

研訂整體海岸管理計畫 期初報告 簡報

簡報人：陳育甄



 中興工程顧問股份有限公司

2015.10.22

簡報大綱

1

壹、前言

貳、文獻回顧

參、海洋環境

肆、計畫目標

伍、期初成果

陸、後續工作

壹、前言

緣起與辦理依據

- 「海岸管理法」(以下簡稱本法)已於104.2.4公布施行，依本法第8、44條規定，為保護、防護、利用及管理海岸地區土地，內政部應擬訂整體海岸管理計畫，於本法公布實施後2年內(106.2.4)公告實施。
- 爰此，為綜整海岸管理之課題與對策、落實海岸地區之規劃管理原則、協調相關目的事業主管機關之分工，指導相關計畫修正或變更，以有效指導海岸土地之利用方向，健全海岸之永續管理，內政部營建署(以下簡稱營建署)乃編列經費以研訂「整體海岸管理計畫(草案)」(以下簡稱本計畫)，此為本計畫之緣起。

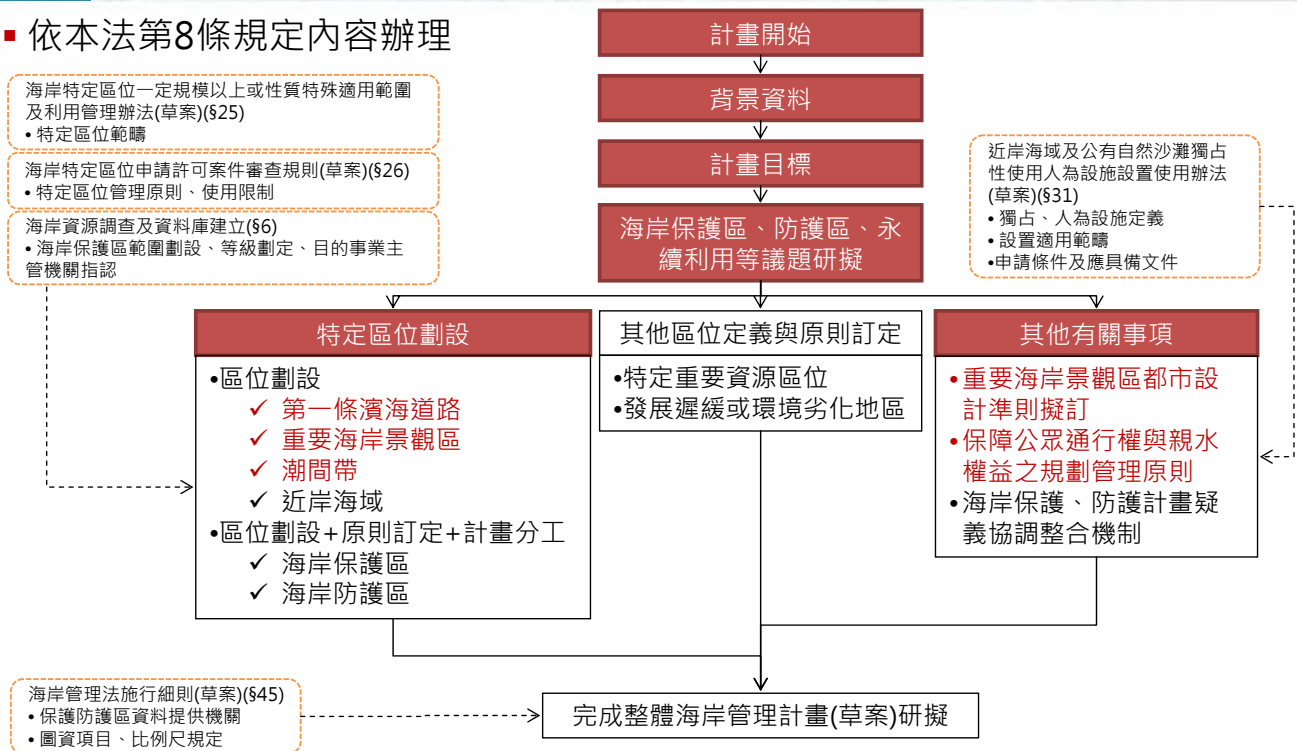
計畫範圍

- 依本法第2條，海岸地區指：
 - **濱海陸地**：以平均高潮線至第一條省道、濱海道路或山脊線之陸域為界。
 - **近岸海域**：以平均高潮線往海洋延伸至三十公尺等深線，或平均高潮線向海三哩涵蓋之海域，取其距離較長者為界，並不超過領海範圍之海域與其海床及底土。
 - **離島濱海陸地及近岸海域**：於不超過領海範圍內，得視其環境特性及實際管理需要劃定。
- 內政部104.8.4公告海岸地區範圍包含台灣本島及離島，共涉



