

摘要

案名：擬定高雄市前鎮區新草衙更新地區都市更新計畫案

辦理單位：高雄市政府

計畫範圍與面積：本更新計畫之範圍為高雄市前鎮區漁港路、千富街、興化街、新生路、興旺路 473 巷與前鎮河、鎮東街、鎮洋路、鎮興路、康定路、康定路 116 巷、康定路 116 巷 16 弄、康定路 150 巷、鎮昌國小、樹德路、樹人路、鎮中路、衙華路、草衙一路 119 巷、翠亨北路所圍塑之地區，計畫面積約 100.33 公頃。

法令依據：依據都市更新條例第 6 條、第 8 條

目錄

壹、辦理緣起與目的	1-1
一、緣起	1-1
二、發展契機	1-1
三、目的	1-1
貳、更新地區計畫範圍	2-1
參、發展現況	3-1
一、都市計畫情形	3-1
二、土地及建築物使用現況	3-5
三、交通系統	3-9
四、公共設施	3-13
五、土地使用概況及建築物權屬	3-16
六、居民意願	3-17
七、都市發展課題	3-19
肆、計畫基本目標與策略	4-1
一、發展定位	4-1
二、計畫基本目標與策略	4-2
伍、實質再發展	5-1
一、土地使用構想	5-1
二、開放空間系統	5-2
三、交通系統	5-5
四、都市防災	5-6
陸、更新單元劃定基準	6-1

圖目錄

圖 2-1 計畫範圍位置示意圖	2-1
圖 3-2 新草衙地區現行都市計畫圖	3-4
圖 3-3 新草衙更新地區土地使用現況說明圖	3-6
圖 3-4 新草衙更新地區建築物使用現況說明圖	3-8
圖 3-5 新草衙更新地區地籍零碎、與計畫道路斜交示意圖	3-8
圖 3-6 新草衙地區聯外交通動線系統示意圖	3-10
圖 3-7 新草衙地區交通系統示意圖	3-11
圖 3-8 公共設施位置圖	3-14
圖 3-9 新草衙更新地區土地權屬分析圖	3-16
圖 4-1 實質環境發展概念圖	4-4
圖 5-1 開放空間系統構想示意圖	5-4
圖 5-4 新草衙都市更新地區防(救)災路線構想圖	5-8

表目錄

表 3-1 臨海特定區細部計畫土地使用面積分配表.....	3-3
表 3-2 公車系統概況表.....	3-12
表 3-3 公共設施用地使用情況表.....	3-15
表 3-4 土地權屬比例表.....	3-16
表 3-5 居民意願調查分析表.....	3-18
表 3-6 新草衙地區 SWOT 分析表.....	3-19
表 4-1 新草衙都市更新地區發展定位說明表.....	4-1

壹、辦理緣起與目的

一、緣起

新草衙地區位處高雄市前鎮區，早期台灣經濟快速發展，加工出口區成立以及國家推動十大建設等因素，提供了大量就業機會，使外縣市人口大量湧入新草衙地區，該地區市有地逐漸聚集了經濟能力較差之勞工階層；加以民國 66 年 7 月賽洛瑪颱風侵襲，政府為加速災後療傷，放寬「災後重建整理要點」，投機者此時於新草衙地區興建更多建築物，使新草衙更新地區違佔問題更為嚴重，從此新草衙地區樣貌形成土地畸零、建築物配置與計畫道路斜交、住宅單元面積狹小、建物老舊破敗、既有巷道狹小等情況，該地區亦因此成為高雄市境內大型違章地區；本府為解決新草衙地區違章問題，在民國 72 年及 83 年間分別辦理「規劃讓售」及「就地讓售」，供佔用戶承購佔用之土地，但推動成效不彰，目前為止仍有約七成佔有戶尚未承購土地。

新草衙地區違佔問題已成為該地區都市發展遲滯的關鍵因素，訂定一個長遠的都市更新策略，有計畫的落實推動勢在必行，有鑑於此，本府爰提出本更新計畫，開啟該地區都市更新推動的新紀元。

二、發展契機

新草衙地區位於高雄港、前鎮河與中山路之間，民國 97 年捷運 R5 前鎮高中站之通車，使新草衙地區成為大眾運輸的重要節點，加以鄰近的多功能經貿園區近年陸續的開發成長，以及新草衙地區原具備鄰近高雄海、空港之原有優勢，其整體發展願景與土地資產的價值已逐漸浮現。

三、目的

為掌握新草衙地區重新發展契機，解決新草衙地區環境品質不佳、土地建築畸零斜交、公有地佔用及公共安全等問題。本計畫依據都市更新條例，擬定整體性的都市更新策略，訂定適宜該地區之更新單元劃定基準，以鼓勵當地居民投入參與都市更新，提高都市更新推行之可行性。

貳、更新地區計畫範圍

新草衙更新地區範圍主要由高雄市前鎮區漁港路、千富街、興化街、新生路、興旺路 473 巷與前鎮河、鎮東街、鎮洋路、鎮興路、康定路、康定路 116 巷、康定路 116 巷 16 弄、康定路 150 巷、鎮昌國小、樹德路、樹人路、鎮中路、衙華路、草衙一路 119 巷、翠亨北路所圍塑，計畫面積約 100.33 公頃。

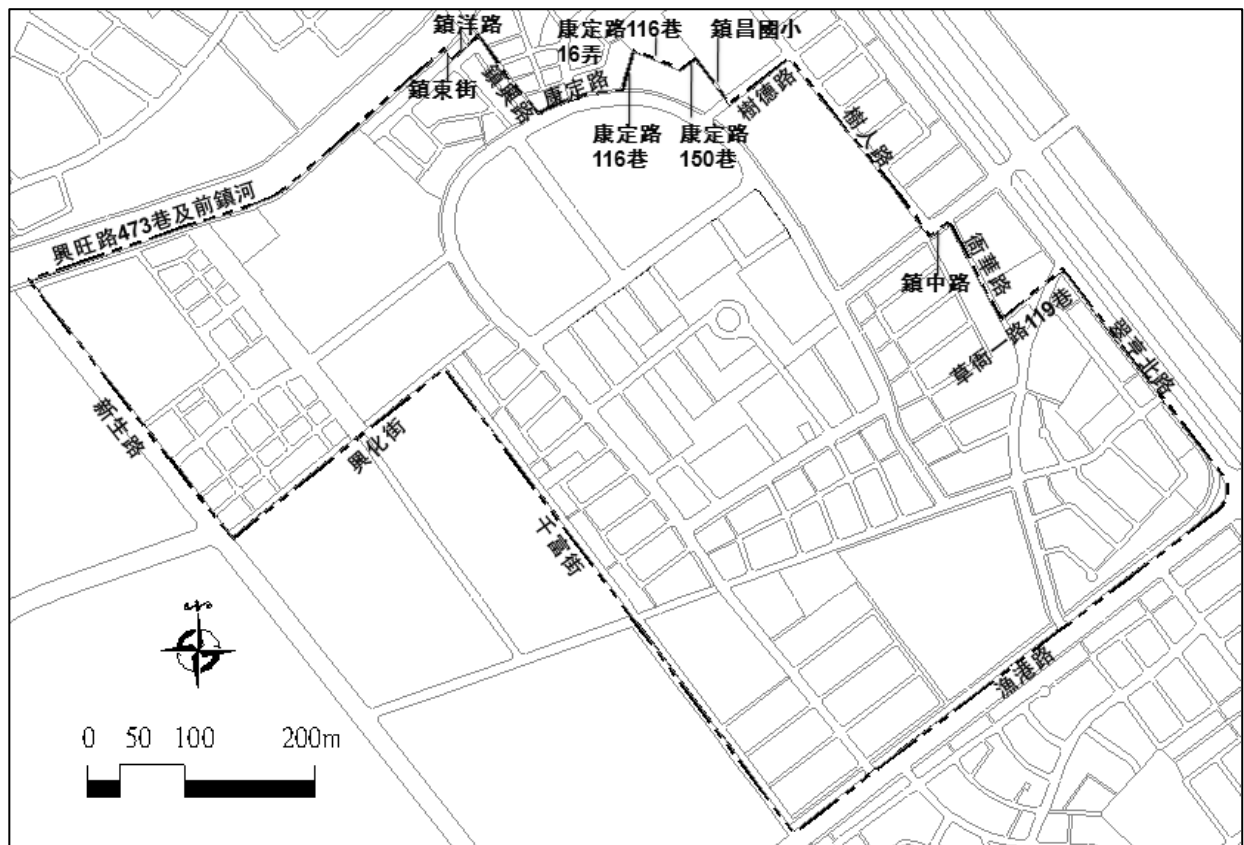


圖2-1 計畫範圍位置示意圖

參、發展現況

一、都市計畫情形

新草衙地區之都市計畫屬於臨海特定區細部計畫，範圍除新草衙更新地區外主要還包含前鎮河北側聚落以及漁港路南側舊草衙等地區，該計畫自 59 年 9 月 4 日公告實施後，歷經多次個案變更與通盤檢討，形成今日之臨海特定區細部計畫。目前已於 97 年通過第四次通盤檢討，計畫重點如下：

(一)目的：使本地區都市計畫能真正考量實質環境的改變；併入臨海工業區第二、三期解編部分工業用地。

(二)範圍：原臨海特定區計畫範圍與擴大地區(臨海工業區第二、三期解編部分工業用地)。原臨海特定區面積為 379.94 公頃，擴大地區面積為 166.73 公頃，總面積約 545.3 公頃。

