高雄市都市計畫委員會106年12月29日第66次會議紀錄

一、時間：民國106年12月29日（星期五）下午2時0分

二、地點：高雄市政府第四會議室

三、主席：史主任委員哲　　記錄：陳秀凌

四、出席委員：

史主任委員哲、陳副主任委員啟仁、白委員金安、趙委員子元(請假)、詹委員達穎、陳委員世雷、賴委員文泰、鄭委員永祥、丁委員澈士、黃委員士賓、麥委員仁華、劉委員富美、謝委員榮祥、郭委員添貴、張委員桂鳳(請假)、李委員怡德、趙委員建喬、黃委員進雄(陳冠福代)、陳委員勁甫(林弘慎代）、蔡委員長展(黃柏棻代)、曾委員文生(陳邦裕代)

五、會議承辦單位：

高雄市政府都市發展局(區審科)	薛淵仁、曾思凱、蔡欣宏、黃嘉怡、陳秀凌

六、列席單位及旁聽人員：

（一）列席單位

高雄市政府教育局	鄭義勳、朱筱雯
高雄市政府社會局	何秋菊、林聖峯、邱意玲
高雄市政府衛生局	李幸華
高雄市政府農業局	柯佑穎代
高雄市政府經濟發展局	陳邦裕
高雄市政府工務局(建管處)	曾品杰
高雄市政府工務局養護工程處	黃淑梅

高雄市政府民政局	（未出席）
高雄市殯葬管理處	楊國康、陳妍潔
高雄市政府捷運工程局	鍾禮榮、王然興、曹秋河
高雄市政府交通局	陳郁元
高雄市政府都市發展局	王啟川、張文欽、郭進宗、唐一凡、鄭凱仁、李　薇、劉建良、鄭志敏、戴志安、謝宗佑
發蘭機械股份有限公司	林志遠
（二）高雄市議會：【列席議員】	（無）

七、審議案件：

第一案：變更大坪頂以東地區都市計畫(部分農業區為甲種工業區)(配合發蘭機械公司擴廠計畫)案、擬定大坪頂以東地區都市計畫(配合發蘭機械公司擴廠計畫)細部計畫案

決　議：本案照專案小組建議意見（詳附錄一）通過。

【附錄一】專案小組建議意見：

（一）有關公共設施自願捐贈代金內容及時機，請將下列文字納入計畫書說明：

1. 本案綠地用地興闢、管理及維護均應由申請人(發蘭機械股份有限公司)負擔及辦理，並由申請人依內政部核定之計畫圖辦理地籍分割且應於地籍分割完成之日起一年內完成興闢。

2. 前項綠地用地無償捐贈，申請人改以代金折算繳交，應於逕為分割日起一年內完成繳交(如於一年內申請建築執照則應於申請建築前繳交)。

（二）本案係依「都市計畫工業區毗鄰土地變更處理原則」提出申請，計畫書內容有關依「都市計畫農業區變更使用審議規範」規定辦理等文字，請予以修正或刪除。

（三）擬定細部計畫書內容拾壹、土地使用分區管制要點第三點，有關法定空地留設位置，考量基地實際建築情形，不再另予規定，該點予以刪除。

第二案：變更高雄市主要計畫(三民區)部分墳墓用地為殯儀館專用區案、擬定高雄市都市計畫灣子內地區殯儀館專用區細部計畫案

決　議：本案照公展草案內容通過。

第三案：訂定高雄市都市計畫(凹子底地區)細部計畫停車場用地(停 13)土地使用管制案

決　議：為降低本案開發後對周邊住宅區環境衝擊，本案立體使用建蔽率不得超過 80%，容積率不得超過 700%，基地北側及南側鄰接住宅區部分，各至少退縮 6 公尺及 4 公尺建築，東側及西側鄰接公共設施用地部分，各至少退縮 4 公尺及 2 公尺建築，並應於後續開發及建築設計階段，妥予周邊居民協調溝通。餘照專案小組建議意見（詳附錄二）通過。

【附錄二】專案小組建議意見：

（一）本案開發後可挹注輕軌建設經費及解決輕軌營運後大順路（南屏路至河堤路段）因取消路邊停車位之停車問題，考量本案基地面積較小（僅約 0.23 公頃），且參考過去案例，凹子底停 35（面積 0.84 公頃）之附屬事業使用樓地板面積亦放寬至總樓地板面積 1/2。因此，為提高本案招商開發財務自償率，並吸引廠商投資開發立體停車場之意願，放寬本案商業使用樓地板面積至不得

