



# 以大眾運輸導向發展高雄捷運黃線 - 加減法則的都市治理

高雄市政府捷運工程局副總工程司 / 王然興

高雄市政府捷運工程局開發路權科科长 / 黃俊翰

台灣世曦工程顧問股份有限公司捷運工程部協理 / 蔡榮禎

台灣世曦工程顧問股份有限公司捷運工程部副理 / 陳世任

台灣世曦工程顧問股份有限公司捷運工程部正工程師、建築師 / 許以奇

關鍵字：大眾運輸導向發展、高雄捷運黃線、加減法則、都市治理

## 摘要

為促進高雄市成為大眾運輸導向發展之都市，經調查捷運黃線沿線都市發展現況，研擬具大眾運輸導向發展（Transit-Oriented Development, TOD）潛力之場站發展戰略定位，並透過不同面向之都市發展策略，來引導重要捷運場站周邊具有TOD潛力的公、私有土地朝高強度、高效率之土地使用發展，配合回饋部分公益設施以補強捷運車站節點周邊地區性空間與環境公共使用機能，同步提升改善都市景觀之城市治理願景。

TOD，係以高效率的大眾運輸系統為主幹，透過捷運車站周邊土地將使用強度提升、高效都市機能的融合，來提高土地開發及公共設施配置之效益，並以稅收支持大眾運輸營運成本，以形塑具宜居性、可及性及高效能的永續都市型態與土地利用模式之城市治理。

經研究後發現加減法則的都市治理。從加法介入都市脈絡，加強東西向都市廊帶的連結，促使高雄市都市發展再結構，加強捷運本業的服務提升、加強捷運場站開發，加強便捷的轉乘環境緊密地生活連結之四加法。另從減法引進的觀點，在捷運周邊減低私運具的停車位，引進共享運具停車位，減

本文資料節錄自「捷運黃線沿線都市發展及 TOD 戰略總體更新規劃案」

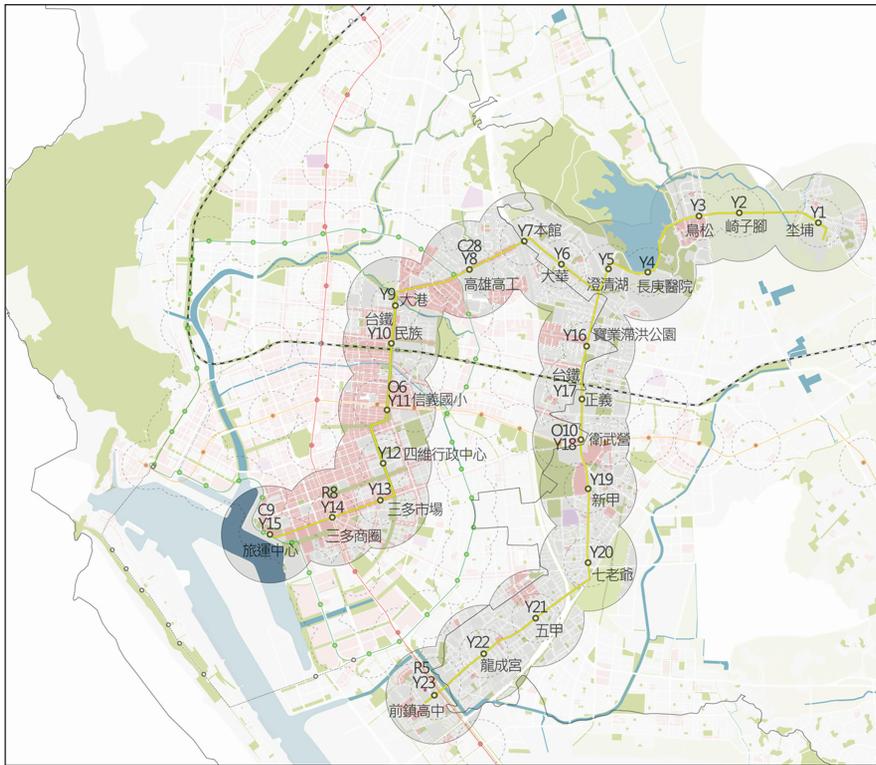


圖 1 高雄捷運黃線沿線場站與周邊 800 公尺地區

低市民使用私運具所帶來的公共利益負擔。捷運場站周邊鼓勵大眾運輸使用，減低法定停車位數量的設置，引導市民選擇更便利便宜的公共運輸之三減法。以此四加三減法則的都市治理將有效地促進高雄市成為大眾運輸導向發展之都市。

## 一、高雄捷運黃線沿線都市發展現況

### (一) 高雄捷運黃線沿線範圍

以高雄捷運黃線沿線場站與周邊地區為

總體規劃標的（如圖1所示），以場站周邊800公尺作為規劃範圍，可服務人口統計為居住人口51萬6千人、就學人口8萬6千人（如表1）。

捷運黃線又稱「捷運都會線」，為高雄繼紅、橘線後第3條地下化捷運。其定位為亞洲新灣區與東高雄核心區間往來的運輸骨幹，串連沿線諸多醫療、大專院校、觀光資源、文創產業等資源，可服務高雄市核心區東側路廊之主要公共運輸旅次，並可透過轉乘捷運、環狀輕軌、公車、臺鐵等既有大眾