工作事項

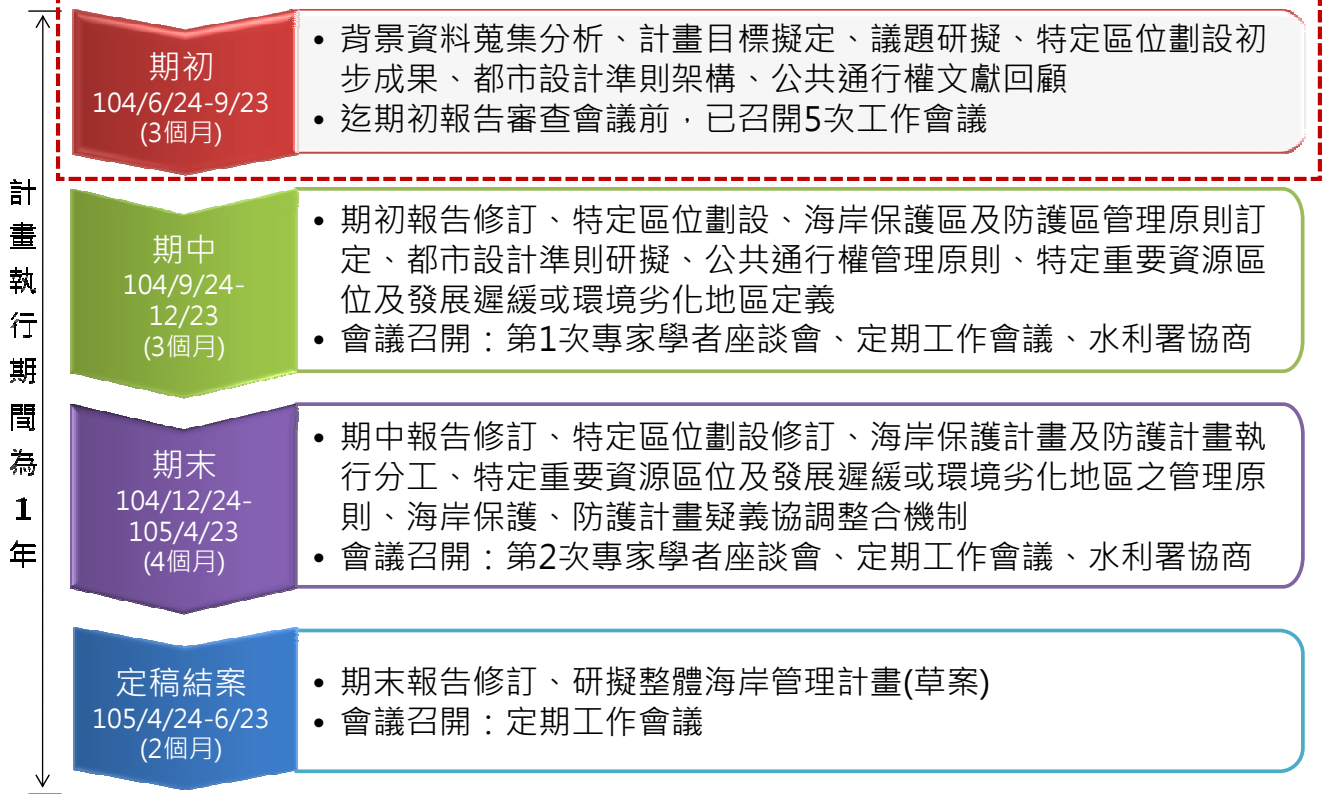
- 依本法第8條規定內容辦理



■ 表示期初報告已有初步成果

□ 本法相關子法或計畫

計畫期程



貳、文獻回顧

國外-ICZM整合性內容

一、不同組織

觀光、漁業、交通、能源等經濟活動，需有**永續利用核心目標**與共識。

二、陸域與水域元素

具**互相連動連鎖**作用關係。

三、各階層政府

ICZM政策及計畫推行效率需要各階層政府組織的合作與**目標**一致。

四、不同領域

藉**科學、文化、傳統、政策及當地專家**闡述，認同與接受知識，以達整合管理目標。

五、不同國家

全球視ICZM為重要工具，且目標與信念超越國家尺度。

國外-各國ICZM重點歸納

- 亞洲鄰國，大都在聯合國制訂Agenda 21之後，始推動ICZM。本計畫主要參考ICZM發展較完整的美國、澳洲及歐盟執行重點，歸納如下：

美國	澳洲	歐盟
• 以「國家海洋及大氣總署」作為海洋與海岸管理的專責機關，結合規劃、保育、管理與研發，將海洋與海岸作為一體管理。 • 州制訂沿岸區域管理計畫(於34 個州地區已完成制訂) • 州的權限：制訂土地及水利利用的規則，必要時得禁止此等利用的沿岸區域管理計畫。	• 分成聯邦政府、州(行動計畫及管理計畫)及地方三層管理執行。 • 澳洲政府對於大堡礁海域推出 Great Barrier Reef Marine Park Act (1975)，為知名的ICZM 成功案例。 • 大堡礁管理局2003年推行分區管制計畫。	• 歐盟成員推動，並提出 8 項管理原則。 • 除會員國依其特性推行海岸管理計畫，亦有以特定海域範圍(如地中海與黑海等)提出之海岸管理計畫。 • 公民參與積極。

歐盟
2004**一、必需具足夠寬廣的宏觀(涵蓋地理及綜合性)**

- 強調視海岸地區為一個系統，涉及物理、生態、自然及社經複雜因子，需要以一個宏觀角度追溯到自然與社經交互影響範疇。

二、具長期視野

- 前瞻性規劃才有利未來海岸發展，提供海岸管理執行生命週期，才能達到制度的永續。

三、具調整性管理

- 需具備有一定能力在執行ICZM，以因應新的資訊與條件。

四、針對當地特殊性進行管理

- 必須掌握到當地面臨關鍵問題，蒐集與分析海岸相關資料為重要途徑。

五、與自然過程共存

- 減少使用硬體工法，多增加調適與後退機制。

六、利害關係人參與規劃

- ICZM系統組成與執行要有利害關係人參與才能達成共識。

七、相關行政體系的支持

- 政府部門間及不同層級政府的合作關係，也是ICZM系統的基石。

八、應用多元管道

- 應涵蓋法制、政策、經濟、資訊提供、技術對策及研究教育等管道執行。

四階段。31項執行指標

第一階段：海岸計畫
與管理開始啟動
(5項指標)

- 海岸法立法(Y)
- 海岸議題初步討論(Y)
- 海岸地區納入空間規劃(Y)
- 區位劃分與監測(Y)

- 保護區及保護計畫立法(△)

註：Y表示現階段已滿足；
△表示未來5年內可加強投入的項目

第二階段：整合管理
的架構成立
(7項指標)

- 管理工具使用(△)
- 資金(△)
- 海岸盤點指認(△)
- 海岸議題正式討論(△)

- 整合管理執行(△)
- 永續發展策略(△)
- 中央與地方管理指導方針(△)

註：△表示未來5年內可加強投入的項目

第三階段：海岸整
合管理的功能成熟
(12項指標)

- 管理決策單位確認
- 完成定期政策書
- 完成之整體海岸管理計畫
- 法令、政策、計畫檢討
- 不適宜策略取消
- 管理交流管道暢通

- 整合管理行政單位
- 海陸域交會地發展
- 海域空間管理法制化
- 足夠資金與投入人力
- 提出海岸與河口處建議
- 海岸社區參與決策

第四階段：海岸管理
政策根深及再擴展
(7項指標)

- 政策支持
- 海岸與海洋邊界合作
- 加倍指標設定
- 長期財政確認
- 確認資訊充分以決策

- 政府執行與回顧
- 監測顯示永續利
用

層次	調適內容
歐盟政策 作為	1. 水路架構與洪水指引：策略擴展至全河川流域管理 2. 海洋策略指令：以整合、調適及生態系統執行為目標並對海洋及海岸區域人類活動加以管理 3. 整合海岸管理：確立人類在海事活動成長與海域資源利用仍能讓海岸區域維持永續 4. 自然2000-棲地與鳥類指令：減輕氣候變遷衝擊度、降低脆弱度與增加韌性，採用途徑主要以綠色基礎設施與以生態考量實施的調適途徑 5. 支援工具與資訊傳播：提供調適資訊、政策、工具、資料庫、案例等 6. 歐盟資金投入：氣候項目預計在2014-2020年(大約1萬億歐元)，至少佔20%
區域性 實作	1. 硬式保護：透過海堤或硬體設施 2. 撤退式經營：還地於海 3. 調整：強化沙丘或透過濕地並允許週期性洪水

