業應兼具商辦與鄰里商業之複合特性，藉以帶動地區整體共榮發展。

肆、基本目標與策略

一、更新發展定位

(一)以 TOD 發展模式帶動高雄車站前站第一環圈發展

配合鐵路地下化計畫及第 71 期重劃區之發展定位，透過更新地區規劃引入投資，並串連站區新興商圈及周邊傳統商圈之商業活動。透過大眾運輸系統導向之空間規劃策略，使高雄車站第一環圈提供高強度、複合型商業及生活機能；未來更新開發宜評估基地開發建築物與車站地下層連通之經濟性與施工可行性，透過地下層連通串聯停車場及開發引入之商業機能，發揮都市更新提升土地利用價值及側近地區共榮發展之效益。

(二)都市再生建構高雄綠色轉運及商業樞紐

本更新地區位於臺鐵、捷運轉運場站之東西兩側，且北側緊鄰鐵路綠園道，配合鐵路地下化後 50 公尺綠園道開闢及周邊土地重劃、開發，具有縫合鐵路南北區域及串聯站區周邊轉運、商業活動之區位。本更新地區之規劃應配合高雄車站綠園道及開放空間設計，有效串聯周邊公園、廣場及人行道，以利轉運人潮及鄰里人口之通行與休憩，進而達成鐵道周邊景觀縫合、提升生活環境品質以促進商業發展之目的。同時，藉由更新地區景觀整體規劃與都市設計審議實施，優化高雄車站前站第一環圈景觀，有效形塑「高雄之心」城市入口意象。

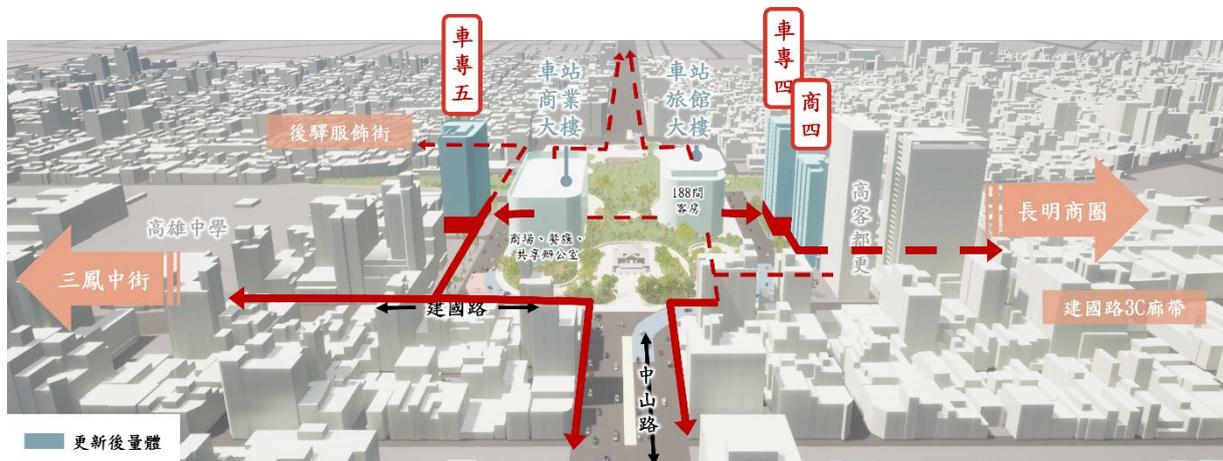


圖 4-1、更新發展定位示意圖

資料來源：本計畫繪製。

二、更新發展目標

(一)配合重大建設計畫，提升土地利用效能、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，區內目前為老舊公有建築物，低度利用地區阻斷了站區商業及都市活動的延續，期透過整體環境整頓再發展，使車站周邊都市機能得以健全。

(二)重塑都市景觀，建構適居環境

本更新地區位處鐵路地下化後高雄車站與舊市區之交界，舊市區建築多以 3~4 層樓老舊透天為主，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，不利於站區商業與周邊地區鏈結。本區於區位上具有過渡交通樞紐與舊商圈之特性，應透過都市更新方式重塑都市景觀，規劃適宜開放空間、提升環境品質，以利引導轉運及鄰里之都市活動。

(三)創造更新地區綠建築示範更新效果

本更新地區位處高雄車站前站第一環圈，屬於高雄經貿核心入口門戶，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。爰本更新地區開發規劃應配合都市綠廊意象，以實質手法落實綠建築設計，回應永續、生態都市之需求，塑造綠化公共環境提供市民活動，可達到車站周邊土地作為更新觸媒以及示範性的效果。

(四)以站區商業廊帶帶動地區商圈發展

配合鐵路地下化後站區新興商業空間及重劃開發，本更新地區應透過引入高強度、複合型商業，串聯車站前站第一環圈與鄰近傳統商圈，如長明街與建國路之電腦街與音響街發展。故未來本更新地區商業活動應複合考量車站周邊商辦機能及鄰里支援型商業，及與既有商圈產業之競合關係，規劃適宜商辦、消費空間吸引投資，以期更新後吸引人潮及商業活動駐留。再藉由周邊實質環境規劃，串聯南北商街、商圈，提供地區商業復甦的契機。

三、都市更新推動策略

(一)以都市更新方式活化車站周邊土地

本更新地區範圍有多處老舊行政建物，現有效能不彰及辦公空間不足等問題，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。未來透過都市更新方式開發，配合行政空間整合及遷建，原址釋出開發，挹注新址興建所需經費及活化核心商業區發展，並興闢行政機關合署聯合辦公提升公共服務效能與品質。

(二)提升更新地區公益性，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、或提供高雄市都市更新自治條例規定之公益設施；且循本更新地區都市計畫引導發展意旨、配合大眾運輸導向之都市發展需求，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。

(三)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，如參考高雄市綠建築自治條例相關規定、建築物耐震設計規範或智慧建築之要求規劃設計等。