表 1 黃線場站周邊 800 公尺可服務人口統計表

場站名稱	居住人口	戶數	就學人口	場站名稱	居住人口	戶數	就學人口
Y1 埤埔	2,477	919	0	Y13 三多市場	31,534	14,041	618
Y2 崎子腳	250	115	0	Y14 三多商圈	26,786	12,746	1,303
Y3 鳥松	2,184	1,034	533	Y15 旅運中心	10,064	4,652	124
Y4 長庚醫院	3,015	1,282	1,468	Y16 寶業滯洪公園	43,091	15,308	2,416
Y5 澄清湖	6,778	2,739	1,333	Y17 正義	26,174	10,318	4,106
Y6 大華	15,022	5,516	2,944	Y18 衛武營	15,780	6,396	1,810
Y7 本館	21,468	8,405	1,974	Y19 新甲	25,464	10,241	6,940
Y8 高雄高工	44,629	18,968	24,662	Y20 七老爺	30,529	14,924	0
Y9 大港	31,543	13,241	12,549	Y21 五甲	39,874	15,451	2,924
Y10 民族	26,417	11,519	231	Y22 龍成宮	34,751	13,303	3,560
Y11 信義國小	34,707	14,992	4,145	Y23 前鎮高中	25,839	11,389	6,379
Y12 四維行政中心	33,458	14,501	6,285	小計	<b>516,812</b>	<b>222,000</b>	<b>86,304</b>

註：800 公尺服務範圍與相鄰車站重疊部分採均分各半方式計算。

運輸系統，達到擴充大眾運輸路網之效果，進而吸引大量居住、就業人口聚集，帶動周邊地區發展。捷運黃線採中運量系統規劃，路線規劃總長度為22.91公里，設置23座車站（1座高架車站，其餘為地下車站）與1座機廠。黃線路線採「人」字型設計，其路線起於鳥松神農路，經大埤路、澄清路後，往西轉進本館路為「建功民族段」，經建工路南轉民族路、民生路、民權路，再西轉三多路至亞洲新灣區；往南直行澄清路則為「澄清五甲段」，經南京路、五甲二/三路至鎮中路與翠亨北路口，與紅線前鎮高中站交會。

捷運黃線分別與紅線、橘線、環狀輕軌、臺鐵各有兩站相鄰，轉乘車站位置、車站付費區位調整與轉乘連通道銜接等規劃上以滿足乘客最大便利及舒適為原則。捷運紅

線R8（三多商圈）車站下方現已預留月台空間，未來黃線Y14車站可與捷運紅線R8車站月台設施與出入口，另外3座與捷運轉乘（Y11/O6、Y18/O10、Y23/R5），2座與臺鐵轉乘（Y10/臺鐵民族站、Y17/臺鐵正義站）及2座與環狀輕軌轉乘（Y8/C28、Y15/C8），則需考量設置適當通道或設施與既有車站連通轉乘銜接。

## （二）交通導向主導高雄市都市發展脈絡

1. 明清時期－水陸運傳統步行城市，左營、鳳山及旗后/哨船頭漁村

高雄市舊稱打狗，明清時期即有大量移民前來開墾，清代改制後屬鳳山縣管轄，並陸續於埤仔頭（今左營舊城）、下陂頭（今鳳山舊城）等地陸續設置縣城，於周邊形成

最早的漢人街市與聚落，此時期交通方式主要以步行及人力車為主，透過官道（同今省道級）與北側安平港連繫。旗后、哨船頭（今旗津、哈瑪星）地區則依港灣優勢而形成約四萬人的漁村聚落，並在1863年打狗港開港後正式邁入國際舞台，一躍成為打狗對外貿易運輸的重要樞紐。

### 2. 日治時期－工業化軌道運輸城市·港鐵建設及都市計畫

日治時期的高雄在太平洋戰爭南進基地的戰略定位之下，特別重視鐵路建設與港口修築。1908年臺灣本島縱貫線鐵路全線通車，建立起串聯高雄市南北的鐵路系統，並與打狗港連結成為重要的客、貨運輸走廊。沿線發展成都市化、現代化的生活街區，各項服務性商業及日常生活服務機能均以港口或車站為中心向周邊拓展，遠距離旅行及貨物流通則仰賴船運及鐵路進行，某種程度上體現出最早的TOD發展概念雛形。

### 3. 1945-2000－汽車導向發展城市·政策引領公路交通系統發展

此時期都市發展分別以高雄港及高雄車站為核心，向北拓展至三民、左營、楠梓，以及延伸至南側的前鎮、小港等區域。同時闢建臨海工業區、高雄加工出口區（前鎮）及楠梓加工出口區等主要工業區，形塑出「工業港都」鮮明的城市形象。公路系統主要配合重工業衍生的貨運需求而佈設，由港灣地區分別向北、東內陸區域拓展，路幅寬