(三)平均居住密度：578 人/公頃。

(四)可容納人數：80,000 人。由於本區之公共設施兒童遊樂場不足，且原計畫之居住密度已達每公頃 600 人，因此調降為 80,000 人。

(五)發展構想：以居住及產業發展為主，兼顧前鎮河之復育工作及沿岸綠化，提昇整體居住環境之品質。

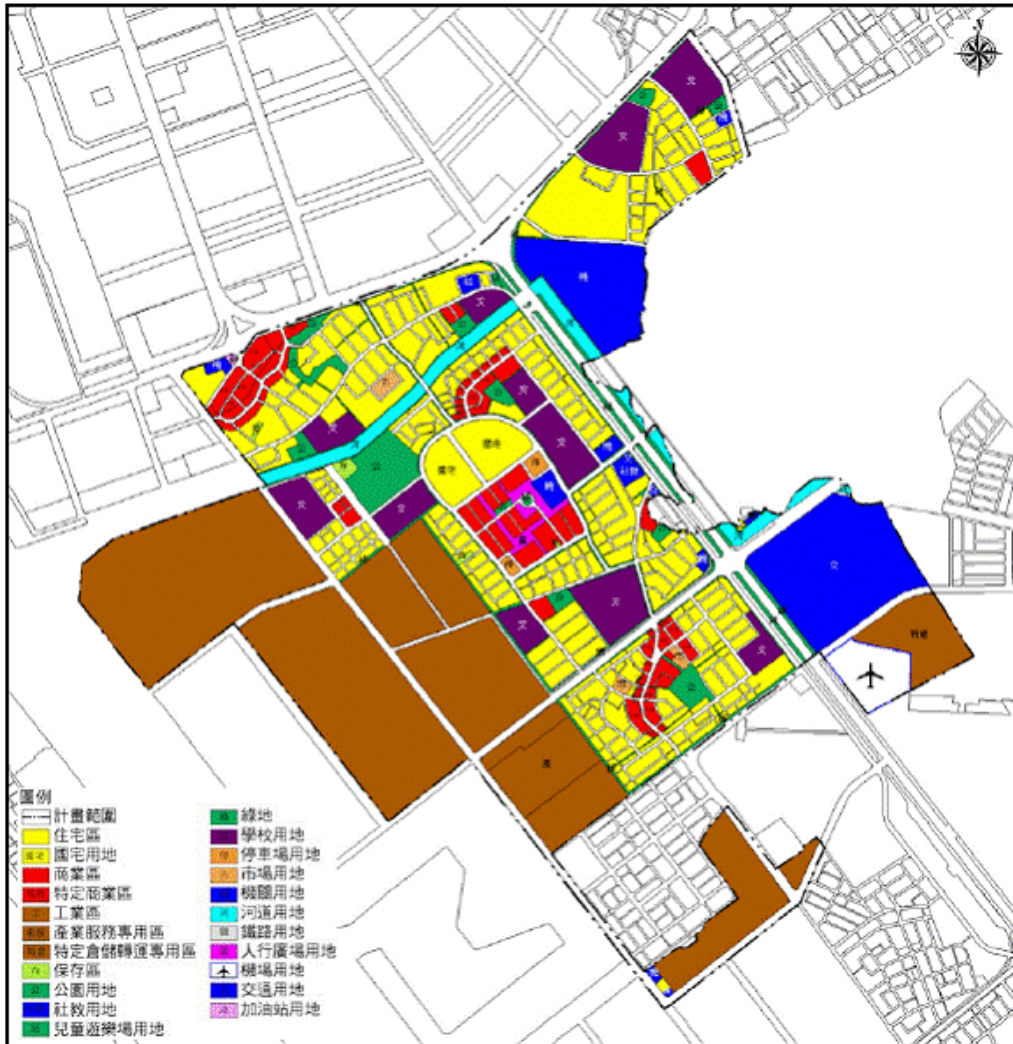


圖 3-1 臨海特定區範圍圖

(資料來源：變更高雄市都市計畫臨海特定區細部計畫(第四次通盤檢討)案計畫書)

表 3-1 臨海特定區細部計畫土地使用面積分配表

土地使用類別	面積 (公頃)	百分比 (%)
住宅使用	121.44	22.27
商業使用	27.24	5.00
工業使用	151.91	27.86
興建中使用	20.53	3.76
機關使用	4.97	0.91
學校使用	31.90	5.85
公園綠地使用	22.13	4.06
道路使用	76.11	13.96
河道使用	13.26	2.43
市場使用	1.94	0.36
停車場使用	4.17	0.76
廣場使用	2.15	0.39
寺廟使用	2.11	0.39
社教使用	0.53	0.10
機場使用	22.54	4.13
鐵路使用	4.20	0.77
加油站使用	0.22	0.04
空地使用	37.95	6.96
總計	545.30	100.00

(資料來源：變更高雄市都市計畫臨海特定區細部計畫(第四次通盤檢討)案計畫書)



圖3-2 新草衙地區現行都市計畫圖

(資料來源：變更高雄市都市計畫臨海特定區細部計畫(第四次通盤檢討)案計畫書)

二、土地及建築物使用現況

(一)土地使用現況

新草衙更新地區位於前鎮區偏南位置，其西側則緊鄰臨海特定區工業用地。土地使用型態以住宅區為主，文教設施及小型商業區則散佈其間。前鎮河位於計畫範圍北側，近期已執行前鎮河相關改善工程，並投入水岸環境改善建設。計畫範圍內土地使用狀況茲分析如下：

1.住宅

住宅使用為新草衙更新地區中最主要的土地使用型態，並平均分佈於更新地區之中，其中多數為純住宅使用，而面臨主要街道或鄰近市集者則多與商業使用混合。此外，如明德、新明德國宅則屬於規模較大的集合住宅單元。

2.商業

商業使用於新草衙更新地區主要道路兩側最為密集，如德昌路、康定路、同安路、草衙一路兩側等，其餘則零星分布於鄰里街巷。商業活動主要為服務業及餐飲零售業，如冷飲、小吃、雜貨等，亦有診所、藥局、補教業、機電維修業等，主要商業型態以服務計畫區內及周邊就業人口之需求為主。

3.工業

計畫區內無工業區，僅於更新地區外如新生路兩側、漁港路南側及金福路北側等有工業使用，以化學儲油中心、鋼鐵業、冷凍業及貨櫃公司等為主。

4.公共設施

計畫區內學校部分共有 3 所國小，分別為鎮昌國小、前鎮國小及仁愛國小；國中 2 所，分別為興仁國中及前鎮國中；高中 1 所，為前鎮高中。休憩公共設施部分，計畫區共有多處公園用地，其中以興仁公園及鎮海公園、平昌社區公園等較具規模，另如前鎮河畔及部分綠地亦為重要之休憩據點。而前鎮區之行政中心及主要機關亦設置於新草衙地區之中心位置。

5. 宗教

計畫區內的宗教文化多數源自於新草衙地區移民所建立的新宗教信仰圈，區內較具規模的廟宇，如天安宮、天聖宮、五千宮、震天宮等，皆是宗族祭祀廟宇，而小型廟宇、教會亦分佈於新草衙各區之中。

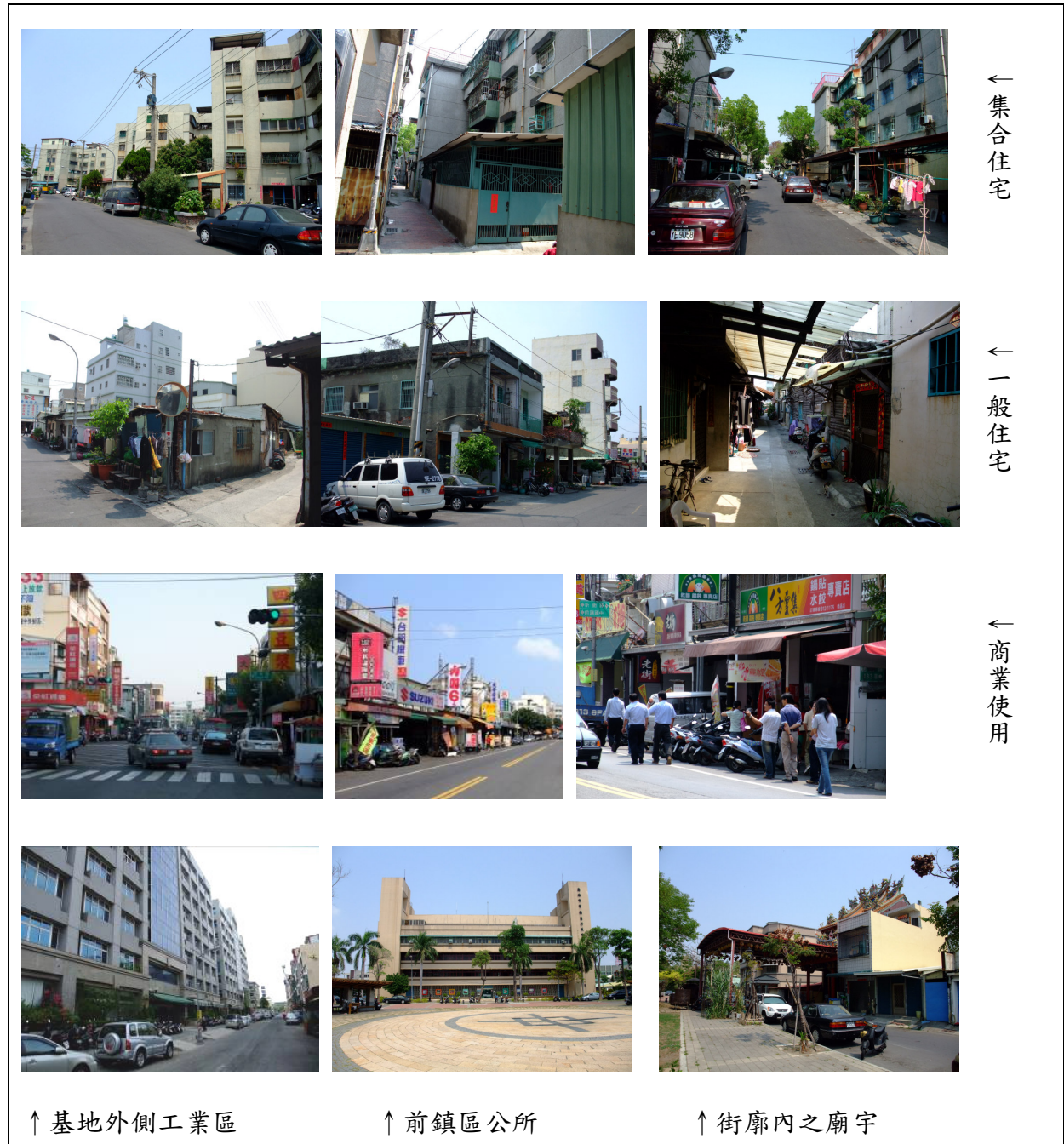


圖3-3 新草衙更新地區土地使用現況說明圖

(二)建築物使用現況

新草衙更新地區內之住宅建築型態較為老舊，舊建物部分主要以加強磚造、鐵皮構造或以鐵皮加蓋之低矮之平房為主，部分地區則為集合住宅形式；而少數新建住宅以 RC 構造之 4~5 樓透天厝為主，新舊建物混雜，整理其主要特性如下：

