

高雄市都市計畫委員會 114 年 6 月 18 日第 132 次會議紀錄

一、時間：114年6月18日（星期三）下午2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、陳委員彥仲、陳委員勁甫、賴委員碧瑩、白委員金安、張委員淑貞、蔡委員厚男、戴委員佐敏、李委員子璋、許委員阿雪、羅委員必達、吳委員文彥、楊委員欽富、陳委員冠福(張文欽代)、張委員淑娟、鄭委員泰昇(請假)、林委員漢良(請假)、張委員慈佳(請假)、簡委員仔貞(請假)

五、列席單位及旁聽人員：

(一)列席單位

交通部高速公路局

陳宏仁、陳煜熏、
林建聰、王裕仁、
吳念坤、高嘉彬

交通部航港局

歐家榮

財政部國有財產署南區分署

(請假)

經濟部產業園區管理局

黃鐘聖、謝明紋、
羅卓傑

高雄市政府捷運工程局

郭林堯、黃俊翰、
林琬純、王靜雅

高雄市政府運動發展局

侯尊堯、曾偉銘、
黃伯雄

高雄市政府經濟發展局

魏建雄、呂彩霞、
葉羿宏

高雄市政府水利局
高雄市政府交通局
高雄市政府農業局
高雄市政府財政局
高雄市政府地政局

高雄市政府文化局
高雄市政府工務局
高雄市政府工務局(建管處)
高雄市政府工務局新建工程處
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
臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司
高雄市政府都市發展局

李東璋
陳怡靜、蘇傳翔
陳瑩蓮、林蘭欣
呂仲浚
陳志宏、林雅惠、
沈力洋
曾宏民、蘇琦雯
林宜俊
呂奇穎
柳嘉惠
許文豪
王然興
徐牧謙
王屯電、郭進宗、
薛淵仁、鍾坤利、
陳昌盛、鄭明書、
胡怡鶯、李季持、
黃嘉怡、劉建良、
翁薇謹、陳秀凌、
李宜庭、楊徨仁、
莊惠棋、許薰文、
陳珮均、蔣佩穎、
陳惠美

(二)高雄市政府：

高雄市政府黃飛鳳服務處

邱孟津

(三)公民或團體列席人員：(無)

(四)旁聽登記發言人員：(無)

六、審議案件：

第一案：變更大社都市計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案、變更高雄市仁武都市計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案、變更澄清湖特定區計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案、變更鳥松(仁美地區)都市計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案、變更大寮都市計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案、變更大坪頂特定區主要計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案、變更高雄市大坪頂以東地區主要計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案、變更原高雄市主要計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案、變更澄清湖特定區計畫(仁武產業園區)細部計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案、變更高雄市高坪特定區細部計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案、變更大寮都市計畫(鳳林四路以西國軍眷村土地)細部計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案

決 議：

- (一) 本案依行政院112年3月23日核定國道7號建設計畫，將高雄路段新建工程沿線所需工程用地，依據內政部113年8月21日內授國都字第1130809898號函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作業，以提高高雄港聯外運輸效率及健全東側都會區交通路網，經委員會討論與會委員均表示支持。
- (二) 本案經召開4次專案小組會議對所提變更內容及陳情案充分討論，並提出具體建議意見，除依下列意見修正外，其餘同意依照專案小組建議意見通過(詳附錄一)。
 - 1、本次提會回應專案小組建議意見之修正內容(如圖資更新、協商內容、轉彎行車軌跡模擬等)請納入計畫書，以利後續

查考。

- 2、變更大坪頂特定區主要計畫，松美路北側滯洪池下游聯外水路截流明溝，同意照本次會議所提內容調整，將坡地逕流以明溝銜接既設地下箱涵，並減少第二種住區及道路用地變更面積(規劃配置詳後附圖一)。
- 3、公開展覽期間公民或團體建議意見，除人陳分類及處理情形 1.1 質疑變更程序合法性之陳情案件，修正專案小組建議意見為「照研析意見通過，另所陳主涉執行事項，有關協議價購及徵收補償等事宜，應由提案機關依相關規定辦理，後續請提案機關妥為向陳情人說明。」其餘照專案小組建議意見通過(詳附表四)。

第二案：變更高雄市主要計畫(苓雅區)部分文教區為捷運開發區(配合高雄環狀輕軌 C34 站土地開發)案及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(配合高雄環狀輕軌 C34 站土地開發)案

決 議：

- (一) 本案配合 TOD 發展策略與捷運環狀輕軌線完工，並考量 C34 車站周邊高教、醫療資源建設及相關產業進駐與就業人口帶來之都市生活機能需求，爰依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款規定辦理都市計畫變更作業；業經召開 1 次專案小組會議，針對變更內容、土地使用分區、土地使用管制、都市設計及交通運輸等充分討論提出具體建議意見，並經提案單位捷運局修正及補充計畫書資料。
- (二) 本案除依下列意見修正外，其餘同意照本次會議所提內容及專案小組建議意見通過(詳附錄二)。
 - 1、為確保未來開發與周邊商業機能之延續性，低樓層應以商業使用為原則，請參考捷運黃線之捷運開發區土地使用分區管制要點增訂：「地面第一層除必要之公共設施(如門

廳、管理室、車道等)外，做商業使用之樓地板面積須達第一層總樓地板面積 80%以上」。

- 2、本案都市設計基準第六點請修正為：「捷運開發區建築物之人行動線及其出入口應搭配輕軌車站整體設計，以利行人通行軌道車站。」。
- 3、本案基地開發原則應將交通影響內部化，且應將可建築容積核實納入交通影響分析，及提出交通改善措施等，請捷運局與交通局研商後補充相關內容，納入計畫書載明，並依相關規定於開發前提送交通影響評估審議。
- 4、本計畫本計畫應強化以 TOD 導向發展之人行動線規劃，並補充都市設計相關剖面圖說及植生或植栽設計內容，以提升基地與周邊交通設施與生活環境之整合性與人本友善性。
- 5、本案應依計畫書第 6-2 頁所列內容，詳細敘明回饋比例相關數據及其計算方式，以利釐清各項回饋機制之依據與合理性。

附帶決議：

- (一) 本案基地原國際商工北側範圍市有土地，目前以無償撥用予國立中山大學作為文教區使用，惟該區與捷運開發區同屬一街廓，為確保整體都市設計一致性及開放空間品質，請都發局儘速另案變更該文教區都市設計基準及相關計畫，並將後續開發納入都市設計審議，就出入口配置、無圍牆設計、植栽綠化與建築強度等項目加以控管。
- (二) 另前開變更內容請都發局邀集相關單位（如道路養護工程處、交通局等）共同參與，整合人行動線、交通銜接與土地使用等事項，以強化街廓整體發展品質與 TOD 導向精神。

第三案：擬定及變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第三次通盤檢討）並配合變更主要計畫（第一階段）案、擬定及變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第三次

通盤檢討）（第一階段）案

決 議：

- (一) 本計畫區自 102 年第二次通盤檢討後，隨著產業升級及亞灣 2.0 智慧科技創新園區政策推動，及結合 5G AIoT、再生能源及智慧產業，進行產業、經貿及都市空間的整合，配合空間結構調整，故依都市計畫法第 26 條及都市計畫定期通盤檢討實施辦法等規定辦理第三次通盤檢討。
- (二) 本案經召開 11 次專案小組會議討論，考量本案審議時程較長，且部分公民或團體陳情案(如擴建路以南特倉區、廣停 9 轉向)、特貿區住宅比例調整(含回饋代金申請辦法及計畫人口)尚有相關疑義須補充資料，於後續專案小組討論釐清，為利本案通盤檢討成果加速落實，同意依專案小組建議分階段提報市都委會大會審議與報內政部核定。
- (三) 本案除第二點決議所列之案件納入第二階段審議外，其餘列入第一階段案件審議。
- (四) 第一階段審議案件除依下列意見修正外，其餘依專案小組建議意見通過（詳附錄三）。

- 1、依據內政部 113 年 5 月 14 日台內國字第 1130804795 號函，細部計畫容積獎勵不得逾越依都市計畫法第 85 條制(訂)定之省、市施行細則（都市計畫法高雄市施行細則）或施行自治條例規定，且不得違反主要計畫有關強度之指導規定；故同意依本次會議所提於主要計畫第四章整體發展構想第二節增列「土地使用管制要點檢討變更原則」如下：

為加速產業引入及提供產業人才優質環境，因應行政院 112 年 5 月 11 日核定之「亞灣 2.0-智慧科技創新園區推動方案」及延續行政院 110 年 5 月 21 日核定「亞灣 5G AIoT 創新園區推動方案」，打造亞灣為 5G AIoT 生活實踐場域、建構高雄 5G AIoT 產業鏈、推動旗艦產業及接軌國

際強化南向市場鏈結等四大策略，以擴大用地、擴大創新、擴大群聚及擴大輸出等四大推動做法，為鼓勵策略性產業暨企業總部進駐，帶動產業投資、研發與創新，於細部計畫引入「高雄市促進產業發展自治條例」及「高雄市政府獎勵企業總部進駐亞洲新灣區作業要點」增訂容積獎勵機制。

本計畫區考量未來產業發展變遷、引入人口、建築型態及整體都市發展模式，應依都市計畫法、都市計畫法高雄市施行細則規定，於細部計畫擬定或變更時，依實質基地開發條件及發展需要，就土地使用強度（如容積率）及獎勵機制作必要之檢討調整。

- 2、有關土地使用分區管制要點第 7 條原規定允許使用組別之第 47 組「高雄市促進產業發展自治條例所規定之策略性產業」，考量允許使用分區及條文訂定內容尚需釐清，故先予納入第二階段審議，請都發局、經發局研商後交由專案小組續行討論。
- 3、高雄港站及週邊舊港區鐵道線群與建物群範圍，同意依市府文化局建議，為利後續管用合一及配合文化景觀公告範圍，主要計畫商業區、公園用地變更為「文化景觀公園用地」，細部計畫第三種商業區、綠地用地、道路用地、公園用地（公 11、公 17）變更為「文化景觀公園用地」，並於土地使用分區管制要點增訂：「文化景觀公園用地之土地使用強度比照都市計畫法高雄市施行細則公園用地（超過 5 公頃建蔽率 12%、容積率 36%）規定，其土地及建築物使用則依文化資產保存法相關文化景觀之保存維護規定辦理」。
- 4、配合綠 2 用地變更為特定經貿核心專用區，為利亞灣 2.0 計畫區域立體連通系統串連，本案都市設計基準第 31 條，圖 9-4-2 立體連通系統設置位置示意圖修正詳後附圖二。

(五) 本案經審決後，得視實際發展需要，就細部計畫未涉及主要計畫變更部分，先依法分階段公告發布實施，如有超出原公開展覽範圍者，請依照都市計畫法第 19 條規定，另案辦理公開展覽及說明會，公開展覽期間無任何公民或團體陳情意見或陳情案與變更案無直接關係者，則免再提會審議；公開展覽期間公民或團體提出陳情意見與本變更案有直接關係者，則再提會討論。

第四案：劃定高雄市澄清湖棒球場周邊更新地區（運動休閒專用區）暨訂定都市更新計畫案

決 議：

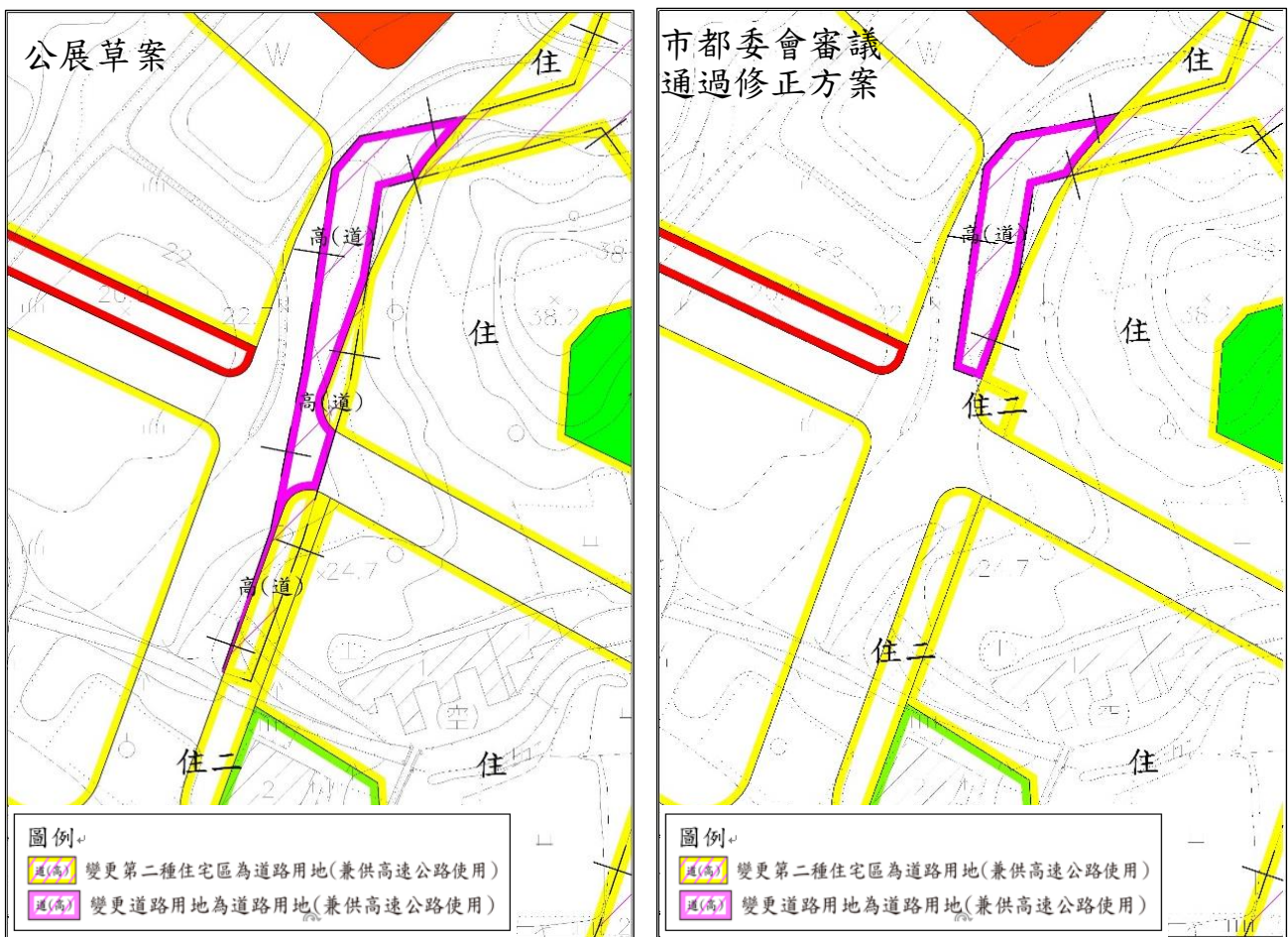
澄清湖棒球場為台灣四座 A 級球場之一，過去因缺少永續營運規劃方案，亦未有便捷大眾運輸系統，致周邊現況發展遲滯，導致整體公共設施用地使用效益低。考量現況建物與都市計畫規劃預期目的不符及基於未來發展願景，同意依據都市更新條例第 6 條第 1 項第 3 款及第 4 款規定，將其南側業經內政部都委會審竣但未發布實施之運動休閒專用區劃定都市更新地區，並訂定都市更新計畫，引入民間投資促進運動休閒專用區加速開發，帶動鳥松地區發展多元產業及強化公共設施服務。本案除依下列意見修正外，其餘照公展草案通過。

(一) 其他應表明事項，考量都市更新開闢之公共設施用地非屬永久性由實施者管理及維護，故配合招商計畫規範修正相關文字，及依通案性規定增訂開發主體及開發方式。

(二) 另授權由提案單位配合擬定細部計畫審議進度，修正相關公展計畫內容。

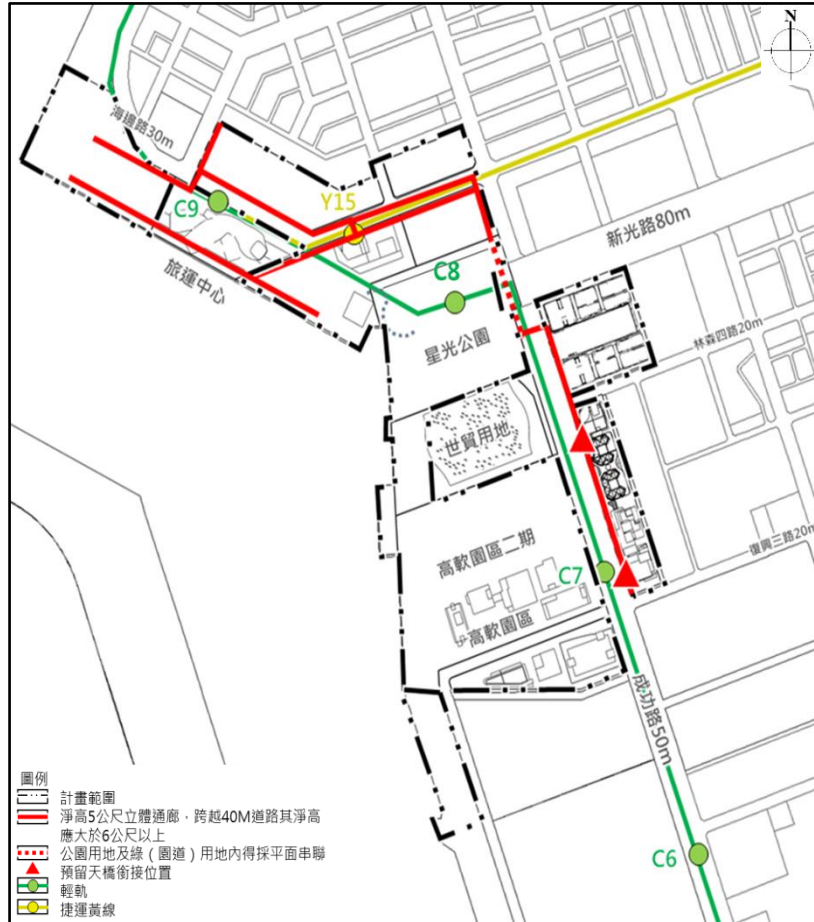
七、散會(下午5時20分)

審議案第一案：附圖一

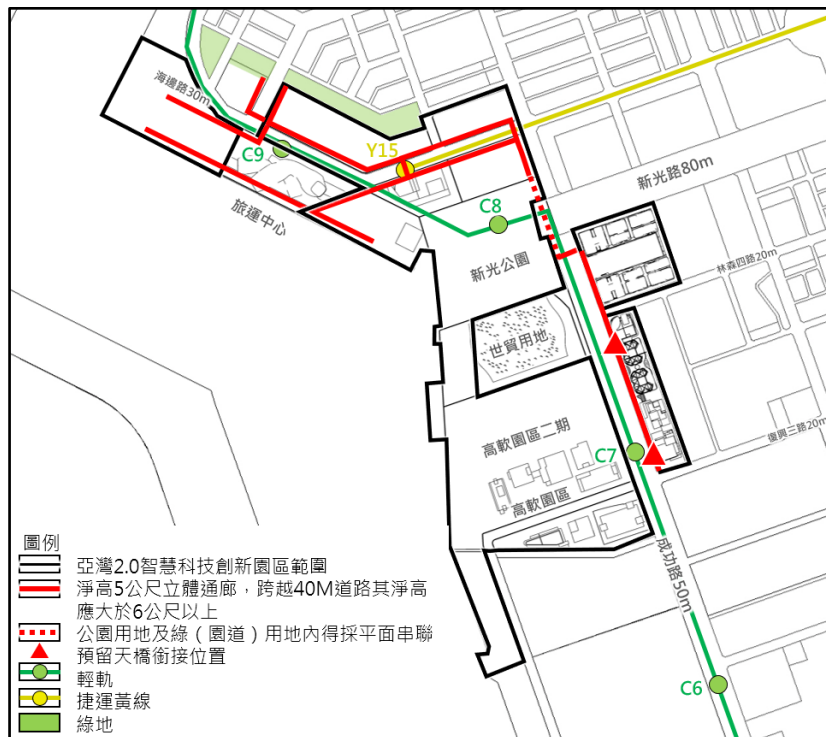


大坪頂特定區松美路北側滯洪池下游聯外水路(修正方案)示意圖

審議案第三案：附圖二



公展草案



提會修正方案

附錄一、審議案第一案專案小組建議意見

- (一)請釐整本案與相關單位或各目的事業主管機關召開協調會及函詢之情形等佐證文件，以列表方式補充說明。另變更範圍涉及與法務部矯正署高雄監獄協商或函詢回復之意見，請更新協商內容及載明具體處理方案。。
- (二)請都發局協助確認路權範圍是否有涉及公設專案通檢解編案件。並請高公局補充變更及兼用公共設施用地之變更項目面積明細，並就公園(綠地)用地減損面積占原計畫該公設用地的百分比及原公共設施效益降低，研提相關因應措施。
- (三)興建國道7號除交通分流效益外，請補充增加水文流向、環境面、地質斷層影響、環評結論等分析及調查資料於下次會議說明。
- (四)「變更原高雄市主要計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案」變更範圍，請予以更新為最新圖資，倘其變更範圍與「新材料循環產業園區申請設置計畫案」重疊，則請「新材料循環產業園區」配合調整變更範圍。為確保圖資正確性，請重新檢視工程變更範圍各計畫區圖資已彙整至最新資料。
- (五)本案整體規劃變更原則態樣4「細部計畫公共設施用地尚未取得，經原用地主管機關表示已無使用需求或仍有使用需求但經評估開闢後無法供其他使用者，主要計畫、細部計畫原則變更為高速公路用地兼供道路使用。」，經盤點「變更原高雄市主要計畫案」計涉及「原高雄市(二苓地區)細部計畫」及「新材料循環產業園區申請設置計畫案」，將分別納入該計畫通盤檢討及併入個案變更計畫一併辦理。
- (六)提會回應專案小組建議意見之修正內容及計畫內容補充之相關分析、佐證資料等，請納入計畫書適當章節，以利後續查考。
- (七)變更大坪頂以東特定區主要計畫，請依下列事項辦理：
 - 1、鳳寮交流道為多向道路匯合，以分離式交流道規劃設計，請輔以透視圖及路線規劃設計圖說明路線規劃情形。

- 2、陳情建議編號 1 中華置地公司表達原規劃路線與優化路線均符合道路設計規範，惟優化路線將對公司及承租公司產生負面影響與損失。本案及實質變更編號 5 請補充綜合規劃路線與公展草案路線方案相關資料並就曲率安全性、既有拆除數量最小化、成本效益、平面道路需求等因素之說明對照資料，納入計畫書說明及附件供參。
 - 3、請補充國道 7 號 R1 南出匝道，右轉銜接省道台 1 線(大漢路)之聯結車轉彎行車軌跡模擬，並確認該轉彎半徑所需用地確實位於都市計畫變更範圍內。
- (八)變更大寮都市計畫實質變更編號1，因台電既設電塔遷移需求，同意依簡報所提將250平方公尺「農業區」變更為「高速公路用地(兼供道路使用)」。
- (九)變更大坪頂特定區主要計畫，請依下列事項辦理：
- 1、實質變更編號 2，因設置截流明溝變更第二種住宅區為高速公路用地(兼供道路使用)，考量都市計畫道路系統，請參酌出流管制規劃，截流明溝儘量規劃於道路用地範圍內，並就坡地逕流銜接既設箱涵部分洽本府水利局，再行評估並研提方案，提大會討論。
 - 2、因路塹形式用地需求致住宅區街廓產生剩餘之畸零土地，倘已無住宅區使用之可能，依提案機關所提建議方案，於土地協議價購時如土地所有權人依土地徵收條例第 8 條規定提出一併徵收申請完成，則於該計畫區通盤檢討時變更為公共設施用地。
- (十)各計畫區用地取得情形，如符合「本計畫部分公有土地可申請許可同意使用不辦理撥用土地；部分私有土地若地主提出申請，經評估後不影響施工及行車安全得採設定區分地上權取得，並另依程序變更為原使用分區兼供高速公路使用」，請將該說明文字納入計畫書「實施進度及經費」、細部計畫「事業及財務計畫」載明。

(十一)實施進度與經費表除依下列意見修正外，其餘依本次提會內容修正通過。

1、土地取得方式欄位，「同意使用」修正為「其他」，並於備註補充「同意使用無須辦理用地取得」之相關說明。

2、備註第2點「並另依程序恢復原使用分區」修正為「並另依程序變更為原使用分區(兼供高速公路使用)」。

(十二)有關陳情訴求多涉及補償費、一併徵收、維持農路進出通行及設置排水設施、隔音牆等事宜，係屬執行事項，因涉及民眾權益，仍請提案機關後續依法妥處並妥為向陳情人說明；另未來排水、落墩位置、農地進出通行及平面道路銜接等，請於工程規劃設計時一併納入考量。

(十三)會議討論之主要計畫變更內容及公開展覽期間公民或團體建議意見詳如附表一、二、三、四專案小組建議意見欄。

附錄二、審議案第二案專案小組建議意見

(一)土地使用分區

- 1、考量基地北側綠地用地規劃作為基地車輛進出動線，為符合實際使用需求，請修正為綠地用地（兼供道路使用）。
- 2、經提案單位與交通局協商後，考量基地開發對周邊交通系統之影響，同意依提會內容，基地東側臨德安街處規劃 4 公尺計畫道路，變更後部分德安街為 12 公尺計畫道路。

(二)土地使用管制

- 1、為確保未來開發與周邊商業機能之延續性，請提案單位參考本市相關開發案例，規劃低樓層以商業使用為原則。
- 2、配合本次提會修正之車行動線規劃，同意調整建築退縮規定如下：臨三多路側應自道路境界線退縮至少 6 公尺建築；臨德安街、凱旋二路及綠地用地（兼供道路使用）側，應自基地境界線退縮至少 4 公尺建築，並請補充完整修正理由。另為利車流內部化，退縮空間得規劃作為基地內部車流收集使用之道路空間。

(三)都市設計

- 1、有關第一點都市設計審議範圍示意圖之圖例標示入場動線，考量與文字說明不一致，請予以修正，以確保圖文內容相符。
- 2、為保留建築基地退縮留設植栽帶及人行空間規劃之彈性，修正第七點為：「本計畫建築基地臨計畫道路側，應自基地境界線留設至少寬 1.5 公尺以上之植栽帶及 2.5 公尺以上人行步行空間」。
- 3、第八點所規範本計畫區內之道路、停車場、出入口及服務動線等事項，建議於後續交通影響評估審查階段再行審認，爰刪除本點條文及相關圖示，並請併同調整條次。

(四)本案基地開發原則應將交通影響內部化，且應核實進行交通影響分析，將可建築容積納入評估，並提出交通改善措施。

(五)其他

- 1、有關交通局所提之陳情事項，應屬府內機關建議修改事項，故不予列入公民或團體陳情案件。
- 2、公展計畫書內容誤繕部分，如「高雄市都市設計審議原則」已於114年1月23日修正為「高雄市政府都市設計審查規範」，並請都發局詳予檢核。

附錄三、審議案第三案專案小組建議意見

- (一) 因應 2050 淨零碳排政策，請於計畫書增訂本次檢討對應之淨零策略、具體執行措施(含開發應負擔社會環境責任)，必要時可評估就淨零策略另案辦理專案檢討。
- (二) 參考細部計畫陳情編號 5 新增主要計畫變更案，依行政院 111 年 11 月 18 日院臺交字第 1110034049 號核定之「高雄港#27~#28 碼頭改建工程」重大建設，為利港區使用及加速整體發展，擴大主要計畫範圍並擬定為港埠用地(詳後附圖三)。
- (三) 規劃單位依第4次專案小組會議建議意見，參考原高雄市主要計畫與細部計畫劃設原則，重新檢討本計畫區主要計畫、細部計畫公共設施用地區分，同意將主要計畫綠2、綠5、綠7、廣1、廣2、公5、公13、公16用地，調整為細部計畫公共設施用地，其主要計畫則參考鄰近分區分別變更為特定經貿核心專用區、科技產業專用區、商業區。
- (四) 綠2用地及高雄港站變更內容：
 - 1、綠 2 用地位於多功能經貿園區特定區核心地區，毗鄰特定經貿核心專用區及特定文化休閒專用區，具有地標建築基地條件，故主要計畫部分綠地用地變更為特定經貿核心專用區，細部計畫綠地用地(綠 2)變更為第一種特定經貿核心專用區(附)(特貿 1(附))，應負擔回饋比例為 51.64%，應提供或捐贈變更範圍內土地予高雄市政府。依據 114 年 2 月 20 日綠 2 用地變更案專案小組會議紀錄，以下同意納入本計畫區土地使用分區管制要點及都市設計基準：
 - (1)變更後之第一種特定經貿核心專用區，其土地使用容許使用項目，比照亞灣 2.0 計畫周邊基地允許部分樓地板面積作住宅使用。
 - (2)為呼應中央淨零碳排政策，未來開發建築基地須符合綠建築銀級以上或建築能效 E+以上。

(3)為與周邊旅運中心、捷運黃線 Y15 站及環狀輕軌 C9 站等重大建設連接，調整開放空間留設、立體人行連通系統規劃原則。

2、變更後綠地補償措施，依據市都委會 114 年 4 月 29 日第 130 次、5 月 28 日第 131 次會議審議綠 2 用地變更、高雄港站容積調配案決議辦理，作開放空間使用，其仍受文化資產保存法有關文化景觀環境保全須予以保存維護之規定，範圍包含以容積調配方式辦理變更之交通部鐵道局、臺鐵公司權管土地，及交通部航港局權管土地。

3、至變更範圍涉交通部航港局權管部分，該局代表會中表示，本案係配合行政院政策及市政推動予以變更公園用地，故對本次變更案可予配合無意見；另考量高雄港區容積尚足敷使用及港區土地完整性，且 20 工區尚有部分未完成負擔回饋，建議將該管有土地納入 20 工區後續協議負擔回饋予市府之標的。

(五)配合水利法增訂出流管制相關規定，本次會議規劃單位所提修正附錄一高雄多功能經貿園區特定區開發許可審議規範部分，同意依下列事項修正，並請規劃單位詳予檢核更正相關文字。

1、第五點申請開發許可書件新增(六)出流管制計畫書與規劃書，併同修正附圖一開發許可作業流程示意圖、申請開發許可之相關資料及附件一之一開發許可申請書(格式)，以及新增附件六計畫書圖格式規定。

2、考量開發許可作業以開發計畫審議為主體，建議調整附圖一流程從業員工安置計畫、遷廠計畫、環境影響評估、出流管制計畫書與規劃書等為外部審查環節。

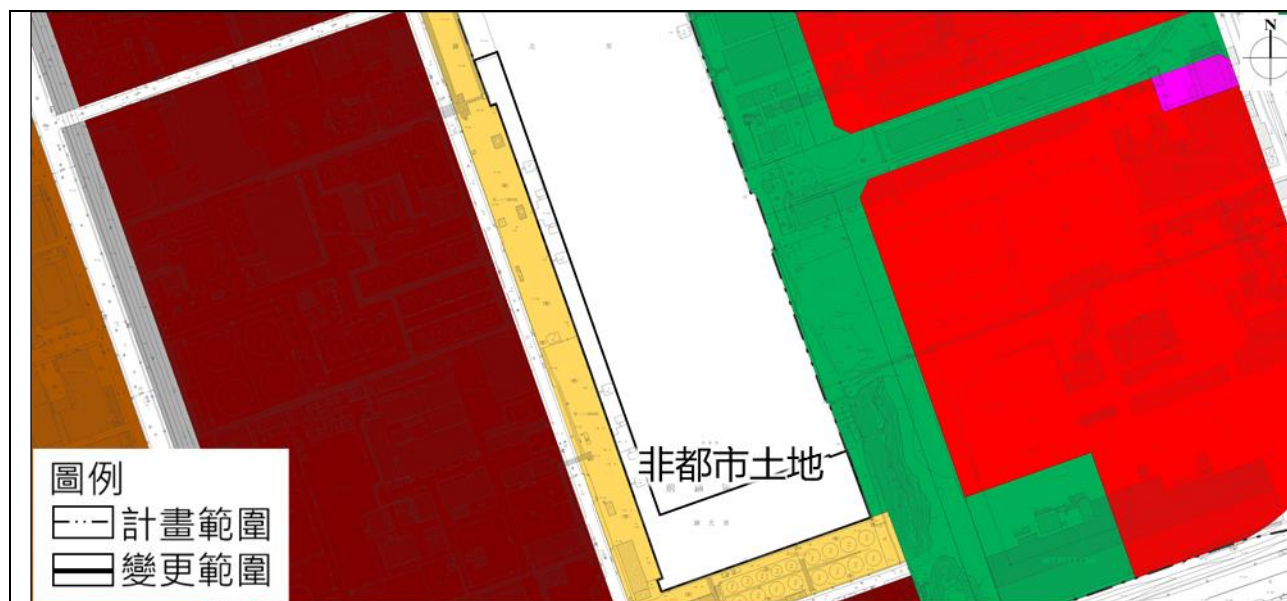
3、刪除附表一高雄多功能經貿園區特定區各使用分區發展主題與土地使用類別對照表，回歸土地使用分區管制要點表 9-3-2 辦理。

(六)有關交通局於113年3月20日交通運輸規劃機關研商會議提出時代大道延伸段對接新生路，並貫穿本市第79期市地重劃開闢完

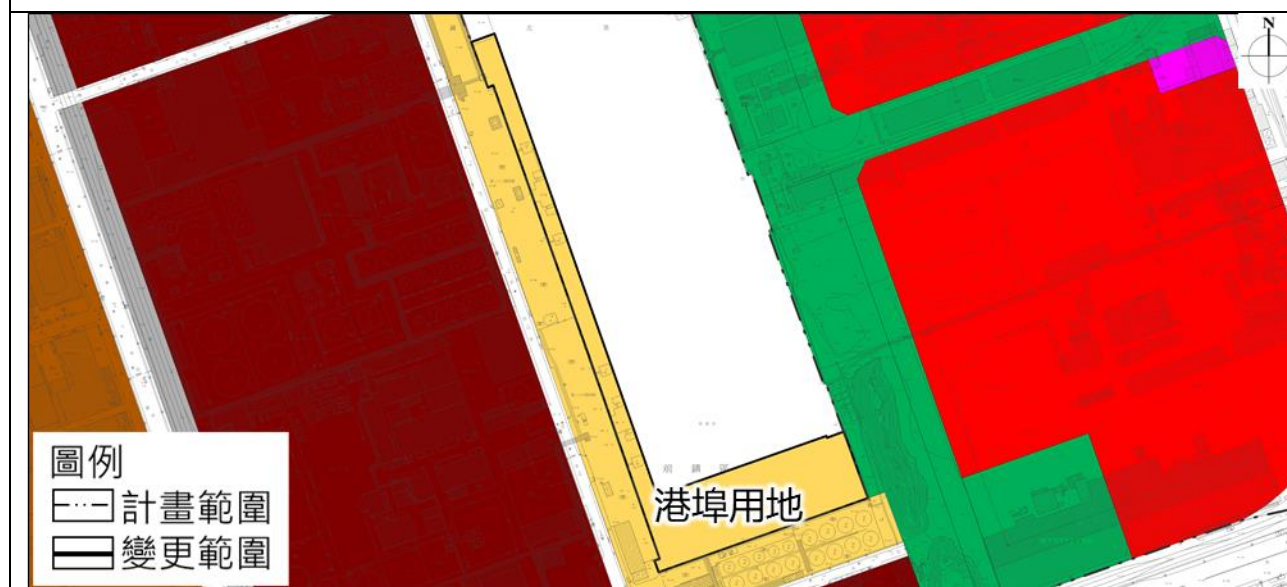
成之公13用地(前鎮寵物公園)，經工務局說明寵物公園於107年開闢，且於112年依地方民意需求設置寵物活動區，路線調整後將影響寵物公園之完整性及浪費公帑之虞，故請交通局待未來有交通急迫性、必要性時再另案評估調整路線辦理都市計畫變更。

- (七) 另特貿7D、7E西側公園(公4、公13)雖經地政局完成重劃及簡易開闢，惟為整體水岸景觀延續，請工務局公園處評估一併納入整體規劃設計，以突顯水岸公共性及開放性。
- (八) 變更內容及陳情案審議意見，詳如後附表五~十市都委會專案小組建議意見。
- (九) 公展計畫書內容誤繕部分，如計畫面積不一致、文字錯誤等，請提案單位都發局詳予檢核更正。

審議案第三案：附圖三



新增主要計畫變更案原計畫



新增主要計畫變更案新方案

審議案第一案：附表一~附表四

附表一-1、變更大社都市計畫（配合國道7號高雄路段新建工程）案變更內容綜理表

編號	變更位置	變更內容		變更理由	備註	專案小組建議意見	市都委會決議
		原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)				
變1	和平路二段西側	農業區 (0.10)	高速公路用地 (兼供道路使用) (0.67)	1. 配合國7新建工程用地範圍所需土地辦理變更。 2. 本工程路權範圍內土地原則變更為高速公路用地（兼供道路使用）。 3. 變更範圍內為國7連結國10(南向)之匝道路段，平面道路和平路二段須配合國7落墩拓寬平面車道，並設置人行道與排水側溝。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。	屬變更態樣2。	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
	和平路二段西側	農業區 (0.34)					
	和平路二段西側	農業區 (0.16)					
	和平路二段西側、中里排水東側	農業區 (0.07)					
變2	和平路二段西側、中里排水北側	公園用地 (0.04)	高速公路用地 (兼供道路使用) (0.07)	1. 配合國7新建工程用地範圍所需土地辦理變更。 2. 本工程路權範圍內土地原則變更為高速公路用地（兼供道路使用）。 3. 變更範圍內為國7連結國10(南向)之匝道路段，平面道路和平路二段須配合國7落墩拓寬平面車道，並設置人行道與排水側溝。 4. 依高雄市工務局113年9月10日高市工園處字第11338760400號函、高雄市殯葬管理處高市殯處墓字第11370938800號函(詳附件五與附件六)，該公園用地目前尚無開闢使用需求。 5. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。	屬變更態樣7。	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
	和平路二段西側、中里排水北側	公園用地 (0.03)					
變3	文明路與和平路二段路口	道路用地 (0.01)	道路用地 (兼供高速公路使用) (0.04)	1. 配合國7新建工程用地範圍所需土地辦理變更。 2. 變更範圍內為國7連結國10(南向)之匝道路段，平面道路和平路二段須配合國7落墩拓寬平面車道，並設置人行道與排水側溝。 3. 配合既有道路通行需求，保留原通行功能，故變更為道路用地(兼供高速公路使用)。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。	屬變更態樣5。	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
	文明路與和平路二段路口	道路用地 (0.02)					
	和平路二段西側、中里排水東側	道路用地 (0.01)					

附表一-2、變更高雄市仁武都市計畫（配合國道7號高雄路段新建工程）案變更內容綜理表

編號	變更位置	變更內容		變更理由	備註	專案小組建議意見	市都委會決議
		原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)				
變 1	中里排水南側至澄觀路二段與水管路三段路口	農業區 (2.58)	高速公路用地 (兼供道路使用) (5.47)	1. 配合國7新建工程用地範圍所需土地辦理變更。 2. 本工程路權範圍內土地原則變更為高速公路用地（兼供道路使用）。 3. 變更範圍內為國7連結國10(南向)之匝道路段，平面道路澄觀路一段與澄觀路二段須配合國7落墩拓寬平面車道，並設置人行道與排水側溝。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。	屬變更態樣2。	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
	澄觀路二段與水管路三段交叉口至澄觀路二段與仁林路路口	農業區 (0.19)					
	澄觀路一段與仁林路交叉口至澄觀路一段與新庄路路口	農業區 (1.43)					
	澄觀路一段與新庄路路口至獅龍溪排水北側	農業區 (1.27)					
變 2	鹽埕巷與澄觀路二段路口	道路用地 (*0.00)	道路用地(兼供高速公路使用) (0.22)	1. 配合國7新建工程用地範圍所需土地辦理變更。 2. 變更範圍內為國7連結國10(南向)之匝道路段，平面道路澄觀路二段須配合國7落墩拓寬平面車道，並設置人行道與排水側溝。 3. 配合既有道路鹽埕巷通行需求，保留原通行功能，並維持原路型，故變更為道路用地(兼供高速公路使用)。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。	1. 面積為79.50平方公尺。 2. 屬變更態樣5。	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
	水管路三段與澄觀路二段路口	道路用地 (0.08)					
	仁林路與澄觀路二段路口	道路用地 (0.05)					
				1. 配合國7新建工程用地範圍所需土地辦理變更。 2. 變更範圍內為國7連結國10(南向)之匝道路段，平面道路澄觀路二段須配合國7落墩拓寬平面車道，並設置人行道與排水側溝。 3. 配合既有道路水管路三段與仁林路通行需求，保留原通行功能，並維持原路型，故變更為道路用地(兼供高速公路使用)。	屬變更態樣5。		

				4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。			
	新庄路與澄觀路一段路口	道路用地(0.09)		1. 配合國 7 新建工程用地範圍所需土地辦理變更。 2. 變更範圍內為國 7 連結國 10(南向)之匝道路段，平面道路澄觀路二段須配合國 7 落墩拓寬平面車道，並設置人行道與排水側溝。 3. 配合既有道路新庄路通行需求，保留原通行功能，故變更為道路用地(兼供高速公路使用)。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。			
變 3	鹽埕巷南側	道路用地(*0.00)	高速公路用地(兼供道路使用)(0.18)	1. 配合國 7 新建工程用地範圍所需土地辦理變更。 2. 變更範圍內為國 7 連結國 10(南向)之匝道路段，平面道路澄觀路一、二段須配合國 7 落墩拓寬平面車道，並設置排水側溝與混合車道。 3. 經查變 3 案範圍於澄清湖特定區第一期公共設施檢討(民國 80 年 11 月 2 日發布實施)配合國 10 新建工程變更為道路用地，屬交通部高速公路局土地，現況無作為道路使用及通行需求，故依本工程路權範圍內變更原則，變更為高速公路用地(兼供道路使用)。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。	1. 面積為 89.10 平方公尺。 2. 屬變更態樣 7。 屬變更態樣 7。	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
	澄觀路二段 339 巷南側	道路用地(0.03)					
	新庄路南側、澄觀路一段西側	道路用地(0.15)					

附表一-3、變更澄清湖特定區計畫（配合國道7號高雄路段新建工程）案變更內容綜理表

編號	變更位置	變更內容		變更理由	備註	專案小組建議意見	市都委會決議
		原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)				
1	國道7號銜接國道10號東側沿線與國道7號所經澄清湖特定區農業區範圍，與烏松(仁美地區)都市計畫為界	農業區 (29.95)	高速公路用地(兼供道路使用) (29.95)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 本工程路權範圍內土地原則變更為高速公路用地(兼供道路使用)。 3. 變更範圍為高架橋路廊、匝道、平面道路等相關永久性設施，部分路段規劃橋下平面車道、迴轉道維持既有道路及農路通行功能，劃設為高速公路用地(兼供道路使用)」，以利後續路權範圍周邊土地未來指定建築線需求。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。	態樣2	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
2	和平路二段東側，大社區慈恩堂前公園用地	公園用地 (0.07)	公園用地(兼供高速公路使用) (0.07)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 考量變更範圍內已開闢公共設施，且既有使用功能需保留者，故採變更為該用地(兼供高速公路使用)，維持原主管機關維護管理及使用權利。 3. 變更範圍為平面道路，考量變更範圍內屬已開闢公共設施，變更為「公園用地(兼供高速公路使用)」，以利後續地方主管機關維護管理及使用。	態樣5	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
3	國道10號東側獅龍溪	河川區 (0.40)	河川區(兼供高速公路使用) (0.40)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 考量變更範圍內已開闢公共設施，且既有使用功能需保留者，故採變更為該分區(兼供高速公路使用)，維持原主管機關維護管理及使用權利。 3. 變更範圍為高架橋路廊跨越獅龍溪，並無落墩在河道範圍內，亦可維持水防道路通暢。不影響既有灌溉、排水功能，考量變更範圍內屬已開闢公共設施，且既有設施功能需保留者，變更為「河道用地(兼供高速公路使用)」，以利後續地方水利主管機關維護管理及使用。	態樣1	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。

4	澄觀路一段東側未開闢之污水處理廠用地	污水處理廠用地 (1.27)	污水處理廠用地(兼供高速公路使用) (1.27)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 考量變更範圍內已開闢公共設施(獅龍溪滯洪池)，且既有使用功能需保留者，故採變更為該用地(兼供高速公路使用)，維持原主管機關維護管理及使用權利。 3. 變更範圍為高架橋路廊等相關永久性設施，考量變更範圍內屬已開闢公共設施，且既有人工濕地兼滯洪池設施功能需保留者，變更為「污水處理場用地(兼供高速公路使用)」，以利後續地方水利主管機關維護管理及使用。 4. 後續若有土地經費支應，高公局將配合辦理相關撥用程序。	態樣5	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
5	澄觀路二段與環湖路右轉專用道路口	綠地 (0.01)	綠地(兼供高速公路使用) (0.01)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 考量變更範圍內已開闢公共設施，且既有使用功能需保留者，故採變更為該用地(兼供高速公路使用)，維持原主管機關維護管理及使用權利。 3. 變更範圍為高速公路配套設施(維持彎道安全視角)，考量變更範圍內屬已開闢公共設施，且既有設施功能需保留者，變更為「綠地(兼供高速公路使用)」，以利後續地方主管機關維護管理及使用。	態樣5	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
6	澄觀路一段至水管路三段間，國道10號東側	產業專用區 (0.63)	產業專用區(兼供高速公路使用) (0.63)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 考量變更範圍內已開闢之產業專用區之公共設施用地，且既有使用功能需保留者，故採變更為該分區(兼供高速公路使用)，維持原主管機關維護管理及使用權利。 3. 變更範圍為平面車道之人行道，考量變更範圍屬既有設施功能需保留者，涉及仁武產業園區內綠地用地兼供道路使用部分，採撥用或共同使用方式辦理。亦未使用使用園區內產專區土地，不影響園區規劃公共設施比例。故變更為「產業專用區(兼供高速公路使用)」，以利後續產業主管機關一併維護管理及使用。	態樣1	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。

7	澄觀路二段與仁林路口	加油站專用區(0.02)	高速公路用地(兼供道路使用)(0.02)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 本工程路權範圍內土地原則變更為高速公路用地(兼供道路使用)。 3. 變更範圍為平面道路及人行道需求用地，考量變更範圍內屬已開闢設施第一油島加油停等區，與台糖公司協商後，採劃設為高速公路用地(兼供道路使用)，以利後續路權範圍周邊土地未來指定建築線需求(詳附件六)。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。	態樣2	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
8	共計三處，北側鐵塔位於和平路二段199巷南側；其他兩處分別位於中正路400巷北側及中正路與農巷北側。	電路鐵塔用地(0.02)	高速公路用地(兼供道路使用)(0.02)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 本工程路權範圍內土地原則變更為高速公路用地(兼供道路使用)。 3. 變更範圍為高架橋路廊及平面道路等永久性設施，與台電公司協商後，採劃設為高速公路用地(兼供道路使用)，以利後續地方道路主管機關能一併維護管理及使用。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。	態樣7	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
9	獅龍溪接往拷潭排水之河道	河道用地(1.10)	河道用地(兼供高速公路使用)(1.10)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 考量變更範圍內已開闢公共設施，且既有使用功能需保留者，故採變更為該分區(兼供高速公路使用)，維持原主管機關維護管理及使用權利。 3. 變更範圍為高架橋路廊跨越拷潭排水，並無落墩，不影響既有灌溉、排水功能，考量變更範圍內屬已開闢公共設施，且既有設施功能需保留者，變更為「河道用地(兼供高速公路使用)」，以利後續地方水利主管機關維護管理及使用。	態樣5	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
10	仁心路與灣內五巷路口	學校用地(文小)	學校用地(文小)(兼供高速公路)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 考量變更範圍內已開闢公共設施，且既有使用功能需保留者，故採變更為該用地(兼供高速公路使用)，	態樣5	除變更理由補充說明灣內國小已廢校	照專案小組建議意見通過。

		(0.39)	公路使用) (0.39)	維持原主管機關維護管理及使用權利。 3. 變更範圍為高架橋路廊，不致影響學校使用規劃，考量變更範圍內屬已開闢公共設施，且既有設施功能需保留者，與高雄市政府教育局協商後，涉及變更之學校用地(文小)，屬灣內國小之舊校地，灣內國小針對舊校地尚有其他使用規劃，故採用變更為「學校用地(文小)(兼供高速公路使用)」，以利後續地方主管機關維護管理及使用。		外，餘照公展草案通過。	
11	仁心路與灣內五巷路口	河道用地兼供道路使用 (0.01)	河道用地(兼供道路及高速公路使用) (0.01)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 考量變更範圍內已開闢公共設施，且既有使用功能需保留者，故採變更為該分區(兼供道路及高速公路使用)，維持原主管機關維護管理及使用權利。 3. 變更範圍為高架橋路廊跨越曹公新圳排水上道路用地，並無落墩，不影響既有灌溉、排水功能，考量變更範圍內屬已開闢公共設施，且既有設施功能需保留者，變更為「河道用地(兼供道路及高速公路使用)」，以利後續地方主管機關維護管理及使用。	態樣5	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。

附表一-4、變更鳥松（仁美地區）都市計畫（配合國道 7 號高雄路段新建工程）案變更內容
綜理表

編號	變更位置	變更內容		變更理由	備註	專案小組建議意見	市都委會決議
		原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)				
變 1	水管路 97 巷以 南至美 山路 77 巷以北	農業區 (2.48)	高速公路 用地(兼 供道路使 用) (3.32)	1. 配合國 7 新建工程用地範圍所需 土地辦理變更。 2. 本工程路權範圍內土地原則變更 為高速公路用地(兼供道路使 用)。 3. 為國 7 高架道路路段，下方無設 置平面車道。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通 部高速公路局維護管理。	屬變 更態 樣 2。	照公展草 案通過。	照專案小 組建議意 見通過。
	美山路 以南至 鳳山圳 以北	農業區 (0.84)					
	鳳山圳 南側	農業區 (*0.00)			1. 面積 為 8.31 平方 公尺。 2. 屬變 更態 樣 2。		
變 2	美山路 77 巷以 南至美 山路以 北	乙種工 業區 (0.37)	高速公路 用地(兼 供道路使 用) (0.37)	1. 配合國 7 新建工程用地範圍所需 土地辦理變更。 2. 變更範圍內為國 7 高架道路路 段，下方無設置平面車道。 3. 經檢核高架橋下因國 7 落墩需 求，原有廠房無法保留，無法作 原有工業區使用，故依本工程路 權範圍內土地變更原則，變更為 高速公路用地(兼供道路使用)。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通 部高速公路局維護管理。	屬變 更態 樣 2。	照公展草 案通過。	照專案小 組建議意 見通過。
變 3	美山路 (美山路 30 巷東 側)	道路用 地 (0.06)	道路用地 (兼供高 速公路使 用) (0.06)	1. 配合國 7 新建工程用地範圍所需 土地辦理變更。 2. 變更範圍內為國 7 高架道路路 段，下方無設置平面車道。 3. 配合美山路通行需求，變更為道 路用地(兼供高速公路使用)。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通 部高速公路局維護管理。	屬變 更態 樣 5。	照公展草 案通過。	照專案小 組建議意 見通過。

變 4	美山路 30巷東 側 鳳山圳	河川區 (0.07)	河川區 (兼供高 速公路使 用) (0.07)	1. 配合國 7 新建工程用地範圍所需土地辦理變更。 2. 變更範圍內為國 7 高架道路路段，下方無設置平面車道。 3. 國 7 工程以高架橋跨越鳳山圳並於兩側落墩，不影響既有灌溉與排水功能，考量河川之管理與年度疏濬作業需要，採變更為河川區(兼供高速公路使用)。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。	屬變更態樣 1。	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
--------	-------------------------	---------------	-------------------------------------	--	----------	----------	--------------

附表一-5、變更高雄市大坪頂以東地區主要計畫（配合國道7號高雄路段新建工程）

案變更內容綜理表

編號	變更位置	變更內容		變更理由	備註	專案小組建議意見	市都委會決議
		原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)				
1	鄰接烏松之鳳山圳	河川區 (0.01)	河川區 (兼供高速公路使用) (0.01)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 考量變更範圍內已開闢公共設施，且既有使用功能需保留者，故採變更為該分區(兼供高速公路使用)，維持原主管機關維護管理及使用權利。 3. 該路段僅劃設高架跨越鳳山圳，並無落墩，不影響既有灌溉、排水功能，採變更為「河川區(兼供高速公路使用)」，仍由原主管機關維護管理及使用。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。	變更原則之態樣1	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
2	鳳山圳以南至捷西路間	農業區 (6.81)	高速公路用地(兼供道路使用) (6.81)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 本工程路權範圍內土地原則變更為高速公路用地(兼供道路使用)。 3. 變更範圍內本工程劃設高架陸橋、大漢路劃設一處匝道口，立德路以南增設橋下側車道維持既有農路通行功能，且保留未來地方政府增設橋下車道使用需求，採變更為「高速公路用地(兼供道路使用)」，以利後續路權範圍周邊土地未來指定建築線需求。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。	變更原則之態樣2	除配合「變更高雄市大坪頂以東地區主要計畫（都市計畫圖重製暨計畫範圍縫合專案通盤檢討）案」公告實施，修正本案變更面積外，其餘照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
3	台鐵鳳山站行經後庄站之鐵路軌道	鐵路用地 (0.24)	鐵路用地(兼供高速公路使用) (0.24)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 考量變更範圍內已開闢公共設施，且既有使用功能需保留者，故採變更為該用地(兼供高速公路使用)，維持原主管機關維護管理及使用權利。 3. 變更範圍本工程劃設高架跨越台鐵軌道，並無落墩，採變更為「鐵路用地(兼供高速公路使用)」，仍由原主管機關維護管理及使用。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。	變更原則之態樣5	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
4	民智街、民族路、大漢路至台1戊、	道路用地 (2.18)	道路用地(兼供高速公路使用)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 考量變更範圍內已開闢公共設施，且既有使用功能需保留者，故採變更為該用地(兼供高速公路使用)，	變更原則	除就分離式交流道規劃需求，補充本案變更理	照專案小組建議意見通過。

	立德路、捷西路、台 17 線-南星路		(2.18)	維持原主管機關維護管理及使用權利。 3. 變更範圍本工程劃設高架陸橋跨越，且既有通行使用功能需保留，採變更為「道路用地(兼供高速公路使用)」，仍由原主管機關維護管理及使用。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。	之態樣 5	由之相關說明外，餘照公展草案通過。	
5	工商路、中華賓士及萬客隆一帶	工業區(乙)(一)-五(0.92)	高速公路用地(兼供道路使用)(0.92)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 本工程路權範圍內土地原則變更為高速公路用地(兼供道路使用)。 3. 變更範圍內本工程劃有高架陸橋、橋下側車道，既有使用無法保留，採變更為「高速公路用地(兼供道路使用)」，以利後續路權範圍周邊土地未來指定建築線需求。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。 5. 針對周邊鄰近工業住宅，加強設置隔音牆設施。	變更原則之態樣 2	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
6	立德路以南一工業基地	零星工業區(0.01)	高速公路用地(兼供道路使用)(0.01)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 本工程路權範圍內土地原則變更為高速公路用地(兼供道路使用)。 3. 變更範圍內本工程劃有高架陸橋、橋下側車道，既有使用無法保留，採變更為「高速公路用地(兼供道路使用)」，以利後續路權範圍周邊土地未來指定建築線需求。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。	變更原則之態樣 2	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
7	捷運大寮機廠北側	捷運系統用地(0.21)	捷運系統用地(兼供高速公路使用)(0.21)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 考量變更範圍內已開闢公共設施，且既有使用功能需保留者，故採變更為該用地(兼供高速公路使用)，維持原主管機關維護管理及使用權利。 3. 變更範圍內本工程劃有高架陸橋、橋下側車道，僅涉及需拆除大寮捷運機廠圍牆，不影響原使用功能，採變更為「捷運系統用地(兼供高速公路使用)」，仍由原主管機關維護管理及使用。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。	變更原則之態樣 5	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
8	南星路與沿海三路交叉路口	保護區(0.07)	高速公路用地(兼供道	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 本工程路權範圍內土地原則變更為高速公路用地(兼供道路使用)。	變更原	除配合「變更高雄市大坪頂以東地	照專案小組建議意見通過。

	北側		路使用) (0.07)	3. 南星路段以於既有道路上劃設高架路廊為原則，變更範圍內本工程劃設高架陸橋，且規劃相關綠帶、排水設施、隔音牆防護原自然生態環境，並保留未來地方政府增設橋下車道使用需求，採劃設為「高速公路用地(兼供道路使用)」，以利後續路權範圍周邊土地未來指定建築線需求。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。	則之態樣 2	區主要計畫(都市計畫圖重製暨計畫範圍縫合專案通盤檢討)案」公告實施，修正本案變更面積外，其餘照公展草案通過。	
9	捷運大寮機廠北側	道路用地 (0.73)	高速公路用地 (兼供道路使用) (0.73)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 本工程路權範圍內土地原則變更為高速公路用地(兼供道路使用) 3. 變更範圍屬未開闢公共設施，變更範圍內本工程劃設高架陸橋、橋下側車道，經發函詢問主管機關(高雄市政府工務局)，已獲函復同意(詳附件七)，由交通部高速公路局為開發主體先行辦理用地取得作業，故採劃設為「高速公路用地(兼供道路使用)」。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。	變更原則之態樣 6	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。

附表一-6、變更大寮都市計畫（配合國道7號高雄路段新建工程）案變更內容綜理表

編號	變更位置	變更內容		變更理由	備註	專案小組建議意見	市都委會決議
		原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)				
1	捷西路以西至鳳林四路、台88兩側	農業區 (3.33)	高速公路用地 (兼供道路使用) (3.33)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 本工程路權範圍內土地原則變更為高速公路用地（兼供道路使用）。 3. 變更範圍內本工程劃設高架陸橋，且於工商路以南至鳳林四路以北劃設橋下側車道，保留原農路通行功能，改善地方路網故採變更為「高速公路用地(兼供道路使用)」。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。	變更原則 1之態樣 2	同第4次專案小組建議意見(四)，餘照公展草案通過。	因台電既設電塔遷移需求，同意依簡報所提將250平方公尺「農業區」變更為「高速公路用地(兼供道路使用)」。
2	捷西路西側之山仔頂排水	河川區 (0.09)	河川區 (兼供高速公路使用) (0.09)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 考量變更範圍內已開闢公共設施，且既有使用功能需保留者，故採變更為該分區(兼供高速公路使用)，維持原主管機關維護管理及使用權利。 3. 變更範圍內本工程劃設高架陸橋跨越山仔頂排水，並無落墩，不影響既有灌溉、排水功能，考量變更範圍內河川區既有使用功能需保留，採變更為「河川區(兼供高速公路使用)」，仍由原主管機關維護管理及使用。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。	變更原則 1之態樣 1	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
3	鳳林四路東北側(興中巷)	鐵路用地 (0.03)	道路用地(兼供高速公路使用) (0.03)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 考量變更範圍內已開闢公共設施，且既有使用功能需保留者，故採變更為該用地(兼供高速公路使用)，維持原主管機關維護管理及使用權利。 3. 變更範圍內之鐵路用地現況已成既有道路(興中巷)，屬既有使用功能需保留者，並且本工程劃設高架陸橋、橋下側車道串聯地方交通路網，經發函詢問主管機關(台糖)，已獲函復同意(詳附件六)採變更為「道路用地(兼供高速公路使用)」，仍由原主管機關維護管理及使用。	變更原則 3之態樣 5	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。

				4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。			
4	鳳林四路、水源路銜接高 71 鄉道、台 88 快速道路	道路用地 (1.78)	道路用地(兼供高速公路使用) (1.78)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 本工程劃設高架陸橋，橋下側車道自工商路以南，止於鳳林路。考量變更範圍屬已開闢公共設施，且既有使用功能需保留者，故採變更為「道路用地(兼供高速公路使用)」，維持原主管機關維護管理及使用權利。 3. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。	變更原則 3 之態樣 5	除國 7 銜接台 88 快速道路段，因台 88 快速道路仍維持原車道數量及功能，僅於橋下兩側進行拓寬，故台 88 快速道路橋下部分剔除變更範圍，維持現行計畫並修正變更面積外，其餘照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
5	市地重劃第 81 期公 9、公 11、公 12	住宅區 (附) (2.09)	住宅區 (附) (兼供高速公路使用) (2.09)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 考量變更範圍內細部計畫已開闢公共設施，且既有使用功能需保留者，故採變更為該分區(兼供高速公路使用)，維持細部計畫原主管機關維護管理及使用權利。 3. 變更範圍內「變更大寮都市計畫 (鳳林四路以西國軍眷村土地) (配合第 81 期公辦市地重劃) 細部計畫案」中已開闢公共設施，採變更為「住宅區(附)(兼供高速公路使用)」，仍由地方主管機關或使用主管機關維護管理及使用。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。 5. 針對周邊鄰近住宅區生活品質，設置隔音牆設施。	1. 變更原則 2 之態樣 3-1 2. 住宅區 (附)因細部計畫屬公園用地之公共設施性質，因此主計須配合變更為住宅區 (附)(兼供高速公路使用)。	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。

6	陸軍官校東側山坡地	保護區 (7.11)	高速公路用地 (兼供道路使用) (7.11)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 本工程路權範圍內土地原則變更為高速公路用地（兼供道路使用）。 3. 變更範圍行經山坡地地區而僅劃設高架路廊，考量保留未來地方政府增設橋下車道使用需求，採劃設為「高速公路用地(兼供道路使用)」，仍由地方相關主管機關或使用主管機關維護管理及使用，以利後續路權範圍周邊土地未來指定建築線需求。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。 5. 涉及保護區範圍已劃設相關綠帶設施防護，且針對鄰近社區生活品質、陸軍官校機密性，已設置隔音牆。	變更原則 1 之態樣 2	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
7	高雄監獄南側鄰台 88 快速道路	機關用地 (0.06)	高速公路用地 (兼供道路使用) (0.06)	1. 配合本工程用地範圍所需土地。 2. 本工程路權範圍內土地原則變更為高速公路用地（兼供道路使用）。 3. 該路段未來台 88 需配合工程拓寬及橋下平面道路外移，有取得使用之必要，且無法再做為機關用地使用可能，故採劃設為「高速公路用地(兼供道路使用)」。 4. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。	變更原則 3 之態樣 7	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。

