美術設計 以槃創意設計

海岸地區特定區位
審議機制探討

委託單位　內政部營建署

執行單位　中華民國綠野生態保育協會

期中報告書　　中華民國106年1月

海岸地區特定區位審議機制探討

期中報告書

中華民國 106年1月

目　錄

壹｜計畫緣起

一、計畫緣起與目的 *1-1*

二、工作計畫內容 *1-2*

三、計畫辦理流程 *1-3*

貳｜國外海岸永續利用管理案例分析

一、海岸永續利用與開發管理 *2-1*

二、海岸景觀資源之保育與管理 *2-35*

參｜我國海岸地區環境景觀資源與依海型產業發展現況

一、臺灣海岸環境與景觀特質 *3-1*

二、依海型產業類型與區位分佈 *3-12*

三、國內海岸指標型開發案例探討 *3-36*

肆｜海岸特定區位劃設檢討

一、海岸特定區位之劃設與管理目的 *4-1*

二、海岸特定區位(草案)劃設內容概述 *4-3*

三、重要海岸景觀區劃設修正建議 *4-9*

四、其他經中央主管機關指定地區劃設修正建議 *4-44*

五、最接近海岸第一條濱海道路向海之陸域地區劃設修正建議 *4-49*

六、潮間帶劃設修正建議 *4-53*

伍｜利用管理辦法與審查規則修法建議

一、國內開發許可審議管理機制 *5-1*

二、特定區位審議規範與機制探討 *5-33*

三、後續工作說明 *5-62*

附錄

一、各直轄縣市、縣(市)海岸類型與區位分佈 ..... *附 1-1*

二、未納入重要海岸景觀區及其他以景觀資源為保護管理標的之法定保護區之其他景觀資源列表 ..... *附 2-1*

三、自然海岸劃設原則概念說明 ..... *附 3-1*

四、「第一條濱海道路向海陸域」劃設成果合理性評估 ..... *附 4-1*

五、「潮間帶」劃設成果合理性評估 ..... *附 5-1*

六、「重要海岸景觀區」劃設座談會會議記錄 ..... *附 6-1*

七、各單位函覆部 105 年 11 月 17 日內授營綜字函「重要海岸景觀區」「景觀道路」景觀標的建議之回應說明 ..... *附 7-1*

八、審查意見回*應* ..... *附 8-1*

參考書目

圖 目 錄

圖 1-1 計畫流程圖 1-3
圖 2-1 英國海岸管理區開發申請示意圖 10
圖 2-2 英國海岸有關之法規與開發許可 18
圖 2-3 加州海岸委員會審議流程圖 21
圖 2-4 加州海岸公共通行規劃圖 24
圖 2-5 海岸景觀的自然要素 38
圖 2-6 海岸空間的組成 38
圖 2-7 景觀資源疊圖分析方法 41
圖 2-8 日本京都府伊根漁港海岸的濱海景觀空間秩序 43
圖 3-1 臺灣海岸景觀類型示意圖 3-1
圖 3-2 臺灣海岸地景資源分佈示意圖 3-8
圖 3-3 臺灣海岸植被類型分佈示意圖 3-11
圖 3-4 依海型產業分析架構圖 3-15
圖 3-5 北部地區主要使用類別直條圖 3-23
圖 3-6 北部地區海岸範圍主要使用類別與保護行為圖 3-23
圖 3-7 中部地區主要使用類別直條圖 3-24
圖 3-8 中部地區海岸範圍主要使用類別與保護行為圖 3-24
圖 3-9 南部地區主要使用類別直條圖 3-25
圖 3-10 南部地區海岸範圍主要使用類別與保護行為圖 3-25
圖 3-11 東部地區主要使用類別直條圖 3-26
圖 3-12 東部地區海岸範圍主要使用類別與保護行為圖 3-26
圖 3-13 澎湖地區主要使用類別直條圖 3-27
圖 3-14 澎湖地區海岸範圍主要使用類別與保護行為圖 3-27
圖 3-11 「最接近海岸第一條濱海道路向海陸域」劃設原則修正範圍 3-42
圖 3-12 「潮間帶」劃設原則建議修正納入範圍 3-47
圖 4-1 海岸特定區位劃設範圍示意圖 4-2

圖 4-2 計畫(草案)重要海岸景觀區類型分佈圖.....4-10
圖 4-3 計畫(草案)各縣市重要海岸景觀區(景觀道路)直方圖.....4-11
圖 4-4 重要海岸景觀區與其他以景觀資源為保護管理標的之法定保護（育、留）區、與風景區之空間關係圖.....4-16
圖 4-5 其他景觀資源與重要海岸景觀區及其他以景觀資源為保護管理標的之法定保護（育、留）區之空間關係圖.....4-22
圖 4-6 重要海岸景觀區劃設範圍示意圖.....4-23
圖 4-7 重要海岸景觀區之功能.....4-24
圖 4-8 重要景觀資源與景觀視域範圍示意圖.....4-28
圖 4-9 景觀道路景觀標的路段視域範圍示意圖.....4-29
圖 4-10 城鄉集居區景觀優化類範圍示意圖.....4-30
圖 4-11 重要海岸景觀區範圍示意圖.....4-31
圖 4-12 杉原灣山脊線與景觀可視性分析疊合圖.....4-39
圖 4-13 重要海岸景觀區景觀評估影響分析程序圖.....4-42
圖 4-14 自然海岸範圍平面示意圖.....4-44
圖 4-15 自然海岸剖面示意圖.....4-45
圖 4-16 自然海岸劃設示意圖.....4-47
圖 4-17「最接近海岸第一條濱海道路向海陸域」劃設原則修正範圍....4-52
圖 4-18「潮間帶」劃設原則建議修正納入範圍.....4-57
圖 5-1 特定區位申請土地使用變更使用許可審議原則及流程圖.....5-2
圖 5-2 淡水埔頂地區歷史建築群文化景觀風貌分析.....5-11
圖 5-3 淡水埔頂地區都市設計審議原則管制示意圖.....5-11
圖 5-4 臺北市都市設計及土地使用開發許可審議流程圖.....5-12
圖 5-5 內政部審查非都市土地開發許可流程圖.....5-15
圖 5-6 國家公園事業計畫開發審議流程圖，本計畫整理.....5-17
圖 5-7 環境影響評估審查作業流程圖.....5-30

表 目 錄

表 2-1 澳洲海岸開發評估審議原則.....2-4
表 2- 2 澳洲海岸標準開發審議規則.....2-6
表 2-3 英國海岸開發許可規定.....2-11
表 2-4 英國海岸整合開發許可協定機制運作程序.....2-18
表 2-5 加州海岸公共通行議題與策略.....2-22
表 2-6 加州海岸公共通行損失預防施措施.....2-23
表 2-7 加州海岸風景及視覺保護實施策略.....2-25
表 2-8 海岸景觀的構成要素.....2-37
表 2-9 日本景觀計畫與重要景觀地區之架構內容.....2-44
表 3-1 臺灣海岸環境景觀特質列表.....3-5
表 3-2 海岸特定區位利用行為態樣彙整對照表.....3-17
表 3-3 海岸範圍內保護與獨佔行為盤點表.....3-20
表 3-4 海岸範圍內使用設施物盤點表.....3-20
表 3-5 既有海域區區位許可範圍盤點表.....3-21
表 3-6 各縣市海岸使用現況彙整表.....3-28
表 3-7 各縣市主要議題.....3-33
表 3-8 海岸地區環境影響評估案件統計表.....3-36
表 3-9 海岸地區指標型開發利用案例說明列表.....3-37
表 4-1 整體海岸管理計畫(草案)特定區位劃設管理原則綜整表.....4-1
表 4-2 我國海岸地區特定區位面積列表.....4-8
表 4-3 計畫(草案)各縣市重要海岸景觀區(景觀道路)面積列表.....4-12
表 4-4 以景觀為保護管理標的之法定保護(育、留)區與風景區.....4-13
表 4-5「重要海岸景觀區」都市設計擬定原則.....4-32
表 4-6 重要海岸景觀區都市設計準則.....4-33
表 4-7 重要觀測點列表.....4-41
表 4-8「重要海岸景觀區」「重要景觀資源類項」的評估因子.....4-43

表 5-1 管理辦法申請許可認定基準表.....5-3
表 5-2 審查規則許可條件列表.....5-4
表 5-3 台北市都市設計管制項目列表.....5-9
表 5-4 開發行為應實施環評細目及範圍認定標準列表（摘錄）.....5-19
表 5-5 我國現有各類型開發行為之環評審議規範彙整表.....5-25
表 5-6 現行環評法規「資訊公開與公民參與」規定彙整表.....5-31
表 5-7 各階段之關注重點內容： 5-33
表 5-8 海審會特定區位申請許可審議意見彙整表 5-35
表 5-9 整體海岸管理計畫（草案）保護區指導原則.....5-40
表 5-10 整體海岸管理計畫（草案）防護區指導原則.....5-42
表 5-11 海域/海岸土地利用及活動行為與現行規範門檻對照表.....5-52
表 5-12 管理辦法一定規模門檻修正建議表.....5-54
表 5-13 海岸保護區與特定區位保護標的關連性分析表 5-59

壹 計畫緣起

一、計畫緣起與目的

為維繫自然系統、確保自然海岸零損失、因應氣候變遷、防治海岸災害與環境破壞、保護與復育海岸資源、推動海岸整合管理，並促進海岸地區之永續發展，海岸管理法（以下簡稱本法）業於 104.2.4 公布施行。依本法第 25 條第 1 項規定「在一級海岸保護區以外之海岸地區特定區位內，從事一定規模以上之開發利用、工程建設、建築或使用性質特殊者，申請人應檢具海岸利用管理說明書，申請中央主管機關許可。」為落實本法 25 條第 3 項、第 26 條第 2 項授權及實務執行，內政部已於 105.2.1 發布施行「一級海岸保護區以外特定區位利用管理辦法」（以下簡稱本管理辦法）、「一級海岸保護區以外特定區位申請許可案件審查規則」（以下簡稱本審查規則）等 2 配套法規命令。

依本管理辦法第 2 條規定「海岸管理法第 25 條第 1 項所稱特定區位，指海岸管理須特別關注之下列地區。但屬既有合法港埠之現有防波堤外廓內者，不在此限：(1)近岸海域、(2)潮間帶、(3)海岸保護區、(4)海岸防護區、(5)重要海岸景觀區、(6)最接近海岸第一條濱海道路向海之陸域地區、(7)其他經中央主管機關指定之地區。」目前特定區位僅近岸海域已併同海岸地區，於 104.8.4 公告其範圍；海岸保護區、海岸防護區應依海岸管理法規定劃設；至於潮間帶、重要海岸景觀區及最接近海岸第一條濱海道路向海之陸域地區，已納入營建署 104 年度另案辦理劃設作業，並擬於 106.2.4 併同整體海岸管理計畫一併公告。

為求周延考量，辦理本法相關子法研訂、海岸地區範圍劃設及整體海岸管理計畫擬訂作業，均邀請相關部會、直轄市、縣（市）政府召開研商會議，並將開會通知、會議紀錄及簡報資料等登載於營建署網頁，以踐行資訊公開透明。惟各工作項目均須依法定時程辦理，故部分單位所提有關特定區位之特殊意見，因無法獲致共識，未予採納；另內政部已於 105.1.25 成立海岸管理審議小組，並依本管理辦法及本審查規則，進行 2 風力發電機組「海岸利用管理說明書」之審查作業發現相關規定須酌予修正之處，爰辦理本案，以作為實務審議及日後

相關法規命令檢討之參據。

二、工作計畫內容

(一) 檢視各直轄市、縣（市）範圍內特定區位（期初至期末應辦事項）

1. 內政部營建署配合整體海岸管理計畫（草案），已初步完成「潮間帶」、「重要海岸景觀區」及「最接近海岸第一條濱海道路向海之陸域地區」等，請分別統計各該直轄市、縣（市）轄區範圍內，上開 3 類特定區位之劃設結果，分析其合理性，並研提須修正之建議。

2. 上開特定區位內指標型開發案件（至少 5 件，已開發完成或規劃中均可）對海岸管理之「正面」與「負面」影響。

3. 為保護自然海岸，並維護公共通行，針對非屬上開特定區位，但距平均高潮線往陸側一定範圍內，且現地自然度高或其他須特別關注者，依直轄市、縣（市）別，研提「其他經中央主管機關指定之地區」劃設建議。

4. 分析各直轄市、縣（市）「依海型產業」之類型與區位分佈。

(二) 檢視本管理辦法及本審查規則，提出更完善審議機制之修法建議（期初至期末應辦事項）

1. 本管理辦法之下列規定，是否妥適周延：(1)第 3 條「一定規模」之認定基準。(2)第 4 條「使用性質特殊」之適用範圍。(3)第 5 條「開發利用」、「工程建設」及「建築」階段之定義。

2. 本審查規則第 2 條至第 6 條之許可條件，如何針對不同「特定區位」、「階段」擬具更細緻之規定。

3. 依研究結果研提前 2 項法令之修正條文草案（含總說明）。

4. 研析內政部辦理特定區位與土地使用變更申請案件審議事項之區隔釐清及銜接介面。

(三) 邀集學者、專家、相關部會、民間團體等舉辦座談會（預計 2 場，出席專家學者至少 6 人，預計參與人數 50 人；地點以營建署場地為優先。）（期初至期末應辦事項）

(四) 配合營建署會議時間定期召開工作會議至少 6 次（以每月召開 1 次為原則，召開期初、期中、期末簡報會議之月份除外），每次提供會議資料 10 份，並整理會議紀錄納入各階段報告書（期初、期中、期末階段及期末簡報後應辦事項）。

三、計畫辦理流程

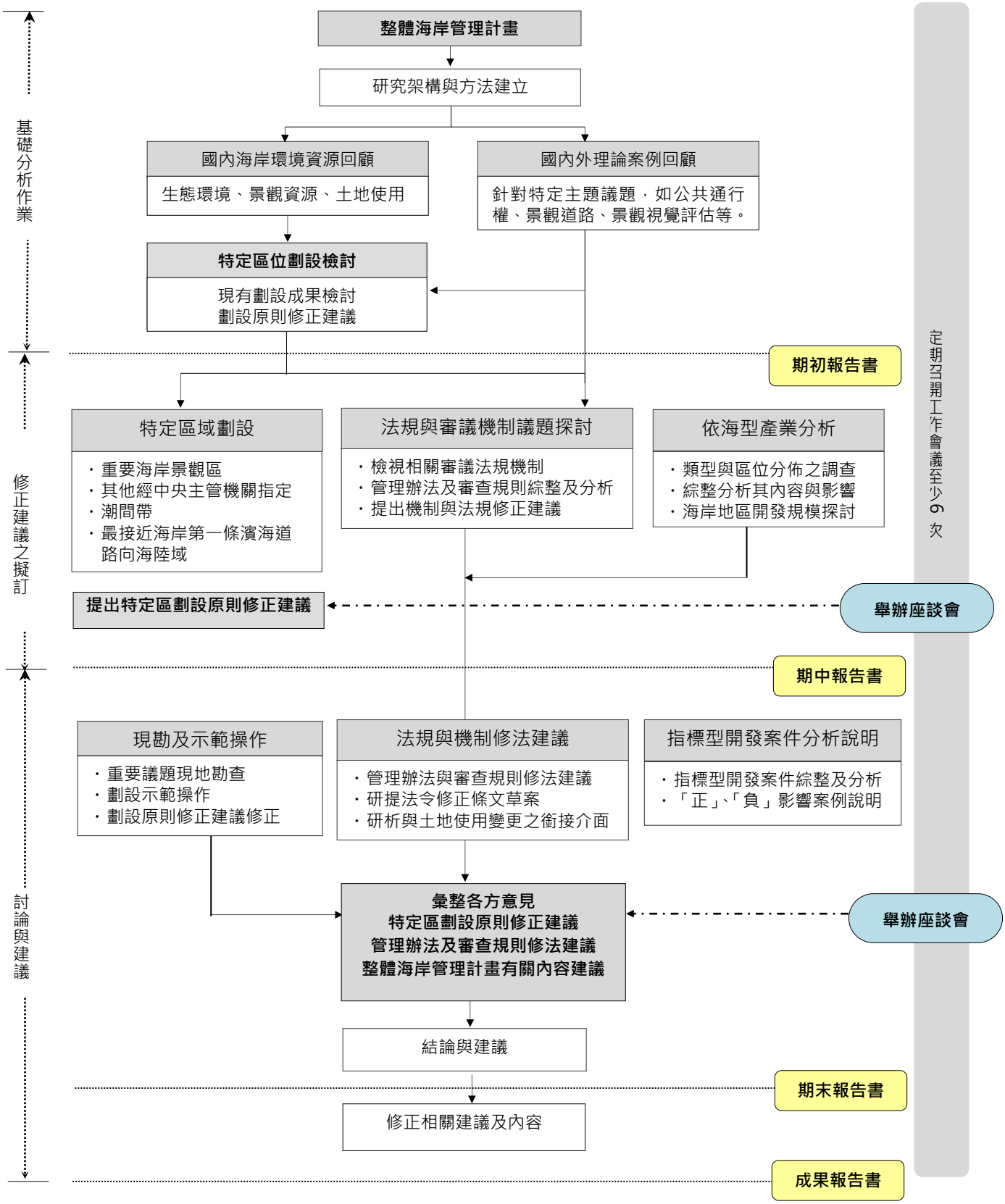


圖 1-1 計畫流程圖

貳 國外案例分析

依據世界自然保育基金會(WWF)的資料顯示，目前全球海岸線正逐步轉變為觀光旅遊的度假屋開發模式，此種開發正衝擊著海洋生態系統。沿海地區為最具有生物多樣性豐富度與生產力的生態系統。據聯合國統計，全球約有 60%人口住在海岸 60 公里，而目前全球旅遊觀光約有 80%發展於沿海地區，海灘、珊瑚礁為最熱門的觀光環境。

隨著沿海城市的發展，海岸壩堤、觀光旅遊設施與活動，沿海的開發造成美麗的海岸線消失於人工的混凝土設施下。然而當地的居民卻無法從旅遊發展中受益，大眾旅遊開發經常破壞當地文化，大部分的利潤流到外國的旅遊經營者與投資者，對於促進當地的經濟發展反而有限。

以世界著名的旅遊勝地-地中海為例，每年約有 2.2 億的遊客量，且超過 1 億的遊客集中在海灘，並有 46000 公里的海岸線已開發成都市化區域。巨大的旅遊基礎設施發展已經造成地中海沿海生態系統的改變，造成海岸景觀不可恢復的破壞。為此，全球海洋國家依據沿海景觀與生態的特殊性，積極制訂其海洋法、海洋管理計畫與海岸景觀評估，遏制因發展所造成不可逆的破壞。

一、海岸永續利用與開發管理

(一) 澳洲海岸之永續發展規劃與開發管理

海岸開發管理法規（SPA）

澳洲的海岸管理，主要依據 2009 年“可持續發展規劃法（SPA）”。SPA 為政府規範規劃和管理發展的立法，以確保開發過程是負責任，有效和永續的，並能協調整合地方，區域和州級的規劃。以昆士蘭為例，依據 SPA，政府針對海岸環境建立了州計劃政策（SPP），定義各地區在土地利用規劃和開發方面的具體方向，以確保海岸環境得到保護和增強，同時支持依賴海岸環境之發展，兼容的城市形式，以及海岸安全的公共通道。

海岸環境州計劃政策（SPP）與發展評估審議規範

澳洲昆士蘭政府針對海岸環境建立了州計劃政策（SPP），定義各州在土地利用規劃和開發方面的具體方向，以確保海岸環境得到保護和增強，同時支持依賴海岸環境之發展，兼容的城市形式，以及海岸安全的公共通道。為了支持 SPP 的實施，各州發展計畫 (state interest plan)都應符合 SPP 的內涵，並與 SPP 一起閱讀。地方政府在訂定或修改規劃方案時，SPP 指導了在國家利益下，各地方在評估特定的開發時應提出的要求，並提供發展評估審議規則之範本。

■ 海岸環境計劃政策

1. 促進保護沿海過程和沿海資源

沿海過程的關鍵地區包括**易受侵蝕地區和暴風潮淹沒地區**。應劃設呈現於 SPP 互動地圖系統。

(1) 保護沿海過程，資源和物理特性，如沙丘系統，紅樹林和濕地：應採取維持或加強海岸過程和資源的措施。發展應該避開易受侵蝕的地區和暴風潮淹沒區域；如果需要位於這些區域中，則應以擾亂最小化的方式進行，特別是沙子的自然運動或天然沙丘植被的破壞。

(2) 確保開發的設計和定位，避免沿海保護工程。

(3) 規範依海型發展，以避免或盡可能對沿海過程和資源造成最少影響。

2. 保持或提高重要的自然海岸景觀，視野與視域

(1) 保護或維持沿海地區的風景美化：描述和/或識別區域重要性和當地重要的海岸景觀特徵和高風景值的區域，包括眺望點、視軸、破空處與重要設施地點。並採取具體措施和土地利用規劃，以確保這些價值的保護。於重要風景區和尚未開發的自然海岸地區，訂定特別的土地使用或/與利用規則。

(2) 如果海岸的現有風景名勝主要取決於自然和未開發的景觀特徵，則以維持或增強這種特徵的方式進行新的發展：發展之位置與設計，應達到在前濱或重要觀景點觀看時，造成最低限度自然特性的損失為原則。這對於易受視覺影響的沿海景觀特別重要，因為它們：

A. 顯著與突出（如岬角）；

B. 具有獨特的自然價值（如世界遺產）；

C. 受公眾所喜愛（例如來自受歡迎的瞭望台或目的地的視域）。

(3) 發展應採用能維持和/或改善重要的自然海岸景觀與視域景觀：包括調整開發基地的位置，使其部分或完全隱藏於重要的眺景視域範圍內，並且提供或恢復在開發和潮水之間的植被緩衝區。

3. 促進海岸城鎮的緊密發展

通過填充和重建來集中現有城市地區的未來發展，保護現有城市地區以外的沿海地區的自然狀態。

(1) 通過促進現有城市地區的填充和重建，並通過最大限度地減少新的城市發展，有利於城市的緊密發展：應通過地方政府基礎設施計劃支持鞏固現有住區。

(2) 線性或帶狀模式導致沿海岸線延伸的相對狹窄的城市發展帶，可能具有顯著的不利對沿海資源的影響，並減損海岸線的自然狀態，應審慎評估非城市地區的規劃方案。

(3) 現有城市地區的重建和新的綠地開發應促進符合沿海自然沿海過程，資源，舒適性和價值的城市形態：這可以通過緊密和節點發展模式來實現，避免對沿海資源和沿海過程的不利影響。這種發展避免了沿海社區增加對沿海災害的影響，並支持沿海環境的保護。然而，在某些當地情況下，考慮到諸如物理限制或基礎設施的有效提供等因素，可以接受另一種城市形式。

4. 當不同開發相競築於海岸的有限土地時，應促進毗鄰前濱地區的依海型發展，而非其他類型的發展

(1) 促進依海型發展。這可能包括繪製依海型發展策略架構區位圖。

(2) 適當地劃定毗鄰潮汐水域的陸地，以便依海型產業的發展（優先於其他用途），並確定和限制任何不相容，或抑制依海型產業發展的使用。

5. 在保護公共安全和沿海資源的前提下，保持或增加公眾使用海岸的機會

提供通往海岸的通道，以及娛樂使用（例如娛樂性捕魚）可為社區帶來巨大的經濟效益；但原住民族能夠維持傳統文化活動和做法也是同等重要。

(1) 在戰略框架內，要求發展保持或加強公眾對沿海的進出。

(2) 包括公共露天場地或鄰近潮間帶的區域。在未來道路，主要交通節點，停車設施，公共船隻斜坡和碼頭，以及公共人行道和自行車道的選址中，應仔細考慮公共交通。

(3) 要求沿海開發，應增強在建築和自然環境界面間公眾通行的機會。

(4) 雖然一般來說，規劃計劃不應減損海岸公共通行的權利，但在某些情況下，限制公眾出入是可以接受的，例如確保公共安全或員工的安全下（如船舶碼頭，滑道或者商業碼頭）。

■ 開發評估審議原則

以下原則用於評估相關開發是否符合國家沿海環境政策。

表 2-1 澳洲海岸開發評估審議原則

評估項目	審議原則
發展應避免或盡量減少對沿海過程和沿海資源，以及重要的自然海岸景觀，和視域景觀的不利影響	(1) 除依海型產業之外，發展應不發生在靠近沿海過程和沿海資源的地區或內部。非不得以，應避免或盡量減少任何有害影響。 (2) 發展的設計和選址應保護和保留已確定的生態價值和基本生態最大限度地的維持，並在可能情況下提高海岸景觀的價值，特別是風景優越的地區。在可能的情況下，在發展和沿海水域間維持和恢復植被緩衝區（如退縮和用植被遮避）。 (3) 為了證明區域景觀特色是否有任何改變，建議可進行視覺影響研究，以計算一個地區在發展前和發展後的景觀變化與偏好程度。
除非與保護沿海資源或公共安全相抵觸，應維持或加強公眾進入或接觸海岸的機會。	(1) 新發展應保持或加強公眾接觸海岸的機會， (2) 但為公共安全問題或為維護沿海地貌和沿海生境應合理地加以限制。
避免位於或跨越臨接潮間帶的陸域土地的私人海洋開發。	(1) 不支持位於或跨越臨接潮間帶的陸域土地的私人海洋開發。其可能干擾公眾使用國有土地的權利，地方政府不應批准這種發展。 (2) 私人海洋開發只能在私人土地直接靠潮汐的地方。

評估項目	審議原則
只允許以下情形之私人海洋開發： ● 毗鄰國家潮汐土地的私人土地，只能用做物業進出之使用， ● 佔用其設計目的所合理需要的最低面積，及 ● 不需要建造海岸保護工程，海岸線或河岸硬化或海上疏浚。	(1) 私人海洋開發保護風景名勝，沿海過程和資源。 (2) 發展是為了海上通道的目的，並避免包括任何輔助康樂設施，例如浮橋或甲板。 (3) 發展維持現有地形，需求最低的侵蝕控制結構或護岸工程。 (4) 位於地方政府潮汐地帶的私人海洋開發應當遵守沿海保護中規定的潮汐工作守則管理條例 (5) 船東/佔用人有義務保持結構安全。這將有助於確保這樣的結構不會對潮汐水和前濱產生負面影響，例如，由於維護不良而造成損壞，並且產生導航危險或影響風景美化。
運河，旱地碼頭和人工水道的開發	避免對沿海資源的不利影響。不降低水質，增加洪水的風險，或對開發所連接的環境與自然水道的潮汐體積產生任何不利變化。(單獨或增量地建造運河，旱地碼頭和人工水道可能會產生嚴重的環境影響。包括為確保船隻可達性需維持高沉降速率和持續疏浚；處置疏浚物料所需的外部場地；增加營養物質的濃度和減少溶解氧；減少重要環境資源的面積或品質；增加潮汐體積，因此流入和流出自然水道的水量導致或增加河岸侵蝕和增加泥沙運輸進出水道；潮汐減少，降低洪水儲存能力，潛在地增加洪水水位和水和陸地上的流速。) (1) 不降低水質; (2) 不增加洪水的風險; (3) 避免，減輕和/或抵消（如適用）對國家環境重要事件的影響（包括但不限於沿海濕地，魚類棲息地和遷徙物種棲息地），和； (4) 不改變開發所連接自然水道的潮汐體積。或者利用海堰系統將開發與潮汐水分開。

資料來源：State interest guideline - Coastal environment (Queensland Government, 2016)，本計畫整理，https://www.dilgp.qld.gov.au/resources/guideline/spp/spp-guideline-coastal-environment.pdf

■ 標準開發審議規則

為妥善管理開發對海岸之影響，訂定開發審議規則範本，提供相關政府依照在地情形加以修正使用。並以預期之開發結果進行分類，一一說明許可條件內容。

表 2- 2 澳洲海岸標準開發審議規則

預期目標	許可條件
海岸自然過程與海岸資源	
保持海岸自然過程，與地形、植被的保護功能。	■ 一般性發展： A. 當移除或損害沿海之植被會造成 i）破壞地區穩定，增加沿海侵蝕的可能性，或 ii）中斷天然沉積物捕集過程或沙丘或陸地形成過程時，應保持海岸原有植被。 B. 應保持沙丘和近岸海岸地貌的沉積體積。如當開發無法避免會減少沉積量時，應透過調整位置，設計，建造和操作方法緩解海岸侵蝕的風險。 C. 應透過位置，設計和施工標準，最小化對侵蝕控制結構或堤護岸的需要。 D. 保持發展足跡以外的沿海物理過程發展，包括沿岸的運輸沉積物。 E. 除非為控制侵蝕工程，應降低發展相鄰地區海岸線侵蝕的風險; F. 控制侵蝕工程應最大程度的降低相鄰區域海岸侵蝕的風險。 ■ 當開發建議建立侵蝕控制結構時： A. 證明它是海岸侵蝕保護唯一的可行選擇，且； B. 當海岸侵蝕發生時，這些永久性結構不能被丟棄或重新安置。 ■ 涉及填海的發展： A. 應不改變，或以其他方式最小化對水道或填海附近海床海岸物理特性的影響，包括流動狀態，水動力力量，潮水和河岸穩定； B. 應位於活躍的泥沙運輸區域之外，或以其他方式保持泥沙運輸過程能盡可能接近其自然狀態；

預期目標	許可條件
	C. 確保與開發操作相關的活動能保持有關結構和植被群落之原有條件，避免風和水徑流侵蝕。
發展在最大程度上避免或盡量減少對沿海資源及其價值的不利影響。	■ 海灘養護形式的海岸保護工：僅適合設置在不干擾該地點長期使用，或者不影響發展基地內或鄰近區的自然環境的位置。 ■ 擴大或重建現有的海洋基礎設施：除非證明利用現有海洋基礎設施來進行發展是不切實際的。 ■ 應將維護或提高水質，實現“環境保護（水）政策2009”中概述的環境價值和水質目標的措施，納入選址與設計的考量。 ■ 發展避免干擾酸性硫酸鹽土壤：如證明不可能，應認真管理對酸性硫酸鹽土壤的擾動，以最小化和減輕其對沿海資源的不利影響。
景觀美質	
除非發展在港口或機場之內，否則從海岸或重要觀景點，海岸自然地景，視野，與觀看海岸的視域範圍的主導地位應維持或增強。	■ 海岸的新城市發展將被定位，縮放和設計，以確保通過風景偏好等級確定的風景偏好的任何變化落在可接受的水平內。 註：計算一個區域開發前和開發後風景偏好評分的方法，可參考以下或其他替代方法。 www.ehp.qld.gov.au/coastal/development/scenic_amenity.。
除非在港口、機場內或是海洋開發，應透過維持和恢復發展與沿海水域之間的植被緩衝區，最大限度地保持和/或增強重要的自然地景，視野和眺望景觀。	■ 發展保持或增強自然景觀特徵，視野和眺望景觀。 ■ 利用樹木和植被遮蔽建築物和基礎設施。 ■ 開發之材料和結構應與景觀相輔相成。
公共通行	
發展應保持海岸的公共通行權利。	■ 為行人提供正常的人行入口，包括步道，棧道和觀景台；以及為機動車輛提供正常的入口，包括道路和軌道。或提供具有同等性質的替代解決方案。
提供適當位置，設計和施工的海岸公共通道	■ 保持或強化公眾進入海岸的機會，或；

預期目標	許可條件
	■ 毗鄰州沿海土地或潮間帶時，應最大限度地減少和抵消前往和前沿海岸(或現有入口兩公里範圍內之海岸)之任何機會，或； ■ 提供具有同等性質的替代解決方案。
毗鄰國家沿海地區或潮間帶的發展，其所在位置，設計和運營方式是： a）保持現有前往和沿著前濱的通道 b）盡量減少進入和沿著前濱的任何損失，或 c）通過在一般地點提供增強的備選通道，抵消前往和沿著前濱的任何損失。	■ 為 i）發展之安全或運作安全，或 ii）維護沿海地貌和沿海生境之需要時，應說明限制公眾使用的必要性。 ■ 維持基地內現有通往海岸的公共入口（包括已經由地方政府或相關機構批准的公共入口基礎設施），以便連接既有之行人步道、棧道和觀景台或道路或軌道。 ■ 發展之位置和其設計，應 i）允許安全和無阻礙地進入、跨越、繞過或沿建築下方通行到海邊，例如提供廣場或地下通道以保護將來的通道，以及 ii）確保緊急車輛能夠進入發展區附近的區域；或 b）盡可能減少和抵消前往和沿海岸通行的機會； ■ 在現有海岸通行入口前方兩公里範圍之發展，其位置和其設計應 i）允許安全和無阻礙地進入、跨越、繞過或沿建築下方通行到海邊，例如提供廣場或地下通道以保護將來的通道，以及 ii）確保緊急車輛能夠進入發展區附近的區域 ii）確保緊急車輛能夠進入發展區附近的區域。
涉及海岸城市重新配置的發展，旨在增加公眾親近海岸的機會，應考慮來自整個社區的需求以及沿海地形和沿海生境的維護。	■ 開發應說明其如何考慮並符合自整個社區的公眾需求以及維護沿海地形和沿海生境，或 ■ 提供同等標準和質量的替代解決方案。
避免私人發展緊鄰或延伸跨越沿海土地，保持公眾親近海岸的機會。	■ 私人之海洋通道與設施結構，如私人使用的甲板或木板路，應不緊鄰或延伸跨越高水位線以上的州立沿海土地。
與人工水道相關的發展增強了公眾進入沿海水域的機會。	■ 人工水道避免與被淹沒的土地或租用土地相交或連接，其中土地上的水域中的船隻的通過，使用或移

預期目標	許可條件
	動可能受到被淹沒的土地或租賃土地的承租人的註冊所有人的限制或禁止。
私人海洋開發	
私人海洋開發避免緊鄰或延伸跨越沿海土地。	■ 私人海洋開發和私人使用的甲板或木板路等結構應不緊鄰或延伸跨越位於高水位線以上的國家沿海土地。
私人海洋開發的位置和設計不可影響使用海岸的公眾安全。	■ 私人海洋開發不應建立或安置任何阻礙現有通道的物理屏障，而應沿著公共通道。
私人海洋開發的高度，規模和大小與其位置的性質和舒適性相適應	■ 私人海洋開發應考量（a）鄰近環境和地點的自然特徵的高度，規模和大小；（b）鄰近環境及地區內現有建築物或其他構築物的高度，及大小;（c）有關規劃圖應述明鄰近環境或地點的建築物或其他構築物的高度，尺度或大小。 ■ “2003 年海岸保護和管理條例”中規定的潮汐工程規範概述了必須遵守的設計和施工要求。
私人開發避免影響沿海地形和沿海過程。	■ 私人海洋開發不需要建造海岸保護工程，河海堤護岸或疏浚海洋通道。
運河，旱地碼頭和人工水道	
運河，旱地碼頭和人工水道的進一步發展應避免對沿海資源及其價值的不利影響，並且不會導致：a）水質的退化，b）洪水風險增加，c）退化或喪失具有國家環境意義的事項，或 d）發展所連接的自然水道的潮汐體積的不利變化。	■ 人工潮汐水道的設計，構造和操作維持與其相連的天然水道的潮汐體積。 ■ 人工潮汐水道的設計，建造和運行不會增加定義的風暴潮事件的洪水風險。 ■ 人工水道的設計，構造和操作確保：a）進水口和出水口結構具有足夠的能力來維持水道內的水位和水質，b）規定和維持水道的水位以支持水道的有效操作，c）操作期間水道的淤積最小化，d）監測指南保持維護水質、護岸和水利結構。

資料來源：State interest guideline - Coastal environment (Queensland Government, 2016)，本計畫整理，https://www.dilgp.qld.gov.au/resources/guideline/spp/spp-guideline-coastal-environment.pdf

海岸開發申請與許可制度

澳洲另有一綜合評估發展制度（IDAS，Integrated Development Assessment System），規範了一般的土地利用和開發行為的評估程序，並以洲政府理事會負責評估和決策的執行。但依據 SPA，被指定需進行“評估發展”的沿海開發類型，則需要另外獲得國家之許可。

位於「海岸管理區」的開發案以及潮間帶工程，需向國家發展基礎設施和規劃部（DSDIP）提交開發申請或獲取許可。DSDIP 是所有發展的中央評估和轉介機構（SARA）。而「海岸管理區」係依據 SPA 所劃定，包括有：

1. 潮汐水下的所有土地（且低於春潮的普通高水位標記）、
2. 易受侵蝕地區的土地(不包括建成區)、
3. 特殊環境價值的地區，如沿海濕地。

完全或部分位在「海岸管理區」之開發申請，將由 DSDIP 作為評估經理或推薦機構。位於「海岸管理區」外之開發，則由地方政府辦演發展評估主管（如下圖）。一般來說，如果地方政府對有關開發申請已有規劃（例如發展項目在其規劃計劃下），或其他主管機關已根據相關法規提供許可與說明，DSDIP 則僅負責轉交開發案之申請，而不負責開發案之評估與審議(例如，港口當局或地方政府規定的潮間帶工程）。DSDIP 主要負責評估審議非屬於地方規劃內之的開發與潮間帶工程。

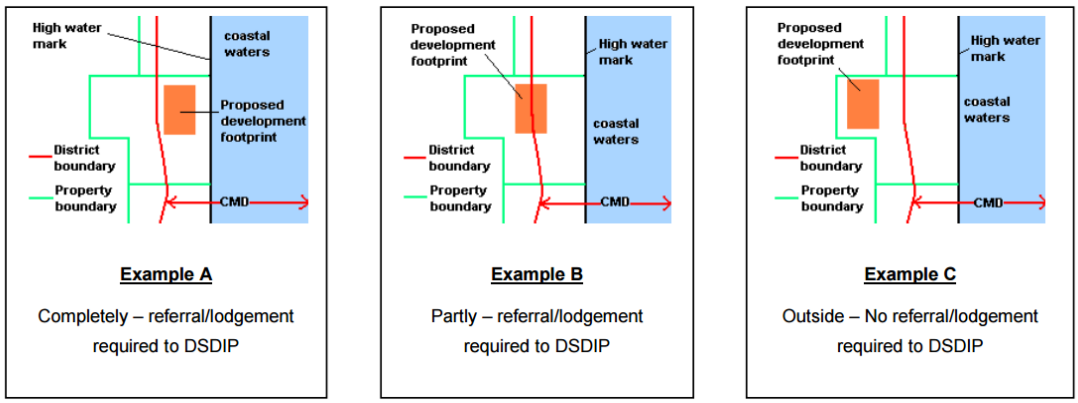


圖 2-1 英國海岸管理區開發申請示意圖，資料來源：DEHP，2013

海岸開發申請與許可程序

DSDIP 依據 IDAS 之流程來評估和決定開發審議程序。通常包括應用階段、信息和轉介階段，通知和決策階段。符合沿海開發法規者，則可省卻公開通知階段。如果開發案評估為許可開發，DSDIP 可視情況要求增加有

關開發條件。而其發展評估過程（例如提出信息請求，決定申請，附加條件），係由 DSDIP 授權的官員負責。

海岸之開發許可，可分為兩種：**初步批准(a preliminary approval)**與**開發許可(a development permit)**。前者批准發展可進行評估，但不批准發展。申請人只有在獲得發展許可後才能進行開發。下表說明各類型的開發許可規定：

表 2-3 英國海岸開發許可規定

發展類型	土地權屬	啟動機制	有關規定	DSDIP 之角色
重新分割土地	永久業權土地	全部或部分位於海岸管理區	SPA	同意機構
		與運河水道修築有關	SPA	同意機構
房舍使用的重大變化	永久業權土地	a）完全或部分在沿海管理區進行的操作作業; b）完全或部分在沿海管理區進行的建築工作：i）新建總建築面積為 1000 平方米；ii）擴建現有房舍建築面積超過 1000 平方米	地方規範	同意機構
操作作業	潮間帶	規劃外的潮汐工程	SPA	評估機構
	潮間帶	規劃內的潮汐工程	SPA	同意機構
	潮間帶	棄置或挖掘	SPA	評估機構
	潮間帶	改變海床	SPA	評估機構
	海岸管理區的政府土地	在高水位以上擾動土石（例如土方工程或建築）	SPA	評估機構
	海岸管理區的永久業權或租賃土地	興建人工水道	SPA	同意機構
	海岸管理區的永久業權或租賃土地	在易受侵蝕的地區或高水位以上，消除或干擾沙丘	SPA	同意機構
建設工程	永久業權或租賃土地	符合標準建築規範的全部或部分海岸建築	SPA	同意機構

資料來源：Guideline Assessable coastal development (Department of Environment and Heritage Protection, 2013)，本計畫整理 http://www.ehp.qld.gov.au/coastal/development/pdf/assessable-dev-under-coastal-act-em2066.pdf

(二) 英國海岸管理許可制度

英國海岸開發申請許可機制

英國，有關海洋與海岸地區之管理、規劃與開發活動許可，是由環境食品與鄉村部下之海洋管理機構（Marine Management Organisation，MMO）負責。MMO 在同意有關開發活動之許可決策之前，需要先由開發申請者提供開發活動對於環境影響之有關說明與資訊，以供 MMO 進行環境影響評估（EIA）之審查。因此，在英國，環境影響評估審查是協助提供海洋管理與開發活動許可決策之參考。在取得海岸開發活動之許可申請前，需要先進行環境影響評估（EIA），以便釐清開發活動對海岸環境的可能影響。其中，針對海岸地區有關之特定法定保護區域，如海洋保護區（MCZ），歐洲保護區和受保護物種的棲息地，亦應考量相關法律之規定（包括水框架指令（WFD）和廢棄物框架指令（WaFD））。但針對石油和天然氣等相關活動的許可，仍回歸由國務大臣決策發放。