闊且道路設計上兼具載重能力考量，奠定了今日高雄市寬闊、開敞的都市格局。1970年以降，因以國道高速公路、快速道路等發展健全，本市轉變為以汽車為導向的城市發展，也深深影響了市民的交通選擇，直至今日汽、機車等私人運具為高雄市民出行移動的首選。

### 4. 2000-2030邁向大眾運輸城市·軌道運輸路網逐漸成形

隨著2007年高鐵與2008年高捷紅、橘線陸續完工通車，本市成為台灣第二個捷運城市。2017年輕軌環狀線第一階段（凱旋中華－哈瑪星）通車，2018年市區鐵路地下化計畫第一階段完工啟用，大幅提升高雄市區軌道運輸系統的便利性，捷運運量也逐年穩定成長。至2019年總運量達6千8百萬人次新高。2020年起YouBike 2.0及共享機車陸續進駐高雄並廣獲好評，至2023年捷運系統營運長度達59.8公里、興建中57.11公里，捷運黃線預計於2028年完工通車，大眾運輸交通便利促使市民以私人運具為主的交通型態已漸進轉變，2030年以TOD導向的都市生活願景儼然成形，詳圖2。

### （三）捷運黃線場站周邊地區 TOD 發展潛質

捷運黃線路廊沿線經過7個都市計畫區，路線所經有早期發展、高密度的苓雅、三民區與南側的鳳山五甲與前鎮草衙地區，也有本館、寶來滯洪公園站旁的新興發展區，或

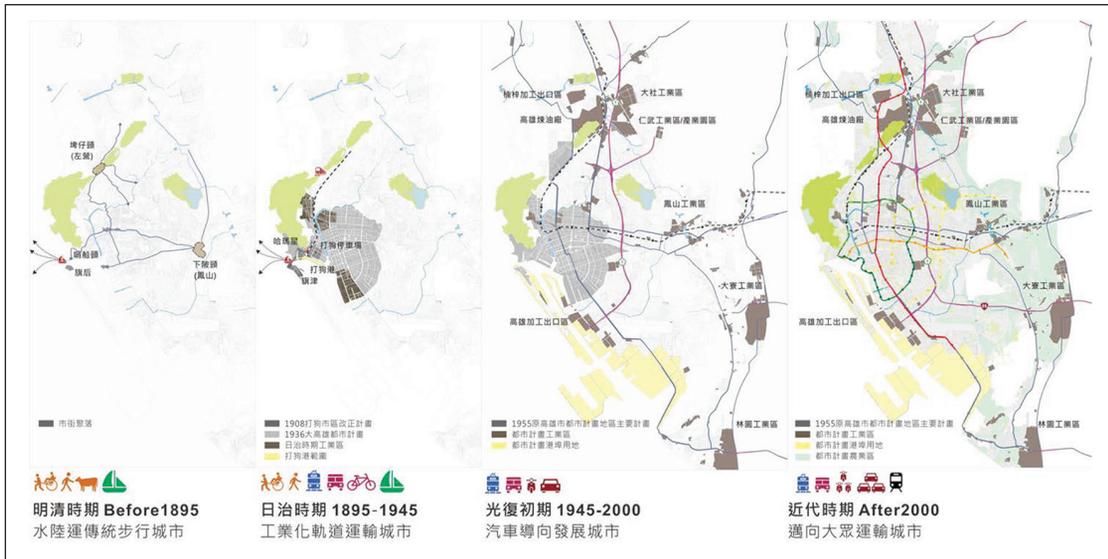


圖 2 高雄市交通與城市發展變遷圖

如衛武營周邊具有大型公共建設投資與開發潛力，同時也有像是鳥松或是七老爺站周邊具備待開發的區域。綜觀黃線場站地區未來TOD發展特性與條件，來作為後續TOD發展策略之依據。

1. 捷運黃線構成環圈，多元串連都市活動節點與人文景觀、旅遊資源

捷運黃線從市中心區連結到外圍的衛武營、五甲到前鎮，形成一個環路，並且向東延伸至澄清湖與鳥松，路線可服務主要廊帶的通勤旅次，且沿線鏈結諸多全市性商業街區、行政核心、學校、醫院、藝文展演與休閒旅遊據點與重大建設/開發計畫（如圖3所示），有機會發展成為兼具工作、就學、生活、消費、遊憩多元特質的運輸廊道。

2. 沿線場站周邊土地利用條件－可開發強度高，具備TOD推動條件

捷運黃線所經地區皆在都市計畫區範圍內，由西向東，分別通過市中心區（Y9-Y15）、市郊區（Y6-Y8, Y16-Y23）、郊區（Y1-Y5），展現三種不同的土地使用潛質。三種潛質為市中心區－高強度之面狀商業區與住宅區分布，可開發強度高、原縣轄區/新興發展區－集中商業核心發展，其餘普遍為住宅使用及場站少數場站周邊為低密度之農業區土地，有待變更調整其可開發強度與使用型態，以支持大眾運輸發展。

