

# Part 2

## 策略項目

編號	計畫主軸	目標
1	國際經貿交流中心升級	強化國際門戶，引領經濟活動再升級
2	科技產業走廊	整備產業用地，提供良好就業環境
3	文化創意基地	善用文化創意，增添產業價值與城市魅力，創造城市活力
4	都市空間結構更新	均衡區域發展，避免都市過度擁擠，並創造新都市典範
5	綠色運輸環境	重塑都市機能，維持舊市區活力
6	觀光資源整合	符合健康、永續概念的運輸環境
7	生態健康城市	整合休閒遊憩資源，迎接國際旅客
8	都會區域計畫推動機制	自然與科技並重，打造健康生活環境

*Draft*

## 策略項目

<b>國際經貿交流中心升級計畫</b> .....	2-1
1.1. 桃園航空城發展 .....	2-1
1.2. 基隆、台北、蘇澳三港分工定位 .....	2-5
1.3. 物流運輸路網強化 .....	2-9
1.4. 兩岸直航機場 .....	2-13
<b>科技產業走廊計畫</b> .....	2-15
2.1. 產業用地供需資訊建置 .....	2-15
2.2. 產學空間連結 .....	2-19
2.3. 產業園區周邊優質居住環境 .....	2-21
<b>文化創意基地計畫</b> .....	2-23
3.1. 鼓勵文化創意產業環境 .....	2-23
<b>都市空間結構更新</b> .....	2-25
4.1. 新都心發展 .....	2-25
4.2. 地方核心都市機能更新與強化 .....	2-27
4.3. 強化街道及公共開放空間的無障礙性 .....	2-29
4.4. 重要捷運場站周邊更新 .....	2-31
<b>綠色運輸環境計畫</b> .....	2-33
5.1. 城際客運服務改善 .....	2-33
5.2. 步道、自行車道及綠帶塑造 .....	2-35
<b>觀光資源整合計畫</b> .....	2-37
6.1. 觀光重點地區景觀與交通改善 .....	2-37
<b>生態健康城市計畫</b> .....	2-39

7.1. 綠地系統形塑 .....	2-39
7.2. 水岸環境塑造 .....	2-43
7.3. 都市防災風險規劃 .....	2-45
<b>都會區域計畫執行機制 .....</b>	<b>2-47</b>
8.1. 都會區域計畫執行機制 .....	2-47

Draft

# 圖目錄

圖 1. 機場港口及周邊發展現況圖 .....	1-4
圖 2. 屏柵線交通量 .....	1-10
圖 3. 交通瓶頸路段 .....	1-10
圖 4. 港口貨運路線分析 .....	1-10
圖 5. 台灣物流市場規模預測 .....	1-10
圖 6. 港口-產業用地旅行時間成本分析圖 .....	1-11
圖 7. 北台物流路網未來發展示意圖 .....	1-11
圖 8. 台北機場周邊土地使用 .....	1-14
圖 9. 台北機場衛星影像 .....	1-14
圖 10. 桃園機場衛星影像 .....	1-14
圖 11. 北台產業用地分佈圖 .....	1-17
圖 12. 生產者服務業群聚分佈 .....	1-17
圖 13. 物流產業場所分佈 .....	1-17
圖 14. 新竹科學園區營運概況 .....	1-17
圖 16. 產業用水資源供給推估 .....	1-18
圖 17. 北台產學空間分佈圖 .....	1-20
圖 18. 北台文化創意產業家數 .....	1-24
圖 19. 全國文化創意產值 .....	1-24
圖 20. 北台文化創意產業家數成長趨勢 .....	1-24
圖 21. 北台文化創意產業產值成長趨勢 .....	1-24
圖 22. 老年人口分布圖 .....	1-30
圖 23. 70D發展目標之相對次數 .....	1-32
圖 24. 香港捷運公司各項收益比例分析 .....	1-32
圖 25. 香港 2007 捷運場站收益數額 .....	1-32
圖 26. 旅次吸引率指標分級圖 .....	1-34
圖 27. 就業通勤範圍指標分級圖 .....	1-34
圖 28. 觀光景點與交通服務水準 .....	1-38
圖 29. 北台都會區域綠資源分佈現況 .....	1-40
圖 30. 北台綠資源整合構想示意圖 .....	1-41
圖 30. 2007 年污水處理率 .....	1-44
圖 31. 現有河川堤防、護岸 .....	1-44
圖 32. 北台都會區主要河川受嚴重污染河段比例 .....	1-44
圖 33. 北台斷層帶分布圖 .....	1-46
圖 32. 北台都會區域計畫策略項目實施地點 .....	1-49

## 表目錄

表 1. 各國機場周邊自由貿易區比較 .....	2-2
表 2. 主要機場進出旅客人數 .....	2-3
表 3. 主要機場進出貨物噸數 .....	2-3
表 4. 基隆、台北、蘇澳三港比較 .....	2-7
表 5. 2006 年港埠相關統計 .....	2-8
表 6. 交流道周邊計畫區內物流相關分區 .....	2-12
表 7. 北台範圍內違規物流業者區位及現況 .....	2-12
表 8. 日本東京都貨物轉運中心現況比較 .....	2-12
表 9. 機場客運量比較 .....	2-14
表 10. 機場貨運量比較 .....	2-14
表 11. 北台產業用地處數面積 .....	2-17
表 12. 科學園區營運情形 .....	2-17
表 15. 2005 年編定工業區年產值 .....	2-18
表 13. 各縣市平均單位產值 .....	2-18
表 14. 北台編定工業區生產型態 .....	2-18
表 16. 產業園區周邊生活環境條件分析 .....	2-22
表 17. 產業園區所在都市計畫區概況 .....	2-22
表 18. 北台旗艦觀光景點 .....	2-38
表 19. 北台永久綠地資源面積 .....	2-40
表 20. 各縣市人均綠地面積 .....	2-41
表 21. 各縣市公有土地面積統計 .....	2-41
表 22. 現有河川堤防、護岸長度 .....	2-44
表 23. 北台中央管河川污染程度百分比 .....	2-44
表 24. 海平面上升土地損失面積 .....	2-46

# 國際經貿交流中心升級計畫

## 1.1. 桃園航空城發展

推動桃園機場設施及服務升級轉型，帶動產業發展，以提升北台都會區作為國際經貿交流中心之功能

### □ 課題

鑒於全球城市發展模式，海空港之發展情形為都會區競爭力之重要指標。2006年桃園機場之旅次排名全球第48名、進出貨物噸數排名全球第13名，為了提升桃園國際機場在國際主要機場的整體評比，避免在全球或亞太地區主要機場中被邊緣化，並脫離客、貨運量停滯、下降的危機，桃園機場須儘速推動轉型，提升其作為國際門戶的以下機能：

1. 全球化的重要連結：成為國際運籌中心，作為物流、資訊流、人流匯集的場所。
2. 代表國家及城市的形象：發揮機場特色，充分表現國家意象。
3. 現代機場服務多元化的趨勢：滿足旅客停留機場時的各種需求，同時兼具購物、娛樂中心，並結合觀光飯店、國際會議中心、展覽場、金融中心等，成為一個完善的國際商業中心。

### □ 相關單位

經建會、交通部、內政部、桃園縣政府。

### □ 原則

1. 確立適當的機場規模及儲備用地範圍，以提供多元化的服務機能，並具備國際一流水準。
2. 與鄰近台北港之功能整合並共享資源，發揮雙港海空轉運功能。
3. 提供高可及性的聯外物流、人流動線及服務。
4. 利用現有軌道運輸優勢，採用大眾運輸引導市鎮發展。
5. 代表國家精神並適當融入地方特色。

### □ 構想

1. 配合愛台12建設，推動桃園航空城相關計畫。
2. 劃設特定區範圍，進行土地使用規劃並與交通、觀光、產業、住宅發展部門主管機關研商各部門發展策略及用地需求。
3. 擬定土地開發原則及推動步驟。
4. 訂定足以彰顯國家門戶意象的都市設計規範。
5. 優先實施地點：桃園縣蘆竹鄉、大園鄉、觀音鄉。

### □ 相關計畫或政策

#### 執行中

1. 愛台12建設—桃園國際航空城
2. 桃園航空自由貿易港區、台北港自由貿易港區
3. 國道2號拓寬計畫(預計2015年完工)

#### 研議中

1. 桃園國際機場特別條例(草案)
2. 桃園縣都市發展綱要計畫

## 方案背景

### □ 基本論述

依據受國際公認的全球競爭力報告（世界經濟論壇，World Economic Forum），機場設施的品質是評估國家競爭力的重要指標之一。在 2007—2008 年的報告中，台灣機場設施品質的評比在 131 個國家中為 30 名，被列為影響競爭力的弱項因素。相較於其他與我國鄰近的國家，新加坡第 1 名、香港第 2 名，仍有相當的差距。而世界旅遊及觀光委員會（World Travel and Tourism Council）每年發布的觀光競爭力報告更將機場設施列為 13 評估群中重要的一群，評估項目包括機位、空中交通網絡、機場設施、航空公司數、乘客數量等，均影響一個國家的觀光競爭力。桃園航空城的計畫，經由桃園縣政府近年來奔走推動的「桃園國際機場特別條例」（草案），國際機場的重要性已漸獲社會大眾的重視，然而有關整體空間規劃的議題、產業配置的構想及居民生活品質的提升等方面，更須有國際視野的通盤性規劃，如何打造一個吸引國際一流人才的新城，實為國家的重要發展課題。

### □ 桃園機場周邊發展情形

北台都市發展以台北市為核心向外發展，土地使用已達飽和，向南蔓延趨勢明顯。台北市南側之台北縣及桃園縣有部分丘陵地阻隔（如五股、林口山坡地），林口台地及桃園南崁地區近年來發展快速。做為首都圈的北台都會區域，應細緻規劃其相對狹小的可發展土地。

桃園機場周邊土地，現今大多為非都市土地，現況發展並非有策略的引導，都市發展等級不高。然近年來高鐵、捷運等國家級公共交通建設的投入，搭乘高鐵到達台北市首要核心僅 20 分鐘，加上具有鄰近台北港的優勢，都市發展時機已趨成熟。

桃園縣納入北台都會區域之面積約為 8 萬 7 千公頃，而桃園機場周邊（國道 1 號以北區域）之非都市土地面積達 35,280 公頃，該地區土地有待策略性分期利用。

表 1. 各國機場周邊自由貿易區比較

	機場面積 (ha)	周邊腹地面積 (ha)	周邊土地使用情形
阿姆斯特丹 史基浦	2,400	500	物流產業、航空工程事業、時尚產業、短效期物、生產者服務業、生物科技及健康產業、IT 產業
新加坡 樟宜	1,300	68,270	全新加坡為自由貿易區
香港 赤鱗角	1,255	110,400	除全香港為自由貿易港區外，另於大嶼山設置大嶼山物流園
韓國 仁川	5,160	20,900	仁川自由經濟區包括松島、永宗、青羅。松島為提供完善住宅機能的 U 城市；永宗為物流中心與自然生態景觀旅遊勝地；青羅為國際金融與休閒中心
台灣 桃園	182	45	2 個航空貨運站、1 處占地 45 公頃的自由貿易港區

資料來源：本計畫分析



表 2. 主要機場進出旅客人數

單位：萬人次

年別	臺灣桃園	奧海耳	羽田	希斯洛	戴高樂	法蘭克福	羅馬	皮爾森	仁川	樟宜	赤臘角	北京
	中華民國	美國	日本	英國	法國	德國	義大利	加拿大	韓國	新加坡	香港	中國大陸
1995	1,448	6,725	4,582	5,445	2,836	3,818	2,109	2,355	3,092	2,320	2,804	1,504
1996	1,561	6,915	4,663	5,604	3,172	3,876	2,304	2,426	3,471	2,451	3,201	1,638
1997	1,599	7,039	4,930	5,814	3,529	4,026	2,500	2,609	3,676	2,517	2,901	1,691
1998	1,573	7,249	5,124	6,066	3,863	4,272	2,534	2,674	2,943	2,380	2,792	1,732
1999	1,704	7,261	5,434	6,226	4,360	4,584	2,403	2,778	3,337	2,607	2,973	1,819
2000	1,868	7,214	5,640	6,461	4,825	4,936	2,629	2,893	3,673	2,862	3,275	2,166
2001	1,846	6,745	5,869	6,074	4,800	4,856	2,557	2,804	1,438	2,809	3,255	2,418
2002	1,923	6,657	6,108	6,334	4,835	4,845	2,534	2,593	2,106	2,898	3,388	2,716
2003	1,551	6,951	6,288	6,349	4,822	4,835	2,628	2,474	1,994	2,466	2,709	2,436
2004	2,008	7,553	6,229	6,734	5,126	5,110	2,812	2,862	2,424	3,035	3,671	3,488
2005	2,170	7,651	6,330	6,792	5,380	5,222	2,862	2,991	2,622	3,243	4,027	4,100
2006	2,286	7,703	6,581	6,753	5,685	5,281	3,010	3,097	2,836	3,503	4,386	4,865
世界 排名	48	2	4	3	7	8	33	29	38	22	14	9

資料來源：交通部全球資訊網（2008年7月）

表 3. 主要機場進出貨物噸數

單位：千公噸

年別	臺灣桃園	奧海耳	羽田	希斯洛	戴高樂	法蘭克福	羅馬	皮爾森	仁川	樟宜	赤臘角	北京
	中華民國	美國	日本	英國	法國	德國	義大利	加拿大	韓國	新加坡	香港	中國大陸
1995	754	1,236	655	1,126	929	1,461	291	309	1,216	1,125	1,485	371
1996	796	1,260	671	1,141	979	1,497	300	339	1,361	1,211	1,591	252
1997	914	1,407	696	1,260	1,072	1,514	288	379	1,568	1,358	1,813	311
1998	932	1,442	693	1,301	1,063	1,465	262	350	1,425	1,306	1,654	361
1999	1,057	1,482	724	1,355	1,226	1,539	185	360	1,655	1,522	2,001	462
2000	1,209	1,469	770	1,402	1,610	1,710	210	392	1,874	1,705	2,268	555
2001	1,190	1,284	725	1,264	1,479	1,613	186	323	1,197	1,530	2,100	587
2002	1,381	1,474	707	1,311	1,626	1,631	176	...	1,706	1,660	2,505	669
2003	1,500	1,511	723	1,300	1,724	1,650	173	...	1,843	1,632	2,669	662
2004	1,701	1,475	774	1,412	1,877	1,839	175	...	2,133	1,796	3,119	669
2005	1,705	1,546	799	1,390	2,010	1,963	171	410	2,150	1,855	3,433	782
2006	1,699	1,558	837	1,344	2,130	2,128	164	505	2,337	1,932	3,610	1,029
世界 排名	13	16	24	18	7	8	108	37	4	10	2	20