如同我國環境影響評估法，英國 EIA 法令規範了應進行環境影響評估的開發活動，其中與海岸直接有關者，包括有（但不限於）：核電站、貿易港口、可容納 1350 噸以上船舶的碼頭。另外有部分活動如果有對環境產生重大影響的疑義，亦需進行環境影響評估，包括有：填海造地、通過疏浚提取礦物、發電設施、風電場、造船廠、未列入前項規定的港口和港口裝置、以及抵抗侵蝕的沿海設施。

環境影響評估之推動程序（EIA）

在英國，EIA 共分為五個階段：開發申請者可以直接進行環境影響評估（階段 3），但 MMO 鼓勵申請者在提出申請前，應與 MMO 和任何其他有關機構先進行討論，並請求建議（階段 1 和 2）。

- **階段 1（篩選）：**在提交申請之前，可隨時要求 MMO 針對申請案決定是否需要 EIA 提供意見。
- **階段 2（範圍界定意見）：**如經篩選需要 EIA，可以通過 MMO 的海洋案例管理系統，就申請個案之評估範圍和內容範圍界定提供意見。MMO 可能要求需要與利益相關者進行磋商。開發單位應提供以下資訊：
  - 足以在項目期間識別活動位置的圖表，計劃或地圖
  - 簡要說明項目的性質和目的及其對環境的可能影響
  - 有關任何相關應用程序的信息給另一個機構

- **階段 3（諮詢）：** MMO 在決定接受申請前，必須經過 42 天的正式公眾諮詢期。公眾人士可就該申請作出申述。MMO 亦將諮詢有關顧問與機關，及該地區的其他企業、特殊利益集團或地方當局。相關自然保育機構在此階段亦會告知 MMO 需要進行評估之保護標的與潛在影響。

- **階段 4（環境說明書審查）：**申請人必須提供環境說明，內容應包括“2007 年海洋工程（環境影響評估）條例”附表 3 所列的資料。法令給予 MMO 針對不同情況、不同類型的申請，要求申請者提供不同資訊之彈性。這種靈活性是需要的，因為活動許可類型可小至小型獨立碼頭到大量港口開發，MMO 可依據開發規模和風險，彈性要求相當比例之說明資訊，以兼顧決策之效率與有效性。

- **階段 5（EIA 審查決定）：**MMO 可將 EIA 決定，放在 MMO 公共網站上，並直接發送給申請者，及有關代表、回應諮詢者、任何歐洲經濟區國家當局被諮詢者。EIA 審查決定應包括對所考慮的環境資訊的解釋和參考，以及必須採取之緩解措施，以避免或減少在可能的情況下抵消被許可活動的主要不利影響；和需要監測負面影響的風險或程度，或緩解措施的有效性。在提出 EIA 之審查決定時，MMO 必須考慮相關立法：

  - 有關程序，
  - 對環境的直接和間接影響，
  - 申請人要求的任何進一步信息，
  - 處理申述的結果，
  - 諮詢機構的陳述，
  - 與其他歐洲經濟區國家當局協商。

如果通過 EIA，則 MMO 可以決定是否授予許可。如果 EIA 被拒絕，則可能不會授予申請。簡言之，EIA 只是協助提供海洋許可決策之參考之一。

其他法定保護區域之審查評估

MMO 透過綜合性之評估，包含環境影響評估、海洋保護區影響評估、棲息地或水框架、廢棄物影響評估，以及各政策與計畫，作為許可決策認定之依準，整合評估是否許可之海岸開發活動，以落實海岸綜合管理與永續利用之目標。

- **海洋保護區評估：**MMO 評估開發活動對 MCZ 的影響，並與開發單位和法定自然保護機構之密切合作，來確定補償措施之環境效益，與可能造成環境損害間之合宜性，要求開發單位按比例增加環境補償措施。

1. 階段 1 評估：MMO 首先應考慮是否存在妨礙 MCZ 的保護目標的活動的顯著風險。如是，應考慮是否可更改開發方法或替代位置。如果沒有其他手段，則應有第二階段的評估。

2. 階段 2 評估：開發單位應證明授予許可的好處大於損害環境的風險，並且將採取等效的環境效益措施以減輕損害。

- **棲息地條例評估：**MMO 將評估開發申請案對歐洲和拉姆薩爾濕地的影響。如果開發申請項目可能對其有重大影響，MMO 將根據該濕地的保護目標，與對該濕地的影響進行適當評估。除非存在超越公共利益的迫切原因，如果不能證明項目不會對受保護地點的完整性產生不利影響，則 MMO 不會同意許可。

- **水框架指令（WFD）：**從平均低水位到離海岸 1 海哩範圍均受 WFD 保護，WFD 要求許可項目或活動不會導致水體變質。對該區域的許可申請，MMO 必須確保海洋許可決定符合 WFD 和任何河流流域管理計劃。環境機構是 WFD 的主管當局，並在做出許可決定之前向 MMO 提供有關 WFD 問題的建議。其評估和結論會告知 MMO 以便進行決定。

- **海拋廢棄物框架指令（WaFD）：**MMO 必須確保項目或活動產生的廢棄物在獲得許可證之前以環保的方式處理。廢棄物處理優先順序如下：

1. 預防 - 可以包括不進行活動和拒絕海洋許可之申請
2. 重複使用 - 為廢料尋找替代的有益用途
3. 回收 - 這可以包括從廢料製造高級產品
4. 其他恢復 - 包括改變廢物物理性質的處理
5. 海上處置 - 這是最後的手段

需要許可之活動

2009 年“海洋和沿海通道法”，規定除蘇格蘭近海區域以外的所有英國水域需要取得開發許可的活動如下，其中單一許可可以涵蓋多種活動。2010 年“海洋（蘇格蘭）法”在蘇格蘭近岸地區亦實施了類似的許可制：

- 在海中或海床上或下面的沉積物
- 沈船或浮動容器
- 在海上或在海床與海床上建造，改變或改進設施
- 從海底移除物質或物體
- 疏浚
- 存放和/或使用爆炸物
- 焚燒物質或物體

開發許可與海洋規劃之連結

海洋許可制度之重要關鍵在於，許可之決策條件必須遵循適當的海洋政策文件，包含任何有效的海洋政策聲明，以及與許可決定相關的一個或多個區域之海洋計劃。“海洋政策聲明”為編制海洋計劃和作出影響海洋環境的決定提供了框架。它概述了將通過海洋規劃和決策提供的海洋區域活動的政策目標，以及必須考慮的與每項活動相關的一般措施和影響的指導。

海洋計劃則將“海事政策聲明”中的國家政策，轉化為海洋領域實質具體的地區政策，並就指定地點可能獲得許可的活動的性質給予指示。行政當局可根據海事政策聲明和相關海洋計劃，決定海洋區域的授權或決策；而開發單位或其他海洋產業可依此考量產業活動之優先區位。

全英格蘭地區之海洋計畫，估計約需十年時間來完成規劃，故在海洋計劃尚未完成之前，將不具有詳細的空間規劃指導。然而，MMO 將根據“海洋政策聲明”，以及任何涉及之關連計劃草案或政策目標，以及慣常之處理原則，作為開發活動許可之決策依據。

簡化同意

除了“海洋和沿海通道法”的海洋許可外，開發活動可能還需要其他法令之批准或同意。 包含「港口法案」、「水資源法」、「電力法案」和「海港法令」等。均由 MMO 負責簽發開發同意書，以簡化批准之過程，並記載相關規定於有關條文中。

豁免許可

依據“海洋和沿海通道法”，以下開發活動可豁免許可之申請：

1. 港口當局或當地法令授權，在海上處置疏浚物料的行為。
2. 由海港管理局按照海港法令或當地法令進行，不涉及沉積物的疏浚形式（例如注水疏浚和攪動疏浚）。
3. 廢物回收或在生產地處置無危險廢物。
4. 緊急情況進行的活動，例如撲滅火災或由政府方面進行確保安全或防止污染之行為。
5. 釣魚除外，但設置新的漁場則需要或獲得許可。
6. 與貝類繁殖直接相關的某些設施和清除活動，但僅適用於不構成航行

風險的情況。

7. 運輸，為反映航運業的全球性，仍由國際海事組織（IMO）繼續監管航運與污染。
8. 海岸警衛隊活動
9. 存放或使用煙霧浮筒，遇險照明等。
10. 與勘探或生產石油和天然氣相關活動
11. “2002年海上化學品規例”規管的鑽井泥漿處理。
12. 軍事防禦有關訓練與實戰活動。
13. 海上處理拆卸船舶的任何產品。
14. 聚集疏浚
15. 漏油處理
16. 在以下情況下，MMO事先批准有關產品使用。包括：
    (1) 用於分散或以其他方式處理漏油的產品
    (2) 用於處理化學污染的產品
    (3) 用於處理海洋或海底污染的產品（例如過度藻類生長或由非入侵物種引起的問題，如非本地海鳥）
    (4) 用於評估電流運動等的跟踪器
    (5) 在一些科學設備中使用極少量的試劑
17. 海港維護：為了避免港口每次進行小型維修工程時須取得許可，豁免港務局有關之海底保護，建築工程及清拆工作。
18. 導航和維護：在正常的航行或維修車輛，船隻，飛機或海事結構的航行過程中存放的任何物質或物體。例如錨的存放等。
19. 負責確保安全航行的機構，維持運河或其他內陸航行活動可獲豁免
20. 清除任何可能造成障礙或導航危險的物品。但歷史或文化資產除外
21. 海港當局和燈塔當局堆放或設置小型繫泊設備或航行輔助設備
22. 不適用於浮筒的存放或建造。
23. 海岸保護，排水和洪水防禦
24. 免環境署為應付任何水浸或即將發生的水浸風險而進行的緊急工程，但工程署在進行這些工程前，必須取得MMO的批准。
25. 緊急情況之電纜和管道
26. 不會造成或對航行障礙或危險的科學設備
27. 依 “1973年保護沉船法”豁免許可清拆之沉船殘骸

海岸開發許可協定機制（A coastal concordat for England）

海岸開發許可協定是為強化政府有效管理的行動計畫。在 2012 年，由英國商業創新和技能部審查發現，由於海洋管理機構之間彼此權責重疊，影響企業投資開發而推動。經與海洋管理組織和其他相關機構協商，由環境，食品和農村事務部（DEFRA）與社區、地方政府，交通部，海洋管理組織，環境署，自然保育署和地方政府協會代表、沿海特別利益團體合作共同達成一份海岸開發許可協定（A coastal concordat for England）。

該協定旨在向投資開發申請人提供涵蓋所有監管制度的單一窗口，並由海洋主要管理諮詢機構（海洋管理組織，環境署，自然保育署）與沿海地方規劃當局合作實施。該協定提供了協調英國沿海發展許可申請的單一機制，適用於沿海開發的所有申請。透過減少不必要的重複監管，精簡評估程序，提高諮詢的透明度和一致性，為申請人，監管機構和顧問取得三贏。主要透過 5 大原則運作：

1. 沿海之開發申請應透過單一窗口的指導與協助，取得海岸開發所需的相關許可。
2. 有關管理機關同意透過單一的機構，協調環境影響評估法或生態棲地保育法等相關法規之影響評估證據要求，且各階段的審查評估只進行一次。應依以下原則協調：
    - 在評估計劃或項目的影響時，當有單一技術問題比任何其他問題更為關鍵時，應由具有所需技術專長的主管部門主導;
    - 如果存在大量複雜的交叉問題，由具有最大解決能力之管理機構主導；
    - 如果計劃或項目跨越行政邊界，由協調主管機構主導。
3. 在法律上可能和適當的情況下，應當適當分派或暫緩管理責任。
4. 在可能的情況下，在申請前階段，主管機構和法定顧問應同意所有管理單位在許可程序各階段之環境和保育影響資訊要求。
5. 在可能的情況下，各管理機構和法定顧問應各自為其有關的申請人提供協調的諮詢意見。

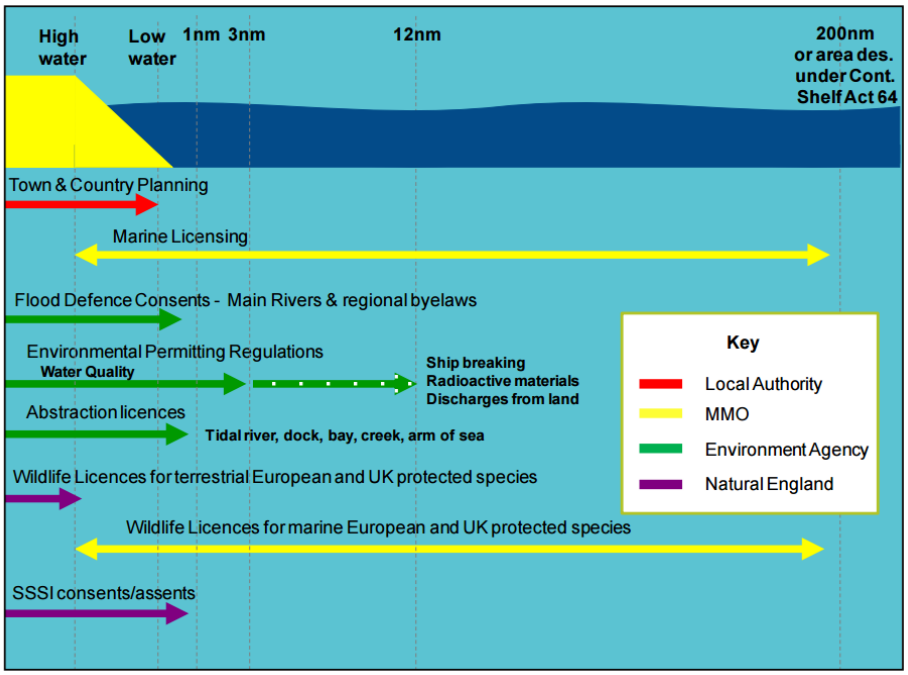


圖 2- 2 英國海岸有關之法規與開發許可

開發申請案進入協定篩選過程

開發申請案進入程序

單一窗口通知相關單位，並提醒各單位之權責義務

相關單位向申請人與其他機關說明有關法規規定與許可需求

MMO 推動有關單位的協商討論

- 海岸管理有關機關，如港務單位、漁業署、自然與文化遺產保育機關
- 協調可能之環境影響評估主導機關
- 協商減少有關法規規定之可能性
- 與申請人協調後續協商與程序推動要求

主導機關鼓勵申請人進早準備有關環境影響評估審查資訊

表 2- 4 英國海岸整合開發許可協定機制運作程序

(三) 美國海岸土地利用規劃與開發審議機制—以加州為例

美國加州為因應新的土地利用規劃，於 1976 年制訂加州海岸法，依據海岸法的要求，地方海岸計畫(Local Coastal Program)必須提供海岸線最大公共通行。地方海岸計畫(Local Coastal Program)主要建立與限制新開發的類型、位置、開發強度與開發標準。一旦地方海岸計畫被加州海岸委員會(the Coastal Commission)認證，與符合加州海岸法要求，則地方政府將被賦予權力及責任，依據此加州海岸計畫發放海岸開發的許可證。

但隨著環境及時間變化，與面臨全球氣候變遷及海平面上升議題，土地利用管制與規劃、海岸的發展條件、敏感資源的位置變化必須再重新修正。為此於 2013 年重新制訂了更新海岸計畫土地利用規劃政策(Updating LCP Land Use Plan Policies)，作為控制海灘和休閒產業開發，與保護敏感性物種及敏感資源帶。

更新海岸計畫土地利用規劃政策(Updating LCP Land Use Plan Policies)，主要針對「公共通行」、「娛樂及遊客服務設施」、「水質保護」、「環境敏感棲息地及其他自然資源」、「農業資源」、「在地新開發規劃及考古/文化資源」、「風景及視覺資源」、「海岸災害」、「海岸線侵蝕與防護設施」、「能源產業發展」、「林地」等為 10 個項目。

美國加州海岸委員會審議機制

加州海岸法保護海岸資源與國家利益，包括提供最大公共通行、海岸休閒機會與海岸線。而加州海岸委員會(California Coastal Commission)審議機制為確保海岸資源與全州利益獲得保護，及平衡地方利益合理的重要機制。

1. 審議標準：

(1) 已受地方批准的「最接近海岸第一條濱海道路與水體間的區域」的開發計畫

(2) 位於 300 英尺海灘內，或平均漲潮線，或緩衝區邊緣

(3) 位於 100 英尺內的濕地、溪流、潮間帶、水淹沒區域、或公眾信託的土地

(4) 重要公共工程計畫或能源設施

(5) 任何參與過當地許可程序計畫的申請人或個人

(6) 申請項目必須符合地方海岸計畫(LCP)或海岸法(Coastal Act)的公共通行政策與要求

2. 審議程序

海岸委員會審議計畫所需的時間，取決於開發計畫問題的複雜性與重要性。平均審議的時間若無實質性問題，則約為 2-3 個月；若委員會提出重大問題，則平均需要約 6-8 個月或更長的時間，以做出最後決定。

審議程序整理說明如下(詳如圖 2-3)：

(1) 海岸委員會收到地方對於開發計畫決議通知後，將會有 10 個工作天進行至海岸委員會審議。

(2) 海岸委員會於公開審理(公聽會)的 49 天內，確認開發計畫的實質性問題是否符合地方海岸計畫與海岸法公共通行政策。決策將依據事實陳述與自然議題，相關事實包含重要資源、潛在影響、潛在影響的程度、及是否與地方海岸計畫及海岸法之公共通行政策有衝突性。

(3) 若具有可信的資訊與澄清重大議題，則可免除 49 天公聽會的需求。

(4) 若委員會審議上不提出實質性問題，則當地決議為最終結果。

(5) 在取得開發計畫許可之前，必須準備財產紀錄與保護棲息地或開放空間區域的法律文件，並依照海岸委員會批准項目修正開發計畫與變更設計。

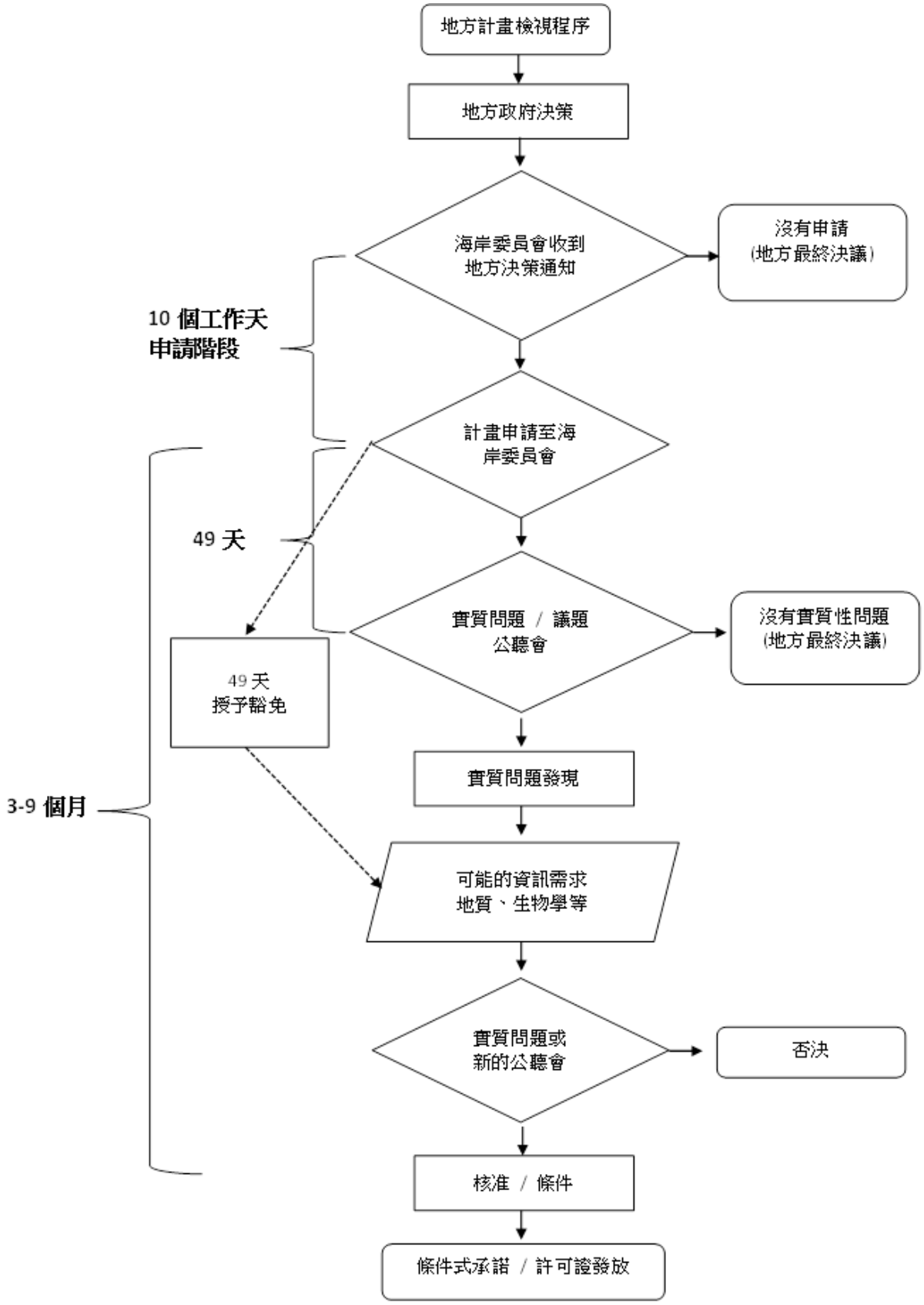


圖 2- 3　加州海岸委員會審議流程圖 資料來源：本團隊整理自加州海岸委員會

海岸土地利用規劃政策

1. 公共通行

依據美國加州海岸法的基本目標為提供海岸最大的公共通行，此項目源自加州憲法第 10 條第 4 項(the California Constitution)「加州國家水域的路徑應是可供人民通行」。而公共通行需顧慮到公眾安全問題、私有財產保護與自然資源的過度利用，因此依據加州海岸法第 30500 條(Coastal Act §30500)，要求每個地方海岸計畫必須包含具體的海岸通行組成，以確保海岸與公共休閒區域最大公共通行路徑的供應；依據加州海岸法第 30531 條(Coastal Act §30531)，地方海岸計畫應集成最大可行範圍內公共通行資料，內容包括地圖資訊、所在位置點、通往海岸的公共通行路徑等。而於更新的加州海岸計畫裡，公共通行必須符合新的法規，並反映於加州海岸步道(CCT: California Coastal Trail)與整體街道。

表 2- 5 加州海岸公共通行議題與策略

策略	實施項目 / 措施
實施加州海岸步道	- 完成加州海岸步道 - 跨域管轄範圍 - 確保加州海岸步道的海岸線的連結與相關單位合作 - 凸顯千年古道遺產的重要性 - 海岸委員會與國家公園的協商
擴大非自動車運輸	- 整備街道需求 - 海灘接駁車 - 自行車規劃
公共通行損失預防	- **侵犯公共通行** - **海灘上的暫時性活動** - **包覆式的海灘與通行路徑** - **廢棄街道** - **擋住的公共通行** - **封閉式道路** - **停車限制** - **門票與停車收費** - **誤導性的標誌與標線**
休閒海灘評估	- 充分改善開發所帶來的影響，如影響大眾的休閒娛樂 - 涉及影響休閒沙灘與海岸線結構的開發，將由海岸委員會評估
綜合海水浴場管理	- 針對於海灘上各種的休閒活動或節慶活動，都須被定義為海岸開發，並需要取得海岸許可證，以管理野生動物保護、大眾休閒娛樂與通行。

資料來源：本團隊整理自加州更新海岸計畫土地利用規劃政策，2013

表 2- 6 加州海岸公共通行損失預防施措施

策略	實施項目 / 措施
侵犯公共通行	- 減少侵占 - 私有沙灘區的適當性 - 移除未經授權阻礙公共通行的設施物，包括圍籬、指示標誌與禁示標誌 - 持續限制影響公共權益的濱海住宅設置，並維護濱海街道與都市利用的權利。
海灘上的暫時性活動	- 限制大型商業活動或夏季活動於海灘使用的影響 - 臨時性活動必須提出交通調度、牌誌、環境清理、市民使用影響等舒緩措施
包覆式的海灘與通行路徑	- 確保現有公共通行保持對大眾開放，並無附加干擾與限制。 - 被保護封閉的區域範圍，必須低於平均高潮線。 - 封閉的公共海灘不能向海岸委員會原管轄區申請，包括平均高潮線向海區域。 - 封閉的海岸將不被許可獲得海岸開發許可證。 - 自水體至內陸海灘濕沙地之 20 英尺區域，應許可公共通行。 - 對於限制公共通行的安全評估，應定期重新評估。 - 碼頭與平均高潮線區域，必須確保公共通行權利 - 對於提供公共通行權的碼頭，可要求海岸開發許可 - 取得海岸開發許可，一年內的定期維護關閉是被許可的。
廢棄街道	- 為確保維護公共通行權利，若允許部份街道廢棄，則需更換公共停車場區域，及創立公共通行設施與元素以取代之。
擋住的公共通行	- 拆除封閉道路的阻隔欄杆。 - 因公共安全所封閉的道路，應提供替代道路。
封閉式道路	- 禁止設置大門、警衛室、障礙設施或限制通行範圍的設施。 - 禁止新建私人街道與改變公共街道至私人街道上。
停車限制	- 禁止於海岸帶建立新的優惠停車區。 - 公共海灘與公園停車場應採取最低收費標準。 - 禁止公共街道上公共停車場的限制。 - 公共停車場空間的替換，需位於最接近、最具彈性的空間內。
門票與停車收費	- 保留海灘停車場為免費資源，為所有市民提供便利的通行。 - 提供免費的行人與自行車入場，作為中轉服務。
誤導性的標誌與標線	- 未經授權的紅線標線應去除。 - 標誌與標線可以明確地指認出公共與私人土地邊界，但不得作為限制公共通行。

資料來源：本團隊整理自加州更新海岸計畫土地利用規劃政策，2013

圖 2- 4　加州海岸公共通行規劃圖 ， 資料來源：
http://ci.carmel.ca.us/tasks/sites/carmel/assets/File/general_plan/Coastal_Access.pdf

2. 風景及視覺資源

海岸的風景資源保護為地方海岸計畫的核心部分，依據海岸法第 30251 條(Coastal Act §30251)，海岸的風景與視覺品質為受保護的公共資源。依據現場及周邊環境特色，風景資源可為海岬、海岸線、沙灘、海岸峭壁、沿海潟湖、沼澤地、農村農田、牧場、森林山坡、山坡、山脊、山峰、城市化港口、碼頭、海濱地區。其他如公共賞景區與風景廊道的文化特色、歷史或自然點設置，亦為風景資源。

而更新海岸計畫土地利用規劃政策(Updating LCP Land Use Plan Policies)，主要為確保風景的優美景色與山水風貌，可得到完善與必要的保護措施，因此更新的風景及視覺資源應包含下列項目：

(1) 指認公共視覺走廊與視域點

(2) 指認高度風景海岸區

(3) 指認具特色社區及街區

(4) 陳述具侵犯大眾視覺與風景區的開發

(5) 陳述須被保護的風景及視覺特徵

(6) 海岸視點與視覺品質保護政策

(7) 土地使用與區域規劃需符合風景及視覺品質保護

(8) 保留新的開發將不會遮蔽視覺的評估方法

(9) 確保新的開發與周邊自然景觀相容的評估方法

(10) 保全具特殊價值與特徵的社區

(11) 歷史保存措施

(12) 確保標誌與廣告牌不會影響海岸景色的規則

(13) 照明限制

(14) 恢復與提升海岸視覺品質的措施

(15) 謹慎的設計審查程序

(16) 分級管制，以減少自然地貌的改變

(17) 永久保留重要的視覺點與視覺通暢性(如，開放空間、保護地役權)

(18) 制訂穿越風景區與特殊區域的公路開發及設計準則(如，橋軌、護欄的設計和美化標準，以保存特殊視覺景觀與鄉區風貌)

表 2- 7 加州海岸風景及視覺保護實施策略

策略	實施項目 / 措施
受保護的視覺指認	- 視線內的一切公共遊憩區與公共賞景區(公園、步道、沙灘) - 可被看見的景觀(海灘、開放式水景、森林、山坡、歷史建築) - 禁止與控制具影響視域關鍵的公共或私人開發，包括選址與發展標準 - 規範開發物件之尺寸、材料、設計 - 開發計畫必須通過設計審查，以保護風景視覺品質

策略	實施項目 / 措施
具特色的社區及街區	- 以一系列的住宅設計，如特徵態樣標準、高度限制、景觀處理、街道及公共設施的設計標準 - 優先考量土地使用，包含混合型商業用途、遊客與住宅聚落 - 限制新的商業活動，以保存多元化的土地利用模式，提供高品質人行導向的環境 - 保留開發規模尺度與新建築的設計審查標準 - 新開發必須融合周圍自然特徵與因應敏感區特性 - 允許相容於在地資源與自然資源的土地使用，包括保存植被與開放空間
視覺評估	- 利用新的技術與視域評估任何影響視覺品質的開發行為 - 記錄現存的視域觀點(位置、高度、結構特徵)，評估未來潛在的視覺侵犯程度 - 植栽設計與建築材料標準，要求視覺美化細節
夜間照明	- 在考量風景資源及政策，保護夜空沿海景觀，可以禁止某些區域夜間照明的需求 - 停車場及風景區，照明應低於 2 英尺的高度，光罩朝下，並使用低於 60 瓦或同等之照度。 - 安全照明與住宅區照明，應限制於 60 瓦 - 必要的車道最低照明，應低於 60 瓦或同等於之照度 - 工地、運動場或私人遊樂設施，始可允許沒有照明設施 - 開發許可的申請人應提出相關執行照明限制的執行紀錄（契約） - 於候鳥遷徙期間，必須實施與制訂侯鳥遷徙監測計畫，以避免候鳥產生照明的負面影響
電信設施	- 針對高達 75 英尺以上的信號發射塔與電信設施，應有選址、設計與避免視覺影響之規範。 - 地方政府應確保地方海岸計畫符合聯邦法（Federal law）之電信是用選址要求 - 利用構造物的偽裝，如櫚樹或松樹樣態的設計，減少視覺衝擊
標誌和廣告牌	- 依據州及聯邦法律規定（如加州商業與職業法典第 5412 條 California Business and Professions Code Section 5412）
景觀遮蔽	- 使用低生長的樹種綠美化 - 進行現有綠化維護 - 進行景觀規劃設計、植栽種植與養護 - 景觀設計應定期重新評估，且應符合與應用保護該區域之風景與視覺資源

資料來源：本團隊整理自加州更新海岸計畫土地利用規劃政策，2013

(四) 美國「海岸社區的永續發展」

海洋和大氣管理署與環保署合作促進海岸社區永續發展

美國沿海地區的人口和建築環境正在快速增長。2011 年，53%的美國人口生活在沿海地區，預計到 2020 年將增長至 81%。直接影響沿海社區與自然資源保護的平衡，以及可持續經濟增長的能力。同時氣候變遷將進一步挑戰沿海社區，以及政府管理沿海資源和保護人民健康安全的目標。

為了幫助社區應對這些挑戰，美國環保局和國家海洋和大氣管理局（NOAA）達成了共同協議1，以保護沿海地區居民與遊客的安全、健康與財產。根據該 MOA，各機構將透過與當地社區和其他政府實體合作，為海濱社區提供必要之工具和資源，包括了：

- **技術援助和培訓**：向社區提供技術援助和培訓，以幫助他們實施更可持續的建築和土地利用做法。
- **創新的訊息平台**：開發創新的網絡工具，向感興趣的社區和其他利益相關者提供必要的科學和技術信息。
- **彙整國家海岸資訊**：合作開發國家沿海條件報告，使用國家機構收集和分析的數據描述國家沿海水域的狀況。
- **支持地方計畫**：項目支持以地方為基礎的計畫項目，側重於沿海社區的公平發展和氣候適應。

而至目前，重要的工作成果包括：

1. 擬定 “海岸和海濱社區的聰明成長”指南，
2. 為 400 多個沿海社區官員提供了韌性和聰明成長的培訓課程，
3. 合作援助沿海社區的聰明成長計畫，
4. 幫助沿海社區審查與實施聰明成長方案，
5. 協調聯邦住房，交通和其他基礎設施投資。

---

[1] MEMORANDUM OF AGREEMENT BETWEEN THE U.s. DEPARTMENT OF COMMERCE NATIONAL OCEANIC AND ATMOSPHERIC ADMINISTRATION AND THE U.S. ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY (NOS Agreement Code: MOA•20\\•OOS/8213)，詳參 https://www.epa.gov/sites/production/files/2014-12/documents/2011epa_noaa_moa-signed.pdf

海岸社區的聰明成長指南

該項指南依循聰明成長（smart growth）的十大原則，闡述說明海岸和海濱社區永續發展的願景，透過實際案例說明操作方法與經驗，並提供規範與獎勵的落實工具。以下彙整該指南之十大原則內容與落實工具：

原則 1：妥善組合依海型與非依海型的混合土地使用

與傳統土地分區發展概念相反，混合土地使用創造了活力可持續的社區。將住宅，商店，辦公室，學校靠近發展，讓人本交通更容易取代車行，社區可以更有效利用現有基礎設施，以服務於住宅，商業與公民生活。在海岸和海濱社區，將土地利用與海濱相結合，包含將海岸地區獨特視覺，歷史和自然特徵融入居民和遊客的日常生活；妥善結合依海型使用與非依海型使用，以提供更穩定的經濟基礎。

關鍵行動	政策，工具和實施技術
採用支持混合用途開發的分區政策和建築規範	● 允許水平垂直混合使用的重疊分區或和特殊分區 ● 採用建築型態設計規則(form-based code)，而非使用規則
規劃依賴水的娛樂，商業和工業用戶的需求	● 利用願景規劃來取得社區對海濱產業的支持 ● 制定海岸總體規劃，指導陸地之使用 ● 制定港口管理計劃，來指導水上活動 ● 制定特別區域管理計劃，以補充現有計劃對特定區域自然資源的保護
實施支持混合用途的財政政策和激勵措施	● 使用既有分區，減稅和免稅手段，降低關鍵海濱產業活動成本 ● 建立增稅融資區，改善基礎設施，支持依海型使用

原則 2：利用緊湊的社區設計，增強，保護海岸環境，提高海岸公共通行

海岸社區受到海岸自然邊界的限制，高效的土地利用更形重要，同時亦因高災害風險，需要採用社區和建築設計方法，提供妥善的發展模式。緊湊的社區設計通過更高的密度和更窄的街道，適應海濱地區的發展。通過為新建築，現有建築的再利用和停車的創新解決方案（在要素 8 中討論）的較小的建築空間，緊湊的建築設計可以留下未開發的土地以吸收雨水，降低不透水面積，減少逕流、洪水和雨水排水需求，有助於更好的水域環境。

關鍵行動	政策，工具和實施技術
提供激勵，鼓勵提高密度	● 提供地板面積比（FAR）獎金 ● 提供密度獎金 ● 畫設重疊分區 ● 擬定設計指南
創建可步行社區，強調通往海濱和沿著海濱的人行通道	● 擬定公共通行計劃 ● 使用環境敏感方法(Context Sensitive Solution) 設計街道 ● 行人使用優先 ● 提供多元交通選項（例如，水上運輸，自行車，鐵路） ● 創造將海濱連接到公園，綠道和其他開放空間的網絡 ● 發展社區街道標準，以確保街道連接設計
創造適宜之建築與街道規模	● 使用型態設計規則(form-based code) ● 採用有適當尺度規範，而非依個案討論的分區和許可審議制度
維護和增加海濱地區的景觀	● 通過高度退縮與密度限制，維持通道和視野 ● 使用海濱總體規劃
將災害減緩措施機制納入地方綜合資本規劃和法規	● 參與減災規劃 ● 在計劃和法規檢討時，考慮減災措施
在基地、社區和區域尺度鼓勵綠色基礎設施方法，以提高對自然災害（包括氣候變化影響）的適應能力	● 評估和保護關鍵區域作為緩衝區 ● 設置海濱退縮區以減輕自然災害 ● 開放空間保護計劃（社區規模的綠色基礎設施） ● 畫設洪氾地圖和保護 ● 落實綠色基礎設施與 LID 應用 ● 使用環保局（EPA）水質記分卡使當地法規和條例與水質目標相一致

原則 3：提供系列住宅和選擇，以滿足季節性和永久居民需求

海濱社區面臨著為永久和季節性居民和工人提供住房的額外挑戰。遊客的季節性湧入和對第二套房的需求可以壓倒度假城鎮或度假目的地的現有住房供應，提高價格並增加已經與水附近土地相關的成本。結果是，對於大多數勞動力，例如警察，教師和零售僱員來說，住房是負擔不起的，社區需要成長和繁榮。這些員工可能選擇忍受來自廉價內陸地點的長而昂貴的通勤，

造成擁堵和污染。從長期來看，可負擔得起的住房選擇有助於保護環境和保持當地經濟的可行性。

關鍵行動	政策，工具和實施技術
提供系列住宅類型	● 創建包含區域，這需要新建築包括部分合宜住宅的單位 ● 為多戶和租賃單位的建設增加分區 ● 允許在海濱設施附近增加密度 ● 考慮船舶活動，同時解決公共通行和環境影響 ● 提供季節性租屋和旅宿
促進永久和季節性居民的經濟適用住房	● 提供勞動力住房（例如，單間住宿項目，大學宿舍轉換） ● 為永久和季節性工人制定鄰近工作住所方案 ● 允許附屬住宅單位
為永久和季節性居民維持經濟適用住房	● 社區土地信託在購買和出售房屋時保留相關土地的所有權，降低買家的成本，並確保長期的負擔能力 ● 制定契約限制，以維持永久的負擔能力

原則 4：透過開放公眾通往海岸與沿海使用之實際通道與視覺景觀廊道，創建可步行社區

對於海濱社區，改善行人與水之間的聯繫可增加對步行和騎自行車的興趣，並有助於減少季節性交通的壓力。行人與海岸的連接，可以透過街道，路徑和路徑連接產生實質空間性的改善。此外，還可以通過視覺設計建築環境，保留海景，並鼓勵居民和遊客步行前往海濱。將建築環境定位於促進公眾親近海岸，並鼓勵欣賞這種寶貴的資產。

關鍵行動	政策，工具和實施技術
混合土地使用和建築設計物，促進行人使用和海岸景觀	● 採用能夠兼容海濱多用途發展的政策和法規 ● 採用建築規範，沿海岸建立適當建築高度，並確保特定景點或觀景區的可見性 ● 連接建築物、街道和路徑到海濱的通道 ● 在步行或接駁可及海岸與中心商務區距離，設置停車設施
為步行，和其他非機動化旅行方式提供安全和支持性基礎設施	● 建立一個人本交通總體規劃，支持良好的人行道，狹窄的街道，自行車道，路邊停車場，街頭藝術和適當規模的綠色基礎設施 ● 通過街道設計標準和速度控制措施確保行人安全 ● 為行人，騎自行車的人和“藍色踪跡”用戶提供地圖

	（包括旅遊和興趣點），指示牌，以及划船存儲設施，機架和碼頭指南 ● 提供良好的行人通道和自行車道 ● 評估和考慮預期海平面上升的影響。
擴展和管理海岸之公共通行	● 進行既有公共通行區域普查，與未來發展的評估比較 ● 評估最適通行需求與區位，以為優先推動公共通行計畫之依據 ● 確定潛在資金來源，以支持徵收建置經費 ● 在停車場，公共交通和海岸間提供有吸引力和安全的通道

原則 5：充分利用海濱的遺產，營造獨特，有吸引力，具強烈地方感的社區

內陸社區用於確保新的增長和發展增強地方特徵的許多方法也適用於海岸社區。海濱和沿海社區由海岸的景色，聲音和氣味所定義；在碼頭或碼頭上的活動，和船，魚類游泳的機會。雖然歷史上多利用其位置用於造船，魚類加工和倉儲等行業，但隨著時間的推移，許多支持這些活動的建築物和碼頭已經失修。但社區可以活化使用被忽視的歷史建築和結構。保護和恢復燈塔、港口和公共碼頭，創造歷史聯繫，吸引遊客和居民。這些特徵不僅代表了說明社區地方感的有形資產，而且也是加強當地經濟的重建的中心點。

關鍵行動	政策，工具和實施技術
了解社區的資產	● 普查社區資產 ● 撰寫社區的生態史 ● 將社區資產清單和生態史納入到願景規劃
社區未來願景	● 使用視覺偏好調查 ● 進行願景調查 ● 納入公民諮詢委員會建議 ● 考慮氣候變化的潛在短期和長期影響
將社區願景納入新發展和重建項目的政策和規範	● 採用設計指南 ● 採用建築型態設計規則(form-based code) ● 要求新發展項目將公共魅力納入計劃制定過程
將歷史和文化結構納入發展項目，包括工作海濱特徵，如建築物，碼頭和碼頭。	● 實施歷史保護區 ● 實施稅收激勵措施以保護歷史資源 ● 為歷史建築的再利用提供資助 ● 實施利用社區海濱遺產和自然資產的經濟發展議程

