

檔 號：

保存年限：

高雄市政府都市發展局 函

80247
高雄市苓雅區新光路38號25樓之4

地址：802721高雄市苓雅區四維三路2號6樓
承辦單位：都設科
承辦人：賴俊凱
電話：07-3368333轉2240
傳真：07-3328276
電子信箱：kail2@kcg.gov.tw

受文者：高雄市都市計畫技師公會

發文日期：中華民國112年8月14日
發文字號：高市都發設字第11233776000號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：會議紀錄乙份

主旨：檢送本局112年7月26日召開「本市都市設計審議原則修正草案座談會議(容積增量設計及都審但書規定)」會議紀錄乙份，請查照。

正本：郭副局長進宗、蘇俊傑委員、劉美秀委員、張學聖委員、高雄市不動產開發商業同業公會、高雄市大高雄不動產開發商業同業公會、社團法人高雄市建築師公會、社團法人高雄市建築學會、社團法人高雄市建築經營協會、高雄市都市計畫技師公會、高雄市景觀工程商業同業公會、高雄市政府交通局、高雄市政府工務局(建築管理處)、高雄市政府工務局公園處、高雄市政府工務局道路養護工程處、高雄市政府工務局新建工程處、貳本規劃設計顧問股份有限公司

副本：本局都設科

局長吳文彥

本市都市設計審議原則修正草案座談會議(容積增量設計及都審但書規定)

會議紀錄

一、開會時間：112年7月26日(星期三)下午2時

二、開會地點：本府四維行政中心9樓第六會議室

三、主持人：郭副局長進宗

紀錄：賴俊凱

四、出席單位及人員：詳簽到簿

五、業務單位簡報(略)

六、與會討論意見：

議題一：容積增量建築基地設計原則

(一)劉美秀委員

1. 通常適用容積增量案件的基地條件，會比一般案件的條件好，有義務多負擔公共空間之公益性。
2. 綠覆率、人行道淨寬及緩衝空間等規定，操作下來應無太大問題，若緩衝空間受限於基地條件無法留設4.5公尺，至少應維持2公尺。
3. 臺北在容積增量案件上的操作經驗，無論是設置雙排植栽或單排植栽，人行道淨寬都是留設2.5公尺以上。
4. 法定車位上限的論述較難取得共識，或可改以樓層數的概念規範，例如不能開挖到地下五層或地下六層等。臺北目前是不得超過地下六層。

(二)張學聖委員

1. 場站周邊應以TOD導向發展為主，不希望設太多車位，改搭乘大眾運輸系統，故將原條文修正改為實設車位上限，但1.3倍的上限是否合理，實為難題。
2. 法定車位1.3倍要用科學的方式算出並不容易，可以改用一個政策的數字，就是政府往前邁步的企圖，甚至會有不同地區、不同形式的差異。
3. 容積增量案件應有公益性的責任在，如具有鼓勵TOD精神的公益性措施，提供場站周邊轉乘、公車接駁、公共自行車服務等。
4. 過往參加國家的淨零政策、交通部的審議過程中，交通單位都希望都計單位能幫忙，因發展電動車的減碳效益還是有限，故2050淨零路徑都在談TOD。
5. 高雄大眾運輸搭乘率仍不足，交通部門若無透過都計部門的工具協助，會更難以達成TOD目標，對交通局的發言較為訝異，太遷就於現況就沒有政策的影響性，府內各單位還要再協調。

(三)蘇俊傑委員

1. 緩衝空間受限於基地深度不足，會導致車道迴轉半徑下不去，故建議基地深度小於一定條件者，免留設 4.5 公尺，但仍須留設 2 公尺。
2. 地下六層的規定已執行多年，可以此開挖量為標準，若要突破到地下七層就要有相關的公益措施。

(四)高雄市不動產開發商業同業公會

1. 為避免難以達到綠覆率 80%，建議「不可綠化部分」及「立體綠化」要納入條文之適用。
2. 有關停車位不得設置於地上 2 層，在容積足夠的情況下，也有停車位設置於地上 2 層以上的可能，故建議此條文為原則性規定。
3. 小坪數發展趨勢下，小宅的室內面積不超過 12 坪(約 40 平方公尺)，導致戶數增加、大樓各戶的停車需求也增加，若無法滿足就會產生停車成本外部化的問題，故建議再評估法停 1.3 倍之上限是否妥當。
4. 停車數量若以「上限」規定，會造成停車位奇貨可居，停車位會比樓上層的單價還要高。
5. 完備步行環境，跟綠化植栽會有牴觸。
6. 建築能效等級及綠建築分級評估制度，內政部已有完善規範，較為具體可行。