伍、實質再發展概要

一、整體發展構想及原則

為重塑高雄車站地區城中經貿綠都心，本計畫期藉都市更新達成活絡車站周邊土地開發、引導民間投資注入更新、提升環境品質等目標，進而復甦更新地區及周邊都市機能、增進公共利益。整體發展構想係藉鐵路地下化站前經濟效益擴延契機，以合作開發方式促成置入性開發，活化車站前站第一環圈土地；再由建築基地內空地綠化連結車站周邊廣場設計，串聯人本交通動線、落實 TOD 發展策略，如圖 5-1 所示。考量整體發展構想，本計畫提出下列發展原則：

(一)形塑城市入口意象，串聯車站與基地周邊動線

藉由形塑地面層開放空間，整體規劃綠園道、廣場及立體通廊之人行與交通動線，形塑利於底商發展之環境。同時，評估基地開發建築物與車站地下層連通之經濟性與施工可行性，透過地下層連通串聯開發引入之商業機能。

(二)引入複合型商業及辦公機能

回應高雄車站發展商業轉運樞紐之定位，藉由複合型商辦規劃引入多元商業、辦公機能；並基於車站周邊警政辦公之需求，保留警政所需辦公空間，兼顧現況土地使用之機能。

(三)帶動周邊老舊都市空間再發展

以都市更新開發落實建築基地綠化與建築物美學設計，由景觀串聯周邊綠園道及廣場等開放空間，提升車站前站第一環圈之環境品質，帶動老舊都市空間再發展。

(四)滿足公共停車需求

考量未來高雄車站第一期開發與周邊老舊都市空間再發展之加乘效果，又車站周邊現況已無未開闢之停車場用地。爰基於都市再發展公益性與減緩開發衝擊之觀點，車站前站第一環圈得視實際需求規劃公共停車空間供大眾使用。



圖 5-1、更新地區發展構想示意圖

資料來源：本計畫繪製。

二、土地利用計畫構想

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四種商業區及車站專用區（表 5-1）。由於本更新地區車站專用區部分屬於都市計畫整體開發區，又更新後應達成重點開發填補都市真空、滿足車站辦公及周邊商業等複合需求，因此更新地區後續開發時須符合整體開發區最小建築基地規模規定，確保土地使用完善及開發利用效率。

表 5-1、更新地區土地使用管制說明表

土地使用分區	面積（平方公尺）	建蔽率	容積率
第四種商業區	857.00	60%	630%
車站專用區四	1,959.94	50%	840%
車站專用區五	3,571.75	50%	840%
合計	6,388.69	-	-

三、開放空間規劃

(一)開放空間

本更新地區內建築基地內空地及建築物規劃設計應予以綠化，透過點狀的綠化空間呼應周邊廣場開放空間、綠園道，形成綠意視覺延伸，形塑車站第一環圈良好入口意象。同時，藉由綠化之點狀、線狀、面狀空間形成優質開放空間系統，符合大眾運輸導向規劃人本交通之目標，建構行人友善環境引人駐留，如圖 5-2 所示。

(二)景觀計畫

配合更新地區周邊廣場及綠園道視覺，規劃建築基地內空地綠化，植栽建議選配原生樹種或誘蝶植栽，並搭配不同物種、高度與彩度之綠色鋪面，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 5-2、更新地區與周邊綠廊連接示意圖

資料來源：國土測繪圖資服務雲，檢索日期 112/10/02；本計畫繪製。

(三)夜間照明計畫

本更新地區應於建築基地空地及建築立面規劃中低光源之照明系統，於建物低層入口處加強其夜間照明設計，有利於民眾辨識建築，並串聯車站周邊光環境、美化都市景觀。

(四)新建築空間規劃

本更新地區之開發應參考銀級以上綠建築、銅級以上智慧建築標準進行規劃設計，引導建築空間格局設計，建構優質舒適之生活環境，創造更新地區之建築示範效果。

四、公共設施改善構想

經盤點本更新地區周邊公共設施分布及開闢情形，均已開闢或已指定整體開發，暫無協助興闢公共設施之需求。

五、交通運輸系統構想

(一)車行動線構想

為減緩更新開發對於車站周邊交通衝擊，本更新地區不得於站東路、站西路側設置車道出入口；並以建國路 46 巷、林森一路 363 巷、鐵道街或長明街等作為基地對外連通之道路。

(二)人行動線構想

本更新地區緊鄰車站綠園道、站前廣場，以及臺鐵、捷運高雄車站，大眾運輸資源豐富。為利人行動線串聯及車站環圈入口意象形塑，建築基地應透過退縮建築或空地綠化，呼應周邊廣場設計，使綠意視覺及人本動線適當延續。藉由提升高雄車站地區人行環境品質，以鼓勵居民與通勤人潮利用大眾運輸系統。

六、防災救災空間構想

(一)避難及救災動線

以建築基地周邊 10 公尺道路為救援及輸送道路，道路應可迅速通達區外，並優先保持通暢運輸功能，迅速作為通達區內消防、物資支援、人員集合之路徑，如站東路、站西路或長明街。

(二)防災避難空間或據點

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，更新地區內尚需配合道路臨停之清除，淨空計畫道路寬度，方可增加逃生至緊急避難場所之時間。爰以車站站前廣場及「廣 2」、「廣 3」開放空間為緊急避難場所；並以細部計畫劃設之鄰里公園及兒童遊樂場、廣場、綠地或平面戶外停車場等開放空間為臨時避難、收容場所，如本更新地區鄰近之「廣 1」、「廣 2」、「廣 3」及「公 2」、「公 3」用地；再由學校（中、小學、大專院校）或與社教機構、活動中心、政府機關、社會福利及醫療衛生等機構配合規劃中長期收容場所。