原則 6：保留開放空間，農田，自然美景，以及表徵和支持沿海和海濱社區的關鍵環境領域

沿海和海濱社區取決於產業，海岸景觀和生態系統。表徵水土移動邊界的動態自然過程創造了對地方生態和經濟至關重要的美麗景觀。淡水和潮汐小溪，沼澤，懸崖，沙丘，河口和海灘交織在一起，支持提供寶貴服務的複雜生態系統。濕地提供關鍵棲息地，減輕洪水，捕獲和保留沉積物，幫助保持污染物不會到達下游水域。河口為商業和娛樂性魚類提供必要的苗圃。沙灘和沙丘系統保護海岸線免受侵蝕，風暴和海平面上升的自然災害。由體育和商業捕魚，娛樂，旅遊，退休人士和藝術家社區等活動，推動當地經濟，依靠支持他們的自然資產。

關鍵行動	政策，工具和實施技術
預測海岸動態和自然過程，並管理生態系統以適應人類活動造成的變化	● 進行社區脆弱性評估，以確定自然災害風險;模型未來情景;包括參與式方法來了解社區感知的風險 ● 將社區減災計劃與社區綜合計劃相結合;納入分區，資本支出計劃和其他當地土地使用管理工具 ● 使用綠色基礎設施資產（如自然緩衝區）以適應氣候變化帶來的預期風險 ● 通過收購，滾動地役權，生活海岸線，緩衝區和退縮，或綠色基礎設施/ LID 雨水管理實踐，保護，恢復和增強脆弱海岸線
保護，維護並在可行的情況下恢復生態系統，包括淹沒的土地和岸上棲息地	● 使用綠色基礎設施規劃來識別社區和區域環境資產 ● 指定海洋或陸地管理區域 ● 使用購買發展權，轉讓發展權，以及土地或海洋保護協議，以保護關鍵地區 ● 使用最佳管理實踐，促進雨水滲入，本地物種和生活海岸線 ● 保護或恢復需要支持生態系統功能的自然區域之間的連接 ● 定義適當的指標，以便隨時間測量和監測生態系統功能和健康 ● 根據目標和社區願景製作報告卡和說明性地圖，使科學與管理重點保持一致，並向公眾傳達結果
保留開放空間和自然土地的景觀資源和娛樂機會	● 與社區土地信託合作，保護高優先級土地 ● 在分區計劃範圍內指定水道或沿海景觀的保護 ● 創建自然保護區，遠足和藍色小徑 ● 利用有針對性的資金用於開放空間和棲息地保護 ● 根據當地情況和限制規劃和管理沿岸水域的具體用途

原則 7：加強和指導發展朝向既有社區，並鼓勵活化海濱。

在許多沿海和海濱地區，水邊的物業是主要的重建目標，因為它們在社區的歷史中心或附近，與陸地和水上交通方式有很好的聯繫，並且靠近工作，服務和旅遊景點。海濱復興可以增強歷史，文化和景觀資源，支持社區努力保持強烈的地方，同時保護水和其他自然資源。然而，重建海濱物業可能帶來挑戰和機會。歷史建築是獨特的，潛在有利可圖的重用機會。但為了鼓勵他們進行裝修，社區可能必須採取“康復”法，以抵消新建築的標準建築規範可能包含的意外的重建障礙。由於存在受保護，受威脅和瀕危的物種以及污染物徑流的可能性，沿水的棕地活化也可能相當複雜。此外，為支持傳統上依海型使用的重建可能導致遷移和高檔化。此外，所有沿海和海濱社區都需要考慮他們對自然災害（如風暴和洪水）的脆弱性，振興海濱不應使社區更容易受到自然災害影響。

關鍵行動	政策，工具和實施技術
促進以社區為基礎的海濱復興	● 進行社區脆弱性評估，以確保針對適當的地區重新發展 ● 創建海濱總體規劃 ● 使用特殊區域管理計劃 ● 使用港口管理計劃 ● 使用增值稅融資 ● 創建業務改進區
通過保留，升級和重用現有屬性來促進填充開發	● 修復當前基礎架構（修復首先的策略） ● 採用發展激勵措施，如在現有基礎設施領域的快速許可程序 ● 為新開發創建策略
為新使用改造歷史海岸	● 建立或促進具有相關激勵措施的歷史保護區，如稅收抵免或地役權 ● 建立歷史海濱（或其他地區）建築物翻修規則
清理和再利用棕地	● 使用州和地方褐地評估和清理計劃

原則 8：提供各種陸上和水上交通選項

雖然海濱和沿海社區分享了內陸社區面臨的許多與交通相關的問題，但它們與海洋造成了明顯的交通挑戰和機遇。所有社區都在交通擁堵;在海濱社區，這種擁擠情況可能由於當地地形，橋樑，季節性遊客和部分年份居民的激增以及基於海洋的貨物運輸的中心輻射性質而加劇。停車在任何充滿活力的經濟中心都可能是一個挑戰;季節性和周末海濱遊客亦形成挑戰。

關鍵行動	政策，工具和實施技術
加強水基公共交通，並將其與行人和陸地過境系統聯繫起來	● 鼓勵水上公共交通選擇，特別是那些容納步行乘客（例如渡輪和水上出租車） ● 協調水基公共交通與陸上系統和時間表（例如，鐵路，公共汽車） ● 將過境導向的發展原則應用於水上出租車或渡輪碼頭區，使用高密度，多用途項目吸引水上運輸車
運輸選擇考慮貨物和人員的流動	● 確保多式聯運（例如，港到地面運輸，鐵路，空運）的效率， ● 協調海運和港口計劃，當地土地利用計劃，陸地運輸和基礎設施計劃
計劃季節性交通需求	● 對停車或收費使用可變定價政策 ● 考慮汽車和船隻的接駁規劃 ● 改善行人通道 ● 遠離水岸選取設置停車場 ● 在季節性高峰期間增加接駁車服務

原則 9：通過一致的政策和協調許可程序，使發展決策可預測，公平和效率

在海濱和沿海社區，必須平衡發展，娛樂用途和保護環境之間的強烈且經常相互競爭的需求。發展的不確定性可以通過沿海岸施加的地方。通常，規劃和許可機構具有不同的作用和責任，必須加以協調。通過創建一個容易理解，可預測的發展過程，海濱和沿海社區可以創造一個更有可能生產滿足多個社區目標的項目的氣候。這可以通過有效協調各監管機構，提供非監管激勵，並允許地方發展政策的靈活性來實現。

關鍵行動	政策，工具和實施技術
就未來增長的願景達成共識	● 採用設計方案，全面計劃和其他利益者的願景過程
制定使決策可預測和更快，同時滿足社區發展目標和保護自然和文化資源的過程	● 創建一致的跨機構審核標準和流程 ● 使用一站式服務進行機構間審查 ● 制定型態設計規則(form-based code)、模式圖書和設計指南
使開發過程透明，公平，包容	● 制定易於理解和應用的發展政策和法規 ● 使用已發布的項目審核時間表 ● 建立在線數據庫顯示項目狀態

	● 使用各種利益相關者參與過程，包括社區會議，設計魅力和在線討論論壇
提供集中，易於訪問的信息	● 製作概述流程的出版物和網站 ● 創建在線數據庫 ● 使用一站式服務獲取有關許可過程的信息

原則 10：鼓勵社區和利益攸關方在發展決策中合作，確保維護公眾對海岸的利益和權利

由於利益相關者的多樣性，公眾親近海岸的需求以及利用海濱資源的競爭利益，包容性規劃過程對於海濱和沿海社區至關重要。在水上和水附近發生的事情可以增強財產價值，支持企業，增強社區對自然災害的抵禦力，並極大地影響社區的整體生活質量。

關鍵行動	政策，工具和實施技術
制定能包容最大化參與之過程	● 進行利益相關者分析 ● 會議應容納所有利益相關者（包括季節性居民） ● 進行個人與小組會談 ● 通過郵件進行社區調查
在不同的利益相關者之間形成共識	● 讓所有利益相關者設定目標 ● 進行現地旅遊和研討 ● 進行願景偏好調查 ● 舉行社區願景討論 ● 執行政策審計，以確保計劃、規範和法規與社區願景一致
使用適當和透明的會議和溝通技巧	● 使用研討解決複雜的設計問題 ● 使用訓練有素的會議輔導員 ● 採用溝通策略，保持所有感興趣的選區更新和參與 ● 使用地理信息系統（GIS）創建描述替代發展情景的地圖 ● 使用可視化軟件分析替代開發方案
與對沿海自然資源擁有管轄權的各級政府合作	● 採用特殊區域管理規劃 ● 進行聯合沿海許可審查 ● 當聯邦機構徵求對環境影響報告的投入時提供反饋

二、海岸景觀資源之保育與管理

(一) 日本沿岸區域圈綜合管理與濱海景觀指導方針

日本的海岸資源類型與海岸發展型態較與臺灣相類似，日本的國土交通省主要為負責日本海洋與沿岸區域相關政策的制定與執行。自 2004 年開始，國土交通省之下設置以相關部局首長為成員之「沿岸區域政策聯絡會議」，檢討海洋與沿海區應有的作法，於 2006 年 6 月，擬定「國土交通省海洋/沿岸區域政策大綱」，主要針對「關於海洋/沿岸區域政策的基本認識」、「圍繞日本的海洋・沿海區域的現況及課題」、「關於海洋/沿岸區域的政策及其推動」、「施政的推動體制」。

相較於日本的海岸法，我國海岸法較強調海岸的保全工作與環境保育；「國土交通省海洋・沿岸區域政策大綱」則偏重於沿岸區域的綜合管理利用，其主要工作為：(1)確保海上安全；(2)推動國土保安全及防災對策；(3)推動海岸・沿海區域環境保護及保全；(4)恢復海洋・沿岸區域的自然環境及美麗景觀；(5)推動海洋・沿海區域的利用；(6)增進對海洋・沿海區域的親近和理解；(7)海岸・沿海區域的綜合管理；(8)確立與國際社會的協調及合作關係；(9)推動政策時的基本想法。

沿岸區域圈綜合管理計畫研擬指導方針

依據「國土交通省海洋・沿岸區域政策大綱」之沿海區域的綜合管理項目，為解決沿岸區域相關的課題，研訂沿岸區域的綜合管理計畫，而 2000 年沿岸相關的 17 聽制訂了「沿岸區域圈綜合管理計畫研擬指導方針」，並依這此推動全國沿岸區域的綜合管理計畫。

在日本的「沿岸區域圈綜合管理計畫研擬指導方針」明確的定義「沿岸區域」的劃設原則。「沿岸區域」為海岸線夾在陸地與海洋間的總體區域；「沿岸區域圈」為出了海岸線，具有一個自然系統，地形、水與砂土相互影響的範圍。而「沿岸區域圈綜合管理計畫」制訂保護與利用海岸區域的各種項目與指導原則。

而日本沿海區域之省份，於制訂「沿岸區域圈綜合管理計畫」時，須明確的囊括以下項目：

項目	內容
沿岸區域圈的範圍	明確的一個具有自然系統，地形、水與砂土相互影響的範圍。
綜合管理計畫的期限	以 10 年為一期的中長程規劃。
基本方針	依據海岸區域的特性，制訂基本原則，確保良好的環境發展

	與安全性。
基本政策與事項	為海岸區域可參考的發展項目，包括沿海區域整體發展及單獨每個區域之限制措施與倡議項目。
促進措施事項	根據海岸區域的實際情況，推動各方利益的參與合作、綜合治理計畫的評估措施、委託辦理綜合治理計畫的相關管理機構等事項。
其他事項	針對沿海地區的其他特性，給予適當的整理管理措施。

資料來源：「21 世紀の国土のグランドデザイン」推進連絡会議決定，2000

濱海景觀形成指導方針

依據「國土交通省海洋・沿岸區域政策大綱」之恢復海岸・沿海區域的自然環境及美麗景觀項目，為能恢復因填海、沿海構造物的設置，所造成的海岸消失與失去的自然環境，並確保能控制對自然海岸及海濱沙灘、干潟等生態系影響最小化，應進行充分調查，與控制沿岸區域構造物、環境及景觀的協調。針對海岸・沿海區域的自然環境及景觀維護與保全，於「國土交通省海洋・沿岸區域政策大綱」裡特別說明，為推動於沿岸具魅力的空間整備，應依據濱海景觀形成指導方針，作為防災利用與維護良好的海岸景觀，並依據景觀法擬訂景觀計畫，作為地方之公共實施方針。

濱海景觀形成指導方針，明確指出海岸景觀構成的要素(表 3-1、圖 3-1)，並以此做為檢討，進行沿海景觀形成的概念與規劃，以海岸的基礎構成空間，由自然所構成的「自然環境基盤」、沿海空間聚落的「生活環境」、海岸資源的「生態環境」的三角結構(圖 3-2)，並以此空間結構維持濱海景觀的平衡。其範圍包括可見的海岸與在地生活的周圍區域。

表 2- 8 海岸景觀的構成要素

自然要素	人工要素
海岸線	海岸堤防
海濱	護岸
海岸林	離岸堤
海岬與背後山脊	突堤、碼頭
河口	排水道與排水系統

資料來源：本團隊整理自日本國土交通省，2006

圖 2- 5 海岸景觀的自然要素 資料來源：日本國土交通省，2006

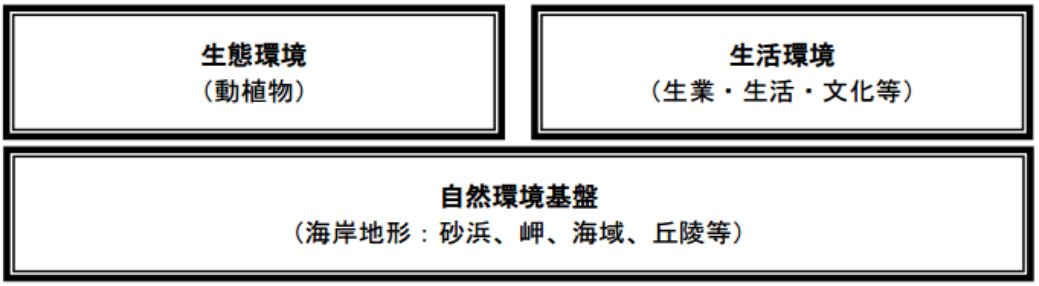


圖 2- 6 海岸空間的組成 資料來源：日本國土交通省，2006

指導方針之調查與分析項目為：

1. **視域空間檢討：**針對沿海景觀於現場體驗，透過「視點」與「視點所通過空間與設施的關係」，由視點從內部空間元件，向外與向內看出的空間元素。換言之，當沿海景觀形成，從「內部視點景觀」和「外部視點景觀」之海岸的兩側進行視域景觀研究，並考量所希望呈現出的海岸空間與視覺影響的關係。

內部視點景觀

外部視點景觀

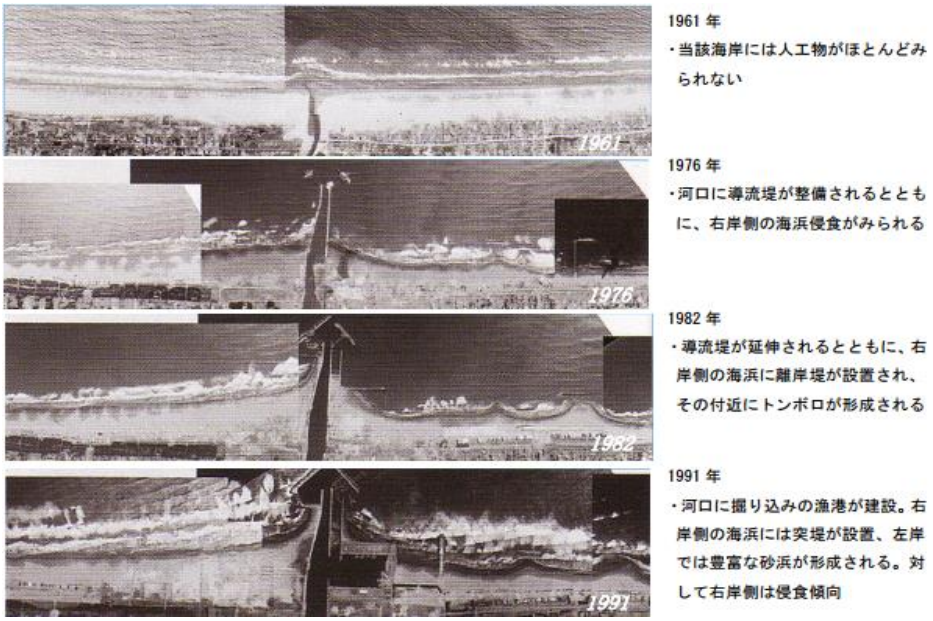
資料來源：日本國土交通省，2006

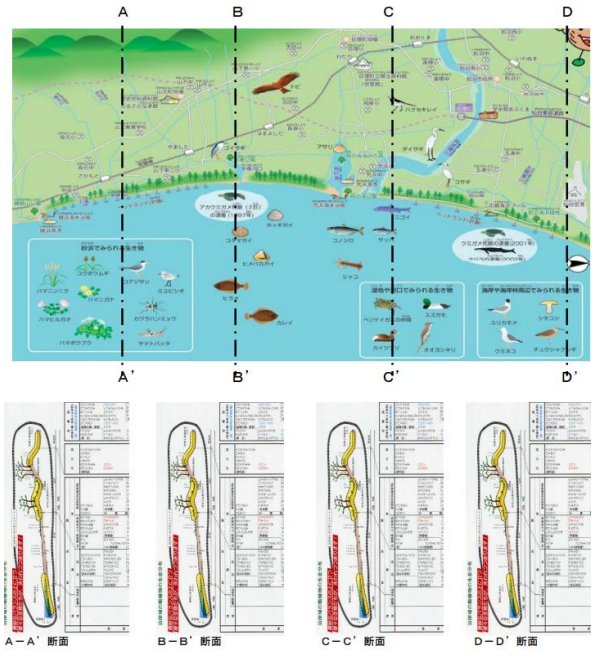
2. **地域特性的掌握**

A. 自然環境變化

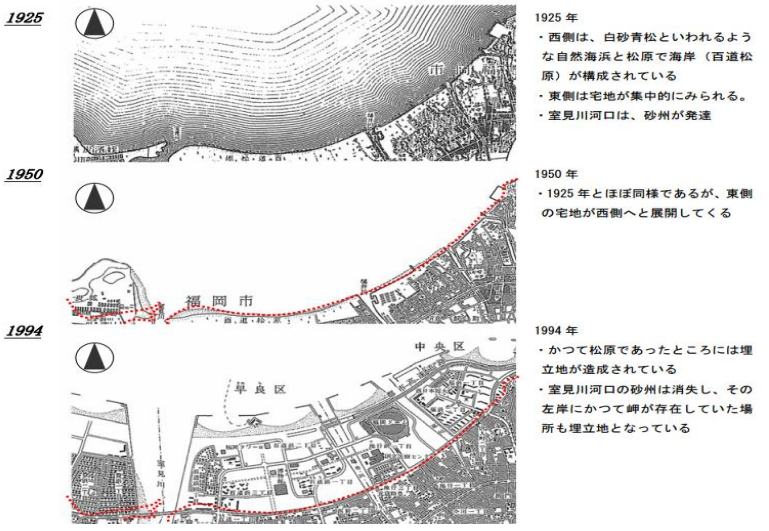
地形為海岸景觀主要構成的要素，為了解自然環境變化，可藉由航

空照片與地形線觀察，了解地景變遷的序列。





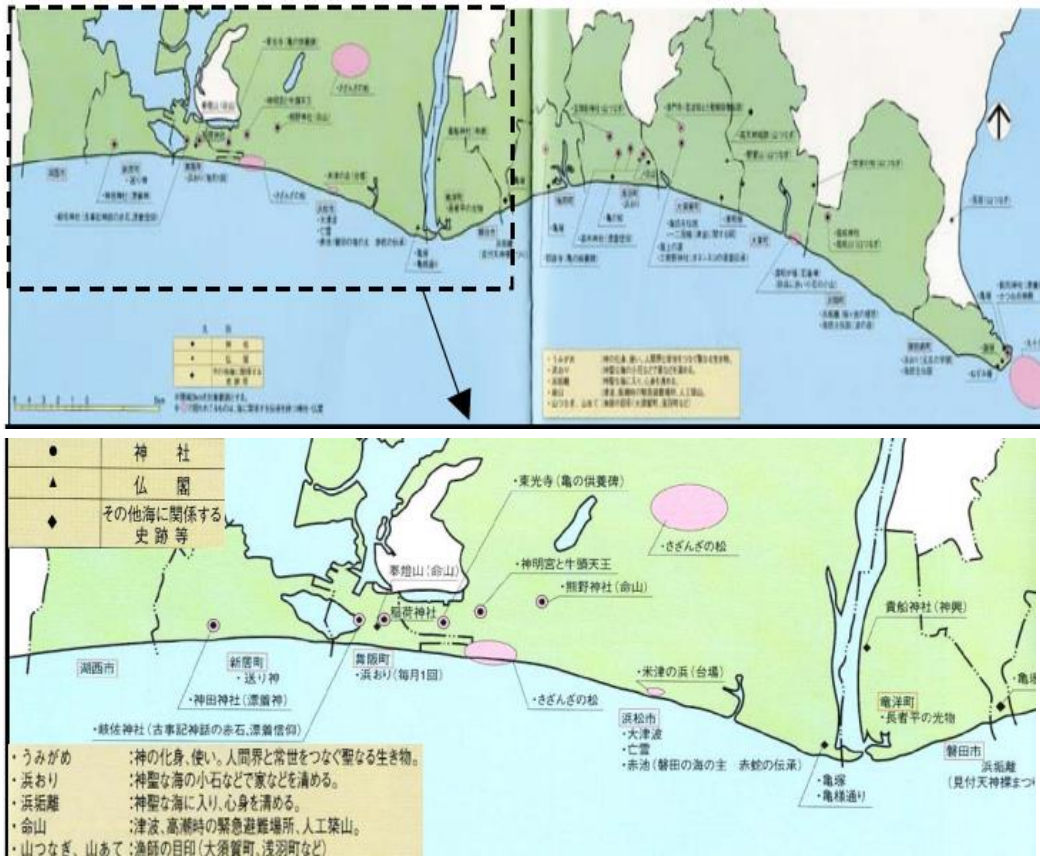
海岸生態環境之剖面分析
資料來源：日本國土交通省，2006



利用空間時序的航照與地形圖 觀察海岸線變遷
資料來源：日本國土交通省，2006

3. **生態環境組成**：生態環境為構成一個具有吸引力的景觀資源，並具有維繫海岸生態資源的機能，透過以水平面上下兩個橫截面，了解棲息地的空間分佈狀態。

4. **生活環境特性**：區域空間內土地使用、歷史文化、生活型態之空間特性與組成，及其沿海與濱海居民的關係。



利用空間分佈圖分析在地聚落與海岸間的關係
資料來源：日本國土交通省，2006

5. **歷史災害分析**：透過了解歷史災害與海嘯風暴之紀錄，分析疏散位置，建置沿海防災帶。

6. **景觀特徵維護**：利用 GIS 地理資訊系統，進行自然環境變化、生態組成、生活環境特性、歷史災害與潛勢災害資料之疊圖分析，與視域景觀分析及景觀修復檢討，以進行景觀保存與視域景觀維護的策略。

a. 景觀元素與資源的疊圖分析

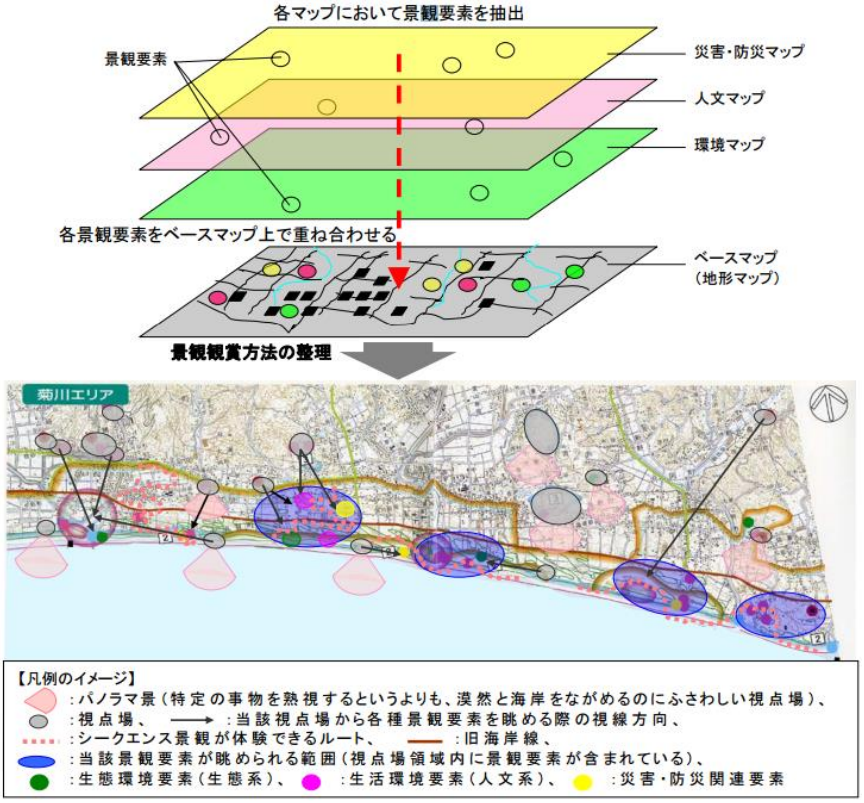


圖 2- 7 景觀資源疊圖分析方法 資料來源：日本國土交通省，2006

b. 海岸比例尺度的視域景觀分析

	近景視域景觀	中景視域景觀	遠景視域景觀
視域距離	0~500m	500~1500m	1500m~
對象物識別界線	■ 人臉(25m)、肢體動作(150m) ■ 單一植栽(200m) ■ 單獨建築物(50m) ■ 具特徵性建物(100m) ■ 顏色與混泥土、瓦片圖案(100m) ■ 窗戶與扶手(350m)	■ 人群 ■ 植栽群與山坡表面 ■ 建築物與其天際線 ■ 聚落牆面	■ 無法看見單一存在的人 ■ 樹林與植被 ■ 聚落建築群或城市景觀 ■ 色彩飽和度與明度差異
對象景觀			
地圖尺度	1/500~1/2,500	1/2,500~1/10,000	1/10,000~1/25,000

資料來源：本團隊整理自日本國土交通省，2006

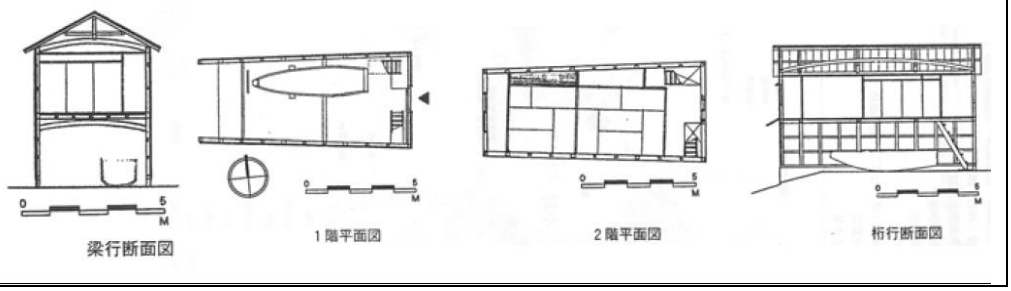
c. 景觀保存與修復檢討

保存景觀確認	景觀風景修復	地域記憶再生
透過視域分析，確認應保存的景觀	移除具劣質的景觀元素與設施	過去曾存在的珍貴景觀
由視域景觀的分析，建立目標風景線 (建立建築高度限制與土地利用項目)	劣質景觀的移除與修復 1. 確認移除物件 2. 確認修復物件 3. 利用植栽與色彩美化及遮蔽	在地景觀再生手法 1. 景觀構成的時間要素與機制 2. 創建一個符合現代意識的意象

指導方針之濱海景觀形的基本策略：

依據區域診斷與調查結果，制訂具空間秩序與和諧的操作策略。並以日本京都府伊根漁港海岸為例。

1. **海岸空間特徵要素**：依據區域診斷與調查結果，將自然環境、利用(歷史與文化)、防災防護等，特徵要素抽取出來。

項目	濱海景觀形成空間特徵要素(日本京都府伊根漁港海岸)
自然環境基盤 (氣象、海象、地形)	■ 青島 ■ 平靜水域的天然良港 ■ 潮汐變化小 ■ 海岸線較不平坦，聚落後方有陡壁山峭
生態環境 (生物相)	■ 青島山與伊根灣四季長青，植被豐富 ■ 海灣內具豐富漁業資源
生活環境 (居住、防護、產業、文化、交通、土地利用)	■ 具規模小漁船 ■ 舟屋為漁村聚落文化特徵 ■ 山後方具有寺廟 ■ 具有夏季傳統祭典，「伊根祭」與「海的祉園祭」有祭禮船與神樂船活動 ＜代表的な舟屋の平面図＞ 

資料來源：本團隊整理自日本國土交通省，2006

2. **空間秩序調和與檢討(濱海景觀形成的理念與目標)：**以沿海空間為基礎，依據空間環境秩序與和諧度，制訂濱海景形成目標圖像與策略目標。以日本京都府伊根漁港海岸為例，其空間結構的秩序為：

(1) 青島山的環繞感

(2) 水面、舟屋、山丘並列的連續性

(3) 海面對應舟屋，及海岸線的水平關係

(4) 海灣舟屋的在地建築樣式

圖 2- 8 日本京都府伊根漁港海岸的濱海景觀空間秩序
資料來源：日本國土交通省，2006

指導方針與景觀法之間的合作運用：

濱海景觀形成策略，必須與景觀法、景觀計畫相互結合，依據景觀協議會與景觀整備機構所指定之景觀重要海岸，必須需依照景觀計畫所規定「景觀重要公共設施」之內容，設置公共設施與遵照其規範。

表 2- 9 日本景觀計畫與重要景觀地區之架構內容

總則	基本理念、國家、地方公共團裡、事業者、住民責任
景觀計畫	景觀行政團體(原則：市町村)
	景觀計畫區域內的行為規範(都市計畫區域內外適用)
	景觀重要構造物、景觀重要樹木的指認 - 地域景觀之重要建築物與樹木指認及保全
	景觀公共設施的整備 - 道路、河川、都市公園、港灣的景觀整備 - 電線共同溝法的特例
	景觀協定 - 民眾參與的細部景觀協定
	景觀機構整備 - NPO 法人、公益法人、在地社區組織
	其他中央機關合作 - 景觀農業振興地域整備計畫策定(農水廳) - 自然公園法的特例(環境法) - 重要文化景觀←文化財保護與修正(文化廳)
景觀地區	都市計畫中指認的特別景觀區
	建築物的型態限制 - 由市町村認定的建築物色彩 - 建築物的高度、牆面位置限制，符合建築基準法
	私人物品及其他行為限制 - 私人物品之色彩規定 - 廢棄物堆積、木竹採伐的規定
	準景觀地區(景觀地區的規範) - 都市計畫區外良好景觀的保全
	地區計畫的特例 - 地區計畫之建築物、色彩的創新認定制度

參 我國海岸地區環境景觀資源與依海型產業發展

一、海岸生態環境景觀特質

四周臨海之臺灣，海岸線全長 1136 公里，全島海岸地形多元變化，孕育各區海岸自然生態與人文地景風貌特色。

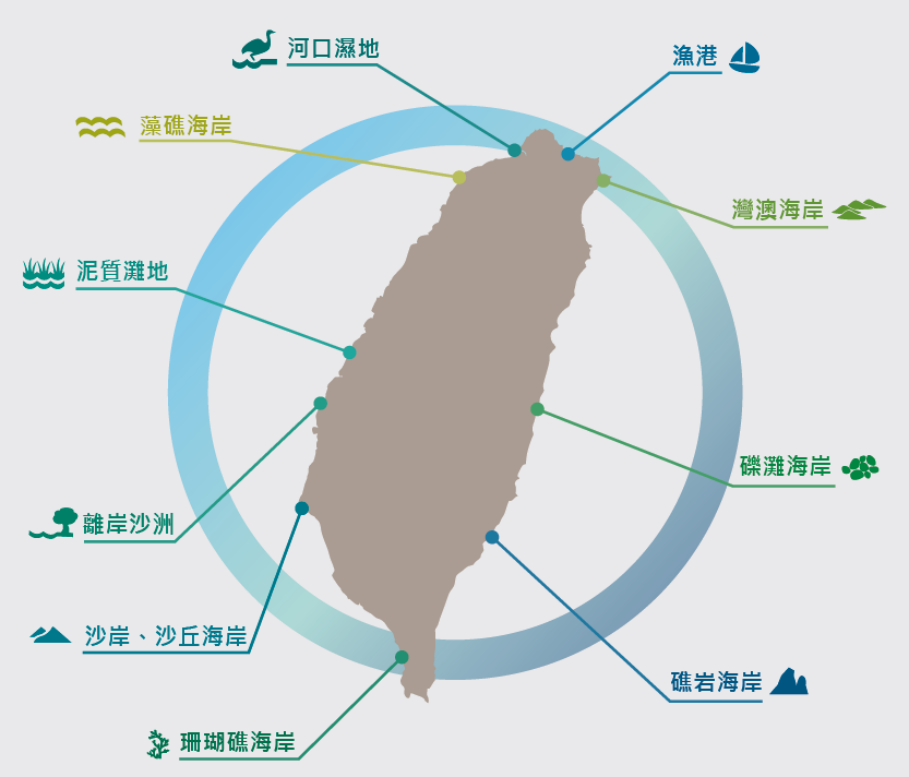


圖 3-1 臺灣海岸類型示意圖

(一) 地質地形與景觀特質

1. 北部地區

和平至北方澳屬蘇花斷層海岸、北方澳至頭城為宜蘭沖積平原海岸、頭城至三貂角為礁溪斷層海岸、三貂角至金山為東北角岬灣海岸、金山至淡水為淡

金火山海岸（淡水河口至三貂角海岸線全長 85 公里，為地形學上著名之「沈降海岸」）、淡水河口以南至南崁溪屬林口台地斷層海岸、桃園、新竹一帶沙丘地形發達。

2. 中部地區

苗栗海岸線南北長約 43 公里，多為平直沙岸，沿岸沙丘及沙洲地形發達，少有礁岸；台中、彰化、雲林為灘地海岸，大安西以南，大肚溪以北多屬沙質灘地，大肚溪以南至濁水溪以北屬泥質灘地，形成沙洲島、泥灘、沙灘、沙丘等景觀，三條崙漁港海岸平直，受強風吹襲及海水侵蝕，此處沙粒與細石不斷堆積，在外海形成沙洲，同時也在內陸形成沙丘的特殊景觀。

3. 南部地區

北港溪至二仁溪口有旺盛之堆積作用，產生廣闊的海岸沖積平原、濱外沙洲、海埔新生地、瀉湖（八掌溪以南至曾文溪口間），外傘頂洲為台灣面積最大的濱外沙洲，南北長 7 公里、寬度約 1-3 公里；二仁溪口至屏東楓港的弧狀海岸，平直且淺，海底地形無明顯起伏，台南至高雄之間的岡山海岸以蚵仔寮海岸侵蝕最為嚴重，呈明顯後退的侵蝕現象，屏東海岸有寬廣的河口、細長的沙嘴與瀉湖，大鵬灣為台灣最大、最完整的囊狀瀉湖及濕地景觀；恆春半島主要是珊瑚礁海岸，沿海地形可分為三大部分 1.楓港至白沙灣之中央山脈延續地形及沙灘。2.貓鼻頭至鵝鑾鼻之珊瑚礁海岸。3.鵝鑾鼻東海岸至九棚之孤立山峰、隆起珊瑚礁、崩崖、風吹沙海岸。

4. 東部地區

東部海岸屬於斷層海岸，清水斷崖自和平至崇德之間綿亙 21 公里，名列台灣八大景之一，主要由大理岩、片麻岩及綠色片岩所構成；七星潭月牙灣，海岸綿長，為大花蓮地區市民遊憩據點；台灣花東縱谷以東地區，數百萬年來，菲律賓板塊不斷向西北移動，推擠歐亞大陸板塊所引發之陸生運動，加上河流及海浪之侵蝕作用，在東部海岸地區形成了河口、沙灘、礫石灘、岬灣、岩岸、河階地、海蝕洞等變化多端的地形地質景觀，重要景觀點有花蓮溪口、牛山、蕃薯寮、石門、石梯坪、三仙台、八仙洞、小野柳等。由知本到台東縣境南緣之間的大武斷層海岸地形，長約 60 公里，為東部斷層海岸最南端的一段。

5. 離島地區

（1） 金門：沙丘、沙灘、海岸是金門重要的地形景觀。金門地區各島嶼之共同特徵是面積狹小、地勢低緩、河流短促、海岸曲折。本島東半部明顯大量出露花崗片麻岩，西半部則以紅土層為主體。

（2） 馬祖：馬祖由有二十多個大小島嶼組成，造就了馬祖的地景的獨特性，海岸地形景觀主要是島嶼的景觀。就景觀的規模而言，有整體的島嶼景觀，也有小的海崖、沙灘等景觀。許多的花崗岩嶼受到海岸作用，被侵蝕成多樣的海岸地形[1]。

（3） 澎湖：澎湖各島地貌為典型的方山地形，海岸線綿長變化，澎湖群島總面積僅 127 平方公里，海岸線總長達 320 公里，陸上地形有風成地形-洋蔥狀風化、流水侵蝕地形-土指，海岸地形有溶蝕盤、壺穴、海蝕拱門、海蝕柱、海蝕溝；澎湖縣境內主要岩石為火成岩與沉積岩，只有花嶼偶然出露極輕度變質岩，最距特色之地質地形景觀為澎湖玄武岩保留區，澎湖玄武岩熔岩流冷卻後即易形成垂直的柱狀節理，這些柱狀玄武岩長年受風化和侵蝕的洗禮，而出現石柱櫛比，或高聳直立，或彎曲傾斜，姿態萬千的地貌奇觀。

（4） 蘭嶼：蘭嶼為台灣與菲律賓之間串連的火山列島之一，全島大部分為山地，最高點紅頭山標高 552 公尺，全島體呈切割台地地形，海岸地形豐富多變有發達的珊瑚礁、海蝕洞、海蝕門、海崖及崖錐；地質屬安山岩質熔岩和安山岩質集塊岩所構成，島上山頂有很後的紅土層堆積，是 200 萬年來母岩不斷風化的產物。

（5） 綠島：為典型的火山島，島上昭日溫泉為世界三個海底溫泉之一，仍可見活山活動徵兆；全島幾乎由火山碎屑的集塊岩、火山灰、火山砂及安山岩熔岩組成，其他有隆起珊瑚礁、海岸及河流之堆積物、現生之珊瑚礁及紅土層等；最高峰火燒山標高 280 公尺、次高峰阿眉山、牛仔山均保有甚佳的火山噴發中心；全島外側珊瑚礁圍繞，有明顯隆起的珊瑚礁地形，岸上可見海蝕柱、海蝕動、海蝕門、階地、海崖、灣澳、珊瑚群礁、白色沙灘等多樣地形。

（6） 小琉球：琉球嶼為一珊瑚礁石所構成的地壘台地，全島被兩條地

[1] 馬祖國家風景區網站，http://www.matzu-nsa.gov.tw/chinese/beauty.htm，最後瀏覽日 95 年 2 月 8 日。

溝切割成四塊台地，一條走向東北至西南形成中央地溝，為島中主要交通孔道（ 由白沙至海子口 ），另一條走向西北至東南，通過島之中央。內陸地表多被珊瑚石灰岩覆蓋，海濱地區則屬於珊瑚礁岩地形或砂土地，中央縱谷地區陡坡為砂頁岩互層，島上土壤乾燥貧瘠，不宜耕種。全島九成珊瑚礁海岸，除了東南方的厚石至台電發電廠一帶，長約 3 公里的海岸為被隆起的石灰岩質珊瑚裙礁海岸之外，其餘大多是窄寬不一的海蝕礁平台，為珊瑚石灰岩長期受到海水侵蝕而形成，少部份為崩崖。本島表面主要為珊瑚礁與石灰岩地形，如烏鬼洞、美人洞、山豬溝等都是珊瑚礁受風化的結果。

（7） 龜山島：全島由火山岩組成，是一座露出在海平面上的火山，依其外貌結構歸類為龜首、龜甲、龜尾三部分，龜首附近仍保有許多火山噴口，形成龜首處硫氣噴口及海底湧泉等特殊地質景觀；龜甲「401 高地」是島的主峰，標高 401 公尺；龜尾因位於兩股海流匯集處，形成長約 1 公里常之礫石灘[2]。

（8） 東沙島及環礁：東沙島位於環礁西側，地勢東北稍高，西南稍低，最高處的海拔約 6 公尺，其外形如馬蹄，東西長約 2800 公尺，南北寬約 865 公尺，周圍海岸線長約 8 公里，全島陸地總面積約 1.74 平方公里。東沙島的西部有兩條沙脊延伸如鉗，環抱一小潟湖如內海，其面積約為 0.64 平方公里，此小潟湖在退潮時水深不及一公尺，其出口處寬度僅約 20 公尺，湖底多為淤泥及有機殘屑所覆蓋。東沙島是由珊瑚及貝類等生物碎屑的堆積物組成，全島覆蓋碳酸鈣質白沙。東沙環礁多暗礁，由於位於古代「海上絲綢之路」及當今重要國際航道，復為颱風主要侵襲路徑之一，因此航海事故迭有傳聞，迄今仍有甚多擱淺船骸。東沙海域有多筆沈船紀錄，水下文化資產豐富。