政策、計畫、法令

- 臺灣沿海地區自然環境保護計畫(73、76年)
- 88年及95年版台灣地區海岸管理計畫(草案)
- 永續海岸整體發展方案(第二期)(102年)
- 全國區域計畫(102年)
- 海岸復育及景觀改善示範計畫 (98-103年)
- 國土利用監測計畫
- 中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法及其有關辦法
- 研定海域地區容許使用審查機制(100年)
- 國家氣候變遷調適政策綱領(101年)
- 國家氣候變遷適行動方案(102-106年)-海岸領域

綜整歸納

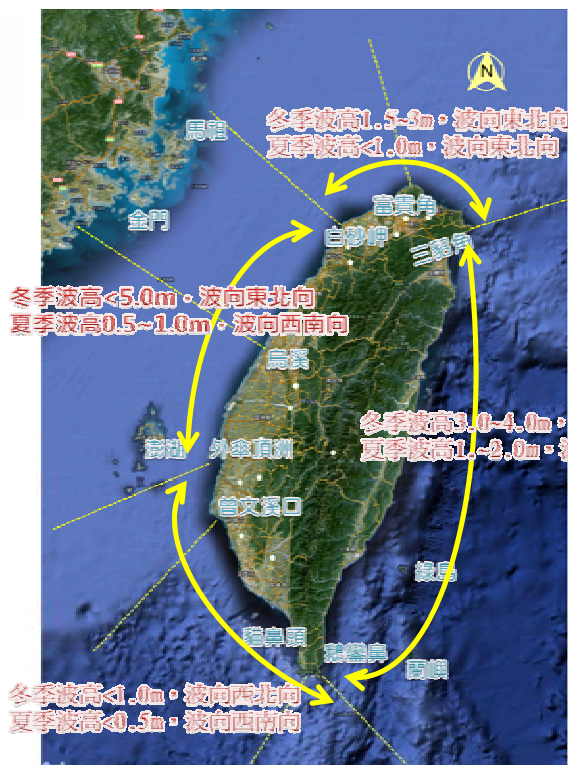
原則、作法

- 一. 保護重要海岸資源。
- 二. 在既有環境生態受到保護的前提下，做有限度的開發利用，並嚴格審議重大計畫。
- 三. 開發利用行為避免不必要的海岸人工設施，以維持自然海岸線比例不再降低。
- 四. 落實地下水資源之利用與管理，檢討海岸地區地下水之不當使用，以防治地層下陷問題惡化。
- 五. 辦理海岸地區資源利用調查，作為規劃管理之依據。
- 六. 定期監測、評估海岸土地之變遷與利用情形，並檢討海岸地區土地之利用。
- 七. 海岸地區應擬管理計畫並嚴格執行。
- 八. 研提環境復育計畫，規劃生態補償措施，建立合理之海岸地區保育之補償機制。
- 九. 強化海岸土地之保護與海岸生態環境之復育工作，以提升海岸地區之自然調適能力。
- 十. 以「避開風險」及「降低風險」之兩大思維，亦即避開高風險區位、提升能力降低風險，提升海岸地區之調適能力與回復力，減緩氣候變遷之對環境所造成之衝擊。

參、海洋環境

海象特性

■ 波浪



■ 潮汐

- 台灣本島以中部地區潮差最大。
- 離島地區以金門、馬祖平均潮差較大，約達4公尺。

■ 海流與漂沙

- 台灣海流主要為黑潮洋流與潮流，黑潮主流經南部海域，由東岸北上，流速約0.5~1.0m/sec；潮流多與海岸線平行往返運動，流速多為0.2~1.0m/sec。
- 台灣西部北段沿岸流與漂沙方向往南，南段則往北。

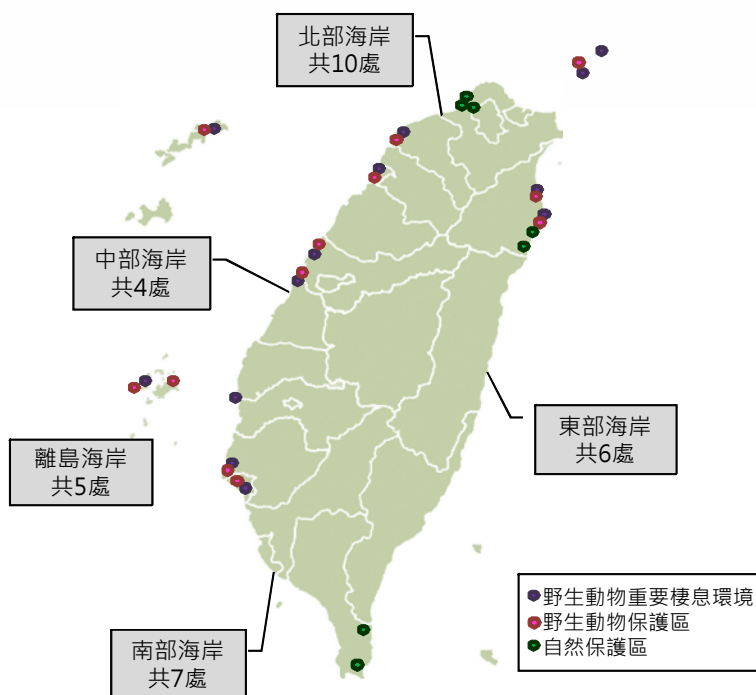
海岸景觀	特殊景觀資源	分佈區位
一、灣岬海岸	海崖、濱台、海蝕洞穴、奇岩怪石	多分布在北海 岸
二、斷崖海岸	清水斷崖	花東海岸地區
三、岩石海岸	多樣化侵蝕性海岸地形，如海崖、濱台、海岬、海蝕洞穴、奇岩怪石等	花東海岸地 區、 枋寮、車城
四、珊瑚礁海岸	珊瑚礁台地、台地邊緣的崩崖地形、裾礁（裙礁）海岸和穿插的口袋型貝殼沙灘及海域的現生珊瑚礁和豐富的珊瑚礁生態環境	墾丁
五、沈積海岸	三角洲和沙洲、潟湖海岸、潮汐灘地、藻礁	台灣西部、桃 園觀音藻礁
六、島嶼景觀	綠島、蘭嶼、龜山島屬火山島嶼 琉球嶼為珊瑚礁島嶼 玄武岩構成的澎湖群島	外島

■ 台灣沿海生態敏感區，包含：

1. 野生動物保護區
2. 野生動物重要棲息環境
3. 自然保留區

海岸區域	野生動物保護區	野生動物重要棲息環境	自然保留區	總計
北部海岸	3	4	3	10
中部海岸	2	2	0	4
南部海岸	2	3	2	7
東部海岸	2	2	2	6
離島海岸	3	2	0	5