資料來源：交通部全球資訊網（2008年7月）

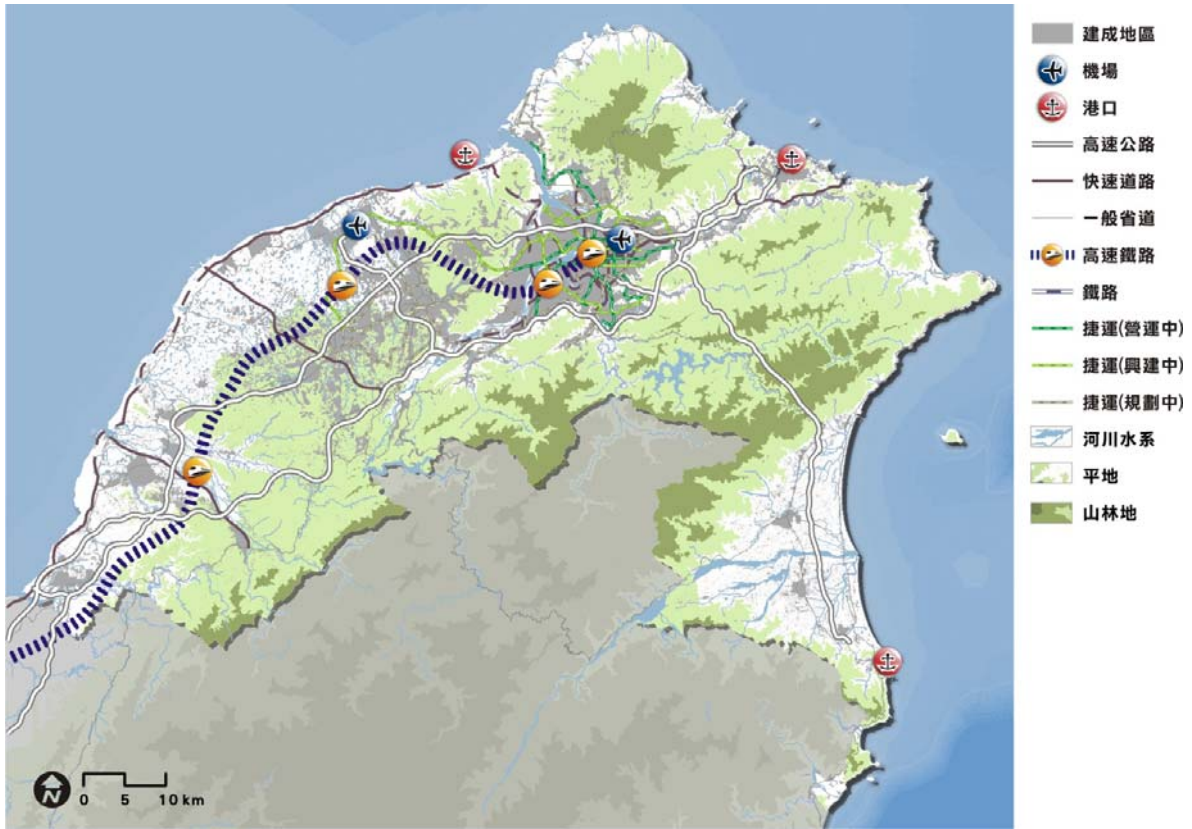


圖 1. 機場港口及周邊發展現況圖

Draft

## 1.2. 基隆、台北、蘇澳三港分工定位

### 確定三港在北台所扮演的角色，並改善其個別相應設施的服務品質

#### □ 課題

港埠規劃需要長期整體考量且建設成本龐大。近年來隨著國際海運發展趨勢朝向船舶大型化、航線軸心化，以及亞太地區內各港埠競爭激烈，國內貨源有限的環境下，三大港口如何集中資源，面對物流全球化、自由化的競爭，為一大挑戰。

基隆港、蘇澳港、台北港，將需要重新分工與整合，以提升北台都會區域在東亞海運之地位。在進行港埠周邊用地規劃之前，需瞭解各港埠發展定位以規劃符合發展需求之土地使用型態。

另一方面，北台三大港埠用地因緊鄰著都市發展區，影響都市土地使用甚鉅，應與都市發展規劃結合達成相互支援的效果。

#### □ 原則

1. 以亞太地區鄰近港口為競爭對手，分析競爭優勢條件，規劃港埠發展的願景與目標。

2. 從全球競爭觀點，調整台北港、基隆港、蘇澳港機能，並結合周邊資源，發揮最佳效率。
3. 依港口分工定位結果，分別就物流港與觀光港引進周邊產業，進行整體規劃。
4. 協調港務局與地方政府，發揮港市雙贏之效。

#### □ 構想

1. 由交通部、港務局與地方政府共同協調確定各港口定位。
2. 分別擬訂策略發展計畫，訂定開發規模與土地使用計畫（特定區計畫）。
3. 台北港發展為國際物流港：
  - (1)健全聯外快速道路系統，佈局台北港發展腹地。
  - (2)規劃配套物流產業用地。
  - (3)與桃園航空城結合，發揮雙港海空轉運功能。
4. 基隆港發展為國際觀光港：
  - (1)打造成為國際觀光郵輪基地之一，使基隆地區成為北台重要國際迎賓門戶，結合周邊觀光資源，活絡當地觀光旅遊產業。

(2)推動基隆港及市區都市更新案。

5. 蘇澳港發展為輔助港：

- (1)基隆港之輔助港。
- (2)在國道 5 後通車後宜蘭與大台北地區間時程縮短，是否仍有擔負宜蘭地區貨物之功能，需進行檢討。
- (3)結合觀光發展。

6. 優先實施地點：台北港、基隆港、蘇澳港。

#### □ 相關計畫或政策

##### 執行中

1. 台北港、基隆港自由貿易港區。
2. 台 61 線八里林口段擴寬(預計 2008 年 12 月完工)。
3. 台 15 線八里至五股段高架(預計 2008 年 12 月完工)。
4. 基隆港、台北港、蘇澳港整體規劃及未來發展計畫(2007 年至 2011 年)。

##### 研議中

淡江大橋及其連絡道路工程。

#### □ 相關單位

經建會、交通部基隆港務局、基隆市政府、台北縣政府、宜蘭縣政府。

## 方案背景

### □ 基本論述

基隆港港區受地形限制，並無擴展空間，而部分碼頭水深不足，岸間狹窄，使現代化大型機具與大型船舶操作困難，進而影響營運。台北港的規模，港區範圍約為基隆港的 5 倍，為填海造陸的人工港，水深有 9 米，最大水深 16 米，在 2021 年第三期工程完工後，將有 46 座碼頭營運，使台北港成為北部地區主要之國際港埠，與基隆港間發展功能應有區隔。蘇澳港近年來在旅次及貨運量皆呈現無效率使用的情形，亟需檢討其發展方向。

另外，港口內外管理單位不同，分屬於港務局及地方政府，但是港口對於都市的發展影響甚鉅，如何協調港口與都市發展為重要的議題。

### □ 基隆港、台北港、蘇澳港整體規劃及未來發展計畫

2007 年 4 月經建會審議通過，計畫總金額為 334.74 億元，其中政府投資為 108.39 億元、公民營事業機構投資為 226.35 億元。

基隆港部分將騰出港區用地，進行港灣再開發，未來朝向親水、休閒、商業等多功能發展，並全面配合基隆市政府之都市更新計畫，帶動環港核心商圈繁榮發展，預計將投入 96.11 億元。

台北港預計投入 230.75 億元，針對政府及公民營事業單位對港埠設施需求，包括台北港電廠計畫、國防軍事專業區、台北港特定區計畫等。

蘇澳港方面預計投入 7.88 億元，主要有港埠競爭力之提升與維繫需求、港區環境品質提升需求、擴大由貿易港區功能之需求及協助收容北部地區工程剩餘土石方。

### □ 港埠發展與土地利用

依據 2002 年交通政策白皮書，港埠發展與土地利用間的課題主要有 4，摘錄如下：

#### 1. 港市互動及港埠空間配置有待重整

近年來民眾對於生活品質與地方自治的訴求高漲，進而要求港口空間使用亦能配合都市發展需要，進行如都市物流設施、都市產業用地、臨水岸線對市民之開放、開放空間與景觀創造等之調整，引發「港市合一」之構想。但實際推動時，如何避免對港埠建設與經營管理產生負面影響，則需更深入之研究與規劃。

#### 2. 港埠貨運相關需用土地仍嫌不足

目前各個鄰港都市與涵蓋港區範圍的區域計畫土地使用，在規劃時幾乎未考慮與港埠充分結合，港埠部門規劃亦僅侷限於港埠內機能，缺乏與都市整合發展之考量。國際貨運極需於港口附近就近處理貨物，而目前除加工出口區有倉儲轉運專區外，其他土地均需透過用地變更或許可等方式取得，相較於新加坡、日本由政府整體規劃提供的模式，業者在尋找是適用土地明顯較為困難。

#### 3. 貨櫃南北路運數量應有效減少

由於現有北部地區港埠尚無法充分滿足區域內貨櫃運能，加以船舶大型化趨勢，航商在考量經濟規模與市場競爭能力後，多將貨源集中至高雄港進出，以致北櫃南運現象成為常態。加上港區鐵路運能不高，大量貨櫃利用高速公路南北調運之結果，不但增加航商內陸運輸成本，並衍生許多社會成本。

#### 4. 港埠聯外運輸動線應有改善

國際商港埠如緊鄰都市，大型貨車之進出與市區交通間將相互干擾，不但使其聯外道路系統服務水準降低，亦增加市區道路之負擔。

表 4. 基隆、台北、蘇澳三港比較

	基隆港	台北港	蘇澳港
面積 (公頃)	<ul style="list-style-type: none"> <li>總面積572</li> <li>陸域196</li> <li>水域376</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>總面積3102</li> <li>陸域1038</li> <li>水域2064</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>總面積376</li> <li>陸域86</li> <li>水域290</li> </ul>
聯外交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>往台北及中南部：國道1號、國道3號、台5線、台鐵</li> <li>往東部及宜蘭：台2線、台9線、北迴鐵路</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>南北向：台15線、台61線</li> <li>東西向：台64線 (97年完工)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>往台北、花蓮：北迴鐵路</li> <li>往台北、基隆：台9線、台2線</li> </ul>
港埠設施	<ul style="list-style-type: none"> <li>營運碼頭41座。</li> <li>其中貨櫃15座，水深-9~14.5公尺 (設計容量5000~6000TEU)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>營運碼頭19座(目前9座)。</li> <li>其中貨櫃碼頭7座(預計2014年完工，2008年先完工2座)，水深-9~16公尺 (設計容量800~12000TEU)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>營運碼頭13座，以大宗散裝貨物為主，無貨櫃專用碼頭。</li> </ul>
發展現況	<ul style="list-style-type: none"> <li>港區受到地形限制，無擴展空間，後線土地不足。</li> <li>有觀光遊輪靠岸。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>以BOT方式興建。</li> <li>港區用地全以填海造地方式取得。</li> <li>預估貨櫃碼頭完工後，可裝卸貨櫃約235萬TEU/年，將超越基隆港目前擁有之貨櫃吞吐量。</li> </ul>	<p>鑑於國際貨櫃航線逐漸走向靠泊單一港口且船舶大型化，航商意願及偏好等因素，蘇澳港未來之貨櫃需求將極為有限。</p>

資料來源：本計畫整理

### □ 台北港周邊土地使用



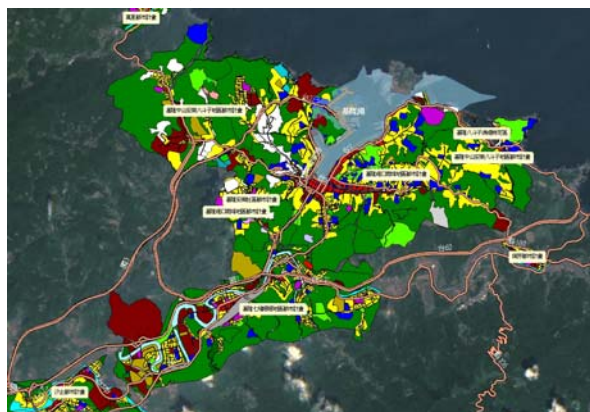
1. 台北港東側鄰近山坡地，區外陸域腹地不大。
2. 規劃中之淡江大橋若能興建，將有助於擴大其腹地至北側淡水及北海岸地區。
3. 台北港特定區計畫（草案）規劃內容

(1)計畫年期：2021年。

(2)人口：居住 25,000 人、產業 44,200 人、旅遊 145 萬人次。

4. 台北港自由貿易港區面積 79 公頃。

### □ 基隆港周邊土地使用



1. 基隆港由基隆港務局管轄，早期港區與周邊土地使用並無整體性規劃。
2. 基隆港周邊商業區集中於東南側。2006年配合推動中之「基隆火車站暨西二西三碼頭都市更新計畫」，朝改善交通、提供民眾親水及休憩空間、商業、觀光及水岸住宅整體規劃；加強人行空間的規劃及海岸景觀的形塑，創造都市更新地區優良的生活環境，以活化並重新形塑海洋遊憩意象。
3. 基隆港自由貿易港區面積 71 公頃。

## □ 蘇澳港周邊土地使用



1. 蘇澳港由基隆港務局蘇澳分局管轄，港區與周邊土地並無整體性規劃。
2. 蘇澳港西側土地分屬蘇澳（新馬地區）都市計畫及蘇澳都市計畫。

表 5. 2006 年港埠相關統計

港口	進出船舶數 (艘)	旅客人數(進出總人次)	貨物吞吐量(公噸)
基隆港	9,181	116,334	34,907,307
蘇澳港	655	-	6,183,497
臺北港	1,731	-	12,976,625

資料來源：交通部全球資訊網



台北港



蘇澳港



基隆港

資料來源：基隆港務局網站

### 1.3. 物流運輸路網強化

#### 建立物流快速運輸路網並改善現有瓶頸路段之服務水準

##### □ 課題

為能達到「貨暢其流」之目的，減少交通擁塞造成的運輸成本及社會、環境成本，本計畫考量物流運輸主要起訖點，亦即各產業園區與機場、港口等地之間的高快速公路進行檢討，針對服務水準差的交通瓶頸提出改善計畫，同時配合航空城、台北港未來物流運輸需求增加之趨勢，整體思考物流運輸的效率。

除了物流道路的暢通之外，亦需整體考量不同層級貨物轉運中心及物流中心的需求，規劃北台物流中心發展網絡。

##### □ 原則

1. 以成本效益觀點評估新建快速道路或以交通管理措施改善壅塞情形。考慮可能的衝擊如噪音、空氣污染及對生態環境的影響，理性分析相關的效益。
2. 考量與觀光動線重疊的衝突。
3. 減少高架道路對景觀的影響。

##### □ 相關單位

經建會、交通部、相關縣市政府。

4. 避免道路分割截斷都市地景及生態連續性。
5. 機場、港口聯外道路服務水準提升。
6. 整體考量物流集散及配送動線及場站。

##### □ 構想

1. 指認北台物流路網瓶頸路段，先以交通管理策略提昇現有公路使用效率，再評估進行道路拓寬計畫或提出新建快速道路方案，優先路段包括：

- (1)北宜高一蘇澳港(目前雪山隧道禁止通行大型貨櫃車)，需視蘇澳港發展定位，決定其需求。
- (2)新設平行國道 2 號連結至機場園區之貨車專用道(目前國道 2 號禁行大貨車)，或拓寬國道 2 號，設置貨車專用道。
- (3)國道 1 號五股—楊梅段拓寬工程(已於 2008 年 6 月有條件通過環境影響評估)。
- (4)其他具有快速物流需求之路線。

2. 結合經濟部推動之物流用地及專區輔導設置計畫，規劃北台物流用地分佈網絡及配套土地使用計畫。
3. 優先實施地點：道路—國道 1 號、快速道路、台 61；貨物轉運中心—物流快速道路周邊數處。

##### □ 相關計畫或政策

###### 執行中

1. 國道 2 號拓寬工程(預計 2015 年完工)。
2. 國道 1 號五股至楊梅路段拓寬計畫(2008 年 6 月有條件通過環評)。

###### 研議中

1. 桃園縣政府運輸路網建設計畫。
2. 北部區域交通運輸合作發展策略之研討。
3. 經濟部商業司「物流用地及專區輔導設置計畫」、「物流用地及專區輔導設置資訊網」。

