

高雄市都市計畫委員會 94 年 11 月 25 日第 305 次會議紀錄

一、時間：民國 94 年 11 月 25 日（星期四）下午 2 時

二、地點：高雄市都委會會議室

三、主席：鄭兼主任委員文隆

紀錄：陳應芬

四、出席委員：（詳如簽到附冊）

五、會議承辦單位：（詳如簽到附冊）

六、列席單位：（詳如簽到附冊）

七、審議案件：

第一案：「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第一次通盤檢討）」審議案。

決 議：本案依下列意見修正通過：

一、補充修正資料請納入都市計畫說明書。

二、除公展異議案編號第七案及公部門開發作業規定決議如次外，餘照專案小組決議通過。

（一）公展異議案編號第七案：照都發局說明交通部高雄港務局就營運需求套圖後實際面積(3.104公頃)劃設。

（二）有關公部門以市地重劃、區段徵收等開發方式辦理開發時，其相關之開發作業規定，涉及行政協商事項，請依行政程序另案辦理。

（公開徵求意見期間公民或團體異議案、實質計畫變更內容、公開展覽期間公民或團體異議案，審決如附各綜理表市都委會決議欄）

八、散會時間：下午 3 時正。

「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第一次通盤檢討）案」

公開徵求意見期間公民或團體異議案綜理表

編號	異議人	異議內容	異議理由	規劃單位研析意見	市都委會決議
1	台灣肥料股份有限公司	<p>1. 建議刪除「如作『非商業服務性質使用』時應自臨水線退縮 85 公尺作為法定空地」之規定。</p> <p>2. 修正都市計畫圖，成功路以西的園道五取消公共設施，改由地主於開發時自行留設，成功路以西的園道四改設為公園或綠地。</p>	<p>1. 法定空地留設之阻隔，將影響新開發後的倉儲區與專用碼頭區的貨物輸送，進而增加不利倉儲轉運開發的限制因素，且 85 公尺的法定空地因倉儲轉運營運及碼頭作業之公共安全因素，不宜供一般大眾作休憩使用，另該空地並非位屬都市設計軸線與視覺焦點區位，且未與北側 85 公尺綠帶土地緊鄰，留設 85 公尺之超寬尺度法定空地，並無實質使用效益。</p> <p>2. 若未來特倉二區整體共同設置為自由貿易港區，則該園道將無使用效用。另即使特倉二區無法納入自由貿易港區範圍，因園道五往西至第四船渠，臨港土地為特倉區土地，港邊無其他發展腹地，成功以西之園道四及園道五的道路實質服務功能仍難以發揮，開闢道路之投入費用與效益不成比例。</p>	<p>未便採納。理由：</p> <p>1. 有關陳情刪除「如作『非商業服務性質使用』時應自臨水線退縮 85 公尺作為法定空地」乙節，研析意見如下：依據前章整體發展構想內容，仍應維持其「自臨水線退縮 85 公尺作為法定空地」規定。</p> <p>2. 有關建議之綠（園道 4）用地、綠（園道 5）用地取消公共設施用地屬主要計畫範疇，非屬細部計畫檢討範疇。</p>	照專案小組決議（暫維持原計畫；併主要計畫通盤檢討考量。）。

2	東南水泥公司	特倉用地引入低密度之水岸住宅。	本特定區「特倉」用地大部份緊鄰高雄港，參考國外案例，適度於水岸開發引入低密度之水岸住宅，將能均衡平、假日水岸活動的多樣性，提高水岸的利用率。	<p>未便採納。理由：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 高雄多功能經貿園區特定區係為羅時國家發展政策，配合亞太營運中心之「海運轉運中心」，以發展製造、海運、倉儲、經貿及休閒為目標；而多功能經貿園區之製造、海運、倉儲功能，有賴「特定倉儲轉運專用區」提供。 2. 經濟部加工出口區管理處為促進加工出口區轉型，特提出高雄倉儲轉運專區綱要計畫（含中島、成功、小港三個專區）並經行政院八十六年五月六日核定在案，而「特定倉儲專用區」係配合加工出口區轉型計畫報行政院核定之成功專區擴區計畫予以劃設，期創造出五百億美金/年之目標產值，並帶動週邊產業發展及創造大量就業機會。 3. 高雄加工出口區發展率高達約 82.4%，應預留「特定倉儲轉運專用區」腹地供擴區使用。 4. 以法定容積推估人口約可容納 2,227,075~3,267,073 人，高雄市現況人口 	照專案小組決議（暫維持原計畫；併主要計畫通盤檢討考量。）。
---	--------	-----------------	--	---	-------------------------------