1.建築物之單元面積偏小

新草衙更新地區內建物單元有相當比例屬於面積偏小之情形，加上基地不夠方整等因素，造成建物面積不足、格局不佳的情形，對於建物之實用性、都市景觀造成影響，同時也降低了居民之生活機能。

2.基地畸零、破碎

部分基地有畸零或與街廓、計畫道路斜交等問題，導致基地難以開發；而目前狹小基地中建築物間參差的狀況，亦容易形成雜亂的破碎空間，此類無法開發利用之零碎土地，加上長年間置破敗之房舍、建築物，使住宅單元間產生不易利用的死角，對於安全、衛生與景觀均有影響。

3.建築物破舊並頻繁使用臨時修補材

本區之建物屋齡多為 25 年以上之老舊房舍，且多呈現破舊狀況或僅以鐵皮修補，鐵皮及臨時修補之建物材料使用頻繁密集，影響聚落外觀與風貌，對於都市安全及防災之機能造成衝擊。



圖3-4 新草衙更新地區建築物使用現況說明圖

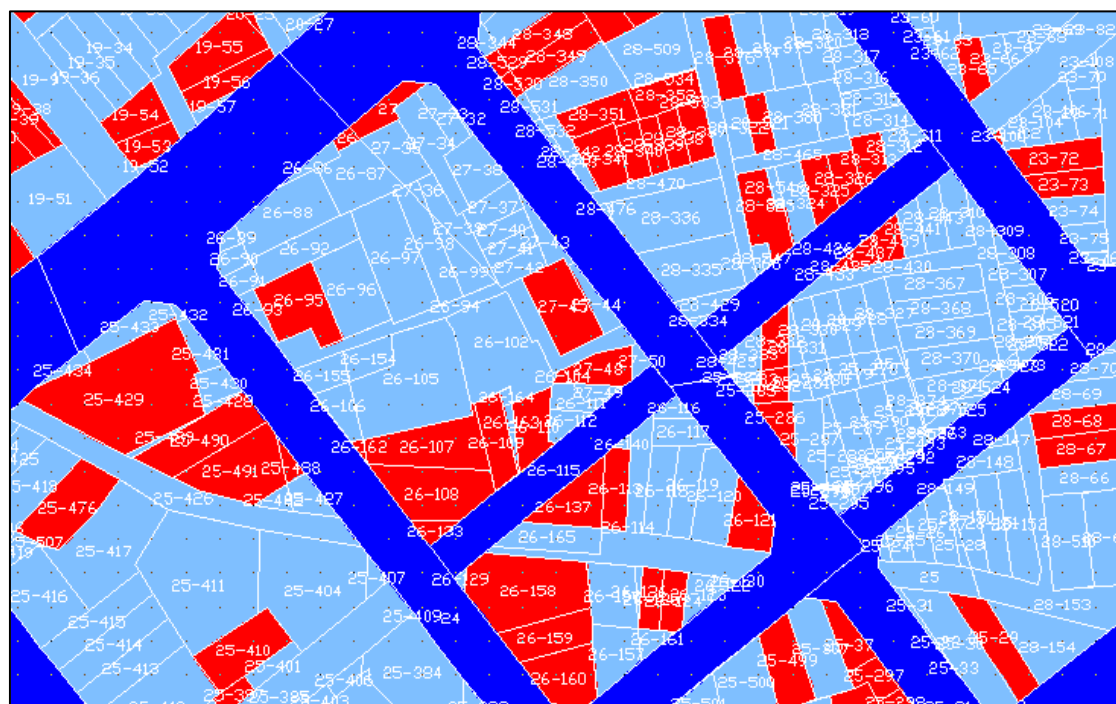


圖3-5 新草衙更新地區地籍零碎、與計畫道路斜交示意圖

三、交通系統

計畫區周圍之主要幹道為中山路及漁港路，再依土地使用之性質與地形配設主要、次要出入道路，分別可通達高雄市區、鳳山市、前鎮漁港、高雄國際機場、林園鄉或直接銜接中山高速公路。

(一)道路系統現況分析

本區之道路系統，可分為聯外幹道、主要道路、次要道路及地區性出入道路等四類型。以下分別就本區各道路層級所含之道路及其功能說明如下：

1.聯外幹道

本更新計畫區周邊最主要之聯外幹道為中山四路，計畫寬度 35m，縱向貫穿高雄市，為新草衙地區聯絡市中心及往南至高雄縣林園鄉之重要聯外道路。

2.主要道路

區內主要道路有新生路（路寬 30m）、漁港路（路寬 30m）及翠亨北路（路寬 20m），為中山路外，其他地區進入新草衙地區的必經道路，但由於周邊產業之關係，如新生路及漁港路都具有車流量高、車速快且多重型車輛(如砂石車、聯結車等)經過之特性。

3.次要道路

本更新計畫區之次要道路為地區性聯絡道路，包括路寬 20m 之德昌路、康定路、康和路、同安路、鎮中路，路寬 15m 之草衙一路、鎮興路、鎮海路、興仁路及路寬 12m 之新衙路等。上述之道路建構出新草衙地區內主要之路網結構，可分為環狀路網及地區集散型道路。環狀道路網為貫通新草衙地區之主要動線，而集散型道路則以東西向或南北向銜接新草衙地區四周圍之主要道路與環狀路網。

4.地區性出入道路

地區性出入道路主要包括未連結到環狀路網的街道或者是運輸量較小的一般社區街巷，其為提供各地區居民連通到新草衙地區主要路網之道路，並輔助各地區交通銜接主要道路、聯外道路及次要道路。

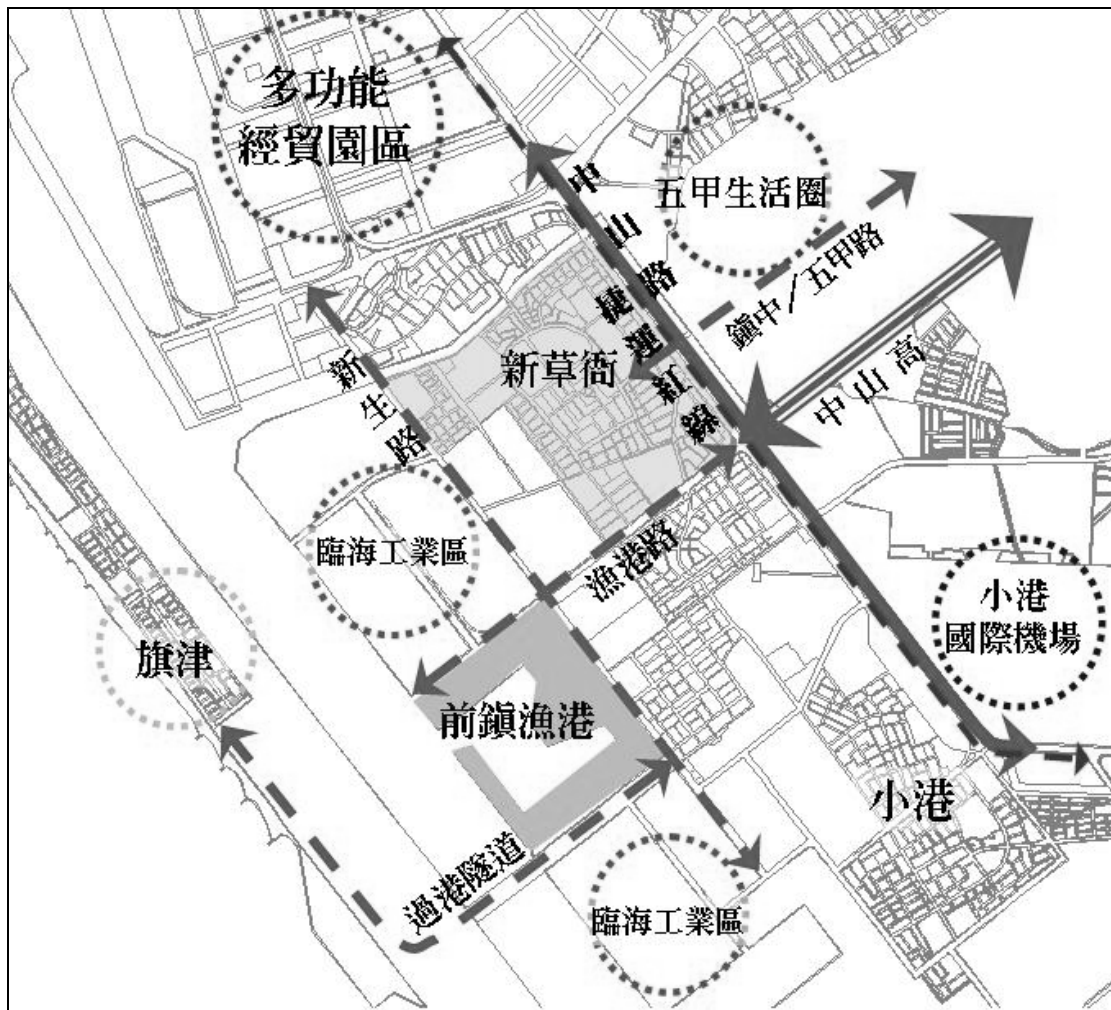


圖3-6 新草衙地區聯外交通動線系統示意圖

(資料來源：『新草衙地區再造綱要計畫及辦理都市更新可行性評估』計畫書)