共32處

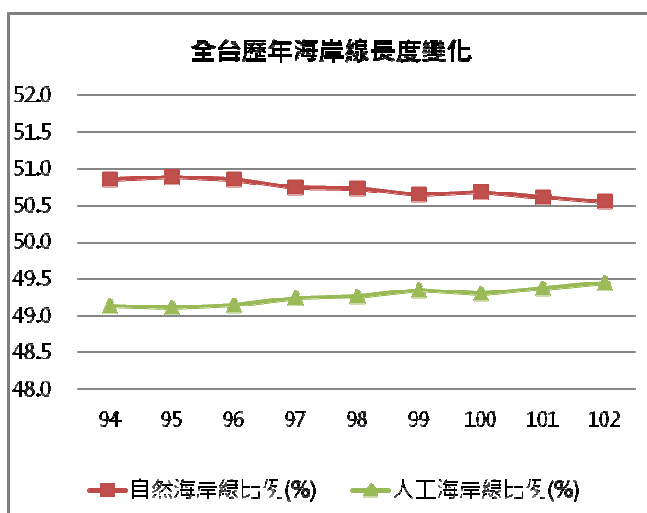


- 內政部公告之國家重要濕地共計82處，包含國際級2處、國家級40處及地方級40處。
- 初步歸納統計位於海岸地區濕地共計46處，其類型包含：
 - 人為濕地
 - 海岸/內陸自然溼地

區域		濕地(處)
台灣本島	北部	15
	中部	5
	南部	20
	東部	2
離島		4
合計		46



- 依據營建署94年至102年之海岸線變遷偵測暨數化作業，人工海岸線長度約占台灣地區海岸線總長度49%，且比例逐年微幅增加。



103年度第2期

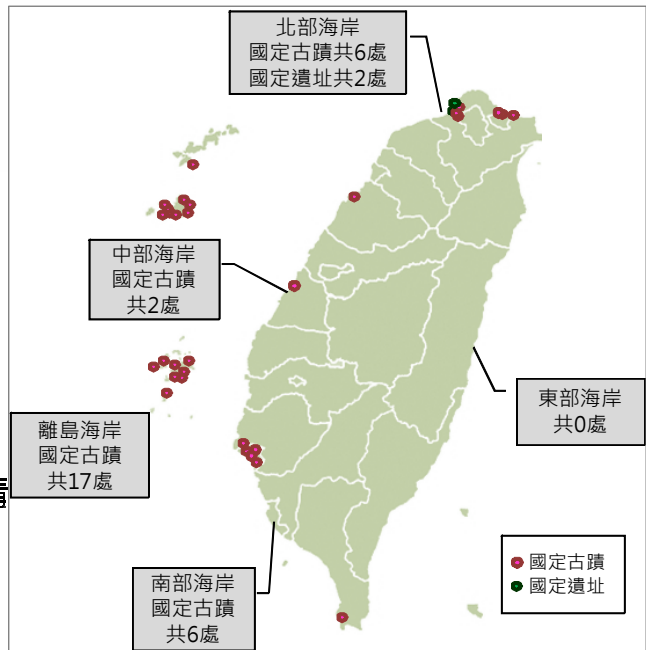
		自然海岸比例(%)	人工海岸比例(%)	自然海岸線變化(m)(103第2期-103第1期)
北部	宜蘭縣	61.24%	38.76%	0
	基隆市	13.91%	86.09%	0
	臺北市	0	0	0
	新北市	38.16%	61.84%	-358
	桃園縣	45.57%	54.43%	0
	新竹市	5.35%	94.65%	0
	新竹縣	9.39%	90.61%	0
中部	苗栗縣	24.51%	75.49%	0
	臺中市	8.26%	91.74%	0
	彰化縣	5.09%	94.91%	0
	南投縣	0	0	0
	雲林縣	5.13%	94.87%	0
南部	嘉義市	0	0	0
	嘉義縣	5.24%	94.76%	0
	臺南市	36.32%	63.68%	0
	高雄市	13.72%	86.28%	0
東部	屏東縣	74.35%	25.65%	0
	花蓮縣	65.81%	34.19%	0
	臺東縣	69.32%	30.68%	0
小計		44.15%	55.85%	-358
離島	澎湖縣	72.71%	27.29%	-182
	金門縣	86.70%	13.30%	0
	連江縣	90.16%	9.84%	0
總計		55.59%	44.41%	-540

陸域文化資產

- 初步比對位於海岸地區範圍內
國定古蹟共有31處
國定遺址共有2處

水下文化資產

- 文化部列冊追蹤共有四艘沉船：清代木船「將軍一號」、英國S.S.Bokhara商輪、日軍「廣丙艦」以及「山藤丸」日本運輸船。
- 均位於澎湖海岸範圍內。



一、公路系統

- ◆台灣本島：由台1、2、9、11、15、17、19、26、61線公路形成環島公路系統
- ◆離島地區：僅澎湖開闢有201、202、203、204及205等縣道等級之環島公路，其餘鄉鎮則僅開闢鄉道或其他道路等級之環島公路

二、鐵路系統

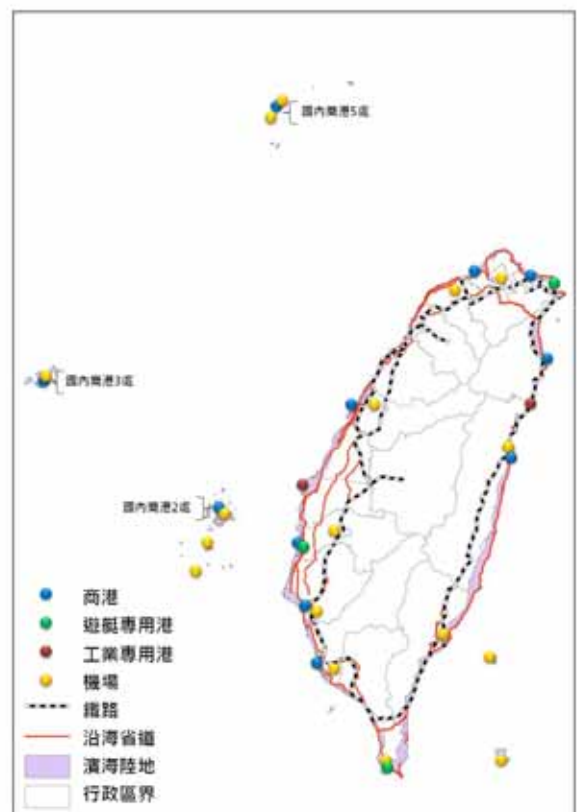
- ◆台灣本島：主要由縱貫、屏東、南迴、臺東、北迴、宜蘭等路線串連成環島鐵路系統
- ◆離島地區：未設置鐵路系統