圖 5-3、更新地區與周邊交通系統示意圖
資料來源：本計畫繪製。

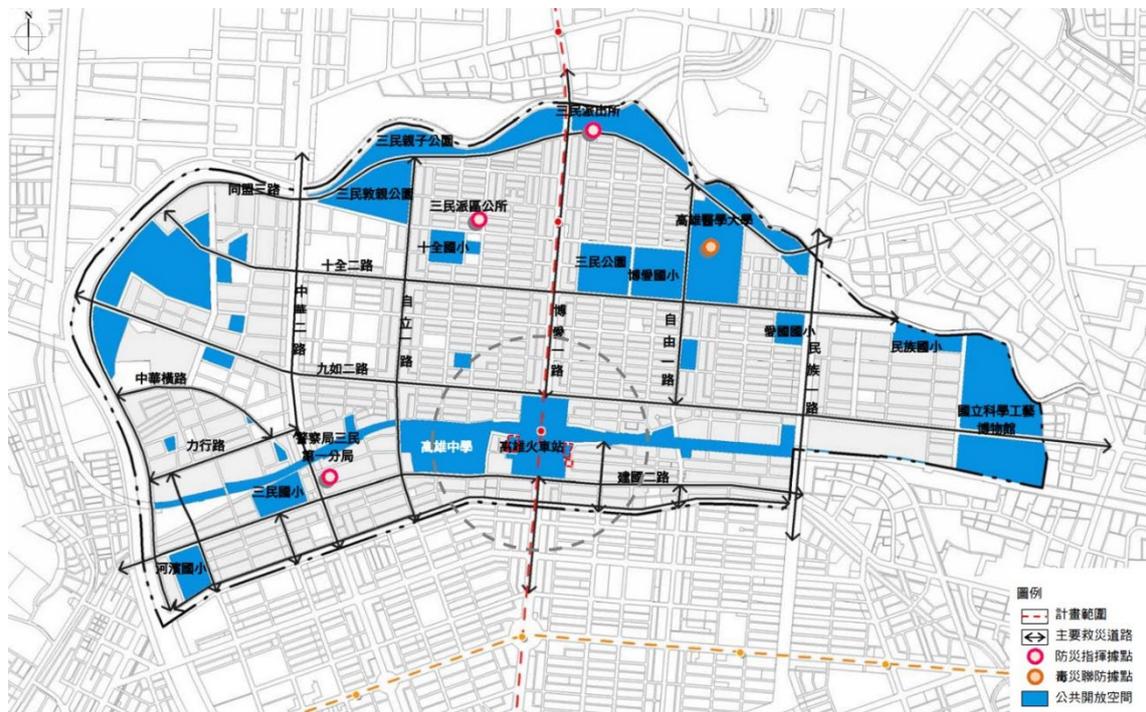


圖 5-4、更新地區及周邊防救災空間規劃示意圖
資料來源：本計畫繪製。

七、都市設計審議地區

本更新地區位於三民區細部計畫範圍內，現行都市設計基準配合臺鐵捷運化規劃之站區及站東整體開發區規定，惟未包含現況長明派出所座落之第四種商業區土地。為整體形塑高雄車站周邊都市景觀，本更新地區範圍內建築基地之建造執照、雜項執照之申請案，應符合公告實施之「變更高雄市原都市計畫區（三民區部分）細部計畫（配合車站專用區四、五及部分第四種商業區都市更新計畫）土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」準則規定，並送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，始可申請建築。實施都市設計審議地區範圍圖 5-5 所示。



圖 5-5、都市設計審議範圍示意圖

資料來源：本計畫繪製。

陸、劃定之必要性與預期效益

一、劃定之必要性

本更新地區範圍包含高雄車站西側之車專五（單元一）、東側之車專四及商四土地（單元二），面積共計6,388.69平方公尺，緊鄰高雄都會經貿核心區門戶、交通轉運樞紐，符合都市更新條例第八條第一項，位於鐵路場站、捷運場站一定範圍內，具再開發潛力。

另本計畫位處高雄車站前站第一環圈，緊鄰鐵路綠園道及臺鐵、捷運轉運場站，屬於高雄市經貿核心區之入口門戶，應整合、強化運輸與商業機能。透過更新地區規劃開發，引入高強度、複合型商業機能，有助於連接站區新興商業與周邊傳統商圈，並得透過妥適之整體景觀規劃，提升空間品質與生活機能，藉由大眾運輸建設及都市更新策略提升土地利用價值、建構高雄轉運商業樞紐之入口門戶。

二、預期效益

藉本更新地區再開發，以 TOD 發展策略鏈結高雄車站綠園道周邊土地價值，達到重塑都市景觀、提升土地使用效能、健全都市機能及更新地區綠建築示範更新效果。同時，透過車站前站第一環圈土地活化開發，與車站商業及旅館大樓相互呼應，帶動周邊商圈發展，並改善城市入口意象。

柒、都市計畫檢討構想

考量高雄車站門戶地區發展需求，與本更新地區依現行都市計畫規定更新利用之可行性，建議檢討變更細部計畫相關土地使用分區管制要點、都市設計基準，建議檢討構想說明如下：

一、建議刪除車專四、五商業面積受建築總樓地板面積二分之一之限制；惟為維持車專區商業面積總量管制精神，配合調降車專四、五容積率為 420%

配合車站專用區整體開發規劃需求，分別規定車專一、二、三及車專四、五之建蔽率、容積率與容許使用項目規定，避免車專四、五依現行規定與車專一、二、三合併開發時衍生建築基地認定疑義及都市更新後產權分配問題，並讓尚待開發之車專四、車專五提升土地使用效益與空間發展潛力。同時，依據高雄車站站區都市計畫配合鐵路地下化計畫變更歷程，車專區兼具商業及車站公共服務性質，爰本次變更維持車專區商業使用建築總樓地板面積總量管制精神，配合修正車專區四、五容積率為 420%，但不受現行規定商業使用建築總樓地板面積不得超過其建築總樓地板面積二分之一之限制。

二、原車專五屬鐵路警察局使用之面積，依現有合法建築物使用執照登載之總樓地板面積之兩倍得予免計，納入車專四使用

為兼顧高雄車站地區警政設施需求與後續開發規劃，規定車專四、五容許使用項目除供鐵路、高速鐵路、捷運及其他大眾運輸之車站及其附屬設施開發外，亦得提供警政設施開發使用。同時規範現況車專五原屬鐵路警察局使用部分未來納入車專四使用則不計入建築樓地板面積。