超過總樓地板面積之 1/2 有其必要性。

（二）公展計畫書誤繕內容授權規劃單位釐整更正。

（三）本案依現行都市計畫公共設施用地多目標使用辦法及提案單位建議意見，修正允許使用項目詳如附表一；另公開展覽期間公民或團體陳情意見決議詳如附表二市都委會專案小組建議意見欄。

第四案：變更高雄市都市計畫(原高雄市轄區)土地使用分區管制(容積獎勵規定)(第三次通盤檢討)案

決　議：

一、本案除專案小組已有決議者依其建議意見通過外，其餘照公展草案內容通過。

二、公展期間陳情異議第2案依市府研析意見通過。

【附錄三】專案小組建議意見：討論變更內容及公開展覽期間公民或團體陳情意見審議建議詳如附表三~四專案小組建議意見欄。

八、報告案件：

第一案：高雄市高級中等以下學校閒置空間短、中、長期之多目標使用因應方案

決　定：洽悉。

九、臨時動議：無

十、散會：下午 4 時 0 分

附表一、「訂定高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫停車場用地（停13）土地使用管制案」允許使用項目明細表

計畫位置	訂定條文內容(公展草案)	市都委會專案小組建議意見	市都委會決議
凹子底地區細部計畫停13用地	一、 本用地係供停車及其附屬設施使用。 二、 本用地得供下列項目之使用，惟其使用項目合計不得超過總樓地板面積之二分之一。 允許使用項目為： （一） 管理單位辦公場所。 （二） 加油（氣）站。 （三） 餐飲服務。 （四） 商場、超級市場：商場使用限日常用品零售業、一般零售業、日常服務業（不包括洗染）、一般事務所、飲食業、餐飲業、一般服務業、自由職業事務所、金融分支機構及提供商場服務之社區通訊設施、公務機關。 （五） 電信、有線、無線設備、機房及天線。 （六） 洗車業、汽機車保養業、汽機車零件修理業、電動汽機車充電站及電池交換站。 （七） 配電場所、變電所及其必要機電設施。 （八） 轉運站、調度站、汽車運輸業停車場。 （九） 圖書館。 （十） 民眾活動中心。 （十一） 休閒運動設施：包括游泳池、溜冰場、保齡球場、撞球場、舞蹈社、極限運動場、健身房（體適能中心）、桌球館、羽球場、排球場、籃球場、網球場、壁球場、技擊類運動場館及其他經中央主管機關會商中央目的事業主管機關認可之項目。 （十二）旅館。 （十三）天然氣整壓站及遮斷設施。 （十四）警察分局、大（中、分）隊部、分駐（派出）所、消防隊。 （十五） 地上興建自來水、下水道系統相關設施之管理站及必要機電設備。 （十六）地下興建資源回收站。 （十七）自行車、機車租賃業。	允許使用項目修正為： （一）公共使用：其項目依據都市計畫公共設施多目標使用辦法規定辦理，包括衛生醫療設施、社區通信設施、社區安全設施、公用事業服務所、公務機關辦公室、社會教育機構及文化機構、其他公共使用（社會福利設施、幼兒園、集會所、民眾活動中心）等。 （二）餐飲服務。 （三）商場、超級市場：商場使用限日常用品零售業、一般零售業、日常服務業（不包括洗染）、一般事務所、飲食業、餐飲業、一般服務業、自由職業事務所、金融分支機構及提供商場服務之社區通訊設施、公務機關。 （四）洗車業、汽機車保養業、汽機車零件修理業、電動汽機車充電站及電池交換站。 （五）休閒運動設施：包括游泳池、溜冰場、保齡球場、撞球場、舞蹈社、極限運動場、健身房（體適能中心）、桌球館、羽球場、排球場、籃球場、網球場、壁球場、技擊類運動場館及其他經中央主管機關會商中央目的事業主管機關認可之項目。 （六）旅館。 （七）自行車、機車租賃業。	照專案小組建議意見通過。

