

行政院 函

地址：10058臺北市忠孝東路1段1號

傳真：33566784

受文者：內政部

發文日期：中華民國109年9月28日

發文字號：院臺建字第1090029158號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文(附件大小超出限制，請至<https://attachment.ey.gov.tw/>下載，識別碼：66cc)

主旨：所報「修訂高雄新市鎮開發執行計畫」一案，准予依核定本及核復事項辦理。

說明：

一、復109年6月10日台內營字第1090810377號函。

二、檢附「修訂高雄新市鎮開發執行計畫」（核定本）1份。

核復事項：

一、請妥為控管開發風險及進行財務調度，以達成預定開發成效及財務目標。至於後期發展區開發部分，尚未有具體開發期程與方案，請高雄市政府比照第1期及第2期發展區規劃目標，以100%財務自償原則辦理，不另增加新市鎮開發基金及國庫負擔，並請該府通盤評估現有推動各項重大建設之財政量能，以增加實質財源、摺節支出或調整施政優先順序等方式審慎規劃，兼顧地方建設及財政穩健。

二、有關訂定有利於高雄新市鎮（第二期發展區）發展產業適用範圍，涉及新市鎮開發條例租稅優惠之適用，請衡酌當地產業特性，據以規劃發展方向及篩選有利於新市鎮發展之產業。

三、產業園區之開發利用，應配置適當寬度之隔離綠帶或隔離設施，以避免影響周邊農業生產環境，並應妥善處理開發及營運產生之廢污水及廢棄物。另基地現況仍有農民從事

新市鎮建設組



1090074634



有機農業使用，應妥予溝通協調，降低土地開發之影響與衝擊。

正本：內政部

副本：國家發展委員會(含附件) **電交 2020/09/28 文章
12:36:04**



裝

訂

線



修訂高雄新市鎮開發執行計畫
(核定本)

中華民國 109 年 9 月

目 錄

壹、前言	1-1
一、辦理緣起	1-1
二、相關政策函示	1-2
貳、原開發執行計畫執行情形	2-1
一、原「淡海及高雄新市鎮開發執行計畫」概要(81年7月)	2-1
二、原高雄新市鎮開發執行計畫執行情形	2-5
三、第一期發展區發展情形	2-9
參、檢討與分析	3-1
一、發展課題與對策	3-1
二、發展潛力與限制分析	3-7
三、開發檢討與未來策略	3-10
四、後期發展區廣續開發之必要性分析	3-13
肆、發展定位、願景與構想	4-1
一、發展定位檢討修訂	4-1
二、發展願景	4-4
三、後期發展區整體發展構想	4-7
伍、修訂開發執行計畫	5-1
一、計畫範圍與面積	5-1
二、計畫年期	5-1
三、計畫人口	5-2
四、分期分區計畫	5-2
五、實質計畫	5-5
六、開發方式及開發單位	5-15
陸、修訂財務計畫	6-1
一、開發財源與權責分工	6-1
二、既成發展區開發財務	6-1

三、第一期發展區開發財務	6-1
四、第二期發展區開發財務計畫	6-9
五、後期發展區開發財務計畫	6-22
六、整體財務需求	6-22
七、後期發展區(策略引導區)之開發盈餘使用	6-22
八、相關交通建設及經費補助	6-23

柒、開發配合策略 **7-1**

一、交通運輸建設	7-1
二、土地開發策略	7-3
三、產業引入策略	7-5
四、多元開發策略	7-6
五、生態及低碳環境發展管制策略	7-7
六、其他相關配合作業事項	7-7

捌、工作分工與期程 **8-1**

一、工作分工	8-1
二、工作期程	1

圖目錄

圖 2-1 高雄新市鎮特定區位置示意圖	2-2
圖 2-2 高雄新市鎮第一期發展區土地使用現況示意圖	2-10
圖 2-3 高雄新市鎮第一期發展區行政區劃示意圖	2-11
圖 3-1 高雄市近年新建餘屋及低用電戶比率變化折線圖	3-11
圖 3-2 圖 高雄市近年住宅存量折線圖	3-12
圖 3-3 圖 高雄市各行政區 102~105 年住宅存量平均年成長率長條圖	3-12
圖 3-4 海峽兩岸城市區域空間示意圖	3-14
圖 3-5 南部都會區空間結構及發展分區示意圖	3-14
圖 3-6 台南、高雄都會區都市階層發展現況示意圖	3-15
圖 3-7 高雄市整體空間發展分區示意圖	3-16
圖 3-8 高雄捷運紅線各站 104 年進出站人次統計圖	3-18
圖 3-9 高雄新市鎮周圍五所大專院校分佈示意圖	3-19
圖 3-10 民國 90-95 年、95-100 年和 100-105 年高雄市人口成長率比較圖	3-20
圖 3-11 民國 91 年至 106 年橋頭區人口成長率趨勢圖	3-20
圖 3-12 臺灣地區產業用地需求與供給統計分析圖	3-22
圖 3-13 大高雄地區產業園區分佈示意圖	3-23
圖 4-1 本計畫發展願景示意圖	4-6
圖 4-2 本計畫發展目標與指標體系圖	4-6
圖 4-3 整體規劃概念示意圖	4-7
圖 4-4 高雄新市鎮綠色基礎設施安全格局分布圖	4-8
圖 4-5 綠色生態網絡系統規劃概念示意圖	4-9
圖 4-6 綠色生態網絡系統規劃構想圖	4-9
圖 4-7 高雄新市鎮藍色基礎設施安全格局分布圖	4-10
圖 4-8 以生態區為基礎的水環境示意圖	4-11
圖 4-9 流域整體治理規劃與綜合治水對策架構示意圖	4-11
圖 4-10 高雄新市鎮水防線構想圖	4-12
圖 4-11 夏季西風模擬結果圖	4-13
圖 4-12 建物臨柏油道路與水域環境降溫效果模擬圖(Hsieh, 2010)	4-14
圖 4-13 風廊營造構想示意圖	4-14
圖 4-14 因應微氣候之空間規劃構想示意圖	4-15

圖 4-15 觀光遊憩帶串連發展構想示意圖	4-19
圖 4-16 高雄新市鎮後期發展區整體土地使用構想示意圖	4-20
圖 4-17 人車共存道理念示意圖	4-22
圖 5-1 現行高雄新市鎮特定區主要計畫內容示意圖	5-10
圖 5-2 第二期發展區(設置產業用地)規劃內容示意圖	5-12
圖 5-3 第二期發展區細部計畫（配合設置產業用地）土地使用計畫示意圖	5-14
圖 5-5 高雄新市鎮開發分區範圍示意圖	5-5
圖 6-1 第二期發展區辦理區段徵收範圍及土地使用計畫示意圖	6-9

表目錄

表 2-1	高雄新市鎮第 1 期發展區土地處理情形表 (單位：公頃)	2-6
表 2-2	高雄新市鎮第一期發展區公共工程進度表	單位：萬元 2-7
表 2-3	高雄新市鎮第一期發展區已執行之開發收支明細表 (迄 108 年)	2-8
表 2-4	高雄新市鎮第一期發展區土地使用分區面積統計表	2-9
表 2-5	高雄市橋頭區新莊里近年人口發展統計表	2-10
表 3-1	高雄市區域計畫六大發展區發展功能構想綜理表	3-17
表 3-2	高雄市主要產業園區面積統計一覽表	3-21
表 4-1	原計畫及歷次相關計畫之發展定位及開發方式策略綜理表	4-2
表 4-2	後期發展區空間基本發展架構說明表	4-16
表 4-3	後期發展區捷運場站主題式發展策略綜理表	4-18
表 5-1	高雄新市鎮計畫容納人口修訂對照表	5-2
表 5-2	修訂高雄新市鎮分期分區調整對照表	5-4
表 5-3	主要計畫土地使用分區面積分配表	5-8
表 5-3	主要計畫土地使用分區面積分配表(續)	5-9
表 5-4	第一期細部計畫重製通盤檢討前後土地使用分區面積分配表	5-10
表 5-5	第二期發展區細部計畫 (配合設置產業用地) 土地使用面積分配表	5-15
表 6-1	高雄新市鎮第一期發展區已執行之開發收支明細表 (迄 108 年)	6-3
表 6-2	高雄新市鎮第一期發展區待執行之開發收支明細表 (109 年~125 年)	6-3
表 6-3	高雄新市鎮第一期發展區之開發收支明細表 (全部期間)	6-4
表 6-4	高雄新市鎮第一期發展區之現金流量及成本分析表(單位：萬元)	6-5
表 6-5	第二期細部計畫開發區辦理區段徵收範圍土地使用分區面積分配表	6-10
表 6-6	第二期發展區辦理區段徵收開發費用基本假設及費用概估表	6-13
表 6-7	第二期開發區辦理區段徵收後預估土地處分綜理表	6-15
表 6-8	一般資金融通方式表	6-16
表 6-9	第二期開發區辦理區段徵收現金流量及成本效益分析表(單位：萬元)	6-20
表 6-10	第二期開發區辦理區段徵收抵價地比例與領地比例交叉分析表	6-21
表 6-11	高雄新市鎮整體開發需求表	6-22
表 8-1	高雄新市鎮後期發展區開發工作分工表	8-1
表 8-2	第二期發展區開發期程預估表	1

壹、前言

一、辦理緣起

高雄新市鎮之開發係起於行政院經濟建設委員會與內政部於民國 77 年 7 月共同研擬之「興建中低收入住宅方案」，由本部營建署負責執行，執行依據為民國 81 年行政院核定之「淡海、高雄新市鎮開發執行計畫」，主要目的為提供高雄都會區充足之中低收入戶住宅，以紓解當時住宅嚴重不足之問題與都市中心成長壓力。高雄新市鎮特定區主要計畫自民國 83 年 1 月公告實施，目前高雄新市鎮已完成第一期發展區(綜合示範社區)之整體開發，除垃圾清除工程與後續維護管理外，其餘基礎建設已全數完成；區段徵收取得之土地，除部分住宅區、商業區、文教區及產業專用區土地外，多已標脫，財務已漸趨平衡，而後期發展區面積約近約 1000 公頃土地仍未發展使用。

高雄新市鎮特定區計畫實施迄今已逾 20 年，期間諸多政策、經濟、環境條件均已產生重大改變，包含高速鐵路與高雄捷運紅、橘線的興建完成，大高雄地區大眾運輸導向發展時代已來臨，高雄新市鎮範圍內設有四座捷運車站及鐵路車站，向南與高雄市中心區緊鄰，向北通達台南市中心，區內及周邊地區具有多所大學院校學術及人力資源等優越條件；而民國 99 年原高雄市、縣正式合併後，高雄市於整體空間發展將有新的架構，高雄新市鎮一躍成為新高雄市西部都會走廊之中心區位，再加上當前高雄市產業正值轉型發展，在周邊產業用地發展飽和，產業用地漸感不足，高雄新市鎮儲備之都市發展用地正適宜作相互整合發展並帶動周邊地區發展，因此，行政院已於 107 年 7 月正式推動高雄新市鎮設置橋頭科學園區作業，在發展時空背景的轉換下，高雄新市鎮擁有了新的空間區位與交通條件優勢，且具結合周邊地區產業發展需求之潛在機會，實具備進一步推動開發之必要，而其後續開發將成為連結南部區域及促進北高雄地區發展之重要意義與指標。

而在都市機能角色定位上，面對未來經濟局勢轉變及區域整合發展、城市競爭之趨勢，高雄新市鎮應定位在縫合區域發展與帶動南部區域成長的關鍵角色，而計畫內容與目標則應不止於原規劃作為提供中低收入戶住宅及半衛星型新市鎮，須能進一步考量未來高雄市整體產業發展的需求與串連，提高開發效益並促進土地資源有效利用，同時，因應全球氣候變遷、節能減碳與都市防災等全球性議題與新的規劃思潮，以尊重既有生態自然條件及永續發展之理念，朝向生態、低碳城市之目標發展。因此，對於高雄新市鎮保留尚未發展之後期

發展區應進行全面性之計畫內容調整，重新針對發展定位、方向、實質計畫與開發方式等內容進行修訂，以符合未來發展時宜。

綜上所述，在高雄新市鎮第一期發展區開發已逐漸成熟，區段徵收財務漸趨平衡之後，推動高雄新市鎮之持續發展符合南部區域與高雄市整體發展之戰略需要，並兼顧產業發展、土地所有權人權益及地方民眾對後期發展區開發之殷切期待，惟於推動高雄新市鎮後期發展區之開發前，須先行因應政策、經濟、時空環境變化進行整體開發執行計畫檢討與調整，爰為辦理本計畫之修訂，以作為後續開發執行依據。

二、相關政策函示

高雄新市鎮之發展歷經不同政策指導方向之轉變，依時空背景及策面之轉變，大致上可區分為三個階段，各階段之重要政策函示予以梳理彙整如下：

(一)加強財務改善及朝結束開發方向辦理

1.民國 91 年 1 月 21 日行政院經濟建設委員會總字第 0910000330 號函

內政部陳報「淡海、高雄新市鎮開發現階段財務改善計畫」(草案)，業經本會委員會議審議獲致結論，鑒於目前時空環境已產生巨大變遷，請內政部於半年內完成本二新市鎮之通盤檢討計畫，陳報行政院重新核定。

2.民國 91 年 2 月 1 日行政院院臺內字第 0910003432 號函所報「淡海、高雄新市鎮開發現階段財務改善計畫」草案一案，請照本院經建會審議結論辦理。

3.民國 91 年 12 月 31 日院授主孝三字第 091008774 號函

就新市鎮開發基金之存續核示略以新市鎮開發基金原設置任務已不復存在，應儘速修正開發計畫朝結束開發方向規劃報院核定。

4.行政院國家資產經營管理委員會第 16 次會議決議

住宅市場已供過於求，新市鎮開發基金原設置功能已不復存在，請內政部修正新市鎮開發計畫報行政院，朝結束開發方向辦理。

5.民國 95 年 6 月 21 日行政院經濟建設委員會總字第 0950002513 號函及民國 95 年 6 月 30 日行政院秘書長院臺建字第 0950030821 號函

(1)本案衡量台灣人口成長、住宅需求均趨緩及時空條件之轉變等因素，未來二新市鎮的開發應限於將已開發地區之土地出清為止，後期發

展區則劃出新市鎮範圍。至於劃出部分，應採回歸區域計畫原編定使用別或改依都市計畫程序辦理，請內政部審慎評估後決定，惟原後期發展區土地使用規劃，應避免與新市鎮功能重疊或競合。

- (2)為加速新市鎮已開發地區之土地銷售，已開發地區內必要之公共設施請內政部檢討辦理，至於區外自來水及聯外交通等建設經費，請內政部確實檢討各項公共設施之投資規模，協調各部會及地方政府依據預算程序報院核定。
- (3)請內政部積極協調各有關部會及尋覓潛在之買主，研擬提供各需地機關及民間業者進駐新市鎮及購買土地之誘因，並於財務計畫中訂定各年期售地目標，必要時可採調整售價方式辦理，以符市場需求。其土地之銷售策略，應於財務計畫中詳細評估，請內政部修改財務計畫後另案報院核定。
- (4)有關行政院民國 91 年 12 月 31 日院授主孝第 091008774 號函及國家資產經營管理委員會第 16 次會議決議

均請內政部將新市鎮開發基金朝結束開發方向規劃辦理乙節，同意由內政部持續辦理已開發地區土地之銷售，惟請內政部儘速檢討二新市鎮已開發區土地之都市計畫使用分區，以整併零星土地，適度調整容積及採不同基地間容積彈性處理方式辦理，創造較高銷售價值。

(二)維持原新市鎮特定區計畫範圍並採納多元開發

- 1.行政院經濟建設委員會民國 96 年 1 月 25 日都字第 096000525 號函審查結論及行政院秘書長民國 96 年 2 月 13 日院臺建字第 0960004549 號函

依「修訂淡海及高雄新市鎮開發執行計畫(草案)」於民國 95 年 11 月 17 日第 4 度函陳行政院，前經建會並於民國 96 年 1 月 8 日召會審查，審查結論如下：

- (1)本案內政部提報之淡海及高雄新市鎮後期發展區處置方式(高雄維持原計畫規模、淡海俟民意調查及審慎評估後決定)與行政院民國 95 年 6 月 30 日院臺建字第 0950030821 號函示「未來二新市鎮的開發應限於將已開發之土地出清為止，後期發展區則劃出新市鎮範圍」之審議決議不同，為利後續執行計畫之研擬，應維持原決議，請內政部與台北縣政府及高雄縣政府持續協調。

- (2) 本案執行計畫後續辦理之公共建設與工程部分(包含聯外設施)應以已開發區為範圍，相關執行經費與分工表，請內政部先協商各有關部會，於達成協議後再納入執行計畫中。
- (3) 本案財務計畫與銷售計畫部分，應以已開發區範圍，並以縮短銷售年期為目標，建請內政部參考各機關代表意見，考量整體市場需求，重新研擬具體可行之財務計畫，納入執行計畫中。
- (4) 其中有關兩新市鎮後期發展區處理方式，雖前經建會審查意見仍建議劃出新市鎮，惟依據行政院秘書長民國 96 年 2 月 13 日院臺建字第 0960004549 號函示：「請研議維持原新市鎮都市計畫，採多元開發方式之可行性，餘照本院經濟建設委員會研商結論辦理」，因此，仍予維持原新市鎮特定區計畫範圍；至有關研議採多元開發方式之可行性部分，研議結果建議後期發展區除保留由主管機關以區段徵收方式辦理開發之機會外，另得依促進民間參與公共建設法及政府採購法相關規定，視實際需要以 BOT 或勞務採購方式委託民間業者辦理區段徵收作業，並增訂民間申請整體開發許可與一般徵收等方式。

(三)配合高雄捷運建設經費挹注需要啟動後期發展區開發評估研商

1. 行政院民國 99 年 7 月 7 日院臺交字第 0990037845 號函核定「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫」修正計畫書，准照前經建會審議結論辦理，依結論第三點略以：「R24 站土地開發回饋收益應以達成 1.5 億元為下限，儘量提升自償比例」。
2. 高雄市政府捷運工程局 100 年 4 月 15 日高市捷開字第 1000003629 號函報請行政院同意捷運 R24 車站建設所需挹注 1.5 億元，列入高雄新市鎮後期發展區捷運沿線土地開發成本，納入財務計畫核定後，配合 R24 車站工程進度，由新市鎮開發基金覈實支付。
3. 行政院秘書長 100 年 7 月 21 日院臺交字第 1000036562 號函示，依前經建會函會相關機關之綜提意見，仍因本部營建署、高雄市政府雙方對於開發主體、開發目標、開發範圍、開發效益、開發機制、開發期程、開發盈餘分配、權責分工等實質內容均未有具體構想，應儘速協商俾利後續推動。

(四)高雄市政府與內政部研商共同合作積極開發高雄新市鎮模式

1. 高雄市劉前副市長世芳於 101 年 12 月 6 日拜會本部營建署，經討論達成共識，高雄新市鎮應積極賡續開發，並由高雄市政府與本部營建署共同合作進行開發，由營建署擔任開發主體，至合作之開發方式、權責分

工與開發經費負擔等另案研商。另同意比照淡水捷運延伸線案例，補助 R24 車站建設經費 1.5 億元，並列入高雄新市鎮開發成本。

2. 另於 103 年 7 月 3 日經高雄市政府與本部營建署協商結論，高雄新市鎮後期發展區之土地開發主體由本部營建署改為高雄市政府，並依內政部 103 年 8 月 8 日台內營字第 1030221799 號函原則同意由高雄市政府辦理高雄新市鎮後期發展區之開發執行，由高雄市平均地權基金出資開發，並由內政部配合開發執行計畫報院核定、變更都市計畫法定程序等作業。

3. 內政部陳政務次長純敬於民國 104 年 12 月 17 日率內本部營建署相關人員拜會高雄市許副市長立明協商高雄新市鎮後期發展區開發事宜，結論略以：

(1) 高雄市政府負責後期發展區（約 1,000 公頃）之都市計畫規劃作業及土地開發工作，本部營建署配合辦理都市計畫法定程序。另考量高雄市政府有都市計畫規劃及費用補助之需求，同意俟開發執行計畫經行政院核定後由本部營建署協助辦理都市計畫規劃作業，或由新市鎮開發基金（第一期發展區開發盈餘）補助都市計畫規劃委辦費用（預估經費不超過 2,000 萬元）。

(2) 高雄新市鎮第一期發展區開發盈餘，優先應用於高雄新市鎮後期發展區之開發建設，至於挹注聯外道路開闢及捷運建設經費乙節，請高雄市政府參照淡海新市鎮開發盈餘挹注交通建設方式，納入「修訂高雄新市鎮開發執行計畫（草案）」中敘明，或研提具體可行之補助計畫報請同意核准。

(3) 有關後期發展區之開發順序、4 條聯外道路是否納入區段徵收、後期發展區開發方式、新市鎮開發盈餘使用、整體財務規劃等細節，由高雄市政府及本部營建署進一步討論確認後，由高雄市政府配合修正開發執行計畫草案送內政部轉陳行政院核定。

4. 有關高雄市政府與內政部合作開發相關作業細節，經高雄市政府、本部營建署經數次研商會議討論後，並於民國 105 年 8 月 18 日由高雄市政府陳副秘書長鴻益主持召開「修訂高雄新市鎮開發執行計畫（草案）」研商會議後達成本開發執行計畫修正共識。

(五) 科技部推動於高雄新市鎮設置橋頭科學園區政策

1. 科技部於民國 106 年 9 月 20 日函送「新設(含擴建)科學園區政策評估說明書」(政策環評)予行政院環境保護署，於 107 年 7 月 20 日完成環保署環境影響評估委員會徵詢程序，並於同年 11 月 14 日經行政院核定。

- 2.民國 106 年 10 月 18 日國家發展委員會召開「有關劉立委世芳質詢，請行政院於高雄新市鎮設置產業園區主政機關一案協調會」，會議結論為高雄新市鎮後期發展區已協商將交由高雄市政府主導開發，未來如經科技部評估結果將於高雄新市鎮後期發展區設置科學園區時，區段徵收等土地取得作業仍由高雄市政府辦理，內政部將視需要配合辦理都市計畫之擬訂及變更法定作業以利爭取時效。
- 3.民國 106 年 10 月 24 日由立法委員邱志偉、劉世芳主持於橋頭區公所舉辦「高雄市橋頭新市鎮闢建科學園區之可行性」公聽會，並請高雄市政府與科技部聯繫，儘速提出科學園區設置計畫具體內容，屆時請科技部協助啟動評估程序，並請經濟部及台糖公司配合土地取得事宜。
- 4.民國 107 年 7 月 3 日行政院長賴清德主持第 12 次「加速投資臺灣專案會議」時已予政策指示高雄橋頭新市鎮開發為科學園區有其必要，並指示由科技部負責推動辦理。
- 5.民國 107 年 7 月 10 日行政院張政務委員景森視察高雄新市鎮，指示高雄新市鎮設置科學園區，並請內政部負責都市計畫變更作業；高雄市政府負責執行開發工程；科技部縮短設管程序，先行開發再編納為科學園區；台糖公司無條件提供土地，與園區合作開發。
- 6.民國 107 年 7 月 13 日行政院教育科學文化處召開「研商高雄園區相關事宜」，指示將科學園區納入本部營建署新市鎮作業中，循原新市鎮程序進行計畫變更並委託高雄市政府執行開發工程，目標 9 個月內增設產業專區。
- 7.民國 107 年 7 月 27 日行政院教育科學文化處召開「第 2 次研商高雄園區相關事宜」，決議依原都市計畫規定採區段徵收方式辦理。主要道路之開闢為現階段首要目標，對於道路土地之取得，請高雄市政府協調地主同意先行租用後參與分配，如無參與意願者必要時得以徵收方式辦理，請市政府負責代辦，所需經費先由新市鎮基金支應。有關都市計畫變更、橋頭科學園區籌設計畫報院，均請內政部及科技部於 9 個月內完成。
- 8.民國 107 年 8 月 15 日行政院教科處召開第 3 次研商會議，決議請內政部於辦理都市計畫變更時，同時參採科技部產業開發之需求，至道路系統調整則宜順應地形妥為規劃。關於主要道路開闢，請高雄市政府以撙節經費的工法進行，所需經費由新市鎮基金支應。
- 9.民國 107 年 9 月 7 日研商高雄園區相關事宜第 4 次會議結論：開發方式意內政部建議維持原新市鎮開發方式，採區段徵收方式辦理，並請高雄市政府代辦區段徵收公益性與必要性報告，所需經費由新市鎮基金支應。
- 10.民國 107 年 10 月 8 日研商高雄園區相關事宜第 5 次會議結論：請有關

機關及高雄市政府協力，儘早完成高雄橋頭科學園區開發作業，以解決產業用地需求。

- 11.民國 108 年 4 月 12 日國家發展委員會召開「研商院交議，內政部函陳有關高雄市政府提報『修訂高雄新市鎮開發執行計畫』草案相關事宜會議」，後行政院於 108 年 6 月 19 日來函表示仍有需修正部分，請本部及高雄市政府檢討後再行報院。
- 12.民國 108 年 8 月 12 日行政院研商高雄園區相關事宜第 6 次會議結論第四點：請科技部於本年 9 月 13 日前完成籌設計畫報院、內政部於本年 10 月份完成都市計畫審議作業，並請科技部積極進行與地方學研機構產合作、籌備辦公室掛牌及理招商說明會等事宜。此外，本案之區段徵收、公共工程及招商作業，請各機關同步作業積極辦理，以便儘早提供廠商產用地。
- 13.民國 108 年 10 月 16 日研商高雄園區相關事宜第 7 次會議結論第二點：內政部原規劃於 110 年開始辦理高雄新市鎮第二期發展區之區段徵收作業，現配合環評縮短之時程，提前於 109 年辦理，以利有需求之廠商可以預登記、預分配、預先籌辦建廠，期於 110 年下半年完成底價地配地、廠商進場；並請環保署與內政部先行溝通、協調區段徵收計畫與高雄新市鎮環評變更要項，展開真正平行作業，以利環評通過後即可同步發布區段徵收計畫。
- 14.民國 108 年 12 月 6 日行政院核定科技部所報「南部科學園區高雄第二(橋頭)園區籌設計畫」內容。

貳、原開發執行計畫執行情形

一、原「淡海及高雄新市鎮開發執行計畫」概要(81年7月)

(一)淡海及高雄新市鎮開發目標

- 1.配合重大建設及紓解台北、高雄都會區中心成長壓力。
- 2.廣建住宅、容納新增都市人口，解決台北、高雄都會區住宅不足及房價飆漲問題。
- 3.結合民間力量開發淡海及高雄新市鎮達到地利共享之目的。
- 4.創造良好生活環境品質，樹立都市發展典範，以改善都市居住環境。

(二)高雄新市鎮區位與範圍

本特定區位於高雄市北側，介於中山高速公路岡山與楠梓交流道間，距高雄市中心約 10 公里、台南市約 25 公里。開發跨越原高雄市楠梓區及原高雄縣橋頭鄉、燕巢鄉、岡山镇等 4 個行政轄區，面積約 2,466 公頃，詳圖 2-1 所示。

(三)高雄新市鎮開發策略

1.辦理單位

新市鎮開發由內政部統籌辦理；由中央政府籌措開發經費；本部營建署負責規劃、設計、開發及營運管理；內政部委託(前)台灣省政府地政處及(前)高雄縣政府執行土地區段徵收。

2.開發方式

高雄新市鎮除現有都市計畫之住宅區、商業區、原有聚落及農業區，依原計畫發展外，餘原則均採區段徵收方式分期辦理開發建設。

3.實質發展策略

分為 7 大部份，包括有規劃作業、公共工程、住宅及商業區、交通運輸系統、農業區、建築管理與經營管理等策略。

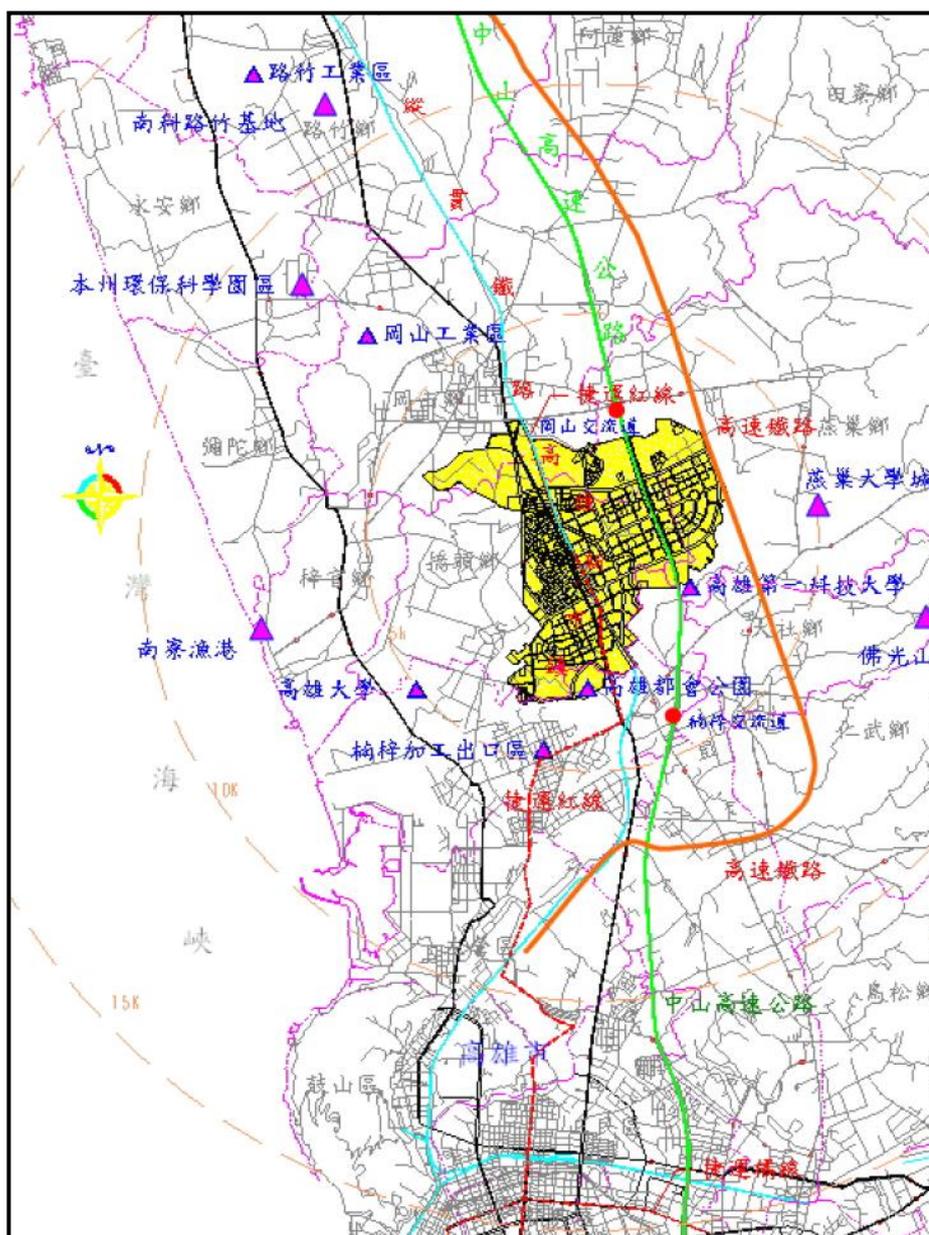


圖2-1 高雄新市鎮特定區位置示意圖

4.分期分區開發

高雄新市鎮計畫分為3期3區開發，包括有第一期發展區（面積約800公頃，預計容納10萬人）、第二期發展區（面積約791公頃，預計容納8萬8千人）、與第三期發展區（面積約656公頃，預計容納8萬2千人）。

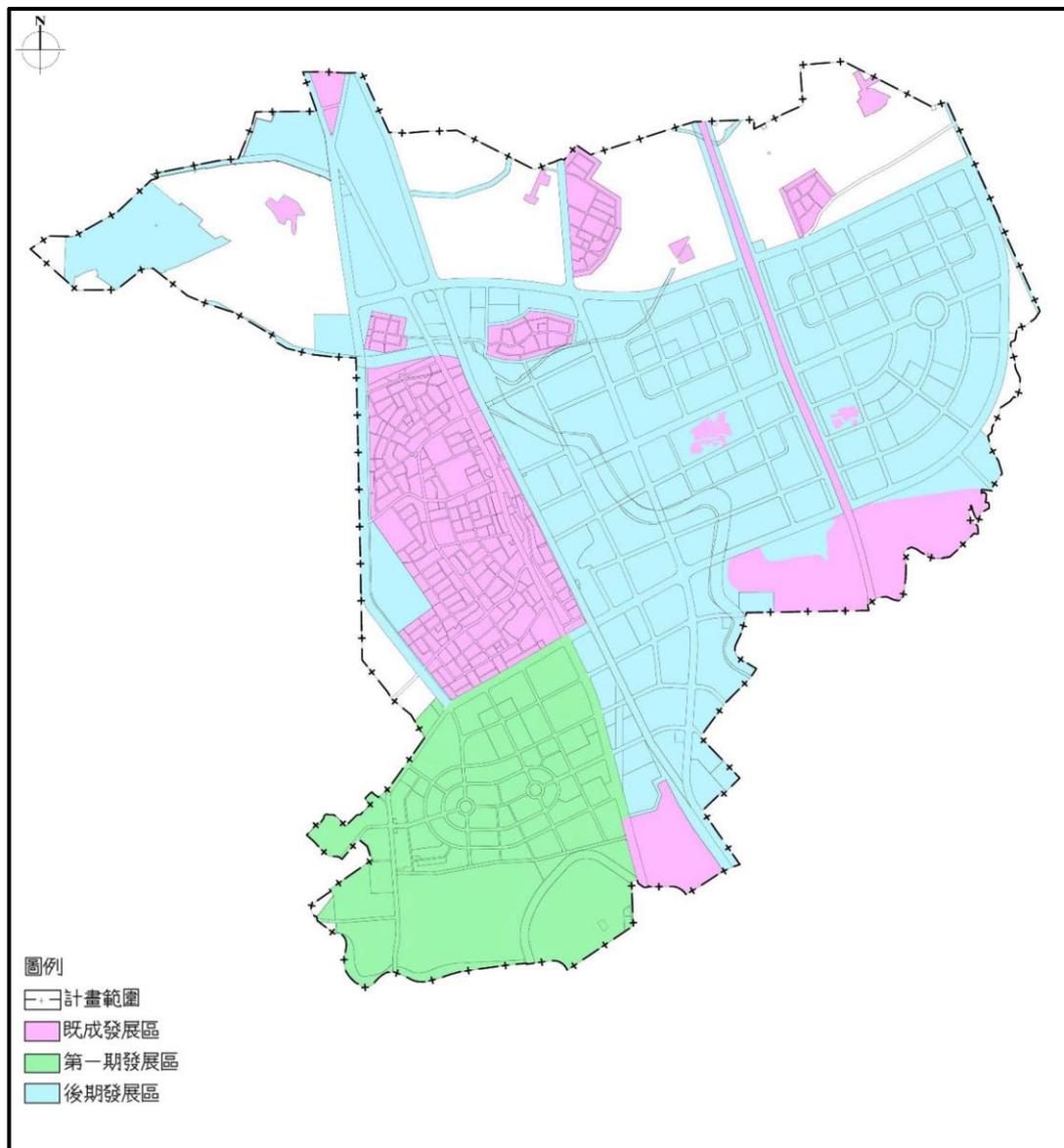
另依行政院於86年11月17日台86內44086號函核定之高雄新市鎮開發時序調整計畫，高雄新市鎮除既成發展區及第一期發展區(綜合示範社區)外，其餘地區劃為後期發展區，其發展區之期別劃分，將視第一期發展區開發情形，另循都市計畫變更程序定之。(詳圖2-2所示)

5.人口與產業引進措施

包括完成初步基本公共設施，集中興建各式住宅，創造新市鎮基本需求，作為新市鎮發展之原動力。然後開發商業區，以創造當地就業及住宅需求，並吸引或疏導都會區內人口及產業移往新市鎮，加速新市鎮之成長。同時，依照新市鎮開發條例以及相關法令採行獎勵措施。

6.綜合示範社區建設

於第一期發展區內就政府取得土地集中劃設 188 公頃之綜合示範社區先行建設，以優先解決高雄都會區住宅需求，並作為高雄新市鎮建設之典範。



資料來源：本計畫整理，行政院 86 年 11 月 17 日核定之高雄新市鎮開發時序調整計畫。

圖2-2 現行高雄新市鎮開發分區範圍示意圖

(四)高雄新市鎮開發進度

1.主要計畫

預定自民國 81 年 8 月開始實施都市計畫禁建；預計於 81 年 10 月底完成都市計畫草案；81 年 12 月底完成都市計畫法定程序；預定 82 年 6 月完成都市設計。

2.區段徵收作業

第一期發展區預定於民國 82 年 10 月底完成土地取得作業。第 2、3 期發展區將依分期分區開發進度次第辦理。

3.土地處理分配

第一期發展區預定工作期限自民國 86 年 1 月至 86 年 6 月，第 2、3 期發展區將依實際開發進度陸續辦理。

(五)財務計畫

1.財務需求

高雄新市鎮建設所需開發經費龐大，依行政院 81 年 8 月 27 日台 81 內 29801 號函核定「淡海及高雄新市鎮開發執行計畫」估算所需土地開發經費 903 億 310 萬元、住宅建造費 735 億元暨利息 245 億元，合計總開發經費約需 1,890 億 2,810 萬元。

惟為因應新市鎮開發長遠資金調度需要，另研提「高雄新市鎮開發財務計畫書」，經行政院 82 年 6 月 22 日台 82 內 20584 號函核定在案，其估算所需土地開發經費為 1,357 億 5,475 萬元。

2.經費籌措

(1)先期行政作業費

由內政部依工作進度實際需要，分年編列預算支應。

(2)補償費

由內政部依工作進度實際需要，分年編列預算支應或由內政部委託公民營工程公司辦理各項工程建設，並由公民營工程公司先行向銀行申請貸款支應或由內政部會同省、縣、市政府向有關基金或銀行申請貸款支應。

(3)公共工程建設費、共同管溝等開發建設費用

由內政部委託公民營工程公司辦理並由其先行向銀行申請貸款

支應、或獎勵民間投資建設、或利用土地證券化募集民間資金辦理。

(4)住宅建造費

由國宅主管單位向國宅基金及銀行申請貸款支應，並採預售方式辦理，或由土地證券化所得資金辦理。

3.債務清償

俟高雄新市鎮各項公共工程及中低收入住宅興建完成後，以出售中低收入住宅或標售政府所取得之土地，所得之價款歸還各項墊款或銀行之貸款和利息。若遇房屋市場不景氣而有房屋滯銷情形時，則由政府編列預算支應利息費用。

二、原高雄新市鎮開發執行計畫執行情形

(一)都市計畫

1.主要計畫

民國 83 年元月公告實施高雄新市鎮特定區主要計畫；民國 89 年 1 月公告實施高雄新市鎮主要計畫第 1 次通盤檢討；民國 102 年 1 月公告實施高雄新市鎮主要計畫第 2 次通盤檢討(第一階段)，103 年 3 月公告實施高雄新市鎮主要計畫第 2 次通盤檢討(第二階段)，108 年 7 月公告實施高雄新市鎮特定區主要計畫（都市計畫圖重製暨書圖不符專案通盤檢討）（第一階段）。

2.細部計畫

民國 83 年 6 月公告實施高雄新市鎮特定區第一期發展區細部計畫，於民國 96 年 9 月公告實施土地使用分區管制要點專案通盤檢討案，並於民國 102 年 1 月公告實施第 1 次通盤檢討(第一階段)案，於 103 年 3 月公告實施第 2 次通盤檢討(第二階段)，108 年 7 月公告實施高雄新市鎮特定區第一期細部計畫（都市計畫圖重製暨書圖不符專案通盤檢討）（第一階段）案，108 年 12 月公告實施土地使用分區管制要點第 2 次專案通盤檢討案。

(二)區段徵收作業

1.開發面積

高雄新市鎮採分期分區辦理開發，依據行政院核定之開發時序，於

民國 84 年 3 月辦理第一期發展區(即綜合示範社區)區段徵收作業，依民國 83 年 6 月公告實施高雄新市鎮特定區第一期細部計畫所載第一期發展區開發面積約 337.7 公頃，其中包含都會公園 94.31 公頃，佔全新市鎮預定整體開發總面積 1,284.17 公頃之 26.3%；於 103 年 3 月公告實施第一期細部計畫第 1 次通盤檢討，變更第一期發展區開發面積約 338.92 公頃，並於 103 年 11 月完成「高雄新市鎮特定區第一期發展區變更墳墓用地地區區段徵收案」區段徵收開發範圍內墳墓遷葬驗收。

2. 土地取得與處理

高雄新市鎮第一期發展區面積 338.92 公頃，經區段徵收取得 274.51 公頃土地，已完成土地補償費發放、配地與所有權狀發放等作業，除分回抵價地 71.65 公頃、公共設施用地 76.08 公頃將無償登記為高雄市所有、都會公園用地(原高雄縣部份) 48.64 公頃外，取得可標讓售及有償撥用土地 78.14 公頃。截至 108 年 12 月底，土地已售出 53.02 公頃，售價為 126 億 6,973 萬元，餘待售土地 25.12 公頃，售價約 95 億 9,941 萬元(暫以有償撥用及標讓售底價估算)。