三、車專四、五建議個別增設公共停車場，所占空間不計入樓地板面積；兩基地個別增設停車位數量得視實際情形增減互相調配

為兼顧高雄車站地區公共停車空間需求與後續開發規劃，規定車

專四、五容許使用項目除供鐵路、高速鐵路、捷運及其他大眾運輸之車站及其附屬設施開發外，亦得提供公共停車開發使用且不計入建築樓地板面積。又規定車專四、五建築基地額外附設公共停車空間，預為因應車站停車空間不足問題並兼顧車站專用區準公共設施特性及地區之公共利益。所需公共停車空間面積依主管機關公告為準。

四、車專四、五周邊街廓（車專三、車專五、第四種商業區及廣場用地）配合車站整體規劃，作為人行立體連通等公共服務設施部分（含垂直動線結構體：樓梯或電梯）不計入建蔽率、容積率

考量更新地區土地規模有限，應整體規劃並串連既有車站開發量體方能提升地區再發展效益，預為因應後續建築規劃設計之立體連通需求，規範其不計入容積率、建蔽率。

五、為形塑優良都市景觀，增訂建築退縮規定

本更新地區內各街廓申請建築時，其建築物臨道路用地應退縮至少 4 公尺建築，不得設置圍牆。

六、車專四、五開發不受基地最小面積規模 5,000 平方公尺以上之限制

因應車專四、五面積規模及招商規劃彈性之課題，調整規定為車站專用區一、二、三每宗基地最小面積需 5,000 平方公尺以上，但車站專用區四、五不受此限。

七、刪除不得適用「都市更新條例」及其相關法規之獎勵規定

依據中華民國內政部國土管理署 112 年 9 月 6 日營署更字第 1120059047 號函釋，都市計畫取得容積獎勵係依相關法律（如：都市更新條例、大眾捷運法等）所訂之程序，由各該目的事業主管機關審核給予獎勵容積，不得以都市計畫逕予限縮其審核給予獎勵容積之權力，爰配合修正土地使用分區管制要點、刪除「不得申請都市更新容積獎勵」之規定。

八、配合都更地區範圍新增都市設計審議地區，另車專二、四及商四間，及車專三、五間得設置人行立體連通系統，以及本基地各街廓與車專一停車空間之動線得以地下連通，以提升交通疏運效能

現行都市設計基準配合臺鐵捷運化規劃之站區及站東整體開發區規定，惟未包含現況長明派出所座落之第四種商業區土地。為整體形塑高雄車站周邊都市景觀，為使該更新地區範圍內建築基地之建造執照、雜項執照之申請案須送高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議，爰新增都市設計審議地區。同時考量本更新地區未來開發設置人行立體連通系統、規劃基地停車進出動線等課題，增訂相關審議原則，如：車道出入口不得設置於站東路、站西路側，但更新地區內各街廓及車站專用區一停車空間之動線得以地下連通，以提升交通疏運效能。

捌、更新單元劃定基準

更新地區現況土地使用分區為車站專用區四、車站專用區五及第四種商業區，參考「高雄市都市更新自治條例」規定，並考量整體開發規模之限制，提出更新單元劃定基準如後。更新單元範圍詳圖 8-1 所示。