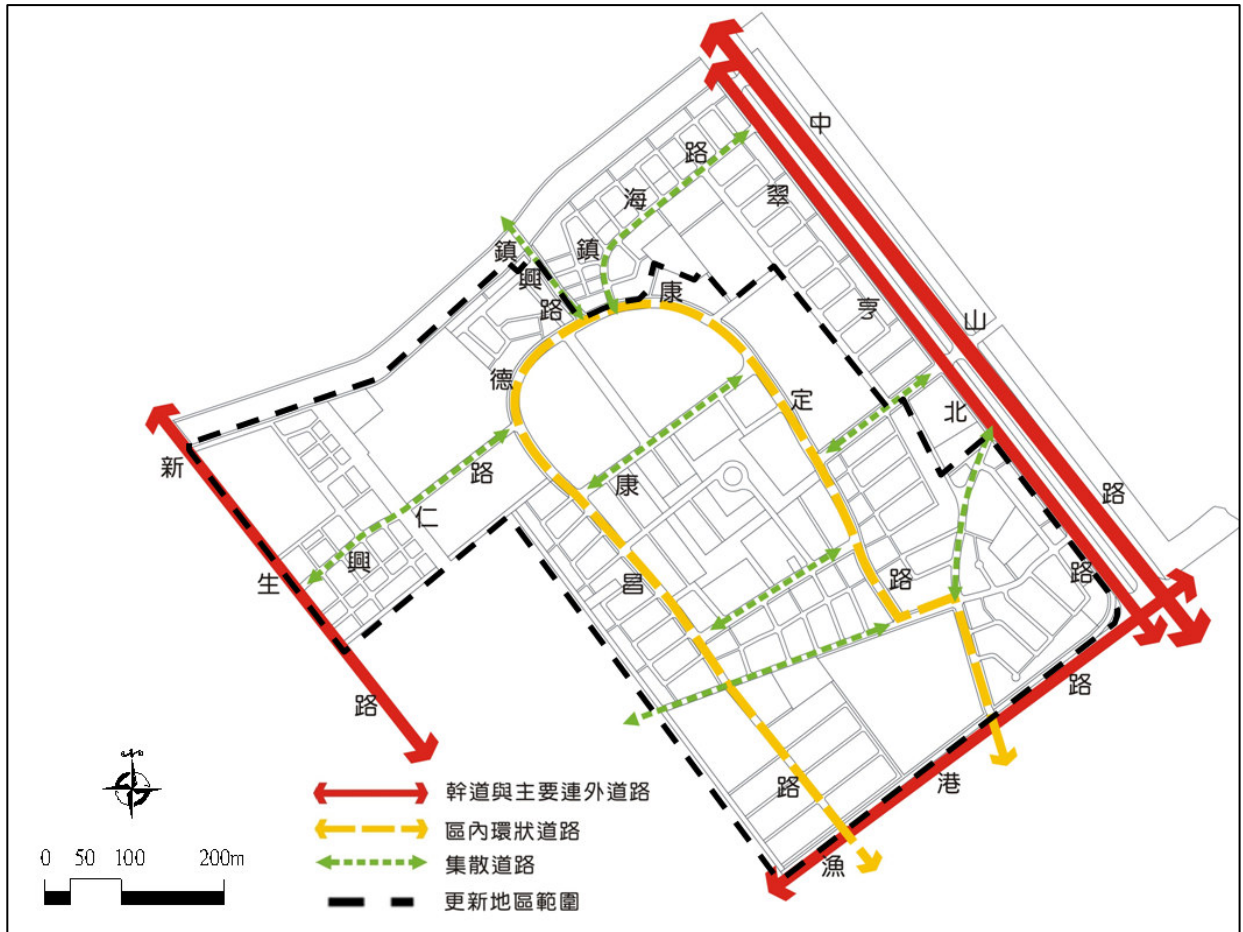


圖3-7 新草衙地區交通系統示意圖

(二)大眾運輸系統

新草衙地區內大眾運輸系統除既有規劃之公車外，於民國 97 年通車的捷運紅線於新草衙地區設置 R5 前鎮高中站，因此大眾運輸系統建置漸趨完整，以下就新草衙地區之大眾運輸系統說明如下：

1.大眾捷運系統—紅線(捷運 R5 前鎮高中站)

捷運前鎮高中站位於勞工局前，介於前鎮草衙舊聚落及鳳山五甲地區的交界處。附近之重要地標有勞工行政中心、前鎮高中、公誠社區等，提供新草衙地區更便捷的交通工具。車站外設有停車場，可供地區居民使用私人運具至捷運站轉乘大眾運輸。

2.公車系統

高雄市公車共有 63 條路線，其中行駛路線經過本更新計畫區者共有 8 條路線，公車系統堪稱完整，其中可分為幹線公車及一般公車，本更新計畫區內公車系統之概況(詳表 3-2)。

表 3-2 公車系統概況表

項次	路線	每日班次
1	小港←12→火車站	45
2	小港站←69→小港站	48
3	火車站←71→鳳鼻頭	2
4	鹽埕站←78→紅毛港	8
5	小港站←201→科工館	2
6	小港站←202→高雄醫學院	5
7	小港站←301→加昌站	66
8	小港站←15→火車站	11

本區除高雄市公車外亦有中長程運輸客運。不僅可通往高雄市各主要聚點，更可到達高雄縣、屏東縣、恆春、墾丁等地；配合捷運 R5 前鎮高中站的服務，範圍內之大眾運輸整體性與轉乘效率亦有所提昇。

四、公共設施

(一)機關用地：

現行都市計畫劃設機關用地三處，目前使用為前鎮區行政中心、前鎮區衛生所、前鎮區地政事務所、草衙派出所、台電變電所、勞工行政中心等用地，開闢率為 100%。

(二)學校用地

現行都市計畫劃設學校用地六處，包括前鎮高中、興仁國中、前鎮國中、鎮昌國小、前鎮國小、仁愛國小等用地，開闢率為 100%。

(三)公園用地

現行都市計畫劃設公園用地五處，分別為公四(鎮海公園)、公五(興仁公園)、公六、公七(龍鳳公園)、公十三(興德里社區公園)，除公六用地尚未完全開闢外，其餘皆已開闢使用。目前公園用地之開闢率為 99.15%。

(四)停車場用地

現行都市計畫劃設停車場用地二處，分別為停一及停二用地等，停一用地目前為前鎮區資源回收站，而停二用地已開闢使用。

(五)社教用地

現行都市計畫劃設社教用地一處，計畫面積 0.9 公頃，未開闢使用。

(六)交通用地

現行都市計畫劃設交通用地二處，分別為配合 90 年 3 月 29 日公告之「變更高雄捷運系統紅線 R3、R12 車站地區部分第四種住宅區、第五種商業區為交通用地案」變更第四種住宅區為交 R5 用地、97 年 4 月 22 日公告之「變更高雄市主要計畫部分社教用地、乙種工業區為交通用地(高雄捷運系統 R5、R19 車站)案」變更社教用地為交 R5-1 用地，目前交 R5-1 用地已開闢作為捷運紅線前鎮高中站使用(捷運系統紅線稱本站為 R5 車站)。故目前交通用地之開闢率為 43.48%。

(七)綠地用地

現行都市計畫劃設綠地用地，除社一及交 R5 之間劃設之綠地

尚未開闢使用外，其餘大部分皆已開闢，其開闢率為 88.43%。

(八)人行廣場用地

計畫區人行廣場用地規劃面積為 2.15 公頃，開闢率為 100%。

(九)鐵路用地

計畫區鐵路用地規劃面積為 1.40 公頃，開闢率為 100%。



圖3-8 公共設施位置圖

表 3-3 公共設施用地使用情況表

項目	編號	計畫面積 (公頃)	已開闢面積 (公頃)	開闢率 (%)	現況使用
機關	機一	1.44	1.44	100.00	前鎮區行政中心、前鎮區衛生所、前鎮區地政事務所、草衙派出所
	機二	0.33	0.33	100.00	台電變電所
	機五	0.64	0.64	100.00	勞工行政中心
	小計	2.41	2.41	100.00	
學校	文小四	1.75	1.75	100.00	鎮昌國小
	文小五	3.7	3.7	100.00	前鎮國小
	文小七	2.17	2.17	100.00	仁愛國小
	文中三	2.9	2.9	100.00	興仁國中
	文中四	5.81	5.81	100.00	前鎮國中
	文高二-一	7.64	7.64	100.00	前鎮高中
	小計	23.97	23.97	100.00	
公園	公四	0.73	0.73	100.00	鎮海公園
	公五	6.34	6.34	100.00	興仁公園
	公六	0.38	0.31	81.56	未開闢完成
	公七	0.57	0.57	100.00	龍鳳公園
	公十三	0.19	0.19	100.00	興德里社區公園
	小計	8.21	8.14	99.15	
停車場	停一	0.93	0.93	100	前鎮區資源回收站
	停二	0.60	0.60	100.00	德昌路、同安路口
	小計	1.53	0.66	43.14	
社教	社一	0.90	0.00	0.00	未開闢完成
交通	交 R5	0.13	0.00	0.00	未開闢完成
	交 R5-1	0.10	0.10	100.00	捷運 R5 前鎮高中站
	小計	0.23	0.10	43.48	
綠地		6.82	6.03	88.43	未開闢完成
人行廣場		2.15	2.15	100.00	
鐵路		1.40	1.40	100.00	

(資料來源：變更高雄市都市計畫臨海特定區細部計畫(第四次通盤檢討)案計畫書)

五、土地使用概況及建築物權屬

新草衙地區長期處於公有地被佔用之情形，以下將新草衙地區整體土地權屬狀況整理如下：

表 3-4 土地權屬比例表

	市有地	國有地	私有地	總計
面積(m ²)	789,847.90	5,767.33	207,688.70	1,003,303.93
百分比(%)	78.72%	0.58%	20.70%	100%