				<p>為 1,510,441 人，僅達法定容積可容納人口之 46~67%，住宅需求已可滿足，「特定倉儲轉運專用區」無變更或增設住宅區之必要。</p> <p>5. 依特倉區產業區位與產業發展趨勢分析，實有必要留設特倉區之規劃與定位，保留作為高雄市永續就業中心。</p> <p>6. 配合自由貿易港區及雙港計畫之產業需求，實有必要留設特倉區之規劃與定位。</p>	
3	東南水泥公司	<p>1. 重新檢討調整公 2、公 3 用地帶狀水岸開放空間系統</p> <p>2. 建請重新檢討取消劃定為公園用地</p>	<p>1. 本特定區內公二、公三用地鄰臨「特倉三 B」及「特倉三 C」，北接「特倉三 A」（高雄軟體科技園區及中油高雄營業處土地），因「特倉三 A」於主要計畫並無劃設臨水岸之公園用地，且目前「特倉三 C」現況為台電南部火力發電廠，暫無遷建計畫，故實無原計畫所形成之帶狀水岸開放空間系統，建請重新檢討調整之。</p> <p>2. 公 2、公 3 寬度為 85 米，土地允許使用項目受限於「公</p>	<p>未便採納。理由：公園用地之變更係屬本特定區主要計畫檢討範疇。</p>	<p>照專案小組決議(暫維持原計畫；併主要計畫通盤檢討考量。)</p>

			園」之相關規造成低度開發使用之情形，有違高雄市海洋首都形象與水岸活動之引入，且因面積廣大而無當，將造成開發不足，活動多樣性不高，管理維護不易等情形；甚至，因而限制相鄰土地開發意願，建請重新檢討取消劃定為公園用地，而改以建築管理方式保留開發單位彈性留設之機制。		
4	山建工業	於未開發建築之土地實施綠化植栽措施	比照台北市信義計畫區對於未開發建築之土地實施綠化植栽措施，以維都市美化景觀。	陳情內容非屬通盤檢討範疇。	照專案小組決議(照規劃機關研析意見通過，維持原計畫。)
5	嘉新水泥公司 東和鋼鐵公司 絃洋化學公司 冠驊公司及友聯公司 聯合提案	1. 建議 85 米綠帶可予縮減。 2. 友聯儲運股份有限公司建議取消本計畫區內限建之規定。	--	1. 併機關團體及人民陳情案第 3 案。 2. 本計畫區並未依都市計畫法第 81 條規定發布限建。	照專案小組決議(暫維持原計畫；併主要計畫通盤檢討考量。)
6	台電公司	建立「已達開發許可申請門檻，剩餘未取得同意開發地主之協調整合機	1. 依據本計畫區開發許可審議規範第 15 條規定：申請人申請開發許可時，須取得開發計畫區範圍內土地	陳情內容係屬實際開發執行問題，非屬通盤檢討範疇。	照專案小組決議(照規劃機關研析意見通過，維持原計畫。)

		制」	<p>所有權人超過 3/5 且其所有土地總面積超過 2/3 之同意。</p> <p>2. 本提案土地內台電公司原持有土地面積佔 95.4%，經該公司積極協調處理，取得原明良公司、崇良公司及土地銀行土地，目前共持有 99.03% 土地，並於規定期限內申請開發許可。惟區內尚有國產局管有之四筆土地，因租賃契約及被占問題，承租戶要求高額補償，雖經多次協調，仍無法解決，爰建請建立整合機制並予以法制化，以加速辦理。</p>		
7	台灣糖業公司資產管理 高雄區營運處	建議刪除「如作『非商業服務性質使用』時應自臨水線退縮 85 公尺作為法定空地」之規定。	<p>85 公尺法定空地將影響開發後的倉儲區貨物輸送，進而增加不利倉儲轉運開發的限制因素，且 85 公尺的法定空地因倉儲轉運營運及碼頭作業之公共安全因素，不宜供一般大眾作休憩使用，另該空地並非位屬都市設計軸線與視覺焦點區位，且未與北側 85 公尺綠帶土地緊鄰，留設 85 公尺之超寬尺度法定空地，並無實質使用效益。</p>	併機關團體及人民陳情案第 1 案。	照專案小組決議(暫維持原計畫；併主要計畫通盤檢討考量。)