表2-1 高雄新市鎮第 1 期發展區土地處理情形表 (單位：公頃)

	用地別	面積(公頃)	辦理情形
高雄新市鎮 第一期發展 區區段徵收 案	1.分回抵價地	71.65	已於 90 年 4 月開始辦理 抵價地配地作業，已完成。
	2.取得之公共設施用地 (未來將無償移交高雄市政府)	76.08	已於 97 年 8 月起陸續辦 理移交作業，已完成 96.68%。
	3.都會公園用地	48.64	已開闢
	4.可標讓售及撥用土地	78.14	已售出 53.02 公頃，尚待 標讓售土地 25.12 公頃。
	合計	274.51	
高雄市轄區都會公園區段徵收案 未納入區段徵收範圍(省道台一線、河川區)	64.41	已開闢	
總計	338.92		

資料來源：本研究整理，實際面積應以公告確定之都市計畫樁位實測面積為準。

3. 公共工程建設

高雄新市鎮第一期發展區(即綜合示範社區)開發面積約 338.92 公頃，已完成全區開發工作，已建構完整道路系統、排水系統、污水系統、

中水道（再利用水）系統、自來水系統、電力系統、電信系統、瓦斯管線系統及有線電視系統等，並已完成公園建設、交通號誌系統建置、路燈照明系統建置、全區植栽及人行道鋪面建設，已具改善公共設施及綠化暨井然有致之環境景觀。

表2-2 高雄新市鎮第一期發展區公共工程進度表

單位：萬元

項次	已發包工程項目	發包金額	結算金額	開工日期	竣工日期
1	高雄新市鎮綜合示範社區整地及 3-4 號道路排水幹線工程	13,850	13,157	85.07.01	86.11.20
2	高雄新市鎮綜合示範社區圍籬工程	1,430	1,141	86.07.12	86.11.21
3	高雄新市鎮綜合示範社區 A 區公共工程	46,933	45,911	86.09.02	89.02.23
4	高雄新市鎮綜合示範社區 BC 區公共工程	91,700	81,482	87.06.15	90.03.27
5	高雄新市鎮經武營區遷駐新莊營區一分庫設施整建工程	3,446	3,446	89.03.09	89.09.20
6	聯勤總部配合高雄新市鎮區段徵收先期搬遷工程（衛武西營區營舍整建工程）	1,428	1,428	89.04.14	89.08.17
7	高雄新市鎮綜合示範社區 D1 區公共工程	9,540	8,871	89.10.17	91.04.02
8	高雄新市鎮綜合示範社區景觀橋及三角公園第一期工程	4,660	4,738	90.03.23	91.09.09
9	高雄新市鎮綜合示範社區公 3 公園兼自來水設施工程暨第一期號誌、照明工程	9,870	10,214	91.10.07	93.09.14
10	高雄新市鎮綜合示範社區 D2 區公共工程、全區植栽及鋪面工程、第二期號誌及照明工程暨維護管理	33,500	29,640	94.01.12	96.11.26
11	高雄新市鎮綜合示範社區橋新六路標誌、標線、號誌等交通設施改善工程	497	491	97.5.2	97.7.1
12	高雄新市鎮綜合示範社區全區道路標誌、標線、號誌等交通設施改善工程	530	601	97.7.29	98.3.25
13	高雄新市鎮綜合示範社區三角公園第二期工程	2,882	3,100	97.10.17	98.6.26
14	高雄新市鎮綜合示範社區既埋垃圾清除	39,400	48,419	98.8.15	103.1.8
15	高雄新市鎮綜合示範社區 11-29C-10 等道路暨公 17 公園簡易綠化及青埔大排河川區景觀等相關工程	3,883	4,497	103.3.5	104.10.6
16	高雄新市鎮綜合示範社區既埋垃圾清除及整地第二期工程	10,940	12,906	103.8.14	105.5.20

資料來源：本部營建署，資料統計至民國 108 年 12 月。

(三)財務執行

1.已執行收支

民國 83 年至 108 年已執行開發收入為 127.35 億元(含銷售收入、其他收入)，已執行開發支出為 128.29 億元(含開發成本、其他費用)，開發收支相抵為 -0.94 億元。

表2-3 高雄新市鎮第一期發展區已執行之開發收支明細表(迄108年)

開發收入項目	收入金額(億元)	開發支出項目	支出金額(億元)
銷售收入(註1)	126.81	開發成本(註3)	121.76
其他收入(註2)	0.54	其他費用(註4)	6.53
合計	127.35	合計	128.29
收支相抵數	-0.94		

註 1：銷售收入 126.81 億元，係土地 53.02 公頃土地之銷售價款。

註 2：其他收入 0.54 億元，係利息收入、違約罰款收入、雜項收入等。

註 3：開發成本 121.76 億元，包括(1)新市鎮開發基金支應數 115.15 億元(含行政作業費 3.86 億元、補償費 66.69 億元、公共工程費 23.51 億元、補助費 2.47 億元、利息支出(列入成本)18.09 億元、用人經費 0.51 億元、租金經費 0.02 億元)、(2)管線單位與公務預算支應數 6.61 億元。

註 4：其他費用 6.53 億元，係利息費用 6.08 億元，以及行銷費用、管理及總務費用、違約處理費用、雜項費用等 0.45 億元。

2. 籌資方式

(1) 投資(國庫撥充基金數)

政府編列年度預算撥入新市鎮開發基金，以支應開發經費，並視為投資，俟基金結算後之剩餘再行歸還。

(2) 舉借債務

本計畫在未回收資金前，除有國庫滙注基金額度外，餘以舉借債務來支應開發資金缺口，俟回收銷售價款後，用於償還債務。截至 108 年累計舉借債務之利息支出約達 24.17 萬元，因銷售情形有改善，將相關收取款項用於清償債務，並於 99 年 8 月暫時還清債務，未來舉借債務之增減將視收支情形而定。

3. 開發盈餘繳庫

因開發期間需配合土地開發成本、土地銷售情形逐步認列銷售盈餘，迄民國 108 年計已認列 53.02 公頃土地之銷貨收入與銷貨成本，銷售盈餘計 36.54 億元，加計開發期間收取之利息收入、補助收入、折減基金填補短絀，並扣除利息費用、雜項支出等，累積賸餘達 42.05 億元，爰已配合行政院財政需求陸續繳庫 39.37 億元。

三、第一期發展區發展情形

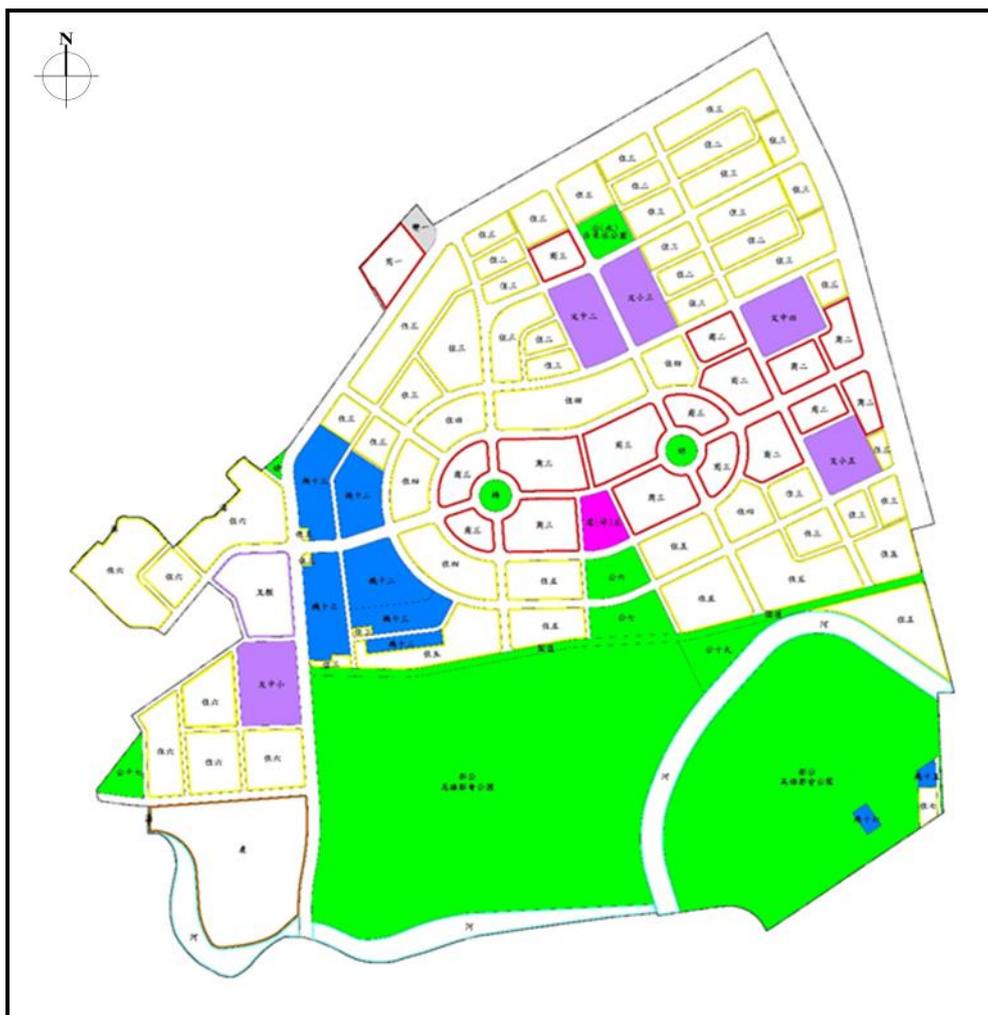
(一) 土地使用發展情形

現況高雄新市鎮第一期發展區內仍多為空地使用，目前住宅使用除橋新五路旁之 4 戶連棟透天建築及麗景新天地、布拉格及京都等已興建使用中，其他地區仍陸續規劃或興建中，使用面積為 21.30 公頃，佔 6.28%。計畫共劃設四處機關用地係供臺灣鳳山地方法院及檢察署之辦公大樓、檔案贓證物庫、法官及檢察官職務宿舍等使用，計畫面積合計 12.84 公頃，佔 3.79%。

表2-4 高雄新市鎮第一期發展區土地使用分區面積統計表

土地使用現況	使用面積(公頃)	估計畫區之比例 (%)
住宅使用	21.30	6.28
農業使用	1.38	0.41
公園、綠地使用	99.44	29.34
公用設備、機關使用	12.84	3.79
河川使用	14.32	4.22
空地使用	133.19	39.30
道路使用	56.45	16.66
總計	338.92	100.00

資料來源：資料統計至民國 108 年 6 月。



資料來源：變更高雄新市鎮特定區第一期細部計畫，103.03。

圖2-3 高雄新市鎮第一期發展區土地使用分區示意圖

(二)人口發展情形

依高雄新市鎮第一期發展區所在之行政區劃為高雄市橋頭區新莊里，以近年人口發展情形呈現逐年成長之趨勢，顯示第一期發展區之發展正逐年成長中。

表2-5 高雄市橋頭區新莊里近年人口發展統計表

年度(民國)	戶數(戶)	人口數(人)	人口增減(人)
100	774	2,032	-
101	797	2,107	+75
102	802	2,161	+54
103	863	2,261	+100
104	878	2,289	+28
105	973	2,434	+145
106	1,067	2,592	+158
107	1,213	2,839	+247
108	1,721	3,647	+808

資料來源：橋頭戶政事務所，以各年度 12 月人口統計結果為準。

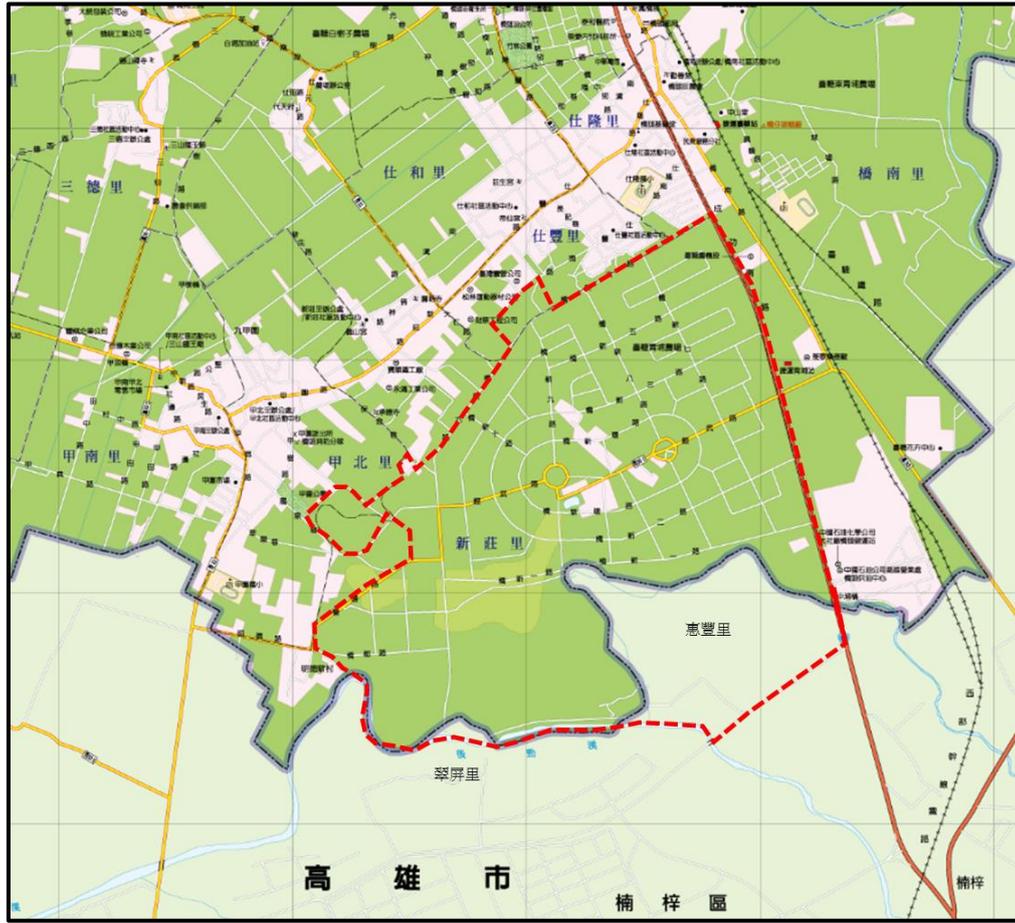


圖2-4 高雄新市鎮第一期發展區行政區劃示意圖

(三)都市設計審查情形

本部營建署為辦理高雄新市鎮特定區都市設計審查工作，以提高居住環境品質，塑造都市獨特風格，並達成土地使用之有效管制，於民國 88 年特設高雄新市鎮特定區計畫都市設計審查小組，至今約已召開 100 次審查會議。

參、檢討與分析

一、發展課題與對策

(一)發展定位層面

課題一：原計畫之定位與目標無法符合未來發展需求，亦難以有效率帶動後期發展區之發展，須加以檢討修正。

說明：1.高雄新市鎮原係配合民國 77 年行政院核定之「興建中低收入住宅方案」辦理開發，政策目標與發展功能定位著重於解決高雄都會區之住宅問題，然隨著少子化、高齡化、產業結構改變等社會經濟發展條件的變遷，成長趨勢與需求已大為減緩，致發展不如預期。
2.因應全球性氣候變遷之議題與環境規劃新思潮，對於低碳城市、綠能城市、生態城市等理念回應永續發展之目標，應能檢討提出更前瞻性之發展定位思考，而非僅局限於住宅、商業發展用地之提供。
3.高雄縣市合併改制後，高雄市整體空間發展結構將重新整合再結構，高雄新市鎮位於原高雄市、縣交界處，發展定位與方向須重新思考與大高雄發展之連結關係。

對策：1.因應全球化的城市競爭之衝擊，從未來新國土空間發展規劃及高雄市整體空間發展之適宜性佈局的角度，重新衡量高雄新市鎮未來在區域發展上可能扮演之角色與功能性。
2.因應少子化、高齡化、產業結構改變，及高雄捷運通車及未來持續延伸串連下，進行高雄新市鎮整體定位之重新檢討調整，並加強當前規劃趨勢之考量，應用生態城市、永續發展、文創產業及大眾運輸引導都市土地使用發展等理念(TOD)，推動高雄新市鎮持續發展。
3.順應時空轉變及發揮在地潛力，將原以居住機能為主之功能定位調整為複合機能之新典範的「新」市鎮。

課題二：原計畫缺乏產業發展之具體引進策略，使計畫區之發展不如預期，更難以達到新市鎮內自給自足發展之目標。

說明：1.傳統之都市計畫僅著重於土地使用規劃配置，缺乏對於產業發展之具體策略引導，易使得新市鎮之開發淪於類似土地分配之目的，而對新市鎮之發展並無實質助益。
2.產業引入能提供就業機會，吸引人口進駐新市鎮，帶動住宅需求，加速開發速度。因此，如何找出適合本計畫區之驅動型產業，以新

成長極的概念帶動全區整體性產業之發展，為本計畫開發成功與否之重要關鍵。

對 策：1.依「高雄地區重點產業與策略性產業招商引資策略之研究」(高雄市政府經濟發展局，2011年)結果，針對高雄地區產業價值鏈缺口，引入適宜之產業，以形成完整之產業鏈。

(1)石化產業缺口：建議引入「電子光電特用化學品」、「土水整治化學品、環境微生物製劑」類產業。

(2)金屬產業缺口：建議引入「精微模具」類產業。

(3)觀光旅遊產業缺口：建議引入「國際觀光旅館」類產業。

(4)運籌物流產業缺口：建議引入「物流中心」、「生產者服務」類產業。

(5)綠色環保產業缺口：建議引入之「環境規劃諮詢」、「資源管理軟體」、「太陽能系統」類產業。

(6)數位文創產業缺口：建議引入「數位內容」、「雲端運算」、「專利產業化」類產業。

2.依「高雄地區產業需求調查暨再發展策略規劃案-縣市空間治理行動方案」(高雄市政府都市發展局，2010年)研究結果，高雄新市鎮可做為生態城(Eco-city)及智慧生活實驗城(Living Labs)之實驗基地，整合運用寬頻網路、數位電視網路與感知網路系統)推動舒適便利、農業休閒、安全防災、醫療照護、節能永續、智慧便捷六大領域之智慧科技應用。本計畫亦嘗試提出「跨世代共居」為新市鎮落實「新生活型態」的基地與市場，除為高雄市解決低出生率與高齡化比例等人口結構改變的重要解決策略外，其背後亦隱含廣大的市場商機，間接也提供了銀髮產業與社區照護的基本市場。

3.高雄市之編定工業區、科學園區、加工出口區等之分布已具有一定之群聚效應，但不同工業區之產品產出較欠缺整合性平台，故可考量規劃引進文化創意研發中心，提供各項新研發產品一運輸流通、供貨、包裝、行銷等整合平台，發展生產性服務業強化產品品質及特殊性，串連強化周邊各大產業之發展。

4.隨周邊產業用地發展逐漸成熟飽和，及未來新型態產業興起之用地需求，結合行政院已明確推動於高雄新市鎮後期發展區新設產業用地之具體政策，將產業發展機能導入發展，解決早期缺乏產業進駐造成住商發展動能不足之困境，為帶動高雄新市鎮及北高雄地區整體發展之關鍵契機。

(二)實質規劃層面

課題一：高雄新市鎮地處農業原野，地勢平坦視野遼闊。未來後期發展區之開發應考量原有地形地貌之保存，生態系統之保育、復育與重建，避免已開發區大規模整地對環境帶來之衝擊。

說明：1.高雄新市鎮具有泥火山之特殊地質景觀，典寶溪流域具特別水文條件，配合新市鎮落實生態城市建設之理念，以及發展定位的轉型，其未來開發應重視既有地形地貌及生態資源所具有之價值，納入考量並加以利用。
2.生態城市的整體開發原則應是在滿足最小開發面積需求下，同時保存既有生態綠地資源、原有地貌，避免採整片土地大規模開發方式，導致破壞既有生態。

對策：1.加強環境資料之分析，如相關氣候資料、地形紋理分析、河川水圳調查、生態棲地、重要生態資源指認等，以了解生態敏感地區之分布狀況、既有地形特色及生態資源條件，並打破單純格子狀系統的街廓規劃，重新調整生態敏感地區的街廓規劃形式。
2.藉基礎環境資料確認環境敏感地區、限制發展區、都市發展區之範圍，並各自訂定合宜的發展強度，區內河流水圳及兩側的生態棲地尤須特別重視。與環境敏感地區相鄰的土地，其規劃應更注重生態考量，需留設足夠的緩衝空間。
3.道路之規劃應循尊重既有地形特色及生態資源的原則，考量避免入侵生態敏感地區，破壞生態棲地及切斷生態廊道。

課題二：水環境管理及防災機制待建構。

說明：因應全球氣候變遷，及台灣暴雨、乾旱交互發生之趨向，高雄新市鎮之開發應考量防洪防災需求，以「與水共存」觀念，規劃滯洪及延遲排洪設施，並提高建築基地之保水性能，以提昇整體環境風險承擔標準，並收提昇環境品質及併同改善微氣候之成效。

對策：1.典寶溪對外配合既定流域治理以及相關治水計畫進行綜合治水的落實，對內擬定開發後所產生的雨水地表逕流衝擊模擬，透過生態基礎設施與防災式土地使用規劃的結合建立典寶溪水防線布局，以達到高雄新市鎮內水環境的循環平衡。
2.在新市鎮內藉公部門公共工程及私部門土地開發，合作規劃設置多重、多層級的滯洪設施，如滯洪池以至建築基地雨水貯留設備，以達到區內容水及延遲滯洪之效用。滯洪池用地之規劃可結合區內既有川溪生態環境，並利用其具有之生態及水綠環境作為改善及

調整微氣候之環境基礎。

- 3.以防災式土地使用規劃，透過綠色基礎設施(如農田、林地、公園等)與藍色資源(如溝渠、河流、濕地等)的環境資源潛力辨識，進而維護生命土地安全和健康的關鍵性控制格局，是城市和居民與自然危害過程共存的基本保障，建立城市擴張和土地開發利用不可觸犯的剛性限制。防災式土地使用規劃是一種空間結構，必須整合自然生態與城市活動系統循環系統的規劃和設計而進行編制。因此高雄新市鎮生態防災規劃透過綠色與藍色基礎設施土地使用規劃的落實，配合相關規劃準則的介入轉正開發過程所帶來的負面影響，以形構不同安全水準的都市與自然發展的安全格局、作為未來土地使用管制參考之基礎，藉此回應都市與自然系統達生態永續平衡規劃的一種途徑。

課題三：原計畫之計畫內容包含土地使用、交通系統、公共設施等，部分或有無法落實新定位與新發展策略困難，宜配合縣市合併及捷運通車之契機，適度調整土地使用分區規劃。

說明：1.原計畫多以朝向棋盤方格之街廓與道路系統設計，土地使用規劃較無考量與典寶溪之結合規劃，不利於落實綠色生態社區之規劃營造。

2.橋頭糖廠文化資產特色將受現有土地使用分區方式切割破壞。

3.新市鎮受台鐵、捷運、中山高貫穿分割計畫區，致道路系統多呈南北向布設，東西向缺乏連結。

4.以「低碳運輸理念」檢討高雄新市鎮整體交通運輸路網，若以步行距離檢討，則現有規劃路線之服務範圍無法涵蓋全區。

5.原計畫缺乏產業用地及重大公共投資建設之帶動，劃設大面積之住宅區、商業區，無法有效引導、帶動整體計畫區發展。

對策：1.配合防災式土地使用規劃結果，重新調整街廓形式及道路系統。

2.透過捷運場站人工地盤串連前後站，改善鐵路、捷運阻隔都市發展課題，並配合周邊土地使用及道路系統，適度以平面或立體方式，強化台鐵、捷運、高速公路東西兩側之聯絡。

3.因應文化創意產業發展趨勢，調整橋頭糖廠廠區及其相關設施為適當之土地使用分區，以兼顧現有使用機能及保存之需求。

4.建置服務範圍滿足全區需要之捷運、接駁公車服務路網，並藉自行車道、人行道路網連結，並規劃道路、停車空間內之低碳運具使用環境之配套內容。

5.放寬大眾運輸場站周邊建築容積及土地使用，使其朝向包含居住、

生活、經濟、環境等面向的複合土地使用型態，以滿足多元的生活機能。而較高之發展密度、較多元的發展內容不僅可減少私運具使用，亦可共享基礎設施服務，集中配置的發展方式亦將保留更多土地不進行開發。

6. 配合中央或地方之產業發展政策，提供產業發展所需土地，加速引入產業發展機能，以全面性帶動整體計畫區發展。

(三)開發策略與財務層面

課題一：依第一期開發區之經驗，發展緩慢、開發率不高，造成財務長期虧損負債，現今經濟社會環境改變，未來如何導入積極有效之公共建設與土地開發策略，提高使新市鎮開發誘因。

說明：1. 第一期發展區(綜合開發區)於民國 83 公告實施完成細部計畫，迄辦理第二次通盤討論期間之土地使用現況調查(97 年)，住宅區使用面積為僅有 0.18 公頃，發展率僅佔 0.05%，人口均未引進，主要為原因為不動產市場不振，加上開發策略上缺乏具體之產業策略及公共投資帶動，造成開發後土地資源閒置浪費。

2. 現況之社會環境與發展趨勢與民國 81 年原核定淡海高雄新市鎮時開發計畫時已有明顯差距，人口負成長或發展趨緩後，後期發展區仍留有近約 1000 公頃未開發土地，為避免土地資源浪費及帶動地區發展，如何以積極有效之開發策略，結合中央及地方發展政策，以促進土地合理有效之開發利用，為重要之開發課題。

對策：1. 透過連鎖開發促進市中心舊市區更新利用

高雄市市中心舊市區捷運周邊發展，看起來捷運系統的將人口帶離開舊市區，因此市中心舊市區需要重新考量其都市發展空間策略，然而舊市區雖擁有既有的都市發展資源，卻受限於空間發展腹地較小，因此建議市中心舊市區可以利用都市更新的方式，配合大眾運輸導向的執行策略，將可利用之容積移轉至舊市區，增加可發展之空間，提供捷運場站周圍優先劃定為都市更新策略發展區域，提高捷運市中心舊市區的發展強度。

2. 透過重大建設、大型公設或產業園區開發刺激新市鎮開發利用

藉由重大公共建設引入新市鎮推動其土地做有效利用，同時在配合中央推動加速投資臺灣解決缺地問題上，高雄新市鎮土地轉換釋出供產業發展使用，由生產機能引入進而誘發居住、消費之需求。其次，未來可以透過大眾運輸導向的空間發展鼓勵政策，逐步活絡場站的商業產業活動，進而帶動新市區捷運場站周邊的整

體發展。

3.善用地資源特色化危機為轉機

高雄新市鎮範圍內具有處受到限制無法開發之條件，如橋頭糖廠文化資產、典寶溪、泥火山等，透過整體之規劃適性適地利用，化危機為轉機，塑造成為高雄新市鎮之城市發展特色，如橋頭糖廠周邊結合文創遊憩發展、典寶溪生態保留營造生態城市典範、泥火山生態公園及地熱資源整合應用等，並由環境特色營造進一步帶動周邊土地開發與發展。

課題二：捷運沿線土地位於後期發展區，多數仍屬待開發之都市發展用地；應結合大眾運輸導向發展下持續推動建設與開發。

說明：1.高雄捷運行經新市鎮地區設有四個車站；其運能明顯與市中心區量能相較，呈單向單峰(尖峰)通勤社區發展，與周邊土地多未開發無關係。

2.高雄都會捷運路廊土地利用特性，和台北都會大眾捷運系統相較，高雄都會區捷運路廊 800 公尺內缺乏區域性醫療中心、沿線通勤及學人口少、沿線土地利用混合使用低、沿線低樓層發展強度低及捷運車站未與地方發展結合、未融入社區特色(社區化)。

對策：1.未來優先開發地區之選擇，應以捷運場站為核心，其東側沿線 400-800 公尺範圍可連接已開闢都市計畫道路之土地，權屬以台糖及公有土地比例較高者優先開發。其次，亦應考量與高雄高雄科技大學周邊已開發區之串連，以避免蛙躍式的發展並符合高雄市由南往北之發展趨勢。

2.調整捷運場站周圍用地，提供就業、購物、居住等機能能在新市鎮自給自足；工作、購物等旅次可以透過大眾運輸系統完成。

3.透過 Shuttle Bus 連結大專院學、主要公共設施與未來的住宅社區。

4.捷運場站主題化以吸引不同活動衍生之不同旅次，並適宜投入重大公共建設如城市規劃館、或增設台鐵捷運化車站。

課題三：後期發展區之開發以財務自償為原則，宜配合市場需求適時導入多元土地開發方式，考量民間參與開發之可行性並確保開發基金財務損益平衡

說明：依據現行「變更高雄新市鎮特定區主要計畫(第一次通盤檢討)案」規定，高雄新市鎮二期及後期發展區之開發應採一般徵收、區段徵收方式辦理。惟考量財務自償原則及行政院秘書長 96 年 2 月 13 日院臺建字第 0960004549 號函示：「請研議維持原新市鎮都市計

畫，採多元開發方式之可行性...」，後期發展區之優先開發地區除採現行一般徵收、區段徵收方式辦理開發外，亦應參酌「修訂淡海及高雄新市鎮開發執行計畫（草案）」之說明，於本計畫研議採多元開發方式之可行性，藉以引入民間資金促進後期發展區開發。

- 對策：1.研擬多元開發方式：依「促進民間參與公共建設法」及「政府採購法」相關規定，視實際需要以 BOT 或勞務採購方式委託民間業者辦理區段徵收作業，並增訂民間申請整體開發許可方式加速開發。
- 2.依優先開發地區開發可行性評估結果，配合辦理變更都市計畫、擬定細部計畫及修訂開發執行計畫等作業，作為執行之依據。
- 3.除滿足財務損益平衡原則外，未來亦可參考桃園機場捷運桃園青埔線 22 公頃的產專區開發為國際醫療專區之民間 BOT 投資模式精神，由開發商尋求符合計畫區獎勵優先引進之產業業者組成策略聯盟共同投標，有效整合土地開發之前、後段作業，並可確保後續產業之進駐及人口之引入。

二、發展潛力與限制分析

高雄新市鎮特定區計畫自民國 83 年發布至今，歷經整體經濟態勢、社會結構及縣市合併行政架構的變遷，並於 17 餘年之建設期間導入高雄都會公園、高雄捷運紅線、高雄地方法院及地檢署等重大公共建設，並已完成第一期發展區的開發，當前高雄新市鎮發展趨勢已與開發初期截然不同。爰此，針對後期發展區接續發展之態勢，分別就內部環境優勢、弱勢以及外部環境機會、威脅說明計畫區發展之潛力與限制。

(一)內部環境優勢

- 1.縣市合併後，高雄新市鎮躍居高雄市地理核心，並具廣大擴張腹地。

自民國 99 年底高雄縣市正式合併後，高雄新市鎮已由過去縣市邊緣土地躍居高雄市都會之地理核心，並透過台鐵、台 1 省道、中山高速公路及捷運紅線系統快速連結南高雄商業行政中心與北高雄仁大工業區、南科高雄基地及岡山本洲工業區等重要產業園區基地。

以區域發展觀點而言，依據前行政院經建會 99 年完成之「國土空間發展策略計畫」規劃之南部城市區域發展構想，係以高雄市與台南市兩直轄市為核心都市，而高雄應以營造經貿與物流網路，向北擴張整合台南科技產業鏈，並強化引導與台南核心都市間的城鄉成長軸帶，使南台城市區域的發展更趨緊密。在此區域發展架構下，高雄新市鎮作為高雄

市都會地理核心，其後期發展區尚有 900 餘公頃之都市發展土地可供人口進駐與產業開發，未來配合適切之產業引進策略及完備之生活基盤設施，可提供南部區域產業充分之發展基地並吸納台南高雄兩核心都會之就業及居住人口，提高高雄新市鎮後期發展區之開發利基。

2. 優勢交通網絡迅速連結主要商圈、行政核心及產業園區

整體而言，高雄新市鎮以期台鐵、捷運、高鐵（轉乘）、省道及國道優勢交通網絡，可近一步達成快速連接地區基礎生活圈（橋頭、岡山、楠梓）、消費遊憩生活圈（漢神巨蛋、五福三多、統一夢時代購物商圈及凹子底、中正公園）及工作通勤生活圈（多功能經貿圈區辦公據點、高雄科學園區及機場、捷運、高鐵場站）之機能目標，凝聚高雄新市鎮土地開發優勢。

3. 周邊休閒與文化教育設施資源完整

高雄新市鎮擁有高雄都會公園、橋仔頭糖業文化產業園區、高雄地方法院及地方法院地檢署、高雄科技大學等文教及休閒文化設施，具有發展休閒文化等相關產業之優勢，並可藉由優質之文教環境吸引人口進駐。

4. 後期發展區多屬台糖土地易於整合

考量後期發展區之捷運沿線土地多屬台糖土地易於整合，公告現值亦具市場競爭力，未來辦理優先開發時，其土地開發成本相較於高雄市區捷運週邊土地低廉許多，顯示對於開發財務應有相當助益，亦有利於土地標脫作業之進行。

(二) 內部環境劣勢

1. 後期發展區須擬定細部計畫及辦理開發後方能引入旗艦產業及人口

未來高雄新市鎮若欲帶動區區整體開發，應以後期發展區引入有利新市鎮發展之旗艦產業為目標，惟目前後期發展區尚未擬定細部計畫及辦理開發，即便具備捷運場站優勢，引入產業與人口仍有開發時程與行政作業效率上之困難。故如何透過本計畫促成內政部與高雄市政府共同加速於後期發展區之開發，並辦理都市計畫變更、土地開發及劃定產業稅捐減免範圍作業，藉以導入旗艦產業以作為新市鎮成長動能，為新市鎮開發之重要課題。

2. 後期發展區主要計畫道路、公共設施及共同管道未完全開闢，若併入區段徵收或開發許可辦理開發將加重開發財務負擔。

新市鎮建設初期適逢房地產市場低迷，開發基金財務窘迫而停止對於後期發展區建設之投注，致使新市鎮開發迄今，後期發展區主要計畫道路、公共設施及共同管道等建設仍未完全開闢，毗鄰捷運場站周邊地區之道路建設僅以銜接捷運西側既成發展區及第一期細部計畫區為主，捷運以東之後期發展區開發進程則較為遲緩。

未來後期發展區若劃設優先開發地區，其範圍內之主要計畫道路、公共設施及共同管道開發成本應納入區段徵收開發成本，且需配合地區發展需求擬定細部計畫道路及公共設施用地，故其公共設施開發負擔比例可能相對較高，對於區段徵收或開發許可之財務評估形成負擔。

3.開發許可尚未普遍執行，未來納入後期發展區開發方式仍有變數

依據「變更高雄新市鎮特定區計畫（第二次通盤檢討）」內容，後期發展區為積極爭取多元開發方式引入民間投資，已納入開發許可機制。然而近年來都市發展地區實施開發許可常遭遇開發申請機制較不為開發業者熟悉，或因不動產市場尚未成熟等因素而造成時程延宕，目前內政部都委會仍對於高雄新市鎮實施開發許可機制有所疑義，未來是否可納入後期發展區開發方式仍有變數。

(三)外部環境機會

1.因應鄰近光電、環保及精密製造產業之產業用地不足需要，行政院積極推動於高雄新市鎮設置橋頭科學園區開發與招商。

依據高雄新市鎮周邊產業聚落之發展現況，以光電、環保及精密製造產業為大宗，基於高雄市海空雙港之區位優勢，鄰近仁大工業區、楠梓加工出口區、岡山本洲工業區、高雄科學園區等產業園區多已顯示用地不足之狀況。因此，行政院自 107 年 7 月起已積極推動於高雄新市鎮設置橋頭科學園區之相關部會整合執行作業，並責成相關機關加速完成產業園區設施與產業用地之變更，未來由產業機能引入作為發展之引擎，將能帶動高雄新市鎮地區整體性之發展與建設。

2.在新的國土空間計畫指導下更加強調集約發展、TOD 發展之理念，有助於本計畫區內捷運場站周邊地區之資源投入與加速開發。

國土計畫法於民國 105 年 5 月 1 日正式施行，內政部亦於民國 107 年 4 月 30 日公告實施全國國土計畫，依該計畫揭示了未來國土空間發展將以落實集約發展目標，及結合大眾運輸導向發展(TOD)之成長管理策略。高雄新市鎮內佈設有四個捷運車站，自捷運通車後，已逐漸對於新市鎮高雄市區都市發展與活動人口之拉近產生正面助益，而結合既有

高雄捷運場站進行周邊土地朝向高度發展之開發政策，符合國土空間發展之政策方向，未來在落實 TOD 發展策略下應能結合相關政策資源優先投入開發捷運場站周邊地區，將有助增加土地開發之誘因與機會，帶動後期發展區之產業與活動人口引入，促進高雄新市鎮進一步繁榮發展。

(四)外部環境威脅

1.缺乏整合性區域發展政策，導致周邊新訂都市計畫產生競爭效果

高雄新市鎮周邊進行評估推動之都市計畫包括新訂燕巢大學城特定區計畫、新訂南科高雄園區特定區計畫等。此類新訂都市計畫由於其座落區位相近，而規劃內容又涉及住宅區、商業區及高科技產業園區之開發，在未有一明確之區域發展政策整合並規劃優先發展次序之情況下，其開發內容多與新市鎮開發定位及產業引入方向有所重疊，因而產生競爭排擠效果。

2.因開發執行主體不同，區域發展政策缺乏整合與一致性，導致本計畫與周邊地區發展計畫產生競合。

依現行規定之新市鎮開發主體為內政部，而高雄新市鎮位於高雄市之主要區域發展軸帶上，周圍地區之開發主體則為高雄市政府，不同開發主體間如缺乏相關發展政策之整合協調，易造成開發資源之重複浪費，過於相同之發展方向與土地釋出，將致土地開發供過於求及競爭關係造成地方發展率低，本計畫除已開發之第一期綜合示範區外，另楠梓區有 33 期市地重劃區之發展，後期發展區開發上與周圍地區之競合關係為未來重要議題與挑戰。

三、開發檢討與未來策略

(一)第一期發展區發展率不如預期之檢討分析

現況高雄新市鎮第一期發展區內仍多為空地使用，空地面積為 164.71 公頃，佔 48.60%。發展情形迄今仍不如預期，分析主要因為受 86 年亞洲金融風暴後續效應波及，建商發生財務危機事件頻傳，且隨後連續多年天災事故造成嚴重房屋損失，導致民眾更加重視建築及交易的安全保障，加以股市下挫，民眾財富縮水，均嚴重衝擊民眾購屋意願。在住宅市場存量累積過多下，房地產景氣陷入長期低迷窘境。與原規劃當初之預估之市場狀況之嚴重落差。

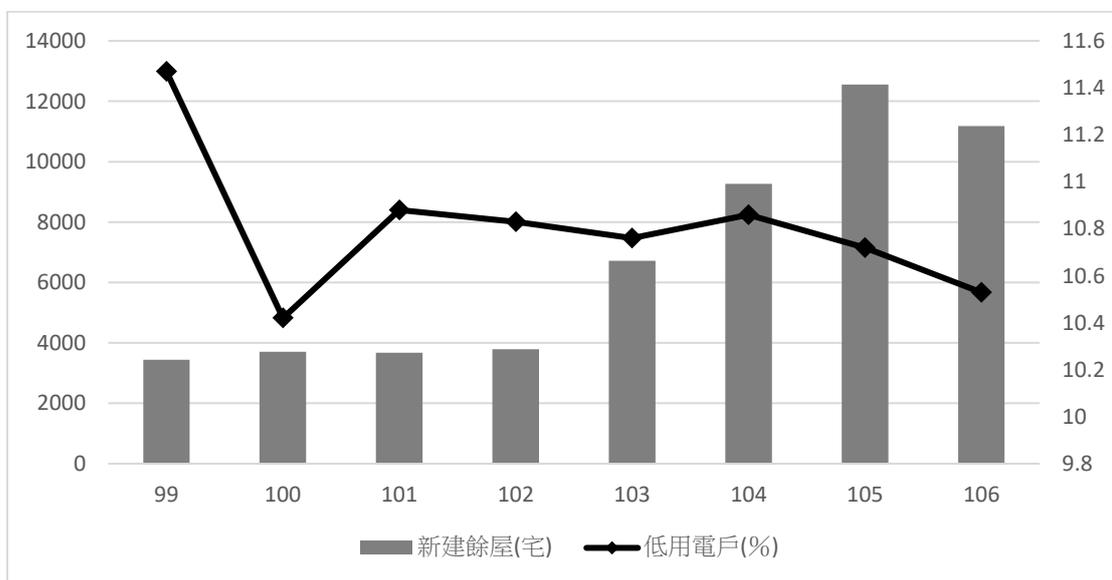
此外，原選定第一期發展區係因當時高雄捷運尚未通車，主要之交通

動仍為省道台 1 線為主，以橋頭原有舊聚落南側腹地作為示範開發區為當時合理之評估，但在外在市場條件之影響下，又缺乏相重大政策與公共建設之帶動，雖目通高雄捷運已通車數，但第一期發展區內並未臨捷運車站，交通建設之誘發效果有限，致現今發展率一直無法提升，未來應能由周邊地區進一步創造新的發展誘因，方有助於帶動第一期發展區未來之開發。