表二、「訂定高雄市都市計畫（凹子底地區）細部計畫停車場用地（停13）土地使用管制案」公開展覽期間公民或團體建議意見綜理表

編號	公民或團體	建議內容	理由	市府研析意見	專案小組建議意見	市都委會決議
1	江○娟	建議停車場地下化，上面變成公園綠化。	1.停13腹地小，週遭住戶林立，空地休閒的地方變得更少，當天災地變時，住戶逃生的空地不見了，住戶逃去那? 2.目前停13車輛均未停滿，空位仍然很多，甚至現在還在優待全年度特惠方案。 3.計畫書內同意有變電所、加油站、消防局、天然氣對住戶的生命身體健康有疑慮反對到底。 4.都市計畫同意都更可蓋至12樓，空地小壓迫性大，且老年人都需要綠地。 5.立體停車場烏煙瘴氣，住戶環境變得很糟糕。	一、依內政部已於106年9月20修正發布「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」及其附表規定，並參採民眾意見，刪除使用項目編號2（加油站）、6（配電場所、變電所及其必要機電設施）、7（轉運站、調度站、汽車運輸業停車場）、10（天然氣整壓站及遮斷設施）、11（地上興建自來水、再生水、下水道系統相關設施）、12（地下興建資源回收站），以減輕民眾疑慮。 二、為減低停車場立體化對周邊環境衝擊，本停車場用地增訂退縮規定：北側應自道路境界線退縮6公尺以上建築、南側應自道路境界線退縮5公尺以上建築、西側應自道路境界線退縮2公尺以上建築、東側應自道路境界線退縮3公尺以上建築；同時立體停車場容積率由960%調降為700%。	1.照市府研析意見通過。 2.為降低本案開發後對周邊住宅區環境衝擊，應於後續開發及建築設計階段時，妥予周邊居民協調溝通。	為降低本案開發後對周邊住宅區環境衝擊，本案立體使用建蔽率不得超過80%，容積率不得超過700%，基地北側及南側鄰接住宅區部分，各至少退縮6公尺及4公尺建築，東側及西側鄰接公共設施用地部分，各至少退縮4公尺及2公尺建築，並應於後續開發及建築設計階段，妥予周邊居民協調溝通。餘照專案小組建議意見。
2	許○欣	反對停13用地改建。	1.此興建計畫所稱依都市計畫法進行，無非想表達於法有據，實則不然，都市計畫應以實際發展現地狀況為主要依歸，應優先考量對當地居民及環境造成的影響。 2.該地目前為平面停車場，實際上必須視為附近居民應有的喘息空	一、本案開發後可挹注輕軌建設經費及解決輕軌營運後大順路（南屏路至河堤路段）因取消路邊停車位之停車問題，為提高本案招商開發財務自償率，並吸引廠商投資開發立體停車場之意願，放寬本案商業使用樓地板面積有其必要性。 二、依內政部已於106年9月20修正發布「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」及其附表規定，並	1.照市府研析意見通過。 2.為降低本案開發後對周邊住宅區環境衝擊，應於後續開發及建築設計階段時，妥予周邊居民協調溝通。	為降低本案開發後對周邊住宅區環境衝擊，本案立體使用建蔽率不得超過80%，容積率不得超過700%，基地北側及南側鄰接住宅區部分，各至少退

			間，附近住宅大樓林立，人口密集，該停車場與兒 13 公園緊鄰，每天有不少附近長者在此曬太陽聊天運動，及附近補習班學生用於課餘舒展身心，及附近幼稚園小朋友相關的活動空間。如果興建高樓商場加停車場，該公園將被包夾遮蔽，形同幽閉孤島廢園，沒有民眾會想要親近，也易形治安死角，對日常在附近活動的長者及小朋友形成威脅。 3. 該地更是必要的避難空間，附近高樓林立，人口密度極高。若該地改建為高樓停車場如果發生火災、地震等…災害，附近居民將無處可逃。 4. 該計畫所稱停車需求將因附近將來發展而增多，故計畫興建最少可達 12 層樓的停車場附加商場。從計畫書可知興建完成後只增加 249 個，花費鉅資興建並犧牲附近居民生活品質，只增加 249 個車位，顯然不符合效益。 5. 該計畫第 25 頁所稱，興建完成將帶來人潮。試想!!帶來人潮車潮，又只增加 249 個車位，加上原	參採民眾意見，刪除使用項目編號 2（加油站）、6（配電場所、變電所及其必要機電設施）、7（轉運站、調度站、汽車運輸業停車場）、10（天然氣整壓站及遮斷設施）、11（地上興建自來水、再生水、下水道系統相關設施）、12（地下興建資源回收站），以減輕民眾疑慮。 三、為減低停車場立體化對周邊環境衝擊，本停車場用地增訂退縮規定：北側應自道路境界線退縮 6 公尺以上建築、南側應自道路境界線退縮 5 公尺以上建築、西側應自道路境界線退縮 2 公尺以上建築、東側應自道路境界線退縮 3 公尺以上建築；同時立體停車場容積率由 960%調降為 700%。 四、本案變更後得以提高停車供給，日前並配合環保局提供用地設置腳踏車租賃站，將來市民可使用多元運具結合鄰近捷運凹子底站、輕軌站等公共運輸網絡，對於減少私人運具使用，減輕空氣污染，會是更積極正面的幫助。		縮6公尺及4公尺建築，東側及西側鄰接公共設施用地部分，各至少退縮4公尺及2公尺建築，並應於後續開發及建築設計階段，妥予周邊居民協調溝通。餘照專案小組建議意見。