8	台灣肥料股份有限公司	將高雄市前鎮區興邦段 162-2 及 162-7 地號土地納入本計畫區範圍內	--	同意採納。 本案土地原屬計畫區外之水域土地，基於實務考量，都市計畫界線配合調整至地籍界線，並配合毗鄰分區調整為特文區、特倉區、公園用地、港埠用地、綠（園道）用地、市場用地等。	照專案小組決議(照規劃機關研析意見通過，同實質變更案第 2 案。)
9	高雄市建築開發商業公會	1. 有關「高雄市硫酸銹廠及鄰近地區細部計畫說明書」內商業區應設置裝卸停車位應排除住宅使用大樓 2. 機車停車位留設數量按設置汽車停車位 2 倍計算規定修改為按一般區域樓地板面積每 120 平方公尺設 1 輛之標準劃設	1. 本計畫區內皆屬商業區，若作為商業區使用，規劃裝卸停車位確有必要，惟若供住宅使用，則非屬必要，建議高雄市硫酸銹廠及鄰近地區編號二、編號三商四第區依規定作住宅使用之大樓，面設裝卸停車位。 2. 本區因考量商業用途大樓，規定機車位數需為汽車之三倍，明顯過高，並有失都市發展正常機制鼓勵大眾運輸之亂源意義，建議維持一般區域樓地板面積每 120 平方公尺設 1 輛之標準劃設。	同意採納。理由： 1. 裝卸車位部分 (1) 硫酸銹廠地區商業區（編號二、三、四）原允許供住宅使用，如作為住宅使用，其機能與商業使用性質有所不同。 (2) 依 94.05.13 本府召開之「高雄市硫酸銹廠及鄰近地區細部計畫」商業區設置裝卸車位研商會議會議紀錄，依據建築師公會等代表說明，集合住宅大樓（含店舖住宅大樓）之使用，其裝卸車位需求及設置基準與商業使用之需求確有不同，故基於合理性、實務執行可行性及兼顧環境品質，裝卸車位應分別就計入發定容積之住宅使用及非住宅使用之法定總樓	照專案小組決議(照規劃機關研析意見通過，裝卸車位部分同實質變更案第 3 案；機車停車位部分維持原計畫。)

				<p>地板面積分別計列。</p> <p>2. 機車停車位部分 依原硫酸銹細部計畫說明書規定，為維持該地區環境品質，避免外部性交通衝擊，仍應維持原有之規定。</p>	
10	<p>高雄市 建築師 公會</p>	<p>1. 第二十三組 旅館業汽車停車位設置標準由第一類修正為第三類。</p> <p>2. 汽車旅館業之機車停車位數量，按前項規定設置之汽車停車位之半計算。</p>	<p>1. 旅館業汽車停車位設置標準於現行建築技術規則每 200 平方公尺設置一輛，乃屬中等標準，然於高雄市硫酸銹廠及鄰近地區細部計畫歸類於最嚴苛之第一類標準，即每 100 平方公尺設置一輛過於嚴苛。</p> <p>2. 機車停車位設置數量為汽車停車位之兩倍，此龐大數量於汽車旅館顯然無此必要，考量汽車旅館實務性，以周延法令與實務需求一致之合理性。</p>	<p>未便採納。理由：</p> <p>1. 本計畫區之商業區內汽車停車位每 100 平方公尺設置一輛及機車停車位設置標準為汽車停車位之兩倍計算規定，係為提升該地區之環境品質並避免重蹈舊商業區內停車空間不足，產生內部成本外部化問題，故仍應維持原計畫。</p> <p>2. 機車停車位部分 依原硫酸銹細部計畫說明書規定，為維持該地區環境品質，避免外部性交通衝擊，仍應維持原有之規定。</p>	<p>照專案小組決議(照規劃機關研析意見通過，維持原計畫。)</p>