## 方案背景

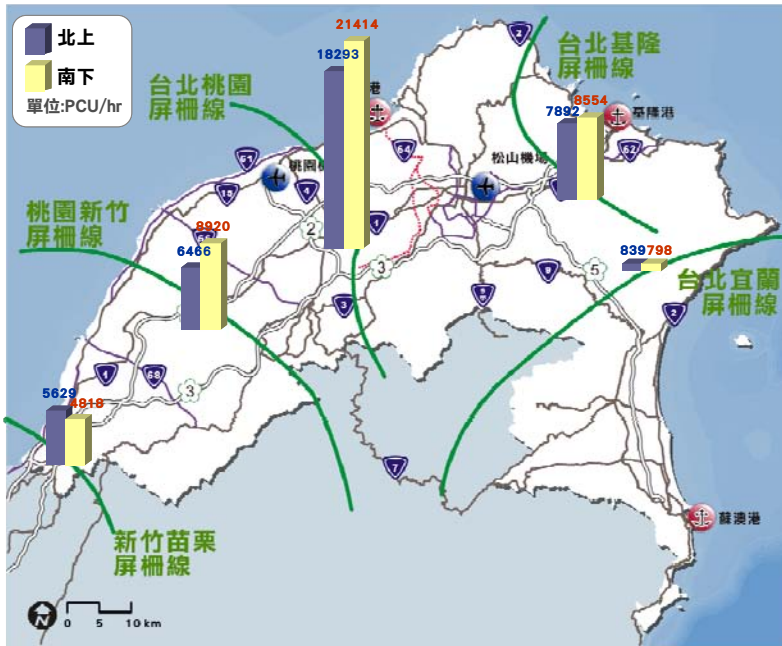


圖 2. 屏柵線交通量

資料來源：「國家永續發展之城際運輸系統需求模式研究」，2006，交通部運研所

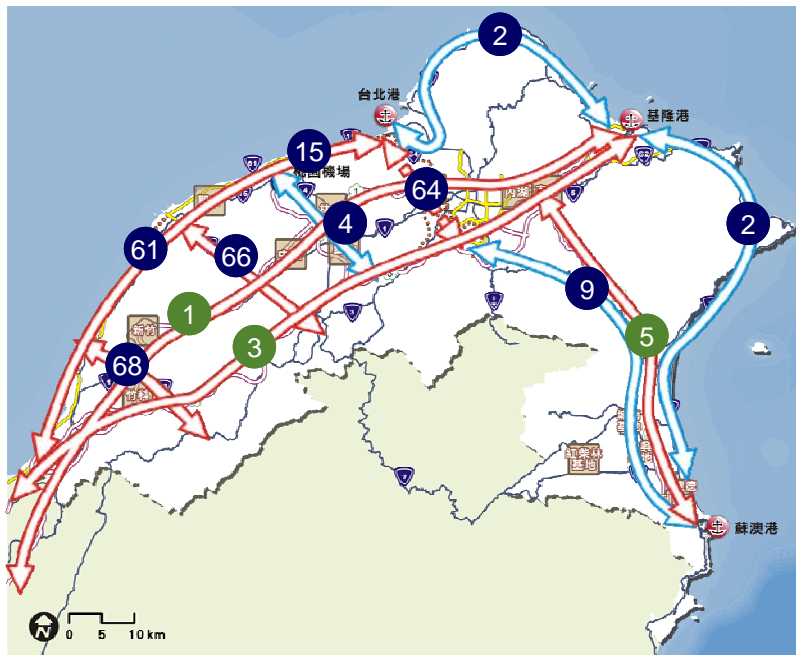


圖 4. 港口貨運路線分析

資料來源：本計畫分析

- 南北向高速公路
  - 國道 1 號
  - 國道 3 號
  - 國道 5 號
- 東西向快速道路
  - 台 64 線 (興建中)
  - 台 66 線
  - 台 68 線
- 其他 (無替代快速道路)
  - 台 4 線
  - 台 2 線、台 9 線
- 南北向快速道路
  - 台 15 線、台 61 線 (西濱快速道路)

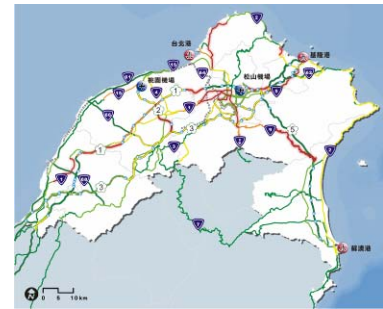


圖 3. 交通瓶頸路段

資料來源：2005 年臺灣地區運輸系統現況及能量分析，交通部運研所；國道高速公路局交通資料查詢 (2007)

- 國道 1 號五股—林口段 (跨北縣、桃縣)。
- 國道 1 號楊梅—湖口段 (跨桃縣、竹縣)。
- 國道 2 號機場系統—鶯歌段 (機場重要聯外道路)。
- 台 5 線基隆—汐止段 (跨基隆、北縣)。
- 台 1 線竹北—香山段 (跨竹市、竹縣)。
- 台 4 線 (機場重要聯外道路)。

## □ 物流市場規模預測

台灣因區位優勢，物流市場深具擴充優勢，如能擴大規模，成本有改善空間。依據經建會的推估，至 2011 年物流市場規模將達 616 億美元，占我國 GDP 總值之 1/10。



圖 5. 台灣物流市場規模預測

資料來源：2002 中華民國物流年鑑，經建會法協會推估



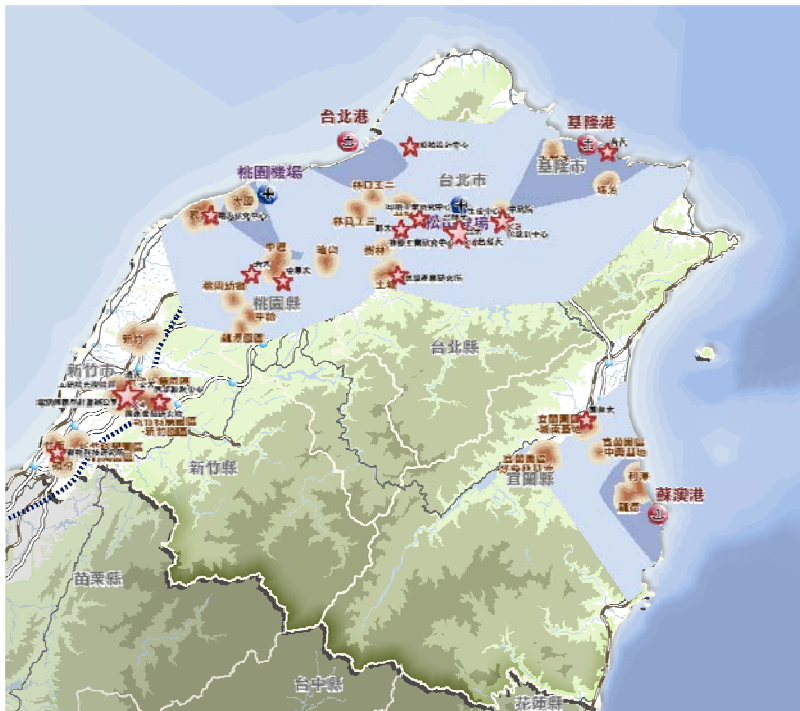


圖 6. 港口-產業用地旅行時間成本分析圖  
資料來源：本計畫分析

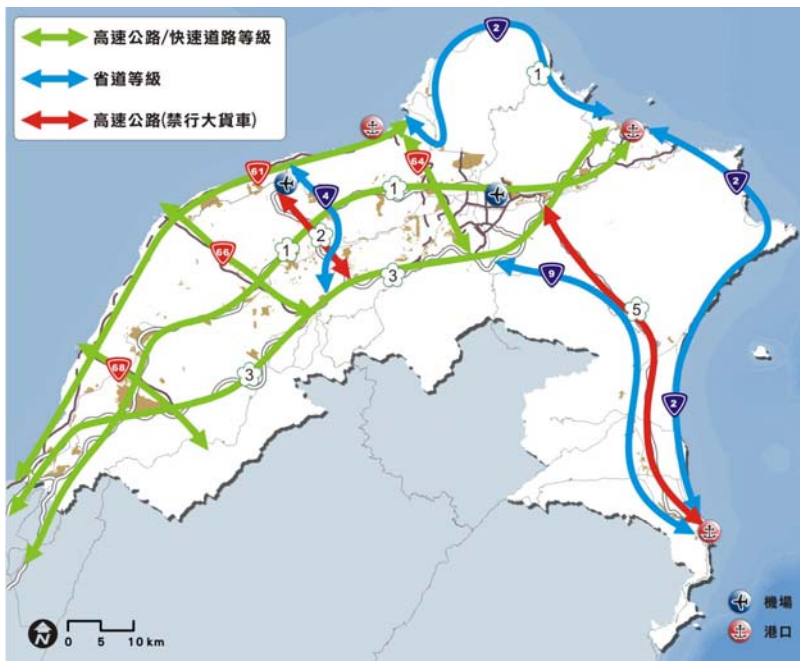


圖 7. 北台物流路網未來發展示意圖  
資料來源：本計畫分析

## □ 物流用地遭遇課題

### 1. 特定區貨物轉運中心開發率低

目前高速公路沿線有多處交流道特定區規劃有貨物轉運中心，但其開發率甚低，究其原因乃在於計畫中貨物轉運中心用地之使用內容不明確，而都市計畫法又未能明確規範其究係屬一般使用分區或公共設施用地。另貨物轉運中心用地雖已發布主要計畫，然因尚無細部計畫是故仍受都市計畫法第 17 條：「未公布細部計畫地區，應限制其建築使用及變更地形。」之限制。尤其規定業者須購置整塊土地，並做整體規劃，在財力無法負擔下，有必要重新檢討此開發規定。

### 2. 土地取得不易，違規使用情形普遍

由於經濟發展使貨物運輸需求日益增加情況下，業者為提供更多的服務，然又受限於用地取得困難的問題，因而造成營業場站違規設置與使用。依據經濟部商業司調查，北部地區違法物流業者多設置於農業區，總違規面積達 77.66 公頃，且多屬中小型業者，倉儲廠房面積小於 1 公頃者，約佔物流廠商總數之 86%，約 67 家（2005 台灣物流年鑑）。

表 6. 交流道周邊計畫區內物流相關分區

計畫名稱	分區	面積 (公頃)
林口特定區計畫	-	-
中壢及內壢交流道附近特定區計畫	貨運轉運 中心區	32.60 建蔽率 70%，容積率 210%
楊梅交流道附近特定區計畫	-	-
高速公路新竹交流道附近特定區計畫	-	-
變更新竹科學工業園區特定區主要計畫	貨運 轉運區	11.29

資料來源：本計畫分析

表 7. 北台範圍內違規物流業者區位及現況

區域	位置說明	區域面積	廠商家數	廠商家面積	備註
台北縣	台北縣林口鄉埔尾地區(南勢村)， 林口地區屬林口特定區範圍內之農業區	25.10 公頃	24	NA	
桃園縣	桃園縣龜山境內大湖及頂湖地區， 主要為頂湖路、大湖路及忠義路兩 段等兩旁所構成之區域，居於中山 高林口第二交流道以東的地區，鄰 近「林口工四工業區」及「華亞科 技園區」	24.46 公頃	29	1000 坪以下 1001~2000 坪 2001~3000 坪 3000 坪以上	33%區域面積採推算方式計算 27%(1000*33%+2000*27%+30 20%00*20%+4000*27%)*29=7. 27%4 千坪=24.46 公頃
桃園縣	桃園縣蘆竹鄉境內的南崁、萊林、 山腳及海湖等地區，主要於南工 路、長興路及南崁路等兩旁所構成 之區域，居於中山高南崁交流道以 西的地區，緊鄰南崁工業區及中正 機場	28.10 公頃	25	1000 坪以下 1001~2000 坪 2001~3000 坪 3001 坪~5000 坪 5000 坪以上	40%區域面積採推算方式計算 0%(1000*40%+2000*0%+300 14%0*14%+5000*17%+6000*2 17%9%)*25=8.5 千坪=28.10 公 29%頃

資料來源：2005 台灣物流年鑑

表 8. 日本東京都貨物轉運中心現況比較

	京濱轉運站	板橋轉運站	足立轉運站	葛西轉運站
啟用時間	1968 年 6 月	1970 年 10 月	1977 年 4 月	1983 年 4 月
基地面積 (公頃)	24.2068	11.5828	11.3328	18.4976
月台數 (個)	433	320	340	460
最大作業量 (噸)	12,000	7,000	7,000	11,500
現有作業量 (噸)	7,752	6,317	6,452	7,320
使用率 (%)	64.4	90.24	92.17	63.65
車次 (量/日)	5,542	4,095	6,452	4,087
承租裝卸區家數	33	31	21	25
使用家數	300	200	200	200
設備	1. 辦公室 2. 會議室 3. 防災中心 4. 休息室 5. 寢室 6. 加油站 7. 車輛維修廠 8. 洗車場 9. 地磅 10. 郵局 11. 醫務所 12. 浴室 13. 餐廳 14. 咖啡廳 15. 理髮廳 16. 停車場 17. 月台	1. 辦公室 2. 會議室 3. 防災中心 4. 休息室 5. 寢室 6. 加油站 7. 車輛維修廠 8. 洗車場 9. 地磅 10. 醫務所 11. 浴室 12. 餐廳 13. 咖啡廳 14. 理髮廳 15. 停車場 16. 月台	1. 辦公室 2. 會議室 3. 防災中心 4. 休息室 5. 寢室 6. 加油站 7. 洗車場 8. 地磅 9. 浴室 10. 餐廳 11. 理髮廳 12. 停車場 13. 月台 14. 地下倉庫	1. 辦公室 2. 會議室 3. 防災中心 4. 休息室 5. 寢室 6. 加油站 7. 洗車場 8. 地磅 9. 郵局 10. 醫務所 11. 浴室 12. 餐廳 13. 咖啡廳 14. 理髮廳 15. 停車場 16. 月台
備考	包含： 1. 貨物處理場 2. 配送中心 3. 物流中心	包含： 1. 貨物處理場 2. 配送中心 3. 物流中心	包含： 1. 貨物處理場	包含： 1. 貨物處理場 2. 配送中心 3. 物流中心

資料來源：2005 台灣物流年鑑

## 1.4. 兩岸直航機場

### 為迎接兩岸直航時代來臨 做準備

#### □ 課題

兩岸包機直航之政策實施在即，其將為觀光業帶來發展效益，因此全國擁有機場之各縣市莫不積極爭取成為兩岸直航機場。本計畫希望以區域合作之觀點，考慮機場設備、都市發展、聯外交通等因素，理性客觀地評估北台都會區域內兩岸直航機場－桃園及松山機場之個別定位，以利後續著手進行機場周邊商務空間規劃、觀光動線安排、聯外交通改善、國門意象塑造等相關配套措施，使得直航效益不僅集中於直航機場所在地，並能更有效擴散至北台都會區域各縣市。

#### □ 原則

確定兩岸直航機場分工，以利後續推行：

1. 直航機場地點進行周邊商務活動空間規劃。
2. 北台各縣市觀光重點地區與機場之間之交通動線規劃。
3. 直航機場地點需推動國門之景觀意象改善、進行北台觀光聯合行銷活動。

#### □ 構想

1. 邀集相關機關研商，針對桃園、松山機場定位達成共識。建議以桃園機場接待一般旅客，而松山機場以商務、輕量飛機為主。
2. 建立直航地點與北台各縣市觀光景點間的景觀道路，針對動線進行交通可及性提升、景觀意象改善等配套計畫。
3. 優先實施地點：桃園機場、松山機場。

#### □ 相關計畫或政策

##### 執行中

1. 兩岸直航機場計畫
2. 愛台 12 建設－桃園航空城計畫
3. 捷運台灣桃園國際機場線興建工程（預定 2013 年全線通車）

##### 研議中

1. 揹著RT去旅行－北臺灣區域整合發展首部曲觀光篇
2. 台北市松山機場周邊運輸系統與用地成為客貨運轉運中心先期規劃
3. 高鐵桃園車站發展計畫

#### □ 相關單位

經建會、交通部、內政部、桃園縣政府、臺北市政府。

## 方案背景

### □ 松山機場

松山機場為國內民航空運樞紐，機場總面積約 182 公頃（民航區 83 公頃），計有東西向跑道一條，跑道長度 2,605 公尺、寬度 60 公尺，並設置各種助導航及燈光設施，讓航機可以在低能見度及夜間安全起降；另設有空橋 8 座供旅客上、下機。

松山機場屬於 24 小時作業機場，惟限於噪音管制，每日 23:00 至翌日 06:00 為限制飛航及試車時段。

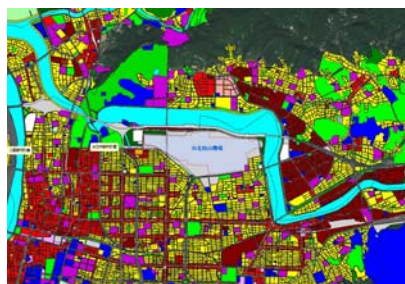


圖 8. 台北機場周邊土地使用



圖 9. 台北機場衛星影像

### □ 桃園機場

桃園國際機場位於桃園縣大園鄉，機場土地面積約 1,223 公頃，共有兩座航站大廈。機場設施及腹地方面，有南北二條跑道、2 個航空貨運站、1 處占地 45 公頃的自由貿易港區。



圖 10. 桃園機場衛星影像

表 9. 機場客運量比較

年度	單位：萬人次	
	臺灣桃園國際機場	臺北國際機場
2001 年	1,846	1,009
2002 年	1,923	879
2003 年	1,551	811
2004 年	2,008	835
2005 年	2,170	760
2006 年	2,286	673
2007 年	2,343	447
占我國機場客運量之比率(%)		
	58.9	11.2

資料來源：交通部統計要覽

表 10. 機場貨運量比較

年度	單位：千公噸	
	臺灣桃園國際機場	臺北國際機場
2001 年	1,190	13.9
2002 年	1,381	17.1
2003 年	1,500	17.1
2004 年	1,701	15.2
2005 年	1,705	14.0
2006 年	1,699	15.0
2007 年	1,606	13.0
占我國機場貨運量之比率(%)		
	94.0	0.8