三、航空系統

- ◆台灣本島：共有9個機場
- ◆離島地區：共有8個機場

四、海運系統

- ◆商港：國際商港計有7處，國內商港計有11處
- ◆工業專用港：核定設置之工業港共有3處，惟觀塘尚未完成開發，爰營運中之工業專用港僅麥寮及和平2處
- ◆遊艇專用港：共有3處(龍洞遊艇港、後壁湖遊艇港、布袋遊艇港)



重要開發建設

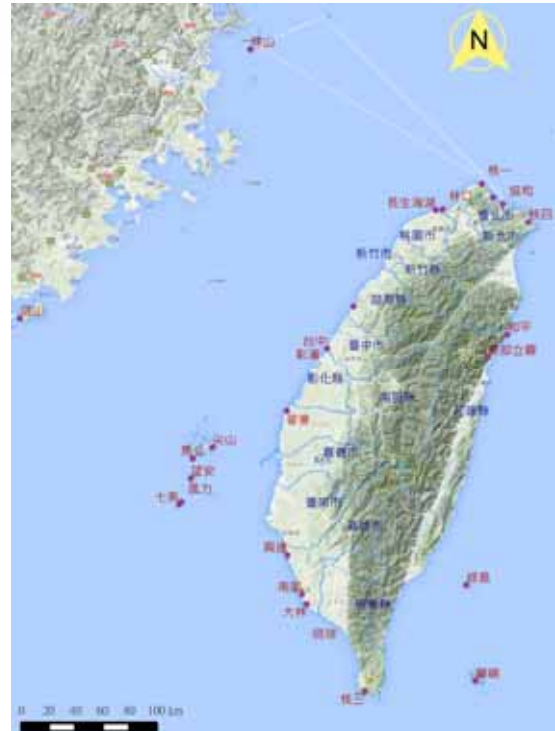
一、海岸防護設施

含保護工、突堤、海堤、護岸。



二、電廠

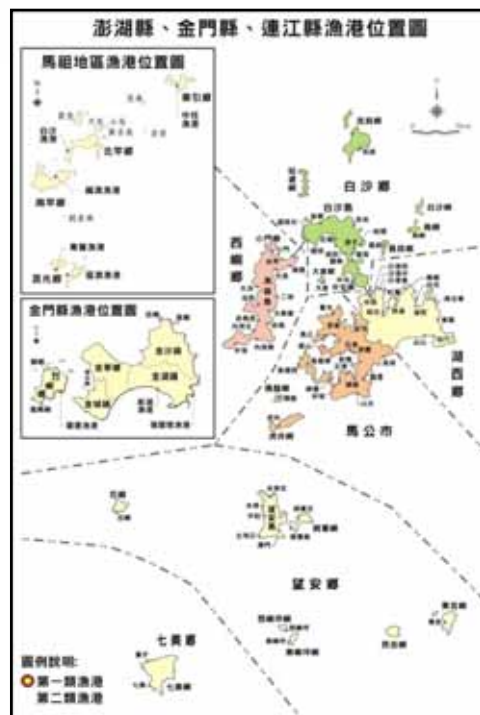
海岸地區發電廠，共計27座。



重要開發建設

三、漁港

臺灣地區現有漁港225處，其中位處台灣本島有139處，位處澎湖、綠島、蘭嶼及金馬等離島有86處。



The map of Taiwan displays various industrial clusters. A legend in the bottom right corner identifies three categories: blue dots for '其他園區' (Other Areas), green dots for '加工區' (Processing Areas), and red dots for '產業園區' (Production Areas). The clusters are distributed across the island, with notable concentrations in the north, east, and south.

Legend:

- 其他園區 (Other Areas)
- 加工區 (Processing Areas)
- 產業園區 (Production Areas)

Industrial Clusters (from North to South):

- North:** 台北港自由貿易港區 (Blue), 基隆港自由貿易港區 (Blue), 海山工業用地 (Blue), 大園工業區 (Blue), 桃園科技工業區 (Blue), 桃園國際科技園區 (Blue), 大潭海濱特設工業區 (Blue).
- East:** 花蓮生物科技園區 (Blue), 花蓮工業區 (Blue), 花蓮工業區 (Blue), 花蓮港自由貿易港區 (Blue), 松平工業區 (Red), 屏東工業區 (Red), 光華工業區 (Red), 池鄉園大工業區 (Red).
- South:** 台中港自由貿易港區 (Blue), 加工區中港南區 (Green), 彰化濱海工業區 (Red), 雲林縣國式基礎工業區 (Red), 安平工業區 (Blue), 安平港自由貿易港區 (Blue), 統籌統籌工業區 (Red), 高雄對港南區 (Blue), 加工區臨南區 (Blue), 加工區南區 (Blue), 高雄港自由貿易港區 (Blue), 高雄臨港工業區 (Blue), 屏東工業區 (Blue), 加工區南區 (Blue).

肆、計畫目標

- 依本法第7條已訂定9項海岸地區之規劃管理原則，以及參酌國內外海岸規劃及管理案例所歸納出之通則性原則與國內目前海岸管理相關規定與法制推動進度，訂定本計畫五大目標。

一、完成法定計畫

二、建立分工機制

三、督促制訂海岸保護或防護計畫

四、區劃特定區位並制定合宜管制措施

五、保障公眾通行與親水權益

議題

議題一：
台灣沿海地區多元土地開發利用，造成海岸地區生態環境遭受破壞

- 落實生態保育、景觀地景保育，採持續性、滾動式方法進行海岸保護區之檢討與修正
- 減量、復育管理，維持自然海岸線比例不再損失

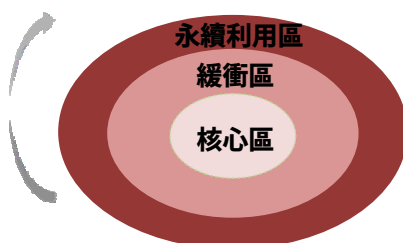
議題二：
不當人為開發與破壞以及氣候變遷之衝擊，造成濕地面積與生態功能快速流失

- 推動海岸棲地與溼地保育
- 研擬海岸開發補償機制，以異地補償或生態補償彌補措施減輕開發及利用行為對濕地之衝擊

議題三：
傳統之海岸保護工程缺乏整體性規劃，造成海岸環境衝擊，影響生態景觀

- 利用沿岸空間融入生態工法創造適宜於生物棲息保育之生態環境
- 點線面全方位思考建構優質之海岸環境，營造綠色海岸

管理原則



- **核心區：**海岸保護計畫加以管制，避免有不相容之使用及開發行。
- **緩衝區：**陸域和海域間減緩自然與人為因素衝擊。
- **永續利用區：**依海岸資源與生態特性，研擬相關管制規範、都市設計準則及調適措施等作為海岸永續利用指導原則。