3. 沿線場站周邊地區發展現況－以住宅為基底，兼具商業/文教/藝文/休閒多元特質

黃線場站周邊500公尺範圍內之土地使用



圖 3 黃線場站周邊都市活動、人文與景觀資源現況

呈現於市中心區有高比例的商業區，外圍環帶則呈現以住宅區為主，商業區點狀分布，然而從國土利用調查資料觀察黃線沿線土地使用現況，可以發現除了Y1-Y4、Y15站周邊多為尚未完全開發的用地，多數仍為住宅使用或是沿街為底層商業、上層仍為住宅使用的型態，住宅使用上的比例普遍在15-35%間，而Y10-Y14在都市計畫上商業區用地比例雖高，然而實際地區商業使用樓地板也僅在20-24%間，詳圖3。

#### (四) 小結

高雄市是全台灣第一個將TOD概念納入都市計畫機制並透過聯合開發等方式實現TOD的城市。經過前節爬梳城市交通發展史

及都市發展現況後，有幾點推動TOD的挑戰如列。

1. 面對大城市尺度，透過更健全的路網提升捷運搭乘率
2. 2011年起具TOD理念的容移機制，城市核心尚待成形
3. 運用公有土地辦理促參，帶動都市活動能量往場站周邊移動
4. 突破場站落點限制，提升捷運服務便利性
5. 免費或低費率的汽、機車的停車成本是推動大眾運具的絆腳石
6. 營造安全、舒適、有趣的人本街道，鼓勵市民搭乘大眾運具
7. 整備自行車路網拉長最後一哩路，延伸捷運服務



8. 面對城市轉型，創造多核心的投資環境

## 二、捷運黃線沿線 TOD 發展願景與策略構想

### (一) 以 TOD 啟動城市空間再結構

高雄城市格局大，城市人口與台北相當，加上過往捷運建設未有併同城市再發展的整體擘劃思維，因此都市消費活動外移後，原本扮演都市中心功能的舊市區發展能量漸弱，更新改造動能低，市中心的新崛江、漢神、三多等既有商圈沒落，加上消費型態轉變，使得高雄缺乏明顯的城市中心與商業街區。

高雄市以原本工業城市的基底，市府刻正推動半導體S廊帶帶動城市產業轉型，推動中的科技/製造產業中心或園區，除了5G AIoT新創園區外，橋頭科、路竹科及仁武、林園、小港等既有石化鋼鐵產業聚落皆在城外圍，市中心缺乏吸引年輕人留下居住、生活的工作機會。

### (二) 捷運黃線 TOD 空間發展面向與策略

捷運黃線從市中心區向外擴展連結到市郊區，路線所經之場站地區除了市中心毗鄰商業核心外，周邊多為住宅使用，都市活動能量弱，因此目前預測未來旅運量低，應有大幅提升的想像。促進場站地區朝向緊密（Density）、複合發展（Diversity）的土地

使用型態，並補充地區公共服務機能，搭配地區人本街道環境設計（Design）以及多元運具轉乘規劃（Transfer）提升地區公共環境品質以達高雄市TOD總體戰略（圖4）目標所擬策略：

1. 策略一：以既有路廊連結黃線、輕軌雙環線，強化東西向都市空間連結，提高移動性創造運量

七條既有路廊分別為中山、中正、一心、瑞隆、二聖、輜氣、三多、臺鐵、建工本館，搭配輕軌與黃線建設到位，連同紅線於市中心區構成多條相距約1公里的南北向路線，大幅提升市中心的大眾運輸覆蓋率。

2. 策略二、結合公/私有具潛力土地開發形塑策略性場站節點HUB，回應城市空間與產業發展布局

透過盤點黃線沿線場站周邊具有一定規模面積的公有閒置或低度利用土地，將這些所盤點出具備區位優勢的開發基地透過公私協力的合作，因應場站所在區位節點之環境特性與發展定位，導入高強度、高複合土地使用機能，進而引導站區周邊都市與空間機能發展方向，創造地區HUB核心。

捷運黃線沿線有7處具備發展為HUB潛力的場站地區（如圖5所示），連同高雄車站、凹子底、亞洲新灣區2.0等全市商業/產業核心，以驅動高雄都市空間再結構，朝向多核心的城市結構，豐富城市風貌發展。