附表一-7、變更大坪頂特定區主要計畫（配合國道7號高雄路段新建工程）案變更內容綜理表

編號	變更位置	變更內容		變更理由	備註	專案小組建議意見	市都委會決議
		原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)				
1	高松路北側	住宅區 (3.87)	高速公路用地 (兼供道路使用) (3.87)	1. 變更範圍為本工程需地範圍，本路段為路塹形式，並設置小港交流道。 2. 本範圍屬大坪頂特定區尚未完成開發之整體開發地區，且暫無具體的開發期程與計畫。為利本工程土地取得及促進特定區發展，依變更原則態樣2，將尚未擬定細部計畫之住宅區變更為高速公路用地（兼供道路使用），以利後續路權範圍周邊土地指定建築線；變更範圍未來亦得視實際開發狀況供作地區平面道路系統使用。	態樣2	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
2	大寮交流道北側、台88線南側	第二種住宅區 (4.46)	高速公路用地 (兼供道路使用) (4.46)	1. 變更範圍為本工程需地範圍，本路段為高架橋路廊形式，並設置大寮系統交流道。 2. 台88線以南部分除王厝段部分住宅區土地外，均屬大坪頂特定區尚未完成開發之整體開發地區。為利本工程土地取得及促進特定區發展，依變更原則態樣2，將第二種住宅區變更為高速公路用地（兼供道路使用），以利後續路權範圍周邊土地指定建築線；變更範圍未來亦得視實際開發狀況供作地區平面道路系統使用。	態樣2	同第4次專案小組建議意見(五)，餘照公展草案通過。	除松美路北側滯洪池下游聯外水路截流明溝，照本次會議所提內容調整，將坡地逕流以明溝銜接既設地下箱涵，並減少第二種住區及道路用地變更面積外，其餘照專案小組建議意見通過。
	高松路北側			1. 變更範圍為本工程需地範圍，本路段為路塹形式，並設置小港交流道。 2. 本範圍屬大坪頂特定區尚未完成開發之整體開發地區，且暫無具體的開發期程與計畫。為利本工程土地取得及促進特定區發展，依變更原則態樣2，將尚未擬定細部計畫之住宅區變更為高速公路用地（兼供道路使用），以利後續路權範圍周邊土地指定建築線；變更範圍未來亦得視實際開發狀況供作地區平面道路系統使用。	態樣2		
3	高松路北側	特定第一種商業區 (0.01)	高速公路用地 (兼供道路使用) (0.01)	1. 變更範圍為本工程需地範圍，本路段為路塹形式，並設置小港交流道。 2. 本範圍屬大坪頂特定區尚未完成開發之整體開發地區，且暫無具體的開發期程與計畫。為利本工程土地取得及促進特定區發展，依變更原則態樣2，將特定第一種商業區變更為高速公路用地（兼供道路使用），以利後續路權範圍周邊土地指定建築線；變更範圍未來亦得視實際開發狀況供作地區平面道路系統使用。	態樣2	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
4	內坑村墓	保護區 (4.84)	高速公路用地	1. 變更範圍為本工程需地範圍，本路段為高架橋形式，並配合設置滯洪池、排水設施	態樣	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。

	園東側		(兼供道路使用) (4.84)	等。 2. 為利本工程土地取得，依變更原則態樣 2，將保護區變更為高速公路用地（兼供道路使用），以利後續路權範圍周邊土地指定建築線；變更範圍未來亦得視實際開發狀況供作地區平面道路系統使用。	2		見通過。
5	台 88 線南北兩側	農業區 (23.55)	高速公路用地 (兼供道路使用) (23.55)	1. 變更範圍為本工程需地範圍，本路段為高架橋形式，並配合設置滯洪池、排水設施等。 2. 為利本工程土地取得，依變更原則態樣 2，將農業區變更為高速公路用地（兼供道路使用），以利後續路權範圍周邊土地指定建築線；變更範圍未來亦得視實際開發狀況供作地區平面道路系統使用。	態樣 2	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
	高松路南側			1. 變更範圍為本工程需地範圍，本路段為高架橋形式，並配合設置滯洪池、排水設施及地區道路改道之跨越橋。 2. 為利本工程土地取得，依變更原則態樣 2，將農業區變更為高速公路用地（兼供道路使用），以利後續路權範圍周邊土地指定建築線；變更範圍未來亦得視實際開發狀況供作地區平面道路系統使用。	態樣 2	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
6	拷潭排水	河川區 (0.74)	河川區 (兼供高速公路使用) (0.74)	1. 變更範圍為本工程需地範圍，本路段為高架橋形式跨越拷潭排水，並設有匝道；變更範圍內無落墩。 2. 考量變更後不影響排水及水防道路暢通，爰依變更原則態樣 1，將河川區變更為河川區（兼供高速公路使用），仍由原主管機關維護管理及使用。 3. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。	態樣 1	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
7	台 88 線南側與高松路北側間	公園用地 (8.31)	高速公路用地 (兼供道路使用) (8.31)	1. 變更範圍為本工程需地範圍，配合地形起伏，本路段以路塹形式為主，並將設置行車箱涵、橋下穿越道路、滯洪池、排水設施、修坡及綠帶等設施。 2. 本範圍屬大坪頂特定區尚未完成開發之整體開發地區，公園用地尚未取得，且暫無具體開發期程與計畫。為利本工程土地取得及促進特定區發展，依變更原則態樣 7 將公園用地變更為高速公路用地（兼供道路使用）；變更範圍未來亦得視實際開發狀況供作地區平面道路系統使用。	態樣 7	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
8	台 88 線南側與高松路北側間	人行步道用地 (0.12)	高速公路用地 (兼供道路使用) (0.12)	1. 變更範圍為本工程需地範圍，配合地形起伏，本路段以路塹形式為主，並將設置排水設施及綠帶。 2. 本範圍屬大坪頂特定區尚未完成開發之整體開發地區，人行步道用地尚未取得，且暫無具體開發期程與計畫。為利本工程土地	態樣 7	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。

				取得及促進特定區發展，依變更原則態樣 7 將人行步道用地變更為高速公路用地（兼供道路使用）；變更範圍未來亦得視實際開發狀況供作地區平面道路系統使用。			
9	台 88 線南側與高松路北側間	綠化步道用地 (0.34)	高速公路用地 (兼供道路使用) (0.34)	1. 變更範圍為本工程需地範圍，配合地形起伏，本路段以路塹形式為主，並設置排水設施、綠帶及橋墩等設施。 2. 本範圍屬大坪頂特定區尚未完成開發之整體開發地區，綠化步道用地尚未取得，且暫無具體開發期程與計畫。為利本工程土地取得及促進特定區發展，依變更原則態樣 7 將綠化步道用地變更為高速公路用地（兼供道路使用）以利後續路權範圍周邊土地指定建築線；變更範圍未來亦得視實際開發狀況供作地區平面道路系統使用。	態樣 7	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
10	高松路橋東側未開闢「綠 5」	綠地 (0.00) (0.003 1)	高速公路用地 (兼供道路使用) (0.00) (0.003 1)	1. 變更範圍為本工程需地範圍，變 10 案位置為高松路橋新設匝道。配合高松路橋橋面拓寬及匝道改建，以平面道路形式規劃，及配合設置排水設施。 2. 本範圍為一號道路區段徵收區範圍內之綠地，已依計畫取得土地並開闢，然因變更後已無法維持綠地機能，爰依檢討變更原則態樣 7，將綠地變更為高速公路用地（兼供道路使用）。	態樣 7	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
11	高松路南側「變 1」	變電所用地 (0.18)	高速公路用地 (兼供道路使用) (0.18)	1. 變更範圍為本工程需地範圍，配合高松路匝道跨越工程，規劃設置排水、隔音牆、橋墩等設施。 2. 該處變電所用地尚未取得，經台電公司確認土地之賸餘面積已不符合建置變電所之基本要求，詳如附件 5 所示，為利本工程土地取得，爰依檢討變更原則態樣 7，將變電所用地變更為高速公路用地（兼供道路使用），維持原主管機關維護管理及使用權利。 3. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。	態樣 7	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
12	內坑路與保福路口「變 2」	變電所用地 (0.05)	高速公路用地 (兼供變電所使用) (0.05)	1. 變更範圍為本工程需地範圍，配合台 88 線之基礎補強工程，規劃設置排水、隔音牆、橋墩等設施。 2. 該處變電所用地尚未取得，經台電公司要求保留未來設置變電所之可能性，詳如附件 5 所示，為利本工程土地取得，爰依檢討變更原則態樣 6，將變電所用地變更為高速公路用地（兼供變電所使用），維持原主管機關維護管理及使用權利。 3. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路	態樣 6	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。

				局維護管理。			
13	台 88 線	快速公路用地 (3.81)	快速公路用地 (兼供高速公路使用) (3.81)	1. 變更範圍為本工程於台 88 線快路道路路權內之需地範圍。 2. 快速公路用地已取得及開闢，考量變更後快速道路用地既有功能需予維持，爰採變更原則態樣 5，將快速公路用地變更為快速公路用地（兼供高速公路使用），維持原主管機關管理及使用權利。 3. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。	態樣 5	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
14	內坑路、保福路、高松路	道路用地 (3.58)	道路用地 (兼供高速公路使用) (3.58)	1. 變更範圍為本工程需地範圍，均為已開闢之道路用地。 2. 因此 3 處道路用地已取得並已開闢，考量變更後道路用地既有功能需予維持，爰採變更原則態樣 5，將道路用地變更為道路用地（兼供高速公路使用），維持原主管機關管理及使用權利。 3. 有關高速公路相關設施仍由交通部高速公路局維護管理。	態樣 5	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
15	台 88 線南側與大寮區、小港區界間	道路用地 (2.13)	高速公路用地 (兼供道路使用) (2.13)	1. 變更範圍為本工程需地範圍，規劃設置高架橋路廊、平面道路、滯洪池等設施。 2. 本案涉及之道路用地及其周邊住宅區屬大坪頂特定區尚未完成開發之整體開發地區，且暫無具體開發期程與計畫。為利本工程土地取得及促進特定區發展，依變更原則態樣 7 將道路用地變更為高速公路用地（兼供道路使用）；變更範圍未來亦得視實際開發狀況供作地區平面道路系統使用。	態樣 7	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
	大寮區、小港區界與高松路北側間			1. 變更範圍為本工程需地範圍，將採路塹形式設置，並設置行車箱涵供橫交農路及未來計畫道路跨越使用，及設置滯洪池、排水設施與修坡。 2. 本案涉及之道路用地及其周邊住宅區屬大坪頂特定區尚未完成開發之整體開發地區，且暫無具體開發期程與計畫。為利本工程土地取得及促進特定區發展，依變更原則態樣 7 將道路用地變更為高速公路用地（兼供道路使用）；變更範圍未來亦得視實際開發狀況供作地區平面道路系統使用。	態樣 7	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
	松美路 (十二號道路)			1. 變更範圍為本工程需地範圍，將採高架橋路廊形式穿越，及設置平面道路、滯洪池、排水設施及橋墩等設施。 2. 十二號道路尚未取得及開闢，為利本工程土地取得及兼顧未來道路開闢的可能性，爰依變更原則態樣 6 將道路用地變更為高速公路用地（兼供道路使用）。	態樣 6	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。

附表一-8、變更原高雄市主要計畫（配合國道7號高雄路段新建工程）案變更內容綜理表

編號	變更位置	變更內容		變更理由	備註	專案小組建議意見	市都委會決議
		原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)				
1	高坪三十九街東側、高坪六十六路	住宅區 (1.27)	高速公路用地 (0.70)	1. 變更範圍為本工程需地範圍，將採高架路廊方式穿越。 2. 因既有鹽水港溪排水G幹線與高速公路墩柱位置衝突，規劃採地區道路及G幹線改道。另為減少私有土地徵收，規劃高坪三十九街部分路段遷改至高速公路主線與匝道間，與G幹線永久改道重疊路段，G幹線配合加蓋，並設置橋下側車道以維持地區道路系統完整性。 3. 因本案有維持高坪特定區住宅區建築權益、地區道路系統完整性及合理性之需求，將留供地區道路通行之部分採態樣3-1變更為住宅區（兼供高速公路使用），且應另行擬定細部計畫；其餘工程範圍因周邊土地尚無法供作新闢道路使用或未有指定建築線之必要，採態樣4變更為高速公路用地。 4. 高速公路相關設施仍由交通部高速公路局管理維護。	態樣4	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
			住宅區 (兼供高速公路使用) (0.54)		態樣3-1	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
	松富街		高速公路用地 (兼供道路使用) (0.03)	1. 變更範圍為本工程需地範圍，本處為本工程排水需連接既有排水路之需要納入。 2. 變更範圍為高架橋路廊、平面道路等相關永久性設施，考量周邊土地未來發展需求及權益，如新闢道路或指定建築線等，採態樣2變更為高速公路用地（兼供道路使用）。 3. 本處主要計畫住宅區內，細部計畫為綠地用地及道路用地。細部計畫將於近期已辦理之「二苓地區細部計畫」通盤檢討列案變更。 4. 高速公路相關設施仍由交通部高速公路局管理維護。	態樣2	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
	南星路			1. 變更範圍為本工程需地範圍，將以高架路廊形式與南星路共線，規劃以既有分隔綠帶設置橋墩，維持南星路通行功能。 2. 變更範圍為高架橋路廊、平面道路等相關永久性設施，考量周邊土地未來發展需求及權益，如新闢道路或指定建築線等，採態樣2變更為高速公路用地（兼供道路使用）。 3. 本處主要計畫住宅區內，細部計畫為道路用地。考量大林蒲地區遷村計畫之	態樣2	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。

				整體規劃，細部計畫將於遷村計畫公告後再檢討變更。 4. 高速公路相關設施仍由交通部高速公路局管理維護。			
2	台灣中油公司高松油庫二區	工業區 (0.38)	高速公路用地 (兼供道路使用) (0.38)	1. 變更範圍為本工程需地範圍，將採高架路廊形式。高速公路匝道設計與油槽保持安全距離，符合油庫安全逕距之規定。配合既有排水幹線維持及橋墩位置規劃工程所需範圍。 2. 變更範圍為高架橋路廊、平面道路等相關永久性設施，考量周邊土地未來發展需求及權益，如新闢道路或指定建築線等，採態樣 2 變更為高速公路用地 (兼供道路使用)。 3. 高速公路相關設施仍由交通部高速公路局管理維護。	態樣 2	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
3	高坪六十六路北側	農業區 (0.37)	高速公路用地 (兼供道路使用) (0.37)	1. 變更範圍為本工程需地範圍，將採高架路廊形式穿越。 2. 變更範圍為高架橋路廊、平面道路等相關永久性設施，考量周邊土地未來發展需求及權益，如新闢道路或指定建築線等，採態樣 2 變更為高速公路用地 (兼供道路使用)。 3. 高速公路相關設施仍由交通部高速公路局管理維護。	態樣 2	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
4	駱駝山南側、台 17 線與南星路交接路段	保護區 (0.77)	高速公路用地 (兼供道路使用) (0.77)	1. 變更範圍為本工程需地範圍，將採高架路廊形式與省道台 17 線、南星路共線。為減緩保護區與周邊環境之衝擊，工程需地範圍納入排水系統、橋下隔離空間及相關防護設施。 2. 變更範圍為高架橋路廊、平面道路等相關永久性設施，考量周邊土地未來發展需求及權益，如新闢道路或指定建築線等，採態樣 2 變更為高速公路用地 (兼供道路使用)。 3. 高速公路相關設施仍由交通部高速公路局管理維護。	態樣 2	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
5	高坪六十六路西側	公園用地 (0.45)	高速公路用地 (0.45)	1. 變更範圍為本工程需地範圍，需使用高坪特定區「公 3」公園用地。該路段雖採高架路廊形式穿越，但考量橋下空間設置工程必要設施 (橋墩、排水設施等)，無法維持既有公共設施功能。 2. 考量本案變更範圍尚無法供作新闢道路使用或未有指定建築線之必要，採態樣 7 變更為高速公路用地。 3. 高速公路相關設施仍由交通部高速公路局管理維護。	態樣 7	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
6	高坪 39 街西側、高	綠地用地 (0.75)	高速公路用地 (0.75)	1. 變更範圍為本工程需地範圍，需使用高坪特定區「綠 1-1」及「綠 12」綠地用地。該路段雖採高架橋路廊形式穿	態樣 7	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。

	坪 66 路西側			越，但考量橋下空間設置工程必要設施（橋墩、排水設施等），無法維持既有公共設施功能。 2. 考量本案變更範圍尚無法供作新闢道路使用或未有指定建築線之必要，採態樣 7 變更為高速公路用地。 3. 高速公路相關設施仍由交通部高速公路局管理維護。			
7	警政署保安警察第三總隊	機關用地 (0.01)	高速公路用地 (兼供道路使用) (0.01)	1. 變更範圍為本工程需地範圍，配合本工程及地面道路路幅、路型順接需求，規劃為人行道使用，無法維持既有機關用地功能。 2. 考量周邊土地未來發展需求及權益，如新闢道路或指定建築線等，採態樣 7 變更為高速公路用地（兼供道路使用）。 3. 高速公路相關設施仍由交通部高速公路局管理維護。	態樣 7	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
8	高坪二十二路	園道用地 (0.25)	園道用地 (兼供高速公路使用) (0.25)	1. 變更範圍為本工程需地範圍，該處採高架橋路廊形式跨越高坪二十二路。 2. 因既有園道用地機能得以繼續維持，採態樣 5 變更為園道用地（兼供高速公路使用），維持原主管機關維護管理及使用權利。 3. 高速公路相關設施仍由交通部高速公路局管理維護。	態樣 5	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
9	南星路	道路用地 (3.58)	道路用地 (兼供高速公路使用) (3.58)	1. 變更範圍為本工程需地範圍，該處將採高架橋路廊與南星路共線，並於鳳鼻頭漁港約 500 公尺處引道段為終點端。 2. 因既有道路用地機能得以繼續維持，採態樣 5 變更為園道用地（兼供高速公路使用），維持原主管機關維護管理及使用權利。 3. 高速公路相關設施仍由交通部高速公路局管理維護。	態樣 5	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。

附表二-1、變更澄清湖特定區計畫（仁武產業園區）細部計畫（配合國道 7 號高雄路段新建工程）案變更內容綜理表

編號	位置	變更內容		變更理由	備註	專案小組建議意見	市都委會決議
		原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)				
一	澄觀路一段至水管路三段間，國道10號東側	加油站專用區 (0.02)	高速公路用地（兼供道路使用） (0.21)	1. 主要計畫配合國道7號高雄路段新建工程用地範圍，變更產業專用區為產業專用區（兼供高速公路使用）；加油站專用區為高速公路用地（兼供道路使用）。 2. 細部計畫依主要計畫指導及本案變更原則，依態樣2變更部分加油站專用區為高速公路用地（兼供道路使用）。 3. 細部計畫依主要計畫指導及本案變更原則，依態樣3-2為保留已開闢之既有公共設施使用功能，並兼具高速公路相關設施功能性，變更部分綠地用地（兼供道路使用）及道路用地為綠地用地（兼供高速公路及道路使用）及道路用地（兼供高速公路使用），俾地方相關主管機關或使用主管機關維護管理及使用。 4. 細部計畫依主要計畫指導及本案變更原則，經評估國道設施開闢後無法供其他使用者，依態樣4配合主要計畫辦理變更公園兼滯洪池用地為高速公路用地（兼供道路使用）。 5. 依本計畫變更原則，為維持已取得之細部計畫公共設施用地服務機能，以變更為該公共設施用地兼供高速公路使用為原則，若有涉國道七號高速公路相關設施，仍由交通部高公局維護管理，其餘部分由原主管機關維護管理及使用。	變更原則態樣2。	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
		公園兼滯洪池用地 (0.19)			變更原則態樣4。	為保留已開闢之既有公共設施使用功能，並兼具高速公路相關設施及通行功能，依態樣3-2，變更「公園兼滯洪池用地」為「公園用地（兼供滯洪池及高速公路使用）」。	照專案小組建議意見通過。
		綠地用地（兼供道路使用） (0.34)	綠地用地（兼供高速公路及道路使用） (0.34)		變更原則態樣3-2。	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
		道路用地 (0.10)	道路用地（兼供高速公路使用） (0.10)		變更原則態樣3-2。	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。

附表二-2、變更大寮都市計畫（鳳林四路以西國軍眷村土地）細部計畫（配合國道7號高雄路段新建工程）案變更內容綜理表

編號	位置	變更內容		變更理由	備註	專案小組建議意見	市都委會決議
		原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)				
一	國道7號高雄路段，鳳寮系統交流道規劃路段	公園用地(公9)(附)(部分)(1.11)	公園用地(附)(兼供高速公路使用)(2.09)	1. 主要計畫配合國道7號高雄路段新建工程用地範圍，變更住宅區(附)為住宅區(附)(兼供高速公路使用)。 2. 細部計畫依主要計畫指導及本案變更原則態樣3-2，為保留已開闢之既有公共設施使用功能，並兼具高速公路相關設施功能性，變更部分公園用地(公9、公11、公12)為公園用地(兼供高速公路使用)，俾地方相關主管機關或使用主管機關維護管理及使用。 3. 依本計畫變更原則，為維持已取得之細部計畫公共設施用地服務機能，以變更為該公共設施用地兼供高速公路使用為原則，若有涉國道七號高速公路相關設施，仍由交通部高公局維護管理，其餘部分由原主管機關維護管理及使用。 4. 針對周邊鄰近住宅區生活品質，設置隔音牆設施。	變更原則態樣3-2。	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
		公園用地(公11)(附)(部分)(0.32)					
		公園用地(公12)(附)(部分)(0.66)					
二	土地使用分區管制要點	已訂定	修訂	現行土地使用分區管制要點已訂定公9、公12用地得兼供高架道路使用，考量本次變一案變更部分公園用地(公9、公11、公12)為公園用地(兼供高速公路使用)，故刪除公園用地備註內容，詳如「土地使用分區管制要點修訂前後對照表」所示(附表三)。	-	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過

附表二-3、變更高雄市高坪特定區細部計畫（配合國道7號高雄路段新建工程）案變更內容綜理表

編號	位置	變更內容		變更理由	備註	專案小組建議意見	市都委會決議
		原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)				
一	國道7號高雄路段南星端	第二種住宅區 (0.35)	高速公路用地 (0.23)	1. 主要計畫配合國道7號高雄路段新建工程用地範圍，辦理住宅區、工業區、農業區、公園用地、綠地用地及園道用地變更為高速公路用地、高速公路用地（兼供道路使用）、住宅區（兼供高速公路使用）及園道用地（兼供高速公路使用）。 2. 因應高坪特定區為已完成之整體開發區，經評估既有鹽水港溪排水G幹線與高速公路墩柱位置衝突，且為減少高速公路新建工程土地徵收範圍，規劃高坪三十九街部分路段移至高速公路主線與匝道間，並於橋下設置側車道以維持地區道路系統完整性。配合上述工程需求，細部計畫配合主要計畫變更部分第二種住宅區、第三種住宅區及道路用地為道路用地（兼供高速公路使用），其餘工程範圍（如公3公園用地、綠1-1及綠12綠地用地、部分道路用地及住宅區）考量尚無法供作新闢道路使用或未有指定建築線必要，故主要計畫變更為高速公路用地。 3. 本工程路段將採高架路廊方式穿越。行經工業區路段，高速公路匝道與油槽將保持安全距離，並符合油庫安全逕距規定；行經農業區路段，考量周邊土地未來發展權益，採態樣2變更為高速公路用地（兼供道路使用）。 4. 依本計畫變更原則，為維持已取得之細部計畫公共設施用地服務機能，以變更為該公共設施用地兼供高速公路使用為原則，若有涉國道七號高速公路相關設施，仍由交通部高公局維護管理，其餘部分由原主管機關維護管理及使用。	-	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過。
			道路用地 (兼供高速公路使用) (0.12)				
		第三種住宅區 (0.30)	高速公路用地 (0.16)				
			道路用地 (兼供高速公路使用) (0.14)				
		公園用地 (0.45)	高速公路用地 (0.45)				
		綠地用地 (0.75)	高速公路用地 (0.75)				
		園道用地 (0.25)	園道用地 (兼供高速公路使用) (0.25)		變更原則態樣5		
		道路用地 (0.59)	高速公路用地 (0.31)		-		
			道路用地 (兼供高速公路使用) (0.28)		變更原則態樣3-2		
		農業區 (0.37)	高速公路用地 (兼供道路使用) (0.37)		變更原則態樣2		
		乙種工業區 (0.38)	高速公路用地 (兼供道路使用) (0.38)		變更原則態樣2		

附表三、土地使用分區管制要點(大寮都市計畫(鳳林四路以西國軍眷村土地))修訂前後對照表

變更後條文					現行條文					修正理由	專案小組建議意見	市都委會決議
二、計畫區內各土地使用分區及公共設施用地，其容積率及建蔽率之規定如下表：					二、計畫區內各土地使用分區及公共設施用地，其容積率及建蔽率之規定如下表：					現行土地使用分區管制要點已訂定公9、公12用地得兼供高架道路使用，考量本次變一案變更部分公園用地(公9、公11、公12)為公園用地(兼供高速公路使用)，故刪除公園用地備註內容。	照公展草案通過。	照專案小組建議意見通過
項目		建蔽率(%)	容積率(%)	備註	項目		建蔽率(%)	容積率(%)	備註			
土地使用分區	住宅區	60	200		土地使用分區	住宅區	60	200				
	商業區	70	330			商業區	70	330				
公共設施用地	公園用地	15	45	「公九」及「公十」公園用地得兼供高架道路使用	公共設施用地	公園用地	15	45	「公九」及「公十二」公園用地得兼供高架道路使用			
	機關用地	50	250			機關用地	50	250				
	停車場用地	10	20			停車場用地	10	20				

附表四-1、變更澄清湖特定區計畫（配合國道7號高雄路段新建工程）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	提案機關處理情形	本府研析意見	專案小組建議意見	市都委會決議
1	何○雲	仁新段1630、1636地號地上物廠房，因國道7號的徵收，被拆除的部分，可否在空地上重新蓋新的廠房（因現有廠房土地均有申請特登工廠），蓋原先被拆除的事務所和品管室、辦公室。 陳情位置：仁武區仁新段1630、1636地號土地。	同左	依據高雄市政府工務局函查內容如下： 1. 經查本市都市計畫地理資訊系統、本局建築管理資訊系統及地籍圖資套繪系統，本市仁武區仁新段1630、1636地號等2筆土地位屬都市計畫農業區，領有(82)高縣建局建管字第14072號、(84)高縣建局建管字第11976號等2筆使用執照在案（用途：農舍），未有廠房之記載，其新建應符合農業區土地容許使用項目。 2. 本案未檢附相關建築圖說，申請建築應委託建築師設計，本局除審查或鑑定建築物工程圖樣及說明書等就規定項目為之以外，其餘項目由建築師或建築師及專業工程技師依規定簽證負責辦理。 綜合上述資料，有關在仁新段1630、1636地號國道7號使用剩餘空地廠房新建問題，將由高公局後續依據農業區容許使用項目及建築管理相關規定協助陳情人釐清廠房新建事宜。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明： 因陳情意見係屬地上物補償及異地變更議題，請提案機關	1. 陳情事由無涉都市計畫變更，至於未來價購或徵收後所剩餘土地，因屬農業區，依法無法做所陳項目之建築申請。 2. 本案後續涉及補償與特登工廠等事宜，請提案機關會同相關機關依法妥處並妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。
2	陳○坤	烏松區埕埔段1204地號，設定區分地上權的問	第1次公聽會時的圖示，本地上沒有橋墩，但第2次卻有橋墩，造成本地上	本案地主訴求希望能設定區分地上權，惟本案土地位於主線高架橋正下方，第一次公聽會或第二	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明：	1. 本案維持公展草案。	照專案小組建議意見通過。

		題。 陳情位置：烏松區坐埔段1204地號土地。	物的倉儲建物無法使用。是否可調整回復第1次公聽會時的圖示？	次公聽會墩柱設置方案，皆須配置場撐逐跨單元。經評估，若橋梁改為大跨徑鋼橋配置(不落墩於該用地)，考量施工空間需求仍需拆除廠房，否則大跨徑橋梁無法施工，而維持目前橋墩配置。	因陳情意見係針對國道七號工程規劃與地上權徵收程序內容，請提案機關妥為向陳情人說明國道七號高架橋樑墩體工程規劃需求及地上權徵收程序。	2. 本案依提案機關說明陳情土地未來設有橋墩，故所陳涉及工程設計或地上權事宜，後續請提案機關依法妥處並妥為向陳情人說明。	
3	葉○騰、 葉○和	因土地受國道7號影響，減少大量仁新段1502-2地號土地面積，希望高速公路局能協助與鄰地1504地號，地主國有財產署協商，優先取得承購權，以彌補高速公路對本人土地所造成的損失。 陳情位置：仁武區仁新段1483、1502-2地號土地。	因1504地號土地本人已承租使用30年，希望能夠購買使用，才能與高速公路使用1502-2地號的剩餘土地。合併使用，以減少該用地無法使用的情況。	有關本案用地範圍外之國有財產署管有土地，其承租人申請優先讓售等事項，涉及該署權責與經管法令規定，仍須由陳情人依程序逕向財政部國有財產署南區分署諮詢、申請。本局業以114年3月19日路字第1141760298號函請財政部國有財產署協助卓處逕復陳情人在案。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明： 因陳情意見係屬本案周邊國有土地價購事宜，請提案機關協助陳情人向國有財產署表達承購國道七號鄰近國有土地之需求。	本案無涉都市計畫變更，陳情意見係屬國有土地價購事宜，後續請提案機關協助陳情人向國有財產署表達承購國有土地之訴求。	照專案小組建議意見通過。
		114.5.15 補充意見：	1. 陳情人在1975年由父親葉○盛先生，	有關本案用地範圍外之國有財產署管有土地，其承租人申請優先			

		希望高速公路局能協助協調優先取得仁新段 1504 地號承購權，與地號 1502-2 地號剩餘土地合併使用。 陳情位置：仁武區仁新段 1483、1489、1502-2 地號土地。	購買此多筆地號的一整塊土地，面積約 3,300 坪。於 1992 年第 1 次高速公路國道 10 號興建，已被徵收約 2,000 坪土地，從中間切割興建國道 10 號用地後形成了 1483、1489、1502-2 等多筆地號不完整的用地。 2. 目前 2025 年國道 7 號即將再興建，又要再次被徵收。用地地號：(合計 850 坪) 1483 約 363 坪 1489 約 370 坪 1502-1 約 11 坪 1502-2 約 107 坪 本次再被徵收後，每個地號土地都成了畸零地。 3. 陳情人兄弟共有土地經 2 次的國道 10 號及國道 7 號被徵收後，本次希望針對 1502-2 地號土地的相鄰地號 1504(地主國有財產署)，希望高速公路	讓售等事項，涉及該署權責與經管法令規定，仍須由陳情人依程序逕向財政部國有財產署南區分署諮詢、申請。本局業以 114 年 3 月 19 日路字第 1141760298 號函請財政部國有財產署協助卓處逕復陳情人在案。			
--	--	--	---	---	--	--	--

			局能協助協調相關單位，借由本次國道 7 號徵收作業，能優先取得承購權，以彌補陳情人兄弟多次配合國道開發工程。 4. 本人葉○騰承租使用的國有地 1504 地號已 30 多年，也被徵收剩下 66 坪希望能購買使用，才能與 1502-2 地號剩餘土地合併使用，以減少該用地無法使用的情況。				
4	李○○芬	增設隔音牆。 陳情位置：仁武區灣勢段 158 地號	因為國7拓寬，道路距離住家更近，噪音造成生活不便，希望能增加隔音牆。	本計畫將依環評書內容增設相關隔音設施，以減少噪音。另本工程完工後如仍認為交通流量大噪音影響生活品質，可向本局反映，本局將洽請當地環保局辦理噪音監測，超過噪音標準時，本局會採取適當噪音防治措施。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明： 因陳情意見係屬國道七號車輛噪音阻隔改善事宜，請提案機關妥為向陳情人說明國道七號車輛噪音阻隔工程措施方式辦理。	所陳主涉執行事項，有關增加隔音牆等事宜，請提案機關妥為考量並向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。
5	黃○能	松埔段1101地號國道七基柱妨礙40呎拖板車及貨車進出口。 陳情位置：烏松區松埔段1101地號土地。	同左	目前北入匝道落墩約位於廠房左1及左2鐵捲門中間，應可配合調整跨徑使墩柱落於左1鐵捲門前，不影響目前左2以右鐵捲門之出入空間。並以規範車種WB12中型半聯結車(全長15公尺)進行軌跡線分析，確認橋墩位置不會	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明： 因陳情意見係針對國道七號工程設計規劃內容，請提案機關妥為向陳情人說明國道七號高	所陳主涉執行事項，有關涉及工程規劃設計等事宜，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。

				與大型車輛進出動線衝突。	架橋樑墩體工程需求與陳情土地周邊大型車輛動線規劃內容。		
6	林○淵	考慮到施工安全性，希望坐埔段1203、1400地號，剩餘土地一併徵收。 陳情位置：鳥松區坐埔段1203、1400地號土地。	同左	本案用地若同意協議價購者，其剩餘土地可於完成買賣登記後1年內向本局申請一併價購。本局將邀請申請人及相關單位訂期實地會勘，參照土地徵收條例第8條有關一併徵收准駁要件認定是否符合一併價購。如若未達成協議，以徵收方式取得，致殘餘部分土地面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，依土地徵收條例第8條規定，土地所有權人得於徵收公告之日起1年內，用書面方式向高雄市政府申請一併徵收，逾期不予受理。高雄市政府亦將訂期通知各申請人實地會勘，凡經認定符合規定之土地，本局將依程序向內政部申請一併徵收。另考量部分土地所有權人不熟悉一併價購或一併徵收申請方式，未來於辦理簽約或補償費發放現場，將提供申請書，土地所有權人可於現場填具提出申請交由現場工作人員，或郵寄高雄市政府或本局。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明： 因陳情意見係屬申請土地一併徵收議題，請提案機關妥為向陳情人說明一併價購或徵收之規定及申請時機，並納入後續協議價購程序辦理參考。	所陳主涉執行事項，有關一併徵收等事宜，應由提案機關依土地徵收條例第8條規定辦理，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。
7	馮○楠	希望保留南側倉庫，橋墩向後移（往北側）。 陳情位置：鳥松區夢裡段1011地	同左	本案地主訴求為建議橋墩後移至陳情鳥松區夢裡段1011地號北側國7用地範圍，路權範圍不受影響。惟本路段採中大跨徑之懸臂工法配置，墩柱布置位置皆有整	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明： 因陳情意見係針對國道七號工程設計規劃內	所陳主涉執行事項，有關涉及工程規劃設計等事宜，後續請提案機關	照專案小組建議意見通過。

		號土地。		體橋梁及工程安全考量，也會有新增影響用地烏松區夢裡段1012地號，無法配合調整橋墩位置。	容，請提案機關妥為向陳情人說明國道七號高架橋樑墩體工程規劃需求。	妥為向陳情人說明。	
8	巫○益	辦理國道7號高雄路段新建工程土地徵收補償，請提供補償金總額之分項價金。並請考量施工期間所造成之營業損失，納入補償範圍。 陳情位置：大社區鹽埕段 975地號土地。	1. 本次土地徵收，地上物將一併拆除，惟土地、建物、附屬裝潢或設施等，並非全屬本人所有，爰請貴管於不動產鑑價時，勿採用包裹式鑑價，應將各大項目個別估價，以避免各產權所有人補償金分配發生爭議，俾明確獲得應有之補償。 2. 土地徵收後，剩餘廠房仍將持續營運，國道7號施工期間恐影響營運動線，如造成相關營運損失或成本提升，請適切衡量納入補償範圍。	針對國道七號補償金係依「高雄市舉辦公共工程拆遷補償及救濟自治條例」及高公局「用地取得獎勵救濟方案」，納入地上物查估協議價購程序辦理。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明： 因陳情意見係屬地上物及營業損失補償內容，請提案機關妥為向陳情人說明一併價購或徵收之規定及申請時機，並納入後續協議價購程序及相關救濟程序辦理參考。	所陳主涉執行事項，有關徵收補償等事宜，應由提案機關依相關規定辦理，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。
9	劉○琴	請將本人土地、畜牧場污水設備及生產設備全部(含土地)以市價徵收，也讓高公局方便施工。 陳情位置：仁武區灣勢段1274、1275地號土地	本人土地高雄市仁武區灣勢段1274、1275地號，因國道7號高雄路段興建工程測量結果土地告知拆除，本人原有土地上有合法陳慶輝畜牧場領有合法登記證，因畜牧場遭路段拆除後已不復規模也不利生計，請將本人土地、畜	有關補償金總額之分項價金，將由本局依「不動產估價技術規則」、「高雄市舉辦公共工程拆遷補償及救濟自治條例」、「高雄市農作改良物及畜產遷移補償費查估標準」及高公局「用地取得獎勵救濟方案」等相關規定，納入宗地市價查估及地上物查估協議價購程序辦理。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明： 因陳情意見係屬申請土地一併徵收議題，請提案機關妥為向陳情人說明一併價購或徵收之規定及申請時機，並納入後續協議價購程序及相關救濟程序辦理參考。	所陳主涉執行事項，有關一併徵收及徵收補償等事宜，應由提案機關依土地徵收條例第8條及相關規定辦理，後續請提案機	照專案小組建議意見通過。

			牧場污水設備及生產設備全部(含土地)以市價徵收，也讓高公局方便施工，並請高雄市政府協助辦理。			關妥為向陳情人說明。	
10	陳○祥、陳○緯	本人土地位於國道7號高雄路段新建工程，土地位於仁武區暘善段71地號。因最近周遭土地大量興建鐵皮工廠，土地目前也難耕種。陳情貴局是否徵詢周遭土地所有權人，一併變更為工業用地或其他可供合法建築之土地。 陳情位置：仁武區暘善段71地號土地。	同左	本局權責僅能就國道7號工程需地範圍進行都市計畫變更，其路權外土地之利用，仍須依各都市計畫土地使用管制規定辦理。若欲變更為其他使用分區時，請依程序逕向都市計畫主管機關申請。	建議未便採納。 理由： 因陳情意見係屬徵詢路權範圍外土地一併變更為可建築用地，非屬本案都市計畫變更範疇，建請陳情人如有變更需求可依內政部頒訂「都市計畫農業區變更使用審議規範」規定辦理。	建議未便採納，陳情位置係距國道7號路權範圍600公尺外農業區土地，非屬本案都市計畫變更範疇，建請陳情人如有變更需求另循內政部頒訂「都市計畫農業區變更使用審議規範」規定辦理。	照專案小組建議意見通過。

附表四-2、變更烏松(仁美地區)都市計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)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	提案機關處理情形	本府研析意見	專案小組建議意見	市都委會決議
1	林○昌、 林○雄	1. 所屬土地之周遭土地使用現況已設廠房，國7路線興建後被三面包圍，陳請配合區域發展將所屬2筆土地變更為乙種工業區。 2. 陳情位置：高雄市烏松區大腳腿段1293、1294等2筆地號土地。	1. 所屬地號為「烏松(仁美地區)都市計畫」內農業區用地，位於計畫書p11「圖5-1土地使用現況示意圖」及p13「圖5-2土地權屬圖-1」1292地號之西側，原址緊鄰華鳳工業區域，周遭土地使用現況約9成皆為廠房，該地區依國7路線興建後，所屬土地將被三面包圍，預期施工及後續影響灌溉用水與農作生長等潛在風險，未來實不利維持農作，因此評估自我救濟方案，順應區域發展，結合國7興建後之運輸效益，2筆土地變更為工業用地，搭配既有產業鏈結關係，地區規劃轉型為物流倉儲或創意家具設計與製造、展售場等產業，運用未來交通之便利性，促進地方經濟發展。 2. 本案變更地點位處本計畫邊緣地區，當地區域屬工業聚落型態，無妨礙都市發展及鄰近居民安全、安寧與衛生之虞，對景觀等不造成影響，敬請同意變更。 檢附下列附件： 1. 地籍圖謄本影本	1. 2. 本局權責僅能就國道7號工程需地範圍進行都市計畫變更，其路權外土地之利用，仍須依各都市計畫土地使用管制規定辦理。若欲變更為其他使用分區時，請依程序逕向都市計畫主管機關申請。	建議未便採納。 理由： 1. 經查所陳土地位於國道7道工程需地範圍外，非屬本案都市計畫變更範圍，其土地使用分區為農業區，現況為旱田，土地均為私人所有。 2. 依本府經發局114年3月24日高市經發工字第11431339900號函示，依本市國土計畫，經本市經濟產業發展趨勢、產業用地利用情形、水資源供給限制等推估，本市125年產業用地之新增需求量約為1,354公頃，倘本案得將該區域變更為乙種工業區，將有助於產業發展，滿足產業用地需求，惟仍請依據「都市計畫農業區變更使用審議規範」等相關規定，送交都市計畫委員會審議辦理。 3. 綜上，建議陳情人如有變更需求，可依「都市	照研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。

			2. 土地使用分區證明書 3. 土地所有權狀 4. 所屬土地相關位置 5. 土地現況及國 7 路線示意圖 6. 所屬土地變更內容圖示及區域發展位置圖		計畫農業區變更使用審議規範」等相關規定辦理。		
2	吳○燕	取得畸零地一併徵收申請書。 陳情位置：烏松區大腳腿段地號 1771、1771-2 地號土地。	烏松區大腳腿段地號 1771 及 1771-2，相同地號內未劃入徵收之畸零農地，欲辦理一併徵收，請提供申請文件及辦理時程說明。	本案土地若同意協議價購者，其剩餘土地可於完成買賣登記後 1 年內向本局申請一併價購。本局將邀請申請人及相關單位訂期實地會勘，參照土地徵收條例第 8 條有關一併徵收准駁要件認定是否符合一併價購。如若未達成協議，以徵收方式取得，致殘餘部分土地面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，依土地徵收條例第 8 條規定，土地所有權人得於徵收公告之日起 1 年內，用書面方式向高雄市政府申請一併徵收，逾期不予受理。高雄市政府亦將訂期通知各申請人實地會勘，凡經認定符合規定之土地，本局將依程序向內政部申請一併徵收。另考量部分土地所有權人不熟悉一併價購或一併徵收申請方式，未來於辦理簽約或補償費發放現	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明： 查本案陳情內容係屬土地一併徵收事宜，請提案機關於後續辦理用地取得作業時，妥為向陳情人說明一併價購或徵收之規定及申請時機。	所陳主涉執行事項，有關一併徵收等事宜，應由提案機關依土地徵收條例第 8 條規定辦理，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。

				場，將提供申請書，土地所有權人可於現場填具提出申請交由現場工作人員，或郵寄高雄市政府或本局。			
3	黃○雄	請於價購或徵收，能將剩餘土地一併價購或徵收。陳情位置：鳥松區大腳腿段 1600 地號土地	1. 本人所有鳥松區大腳腿段 1600 地號土地是國道 7 號高雄路段新建工程所需土地，但是並未全部納入價購或徵收。 2. 土地之殘餘部分形勢不整致不能為相當之使用，請一併價購或徵收。 3. 另外請問就是這土地變更為高速公路用地（兼供道路使用）以後，在價購協議簽約前可否辦理移轉登記？	1. 2. 本案若同意協議價購者，其剩餘土地可於完成買賣登記後1年內向本局申請一併價購。本局將邀請申請人及相關單位訂期實地會勘，參照土地徵收條例第8條有關一併徵收准駁要件認定是否符合一併價購。如若未達成協議，以徵收方式取得，致殘餘部分土地面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，依土地徵收條例第8條規定，土地所有權人得於徵收公告之日起1年內，用書面方式向高雄市政府申請一併徵收，逾期不予受理。高雄市政府亦將訂期通知各申請人實地會勘，凡經認定符合規定之土地，本局將依程序向內政部申請一併徵收。另考量部分土地所有權人不熟悉一併價購或一併徵收申請方式，未來於辦理簽約或補償費發放現場，將提供申請書，土地	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇。 說明： 查本案陳情內容係屬土地一併徵收事宜，請提案機關於後續辦理用地取得作業時，妥為向陳情人說明一併價購或徵收之規定及申請時機。	所陳主涉執行事項，有關一併徵收等事宜，應由提案機關依土地徵收條例第 8 條規定辦理，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。

				所有權人可於現場填具提出申請交由現場工作人員，或郵寄高雄市政府或本局。 3. 若於變更都市計畫後，本局召開協議價購會議或協議價購簽約前，仍可將持有土地自由出售或移轉登記予任何人。倘若陳情人同意出售予本局，本局將訂期辦理簽約，及續辦所有權移轉登記，並於辦竣移轉登記後給付補償價款。			
4	陳○珍	大腳腿段 1462-3、1462-5 地號，原有廠房，國道 7 規劃有柱子，因 1463 地號為空地，希望能把柱子移到 1463 地號。 陳情位置：烏松區大腳腿段 1462-3、1462-5、1463 地號土地。	同左	依陳情人建議，經評估後因基礎須大幅偏心，影響結構安全，確不可行。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明： 查本案所陳土地皆位於路權範圍內，陳情內容係針對國道七號工程規劃設計內容，請提案機關妥為向陳情人說明國道七號高架橋樑墩體工程規劃內容。	所陳主涉執行事項，有關涉及工程規劃設計等事宜，經提案機關明確表示不可行，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。
5	上慧機械企業有限公司	國七會從我司工廠用高架橋的方式通過，所以需要設定地上權，我司地在大腳腿段 1234 地號，目前	同左	1. 因目前尚未進入協議價購之用地取得階段，是以仍以路權範圍申辦都市計畫變更作業，以免違反都市計畫法相關規定。爾後若有需要申請	建議酌予採納。 理由： 1. 經查所陳土地位於國道七號路權範圍邊界，土地總面積為 2,094 平方公尺，國 7 使用面積約	照研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。

	是農業地，之後要設定成高速公路用地，之後會再變回農業地，請問何日才能變回農地的地目。 陳情位置：鳥松區大腳腿段 1234 地號土地。		設定區分地上權之情事，於完成相關登記程序後，高公局將再依都市計畫變更程序，申辦回復原使用分區。 2.114.5.19 補充研析意見： 目前國道 7 號工程於陳情人陳情位置無規劃橋下平面道路，且開闢平面道路之需求屬地方政府權責，將轉知高雄市政府主管機關參辦。	1,106 平方公尺，其土地使用分區為農業區，現況為工廠，並持有特定工廠登記證。 2. 依交通部高速公路局 114 年 3 月 20 日路字第 1141760295 號函示，因目前尚未進入協議價購之用地取得階段，仍以路權範圍申辦都市計畫變更作業，以免違反都市計畫法相關規定。爾後若有需要申請設定區分地上權之情事，於完成相關登記程序後，高公局將再依都市計畫變更程序，申辦回復原使用分區。 3. 綜上，倘陳情人有申請區分地上權之需求，得洽交通部高速公路局於完成相關土地登記程序後，循都市計畫個案變更程序，申請變更為原使用分區(農業區)，續請提案機關妥為向陳情人說明相關規定及申請時機。 4. 另有關該路段高架橋下是否會開拓平面道路乙節，交通部高速公路局於 114 年 5 月 15 日第 2	
	114.5.15 補充意見： 反對國道 7 號的鳥松交流道與鳳寮交流道之間的路段，下方開拓平面道路，要求高公局可以正式發公文函，說明國道 7 號鳥松交流道與鳳寮交流道之間的路段下方，是否會開拓平面道路？	反對國道 7 號的鳥松交流道與鳳寮交流道之間的路段，下方開拓平面道路。 反對理由： 1. 如果該路段下方開設平面道路，我司與國 7 重疊的廠房需要被拆除。拆除的廠房面積為 1,262 平方公尺，約 381 坪。 2. 國道 7 號主線全長 23 公里，高架橋路段有 21 公里，交流道共 7 處，因為交流道十分的密集，使得國道 7 號具有疏通高雄市市內交通的功能，所以無需再國 7 下方開拓平面道路。 3. 我司目前是持有特登的工廠（特登編號：S6400026），下一步是要進行特定工廠專用區的地區變更，為了可以變更成功，我司需要將工廠打掉重建。那如果我司在重建後收到國 7 下方要開拓地下道			

			路，那我司的重建工程就會白白浪費。 要求： 我司要求高公局可以正式發公文函給我司，明白的說明國道 7 號烏松交流道與鳳寮交流道之間的路段下方，是否會開拓平面道路？在收函後確認國道 7 號烏松交流道與鳳寮交流道之間的路段下方 ” 不會” 開拓平面道路，我司才能進行工廠的改建。		次專案小組會議中表示，目前國道 7 號工程於陳情人陳情位置無規劃橋下平面道路，且開闢平面道路之需求屬地方政府權責，本府交通局則表示目前無設置平面道路需求，續請提案機關妥為向陳情人說明。		
--	--	--	--	--	---	--	--

附表四-3、變更澄清湖特定區計畫（仁武產業園區）細部計畫（配合國道7號高雄路段新建工程）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	提案機關處理情形	本府研析意見	專案小組建議意見	市都委會決議
1	高雄市政府經濟發展局	針對計畫書第32頁，圖7-2變更內容示意圖，圖例中變更公園兼滯洪池用地為高速公路用地（兼供道路使用），請釐清公共設施用地項目名稱變更合宜性。	1. 查P.33表7-2，針對公園兼滯洪池用地西側面積減少0.19公頃，細部計畫配合將公園兼滯洪池用地變更為高速公路用地兼供道路使用，因綠地面積減少，需檢核是否符合產業園區各種用地用途及使用規範辦法第6條第2項規定，且可行性規劃報告及環評等相關資料須重新檢討及送審，故建議保留既有公共設施使用功能，並兼具高速公路相關設施及通行之功能性考量，使細部計畫原則變更為公園兼滯洪池用地（兼供高速公路使用），既可維持綠帶面積，亦可符合產業園區各種用地用途及使用規範辦法第6條規定。 2. 查P.13圖5-2仁發一路與澄觀路路口、仁發六路與澄觀路路口、仁林路與澄觀路路口為仁武產業園區聯外路口，應避免國7案柱墩坐落於影響路口通行或行車視線區域。 3. 仁武產業園區西側綠地埋有台電公司供應園區廠商必要電力饋線，請施工時與台電公司鳳山區營業處確認電力饋線埋設位置，避免國7案工程與電力饋線衝突，影響供電穩定。	參採經發局意見修正都市計畫變更方案保留既有公共設施使用功能並兼具高速公路相關設施及通行之功能性考量變更為公園兼滯洪池用地兼供高速公路使用。	建議採納。 說明： 1. 有關滯洪池變更部分 將依據本變更案變更原則態樣3-2修正都市計畫變更方案保留既有公共設施使用功能並兼具高速公路相關設施及通行之功能性考量變更為公園兼滯洪池用地兼供高速公路使用。 2. 有關柱墩座落區涉及國道七號與國道十號交匯處工程結構安全及國道高架橋樑下方周邊交通動線考量非屬都市計畫審議範疇，另提供陳情意見予高公局後續工程設計及道路安全改善措施規劃參考。 3. 有關陳情台電地下電力饋線安全建議部分非屬都市計畫審議範疇，另提供陳情意見予高公局供後續工程施作監造參考。	照研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。

附表四-4、變更高雄市大坪頂以東地區主要計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)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	提案機關處理情形	本府研析意見	專案小組建議意見	市都委會決議
1	中華置地股份有限公司	本公司堅決反對「變更高雄市大坪頂以東地區主要計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案」變5案，請交通部高速公路局另行劃定其他路線。 土地標示：高雄市大寮區翁公園段 3991-13 地號，建號標示：高雄市大寮區翁公園段 6086 建號、6085建號，門牌號碼：高雄市大寮區鳳屏一路268號(6086建號)、288 號(6085建號)	依據公開展覽中「變更高雄市大坪頂以東地區主要計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案計畫書」所載，本公司有部分3991-13地號之土地，以及部分6086建號之建物位於變5案所稱路權範圍內，合先敘明。 1. 變5案，將導致本公司全部建物無法運作，對本公司與所有承租公司產生重大負面影響。茲說明如下： (1)上述6086建號與6085建號兩建號目前全部滿租中，兩建號係同一使用執照(97高縣建使字第01847號，下稱本使照)故僅有一個地下室。變5案所稱路權範圍，包含本使照唯一地下室出入口，以及供本使照範圍共用的地下室機電空間。一旦依據前述路權範圍進行拆除，亦即該機電設備與地下室出入口拆除後，機電系統停止運作且所有車輛無法進出地下室，將導致本使照範圍內一切使用全部停頓，所有承租公司將蒙受龐大損失，對本公司營運衝擊甚鉅。 (2)本公司6086建號地上建物之各層公共男女廁所與安全梯位於變5案所稱路權範圍內，依路權範圍拆除之6086建號之地上建物賸餘部分根本無法使用；且6086建號包含一處挑高鋼構工廠，雖然不在變5案所稱路權範圍內，但該鋼構工廠之結構系統、電力、電信、	1.(1)(3)敬悉。 2.(2)本案地上物除依「高雄市舉辦公共工程拆遷補償及救濟自治條例」等法令進行現地查估補償外，本局並已研訂「用地取得獎勵救濟方案」來提高補償，保障所有權人權益；另若認為路權範圍外之剩餘建築改良物之殘餘部分不能為相當之使用時，可於產權移轉或徵收公告之日起一年內申請一併價購或一併徵收。 3.(1)(2)有關所述「無使用執照之建物」一事，因該等建物為固定附著在土地上之不動產，具有占有、使用、收益之經濟價值，而為交易市場的買賣標的；另依高雄市政府所訂「高雄	建議未便採納。 理由： 1. 依提案機關交通部高速公路局114年3月20日路字第1141760295號函說明： (1)本案地上物除依現行法令進行現地查估補償、一併徵收外，提案機關並已研訂「用地取得獎勵救濟方案」來提高補償，保障所有權人權益。 (2)另經提案機關評估，本案公開展覽路線方案較綜規方案增加車輛行駛之安全性及舒適性，且符合用地取得作業之公益性、必要性、適當性、合理性及合法性及建築物拆遷及用地最小原則。	1. 照研析意見維持公展草案。 2. 同第4次專案小組建議意見(三)。 3. 後續請提案機關妥為向陳情人說明。	1. 照研析意見維持公展草案。 2. 請補充綜合規劃路線與公展草案路線方案相關資料，並就曲率安全性、既有拆除數量最小化、成本效益、平面道路需求等因素之說明對照資料供參。 3. 後續請提案機關妥為

			給排水，都與6086建號緊密串接在一起，6086建號部分拆除之後，此鋼構工廠也將無法單獨存在使用。 (3)本公司6086建號全棟出租滿租中，承租公司全部從業人員達上百位，未來承租公司搬遷勢必導致從業人員之工作異動，影響從業人員生計；且各承租公司原本投入的辦公室與展示中心裝修成本也將付諸流水。 2. 交通部高速公路局原有之綜規路線(興中街方向)實優於刻正公開展覽中之路線方案(變2、變3、變4、變5)。茲說明如下： (1)依據交通部高速公路局(下稱高公局)於中華民國113年6月19日假高雄市大寮區公所，舉辦之鳳寮路段主線說明會，高公局進行原綜合規劃路線方案(下稱綜規路線)與公聽會路線方案(亦即公開展覽中之路線方案(變2、變3、變4、變5))之比較。高公局表示公聽會路線之拆遷數量(拆遷建築面積與總樓地板面積)低於綜規路線，以及公聽會路線之曲線半徑優於綜規路線等云云(參考略圖2~7，本公司於說明會現場拍攝)，惟此兩項論述恐為一面之詞有失偏頗。 (2)高公局之綜規路線經興中街一帶，高公局表示「密集廠房」區域，實際上在立德路以南除零工25、零工9外，皆為都市計畫農業區，此大面積農業區內之所謂現有密集建築物，經查或為無使用執照之建物，或為使用執照登載係為面積數十平方公尺或百餘平方	市舉辦公共工程拆遷補償及救濟自治條例」雖然該條例第五條，對建築改良物補償有明確規定，但針對非屬第五條所述建築改良物，仍於該條例第十三條規定予以補償。基於該等建物為事實存在，為民眾財產權之一，且仍在經濟使用中，故仍應予適當考量。 4.(3)經查原綜規方案鳳寮路段R=390公尺前後路段曲線數量，與公聽會路線方案曲線半徑R=450公尺前後路段曲線數量相比，數量一致且皆為R=1200公尺以上之大半徑曲線，並不存在公聽會路線方案有多數彎曲之疑慮。依據公路路線設計規範，在設計速率Vd=100公里/小時情形之下，平曲線最小半徑為R=390公尺，故原綜規方案	2. 綜上，考量提案機關已研訂將獎勵救濟方案，併考量減少建築改良物拆遷面積總量，以及增加國道7號此段路線車輛行駛之安全性及舒適性，爰本案依提案機關說明，採公開展覽中路線方案。續請提案機關妥為向陳情人說明。	向陳情人說明。
--	--	--	--	--	---	----------------

			公尺之農舍。高公局之拆遷建物面積，並沒有標示是否為合法建物，這樣的分析並不完整，將合法建物與非合法建物混為一談之數據令人無法信服，因為依據高雄市舉辦公共工程拆遷補償及救濟自治條例之規定，是否為合法建物，高雄市政府應負擔之拆遷補償有相當大的差異；且對被拆遷之土地或建物所有權人而言，是否為合法建物所受之衝擊亦大不相同。高公局的綜規路線拆遷之合法建物數量恐遠低於公開展覽中之路線方案。 (3)另高公局表示原綜規路線之曲線半徑R=390公尺，公聽會路線(公開展覽中之路線)曲線半徑 R=450公尺之比較與論述也並不妥適，實際上曲線半徑R=390公尺即已經符合高速公路相關設計規範；且原綜規路線之南北方向路線較為平直，而公聽會路線(公開展覽中之路線)則有多數彎曲，實際上原綜規路線已具有一定的可執行性。 (4)高公局原提綜規路線其路型設計尚難明確認定較公開展覽中之路線方案為劣；原提綜規路線合法建物拆遷數量又可能相對較少；高公局摒棄對市府與人民衝擊較少的方案不用，而就影響衝擊較大之方案進行推展，此決策之意涵，殊難理解。 基於以上兩項重大理由，本公司堅決反對變5案，提請高雄市都市計畫委員會否決公開展覽中之路線方案，將本公司前述地號排除於路權範圍之外，請高公局另	曲線半徑已符合規範。公聽會路線方案採曲線半徑R=450公尺，勢必增加車輛行駛之安全性及舒適性。 5.(4)工程路線定線原則為優先使用公有地、減少徵收私有地及建築物拆遷，方符合用地取得作業之公益性、必要性、適當性、合理性及合法性，目前路線為建築物拆遷及用地最小之方案，符合前述原則。綜上，為考量減少建築改良物拆遷面積總量，以及增加國道7號此段路線車輛行駛之安全性及舒適性，故採用公開展覽中之路線方案。		
--	--	--	---	---	--	--

			行劃設其他路線方案，避免以上所述重大衝擊影響為禱。				
2	歐○○女	原地無法進入工作。 陳情位置：大寮區磚子礮段3275、3276、3352、3353地號土地。	道路徵收後，無法進入工作。	本工程對於既有的農水路原則上均將維持其功能，另將納入後續設計施工考量留設通行道路，確保通行權益。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇。 說明： 本案陳情內容係路權範圍內之工程設計事項，非屬都市計畫審議範疇，請提案機關妥為向陳情人說明既有農水路原則上均將維持其功能，另將納入後續設計施工考量留設通行道路，確保通行權益。	所陳主涉執行事項，有關道路通行等事宜，提案機關表示將維持道路既有通行功能，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。
3	何○儒 (地主：何○賜)	臨路土地被徵收，剩餘地無其它臨路，後續臨路到剩地間高架橋下路面狀況？如日後繼續種稻，是否影響大型農機具進出？ 陳情位置：大寮區磚子礮段3773地號土地。	同左	本工程對於既有的農水路原則上均將維持其功能，另將納入後續設計施工考量留設通行道路，確保通行權益。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇。 說明： 本案陳情內容係路權範圍內之工程設計事項，非屬都市計畫審議範疇，請提案機關妥為向陳情人說明既有農水路原則上均將維持其功能，另將納入後續設計施工考量留設通行道路，確保通行權益。	所陳主涉執行事項，有關道路通行等事宜，提案機關表示將維持道路既有通行功能，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。

4	高雄市政府捷運工程局	有關國道 7 號行經高雄市政府捷運工程局管理土地事宜，請交通部高速公路局依規定辦理有償撥用及地上物查估補償等事宜。 (陳情位置：大寮區山子頂段 872-4 地號土地)	1. 有關國道 7 號需用本局管理土地，請交通部高速公路局於都市計畫變更完竣後，依程序辦理有償撥用。 2. 國道 7 號高雄路段新建工程牴觸高雄捷運股份有限公司營運維管大寮機廠圍牆等設施，請高公局依該局 113 年 10 月 14 日規字第 1133061816 號函示，依「國道 7 號高雄路段新建工程影響大寮機廠設施(備)復舊項目會勘紀錄」辦理，將大寮機廠圍牆納入國 7 工程採先建後拆方式辦理。 3. 其餘本局轄管土地，請高公局依程序辦理地上物查估補償作業。	1. 2. 3. 配合辦理。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇。 說明： 本案陳情內容涉用地取得及補償事項，非屬都市計畫審議範疇，後續建議由提案機關及捷運局就協議事項辦理。	所陳主涉執行事項，後續應由提案機關依規定辦理。	照專案小組建議意見通過。
5	吳○賢、吳○敦	我有山子頂段 2169、2170、2171 地號等 3 筆土地，前面被國道 7 號徵收，後面剩下的土地日照減損，會造成農作物生長不好，要有日照減損的補償。 陳情位置：大寮區山子頂段 2169、2170、2171 地號等 3 筆土地。	同左	有關受影響範圍，若非國道 7 號工程徵收範圍，將無法辦理地上物補償作業。另目前對於日照減損暫無相關補償規定。	建議酌予採納。 理由： 1. 有關日照減損補償 1 節，建請提案機關研訂相關機制，保障周邊農作權益。 2. 另依提案機關交通部高速公路局 114 年 3 月 20 日路字第 1141760295 號函說明，本案地上物除依現行法令進行現地查估補償、一併徵收外，提案機關並已研訂「用地取得獎勵救濟方案」來提高補償，保障	所陳主涉執行事項，後續應由提案機關依規定辦理，並請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。