「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第一次通盤檢討）案」

實質計畫變更內容綜理表

編號	位置	變更內容				變更理由	市都委會決議欄
		變更前		變更後			
		分區	面積 (公頃)	分區	面積 (公頃)		
1	特貿四A	特貿區	0.05	道路用地	0.05	配合中欣開發許可案增列一15公尺寬細部計畫道路，其變更範圍以地籍界線為準。	照專案小組決議(面積應修正為0.5公頃，並補附變更示意圖於計畫書實質變更章節內。)
2	--	計畫案範圍修正，將臨水域之計畫範圍依地籍界線調整，並劃設原計畫範圍外土地之使用分區。				參考本市主要計畫有關高雄市、縣界地籍與都市計畫界線不符合問題處理原則，及依據本案檢討變更原則第7點，劃設土地使用分區。	照專案小組決議(照公展草案通過，並補附各位置示意圖於計畫書實質變更章節內。)
3	土地使用分區管制要點	已訂定		增修訂		基於實務執行考量，強化土地使用分區管制要點之可行性配合修訂。	照專案小組決議(增修訂條文除作下列修正外，餘照公展草案通過： (1)第一條各土地使用分區之建蔽率及容積率管制表，仍依原特定區計畫書之表 5-1 規定管制強度(變電所用地部分應依都市計畫法高雄市施行細則規定辦理)。

					<p>(2) 第四條第一項第四款條文修正為「第三、四種商業區(商三、商四)，依高雄市該地區原都市計畫書圖相關規定辦理。位於鼓山區捷運橘線O1車站東移地區之交通用地，依90年6月11日『變更高雄捷運系統橘線O1車站東移地區部分第四種商業區、特文一為交通用地案』計畫書規定辦理。」</p> <p>(3) 第七條條文刪除。)</p>
4	都市設計基準	都市設計要點	都市設計基準	依計畫發展現況與法令修訂及實務執行情形配合修訂	照專案小組決議(照公展草案通過。)

註：1. 凡本次通盤檢討未指明變更部分，應以原有計畫為準。
2. 表內面積係依數值圖量估計算所得，實際面積仍應依實際測量分割面積為準。

「變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫（第一次通盤檢討）案」

公開展覽期間公民或團體異議案綜理表

編號	異議人	異議內容	異議理由	規劃單位研析意見	市都委會決議
1	台灣塑膠、南亞塑膠工業股份有限公司	1、建請特定經貿核心專用區之建蔽率由 60% 提高為 80%。 2、放寬原容積獎勵規定開發時程之限制，為自提出開發許可核准日起，一年內提出建築執照申請者，得增加原容積之 30%，每增三年遞減 5% 之容積獎勵。 3、同一分區內依申請案之先後順序給予容積之獎勵達原容積總量之 130% 時應再給予獎勵。	多功能經貿園區特定區內特四、特五及工三十七範圍內土地，部份為本公司所有，惟因現行細部計畫不符現代高科技廠商設廠之需求，致公司投資開發意願甚為低落，縱使由 鈞府投資開發亦當造成該地區土地之閒置，有投資浪費之嫌。	建議仍維持公展草案，理由如下： 1. 有關提高特貿區建蔽率部分，本特定區特貿區，係作為發展一般工商貿易、金融、國際會議中心、展覽中心、辦公大樓、觀光旅館、住宅、購物休閒等服務為主之分區，為維持經貿核心專用區環境品質應維持原計畫書建蔽率規定。 2. 有關容積獎勵規定 (1) 為鼓勵發展大眾運輸政策及推動容積移轉政策之考量，有關現行容積獎勵規定經檢討後，應不再適用。 (2) 本特定區計畫公告實施已逾 5 年，當初容積獎勵之精神係為鼓勵及早開發，因時機及考量本地區容積已高，故於本次通檢草案已建議將該部分之容積獎勵條文刪除。	照專案小組決議(照規劃機關研析意見通過：維持公展草案。)
2	東南水泥股份有限公司	特倉區用地引入低密度之水岸住宅。	1、本特定區因受限於計畫擬定時之發展定位，致未見開發效益及意願。 2、高市近年在高雄港務局配合下，逐漸開放港區作為市民親水空間，展現高市獨特的都市風貌，若比照先進國家水岸發展成功模式，適度適區引進低密度水岸住宅，配合臨水開放	1. 高雄多功能經貿園區特定區原係因應國家發展政策，配合亞太營運中心之「海運轉運中心」及配合加工出口區轉型計畫，爰劃設倉儲區，並經報內政部轉行政院核定後公告實施。	照專案小組決議(暫維持原計畫；併主要計畫通盤檢討考量。)

