

高雄市都市計畫委員會 115 年 8 月 20 日第 144 次會議紀錄

一、時間：115年8月20日（星期四）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：呂曉婷

四、委員出席情形：

王副主任委員啓川(請假)、王委員宏榮、陳委員勁甫、賴委員碧瑩、白委員金安、朱委員南玉、林委員漢良、李委員佩芬、詹委員達穎、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(王志綱代)、陳委員彥仲(請假)、曾委員憲嫻(請假)、鄭委員安廷(請假)、趙委員子元(請假)、蔡委員厚男(請假)、張委員慈佳(請假)

五、列席單位及旁聽人員：

(一)列席單位

經濟部產業園區管理局

游淑惠、黃鐘聖

交通部公路局南區公路新建工程分局

王信穎、黃柏順

國家科學及技術委員會南部科學園區管理局

賴秧棋、柯秀玲、
蔡仲苓

高雄市政府經濟發展局

陳亮志、葉羿宏

高雄市政府農業局

柯佑穎

高雄市政府交通局

吳儼庭

高雄市政府工務局公園處

羅藥元

高雄市政府工務局道工處

王然興

高雄市政府水利局

蔡嘉殷

高雄市政府環境保護局

(請假)

高雄市政府工務局新工處

陳明軒、莊鎬璟

高雄市政府工務局(建管處)

(未出席)

高雄市政府文化局

黃有祿

高雄市政府消防局

黃楓森、李建榮、
邱楚淵

高雄市政府地政局

鄭季秦、郭瓊宜

高雄市政府民政局

蔡翹鴻、袁阡容

高雄市政府捷運工程局

王正一、林琬純、
陳宣印、張伯瑋、
黃齡弘

高雄市政府法制局

徐武德

高雄市政府都市發展局

王屯電、陳昌盛、
鄭明書、王智聖、
薛政洋、陳秀凌、
劉建良、莊惠棋、
宋彥廷、李宜庭、
黃科融、陳惠美、
蔡宗霈、呂曉婷

高雄市岡山區公所

李凱婷

清村生醫科技股份有限公司

謝明憲、陳澤龍

台灣糖業股份有限公司

楊映晴、邱毓茗

台灣中油股份有限公司

劉念華、廖承韋、
鄭光亨、曾建穎、
吳馨增、蔡宗成

(二)高雄市議會：無

(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：變更高速公路岡山交流道附近特定區計畫（配合設置清村生醫科技產業園區）案

決 議：

(一) 本案係配合清村生醫科技產業園區整體開發需要，將園區範圍內都市計畫農業區納入整體規劃，以利園區土地使用及交通系統整合，爰依都市計畫法第27條第1項第3款、產業創新條例第33條及都市計畫農業區變更使用審議規範等規定辦理都市計畫變更。

(二) 本案除依下列意見修正外，其餘照公展草案通過。

- 1、配合本市非都市土地使用分區及使用地變更專責審議小組第47次會議審決內容，將都市計畫區內原規劃之汽車停車場使用（0.0870公頃）調整至非都市土地，並將該面積併入區內道路使用，併同修正計畫書相關內容。
- 2、實施進度及經費表主要載明公共設施用地取得及開闢事項，同意依申請單位所提修正刪除「產業專用區」相關文字。
- 3、請於計畫書第一章計畫緣起，補充依「產業創新條例」及相關規定辦理產業園區設置之緣由及相關事項，並於相關章節加強說明整體規劃構想、空間配置及土地使用內容，以完整呈現本案整體規劃。

第二案：變更高雄市仁武都市計畫（配合仁武科技產業園區）案
、擬定高雄市仁武都市計畫細部計畫（配合仁武科技產業園區）案

決 議：

- （一）本案係配合行政院核定「仁武科技產業園區設置計畫」，將原永達技術學院（仁武校區）退場校地納入科技產業園區規劃，爰依都市計畫法第27條第1項第3款規定辦理都市計畫變更。
- （二）經本會召2次專案小組會議討論，本案除依下列意見修正外，其餘照專案小組建議意見通過（詳附錄一）。
 - 1、為增加建築開發彈性，在不增加園區整體基準容積總量原則下，增訂個別建築基地剩餘容積調配機制，經園區管理機關審查核准後，得於區內建築基地間調配使用，惟調配後個別基地容積率不得超過300%。
 - 2、土地使用分區管制要點第4點，提案單位依「科技產業園區設置管理條例」法規用語，提會修正為：「科技產業專用區係供依科技產業園區設置管理條例核准之『區內事業』使用為主，……」。
 - 3、都市計畫變更負擔回饋，同意以捐贈道路、綠地及公園兼供滯洪池用地方式辦理，面積合計2.25公頃，占變更總面積約30.67%，符合專案小組建議回饋比例不得低於30%之原則。

附帶建議：

- （一）考量本案變更範圍尚未臨接計畫道路，為確認後續開發建築之可行性，原則依園區管理機關所提意見，延續文

教區現行沿水管路側指定建築線之方式。

- (二) 該園區土地係向台糖公司承租，為確保園區長期穩定使用，建請園區管理機關與台糖公司協議，於租約中載明配合國家政策推動之優先承租、續租條件及相關辦理方式。
- (三) 有關台 39 線道路，因配合公路主管機關整體規劃，未納入本次都市計畫變更範圍；考量園區開發期間之聯外交通需求，於台 39 線道路開闢完成前，由園區管理機關先行辦理臨時道路開闢。後續俟台 39 線整體規劃確認後，由公路主管機關辦理都市計畫變更及道路開闢，所需土地取得及工程經費，依交通部公路局出席人員現場說明，將依台 39 線綜合規劃所載經費來源及公路法相關規定，由中央全額負擔。

第三案：變更原高雄市主要計畫（楠梓區）（配合南部科學園區擴建高雄第三園區【楠梓園區】）案、擬定原高雄市都市計畫細部計畫（配合南部科學園區擴建高雄第三園區【楠梓園區】）案

決 議：

- (一) 本案係配合行政院核定「南部科學園區擴建高雄第三園區（楠梓園區）籌設計畫」及其第一次修正辦理都市計畫變更，以儲備半導體產業發展用地，主要計畫依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款規定辦理變更，並依同法第 22 條規定擬定細部計畫。
- (二) 經本會召開 1 次專案小組會議討論，除依下列意見修正外，其餘照專案小組建議意見通過（詳附錄二）。

1、有關園區內人、車動線規劃及對外聯絡道路配置，經提案單位於會中補充說明，原則同意依提會內容辦理，並請將整體交通動線、基地開發後交通衝擊分析及相關改善措施納入計畫書載明。

2、變更負擔回饋：

(1)有關中油公司陳情原楠梓產業園區公共設施用地免予捐贈一節，查111年4月29日公告發布實施之都市計畫，係配合原楠梓產業園區設置計畫辦理，並依產業創新條例第51條第1項及原核定計畫應辦事項，明定約7.03公頃公共設施用地應移轉登記為高雄市政府所有。因都市計畫一經公告確定，即發生規範之效力，則該項公共設施用地移轉義務，既係原核定發布都市計畫變更所形成之公法上負擔，核屬中油公司所應履行之法定義務，並不因本次配合楠梓園區籌設計畫另案辦理都市計畫變更有涉及園區管理主體或都市計畫內容調整，而當然予以免除。

(2)另市府前已依產業創新條例動支產業發展基金約78餘億元，建設園區公園兼自來水設施使用、公園兼供滯洪池使用、道路等公共設施。經與會委員充分討論一致同意，前開原約7.03公頃公共設施用地仍應依原核定計畫規定，移轉登記為高雄市政府所有；至實際捐贈位置，考量土地使用性質相近及管理維護需求，以性質相近、區位集中為原則，同意依南科管理局所提區位辦理(如附圖一)。

(3)有關本次都市計畫變更之變更負擔，除前開捐贈回

饋事項外，考量本案由工業區變更為事業專用區，土地使用仍以工業使用為主，使用性質相近，且細部計畫已劃設約81.14公頃公共設施用地（約占計畫區44.45%），並由園區管理機關負責開闢、管理及維護，持續供園區公共使用，經與會委員充分討論，同意採專案小組所提方案一，本次變更之公共設施用地暫免辦理捐贈回饋；惟後續倘園區管理機關退場或組織型態變更為私法人時，應續行都市計畫法定程序，檢討土地使用分區及補辦變更負擔回饋事宜，前開事項應納入本計畫書載明。

3、實施進度及經費、事業及財務計畫，請配合前開決議修正。

第四案：變更高雄市岡山主要計畫（第三次通盤檢討）案（第二次公開展覽）、擬定及變更高雄市岡山細部計畫通盤檢討案（第二次公開展覽）

決 議：

（一）本案係依本會115年5月28日第141次會議決議，就超出原公開展覽範圍之變更內容辦理第二次公開展覽，並就第二次公開展覽內容及期間公民或團體陳情意見，提請本會審議。

（二）經本會召開1次專案小組會議討論，除依下列意見修正外，其餘照專案小組建議意見通過（詳附錄三）。

1、有關東側農業區整體開發區陳情編號2所提區段徵收後配回產業專用區土地事宜：

（1）考量產業發展及土地整體利用，參考橋頭科學園區

相關開發管制方式，產業專用區最小開發規模訂為2.5公頃，並請經發局補充相關開發管理機制，納入計畫書載明。

(2)考量區內現有廠商安置需求，請經發局訂定安置位置及條件；符合安置條件者，得於區段徵收後配回產業專用區土地，不受前開最小開發規模限制，後續土地配回依區段徵收相關規定辦理。

2、本案主要計畫變更部分，依本次會議決議修正後，續依程序報請內政部核定。

第五案：變更澄清湖特定區主要計畫（配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫）（Y2、Y4站）案（第二次公開展覽）、擬定及變更澄清湖特定區細部計畫（配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫）（Y2、Y4站）案（第二次公開展覽）、變更原高雄市主要計畫（配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫）（Y10站）案（第二次公開展覽）、擬定原高雄市細部計畫（土地使用分區管制暨都市設計基準）（配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫）（Y10站）案（第二次公開展覽）

決 議：

（一）本案業經113年12月18日本會第127次及114年12月9日內政部都委會第1092次會議審議修正通過，就超出原公開展覽範圍之變更內容辦理第二次公開展覽，爰就第二次公開展覽期間公民或團體陳情意見，提請本會審議。

(二)經本會召開 1 次專案小組會議討論，本案除依下列意見修正外，其餘照專案小組建議意見通過(詳附錄四)。

1、Y2站神農路北側捷運系統用地，同意解除附帶條件，後續由捷運局以徵購方式辦理土地取得，並配合修正計畫書實施進度及經費、事業及財務計畫、變更負擔等相關內容(詳附圖三、附表七~八)。

2、考量捷運建設工程推動及用地取得需要，同意採分階段審議及發布實施方式辦理。

第六案：「擬定高雄市大坪頂以東地區細部計畫（配合高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設計畫）（RL4、RL5、RL6、RL7站）案」再審議

決 議：

(一)本次提會係配合 115 年 2 月 3 日內政部都市計畫委員會第 1095 次會議決議及土地所有權人意願，調整非屬捷運設施必要範圍土地、主要計畫及細部計畫土地使用配置等內容。

(二)除依下列意見修正外，其餘照提會修正內容（詳附圖四~五），修正主要計畫、細部計畫(含土地使用分區管制要點、事業及財務計畫等相關內容)（詳附表十一~十三）修正通過。

1、有關RL5站基地東北側所餘農業區及本次因土地所有權人意願剔除之非屬捷運設施必要範圍土地，考量未來如納入捷運場站整體開發，有助於基地完整性及周邊地區發展，同意保留簽訂協議書之附帶條件。土地所有權人如能依本計畫所定變更負擔比例與本府完成協議書簽訂

，同意變更為捷運開發區者，得予保留另循法定程序辦理都市計畫變更；相關變更負擔、公共設施用地劃設及協議書簽訂等事項，應依內政部都市計畫委員會第1095次會議決議辦理。

2、另逕向內政部都委會陳情意見涉及細部計畫範疇部分，照研析意見通過(詳附表十四)。

3、考量捷運建設工程推動及用地取得需要，同意採分階段審議及發布實施方式辦理。

(三)有關本次修正內容涉及超出原公開展覽範圍部分，應依都市計畫法第19條規定另案辦理公開展覽及說明會。公開展覽期間如無公民或團體提出陳情意見，或所提陳情意見與本變更案無直接關係者，則逕行報請內政部核定，免再提會審議；如有公民或團體提出與本變更案有直接關係之陳情意見，則再提會討論。

第七案：「變更岡山都市計畫（部分農業區及住宅區為捷運開發區）（配合高雄捷運岡山路竹延伸線RK2及RK3站土地開發）案」及「擬定岡山都市計畫捷運開發區細部計畫（配合高雄捷運岡山路竹延伸線RK2及RK3站土地開發）案」再審議

(一)本案依114年11月25日內政部都市計畫委員會第1091次會議決議，涉及變更回饋部分，應由本府與土地所有權人簽訂協議書並納入計畫書規定；如未能簽訂協議書者，則維持原計畫。嗣經確認部分土地所有權人無參與捷運聯合開發意願，迄未與本府完成協議書之簽訂，爰修正都市計畫變更範圍將其排除，故再提會審議。

- (二) 考量土地所有權人意願及捷運工程推動期程，同意照提會修正內容（詳附圖六），修正主要計畫、細部計畫（含土地使用分區管制要點、都市設計基準、事業及財務計畫）（詳附表十五~十八）等相關內容。
- (三) 另考量捷運建設工程推動及用地取得需要，同意本案採分階段審議及發布實施方式辦理。
- (四) 有關本次修正內容如涉及超出原公開展覽範圍或大幅修正部分，請依都市計畫法第19條規定另案辦理公開展覽及說明會；公開展覽期間如無公民或團體提出陳情意見，或所提陳情意見與本變更案無直接關係者，則逕行報請內政部核定，免再提會審議；如有公民或團體提出與本變更案有直接關係之陳情意見，則再提會討論。

七、散會（下午5時15分）

附錄一、審議案第二案專案小組建議意見

(一)變更內容：

- 1、現行規劃將廣場用地兼供停車場用地作平面停車場，為提升停車內部化及土地使用效率，建議調整為停車場用地並朝立體化方式規劃。
- 2、為維持園區與農業區之隔離綠帶連續性，請評估於廣場用地兼供停車場用地東側規劃連續性綠帶空間。

(二)交通系統：

- 1、考量基地周邊台 39 線、國道 7 號及社會住宅等重大建設將陸續推動，請補充交通衝擊評估、改善措施及相關配套方案，並強化計畫書交通章節之論述內容。
- 2、有關周邊道路服務水準分析，水管路尖峰服務水準均為 A 級，請參考國道 7 號或仁武福清安居交通影響評估之交通量資料進行檢核修正。
- 3、本案交通影響分析僅就路段推估營運階段交通量，請補充主要聯外路口（如水管路／台 39 線、基地出入口／台 39 線）之服務水準分析。
- 4、有關基地出入口配置、附加車道設置、台 39 線車道配置及交通管制方式，請確認與相關協商會議結論之一致性，並配合整體交通需求重新檢討各項配置之必要性與合理性；另請補充說明北側出入口設置理由、防災疏散功能，並保留後續規劃彈性。
- 5、台 39 線／園區出入口及台 39 線／水管路口等潛在瓶頸路口，請規劃設置轉彎附加車道，以提升交通效率與安全；並請園管局先行協調交通部公路局優先辦理相關規劃設計。

- 6、考量臨時道路與台 39 線道路工程涉及相同路權範圍，請與道路主管機關協調檢討工程介面及施工期程整合可行性；另請補充基地退縮留設空間、23 公尺聯外道路、人行動線、停車需求推估、停車空間配置及停車外溢因應措施，並將既有校舍活化作為服務中心使用及校舍旁既有空間作為停車使用等規劃內容納入說明，以完整說明整體交通規劃。
 - 7、台 39 線為本案主要聯外動線，請於整體路網規劃中完整呈現與周邊道路系統之串聯情形；並請園管局邀集交通部公路局、交通局及工務局，釐清台 39 線未來分期開闢策略（含開發單位、期程、施作範圍及與既有路況銜接方式），以確保交通系統整體性與運作順暢。
 - 8、聯外道路標誌、標線及號誌設計，請先與交通部公路局釐清權責分工，並評估將園區開發所需之相關配套措施納入園區開發成本。
 - 9、請預估開發後交通需求，檢討基地兩處出入口設置之必要性與配置合理性，並評估其對周邊道路系統之整體影響分析與調整。
 - 10、防災疏散動線目前僅規劃由水管路銜接台 39 線，請補充多元疏散路徑，以強化整體防災應變機制與緊急疏散效能。
- (三)土地使用分區管制要點請依下列意見修正，並授權與都發局檢核確認：
- 1、有關園區採單一分區管制方式，考量基地規模、產業發展需求及已排除不適宜產業類別，原則同意維持單一分區管制；惟請補充採單一分區管制之規劃理由及主管法令相關管理機制說明。
 - 2、有關建蔽率及容積率，考量本案已規劃充足公共開放空間，並兼顧產業使用需求，原則同意建蔽率維持 70%、容積率調整為

210%；惟請補充其訂定依據及合理性，並配合修正計畫書及土地使用分區管制要點相關內容。

- 3、本案於建蔽率 70%條件下，土管第 10 點規定各建築基地綠化面積不得低於 20%，是否能滿足其他空間需求？如車道留設，請提出建築模擬及設計分析，評估其合理性與可行性。
- 4、園區服務設施面積不得超過科技產業專用區總面積 30%，請說明其配置方式及管制機制。
- 5、規劃利用既有校舍增、改建為園區綜合服務大樓，變更後臨路兩側分別退縮 6 公尺及 8 公尺，請檢討是否符合相關規定。
- 6、有關提會新增土地使用分區管制要點第 6 點第 2 項立體化獎勵規定，考量都市計畫法高雄市施行細則已訂有相關容積獎勵規定，其申請程序及適用事項應依主管法令辦理，為避免與現行法令重複，爰刪除該項規定。
- 7、第 4 點文字修正為「科技產業園區依科技產業園區設置管理條例核准之園區事業使用為主，容許使用項目需符合…」，並檢討相關容許使用內容。
- 8、第 6 點土地使用管制內容應配合容積率 250%調整為 210%，修正相關條文內容。
- 9、第 7 點有關園區內建築基地不得適用建築技術規則及其他容積獎勵相關法規規定部分，考量本案後續或仍有申請容積獎勵之可能性，參考鄰近「產業專用區(一)」將容積率維持為 210%，該規定限制未來容積獎勵之適用已不妥適，故原則同意刪除並配合條次修改。
- 10、第 9 點第 2 項刪除「不得興建」文字。

(四)實施進度及經費：

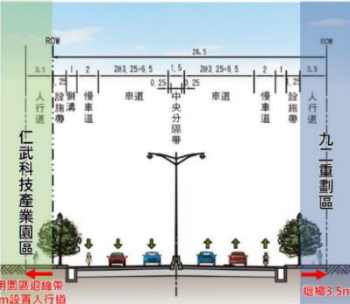
- 1、依「科技產業園區設置管理條例」第 14 條規定，園管局得與公營事業簽訂合作開發協議開發辦理用地取得；惟本案台糖公司土地係採租賃方式，請檢視其適法性，並於計畫書載明法源依據。
- 2、依都市計畫法第 27-1 條規定，涉及土地使用分區變更及開發利用者，需評估環境承載並規劃公共設施用地；請園管局邀集台糖公司及都發局研商變更負擔回饋及公共設施捐贈機制（含計算基準及回饋方式），並納入計畫書載明。
- 3、本案涉及都市計畫回饋事項，仍應依本市通案原則採捐贈具公益性質之公共設施用地方式辦理；考量提案單位尚未提出足資支持採其他回饋方式之具體依據，爰維持回饋比例不得低於 30%。

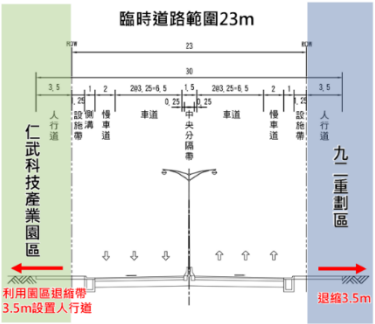
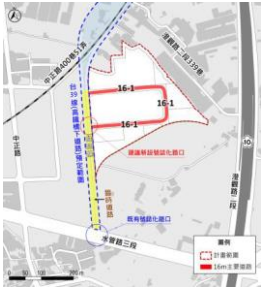
（五）其他

- 1、本案屬環境影響評估列管案件，請提案單位依環境影響評估審查結果檢視計畫內容，如涉及環評書件修正，應依相關規定辦理。
- 2、請依「出流管制計畫書與規劃書審核監督及免辦認定辦法」相關規定辦理，並於都市計畫核定前取得主管機關核定文件。

（六）公民或團體陳情案，專案小組建議意見詳如後附表一。

附表一、審議案第二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	交通部公路局南區公路新建工程分局	1. 旨案業經高雄市政府都市發展局 114 年 4 月 18 日召開都市計畫變更研商會，結論：都市計畫書關於台 39 線道路部份，原則維持留設 23 公尺寬規劃，有關台 39 線可能需增加寬度至 30 公尺佈設人行道、自行車道等人本交通設施，是否將來與園區建築退縮空間併同規劃，請園管局日後與公路局確認道路斷面，並配合調整本案規劃。 2. 台 39 線案為行車安全及人本交通之考量因素，目前銜接終點路段規劃配置兩快車道、一慢車道、設施帶、人行道，共 30 公尺路寬，爰規劃利用仁武產業園區退縮地 3.5 公尺闢建人行空間。  3. 建請園區規劃之 23 公尺臨時道路，配合台 39 線之道路配置建設（如車道、中央分隔帶、水溝位置等），以降低未來台 39 線施工對園區造成之影響程度，保障園區營運期間之交通。	如左。	建議部分酌予採納，部分非屬都市計畫範疇，理由如下： 1. 經濟部產業園區管理局 114 年 11 月 17 日經園開規字第 1140022814 號函表示(略)： (1) 本園區設置計畫奉行政院核定，核定範圍依照公路局提供路權範圍，於園區基地西側退縮 23 公尺作為台 39 線道路用地，園區開發面積縮減約 1.2 公頃，影響開發效益甚鉅。考量園區開發面積有限，無法再配合退縮園區範圍，爰同意配合政策，將園區臨台 39 線建築退縮範圍 3.5 公尺寬空間，供公路局闢建人行空間，該路段人行空間日後維管，請交通部公路局併同處理。 (2) 本園區 23 公尺臨時道路預計 115 年進行規劃設計階段，屆時如台 39 線道路配置已定案，本園區臨時道路可配合依台 39 線道路配置建設。 (3) 本園區第二期(建議後續發展區)目前僅屬概念性整體發展構想，後續需俟產業發展需求，評估是否納入園區擴區開發，開發期程未定。爰該路段闢建人行空間用地，仍屬台糖公司所有，建請交通部公路局逕洽土地所有權人研議用地取得方式。	照市府研析意見通過。另有關所陳台 39 線道路配置、臨時道路規劃、道路斷面配置、基地退縮留設空間、23 公尺聯外道路、人行動線及交通安全等意見，請提案單位會同道路主管機關，納入整體交通規劃一併檢討修正。	照專案小組建議意見通過。

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
		臨時道路範圍23m  4. 主要計畫書 P.41 圖 4-2，第二期(建議後續發展區)亦請配合台 39 線範圍退縮 3.5 公尺。  5. 為維持交通安全及行車動線順暢，請園區臨時道路僅於南側16-1道路設置中央分隔島開口，避免形成連續交叉口。  6. 主要計畫書 P.75，請再納入 23 公尺臨時道路配置橫斷面圖。		(4) 本園區臨時道路配置及開口(如下圖黃色部分)，設置路段自園區北側 16-1 道路連接至水管路，未向北銜接至中正路 400 巷 51 弄。為確保園區具備雙處進出口動線，提升園區營運階段的交通分流與安全性，利用臨時道路通行階段仍將規劃設置 2 處交叉口。  (5) 本園區臨時道路設置原則將參考台 39 線之道路斷面配置，惟為保留後續工程設計階段之調整彈性，於都市計畫變更階段僅就原則性配置說明納入計畫書內，相關細部配置將於工程設計階段再行研擬。 2. 台灣糖業股份有限公司高雄區處 114 年 11 月 27 日高資字第 11400119581 號函表示(略)(詳附件 2)：「有關交通部公路局建議台 39 線增加寬度至 30 公尺，以退縮地 3.5 公尺佈設人行道、自行車道等人本交通設施一節，倘日後經濟部產業園區管理局終止租約，須由公路局承諾辦理租用退縮 3.5 公尺部分，否則恐衍生人行空間維管爭議，爰建議台 39 線維持		

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
				23 公尺路寬。如公路局確有拓寬道路需求，請公路局就住宅區部分先行價購，屬農業區部分辦理都市計畫變更為道路用地並以徵購方式取得，以符管用合一原則。」 3.經濟部產業園區管理局115年3月3日經園開規字1150004634號函就台灣糖業股份有限公司高雄區處意見表示(略)(詳附件3):「台39線高鐵橋下道路延伸至仁武道路工程」之道路寬度是否維持23公尺寬，非屬經濟部產業園區管理局轄管權限;台糖公司提請日後經濟部產業園區管理局終止租約，須由公路局承諾辦理租用退縮3.5公尺之意見，公路局業於114年12月12日邀請相關單位會議協商，決議「未來如終止租約，其3.5公尺之人行及自行車道空間之因應對策，屆時再與相關單位研商」。 綜上，陳情意見涉及本案變更範圍退縮地配合台39線規劃闢建3.5公尺人行空間乙節，酌予採納，原則依經濟部產業園區管理局意見辦理，有關前開3.5公尺人行空間共用內容、圖說、管用、徵購及相關處理方式後續請經濟部產業園區管理局與陳情機關確認後納入本案計畫書說明；涉及臨時道路設計、配置及變更範圍外(第二期		

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
				園區評估範圍配合台 39 線範圍退縮 3.5 公尺及台灣糖業股份有限公司高雄區處意見所載住宅區及農業區辦理事宜)之人陳建議及相關單位回復非屬都市計畫檢討範疇。		

附錄二、審議案第三案專案小組建議意見

(一)請補充說明園區內人、車動線規劃及對外聯絡道路配置，並配合最新交通分析成果，檢討基地開發後交通衝擊及改善措施，納入計畫書修正。

(二)變更負擔回饋：

- 1、有關 111 年 4 月 29 日公告發布實施之「擬定原高雄市都市計畫細部計畫（原中油公司高雄煉油廠土地）（配合楠梓產業園區設置計畫）案」，仍依產業創新條例第 51 條第 1 項第 2 款規定，將約 7.03 公頃公共設施用地登記為高雄市政府所有；至其捐贈位置，除既有消防隊使用之機關用地外，其餘請經發局、南科管理局及中油公司協調確認。
- 2、本案係配合行政院核定之楠梓園區籌設計畫辦理都市計畫變更，有關變更捐贈回饋事宜，除前開捐贈回饋事項外，研提下列二方案，提請大會討論：
 - (1)方案一：考量本案由工業區變更為事業專用區，土地使用仍屬工業使用，使用性質相近，並已劃設約 81.14 公頃公共設施用地(約占變更範圍 44.45%)，由園區管理機關負責開闢、管理及維護，尚符都市計畫法第 27 條之 1 規定提供公共設施用地，本次變更之公共設施免予捐贈回饋。另園區管理機關未來如主體變更為私法人情形，應循都市計畫法定程序檢討後續土地使用分區及變更負擔回饋事宜，並納入計畫書載明。
 - (2)方案二：參酌都發局會中意見，考量本案變更後事業專用區土地使用強度提高，且管理及服務區容許餐飲、零售等商業服務使用，爰請都發局依都市計畫法第 27 條之 1 及都市計畫

細部計畫審議原則等相關規定，提出依法應捐贈回饋方案
（含公共設施用地捐贈比例及區位）。

（三）另實施進度及經費、事業及財務計畫，請配合前開變更負擔修正
其捐贈公共設施用地之土地取得方式。

（四）本案土地使用分區管制要點提會修正內容及公民或團體陳情意見
，詳如附表二~三專案小組建議意見欄。

附圖一、審議案第三案變更負擔回饋捐贈位置示意圖

原楠梓產業園區捐贈公設區位

公兼滯用地：3.67公頃
公兼水用地：2.89公頃
綠地用地：0.30公頃
道路用地：0.17公頃
合計：7.03公頃



經發局建議於本案捐贈公設區位

綠兼滯2用地：1.87公頃
公兼水用地：3.31公頃
公2用地：1.08公頃
機關用地：0.77公頃
合計：7.03公頃



科管局建議於本案捐贈公設區位

綠8用地：1.11公頃
綠9用地：0.62公頃
公兼水用地：3.31公頃
公2用地：1.22公頃
機關用地：0.77公頃
合計：7.03公頃



附表二、審議案第三案土地使用管制要點修正對照表

公展內容	提會修正內容	修正說明	專案小組建議意見	市都委會決議
第七條 公用事業專用區：提供電力(輸配電、電塔等)、供水設施、供氣設施等公用事業及其附屬設施使用。 前項作為氣體整壓站使用時，應妥予規劃，其設置與管理應符合環境保護、消防及其他相關法令之規定。	第七條 公用事業專用區：提供電力(輸配電、電塔等)、供水設施、供氣設施等公用事業及其附屬設施使用。 <u>除上開使用外，於不影響其使用機能、景觀及安全下，經管理局同意者，得兼供道路使用。</u>	參考交通局就後續聯絡道與園區東路路口安全性提出意見，尚待後續路型審議及細設階段相關模擬結果確認，為保留彈性，爰建請委員同意公用事業專用區及綠兼滯1用地，得兼供道路使用之容許使用。	考量楠梓園區聯絡道南端下匝道右轉車流與園區東路平面車流可能產生交織情形，為保留未來道路改善及拓寬之規劃彈性，同意依提會修正內容，於不影響公用事業設施及綠兼滯洪用地使用機能、景觀及安全之前提下，增列兼供道路使用之容許使用規定。	照專案小組建議意見通過。
第十條 本計畫各項公共設施用地之容許使用項目如下： 一、公園用地：提供園區員工及附近居民之休閒場所，可供一般遊憩設施、戶外遊樂設施、運動設施、綠化景觀設施、水土保持設施、生態保育、防洪設施等相關設施使用。 二、公園用地兼供自來水設施使用：除維持公園之使用功能外，得供設置自來水事業、再生水、海淡水、其他水源設施、設備及其附屬設施使用。 三、公園用地兼供滯洪池使用：除維持公園之使用功能外，得供設置滯洪池及其附屬設施使用。	第十條 本計畫各項公共設施用地之容許使用項目如下： 一、公園用地：提供園區員工及附近居民之休閒場所，可供一般遊憩設施、戶外遊樂設施、運動設施、綠化景觀設施、水土保持設施、生態保育、防洪設施等相關設施使用。 二、公園用地兼供自來水設施使用：除維持公園之使用功能外，得供設置自來水事業、再生水、海淡水、其他水源設施、設備及其附屬設施使用。 三、公園用地兼供滯洪池使用：除維持公園之使用功能外，得供設置滯洪池及其附屬設施使用。			

四、作前述第一至三款使用時，經管理局同意，得容許做下列相關項目及附屬設施：

使用項目	准許條件
(一)停車場、電動汽機車充電站及電池交換站。	1. 應有整體性之計畫。
(二)供氣相關設施、電信設施、電力事業及其附屬設施。	2. 應考量基地之雨水滲透，開挖面積不得超過使用基地面積 50%，覆土深度應在 1 公尺以上。
(三)供水設施、下水道系統或其他水源相關設施、電信設施、資源回收站等所需之必要設施及其附屬設施使用。	3. 應有完善之通風、消防及安全設備。
(四)集會所、民眾活動中心。	4. 地下建築突出物之量體高度應配合公園之整體規劃設計。
(五)社會教育機構及文化機構。	5. 作停車場、電動汽機車充電站及電池交換站使用時，得兼作洗車業使用。
(六)教保服務機構、托嬰中心、社會福利設施。	6. 作氣體整壓站使用時，應妥予規劃，並確實依環境保護及消防有關法令管理。
(七)警察、消防機構。	7. 供水設施、下水道系統相關設施