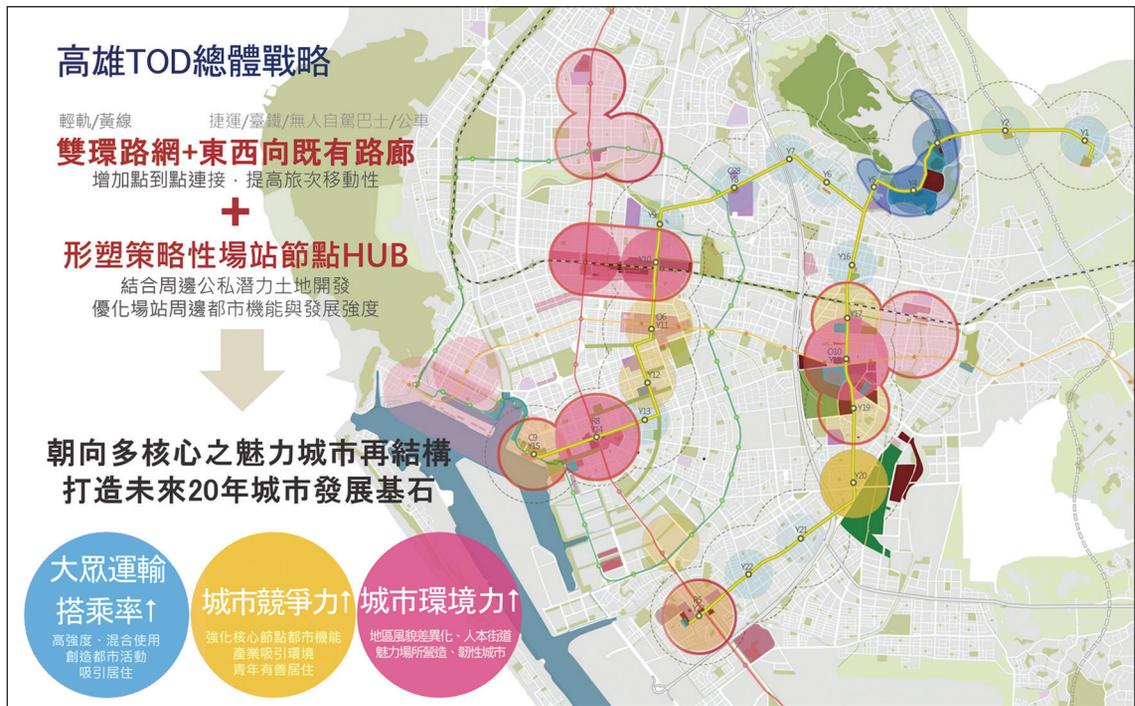


圖 4 高雄 TOD 總體戰略規劃

三多商圈站或是民族站等鄰近全市重要商圈或商務核心，策略用地應優先考量強化其地區商業、商務、休閒觀光、文化交流等多元複合之都市功能，其建築使用應引導優先作為商業、辦公、旅館、休閒娛樂等機能的複合型開發為原則，且商業開發比例較高，來加乘地區開發，強化地區全市性商業/商務活動機能。

衛武營周邊地區立基於南台灣藝文重鎮－衛武營國家藝術文化中心與都會公園，具備豐沛的文創與觀光休閒能量，加上捷運橘、黃線交會帶來的便捷流動，有機會成為

東高雄藝文、觀光休閒、都會生活的新核心。目前場站周邊具備許多大型公共設施與待開發土地，未來應配合地區發展的願景對其整體加以檢討，引導用地朝向都會商務、休閒商業等發展性質，導入文創商業、辦公、社會住宅等機能，建構協助休閒、文創及數位內容產業群聚發展的條件。

Y20七老爺站周邊具備大面積且多違規工業使用的農業區，捷運到位後具備極佳的交通區位條件，應透過區段徵收+都市計畫變更轉變使用型態，成為策略性產業發展用地，創造產業群聚與工作機會，並且補充地