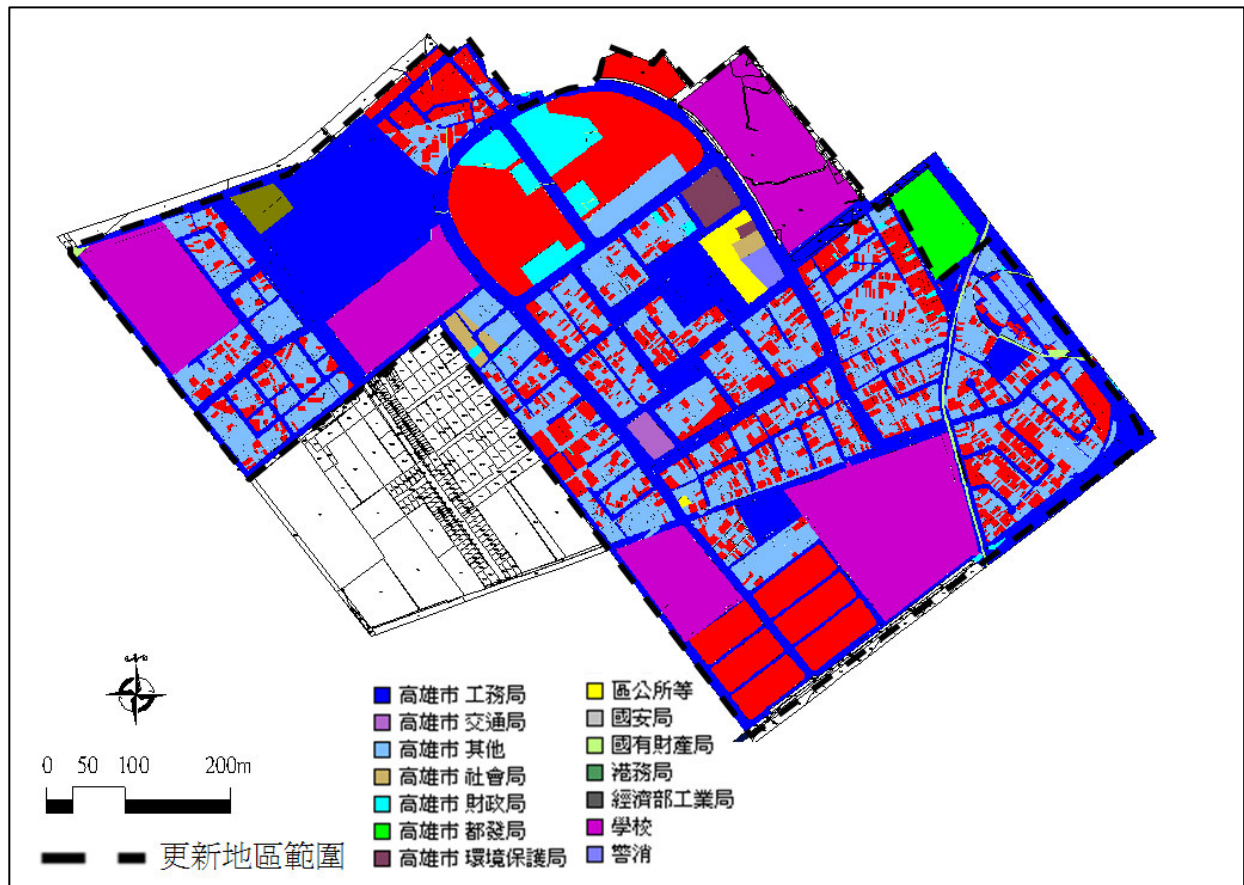


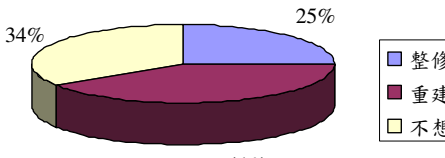
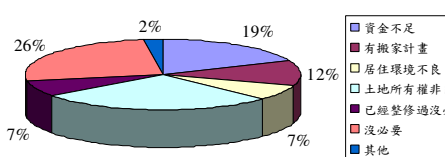
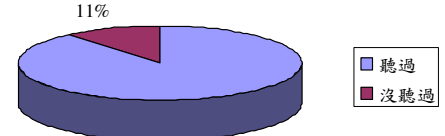
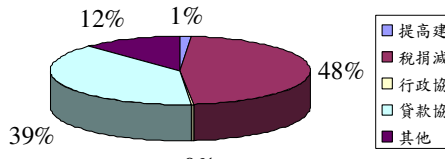
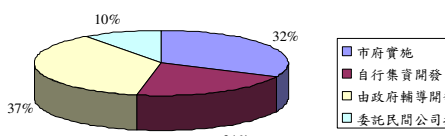
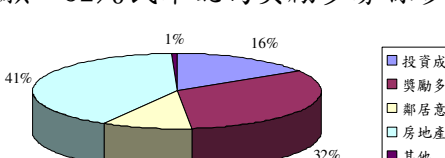
圖3-9 新草衙更新地區土地權屬分析圖

由上述圖表可知，在土地權屬方面，新草衙更新地區範圍內之土地將近 80%仍屬於公有地，但比對目前區內之實際發展情況，可發現多數的土地使用仍屬於居民佔用之情形。

六、居民意願

本更新計畫範圍內土地有 79.3%屬於公有地，依據都市更新條例第 27 條規定，公有土地及建築物應一律參加都市更新。但多數公有土地實際上則處於遭佔用的情況。考量地方民情及實際都市更新推動之可行性，本更新計畫仍針對範圍內居民進行問卷調查(593 份樣本，信心水準 95%、誤差 5%)，經分析發現，多數民眾均期望新草衙地區的環境能夠有所改善，然其中有 37%民眾期望由政府輔導開發，32%民眾期由市府實施；另外在鼓勵民眾參與都市更新的機制方面，有 48%民眾對於稅賦減免最為注重；而 39%民眾期政府能提供貸款協助；在有關影響民眾參與都市更新意願度之事項，41%民眾認為更新後房地產價值高低會影響參與都市更新之意願、32%民眾認為獎勵多寡係參與都市更新的重要因素。

表 3-5 居民意願調查分析表

類別	問題	說明													
民眾參與都市更新意願度	對於目前房屋整建或重建之意願	<p>34%民眾沒有意願，不願意參與者主因係房屋已經整修過，對於參與都市更新房屋會被拆除存有疑慮，且抱持維持現狀可免繳地租的心態。沒有整修過甚至荒廢的房屋使用人，也擔心屆時權益受損，但多數居民仍樂觀其成，願意參與都市更新。</p>  <table border="1"> <tr><th>意願</th><th>百分比</th></tr> <tr><td>整修</td><td>41%</td></tr> <tr><td>重建</td><td>25%</td></tr> <tr><td>不想</td><td>34%</td></tr> </table>	意願	百分比	整修	41%	重建	25%	不想	34%					
	意願	百分比													
	整修	41%													
	重建	25%													
	不想	34%													
	對於整修、重建未能實現或缺乏意願之原因	<p>27%民眾係因土地所有權非自己持有而缺乏整修或重建意願。</p>  <table border="1"> <tr><th>原因</th><th>百分比</th></tr> <tr><td>土地所有權非自己持有</td><td>27%</td></tr> <tr><td>資金不足</td><td>19%</td></tr> <tr><td>居住環境不良</td><td>12%</td></tr> <tr><td>已經整修過沒必要</td><td>7%</td></tr> <tr><td>沒必要</td><td>7%</td></tr> <tr><td>其他</td><td>2%</td></tr> </table>	原因	百分比	土地所有權非自己持有	27%	資金不足	19%	居住環境不良	12%	已經整修過沒必要	7%	沒必要	7%	其他
原因	百分比														
土地所有權非自己持有	27%														
資金不足	19%														
居住環境不良	12%														
已經整修過沒必要	7%														
沒必要	7%														
其他	2%														
民眾是否聽過都市更新	<p>89%民眾聽過都市更新。</p>  <table border="1"> <tr><th>聽過</th><th>百分比</th></tr> <tr><td>聽過</td><td>89%</td></tr> <tr><td>沒聽過</td><td>11%</td></tr> </table>	聽過	百分比	聽過	89%	沒聽過	11%								
聽過	百分比														
聽過	89%														
沒聽過	11%														
民眾對都市更新何項獎勵措施較具興趣	<p>48%民眾希望稅賦減免，39%民眾期政府能提供貸款協助。</p>  <table border="1"> <tr><th>獎勵措施</th><th>百分比</th></tr> <tr><td>提高建築物容積</td><td>12%</td></tr> <tr><td>稅捐減免</td><td>48%</td></tr> <tr><td>行政協助</td><td>1%</td></tr> <tr><td>貸款協助</td><td>39%</td></tr> <tr><td>其他</td><td>0%</td></tr> </table>	獎勵措施	百分比	提高建築物容積	12%	稅捐減免	48%	行政協助	1%	貸款協助	39%	其他	0%		
獎勵措施	百分比														
提高建築物容積	12%														
稅捐減免	48%														
行政協助	1%														
貸款協助	39%														
其他	0%														
都市更新推動者	<p>37%民眾期由政府輔導開發，32%民眾期由市府實施。</p>  <table border="1"> <tr><th>推動者</th><th>百分比</th></tr> <tr><td>市府實施</td><td>32%</td></tr> <tr><td>自行集資開發</td><td>21%</td></tr> <tr><td>由政府輔導開發</td><td>37%</td></tr> <tr><td>委託民間公司投資開發</td><td>10%</td></tr> </table>	推動者	百分比	市府實施	32%	自行集資開發	21%	由政府輔導開發	37%	委託民間公司投資開發	10%				
推動者	百分比														
市府實施	32%														
自行集資開發	21%														
由政府輔導開發	37%														
委託民間公司投資開發	10%														
影響民眾參與都市更新意願度之事項	<p>41%民眾認為更新後房地產價值會影響參與都市更新之意願；32%民眾認為獎勵多寡係參與都市更新的重要因素。</p>  <table border="1"> <tr><th>事項</th><th>百分比</th></tr> <tr><td>投資成本多寡</td><td>1%</td></tr> <tr><td>獎勵多寡</td><td>32%</td></tr> <tr><td>鄰居意見的整合</td><td>16%</td></tr> <tr><td>房地產的價值</td><td>41%</td></tr> <tr><td>其他</td><td>10%</td></tr> </table>	事項	百分比	投資成本多寡	1%	獎勵多寡	32%	鄰居意見的整合	16%	房地產的價值	41%	其他	10%		
事項	百分比														
投資成本多寡	1%														
獎勵多寡	32%														
鄰居意見的整合	16%														
房地產的價值	41%														
其他	10%														