			有的車潮怎麼會夠呢?這種說法完全自相矛盾，無法取信於人民。 6.該計畫稱將來可以進駐的包含：加油(氣)站，電信、有線、無線設備、機房及天線，配電場所、變電所及其必要機電設施，天然氣整壓站及遮斷設施…等等，極為不適合設在人口密集區域的設施!!!更是令居民不可能接受。 總結： 1.全世界都認為應減少汽車空氣汙染，興建並鼓勵多使用大眾交通工具；北高雄區域尤其左營區空氣品質，經常出現霧霾警示，屢屢為市民所抱怨，要求改善空氣品質，甚至外縣市朋友都以北高雄空氣品質差知名，身為高雄市民也感到不知如何辯解。 2.停 13 用地周邊是高雄是少數大眾運輸最方便的地方，鄰近有:凹仔底捷運站、輕軌捷運站、公車路網、public bike 大眾運輸這麼方便的地方應該宣導鼓勵民眾使用。 3.應有規劃的遠見，而不是頭痛醫頭腳痛醫腳，覺得這裡似乎停車位不足就找個			

			理由花公帑蓋實質效益不大的停車場，請審慎考量。 補充事項： 該計畫位於高雄市少數交通最方便的地區，興建停車場非但無法解決問題，反而引來更多車次，應該鼓勵多用大眾交通工具至該計畫附近活動，利用現有交通工具優勢，不該再興建實質效益不大的停車場。			
3	木棉庄幼兒園園長陳〇蓮等計11人	嚴重抗議訂定高雄市都市計畫（凹子底）細部計畫停車場用地（停13）土地使用變更申訴案由。	1. 擬計畫興建範圍面積祇2314平方公尺，該腹地，太過於狹小，故欲改建成寬度、高度、坡度、轉彎半徑等均合乎規定之停車場，法令規章勢必難突破，況且預期讓周邊兒童遊樂場頓失使用功能，而且進出車輛繁多，勢必影響衍生兒童健康及易肇生出入者安全問題。 2. 該用地周邊目前大樓林立，人口密度已超標，建物已將之變成緊密圍合空間，如興建為停車場，其汽機車所排放大量廢氣勢必無法排出，肯定嚴重影響附近居民生活品質及健康。 3. 附近道路已太過於狹窄，況且現有龍華市場、costco 大順店，另義享天地大型	一、本案開發後可挹注輕軌建設經費及解決輕軌營運後大順路（南屏路至河堤路段）因取消路邊停車位之停車問題，為提高本案招商開發財務自償率，並吸引廠商投資開發立體停車場之意願，放寬本案商業使用樓地板面積有其必要性。 二、為減低停車場立體化對周邊環境衝擊，本停車場用地增訂退縮規定：北側應自道路境界線退縮6公尺以上建築、南側應自道路境界線退縮5公尺以上建築、西側應自道路境界線退縮2公尺以上建築、東側應自道路境界線退縮3公尺以上建築；同時立體停車場容積率由960%調降為700%。 三、本案變更後得以提高停車供給，日前並配合環保局提供用地設置腳踏車租賃站，將來市民可使用多元運具結合鄰近捷運凹子底站、輕軌站等公共運輸網絡，對於減少私人運具使用，減輕空氣污染，會是更積極正面的幫助。 四、本案係依都市計畫法第27條第1項第4款辦理個案變更，並依據都市計畫	1. 照市府研析意見通過。 2. 為降低本案開發後對周邊住宅區環境衝擊，應於後續開發及建築設計階段時，妥予周邊居民協調溝通。	為降低本案開發後對周邊住宅區環境衝擊，本案立體使用建蔽率不得超過80%，容積率不得超過700%，基地北側及南側鄰接住宅區部分，各至少退縮6公尺及4公尺建築，東側及西側鄰接公共設施用地部分，各至少退縮4公尺及2公尺建築，並應於後續開發及建築設計階段，妥予周邊居民協調溝通。餘照專案小組建議意見。