四、作前述第一至三款使用時，經管理局同意，得容許做下列相關項目及附屬設施：

使用項目	准許條件
(一)停車場、電動汽機車充電站及電池交換站。	1. 應有整體性之計畫。
(二)供氣相關設施、電信設施、電力事業及其附屬設施。	2. 應考量基地之雨水滲透，開挖面積不得超過使用基地面積 50%，覆土深度應在 1 公尺以上。
(三)供水設施、下水道系統或其他水源相關設施、電信設施、資源回收站等所需之必要設施及其附屬設施使用。	3. 應有完善之通風、消防及安全設備。
(四)集會所、民眾活動中心。	4. 地下建築突出物之量體高度應配合公園之整體規劃設計。
(五)社會教育機構及文化機構。	5. 作停車場、電動汽機車充電站及電池交換站使用時，得兼作洗車業使用。
(六)教保服務機構、托嬰中心、社會福利設施。	6. 作氣體整壓站使用時，應妥予規劃，並確實依環境保護及消防有關法令管理。
(七)警察、消防機構。	7. 供水設施、下水道系統相關設施

(八) 休閒運動設施。 (九) 一般辦公處所。		所需之機電及附屬設施應有完善之安全設備。 8. 作一般辦公處所使用時，其使用之樓地板面積，合計不得超過總樓地板面積之三分之二。	
五、綠地用地：以綠化使用為主，並得為防風林、景觀綠帶、隔離綠帶、設置休閒設施、指示服務設施等使用。另為配合緊急避難及救災、施工及養護需要，或因應園區事業及鄰接土地之通行需要，經管理局同意者，得設置出入口便道。		五、綠地用地：以綠化使用為主，並得為防風林、景觀綠帶、隔離綠帶、設置休閒設施、指示服務設施等使用。另為配合緊急避難及救災、施工及養護需要，或因應園區事業及鄰接土地之通行需要，經管理局同意者，得設置出入口便道。	
六、綠地用地兼供滯洪池使用：除維持綠地之使用功能外，得供設置滯洪池及其附屬設施使用。		六、綠地用地兼供滯洪池使用：除維持綠地之使用功能外，提供設置滯洪池及其附屬設施使用。 <u>其中綠兼滯 1 用地，於不影響其使用機能、景觀及安全下，經管理局同意者，得兼供道路使用。</u>	
七、作前述第五、六款使用時，經管理局同意，得容許做下列相關項目及附屬設施：		七、作前述第五、六款使用時，經管理局同意，得容許做下列相關項目及附屬設施：	
使用項目	准許條件	使用項目	准許條件
(一) 電力事業及其附屬設施。 (二) 供氣相關設施。	1. 應有完善之通風、消防及安全設備。	(一) 電力事業及其附屬設施。 (二) 供氣相關設施。	1. 應有完善之通風、消防及安全設備。

(三)電信機房。	2. 應考量基地之雨水滲透，開挖面積不得超過使用基地面積 50%，覆土深度應在 2 公尺以上。 3. 地下建築突出物之量體高度應配合綠地之整體規劃設計。 4. 作氣體整壓站使用時，應妥予規劃，並確實依環境保護及消防有關法令管理。	(三)電信機房。	2. 應考量基地之雨水滲透，開挖面積不得超過使用基地面積 50%，覆土深度應在 2 公尺以上。 3. 地下建築突出物之量體高度應配合綠地之整體規劃設計。 4. 作氣體整壓站使用時，應妥予規劃，並確實依環境保護及消防有關法令管理。			
八、環保設施用地得供下列設施使用： (一)污水處理設施及設備。 (二)垃圾、廢棄物處理設施及設備、焚化爐、灰渣掩埋場、環保及其他相關附屬設施等。 (三)環境監測設施及設備。 (四)水處理設施及設備。 (五)其他經管理局同意之相關環保設施及設備。 九、停車場用地：供興建平面或立體停車場及其附屬設施使用。立體停車場經管理局同意，得容許做下列相關項目及附屬設施：		八、環保設施用地得供下列設施使用： (一)污水處理設施及設備。 (二)垃圾、廢棄物處理設施及設備、焚化爐、灰渣掩埋場、環保及其他相關附屬設施等。 (三)環境監測設施及設備。 (四)水處理設施及設備。 (五)其他經管理局同意之相關環保設施及設備。 九、停車場用地：供興建平面或立體停車場及其附屬設施使用。立體停車場經管理局同意，得容許做下列相關項目及附屬設施：				

使用項目	准許條件	使用項目	准許條件			
(一)管理單位辦公場所。 (二)餐飲服務、商場、超級市場等商業使用。 (三)洗車業、汽機車保養業、汽機車修理業、電動汽機車充電站及電池交換站。 (四)電力事業及其附屬設施。 (五)交通轉運站、調度站、汽車運輸業停車場。 (六)休閒運動設施。 (七)旅館。 (八)供氣相關設施。 (九)地上興建自來水、再生水、下水道系統相關設施。 (十)自行車、機車租賃業。 (十一)警察、消防機構。	1. 應設專用出入口、樓梯及通道。 2. 使用容積樓地板面積不得超過總容積樓地板面積三分之一。 3. 氣體整壓站應為屋內型整壓站或地下型整壓站。且應妥予規劃，並確實依環境保護及消防有關法令管理。	(一)管理單位辦公場所。 (二)餐飲服務、商場、超級市場等商業使用。 (三)洗車業、汽機車保養業、汽機車修理業、電動汽機車充電站及電池交換站。 (四)電力事業及其附屬設施。 (五)交通轉運站、調度站、汽車運輸業停車場。 (六)休閒運動設施。 (七)旅館。 (八)供氣相關設施。 (九)地上興建自來水、再生水、下水道系統相關設施。 (十)自行車、機車租賃業。 (十一)警察、消防機構。	1. 應設專用出入口、樓梯及通道。 2. 使用容積樓地板面積不得超過總容積樓地板面積三分之一。 3. 氣體整壓站應為屋內型整壓站或地下型整壓站。且應妥予規劃，並確實依環境保護及消防有關法令管理。			
註：商業使用範疇係參考《都市計畫公共設施用地多目標使用辦法》第3條附表之規定。						
十、機關用地：提供政府機關相關單位辦公空間及訓練場所等使用。						

十一、道路用地：供道路、管制哨及經管理局同意之相關道路附屬設施使用。 除上開使用外，於不影響原公共設施用地機能、景觀及安全下，經管理局同意者，得作下列使用： 一、園區事業有關之管溝線路使用，但不得妨害該用地集排水及透水功能。 二、公共自行車租賃系統、公共運輸工具停靠站、節水系統、環境品質監測站、氣象觀測站、地震監測站及都市防災救災設施使用。 三、自來水、再生水、下水道系統相關設施或滯洪設施使用。 四、免依《建築法》規定申請雜項執照之再生能源設備、小型風力之發電相關設施使用及電信天線使用。 五、僅供產品輸送或人員通行架空走廊(管橋)之基座或支柱。 六、其它符合公共服務需求之必要設施。	十一、道路用地：供道路、管制哨及經管理局同意之相關道路附屬設施使用。 除上開使用外，於不影響原公共設施用地機能、景觀及安全下，經管理局同意者，得作下列使用： 一、園區事業有關之管溝線路使用，但不得妨害該用地集排水及透水功能。 二、公共自行車租賃系統、公共運輸工具停靠站、節水系統、環境品質監測站、氣象觀測站、地震監測站及都市防災救災設施使用。 三、自來水、再生水、下水道系統相關設施或滯洪設施使用。 四、免依《建築法》規定申請雜項執照之再生能源設備、小型風力之發電相關設施使用及電信天線使用。 五、僅供產品輸送或人員通行架空走廊(管橋)之基座或支柱。 六、其它符合公共服務需求之必要設施。			
第十三條 園區內建築物之退縮規定詳如下表及退縮線截角示意圖、建築基地退縮示意圖、園區建築基地退縮管制示意圖所示。	第十三條 園區內建築物之退縮規定詳如下表及退縮線截角示意圖、建築基地退縮示意圖、園區建築基地退縮管制示意圖所示。	1. 公用事業專用區內現況台電連接站已完成，考量未來改建需求，依設施尺寸及該專用區坵塊寬度，調整	照提會修正內容通過。	照專案小組建議意見通過。

使用分區 及用地別		基地面臨道路之建築退縮深度			基地非面臨道路之建築退縮深度	備註										
		道路寬度 15 至 20 公尺	道路寬度 21 至 30 公尺	道路寬度 31 公尺 以上												
事業專用區		-	8	10	4	退縮部分得計入法定空地	事業專用區		-	8	10	4	退縮部分得計入法定空地	公用事業專用區基地及非面臨道路之建築退縮深度為2公尺。		
管理及服務區		6	8	-	4		管理及服務區		6	8	-	4				
公用事業專用區		-	-	10	4		公用事業專用區		-	-	2	2				
電力事業專用區		-	-	10	4		電力事業專用區		-	-	10	4				
公共設施用地	公園用地	-	8	10	4		公共設施用地	公園用地	-	8	10	4				
	公園兼供水使用地	6	-	10	4			公園兼供水使用地	6	-	10	4				
	公園兼供水使用地	-	8	-	4			公園兼供水使用地	-	8	-	4				

滯洪池使用				
環保設施用地	6	-	-	4
停車場用地	-	8	10	4
機關用地	-	8	-	4

註：1. 面臨道路寬度 40 公尺(含)以上之建築基地，除依上表規定退縮外，非經管理局同意，該道路沿線不得設置車輛出入口。

2. 退縮線應自兩退縮線交叉點再各自退縮原所規定深度位置連線為其退縮線，如退縮截角示意圖。

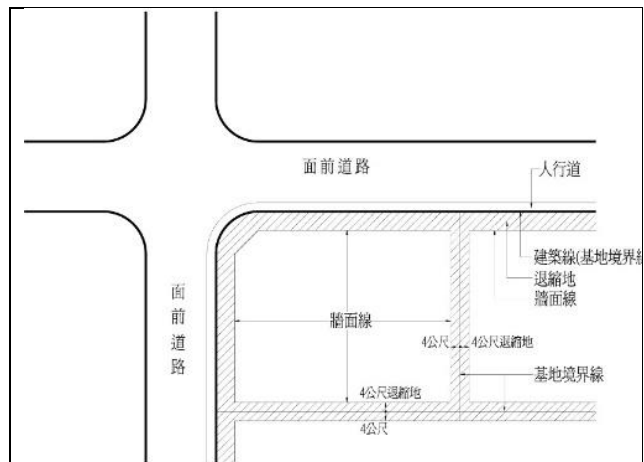


圖 8-1 退縮線截角示意圖

滯洪池使用				
環保設施用地	6	-	-	4
停車場用地	-	8	10	4
機關用地	-	8	-	4

註：1. 面臨道路寬度 40 公尺(含)以上之建築基地，除依上表規定退縮外，非經管理局同意，該道路沿線不得設置車輛出入口。

2. 退縮線應自兩退縮線交叉點再各自退縮原所規定深度位置連線為其退縮線，如退縮截角示意圖。

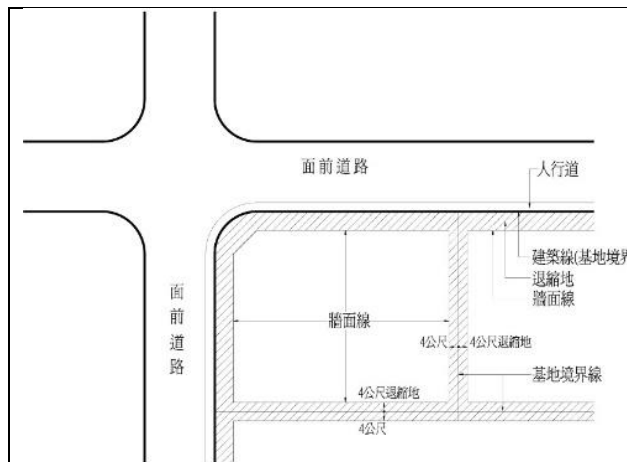


圖 8-1 退縮線截角示意圖

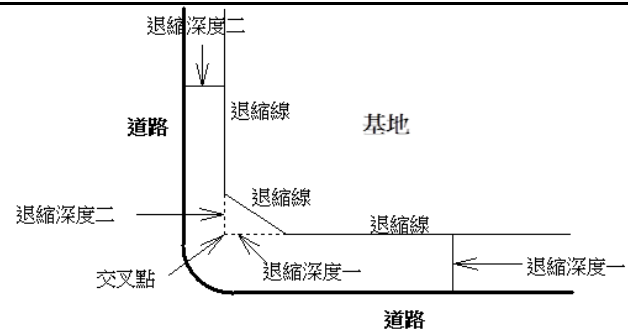


圖 8-2 建築基地退縮示意圖

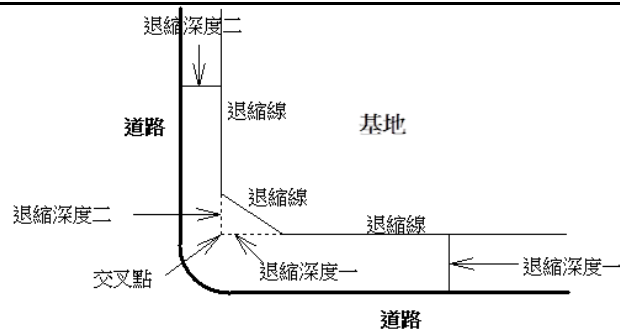


圖 8-2 建築基地退縮示意圖

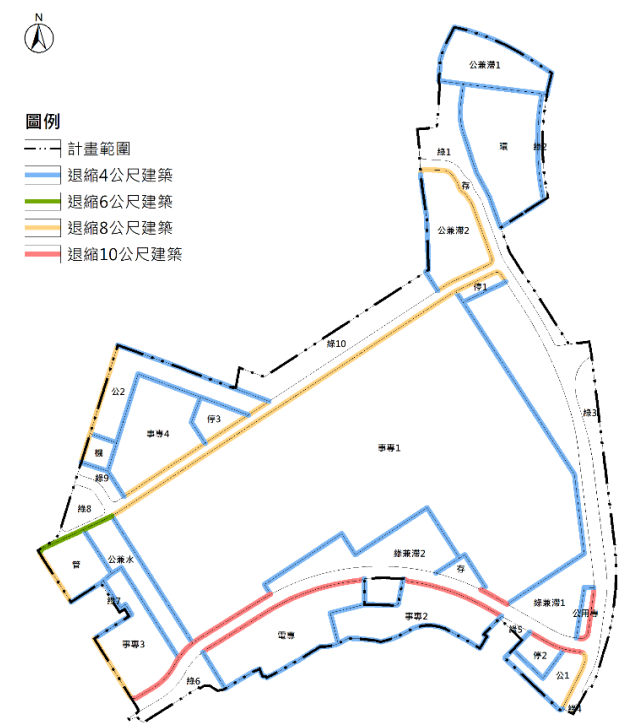


圖 8-3 園區建築基地退縮管制示意圖

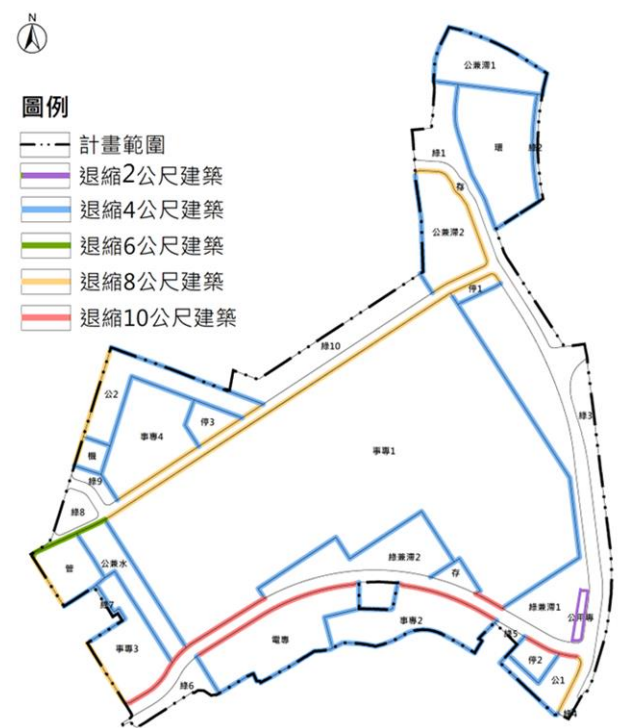


圖 8-3 園區建築基地退縮管制示意圖

附表三、審議案第三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	台灣中油股份有限公司	有關細部計畫書第參章第二節之(五)涉及細部計畫變更待處理事項，就楠梓產業園區案本公司意見如下： 本公司需依產業創新條例辦理楠梓產業園區公共設施用地捐贈回饋一事，其回饋規定建請納入本變更案重新檢討，並依 115 年 3 月 11 日內政部國土管理署函釋，免予回饋。	1. 查「楠梓產業園區」係因應國家半導體產業急迫需求，於 111 年採取「一次籌設，分階段納入」策略先行辦理都市計畫變更，並於 113 年正式納入科學園區。然而，原產業園區內劃設之公園用地（兼供滯洪池使用）、部分綠地及道路用地，於本次變更案中擬調整為「事業專用區」，不再作公共設施使用，且現況似未實質開闢，恐未符原計畫劃設目的；另本案發布實施後，貴府經濟發展局擬依規辦理楠梓產業園區廢止編定，後續都市計畫亦將由貴府都市發展局檢討變更，顯見其開發主體與土地性質已發生實質更迭。 2. 綜上所述，為衡平開發主體變更之實務現況，並求法規適用之一致性，建請一併重新檢討原楠梓產業園區公共設施回饋之相關規定；並建請確依內政部國土管理署 115 年 3 月 11 日國署都字第 1150023063 號函釋精神，免予納入回饋義務，以符法制並利整體園區開	建議未便採納，理由： 所陳楠梓產業園區公設免捐贈回饋部分，涉及楠梓產業園區及整體楠梓園區使用分區與強度變更，建議依規定仍需捐贈回饋，說明如下： 1. 查楠梓產業園區係依產業創新條例第 33 條及都市計畫法第 27 條第 1 項第 3 款規定，辦理都市計畫個案變更，由主要計畫工業區變更為產業專用區，並擬定細部計畫為產業專用區及公共設施用地（7.03 公頃，約佔 23.5%），依其細部計畫書之事業及財務計畫規定，7.03 公頃公共設施用地應由中油公司捐贈與本府所有，即土地所有權登記為本市。 2. 今國家科學及技術委員會南部科學園區管理局已配合行政院核定楠梓園區籌設計畫辦理楠梓園區（含楠梓產業園區）變更與擬定使用分區與使用強度。依「都市計畫法」第 27 條之一規定（略以），主管機關得要求土地權利關係人提供或捐贈都市計畫變更範圍內之公共設施用地、可建築土地…	有關 111 年 4 月 29 日公告發布實施之「擬定原高雄市都市計畫細部計畫（原中油公司高雄煉油廠土地）（配合楠梓產業園區設置計畫）案」，仍依產業創新條例第 51 條第 1 項第 2 款規定，將約 7.03 公頃公共設施用地登記為高雄市政府所有；至其捐贈位置，除既有消防隊使用之機關用地外，其餘請經發局、南科管理局及中油公司協調確認。	1. 有關中油公司陳情原楠梓產業園區公共設施用地免予捐贈一節，查 111 年 4 月 29 日公告發布實施之都市計畫，係配合原楠梓產業園區設置計畫辦理，並依產業創新條例第 51 條第 1 項及原核定計畫應辦事項，明定約 7.03 公頃公共設施用地應移轉登記為高雄市政府所有。因都市計畫一經

			發之推動。	與當地直轄市政府。 3. 次查原高雄市之土地使用分區變更時負擔比例計算標準表，並未規定工業區或產業專用區變更為事業專用區之變更負擔比例。 4. 故建議依都計法第27條之1及「都市計畫細部計畫審議原則」第11點規定，至少捐贈楠梓園區變更面積（約177公頃）10%公共設施予市府，即約17.7公頃公設用地（含原楠梓產業園區應捐贈7.03公頃）登記予本市；至捐贈公設項目及後續維護管理等由本府與南科管理局協議辦理。		公告確定，即發生規範效力，則該項公共設施用地移轉義務，既係原核定發布都市計畫變更所形成之公法上負擔，核屬中油公司所應履行之法定義務，並不因本次配合楠梓園區籌設計畫另案辦理都市計畫變更有涉及園區管理主體或都市計畫內容調整，而予以免除。 2. 另市府前已依產業創新條例支產業發展基金約78餘
--	--	--	-------	---	--	---

						億元，建設園兼自來水設施使用、兼供滯池使用、道路等公設施。經會委員充分討論一致意，前開原約7.03公頃公共設施用地仍應依原定計畫規定，移轉登記為高雄市政府所有；至實際捐贈位置、土地性質相近及管理需求，以相近、區集中為原則，同依南科管理局所提區位辦
--	--	--	--	--	--	---

						理。 3. 有關本市變變更之變更，除前開贈項外，考量本案由工業區變更為專用區，土地仍以工業使用為主，使用性質相近，且細部計畫已劃設約 81.14 公頃公共設施用地（約占區計畫區 44.45%），並由園區管理機關、管理、維護，持續供公眾使用，經會委員充分討論，同意採
--	--	--	--	--	--	--

						專案小組所提方案一，本次變更之公共設施用地暫免辦理捐贈回饋；惟後續倘園區管理機關退場後組織型態變更為私法人時，應續行都市計畫法定程序，檢討土地使用分區及補辦變更負擔回饋事宜，前開事項應納入本計畫書載明。
2	陳○太	先建後徵收還我(楠梓區油廠段0184地號)土地來、土匪行徑鴨霸高雄市政府、堅決反對(楠梓區)計畫案還我土地來。	我是楠梓區油廠段0184地號地主，堅決反對！高雄市都市發展局和國家科學及技術委員會南部科學園區管理局、未經我授權同意強佔用我土地。	建議未便採納，理由： 1. 查所陳楠梓區油廠段184地號工業區土地位於行政院核定之楠梓園區籌設範圍內。 2. 依本府經發局115年7月2日高市經發工字第11533503000號函表示，所陳土地位於三福氣體高科廠範圍內，惟目前未	照市府研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。

				使用，仍待本案楠梓園區用地取得作業完成後由園區主管機關取得使用權。 3. 有關反對納入本計畫變更範圍乙節，因該土地位於行政院核定之高雄第三（楠梓）園區範圍內，建議未便採納。 4. 至現未經同意使用該土地乙節，所陳事項無涉都市計畫變更範疇，請經發局主動協調三福氣體公司與地主協調溝通。本案發布實施後，該土地則由南科管理局依規定以協議價購或徵收方式取得。		
3	台灣糖業股份有限公司高雄區處	建議將楠梓區油廠段 121 地號土地（面積 8.65m ² ）納入園區計畫範圍。	查計畫範圍外楠梓區油廠段 121 地號土地（面積 8.65m ² ）與範圍內鄰近同段 121-1 地號土地，現況皆屬柏油道路，且均出租予中油公司煉製事業部，為免土地畸零難以利用，建議將該地一併納入園區計畫範圍，或改由後續管理單位辦理租用。	建議未便採納，理由： 1. 依國家科學及技術委員會南部科學園區管理局 115 年 6 月 29 日南建字第 1150021616 號函表示： (1) 楠梓園區劃設範圍主要以台灣中油股份有限公司高雄煉油廠區範圍為主。 (2) 台灣糖業股份有限公司高雄區處所提楠梓區油廠段 121 地號土地現行都市計畫使用分區為附帶條件之住宅區，依都市計畫規定僅得供通路使用，現況亦作為通路使用。考量該通路肩負周邊住宅通行功能，如納	照市府研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。

				入楠梓園區計畫範圍將影響周邊住宅區居民通行權益，爰維持現行都市計畫配置，不予納入園區計畫範圍。 2. 故，所陳土地納入園區計畫範圍乙節，建議依南科管理局意見，建議未便採納。		
4	臺灣鐵路股份有限公司	本公司高強度之工業區土地，變更為低強度公共設施保留地，損及本公司土地權益。 陳情位置：：高楠段 382、387-1、388-4、389-8、390-2、511、512、513、514、515、516、517、518、519、523-1、524-2、526、532、532-16 地號。	本案都市計畫變更擬將本公司所有高雄市楠梓區高楠段 382 地號等 19 筆工業區土地變更為公園用地（兼滯洪池使用）、綠地等公共設施用地，因涉及本公司高強度之工業區土地，變更為低強度公共設施保留地，損及本公司土地權益，惟本案係國家為因應國際變局，布局中、長程發展，由南科管理局以前瞻布局，提前整備半導體先進製程用地，以鞏固國家半導體產業競爭優勢，本公司必當積極配合國家政策。在不影響上開政策發展之前提下，請南科管理局出具於 122 年底前完成協議價購或徵收取得承諾函，以保障本公司權益。	所陳事項無涉都市計畫變更範疇。說明如下： 1. 依國家科學及技術委員會南部科學園區管理局 115 年 7 月 7 日南建字第 1150023849 號函表示： (1) 楠梓園區劃設範圍主要以台灣中油股份有限公司高雄煉油廠區範圍為主，本次納入園區範圍內之國營臺灣鐵路股份有限公司土地，係為零星夾雜於高雄煉油廠區邊界及鐵路用地間之工業區土地，考量其使用之完整性，爰本次納入園區範圍。 (2) 相關用地取得作業將俟本案經內政部都市計畫委員會審議通過後啟動辦理（預計於 116 年下半年），並將依土地徵收條例相關規定以協議價購為優先方式辦理，其估價方式將以變更前之土地使用管	除請提案單位補充說明土地取得預計時程外，其餘照市府研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。

				制為基礎進行估價，應不致減損該公司之權益。實際協議價購程序及價格，本局將於辦理協議價購說明會時，向相關土地及地上物所有權人詳細說明，以維護關係人之權益。 (3)另本局將於楠梓園區之都市計畫變更及環境影響評估等相關作業經各主管機關同意，並經取得土地所有權後啟動辦理園區開發作業，園區內公共設施將由本局開闢及維護管理，爰園區經開發完成後不致有公共設施保留地之情事（即未徵收開闢使用之公共設施用地）。 2.有關所陳，請南科管理局妥向台鐵公司協調溝通。		
5	高雄市政府經濟發展局	有關細部計畫書第參章第二節之(五)涉及細部計畫變更待處理事項，本局楠梓產業園區依「產業創新條例」第51條第1項第2款規定及「擬定原高雄市都市計畫細部計畫(原中油公司高雄煉油廠土	鑑於以下三點原由，提請楠梓產業園區公共設施用地所有權移轉登記為本市，改於本案都市計畫變更案檢討、審議及及辦理：		1.有關111年4月29日公告發布實施之「擬定原高雄市都市計畫細部計畫(原中油公司高雄煉油廠土地)(配合楠梓產	1.有關中油公司陳情原楠梓產業園區公共設施用地免予捐贈一節，查111年4月29日公告發布實施之都市計畫，係配合原

	地)(配合楠梓產業園區設置計畫)案計畫書」內容，應辦理園區公共設施用地所有權登記為本市。	設計畫，依「產業園區廢止辦法」辦理楠梓產業園區廢止編定。 3. 楠梓產業園區東側公設用地中部分綠地用地、公兼滯用地、道路用地，於楠梓園區都計變更案中，將變更為事業專用區，供旗艦廠商設廠使用，非維持公設用地。 承上，本局提請改於本案以下公共設施用地進行檢討、審議及辦理： 1. 移轉登記原則： (1)楠梓產業園區現行公共設施用地相近。 (2)異地移轉。 A. 供市府相關單位使用或維管。 B. 與其他移轉登記公設區位相近、集中。 2. 移轉登記土地，面積合計約 7.03 公頃，如附圖： (1)公兼水用地(移轉登記 3.31 公頃)：作為包括園區污水緊急儲留池、調勻池、自來水配水池等，由本府經發局為管理機關。 (2)綠兼滯 2 用地(移轉登記 1.87 公頃)：為綠地兼滯池池使用，由本府經發局為管理機關。 (3)機關用地(移轉登記 0.77 公頃)：作為消防分隊使用，由本府消防局為管理機關。	業園區設置計畫)案」，仍依產業創新條例第 51 條第 1 項第 2 款規定，將約 7.03 公頃公共設施用地登記為高雄市政府所有；至其捐贈位置，除既有消防隊使用之機關用地外，其餘請經發局、南科管理局及中油公司協調確認。 2. 另所陳 60 米綠帶規劃、公共設施之維護，優先使用在地人事項，無涉都市計畫變更範	楠梓產業園區設置計畫辦理，並依產業創新條例第 51 條第 1 項及原核定計畫應辦事項，明定約 7.03 公頃公共設施用地應移轉登記為高雄市政府所有。因都市計畫公告確定，即發生規範之效力，則該項公共設施用地移轉義務，既係原核定發布都市計畫變更所形成之公法上負擔，核屬中油公司所應履行之法定義務，
--	--	---	---	---

		(4)公 2 用地(4.7 公頃，移轉登記其中 1.08 公頃)：與機關用地相臨之公園用地，由本府經發局為管理機關。 		疇。	並不因本次配合楠梓產業區籌設計畫另案辦理都市計畫變更有涉及園區主體或都市計畫內容調整，而予以免除。
	本局自 114 年起陸續召開「楠梓產業園區生態綠廊公園規劃工作坊」，邀請周邊里民、民意代表、專家學者及環保團體表達規劃意見，里民建議園區北側 60 米綠帶規劃為可供周邊居民，作為運動、休閒、集會、遊憩等多樣休閒場域，包括球場、公園、廣場、運動步道等，並附公共廁所等設施，以回饋鄰里並模糊化產業與住宅、休閒的界線隔閡，落實產業與社區共榮共存。	檢附本局初步規劃供參考。 			2. 另市府前已依產業創新條例發展基金約 78 餘億元，建設園區公園兼自來水設施使用、公園兼供滯洪池使用、道路等公設施。經會委員充分討論一致意，前約 7.03 公頃公設施

		建議未來楠梓園區如公園綠地等公共設施之維護，優先使用在地人員，提供工作機會，以落實敦親睦鄰。	如左。			用地仍應依原定計畫規定，移轉登記為高雄市政府所有；至實際位置，考量土地使用性質相近及管理維護需求，以性質相近、區位集中為原則，同意依南科管理局所提區位辦理。 3. 另陳米60綠帶規劃、設施維護，優先使用人事等項，無都市變計畫更疇。
--	--	--	-----	--	--	---

附錄三、審議案第四案專案小組建議意見。

(一)東側農業區整體開發區：

- 1、有關陳情意見所提產業園區開發可能影響周邊地區排水一節，考量本案出流管制規劃業經水利主管機關核定，請提案單位於計畫書補充基地及周邊地區排水系統、地形高程等相關圖說及說明。
 - 2、有關陳情編號 2 該公司請求配回產業專用區及地政局建議於都市計畫書載明產業專用區安置街廓區位及訂定最小開發規模等事宜，請經發局依下列意見補充資料，提請大會討論。
 - (1)請經發局依產業發展政策、實際發展需求及經土徵小組審查通過之公必性報告內容，補充說明擬引進產業類別及規模，並就與台糖公司之合作規劃，據以評估是否於都市計畫說明書內標示安置街廓區位示意圖及土地使用分區管制要點訂定最小開發規模或其它必要管制規定。
 - (2)依上述，倘經評估有標示安置街廓位置示意圖及訂定最小開發規模之必要，請提出具體的規模建議並附具理由於大會審議。後續請都發局依審議決議修改計畫書。
- (二)有關本計畫區變更回饋原則之回饋比例對照表，同意依本次公開展覽內容修正，明列變更前、後計畫內容及回饋比例，以利作為後續其它案件變更指導。
- (三)本次細部計畫擬定案件編號 2、3、4、5 案，係變更主要計畫並配合擬定細部計畫，經專案小組討論維持本次公開展覽方案。
- (四)本次主要計畫及細部計畫案變更內容明細表及公開展覽期間公民或團體陳情意見，詳如附表四~六專案小組建議意見欄。