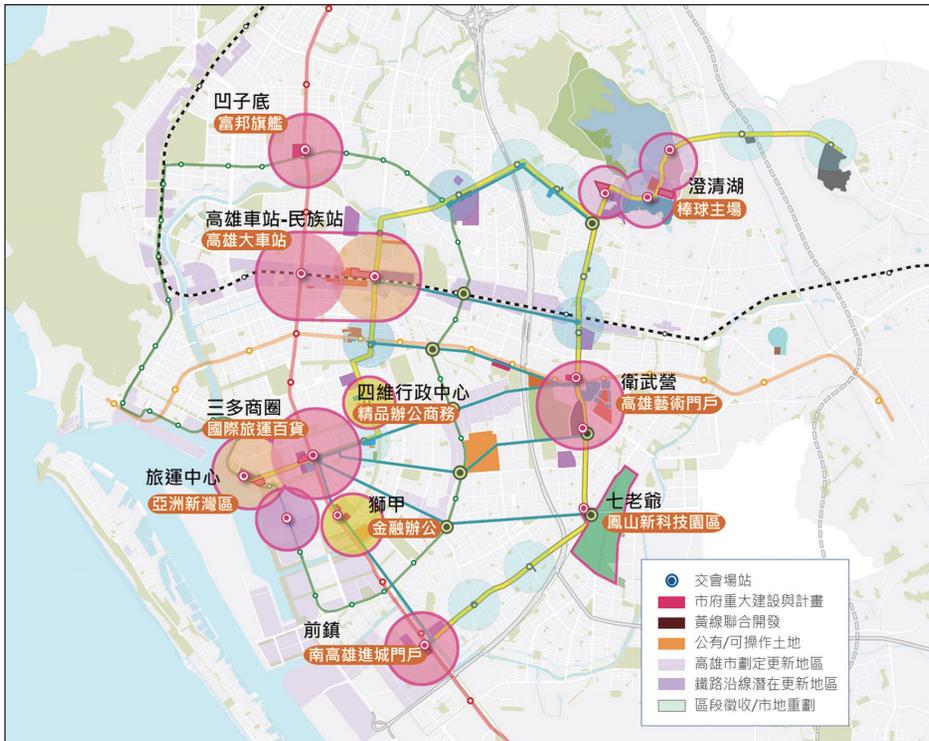


圖 5 高雄市市中心 TOD 多核心 HUB 節點架構

區鄰里生活機能與公共設施服務，成為青年人口在此居住、就業的良好生活場域。

### 3. 策略三、以TOD增容機制引導TOD緊密城市發展

捷運黃線場站周邊用地普遍皆為私人土地，地籍細分整合難，再加上高雄房地產價格低的情況下，使得場站周邊缺乏都市更新的誘因，難以展現因為捷運公共建設到位所帶來地區發轉的效益。因此透過TOD增額容積機制提高土地使用效益與強度，結合都市更新機制創造緊密發展的都市結構，進而支持捷運運量使用。

以高雄市TOD發展目標與都市發展型態，申請TOD增額容積地區範圍宜從8-10分鐘步行可及範圍來思考，以場站月台中心點500公尺範圍作為增額容積申請範圍，並依照場站的層級，另對於距離重點HUB場站出入口200m範圍（4分鐘步行可及），一般場站出入口150m（3分鐘步行可及）的範圍劃為核心區，如圖6。

### 4. 策略四、地區人本、魅力街道環境營造，地區生活感建立

黃線沿線場站普遍面對寬廣的道路，具備提供足夠人行與自行車空間的條件，然而



圖 6 減縮適用範圍與提高用地規模 - 以三多商團站為例

以車行優先的規劃設計與習慣，沿街往往規劃停車空間而僅留窄小的人行道，或汽機車佔據人行道，而很難提供順暢、好走的人行空間。因此應將街道的調性從「車行」轉換為「人行」為主，提供連續、安全、無障礙的步行空間，同時營造人本、具魅力的街道環境，創造讓人願意行走甚至停留的街道，以使得人們樂於使用大眾運輸出行。

對於捷運路廊沿線主要道路，藉由車道路型調整增加人行空間，或透過交通管理避免汽機車佔據人行道，來使行人得以安全便

利的步行至捷運站。而對於地區主要連結場站之通勤通學路徑缺乏足夠之公有人行道空間，則考量人行與自行車通行等空間需求，透過規範兩側開發基地留設騎樓或人行道空間，如圖7所示。

#### 5. 策略五、優化轉乘連接設計，提升場站進出與轉乘便利性

捷運出入口設置區位需更加精細考量未來場站周邊居民主要出入動線，以便有效服務多數的地居居民及捷運使用者。改善轉乘設施的位置和數量，增進最後一哩路的快



圖 7 人本魅力街道環境設計策略

捷轉乘便利性。另捷運黃線沿線人居密集，500公尺範圍內居住人口達20,000人以上場站達13站場站，具有大量人口服務需求，並不亞於捷運紅線與橘線等重運量路線。未來隨市民使用捷運服務成熟，流通人口增加，將會具有增設出入口之需求，故場站設計上需設計可敲除牆板供未來增設出入口預留工程界面，以供後續增設土地開發出入口擴充提升進出站便利性，如圖8。

### (三) 小結

#### 1. 捷運黃線TOD策略的設計原則

以前揭所示的捷運黃線TOD發展策略構想，由捷運黃線、輕軌環狀線的雙環為基礎，加強東西向都市交通廊帶的連結，並藉由公私部門合作，以策略性場站形塑節點HUB，促使高雄市都市發展再結構。從大眾運輸捷運本業的服務提升、公辦聯合開發招商、與私地主合作土地開發使場站更高效住商、休憩、娛樂、照護等混和使用，結合便捷的轉乘環境及人本充滿趣味、魅力的步行環境，輔以增加公共共享綠色運具，達成老、中、青年人輕鬆移動的運具選擇，緊密地與市民社區生活連結。



圖 8 場站周邊規劃良好的轉乘接駁環境

在捷運周邊減少私運具的停車位，轉變為共享運具停車位，減低市民使用私運具所帶來的公共利益負擔。捷運場站周邊鼓勵大眾運輸使用，折減法定停車位數量的設置，如台北市信義計畫區都市計畫中規定板南線通車實設車位降至法定停車85%，而於信義線通車，形成雙捷運服務後降至70%，而臺北市TOD制度與南港通盤檢討亦具有降低法定停車位數量之規範，限制住宅區停車位設置不超過法停等法令措施，引導市民選擇更便利便宜的公共運輸。