- 1、更新地區範圍原則指定為 3 個更新單元。
- 2、得依都市發展政策或分期分區發展需求合併更新單元實施都市更新事業。

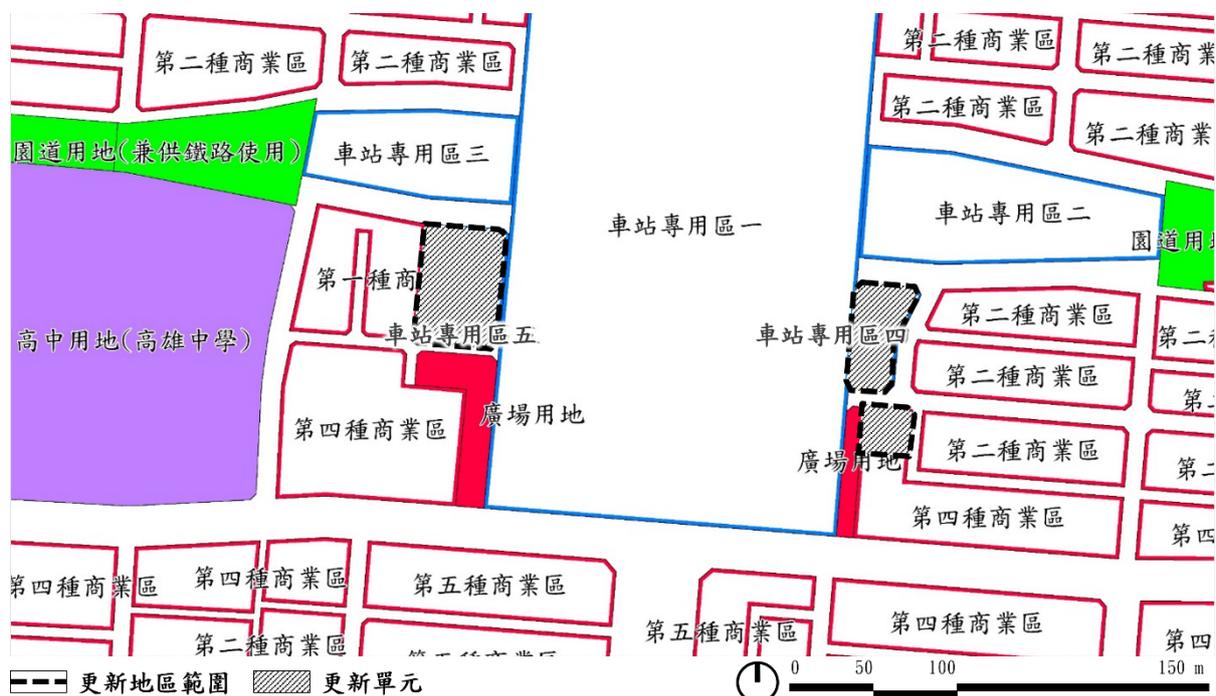


圖 8-1、劃定之更新單元範圍示意圖

資料來源：本計畫繪製。

玖、開發實施構想

本更新單元預計採公辦都市更新方式辦理招商開發，都市更新事業開發方案初步規劃如下：

一、開發主體

本更新地區開發依據「都市更新條例」第 12 條第 1 項，朝下列方向擇一辦理：

- (一)由高雄市政府公開評選委託實施者
- (二)由高雄市政府同意其他機關（構）自行實施
- (三)由高雄市政府同意其他機關（構）公開評選委託實施者

二、開發方式

本案都市更新地區採「重建」為都市更新處理方式，並依都市更新條例第 43 條規定辦理，原則採「權利變換」方式實施之。

三、公益使用需求

依本計畫更新單元之劃定原則，車專四及長明派出所將可合併更新單元實施都市更新事業；當車專四及長明派出所兩基地採跨區都市更新權利變換方式辦理時，車專四應規劃依「高雄市都市更新建築容積獎勵辦法」第 6 條規定申請提供指定之社會福利設施或公益設施之都更獎勵容積（獎勵係數 1.2），其申請獎勵容積應達基準容積百分之三十，並指定項目為「高雄市警察辦公廳舍」，目的事業主管機關（捐贈對象）為高雄市政府警察局，使用機關為高雄市公安局三民第一分局。

四、捐贈經費

本更新地區範圍內 3 塊基地皆應依高雄市都市更新建築容積獎勵辦法第 5 條捐贈經費協助高雄市政府推動都市更新事業，並依法申請獎勵容積，其申請容積應達基準容積百分之十。

拾、財務計畫概要

本計畫以規劃複合型商辦大樓為主，並將打造友善步行環境與開放性公共設施，投資經費均依「高雄市都市更新事業及權利變換計畫提列共同負擔項目及費用提列總表」提列相關更新開發成本，共同負擔金額經過高雄市都市更新及爭議處理審議會審議後確認。其中，都更事業之財務規劃應將現有公務機關部分異地辦公搬遷之相關費用納入考量。

拾壹、計畫年期及實施進度構想

考量相關辦理機關之招商量能與車站專用區開發進度，本更新地區擬定同時，機關單位得先行啟動招商前置規劃作業及現況公務單位搬遷事宜。相關作業及開發期程，將配合主辦機關辦理進度酌予滾動式調整。

拾貳、相關單位配合辦理事項及其他表明事項

- 一、本計畫表列數字僅對照參考使用，其形狀大小及位置應依規定範圍圖所示，並以都市計畫樁位點實地測量結果為準。
- 二、更新地區依地籍測量分割為準，如涉及道路用地截角，則剔除於更新地區範圍外，如分割出部分道路用地或可建築土地，則予以排除或納入更新地區範圍。
- 三、本更新地區內建築基地，如涉及都市設計部分，應由都市設計委員會審議通過後，始得申請相關執照或進行施工。
- 四、本更新地區內建築基地之都市更新事業計畫經高雄市都市更新及爭議處理審議會審議通過者，得從其計畫內容規定。
- 五、本計畫未規定事項，依現行都市計畫與相關法規規定辦理。
- 六、異地辦公搬遷

本更新地區內車站專用區（四）既有設施包含台鐵高雄營業所、行控中心、員訓中心教室；車站專用區（五）包含鐵路警察局及高雄餐廳；第四種商業區則為長明派出所。臺鐵行控中心因設有無線電基地台等設備之監控安全問題，得規劃於鐵道局南工處於 114 年底車專一完工及點交後遷入車站商業大樓；其他公務單位則經協調後遷移至現況未利用之公有建築物。

開發期間若公務單位經協調後遷移至現況為利用公有建築物，遷入之公有建築物復水、復電及裝修工程相關費用（含進駐單位搬遷費）由臺鐵公司與高雄市政府分攤，並由高雄市政府工務局永續綠建築經營基金先行墊付，後續以權利變換參與分配價值，以領取權利價金方式歸墊回基金。遷移作業俟本更新地區完成招商後啟動，開發完成後，長明派出所及鐵路警察局原則擇定車專四遷入。

附件一、臺鐵公司同意委託高雄市政府共同辦理招商函

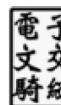
檔 號：
保存年限：

國營臺灣鐵路股份有限公司 函

地址：100230臺北市中正區北平西路3號
承辦人：許國泰
電話：(02)23815226-3658
電子信箱：0005476@railway.gov.tw

受文者：高雄市政府

發文日期：中華民國113年2月26日
發文字號：鐵產開字第1130005928號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：



主旨：有關貴府所送113年1月23日「高雄車站長明派出所及鐵路警察局公辦都更推動第3次研商會議」紀錄，本公司意見如說明，請查照。

說明：

- 一、依據貴府113年1月31日高市府都發更字第11330470800號函辦理。
- 二、為配合貴市市長政策指示及塑造高雄車站新門戶之意象，有關本公司須負擔鐵路警察局搬遷費用，將提列都市更新共同負擔部分，考量貴府已有承諾鐵路警察局未來使用之樓地板面積不算入本公司可用之樓地板面積，可藉由產生之開發效益來挹注搬遷費用，此方案尚屬可行。惟考量整體開發，未來鐵路警察局將搬遷至車專四，不遷回原址車專五。
- 三、有關車專四未來規劃招商及PCM費用4,000萬元部分，係為貴府初步概算，因本公司尚無相關概算資料，後續將再與貴府研商討論。
- 四、貴府後續將修正車專四及車專五土管規定，包含解除最小



高雄市政府 1130227



11300988900

基地面積5,000平方公尺限制、應得適用都更容獎、原容積率840%減半為420%及建蔽率提升為60%，有利於本公司後續開發作業，本公司將積極配合辦理。

五、另車專五後續開發作業部分，考量車專四及車專五併同辦理開發作業較具開發誘因，故車專五比照車專四由貴府共同辦理招商作業。

正本：高雄市政府

副本：內政部警政署鐵路警察局、本公司資產開發處



檔 號：
保存年限：

交通部臺灣鐵路管理局 函

地址：100230臺北市北平西路3號
承辦人：許國泰
電話：(02) 23815226-9601
傳真：(02) 23314805
電子信箱：0005476@railway.gov.tw