附表四、審議案第四案主要計畫案變更內容明細表(本次公開展覽案件新編號第3-1、3-2、4、5、6、7、8、15案)

新編號	報部編號	公展編號	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				
3-1	4	8	嘉新東路以南、岡燕路以北、聖森路以西	農業區 (58.7803公頃)	產業專用區(附) (33.8408公頃)	1. 本案農業區為岡山市計畫第一次通盤檢討暫予保留案部分範圍，因自民國92年1月10日公告岡山市計畫第一次通盤檢討案後，迄今仍未確認計畫之可行，爰依照本計畫暫予保留案原則，重新檢討土地使用。 2. 因應南部半導體材料S廊帶與高雄市國土計畫需要再增加產業發展用地之指導，考量本案區位恰當、無涉糧食生產安全，爰變更部分農業區為產業專用區，以金屬製品、電子零組件等製造業為基礎，引進高值轉型之智慧醫材、智慧製造及智慧航太產	1. 參酌前次通盤檢討迄今陳情第1案、公開徵求意見期間人民陳情第15~16案。 2. 附帶條件： (1)應擬定細部計畫，由農業區變更為產業專用區及住宅區者，應比照「都市計畫農業區變更使用審議規範」變更為工業區及住宅區之規定，於變更範圍內劃設變更面積30%及40%之公共設施用地。 (2)應以區段徵收方式開發。 3. 本案已取得農業用地變更使用說明書及出流管制規劃書核定文件，詳如附件五。 4. 本案擬依土地徵收條例第4條第2項	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
					住宅區(附) (12.0988公頃)				
					公園用地(附) (2.8562公頃)				
					公園兼滯洪池用地(附) (3.1870公頃)				
					社會福利設施用地(附) (3.0054公頃)				
					道路用地(附) (3.7921公頃)				
			大德一路以東	農業區 (1.1813公頃)	道路用地(附) (1.3267公頃)				
				工業區 (0.1454公頃)					

					業，供先進產業發展需求使用。 3. 另考量就近收納新增產業用地引入等就業人口需求，居住需求及兼顧範圍內合法建築物、私有土地所有權人參與的意願，亦參照「整體開發地區社會住宅土地規劃及取得實施方案（草案）」及依114年7月22日修正發布「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」第24條規定，變更部分農業區為住宅區及社會福利設施用地。 4. 為提供計畫區直捷道路，變更部分工業區為農業區為道路用地，增加本計畫區至國道1號岡山交流道與岡山第二交流道、以串聯周邊外道路之可及性。 5. 經出流管制規劃需求評估，並為	規定，採先行區段徵收，其區段徵收公益性及必要性評估報告業經內政部土地徵收審議小組確認尚具公益性及必要性，詳如主要計畫書附件六。	
--	--	--	--	--	--	--	--

						增十字路口，轉向視距，於計畫區南側分別變更農業區為公園用地及公園兼滯洪池用地，以吸納本案區整體開發逕流，打造宜居生活環境。 6. 本案應以區段徵收方式辦理開發，並擬定細部計畫，由農業區變更為產業專用區及住宅區者，應比照「都市計畫農業區變更使用審議規範」變更為工業區及住宅區之規定，於變更範圍內劃設變更面積30%及40%之公共設施用地。			
3-2	-	-	岡燕路以北未納入變3-1案區段徵收之農業區	農業區(8.4906公頃)	農業區(可申請變更為乙種工業區或特定工廠專用區)(附)(8.4906公頃)	1. 本案農業區為岡山都市計畫第一次通盤檢討暫予保留案部分範圍，因自民國92年1月10日公告岡山都市計畫第一次通盤檢討案後，迄今仍未確認計畫可行，爰依本計畫暫予保留案	附帶條件：應按本計畫其他事項指導內容，擬具變更主要計畫書圖，並擬定細部計畫，循相關法定程序，依「都市計畫工業區毗鄰土地變更處理原則」變更為乙種工業區，或依	照案通過。	照專案小組建議意見通過。

					檢討變更原則，重新檢討土地用途。 2. 經檢討分析，本案範圍內土地已與西側「乙種工業區」整合轉作工廠，且已有廠輔導依法取得登記，難以納入變3-1案一段併辦徵收整體開發。 3. 後續由土地關係人依本區檢討原則，並參照本章其他事項內容，按計畫區毗鄰處或計畫區內取得登記變更等規定，擬具主要計畫及細部計畫圖，循法定程序更為工業區。	「都市計畫土地原為取得登記變更工廠專用區」。		
--	--	--	--	--	---	-------------------------------	--	--

4	-	3	車站專用區北側	車站專用區(附)(0.3201公頃)	住宅區(附)(0.3201公頃)	1. 本案變更範圍之車站專用區首次實施都市計畫時劃設為「鐵路用地」，後於92年辦理第一次通盤檢討，因鐵路用地限於土地法第82條規定無法作其他使用，爰變更鐵路用地為現車站專用區(變30案)，並附帶條件規定應另訂土地容許使用項目、使用強度、停車、退縮等相關規定。然岡山車站於82年遷移至現址後，迄今仍僅做車站使用。依臺鐵局110年11月26日高工產字第1100011196號函提供岡山車站用地範圍，經需地單位臺鐵公司確認，車站專用區範圍內0.5465公頃私有土地(所有權人約149人)因附帶條件規定而無法自行建築使	1. 公開徵求意見期間人民陳情第3、7案及公民或團體逕向內政部陳情第2、10、11案。 2. 附帶條件： (1) 應擬定細部計畫，依本計畫公共設施變更回饋原則，由車站專用區或公共設施用地變更為住宅區及商業區者，於變更範圍內劃設變更面積35%及40%之公共設施用地。 (2) 應以市地重劃方式開發。 3. 交通部臺灣鐵路管理局車站專用區用地範圍及本案市地重劃可行性評估文件，詳如主要計畫書附件七。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
				園林道用地(園道六)(0.0763公頃)	住宅區(附)(0.0763公頃)				
				住宅區(0.0393公頃)	住宅區(附)(0.0393公頃)				
			車站專用區南側	車站專用區(附)(0.2264公頃)	住宅區(附)(0.2246公頃)				
					道路用地(附)(0.0018公頃)				
				綠地用地(0.0420公頃)	住宅區(附)(0.0420公頃)				
		4	岡山火車站東側	廣場用地(廣二)(0.4192公頃)	商業區(附)(0.3399公頃)				
					道路用地(附)(0.0793公頃)				
		-	機十用地東北側	住宅區(0.2694公頃)	住宅區(附)(0.2694公頃)				

						用、臺鐵迄 今未有取得 及推動整體 開發之計畫 畫，故其性 質類同於公 共設施保留 地；又因專 用區不屬於 公共設施保 留地，無法 以容積移轉 等方式補償 其權益。 2. 本次通盤檢討前，岡山都市計畫將「廣場用地」視為道路用地之一環，無單獨列項統計，故視為系統性公共設施用地，未獲列入公共設施用地專案通盤檢討範圍。二「廣場用地」面積0.4192公頃，尚未依計畫闢開（71.97%土地為私人所有，所有權人約51人），主管機關表示未計有開闢計畫，現況為穿越岡山車站之岡燕路地下車行道，係連絡前後站地區的重要動線。			
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

					3. 細部計畫兒 十二用地 (主要計畫 為住宅區) 計畫面積 0.2694公 頃，土地均 為私人所有 (所有權人 計約21 人)，過往 辦理公共設 施用地專案 通盤檢討 時，主管機 關未明確表 示無開闢計 畫，故未檢 討變更。今 因鄰近眷村 改建騰空土 地已完成市 地重劃，經 主管機關表 示未有取得 開闢計畫。 4. 綜前所述， 為維護私有 土地所有權 人權益，併 考量前開車 站專用區、 廣二用地及 細部計畫兒 十二用地涉 及土地所有 權人眾多， 難以協方 議或個別 式檢討變 更，爰依 「都市計畫 公共設施保 留地檢討變 更作業原 則」採跨區 整體開發 方式檢討 辦理。另因			
--	--	--	--	--	--	--	--	--

						整體開發後，將車站專用區、綠地、細部計畫（主要計畫為住宅區）等公共設施用地併入檢討變更及開闢。 5. 本案應擬定細部計畫，依本計畫變更回饋原則，由車站專用區或公共設施用地變更及為住宅區者，商業區應於變更範圍內劃設變更面積35%及40%之公共設施用地，並採市地重劃方式開發。 6. 因應廣二用地部分範圍為岡燕路使用，依主要計畫與細部計畫拆離原則，將岡燕路使用部分計畫道路，依計畫道路線形向西延伸，變更為寬20公尺之道路用地，以維持岡燕路車行			
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

						地 下 道 使 用。			
5	6	—	岡山 農工 北側	農業區 (0.0034公 頃)	學校用地 (文職一) (0.0034公 頃)	1. 經查本案為 國立岡山高 級農工職業 學校管有之 國有土地， 面積約 0.0034公 頃，現況為 國立岡山高 級農工職業 學校使用。 2. 為利土地 管 用合一，爰 變更農業區 為學校用 地。	1. 參酌公開展 覽期間陳情 編號40案。 2. 本案已取得 農業主管機 關同意文 件，詳如主 要計畫書附 件八。	照案通 過。	照專案 小組建 議意見 通過。
6	7	—	計畫 區北 側	農業區 (0.3516公 頃)	宗教專用 區(附) (0.3516公 頃)	1. 經查本案農 業區為市有 土地，管理 機關為本府 農業局，現 出租做為寺 廟使用。 2. 依本府民政 局111年5月3 日高市民政 宗字第 11130974800 號函說明二 (略以)： 「為符合使 用現況及輔 導本市寺廟 合法化與健 全發展，旨 揭土地申請 納入通盤檢 討變更宗教 專用區並已 取得土地所 有權人同意 變更文件… 尚符前開規 定，宗教輔 導，機關立 場，	1. 參酌公開展 覽期間陳情 編號35案。 2. 附帶條件： (1)依「高雄 市都市計畫 申請變更專 用區處理原 則」，本案 變更負擔比 例為30%， 並依本計畫 通案性規定 繳納代金或 捐贈計畫區 內等值之公 共設施保留 地。 (2)變更範圍 內之樁位測 定及公共設 施興闢、維 護費用，申 請人自行	參酌本 次公開 展覽陳 情編號7 案及考 量變更 後主建 築未來 合法化 所需建 及需求 ，以兼 顧社 區活 動既 有線 ，整 區為 專 區 (附 之 變 更 理	照專案 小組建 議意見 通過。

						敬表同意」。 3. 考量承租人「高雄都市計畫申請變更為宗教專用區」處理原則取得相關書件，爰就本府農業局同意使用範圍，依本計畫農業區檢討變更原則，變更農業區為宗教專用區。 4. 本案變更負擔比例依「高雄市都市計畫申請變更為宗教專用區處理原則」為30%。	負擔，以符合「社會成本內部化」原則。 (3)經都委會審議同意變更者，應與本府簽訂協議書，並載明都市計畫發布實施一年內完成回饋附帶條件，未能於時限內完成者，其即失效，並於下次通盤檢討時依都市計畫法定程序變更恢復為原計畫分區。 3. 本案已取得宗教輔導機關及農業主管理機關同意文件，詳如主要計畫書附件九。	由，其變更面積由0.3516公頃，縮減為0.2806公頃（詳附圖二）。	
7	-	-	柳橋西路及仁壽路口	機關用地（機一-四）（部分）（0.0091公頃）	住宅區（附）（0.0091公頃）	1. 本案變更範圍係經濟部水利署第六河川分署東側遭佔用之6筆國有土地，經機關及佔用戶均明確表示有意變更及負擔回饋；該分署亦已循程序將土地移撥國產署	1. 參酌公民或團體逕向內政部陳情意見第5、6、15案辦理。 2. 附帶條件： (1)土地所有權人於申請建築執照或變更使用執照前，應捐贈基地面積35%之	照案通過。	照專案小組建議意見通過。

						管理。考量變更後不影響公共設施完整性，且機關及占用戶均有意願處理，故依本計畫公共設施用地檢討變更原則，變更機關用地為毗鄰住宅區。 2. 本案負擔回饋比照依本計畫公共設施用地變更回饋原則為35%	公共設施用地，並以繳納代金或捐贈區本計畫區公共設施保留地之方式辦理，其計算基準應依本計畫公共設施變更回饋原則辦理。 (2) 土地所有權人應於本計畫核定前與本府簽訂協議書並納入計畫書，否則維持原計畫。 (3) 依本計畫檢討原則，經提出都市計畫實施前合法房屋證明或建地目者，得免變更回饋。 3. 變更範圍：高雄市岡山區介壽段86-1、92-1、92-2、92-3、92-4及92-5等6筆地號土地。		
8	-	-	計畫範圍東側	計畫範圍外(高速公路岡山交流	計畫範圍內河川區兼供道路使用	1. 經檢核本計畫與鄰接之高速公路岡山交流道附近特定區計	1. 本案變更前，本計畫總面積為1,398.7030公頃。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。

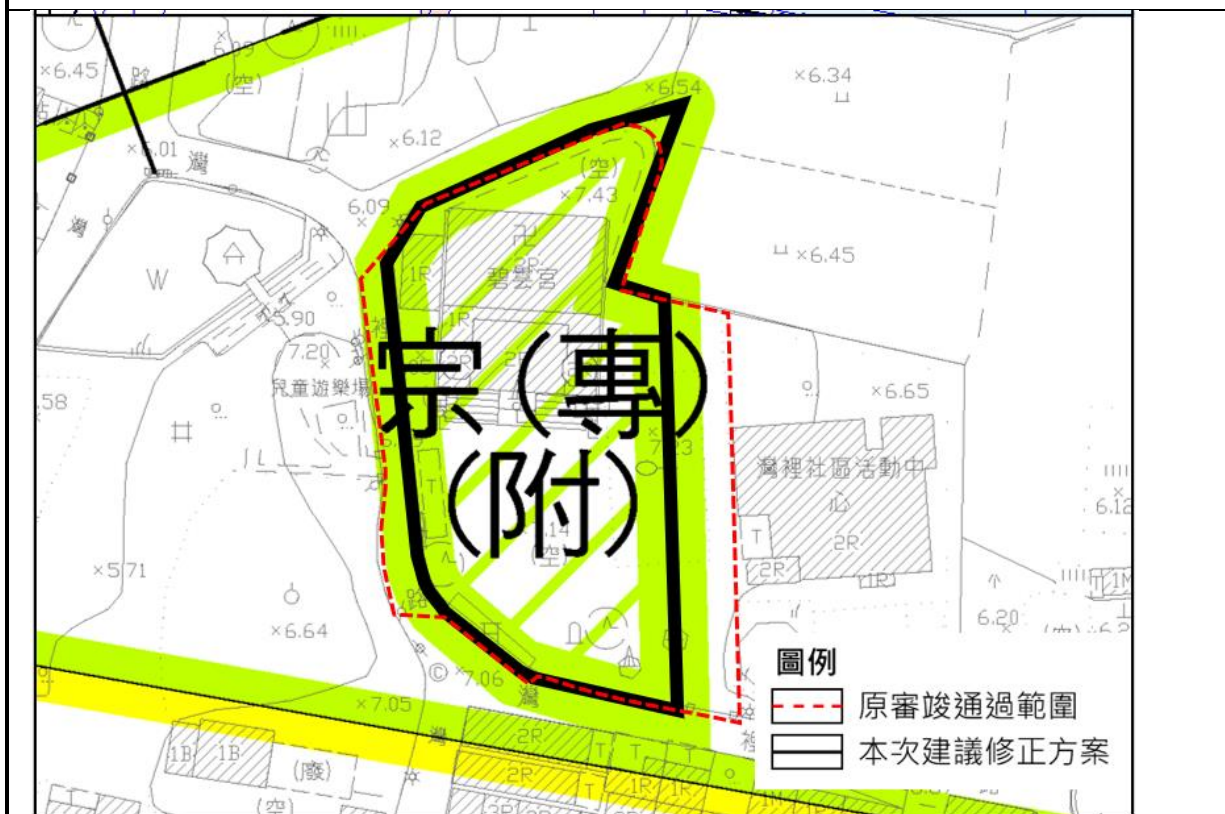
				道附近特 定區) 河川區兼 供 道路使用 (0.0311公 頃)	(0.0311公 頃)	畫圖，兩計 畫邊界於接 合處存有交 錯或分離或 單一土地使 用分區劃分 二計畫區管 理之情形， 為維護計畫 範圍完整性 及落實計畫 管理統一， 依本計畫 「計畫範圍 調整處理原 則」辦理計 畫邊界調 整。	2. 本案變更 後，本計畫 總面積減少 0.7345 公 頃，計畫總 面積調整為 1,397.9685 公頃。		
				計畫範圍 外 (高速公路 岡山交流 道附近特 定區) 道路用地 (0.3264公 頃)	計畫範圍 內 道路用地 (0.3264公 頃)	2. 於介壽東路 北側部分， 本案將計畫 範圍線外推 調整，以使 本計畫區之 16 號道路 (聖森路) 完整30M路幅 納入單一計 畫區(岡山 都市計畫) 。上述 納入範圍之 土地均已取 得，本次調 整後將利於 後續公共設 施維護與計 畫管理之執 行。			
				計畫範圍 外 農業區 (高速公路 岡山交流 道附近特 定區) (0.2605公 頃)	計畫範圍 內 農業區 (0.2605公 頃)	3. 於介壽東路 南側部分， 本案將所涉 之河川區 (大遼排水) 範圍全數 劃出，併 入高速公路 岡山交流道 附近特定區			
				計畫範圍 內 河川區 (1.3525公 頃)	計畫範圍 外 (高速公 路岡山交 流道附近 特定區) 河川區 (1.3525 公頃)				

						計畫範圍，俾利維持水利設施管理之連續性；另配合將高速公路岡山交流道附近特定區零星農業區併入計畫農業區，同步將屬高速公路岡山交流道附近特定區計畫道路之18號道路，完整30M路幅納入單一計畫區（高速公路岡山交流道附近特定區），以確保土地利用配置之完整與計畫管理之執行。			
15	-	-	暫予保留案	已訂定	刪除	考量「變更高雄市岡山主要計畫（第一次通盤檢討）案」暫予保留案自民國92年1月10日公告岡山都市計畫第一次通盤檢討案後，迄今仍未公告實施，且計畫可行性亦未獲確認，故依本計畫暫予保留案檢討變更原則，刪除所有暫予保留案內容，其檢討理由詳主要計畫書表6-2-2所示。		照案通過。	照專案小組建議意見通過。

附圖二、審議案第四案主要計畫變更新編號第6案變更內容示意圖
(農業區變更為宗教專用區)



主要計畫變更新編號第6案第二次公開展覽變更方案示意圖



主要計畫變更新編號第6案修正方案示意圖

附表五、審議案第四案擬定及變更細部計畫案變更內容明細表(本次公開展覽案件變更案新編號 2、6 案)

新編號	公展編號	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				
2	4	大智段協和小段303、318地號	住宅區(附)(0.0150公頃)	道路用地(0.0150公頃)	考量本案變更範圍為協和里自辦市地重劃區之增設道路，且均為公有土地，爰依市地重劃實施辦法第28條規定，參考道路寬度，變更為道路用地或人行步道用地。	參酌公開展覽期間陳情編號27案。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
			附帶條件： 應維持重劃既有之通行功能，不得建築使用。	(刪除)				
		大智段協和小段365、367、370、372、374、379、384、386、387、390、392、395、397、400地號	住宅區(0.4494公頃)	人行步道用地(0.4494公頃)				
6	—	兒二用地北側忠誠街	住宅區(0.0033公頃)	道路用地(0.0033公頃)	1. 查7公尺寬細部計畫道路用地(忠誠街159巷)位於「高雄縣台上自辦市地重劃區」範圍內，已於91年11月公告配地。經岡山地政事務所表示，重劃當時漏未連接B131樁位，致地籍及道路與都市計畫圖及樁位不符。	參酌細計人陳編號15。	照案通過。	照專案小組建議意見通過。
			道路用地(0.0013公頃)	兒童遊樂場用地(兒2)(部份)(0.0013公頃)				
			道路用地(0.0018公頃)	住宅區(0.0018公頃)				

			道路用地 (0.0002 公頃)	(0.0002 公頃)	2. 依內政部營建署城鄉發展分署107年出版之「都市計畫圖重製作業手冊」，本案屬於B2類「(都市計畫圖展繪線＝樁位展繪線)≠(地籍展繪線＝現況)，且樁位展繪線損及建物」，該手冊建議依都市計畫圖展繪線為依據，並考量是否需參酌地籍展繪線提列變更案。 3. 考量該重劃區已完成逾25年，本案道路業已開闢，且兩側住宅區幾乎已申請開發建築，爰依都市計畫圖重製作業手冊之建議，按地籍線調整都市計畫圖展繪線。		
--	--	--	------------------------	----------------	---	--	--

附表六、審議案第四案第二次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	姜○筑	擬定第四案岡燕路485巷為細部計畫道路用地，目前規劃內容影響我方指定建築線。 現有道路佔用私人土地，希望藉此道路計畫改正亂象。	岡燕路485巷由永樂街2巷至我方土地程香段144地號前所使用土地為大全段5-1、5、41、42地號。我方程香段144地號前岡燕路485巷卻突然變使用私人土地，若大全段42地號依照目前改編為乙工，會造成我方土地無法指建築線，目前規劃實在不合理。 我方土地程香段167地號前所使用道路，佔用我方部分土地作為道路使用，然公有土地卻無完全使用。	建議未便採納。 理由： 1. 依都市計畫定期通盤檢討實施辦法第18條，計畫道路以外之既成道路，應衡酌計畫道路之規劃情形、開闢可行性、空間紋理、通行及周圍建築情形等，按實際需求檢討之。細部計畫擬定第4案將既有道路（岡燕路485巷）檢討劃設為8公尺寬計畫道路，係依內政部都委會決議，提供主要計畫變更新編號第3-2案申請開發之指引。本次檢討係以既有道路之西界起，等寬向東劃設8公尺範圍為原則；惟若公有土地分布有助於改善道路線型，且不影響第三人權益的前提下，再於公有地權範圍內截彎取直。 2. 倘依陳情人所提建議調整道路劃設位置，將使檢討後的計畫道路較既有道路更加彎曲、更不利通行，且若需維持道路線型順暢，需將南、北二側	照市府研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。

				的部分他人私有土地劃入，影響第三人權益，與上開檢討原則不符。 3. 再查本市岡山區程香段144地號土地目前即未臨接既有道路岡燕路485巷，擬定第4案之第二次公展草案並未改變該筆土地的臨路狀態。 4. 綜上，細部計畫擬定第4案檢討劃設既有道路為道路用地之範圍，仍應就本身的合理性、必要性、功能性考慮以及損及第三人權益最小化的方式辦理，若經交通局評估確實無拓寬使用需求，建議維持第二次公開展覽草案。 5. 另查依上述原則檢討變更之計畫道路確實涉及程香段167地號，惟目前已屬既有道路（岡燕路485巷）範圍，建管實務上已無法建築使用。既有道路（岡燕路485巷）檢討劃設為道路用地後，除可配合主要計畫新編號第3-2案範圍所有權檢討變更為工業用地時由申請人價購及捐贈、亦可作為容積移轉送出基地，或由道路主管機關		
--	--	--	--	--	--	--

				徵購及開闢。相較於目前既有道路之身分，檢討變更為計畫道路後，對所有權人權益保障更佳。 6. 有關本案細部計畫道路之檢討劃設目的及原則已於第二次公開展覽說明會中詳予說明，將併於核定計畫書補充，以利查考。		
2	吳○貴	請將五甲尾段及竹圍段土地重劃後，分配土地也可選至產業專區（工業地）並提高分配回土地之比例。	因地主（五甲尾段1017地號土地）為精密工具業者，主要生產AI人型機器人、無人電動車等相關部件，對於工業地有需求，可順此次重劃，換得產業專區土地建廠。	陳情意見非屬都市計畫變更範疇。 理由： 1. 主要計畫新編號第3-1案係以區段徵收方式整體開發，抵價地分配依土地徵收條例及區段徵收實施辦法等規定，以公開抽籤方式辦理。都市計畫內容不涉及抵價地分配的區位限制。 2. 陳情事項不涉及都市計畫範疇，屬於產業政策及區段徵收抵價地分配事項，請需用土地人（本府經濟發展局）及地政主管機關妥為向陳情人說明。	酌予採納。 理由： 1. 所陳配回產業專用區之意見，倘符合安置條件，請經發局考量納入產業專用區安置街廓範圍辦理。 2. 另主要計畫新編號第3-1案係以區段徵收方式整體開發，抵價地分配依土地徵收條例及區段徵收實施辦法等規定辦理。	照專案小組建議意見通過。
		115.8.3補充意見：本公司負責人名下土地（五甲尾段1017地號）現位於都市計畫重劃區範圍內，因本人8月5日有事無法親臨貴府會議，特此陳情聲明：因重劃分配方式將影響企業未來營運及產業發展，	1. 詮豐精密工具股份有限公司創立於民國72年，迄今已逾四十年，長期專注於螺紋量具、精密工具及相關零組件之研發、生產與製造，產品廣泛應用於機械、航太、汽車、電子及精密加工等各類工業領域，憑藉穩定品質與專業技術，深獲國內外客戶肯定，亦持續為地方創造就業機會，促進產業發展。 2. 近年來，配合政府推動智慧製造及高科技產業政策，本公司持續投入研發能量，積極參與AI人型機器人、無人飛機及智慧自動化設備等相關精密零組件之生產，提供高品質關鍵部件，協助新興科技產業鏈發展，提升臺灣精密製造之國際競爭力，未來亦將持續擴大投資、精進技術，配合國家產業升級政策。			

		特此懇請貴機關審酌本公司長期深耕製造產業之貢獻，惠予同意將土地換選至產業專用區（工業地），以提高土地分配比例75%以上，俾利企業永續經營及配合國家產業政策發展。	3. 惟現行土地重劃分配方式，恐影響企業未來生產基地規劃及擴廠需求。考量本公司屬實質生產製造型企業，且具有長期營運及持續投資發展需求，若能准予換選至產業專用區（工業地），除可提高土地分配比例，更能維持企業生產機能，避免產業外移，持續帶動地方經濟、增加就業機會，並符合政府鼓勵製造業根留臺灣及推動智慧機械、AI產業發展之政策方向。 4. 為此，懇請貴機關體恤企業多年來對地方經濟及產業發展之貢獻，審慎考量本公司實際營運需求，惠予同意本案土地換選至產業專用區（工業地），以兼顧都市發展、產業升級及企業永續經營，共創政府、地方與產業三贏之成果。			
3	李○本 (台上里長)	產業專用區開發前與出流管制書出來前，希望可以和地方里長先溝通。	同左	陳情意見非屬都市計畫變更範疇。 理由： 1. 本次通檢於首次及第二次公開展覽時，皆依法辦說明會，及請區公所轉知各里辦公處。 2. 主要計畫新編號第3-1案所涉之出流管制規劃書業經水利主管機關核定在案。 3. 陳情事項不涉及都市計畫變更，屬於整體開發執行事項，請需用土地人（本府經濟發展局）妥為向陳情人說明。	市府研析意見除理由3修正為「陳情事項不涉及都市計畫變更，屬於整體開發執行事項，出流管制計畫請土地開發單位地政局於施工前妥為向陳情人說明。」外，其餘照市府研析通過。	照專案小組建議意見通過。
4	余○彥 等3人	擬定第3案：車站專用區及周邊公共設施用地	1. 本案共計將分散4處位置之基地，強制劃為一個所謂的「跨區整體開發區」，依資料所示，光車站專用區（包含南側北側）所有權人約149	建議未便採納。 理由： 1. 本案係比照本市公共設施用地專案通盤檢討之作	照市府研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。

		跨區整體開發區，公展編號3，對於公共設施回饋比例要求過高，再加上要求以市地重劃方式開發，明顯不合理。	人，要求地主自行整合開發，豈不強人所難，更遑論分散4處基地，試問會吸引開發商？所以這是一個看得到卻吃不到的變更。 2. 案內提到岡山地區於92年辦理第一次通盤檢討時，即將原鐵路用地變更為車站專用區，並附帶開發限制。惟岡山車站已於82年完成遷站，卻不思該區塊台鐵是否仍有開發需求，依然限制人民的權益。如今走到三通，再用更多的附帶條件限制。案內理由謂「其性質類同於公共設施保留地」，卻不徵收不思如何還地於民，漠視百姓權益。 3. 依照現行法規，陳情人可以接受回饋要求，但比例過高。再者附帶的要求以市地重劃方式開發，除了前述本案基地四散，不可能整合開發外，市地重劃後地主拿回土地只剩一半，堪比一頭牛被剝2次皮，對於這樣的變更附帶條件，顯不合理！試問，甚麼是還地於民？土地所有權人被限制了50年的權益，在此次檢討中只是被劃了一個大餅，得到一座空中樓閣。 4. 如果車站專用區北側要被如此限制，那還是請政府徵收吧！小市民承受不起。	法，將不屬於岡山車站範圍之車站專用區，及久未開闢取得之「廣二」廣場用地及「兒12」兒童遊樂場用地變更為毗鄰住宅區或商業區，並規定以市地重劃方式整體開發，且將以公辦方式進行；另本案已於內政部都委會審議期間，經本府地政局評估尚具重劃可行性。重劃後，範圍內土地將以原位次為原則分配於變更後的可建築土地範圍內，無須再自行整合。 2. 本案變更負擔回饋比例係依岡山市計畫區通案性規定辦理，且本案既規定以市地重劃整體開發，即透過重劃程序完成負擔回饋，重劃配地後無需再次負擔回饋。本局已於說明會現場向陳情人說明。		
5	鄭○順等7人	陳情聖森路西側工業園區配置及分配比例。 陳情位置：五甲尾段1029、1030、1031、1031-1、1032、	1. 為增進社區生活品質與土地價值：希望增設「運動公園」或「社區活動中心」於南側。 2. 「公園兼蓄水池」3.18公頃：近「岡山捷運車站」，建議2公頃改為「運動公園及社區活動中心」。1公頃改為「南北疏洪道」（5公尺x600公尺）加蓋可以兼顧停車需求。 3. 將「蓄洪池」移到北邊，以免造成交通障礙。	建議未便採納。 理由： 1. 主要計畫新編號第3-1案及細部計畫擬定第2案所劃設之「公園兼滯洪池用地」，業經需用土地人（經濟發展局）委託專業水利技師依據「水利法」規定，依據基地地勢、集水	1. 出流管制計畫請土地開發單位地政局於施工前妥為向陳情人說明。 2. 所陳建議增設「運動公園」或「社區活動中	照專案小組建議意見通過。

	1033 、 1034 等 地 號土地。	4. 地主「原來農地就有道路者」：能分配「住宅用地及公設用地為「5比5」，才同意被徵收。	區範圍及逕流排水特性進行專業水理分析後選定位置，並完成出流管制規劃及經水利主管機關核定在案，並經內政部都委會第1092次會議審議通過。若調整滯洪池配置，可能致基地洪峰無法有效調節，進而造成下游既有排水系統超載並產生淹水風險，不宜貿然進行調整，建議維持第二次公開展覽草案的公共設施用地配置。 2. 依都市計畫公共設施用地多目標使用辦法，公園用地平面多目標可做社會教育機構及文化機構、體育館、休閒運動設施、集會所、民眾活動中心等使用，後續可由主管機關視需求規劃設置，無須再辦理都市計畫變更。 3. 另整體開發的土地分配比例非屬都市計畫變更範疇，請需用土地人（經濟發展局）及地政主管機關妥向陳情人說明區段徵收之土地分配需依「土地徵收條例」及「區段徵收實施辦法」等相關法令規定辦理，以確保全體	心」事項，未來由公園主管機關依都市計畫公共設施用地多目標使用辦法參酌辦理。 3. 另整體開發區土地分配比例由地政主管機關依相關法令辦理。	
--	----------------------------	--	---	--	--