### 三、捷運黃線場站 TOD 地區計畫

捷運重點場站地區計畫研擬之目的，是

為因應各場站地區之發展條件與環境特性，研擬地區之空間發展計畫，來引導各場站地區朝向大眾運輸導向型態發展，並作為未來地區都市計畫檢討變更與訂定都市設計原則之參考。為提供專業者與民眾簡明清晰的指引，地區計畫研擬內容應包含：

1. 場站區位與發展目標，針對場站發展區位條件賦予定位與目標
2. 場站地區TOD發展特性，概述場站周邊地區環境與發展概況
3. TOD地區都市機能引導、人本街道環境營造、地區交通管理及轉乘環境規劃等面向提出發展構想概述

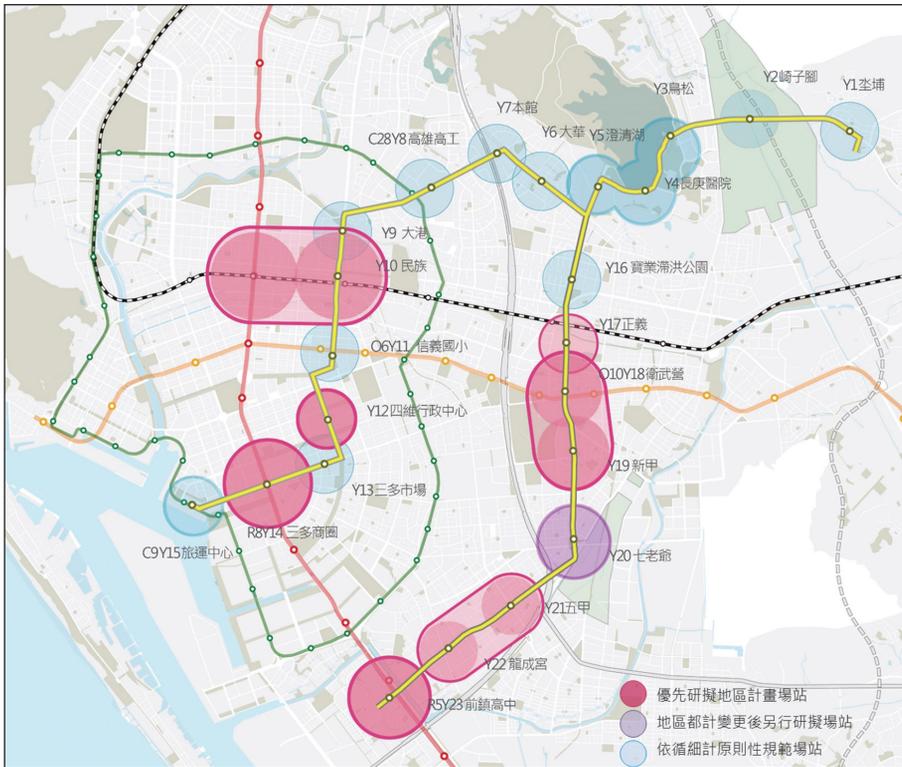


圖 9 捷運黃線重點場站地區計畫突顯環境特質

來作為後續推動各場站地區朝向 TOD 發展規劃及區內基地開發之指導，高雄捷運黃線於市中心重點場站TOD地區計畫分類，如圖9所示。

共環境－私人開發基地思考，就地區人本街道環境營造、大眾運輸轉乘環境整備、地區都市機能引導及交通管理策略等面向提出發展構想概述。各面向重點內容包含：

(一) 地區 TOD 發展構想研擬

地區TOD發展構想內容係從TOD規劃所著重的3D+T：高密度（Density）、混合使用（Diversity）、都市設計（Design）及良好大眾運輸條件（Transit）等原則出發，並從公

1. 地區人本街道環境營造
2. 大眾運輸轉乘環境整備，擴大場站服務範疇
3. 土地利用與都市機能引導，回應城市空間與產業發展佈局
4. 地區交通管理策略



圖 10 捷運黃線 Y10 站 - 高雄車站地區計畫環境特質

## (二) 市中心場站 - Y10 民族站地區計畫

捷運黃線行經高雄市市中心與外圍地區，場站地區從土地使用條件與現況發展上差異極大，於地區計畫研擬上，需要因地制宜有不同的著重點。因此本節將優先以 Y10 民族站進行 TOD 地區計畫分析模擬與示範操作，以作為後續市中心 HUB 場站之操作參考。

### 1. Y10 站區位與 TOD 發展願景

Y10 民族站於 TOD 發展策略上應站在整個車站地區復興的高度，併同高雄車站發展連動思考，透過地區 TOD 發展引導，能將高雄車站至民族站間的地區整體發展能量提升，串聯成為大範圍的商業街區，促使地區

朝向舊城重要的門戶商務 HUB/商業消費發展核心願景發展（詳圖 10）。

### 2. Y10 民族站地區 TOD 發展策略構想

鐵路騰空後之綠園道為地區東西向之重要綠廊與開放空間，其設計上應於捷運出入口及重要節點處創造供民眾遮陽避雨停留、活動的空間，搭配街道家具，並且加強綠化以提供連續的遮蔭。