			購物中心、飯店近期即將完工，大量車輛的湧入，預期肇致增生鄰近交通打結。 4.本計畫案據悉為李柏毅市議員提案，其作業過程均未徵詢鄰近住戶意見，可謂偷偷摸摸進行，本四月六日假區公所說明會幸虧新上里王櫻樺里長轉知，否則只憑一紙影印文書張貼公告(有照片為憑)市民有誰能察覺?資訊不公開作業程序太過粗糙，讓人生疑實係要蓄意矇混過關。 5.擬興建停車場宜選擇廣場、公園等公共設施保留地，鄰近地區尚有多塊類此法定空地可供使用如農 16，實不宜單憑為充實捷運建設財源而犧牲廣大市民福祉。	法第19條於民國106年3月21日起至民國106年4月 20 日止辦理公開展覽，公開展覽地點包括本府都市發展局都市計畫公告欄及本市左營區公所公告欄，並刊登於106 年 3 月21 日、22 日、23 日中國時報及台灣導報周知；相關資訊也在本府都市發展局網站公告，並於 106 年 4 月 6 日上午10 時30 分假本市左營區公所5樓會議室舉辦說明會，並無資訊不公開之情事。		

表三、「變更高雄市都市計畫(原高雄市轄區)土地使用分區管制(容積獎勵規定)(第三次通盤檢討)案」變更內容明細表

現行內容	變更後內容	變更理由	專案小組建議意見	市都委會決議
一、為鼓勵建築基地申請建築時留設開放空間供公眾通行或休憩使用，除「擬定及變更高雄市凹子底地區細部計畫(配合河堤國小設校)案」、「擬定及變更高雄市前鎮區臨海特定區細部計畫(配合五甲公園)案」、「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第二次通盤討)案」、「擬定高雄市都市計畫凹子底地區細部計畫(建台水泥原廠區變更)案」等4案依其都市計畫書規定，其餘本計畫範圍內之建築基地，得依內政部公布「建築技術規則建築設計施工篇、第十五章實施都市計畫地區建築基地綜合設計」規定辦理，惟住宅區不得申請適用廣場式開放空間。	一、為鼓勵建築基地申請建築時留設開放空間供公眾通行或休憩使用，除「擬定及變更高雄市凹子底地區細部計畫(配合河堤國小設校)案」、「擬定及變更高雄市前鎮區臨海特定區細部計畫(配合五甲公園)案」、「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第二次通盤討)案」、「擬定高雄市都市計畫凹子底地區細部計畫(建台水泥原廠區變更)案」、「擬定及變更高雄市都市計畫二苓地區都市計畫(配合機十二機關用地)細部計畫案」等5案依其都市計畫書規定，其餘本計畫範圍內之建築基地，得依內政部公布「建築技術規則建築設計施工篇、第十五章實施都市計畫地區建築基地綜合設計」規定辦理，惟住宅區不得申請適用廣場式開放空間。	1.目前全國仍適用開放空間容積獎勵，故基於一致性，持續鼓勵建築基地內留設開放空間，適度提供公眾通行或休憩使用，現行計畫規定原則仍予維持。惟因開放空間容積獎勵之原意係開放供公眾通行，與住宅區之管制精神(不得有礙居住之寧靜、安全及衛生)較不相符，爰台北市及新北市均限縮住宅區申請開放空間容積獎勵之規定，且實務上住宅區廣場式開放空間較難以提供公眾使用，爰住宅區廣場式開放空間取消適用。 2.103年10月22日本案第二次通盤檢討公告發布實施時仍排除適用開放空間獎勵之特殊個案，計有「擬定及變更高雄市凹子底地區細部計畫(配合河堤國小設校)案」、「擬定及變更高雄市前鎮區臨海特定區細部計畫(配合五甲公園)案」、「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第二次通盤討)案」、「擬定高雄市都市計畫凹子底地區細部計畫(建台水泥原廠區變更)案」等4案，續於106年3月8日公告發布實施「擬定及變更高雄市都市計畫二苓地區都市計畫(配合機十二機關用地)細	除適用範圍配合陳情意見編號1建議意見修正及現行內容誤繕部分刪除外，餘照案通過。	照專案小組建議意見通過。