				地主之權益及公平性。 4. 有關細部計畫擬定第2案之公共設施用地規劃構想與配置原則，將併補充於細部計畫書，以資完備。		
6	郭○○惠等5人	建議修正現行細部計畫土地使用分區管制要點，關於「整體開發地區」之臨路退縮規定，建請將「高雄市岡山區第51期自辦市地重劃區」排除於應臨路強制退縮之適用範圍以外，以維護合法地主權益，並健全地方實質發展與基地合理利用。陳情位址：高雄市岡山區長榮段6、6-1、6-2、6-3、8地號土地。	1. 實質開發完成早於計畫變更，僅因行政公文程序落差造成時間差，應予排除： 查「變更岡山都市計畫（第二次通盤檢討）案」雖於民國103年3月24日發布實施，且第51期重劃區後於民國103年5月20日公告土地分配結果。然而，本第51期重劃區之實質土地改良、基礎工程與實質開發工作，於第二次通盤檢討案發布前便已實質開發完畢。後續公告僅屬依法配合之行政作業與文件流程申辦。本區實質上屬「既有已開發完成地區」，與計畫發布後始著手規劃之「新興整體開發區」具有本質上的不同。現行管制將本區納入強制退縮規範，實屬未審酌開發時間差與行政程序落差之不合理限制。 2. 本區已有既成建案未受退縮限制並完工，現行管制有失法令公平性與一貫性： 再查，第51期重劃區內已有部分既成建案，於實際興建當時並未受到「臨路退縮」之限制，且目前皆已順利合法完工落成。倘若依細部計畫通盤檢討對本區其餘未建土地要求退縮，將導致同一重劃區區塊之建築物前後落錯、天際線與街廓無法對齊，不僅破壞都市景觀之完整性，更對後續申請開發之小坪數或私有地主造成極大之不公平對待，嚴重侵害憲法保障之財產權與平等原則。 3. 要求退縮衝擊本區小坪數建地，違反重劃土地分配初衷與信賴保護原則：	查陳情內容非屬本計畫第二次公開展覽範疇，茲就陳情人訴求回應如下： 1. 有關第二次通盤檢討案公告發布實施後整體開發區（重劃區、區段徵收區）退縮屬於現行規定，且該規定可溯至94年12月5日公告發布實施之「變更岡山都市計畫（第一次土地使用分區管制要點專案通盤檢討）案」，並非103年3月24日公告發布實施的第二次通盤檢討案首創，故陳情人依信賴保護原則主張取消規定實屬無據。 2. 岡山二通土管要點第4點第1項規定（退縮5公尺）旨在使新市區建設地區得藉由較寬敞的退縮建築空間，以形塑較為良好的公共開放環境。第51期自辦重劃區退縮之議題，業經本市都市計畫委員會第141次會議審決確定仍須適用前開規定。惟考	1. 岡山都市計畫整體開發區建築退縮規定，係於94年12月5日於「變更岡山都市計畫（第一次土地使用分區管制要點專案通盤檢討）案」公告發布實施在案。 2. 另經查本市第51期自辦重劃區係於99年5月核准成立籌備會，103年公告重劃成果。 3. 綜上，該區重劃啟動前已有建築退縮規定，且所陳建議意見非屬本次公展範疇。	照專案小組建議意見通過。

			本第51期公辦市地重劃區內含有眾多小坪數、深度較淺之建築基地。倘若政府主管機關認為該重劃區域有強制臨路退縮之必要，理應於當初辦理市地重劃、進行土地分配規劃時，便將此退縮長度與限制納入考量，並據以計算及評估最小分配基地之深度與合理面積，而非於重劃土地分配完畢後，始透過都市計畫管制強加此一限制。 現行規定未審酌本區既有重劃分配之土地現況，強行要求退縮，將直接沒收小坪數基地大量之可建築深度，導致其餘剩餘空間過於狹小而根本「無法配置合理建築」，使原本政府立意良好分配予地主之重劃土地，變相成為無法利用之畸零地。此舉不僅嚴重侵害地主對重劃分配之信賴保護原則，亦有違政府推動市地重劃以促進土地高效率利用之初衷。	量個案基地特殊情形，本次通檢已於土地使用分區管制要點增加得由本市都市設計及土地開發許可審議委員會審決確定，得不受退縮規定之條款。 3. 本次通檢發布實施後，陳情人申請建築時，得敘明無法依照土管要點足寬退縮5公尺之原因，並研提替代方案，向都市設計審議委員會爭取減少退縮距離。		
7	吳○正	為案關「岡山區灣裡段448地號」部分土地辦理都市計畫變更為「宗教專用區（0.3516公頃）」案，該範圍劃設過大、臨近灣裡活動中心出入口過近，嚴重衝擊公共利益，特於都市計畫細部計畫陳情法定公告期內提出異議	1. 土地劃設範圍過大，背離廟方實質需求與地方公益： 查案關碧雲宮合法租用範圍僅「宮廟主體」，其餘周邊土地長期以來均為地方居民共同使用之公共空間（包含過去曾設有之社區籃球場，現已被移除）。碧雲宮實質上根本不需要高達 0.3516公頃（逾1,000坪）之龐大土地。政府將如此大面積之市有土地全數劃入宗教專用區，不僅抹煞了原有的社區休閒功能（如籃球場之市民權益），亦有公產過度流失、未符比例原則之嫌。 2. 專用區邊界過於臨近活動中心，嚴重影響公共安全與通行： 本次都市計畫變更範圍，竟已劃設至「灣裡社區活動中心」正門口不到 5 公尺之處。活動中心乃地方居民、長輩及孩童頻繁出入之公共場所。倘若未來該專用區產權或使用權發生實質改變，其僅存之5公尺緩衝	建議酌予採納。 理由： 1. 查碧雲宮與岡山區灣裡活動中心共用出入口與面前廣場。考量碧雲宮未來合法化後需考慮必要的建蔽率，並考慮後續可能之擴建需求，勘選大於既有建築物範圍做為宗教專用區尚屬合理。 2. 考量未來廟方擴建的可能性，擴建後不應影響灣裡社區活動中心之出入，爰予以修正變更為宗教專用區之範圍（調整後方案如後附）。修正後變更範圍僅限於本市岡山區灣裡	照市府研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。

		與詢問，請惠予明確答復並修正計畫藍圖，以維公眾權益。	空間將極易造成出入推擠、車輛動線衝突等重大公共安全隱憂。貴局 114年函文所稱「尚不影響出入」之評估，顯與現場居民體感與實質通行權益有嚴重落差。 3. 針對未來公產管理與產權移轉方向之嚴正詢問： 為維護地方公共利益及市民知情權，因應本案細部計畫必須於6月底前完成陳情程序，特請貴局就以下關鍵事項予以正式且明確之書面答復： (1) 本案都市計畫變更通過後，針對碧雲宮目前「合法租用主體之外、屬於列管占用」之廣大外圍土地（原籃球場等範圍），貴局未來之管理方針為何？是否將繼續採取「承租」模式予以列管？抑或規劃將土地所有權「讓售（買賣）」移轉予碧雲宮？ (2) 倘若政府政策傾向辦理產權讓售（買賣），對於活動中心門口不到 5 公尺之極度敏感範圍，政府是否有具體的「剔除分割」或「永久保障公共通行」之強制法律約束配套？ 4. 陳情人訴求： 建請應體恤基層民意，於細部計畫審議階段，重新檢討並縮減該宗教專用區之劃設範圍。應將活動中心出入口周邊足夠之緩衝地帶、以及原屬社區公共使用之空間（如原籃球場範圍）剔除於專用區之外，維持市有土地之公用性質，切勿將公共財產照單全收流向單一團體。 5. 本案事關灣裡社區全體居民福祉與公有財產之合理配置，檢附現場相關位置示意圖與照片供參。	段448地號內，並取灣裡活動中心與碧雲宮主體建築物連線之中線為變更範圍東界，以維持活動中心的進出動線。 3. 有關市有土地未來是否出售予廟方一事，非屬都市計畫變更範疇，請土地管理機關（農業局）與宗教主管機關（民政局）妥為回應陳情人。		
8	黃○雅君等2人	陳情人黃○雅認為本案都市計畫採市地重劃方	陳情人皆認高雄市都市計畫「變更高雄市岡山主要計畫（第三次通盤檢討）案」、「擬定及變更高雄市岡山一步計畫通盤檢討案」有需檢討之	建議未便採納。 理由： 1. 查本市岡山區大紅段411地號為車站專用區	除市府研析意見理由3「同段442地號土地（人行步道	照專案小組建議意見通過。

	式要求劃設35%及40%作為公共設施用地，有損陳情人之財產權並有違反比例原則之虞，應以車站前站地區之土地適度調配為宜。陳情人鑫岳資產管理所有之系爭土地應一併納入本案都市計畫檢討重劃，方符合公平正義。	處，故提出陳情。 1. 本次都市計畫之土地分配方式應重新檢討，說明如下。 (1) 查，陳情人黃○雅所有之土地即高雄市岡山區大紅段411地號土地原屬住宅區，嗣因都市計畫變更劃設為車站用地，部分土地已遭徵收取得，惟需地機關後續並未依原計畫內容完整開發使用，其後都市計畫歷經車站用地、車站專用區、車站專用區（附帶條件）等多次變更，現又擬以市地重劃之方式辦理開發。然而，高雄市都市計畫「變更高雄市岡山主要計畫（第三次通盤檢討）案」、「擬定及變更高雄市岡山細部計畫通盤檢討案」（下稱本案都市計畫）車站後站地區實際上並無新增大量公共設施用地需求，現行重劃規劃所需之綠地、道路等公共設施，多係因早期部分車站用地遭徵收後，剩餘土地形成畸零、不整而成為街廓所衍生之規劃結果。故現今土地利用條件不佳之原因，與過去高雄市政府辦理徵收及都市計畫變更所造成之土地破碎化有相當關聯，而非陳情人所致。 (2) 次查，早期部分土地遭徵收後，剩餘土地已承受類似土地法第216條「接連地損失之不利益」，惟相關損失未獲妥善處理。如今再以市地重劃方式辦理開發，並附帶條件要求於變更範圍內劃設土地面積35%及40%之公共設施用地，等同使土地所有權人再次承擔因過去公權力行使所衍生之不利益，對其保障是否周延，實有檢討空間。再者，本案都市計畫乃原地重劃，跨區調配之情形極為有限，除阿公店路二段兒童遊樂場用地外，多數土地仍以原區位分配為原則。	（附），於56年11月10日公告之「岡山镇都市計畫圖」上已標示為鐵道用地，後於63年3月6日發布實施之「岡山擴大都市計畫」劃設為鐵路用地，續於92年1月10日發布實施之「變更岡山都市計畫（第一次通盤檢討案）」變更為車站專用區（附）。 2. 本次通盤檢討主要計畫新編號第4案與細部計畫擬定第3案係考慮私有土地所有權人權益，比照本市公共設施用地專案通盤檢討之作法，將不屬於岡山車站範圍之車站專用區，及久未開闢取得之「廣二」廣場用地及「兒12」兒童遊樂場用地變更為毗鄰住宅區或商業區，並規定以市地重劃方式整體開發，並依岡山都市計畫通案性變更負擔回饋原則規定負擔比例，符合內政部102年11月29日台內營字第10203489291號函訂定之「都市計畫公共設施保留地檢討變更作業原則」以及受益者負擔、漲價歸公的平均地權原則。土地重劃	用地）因現況已開闢供出入通行及可供指定建築線，爰未納入檢討變更範圍，以免因公共設施負擔增加導致整體開發不可行。」修正為「同段442地號土地，因位於臺鐵車站專用區解編範圍外且不影響重劃後土地分配及申請建築，故未予納入整體開發，建議土地所有權人依相關規定申請容積移轉，保障權益。」外，其餘照市府研析意見通過。	
--	--	---	---	---	--

			於此前提下，重劃後車站後站地區所形成之住宅用地仍相當零碎，土地使用效益及開發價值有限，難以達成土地整體開發及提高利用效能之目的。 (3)基於上述，陳情人認為本案都市計畫應重新檢討土地分配方式，朝向車站前站地區進行適當調配，以提高土地利用完整性及建築開發效益，而非以原地重劃之方式，轉嫁不利益予土地所有權人，將過去徵收所造成之土地畸零問題，透過要求土地所有權人劃設35%及40%之土地作為公共設施用地作為解決方法，此舉非但侵害陳情人之財產權，亦有違比例原則，故有進一步審慎檢討之必要。 2. 鑫岳資產管理有限公司所有之土地即高雄市岡山區大紅段440、440-1、440-2、441、442地號土地應一併納入本次都市計畫檢討範圍，說明如下。 陳情人鑫岳資產管理有限公司所有之土地即高雄市岡山區大紅段440、440-1、440-2、441、442地號土地（下稱系爭土地）亦位於本案都市計畫範圍內，卻未被貴局納入檢討，已損害我司之權益而有違平等原則。故貴局應將系爭土地一併列入檢討、重劃，方符合公平正義。 3. 綜上所述，陳情人黃○雅認為本案都市計畫採市地重劃方式要求劃設35%及40%作為公共設施用地，有損陳情人之財產權並有違反比例原則之虞，應以車站前站地區之土地適度調配為宜。陳情人鑫岳資產管理有限公司所有之系爭土地應一併納入本案都市計畫檢討重劃，方符合公平正義。	後，範圍內土地將以原位次為原則分配於變更後的可建築土地範圍內，配地後可直接申請建築或領取地價補償費，達到保障土地所有權人財產權益之效。 3. 查本市岡山區大紅段440、440-1與441地號（車站專用區）及440-2地號土地（綠地）已納入主要計畫新編號第4案與細部計畫擬定第3案範圍；至同段442地號土地（人行步道用地）因現況已開闢供出入通行及可供指定建築線，爰未納入檢討變更範圍，以免因公共設施負擔增加導致整體開發不可行。 4. 綜上，本次通盤檢討主要計畫新編號第4案與細部計畫擬定第3案需在維持既有公共設施系統合理性的前提下，儘量保障土地所有權人權益。第二次公開展覽草案業經本府地政局評估後尚具可行性，爰建議維持原計畫，以利後續推動整體開發。	
--	--	--	---	--	--

9	葉○輝	反對擬定第3案細部計畫，廣二用地部分規劃。	1. 站東街、後紅路均是單側道路，交通流量不大無貫通必要。 2. 站東街與永樂街緊鄰，功能重疊。 3. 站東街延伸將與永樂街、岡燕路交會，路徑重疊極易造成回堵與事故。 4. 道路劃設應先徵用圍牆外鐵路用地。 5. 82年車站遷移至今，廣二用地歷經徵收、發還、再徵收，影響土地利用，徒增民眾困擾。	建議未便採納。 理由： 1. 本次通盤檢討主要計畫新編號第4案與細部計畫擬定第3案係考慮私有土地所有權人權益，比照本市公共設施用地專案通盤檢討之作法，將不屬於岡山車站範圍之車站專用區，及久未開闢取得之「廣二」廣場用地及「兒12」兒童遊樂場用地變更為毗鄰住宅區或商業區，並規定以市地重劃方式整體開發，符合內政部102年11月29日台內營字第10203489291號函訂定之「都市計畫公共設施保留地檢討變更作業原則」。 2. 在上開原則下，為維持既有計畫道路的合理性，仍有必要連接站東路（10M計畫道路）、後紅路（10M計畫道路）與岡燕路（20M計畫道路）。 3. 本案採市地重劃方式整體開發，重劃後，範圍內土地將以原位次為原則分配回範圍內可建築之土地，以利申請建築。	酌予採納；除市府研析意見理由2修正為「有關交通道路工程因應需要檢討辦理。」外，其餘照市府研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。
10	張○華	將岡燕路485巷擬定為8公尺計畫道路之	1. 岡燕路485巷雖具不規則彎曲線形，也非主要道路，但仍為鄰近工業廠方與民眾經常出入之道路。	同第1案市府研析意見。	照市府研析意見通過。	

		劃設建議為向東劃設至連接大全段42地號之國有土地。	2. 大全段42地號為國有土地，依地籍線判斷，該地號應為政府機關原規劃之道路，依早期農業道路使用的慣例應連接至我方土地（程香段144地號），但不知為何卻未開闢，延續至今，從圖面可清楚看到既成道路的產權又為私法人所有，導致我方若要指定建築線，須先取得對方同意書，還需再向政府機關申購，過程繁雜不易，此舉屬實不公。 3. 本計畫為既有道路之改善，執行範圍皆應為國有土地且無土地取得之相關問題，建議以大全段42地號為基礎由東向西延伸拓寬。 4. 此次岡燕路485巷拓寬計畫應結合國有土地，利用公有地重規劃劃設，地盡其用，無其畸零地之產生。 5. 岡燕路485巷進駐廠商重型車輛長期進出，為維護道路安全及交通便利性，此次拓寬為必要之要點，唯道路改善工程應再加強周邊地方之利益，煩請有關單位一併檢討相關問題。			
11	余○宇等6人	竹圍段區段徵收計畫，新開設東西向及南北向兩條30公尺道路，係供大眾通行使用，不應由被徵收地主負擔，公眾運輸道路應由政府開設才合理。	由大德一路打通至聖森路及聖森路兩條30公尺道路，係供大眾通行使用，公眾運輸道路政府亦有抽稅(公路使用養護安全管理費)，故應由政府開設，不應由被徵收地主負擔。	建議未便採納。 理由： 依行政院91年12月6日院臺內字第0910061625號函，農業區檢討變更為都市發展用地時，以區段徵收整體開發為原則，使被劃設為公共設施與可建築土地之範圍所有權人公平負擔，符合社會公平原則。	照市府研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。

		關於第3案：車站專用區及周邊公共設施用地，跨區整體開發區。	我方土地位於岡山區文化段512地號，大部份被徵收當鐵路用地，只剩不到1/3，地主損失巨大，影響地主權益，為減少損失懇請一同規劃為商一用地。	查陳情內容非屬本計畫第二次公開展覽範疇，茲就陳情人訴求回應如下： 1. 劃設為鐵路用地之部分由鐵路主管機關徵收一事，需用土地人已依當時規定給予所有權人法定補償。陳情人據以主張損失，並訴求將徵收剩餘土地變更為使用強度更高之土地使用分區一事實屬無據。 2. 有關檢討變更為商業區之意見，宜以完整街廓為範圍提出並附具體開發計畫，俾於通盤檢討程序中，就區位適當性、臨路條件等項訂定變更負擔回饋內容。請陳情人於下次通盤檢討時提出具體內容再循程序提出。	照市府研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。
12	呂○臻等4人	請貴局廢止協榮段876、877地號之計畫道路劃設，恢復為住宅區，還原土地應有之合理利用價值。	為高雄市岡山區協榮段876、877地號劃設為計畫道路1案，該劃設欠缺公共必要性並造成土地所有權人重大損害，懇請貴局於都市計畫檢討時採納異議，廢止（或變更）該計畫道路劃設，還地於民，以維人民財產權益。 事實與理由： 1. 長期限限制土地利用，造成過度與巨大之財產損害 旨揭地號土地為陳情人合法所有。因劃設為都市計畫道路，致使土地整體開發與使用效益長期受限，造成土地價值嚴重貶損與經濟損害，已顯著過度侵害《憲法》第15條保障之人民財產權。	建議未便採納。 （研析意見同第一階段陳情建議意見逕8案（經141次市都委會審議通過）） 1. 經查所陳岡山區協榮段879地號為細部計畫4公尺人行步道用地，係於63年3月6日公告發布實施之「岡山擴大都市計畫」劃設，長約100公尺，現況約56公尺近全寬供通行（久龍街19巷），餘44公尺尚未取得開	照市府研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。

			2. 周邊替代道路完備，劃設顯失「公共必要性」旨揭地號周邊已設有健全且四通八達之既成道路路網，日常車流通行順暢，無區域交通瓶頸或疏導困難之情事。現有替代道路已足以滿足當地通行需求，該段計畫道路之劃設缺乏實質之「公共必要性」與「不可替代性」。	關，現況為住宅使用，惟查無合法建築物。 2. 依工務局函示，查建築物套繪管制系統，所陳地號旁土地無申請建築線之紀錄，惟查同一人行步道用地之岡山區協榮段800、823、861、862地號業經指定建築線在案並領有（88）高縣建局建管字第02990號及（76）高縣建局建管字第01431號使用執照在案。 3. 另依交通局函示，旨揭人行步道用地係依都市計畫所規劃提供介壽西路與久龍街之南北向行人通行功能，該區域倘變更為住宅區未來將使該人行道形成無尾巷，無法滿足南北向行人通行功能。 4. 綜前所述，考量所陳人行步道用地已供兩側住宅區指定建築線，且經本府交通局評估倘變更為住宅區，將無法滿足地區南北向通行功能，故建議維持原計畫人行步道用地。		
--	--	--	---	---	--	--

附錄四、審議案第五案專案小組建議意見。

本案公民或團體陳情意見之專案小組建議意見詳如附表九~十，
提請大會審議。

附表七、審議案第五案 Y2 站提會修正實施進度與經費表、事業及財務計畫表

實施進度及經費表

編號	土地使用	面積 (公頃)		土地取得方式				開闢經費(百萬元)				主辦單位	預定完成期限	經費來源
				協議價購	徵購	回饋	撥用	土地徵購費	地上物補償費	工程費	合計			
Y2	捷運開發區	私有	2.7380	✓	✓			1,162.04	1,302.60	2,400	4,864.64	高雄市政府捷運工程局	117年中完成	專案編列
	捷運系統用地	私有	0.1671	✓	✓									
Y4	捷運系統用地	公有	0.0677				✓	702.53	-	3,500	4,202.53	高雄市政府捷運工程局	117年中完成	專案編列
		私有	0.2226		✓									

註1：本表所列開闢經費及預定完成期限得視主辦單位實際辦理狀況酌予調整。

註2：後續土地取得優先以協議價購或其他方式辦理。

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國111年。

事業及財務計畫表

編號	土地使用	面積 (公頃)		土地取得方式				開闢經費(百萬元)				主辦單位	預定完成期限	經費來源
				協議價購	徵購	回饋	撥用	土地徵購費	地上物補償費	工程費	合計			
Y2	捷運開發區(附)	公有	1.8994	✓	✓			1,162.04	1,302.60	2,400	4,864.64	高雄市政府捷運工程局	117年中完成	專案編列
	捷運系統用地	私有		✓	✓									
	廣場用地(兼供停車場用地)(附)	公有	0.1149				✓							
	綠地用地(附)	私有					✓							
	道路用地(附)	公有	0.4161				✓							
Y4	捷運系統用地	公有	0.0677				✓	702.53	-	3,500	4,202.53	高雄市政府捷運工程局	117年中完成	專案編列
		私有	0.2226		✓									

註1：本表所列開闢經費及預定完成期限得視主辦單位實際辦理狀況酌予調整。

註2：後續土地取得優先以協議價購或其他方式辦理。

註3：Y2站之公共設施用地（廣場用地（兼供停車場使用）、綠地用地、道路用地）皆屬變更回饋取得。

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，民國111年。

附表八、審議案第五案 Y2 站提會修正土地使用分區管制要點及都市設計基準對照表

土地使用分區管制要點

第二次公開展覽內容	提會修正內容
第二條 捷運開發區應於申請建築時，自分區界線至少退縮5公尺建築。  圖5-2-1 Y2站捷運開發區退縮建築規定示意圖	第二條 捷運開發區應於申請建築時，自分區界線至少退縮5公尺建築。  圖5-2-1 Y2站捷運開發區退縮建築規定示意圖

都市設計基準

第二次公開展覽內容	提會修正內容
 圖5-3-1 都市設計實施範圍示意圖	 圖5-3-1 都市設計實施範圍示意圖

附表九、審議案第五案 Y2 站第二次公開展覽期間公民或團體建議意見綜理表

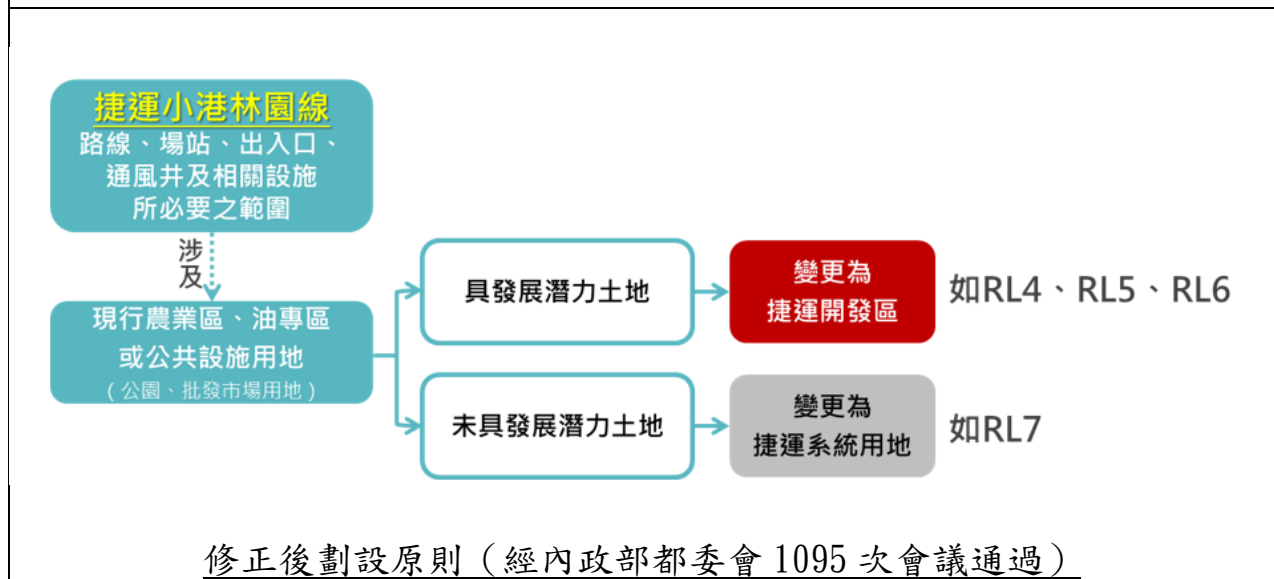
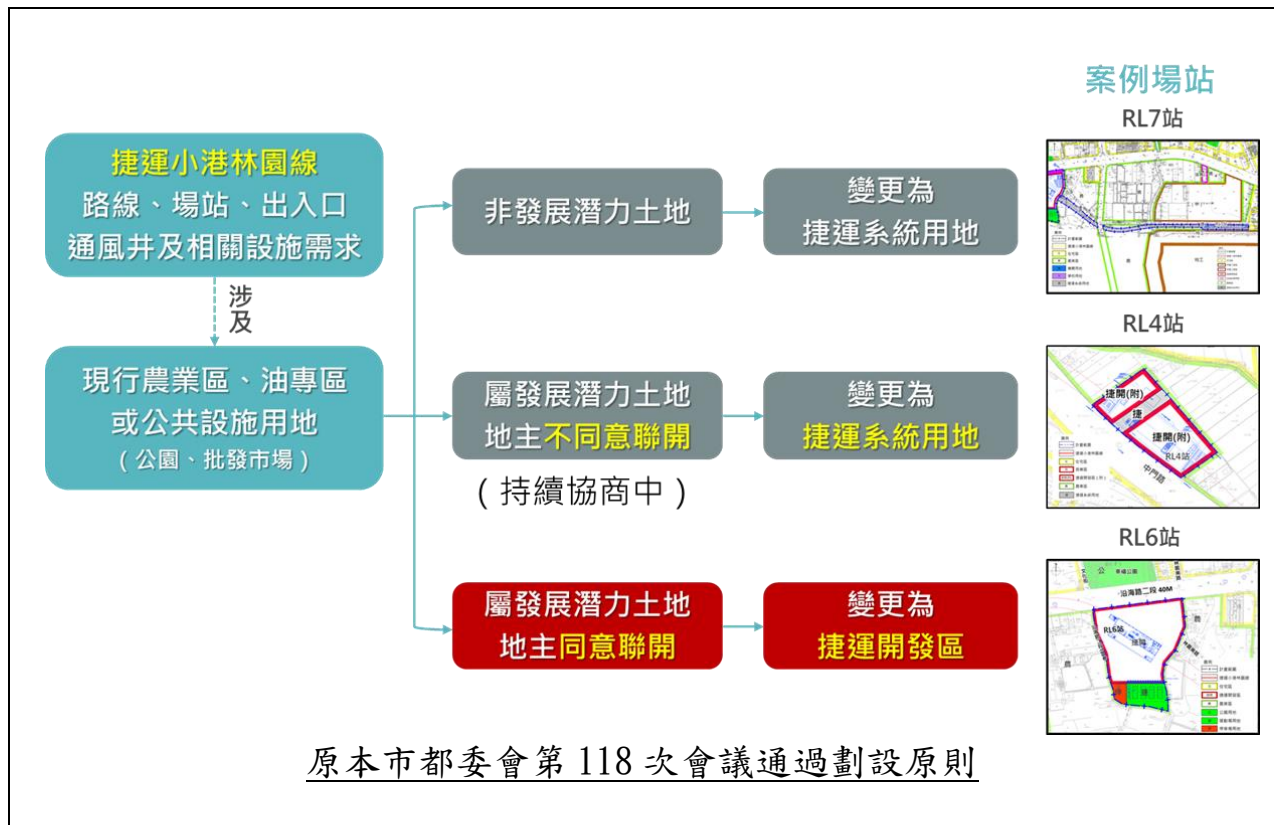
編號	公民或團體	建議內容	理由	市府研析意見	專案小組建議意見	市都委會決議
1	顏○順	Y2站捷運站出口位置2與出口位置3變更修改疑問？公展原位置是東側一處出口，西側一處出口位於烏松區坐埔段1264地號土地上。	Y2站捷運站出口位置2與出口位置3修改，兩出口位置集中，不符合人群旅客發生重大災難時分散逃生動線，由原先東側一處與西側各一處，向中間集中相隔不到數公尺，請說明設計理由？	有關民眾所陳意見無涉都市計畫變更事宜。 說明如下： 經查陳情內容係屬捷運場站出入口規劃區位動線工程規劃，將另請本府捷運局就捷運場站動線規劃安全性議題 <u>妥予向民眾說明</u> 。	照市府研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。
2	顏○義	Y2捷運用地徵收問題。	新的規劃圖，在地主土地上分散許多捷運設施，對於參與聯合開發或不參與聯合開發，徵收捷運用地和後續做法會如何執行和步驟？會不會造成地主土地破碎？沒有詳細正式的說明。	有關民眾所陳意見無涉都市計畫變更事宜。 說明如下： 1. 經查陳情內容係屬詢問土地徵收及大眾捷運聯合開發辦理程序議題，將由本府 <u>捷運局</u> 就陳情範圍就聯合開發後續土地取得程序及開發進度逕向陳情人說明。 2. 另倘土地所有權人決議不參與聯合開發，且土地未規劃配置捷運必要設施，則 <u>恢復為農業區</u> ，由本府 <u>捷運局</u> 另依程序辦理。	照市府研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。
3	農業部農田水利署高雄管理處	為利後續開發計畫推動，請貴府依據都市計畫法第27條之1第1項規定之精神，	1. 有關捷運工程局辦理「高雄捷運黃線Y2車站聯開區域出流管制規劃書」新設導水路，以本署前於114年9月23日農水高雄字第1148715160號函復說明意見辦理，	建議不予採納，理由如下： 1. 依都市計畫法第27條之1規定，本案回饋負擔以都市計畫變更範圍內	照市府研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。