受文者：高雄市政府

發文日期：中華民國112年11月17日
發文字號：鐵產開字第1120039042號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：

主旨：有關本局車專四土地同意委託貴府併同長明派出所所在範圍商四土地，共同辦理招商，復請查照。

說明：復貴府112年10月31日高市府都發更字第11235059000號函。

正本：高雄市政府

副本：本局資產開發中心



高雄市政府 1121117



11205926400

附件二、相關研商會議紀錄

檔 號：

保存年限：

高雄市政府都市發展局 函

30264
新竹縣竹北市文興路263號4樓

地址：80203高雄市苓雅區四維三路2號6樓
承辦單位：都更科
承辦人：涂恩菱
電話：(07)3368333分機5429
傳真：(07)3313338
電子信箱：nlintu@kcg.gov.tw

受文者：衍古開發顧問有限公司

發文日期：中華民國113年5月8日

發文字號：高市都發更字第11332068900號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：會議紀錄1份

裝

主旨：檢送本局113年4月23日召開「車專四、五及長明派出所商四等三處土地劃定更新地區暨訂定更新計畫及車專四、五都計個案變更計畫書草案研商會議」紀錄1份，請查照。

說明：依據本局113年4月17日高市都發更字第11331654000號開會通知單續辦。

訂

正本：國營臺灣鐵路股份有限公司、內政部警政署鐵路警察局、內政部警政署鐵路警察局高雄分局、高雄市政府警察局、高雄市政府警察局三民第一分局、高雄市政府交通局、高雄市政府工務局、高雄市政府財政局、本局都規科、本局都設科、本局區審科、衍古開發顧問有限公司

副本：本局都更科

線

局長吳文彥

車專四、五及長明派出所商四等三處土地劃定更新地區暨訂定更新計畫及車專四、五都計個案變更計畫書草案研商會議

會議紀錄

- 一、會議時間：民國 113 年 4 月 23 日（星期二）上午 10 時
- 二、會議地點：高雄市政府四維行政中心 6 樓第四會議室
- 三、主持人：郭副局長進宗 紀錄：涂恩菱
- 四、出席單位及人員：詳如簽到單
- 五、承辦單位說明：詳簡報資料
- 六、與會單位意見：

(一) 確認鐵路警察局未來遷移至車專四

1. 內政部警政署鐵路警察局

本局尊重台鐵意見在未來都更開發後遷移至車專四，另依 113 年 1 月 23 日研商會議林副市长決議以現址兩倍樓地板面積無償供本局使用，經計算已足數使用。

(二) 釐清現址鐵路警察局樓地板面積以納入土管要點載明執行及法規適用性

1. 本府工務局（建管處）

經查鐵路警察局座落於雄中段 97 地號土地，領有(80)高市工建築使字第 01412 號使用執照，作為地上 3 層、地下 1 層的辦公室使用，使照登載面積為 1,065.64 平方公尺。參照建築技術規則建築設計施工編第 160 條規定：「實施容積管制地區之建築設計，除都市計畫法令或都市計畫書圖另有規定外，依本章規定。」

2. 本府都市發展局（郭副局長進宗）

經計算鐵路警察局現址使照登載之兩倍樓地板面積為 2,131.28 平方公尺，建議採整數或 2,000 平方公尺作為本次土管修正需預留車專四鐵路警察局免計容積之空間，且該空間僅可供鐵路警察局使用。

3. 內政部警政署鐵路警察局

本局同意都發局所提，以 2,000 平方公尺作為未來本局辦公使用空間。

(三) 健保大樓臨時安置及未來搬遷裝修等相關經費負擔

1. 本府財政局

財政部國有財產署對健保大樓提供使用方式主要採撥用辦理，是否應有償撥用依「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」規定辦理，爰健保大樓（第五種商業區）屬本府警察局撥用部分需採有償撥用，內政部警政署鐵路警察局部分則採無償撥用；另本府警察局有償撥用之費用可由財政局協助辦理。

2. 國營臺灣鐵路股份有限公司

(1) 有關車專五鐵路警察局搬遷之相關經費（如：健保大樓搬遷及復水、復電、裝修工程費用）依 113 年 1 月 23 日研商會議結論辦理，原則由本公司與高雄市政府共同分攤，惟後續該費用採納入共同負擔或由本公司分回權利價值抵扣，後續經財務試算後再行評估。

(2) 倘鐵路警察局得無償撥用健保大樓之土地及建築物，經復水復電及裝修後鐵路警察局是否可另考量評估永久遷移至健保大樓辦公，無須遷回車專四，以避免二度搬遷之費用耗增？

3. 內政部警政署鐵路警察局

鐵路警察局位置以儘量鄰近車站為原則方便警務出勤，目前以同意未來搬遷至車專四為原則，其它遷移方案（永久遷移至健保大樓）需帶回研議評估；另有關搬遷及裝修費用，警政署尚無相關預算，若需由本局負擔搬遷及裝修相關費用，預算編列及執行等程序將造成整體期程延宕。

4. 本府都市發展局（郭副局長進宗）

依林副市長 113 年 1 月 23 日會議裁示，健保大樓復水復電及裝修工程由本局統籌辦理規劃施工，相關經費及進駐單位搬遷費用後經市長 113 年 2 月 20 日指示由本府工務局永續綠建築經營基金支應，刻由本局準備與工務局提案中；有關健保大樓修繕裝修部分，本局以基本裝潢至可維持辦公室基本運作功能為原則，如進駐單位有新添購冷氣、傢俱等需求，仍需自行編列預算採購。