		部計畫案」亦排除適用開放空間獎勵。該5案基於原計畫之特殊性，仍應予排除適用開放空間容積獎勵。		
二、依照上開內政部法令規定允許留設開放空間之建築基地，容積獎勵累計上限值應依都市計畫法高雄市施行細則規定辦理，即獎勵容積值不得超過申請建築基地法定容積率之0.2倍，以維護地區環境品質。	二、依照上開內政部法令規定允許留設開放空間之建築基地，容積獎勵累計上限值應依都市計畫法高雄市施行細則規定辦理，即獎勵容積值不得超過申請建築基地法定容積率之0.2倍，以維護地區環境品質。	維持原條文。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
三、上開獎勵規定適用期限為本計畫公告發布實施日起三年內，逾期停止適用「建築技術規則建築設計施工篇、第十五章實施都市計畫地區建築基地綜合設計」，並視本市容積總量管制及不動產市場發展情形再行檢討。	三、上開獎勵規定適用期限為本計畫公告發布實施日起五年內，逾期停止適用「建築技術規則建築設計施工篇、第十五章實施都市計畫地區建築基地綜合設計」，並視本市容積總量管制及不動產市場發展情形再行檢討。	基於法令穩定性原則並參據都市計畫法第26條有關都市計畫通盤檢討之期限，本次檢討訂定本計畫容積獎勵之適用期限為5年，未來視整體容積政策及本市不動產市場供需情形再行檢討。	併同陳情意見編號2逕提大會審議。	照案通過。
四、適用上開獎勵規定建築基地之地下室開挖率不得超過百分之八十。但基地形狀不規則或特殊者，得提出基地保水及植栽綠化具體對策，並經建造執照預審小組審議通過後，酌予提高開挖率。	四、適用上開獎勵規定建築基地之地下室開挖率不得超過百分之八十。但基地形狀不規則或特殊者，得提出基地保水及植栽綠化具體對策，並經建造執照預審小組審議通過後，酌予提高開挖率。	維持原條文。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
五、適用上開獎勵規定建築基地之退	五、適用上開獎勵規定建築基地之退縮建	維持原條文。	照案通過。	照專案小組建議意

縮建築設計，應符合下列規定： (一)地下室外牆與建築物主要出入口側基地境界線之淨距離應在三公尺以上；與其他基地境界線之淨距離應在四十五公分以上。但無法於主要出入口側留設三公尺以上淨距離者，得於其他基地境界線留設。 (二)建築物在十二層以下者，地面以上各樓層與基地境界線之淨距離應在二公尺以上。 (三)建築物在十三層至十五層者，地面以上各樓層與基地境界線之淨距離應在二點五公尺以上。 (四)建築物在十六層以上者，地面以上各樓層與基地境界線之淨距離，以建築技術規則規定建築物高度之平方根除以二計算，且不得小於四公尺。 (五)建築物因設置陽台、雨遮、花台及其他不計入建築面積構造物，其地面以上各樓層與基地境界線之淨距離，不受前項規定之限制。但不得小於二公尺。	築設計，應符合下列規定： (一)地下室外牆與建築物主要出入口側基地境界線之淨距離應在三公尺以上；與其他基地境界線之淨距離應在四十五公分以上。但無法於主要出入口側留設三公尺以上淨距離者，得於其他基地境界線留設。 (二)建築物在十二層以下者，地面以上各樓層與基地境界線之淨距離應在二公尺以上。 (三)建築物在十三層至十五層者，地面以上各樓層與基地境界線之淨距離應在二點五公尺以上。 (四)建築物在十六層以上者，地面以上各樓層與基地境界線之淨距離，以建築技術規則規定建築物高度之平方根除以二計算，且不得小於四公尺。 (五)建築物因設置陽台、雨遮、花台及其他不計入建築面積構造物，其地面以上各樓層與基地境界線之淨距離，不受前項規定之限制。但不得小於二公尺。			見通過。