		涉及本(署)處經管土地須回饋部分，得以轄管之公共設施用地回饋抵扣負擔。	先予敘明。 2. 本案都市計畫變更案依前揭通知單備註一說明：依都市計畫法第27條之1第1項規定：「土地權利關係人依第二十四條規定自行擬定或變更細部計畫，或擬定計畫機關依第二十六條或第二十七條規定辦理都市計畫變更時，主管機關得要求土地權利關係人提供或捐贈都市計畫變更範圍內之公共設施用地、可建築土地、樓地板面積或一定金額予當地直轄市、縣(市)政府或鄉、鎮、縣轄市公所。」 3. 為利後續開發計畫推動，請貴府依據上開都市計畫法第27條之1第1項規定之精神，涉及本(署)處經管土地須回饋部分，得以轄管之公共設施用地回饋抵扣負擔。	之土地為限。 2. 所陳擬捐贈轄管之公共設施用地回饋抵扣負擔，因非屬本案都市計畫變更範圍內，與前開規定未符，且與本案其他土地所有權人之負擔方式不一致，基於法令適用一致性，建議不予採納。		
--	--	--	--	--	--	--

附表十、審議案第五案 Y10 站第二次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	國營臺灣鐵路股份有限公司高雄工務段	本公司位於高雄市三民區長明段 27-2 地號之土地(面積 107 平方公尺)請同意以整筆土地變更為捷運用地以避免產生無法利用的畸零地。	1. 現行計畫僅變更 100 平方公尺為捷運用地剩餘 7 平方公尺為畸零地，本公司周圍已無土地可供整合無法單獨開發利用。 2. 該畸零地不僅無經濟效益，亦會影響市容整體景觀。 3. 為達成最大公共利益之整合請同意整筆變更為捷運用地併同協助研議辦理一併徵收事宜。	建議未便採納，理由： 1. 有關三民區長明段 27-2 地號剩餘商業區變更為 Y10 站捷運系統用地之意見，經本府捷運局表示仍依捷運工程使用範圍及最經濟可行方案，變更部分長明段 27-2 地號(約 100 平方公尺)商業區為捷運系統用地，爰剩餘 7 平方公尺土地仍維持商業區。 2. 有關三民區長明段 27-2 地號剩餘商業區土地之一併徵收，請捷運局依相關法令規定辦理。	照市府研析意見通過。	照專案小組建議意見通過。

附圖四、審議案第六案檢討變更原則



車站變更衡量原則

衡量原則一：鄰近地區是否有公有地得優先配置

衡量原則二：用地範圍不同於一般捷運站僅需出入口、通風井等設施，需要完整站體空間等範圍

衡量原則三：軌道曲率或直線最短距離設計之工程考量，無法偏移不同意參與開發或徵收地主之位置

衡量原則四：道路沿線下方多埋有石化管線或其他設施物，故須於路外設置站體或必要之系統設施

附圖五、審議案第六案各站主要計畫土地使用計畫及配合部都委會審竣主要計畫調整之細部計畫內容

RL4 站	調整說明： 1. 配合地主意願剔除非捷運設施必要範圍。 2. 配合修正後檢討變更原則變更為捷運開發區。 3. 配合地主意願保留 0.0414 公頃為農業區，面積由 0.8680 公頃調整為 0.8266 公頃。	
	主要計畫	
	項目	面積（公頃）
	捷運開發區（附）	0.7591
	捷運系統用地	0.1089
	項目	面積（公頃）
	捷運開發區（附）	0.8266
	捷開(附)	
	捷開(附)	
	RL4站	
	112 年 12 月 14 日高雄市都市計畫委員會 第 118 次會議決議方案	
	115 年 2 月 3 日內政部都市計畫委員會 第 1095 次會議審竣方案	
	細部計畫	
	項目	面積（公頃）
	捷運開發區（附）	0.4600
	捷運系統用地	0.1089
	綠（道）（附）	0.0572
	捷運系統用地	0.2151
	綠（道）（附）	0.0268
	合計	0.8680
	項目	面積（公頃）
	捷運開發區（附）	0.5373
	廣場用地（廣四）（附）	0.2893
	合計	0.8266
	配合 115 年 2 月 3 日內政部都市計畫委員會第 1095 次會議審竣調整方案	

RL5
站

主要計畫

調整說明：

- 1. 因數值化面積由 1.2996 公頃調整為 1.3127 公頃（變更範圍無異動）。
- 2. 配合修正後檢討變更原則變更為捷運開發區。

項目	面積（公頃）
捷運開發區（附）	0.8638
捷運系統用地	0.4358
合計	1.2996

112 年 12 月 14 日高雄市都市計畫委員會
第 118 次會議決議方案

項目	面積（公頃）
捷運開發區（附）	1.3127

115 年 2 月 3 日內政部都市計畫委員會
第 1095 次會議審竣方案

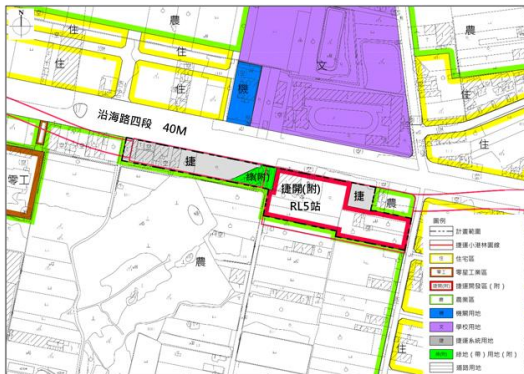
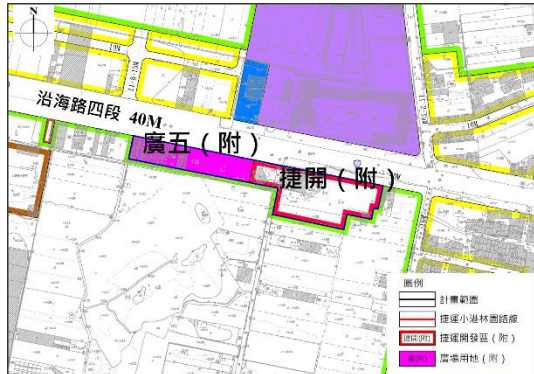
- 3. 因應 RL5 站內港子埔段 1931 地號土地之部分土地所有權人表示反對參與聯合開發，應配合最小需地範圍調整變更內容，併同將港子埔段 1925-1 地號現況道路非屬基地範圍包夾的路段予以剔除。

項目	面積（公頃）
捷運開發區（附）	0.8638
捷運系統用地	0.4358
合計	1.2996

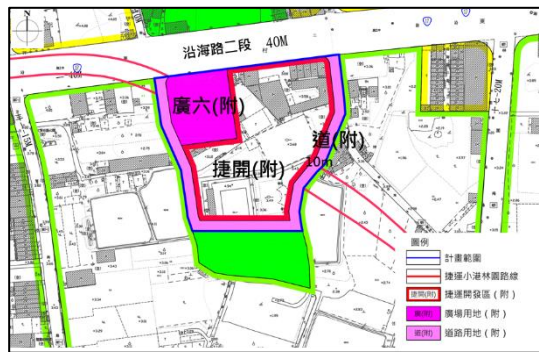
112 年 12 月 14 日高雄市都市計畫委員會
第 118 次會議決議方案

項目	面積（公頃）
捷運開發區（附）	1.0405

配合 115 年 2 月 3 日內政部都市計畫委員會第 1095 次會議審竣及地主意願調整方案

RL5 站	細部計畫																		
	<table><tr><th>項目</th><th>面積（公頃）</th></tr><tr><td>捷運開發區（附）</td><td>0.7774</td></tr><tr><td>捷運系統用地</td><td>0.4358</td></tr><tr><td>綠地（帶）用地（附）</td><td>0.0864</td></tr><tr><td>合計</td><td>1.2996</td></tr></table> 	項目	面積（公頃）	捷運開發區（附）	0.7774	捷運系統用地	0.4358	綠地（帶）用地（附）	0.0864	合計	1.2996	<table><tr><th>項目</th><th>面積（公頃）</th></tr><tr><td>捷運開發區（附）</td><td>0.6763</td></tr><tr><td>廣場用地（廣五）（附）</td><td>0.3642</td></tr><tr><td>合計</td><td>1.0405</td></tr></table> 	項目	面積（公頃）	捷運開發區（附）	0.6763	廣場用地（廣五）（附）	0.3642	合計
項目	面積（公頃）																		
捷運開發區（附）	0.7774																		
捷運系統用地	0.4358																		
綠地（帶）用地（附）	0.0864																		
合計	1.2996																		
項目	面積（公頃）																		
捷運開發區（附）	0.6763																		
廣場用地（廣五）（附）	0.3642																		
合計	1.0405																		
		配合 115 年 2 月 3 日內政部都市計畫委員會第 1095 次會議審竣及地主意願調整方案																	

RL6 站	調整說明： 配合專案小組意見剔除南側已開闢公園，增加環場道路，並配合修正後檢討變更原則變更為捷運開發區，面積由 2.8422 公頃調整為 2.3060 公頃。															
	主要計畫															
<table><tr><th>項目</th><th>面積（公頃）</th></tr><tr><td>捷運開發區</td><td>2.3647</td></tr><tr><td>停車場用地</td><td>0.0999</td></tr><tr><td>運動場用地</td><td>0.3776</td></tr><tr><td>合計</td><td>2.8422</td></tr></table> 		項目	面積（公頃）	捷運開發區	2.3647	停車場用地	0.0999	運動場用地	0.3776	合計	2.8422	<table><tr><th>項目</th><th>面積（公頃）</th></tr><tr><td>捷運開發區（附）</td><td>2.3060</td></tr></table> 	項目	面積（公頃）	捷運開發區（附）	2.3060
項目	面積（公頃）															
捷運開發區	2.3647															
停車場用地	0.0999															
運動場用地	0.3776															
合計	2.8422															
項目	面積（公頃）															
捷運開發區（附）	2.3060															
		115 年 2 月 3 日內政部都市計畫委員會第 1095 次會議審竣方案														

RL6 站	細部計畫			
	項目	面積（公頃）	項目	面積（公頃）
	捷運開發區	1.4008	捷運開發區（附）	1.0889
	廣場用地	0.2075	廣場用地（廣六）（附）	0.3909
	道路用地	0.2942	道路用地（附）	0.3640
	停車場用地	0.0999	道路用地（附）	0.0522
	運動場用地	0.3776	捷運開發區（附）	0.4100
	道路用地	0.0522	合計	2.3060
	捷運開發區	0.4100		
	合計	2.8422		
				
	112 年 12 月 14 日高雄市都市計畫委員會 第 118 次會議決議方案		配合 115 年 2 月 3 日內政部都市計畫委員會第 1095 次會議審竣調整方案	
RL7	調整說明：因數值化面積由 1.2994 公頃調整為 1.2259 公頃（變更範圍無異動）。			
	主要計畫（同細部計畫）			
	項目	面積（公頃）	項目	面積（公頃）
	捷運系統用地	1.2294	捷運系統用地	1.2259
				
	112 年 12 月 14 日高雄市都市計畫委員會 第 118 次會議決議方案		註：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）案統一捷運系統用地顏色。	

附表十一、審議案第六案主要計畫變更內容明細表

編號	變更位置	變更內容				變更理由	備註	市都委會決議
		原計畫		新計畫				
		分區	面積(公頃)	分區	面積(公頃)			
1	林園區中門路北側農業區及加油站專用區(王公廟段苦苓腳小段地號1169等土地)(RL4站)	農業區	0.5847	捷運開發區(附)	0.8266	1. 依據「高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」，RL4站土地屬110年4月「高雄市國土計畫(核定本)」皆劃設為「第一類城鄉發展地區」，應作為未來都市發展之儲備用地，配合TOD規劃理念推動大眾運輸場站周邊地區，或依產業發展需求辦理新增產業用地或未登記工廠群聚地區，故中門路北側作為捷運地上出入口、通風口及捷運開發區。 2. 考量站址位處台17線道路連續S型曲線的位置，路線站址設計除須遵守線形設計規範要求外，同時亦須考量環境因素，為避免影響區域排水系統及影響更密集建物，因此線形設計配置避開苦嶺溝及台17線北側其他更高且更密集的成排建物，站址設計係符合設計規範及評估環境因素的綜合考量成果，符合車站設置區位衡量原則二、四。 3. 考量變更範圍土地屬具發展潛力土地，依變更原則變更為捷運開發區，另於細部計畫劃設變更範圍面積35%之公共設施用地。	附帶條件： 1. 應另行擬定細部計畫。 2. 變更農業區為捷運開發區部分，變更回饋負擔比例為50%，應捐贈變更範圍內之50%土地予高雄市；變更加油站專用區為捷運開發區部分，變更回饋負擔比例為35%，應捐贈變更範圍內之35%土地予高雄市。 3. 本案應於細部計畫劃設至少變更範圍總面積35%之公共設施用地。	照案通過。
	加油站專用區	0.2419						

編號	變更位置	變更內容				變更理由	備註	市都會 委會 決議
		原計畫		新計畫				
		分區	面積 (公頃)	分區	面積 (公頃)			
2	林園區沿海路四段南側農業區（林園港子埔段1877地號等土地）（RL5站）	農業區	1.3127	捷運開發區（附）	1.3127	1. 依據「高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」，RL5站因周邊農業區依據110年4月「高雄市國土計畫（核定本）」皆劃設為「第一類城鄉發展地區」，應作為未來都市發展之儲備用地，配合TOD規劃理念推動大眾運輸場站周邊地區，或依產業發展需求辦理新增產業用地或未登記工廠群聚地區，故沿海路四段南側作為捷運地上出入口、通風口及捷運開發區。 2. 本站除林園區港子埔段1923及1931（部分）地號土地為土地所有權人同意參與聯合開發，符合大眾捷運法第7條第2款之毗鄰地區土地條件，故一併納入變更。其餘範圍係考量路型直線段長度及侵入私地面積最小化等考量因素後的橫渡線最佳設置站點。另考量苦嶺溝至港仔埔排水間路外空地分布情形，目前站址已是採用最極限條件（系統最小半徑200m）且將穿越/拆遷戶數最少之設計方案，符合車站設置區位衡量原則二、三、四。 3. 考量變更範圍土地屬具發展潛力土地，依變更原則，變更為捷運開發區，另於細部計畫劃設變更範圍面積35%之公共設施用地。	附帶條件： 1. 應另行擬定細部計畫。 2. 變更農業區為捷運開發區部分，變更回饋負擔比例為50%，應捐贈變更範圍內之50%土地予高雄市。 3. 本案變更範圍內林園區港子埔段1923及1931（部分）地號土地，因非屬捷運設施所必要之範圍，故土地所有權人應於計畫核定前與高雄市政府簽訂協議書議定負擔回饋執行方式並納入計畫書規定，如未能簽訂協議書，或經確認未符合大眾捷運法第7條第2款之毗鄰地區土地條件者，則維持原計畫。 4. 本案應於細部計畫劃設至少變更範圍總面積35%之公共設施用地。	照案通過。

編號	變更位置	變更內容				變更理由	備註	市都委會決議
		原計畫		新計畫				
		分區	面積 (公頃)	分區	面積 (公頃)			
3	林園區沿海路南側公園用地及批發市場用地(林園段地號1529及林子邊段1580-1等土地)(RL6站)	公園用地	1.8593	捷運開發區(附)	2.3060	1. 依據「高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」，RL6車站及周邊土地為既成發展區及農業區，車站北側住宅聚落間夾雜農業與空地使用，周邊公共設施用地多已開闢完成，後續可配合捷運場站設置，形塑車站周邊整體TOD發展，亦可透過聯合開發方式挹注大眾運輸建設經費，提升計畫財務可行性。 2. 考量周邊都市發展用地已達86%，且為銜接至RL7站之林園工業區區位，需自沿海路二段往南轉彎，經盤點周邊土地後，選用土地權屬皆為公有地之11號公園及已無開發需求之批發市場用地作為站址劃設，係屬對民眾影響最小之設計，方案符合車站設置區位衡量原則一、二。 3. 考量變更範圍土地屬具發展潛力土地，依變更原則，變更為捷運開發區，另於細部計畫劃設變更範圍面積35%之公共設施用地。 4. 另因應公11用地(11號公園)南側既有網球場及停車場之通行需求，將東北側部分現況已供道路使用之農業區土地納入變更範圍，另於細部計畫規劃為道路用地，以強化基地周邊交通動線。	附帶條件： 1. 應另行擬定細部計畫。 2. 變更農業區為捷運開發區部分，變更回饋負擔比例為50%，應捐贈變更範圍內之50%土地予高雄市；變更公園用地或批發市場用地為捷運開發區部分，變更回饋負擔比例為35%，應捐贈變更範圍內之35%土地予高雄市。 3. 本案應於細部計畫劃設至少變更範圍總面積35%之公共設施用地。	照案通過。
		批發市場用地	0.3945					
		農業區	0.0522					

編號	變更位置	變更內容				變更理由	備註	市都委會決議
		原計畫		新計畫				
		分區	面積 (公頃)	分區	面積 (公頃)			
4	林園區沿海路一段南側農業區（溪州段地號3053-2等土地）（RL7站）	農業區	1.2259	捷運系統用地	1.2259	1. 依據「高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」，RL7車站周邊為既成發展區及工業區，產業人口密集度較高，為提供運輸便利，故沿海路一段73巷南側作為捷運地上出入口（變更原則二）。 2. 因前一站RL6站設於11號公園內，路線必須由沿海路二段轉彎進入公園，並且在站後緊接須跨越中芸排水溝的出土段結構，路段必須採西北往東南延伸的走向。而本計畫路線銜接原紅線的重運量系統，此路段在以車輛最極限的轉彎能力（R=200m）轉入公園後，已用最極限的設計條件（R=200m、坡度≤3%）將出土段往南偏移盡可能閃避林園南路南側各處私有用地，符合車站設置區位衡量原則二、三。 3. 考量變更範圍屬未具發展潛力之土地，依變更原則變更為捷運系統用地；且依捷運小港林園線規劃RL6站後為出土段，故一併變更出土段範圍為捷運系統用地（供捷運軌道出土延伸段及捷運站體使用）。		照案通過。

註：1. 計畫面積以實際地籍分割測量為準。

2. 本計畫未載明變更部分，應以原計畫為準。

附表十二、審議案第六案土地使用分區管制要點修正說明

- 一、配合主要計畫修正之細部計畫內容，修訂 112 年 12 月 14 日高雄市都市計畫委員會第 118 次會議同意修訂之土地使用分區管制要點部分條文。
- 二、因應 RL4、RL5、RL6 等場站捷運設施（捷運車站、車站出入口及相關設施）、停車轉乘以及為配合變更後裏地建物進出通行權益或保留現況道路通行功能等，增訂廣場用地（廣四、廣五、廣六）使用項目。

擬定土地使用分區管制要點(市都委會通過)	擬定土地使用分區管制要點修正方案	市都委會決議
一、捷運開發區 (一) 捷運開發區建蔽率不得大於 70%，容積率不得大於 350%，地下開挖率不予規定。 (二) 本計畫捷運開發區供捷運設施（捷運車站、車站出入口及相關設施使用）、開放性廣場空間及供公眾通行部分得不計入建築面積及容積。 (三) 捷運開發區除供捷運車站出入口、通風井、轉乘設施及相關設施之使用外，得依「大眾捷運法」、「大眾捷運系統土地開發辦法」相關規定辦理開發之土地，及依「都市計畫法高雄市施行細則」中有關商業區之規定辦理。 (四) 捷運開發區於申請建築時應自道路境界線至少退縮 5 公尺建築（如屬角地且兩面道路寬度不一時，應以較寬道路為退縮面，而兩面道路寬度相同者，則擇一退縮），退縮部分得計入法定空地，但基地情形特殊經提高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會同意者，不在此限。 (五) 捷運開發區不得適用容積移轉相關規定 (六) 考量基地位於大眾運輸場站，捷運開發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，惟其減設停車位數量不得大於百分之三十。 二、捷運系統用地 (一) 供捷運設施（出入口、車站站體）、停車轉乘、零售服務等旅運服務設施使用，建蔽率不得大於 40%，容積率不得大於 180%，其餘未規定者，依大眾捷運法及其他相關規定辦理。	一、捷運開發區 (一) 捷運開發區建蔽率不得大於 70%，容積率不得大於 350%，地下開挖率不予規定。 (二) 本計畫捷運開發區供捷運設施（捷運車站、車站出入口及相關設施使用）、開放性廣場空間及供公眾通行部分得不計入建築面積及容積。 (三) 捷運開發區除供捷運車站出入口、通風井、轉乘設施及相關設施之使用外，得依「大眾捷運法」、「大眾捷運系統土地開發辦法」相關規定辦理開發之土地，及依「都市計畫法高雄市施行細則」中有關商業區之規定辦理。 (四) 捷運開發區於申請建築時應自道路境界線至少退縮 5 公尺建築（如屬角地且兩面道路寬度不一時，應以較寬道路為退縮面，而兩面道路寬度相同者，則擇一退縮），退縮部分得計入法定空地，但基地情形特殊經提高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會同意者，不在此限。 (五) 捷運開發區不得適用容積移轉相關規定 (六) 考量基地位於大眾運輸場站，捷運開發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，惟其減設停車位數量不得大於百分之三十。 二、捷運系統用地 (一) 供捷運設施（出入口、車站站體）、停車轉乘、零售服務等旅運服務設施使用，建蔽率不得大於 40%，容積率不得大於 180%，其餘未規定者，依大眾捷運法及其他相關規定辦理。	照案通過。

(二) 供捷運軌道出土延伸段使用者，免計建蔽率。 ~~(三) RL5 站之橫渡線之地面層部分應予簡易綠美化。~~ ~~三、RL5 站之綠地(帶)用地得供道路使用。~~	(二) 供捷運軌道出土延伸段使用者，免計建蔽率。 <u>三、廣場用地(廣四、廣五、廣六)得供捷運設施(捷運車站、車站出入口及相關設施)、停車、道路使用。</u>	
--	--	--

附表十三、審議案第六案提會修正事業及財務計畫表

一、本計畫用地取得方式：

- (1)公有地依大眾捷運相關法令及行政院頒布各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則。
- (2)私有地應辦理協議價購取得，如該土地符合大眾捷運法第7條第4款，且屬捷運設施所必要之範圍者，倘協議不成，得由主管機關依法報請徵收；若非屬捷運設施所必要之範圍者倘未能簽訂協議書，協議不成或經確認未符合大眾捷運法第7條第2款之毗鄰地區土地條件者，則維持原計畫農業區。

二、用地取得費用估算：

依「土地徵收條例」、「大眾捷運法」、「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」、「國有不動產撥用要點」、「各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則」、「高雄市舉辦公共工程拆遷補償及救濟自治條例」、「高雄市大眾捷運系統開發需用土地協議價購優惠辦法」等相關法令，進行用地取得費用估算

事業及財務計畫表

編號	細部計畫 土地使用計畫	面積 (公頃)		土地取得方式			開闢經費（百萬元）				主辦單位	預定 完成 期限	經費來源
				徵購	撥用	土地開發	土地徵購費	地上物補償費	工程費	合計			
RL4	捷運開發區、廣四用地	私有	0.8266	✓		✓	190	52	1,854	2,096	高雄市政府	119 年底	專案編列
RL5	捷運開發區、廣五用地	公有	0.1035		✓	✓	203	239	1,854	2,296			
		私有	0.9370	✓		✓							
RL6	捷運開發區、廣六用地、道路用地	公有	2.3060		✓	✓	-	39	1,854	1,893			
RL7	捷運系統用地	公有	0.0228		✓		265	-	631	896			
		私有	1.2031	✓									

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設及周邊土地開發計畫綜合規劃，表列經費依實際開闢經費為準。

附表十四、審議案第六案逕向內政部陳情意見綜理表

編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
逕 2	彭華	變更高雄市大坪頂以東地區主要計畫（配合高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設計畫）（RL4、RL5、RL6、RL7 站）案計畫書，再陳情意見如下：	壹、變更高雄市大坪頂以東地區主要計畫（配合高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設計畫）（RL4、RL5、RL6、RL7 站）案計畫書，再陳情意見如下； 一、主要計畫書之陳情 (一)第 1-1 頁「為促進大高雄都會區大眾捷運系統長遠發展，打造大高雄地區 30 分鐘生活圈的優質大眾運輸環境，持續推動捷運後續延伸路網建設有其必要性」，所稱「30 分鐘生活圈優勢」是否足以涵括全大高雄地區，請描述；「30 分鐘生活圈」是否真實，所對大高雄地區居民負擔言，是否優勢？是否確實優勢？請實體訪查，且以機車時間成本與捷運時間成本比較。假設捨機車換捷運，必須從家門口走路到捷運站，搭捷運後出站，再步行到辦公室，捷運真能取代汽機車嗎，令人懷疑，30 分鐘生活圈，同樣令人起疑， (二)法令依據「依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款規定」者，應增列「依據都市計畫法第 15 條辦理」，所依據都市計畫法第 27 條，不能排除都市計畫法第 15 條及其他法律及憲法適用。 (三)第 4-1，46/159 頁「高雄都會區大眾捷運系統小港林園線一、發展願景與定位，稱：本計畫路線行經小港區及林園區，該地區總體產業依循高雄市國土計畫之發展構想」，但此論述，都市計畫法非「高雄市國土計畫」子法，兩者係分別獨立的法律，沒有從屬性，請刪除該論述。甚言之，國土計畫應係一框架立法，徒重疊行政資源，解讀同一行政事項，(二)4-9、54/159 頁，(三)46/159 頁稱，鼓勵汽機車	建議未便採納，理由如下：依本府捷運工程局 113 年 7 月 31 日高市捷開字第 11331689400 號函，說明如下： 一、主要計畫書之陳情 (一)有關所陳「30 分鐘生活圈」乙節 1. 在縣市合併前，高雄市都會核心區已形成生活通勤圈，並有許多次級生活網路，足以涵蓋大高雄地區。 2. 大眾捷運系統與汽機車不僅係以時間為成本比較，仍需考量關於碳排、停車空間、持有汽機車數量等因素；綜合考量下，大眾捷運系統為較可滿足民眾於大高雄地區活動之交通工具。 (二)有關所陳「法令依據應增列都市計畫法第 15 條辦理」乙節，本案所列法令依據係指變更都市計畫之依據，其餘相關法令仍為適用範疇。 (三)有關所陳涉及高雄市國土計畫引用乙節，高雄市國土計畫為本市空間發展及土地使用之上位指導，應無涉及母子法事宜。 有關所陳「鼓勵汽機車使用大眾捷運」、「增設停車位」、「台積電多少員工採用本捷運」及「低碳環保運輸請提出數據」乙節，本市為達成中央 2050 淨零排放目標，積極強化車輛碳排管理，期能透過大眾運輸系統建設，減少私人運具所產生碳排放量，故鼓勵民眾多採用大眾運輸為交通工具。	照市府研析意見通過。

編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
			使用大眾捷運，請高雄市政府務實探討市民使用不同運具的成本，無須「鼓勵」。 (四)4-9 頁，54/159 頁，車站間距離，R4、R5、R6、R7 間距離，請標示(都市計畫圖：1/3000 太小，不能顯示) (五)第 4-11，第 56/159 頁，稱「私有土地則儘可能以土地開發方式辦理」沒有法源，令私有土地所有權人更有利得，違反憲法第 7 條人民權利平等原則，應依都市計畫法第 48 條「徵收」私有土地。所擬取得站體位置及面積，使用土地範圍及其地號，明確都市計畫圖內標示明確 (六)第 4-22，第 67/159 頁；第三節高雄都會區大眾捷運系統小港林園線財務計畫 一、收入項分析(五)「增額容積收入」請刪除 2,630.93 萬元，(三)、「土地開發收入」141.08 億，刪除。本項欠：營運支出財務分析 (七)第 4-28、73/159 頁，土地開發評估，大眾捷運法第 7 條，違反憲法第 7 條，第 23 條公共利益的義務人，為獲取利益捨棄履行憲法第 7 條義務，違憲，聯合開發效益 43.80 億元，侵害人民平等受益權，請刪除 (八)第 5-2，83/159 頁，「加油站用地變更」侵害公共利益，刪除，機汽車的便利性，不應去除 (九)第 5-4、85/159 頁「批發市場用地變更為捷運用地，侵害公共設施，侵害人民購物的便利，侵害公共利益，請刪除 (十)第 56/159、4-11 頁，「以更好的大眾運輸系統服務高雄產業廊帶小港林園線範圍內擁有國家重要產業園區，分別為林園工業區、臨海工業區，年產值合計超過 1.24 兆，…年產值上	(四)有關所陳 4-8 頁示意圖標示乙節，圖 4-2-2 係以表達各車站區位位置為目的，各站之間之距建議仍應依都市計畫圖及實際測量之距離為準。 (五)有關所陳「私有土地應依都市計畫法第 48 條徵收」乙節，本計畫係考量土地所有權人權益，並且變更為捷運開發區仍需經土地所有權人同意始可變更；另倘以徵收土地方式辦理捷運開發區土地取得，將違反大法官釋字第 732 號「捷運設施毗鄰地區土地徵收，與憲法保障人民財產權及居住自由之意旨有違…」，故本計畫將以協議價購等方式辦理，未採徵收方式取得土地。 (六)有關所陳「財務計畫」乙節，本計畫之財務計畫係依照「高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」推估內容所載明，相關費用僅為推估計算；另有關營運支出財務分析已於 P.4-24「二、成本項分析」載明。 (七)有關所陳「大眾捷運法第 7 條違反憲法第 7 條，第 23 條公共利益的義務人，為獲取利益捨棄履行憲法第 7 條義務」乙節，內容非屬本案都市計畫變更範疇。 (八)有關所陳「加油站用地變更侵害公共利益」乙節，本計畫 RL4 站變更內容為變更尚未開闢使用之加油站專用區為捷運開發區，未涉及公共設施用地變更。 (九)有關所陳「批發市場用地	

編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
			看 700 億，提供近萬人就業機會；」請分析；產業產值高，應提供更多停車位供汽車、機車有利於交通運輸，興建捷運係選項之一，那一種運具較經濟，請作廣泛調查，分析，以 SWOT 方式比較。 (十一)第 46/159，4-1 頁，「本計畫路線行經小港區及林園區，該地區總體產業依循高雄市國土計畫之發展構想，無須依循「國土計畫法」，已如前述，都市計畫法非「國土計畫法」的下位階法律，總體產業依據都市計畫法第 15 條規定辦理。 (十二)第 4-1、第 46/159 頁「除積極管制生產製程衍生之污染，並推動產業朝高科技、低污染、附加價值高的精密工業發展」，請於主要計畫涉及事項說明。 二、陳情人於 144-147/159 頁)高雄市政府情意見，高雄市研議意見，仍提以下反駁，仍請回復。 研議意見疑義如下，共 11 件：捷運局 111 年 11 月 22 日高捷開字第 11131944500 號，所稱本計畫經 111 年 9 月 23 日行政院院會通過，但院會通過的內容，有疑義： (一)何謂，所謂「TOD」導向捷運策略應探知需求，後提供給，所謂「供給型導向捷運建設」係不正確的經濟思維，所稱「TOD」導向〔從未說明該 TOD 的實際內涵。〕可以提升捷運運量，在統計運量的基礎上，不將第二次回力反應當作統計學上的有效樣本 (二)RL4、RL5、RL6 周邊農業區 180	變更為捷運用地侵害公共設施」乙節，經查該批發市場用地尚未開闢使用，經向批發市場用地主管機關農業局確認無開闢需求，爰納入變更範圍。 (十)有關所陳「增設停車位」乙節，本市為達成中央 2050 淨零排放目標，積極強化車輛碳排管理，期能透過大眾運輸系統建設，減少私人運具所產生碳排放量，故鼓勵民眾多採用大眾運輸為交通工具。 (十一)有關所陳涉及依循高雄市國土計畫乙節，高雄市國土計畫為本市空間發展及土地使用之上位指導，應無涉及母子法事宜。 (十二)有關所陳「推動產業朝高科技、低污染…請於主要計畫涉及事項說明」乙節，非屬本次都市計畫涉及範疇。 二、就陳情人反駁高雄市研議意見乙節，分述如后。 (一)有關所陳「所謂「供給型導向捷運設施」係不正確的經濟思維」乙節，依行政院核定函示，本計畫定位為供給型導向之捷運建設，配合國家產業園區發展、整體都市規劃及大眾運輸需求，提供本市小港、林園區安全、便捷且低碳環保之軌道運輸，並結合大眾運輸導向(TOD)發展策略提升捷運運量。 (二)有關所陳「變更 180 公頃農業區」乙節，經查非屬本案計畫變更範疇。 (三)有關所陳「高雄國際機場	