（9） 太平島：太平島是東西狹長的島嶼，地勢低平，地表之細砂土為珊瑚礁風化所形成，下層為堅硬之礁盤。島之四周均有沙灘，南北側較狹寬僅五公尺，東側寬約二十公尺，西南側寬約五十公尺。沙灘上堆積的細砂白裏透紅，主要為珊瑚和貝殼碎屑，紅色砂係紅珊瑚碎裂而成。太平島附近之中洲礁，為珊瑚礁盤上珊瑚和貝殼碎屑為主之小島。

[2] 交通部觀光局東北角海岸國家風景區（2003）悠遊龜山島神秘的海底世界

表 3-1 臺灣海岸環境景觀特質列表

區域	海岸類型	環境景觀特質	重要景觀資源
北部沉降海岸	東北角岬灣海岸 (三貂角-金山)	屬於岬灣海岸，岬角與海灣交錯。腳甲多呈東北西南走向之單面山，有豐富海蝕地形景觀。	野柳海蝕地形、和平島、八斗子岬灣、海蝕平台、陰陽海、南雅海岸、風化奇岩、鼻頭角、海蝕平台、龍洞岬灣、單面山、澳底岬灣、巨石、福龍沙灘沙嘴、三貂角、卯澳漁村）
	淡金火山海岸 (金山-淡水)	火山碎屑岩低緩群狀地形，受溪流切割形成嶺谷相間地形，溪流呈放射狀順山谷而下，逕流入海，河口與海灣處多砂岸；跳石附近多發達礫灘，岬角處多岩礁藻礁發育。	侵蝕岩岸、階地、海崖、礫灘、岬灣、麟山鼻石滬、麟山鼻、富貴角風稜石、老梅石槽藻礁、石門海拱、金山巨礪跳石海岸、金山燭台嶼、金山岬、沙岸、沙崙沙灘、淡水聚落
西部隆起海岸	林口臺地斷層海岸 (八里-南崁溪口)	礫灘發達、河口附近形成狹窄沙灘、臺地丘陵沒入海中無崖岸	林口臺地、挖子尾紅樹林
	桃竹苗沙丘海岸 (南崁溪口-大安溪口)	海岸平直，僅有狹窄海岸平原與山地相隔，期間有許多海岸沙丘及小沙洲排列分布，為台灣沙丘地形之最。	草累沙丘、觀音藻礁、新竹海埔地蚵田、後龍沙丘、海蝕礫
	中彰雲灘地海岸 (大安溪口-北港溪口)	開廣海岸平原與沖積扇，海底淺平形成浪台，低潮時形成廣大沙灘泥灘，外側形成濱外沙洲，與陸地形成廣大潟湖與海埔地	沙洲島、泥質灘地、沙灘、沙洲、沙丘、蛤蠣、文蛤魚塭養殖
	嘉南沙洲海岸 (北港溪口-二仁溪口)	沙灘延綿但灘地最多在 1—200 公尺，沙丘矮小	離岸沙洲島(外傘頂洲、海汕洲、王爺港洲、網仔寮洲、頂頭額洲、青山港洲、新浮倫洲)、沙洲、鹽田、濕地、潟湖、魚塭、

區域	海岸類型	環境景觀特質	重要景觀資源
			蛤蠣養殖
	高屏弧狀海岸 (二仁溪口-屏東楓港)	海岸平直且淺海海底地形無明顯起伏，早期多沙洲、海灘、潟湖，但因開發目前多侵蝕	瀉湖、沙嘴、興達港、養殖地層下陷、新興箱網養殖、左營海灣潟湖、洲潟海岸、左營海灣、高雄潟湖、旗津沙堤半島、大鵬灣潟湖(港口、沙嘴、沿海蝦池、箱網養殖
恆春半島珊瑚礁海岸	恆春半島珊瑚礁海岸 (楓港-九棚)	以珊瑚礁海岸為特色，地形以低山丘陵台地為主，常見群礁地形及珊瑚礁海階台地，南端有鵝鑾鼻、貓鼻頭各自突出海域形成半島。	出風鼻（岬角）、礫石灘、沙灘、龜山、保力溪口、後灣、萬里桐、蟳廣嘴、關山夕照、龍鑾潭、白沙灣、貓鼻頭、雷打石、南灣、後壁湖漁港、潭子灣、鵝鑾鼻（岬角）
東部斷層海岸	大武斷層海岸 (九棚-台東)	海岸線平直，坡度陡峭，海崖下多為狹窄礫灘。	礫石灘
	花東斷層海岸 (卑南溪口-花蓮溪口)	接近板塊交接處，受劇烈地殼隆起與侵蝕作用，形成數層海岸階地，海岸常見海蝕地形。砂岸間雜於岬角間，但底床多陡峭，砂灘狹窄。	沙灘、礫灘、圓緩山丘、新社-豐濱海岸階地、豐濱-石梯坪隆起岩台、獅球嶼、卑南溪口隆起珊瑚礁、海蝕地形、石空鼻、三仙台、東河沙嘴、都蘭灣、小野柳
	蘇花斷層海岸 (花蓮溪口-蘇澳)	全線為崖高 900-1200 公尺的斷層海岸，除少數河口沖積扇幾無平地。	半島、東澳烏石鼻、岩礁、南澳三角洲平原、觀音海岸、海蝕洞、海岸沙灘、和平溪口三角洲沖積扇、清水斷崖、立霧溪口三角州平原、河階
	宜蘭沖積平原海岸 (北方澳-頭城)	海岸線平滑，為典型沖積扇三角洲。海岸多沙丘與濕地，沙丘形成多排與海岸平行的灘脊地形。	沙丘、龜山島
	礁溪斷層海岸 (頭城-三貂角)	海岸平直多連續海平台、礫石海岸與單面山地形，缺乏灣	萊萊鼻大桶山層平直海蝕平台、天然磯釣場、大溪北關海崖、單面山、豆腐岩

區域	海岸類型	環境景觀特質	重要景觀資源
		澳。陡峭山區逼近海岸，短急與獨流入海溪流在河口崖形成小沖積扇。	
離島海岸	金門、馬祖花崗岩岬灣海岸	花崗岩地質，地勢起伏大且陡峭。地形多岬角、谷地、灣澳，與花崗岩質海蝕地形，部分灣澳地區形成沙灘、礫石灘、卵石灘。	1. 金門：海穴、蜂窩岩、海蝕溝、海蝕洞、海蝕柱、海蝕崖、波蝕棚、海蝕平台、 2. 岩礫灘、礁嶼、陸連島、沙頸岬、沙丘、沙灘、濕地、沙洲、潟湖、潮埔等地形 3. 馬祖:岬角及海蝕柱、顯礁、海蝕崖、海蝕溝、海階等海蝕地形、沙灘、岬灣、沙丘、礫灘、等海積地形
	澎湖群島、綠島、蘭嶼、北方三島、龜山島、釣魚台列嶼火山海岸	火山島（玄武岩熔岩方山）、海岸珊瑚礁、蝕礁、沙灘	4. 澎湖：桶盤嶼、雞善嶼、錠鉤嶼、小門嶼鯨魚洞、西嶼池門、大菓葉等柱狀玄武岩海崖、龍門、鎖港、後寮、西吉嶼礁岩海岸、菜園、西衛、重光、湖西鄉北部砂岸、吉貝、時裡、林投白砂海岸 5. 綠島：昭日溫泉、珊瑚礁、海蝕柱、海蝕洞、海蝕門、階地、海崖、灣澳、白沙灘 6. 蘭嶼：珊瑚礁、海蝕柱、海蝕洞、海崖、崖錐 7. 北方三島:火山口、火山錐、海崖、海蝕洞、海蝕平台、海蝕溝、海蝕凹壁、海蝕柱、壺穴、蜂窩岩等火山地形 8. 龜山島：硫氣噴口、海底湧泉、火山噴口 9. 釣魚台列嶼：無人島嶼
	琉球嶼、東沙環礁、太平島珊瑚礁海岸	珊瑚環礁、熱帶海岸植被	1. 琉球嶼：石灰岩洞地形、珊瑚礁海岸 2. 東沙環礁：礁台、環礁、潟湖、白沙灘、海草床 3. 太平島：沙灘、中洲礁

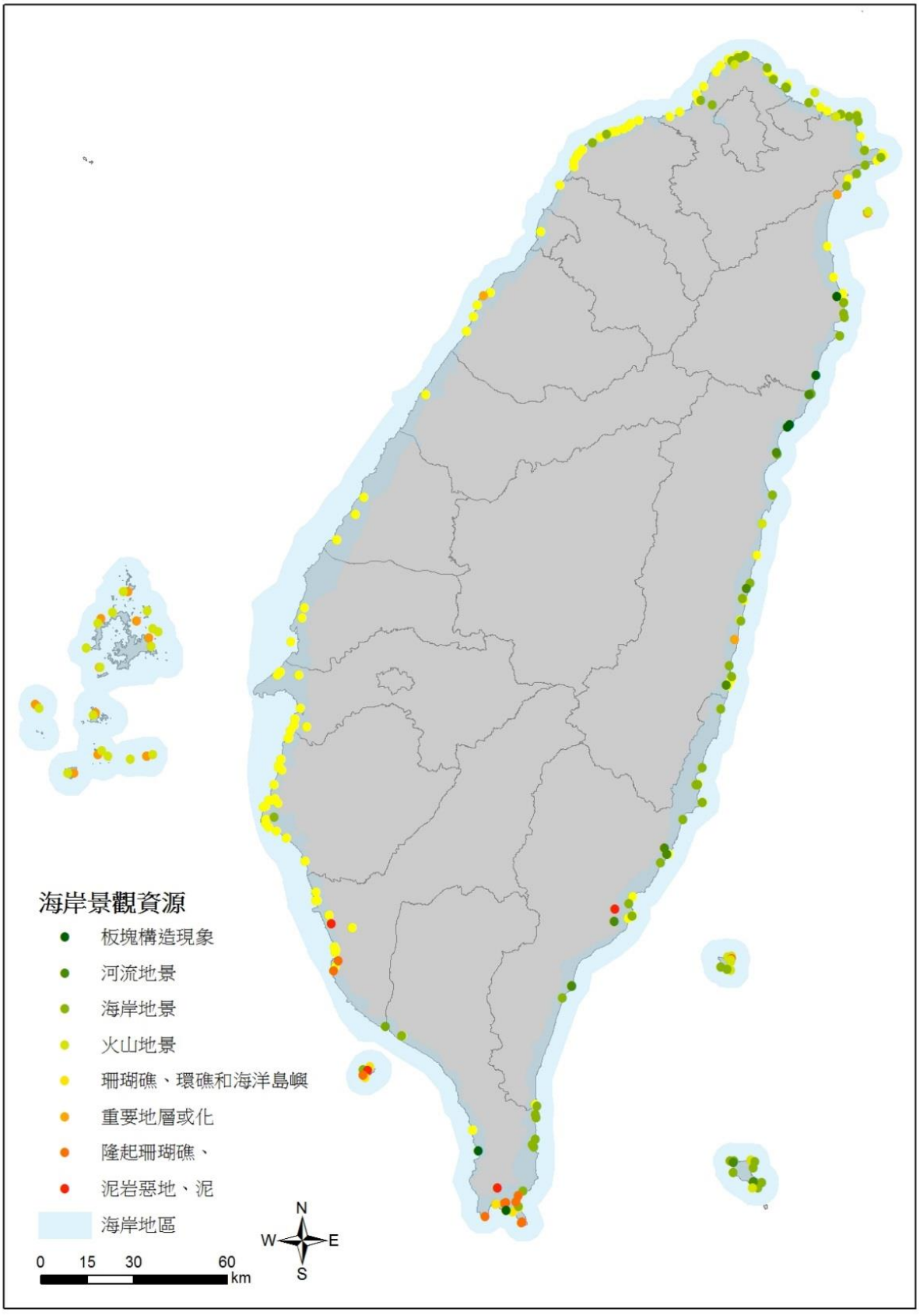


圖 3-2 臺灣海岸地景資源分佈示意圖

(二)生態環境

1. 北部地區

北部地區海岸地形地貌多變，由和平溪口至北方澳幾乎為陡峭海崖、蘭陽平原保有許多濕地（魚塭）、頭城以海崖及岩岸為主、新北市可見陡峭海崖、緩坡、平坦岩岸、沙岸、沙灘、人口稠密的漁港、桃園以南為沙岸、沙丘、河口濕地，因此植物群落變化多元，包括沙灘植物群落、沿岸植物群落、海岸防風林、河口濕地植物群落（竹安溪口、蘭陽溪口、五十二甲濕地、無尾港水鳥保護區、淡水河、後河）、溪口林、東北角海岸林、東北角風衝矮林、潮間帶草澤植物群落（分佈於新竹縣、市沿海地區潮間帶高潮現附近）。

2. 中部地區

苗栗至雲林沿岸植物群落有紅樹林植物群落（分佈於竹南中港溪、大安塭寮莊、芳苑普天宮堤外）、木麻黃防風林植物群落（雲林新吉以溪、濁水溪南岸沙丘分佈最廣）、沙灘植物群落、河口濕地植物群落、沼澤地、草生地等組成。

3. 南部地區

由嘉義至恆春半島植物群落由沼澤及草生地（沼澤多由魚塭荒廢而來）、紅樹林（東石朴子溪、布袋龍口溪、好美寮、八掌溪、集水溪、將軍溪、七股溪、曾文溪、大寮排水溝、四草）、河口植物群落、恆春半島沙灘植物群落、高位珊瑚礁植物群落（龍坑、鵝鑾鼻公園、貓鼻頭等地區）、海岸林植物群落所組成。

4. 東部地區

除立霧溪口、三棧溪口、花蓮溪口、秀姑巒溪口、卑南溪口為沙岸地區外，大多為岩岸地區，主要由陡壁植物群落（海岸山脈邊）、海岸防風林、河口植物群落、河口濕地（卑南溪口防風林中之琵琶湖濕地）、及台東蘇鐵植物群落組成。

5. 離島地區

（1） 金門：金門海濱植被依其所在底質可分為岩岸植被、沙灘植被與泥灘植被。岩岸為裸露的花崗片麻岩，其特微種類為海桐；沙灘位於現代沖積層上，沙灘植被則以濱刺麥的出現為其特微，而馬鞍藤、單花蜈蚣菊、待宵花為共優勢種，某些較內側的沙灘以白茅或鋪地黍為優勢種；泥灘地座落在紅土層上，其植被以高麗芝和裸花鹼蓬為優勢種。

（2） 馬祖：馬祖在植物地理分佈上有其重要性，過去曾被記錄的 116 科約 500 種維管束植物當中，有位於臺灣，但產於中國大陸之種類、臺灣較少見的種類或分佈狀況不詳可能為新種之種類；因地域相異的因素使得各島植被各有其不同的特色，植被可概分為人工林、殘留的片狀天然植被、具有暖溫帶特色的海岸峭壁灌叢、海岸山坡草生地、沙灘生態景觀五類[3]。

（3） 澎湖：澎湖群島在旱害、風害、鹽害等的衝擊下，植物大多具備形態或生理上的適應能力，如長在高鹽分地濱水菜、臺灣濱藜、鹽地鼠尾粟，長在沙地的馬鞍藤、濱豇豆、濱刀豆、濱刺麥、蔓荊、海沙菊、林投等；經長期與外地往來接觸，有許多種植物入侵澎湖並被馴化，如天人菊、銀合歡、仙人掌、蘆薈、猩猩草、大白花鬼針、布袋蓮等；在澎湖的原生植物中，有少數是以澎湖命名而在他處罕見者，如澎湖決明、澎湖大豆、澎湖爵床及澎湖金午時花。另外台灣有些較為稀有的植物尚在澎湖可以發現，諸如白花馬鞍藤、苦檻藍、姬草海桐等[4]。

（4） 蘭嶼：蘭嶼平均年雨量約 3,500-4,500 公厘，在特殊的地理條件下孕育出熱帶雨林，在 45 平方公里的土地上，記錄有 900 多種維管束植物（約有 51 種稀有植物），將近有 30%的固有植物，為達悟族人所採集運用。

（5） 綠島：植物社會[5]由砂原植物（馬鞍藤、蔓荊、變花蟛蜞菊為代表）、礁岩植物（以水芫花、脈耳草、安旱草、馬尼拉芝、白木蘇花為優勢）、矮盤灌叢（以草海桐、林投為優勢）、海岸林（具代表性的有黃槿、苦林盤、欖樹、蘭嶼樹等杞等）、熱帶次生林（山黃麻、櫸樹、血桐、九芎無患子、樟科及桑科榕屬的熱帶雨林指標植物混生其間）、熱帶雨林（以台東漆、幹花榕、白榕、蘭嶼土沈香、大葉山欖等為優勢）組成。

（6） 小琉球：全島的植物組成以適生於珊瑚礁上的植物為主，為適應特殊的生育環境，植物大都具有抗風、耐鹽、抗潮、耐旱等特性。全島的植物社會分為海灘沙地草本植群、海岸岩隙植群、海岸常綠灌叢、高位珊瑚礁石灰岩植群。

---

[3] 馬祖國家風景區/馬祖的植物生態景觀，http://www.matzu-nsa.gov.tw/chinese/beauty2.htm，最後瀏覽日 95 年 2 月 8 日。

[4] 澎湖國家風景區/澎湖之美/植物生態之美，http://www.penghu-nsa.gov.tw/travel/beauty/beauty-1.asp?BMKey=105 最後瀏覽日 95 年 2 月 26 日。

[5] 花東地區社會教育資源服務網-國立台東社會教育館，http://www.ttcsec.gov.tw/centershow/centershow.php?centerid=ce31&cata3=ca214#2912，最後瀏覽日 95 年 2 月 7 日。

（7） 龜山島：龜山島和台灣本島的植物有相當多的共同種，稀有植物蘭嶼女兒茶分佈於島上林緣及開闊地。

（8） 東沙島及環礁：東沙島島上遍佈低矮的熱帶灌叢。東沙島植物中有橙花破布子、白避霜花、海人樹、葡萄垂桉草等 4 種不見於台灣及鄰近小島。

（9） 太平島：太平島為東西狹長的島嶼，地勢低平，植物高大茂密，形成典型的熱帶海岸林。

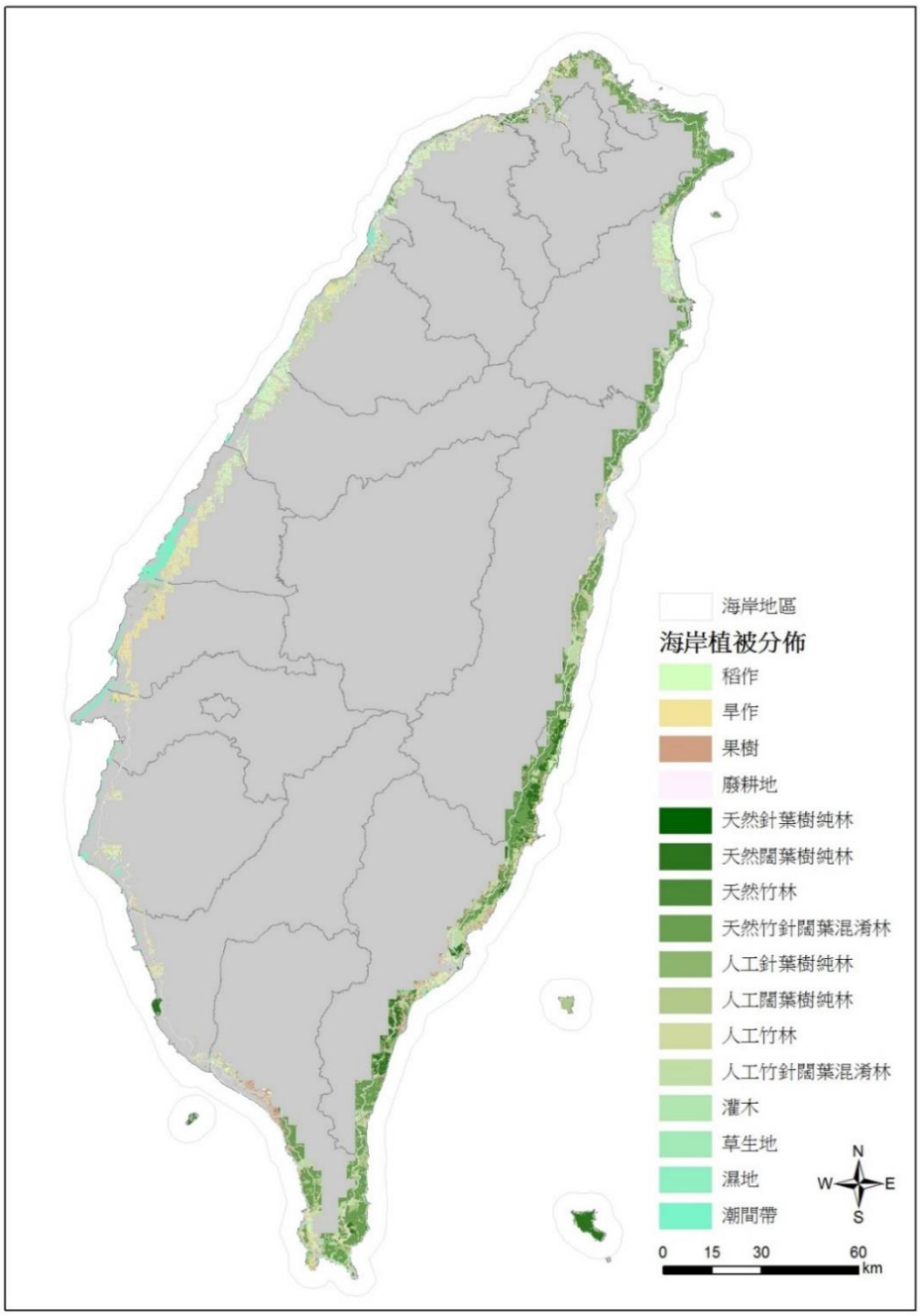


圖 3-3 臺灣海岸植被類型分佈示意圖

二、依海型產業類型與區位分佈

(一) 依海型產業分析目的與定義

1. 依海型產業之分析目的

本計畫中依海型產業分析之主要目的有二，1) 強化整體海岸管理計畫(草案)內「2.3 海岸土地利用部分」之分析內容，以掌握臺灣海岸範圍內既有的土地利用、活動、設施以及相關課題；2）以既有依海型產業分析與課題為基礎，並檢視海岸範圍內特定區位審議機制，以提出審議機制調整建議。因此，本計畫將透過各縣市海岸範圍內既有依海型活動或設施分析，以及現行法令與機制分析，探討各縣市之依海型產業現況與課題，以及其與現行法規、機制之關係為分析核心，以作為後續提出審議機制調整建議之基礎。

(1) 探討依海型產業現況空間分佈概況

主要利用海岸特定區位利用行為對應國土利用調查、各目的事業主管機關劃設保護區與重要設施等空間分佈之現況進行分析。

(2) 探討依海型產業現況與現行法規、機制

針對(1)海岸管理法相關子法(2)整體海岸管理計畫(草案)(3)其他法規，等三部分進行探討，並給予調整建議，提出較易審議或較明確規範之法令或機制之建議，以在保護海岸地區特定區位前提下，提供海岸範圍內依海型產業發展之可能性。

2. 依海型產業之定義

在考量依海型產業分析基礎資料之缺乏，與整體海岸管理計畫（草案）公告時程之限制，以及內政部營建署過去對於海岸依海型活動或設施分析之連貫性，本計畫中針對臺灣海岸範圍內之依海型產業分析，主要以臺灣**濱海陸地與近岸海域內現況的「土地利用、活動與設施」分析**為主，並依各縣市海岸範圍內的使用現況提出可能的依海型產業發展方向。其中，各現況分析項目主要延續營建署「104 年度研訂海岸管理法相關子法草案-海岸特定區位許可等 2 子法」案以及「非都市土地海域區區位許可機制探討」研究計畫中，對於海岸特定區位利用行為以及既有海域區區位許可資料之界定，以針對本次海岸範圍內

現況的土地利用、活動與設施加以分類，並進行資料收集與分析，而非重新定義一套「依海型產業」進行產業分析，以達到較佳的政策延續性。

(二) 依海型產業分析架構程序與對應

1. 依海型產業分析架構程序

依海型產業分析架構及程序主要分為四個部分，1.濱海陸地使用現況分析、2.近岸海域使用現況分析、3.相關法令與計畫分析、4.相關法令調整建議，以下將說明各分析架構之程序。

(1) 濱海陸地使用現況分析(期中階段處理)

濱海陸地使用現況分析部分，將依照以下程序進行分析：(1)利用營建署「104 年度『研訂海岸管理法相關子法草案』-海岸特定區位許可等 2 子法」研究案中，對於海岸特定區位利用行為之分類架構，對照「國土利用調查」(土地使用)圖資，以及保護行為(各目的事業主管機關劃設之保護區、得獨占使用等)，並針對無法以國土利用調查圖資分析之「使用設施物」部分進行數化盤點（如：風機、太陽能發電等)，以清楚掌握目前濱海陸地範圍內之土地利用、活動與設施之相關圖資；(2)分析各縣市濱海陸地內主要土地利用、活動與設施之數量與空間分佈狀況，並提出濱海陸地使用現況所遭遇之議題，作為後續探討可能依海型產業發展方向之基礎。

(2) 近岸海域使用現況分析(期中階段處理)

近岸海域使用現況分析部分，因目前缺乏近岸海域實際使用現況之調查圖資，本計畫中(1)參考營建署「非都市土地海域區區位許可機制探討」研究案中，針對既有海域區區位許可之分類架構，瞭解目前既有海域區區位許可之情形，並收集相關許可之分析圖資；(2)分析各縣市近岸海域內各種區位許可範圍之面積與空間區位，並探討各縣市近岸海域內之主要課題，作為後續探討各縣市可能依海型產業發展方向之基礎。

(3) 相關法令與計畫之分析(期中階段處理)

以濱海陸地與近岸海域使用現況分析之成果與課題為基礎，進一步分析：（1）整體海岸管理計畫（草案）中，i.現況使用(2.3 海岸土地利用部分)與 ii.機制(5.2 近岸海域及公有自然沙灘得為獨占性使用之認定原則)兩部分，（2）海岸管理法相關子法：i.一級海岸保護區以外特定區位管理辦法、ii. 一級海岸保護區以外特定區位申請許可案件審查規則、iii.近岸海域及公有自然沙灘獨占使用管理辦法，（3）其他相關法規：i. 都市計畫法台灣省施行細則、ii. 非都市土地使用管制規則、iii. 國家公園，等三部分進行彙整與分析，以釐清(1)既有使用之間之衝突及與海岸環境保護之衝突，(2)既有法地保護區及特定區位重疊時之衝突，(3)既有使用與獨占使用之衝突，(4)使用設施之密度等與法令及計畫層面相關之課題。

(4) 各縣市依海型產業發展方向(期末階段處理)

以前述各縣市濱海陸地與近岸海域內各種土地利用、活動、設施與區位許可等項目之空間分佈與數量分析為基礎，並藉由濱海陸地與近岸海域現況分析課題之交叉探討後，配合相關法令與計畫的探討，提出各縣市可能的依海型產業發展方向。

(5) 相關法令調整建議(期末階段處理)

針對以上四點分析後，對於(1)海岸管理法相關子法、(2)整體海岸管理計畫（草案）（現況使用）、(3) 整體海岸管理計畫（草案）（機制）、(4)都市計畫法臺灣省施行細則、(5)非都市土地使用管制規則、(6)國家公園法，等六部分提出相對應的調整建議。

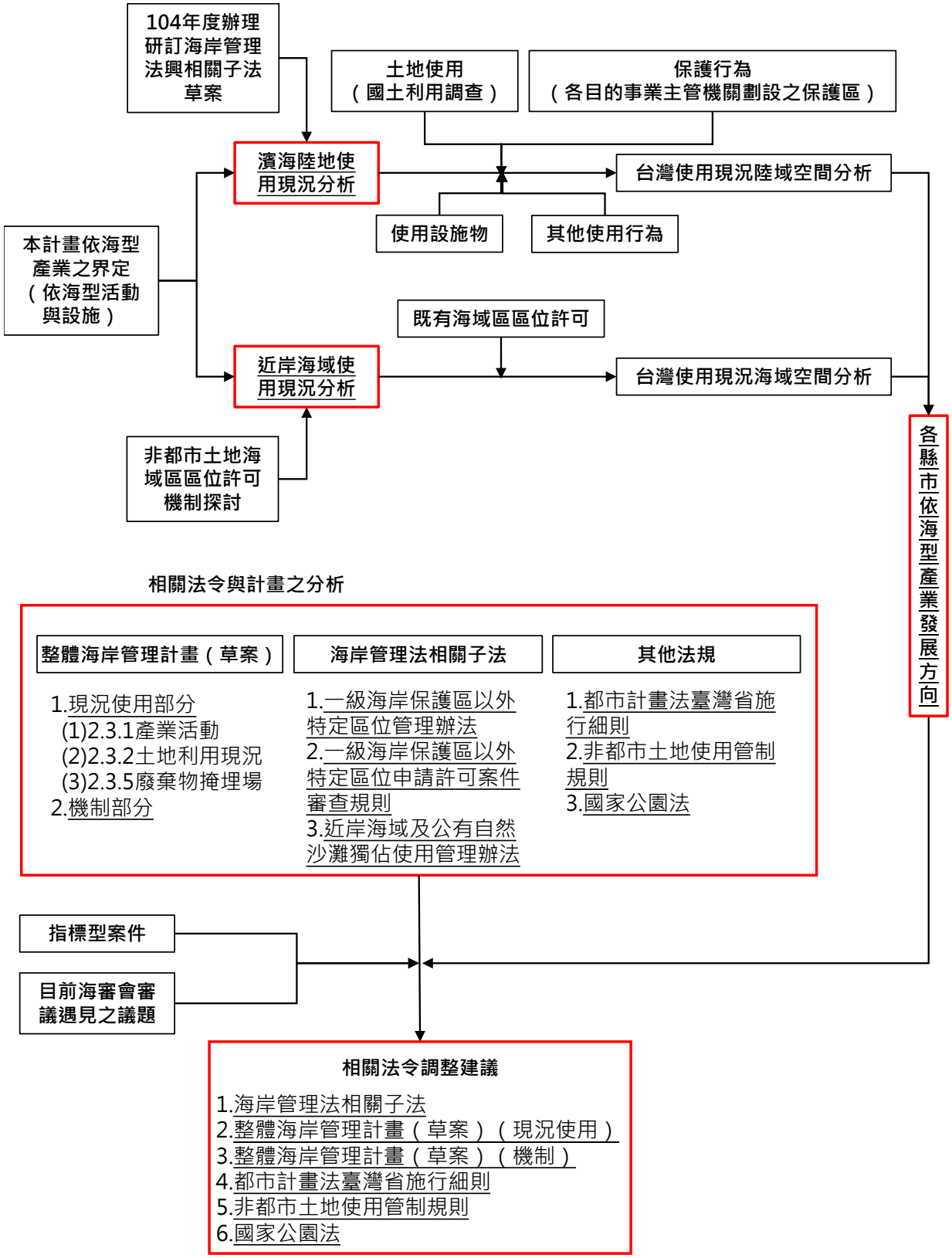


圖 3-4 依海型產業分析架構圖

2. 海岸範圍使用現況分析

(1) 濱海陸地部分：

參考「104 年度『研訂海岸管理法相關子法草案』-海岸特定區位許可等 2 子法」研究案中之使用與活動分類架構，將海岸特定區位利用行為分為八大分類，界定濱海陸地使用活動或設施，並對應 (1)土地使用、(2)保護行為、(3)使用設施、(4)個別使用行為以進行分析。

- **土地使用**：土地使用分析部分主要將濱海陸地海岸特定區位利用行為架構對應國土利用調查之分類，並透過 GIS 平台的資料整合後，分析各縣市濱海陸地範圍內各種土地利用分佈之空間區位，以及其所佔濱海陸地面積之比例，並藉以探討其土地利用層面之課題（詳參表 3-2）。

- **保護與獨佔行為**：濱海陸地上之使用現況除土地利用層面外，亦有部份保護措施、研究行為與獨佔使用，因此，本計畫中透過各類法令所規範的保護區與獨佔使用的觀點，針對濱海陸地之保護與獨佔行為進行分析；此外，本計畫亦以「非都市土地海域區區位許可機制探討」計畫中海域區區位許可項目為基礎進行近岸海域之使用分析（參見表 3-3）。

- **使用設施物**：針對海岸範圍內無法透過土地利用、保護與獨佔行為，清楚進行數量與區位分析之使用設施物部份，本計畫逐一針對該使用設施物進行盤點與數化，以進行空間區位分佈與數量分析（參見表 3-4）。

(2) 近岸海域部分：

由於目前近岸海域使用現況圖資的缺乏，本計畫以「非都市土地海域區區位許可機制探討」研究案中「既有海域區區位許可資料彙整」架構為基礎進行近岸海域的使用現況分析，其中主要將許可使用項目分為 (1)漁業資源利用、(2)非生物資源利用、(3)海洋觀光遊憩、(4)港埠航運、(5)工程相關使用、(6)海洋科研利用、(7)環境廢棄物排放或處理、(8)軍事及防救災相關使用、(9)原住民族傳統海域使用，等九大項（詳參表 3-5）。

(3) 其他使用行為

其他使用行為部分，無法於圖面呈現，因此不討論其他使用行為部分。

表 3-2 海岸特定區位利用行為態樣彙整對照表

海域海岸活動行為		國土利用現況調查分類		
		大分類	中分類	細分類
一、生物資源利用類型	漁業設施設置行為			
	農作	農業使用土地	農作	稻作
				旱作
				果樹
				廢耕地
	林地森林開發	森林使用土地	其他森林使用土地	伐木跡地
	魚塭魚池	農業使用土地	水產養殖	水產養殖
	牧地畜牧場	農業使用土地	畜牧	畜禽舍
				牧場
二、非生物資源利用類型	潮汐發電相關行為	公共使用土地	公用設備	電力
	風力發電離岸系統設置相關行為			
	海洋溫差、波浪及海流發電相關行為			
	土石採取、採礦及相關行為	礦鹽使用土地	礦業	礦場
				礦業相關設施
			土石	土石採取場
				土石相關設施
	深層海水資源利用及產業發展行為			
	蓄水工程	水利使用土地	河道	減河
				運河
				堤防
			溝渠	溝渠
			蓄水池	水庫
				其他蓄水池
				人工湖
			水利構造物	水閘門
				水庫堰霸
		公共使用土地	公用設備	自來水
	核能及其他能源開發	公共使用土地	公用設備	電力
三、海洋觀光遊憩類型	農林漁牧設置使用場所	農業使用土地	農業附帶設施	溫室
				倉儲設施
				農產品展售場
				其他設施
	遊樂區、風景區、高爾夫球場、運動場地、觀光飯店或旅館等休閒設施	建築使用土地	商業	服務業
			文化設施	法定文化資產
				一般文化設施

接表 3-2 海岸特定區位利用行為態樣彙整對照表

海域海岸活動行為		國土利用現況調查分類		
		大分類	中分類	細分類
三、海洋觀光遊憩類型	遊樂區、風景區、高爾夫球場、運動場地、觀光飯店或旅館等休閒設施	遊憩使用土地	文化設施	其他文化設施
			休閒設施	公園綠地廣場
				遊樂場所
				體育場所
四、港口航運類型	碼頭、港	交通使用土地	港口	商港
				漁港
				專用港
				其他港口相關設施
五、工程相關類型	管道管線設置相關行為			
	海域石油礦探採相關行為			
	海堤整建相關行為	水利使用土地	河道	堤防
	跨海橋梁設置			
	供水抽水引水及防洪排水工程	水利使用土地	水利構造物	水閘門
				抽水站
		公共使用土地	公用設備	自來水
	超高壓變電所興建或擴建工程	公共使用土地	公用設備	電力
	儲庫貯存槽設置	交通使用土地	港口	其他港口相關設施
		建築使用土地	工業	倉儲
	設置液化天然氣接收站（港）	公共使用土地	公用設備	瓦斯
	氣象雷達站興建擴建	公共使用土地	公用設備	氣象
	人工島嶼之興建或擴建工程			
	纜車之興建或擴建			
六、環境廢棄物排放或處理類型	排洩、海洋棄置	公共使用土地	環保設施	環保設施
	環境保護工程及放射性廢棄物	公共使用土地	環保設施	環保設施
七、軍事及救災使用類型	軍事演習、設施設置相關行為	其他使用土地	軍事用地	軍事用地

接表 3-2 海岸特定區位利用行為態樣彙整對照表

海域海岸活動行為		國土利用現況調查分類		
		大分類	中分類	細分類
八、重大開發類型	工廠及園區	建築使用土地	住宅	兼工業使用住宅
			工業	製造業
				倉儲
	道路、鐵路及大眾運輸系統	交通使用土地	鐵路	一般鐵路
				高速鐵路
				鐵路相關設施
			道路	國道
				省道、快速道路
				一般道路
				道路相關設施
	機場	交通使用土地	機場	機場
	文教、醫療建設	公共使用土地	學校	幼稚園
				小學
	文教、醫療建設	公共使用土地	學校	中學
				大專院校
				特種學校
			醫療保健	醫療保健
	住宅社區、商業區及新市區	建築使用土地	住宅	純住宅
				兼工業使用住宅
				兼商業使用住宅
				兼其他使用住宅
			商業	零售批發
				服務業

表 3-3 海岸範圍內保護與獨佔行為盤點表

編號	保護區名稱/得獨占範圍名稱	編號	保護區名稱/得獨占範圍名稱
陸域部分		14	國家公園特別景觀生態保護區
1	軍事用地	15	風機
2	水庫集水區	16	火力發電廠
3	水庫蓄水範圍	17	漁港
4	自然保留區	18	軍事用地
5	水產動植物繁殖保育區	海域部分	
6	野生動物重要棲息環境	1	漁業權範圍
7	野生動物保護區	2	風力發電設施設置範圍
8	遺址	3	海流發電設施設置範圍
9	古蹟保存區	4	深層海水資源利用及設施設置範圍
10	聚落保存區	5	水域遊憩活動範圍
11	聚落保存區	6	港區範圍
12	文化景觀保存區	7	海底纜線或管道纜線設置範圍
13	國家公園史蹟保存區	8	海底纜線或管道設置範圍
		9	軍事相關設施設置範圍

表 3-4 海岸範圍內使用設施物盤點表

編號	海岸範圍內使用設施物
1	漁業設施設置範圍
2	風力發電廠(風機)
3	火力發電廠
4	太陽能發電廠
5	海流發電設施設置範圍
6	深層海水資源利用及設施設置範圍
7	海底纜線或管道設置範圍_管道
8	海域石油礦探採設施設置範圍
9	公告海洋棄置區、排洩範圍

表 3-5 既有海域區區位許可範圍盤點表

編號	海域活動行為類型	既有海域區區位許可範圍
1	一、漁業資源利用類型	漁業設施設置範圍
2		漁業權範圍
3	二、非生物資源利用類型	風力發電設施設置範圍
4		海流發電設施設置範圍
5		深層海水資源利用及設施設置範圍
6		土石採取設施設置範圍
7		採礦相關設施設置範圍
8	三、海洋觀光遊憩	水域遊憩活動範圍
9		海上平台設置範圍
10	四、港埠航運	錨地範圍
11		港區範圍
12	五、工程相關類型	跨海橋梁範圍
13		海堤區域範圍
14		資料浮標站設置範圍
15		海底纜線或管道設置範圍
16		海上觀測設施及儀器設置範圍
17		底碇式觀測儀器設置範圍
18		其他工程範圍
19		海域石油礦探採設施設置範圍
20	七、環境廢棄物排放或處理	排洩範圍
21		公告海洋棄置區
22	八、軍事相關設施設置範圍	軍事相關設施設置範圍
23	九、原住民族傳統海域使用範圍	原住民族傳統海域使用範圍

(三) 海岸地區使用現況與議題分析

本計畫中以各縣市海岸範圍為空間單元，進行土地利用、活動、設施、保護與獨佔使用行為之分析，各縣市主要分別針對濱海陸地與近岸海域中各種使用現況之數量與空間分佈進行探討（各縣市詳細分析內容文字請參見附錄一）。以下主要以北、中、南、東及離島地區，進行各區整體性海岸使用現況特徵、主要使用類別及潛在產業發展優勢之分析。其中，並分別探討北、中、南、東與離島各海岸範圍內依海型產業發展之議題，且主要由，1)土地使用與周圍環境的影響，2)土地使用與其他土地使用、設施活動之間的衝突等，3)土地使用與保護行為(保護區)之間的衝突，與未來可能方向的相關議題等，三個方向進項討論，而各縣市潛在產業發展優勢與議題分析，參見表 3-6 與表 3-7 所示。

1. 北部地區

北部地區海岸線長度約為 220 公里，其中基隆市主要因地形發展腹地有限的條件下，因此約有 **25%的城鄉開發土地集中於濱海陸地**與新北市主要以生物資源類型(12%)為主，加上淡水河口以西至桃園市止，主要以港口航運類型(1%)、環境廢棄物排放或處理類型(1%)為主；但是各自卻擁有 4%的海洋觀光遊憩資源類型。**桃園市濱海陸地範圍，主要以工業區(14%)、及生物資源類型(40%)為主要土地使用類別**，加上北部及南部地區各有一個保護行為範圍（許厝港濕地及桃園觀新藻礁生態系野生動物重要棲息環境）。新竹縣市濱海陸地之地形為沖積平原，因此**新竹縣市皆以生物資源利用類型為主(總共約為 66%)**，加上海洋觀光遊憩資源類型（總共約為 10%），且新竹縣市有大面積重要濕地、野生動物保護區及野生動物重要棲息地，佔新竹市海岸線一半以上之長度。綜觀以上，**北部地區主要以生物資源利用類型及海洋觀光遊憩資源類型為主**，因此基隆市及新北市可將海洋觀光遊憩資源利用類型、港口航運及商業土地作搭配；而桃園市、新竹縣市皆有保護行為之範圍，可結合生物資源利用類型，因此北部地區可以低衝擊之海洋觀光遊憩資源利用類型為主。