(四) 車專四都更重建提供本市警察辦公廳舍作為指定公益設施

1. 本府警察局（三民第一分局）

(1) 依目前計算警察局未來實際可使用面積 622 坪（不含停車空間及公設），符合本局先前評估之使用空間需求，惟建議捐贈對象

可調整為本府警察局三民第一分局以利警察局產權登記作業。

- (2) 另有關未來派出所停車空間規劃，如地下一層汽機車停車位格數需考量警務同仁人數、地下二層需停放查扣車輛及存放保安阻絕器材空間，且車道設計得供拖吊車通行，以及考量警用車輛出勤、洽公及民眾報案便利性，地面層應預留警務使用之停車空間等，再請都發局及交通局協助納入考量。

2. 本府財政局

考量未來分回土地及建築物產權將登記為市有，惟管理機關僅能登記為高雄市政府警察局，無法加註至三民第一分局，建議於都市計畫書內備註使用機關為三民第一分局即可。

3. 本府都市發展局（郭副局長進宗）

如警察局、鐵路警察局對於開發後分回之警察辦公廳舍，有相關設置標準規範或特殊需求（如層高、面積、承重、隔間、停車空間等特殊需求），再請以函文方式提供給本局以利納入招商文件及都市更新事業實施。

(五) 車專四五土管要點新增應提供汽機車一定數量公共停車位之規定

1. 本府交通局

考量車專四、五未來機關使用、商業開發及車站周邊停車需求，建議停車空間以現行法定停車格數之 1.5 至 2 倍為原則，並以 2 倍較佳。

2. 本府都市發展局（都設科）

考量現況車專區一到五係納入一宗建照做檢討，車專一商業及旅館大樓在送都設審議時即有檢討轉承、法定停車空間之供需數量，爰建請交通局先行釐清當時送審的交評方案是否有納入車專四、五併同檢討。

3. 本府都市發展局（郭副局長進宗）

另有關停車場後續管理問題如警政車輛（包含鐵路警察局及派出所）是否需獨立車道，請請鐵路警察局及本府警察局再行釐清。

4. 國營臺灣鐵路股份有限公司

建議在都市計畫書中無需載明增設之公眾停車空間係由臺鐵公司分回（簡報第 16 頁），以避免本公司未來權值分配時僅可分回大量停車位。

5. 本府都市發展局（郭副局長進宗）

有關車專四、五額外設置公共停車空間規定，增設數量建議以不得小於法定停車車輛數之 1 倍為原則，並納入土地使用分區管制要點第 2 條容許使用項目內，第 18 條維持原條文，以避免影響車專一、二、三開發審議。

(六) 本案收取行政作業費方式比照大寮 81、87 期公辦都更案，向國防部收取共同負擔提列總表重建費用 3%

1. 國營臺灣鐵路股份有限公司

尊重都發局通案作業模式，配合辦理。

(七) 其他土地分區管制要點規定討論

1. 本府都市發展局（區審科）

- (1) 土地使用分區管制要點第 2 條附表 2-1 車站專用區一、二、三之第 4 點，建議刪除「一、二、三」等文字。
- (2) 建議計畫書補充說明車專四、五容積率調降為 420% 之變更理由，如考量車專區變更歷程及其準公共設施特性等。
- (3) 都市計畫書變更範圍與實際變更條文範圍對齊，應為車專一～五，非僅車專四、五。

2. 本府都市發展局（都設科）

- (1) 土地使用分區管制要點變更明細表原計畫未修正部分無須標示底線。
- (2) 都更計畫書內建議補充更新地區都市設計審議範圍圖。

3. 國營臺灣鐵路股份有限公司

考量建築物高度及未來部分樓地板面積供機關使用之限制，車專四、五建蔽率 50% 是否得評估放寬為 60%？

4. 本府都市發展局（郭副局長進宗）

本案在可開發容積總量不影響之情況下，建議先以維持建蔽率 50% 以保有公共空間串聯運用空間，如人行步道、綠帶設置規劃等，惟後續如臺鐵公司仍有提升建蔽率需求可於都市計畫變更階段提出意見。

八、會議結論：

(一) 具共識事項：

1. 車專四、五業經臺鐵公司分別於 112 年 11 月 17 日、113 年 2 月 26

日函同意由本府共同辦理招商，爰車專四、車專五及長明派出所商四等三處土地後續依都市更新條例第 12 條，由本府公開評選委託都市更新事業機構為實施者，或未來同意其他機關、構（如：本市住都中心）自行實施都市更新事業。

2. 鐵路警察局都更開發後同意搬遷至車專四，並以取整數 2,000 平方公尺作為本次土管修正需預留車專四鐵路警察局免計容積之空間。
3. 健保大樓復水復電及裝修工程相關經費（含進駐單位搬遷費），由臺鐵公司與市府分攤，並以基本裝潢至可維持辦公室基本運作功能為原則，如進駐單位有新添購冷氣、傢俱等需求，仍需自行編列預算採購。
4. 車專四、五額外設置公共停車空間規定，增設數量以不得小於法定停車車輛數之 1 倍為原則，並納入土地使用分區管制要點第 2 條容許使用項目內，第 18 條維持原條文，以避免影響車專一、二、三開發審議。
5. 車專四、五收取行政作業費方式比照大察 81、87 期公辦都更案，向國防部收取共同負擔提列總表重建費用 3%，上開費用已包含先期規劃暨招商、PCM 等支出，於實施者簽約前向實施者收取，並得列入共同負擔項目。
6. 請業務單位依與會單位意見修正計畫書內容，如本府相關機關（如：工務局建管處、交通局及本局都設、都規、區審科等）對本次土管修正條文還有執行疑義，請在會後提供給業務單位修正。

(二) 其它尚需帶回研議事項：

1. 有關其它遷移方案（如：永久遷移至健保大樓），請鐵路警察局帶回研議評估，並於紀錄文到後一周內函文表明是否採納。
2. 請鐵路警察局、警察局以函文方式提供警察辦公廳舍設置標準相關規範或需求（如面積、承重、隔間、停車空間及車道獨立需求等），以利後續納入招商文件及都市更新事業實施。