資料來源：交通部統計要覽

## 2.1. 產業用地供需資訊建置

### 合理提供產業用地，滿足產業需求並兼顧環境容受力

#### □ 課題

產業用地規劃從過去的供給導向，逐漸轉變為市場導向，如此的轉變下，中央與地方政府應確實掌握市場需求，公開產業用地供給資訊，避免過度開發造成資源的競爭與浪費。

目前台灣工業用地供給體系分成三大類，分別為都市計畫工業區、非都市土地之丁種建築用地、依原獎勵投資條例或促進產業升級條例編定之工業區。

都市計畫工業區經都市計畫發佈實施後，便由各縣市政府依土地使用管制規則進行管制；非都市土地編定之工業區依促進產業升級條例第四條規定，其工業主管機關：在中央為經濟部工業局，在直轄市為直轄市政府建設局；在縣（市）為縣（市）政府。其他產業用地之開發單位包括國科會、經濟部、及私人財團。

目前產業用地資訊分布在不同主管機關，若能將不同主管機關所轄產業用地資訊整合，對於廠商投資及各主管機關掌握用地開發情形，皆有重大助益，同時可避免各級政府機關盲目地新設工業區，造成閒置土地。產業進駐選址條件在於交通區位、地價、政府優惠條件及基礎公共設施的健全，而政府則必須就能源、水資源等限制條件進行整體評估，北台都會區域究竟還需要多少產業用地，能源和水資源等能供應多少產業用地需求，如何以規劃手段來影響新興產業的空間分佈，做最有效的交通投資、減少對農地、綠地的衝擊。

#### □ 原則

1. 合理調節產業用地，避免供需失調。
2. 產業儲備用地之規模與強度需以確保用水、電力供應充足為首要原則。
3. 產業用地開發與生態保育及糧食安全政策間的平衡（需檢視是否座落於優良農地及自然資源保護的範圍）。
4. 發佈產業用地資訊，並動態更新以供政府決策及民間使用。

#### □ 構想

1. 中央與地方所轄之產業園區、產業用地資訊整合平台建置，由專責機關動態更新維護，並提供諮詢服務。建議可以目前已建置之台灣工業用地供給與服務資訊網為基礎
2. 建立定期檢討機制，依據評估結果減少政府資源之浪費，同時避免過度新設無需求的產業園區。
3. 基礎公共設施成長極限評估及廠商負擔相關規定。
4. 訂定新開發產業發展用地選址準則建議辦法。
5. 優先實施地點：現有及規劃中產業園區。

## □ 相關計畫或政策

### 研議中

### 執行中

1. 台灣工業用地供給與服務資訊網建置計畫。
1. 宜蘭縣委託研究「八縣市產業環境研究」
2. 各縣市政府發展中之各產業園區計畫。
  - (1)台北市－士林
  - (2)桃園縣－大桃科
  - (3)新竹縣－知識經濟園區
  - (4)新竹市－香山、竹科
  - (5)宜蘭縣－利澤

## □ 相關單位

各縣市政府、經濟部工業局、國科會。

Draft

## 方案背景

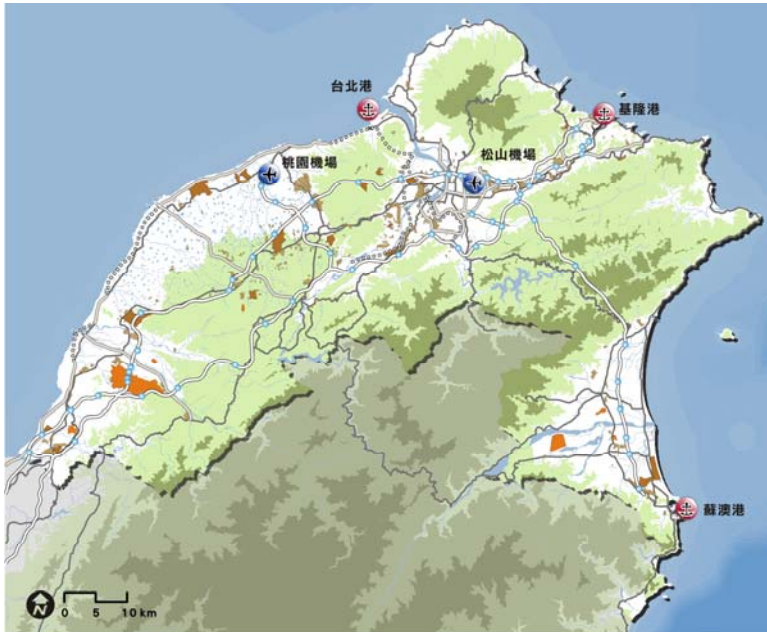


圖 11. 北台產業用地分佈圖

資料來源：本計畫分析

表 11. 北台產業用地處數面積

類別	處	面積 (公頃)
科學園區	5	956
公有編地工業區	18	3,339
民營企業開發工業區	10*	277*

\*：北部區域範圍

資料來源：國科會網站（2008）；經建會（2007）都市及區域發展統計彙編

### □ 工業用地供給服務網資訊

由經濟部工業局管理，資訊內容包括租售服務、售地服務、諮詢服務、購地效益評估、產業園區介紹、工業區法令等。

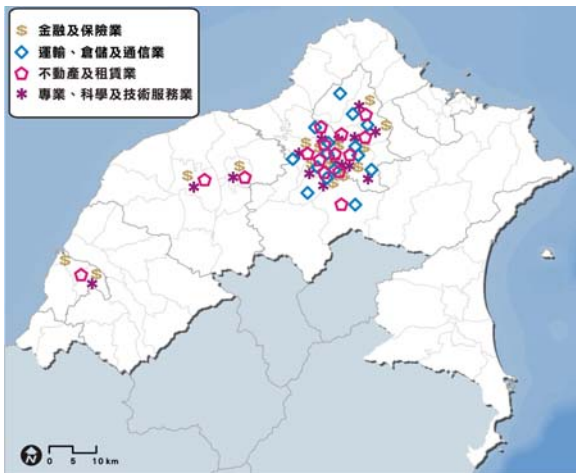


圖 12. 生產者服務業群聚分佈

資料來源：本計畫分析

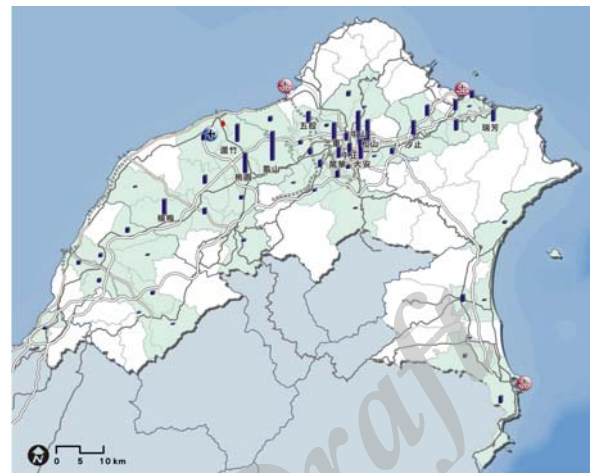


圖 13. 物流產業場所分佈

資料來源：本計畫分析

### □ 科學園區



圖 14. 新竹科學園區營運概況

表 12. 科學園區營運情形

單位：公頃

基地別	面積	可出租面積	已出租面積 (%)	已核配未起租 (%)	洽談中 (%)	未出租 (%)
新竹	628	257.8	100	0	0	0
篤行	25	16.5	80.61	16.36	0	3.03
竹南	158.95	69.68	90.04	0	1.34	9.96
新竹生醫	38	24.1	0	0	0	0
龍潭	107	49.12	100	0	0	0

資料來源：行政院國科會（2006）

## □ 公有編定工業區

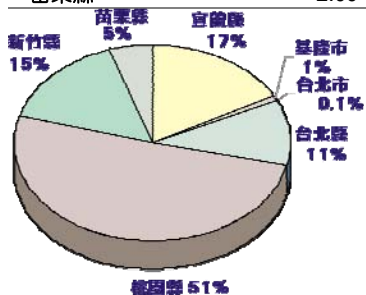
表 13. 2005 年編定工業區年產值

名稱(開發年)	產值(萬元)
南港軟體	4,369,037.4
龜山(58)	140,776.0
五股	96,725.4
土城	79,263.6
大武崙(62)	55,815.4
新竹	55,642.6
龍德	47,868.5
平鎮(58)	47,703.1
中壢	32,428.7
樹林	31,613.6
林口工二	29,300.8
桃園幼獅(61)	27,063.2
觀音	26,237.7
頭份	26,200.2
林口工三	25,113.2
大園(67)	22,286.9
瑞芳(70)	17,453.3
竹南(74)	12,412.4
利澤(69)	608.7

資料來源：經濟部工業局（2005）

表 14. 各縣市平均單位產值

縣市	產值(億元)/面積(公頃)
宜蘭縣	2.03
基隆市	5.58
台北市	436.90
台北縣	6.94
桃園縣	3.75
新竹縣	5.56
苗栗縣	2.00



## □ 編定工業區使用情形

表 15. 北台編定工業區生產型態

生產型態	2005	2006	工業區名稱
	數量	數量	
正常	6	9	龍德、土城、瑞芳、林口、工三、中(內)壢、觀音、新竹、五股、樹林
異常*	9	6	大武崙、利澤、龜山、桃園幼獅、平鎮、大園

(停工廠商數+歇業廠商數)/廠商數總數  
異常指上述數據超過 10%  
資料來源：經濟部工業局（2006）

## □ 水資源供給

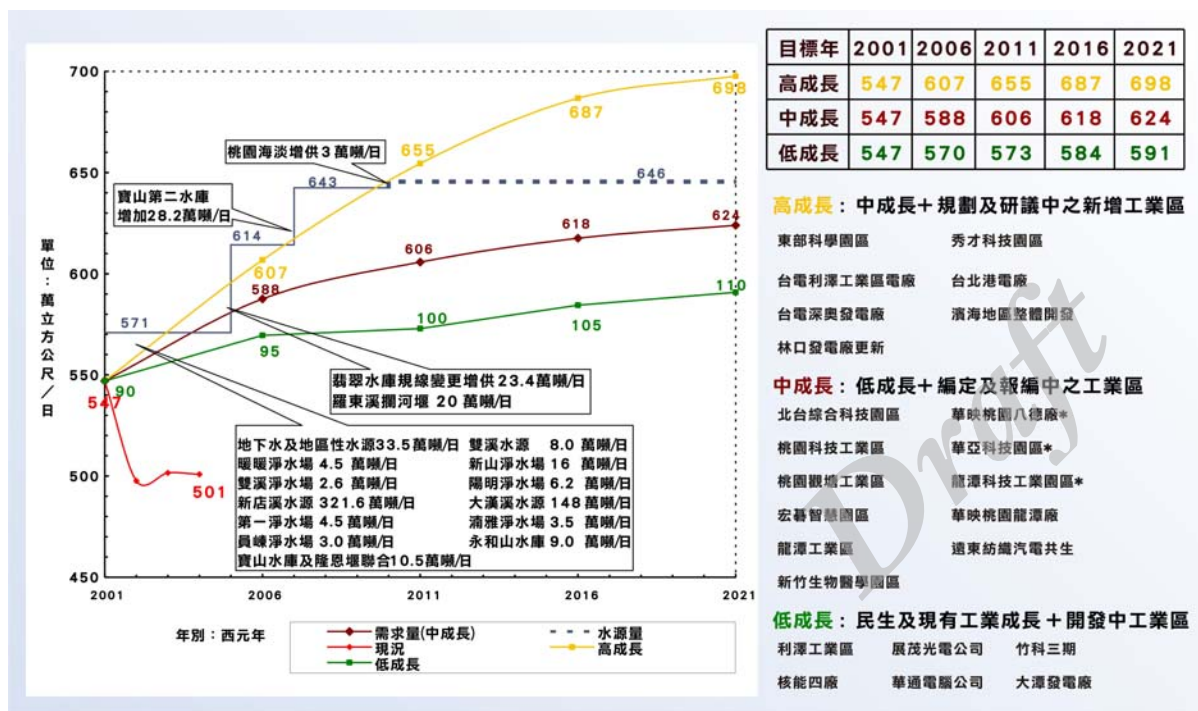


圖 15. 產業用水資源供給推估

資料來源：經濟部水利署（2006.06），多元化水資源經營管理方案政策評估說明書



## 2.2. 產學空間連結

### 促進產學間創新研發知識交流

#### □ 課題

創新研發能力是有效增加產業價值重要的一環，北台範圍內的學校、研發機構及工業區間空間連接性低，因此希望能透過政策引導，鼓勵工業區與鄰近之教育研發機構，相互進行人才流動、技術交流，提供支援創新活動的環境。簇群概念(Cluster)的重要性在於企業員工能在鄰近的空間中，透過正式與非正式的互動學習，進而達成創新升級的目的。這是研究許多成功的產業園區如矽谷、竹科、第三義大利後的結論。

因此，就國土規劃的角度而言，如何將都會區的範圍形塑成一個具有高可及性的地區，將實際的空間距離拉近，在兼顧環境、效率的原則下，讓產學人士可以在低成本的方式下進行面對面的社交。就空間規劃的角度而言，各產學空間可及性的提高為重要手段之一。

#### □ 相關單位

教育部、國科會、經濟部工業局。

#### □ 原則

鑑於產學合作對於創新研發的重要性，強化北台重要產業園區與大專院校之間的可及性，不劃設特定範圍，初期以空間連結性的加強來達成。

#### □ 構想

1. 指認重要學術重心。
2. 北北基地區以軌道及公車捷運路網串連產學空間。
3. 桃園、林口地區則規劃桃園捷運與公車路網串連產學空間。
4. 竹竹苗地區以公車捷運路網串連產學空間。
5. 優先實施地點：重要產業園區與國際一流大學、頂尖研究中心之間。

#### □ 相關計畫或政策

1. 「2015 年經濟發展願景第一階段三年衝刺計畫(2007-2009 年)－產業人力套案」
2. 教育部產學合作計畫

Draft



## 2.3. 產業園區周邊優質居住環境

### 提供優質居住環境是吸引企業與人才進駐的首要條件

#### □ 課題

早期科學園區與傳統工業區的規劃以產業需求為優先考量，均未能兼顧就業者生活、休閒等機能之提供。然而高技術人才對生活環境水準要求較高，為能有效吸引並留住高技術人才在本地就業，應提供優質居住環境，落實於綠建築、生態城市、綠色運輸等永續發展理念。

#### □ 原則

1. 符合TOD理念之規劃方式，解決就業者通勤問題。
2. 促進科技與生活結合，發展智慧化居住環境。
3. 配置適當的教育、醫療、休閒設施，滿足基本生活需求；若屬已發展之地區，其與主要消費核心地區應有健全公共運輸系統連結。
4. 產業園區及工業區周邊既有都市聚落優先進行改善，提昇環境品質，使就業者能就近定居於工作地點周邊。

#### □ 構想

1. 指認特定地區將優質居住環境的理念落實於都市計畫通盤檢討計畫中。
2. 配合「行政院 2005 與 2006 年產業科技策略會議（SRB），智慧好生活－智慧化居住空間發展策略子題」之重要結論與建議處理原則。

3. 公私合作，藉由政府提供補助及企業提供技術協助，在產業園區周邊建立示範社區。
4. 設置自行車道、通學步道及增加綠地面積。
5. 新設之產業園區周邊環境應符合本項方案原則。
6. 優先實施地點：南港汐止、淡海、土城、龍潭、航空城、竹北、竹科、宜蘭科學園區、龍德利澤、竹南頭份等產業園區周邊。

#### □ 相關計畫或政策

##### 執行中

1. 2015 年經濟發展願景第一階段三年衝刺計畫
2. M-Taiwan計畫
3. E-Taiwan計畫

##### 研議中

1. 智慧化居住空間推廣策略  
<http://www.ils.org.tw/ids/>
2. 生態城市綠建築推動方案

#### □ 相關單位

國科會、工業局、內政部、各縣市政府。

## 方案背景

- 產業園區所在都市計畫區情形（每縣市一例）
1. 中山安樂八斗子、土城頂埔、中壢內壢交流道等三都市計畫區現況人口大於計畫人口，需立即執行通盤檢討。
  2. 土城頂埔、台北市、中壢內壢交流道等計畫區內應提升其每人享有公園綠地面積。