基隆市主要議題為港口與火力發電廠所排放之廢氣或噪音等，影響周邊環境及土地使用；而新北市主要是因為淡水河口至林口區，擁有了焚化爐、污水處理廠、遺址、歷史建築、文化重要景觀區等，其鄰避型設施就在需要保護之遺址、歷史建築周邊，不僅影響遺址及歷史建築的維護，甚至影響遊客的來訪；桃園市主要因為工業區所排放之工業廢水，導致周邊農地污染，以及下游的桃園觀新藻礁生態系野生動物重要棲息地；新竹縣市主要也是因工業區排放之工業廢水，導致污染周邊農地，甚至是下游重要濕地、牡蠣養殖業等；**綜觀北部地區的重要議題，主要多為工業區所排放之工業廢水、廢氣，導致附近農地，甚至下游保護行為範圍（如：重要濕地），其次為新北市的土地利用衝突部份。**

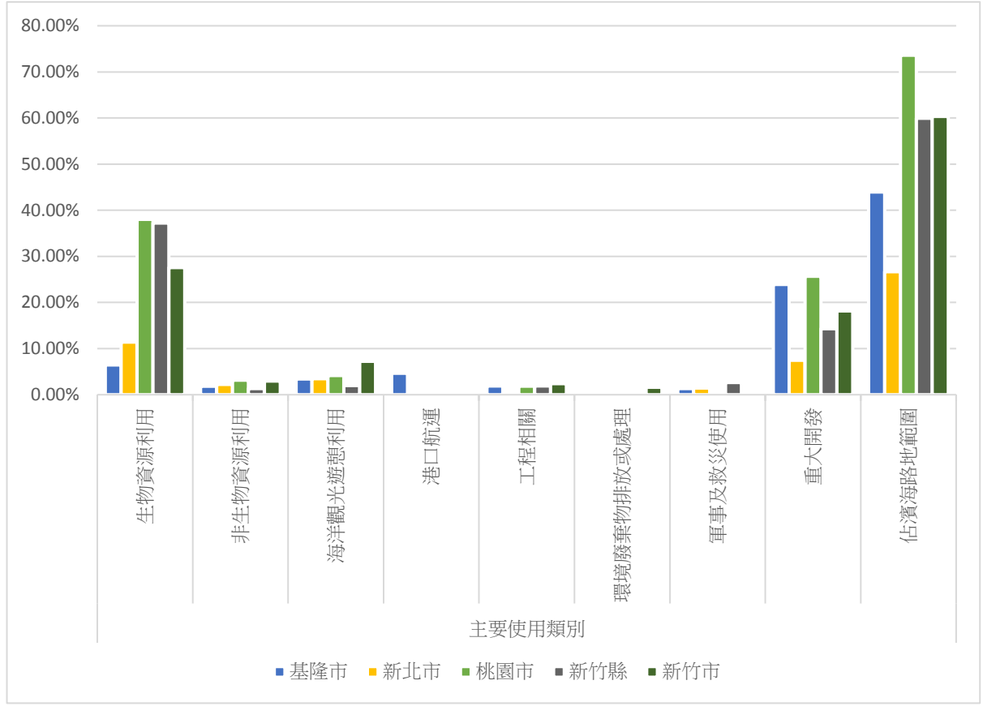


圖 3-5 北部地區主要使用類別直條圖

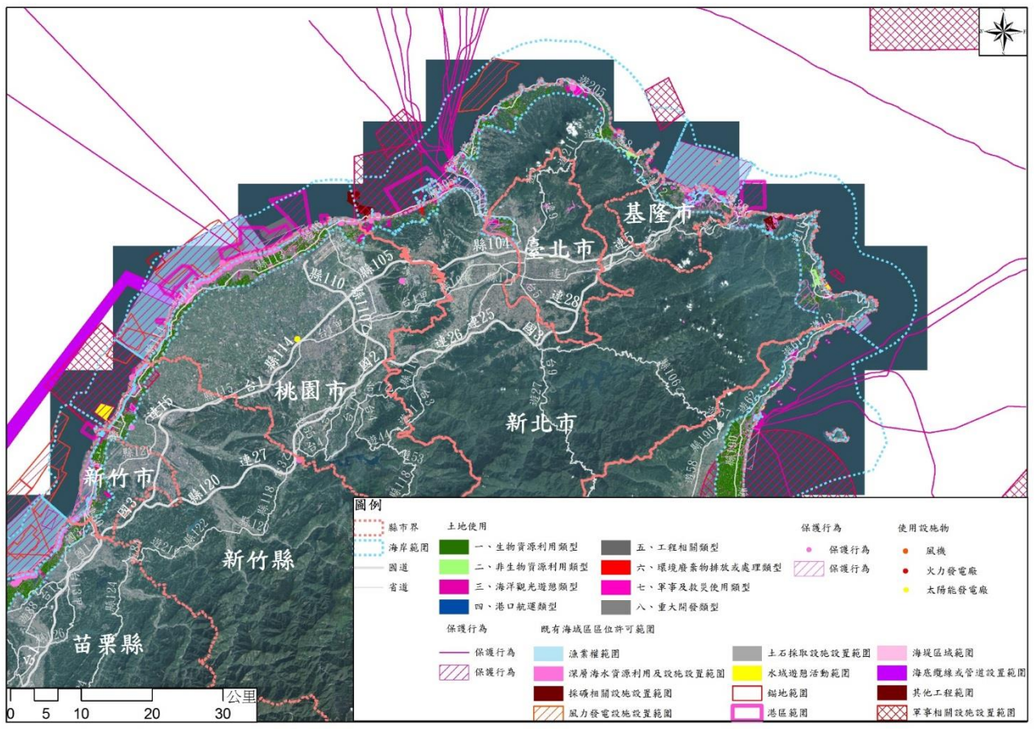


圖 3-6 北部地區海岸範圍主要使用類別與保護行為圖

2. 中部地區

中部地區海岸線長度約為 260 公里，生物資源利用類型皆佔各縣市濱海陸地的 40%以上。苗栗縣及台中市主要以旱作及稻作為主，**從彰化縣（20%）開始水產養殖的比重升高，雲林縣及嘉義縣水產養殖比例，甚至超過 30%以上，為彰化以南主要的生物資源利用類型。**彰化縣至嘉義縣皆有重要濕地、水產動植物繁殖區等保護行為之範圍，加上台中市發達的交通網絡（如：機場、港口等），使**中部地區未來能夠成為發展海洋觀光遊憩資源類型的重要指標之一。**

中部地區主要議題為：中部地區的工業發達，因此造成嚴重污染，除工業廢水、空氣等污染外，還有戴奧辛的污染，污染周邊農地與下游的養殖漁業及保護行為之重要濕地等，由於**中部地區的生物資源利用類型為全台比例最高的地區，因此污染造成極大之衝突**，。從**彰化縣以南因養殖漁業超抽地下水，導致地層下陷、地下水鹽鹼化、土壤鹽鹼化、海水倒灌等議題，影響海洋觀光遊憩資源類型的發展**，因地層下陷、海水倒灌，使飯店等旅遊業不敢長期投資，造成海洋觀光遊憩資源利用類型無法持續發展。

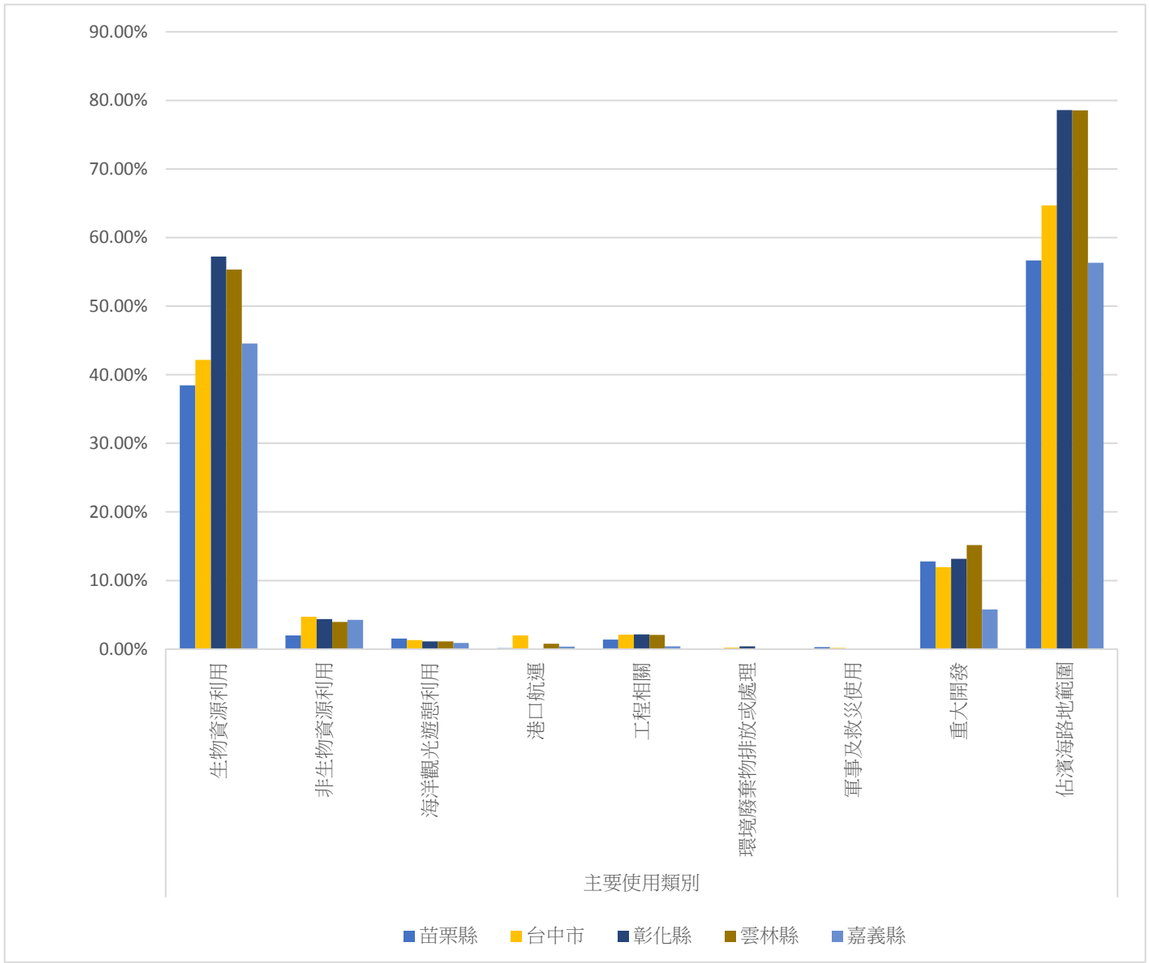


圖 3-7 中部地區主要使用類別直條圖

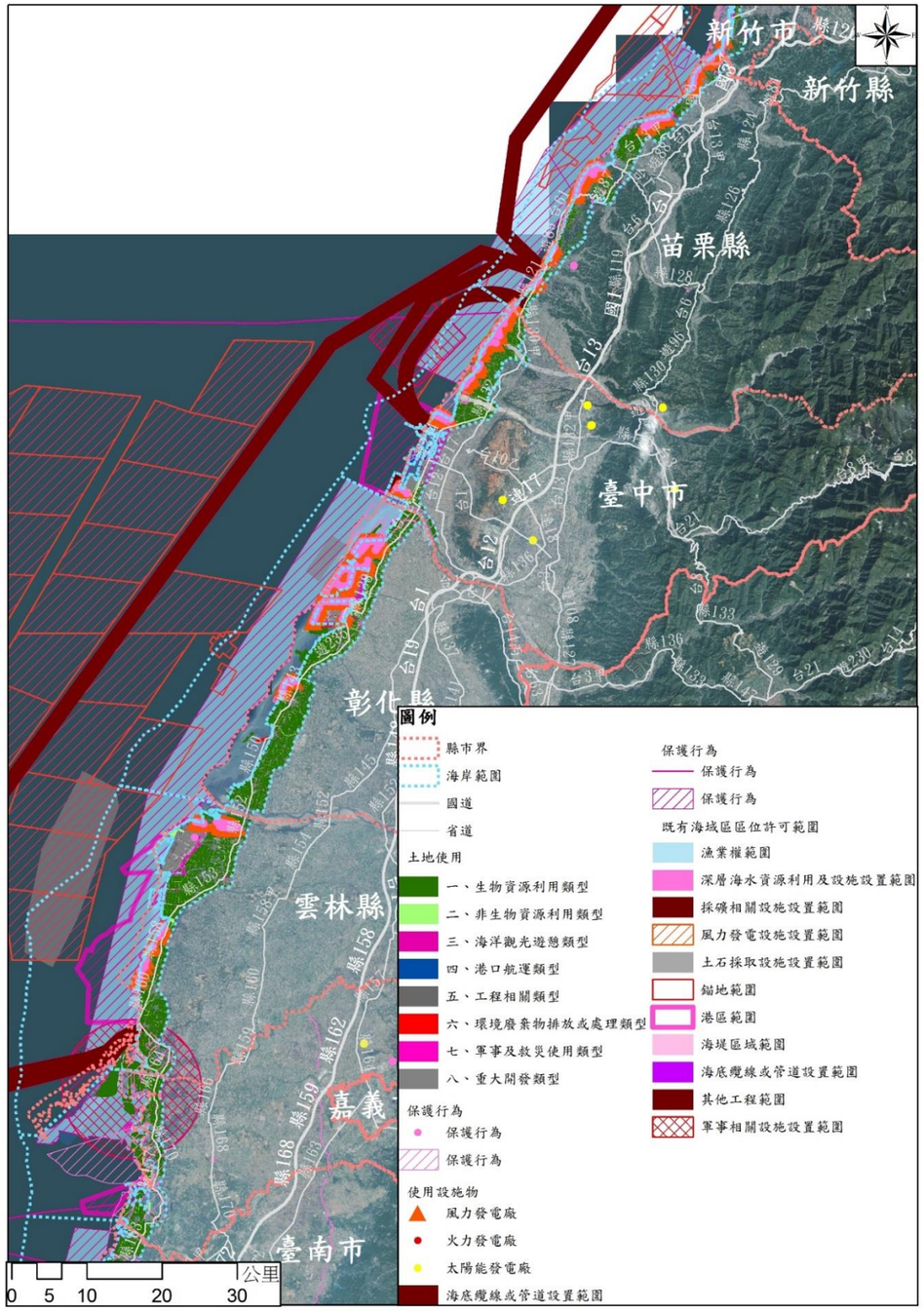


圖 3-8 中部地區海岸範圍主要使用類別與保護行為圖

3. 南部地區

南部地區海岸線長約 330 公里，其中**台南市接連著雲林、嘉義等養殖漁業重要縣市，因此其佔濱海陸地比例依舊很高，達到 43%左右，其他類型加總也才 70%，佔超過其他類型的一半以上；高雄市則是以生物資源利用類型為主，佔 32%（水產養殖，佔 24%）；屏東縣也是生物資源利用類型居多**，佔濱海陸地範圍的 20%左右。南部地區的三個縣市，在濱海陸地範圍內皆有許多保護行為，如：重要濕地、古蹟保存區、國家公園、等範圍，加上各縣市皆有約 2%以上的海洋觀光遊憩類型，為未來發展低衝擊的海洋觀光遊憩類型的重要能量。

南部地區的主要議題，因養殖漁業超抽地下水的議題，在養殖漁業比重較重的台南市及屏東縣較為嚴重，對於古蹟保存區、歷史建築、民眾房舍等，造成**易淹水**等災害；另一較嚴重之議題為，**工業排放的廢氣、廢水等污染，導致周邊地區空氣品質不良、污染周邊農地、養殖漁業等生物資源利用類型**。

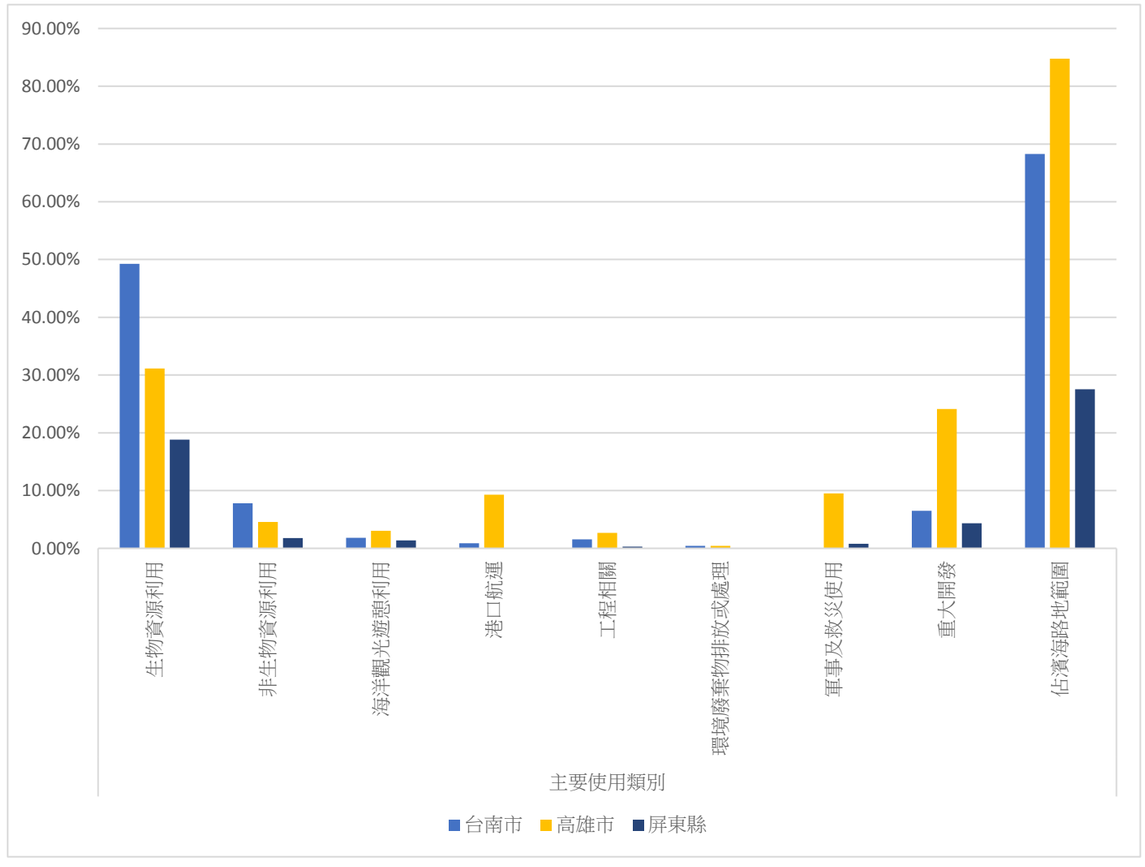


圖 3-9 南部地區主要使用類別直條圖

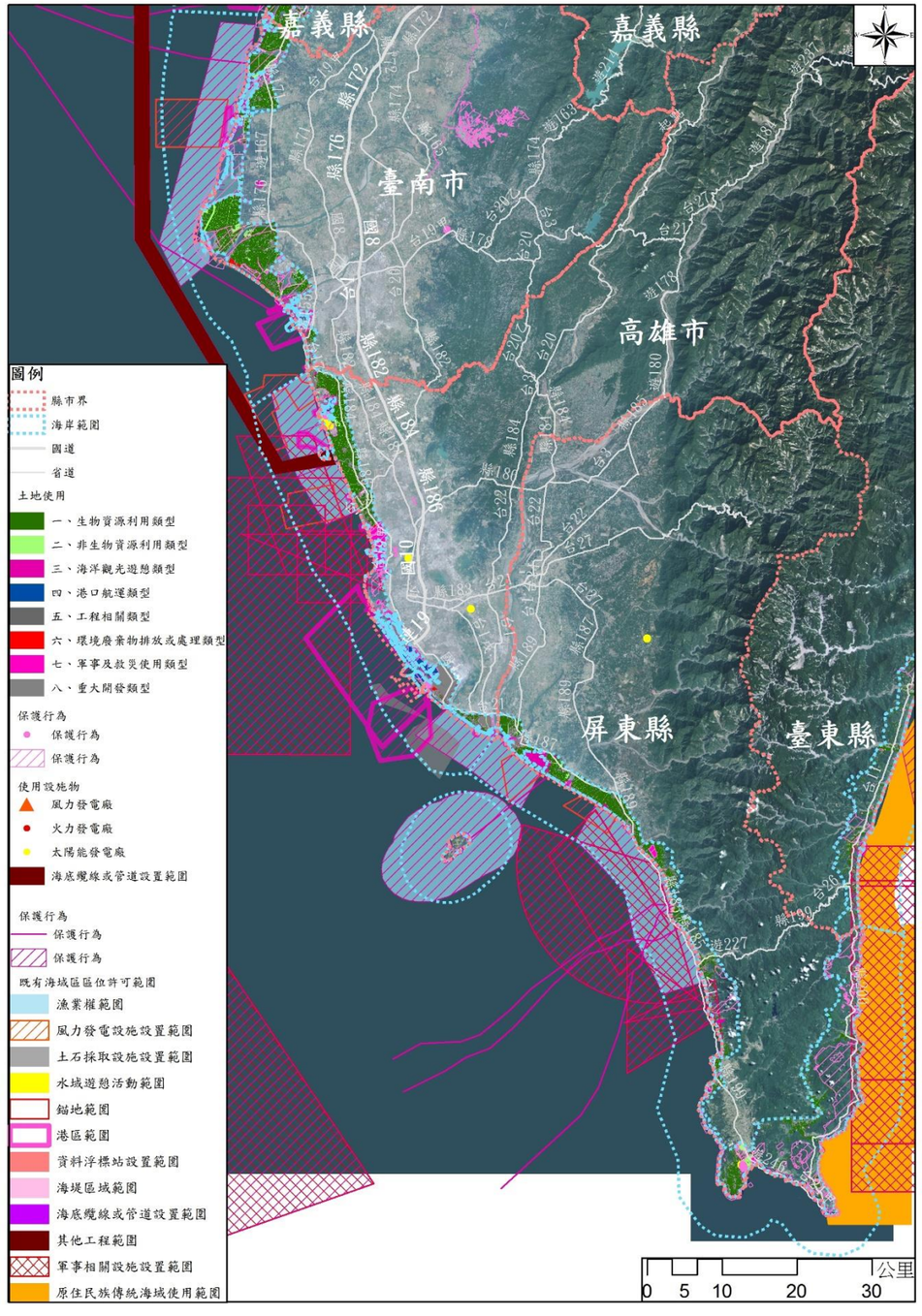


圖 3-10 南部地區海岸範圍主要使用類別與保護行為圖

4. 東部地區

東部地區海岸線長度 470 公里，只有宜蘭縣土地使用類型佔濱海陸地範圍超過 50%，花蓮縣只佔 20%，台東縣只佔 8%；宜蘭縣因蘭陽平原的關係，主要以**生物資源利用類型為主**，佔濱海陸地的 37%，花連縣因地型關係，城鄉發展地區較集中在花東縱谷，因此最多的生物資源利用類型就佔了 10%左右，台東縣以生物資源利用類型為主，佔濱海陸地的 4%左右。此外**東部地區擁有許多海洋觀光遊憩資源利用類型**，其中宜蘭與花蓮縣各約 2%，台東縣則約 1%，加上東部地區較少的污染，未來海洋觀光遊憩資源利用類型之發展具有潛力。

東部地區，以宜蘭縣海岸地區擁有四大水泥廠以及工業區，所排放之廢水、廢氣等，對環境影響程度及敏感度相對較高；另外是因船擱淺等事故，造成漏油等，造成定置漁網、海岸線、生物等受到嚴重的破壞；以及**海岸觀光遊憩之開發壓力，將造成自然海岸的衝擊**。

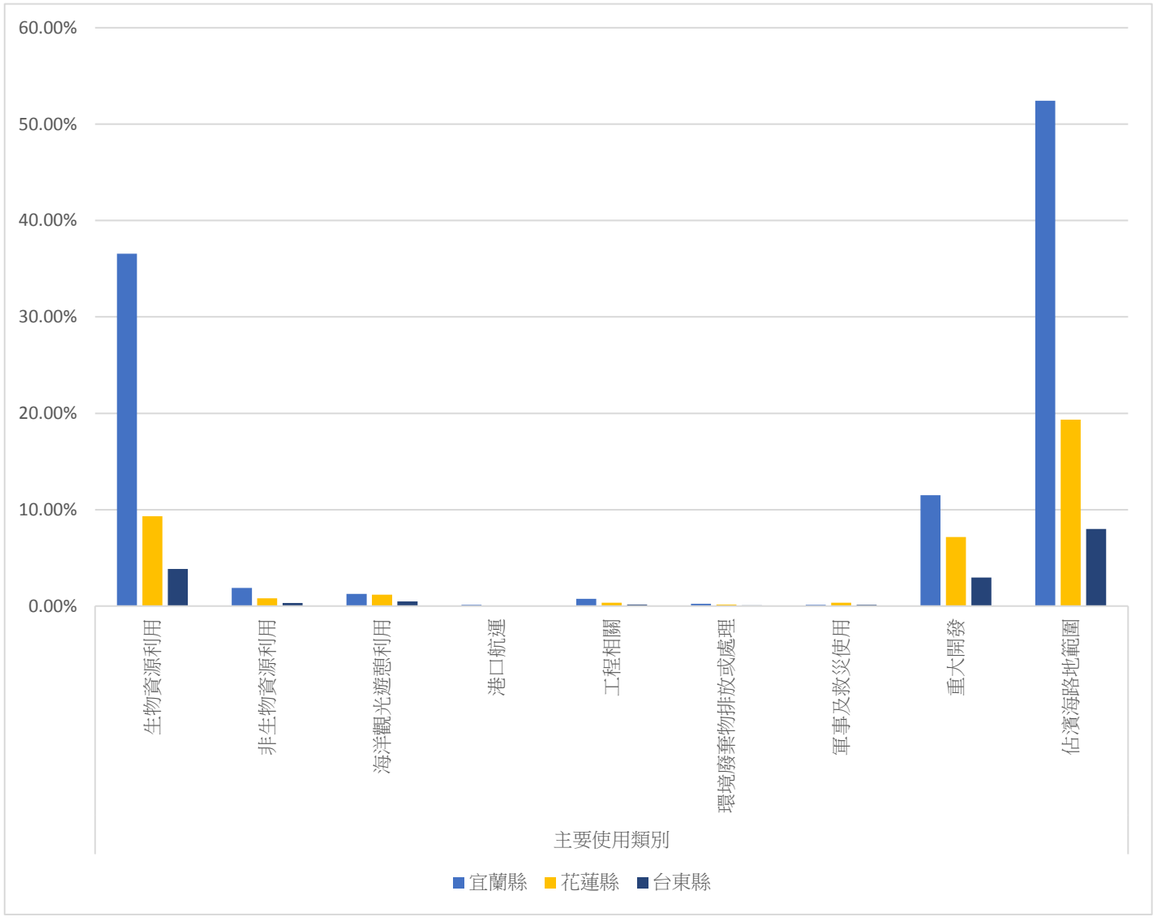


圖 3-11 東部地區主要使用類別直條圖

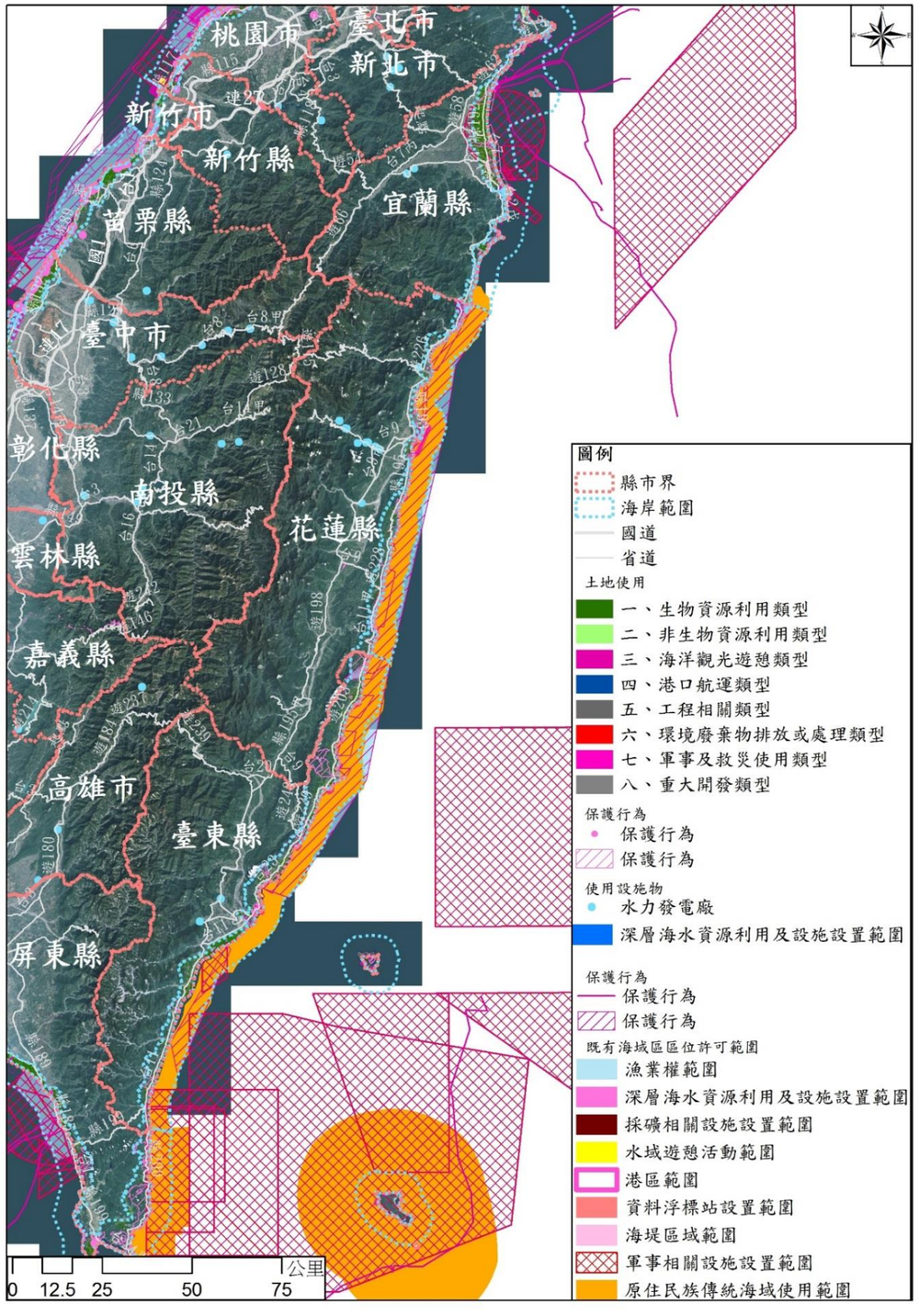


圖 3-12 東部地區海岸範圍主要使用類別與保護行為圖

5. 離島地區

離島地區因圖面座標位置無法正確對位的關係，目前只呈現澎湖縣，其中生物資源利用類型，佔濱海陸地範圍的 5%，而整個澎湖縣佔濱海陸地範圍也只有 22%，表示澎湖縣相較全台灣各縣市濱海陸地的土地利用，是相對少的，意味著較其他縣市，有更少的破壞。澎湖縣主要以 5%的生物資源利用類型，加上 3%的海洋觀光遊憩資源類型，再加上保護行為之範圍（如：水庫集水區、重要濕地、自然保留區、聚落保存區等），對於**澎湖縣未來發展海洋觀光遊憩資源類型有相當大的助力。**

澎湖地區主要議題為，污水下水道尚未普及，造成家庭污水、養豬戶等排放之廢水，未經處理直接排入附近海域，造成潮間帶、海洋等污染；另外就是因澎湖縣內保護行為眾多，卻同時擁有火力發電廠及風機，將影響周邊保護行為之範圍的生物活動、棲息。

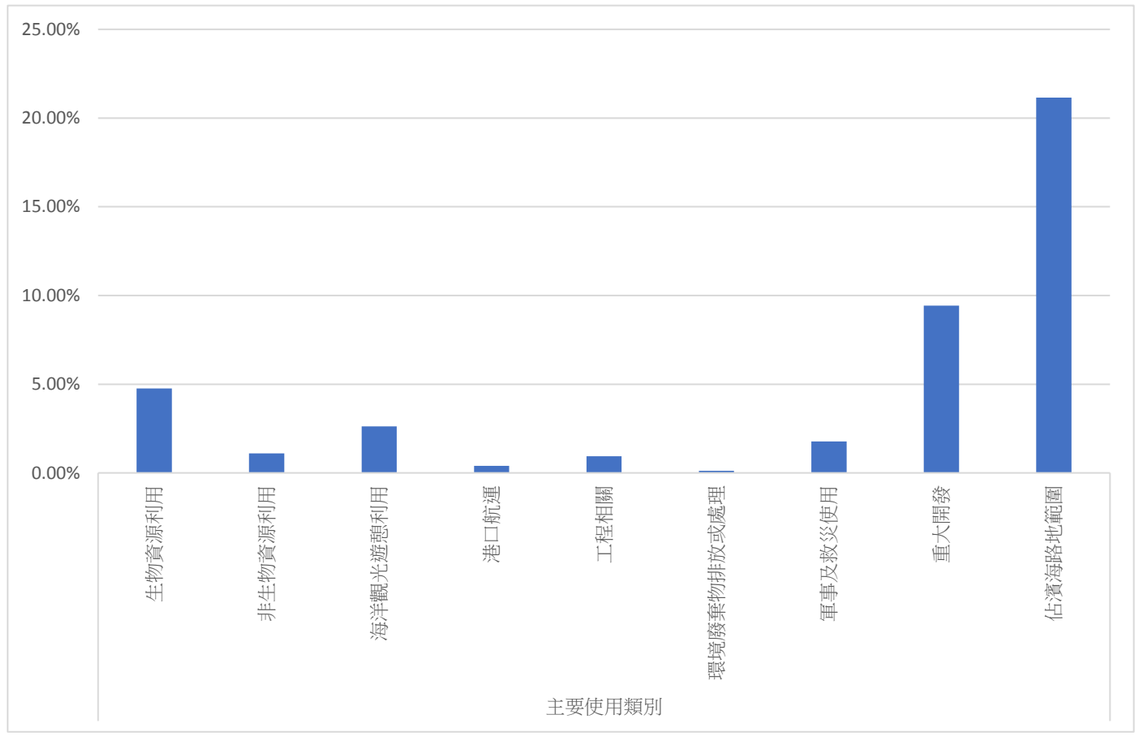


圖 3-13 澎湖地區主要使用類別直條圖

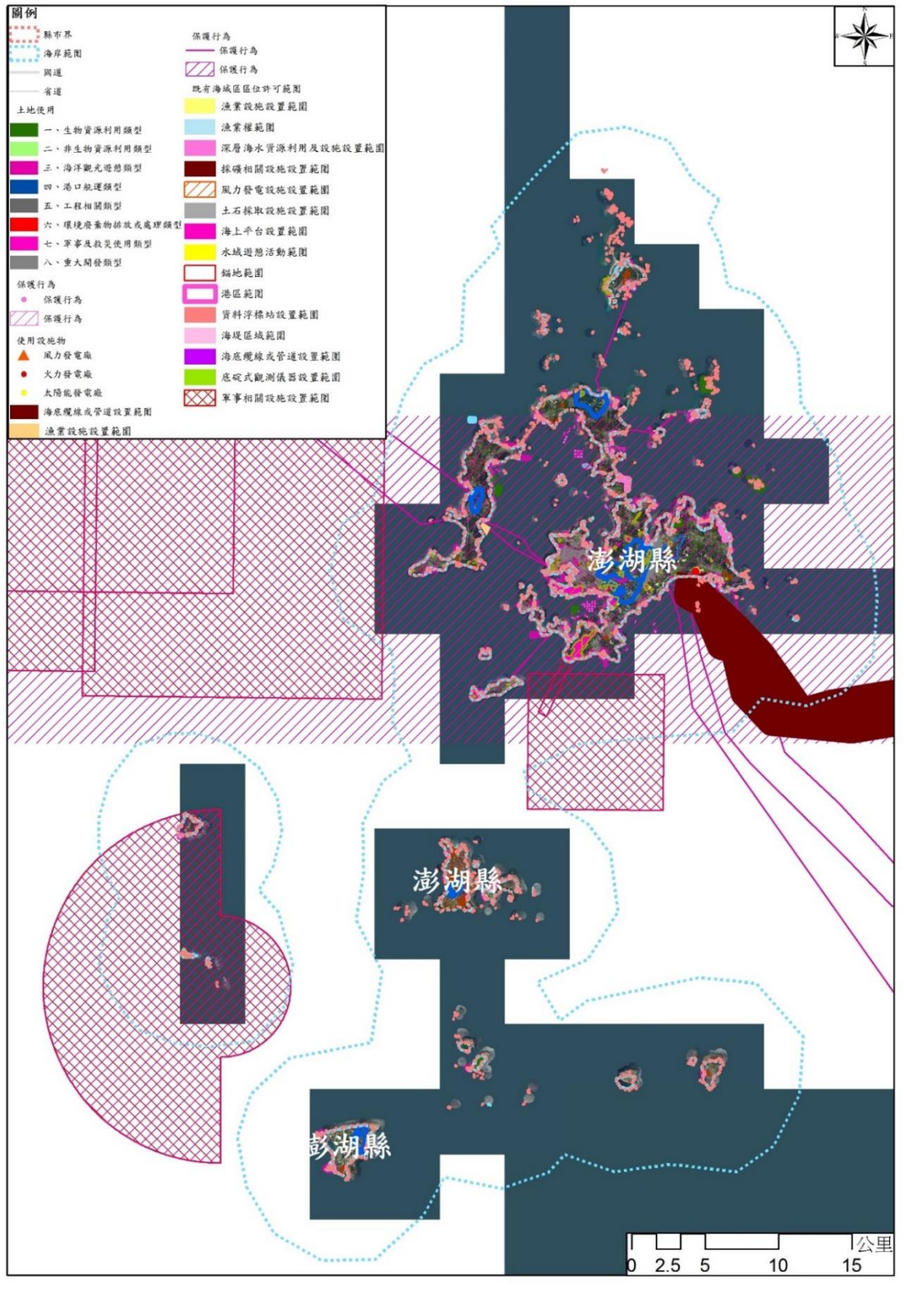


圖 3-14 澎湖地區海岸範圍主要使用類別與保護行為圖

表 3-6 各縣市海岸使用現況彙整表

縣市	海岸使用現況特徵	主要使用類別									潛在產業發展優勢
		生物資源利用	非生物資源利用	海洋觀光遊憩利用	港口航運	工程相關	環境廢棄物排放或處理	軍事及救災使用	重大開發	佔濱海陸地範圍	
北部地區											
基隆市	基隆市之濱海陸地面積約有 3,000 公頃，海岸線長度約為 18 公里。由於地形因素與發展腹地有限的條件，基隆市的城鄉發展多集中在濱海陸地中。濱海陸地中約有 25%的面積為各種城鄉開發的土地（住宅開發約佔 11.86%、道路開發約佔 7.52%），再加上 5%的港口與 2%的軍事使用類型、1%的環境廢棄物處理土地、2%的工程類型使用，成為聚集於基隆濱海陸地主要的城鄉發展型態。	6.48%	1.81%	3.43%	4.66%	1.90%	0.43%	1.33%	23.90%	43.95%	基隆獨特的地理條件，不僅讓基隆的城市發展集中在濱海陸地，這樣港市合一的發展特徵，亦成為基隆海岸產業發展的重要條件。基隆市海洋觀光遊憩類型的土地利用佔了 4%的比例，搭配 5%的商港與 1%的商業使用土地，成為基隆市海洋觀光產業發展的重要條件之一。因此，有效整合基隆港周邊的觀光遊憩資源，帶動原本產業往低環境衝擊的方向發展，為基隆市海岸依海型產業發展的重要方向。
新北市	新北市之濱海陸地面積約有 20,000 公頃，海岸線長度約 144 公里。新北市之濱海陸地大至可分為三個區域，1) 基隆市以東至宜蘭縣，因地形為峽灣海岸，主要以海洋觀光遊憩資源類型為主約佔濱海陸地的 4%；2) 基隆市至淡水河口以東，主要以生物資源類型(旱作 9%，廢耕地 2%)為主，再加上一些海洋觀光遊憩資源類型(4%)；3) 淡水河口以西至桃園市止，因沙岸地形，主要以港口航運類型(1%)、環境廢棄物排放或處理類型(1%)為主。	11.43%	2.22%	3.45%	0.09%	0.08%	0.46%	1.45%	7.48%	26.66%	新北市 144 公里長的海岸線內具有豐富的產業類別多樣性，淡水河口以西台北港的發展、基隆至淡水河口的海岸地質特徵與農業發展型態、以及基隆以東的漁港與峽灣地形，具有整體規劃與發展之潛力。其濱海陸地範圍內之使用，各種海洋觀光遊憩資源類型(4%)佔北部地區最多之土地面積，將有條件成為北部區域海岸產業發展核心，與北台各縣市合作，成為重要的海岸遊憩產業與環境教育發展區域。
桃園市	桃園市濱海陸地面積約 8,000 公頃，海岸線長度約 47 公里。桃園市濱海陸地範圍，主要以工業區(14%)、旱作(12%)及稻作(15%)為主要土地使用類別，北部及南部地區各有一個保護行為之範圍：許厝港濕地及桃園觀新藻礁生態系野生動物重要棲息環境，再加上桃園市濱海地區中南部設置滿了風機(桃園市海岸範圍內風機密度約為 1 支/公里)。	38.02%	3.15%	4.16%	0.40%	1.85%	0.32%	0.03%	25.68%	73.61%	桃園具有臺灣海岸中較佳之風場條件，目前已成為風力發電產業發展的重要地區，此外，其亦有獨特的生態條件，許厝港濕地及桃園觀新藻礁生態系野生動物重要棲息環境，且使用現況中稻作及旱作所佔的高面積比例，再加上 4%的海洋觀光遊憩類型，將有利於未來以再生能源與生態環境教育為主的海岸產業發展方向。帷，風力發電機組與鳥類生活特性之衝擊需能有效的降低。
新竹縣	新竹縣濱海陸地面積約 2,200 公頃，海岸線長度約 13 公里。新竹縣濱海陸地之地形為沖積平原，因此新竹縣的生物資源利用類型但新竹縣濱海陸地範圍的最大宗(38%)，其中 21%為稻作、9%為旱作。	37.22%	1.33%	1.98%	0.01%	1.90%	0.55%	2.64%	14.31%	59.94%	新竹縣海岸範圍的產業發展與桃園有類似的條件，可在生能源產業的發展，以及大面積的生物資源利用類型佔濱海陸地中最高的比例。海洋觀光遊憩類型佔新竹縣濱海陸地 2%，竹北濱海遊憩區若能與新竹市的海岸風景區與濕地生態條件結合，發展可在生能源、農漁業文化教育以及生態環境教育等低環境衝擊的濱海產業，可成為新竹縣與新竹市海岸重要的產業發展方向之一。