因應高雄的氣候特質，綠園道南北兩側開發用地應規範退縮增加人行空間與種植行道樹，擴大園道綠意，並且提供民眾連結高雄車站與科工館間舒適的人行空間，以強化地區東西向的流動，並提升地區休閒觀光能量。



圖 11 捷運黃線 Y10 站 - 高雄車站地區計畫定位為門戶行政商務 HUB

民族路橋橋下灰空間低矮陰暗、阻隔性強，橋下空間應加以改造，配合景觀美化與增加照明設計具有指引路線帶來安全感，同時也有助於削弱上方厚重橋樑帶給人的壓迫感，並且透過空間規畫引入都市或社區活動的可能，讓橋下空間不再是都市的背面而是串聯都市空間的廊帶。

地區南北向串連周邊學校或都市活動據點之街道，應引導退縮留設人行空間形成具良好步行品質的通廊，吸引建國路、九如路的人潮向內流動，同時也將綠園道的綠意向外延伸。沿街留設騎樓及人行道，且道路兩側之建築地面層沿街地面層應作為商業或公共性使用，來強化南北向的連結（詳圖11）。

### （三）外圍場站 -Y17 正義站 TOD 地區計畫

外圍場站普遍因其地區環境及場站定位

的關係，與市中心發展條件迥異，本計畫擇定Y17正義站進行TOD地區計畫分析模擬與示範操作，以作為後續外圍區域、鄰里性場站之操作參考。

#### 1. Y17站區位與TOD發展願景

此區具備鮮明的行政與文教機能，加上Y17民族站與臺鐵民族站在此交會，以及綠園道完成後所形成良好的都市公共環境，提升地區再生的誘因。因此應結合 TOD計畫與都市更新推動，進一步優化地區人本步行與空間環境品質，並透過開發引導於場站周邊補充地區日常生活消費與公共服務機能，成為社區生活核心，形塑宜居、樂活的居住生活環境（詳圖12）。

#### 2. Y17正義站地區TOD發展策略構想

臺鐵正義站至澄清路間的綠園道應透過設計創造供民眾停留、活動的廣場空間，搭配街道家具，並且加強綠化以提供連續的遮





點HUB，促使高雄市都市發展再結構。加強大眾運輸捷運本業的服務提升、加強公辦聯合開發招商、與私地主合作土地開發使場站更高效住商、休憩、娛樂、照護等混和使用，結合便捷的轉乘環境及人本充滿趣味、魅力的步行環境，輔以增加公共共享綠色運具，達成老、中、青年人輕鬆移動的運具選擇，加強緊密地與市民社區生活連結。

另從減法引進的觀點，在捷運周邊減少私運具的停車位，轉變成引進共享運具停車位，減低市民使用私運具所帶來的公共利益負擔。捷運場站周邊鼓勵大眾運輸使用，折減法定停車位數量的設置，如台北市信義計畫區都市計畫中規定板南線通車實設車位降至法定停車85%，而於信義線通車，形成雙捷運服務後降至70%，而臺北市TOD制度與南港通盤檢討亦具有降低法定停車位數量之規範，限制住宅區停車位設置不超過法停等法令措施，引導市民選擇更便利便宜的公共運輸。

以TOD戰略訂定高雄市總體規劃後，進行捷運黃線兩種區位車站之都市計畫階段細部計畫前導之地區型計畫，得出Y10民族站發展定位為區域門戶行政商務HUB，而Y17正義站發展定位是青年宜居鄰里生活中心，並建議透過TOD策略的加減法則搭配適宜的政策手段，提供後續都市計畫層級檢討變更之依據，並落實到都市設計原則乃至於細部設計階段的落實，最終達成高雄市民生

活與大眾運輸密不可分的永續人本都市發展目標。

## 參考文獻

1. 高雄市政府都市發展局，「捷運黃線沿線都市發展及TOD戰略總體更新規劃案」，2022年9月。
2. 臺北市政府都市發展局，「臺北市大眾運輸導向都市發展（TOD）專區」，available on web: <https://www.udd.gov.taipei/events/f3gxcu9-15932>.
3. 財團法人都市更新研究發展基金會，「TOD・都市更新與容積獎勵」，2008年9月12日。available on web: <https://www.ur.org.tw/mynews/view/414>
4. SU Shiliang, ZHAO Chong, LI Bozhao, KANG Mengjun, "Transit Oriented Development (TOD): A Review", April. 1, 2022.
5. 王佳儀，「基於TOD理論的北京地鐵站域綜合體外部空間研究」，北京建築大學碩士學位論文，2021年6月。
6. 周婷，「深圳市地鐵站點片區TOD規劃編制策略研究」，深圳大學碩士學位論文，2019年6月。
7. Anna Ibraeva et al., "Transit-oriented development: A review of research achievements and challenges", 18 November 2019.
8. Yudi Liu, Nabamita Nath, Akito Murayama, Rikutaromanabe, "Transit-oriented development with urban sprawl? Four phases of urban growth and policy intervention in Tokyo", The University of Tokyo, Japan, 13 November 2021.