七、都市發展課題

(一)SWOT 分析

以下透過 SWOT 分析對於新草衙地區推行都市更新之優勢、劣勢、機會、威脅進行整理：

表 3-6 新草衙地區 SWOT 分析表

S(優勢)	W(劣勢)
<ol style="list-style-type: none">1.大眾運輸優勢2.交通區位優勢3.獨具特色的花園城市規劃4.公共設施建設完備	<ol style="list-style-type: none">1.複雜的發展歷程與零碎的土地現況2.居民對都市更新觀念不足以致推動都市更新時有所阻力3.建築物高度限制認知落差造成居民疑慮4.居民對於以土地及建物之處理方式存疑
O(機會)	T(威脅)
<ol style="list-style-type: none">1.周邊重大建設漸趨成熟2.公部門對新草衙地區之投入	<ol style="list-style-type: none">1.整體住宅市場之供需平衡2.周邊地區開發造成的競合關係

(二)都市發展課題探討

課題：新草衙地區多數呈現狹窄、凌亂、窳陋狀況，生活品質不佳

對策：都市更新事業計畫執行時應將更新單元與周邊之公共設施考量一併規劃，強化更新單元與公共設施、開放空間的連結性，並要求更新單元需配合都市設計構想開發，管控環境品質。

課題：新草衙地區缺乏正面之自明性與特色，應如何形塑

對策：配合花園城市的規劃理念，投入公共開放空間改善，發展林蔭大道與地區發展核心、水岸空間等潛力地區；都市更新單元則配合地區規劃定位進行開發，創造新草衙地區的自明性與特色，形塑地區的魅力。

課題：如何加強新草衙地區與大眾運輸場站之關連性

對策：透過優先投入捷運場站通勤主要路徑之公共改善工程，以實際環境改善提高街道之品質，進而引起民眾使用大眾運輸之意願。但由於捷運場站位於新草衙地區東側而非中心位置，因此新草衙地區整體交通網絡應逐步全面改善，促使大眾運輸之服務範圍能夠擴及整個草衙地區。

課題：過於零碎的土地，整合不易，劃定方整更新單元難度高

對策：居民劃定更新單元時若土地仍處於不完整情況，公有地於需要時可於協調後適時納入更新單元範圍，維持基地方整。此外，以鼓勵畸零地綠美化作為軟化空間手法，改善環境品質。

肆、計畫基本目標與策略

一、發展定位

整理上位計畫、相關計畫以及本更新計畫之分析與探討，提出新草衙更新地區未來都市層級及地區層級發展上之定位構想：

表 4-1 新草衙都市更新地區發展定位說明表

定位層級		定位與構想說明
都市層級定位	中高雄與南高雄間的連接介面	<ul style="list-style-type: none">• 補強高雄市三大發展結構中，中經貿、南物流交界地區的服務機能。• 運用位置之便適性，創造適宜的居住環境以服務鄰近就業人口。• 運用優越交通區位，營造地區自明性，創造進出高雄市中心之重要都市意象。
地區層級定位	兼具生活與就業的基礎產業聚集活動及住宅區	<ul style="list-style-type: none">• 配合區域行政中心機能，營造地區發展核心，鼓勵具規模之商業活動於此區營業，形塑出合乎地區服務核心之產業密度與強度。• 配合捷運場站推行結合大眾運輸之人本交通與開放空間網絡，提昇地方整體環境之基礎。• 利用完整的開放空間網絡，營造本區舒適、親切的空間特質，有效帶動並串連新草衙地區居住、商業、服務、行政地區之發展，成為地區型發展核心。

二、計畫基本目標與策略

新草衙更新地區就長期發展而言具備高度發展潛力，但現況仍有諸多層面之課題及需要進行改善之部分，為完成新草衙更新地區發展定位與構想，須仰賴公共建設、公共環境改善以及民間共同投入等行動以達整體性的成果。以下提出新草衙更新地區之再發展構想，作為後續實際推動都市更新事業時之參考。

(一)再發展整體策略

新草衙更新地區現況呈現之問題主要包含開發遲緩、發展不均衡、環境窳陋雜亂等實質環境問題，構成現況之因素如土地權屬、違建佔用以及社經條件不佳則又影響民間投入再造之意願，造成發展停滯。

目前新草衙地區民眾對於投入都市更新較為陌生，而對新草衙地區環境現況的不滿意亦為對於都市更新缺乏信心的重要因素。因此提出下列構想以提高都市更新推動之可能性：

1. 以實質環境改善提高居民參與都市更新之意願

實質環境改善是地方居民對於地區發展最能實際感受的部份，因此藉由實質環境改善提昇居民對於地方後續發展潛力之信心及對政策的認同，進而願意改造自身環境，參與都市更新與環境再造。此外投入環境改善與建設時，需配合地區發展構想系統性的建構新草衙更新地區之公共空間網絡，同時間為地區長期發展建立基礎。

2. 調整都市更新推行策略以提昇民間投入更新可能性

考量新草衙地區獨特的發展背景，包括土地權屬問題、違建佔用，以及社會經濟等方面之問題。為有效提高居民投入都市更新與都市再造的可行性，可以多元化方式推廣都市更新，包含事前宣導、都市更新相關限制、條件的調整，以及因地制宜的協調策略等。

(二)實質環境發展策略

新草衙更新地區長期發展必須提高環境自明性，並配合大眾運輸場站等重要資源塑造舒適、便捷的開放空間網絡，進而引導私部門在良好的公共環境下進行合理開發，建構符合規劃構想之都市型態。

因此以下歸納新草衙地區重要之環境資源並配合新草衙地區花園城市之概念，提出新草衙地區實質空間再發展策略：

1.以地區發展核心向外發展，建構層次清晰、機能健全的生活環境

為落實花園城市的規劃概念，形塑地區獨特性，因此於再發展時應先行規劃土地使用及開發型態。

新草衙更新地區以其中央之商業區配合區公所等服務機關，發展為商業、服務與行政機能中心，滿足全區及周邊地區之服務需求，發展型態應較其他地區密度較高且規模大。其四周則以住宅區以及鄰里性商業區為主，並配置開放空間深入各個地區，於適當地點設置公園綠地與學校等公共設施，建構層次清晰的地區發展結構。

2.善用地區環境資源建構地區場域感

新草衙地區之邊界有部分環境資源如前鎮河、鐵道(及其腹地)及綠帶等可加以利用，透過上述界面的妥善規劃設計可達到強化地區意象與自明性、增加居民活動空間與延伸開放空間網絡等效果，於投入環境改善時應加以評估。

3.人本概念的開放空間與道路網絡

新草衙更新地區之街道規劃以一環狀道路作為貫穿區內之主軸，並向各區發散，環狀道路以高度綠化之林蔭道路作為發展構想，目前於部分路段已有成果(如德昌路段)。為配合高雄捷運的通車並串連鄰近之大眾運輸場站，推行以人為本的交通概念並落實於區內現有的主要道路網絡，為重要發展原則。

新草衙更新地區之主要交通網絡將同時具備多重之服務功能，除以高度綠化的林蔭道路呈現地區意象、提供景觀及遮蔭功能外，道路不僅以汽機車為主要服務對象，需利用其完整的道路網絡，連結至大眾運輸場站及區內重要開放空間與節點，並注重提供步行及自行車使用品質、整合周邊可利用之土地規劃鄰里休憩活動之場所，使新草衙地區之街道與開放空間有效串連，並營造舒適、活力的街道氛圍。