接表 3-6 各縣市海岸使用現況彙整表

縣市	海岸使用現況特徵	主要使用類別									潛在產業發展優勢
		生物資源利用	非生物資源利用	海洋觀光遊憩利用	港口航運	工程相關	環境廢棄物排放或處理	軍事及救災使用	重大開發	**佔濱海陸地範圍**	
新竹市	新竹市濱海陸地面積約 2,600 公頃，海岸線長度約 24 公里。新竹市濱海陸地之成因與新竹縣相同為河流所沖積而成之平原，因此生物資源類型(28%)佔較多新竹市濱海陸地之比例，而海洋觀光遊憩資源類型也佔濱海陸地的 8%，相當具有潛力，且濱海陸地靠海測，有大面積之重要濕地、野生動物保護區及野生動物重要棲息地，佔新竹市海岸線一半以上之長度。不過因為，新竹市有科學園區，因此工業區比例佔了 3%。	27.57%	2.98%	7.23%	0.31%	2.38%	1.60%	0.07%	18.19%	**60.34%**	新竹市濱海陸地之成因與新竹縣相同為河流所沖積而成之平原，因此生物資源類型(28%)佔較多新竹市濱海陸地之比例，而海洋觀光遊憩資源類型也佔濱海陸地的 8%，相當具有潛力，且濱海陸地靠海測，有大面積之重要濕地、野生動物保護區及野生動物重要棲息地，佔新竹市海岸線一半以上之長度，未來應該能與新竹縣一同結合生物資源利用類型與海洋觀光遊憩類型結合為導向的低污染發展為主。
中部地區											
苗栗縣	苗栗縣濱海陸地面積約 11,000 公頃，海岸線長度約 25 公里。苗栗縣濱海陸地範圍，主要以生物資源利用類型為主佔濱海陸地面積的 40%，其中，旱作佔 20%，稻作佔 12%，加上海洋觀光遊憩類型的 2%及工業 2%，再加上苗栗縣濱海陸地設有密度為 2 支/公里的風機設施，即為主要之土地利用類型	38.46%	2.00%	1.53%	0.13%	1.40%	0.09%	0.29%	12.78%	**56.67%**	苗栗縣濱海陸地範圍中生物資源類型(40%)上有很高的比重，尤其是旱作(20%)及稻作(12%)部分，然而，因產業轉型造成海岸範圍內的漁港與農漁業衰退，以及工業污染後對生態環境造成的衝擊，使苗栗海岸範圍內之產業發展條件競爭力較弱。如何有效發揮可在生能源與海洋深層水等產業的相對競爭力，帶動農漁業文化教育等低環境衝擊的產業為苗栗海岸範圍產業發展的重要關鍵。
台中市	台中市濱海陸地面積約 11,000 公頃，海岸線長度約 50 公里。台中市濱海陸地北部地區，主要以生物資源利用類型為主佔濱海陸地面積的 42%，其中，稻作佔 32%，旱作佔 7%；台中市濱海陸地南部地區，主要以工業為主，佔濱海陸地面積的 5%，加上港口航運類型的 2%，再加上電力的 2%，即為台中市濱海陸地主要之土地使用。	42.17%	4.73%	1.30%	2.00%	2.12%	0.20%	0.19%	11.96%	**64.68%**	臺中市濱海陸地除了稻作（32%）與旱作（7%）外，相較於臺灣西部沿海其他縣市，有較高強度的工業、港口與電力設施（火力與風力）開發，尤其在臺中海岸範圍的北側與南側。此外，臺中海岸中部的高美濕地野生動物保護區，有較佳的生態旅遊條件。因此，臺中市海岸範圍產業的發展，如何減少南側工業與港口開發對生態環境的衝擊，並整合中部與北側可在生能源與生態環境教育為臺中海岸產業發展的重要課題。
彰化縣	彰化縣濱海陸地面積約 17,000 公頃，海岸線長度約 76 公里。其中濱海陸地範圍內，主要以生物資源利用類型為主，佔彰化縣濱海陸地的 58%，裡頭以旱作 22%，比較西部各縣市相對有優勢；及水產養殖 20%，較西部各縣市稍有優勢，但並未特別突出。加上 4%的工業，組成彰化縣濱海陸地主要的土地使用類型。	57.25%	4.39%	1.12%	0.09%	2.13%	0.40%	0.01%	13.18%	**78.57%**	彰化濱海陸地範圍內以生物資源利用類型為主，佔彰化縣濱海陸地的 58%，其中有 20%為水產養殖使用，此外，彰化海岸範圍工業開發面積比例較高，產生明顯的工業與生態環境衝突，由北側大肚溪口野生動物保護區緊鄰臺中港，中部彰濱工業區周邊，至南側緊鄰麥寮工業區的濁水溪口，除了直接的工業污染外，火力發電與風力發電對環境與生態亦造成衝擊。因此，未來彰化海岸產業發展，如何有效控制工業發展對海岸生態環境的衝擊，並與水產養殖使用、水產動植物繁殖區、重要濕地及野生動物重要環境棲息環境等生態資源搭配，發展出彰化海岸獨特的產業與生態共存模式為主要的產業發展課題。

接表 3-6 各縣市海岸使用現況彙整表

縣市	海岸使用現況特徵	主要使用類別									潛在產業發展優勢
		生物資源利用	非生物資源利用	海洋觀光遊憩利用	港口航運	工程相關	環境廢棄物排放或處理	軍事及救災使用	重大開發	**佔濱海陸地範圍**	
雲林縣	雲林縣濱海陸地面積約 18,000 公頃，海岸線長度約 66 公里。其濱海陸地範圍，主要以生物資源利用類型為主，佔雲林縣濱海陸地的 56%，其中，水產養殖佔 36%，旱作佔 17%之多；另外以工業佔 7%(相較於其他西部各縣市，雖然比例不是最高，但也是相當突出)，為構成雲林縣濱海陸地之土地使用。生物資源利用類型，平均分散於濱海陸地地區，而工業則集中於濱海陸地西北側，具保護行為之範圍則集中在濱海陸地南部地區。	55.34%	3.98%	1.12%	0.79%	2.09%	0.07%	0.01%	15.16%	**78.55%**	雲林縣養殖漁業雖有高比例(36%)，超過濱海陸地三分之一的面積，但因其超抽地下水，為雲林縣濱海陸地地層下陷主因。此外，北側麥寮工業區對海岸環境與生態造成之衝擊亦為重要的課題之一。然而，新虎尾溪以南至北港溪可在生能源產業與養殖漁業的生態效益，以及南側的成龍濕地連接至嘉義的鰲鼓濕地，若能有效整合搭配原有的農業文化，可發展出雲林海岸範圍內獨特的農漁業文化與環境教育產業，朝向低衝擊的海岸遊憩產業型態發展。
嘉義縣	嘉義縣濱海陸地面積約 7,000 公頃，海岸線長度約 40 公里。目前嘉義縣濱海陸地範圍內，因位於嘉南平原，因此主要以生物資源類型為主，佔濱海陸地的 45%，主要以水產養殖(33%)及旱作(11%)，加上海洋觀光遊憩類型 1%，為嘉義縣濱海陸地主要的土地使用類型，加上嘉義縣的濱海陸地及近岸海域，大片的保護行為範圍(重要濕地、野生動物重要棲息環境)。其中養殖漁業，雖然不是西海岸最比例最多的，但也算是相當突出的土地使用比例。	44.54%	4.25%	0.90%	0.38%	0.41%	0.02%	0.01%	5.80%	**56.31%**	嘉義縣濱海陸地擁有許多濕地，如：鰲鼓濕地、布袋好美寮濕地等，已具有由下而上的社區環境教育產業發展機制，加上海洋觀光遊憩類型(1%)，可視為未來重要發展之一環，雖然養殖漁業佔最多比例 33%，而養殖漁業超抽地下水導致地層下陷問題的控制，以及如何有效轉化其帶來的生態效益，成為嘉義海岸以濕地保育為核心的海岸遊憩產業發展重要方向。
南部地區											
台南市	台南市濱海陸地面積約 16,000 公頃，海岸線長度約 70 公里。台南市濱海陸地範圍內，主要以生物資源類型為主，佔濱海陸地 50%，加上 2%的海洋觀光遊憩類型，再加上許多保護行為之範圍，為濱海陸地之土地使用。其中，生物資源利用類型中，因此地的土壤鹽分含量甚高，因此主要以水產養殖為主 43%，旱作 5%，為第二高的類型。	49.26%	7.78%	1.82%	0.89%	1.55%	0.44%	0.01%	6.52%	**68.27%**	台南市濱海陸地擁有重要濕地、古蹟保存區、歷史建築、野生動物重要棲息環境、野生動物保護區、台江國家公園等範圍，加上 2%的海洋觀光遊憩資源結合，以及具有遊憩與文化教育條件的鹽業與養殖漁業轉型，能成為未來台南是濱海產業發展重要發展方向之一。
高雄市	高雄市濱海陸地面積約 13,000 公頃，海岸線長度約 88 公里。高雄市濱海陸地範圍主要為港口航運類型，佔 10%，其中以高雄港為最大；工業，佔 12%；軍事及救災使用類型，佔 10%；以及水產養殖，佔 24%(但與其他西岸城市相比並非特別突出)，為主要之土地使用類型。濱海陸地也有許多保護行為之範圍，如：重要濕地、歷史建築、古蹟保存、國家自然公園等範圍。	31.14%	4.55%	3.03%	9.27%	2.70%	0.44%	9.52%	24.11%	**84.75%**	由於高雄港與高雄市發展的獨特條件，高雄市（港）海岸範圍內具有豐富的的重要濕地、歷史建築、古蹟、壽山國家自然公園、旗津公園與紅毛港文化園區等文化與生態遊憩條件，目前在海岸範圍內整合文化與生態條件的遊憩產業發展亦具相當規模，如何有效降低工業區對海岸環境與生態的衝擊，為海岸產業與環境發展的重要課題。

接表 3-6 各縣市海岸使用現況彙整表

縣市	海岸使用現況特徵	主要使用類別									潛在產業發展優勢
		生物資源利用	非生物資源利用	海洋觀光遊憩利用	港口航運	工程相關	環境廢棄物排放或處理	軍事及救災使用	重大開發	**佔濱海陸地範圍**	
屏東縣	屏東縣濱海陸地面積約 37,000 公頃，海岸線長度約 170 公里。目前屏東縣濱海陸地範圍內，主要為生物資源利用類型，佔濱海陸地的 19%，其中最多的為果樹 7%，及水產養殖 6%；加上海洋觀光遊憩類型的 2%，為主要土地使用。加上保護行為的範圍，如：水庫集水區、重要濕地、自然保留區、古蹟保存區、歷史建築、遺址、國家公園等範圍。	18.84%	1.78%	1.40%	0.05%	0.31%	0.02%	0.79%	4.33%	**27.52%**	屏東縣海岸範圍北側與南側有不同的海岸產業發展條件與特性，北側東港與林邊一帶，若能有效以大鵬灣國家風景區為環境生態旅遊為基礎，進一步發揮周邊社區農漁業文化創意產業的潛力，將能有效改善海岸範圍內部份聚落因產業轉型與人口外移造成逐漸凋零的課題。南側恆春與墾丁國家公園一帶，海岸範圍內之觀光遊憩發展已具規模，然而，如何有效控制過度觀光發展，在陸域帶來的開發的景觀與環境衝擊，以及海域的污染狀況，為該區域海岸產業發展所必須處理的課題。
東部地區											
宜蘭縣	宜蘭縣濱海陸地面積約 21,000 公頃，海岸線長度約 110 公里。目前宜蘭縣濱海陸地範圍內，因為地形為蘭陽平原的關係，因此以生物資源利用類型為主，佔濱海陸地的 37%，其中稻作佔 23%，旱作佔 7%；加上海洋觀光遊憩類型的 2%，為主要的濱海陸地範圍。另外再加上重要濕地、文化景觀保存區、古蹟保存區、自然保留區及野生動物重要棲息環境等保護行為之範圍。	36.57%	1.88%	1.26%	0.13%	0.75%	0.23%	0.12%	11.50%	**52.44%**	目前宜蘭縣濱海陸地範圍內，以生物資源利用類型為主，佔濱海陸地的 37%，其中稻作佔 23%，旱作佔 7%；加上海洋觀光遊憩類型的 2%，再加上重要濕地、文化景觀保存區、古蹟保存區、自然保留區及野生動物重要棲息環境等條件，海岸範圍產業的發展有相當豐富的條件朝向低衝擊的文化與生態旅遊發展。
花蓮縣	花蓮縣濱海陸地面積約 26,000 公頃，海岸線長度約 120 公里。花蓮縣因地形特殊，因此大多集中於花東縱谷，而濱海陸地之土地使用僅 20%，其中以生物資源利用類型為主，約佔濱海陸地的 10%，其中果樹與旱作約各佔 4%，加上海洋觀光遊憩類型的 1%，以及工業的 1%，為濱海陸地主要的土地使用。	9.32%	0.79%	1.17%	0.02%	0.35%	0.16%	0.34%	7.17%	**19.33%**	花蓮縣因海岸山脈與狹長海岸線的特殊地形，海岸範圍內的濱海陸地多維持自然樣貌，僅約有 20%土地有人為的開發，其中以生物資源利用類型為主，約佔濱海陸地的 10%，其中果樹與旱作約各佔 4%。花蓮縣海岸的自然環境條件，目前在台 11 沿線已搭配約 1%的海洋觀光遊憩類型土地使用，作為以觀賞沿線自然地景為主的遊憩空間，若能配合低強度與低衝擊的海岸與海上遊憩行為，能在海岸環境保護與產業發展的平衡下推動海岸與海洋環境教育產業。
台東縣	台東縣濱海陸地面積約 63,000 公頃，海岸線長度約 240 公里。台東縣濱海陸地範圍內，生物資源利用類型，佔濱海陸地範圍的 4%，其中旱作及果樹分別各佔 2%，加上 0.5%的工業，再加上 0.5%的海洋觀光遊憩資源為台東縣之濱海陸地範圍。加上水庫集水區、歷史建築、遺址、重要濕地；水產動植物繁殖保育區、自然保留區、野生動物重要棲息環境等，保護行為之範圍。	3.85%	0.33%	0.49%	0.01%	0.15%	0.07%	0.14%	2.97%	**7.99%**	台東縣因狹長地形與海岸山脈的地理特性，擁有臺灣最長的海岸線，海岸範圍內僅有約 7.99%為人為使用，其他土地多維持自然狀態。然而，臺東縣境內各產業發展在臺灣均相對弱勢，因此，海岸觀光遊憩產業的發展，為臺東縣近年重要的發展方向之一，但也因此與海岸環境保護產生相當的衝突。因此，如何以里海倡議的方法，發展低衝擊的海岸觀光產業，並強化海岸觀光產業可帶來在地的經濟貢獻，且將經濟貢獻轉化為在地海岸環境、生態與原住民文化保護的支持，為臺東縣海岸產業發展的重要課題，以在目前開發與保護的對立間取得可能的平衡。

接表 3-6 各縣市海岸使用現況彙整表

縣市	海岸使用現況特徵	主要使用類別									潛在產業發展優勢
		生物資源利用	非生物資源利用	海洋觀光遊憩利用	港口航運	工程相關	環境廢棄物排放或處理	軍事及救災使用	重大開發	**佔濱海陸地範圍**	
離島地區											
澎湖縣	澎湖縣濱海陸地面積約 13,000 公頃。澎湖縣濱海陸地範圍，主要以生物資源利用類型，約佔 5%(其中以旱作 4%，以及水產養殖業 1%為主)。加上海洋觀光遊憩類型，佔 3%，再加上軍事及防救災使用類型，佔 2%為濱海陸地為主要之土地使用。	4.76%	1.11%	2.62%	0.40%	0.93%	0.12%	1.78%	9.43%	**21.15%**	澎湖縣陸地範圍約 22.15%為人為使用土地，主要以生物資源利用類型，約佔 5%(其中以旱作 4%，以及水產養殖業 1%為主)。澎湖縣早期倚重的傳統漁業近年來隨著產業轉型已逐漸沒落，如何有效往休閒漁業的轉型，並在低環境衝擊的原則下，整合既有的重要濕地、自然保留區、聚落保存區、文化景觀保存、歷史建築等條件，發展海岸環境友善的休閒遊憩類型為澎湖重要的產業發展方向之一。

表 3-7 各縣市主要議題

縣市	主要議題
北部地區	
基隆市	議題一：港口航運類型影響周邊環境 說明：基隆市之產業主要依靠港口航運為生，因港區腹地狹小，使港區與城鄉發展地區未有足夠的緩衝帶，對周邊地區造成噪音及黑煙等污染。
	議題二：火力發電廠廢氣之排放影響周邊土地使用 說明：協和火力發電廠周邊有許多土地使用類型，因火力發電廠所排放之粉塵等廢氣，造成對 1)周邊土地之農作物造成影響；2)海洋觀光遊憩類型(法定文化資產)，將可能因下雨造成侵蝕、破壞，甚至因空氣品質影響觀光來客量；3)重大開發類型(住宅)，影響周邊居民居住的空氣品質。
	議題三：船舶擱淺或沉船事件污染海域、海岸 說明：「晨曦號」因船體船艙破裂嚴重，導致外漏 100 萬頓重油，「瑞興輪」因於基隆大武崙外海發生船難，船上 315.5 頓油料外洩，等漏油事件，嚴重造成海岸及海域之污染及生態衝擊；目前針對此類潛在污染性船隻，已經有以下兩點施行之對策(已開始)，1) 交通部航港局在 2013 年 1 月 1 日起，禁止 5000 載重噸以上非載運重油，以及 600 載重噸以上載運重油之外籍單殼油輪進入我國國際商港、工業港及其錨泊區與離岸設施；2) 國際海事組織規定於 2015 年開始，只有雙殼油船可以在海洋上運行。
新北市	議題一：環境廢棄物排放或處理類型與周邊的海洋觀光遊憩類型之影響 說明：由於淡水河口至林口區，擁有了焚化爐、污水處理廠、遺址、歷史建築、文化重要景觀區等，這些環境廢棄物排放或處理類型將影響這些海洋觀光遊憩類型，甚至是保護行為範圍。
	議題二：海洋觀光遊憩類型之優勢 說明：新北市濱海陸地範圍，擁有北部地區面積最大的海洋觀光遊憩類型，可與基隆市整合海洋觀光遊憩資源，朝向此類型發展。
桃園市	議題一：工業區排放之工業廢水造成農地汙染 說明：由於中壢、觀音、大園等工業區，所排放排放之工業廢水中的銅，再者桃園農地當中有 45%是引用河川或區域排水水源，造成農地汙染。
	議題二：工業區排放之工業廢水將嚴重破壞下游的桃園觀新藻礁生態系野生動物重要棲息地 說明：隨著工業廢水之排放造成下游海岸環境之破壞，且下游為桃園觀新藻礁生態系野生動物重要棲息地之範圍，將對這些生態保護區造成嚴重影響。
	議題三：工業區填海造陸，造成藻礁死亡 說明：從大園到新屋的桃園海岸因工業區填海造陸、因填海造陸引發突堤效應，使漂沙掩蓋藻礁而死亡，或廢水污染等問題，造成藻礁死亡。
新竹縣	議題一：科學園區排放工業廢水，污染水源 說明：因科學園區排放之工業廢水，將污染新竹縣的甲等水體「宵裡溪」，該溪為供應新竹縣居民飲用及灌溉之水源，將對當地居民造成嚴重的傷害及污染。
	議題二：科學園區排放工業廢水，周邊農地 說明：因科學園區排放之工業廢水，將污染新竹縣濱海陸地比重最高的生物資源利用類型(38%)，其中包括：21%的稻作及 9%的旱作，將嚴重污染周邊農地。
	議題三：新竹縣生物資源利用類型比例高 說明：雖然對比西部地區，生物資源類型並無特別突出，但卻是新竹縣比例最高的一類，且下游有國家級重要濕地(新豐濕地及鴛鴦湖濕地)，因此未來對於生物資源利用類型之發展有相對之發展優勢。
新竹市	議題一：香山工業區和竹科園區排放之工業廢水造成香山綠牡蠣事件 說明：由於香山工業區和竹科園區所排放排放之工業廢水中含有銅，加上牡蠣具有強烈吸取銅的生物特性，造成下游養殖之牡蠣綠化，即為香山綠牡蠣事件，期望能夠嚴加把關工業廢水所產生之污染問題。
	議題二：香山綠牡蠣事件影響下游之香山濕地 說明：隨著工業廢水之排放造成下游海岸環境之破壞，且下游為香山濕地、新竹市濱海野生動物保護區、客雅溪口及香山濕地野生動物重要棲息環境等生態保護區之範圍，將對這些生態保護區造成嚴重影響。
	議題三：海岸線退縮及海域汙染 說明：由於南寮漁港的擴建，造成新竹市海岸防波堤向外海突出所致，海流改變發生突堤效應，影響了海岸漂沙供需不均衡，造成南寮漁港以南海岸線退縮，造成香山濕地範圍之海岸線退縮，不但影響海岸景觀，更破壞濕地生態資源。

接表 3-7 各縣市主要議題

縣市	主要議題
中部地區	
苗栗縣	議題一：通宵台穩養殖場養殖魚塭廢棄後，堆積大量工程廢棄土、廢爐渣 說明：現今通宵台穩養殖場(早已荒廢)旁海岸及魚塭堆積大量工程廢棄土、廢爐渣等，且路基與海岸有約 5、6 公尺的落差，消波塊緊鄰大海，潮間帶短窄，影響生態。
	議題二：台中港開港後，造成白沙屯海岸線退後 說明：隨著台中港開港後，造成白沙屯海岸，沙子大量流失，海岸線退後，將對海岸線造成嚴重影響。
	議題三：生物資源類型比重高，結合觀光遊憩類型進行發展 說明：生物資源利用類型佔苗栗縣濱海陸地面積 40%，可搭配 2%的海洋觀光遊憩類型，讓苗栗縣能夠朝向低污染、低衝擊發展。
台中市	議題一：工業區排放之工業廢水、廢氣汙染周邊環境 說明：由於台中市有 14 條區域排水都遭受中度以上程度的污染，區排主要為生活污水及部分工業廢水；另外台中火力發電廠的大排近來被檢測含有重金屬，鎘甚至超標，都將造成嚴重的重金屬汙染，勢必對周圍環境造成污染。
	議題二：台中工業區、台中火力發電廠等排放之工業廢水、廢氣汙染下游之重要濕地 說明：工業、火力發電廠等，所排放之廢氣、廢水等，皆會影響、污染下游之重要濕地，且透過空氣污染影響。
	議題三：海岸範圍內，風機密度高，影響海岸景觀與生物棲息 說明：台中市海岸範圍內風機密度大約為 1 公里/支風機，且在重要濕地範圍南側也設有風機，將影響候鳥等生物之遷息。
彰化縣	議題一：工業區排放之工業廢氣，影響空氣品質 說明：雲林麥寮六輕廠與彰化縣大城鄉僅一水之隔，使得彰化縣也因風向等因素，受到六輕空氣污染影響；加上彰濱工業區本身所排方之廢氣污染。
	議題二：彰濱工業區，為周圍農地帶來影響 說明：其中，如：電鍍業，對於水污染最為嚴重，因製造過程需要，需要大量的水，清洗電鍍，其所產生的廢水，若無處理直接排放將對周圍農地造成嚴重的重金屬污染。
	議題三：工業區，為周圍保護行為之範圍造成影響 說明：其中，如：1 電鍍業，對於水污染最為嚴重，其所產生的廢水，若無處理直接排放將對保護行為之範圍造成嚴重的重金屬污染，如：水產動植物繁殖保育區、重要濕地、野生動物重要棲息環境等皆會受到影響。加上彰濱工業區周邊設有風機，將有可能影響候鳥等，在保護行為範圍內生物之遷息。
雲林縣	議題一：工業所排放之廢氣、廢水，造成周邊地區影響與破壞 說明：雲林麥寮工業區，排放之廢氣與廢水，已造成周邊農地汙染、空氣汙染已及酸雨，甚至會有使周邊居民致癌的風險，對當地造成環境的影響與破壞。
	議題二：養殖漁業超抽地下水，造成地層下陷 說明：雲林縣養殖漁業佔濱海陸地比例高達 36%，因養殖漁業超抽地下水，造成地層下陷、地下水鹽化、附近農田土壤鹽鹼化、居民、工業區易造成海水倒灌，對濱海陸地造成相當嚴重之影響。
	議題三：養殖漁業所佔濱海陸地比例最高，造成雲林縣地層下陷等影響 說明：雲林縣養殖漁業雖有高比例(36%)，超過濱海陸地三分之一的面積，但因其超抽地下水，為雲林縣濱海陸地地層下陷主因，期望能夠配合旱作(17%)、海洋觀光遊憩類型(2%)，以及濱海陸地南部地區的重要濕地(成龍濕地)，加上其他古蹟保存區等等，期望未來能夠朝向低污染的海洋觀光遊憩類型發展。
嘉義縣	議題一：農田於一期、二期稻作收割後的翻耕動作，導致空氣污染 說明：由於農田於一期、二期稻作收割後的翻耕動作，加上東北季風影響，把粉塵往內陸吹，造成內陸地區空氣汙染。
	議題二：因興建商港，侵蝕好美寮自然保護區 說明：好美寮自然保護區侵蝕原因，除了上游河川的輸沙，被水庫、水壩、攔砂壩攔截外，最主要的還是因為布袋沿海綜合開發計畫，首先是 1984 年與 1992 年的抽沙填海造陸工程，接著是布袋商港往外延伸的堤防，防波堤截斷了北方的沙源，南方來的沙源又淤積在港口，造成好美寮自然保護區正在消失，甚至影響當地海洋觀光遊憩類型之發展。
	議題三：濱海陸地擁有許多濕地 說明：嘉義縣濱海陸地擁有許多濕地，如：鰲鼓濕地、布袋屍地等，加上海洋觀光遊憩類型(1%)，可視為未來重要發展之一環，雖然養殖漁業佔最多比例 33%，但是養殖漁業超抽地下水，導致地層下陷等，嚴重之影響，因此期望未來能夠往低污染的海洋觀光遊憩類型及濕地保育為發展目標之一。

接表 3-7 各縣市主要議題

縣市	主要議題
南部地區	
台南市	議題一：因水產養殖超抽地下水，造成近岸海域地層下陷 說明：由於養殖漁業比例佔台南市濱海陸地 43%，嚴重超抽地下水，造成地層下陷、地下水鹽鹼化、農地土壤鹽鹼化等嚴重影響。
	議題二：台灣中石化安順廠污染事件，污染附近養殖漁業 說明：台灣中石化安順廠戴奧辛汙染嚴重，因此週邊養殖漁業都遭到嚴重的戴奧辛汙染。
	議題三：濱海陸地擁有眾多保護行為之種類及範圍，可與海洋觀光遊憩型結合 說明：台南市濱海陸地擁有重要濕地、古蹟保存區、里史建築、野生動物重要棲息環境、野生動物保護區、國家公園等範圍，加上 2%的海洋觀光遊憩資源結合，朝向低污染之濱海產業發展。
高雄市	議題一：工業排放之廢氣，造成空氣汙染 說明：因高雄市工業佔濱海陸地比例高達 12%，加上 10%的港口航運類型，造成高雄空氣污染的主要原因。
	議題二：工業廢水之排放，影響附近農地 說明：日月光因排放工業廢水，其排放廢水酸度高且含鎳，有重金屬汙染，且廢水將會排入後勁溪，而該溪水將會引其溪水作為農業用水，因此不僅影響後勁溪之生態，且影響引用此水灌溉之農田。
	議題三：轉型發展低污染產業 說明：目前高雄市濱海陸地範圍皆屬於高污染之產業，其中海洋觀光遊憩類型的 3%，加上 6%的商港，再加上 1%的商業，能夠成為未來低污染之發展方向之一。
屏東縣	議題一：屏南工業區排放工業廢水 說明：位於屏南工業區的國泰化工排放工業廢水，造成枋寮中華大排內的魚群，因排放之工業廢水，造成中華大排的水變乳白色，且水的酸鹼值變為極酸成度，使得魚群暴斃，影響大排、下游等的生態。
	議題二：養殖漁業超抽地下水，導致地層下陷 說明：由於超抽地下水，導致濱海陸地部分地區，地層下陷，造成農田，甚至住宅，常飽受淹水之苦，且影響觀光業之發展，如：觀光飯店等。
	議題三：觀光垃圾造成海岸生態破壞 說明：因濱海陸地的海洋觀光遊憩類型佔有 2%，而觀光遊客的日益增加，也增加了觀光客所遺留或產生之垃圾，隨意丟棄，造成海岸地區地景、生態等破壞，因此期望能朝向低污染的海洋觀光遊憩方向發展。
東部地區	
宜蘭縣	議題一：船舶擱淺或沉船事件污染海域 說明：「吉尼號」於宜蘭縣外海約 2 公里處，因觸礁擱淺，導致洩漏 120 餘頓重油，頗及附近七、八座定置漁場及海岸線。
	議題二：水泥業、工業影響周邊環境 說明：宜蘭縣擁有四大水泥廠以及龍德工業區排放的廢氣，影響周邊學校、住宅，甚至是農地等，將對居民之身體產生危害。
	議題三：生物資源類型多，往低污染方向發展 說明：宜蘭縣濱海陸地以生物資源類型為大多數(37%)，其中以稻作的 23%為最大範圍，加上 2%的海洋觀光遊憩類型，相信未來可以繼續努力維持低污染的發展方向前進。
花蓮縣	議題一：中華紙漿廠排放廢水污染下游花蓮溪口自然生態保護區 說明：由於中華紙漿廠緊鄰保護區，其所排放之廢水，流經保安林地、流至花蓮溪，最後流向花蓮溪口自然生態保護區，影響甚至破壞了鄰近的保安林、所流經的花蓮溪、花蓮溪口自然生態保護區，以及河岸甚至海域。
	議題二：船舶擱淺或沉船事件污染海域 說明：從民國九十年至九十八年，於花蓮附近陸續發生 10 起以上海難及擱淺事件，造成船隻的油污，流向大海，影響甚至破壞了海洋、花蓮的海岸。
	議題三：生物資源利用類型加上海洋觀光遊憩類型持續朝向低污染發展 說明：花蓮縣濱海陸地範圍，主要以生物資源利用類型及海洋觀光遊憩類型，此兩大類為主，為維持花蓮縣低污染之特性，應持續朝向低污染之發展為主。
台東縣	議題一：於杉原海岸進行大規模濱海渡假村、遊憩區等開發，造成海岸景觀破壞 說明：由於杉原海岸有美麗灣渡假村新建工程，以及周邊將有八處類似的大型開發案進行，勢必會造成海岸景觀破壞。
	議題二：於杉原海岸進行大規模濱海渡假村、遊憩區等開發，破壞周邊富山禁漁區 說明：由於杉原海岸有美麗灣渡假村新建工程，以及周邊將有八處類似的大型開發案進行，勢必會造成週邊富山禁漁區等生態保護範圍之破壞。
	議題三：結合生物資源利用類型與海洋觀光遊憩類型進行低污染之開發 說明：由於台東縣為低污染之城市，因此將結合生物資源利用類型與海洋觀光遊憩類型以及保護行為之範圍，未來發展為低污染之觀光遊憩產業。
離島地區	
澎湖縣	議題一：污水下水道未普及以及觀光所造成的海洋污染 說明：由於澎湖縣內，污水下水道尚未普及造成家庭污水、列管事業及養豬戶之放流水，等未經處理直接透過各社區大排水溝排入附近海域；另外發展觀光所製造的垃圾問題及因潮汐所帶來的海飄垃圾，造成潮間帶污染。
	議題二：風機、火力發電廠影響周邊生態 說明：由於澎湖縣內保護行為之種類及範圍眾多，但附近卻有火力發電廠、風機等，影響重要濕地等生物棲息之範圍。
	議題三：生物資源利用類型結合海洋觀光遊憩類型，朝低污染發展， 說明：由於澎湖縣為低污染發展，且擁有許多保護行為之資源，未來能夠繼續結合生物資源利用類型及海洋觀光遊憩類型，繼續朝向低污染、低衝擊發展。

三、國內海岸指標型開發案例探討

透過環保署環境資源資料庫，以及環評書件查詢系統檢視我國近年（105-100）辦理之環境影響評估案件，位於海岸地區者，約有 98 件（如下表）。其中以新市區、高樓建築、其他能源之開發最多，其次為觀光休閒飯店旅館、工業園區與工商綜合園區之開發，為我國近年海岸地區之主要重要開發利用類型。依此，本計畫擬針對上述之開發類型，選取我國過往海岸地區之開發利用案件中，對海岸特定區位之潮間帶自然環境、海岸公共通行、海岸景觀、與自然海岸保護等議題，有指標性關注或影響之正面與負面案件，進行討論，以為營建署未來說明海岸利用管理必要性之參佐。

預計整理我國海岸地區較具爭議性之有關案件包括如淡海新市鎮、台東美麗灣遊憩區與宜蘭外澳觀光旅館、東澳灣幸福水泥廠區設備與陸域海域鋒利發電等案件，說明其開發內容與影響，及海岸利用管理必要性之探討。

另外由內政部營建署歷年辦理之「海岸復育及景觀改善計畫」，選取與特定區位之潮間帶、公共通行、海岸景觀、與自然海岸保護議題有關之優良案件，如屏東縣琉球嶼中澳沙灘改善、基隆市和平島海岸景觀改善工程、澎湖縣山水海岸環境改造整體規劃案、澎湖縣中屯海堤改善工程，以及新北市淺水灣海濱步道，進行海岸利用管理必要性之探討。

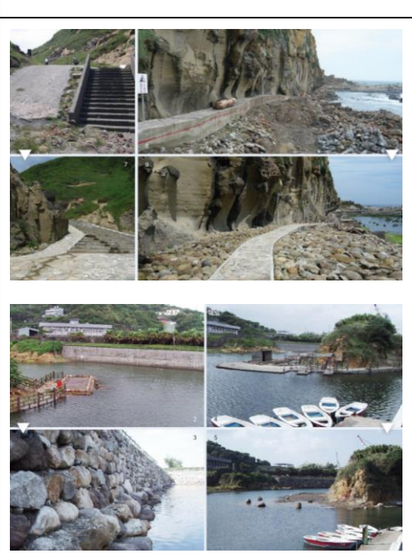
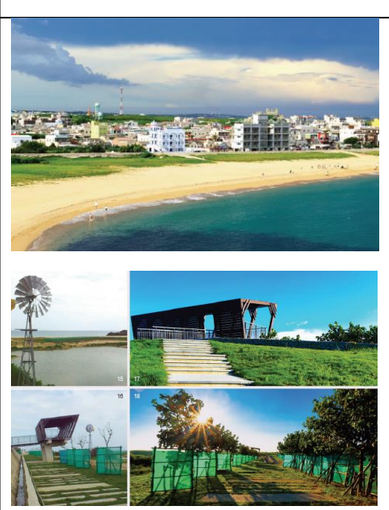
初步整理有關案件內容如下表。將於期末階段，以專章方式，說明整理各正面負面案例至少五件。

表 3-8 海岸地區環境影響評估案件統計表

開發行為別	細分類	小計	總計
工廠之設立及園區之開發	工廠設立	2	9
	園區開發	6	
	道路開發	1	
道路、鐵路、大眾捷運系統、港灣及機場之開發	道路開發	1	4
	大眾捷運之開發	2	
	港灣之開發	1	
土石採取及探礦、採礦	-	0	0
蓄水、供水、抽水、引水、防洪排水工程之開發	供水抽水或引水工程之開發	2	2
農、林、漁、牧地之開發利用	-	0	0
遊樂、風景區、高爾夫球場、運動場地之開發	遊樂區之開發	1	4
	風景區之開發	1	
	高爾夫球場	1	
	運動場地	1	
文教、醫療建設之開發	醫療建設	2	2
新市區建設及高樓建築或舊市區更新	新市區之開發	14	32
	高樓建築	17	
	舊市區更新	1	
環境保護工程之興建	環境保護工程之興建	1	1
核能及其他能源及放射性廢棄物貯存或處理設施興建	核能及其他能源之開發	15	15
其他	工商綜合特定區	6	28
	公墓	1	
	殯儀館	4	
	輸電	1	
	設置石油製品	2	
	軍事營區	2	
	觀光休閒飯店旅館	7	
	核子反應設施之除役	1	
	氣象雷達站	1	
	海域築堤造陸	3	

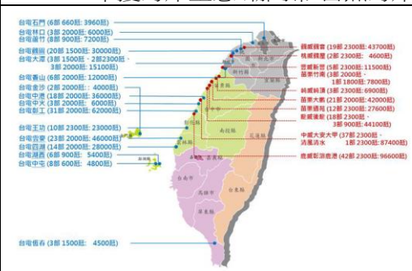
資料來源：本計畫整理

表 3-9 海岸地區指標型開發利用案例說明列表

正面案例					
名稱	基隆市和平島海岸景觀改善工程	屏東縣琉球鄉海岸復育及景觀改善計畫	澎湖縣山水海岸濕地生態復育及環境改造整體規劃案	澎湖縣中屯海堤改善工程	新北市三芝淺水灣濱海步道
類型	遊樂風景園區之開發	遊樂風景園區之開發	環境復育與改善	海岸防護設施	遊樂風景園區之開發
開發利用內容概要說明	和平島因其獨特之海岸地景與潮間帶環境資源，為基隆重要之休閒遊憩據點。為提升落實和平島地質公園定位與生態旅遊品質，營建署與基隆市政府透過減量手法，兼顧海岸安全、地貌復育、與教育遊憩機能之前提下，進行和平島既有海岸設施之改善。	小琉球原為濱危物種綠蠵龜上岸產卵重要據點，但因島嶼觀光快速發展，導致海岸沙灘受消波塊、定砂樁、木棧道、照明燈具與海洋垃圾之破壞與汙染。地方政府推動環境改善，但涉及水利署、林務局等不同單位權屬，需求整體性之溝通協商來促成。	澎湖縣為復育改善山水海岸濕地環境，促成區域海岸休閒觀光產業發展與環境品質，有效整合水利、城鄉風貌與海岸復育等部門預算，在整體規畫指導推動下，逐步落實海岸環境復育，與兼顧海岸環境資源永續利用之典範	中屯海堤位於澎湖本島前往中屯嶼之必經路徑，鄰海側原為生硬綠色混擬土階梯海堤，外側堆置消波塊，經植被綠化與海堤設施改善，有效提升中屯嶼綠能嶼之環境景觀意象	淺水灣因沙灘海灣美景，為東北角熱門觀光據點。但商圈緊鄰台二向海側，阻斷道路眺望海岸視域景觀與遊客通行海岸權利。風管處協調商家拆除沿岸人工設施，沿商圈鄰海處營造濱海步道，串聯公有停車場及既有步道，形成約 1 公里之帶狀休憩區，提供遊客親近海岸之優質環境，並提升在地商圈之發展。
特定區位	自然海岸/潮間帶/重要海岸景觀區/第一條濱海道路向海陸域	自然海岸/潮間帶/重要海岸景觀區/第一條濱海道路向海陸域	自然海岸/潮間帶/重要海岸景觀區/第一條濱海道路向海陸域	海岸防護區/潮間帶/第一條濱海道路向海陸域	潮間帶/第一條濱海道路向海陸域/自然海岸/重要海岸景觀區
影響	海岸景觀/公共通行/海岸環境	海岸景觀/公共通行/海岸環境/生態棲息	海岸景觀/海岸環境/生態棲息	海岸防護/海岸景觀	開發緊鄰海岸/破壞潮間帶
圖					
海岸利用管理影響說明	1.確保海岸景觀 2.確保公共通行 3.拆除不當人工設施、混凝土構造物，復原地貌，重現海岸自然地景	1.海岸主管機關權責之協調 2.復育改善因觀光遊憩發展而受干擾破壞之自然沙灘與海龜產卵棲地	1.整合公私有土地，有效保護整體海岸景觀與環境，促成區域整體發展 2.跨域整合相關政策資源，推動落實海岸地區之整體規劃與環境改善復育工程 3.減量設計、拆除不當設施、配合雨污水系統，回復改善潮間帶生態環境。	1.利用拋石工法設置堤前緩坡，有效改善海堤防護與景觀生態效益 2.改善海提傳統生硬面貌，創造兼具安全與景觀美質之海岸保護設施，提升海岸設施之服務利用效益	1.整合串聯公私有之遊憩服務空間，有效提升區域海岸觀光休閒品質機能與產值發展。 2.透過濱海遊憩步道系統，恢復遊客親近海岸之公共通行權，同時引導遊憩使用避開環境敏感區與潮間帶環境。