編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
			公頃預計增加 3.5 萬人口，在本計畫書內之 180 公頃農地變更，會令人口增加，說明可能性。 (三)「高雄國際機場」到鳳山捷運站，目前的運輸工具為何，捷運運量若有幫助，請說明 (四)台積電有多少員工可能採用本捷運，不開私家車？ (五)鼓勵汽機車改採捷運較安全，有無問卷調查證明此，「符合多年期盼」請證明。 (六)「2050 年碳淨排放」的規劃策略報告，怎麼寫的，目前捷運線建造，就是製造污染源的黑手。 (七)「城鄉差距」不需藉由興建此捷運路線縮小，城鄉有差距沒有什麼不好 (八)有關：人口、產業等相關調查、預測及財務等，若真係「高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設及周邊土地開發計畫」內有，請摘錄入本主要計畫書內，主要計畫內容係法定事項依據都市計畫法第 15 條規定而來，不能省略。 (九)捷運系統用地，若符合最小侵害原則，請以 1/200 圖面表示規劃內容（樁位座標，採用高雄市都市計畫圖座標系統標示）。 (十)本捷運是行政院「大南方大發展南台灣發展計畫」之一，請說明該計畫如何發展本捷運計畫，說明該計畫對本捷運怎麼寫的，依據預算法第 34 條規定，任一重大計畫均有替代方案。 (十一)所稱「低碳環保運輸」，請提出數據，與機車汽車比較，說明捷運運輸排碳量較低。	到鳳山捷運站目前的運輸工具為何」乙節，經查本市大眾運輸工具目前設有捷運紅線、橘線得串連高雄國際機場至鳳山捷運站。 (四)所陳內容涉及捷運使用需求，惟本計畫定位為供給型導向之捷運建設，配合國家產業園區發展、整體都市規劃及大眾運輸需求，提供本市小港、林園區安全、便捷且低碳環保之軌道運輸，故有設置之必要。 (五)依據 101~109 年肇事資料顯示小港林園線台 17 沿線路段平均每年之 A1、A2、A3 肇事件數分別為 1.8、235.6、0.1 次/年，合計為 237.5 次/年；平均每年死亡與受傷人數分別為 2.2 人及 462.9 人/年，未來配合捷運之興建與營運，期可大幅提升當地居民移動之安全性。 (六)有關所陳「2050 碳淨零排放的規劃策略報告怎麼寫的」乙節，非屬本案計畫變更範疇。 (七)有關所陳「城鄉差距不需藉由興建此捷運路線縮小…」乙節，本計畫目的為增加小港林園地區與高雄都會區之民眾及就業人口可更便利來往，增加當地居民及就業人口交通便利性。 (八)有關所陳「高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設及周邊土地開發計畫摘錄入主要計畫書內」乙節，本計畫已摘錄「高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」之相關	

編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
			貳、由網路上有本案細部計畫，就細部計畫內容，提出意見。 細部計畫案名「高雄市大坪頂以東地區細部計畫（土地使用分區管制暨都市設計基準）（配合高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設計畫）（RL4、RL5、RL6、RL7 站）」提至內政部都市計畫委員會審查，順此提出意見。 (一)查本案名稱「高雄市大坪頂以東地區細部計畫（土地使用分區管制暨都市設計基準）（配合高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設計畫）...」，其中「暨都市設計基準」請刪除，名稱成為「高雄市大坪頂以東地區細部計畫（土地使用分區管制）（配合高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設	內容，詳計畫書「第三章發展現況分析」及「第四章高雄都會區大眾捷運系統小港林園線計畫概要」所示。 (九)有關所陳「捷運系統用地應以 1/200 圖面表示」、「細部計畫圖比例尺 1/500」乙節，本計畫法定計畫圖已依都市計畫書圖製作要點規定辦理。 (十)有關所陳「大南方大發展南台灣發展計畫如何發展本捷運計畫」乙節，本計畫已於「第二章第三節上位及相關建設計畫」載明相關內容及關聯性等資料。 (十一)所陳內容非屬本案計畫變更範疇。相關內容可參閱行政院 111 年 9 月 23 日核定之綜合規報告書-第十四章-計畫影響分析-14.1.2-空氣品質章節內容之相關說明。 貳、細部計畫陳情意見，研析意見說明如下： (一)有關所陳「刪除都市設計基準」乙節，都市設計基準依都市計畫法相關規定研訂，故仍有保留必要。 (二)有關所陳「都市設計基準列入土地使用分區管制要點內」乙節，考量都市設計基準與土地使用分區管制要點係屬不同規範內容，故予以維持；財務及事業計畫已於第六章敘明。 一、本計畫法定計畫圖業依都市計畫書圖製作要點規定辦理。	

編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
			計畫) (RL4、RL5、RL6、RL7 站)」計畫書。 (二)其中「都市設計基準」係現行本細部計畫書內 31/31 頁之「第五章擬定細部計畫」第二節名稱，但該「都市設計基準」應列入第一節 土地使用分區管制要點內，方為適當（以避免行政機關以：都市設計委員會的審議通過，偷渡蒙混閃避都市計畫委員會審議）。移入第一節「第三點都市設計基準」內。而第一節土地使用分區管制，應請參考都市計畫法第 22 條，補充：財務計畫、事業計畫（規劃目的、工程進度及服務人口，捷運支出預估，還本方式），未來建築量體的建蔽率、容積率，站體面積、樓層數及其他必要設施，高架或地下捷運線，站體位置、面積、及附屬設施（含人行道、綠地等）及站體的停車需求空間（機車、汽車）、及使用土地工程費及徵收土地經費。 (三)都市計畫細部計畫圖，應 1/500 比例尺（非：1/3000），顯示出建築線。捷運站及捷運線位置、面積，高雄市政府有比例尺 1/200 草圖隨時備詢。 (四)另參考「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」第五點，作出報告書，含：運量預測、轉乘計畫、興建優先次序（含替選方案）。營運損益平衡等初步分析，財源籌措等，始報交通部審核（在本細部計畫案之前的規劃），始續行程序。 1、依據交通部 113 年 5 月 7 日陳情答覆函，應依據都市計畫法第 43 條「公共設施用地，應就人口、土地使用、交通等現狀及未來發展趨勢，決定其項目、位置與面積，...」，增進	(三)有關所陳「參考大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點第五點…」乙節，所陳運量預測、轉乘計畫、興建優先次序等，已載明於計畫書內，詳計畫書第四章高雄都會區大眾捷運系統小港林園線計畫概要所示。 1、有關所陳「增進了何種市民活動便利請說明。且應遵守大法官釋字第 732 條解釋。刪除回饋比例、圖名修正、章節名稱修正」乙節說明如下： (1)大眾捷運系統將增加市民於高雄都會區內活動之便利性。 (2)本計畫倘變更為捷運開發區均需取得土地所有權人同意，未違反大法官釋字第 732 條解釋。 (3)回饋比例部分，依照「高雄市之都市計畫土地使用分區變更後公共設施用地及其他都市發展用地負擔比例規定」，本計畫變更回饋比例仍需保留。 (4)經查計畫書、圖業依都市計畫書圖製作要點規定辦理。 (5)第四章捷運開發區土地開發構想係依據「高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」內所評估土地開發內容摘要論述，並納入本計畫檢討變更原則參考。 2、有關所陳「土地聯合開發」乙節說明如下： (1)有關涉及違反憲法第 7 條平等原則，內容非屬本案都市計畫變更範疇。	

編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
			了何種市民活動便利請說明。且應遵守大法官釋字第732號解釋[不得開發捷運站四周土地所獲利，挹注捷運興建所需之任何經費]。細部計畫書第10/31頁「比照商業區變更回饋負擔比例原則辦理，應捐贈變更面積之35%土地予高雄市政府」，請刪除，第15-16/31頁，R4、R5、R6、R7 捷運開發區此類捐贈請全部刪除。細部計畫不再是示意圖，第22/31頁「大眾捷運系統小港林園線RL7站變更後都市計畫圖」應改寫為「大眾捷運系統小港林園線RL7站變更後都市計畫示意圖」，第27/31頁「第四章捷運開發區土地開發構想」調整為「第四章捷運開發區土地開發原則（基準）」，不以「構想」作為行政機關意思表示的文辭。 2、有關「土地聯合開發」擬借指定地點站體位置面積與土地所有權人談合建分回房屋與原土地所有權人，令私地主借此更有利得，少數人獲利違憲法第7條平等原則，被邀聯合開發的土地所有權人因「聯合開發」機會，有比其他鄰地地主，有更多發展利益，此係獨厚少數人，大法官釋字第400號稱「如因公用或其他公益目的之必要，國家機關雖得依法徵收人民之財產，但應給予相當之補償，方符憲法保障財產權之意旨。」，捷運站站體系公用目的必要，依據大法官釋字第400號解釋，以「徵收」適當補償人民財產，取得公用土地，「聯合開發」在取得捷運站站體供公用目的，而必須取得人民供公用之財產，程序上非取得人民財產，反令土地所有權人更有利得。大法官釋字第732號解釋稱「徵收條例第一條第二項規定：「土地徵收，依本	(2)有關涉及大法官釋字第400號，係指既成道路徵收事宜，內容非屬本案都市計畫變更範疇。 (3)有關涉及大法官釋字第732號，該釋字解釋徵收非交通事業所必須之毗鄰地區土地有違憲法，惟本計畫除大眾捷運系統RL4、5、7站體必須之土地（捷運系統用地）係以徵購方式取得外，其餘包含RL6站體之捷運開發區及各站體毗鄰地區辦理開發所需之土地，均非以徵收方式取得，故未有違反大法官釋字第732號解釋文之情形。	

編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
			條例之規定，本條例未規定者，適用其他法律之規定。」就徵收土地之範圍而言，徵收條例未規定者，應適用其他法律之規定，徵收條例第三條第二款規定：「國家因公益需要，興辦下列各款事業，得徵收私有土地；徵收之範圍，應以其事業所必須者為限：……二、交通事業。……」準此，其徵收除應為興辦該第三條所規定之事業外，其徵收土地之範圍，並應確為興辦該事業所必須。大眾捷運系統屬徵收條例第三條第二款所規定之交通事業，其所得徵收土地之範圍，應為捷運交通事業所必須之土地。」，則大眾捷運所必須之土地，取得方法，適用「土地徵收，依本條例之規定，本條例未規定者，適用其他法律之規定。」，則聯合開發，非以「徵收」取得土地，係非依法定程序取得，以「聯合開發」取得站體，請刪除。過往，有以「聯合開發」方式取得土地發展大眾捷運者，請內政部都委會撤銷前決議，重新審查，敬呈		
	113 年 7 月 16 日致內政部電子信箱陳情見	一、內政部國土管理署於113年7月11日國署都字第1130064213號函，於同年月15日敬悉，於同日提出陳情。 二、有關「變更高雄市大坪頂以東地區主要計畫(配合高雄都會大眾捷運系統小港林園線建設計畫)(RL4、RL5、RL6、RL7 站)案」計畫書，提陳情意見答覆，所命高雄市政府續行之行政行為，有諸疑義，請說明。 三、來函說明二所稱「...檢送說明一陳情書影本一份，涉及主要計畫部分之陳情意見先行審慎研酌，俟本部都市計畫委員會	一、有關所陳「30 分鐘生活圈」乙節 (一)在縣市合併前，高雄市都會核心區已形成生活通勤圈，並有許多次級生活網路，足以涵蓋大高雄地區。 (二)大眾捷運系統與汽機車不僅係以時間為成本比較，仍需考量關於碳排、停車空間、持有汽機車數量等因素；綜合考量下，大眾捷運系統為較可滿足民眾於大高雄地區活動之交通工具。	照市府研析意見通過。	

編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
			審議計畫案時，再由貴府列席代表詳予說明，俾供審議參考；涉及細部計畫不分陳情意見，依法屬貴管，轉請查明依法妥處。」云云。 四、所稱「涉及主要計畫部分之陳情意見先行審慎研酌，俟本都市計畫委員會審議計畫案時，再由貴府列席代表說詳予說明，」者，是否「在 30 分鐘生活圈」事件，無作出運具比較，「機車族」「汽車族」不同意換為「捷運客」，即係無調查分析，亦准提至內政部都市計畫委員會審議之意。而「都市設計」名稱仍混入「土地使用分區管制」綱目內，任憑高雄市未來以「都市設計」之「都審」名稱，取代「都市計畫」審議，有請中央主管機關明確說明。再有，任由「捷運聯合開發」之名，令少數人地主獲利，政府藉由捷運開發，侵害人民憲法第 7 條平等權，違反大法官釋字第 732 號解釋，令少數人藉開發獲利，令地方政府掠奪人民土地，拒絕依據都計法第 48 條徵收程序，此中央主關機關有維護憲法秩序，有說明必要。 五、高雄市本案，於不加添文字「依都市計畫法第 15 條辦理主要計畫」，亦不辦理都市計畫法各條文內容，內政部國土署是否仍受理，於受理後向內政部都市計畫委員會大會提案，請說明。（交通部的捷運管轄權是否消失了） 六、細部計畫內容，固係高雄市政府權責範圍，若高雄市政府拒絕調整，內政部國土管理署是否不聞問，請說明。	二、另本市為達成中央 2050 淨零排放目標，積極強化車輛碳排管理，期能透過大眾運輸系統建設，減少私人運具所產生碳排放量，故鼓勵民眾多採用大眾運輸為交通工具。 三、有關所陳「以都市設計之都審名稱，取代都市計畫審議」乙節，依都市計畫法高雄市施行細則第三條規定，為美化或維護市容景觀，或促進土地之開發利用，得於都市計畫書劃定應實施都市設計或土地使用開發許可之地區，並訂定相關設計基準或審查規範；另依細則第四條規定，為辦理都市設計與土地使用開發許可案件及前條設計基準或審查規範之審議，得設高雄市都市設計及土地使用開發許可審議會（以下簡稱都設會），故都設會與都市計畫委員會為不同審議單位，分別審議都市設計及都市計畫，未有取代之虞，本計畫法定程序業依都市計畫法相關規定辦理。 四、有關所陳政府藉由捷運開發，侵害人民憲法第 7 條平等權並違反大法官釋字第 732 號解釋及依據都市計畫法第 48 條徵收乙節，本計畫係優先徵詢土地所有權人參與聯合開發意願，並獲得同意後始得納入捷運開發區範圍，且本計畫未來將以協議價購等方式辦理開發，並非以徵收方式取得土地，故無上述陳情之情事發生。	

編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
				五、有關細部計畫內容調整乙節，依都市計畫第 7 條規定，主要計畫係作為擬定細部計畫之準則；未來本案細部計畫內容仍會配合審定之主要計畫內容循法定程序予以調整，故無上述陳情之情事發生。 六、有關主要計畫對細部計畫之指導事項，本府將依內政部都市計畫委員會審決內容辦理。	
		114 年 1 月 16 日補充陳情意見	壹、變更高雄市大坪頂以東地區主要計畫（配合高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設計畫）（RL4、RL5、RL6、RL7 站）案計畫書，於 113 年 7 月 8 日第一次會議後，續於 114 年 1 月 16 日續會，提陳情意見如下： 一、陳情人係重要參與人，大法官解釋 709 號有說明，請在會議記錄第五項內，將陳情意見擇要寫入主要計畫書內。記載：出(列)席單位及人員及陳情人(詳會議簽到簿)。包括人民意見。113 年 7 月 7 日未列入回應，係不洽當，再檢附一份，請更正，並入案。 二、再查：高雄市政府 113 年 11 月補充書面：就「變更高雄市大坪頂以東地區主要計畫（配合高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設計畫）（RL4、RL5、RL6、RL7 站）案計畫書」會議記錄處理情形，及補充回應資料，表示意見如下。（陳情人收有高雄市政府 114 年 1 月 13 日高市府都發規字第 11400141501 號函，通知於 114 年 1 月 16 日下午會議）。 (一)本次回應資料，沒有任何對陳情人 113 年 7 月 7 日陳情意見回應，請說明理由，於本次會議	建議未便採納，理由如下：依本府捷運工程局 114 年 2 月 25 日高市捷開字第 11430451000 號函，說明如下： 一、有關涉及大法官釋字第 709 號，係指都市更新事業概要與計畫審核案，內容非屬本案都市計畫變更範疇。 二、有關涉及會議記錄處理情形陳情乙節，說明如下： (一)有關本次會議回應資料乙節，本案逕向內政部陳情意見之回應說明需經過內政部都市計畫委員會審竣通過後，將會與會議紀錄一併公告於內政部國土管理署網站。 (二)有關本計畫之自償率已於計畫書第四章 高雄都會區大眾捷運系統小港林園線計畫概要內之第三節高雄都會區大眾捷運系統小港林園線財務計畫補充，詳如計畫書 P.4-25 所示。 二、本案係屬個案變更，有關所陳全計畫區之人口預測與推估，建議可於通盤檢討時一併檢討、調整為宜。	照市府研析意見通過。

編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
			回應意見事，說明未回應理由，且對本次意見，一併回應。 (二)公共建設均有自償率 (Self-Financing Ratio, SFR) 係用以顯示依照投資計畫所預期未來之淨現金流入量(或其淨現值)可否償付投資計畫成本(淨現值)之能力計算，請作此計算，並附於回應資料內。 二、附件一「開發構想」應將都市計畫法第 15 條第 1 項內容，極為空洞，請將「人口及經濟發展之推計」(推計至少 15 年)，列入主要計畫書內，不能遺漏。 三、第 2 頁第 9 行稱「已評估本案沿線都市用地發展用地之使用可行性」，沒有看到。…第 12 行「使用率為 86%」，請實際證明。 四、聯合開發(第 2 頁第 16 行)「聯合開發」行為，有違公平原則，都市計畫法第 48 條規定「徵收」程序，有何困難，請說明。所稱「農業區辦理區段徵收」者，應更正為「農業區辦理徵收」，區段徵收定義，與土地徵收條例第四條不符。不合法。「整體開發」投入多少國家資本，請說明。TOD 發展實質內容，請說明。 五、行政院 111 年 9 月 23 日核定「高雄都會區大眾捷運…綜合計畫」，請列入主要計畫為附件。所稱「配合國家住宅政策」有無住宅需求，多少數量住宅需求，請說明。 六、第 3 頁第 7-8 行「...於 113 年 7 月 30 日經本市都市計畫委員會通過」，請撤銷(主要計畫係指導細部計畫)。 七、第 3 頁第 18 行「捷運路線開發，引入居住人口」，請提出	三、所陳都市發展用地之評估，已於計畫書第四章高雄都會區大眾捷運系統小港林園線計畫概要之第二節 高雄都會區大眾捷運系統小港林園線行經路線內三、捷運小港林園線車站規劃區位遴選原則說明，詳計畫書 P.4-9 所示；另使用率 86%係將車站周邊住宅區及商業區之已開發面積佔計畫面積計算所得。 四、所陳都市計畫法第 48 條係指公共設施保留地供公用事業設施之用者，內容非屬本案都市計畫變更範疇；所陳「農業區辦理區段徵收」與土地徵收條例第 4 條第 1 項第 3 款「三、都市土地之農業區、保護區變更為建築用地或工業區變更為住宅區、商業區者。」相符；整體開發之實施經費詳「變更高雄市大坪頂以東地區主要計畫(配合高雄都會區大眾捷運系統小港林園線周邊土地專案通盤檢討)(RL4、RL5 站)案」報部計畫書第八章實施進度與經費說明；所陳 TOD 發展實質內容乙節，本案係依照「高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」所提，將具聯合開發可行性之土地以及具大眾運輸導向式發展(TOD)潛力之土地變更為捷運開發區及捷運系統用地，詳主要計畫書第五章實質變更內容所示。 五、依據行政院 106 年 3 月 6	

編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
			證據說明，引入多少人口，3年後引入多少人口，誘因為何？請說明。 八、依據都市計畫法第 40 條規定，都市計畫未公告前，不得為營建管理，不得辦理(區段)徵收作業。餘理由書後補。	日核定之「社會住宅興辦計畫」及刻正推動之「百萬租屋家庭支持計畫」，於 114 至 121 年新目標及精進策略表示目標為達 100 萬戶社會住宅。 六、所陳「於 113 年 7 月 30 日經本市都市計畫委員會通過」係指「變更高雄市大坪頂以東地區主要計畫（配合高雄都會區大眾捷運系統小港林園線周邊土地專案通盤檢討）（RL4、RL5 站）案」及「擬定高雄市大坪頂以東地區細部計畫（配合高雄都會區大眾捷運系統小港林園線周邊土地專案通盤檢討）（RL4、RL5 站）案」，內容非屬本案都市計畫變更範疇。 七、考量捷運小港林園線興建後將提升林園區交通運輸之機能服務，且配合周邊整體開發將提供商業區及住宅區，將成為人口引入之誘因。 八、所陳都市計畫法第 40 條係指「都市計畫經發布實施後，應依建築法之規定，實施建築管理。」，本案將依法辦理。該法條未與（區段）徵收作業競合牴觸。	
	114 年 1 月 23 日致內政部長電子信箱補充陳情意見	行政院長 鈞鑒； 一、「變更高雄市大坪頂以東地區主要計畫（配合高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設計畫）（RL4、RL5、RL6、RL7 站）案」內政部都市計畫委員會第 1 次專案小組會議記錄處理情形及補充回應資料（113 年 11 月），及原都市計畫主要計畫之計畫書（113 年 4 月），		建議未便採納，理由如下： 依本府捷運工程局 114 年 2 月 25 日高市捷開字第 11430451000 號函，說明如下： 壹、程序部分 一、有關所陳「陳情意見回應」乙節，本案逕向內政部陳情意見之回應說明需經過內政部都市計畫委員	照市府研析意見通過。

編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
			於 114 年 1 月 16 日下午 1 時會議，除提出陳情意見外，依該書面第八點「其餘理由書後補」，而現在再提補充意見： 壹、程序部分 一、本次陳情雖係第三次陳情，但非最後一次，請高雄市政府於三次陳情意見後的報告書，交內政部專案小組審視後 PO 上內政部專屬網站後，陳情人將於檢視後，再度陳情，先行說明。請勿以「政治決定」看待都市計畫變更案。 二、本案將：加油站[人民以機車為主要交通工具，需要加油站，卻遭捷運開發徵收，]、批發市場[人民生活所必須之場所，卻徵用為捷運站用地]，規劃單位徵用為捷運站，於 5-1 頁倒數第 3 行「有關變更加油站專用區為捷運開發區部分…」，於 5-4 頁「編號 3：變更批發市場用地 0.4100 公頃為捷運開發區」，亦未說明理由，此二公共設施用地，變更為捷運站用地，恐破壞社會秩序，侵害公共利益，請說明變更理由。 三、依據 2-2 頁第 2-5 行，「計畫範圍本計畫區位於高雄市及屏東縣之間，東瀕高屏溪，西鄰鳳山、大寮都市計畫區、大坪頂特定區及高雄市臨海工業區，北與大樹區及鳥松區為界，南至台灣海峽，為一狹長地帶，包括大寮、林園區之大部分地區，計畫面積約為 5,982.2645 公頃。」 四、LR1、LR2、LR3 共三個站係民國 62 年設置之臨海工業區（含中鋼等），共 502 家廠家，土地廠家私有，道路等公共設施公有，面積共約 1550 公頃，就業人口約 3.5 萬人，園區道路寬度自 20 米至 8 米不等，建蔽率 30%，容積率 300%，營業額	會審竣通過後，將會與會議紀錄一併公告於內政部國土管理署網站。 二、查本計畫 RL4 站變更內容為變更尚未開闢使用之加油站專用區為捷運開發區，未涉及公共設施用地變更；另 RL6 站變更之批發市場用地，查尚未開闢使用，且經市場用地主管機關農業局確認無開闢需求在案。綜上，應無陳情人所述之情事，變更理由詳主要計畫書表 5-1-1 變更內容綜理表。 三、敬悉。 四、有關所陳「RL1、RL2、RL3 站之相關事宜」乙節，內容非屬本案都市計畫變更範疇。 五、敬悉。 六、有關所陳「案名調整」乙節，考量本案係屬配合高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設計畫辦理變更，及本府都市計畫案名命名原則之一致性，建議維持計畫案名。 七、本計畫屬大坪頂以東都市計畫區，該都市計畫區包含大寮區及林園區等行政區，惟本計畫表 2-1-1 所列之歷年都市計畫檢討及變係以該所屬之都市計畫區為主，並非以行政區為檢討標的，以上說明。	

編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
			5700 億元，廠商繳納公共設施管理費、污水管理費、空污管理費等自律規章，上級管轄機關為經濟部。未設住宅區，停車場機車、小汽車，園區自理，係無償提供土地供捷運站使用，共有 2 站，分別為小港站。且已施工完成及使用中，此項已發展事實，請述明於本主要計畫書、圖內。 五、內政部賴先生於 114 年 1 月 16 日，會議開始時，將陳情人從會場拉出會場外，向陳情人稱，會將陳情人陳情意見 PO 上網，也會將規劃單位回應意見，及委員會回應意見全部 PO 上網，陳情人若有意見，可以再陳情，乃同意此。再陳情意見得再度表示，可以。 六、案名「變更高雄市大坪頂以東地區主要計畫（配合高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設計畫）（RL4、RL5、RL6、RL7 站）案」請簡潔，為「變更高雄市大坪頂以東地區主要計畫（高雄都會區大眾捷運系統林園線）（RL4、RL5、RL6、RL7 站）案」。 七、據捷運局路權科稱；本計畫範圍包括：大寮地區一部分，若含括，請於第 2-1 頁增列為表 2-1-2，詳述，含括：細部計畫名稱及歷年公告日期及文號，除林園地區外，亦含括大寮地區。 貳、實體部分： 一、陳情人於 113 年 7 月 8 日陳情意見，無不明確，拖延 6 個月，本日陳情人到場，再由主席確認陳情意見，迄今沒有一個問題回應，內政部都委會專案小組嚴重遲誤。且確認 113 年 7 月 8 日陳情意見後，命陳情人離開現場，阻止聽取各委員意見，此不回應陳情意見，目的在強行通過主要計畫案，	貳、實體部分： 一、有關所陳「陳情意見回應」乙節，本案逕向內政部陳情意見之回應說明需經過內政部都市計畫委員會審竣通過後，將會與會議紀錄一併公告於內政部國土管理署網站。 二、法令依據乙節回覆如下： (一)依據行政院 111 年 9 月 23 日院臺交字第	

編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
			不洽當，應請調整該行為。 二、第 1-1 頁：第二節法令依據 (一)依據都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款...個案同意函詳件二，係;高雄市政府 111 年 4 月 1 日高市府捷開字第 11130526200 號函，說明二「查本府為配合高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設計畫係屬本府施政方針，施政計畫之重大施政建設，爰業餘 111 年 4 月 1 日核准同意辦理個案變更都市計畫，請續辦都市計畫變更程序。」，由該函，似非中央急迫必須之計畫，依據都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款，即有疑慮，請查明。 (二)都市計畫法第 27 條第 1、2 項： 「1、都市計畫經發布實施後，遇有下列情事之一時，當地直轄市、縣（市）政府或鄉、鎮、縣轄市公所，應視實際情況迅行變更：一、因戰爭、地震、水災、風災、火災或其他重大事變遭受損壞時。二、為避免重大災害之發生時。三、為適應國防或經濟發展之需要時。四、為配合中央、直轄市或縣（市）興建之重大設施時。 2、前項都市計畫之變更，內政部或縣（市）政府得指定各該原擬定之機關限期為之，必要時，並得逕為變更。」，由此觀察，第 27 條係因「重大事變遭受損壞時」或類似情形始適用，本案並無此情況，恐非適用都計法第 27 條第 1 項，則須刪除適用本條款。此外，應適用都市計畫法第 15 條，請增列。 (三)第 1-3 頁：計畫位置與範圍。主要計畫應係高雄市為主體核心，本計畫係部分主要計畫變更，應將該關係與全高雄市的主要計畫關係，明確以書圖說	1110093850 號函示「案內規劃配合國家產業園區發展、整體都市規劃及大眾運輸需求…」，故本案係符合都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款「為配合中央、直轄市或縣（市）興建之重大設施時」辦理都市計畫變更。 (二)都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款為「為配合中央、直轄市或縣（市）興建之重大設施時」，非僅限於「重大事變遭受損壞時或類似情形始適用」，故本案係配合直轄市興建之重大設施變更都市計畫；另有關所陳「法令依據應增列都市計畫法第 15 條辦理」乙節，本案所列法令依據係指變更都市計畫之依據，其餘相關法令仍為適用範疇。 (三)有關所陳「計畫位置與範圍」乙節，考量本計畫變更範圍係位於高雄市大坪頂以東地區都市計畫區內，故計畫位置與範圍應屬該都市計畫區。 (四)各類管線內容非屬本案都市計畫變更範疇，亦非屬都市計畫書圖製作要點第十二點所列出主要計畫圖應表明事項，先予敘明；惟有關「潛盾工法標示」乙節，本計畫已於計畫書第 1-3、2-8、2-9 等各場站示意圖標示捷運路線範圍。 三、計畫書回應如下： 三-1：第 1 章-第 5 章回應如下： (一)本案係屬個案變更，有	

編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
			明。 (四)本工程地下工程採潛盾工法屬地下工程，應以虛線表示於都市計畫圖內。各類管線（尤其石化類管線及瓦斯管等）亦應繪置於都市計畫圖內，此有都市計畫法第 15 條第十款，屬「其他應表明事項」適用。 三、原主要計畫之計畫書及補充回應資料： 三-1：原主要計畫之計畫書部分（第 1 章-第 5 章） (一)人口金字塔 都市計畫法第 15 條「三、人口之成長、分布、組成、計畫年內人口與經濟發展之推計。」應請補正。該項人口推估，以符合該法第 5 條 25 年為期之人口金字塔，說明高雄市人口成長、分布、組成於 25 年發展情形（5 年為一階層）。且敘明「經濟發展推計」（至少 15 年）。大坪頂地區（區公所轄範圍）之人口[有都市計畫法第 9、10 條適用]，亦比照作出人口金字塔圖及經濟推估。原主要計畫第 2-2 頁，所稱「民國 115 年計畫人口為 180,000 人」不明確，故以行政區依據，請更正預測未來 25 年人口盛衰情形。 (二)第 2-2 頁，(一)、「本計畫位於高雄市與屏東縣之間」該為位於高雄市南端（98 年 12 月 25 日改制後）。且列明都市計畫細部計畫名稱及面積及非都市計畫面積。非都市土地：農業用地、交通用地等寫明地段及地號（可用代表地號），應與都市計畫內土地分列。 (三)「第二節 現行都市計畫概要」（第 2-2~2-3 頁），已有 21 個使用分區者，刪除「劃設」二字，於(二)1、住宅區：刪除「鄰里單元」四字，圖 2-2-1、2-2-3：文字「現行都市計	關所陳全計畫區之人口預測與推估，建議可於通盤檢討時一併檢討、調整為宜。 (二)有關「非都市土地」乙節，因本案屬都市計畫變更，非都市土地內容非屬本案都市計畫變更範疇。 (三)有關所陳「現行都市計畫概要」乙節，本案係依照現行計畫內容載明土地使用分區，故建議維持計畫書內容。 (四)有關所陳「依行政轄區說明各土地使用分區」乙節，考量都市計畫區內容係載明整體都市計畫區，非依照行政轄區區分，故建議維持計畫書內容。 (五)有關所陳「記明文號」乙節，本計畫書已於第 2-1 頁表 2-1-1 歷年都市計畫檢討、變更綜理表內載明「變更高雄市大坪頂以東地區主要計畫(第四次通盤檢討)(第二階段)案」之公告字號。 (六)有關所陳「標題修改」乙節，考量「二、各車站之現行都市計畫」係載明車站之現行計畫內容，故建議維持計畫書內容；另有關「第三節修正名稱」乙節，考量內容為上位計畫及相關計畫，故建議維持計畫書內容；另有關「公告字號及日期」乙節，考量部分國家政策未有公告字號，且公告年份已載明，故維持計畫書內容；另有關「大林蒲遷村計畫」乙節，考量本	