表 16. 產業園區周邊生活環境條件分析

產業園區	捷運 (包括快速公車) 通往市中心	10 公里內 不同型態 住宅單元	充足的 綠地空間	安全的 通學街道	自行車道 系統	健全的 污水系統
宜蘭縣 利澤工業區			非屬都市計畫區			
基隆市 大武崙工業區			✓			
台北縣 土城工業區						
台北市 內湖科園	✓	✓				✓
桃園縣 中壢工業區		✓				
新竹縣 旗艦園區		✓	新訂都市計畫辦理程序中			
新竹市 新竹科園	✓	✓	✓		✓	✓
苗栗縣 頭份工業區			✓			

資料來源：本計畫分析

表 17. 產業園區所在都市計畫區概況

縣市	都市計畫區	面積 (公頃)	計畫 人口	現況 人口	公園綠地面積 (公頃)	平均每人享有 公園綠地面積 (M <sup>2</sup> )
基隆市	中山安樂 八斗子	2,237.21	79,000	86130	99.47	11.55
台北縣	土城頂埔	112.4	30,000	38000	7.01	1.84
台北市	台北市	27,179.97	3,414,000	2632242	1,304.97	4.96
桃園縣	中壢內壢 交流道	2,249.72	30,000	41921	0.32	0.08
新竹市	新竹科學園區 特定區	1,216	55,000	42131	61.1764	14.52
苗栗縣	竹南頭份	2,230.58	220,000	144336	83.27	5.77

資料來源：經建會（2007），區域及都市統計彙編

## 3.1. 鼓勵文化創意產業環境

### 改善北台文化創意產業環境

#### □ 課題

美國卡內基梅隆大學的佛羅里達教授針對美國多個城市的研究，提出發展文化創意產業所需的環境。他的研究表明，在美國有創造力的人喜歡住在具有高科技（technology）、高才能（talent）和包容性（tolerance）的城市中。

目前北台發展文化創意產業環境應強化其多元化及對不同土地使用行為的包容性。因此，合理鬆綁土地使用法規對於文化創意產業之建築、開發、及設施配置的限制，將對於鼓勵文化創意產業投資有正面的助益。

#### □ 原則

實踐文化創意產業政策可從提供誘因、獎勵及推廣等多面向切入，本計畫著重空間法令制度、機能調整與美感營造等層面。

#### □ 構想

1. 全面檢討文化空間相關法令體制，如古蹟、歷史建築及閒置空間再利用所面對的土地使用、建物修繕、周邊相關設施設置的限制、對停車位數量的要求、對無障礙空間設置的要求等。
2. 檢討採購法及相關機制的限制，如採購法對於經營時間長短的限制影響了空間營運的想像。
3. 配合愛台建設之政策，設置文化創意及數位內容產業專業示範園區。
4. 獎勵文化創意空間提案，並與營建署城鄉風貌計畫結合。
5. 優先實施地點：都會區域範圍內有潛力地區。

#### □ 相關計畫或政策

##### 執行中

1. 挑戰 2008：國家重點發展計畫—文化創意產業發展計畫。
2. 新十大建設—國際藝術與流行音樂中心。
3. 北部流行音樂中心計畫。
4. 愛台 12 建設文化創意產業相關政策。

##### 研議中

1. 「文化創意產業發展法」草案

#### □ 相關單位

經濟會、文建會、經濟部、各縣市政府。

# 方案背景

## □ 文化創意產業在台灣

13 種類別分別為視覺藝術、音樂及表演藝術、工藝、文化展演設施、電影、廣播電視、出版、建築設計、廣告、設計、數位休閒娛樂、設計品牌時尚、創意生活等。

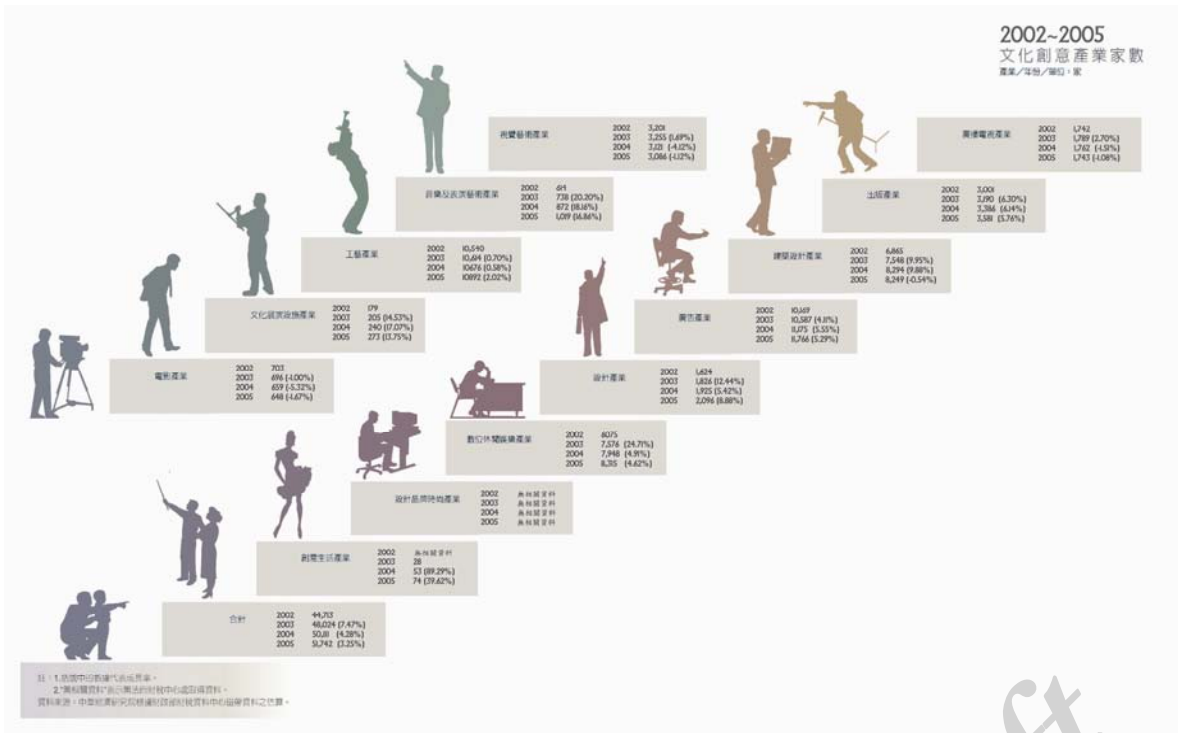


圖 17. 北台文化創意產業家數

資料來源：文建會

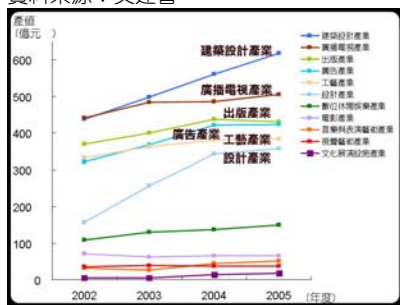


圖 18. 全國文化創意產值

資料來源：文建會

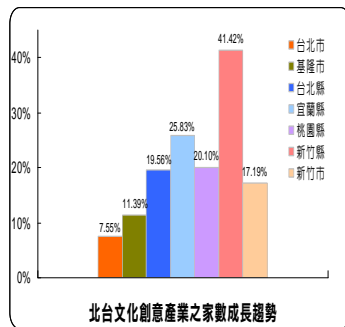


圖 19. 北台文化創意產業家數成長趨勢

資料來源：文建會

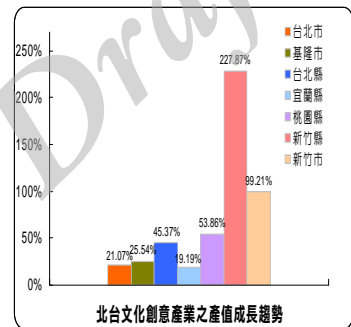


圖 20. 北台文化創意產業產值成長趨勢

資料來源：文建會

# 都市空間結構更新

## 4.1. 新都心發展

以高鐵車站特定區與淡海新市鎮為基地，發揮交通優勢，引進適當產業，並納入永續、生態等規劃理念，成為地方經濟核心，且為永續發展的典範

### □ 課題

#### 1. 高鐵車站地區：

具有相當交通優勢，加上高鐵車站特定區目前公共設施均已完成，但仍有許多土地尚待開發，土地閒置造成社會成本的浪費，更阻礙地區發展。延滯開發，不僅投入的公共資源難以回收成本，對於珍貴的土地資源也是種無形的浪費。

#### 2. 淡海新市鎮：

淡海新市鎮的發展主要目的是要疏導市中心的人口壓力，有規劃地創造良好生活環境。但因時代變遷，原本以住宅社區為主的規劃缺乏產業提供就業機會，使民間投資進駐率未能達到預期。

### □ 原則

1. 以大眾運輸導向發展。
2. 塑造高鐵站區與新市鎮的中心性。
3. 檢討公共設施的規模與品質。
4. 引入符合永續、生態規劃理念之環境設計。
5. 配置自行車與步行環境。
6. 重視成長管理，避免減損生態地區面積。

### □ 構想

1. 協調政府與開發者，就各高鐵站當地不同優勢，確認具體可行之發展定位及開發主體。
  - (1) 桃園站－國際商務城（應結合方案 1.1.）。
  - (2) 新竹站－生醫科技園區。
  - (3) 淡海新市鎮－北海岸觀光門戶。
2. 配合市場需求，訂定開發時程。
3. 掌握TOD的三項內涵，即發展高密度、混合土地使用及落實都市設計。
4. 優先實施地點：高鐵桃園車站、新竹車站特定區、淡海新市鎮。

### □ 相關計畫或政策

#### 執行中

1. 淡海新市鎮開發計畫
2. 生態城市綠建築推動方案
3. 台北－桃園機場捷運
4. 愛台 12 建設-桃園航空城計畫

#### 研議中

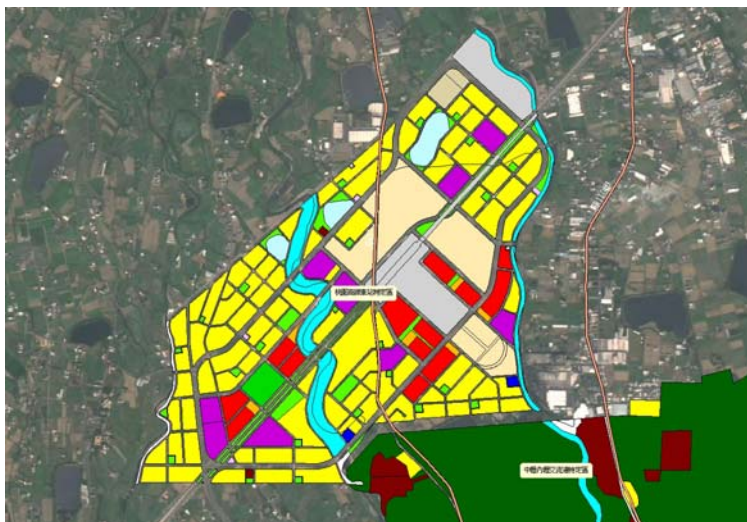
1. 新竹縣台灣知識經濟旗艦園區特定區計畫
2. 桃園青埔車站周邊開發計畫
3. 淡海輕軌捷運

### □ 相關單位

各縣市政府、內政部營建署。

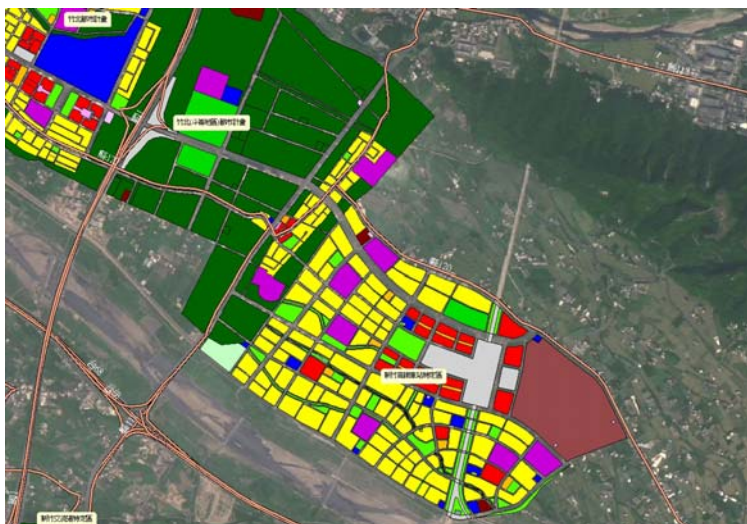
## 方案背景

### □ 桃園高鐵車站土地使用



1. 計畫面積：490 公頃
2. 計畫人口：60,000 人
3. 課題：埤塘保存、全國轉運節點、配合桃園航空城發展

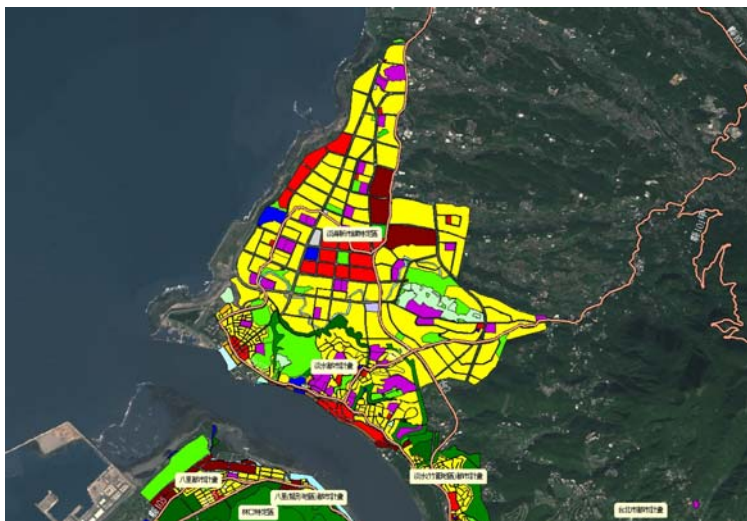
### □ 新竹高鐵車站土地使用



1. 計畫面積：309 公頃
2. 計畫人口：45,000 人
3. 課題：科技城轉運節點



### □ 淡海新市鎮土地使用



1. 計畫面積：1,756 公頃
2. 計畫人口：30 萬人
3. 課題：北海岸休閒遊憩門戶





## 4.2. 地方核心都市機能更新與強化

### 加速推動地方核心都市的都市更新案

#### □ 課題

都市更新為達成都會區域永續發展重要的手段之一，周全的都市更新計畫能有效避免破壞都市範圍外鄉村地區與綠地環境，將都市內原低度利用之土地機能強化，並能挹注民間投資，刺激經濟及觀光產業成長，是國家重大經濟建設重要的一環。

北台各地方核心因發展較早，都市機能已漸無法滿足活動需求，需透過更新手段活化相關機能。

#### □ 原則

配合行政院核定之「加速推動都市更新方案」，推動以政府為主的都市更新案及都會核心都市機能的強化。

#### □ 構想

1. 配合行政院推動之策略性再開發地區計畫及都市計畫通盤檢討，振興老舊社區經濟產業、重塑都市機能辦理者，進行更新。
2. 考量市場需求，推動以政府為主的都市更新案。
3. 優先實施地點：基隆、台北、桃園、新竹、中壢等台鐵車站周邊舊市區。

#### □ 相關計畫或政策

##### 執行中

1. 加速推動都市更新方案
2. 愛台 12 建設都市更新相關政策
3. 都市更新地區--新竹市火車站後站地區
4. 基隆火車站暨西二西三碼頭都市更新案
5. 宜蘭市交通轉運中心

##### 研議中

1. 營建署策略性再開發地區計畫

#### □ 相關單位

內政部營建署、各縣市政府。

Draft

## 方案背景

### □ 新竹火車站後站都市更新地區



1. 基地面積為 37.6248 公頃，
2. 位於擬定新竹科技特定區計畫指定之都市更新地區內。
3. 發展國際化、多元化的商業空間以創造都市再發展價值，並配合未來台鐵轉型為都會區捷運的趨勢，解決區內交通及公共設施不足問題。

### □ 基隆火車站暨西二西三碼頭都市更新案



1. 該案位於鐵路、海運及陸運的中樞地帶
2. 基地面積為 9.14 公頃
3. 在使用分區規劃上，以「交通轉運專用區」及「商旅專用區」進行規劃，以達到多元使用、複合機能之「商旅新都心」目標。
4. 其建設經費部分，預計政府將投入 3.54 億元，並吸引民間資金投入 145.61 億元，合計達 149.15 億元。