資料來源：本計畫整理

表 3-9 海岸地區指標型開發利用案例說明列表(續上表)

負面案例					
名稱	淡海新市鎮特定區計畫	台東美麗灣渡假村 BOT 案	外澳觀光旅館開發案	東澳灣水泥輸送設備	千架海陸風力機計畫
類型	都市計劃發展	觀光休閒飯店旅館	觀光休閒飯店旅館	園區開發	能源開發
開發利用內容概要說明	淡海新市鎮特定區計畫位於淡水到三芝之海岸線，總面積約 1756 公頃，自民國 80 年發佈實施，已完成第一期 453 公頃之開發。為抒解中心都市成長壓力，後期計畫面積 1168 公頃，目標於民國 125 年新引進 17 萬人口數，以調整都會區結構、引進產業、創造生態城市，並增加住宅土地供給。	臺東縣政府與美麗灣公司簽訂「徵求民間參與杉原海水浴場經營案興建暨營運契約」，計畫於台 11 線向海側，開發興建面積 6 公頃之旅館、戲水區、庭園、停車場、觀景區與海灘區。惟涉及環評與建照有效性等程序違法爭議。	民間企業預備於頭城外澳台二線向海側進行 1.75 公頃之觀光旅館開發。涉及租用並變更使用 1.06 公頃之國有景觀保護區，做為新建 3 棟 9 間度假別墅、27 間海景套房、游泳池之使用。	幸福水泥配合政府政策將原料陸路運輸調整往海上發展運輸發展，以減輕鐵、公路負擔，申請於東澳灣東澳南溪出口處新設水泥輸送設備，做為幸福水泥東澳廠之原料輸送使用。所在土地屬非都市土地範圍海域區海域用地與河川公有土地，開發基地面積約 1,876m^2。	因應環境基本法非核家園目標，行政院於 101 年 2 月核定「千架海陸風力機」計畫，目標將於 109 年前完成 1,200 MW 陸域風場設置，114 年前完成 3,520 MW 離岸風場設置，兩者合計共將設置 1,000 架以上風力機組，占再生能源總設置目標 30 %以上。目前共設置陸域風力機 341 座，離岸風力機 2 座。
特定區位	潮間帶/第一條濱海道路向海陸域/自然海岸/重要海岸景觀區	潮間帶/第一條濱海道路向海陸域/自然海岸/重要海岸景觀區	潮間帶/第一條濱海道路向海陸域/自然海岸/重要海岸景觀區	潮間帶/海岸防護區	潮間帶/第一條濱海道路向海陸域/自然海岸
影響	破壞自然海岸與生態/衝擊海岸景觀	破壞天然沙灘/破壞景觀/破壞海岸生態	干擾潮間帶/阻斷公共通行/破壞景觀	海岸侵蝕/破壞生態/破壞自然沙灘	干擾海岸生態/潮間帶/自然海岸
圖	  	
海岸利用管理影響說明	1.未將對海岸與海洋生態環境之影響納入評估與規劃。 2.未將海岸環境特性、海岸災害影響、與海岸永續發展概念納入整體規劃思考。 3.對當地居民之住居遷移、既有產業頗有衝擊，且未有良好溝通協調。	1.開發內容修改、分割開發、核發建照等涉及程序違法與規避環評爭議； 2.開發緊鄰天然沙灘，興建過程實質造成沙灘環境之破壞與汙染； 3.緊鄰景觀道路，恐衝擊道路視域景觀。且建築造型色彩與自然海灣與山脈景觀衝突。	1.阻斷當地居民通學生活之公共通行。 2.新建與既有設施遮蔽景觀道路眺望海岸視域景觀。 3.部分位於自然沙灘，緊鄰海岸有侵蝕危險，且開發與利用將造成潮間帶環境之干擾，無區位不可取代之明確理由。 4.涉及保護區土地之變更，與租用國有土地進行私人開發使用合理性爭議。 5.與在地居民與使用發展未能有良好溝通協調，並引發縉紳化爭議。	1. 海岸地區相關海上平台、輸送帶及臨時暫堆處，僅需申請河川公地許可使用，缺乏區位設置必要考量 2. 垂直海岸設置一定長度構造物，無堤防保護措施，易引發突堤效應。 3.屬高污染性工業，具有污染疑慮，應檢討生態損失彌補	1.易產生風切聲、機械噪音與眩影閃爍，應避免設置於人口密度高的地區 2.易造成鳥擊或阻斷鳥類覓食棲息地或遷徙路徑、變更棲息地特性使鳥類離開原固定覓食或棲息區 3.建造工程產生水下噪音與震動，衝擊水下生物生態 4. 風力機組高聳而龐大，影響海岸與海域地區既有低平無涯之景觀特質。

資料來源：本計畫整理

肆 海岸特定區位劃設檢討

一、海岸特定區位之劃設與管理目的

整體海岸管理計畫（草案）為海岸管理所需，除為維持生物多樣性與珍貴稀少之自然與文化資產而劃定「海岸保護區」；與減少自然人為因素引起海岸災害而劃定之「海岸防護區」外。並針對海岸地區具有**生態敏感性**，**景觀價值性**，以及**環境敏感性**，但過往未有明確法源規範之「**重要海岸景觀區**」、與「**最接近海岸第一條濱海道路向海之陸域地區**」、「**潮間帶**」，進行上揭三項「海岸特定區位」之分區劃設與管理。

依據整體海岸管理計畫（草案），「**重要海岸景觀區**」、與「**最接近海岸第一條濱海道路向海之陸域地區**」、「**潮間帶**」等海岸特定區位之劃設管理目的如下：

表 4-1 整體海岸管理計畫（草案）海岸特定區位劃設管理原則綜整表

特定區位	劃設管理目的	劃設原則	使用限制
重要海岸景觀區	規劃保育管理維護海岸地區之景觀資源豐富地區。	1.海岸地區之全國區域計畫文化景觀敏感類向之環境敏感區。 2.區域計畫景觀道路兩側 1 公里或至最近山稜線與海岸地區濱海陸地的交集範圍。	1.自然地景、地標、歷史文化資產與珍貴樹木應原地保存，且建築設施應與周圍環境融合。 2.景觀道路向海側應確保重要公共視覺通廊；向陸側應確保自然天際線不受遮蔽。 3.景觀道路兩側應退縮並留設連貫綠帶供公眾通行，並規範管制廣告設施。
最接近海岸第一條濱海道路向海之陸域地區	確保人為使用與海岸線保持一定安全距離，以因應氣候變遷，作為海平面上升之緩衝。	與海岸線平行，第一條可供汽車或鐵路通行之濱海道路，其與平均高潮線所圍成之帶狀陸域範圍。	1.保留海岸線向陸域移動之適當緩衝範圍。 2.環境資源保護與海岸防護優先。 3.合宜之土地使用與強度，避免環境惡化。 4.海岸工程與景觀的平衡與協調。 5.減少人為設施設置。
潮間帶	確保每日潮汐漲退海陸交界潮間帶地區之自然環境與生物多樣	最高潮位（HAT）至最低潮位（LAT）間之範圍	1.保護自然狀態 2.開發利用衝擊最小 3.禁止妨礙公共通行

	性。		

資料來源：本計畫整理

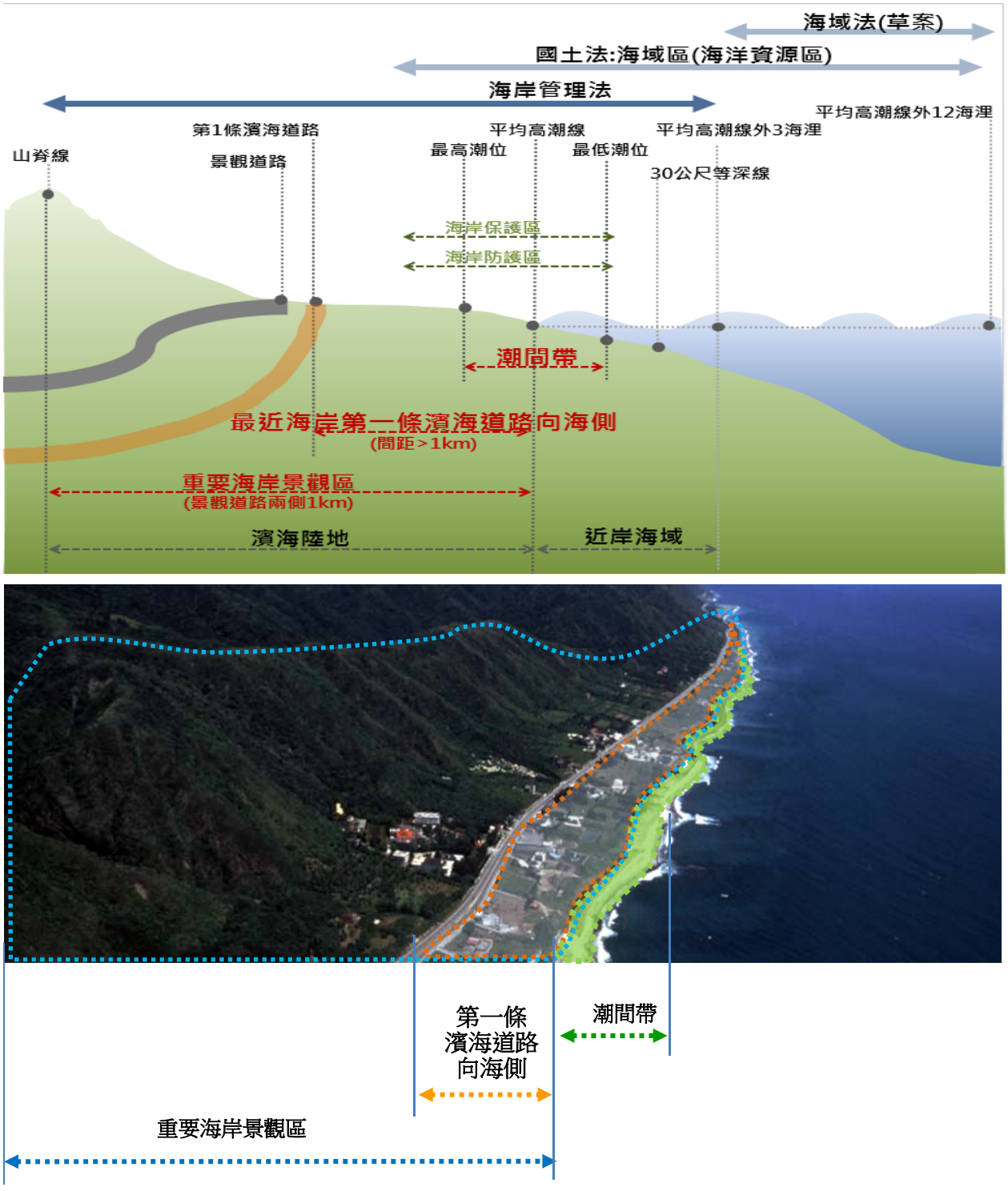
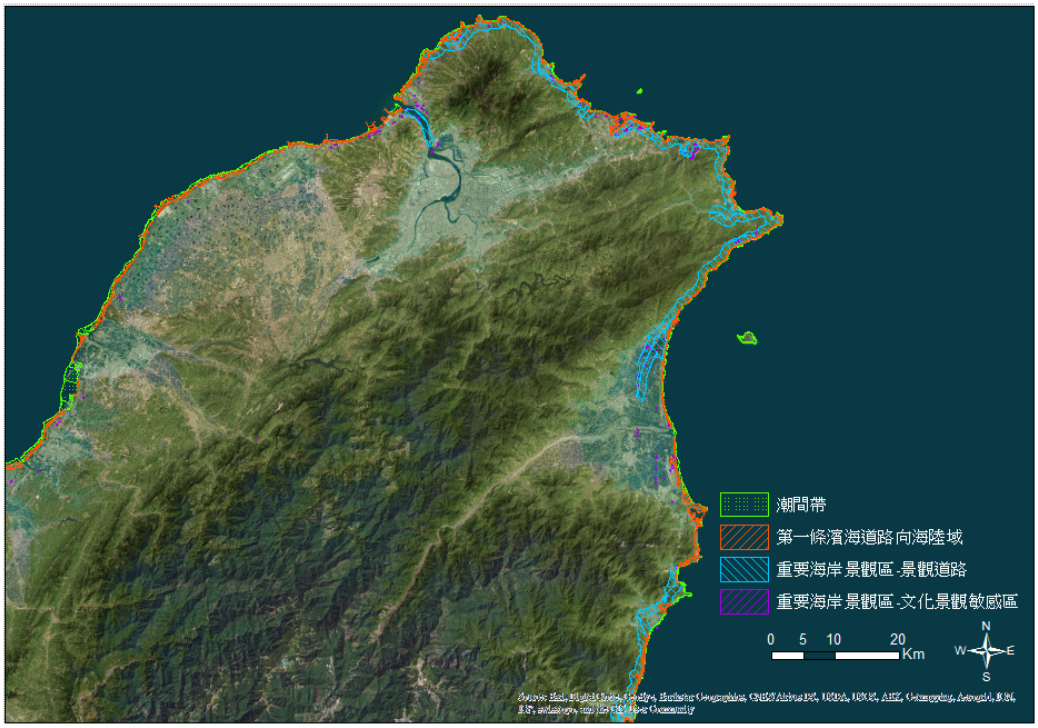


圖 4- 1 海岸特定區位劃設範圍示意圖

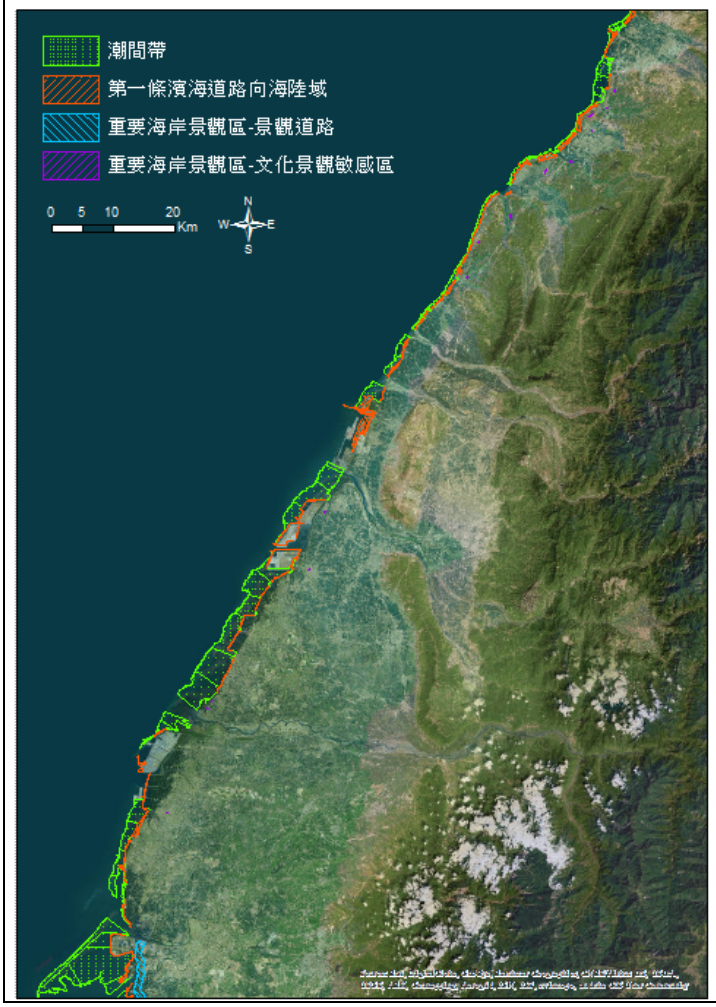
二、海岸特定區位劃設內容概述

(一) 北部海岸

地區	特性與現況
基隆新北海岸	1. 分屬北觀與東北角國家風景區。岬灣、灣澳地形豐富。 2. 多港口、漁港、輸油站、火力與核能電廠等重要經建設施。 3. 八里之臺北港未來為臺北海洋門戶。
桃園海岸	1. 沙質海岸，有連續沙丘與茂密防風林與全臺最大藻礁地形。 2. 觀音以南有侵蝕，多淤積。 3. 沿岸多都市及工業發展；桃園航空城計畫發展中。
新竹海岸	1. 有廣大潮間帶，與香山海岸濕地。 2.沿海多漁港，近年新增多元使用，含養殖、休閒、垃圾掩埋與污水處理廠。
宜蘭海岸	1.以岩石海岸為主。 2.外澳至蘇澳間為沙質海岸，多既有農漁聚落使用。
特定區劃設成果	
	
重要海岸景觀區	三芝至頭城，與南澳至和平，大致沿海岸帶狀分佈。 淡水、桃園、新竹一帶僅八里水岸右側與零星古蹟建築被劃入。臺北港未受關注。 東北角、宜蘭許多突出海岸岬灣未被劃入。宜蘭海岸沙丘帶僅鄰星古蹟遺址劃入。
第一條濱海道路	劃設範圍相當接近海岸，多處不足百公尺寬。 不連續劃設情形普遍。且河口產生許多空窗。 部分劃設範圍寬窄變化突然，然現地環境並無特別之差異。 既有聚落因第一條濱海道路通過而有局部納入情形。
潮間帶	部分沙灘因位於高潮線以上未被納入。

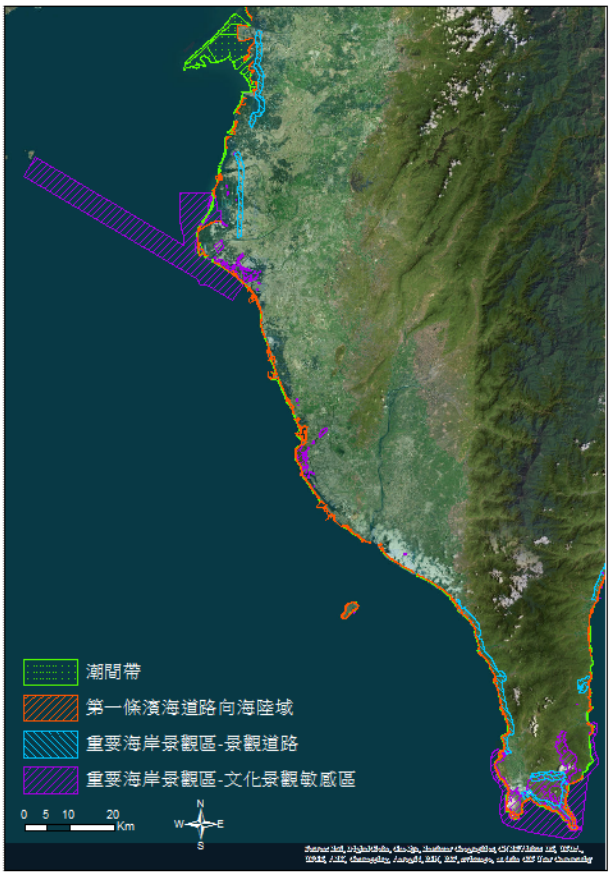
(二) 中部海岸

地區	特性與現況
苗栗海岸	1. 鹽港、大安溪間，形成低沙丘，但有侵蝕現象。中港溪口北側有完整海岸林。 2. 使用多元，含農業、林地、漁港、工業區、精鹽場、發電廠、礦場等。
臺中海岸	1. 北段為沖積平原，海埔地發達。南段為野生動物保護區及高美濕地。 2. 潮差大，沿岸多漂沙活動。 3. 使用多元，含臺中港、工業區、發電廠，亦多農業區與海岸防風林。
彰化海岸	1. 漂沙影響，退潮時泥溼灘地寬達 5 公里。但有內侵情形。 2. 使用多元，有工業區填海造地、電廠、漁港、快速道路等。 3. 大城、芳苑鄉地層下陷嚴重，有濁水溪口開發與白海豚棲地保育議題。
雲林海岸	1. 濁水溪口以南灘地呈現侵蝕，離岸沙洲島漸消退。 2. 麥寮、臺西鄉西側海岸有填海造地之六輕、港口、發電廠等離島基礎工業區。 3. 養殖漁業發達，但嚴重地層下陷。

特定區劃設成果	
	重要海岸景觀區 僅有鄰星古蹟歷史建築遺址被納入。其餘地景、特殊植被或文化產業景觀未被納入。 第一條濱海道路面海陸域 範圍相當接近海岸，多處不足百公尺寬。伸港以南寬度多未達 10 公尺。 海埔新生地面海外堤並無開發之虞，未有劃設必要性。 不連續劃設情形普遍。 河口範圍產生許多空窗。 劃設範圍寬窄變化突然。 潮間帶 大甲溪以北寬約 500 公尺。以南除港口、海埔地、河口區，寬可達 3-5 公里。台西一帶，寬約 1 公里。

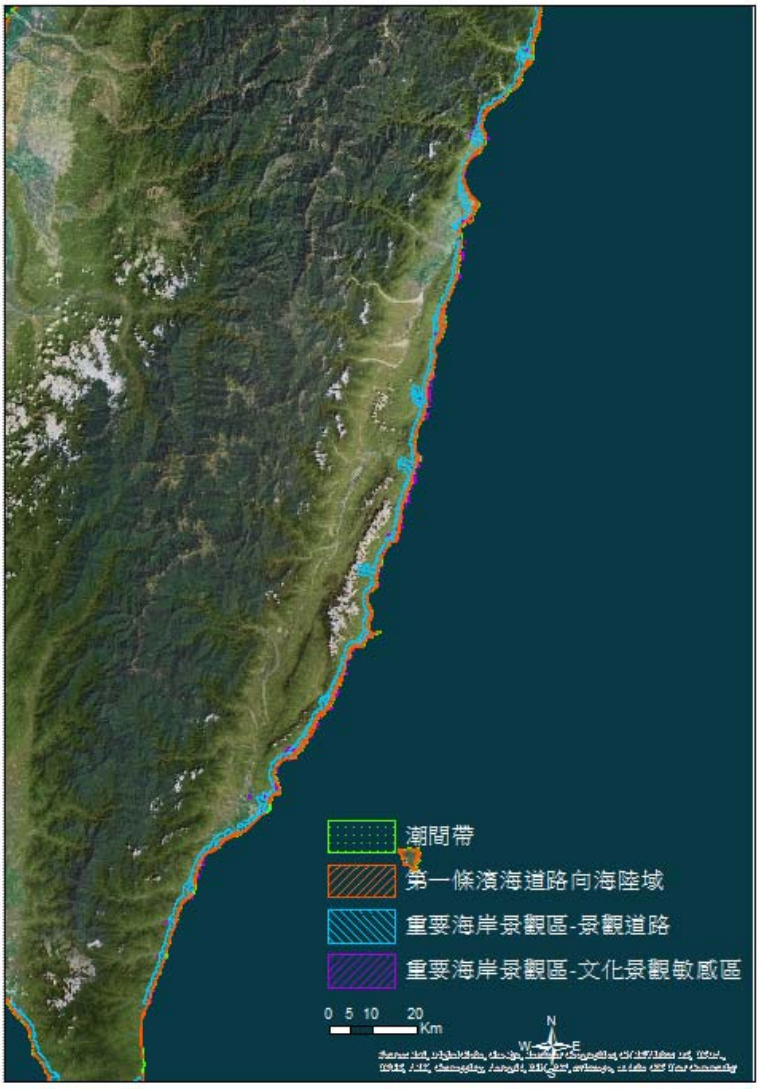
(三) 南部海岸

地區	特性與現況
嘉義海岸	1. 多沙洲，為重要自然防護，以外傘頂洲為代表，屬雲嘉南濱海國家風景區。東石、布袋一帶地層下陷嚴重。 2. 早期以養殖與鹽業為主，近年有商港、遊艇港等觀光遊憩發展。
臺南海岸	1. 沿海積地形明顯，外海沙洲發達，有廣大潟湖與海埔地。屬雲嘉南濱海國家風景區，與臺江國家公園範圍。 2. 北門、將軍、七股及安南一帶多鹽田及魚塭與觀光遊憩發展。安平港及臺南工業區一帶開發密度較高。
高雄海岸	1. 全省沿海侵蝕最嚴重海岸之一。 2. 工業發展興盛，有各類港口、發電廠、天然氣接收站、海軍基地、林園石化工業區等。壽山納入國家自然公園範圍。
屏東海岸	1. 楓港以北海岸線平直，有大鵬灣與小琉球國家風景區；以南屬珊瑚礁海岸，有墾丁國家公園。 2. 養殖漁業發達，但地層下陷嚴重。

特定區劃設成果	
	重要海岸景觀區 將軍七股與台江一帶，劃設範圍超過海岸地區，包含海域、內陸。 枋寮以南至滿州大致沿海岸帶狀劃設。並含括墾丁南端大部分地區。 嘉南特色自然人文景觀未被納入 第一條濱海道路面海陸域 除少數河口、港口，大致沿海岸帶狀布設。 高雄屏東一帶，海岸侵蝕嚴重但實際劃設範圍狹小。 滿州鄉因現況無道路，多未劃設。 潮間帶 除少數河口、港口，大致沿海岸帶狀布設。 寬度甚短，除鵝鑾鼻一帶，寬僅百公尺上下。

(四) 東部海岸

地區	特性與現況
臺東海岸	1. 海岸線長度約 170 公里。卑南溪口以北極富海階地形及海蝕平臺，海岸山脈逼近海岸，屬東海岸國家風景區範圍。 2. 卑南溪口以南，山陵漸逼近海岸。 3. 大致保持海岸原始風貌。
花蓮海岸	1. 多為峭壁，海岸線全面性後退。美崙溪口及花蓮溪口為砂礫質海岸，地形巨大變化。南濱、化仁一帶海岸侵蝕嚴重。 2. 花蓮溪口以南，屬東海岸國家風景區範圍。 3. 蘇澳至太魯閣口沿線以清水斷崖著名。 4. 有和平水泥專業工業區、海洋深層水、與海洋公園等工業與觀光發展需求。

特定區劃設成果	
	重要海岸景觀區 除臺東市區、三仙台、花蓮市區、立霧溪口、和平溪口，多沿海岸帶狀分佈。 海岸特色自然人文景觀多含括納入。 靠陸側範圍多未能納入第一條山脊線。 第一條濱海道路面海陸域 除河口與少數港口，大致沿海岸帶狀劃設。 潮間帶 除河口與少數港口，大致沿海岸帶狀劃設。寬度約百公尺上下。

(五) 離島海岸

地區	特性與現況
金門海岸	1. 海岸曲折，以砂礫、沙丘為主。保留自然海岸原貌。 2. 部分屬於金門國家公園範圍。
馬祖海岸	1. 屬丘陵地形，以花崗岩岸為主。保留自然風貌，已納入馬祖國家風景區範圍。 2. 南竿、北竿較多聚落與開發。
澎湖海岸	1. 澎湖群島地勢平坦，但海岸線曲折，漁港為全臺之冠。漁業及觀光產業發達 2. 部分沙質海岸，餘多屬咾咕石、沉泥及玄武岩海岸。多屬澎湖國家風景區。
蘭嶼、綠島、小琉球、龜山島等	1. 蘭嶼海岸地形多樣、珊瑚礁發達，為火山島，達悟族文化特色。核廢料儲存。 2. 綠島海岸景觀與生態資源豐富，為國際知名潛水點，屬東海岸國家風景區。 3. 小琉球人口密度高，以漁業及觀光為主要產業。 4. 龜山島為火山島，屬東北角國家風景區範圍，除駐軍外島上無居民。

特定區劃設成果

小琉球

綠島

蘭嶼

重要海岸景觀區

僅有零星古蹟遺址歷史建築被劃入

第一條濱海道路面海陸域

多能形成環島之帶狀防護

潮間帶

部分位於高潮線以上之沙灘未被納入

龜山島

表 4- 2 我國海岸地區特定區位面積列表

縣市	重要海岸景觀區面積(m2)		第一條濱海道路向海陸域面積(m2)	潮間帶面積(m2)	海岸長度(m)	
	景觀道路	文化景觀			人工海岸	自然海岸
基隆市	29,383,037.47	923,608.52	2,238,851.79	12,998,244.96	17,218.44	2,593.41
台北市	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
新北市	149,525,277.03	3,028,174.15	14,326,106.88	10,533,052.95	91,482.75	54,745.12
桃園市	0.00	32,847.61	7,933,829.85	9,775,286.04	25,806.48	21,251.41
新竹市	0.00	30,434.97	830,642.83	19,707,492.33	23,009.92	2,114.33
新竹縣	0.00	158,078.08	2,161,667.65	4,811,789.25	11,368.33	1,418.48
苗栗縣	0.00	197,570.31	6,578,401.18	13,813,457.60	39,270.49	13,346.86
台中市	0.00	0.00	9,057,090.67	15,229,578.55	44,993.11	4,174.41
彰化縣	0.00	102,651.72	827,720.54	119,433,100.31	71,996.55	4,844.20
雲林縣	0.00	10,738.47	2,352,202.42	34,190,736.39	62,482.88	4,582.95
嘉義縣	0.00	308,056,729.12	1,215,960.27	91,063,444.30	39,137.92	2,176.09
台南市	18,968,220.91	372,495,182.68	6,861,372.51	10,247,471.54	44,188.57	25,232.84
高雄市	0.00	10,476,444.19	10,036,446.02	6,107,996.50	77,898.08	12,823.49
屏東縣	92,300,971.29	247,143,713.00	18,347,203.53	12,998,244.96	44114.22987	127842.4278
宜蘭縣	113,621,133.28	1,170,589.90	17,405,274.68	10,424,126.06	43,240.31	68,722.19
花蓮縣	212,804,960.79	4,564,181.33	19,069,936.46	10,424,126.06	40,667.27	79,560.88
台東縣	205,091,137.49	5,851,279.89	35,934,611.56	17,461,667.21	74,859.89	166,346.94
澎湖縣	0.00	370,536,550.96	0.00	0.00	0.00	0.00
金門縣	0.00	20,633,478.02	0.00	0.00	0.00	0.00
連江縣	0.00	2,299,131.17	0.00	0.00	0.00	0.00

資料來源：整體海岸管理計畫（草案），內政部，105 年 8 月，本計畫彙整，

三、重要海岸景觀區劃設修正建議

整體海岸管理計畫（105.8.19 公告草案），定義「重要海岸景觀區」為：景觀資源豐富，需特別加以規劃、保育、管理及維護，或景觀混亂，需特別加以改善之海岸地區。依此定義，草案擬訂「重要海岸景觀區」劃設原則如下：

(一) 草案之重要海岸景觀區劃設原則

1. 中央主管機關劃設重要海岸景觀區範圍時，應考量生態、美學、景觀、資源保護，維持生態系統、重要景觀及其視域之延續性及完整性。
2. 文化景觀敏感區類：全國區域計畫中文化景觀敏感類之環境敏感區。包括：
   （1）古蹟保存區、遺址、聚落保存區、重要聚落保存區、歷史建築、文化景觀保存區。
   （2）地質敏感區(地質遺跡)。
   （3）國家公園之史蹟保存區、一般管制區及遊憩區。
3. 景觀道路類：指非都市土地開發審議作業規範附表七，區域計畫指定之景觀道路。其劃設係自道路邊界(不含路權範圍)兩側 1 公里範圍內或至最近山稜線之範圍內，並擇取其中範圍較小者與海岸地區濱海陸地（平均高潮線至第一條省道、濱海道路或山脊線之陸域範圍）之交集。
4. 其他經中央主管機關會商有關機關認定應納入之地區。

(二) 草案特定區位之劃設範圍

檢視現有原則之劃設成果，主要劃設區位包括金山至礁溪之北海岸與東北角海岸、礁溪至宜蘭之沿海陸地，東澳至大武之間的東海岸、九棚至枋寮之恆春半島、安平至青山之台南海岸、安平至東石之沿海陸地、關渡至挖子尾之淡水河沿岸。其餘本島範圍與離島地區，除澎湖劃入兩處地質遺跡，則僅有依文資法劃設之古蹟、歷史建築建築、重要聚落保存區、聚落保存區、與遺址被劃入重要海岸景觀區範圍（詳參下圖）。

初步檢視，**西部之沙丘、灘地與洲潟海岸景觀，以及離島之火山、玄武岩與珊瑚礁海岸等自然景觀，多未被劃入重要海岸景觀區範圍。**

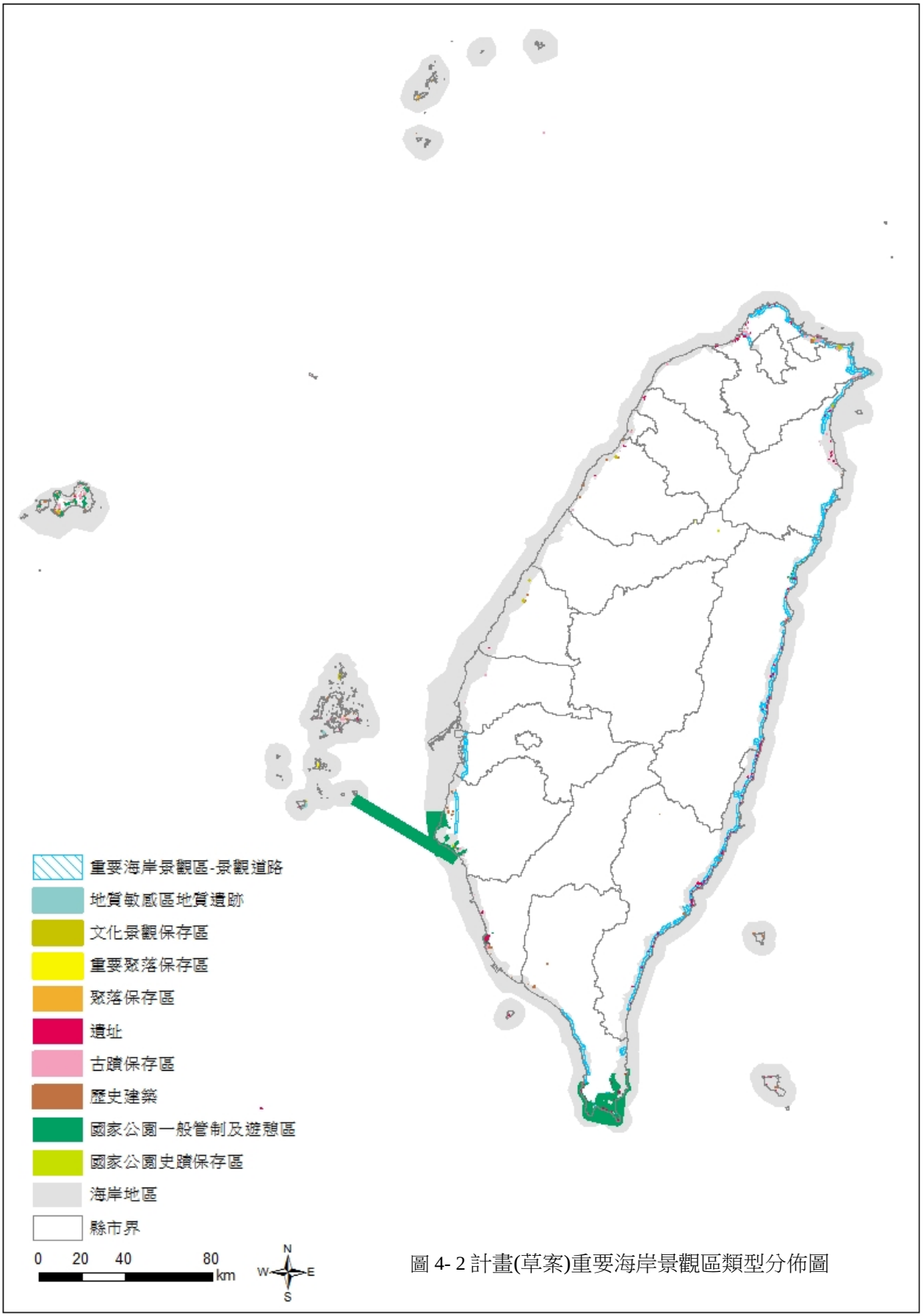


圖 4- 2 計畫(草案)重要海岸景觀區類型分佈圖

(三) 各縣市重要海岸景觀區劃設面積比例說明

若比較各縣市重要海岸景觀區（景觀道路）劃設面積與全國重要海岸景觀區全區面積比例，則全國重要海岸景觀區集中於臺東、花蓮、新北、屏東與宜蘭地區。其中以臺東為最高。

若比較各縣市重要海岸景觀區（景觀道路）佔各縣市海岸地區之面積比例，則以新北、花蓮與基隆為最高，其次才為宜蘭、臺東、屏東與嘉義。

其中各縣市海岸地區佔全國海岸地區面積比例最高者，分別為澎湖、臺東、屏東、連江縣、宜蘭、花蓮與新北。

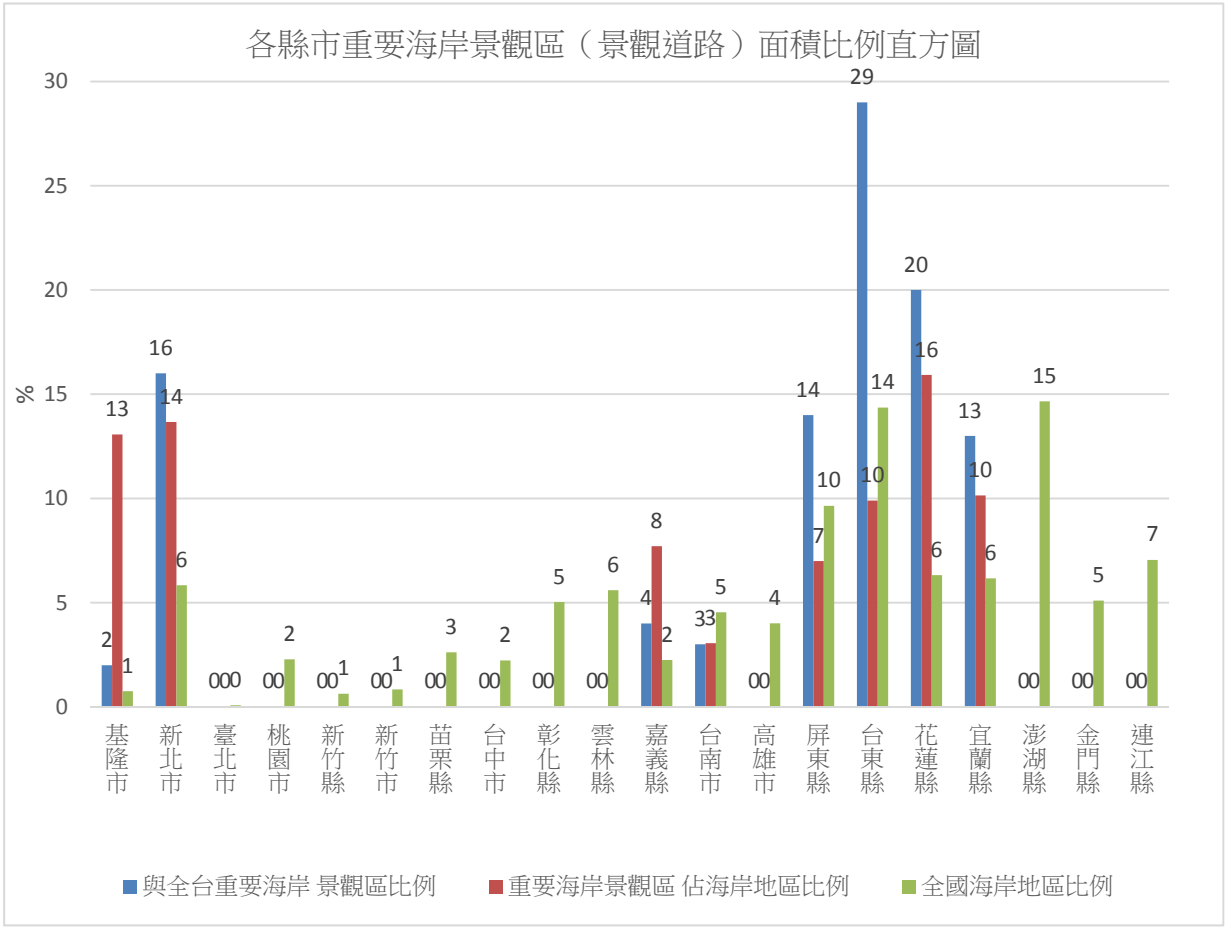


圖 4- 3 計畫(草案)各縣市重要海岸景觀區（景觀道路）面積比例直方圖

表 4- 3 計畫(草案)各縣市重要海岸景觀區（景觀道路）面積列表

縣市	海岸地區		重要海岸景觀區（景觀道路）		
	面積	比例	面積	全台重要海岸景觀區比例	重要海岸景觀區佔海岸地區比例
	公頃	%	公頃	%	%
基隆市	10323	1	1349	2	13
新北市	79835	6	10910	16	14
臺北市	1035	0	0	0	0
桃園市	31251	2	0	0	0
新竹縣	8643	1	0	0	0
新竹市	11504	1	0	0	0
苗栗縣	35789	3	0	0	0
台中市	30515	2	0	0	0
彰化縣	68824	5	0	0	0
雲林縣	76597	6	0	0	0
嘉義縣	30806	2	2374	4	8
台南市	62077	5	1897	3	3
高雄市	54833	4	0	0	0
屏東縣	131980	10	9230	14	7
台東縣	196460	14	19443	29	10
花蓮縣	86464	6	13771	20	16
宜蘭縣	84355	6	8559	13	10
澎湖縣	200479	15	0	0	0
金門縣	69746	5	0	0	0
連江縣	96485	7	0	0	0