			<p>空間的留設，將展現水岸活動的多樣性，並提高水岸的利用率。</p> <p>3、高雄市住宅區容積雖劃設過大，然市地重劃仍一再劃設住宅區，故若在考量市場合理需求透過區內總量管制知精神，及配置足夠之公共設施前提下，劃設水岸住宅用地將有效帶動園區發展，並提供未來特定區內工作者住宿之需求，均衡目前人口嚴重北移的現象。</p> <p>4、特倉區係依附產業而劃設，但目前高雄港重心逐漸移往第二港口，並積極開發未來國際貨櫃碼頭情形下，且自由貿易港區規定須有一定規模之土地面積，非單獨某一特倉區可自行運作，建請配合於本特定區實施浮動分區，提供多功能且具彈性的土地利用機制與開發模式，鼓勵開發意願。</p>	<p>2. 特倉區係園區之基礎產業空間，目前高雄加工出口區區內進駐廠商使用率高達約82.4%，故應預留特倉區之產業使用，並避免混合使用排擠，俾供未來擴區之彈性使用。</p> <p>3. 以法定容積推估本市容納人口約可達 222 萬至 326 萬人，本市現況人口為 151 萬人，僅達法定容積可容納人口之 46~67%，住宅使用尚未飽和，本案特倉區應暫無增設住宅組別之必要。</p> <p>4. 以目前特倉區臨港周邊整體環境（尚有石化業之儲槽、電廠等），目前仍不適合供作住宅使用。</p> <p>5. 依都市計畫法，目前並無陳請人所謂浮動分區之相關規定。</p>	
3	山建工業股份有限公司、高雄市經貿發展協會	<p>1、建議特倉區（除加工出口區範圍外）土地使用分區項目加入「住宅使用」之項目。</p> <p>2、住宅項目之開發量體種類及限額，由「開發許可審議委員會」或「都市設計審議委員會」依開發計畫區之公共設施容量及交通效率等因素審議訂定之。</p>	同編號2。	<p>1. 高雄多功能經貿園區特定區原係因應國家發展政策，配合亞太營運中心之「海運轉運中心」及配合加工出口區轉型計畫，爰劃設倉儲區，並經報內政部轉行政院核定後公告實施。</p> <p>2. 特倉區係園區之基礎產業空間，目前高雄加工出口區區內進駐廠商使用率高達約82.4%，故應預留特倉區之產業使用，並避免混合使用排擠，俾供未來擴區之彈性使用。</p> <p>3. 以法定容積推估本市容納人口約可達 222 萬至 326</p>	照專案小組決議（暫維持原計畫；併主要計畫通盤檢討考量。）。