### 4.3. 強化街道及公共開放空間的無障礙性

#### 提供不同年齡的使用者安全、無礙的空間

##### □ 課題

內政部於 2008 年 7 月修訂建築技術規則，增修建築物無障礙設施的相關規範，然對於都市開放環境的無障礙空間規定，目前僅在都市設計審議過程中依個案要求被提及。北台都會區域範圍內街道及公共開放空間普遍缺少無障礙設計的思維，為因應人口老化趨勢及基於照顧弱勢的角度，應強化北台都會區域範圍內街道及公共開放空間的安全、無障礙服務。

##### □ 原則

不同年齡層的使用者均能安全地使用街道及公共開放空間設施。

##### □ 構想

1. 新市區及更新地區之都市設計加入無障礙環境的規定。
2. 已建成地區逐年改善無障礙街道及公共開放空間的面積。
3. 優先實施地點：北台都會區域範圍內。

##### □ 相關計畫或政策

1. 營建署－既有市區道路景觀與人行環境改善計畫。
2. 建築技術規則「無障礙設施規範」。

##### □ 相關單位

各縣市政府。

Draft

## 方案背景

### □ 高齡化趨勢

聯合國訂定一個國家 65 歲以上人口超過總人口的 7%，即為「高齡化國家」。

我國自 1993 年 65 歲以上人口比例突破 7% 後，成為高齡化國家，預估在 2016 年以後，由人口高齡化進入高齡社會，65 歲以上高齡人口比例將占總人口比例 13% 以上，並逐年上升。

目前北台都會區域老年人口總數達 98 萬人，比例約為 9.3%。若觀察空間分布情形，除了台北縣、桃園縣少數鄉鎮市老年人口比例低於 7% 以外，大部分地區均超過 7%，台北縣、宜蘭縣及新竹縣數個山區鄉鎮甚至已超過 14% 比例。

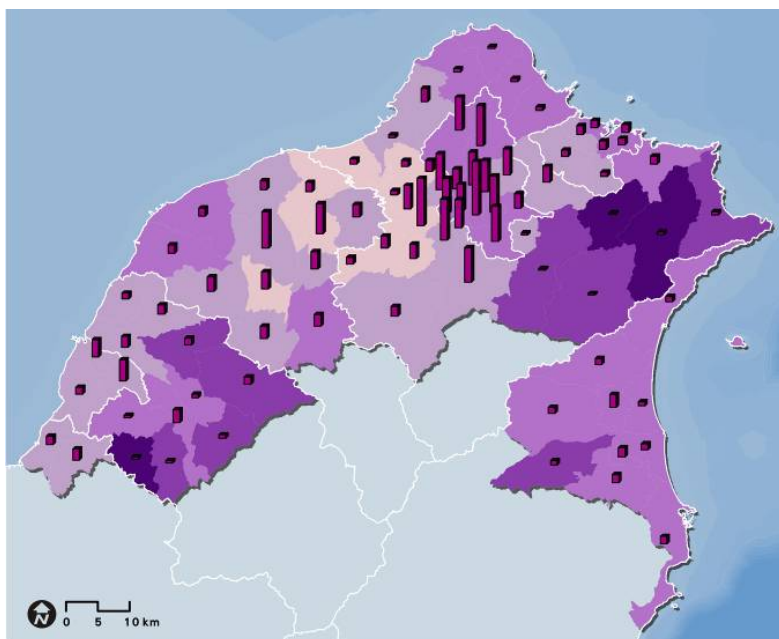


圖 21. 老年人口分布圖

資料來源：內政部戶政司 2007 年底資料、本計畫分析

### □ 無障礙環境設計原則

【老人住宅基本設施及設備規劃設計規範】

#### 2.1 戶外休憩空間

除有緊鄰並可供使用之外部開放空間外，老人住宅應按居住人數每人 1 平方公尺設置戶外休憩空間，其最小規模不得小於 4 公尺乘以 4 公尺。休憩空間應設置戶外桌椅等供休憩使用之設施。戶外步行空間之寬度應有 90 公分以上，其有高低差時，儘可能設置為坡道。戶外空間包含陽臺、敞廊、平臺等，得考慮防風、避雨，以及留有足夠讓輪椅迴轉的空間，並達到通行的便利。

#### 2.2 人行道安全措施

人行道之路緣高於車道不得超過 20 公分，人行道至車道之路緣開口斜坡坡度不得超過 1 比 12。戶外地面設置之排水溝格柵方向應和行進方向垂直，格柵淨孔距不得大於 1.3 公分。

## 4.4. 重要捷運場站周邊更新

### 捷運周邊地區發展應為都會區空間結構發展的重要節點地區

#### □ 課題

捷運場站周邊的土地，是交通導向都市發展（TOD）最重要的節點，應達最佳效益的利用。捷運沿線流動的人潮除帶動附近商機、活絡許多消費暨遊憩場所，更將因都市交通、景觀的改善，進而提升整體生活水準。

#### □ 原則

善用交通便捷之優勢，發揮土地最大效益。發展概念如下：

1. 都市緊密發展並具有大眾運輸的支援。
2. 大眾運輸車站步行可達距離內配置購物、居住、工作、公園、維生設施等基本單元。
3. 創造一個舒適的步行街道網絡，且可以便利達到各個地區中的重要據點。
4. 提供一個多樣化的居住型態、密度及價格；保存敏感「生物棲息地」、「河岸區」和高品質的開放空間。
5. 公共空間能夠著重於建物的設計方向與鄰里居民的互動性。
6. 鼓勵沿著大眾運輸車站及廊帶的既存鄰里單元，採用「填入式發展」。
7. 優先實施地點：台北、桃園捷運沿線老舊地區。

#### □ 構想

配合都市更新計畫，選定重要捷運周邊土地進行更新評估及再發展計畫。

#### □ 相關計畫或政策

##### 執行中

1. 台北市大眾捷運場站周邊地區整體再發展策略暨策略性地區都市更新計畫案
2. 桃園捷運路網規劃案

##### 研議中

1. 大安區捷運六張犁站附近地區更新計畫案
2. 大同區捷運圓山站西側(志雲新村)更新地區都市更新計畫案
3. 中山區捷運新生站北側中山女中對面暨美麗信飯店周邊更新地區都市更新計畫案
4. 捷運新莊線更新計畫
5. 捷運板橋土城線沿線及場站周邊地區都市更新計畫
6. 捷運中和線沿線及場站周邊地區都市更新計畫
7. 捷運三重蘆洲線沿線及場站周邊地區都市更新計畫

#### □ 相關單位

各縣市政府。

## 方案背景

### □ TOD 的發展目標

各國大眾運輸機構、開發部門及地方政府追求 TOD 的共同目標及權重如下表。

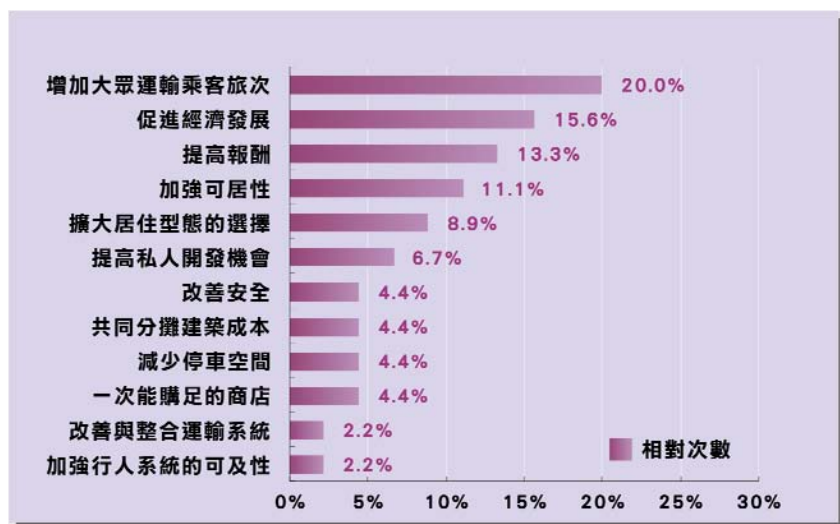


圖 22. TOD 發展目標之相對次數

資料來源：Cervero et al., 2004

### □ 捷運場站更新的效益

依據香港的經驗，其發展軌道運輸的各項收益統計，以土地資產管理所獲取之收益最大 52%，其次才為票價收入 28%，可見捷運之週邊土地的發展對於都市開發及財務有顯著貢獻。

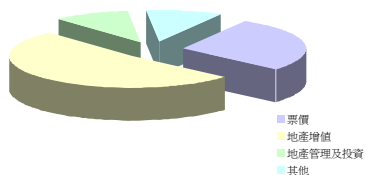


圖 23. 香港捷運公司各項收益比例分析

資料來源：Cervero & Murakami, 2008

依據香港捷運局的統計，2007 年捷運場站周邊不動產帶來的收益包括租金收入、管理及地產代理，總計為 17 億 4 千 9 百萬港幣。

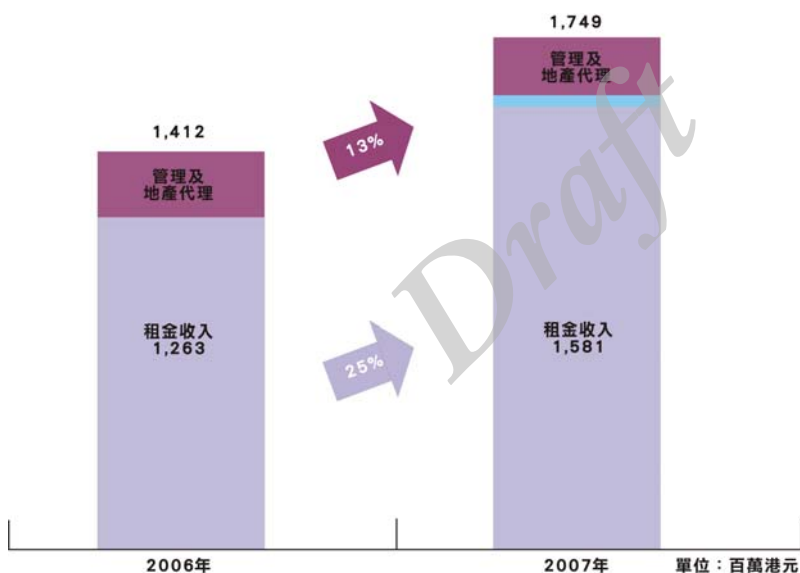


圖 24. 香港 2007 捷運場站收益數額

資料來源：港鐵公司，2007

## 5.1. 城際客運服務改善

落實公共運輸發展導向、對於運量較低地區強化客運運輸，將北台轉變為具公共運輸親和力之城市

### □ 課題

目前北台之城際運輸交通量中，小汽車運具使用率均高於60%，公共運具使用率有提升空間。應考慮北台都會區域內民眾經常跨區往來的需要，提供健全的公共運輸服務。

### □ 原則

土地使用與公共運輸服務結合，完善規劃公共運輸服務網，並提供更完整的交通管理智慧化服務，以達到完善且便利的公共運輸環境。此方案著重於客運場站設施並建議交通部於重要通勤路段設置大客車優先道。

### □ 構想

1. 指認重要通勤路段，設置大客車優先道。
2. 對於運量較低地區發展公車捷運網。
3. 強化地區轉運功能：配合各縣市國道客運轉運站規劃。
4. 結合軌道運輸系統發展完善的地區接駁服務。
5. 優先實施地點：客運轉運站－基隆、林口、南崁、新竹、桃園；大客車優先道－國道 1 號桃園－台北、基隆－台北、竹北－新竹。

### □ 相關計畫或政策

研議中

1. 桃園運輸路網規劃
2. 宜蘭交通轉運中心
3. 新竹市客運轉運站

### □ 相關單位

交通部、各縣市政府。

## 方案背景

### □ 客運場站的重要性

就高品質的 BRT 系統而言，場站的美觀、清潔及服務的完善將影響其使用率，並對城市景觀具有重要影響。

### □ 發展公車捷運的優點

公車捷運系統 (Bus Rapid Transit) 係一具有專有或部分專有路權、高效率收費系統及現代車輛，提供舒適、便捷、安全服務之先進公車系統。具體而言，BRT 是以改良的公共汽車、運用軌道運輸的經營方式提供大眾捷運服務。換言之，BRT 可說是一種具有軌道服務品質與公車營運彈性的大眾捷運系統。公車捷運系統具有建造時程短、建造成本低、運量大、營運速度快等特性，而且透過各種運具的整合、電子票證系統與優先號誌運用，使得營運速度、可靠度以及整體服務水準大幅度提升。因此，對於急速發展亟需提供大眾運輸服務的城市，BRT 是輕軌或地鐵之外的另一最佳選擇。

採用公車捷運系統的最大優勢在於建設維修成本與軌道系統相比低得很多，同時建設時程短、效率高。世界各地的地鐵建設投資成本每公里約 5 千萬至 1 億 8 千萬美元，輕軌系統每公里約 1 至 3 千萬美元，而公車捷運系統僅需要約 1 百至 8 百萬美元。

### □ 巴西 Curitiba 的案例

Curitiba 市 2007 年人口數約為 178 萬人，人口密度為 4,159 人/平方公里。其發展 BRT 的成就包括高達四分之三的通勤族以公車作為主要運具、交通燃料的消耗為巴西其他城市的四分之一，其與巴黎、溫哥華、雪梨、羅馬等城市並列，被聯合國選為最適合人類居住的城市。

從 1974 年開始進行城市運輸系統規劃，並被視為是全球都市規劃的典範城市之一。每日旅次為 150 萬人次，服務滿意度高達 89%。



### □ 北台旅次分析



圖 25. 旅次吸引率指標分級圖

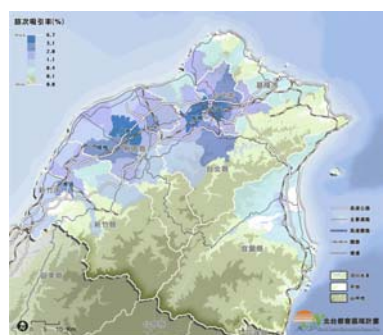


圖 26. 就業通勤範圍指標分級圖





## 5.2. 步道、自行車道及綠帶塑造

於都市發展及道路系統規劃時，給予自行車及行人更多的優先權，優先發展主要就業區

### □ 課題

步行及騎單車是最節約能源、減少旅次對環境傷害的移動方式，且個人健康及社會安全都能直接受益。而過去的都市發展都忽略了步行及單車的使用，建築也無相關配套，造成國人對步行及騎單車的卻步。

整合大眾運輸系統與自行車道、步道系統，為人本交通發展的主要趨勢，而目前北台八縣市自行車道的設置以通勤為考量的僅有台北市。

另外，我國因夏季較長，氣候炎熱，步道及自行車道發展應與綠帶結合。

### □ 原則

創造富吸引力且安全的行人與自行車用路環境，並以通勤自行車道的設置為優先。

### □ 構想

1. 發展健全的自行車道路網，並優先改善重點通勤路線；未來道路建設除了汽車道之外，還必須包含自行車道和人行道、及供自行車安全穿越快速道路的陸橋。
2. 獎勵改善建築物針對自行車的終點服務站設施，包括停放、保管、沖洗等。
3. 整體規劃與設置公共自行車租賃站。
4. 優化自行車道及步道環境，與綠帶設施結合。
5. 優先實施地點：跨縣市優先、主要就業區優先。

### □ 相關計畫或政策

#### 執行中

1. 土城市市區自行車道示範區暨優質捷運生活圈自行車道及人行環境改善計畫
2. 營建署－既有市區道路景觀與人行環境改善計畫
3. 台北市自行車路網計畫

#### 研議中

1. 全國自行車道系統計畫
2. 千里自行車道萬里健康步道
3. 台北市自行車道系統計畫
4. 桃園縣自行車道系統計畫

### □ 相關單位

經建會、體委會、衛生署、交通部、內政部、各縣市政府。

Draft

## 方案背景

### □ 使用自行車的效益

依據英國自行車團體所提出的評估報告 *Valuing the benefits of Cycling* (2007)，使用自行車的好處包括：改善健康和塑身、減少污染和二氧化碳排放、減少交通壅塞。

該報告以貨幣為單位，量化自行車效益，其相關數據推算結果可供我國發展自行車的參考，摘要如後。



Ringstraße, Vienna, Austria, 2005.