表四、「變更高雄市都市計畫(原高雄市轄區)土地使用分區管制(容積獎勵規定)(第三次通盤檢討)案」公開展覽期間公民或團體建議意見綜理表

編號	公民或團體	建議內容	理由	市府研析意見	專案小組建議意見	市都委會決議
1	羅○廷	建議開放空間應全市性適用，不應有排他性以符公平正義原則。	留設開放空間的好處如：一、因退縮綠化而有助於市容觀瞻及公益性。二、因留設之開放空間具有都市防災的功能，且各開放空間若能大量設置可形成綠化網絡，於形塑綠色城市有正面積極的意義並有助於高雄成為宜居都市。 為使高雄市留設之綠化網絡能有點而面的設置，使本市成為名符其實的綠色城市，爰為被排除適用之五個計畫區之居民請命，開放空間如此美好的綠化政策，應適用於本市，以避免有遺珠之憾。 上述之五個計畫區詳見於貴府 106 年 10 月 30 日公告之內容：「擬定及變更高雄市凹子底地區計畫（配合河堤國小設校）案」、「擬定及變更高雄市前鎮區臨海特定區細部計畫（配合五甲公園）案」、「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第二次通盤檢討）案」、「擬定高雄市都市計畫凹子底地區細部計畫（建台水泥原廠區變更）案」、「擬定及變更高雄市都市計畫二苓地區都市計畫（配合機十二機關用地）細部計畫案」。 以上之公告公開展覽內容中均未敘明理由，且開放空間屬公益性質，且普及於國際各大先進城市，有效緩解都市綠化不足問題。在全球化的過程中，期盼貴府從善如流，採全市一致性適用，讓整個都市繁榮之餘，更永續健康。	建議部分酌予採納，理由如下: 1.100 年 6 月 27 日公告發布實施「擬定及變更高雄市凹子底地區細部計畫(配合河堤國小設校)案」及 101 年 8 月 17 日公告發布實施「擬定及變更高雄市前鎮區臨海特定區細部計畫(配合五甲公園)案」規定不得適用開放空間容積獎勵，係因當時各式獎勵容積無上限規定，為免容積過高影響公設服務水準爰作此規定。 2.本府於 102 年 1 月 14 日完成都市計畫法高雄市施行細則訂定，第 24 條規定「建築基地依法獎勵之容積累計，在實施都市更新地區不得超過法定容積百分之五十；在其他地區不得超過法定容積百分之二十」，並自 102 年 7 月 1 日施行。 3.本府已於 102 年 1 月 14 日完成容積獎勵上限規定，爰上開 2 案可恢復適用。其餘 3 案基於原計畫之特殊性，仍應予排除適用開放空間容積獎勵。	照市府研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。

2	高雄市公民監督公僕聯盟	有關貴委員會106年10月30日以高市府都發規字第10634083701號函公告展覽「變更高雄市都市計畫(原高雄市轄區)土地使用分區管制(容積獎勵規定)(第三次通盤檢討)案」計畫書之內容，本聯盟認為容積獎勵不宜再賡續實施，理由如右。	1.依公告事項第五點提出意見書。 2.民國99年之前，高雄市政府有鑑於容積獎勵過於浮濫，因此公告停止所有容積獎勵之適用。後為振興營建業景氣，於99年1月14日公告實施停車及開放空間容積獎勵上限為法定容積30%，適用期限5年；停車獎勵則於101年12月31日停止適用。5年期限屆滿前，於103年10月22日又公告開放空間容積獎勵賡續實施，上限為法定容積20%，適用期限3年，但同時附記「視本市容積總量管制及不動產市場發展情形再行檢討」。合先敘明。 3.旨揭通盤檢討計畫書之說明：「目前本市針對容積的給予制度，除了容積獎勵外，又包含容積移轉、增額容積、高雄厝等，在原本就較高的容積結構下，容積的給予已相對足夠。…」、「…住宅區開放空間開放落實性較不容易，造成爭議，…」，以及「又本市（原高雄市轄區）容積獎勵適用期限將於106年10月22日屆滿。綜上，原辦理本次通盤檢討作業」等語，惟本次通盤檢討作業竟仍建議「容積獎勵賡續實施」。 4.參照計畫書第三章之資料顯示： (1)核發建造執照及使用執照數量雖有下降趨勢，惟99、100及102年核發建、使照數量卻略有回升。 (2)核發建造執照數量統計，大樓所佔比例執照數雖少，但戶數約佔一半比例，且所佔戶數比	建議不予採納，理由如下： 1.本府基於大眾運輸導向發展（Transit Oriented Development，TOD）之精神，結合緊密城市（Compact City）、總量管理（Total Quantity Control）與智慧型成長管理（Smart Growth）之概念，提高大眾捷運場站周邊土地使用強度，鼓勵大眾運輸場站周邊朝高強度土地使用發展，型塑以大眾運輸場站為中心之大眾運輸生活圈。採用高密度的城市土地利用開發模式，一方面可以遏制城市蔓延，另一方面，可以有效縮短交通距離，降低人們對小汽車的依賴，鼓勵使用大眾運輸工具、步行和自行車。 2.本府於102年1月14日完成都市計畫法高雄市施行細則訂定，除都市更新容積獎勵外，一般地區容積獎勵上限為基準容積之20%，且本市通案性容積獎勵僅開放空間容積獎勵一項；再依高雄市政府審查容積移轉申請案件許可要點第六點規定，容積移轉不得與增額容積	考量開放空間容積獎勵對於城市發展各有利弊得失，本案反對繼續實施開放空間容積獎勵之意見逕提大會審議。	照市府研析意見通過。