				<p>萬人，本市現況人口為151 萬人，僅達法定容積可容納人口之 46~67%，住宅使用尚未飽和，本案特倉區應暫無增設住宅組別之必要。</p> <p>4. 以目前特倉區臨港周邊整體環境（尚有石化業之儲槽、電廠等），目前仍不適合供作住宅使用。</p>	
4	台灣肥料股份有限公司	建請修正土地使用分區管制要點 85 公尺退縮規定。	<p>土地使用分區管制要點第六條第六項 85 公尺退縮做法法定空地之規定，將影響開發後倉儲區與專用碼頭區的貨物輸送，削減倉儲區開發後的優勢條件；且因倉儲營運及碼頭作業公共安全之因素，不宜供民眾作休憩使用。</p> <p>台灣肥料股份有限公司 94 年 9 月 27 日肥土字第 9401532 號函稱：</p> <p>(1) 本公司暫緩辦理原 (94.06.10.)已提送經濟部加工出口區管理處之「興邦段土地開發計畫」案。</p> <p>(2) 本公司此次公展期間所提異議，因礙於細部計畫範疇限制，僅討論土地使用分區管制要點部分問題，另本區產業定位及使用分區問題，無法於本次專案小組會議一併詳述說明，較難整體表達地主所遭遇的問題，若能儘早從主要計畫來整體檢討，有助於產業問題的說明和解決。</p>	<p>1. 本特定區成功路西側臨水線85公尺退縮帶及公園用地之劃定，前係考量臨海地區綠帶、休憩帶及活動之連續，經本府協調加工出口區意見，於87年6月30日依本市都委會第228次會議決議予以劃設。</p> <p>2. 上開計畫報內政部核定時，台肥公司亦逕向內政部提出陳情，惟經內政部都委會466、470次會議審議決議，仍維持臨水線85公尺退縮規定，並未採納陳情人意見。</p> <p>3. 依上述，從原計畫之功能定位、水岸公共化政策及上開都市計畫變更歷程，原有之計畫規定應宜予維持。</p> <p>4 本案台肥公司建議修正 85 公尺退縮做法法定空地之規定，其規定是否確實造成該公司無法作倉儲營運開發，應請台肥公司提出具體說明，供委員會審決參考。</p>	照專案小組決議(暫維持原計畫；併主要計畫通盤檢討考量。))。
5	台灣糖業	建議修正本特定區土地	1、本分區管制規定土地開發	1. 港埠商業區依 76.5.4 公告	照專案小組決

	公司	使用分區管制要點，放寬「港埠商業區」可分期分區請照開發使用。	<p>應以一宗土地整體開發建築，否則不准予建築使用乙節，影響招商至鉅。</p> <p>2、本區土地座落於鹽埕區大成段，面積約 56000 平方公尺，面積大開發成本高，依現行管制整體開發，因開發量體甚大，須投入高額資本；且其周邊土地及水岸尚未完全開發，商機難以聚集，經濟效益不足，市場實際風險太高，致使廠商進駐意願低落，若能分期分區請照開發使用，有效降低投資風險，方能引入廠商開發意願，促進實質發展，擴大波及效果，促進本特定區繁榮。</p>	<p>實施計畫說明書之規定，原係為仿照新加坡港務發展中心之構想，將零星散布於鼓山、鹽埕、苓雅等區港埠相關之政府機構(高雄港務局、海關)、商業及服務業，整合興建於本分區內，並規定建蔽率不得超過 50%，容積率不得超過 1000%；及為塑造良好建築景觀及避免土地細分使用，計畫說明書爰規定港埠商業區應以一宗基地整體開發建築，否則不准予建築使用。</p> <p>2. 目前交通部高雄港務局擬興建港務大樓地點係位於特文區內(特文四)，故原計畫書規定港埠商業區高強度之容積率供容納港埠相關需求之情境已式微。</p> <p>3. 本案如以一宗基地整體開發建築之規定致無法招商開發，而擬放寬得採分期分區開發方式(仍規定最小開發基地規模)，建議應併同考量以鄰近商業區之使用強度來調降港埠商業區之容積強度。</p>	議(暫維持原計畫；俟有具體開發構想時依法定程序另案辦理都市計畫變更。))。
6	高雄市創意壓花技藝人員職業工會	反對特倉區引入水岸住宅。	<p>1、為維護園區整體規劃，早日達成高雄市海洋首都新形象，留給後代子孫更好的生活環境。</p> <p>2、高雄市為一工業重鎮，市民長久處於污染惡劣環境中打拼，希望市府不要犧牲市民生活品質以圖利財團不當商業利益。</p> <p>3、本區地主之一東南水泥公司，自 86 年取得所屬台灣機械公司之土地廠房後，8 年來土地由甲種工</p>	<p>1. 目前特倉區臨港周邊整體環境尚有石化業之儲槽、電廠等，仍不適合供作住宅使用乙節，其研析意見同編號 2 之說明。</p> <p>2. 本案建請併同編號 2 東南水泥公司所提異議案件併同討論。</p>	照專案小組決議(暫維持原計畫；併主要計畫通盤檢討考量。))。