對策

海岸防護議題與管理原則

議題

議題一：

海岸災害成因複雜，災害程度各地區也不相同，未能有效分級管理

- 災害類型劃分為海岸侵蝕、洪氾溢淹、暴潮溢淹、地層下陷四類海岸防護區
- 依災害嚴重性劃分一、二級防護區

議題二：

以往防護工法仍以工程手段為對策，未能顧及環境、生態與景觀

- 維繫自然系統、確保自然海岸零損失為目標
- 推動整合性海岸管理，以海岸資源保護為優先

議題三：

未來氣候變遷影響海岸防護將更加劇烈，需要前瞻性策略因應

- 除傳統工程手段以結構物防堵、減弱、避免海岸災害發生
- 非工程手段運用，加入整合性海岸地區管理思維

議題四：

海岸防護工作涉及各層級政府間運作，需要整合性管理

- 垂直向-尋求中央與地方機關權責分工與防護計畫制定之配合
- 水平向-透過協商溝通平台，整合各部會間不同歧見

管理 原則

1. 以嚴重海岸災害地區或高災害潛勢防護為優先。
2. 具有保全對象之海岸段為優先。
3. 海岸段界定以具有相同自然災害特性為劃設原則。
4. 依海岸災害嚴重性，劃分為一、二級海岸防護區。
5. 建置維護海岸防災資料庫，以利海岸防護策略與制度擬定。

對策

海岸永續利用議題與管理原則

議題

議題一：

現行海岸開發管理無專責統一單位，未有效整合與管理

- 除禁止開發區外，透過整體海岸管理計畫，劃定特定區位，並訂定相關開發許可制度

議題二：

海岸土地利用未兼顧資源保育與海岸防護，致不合宜開發行為

- 優先劃設海岸保護區與防護區，制定管理原則與保護措施，限制海岸開發利用，以有效管理海岸地區土地

議題三：

自然海岸線與海岸自然景觀逐漸減少

- 需開發利用者，應有嚴格審議機制
- 訂定景觀都市設計準則

議題四：

海岸地區水域或通行空間不連續或影響公眾親水權益

- 訂定海岸地區公共通行之規劃管理規則，保障公眾使用海域之權益，同時維護原合法使用之權利

議題五：

污染性事業管理維護不當，致海洋環境品質惡化

- 訂定嚴格的排放標準並據以執行管制，同時加強海岸污染防治與監測

管理 原則

1. 海岸地區開發利用應兼顧保護、防護及開發之和諧。
2. 優先劃設並公告海岸保護區及海岸防護區，研擬海岸保護與防護計畫。
3. 建立海岸管理資訊與環境監測系統。
4. 訂定確保海岸地區公共通行、親水與公共水域之使用管理規則。
5. 中央訂定之海岸管理原則，地方應確實執行相關管理措施。
6. 建立民眾參與制度，推展教育宣傳，以提升海岸管理成效。

對策

伍、期初成果

特定區位劃設

- 依本法第25條訂定之「海岸特定區位一定規模以上或性質特殊適用範圍及利用管理辦法」(草案)所稱之海岸特定區位，至少包含近岸海域、潮間帶、海岸保護區、海岸防護區、重要海岸景觀區、最接近海岸第一條濱海道路向海之陸域地區等六項範圍。
- 其中，104.8.4公告之海岸地區範圍已包含「近岸海域」範圍；海岸保護區及海岸防護區之範圍，則將分別由營建署另案委託之「海岸資源調查及資料庫建立」計畫辦理及與經濟部水利署召開協商會議討論後確認。
- 爰此，本計畫主要針對潮間帶、重要海岸景觀區、最接近海岸第一條濱海道路向海之陸域地區等3項範圍進行劃定。

特定區位-潮間帶

區位定義

最高潮位及最低潮位之間的變動範圍。

劃設原則

- 潮間帶劃設，以本計畫對潮間帶所定義，即潮位的變動中之最高潮位(HAT)與最低潮位(LAT)間之範圍，進行劃設。
- 人工海岸（港口）、潟湖、河口等，全天候均屬水體態者，其潮間帶劃設得以不連續方式呈現。

特定區位-潮間帶

初步成果



期初
成果

特定區位-潮間帶

初步成果



期初
成果

特定區位-潮間帶

初步成果



特定區位-潮間帶

初步成果



特定區位-重要海岸景觀區

區位定義

指位於海岸地區，整體景觀資源豐富，具有生態、美學、文化或歷史重要意義、相對稀少、不可再生、不可移動，需特別加以劃設、分級、維護及管理之地區。

(參考景觀法(草案)、文資法、國家公園法、發展觀光條例、景觀綱要計畫等相關定義)