(五)高雄市大高雄不動產開發商業同業公會

1. 申請高雄厝案件，是否屬於容積增量案件？
2. 基地狹小案件(如危老案)難以留設 4.5 公尺緩衝空間。
3. 部分基地臨接之計畫道路寬度不足，公有人行道亦狹小，若人行道淨寬從 1.5 公尺提高到 2.5 公尺，街道景觀反而弔詭。
4. 汽車停車位折減若回歸交評機制，都審是否還有相關折減規定(如自行車補足汽車)。
5. 提供的數據落在 1.3 倍以上，但卻以 1.3 倍為上限，無法滿足實際汽車需求。
6. 交評仍以場站距離規定停車數量的下限，甚至到一戶一汽車位，本次修正草案與交評法令適用上的衝突，該如何因應。
7. 應再釐清多少車位數可以滿足一般民眾需求，又不妨礙大眾運輸系統的發展，等取得平衡後再訂定車位管制上限。
8. 考量高雄大眾運輸發展不如臺北，建議黃線 TOD 完成前先暫緩推動本條文。

(六)社團法人高雄市建築師公會

1. 建議條文應有名詞定義，具體說明何謂「容積增量」；「人行道淨寬」係指沿建築線側始需留設，也建議定義清楚。
2. 查都市設計審議授權範圍規定所指之基地面積為 2,000 平方公尺，而本案規定 1,000 平方公尺之依據為何。
3. 不能綠化的地方越來越多，又希望提升綠覆率，故建議納入立體綠化規定。
4. 建議計算上可納入「執行綠化困難面積」並具體列出有哪幾項可扣除，以達成設計目標。
5. 建議此規定：「建築基地因容積增量增加…，為原則。」，應從通案性條文移至容積增量設計條文。
6. 支持 TOD 的正向發展，但在開挖樓層數或法定停車上限的政策未定之前，公益性改善措施可以先納入推動。
7. 可考量基地作住宅使用時，才受到停車數量上限的管制，辦公室等使用則不受管制。

(七)社團法人高雄市建築學會：

1. 危老及都更案件是否屬於容積增量案件。
2. 小基地案件停車空間不足情況下，民眾開始接受倉儲式停車位(如停車塔)，但本案規定「容積增量的法停以平面停車為原則」，是否會影響倉儲式停車空間的規劃。

(八)高雄市政府交通局

1. 交通法規係針對停車內部化為目標，希望開發案達到一定停車數的下限，甚至是多留設，以避免停車位不足而外溢。
2. 本次修正草案係鼓勵搭乘大眾運輸，故要求減設實設停車位。擔憂在高雄大眾運輸條件還沒那麼健全完善下，反而會造成停車格位外溢現象，如發生此狀況，民眾也不會選擇搭乘大眾運輸，還是會將車停在路外道路空間，相對影響交通安全。
3. 日本針對私人運具過多情況，透過停車場法規定，要求民眾先有車位才能擁有車輛，係停車內部化概念。
4. 建議待本市大眾運輸路網健全後，再實施相關停車數量管制。

議題二：提請都市設計同意項目建議公益性改善措施

(一)劉美秀委員

1. 臺中、臺南、新北都有協助開闢基地周邊公園綠地的規定。
2. 臺北有規定捐贈社宅的戶數需達15戶以上，主管機關才會同意接收。社會住宅在臺北會是種獎勵措施而非回饋事項，如捐贈社宅就列入都更獎勵項目之一，通常不會把社會住宅當作都市設計審議同意項目的對價。
3. 公益性改善措施會對建商產生很大負擔，故在「一般性對環境影響較小者」部分，可評估增加「提供額外的開放空間(不得計入開放空間獎勵)」，也是種對附近環境友善的設施。
4. 各界都有反應容移、容獎的案子，已經有對價關係後才會取得那些容積，所以臺北最新趨勢的是以「開放空間」為主，就是在開放空間獎勵範圍外，還要再計算提供一定比例開放空間作為環境補償措施。
5. 電動車充電樁會有選擇哪一間系統廠商的問題。
6. 臺北市目前在推行淨零排放自治條例，針對建築能效等級部分，是從公部門開始，規定2030北市府的公有建築要取得一級能效。
7. 因建築能效等級還在建研所階段，尚未到營建署，加上涉及後續使用管理(如燈具、家具)，未來取得使照後，申請室內裝修就能變更掉，在實務上很難追蹤管理，並非建築管理階段就能解決，或許要等中央確定相關規範後再進行。