					所有權人權益。請提案機關妥為向陳情人說明。		
6	陳○○英	反對國道七鳳寮路段優化路線的徵收。	1. 鳳寮路段優化路線為了興中街非法設立的工廠而犧牲合法居民的權益，且工商路及鳳屏一路口本是壅塞路段，鳳寮交流道設於此無法緩解車流，更會使交通壅塞問題更惡化。 2. 另反應的事項，該單位應個別回應，集結成冊有違民眾意願，且有公審民眾之嫌。	1. 工程路線定線原則為優先使用公有地、減少徵收私有地及建築物拆遷，方符合用地取得作業之公益性、必要性、適當性、合理性及合法性，目前路線為建築物拆遷及用地最小之方案，符合前述原則。鳳寮交流道北側匝道路口，已與台1線及台1戊線道路主管機關公路局進行協商確認為可行方案。 2. 已依規定配合製作公展綜理表研析回覆意見內容。	建議未便採納。 理由： 1. 依提案機關交通部高速公路局114年3月20日路字第1141760295號函說明，本案公開展覽之路線方案經提案機關評估，符合用地取得作業之公益性、必要性、適當性、合理性及合法性及建築物拆遷及用地最小原則。 2. 另經提案機關表示，鳳寮交流道北側匝道路口，業經省道主管機關公路局確認為可行方案，爰本案依提案機關說明，採公開展覽中路線方案。續請提案機關妥為向陳情人說明。	1. 照研析意見維持公展草案。 2. 同第4次專案小組建議意見(三)。 3. 後續請提案機關妥為向陳情人說明。	1. 照研析意見維持公展草案。 2. 請補充綜合規劃路線與公展草案路線方案相關資料，並就曲率安全性、既有拆除數量最小化、成本效益、平面道路需求等因素之說明對照資料供參。 3. 後續請提案機關妥為

							向陳情人說明。
		114.5.16 補充意見： 按1：1比例以本人土地(山子頂段 2371 地號徵收部分)易地(公有土地山子頂段 2373 及 2374 地號 未 徵 收 部 分)。	國道七號於規劃時就計劃土地使用以公有地為優先，但優化路線的臨時變更卻違反了這個準則，企圖強拆合法民宅、強行徵收合法耕作的私人農地，應停止濫行徵收之行為，回復原方案路線，因臨時變更的路線，使本人位於高雄市大寮區山子頂段 2371 地號之土地將被徵收，本人要求如下： 本人要求按 1：1 比例以本人土地(山子頂段 2371 地號徵收部分)易地(公有土地山子頂段 2373 及 2374 地號未徵收部分)	本局為國道高速公路的管理機關，所取得的土地均須作為高速公路及相關設施使用，均為有既定使用目的的公用土地，並無多餘土地可供交換，因此以地易地事宜，尚無從辦理。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇。 說明： 補充陳情內容涉用地取得及補償事項，非屬都市計畫審議範疇，所陳有關協議價購法令、查估方式及相關的補償、救濟規定，請提案機關妥為向陳情人說明。	所陳主涉執行事項，有關一併徵收及徵收補償等事宜，應由提案機關依土地徵收條例第8條及相關規定辦理，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。
7	羅○坤	1. 本人所有土地座落：高雄市大寮區磚子瑤段 3671-3 地號，因高公局人員「故意錯誤分割」遺漏徵收30平方公尺造成所有權人財產估價損失。 2. 要求需地機關(高公局)對徵用本人土地：高雄市大寮區磚子瑤段 3671、3671-	1. 本人土地位於高雄市大寮區鳳屏一路，大漢路口三角窗，賓士旗艦店對面，正大路邊黃金地段土地，需地機關急於徵用土地，未考慮當事人土地界址、界標、面積，且存有他日指定建築線需求問題，高公局單方面自行草率分割，已造成所有權人的財產損失。 2. 高公局需會同本人與地政機關辦理測量鑑界，確定界址、界標、釐定面積再行分割，確保當事人權益後，都委會再准其變更用地計畫。	1. 已依地所預割成果校正面積。若陳情人土地鄰高速公路用地(兼供道路使用)，可指定建築線。 2. 本案係以工程所需用地範圍，以坐標資料於現地測設路權界樁後，再點交轄區地政事務所據以進行地籍預為分割(未實際辦理分割登記，土地謄本標示部並未變更)，故地籍分割成果應與現地路權界樁所	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇。 說明： 1. 本案陳情內容係路權範圍內之工程設計事項，非屬都市計畫審議範疇，請提案機關妥為向陳情人說明。 2. 另所陳大寮區磚子瑤段2671-3遺漏徵收30平方公尺1節，仍請提案機關妥為向陳情人說明土地徵收條例第8條有關一併徵收之	所陳主涉執行事項，有關一併徵收及徵收補償等事宜，應由提案機關依土地徵收條例第8條及相關規定辦理，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。

		3、3673-1、3674、3674-1地號等5筆土地，會同地政人員與本人辦理測量鑑界，確定界址，釐定面積，以確保本人權益。 陳情位置：大寮區磚子瑤段3671、3671-3、3673-1、3674、3674-1等地號土地。		示之土地範圍相符。後續亦將依地政事務所提送之分割成果，辦理用地取得相關作業。土地所有權人於土地分割登記後，若對於分割成果或剩餘土地界址仍有疑義時，可向轄區地政事務所申請鑑界或查明。	相關規定，以確保其權益。		
8	柯○琴	本人坐落於大寮區磚子瑤段3774地號土地徵收後，高架橋將位於土地之東北方，嚴重影響日照，導致土地無法正常耕作。 陳情位置：大寮區磚子瑤段3774地號土地。	本段土地因國道七號路段徵收，靠馬路的地段被徵收後有以下幾點陳訴。 1. 國七為高架橋式，正好從本土地之東北方經過，將嚴重影響植物的光照，造成土地無法耕種的可能，故希望市府於都市計畫變更中能納入考量。 2. 本土地是前段被徵收，導致原靠馬路地段水源使用及電力源全部被徵收，希望能有配套措施及方案，不損及土地使用之權利。 3. 附近地段之土地原本就都比馬路低，容易積水，但因先前的水溝較深，排水良好，所以積水會馬上排出，對農作物影響有限，希望國七施工時及施工後，對於排水設施能妥善施作，維護土地品質。	1. 本案僅就國道7號路權範圍進行都市計畫變更作業，其路權外土地之利用，仍須尊重主管機關權責辦理。 2. 本工程對於既有的農水路原則上均將維持其功能。另針對土地改良物部分，本局除依據「高雄市舉辦公共工程拆遷補償及救濟自治條例」等法令進行現地查估補償外，並已研訂「用地取得獎勵救	建議酌予採納。 理由： 1. 本案陳情內容有關日照減損補償1節，建請提案機關研訂相關機制，保障周邊農作權益。 2. 另依提案機關交通部高速公路局114年3月20日路字第1141760295號函說明，本工程施工時及施工後，對於排水設施均會妥善施作，維持現有排水功能。請提案機關	所陳主涉執行事項，應由提案機關依相關規定辦理，另排水部分提案機關表示將維持既有排水功能，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。

			4. 請市府於都市計畫變更時，充分考量上述問題，提供適當補償與配套措施，以確保土地權益與使用功能不受影響。	濟方案」來提高補償，確保所有權人之權益。 3. 本工程施工時及施工後，對於排水設施均會妥善施作，維持現有排水功能。 4. 敬悉。	妥為向陳情人說明。		
9	曾○豐	鳳寮交流道建議變更分流(設立立體交流道，以利分流)，以免全面塞車。	同左	本計畫國7主線鳳寮路段為高架道路，鳳寮交流道北側匝道銜接聯絡道台1線，鳳寮交流道南側匝道銜接聯絡道台25線，匝道型式已為立體交流道。	建議酌予採納。 理由： 1. 依提案機關交通部高速公路局114年3月20日路字第1141760295號函說明，本計畫國7主線鳳寮路段為高架道路，鳳寮交流道北側匝道銜接聯絡道台1線，鳳寮交流道南側匝道銜接聯絡道台25線，匝道型式為立體交流道。 2. 請提案機關妥予說明立體交流道設計內容，供都委會審議參考。	1. 維持公展草案。 2. 有關鳳寮交流道案規劃設計，經提案機關說明匝道型式為立體交流道，南、北兩側聯絡道分別銜接台1線及台25線，藉由分流方式降低路口雍塞，有其必要性，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。

附表四-5、變更大寮都市計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)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	提案機關處理情形	本府研析意見	專案小組建議意見	市都委會決議
1	黃○弘	希望能依都市細部計畫辦理。 陳情位置：大寮區山子頂段2334地號土地。	1. 本人所有土地位於大寮區山子頂段2334地號，本區希望依都市細部計畫辦理後區段徵收開發，比照高雄市市地重劃81期住宅區(附)(兼供高速公路)使用辦法。 2. 鳳林路以東至鳳捷路以西，順便依都市細部計畫辦理。	1. 本案高速公路係線狀之道路設施興建，非面狀區域之整體開發，無法以區段徵收方式取得土地。 2. 本案本局權責僅就路權需地範圍辦理都市計畫變更，其路權外土地之利用，仍須尊重主管機關權責辦理。有關細部計畫擬定，請逕洽都市計畫主管機關辦理。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇。 說明： 本案陳情內容涉用地取得事項(建議辦理整體開發)，非屬都市計畫審議範疇，另有關所陳建議整體開發1節，本府刻辦理「變更大寮都市計畫(第四次通盤檢討)案」，業將所陳建議納入該案規劃參考。	1. 未便採納，依提案機關說明僅就路權需地範圍辦理都市計畫變更，其餘維持原計畫。 2. 後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。
2	王○庭 (陳○蓁代)	懇請幫忙處理最合理價賠償。 陳情位置：大寮區水源段684-3地號土地。	水源段684-3地號緊臨鳳翔特區只有一小河之隔，與中興村及鳳林四路相鄰理應為建地，土地應以鳳翔特區價格賠償，另三邊都是建地且相距小於一公里以農地價格賠償不合理。	經查水源段684-3地號土地係屬農業區，本局將於辦理都市計畫變更後進行估價。本局辦理工程用地取得作業著重在協議價購上，除委請專業不動產估價師依據「不動產估價技術規則」等規定查估協議市價，並將於市場正常交易案例的選取上，參考最新實價登錄或其他公開資訊，從優從寬選擇案例進行估價，相信會獲得土地所有權人的認同。另就土地改	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇。 說明： 本案陳情內容涉用地取得及補償事項，非屬都市計畫審議範疇，所陳有關協議價購法令、查估方式及相關的補償、救濟規定，請提案機關妥為向陳情人說明。	所陳主涉執行事項，有關徵收補償等事宜，應由提案機關依相關規定辦理，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。

				良物部分，除依據「高雄市舉辦公共工程拆遷補償及救濟自治條例」等法令進行現地查估補償外；本局並針對用地範圍內各項地上物，研訂「用地取得獎勵救濟方案」來提高補償，確保所有權人之權益。			
3	侯○榮、侯○劭	針對本次國道7號高雄路段新建工程所涉及之土地徵收一案，由於本人名下土地（邱厝坪段601、609地號），已列入「特定工廠登記（特登）」納管（公司名稱：誠陽環保科技有限公司，統一編號：80636980）。依現行政策，申請完成後，未來土地價值將顯著提高，徵收價格應符合公平正義及發展行情，請求制定合理補償標準。 陳情位置：大寮區邱厝坪段	本案例中，以下問題值得政府審慎考量： 1. 土地價值即將提升：本農地已列入「特定工廠登記」納管，並正在申請中，未來如獲核准，土地屬性將改變，價值也將大幅上升。因此，若仍以現行農地價格徵收，將嚴重低估其真正價值，造成地主重大損失。 2. 徵收價格與市場行情應相符：依據當地不動產交易資訊，附近已完成特登的土地價格遠高於一般農地，而本案土地亦符合相同條件，應依未來工業用地或特登工廠市場價格作為徵收參考標準，而非以農地價格計算。 3. 政府應兼顧發展與地主權益：依《土地徵收條例》規定，土地徵收須符合「公益性」及「必要性」，並應給予地主「合理補償」。然	有關特登工廠之補償，已納入與高雄市政府溝通平台會議議題，並經與會各單位討論後認為，特登工廠與依據法令規定成立之合法工廠位階上仍有不同，確不宜採同一補償標準，否則恐遭質疑。另就已為特登工廠者而言，國7工程確實阻斷其成為合法工廠之機會與願景，故其為申請特登納管登記所增設之工廠設備，除依「高雄市舉辦公共工程拆遷補償及救濟自治條例」等法令進行現地查估補償外；本局並已研訂「用地取得獎勵救濟方案」來提高補償；另外本局亦研訂特定工廠拆遷救濟金，以保障權益。惟土地仍將依市場正常交易行情進行估價。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇。 說明： 1. 依本府經濟發展局114年4月2日高市經發工字第11431297600號函表示，經查經濟部工廠登記與管理系統，誠陽環保科技有限公司（統編：80636980）於111年3月18日向本局申請未登記工廠納管（廠址：高雄市大寮區內坑里內坑路34-19號；地號：大寮區邱厝坪段514、515、518、601、609地號），業經本局於113年7月10日同意在案，該公司於112年3月17日提送工廠改善計畫，刻於審查階段，尚未核定。後續業者依核定計畫完成實質改善取得特定工廠登記，方能	所陳主涉執行事項，有關徵收補償，應由提案機關依相關規定辦理，另涉及特登工廠部分，請提案機關會同相關機關依法妥處並妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。

		601、609地號土地。	而，本案土地若未來得以合法轉為工業用途，政府卻以低價徵收，恐損及地主財產權，亦違背比例原則與徵收的公平性。 綜上所述，本案土地徵收價格應依據未來的工業發展價值，而非單純以農地標準計價。懇請貴單位審慎評估價格，以符合公平正義及合理發展原則，使政策落實「合理徵收、公平補償」的精神。		依「都市計畫取得特定工廠登記土地變更處理原則」將農地變更為特定工廠專用區。有關陳情人所請土地計價事宜，謹請回歸地政法令辦理。 2. 所陳有關協議價購法令、查估方式及相關的補償、救濟規定，請提案機關妥為向陳情人說明。		
4	台電高屏供電區營運處	本公司(台電高屏供電區營運處)於台88南側有一既設電塔(161kV 仁武~高港~美山山海線#46)位於國7路權範圍內，請協助劃設未來電塔遷移所需空間。陳情位置：大寮區 邱厝坪段 610-1、612-1地號土地。	所述電塔目前位於邱厝坪段 610-1、612-1地號，位於路權範圍面臨拆除搬遷，請協助研擬將電塔留設於鄰近土地之可行性。	將配合辦理，並納入本案變更範圍進行調整。後續將配合修正變更為高速公路用地(兼供道路使用)，提請都市計畫委員會審議。	建議同意採納。 理由： 依提案機關交通部高速公路局114年3月20日路字第1141760295號函說明： 1. 將配合辦理，並納入本案變更範圍進行調整。後續將配合修正變更為高速公路用地(兼供道路使用)，提請都市計畫委員會審議。 2. 請提案機關調整變更草案，提請都市計畫委員會審議參考。	同第4次專案小組建議意見(四)。	因台電既設電塔遷移需求，同意依簡報所提將250平方公尺「農業區」變更為「高速公路用地(兼供道路使用)」。

附表四-6、變更大坪頂特定區主要計畫(配合國道 7 號高雄路段新建工程) 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	提案機關處理情形	本府研析意見	專案小組建議意見	市都委會決議
1	簡○雲	希望以特優價補償。 陳情位置：大寮區王厝段 755 地號土地，面積 42.48 平方公尺。	王厝段 755 地號土地，面積 42.48 平方公尺，是我母親生前送我的，因為我們家在開發拷潭水廠已被政府以少數價格徵收，開發 88 快速道路又以少數價格徵收，剩這塊小地。我願意配合地方建設被徵收，原本要把它蓋起來，因它在路旁出口屬第二種住宅區，可以蓋起來作生意。希望這次徵收也考慮到我的無奈、苦情，以特優價補償我，以告慰我母親在天之靈，願能給我滿意的答覆。	經查王厝段 755 地號土地係屬農業區。本局辦理工程用地取得作業著重在協議價購上，將委請專業不動產估價師依據「不動產估價技術規則」等規定查估協議市價，並將於市場正常交易案例的選取上，參考最新實價登錄或其他公開資訊，從優從寬選擇案例進行估價，相信會獲得土地所有權人的認同。另土地所有權人如與本局達成協議價購，未來若土地徵收市價高於協議市價時，本局亦將另以獎勵金方式補足差額，以保障其權益。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明：查陳情意見屬用地取得及補償價格，請提案單位妥為向陳情人說明協議價購法令及估價金額的查估方式，及相關的補償、救濟規定。	所陳主涉執行事項，有關協議價購及徵收補償等事宜，應由提案機關依相關規定辦理，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。
2	黃○駿	小港區坪北段 508-1 地號土地臨路被徵收，剩下土地施工後要有路可通行。 陳情位置：小港區坪北段 508-1 地號土地。	同左	本工程對於既有的農水路原則上均將維持其功能。本路段為高松路橋往兩側拓寬，因此需使用坪北段 508-1 地號土地，拓寬後原地區道路亦將改建，但仍會維持通行。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明：本案陳情內容屬路權範圍內之工程設計事項，請提案機關妥為向陳情人說明地區道路的維持做法。	所陳主涉執行事項，有關施工後道路通行等事宜，提案機關表示工程施工後會維持道路既有通行功能，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。

3	方○雄	本人土地王厝段 912、917、921、921-1、922、993 及六合段 762 地號土地，想要徵收時畸零地一併徵收。 陳情位置：大寮區王厝段 912、917、921、921-1、922、993 地號及六和合段 762 地號等 7 筆土地。	同左	本案土地若同意協議價購者，其剩餘土地可於完成買賣登記後1年內向本局申請一併價購。本局將邀請申請人及相關單位訂期實地會勘，參照土地徵收條例第8條有關一併徵收准駁要件認定是否符合一併價購。如若未達成協議，以徵收方式取得，致殘餘部分土地面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，依土地徵收條例第8條規定，土地所有權人得於徵收公告之日起1年內，用書面方式向高雄市政府申請一併徵收，逾期不予受理。高雄市政府亦將訂期通知各申請人實地會勘，凡經認定符合規定之土地，本局將依程序向內政部申請一併徵收。另考量部分土地所有權人不熟悉一併價購或一併徵收申請方式，未來於辦理簽約或補償費發放現場，將提供申請書，土地所有權人可於現場填具提出申請交由現場工作人員，或郵寄高雄市政府或本局。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明：查本案陳情意見屬用地取得事項，請提案機關妥為向陳情人說明一併價購或徵收之規定及申請時機。	所陳主涉執行事項，有關一併徵收及徵收補償等事宜，應由提案機關依土地徵收條例第8條及相關規定辦理，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。
4	洪○雄	為「國道七號高雄路段新建工程」都市計畫變更案，因地價和補償金尚未發放，對地主權益沒有保障，	1. 為「高速公路用地」土地價值從高價位變更為低價位，構成地主損失。 2. 依據都市計畫法第29條，損失應協議補償，程序尚未完備，請求暫緩公告實施。	本案本局業以114年2月26日路字第1141760213號函復陳情人在案： 1. 不動產估價技術規則第97條規定：「公共設施用地及公共設施保留地之估價，以比較法估價為原則。無買賣實例者，得比較其與毗鄰土地使用分區及使用強度差異，及土地價值減損情況，並斟酌毗鄰土地平均價格為基礎推算之。」，另參酌土地徵收補償市價查估辦法第22條第1項規定：「都市計畫區內公共設施保	陳情建議未便採納 理由：1. 查行政院核定之國道7號高雄路段建設計畫，土地取得係依土地徵收條例取得私有土地，故需先	所陳主涉執行事項，有關協議價購及徵收補償等事宜，應由提案機關依相關規定辦理，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照研析意見通過，另所陳主涉執行事項，有關協議價購及徵收補償等事宜，應由提案機關

		請求暫緩公告實施。		留地區段地價以其毗鄰非公共設施保留地之區段地價平均計算。帶狀公共設施保留地穿越數個地價不同之區段時，得分段計算。」，故本工程使用都市計畫區內私有土地之市價評估方式，係參依上開法令規定以毗鄰之「非公共設施保留地」地價區段之區段線比例加權平均計算，並注意合理性及公信力，應無陳述評估協議價購或徵收補償金額恣意降低，損害土地所有權人財產權益之情事。 2. 查都市計畫法第48條及第52條分別規定：「依本法指定之公共設施保留地供公用事業設施之用者，由各該事業機構依法予以徵收或購買；其餘由該管政府或鄉、鎮、縣轄市公所依左列方式取得之：一、徵收。…」，「都市計畫範圍內，各級政府徵收私有土地或撥用公有土地，不得妨礙當地都市計畫。…」，故都市計畫內之非公共設施用地，在未完成都市計畫變更為公共設施用地程序前，不得辦理徵收或購買。	行變更都市計畫為得徵收之標的，確立徵收範圍，方能依法續行協議價購或徵收。目前的行政程序尚無違誤。 2. 土地取得價格部分，不涉及都市計畫變更，請提案機關妥為向陳情人說明協議價購法令及估價金額的查估方式，及相關的補償、救濟規定。		依相關規定辦理，後續請提案機關妥為向陳情人說明。
		114.3.3 補充意見：為「國道七號高雄路段新建工程」都市計畫變更案，因曲解法令，地	1. 為高公局114年2月26日路字第1141760213號函因曲解法令，表示不服。 2. 就上述函主張都市計畫法第48及第52條之全文臚列如下： (1)第48 條：	本案本局業以114年3月7日路字第1140041034號函復陳情人在案： 1. 查內政部編印之土地徵收作業手冊第二章第七節「都市計畫變更或非都市土地使用分區及使用地變更」略以：「...依都市計畫法第52條規定：『都市計畫範圍內，各級政府徵收私有土地或撥用公有土地，不得妨礙當地都市計畫。』因			

		價及補償金尚未發放，程序不正義，請求暫緩公佈實施。	「依本法指定之公共設施保留地供公用事業設施之用者，由各該事業機構依法予以徵收或購買；其餘由該管政府或鄉、鎮、縣轄市公所依左列方式取得之：一、徵收。二、區段徵收。三、市地重劃。」清楚規定「公共設施保留地」應該先行徵收、購買或撥用，以合法取得。至於，系爭程序不完備，不得變更都市計畫，並沒有規範「在未完成都市計畫變更為公共設施用程序前，不得辦理徵收或購買」之問題。 (2)第52 條： 「都市計畫範圍內，各級政府徵收私有土地或撥用公有土地，不得妨礙當地都市計畫。公有土地必須配合當地都市計畫予以處理，其為公共設施用地者，由當地直轄市、縣(市)政府或鄉鎮、縣轄市公所於興修公共設施時，依法辦理撥用；該項用地如有改良物時，應參照原有房屋重建價格補償	此，政府機關興辦公共事業所需土地位於都市計畫區範圍內，如不符使用分區管制者，於用地取得前，須依都市計畫法規定辦理都市計畫變更」，故依現行作業規定，仍需俟都市計畫變更程序完成後，再續辦完成徵收作業。 2. 另查中華民國不動產估價師公會全國聯合會訂定之「第十號公報-土地徵收前協議價購估價指引」第三點第三項：「公共設施保留地評估應按依土地徵收條例第30條第1項立法意旨，依下列原則辦理之：(一) 協議價購之公共設施保留地應以毗鄰非公共設施保留地之平均市價評估其地價為原則。(二) 採用毗鄰土地平均價格為基礎估算時，得依土地徵收補償市價查估辦法第22條規定。(三) 依據不動產估價技術規則第97條採毗鄰土地使用分區及使用強度差異，及土地價值減損情況之修正結果，與前述(二)計算結果較高者，應從高計算。」，及第四項：「協議價購勘估標的雖為公共設施保留地，但變更公共設施保留地前之使用價值高於第三點估價結果者，應依變更前之原有土地合理效用使用價值另行估價，並於估價條件敘明之。」，本工程使用都市計畫區內私有土地之市價評估方式，係委託專業不動產估價師依上開估價原則辦理，並於估價報告書送至本局後，為求周全及合理，將另邀請專家學者與高雄市政府地價主管機關共同			
--	--	----------------------------------	--	--	--	--	--

		之。」依法徵收、購買或撥用之土地，不得妨礙都市計畫使用。經查現行都市計畫沒有國七道路用地，系爭欠缺第48條之程序，不容有不法主張，其他也沒規範「在未完成都市計畫變更為公共設施用地程序前，不得辦理徵收或購買」之問題。 3. 依據行政程序法第8條「行政行為，應以誠實信用之方法為之，並應保護人民正當合理之信賴」，惟本案於112.10.17辦公聽會，承諾「按當期之市價補償」，沒有附帶「在未完成都市計畫變更為公共設施用地程序前，不得辦理徵收或購買」之條件，如今，不守承諾，冒然要求變更都市計畫，把高價位地價變低，動機可疑，對地主不利，違背行政程序。 4. 有關「國道七號高雄路段新建工程」自112.10.17公聽會過後，停滯近二年沒有積極行動，表示都市變更案並非重點工作，沒	協助審查，確認符合市場正常交易價格，應具公信力，並未有評估協議價購或徵收補償金額恣意降低，損害土地所有權人財產權益之情事。			
--	--	---	--	--	--	--

			有急迫性，又因地價和補償尚未發放，程序不備，對地主不利，請求暫緩公告實施，保障人民權宜。				
5	田○輝	請減量徵收。 陳情位置：大寮區伍厝段905、904、903地號土地。	從伍厝段905至903地號長17公尺的圍牆要徵收4~5坪土地是否能免徵收，而改由伍厝段906地號才開始徵收。是否可行？尚祈答覆為禱。	配合橋梁工程，經評估確需要利用伍厝段903~905地號部分土地，敬請鑒諒。	陳情建議未便採納 理由： 1. 經提案機關說明，國7興建工程確有需用陳情土地，無法避免。 2. 續請提案機關妥為向陳情人說明需用土地之必要性。	經提案機關說明，基於工程施工需要，本案維持公展草案，其土地取得使用方式，得由提案機關酌情辦理(價購、徵收或徵用)，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。
6	王○雄、王○在	人民私有的住宅用地，今配合「國七」卻欲把住宅用地先變更成道路用地，再以道路用地價徵收作為國七用地，此做法有違社會公平正義原則，政府應先以住宅	我們的土地(六合段728、734、735、755、756、770、771、772及王厝段998地號)，在「國道7號高雄段新建工程計畫」公告時，已是住宅用地，今此「變更大坪頂特定區主要計畫」卻欲把住宅用地先變成道路用地再做徵收，此做法有違社會公平正義原則，政府應先以住宅用地市價與地主協議價購，再行變更為國七用地。	1. 陳情人所述土地需透過都市計畫變更程序變更為「公共設施保留地」後，才能辦理徵收。再依據不動產估價技術規則第97條規定：「公共設施用地及公共設施保留地之估價，以比較法估價為原則。無買賣實例者，得比較其與毗鄰土地使用分區及使用強度差異，及土地價值減損情況，並斟酌毗鄰土地平均價格為基礎推算之。」，另參酌土地徵收補償市價查估辦法第22條第1項規定：「都市計畫區內公共設施保留地區段地價以其毗鄰非公共設施保留地之區段地價平均計算。帶狀公共設施保留地穿越數個地價不同之區段時，得分段計算。」，故變	陳情建議未便採納 理由： 1. 查行政院核定之國道7號高雄路段建設計畫，土地取得係依土地徵收條例取得私有土地，故需先行變更都市計畫為得徵收之標的，確立徵收範圍，方能	所陳主涉執行事項，有關一併徵收及徵收補償等事宜，應由提案機關依土地徵收條例第8條及相關規定辦理，另有關隔音牆設置，後續請提案機關納入考量並妥為向陳情人說明。	照研析意見通過，另所陳主涉執行事項，有關協議價購及徵收補償等事宜，應由提案機關依相關規定辦理，後續請提案機關妥

	用地市價與地主協議價購，再行變更為國七用地。 陳情位置：大寮區六合段 728、734、735、755、756、770、771、772 及王厝段 998 地號等共 9 筆土地。		更為高速公路用地係屬公共設施保留地，其評估方式係以毗鄰之非公共設施保留地地價區段之區段線比例加權平均計算。 2. 橋下道路規劃須考量南、北兩側橫向地方道路串聯，故橋下平面道路規劃屬高雄市政府權責範圍；大寮系統交流道南側銜接將行經大坪頂特定區及國7路塹段，國7路塹段因地形高差大，增設橋下道路將大幅增加工程經費及用地範圍，大坪頂特定區則須待後續計畫道路開闢後，由市府依地方發展交通需求，評估開闢平面道路銜接計畫道路之必要性。本計畫將依環評書內容增設相關隔音設施，以減少噪音。另本工程完工後如仍認為交通流量大噪音影響生活品質，可向本局反映，本局將洽請當地環保局辦理噪音監測，超過噪音標準時，本局會採取適當噪音防治措施。 3. 變更大坪頂特定區主要計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案計畫書第82頁表8-1實施經費及經費表內之土地徵收及地上物補償費為全線之經費(單位為億元)，非屬各別土地。	依法續行協議價購或徵收。目前的行政程序尚無違誤。 2. 其餘意見，包括土地取得價格、路權範圍內工程設計(是否預留既有都市計畫道路用地開闢之可能性)部分，非屬都市計畫變更審議範疇，請提案機關妥為向陳情人說明協議價購法令、估價金額的查估方式、相關的補償救濟規定，以及地區道路維持作法。	為向陳情人說明。
	114.5.15(於高市府都發局：四維行政中心 6 樓-五點意見： 1. 請比照已開發的住宅區(建地)價購。 2. 政府應先以住宅用地市價與地主協議	1. 我們的土地(六合段728、734、735、755、756、770、771、772及王厝段998地號)四十多年前就被計畫是大坪頂特定區的住宅區，到現在政府一直沒開發，期中又被禁建，請政府要比照已開發的住宅區(建地)價購。(113.4.19 第二次公聽會，已提意見說明：沒開發是政府的責任) 2. 我們的土地在「國道7號高雄段新建工程計畫」公告時，已是住宅用地，今			

		價購，以符合社會公平正義原則。 3. 請在臨近住宅區的高架上設隔音牆。 4. 請問是否依「變更大坪頂特定區主要計畫書」第82頁表8-1實施進度及經費表，補償土地徵收及地上物。 5. 穿過國七的預定道路，這些道路會預留設置空間嗎？	此「變更大坪頂特定區主要計畫」卻欲把住宅用地先變更成道路用地再做徵收，此做法有違，政府應先以住宅用地市價與地主協議價購。請問何時價購？(114年2月14日意見書) 3. 我們這路段與大坪頂特定區規劃的道路大部分重疊，建議貴局要在這段住宅區的高架下設有平面道路，並請在高架上設有隔音牆。 4. 依變更大坪頂特定區主要計畫「國道7號高雄路段新建工程案」計畫書(114年1月)，第82頁表8-1經費表，土地徵收及地上物補償費價格。請問是否依這經費表價購？我們是住宅區應高於這平均價格。 5. 參考「變更大坪頂特定區主要計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案」計畫書的54頁，圖7-6變2案變更內容示意圖(3/4)。有6-7條穿過國七的預定道路(我們的土地就有二				
--	--	--	---	--	--	--	--

			條)，請問這些道路會預留設置空間嗎？				
7	王○生	未被徵收的土地想要一併徵收，並且想要以地換地。 陳情位置：大寮區六合段 764、769、780 及王厝段 911、912、921、960、970-1、973、1097 地號等共 10 筆土地。	名下的六合段 764、769、780 與王厝段 911、912、921、960、970-1、973、1097 地號為國 7 用地範圍土地，要是未被徵收剩下的畸零地，是否可以一併徵收，且以地換地，想換邱厝坪段 717 地號(所有權人：中華民國、管理者：高雄市政府農業局)，煩請評估是否可行。	本局為國道高速公路的管理機關，所取得的土地均須作為高速公路及相關設施使用，均為有既定使用目的的公用土地，並無多餘土地可供交換，因此以地易地事宜，尚無從辦理。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明：查本案陳情意見屬用地取得事項，請提案機關妥為向陳情人說明一併價購或徵收之規定及申請時機。	所陳主涉執行事項，有關一併徵收及徵收補償，應由提案機關依土地徵收條例第 8 條及相關規定辦理，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。
8	國防部軍備局工程營產中心南部地區工程營產處	辦理「國道 7 號高雄路段新建工程」都市計畫變更案(變更大坪項特定區主要計畫)，涉及「太平營區」坐落高雄市小港區坪南段	1. 坪南段 332-1 地號乙筆土地，面積 0.048777 公頃，原使用分區為「農業區」，擬變更為「高速公路用地(兼供道路使用)」，預計使用面積為 0.006735 公頃。 2. 該筆土地已奉核釋出，建請高速公路局全筆土地有償撥用，若僅撥用部分，請將分割後擲還之土地維持原地號及原使用分區，	本局權責僅能就國道 7 號工程需地範圍進行都市計畫變更與撥用，其路權外土地之利用，均仍維持各都市計畫原土地使用分區使用。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明：查陳情意見屬變更範圍外土地管理事宜，請提案機關妥為說明需地(變更)範圍僅限國道新建工程所需。	所陳主涉執行事項，有關一併徵收及徵收補償，應由提案機關依土地徵收條例第 8 條及相關規定辦理，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。

	332-1 地號乙筆土地，擬變更為「高速公路用地(兼供道路使用)」案。陳情位置：小港區坪南段 332-1 地號土地。	俾利變更非公用財產移交國產署接管。				
	114.5.15 補充意見：陸軍「東山訓練場」坐落大寮區潭鳳段 124、125 地號等 34 筆、「考潭營區」坐落仁武區暘善段 536 地號等 3 筆、「高縣水管路」坐落仁武區仁新段 1073-1 地號等 2 筆及「太平營區」坐落小	1. 陸軍「考潭營區」及海軍「高縣水管路」等 2 處營區坐落仁武區暘善段 536 地號等 5 筆土地，面積 0.105392 公頃，國道 7 號路段僅使用 0.09819 公頃變為「高速公路用地兼供道路使用」，建議分割後母地號維持原編定「道路用地」、「特定農業區-特定目的事業用地」及農業區。 2. 「太平營區」坐落小港區坪南段 332-1 地號乙筆土地，面積 0.048777 公頃，奉「國軍營地移管及釋出審查工作小組」第 49 次會議審議核定釋出，國道 7 號路段僅使用 0.006735 公				

		港區坪南段 332-1 地號乙筆，合計 40 筆土地，面積約 7.485164 公頃（以實際分割後面積為準）擬變更為「高速公路用地兼供道路使用」。	頃變更為「高速公路用地兼供道路使用」，建議分割後母地號維持原使用編定「農業區」，俾利變更為非公用財產移交國產署接管。 3. 陸軍「東山訓練場」坐落大寮區潭鳳段 124、125 地號等 34 筆，面積 79.67893 公頃，國道 7 號路段僅使用 7.386974 公頃，作為高架橋設計，擬變更為「高速公路用地兼供道路使用」，建議分割後母地號維持使用編定「保護區」及「特專區－特定目的事業用地」，俾利營區正常使用。				
9	梁○瑋	坪南段 367-1 地號土地，因行車出入動線受滯洪池影響不便，要求調整滯洪池位置。 陳情位置：小港區坪南段 367-1 地號土地。	坪南段 367-1 地號土地，因行車出入動線受滯洪池影響不便，要求會勘，以實際情形調整滯洪池位置。	本工程對於既有的農水路原則上均將維持其功能。已知悉陳情人需求，將於後續施工階段再與民眾現勘，協調確保車行出入動線。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明： 本案陳情內容屬路權範圍內之工程設計事項，請提案機關妥為向陳情人說明地區道路的維持做法。	所陳主涉執行事項，有關陳情涉及工程設計及施工後道路通行等事宜，提案機關表示工程施工後會維持道路既有通行功能，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。

10	盧○文	敬請依市價辦理土地價購，期盼政府能照顧農民（坪南段土地），以最高最優惠協議價購辦理，希望每坪土地協議價購在12萬元以上。	參考同區小港區之大林蒲遷村案辦理價購。 1. 大林蒲遷村之市場用地為例117,806元/坪，加四成後為164,928.4元/坪。 2. 大林蒲遷村的農地每1坪可換大坪項建地的0.45坪，依大坪項建地（住商用地）以30萬元/坪計x0.45坪則為135,000元/坪。 3. 鄰近50公尺內的松美路上房價及土地價格每坪均35萬元以上。	本局辦理工程用地取得作業著重在協議價購上，將委請專業不動產估價師依據「不動產估價技術規則」等規定查估協議市價，並將於市場正常交易案例的選取上，參考最新實價登錄或其他公開資訊，從優從寬選擇案例進行估價。完成協議市價估價後，本局將另行邀請所有權人召開協議價購或以其他方式取得會議詳予說明，土地所有權人如對於協議價格有疑問，可於會上提出，將由不動產估價師詳予說明。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明： 查陳情意見屬用地取得及補償價格，請提案單位妥為向陳情人說明協議價購法令及估價金額的查估方式，及相關的補償、救濟規定。	所陳主涉執行事項，有關徵收補償等事宜，應由提案機關依相關規定辦理，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。
11	王○○ 美、王○○ 瑤、王○○ 億	1. 國家建設必然重要，但讓農民生活安定是不可或缺的。 2. 此次國道七路新建工程，出身老農民的我們被徵收的土地已微乎其微了，但礙於政府的政	1. 位於大寮區六合段871、871-1、887、887-1、887-2、887-3、888地號土地，原本是一片種植鳳梨的園，外加二塊老祖先的長眠之地（已有30多年了），但已被徵收剩不到1/3部份。 2. 但不幸的祖墳上面（六合段871-3），有高壓電且高架橋經過，基於陰宅風水禁忌，意味著後代子孫有血光之災，且帶來無窮的禍害。 3. 懇求高官政府，高抬貴手，是否能高架橋與墓地	1. 本路段受限於地形及高雄機場飛航禁限建高度，因此道路無法採用高架橋跨越，而係以路塹形式穿越，並且考量歷次公聽會民眾之陳情需求，為減少用地已儘量縮減道路兩側修坡範圍，旨揭871-3地號土地於修正後已避開徵收範圍，惟本路段地質為順向坡，考量道路安全所需之必要範圍，為提升邊坡穩定需施作格梁護坡及邊坡排水等設施，故仍需一定之路權範圍。 2. 經查國道7號主線護欄已距離陳情之墓地超過6公尺。	陳情建議同意採納。 理由： 經提案機關說明，國道7號主線護欄已距離陳情之墓地超過6公尺。	經提案機關說明，國道7號主線護欄距離陳情之墓地已超過6公尺，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。

		策，只能配合。 陳情位置： 大寮區六合段 871、871-1、887、887-1、887-2、887-3、888地號共 7 筆土地。	離6公尺(類似六合段871-2情況)。				
12	方○水	高雄市大寮區王厝段465地號之汽車運輸及排水功能出入口案。 陳情位置： 大寮區王厝段 465、471、471-1地號土地。	1. 本人土地大寮區王厝段471及471-1地號均被徵收為國道7號使用。因此造成本人土地大寮區王厝段465地號農作進出道路及排水功能造成嚴重影響。在此之前本人在公聽會中也書面向貴單位反映在案。 2. 當時也允諾預留供汽車運輸通行道路(5公尺寬)，以利土地耕作運用不受影響。(原王厝段465地號之聯外道路為王厝段471-1地號，因王厝段471-1地號被徵收為國道7號工程用地，而造成王厝段465地號無路可通。)	1. 王厝段465地號土地西側緊鄰新設道路及側溝，王厝段465地號土地排水可藉由新設側溝排出。 2. 西側進出路口人行道與設計與道路等高，車輛即可進出，後續於設計階段配合留設5m寬。 3. 敬悉。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明： 本案陳情內容係路權範圍內之工程設計事項，請提案機關妥為向陳情人說明地區道路及水路的維持做法。	所陳主涉執行事項，有關排水與道路通行等事宜，提案機關表示工程施工後會維持農水路及道路既有功能，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。

			3. 希望此次都市計畫案能遵照。									
13	鄭○習	1. 被徵收後畸零地(餘地)太小，請予全部徵收。 2. 地號921、921-1、922請能提高徵收價格。 陳情位置：大寮區王厝段 912、917、921、921-1、922地號土地。	1. 餘地太小無法作其他用途，建請能將其徵收。						1. 本案土地若同意協議價購者，其剩餘土地可於完成買賣登記後1年內向本局申請一併價購。本局將邀請申請人及相關單位訂期實地會勘，參照土地徵收條例第8條有關一併徵收准駁要件認定是否符合一併價購。如若未達成協議，以徵收方式取得，致殘餘部分土地面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，依土地徵收條例第8條規定，土地所有權人得於徵收公告之日起1年內，用書面方式向高雄市政府申請一併徵收，逾期不予受理。高雄市政府亦將訂期通知各申請人實地會勘，凡經認定符合規定之土地，本局將依程序向內政部申請一併徵收。另考量部分土地所有權人不熟悉一併價購或一併徵收申請方式，未來於辦理簽約或補償費發放現場，將提供申請書，土地所有權人可於現場填具提出申請交由現場工作人員，或郵寄高雄市政府或本局。 2. 經查大寮區王厝段912地號土地為農業區，917、921-1、922地號土地為整體開發地區內之道路用地，921地號土地為整體開發地區內之第二種住宅區。本局將於辦理都市計畫變更後進行估價，屆時國道7號高雄路段用地範圍內皆屬都市計畫內之公共設施保留地者，其價格評估應依不動產估價技術規則第97條規定，	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明：查本案陳情意見屬用地取得事項（申請土地一併徵收），請提案機關妥為向陳情人說明一併價購或徵收之規定及申請時機。	所陳主涉執行事項，有關一併徵收及徵收補償等事宜，應由提案機關依土地徵收條例第8條及相關規定辦理，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。
			單位：平方公尺									
			鄉鎮區	地段	地號	面積	被徵收	餘地				
			大寮區	王厝段	912	169.84	106.00	63.84				
					917	1040.13	742.96	297.17				
					921	2862.83	2774.02	88.81				
					921-1	41.79	37.97	3.82				
					922	118.55	97.63	20.92				
			2. 該地為計畫住宅區，故請提高徵收價格。									

				無買賣實例者，得比較勘估標的與毗鄰土地之土地使用分區及使用強度差異，及土地價值減損情況，並斟酌毗鄰土地平均價格為基礎推估勘估標的價格。惟考量估價目的為協議價購之參考市價，後續評估係依中華民國不動產估價師公會全國聯合會第十號公報-土地徵收前協議價購估價指引原則第三點精神，協議價購之公共設施保留地應以毗鄰非公共設施保留地之平均市價評估其地價為原則，採毗鄰土地平均價格為基礎估算時，與不動產估價技術規則第97條計算結果較高者，應從高計算。			
14	周○文	1. 擬請貴局開通一小段道路和排水溝系統。 2. 地點：高雄市大寮區伍厝段750、847地號在案。 陳情位置：大寮區伍厝段750、847地號土地。	1. 伍厝段750、847地號地形是北側偏高南側平地，因每年雨季時大雨由北往南流向，致使南面平地積水成災農舍、行人進出不便困難。 2. 本人有向高公局提出建議：請貴局開通一段道路和排水溝系統，從伍厝段750、847地號由東向西流向內坑路排水道，以利居民安全。民國114年1月21日路字第1141760086E號，高公局回復已轉告貴局。 3. 國道7號預定路線，兩側經過伍厝段750、847地號，	1. 經查大寮區伍厝段750、847地號土地位於山坡地上，本工程行為於此土地上僅設置橋墩，所增加逕流僅為橋面逕流，橋梁排水經收集後流入滯洪池調節後再導入內坑路邊溝及既有中央排水箱涵排放，故本工程橋梁排水不會在750、847地號土地上漫流而提升土地周圍排水風險。 2. 本工程對於既有的農水路原則上均將維持其功能。有關陳情人所陳開通一小段道路及排水溝系統，將於施工階段再與高雄市政府協調確認。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明：本案陳情內容係路權範圍內之工程設計事項，請提案機關妥為向陳情人說明地區農水路的維持做法。	所陳主涉執行事項，有關道路通行及排水等事宜，提案機關表示工程施工後會維持道路及排水既有功能，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。

			懇請於預定路線左側沿線開通一小段道路和排水溝系統由西向東流入內坑路排水溝。				
15	方○文	變更大坪項特定區主要計畫（配合國道7號高雄路段新建工程）案異議。 陳情位置：大寮區王厝段921、960、973、976、976-1地號土地。	1. 土地所有權人地號王厝段911有部分國七道路用地，日前尚未分割清楚賠償金額不能私自分發給所有權人，待清楚再分發給所有權人。 2. 地號王厝段921、960、973、976、976-1等5筆有用到國七道路，目前該5筆地是可以蓋房子住宅區，而且又是靠近現行道路，未來15公尺路邊，所有權人要求高額賠償。	1. 本案協議價購土地價款之面積計算基礎，將依據該土地登記簿謄本所載之標示面積及各土地所有權人權利範圍為準，若各土地所有權人間有產權爭議，於協議價購簽約前應自行解決。目前陳情人所陳意見，因產權爭議係屬私權範圍，建議於後續協議價購會前由所有權人自行協議解決，以免無法進行協議價購作業，致影響權益。 2. 經查大寮區王厝段921、960、973、976地號土地為整體開發地區內之第二種住宅區，976-1地號土地為整體開發地區內之道路用地。本局將於辦理都市計畫變更後進行估價，屆時國道7號高雄路段用地範圍內皆屬都市計畫內之公共設施保留地者，其價格評估應依不動產估價技術規則第97條規定，無買賣實例者，得比較勘估標的與毗鄰土地之土地使用分區及使用強度差異，及土地價值減損情況，並斟酌毗鄰土地平均價格為基礎推估勘估標的價格。惟考量估價目的為協議價購之參考市價，後續評估係依中華民國不動產估價師公會全國聯合會第十號公報-土地徵收前協議價購估價指引原則第三點精神，協議價購之公共設施保留地應以毗鄰非公共設施保留地之平均	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明： 1. 查陳情意見屬用地取得及補償價格，請提案單位妥為向陳情人說明協議價購法令及估價金額的查估方式，及相關的補償、救濟規定。 2. 另涉及私權部分，需由土地所有權人自行妥處。	所陳主涉執行事項，有關徵收補償等事宜，應由提案機關依相關規定辦理，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。

				市價評估其地價為原則，採毗鄰土地平均價格為基礎估算時，與不動產估價技術規則第97條計算結果較高者，應從高計算。			
16	方○程	1. 國道七號是為了疏緩國一貨櫃而設。 2. 別人不要的都往我們這古意人的地推。(AI台積電怎不設我們這裡呢?) 3. 大寮地區王厝段903地號被徵收國七道路用地，未被徵收部分希望政府能厚道一些，開平面道路以利通行，變更土地住宅用，嘉惠	同左	1. 本局權責僅能就國道7號工程需地範圍進行都市計畫變更與撥用，其路權外土地之利用，仍應維持各都市計畫原土地使用分區使用。 2. 橋下道路規劃須考量南、北兩側橫向地方道路串聯，故橋下平面道路規劃屬高雄市政府權責範圍；大寮系統交流道南側銜接將行經大坪頂特定區及國7路塹段，國7路塹段因地形高差大，增設橋下道路將大幅增加工程經費及用地範圍，大坪頂特定區則須待後續計畫道路開闢後，由市府依地方發展交通需求，評估開闢平面道路銜接計畫道路之必要性。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明： 1. 本案陳情內容係路權範圍內之工程設計事項，請提案機關妥為向陳情人說明國道在大坪頂路段因地形及高雄機場航高限制，多採地塹方式施作、致無空間設置橋下道路連通小港。 2. 另有關既有都市計畫道路開闢事宜，國7工保留開闢可行性，將轉請本府工務局評估開闢。	未便採納，照提案機關處理情形辦理。	照專案小組建議意見通過。

		土地被徵收人德政。 陳情位置： 大寮區王厝段 903 地號土地。					
17	陳○菊	請主辦單位也聯絡三七五減租的佃田開會、徵收情形，較方便土地種植物，因為地主不會通知佃農。	同左	配合辦理，將於協議價購會議配合通知三七五租約承租人。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明： 1. 查陳情意見屬他項權利人的補償事宜，請提案機關妥為向陳情人說明，都市計畫公開展覽通知事宜，係依內政部 102 年 12 月 25 日台內營字第 1020813229 號函「依都市計畫法第二十七條規定辦理之變更都市計畫草案以一般徵收方式取得用地應行注意事	所陳主涉執行事項，有關徵收補償等事宜，應由提案機關依相關規定辦理，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。

					項」指導，依三個月內之土地登記簿所載住所，以書面掛號通知變更範圍內之土地所有權人。 2. 辦理協議價購時，請提案機關依法保障三七五租約佃農的權益。		
18	王○利、王○允、王○生、王○維、王○○鳳	徵收價格要合理。 陳情位置：大寮區王厝段 405、500、673、687、687-1、687-2、689、689-1地號等數筆土地。	1. 徵收價格要優於大寮行政中心行情才合理，立委林岱樺委員有履行承諾要兌現。 2. 要求徵收過程要透明、公平、公正、公開，以符合公眾利益。	本局辦理工程用地取得作業著重在協議價購上，將委請專業不動產估價師依據「不動產估價技術規則」等規定查估協議市價，並將於市場正常交易案例的選取上，參考最新實價登錄或其他公開資訊，從優從寬選擇案例，.. 進行估價，相信會獲得土地所有權人的認同。另土地所有權人如與本局達成協議價購，未來若土地徵收市價高於協議市價時，本局亦將另以獎勵金方式補足差額，以保障其權益。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明：查陳情意見屬用地取得及補償價格，請提案單位妥為向陳情人說明協議價購法令及估價金額的查估方式，及相關的補償、救濟規定。	1. 所陳主涉執行事項，有關協議價購及徵收補償等事宜，應由提案機關依相關規定辦理。 2. 另有關排水等事宜，提案機關表示工程施工後會維持排水既有功能，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。
		114.5.15 補充意見： 1. 補償金應從優、合	1. 本人：王○生、王○利、王○允、王○維、王○○鳳等，對國七的新建工程包括用地或是其它有關事宜尚已陳情多次，主要既				

		理或以地換地。 2. 請重視內坑路積水問題及改善。 3. 大寮區伍厝段 863-3、863-4 地號及王厝段 673 地號土地，建議規劃為一般住宅用地。	然路線不更改那就是補償金應從優、合理，因本人之土地位於大寮區王厝段 687、687-1、687-2、689、689-3、405、500、678 等數十筆，損失甚大，這些土地是祖先遺留下來，交代要傳承給下代子子孫孫的，現正因萬物都齊漲價，尤其土地漲價巨高，沒有從優、合理的補償金，我們是無法它處購地，敬請有關單位能慎重為農民思考補償金之事宜，因我們是以農為生，說句重話，我們全家將面臨無法生存空間。 2. 要不然請以地換地。 3. 1 之 3 號道路，也就是內坑路地下箱涵，泥砂似乎積滿，每逢下大雨路面積水升高，人車無法通行，因這條道路往後也就是國七交流道圈仔裡面，請貴單位重視積水問題而改善。 4. 這次主要變更國七道路用地及都市計畫變更，請問座落位於大寮區伍厝段 863-3 及 863-4 地號目前已			
--	--	---	--	--	--	--

			蓋合法農舍將有28年之久，位於國七交流道邊緣包括王厝段673地號套繪農舍，本人建議是否能將這三筆土地納入規劃為一般住宅用地，因673地號正面臨高架路邊緣，已不適合農作使用，因白天陽光被高架路檔阻，夜間被燈光照射這種情況之下，最不适合農作，有種無收，不能結果，故請一併徵收或是變更一般住宅用地，以上之農地都被徵收了，後續往後農舍是否有產生資格問題，令人擔心，希望能劃為一般住宅用地，以上實感惠恩。				
19	簡○宇	建請將跨越高速公路電塔一併地下化。	請將跨越高速公路電塔地下化以免造成之前發生類似事件，電纜掉落砸至高速公路，影響行車用路人安全。	配合國道7號工程建設，沿線高壓電塔將配合下地。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明： 查陳情內容為附屬工程設計事項，請提案機關妥為向陳情人說明。	所陳主涉執行事項，有關涉及工程規劃設計等事宜，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。
20	魏○怡	1. 市價從優從寬賠償且不分地	我是國道七號的被徵收戶，自從開始收到國道七號興建的公文後，我們就開始擔心	經查台端陳情土地位置大寮區王厝段692地號土地係屬農業區，其土地利用應須依都市計畫土地使用管制規定辦理，本局將於	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇	所陳主涉執行事項，有關協議價購、營業	照專案小組建議意見通過。

		別。 2. 車業經營多年，遷移要如何補償？	擔心受怕，對未來何去何從充滿著不確定性，那隨著幾年過去，終於到確定也開不了好幾次的會議，一直到目前為止，我也知道你們現在就是再走流程，一些多餘的話也不多表達了，大家最在意不外乎就是賠償的問題，若是以現況來分析，我想提出以下訴求： 1. 你們之前開會曾經說過會以市價然後從優從寬來賠償而且不分地別，希望你們能做到。 2. 我們在此經營車業快 40 年，早就非常穩固，只要營業就不怕沒錢收，那現在為了配合政府實施興建計畫，我們必須遷移，勢必重新找土地，重新開始，重新培養新的客戶，請問這種情況要如何補償？ 3. 最重要的是我們該去哪呢？我們做生意勢必要找大馬路旁邊的土地，那就我所知附近都是農地，以現在的法規，農地是不可搭建廠房的，所以一定要找建地才能符合政府的規	辦理都市計畫變更後進行估價。本局辦理工程用地取得作業著重在協議價購上，除委請專業不動產估價師依據「不動產估價技術規則」等規定查估協議市價，並將於市場正常交易案例的選取上，參考最新實價登錄或其他公開資訊，從優從寬選擇案例進行估價，相信會獲得土地所有權人的認同。有關未登記工廠之補償，除依據「高雄市舉辦公共工程拆遷補償及救濟自治條例」等法令進行現地查估補償外；本局並針對用地範圍內各項地上物，研訂「用地取得獎勵救濟方案」來提高補償，確保所有權人之權益。	說明： 查陳情意見屬用地取得及補償價格，請提案單位妥為向陳情人說明協議價購法令及估價金額的查估方式，及相關的補償、救濟規定。	損失及徵收補償等事宜，應由提案機關依相關規定辦理，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	
--	--	-------------------------------------	---	---	--	--	--

			範(現在的土地根本是天價)這樣的情況我們如何不擔心呢?				
21	張○銘	房子被拆一半，建議全數一併徵收。 陳情位置：伍厝段 850、850-1、854 地號土地。	由於地號是同一個，我們不接受只徵收一半，這樣造成我們的困擾，要就一同徵收，要麻煩請你們找別處用國七，請你們也站在我們的立場想一想，如果是你們的房子被分兩半你們要嗎?麻煩市府有個同理心替我們想想!	本案土地若同意協議價購者，其剩餘土地可於完成買賣登記後1年內向本局申請一併價購。本局將邀請申請人及相關單位訂期實地會勘，參照土地徵收條例第8條有關一併徵收准駁要件認定是否符合一併價購。如若未達成協議，以徵收方式取得，致殘餘部分土地面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，依土地徵收條例第8條規定，土地所有權人得於徵收公告之日起1年內，用書面方式向高雄市政府申請一併徵收，逾期不予受理。高雄市政府亦將訂期通知各申請人實地會勘，凡經認定符合規定之土地，本局將依程序向內政部申請一併徵收。另考量部分土地所有權人不熟悉一併價購或一併徵收申請方式，未來於辦理簽約或補償費發放現場，將提供申請書，土地所有權人可於現場填具提出申請交由現場工作人員，或郵寄高雄市政府或本局。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明： 查本案陳情意見屬用地取得事項(申請土地一併徵收)，請提案機關妥為向陳情人說明一併價購或徵收之規定及申請時機。	所陳主涉執行事項，有關一併徵收及徵收補償等事宜，應由提案機關依土地徵收條例第8條及相關規定辦理，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。
22	王○郎	請依大寮區行政中心定價1坪17萬元徵收補償。	國7號為國家既定重大建設，為求工程順利進行，如期開工及完成，本人也很願意配合工程規劃，也希望執行位也能體恤地主不捨心情。 1. 本人王○郎王厝段 507、905、907、908、911、	本局將於辦理都市計畫變更後進行估價，屆時國道7號高雄路段用地範圍內皆屬都市計畫內之公共設施保留地者，其價格評估應依不動產估價技術規則第97條規定，無買賣實例者，得比較勘估標的與毗鄰土地之土地使用分區及使用強度差異，及土地價值減損情況，並斟酌毗鄰土地平均價格為基礎推估勘估標的價格。惟考量估價目	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明： 查陳情意見屬用地取得及補償價格，請提案單位妥為向陳情人說	所陳主涉執行事項，有關徵收補償等事宜，應由提案機關依相關規定辦理，後續請提案機關妥為向陳情人說	照專案小組建議意見通過。

			912、917、921、921-1、922、923、923-1、924、924-1、925、925-1、925-2、926、926-1、927、931、932、933、933-1、960、969、970、970-1、972、973、974、975、975-1、976、976-1、1094、1095、1096、1097、1097-1 及六合段 780 地號土地，均國道 7 號之經過路線內。 2. 本人之地段早期為市政府規劃為大坪頂特定區，請以特定區內的市價徵收補償。 3. 請依大寮區行政中心定價 1 坪 17 萬元。	的為協議價購之參考市價，後續評估係依中華民國不動產估價師公會全國聯合會第十號公報-土地徵收前協議價購估價指引原則第三點精神，協議價購之公共設施保留地應以毗鄰非公共設施保留地之平均市價評估其地價為原則，採毗鄰土地平均價格為基礎估算時，與不動產估價技術規則第 97 條計算結果較高者，應從高計算。	明協議價購法令及估價金額的查估方式，及相關的補償、救濟規定。	明。	
23	梁○政、梁○荃	1. 請依大寮區行政中心區定價 1 坪 17 萬元，徵收補償。 2. 請依以地換地 1 坪換 1 坪。	國道 7 號為國家既定重大建設，為求工程順利進行，如期開工及完成，本人也很願意配合工程規劃，但也希望執行單位也能體恤地主不捨心情。 1. 本人梁○政、梁○荃大寮區六合段 754、759、759-1 等 3 筆地號土地，均國道 7 號之經過路線內。 2. 本人之地段早期為市政府規劃為大坪頂特定區，自	1. 本局權責僅能就國道 7 號工程需地範圍進行都市計畫變更，有關特定區禁建問題應予以提請高雄市政府。 2. 本案土地若同意協議價購者，其剩餘土地可於完成買賣登記後 1 年內向本局申請一併價購。本局將邀請申請人及相關單位訂期實地會勘，參照土地徵收條例第 8 條有關一併徵收准駁要件認定是否符合一併價購。如若未達成協議，以徵收方式取得，致殘餘部分土地面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，依土地徵收條例第 8 條規定，土地所有權人得	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明： 查陳情意見屬用地取得及補償價格，請提案單位妥為向陳情人說明協議價購法令及估價金額的查估方式、相關的補償救濟規定及	所陳主涉執行事項，有關一併徵收及徵收補償等事宜，應由提案機關依土地徵收條例第 8 條及相關規定辦理，後續請提案機關妥為向陳情人說明。	照專案小組建議意見通過。

		民國 62 年至今已有 50 幾年被列為禁建，使得無法開發，50 幾年來本地居民淪為重大落後居民。如今政策規劃為國道 7 號道路用地，一刀切過居民本有完整地形，如今切後的地形就成零散地塊。 辦法： 1. 特定區禁建，使本地居民土地無法有效運用，如今政府要取地用於國家建設，應補地主長期禁建而落後的補償。 2. 完整地形，國道 7 號開闢之後，所形成零散地塊，使其喪失整地形運用及價值。 3. 本地區為大坪頂的特定區，理應依照目前特定區內的市價徵收補償。	於徵收公告之日起1年內，用書面方式向高雄市政府申請一併徵收，逾期不予受理。高雄市政府亦將訂期通知各申請人實地會勘，凡經認定符合規定之土地，本局將依程序向內政部申請一併徵收。另考量部分土地所有權人不熟悉一併價購或一併徵收申請方式，未來於辦理簽約或補償費發放現場，將提供申請書，土地所有權人可於現場填具提出申請交由現場工作人員，或郵寄高雄市政府或本局。 3. 本局將於辦理都市計畫變更後進行估價，屆時國道7號高雄路段用地範圍內皆屬都市計畫內之公共設施保留地者，其價格評估應依不動產估價技術規則第97條規定，無買賣實例者，得比較勘估標的與毗鄰土地之土地使用分區及使用強度差異，及土地價值減損情況，並斟酌毗鄰土地平均價格為基礎推估勘估標的價格。惟考量估價目的為協議價購之參考市價，後續評估係依中華民國不動產估價師公會全國聯合會第十號公報-土地徵收前協議價購估價指引原則第三點精神，協議價購之公共設施保留地應以毗鄰非公共設施保留地之平均市價評估其地價為原則，採毗鄰土地平均價格為基礎估算時，與不動產估價技術規則第97條計算結果較高者，應從高計算。	申請一併價購或徵收之規定及時機。	
--	--	--	---	-------------------------	--

附表四-7、變更原高雄市主要計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)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	提案機關處理情形	本府研析意見	專案小組建議意見	市都委會決議
1	莊○昇	陳情小港區坪鳳段459-10地號，因該塊土地面積過小且不影響工程使用，申請不進行土地變更，也避免擾民。 陳情位置：小港區坪鳳段459-10地號土地。	同左	本案係位於地方道路復舊範圍，為利車輛轉彎故設計倒角，經評估不影響現況車輛行駛，可取消倒角不徵收該地。後續將配合修正變更範圍，提請都市計畫委員會審議。	陳情意見建議同意採納。 理由： 經提案機關說明將陳情地號排除變更範圍亦不影響國道新建工程。	照研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。
2	經濟部產業園區管理局	有關「變更原高雄市主要計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案」(下稱本案)變1案範圍，與「新材料循環產業園區」(下稱本園區)設置範圍部分重疊，建請釐清該變更案之變更內容，以利本園區後續變更都市計畫作業。	1. 經查本案變1案「變更住宅區為高速公路用地(兼供道路使用)」範圍與本園區「變更住宅區為道路用地」範圍重疊。 2. 次查民國100年5月「擴大及變更高雄市主要計畫(配合台17線沿海三路拓寬工程)案」，沿海三路西側部分住宅區已變更為道路用地，惟本案似未套繪該變更後道路用地，恐致變1案內容產生疑義，續影響本園區相關變更內容。 3. 綜上，建請釐清現行計畫沿海三路西側住宅區	本案都市計畫圖資係由函文向高雄市政府都發局索取，經再次檢視結果仍然符合。若對本案變更範圍有疑義，請逕洽高雄市政府都發局確認。另本局亦可提供本都市計畫變更案書圖資料，供參辦。	陳情意見建議同意採納。 理由： 1. 查本案陳情位置位於本市小港區丹山段100-3地號，依本市都市計畫使用分區核判結果，最近一次變更係100年5月23日公告發布實施之「擴大及變更高雄市主要計畫(配合台17線沿海三路拓寬工程)案」，變更主要計畫分區為道路用地。 2. 次查106年9月22日公告發布實施之原高雄市主要計畫第三次通盤檢討(第一階段)案，確實後未彙整上開變更案之計	照研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。