(二) 整體高雄市住宅供給情形與變化趨勢

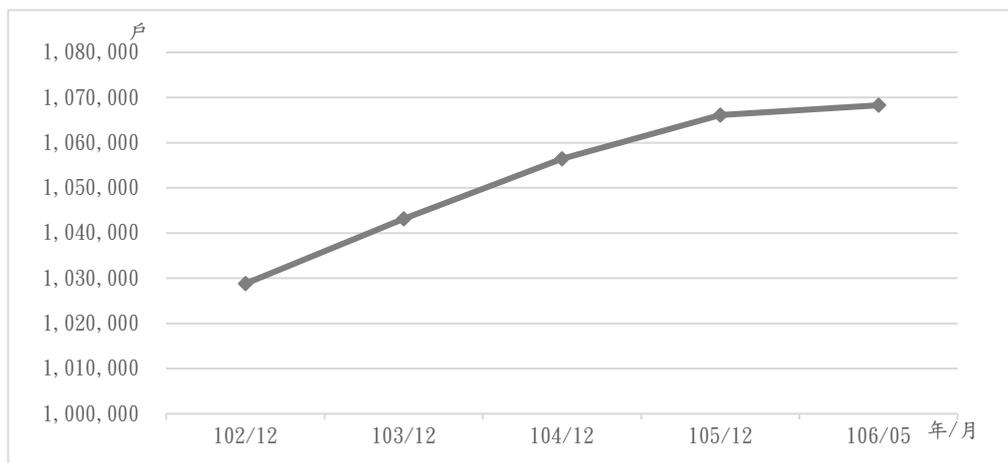
由內政部建置之不動產資訊平台，統計之低度使用（用電）住宅及新建餘屋資訊，高雄市整體住宅市場近年空屋數量及比率變化情形。其中低度使用（用電）住宅部份，101 至 104 年約呈持平趨勢，但於 105、106 年呈下滑；新建餘屋則以於 103 年起後明顯增加趨勢。

另依高雄市稅捐處所統計之稅籍資料戶數，供作高雄市住宅存量統計料參考，資料顯示近三年高雄市住宅存量持續增加，自 102 年底截至 106 年 5 月止，共增加了 39,493 戶，平均年成長率為 1.19%，且各行政區皆為正成長，顯示近年高雄市各行政區住宅供給增加的趨勢，橋頭區年成長率 1.60%，為高雄市各區第 7 位，周邊楠梓區、仁武區為 3.01%、2.56% 為高雄市各區第 2 位、第 3 位。



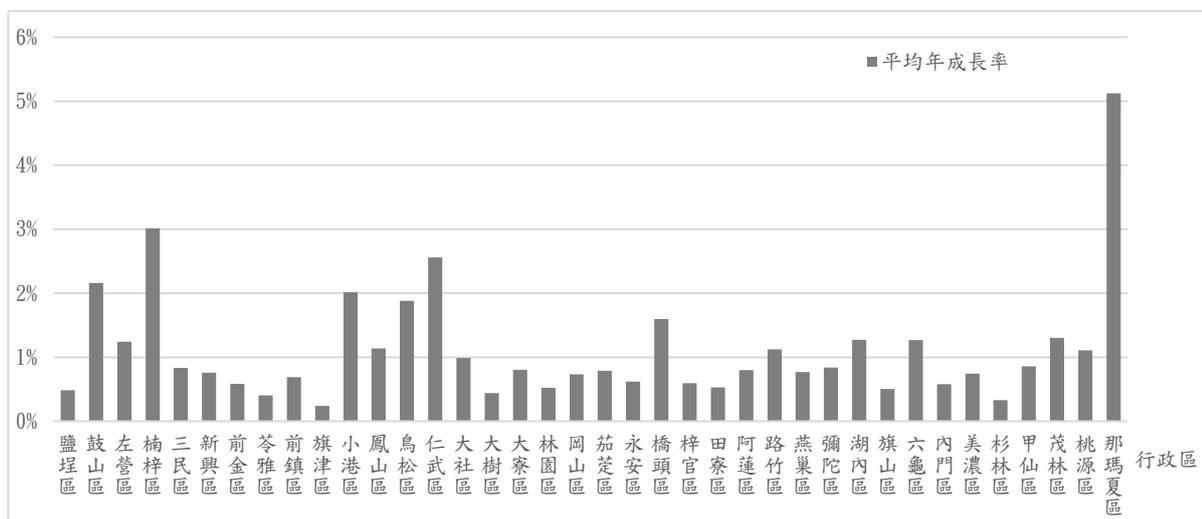
資料來源：內政部不動產資訊平台

圖3-1 高雄市近年新建餘屋及低用電戶比率變化折線圖



資料來源：高雄市政府都發局

圖3-2 高雄市近年住宅存量折線圖



資料來源：高雄市政府都發局

圖3-3 高雄市各行政區 102~105 年住宅存量平均年成長率長條圖

(三)未來後期發展區之開發關連性策略

土地發展情形成效受當地產業發展、人口結構、周邊交通環境便捷性等因素影響，經檢討高雄新市鎮第一期發展區（綜合示範區）之發展成長緩慢，除因整體不動產市場影響外，尚因開發之初缺乏公共建設、交通條件、產業等配套與誘因之不足，至今土地發展成效有限，而經時空轉換與變化，高雄捷運通車、市縣合併、高雄科技大學設校等，後期發展區鄰近捷運周邊之區位已成為更具交通、區位優勢之發展潛力區，依現況條件更為適宜之優先發展區，符合 TOD 發展、緊密城市之理想。

在合理之發展策略上，應優先開發具潛力之地區，再帶動周邊地區之整體發展，經檢視目前高雄新市鎮最具開發潛力之區域即在捷運東側之後期發展區，雖周邊包含楠梓區市地重劃區及本計畫第一期發展區已有一定

面積規模之可發展用地，但以現有條件之發展誘因與潛低仍低，如以低潛力地區之供給而限制高潛力地區之開發，似有本末倒置之慮，僅為放任維持低發展率之現況，無法提升土地利用效率。

因此，於本次開發執行計畫修訂時，應就時空背景轉換後之現況條件，一併檢討整體之開發策略，以目前具開發潛力區之後期發展區進一步開發，成功地引入活動與產業、商業消費等發展後，方有助於進一步帶動原第一期發展區開發成長，解決其現況成長動能與誘因不足之窘境。

四、後期發展區賡續開發之必要性分析

雖高雄新市鎮第一期發展區自民國 86 年進行開發以來，歷經住宅市場不景氣及金融風暴等重大經濟環境變化，致使第一期發展區開發初期之土地標售與發展不如預期，而至近年因高雄捷運紅線通車、縣市合併等因素帶動下逐漸回溫，明顯反映於近年土地標售單價與數量上，土地多已標脫使財務轉趨平衡；此時，高雄新市鎮仍保留有廣大的都市發展用地尚未開發，因應十餘年來整體時空發展條件已有相當變化，相關政策及都市發展均有重大變革，由下列之分析說明，實有必要持續推動後期發展區之持續開發工作，以配合當前國土及區域空間發展策略，提供未來發展需求，符合地方發展期待。

(一)政策面之開發必要

1.依國土空間策略指導下，強化南部區域雙核心都會走廊發展架構

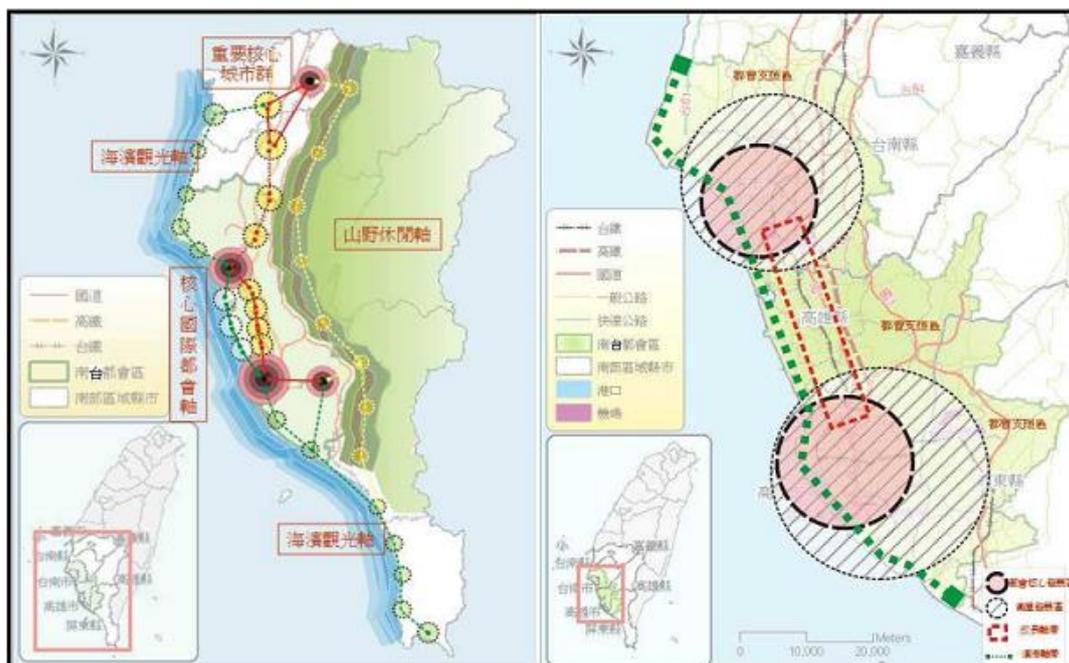
在全球化之發展下各國與各主要城市無不面臨新的競爭與挑戰，面對全球城市競爭及海峽西岸城市發展崛起，相較大陸沿岸各主要城市之發展規模而言，台灣南部區域之經濟產業發展處於規模經濟之劣勢，未來發展戰略上以整合高雄、台南兩直轄市之發展形成 500 萬人以上之人口，方能達到具競爭力之發展規模，提升區域發展之優勢，因此，連結與整合高雄、台南市主要都會區之發展，發揮分工與互補效益，成為南部區域之主要發展戰略。

此外，依行政院之「國土空間發展策略計畫」所提出「三大城市區域」及「七大區域生活圈」之國土空間構想，在城市區域發展上採彼此合作的策略，各自發揮區域優勢，透過分工整合、優勢互補，提升國家整體競爭力，而針對南部城市區域發展上，已明確指出整合高雄與台南都會區作為核心都市發展區之方向。另由「南部區域計畫第二次通盤檢討(草案)」及內政部辦理「96 年度國土規劃總顧問案」之南部都會區

域計畫中均提出整合高雄、台南都會區之發展構想，顯見南部區域朝向雙核心城市發展為未來最主要的區域發展趨勢與策略。



圖3-4 海峽兩岸城市區域空間示意圖



資料來源：營建署，「南台都會區域計畫」，2006

圖3-5 南部都會區空間結構及發展分區示意圖

由前述國土發展層級之南部區域發展指導下以雙核心都會發展為主，但在行政體系分治下高雄、台南兩直轄市多予強調其作為區域生活圈核心之角色，包含雲嘉南、高高屏生活圈，現況主要之都市建設與資源分布仍集中於高雄、台南兩都市中心區，雙核間之都會走廊仍未能成形發展連結雙都發展之效益，因此，未來應加以強化雙核間都會走廊之發展，以形成緊密之都會發展區。

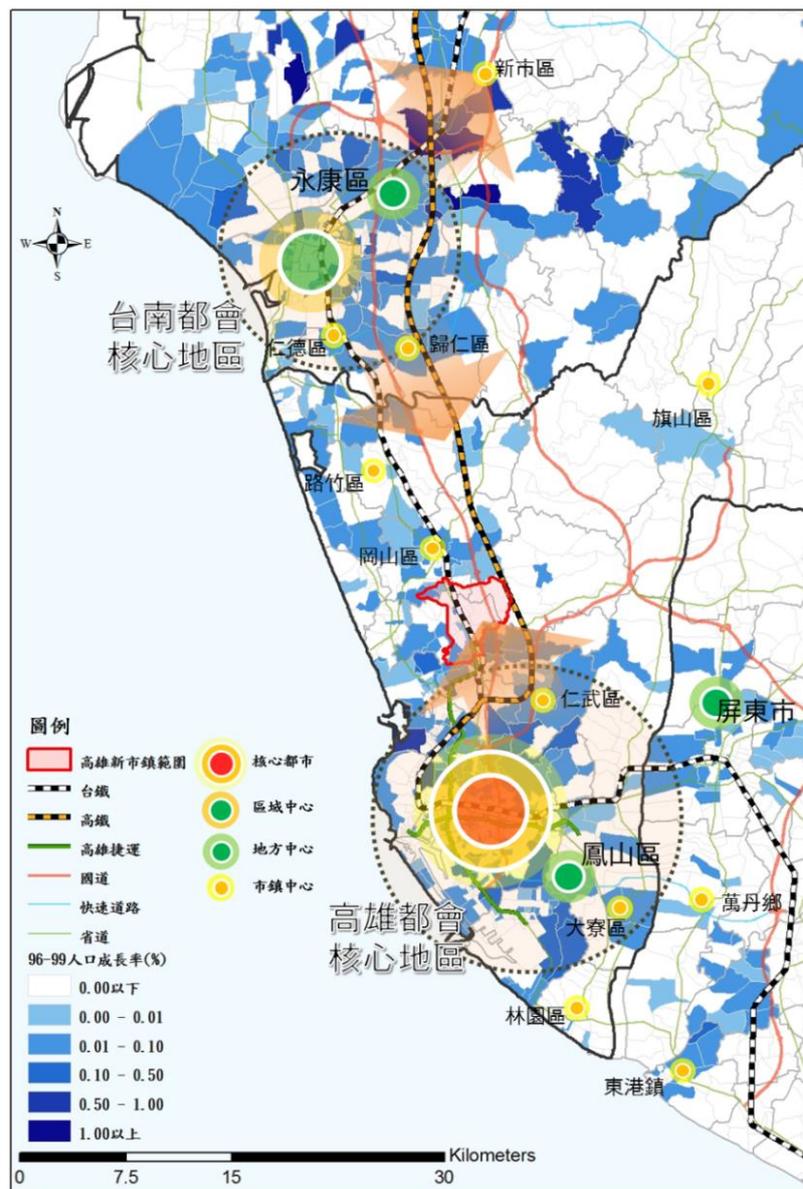


圖3-6 台南、高雄都會區都市階層發展現況示意圖

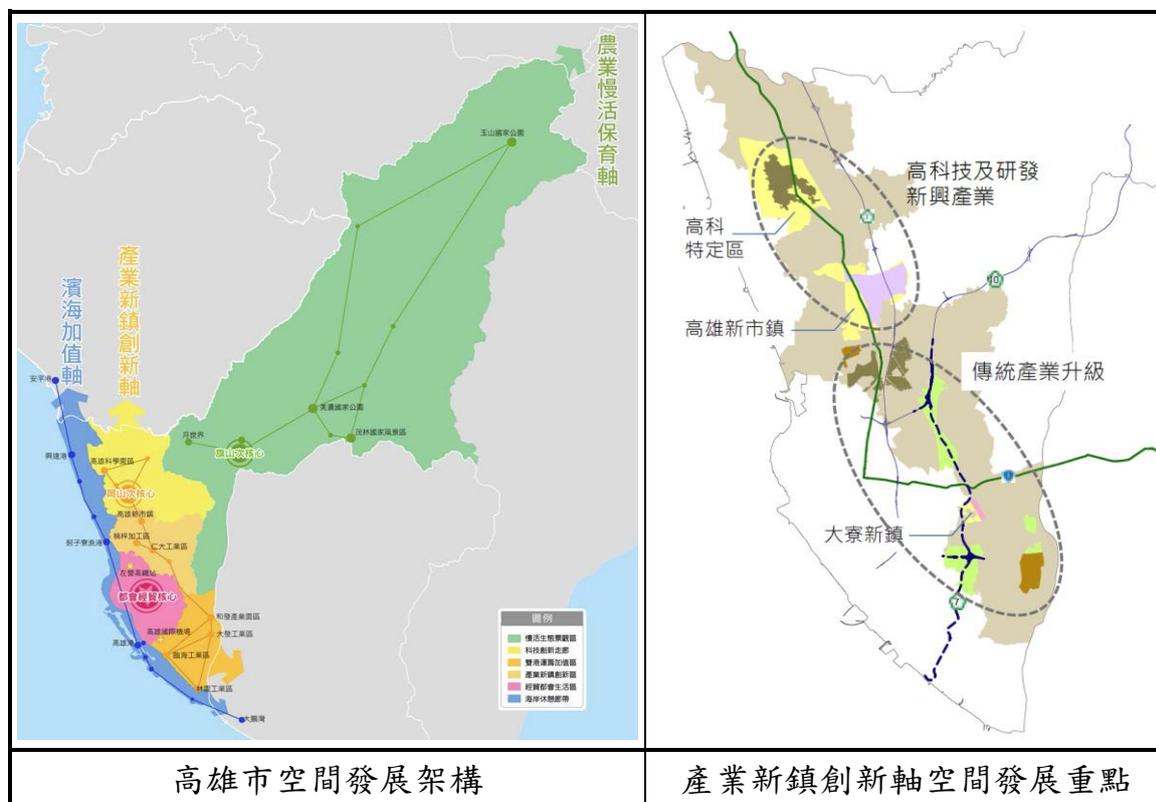
雖目前南部都會走廊之發展並未有整體性開發及政府投資之具體計畫，但由高雄市人口成長逐漸往北發展之現象，及南科高雄園區(路竹)、高雄捷運岡山路竹延伸線、岡山本洲擴大工業區開發等計畫推動上，亦有逐漸形成之趨勢。而檢視高雄市之主要發展區自楠梓區往北即跳躍至

岡山區，高雄新市鎮雖位於南部都會走廊上之重要位置卻長期未受發展重視。

綜合前述，推動高雄新市鎮之發展在區域發展戰略指導下將能強化南部都會走廊之逐步成形，同時填補北高雄楠梓至岡山間之發展不連續性，有助於都會發展之延續性與縫合，因此在區域發展上有其發展之合理性與必要性。

2. 因應高雄市縣合併之新空間關係，串連結北高雄區之新發展軸線。

原高雄市、縣於民國 99 年完成合併後，行政區域施政範圍涵蓋至都會區與鄉村區，原有各鄉鎮市各自追求地區發展之窘境獲得空間發展整合與策略式規劃之機會，透過城鄉資源互補來提供適地適性發展之條件，而在高雄市新都市空間關係重新整合與組構規劃上，依民國 105 年完成「高雄市區域計畫規案」之規劃成果，對整體高雄市的空間發展架構劃分為六大發展區，朝『一核雙心、三軸、六大功能分區』之空間架構發展，其中包含岡山、橋頭、路竹、阿蓮、燕巢規劃屬「產業新鎮創新軸」內之「科技創新走廊」，功能係定位為北高雄生產與生活中心，高雄新市鎮位於「科技創新走廊」中央重要區位，推動高雄新市鎮發展更有助於整體軸帶串連成形。



資料來源：高雄市區域計畫規劃案規劃成果報告，高雄市政府都市發展局，2016。

圖3-7 高雄市整體空間發展分區示意圖

表3-1 高雄市區域計畫六大發展區發展功能構想綜理表

分區	行政區域	劃設原則
經貿都會生活區	結合中高雄經貿地帶及原高雄縣商業及行政中心，強化行政、商務、經貿等機能，形塑都會對外門戶意象及確立區域核心地位，發展為「南部都會的商業核心」。	<ol style="list-style-type: none"> 1.以原市中心區為核心，透過高鐵站區、高雄車站、三多商圈站區、大東站區等大眾運輸場站周邊高強度及多樣化使用，引導都市集約發展。 2.藉由世貿會展中心、海洋流行音樂中心、港埠旅運大樓、市立圖書館總館等地標建築與水岸輕軌建設，帶動亞洲新灣區發展，打造名符其實的海洋都會。
產業新鎮加值區	結合國道 1 號、3 號及 10 號聚集之區位優勢，引導區內楠梓加工區、仁武及大社工業區之鋼鐵、高值化產業聚集；同時以區內大學串聯之高雄學園，支援產業研發與技術創新，作為傳統產業升級之後盾。	<ol style="list-style-type: none"> 1.南科高雄園區特定區計畫區為主要發展核心，輔以周邊生活地區路竹及岡山都市計畫區等。 2.其餘包括非都市土地工業區(經濟部編定)為其生產腹地、一般農業區及特定農業區等。 3.鄉鎮地區之鄉村聚落等生活機能區等。
科技創新走廊	以永安、岡山西側工業區之優勢，透過地方中心商業、轉運機能強化，發展高科技與金屬製造關聯產業，成為創新產業廊帶，同時配合未來南科高雄園區擴充需要，預留產業發展腹地，並以高雄新市鎮、岡山大鵬九村等地提供各產業園區員工之居住空間。	<ol style="list-style-type: none"> 1.以鐵路西側高雄科學園區為「科技創新」營運總部，於周邊適宜土地劃設產業發展用地，集中推動光電、綠能、材料器材等科技產業之發展。 2.設定南側岡山地區毗鄰大型公設地區為高品質生活區，俾劃設住宅分區滿足未來產業引入人口之需。 3.建構高雄科學園區智慧型運輸走廊，除現有國 1、台 1 及台 17 線運輸網絡外，爭取高捷路竹延伸線，營造人本交通環境，同時開闢高鐵路橋下道路，紓緩國 1、國 3 車流，串連重要產業園區。
海岸休憩廊帶	以觀光漁市、漁港再造及集居漁村為基礎，結合水產加值產業與沿海濕地保育，強化海洋遊憩與生活機能。	<ol style="list-style-type: none"> 1.以梓官為本區中心，透過藍色公路串連興達港、永新、彌陀、蚵子寮等漁港，強化漁港觀光機能。 2.加強區內茄萣、永安、蚵子寮濕地之保存、復育，將興達港漁業特定區作為未來重點發展區域。
雙港運籌加值區	以高雄港為發展核心，結合高雄國際機場強化雙港聯運機能，並以周邊工業區、加工出口區及自由貿易港區之製造、加值為基礎，擴大港區關聯及支援產業腹地，以發展製造、加值、物流之高雄運籌中心為目標，並兼顧從業員工居住及民生需求。	<ol style="list-style-type: none"> 1.利用海港、空港雙港基礎，配合物流型倉儲園區，發展南部物流中心，甚至發展為亞洲重要物流資訊發展中心。 2.配合產業發展需求積極開發大坪頂兩特定區，並以大發工業區與林園工業區做為產業再發展示範基地，積極更新舊工業區，並且尋找工業區再發展新契機。
慢活生態景觀區	<ol style="list-style-type: none"> 1.透過保留優良農地與特殊自然地景資源，發展精緻農業、提高農作經濟效益，同時加強農村地景地貌特色塑造與集居農村生活機能強化。 2.整合現有傳藝文化、農業發展及觀光文化資源，以區內觀光景點結合周邊傳藝文化活動，推動慢活觀光及農業發展，形塑「觀光文化山城」之生活形態。 3.以自然資源涵養、原民文化保存、環境永續為發展主軸；並配合區內現有茂林國家森林遊樂區及六龜藤枝國家森林遊樂區等生態觀光規劃，促進保育及土地利用平衡，達成防災與減災目標。 	<ol style="list-style-type: none"> 1.結合休閒農場、農村自然公園以及月世界泥火山、大崗山等觀光據點開發規劃，配合高屏溪沿線舊鐵橋景觀塑造、竹寮生態園區等策略計畫之推動，營造市郊悠閒寧適環境。 2.以旗山大德、瑞吉與六龜文武、義寶等周邊地區為山區聚落核心，積極發揚客家與原住民文化特色，持續營造城鄉風貌，並結合生態保育理念與台 20 及台 21 線觀光據點，發展生態旅遊廊帶。 3.藉由杉林大愛園區、樂樂基地等災後重建示範區建設，安置風災居民與重建產業，並透過遊憩活動帶動原民產業發展，同時在「生態保育」前提下，持續進行藤枝森林遊樂區與茂林國家風景區災後復原及重建工作。

資料來源：高雄市區域計畫規劃案規劃成果報告，高雄市政府都市發展局，2016。

在都市防災治理、總量發展、成長管理、緊密都市發展等發展原則下，未來適居城市之發展策略須引導都市朝向更有效率之區位緊密發展，同時將災害潛勢區、環境敏感地、生態保育區等予以保留並降低人為開發，因此在總量管制之理念下勢必為總體之發展需求尋找新的出口。在原高雄市縣合併的契機下，高雄新市鎮所在之區轉變成西部都會區之地理中心，且為北高雄地區連接楠梓至岡山、路竹形成新興發展軸帶之重要位置，加上高雄捷運、台鐵、中山高速公路優越的交通條件，及儲備充裕之都市發展用地，將成為新高雄市城鄉發展引導之重要策略開發區，故因應高雄市縣合併的成長管理下，由高雄新市鎮的開發串連起「科技創新走廊」之整體軸帶發展，並引導都市朝向 TOD、緊密、有效率地發展。

3. 結合土地開發強化 TOD 大眾運輸導向發展，發揮公共建設應有之效益。

高雄捷運紅、橘線已完工通車後進入捷運時代，在朝向大眾運輸導向發展之原則下應加強捷運場站周邊之土地發展，而高雄捷運紅線經過本計畫區，包含有 R22、R22A、R23、R24（已於 101 年底完工通車）四個捷運場站位於計畫區內，橋頭站更為台鐵、高雄捷運二鐵共構，具備區域層級聯外運輸之功能，惟缺乏土地開發之配合使本計畫區內四個捷運場站之運量無法提升，投資鉅額的捷運建設與周邊區位優良之土地難以發揮應有之效益。

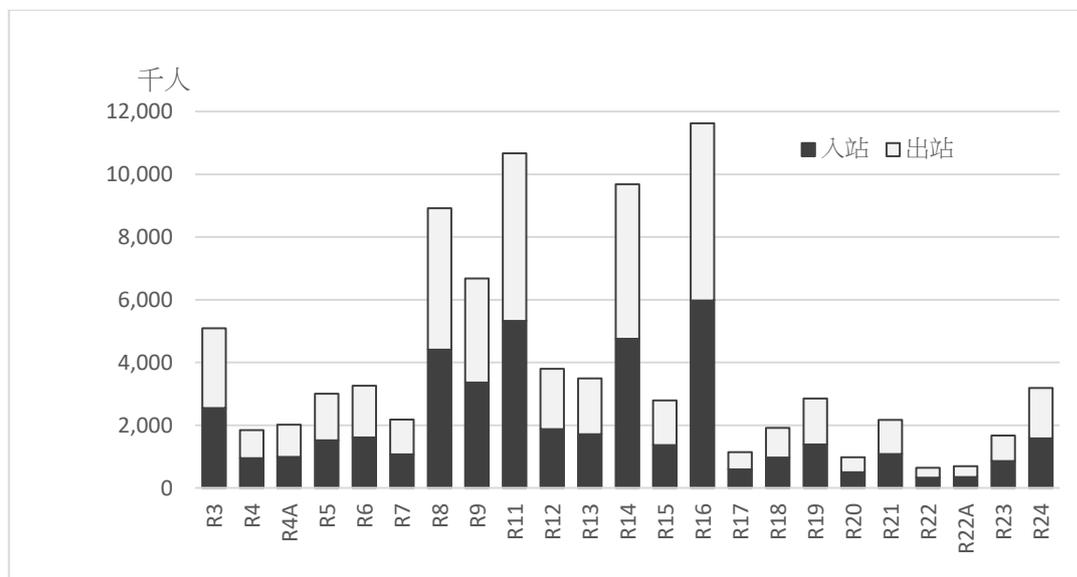
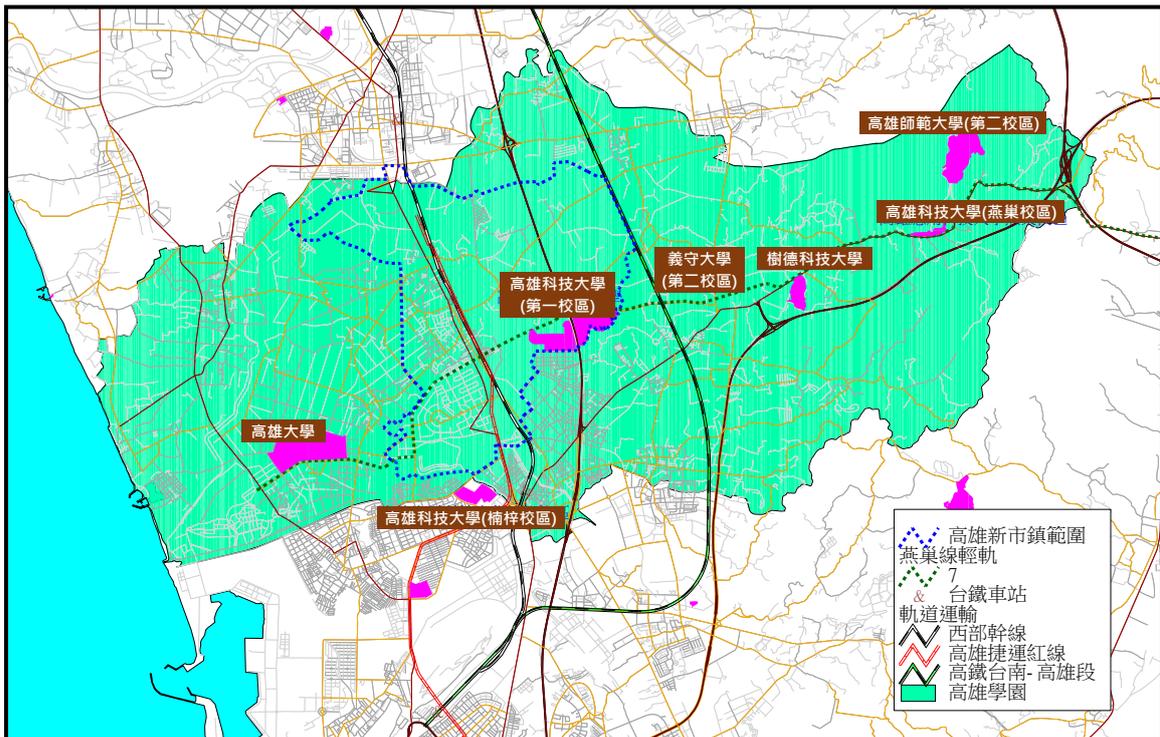


圖3-8 高雄捷運紅線各站 104 年進出站人次統計圖

此外，本計畫區南側緊鄰高雄科技大學，定位為創業型大學具備學術與研發資源，及台糖橋頭廠文化園區等，均已具備之許多發展利基。缺乏土地開發的結合將使捷運建設與各項資源所能創造之效能無法發揮，

高雄科技大學周邊之發展亦未能形成大學城社區。本計畫區周圍仍持續推動高雄捷運路竹延伸線、燕巢輕軌等交通建設之規劃，未來之建設經費須以土地開發效益加以挹注，因此藉由高雄後期發展之策略性開發有其必要性，而在土地開發過程中進一步導入產業發展及引入新的公共設施建設，整合交通、土地開發與公共設施三面向的相互支援發展，為地區發展創造最大之效益。



註：原高雄第一科技大學、高雄海洋科技大學及高雄應用科技大約於 2018 年 2 月合併改名為高雄科技大學。

圖3-9 高雄新市鎮周圍五所大專院校分佈示意圖

4. 回應全球規劃思潮，建構為生態社區之示範基地

因應環境價值之轉變，重新思考人類與生態環境間相互依存之關係，使得生態城市之發展概念日趨受到重視與討論，推動生態示範社區除有助於發展生態城市理念之宣傳推廣外，亦具有作為城市發展之地標性、指標性意義，如台南市規劃打造九分子重劃區為「永續農村生態社區」的示範專區。高雄新市鎮內有典寶溪及支線，亦保有生態資源，已具備營造高雄市生態示範社區良好條件，加上鄰近高雄捷運之條件優勢，成為高雄市推動生態社區示範之重要基地，同時可作為因應人口發展少子化、老年化之趨勢，提供未來新型態住宅發展之實驗區。

(二) 地方需求面之開發必要

1. 人口成長向外發展，原高雄市周邊地區面臨發展上之壓力。

高雄市人口雖主要集中於市區，但分析人口正成長主要分布於市中心外圍和鐵路沿線地區，且以原高雄市周邊之行政區人口成長幅度較大，可見到近年高雄市的人口版圖逐漸往原高雄市周邊移動之趨勢。且橋頭區近年人口發展情形上，人口成長率自民國 99 年高雄縣市合併後開始由負轉正，另由橋頭區近年人口成長率折線圖及社會增加率折線圖可發現，兩者之趨勢變化幾乎一致，顯示橋頭區之人口成長率主要受社會增加率所影響，加上高雄縣市合併之帶動效果，民國 100 年為 1.08%，較於以往有明顯的成長，且近年來人口成長均呈正成長。顯示合併後之高雄市在既有市中心區發展密集而成熟之條件下，加上高雄捷運通車後的交通便捷性，整體高雄都會區之發展向外延伸後，對原高雄市周邊之發展上逐漸形成壓力。而本計畫區緊鄰楠梓區、岡山區間，後期發展區之持續開發能提供北高雄區之都市發展用地需求之功能。

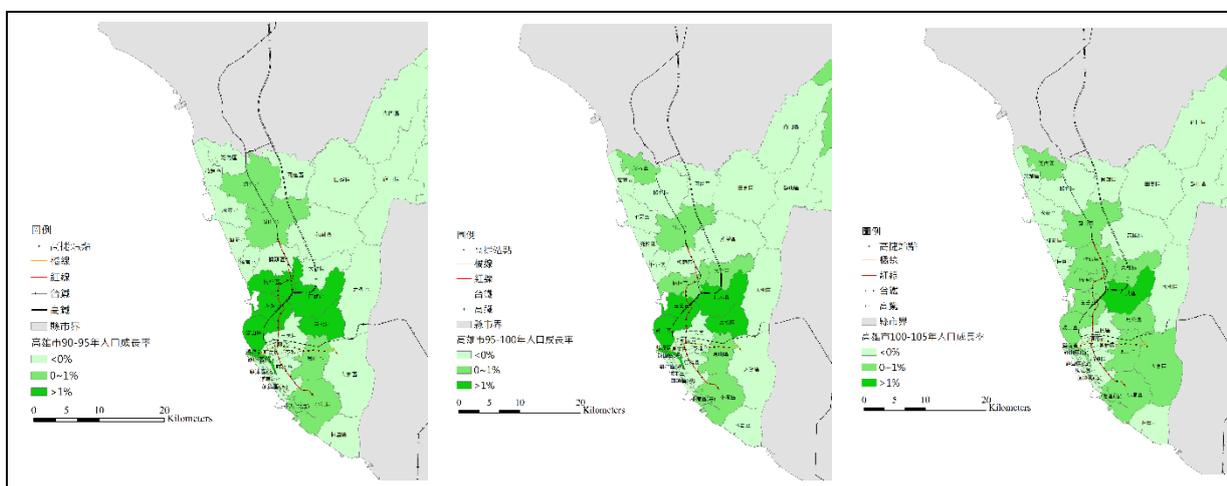


圖3-10 民國 90-95 年、95-100 年和 100-105 年高雄市人口成長率比較圖

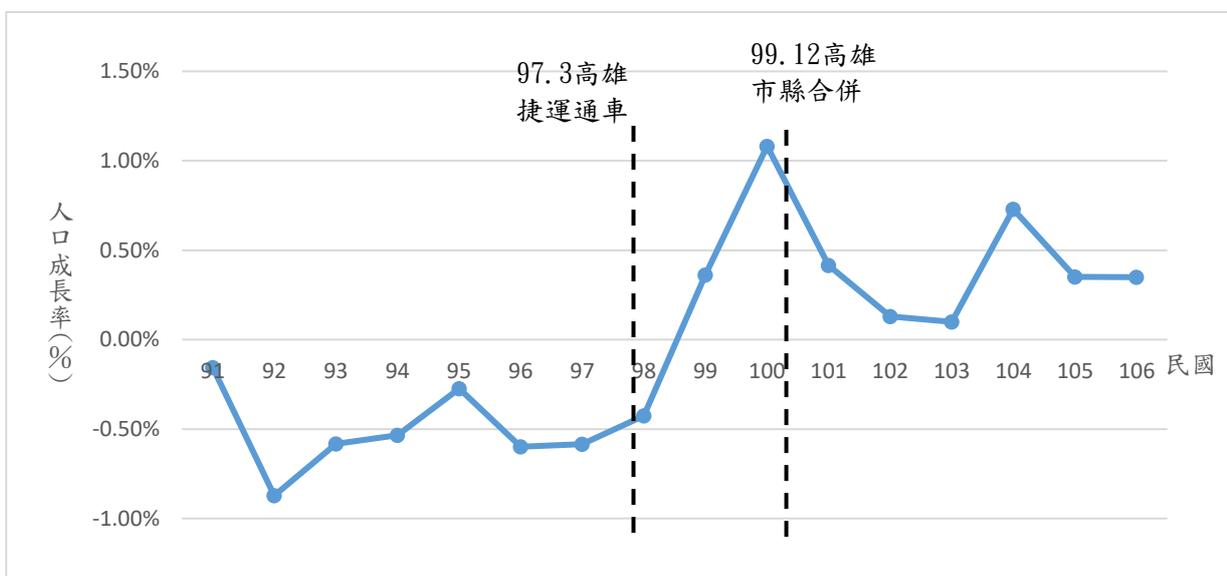


圖3-11 民國 91 年至 106 年橋頭區人口成長率趨勢圖

2. 提供南部產業發展上之用地需求

(1) 在高雄市積極推動產業發展上逐漸呈現產業發展用地不足之困境

除各加工出口區土地出租均已達 100%，南科高雄園區土地之產業預定及進駐成熟，周邊目前可供發展之主要產業發展園區僅存南科高雄園區 14.18 公頃土地、岡山本洲產業園區 0.42 公頃土地，供給明顯不足，於周邊產業發展鏈已逐漸成形下，未來產業用地不足問題仍待解決。

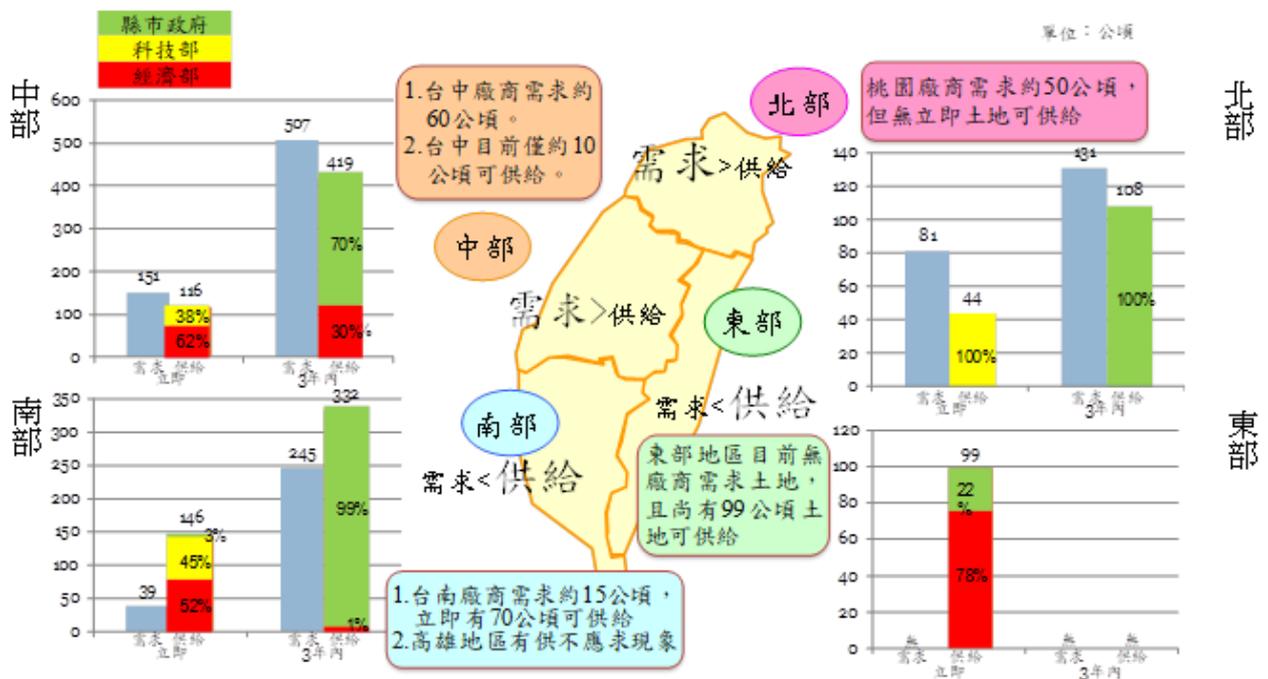
表3-2 高雄市主要產業園區面積統計一覽表

編號	編定已開發工業區	座落	土地面積 (ha)	管理單位	土地處理方式	可租售土地(ha)	進駐廠商家數 (生產中)
1	永安工業區	永安區	73.4	經濟部工業局	售	0	63
2	大社工業區	大社區	109.95	經濟部工業局		0	11
3	仁武工業區	仁武區	21	經濟部工業局		0	33
4	鳳山工業區	鳳山區	11.03	經濟部工業局		0	91
5	高雄臨海工業區	小港區	1,560	經濟部工業局		0	482
6	大發工業區	大寮區	374.19	經濟部工業局		0	593
7	林園工業區	林園區	403.26	經濟部工業局		0	27
8	岡山本洲產業園區	岡山區	208	高雄市政府		0.42	194
9	和發產業園區	大寮區	136	高雄市政府	租售	38.52	3
10	南科園區 (高雄園區)	路竹區	570	科技部	租	14.18	88
11	楠梓加工區	楠梓區	71.74	經濟部加工出口區管理處		0	82
12	楠梓第二園區	楠梓區	5.36	經濟部加工出口區管理處		0	5
13	高雄加工區	前鎮區	51.3	經濟部加工出口區管理處		0	83
14	高雄軟體科技園區	前鎮區	6.77	經濟部加工出口區管理處		0	156
15	臨廣園區	前鎮區	8.86	經濟部加工出口區管理處		0	31