編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
			畫圖」刪除「示意」二字。同一理由，「構想」二字，於正式公告之都市計畫書內刪除。 (四)依行政轄區說明各轄區內土地使用分區管制情形(含高雄縣)依循原都市計畫主要計畫及細部計畫針對此土地使用分區共有「住宅區、商業區、工業區、產業專用區、公共設施用地」共21個使用分區，分別於行政區圖示及說明。例如：住宅區786.5866公頃，分屬那些下轄個行政區，應明確說明於各下轄區土地使用分區管制情形，原高雄縣主要計畫等亦應敘述。 (五)第2-3頁「資料來源，說明文號：變更高雄市大坪頂以東地區主要計畫(第四次通盤檢討)(第二階段)案」，請記明文號。 (六)第2-7頁「二、各車站之現行都市計畫」改為「擬設車站周邊土地使用分區管制情形」。第2-10頁「第三節上位計畫相關建設計畫」改為「第三節綜合計畫及其他計畫」，表2-3-1內，案名應載明公告字號及日期，「6、110年、大林浦遷村計畫安置計畫書(草案)」似與本案無關，請刪除。 (七)第2-8-2-9頁有：圖2-2-2RL4、2-2-3RL5、圖2-2-4RL6、2-2-5RL7，文字說明，刪除「示意」二字，多處均同。 (八)第2-10頁第4行：「改變高雄市整體空間發展與結構及土地利用型態」成為「改變高雄市整體發展及土地利用」。[文字應精簡]。 (九)上位計畫6計畫，請記明文號。第2-10頁，表2-3-1上位及相關建設計畫綜理表，共6項計畫，請註明各計畫之發布文號及日期。	計畫為發展整體路網系統之一環，整體路網經大林浦遷村周邊地區，故其屬相關計畫，建議維持計畫書內容。 (七)有關所陳「刪除示意二字」乙節，考量圖2-2-2至圖2-2-5為說明現行計畫之示意圖，故建議維持計畫書內容。 (八)有關所陳「精簡文字」乙節，因考量大眾捷運系統逐漸改變之主體為整體空間與結構，故建議維持計畫書內容。 (九)有關所陳「公布文號及日期」同(六)回應說明。 (十)有關所陳「氣候資料來源」乙節，所載明之資料來源為交通部中央氣象署，建議後續於計畫書補充；另有「災害發生歷史」乙節，因本計畫所屬之林園區未受所陳災害影響，故未列入所陳災害，惟建議後續於計畫書補充本計畫區之淹水潛勢說明；另有「工業區空氣品質及噪音指數」乙節，內容非屬本案都市計畫變更範疇。 (十一)有關所陳「人口依行政區說明」乙節，考量都市計畫區內容係載明整體都市計畫區，非依照行政轄區區分，故建議維持計畫書內容。 (十二)有關所陳「土地使用現況標題修改」乙節，因第二節係說明土地使用之現況，非屬管制現況，故建議維持計畫書內容；另	

編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
			(十)第 3-1 頁，風速：2.8m/s，及最大雨量為 2769.6 公厘，應說明資料來源。災害發生歷史，請增列：113 年淹水情形，及瓦斯管線氣爆事件。此外，工業區空氣品質及噪音指數，請列入。 (十一)第 3-3 頁：「四、人口」請依各個行政區說明。 (十二)第 3-6 頁「第二節土地使用現況」改為「土地使用分區管制現況(zoning)」。第 3-10 頁「第三節土地權屬概況」改為「第三節土地使用分區管制之土地權屬說明」。 (十三)第 3-23 頁表 3-4-6，沿海路二段東西向服務水準 A 級，南北向如何，有瞭解必要，應再澄清，例如，114 年 1 月 16 日開會當日，沿海路二段上交通非常壅擠。 第 4-12 頁：(一)、捷運 RL1 站，(二)、捷運 RL2 站，(三)、捷運 RL3 站，非本次主要計畫範圍內，應標註。 (十四)第 4-22 頁：增額容積 26.31 億元及土地開發 141.08 億元利益來源，請說明。 第三節「高雄都會區大眾捷運系統小港林園線財務計畫... (三)、土地開發淨收入... 4 處土地開發基地，面積約 5,2083 公頃，土地開發效益約為 141.08 億元，(當年幣值)... (五)增額容積收入...可預估 10 年期間之增額容積金額約為 2630.93 百萬元」。查本案：土地開發不應有「效益」收入，「土地」係為民謀利，「開發」原因須說明，陳情人好奇：容積 26.31 億元及土地開發 141.08 億元，以什麼理由有增額容積，請說明。	有關「土地權屬概況標題修改」乙節，因第三節係說明土地權屬之概況，非屬管制之土地權屬說明，故建議維持計畫書內容。 (十三)有關所陳「第 3-23 頁沿海路二段南北向服務水準」乙節，因沿海路二段屬東西向道路，未有南北向之情形，故未說明南北向服務水準；另有「第 4-12 頁 RL1、2、3 站說明」乙節，因該章節為高雄都會區大眾捷運系統小港林園線計畫概要，且已於第一章第三節說明本計畫範圍為 RL4、5、6、7 站。 (十四)有關所陳「增額容積及土地開發來源」乙節，係依據「高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」內容載明，為提高自償率以及挹注捷運小港林園線計畫，本計畫需辦理土地開發及增額容積等以提升計畫財務可行性。 (十五)有關所陳「財務評估內容之計算式」乙節，因本計畫係參考行政院核定之「高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設及周邊土地開發計畫綜合規劃」內容載明，故未舉列相關計算式；另有「資料來源說明」乙節，已載明完整名稱。	

編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
			(十五)計畫書第 4-24 頁；三、財務評估結果：表 4-3-1 小港林園線之財務評估指標，及表 4-3-2 票箱收入及建造成本因子之財物敏感度、表 4-3-3 折現率之財務敏感度、表 4-3-4 租稅收入敏感度、表 4-3-5。 請詳列此算式，並記明分子分母每一數值的本意。於第 4-24 頁。表 4-3-1 小港林園線之財務評估指標註... 資料來源：高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設及周邊土地開發計畫綜合報告。民國 111 年。請寫完整書名，且註明該來源之頁碼。 (十六)計畫書第 4-34、35、36 頁：請說明運量所產生的票箱收入。 (十七)計畫書第 5-1 頁：「二、捷運小港林園線回饋原則...」比照商業區變更回饋負擔比例原則辦理，應捐贈變更面積之 35%土地予高雄市政府。」，人民土地為何捐贈 35%？高雄市政府無權侵奪人民土地，強令人民捐地。若有理由請說明。 (十八)列表說明以下內容： 編號 站名 RL4 RL5 RL6 RL7 RL1 RL2 RL3 一 擬徵收地號 二 113 年公告現值 三 徵收土地面積 8680m² 12996m² 23725m² (28422 m²?) 1.2294m² 四 使用分區 五 預計量體(方位)建築面積、樓層數 六 預計捷運服務人口數 七 預估票箱收入金額(年)(民國 120 年) 八 預估票箱收入金額(年)(民國 130 年) 九 預估箱收入金額(年)(民國 140 年)	(十六)有關所陳「票箱收入」乙節，已於計畫書第 4-22 頁載明。 (十七)有關所陳「變更回饋負擔比例原則」乙節，係參照「變更高雄市大坪頂以東地區主要計畫(第四次通盤檢討)(第二階段)案」之變更回饋比例原則辦理。 (十八)有關所陳「各站說明以下內容」乙節，本計畫已於第二章 現行都市計畫說明各站之變更面積、現行土地使用分區等內容，並於第四章 高雄都會區大眾捷運系統小港林園線計畫概要說明預計捷運服務人口、票箱收入、工程費用、800 公尺範圍內人口數、土地開發收入、增額容積收入等相關內容。 (十九)有關所陳「農業區變更回饋比例」乙節，係參考已通過市都委會之相關案例辦理，另都市計畫變更回饋原則係依照「各級都市計畫委員會組織規程」第 13 條規定訂定。 (二十)有關所陳「捷運開發區改為捷運站用地」乙節，考量捷運開發區係屬土地開發，非屬公共設施用地，建議維持變更內容。 (二十一)有關所陳「加油站專用區面積變更」乙節，同(十九)回覆說明。 (二十二)有關所陳「產業專用	

編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
			十 現在房屋棟數 使用執照/無使用執照 十一 營建工程費（含站體）、規劃設計費 十二 捷運線：地上/地下 十三 徵收土地經費 十四 800 公尺範圍內人口數（戶數） 十五 古蹟、古物（地點） 十六 土地開發淨收入（120 年幣值） 十七 增額容積收入 十八 地價稅收入（民國 120 年） 十九 增值稅收入 二十 土地增值稅收入 二十一 備註：LR1、LR2、LR3 在小港區臨海工業區內，視狀況，擇項填充。 (十九)計畫書第 5-2 頁第 1-2 行：變更範圍屬「高雄市大坪頂以東地區主要計畫」之 RL4、RL5 站，比照高雄市都市計畫委員會 111 年 10 月 12 日第 107 次會議審竣「變更高雄市岡山主要計畫(第三次通盤檢討)案」變更農業區為捷運開發區變更回饋比例為 50%辦理，應捐贈變更範圍內之 50%土地予高雄市政府。」者，以主要計畫配合比照高雄市 111 年 10 月 12 日第 107 次都市計畫委員會決議內容變更為無效。農業用地變更為捷運系統用地，捐贈 50%給高雄市政府(捐贈：都市計畫法及其施行細則均無此規定)，發生甚麼法律效果，請說明。舉例：農業用地 900m²，捐贈 450m²為捷運系統用地，其餘人民土地 450m²作何用途，如何保障人民權益，有說明必要。 (二十)計畫書第 5-2 頁、5-9 頁：捷運站開發區，5-2 頁改為：	區併入工業區」乙節，內容非屬本案都市計畫變更範疇。 (二十三)有關所陳「車站專用區併入公共設施用地」乙節，內容非屬本案都市計畫變更範疇。 (二十四)有關所陳「欠缺道路用地使用分區」乙節，因道路用地屬公共設施用地，故未列入使用分區；另有關「使用分區面積合計應等於行政區面積」乙節，因大坪頂以東都市計畫區非依照行政區劃分，故都市計畫面積未等於行政區面積。 (二十五)有關所陳「使用分區面積減少」乙節，因本案變更農業區、加油站專用區、批發市場用地及公園用地為捷運開發區、捷運系統用地、運動場用地及停車場用地，故本案土地使用分區面積應配合增減；另有關「加油站專用區、批發市場用地減少」乙節，本計畫 RL4 站變更內容為變更尚未開闢使用之加油站專用區為捷運開發區，未涉及公共設施用地變更；經查該批發市場用地尚未開闢使用，經向批發市場用地主管機關農業局確認無開闢需求，爰納入變更範圍；另有關「行政程序法第 7 條」乙節，係說明行政行為，內容非屬本案都	

編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
			捷運站用地，像公共設施：交通運輸使用，第 5-9 頁刪除：(二十一)「捷運站開發區」，三基地面積共 3.9876 公頃，以「開發區」名稱不適合。該用地面積併入(二十二)公共設施用地，成為公共設施用地(捷運站)。 (二十一)計畫書第 5-8 頁：(八)、加油站專用區面積：2.8209 公頃，維持不變，適用於 5-10 頁，變更為「捷運站開發區」刪除。第 5-10 頁，批發市場用地：1.30000 公頃不變，減 0.41 公頃刪除。 (二十二)產業專用區面積 92.4720 公頃，與工業區(都市計畫法第 32 條)有何差異，併入工業區是否可行，請說明。 (二十三)計畫書第 5-9 頁：(十二)、車站專用區，面積：0.7202 公頃，請斟酌是否併入公共設施用地(車站用地)。 (二十四)計畫書 5-8、5-9 頁欠缺道路用地使用分區，請補。全部使用分區面積合計，應合計，應等於全部行政區面積。 (二十五)計畫書 5-8 頁；「本計畫變更後高雄市大坪頂以東地區主要計畫農業區減少 3.2073 公頃、加油站專用區減少 0.2419 公頃、批發市場用地減少 0.4100 公頃、公園用地減少 2.3800 公頃，並增加捷運開發區 3.9876 公頃、捷運系統用地 1.7741 公頃、運動場用地 0.3776 公頃及停車場用地 0.0999 公頃，變更前後土地使用計畫面積對照表詳如表 5-2-1 所示，變更後土地使用計畫詳如圖 5-2-1 至圖 5-2-4 所示。」，	市計畫變更範疇。 (二十六)有關所陳「五項公共設施用地面積」乙節，因五項公共設施用地係指公園、兒童遊樂場、體育場、綠地、廣場等公共設施用地，非指全部公共設施用地，故面積不同；另有關「公共設施、公園用地間之關係」乙節，公園用地係屬都市計畫區公共設施用地內之其中一種公共設施用地。 (二十七)有關所陳「公園用地需要面積」乙節，依照「都市計畫法定期通盤檢討」第 17 條第 2 項之檢討規定，公園每一計畫處所最小面積不得小於零點五公頃為原則，故高雄市大坪頂以東都市計畫區內之 15 處公園用地所需面積為 7.5 公頃；另有關「計畫書 5-14 頁末」乙節，考量變更後五項公共設施用地低於變更前，將於 RL6 站提供綠美化空間之相關因應措施。 (二十八)有關所陳「捷運路線長度、運輸時間、班次、載運量等」乙節，內容非屬本案都市計畫變更範疇；惟本案捷運小港林園線之運量推估，詳計畫書第四章第五節說明。 (二十九)有關所陳「港埔國小未來盛衰」乙節，內容非屬本案都市計畫變更範疇。	

編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
			查本高雄捷運線開闢為何：農業區減少 3.2073 公頃、加油站專用區減少 0.2419 公頃、批發市場用地減少 0.4100 公頃、公園用地減少 2.3800 公頃，尤其：加油站專用區減少 0.2419 公頃、批發市場用地減少 0.4100 公頃有不當。批發市場用地，加油站用地係供當地居民生活，食衣住行四大需求所必須：食與行所必須之用地，沒有必須徵用此大眾所必須使用土地，干擾其使用之理由，應依行政程序法第 7 條，多項選擇，應擇損害人民權益最小者。 (二十六)計畫書 5-14 頁中間：「(2)變更前五項公共設施用地面積為 81.2901 公頃（占總計畫面積 1.36%），變更後五項公共設施面積為 79.2877 公頃（占總計畫面積 1.33%），減少 2.0024 公頃，變更前後計畫面積均未達總計畫面積之百分之十。」，該公共設施用地：「變更後五項公共設施面積為 79.2877 公頃。」與 5-11 頁表 5-2-1 公共設施用地：892.5431 公頃不符，請澄清。第 5-9 頁「公共設施用地」係：「(二十二)公共設施用地 公共設施用地包含機關用地、學校用地、市場用地、公園用地、廣場用地等，本次新增運動場用地、停車場用地、捷運系統用地等，計畫面積總計為 892.5431 公頃。」，但 5-14 頁第二行稱「(一)涉及之公共設施用地 本次涉及之公共設		

編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
			施用地為變更捷運 RL6 站 2.3800 公頃公園用地(公11 用地) 及 0.4100 公頃之批發市場用地(批 6 用地) 為捷運開發區。」，請明確說明：公共設施、公園用地間的關係。 (二十七)計畫書 5-14 頁中間：表 5-2-2 變更前後公共設施用地面積檢核表，在何種情形需要：公園用地?須要面積(公頃)/處：7.5/15，甚麼意思，應說明。尤有甚者，計畫書 5-14 頁末稱「3. 因應措施變更後之公園、體育場所、綠地、廣場及兒童遊樂場等五項公共設施用地低於變更前之面積，惟捷運 RL6 站周邊現已規劃 1.2200 公頃之幸福公園提供開放空間供周邊居民使用，且捷運 RL6 站周邊均為農業區，未來捷運 RL6 站亦將依「高雄市捷運及輕軌場(廠)站都市設計規範」規定辦理，提供綠美化空間。」，看不懂，請詳述真意。 (二十八)本主要計畫地區，捷運路線長度。經過幾個行政區。每天運輸時間、運輸班次、每次載運量，與其他大眾運輸銜接情形。 (二十九)第 4-18 頁表 4-2-6 有港埔國小一所，人數 213 人，面積 1.91 公頃，可服務人口數 213 人，請說明未來的盛衰可能性。 三-2：原主要計畫之計畫書部分(第 6 章~第 7 章) (一)計畫書 6-11 頁：「二、本計畫用地取得費用估算 依「土地徵收條例」、「大眾捷運法」、「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」、「國有不動產撥用要	三-2：第 6 章~第 7 章回覆如下： (一)有關所陳「穿越補償費用之估算金額」乙節，內容非屬本案都市計畫變更範疇。 (二)有關所陳「站體所占用土地之面積」乙節，內容非	

編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
			點」、「各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則」、「高雄市舉辦公共工程拆遷補償及救濟自治條例」、「高雄市大眾捷運系統開發需用土地協議價購優惠辦法」等相關法令，進行用地取得費用估算，詳細說明如下。 (一)用地取得費用 用地取得費用包含地上物拆遷補償、農作物補償等費用：捷運沿線所需協議價購或徵收之用地，以市償估算，地上物拆遷補償及農作物補償等依「高雄市舉辦公共工程拆遷補償及救濟自治條例」辦理。(二)穿越補償費用 地下穿越補償範圍包括各車站以及路線穿越段之私有土地。穿越補償費用估算依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」辦理。」云云，但僅稱「(一)用地取得費用」及「(二)穿越補償費用」，僅係：用地取得依據法令方式有兩種，並未依此兩種法令估算價金，請估算金額。 (二)站體容積率 350%、建蔽率 %所占用地之面積請說明。 三-3：補充資料回應(113 年 11 月) (一)第 1 頁：「供給型導向」更改為「需求型導向」。 (二)第 2 頁：「捷運場站以區段徵收整體開發之草案內容...」於備註「本補充資料附件二」者，但附件二規劃構想僅稱「劃設商業區，滿足居民日常消費需求；外圍劃設住宅區，滿足未來鄰近產業園區引入人口之住宅需求...」，但，「居民日常消費需求」不是靠劃設商業區來滿足的；也不是「劃設住宅區」，就能引入人口，且「區段徵收」係不符合土地徵收條例第四條立法理由(徵收方式)，應撤銷區段徵收。所稱整體開發不成立。	屬本案都市計畫變更範疇。 三-3：補充資料回覆說明如下： (一)有關所陳「供給型導向」更改為「需求型導向」乙節，依行政院核定函示，本計畫定位為供給型導向之捷運建設，配合國家產業園區發展、整體都市規劃及大眾運輸需求，提供本市小港、林園區安全、便捷且低碳環保之軌道運輸，並結合大眾運輸導向(TOD)發展策略提升捷運運量。 (二)有關所陳「區段徵收整體開發草案」乙節，係指本府刻正辦理之「變更高雄市大坪頂以東地區主要計	

編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
			(三)陳情人於113年7月8日出席，且有簽名，為何未將陳情意見記載於回應資料內，請說明。 (四)回應資料：專案小組第一次會議記錄第2頁：第20行「3、RL6站：現況公園用地(公11)為公有土地，已開闢使用...建議以確無開闢需求之批發市場用地檢討為捷運開發區...」者，且於資料第10頁專案小組意見「4、p.5-4RL站變更範圍南側提供停車場轉乘需求劃設停車場用地，建議評估周邊停車整體規劃利用與供需情形，研擬具體處理方案或配套措施」，處理情形稱「RL6站變更範圍南側設為停車場用地，係依據「高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設及周邊土地開發計畫」綜合規劃核定本，考量私人運具轉乘停車需求，於計畫區南側劃設停車場用地，可滿足民眾轉乘停車及運動場運動地，可滿足民眾轉乘停車及運動場運動人口停車需求」云云，在主要計畫書內第5-4頁稱「變更為停車場用地：0.0999平方公尺」，該項土地使用變更，涉及兩層面：(一)、批發市場廢除原因，(二)、停車場選旨在此地點原因，(三)、主要計畫尚未通過，如何確定「RL6站變更範圍南側劃設為停車場用地」為適當地點(四)、面積0.0999平方公尺，設立多少個停車位，(五)、該等停車位為何「可滿足民眾轉乘停車及運動場運動人口停車需求」請說明。 (五)、回應資料：第4頁(三)、「(三)各站實質檢討構想1、RL4站：請補充區分為2處開發建築基地之合理性，且捷運開發區變更範圍之公共設施用地劃設比例應符合通案性規定為	畫(配合高雄都會區大眾捷運系統小港林園線周邊土地專案通盤檢討)(RL4、RL5站)案」及「擬定高雄市大坪頂以東地區細部計畫(配合高雄都會區大眾捷運系統小港林園線周邊土地專案通盤檢討)(RL4、RL5站)案」，內容非屬本案都市計畫變更範疇。 (三)有關所陳「陳情意見回應」乙節，本案逕向內政部陳情意見之回應說明需經過內政部都市計畫委員會審竣通過後，將會與會議紀錄一併公告於內政部國土管理署網站。 (四)有關所陳「停車場用地變更」乙節，係依據「高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設及周邊土地開發計畫」綜合規劃核定本，考量私人運具轉乘停車需求劃設停車場用地，以滿足民眾轉乘停車及運動場運動人口停車需求。 (五)有關所陳「土地開發係令地主獲利，且不符合憲法第7條平等原則及不符合大法官釋字第400號解釋」乙節回覆如下： 1.有關所陳「土地開發係令地主獲利，應依照都市計畫法第48條徵收」乙節，本計畫係考量土地所有權人權益，並且變更為捷運開發區仍需經土地所有權人同意始可變更；另倘以徵收土地方式辦理捷運開發區土地取得，將違反大法官釋字第732號「捷運設施毗鄰地區土地徵收，與憲法保障人民財產權及居住自由之意旨有違…」，故本計畫將以協	

編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
			35%。」；第6頁「2. RL5 站：目前同意參與開發之地主比例僅37.1%且零星分布，請依建議意見(二)補充變更範圍配置之適宜行。」，及第4~5頁「3. RL6 站：現況公園用地(公 11)為公有土地且已開闢使用，考量本計畫區公園綠地比例偏低，且捷運開發區變更範圍擬於細部計畫再留設 10%相同性質之公共設施用地，致衍生現行公園用地仍有其使用需要之疑義，故除有符合(1)辦理聯合開發後開放空間服務水準能提供較現行計畫更佳之公共性機能，以及符合(2)公園面積減損最小化，並研提(3)適當之異地補償措施等 3 項前提外，建議僅以確無開闢需求之批發市場用地檢討為捷運開發區，公園應予以維持並得以都市計畫公共設施用地多目標使用辦法第 3 條規定供捷運系統使用。」，及第8頁「4. RL7 站：請依經濟部產業園區管理局意見，釐清用地範圍是否涉及該管工業區興辦事業計畫範圍。」；該等高雄市政府處理情形(略)，該 RL4、RL5、RL6、RL7 站之聯合開發係令地主獲利，且不符合憲法第 7 條平等原則，未予被選擇應作為公用土地地主適當補償，不符合大法官釋字第 400 號解釋「憲法第十五條關於人民財產權應予保障之規定，旨在確保個人依財產之存續狀態行使其自由使用、收益及處分之權能，並免於遭受公權力或第三人之侵害，俾能實現個人自由、發展人格及維護尊嚴。如因公用或其他公益目的之必要，國家機關雖得依法徵收人民之財產，但應給予相當之補償，方符憲法保障財產權之意旨」，現在所稱捷運聯合開發，未徵收人民土地，係	議價購等方式辦理，未採徵收方式取得土地。 2. 有關涉及違反憲法第 7 條平等原則，內容非屬本案都市計畫變更範疇 3. 有關涉及大法官釋字第 400 號，係指既成道路徵收事宜，內容非屬本案都市計畫變更範疇。 4. 另有關各站公共設施比例，本計畫已依委員建議調整，調整後之公設比例皆不低於於 35%。	

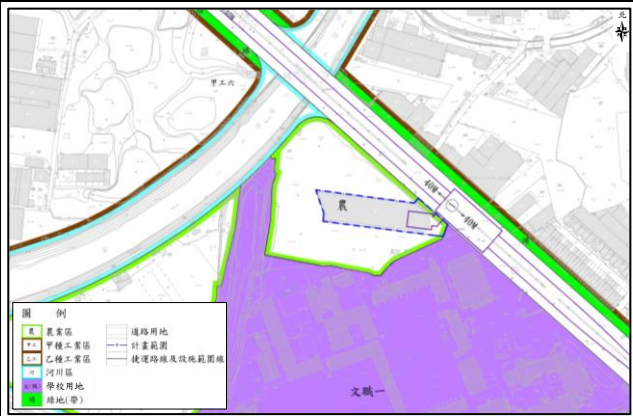
編號	公民或團體	建議內容	陳情理由	市府研析意見	市都委會決議
			將擬作為公共設施使用之人民土地，借由公權力擴張土地利用，令所有權人土地擴張利益，以增加土地標的物之收益，分其部份利益為公用，達到公用目的，此項「土地效益擴張」，名為：聯合開發，實係圖利該土地使用利益，違反土地平等使用原則，法律違反憲法無效(聯合開發違反土地公平使用原則，無效)。都市計畫法第 48 條所稱「徵收」係大法官釋字第 400 號適用，係唯一都市計畫法取得人民土地適法方法。 三-4：補充資料回應(113 年 11 月) 請增加詢問：林園區居民，對都市計畫公共設施提供的廣泛意見(運具選擇是否需要停車場及續行使用機車為交通工具)。 敬呈 內政部(都委會) 陳情人：彭○華 中華民國 114 年 1 月 22 日	三-4：有關所陳「請增加詢問林園區居民之運具選擇」乙節，本案已於 111 年 4 月 20 日至 111 年 5 月 20 日辦理公開展覽，並於 111 年 5 月 9 日辦理公開展覽說明會，已向土地所有權人及林園區居民說明本案變更內容。	

附圖六、審議案第七案提會修正內容

RK2站主要計畫

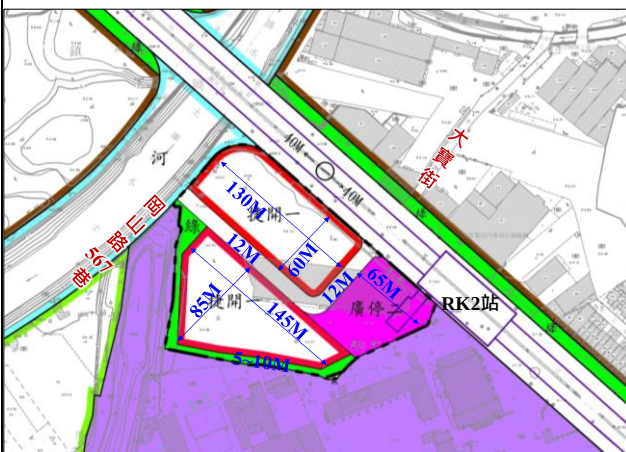


本市都委會第 120、122 次會議、內政部都委會第 1091 次會議通過內容



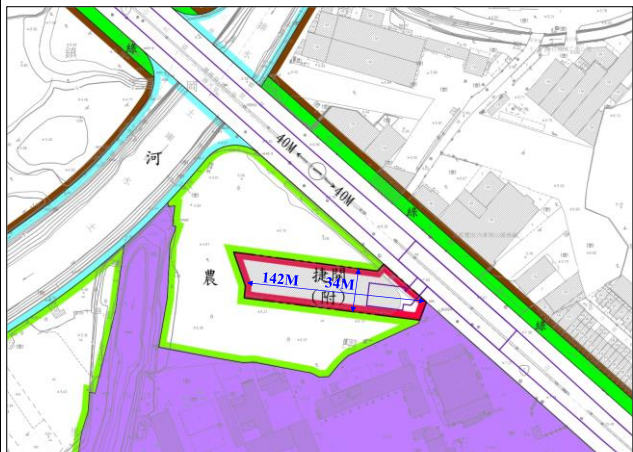
配合內政部都市計畫委員會第 1091 次會議審竣及地主意願調整方案

RK2 站細部計畫



項目	面積(公頃)	百分比(%)
捷運開發區	1.5453	64.89
廣停用地	0.4073	17.10
綠地(帶)	0.1756	7.38
道路用地	0.2532	10.63
合計	2.3814	100.00

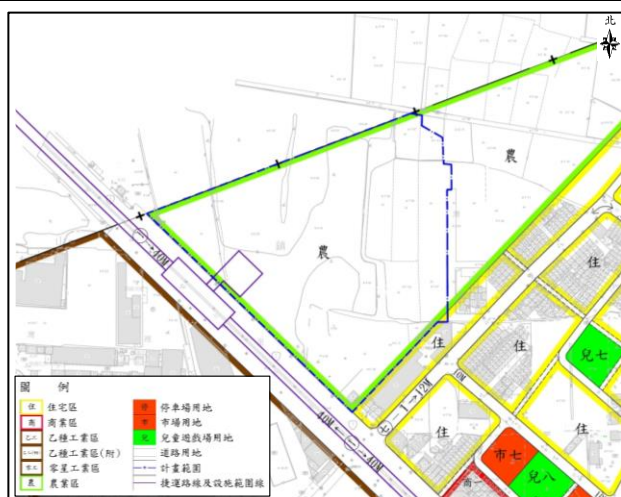
本市都委會第 120、122 次會議通過內容



項目	面積(公頃)	百分比(%)
捷運開發區	0.4763	100.00
合計	0.4763	100.00

配合內政部都市計畫委員會第 1091 次會議審竣及地主意願調整方案

RK3站主要計畫



本市都委會第 120、122 次會議、內政部都委會第 1091 次會議通過內容



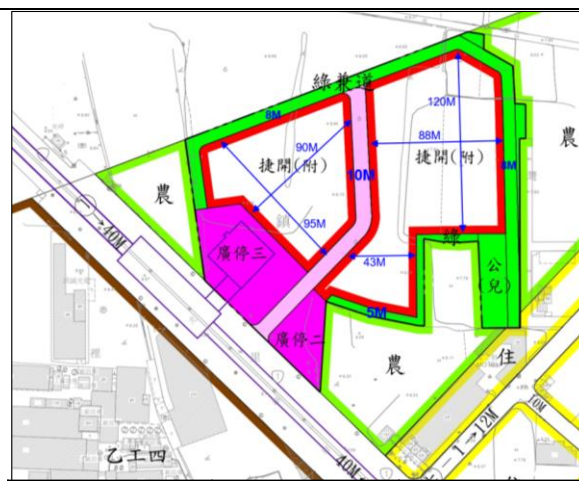
配合內政部都市計畫委員會第 1091 次會議審竣及地主意願調整方案

RK3站細部計畫



項目	面積(公頃)	百分比(%)
捷運開發區	2.6880	61.77
廣場用地	0.6058	13.92
廣停用地	0.3004	6.90
綠地(帶)	0.2163	4.97
道路用地	0.5411	12.43
合計	4.3516	100.00

本市都委會第 120、122 次會議



項目	面積(公頃)	百分比(%)
捷運開發區	1.9701	61.19
綠地(帶)	0.1146	3.56
廣停用地	0.4830	15.00
公兒用地	0.1077	3.35
綠兼道	0.4439	13.79
道路用地	0.1001	3.11
合計	3.2194	100.00