			界線及變1案之變更內容，以利本園區續研擬變更都市計畫作業，以確保計畫間之一致性。		畫圖。故沿海三路西側之計畫區界，應為道路用地，非住宅區。 3. 請提案機關依上開歷程修正變更內容，陳情位置應為「道路用地變更為道路用地(兼供高速公路使用)」。		
3	內政部警政署保安警察第三總隊	有關本總隊(保安警察第三總隊)用地圍牆是否會因國道七號新建工程拆除，請釋疑。	先前與設計單位於市府研商會議時，確認國道七號用地不會涉及本總隊圍牆，惟此次公開展覽說明會變更圖說有涉及本總隊圍牆用地，請協助與高雄市政府地政事務所確認土地預割範圍是否會涉及圍牆範圍(圍牆以外均可配合新建工程使用)，如有，煩請修正預割範圍。	本次都市計畫變更已配合退縮部分路權，變更範圍至總隊圍牆外側之人行道，後續地籍分割時，亦會確認無涉及圍牆範圍。	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明： 查本案陳情屬確認工程需地範圍(釐清圍牆非工程範圍)，請提案機關妥為向陳情人說明國道新建工程的需用範圍。	照提案機關處理情形辦理。	照專案小組建議意見通過。
4	黃○鳳	水庫段346、349及沿海段40、41地號皆屬同一持有人。 陳情位置：小港區水庫段346、349及沿海段40、41地號等4筆土地。	1. 水庫段349地號因地形狹長，希望保留原出入口，樁位位置勿在左述地號。 2. 沿海段41地號為徵收後的畸零地，希望能一起處理。	1. 本工程對於既有的農水路原則上均將維持其功能。 2. 本案土地若同意協議價購者，其剩餘土地可於完成買賣登記後1年內向本局申請一併價購。本局將邀請申請人及相關單位訂期實地會勘，參照土地徵收條例第8條有關一併徵收准駁要件認定是否符合一併價購。如若未達成協議，以徵收方式取得，致殘餘部分土地面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者，依土地徵收條例第8條規定，土地所有權人得於徵收公	陳情意見非屬都市計畫變更審議範疇 說明： 查本案陳情意見屬用地取得事項(申請土地一併徵收)，請提案機關妥為向陳情人說明一併價購或徵收之規定及申請時機。	所陳主涉執行事項，有關一併徵收及徵收補償等事宜，應由提案機關依土地徵收條例第8條及相關規定辦理，後續	照專案小組建議意見通過。

				告之日起1年內，用書面方式向高雄市政府申請一併徵收，逾期不予受理。高雄市政府亦將訂期通知各申請人實地會勘，凡經認定符合規定之土地，本局將依程序向內政部申請一併徵收。另考量部分土地所有權人不熟悉一併價購或一併徵收申請方式，未來於辦理簽約或補償費發放現場，將提供申請書，土地所有權人可於現場填具提出申請交由現場工作人員，或郵寄高雄市政府或本局。		請提案機關妥為向陳情人說明。	
--	--	--	--	---	--	-----------------------	--

審議案第三案：附表五～十

附表五、細部計畫實質變更內容綜理表

編號	位置 (1/1000) 圖幅	變更內容		變更理由	專案小組 建議意見	市都委會 決議
		原計畫	新計畫			
1	計畫人口	13,000人	25,000人	依循高雄市國土計畫並落實高雄市主要計畫人口分派指導，考量民國102年6月4日高市府都發規字第10232379802號「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第二次通盤檢討)案」容許直接申請居住人口，本次通盤檢討將依發展定位「智慧經貿新灣區」，配合5G AIoT產業引入之居住需求，實踐都市水岸導入居住、經貿商業、休閒觀光、產業會展與文化教育等多元機能之目標；爰此，本計畫配合多功能經貿園區之獨特海灣線及周邊資源，依下列檢討變更原則調整計畫人口： - 計畫區內特貿1至特貿7、商三、商四及商五、港埠商業區土地應結合智慧經貿產業與大眾運輸導向發展多元機能，未來容許居住、經貿、休閒等混合使用。 - 本細部計畫人口原則依「擴大及變更原高雄市主要計畫(第三次通盤檢討)(第一階段)案」及考量高雄市多功能經貿園區特定區計畫部分土地劃設原意，依下列原則分派計畫人口： - 特貿1至5及特貿7土地、商三、商四及商五土地、港埠商業區土地，依「擴大及變更原高雄市主要計畫(第三次通盤檢討)(第一階段)案」各所屬行政區人口密度分派推估，分派人口約20,000人。 - 考量高雄市多功能經貿園區特定區計畫規劃原意，特貿6土地係以發展住宅社區及社區服務等為主，規劃引入人口約4,551人。 - 依上述原則核算分派人口約為24,551人，並考量本計畫區未來呼應智慧經貿新灣區及大眾運輸導向規劃積極導入都市活動與人口，建議本次細部計畫人口檢討	考量計畫人口需配合特定經貿核心專用區住宅比例由30%提升為50%議題予以調整，故納入第二階段審議。	照專案小組建議意見通過。

				調整為25,000人。		
2	鼓山區商四(1770、1870、1871)	第四種商業區(商四)2.74公頃	計畫範圍外	鼓山區市場用地及鼓山區第四種商業區同時屬於高雄市都市計畫(鼓山地區)細部計畫與高雄多功能經貿園區特定區細部計畫範圍管制，考量本計畫之發展屬性係為經貿、倉儲轉運及文化休閒之特定區計畫，其範圍線之界定以符合商港範圍完整街廓及開發單元易於整合開發為原則，檢討劃出原計畫範圍以符合土地使用發展目標。	考量本計畫區發展定位及維護水岸周邊整體都市景觀，且目前土地使用分區管制尚無執行疑義，故維持原計畫。	照專案小組建議意見通過。
3	鼓山區市場用地(1770)	市場用地0.78公頃	計畫範圍外			
4	鼓山漁港、蓬萊商港區(1770、1870、1871、1970、2070)	未劃定土地使用分區11.33公頃	漁業區1.65公頃 水域9.68公頃	1. 依高雄市國土計畫，都市計畫區屬城鄉發展地區第一類，其水域位於本計畫區內，將劃設為城鄉發展地區第一類，而非為海洋資源地區，故檢討變更水域之土地使用分區。 2. 計畫區西側鼓山漁港之水域部分，依據「擴大及變更原高雄市主要計畫(第三次通盤檢討)(第四階段)案」劃設為漁業區，並依其指導原則，漁業區之主要計畫及細部計畫維持相同表明內容，故本次調整鼓山漁港之水域部分為漁業區。 3. 蓬萊商港之水域部分未劃定使用分區，依據「變更興達港漁業特定區計畫(第三次通盤檢討)案」，將內漁船繫泊及操船之水面擬定為「水域」以保持使用彈性，並落實書圖合一原則，其管制依目的事業主管機關規定辦理。	原則同意納入都市計畫範圍。另請補充說明水域未來使用規劃，並參考其他都市計畫案例，提出適當的使用分區劃設及訂定相關使用管制內容或逕依商港法規定辦理。	原則同意納入都市計畫範圍，並請補充水域未來使用規劃，及參考其他都市計畫案例，訂定相關使用管制內容或逕依商港法規定辦理。
5	前鎮科技產業園區、成功物流園區、高雄軟體園區(1968、1967、2086、2067、2066、2065、2064、2166、	第一種特定倉儲轉運專用區(特倉1A)72.28公頃 第二種特定倉儲轉運專用區(特倉2A)8.54公頃	第一種科技產業專用區(科專1)72.28公頃 第二種科技產業專用區(科專2)8.54公頃	配合產業趨勢、5G AIoT技術投入與本計畫區智慧化轉型發展，檢討變更經濟部產業園區管理局管轄之前鎮科技產業園區(特倉1A)、成功物流園區(特倉2A)及高雄軟體園區(特倉3A、特倉3B)為發展更具彈性之科技產業專用區，由原本之加工製造、倉儲物流及軟體科技，轉為智慧製造、智慧物流及智慧研發，完善產業人才培育及科技產業轉型。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。

	2165、 2168、 2267、 2266)	第三種 特定倉 儲轉運 專用區 (特倉 3A、特 倉3B) 12.68公 頃	第三種 科技產 業專用 區 (科專 3A、3B) 12.68公 頃			
6	計畫面 積	土地使用分區及 公共設施用地計 畫面積修正 (詳本章第三節)		都市計畫圖數值化測量後，造成重新校核之計畫面積與原公告計畫面積不一致，故依數值化量測校核成果，修正原公告計畫面積數字，不涉及原計畫內容變更，且原分區界線無變動。	除配合變更 內容修正面 積外，其餘 照案通過。	照專案小組 建議意見通 過。
7	205兵工 廠區段 徵收區 (2368、 2467、 2468)	綠地用 地 (綠7) 0.30公 頃	特定經 貿核心 專用區 (特貿 6C) 0.30公 頃	依民國111年5月20日「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第三次通盤檢討)案」機關協調會決議： 1. 為利205廠區內特貿六C土地有效利用，以面積不變原則下，將綠7南側部分土地調整至70期重劃區公園用地西側之特貿六土地，以利各區塊土地完整使用。 2. 為保障205工廠區段徵收區內合法建物及籬子內舊部落地區通行問題，故保留凱得街維持通行，惟考量原凱得街之開闢及沿街生活環境品質，調整為10米寬計畫道路。	照案通過。	照專案小組 建議意見通 過。
		特定經 貿核心 專用區 (特貿 6C) 0.12公 頃	公園用 地 (公10) 0.12公 頃			
		特定經 貿核心 專用區 (特貿六 C) 0.18	道路用 地 0.18公 頃			
		綠地用 地 (綠7) <0.01公 頃	道路用 地 <0.01公 頃			
8	新光公 園 北側 (2169)	公園用 地 0.40公 頃	道路用 地 0.40公 頃	為利成功路以西之東西向串聯，考量亞灣2.0特文4及特貿2開發後交通動線規劃及串聯碼頭運補動線等實際使用需求，劃設15米計畫道路，串聯21號碼頭及成功路。	同意依113 年3月20日 本計畫區交 通規劃機關 協調會決議 ，為保留 未來道路工 程設計彈	照專案小組 建議意見通 過。

					性，將部分公1用地變更為園道用地(詳後附圖四)。	
9	成功特殊學校(2168)	特殊學校用地0.28公頃	綠地用地0.28公頃	依112年7月19日召開之高雄市立成功特殊教育學校資源改善、出入動線及綠帶認養事宜會議，成功特殊學校用地西側365公尺狹長土地經成功特殊學校確認已無使用需求，考量現況有植樹綠化、排水及步道等，為長期環境維護需要，變更學校用地為綠地用地。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
10	第88期重劃區廣停10(2266、2366)	廣場兼停車場用地0.50公頃	停車場用地0.50公頃	依高市交停工字第10941157400號函及民國111年5月20日「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第三次通盤檢討)案」機關協調會，為符合管理機關管用合一及本市日照中心政策之多目標使用，變更廣場兼停車場用地為停車場用地。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
11	中島及擴建路以北(2165、2066、2067)	港埠用地0.87公頃	道路用地0.87公頃	依民國112年4月17日臺灣港務股份有限公司高雄分公司高港港字第1126591218號函，考量前鎮區興邦段227-4及361地號等兩筆土地坐落於大華一路，應屬於公眾通行之道路，惟現為港埠用地及鐵路用地，後配合商港範圍調整劃出，故變更港埠用地及鐵道用地為道路用地。	原則同意照案通過，另鐵路用地原線使用，請規劃單位於本案提大會審議前，與台鐵公司、捷運局確認是否已無使用需求。	鐵路用地原為台鐵臨港線使用，經確認台鐵公司、捷運局確認無使用需求，故原則同意照案通過。
12	鼓山漁市場、高港站周邊(1770)	第二種特定文化休閒專用區0.18公頃	第二種特定文化休閒專用區0.18公頃	配合商港範圍調整後第二種特定文化休閒專用區(鼓山漁市場、高港站周邊)私有土地已自港區別除，應恢復為原擬定都市計畫之使用(商業用地)，爰將前開私有地劃出調整為第二種特定文化休閒專用區(特文2-1)、調整土地使用管制規定並免負擔回饋。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
13	防災計畫	調整部分綠園道與公園、綠地為臨時避難場所與緊急避難通道。		配合防災規劃與歷次都市計畫變更公共設施用地調整，調整防災計畫內容。	考量未涉及變更內容，故不列入實質變更案，納入計畫書內表述即可。	照專案小組建議意見通過。

14	事業及財務計畫	詳第八章事業及財務計畫		1. 考量第二次通盤檢討獎勵土地提早開發建築相關規定屆期，故檢討變更相關規定。 2. 為避免混淆，「工區」修正為「開發單元」。 3. 配合本計畫變10案及歷次都市計畫變更案，檢討變更開發單元示意圖及公共設施及都市發展用地負擔回饋一覽表等。	除依本次提會更正公展誤繕之原機關、公共設施用地(含港埠用地)變更為特貿1~特貿5負擔比例表規定為「 $47.8\%+1.827\%\times\Delta F$ 」外，其餘照案通過。	照專案小組建議意見通過。
15	土地使用管制要點	詳第九章土地使用分區管制要點與都市設計基準		為鼓勵產業發展、達成2050淨零碳排目標、落實智慧城市並促進土地混合使用效益，本計畫強化土地使用分區管制要點，並充實其管制內容，以塑造計畫區之獨特都市意象、提升居住環境品質。	詳如後附綜理表。	詳如後附綜理表。
16	回饋代金申請辦法	新增	詳第九章土地使用分區管制要點與都市設計基準	為鼓勵產業發展，落實產住合宜發展，依本計畫土地使用分區管制要點第8條，訂定回饋代金計算及繳納機制等規定。	除配合土地使用分區管制要點第8點修正回饋代金規定外，其餘照案通過。	配合特定經貿核心專用區住宅比例由30%提升為50%議題予以修正，故納入第二階段審議
17	都市設計基準	詳第九章土地使用分區管制要點與都市設計基準		為達成2050淨零碳排目標、鼓勵產業發展、落實智慧城市發展願景，本計畫強化都市設計基準，並充實其管制內容，以塑造計畫區之獨特都市意象、提升居住環境品質。	詳如後附綜理表。	詳如後附綜理表。

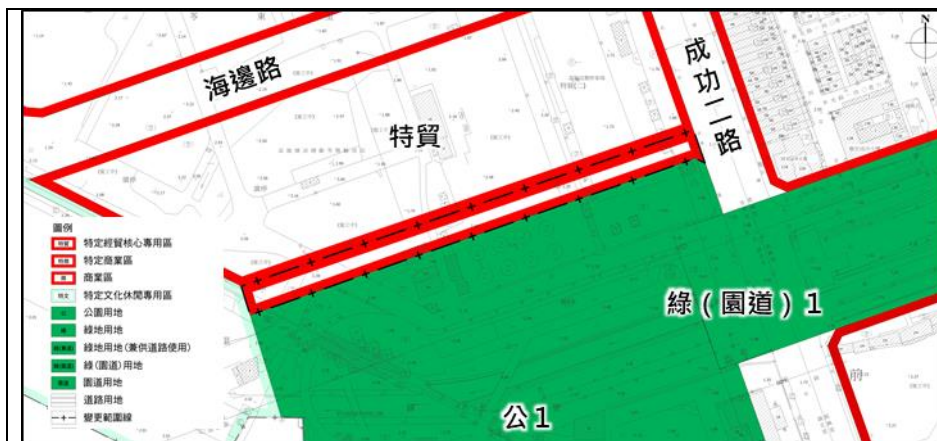
附表六、主要計畫變更內容綜理表

編號	位置	變更內容				變更理由	備註	專案小組建議意見	市都委會決議
		變更前		變更後					
		分區	面積 (公頃)	分區	面積 (公頃)				
1	蓬萊商港區	未劃定土地使用分區	9.68	水域	9.68	1. 依高雄市國土計畫，都市計畫區屬城鄉發展地區第一類，其水域位於本計畫區內，將劃設為城鄉發展地區第一類，而非為海洋資源地區，故檢討變更水域之土地使用分區。 2. 蓬萊商港之水域部分未劃定使用分區，依據「變更興達港漁業特定區計畫(第三次通盤檢討)案」，將內漁船繫泊及操船之水面劃設為「水域」以保持使用彈性，並落實書圖合一原則，其管制依目的事業主管機關規定辦理。	-	同細部計畫變更編號4。	照專案小組建議意見通過。
2	前鎮科技產業園區、成功物流園區、高雄軟體園區	特定倉儲轉運專用區	93.50	科技產業專用區	93.50	配合產業趨勢、5G AIoT技術投入與本計畫區智慧化轉型發展，及加工出口區改制科技產業園區，檢討變更經濟部產業園區管理局管轄之前鎮科技產業園區、成功物流園區及高雄軟體園區為發展更具彈性之科技產業專用區，由原本加工製造、倉儲物流及軟體科技，轉為智慧製造、智慧物流及智慧研發，完善產業人才培育及科技產	-	照案通過。	照專案小組建議意見通過。

						業轉型。			
3	205兵工廠區段徵收區	綠地用地	0.30	特定經貿核心專用區	0.30	依民國111年5月20日「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第三次通盤檢討)案」機關協調會決議，為利205廠區內特貿六C土地有效利用，以面積不變原則下，將綠7南側部分土地調整至70期重劃區公園用地西側之特貿六土地，以利各區塊土地完整使用，配合細部計畫變更內容，故主要計畫變更部分綠地用地為特定經貿核心專用區。	-	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
4	新光公園北側	公園用地	0.40	特定經貿核心專用區	0.40	為利成功路以西之東西向串聯，考量高雄展覽館佈展需求及串聯遊艇碼頭等實際使用需求，劃設15米計畫道路，串聯21號碼頭及成功路，配合細部計畫公園用地變更為道路用地，故變更主要計畫公園用地為特定經貿核心專用區。	-	同細部計畫變更編號8。	照專案小組建議意見通過。
5	成功特殊學校	學校用地	0.28	特定經貿核心專用區	0.28	依112年7月19日召開之高雄市立成功特殊教育學校資源改善、出入動線及綠帶認養事宜會議，成功特殊學校用地西側365公尺狹長土地經成功特殊學校確認已無使用需求，考量現況有植樹綠化、排水及步道等，為長期環境維護需要，配合細部計畫學校用地變	-	照案通過。	照專案小組建議意見通過。

						更為綠地用地，故變更主要計畫學校用地為特定經貿核心專用區。			
6	中島及擴建路以南	港埠用地	0.87	工業區	0.87	依民國112年4月17日臺灣港務股份有限公司高雄分公司高港港字第1126591218號函，考量前鎮區興邦段227-4及361地號等兩筆土地坐落於大華一路，應屬於公眾通行之道路，惟現為港埠用地及鐵路用地，後配合商港範圍調整劃出，於細部計畫變更港埠用地及鐵路用地為道路用地，故配合變更主要計畫港埠用地及鐵路用地為工業區。	-	同細部計畫變更編號11。	照專案小組建議意見通過。
		鐵路用地	<0.01	工業區	<0.01				

審議案第三案：附圖四



主要計畫變更編號4 公展方案



細部計畫變更編號8 公展方案



主要計畫變更編號4 修正方案



細部計畫變更編號8 修正方案

附表七、現行計畫土地使用分區管制要點檢討修正情形綜理表

公展修正條文				現行條文				變更理由	專案小組建議意見	市都委會決議
為落實本計畫區都市計畫之規劃、健全地區發展，並塑造本計畫區獨特之都市意象意、提昇居住環境品質，特修訂高雄多功能經貿園區特定區土地使用分區管制要點。本要點自計畫公告實施之日起生效，區內有關土地使用分區管制一律以本要點為規範依據。高雄多功能經貿園區內土地使用管制應依下列規定辦理：				為落實本計畫區都市計畫之規劃、健全地區發展，並塑造本計畫區獨特之都市意象意、提昇居住環境品質，特修訂高雄多功能經貿園區特定區土地使用分區管制要點。本要點自計畫公告實施之日起生效，區內有關土地使用分區管制一律以本要點為規範依據。高雄多功能經貿園區內土地使用管制應依下列規定辦理：				維持原條文。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
第1條 本要點依「都市計畫法」第22條規定訂定之。				第1條 本要點依「都市計畫法」第22條規定訂定之。				維持原條文。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
第2條 本要點未規定事項，適用其他相關法令辦理。				第2條 本要點未規定事項，適用其他相關法令辦理。				維持原條文。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
第3條 本要點所稱之 <u>基準</u> 容積，係指依本計畫或「都市計畫法高雄市施行細則」規定之容積率上限乘土地面積所得積數。				第3條 本要點所稱之法定容積，係指依本計畫或都市計畫法高雄市施行細則規定之容積率上限乘土地面積所得積數。				為明確本計畫執行一致性，修改法定容積為基準容積。	考量都市計畫法高雄市施行細則仍以法定容積為統一用語，故維持現行條文。	照專案小組建議意見通過。
第4條 計畫區內各類土地使用分區及公共設施用地之建蔽率、容積率依下表規定管制，其餘未規定者依「都市計畫法高雄市施行細則」規定辦理。 表9-3-1 特殊分區及用地之建蔽率、容積率一覽表				第4條 計畫區內各類土地使用分區及公共設施用地之建蔽率、容積率依下表規定管制，其餘未規定者依「都市計畫法高雄市施行細則」規定辦理。 表10-3-1 特殊分區及用地之建蔽率、容積率一覽表				1. 配合土地使用分區名稱變更，變更特殊分區及用地之建蔽率、容積率一覽表之土地使用分區名稱。 2. 考量本計畫未來產業發展，帶動區內就業及居住人口移	除依下列意見修正外，其餘照案通過。 1. 考量特文 2-1 周邊都市景觀及現地使用性質，比照周邊分區調整建蔽率為 60%，並	照專案小組建議意見通過。
計畫分區	使用分區	建蔽率(%)	容積率(%)	計畫分區	使用分區	建蔽率(%)	容積率(%)			

特定文化休閒專用區	特文1	60	490	特定文化休閒專用區	特文1	60	490	入，為增進計畫區內日夜間人口活動、提升區內藍綠軸帶串聯及提供宜居之都市環境，另配合民國112年高市府都發企字第11231600800號「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(配合行政院亞灣5G AIoT創新園區推動方案)土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」、高市府都發企字第11232380800號「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫公園用地(公四)土地使用分區管制暨都市設計基準案」及區內公園用地多元利用，檢討變更公園用地土地使用強度回歸全市性規範，刪除公園用地建蔽率及容積率規定，並刪除註4及註5規定，依都市計畫法高雄	配合修正變更理由。 2. 有關變更港埤商業區建蔽率、容積率，查111年1月28日及112年3月21日台糖公司及市府協商之共識與細部計畫陳情編號6意見相左，爰建議維持原計畫，倘台糖公司與市府就建蔽率、容積率調整協商取得共識後，另請台糖公司提出具體開發計畫，並另案辦理個案變更。 3. 因應行政院亞灣2.0計畫，為保留廠區建築設計彈性，科專2比照科專1及科專3將建蔽率由60%變更為70%。	
	特文2	60	390		特文2	60	390			
	特文2-1	80	240		特文3	60	390			
	特文3	60	390		特文4	60	490			
	特文4	60	490		特文5	60	490			
	特文5	60	490		港埤商業區	50	1,000			
	港埤商業區	70	840		公園用地	5	36			
	交通用地(交3)	40	400		交通用地(交3)	40	400			
特定倉儲轉運專用區	鐵路景觀用地	20	—(註2)	特定倉儲轉運專用區	鐵路景觀用地	20	—(註2)			
	特倉1	60	490		特倉1	60	490			
										公2(80期重劃區)
科技產業專用區	科專1	70	490	特定經貿核心專用區	特貿1	60	630			
	科專2	60	490		特貿2	60	630			
	科專3	70	490		特貿3	60	630			
	世貿用地	70	280		特貿4	60	630			
特定經貿核心專用區	特貿1	60	630		特貿5(註1)	60	630			限6層樓以下
	特貿2	60	630		特貿6	50	300			
	特貿3	60	630		特貿7	60	490			
	特貿4	60	630		電力事業專用區	40	400			
	特貿5(註1)	60	630		特殊學校用地	40				
	特貿6	50	300		公園用地	12	36			
	特貿7	60	490		交通用地(交1及交2)	80	960			
	電力事業專用區	40	400		廣場停車場用地	10	20			
	交通用地(交1及交2)	80	960							
廣場停車場用地	10	20								
註1：特貿5E為建蔽率40%，容積率400%。				註1：特貿5E為建蔽率40%，容積率400%。						

註2：表中「—」係指容積率視個案特性予以認定，並經本府核定。 註3：<u>建築基地設置立體連通系統(含垂直動線結構體：樓梯或電梯)得不計入建蔽率及容積率。</u>	註2：表中「—」係指容積率視個案特性予以認定，並經本府核定。 註3：特文2、特文3如自本計畫本次通盤檢討核定公告之日起三年內，由臺灣港務股份有限公司分期分區辦理招商開發，其容積率為410%，若自本次通盤檢討核定公告之日起，三年內特文2、特文3、特文4均未有任何開發計畫申報開工者，則特文2、特文3之容積率調降為390%。 註4：公1、公2及公15水岸公園用地之建蔽率、容積率依「都市計畫法高雄市施行細則」規定辦理，不受「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第二次通盤檢討)」案土地使用分區管制第4條規定限制。 註5：公4水岸公園用地之建蔽率、容積率依「都市計畫法高雄市施行細則」規定辦理，不受「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第二次通盤檢討)案」土地使用分區管制第4條規定限制。	市施行細則之規定，公園用地五公頃以內建蔽率15%、容積率45%；超過五公頃建蔽率12%、容積率36%。 3. 公2(80期重劃區)屬已完成開發之公園，為延續85公尺臨水岸開放空間，促進招商彈性，考量臨水岸公眾通行需求及退縮建築規定，實際核算可建築基地面積約為6,600平方公尺，考量85公尺水岸廊帶整體發展，建築高度以12公尺(三層樓)為限，核算建蔽率約38%、容積率約116%，考量水岸整體景觀及環境品質，增訂公2建蔽率為35%、容積率為105%。 4. 考量特文2-1於民國50年高市府建土字第57507號「本市設立工業區案」擬定都市計畫時，係屬商業用地，後	4. 考量公2用地(80期重劃區)區位特性及使用性質，同意依規劃單位所提由特定倉儲轉運專用區公共設施修正為科技產業專用區公共設施。 5. 有關各分區之建蔽率、容積率涉及建築使用權益，請規劃單位再詳予檢核。	
---	---	--	--	--

		於60年高市府建都字第078731號「設定港埠保留地」配合商港範圍納入港埠用地範圍並於88年高市府工都字第40198號「擬定高雄多功能經貿園區特定區計畫案」時規劃為特文區，惟前開土地已非屬民國100年行政院核定之商港範圍內，本次通檢爰配合調整為第二種特定文化休閒專用區(特文2-1)並依50年原擬訂都市計畫之使用性質與強度(商業用地)，擬定建蔽率為80%、容積率為240%，並依都市計畫法高雄市施行細則商業區規定申請使用。 5. 參考民國111年1月28日「台糖公司拜會本局研商土地開發議題會議」配合文化聚落紋理保存，並兼顧地主權益等，本計畫為利		
--	--	---	--	--

		港埠商業區有效開發及提升整體都市計畫發展，檢討變更港埠商業區之建蔽率及容積率為70%及840%。 6. 考量前鎮科技產業園區現況產業分布為IC製造、LCD產業、物流倉儲業等，需以大型機具作生產使用，故廠房需求以低樓層平面為主，為利廠房興建需求及產業發展，檢討變更科專1建蔽率為70%。								
第5條 本計畫區內容積獎勵及容積移轉規定，依下列規定辦理：	第5條 本計畫區內特貿區及特倉區部分土地(詳如圖10-3-1所示)符合下列規定者，得給予容積獎勵： 1. 為獎勵土地提早開發建築，於本次都市計畫通盤檢討案公告發布實施之次日起6年內(含6年)，得依表10-3-2給予調降法定負擔比例及容積獎勵： 表10-3-2 容積獎勵及法定負擔比例調降表	1. 依民國94年高市府都二字第0940062018號「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第一次通盤檢討)案」，考量本市容積率過高及配合容積移轉政策推動，限制本計畫區內土地申請建築之容積獎勵規定；後於民國102年高市府都發規字第10232379802號	除同意依規劃單位所提修正第4點第2款文字為「前項投資人係指依『高雄市政府獎勵企業總部進駐亞洲新灣區作業要點』第七條審議會審認合格並決議獎勵之廠商，且若未能於該要點屆期前(118年3月2日)申請建造執照者，即不再適	照專案小組建議意見通過。						
	<table><tr><td>百分比</td><td>負擔比例調降(%)</td><td>獎勵容積增量(%)</td></tr><tr><td>分區</td><td>(註1)</td><td>(%)</td></tr></table>	百分比	負擔比例調降(%)	獎勵容積增量(%)	分區	(註1)	(%)			
百分比	負擔比例調降(%)	獎勵容積增量(%)								
分區	(註1)	(%)								

		(註2)	「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第二次通盤檢討)案」，規定本計畫區內特貿區及特倉區部分土地之容積獎勵及限制規定。本計畫考量前開計畫法定負擔比例及容積獎勵已屆期，且計畫區內特貿區及特倉區土地多已完成開發許可及市地重劃作業等，依前述民國94年第一次通盤檢討意旨，檢討變更容積獎勵規定及刪除圖10-3-1適用容積獎勵地區分佈區位示意圖。 2. 因民國99年1月14日公告發布實施之「變更高雄市都市計畫土地使用分區管制部份(容積獎勵規定)通盤檢討案」已歷經「變更高雄市都市計畫(原高雄市轄區)土地使用分區管制(容積獎勵規	用本條文之容積獎勵規定。」外，其餘照案通過。
可供住宅使用分區(特貿1~特貿6)	4	20 (註3)		
不供住宅使用分區((特倉變特貿)特貿7)	7	15		
不供住宅使用分區(特倉區)	7	15		
不供住宅使用分區(特文1~特文4)	10	0		
註1：有關負擔比例調降之適用，應符合本案事業及財務計畫(細計第九章)之規定。(如於本都市計畫公告實施後6年內完成開發許可協議書簽訂或完成市地重劃範圍內公共設施用地產權點交，則其負擔比例依上表辦理；如未於本都市計畫公告實施後6年內完成者，則依94年12月9日公告實施之現行都市計畫書規定辦理。獎勵容積增量規定係適用於本都市計畫公告實施後6年內領得建照之建築基地。 註2：原於94年12月9日公告實施都市計畫特貿區允許作住宅使用容積不受此限。 註3：特貿1~特貿5提早開發可申請獎勵供住宅使用樓地板面積計算公式如				

1. 建築基地如符合都市更新條例、變更<u>高雄市都市計畫(灣子內等12處地區)細部計畫(配合高雄環狀輕軌捷運建設計畫實施增額容積)(配合危老條例變更土地使用分區管制)案</u>及都市計畫容積移轉實施辦法規定者，從其法令規定辦理。	下： $\Delta F = (2V_o / V_s) \times R(\%)$，$V_o / V_s$超過0.5，以0.5計。 $F = \Delta F \times V_s$ ΔF：獎勵容積可供住宅使用之樓地板面積比例 F：獎勵容積可供住宅使用之樓地板面積 V_o：開發非供住宅使用之樓地板面積（以使用執照或部分使用執照之容積樓地板面積為準） V_s：法定容積樓地板面積 R：提早開發獎勵容積比例(20%) 上開公式應以同宗建築基地計算，但特貿4A、特貿5C、特貿5D等已依本計畫工區完成開發許可案件，得以同一工區範圍計算之，其非供住宅使用之樓地板面積，應扣除本案公告實施前已取得建築執照者。 註4：特貿1~特貿5申請案件應先取得非住使用之使用執照或部分使用執照後，方得核發住宅部分之使用執照；供住宅使用之建築物，除地下室可連通外，地面層以上須為獨幢建築。 2. 建築基地如符合都市更新條例及都市計畫容積移轉實施辦法規定者，從其法令規定辦理。	定)(第二次通盤檢討)案」與「變更<u>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</u>」之二次變更，故本計畫因應計畫變更，檢討修正條文內容為「變更<u>高雄市都市計畫(原高雄市轄區)土地使用分區管制(容積獎勵規定)(第四次通盤檢討)案</u>」。 3. 依民國109年高市府都發規字第10936020902號「變更<u>高雄市都市計畫(灣子內等12處地區)細部計畫(配合高雄環狀輕軌捷運建設計畫實施增額容積)(配合危老條例變更土地使用分區管制)案</u>」，修正條文說明及依其規定修正容積獎勵上限為2倍規定。		
--	--	--	--	--

2. 本計畫區內建築基地申請建築，有關容積獎勵規定依本府民國111年11月10日公告發布實施之「<u>變更高雄市都市計畫(原高雄市轄區)土地使用分區管制(容積獎勵規定)(第四次通盤檢討)案</u>」規定辦理，不得適用「<u>建築技術規則</u>」建築設計施工編第15章實施都市計畫地區建築基地綜合設計。 3. 建築基地如申請增額容積或容積移轉、都市更新或其他相關法規增加之容積，其容積增量總和以不超過該基地法定容積之2倍為原則。 4. 特貿1、特貿2、科專3A、科專3B及特文4土地為促進策略性產業發展，引入「<u>高雄市促進產業發展自治條例</u>」規定之策略性產業者或依「<u>高雄市政府獎勵企業總部進駐亞洲新灣區作業要點</u>」規定之企業總部、其相關組織等，得獎勵基準容積乘20%，全數由投資人取得後參與分配，其增加之容積樓地板面積不得作住宅使用。 前項投資人係指依「<u>高雄市政府獎勵企業總部進駐亞洲新灣區作業要點</u>」第七條審議會審認合格並決議獎勵之廠商。	3. 本計畫區內建築基地申請建築，有關容積獎勵規定不得適用「<u>建築技術規則</u>」建築設計施工編第15章實施都市計畫地區建築基地綜合設計及本府民國99年1月14日公告發布實施之「<u>變更高雄市都市計畫土地使用分區管制部份(容積獎勵規定)通盤檢討案</u>」規定辦理。 4. 建築基地如同時辦理容積移轉、都市更新及符合本條第1款規定給予容積獎勵者，其容積增量總和以不超過該基地法定容積之50%為原則。 圖10-3-1 適用容積獎勵地區分佈區位示意圖	4. 為明確本計畫容積獎勵規定，將原第5條之3整併至本條第4款說明，為利後續審議執行，依本要點第三條規定修改基準容積為法定容積。 5. 另依「<u>高雄市政府獎勵企業總部進駐亞洲新灣區作業要點</u>」規定，投資人係指依第七條審議會審認合格並決議獎勵之廠商，故於本條第4款增訂投資人之資格審認依據，以資明確。		
(詳修正後條文第8條所示。)	第5條之1 本計畫區內特貿3土地以公辦都市更新方式辦理開發時，得獎勵增加住宅容積樓地板面積之使用，並應依下列規定辦理： 1. 特貿3基地獎勵增加住宅容積樓地板面積之建築使用時，應先取得非住宅使用之使用執照或部分使用執照後，方得核發	為明確特貿區條件式允許住宅使用規定，將原第5條之1整併至本計畫第8條條件式允許住宅使用之分區規定，故刪除之。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。

	住宅部分之使用執照。 2.特貿3基地住宅使用之容積，不得超過其法定容積(含依法獎勵之容積)及其實際開發總樓地板面積之二分之一。			
(詳修正後條文第8條所示。)	第5條之2 特貿1及特貿2土地使用為鼓勵產業進駐及引導計畫區內產業發展，申請開發基地於取得非供住宅使用之使用執照後(樓地板面積比例不得低於基準容積之70%)，得給予基準容積住宅使用類別之開發樓地板，惟最高仍不得超過基準容積之30%。	為明確特貿區條件式允許住宅使用規定，將原第5條之2整併至本計畫第8條條件允許住宅使用之分區規定，故刪除之。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
(詳修正後條文第5條所示。)	第5條之3 特貿1、特貿2、特倉3及特文4土地為促進策略性產業發展，引入「高雄市促進產業發展自治條例」規定之策略性產業者或依「高雄市政府獎勵企業總部進駐亞洲新灣區作業要點」規定之企業總部、其相關組織等，得獎勵20%之基準容積，全數由投資人取得後參與分配，其增加之容積樓地板面積不得作住宅使用。	為明確本計畫容積獎勵規定，將原第5條之3整併至本計畫第5條容積獎勵規定。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
(刪除)	第6條 為加速計畫區內重劃開發進度，第65期、70期重劃區於本案事業及財務計畫有關變更負擔比例調降規定生效期間，因無法適用該規定，所致分區允建容積差額，得依下列計算公式，給予各分區容積率增量補足之，並免計入相關容積獎勵規定總額： 容積率增量=(現行都市計畫負擔回饋比例－本都市計畫公告實施後6年內應負擔回饋比例)÷(1－現行都市計畫負擔回饋比例)×法定容積率	考量原計畫時程獎勵已屆期，配合檢討刪除。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。

	前項所指現行都市計畫負擔回饋比例，第65期重劃區為43.3%，第70期重劃區則為38.8%。 依第二項規定給予之容積率增量，於本都市計畫公告實施之次日起超過6年（不含6年），各分區仍未申請建照並申報開工者，則停止適用。 惟基於公平原則，如土地權利關係人為促進其土地利用，得依都市計畫法定程序，重新檢討變更變更細部計畫，調降負擔比例。			
第6條 本要點用語，定義如下： 多功能經貿園區特定區各使用分區範圍內土地及建築物之使用，依其性質、用途，分為下列各組： 1. 住宅 第1組：雙併住宅、多戶住宅、商務住宅 2. 文教設施 第2組：學前教育設施 第3組：教育設施 第4組：社教設施 圖書館、社會教育館、藝術館、博物館、科學館、陳列館、水族館。 第5組：文康設施 音樂廳、體育場所、集會場所、文康活動中心、歌劇院、電影院。 3. 社服設施 第6組：社區遊憩設施 第7組：醫療保健服務業 第8組：社會福利設施 第9組：公共通訊設施	第7條 本要點用語，定義如下： 多功能經貿園區特定區各使用分區範圍內土地及建築物之使用，依其性質、用途，分為下列各組： 1. 住宅 第1組：雙併住宅、多戶住宅、商務住宅 2. 文教設施 第2組：學前教育設施 第3組：教育設施 第4組：社教設施 圖書館、社會教育館、藝術館、博物館、科學館、陳列館、水族館。 第5組：文康設施 音樂廳、體育場所、集會場所、文康活動中心、歌劇院、電影院。 3. 社服設施 第6組：社區遊憩設施 第7組：醫療保健服務業 第8組：社會福利設施 第9組：公共通訊設施	1. 配合條文檢討變更，修正條次。 2. 因應加工出口區設置管理條例更名，修改第45組別名稱。 3. 配合行政院「亞灣2.0-智慧科技創新園區推動方案」，為實踐完善實證環境、成立新創園、群聚產業與人才、智慧科技方案共創及對接新南向市場等五大目標，扶植IC設計群聚發展、智慧石化永續發展服務、智慧影視製作平台及智慧港灣發展等，檢核現行條文土地及建築物	照案通過。	原規定允許使用組別之第47組「高雄市促進產業發展自治條例所規定之策略性產業」，考量允許使用分區及條文訂定內容尚需釐清，故先予納入第二階段審議，請都發局、經發局研商後交由專案小組續行討論外，其餘照專案小組建議意見通過。

第10組：公共安全設施 第11組：大型遊憩設施 第12組：水岸遊憩設施 第13組：公用事業設施 第14組：公務機關 第15組：人民團體 4. 商業 第16組：批發業(F1) 第17組：零售業(F2) 第18組：綜合零售業(F3) 百貨超市業、大型購物中心 第19組：國際貿易業(F4) 第20組：餐飲業(F5) 第21組：智慧財產權業(F6) 5. 運輸、倉儲及通信業 第22組：陸上、水上、航空及其他運輸業(G1~G7) 第23組：倉儲業(G8) 第24組：電信業(G9) 6. 工商、社會及個人服務業 第25組：金融、保險及不動產業(H) 第26組：顧問服務業(I1) 第27組：資訊服務業(I3) 第28組：廣告業(I4) 第29組：設計業(I5) 第30組：電信業務門號代辦業(IE) 第31組：研究發展服務業(IG) 第32組：訓練服務業(J2) 第33組：出版事業(J3) 第34組：電影事業(J4)、廣播電視服務業(J5) 第35組：藝文業(J6)	第10組：公共安全設施 第11組：大型遊憩設施 第12組：水岸遊憩設施 第13組：公用事業設施 第14組：公務機關 第15組：人民團體 4. 商業 第16組：批發業(F1) 第17組：零售業(F2) 第18組：綜合零售業(F3) 百貨超市業、大型購物中心 第19組：國際貿易業(F4) 第20組：餐飲業(F5) 第21組：智慧財產權業(F6) 5. 運輸、倉儲及通信業 第22組：陸上、水上、航空及其他運輸業(G1~G7) 第23組：倉儲業(G8) 第24組：電信業(G9) 6. 工商、社會及個人服務業 第25組：金融、保險及不動產業(H) 第26組：顧問服務業(I1) 第27組：資訊服務業(I3) 第28組：廣告業(I4) 第29組：設計業(I5) 第30組：電信業務門號代辦業(IE) 第31組：研究發展服務業(IG) 第32組：訓練服務業(J2) 第33組：出版事業(J3) 第34組：電影事業(J4)、廣播電視服務業(J5) 第35組：藝文業(J6)	之使用組別所規定 可引入之允許使用 項目共計14組，為 第9組公共通訊設 施、第21組智慧財 產權業(F6)、第24 組電信業(G9)、第 26組顧問服務業 (I1)、第27組資訊 服務業(I3)、第30 組電信業務門號代 辦業(IE)、第31組 研究發展服務業 (IG)、第34組電影 事業(J4)、廣播電 視服務業(J5)、第 39組專門技術服務 業(律師、會計 師…等)、第41組 會議中心、小型會 議中心、國際會議 中心、第42組工商 展覽中心、第43組 世界貿易展覽中 心、第46組企業營 運總部，惟部分行 業類別尚無明列於 土地使用管制要 點，故新增共計4 組使用組別，為第 48組電信工程業 (E7)、第49組其他		
--	--	---	--	--

第36組：休閒、娛樂服務業(J7) 第37組：運動服務業(J8) 第38組：觀光及旅遊服務業(J9) 第39組：專門技術服務業(律師、會計師…等) 第40組：租賃業(JE) 7. 其它 第41組：會議中心 小型會議中心、國際會議中心。 第42組：工商展覽中心 第43組：世界貿易展覽中心 第44組：物流加工業 第45組： <u>科技產業園區</u> 設置管理條例所規定之區內事業 第46組：企業營運總部 第47組：高雄市促進產業發展自治條例所規定之策略性產業 第48組：電信工程業(E7) 第49組：其他專業、科學及技術服務業(IZ) 第50組：會議及展覽服務業(JB) 第51組： <u>互動式情境體驗業</u> (JI)	第36組：休閒、娛樂服務業(J7) 第37組：運動服務業(J8) 第38組：觀光及旅遊服務業(J9) 第39組：專門技術服務業(律師、會計師…等) 第40組：租賃業(JE) 7. 其它 第41組：會議中心 小型會議中心、國際會議中心。 第42組：工商展覽中心 第43組：世界貿易展覽中心 第44組：物流加工業 第45組：加工出口區設置管理條例所規定之區內事業 第46組：企業營運總部 第47組：高雄市促進產業發展自治條例所規定之策略性產業	專業、科學及技術服務業(IZ)、第50組會議及展覽服務業(JB)、第51組互動式情境體驗業(JI)，以配合發展需求。		
第7條 本都市計畫劃設使用分區之允許使用原則如表9-3-2所示： 1. 下表中，「○」表允許使用，「X」表禁止使用，「△」表應經都設會審查通過後方允許使用。 2. 港埠用地依商港法管制使用。 3. 參照都市計畫圖，屬於經濟部 <u>科技產業園區</u> 範圍之土地(<u>科專1</u> 、 <u>科專2</u> 、 <u>科專3A</u> 、 <u>科專3B</u>)準用本表規定。	第8條 本都市計畫劃設使用分區之允許使用原則如表10-3-3所示： 1. 下表中，「○」表允許使用，「X」表禁止使用，「△」表應經都設會審查通過後方允許使用。 2. 港埠用地依商港法管制使用。 3. 參照都市計畫圖，屬於經濟部加工出口區特定倉儲轉運專用區範圍之土地(特倉1A、特倉2A、特倉3A、特倉3B)準用本表	1. 配合條文檢討變更，修正條次及統一分區名稱。 2. 因應海洋文化及流行音樂中心、加工出口區、高雄港港務大樓及國際旅運大樓與世界貿易展覽中心及國際會議中心名稱更動，故	除依下列意見修正外，其餘照案通過。 1. 依第3次專案小組會議紀錄，配合細部計畫變更編號4及參考主要計畫陳情編號4之意見，補充	原規定允許使用組別之第47組「高雄市促進產業發展自治條例所規定之策略性產業」，考量允許使用分區及條文訂定內容尚需釐清，故

4. 位於鼓山區捷運橘線01車站東移地區之交通用地，依90年6月11日「變更高雄捷運系統橘線01車站東移地區部分第四種商業區、特文1為交通用地案」計畫書規定辦理。 5. 本表使用組別認定如有疑義者，另參爰都市計畫法高雄市施行細則、經濟部「公司行號營業項目代碼表」送由本市都市計畫委員會審定。 6. 特文5之<u>高雄港埠旅運中心基地</u>(19~20號碼頭)，係供港務大樓、旅運大樓及其相關附屬設施、事業使用；另<u>高雄流行音樂中心基地</u>(11~15號碼頭)，係供海洋文化及流行音樂及其相關附屬設施、事業使用。另有關前述基地其附屬設施及附屬事業之使用內容得依據特文區之使用內容辦理。 7. 世貿用地係供<u>高雄展覽館</u>與其附屬設施使用為主，其允許之土地使用項目為展覽、展示、會議、表演及金融商務辦公、國際經貿、資訊交流、餐飲服務、公共服務及其他經主管機關核准之必要性使用。若依「促進民間參與公共建設法」核准由民間參與公共建設者，得作附屬事業使用。 8. 電力事業專用區係供電業有關之辦公處所及變電設施使用，其變電設施應採地下變電所設計，且開挖率不得大於80%，變電所設於地下層時得免計算容積。電力事業專用區得比照「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」變電所用地	規定。 4. 位於鼓山區捷運橘線01車站東移地區之交通用地，依90年6月11日「變更高雄捷運系統橘線01車站東移地區部分第四種商業區、特文一為交通用地案」計畫書規定辦理。 5. 本表使用組別認定如有疑義者，另參爰都市計畫法高雄市施行細則、經濟部「公司行號營業項目代碼表」送由本市都市計畫委員會審定。 6. 特文5之高雄港港務大樓及國際旅運大樓基地(19~20號碼頭)，係供港務大樓、旅運大樓及其相關附屬設施、事業使用；另海洋文化及流行音樂中心基地(11~15號碼頭)，係供海洋文化及流行音樂及其相關附屬設施、事業使用。另有關前述基地其附屬設施及附屬事業之使用內容得依據特文區之使用內容辦理。 7. 世貿用地係供世界貿易展覽中心及國際會議中心與其附屬設施使用為主，其允許之土地使用項目為展覽、展示、會議、表演及金融商務辦公、國際經貿、資訊交流、餐飲服務、公共服務及其他經主管機關核准之必要性使用。若依「促進民間參與公共建設法」核准由民間參與公共建設者，得作附屬事業使用。 8. 電力事業專用區係供電業有關之辦公處所及變電設施使用，其變電設施應採地下變電所設計，且開挖率不得大於80%，變電所設於地下層時得免計算容積。電力事業專用區得比照「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」變電所用地	檢討修正之。 3. 配合特定倉儲轉運專用區變更為科技產業專用區，檢討修正相關內容。 4. 考量原第10款規定，已納入本計畫第8條規定說明，不予贅述故刪除之。 5. 配合第6條土地允許使用項目修訂及第8條規定，修正土地使用分區管制要點允許使用原則對照表，並增訂註1及註2第1組條件式允許土地使用類別規定。 6. 為建構兼具遊憩與觀光之活力綠軸帶，延續「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(配合行政院亞灣5G AIoT創新園區推動方案)土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」，增訂本計畫公園用地允許使用	漁業區及水域允許使用項目如下： (1) 本計畫漁業區除依都市計畫法高雄市施行細則規定辦理外，亦得做為其他經本府目的事業主管機關核准之使用。 (2) 本計畫水域應依商港法有關規定辦理。 2. 為利計畫執行一致性，所提修正條件式允許土地使用類別表9-3-2註1及註2內容如下： (1) 註1：本表第1組允許土地使用類別應依本要點第8條規定辦理。 (2) 註2：條件式	先予納入第二階段審議，請都發局、經發局研商後交由專案小組續行討論外，其餘照專案小組建議意見通過。
--	---	---	---	---

立體多目標使用之准許使用項目規定作使用，依前開多目標使用辦法做商場、旅館、餐飲服務及銀行之總樓地板面積不得超過法定容積1/3。 9. 公1、公2及公15用地具水岸休憩與港區設施機能混合使用機能，允許使用供作第12組(水岸遊憩設施)、零售業(F2)、綜合零售業(F3)、餐飲業(F5)、陸上、水上、航空及其他運輸業(G1~G7)、設計業(I5)、藝文業(J6)、休閒、娛樂服務業(J7)、觀光及旅遊服務業(J9)、會議及展覽服務業(JB)、互動式情境體驗業(JI)及其他經高雄市政府目的事業主管機關許可之遊憩設施。 10. 配合高雄市政府依促參法辦理「高雄市前鎮區公四用地海洋休憩集會所BOT案」，公4用地除供公園使用外，並可容許水上運輸業(G3)、藝文業(J6)、休閒、娛樂服務業(J7)、觀光及旅遊服務業(J9)、零售業(F2)、綜合零售業(F3)、餐飲業(F5)及經高雄市政府目的事業主管機關核准之遊艇碼頭周邊服務(包括設備販售、管理站、遊艇俱樂部、艇庫等)必要性使用。 11. 本計畫公園用地除依本條第9款及第10款規定辦理外，其餘公園用地得允許使用供作零售業(F2)、綜合零售業(F3)、餐飲業(F5)、設計業(I5)、藝文業(J6)、休閒、娛樂服務業(J7)、觀光及	立體多目標使用之准許使用項目規定作使用，依前開多目標使用辦法做商場、旅館、餐飲服務及銀行之總樓地板面積不得超過法定容積1/3。 9. 公1、公2及公15用地具水岸休憩與港區設施機能混合使用機能，允許使用供作第12組(水岸遊憩設施)、零售業(F2)、綜合零售業(F3)、餐飲業(F5)、陸上、水上、航空及其他運輸業(G1~G7)、設計業(I5)、藝文業(J6)、休閒、娛樂服務業(J7)、觀光及旅遊服務業(J9)、會議及展覽服務業(JB)、互動式情境體驗業(JI)及其他經高雄市政府目的事業主管機關許可之遊憩設施。 10. 特貿3基地住宅使用之容積，不得超過其法定容積(含依法獎勵之容積)及其實際開發總樓地板面積之二分之一。 11. 配合高雄市政府依促參法辦理「高雄市前鎮區公四用地海洋休憩集會所BOT案」，公4用地除供公園使用外，並可容許水上運輸業(G3)、藝文業(J6)、休閒、娛樂服務業(J7)、觀光及旅遊服務業(J9)、零售業(F2)、綜合零售業(F3)、餐飲業(F5)及經高雄市政府目的事業主管機關核准之遊艇碼頭周邊服務(包括設備販售、管理站、遊艇俱樂部、艇庫等)必要性使用。	項目增訂可作為商業設施使用。 7. 考量特文2-1於民國50年高市府建土字第57507號「本市設立工業區案」擬定都市計畫時，係屬商業用地，後於60年高市府建都字第078731號「設定港埠保留地」配合商港範圍納入港埠用地範圍並於88年高市府工都字第40198號「擬定高雄多功能經貿園區特定區計畫案」時規劃為特文區，惟前開土地已非屬民國100年行政院核定之商港範圍內，本次通檢爰配合調整為第二種特定文化休閒專用區(特文2-1)並依50年原擬訂都市計畫之使用性質與強度(商業用地)，擬定建蔽率為80%、容積率	允許土地使用類別(△)之開發樓地板面積(除本表第1組外)，不得超過總法定容積樓地板之三分之一。
--	--	---	--

旅遊服務業(J9)、會議及展覽服務業(JB)、互動式情境體驗業(JI)及其他經高雄市政府目的事業主管機關許可之遊憩設施。

12. 特文2-1土地依都市計畫法高雄市施行細則商業區規定申請使用。

表9-3-2 土地使用分區管制要點允許使用原則對照表

使用分區	特文1至4	特貿1	特貿2	特貿3	特貿4	特貿5	特貿6	特貿7
第1組 機關住宅、多戶住宅、商務住宅	△	×	×	×	×	×	×	×
第2組 機關教育設施	△	×	×	×	×	×	×	×
第3組 教育設施	△	△	△	△	△	△	△	△
第4組 圖書館、圖書館、社會教育館、藝文館、博物館、科學館、陳列館、美術館	○	○	○	○	○	○	○	○
第5組 文康設施(音樂廳、體育場所、集會場所及表演場地、電影院、電影院)	○	○	○	○	○	○	○	○
第6組 社會服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第7組 醫療保健服務	○	△	△	△	△	△	△	△
第8組 社會福利設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第9組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第10組 公共住宅設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第11組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第12組 社會服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第13組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第14組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第15組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第16組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第17組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第18組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第19組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第20組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第21組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第22組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第23組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第24組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第25組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第26組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第27組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第28組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第29組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第30組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第31組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第32組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第33組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第34組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第35組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第36組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第37組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第38組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第39組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第40組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第41組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第42組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第43組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第44組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第45組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第46組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第47組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第48組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第49組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第50組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第51組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△

說明：○表允許使用、×表不允許使用、△表條件式允許使用。

註：

1. 本表第1組允許土地使用類別於特貿1至5土地得直接申請開發之樓地板面積上限不得超過基準容積乘20%；於特貿6土地得直接申請開發之樓地板面積不得超過

表10-3-3 土地使用分區管制要點允許使用原則對照表

使用分區	特文1至4	特貿1	特貿2	特貿3	特貿4	特貿5	特貿6	特貿7
第1組 機關住宅、多戶住宅、商務住宅	△	×	×	×	×	×	×	×
第2組 機關教育設施	△	×	×	×	×	×	×	×
第3組 教育設施	△	△	△	△	△	△	△	△
第4組 圖書館、圖書館、社會教育館、藝文館、博物館、科學館、陳列館、美術館	○	○	○	○	○	○	○	○
第5組 文康設施(音樂廳、體育場所、集會場所、電影院、電影院)	○	○	○	○	○	○	○	○
第6組 社會服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第7組 醫療保健設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第8組 社會福利設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第9組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第10組 公共住宅設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第11組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第12組 社會服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第13組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第14組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第15組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第16組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第17組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第18組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第19組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第20組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第21組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第22組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第23組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第24組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第25組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第26組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第27組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第28組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第29組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第30組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第31組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第32組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第33組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第34組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第35組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第36組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第37組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第38組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第39組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第40組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第41組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第42組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第43組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第44組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第45組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第46組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△
第47組 公共服務設施	○	△	△	△	△	△	△	△

說明：○表允許使用、×表不允許使用、△表條件式允許使用。

為240%，並依都市計畫法高雄市施行細則商業區規定申請使用。

<u>基準容積乘50%。</u> 2. 本表第1組條件式允許土地使用類別(△)(除特貿6外)之開發樓地板面積依本要點第8條規定辦理。				
第8條 1. 計畫區內之部分土地(詳如圖9-3-1所示),得依下列規定有條件允許第1組允許土地使用類別之使用: (1)特貿1及特貿2土地使用為鼓勵產業進駐及引導計畫區內產業發展,申請開發基地於取得非供住宅使用之使用執照後(樓地板面積不得低於基準容積乘70%),得給予基準容積住宅使用類別之開發樓地板,惟最高仍不得超過總基準容積乘30%。 (2)特貿3土地以公辦都市更新方式辦理開發時,得獎勵增加住宅容積樓地板面積之使用,並應依下列規定辦理: A. 特貿3基地獎勵增加住宅容積樓地板面積之建築使用時,應先取得非住宅使用之使用執照或部分使用執照後,方得核發住宅部分之使用執照。 B. 特貿3基地住宅使用之容積,不得超過其法定容積(含依法獎勵之容積)及其實際開發總樓地板面積之二分之一。 C. 特貿3基地之土地使用管制允許使用項目以都市更新事業暨權利變換計畫核定及發布實施內容為準,實施者分回各棟商辦之樓地板面積不得作為住宅使用。 (3)特貿4A、特貿4B、特貿4C、特貿4D、特	第9條 計畫區內之部分特貿區(詳如圖10-3-2所示)符合規定者,得依本要點第5條第1項第1款之規定作住宅使用,不受本要點第8條表10-3-3規定限制。	1. 配合條文檢討變更,修正條次。 2. 為明確特貿區條件式允許住宅使用規定,整併及修正原第5條之1及第5條之2規定,另為利特貿3都市更新開發彈性及確保都市更新事業計畫之履行,以明確區別產業與住宅之不同用途,針對實施者分回棟,明訂限制作為住宅使用之相關規定。 3. 因開發獎勵時程屆期,為加速計畫區土地整體開發、落實智慧城市發展願景及達成土地混合使用效益(Mixed-Use),考量民國102年6月4日高市府都發規字第10232379802號「變更高雄多功能經貿園區特定區細	除依下列意見修正並提大會報告外,其餘照案通過。 1. 回饋代金計算公式修改呈現方式為:住宅代金=申請住宅容積樓地板面積×(住宅收益-商辦收益)(當期估價)×回饋係數。 2. 補充特貿4-6既有規定,增訂「(1)第1組允許土地使用類別得直接申請開發之樓地板面積上限規定如下:A.特貿4、特貿5土地:不得超過法定容積乘20%。B.於特貿6土地:不	除特定經貿核心專用區住宅比例由30%提升為50%議題,納入第二階段審議外,其餘照專案小組建議意見通過。

貿5A、特貿5B、特貿5C、特貿5D及特貿5E為鼓勵產業進駐、加速區內土地開發及引導產住合宜之開發，申請開發基地，得以代金方式申請一定比例之住宅樓地板面積，惟以代金申請作住宅開發樓地板面積上限為基準容積乘10%；且該宗基地以代金及依本要點第7條第12款表9-3-2註1規定申請住宅使用樓地板面積上限，不得超過基準容積乘30%。 (4)特貿7A、特貿7B、特貿7C、特貿7D及特貿7E為鼓勵產業發展及促進計畫區人口進駐，達開發效益共享目的，得以代金方式申請一定比例之住宅樓地板面積，惟以代金申請依住宅開發樓地板面積上限不得超過基準容積乘30%。 (5)港埠商業區得以代金方式申請一定比例之住宅樓地板面積，惟以代金申請依住宅開發樓地板面積上限不得超過基準容積乘30%。 (6)以回饋代金方式額外申請住宅容積樓地板面積使用部分，其代金之計算所增加之樓地板面積乘以周邊住宅市價與商辦市價之差額，再乘以回饋係數計算，代金繳納機制依「多功能經貿園區特定區回饋代金申請辦法」辦理。前開差額之計算由高雄市政府委託三家以上執業估價師查估並檢附簽證報告(取差額高價者計)(估算費用由土地所有權人負擔)；本項繳納代金之1/2納入住宅基金，以供本市或亞灣區興辦社會住宅相關經費支應，其餘1/2則作為都市更新基金，充實亞灣區都市更新及公共建設		部計畫(第二次通盤檢討)案」已容許直接申請居住人口，依循高雄市國土計畫並落實高雄市主要計畫人口分派指導，並配合5G AIoT新創產業發展，打造兼具產業活力與人才宜居之智慧經貿新灣區，因應就業人口之產業安家需求，增訂條件式住宅允許規定，及以代金方式額外申請一定比例之住宅樓地板面積規定。 4. 訂定回饋代金計算、繳納機制及應用等規定。	得超過法定容積乘50%。」，另(2)~(9)調次修正為(3)~(10)。 3. (6)配合113年12月18日高雄市都市計畫委員會第127次會議審定之「高雄市都市計畫變更採代金回饋案件市價查估原則」文字修正為：「…前開差額之計算適用「<u>高雄市都市計畫變更採代金回饋案件市價查估原則</u>」辦理；本項繳納代金之1/2納入<u>高雄市住宅基金</u>，以供本市或亞灣區興辦社會住宅相關經費支應，其餘1/2則作為<u>高雄市</u>	
--	--	--	--	--

開發。

回饋代金之應用依「高雄市住宅基金收支管理及運用自治條例」及「高雄市城鄉發展及都市更新基金收支管理及運用自治條例」辦理。

2. 上開範圍內特貿四A、特貿五C、特貿五D依本條規定申請作住宅使用時，仍應循開發許可審規範申請變更原核准之開發計畫。



圖9-3-1 特貿1至5、特貿7及港埠商業區條件式允許住宅使用之區分佈區位示意圖

- 上開範圍內特貿四A、特貿五C、特貿五D依本條規定申請作住宅使用時，仍應循開發許可審議規範申請變更原核准之開發計畫。



圖10-3-2 期限內條件允許住宅使用之區分佈區位示意圖

城鄉發展及都市更新基金，充實亞灣區都市更新及公共建設開發」。

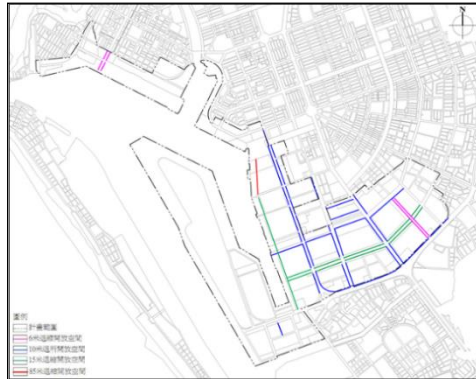
4. 考量住宅代金收取效益，(7)文字修正為：「前開住宅市價與商辦市價差額最小倘低於3萬元/坪，則應以3萬元/坪計算之，其價值係以113年估價之現值計算，後續應依申請時當年物價指數調整之。」
5. 考量產業引入與市場需求，參酌通盤檢討年限及回饋代金申請辦法，增訂「(8)回饋代金應於回饋代金書件審定後五年內申請建築執照，逾期未申請者則不得適用採