九、散會：12 時 00 分

車專四、五及長明派出所商四等三處土地劃定更新地區暨訂定更新計畫及車專四、五都計個案變更計畫書草案研商會議

簽到表

一、時間：113年4月23日（星期二）上午10時0分

二、地點：本府6樓第四會議室

三、主持人：郭副局長進宗  紀錄：涂恩菱

四、出席者：

出席單位	職稱	姓名
國營臺灣鐵路股份有限公司	科長	許裕儀
	工程師	尹國英
內政部警政署 鐵路警察局	分隊長	黃萃博
	警員	張銀坤

出席單位	職稱	姓名
高雄市政府 警察局	專員 股長 技佐 副局長 組長	許清猷 葉信宏 鍾振華 邱富勇 李新
高雄市政府 交通局	辦事員	劉冠徽
高雄市政府 工務局	幫辦工程師	吳徽儀
高雄市政府 財政局	科長	楊南聖

出席單位	職稱	姓名
高雄市政府 都市發展局 (都規科)		鄭志政
高雄市政府 都市發展局 (都設科)		王文文
高雄市政府 都市發展局 (區審科)		陳晉浩
高雄市政府 都市發展局 (都更科)		徐心丹 涂恩惠 余政澤
衍古開發 顧問有限公司		孫世村 吳可欽

檔 號：
保存年限：

副 本

高雄市政府 函

地址：80203高雄市苓雅區四維三路2號6樓
承辦單位：高雄市政府都市發展局(都市更新科)
承辦人：涂思菱
電話：(07)3368333分機5429
傳真：(07)3313338
電子信箱：nlintu@kcg.gov.tw

受文者：高雄市政府都市發展局(都更科)

發文日期：中華民國113年5月13日
發文字號：高市府都發更字第11332155700號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：會議紀錄1份 (55633898_11332155700A0C_ATTCH4.pdf)

主旨：檢送本府113年5月2日召開「表參道都市再生方案跨局處第4次研商會議」紀錄1份，請查照。

說明：依本府113年4月22日高市府都發更字第11331782400號開會通知單續辦。

正本：國營臺灣鐵路股份有限公司、交通部鐵道局南部工程分局、高雄市政府工務局(建管處)、高雄市政府工務局(道路挖掘管理中心)、高雄市政府工務局公園處、高雄市政府工務局道路養護工程處、高雄市政府文化局、高雄市政府交通局、高雄市政府財政局、高雄市政府觀光局、高雄市政府資訊中心、高雄市政府經濟發展局、高雄市政府都市發展局(資訊室)

副本：高雄市政府(林副市長室)(含附件)、高雄市政府都市發展局(都更科)(含附件)

電 2024/05/13 文
交 換 章

表參道都市再生方案第四次研商會議紀錄

■ 會議時間：113年5月2日下午2時30分

■ 主持人：林副市長欽榮

紀錄：涂恩菱

■ 出席人員：

國營臺灣鐵路股份有限公司：資產管理處劉副處長睿紘、許科長裕億、
許工程師國泰、高雄營業分處黃經理富春、
高工段林技術員明學

交通部鐵道局南部工程分局：王副分局長淳玄、張段長維舜

工務局：建管處沈副處長崑章、公園處羅副處長蔡元、道工處邱副處長哲明

文化局：曾專門委員宏民

交通局：王主任秘書志綱

經發局：魏專門委員建雄

觀光局：陳專門委員傑軒、莊股長順斌

資訊中心：劉主任俊傑

都發局：郭副局長進宗、資訊室蔡主任志明、任設計師鵬軒、
都更科施科長旭原、林股長志鴻

一、高雄車站商業及旅館兩棟大樓鐵道局預計今年底前完工取得使用執照並點交予臺鐵公司，請臺鐵公司賡續辦理招商作業，並提供兩大樓詳細招商營運期程予經發局彙整，併入中山路兩側商圈振興規劃案。

二、舊火車站（願景館）修復活化案：

（一）車站空間運用規劃一節請文化局洽臺鐵公司、資訊中心共同研商以運用科技（如：AR、VR）打造5G沉浸式展演廳，串聯國外藝術及舞蹈之異地共演等，形塑為現代化城市廣場；請資訊中心會後提供衛武營展演廳案例供文化局、臺鐵公司參考。

（二）紅鯉魚擺放位置、空間規劃方案及工程經費需請交通部協助事項等，請交通局列入總質詢後與市長報告「高雄車站地下停車

場進出動線」議題，由文化局向市長報告並提請裁示。

三、車專四、五及長明派出所商四公辦都更案：

(一) 同意都計個變及訂定都市更新計畫架構如下，請都發局再審視微調文字內容後，即辦理都計公展作業：

1. 車專四、五容積減半為420%，可全做商業使用。
2. 鐵路警察局開發後遷移至車專四，使用空間2,000平方公尺得免計。
3. 車專四、五皆應設置法定停車位數1倍數量之公共停車位(初估約可提供100、200席公共停車位)。
4. 刪除不得適用都市更新條例及其相關法規之獎勵規定。
5. 車專四都更重建提供本市警察辦公廳舍作為指定公益設施。
6. 本案都更重建時應捐贈經費協助本市推動都市更新事業。

(二) 另請都發局洽鐵道局、建管處等相關單位研商車專四、五與車專一地下層連通之可行性。

(三) 健保大樓臨時安置方案業經國產署開會確認循撥用方式辦理，請財政局持續統籌協調2警察單位撥用相關事宜。

(四) 依市長指示健保大樓裝修經費約1億元由工務局綠建築基金分年支應，後續以權利變換參與分配價值，以領取權利價金方式歸墊回基金；並依所規劃期程於今年度辦理健保大樓裝修設計發包，2警察單位完成撥用後即辦理施工發包。

四、有關高雄車站工區範圍內之71期計畫道路(東西側鐵道三街)開闢涉及台電公司管線遷移及停電切換作業，請工務局(挖管中心)儘速召集相關單位研商協調。

五、同意都發局以提出捷運美麗島站3號出口劃定都市更新地區及訂定都市更新計畫草案，召開研商座談會議，透過議題式討論逐步凝聚各方共識，並視溝通整合情形再推出更新計畫。

六、表參道微型網站架構已建置完畢即將上線，請各單位配合提供窗口名單，後續由各單位窗口定期更新與維護單元內容。