			業區歷經多次變更為辦公大樓、美食街的特倉區，其獲取商業利益之多，已為市民所詬病。		
7	高雄港務局	修正土地使用分區管制，允許「特文四」可供倉儲使用。	<p>1、依行政院秘書長 94 年 8 月 1 日院臺字第 0940033018 號函有關「高雄港 1-22 號碼頭整體規劃開發」協調會議紀錄結論 8.「…高雄市政府同意港務局 16、17、18、19、號碼頭得供特文及平面一樓特倉之多目標使用」辦理。</p> <p>2、本港 11 至 15 號碼頭及第 3 船渠東岸週邊土地已委託 貴府開發，本局為遷移原停靠上述碼頭之作業船舶至蓬萊商港區(4 至 10 號碼頭)及苓雅商港區(15 至 21 號碼頭)碼頭作業及提供倉庫使用，已排擠本港蓬萊商港區、鹽埕商港區及苓雅商港區為近洋航線船舶靠泊碼頭之裝卸、倉儲作業，造成本局倉庫不足影響營運甚鉅。</p> <p>3、本港急需興建倉庫供進出口貨物之進儲使用(已擬定於 18、19 號碼頭後線興建多功能倉庫，面積約 1 公頃，以維港埠之正常營運)；然苓雅商港區(13 至 21 號碼頭)之土地使用分區管制依該都市計畫細計通檢公展說明書規定，係屬「特文四」不允許作為倉儲業及務流業之使用。</p> <p>交通部高雄港務局 94 年 9 月 27 日高港港灣字第 0940014121 號函稱：</p> <p>(1)苓雅商港區 18、19 號碼頭後線場地興建倉庫及露置場在於滿足因鹽埕商港區 11、12 號碼頭及苓雅商港區 13、14、15 號碼頭委請高市府開發作為親水遊憩區域後，縮</p>	<p>1. 依本特定區計畫說明書土地使用分區管制要點規定，特文四無法供第 28 組「倉儲業」及第 33 組「物流加工業」使用。</p> <p>2. 依 94 年 6 月 22 日行政院林政務委員主持召開之「高雄港 1-22 號碼頭整體規劃開發」會議結論：「為配合蓬萊島區整體開發案，以逐步開放公眾使用，高雄市政府同意港務局 16、17、18、19 號碼頭得供特文及平面一樓特倉之多目標使用」。</p> <p>3. 本案港務局所提擬使用之範圍、面積、供特文及平面一樓作特倉之多目標使用方式之配置及對周邊都市景觀配合之評估分析等，建請港務局提出後，供委員會審決。</p>	<p>同意交通部高雄港務局所提意見，請於計畫書土地使用分區管制要點允許使用原則對照表將特文四允許使用組別單獨表列，其第 28 組及第 33 組之使用改為「△」條件式允許使用類別。備註內加註：「基於暫時維持港埠正常營運，同意部分特文四(交通部高雄港務局所需約 3.104 公頃面積，如附圖所示位置)適用，並僅限於一樓作第 28 組及第 33 組之使用。2. 申請建築使用前應先經由交通局審查交通衝擊、交通管理事項後再送請都市設計審議委員會，就物流、倉儲建物立面與周邊景觀協調進行審議。3. 將來如有替代區位可供遷移時，則恢復為原允許使用項目。」。</p>

			<p>減之近洋航線進出倉量移轉使用。</p> <p>(2)為利於向關稅局申請聯鎖，建請比照中島區30號露置場面積及使用容量(面積8,323m²，使用容量5,500公噸)興建露置場一處，進口區及出口區配合倉庫配置亦以2：1比例設置。</p>		
8	高雄市產業總工會	請市府秉持該園區規劃初衷，並顧及本市市民生活機能需求，以維護經貿特定區之規劃與設置功能。	<p>1、本會 94.06.10 以高市總產字第 09400104 號函向高雄市政府反應土管建議在案。</p> <p>2、承蒙貴局(市府都發局)審慎研析，未採納「特倉用地引入低密度之水岸住宅」、「重新檢討帶狀水岸開放空間系統」、「重新檢討取消公園用地之劃定」等建議，本會深表肯定與支持，並盼貴局能延續審查原則，造福市民。</p>	<p>貴會 94.08.11 以高市總產第 09400104 號函所提涉細部計畫部份，本府業已依法辦理公告公開展覽。未來仍應依各級都委會審議通過公告實施之都市計畫書、圖為準。</p>	照專案小組決議(暫維持原計畫；併主要計畫通盤檢討考量。)