			回饋代金申請住宅容積樓地板面積，且已繳納之代金不予退還」、 「(9)回饋代金之應用依『高雄市住宅基金收支管理及運用自治條例』及『高雄市城鄉發展及都市更新基金收支管理及運用自治條例』辦理」、(10)住宅代金申請之落日條款為：「有關採回饋代金申請住宅容積樓地板面積使用，自本計畫公告實施日起10年內未申請者，則不再適用。」 6. 考量港埠商業區調整建蔽率、容積率及細部計畫陳情編號 6 之意	
--	--	--	--	--

			見，尚待台糖公司與市府研商取得共識，故先刪除其得以代金申請一定比例住宅使用規定，併同另案辦理個案變更。 7. 基準容積配合第3條修正，統一名詞為「法定容積」。 8. 修正條文用詞一致性，開發樓地板面積及使用樓地板面積改為容積樓地板面積，住宅樓地板面積改為住宅容積樓地板面積。	
第9條 為促進多功能經貿園區特定區之開發，本特定區內之各開發許可申請案之都市發展用地區位、開發許可書圖及條件式允許使用類別許可由都設會審查。	第10條 為促進多功能經貿園區特定區之開發，本特定區內之各開發許可申請案之都市發展用地區位、開發許可書圖及條件式允許使用類別許可由都設會審查。	維持原條文，調整條次。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
第10條 退縮建築及高度規定 本計畫區建築基地除下列規定者外，其餘	第11條 退縮建築規定 本計畫區建築基地除下列規定者外，其餘	1. 配合條文檢討變更，修正條次。 2. 配合條文內容涉及	除變更理由第4點，依第4次小組建議意見修正	照專案小組建議意見通過。

建築基地需自基地境界線退縮5公尺建築。若該基地為角地，所臨接之兩條道路均指定退縮建築時，仍需依規定於臨接計畫道路兩側退縮建築。 1. 第3種商業區、第4種商業區、甲種工業區依「高雄市建築管理自治條例」規定。 2. 硫酸銹重劃地區、70期重劃區依其各該都市計畫說明書規定。 3. 世貿用地得以廣場用地邊界線為指定建築線，且廣場用地得兼供車行及人行使用。 4. 科專3A及世貿用地範圍內各宗基地申請建築時，非臨接水岸側應自基地境界線退縮5公尺建築，惟因基地情形特殊，經都設會審議同意，得酌予放寬退縮深度規定；上開基地臨接水岸側應自臨水線側基地境界線退縮建築，退縮深度以85公尺為原則，惟其設計有利增進水岸活動強度及無礙公共利益與通行者，得經都設會審議同意縮減或免除臨水線側退縮建築管制，並應符合下列規定： (1)申請建築允許第12組(水岸遊憩設施)、零售業(F2)、綜合零售業(F3)、餐飲業(F5)、陸上、水上、航空及其他運輸業(G1~G7)、設計業(I5)、藝文業(J6)、休閒、娛樂服務業(J7)、觀光及旅遊服務業(J9)、會議及展覽服務業(JB)、互動式情境體驗業(JI)、其他服務業(JZ)及其他經高雄市政府目的事業主管機關許可之設施。 (2)屬科技產業園區者，其使用尚應依經濟	建築基地需自基地境界線退縮5公尺建築，並提供該開放空間供公眾使用。若該基地為角地，所臨接之兩條道路均指定退縮建築時，仍需依規定於臨接計畫道路兩側退縮建築。 1. 第3種商業區、第4種商業區、甲種工業區依「高雄市建築管理自治條例」規定。 2. 硫酸銹重劃地區、70期重劃區依其各該都市計畫說明書規定。 3. 特倉3A及世貿用地臨水線退縮以85公尺為原則，惟其設計有利增進水岸活動強度及無礙公共利益與通行者，得經都設會審議通過後申請建築，並應符合下列規定： (1)申請建築允許第12組(水岸遊憩設施)、零售業(F2)、綜合零售業(F3)、餐飲業(F5)、陸上、水上、航空及其他運輸業(G1~G7)、設計業(I5)、藝文業(J6)、休閒、娛樂服務業(J7)、觀光及旅遊服務業(J9)、會議及展覽服務業(JB)、互動式情境體驗業(JI)、其他服務業(JZ)及其他經高雄市政府目的事業主管機關許可之設施。	建築高度管制，故修正為退縮建築及高度規定。 3. 有關建築退縮空間已於本計畫都市設計基準開放空間系統規定，故刪除退縮空間提供該開放空間供公眾使用之規定。 4. 修正「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(配合行政院亞灣2.0-智慧科技創新園區推動方案)土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」之誤繕，增訂原第一項第3款世貿用地得以廣場用地邊界線為指定建築線等規定。 5. 配合特定倉儲轉運專用區變更為科技產業專用區及經濟部加工出口區管理處名稱變更，檢討修正相關內容。 6. 為塑造多功能經貿園區水岸及都市景觀軸線整體意象，	為：「依據民國113年1月10日公告實施之『變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(配合行政院亞灣2.0-智慧科技創新園區推動方案)土地使用分區管制要點、都市設計基準暨事業及財務計畫案』調整相關退縮規定。」外，其餘照案通過。	
---	--	---	--	--

部產業園區管理局相關法令規定管制及審議。 (3)建築物應考量既有植栽錯落，且不影響整體水岸景觀，惟如有特殊情形經都設會審議通過，得免受前開限制。 (4)建築物之投影面積應不得大於該宗基地之85公尺臨水退縮空間之50%，且整體土地使用強度不得大於科專3、世貿用地之容積率及建蔽率。 (5)建築物高度不得大於12公尺，並應保持適當之建築棟距。 5. 變電所用地(變1用地)相鄰建築基地，應於鄰變電所用地(變1用地)之一側退縮10米建築。 6. 臨水岸建築基地應自基地與綠(園道)用地境界線退縮15公尺建築。 7. 特倉1C臨南北向12公尺寬計畫道路東側之土地，面臨南北向12公尺寬計畫道路應退縮10公尺建築，退縮空間應作車行道路提供公眾使用，並得計入法定空地。 8. 臨接下列指定道路之建築基地所需留設之沿街開放空間寬度如下表9-3-3及圖9-3-2所示。 9. 公4用地規劃設計應符合以下列規定： (1)公4用地臨水線退縮以20公尺為原則，惟其設計有利增進水岸活動強度及無礙公共利益與通行，得經都設會審議通過，或為臨時性建築物，免受前開退縮規定，另有關臨水線退縮地得計入法定空地。 (2)建築物設施之高度限制為10.5公尺。	(2)屬科技產業園區者，其使用尚應依經濟部加工出口區管理處相關法令規定管制及審議。 (3)建築物應考量既有植栽錯落，且不影響整體水岸景觀，惟如有特殊情形經都設會審議通過，得免受前開限制。 (4)建築物之投影面積應不得大於85公尺臨水退縮空間之50%，且整體土地使用強度不得大於特倉3、世貿用地之法定容積率及建蔽率。 (5)建築物高度不得大於12公尺，並應保持適當之建築棟距。 4. 變電所用地(變1用地)相鄰建築基地，應於鄰變電所用地(變1用地)之一側退縮10米建築。 5. 臨水岸建築基地應自基地與綠(園道)用地境界線退縮15公尺建築。 6. 特倉1C臨南北向12公尺寬計畫道路東側之土地，面臨南北向12公尺寬計畫道路應退縮10公尺建築，退縮空間應作車行道路提供公眾使用，並得計入法定空地。 7. 臨接下列指定道路之建築基地所需留設之沿街開放空間寬度如下表10-3-4及圖10-3-3所示。 8. 公4用地規劃設計應符合以下列規定： (1)公4用地臨水線退縮以20公尺為原則，惟其設計有利增進水岸活動強度及無礙公共利益與通行，得經都設會審議通過，或為臨時性建築物，免受前開退縮規定，另有關臨水線退縮地得計入法定空地。	並配合高雄軟體園區分期興建需求，酌予調整科專3A及世貿用地內各申請基地建築臨水線及非臨水線退縮管制文字規定，在確保適度公眾開放空間留設前提下，授權都設會視個案基地設計特色酌予放寬退縮深度並調整管制文字及圖示說明以利明確規範語意，預留進駐廠商設計彈性，打造多元水岸活動意象。 7. 落實校核第11條之規定與沿街退縮開放空間留設寬度規定表、沿街退縮開放空間留設寬度示意圖，使計畫規定說明一致，修正沿街退縮開放空間留設寬度規定表內容。		
--	---	--	--	--

10. 公2用地建築物設施之高度上限為12公尺。		(2)建築物設施之高度限制為10.5公尺。			
表9-3-3 沿街退縮開放空間留設寬度規定表		表10-3-4 沿街退縮開放空間留設寬度規定表			
指定道路編號	沿街開放空間寬度(M)	指定道路編號	沿街開放空間寬度(M)		
綠(園道5)(部份)、綠(園道6)(部份)、綠(園道7)	15	綠(園道5)(部份)	15		
綠(園道2)、綠(園道3)、綠(園道4)、中山路、中華路、成功路、凱旋路	10	綠(園道2)、綠(園道3)、綠(園道4)、中山路、中華路、成功路、凱旋路	10		
B17、B18、七賢路	6	B17、B18、七賢路	6		
					
圖9-3-2 沿街退縮開放空間留設寬度示意圖		圖10-3-3 沿街退縮開放空間留設寬度示意圖			
第11條 其他規定事項 1. 連通設施 (1)為促進土地使用效益與人車動線之順暢，本計畫範圍內道路上、下空權部份得興闢空橋、地下道、人工地盤等設施以供公共通行，並得為商業使用。 (2)建築物、停車場等之連通準用第一點規		第12條 其他規定事項 1. 連通設施 (1)為促進土地使用效益與人車動線之順暢，本計畫範圍內道路上、下空權部份得興闢空橋、地下道、人工地盤等設施以供公共通行，並得為商業使用。 (2)建築物、停車場等之連通準用第一點規		1. 配合條文檢討變更，修正條次。 2. 本計畫具便捷之大眾運輸系統串聯，區內有捷運及輕軌行經及站點設置，考量計	除依下列意見修正外，其餘照案通過。 1. 有關考量各街廓開發期程及建築時機點不一，新增連通
				照專案小組建議意見通過。	

定辦理，連通設施所需之工程費用、維護費用由申請人負擔。 (3)各連通設施之通道除商業使用外，其餘供公眾通行之樓地板面積不計入申請基地之法定容積。 (4)連通設施之規劃應載明於都市設計申請書件，並送都設會審查。 2. 停車空間 (1)<u>建築基地停車位數留設標準依建築技術規則辦理，且應以開發基地內化為原則。</u> (2)<u>特貿3申請建築時應提供一定比例設置公共停車場開放供公眾使用，以改善當地停車問題，提供比例以不低於原廣場兼停車場用地之車位供給數量，且須與專用停車位區隔為原則。</u>	定辦理，連通設施所需之工程費用、維護費用由申請人負擔。 (3)各連通設施之通道除商業使用外，其餘供公眾通行之樓地板面積不計入申請基地之法定容積。 (4)連通設施之規劃應載明於都市設計申請書件，並送都設會審查。 2. 停車空間 (1)停車位數留設標準，原則為容積樓地板面積每100平方公尺設置一部停車空間。有關停車空間總樓地板面積之檢討，依建築技術規則規定辦理。 (2)申請都市設計審議時，應依土地使用性質與其樓地板面積，計算所應提供之停車位數。惟提出交通衝擊分析及以大眾運輸系統為主之改善策略者，經都設會審議同意後，得排除前點規定。 (3)依建築技術規則劃設之建築物附設停車位得併入本款附設停車位數計算。 3. 建築物附設裝卸車位規定 (1)高雄硫酸銹地區商業區內建築物應依下列規定設置裝卸車位。 A. 非住宅使用 <table><tr><td>計入法定容積之非住宅使用總樓地板面積(平方</td><td>應附設裝卸車位數(個)</td></tr></table>	計入法定容積之非住宅使用總樓地板面積(平方	應附設裝卸車位數(個)	畫區未來將發展以大眾運輸為導向之旅運模式，為鼓勵綠色運輸發展，並考量各基地之開發彈性，停車空間回歸建築技術規則之規定辦理，且應以內化為原則。 3. 依「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫特定經貿核心專用區(三)土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」附則規定，增訂特貿3停車空間規定。 4. 考量建築物附設裝卸車位規定已於建築技術規則規定，檢討刪除裝卸車位規定，回歸建築技術規則辦理。 5. 依民國102年高市府都發規字第10232713102號「變更高雄多功	設施天橋興建規定，參考台北信義計畫區、桃園林口特定區及台中千城商業區都市計畫規定，並依本次會議所提新增執行時間點，新增第5點修正為「天橋連接之兩個街廓或建築基地若同時開發，由兩個街廓或建築基地共同負擔興建費用；若是先後開發，則後開發之街廓或建築基地，應興建天橋連接兩個街廓。惟就經費分配比例、繳款時間等相關事宜，授權市府於核發都市設計許可函前與開發者另訂協議書。」
計入法定容積之非住宅使用總樓地板面積(平方	應附設裝卸車位數(個)				

公尺)		能經貿園區特定區細部計畫(台糖港埠商業區土地使用分區管制要點)案」，港埠商業區應於都市計畫變更公告實施之日起三年內，應取得前期(舊倉庫活化利用)使用執照事宜，若逾期未取得，得依法檢討恢復原都市計畫一宗基地整體開發建築之規定，後依民國105年5月30日高雄市政府都市計畫委員會第54次會議決議，本案倉庫既已活化利用，符合都市計畫原意，本案經審議同意現行活化利用方式，實已符合都市計畫分期分區開發建築之目的與規定，故於本計畫檢討變更分期分區開發規定。	2. 停車空間規定請依下列意見修正： (1)第1點文字修正為：「建築基地停車位數留設標準依建築技術規則辦理， ~~一旦應以開發基地內化為原則。~~ 」 (2)另依113年3月20日召開本計畫區交通研商會議交通局所提之意見，增訂第3點「捷運及輕軌場站周邊400公尺內，基地法定停車位數量如經本府交通主管機關審查通過者，得以實際需求設置之，惟其減設數額不得大於百分
1000以下	1		
超過1000，未滿2000部份	2		
超過2000，未滿3000部份	3		
超過3000部份	每增加2000平方公尺增設一個 一大貨車裝卸車位得以二個標準裝卸車位計算之。		
備註： 裝卸空間標準 1. 標準裝卸車位尺度：長度6.0公尺，寬度2.5公尺，淨高2.7公尺。大貨車裝卸位長度13公尺，寬度4公尺，淨高4.2公尺。 2. 前述最小空間不包括車道操作空間及裝卸平臺等空間。 3. 裝卸空間之四周鄰街其他基地時，應設置適當之景觀綠化遮蔽處理。 4. 裝卸空間不得佔用指定留設之帶狀式公共開放空間。 5. 非住宅使用之裝卸車位設置標準，依計入法定容積之總樓地板面積計算附設之。			
表10-3-5 非住宅使用附設裝卸車位規定表		6. 考量港埠商業區土	
B. 住宅使用			
表10-3-6 住宅使用附設裝卸車位規定表			
計入法定容積之住宅(含	應附設裝卸車		

	1F 店鋪)總樓地板面積 (平方公尺)	位數(個)	地使用強度、建築退縮及停車空間等規定已於本計畫規範，故不予贅述刪除之。	之三十。」及第4點「建築基地停車空間應依據『電動汽車充電專用停車位及其充電設施設置管理辦法』辦理。」	
	2000 以下	0			
	超過 2000，未滿 30000	1			
	超過 30000	2			
	備註： 裝卸空間標準 1. 標準裝卸車位尺度：長度 6.0 公尺，寬度 2.5 公尺，淨高 2.7 公尺。大貨車裝卸位長度 13 公尺，寬度 4 公尺，淨高 4.2 公尺。 2. 前述最小空間不包括車道操作空間及裝卸平臺等空間。 3. 裝卸空間之四周鄰街其他基地時，應設置適當之景觀綠化遮蔽處理。 4. 裝卸空間不得佔用指定留設之帶狀式公共開放空間。 5. 住宅使用之裝卸車位設置標準，依計入法定容積之總樓地板面積計算附設之。				
	(2)除高雄硫酸銹地區外之建築物應依下列規定設置裝卸車位。 A. 本都市計畫區內之建築物非屬住宅與文教設施者，其裝卸車位不得少於表10-3-7所列標準： B. 區內之建築物除依前款設置裝卸車位外，需設置垃圾車進出、停放與垃圾分類儲存空間。 表10-3-7 建築物附設裝卸車位規定表				
建物總樓地板面積 (平方公尺)		應 附 設 裝 卸 車			

		位 數 (個)			
	1000以下	0			
	超過1000，未滿2000部份	1			
	超過2000，未滿4000部份	2			
	超過4000，未滿6000部份	3			
	超過6000部份	每 增 加 6000 平 方公尺 增 設 一 個			
	備註： 1. 每滿10個裝卸車位應於其中設置一個大貨車裝卸車位，惟考量各產業類型需求，倘屬「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(配合行政院亞灣5G AIoT創新園區推動方案)土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」計畫範圍內土地，得依土地使用性質及實際設置需求，經都設會審議同意後，得予減設。 2. 每滿10個裝卸車位應於其中設置一個大貨車裝卸車位。 3. 最小裝卸車位尺度： (1) 小貨車裝卸車位長6公尺、寬2.5公尺、淨高2.7公尺。 (2) 大貨車裝卸車位長13公尺、寬4公尺、淨高4.2公尺。 4. 同一基地內之建築物，其設置裝卸車位標準應分別就各該欄表列規定計算後(零數均應計入)予以累加後合併計				

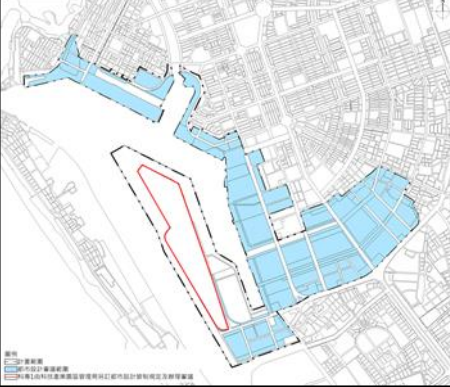
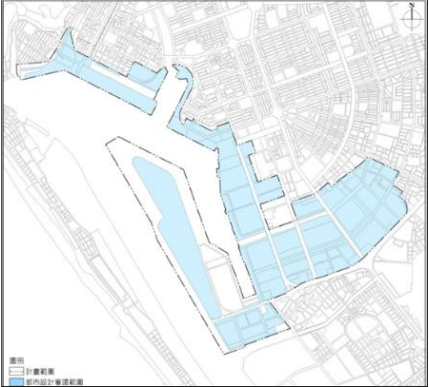
4. 高雄硫酸銹地區應依該都市計畫說明書規定，其餘未規定者，依「都市計畫法高雄市施行細則」規定管制。 5. 港埤商業區依下列規定辦理。 (1) 本案港埤商業區其使用性質編定為以下五組使用區，其允許使用如下： A. 第一組使用區：國際貿易、陸上、水上、航空運輸業、運輸服務業、倉儲業、通信業、郵政業、電信業、金融業、保險業、商品經紀業、資訊服務業、機械設備租賃業等辦公室。 B. 第二組使用區：國際機構及外國駐在機構、公共行政服務業之辦公室。 C. 第三組使用區：國際貿易展示中心。 D. 第四組使用區：百貨公司及市場業、飲食業、旅館業、洗染業、零售業。 E. 第五組使用區：文化設施及康樂服務設施、大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

B. 建築退縮管制： (A) 建築退縮管制係指建築物之牆面應至少退縮至此界線，其退縮部分應供作連續公共開放空間之使用，並得計入法定空地。 (B) 退縮建築供人行使用之帶狀公共開放空間之鋪面，應配合所臨接計畫道路之人行道設計鋪面、形式、色彩、材質及紋理，以塑造整體鋪面之延續性。 C. 停車空間及法定空地設置 (A) 前期開發若屬舊建物再利用，其依規定所需之停車空間得設置於基地尚未開發之土地。 (B) 全區基地之法定空地，原則集中留設於基地東南側並應予綠美化，上開集中留設之法定空地面積不得低於基地總面積20%。	依法檢討恢復原都市計畫一宗基地整體開發建築之規定；如有特殊情形者，得經本市都市計畫委會就實際情形審決。 B. 建築退縮管制： (A) 建築退縮管制係指建築物之牆面應至少退縮至此界線，其退縮部分應供作連續公共開放空間之使用，並得計入法定空地。 (B) 應自基地境界線退縮5公尺建築，退縮空間應留設無遮簷人行道。 (C) 退縮建築供人行使用之帶狀公共開放空間之鋪面，應配合所臨接計畫道路之人行道設計鋪面、形式、色彩、材質及紋理，以塑造整體鋪面之延續性。 C. 停車空間及法定空地設置 (A) 前期開發若屬舊建物再利用，其依規定所需之停車空間得設置於基地尚未開發之土地。 (B) 全區基地之法定空地，原則集中留設於基地東南側並應予綠美化，上開集中留設之法定空地面積不得低於基地總面積20%。 (C) 停車位數留設標準，原則為容積樓地板面積每100平方公尺設置一部停車空間。 (D) 申請開發時，可依土地使用性質與其樓地板面積，提出交通衝擊分析，及以大眾運輸系統為主之改善策略下，計算所應提供之停車位數，經都市設計審議委員會審議同意後，得排除前項規定。 (E) 依建築技術規則劃設之建築物附設停車			
--	---	--	--	--

6. <u>特貿二(Y15捷運聯合開發基地)及綠地用地(兼供道路使用)依下列規定辦理</u> (1) <u>若有提供轉乘設施、捷運連通及相關設施之使用，則應依「大眾捷運法」、「大眾捷運系統土地開發辦法」相關規定辦理。</u> (2) <u>綠地用地(兼供道路使用)為本市捷運工程局管有，指定作為輕軌軌道兼道路使用。</u> (3) <u>考量基地位於大眾運輸場站，本計畫區基地法定停車位數量如經本府交通主管機關審查通過者，得依實際需求設置之，惟其減設數額不得大於百分之三十。</u> (4) <u>申請建築時除法定停車位外，應提供一定比例設置公共停車場開放供公眾使用，以改善當地停車問題，提供至少227席車位，開放供公眾使用，且須與法定停車位區隔為宜。</u>	位得併入前項公共停車位數計算。			
---	------------------------	--	--	--

附表八、現行計畫都市設計基準檢討修正情形綜理表

項目	第 6 次專案小組提會修正條文	公展修正條文	現行條文	變更理由	專案小組建議意見	市都委會決議
	為落實本計畫區之都市規劃、健全地區發展，並塑造本計畫區獨特之都市意象、提昇環境品質，特訂定本計畫區內之建築申請案應經都市設計審議，並訂定都市設計基準。本要點自計畫公告實施之日起生效，區內有關都市設計管制一律以本基準為規範依據。	為落實本計畫區之都市規劃、健全地區發展，並塑造本計畫區獨特之都市意象、提昇環境品質，特訂定本計畫區內之建築申請案應經都市設計審議，並訂定都市設計基準。本要點自計畫公告實施之日起生效，區內有關都市設計管制一律以本基準為規範依據。	為落實本計畫區之都市規劃、健全地區發展，並塑造本計畫區獨特之都市意象、提昇環境品質，特訂定本計畫區內之建築申請案應經都市設計審議，並訂定都市設計基準。本要點自計畫公告實施之日起生效，區內有關都市設計管制一律以本基準為規範依據。	維持原條文。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
壹、總論	一、本設計規範旨在塑造本計畫範圍內之建物及大型公共建築為高雄地區之國際轉運經貿核心，並傳達其國際化、現代化之都市意象。 <u>除甲種工業區、港埠用地、鼓山區之商四、苓雅區商 5 與部分綠地用地、鹽埕區部分綠地用地與部分交通用地、漁業區、水域、河道用地、公 11 用地、鐵路用地及部分交 3 用地免經都市設計審議外，餘本計畫區內之建築申請案及公共設施用地開闢，應依下列規定辦理都市設計審議：</u> <u>本計畫區內位於圖 9-4-1 標示範圍土地，屬實施都市設計審議範圍，其建造執照、</u>	一、本設計規範旨在塑造本計畫範圍內之建物及大型公共建築為高雄地區之國際轉運經貿核心，並傳達其國際化、現代化之都市意象。 <u>除甲種工業區、港埠用地、苓雅區商 5 與部分綠地用地、鹽埕區部分綠地用地與部分交通用地、漁業區、水域、河道用地免經都市設計審議外，餘本計畫區內之建築申請案及公共設施用地開闢，應依下列規定辦理都市設計審議：</u> 1. <u>本計畫區內位於圖 9-4-1 標示範圍土地，屬實施都市設計審議範圍，其建造執照、雜</u>	一、本設計規範旨在塑造本計畫範圍內之建物及大型公共建築為高雄地區之國際轉運經貿核心，並傳達其國際化、現代化之都市意象。 甲種工業區、港埠用地、鼓山區之商四免經都市設計審議外，餘本計畫區內之建築申請案及公共設施用地開闢，應經都市設計審議(如圖 10-4-1 所示)。	1. 依民國 102 年 8 月 16 日公告之「變更高雄多功能經貿園區特定區主要計畫(配合高雄環狀輕軌捷運建設需用土地調整計畫範圍)案」納入高雄市主要計畫(原高雄市轄區)之部分道路用地、綠地用地、機關用地及商業區，依其規	為城市水岸景觀特色及發展一致性，前鎮科技產業園區(科專基地(科專 1)仍維持於都市設計審議範圍，另配合章節名稱，除「本設計規範」修正為「本設計基準」外，其餘照第 6	照專案小組建議意見通過。

雜項執照之申請，除應符合都市計畫及建築管理法令規定外，尚須符合本基準之規定，且應送高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會（以下簡稱都設會）審議通過後，始得申請建築（如圖 9-4-1 所示）。  圖 9-4-1 都市設計審議範圍示意圖	項執照之申請，除應符合都市計畫及建築管理法令規定外，尚須符合本基準之規定，且應送高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會（以下簡稱都設會）審議通過後，始得申請建築（如圖 9-4-1 所示）。  圖 9-4-1 都市設計審議範圍示意圖 2. 考量前鎮科技產業園區基地建築執照、雜項執照申請案件係由經濟部產業園區管理局受理，為利科技產業園區整體景觀及建築管理之一致，科專1土地範圍內有關都市設計管制規定，由經濟部產業園區管理局視園區發展需求另訂並辦理審議。	 圖 10-4-1 都市設計審議範圍示意圖	定維持原計畫，修正條文。 2. 考量前鎮科技產業園區基地建築執照、雜項執照申請案件係由經濟部產業園區管理局受理，為利科技產業園區整體景觀及建築管理之一致，科專1土地範圍內有關都市設計管制規定，由經濟部產業園區管理局視園區發展需求另訂並辦理審議，不納入本府都市設計審議範圍。 3. 配合本計畫納入漁業區及水域等計畫範圍調	次專案小組修正內容通過。
---	--	---	--	---------------------

			整，另配合 條文變更修 正都市設計 審議示意 圖。		
二、本設計基準依據都市計畫法 高雄市施行細則第3條規定 辦理之。	二、本設計基準依據都市計畫法 高雄市施行細則第3條規定 辦理之。	二、本設計基準依據都市計畫法 高雄市施行細則第3條規定 辦理之。	維持原條文。	照 案 通 過。	照 專 案 小 組 建 議 意 見 通 過。
三、有關都市設計審議作業規 範、簡化規定、授權規定、 變更設計及相關申請流程等 事項時，應依照現行都市設 計審議規範及高雄市都市設 計及土地使用開發許可審議 委員會（以下簡稱都設會） 之相關規定與決議事項辦 理。	三、有關都市設計審議作業規 範、簡化規定、授權規定、 變更設計及相關申請流程等 事項時，應依照現行都市設 計審議規範及高雄市都市設 計及土地使用開發許可審議 委員會（以下簡稱都設會）之 相關規定與決議事項辦理。	三、有關都市設計審議作業規 範、簡化規定、授權規定、 變更設計及相關申請流程等 事項時，應依照現行都市設 計審議規範及高雄市都市設 計及土地使用開發許可審議 委員會（以下簡稱都設會）之 相關規定與決議事項辦理。	維持原條文。	照 案 通 過。	照 專 案 小 組 建 議 意 見 通 過。
四、一宗建築基地面積在5,000 平方公尺以上之建築開發， 應提出包括設計目標、設計 構想及必要的環境影響分 析，環境影響分析應視個案 提出有關交通、景觀或其他 之影響說明。	四、一宗建築基地面積在5,000平 方公尺以上之建築開發，應提 出包括設計目標、設計構想及 必要的環境影響分析，環境影 響分析應視個案提出有關交 通、景觀或其他之影響說明。	四、一宗建築基地面積在5,000平 方公尺以上之建築開發，應提 出包括設計目標、設計構想及 必要的環境影響分析，環境影 響分析應視個案提出有關交 通、景觀或其他之影響說明。	維持原條文。	照 案 通 過。	照 專 案 小 組 建 議 意 見 通 過。
五、 <u>因基地條件限制或實際需求 而無法執行者或申請案有益 於都市景觀、提升生活環境 品質或具環境公益性者</u> ，經 都設會審議同意，得不適用 本基準全部或 <u>一</u> 部份之規 定。	五、 <u>因基地條件限制或實際需求 而無法執行者或申請案有益 於都市景觀、提升生活環境 品質或具環境公益性者</u> ，經 都設會審議同意，得不適用 本基準全部或 <u>一</u> 部份之規 定。	五、建築設計如有益都市景觀、 建築藝術者，經都設會審議 同意，得不適用本基準全部 或部份之規定。	總則之通案性 條文，依本市 都市設計基準 通案性原則修 正。	為明確規 範執行內 容，本次 提會內容 修正為 「因基地 條件特殊	照 專 案 小 組 建 議 意 見 通 過。

				而無法執 行者或有 請案都市 於都或具 觀境公益 者公益環 設會審性 同意，都 不適用議 基全本 或部份 規定。」	
六、 <u>為本地區環境之有效管理，本設計基準內容得經都設會決議修正或補充之。</u>	六、 <u>為本地區環境之有效管理，本設計基準內容得經都設會決議修正或補充之。</u>	六、本基準得經都設會審議後修訂之。	總則之通案性條文，依本市都市設計基準通案性原則修正。	參 考 法 制 局 說 明 法 規 係 以 訂 定、修 正 及 廢 止， 配 合 法 定 文 字 用 語，刪 除 「 或 補 充 文 字。」	照 專 案 小 組 建 議 意 見 通 過。
七、 <u>實施都市設計範圍之基地申請開發，適用「高雄市都市設計審議原則」規定。</u>	七、 <u>實施都市設計範圍之基地申請開發，適用「高雄市都市設計審議原則」規定。</u>	七、高雄市都市設計管制法令公佈後，本計畫區內都市設計基準從其規定實施管制。都市設計基準係對開放空間、地標建築、立體連通設施做原則性規範。	總則之通案性條文，依本市都市設計基準通案性原則修正。	照 案 通 過。	照 專 案 小 組 建 議 意 見 通 過。
(刪除)	(刪除)	八、為強化都市設計審議功能，	總論條文已有	照 案 通	照 專 案 小

			並縮短審議時程，本地區一定規模範圍以下之申請案件得授權建築師依本基準及土地使用分區管制要點所規定之項目，簽證檢查負責後逕行申請建築，並請其所屬公會協助查核。 前項一定規模範圍以下之建築師簽證相關規定，由本府訂定之。	明訂授權規定依照現行相關規範辦理，故刪除本條。	過。	組建議意見通過。
	八、為縮短公共設施用地審議時程，公共設施用地得由目的事業主管機關訂定都市設計規範送都設會審查通過，執行時由各目的事業主管機關依該規範檢查負責，並逕行申請建築或開發。	八、為縮短公共設施用地審議時程，公共設施用地得由目的事業主管機關訂定都市設計規範送都設會審查通過，執行時由各目的事業主管機關依該規範檢查負責，並逕行申請建築或開發。	九、為縮短公共設施用地審議時程，公共設施用地得由目的事業主管機關訂定都市設計規範送都設會審查通過，執行時由各目的事業主管機關依該規範檢查負責，並逕行申請建築或開發。	維持原條文，調整條次。	為簡化規範，刪除「為縮短公共設施用地審議時程」文字並納入變更理由說明。	照專案小組建議意見通過。
貳、道路系統及停車場設置	九、聯外道路：道B12（中山路）、道B3（成功路）、一心路為區內聯外道路，基地境界線鄰接前開道路之申請建築基地，其建築物正立面及停車場出入口之設置，應依下列規定辦理： 1. 基地建築物正立面之規劃，應以面臨區內聯外道路為限。 2. 考量過境車流並降低基地開發對周邊環境之衝擊，除基地區位單面臨路者外，其餘申請建	九、聯外道路：道B12（中山路）、道B3（成功路）、一心路為區內聯外道路，基地境界線鄰接前開道路之申請建築基地，其建築物正立面及停車場出入口之設置，應依下列規定辦理： 1. 基地建築物正立面之規劃，應以面臨區內聯外道路為限。 2. 考量過境車流並降低基地開發對周邊環境之衝擊，除基地區位單面臨路者外，其餘申請建	十、聯外道路：道B12（中山路）、道B3（成功路）、一心路，以過境性車流為主，路段上任何區位除基地僅單面臨接上開道路者外非經都設會審議通過不得設置建築基地停車場出入口，臨該路段之建築基地建築物需以臨該道路面為建築物正立面。	1. 調整條次。 2. 為利臨道B12（中山路）、道B3（成功路）、一心路之建築基地之停車場出入口設置彈性，檢討變更本條規定。	為簡化規範，修正鄰接聯外道路之建築正立面及停車場出入口設置如下： 1. 基地建築物正立面之規劃，	照專案小組建議意見通過。

<u>築基地停車場出入口之規劃，應經都設會審議通過，始得設置於區內聯外道路側沿線。</u>	<u>築基地停車場出入口之規劃，應經都設會審議通過，始得設置於區內聯外道路沿線。</u>			應以面臨聯外道路為限。 2. 除基地單面者外，其餘建築基地停車場出入口之規劃，應經都設會審議通過，始得設置於聯外道路側。	
<u>十、主要道路：道B7（中華路）、道B17、道B18。為區內基地之服務性道路，允許設置基地停車場出入口及該基地之必要服務性出入口。</u>	<u>十、主要道路：道B7(中華路)、道B17、道B18。為區內基地之服務性道路，允許設置基地停車場出入口及該基地之必要服務性出入口。</u>	十一、主要道路：道B7(中華路)、道B17、道B18。為區內基地之服務性道路，允許設置基地停車場出入口及該基地之必要服務性出入口。	維持原條文，調整條次。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
<u>十一、次要道路：園道五，若需於廣停部份留設停車場出入口，須經都設會審查通過，始得留設。</u>	<u>十一、次要道路：園道五，若需於廣停部份留設停車場出入口，須經都設會審查通過，始得留設。</u>	十二、次要道路：園道五，若需於廣停部份留設停車場出入口，須經都設會審查通過，始得留設。	維持原條文，調整條次。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。

十二、園道應予以適度綠化。	十二、園道應予以適度綠化。	十三、園道應予以適度綠化。	維持原條文，調整條次。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
十三、基地開發建築物附屬停車空間之設置，應依下列規定辦理： (一)同一街廓內不同建築基地之地下停車場得合併使用，以減少地下停車場出入口，若為不同時期開發，得預留空間以供連結。 (二)本計畫區之建築基地其基地面積小於3,000平方公尺者，不得設置二處以上供雙向進出之汽機車停車場出入口，但可採兩處單向出入口之設計，但若大於3,000平方公尺或該基地之停車數量大於150輛以上，且規劃二處以上供雙向進出之汽機車停車場出入口者，應經都設會審議同意後始得設置。 (三)除基地條件限制外，汽機車停車場出入口不得設置於下列道路及場所： 1. 自道路交叉截角線之距離10公尺範圍內。 2. 學校校門口距離20公尺範圍內。 3. 丁字路口及其他有公共安全及	十三、基地開發建築物附屬停車空間之設置，應依下列規定辦理： (一)同一街廓內不同建築基地之地下停車場得合併使用，以減少地下停車場出入口，若為不同時期開發，得預留空間以供連結。 (二)本計畫區之建築基地其基地面積小於3,000平方公尺者，不得設置二處以上供雙向進出之汽機車停車場出入口，但可採兩處單向出入口之設計，但若大於3,000平方公尺或該基地之停車數量大於150輛以上，且規劃二處以上供雙向進出之汽機車停車場出入口者，應經都設會審議同意後始得設置。 (三)除基地條件限制外，汽機車停車場出入口不得設置於下列道路及場所： 1. 自道路交叉截角線之距離10公尺範圍內。 2. 學校校門口距離20公尺範圍內。 3. 丁字路口及其他有公共安全及	十四、基地開發建築物附屬停車空間之設置，應依下列規定辦理： (一)同一街廓內不同建築基地之地下停車場得合併使用，以減少地下停車場出入口，若為不同時期開發，得預留空間以供連結。 (二)本計畫區之建築基地其基地面積小於3,000平方公尺者，不得設置二處以上供雙向進出之汽機車停車場出入口，但可採兩處單向出入口之設計，但若大於3,000平方公尺或該基地之停車數量大於150輛以上，且規劃二處以上供雙向進出之汽機車停車場出入口者，應經都設會審議同意後始得設置。 (三)除基地條件限制外，汽機車停車場出入口不得設置於下列道路及場所： 1. 自道路交叉截角線之距離10公尺範圍內。 2. 學校校門口距離20公尺範圍內。 3. 丁字路口及其他有公共安全及	1. 調整條次。 2. 機車停車數量及尺寸規定回歸都設審議原則，故刪除(四)。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。

公共交通之道路、路段或場所。		(四)每宗建築基地申請建築時，應至少留設與建築技術規則所訂法定汽車停車數等量之機車停車位，提供民眾停放機車之用。機車停車位面積以每個2公尺×0.9公尺計算，其設置區位應配合汽車停車空間之區位，不得利用基地內其他形式之開放空間，且以集中留設為原則。			
(四)汽車停車數量達150部以上之停車場，需於停車場出入口前之建築基地內設置汽車入場之等候空間，以減少車輛進場佔用面前道路空間之交通衝擊，其空間需可供該停車場之六十分之一數量之車輛排隊等候。該空間得計入法定空地，但不得影響人行動線之延續性。	(四)汽車停車數量達150部以上之停車場，需於停車場出入口前之建築基地內設置汽車入場之等候空間，以減少車輛進場佔用面前道路空間之交通衝擊，其空間需可供該停車場之六十分之一數量之車輛排隊等候。該空間得計入法定空地，但不得影響人行動線之延續性。	(五)汽車停車數量達150部以上之停車場，需於停車場出入口前之建築基地內設置汽車入場之等候空間，以減少車輛進場佔用面前道路空間之交通衝擊，其空間需可供該停車場之六十分之一數量之車輛排隊等候。該空間得計入法定空地，但不得影響人行動線之延續性。			
十四、基地中設置停車位之區位不得阻斷人行動線系統、自行車道、廣場、鄰里公園及兒童遊樂場等空間。	十四、基地中設置停車位之區位不得阻斷人行動線系統、自行車道、廣場、鄰里公園及兒童遊樂場等空間。	十五、基地中設置停車位之區位不得阻斷人行動線系統、自行車道、廣場、鄰里公園及兒童遊樂場等空間。	維持原條文，調整條次。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
十五、裝卸貨空間及裝卸車位應在基地內留設，避免利用主要道路或佔用公共空間進行裝卸貨。	十五、裝卸貨空間及裝卸車位應在基地內留設，避免利用主要道路或佔用公共空間進行裝卸貨。	十六、裝卸貨空間及裝卸車位應在基地內留設，避免利用主要道路或佔用公共空間進行裝卸貨。	維持原條文，調整條次。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
十六、裝卸貨空間之設置應考量最短距離，且須與建築物	十六、裝卸貨空間之設置應考量最短距離，且須與建築物	十七、裝卸貨空間之設置應考量最短距離，且須與建築物	維持原條文，調整條次。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。

	之其他相關設施密切配合，如月臺、貨運電梯、運貨通道等並需與人行分隔等。	之其他相關設施密切配合，如月臺、貨運電梯、運貨通道等並需與人行分隔等。	之其他相關設施密切配合，如月臺、貨運電梯、運貨通道等並需與人行分隔等。			見通過。
	十七、申請建築之基地若經公車主管機關考量公車路線需設公車站時，得配合留設順向停車彎。	十七、申請建築之基地若經公車主管機關考量公車路線需設公車站時，得配合留設順向停車彎。	十八、申請建築之基地若經公車主管機關考量公車路線需設公車站時，得配合留設順向停車彎。	維持原條文，調整條次。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
參、開放空間系統	十八、本計畫區依退縮建築所留設之法定空地稱為開放空間，開放空間應依下列原則設計： (一)應儘量面臨道路及水岸留設。 (二)應考慮能與現有公園、廣場或步道等銜接。 (三)應與鄰地留設之空地充分配合。 (四)應以集中留設為原則。	十八、本計畫區依退縮建築所留設之法定空地稱為開放空間，開放空間應依下列原則設計： (一)應儘量面臨道路及水岸留設。 (二)應考慮能與現有公園、廣場或步道等銜接。 (三)應與鄰地留設之空地充分配合。 (四)應以集中留設為原則。	十九、本計畫區依退縮建築所留設之法定空地稱為開放空間，開放空間應依下列原則設計： (一)應儘量面臨道路及水岸留設。 (二)應考慮能與現有公園、廣場或步道等銜接。 (三)應與鄰地留設之空地充分配合。 (四)應以集中留設為原則。	維持原條文，調整條次。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
	十九、指定留設之沿街開放空間不得加設任何圍籬，且需留設人行步道，人行步道之淨寬不得小於2公尺，退縮建築達10公尺(含)以上者，另須留設連續性之自行車道，其餘部份得綠化，並得與公有人行步道共構。	十九、指定留設之沿街開放空間不得加設任何圍籬，且需留設人行步道，人行步道之淨寬不得小於2公尺，退縮建築達10公尺(含)以上者，另須留設連續性之自行車道，其餘部份得綠化，並得與公有人行步道共構。	二十、指定留設之沿街開放空間不得加設任何圍籬，且需留設人行步道，人行步道之淨寬不得小於2公尺，退縮建築達10公尺(含)以上者，另須留設連續性之自行車道，其餘部份得綠化，並得與公有人行步道共構。	維持原條文，調整條次。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
	二十、綠帶園道需保持其視覺軸線之穿透性。	二十、綠帶園道需保持其視覺軸線之穿透性。	二十一、綠帶園道需保持其視覺軸線之穿透性。	維持原條文，調整條次。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。

二十一、指定留設之沿街開放空間原則得設置必要之街道家具，並提供公眾使用。	二十一、指定留設之沿街開放空間原則得設置必要之街道家具，並提供公眾使用。	二十二、指定留設之沿街開放空間原則得設置必要之街道家具，並提供公眾使用。	維持原條文，調整條次。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
二十二、全區退縮地鋪面以同一街廓採整體性設計為原則，退縮地人行步道未構築地下室部份，其鋪面應考慮透水性。	二十二、全區退縮地鋪面以同一街廓採整體性設計為原則，退縮地人行步道未構築地下室部份，其鋪面應考慮透水性。	二十三、全區退縮地鋪面以同一街廓採整體性設計為原則，退縮地人行步道未構築地下室部份，其鋪面應考慮透水性。	維持原條文，調整條次。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
二十三、本區建築基地應予以綠化，且其綠覆率應達75%以上，公園綠地應達80%以上。	二十三、本區建築基地留設之開放空間應予以綠化，且其綠覆率應達75%以上，公園綠地應達80%以上。	二十四、本區建築基地留設之開放空間應予以綠化，且其綠覆率應達75%以上，公園綠地應達80%以上，學校應達60%以上，有關綠覆率之計算依「高雄市都市設計審議作業程序」及都設會相關決議事項辦理。	1. 調整條次。 2. 本計畫變9案已變更學校用地，故刪除之；另有關綠覆率計算依「高雄市都市設計審議原則」規範辦理，不予贅述刪除之。	照第6次專案小組提會修正內容通過。	照專案小組建議意見通過。
二十四、本區建築基地應檢附 <u>總二氧化碳固定量計算並標示喬木固碳標準。</u>	—	—	—	除明確規範為檢附「植栽綠化」總二氧化碳固定量計算外，其餘照第6次專案小組提會修正內	照專案小組建議意見通過。

					容通過。	
	二十五、本區建築基地地下室開挖率須小於75%，但針對基地保水、植栽生存提出特殊對策或開放空間具公益性等，經都設會審議通過者，開挖率得提高至80%(含)。退縮地未開挖部份地面處理除人行步道外需採透水性工法施作。	二十四、本區建築基地地下室開挖率須小於75%，但針對基地保水、植栽生存提出特殊對策或開放空間具公益性等，經都設會審議通過者，開挖率得提高至80%(含)。退縮地未開挖部份地面處理除人行步道外需採透水性工法施作。	二十五、本區建築基地地下室開挖率須小於75%，但針對基地保水、植栽生存提出特殊對策或開放空間具公益性等，經都設會審議通過者，開挖率得提高至80%(含)。退縮地未開挖部份地面處理除人行步道外需採透水性工法施作。	維持原條文，調整條次。	照第6次專案小組提會修正條次通過。	照專案小組建議意見通過。
	(詳修正後條文第四十六條所示)	(詳修正後條文第四十五條所示)	二十六、於本計畫區內之建築申請案(住宅建築除外)及公共設施用地開闢地區應提出夜間照明計畫。	考量已增訂夜間照明規定，故整併至第四十五條。	照第6次專案小組提會修正條次通過。	照專案小組建議意見通過。
	二十六、為水岸之公共性、連續性及開放性，11~21號碼頭開發基地臨水線部分應留設穿透性水岸開放空間或通行廊道，並提供公眾使用	二十五、為水岸之公共性、連續性及開放性，11~21號碼頭開發基地臨水線部分應留設穿透性水岸開放空間或通行廊道，並提供公眾使用。	二十七、為水岸之公共性、連續性及開放性，11~21號碼頭開發基地臨水線部分應留設穿透性水岸開放空間或通行廊道，並提供公眾使用。	維持原條文，調整條次。	照第6次專案小組提會修正條次通過。	照專案小組建議意見通過。
肆、人行動線系統	二十七、區內指定街廓(特貿區之4B、4C、4D、5A、5B、5C)需設置一連續且人車分道之人行步道。	二十六、區內指定街廓(特貿區之4B、4C、4D、5A、5B、5C)需設置一連續且人車分道之人行步道。	二十八、區內指定街廓(特貿區之4B、4C、4D、5A、5B、5C)需設置一連續且人車分道之人行步道，必要穿越道路B12(中山路)及愛河時得以立體連通方式為之，但其設置位置及面積需經都設會審議通過。	考量本計畫已增訂立體通廊設置規定，故將立體連通整併至第三十條。	除刪除贅字「一」外，其餘照第6次專案小組提會修正條次通過。	照專案小組建議意見通過。

二十八、沿街型開放空間需配置與其他類型開放空間或公共設施相連接之人行步道，以共同形成一完整之人行及活動系統。	二十七、沿街型開放空間需配置與其他類型開放空間或公共設施相連接之人行步道，以共同形成一完整之人行及活動系統。	二十九、沿街型開放空間需配置與其他類型開放空間或公共設施相連接之人行步道，以共同形成一完整之人行及活動系統。	維持原條文，調整條次。	除刪除贅字「一」外，其餘照第6次專案小組提會修正條次通過。	照專案小組建議意見通過。
二十九、本計畫區內退縮空間設置之人行步道得與道路路權範圍內設置之公共人行道共構。若採共構設計者，其鋪面、植栽應整體考量設計，惟原公共人行道之公共設備機能（地下管線、植栽、路燈、電話亭、站牌）應予以保留。	二十八、本計畫區內退縮空間設置之人行步道得與道路路權範圍內設置之公共人行道共構。若採共構設計者，其鋪面、植栽應整體考量設計，惟原公共人行道之公共設備機能（地下管線、植栽、路燈、電話亭、站牌）應予以保留。	三十、本計畫區內退縮空間設置之人行步道得與道路路權範圍內設置之公共人行道共構。若採共構設計者，其鋪面、植栽應整體考量設計，惟原公共人行道之公共設備機能（地下管線、植栽、路燈、電話亭、站牌）應予以保留。	維持原條文，調整條次。	照第6次專案小組提會修正條次通過。	照專案小組建議意見通過。
三十、1~10號碼頭（蓬萊商港）特文區基地應配合基地兩側臨水岸公園用地之人行步道及自行車道設施寬度與區位，留設可連通之人行步道，並採無障礙設計，以串接水岸活動動線至基地內部。	二十九、1~10號碼頭（蓬萊商港）特文區基地應配合基地兩側臨水岸公園用地之人行步道及自行車道設施寬度與區位，留設可連通之人行步道，並採無障礙設計，以串接水岸活動動線至基地內部。	三十一、1~10號碼頭（蓬萊商港）特文區基地應配合基地兩側臨水岸公園用地之人行步道及自行車道設施寬度與區位，留設可連通之人行步道，並採無障礙設計，以串接水岸活動動線至基地內部。	維持原條文，調整條次。	照第6次專案小組提會修正條次通過。	照專案小組建議意見通過。
三十一、本計畫區立體通廊應依下列原則設計： (一)立體連通系統留設位置如圖9-4-2所示，特貿2應於臨新光公園側留設地面出	三十、本計畫區立體通廊應依下列原則設計： (一)立體連通系統留設位置如圖9-4-2所示，特貿2應於臨星光公園側留設地面出入口。	(新增)	為串聯本計畫藍綠帶資源、打造親水環境、提供舒適之人行環境並	照第6次專案小組提會修正條次通過。	照專案小組建議意見通過。

<u>入口。除上述留設位置外，如開發者為促進土地使用效益與人車動線順暢提出立體連通系統規劃，得提經都設會審議同意後設置之。</u> <u>(二)立體連通系統造型、量體與位置應經本市都設會審議通過，並由開發者負責興建與維護，留設位置得經都設會同意調整之，其上之建築物應預為留設供連接使用之空間，並規劃公共通行動線以連接至地面層出入口。</u> <u>(三)提供舒適人行環境，人行立體連通系統，應以有頂蓋之規劃，且應符合內政部頒建築物無障礙設施設計規範。人行立體連通系統原則保持無償開放供公眾使用，惟旅運中心涉及邊境進出管制，依相關管制措施辦理，配合時段性開放。</u> <u>(四)人行立體連通系統寬度至少4公尺，其中人行通行淨寬至少2.5公尺及當層高度應達4公尺以上，其橋底淨高度至少5公尺以上，並留設垂直動線，如圖9-4-3所示。</u>	<u>除上述留設位置外，如開發者為促進土地使用效益與人車動線順暢提出立體連通系統規劃，得提經都設會審議同意後設置之。</u> <u>(二)立體連通系統造型、量體與位置應經本市都設會審議通過，並由開發者負責興建與維護，留設位置得經都設會同意調整之，其上之建築物應預為留設供連接使用之空間，並規劃公共通行動線以連接至地面層出入口。</u> <u>(三)提供舒適人行環境，人行立體連通系統，應以有頂蓋之規劃，且應符合內政部頒建築物無障礙設施設計規範。人行立體連通系統原則保持無償開放供公眾使用，惟旅運中心涉及邊境進出管制，依相關管制措施辦理，配合時段性開放。</u> <u>(四)人行立體連通系統寬度至少4公尺，其中人行通行淨寬至少2.5公尺及當層高度應達4公尺以上，其橋底淨高度至少5公尺以上，並留設垂直動線，如圖9-4-3所示。</u>		促進新興產業間交流，另整併第四十三條「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(配合行政院亞灣2.0-智慧科技創新園區推動方案)土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」之立體通廊設置規定，訂定立體通廊之設計原則，並指定應設置立體通廊位置。		
--	---	--	---	--	--

(五)人行立體連通系統未與申請開發基地之建築物銜接整合或受開發基地條件限制者，其人行通行淨寬應達3公尺以上。 (六)人行立體連通系統穿越建築內部時，通行淨寬應達6公尺、當層高度應達5.5公尺以上或兩層樓並設有垂直動線，以提供舒適且方向性清晰之步行環境。 (七)立體連通系統跨越道路時，須依道路設計規範等相關規定辦理。跨越40公尺以上道路時，其橋底淨高度應大於6公尺以上，以保持視覺穿透性，避免對路上通行之人車產生視覺壓迫感。另世貿用地以南設置時，應考量高雄展覽館展場之大型機具及遊艇陸運需求，並經本市都設會審議通過。 (八)人行立體連通系統之地面應保持順平，遇高程差應以斜坡處理，坡度不超過1/12，且地坪鋪面應有防滑處理，以維持人行安全。 (九)建物2層樓臨人行立體連通系統側應設置店舖或可供市民休憩活動之公益性設	(五)人行立體連通系統未與申請開發基地之建築物銜接整合或受開發基地條件限制者，其人行通行淨寬應達3公尺以上。 (六)人行立體連通系統穿越建築內部時，通行淨寬應達6公尺、當層高度應達5.5公尺以上或兩層樓並設有垂直動線，以提供舒適且方向性清晰之步行環境。 (七)立體連通系統跨越道路時，須依道路設計規範等相關規定辦理。跨越40公尺以上道路時，其橋底淨高度應大於6公尺以上，以保持視覺穿透性，避免對路上通行之人車產生視覺壓迫感。另世貿用地以南設置時，應考量高雄展覽館展場之大型機具及遊艇陸運需求，並經本市都設會審議通過。 (八)人行立體連通系統之地面應保持順平，遇高程差應以斜坡處理，坡度不超過1/12，且地坪鋪面應有防滑處理，以維持人行安全。 (九)建物2層樓臨人行立體連通系統側應設置店舖或可供市民休憩活動之公益性設施為				
---	---	--	--	--	--

<u>施為原則，且前開店鋪或公益性設施主要開口應朝向連通道，避免以實體牆面阻隔人與活動聯繫，使連通設施兼具人行與商業活動延續及都市防救災功能。</u> <u>(十)人行立體連通系統具視覺穿透性，透空率應達立面70%以上，自當層樓地板面至結構下緣為高度計算範圍。</u> <u>(十一)人行立體連通系統之量體設計以簡潔、輕巧、通透性為規劃原則，鼓勵與建築物整合設計，並與周邊環境相調和。</u> <u>(十二)人行立體連通系統應考量夜間活動之延續，兼顧都市美學、節能等原則，對人行空間規劃適當之照明設計，創造良好夜間步行環境，尤以接近公共設施如捷運站等周邊應加強公共安全照明。</u> <u>(十三)為提升都市景觀與都市活動，於維持人行順暢原則下，得適度放寬人行空間寬度規劃休憩平台與座椅，提供人行休憩、停留使用。</u>	<u>原則，且前開店鋪或公益性設施主要開口應朝向連通道，避免以實體牆面阻隔人與活動聯繫，使連通設施兼具人行與商業活動延續及都市防救災功能。</u> <u>(十)人行立體連通系統具視覺穿透性，透空率應達立面70%以上，自當層樓地板面至結構下緣為高度計算範圍。</u> <u>(十一)人行立體連通系統之量體設計以簡潔、輕巧、通透性為規劃原則，鼓勵與建築物整合設計，並與周邊環境相調和。</u> <u>(十二)人行立體連通系統應考量夜間活動之延續，兼顧都市美學、節能等原則，對人行空間規劃適當之照明設計，創造良好夜間步行環境，尤以接近公共設施如捷運站等周邊應加強公共安全照明。</u> <u>(十三)為提升都市景觀與都市活動，於維持人行順暢原則下，得適度放寬人行空間寬度規劃休憩平台與座椅，提供人行休憩、停留使用。</u>				
---	---	--	--	--	--

(十四)垂直連通設施空間應具公開與明亮之視覺穿透性，且於各層出入口處，預留寬度及深度均大於6公尺之緩衝空間；地面層出入口處應與地面層開放空間整合以供人潮集散，並與周邊公共人行動線銜接，如圖9-4-4所示。



註：本立體連通系統實際留設之造型、量體與位置以都設會審訂為準。

圖9-4-2 立體連通系統設置位置示意圖

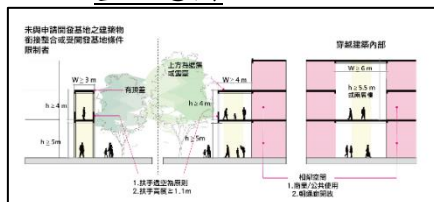


圖9-4-3 立體連通系統人行空間尺度示意圖

(十四)垂直連通設施空間應具公開與明亮之視覺穿透性，且於各層出入口處，預留寬度及深度均大於6公尺之緩衝空間；地面層出入口處應與地面層開放空間整合以供人潮集散，並與周邊公共人行動線銜接，如圖9-4-4所示。



註：本立體連通系統實際留設之造型、量體與位置以都設會審訂為準。

圖9-4-2 立體連通系統設置位置示意圖

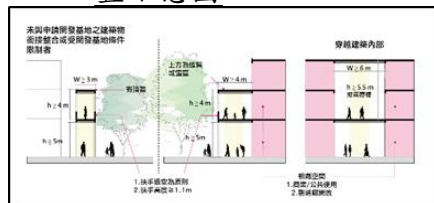
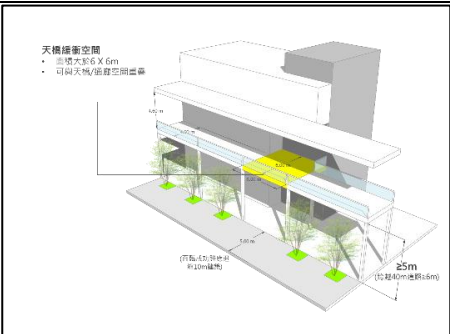
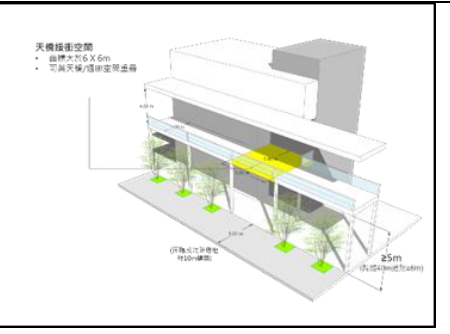
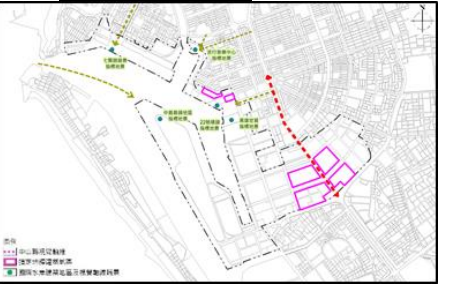


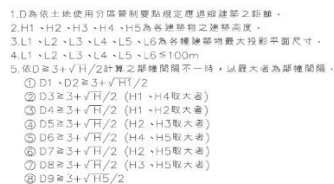
圖9-4-3 立體連通系統人行空間尺度示意圖

	 天橋橋面空間 • 橋面寬度6 X 6m • 可與天橋/橋面空間連通 (可與天橋/橋面空間連通) 5.0m 25m (可與天橋/橋面空間連通)	 天橋橋面空間 • 橋面寬度6 X 6m • 可與天橋/橋面空間連通 (可與天橋/橋面空間連通) 5.0m 25m (可與天橋/橋面空間連通)				
	圖9-4-4 立體連通系統設置示意圖	圖9-4-4 立體連通系統設置示意圖				
伍、建築量體管制	<u>三十二</u> 、本區之建築需整體考量愛河及高雄港水岸景觀與港灣城市意象，並表達多功能經貿園區之國際性。	<u>三十一</u> 、本區之建築需整體考量愛河及高雄港水岸景觀與港灣城市意象，並表達多功能經貿園區之國際性。	<u>三十二</u> 、本區之建築需整體考量愛河及高雄港水岸景觀與港灣城市意象，並表達多功能經貿園區之國際性。	維持原條文，調整條次。	照第6次專案小組提會修正條次通過。	照專案小組建議意見通過。
	<u>三十三</u> 、區內以臨道B12（中山路）之區域為主要商業活動地區，特貿5A、特貿5B、特貿4C、特貿4D為指定地標建築地區。將主體建築配置於道B12（中山路）側。	<u>三十二</u> 、區內以臨道B12（中山路）之區域為主要商業活動地區，特貿5A、特貿5B、特貿4C、特貿4D為指定地標建築地區。將主體建築配置於道B12（中山路）側。	<u>三十三</u> 、區內以臨道B12（中山路）之區域為主要商業活動地區，特貿5A、特貿5B、特貿4C、特貿4D為指定地標建築地區。將主體建築配置於道B12（中山路）側。	維持原條文，調整條次。	照第6次專案小組提會修正條次通過。	照專案小組建議意見通過。
	<u>三十四</u> 、為塑造進入第一港口之景觀意象， <u>特貿1</u> 、 <u>特貿2</u> 指定為港口地標建築。	<u>三十三</u> 、為塑造進入第一港口之景觀意象， <u>特貿1</u> 、 <u>特貿2</u> 指定為港口地標建築。	<u>三十四</u> 、為塑造進入第一港口之景觀意象，特貿一區、特貿二區指定為港口地標建築。	維持原條文，配合條文檢討變更及明確指定區域，修正條次與文字。	照第6次專案小組提會修正條次通過。	照專案小組建議意見通過。