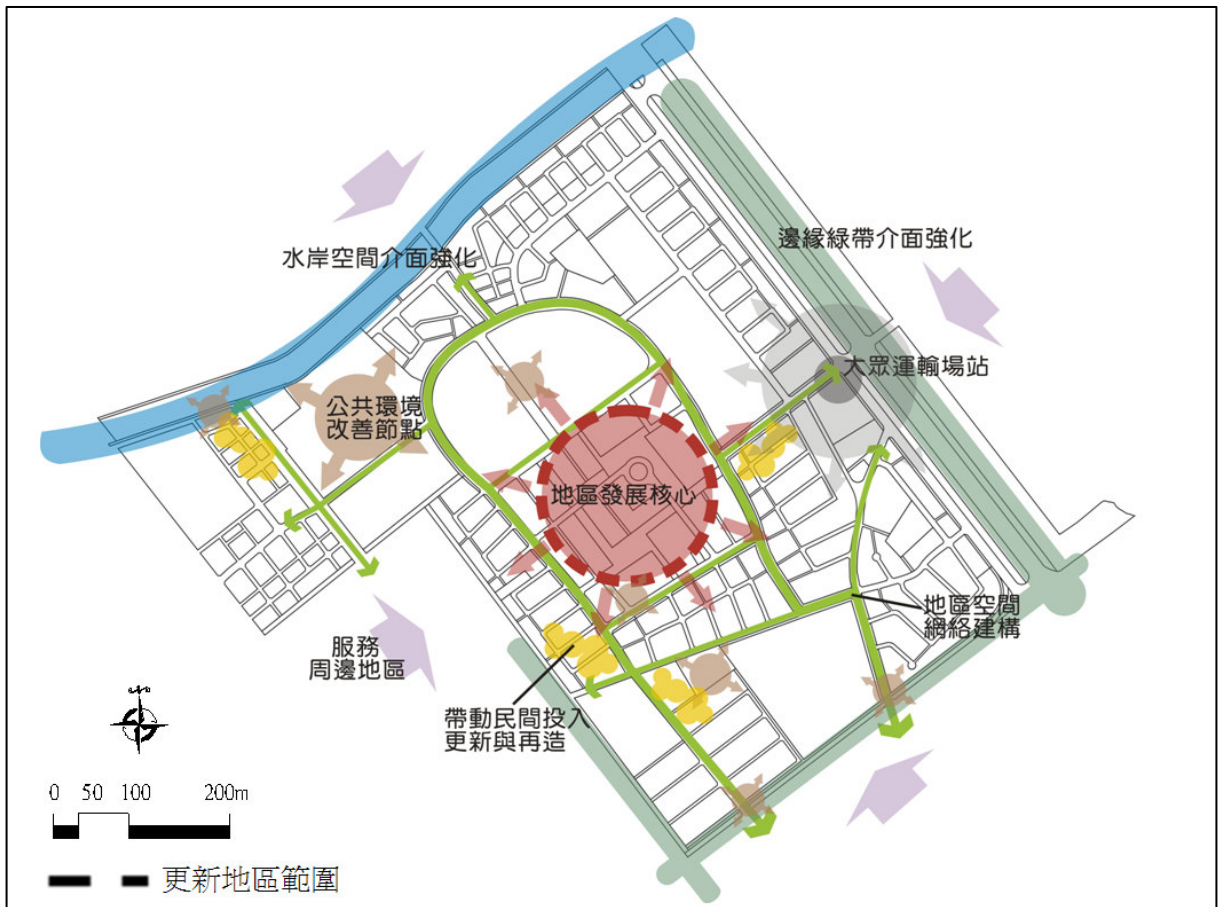


圖4-1 實質環境發展概念圖

伍、實質再發展

一、土地使用構想

(一)土地使用構想

1.商業區層級定位

新草衙更新地區可將商業服務分為兩類層級，分別為新草衙更新地區發展核心內之商業區及社區服務型商業區。發展核心型商業區的土地使用強度應屬於區內較高者，並維持開發規模較大、類型多樣的商業活動；此外政府機關除提供基本之服務機能外，可增加社會教育機構及藝文表演展覽場所等使用機能，配合商業活動，強化本區域活動之串連性，並考量日、夜間均能持續利用的可能性，塑造本區活動核心。

而社區型之商業服務區設置於各住宅區之中，作為服務鄰近住宅區之鄰里性商業聚集處，目的在於便利地區居民可利用較短之旅次滿足最基本的各項生活需求。

2.強化大眾運輸系統與土地使用之關連性

為加強新草衙都市更新地區與大眾運輸系統(捷運 R5 前鎮高中站)之串連，因此與大眾運輸系統連結之主要動線沿線(如鎮中路)，應提昇其土地使用之豐富性與機能性，提高街道為行人使用之意願。因此應鼓勵沿街之餐飲、零售業及服務業等產業，以塑造動線上之趣味性、吸引力及都市活動的延續性。

3.改善與周邊地區之聯繫性與服務機能

新草衙都市更新地區與周邊地區關係密切，而周邊就業人口之服務需求對於本區之商業發展有重要的影響，如本區西側由於鄰近工業區及辦公大樓，故有服務鄰近就業人口之機會，因此在與周邊產業銜接的地區，沿街面鼓勵土地混合使用，並以服務鄰近就業人口需求之餐飲及服務業為主，配合街道與環境改善營造服務路徑。

4.全區型開放空間營造

新草衙地區公共設施多數已開闢，但開放空間之服務層級與對象仍應加以定位。為促使資源有效投入，可於區內選定全區型主要開放空間，避免與鄰里型之公共設施機能重疊而浪費，並將大尺度的展演空間、主題性活動空間等具規模之設施規劃於此處設置。

5.廣場與停車場與環境之整合

廣場用地主要配合商業活動及本區服務核心共同營造，必須降低停車使用之比例，增加人行空間步行之使用機能，以作為串連服務核心之空間；根據廣場用地型態之不同，可安排為活動廣場、徒步區等不同類型，配合周邊土地使用以及環境設計，達到整合廣場鄰近場所之功能。

停車場用地在以大眾運輸導向發展之原則下，可檢討其供需情形。在都市更新後，更新單元中新建物之停車需求多數將內部化，對於停車場之需求將降低。因此停車場用地之供給量在調整後，若有多餘空間應以加強環境綠美化以及與開放空間串連等項目為目標。

二、開放空間系統

為形塑完整的開放空間網絡，本更新計畫提出入口意象系統、藍帶系統、綠帶系統、都市廣場等四項地區環境改善構想，以串連新草衙地區之開放空間及景觀網絡。

(一)入口意象系統

為強化新草衙地區之自明性，區域邊緣與外界之介面處理為重要項目，其中入口意象是營造地域場所精神及特性的主要節點。新草衙地區北側有前鎮河、東側與南側有臨港線鐵路、西側有部分為綠帶區隔，因此進入新草衙地區之出入動線較為集中於少數主要道路路口，入口意象營造效果顯著。基本上可藉由公共設施及路口之街角空間留設進行設計，以設置地標物、高度綠美化或其他空間界定手法營造入口意象，並配合社區營造供居民共同參與，提昇地方認同。

(二)綠帶系統

以貫穿全區之環狀道路建立綠環道，做為新草衙地區綠帶系統之綠軸，配合連結綠環道之道路將綠帶系統延伸，並與區內之公園、綠地、校園結合形成完整之綠帶網絡。

新草衙地區於將來為以人本導向發展之區域，因此林蔭道路需強調高度綠化，並重新分配空間給予步行、自行車以及提供鄰里活動之空間。而校園及公園等綠資源除避免過多硬鋪面並加強綠化外，其與外界間之介面應以開放形式呈現，如利用景觀綠美化替代傳統圍牆，使綠意延伸之至鄰里之中，使綠帶系統能夠串連。

(三)藍帶系統

前鎮河位於計畫區北側，為新草衙地區最重要之藍帶資源，目前已有簡易的景觀設施與綠美化，未來發展在周邊環境品質提昇後，其可進一步強化水岸空間之親水性及增加活動空間，如部分改為徒步區、加強停留休憩設施機能。

空間規劃上以休閒活動為主要意象，應加強河岸的植栽設計，並以人行步道、自行車道、木棧道及緩坡階梯及適度照明設計，營造一個適合居民休憩的水岸空間。

(四)都市廣場

都市廣場為配合地區服務核心或人潮較多地區的開放空間形式。透過都市廣場可強化步行環境基礎、配置充足休憩設施並串連廣場周圍建物，營造舒適場所。

為因應服務核心較多之人潮及活動需求量，區內建物四周可以廣場形式呈現。廣場可分為面狀及帶狀形式，面狀形式之廣場中央以提供開闊之開放空間作為使用主要活動與人潮聚集處，並於周邊輔以休憩及服務設施。而帶狀廣場則提供以步行為主的動線，配合兩側較密集之商業使用，提供安全舒適的使用環境。

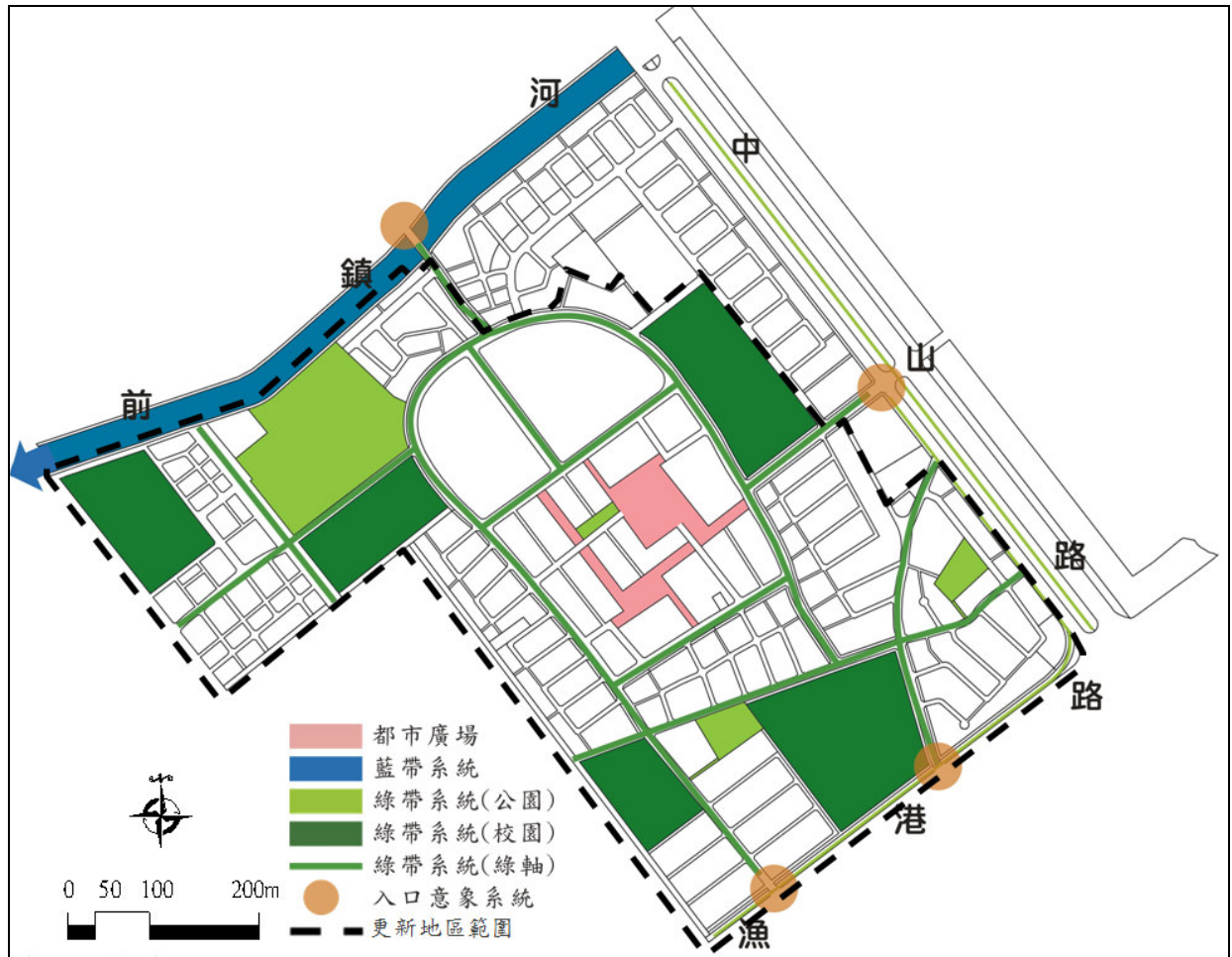


圖5-1 開放空間系統構想示意圖

三、交通系統

參考上位計畫，定位並調整新草衙更新地區內各道路層級與其功能，其中道路層級包括連外主要道路、區內主要道路、區內連接道路及區內次要道路。

(一)連外主要道路

新草衙更新地區利用交通區位優勢，強調其位置之重要性，本區鄰近中山高速公路、過港隧道，地區聯外交通便利性高，而中山路為高雄市之主要幹道，同時是通往小港機場之道路；新生路則作為連接高雄港區之道路，另外漁港路除可通往港口、碼頭及鳳山市外，本更新計畫定義漁港路為中山路與新生路之間的連接道路，串聯海陸運輸。