			例有逐年成長之趨勢。 (3)申請開放空間容積獎勵案件與申請 6 樓以上案件之比較，開放空間容積獎勵案件數佔 31%、戶數佔 38%、總樓地板面積佔 42%；商業區及住宅區基地件數占 62%。 (4)推案平均總價自 96 年起每戶均逾千萬元以上，相較早年房價，近年來新成屋房價已成倍數成長。 (5)原高雄市實際人口數成長幅度已趨緩慢，並未隨推案量增加同步成長，近 3 年住宅餘絀已逾 1 萬戶，顯示住宅供給已大於需求。 5.綜觀本市都市發展及營建業景氣現象，本聯盟認為容積獎勵不應賡續實施，理由如下： (1)近年來高雄不動產極為熱絡，高層及超高層建築不斷興建，房價也不斷在攀升，市府標售公有地之價格亦屢創新高，此顯示不動產並無不景氣之狀況，甚至反而還更熱絡。103 年 10 月 22 日容積獎勵賡續實施「視不動產市場發展情形再行檢討」之但書，在賡續實施之理由已不復存在。 (2)高雄市容積與其他五都（台北、新北、桃園、台中、台南）比較，無論是地上容積或是地下容積均為六都中最高，再加上其他之容積獎勵（如計畫書說明三），顯見高雄市之容積已過於浮濫，因而有限縮之必要。 (3)住宅餘絀數已逾 1 萬	同時申請適用，同點規定距離大眾運輸場站 400、800 公尺、800 公尺外容積移入量分別為基準容積之 30%、15%、10%，故本市容積已有總量管制。 3.內政部定之建築技術規則建築設計施工編第十五章「實施都市計畫地區建築基地綜合設計」及都市計畫容積移轉實施辦法係屬中央法規，且基於全國適用之一致性，本市仍延續適用，並予以適當限縮，如退縮規定，且本次草案中即增訂住宅區廣場式開放空間不適用。 4.依國家發展委員會之景氣指標及台灣房地產景氣綜合指標數列，核發建、使照面積為評估指標之一，106 年本市建、使照數已呈低點。原高雄市轄區住宅餘絀數佔總戶數之比例為 1.93%。開放空間容積獎勵之目的在於鼓勵留設開放空間供公眾通行及休憩使用，有助於大基地整併開發，改善都市景觀，且本市容積已有總量管制，爰建議本案開放空間容積獎勵措施賡續實施。		

			戶，住宅供給已大於需求，此又係高雄市容積過高之另一印證。 (4)高雄市民近年來均體認到交通變得極差，幾條大馬路幹道均壅塞不堪。探究其原因，在於高雄實施容積移轉以及其他容積獎勵政策，致使容積移至捷運、輕軌沿線周邊，少量容積蔓延至全市，人口市區集中化所導致。更何況容積之大量增加，亦使得公共設施承載量遽增，最終造成都市環境的全面惡化。 (5)以廣大購屋者而言，容積愈高，土地價格愈高，建築物興建成本也會增加，這些都會轉嫁到購屋者，最後導致房價上漲，增加購屋者的負擔。 6.綜上，為維護高雄都市環境之居住及生活品質，本聯盟認為開放空間容積獎勵不應賡續實施，其餘之容積獎勵政策亦應一併檢討。			