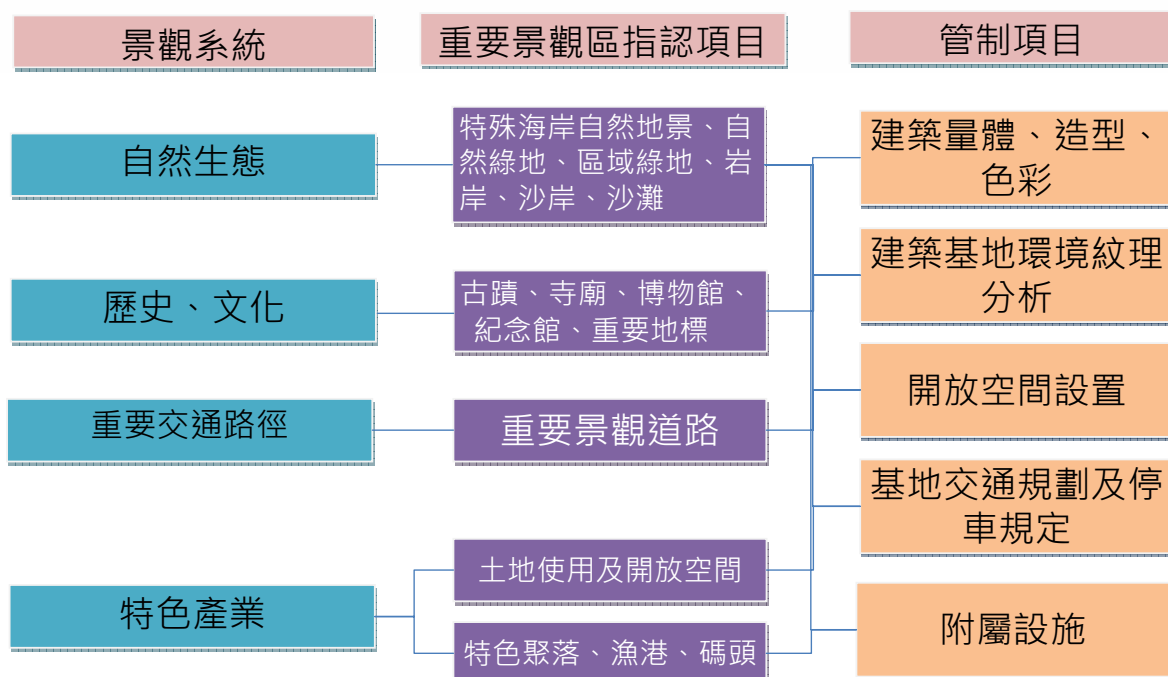
使用限制

- **自然生態景觀**：任何足以破壞或改變天然資源與景觀之行為。具特殊地形地質景觀的地區，避免人造物之設置及人為開發活動，並限制不得以人工水泥方式建設海岸堤防。
- **歷史、文化景觀**：古蹟或歷史建築周邊一定視域範圍內建築開發行為應依相關規定予以管制。
- **重要交通路徑景觀**：景觀道路交通貨運、行車速率及沿線土地使用均應受限制。
- **特色產業景觀**：聚落區內建物之量體色彩、造型、材質應予以適當的整體規劃與管制。

景觀資源分類

分類	景觀系統	資源類型(屬性)	資源內容	備註
自然環境	自然生態	自然地景	•特殊海岸地景	•參考104年『行政院農業委員會林務局，台灣地景保育網』，篩選位於海岸地區共140處特殊海岸地景。
		海岸綠地	•保育、保護自然綠地 •區域(風景)綠地	•以「國家公園、國家風景特定區、野生動物保護區、野生動物重要棲息環境、自然保留區及自然保護區」為範圍，篩選海岸地區重要景觀資源。
		海岸藍帶	•岩岸、沙岸、沙灘	
人為環境	歷史、文化	歷史建物及古蹟	•古蹟、寺廟、博物館、紀念館、重要地標	•參考交通部觀光局旅遊景點網及行政院農委會漁業署休閒樂活主題網，篩選位於海岸地區之重要景觀資源。
	特色產業	特色產業	•特色聚落、特色漁港、碼頭	
		城鄉綠地	•土地使用及開放空間	
	重要交通路徑	重要交通路徑	•景觀道路	•參考區域計畫指定景觀道路共68條，篩選位於海岸地區共17條景觀道路。

都市設計準則架構



■都市設計準則

主要管制項目	管制內容
適用範圍	- 指定重要景觀道路兩側一公里範圍內之地區。 - 名勝、古蹟及具有紀念性或藝術價值應予保存建築物之周邊400公尺半徑範圍內。 - 特殊地景之周邊400公尺半徑範圍內及具特色之岩岸、沙岸地區。 - 城鄉綠地、特色聚落、特色漁港及碼頭。
建築量體、造型及色彩	臨水岸的建築立面、高度樓層、建築物外牆顏色、量體配置、開放空間留設規定。
建築基地環境紋理分析	- 街區紋理分析 - 公共景觀視野管制 (1)街道或視軸的端景 (2)主要交叉路口或重要節點 (3)從主要交通要道或是開放空間可以看到的自然地理的特點，如海岸(沙岸、岩岸)、河口或山脊線。 - 歷史文化資產保護計畫(周遭具歷史建築、古蹟) - 景觀計畫

■都市設計準則

主要管制項目	管制內容
開放空間設置規定	- 指定之街廓所留設開放空間規劃之綠化規定 - 指定留設街角廣場之綠化規定 - 建築基地之退縮地除生態功能規劃範圍外之法定空地，其鋪面與其下方設置滲透排水管，應依「建築基地保水設計技術規範」規定辦理，來幫助降水使雨水儘可能入滲至地表下。
基地交通規劃及停車規定	- 落實人車分離原則。 - 地下層與地面層汽機車停車動線，於地面交會處應儘量減少汽車進出口造成的衝突性，並留設停等空間。
附屬設施	- 鋪面、路燈、座椅、電話亭、垃圾桶、候車亭、交通號誌等街道家具之造型、質感、材料及色彩應與周遭景觀配合。 - 建築基地於退縮地內不得設置圍牆。 - 圍牆透空率、高度規定。 - 廣告招牌位置、尺寸、型式、材質及顏色等之規定。

區位定義

最接近海岸第一條濱海道路向海之陸域地區，其中濱海道路為國道、省道、市道、區道、縣道、鄉道及劃歸公路系統之市區道路

區位特性

具備陸海空間過度及因應氣候變遷海平面上升之緩衝機能特性

使用限制

- 應留設適當之緩衝區域以因應氣候變遷海岸線往內陸移動之空間
- 環境資源保護及海岸防護應優先於開發利用
- 土地利用強度應合理，使用行為項目應避免環境再度惡化
- 海岸工程與景觀需維持平衡與協調
- 減少人為設施之設置

劃設原則

- 第一階段成果，以交通部公路總局103年10月9日路規劃字第1031007277號函送「第一條海岸道路彙整表」之路線內容進行繪製後，其與海岸地區公告之平均高潮線所圍成之區域，即為「最接近海岸第一條濱海道路向海之陸域地區」。其中：
 - ✓第一階段以台灣本島為繪製範圍，座標系統以TWD97為準。
 - ✓以內政部國土測繪中心完成之「通用版電子地圖」為道路劃設參考依據進行數化。
 - ✓不含道路本身，以道路結構外緣為界。
 - ✓未完成興關之道路因路線位址未能確認，於本階段先不予劃定(可指認之都市計畫道路除外)。
 - ✓部分路段之道路彙整表資料明顯與地圖圖資有差異者，由本計畫提出建議方案並按建議方案先行繪製。