(二)區內主要道路

區內主要道路在本更新計畫之定位是指可以通行新草衙範圍內主要地區，且可以直接連接連外主要道路。依新草衙更新地區之道路特性，本更新計畫以區域內之環狀道路作為主要道路，包括德昌路、康定路、新衙路及草衙一街所串聯之道路。

(三)區內連接道路

對區內連接道路是指輔助區內主要道路連接至連外主要道路者，以成為完整的主要出入道路系統，同時可舒緩進出新草衙地區之交通流量，而對象包括連接區內康定路及中山路的鎮中路、連接區內德昌路至新生路之興仁路以及區內連接北側地區之鎮興路等。

(四)區內次要道路

區內次要道路在本更新計畫之定位是指在新草衙地區內非主要道路及連接道路者，屬提供鄰里交通或收集之道路，但必要時可舒緩區內連接道路之交通量。

四、都市防災

新草衙地區部分巷道狹窄、鄰棟間隔不足，復加建築物老舊、多非防火構造，實有公共安全之虞。參考行政院於民國 92 年 8 月 19 日頒布實施之「災害防救基本更新計畫」內容，提出下列構想說明如下：

(一)防(救)災避難場所

新草衙更新地區之防災避難地區(或據點)係利用學校用地、公園用地、鄰里公園兼兒童遊樂場用地、廣場用地、停車場用地、綠地等屬開放空間之公共設施用地，兼作防災避難場所和緊急疏散地區使用。

1.臨時避難場所

考量因空間阻隔或緊急事故之急迫時效性，供作暫時性避難空間使用。以區內之學校、公園、兒童遊樂場、廣場、停車場、綠地等具外部開放空間之公共設施提供數量多而分散的避難空間。

2.中長期收容所

除因應前項空間阻隔或緊急事故之急迫時效性，供作暫時性避難空間使用外，選擇能提供較完善設施和庇護之公共場所，於災害發生後供安置災民使用，如區內之學校或行政機關等。

3.其他：包括各項機能之救災據點，說明如下：

- (1)以地區行政中心作為救災指揮中心，負責對外聯繫及取得各種情資，配合消防資源指導救災作業。
- (2)派出所於救災時深入社區鄰里之空間，進行情報資訊蒐集及災後秩序之維持。
- (3)消防單位提供防(救)災必要的設施及設備。

(二)防(救)災路線

本更新計畫區之防(救)災路線主要係利用計畫道路劃設之，分述如下：

1.消防救災路線

本區之消防救災路線系統，主要針對火災及震災之防(救)災規劃設計，劃分為緊急救援輸送道路、救援輔助道路等，茲分別說明如下：

(1)緊急救援輸送道路

指定區內路寬 20 公尺以上之計畫道路作為緊急救援輸送道路，這些道路為區內之主要聯外道路，除寬度考量外並因其貫穿本更新計畫區，故為區內相當重要之防(救)災道路。

(2)救援輔助道路

指定本更新計畫區寬度大於 12 公尺之計畫道路為救援輔助道路，作為消防及擔負車輛運送區外救援物資至計畫區內之道路。

2.避難逃生動線

除上述指定為消防救災路線使用之計畫道路外，其餘區內次要、出入道路及人行步道指定為避難逃生路線，作為輔助性路徑，以連接消防救災路線與防(救)災據點。

3.火災延燒防止地帶

利用公園用地、鄰里公園兼兒童遊樂場用地、廣場用地、停車場用地、綠地等具外部開放空間之公共設施作為火災延燒防止地帶，結合聯外道路，於緊急危難時提供防災避難疏散之場所，兼具火災延燒防止隔離功用。

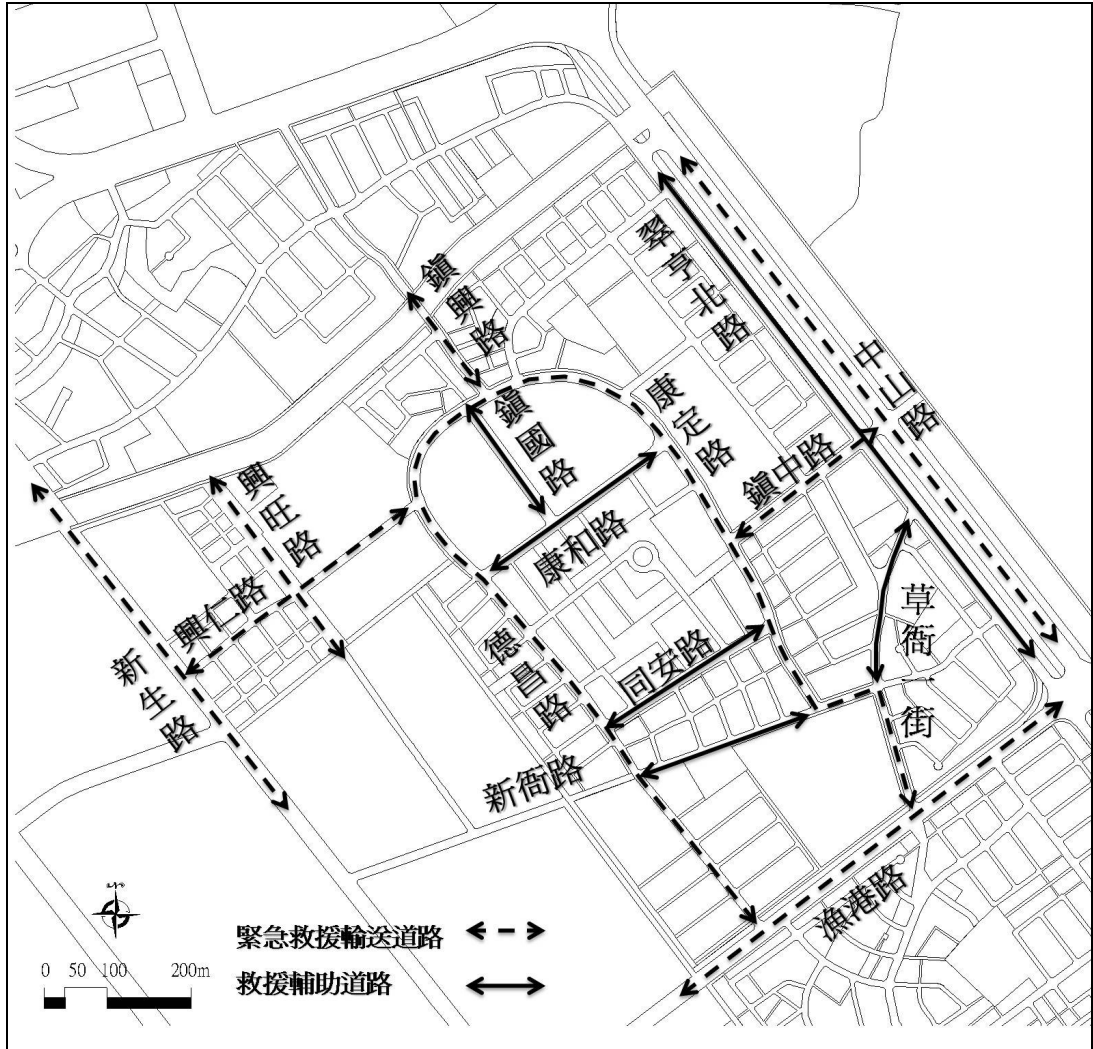


圖5-4 新草衙都市更新地區防(救)災路線構想圖

陸、更新單元劃定基準

新草衙更新地區都市更新單元劃定基準：同一街廓內緊臨計畫道路，土地面積在 500 平方公尺以上。

「都市更新條例施行細則」第五條規定：『更新單元之劃定，應考量原有社會、經濟關係及人文特色之維繫、整體再發展目標之促進、更新處理方式之一致性、公共設施負擔之公平性及土地權利整合之易行性等因素』，本計畫因應新草衙更新地區特殊之發展背景及人文民情，訂定適合當地的更新單元劃定基準。

新草衙更新地區在公有地長期遭佔用，市府無法有效進行建築管理之下，當地都市及建築發展呈現脫序情形，土地畸零、建築物配置與計畫道路斜交、住宅單元面積狹小、建物老舊破敗、既有巷道狹小、生活環境品質低落、公共安全等問題已益形嚴重，長久下來已成為難以解決之沉疴課題，為解決上開問題，本府爰推動新草衙地區都市更新，以改善新草衙民眾居住環境，並增進公共利益。

考量新草衙地區私有土地分佈零散，大部分均屬於透天型態之小型面積規模，未來都市更新之整合較為不易，本更新計畫將最小更新單元面積基準訂為：「同一街廓內緊臨計畫道路，土地面積在 500 平方公尺以上」，以鼓勵當地居民投入參與都市更新，提高都市更新推行之可行性。