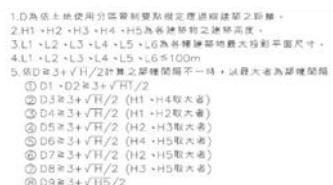
<u>三十五、視覺軸線端景設計</u> (一)為形塑海洋文化及流行音樂中心預定基地之周邊整體景觀意象，以及凸顯高雄港1~22號碼頭周邊主要動線之視覺軸線端點，本計畫區七賢路底、第13、19~20號碼頭及世貿用地所在街廓應依指定位置(詳圖9-4-5所示)設置臨水岸公共開放空間端景，其端景設計應考量高雄港門戶焦點、海洋文化及流行音樂中心建築設計，展現國際水岸景觀之整體意象。 (二)為塑造高雄港整體入口意象，科專1為視覺端點之重點區域，應依地形特色及區位優勢，以適當植栽、夜間照明及其他塑造地標意象等方式，積極形塑港口開放空間節點意象，並以地標建築分布於港灣沿岸突出醒目端點，以創造地點認知象徵與地景特色。  圖9-4-5 視覺端點分布示意圖	<u>三十四、視覺軸線端景設計</u> (一)為形塑海洋文化及流行音樂中心預定基地之周邊整體景觀意象，以及凸顯高雄港1~22號碼頭周邊主要動線之視覺軸線端點，本計畫區七賢路底、第13、19~20號碼頭及世貿用地所在街廓應依指定位置(詳圖9-4-5所示)設置臨水岸公共開放空間端景，其端景設計應考量高雄港門戶焦點、海洋文化及流行音樂中心建築設計，展現國際水岸景觀之整體意象。 (二)為塑造高雄港整體入口意象，科專1應依地形特色及區位優勢，以適當植栽、夜間照明及其他塑造地標意象等方式，積極形塑港口開放空間節點意象，並以地標建築分布於港灣沿岸突出醒目端點，以創造地點認知象徵與地景特色。  圖9-4-5 視覺端點分布示意圖	<u>三十五、視覺軸線端景設計</u>：為形塑海洋文化及流行音樂中心預定基地之周邊整體景觀意象，以及凸顯高雄港1~22號碼頭周邊主要動線之視覺軸線端點，本計畫區七賢路底、第13、19~20號碼頭及世貿用地所在街廓應依指定位置(詳圖10-4-2所示)設置臨水岸公共開放空間端景，其端景設計應考量高雄港門戶焦點、高雄流行音樂中心建築設計，展現國際水岸景觀之整體意象。  圖10-4-2 視覺端點分布示意圖	1. 維持原條文，調整條次。 2. 落實校核第36條之條文內容與視覺端點分布示意圖，使計畫規定說明一致，故檢討變更圖9-4-5視覺端點分布示意圖與相關條文內容。 3. 為型塑高雄港入口意象，增訂科專1(中島地區)應導入地標景觀建設規範。 除依下列意見修正外，其餘照第6次專案小組修正內容通過。 1. (一)簡化規定及配合現行建築名稱修正為「<u>高雄流行音樂中心</u>」之周邊景觀意象，…<u>高雄流行音樂中心</u>建築設計，…」。 2. (二)為強化科專1為港區重要景觀端點及簡 照專案小組建議意見通過。
---	---	---	--

				化 規 範，刪 除「造 塑雄港 體入整 意象口 並納」 變更入 理由說 明；另 修正文 字為： 「科專 為視 端點之 重點區 域，… 」。	
(詳修正後條文第三十七條所示)	(詳修正後條文第三十六條所示)	三十六、本計畫區建築申請案應考量建築物整體節能設計。	考量本計畫已有規範綠建築等規定，為利建築量體管制一致性，故將本條文整併至修正後第三十六條。	照第6次專案小組提會修正條次通過。	照專案小組建議意見通過。
<u>三十六、建築物與地界線之退縮距離及鄰幢間隔規定</u> 為維護日照、通風、採光及景觀等環境權，有關本區建築物與地	<u>三十五、建築物與地界線之退縮距離及鄰幢間隔規定</u> 為維護日照、通風、採光及景觀等環境權，有關本區建築物與地	<u>三十七、建築物與地界線之退縮距離及鄰幢間隔規定</u> 為維護日照、通風、採光及景觀等環境權，有關本區建築物與地	1. 配合條文檢討變更，修正條次。 2. 考量本計畫	除(四)增訂最小建築面積修正為	照專案小組建議意見通過。

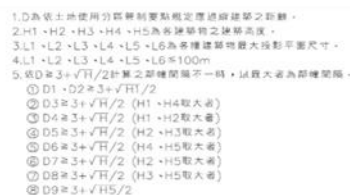
(三)經行政院核定之重大建設計畫或經本府指定之公有建築物得不受上開規定之限制。



(三)經行政院核定之重大建設計畫或經本府指定之公有建築物得不受上開規定之限制。



(三)經行政院核定之重大建設計畫或經本府指定之公有建築物得不受上開規定之限制。



「...，所餘土地之深度或寬度為35公尺以下，或基地面積未達1,000平方公尺(扣除鄰建築線退縮)者，...」，及補充相關圖示說明外，其餘照第6次專案小組修正內容通過。

<u>徵收分配土地成果確定者，若該筆土地按本計畫土地使用分區管制要點第10條指定自基地境界線退縮建築後，所餘土地之深度或寬度為35公尺以下者，按以下規定辦理：</u> 1. <u>若申請興建之地上建物高度21公尺以下者，得不受本都市設計基準規定建築物與地界線（不含建築線）退縮距離之限制。</u> 2. <u>若申請興建之地上建物高度超過21公尺者，準用都市設計審議原則有關容積增量案件地面層以上退縮建築規定。</u> 3. <u>前兩款基地申請開發時，建築物屋頂應設置太陽光電發電設施或屋頂綠化設施，其太陽能光電設置容量或綠化設置面積依高雄市綠建築自治條例規定辦理。</u> <u>(五)有以下情形者不適用前款放寬規定：</u> 1. <u>若土地分配成果確定後，土地所有權人再自行分割者。</u> 2. <u>土地分配後毗鄰土地屬同一土地所有權人，且按本計畫土地使用分區管制要點第10條指定自基地境界線退縮建築後，其合計深度及合計寬度皆超過35公尺者。</u>	<u>收分配土地成果確定者，若該筆土地按本計畫土地使用分區管制要點第10條指定自基地境界線退縮建築後，所餘土地之深度或寬度為35公尺以下者，按以下規定辦理：</u> 1. <u>若申請興建之地上建物高度21公尺以下者，得不受本都市設計基準規定建築物與地界線（不含建築線）退縮距離之限制。</u> 2. <u>若申請興建之地上建物高度超過21公尺者，準用都市設計審議原則有關容積增量案件地面層以上退縮建築規定。</u> 3. <u>前兩款基地申請開發時，建築物屋頂應設置太陽光電發電設施或屋頂綠化設施，其太陽能光電設置容量或綠化設置面積依高雄市綠建築自治條例規定辦理。</u> <u>(五)有以下情形者不適用前款放寬規定：</u> 1. <u>若土地分配成果確定後，土地所有權人再自行分割者。</u> 2. <u>土地分配後毗鄰土地屬同一土地所有權人，且按本計畫土地使用分區管制要點第10條指定自基地境界線退縮建築後，其合計深度及合計寬度皆超過35m者。</u>		議，新增第三十八點（六）、（七）規定。		
---	---	--	----------------------------	--	--

三十七、<u>本計畫區建築申請案應考量建築物整體能效設計，建築物符合下列條件之一者，應於本府核發使用執照前取得候選綠建築及計算建築物碳足跡揭露之碳標籤或相關認證者，且至少應符合四項綠建築指標，包括二項必要指標(日常節能與水資源)及二項選項指標：</u> (一)引用相關<u>容積增量及容積獎勵規定之建築物。</u> (二)高度在50公尺(含)或樓層在16層(含)以上之建築物。	三十六、<u>本計畫區建築申請案應考量建築物整體節能設計，建築物符合下列條件之一者，應於本府核發使用執照前取得候選綠建築證書，且至少應符合四項綠建築指標，包括二項必要指標(日常節能與水資源)及二項選項指標：</u> (一)基地面積達1,500平方公尺(含)以上之六層(含)以上建築物。 (二)引用相關容積獎勵規定之建築物。 (三)高度在50公尺(含)或樓層在16層(含)以上之建築物。 (四)基地臨接寬度20公尺(含)以上道路，且基地面積達1,500平方公尺(含)以上之建築物。	三十八、計畫區內建築物符合下列條件之一者，應於本府核發使用執照前取得候選綠建築證書，且至少應符合四項綠建築指標，包括二項必要指標(日常節能與水資源)及二項選項指標： (一)基地面積達1,500平方公尺(含)以上之六層(含)以上建築物。 (二)引用相關容積獎勵規定之建築物。 (三)高度在50公尺(含)或樓層在16層(含)以上之建築物。 (四)基地臨接寬度20公尺(含)以上道路，且基地面積達1,500平方公尺(含)以上之建築物。 (五)計畫區範圍內之公共建築。	1.調整條次。 2.考量建築物整體設計，整併原第三十六條計畫區建築申請案應考量建築物整體節能設計與綠建築規定。 3.考量公廁等小型公有建築執行困難及彈性，且可依綠建築自治條例規定辦理，刪除公有建物綠建築規定。	照第6次專案小組提會修正內容通過。	照專案小組建議意見通過。
三十八、<u>本計畫區位於特貿4B、4C、4D、特貿5A、5B、特貿7A、7B、7C、7D及7E街廓範圍內之基地申請建築時，其單一基地申請建築，其區內通路及對外出入口應依下列原則規劃，並經都設會審議通過始得設置：</u>	三十七、<u>本計畫區位於特貿4B、4C、4D、特貿5A、特貿7A、7B、7C、7D及7E街廓範圍內之基地申請建築時，其單一基地申請建築規模達5,000平方公尺(含)以上者，其區內通路及對外出入口應依下列原則規劃，並經</u>	(新增)	1.為維護城市環境品質、塑造整體水岸意象及公共空間延伸與活化，故檢討變更都市設計基準新增開發單	照第6次專案小組提會修正內容通過。	照專案小組建議意見通過。

1. 為連接主要道路系統，並考量輕軌過路段、廣停區位及與相鄰之已開發建築基地聯絡通路關係，本計畫之整體開發街廓扣除臨道路退縮之法定空地外，其餘法定空地應依示意圖9-4-6所示集中留設為原則，並整體規劃設計供公眾通行使用。 2. 應提出建築物配置、交通動線、人行動線及開放空間設計圖說，並說明申請建築基地與整體規劃設計構想之關聯性，以凸顯整體都市活動軸線意象及公共空間品質。 3. 基地內通路之留設位置應配合面臨道路之既存人車動線整體規劃設計，且車道出入口不得設置於輕軌行經之道路用地兩側。 4. 如基地情形特殊無法依上開規定規劃設計者，應提出具體替代設計改善方案，經交通局、捷運局等主管機關同意後，送都設會審議同意始得設置。	<u>都設會審議通過始得設置：</u> 1. 為連接主要道路系統，並考量輕軌過路段破口、廣停區位及與相鄰之已開發建築基地聯絡通路關係，本計畫之整體開發街廓扣除臨道路退縮之法定空地外，其餘法定空地應依示意圖9-4-6所示集中留設為原則，並整體規劃設計供公眾通行使用。 2. 應提出建築物配置、交通動線、人行動線及開放空間設計圖說，並說明申請建築基地與整體規劃設計構想之關聯性，以凸顯整體都市活動軸線意象及公共空間品質。 3. 基地內通路之留設位置應配合面臨道路之既存人車動線整體規劃設計，且車道出入口不得設置於輕軌行經之道路用地兩側。 4. 如基地情形特殊無法依上開規定規劃設計者，應提出具體替代設計改善方案，經交通局、捷運局等主管機關同意後，送都設會審議同意始得設置。		元之整體規劃都市設計指引。 2. 依112年6月2日多功能經貿園區特定區計畫-成功路以西交通路網調整機關協調會議紀錄，本計畫大街廓基地應訂定留設通路及出入口原則，並新增自行留設通路及出入口規劃示意圖。		
--	---	--	--	--	--

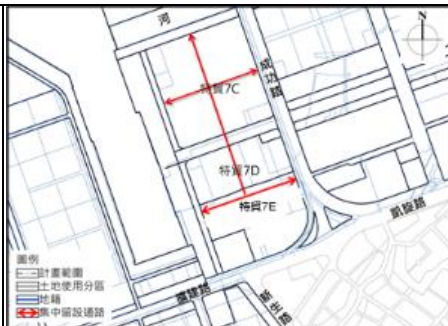


圖9-4-6 指定街廓申請建築應依規定自行留設通路及出入口規劃示意圖

三十九、為維護本計畫區臨水岸之視覺景觀穿透性並營造都市通風環境，降低都市熱島效應，建築物主體應避免以連續性大片牆面規劃，或因單棟建築量體過大而影響視覺穿透性，本計畫特文4特貿1、特貿2、特貿3、科專3A與第五船渠以北之特貿7A及7B等建

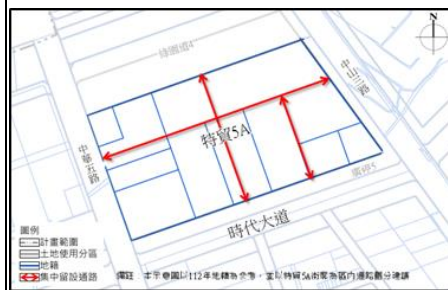


圖9-4-6 指定街廓申請建築應依規定自行留設通路及出入口規劃示意圖

三十八、為維護本計畫區臨水岸之視覺景觀穿透性並營造都市通風環境，降低都市熱島效應，建築物主體應避免以連續性大片牆面規劃，或因單棟建築量體過大而影響視覺穿透性，本計畫特文4特貿1、特貿2、特貿3、科專3A與第五船渠以北之特貿7A及7B等建

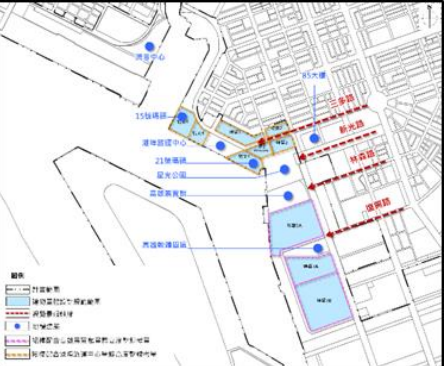
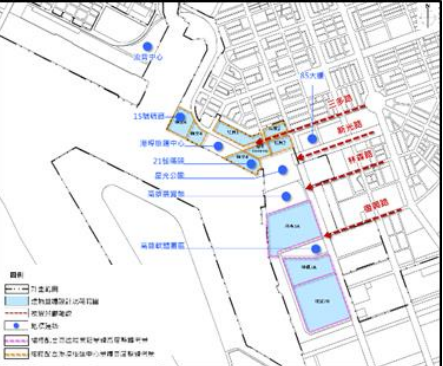
(新增)

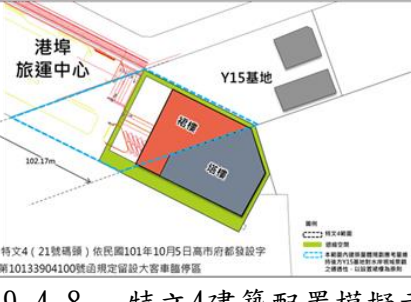
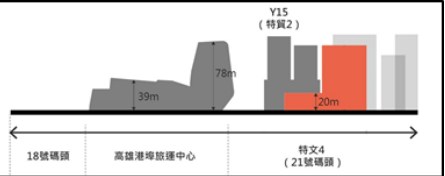
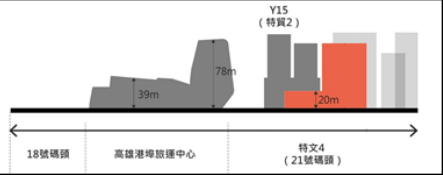
1. 為維護本計畫區臨水岸景觀通透性與整體性，配合「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫特定經貿核心專用區(三)土地使

照第6次專案小組提會修正條款通過。

照專案小組建議意見通過。

<u>築基地，建築物量體採分段處理分為裙樓與塔樓兩部分規範如下：</u> <u>(一)特文4：</u> 1. <u>為呼應愛河灣國際水岸流行音樂中心、港埠旅運中心等水岸第一排之地標建築景觀，維護臨水岸景觀通透性與整體性，特文4基地申請建築時，應以打造地標建築為設計目標，其量體造型應考量水岸第一排地標建築天際線調和與鄰地開放空間之串連，並以塔樓及裙樓之建築量體形式設計。</u> 2. <u>裙樓高度以不超過20公尺為原則；塔樓水平投影面積之最大對角線長度以不超過60公尺為原則。建物配置臨水岸側退縮須考量與港埠旅運中心臨水岸20公尺退縮帶連結設計及與周邊調和，本計畫特文4(21號碼頭)建築模擬如圖9-4-8及圖9-4-9所示，得經都設會就實際情形同意調整。</u> 3. <u>另須依民國101年10月5日高市府都發設字第10133904100號函規定留設大客車臨停區。</u> <u>(二)特貿1、特貿2、特貿3、科專3A與第五船渠以北之特貿7A及7B基地申請建築時，其量體設計原則如下：</u> 1. <u>裙樓</u>	<u>築基地，建築物量體採分段處理分為裙樓與塔樓兩部分規範如下：</u> <u>(一)特文4：</u> 1. <u>為呼應愛河灣國際水岸流行音樂中心、港埠旅運中心等水岸第一排之地標建築景觀，維護臨水岸景觀通透性與整體性，特文4基地申請建築時，應以打造地標建築為設計目標，其量體造型應考量水岸第一排地標建築天際線調和與鄰地開放空間之串連，並以塔樓及裙樓之建築量體形式設計。</u> 2. <u>裙樓高度以不超過20公尺為原則；塔樓水平投影面積之最大對角線長度以不超過60公尺為原則。建物配置臨水岸側退縮須考量與港埠旅運中心臨水岸20公尺退縮帶連結設計及與周邊調和，本計畫特文4(21號碼頭)建築模擬如圖9-4-8及圖9-4-9所示，得經都設會就實際情形同意調整。</u> 3. <u>另須依民國101年10月5日高市府都發設字第10133904100號函規定留設大客車臨停區。</u> <u>(二)特貿1、特貿2、特貿3、科專3A與第五船渠以北之特貿7A及7B基地申請建築時，其量體設計原則如下：</u> 1. <u>裙樓</u>		用分區管制要點暨都市設計基準案」規定，並考量都市風環境對都市熱島影響，以營造具特色之水岸遊憩景觀與通風之宜居環境，增訂特文4特貿1、特貿2、特貿3、科專3A與第五船渠以北之特貿7A及7B等建築量體規範及示意圖，以營造優質之水岸景館並形塑宜人之都市通風環境。 2. 整併原第四十二條特貿3建築量體規定。		
---	---	--	--	--	--

(1)考量高雄展覽館天際線、85大樓及相鄰建築之景觀視野，科專3A與第五船渠以北之特貿7內新建建築物之裙樓高度以不超過36公尺為原則。 (2)為呼應港埠旅運中心地標建築之景觀視野，水岸後排特貿1、特貿2基地之新建建築物之裙樓高度以不超過39公尺為原則。 2. 塔樓：特貿1、特貿2、特貿3、科專3A與第五船渠以北之特貿7A及7B等，其塔樓水平投影面積之最大對角線長度以不超過60公尺為原則，超過部分應以量體轉折或透空等規劃手法減低量體感，得經都設會就實際情形同意調整。  圖9-4-7 建築量體設計規範範	(1)考量高雄展覽館天際線、85大樓及相鄰建築之景觀視野，科專3A與第五船渠以北之特貿7內新建建築物之裙樓高度以不超過36公尺為原則。 (2)為呼應港埠旅運中心地標建築之景觀視野，水岸後排特貿1、特貿2基地之新建建築物之裙樓高度以不超過39公尺為原則。 2. 塔樓：特貿1、特貿2、特貿3、科專3A與第五船渠以北之特貿7A及7B等，其塔樓水平投影面積之最大對角線長度以不超過60公尺為原則，超過部分應以量體轉折或透空等規劃手法減低量體感，得經都設會就實際情形同意調整。  圖9-4-7 建築量體設計規範範		
--	---	--	--

	圖示意图  圖9-4-8 特文4建築配置模擬示意图	圖示意图  圖9-4-8 特文4建築配置模擬示意图				
	圖示意图  圖9-4-9 特文4建築剖面示意图	圖示意图  圖9-4-9 特文4建築剖面示意图	圖示意图  圖9-4-9 特文4建築剖面示意图	維持原條文。	照第6次專案小組提會修正條次通過。	照專案小組建議意見通過。
陸、高雄硫酸銨地區都市設計規定	四十、高雄硫酸銨地區除依本都市設計基準之規定辦理外，並應依下列規定辦理。 (一) 鄰接廣場之建築基地，其建築物至少需有一出入口面對廣場，應配合開放空間及人行步道之整體設計。 (二) 本計畫區之一宗建築基地面積達5,000平方公尺以上，其所需留設之法定空地須有一面積達所需留設法定空地面積之1/5，短邊寬度至少為20米，並設通路與公共道路、廣場或綠地相連通，作	三十九、高雄硫酸銨地區除依本都市設計基準之規定辦理外，並應依下列規定辦理。 (一) 鄰接廣場之建築基地，其建築物至少需有一出入口面對廣場，應配合開放空間及人行步道之整體設計。 (二) 本計畫區之一宗建築基地面積達5,000平方公尺以上，其所需留設之法定空地須有一面積達所需留設法定空地面積之1/5，短邊寬度至少為20米，並設通路與公共道路、廣場或綠地相連通，作	三十九、高雄硫酸銨地區除依本都市設計基準之規定辦理外，並應依下列規定辦理。 (一) 鄰接廣場之建築基地，其建築物至少需有一出入口面對廣場，應配合開放空間及人行步道之整體設計。 (二) 本計畫區之一宗建築基地面積達5,000平方公尺以上，其所需留設之法定空地須有一面積達所需留設法定空地面積之1/5，短邊寬度至少為20米，並設通路與公共道路、廣場或綠地相連通，作			

為開放空間，以供公眾使用。 (三)依第39條之(一)規定所留設之開放空間達400平方公尺以上時，其空間設計之穿越動線應集中設置，以保持開放空間之完整。 (四)本計畫區鄰接20公尺以上道路或鄰接綠地之建築基地，需設置騎樓或有遮簷人行步道，但於鄰接綠地側不須強制留設騎樓。單面臨街之建築基地其應設騎樓長度至少為該沿街面長之80%，二面臨街者其應設騎樓長度至少為該沿街面長之60%。騎樓寬度及構造依高雄市騎樓設置標準規定辦理。 本計畫區騎樓設置時需整併公有人行步道共構設計，並設置必要之機車停車彎與綠化設施。為考量與鄰地或騎樓人行步道連接順暢，營造本區平坦順暢人行步道系統，騎樓與公有人行步道共構部分不得有階梯與凹凸物設置。相關提送審議圖文需確實標示有關部份之施工完成面高程，並預留與鄰地高程差銜接部分需採緩斜面處理所需空間及明確標示處理方式，併納入建管查驗及違	為開放空間，以供公眾使用。 (三)依第39條之(一)規定所留設之開放空間達400平方公尺以上時，其空間設計之穿越動線應集中設置，以保持開放空間之完整。 (四)本計畫區鄰接20公尺以上道路或鄰接綠地之建築基地，需設置騎樓或有遮簷人行步道，但於鄰接綠地側不須強制留設騎樓。單面臨街之建築基地其應設騎樓長度至少為該沿街面長之80%，二面臨街者其應設騎樓長度至少為該沿街面長之60%。騎樓寬度及構造依高雄市騎樓設置標準規定辦理。 本計畫區騎樓設置時需整併公有人行步道共構設計，並設置必要之機車停車彎與綠化設施。為考量與鄰地或騎樓人行步道連接順暢，營造本區平坦順暢人行步道系統，騎樓與公有人行步道共構部分不得有階梯與凹凸物設置。相關提送審議圖文需確實標示有關部份之施工完成面高程，並預留與鄰地高程差銜接部分需採緩斜面處理所需空間及明確標示處理方式，併納入建管查驗及違	為開放空間，以供公眾使用。 (三)依第39條之(一)規定所留設之開放空間達400平方公尺以上時，其空間設計之穿越動線應集中設置，以保持開放空間之完整。 (四)本計畫區鄰接20公尺以上道路或鄰接綠地之建築基地，需設置騎樓或有遮簷人行步道，但於鄰接綠地側不須強制留設騎樓。單面臨街之建築基地其應設騎樓長度至少為該沿街面長之80%，二面臨街者其應設騎樓長度至少為該沿街面長之60%。騎樓寬度及構造依高雄市騎樓設置標準規定辦理。 本計畫區騎樓設置時需整併公有人行步道共構設計，並設置必要之機車停車彎與綠化設施。為考量與鄰地或騎樓人行步道連接順暢，營造本區平坦順暢人行步道系統，騎樓與公有人行步道共構部分不得有階梯與凹凸物設置。相關提送審議圖文需確實標示有關部份之施工完成面高程，並預留與鄰地高程差銜接部分需採緩斜面處理所需空間及明確標示處理方式，併納入建管查驗及違			
--	--	--	--	--	--

	章查處重要項目。 (五)本計畫區建築基地綠覆率應達75%以上。 (六)本計畫區停車場用地採平面無頂蓋形式者綠覆率應達35%以上。 (七)建築基地前院或側院留設4公尺帶狀式開放空間者應自相鄰道路境界線起算1.5公尺範圍內栽植開展型喬木行道樹。 (八)停車場與場外道路連通的通路需有供人行的步道。 (九)照明設施應整體規劃，供公眾使用之開放空間，夜間照明不得小於6勒克斯。 (十)廢氣排出口、通風口及其他有礙觀瞻之設施，不得面對主要道路、廣場、綠帶設置。若在基地條件不許可下，需以植栽對器械設施做美化工作。 (十一)本計畫區建築申請案應考量屋頂節能設計。	章查處重要項目。 (五)本計畫區建築基地之法定空地綠覆率應達75%以上。 (六)本計畫區停車場用地採平面無頂蓋形式者綠覆率應達35%以上。 (七)建築基地前院或側院留設4公尺帶狀式開放空間者應自相鄰道路境界線起算1.5公尺範圍內栽植開展型喬木行道樹。 (八)停車場與場外道路連通的通路需有供人行的步道。 (九)照明設施應整體規劃，供公眾使用之開放空間，夜間照明不得小於6勒克斯。 (十)廢氣排出口、通風口及其他有礙觀瞻之設施，不得面對主要道路、廣場、綠帶設置。若在基地條件不許可下，需以植栽對器械設施做美化工作。 (十一)本計畫區建築申請案應考量屋頂節能設計。	章查處重要項目。 (五)本計畫區建築基地之法定空地綠覆率應達75%以上。 (六)本計畫區停車場用地採平面無頂蓋形式者綠覆率應達35%以上。 (七)建築基地前院或側院留設4公尺帶狀式開放空間者應自相鄰道路境界線起算1.5公尺範圍內栽植開展型喬木行道樹。 (八)停車場與場外道路連通的通路需有供人行的步道。 (九)照明設施應整體規劃，供公眾使用之開放空間，夜間照明不得小於6勒克斯。 (十)廢氣排出口、通風口及其他有礙觀瞻之設施，不得面對主要道路、廣場、綠帶設置。若在基地條件不許可下，需以植栽對器械設施做美化工作。 (十一)本計畫區建築申請案應考量屋頂節能設計。			
柒、港埠商業區都市設計規定如下：	四十一、港埠商業區都市設計規定如下： (一)港埠商業區內任何申請建築執照、雜項執照之工程，依本地區細部計畫土地使用分區管制要點規定應送都市設計審議。 (二)建築物設計原則：	四十、港埠商業區都市設計規定如下： (一)港埠商業區內任何申請建築執照、雜項執照之工程，依本地區細部計畫土地使用分區管制要點規定應送都市設計審議。 (二)建築物設計原則：	四十、港埠商業區都市設計規定如下： (一)港埠商業區內任何申請建築執照、雜項執照之工程，依本地區細部計畫土地使用分區管制要點規定應送都市設計審議。 (二)建築物設計原則：	1. 考量綠覆率計算已於有「高雄市都市設計審議原則」規範，不予贅述刪除之。 2. 原第四十三	照第6次專案小組提會修正條次通過。	照專案小組建議意見通過。

市設計規定	1. 建築設計時應考慮量體間的比例平衡，高、低建築量體的對比說明空間之主從性，並創造地標性的話題，增添天際線的趣味性，豐富高雄市之都市景觀。 2. 整體材質色系走向，為與海岸良好景觀協調，用色以海洋、大地色系為主，低彩度、高明度為原則。 3. 建物屋頂突出物或屋脊裝飾物，應配合整體建物造型作設計。 4. 建築物附屬設施： 建築物附設之各種停車空間、通風口、冷卻塔、空調、視訊、機械、給水、遮陽、雨庇、造型裝飾物等設施，或配合整體建築物造型作設計，或以遮蔽物美化，以維都市都市景觀。並於都審送審時或建照送審圖中詳細標示其設置位置與繪製相關景觀遮蔽物圖說。 (三)照明計畫原則： 1. 建物照明計畫應配合建築物整體造型、風格及廣告招牌作整體設計，並設置建築大樓夜間照明，或串聯其他水岸建築。照明方式以投射燈方式處理時，應考量避免投射燈產生眩光，影響行車安全。	1. 建築設計時應考慮量體間的比例平衡，高、低建築量體的對比說明空間之主從性，並創造地標性的話題，增添天際線的趣味性，豐富高雄市之都市景觀。 2. 整體材質色系走向，為與海岸良好景觀協調，用色以海洋、大地色系為主，低彩度、高明度為原則。 3. 建物屋頂突出物或屋脊裝飾物，應配合整體建物造型作設計。 4. 建築物附屬設施： 建築物附設之各種停車空間、通風口、冷卻塔、空調、視訊、機械、給水、遮陽、雨庇、造型裝飾物等設施，或配合整體建築物造型作設計，或以遮蔽物美化，以維都市都市景觀。並於都審送審時或建照送審圖中詳細標示其設置位置與繪製相關景觀遮蔽物圖說。 (三)照明計畫原則： 1. 建物照明計畫應配合建築物整體造型、風格及廣告招牌作整體設計，並設置建築大樓夜間照明，或串聯其他水岸建築。照明方式以投射燈方式處理時，應考量避免投射燈產生眩光，影響行車安全。	1. 建築設計時應考慮量體間的比例平衡，高、低建築量體的對比說明空間之主從性，並創造地標性的話題，增添天際線的趣味性，豐富高雄市之都市景觀。 2. 整體材質色系走向，為與海岸良好景觀協調，用色以海洋、大地色系為主，低彩度、高明度為原則。 3. 建物屋頂突出物或屋脊裝飾物，應配合整體建物造型作設計。 4. 建築物附屬設施： 建築物附設之各種停車空間、通風口、冷卻塔、空調、視訊、機械、給水、遮陽、雨庇、造型裝飾物等設施，或配合整體建築物造型作設計，或以遮蔽物美化，以維都市都市景觀。並於都審送審時或建照送審圖中詳細標示其設置位置與繪製相關景觀遮蔽物圖說。 (三)照明計畫原則： 1. 建物照明計畫應配合建築物整體造型、風格及廣告招牌作整體設計，並設置建築大樓夜間照明，或串聯其他水岸建築。照明方式以投射燈方式處理時，應考量避免投射燈產生眩光，影響行車安全。	條(六)，已於總論規定說明，不予贅述刪除之。		
-------	--	--	--	-------------------------------	--	--

2. 商業區使用之人行空間夜間基本照明，以不造成光害與眩光為原則，出入口周邊需設置供行人使用之夜間照明燈。 3. 照明設計應使用節能燈具，並於都審送審時或建照送審圖說提出說明。 (四)開放空間規劃： 1. 本計畫區應集中留設帶狀式、廣場式公共開放空間，與港埤其他之水岸空間連結，依高雄多功能經貿園區特定區都市設計基準要點，基地綠覆率應達75%以上。 2. 退縮地開放空間原則應與公有人行道共構設計或配合已完成之公有人行道部份整合設計。公共開放空間之配置設計應使其易於供公眾使用，並能與相鄰接之計畫道路、公園及人行道等開放空間系統連續。 3. 若設置平面停車場，規劃上應兼顧生態、景觀等考量，採用透水鋪面，密植大型喬木大量綠化，以滿足綠覆面之相關規定。並配合植栽、地景予以遮蔽，將停車場公園化，成為開放空間的一部份。 (五)交通系統設計原則： 1. 商場應設置專屬計程車招呼站	2. 商業區使用之人行空間夜間基本照明，以不造成光害與眩光為原則，出入口周邊需設置供行人使用之夜間照明燈。 3. 照明設計應使用節能燈具，並於都審送審時或建照送審圖說提出說明。 (四)開放空間規劃： 1. 本計畫區應集中留設帶狀式、廣場式公共開放空間，與港埤其他之水岸空間連結，依高雄多功能經貿園區特定區都市設計基準要點，基地綠覆率應達75%以上。 2. 退縮地開放空間原則應與公有人行道共構設計或配合已完成之公有人行道部份整合設計。公共開放空間之配置設計應使其易於供公眾使用，並能與相鄰接之計畫道路、公園及人行道等開放空間系統連續。 3. 若設置平面停車場，規劃上應兼顧生態、景觀等考量，採用透水鋪面，密植大型喬木大量綠化，以滿足綠覆面之相關規定。並配合植栽、地景予以遮蔽，將停車場公園化，成為開放空間的一部份。 (五)交通系統設計原則： 1. 商場應設置專屬計程車招呼站	2. 商業區使用之人行空間夜間基本照明，以不造成光害與眩光為原則，出入口周邊需設置供行人使用之夜間照明燈。 3. 照明設計應使用節能燈具，並於都審送審時或建照送審圖說提出說明。 (四)開放空間規劃： 1. 本計畫區應集中留設帶狀式、廣場式公共開放空間，與港埤其他之水岸空間連結，依高雄多功能經貿園區特定區都市設計基準要點，基地綠覆率應達75%以上，並依「高雄市都市設計審議作業程序」及都設會相關決議辦理。 2. 退縮地開放空間原則應與公有人行道共構設計或配合已完成之公有人行道部份整合設計。公共開放空間之配置設計應使其易於供公眾使用，並能與相鄰接之計畫道路、公園及人行道等開放空間系統連續。 3. 若設置平面停車場，規劃上應兼顧生態、景觀等考量，採用透水鋪面，密植大型喬木大量綠化，以滿足綠覆面之相關規定。並配合植栽、地景予以遮蔽，將停車場公園化，成為開放空間的一部份。 (五)交通系統設計原則： 1. 商場應設置專屬計程車招呼站			
---	---	---	--	--	--

	供商場使用，以避免對交通造成衝擊。 2. 基地內汽機車動線，與公有人行空間交會介面處，應留設緩衝距離、設置車阻，進出口鋪面應變化設計，並加裝警示裝置，以提醒行人注意，提高安全性。 3. 本案亦鄰近捷運路線，基地內應規劃清楚的捷運導引設施。	供商場使用，以避免對交通造成衝擊。 2. 基地內汽機車動線，與公有人行空間交會介面處，應留設緩衝距離、設置車阻，進出口鋪面應變化設計，並加裝警示裝置，以提醒行人注意，提高安全性。 3. 本案亦鄰近捷運路線，基地內應規劃清楚的捷運導引設施。	供商場使用，以避免對交通造成衝擊。 2. 基地內汽機車動線，與公有人行空間交會介面處，應留設緩衝距離、設置車阻，進出口鋪面應變化設計，並加裝警示裝置，以提醒行人注意，提高安全性。 3. 本案亦鄰近捷運路線，基地內應規劃清楚的捷運導引設施。 (六)附則： 本設計準則為原則性之規定，若執行有疑義或有益於都市景觀、建築藝術或具環境公益者，經都設會之審查同意，得不適用本都市設計基準全部或一部份之規定。			
捌、世貿用地都市設計規定	四十二、世貿用地除依本都市設計基準之規定辦理外，並應依下列規定辦理。 (一)高雄展覽館為本市重大公共建設之一，必須考量遊艇、重機械等特殊展覽性質，但不以此為限，展場必須具備地面層高彈性展示空間、直達展館的運輸水道、遊艇和水上計程車碼頭、裝卸貨臨時停車等機能需求，並使高雄世貿基地水岸優勢得到最大發揮及建築彈性創意設計。另戶外空間之規劃亦為高雄展覽館之設計重點，其	四十一、世貿用地除依本都市設計基準之規定辦理外，並應依下列規定辦理。 (一)高雄展覽館為本市重大公共建設之一，必須考量遊艇、重機械等特殊展覽性質，但不以此為限，展場必須具備地面層高彈性展示空間、直達展館的運輸水道、遊艇和水上計程車碼頭、裝卸貨臨時停車等機能需求，並使高雄世貿基地水岸優勢得到最大發揮及建築彈性創意設計。另戶外空間之規劃亦為高雄展覽館之設計重點，其	四十一、世貿用地除依本都市設計基準之規定辦理外，並應依下列規定辦理。 (一)高雄世貿展覽中心(以下簡稱本會展中心)為本市重大公共建設之一，必須考量遊艇、重機械等特殊展覽性質，但不以此為限，展場必須具備地面層高彈性展示空間、直達展館的運輸水道、遊艇和水上計程車碼頭、裝卸貨臨時停車等機能需求，並使高雄世貿基地水岸優勢得到最大發揮及建築彈性創	因應高雄世貿展覽中心名稱更動，修正為高雄展覽館，並配合條文檢討變更。	照第6次專案小組提會修正條次通過。	照專案小組建議意見通過。

中基地西側臨水線85公尺範圍(以下簡稱本範圍)更應妥善設計，以導入市民日夜之休憩活動，為水岸引入更豐富的活動型態。 (二)建築與水岸景觀設計，需有利強化水岸活動及不阻礙公共利益與動線通行。 (三)本範圍內應設置南北向可連續通行之開放空間，其寬度及設計型式，應能充分滿足各時段之公共開放性、各種休憩活動使用方便性及通行之使用需求。 (四)本範圍應建構與鄰地平順銜接串聯之完整人行步道及自行車專用道之動線系統。 (五)本範圍應適度植栽綠化，以創造舒適的休憩空間；植栽應選用原生樹種為原則，以塑造地區特色。 (六)為確保本範圍之水岸休憩空間品質，本地區地面層不得作為永久性或固定性停車場使用。 (七)為增進水岸活動強度及豐富水岸活動型態，本範圍得興建部分建築物，但應維持原水岸活動動線順暢，並應避免大型量體建築物佔據空	中基地西側臨水線85公尺範圍(以下簡稱本範圍)更應妥善設計，以導入市民日夜之休憩活動，為水岸引入更豐富的活動型態。 (二)建築與水岸景觀設計，需有利強化水岸活動及不阻礙公共利益與動線通行。 (三)本範圍內應設置南北向可連續通行之開放空間，其寬度及設計型式，應能充分滿足各時段之公共開放性、各種休憩活動使用方便性及通行之使用需求。 (四)本範圍應建構與鄰地平順銜接串聯之完整人行步道及自行車專用道之動線系統。 (五)本範圍應適度植栽綠化，以創造舒適的休憩空間；植栽應選用原生樹種為原則，以塑造地區特色。 (六)為確保本範圍之水岸休憩空間品質，本地區地面層不得作為永久性或固定性停車場使用。 (七)為增進水岸活動強度及豐富水岸活動型態，本範圍得興建部分建築物，但應維持原水岸活動動線順暢，並應避免大型量體建築物佔據空	意設計。另戶外空間之規劃亦為本會展中心之設計重點，其中基地西側臨水線85公尺範圍(以下簡稱本範圍)更應妥善設計，以導入市民日夜之休憩活動，為水岸引入更豐富的活動型態。 (二)建築與水岸景觀設計，需有利強化水岸活動及不阻礙公共利益與動線通行。 (三)本範圍內應設置南北向可連續通行之開放空間，其寬度及設計型式，應能充分滿足各時段之公共開放性、各種休憩活動使用方便性及通行之使用需求。 (四)本範圍應建構與鄰地平順銜接串聯之完整人行步道及自行車專用道之動線系統。 (五)本範圍應適度植栽綠化，以創造舒適的休憩空間；植栽應選用原生樹種為原則，以塑造地區特色。 (六)為確保本範圍之水岸休憩空間品質，本地區地面層不得作為永久性或固定性停車場使用。 (七)為增進水岸活動強度及豐富水岸活動型態，本範圍得興建部分建築物，但應維持原水岸活動動線順暢，並應避免大型量體建築物佔據空			
---	---	---	--	--	--

	間。 (八)建築物可突出本範圍，惟地面層應挑高以供通行或提供活動使用需要。建築物間得設置走廊連接。 (九)為提供展場特殊展覽需求及發揮基地水岸優勢，本範圍得設置人工水域，提供港灣水岸活動及戲水空間。 (十)本範圍之建築設計，應積極考量生態、綠建築、智慧建築與在地性設計手法之運用。	間。 (八)建築物可突出本範圍，惟地面層應挑高以供通行或提供活動使用需要。建築物間得設置走廊連接。 (九)為提供展場特殊展覽需求及發揮基地水岸優勢，本範圍得設置人工水域，提供港灣水岸活動及戲水空間。 (十)本範圍之建築設計，應積極考量生態、綠建築、智慧建築與在地性設計手法之運用。	間。 (八)建築物可突出本範圍，惟地面層應挑高以供通行或提供活動使用需要。建築物間得設置走廊連接。 (九)為提供展場特殊展覽需求及發揮基地水岸優勢，本範圍得設置人工水域，提供港灣水岸活動及戲水空間。 (十)本範圍之建築設計，應積極考量生態、綠建築、智慧建築與在地性設計手法之運用。			
玖、特貿3都市設計規定	四十三、考量成功路兩側臨海視覺軸線連續性，面對高雄展覽館之直線視覺軸線需留設具視覺穿透性之端景，特貿3基地規劃設計應符合下列規定：	四十二、考量成功路兩側臨海視覺軸線連續性，面對高雄展覽館之直線視覺軸線需留設具視覺穿透性之端景，特貿3基地規劃設計應符合下列規定：	四十二、考量成功路兩側臨海視覺軸線連續性，面對高雄展覽館之直線視覺軸線需留設具視覺穿透性之端景，特貿3基地規劃設計應符合下列規定： (一)為利都市風廊環境流通，降低都市熱島效應，以及避免單棟建築量體過大而影響視覺穿透性，特貿3基地申請建築時，其各基地建築物造型量體，應依底層、高層之建築量體形式設計，高層建築量體之水平投影面積之最大對角線長度以不得大於60公尺為原則，其長度得經都市設計委員會審議後調整之。	特貿3(一)建築量體管制規定，配合本計畫建築量體規定檢討變更，整併至修正後第三十八條規定說明。	照第6次專案小組提會修正條款通過。	照專案小組建議意見通過。

(一)特貿3南基地申請建築時，其法定空地應以集中留設於圖9-4-10指定區位為原則。建築基地北側指定留設於鄰接成功二路側之法定空地最小面寬(Δw_n)，以不得少於基地北側境界線至世貿用地南側基地境界線長度為原則(68公尺)；前開指定留設法定空地最小面積，以不小於68公尺X64公尺之50%，集中留設於林森路側及提供公眾使用為原則，並種植植栽予以綠化；特貿3南基地面臨復興三路側之申請建築基地留設法定空地最小面積，以不小於20公尺X64公尺之50%，集中留設於復興路側及提供公眾使用為原則，並種植植栽予以綠化，且其圖9-4-10指定區位範圍內配置量體高度不得高於20公尺。	(一)特貿3南基地申請建築時，其法定空地應以集中留設於圖9-4-10指定區位為原則。建築基地北側指定留設於鄰接成功二路側之法定空地最小面寬(Δw_n)，以不得少於基地北側境界線至世貿用地南側基地境界線長度為原則(68公尺)；前開指定留設法定空地最小面積，以不小於68公尺X64公尺之50%，集中留設於林森路側及提供公眾使用為原則，並種植植栽予以綠化；特貿3南基地面臨復興三路側之申請建築基地留設法定空地最小面積，以不小於20公尺X64公尺之50%，集中留設於復興路側及提供公眾使用為原則，並種植植栽予以綠化，且其圖9-4-10指定區位範圍內配置量體高度不得高於20公尺。	(二)特貿3南基地申請建築時，其法定空地應以集中留設於圖9-4-4指定區位為原則。建築基地北側指定留設於鄰接成功二路側之法定空地最小面寬(Δw_n)，以不得少於基地北側境界線至世貿用地南側基地境界線長度為原則(68公尺)；前開指定留設法定空地最小面積，以不小於68公尺X64公尺之50%，集中留設於林森路側及提供公眾使用為原則，並種植植栽予以綠化；特貿3南基地面臨復興三路側之申請建築基地留設法定空地最小面積，以不小於20公尺X64公尺之50%，集中留設於復興路側及提供公眾使用為原則，並種植植栽予以綠化，且其圖9-4-4指定區位範圍內配置量體高度不得高於20公尺。			
(二)特貿3北基地申請建築基地時，應自基地境界線退縮10公尺為原則，退縮部分並種植植栽予以綠化。	(二)特貿3北基地申請建築基地時，應自基地境界線退縮10公尺為原則，退縮部分並種植植栽予以綠化。	(三)特貿3北基地申請建築基地時，應自基地境界線退縮10公尺為原則，退縮部分並種植植栽予以綠化。			
(三)特貿3基地申請建築時，宜考量自行車道系統之串聯。	(三)特貿3基地申請建築時，宜考量自行車道系統之串聯。	(四)特貿3基地申請建築時，宜考量自行車道系統之串聯。			

					
圖9-4-10 特貿3南北基地指定留設法定空地區位及最小面寬示意圖	圖9-4-10 特貿3南北基地指定留設法定空地區位及最小面寬示意圖	圖6-2-1 特貿3南北基地指定留設法定空地區位及最小面寬示意圖			
(詳修正後第三十一條所示)	(詳修正後第三十條所示)	拾、配合行政院亞灣5GAIoT創新園區開發推動範圍都市設計規定 四十三、本計畫區立體通廊應依下列原則設計： (一)區內須配合留設人行立體連通系統，並規劃公共通行動線以連接至地面層出入口，另為利整體人行系統之串聯，特貿2應於臨星光公園側留設地面出入口。 (二)立體連通系統(含垂直動線結構體：樓梯或電梯)得不計入建蔽率及容積率，其造型、量體與位置應經本市都設會審議通過，並由開發者負責興建與維護，留設位置得經都設會同意調整之，其上之建築物應預為留設供連接使用之空間，留設位置如圖6-2-2所示。除上述留設位置外，如開發者為促進土	整併至修正後第三十條立體通廊規定說明。	照第6次專案小組提會修正條次通過。	照專案小組建議意見通過。

			地使用效益與人車動線順暢提出立體連通系統規劃，得提經都設會審議同意後設置之。 (三)為提供舒適人行環境，人行立體連通系統，應以有頂蓋之規劃，且應符合內政部頒建築物無障礙設施設計規範。人行立體連通系統原則保持24小時無償開放供公眾使用，惟旅運中心涉及邊境進出管制，依相關管制措施辦理，配合時段性開放。 (四)人行立體連通系統寬度至少4公尺，其中人行通行淨寬至少2.5公尺及當層高度應達4公尺以上，其橋底淨高度至少5公尺以上，並留設垂直動線，如圖6-2-3所示。 (五)人行立體連通系統未與申請開發基地之建築物銜接整合或受開發基地條件限制者，其人行通行淨寬應達3公尺以上。 (六)人行立體連通系統穿越建築內部時，通行淨寬應達6公尺、當層高度應達5.5公尺以上或兩層樓並設有垂直動線，以提供舒適且方向性清晰之步行環境。 (七)立體連通系統跨越道路時，			
--	--	--	--	--	--	--

			須依道路設計規範等相關規定辦理。跨越40公尺以上道路時，其橋底淨高度應大於6公尺以上，以保持視覺穿透性，避免對路上通行之人車產生視覺壓迫感。另世貿用地以南設置時，應考量高雄展覽館展場之大型機具及遊艇陸運需求，並經本市都設會審議通過。 (八)人行立體連通系統之地面應保持順平，遇高程差應以斜坡處理，坡度不超過1/12，且地坪鋪面應有防滑處理，以維持人行安全。 (九)建物2層樓臨人行立體連通系統側應設置店鋪或可供市民休憩活動之公益性設施為原則，且前開店鋪或公益性設施主要開口應朝向連通道，避免以實體牆面阻隔人與活動聯繫，使連通設施兼具人行與商業活動延續及都市防救災功能。 (十)人行立體連通系統具視覺穿透性，透空率應達立面70%以上，自當層樓地板面至結構下緣為高度計算範圍。 (十一)人行立體連通系統之量體設計以簡潔、輕巧、通透性為規劃原則，鼓勵與建築物整合設計，並與周邊			
--	--	--	--	--	--	--

			環境相調和。 (十二)人行立體連通系統應考量夜間活動之延續，兼顧都市美學、節能等原則，對人行空間規劃適當之照明設計，創造良好夜間步行環境，尤以接近公共設施如捷運站等周邊應加強公共安全照明。 (十三)為提升都市景觀與都市活動，於維持人行順暢原則下，得適度放寬人行空間寬度規劃休憩平台與座椅，提供人行休憩、停留使用。 (十四)垂直連通設施空間應具公開與明亮之視覺穿透性，且於各層出入口處，預留寬度及深度均大於6公尺之緩衝空間；地面層出入口處應與地面層開放空間整合以供人潮集散，並與周邊公共人行動線銜接，如圖6-2-4所示。			
--	--	--	---	--	--	--



註：本立體連通系統實際留設之造型、量體與位置以都設會審訂為準。

圖6-2-2 立體連通系統設置位置示意圖

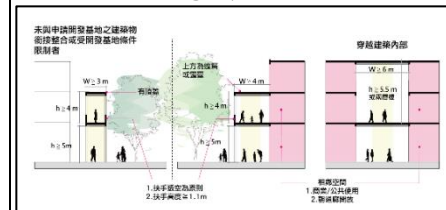


圖6-2-3 立體連通系統人行空間尺度示意圖



圖6-2-4 立體連通系統設置示意圖

	(詳修正後條文第四十六條所示)	(詳修正後條文第四十五條所示)	四十四、臨水岸景觀及特貿三應考慮周邊環境及建築體之夜間照明設計，並依下列原則設計： (一)建築物外觀照明應依視覺對應尺度分段設置夜間照明設施，以表示建築物夜間地標性及臨港天際建築景觀。 (二)面臨計畫道路之開放空間應設置夜間照明設施，且夜間照明設計應考量地面層主要人行視覺與活動安全，塑造人行之舒適光環境，其於夜間平均照度以不低於10勒克斯為原則。 (三)建築物照明不得對鄰近建築物及都市空間造成光害，並應考量使用者之舒適性。	整併至修正後條文第四十五條說明。	照第6次專案小組提會修正條次通過。	照專案小組建議意見通過。
拾、公4用地都市設計規定	四十四、公4用地為亞洲新灣區臨水岸公園之一，為兼顧水岸空間多元使用與確保市民親近水岸、景觀視覺通透之公益性，公4用地規劃設計應符合以下列規定： (一)本範圍開發應提出夜間照明計畫。	四十三、公4用地為亞洲新灣區臨水岸公園之一，為兼顧水岸空間多元使用與確保市民親近水岸、景觀視覺通透之公益性，公4用地規劃設計應符合以下列規定： (一)本範圍開發應提出夜間照明計畫。	拾壹、配合高雄市政府依促參法辦理「高雄市前鎮區公四用地海洋休憩集會所BOT案」，公4用地都市設計規定 四十五、公4用地為亞洲新灣區臨水岸公園之一，為兼顧水岸空間多元使用與確保市民親近水岸、景觀視覺通透之公益性，公4用地規劃設計應符合以下列規定： (一)本範圍開發應提出夜間照明計畫。	依「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫公園用地(公四)土地使用分區管制暨都市設計基準案」，納入本計畫說明。	照第6次專案小組提會修正條次通過。	照專案小組建議意見通過。

	(二)退縮空間需設置連續之人行步道，並採無障礙設計，以串接水岸活動動線。 (三)建築物需整體考量愛河及高雄港水岸景觀與港灣城市意象。	(二)退縮空間需設置連續之人行步道，並採無障礙設計，以串接水岸活動動線。 (三)建築物需整體考量愛河及高雄港水岸景觀與港灣城市意象。	(二)退縮空間需設置連續之人行步道，並採無障礙設計，以串接水岸活動動線。 (三)建築物需整體考量愛河及高雄港水岸景觀與港灣城市意象。			
壹拾壹、低衝擊開發設施	四十五、本計畫區設置之低衝擊開發設施，應符合內政部水環境低衝擊開發設施操作手冊等相關規定。 (一)開發基地 1. 開發基地緊鄰計畫道路人行道及基地內留設之人行空間或鋪面(含車道)等應設置透水鋪面等低衝擊開發設施。 2. 開放空間除必要之設施及出入口外，應設置雨水花園或生態滯留單元之低衝擊開發設施。 3. 開放空間緊鄰人行空間側應設置草溝之低衝擊開發設施，且其坡降方向應朝向草溝方向傾斜，以收集開放空間及人行空間雨水。 (二)公共設施用地 1. 寬度30公尺以上之綠園道，其車道兩側應設置道路雨水集水淨化設施，並以草塘、草溝、碎石溝等自然排水路方式進行設計，達成增加雨水入滲、延滯地表逕流速度與淨化水質之	四十四、開發基地應設置低衝擊開發設施且應符合永續水環境生態指標之規定。 (一)基地緊鄰計畫道路人行道及基地內留設之人行空間或鋪面(含車道)等應設置透水鋪面等低衝擊開發設施。 (二)綠化空間之通道除必要之車道設施及出入口外，應設置雨水花園或生態滯留單元之低衝擊開發設施。 (三)綠化空間緊鄰人行空間側應設置草溝之低衝擊開發設施，且其坡降方向應朝向草溝方向傾斜，以收集綠化空間及人行空間雨水。 (四)寬度30公尺以上之綠園道，其車道兩側應設置道路雨水集水淨化設施，並以草塘、草溝、碎石溝等自然排水路方式進行設計，達成增加雨水入滲、延滯地表逕流速度	(新增)	因應全球氣候變遷之衝擊，檢討變更都市設計基準，導入低衝擊開發之規劃理念，具體提升本計畫區入滲與保水功能。	照第6次專案小組提會修正條次通過。	照專案小組建議意見通過。

	<u>目標。</u> 2. <u>綠園道沿線車道鋪面儘量採用透水性材料(如再生瀝青混凝土、玻璃瀝青混凝土等)，以增加滲透保水之能力。</u>	<u>與淨化水質之目標。</u> (五) <u>綠園道沿線車道鋪面儘量採用透水性材料(如再生瀝青混凝土、玻璃瀝青混凝土等)，以增加滲透保水之能力。</u>				
壹拾貳、建築物之夜間照明	四十六、於本計畫區內之建築申請案(住宅建築除外)及公共設施用地開闢地區應提出夜間照明計畫。 特文2、特文3、特文4、特文5、特貿1、特貿2、特貿3、特貿7、科專1及科專3之臨水岸建築基地應考慮周邊環境及建築體之夜間照明設計，並依下列原則設計： (一)建築物外觀照明應依視覺對應尺度分段設置夜間照明設施，以表示建築物夜間地標性及臨港天際建築景觀。 (二)面臨計畫道路之開放空間應設置夜間照明設施，且夜間照明設計應考量地面層主要人行視覺與活動安全，塑造人行之舒適光環境，其於夜間平均照度以不低於10勒克斯為原則。 (三)建築物照明不得對鄰近建築物及都市空間造成光害，並應考量使用者之舒適性。	四十五、於本計畫區內之建築申請案(住宅建築除外)及公共設施用地開闢地區應提出夜間照明計畫。 特文2、特文3、特文4、特文5、特貿1、特貿2、特貿3、特貿7、科專1及科專3之臨水岸建築基地應考慮周邊環境及建築體之夜間照明設計，並依下列原則設計： (一)建築物外觀照明應依視覺對應尺度分段設置夜間照明設施，以表示建築物夜間地標性及臨港天際建築景觀。 (二)面臨計畫道路之開放空間應設置夜間照明設施，且夜間照明設計應考量地面層主要人行視覺與活動安全，塑造人行之舒適光環境，其於夜間平均照度以不低於10勒克斯為原則。 (三)建築物照明不得對鄰近建築物及都市空間造成光害，並應考量使用者之舒適性。	(新增)	配合本計畫區臨水岸之重大建設落成、維護水岸景觀、促進水岸之夜間活動，為明確化夜間照明規範，整併原第二十六條及原第四十四條規定，修正指定臨水岸土地使用分區應增訂夜間照明規範。	照第6次專案小組提會修正條次通過。	照專案小組建議意見通過。

附表九、「擬定及變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第三次通盤檢討)案」公开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	黃○蓁	交通問題，建議特教旁的綠地是否可變成道路用地。	我是在軟科上班的人，現在復興路已經很塞了，以後還有公宅和特貿三，真的會動彈不得，過個復興路看有沒有可能開個道路分流車子，像是特教旁的綠地是否可變成道路用地。	未便採納 理由： 1. 所陳土地現況已由本府工務局管理，並已有綠化及排水設施使用，依112年7月19日召開之高雄市立成功特殊教育學校資源改善、出入動線及綠帶認養事宜會議，成功特殊學校用地西側365公尺狹長土地經成功特殊學校確認已無使用需求，考量現況有植樹綠化、排水及步道等，為長期環境維護需要，故建議變更學校用地為綠地用地。 2. 依高雄市立成功特殊教育學校112年12月1日高市成特教總字第11270620800 號函 (1)該校東側既有8米啟聖街雙線車道可供成功路口之車潮分流。 (2)因應未來亞灣一、二期社會住宅將有逾1,400戶居民入住，且建隆里里長亦表示該地長期以來已為社區居民運動休憩場所，具綠地公園需求。	照研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。

				(3)另所陳位置現況已配合成功特殊教育學校整建，倘西側綠地改為道路用地，依高雄市建築管理自治條例該臨路圍牆恐有退縮疑慮，屆時道路車流將更貼近身障學生所處空間環境，不利身障學生學習。 3. 綜上所述，為維護成功特殊教育學校學生權益及社區民眾生活需求，考量現況植栽及使用需求等，建議維持原公展草案。		
2	高雄市政府地政局土地開發處	細部計畫計畫書第八章第二節表 8-2-1 中「法定之計畫用地負擔比例」因取消6年獎勵變回40.3%(增加7%)，其與原劃設之公共設施面積差值規劃以都市發展用地補足，因該都市發展用地非屬市地重劃或區段徵收可依法無償取得之土地，後續該表所列開發單元若以市地重劃或區段徵收辦理開發，仍請於都市計畫書、圖將前揭8-2-1表內需補足之公共設施用地面積，明	同左。	未便採納理由： 1. 本計畫已於第八章表8-2-1規定「尚需補足都市發展用地面積」，其中都市發展用地面積包括公共設施用地及可建築用地，先予敘明。 2. 有關明確劃設成可依法取得之公共設施用地並於都市計畫圖中規劃適當位置，考量本計畫各開發單元可採開發許可、市地重劃及區段徵收等多元方式開發，開發方式涉及負擔回饋方式與內容不同，為保留各開發單元之開發彈性，故建議維持原公展草案，由	修正為酌予採納，理由第2點文字修正為「…，故建議維持原公展草案，由後續整體開發時後續依都市計畫說明書規定負擔比例予以劃設後再行開發…」，其餘照研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。

		確劃設成可依 法取得之公共 設施用地並於 都市計畫圖中 規劃適當位 置，以利後續 作業。		後續整體開發時 依實際需求予以 劃設（例如，第 15~18開發單元 內地主倘經整合 後，可先捐贈都 市發展用地，其 餘再予重劃開 發，或以重劃增 設道路補足公共 設施用地等方 式）。		
3	東南水泥股份 有限公司	12.11.30 意 見： 陳情本計畫土 地使用分區管 制要點，建請 提升特貿7住宅 使用比例至 50%，另住宅代 金回饋機制建 請延長獎勵年 限、酌減回饋 係數。	1. 建請提升特貿7住宅 使用比例至50% 研析國內外港灣 城市之土地多元使用 樣態，如荷蘭阿姆斯特 丹、美國巴爾的 摩、澳洲布里斯本、 韓國釜山等，多引入 產業園區、觀光、商 業、住宅等複合使用 類別，結合細緻之都 市設計手法進行水岸 都市整體開發或都市 再發展。本次通盤檢 討亦以「產住合宜」 之理念引入5G AIoT產 業及就業人口；另配 合本計畫內及周邊行 經之大眾運輸系統計 有捷運紅線、捷運黃 線、環狀輕軌等，適 宜以提升使用密度、 土地多元混合使用及 人本設計等方式引導 本計畫做為本市大眾 運輸導向發展城市典 範。另於本計畫提升 住宅比例引入就業及 居住人口，得降低通 勤旅次之能耗，亦得 促進本計畫成為淨零 排放之淨零城市(Net Zero City)。 參酌本計畫特貿3 及特貿6之住宅使用比 例皆為50%，考量計畫	未便採納 理由： 1. 有關陳情理由第 1點，本計畫以 5G AIoT智慧創 新產業之發展， 並結合區內高雄 港埠旅運中心、 高雄流行音樂中 心、高雄展覽館 與高雄軟體園區 等重大建設投 入、2050淨零排 放之能源、產 業、生活、社會 轉型，帶動區內 發展，故以「產 住合宜」之理念 引入5G AIoT產 業及就業人口。 本次通盤檢討以 本計畫所劃設之 特貿區、特倉區 及科專區等土地 使用分區預估產 業使用面積規模 以推估細部計畫 區之可容納人 口，酌予提升本 計畫人口為 25,000人，並據 此分派至各開發 單元。本計畫考 量計畫人口、整 體發展定位與構 想，建構兼顧產	請再檢視 住宅代金 計算公式 之可行性， 並提出相 關案，例 說明，如 有調整代 金計算公 式，再配 合修正研 析意見外 ，其餘照 研析意見 通過。	除特貿7住 宅使用比 例調整納 入第二階 段審議 外，其餘 照研析意 見通過。

			整體開發之公平性，計畫區內之土地使用管制建議宜以一致為原則。綜上所述，建請提升特貿7住宅使用比例至50%，發展本計畫成為兼具智慧經貿、產業、觀光、生態、水岸特色遊憩與生活之智慧經貿新灣區。 2. 建請延長住宅代金申請獎勵年限 考量都市發展屬長遠之計，且本計畫土地規模較大，於籌措國內外鉅額投資、辦理招商等時間較長，故為維持開發彈性及穩定都市發展，建議獎勵年限參酌高雄市國土計畫、原高雄市主要計畫及本計畫之計畫年期皆為民國125年，建請延長獎勵年限至民國125年。 3. 建請酌減住宅代金回饋係數 考量原物料、人力成本逐年攀升之開發壓力，繳納鉅額住宅代金將提升投資風險，不利本計畫加速開發；另因公開展覽草案之代金機制係以周邊住宅及商辦市價之差額計算，其不確定性亦提升開發風險。故建議代金回饋係數比照「高雄市高雄厝設計及鼓勵回饋辦法」，取其最高係數0.25並逐年遞增0.05，以鼓勵提早開發。	業、生活與環境之智慧經貿新灣區，建議維持特貿7住宅比例30%。 2. 有關陳情理由第2點，考量本計畫新增之「多功能經貿園區特定區回饋代金申請辦法」係為加速開發者或土地所有權人開發，僅訂有期程獎勵，故無住宅代金申請年限乙事，後續將參酌都市計畫法第26條規定，配合都市發展需求，於未來定期通盤檢討時，視整體發展趨勢滾動式檢討開發獎勵規定，以促進開發彈性，故維持原公展草案規定。 3. 有關陳情理由第3點，為鼓勵開發者或土地所有權人開發，本計畫增加住宅樓地板面積以繳付代金方式申請。考量其額外增加之容積屬公共財性質，故應由開發者或土地所有權人支付一定比例之代金以挹注公共建設預算。另考量本計畫係為引入5G AIoT產業之產業發展目的及本計畫區位特殊性，本次通盤檢討以本府委託三家以上執業	
--	--	--	---	---	--