1. 每新增一名自行車使用者的效益每年最高達 382 英鎊 (23,111 元台幣)、最低也有 87 英鎊 (5,263 元台幣)，其差異受使用者的年齡、活動水準、距離和頻率等影響。
2. 鼓勵新的自行車使用者所帶來的效益遠比獎勵已經使用自行車者多出甚多。
3. 年紀愈大使用自行車對健康的效益愈大。
4. 空氣污染有 70% 來自交通；而空氣污染造成每年 14,000-24,000 名住院者及 12,000-24,000 名早產兒夭折。
5. 交通帶來的二氧化碳量占全英國之 22%。英國政府誓言在 2050 年前減少 60% 的二氧化碳排放，提升自行車使用率將有關鍵貢獻。
6. 都市地區的每名汽車使用者若能每天改用自行車通勤 7.8 公里，每年 80 天，減少的空氣污染價值（考慮二氧化碳排放和健康）將達 69.14 英鎊 (4,182 元台幣)；對減少交通壅塞帶來的效益則為 137.27 英鎊 (8,304 元台幣)。在交通愈壅塞地區，自行車使用帶來的效益愈大。所以，都市的自行車道投資效益將比非都市地區大得多。
7. 56% 的小客車旅次距離少於 5 英里，而 23% 旅次距離少於 2 英里。這些距離都可以用自行車代步來達成。
8. 英國若能增加自行車旅次 20%、30% 及 50%，則每年帶來的經濟效益將達 5.23 億 (316.415 億台幣)、7.85 億 (474.925 億台幣) 及 13.08 億英鎊 (791.34 億台幣)。
9. 評估英國現在推行的四項鼓勵使用自行車計畫，其益本比從 1.36 到 7.44，顯示鼓勵使用自行車的效益頗高。

### □ 自行車的速率

自行車的每小時平均速率介於 19.2km~48km 之間，其與道路交通量和路況有關。

## 6.1. 觀光重點地區景觀與交通改善

### 整合資源、建立旅遊網絡、 拓展國際客源、提昇觀光形 象

#### □ 課題

台灣各地都擁有豐富的觀光資源，希望能夠呈現本地特殊景觀地貌、文化、生活型態等特色，提昇觀光形象，推廣有質感、有深度的旅遊，並藉由推廣北台都會區域觀光旅遊，展示營造一個優質環境的成果，吸引更多國際觀光旅次。

過去有行政院中央提出的觀光客倍增計畫，亦有地方政府組成之北台區域發展推動委員會推動「揹著 RT 去旅行」之觀光資源整合計畫，未來期望能協調中央及地方政府合作，指認具有國際級競爭力之觀光重點地區安排旅遊線，推薦行程不僅只有國家風景區、國家公園等，亦包括北台都會區域內的都市風貌、人文藝術、生活型態等體驗，使得由中央或地方不同主管之觀光資源也能達到整合之效。

#### □ 原則

1. 配合交通部觀光局的觀光旗艦計畫，使其指認的重點地區能呈現當地特殊景觀地貌、文化、生活型態等特色。
2. 結合都市更新、研議列為內政部城鄉風貌優先補助計畫，改善觀光重點地區空間品質。
3. 區域觀光動線整合，建立旅遊網絡。
4. 服務不同的旅遊型態，包括團體旅遊及自助旅行。
5. 優先實施地點：交通部觀光局指認之觀光旗艦景點-台北市區、新竹舊城、基隆金九、淡水八里、北投陽明山、蘭陽傳亦、大溪慈湖、三峽鶯歌、新竹山線、海岸線。

#### □ 構想

1. 針對觀光部門所指認之具有國際級競爭力之觀光重點地區，提升其道路服務品質及景觀美質。
2. 檢討現有觀光地區大眾運輸工具供需情形，目標是提供多種運具選擇，推廣使用大眾運輸工具。
3. 針對服務水準較低路段如台 2 線、台 9 線進行改善。

#### □ 相關計畫或政策

##### 執行中

1. 台灣暨各縣市觀光旗艦計畫
2. 觀光客倍增計畫(北部海岸旅遊線計畫、桃竹苗旅遊線計畫)
3. 揹著RT去旅行—北台灣區域整合發展首部曲觀光篇

#### □ 相關單位

交通部觀光局、各縣市政府。

## 方案背景

### □ 北台旅遊線

依據交通部觀光局的指認，北台範圍內的觀光重點地區包括：

1. 北海岸旅遊線—主要取道台2線。
2. 蘭陽北橫旅遊線—主要取道台9線、台7線。
3. 桃竹苗旅遊線—主要取道台3線。

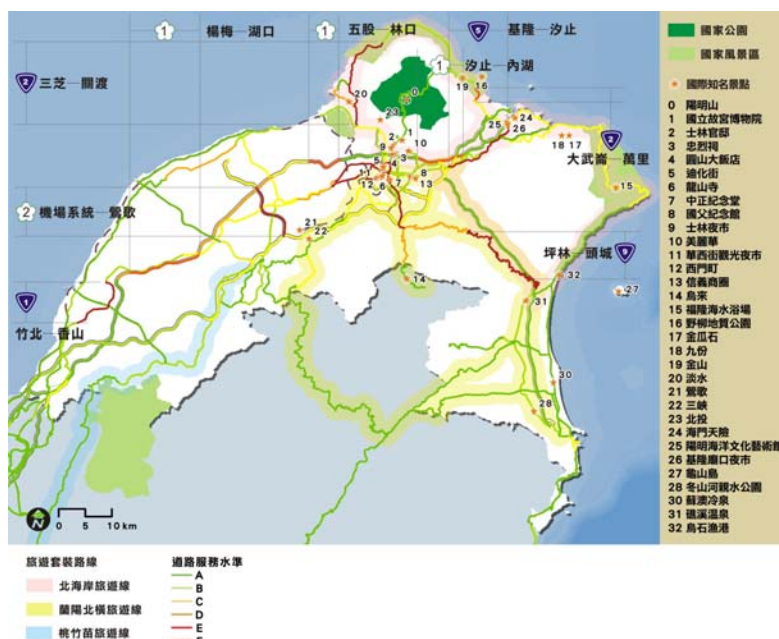


圖 27. 觀光景點與交通服務水準

資料來源：2005 年臺灣地區運輸系統現況及能量分析，交通部運研所；國道高速公路局交通資料查詢，2007；摺著 RT 去旅行，台北市政府都市發展局，2007

### □ 旗艦觀光景點

依據 2005 年交通部觀光局擬定之台灣暨各縣市觀光旗艦計畫，北台旗艦觀光景點及活動如右。

表 18. 北台旗艦觀光景點

縣市別	旗艦觀光景點/旗艦觀光活動
台北市	101 大樓、故宮、台北燈節
基隆市	基隆港、基隆中元祭
台北縣	金九黃金城、平溪天燈
宜蘭縣	冬山河、國際童玩藝術節
桃園縣	大溪小鎮
新竹縣	內灣客家風情
新竹市	新竹科學園區、竹塹國際玻璃藝術節

資料來源：交通部觀光局台灣暨各縣市觀光旗艦計畫，2005

## 7.1. 綠地系統形塑

以綠資源建構一個生態城鄉網絡，將各種層級的綠地串連起來

### □ 課題

都市中需要許多綠帶以淨化都市空氣、提昇環境品質，然而北台都會區綠地配置零落分散，平均「每人享有公園綠地面積」僅 4.84 平方公尺（都市計畫區內），低於其他世界各國主要城市，且綠帶與藍帶間缺少塊狀連結，影響生物移動距離。

生態環境的確保是北台都會區永續發展的重要課題。永久綠地能發揮環境保護的功能，包括固化都會區二氧化碳的排放、過濾粉塵、紓緩綠島效應等，同時並能提供多樣化的生物棲地。北台都會區域範圍內的國家公園及永久綠地應受嚴格保護，以增加二氧化碳固化量。

鑑於過往綠地維護管理的作業囿於經費限制，樹木生長未能受妥善照護，應重視綠地的維護與管理。

### □ 相關單位

農委會、內政部、各縣市政府。

### □ 原則

依照生態網絡藍圖，串聯城鄉各個原本獨立的生態元素，應用網絡概念營造階段性「生態」廊道以串連全方位生態網，保有生物多樣性。

1. 都會區範圍內綠地面積零損失。
2. 推廣綠地資源保護的效益。
3. 植樹與維護管理同等重要。

### □ 構想

1. 加速開闢公園綠地面積並強化彼此間的串連。
2. 獎勵地方「小而美」生態建設，建構降溫、多透水的生態城市。
3. 指認北台都會區域範圍內永久綠地，落實於地籍管理，並達成永久綠地面積零損失的協議。
4. 提出新增及管理綠地的對策，如推動公有土地造林及植樹計畫。
5. 綠地維護管理計畫。
6. 優先實施地點：從國家公園、保護區連接至重要道路綠園道、大型開放綠地、海岸綠地。

### □ 相關計畫或政策

1. 台北市親山親水計畫
2. 全民造林運動綱領暨實施計畫（農委會）（1996-2001年）
3. 綠海計畫（農委會）
4. 新農業運動
5. 海岸環境改造計畫
6. 城鄉新風貌計畫－公園綠地類計畫
7. 桃園縣政府公家樹計畫。
8. 台電百萬棵樹植樹計畫。

## 方案背景

### □ 綠資源現況

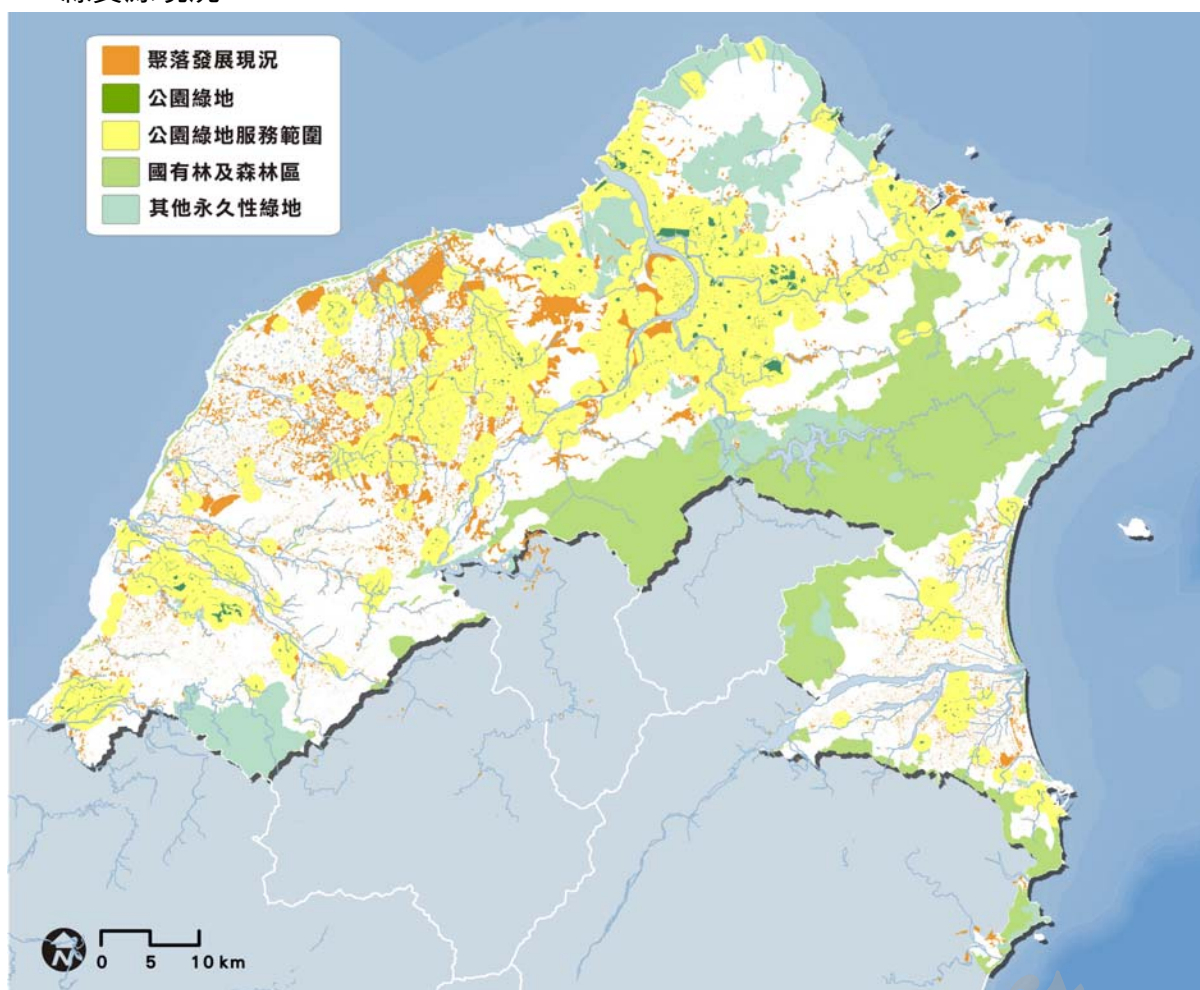


圖 28. 北台都會區域綠資源分佈現況

資料來源：本計畫分析

表 19. 北台永久綠地資源面積

屬性	面積(ha)	百分比
都市計畫區內公園綠地	3,444.93	0.75%
都市計畫區內保護區	12,084.86	2.62%
風景特定區	962.75	0.21%
水源特定地區內的風景區、保護區、綠帶	34,473.52	7.46%
國家風景區	24,045.31	5.21%
自然保留區	772.57	0.17%
國有林自然保護區	8.71	0.002%
野生動物保護區	1,154.01	0.25%
國家公園內的生態保護區、特別景觀區	5,549.07	1.20%
北台綠地總面積	82,495.74	
北台面積	461,900	17.86%

\* 風景特定區計畫中的北海岸及觀音山、野柳、東北角海岸風景特定區，因與國家風景區面積重疊，未列入面積計算。

\* 都市計畫區內公園綠地、保護區與國家風景區重疊部分，未列入面積計算。

\* 自然保留區與水源特定區重疊部分，未列入面積計算

資料來源：本計畫以 GIS 圖資分析，具有一定誤差

## □ 永久綠地分佈

北台都會區域範圍內永久綠地包括都市公園綠地、國家公園、保護區等，現況面積約為 7 萬 5 千公頃。

## □ 都市計畫區內人均綠地

表 20. 各縣市人均綠地面積

北市	北縣	基隆	宜蘭	桃園	竹縣	竹市	苗栗
3.6	5.8	7.7	3.7	3.9	5.0	7.0	4.5

單位：m<sup>2</sup>/人

資料來源：95 年都市及區域統計彙編

## □ 公有土地

依據地政司 2006 年 12 月的資料，北部 8 縣市範圍內公有土地面積為 43 萬 8 千餘公頃（未扣除原住民鄉鎮範圍內土地）。

表 21. 各縣市公有土地面積統計

縣市	公有地面積(ha)
台北市	14,641.2152
基隆市	7,651.5068
台北縣	100,788.2988
宜蘭縣	139,012.9361
桃園縣	47,282.4352
新竹縣	54,729.9170
苗栗縣	70,535.7577
新竹市	3,931.0566

資料來源：內政部地政司 2006 年底資料



圖 29. 北台綠資源整合構想示意圖

資料來源：本計畫分析

Draft



## 7.2. 水岸環境塑造

### 塑造水岸環境成爲都市綠美化的焦點地區

#### □ 課題

河川過去面臨都市的開發與環境變遷變得髒亂不堪，水質也亟待改善，攔沙壩或混凝土河堤等各項工程方法也使得水岸空間受隔絕。北台河川堤防長度爲 770,158 公尺，且水岸環境需妥善規劃設計。

#### □ 原則

水岸環境改造應以生態保育爲基礎，追求人與河川和諧共存，並與現代化生活或城鄉發展相融合，讓水再孕育新的文化。

#### □ 構想

1. 在不影響居住及活動安全的考量下，增加自然河岸長度及河川親水性，鼓勵河岸公園。
2. 推動污水下水道工程。
3. 清查河川流域周邊違反土地使用之工廠，輔導其合法化或訂定處理辦法。
4. 結合城鄉風貌規劃水岸休閒場所。
5. 優先實施地點：中央管河川—淡水河、鳳山溪、頭前溪、中港溪、後龍溪、蘭陽溪。

#### □ 相關計畫或政策

##### *推動中*

1. 淡水河整治 3 年計畫(台北市府)
2. 台北市總合治水對策規劃
3. 中港大排河廊改造計畫
4. 台北市親山親水計畫
5. 生態工法國家型科技計畫(海岸生態工程組)

##### *研議中*

1. 海岸環境改造計畫
2. 埤塘水圳新生整體發展計畫(桃園縣政府)