資料來源：經濟部工業局 106 年度工業區簡介，經濟部加工出口區管理處(107 年 10 月土地放租現況統計)、科技部南部科學園區管理局(園區土地出租資訊 107 年 10 月底止)

依經濟部工業局民國 104 年經行政院核定之「產業用地政策革新方案」，雖南部地區整體產業用地需求小於供給，但在高雄地區產業用地有供不應求現象，無論是工業局或地方政府開發之工業區，產業用地多已售罄或出租中。而行政院全球招商聯合服務中心之調查亦顯示，南台

灣工業園區廠商立即產業用地需求為 39 公頃，廠商多半傾向落腳於產業發展較為成熟的高雄市，顯示高雄的產業用地需求強勁。



資料來源：經濟部工業局(104年2月)，「產業用地政策革新方案」。

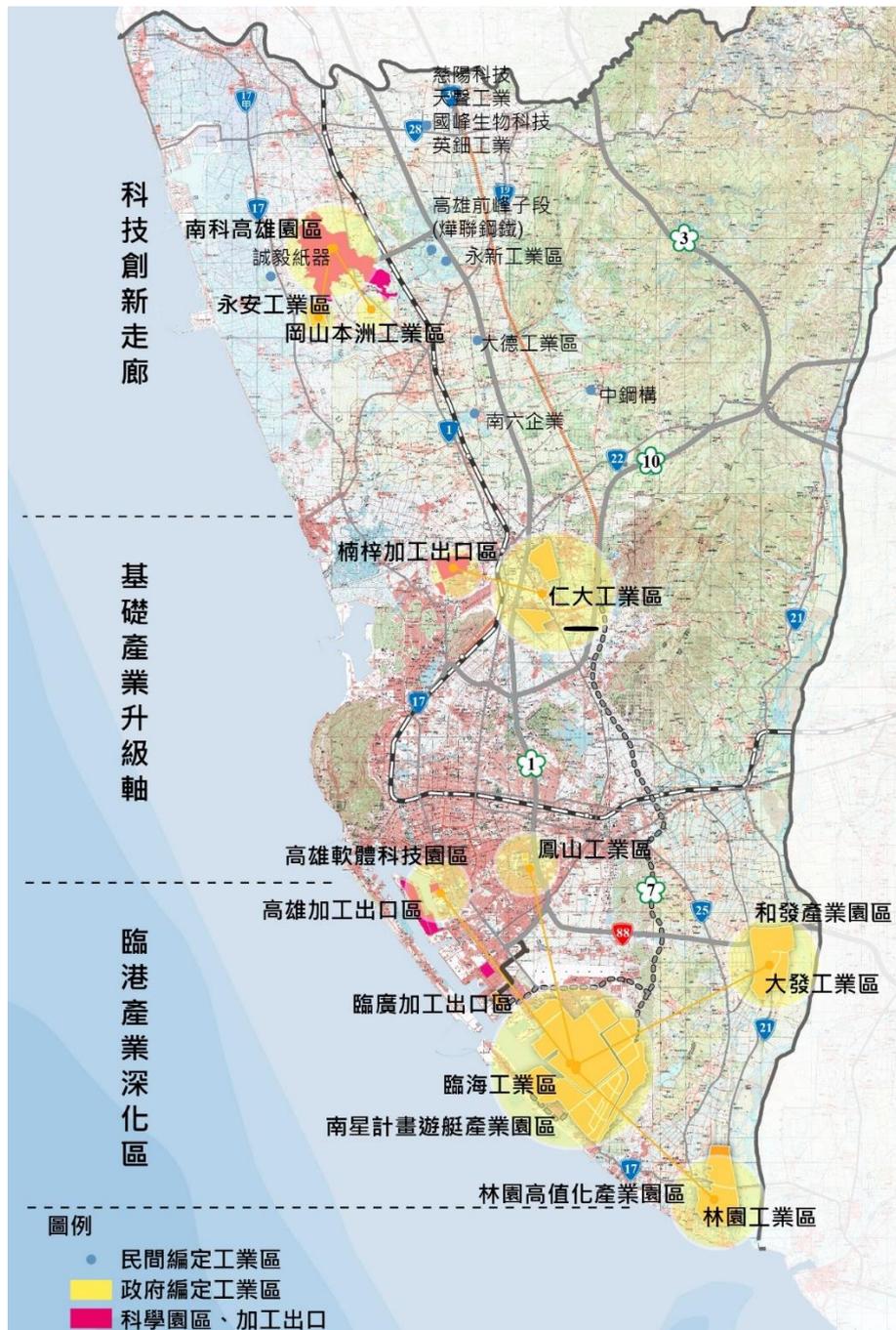
圖3-12 臺灣地區產業用地需求與供給統計分析圖

(2) 南部區域在產業發展上具有相對優勢與產業群聚關係

在高雄市政府經濟發展局「高雄市仁武產業園區開發計畫可行性規劃報告」中依據產業進駐發展情形，整體大高雄地區產業園區(工業區)之空間分佈與產業特性區分為「科技創新走廊」、「基礎產業升級軸」、「臨港產業深化區」，顯見在連結周邊鄰近南科高雄園區及多所大專院校之區位條件優勢上，高雄新市鎮以既有儲備之都市發展用地，具有連結引入創新、科技、高附加價值產業之潛力，未來因應產業發展上、中、下游整合趨勢，及生產業者服務業之新產業需求，均有產業發展腹地之需求。

(3) 依科技部評估具橋頭科學園區設置需求

南部科學園區之土地利用已呈不足，由台積電進駐台南園區尚須使用公設用地之土地作變更，土地已捉襟見肘，而未來華邦電進駐高雄園區後，土地僅剩 12.87 公頃之零星土地，已無法提供足夠用地予具規模之廠商進駐，因此，於民國 107 年 7 月 3 日行政院加速投資臺灣專案會議已政策指示高雄橋頭新市鎮開發為科學園區有其必要。



資料來源：高雄市仁武產業園區開發計畫可行性規劃報告

圖3-13 大高雄地區產業園區分佈示意圖

綜合前述相關分析，均已明確說明高雄市產業發展用地不足並待開發之現況，且北高雄區具備有發展科技創新產業之優勢潛力，相較於以往由變更非都市土地來提供產業發展用地之作法，高雄新市鎮為一已公告實施之都市計畫區，既有已儲備有足夠之都市發展用地可供利用，經適當轉換計畫定位與土地使用計畫即能提供產業發展所需，更具時效性，同時併能藉由產業引入帶動周邊地區人口、商業消費等之整體發展，而真正發揮「新市鎮」應有之功能。

3.提供多元化之發展機能，作為帶動周圍地區發展之成長中心

本計畫西側為橋頭舊市區，西南側除已完成區段徵收之第一期發展區外，南側並與高雄市（楠梓區）33期市地重劃區相接，雖仍有許多都市土地尚未發展使用，惟環視周邊既有開發區之土地使用分區及功能定位大多以提供居住機能為主，過於單一，在都市生活機能的供給上僅為一部分，其他部分欠缺如產業就業、大型商業消費、機關公共服務等機能的供給，同時也因缺乏指標性、驅動型產業或公共建設的進駐，相對而言住宅供應顯得供過於求，發展亦不如預期。因此，高雄新市鎮後期發展區正如周邊地區發展中缺少的一塊重要拚圖，未來的開發進一步朝向提供多元性之都市機能，將作為地方發展成長中心，有助於帶動周邊土地發展。

(三)公益面之開發必要

1.藉由完善的規劃與整體開發，解決與改善當地環境與發展問題。

典寶溪及其角宿支流、筆秀支流為橋頭區一帶之重要水文系統，惟長期以來即有造成當地淹水災害之虞，對地區發展與居民生活財產造成損失，而其主要流域範圍即為後期發展區，未來由後期發展區重新檢討規劃，導入新的綜合治水與低衝擊開發等策略，結合排水系統整治與朝向生態化的發展，將能為地方解決長久以來面臨高淹水風險的問題，並由典寶溪河川的改造後增加水岸休閒空間、提升整體環境景觀品質，更有利於創造土地開發價值。

此外，經由後期發展區檢討規劃並推動開發後，可提供完善的道路系統並配合闢建聯外道路、興建完整污水管線、提供大型公共設施等，均有助於便捷交通、提升生活環境品質，具有正面、公益性效果。

2.以土地開發創造之效益，回饋地方建設與民眾。

推動高雄新市鎮後期發展區開發後之土地增值收益，進一步能補助與高雄新市鎮發展相關之建設經費，如未來之高雄捷運岡山路竹延伸線、燕巢輕軌、聯外道路系統的建設等。

此外，本計畫於民國 81 年原核定之開發目標之一為提供中低收入住宅，歷經十餘年發展目前房價高漲產生民怨，內政部目前亦積極推動合宜住宅政策，以建造高品質而低於市場行情之住宅解決部分民眾無力購屋之困難，因此未來推動後期發展區開發後由政府取得之可建築用地可進一步作為推動合宜住宅之基地，另一途徑可善用捷運之優勢，以捷運場站聯合開發取得樓地板面積提供作平價住宅、公益性設施使用。

3. 兼顧土地所有權人土地發展權益，符合地方對發展的期待。

高雄新市鎮自民國 83 年發布實施迄今已近 18 年，除第一期開發區已於民國 92 年完成區段徵收外，原第二期開發區及後期發展區未辦理整體開發前形同對土地所有權人之禁建，本計畫於先期委託辦理整體發展規劃期間已於 101 年 10 月 8 日至燕巢區公所、橋頭區公所舉行公開說明會，及 107 年 9 月 14 日為推動高雄新市鎮設置橋頭科學園區之都市計畫變更於橋頭區公所之座談會，現場民眾均踴躍與會並強烈表達希望高雄新市鎮能儘速開發之期待。

故在第一期開發區之財務達成平衡回收後，重新配合發展趨勢檢討修正計畫並賡續進行開發，方能兼顧後期發展區土地所有權人之權益，並符合民眾對地方發展之期待。

肆、發展定位、願景與構想

一、發展定位檢討修訂

(一)計畫發展定位之修訂歷程

高雄新市鎮特定區計畫之擬定背景係於民國 77 年 7 月共同研擬「興建中低收入住宅方案」報院核定，選定開發淡海及高雄兩新市鎮，提供台北、高雄兩都會區充足之中低收入戶住宅，紓解當時住宅嚴重不足之問題與中心都市成長壓力。以下經整理本計畫原擬定之計畫定位及歷次通盤檢討、開發執行計畫之內容對計畫發展定位之修訂歷程如表 4-1：

1.短期的功能定位

(1)提供部份之中低收入住宅

民國 83 年時房屋市場不管是預售或成屋市場之銷售情形都不甚理想，但是南部區域及原高雄縣之住宅短缺情形仍日益嚴重，影響最大者莫過於中低收入者，藉高雄新市鎮開發，提供中低收入住宅。

(2)配合區內高雄都會公園、高雄科技大學及區外高雄大學之建設，引導周圍地區有秩序發展

當初高雄都會公園及高雄科技大學正積極建設中，對於新市鎮開發更具有正面效益，故高雄新市鎮在開發時程上與該兩計畫配合，以引導周圍地區作有秩序發展。

(3)提供高居住品質之示範社區

配合解決當時南部區域及原高雄縣住宅短缺問題，一方面由政府推動興建中低收入住宅，另一方面提供高居住品質之住宅土地，以提高南部地區居住水準，並透過市場機制，由私部門進行開發。

2.長期的功能定位

(1)發展半衛星型新市鎮

發展定位為半衛星型新市鎮，部份供作高雄市之衛星都市，以順應高雄市人口往市郊遷移趨勢及減輕高雄市發展亞太海運中心後之人口壓力。另一方面，本新市鎮鄰近地區，諸如岡山工業區、南部科學園區高雄園區及農地釋出方案釋放產業用地之開發所提供之就業機會，吸納其引申之居住需求，減輕與高雄市間之交通衝擊。

(2)發展二、三級產業並重發展模式

除配合鄰近地區的產業發展趨勢外，相對於原高雄市之都市規模與階層，高雄新市鎮應發展以二、三級並重之產業發展模式。

(3)作為南部區域住宅市場之調節池

考量房地產市場之景氣循環周期對於房宅價格之影響，偶遇房地產市場景氣過熱時，可以高雄新市鎮之開發作為房宅政策調節之用。

表4-1 原計畫及歷次相關計畫之發展定位及開發方式策略綜理表

年度	計畫別	計畫發展定位
81	淡海及高雄新市鎮開發執行計畫	1.配合重大建設及紓解高雄都會區中心成長壓力 2.廣建住宅、容納新增都市人口，解決高雄都會區住宅不足及房價飆漲問題。 3.結合民間力量開發高雄新市鎮達到地利共享之目的。 4.創造良好生活環境品質，樹立都市發展典範，以改善都市居住環境。
83	高雄新市鎮特定區主要計畫	1.配合重大建設及紓解高雄都會區中心成長壓力 2.廣建住宅、容納新增都市人口，解決高雄都會區住宅不足及房價飆漲問題。 3.結合民間力量開發高雄新市鎮達到地利共享之目的。 4.創造良好生活環境品質，樹立檢市發展典範，以改善都市居住環境。
89	變更高雄新市鎮特定區主要計畫(第一次通盤檢討)	短期功能定位： 1.提供部分之中低收入住宅。 2.配合區內高雄都會公園、高雄高雄科技大學及區外高雄大學之建設，引導周圍地區有秩序發展。 3.提供高居住品質之示範社區 長期功能定位： 1.發展半衛星型新市鎮 2.發展二、三級產業並重發展模式 3.做為南部區域住宅市場之調節池
93	淡海及高雄新市鎮未來發展定位與開發策略規劃委託案	結合區域產業與文化特性，以開發台糖橋仔頭糖業文化產業園區及輕軌捷運系統為旗艦計畫，發展以休閒型、知識型及居住型產業為核心的複合型城市，成為南台灣休閒、學習、研發、生態與能源等資訊轉換與實踐的人文與科技新核心。
98	修訂淡海及高雄新市鎮開發執行計畫(草案)	結合區域產業與文化特性，以輕軌捷運系統為旗艦計畫，發展以休閒型、知識型及居住型產業為核心的複合型城市，成為南台灣休閒、學習、研發、生態與能源等資訊轉換與實踐的人文與科技新核心。
103	變更高雄新市鎮特定區主要計畫(第二次通盤檢討)(103.3)	係以「都會休閒新都心」為發展定位，整體都市發展機能構想係以「一心、雙網、三帶、四區」為主。

資料來源：高雄新市鎮歷次通盤檢討及開發執行計畫書，本計畫整理。

(二)未來發展定位之調整

原計畫之發展定位在歷經近 20 年之時空背景轉變後，為能符合未來之發展趨勢與需求，確保後續開發之可行性與成功機會，同時能有效創造出新市鎮開發所衍生之整體效果，應針對發展定位予以調整與修訂。本計畫建議未來高雄新市鎮之發展定位之調整修訂方向如下：

1.作為連結北高雄新生活圈域發展之多元、複合型新市鎮

歷經不動產市場低迷不景氣及人口成長趨緩、住宅市場供過於求之變化，高雄新市鎮於 93 年 5 月 21 日召開行政院經濟建設委員會研商「修訂淡海及高雄新市鎮開發執行計畫」草案會議，已指出為順應時空轉變及發揮在地潛力，應由原以居住機能為主之新市鎮調整為複合機能之新典範的新市鎮，並將土地開發模式由政府主導為主轉以市場機制運作，以促進民間參與方式引進民間資金參與之作法為原則。是故，原計畫過於著重仰賴高雄市及鄰近地區之產業發展，在住宅需求消失後即無發展之立基，因此以提供居住機能為主發展半衛星型新市鎮之定位已不合時宜，而高雄新市鎮後期發展區仍有約 900 餘公頃之都市發展腹地，未來結合驅動型產業引入轉為提供產業發展用地，配合行政院已推動設立橋頭科學園區之政策，以產業發展帶動引申之住宅、消費需求，方能持續推動發展，故未來之發展定位應予以調整為發展多元機能、複合型之新市鎮，以連接岡山、路竹至橋頭、楠梓一帶之整體發展，塑造出北高雄自成一格之新生活圈域。

- (1)建構有機複合之短距高效都市型態
- (2)建構輔助媒合場域加值既有產業
- (3)結合文創、學術資源厚植創新產業實力
- (4)結合橋頭科學園區設立，以創新研發帶動多元產業價值
- (5)引入多元產業進駐發展，建構完整三生活動機能。

2.作為北高雄區之創新型都市機能中心

面臨北高雄地區之產業發展發展用地不足、南部產業鏈缺口及產業轉型多元發展之需求，高雄新市鎮儲備之都市發展腹地可提供作為未來新興產業發展、研發、試驗型之基地。

- (1)善用結合捷運 TOD 開發創造繁榮、活力、多元之都市活動景象
- (2)多樣貌、新型態居住空間實踐社會公平與關懷包容新生活環境

(3)公共建設投資開發連結多樣化機能，開創新興公共服務與遊憩機能中心。

3.符合生態城市發展理念之示範城鎮

高雄新市鎮具備發展生態城市之基礎條件，未來透過生態環境規劃與細部設計手段，營造生態城鎮之發展模式與典範，打造成為北高雄新城市發展之地標。

因應高雄捷運建設完成，後高鐵時代台鐵捷運化發展等重大建設與環境之轉變，呼應全球節能減碳、綠色交通等議題，使大眾運輸導向發展（T.O.D.）成為新都市發展之主要策略，因此高雄新市鎮未來之發展應結合高雄捷運場站策略性開發，並作為指標性之策略開發場域。

- (1)建構綿密有機之綠色網絡
- (2)打造零逕流之海綿市鎮
- (3)低密度高質感的水綠適居生活環境
- (4)形塑自我調適的舒適微氣候環境
- (5)營造安全舒適之綠色慢行網絡

二、發展願景

本計畫期在結合「生態、人文、生活與產業」等多樣機能，扮演其帶動北高雄地區再繁榮發展的觸媒，未來地橋頭區發展願景：期將具有人文保存的歷史空間，發展為新發展活力的休閒空間、TOD新生活機能的社區，將這些資源融入生活、生態環境中，將生活活力導入空間紋理中。要達到這樣的目標，必需以3S(Simple、Sustainability、Smart Growth)、T.O.D、連鎖開發、生態城市的規劃手段來達成。

本計畫以高雄新市鎮地區資源特色與發展條件、上位及政策指導、歷史足跡、都市體系位階、長期遠景為基礎思考方向，融入聰明成長、有機生態等都市規劃理念，提出未來發展定位與願景，作為整體規劃目標與方向。

(一)未來願景—「高雄智慧生活城Koahsiung livable SMART City」

在「打造一個永續有活力生機的街道，一個簡單樸實的再發展機制，藉由智慧的發展策略，來帶動高雄新市鎮地區的再發展。」「融入周圍自然環境中，與人文相互聯結“活”的生態聚落」願景下，一個中小型城市發展的SMART秘訣是：

1.S (Sustainable、Sugar and Sweet)

- (1)Sustainable 永續生態聚落：強調生態基盤引入綠色住宅、產業永續社區。
- (2)Sugar 糖業休閒文化：善用糖業發展重要文化與歷史空間，提供市區、鄰里社區休憩活動
- (3)Sweet 甜蜜幸福社區：回歸自然人文的生存方式，使生活簡單化，讓我們有更廣大的省思空間，並在喧囂的都市叢林中，心靈得到沉澱的甜蜜、幸福生態社區

2.M (Mrt and Mixed use 混合使用)

T.O.D 大眾運輸系統發展，場站周圍土地利用做多元利用

3.A (Attractive 具吸引力新興產業聚落)

建構新興產業所需之設施，吸引生產者服務業、驅動型產業、政策重點推動產業（橋頭科學園區）之進駐帶動人口成長與發展

4.R (Reuse、Recycle、Reduce 強調三 R 永續都市)

一個著重生態永續以 Reuse、Recycle、Reduce 的城市

5.T (Transportation 交通運輸)

提供多樣化的交通運具，以人本為主、Walkable、Friendly 的動線系統。

(二)整體發展願景之目標與指標體系

在智慧生活城 SMARTD City 之總體發展願景下，進一步提出未來之發展目標，並導出指標體系，供計畫作為檢核規劃是否有達到所預期之參考，綜理願景、目標、指標之架構如圖 4-2。

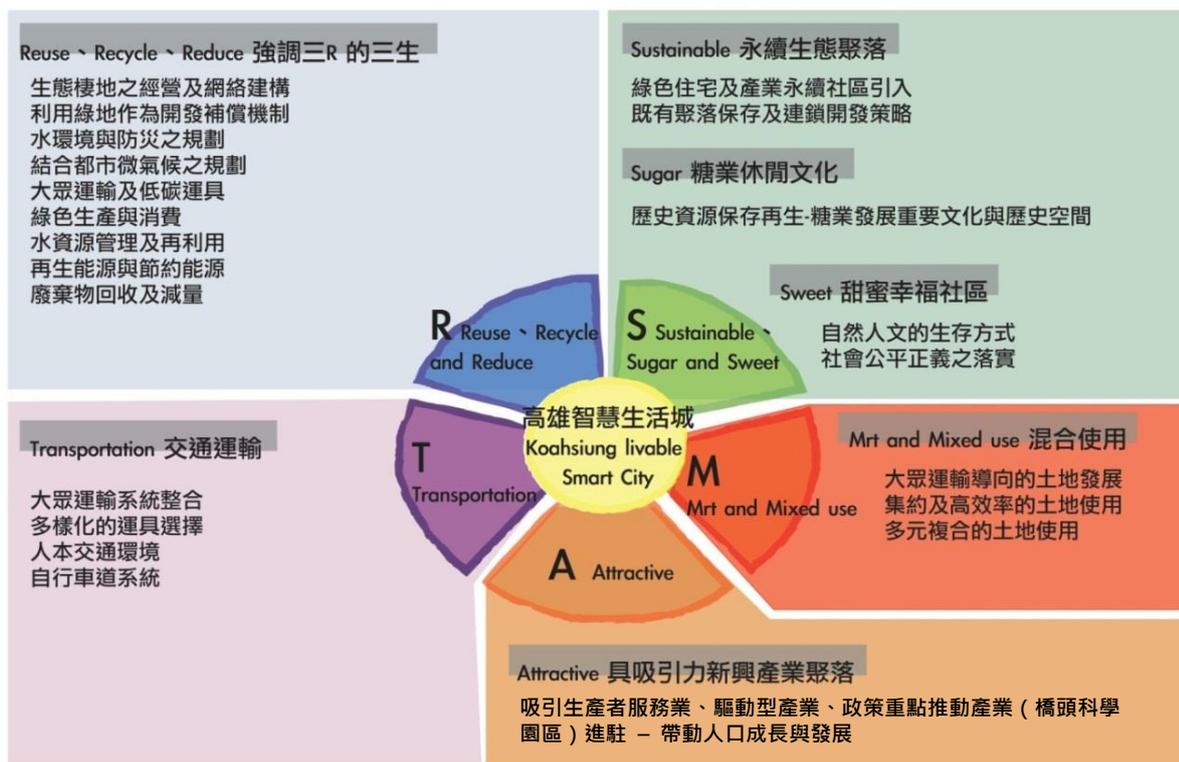


圖4-1 本計畫發展願景示意圖

高雄智慧生活城 Koahsiung livable Smart City

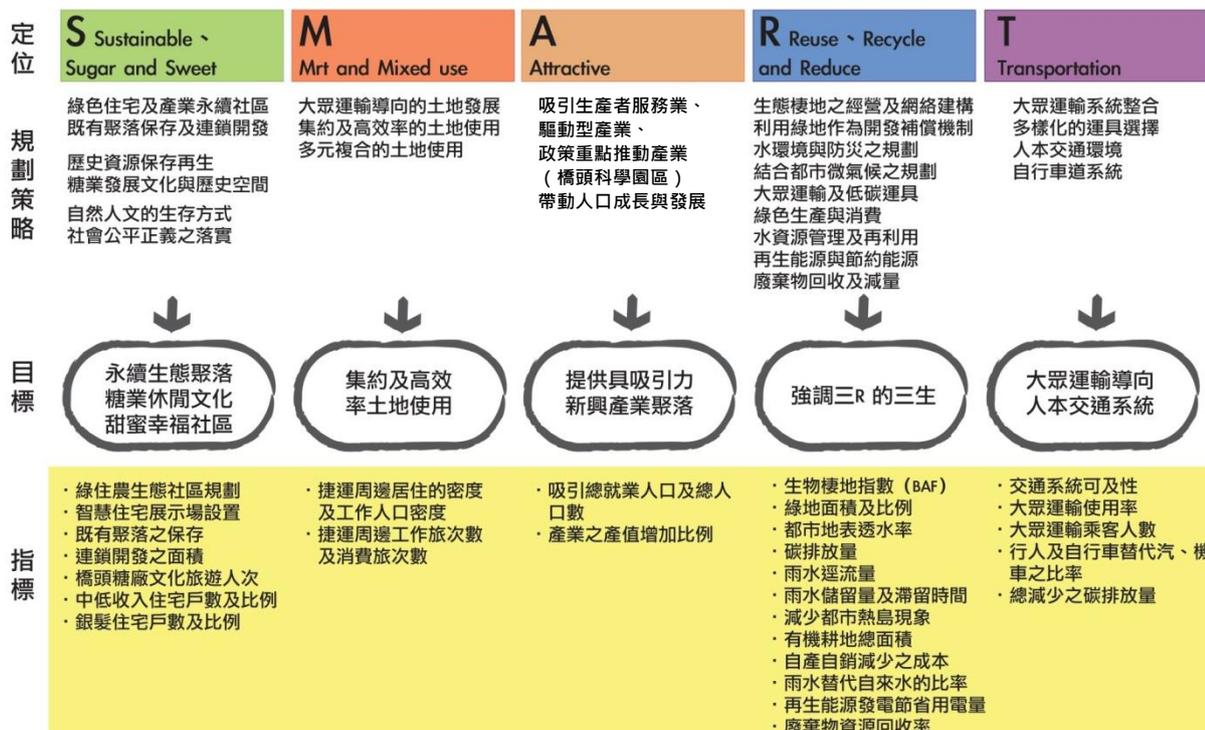


圖4-2 本計畫發展目標與指標體系圖

三、後期發展區整體發展構想

高雄新市鎮後期發展區未來之發展應強調防災式土地使用規劃，首先在基礎設施規劃概念上主要是建立在綠色基礎設施(如農田、林地、公園等)與藍色資源(如溝渠、河流、濕地等)的環境資源潛力辨識，進而維護生命土地安全和健康的關鍵性控制格局，是城市 and 居民與自然危害過程共存的基本保障。在此架構確認後再結合土地用、交通運輸、產業發展之需求及現況、區位條件進行整體性之發展規劃。

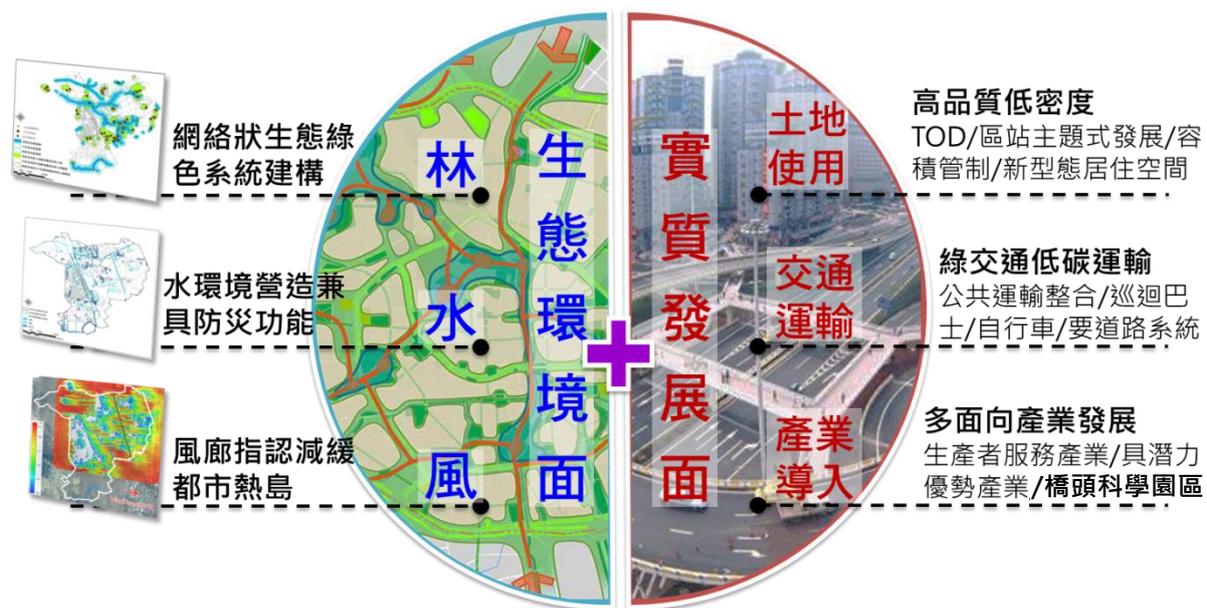


圖4-3 整體規劃概念示意圖

(一)綠色生態環境建構構想

1.高雄新市鎮綠色基礎設施安全格局分析

為建構高雄市為生態城市，未來發展應重新調整依現有之生態基盤架構重新規劃，本計畫先由綠色基礎設施安全格局分析，包含核心保護區、緩衝區、廊道、景觀策略點等，經過生態棲地指認與相鄰綠資源、河川等所形成的大型生態斑塊規模與生態廊道指認，輔以國土利用現況調查資料，對高雄新市鎮現況條件進行分析後，再經整合套疊提出整體之綠色安全格局分布結果(如圖 4-4)，作為本計畫進行整體土地使用與生態環境規劃之最基本架構。

由圖 4-4 之綠色基礎設施安全格局分析結果，可明顯看出生態棲地核心區之分布大多集中於高雄科技大學西側，形成重要的生態棲地保護區，且由典寶溪、筆秀支流作為主要廊道向北連結；高速公路東側則較為零星分散，僅在泥火山附近及北側較為集中。

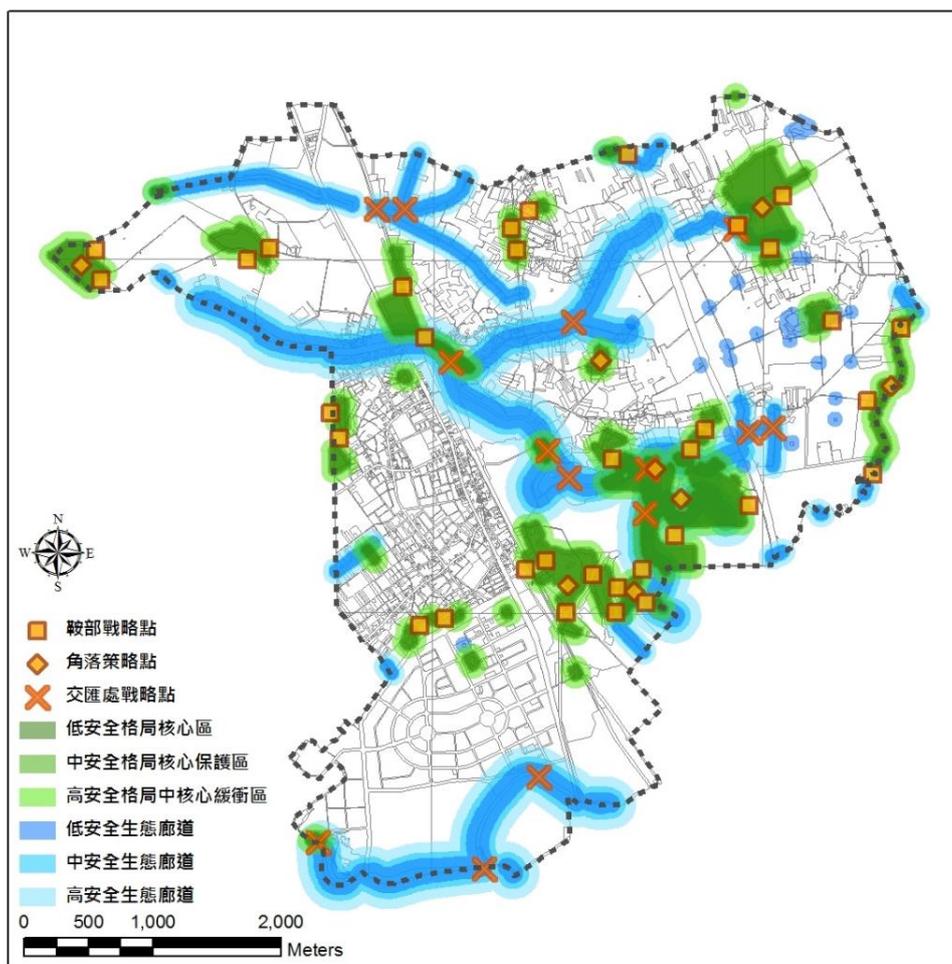


圖4-4 高雄新市鎮綠色基礎設施安全格局分布圖

2. 整體綠色生態網絡系統規劃構想

依優綠、添綠、補綠及行動綠之架構，配合前述分析所得之高雄新市鎮之綠色基礎設施安全格局，規劃高雄新市鎮之)整體綠色生態網絡。

(1) 優綠（保留原有自然之綠色基礎設施）

將分布集中之重要之生態棲地、生態廊道及景觀策略點等予以優先保留並整體規劃為大型生態公園及河岸綠帶，屬於必要之「優綠」，避免現有自然綠地資源因都市化與都市的擴張而失去原有生態機能，充分維護自然區塊，達到活化與優質化自然綠地資源的目的。

(2) 添綠（都市綠帶與公共設施串連）

進一步指認區內具潛力之據點，如學校、機關空間等，創造形塑綠色基盤據點，透過廊道的連接與結合，規劃可串接綠色基盤設施之最佳路徑，是為「添綠」。

(二)水環境營造與淹水災害減緩構想

1.藍色基礎設施安全格局分析

為瞭解高雄新市鎮整體水環境之基礎條件，依現況土地使用與發展情形進行「蓄容中心控制點(Hubs)－逕流量分析」、「逕流連接通道(LINKS)－滯流時間分析」、「保水點(SITES)－不透水區分析」等，經綜整套疊後之安全格局分布如圖 4-7，惟其係屬現況之分析結果，未來後期發展區開發後將改變藍色基礎設施之條件(如不透水地區之增加)，而在規劃階段則可參考現況之分析結果，將所須劃設生態滯洪池、排水防洪系統儘量優先利用重要之雨水逕流安全格地區、雨水滯流量安全格局地區進行規劃，並與生態系統架構相互連結整合規劃。

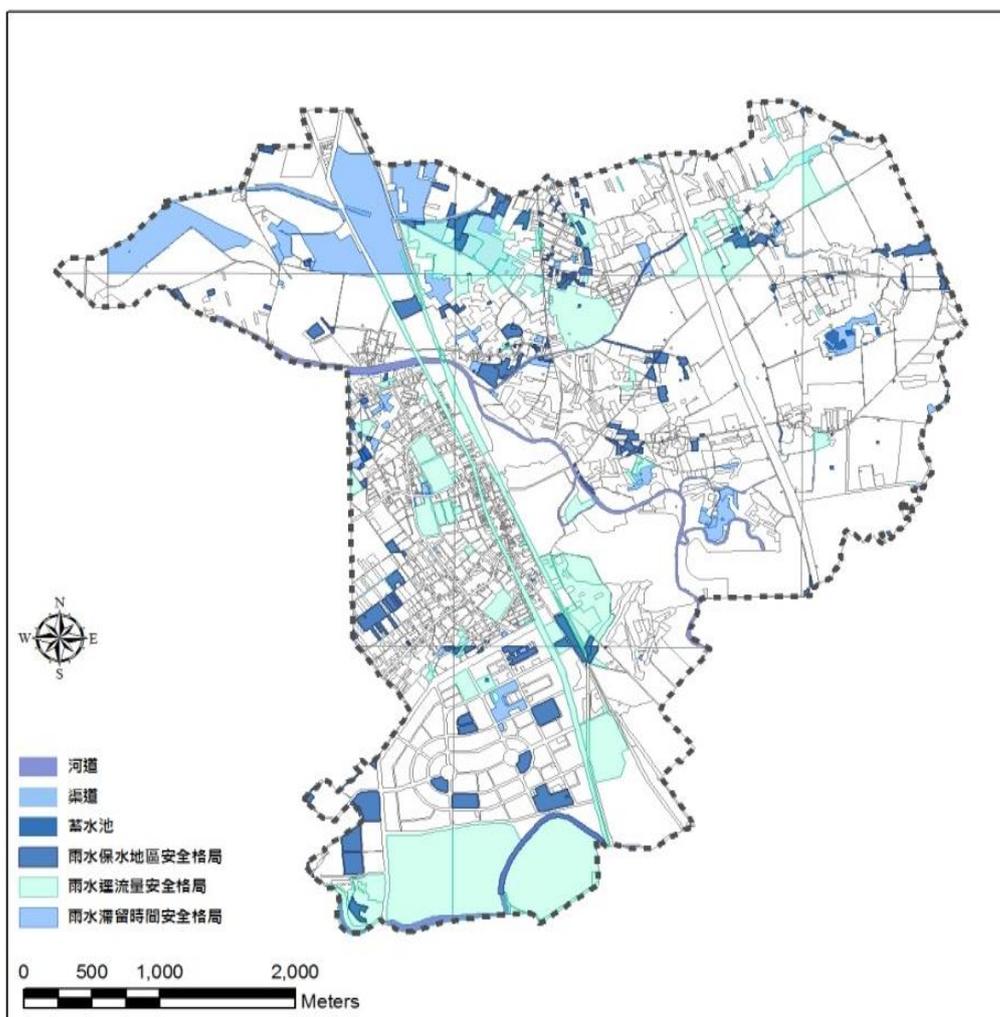


圖4-7 高雄新市鎮藍色基礎設施安全格局分布圖

1.整體水環境規劃構想

在整個流域分區治理規劃策略的架構下，依照各分區之特性與策略，進一步以「在逕流源頭進行貯留、洪峰的滯留與蓄積、對於貯留水的處

理」，也就是「最大水的遲滯、最大水的下滲、最小水的逕流」作為區域水治理的主要核心精神。規劃構想上以建立相互聯繫的水環境網絡為主，期自身的水環境資源價值和土地使用發展被規劃與管制，進而引導創造一個開放性的水環境空間集散系統（如圖 4-8）。