				估價師查估並檢附簽證報告，計算計畫周邊商辦及住宅使用之樓地板面積價值差額，以兼顧漲價歸公、提高政府收益並符合公平原則。綜上考量本計畫之住宅代金公益性，故建議維持原公展草案。		
		112.12.12 意見：陳情復興四路(綠園道6)向北延伸至世貿用地，並增設東西向聯絡道路，作為成功路以西各開發單元之聯外動線。	本計畫位於成功路以西、第五船渠以北之區域，計有公1用地、公15用地、公2用地、世貿用地、廣場用地、科專3A、科專3B、特貿7A及特貿7B等。依據本計畫第三次通盤檢討(草案)、「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(配合行政院亞灣5G AIoT 創新園區推動方案)土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」及『變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(配合行政院亞灣 2.0-智慧科技創新園區推動方案)土地使用分區管制要點、都市設計基準暨事業及財務計畫案』(草案)，本區域將整合前述土地使用分區及公共設施用地，引入創新產業使本區成為 5G AIoT 創新園區，並發展水岸多元混合使用以創造獨特港灣文化體驗。故本區域應有健全交通動線導引區內車流進出，供本市市民至5G AIoT創新園區遊憩、就業、居住時得有多元運具選擇可能。	未便採納理由： 1. 查台灣中油股份有限公司113年1月2日油資產發字第11203491110號函，有關聯外道之興闢恐影響權益及土地未來開發規劃彈性，且考量高雄展覽館、高雄軟體園區等，辦理展覽及通勤時段可能衍生大量交通流量；另經濟部產業園區管理局已於高雄軟體園區擴區(二期)範圍內自行新闢連接成功二路與復興四路之區內道路，以負擔未來園區從業人口衍生之交通流量，建議復興四路南側之特貿7土地後續開發時，應於基地內增設東西向道路以內化交通需求。 2. 查經濟部產業園區管理局112年12月28日經園開		

			建請復興四路(綠園道6)向北延伸至世貿用地，並增設東西向聯絡道路，作為成功路以西各開發單元聯外動線之一，陳情建議方案如下： 方案一：科專3A劃設20公尺寬之綠地用地(兼供道路使用) 方案二：土地使用分區管制要點增加規定:科專3A指定區位留設20公尺寬之帶狀開放空間供車行使用	地 字 第 1120017189 號函，高雄軟體園區第一期北坵塊及第二期之建築基地範圍，均以一宗基地進行檢討，倘將綠園道6向北延伸至世貿用地，將切割原核准之一宗基地及法定空地範圍，影響第一期北坵塊廠商權益及本局第二期規劃中大樓，另復興四路上下班尖峰時段，交通相當壅塞，建議於80期市地重劃範圍自行劃設東西向聯外通道。 3. 考量現況成功路以西、第五船渠以北區域之東西向聯絡道路既有智科路、復興四路(綠園道6)等，其皆配合輕軌過路段以聯絡各開發單元之東西向動線連結至成功路；且本計畫尚有捷運紅線、捷運黃線(規劃中)及環狀輕軌設站，為鼓勵大眾運輸發展，減少私有運具及達成都市淨零排放之目標，故建議維持原計畫，有關西向聯絡道路之需求，建議各開發單元自行留設。		
4	台灣中油股份	針對「事業及財務計畫」之	1. 本案第二次通盤檢討計畫為鼓勵開發，曾給	部分採納理由：	除下列意見修正	照專案小組建議意

有限公司	興辦方式、開發單元劃設；「土地使用分區管制要點」第5條、第11條，以及「都市設計基準」第33條等內容，本公司意見如下： 1. 建議延長第二次通盤檢討之開發期程獎勵，續給予用地負擔回饋調降額度；另建議就開發許可審議規範及申請程序等內容再行檢視、調整，以因應現今開發環境並提升開發許可作業可行性。 2. 開發單元劃設： (1) 建議開發單元劃設補充文字「原則以一個完整開發單元為一開發範圍，仍得視基地大小及開發方式劃定並調整開發坵塊」。 (2) 第19單元南側為經濟部產業園區管理局辦理高軟二期範圍，建議排除於第19單元範圍並非	予用地負擔回饋比例調降4%~10%方案，惟獎勵已於108年6月4日屆期，然多功能經貿園區土地開發市場環境不確定性影響，多開發區域無法如期辦理開發，爰建議延長相關獎勵措施，續提供誘因以提升民間業者參與投資開發意願，加速本區土地開發。另有關開發許可審議規範及申請流程自94年第一次通檢訂定規範至今，惟實際採取此開發方式申請者僅少數個案，爰建議就其規範及申請流程等內容再行檢視是否有窒礙難行處，並進行調整以符合現今開發環境，提升開發許可作業可行性。 2. 開發單元劃設： (1) 依計畫書圖8-2-1開發單元分布示意圖所劃定各單元面積動輒數公頃以上，惟開發市場風險變動性大，實則較難以一次性辦理一個完整單元招商、開發，建議增加坵塊劃設及調整機制，俾利因應市場需求彈性調整較適宜之開發面積，避免區塊面積過大致使招商不易。 (2) 計畫書圖8-2-1第19	1. 有關所陳理由第1點前段，考量民國102年高市府都發規字第10232379802號「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第二次通盤檢討）案」，容積獎勵及法定負擔比例調降已屆期，本計畫於細部計畫土地使用分區管制要點，為加速計畫區土地整體開發、落實智慧城市發展願景及達成土地混合使用效益（Mixed-Use），已增訂條件式住宅允許規定，及以代金方式額外申請一定比例之住宅樓地板面積規定，故不予延長開發期程獎勵。 2. 有關所陳理由第1點後段，高雄市多功能經貿園區開發許可審議規範，考量第4、第6開發單元已完成開發許可，部分開發單元開發許可進行中，為考量開發方式之一致性及公平性，故維持原規定辦理。 3. 有關所陳理由第2點(1)，依本計畫第八章之開發單元劃設開發單元應「以單一街廓為開發單元劃設之基礎單	外，其餘見通過。 1. 配合公开展土地使用分區管制要點第11條增訂設施規定，修正理由第6點為「...，增訂『天橋連接之兩個街廓或建築基地若同時開發，由兩個街廓或建築基地共同負擔興建費用；若是先後開發，則後開發之街廓或建築基地，應興建天橋連接兩個街廓。惟就經費分配比例、繳款時間等相關事宜，授權市	見通過。
------	---	---	---	---	-------------

		適用表8-2-1負擔回饋一覽表規定。 3. 建議刪除土地使用分區管制第5條所載「全數由投資人取得後參與分配」之文字，或應由投資人自行負擔該獎勵容積所衍生之興建成本及相關費用，並訂定其20%容積獎勵開發成本與房地分配核算之機制。 4. 土地使用分區管制第11條連通設施規定，建議先行開發者應提撥一定金額之預留經費，俾利後續開發設置。	案，已出租予經濟部產業園區管理局作高軟二期設置使用，依計畫書開發方式一節所載，應由該局依據「科技產業園區設置管理條例」相關規定辦理，建議排除第19單元範圍並非適用表8-2-1負擔回饋一覽表規定。 3. 本公司土地招商開發方式包含設定地上權、參與市府公辦都更、合建開發等，若採地上權方式開發，投資人所取得容積獎勵是否於期滿後歸於地主？而若採都市更新權利變換或合建方式開發，容積獎勵應係由地主與投資人共享，並視投資人實際出資成本核算房地分配比例，然本條例將20%容積獎勵全數由投資人取得，若仍提列負擔成本，將影響地主房地分配比例，非屬合理，惟其獎勵之興建成本亦難拆分，爰請釐清此條例執行機制，以利招商規劃有所依循。 4. 多功能經貿園區規劃多處立體連通系統以銜接跨區街廓，惟各區開發有時間先後落差，先開發者興闢時若僅留設銜接空間未實際闢建，需待後續開發者建築時一併興辦銜接廊道，建議設置提撥一定金額之預留經費機制，以示公平並能共創、共享立體連通效益。	元」，本計畫之開發單元劃設以主要道路劃設為主，並以土地使用分區界線為輔，考量現行計畫已規定必要時得提請高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會視實際情形進行調整單元範圍，故維持原規定辦理。 4. 有關所陳理由第2點(2)，經查所陳位置科專3A高軟二期範圍（前鎮區獅甲段518-33地號、518-34地號）雖已出租予經濟部產業園區管理局作高軟二期設置使用，惟其仍屬第19開發單元範疇，應依本計畫規定完成開發並依表6-3-1開發許可所需公共設施用地及都市發展用地負擔比例規定表辦理。 5. 有關所陳理由第3點，查現行條文第5條之3容積獎勵之訂定目的，係為鼓勵策略性產業暨企業總部進駐，以帶動多功能經貿園區之產業投資與土地使用效益，爰該獎勵對象係為投資人，且地主如有自辦投資興建需求者，亦可適用之。另本	府於核發都市設計許可函前與開發者另訂協議書』規定。」 2. 另為利明確回應陳情意見，請將研析意見回饋情形。	
--	--	--	--	--	---	--

				府經發局已訂定「高雄市政府獎勵企業總部進駐亞洲新灣區作業要點」，未來將透過市府成立之審議會平台，審認合格並決議獎勵之廠商，續協助其向本府提出亞洲新灣區相關補助計畫或依規定取得容積獎勵；土地所有權人亦得依自身需求，訂定相關招商條件，共同促進土地合作開發之契機。爰上述內容，係屬土地開發時針對現有規定提出問題，無涉本次通檢內容。 6. 有關所陳理由第4點，立體通廊之先後興建機制，考量各街廓開發期程及建築時機點不一，天橋及廊道設置應保留彈性，增訂「得申請繳納興建費用予市府統籌辦理」規定。		
5	臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司	1. 建議特定文化休閒專用區(第20工區)之負擔比例由52%調降，以不高於42%為原則。 2. 建議特定文化休閒專用區回饋內容應改以「原高雄市主要	1. 查各縣、市針對公共設施用地變更為商業區訂定之回饋負擔比例多介於30~40%，且本公司與貴府合資成立「高雄港區土地開發股份有限公司」共同推動舊港區開發，已有依股權分配利潤之回饋機制，故建議特文區之回饋負擔比例應予以調降，以不高於42%為原則。	部分採納理由： 1. 有關所陳理由第1及2點，依現行事業及財務計畫規定，未於本計畫第二次通盤檢討公告實施6年內完成者，則恢復94年12月9日公告實施之都市計畫原開發許可所需公共設施用	為利明確回應陳情意見，請將研析意見分項回情，其餘照研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。

		計畫」範圍內公共設施用地為原則。 3. 建議就本公司辦理「高雄港#27~#28碼頭改建工程」範圍暨29號既有碼頭範圍擴大都市計畫為港埠用地。 4. 建議綠2用地變更為特定經貿核心專用區。	2. 考量高雄多功能經貿園區特定區範圍已併入原高雄市主要計畫，相關回饋標的規範應比照「高雄港站都市計畫變更及容積調派」案之回饋原則，建議本案特定文化休閒專用區回饋內容應改以「原高雄市主要計畫」範圍內公共設施用地為原則。另本公司已盤點第二階段回饋土地清冊，建請貴府協助加速20工區第二階段回饋協議書簽訂事宜，以配合亞灣2.0計畫加速16、17號碼頭特文四土地開發；本公司配合開發期程，將該等公共設施用地回饋範圍同步辦理港區範圍調整陳報行政院。 3. 本公司配合貴府亞灣2.0計畫加速辦理#16~#18、#21號碼頭國內線搬遷作業，國內線業者將搬遷至中島商港區#27~#29碼頭及後線作為永久營運基地。其中#27~#28碼頭原為樁樑式構造之化學液散碼頭，因此必須拆除改建，俾利國內線散雜貨船靠泊作業。為符合國內線業者使用需求，本公司配合辦理「高雄港#27~#28碼頭改建工程」，以鋼板樁式碼頭將碼頭法線切齊相鄰碼頭後，碼頭側及渠底側各約有15-20米及60米縱深之填築新生地範圍，面積共約1.71公頃。本工程計畫業已納入臺灣國際	地及都市發展用地負擔比例規定辦理，另依109年12月24日高雄市都市計畫委員會第87次會議決議，考量港務公司與市府已合資成立高雄港區土地開發公司共同合作舊港區及周邊土地開發，及鑑於109年12月16日第14次高雄港市合作平台會議共識之促請，經大會審定同意，第20開發單元（原工區）之開發仍維持現行都市計畫開發負擔回饋52%之原則下，由市府、交通部航港局及臺灣港務公司續予滾動檢討，進行分期分區開發及依開發期程分階段負擔回饋辦理舊港區轉型發展。 2. 有關所陳理由第3點，考量所陳範圍經行政院111年11月18日院臺交字第1110034049號核定在案，且已提送申請劃設為城鄉發展區2-3類，並報高雄市國土計畫審議會審議在案，為利港區使用及加速整體發展，考量劃設港埠用地係屬擴大主要計畫範圍，故本次通	
--	--	--	--	---	--

			商港未來發展及建設計畫(111-115年)」第一次修正計畫，奉行政院111年11月18日院臺交字第11100340493號核定在案，且已提送申請劃設為城鄉發展區2-3類，並報高雄市國土計畫審議會審議在案。另查29號碼頭範圍業經貴府劃設為城鄉發展區2-3，建請於本次通盤檢討協助前揭範圍辦理擴大都市計畫為港埠用地，以符合港區使用及加速推動亞灣2.0開發計畫之推動。 4. 綠2用地緊鄰高雄港#16~#18號碼頭、高雄港埠旅運中心及特貿一用地，極具與周圍港區土地整合推動亞灣2.0開發潛力，且考量鄰近碼頭水岸已保留充足公共休憩空間，綠2用地應無留設開闢之必要，建議配合亞灣2.0計畫形塑休閒觀光與金融經濟的開放水岸廊帶之構想，變更該土地使用分區為特定經貿核心專用區。	盤檢討配合變更主要計畫內容，並於細部計畫劃設港埠用地。 3. 查民國88年擬定本計畫案土地使用分區計畫，綠二用地地下作自來水配水池，供本特定區之供水需求。有關所陳理由第4點綠二用地，涉及主要及細部計畫變更，考量用地變更應具備公益性及必要性，為利亞灣2.0計畫整體綜效及兼顧公設服務機能，應由土地所有權人，先提出具體開發計畫，並評估地區供水需求、基地整體規劃內容及推動可行性，及協商其餘土地所有權人後，另循都市計畫程序辦理。		
6	台灣糖業股份有限公司高雄區處	建議港埠商業區維持現行1,000%容積率及特貿7供住宅使用樓地板面積免繳納代金。	1. 有關港埠商業區容積率調降為840%(現行容積率為1,000%)一節，未考量後續發展使用彈性，建請維持現行1,000%容積率。 2. 有關港埠商業區及特定經貿核心專用區(特貿7)土地得以繳納代金方式申請一定比例樓地板面積供住宅使用一節，建議供住宅使用部分免繳納代金。	未便採納理由： 1. 本計畫係依111年1月28日「台糖公司拜會本局研商土地開發議題會議」及112年3月21日「台糖土地涉及都市計畫變更案會議」，為配合文化聚落紋理保存，並兼顧地主權益，本計畫建	1. 查111年1月28日及112年3月21日台糖公司及市府協商之共識與本件陳情之意見相左，爰建議維	照專案小組建議意見通過。

				議採建蔽率提升、容積率降低，以促進港埠商業區有效開發及提升整體都市計畫發展，故維持公展草案之土地使用強度。 2. 經查特貿7係民國102年「變更高雄多功能經貿園區特定區主要計畫（第一次通盤檢討）」案由特倉區變更而來，依土地使用分區管制要點規定不得供住宅使用，故未有計畫人口分派；港埠商業區於102年「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第二次通盤檢討）」案依其土地使用分區管制規定不得作住宅使用；惟為鼓勵本計畫區內新興產業發展，於產業開發同時，因應產業人口在地安家需求規劃居住腹地，以提供產住合宜之場域，另增訂條件式允許住宅使用相關規定，並訂定條件式允許住宅使用容積之總和上限及回饋代金繳納機制，符合都市計畫法第27-1條第1項規定，以提升土地混合使用（Mixed-Use）	持原計畫，倘台糖公司與市府就建蔽率、容積率調整協商取得共識後，另請台糖公司提出具體開發計畫，並另案辦理個案變更。其餘照市府研析意見通過。	
--	--	--	--	--	---	--

				效益，故建議維持原公展草案。		
			113.7.11補充意見： 1. 有關港埠商業區容積率調降為840%(現行容積率為1,000%)一節，為考量後續發展使用彈性，建議維持現行1,000%容積率。 2. 建議特貿7土地之住宅樓地板面積上限提高至基準容積乘50%，且免繳納代金。 3. 港埠商業區得以代金方式申請不超過基準容積30%住宅樓地板面積一節，建議免繳代金。			
7	經濟部產業園區管理局	塔樓量體管制條文內容影響高雄軟體園區第二園區土地利用及建築開發事宜，敬請惠予審酌修正放寬。	1. 本案前於貴府112年12月25日召開第1次專案小組聽取簡報會議在案，依公展計畫書第九章土地使用分區管制及都市設計基準第38條規定略以：「特貿1、特貿2、特貿3、科專3A與第五船渠以北之特貿7A及7B等，其塔樓水平投影面積之最大對角線長度以不超過60公尺為原則，超過部分應以量體轉折或透空等規劃手法減低量體感，得經都設會就實際情形同意調整」，為草案新增規定。 2. 奉行政院核定高雄軟體園區擴區(二期)設置計畫及高雄軟體園區第二園區第一棟大樓興建計畫，本局於旨揭特定區之特倉三用地(前鎮區獅甲段518-33、518-34地號土地)辦理高雄軟體園區第二園區(以下簡稱高軟二期)開	未便採納 理由： 1. 為維護本計畫視覺穿透性與整體性，並營造通風環境，配合110年2月3日公告之「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫特定經貿核心專用區(三)土地使用分區管制要點暨都市設計基準案」規定，本案通檢已於都市設計基準第38條增訂特文4、特貿1、特貿2、科專3A與第五船渠以北之特貿7A及7B等建築量體規範及示意圖，先予敘明。 2. 查所陳範圍科專3A屬都市設計審議範圍，倘因基地條件限制或實際需求而無法執行者，經都設會	照研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。

			發工作（採取分階段興建建物），刻正執行第一階段第一棟大樓興建統包工程並已完成基本設計作業，預訂113年1月下旬向貴府提送都市設計審議。 3. 經檢討前述新增規定，囿於建築基地形狀及深度等條件限制，第一棟大樓興建統包工程之建築設計恐受限於塔樓水平投影面積之最大對角線長度以不超過60公尺原則。此外，該規定亦限制未來高軟二期第二階段開發建築設計彈性，進而影響上開擴區設置計畫整體建築規模及開發效益。爰建請貴府酌予放寬前項對角線長度限制至85公尺，以利土地利用及建築規劃設計。	審議同意，得不適用上開基準規定，爰建議維持本次通檢規定塔樓最大對角線長度限制。		
8	御盟建設股份有限公司	高雄市前鎮區經貿段三小段3、4及6地號等3筆土地，面積為9,953.19平方公尺。 1. 為積極響應亞灣2.0，完備5G AIoT相關產業發展所需空間，採都市更新引入智慧商辦大樓以增加高雄市A級辦公空間供給，並配合變更都市計畫。 2. 建議等面積調整廣停9用	一、本公司配合高雄5G AIoT相關業發展所需進駐空間，經取得土地所有權人同意，並符合都市更新相關法令規定下，辦理「擬訂高雄市前鎮區經貿段三小段3、4及6地號等3筆土地都市更新事業計畫案」，規劃以自辦都市更新方式引入智慧商辦大樓以增加高雄市A級辦公空間，目前持續與潛在廠商(包含電子、金融、保險及外商等企業)洽詢，皆有辦公空間、設置公司企業總部需求，故為加	1. 查所陳範圍3筆土地為主要計畫特貿區，細部計畫廣停9用地（經貿段三小段3地號屬本府工務局管理市有地，現借予交通局作停車場使用）以及特貿7D（經貿段三小段4及6地號屬私有地，現未建築開發），已於91年9月30日劃定「高雄多機能經貿園區更新地區」範圍、106年11月14日擬定更新	有關御盟公司於本會提土地估價及交通技術報告等說明資料，依114年5月21日價值影響評估專家學者研商會及本會建議意見，就變後土地價值提高之利益回	本案納入第二段審議，由專案小組續行討論。

		地之配置，以公共設施服務效益及提升整體土地規劃彈性。	速建設，響應亞灣2.0國際型產業聚落形成並與之共榮發展時機，預計於民國114年啟動相關工程規劃設計與施工。 二、都市更新單元內土地發展課題 經檢視都市更新單元內特貿7D開發基地(前鎮區經貿段三小段4、6地號)臨時代大道面寬受廣停9用地(前鎮區經貿段三小段3地號)影響，僅約9.3公尺可供出入，且查高雄多功能經貿園區特定區細部計畫規定，基地停車場出入口非經都會審議通過不得設置於成功二路側，整體規劃設計彈性受限，無法滿足設置A級商辦、國際級企業總部之基地規格需求，且易造成開發後基地與廣停9用地車行動線重疊之交通堵塞問題，故為提高車行安全及土地利用效益，實有必要透過都市計畫變更調整都市更新單元內之土地使用配置。 三、本案之公益性 1. 產業面向：配合政策引入2.1萬坪產業樓地板，為高雄帶動至少113億之投資 本都市更新單元區位與行政院核定亞灣2.0計畫同屬一都市計畫區，基地周邊1公里僅有成功物流園區	計畫書，並於107年完成第83期公辦市地重劃工程。另查工務局新建工程處113年11月14日函復表示，現該處已借予交通局作為停車場使用，暫無再闢建廣停9用地之計畫。 2. 次按所陳事項及其擬投資新建A級商辦供企業總部進駐之計畫，係與本府亞灣2.05GAIoT產業推動政策具一致性，亦對本區土地利用具正面效益，另本府工務局已於113年9月3日同意本案廣停9用地依各該主管機關規定辦理都市計畫變更事宜。 3. 有關所陳基地開發設計內容，請補充說明事項，再提送都委會專案小組審議討論： (1)有關基地擬開發地下7層乙節，未符本府都市設計審議原則第49條規定，請調整。 (2)考量所陳土地(前鎮區經貿段三小段3、4	饋及外部影響內開會文到日後3週內依下列意見補充及具體資料，並說明本案開發公益性，俾供委員參考。 1. 有關現行都市計畫及轉向廣停兩方案土地價值評估內容，經會銜御盟公司代表意，將不動產估價規則修正後，函送都發局轉請本市不動產估價師公會審，並由御盟公司負擔相關費用。 2. 請御盟公司提	
--	--	-----------------------------------	---	---	--	--

			(主要為倉儲、物流產業使用)及前鎮科技產業園區(以高附加價值的電子產業之廠房為主)，尚無新建商辦大樓以支援未來產業發展。本公司為積極響應5G AIoT產業發展空間建置，規劃投資額約113億，打造一幢一棟地上39層，地下7層，結合銀行、企業辦公、會議中心、餐飲零售之智慧商辦大樓，共計引入產業容積樓地板約2.1萬坪，預估可增加就業人口約4,000人，每年可增加約11億元消費支出，除配合國營企業總部南遷政策，發展創新服務樞紐與區域辦公總部，並與夢時代商業機能加乘發展，促進南高雄整體區域發展。 2. 環境面向 (1) 導入多層次綠化景觀設計及智慧低碳商辦大樓，提升整體市容風貌 以「森林之中有辦公室、辦公室之中有森林」結合「放眼未來5G辦公大樓」作為理念，本都市更新單元規劃期望成為綠色生態建築並利用5G技術來打造智慧化辦公環境，不僅能夠提供員工舒適及便利之工作環境，也能夠改善空氣品質、減少熱島效應，為高雄帶來新人流匯聚商圈據點。調整後特貿7D基地於臨時時代大道面寬增加至39.58公尺，	及6地號) 倘變更後，其特貿區土地臨接時代大道之面寬由9.3公尺變為39.58公尺，特貿區整體規劃開發後價值會有所提升，爰請申請人應依都市計畫法第27-1條規定提出辦理負擔回饋事宜，並參考113年10月14日研商決議之建議「請評估廣停9及特貿7D土地整併開發可行性，如評估設置一處共用停車出入口，以降低周邊交通動線衝擊等，並以人行動線、路口意象、公共空間活動、複層植栽景觀、周邊交通等多元面向整體規劃」，及就增進公共利益等事項，提出具體作法，再予討論審議。 (3) 另請就交通衝擊分析及停車場出入口規劃等，補充以下其他具體內容供審議討論： A. 基地開發衍生交通量。 B. 開發後周邊交通路段服務水準與路口服務	供開闢停車場工程及費用說明，函送局轉請建築公會、另徵詢公代表意願擔費用；另請交通局、平面、立體停車場收益及維護費用補充說明。 3. 另有本案廣場、捐卡、捐通、捐自租及空間、衍進、通、改善、防、安、性	
--	--	--	--	---	---	--

			有助於規劃多層次綠化空間連結商圈及輕軌人流，並規劃景觀廣場創造綠蔭提供民眾駐足乘涼。 (2) 規劃完善人行系統提升道路及轉乘安全，打造亞灣國際級地標建築 配合基地限制退縮做為行人通行使用、內部規劃完善人行動線，並創造綠蔭提供人們駐足乘涼，打造友善人行系統，同時連結輕軌與夢時代之人流活動；捷運輕軌站點位於基地東側，考量行人穿越馬路風險，建議於成功二路增設行人穿越道，提高行人便利性與安全性。另於建築景觀整合國際建築—日本三菱地所、瀚亞設計，加速推動成為產業廊帶A級辦公空間供給領頭羊之一，建立水岸第一排企業總部地標建築意象。 3. 社會面向 (1) 增加廣停9用地轉乘、停等空間，提升原公共設施用地服務品質 廣停9用地現況提供63席汽車及31席機車停車位，由輕軌夢時代站(C5)西側之8公尺道路進出(南向單行)；其經調整配置後，除面積不變外，汽、機停車場距離輕軌夢時代站最遠步行距離縮短為70公尺，大幅增加轉乘易行性，且調整後汽車入口車道東側至時代大	水準。 C. 汽車格位數建築基地停車位數留設標準請依建築技術規則辦理。 D. 因應基地位於輕軌場站周邊400公尺內，基地法定停車位數量如經本府交通主管機關審查通過者，得以實際需求設置之，惟其減設數額不得大於百分之三十。 E. 請補充說明有無大眾運輸鼓勵措施，如立體行人通廊、自行車停車、汽機車停車場收費等措施。 F. 特貿7D用地開發大樓停車場汽車出入口設置於時代大道，機車出入口規劃於成功二路西側10米道路，請就既有動線及轉向(含輕軌路口)效率、安全評估停車場出入口地點。	等，立 意甚佳，惟 需請交 通局、 工務局、 環保局、 消防局 等就執 行面提 供建議， 並列入 下次會 討論。	
--	--	--	---	--	---	--

			道行人穿越道緩衝距離調整為20公尺，增加廣停9用地停車等待進場之停等空間，亦解決機車停車場距離時代大道行人穿越道過近之問題，避免時代大道往中華五路方向直行或右彎停等車輛，與排隊停入停車場車輛交織。 (2)無償協助廣停用地重新設計配置、調整出入口並重建，並納入綠化景觀設計及後續認養維護，提升整體都市意象 都市更新事業計畫開發後將留設足量之汽、機車停車空間，使停車需求完全內部化，規劃符合規範之進出停等空間，降低影響周邊道路及路口服務水準，同時提供優質開放空間及人行空間串聯至東側環狀輕軌，鼓勵大眾運輸使用；另調整廣停9用地配置後，由實施者無償重新開闢，除規劃不低於原停車位數之席次，並納入綠化景觀設計及後續認養維護；另開發大樓預計申請綠建築及智慧建築雙標章，打造低碳永續創新 ESG 之商辦新地標，加乘政府淨零政策。 另本都市更新事業計畫預計以『權利變換』方式實施，由本公司擔任實施者，廣停用地興關後擬依都市更新權利變換計畫內容所載，以公共		
--	--	--	--	--	--

			設施公有土地抵充方式，列冊送請主管機關囑託該管登記機關辦理權利變換登記，並登記為高雄市所有。 (3)特貿7D基地出入口設置於時代大道，並調整臨道路面寬，為商辦大樓及停車場創造最佳交通進出方案 特貿7D基地出入口若設置於成功二路側，成功路北往南車輛需隨同成功路左(右)轉專用號誌方得進入，路口較為複雜，而廣停9用地停車場與基地停車場動線將產生交織現象，且以現況8公尺寬道路路口至基地停車場入口亦無足夠之停等空間；除停車場出入口車流交會衝突問題，更須利用相關標誌、號誌及交通安全設備，以減低車輛行駛之衝突點、視覺死角等安全問題。 而特貿7D基地出入口設置於時代大道側，汽車於成功路/時代大道路口，無須進入時代大道後即左彎8公尺寬道路。且基地屬南北場、東西向短之格局，進出口設於時代大道，場內空間可提供較為適當之停等空間，且經廣停9用地配置調整後，特貿7D基地臨時代大道面寬增加，有助於規劃多層次綠化空間連結商圈及捷運人流；除開發後仍需配合部分道路設計與		
--	--	--	--	--	--

			車流指揮調整，相對設置出入口於成功二路，本都市更新事業計畫之調整建議為考量交通動線、成本因素後，為未來開發後之整體環境謀求最優解決方案。 四、變更建議 考量依都市更新單元現況進行規劃設計，易造成開發後與廣停9用地之交通動線瓶頸，爰此都市更新事業計畫將廣停9用地併同作規劃設計，為不影響原公共設施用地服務水準，同時提升其服務品質，並考量現況停車場出入動線、高雄環狀輕軌設站位址，經相關交通分析及建築配置規劃，建議以等面積為原則調整廣停9用地配置，將有效提高公眾停車轉乘輕軌之易行性及整體出入口安全性。 本都市更新事業計畫及土地使用配置調整建議係有利土地開發利用彈性與公共設施服務水準提升，為高雄市創造良好產業發展空間吸引國際級集團進駐、提升地方就業機會及活絡周邊商圈經濟；另本案變更建議業經高雄市政府都市發展局於113年10月14日召開研商會議，並依113年10月24日高市都發企字第		
--	--	--	---	--	--

			11335041900號函會議結論第(一)點略以：「...查本都市計畫地區多功能經貿園區特定區細部計畫辦理第三次通盤檢討審議中，經御盟公司出席人員表示同意評估本案納入都市計畫通盤檢討辦理，請御盟公司研提變更建議內容及理由函送本局憑辦。」，故為有效建立5GAIoT相關產業鏈空間，促進南高雄整體區域發展，惠請高雄市政府相關主管機關協助變更都市計畫。  說明：建議變更部分廢停車為特種 7D，變更部分特種 7D 為廢停車，變更面積如圖。		
--	--	--	--	--	--

附表十、「擬定及變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第三次通盤檢討)並配合變更主要計畫案」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	高雄市經貿發展協會暨地主共11位	112.9.18 意見： 陳請高雄市政府都市計畫單位，就高雄多功能經貿園區特倉 1-B、C、D 土地，依照土地重劃之財務價值強度公平性，合理編定土地使用類別，以增進土地利用、增加政府稅收、創造就業機會、改善生活環境、達成永續發展的目標。	1. 政府土地開發延宕，損害地主利益 高雄多功能經貿園區主要計畫於民國 88 年(1999年)公告後，迄今 24 年，僅剩特倉區 1-B、C、D 三工區尚未進行市地重劃。不僅因限制建築規定，造成土地業者無法擴增營業，更因公共設施用地劃設，造成 40.3% 土地無法進行銀行融資，引發土地業者經營資金風險及成本增加。 2. 一區兩制、造成地主營運條件不足，無法有效開發 本區土地未在經濟部加工出口區(科技產業園區)範圍內，無法適用經濟部加工出口區事業優惠規定，且特倉 1-A 無須負擔公共設施及都市發展用地，但特倉 1-B、C、D 卻需要負擔 40.3% 公共設施用地，造成土地開發上的成本負擔相較於加工出口區為高，對於特倉 1-B、C、D 工區，實屬「不公平的懲罰性」土地使用規定。 3. 24 年來全球產業變化劇烈，都市計畫未與時俱進及迅速調整 本區周邊工業土地需求暢旺，24 年來土地成本上漲，政府變更原有工業區為特倉區，造成土地價值下降，可發展產業受限(倉儲業)，不僅無法符合產業需求，反	未便採納。 理由： 1. 查特倉區係以原有基礎產業升級創新，提供倉儲轉運產業之中下游關聯產業發展腹地，惟現況仍為貨櫃集散場、化學品存放、加工等高污染產業使用，尚待地主或投資人意願整合及完成遷廠計畫、從業員工安置計畫、土污檢測調查或整治、環評等，以利轉型發展。 2. 依本府經發局 113.05.13 高市經發招字第 11332626400 號函，前鎮科技產業園區(中島)部分，未來為『三密』(資本密集、技術密集、知識密集)高科技產業專業園區。特倉 1-B、C、D 區具提供前鎮科技產業園區潛在貨物與設備成品倉儲之需求，並供應未來周邊產業連帶延伸經	1. 本案該協會歷次函文表達彙整之地主訴求包括變更住宅區或商業區、變更為原甲種工業區等，經都發局 114 年 2 月 12 日召開座談會，請出席地主表示明確之訴求，經回復訴求確定為期依都市計畫整體開發地區處理方案恢復原來使用分區甲種工業區；該協會續於 114 年 3 月 11 日及 3 月 19 日來函重申上開訴求，爰本專案小組僅就整體開發、恢復原來使用分區甲種工業區及不予負擔公共設施	照專案小組建議意見通過。

		造成地主土地無法符合時代潮流有效利用土地，創造企業產業升級。 4. 不當都市計畫規定，導致地主土地價值損失，政府應當負責賠償 本區週邊工業區土地成交價格34萬/坪(112年3月)，但是本區周邊特倉區成交價格為25萬/坪(86期重劃區)，故地主因都市計畫使用分區編定不當，未考慮土地重劃前後土地財務價值強度的公平性與合理性，造成地主在土地價值上的損失，本區基於憲法保障人民財產之規定，應由政府負起賠償或補償之責任。 5. 建請參照「都市計畫工業區檢討變更審議規範」原則；檢討本區(特倉區1-B、C、D)土地重劃財務價值強度，參照上述法規之住宅區及商業區強度規定進行編定，合理保障地主土地開發權益 (1)本區域原為臨海工業區甲種工業用地，民國88年檢討變更為特倉區，除此之外，亦可依「都市計畫工業區檢討變更審議規範」，檢討本區土地使用編定為住宅區及商業區相近之土地利用，以符合本區土地價值強度。 (2)高雄市中都工業區都市計畫變更為住宅區及商業區案(68期重劃區)，亦是依「都市計畫工業區檢討變更審議規範」原則，檢討變更為第四種住宅區(容積率300%與建蔽率60%)、第五種	貿活動或總部遷進高雄之環境空間，故實不宜恢復為原工業區，續供高危險性等化工產業進駐使用；另查所陳土地自民國88年「擬定高雄多功能經貿園區特定區計畫案」，由原工業區變更為特倉，亦已無都市計畫工業區檢討變更審議規範之適用，爰建議本案維持原分區使用。 3. 另依民國89年4月公告「高雄多功能經貿園區特定區分期分區開發計畫」，第15～18開發工區負擔回饋規定係屬一致標準，法定用地負擔比例皆為40.3%。查嘉新資產及東和鋼鐵公司依民國102年第二次通盤檢討規定，曾於民國107年經市府核准第16開發工區開發許可案，惟因該地未按協議書規定期程完成闢建公設用地，已於民國109年11月10日廢止許可。另查	之訴求，進行討論。 2. 考量前開陳情訴求尚未取得全部地主共識，且因地主眾多，應有整體開發計畫或興辦事業計畫，以利審視土地變更之效益，及是否符合都市發展之公益性與計畫執行可行性，爰請規劃單位函請陳情人補充整體開發計畫或興辦事業計畫，並說明地主整合情形後，續行審議。 3. 另陳情訴求提高特貿區住宅比例部分，涉及計畫人口、公共設施容受力、交通道路容量等，尚需補充資料或釐清相關疑義，故建請續	
--	--	--	---	---	--

		住宅區(容積率420%與建蔽率60%)及商業區。 (3)特倉1-B、C、D工區的公共設施土地負擔比例為40.3%，幾乎與「都市計畫工業區檢討變更審議規範」原則；變更工業區土地使用為住宅區(公設土地負擔比例37%)及商業區(公設土地負擔比例40.5%)所規定的公共設施土地負擔比例相近，本區更高的公設土地負擔比例，亦可適用該法規，將特倉1-B、C、D工區檢討變更為第四種、第五種住宅區及商業區的土地使用編定與土地價值強度。 (4)惟不辦理主要計畫檢討變更程序，僅以細部計畫通盤檢討放寬本區住宅使用種類、調整容積率及建蔽率之規定。 6. 增加市政府稅收、創造就業機會，增進環境永續發展 (1)如按「都市計畫工業區檢討變更審議規範」原則，土地使用編定為住宅區及商業區相近之土地利用，以及土地價值強度。本區30公頃土地將增加155億土地價值，達310億元以上，除了符合土地合理實際地價，更增加高雄市政府地價稅收入，每年達3億元/年以上。更何況開發後房屋稅，創造市庫稅收，每年達15億元/年以上之房屋稅，以50年估算，房屋稅高達750億的收入，對高雄市政府財政提供重大貢獻。 (2)由於合理且符合環境、	所陳土地未有申請案開發完成，應由土地所有權人依上開都計規定得以開發許可、市地重劃或其他法令規定方式辦理，亦可由土地所有權人先行自辦市地重劃及開闢公共設施。為維持公平性及一致性，建議維持原比例規定。 4. 有關住宅容積放寬至30%及增量建議，考量本計畫102年第二次通盤檢討案開發獎勵時程屆期，為加速計畫區土地整體開發、落實5G AIoT新創產業發展，打造兼具產業活力與人才宜居之智慧經貿新灣區，故以就業人口之產業安家需求，推估居住人口及所需之條件式住宅允許比例，故建議維持原住宅比例。 5. 有關住宅放寬回饋代金係數，考量本計畫以條件式住宅允許規定酌予放寬住宅比例，提升投資者開發效益，	納第二階段審議。	
--	--	--	--	-----------------	--

		生活與產業需求的土地使用編定，增進土地業者開發意願，將創造高達3,500人/年的就業機會，也維持5,000戶小康家庭的生計。 (3)由於本區提供住宅商業的機能，為180公頃的中島科技產業園區的員工提供近距離的居住生活環境，減少因長距離交通所產生的碳排放數量達3.5萬噸/年，有效達成高雄市2050年減排減碳的氣候環保目標	應考量住宅代金之公益性及開發效益共享等，已針對回饋係數予以放寬，故所陳建議不予採納。	
	112.11.27 意見(一): 陳請高雄市政府，就高雄多功能經貿園區特定區特倉1-B、C、D土地，依照土地重劃之財務價值強度公平性，依照「都市計畫法」、「都市更新條例」及「都市計畫工業區檢討變更審議規範」重新檢討並編定土地使用類別為「工業區」或「住商混合區」，以增進土地	1. 政府土地開發延宕，損害地主利益 高雄多功能經貿園區主要計畫於民國88年(1999年)公告後，按該都市計畫公告目標年為民國110年。 (1)迄今民國112年止，不僅超過前述計畫目標年，已達24年，依都市計畫法第五條規定，都市計畫目標25年，應視實際發展情形，重新進行主要計畫檢討，本特倉區1-B、C、D三工區都市計畫發布實施24年來，高雄市政府未進行任何市地重劃、都市更新、區段徵收等土地開發作業。 (2)依都市計畫法第十七條規定，「…主要計畫發布實施後，最多二年完成細部計畫；並於細部計畫發布實施後，最多五年完成公共設施…」，本計畫實施已逾24年，上述法令規定，公共設施無一落實，損害地主權益甚大。 (3)因限制建築之規定，造成土地業者24年來，甚		

	利用、增加政府稅收、創造就業機會、改善生活環境、達成永續發展的目標。	至無法修繕屋舍擴增營業，反而造成營業損失。 (4)更因公共設施用地劃設，造成40.3%土地無法進行銀行融資，引發土地業者經營資金風險及成本增加。 2. 一區兩制、造成地主營運條件不足，無法有效開發 目前高雄多功能經貿園區特倉區特倉1-A，屬經濟部加工出口區範圍，其他特倉區屬國營事業土地之中油(特倉2-A)與台糖公司(特倉2-B)均納入加工出口區(科技產業園區)範圍，上述土地適用經濟部加工出口區事業優惠規定，且無須負擔公共設施及都市發展用地。但特倉1-B、C、D屬私有土地，無法納入加工出口區(科專區)，卻需要負擔40.3%公共設施用地，造成土地開發上的成本負擔相較於加工出口區為高，對於特倉1-B、C、D工區，實屬「不公平的懲罰性」土地使用規定。 3. 24年來全球產業變化劇烈，都市計畫未與時俱進及迅速調整 (1)本區周邊工業土地需求暢旺，24年來土地成本上漲，政府變更原有工業區為特倉區，造成土地價值下降，可發展產業受限(倉儲業)，不僅無法符合產業需求，反造成地主土地無法符合時代潮流有效利用土地，創造企業產業升級。 (2)依都市計畫法第26條規			
--	---	--	--	--	--

			定「…擬定計畫之機關每三年內或五年內至少應通盤檢討一次，依據發展情況，並參考人民建議做必要之變更。」，特倉1-B、C、D三工區24年來的計畫內容及土地使用規定，均未有變更，地主升級發展無法實施，實屬無奈。 (3)高雄多功能經貿園區特定區計畫範圍規劃為優先發展區，依都市計畫法第一章第七條第四款「優先發展區，係指預計十年內必須優先規劃建設發展之都市計畫地區。」本區延宕24年未實施建設發展，顯示原有依據之「亞太營運中心計畫」實已不符合當前本區經濟發展之方向。須重新檢討本區主要計畫之方向。 4. 不當都市計畫規定，導致地主土地價值損失，政府應當負責賠償 (1)本區週邊工業區土地成交價格34萬/坪(112年3月)，但是本區周邊特倉區成交價格為25萬/坪(86期重劃區)，故本區土地地主因都市計畫使用分區編定不當，未考慮土地重劃前後土地財務價值強度的公平性與合理性，造成地主在土地價值上的損失。 (2)依都市計畫法第四十一條規定，「都市計畫發布實施後，其土地上原有建築物部和土地使用分區者，除修繕外，不得增建或改建。…；其因變更使用或遷移所受之損害，應與適當之補償，補償金額由雙方協		
--	--	--	--	--	--

			議之；…」本案基於憲法及都市計畫法之規定，保障人民財產之規定，應由政府負起賠償或補償之責任。 5. 建請都市計畫單位參照「都市計畫工業區檢討變更審議規範」原則；檢討本區(特倉區1-B、C、D)土地重劃財務價值強度，參照上述法規之住宅區及商業區強度規定進行編定，合理保障地主土地開發權益 (1) 本區域原為臨海工業區甲種工業用地，民國88年檢討變更為特倉區，除此之外，亦可依「都市計畫工業區檢討變更審議規範」第三條(一)款通盤檢討辦理，檢討本區土地使用編定為住宅區及商業區相近之土地利用，以符合本區土地價值強度。如高雄多功能經貿園區特定區之特貿六專區即屬住宅使用分區。 (2) 高雄市原有之鼓山區「中都工業區」(68期重劃區)，亦是依「都市計畫工業區檢討變更審議規範」第三條(一)款通盤檢討辦理原則，檢討變更為第四種住宅區(容積率300%與建蔽率60%)、第五種住宅區(容積率420%與建蔽率60%)及商業區。 (3) 本案特倉1-B、C、D工區規定的公共設施土地負擔比例為40.3%，幾乎與「都市計畫工業區檢討變更審議規範」第六條第一項第1款規定；「變更為住宅區、商業區應捐贈公共設施用地及可建築土地間之		
--	--	--	---	--	--

			合計占變更工業區土地總面積之比例，分別不得低於百分之三十七、百分之四十點五；…」前述規定的公共設施土地負擔比例相近，本區更高的公設土地負擔比例，亦可適用該法規，將特倉1-B、C、D工區檢討變更為第四種、第五種住宅區及商業區的土地使用編定與土地價值強度，實屬合理。 (4) 建請都市計畫單位依「都市計畫工業區檢討變更審議規範」第三條(一)款通盤檢討，放寬本區住宅使用種類、調整容積率及建蔽率之規定，本區土地使用強度不需要490%的容積率。 6. 學區內國中、小學設施設備足夠提供新住宅社區增加學生員 (1) 本社區學區國小為前鎮國小(新生路200號)，校地面積36,957平方公尺，現有班級數為11班，學生數175員。依教育部「國民小學與國民中學設施設備基準」之規定，都市計畫區內之國民小學校地面積34,400平方公尺以上，可設置班級數為48班，以前鎮國小校地面積計算，可增加37班，每班29人(國民小學與國民中學設施設備基準)，前鎮國小可增加1,073員小學入學生。其次，最近相鄰之仁愛國小(新衙路93號)，校地面積22,637平方公尺，現有班級數為11班，學生數191員，依規定可設置24班，可增加13班，可增加377員小學入學			
--	--	--	---	--	--	--

			生。兩校合計現有校地可增加1,450員學生數。 (2)本社區學區國中為前鎮國中(新衙路17號)，校地面積為61,649平方公尺。現有班級數為22班，學生數為545員。依教育部「國民小學與國民中學設施設備基準」之規定，都市計畫區內之國民小學校地面積43,400平方公尺以上，可設置班級數為48班，每班30人，因此，前鎮國中尚可增加26班，可增加780員國中入學生。 (3)以目前台灣地區每位適婚婦女子女出生率0.97估算，本社區可引進3,000個家庭，平均3人(父母及一位子女)，約計9,000人，上述學區內兩個國小及國中設施與設備足以提供完善之教學條件。 7. 高雄夢時代購物中心可提供全天候之完善商業服務設施 (1)高雄夢時代購物中心與本社區距離一公里內，該商業服務設施為全天候之多功能設施，包括娛樂、餐飲、服飾、零售等全方位商業設施，足以滿足本社區各種消費需求。 (2)本住宅社區之開發僅需設置社區型商業服務設施，以及社區管理公共服務，不僅不造成土地使用之混雜，也能創造低碳生活之環境，補強高雄夢時代購物中心的市場需求。 8. 規劃建設本社區為「WTI2050」暨「高雄		
--	--	--	--	--	--

			市SDGs18項永續發展目標」的「碳中和指標社區」 (1)依據 A. 高雄市政府2021年完成『高雄市關鍵永續發展策略與行動』 B. 聯合國COP27之『18項永續發展項目(SDGs)』內容 C. 歐盟委員會2022年2月提出之『歐洲地平線(Horizon of Europe)包浩斯計畫構想』。 D. 依照『台灣2050淨零排放路徑及策略總說明』分四階段(2025年、2030年、2035年置2050年)配合完成相關規定。 (2)構想 本社區地主協會提出『高雄亞洲新灣區碳中和暨永續發展計畫初步構想』以本會所提出之『高雄亞洲新灣區碳中和暨永續發展計畫構想』為基礎，按SDGS目標1、3、6、9、11、12、13、17及18等9目標，規劃開發特倉1-BCD開發工區都市計畫通盤檢討為高雄市碳中和指標社區。包括有以下六大方案 A. 社區交通設施節能減碳構想方案 B. 社區建築開發行為減碳減排構想方案 C. 社區內垃圾與廢棄物回收再利用構想方案 D. 社區醫療、救難及健康資源整合與節能構想方案 E. 社區推動節能減碳教育工作構想方案 F. 社區數位科技運用增進		
--	--	--	--	--	--

		人類福祉構想方案 以達成建設本社區為高雄市「碳中和指標社區」。 9. 增加市政府稅收、創造就業機會，增進環境永續發展 (1) 如按「都市計畫工業區檢討變更審議規範」原則，土地使用編定為住宅區及商業區相近之土地利用，以及土地價值強度。本區30公頃土地將增加155億土地價值，達310億元以上，除了符合土地合理實際地價，更增加高雄市政府地價稅收入，每年達3億元/年以上。更何況開發後房屋稅，創造市庫稅收，每年達15億元/年以上之房屋稅，以50年估算，房屋稅高達750億的收入，對高雄市政府財政提供重大貢獻。 (2) 由於合理且符合環境、生活與產業需求的土地使用編定，增進土地業者開發意願，將創造高達3,500人/年的就業機會，也維持5,000戶小康家庭的生計。 (3) 由於本區提供住宅商業的機能，為180公頃的中島科技產業園區的員工提供近距離的居住生活環境，減少因長距離交通所產生的碳排放數量達3.5萬噸/年，有效達成高雄市2050年減排減碳的氣候環保目標。			
	112.11.27 意見(二): 陳請高雄市政府依據聯合國COP27SDG	高雄亞洲新灣區計畫自民國88年公告以來，以歷經24年的六任市長。該計畫一直是全國矚目的重大都市發展計畫，但截至目前為止卻開			

	s18 永續發展目標、工研院2035年台灣產業發展願景及WTI2050淨零碳排12項戰略型產業發展內容，進行高雄多功能經貿園區特定區計畫主要計畫第二次通盤檢討工作，以增進高雄市產業轉型，創造下一世代居住、就業、生活的新環境。	發成果寥寥可數，總面積不到20%。最近「高雄亞洲新灣區2.0計畫」的推出，除台電特貿三以外，在實務上總體計畫或目標上脫離國際方向，更未考慮到「企業投資風險性」、「開發產品市場合理性」與「財務執行面的可行性」。 1. 都市計畫通盤檢討需提供企業投資風險的基本保障 高雄多功能經貿園區都市計畫的土地使用管制項目變更，造成土地價值低於原本土地使用變更前的價值時，土地擁有者將不會投入開發的進程，因為投入開發將造成企業的損失，對股東及董事會是無法負責或接受的。目前美國跨國企業嘉吉公司在本園區土地(特貿7-C)進行第二次標售，即對園區開發條件與經營環境不足、未來營運風險高，退出高雄市場。 (1) 亞灣區通盤檢討「工業區」變更為「特倉區」偏離市場價格，計畫檢討應充分反映土地價值的合理性與公平性 位於亞灣區中島地區的甲種工業用地為例，於112年2月成交34萬/坪，其相鄰的工業區變更為特倉區土地價格僅17萬/坪，重劃後的特倉區土地價值也僅有25萬/坪，更何況還要捐出45%以上的公共設施用地。這表示都市計畫變更的內容是不符合市場需求，且造成企業潛在損失風險，所以放寬			
--	---	--	--	--	--

			使用類別，重新檢討有其必要。 (2)中島專區周邊特倉區土地使用規定形成「一區兩制」，對區外土地業者不公平，應有所彌補。 高雄亞灣區非加工出口區的特倉區土地(特倉區1-B、C、D開發工區)需要捐出公共設施用地40.3%方能開發使用。但加工出口區內的特倉區土地，不需要捐出公共設施用地40.3%，即可以隨時開發。形成「一區兩制」，對區外土地業者不公平，應有所彌補。 (3)高雄亞灣2.0版細部計畫特貿區住宅容積放寬不公平，不是造成中油第一、二特貿區無人投資，就是台電特貿三的招標條件有圖利之嫌。第三特貿區(台電)放寬住宅容積上限為50%，並成功完成投資招標工程。但第一、二特貿區(中油)與第三特貿區(台電)相同的使用規範，但住宅區僅放寬上限為30%，同樣也造成「一區兩制」的不公平現象，不是造成中油第一、二特貿區無人投資(相較特貿三為差)，就算是有人投資中油特貿一、二土地，卻形成台電特貿三的招標條件有圖利之嫌。 2. 放寬住宅使用容積50%，增加長期住宅居住人口，才能維繫亞洲新灣區商業、服務業發展的基礎 包括85大樓、高雄軟體		
--	--	--	---	--	--

			園區及鄰近的三多商圈辦公室，以及觀光飯店、商場近於供給超量，但因都市計畫內容依然以商用土地規劃為多，缺乏長期居住的生活人口，導致上述的商用產品沒有住宅市場的支撐，產生經營困境與財務虧損的窘境。高雄統一夢時代購物中心就是一例，更別說高雄地標85大樓的商用產品長期空置。 3. 土地開發工作的財務執行面，必須有可行性，要做財務試算與評估工作，使得土地使用計畫能夠在開發期程內落實高雄多功能經貿園區都市計畫於過去25年做的開發財務計畫，已經與當前的產業發展模式(國際化)、技術、人才水平(數位化)，甚至國際先進居住標準(SDGs)有極大的脫節，所以都市計畫檢討要做財務試算與評估，才能規劃出合理的都市計畫。 4. 加速高雄亞洲新灣區的開發投資，創造高雄市就業機會、並獲得房屋稅的財政收入，有助於增進高雄市的經濟發展與財政紀律 都市計畫的規劃設計，應該要能實踐為重要，如果不符合企業財政條件、不符合市場需求、不能保障企業投資風險，空有目標未能地盡其利，反倒促使土地浪費，政府也未創造就業，以及未稅收增加，此乃政府之失責。 5. 建議修正方案與公共效益說明		
--	--	--	--	--	--

項次	內容	效益說明
1	放寬住宅容積率占比為30%+20%=50%（最上限）	依目前土地開發市場水準及投資者本益比分析，高雄亞洲新灣區土地開發住宅樓地板面積須達50%，經專家評估財務試算才能損益兩平，董事會或股東會才會通過投資案。
1.1	30%住宅容積放寬為基本條件	鼓勵開發商投資、增加投資意願。
1.2	可評估再增20%住宅容積為獎勵容積條件： (1)5%住宅容積增加作為社會住宅選項。 (2)5%住宅容積增加作為青年首次購屋住宅選項。 (3)10%住宅容積增加作為獎勵投資開發者上述政策獎勵。	1. 社會住宅可由高雄市政府支付市場價格租金，回租20年，再轉租給符合社會住宅條件之本市市民，完善社會住宅政策。市府不需花費土地與興建成本投入社宅興建。 2. 青年首次購屋住宅，是提供給本市青年，和於首次購屋之青年低利貸款條件市民，減輕青年購屋負擔。 3. 房屋坪數為80~120平方公尺(含公共設施)住房面積為2~3房小坪數房屋，有利於社宅與青年首購負擔。
1.3	特四、五、七住宅放	原本特四、五區之土地住宅獎勵即有20%容

				寬回鎖 代金計 算係數 應降低 為第一 年0.10 第二 年0.15 第三 年0.20 第四 年0.25 第五 年0.30 第六 年以 上均 為0.35	興之獎勵 如住宅， 容寬30% 獎住宅 以獎 之 係 反 獎 容 更 低。		
			2	鼓勵投 資者於 計畫公 告5年 內進行 請開 照發， 給獎 勵予 措施 包括 可同 時興 建住 宅與 商業 (含公 共設 施)建 造與 使用 執照 核發。	一方面加 速發展 創造就 業機會。 一方面增 加政府 稅收， 包括高 雄市房 屋稅在 內，改 善政府 財政紀 律。預 估以台 電特貿 三為 例，約 計可獲 得4億 /年房 屋稅 收，50 年可 達200 億房 屋稅 收入， 改 善高 雄市 財 政 環 境。		
			3	公共設 施土地 負擔比 例應延 續高雄 多功 能貿 園第 二盤 通盤 檢討 案之 優惠 措施。	因部分特 貿區土地 辦理重 公辦市 地工程 時間 超過 原計 畫108 年之 優 惠年 限， 為 園區 土 地開 發公 平 起見， 維 持 土 地開 發 優 惠 方 案。		
			3.1	維持特 貿區為 39.3% 、特 倉區 為33.3% 、公 共設 施土 地優 惠地 比 例。	除台糖物 流園區 開發部 分土地 外，特 倉1-B 、C、 D基本 上均未 開發， 原因如 前文1 之(1)、 (2)及 (3)所 述，維 持優 惠措		

				施利於重劃工程進行。			
			3.2	加速高雄亞洲新灣區公共設施用地取得。	包括特貿區4B、特倉區1-B、C、D開發工區。		
			4	特倉區1-B、C、D開發區轉換成商業住宅和案，為國際發展趨勢，配合都市發展目標。	高雄亞洲新地台的信義一樣優高經總體發展目標，以1. 聯合國COP27之SDGs18 項目研台發展及淨零碳排12項產業內主盤，進行通盤檢討工作，進行高雄多園計畫盤第二次通盤檢討工作，以增進高雄產業轉型，創造下居、就業、生活的新環境。		
			4.1	落實聯合國氣候協定「SDGs18項永續發展目標」，建設高雄亞洲新灣區為「綠都會」指標。	住商混和方區內、外交減碳高國商條件。減少二氧化碳排放。增加國際投資的優良條件。		

		4.2	並改善並 去化原 本工業 石化區 所形成 的公安 危害風 險，盡 速調整 石化原 料碼頭。	高雄亞洲 灣區位於 市中心區 ，2014年 發生就料 氣爆事件 因石化原 碼頭未調 整，造成 重大傷害 。所以應 透過變使 以應土地 使用，增 進土地發 展利益， 降低公安 危害。		
高雄市 經貿發 展協會	112.12.13 意見(三)： 陳請高雄 市政府， 就高雄多 功能經貿 園區特定 區特倉1- B、C、D土 地未依都 市計畫法 及都市計 畫書之規 定年限(25 年)完成土 地開發事 業計畫， 造成地主 權益損 失，建請 回復工業 使用分區 ，以維護 地主權益。	1. 高雄多功能經貿園區特 定區計畫於88年12月20 日公告，此前陳情人土 地使用規定為工業區， 依計畫變更為特定倉儲 轉運區，計畫完成目標 年為110年。上述陳情 人土地在該都市計畫目 標年(110年)前，並未 完成細部計畫之土地開 發事業計畫(市地重 劃、都市更新、區段徵 收及開發許可)，至今 年112年，也已超過24 年之久，已將違反都市 計畫相關法令。更由於 規定開發方式須採取整 體開發，並限制建築， 導致土地所有權人無法 更新廠房設備，增進營 運作業，造成營運損失 嚴重。此一土地使用分 區逕為變更擬定使用分 區，嚴重違反憲法保障 人民的財產權。 2. 高雄市都市計畫審議委 員會於102年12月9日完 成主要計畫第一次通盤 檢討並公告實施，至今 112年12月13日，已超 過十年。 (1)依都市計畫法第26條規 定「擬定計畫機關每三 年內或五年內至少通盤 檢討一次，依據發展情 況，並參考人民建議做				

			必要之變更，…」，以及依該都市計畫第二次細部計畫書規定特倉區1-B、C、D為優先發展區，須於計畫公告10年內完成土地實質開發事業，但至今高雄市政府相關單位均未依法行政，導致地主繳交千分之六十之地價稅，並且部分公共設施保留地(40.3%)之土地無法做為金融資產使用，造成地主業者營運困境。 (2)參照司法院釋字第400號、709號、732號、747號解釋，及憲法第15條、第23條及第143條等，亦有明定其對於私有財產權保障之內涵。另都市計畫法第5條、第15條第2項規定：「都市計畫應依據現在及既往情況，並預計二十五年內之發展情形訂定之。」、「前項主要計畫書，…其實施進度以五年為一期，最長不得超過二十五年。」 3. 本次擬定及變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(第三次通盤檢討)並配合變更主要計畫案，經濟部科技產業園區、台糖及台灣中油公司所屬之特倉1-A、特倉2A及特倉3A及3B等四個國公營土地，逕行變更為科技產業專區。但過去24年來，特倉1-B、C、D土地仍維持為特定倉儲轉運專區，而政府國公營土地之特倉區納入科技產業專區外，其餘民間土地均已於第一次主要計畫通盤檢討(102年12月9日公告)，變更為特貿區並		
--	--	--	--	--	--

		完成土地開發事業計畫。唯獨特倉1-B、C、D未進行土地開發事業計畫，也未變更為特貿區或科專區，依本次都市計畫主要計畫通盤檢討結果，顯示特倉區不符合高雄多功能經貿園區產業發展目標。 4. 依照「都市計畫工業區檢討變更審議規範」及經濟部、內政部公告，九十年五月二十三日經（九〇）商字09002061664號、台九〇內營字第9083504號文，「物流中心業倉儲批發業軟體工業財務及事業審核要點」自即日起停止適用。工業區土地即可做倉儲物流使用。 本案特倉區1-B、C、D土地應於第一次都市計畫主要計畫通盤檢討（102年12月9日公告）時，即應恢復為工業區土地使用分區，按工業用地稅率課徵地價稅，符合以產業發展所需之土地需求，維護地主權益。			
	113.5.23 意見： 陳請放寬高雄多功能經貿園區特貿區（第二、四、五、七區）住宅容積率至法定容積50%。	1. 高雄多功能經貿園區第三次細部計畫通盤檢討案公展內容，特貿二、四、五及七區僅放寬30%住宅容積。但同為特貿區的特貿三卻是放寬50%住宅容積。 2. 特貿三土地由高雄市政府主辦都市更新，並採取「權利變換」方式辦理招商成果在案。 3. 本會邀集特貿二、四、五及七等區地主代表，陳請立法院林岱樺立法委員召開高雄多功能經貿園區特貿區（第二、			