期初
成果

特定區位-

最接近海岸第一條濱海道路
向海之陸域地區

初步成果



圖例：

- 第一條濱海道路
- 近岸海域範圍線
- 平均高潮線
- 濱海陸地範圍線
- 縣市界



圖例：

- 第一條濱海道路
- 近岸海域範圍線
- 平均高潮線
- 濱海陸地範圍線
- 縣市界

期初
成果

特定區位-

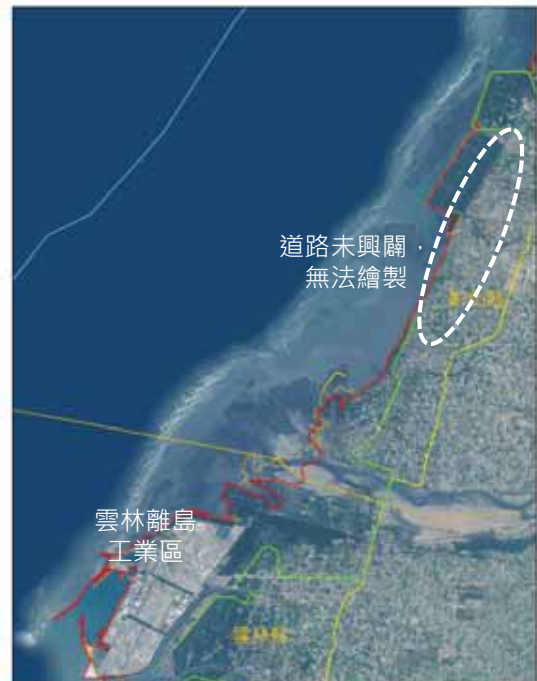
最接近海岸第一條濱海道路
向海之陸域地區

初步成果



圖例：

- 第一條濱海道路
- 近岸海域範圍線
- 平均高潮線
- 濱海陸地範圍線
- 縣市界



圖例：

- 第一條濱海道路
- 近岸海域範圍線
- 平均高潮線
- 濱海陸地範圍線
- 縣市界

期初
成果

特定區位- 最接近海岸第一條濱海道路 向海之陸域地區

初步成果



圖例：

- 第一條濱海道路
- 近岸海域範圍線
- 平均高潮線
- 濱海陸地範圍線
- 縣市界



圖例：

- 第一條濱海道路
- 近岸海域範圍線
- 平均高潮線
- 濱海陸地範圍線
- 縣市界

平行海岸
線之道路
非僅一條

期初
成果

特定區位- 最接近海岸第一條濱海道路 向海之陸域地區

初步檢討

- 部份地區實際之第一條濱海道路為堤防道路、人行步道、自行車道等無道路編號之路線，亦或為鐵路(非道路)，不在定義之範疇內。
- 依「海岸特定區位一定規模以上或性質特殊適用範圍及利用管理辦法(草案)」第8條規定，「既有(合法)港埠之現有防波堤外廓內之開發利用或工程建設」不列入特定區位範圍，應檢討排除。除此，河口地區、位於濱海地區之工業區、隧道、山脈...等應一併檢討是否應劃入特定區位範圍。
- 部分路段未能連接亦或垂直海岸者，有修訂空間。

104.9.25工作會議
決議修訂方向

修訂方向

- **以可供車行之既成道路或鐵路為原則**，而非計畫道路或未興闢之道路，亦不包含自行車道及人行步道；平行海岸線之道路僅一條，避免致管轄範圍不明確情形。
- **道路未能連續銜接者**，於丘陵地區沿山脊線劃設，於平原地區則以直線劃設，其**連接兩道路距離以不超過1公里為原則**。
- **第一條濱海道路以距離平均高潮線1公里內為原則**。
- **擬排除隧道、河口、山脈及港埠**(包含商港、漁港以及工業港)範圍，其中工業區將以園區最外圍道路作指認連接。

公共通行相關規劃與規定綜整

參考美國加州及羅德島州對於公共通行之案例，歸納幾點重點：

- 一.公共通行政策是以拓展休閒娛樂為目的。
- 二.海岸公共通行空間以建立連貫性之海岸線、提供人行與自行車使用為主要目標。
- 三.除有特殊情形外，海岸地區之開發利用不能干預公共通行權利。
- 四.訂定公共通行之主管機關。
- 五.地方政府應擬定公共通行計畫，並需因地制宜，計畫內容主要包含：公共通行範圍與區域、穿越方式、視覺穿透、告示說明、長期維護措施、無法於基地內通行之替代措施...等。

後續執行方式

期初報告階段，先蒐集國外對於公共通行之相關文獻，後續將再補充公共使用、親水權益等文獻，再配合我國海岸管理法第7條第6項：「海岸地區應維護公共通行與公共使用之權益，避免獨占性之使用，並應兼顧原合法權益之保障。」有關海岸地區之管理原則，提出我國海岸地區公眾通行與親水權益之規劃管理原則。

陸、後續工作

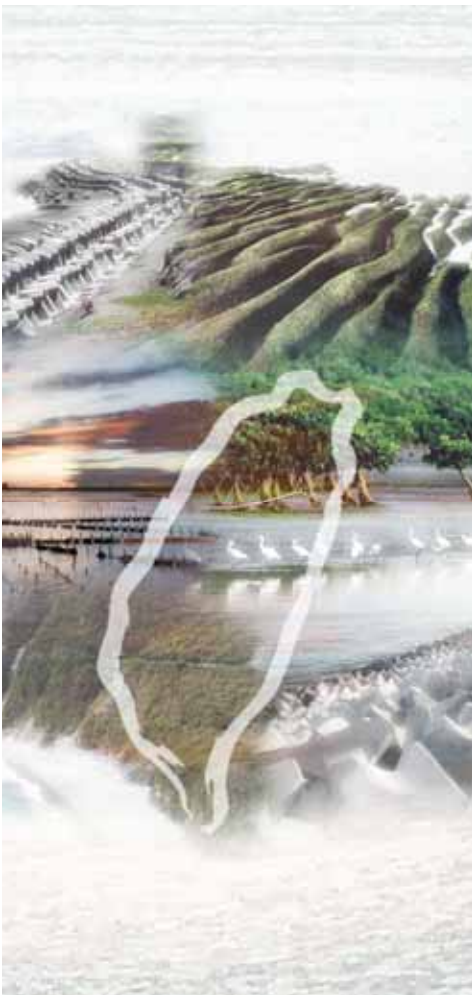
後續重點工作與需各單位協助事項

期中工作重點

- 期初報告修訂
- 期中報告撰寫重點：
 - ✓ 特定區位修訂與劃設
 - ✓ 海岸保護區及防護區管理原則訂定
 - ✓ 都市設計準則研擬
 - ✓ 公共通行權管理原則
 - ✓ 特定重要資源區位及發展遲緩或環境劣化地區定義
- 與子法、子計畫成果整合
- 召開第1次專家學者座談會、定期工作會議、水利署協商

需各單位協助事項

- 請各縣市政府針對「第一條濱海道路初步成果」回饋意見
- 請各縣市政府提供「景觀綱要」之成果(報告及圖資)，作為重要海岸景觀區劃設依據參考之一
- 請公路總局提供各景觀道路之里程資料與圖資
- 請水利署提供海岸防護區劃設之範圍、面積、GIS圖檔及分級成果



簡報結束 敬請指教