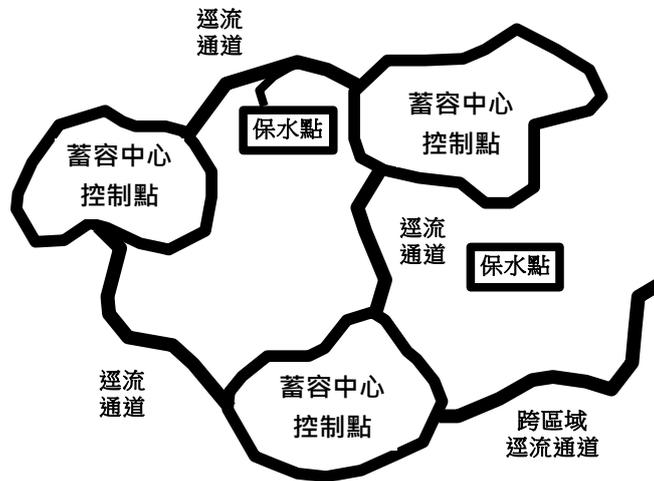


圖4-8 以生態區為基礎的水環境示意圖

2. 水環境防災規劃構想

(1) 整體治理規劃與綜合治水

藉由流域整體治理對策進行逕流分配，減低暴雨量造成河川排水系統無法負荷造成地區淹水之情形，參考目前之綜合治水架構如下。

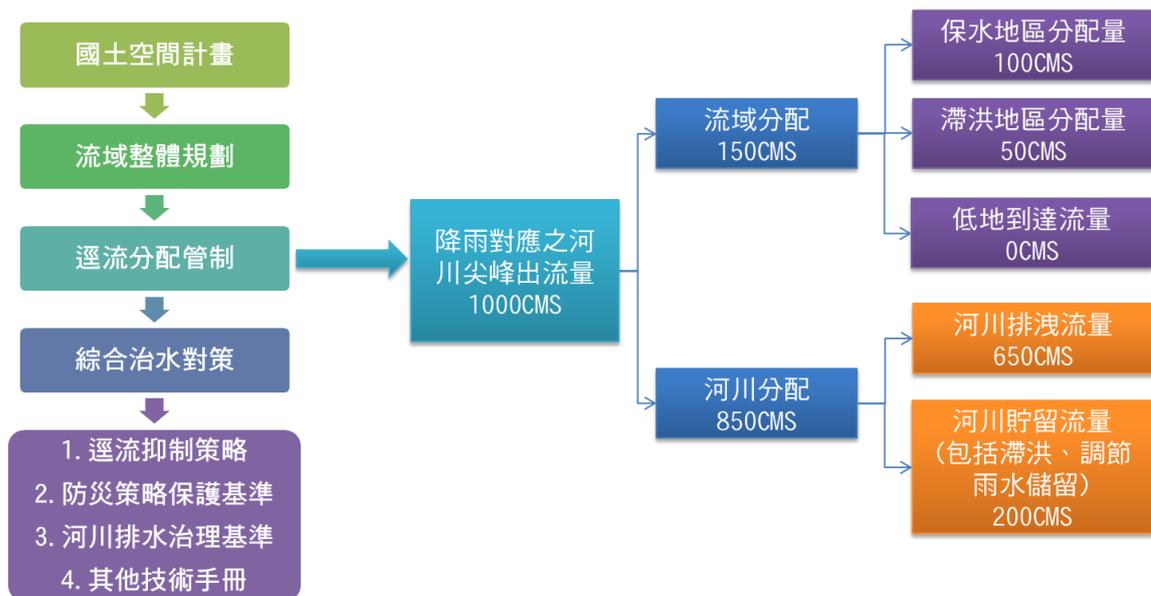


圖4-9 流域整體治理規劃與綜合治水對策架構示意圖

(2)水防線規劃

透過水防線之規劃，以層層滯流之概念，增加降雨滯流之時間並減低過大而集中之逕流發生。以土地使用分區及小集水區為規劃對象，劃設 3 條水防線、15 個水敏感社區。

- A.水防線Ⅰ—高速公路東側發展區：較缺乏完整的河川水系支援，以加強植被綠化與入滲處理。
- B.水防線Ⅱ—中央住宅示範區：規劃社區蓄容控制及保水點之 BMPs 操作。
- C.水防線Ⅲ—高雄捷運西側中高密度發展區：加強雨水貯留利用並規劃妥善排水防洪系統防護。

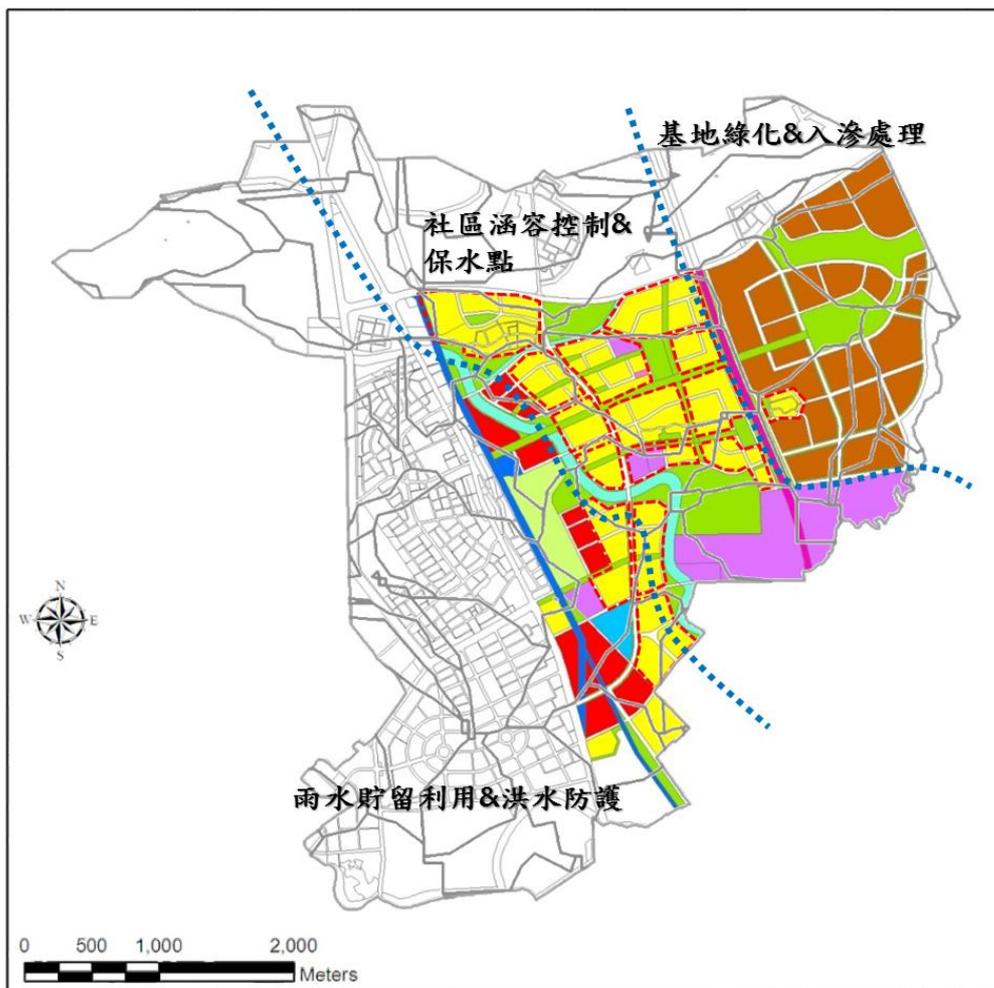


圖4-10 高雄新市鎮水防線構想圖

(3)低衝擊開發技術(LID)管制

為加強保水與入滲，未來於後期發展區之開發時配合相關都市設計管制規範之研擬時，進一步納入如：植生滯留槽、增加透水性鋪面、草溝及草渠及植生屋頂覆蓋等設計要求，並以公共工程、人行道等作為優先施作示範。

(三)風環境與微氣候回應策略

1.現況風環境模擬

以計畫區所在的橋頭氣象站逐時資料的分析結果，投入現況的既成環境，進行計算流體動力學(CFD)的模擬，模擬夏季西風之風環境。

依夏季盛行風西風的模擬結果，以 1.5m(人行高度)平面來觀察可見，計畫範圍除第一期建成範圍以外的通風條件皆良好。因為既成建築物阻擋背風面的原因，計畫範圍內在每個既成聚落的東側皆存在風影區(風速較弱的區域)。風影區在夏季可視為微氣候舒適度較弱的範圍，日照形成的建築表面熱與空調所逸散的熱氣將無法藉由空氣的流動來有效移除，導致地區的熱量累積。

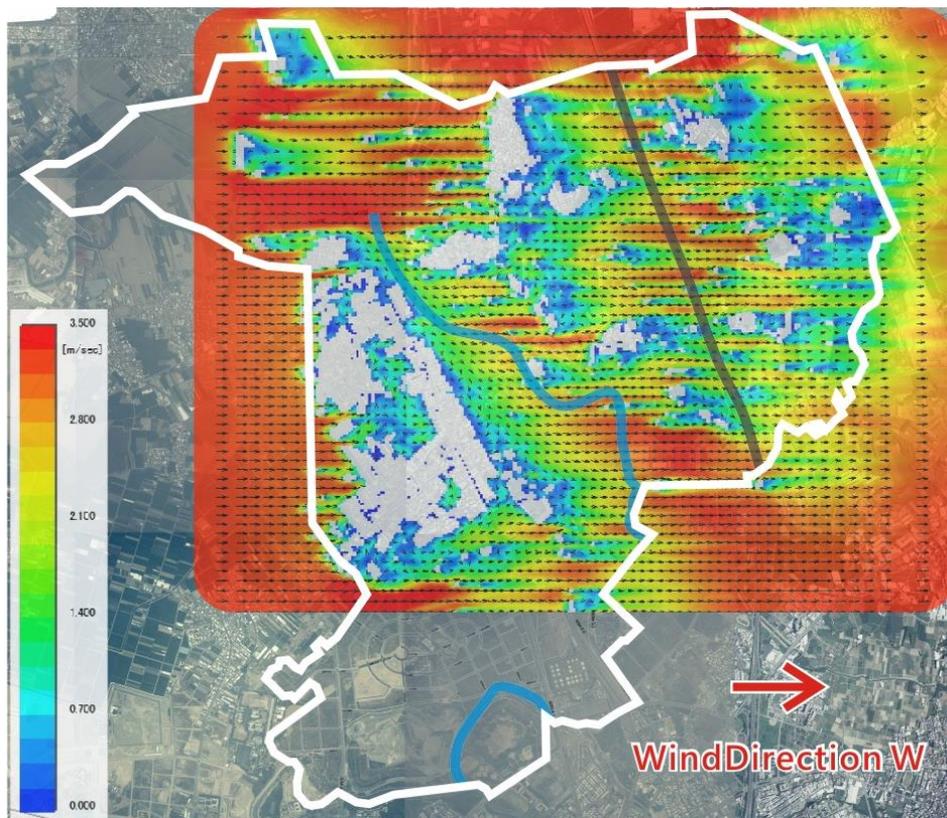


圖4-11 夏季西風模擬結果圖

2. 配合風環境規劃之都市降溫策略

以夏季西風的溫熱環境改善觀點來看，典寶溪東側面水域的街廓可在夏季迎風時感受到將近 1m/s 的風速，足夠將水面以上 1.5m 高的較低溫水氣帶至第一排建築基地。此情況下，水域與柏油道路相比較，有效的降溫效果約達 1.5°C (Hsieh, 2010)。降溫的來源可著重在南北流向的典寶溪流域。未來之規劃可配合劃設數條適合引導風速入流且延續的 20°角綠廊，可以讓西風延續並引入河川的潛熱降溫至計畫區中央地帶。途中並劃設數個開放空間節點，可適合風速的重新加速並持續延續至其他地區。

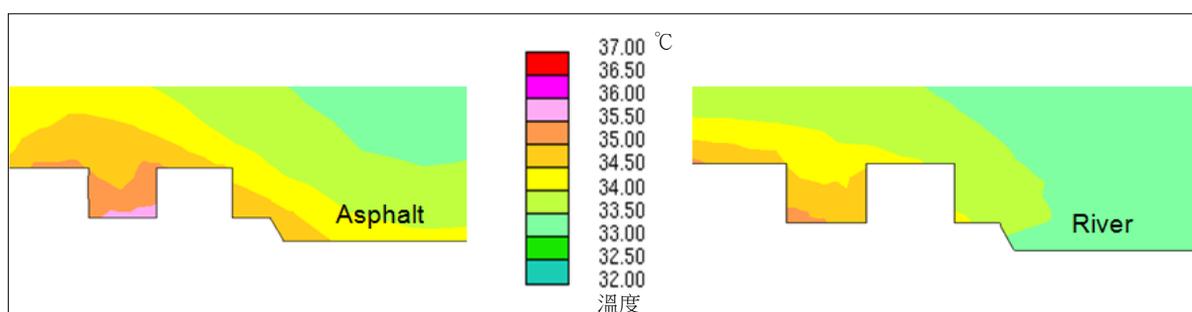


圖4-12 建物臨柏油道路與水域環境降溫效果模擬圖(Hsieh, 2010)

3. 配合風廊與風環境之規劃構想與原則

(1) 為改善空氣流通的情況，主要綠廊道及道路系統應配合夏季盛行風西風與西南西風方向規劃，作為自典寶溪流入主導性風廊道，使空氣能夠有效地流入市區，行道樹應選用高穿透性的樹種。

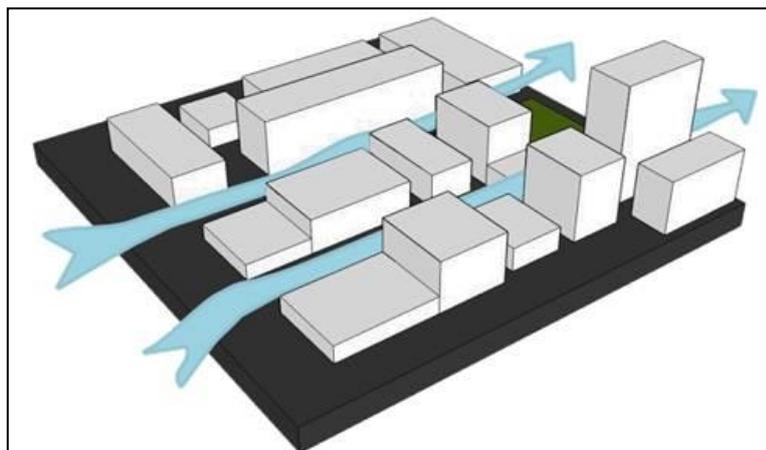


圖4-13 風廊營造構想示意圖

(2) 建築基地空地需留設集中留設，並以風廊連接相鄰的公共開放空間，使自風廊流入開放空間的空氣能再加速流入下一段風廊。

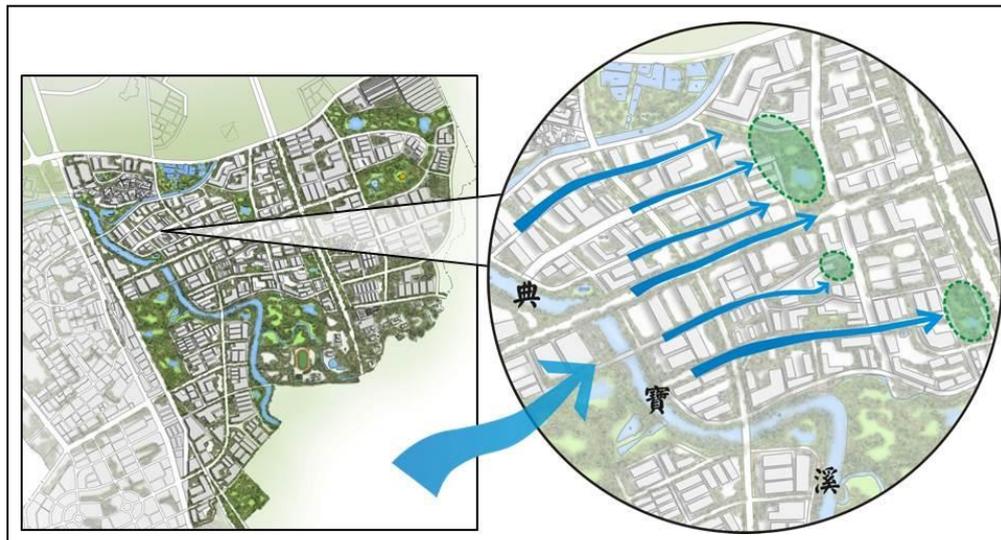


圖4-14 因應微氣候之空間規劃構想示意圖

(3)建築物量體配置方式，應依計畫區夏季盛行風西風方向，以西低東高、低建蔽的原則配置，避免形成密集牆面形式的高樓建築群。以高低樓層所產生的壓差並引動氣流，讓風透入基地。

(四)土地使用發展構想

1.空間發展基本架構分析

檢視高雄新市鎮計畫區全區受到南北向的鐵路(高雄捷運高架)、高速公路及典寶溪在空間上產生之阻隔效果，故分就不同區塊之不同發展條件及特性，規劃未來主要之土地使用性質與方向如下。

(1)緊鄰捷運場站至典寶溪—多元機能軸心區

本區塊緊鄰高雄捷運，為提升與發揮高雄捷運之使用效益，作為住商混合發展使用為主。捷運沿線及周邊約 500M 之步行服務區域應結合朝向 TOD 大眾運輸導向發展，同時給予較高度之土地使用強度作商業、消費、服務性機能之土地使用為主。

(2)典寶溪至高速公路—適居生活發展區

本區塊現況大多為未開發之草地、農作，西側、北側為河川水系包圍，範圍廣而完整，且鄰接河川交匯、大型生態棲地空間，未來配合公車轉乘、接駁等策略亦能便捷通達高雄捷運，因此適合作為主要之生活居住發展區，初步規劃以作低密度社區之發展為原則，結合完整生態網絡規劃營造作為綠色適居之生態社區為主，並可結合新型態社區之概念，如綠住農、跨世代住宅、綠能住宅、水岸社區、生態社區等作為新生活型態之實驗發展場域。

(3) 高速公路以東一產業發展園區

高速公路之空間阻隔效果明顯，一方面嚴重限制了兩側土地使用與活動相互聯絡之機會，另一方面亦可使東、西兩側之土地使用之相互影響性減低，故使其形成較獨立而範圍完整之區塊。

因此未來之發展構想上，除位於高雄科技大學北側以結合大學及未來燕巢輕軌捷運經過，規劃部分住宅、商業發展之空間外，其餘面積則配合高雄市產業發展之用地需求，規劃以作為產業發展為主，因周邊產業用地不足並配合中央推動產業升級開發政策，將作為設置橋頭科學園區之主要產業發展基地，未來提供誘因與土地使用彈性吸引具代表性產業進駐，並結合鄰近部分住、商用地整體開發，朝向複合型之產業園區發展。

表4-2 後期發展區空間基本發展架構說明表

區位	緊鄰捷運場站至典寶溪一帶	高速公路以西至典寶溪、筆秀排水	高速公路以東
發展機能	多元機能軸心區	適居生活發展區	產業發展園區
空間特性	1.發展上能與捷運場站緊密結合。 2.與橋頭舊市區、第一期發展區、33期市地重劃區緊鄰	1.水系及綠地包圍 2.範圍廣而完整 3.配合公車轉乘、接駁亦能通達高雄捷運	1.因高速公路阻隔形成獨立而範圍完整之區塊 2.周圍多為農地，發展產業之影響性較小。
強度及機能	1.在TOD上可給予較高之土地使用強度。 2.商業、消費、服務性機能之使用為主。 3.捷運站周圍結合2.5級產業發展。	1.以作住、商混合型社區之發展為原則，創造較高寧性之住宅社區。 2.可作為新生活型態之實驗發展場域。 3.北側鄰近農業區之街廓規劃作綠住農綠生活區，	1.以作為產業發展之預留區為主，複合型科技產業之發展腹地。 2.吸引投資開發作複合型之產業園區發展。 3.結合高雄科技大學學術資源作研發、高科技、綠能等產業發展。

2. 捷運場站周邊土地主題式發展構想

依據前述捷運場站之機能劃分不同發展角色，針對計畫區內各捷運站之發展功能定位與初步發展主題規劃如表 4-3。依不同場站之交通機能與周圍土地條件設定不同主題開發，初步之構想如下：

(1) 南岡山站(R24)－區域運輸核心

為紅線的北端終點站，及未來「岡山路竹延伸線」向北之起始站，站區周邊利用「交八」交通用地內其他腹地設有南岡山轉運站，目前

有多路公車與客運服務廣大岡山地區民眾，且因設置有廣大停車場服務鄰近地區無捷運站的民眾（如燕巢、路竹、湖內甚至台南等）易於騎車開車至該地轉搭捷運。

南岡山（R24）站具有高雄捷端點站定位，且周邊腹地廣大、交通條件便捷，除現況已結合區域客運運輸功能能再進一步強化運輸外，另結合 TOD 發展理念實踐，可進一步強化周邊「交八」交通用地未發展土地的有效開發利用，強化引入區域層級、大型之產業、活動進駐，含合區域運輸核心與土地開發效益，提升公共設施與土地之效能。

(2)橋頭站(R23)—地區交通轉運樞紐

橋頭站站體設計為高雄捷運與台鐵二鐵共構之機能，由橋頭站向南可至高雄市商業中心區，向北搭乘台鐵接至台南市，達成在台南—高雄間都會走廊快速移動之功能，故為本計畫區內聯外之重要大眾運輸節點；此外，橋頭站亦為服務後期發展區主要居住生活發展區之交通場站，向西並連接橋頭舊市區，故於發展主題上以「交通轉運」為主，作為後期發展區之區內公共運輸、接駁公車等公共運輸之主要交通轉運節點。

周邊之土地使用上則應發揮其聯外交通節點之優勢，給予較高之使用強度，周邊土地使用機能上則應提供交通轉乘相關設施、停車場及商業、消費機能之發展，而因車站周圍接近典寶溪，更可結合水岸景觀特色吸引觀光飯店、旅館之投資進駐。

(3)(R22A)橋頭糖廠站—休閒遊憩

橋頭糖廠站之出口即位於橋頭糖廠園區內，因此本站之主題即為「休閒遊憩」，周邊土地使用應強調與整合糖廠遊憩設施塑造更具吸引力之遊憩園區，並結合五分車路線營運強化休閒遊憩之發展機能。

未來配合休閒遊憩之發展主題及捷運場站周圍較高度之發展使用，位於橋頭糖廠至典寶溪間之發展腹地提供作商業、住宅之混合使用，可結合糖廠特色引入文化創意產業、餐飲美食、藝術品展售、特色商店等活動機能。

(4)青埔站(R22)—新生活中心

青埔站東、西兩側分別鄰近高雄科技大學及第一期發展區，且相較於橋頭站、橋頭糖廠站周邊，青埔站在高雄捷運與典寶溪間擁有更為完整廣大之發展腹地，適合作為公共建設投入與成長極之場域，故

周邊之發展以「新生活中心」為主題，除以提供周圍生活居住、就學通勤之服務機能為主。

未來進一步由場站周邊之複合型開發提供商業消費機能，及引入如城市規劃館建設、配合連鎖開發策略（如規劃橋頭新區政中心、其他重要行政機關遷建等）、建立人工地盤串連周圍土地活動與完整人行空間等，以打造周邊土地使用發展為橋頭之新生活中心。在商業活動類型之設定上採多元類型零售商業，包含服飾精品、3C 電子、軟體應用、生活娛樂、日常消費等，同時透過 shopping mall、商店街等整體之規劃設計，營造優質之商業購物環境。

表4-3 後期發展區捷運場站主題式發展策略綜理表

大眾運輸分區	運輸工具媒合	捷運車站	發展總量	場站周邊發展內容與定位	投入型公共建設
A Zone	台鐵+捷運+公車	R23 橋頭車站	高	地區交通轉運樞紐 生活圈中心	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地區轉乘設施、停車場 ■ 會展中心、觀光遊憩設施
B Zone	捷運+公車 捷運+休閒運具	R22 青埔車站	中	新生活中心	<ul style="list-style-type: none"> ■ 串連台糖五分車 ■ 城市規劃館等新型公共設施 ■ 政府機關進駐 ■ 強化高雄高雄科技大學聯外機能，提昇對外可及性
		R22A 橋頭糖廠	中	文創休遊憩核心	<ul style="list-style-type: none"> ■ 保留台糖五分車系統 ■ 配合橋頭糖廠再發展(博物館、文創空間、休憩設施)
	捷運+客運公車 捷運+小客車	R24 南崗山站	中	區域運輸核心 多元生活輔助機能	<ul style="list-style-type: none"> ■ 醫療與社會福利 ■ 區域層級大型產業與開發導入 ■ 區域交通轉運設施
C Zone	小客車(商業區)	無	中	綠色生活社區	<ul style="list-style-type: none"> ■ 區域性、地區性公共設施或機關
	小客車(住宅區)		低		

3. 觀光遊憩帶串連發展構想

現有高雄新市鎮內主要之觀光遊憩資源主要位於為橋頭糖廠內，包含許多建築設施已指定為古蹟、歷史建築，加上糖業博物館、糖廠賣店等相關遊憩設施已具觀光遊憩之一定規模與潛力，故未來擬予劃設為完整之文創遊憩專區，除相關文化資料悉依文化資產保存法使用外，能給予發展觀光遊憩、商業經營管理之彈性，促進本計畫區遊憩活動更新一步發展。

另目前橋頭糖廠至南側花卉農園間仍保存五分車路線且仍保持可行駛狀態，將予以保留，除可提供不同之交通工具體驗以增加遊憩特色與

價值外，再配合沿線引進新公共設資建設、青埔站周圍精品商業開發，及向北結合橋頭老街、橋頭站會展設施及觀光飯店旅館等，形成觀光遊憩發展軸帶。

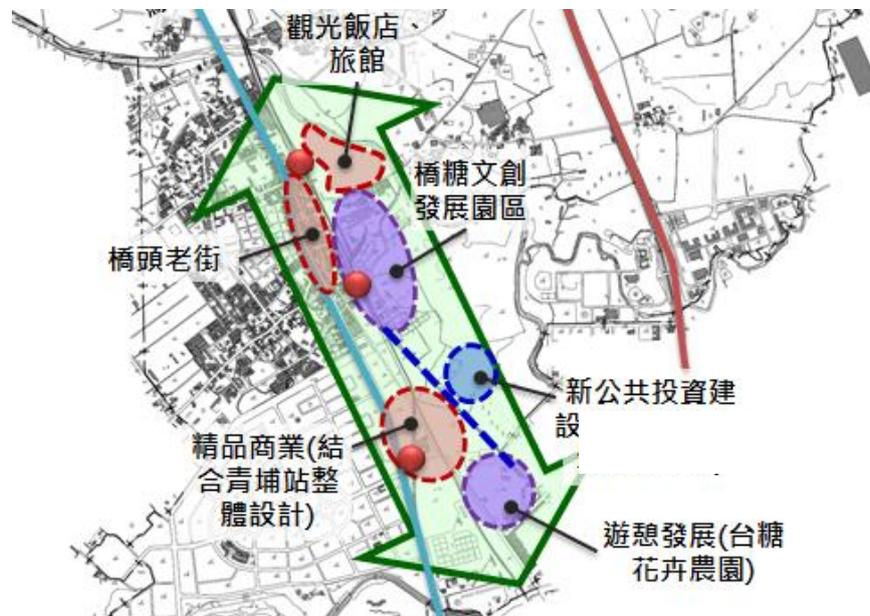


圖4-15 觀光遊憩帶串連發展構想示意圖

4. 既有社會紋理與聚落空間保留規劃

原高雄新市鎮特定區計畫中不僅切割橋頭糖廠廠區之完整性，對於中崎、海峰社區與周圍新開發區亦無區隔，將致使新開發地區與舊聚落間之發展產生衝突，就保存地方特色與維護舊聚落空間上，未來應考量與規劃之構想如下。

(1) 橋頭糖廠文化園區

包含橋頭糖廠舊廠區(目前部分出租作十鼓打擊文化園區)、糖業博物館、經指定登錄之古蹟、歷史建築等，及周圍整體之植栽、苗圃、綠地等空間，予以規劃留設為完整之糖業文化園區，避免道路穿越切割，並於未來土地使用管制中保留其部分可彈性發展之機會。

(2) 筆秀、中崎、海峰社區

筆秀、中崎、海峰社區依現行計畫原意即劃設為既有發展區，惟對其範圍並無清楚之劃設，較無法界定既有聚落與新開發區之範圍，本次調整計畫內容應維持其完整性，故除現有穿越社區中央之筆秀路、中崎路、海峰路予以保留，就現有聚落發展範圍規劃外圍道路系統，可明確界定聚落範圍，並減低穿越車流量。

5. 整體土地使用發展構想與布局

綜整上述之規劃構想，針對高雄新市鎮後期發展區之整體土地使用發展布局規劃如圖 4-16。

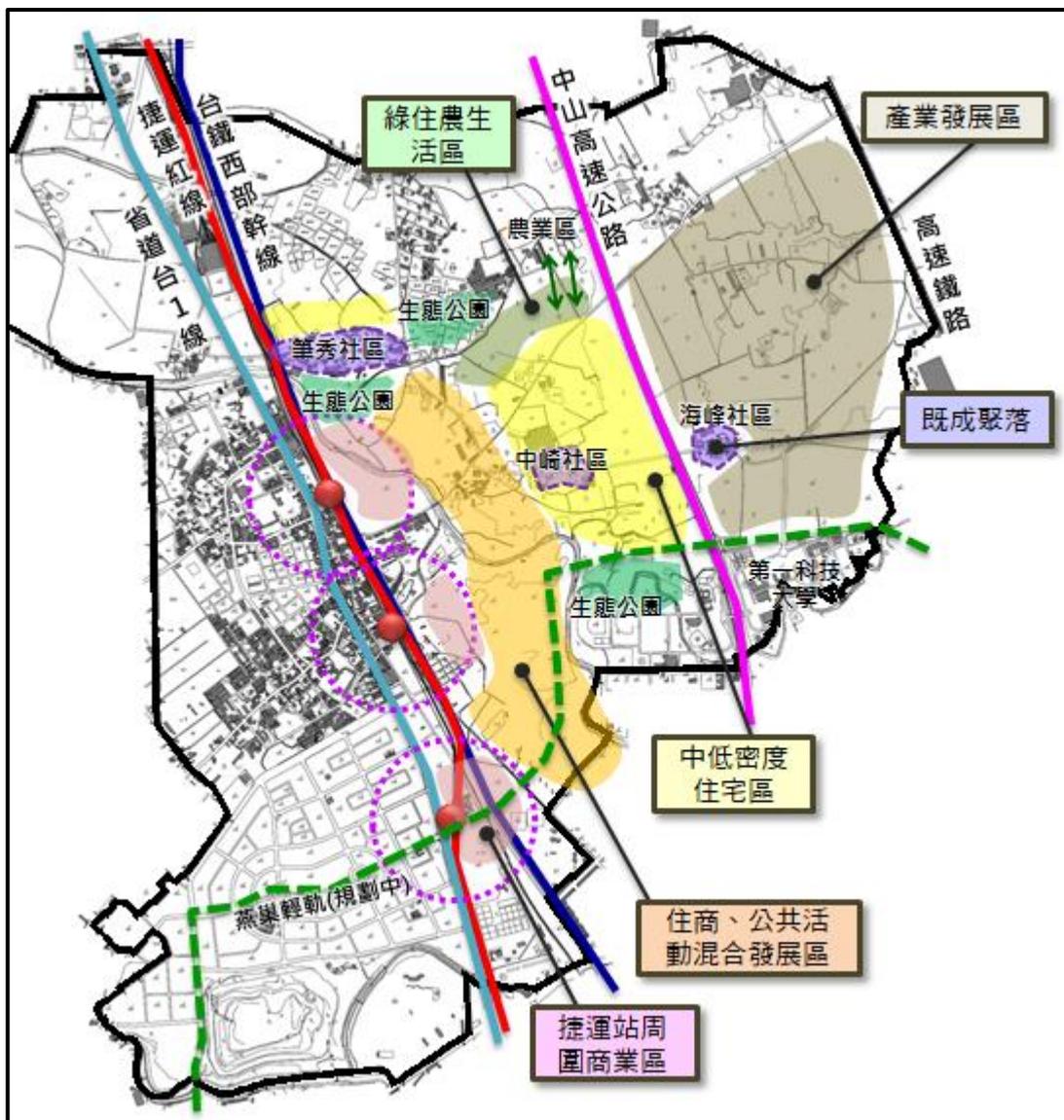


圖4-16 高雄新市鎮後期發展區整體土地使用構想示意圖

(五) 交通系統發展構想

1. 聯外運輸系統

配合區外之道路系統規劃聯外道路，包含向北至岡山交流道（安招路）、向東與省道台 1 線之聯絡，向南則須考量連接楠梓 33 期重劃區之主要道路系統配合規劃。另高速公路東側之產業發展區現況較缺乏快速連接至縣道、高速公路之聯外道路，未來基於配合產業園區發展之需可優先開闢 1-2 號、2-3 號(大遼路)道路，作為快速連接至岡山交流道、省道台 1 線，並可評估增設高鐵橋下道路連接至安招路之聯外道路，增加

便捷接往岡山交流道之路線。

2. 綠色交通系統

(1) 燕巢輕軌路線之調整

目前規劃中之燕巢輕軌系統銜接既有捷運系統，可增進聯外運輸功能，提供無縫接駁轉乘之服務。惟原規劃路線依配合現有計畫道路系統劃設，未來配合後期發展區整體道路調整後應再配合辦理修正。

(2) R24 捷運車站與客運轉運站之設置

本計畫西北側交八用地除為捷運北機廠外，因腹地較寬廣，就長期運輸發展而言，以結合 R24 新車站及客運轉運站作為城際客運之接駁，成為北高雄重要之捷運、鐵路、公路轉運中心，對提升整體捷運網路功能與運量，並有助於促進周圍土地及高雄新市鎮發展。

(3) 整合捷運場站與接駁系統，提昇大眾運具的選擇與便捷性

以捷運車站為中心，整合市公車、巡迴巴士、排班計程車及輕軌電車之轉乘設施，擴大公眾運輸系統之服務範圍，建立綠色運輸完整系統。短期以市公車或巡迴巴士，連結重要場所、旅次集中點，提供接駁服務，中長期加以輕軌系統構成進出基地之便捷大眾運輸路網，提供接駁與轉乘服務。

(4) 以人為本交通環境

A. 主要人行道

東西向道路橫向串連計畫區內綠地並向東為綠色景觀人行步道，公園用地內設簡易步道配合地形高低、結合自然地景風貌，使之具景觀、遊憩、休閒之功能。典寶溪兩側則規劃水岸休閒人行步道，可提供觀光休憩、生態教育功能。

B. 街廓內留設之人行步道(社區人行步道)

基地採大街廓整體開發宜留設步道以與主要人行步道串連區內各活動據點及開放空間，構成完整安全之人行動線系統。

C. 交通場站與周圍商業區間設置架空或地下通道

建立捷運場站與周圍商業區之人車分離動線，鼓勵基地開發之同時，跨街廓之間宜建立架空或地下通道路網(Sky-Walk or Tunnel System)，以連接各大型建築之商店及停車場，達到聚集人潮及人車分道之目標。

D. 人車共存道

以人車共存道做為區內主要動線系統，作為串聯幾個重要空間之觀光步行動線，具有不威脅到行人、自行車的通行及沿街住戶生活行動範圍內允許汽車通行的特色，設計上車流限制在最低車速、路面採用車輛必須慢行的設計、以槽化植栽營造優美景觀，使道路不再切割社區而是聯結社區。

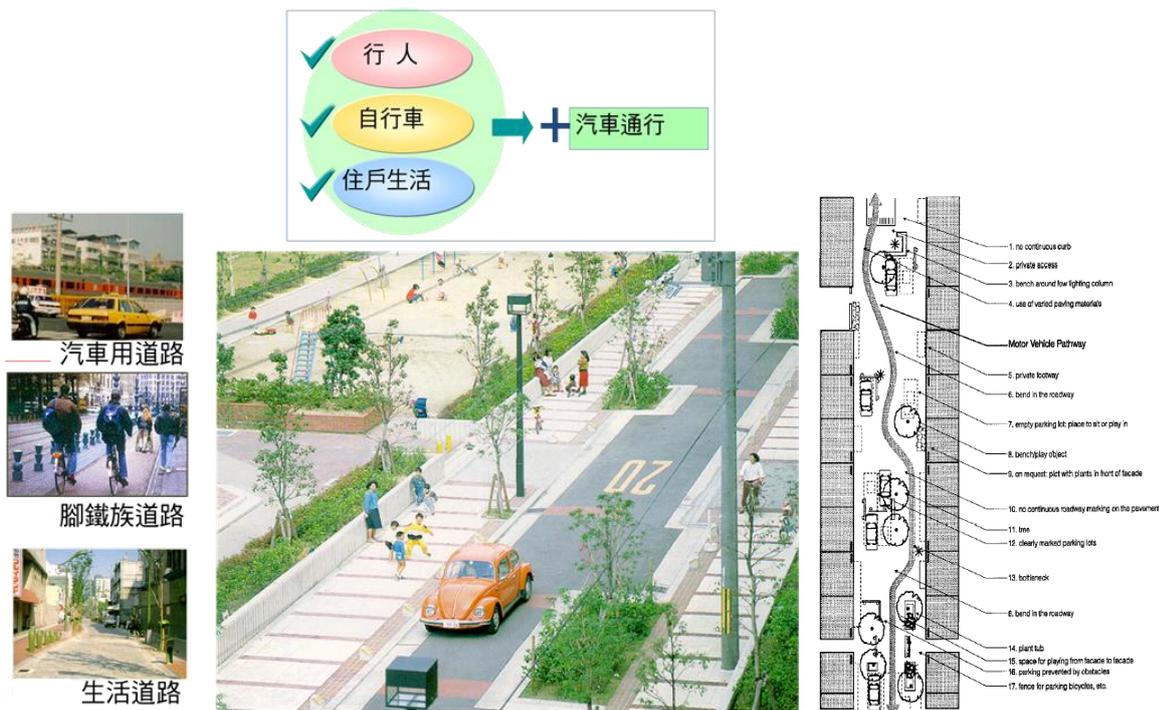


圖4-17 人車共存道理念示意圖

(六) 產業引入發展構想

1. 產業發展基本方向

隨著時代變遷、環保意識抬頭，高雄市發展重化工業的負面代價逐漸顯現，當地石化工業、鋼鐵及金屬業備受影響，導致上游擴張停滯，中下游產品亟待高值化，醞釀出高雄市轉型的動力。隨著 5+2 創新產業政策走向，強調廢棄物轉化為再生資源的「循環產業」更以高雄市作為主要聚落，與高雄市政府產業發展方向。未來高雄新市鎮在轉型發展引入產業時，連結高雄市區域計畫規劃與關政策引導之「科技創新走廊」之方向，加強與中央推動生技醫療、綠能科技及循環經濟等創新產業政策做連結。

2. 設置橋頭科學園區引入產業方向

依南部科學園區所辦理之初步規劃，未來設置高雄第2園區以模擬引入科學園區六大產業包含之半導體、航太、機械、生醫等產業，並提供創新科技發展為主軸，未來規劃包含半導體聚落、航太聚落、智慧機械聚落、創新科技聚落、智慧生醫聚落等。

3.其他可引入之潛力發展產業

(1)生產者服務設計產業

近年高雄市相關產業發展計畫，主要是以興建產業園區或產業專區之型態，提供產業「製造」之空間為主要發展模式，而以高科技產業、資訊服務業、觀光產業為核心產業，相對缺乏以創意為主之生產性服務業。高雄新市鎮位於高雄捷運場站附近，具有絕佳的交通區位，且北邊與南邊皆鄰近高雄近年重大產業園區開發，具有完整的生產網絡，因此，高雄新市鎮的產業發展應以發揮既有之區位優勢，配合周圍生產製造類園區之需要引入生產者服務設計產業，以整合製造開發高附加價值之產品。可優先引入的產業如產品設計、廣告設計、工藝設計等產業。

(2)「優質生活空間塑造」之製造與服務業

本類型產業亦可說是新產品之開發方向與具體落實之產業，優質生活一直是國內規劃界關注之焦點，但落實到空間規劃上碰到最大的問題在於沒有相應之產品，而優質之定義亦會因不同的人而有多樣性「Diversity」需求，故以詮釋生活意義作為產業發展策略，透過設計人才對於優質生活的體驗與創意，設計不同之優質生活產品，如因應高齡化所需的照護設施與照護設備、配合節能減碳趨勢的綠色建材與省水省電產品、配合不同生活風格所需的家具與生活用品，而由「優質生活空間塑造」之製造業，將其具體落實製造或展示產品。此概念下可未來可優先引入之產業如新市鎮新社區開發、百貨公司、零售、景觀室內設計、綜合營造、老人住宅、醫療製造、醫療照護服務等相關產業。

(3)歷史資源保存再利用之文化創意產業

高雄新市鎮內保存有橋頭糖廠許多歷史建物，目前除了劃定為糖廠園區保留外，尚有不定期的藝文活動進駐、以及藝文工作室(如白屋、橋頭文史工作室等)，舉辦戲劇、音樂及藝文教育等活動。未來若要導入發動型產業，則文化創意產業在此可考慮發展文化資產應用及展演設施產業、可利用舊有建物場景的電影產業、音樂表演藝術產業、或

者配合古蹟保存設置靜態展發展數位內容產業等，並與附近大學合作發展軟性活動等，帶動地區發展。

(4)地方潛力產業及政策輔導推動重點產業

地方性潛力資源為培養發展型產業的重要元素，透過地方性潛力資源發展發動型產業不僅將可以減少開發成本、銜接既有資源產業並促進都市與經濟再活化的作用；高雄新市鎮後期發展區可發展腹地廣大，在發展定位調整的契機中可適當結合產業發展用地規劃，初擬於國道一號高速公路至高鐵間之完整區域，可作為引入驅動型產業之發展區域，並配合行政院加速投資台灣政策下以優先提供作為科技部於高雄新市鎮設置橋頭科學園區之產業發展腹地，未來模擬將引入科學園區六大產業內之半導體、航太、機械、生醫等產業，並提供創新科技發展為主軸。