		四、五、七區)住宅容積放寬至法定容積50%之請求協調會。 4. 本會聘請專業顧問機構，就高雄多功能經貿園區進行特貿區開發放寬住宅容積率財務評估，特貿區土地須放寬住宅容積達50%，方符合開發投資之可行性。 5. 本會依協調會議結論，做以下請求意見： (1)特貿二、四、五、七等區住宅容積率比照特貿三放寬住宅容積率占比為30%+20%=50%（最上限）。 (2)特貿二、四、五、七等區住宅放寬回饋代金計算係數應降低為：第一年至第五年為0；第六年為0.10；第七年為0.15；第八年為0.20；第九年為0.25；第十年以上為0.30。 (3)鼓勵投資者於計畫公告五年內進行請照開發，給予獎勵措施包括可以興建住宅與商業（含公共設施），允許住宅與商業使用之建照可同時核發。			
	113.5.28 意見： 敬請准予高雄多功能經貿園特倉1-B、C、D工區土地所有權人聯署陳情回復工業區之請求。	1. 依本會於113年3月11日(一)14時，陳情林岱樺立法委員召開「有關高雄多功能經貿園區第一種特倉轉運區變更議題會議結論」辦理，會議紀錄如附件「變更高雄多功能經貿園特定區計畫特倉1B、特倉1C、特倉1D陳情意見書」所示。 2. 高雄多功能經貿園區特倉1-B、C、D工區土地所有權人計35人，總計土地面積為324,099平方公尺。上述會議紀錄辦理			

土地所有權人完成聯署總計28人，聯署人數占總人數80%。聯署土地面積總計為272,418平方公尺，占土地總面積84.05%。聯署表如「變更高雄多功能經貿園區特定區計畫特倉1B、特倉1C、特倉1D陳情意見書」附件（特倉1B、1C、1C地主變更意願聯署表），聯署範圍示意圖如陳情意見書附件所示。未聯署7位地主表示無意見，依都委會決議辦理。



3. 依98年5月8日內政部台內營字第0980804103號函「都市計畫整體開發地區處理方案」第三條第七點規定「七、恢復原來使用分區：土地所有權配合開發意願低，且當地都市發展無切需要者，檢討恢復為原來使用分區，俟當地確有發展需要時，再行檢討變更都市計畫。」。
 - (1) 高雄市政府都市發展局於本次高雄多功能經貿園區都市計畫通盤檢討案未依上述方案做合理檢討，導致過去24年來，特倉1-B、C、D工區土地所有權人蒙受重大經營損失，不僅無法擴大營運，更因高雄市政府無法進行土地整體開發作業，地主無法獲得應有土地使用價值。
 - (2) 原有高雄多功能經貿園區特倉區均已於此次通

			盤檢討變更為「科技產業專區」，卻排除特倉區1-B、C、D土地，對本區多為製造業的土地所有權人，上述通盤檢討內容實屬不公平的檢討方案，更何況依據112年高雄市政府經濟發展局統計，高雄市尚不足製造業土地達300公頃，工業使用土地需求甚殷。 (3) 依據99年7月29日高雄市政府修正「都市計畫法高雄市施行細則」發布實施；「…工業區土地即可做為倉儲物流產業使用…」，特倉1-B、C、D土地依法已無設置倉儲轉運專區之必要。 4. 基於維護園區特倉區1-B、C、D土地所有權人之權益，敬請貴會及內政部依陳情聯署人之請求，回復原來使用分區，不勝感禱！			
		113.12.26 意見 1. 高雄多功能經貿園區特倉區1-BCD土地，85%之地主均「無整體開發意願，且都市發展無迫切需要」，籲請土地使用者「恢復原來使	1. 「高雄亞洲新灣區」立案已25年「特倉區」已不符合科技產業發展需求！ 當前國家產業政策已朝向人工智慧(AI)、遠距服務，及淨零碳排(ESG)等產業目標發展。高雄市政府經濟發展局長於2023年4月在高雄市議會業務報告時，表明高雄市尚不足300公頃的工業土地需求，要加快工業土地的供給量，以滿足工業發展的需求。「特倉區回復工業區」，回歸讓企業熟悉的工業營運，特別是科技產業土地日漸不足的情形下，給予廠商順利營運的合法規範，才是創造高雄			

		用區」，以維護廠商正常營運！ 2. 恢復為原來使用分區，俟當地確有發展需要時，再行檢討變更都市計畫。	市就業機會、增加稅收的正確做法。 2. 都市計畫限制「整體開發」，但整體街廓廠商多數地主及廠商業者，開發意願低，難以整合進行「整體開發」作業，且當地都市發展無迫切需要。 根據內政部98年5月8日公告「都市計畫整體開發地區處理方案」(如附件三)之規定，第三條第七點-『恢復原來使用分區：土地所有權人配合開發意願偏低，且當地都市發展無迫切需要者，檢討恢復為原來使用分區，俟當地確有發展需要時，再行檢討變更都市計畫。』，辦理高雄多功能經貿園區特倉區1-BCD工區土地「恢復原使用分區」，土地所有權人已完成聯署陳情作業。 (1)『土地所有權人配合開發意願偏低』。陳情人等為高雄多功能經貿園區特倉1-BCD工區土地所有權人計33人，總計土地面積為317,888.93平方公尺。依上述法令規定，辦理土地所有權人聯署。不同意整體開發者，總計28人，占總人數84.84%。不同意整體開發之土地面積為270,424.93平方公尺，占土地總面積85.07%。 (2)『當地都市發展無迫切需要者』。此次高雄市政府辦理「高雄多功能經貿園區特定區計畫第三次細部計畫暨配合高雄市主要計畫通盤檢討」：1、陳情人特倉			
--	--	--	---	--	--	--

			區1-BCD周邊鄰地(同為工業區)，未通盤檢討及要求整體開發，都市發展無迫切需要。2、特倉區1-BCD工區土地公告實施25年，政府無實施開發，都市發展亦無迫切需要。 3. 陳情人之土地使用分區在金融財稅(地價稅)未符合「公平正義」： (1)高雄市都市計畫「擬定高雄多功能經貿園區特定區計畫案」，高雄市政府業於88年12月20日以高市府工都字第40198號公告發布實施，並自民國88年12月21日零時起生效，地主繳納地價稅已達25年的時間。 (2)政府實施都市計畫並未考量地主的稅務問題，影響到地主在金融財稅受到重大損失，依現況案例，周邊鄰地(同為工業區)在民國113年公告地價5,700元/平方公尺，特倉區在民國113年公告地價13,300元/平方公尺，兩者地價相較之下，特倉區公告地價和周邊鄰地工業區公告地價相差2.3倍，地主要繳納更多不合理稅負。 4. 籲請高雄市政府相關單位辦理特倉1-BCD工區整體開發可行性評估。 依同法第五條第一項規定：「各級政府於辦理都市計畫新訂、擴大或變更時，如擬於都市計畫書規定以市地重劃、區段徵收或其他方式辦理整體開發者，應先會同當地地政機關或其他相關機關評估可行性，			
--	--	--	--	--	--	--

			以避免無法辦理整體開發之都市計畫案件增加。」敬請國土管理署依法要求高雄市政府相關單位辦理特倉1-BCD工區整體開發可行性評估，並函報內政部備案，各階段辦理情形予以列管。 5. 敬請高雄市政府相關單位依上述方案規定，基於維護園區特倉區1-BCD土地所有權人之憲法保障人民財產權益，敬請貴會依陳情聯署人之請求，籲請高雄市政府「恢復原來使用分區」，不勝感禱！ 6. 民國102年(2013年)第一次主要計畫通盤檢討後，特貿區增加特貿七(成功路以西至碼頭範圍土地)。減少特倉區土地。僅剩特倉區1-B、C、D三工區尚未進行市地重劃。		
		114.3.11 意見 基於維護特倉區1-BCD的土地所有權人之憲法保障人民財產權益，依陳情聯署人之請求，解除「整體開發」之限制，「恢復原來使用分區」-「中島地區都市計畫」工業區(甲種工業用地、	一、特倉區整體開發適法性：1. 本會依都市計畫整體開發地區處理方案恢復原來使用分區陳情作業。2. 土地所有權人配合開發意願低，連署表如附件；因臨海工業區(更正：應為中島地區都市計畫工業區-擴建路北側甲種工業區)未通盤檢討即要求整體開發，故都市發展之特倉區無迫切需要。 (一)依高雄市政府102年6月4日高市府都發規字第10202928801號公告發布實施本市都市計畫「變更高雄多功能經貿園區特定區主要計畫(第一次通盤檢討)案」都市計畫說明		

		容積率200%、建蔽率50%)，該都市計畫工業區已負擔有公用設施，無須再另行負擔公共設施，陳情人得依原都市計畫工業區之規定，辦理土地相關開發建造之申請，避免再遇風災造成公共危險及財產損失。	書，第二章歷次暨現行都市計畫概要第一節，「本主要計畫區最早發布都市計畫實施至今，已歷19次擬定及變更，其公告實施、日期文號及名稱說明如表2-1-1，歷次都市計畫檢討、變更綜理表(如附件1-1)...。」，說明本案自民國44年以來至102年依都市計畫法辦理19次檢討變更紀錄在案。敘明「有關本案都市計畫之檢討變更均係按都市計畫法第26條及都市計畫定期通盤檢討實施辦法第4條規定辦理都市計畫檢討與變更。」，法制局所釋「擬定」之意思，含有「廢止」本案71年原都市計畫，純屬臆測，此非都市計畫法所表達之法意。 (二)依都市計畫法之規定，「都市計畫廢止」必須採取法定審議程序與公告方式辦理。另依都市計畫法第12條，為發展工業或為保持優美風景或因其他目的而劃定之特定地區，應「擬定特定區計畫」。本案主要計畫乃依上述第12條規定辦理特定區計畫，係為「擴大整合特定區域，發展特定地區之產業所進行之「擬定暨變更」都市計畫之作為，並無「廢止」先前原都市計畫之法意。 (三)本會提出之陳情法令依據：			
--	--	---	---	--	--	--

			1. 都市計畫法第26條之規定。 2. 都市計畫定期通盤檢討實施辦法第4條之規定。 3. 都市計畫整體開發地區處理方案第三條第七點之規定。 陳請辦理「恢復原來使用分區：土地所有權配合開發意願低，且當地都市發展無迫切需要者，檢討恢復為原來使用分區，當地確有發展需要時，再行檢討變更都市計畫。」之請求，依法有據，法制局回應之說明非法理之本意。 二、特倉區產業發展合理性-通盤檢討適用分區調整公平性：1. 本次第三次通盤檢討僅維持(更正：保留)特倉區1-BCD，未進行土地事業計畫(更正：未進行土地使用分區變更)，其他特倉區1A、2A3A、3B逕行變更為科專區。2. 特倉區不符合產業發展目標。 三、特倉區產業合理性-工業用地適足性：1、因引進半導體及ESG產業，尚不足工業用地300公頃以上。2、建議恢復原有土地使用分區(甲種工業區)，利於智慧製造產業持續擴大營運並配合投資。 (一)本案陳情人之陳情法令依據： 1. 都市計畫法第26條之規定。 2. 都市計畫定期通盤檢討實施辦法第4條之規定。			
--	--	--	--	--	--	--

			3. 都市計畫整體開發地區處理方案(附件1-2)第三條第七點之規定。 (二)陳請辦理「恢復原來使用分區：土地所有權配合開發意願低，且當地都市發展無迫切需要者，檢討恢復為原來使用分區，當地確有發展需要時，再行檢討變更都市計畫。」之請求，非申請都市計畫辦理使用分區「變更」之請求。如高雄市政府都市計畫單位依通盤檢討之作業規定，進行都市計畫檢討，亦應納入「都市計畫整體開發地區處理方案」之規定，體恤民情，於本次都市計畫通盤檢討案，「恢復原使用分區，當地確有發展需要時，再行檢討變更都市計畫。」 (三)依前述法令依據為「都市計畫整體開發地區處理方案」第三條第七點之規定，陳請辦理「恢復原來使用分區」，故陳情人就都市發展局所提三替代方案以特倉區「變更」甲種工業區、其他分區會維持原特倉區之替代方案，均採「變更」之模式，有違陳情人依「都市計畫整體開發地區處理方案」第三條第七點之規定「恢復原使用分區，當地確有發展需要時，再行檢討變更都市計畫」之本意。 (四)另高雄市政府108年5		
--	--	--	--	--	--

			月公告「變更澄清湖特定區計劃(工商綜合專用區、生態綠地為甲種工業區及農業區)案」(附件1-3)，係高雄市都市計畫審議委員會108年4月19日第74次會議審查通過在案。上述都市計畫說明書第柒章、事業及財務計劃，「本計畫範圍恢復為原使用分區後，甲種工業區由所有權人華榮電纜股份有限公司與台灣時報社股份有限公司自行依工廠營運需求及相關規定辦理開發。」此案敘明本會陳情人之土地與上述土地使用分區雷同，該案可恢復原使用分區，本案陳情人之請求亦應比照辦理。 四、颱風與地震造成廠房設備損壞引發公共安全疑慮：113年颱風及114年1月20日台南地震造成廠房及設備嚴重毀損。 (一)本案陳情人之特倉區1-BCD土地依都市計畫之規定為「整體開發」地區，依法限制新建、增建及改建，僅得為原建築使用修繕。 (二)由於本案部分建築物屋齡已達50年以上，已無法以修繕方式維護安全，須全面解除特倉區1-BCD工區之「整體開發」之限制，方能依建築法第77條第1項之規定，申請合法建築執照進行增建、改建與重建。 (三)敬請都市計畫單位依		
--	--	--	---	--	--

			「都市計畫整體開發地區處理方案」第三條第七點之規定，解除本區全部「整體開發」之限制，「恢復原來使用分區」，以便陳情人履行維護建築物構造及設備之安全之責任。 五、陳情人長期投資與經營：為響應政府智慧製造及信賴策略產業政策，本區應允許半導體材料、無塵室材料、AI伺服器亞洲維修中心等5GAIoT及ESG產業土地使用。 (一)都發局前述86年至88年期間舉辦11次會議，應該為高雄市都市計畫審議委員會(含小組會議)，以及內政部都市計畫審議委員會(含小組會議)，且出席會議之地主以國公營事業單位為主。本區地主實際參予進行座談會僅1~2次，且為「配合設置亞太營運中心計畫擬定高雄多功能經貿園區特定區計劃」說明會形式。 (二)都市發展局88年12月20日公告實施「高雄多功能經貿園區特定區計畫」，「高雄市促進產業發展自治條例」為101年7月2日公告實施，112年7月7日修正實施。特倉區產業類別與現行高雄市鼓勵投資之策略性產業內容，完全不符事實現況，且長達24年之久，顛倒產業政策與都市計畫間的因果關係。都市發展局應		
--	--	--	--	--	--

			配合112年7月7日修正實施之「高雄市促進產業發展自治條例」策略性產業項目，解除本區「整體開發」之限制，恢復土地所有權人使用分區-工業區，以符合上述「高雄市促進產業發展自治條例」之鼓勵目的。 (三)前述「高雄市促進產業發展自治條例」之策略性產業，其中綠色農園、精緻農業等產業屬農業使用分區。文化創意、觀光休閒及海洋遊艇等產業屬特定文化休閒區使用分區。會議展覽、醫療照護及資通訊等產業屬特貿區土地使用分區，而智慧電子、半導體、電動車及均可在甲、乙種工業區設置投資。特倉區僅有國際物流一項符合策略性產業政策，何來多元、彈性及產業未來性?! (四)2018年中美貿易戰以來，兩岸貿易額已下降25%，加以高雄港從88年排名世界第三大港，退居至今為第22名。可見「亞太營運中心-高雄成為海運中心」之策略與計畫完全失敗，國際物流之特倉區無發展之前景。 (五)敬請都市發展局參酌經濟發展局之意見，以及配合112年7月7日修正實施之「高雄市促進產業自治條例」，辦理陳情人土地「解除整體開發限		
--	--	--	---	--	--

			制、恢復原使用分區」-工業區，以利本區土地所有權人響應政府產業政策。 六、都市計畫劃設的使用分區，為何不考量私人財產的金融價值？現行沒有使用分區怎麼開發？希望事業財務計畫要可行。 (一)民國91年7月16日內政部發布「都市計畫整體開發地區處理方案」實施之目的，係為都市計畫之實施後，因未達到都市計畫法第1條立法目的-未改善居民生活，更造成區域不均衡發展。所以，要求都市計畫單位應依「都市計畫整體開發地區處理方案」逕為解除不適當之市計畫整體開發之限制，並辦理「財務可行性評估」，方得進行開發事業計畫。此立法之意，乃在於促使都市計畫之合理訂定，方能達成都市計畫法第1條之立法目的。 (二)本案之特倉區部分所有權人分別於91年(山建工業)及107年(東○嘉○)提出開發許可案核准通過，但均已於110年底前廢止原開發許可案，可見本特倉區使用類別及容積490%，並不符合產業需求，加以「高雄市促進產業發展自治條例」多非特倉區土地使用分區產業類別，且98年「高雄市都市計畫施行細則」修正通過，將倉儲、物		
--	--	--	---	--	--

			流、運輸、醫療及軟體等產業納入甲、乙種工業區，導致特倉區更無人問津。故特倉區土地資產估值相較其他土地使用為低。 (三)本區特倉1-BCD土地所有權人於113年5月28日依「都市計畫整體開發地區處理方案」第三條第七點：陳請辦理「恢復原來使用分區：土地所有權配合開發意願低，且當地都市發展無迫切需要者，檢討恢復為原來使用分區，俟當地確有發展需要時，再行檢討變更都市計畫。」之請求。全區高達85%土地所有權人及土地面積不願意整體開發(包括市地重劃、開發許可或其他法令之開發方式)，併為解除整體開發之限制，恢復原來使用分區，以利土地所有權人整建或重建廠房，並配合政府策略性產業進行投資，促進本區經濟發展。 (四)都市發展局所言：預計10年內完成各工區開發之文意，已在過去25年未進行開發作業，造成土地所有權人財產損失甚久，完全不符事實。			
		114.3.19 意見 請依內政部國土管理署函覆本會為高雄多功區經貿園區	一、依內政部國土管理署114年3月12日國署都字第1140015480號函辦理。 二、依國土管理署函覆說明三，「有關旨揭附帶條件整體開發地區是否有檢討變更之必			

		特倉區 1-BCD 土地，依都市計畫整體開發地區處理方案規定恢復原分區事疑義一案。 要，應由高雄市政府依說明二相關規定於通盤檢討辦理實作必要之檢討」。請貴府參照該署之說明，於本次高雄都功能經貿園區特地區計畫通盤檢討作業程序中，辦理陳情人特倉 1-BCD「恢復原使用分區」之請求。 三、依國土管理署函覆說明三，「至於前揭處理方案所揭示之各項解決對策能應由高雄市政府評估整體開發地區辦理之可行性、必要性及整體計畫發展之合理性後，研提適當之檢討方式，循都市計畫法定程序辦理。」本案陳情人依上述說明內容，已於 114 年 2 月 12 日座談會聯署再次陳情意見如下： (一)特倉 1-BCD 土地整體開發不具可行性： 1. 特倉區 1-BCD 土地所有權人共 33 人，總計土地面積為 317,888.93 平方公尺。依上述法令規定，辦理土地所有權人聯署。不同意整體開發者，總計 28 人占總人數 84.84%。不同意整體開發之土地面積為 270,424.93 平方公尺，占土地總面積 85.07%。 2. 特倉區第 17-1 工區及第 16-1 工區分別於民國 92 年及 107 年由山○工業及東○嘉○等兩公司，分別申請「開發許可」核准在案，但分別於 95 年及 109 年廢止該兩案「開發許可」，即顯示特倉區土地開發不具可行			
--	--	---	--	--	--

			性。 3. 高雄市政府25年來從未辦理特倉1-BCD土地市地重劃或都市更新財務可行性評估，顯示特倉區整體開發不具可行性。 (二)特倉1-BCD土地整體開發不具必要性： 1. 貴府都市計畫委員會108年4月19日第74次會議審查通過，「變更澄清湖特定區計畫(工商綜合專用區、生態綠地為甲種工業區及農業區)案」，該都市計畫變更案乃因工商綜合專用區之產業性質，已不符合產業政策與發展之需要，故逕為回復原使用分區甲種工業區及農業區。陳情人特倉區1-BCD土地使用屬性同前述工商綜合專區(都市發展局座談會議紀錄敘明在案)，特倉區1-BCD土地整體開發不具必要性。 2. 另高雄多功能園區內之高雄台糖物流園區，尚有4公頃倉儲區土地25年未有開發，足見特倉區1-BCD土地整體開發不具必要性。 3. 依99年7月29日公告發布實施「都市計畫法高雄市施行細則」，且即日起得為物流、倉儲、汽車貨運、醫療保健業等行業可於甲、乙種工業區設置…。本案擴建路以北之「中島工業區」即可適用，足見特倉區1-BCD設置不具必要性。 (三)整體計畫發展之不具合理性： 1. 特倉區1-BCD工區土地(含公共設施保留地)公告實施25年限制「整體開發」，而政府無意實			
--	--	--	--	--	--	--

			施開發，且因限制整建、改建與修建，廠房因過於老舊，受颱風地震導致房舍倒塌，造成設備房舍受損嚴重，無法整建，恐引發公共危險之虞！整體計畫開發不具合理性。 2. 本次通盤檢討案，有關特倉區1-A(前鎮加工出口區)、特倉2A(台糖物流園區)、特倉3A(中油)及3B(高雄軟科)均變更為「科技產業專區」，且不需辦理整體開發，唯獨陳情人特倉區1-BCD未做檢討，實不具合理性。 3. 更何況高雄市政府經濟發展局曾於112年4月表示，高雄市目前尚不足300公頃工業區土地，可見特倉區1-BCD整體計畫發展之不合理性。 四、依前述檢討可證，特倉區1-BCD土地整體開發不具可行性、不具必要性及整體發展構想不具合理性。敬請高雄市政府就陳情人特倉區1-BCD土地，依「都市計畫整體開發地區處理方案」第三條第七點規定，「恢復原來使用分區：土地所有權配合開發意願低，且當地都市發展無迫切需要者，檢討恢復為原來使用分區，當地確有發展需要時，再行檢討變更都市計畫。」，體恤陳情人長期損失及公平正義，辦理高雄多功能經貿園區變更特倉區1-BCD工區土地使用分區計畫，解除「整體開發」之限制並「恢復原來使用分區」。陳情人原土地使		
--	--	--	--	--	--

			用分區為「中島都市計畫」工業區，該都市計畫工業區已負擔有公共設施用地，無須再另行負擔公共設施，陳情人得依原都市計畫工業區之規定，辦理相關開發建造之申請。如往後都市發展確有需要，再行檢討變更都市計畫。			
2	馮○皓	針對主計畫變5及細計畫變9，因應特教學校無使用需求，擬變更西側學校用地為主計畫特定經貿核心專用區以及細計畫綠地用地乙案，建議變更為道路用地。	最近特貿三都更案南之南基地，陸續辦了都更和環評的公開說明會，都受到里長和民眾反映未來復興路塞車問題，尤其是里長，他兩場都來反映這個問題，我們內部也在認真面對這個問題，故建議本變更案並不是消極的依現況變更為綠地用地，而是變更為「道路用地」才是積極的作法，這樣一些原本走復興路的車輛也可以從林森路做分流，並不一定全部都必須只能走復興路，以避免未來復興路的壅塞，也回應里長和這些民眾的期待，謝謝。	未便採納 理由： 1. 所陳土地現況已由本府工務局管理，並已有綠化及排水設施使用，依112年7月19日召開之高雄市立成功特殊教育學校資源改善、出入動線及綠帶認養事宜會議，成功特殊學校用地西側365公尺狹長土地經成功特殊學校確認已無使用需求，考量現況有植樹綠化、排水及步道等，為長期環境維護需要，故建議變更學校用地為綠地用地。 2. 依高雄市立成功特殊教育學校112年12月1日高市成特教總字第11270620800號函 (1)該校東側已既有8米啟聖街雙線車道可供成功路	照研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。

				口之車潮分流。 (2)因應未來亞灣一、二期社會住宅將有逾1400戶居民入住，且建隆里里長亦表示該地長期以來已為社區居民運動休憩場所，具綠地公園需求。 (3)另所陳位置現況已配合成功特殊教育學校整建，倘西側綠地改為道路用地，依高雄市建築管理自治條例該臨路圍牆恐有退縮疑慮，屆時道路車流將更貼近身障學生所處空間環境，不利身障學生學習。 3. 綜上所述，為維護成功特殊教育學校學生權益及社區民眾生活需求，考量現況植栽及使用需求等，建議維持原公展草案。		
3	國防部軍備局工程營產中心南部地區工程	國防部軍備局所轄「新濱營區」高雄市鼓山區鼓南段一	1. 上述土地早年(約民國40至50年)即為軍事使用之碼頭，迄今由海軍151艦隊指揮部所正常駐用，其任務為以保護高雄市及所屬港口、國軍外島	酌予採納 理由： 1. 有關所陳理由第2點，現行計畫土地使用管制要點特文	除下列意見修正外，其餘照研析意見通過。 1. 理由第2	照專案小組建議意見通過。

營產處	小段 476-7、477、478-2、479、480-6 地號等 5 筆土地，合計面積 1.9956 公頃，使用分區為「高雄多功能經貿園區特定計畫內劃設為特文用地」，請惠予變更都市計畫為「機關用地」，現為海軍 151 艦隊正常使用，俾符合國防設施使用；另營區北側第二船渠水域，有關都市計畫擬變更為「漁業區」部分，請一併於都市計畫附帶條件註明可容許海軍船艦使用內容。	物資運送、左營軍港船舶調節及護衛海疆之軍艦靠港運補等重要軍事任務並建有完善之軍事設施。 2. 現中共解放軍於臺海周邊海空域進行擾臺，「新濱營區」係屬國軍重要海岸防禦據點之軍事基地，並由軍艦及岸置飛彈系統進行嚴密監控及應處，本營區在整體國防中具有不可取代性及永久需求等因素，考量國防安全與國軍建軍備戰之任務需求，請惠予協助將其土地使用分區變更為符合國防設施使用之「機關用地」，俾利後續國防設施規畫設置與開發時，土地分區符合規劃使用需求。 3. 案內房地係於 40 年間接管獲得，已老舊需整修，為利後續興建需要及符合國防使用，建議上述鼓山區鼓南段一小段 476-7、477、478-2、479、480-6 地號等 5 筆土地之都市計畫由目前「高雄多功能經貿園區特定計畫內劃設為特文二用地」變更為「機關用地」，俾利國防設施永續使用。 4. 本營區北側之第二船渠，海軍持續有停泊需求，建議都市計畫劃設為海軍船艦可使用之分區，或容許使用之分區。	2 可容許公務機關使用，應不影響國防與軍事使用，考量港區整體土地延續性及完整性，配合園區整體規劃爰維持原計畫。 2. 有關所陳意見第 4 點，依高雄市政府海洋局 112 年 12 月 7 日高市海洋港字第 11233594600 號函：「鼓山漁港第二船渠水域未來於都市計畫中可容許海軍艦艇使用，惟該水域之使用管理，仍不能免除於「漁港法」之規範」，考量該水域本即可供國防及軍事使用，涉及軍事使用部分依相關目的事業法令規定辦理，爰維持原市主要計畫土地使用分區「漁業區」。	點文字修正為「...，依據民國 113 年 03 月 29 日新濱營區機關協調會，本計畫仍維持原市主要計畫土地使用分區『漁業區』，惟考量既有漁業使用及新濱營區船舶停泊需求，且為兼顧主管機關海洋局權管漁業區整體規劃及管理使用、市府相關水上交通、觀光遊憩等規劃，本次通盤檢討於土地使用管制要點增列『其他經市府目的
------------	---	---	---	---

					事業主管機關核准之使用』，以周全水域空間之使用管理。」 2. 另為利明確回應意見，請將研析分項回應情形。	
4	台灣中油股份有限公司	針對「實度與之設施進度」之公用設施用地負擔方式，本公司意見如下： 1. 建議延長第二次通盤檢討開發期獎勵，續予用地負擔回饋調降度；另就開發許可審議及申請程序等	1. 本案第二次通盤檢討計畫為鼓勵開發，曾給予用地負擔回饋比例調降4%~10%方案，惟獎勵已於108年6月4日屆期，然多功能經貿園區土地圍於整體開發市場環境不確定性影響，多開發區域無法如期辦理開發，爰建議延長相關獎勵措施，續提供誘因以提升民間業者參與投資開發意願，加速本區土地開發。另有關細部計畫所載之開發許可審議規範及申請流程自94年第一次通檢定規範至今，惟實際採取此開發方式申請者僅少數個案，建議就其規範及申請流程等內容再行檢視是否有窒礙難行處，並進行調整以符合現今開發環境，提升開發許可作業可行性。 2. 科專3A約2.45公頃之本公司土地，依行政院110年6月15日核定「高雄軟體園區擴區(二期)設置	未便採納理由： 1. 有關所陳意見第1點前段，考量民國102年高市府都發規字第10232379802號「變更高雄多功能經貿園區細部計畫(第二次通盤檢討)案」，容積獎勵及法定負擔比例調降已屆期，本計畫於細部計畫土地使用分區管制要點，為區管整體開發、落實智慧城市願景及達成土地混合使	除下列意見修正外，其餘照研析意見通過。 1. 考量變更負擔之公平性及一致性，中油公司等國營及民營企業，包括申請開發及重劃者，應依計畫規定負擔完地後始請開	照專案小組建議意見通過。

		容再行 檢視、 調整， 以因應 現開環 發境提 並升發 開作可 可性。	2. 科專3A 中經部管 部產區辦 園業局 理二高 理二軟 圍範 議建 於除 設公 地施 範取 圍得 並排 表6-3-1 負擔比 例規定 適用 範圍。	計畫書」一案，已出租予經濟部產業園區管理局作高軟二期設置使用，依計畫書公共設施用地及都市發展用地負擔取得方式一節所載，應由該局依據「科技產業園區設置管理條例」相關規定辦理，建議排除於公共設施用地取得範圍，並排除表6-3-1負擔比例規定表之適用範圍。	用效益 (Mixed- Use)，已增 訂條件式住 宅允許規定 ，及以代金 方式額外申 請一定比例 之住宅樓板 面積規定， 故不予延長 開發期程獎 勵。	2. 開發期 程獎勵係為 加速計畫區 內土地開發 ，不持續開 發期程獎勵 。	
					2. 有關所陳 見第1點後 段，高雄市 多功能經貿 園區開發許 可審議規範 ，考量第4 、第6開發 單元已完成 開發許可， 部分開發單 元開發許可 進行中，為 考量開發方 式之一致性 及公平性， 故建議維持 原規定辦理 。		
					3. 有關所陳 見第2點，經 查所陳位置 科專3A高軟 二期範圍 (前鎮區獅 甲段518-33 地號、518- 34地號)雖 已出租予經 濟部產業園 區管理局作 高軟二期設 置使用，惟 其仍屬第19 開發單元範		

				疇，應依本計畫規定完成開發並依表6-3-1開發許可所需公共設施用地及都市發展用地負擔比例規定表辦理。		
5	林○賢	興邦段183地號位於成功路-新生路-擴建路區域為甲種工業區，陳情為未來亞灣的發展一致性，應調整為商業住宅混合區。	亞灣是未來高雄邁向海洋首都，極力發展成企業總部及商辦的區域，也是高雄市政府規劃朝向國際型都市最大的指標，現況興邦段183地號等附近街廓是甲種工業區，不僅不符未來發展用地，更是阻礙亞灣發展的奇特現象，在現地申請甲級廢棄物處理，雖然可以，但城市發展卻極畸型區塊，也不符周邊發展。	未便採納。 理由： - 就都市計畫整體性及延續性，有關現行工業區土地，其發展構想定位係朝特倉或特貿區使用規劃，惟陳情人目前尚未提出整體開發計畫： (1) 本計畫區配合行政院民國112年核定亞灣2.0計畫及各項重大建設投入，以智慧經貿新灣區為整體發展願景，所陳土地區位，按本府經濟發展局預估，具潛在產業及供應未來周邊產業連帶延伸經貿活動等需求，亦具支援並互補自貿港區及前鎮科技產業園區內產業發展所需，有益於	照市府研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。

				平衡周邊區域整體機能發展。 (2) 本案所陳商住混合使用需求，得依現行主要計畫第八章事業及財務計畫規定表8-1-2規定評估開發使用，如由土地所有權人或申請人提出整體開發計畫朝特貿、特倉等適當分區開發使用，本案亦得予以檢討。 2. 基於都市計畫檢討完整性，原使用分區檢討規模應以單一街廓為檢討原則，惟本案尚未整合該街廓地主，並依現行規定提具相關書件： (1) 為兼顧上開產業轉型發展及公共設施服務機能，本案工業區變更應考慮整體開發，以單一街廓為最小單元，並規劃設置公共設施。 (2) 為利整體開發，本案所陳都市計畫使用分區變		
--	--	--	--	--	--	--

				更，仍需整合周邊土地所有權人同意後，予以提出。 (3) 土地所有權人或申請人於土地開發前，應完成既有遷廠計畫、從業員工安置計畫及土水污染調查或整治等作業，以及完成公共設施負擔回饋開闢等。 (4) 爰本次檢討後仍建議維持原甲種工業區，俟土地所有權人或申請人提出整體開發計畫，方得予以檢討，據以循上開都市計畫變更程序辦理。		
6	高雄市政府交通局	有關前鎮區一心一路203巷(15米寬)與籬仔內路(20米)都市計畫道路不等寬，請於多功能經貿園區特定區計畫第三次通盤檢討案中，納入變更部分公園用地	多功能經貿園區特定區計畫中，前鎮區一心一路203巷(15米寬)與籬仔內路(20米)之都市計畫道路有不等寬情形，說明如下： 1. 經查前揭道路前後寬度不同，無法配置相同車道數，亦無路幅設置實體人行道、停車、植栽及設施帶等道路設施；本局評估未來周邊車流量增加恐形成交通瓶頸，亦不利於道路上行車或行人安全。 2. 倘一心一路203巷北側部分停車場用地變更為道路用地，土地權屬屬於	建議採納 本案所陳土地屬已完成市地重劃且已開闢之停車場及公園用地，為帶動本區都市整體發展且避免未來周邊車流量增加形成交通瓶頸，經綜整各用地主管機關函復意見(依本府交通局113年7月4日高市交運規字第11340781600號、本府工務局公園處113年7月	照市府研析意見通過，並同意依本次提會訂正書圖不符，將主要計畫公園用地南側15公尺公園用地訂正為商業區(詳後附圖五)。	照專案小組建議意見通過。

		與停車場用地為道路用地。	本局部分，本局同意變更為道路用地。 3. 綜上，請於多功能經貿園區特定區計畫第三次通盤檢討案中，納入變更一心一路203巷北側部分公園用地與停車場用地為道路用地，以達成籬仔內路銜接一心一路203巷皆為20米寬之計畫道路。	18日高市工園處園字第11372071100號函)皆表示同意配合變更為道路用地，故建議採納所陳意見於細部計畫變更部分公園用地與停車場用地為道路用地；主要計畫變更部分公園用地為商業區。		
7	頂元有限公司	本公司依「都市計畫整體開發地區處理方案」第三條第七項之規定，申辦特倉區1-C工區(第16-1工區)特倉區及其附屬公共設施保留地「恢復原來使用分區」(甲種工業區)。	1. 依114年2月12日高雄市政府都市發展局召開「高雄多功能經貿園區擴建路以南特倉區土地地主座談會」會議結論辦理。 2. 本公司位於特倉1-D(第17工區)土地, 前鎮區新生段1687、1687-1、1687-2、1688-6、1688-10、1688-11、1688-12、1688-13等8筆地號，土地面積7,748平方公尺。 3. 本公司特倉區(含附屬公共設施保留地)土地申辦恢復原使用分區免回饋之法律理由說明書如下： (1)前言 高雄市政府都市發展局於都市計畫通盤檢討期間，針對位於特倉區1-BCD區段，該區土地因擬定特倉區(含附屬公共設施保留地)之規劃，因25年來尚未整體開發、且長期課徵地價稅(稅籍總歸戶)，造成地主承受過重的稅負與不必要的經濟負擔。本案旨在依據「都市計畫整體開發地區處理方案」第三條第七項規定，請求「恢復原使用		同主要計畫陳情編號1第2點。	本案納入第二階段審議。

			分區」並主張不應負擔回饋條件。本文將依據法律原則及具體事實，提出免回饋之法律理由。 (2)法規依據與政策原則 A. 都市計畫整體開發地區處理方案第三條第七項規定： 根據《都市計畫整體開發地區處理方案》第三條第一項規定，「恢復原來使用分區：土地所有權配合開發意願低，且當地都市發展無迫切需要者，檢討恢復為原來使用分區，俟當地確有發展需要時，再行檢討變更都市計畫。」，並未明文規定在此情形下需要強制附帶回饋條件。此一規定賦予地方政府調整或恢復使用分區的裁量權，且回饋條件並非必然要求。另依該方案定義，「整體開發地區」係指；整體開發範圍內之所有土地使用分區權利為平等且無分割性。故「恢復原使用分區」係指該整體開發範圍內之特倉區及附屬公共設保留地，皆應恢復原使用分區。 B. 都市計畫通盤檢討實施辦法第40條第1項規定： 該條文指出，在「都市計畫通盤檢討過程中，應就都市計畫書附帶條件規定應辦理整體開發之地區中，尚未開發之案件，檢討評估開發之可行性，做必要之檢		
--	--	--	--	--	--

			討變更。…並且考量區域發展、土地利用變遷等多重因素，進行合理的土地使用規劃調整」。本案土地在未實施的情況下，依據此規定可檢討恢復原來使用分區。 C. 計畫法第19條與第20條規定： 都市計畫法明確指出，土地在未實施或未開發期間，應維持原有分區的有效性，且應避免因公權力擬定規劃而對地主造成過度不利影響。若土地未被有效開發或徵收，則應依土地原公告用途進行回復，並且避免不必要的負擔。 (3)實體理由分析 A. 土地長期未開發及未使用分區事實： 擬定特倉區1-BCD工區及其附設之公共設施保留地，已經在25年間未進行實質開發。土地長期未被有效使用且處於停滯狀態，形同凍結資產，造成地主無法開發或使用該土地。因此，「恢復原使用分區」乃是對地主的合理保障，並符合法治之比例原則、信賴保護原則及現行土地利用規範的精神。 B. 課徵高額地價稅與財產權保護： 該區土地在此期間每年仍以「擬定特倉區」高額稅率，課徵高於原「工業區」七倍地價稅(稅籍總歸戶)，實質上未獲得實		
--	--	--	---	--	--

			際開發效益。此一做法不但增加地主的負擔，亦可能構成對土地所有權的非法過度侵害。根據憲法保障的財產權原則，當都市計畫無法實施時，應根據原使用分區進行調整，避免不合理的財產侵害。 C. 無新增開發權益及容積移轉： 本案之「恢復原使用分區」並非新增開發權益或增設容積移轉，而僅是恢復原來公告的用途。且原使用分區（周邊工業區）土地價值（公告現值 5,700 元 / 平方公尺），遠低於擬定特倉區土地價值（公告現值 13,750 元 / 平方公尺），並未因恢復原分區而產生額外的經濟利益，因此不應要求地主負擔額外的回饋義務。 D. 公共設施保留地的法律處理： 雖然該區包括公共設施保留地，但該保留地並未進行徵收或設施建設，實際上對於該區地主並未造成實質性利益或利用。另根據「都市計畫整體開發地區處理方案」規定，公共設施保留地若未實施，也應依合理規範進行調整回復，並且無需附帶回饋要求。 (4) 案例參照與實務運作 A. 過去案例： 以下案例均依「都市計畫通盤檢討實施辦法」第40條第1		
--	--	--	---	--	--

			項之規定，以及「都市計畫整體開發地區處理方案」第三條第七項規定辦理恢復為原使用分區之案例。 1、變更澄清湖特定區計畫(工商綜合專用區、生態綠地為甲種工業區及農業區)案(高雄市都市計畫委員會108年4月19日第74次會議審查通過)。 2、變更新營都市計畫(第三次通盤(第一階段)案(經濟部台灣紙業公司-工商綜合區、綠地為甲種工業區)，台南市政府於109年4月24日發布實施生效。 3、其他，例如桃園航空城、台中港特定區等地，均依「都市計畫整體開發地區處理方案」規定，在土地長期未開發的情況下，將土地恢復為原使用分區，並未強制要求地主負擔回饋條件。這些案例表明，恢復原使用分區並不等於要求土地所有人付出額外的回饋。 B. 實務操作:根據內政部國土管理署及各地都市計畫的實施經驗，對於「長期未開發且無新增經濟效益」的區域，通常在恢復原分區後，不要求土地所有者負擔額外的回饋或義務，除非有重大公共利益或規劃上的特殊需要。 (5)結論 綜上所述，依據		
--	--	--	---	--	--

			「都市計畫整體開發地區處理方案」第三條第一項規定及相關法規精神，本案恢復原使用分區之申請，應依法進行且不應附加回饋條件。該區土地長期未開發，且土地價值未因規劃變更而提升，應保障地主財產權，並避免加重其經濟負擔。因此，本案所有土地申請「恢復原使用分區」應不附回饋條件。 4. 敬請貴府依「都市計畫法」第19條與第20條、「都市計畫通盤檢討實施辦法」第40條第1項、「都市計畫整體開發地區處理方案」第三條第七項之規定，以及25年無法進行整體開發之事實，並體恤陳情人之公平合法之財產保障權，同意陳情人之土地使用區恢復原使用分區(甲種工業區)，不勝感禱!			
8	奇美實業股份有限公司	本公司依「都市計畫整體開發地區處理方案」第三條第七項之規定，申辦特倉區1-C工區(第16-1工區)特倉區及其附屬公共設施保留地「恢復原來使用分區」(甲種工業區)。	1. 依114年2月12日高雄市政府都市發展局召開「高雄多功能經貿園區擴建路以南特倉區土地地主座談會」會議結論辦理。 2. 本公司位於特倉1-D(第17工區)土地, 前鎮區新生段1764、1764-1、1764-2、1764-3、1764-4、1764-5、1765、1765-1、1765-2、1766、1766-1、1766-2、1766-3、1766-4、1766-5等15筆地號，土地面積18,290平方公尺。 3. 本公司特倉區(含附屬公共設施保留地)土地申辦恢復原使用分區免回饋之法律理由說明書如	同主要計畫陳情編號1第2點。	本案納入第二階段審議。	

			下： (1)前言 高雄市政府都市發展局於都市計畫通盤檢討期間，針對位於特倉區1-BCD區段，該區土地因擬定特倉區(含附屬公共設施保留地)之規劃，因25年來尚未整體開發、且長期課徵地價稅(稅籍總歸戶)，造成地主承受過重的稅負與不必要的經濟負擔。本案旨在依據「都市計畫整體開發地區處理方案」第三條第七項規定，請求「恢復原使用分區」並主張不應負擔回饋條件。本文將依據法律原則及具體事實，提出免回饋之法律理由。 (2)法規依據與政策原則 A. 都市計畫整體開發地區處理方案第三條第七項規定： 根據《都市計畫整體開發地區處理方案》第三條第一項規定，「恢復原來使用分區：土地所有權配合開發意願低，且當地都市發展無迫切需要者，檢討恢復為原來使用分區，俟當地確有發展需要時，再行檢討變更都市計畫。」，並未明文規定在此情形下需要強制附帶回饋條件。此一規定賦予地方政府調整或恢復使用分區的裁量權，且回饋條件並非必然要求。另依該方案定義，「整體開發地區」係指；整體開發範圍內之所有土地使用分區權利為		
--	--	--	--	--	--

			平等且無分割性。故「恢復原使用分區」係指該整體開發範圍內之特倉區及附屬公共設保留地，皆應恢復原使用分區。 B. 都市計畫通盤檢討實施辦法第40條第1項規定： 該條文指出，在「都市計畫通盤檢討過程中，應就都市計畫書附帶條件規定應辦理整體開發之地區中，尚未開發之案件，檢討評估開發之可行性，做必要之檢討變更。…並且考量區域發展、土地利用變遷等多重因素，進行合理的土地使用規劃調整」。本案土地在未實施的情況下，依據此規定可檢討恢復原來使用分區。 C. 計畫法第19條與第20條規定： 都市計畫法明確指出，土地在未實施或未開發期間，應維持原有分區的有效性，且應避免因公權力擬定規劃而對地主造成過度不利影響。若土地未被有效開發或徵收，則應依土地原公告用途進行回復，並且避免不必要的負擔。 (3)實體理由分析 A. 土地長期未開發及未使用分區事實： 擬定特倉區1-BCD工區及其附設之公共設施保留地，已經在25年間未進行實質開發。土地長期未被有效使用且處於停滯狀		
--	--	--	---	--	--

			態，形同凍結資產，造成地主無法開發或使用該土地。因此，「恢復原使用分區」乃是對地主的合理保障，並符合法治之比例原則、信賴保護原則及現行土地利用規範的精神。 B. 課徵高額地價稅與財產權保護： 該區土地在此期間每年仍以「擬定特倉區」高額稅率，課徵高於原「工業區」七倍地價稅(稅籍總歸戶)，實質上未獲得實際開發效益。此一做法不但增加地主的負擔，亦可能構成對土地所有權的非法過度侵害。根據憲法保障的財產權原則，當都市計畫無法實施時，應根據原使用分區進行調整，避免不合理的財產侵害。 C. 無新增開發權益及容積移轉： 本案之「恢復原使用分區」並非新增開發權益或增設容積移轉，而僅是恢復原來公告的用途。且原使用分區(周邊工業區)土地價值(公告現值 5,700 元 / 平方公尺)，遠低於擬定特倉區土地價值(公告現值 13,750 元 / 平方公尺)，並未因恢復原分區而產生額外的經濟利益，因此不應要求地主負擔額外的回饋義務。 D. 公共設施保留地的法律處理： 雖然該區包括公		
--	--	--	---	--	--

			共設施保留地，但該保留地並未進行徵收或設施建設，實際上對於該區地主並未造成實質性利益或利用。另根據「都市計畫整體開發地區處理方案」規定，公共設施保留地若未實施，也應依合理規範進行調整回復，並且無需附帶回饋要求。 (4) 案例參照與實務運作 A. 過去案例： 以下案例均依「都市計畫通盤檢討實施辦法」第40條第1項之規定，以及「都市計畫整體開發地區處理方案」第三條第七項規定辦理恢復為原使用分區之案例。 1、變更澄清湖特定區計畫(工商綜合專用區、生態綠地為甲種工業區及農業區)案(高雄市都市計畫委員會108年4月19日第74次會議審查通過)。 2、變更新營都市計畫(第三次通盤(第一階段)案(經濟部台灣紙業公司-工商綜合區、綠地為甲種工業區)，台南市政府於109年4月24日發布實施生效。 3、其他，例如桃園航空城、台中港特定區等地，均依「都市計畫整體開發地區處理方案」規定，在土地長期未開發的情況下，將土地恢復為原使用分區，並未強制要求地主負擔回饋條		
--	--	--	--	--	--

			件。這些案例表明，恢復原使用分區並不等於要求土地所有人付出額外的回饋。 B. 實務操作:根據內政部國土管理署及各地都市計劃的實施經驗，對於「長期未開發且無新增經濟效益」的區域，通常在恢復原分區後，不要求土地所有者負擔額外的回饋或義務，除非有重大公共利益或規劃上的特殊需要。 (5)結論 綜上所述，依據「都市計畫整體開發地區處理方案」第三條第一項規定及相關法規精神，本案恢復原使用分區之申請，應依法進行且不應附加回饋條件。該區土地長期未開發，且土地價值未因規劃變更而提升，應保障地主財產權，並避免加重其經濟負擔。因此，本案所有土地申請「恢復原使用分區」應不附回饋條件。 4. 敬請貴府依「都市計畫法」第19條與第20條、「都市計畫通盤檢討實施辦法」第40條第1項、「都市計畫整體開發地區處理方案」第三條第七項之規定，以及25年無法進行整體開發之事實，並體恤陳情人之公平合法之財產保障權，同意陳情人之土地使用區恢復原使用分區(甲種工業區)，不勝感禱!		
--	--	--	--	--	--

9	冠驊 企業 股份 有限 公司	本公司依 「都市計 畫整體開 發地區處 理方案」 第三條第 七項之規 定，申辦 特倉區1-C 工區（第 16-1工區） 特倉區及 其附屬公 共設施保 留地「恢 復原來使 用分區」 （甲種工業 區）。	1. 依114年2月12日高雄市政府都市發展局召開「高雄多功能經貿園區擴建路以南特倉區土地地主座談會」會議結論辦理。 2. 本公司位於特倉1-D(第17工區)土地,前鎮區新生段1714、1714-1、1714-2、1715、1715-1等5筆地號，土地面積7,741平方公尺。 3. 本公司特倉區(含附屬公共設施保留地)土地申辦恢復原使用分區免回饋之法律理由說明書如下： (1)前言 高雄市政府都市發展局於都市計畫通盤檢討期間，針對位於特倉區1-BCD區段，該區土地因擬定特倉區(含附屬公共設施保留地)之規劃，因25年來尚未整體開發、且長期課徵地價稅(稅籍總歸戶)，造成地主承受過重的稅負與不必要的經濟負擔。本案旨在依據「都市計畫整體開發地區處理方案」第三條第七項規定，請求「恢復原使用分區」並主張不應負擔回饋條件。本文將依據法律原則及具體事實，提出免回饋之法律理由。 (2)法規依據與政策原則 A. 都市計畫整體開發地區處理方案第三條第七項規定： 根據《都市計畫整體開發地區處理方案》第三條第一項規定，「恢復原來使用分區:土地所有權配合開發意願低，且當地	同主要計 畫陳情編 號1第2 點。	本案納入 第二階段 審議。
---	----------------------------	---	--	----------------------------	---------------------

			都市發展無迫切需要者，檢討恢復為原來使用分區，俟當地確有發展需要時，再行檢討變更都市計畫。」，並未明文規定在此情形下需要強制附帶回饋條件。此一規定賦予地方政府調整或恢復使用分區的裁量權，且回饋條件並非必然要求。另依該方案定義，「整體開發地區」係指；整體開發範圍內之所有土地使用分區權利為平等且無分割性。故「恢復原使用分區」係指該整體開發範圍內之特倉區及附屬公共設保留地，皆應恢復原使用分區。 B. 都市計畫通盤檢討實施辦法第40條第1項規定： 該條文指出，在「都市計畫通盤檢討過程中，應就都市計畫書附帶條件規定應辦理整體開發之地區中，尚未開發之案件，檢討評估開發之可行性，做必要之檢討變更。…並且考量區域發展、土地利用變遷等多重因素，進行合理的土地使用規劃調整」。本案土地在未實施的情況下，依據此規定可檢討恢復原來使用分區。 C. 計畫法第19條與第20條規定： 都市計畫法明確指出，土地在未實施或未開發期間，應維持原有分區的有效性，且應避免因公權		
--	--	--	---	--	--

			力擬定規劃而對地主造成過度不利影響。若土地未被有效開發或徵收，則應依土地原公告用途進行回復，並且避免不必要的負擔。 (3)實體理由分析 A. 土地長期未開發及未使用分區事實： 擬定特倉區1-BCD工區及其附設之公共設施保留地，已經在25年間未進行實質開發。土地長期未被有效使用且處於停滯狀態，形同凍結資產，造成地主無法開發或使用該土地。因此，「恢復原使用分區」乃是對地主的合理保障，並符合法治之比例原則、信賴保護原則及現行土地利用規範的精神。 B. 課徵高額地價稅與財產權保護： 該區土地在此期間每年仍以「擬定特倉區」高額稅率，課徵高於原「工業區」七倍地價稅(稅籍總歸戶)，實質上未獲得實際開發效益。此一做法不但增加地主的負擔，亦可能構成對土地所有權的非法過度侵害。根據憲法保障的財產權原則，當都市計畫無法實施時，應根據原使用分區進行調整，避免不合理的財產侵害。 C. 無新增開發權益及容積移轉： 本案之「恢復原使用分區」並非新增開發權益或增設容積		
--	--	--	--	--	--

			移轉，而僅是恢復原來公告的用途。且原使用分區（周邊工業區）土地價值（公告現值 5,700 元 / 平方公尺），遠低於擬定特倉區土地價值（公告現值 13,750 元 / 平方公尺），並未因恢復原分區而產生額外的經濟利益，因此不應要求地主負擔額外的回饋義務。 D. 公共設施保留地的法律處理： 雖然該區包括公共設施保留地，但該保留地並未進行徵收或設施建設，實際上對於該區地主並未造成實質性利益或利用。另根據「都市計畫整體開發地區處理方案」規定，公共設施保留地若未實施，也應依合理規範進行調整回復，並且無需附帶回饋要求。 (4) 案例參照與實務運作 A. 過去案例： 以下案例均依「都市計畫通盤檢討實施辦法」第40條第1項之規定，以及「都市計畫整體開發地區處理方案」第三條第七項規定辦理恢復為原使用分區之案例。 1、變更澄清湖特定區計畫（工商綜合專用區、生態綠地為甲種工業區及農業區）案（高雄市都市計畫委員會108年4月19日第74次會議審查通過）。 2、變更新營都市計畫（第三次通盤（第一		
--	--	--	--	--	--

			階段)案(經濟部台灣紙業公司-工商綜合區、綠地為甲種工業區)，台南市政府於109年4月24日發布實施生效。 3、其他，例如桃園航空城、台中港特定區等地，均依「都市計畫整體開發地區處理方案」規定，在土地長期未開發的情況下，將土地恢復為原使用分區，並未強制要求地主負擔回饋條件。這些案例表明，恢復原使用分區並不等於要求土地所有人付出額外的回饋。 B. 實務操作:根據內政部國土管理署及各地都市計畫的實施經驗，對於「長期未開發且無新增經濟效益」的區域，通常在恢復原分區後，不要求土地所有者負擔額外的回饋或義務，除非有重大公共利益或規劃上的特殊需要。 (5)結論 綜上所述，依據「都市計畫整體開發地區處理方案」第三條第一項規定及相關法規精神，本案恢復原使用分區之申請，應依法進行且不應附加回饋條件。該區土地長期未開發，且土地價值未因規劃變更而提升，應保障地主財產權，並避免加重其經濟負擔。因此，本案所有土地申請「恢復原使用分區」應不附回饋條件。 4. 敬請貴府依「都市計畫		
--	--	--	--	--	--

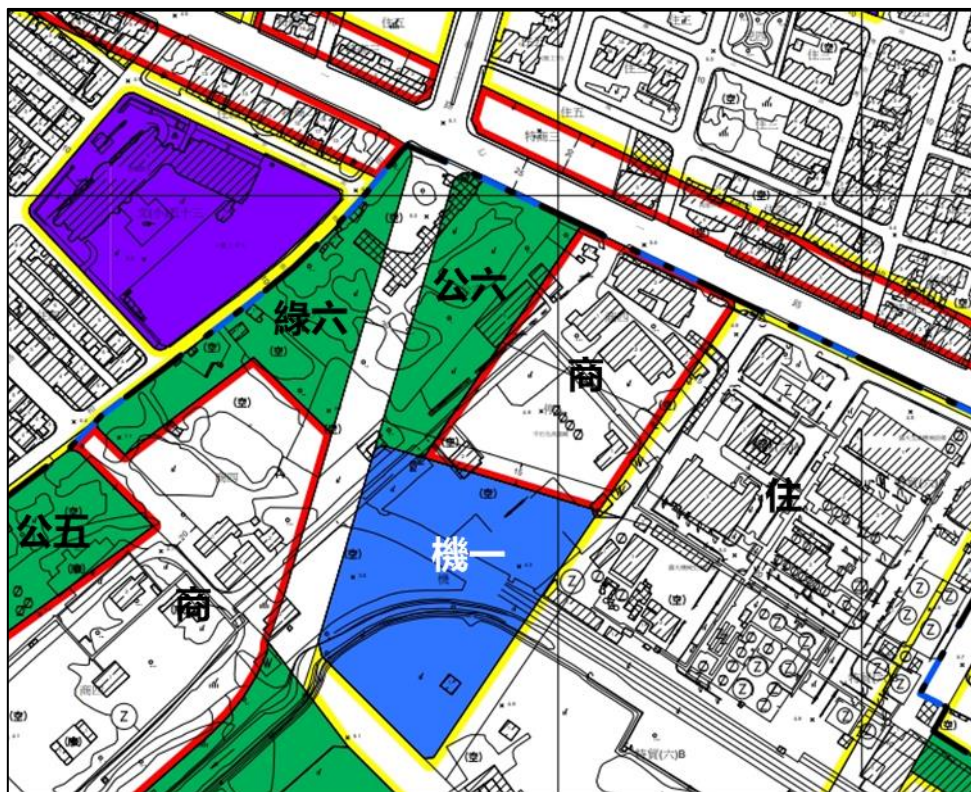
			法」第19條與第20條、「都市計畫通盤檢討實施辦法」第40條第1項、「都市計畫整體開發地區處理方案」第三條第七項之規定，以及25年無法進行整體開發之事實，並體恤陳情人之公平合法之財產保障權，同意陳情人之土地使用區恢復原使用分區(甲種工業區)，不勝感禱！			
10	璽橋建設開發股份有限公司	高雄市政府以「擬定特倉1-BCD區」計畫，限制使用分區超過25年，造成地主無土地使用分區，應儘快還地主土地使用分區，敬請貴局依據「都市計畫整體開發處理對策」第三條第七項規定，協助將高雄多功能經貿園區內「擬定特倉1-BCD區」恢復為原使用分區，俾利後續依法使用與發展。	1. 本案土地位於高雄多功能經貿園區內，屬擬定特倉1-BCD區塊，係依據都市計畫擬定為「特倉區」，惟自計畫核定迄今已逾25年，均未實施整體開發，亦無具體使用效益，實已不符當前土地利用之需求與現況。 2. 都市計畫定期通盤檢討實施辦法第40條第1項規定，都市計畫通盤檢討時，應就都市計畫書附帶條件規定應辦理整體開發之地區中，尚未開發之案件，檢討評估其開發之可行性，作必要之檢討變更。應依據內政部「都市計畫整體開發地區處理方案」提出七項解決對策，第三條第七項規定「恢復為原使用分區」還於人民土地使用分區之權利，以保障人民的生命財產權。 3. 陳情人基於合法使用土地、改善環境品質及促進地區發展之立場，懇請貴局依據該處理對策精神，協助推動本案地區使用分區之恢復，以利合乎現況之有效發展。 4. 敬請市府受理並協助辦		同主要計畫陳情編號1第2點。	本案納入第二階段審議。

			理，至盼早日恢復原使用分區。			
11	嘉新 資產 管理 開發 股份 有限 公司	1. 本公司本進線擴為但路及側許工，近工，使限受，招願，效有擬持，域有及線遷，劃事 2. 本公司本與區僅之	如左。		同主要計 畫陳情編 號 1 第 2 點。	本案納入 第二階段 審議。

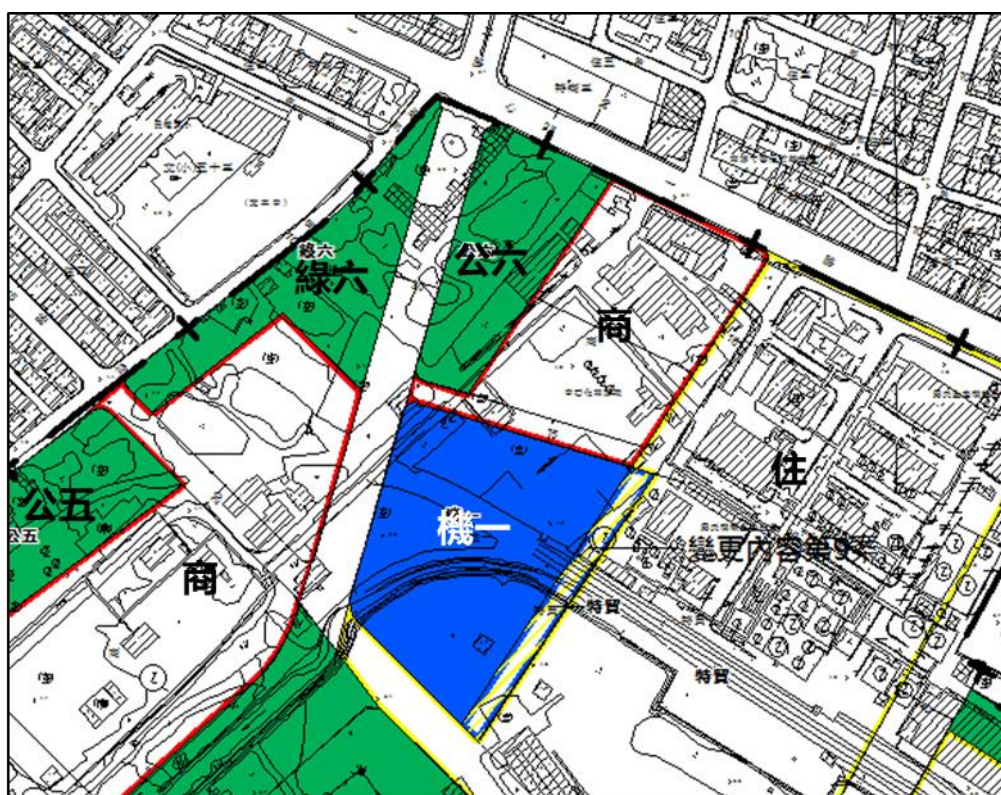
		且倉、業先選區或樞區，議增地使項或特開方引流商息。本區前可之因未其故在槽以公價價應業評酌下調。 3. 另本區於前揭抗區素蒙利建由遷前告及稅以區定情調。				
		(114.6.12) 建請變更本公司位於高雄	1. 本基地都市計畫分區為「特定倉儲轉運專用區」，依旨揭計畫內容，本分區以物流倉儲、加工轉運等足以提高境外轉運中心貨物之			

		能經貿 園區特 定區計 畫內之 「特倉 區」土 地為特 貿區。	附加價值之前後段製造產業，與部分工商服務等關聯性產業活動為主，先予敘明。 2. 本基地係位於擴建路以南之特倉區土地，擴建路以東區域多已變更為特貿區。原規劃作為倉儲物流產業用地，然因倉儲、物流業者多優先選擇原縣區土地或交通樞紐地區設廠，且本基地北側與西北側鄰近仍有多座化工油槽設施，涉及公安風險，並緊鄰甲種工業區，與倉儲區定位不符，導致潛在承租人或投資者對區域環境存有疑慮，進而影響投資意願。再者，本區域目前商業機能缺乏、無明顯人流與商業氣息，土地開發效益不彰，招商意願低落，整體發展潛力有限。故建議變更為特貿區開發方式，以引進人流並提升商業氛圍與土地價值。 3. 建請變更都市計畫土地使用分區為特貿區，重新規劃開發，促進土地有效利用及經貿活動，藉由鄰近已開發之高雄軟體科技園區、統一夢時代、IKEA、家樂福、好市多等人潮熱點，作為帶動該地區開發之動力，結合高雄展覽館、高雄市立圖書館總館、中鋼集團總部大樓等設施資源，進一步發展水岸特色經濟。			
--	--	--	---	--	--	--

審議案第三案：附圖五



公六用地南側訂正前



公六用地南側訂正後