(二)張學聖委員

1. 立法原意就是利得回饋的概念，容積增加就要回饋公益性措施，但在操作上反而轉嫁給消費者，造成房價更高，也非政府樂見，應更詳細設計制度。
2. 利得回饋跟開發義務，是兩個不同的概念。容積增量讓更多的人進來，就會對周邊環境產生影響，若回饋事項能讓周邊環境更好，就值得期待，如原本只是座普通的公園，因建商增額容積提供的代金能讓公園改善的更好，就能與周邊社區形成共好。
3. 公益回饋要注意地區性的問題，避免淪為賣容積的制度。
4. 公益性事項中，對於區域的需求，不一定是廠商選，而是針對個案周邊比較需要的公益改善事項，由廠商來提案，或政府部門提出對於地方品質提升的需求，以做為公益性回饋的認定。
5. 究竟該選擇幾項公益性改善措施，涉及到成本考量，應站在合理公平的立場，避免對建商造成過多的剝削。

(三)蘇俊傑委員

1. 考量突破事項的輕重程度不一，選擇幾項的公益性改善措施要注意比例原則的問題，不同價值的情境都不一樣，如突破開挖率後，就能減少開挖一層，相對的獲利就很高。
2. 回饋的部分就是跟價值有關係，如選擇捐贈公益性設施，但只提供一戶社宅，主管機關要接收嗎；若無達到一定數量，主管機關也難以接收。
3. 社會福利設施(托嬰或日照中心)可行性可能會比較高，但也要考量該地區是否有需求。
4. 捐贈代金協助開闢公共設施，或是認養公園，也具有可行性。
5. 綠色交通部分，考量電動汽車發展趨勢，也可規定設置電動汽車的充電樁，如設置於路邊或捐贈設置於路外停車場裡面。
6. 捐贈社宅基金部分，重點還是如何量化價金。依開發業者的角度，選擇價金是最方便的。

(四)高雄市不動產開發商業同業公會

1. 文字「調整」法定停車位數量部分，法定停車位是可以調整的嗎，請再釐清修正。
2. 「量體超出規定」部分，若僅為部分細計區才有此規定，建議補充附圖說明。
3. 一般性對環境影響較小者，如雙排喬木適用困難，都可以用一項公益性改善措施處理，但此政策最終就是增加營建成本，轉嫁到消費者身上。

(五)高雄市大高雄不動產開發商業同業公會

1. 基地內設置社宅、社福設施、Ubike 空間等，實際上的可能性相當低；在不影響基地開發時程下，還是會以錢為衡量，在內部成本及外部成本壓不下來情況下，最後還是轉嫁給消費者。
2. 希望提供具可行性的方案，能夠協助政府，透過公私合力將環境改善很好。
3. 環境改善價金部分，請提供明確的量化金額，以評估開發成本。

(六)社團法人高雄市建築師公會

1. 以臺南的執行為例，容積增量 40% 需要提供公益性回饋，區公所會訂定回饋措施作業要點，再由開發單位自行找區公所討論公益性回饋項目，包括回饋金或認養公園。提供回饋金的話，以 1 平方公尺 30 元計算，就是總樓地板面積乘以 30 元得到總金額；另一種是認養公園，因臺南的公園權管單位是在公所，就由建商跟公所簽合約，並在都審報告書核定前，將合約附在報告書內予業務單位查核。

2. 依草案附表的第一項跟第二項，要找到對口單位相當困難，主管機關是否接收管理該空間也會遲疑，會造成開發時程上的不確定性。
3. 提升容積的量，跟改善公共設施的金額，是否等價對比，難以訂出標準。
4. 目前草案是依增加的容積或突破事項的數量，去決定應選擇公益性改善措施的數量，建議再評估只選擇一項公益性改善措施，但該項目的執行金額需達一定規模。

(七)高雄市政府公務局公園處：成立公園基金部分，還在研議中。

(八)高雄市政府工務局道路養護工程處：有關都市設計同意項目建議公益性改善措施，建議納入協助、認養道路維護或繳納周邊道路一定期間維護費用。(目前本處道路刨鋪費用約 500 元/平方公尺)

七、結論：

請業務單位參酌與會代表意見修正，並邀集相關單位召開技術會議後，續召開研商會議討論修正草案。

八、散會(下午 4 時 30 分)