4.引入產業之空間佈局

- (1)橋頭車站與青埔車站周邊商業區引進「生產者服務設計產業」與「優質生活空間塑造之製造與服務業」，除延續在地傳統產業與轉型發展外，並透過建築設計發展綠建築及智慧住宅等產業，提高地方生活品質。
- (2)橋頭糖廠站座落於糖廠遺址，目前已有不定期的藝文活動、藝文工作室，區內具歷史意涵之廠房、宿舍等，皆為重要文創產業發展元素，故建議文化創意產業可以橋頭糖廠園區內及周邊所規劃之商業區為主要發展核心。
- (3)國道 1 號東側有一完整基地，因應北高雄產業園區，包括岡山本洲擴大、楠梓加工出口區擴大、燕巢金屬扣件物流園區等，顯示產業園區用地需求仍欠缺，未來可作為高雄產業發展的完整區域。此外，配合南科高雄園區土地已趨滿租僅剩 12.87 公頃之零星土地，需能積極尋求新增產業土地以提供具規模之廠商進駐，經行政院指示各機關共同推動設置橋頭科學園區開發，經勘選後指定以高雄新市鎮國道一號東側作為主要設置區位，結合本計畫產業引進構想並中央產業政策推動與投資，將有助加速高雄新市鎮整體發展。

伍、修訂開發執行計畫

本計畫依前述之發展定位、願景及構想之檢討分析，高雄新市鎮位於高雄市國土計畫(草案)「一核·雙心·三軸」之產業升級軸，屬於大高雄市西部都會走廊之中心區位，在政治、經濟、市場等時空條件及連結南部區域整體發展上，擁有絕佳的地理條件優勢，且目前尚有約 900 餘公頃之都市發展腹地，未來如引進驅動型產業，可帶動住宅、商業等消費需求，將有助於地方發展，促使產業根留臺灣，提高地方產業競爭力，並達到高雄新市鎮在地就學、在地就業、在地就養的「在地生活」目標。

此外，為配合產業發展需求及促進加速投資政策，呼應南部科學園區發展政策，以群聚高科、南科關聯產業形成產業走廊，本部依據行政院 107 年 7 月 3 日「加速投資臺灣專案會議」第 12 次會議之高雄新市鎮開發為科學園區有其必要之指示，辦理高雄新市鎮設置橋頭科學園區開發案，預計規劃引入航太、半導體、生醫及精密機械等產業，初步估算將產生 1 萬 1 千多餘工作機會，可讓新市鎮開發結合產業發展，並提供居住空間，提高整體開發可行性。

因此，為加快推動橋頭科學園區開發案辦理時程，本部營建署已循新市鎮開發程序進行都市計畫變更及擬定細部計畫程序，本部及科技部並依行政院指示時程完成都市計畫審定及籌設計畫報核等作業。爰配合本部 108 年 10 月 29 日都市計畫委員會第 956 次會議審定之「變更高雄新市鎮特定區主要計畫(配合第二期發展區設置產業用地)案」草案及行政院 108 年 12 月 6 日核定科技部所報「南部科學園區高雄第二(橋頭)園區籌設計畫」修正本開發執行計畫內容。

一、計畫範圍與面積

高雄新市鎮特定區計畫之計畫範圍北起 186 縣道，南至原高雄縣市界，西以原橋頭都市計畫區為界，東至高速鐵路邊界，行政區域跨越高雄市岡山區、橋頭區、燕巢區及楠梓區，計畫面積依 108 年 7 月公告實施「變更高雄新市鎮特定區主要計畫(都市計畫圖重製暨書圖不符專案通盤檢討)案(第一階段)」為 2,158.22 公頃。

二、計畫年期

行政院 86 年 11 月 17 日台 86 內 44086 號函核定之高雄新市鎮開發時序調整計畫為俟第一期發展區開發情況及因應政府重大政策，確有用地需求時，賡續配合辦理開發；目前第一期發展區已開發完成，公共設施等基礎建設已全數完成，除部分商業區、專用區等土地將俟適當時機辦理標租售外，其餘區段徵收取得之土地多已標脫，財務已達平衡；而本計畫仍有約 900 公頃土地尚未開發，為落實

高雄新市鎮都市計畫、符合地方發展期待，並兼顧土地所有權人權益，及推動設置橋頭科學園區開發案，本計畫應有賡續開發之必要。

因此，依據 108 年 7 月「高雄市國土計畫(草案)」計畫年期訂定為民國 125 年，並配合行政院 108 年 12 月 6 日核定科技部所報「南部科學園區高雄第二(橋頭)園區籌設計畫」辦理時程，爰修訂本計畫第二期發展區(設置橋頭科學園區開發案)之計畫年期為 125 年；至於本計畫其餘後期發展區土地，將俟後續地方開發需求，或提供橋頭科學園區產業發展生活服務機能需要，或配合相關政府政策等有賡續開發需求時，再修訂本計畫並報請行政院訂定。

三、計畫人口

原計畫人口為預計容納 27 萬人，於 103 年 3 月公告實施「辦理變更高雄新市鎮特定區主要計畫（第二次通盤檢討）案」時，因應高雄新市鎮發展定位之調整與配合未來願景，朝向生態城市、大眾運輸導向(TOD)、低密度發展等方向，以高雄捷運紅線通車及大眾運輸導向發展原則，將捷運周邊商業區平均容積率調降為 450%，並變更計畫人口為 24 萬人。

為結合產業引入發展、設置橋頭科學園區，第二期細部計畫區將規劃約 260 公頃土地作為產業發展用地，扣除第二期發展區原住宅區、商業區變更為產業專用區後，預估原容納人口將由 15 萬人調降為 8 萬人，爰將本計畫之容納人口由 24 萬下修為 17 萬人。(詳表 5-1)

表5-1 高雄新市鎮計畫容納人口修訂對照表

分期分區(不含農業區)	面積 (公頃)	現行計畫人口數 (人)	未來修訂人口(人)
既成發展區	389.11	35,000	
第一期細部計畫區	331.88	54,000	
第二期細部計畫區(配合 設置橋頭科學園區)	358.35	151,000	81,000
後期發展區	674.94		
總計	1,754.28	240,000	170,000

註：表內面積應依核定圖實地分割測量面積為準。

資料來源：1. 103.03.10 公告實施「變更高雄新市鎮特定區主要計畫（第二次通盤檢討）案（第二階段）」。
2. 108.07.22 公告實施「變更高雄新市鎮特定區主要計畫（都市計畫圖重製暨書圖不符專案通盤檢討）案（第一階段）」。
3. 108.10.29 審定版之擬訂高雄新市鎮特定區主要計畫（配合第二期發展區設置產業用地）案。
4. 本計畫整理。

四、分期分區計畫

依行政院 86 年 11 月 17 日台 86 內 44086 號函核定之高雄新市鎮開發時序調整計畫，高雄新市鎮除既成發展區及第一期發展區(綜合示範社區)外，其餘地區劃為後期發展區，其發展區之期別劃分，將視第一期發展區開發情形，另循都

市計畫變更程序定之。

為配合推動橋頭科學園區，本部營建署辦理「變更高雄新市鎮特定區主要計畫（配合設置產業用地）案」，劃設第二期發展區，爰修訂本計畫分期分區計畫為三期四區開發，即調整為第一期發展區、第二期發展區、後期發展區、既成發展區等四區，並分為第一期發展區（已辦竣之綜合示範社區）、第二期發展區（配合橋頭科學園區之整體開發區）、後期發展地區（後續配合政策、地方需求等賡續辦理開發）等三期進行開發（詳圖 5-1 及表 5-2）：

（一）第一期發展區（綜合示範社區）

第一期發展區為第一期細部計畫區，第一期發展區範圍位於高雄市新市鎮特定區西南側，北起橋頭舊市區南界，南至原高雄縣市界，東至台 1 線省道，西與甲圍社區為鄰。

依 108 年發布實施之「變更高雄新市鎮特定區第一期細部計畫（都市計畫圖重製暨書圖不符專案通盤檢討）案（第一階段）」書所載，第一期發展區面積約 331.88 公頃。

（二）第二期發展區（配合橋頭科學園區之整體開發區）

配合行政院 108 年 12 月 6 日核定科技部所報「南部科學園區高雄第二（橋頭）園區籌設計畫」規劃高雄新市鎮高速公路以東之區域為橋頭科學園區範圍，因開發方式採區段徵收方式辦理，考量私有土地所有權人領回土地之權益，規劃高速公路以西之部分住宅區及商業區土地作抵價地使用，並提供橋頭科學園區服務支援使用，爰劃設高雄新市鎮高速公路兩側為第二期發展區，面積約 358.35 公頃。

（三）後期發展區

後期發展區不含第一期發展區（已辦竣之綜合示範社區）、第二期發展地區（設置科學園區之整體開發區域）及既成發展區，面積約 674.94 公頃，主要分布於橋頭舊市區與高速公路之間，並包括部分 1-1 號道路、高雄第一科技大學土地、滯洪池用地、供高雄捷運使用之交通用地、河川區土地等，除滯洪池用地、交通用地及河川區土地外，多為未開發之土地。

（四）既成發展區

既成發展區範圍包括：原有橋頭都市計畫、岡山都市計畫、高速公路岡山交流道特定區計畫內之橋頭舊市區、林子頭社區、筆秀社區、大遼社區、滾水社區及高雄科技大學已取得土地範圍外，既有聚落之海峰社區、中崎社區及海城社區等原非都市土地編定為甲、乙種建築用地土地及高速公路路權等範圍亦屬於既成發展區，既成發展區面積約 389.11 公頃。

表5-2 修訂高雄新市鎮分期分區調整對照表

81年核定分期分區(面積)		86年核定分期分區(面積)		修訂後分期分區(面積)	
第一期發展區(劃設綜合示範社區、都會公園用地及公共設施)	800公頃	第一期發展區(綜合示範社區)	800公頃	第一期發展區(已開發之綜合示範社區)	331.88公頃
第二期發展區	791公頃	後期發展區	1,447公頃	第二期發展區(設置科學園區之開發區)	358.35公頃
第三期發展區	656公頃			後期發展區(不含第一期發展區、第二期發展地區及既成發展區)	674.94公頃
橋頭都市發展區	219公頃	既成發展區	219公頃	既成發展區	389.11公頃
合計	2,466公頃	合計	2,466公頃	合計	^{註2} 2,158.22公頃

註1：本表之橋頭都市發展區面積計約219公頃為第一、二、三期區面積加總後扣除81年核定之高雄新市鎮面積約2,466公頃所得。

註2：合計面積為加上403.94公頃農業區之計畫區總面積。

註3：表內面積應依核定圖實地分割測量面積為準。

資料來源：1.81.08.27 行政院核定「淡海及高雄新市鎮開發執行計畫」書。

2.108.10.29 審定版之擬訂高雄新市鎮特定區第二期細部計畫(配合設置產業用地)案。

3.108.07.22 公告實施「變更高雄新市鎮特定區主要計畫(都市計畫圖重製暨書圖不符專案通盤檢討)案(第一階段)」。

4.本計畫整理。

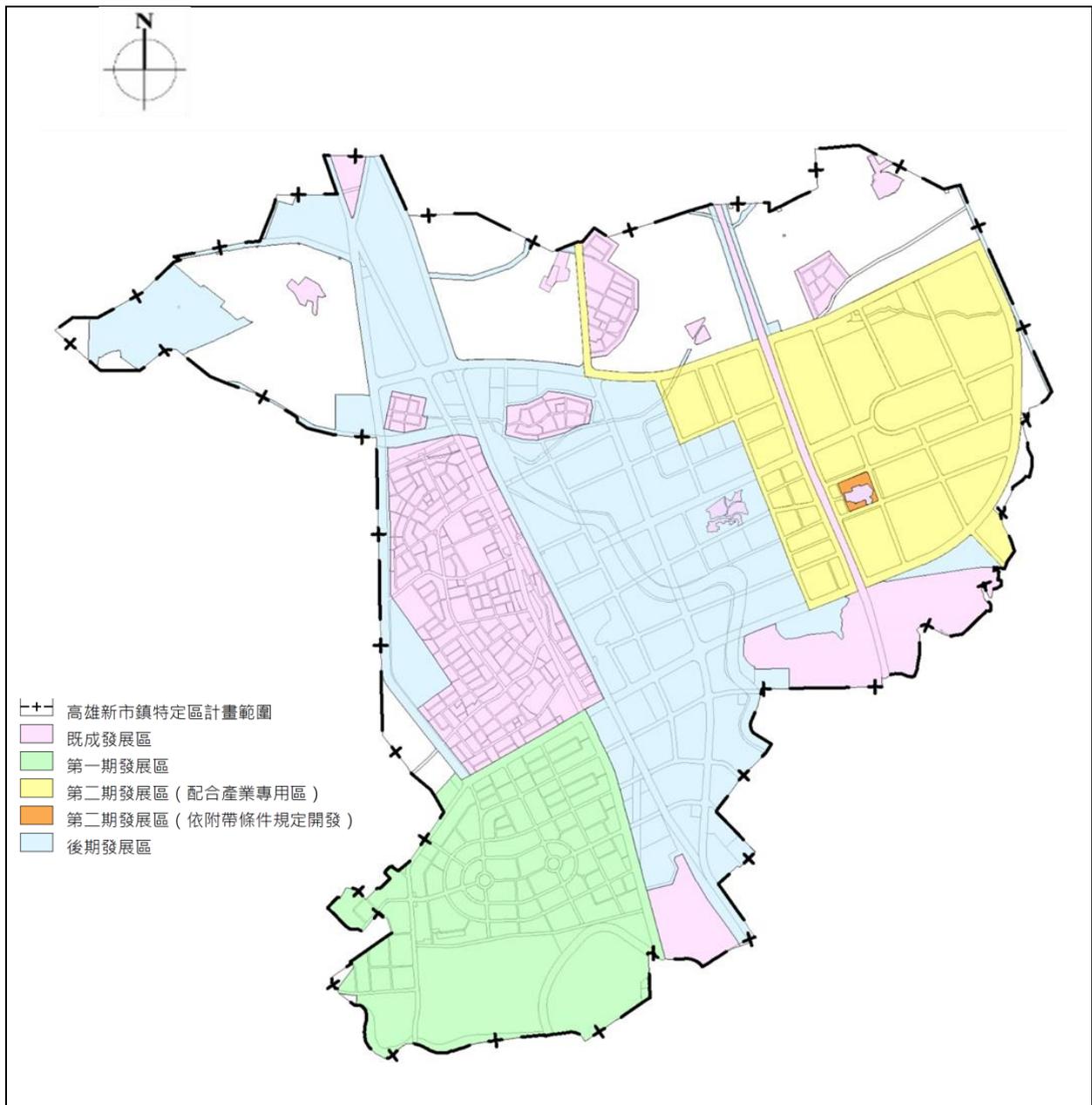


圖5-1 高雄新市鎮開發分區範圍示意圖

五、實質計畫

本計畫將結合本部營建署近年研究水環境低衝擊開發示範與推動計畫之成果，將低衝擊開發理念置入高雄新市鎮產業發展地區及相關公共設施用地的開發，例如於人行道、公園用地等地點設置如生態滯留單元、過濾樹箱、植生溝等設施，提高開發基地貯留、保水的功能，減少地表逕流；此外，將應用生態城市、永續發展、成長管理等理念進行規劃，以保護生態環境，達到人與自然和諧之目標，除促進高雄的經濟產業發展，更要配合減災、防災等措施，建構高雄新市鎮成為宜居、永續的韌性城市；相關規劃理念均納入都市計畫土地使用分區管制要點及都市設計審議規範中規定。

(一) 主要計畫

本計畫區主要計畫依 108 年 7 月 22 日公告實施「變更高雄新市鎮特定區主要計畫(配合都市計畫圖重製暨書圖不符專案通盤檢討)案」調整各使用分區面積，另為配合設置高雄科學園區開發需要，爰修訂本計畫開發實質內容如下，惟後續開發仍應辦理都市計畫變更法定程序，其使用分區面積仍應以發布實施之都市計畫書為準，各使用分區如圖 5-3、表 5-3：

1.住宅區

重製通盤檢討後住宅區計畫面積為 590.76 公頃，配合第二期發展區設置橋頭科學園區開發案修正為 452.71 公頃。

2.商業區

重製通盤檢討後商業區為 123.47 公頃，配合第二期發展區設置橋頭科學園區開發案修正為 114.21 公頃。

3.產業專用區：

重製通盤檢討後產業專用區面積為 34.93 公頃，配合第二期發展區設置橋頭科學園區開發案修正為 222.87 公頃。

4.工業區

重製通盤檢討後維持現行計畫面積為 1.16 公頃。

5.零星工業區

為原橋頭舊市區內及原岡山交流道特定區內之零星工業區，重製通盤檢討後零星工業區變更為 6.57 公頃。

6.交通中心區

劃設於中心商業區北側及捷運線旁，供鐵路、捷運、公路設站轉運使用，重製通盤檢討後維持現行計畫面積為 4.85 公頃。

7.行政區

於市鎮中心及各社區劃設行政區供政府機關、各事業單位及人民機關團體使用，重製通盤檢討後維持現行計畫面積為 9.82 公頃，配合第二期發展區設置橋頭科學園區開發案修正為 6.24 公頃。

8.安養中心區

於文化園區南側劃設安養中心區一處，供興建老人安養設施使用，本次重製通盤檢討後維持現行計畫面積為 0.42 公頃。

9.醫療專用區

於興糖國小西側劃設醫療專用區一處，供興建醫療設施使用，本次重製通盤檢討後維持現行計畫面積為 3.60 公頃。

10.文化園區

於高雄科技大學西側劃設文化園區一處，供興辦藝文中心相關設施，本次重製通盤檢討後維持現行計畫面積為 4.00 公頃。

11.辦公園區

於市鎮中心南側劃設三處專供興建辦公處所使用，本次重製通盤檢討後維持現行計畫面積為 19.52 公頃。

12.保存區

重製通盤檢討後維持現行計畫面積為 8.91 公頃。

13.經貿園區

於高雄科技大學北側劃設二處，供軟體工業設計兼展覽使用，重製通盤檢討面積為 13.76 公頃，配合第二期發展區設置橋頭科學園區開發案修正為 8.37 公頃。

14.自然景觀區

於泥火山周圍劃設一處自然景觀區，以保護泥火山之自然資源，重製通盤檢討後面積為 2.96 公頃，配合第二期發展區設置橋頭科學園區開發案，將泥火山及其溢流範圍規劃為科學園區中央公園，並納入公園用地開發，修正後無自然景觀區。

15.工商綜合專用區

本次重製通盤檢討後維持現行計畫面積為 7.83 公頃。

16.河川區

重製通盤檢討後河川區面積為 60.81 公頃，配合第二期發展區設置橋頭科學園區開發案修正為 62.67 公頃。

17.河川區（供電路鐵塔用地）

本次重製通盤檢討後維持現行計畫面積為 0.03 公頃。

18.河川區兼供道路使用

重製通盤檢討後河川區兼供道路使用變更為 4.36 公頃。

19.農業區

配合計畫範圍調整，將農業區及非都市土地變更為農業區納入計畫範圍內，故重製通盤檢討後農業區變更為 403.94 公頃。

20.文教區

於都會公園西北側劃設一處，重製通盤檢討後維持現行計畫面積為 3.27 公頃。

21.第二種電信專用區

重製通盤檢討後維持現行計畫面積為 0.07 公頃。

22. 公共設施用地

因配合原高雄縣第12期市地重劃區增設8公尺道路，以及道路截角、鄉道高34線使用現況、新興路新一巷使用現況等，以及「變更高雄新市鎮特定區主要計畫(部分農業區為河川區及部分道路用地為河川區兼供道路使用)(配合大遼排水上游段第一期改善工程)案」與大遼排水工程範圍重疊而變更公共設施用地，重製通盤檢討後公共設施用地變更為853.18公頃，配合第二期發展區設置橋頭科學園區開發案修正822.62公頃。

表5-3 主要計畫土地使用分區面積分配表

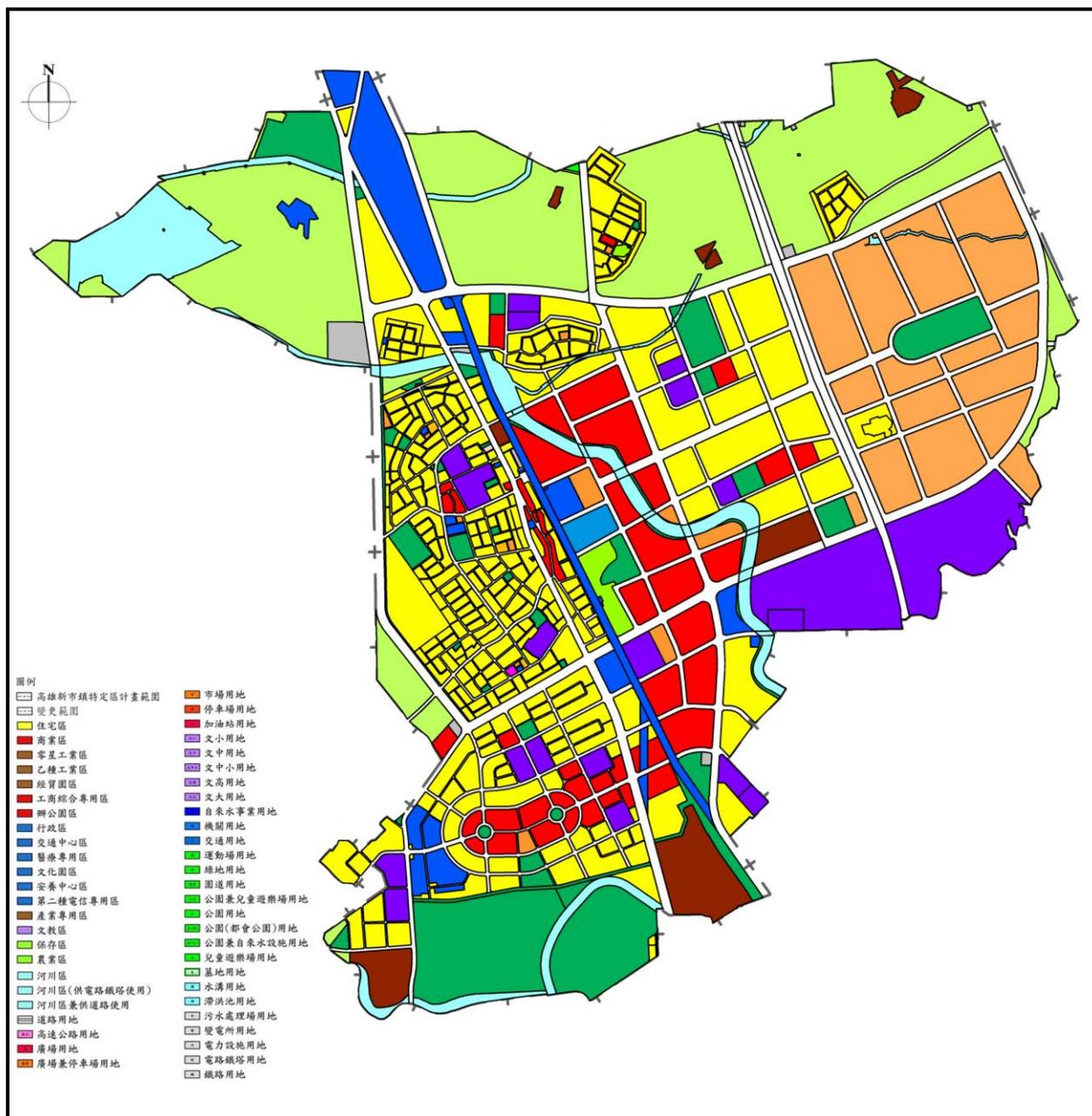
	使用分區	面積(公頃)	百分比(%)
土地使用分區	住宅區	590.76	27.37
	商業區	123.47	5.72
	產業專用區	34.93	1.62
	工業區	1.16	0.05
	零星工業區	6.57	0.30
	交通中心區	4.85	0.23
	行政區	9.82	0.45
	安養中心區	0.42	0.02
	醫療專用區	3.60	0.17
	文化園區	4.00	0.19
	辦公園區	19.52	0.90
	保存區	8.91	0.41
	經貿園區	13.76	0.64
	自然景觀區	2.96	0.14
	工商綜合專用區	7.83	0.36
	河川區	60.81	2.82
	河川區(供電路鐵塔用地)	0.03	0.00
	河川區兼供道路使用	4.36	0.20
	農業區	403.94	18.72
	文教區	3.27	0.15
第二種電信專用區	0.07	0.00	
小計	1,305.04	60.46	
公共設施用地	機關用地	21.90	1.01
	廣場兼停車場用地	5.75	0.27
	廣場用地	0.13	0.01
	交通用地	55.99	2.59
	公園用地	41.98	1.95
	都會公園用地	90.72	4.20
	公園兼自來水設施用地	1.14	0.05
	公園兼兒童遊樂場用地	3.87	0.18
	兒童遊樂場用地	0.20	0.01
	鐵路用地	0.37	0.02
	文小用地	37.88	1.76
	文中用地	27.43	1.27
	文中小用地	3.15	0.15
	文高用地	4.27	0.20
	文大用地	88.28	4.09
	市場用地	1.35	0.06
	停車場用地	6.53	0.30
	綠地用地	25.05	1.16
	加油站用地	0.21	0.01
	運動場用地	4.29	0.20
污水處理場用地	6.64	0.31	

表5-3 主要計畫土地使用分區面積分配表(續)

	使用分區	面積 (公頃)	百分比 (%)
公共設施用地	道路用地	355.75	16.48
	高速公路用地	17.45	0.81
	園道用地	3.14	0.14
	墓地用地	0.33	0.02
	自來水事業用地	1.16	0.05
	水溝用地	0.19	0.01
	滯洪池用地	40.74	1.89
	變電所用地	6.91	0.32
	電力設施用地	0.27	0.01
	電路鐵塔用地	0.11	0.01
	小計	853.18	39.54
總計		2,158.22	100.00

資料來源：1.108.07.23 公告實施「變更高雄新市鎮特定區主要計畫（都市計畫圖重製暨書圖不符專案通盤檢討）案（第一階段）」。

2.本計畫整理。



資料來源：本計畫整理。

圖5-2 高雄新市鎮特定區主要計畫示意圖(配合第二期發展區設置橋頭科學園區開發)

(二)第一期細部計畫

第一期細部計畫依 108 年 7 月 23 日公告實施「變更高雄新市鎮特定區第一期細部計畫(配合都市計畫圖重製暨書圖不符專案通盤檢討)案」，第一期發展區面積調整為 331.88 公頃，各使用分區面積如表 5-4、圖 5-3，目前第一期發展區公共設施等基礎建設已全數完成。

表5-4 第一期細部計畫重製通盤檢討前後土地使用分區面積分配表

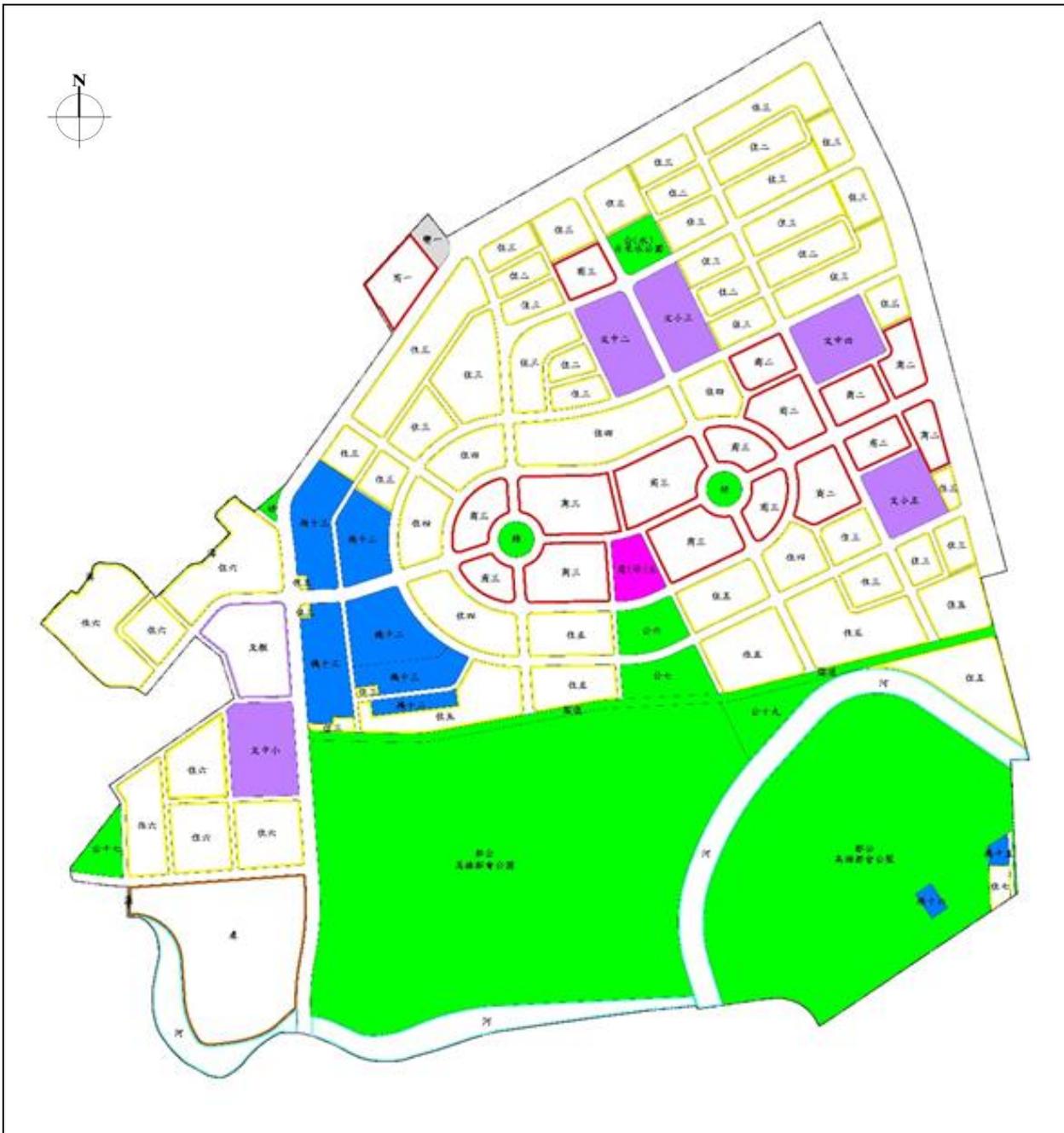
使用分區		面積 (公頃)	百分比 (%)
土地使用分區	第二種住宅區	6.09	1.83
	第三種住宅區	35.87	10.81
	第四種住宅區	12.85	3.87

表 5-4 第一期細部計畫重製通盤檢討前後土地使用分區面積分配表(續)

使用分區	面積 (公頃)	百分比 (%)	
土地使用分區	第五種住宅區	20.24	6.10
	第六種住宅區	17.53	5.28
	第七種住宅區	0.41	0.12
	第一種商業區	1.81	0.55
	第二種商業區	9.59	2.89
	第三種商業區	16.18	4.88
	河川區	14.69	4.43
	文教區	3.27	0.98
	產業專用區	10.50	3.16
	小計	149.03	44.90
公共設施用地	機關用地	12.71	3.83
	廣場兼停車場用地	1.32	0.40
	公園用地	6.10	1.84
	文小用地	4.82	1.45
	文中用地	5.16	1.55
	文中小用地	3.15	0.95
	綠地用地	1.18	0.36
	人行步道用地	0.40	0.12
	道路用地	52.30	15.76
	都會公園用地	90.72	27.34
	公園兼自來水設施用地	1.14	0.34
	園道用地	3.14	0.95
	變電所用地	0.56	0.17
	水溝用地	0.15	0.04
	小計	182.85	55.10
總計	331.88	100.00	

資料來源：1.108.07.23 公告實施「變更高雄新市鎮特定區第一期細部計畫（都市計畫圖重製暨書圖不符專案通盤檢討）案（第一階段）」。

2.本計畫整理。



資料來源：108.07.23 公告實施「變更高雄新市鎮特定區第一期細部計畫（都市計畫圖重製暨書圖不符專案通盤檢討）案（第一階段）」。

圖5-3 第一期細部計畫土地使用分區示意圖

(三)第二期細部計畫

為配合產業發展需求及促進加速投資政策，行政院爰於 107 年 7 月 3 日「加速投資臺灣專案會議」第 12 次會議指示高雄新市鎮開發為科學園區有其必要。爰此，為配合行政院政策加速高雄新市鎮轉型為科學園區，本部於 107 年 10 月 16 日以第 1071297652 號函同意本部營建署依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款配合中央重大建設辦理高雄新市鎮特定區計畫都市計畫個案變更，並以高速公路兩側、國立高雄科技大學（第一校區）以北、1-2 號計畫道路以南、高鐵以西為範圍，作為高雄橋頭科學園區腹地，另本案

係採區段徵收方式辦理，爰調整部分後期發展區為第二期發展區，計畫面積約 360 公頃進行開發，為配合設置高雄科學園區開發需要，修訂第二期細部計畫區開發實質內容如下，惟後續開發仍應辦理都市計畫變更法定程序，其使用分區面積仍應以發布實施之都市計畫書為準，各使用分區如圖 5-4 及表 5-5：

1.住宅區

第一種住宅區面積為 6.33 公頃、第二種住宅區面積為 27.01 公頃、第三種住宅區面積為 5.23 公頃，第二期細部計畫區共劃設住宅區 38.57 公頃。

2.商業區

第二期細部計畫區共劃設 2.10 公頃商業區。

3.產業專用區：

第一種產業專用區面積為 20.68 公頃、第二種產業專用區面積為 164.27 公頃、第三種產業專用區面積為 1.55 公頃，第二期細部計畫區共劃設產業專用區 186.50 公頃。

4.河川區

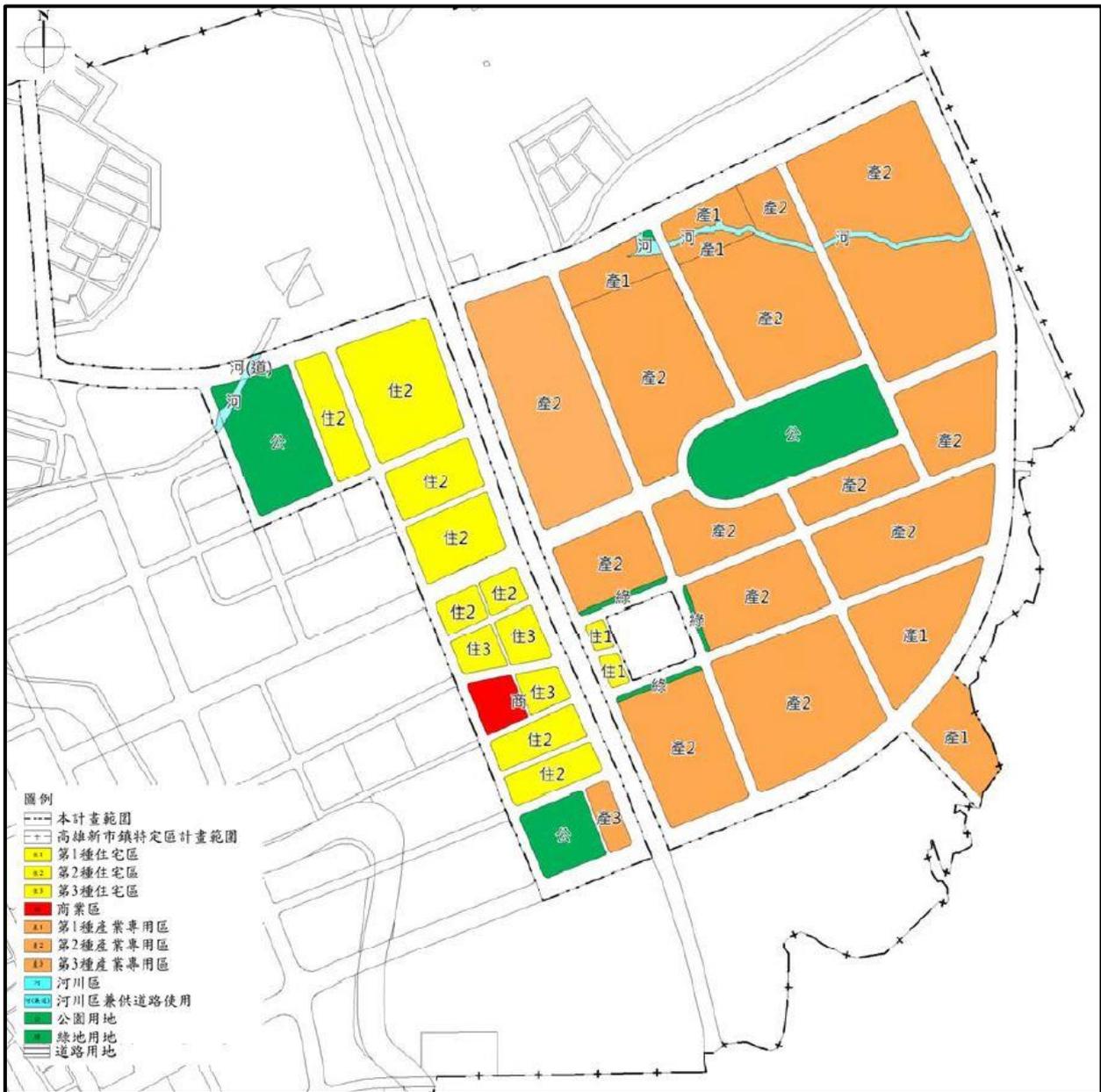
第二期細部計畫區內自然形成之河川依公告之河川治理線劃設為河川區，計畫面積為 2.16 公頃

5.河川區兼供道路使用

第二期細部計畫區內自然形成之河川與計畫道路交會之土地劃設為河川區兼供道路使用，計畫面積為 0.27 公頃。

6.公共設施用地

第二期細部計畫區內於泥火山及其溢流範圍劃設一處公園用地面積 27.71 公頃，於北側鄰近筆秀排水之細碎土地及鄰近海峰社區周邊劃設綠地用地面積 1.24 公頃，另除了依據現行道路佈設紋理留設道路用地外，亦依區域交通及各分區長期發展需要，預先規劃交通路網，劃設 97.15 公頃道路用地，第二期細部計畫區內共劃設 126.10 公頃公共設施用地。



資料來源：擬訂高雄新市鎮特定區第二期細部計畫（配合設置產業用地）案，108.10.29 審定版。

圖5-4 第二期發展區細部計畫（配合設置產業用地）土地使用計畫示意圖

表5-5 第二期發展區細部計畫（配合設置產業用地）土地使用面積分配表

項目		面積(公頃)	比例(%)	
土地使用分區	住宅區	第一種住宅區	6.33	1.77
		第二種住宅區	27.01	7.55
		第三種住宅區	5.23	1.46
		小計	38.57	10.78
	商業區	2.10	0.59	
	產業專用區	第一種產業專用區	20.68	5.78
		第二種產業專用區	164.27	45.92
		第三種產業專用區	1.55	0.43
		小計	186.50	52.14
	河川區	2.16	0.61	
	河川區兼供道路使用	0.27	0.08	
合計	229.60	64.19		
公共設施用地	公園用地	27.71	7.75	
	綠地用地	1.24	0.35	
	道路用地	97.15	27.16	
	合計	126.10	35.45	
總計		355.7	100.00	

註：表內面積應依核定圖實地分割測量面積為準。

資料來源：擬訂高雄新市鎮特定區第二期細部計畫（配合設置產業用地）案，108.10.29 審定版。

六、開發方式及開發單位

本計畫依民國 81 年行政院核定之「淡海、高雄新市鎮開發執行計畫」，高雄新市鎮開發方式係採區段徵收方式辦理，並由本部營建署負責執行。

依行政院秘書長 96 年 2 月 13 日院臺建字第 0960004549 號函示，請研議維持原新市鎮都市計畫，採多元開發方式之可行性，。

高雄市政府於 101 年 12 月 6 日拜會本部營建署，表達與本部營建署共同合作開發高雄新市鎮後期發展區之意願，案經雙方討論協調後，本部於 103 年 8 月 8 日台內營字第 1030221799 號函原則同意由高雄市政府辦理高雄新市鎮後期發展區之開發執行，開發經費由高雄市平均地權基金支應辦理，本部營建署將協助該府研擬開發執行計畫報院核定，並辦理變更都市計畫法定程序等作業後據以執行。

107 年 7 月 3 日行政院第 12 次「加速投資臺灣專案會議」指示高雄橋頭新市鎮開發為科學園區有其必要，107 年 7 月 10 日行政院張政務委員景森視察高雄新市鎮，指示由本部營建署負責高雄新市鎮都市計畫變更作業，先行開發後，再編納為科學園區；107 年 7 月 27 日行政院「第 2 次研商高雄園區相關事宜」決議依原都市計畫規定採區段徵收方式辦理。

考量各開發方式均有其優缺點，且為有系統地引導計畫區開發建設，並兼顧民眾權益與符合地區發展所需，將於各期各區開發時，確實評估各種開發方式，亦可採用數種不同之開發方式相互配合，達成「多元開發」加速推動高雄新市鎮發展。

目前各期開發方式及執行單位說明如下：

(一)第一期發展區(綜合示範社區)

第一期發展區係由本部營建署負責辦理，並已完成區段徵收開發；後續配合辦理之相關示範工程及土地處分事宜，仍由本部營建署賡續辦理。

(二)第二期發展區(配合設置橋頭科學園區整體開發區)