配合內政部都市計畫委員會第 1091 次會議審竣及地主意願調整方案

附表十五、審議案第七案主要計畫變更內容明細表

編號	變更位置	變更前		變更後		變更理由	備註	市都委會決議
		分區	面積 (公頃)	分區	面積 (公頃)			
1	RK2站及省道台1線以西、岡山農工與岡山溪之間	農業區	0.4763	捷運開發區(附)	0.4763	1. 本案件為配合國家重大建設推動之案件，為促進車站周邊土地發展，整合街廓整體開發，配合岡山路竹延伸線之整體路線規劃及場站設置區位，選擇適宜土地辦理開發，以活絡岡山、路竹地區發展。 2. 綜合考量捷運設施配置、地主權益及土地完整性，依《大眾捷運法》相關規定辦理土地開發，變更為捷運開發區，以保障民眾權益及挹注捷運建設經費。	附帶條件： 1. <u>自農業區變更之回饋負擔比例為50%，並應另行擬定細部計畫。</u> 2. <u>捷運開發區之基準容積率，應比照岡山都市計畫商業區之規定。</u> 3. <u>土地所有權人應於計畫核定前與高雄市政府簽訂協議書議定負擔回饋執行方式並納入計畫書規定，如未能簽訂協議書者，則維持原計畫。</u>	照案通過。

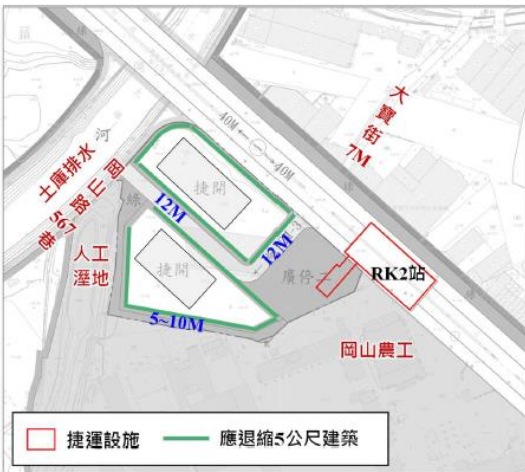
編號	變更位置	變更前		變更後		變更理由	備註	市都委會決議
		分區	面積 (公頃)	分區	面積 (公頃)			
2	RK3站及省道台1線以東、育德街以北	農業區	3.2149	捷運開發區 (附)	3.2149	1. 本案件為配合國家重大建設推動之案件，為促進車站周邊土地發展，整合街廓整體開發，配合岡山路竹延伸線之整體路線規劃及場站設置區位，選擇適宜土地辦理開發，以活絡岡山、路竹地區發展。 2. 綜合考量捷運設施配置、地主權益及土地完整性，依《大眾捷運法》相關規定辦理土地開發，變更為捷運開發區，以保障民眾權益及挹注捷運建設經費。	附帶條件： 1. <u>自農業區變更之回饋負擔比例為50%，自住宅區變更之回饋負擔比例為10%，並應另行擬定細部計畫。</u> 2. <u>細部計畫應劃設不低於35%之公共設施用地，並應劃設不低於10%之5項開放性公共設施。</u> 3. <u>捷運開發區之基準容積率，應比照岡山都市計畫商業區之規定。</u> 4. <u>土地所有權人應於計畫核定前與高雄市政府簽訂協議書議定負擔回饋執行方式並納入計畫書規定，如未能簽訂協議書者，則維持原計畫。</u>	照案通過。
		住宅區	0.0045	捷運開發區 (附)	0.0045			

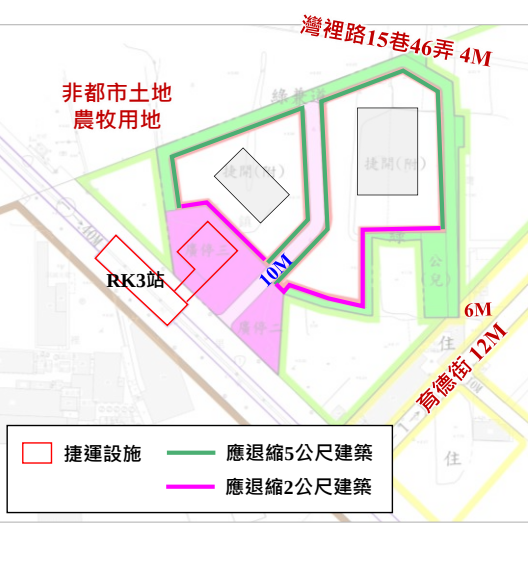
註：表內面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。

附表十六、審議案第七案土地使用分區管制要點調整對照表

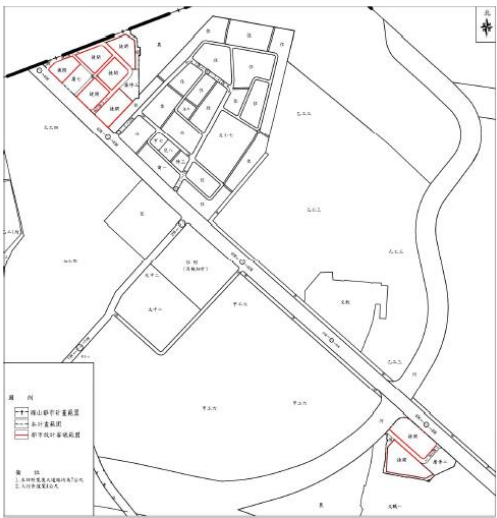
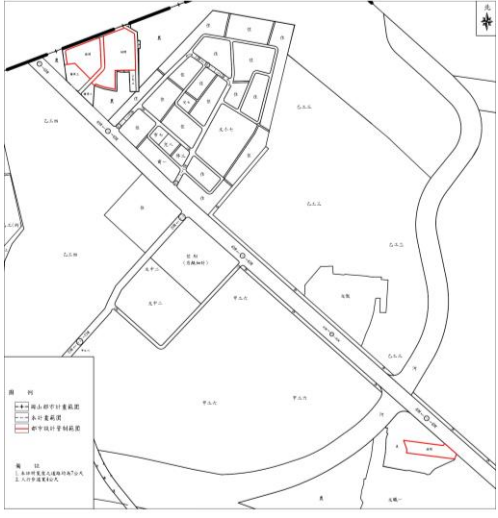
本市都委會第 120、122 次會議、 內政部都委會第 1091 次會議通過條文	本次提會審議條文	調整 說明	市都 委鑒 決議																
本計畫區土地使用管制應依下列規定辦理，其餘未規定事項，適用其他法令規定：	本計畫區土地使用管制應依下列規定辦理，其餘未規定事項，適用其他法令規定：	-	照案通過。																
第一條 捷運開發區之使用依都市計畫法高雄市施行細則中有關商業區規定辦理，其餘未規定事項，適用都市計畫法高雄市施行細則，並得適用「建築技術規則建築設計施工編」商業區之空地比規定。	第一條 捷運開發區之使用依都市計畫法高雄市施行細則中有關商業區規定辦理，其餘未規定事項，適用都市計畫法高雄市施行細則，並得適用「建築技術規則建築設計施工編」商業區之相關規定。	-	照案通過。																
第二條 捷運開發區供捷運設施（捷運車站、車站出入口及相關設施）使用，供捷運設施使用部分不計入容積計算，開發區得依「大眾捷運系統土地開發辦法」辦理土地開發，其使用強度依下表規定辦理。	第二條 捷運開發區供捷運設施（捷運車站、車站出入口及相關設施）使用，供捷運設施使用部分不計入容積計算，開發區得依「大眾捷運系統土地開發辦法」辦理土地開發，其使用強度依下表規定辦理。	-	照案通過。																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">項目</th><th>建蔽率 (%)</th><th>容積率 (%)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>捷運開發區</td><td>捷開</td><td>70</td><td>350</td></tr> </tbody> </table>	項目		建蔽率 (%)	容積率 (%)	捷運開發區	捷開	70	350	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">項目</th><th>建蔽率 (%)</th><th>容積率 (%)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>捷運開發區</td><td>捷開</td><td>70</td><td>350</td></tr> </tbody> </table>	項目		建蔽率 (%)	容積率 (%)	捷運開發區	捷開	70	350		
項目		建蔽率 (%)	容積率 (%)																
捷運開發區	捷開	70	350																
項目		建蔽率 (%)	容積率 (%)																
捷運開發區	捷開	70	350																
捷運開發區、廣停用地供捷運設施（捷運車站、車站出入口、人行立體連通道及相關設施）使用部分，得不計入建蔽率及容積率。捷運開發區倘經評估基地開挖對周邊大眾運輸軌道系統之公共安全無虞者，得經高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議同意，不適用「高雄市都市設計審議原則」開挖率之規定。 直接臨接省道台 1 線之街廓基地建築物，其地上一、二層合計使用樓地板面積，除供社區服務或公共空間使用外，其餘供商業設施使用之樓地板面積合計不得低於百分之五十。	捷運開發區、廣停用地供捷運設施（捷運車站、車站出入口、人行立體連通道及相關設施）使用部分，得不計入建蔽率及容積率。捷運開發區倘經評估基地開挖對周邊大眾運輸軌道系統之公共安全無虞者，得經高雄市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議同意，不適用「高雄市都市設計審議原則」開挖率之規定。 直接臨接省道台 1 線之街廓基地建築物，其地上一、二層合計使用樓地板面積，除供社區服務或公共空間使用外，其餘供商業設施使用之樓地板面積合計不得低於百分之五十。																		
第三條 為符合 TOD 發展需求，並鼓勵民眾參與大眾捷運系統土地開發，捷運開發區之容積得予放寬。土地開發後總容積依下列公式核計：	第三條 為符合 TOD 發展需求，並鼓勵民眾參與大眾捷運系統土地開發，捷運開發區之容積得予放寬。土地開發後總容積依下列公式核計：	經參酌 部都委 會小組 委員建 議，為	照案通過。																

本市都委會第 120、122 次會議、 內政部都委會第 1091 次會議通過條文	本次提會審議條文	調整 說明	市都 委鑒 決議
$F=F_0+F_1+F_2+F_3$ F：土地開發後總容積。 F_0：基準容積。 F_1：核給基準容積百分之三十之 TOD 容積增量。 F_2：依大眾捷運系統土地開發辦法核給之捷運容積獎勵。 F_3：其他法規核給之容積獎勵。 前項 F_1(容積增量)機制僅適用於依大眾捷運法第七條辦理土地開發之捷運開發區可建築土地，其 F_1 半數由原土地所有權人依主要計畫規定之變更負擔回饋辦理，餘由本府（大眾捷運系統主管機關）取得，均依大眾捷運系統土地開發辦法一併辦理開發，挹注建設。 本條土地開發後總容積（F）累計上限依都市計畫法高雄市施行細則第二十四條之五規定辦理。	$F=F_0+F_1+F_2+F_3$ F：土地開發後總容積。 F_0：基準容積。 F_1：核給基準容積百分之三十之 TOD 增額容積。 F_2：依大眾捷運系統土地開發辦法核給之捷運容積獎勵。 F_3：其他法規核給之容積獎勵。 前項 F_1(<u>增額容積</u>)機制僅適用於依大眾捷運法第七條辦理土地開發之捷運開發區可建築土地，其 F_1 半數由原土地所有權人依主要計畫規定之變更負擔回饋辦理，餘由本府（大眾捷運系統主管機關）取得，均依大眾捷運系統土地開發辦法一併辦理開發，挹注建設。 本條土地開發後總容積（F）累計上限依都市計畫法高雄市施行細則第二十四條之五規定辦理。	避免細部計畫土地使用分區管制要點有創設法令之疑慮，有關「TOD 容積增量」規定之部分已參循都市計畫法高雄市施行細則第 24 條-5 規定修正為「TOD 增額容積」。	
第四條 捷運開發區之建築基地於申請建築時，其建築樓地板面積在 250 平方公尺以下者，應留設 1 部停車空間，如超過 250 平方公尺者，則超過部分每超過 150 平方公尺及其零數應增設 1 部停車空間。考量計畫範圍位於大眾運輸場站，捷運開發區之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 30%。	第四條 捷運開發區之建築基地於申請建築時，其建築樓地板面積在 250 平方公尺以下者，應留設 1 部停車空間，如超過 250 平方公尺者，則超過部分每超過 150 平方公尺及其零數應增設 1 部停車空間。考量計畫範圍位於大眾運輸場站，捷運開發區之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 30%。	-	照案通過。
第五條 捷運開發區於申請建築時，應依下列規定退縮建築，退縮部分得計入法定空地，且不得於退縮範圍內設置圍牆。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	第五條 捷運開發區於申請建築時，應依下列規定退縮建築，退縮部分得計入法定空地，且不得於退縮範圍內設置圍牆。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	保留原條文之退縮精神，同時考量基地寬	照案通過。

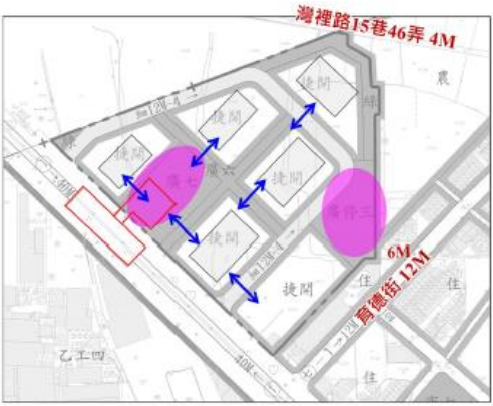
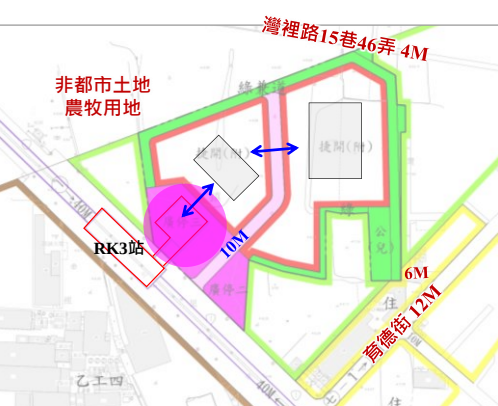
本市都委會第 120、122 次會議、 內政部都委會第 1091 次會議通過條文	本次提會審議條文	調整 說明	市都 委鑒 決議
於臨接計畫道路兩側退縮建築。 (一) RK2 站基地 1.臨省道台 1 線側應自基地境界線退縮 5 公尺建築。 2.臨寬度 12 公尺道路側應自基地境界線退縮 5 公尺建築。 3.臨廣停用地側應自基地境界線退縮 5 公尺建築。 4.臨 5~10 公尺綠帶側應自基地境界線退縮 5 公尺建築。 5.臨河川區側應自基地境界線退縮 5 公尺建築。  (二) RK3 站基地 1.臨省道台 1 線側應自基地境界線退縮 5 公尺建築。 2.臨寬度 12 公尺道路側應自基地境界線退縮 5 公尺建築。 3.臨十字廣場用地側應自基地境界線退縮 4 公尺建築。 4.臨都市計畫區農業區旁綠帶側應自基地境界線退縮 2 公尺建築。 5.臨廣場用地、廣停用地側應自基地境界線退縮 2 公尺建築。 6.臨住宅區側應自基地境界線退縮 5 公尺建築。	於臨接計畫道路兩側退縮建築。 (一) RK2 站基地 1.臨省道台 1 線側應自基地境界線退縮 5 公尺建築。 2.臨農業區側應自基地境界線退縮 <u>1.5 公尺建築。</u>  (二) RK3 站基地 1.臨道路用地、綠地兼供道路使用側應 <u>自基地境界線退縮 5 公尺建築。</u> 2.臨綠地(帶)、公兒用地側應自基地境界線退縮 <u>2 公尺建築。</u> 3.臨廣停用地側應自基地境界線退縮 <u>2 公尺建築。</u>	度較窄，依農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點之隔離綠帶或設施最小寬度要求，配合調整規範相關退縮規定。	

本市都委會第 120、122 次會議、 內政部都委會第 1091 次會議通過條文	本次提會審議條文	調整 說明	市都 委鑒 決議
			
第六條 建築基地不分規模應予綠化，其檢討 計算依「建築基地綠化設計技術規 範」辦理。	第六條 建築基地不分規模應予綠化，其檢討 計算依「建築基地綠化設計技術規 範」辦理。	-	照案 通過。

附表十七、審議案第七案都市設計基準條文調整對照表

本市都委會第 120、122 次會議、內政部都委會第 1091 次會議通過條文	本次提會審議條文	調整說明	市都委會決議
(一)總則 第一條 本計畫區都市設計審議範圍內建築基地之建造執照、雜項執照之申請案，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。 	(一)總則 第一條 本計畫區都市設計審議範圍內建築基地之建造執照、雜項執照之申請案，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。 	配合捷開區劃設之範圍予以調整都市設計審議範圍。	照案通過。
第二條 有關都市設計審議作業程序、簡化規定、授權規定、變更設計及相關審議事項等，應依照現行都市設計審議規範及都設會之相關規定與決議事項辦理。	第二條 有關都市設計審議作業程序、簡化規定、授權規定、變更設計及相關審議事項等，應依照現行都市設計審議規範及都設會之相關規定與決議事項辦理。	-	照案通過。
第三條 實施都市設計審議之基地申請開發，適用「高雄市都市設計審議原則」規定。	第三條 實施都市設計審議之基地申請開發，適用「高雄市都市設計審議原則」規定。	-	照案通過。
第四條 因基地條件特殊而無法執行者或申請案有益於都市景觀或具環境公益性者，經都設會審查同意，得不適用本基準全部或一部分之規定。	第四條 因基地條件特殊而無法執行者或申請案有益於都市景觀或具環境公益性者，經都設會審查同意，得不適用本基準全部或一部分之規定。	-	照案通過。
第五條 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之。	第五條 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之。	-	照案通過。
(二)管制內容 第六條 本計畫區內捷運開發區法定空地宜	(二)管制內容 第六條 本計畫區內捷運開發區法定空地宜	-	照案通過。

本市都委會第 120、122 次會議、內政部都委會第 1091 次會議通過條文	本次提會審議條文	調整說明	市都委會決議
集中留設於廣停用地側，其植栽綠化原則以複層式植栽設計，且建築物間之鄰棟間距應留設至少 6 公尺，以維持通風、採光、日照。前述棟距規定如因基地限制，得經本市都設會同意調整之。	集中留設於廣停用地側，其植栽綠化原則以複層式植栽設計，且建築物間之鄰棟間距應留設至少 6 公尺，以維持通風、採光、日照。前述棟距規定如因基地限制，得經本市都設會同意調整之。		
第七條 建築基地不得設置 2 個以上汽車停車空間之出入口，且出入口原則不宜設置於省道台 1 線，但如經高雄市政府建築物交通影響評估審議會或都設會審議同意者不在此限。	第七條 建築基地不得設置 2 個以上汽車停車空間之出入口，且出入口原則不宜設置於省道台 1 線，但如經高雄市政府建築物交通影響評估審議會或都設會審議同意者不在此限。	-	照案通過。
第八條 捷運開發區各街廓側退縮部分除停車空間之出入口外，其餘應植栽綠化並留設供人行使用之通道（含人行立體連通系統）。	第八條 捷運開發區各街廓側退縮部分除停車空間之出入口外，其餘應植栽綠化並留設供人行使用之通道（含人行立體連通系統）。	-	照案通過。
第九條 為延續都市活動與街道魅力，捷運設施與相鄰捷運開發區或各毗鄰捷運開發區間應設置人行立體連通系統（含垂直動線結構體）互相銜接。	第九條 為延續都市活動與街道魅力，捷運設施與相鄰捷運開發區或各毗鄰捷運開發區間應設置人行立體連通系統（含垂直動線結構體）互相銜接。	保留原條文規範內容，配合捷開區範圍予以調整圖。	照案通過。
			

本市都委會第 120、122 次會議、內政部都委會第 1091 次會議通過條文	本次提會審議條文	調整說明	市都委會決議
 捷運設施 捷運轉乘設施 人行立體連通系統	 捷運設施 捷運轉乘設施 人行立體連通系統		
第十條 本計畫區內設置人行立體連通系統應規劃公共通行動線以連接至地面層出入口，並依下列原則辦理。 1. 人行立體連通系統造型、量體與位置應經都設會審議通過，其留設位置得經都設會同意調整之。 2. 人行通行淨寬應達 2 公尺以上，當層淨高應達 4 公尺以上，其橋底淨高度至少 4.6 公尺。 3. 跨越道路時，須依道路設計規範等相關規定辦理。 4. 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。 5. 應考量夜間照明，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。	第十條 本計畫區內設置人行立體連通系統應規劃公共通行動線以連接至地面層出入口，並依下列原則辦理。 1. 人行立體連通系統造型、量體與位置應經都設會審議通過，其留設位置得經都設會同意調整之。 2. 人行通行淨寬應達 2 公尺以上，當層淨高應達 4 公尺以上，其橋底淨高度至少 4.6 公尺。 3. 跨越道路時，須依道路設計規範等相關規定辦理。 4. 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。 5. 應考量夜間照明，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。	-	照案通過。

附表十八、審議案第七案事業及財務計畫調整對照表

市都委會第 120、122 次會議 通過條文	本次提會審議條文	調整說明	市都委會 決議
一、開發方式及實施進度 (一)開發方式 本計畫區由捷運建設主管機關依大眾捷運法、大眾捷運系統土地開發辦法等規定開發利用，於都市計畫發布實施後，依程序徵求土地開發投資人（建商），辦理聯合開發大樓之興建、權益分配及產權登記等相關作業；而公共設施用地之開闢取得，則併同聯合開發大樓由同一土地開發投資人（建商）統籌設計興建，完工後再移交予高雄市政府。	一、開發方式及實施進度 (一)開發方式 本計畫區由捷運建設主管機關依大眾捷運法、大眾捷運系統土地開發辦法等規定開發利用，於都市計畫發布實施後，依程序徵求土地開發投資人，辦理聯合開發大樓之興建，<u>並由投資人、地主及主管機關依貢獻成本比例分配開發權益及辦理</u>產權登記等相關作業。 而公共設施用地之開闢取得，<u>得</u>併同聯合開發大樓由同一土地開發投資人統籌設計興建，完工後再移交予高雄市政府。	依「高雄市大眾捷運系統土地開發權益分配須知」規定，調整部分文字說明。	照 案 通 過。
(二)實施進度 岡山路竹延伸線第二 A 階段（RK2~RK6 站）捷運設施之興建，預計民國 116 年完工。本計畫涉及變更主要計畫之都市計畫程序，俟計畫發布實施後，接續由捷運建設主管機關辦理開發程序；基於整體規劃設計考量，公共設施用地應併同聯合開發大樓之施工，以能配合捷運通車同時完工啟用為最佳時程安排。	(二)實施進度 岡山路竹延伸線第二 A 階段（RK2~RK6 站）捷運設施之興建，預計民國 116 年完工。本計畫涉及變更主要計畫之都市計畫程序，俟計畫發布實施後，接續由捷運建設主管機關辦理開發程序，<u>依時序分為用地取得、招商開發/工程管理、權益分配 3 階段</u>；基於整體規劃設計考量，公共設施用地之施工，以能配合捷運通車同時完工啟用為最佳時程安排。	依大眾捷運法、大眾捷運土地開發辦法、高雄市政府辦理大眾捷運系統土地開發實施要點等相關規定及本府實際開發案例予以增列相關文字說明。	
二、土地取得經費來源 本計畫所需土地相關費用由高雄市政府編列預算取得，區內公有土地依大眾捷運法及大眾捷運系統土地開發辦法等規定，採有償撥用方式取得；另區內私有土地依「高雄市大眾捷運系統開發需用土地協議價購優惠辦法」等規定辦理協議價購。 為確保本案土地開發可行性，主要計畫核定前，捷運建設主管機關應取得區內私有土地所有權人所簽訂之都市計畫變更負擔回饋協議書，並納入計畫書據以執行	二、土地取得經費來源 本計畫所需土地相關費用由高雄市政府編列預算取得，區內公有土地依大眾捷運法及大眾捷運系統土地開發辦法等規定，採有償撥用方式取得；另區內私有土地依「高雄市大眾捷運系統開發需用土地協議價購優惠辦法」等規定辦理協議價購。 為確保本案土地開發可行性，主要計畫核定前，捷運建設主管機關應取得區內私有土地所有權人所簽訂之都市計畫變更負擔回饋協議書，並納入計畫書據以執行	-	
三、公設開闢經費來源 本計畫細部計畫公共設施用地之開闢	三、公設開闢經費來源 本計畫細部計畫公共設施用地之開闢	1. 已於表格填列經費	

市都委會第 120、122 次會議 通過條文													本次提會審議條文													調整說明	市都委會決議																																																																																																																																																			
方式及經費來源，得由市府先行編列預算開闢，並由投資人分攤經費。													方式及經費來源。													來源，爰調整相關文字說明。 2.另參照本府辦理招商案例，公設之開闢視實際需求得委託投資人代為興闢；爰配合調整經費來源之備註 3 說明。 3.配合土地使用計畫調整相關費用數據。																																																																																																																																																				
<table><tr><th rowspan="2">設施項目</th><th rowspan="2">面積(公頃)</th><th colspan="3">取得方式</th><th colspan="5">開闢費用(萬元)</th><th rowspan="2">主辦單位</th><th rowspan="2">預定完成期限</th><th rowspan="2">經費來源</th></tr><tr><th>徵購</th><th>市地重劃</th><th>區段徵收</th><th>捷運土地開發或其他開發方式</th><th>土地取得費</th><th>地上物補償費</th><th>整地費及工程費</th><th>其他(如代管費)</th><th>合計</th></tr><tr><td>綠地(帶)</td><td>0.3919</td><td></td><td></td><td></td><td>V</td><td>--</td><td>--</td><td>392</td><td>1,176</td><td>1,568</td><td rowspan="4">高雄市政府捷運工程局</td><td rowspan="4">116 年</td><td rowspan="4">由先列算開闢並由投資人攤經</td></tr><tr><td>廣場兼停車場用地</td><td>0.7077</td><td></td><td></td><td></td><td>V</td><td>--</td><td>--</td><td>1,769</td><td>2,123</td><td>3,892</td></tr><tr><td>廣場用地</td><td>0.6058</td><td></td><td></td><td></td><td>V</td><td>--</td><td>--</td><td>1,212</td><td>1,817</td><td>3,029</td></tr><tr><td>道路用地</td><td>0.7943</td><td></td><td></td><td></td><td>V</td><td>--</td><td>--</td><td>2,542</td><td>2,383</td><td>4,925</td></tr></table>													設施項目	面積(公頃)	取得方式			開闢費用(萬元)					主辦單位	預定完成期限	經費來源			徵購	市地重劃	區段徵收	捷運土地開發或其他開發方式	土地取得費	地上物補償費	整地費及工程費	其他(如代管費)	合計	綠地(帶)	0.3919				V	--	--	392	1,176	1,568	高雄市政府捷運工程局	116 年	由先列算開闢並由投資人攤經	廣場兼停車場用地	0.7077				V	--	--	1,769	2,123	3,892	廣場用地	0.6058				V	--	--	1,212	1,817	3,029	道路用地	0.7943				V	--	--	2,542	2,383	4,925	<table><tr><th rowspan="2">設施項目</th><th rowspan="2">面積(公頃)</th><th colspan="3">土地取得方式</th><th colspan="5">開闢費用(萬元)(註 1)</th><th rowspan="2">主辦單位</th><th rowspan="2">預定完成期限</th><th rowspan="2">經費來源</th></tr><tr><th>徵購</th><th>市地重劃</th><th>區段徵收</th><th>捷運土地開發</th><th>土地取得費</th><th>地上物補償費</th><th>整地費及工程費</th><th>其他(如代管費)</th><th>合計</th></tr><tr><td>綠地(帶)</td><td>0.1146</td><td></td><td></td><td></td><td>V</td><td>--</td><td>--</td><td>115</td><td>344</td><td>458</td><td rowspan="5">高雄市政府捷運工程局</td><td rowspan="5">116 年(註 2)</td><td rowspan="5">編列(註 3)</td></tr><tr><td>廣場兼停車場用地</td><td>0.4830</td><td></td><td></td><td></td><td>V</td><td>--</td><td>--</td><td>1,208</td><td>1,449</td><td>2,657</td></tr><tr><td>公園兼兒童遊樂場用地</td><td>0.1077</td><td></td><td></td><td></td><td>V</td><td>--</td><td>--</td><td>269</td><td>323</td><td>592</td></tr><tr><td>綠帶兼供道路使用</td><td>0.4439</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>1,420</td><td>1,332</td><td>2,752</td></tr><tr><td>道路用地</td><td>0.1001</td><td></td><td></td><td></td><td>V</td><td>--</td><td>--</td><td>320</td><td>300</td><td>621</td></tr></table>													設施項目	面積(公頃)	土地取得方式			開闢費用(萬元)(註 1)					主辦單位	預定完成期限	經費來源	徵購	市地重劃	區段徵收	捷運土地開發	土地取得費	地上物補償費	整地費及工程費	其他(如代管費)	合計	綠地(帶)	0.1146				V	--	--	115	344	458	高雄市政府捷運工程局	116 年(註 2)	編列(註 3)	廣場兼停車場用地	0.4830				V	--	--	1,208	1,449	2,657	公園兼兒童遊樂場用地	0.1077				V	--	--	269	323	592	綠帶兼供道路使用	0.4439							1,420	1,332	2,752	道路用地	0.1001				V	--	--	320
設施項目	面積(公頃)	取得方式			開闢費用(萬元)					主辦單位	預定完成期限	經費來源																																																																																																																																																																		
		徵購	市地重劃	區段徵收	捷運土地開發或其他開發方式	土地取得費	地上物補償費	整地費及工程費	其他(如代管費)				合計																																																																																																																																																																	
綠地(帶)	0.3919				V	--	--	392	1,176	1,568	高雄市政府捷運工程局	116 年	由先列算開闢並由投資人攤經																																																																																																																																																																	
廣場兼停車場用地	0.7077				V	--	--	1,769	2,123	3,892																																																																																																																																																																				
廣場用地	0.6058				V	--	--	1,212	1,817	3,029																																																																																																																																																																				
道路用地	0.7943				V	--	--	2,542	2,383	4,925																																																																																																																																																																				
設施項目	面積(公頃)	土地取得方式			開闢費用(萬元)(註 1)					主辦單位	預定完成期限	經費來源																																																																																																																																																																		
		徵購	市地重劃	區段徵收	捷運土地開發	土地取得費	地上物補償費	整地費及工程費	其他(如代管費)				合計																																																																																																																																																																	
綠地(帶)	0.1146				V	--	--	115	344	458	高雄市政府捷運工程局	116 年(註 2)	編列(註 3)																																																																																																																																																																	
廣場兼停車場用地	0.4830				V	--	--	1,208	1,449	2,657																																																																																																																																																																				
公園兼兒童遊樂場用地	0.1077				V	--	--	269	323	592																																																																																																																																																																				
綠帶兼供道路使用	0.4439							1,420	1,332	2,752																																																																																																																																																																				
道路用地	0.1001				V	--	--	320	300	621																																																																																																																																																																				
備註： 1.綠地(帶)整地費及工程費以 1,000 元/平方公尺計之；廣場兼停車場用地整地費及工程費以 2,500 元/平方公尺計之；廣場用地整地費及工程費以 2,000 元/平方公尺計之；公園兼兒童遊樂場用地整地費及工程費以 2,500 元/平方公尺計之；道路用地整地費及工程費以 3,200 元/平方公尺計之。 2.開闢方式及經費來源得由市府先行編列預算開闢，並由投資人分攤經費。													備註： 1.綠地(帶)整地費及工程費以 1,000 元/平方公尺計之；廣場兼停車場用地整地費及工程費以 2,500 元/平方公尺計之；公園兼兒童遊樂場用地整地費及工程費以 2,500 元/平方公尺計之；綠帶兼供道路使用、道路用地整地費及工程費以 3,200 元/平方公尺計之。 <u>相關開闢費用應以實際工程費用為準。</u> 2. <u>預定完成期限得視實際作業時程調整。</u> 3. <u>捷運開發區辦理招商主管機關(高雄市政府捷運工程局)視實際需求得委託投資人代為興闢。</u>																																																																																																																																																																	