#### □ 相關單位

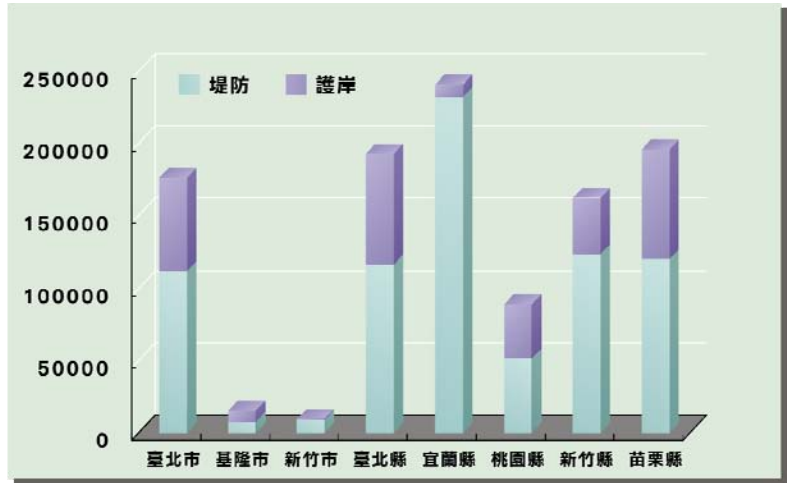
各縣市政府、經濟部水利署。

Draft

## 方案背景

### □ 現有河川堤防護岸

2005 年底北台現有河川防洪設施堤防為 773,158 公尺，護岸 311,860 公尺。其中堤防最多者為宜蘭縣 232,130 公尺，新竹縣 123,261 公尺次之，第三為苗栗縣 119,877 公尺。現有護岸最多為台北縣 76,696 公尺，苗栗縣 76,079 公尺，第三為台北市 64,668 公尺。



單位:公尺

圖 31. 現有河川堤防、護岸

資料來源：經濟部水利署水利統計-河川防洪工程

### □ 各縣市污水處理率

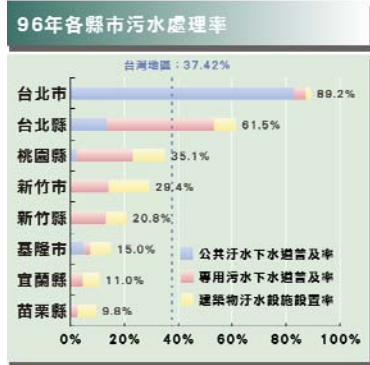


圖 30. 2007 年污水處理率

資料來源：經建會，2007 年都市及區域發展統計彙編

註：污水處理率=公共污水下水道普及率+專用污水下水道普及率+建築物污水設施設置率

### □ 河川水質

表 23. 北台中央管河川污染程度百分比

單位：%

河川	河川全長 (公里)	未(稍)受污染	輕度污染	中度污染	嚴重污染
淡水河	24.0	0.0	1.7	52.9	42.4
鳳山溪	45.4	90.7	3.7	5.5	0.0
頭前溪	63.0	84.3	4.0	11.7	0.0
中港溪	54.1	78.7	9.2	7.8	4.3
後龍溪	58.0	72.1	23.1	4.3	0.5
蘭陽溪	73.1	98.8	1.2	0.0	0.0

※河川污染指標(River Pollution Index, RPI)。這是由：溶氧量(DO)；生化需氧量(BOD5)；氨氮含量(NH3-N)與懸浮固體量(Suspended Solids) 四項測試值所組成。

資料來源：行政院環保署(2006)，環境水質監測年報

表 22. 現有河川堤防、護岸長度

縣市	堤防 (公尺)	護岸 (公尺)
台北縣	116,400	76,696
宜蘭縣	232,130	8,800
桃園縣	50,864	37,863
新竹縣	123,261	38,960
苗栗縣	119,877	76,079
基隆市	7,387	7,726
新竹市	8,556	1,068
台北市	111,683	64,668
總計	770,158	311,860

資料來源：經濟部水利署縣市統計指標分析，2005 年底資料



圖 32. 北台都會區主要河川受嚴重污染河段比例

### 7.3. 都市防災風險規劃

加強對於各類災害事件風險管理與避險行動，以期將災害損失減到最低

#### □ 課題

1. 全球海平面上升速率增快，1961-1992 年間每年上升 1.8mm，1993 年至今每年上升 3.1mm。隨氣溫上升冰山融化速率將加快，根據IPCC(2007) 預測每年海平面上升高度將逐年遞增。預測至 2100 年，全球海平面將上升 28-43 cm。
2. 氣候變遷造成暴雨，形成都市災害的風險增加。
3. 北台都會區的斷層帶，合計共有 12 條，大都為第二類與存疑性斷層，範圍涵蓋 29 處都市計畫地區，影響人數超過 456 萬人。縣市可就跨縣市防災避難動線的規劃及防災避難場所的配置進行整合性規劃。

#### □ 原則

1. 針對沿海地勢較低地區劃設警示範圍，並評估對土地利用之影響，提出因應對策。
2. 優先整合現有之各縣市防災計畫中有關跨縣市方案。

#### □ 構想

1. 與經濟部水利署研商都市防洪及海岸排水可透過工程解決之區域範圍，對於風險高、無法改善的區域，進行土地使用或產業活動的分析，作為都市與區域計畫通盤檢討及遷移安置補償計畫之依據。
2. 於有淹水疑慮之低窪地區，標設海拔高度，做為公私部門風險管理之參考點。
3. 將受到海平面上升影響的土地範圍落實於地籍管理。
4. 優先實施地點：都會區域範圍內。

#### □ 相關計畫或政策

##### 執行中

1. 易淹水地區水患治理計畫(水利署)
2. 各縣市鄉鎮防災計畫
3. 台北市總合治水對策規劃
4. 強化地方政府防救災作業能力計畫(國科會)
5. 建築物實施耐震能力評估及補強方案

#### □ 相關單位

經濟部水利署、各縣市政府。

## 方案背景

### □ 海平面上升受影響之土地面積

以海平面上升 1 公尺而言，台北市與新竹市將分別有 7.84% 與 9.69% 的土地被淹沒，其他縣市亦因臨海，均將面臨土地面積損失的風險。分析海平面上升所影響的都市地區範圍，以上升 1 公尺而言，北台都會區將有 44 處都市計畫地區受到影響。

除濱海鄉鎮沿岸外，首都核心地區因具有受淡水河河水溢淹的潛在問題，須儘早進行風險評估與規劃管理，並思考因應對策。

### □ 地震災害潛在威脅

由於都會區社經高度發展，面對緊急災害的發生，往往為跨縣市的聯合防救災議題。針對防災避難空間的劃設，依循通盤檢討方式並無法妥善利用跨域空間資源。同時，因都會區交通路網錯綜複雜，亦受到斷層帶影響，除路網本身的耐震程度需提高外，也須就災害發生時，救災動線中斷的問題提出進一步的解決方案。

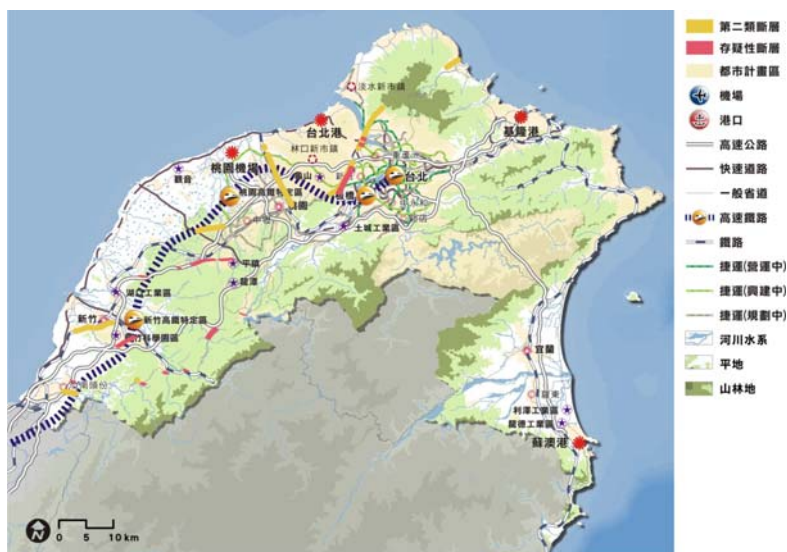


圖 33. 北台斷層帶分布圖

資料來源：本計畫分析

表 24. 海平面上升土地損失面積

單位：公頃

縣市	土地面積	上升 1 公尺		上升 3 公尺	
		損失面積	損失比例	損失面積	損失比例
台北縣	206,387.36	4022.24	1.95%	7609.44	3.69%
台北市	27,311.36	2142.56	7.84%	4284.64	15.69%
基隆市	13,357.28	369.6	2.77%	581.28	4.35%
宜蘭縣	219,556.64	7884.48	3.59%	13138.56	5.98%
桃園縣	120,907.68	212.8	0.18%	846.4	0.70%
新竹縣	140,960.48	241.12	0.17%	648.32	0.46%
新竹市	10,831.04	1049.76	9.69%	1743.68	16.10%
苗栗縣	181,342.88	948.16	0.52%	2486.88	1.37%

資料來源：本計畫分析

# 都會區域計畫執行機制

## 8.1. 都會區域計畫執行機制

### 建立健全機制以推動都會區域計畫

#### □ 課題

都會區域計畫是否能有效推動，其關鍵在於跨域治理機能是否完備。健全的跨域治理機制可以處理超越行政界線的事務，發揮區域整合的效果。北台都會區域計畫的推動與執行，需建立一套長期運作的機制，以確保計畫協調性及執行效率。

#### □ 原則

建立從計畫形成、審查、執行及監督等各階段流程推動的機制。當前北台都會區域整合的原則應包括：

1. 以北台發展的共同的願景做為縣市對話的基礎。
2. 各部門發展透過區域發展整體考量及佈局，創造更高的整合利益。
3. 以首都圈的格局打造北台成為世界一流城市。

#### □ 構想

1. 短期：以行政院核定方案的形式，透過中央部會及及補助地方政府的方式推動。
2. 中期：推動成立法定的跨縣市都會區域建設委員會，由範圍內縣市政府代表組成，共同推動都會區域相關行動方案。
3. 長期：以行政區劃手段達成都會區域範圍內事權統一的目的。
4. 優先實施地點：都會區域範圍內。

#### □ 相關單位

經建會、中央各部會、各縣市政府。

Draft

## 方案背景

### □ 治理機制課題探討

都會區域推動機制之設計必須切實掌握各面向之實際需要，初步提出以下課題：

#### 1. 都會區域治理存在法制面的基本矛盾，有賴強化都會區域管理之法源

目前我國跨域管理不普遍之原因與為國內法制上相關規定闕如或不足有關。由於地方制度法對於跨縣市合作並非採取積極的觀點，導致各目的事業主管機關法令必須明確交代跨區域事項之處理模式，才能促成縣市之合作，將來都會區域計畫之實際推動可能面臨各種法令之競合，應事先予以妥處以健全其環境。

#### 2. 垂直協調面臨的課題

垂直協調是都會區域計畫的基本功能之一，在國土計畫法(草案)的規劃中，都會區域計畫上承全國國土計畫，下引導縣市國土計畫，故計畫性質本身即肩負垂直協調的意義。垂直協調面臨的課題包括：

- (1)全國之策略如何與縣市之需求折衝以確保都會區域之發展需要。

(2)與全國及縣市的國土計畫之明確分工準則。

#### 3. 水平協調面臨的課題

水平協調也是都會區域計畫的基本功能，都會區域計畫的各部门綱要計畫之間必須相互協調，避免各自為政，彼此競合降低都會區總體競爭力。水平協調面臨的課題包括：

- (1)在各部门計畫中，都會區域計畫之角色不一定有法律授權。
- (2)擬定機關(內政部營建署)之位階不易協調各部會之計畫(各部门有其立場)。
- (3)部門計畫多涉及複雜與多樣的專業，規劃人員與審議委員之專業恐不足以擔任協調之責任

#### 4. 都會區域治理的組織架構

對於都會區域治理機關的課題，各界曾有過廣泛的討論但尚缺乏共識，然因應時代的變遷，行政組織的調整將持續受到重視。由於都會區域面臨的課題有非常多跨越單一的行政區域，故欲提升都會區域的競爭力，落實都會區域的發展願景與藍圖，都會區域治理的強化有其必要性，使其具有實質功能乃至法定地位應為努力的方向。

### □ 區域計畫法中區域推動相關法規

區域計畫法第4章針對區域開發建設推動授權各級主管機關組成區域建設推行委員會，可提供區域治理另一項可能的方向。

第18條 中央、直轄市、縣(市)主管機關為推動區域計畫之實施及區域公共設施之興修，得邀同有關政府機關、民意機關、學術機構、人民團體、公私企業等組成區域建設推行委員會。

第19條 區域建設推行委員會之任務如左：一、有關區域計畫之建議事項。二、有關區域開發建設事業計畫之建議事項。三、有關個別開發建設事業之協調事項。四、有關籌措區域公共設施建設經費之協助事項。五、有關實施區域開發建設計畫之促進事項。六、其他有關區域建設推行事項。

第20條 區域計畫公告實施後，區域內個別事業主管機關，應配合區域計畫及區域建設推行委員會之建議，分別訂定開發或建設進度及編列年度預算，依期辦理之。

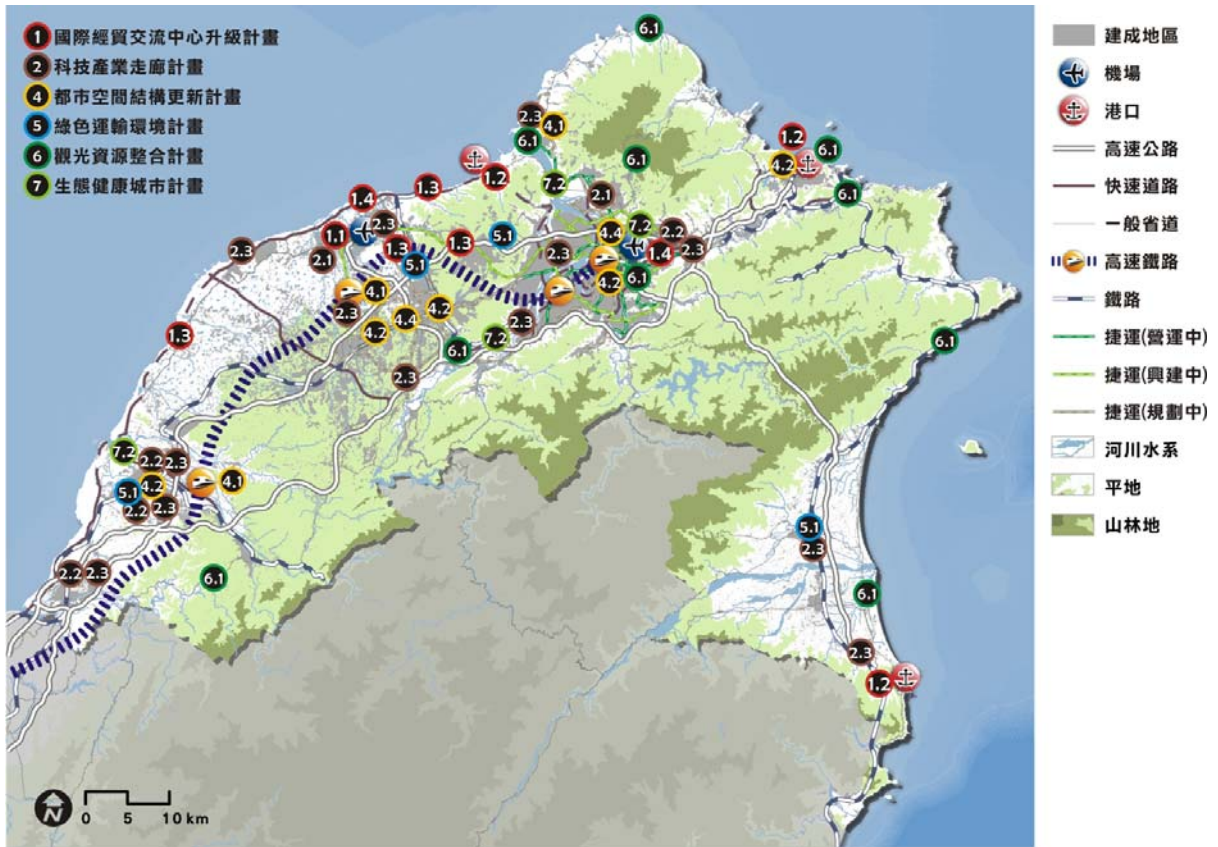


圖 34. 北台都會區域計畫策略項目實施地點

Draft