1.第二期發展區原則依區段徵收辦理

第二期發展區採區段徵收方式辦理整體開發，區段徵收之開發主體為本部營建署，並由本部營建署委託高雄市政府代辦區段徵收作業，由本部營建署南區工程處辦理區段徵收工程作業。

區段徵收完成配地後，產業專用區將由台糖公司及本部營建署取得，分別出租及專案讓售科技部南部科學園區管理局作為科學園區使用。公園用地、道路用地及綠地等公共設施用地，於區段徵收後原則將無償登記為高雄市政府所有，其中位於科學園區範圍內之公共設施用地，將由高雄市政府再移交科技部南部科學園區管理局負責後續管理維護。

設置科學園區後，由科技部南部科學園區管理局負責園區之管理、招商與園區開發工作。

2.第二期發展區之河川區兼供道路使用及河川區土地，因已依水利法規定變更都市計畫之開發方式為一般徵收，爰仍採一般徵收方式辦理，並依水利法規定由該河川主管機關(經濟部水利署第六河川局及高雄市政府水利局)辦理土地徵收及治水工程建設計畫。

3.海峰社區原屬既成發展區，為維護土地所有權人權益，不納入第二期發展區範圍，另為促成其與周圍住宅區一併開發使用，周圍住宅區採附帶條件應另行擬定細部計畫整體開發，並於都市計畫書規定住宅區(附)回饋比例應比照「都市計畫農業區變更使用審議規範」提供不低於變更總面積 40% 之公共設施用地。

(三)後期發展區

1.後期發展區原則由高雄市政府負責開發執行，並應予以通盤評估推動各項重大建設之財政量能，以增加實質財源、撙節支出或調整施政優先順序等方式審慎規劃，以兼顧地方建設及財政穩健。後期發展區之開發經費由高雄市平均地權基金支應辦理，以開發財務 100%自償為原則不另增加政府財政負擔，並由本部營建署協助辦理都市計畫變更作業法定程序。

- 2.河川區、河川區兼供道路使用土地：原則依水利法採一般徵收方式辦理，其土地徵收及治水工程建設由河川主管機關辦理。
- 3.計畫區主要道路：後期發展區部分 1-1、1-2、2-1、2-3 等計畫區內主要道路，得視財務情況由高雄市政府以多元開發方式辦理。如有開闢急迫性及具體經費，得剔除於整體開發範圍內以一般徵收方式辦理。
- 4.既有設施用地：包含現有已取得之鐵路、捷運設施交通用地(交八用地)含捷運 R24 車站、現有興糖國小等，依現有設施管理使用，不列入整體開發範圍。
- 5.橋頭糖廠及周邊地區如因配合橋頭科學園區聯外交通等開發需要，原則由本部營建署主導辦理，開發方式得採區段徵收或協調台糖公司採聯合開發方式辦理，其中連接第一期發展區、橋仔頭糖廠及橋頭科學園區之 1-1 計畫道路部分，必要時得採一般徵收方式辦理。
- 6.為持續推動高雄新市鎮開發建設，促進地區發展，得由高雄市政府勘選適當區域與範圍優先辦理整體開發（另行報院核定後採區段徵收或市地重劃方式）。
- 7.上述開發方式及開發單位，應配合辦理變更高雄新市鎮特定區主要計畫及擬定細部計畫作業，並依發布實施之都市計畫據以執行。

(四)既成發展區

為舊有橋頭都市計畫主要發展區及既有之社區聚落，由高雄市政府進行地區公共設施之建設開闢及管理維護等工作。

陸、修訂財務計畫

一、開發財源與權責分工

高雄新市鎮之開發由高雄市政府與內部營建署共同開發，開發財源分由「新市鎮開發基金」、「高雄市平均地權基金」依權責分工出資辦理，並將開發盈餘持續挹注於有利高雄新市鎮發展之相關規劃建設上，經歷次研商會議所達成之開發財源運用分工如下：

(一)新市鎮開發基金

已先期投入第一期發展區之開發建設完成，迄今財務已漸趨平衡轉為盈餘，後續之財務運用方式如下：

- 1.持續辦理待執行收支之管理，及可標讓售土地之處分。
- 2.各項公共設施撥交高雄市政府前之管理維護費用支應。
- 3.配合產業發展設置橋頭科學園區所辦理之區段徵收作業。
- 4.針對有利於高雄新市鎮後期發展區整體發展之聯外交通建設得視新市鎮開發基金營運效能及財務狀況由第一期發展區開發盈餘補助，包含高雄捷運 R24 車站建設之 1.5 億元挹注款，以利整體計畫區之持續開發建設。

(二)高雄市平均地權基金

除配合設置橋頭科學園區所辦理之區段徵收範圍外之其他高雄新市鎮後期發展區，未來推動相關開發、建設、經營管理維護工作由高雄市政府主導辦理，除經協調由第一期發展區開發盈餘補助外，未來辦理整體開發（區段徵收、市地重劃）之開發財源由高雄市平均地權基金支應辦理。

二、既成發展區開發財務

既成發展區由高雄市政府統籌依權責辦理公共設施之建設開闢及管理維護等工作，納入由高雄市政府年度預算編列執行或依相關法令規定辦理。

三、第一期發展區開發財務

第一期發展區計辦理過「高雄新市鎮第一期發展區區段徵收案」及「高雄新市鎮第一期發展區變更墳墓用地地區區段徵收案」等二次區段徵收作業，以下就上述兩案合併說明。

(一)財務收支資料

- 1.民國 83 年至 108 年以本部營建署(新市鎮建設組)年度收支資料為準。
- 2.民國 109 年至 125 年以本部營建署(新市鎮建設組)年度預計資料為準
(原以現行都市計畫年期目標年 110 年為收支迄年,因全國國土計畫之都市計畫年期為 125 年,故本案都市計畫年期未來將配合修正為 125 年,本案收支迄年爰隨同修正為 125 年)。

3.開發成本核定情形

(1)高雄新市鎮第一期發展區區段徵收案(即綜合示範社區)

- A.於 89 年 11 月 6 日署創鎮字 40C8959935 號部簽奉內政部核定成本為 155 億 5,941 萬 933 元,作為區段徵收後地價評定之參據。
- B.94 年間因景氣不佳,土地銷售不如預期,開發資金嚴重積壓,為避免財務持續惡化,僅辦理必要性且延續性之建設,爰減少資金投入,並於 94 年 7 月 12 日台內營字第 0940083410 號簽奉內政部核定調減成本 33 億 6,326 萬 4,317 元。
- C.97 年間因高雄新市鎮區內垃圾處理暨整地工程之垃圾處理量增加,爰增加資金投入,並於 97 年 6 月 4 日營署鎮字第 0972909016 號簽奉內政部核定調增成本 5 億 9,231 萬元。
- D.行政院秘書長 108 年 6 月 19 日院臺建字第 1080012472 號核定:「.....高雄捷運 R24 車站建設經費 1.5 億元部分,經陳同意由貴部新市鎮開發基金專案補助.....」。
- E.綜上,高雄新市鎮第一期發展區綜合示範社區開發成本為 129 億 3,845 萬 6,616 元。

(2)高雄新市鎮第一期發展區變更墳墓用地地區區段徵收案,經內政部 102 年 10 月 7 日內授中辦地字第 1026651938 號函核定「高雄新市鎮第一期發展區變更墳墓用地地區區段徵收案區段徵收計畫書」,開發總費用為 7 億 5,491 萬元。

(3)綜上,兩開發案開發成本合計數為 136 億 9,336 萬 6,616 元。

4.銷售收入預估情形

- (1)政府取得高雄新市鎮第一期發展區區段徵收案(即綜合示範社區)可銷售土地面積計 745,888.69 平方公尺,迄 108 年已售出 530,242.53 平方公尺,處分收入為 126 億 8,128 萬 3,342 元,餘 215,646.16 平方公尺待售,目前暫估銷售底價約 80 億 1,424 萬 645 元。

(2)政府取得高雄新市鎮第一期發展區變更墳墓用地地區區段徵收案可銷售土地面積計 35,541.98 平方公尺，迄 108 年尚無售出數，目前暫估銷售底價約 15 億 8,517 萬 2,308 元。

(3)綜上，兩開發案銷售收入合計數為 222 億 8,069 萬 6,295 元。

(二)分析年度

民國 83 年至 125 年。

(三)已執行收支

民國 83 年至 108 年已執行開發收入為 127.35 億元（含銷售收入、其他收入），已執行開發支出為 128.29 億元（含開發成本、其他費用），開發收支相抵為 -0.94 億元。

表6-1 高雄新市鎮第一期發展區已執行之開發收支明細表（迄108年）

開發收入項目	收入金額(億元)	開發支出項目	支出金額(億元)
銷售收入(註1)	126.81	開發成本(註3)	121.76
其他收入(註2)	0.54	其他費用(註4)	6.53
合計	127.35	合計	128.29
收支相抵數	-0.94		

註1：銷售收入 126.81 億元，係土地 53.02 公頃土地之銷售價款。

註2：其他收入 0.54 億元，係利息收入、違約罰款收入、雜項收入等。

註3：開發成本 121.76 億元，包括(1)新市鎮開發基金支應數 115.15 億元（含行政作業費 3.86 億元、補償費 66.69 億元、公共工程費 23.51 億元、補助費 2.47 億元、利息支出(列入成本)18.09 億元、用人經費 0.51 億元、租金經費 0.02 億元）、(2)管線單位與公務預算支應數 6.61 億元。

註4：其他費用 6.53 億元，係利息費用 6.08 億元，以及行銷費用、管理及總務費用、違約處理費用、雜項費用等 0.45 億元。

(四)待執行收支

民國 109 年至 125 年新市鎮開發基金待執行開發收入為 95.99 億元（係待售土地 25.12 公頃土地預估之銷售底價）、待執行開發支出為 15.31 億元，開發收支相抵為 80.68 億元。

表6-2 高雄新市鎮第一期發展區待執行之開發收支明細表（109年~125年）

開發收入項目	收入金額(億元)	開發支出項目	支出金額(億元)
銷售收入	95.99	開發成本	15.17
其他收入	-	其他費用	0.14
合計	95.99	合計	15.31
收支相抵數	80.68		

(五)開發盈餘預估與財務效益分析

1.總收支：至民國 108 年執行高雄新市鎮第一期開發區之開發收支相抵為 -0.94 億元，待執行之開發收支相抵約餘 80.68 億元，全部土地執行完畢後合計將可創造基金餘額約 79.74 億元（總收入 223.34 億元、總支

出 143.60 億元)。

2.折現率假設

目前(109年4月1日)中華郵政股份有限公司公告之二年期未達500萬元定期儲蓄利率為0.845%、中長期資金運用利率為1.10%，中央銀行公告之五大銀行平均基準利率為2.63%，本計畫以政府特種基金支應經費，開發期程長，爰以1.1%作為折現率進行財務評估。

3.財務效益分析

以折現率1.10%計算，高雄新市鎮第一期發展區之淨現值(NPV)約60.03億元，內部報酬率(IRR)約3.38%、自償率(SLR)約1.35。

4.開發盈餘繳庫

因開發期間需配合土地開發成本、土地銷售情形逐步認列銷售盈餘，迄民國108年計已認列53.02公頃土地之銷售收入與銷售成本，銷售盈餘計36.54億元，加計開發期間收取之利息收入、補助收入、折減基金填補短絀，並扣除利息費用、雜項支出等，累積賸餘達42.05億元，爰已配合行政院財政需求陸續繳庫39.37億元。

表6-3 高雄新市鎮第一期發展區之開發收支明細表(全部期間)

開發收入項目	收入金額(億元)	開發支出項目	支出金額(億元)
銷售收入	222.80	開發成本	136.93
其他收入	0.54	其他費用	6.67
合計	223.34	合計	143.60
收支相抵數		79.74	
淨現值(NPV)		60.03	
內部報酬率(IRR)		3.38%	
自償率(SLR)		1.35	

註：高雄新市鎮第一期發展區之淨現值以1.1%作為折現率進行財務評估，並以民國109年作為評估基礎年。

(六)相關補助費用說明

依行政院秘書長108年6月19日院臺建字第1080012472號函及新市鎮開發條例第26條第4項規定，補助高雄新市鎮相關聯外交通建設，並優先補助高雄捷運紅線R24南岡山站建設經費1.5億元。

表6-4 高雄新市鎮第一期發展區之現金流量及成本分析表(單位：萬元)

項目/年度	合計	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105
甲、高雄新市鎮第1期發展區第1開發區(綜合示範社區)																								
壹、開發支出	1,360,545	6,727	86,685	203,421	22,556	137,716	171,938	124,499	268,146	40,369	31,286	-53,443	10,860	21,008	18,591	7,110	17,765	6,329	15,568	21,312	23,367	21,758	14,497	10,353
一、開發成本	1,293,846	6,699	86,647	203,337	22,524	137,678	171,902	124,445	268,115	40,355	15,880	-63,992	-786	8,650	10,237	2,874	17,045	6,080	14,535	21,168	23,340	21,721	14,472	10,335
(一)新市鎮開發基金投入數	1,227,704	614	86,647	143,280	22,524	137,678	171,902	124,445	268,115	40,355	15,880	-63,992	-786	8,650	10,237	2,874	17,045	6,080	14,535	21,168	23,340	21,721	14,472	10,335
1.行政作業費	67,782	614	2,821	8,202	4,832	5,397	1,030	1,704	2,299	673	1,534	408	1,183	485	320	157	1,741	784	152	491	636	614	927	166
2.補償費	626,812	-	83,090	125,641	757	95,355	114,114	32,079	214,479	12,418	8,841	-69,854	-	-	11	-	474	-	-	-	1,091	8,316	-	-
3.公共工程費	260,087	-	-	1	4,932	13,410	27,865	39,755	17,165	2,011	5,333	5,241	-2,149	7,906	12,431	2,550	10,006	3,405	14,116	19,738	19,297	10,229	8,719	4,441
4.補助費	75,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,438	1,748	95	763	2,056	2,297	4,561	5,473
5.利息費及其他	198,023	-	736	9,436	12,003	23,516	28,893	50,907	34,172	25,253	172	213	180	259	-2,525	167	386	143	172	176	260	265	265	255
(1)利息費	180,922	-	736	9,423	11,736	23,331	28,690	50,561	33,935	25,034	-	51	21	80	-2,831	14	136	5	-	-	-	-	-	-
(2)人事費	16,932	-	-	13	221	156	165	290	237	219	172	162	159	179	306	153	250	138	172	176	260	265	265	255
(3)租金費	169	-	-	-	46	29	38	56	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(二)公務預算投入數	10,884	6,085	-	4,799	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.行政作業費	6,085	6,085	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.公共工程費	4,799	-	-	4,799	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(三)管線單位投入數	55,258	-	-	55,258	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
公共工程費	55,258	-	-	55,258	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
二、其他費用	66,699	28	38	84	32	38	36	54	31	14	15,406	10,549	11,646	12,358	8,354	4,236	720	249	1,033	144	27	37	25	18
(一)利息支出	60,755	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15,390	10,439	11,479	11,804	7,911	2,978	621	133	-	-	-	-	-	-
(二)行銷管總等相關費用	5,944	28	38	84	32	38	36	54	31	14	16	110	167	554	443	1,258	99	116	1,033	144	27	37	25	18
貳、開發收入	2,074,936	322	20	87	126	241	357	85	9	25	113,233	4,980	5	123,843	68,237	134,306	77,224	44,633	41	50	165,735	367,939	171,090	502
一、銷售收入	2,069,552	-	-	-	-	-	-	-	-	-	111,291	4,954	-	123,838	68,237	134,305	77,223	44,633	-	-	165,733	367,812	170,101	-
二、其他收入	5,384	322	20	87	126	241	357	85	9	25	1,942	26	5	5	-	1	1	-	41	50	2	127	989	502
收支相抵	714,391	-6,405	-86,665	-203,334	-22,430	-137,475	-171,581	-124,414	-268,137	-40,344	81,947	58,423	-10,855	102,835	49,646	127,196	59,459	38,304	-15,527	-21,262	142,368	346,181	156,593	-9,851
乙、高雄新市鎮第1期發展區產業專用區																								
壹、開發支出	75,491	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,460	34,818	870	397
一、開發成本	75,491	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,460	34,818	870	397
(一)新市鎮開發基金投入數	75,491	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,460	34,818	870	397
1.行政作業費	355	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	216	10	37	-
2.補償費	60,722	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,244	34,808	-	-
3.公共工程費	7,455	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	833	397
4.利息費及其他	6,959	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(1)利息費	6,959	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
貳、開發收入	158,517	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
銷售收入	158,517	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
收支相抵	83,026	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-5,460	-34,818	-870	-397

表 6-4 高雄新市鎮第一期發展區之展區開發費用現金流量及成本分析表(單位：萬元)(續)

項目/年度	合計	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105
甲+乙：																								
壹、開發支出	1,436,036	6,727	86,685	203,421	22,556	137,716	171,938	124,499	268,146	40,369	31,286	-53,443	10,860	21,008	18,591	7,110	17,765	6,329	15,568	21,312	28,827	56,576	15,367	10,750
一、開發成本	1,369,337	6,699	86,647	203,337	22,524	137,678	171,902	124,445	268,115	40,355	15,880	-63,992	-786	8,650	10,237	2,874	17,045	6,080	14,535	21,168	28,800	56,539	15,342	10,732
二、其他費用	66,699	28	38	84	32	38	36	54	31	14	15,406	10,549	11,646	12,358	8,354	4,236	720	249	1,033	144	27	37	25	18
貳、開發收入	2,233,453	322	20	87	126	241	357	85	9	25	113,233	4,980	5	123,843	68,237	134,306	77,224	44,633	41	50	165,735	367,939	171,090	502
一、銷售收入	2,228,069	-	-	-	-	-	-	-	-	-	111,291	4,954	-	123,838	68,237	134,305	77,223	44,633	-	-	165,733	367,812	170,101	-
二、其他收入	5,384	322	20	87	126	241	357	85	9	25	1,942	26	5	5	-	1	1	-	41	50	2	127	989	502
收支相抵	797,417	-6,405	-86,665	-203,334	-22,430	-137,475	-171,581	-124,414	-268,137	-40,344	81,947	58,423	-10,855	102,835	49,646	127,196	59,459	38,304	-15,527	-21,262	136,908	311,363	155,723	-10,248
丙、財務分析																								
折現率	假設 1.10%																							
淨現金流量	797,417	-6,405	-86,665	-203,334	-22,430	-137,475	-171,581	-124,414	-268,137	-40,344	81,947	58,423	-10,855	102,835	49,646	127,196	59,459	38,304	-15,527	-21,262	136,908	311,363	155,723	-10,248
累計淨現金流量		-6,405	-93,070	-296,404	-318,834	-456,309	-627,890	-752,304	-1,020,441	-1,060,785	-978,838	-920,415	-931,270	-828,435	-778,789	-651,593	-592,134	-553,830	-569,357	-590,619	-453,711	-142,348	13,375	3,127
淨現值(NPV)	600,317																							
內部報酬率(IRR)	3.38%																							
自償率(SLR)	1.35																							

資料來源：本計畫整理，以民國 109 年作為評估基礎年。

6-4 高雄新市鎮第一期發展區之展區開發費用現金流量及成本分析表(單位：萬元)(續)

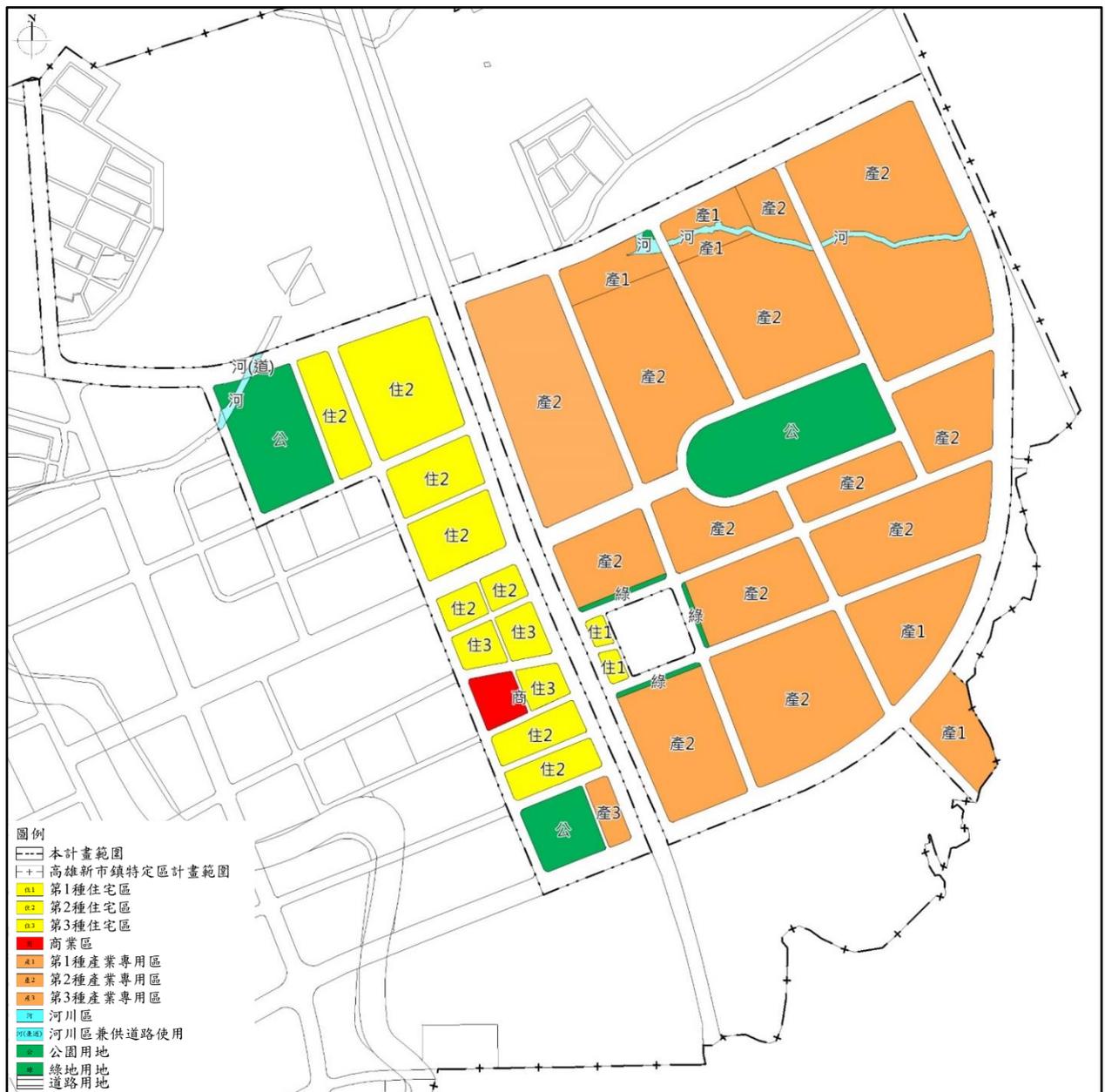
項目/年度	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125
甲、高雄新市鎮第1期發展區第1開發區(綜合示範社區)																				
壹、開發支出	3,166	4,173	4,889	5,173	12,008	11,111	10,684	10,724	10,765	10,305	10,345	10,435	5,196	5,236	5,776	2,446	2,486	2,486	2,486	2,237
一、開發成本	3,133	4,128	4,846	5,112	11,926	11,028	10,600	10,640	10,680	10,220	10,260	10,349	5,110	5,150	5,690	2,360	2,400	2,400	2,400	2,153
(一)新市鎮開發基金投入數	3,133	4,128	4,846	5,112	11,926	11,028	10,600	10,640	10,680	10,220	10,260	10,349	5,110	5,150	5,690	2,360	2,400	2,400	2,400	2,153
1.行政作業費	427	514	191	611	822	2,918	2,530	2,530	2,530	2,030	2,030	2,030	2,030	2,030	2,530	1,030	1,030	1,030	1,030	739
2.補償費	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.公共工程費	2,136	2,747	1,867	503	528	2,350	2,350	2,350	2,350	2,350	2,350	2,350	2,350	2,350	2,350	480	480	480	480	484
4.補助費	300	511	2,420	3,459	10,140	5,310	5,230	5,230	5,230	5,230	5,230	5,279	-	-	-	-	-	-	-	-
5.利息費及其他	270	356	368	539	436	450	490	530	570	610	650	690	730	770	810	850	890	890	890	930
(1)利息費	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(2)人事費	270	356	368	539	436	450	490	530	570	610	650	690	730	770	810	850	890	890	890	930
(3)租金費	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(二)公務預算投入數	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.行政作業費	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.公共工程費	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(三)管線單位投入數	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
公共工程費	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
二、其他費用	33	45	43	61	82	83	84	84	85	85	85	86	86	86	86	86	86	86	86	84
(一)利息支出	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(二)行銷管總等相關費用	33	45	43	61	82	83	84	84	85	85	85	86	86	86	86	86	86	86	86	84
貳、開發收入	406	14	1	-	-	17,968	134,581	260,780	189,244	198,852	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
一、銷售收入	-	-	-	-	-	17,968	134,581	260,780	189,244	198,852	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
二、其他收入	406	14	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
收支相抵	-2,760	-4,159	-4,888	-5,173	-12,008	6,857	123,897	250,056	178,479	188,547	-10,345	-10,435	-5,196	-5,236	-5,776	-2,446	-2,486	-2,486	-2,486	-2,237
乙、高雄新市鎮第1期發展區產業專用區																				
壹、開發支出	716	-	-	-	-	6,646	6,646	6,646	6,646	6,646	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
一、開發成本	716	-	-	-	-	6,646	6,646	6,646	6,646	6,646	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(一)新市鎮開發基金投入數	716	-	-	-	-	6,646	6,646	6,646	6,646	6,646	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.行政作業費	-	-	-	-	-	18	18	18	18	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.補償費	-	-	-	-	-	4,134	4,134	4,134	4,134	4,134	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.公共工程費	716	-	-	-	-	1,102	1,102	1,102	1,102	1,102	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.利息費及其他	-	-	-	-	-	1,392	1,392	1,392	1,392	1,392	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(1)利息費	-	-	-	-	-	1,392	1,392	1,392	1,392	1,392	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
貳、開發收入	-	-	-	-	-	47,555	110,962	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
銷售收入	-	-	-	-	-	47,555	110,962	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
收支相抵	-716	-	-	-	-	40,909	104,316	-6,646	-6,646	-6,646	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

項目/年度	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125
甲+乙：																				
壹、開發支出	3,882	4,173	4,889	5,173	12,008	17,757	17,330	17,370	17,411	16,951	10,345	10,435	5,196	5,236	5,776	2,446	2,486	2,486	2,486	2,237
一、開發成本	3,849	4,128	4,846	5,112	11,926	17,674	17,246	17,286	17,326	16,866	10,260	10,349	5,110	5,150	5,690	2,360	2,400	2,400	2,400	2,153
二、其他費用	33	45	43	61	82	83	84	84	85	85	85	86	86	86	86	86	86	86	86	84
貳、開發收入	406	14	1	-	-	65,523	245,543	260,780	189,244	198,852	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
一、銷售收入	-	-	-	-	-	65,523	245,543	260,780	189,244	198,852	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
二、其他收入	406	14	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
收支相抵	-3,476	-4,159	-4,888	-5,173	-12,008	47,766	228,213	243,410	171,833	181,901	-10,345	-10,435	-5,196	-5,236	-5,776	-2,446	-2,486	-2,486	-2,486	-2,237
丙、財務分析																				
淨現金流量	-3,476	-4,159	-4,888	-5,173	-12,008	47,766	228,213	243,410	171,833	181,901	-10,345	-10,435	-5,196	-5,236	-5,776	-2,446	-2,486	-2,486	-2,486	-2,237
累計淨現金流量	-349	-4,508	-9,396	-14,569	-26,577	21,189	249,402	492,812	664,645	846,546	836,201	825,766	820,570	815,334	809,558	807,112	804,626	802,140	799,654	797,417

資料來源：本計畫整理，以民國 109 年作為評估基礎年。

四、第二期發展區開發財務計畫

為加速推動高雄新市鎮設置橋頭科學園區之執行，優先勘選適當範圍以區段徵收方式辦理整體開發，區段徵收位置介於燕巢區、橋頭區及岡山區三處行政區內，並辦理「變更高雄新市鎮特定區主要計畫（配合第二期發展區設置產業用地）案」及「擬訂高雄新市鎮特定區第二期細部計畫（配合設置產業用地）案」，第二期細部計畫開發區面積約 355.70 公頃（實際計畫面積以都市計畫發布實施為準），區段徵收面積約為 353.27 公頃（實際面積應以公告確定之都市計畫樁位實測面積為準），第二期細部計畫開發區之土地使用分區及公共設施用地之面積、比例詳圖 6-1 及表 6-5 所示，財務之規劃與評估如下說明。



資料來源：擬訂高雄新市鎮特定區第二期細部計畫（配合設置產業用地）案，108.10.29 內政部都市計畫委員會審定版。

圖6-1 第二期細部計畫開發區辦理區段徵收範圍及土地使用計畫示意圖

表6-5 第二期細部計畫開發區辦理區段徵收範圍土地使用分區面積分配表

項目		面積(公頃)	比例(%)
土地 使用 分區	住宅區	38.57	10.92
	商業區	2.10	0.59
	產業專用區	186.50	52.79
	合計	227.17	64.30
公共 設施 用地	公園用地	27.71	7.84
	綠地用地	1.24	0.35
	道路用地	97.15	27.51
	合計	126.10	35.70
總計		353.27	100.00

註1：表內面積應依核定圖實地分割測量面積為準。

註2：表內面積 353.27 公頃係第二期細部計畫開發區區段徵收面積，為都市計畫面積 355.70 公頃，扣除河川區 2.16 公頃、河川區兼供道路使用 0.27 公頃。

資料來源：擬訂高雄新市鎮特定區第二期細部計畫（配合設置產業用地）案，108.10.29 內政部都市計畫委員會審定版。

(一)基本假設與參數設定

1.評估基礎年

本區為配合先期作業需要，自民國 100 年開始辦理相關先期規劃作業，內政部都市計畫委員會於 108 年 10 月 29 日完成「擬訂高雄新市鎮特定區第二期細部計畫（配合設置產業用地）案」之審定，本計畫評估基礎年訂為民國 109 年。

2.評估年期

為辦理後期發展區之開發，並配合分期分區之調整後辦理優先開發區之開發，評估期間將納入先期規劃作業年期（自民國 100 年開始），並以民國 109 年為基期，預計民國 125 年辦理完成（因全國國土計畫之都市計畫年期為 125 年，故本案都市計畫年期未來將配合修正為 125 年，本案收支爰評估至 125 年，其中區段徵收開發年期約 10 年、其餘年期則為推動都市計畫等相關規劃作業），評估年期共計 26 年。

3.貸款利率

國家發展委員會中長期資金係針對 10 億元以上政府重大建設及 1 億元以上民間投資計畫，運用郵政儲金轉存各銀行支應。其藉由融資支應政府及民間重大投資計畫，以增進產業投資、擴大產業關聯效果，加速產業結構調整，強化國內產業國際競爭力，促進經濟成長、擴大就業機會及誘發技術進步，期望達成台灣永續發展之願景。

由於本計畫以政府特種基金支應經費，故參酌目前中華郵政股份有限公司民國 109 年 4 月 1 日公告之中長期資金運用利率為 1.10%，本案

以 1.10% 作為貸款利率進行財務評估。

4. 政府自行辦理

橋頭科學園區之開發興建與土地處分由本部營建署作為主辦機關及委由高雄市政府代行辦理，並以特種基金-新市鎮開發基金方式運作，經費除由自有資金支應外，餘向金融單位貸款支應，需支應相關利息，但無相關稅賦支出。本計畫以達到完全自償為財務目標，依「新市鎮開發基金收支保管及運用辦法」規定執行，基金年度決算如有賸餘，應依規定辦理分配（填補累積短絀、提存公積、賸餘撥充基金、解繳公庫、其他依法分配等）或以未分配賸餘處理，俟基金結束時，應予結算，其餘存權益應解繳國庫。

5. 稅率

本計畫係由政府以特種基金方式自行辦理，無稅率之考量。

6. 折現率

折現率可定義為投資計畫之機會成本，其計算方式因投資主體而異。財務評估須考慮資金之時間價值，應選定能適當反映投資機會成本之折現率，將未來的現金流量折算為現值作分析，通常以加權平均資金成本率為折現率，亦可參酌市場金資金成本率、公債發行殖利率、國家發展委員會中長期資金運用利率等。

本計畫以政府特種基金支應經費，爰參酌目前中華郵政股份有限公司民國 109 年 4 月 1 日公告之中長期資金運用利率為 1.10%，作為本案之折現率進行財務評估。

7. 折舊

本計畫未購置相關機器設備，故未估算相關折舊項目。

8. 資產更新與殘值

本計畫未購置相關機器設備，故財務分析期間不考慮一般性資產更新問題。

9. 收支估計原則

收支項目及相關工程建設補助經費支出，依假設之年期與比例分年攤提。

(二) 開發總費用

開發費用包括土地整理費、現金地價補償費、地上物補償及遷移費、公共設施費用、公共設施管理維護費、貸款利息等項目，各項開發費用合計後之開發總費用為 372 億 8,157 萬元。

1. 土地整理費

土地整理費支應項目包含區段徵收範圍勘選、區段徵收作業、委外技術服務費等、其他依規定應發給之獎勵金、救濟金、補助費、地籍整理費及地形測量費、鑑界費及其他辦理土地整理必要之行政作業費用等，以平均每公頃 300 萬元估算，預計編列 10 億 5,981 萬元辦理。

2. 現金地價補償費

依「土地徵收條例」第 30 條規定，被徵收之土地，應按照徵收當期之市價補償其地價（民國 101 年 9 月 1 日起施行），而所謂市價依土地徵收補償市價查估辦法第 2 條第 1 項規定，係指市場正常交易價格。初步調查本區段徵收區周邊土地實價登錄之平均市價約為 12,084 元/m²（約每坪 4 萬元），考量辦理區段徵收補償費發放尚有 1 至 2 年期限，仍有漲幅空間，故以平均市價 13,000 元/m²予以估算。

本區內私有土地大多由台糖公司持有，由於該公司已於民國 108 年 1 月 22 日內政部召開之都委會第 1 次專案小組中同意其持有土地將全數申領抵價地，並以領回產業專用區土地為主，整體而言依私有土地申領抵價地比例約 80%估算，面積約 67.67 公頃，需編列私有土地補償費用約為 87 億 9,697 萬元（約 67.669 公頃×單價 13,000 元/m²）。

另本區段徵收範圍內之公有土地共計有 18.98 公頃，假設以作價辦理，其計算之經費約為 24 億 6,740 萬元。

3. 地上物補償及遷移費

包含建築改良物及其他（含農作改良物及畜產、水產養殖物、墳墓等）之補償及遷移費，未來應依「高雄市舉辦公共工程拆遷補償及救濟自治條例」（民國 101 年 6 月 18 日高市府地發字第 10103817600 號令制定）及各相關主管機關（高雄市政府農業局、海洋局、民政局）訂定之標準辦理。本項之估列參酌高雄市政府近期辦理區段徵收之經驗與財務結算情形，另考量區段徵收範圍內尚有 13 座高壓電塔，估算每公頃之地上物補償及遷移費約為 1,952 萬元，故地上物補償及遷移費以每公頃 2,000 萬元估算，共計約 70 億 6,540 萬元。

4. 公共設施費用

包括整地、雨污水下水道、地下管線工程、共同管道（溝）工程、公共設施工程、橋樑工程、生態工程、間接工程、工程預備費及規劃設計監造費等，考量未來營造工程物價上漲及未來跨越高速公路之高架橋興建等因素，共計約為 154 億 8,972 萬元。

表6-6 第二期發展區辦理區段徵收開發費用基本假設及費用概估表

項目	估算標準 (萬元/公頃)	面積 (公頃)	總價 (萬元)	備註		
一、公共設施費用			1,548,972			
1.整地工程	300	353.27	105,981			
2.施作費用	(1) 道路用地	8,000	97.15	777,200	含 1-2 號高架道路與共同管溝費用	
	(2) 公園用地	3,500	14.98	52,430	滾水坪泥火山公園	
	(3) 公園用地	6,500	12.73	82,745	兼供滯洪池使用	
	(4) 綠地用地	3,000	1.24	3,720		
3.聯外道路排水工程	10	353.27	3,533			
4.電力工程費	250	353.27	88,318			
5.自來水、電信及瓦斯工程費	200	353.27	70,654			
6.路燈工程	10	353.27	3,533			
7.號誌工程	15	353.27	5,299			
8.雨水下水道工程費	200	353.27	70,654			
9.污水下水道工程費	200	353.27	70,654			
10.寬頻網路工程費	50	353.27	17,664			
11.公共藝術工程費	-	-	3,380	依「文化藝術獎助條例」，政府重大公共工程應設置公共藝術，但其價值不受價值不得少於該建築物造價 1%之限制，以總工程費用之 0.25% 估算		
12.工程規劃設計費	3%	353.27	40,673	第 1 項至第 11 項費用以 3% 估算		
13.監造費與預備金	10%	353.27	135,577	第 1 項至第 11 項費用以 10% 估算		
14.空氣污染防制費	5,787 元 /公頃/月	353.27	9,813	參酌高雄市營建工程空氣汙染防制費徵收查核及巡察管制專屬網頁之標準估算		
15.工程管理費	-	-	7,144	含公共設施、整地及管線工程，依「高雄市政府所屬機關學校工程管理費及工作費編列及支用要點」估算		
二、土地整理費			300	353.27	105,981	含地籍整理費、獎勵金、救濟金、補助費與其他土地整理必要之行政作業費
三、土地補償費	徵收私有土地之現金補償地價	13,000	67.669	879,697	以申領領回抵價地為 80% 估算 (約 67.669 公頃×單價 13,000 元/m ²)	
	公有土地以作價方式提供使用之地價款	13,000	18.98	246,740	假設公有土地全數作價撥供	
四、地上物補償費及遷移費			2,000	353.27	706,540	依據「高雄市舉辦公共工程拆遷補償及救濟自治條例」、「高雄市農作改良物及畜產遷移補償費查估標準」、「土地及土地改良物徵收營業損失補償基準」估算
五、公共設施管理維護費			-	353.27	5,299	5 萬元/公頃/年，共計 3 年
六、貸款利息			1.10%，10 年		234,928	
總計					3,728,157	

資料來源：本計畫整理。

5. 公共設施維護管理費

本項費用屬於移交公共設施予高雄市政府營運維管之補助費，以開發總面積每年每公頃 5 萬元為原則估算 3 年（依土地徵收條例施行細則第 51 條規定，公共設施管理維護費，指自公共設施完成之日起至移交接管前及移交接管後共計 3 年內，辦理管理維護所需之費用；其額度以開發總面積每年每公頃 5 萬元為限），共 5,299 萬元。於工程施工結束後分 3 年編列執行，並將視實際需求覈實撥付。

6. 貸款利息

貸款利息以年利率 1.10% 估算，假設本計畫所需之補償費、土地整理費、公共設施費用等皆以融資貸款取得，考量施工期及後續標售期間共約 10 年估算，貸款利息費用約 23 億 4,928 萬元。

(三) 土地處分收益

本計畫辦理 353.27 公頃之區段徵收作業，區段徵收開發後扣除無償公共設施用地約 126.10 公頃後，餘 227.17 公頃做為發還抵價地與銷售使用。

辦理開發後之土地處分，台糖公司已同意以其應領回抵價地全部選擇領取產業專用區土地，本區段徵收後私有地主領回土地總面積共 106.05 公頃，由主辦機關取得剩餘可建築土地總面積為 121.12 公頃，其中產業專用區計 90.50 公頃、住宅區及商業區計 30.62 公頃。

1. 產業專用區

本區段徵收開發後，產業專用區內具備有一定規模、區塊完整之產業發展土地，預估其市價應略高於岡山本洲產業園區。主辦機關取得之土地中有 74.72% 為產業專用區，分為第一種產業專用區（供公共設施使用，面積約 20.68 公頃）、第二種產業專用區（供工業使用，面積約 164.27 公頃）、第三種產業專用區（供安置區內現有工廠為主，面積約 1.55 公頃），經市價查估後預估第一種產業專用區之售地單價約為 19,400 元/m²、第二種產業專用區之售地單價約為 34,100 元/m²，產業專用區平均售地單價約為 30,741 元/m²，扣除發還抵價地 96.00 公頃後，預估全部銷售後之收入金額約為 278 億 2,122 萬元（約 90.502 公頃×單價 30,741 元/m²）。

2. 住宅區及商業區

市價查估後本計畫區段徵收後住宅區市價約為高雄新市鎮第一期細部計畫區之 60%，故本區段徵收開發後預估住宅區（面積約 29.57 公頃）售地單價約為 48,500 元/m²、商業區（面積約 1.05 公頃）售地單價約為 56,500 元/m²。預估全部標售後之收入金額約為 149 億 3,470 萬元。

表6-7 第二期開發區辦理區段徵收後預估土地處分綜理表

項目 土地使用分區	面積合計 (公頃)	發還抵價地 (公頃)	剩餘可售土地		售地單價 (元 /m ²)	預估售地收入 (萬元)
			面積(公頃)	比例(%)		
產業專用區	186.50	96.00	90.50	74.72	30,741	2,782,122
住宅區	38.57	9.00	29.57	24.41	48,500	1,434,145
商業區	2.10	1.05	1.05	0.87	56,500	59,325
合計	227.17	106.05	121.12	100.00	-	4,275,592

資料來源：高雄新市鎮第二期發展區（科學園區）區段徵收評估報告（含財務計畫），108.05。

(四)財源籌措與償債計畫

1.財源籌措方案

擬訂財源籌措方案時，需考量政府政策、政府財政狀況及經費負擔能力、計畫自償能力、受益者付費原則及相關法令規定；本計畫由新市鎮開發基金籌措出资方式辦理，資金來源除自有資金支應外，餘採舉債融通支應之。

2.融資工具

公共建設計畫可資運用之融資工具，一般包括發行債券、向金融機構融通、向中長期資金融通、向特種資金融通，詳如表 6-8。

新市鎮之開發屬長期並以達成完全自償為財務目標；配合土地開發特點，本計畫初期現金流出數龐大，支出期程長達 10 年以上，而本計畫現金流入主要項目為土地銷售收入，與不動產景氣與否關係密切，故依長期資金應用於長期投資之觀點，在融資策略上規劃以籌措長期資金為主，並依實際執行情形，保守預估分年需求數分批動撥之。依分年經費需求，編列年度舉借債務預算，並以公開函詢國內一般金融機構提供貸款條件，擇優簽訂融資契約事宜，到期將視實際收支情形辦理再融資。由於本計畫以政府特種基金支應經費，故參酌目前中華郵政股份有限公司公告之中長期資金運用利率進行財務評估。

表6-8 一般資金融通方式表

資金融通方式	資金來源	說明
1.發行債券	1.建設公債 2.資產證券化	公共建設計畫應提出詳細財務計畫，若其有自償性者，依據「中央政府建設公債及借款條例」規定，屬自償比例部分，可發行乙類公債支應。民國 109 年發行之政府公債 5 年期利率 0.504%。
2.向金融機構融通		參考近期台灣銀行、合作金庫銀行、第一銀行、華南銀行及台灣土地銀行等五大銀行之平均基準利率為 2.63% (109.4.1)。
3.向中長期資金融通		依「中長期資金運用策劃及推動要點」規定可提供政府重大建設融資。109 年 4 月 1 日中華郵政股份有限公司公告之中長期資金運用利率為 1.10%。
4.向特種資金融通	行政院國家發展基金、勞退基金、公務人員退撫基金	其自償性公共建設計畫。

(五)財務效益分析

1.現金流量分析

現金流量為一公共建設計畫在其投資年限中，為從事營運活動、投資活動而產生的現金流入與流出，其內容為現金及約當現金。其目的為計算自償率之基礎、分析未來產生淨現金流量的能力、分析融資的額度及還本付息的能力，並瞭解計畫之現金收支訊息及財務狀況。

計算原則係依據前開假設與收支估計情形，假設相關收支均能順利執行，並以政府角度出發，僅考慮稅前現金流量，彙總資金使用與營運情況後預估相關現金流量。

2.淨現值(NetPresentValue，NPV)

(1)定義

淨現值為一計畫案之各年現金流入扣除現金流出的差額之現值，亦即淨現金流入的現值，其不但估計了計畫報酬超過投資的部分，更考慮了資金的時間價值，客觀地評估計畫的真實投資收益。

(2)計算公式

估計計畫存續期間之每年淨現金流量。選用一適當折現率，並將各期現金流量予以折現。

$$NPV = CF_0 + \left\{ \frac{CF_1}{(1+k^*)} + \frac{CF_2}{(1+k^*)^2} + \dots + \frac{CF_n}{(1+k^*)^n} \right\}$$

CF_0 、 CF_1 、 \dots 、 CF_n ：係第 0、1、 \dots 、 n 年的淨現金流量，亦即現金流入扣除現金流出的部分。

k ：折現率。 n ：評估年期。

(3) 評估準則

若為獨立計畫，則 NPV 大於或等於 0，接受該計畫；若 NPV 小於 0，則拒絕該計畫。若為互斥計畫，則選擇 NPV 最大之方案。

(4) 注意事項

若用負債來融通投資專案所需的部分資金，則在進行資本預算分析，估計投資專案的現金流量時，不必將利息費用考慮在內，因為負債融資的效果已被反映到用來折算現金流量現值的資金成本上了。

3. 內部投資報酬率 (Internal Rate of Return, IRR)

(1) 定義

內部報酬率，係使計畫之淨現值等於 0 的折現率，其為評估整體投資計畫報酬率的指標，相當於一可行計畫的最低收益率底限；藉由比較計畫的內部報酬率與資金成本，可以了解計畫的投資效益。

(2) 計算公式

$$\text{令 } NPV = CF_0 + \left\{ \frac{CF_1}{(1+k^*)} + \frac{CF_2}{(1+k^*)^2} + \dots + \frac{CF_n}{(1+k^*)^n} \right\} = 0$$

則 $k^* = IRR$ n ：評估年期

(3) 評估準則

當 $IRR >$ 計畫所要求之必要報酬率或資金成本，表示該計畫之淨現值 > 0 ，故接受該計畫；當 $IRR <$ 計畫之必要報酬率，表示該計畫之淨現值 < 0 ，故拒絕該計畫。

(4) 注意事項

惟內部報酬率不具有相加性，當評估互斥計畫時，可能會和淨現值法選出的最佳方案不同，當此種情形出現時，應以淨現值法為主。

4. 自償率分析

(1) 定義

- A.依據「促進民間參與公共建設法施行細則」第 43 條第 1 項，自償率(Self-Liquidation Ratio,SLR)係指「評估年期內各年現金流入現值總額，除以計畫評估年期內各年現金流出現值總額之比例」。
- B.計畫之興建成本可由營運期間內之所有淨營運收入回收的部分；反之，(1-自償率)即代表計畫的非自償部分，像興建成本無法由淨營運收入回收的部分。

(2)目的

計算計畫自償能力的最主要目的，在於劃分計畫政府與民間部門的財務權責，並以此初步評估計畫是否適合由民間參與。

(3)公式

- A.自償率=(各年現金流入現值總額)/(各年現金流出現值總額)。
- B.現金流入，指公共建設計畫營運收入、附屬事業收入、資產設備處分收入及其他相關收入之總和。
- C.現金流出，指公共建設計畫所有工程建設經費、依促參法第十五條第一項優惠後之土地出租或設定地上權租金、所得稅費用、不含折舊與利息之公共建設營運成本及費用、不含折舊與利息之附屬事業營運成本及費用、資產設備增置及更新費用等支出之總額。

(4)評估準則

- A.自償率大(等)於 1:即代表該計畫具完全自償能力，亦即計畫所投入的建設成本可完全由淨營運收入回收之。
- B.自償率小於 1 而大於 0:表示計畫為未完全自償，政府得補貼其所需貸款利息或投資其建設之一部。
- C.自償率小(等)於 0:計畫完全不具自償能力，亦即計畫之營運淨收益為負，是否仍執行該計畫則需視政策需要而定。
- D.注意事項:營運評估期間之淨現金流入為稅前息前之現金流量，故不含營利事業所得稅費用、利息費用及折舊費用。分年現金流量均須考慮時間價值，故均須以折現率折為現值後加總。

5.折現後回收年限(Discounted Payback, DPB)

(1)定義

先將現金流量折現之後，累積淨現金流量現值等於 0 所需的年數；此法可視為方案之損益兩平點年數，不但結合了回收年限法的優點，更考慮了時間價值，故使用上較回收年限法客觀。

(2)計算公式

令 $PV(cF_0)+PV(cF_1)+\dots+PV(cF_n)=0$ 時的期數 T' 。

$PV(cF_0)$ 、 $PV(cF_1)$ 、 \dots 、 $PV(cF_n)$ ：係第 0、1、 \dots 、 n 年的淨現金流量現值。

T' ：折現後回收年限。

(3) 評估準則

計算出回收總成本所需時間後，與主辦機關心目中的年限相比，以決定投資計畫是否要執行。若投資的目標是要儘速回收成本，則回收年限愈短者為愈佳的計畫。

(4) 注意事項

折現後回收年限仍沒有考量計畫全部的現金流量，故無法衡量方案的獲利能力，亦不能算是客觀的評估準則。

6. 財務效益分析結果

(1) 以折現率 1.10% 計算，淨現值 (NPV) 約 29 億 1,339 萬元。

(2) 內部報酬率 (IRR) 約 2.49%。

(3) 自償率 (SLR) 為 1.079，依據前述評估準則自償率大 (等) 於 1：即代表該計畫具完全自償能力，亦即計畫所投入的建設成本可完全由淨營運收入回收之。

(4) 折現回收年限 (DPB) 為第 19 年 (民國 118 年)。

(5) 可創造基金餘額約 54 億 7,435 萬元。

(六) 財務敏感度分析

本計畫以區段徵收計畫之興建至標售共 10 年評估財務敏感度，以抵價地比例 40%~50%、台糖公司申領抵價地 100%、其餘私有土地申領抵價地比例由 0% 至 100% 之財務情形 (全數私有土地申領抵價地比例 71% 至 100%)，以區段徵收 10 年去化估算，全數私有土地申領抵價地比例 77% 時，淨現值為 -5,528 萬元，顯示財務無法自償，而整體申領抵價地比例為 80%~100% 時，淨現值為正數，顯示申領抵價地比例越高，對本區段徵收開發之財務平衡較有保障。

表6-9 第二期開發區辦理區段徵收現金流量及成本效益分析表(單位：萬元)

項目	合計	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	
一、開發收入																												
標售土地收入	4,275,592														427,561	855,118	855,118	855,118	855,118	427,559								
折現後現金流入	3,982,651														409,254	809,600	800,791	792,078	783,460	387,468								
二、開發費用																												
公有土地作價之地價款	246,740										246,740																	
私有土地地價補償費	879,697										879,697																	
公共設施費用	1,548,972								8,758	13,866	305,269	305,270	610,539	305,270														
土地整理費用	105,981	108	335					173	1,007	462	48,948	19,579	9,790	9,790	9,790	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	499
公共設施管理維護費	5,299														1,766	1,766	1,767											
地上物補償費	706,540										706,540																	
貸款利息	234,928										20,746	25,238	33,874	38,251	38,387	33,703	24,316	14,910	5,503									
小計	3,728,157	108	335					173	9,765	14,328	2,207,940	350,087	654,203	353,311	49,943	35,969	26,583	15,410	6,003	500	500	500	500	500	500	500	500	499
折現後現金流出	3,691,312	119	366					179	9,981	14,486	2,207,940	346,278	640,045	341,904	47,805	34,054	24,893	14,274	5,500	453	448	443	438	434	429	424	419	
三、財務分析																												
淨現金流量	547,435	-108	-335					-173	-9,765	-14,328	-2,207,940	-350,087	-654,203	-353,311	377,618	819,149	828,535	839,708	849,115	427,059	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-500	-499
累計淨現金流量		-108	-443	-443	-443	-443	-443	-616	-10,381	-24,709	-2,232,649	-2,582,736	-3,236,939	-3,590,250	-3,212,632	-2,393,483	-1,564,948	-725,240	123,875	550,934	550,434	549,934	549,434	548,934	548,434	547,934	547,435	
淨現值(NPV)	291,339																											
內部報酬率(IRR)	2.49%																											
自償率(SLR)	1.079																											

資料來源：本計畫整理。

表6-10 第二期開發區辦理區段徵收抵價地比例與領地比例交叉分析表

申領抵價地 項目 抵價地		100%	97%	94%	91%	88%	85%	82%	80%	77%	74%	71%
40%	NPV	139,741	121,583	103,424	85,265	67,107	48,948	30,790	12,631	-5,528	-23,686	-41,845
	IRR	3.55%	3.36%	3.20%	3.05%	2.91%	2.79%	2.67%	2.57%	2.47%	2.38%	2.30%
41%	NPV	39,676	24,374	9,072	-6,230	-21,532	-36,834	-52,136	-67,438	-82,741	-98,043	-113,345
	IRR	2.80%	2.68%	2.56%	2.46%	2.37%	2.28%	2.21%	2.14%	2.07%	2.01%	1.96%
42%	NPV	-60,264	-72,707	-85,151	-97,595	-110,038	-122,482	-134,926	-147,369	-159,813	-172,257	-184,701
	IRR	2.03%	1.97%	1.91%	1.86%	1.81%	1.77%	1.73%	1.70%	1.66%	1.63%	1.61%
43%	NPV	-160,301	-169,895	-179,488	-189,082	-198,675	-208,269	-217,862	-227,456	-237,050	-246,643	-256,237
	IRR	1.24%	1.24%	1.24%	1.25%	1.25%	1.25%	1.25%	1.25%	1.25%	1.25%	1.25%
44%	NPV	-260,214	-266,955	-273,697	-280,438	-287,180	-293,921	-300,663	-307,404	-314,146	-320,887	-327,629
	IRR	0.42%	0.49%	0.56%	0.61%	0.67%	0.71%	0.75%	0.79%	0.83%	0.86%	0.89%
45%	NPV	-360,141	-364,036	-367,930	-371,825	-375,720	-379,614	-383,509	-387,404	-391,298	-395,193	-399,087
	IRR	-0.42%	-0.28%	-0.15%	-0.03%	0.07%	0.16%	0.25%	0.33%	0.40%	0.46%	0.52%
46%	NPV	-460,075	-461,128	-462,181	-463,234	-464,288	-465,341	-466,394	-467,447	-468,500	-469,553	-470,606
	IRR	-1.30%	-1.07%	-0.88%	-0.70%	-0.54%	-0.40%	-0.27%	-0.15%	-0.04%	0.06%	0.15%
47%	NPV	-559,947	-558,160	-556,374	-554,587	-552,801	-551,014	-549,227	-547,441	-545,654	-543,868	-542,081
	IRR	-2.21%	-1.90%	-1.63%	-1.38%	-1.17%	-0.97%	-0.80%	-0.64%	-0.49%	-0.35%	-0.23%
48%	NPV	-659,814	-655,193	-650,573	-645,952	-641,332	-636,711	-632,091	-627,470	-622,849	-618,229	-613,608
	IRR	-3.15%	-2.75%	-2.40%	-2.09%	-1.81%	-1.56%	-1.34%	-1.13%	-0.94%	-0.77%	-0.62%
49%	NPV	-759,614	-752,161	-744,708	-737,256	-729,803	-722,351	-714,898	-707,445	-699,993	-692,540	-685,087
	IRR	-4.13%	-3.64%	-3.20%	-2.82%	-2.48%	-2.17%	-1.89%	-1.64%	-1.41%	-1.20%	-1.01%
50%	NPV	-859,397	-849,118	-838,840	-828,561	-818,283	-808,004	-797,725	-787,447	-777,168	-766,890	-756,611
	IRR	-5.16%	-4.56%	-4.03%	-3.57%	-3.16%	-2.79%	-2.46%	-2.16%	-1.89%	-1.64%	-1.41%

資料來源：高雄新市鎮第二期發展區（科學園區）區段徵收評估報告（含財務計畫），108.05。

註：1.台糖公司已於108年1月22日召開之內政部都市計畫委員會第1次專案小組同意未來以抵價地為主，故本計畫假設整體私有土地所有權人申領抵價地為71%至100%計算之。

2.平均成本單位為元/m²。

五、後期發展區開發財務計畫

後期發展區之開發財務係以財務自償為原則，由高雄市政府未來視地方發展需要時另行依序勘選適當範圍一次或分次推動開發，目前尚未有具體之實質開發方案與範圍，惟未來於辦理開發前應先行進行具體之財務可行性評估，得配合不同開發方式（可採區段徵收、市地重劃或其他種多元開發方式）調整土地使用計畫內容，並依相關法令規定完成核定後，始得予實施開發作業。

六、整體財務需求

(一)第一期發展區

預計全部執行完畢後開發總支出 143.60 億元，開發總收入 223.34 億元，開發收支相抵為 79.74 億元。

(二)第二期發展區(科學園區整體開發區)

本次報核配合高雄新市鎮設置橋頭科學園區之區段徵收整體開發，預計開發總支出 372.82 億元，開發總收入 427.56 億元，開發收支相抵為 54.74 億元。

(三)小結

在未考量後期發展區之情況下，預計第一期發展區、第二期發展區（橋頭科學園區整體開發區）可創造新市鎮開發基金餘額約 134.48 億元。

表6-11 高雄新市鎮整體開發需求表

分期分區 收入支出	第一期發展區	第二期發展區	後期發展區	總計
年期	83~125年	100~125年	-	
支出	143.60 億元	372.82億元	-	516.42億元
收入	223.34 億元	427.56億元	-	650.90億元
創造盈餘	79.74 億元	54.74億元	-	134.48億元

七、後期發展區(策略引導區)之開發盈餘使用

策略發展區可由高雄市政府勘選具發展潛力之區位作為優先開發區先行開發，基於開發效益公共化之原則，由高雄市政府以公辦方式辦理整體開發，並基於開發盈餘回饋當地以促進整體地區發展之原則，優先開發區預估產生之盈餘應依「土地徵收條例施行細則」第 56 條或「市地重劃實施辦法」第 56 條及「高雄市實施平均地權基金收支管理及運用自治條例」等相關規定辦理，並以開發財務 100%自償為原則，不另增加政府財政負擔，以持續帶動周邊地區之發展。

八、相關交通建設及經費補助

交通建設經費依新市鎮開發條例第 26 條第 4 項規定，相關聯外交通建設，由中央主管機關補助其部分或全部建設經費；為儘速促進及帶動整體高雄新市鎮之發展，相關交通建設及規劃作業經費原則由已開發地區盈餘支應。

(一)捷運R24南岡山站建設經費

為建設高雄捷運 R24 車站，行政院秘書長 108 年 6 月 19 日院臺建字第 1080012472 號函同意該 R24 車站建設經費 1.5 億元由本部新市鎮開發基金專案補助，因本部新市鎮開發基金 108、109 年度未及編列本項補助費用，爰經提報 108 年 12 月 24 日本部營建建設基金管理會第 66 次會議報告，獲致同意先由 108 年度預算剩餘款補助新臺幣 2,000 萬元，後續 1.3 億元將依本部 109 年度預算執行餘額或編列 110 年度預算支應；本部並已於 108 年 12 月 30 日核撥 2,000 萬元補助經費予高雄市政府。

(二)重要聯外道路建設經費

除 2-3 號及部分 1-2 號道路已先予列入橋頭科學園區區段徵收範圍開闢，且補助延伸計畫區外之友情路開闢並納入區段徵收開發成本，其餘位於整體開發範圍內之 1-1、1-2、2-1、2-3 四條都市計畫主要道路，應視財務情況得以多元開發方式開發。

(三)其他相關聯外交通建設

為促進高雄新市鎮整體發展相關之建設，未來視實際發展進度及需要，倘確有開闢急迫性及具體經費，得剔除於整體開發範圍，並由高雄市政府另案研擬專案補助計畫，報請行政院核定後以徵收方式辦理。

柒、開發配合策略

一、交通運輸建設

(一)第二期發展區(科學園區)交通聯外交通系統建設

為利橋頭科學園區開發營運之聯外交通需要，依 108 年 12 月 6 日行政院核定之「南部科學園區高雄第二園區(橋頭)籌設計畫」交通路網建設建議方案(如下圖)，未來由高雄市政府、交通部及本部營建署配合高雄新市鎮第二期開發區(橋頭科學園區)之開發時程循序闢建。

1. 友情路(區外聯絡道路)

情路拓寬計畫由本部營建署以新市鎮開發基金補助高雄市政府辦理，已於 108 年 11 月舉辦動土典禮，於 109 年 1 月開工，預計於 110 年 3 月底前完工。

2.1-2 號(實線段)、2-3 號(大遼路)計畫道路

本部營建署已於 107 年 10 月委託高雄市政府辦理，因部分土地使用權人不同意先行租用開闢，爰預計於 110 年底配合區段徵收作業取得土地後辦理施工開闢；另 1-2 計畫道路穿越高速公路部分，經評估採橋涵穿越方式施作，將由交通部高速公路局配合科學園區區段徵收工程時程辦理。

3.1-1 號(實線段)及 4-24 號(銜接高鐵總廠路)計畫道路

由本部營建署納入科學園區區段徵收工程辦理開闢。

4. 高鐵橋下增闢聯外道路銜接至岡山交流道

科學園區東側缺乏快速連接至縣道、高速公路之聯外道路，中期可增設高鐵橋下道路連接至安招路，方便通往岡山交流道，長期可規劃開闢高鐵橋下道路仁武至阿蓮段。未來經可行性評估後由交通部公路總局統籌興闢，涉及「高速公路岡山交流道附近地區計畫」變更部分因該路段位於都市計畫區，由高雄市政府依市區道路相關規定及程序協助辦理。

目前交通部公路總局刻正辦理「台 39 線(高鐵橋下道路)延伸至仁武可行性評估」，俟完成評估且報奉行政院核定後，將再賡續辦理綜合規劃、環境影響評估、建設計畫報核等作業。

5.1-1 號(虛線段)、1-2 號(虛線段)計畫道路

視高雄新市鎮後期發展區賡續開發需要及科學園區招商情形等，由

高雄市政府或本部營建署納入整體開發辦理開闢；其中 1-1 號(虛線段)計畫道路連接高雄新市鎮第一期發展區、橋頭舊市區、橋仔頭糖廠(文化創意園區)及橋頭科學園區，為高雄新市鎮東西向主要道路，將由本部營建署、台糖公司及高雄市政府文化局配合活化橋頭糖廠文化資源及周邊土地開發案，加速進行協調開發範圍及開發方式。

6. 高速公路交流道聯絡道

因岡山交流道及楠梓交流道的交通流量大，為配合未來高雄橋頭科學園區的交通需求，建議開闢專屬匝道，方便未來進駐的企業與相關廠商進出科學園區使用。

本項建設視科學園區招商情形、產業發展需要，由交通部、本部營建署及高雄市政府協調辦理。並應納入增設岡山第二交流道與本區設置專屬匝道之交通量、車流動線關係予以整體性評估及思考分流機制以避免本計畫車流再集中行駛國道 1 號造成之交通衝擊。



資料來源：南部科學園區高雄第二園區(橋頭)籌設計畫，108.12.6。

圖7-1 因應第二期開發區之交通路網需求及分期建設示意圖

(二) 整合捷運與接駁系統

以捷運車站與計畫區之交通用地為聯合場站腹地，整合市公車、巡迴巴士、排班計程車及輕軌電車之轉乘設施。短期以市公車或巡迴巴士，連結重要場所、火車站與航空站，提供接駁服務，中長期加以輕軌系統構成進出基地之便捷大眾運輸路網，提供接駁與轉乘服務。

本項建設未來由高雄市政府負責配合辦理。

1. 市公車及客運路線

目前本計畫周有高雄市公車 7 路及高雄客運行駛，建議可調整既有公車路線至本畫區並增設站位，以提供本計畫至其他行政區域之公車接駁服務。

2. 巡迴巴士(shuttle bus)路線

配合 Shuttle Bus 接駁轉乘延伸捷運服務範圍，提升大眾運輸使用率，配合本計畫研提之實質方案，未來可規劃巡迴巴士路線，供民眾搭乘至高雄捷運場站，可延伸捷運之服務場所，提高捷運使用效率。

(三) 燕巢輕軌路線建議

依高雄市政府進行規劃中之燕巢輕軌計畫，其中學術輕軌路線自第一期發展區經捷運 R22 青埔站南側，沿 2-3 號道路至 1-1 號道路向東穿越過中山高速公路，並沿高雄科技大學校地北側向東接至高 35 縣道(廠前路)，可有效強化高雄新市鎮東西向交通路網，並建議於興建前以可藉由市公車試行，日後成為主要公車幹道後，以 BRT 系統接續，直至具有軌道大眾運輸系統開發效益後，改以輕軌系統延續。

(四) 高雄捷運岡山路竹延伸線

岡山路竹延伸線計畫為「前瞻基礎建設計畫」中大眾運輸之重要建設計畫，亦是打造大高雄地區 30 分鐘生活圈政策目標的重要捷運指標建設。為擴大本計畫之人口引入效果，達到作為北高雄岡山生活圈之機能中心之定位，推動捷運岡山路竹延伸線之建設，將有助於服務北高雄工業區通勤、進出高雄新市鎮，形成北高雄區完整之通勤、生活系統。

行政院 106 年 4 月 5 日院臺經字第 1060009184 號函核定通過前瞻基礎建設軌道建設「高雄捷運岡山路竹延伸線第一階段」及「高雄捷運岡山路竹延伸線第二階段」計畫，本項建設刻正由高雄市政府負責辦理中。

(五) 高鐵橋下聯外道路

高鐵橋下道路(仁武至阿蓮段)部分，為中長期交通建設，本道路興闢如涉及高鐵路權用地，得依「第三人申請高速鐵路交通建設用地作其他公共利益使用作業要點」及「鐵路兩側禁建限建辦」於規定向交通部高鐵局申請後辦理。

本項建設將由高雄市政府先進行相關交通影響、可行性評估、用地調查等相關事宜，後續視科學園區招商情形、地方發展需要，再由高雄市政府協調交通部、本部營建署及科技部南部科學園區管理局協調辦理。

二、土地開發策略

(一) 以公共建設投資(成長極)加速推動高雄新市鎮發展

透過重大的工程建設，政府可以配合地方的推動與執行，更將帶動新市鎮的全盤發展，且近年來因為公私部門協力興建公共建設，已有越來越多的新市鎮開發成功。

因此，為促進高雄新市鎮後期發展區整體之發展應積極導入創新性公共設施投資，高雄市政府或中央各部會規劃之大型公共設施建設，建議可於新市鎮內設置，其他如設立城市規劃館、結合學校(高雄科技大學)資源之實驗設計中心等，將爭取未來新的大型公共建設計畫或公共投資計畫進駐本計畫區，以加速帶動整體發展。

(二)善用捷運交通利基強化TOD發展

捷運車站具有顯著外部經濟效益，為運用「大眾運輸為導向的都市發展」(Transit-Oriented Development, TOD)之理念，推動捷運紅線 R22(青埔站)、R23(橋頭火車站)場站周圍聯合開發，以落實大眾運輸優先觀念，有效利用捷運車站及周邊土地資源，捷運場站周圍土地將由政府主導開發、取得土地並劃設為聯合開發用地，原則由高雄市政府捷運工程局進行聯合開發與招商投資，藉以提高政府興建大眾捷運系統之自償率。

原則由高雄市政府捷運工程局進行捷運紅線 R22(青埔站)、R23(橋頭火車站)場站聯合開發之可行性評估與研究，並視第二期發展區(橋頭科學園區)開發情形及地方開發實際需求，再賡續推動車站周邊土地開發。

(三)其他開發策略

1.落實投資計畫之審查，以避免土地囤積炒作

依「新市鎮開發條例」第 16 條規定，主管機關依第 8 條標售或標租土地時，投資人應附具投資計畫，經主管機關審查核准，始得參與投標。投資人標得土地後，應即依投資計畫規定之進度實施建設。主管機關並應依投資計畫定期或不定期檢查。經檢查發現有未依進度開工或進度落後時，主管機關應通知於三個月內改善。得標人接獲通知，有正當理由未能於限期內改善者，應敘明原因，申請展期；展期之期間不得超過三個月。得標人未完成建設前，不得以一部或全部轉售、轉租或設定負擔。違反者，其轉售、轉租或設定負擔之契約無效。

上述規定主要在確保新市鎮內之土地開發能符合計畫目標並防止土地囤積炒作，惟目前並未落實執行。建議後期發展區中高雄市政府未來如以區段徵收辦理開發完成後，辦理土地標售時應落實執行上述規定，以確保投資人之開發內容符合新市鎮發展需求，並避免土地之囤積炒作。

2.加強宣導並積極與建商合作，加速捷運周邊土地開發

透過開發商與捷運公司合作，捷運場站區位優勢與建築設計行銷整

合方式，吸引民眾購買捷運場站周邊住宅，提升捷運運量並增加購屋率，達到整合交通運輸、土地使用和節能減碳等三贏局面。未來可由高雄市政府研提相關優惠整合建設方案，對於特定區內的購屋民眾及建案給予一定的時程獎勵誘因，對於區內購屋者也有優先優惠貸款利率，以加速捷運周邊地區發展。

3. 區段徵收搭配其他開發方式，以達積極引導效果

傳統區段徵收是平面的開發，著重於土地標售後的財務自償而無法積極引導地區之開發，本計畫建議未來在捷運站周邊保留部分可標售土地，由政府招商進行開發，以避免形成價格堆疊的土地炒作，而無實際人口發展。未來政府可透過與建商之合作、協議開發方式，能取得部分之樓地板面積，再以出租方式提供有利於新市鎮發展之產業進駐，降低產業土地取得成本，提高產業進駐誘因，並可加速引導捷運場站周邊地區發展。

三、產業引入策略

本計畫奠基於南部區域既有產業群聚、學術研究發展資源、台糖歷史遺址等契機，研提新市鎮後期發展區產業引進策略，期促進廠商進駐與投資，促進高雄新市鎮地區發展。以下分就產業發展、產業特性優惠、土地取得優惠及廠房建置優惠說明。

(一) 第二期發展區內設置橋頭科學園區之產業發展策略

1. 提供產業必要協助，包括產業技術輔導、融資協助；協助品牌發展與行銷；提供人才培育與訓練；強化新興產業與創業投資事業之交流合作；建立產業、學校與研究機構之媒合及交流機制。
2. 參考科學工業園區設置管理條例，提供進口保稅物資免稅，自國外輸入自用機器、設備免徵進口稅捐、貨物稅及營業稅。
3. 成立產業整合平台、吸引製造服務業公司進駐、導入綠色生產製程、發展高附加價值產品以提升區內產業競爭力。
4. 土地採「只租不售」方式並由科技部管理，以減輕廠商首次投資設廠之財務壓力。
5. 藉開發成本分攤方式，及各年度房屋稅、地價稅調整做為租金定價及調整考量因素，減輕廠商購買土地財務負擔。
6. 第二期發展區設置橋頭科學園區內，廠房之興建與租售得由科技部興建租售，或提供廠房建置優惠策略。

(二) 其他發展區之產業發展策略

1. 結合高雄市政府推動大高雄精緻農漁業結合綠能科技發展之計畫，並利用新市鎮引進產業引導智慧生活科技產業在高雄生根發展。

- 2.呼應生態城（Eco-city）及智慧生活實驗城（LivingLabs）趨勢，協助新市鎮建立經由電子整合食、衣、住、行、育、樂的連結平台，創造新智慧生活實驗城。
- 3.為促進高雄新市鎮產業引入及發展，並配合高雄市整體產業發展政策，積極配合「高雄市促進產業發展自治條例」之策略性產業，除依其規定之優惠及減免外，必要時得進一步放寬適用認定標準或提供優惠額度，以提高產業進駐誘因，帶動整體高雄新市鎮之發展。
- 4.經認定科學技術對策略性產業發展有特殊貢獻者，得減免其承租土地五年以內之租金。

四、多元開發策略

依行政院秘書長 96 年 2 月 13 日院臺建字第 0960004549 號函示，研擬後期發展區採多元開發方式之可行性辦理之指示，故針對本計畫未開發之後期發展區研提於現行法令之規範下提供多種開發方式之綜合性措施，相關之執行策略如下。

（一）政府主導投資開發

- 1.由政府主導辦理整體開發或公共投資、公共建設之地區。
- 2.保留部分土地由政府持有，以投入公共建設或重大投資招商方式帶動地區發展。
- 3.捷運場站周圍依現有法令規範推動實施聯合開發、增額容積等，提升捷運建設與土地開發之效益。

（二）橋仔頭糖廠活化利用及周邊土地整體規劃評估與開發策略

- 1.橋仔頭糖廠位於高雄新市鎮之中心位置，現況除部分建築設施已指定為古蹟、歷史建築外，其餘部分設施以出租、自營及作為行政辦公廳舍等方式使用，並設有糖業博物館、十鼓文化園區，假日觀光遊憩人數眾多，已具觀光遊憩之一定規模與潛力，惟目前橋仔頭糖廠及周邊地區經高雄市政府文化局指定為文化景觀區，未來開發使用受到限制，因此如何結合台糖現有橋頭廠區、舊宿舍、五分車及周邊地區資源與特色，擴大與提升糖業文化園區之整體經營產值，並賦予糖廠新生命，為高雄新市鎮後續開發的重要課題。
- 2.為推動文化資產活化再利用，強化高雄新市鎮文化產業特色，由本部營建署研擬橋仔頭糖廠（糖業文化園區）及周邊土地開發案可行性評估及土地開發綜合規劃草案，後續將朝向由本部營建署、台糖公司及高雄市政府文化局共同合作開發。
- 3.為強化橋仔頭糖廠周邊土地開發與橋頭科學園區產生綜效，並促成 1-1

計畫道路順利開闢，必要時得配合橋頭科學園區開發時程辦理開發，並配合辦理都市計畫變更作業。

(三)促進民間資源合作開發之可行方式

- 1.為加速高雄新市鎮發展，吸引民間資金開發，除由政府辦理整體開發外，並得由民間自行整合土地所有權人意願後，劃定一定範圍申請並經許可後自行實施整體開發。
- 2.為利民間自行申請整體開發及投資開發之可行性，本部營建署將辦理高雄新市鎮特定區計畫第三次通盤檢討作業，檢討都市計畫土地使用分區及公共設施用地規劃內容、開發規模、分期分區發展計畫內容，並考量訂定開發指標(如前一期開發率達一定程度後，啟動後一期開發等規定)，並以多元開發方式(如一般徵收、區段徵收、容積移轉、都市更新等)評估整體開發區或既成發展區調整開發方式及時序之可行性與實質開發方案

五、生態及低碳環境發展管制策略

(一)容積總量管制

為控制本計畫整體之環境品質，避免過度開發造成負面影響，除以下二項為結合捷運周邊之 TOD 發展及符合生態城市之設計得給予適當之容積放寬與獎勵外，其餘地區之發展容積不得再申請停車空間獎勵、開放空間獎勵或其他任何型式之獎勵容積。

- (二)後期發展區內之河川區治理工程及生態公園用地之開發工程，均應優先採用生態工法規劃設計施作，營造軟性、親和及具生態多樣性之空間。
- (三)申請建築基地應有一定之可透水面積比率及基地綠化面積比率，以達到串連綠色生態網絡及雨水入滲、滯留功能。
- (四)本計畫之建築應至少符合綠建築指標5項，如為公共事業、公務機關之建築開發則應至少符合綠建築指標7項，並優先採用生態工法。
- (五)為達到節能與減碳目標，本計畫之建築開發應訂定不同開發規模與建築類型設置太陽能熱水系統、雨水回收系統、中水回收系統、能源監控系統、智慧電表等相關規範。
- (六)為達到本計畫區作為生態示範基地之目標，後續另行辦理相關管制規定擬定之先期規劃研究，並適當納入都市設計或土地使用分區管制要點中予以規範。

六、其他相關配合作業事項

為利高雄新市鎮持續而積極開發，促進區域都市整合與地方發展，後續再另行辦理下列相關工作事項如下。

(一)都市計畫

- 1.由本部營建署優先辦理第二期發展區之變更高雄新市鎮特定區計畫、擬定細部計畫作業。
- 2.除配合橋頭科學園區或聯外道路開闢需要，由本部營建署負責賡續辦理都市計畫變更作業外；其餘後期發展區都市計畫作業，原則由高雄市政府研擬、規劃，並送本部營建署協助辦理都市計畫變更或擬定之法定程序。
- 3.都市計畫樁位測定作業。

(二)由開發單位辦理環境影響評估作業及用水計畫審查作業，第二期發展區橋頭科學園區部分，由科技部南部科學園區管理局負責辦理。

(三)高雄新市鎮整體景觀規劃與都市設計管制研究規劃

將納入低衝擊開發(LID)、生態城市、低碳城市、水環境、風環境與微氣候回應等都市降溫策略發展等相關設施設計管制規定。第二期發展區之都市設計規範，由本部營建署與科技部南部科學園區管理局共同研擬，並分別執行都市設計審議作業。

(四)高雄新市鎮低碳運輸系統整合研究規劃

納入高雄捷運與接駁系統、市公車、巡迴巴士、排班計程車等轉乘設施之整合型研究規劃，由高雄市政府配合統籌建置。

捌、工作分工與期程

一、工作分工

就未來應辦理之整體開發作業、都市計畫程序、土地取得事項、工程配合事項、行政配合事項、環境影響評估作業等，研擬工作分工如表 8-1 所示。

表 8-1 高雄新市鎮後期發展區開發工作分工表

工作項目	工作細項	主辦機關	協辦機關
整體發展 規劃	1.修訂高雄新市鎮開發執行計畫	內政部營建署 高雄市政府	
	2.高雄新市鎮開發執行計畫報行政院核定	內政部營建署	高雄市政府 南科管理局
整體交通 運輸建設	1. 1-1、1-2、2-1、2-3 等主要道路	內政部營建署 高雄市政府	
	2.聯外道路興闢(高鐵橋下聯外道路等)	交通部公路總局 高雄市政府 內政部營建署	南科管理局
	3.高雄捷運岡山路竹延伸線建設計畫	高雄市政府	
	4.燕巢輕軌系統	高雄市政府	
既成發展區	1.都市計畫變更與檢討作業	內政部營建署	高雄市政府
	2.都市計畫法定程序作業	內政部營建署	高雄市政府
	3.都市設計審議作業	高雄市政府	內政部營建署
第一期 發展區	1.都市計畫變更檢討與法定程序作業	內政部營建署	高雄市政府
	2.都市設計審議作業	內政部營建署	高雄市政府
	3.土地銷售作業	內政部營建署	
	4.環境影響評估作業	內政部營建署	
第二期 發展區	都市計畫	1.變更主要計畫及擬定細部計畫	內政部營建署 高雄市政府 南科管理局
		2.都市計畫樁位測定	內政部營建署 高雄市政府 南科管理局
		3.都市設計審議作業	內政部營建署 南科管理局(科學園區部分) 高雄市政府
	實質規劃	1.用水計畫	內政部營建署 南科管理局(科學園區部分) 經濟部水利署 內政部營建署

		2.環境影響評估	內政部營建署 南科管理局(科學園區部分)	行政院環保署 內政部營建署
		3.用電計畫	內政部營建署 南科管理局(科學園區部分)	台電公司 內政部營建署
		4.出流管制計畫	內政部營建署 南科管理局(科學園區部分)	經濟部水利署
		5.訂定有利新市鎮產業適用範圍	內政部營建署 南科管理局	財政部
	區段徵收作業	1.區段徵收公益性、必要性評估作業	內政部營建署 高雄市政府	內政部地政司
		2.開發範圍及抵價地比例報核、邊界分割、協議價購、區段徵收計畫報核	內政部營建署 高雄市政府	內政部地政司
		3.地上物查估、徵收公告、抵價地申領及補償費發放	內政部營建署 高雄市政府	內政部地政司
		4.工程規劃設計及發包施工、地上物處理	內政部營建署	高雄市政府
		5.土地分配、地籍整理、可讓標售土地處置	內政部營建署	高雄市政府
	科學園區開發管理	1.科學園區招商作業	南科管理局	經濟部工業局 高雄市政府
		2.產業專用區土地專案讓售及租用、公共設施用地撥用	南科管理局	內政部營建署 台糖公司 高雄市政府
		3.產業專用區工程規劃設計及發包施工	南科管理局	
	園區聯外道路	1.優先開闢聯外道路	內政部營建署 高雄市政府	南科管理局
		2.中長期聯外道路	交通部 內政部營建署 高雄市政府	南科管理局
	後期發展區	依實際推動開發範圍與計畫內容所需辦理	高雄市政府	相關主管機關

註 1：後期發展區採多元開發方式，如以區段徵收方式開發，才辦理區段徵收作業事項。

註 2：為因應執行彈性，後續得由營建署與高雄市政府就分工細項協商增修。

二、工作期程

本次報核作業僅先列估第二期發展區之開發期程如表 8-2，其餘後期發展區之開發期程由高雄市政府依需要另行辦理。

表8-2 第二期發展區開發期程預估表

民國		108年	109年	110年	111年	112年	113年	114年	115年	116年	117年	118年	119年	120年	121年	122年
整體規畫作業	高雄新市鎮開發執行計畫修訂	█														
	研擬有利於高雄新市鎮發適用範圍展產業		█													
都市計畫變更及擬定	主要計畫變更及細部計畫擬定	█														
	都市計畫委員會審定		█		█											
	都市計畫發布實施				★											
	都市計畫樁位測釘		█			★										
環境影響評估	環境影響評估作業		█													
區段徵收作業	區段徵收公益性、必要性評估作業	█														
	開發範圍及抵價地比例報核、邊界分割、協議價購		█													
	地上物查估(併同辦理橋頭第一公墓遷移)、區段徵收計畫報核及公告、抵價地申領及補償費發放		█													
	工程規劃設計及發包施工、地上物處理		█													
	土地點交、可讓標售土地處置								█							
	科學園區開發									█						
聯外交通運輸建設								█								

註：本表進度為預估，實際開發時程得依主管機關實際作業需要調整。