資料來源：本計畫整理

(四) 與現有具法定地位之海岸重要景觀資源之疊合關連

海岸地區，已由相關目的事業法令劃設各類保護（育、留）區與風景區，其中因具有特有自然人文景觀資源，而依法劃設保護管理者包括有：

1. 以保護珍貴稀有特殊原始之自然地形地貌與生態景觀為目標者：

   （1）國家公園法之國家公園生態保護區、特別景觀區；
   （2）森林法之保安林、林業試驗林地、國有林事業區；
   （3）地質法之地質敏感區（地質遺跡）；
   （4）文化資產法之自然保留區
   （5）野生動物保育法之 野生動物保護區、野生動物重要棲息環境；
   （6）濕地保育法之 國際級、國家級、地方級重要濕地；

2. 以保護具特殊文化歷史價值之人文史蹟與文化景觀為目標者：

   （1）國家公園法之史蹟保存區；
   （2）文化資產法之 古蹟保存區、指定（列冊）遺址、文化景觀保存區、歷史建築、（重要）聚落保存區；
   （3）水下文化資保存法之水下文化資產保護區；

3. 永續經營台灣特有之自然生態與人文景觀資源者：

   （1）發展觀光條例之風景特定區。

下表整理海岸地區範圍內，現有以景觀資源為保護管理標的之法定保護（育、留）區與風景區。

表 4- 4 以景觀資源為保護管理標的之法定保護（育、留）區與風景區

自然	國家公園法	國家公園生態保護區	墾丁國家公園、台江國家公園、澎湖南方四島國家公園
		國家公園特別景觀區	金門國家公園、墾丁國家公園、壽山國家自然公園、台江國家公園、太魯閣國家公園、澎湖南方四島國家公園
	森林法	保安林	新北市、基隆市、宜蘭縣、花蓮縣、台東縣、屏東縣、高雄市、台南市、嘉義縣、雲林縣、彰化縣、台中市、苗栗縣、新竹市、新竹縣、桃園市
		林業試驗林地	中埔研究中心、恆春研究中心、太麻里研究中心

		國有林事業區	宜蘭縣、花蓮縣、屏東縣、臺東縣
	地質法	地質敏感區（地質遺跡）	萊萊火成岩脈、鼻頭角海蝕地形、七美嶼凝灰角礫岩、桶盤嶼玄武岩、龜山島火山碎屑堆積層、琉球嶼西南沿岸海蝕地形及崩崖、臺東縣小野柳濁流岩
	文化資產法	自然保留區	關渡、澎湖玄武岩、挖子尾、烏石鼻海岸、墾丁高位珊瑚礁、淡水河紅樹林、旭海-觀音鼻
	野生動物保育法	野生動物保護區	無尾港水鳥保護區、臺南市四草、澎湖縣望安島綠蠵龜產卵棲地保護區、大肚溪口、蘭陽溪口水鳥保護區、澎湖縣貓嶼海鳥保護區、新竹市濱海、臺南縣曾文溪口北岸黑面琵鷺、高美濕地、桃園觀新藻礁生態系
		野生動物重要棲息環境	海岸山脈、水璉、觀音海岸、大肚溪口、宜蘭縣蘭陽溪口、臺南縣曾文溪口、客雅溪口及香山濕地、臺南市四草、臺中縣高美濕地、澎湖縣貓嶼、嘉義縣鰲鼓、宜蘭縣無尾港、桃園觀新藻礁生態系
	濕地保育法	國際級重要濕地	四草濕地、曾文溪口濕地
		國家級重要濕地	慈湖濕地、鰲鼓濕地、花蓮溪口濕地、香山濕地、關渡濕地、挖子尾濕地、淡水河紅樹林濕地、新豐濕地、高美濕地、大肚溪口濕地、五十二甲濕地、蘭陽溪口濕地、無尾港濕地、南仁湖濕地、鹽水溪口濕地、七股鹽田濕地、八掌溪口濕地、好美寮濕地、布袋鹽田濕地、卑南溪口濕地、清水濕地、五股濕地、臺北港北堤濕地、淡水河流域濕地、西湖濕地、龍鑾潭濕地、青螺濕地、北門濕地、朴子溪河口濕地、許厝港濕地、桃園埤圳濕地
		地方級重要濕地	成龍濕地、木宜梧濕地、金龍湖濕地、永安鹽田、竹北蓮花寺濕地、竹南濕地、竹安濕地、海生館人工濕地、桃園人工濕地、茄萣濕地、援中港濕地、四重溪口濕地、東源濕地、菜園濕地
人文	國家公園法	國家公園史蹟保存區	金門國家公園、墾丁國家公園、壽山國家自然公園、台江國家公園
	文化資產法	古蹟保存區	略，約 211 處
		指定（列冊）遺址	略，約 340 處
		文化景觀保存區	線西蛤蜊兵營、仙洞巖、瑞芳鎮臺金濂洞煉銅廠煙道、烏石港舊址、中央廣播電台鹿港分台、談文湖古道砌石邊坡、燕南書院暨太文巖寺舊址、七美雙心石滬、澎湖石滬文化景觀-吉貝石滬群
		歷史建築	略，約 282 處
		（重要）聚落保存區	芹壁、津沙、大埔、望安

	水下文化資保存法	水下文化資產保護區	-
複合	發展觀光條例	風景特定區	北海岸與觀音山、東北角海岸、東海岸、大鵬灣、雲嘉南、澎湖、馬祖

資料來源：本計畫整理

檢視上揭保護區與現有重要海岸景觀區劃設範圍之空間關係：

- **與重要海岸景觀區高度重疊**：包含北海岸與觀音山國家風景區、東北角國家風景區、東海岸國家風景區、雲嘉南國家風景區、澎湖國家風景區、馬祖國家風景區、宜蘭縣保安林、高雄市保安林、宜蘭縣竹安濕地、海生館人工濕地、鹽水溪口濕地、七股鹽田濕地、國家公園史蹟保存區、文資法下之古蹟、歷建、遺址、聚落保存區與文化景觀。
- **部分未位於重要海岸景觀區內**：包含：桃園、新竹、台中、彰化、雲林、嘉義之保安林、關渡自然保留區、澎湖玄武岩自然保留區、墾丁高位珊瑚礁自然保留區、旭海-觀音鼻自然保留區、臺南市四草、澎湖縣望安島綠蠵龜產卵棲地保護區以外之野生動物保護區，水璉、觀音海岸以外之野生動物重要棲息環境，嘉義以南與台南以外之國家重要濕地。

檢視現有具法定地位之各類保護（育、留）、風景區與重要海岸景觀區之關係可知，**離島地區，西部海岸地區（淡水河以南至嘉義以北與高雄至枋寮）、花東海岸山脈、烏石鼻以北之蘇花斷層海岸與宜蘭沖積平原，許多具法定地位之重要自然景觀，並未被納入現有重要海岸景觀區。**

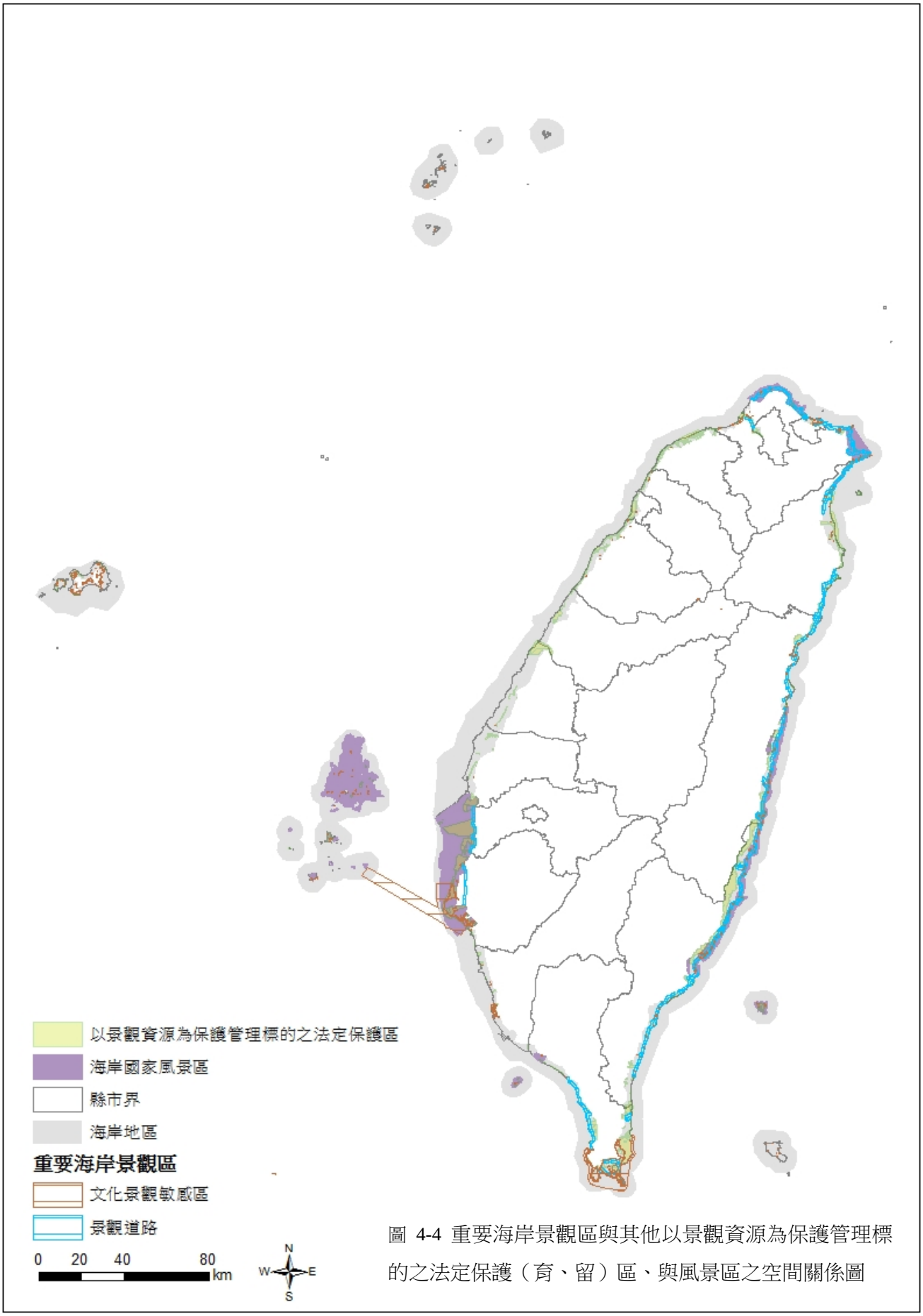


圖 4-4 重要海岸景觀區與其他以景觀資源為保護管理標的之法定保護（育、留）區、與風景區之空間關係圖

(五) 重要海岸景觀區劃設合理性檢討

1. 西部沿海與離島之自然景觀資源多未被劃入，有嚴重之區域落差

受風機與海岸侵蝕威脅之桃園草漯沙丘景觀資料來源：travel.ettoday.net/article/271752.htm

依照整體海岸管理計畫草案，目前重要海岸景觀區整體海岸管理計畫（草案）僅以區域計畫景觀道路兩側一公里範圍，及文化景觀敏感類環境敏感地區為重要海岸景觀劃設依據。由此原則，其景觀保護核心對象為景觀道路向海之視域景觀，以及景觀道路向陸域看之山脊線視域景觀，並以文化景觀資源為保護重點。然而由於景觀道路集中於北部與東部海岸地區，以致西部桃竹苗中彰雲嘉之沙丘與灘地海岸自然景觀多被忽略，未被納入劃設。

2. 距離景觀道路較遠之自然景觀資源與眺望視域景觀，未能被劃入，或僅局部劃入

金山岬因距離景觀道路較遠，以致岬角本身與部分眺望視域範圍未被納入重要海岸景觀區

由於景觀道路沿線之劃設係以定量方式劃設，而非以景觀道路之實際眺望景觀視域範圍進行劃設，產生部分景觀資源因距離景觀道路較遠，則無法被劃入，或有局部被切割納入之情形。以法定以景觀資源為保護管理標的之保護區為例，在離島地區，西部海岸地區（淡水河以南至嘉義以北與高雄至枋寮）、花東海岸山脈、烏石鼻以北之蘇花斷層海岸與宜蘭沖積平原，許多具法定地位之重要自然景觀，並未被納入。此外在北部、東部海岸，許多突出海岸之岬角，如深澳象石鼻、野柳岬、金

臺東金樽遊憩區眺望優美自然海岸線與陸連島地景之視域景觀

山岬、麟山鼻等之岬角本身，或其眺望視域範圍，亦未被劃入。

3. 非屬於法定保護指認之文化景觀敏感區的特色海岸人文景觀，未被納入重要海岸景觀區

現有文化景觀敏感類項之重要海岸景觀區係依區域計畫文化景觀敏感類項劃設，如未能被相關文資法、國家公園法、地質法指認劃設保護者，則未能被納入重要海岸景觀區。如西部彰化海岸芳苑大城一帶之泥灘潮間帶與蚵田景觀（其以特有蚵仔養殖與採集方法，被登入為彰化縣無形文化資產），與青鯤鯓扇形鹽田景觀（僅有局部鹽田、鹽工宿舍與生產廳舍屬歷史建築），均未能被納入重要海岸景觀區。

彰化芳苑之潮間帶泥灘蚵田景觀
資料來源：
www.panoramio.com/photo/53413103?so

青鯤鯓扇形鹽田僅有右側局部鹽田被劃入重要海岸景觀區，資料來源：
tiscsvr.tbroc.gov.tw/photo/DIG/003/DIG-003960.jpg

4. 未能釐清重要景觀保護對象，以及有效對應各區域海岸景觀特質

現有重要海岸景觀區之劃設概念，主要以景觀道路向海側之視域景觀，景觀道路向陸域看之山脊線景觀，以及文化景觀資源為保護重點。但對於重要要保護之景觀資源與視域景觀，除海岸山脊線與文化景觀資源外，未能有效指認說明。此外對於臺灣各區域不同之海岸景觀特質，如西海岸平直無邊際感之海岸地景，北海岸蜿蜒曲折之岬灣海岸景觀，尚未能透過重要海岸景觀區之劃設，或是其都市設計準則之擬訂，提出關鍵之保護與營造指導。

(六) 重要海岸景觀區劃設原則之檢討

景觀之定義與構成

景觀，從小尺度之燈塔、菜宅建築之美，豆腐岩、壺穴之神奇造化，到中尺度之石滬波湧，或浪激海蝕洞；至廣大壯美之海岸山脊與斷層海岸。含括了日常生活之點滴創造，自強不息之自然運作，以及自然與人類心靈之低迴對談。景觀係由環境中之自然與人文等豐富面向與元素所共同構成，人們常由不同的面向加以感知，並給予評價。因此，瞭解景觀的構成與現況，及其所面臨之課題與可能之變遷，是為確保我們所珍視之景觀，付諸行動，推動保護的關鍵。

依據景觀法草案，景觀，指視覺所及之自然及人文地景(landscape)，及具生態、保育價值之景觀資源。歐洲景觀公約共進一步闡釋所有地域都是景觀的一部份，包括自然地域、水域、海洋、鄉村、城市周邊與城市，包含自然與人文景觀；景觀係指被人們感知的區域，其特徵為人與自然的活動或互動的結果。

簡要分類之，由自然作用演育而成的，地質、地形和動植物生態結構組成之自然地形地貌，稱為自然景觀。而由人類與自然在交互作用下，或由人類各種人文、經濟活動造成所呈現之景觀，則稱為人文景觀，或文化景觀（景觀法草案，2014；世界遺產公約）。

而景觀所包含之空間範圍，則可分為被觀看之自然與人文景觀資源，以及觀者觀看景觀資源形成之視域景觀範圍。

重要海岸景觀區之劃設範圍

海岸管理法第七條說明，海岸之規劃管理原則為保護自然與文化資產，保全海岸景觀與視域，並規劃功能調和之土地使用。

第十二條則明訂，將珍貴稀有動植物重要棲地及生態廊道、特殊景觀資源及休憩地區、重要濱海陸地或地下文化資產地區、特殊自然地形地貌地區、生物多樣性資源豐富地區、國際級及國家級重要濕地，與其他依法律規定應予保護之重要地區，指認劃設為海岸保護區。因此，海岸保護區之保護對象，包含了構成海岸地區重要景觀之自然與人文景觀資源本身。

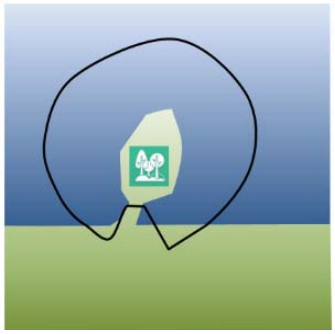
海岸管理法第十一條另要求，整體海岸管理計畫劃定重要海岸景觀區，並制定都市設計準則，規範其土地使用配置、建築物及設施高度與其他景觀要素，以確保營造重要海岸景觀區優美良好之景觀。

考量海岸管理法之保護區，已將海岸地區之重要自然與文化資源納入保護，故重要海岸景觀區之保護重點，即應著重於海岸地區已發展地區景觀之營造，以及重要自然文化資源之視域景觀範圍。

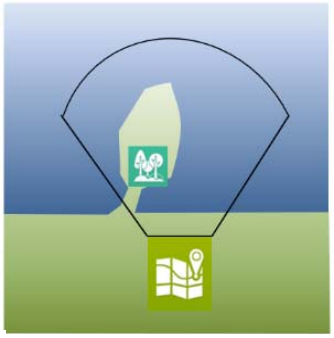
換句話說，海岸保護區，係指海岸地區之重要的自然與文化資源本身所在之空間；重要海岸景觀區，則包含海岸地區活動集居空間之景觀營造（景觀混亂，需特別加以改善者），及重要自然文化資源及其眺望視域景觀範圍（景觀資源豐富，需特別加以規劃、保育、管理及維護）。

因此檢討現有重要海岸景觀區之劃設概念，應包含已開發地區（如都市計畫區、鄉村區），重要景觀資源（如國家公園特別景觀區、地質遺跡等自然人文資產之保護區），以及眺望重要景觀資源，與從重要景觀資源向外眺望之視域範圍（如保護區周邊之近中遠景可視範圍）。

自然人文景觀資源與已開發地區



自然人文景觀資源之眺望景觀



重要眺景點眺望自然人文資源之視域景觀

重要海岸景觀區之評估劃設

「重要海岸景觀區」不一定要像國家公園或是風景區，具有特殊科學研究保存價值，或是遊憩的功能。「重要海岸景觀區」雖可具有遊憩功能，或科學研究價值，但是科學價值與遊憩功能並非「重要海岸景觀區」之必要條件。「重要海岸景觀區」不一定是廣大未受人為干擾之自然荒野，亦可能是廣袤之田野風光、孟宗竹林，或是蚵田灘地。只要其具有讓人感動的景觀美質，即可被納入為「重要海岸景觀區」。一般而言，特殊的生態、地質或地文特徵、或是文化遺產，往往可以形塑優美特出的景觀，因此在評

估劃設「重要海岸景觀區」時，應將上該項目納入。

「重要海岸景觀區」不需要具備所有評估因子所需的環境資源條件。但劃定「重要海岸景觀區」時，除思考其所有環境資源條件特殊之價值，稀少或獨特性；更為重要的是景觀資源被人們享受與感知的可能性；以及在地居民與一般國民對於劃定該區為「重要海岸景觀區」共識之建立。

續行推動重要海岸景觀區指認劃設

農委會自 1994 年開始進行「地景保育統籌計畫」，推動我國特殊地質、地形保育景點的分級評鑑工作。2009 年又重新進行北、中、南、東四區地景保育景點的調查、登錄及評鑑，與地理空間資訊的定位。

至 2012 年止，於海岸地區共登錄了 145 處地景保育景點；尚有 105 處未被納入相關法定保護區者。目前劃設之重要海岸景觀區亦僅包含 42 處地景保育景點；而尚未被重要海岸景觀區或法定保護區納入地景保育景點者，計有 75 處（**詳參附錄二**）。

此外，尚有許多海岸管理法第七條所指應予保育之珊瑚礁、藻礁、海草床、河口、潟湖、沙洲、沙丘、沙灘、泥灘、崖岸、岬頭、紅樹林、海岸林等景觀資源未被納入重要海岸景觀區。

因此應持續進行重要海岸景觀區的指認評估與劃設工作，或建立重要海岸景觀區的提報審查機制，以使其他重要海岸景觀能被納入與管理。

建立整體海岸地區景觀特質之維護機制

為達成海岸管理法，保護整體海岸地區景觀風貌之目標。除卻各該保護區與重要海岸景觀區之保護與管理；海岸主管機關應說明指認海岸地區各區域，因自然與人文特質所形塑構成之景觀特質與內涵。並將維護與營造海岸地區各區域優美良好之景觀風貌，做為海岸地區各項政策發展、保護復育或經營管理計畫與作為之規劃決策依據與考量。

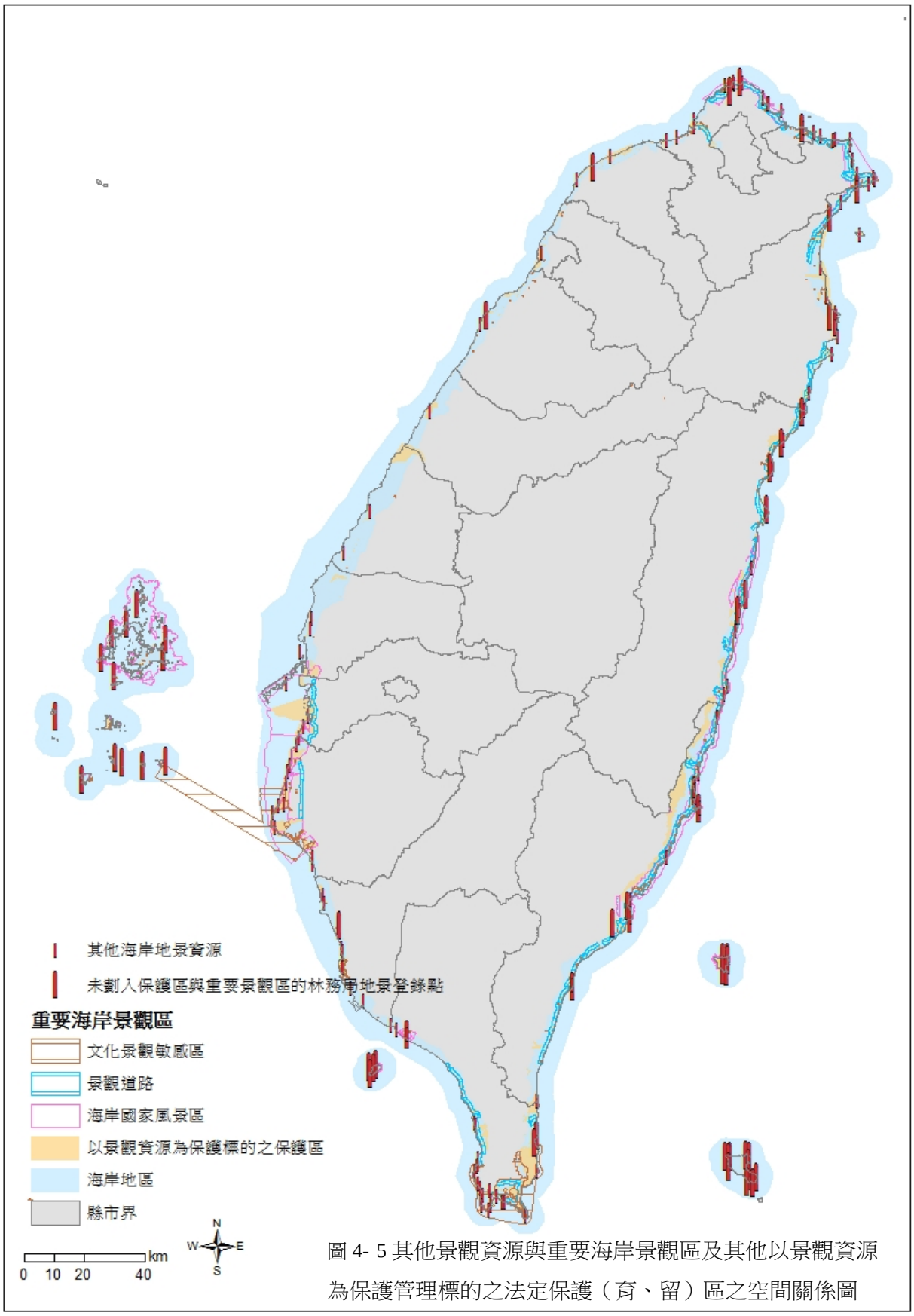


圖 4- 5 其他景觀資源與重要海岸景觀區及其他以景觀資源為保護管理標的之法定保護（育、留）區之空間關係圖

(七) 重要海岸景觀區劃設原則之修正建議

1. 重要海岸景觀區之定位

「重要海岸景觀區」為整體海岸管理計畫中「特定區位」的一種，其與海岸保護區、海岸防護區以及其他特定區位間，需有效的分工與整合，來促進臺灣海岸的永續利用。因此，本計畫定位其在保護「重要海岸景觀資源」之視域景觀與可視性，與其整體海岸景觀特質之完整與融合，參見圖 4-6 所示。因此，為確保並維持重要海岸景觀資源所在之整體海岸景觀特質，參考比照區域計畫非都市土地開發審議作業規範第 44 條：「開發區位於…區域計畫景觀道路行經範圍內，應做視覺景觀分析。…（二）以區域計畫景觀道路兩側一公里範圍內或至最近山稜線之範圍內，並擇取其中範圍較小者。」，擬透過台灣海岸重要景觀資源，以及重要景觀資源周圍 1 公里近中景之可視範圍之劃設，進行未來範圍內開發申請案都市設計之管理，以確保開發申請案件能與整體海岸景觀特質融合，且不造成重要海岸景觀資源可視性與視域景觀之影響。同時考量範圍內城鄉集居聚落既有發展與景觀維護管理之特殊必要性，另行指認劃設城鄉集居區景觀優化類之範圍，以利海岸管理基金復育補助獎勵，與政府有關政策資源之跨域整合與引入。

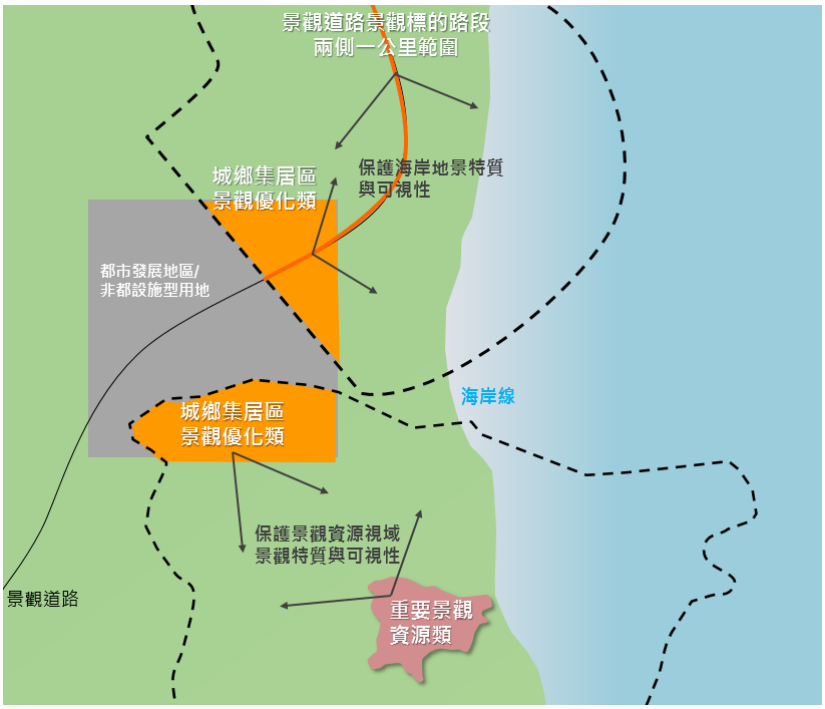


圖 4- 6 重要海岸景觀區劃設範圍示意圖

2. 重要海岸景觀區之功能

因目前整體海岸管理計畫（草案）中海岸保護區之劃設（第一階段）先以具有法源基礎之法定保護區為主，其他研究調查與成果（第二階段）將在後續整體海岸管理計畫通盤檢討時逐步納入。在此背景條件下，本計畫中針對重要海岸景觀區之功能分為兩種，參見圖 4-7 所示，第一種功能，主要為保護「重要海岸景觀資源」之整體海岸景觀特質與其可視性，因此，以「重要景觀資源」之可視性「視域範圍」為主；第二種，將整體海岸管理計畫(草案)中第二階段海岸保護區，具有景觀資源條件者納入「重要海岸景觀區」，暫以特定區位的方式保護海岸資源，並於後續通盤檢討確定納入保護區後，解編其重要海岸景觀區之性質，回歸保護區進行管理。

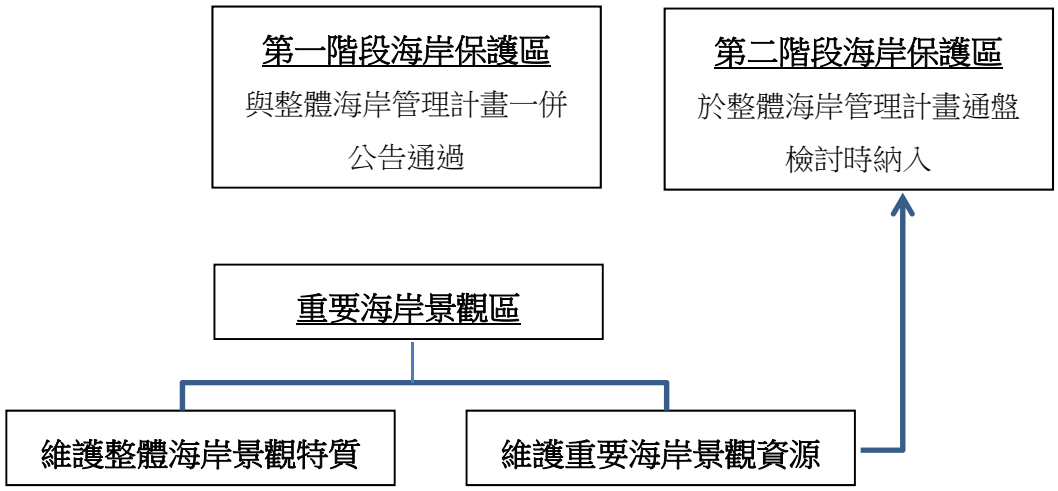


圖 4- 7 重要海岸景觀區之功能

3. 劃設概念說明

（1） **重要景觀資源**：

甲、為景觀資源豐富，具有自然、美學、文化或歷史重要意義，需特別加以規劃、保育、管理及維護者；

乙、區域計畫指定之景觀道路可看見海岸或大海之海陸交界地景，或相鄰海岸環境，具有自然、美學、文化或歷史重要意義之路段，應特別維護其景觀通廊不受遮蔽，以及整體視域景觀特質完整者。

（2） **重要景觀資源之景觀視域**:眺望海岸景觀資源之景觀視域範圍。

（3） **城鄉集居聚落景觀**：鄰近重要景觀資源或景觀道路沿線之既有城鄉聚落，因屬於既有已開發之城鎮聚落發展區，其利用管理應朝向優化既有城鎮景觀，使與整體海岸地區景觀融合，或營造其優美城鎮聚落景觀。

4. 劃設原則修正建議

「重要海岸景觀區」原則修正建議	整體海岸管理計畫草案劃設原則
未修正	(一) 中央主管機關劃設重要海岸景觀區範圍時，應考量生態、美學、景觀、資源保護，維持生態系統、重要景觀及其視域之延續性及完整性。
(二)重要景觀資源類：景觀資源豐富，具有自然、美學、文化或歷史重要意義，需特別加以規劃、保育、管理及維護者，包括： 1. 依據各項法律劃定，以自然、美學、文化或歷史重要意義等景觀資源保護管理為目的者，共有以下 20 種項目：國家公園法生態保護區、特別景觀區、史蹟保存區，森林法保安林、林業試驗林地、國有林事業區，地質法地質敏感區（地質遺跡），野生動物保育法野生動物保護區、野生動物重要棲息環境，濕地保育法國際級及國家級之重要濕地，文化資產保存法自然保留區、古蹟保存區、指定遺址、重要聚落保存區、文化景觀保存區、歷史建築、聚落保存區、列冊遺址，水下文化資	(二) 文化景觀敏感區類：指全國區域計畫中文化景觀敏感類之環境敏感區。包括：古蹟保存區、遺址、聚落保存區、重要聚落保存區、歷史建築、文化景觀保存區、地質敏感區（地質遺跡）、國家公園內之史蹟保存區、一般管制區及遊憩區等九種敏感區範圍。現階段暫不訂定劃設原則，其範圍（含數量），以依各目的事業法公告、劃設或指定者為準。

保存法水下文化資產保護區，發展觀光條例 自然人文生態景觀區，縣市政府景觀自治條例重要景觀區。 2. 都市計畫區內，因景觀資源豐富，具有自然、美學、文化或歷史重要意義而被劃定為景觀區、保護區、保存區、公園用地等之非都市發展用地者。 3. 經海審小組、相關部會或縣市政府、海岸主管機關指認提報，具有自然、美學、文化或歷史重要意義應與維護管理之景觀。	
（三）重要景觀資源視域範圍類： 1. 自重要景觀資源外圍 1 公里範圍內，或海岸地區影響視域範圍之第一條平行海岸的連續性山脊線之向海範圍內，並擇取其中範圍較小者。 2. 指區域計畫指定之景觀道路，可看見海岸或大海之海陸交界地景，或相鄰海岸環境，具有自然、美學、文化或歷史重要意義之景觀路段，應特別維護其景觀通廊不受遮蔽，以及確保整體景觀特質完整者。自景觀路段邊界(不含路權範圍)兩側 1 公里範圍內，或海岸地區影響視域範圍之第一條平行海岸的連續性山脊線之向海範圍內，並擇取其中範圍較小者。	(三) 景觀道路類：現階段先以非都市土地開發審議作業規範附表七，區域計畫指定之景觀道路為參據。其劃設係自道路邊界（不含路權範圍）兩側 1 公里範圍內或至最近山稜線之範圍內，並擇取其中範圍較小者。 1. 重要海岸景觀區之「景觀道路」，應先確定其景觀標的，並據以適修「都市設計準則」。 2. 依據景觀標的，確認景觀道路之實際路段，無保護標的者，得予刪除，例如：已開發完成之「都市計畫區之都市發展用地」或「非都市土地之設施型使用分區」。 3. 重要海岸景觀區之「景觀道路」，有明確景觀標的者，得納入本計畫一併公告；景觀標的須再確認

景觀道路	地景路段		者，由內政部會商有關機關後，另案劃定公告。
台二（東北角海岸）	基隆-澳底 貢寮-竹安		
台二（北海岸沿線）	淡水林子-三芝古庄 石門德茂-金山海尾 金山頂社-萬里大武崙		
台 2 乙(淡水河口沿岸)	全段		
新北-縣 103	全段		
台 1（枋寮至楓港）	全段		
台 26（楓港至恆春）	楓港-海口 獅仔頭-佳樂水		
台 9（和平至壽卡）	和平-太魯閣 台東-大武		
台 11（花蓮至台東）	花蓮溪口-水漣隧道南口 牛山-小馬 東河-隆昌 都蘭-台東		
花蓮-縣 193（三棧至花蓮）	南三棧-花蓮溪口		
花 64（瑞穗至大港口）	瑞港-長虹橋		
玉長公路(玉里至長濱)	長濱-玉長隧道東口		
台 23（東河至富里）	舊東河橋-東河		
台東-縣 197（富源至池上）	富源-池上		
澎湖縣 201	全線		
澎湖縣 202	全線		
澎湖縣 203	東衛里-西嶼		
（四）城鄉集居區景觀優化類：指重要景觀資源景觀視域範圍內之既有城鄉聚落，因屬於既有已開發建築之城鎮聚落發展區，其利用管理應朝向優化既有城鎮景觀，使與整體海岸地區景觀融合，或營造優美城鎮聚落景觀為目的。故將前項景觀視域範圍內，屬於以下土地使用分區者，劃定為城鄉集居區景觀優化範圍： 1. 都市計畫區之都市發展用地， 2. 非都市土地之設施型使用分區者。			(四) 其他經中央主管機關會商有關機關認定應納入之地區。

5. 劃設成果：

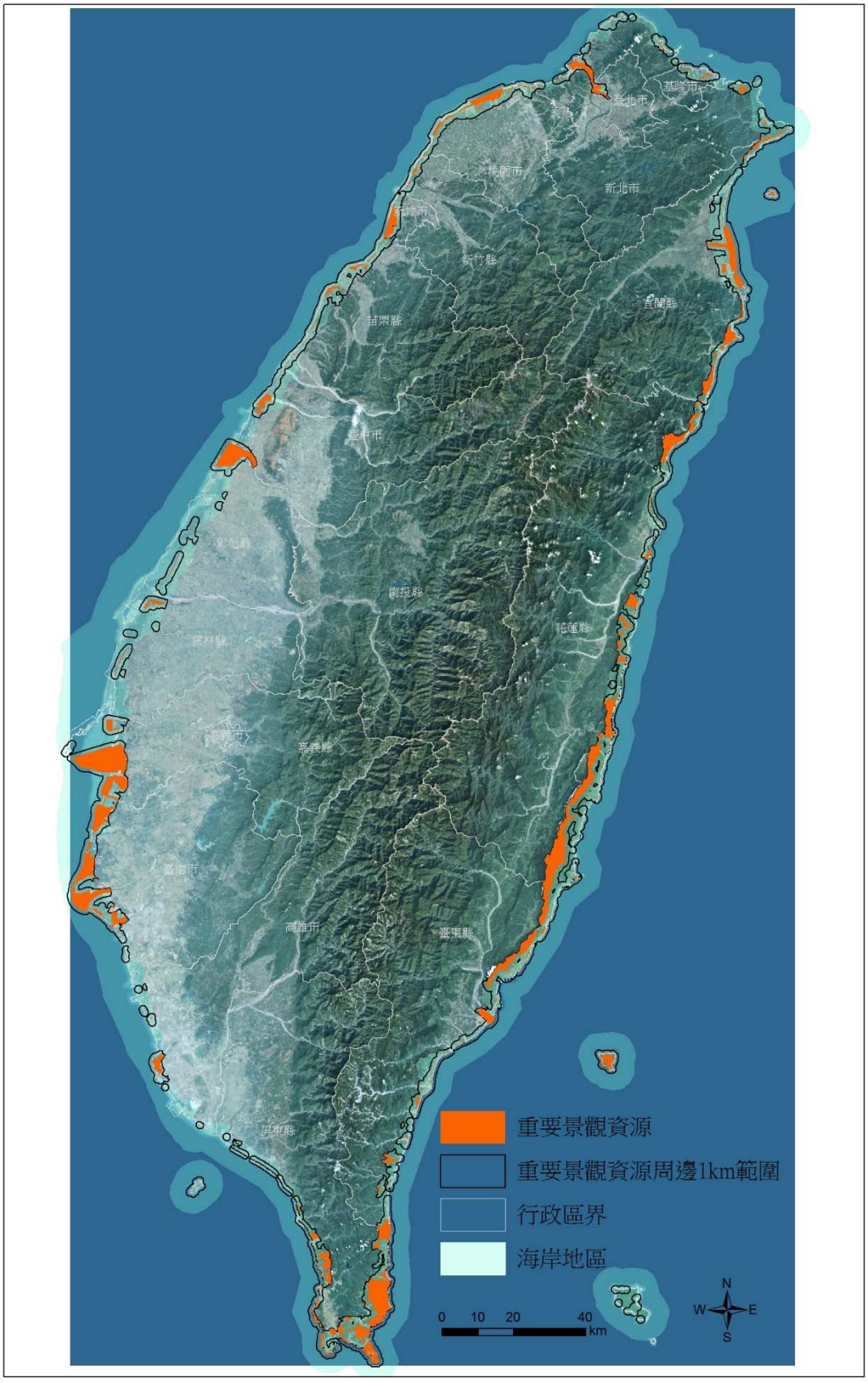


圖 4- 8 重要景觀資源與景觀視域範圍示意圖

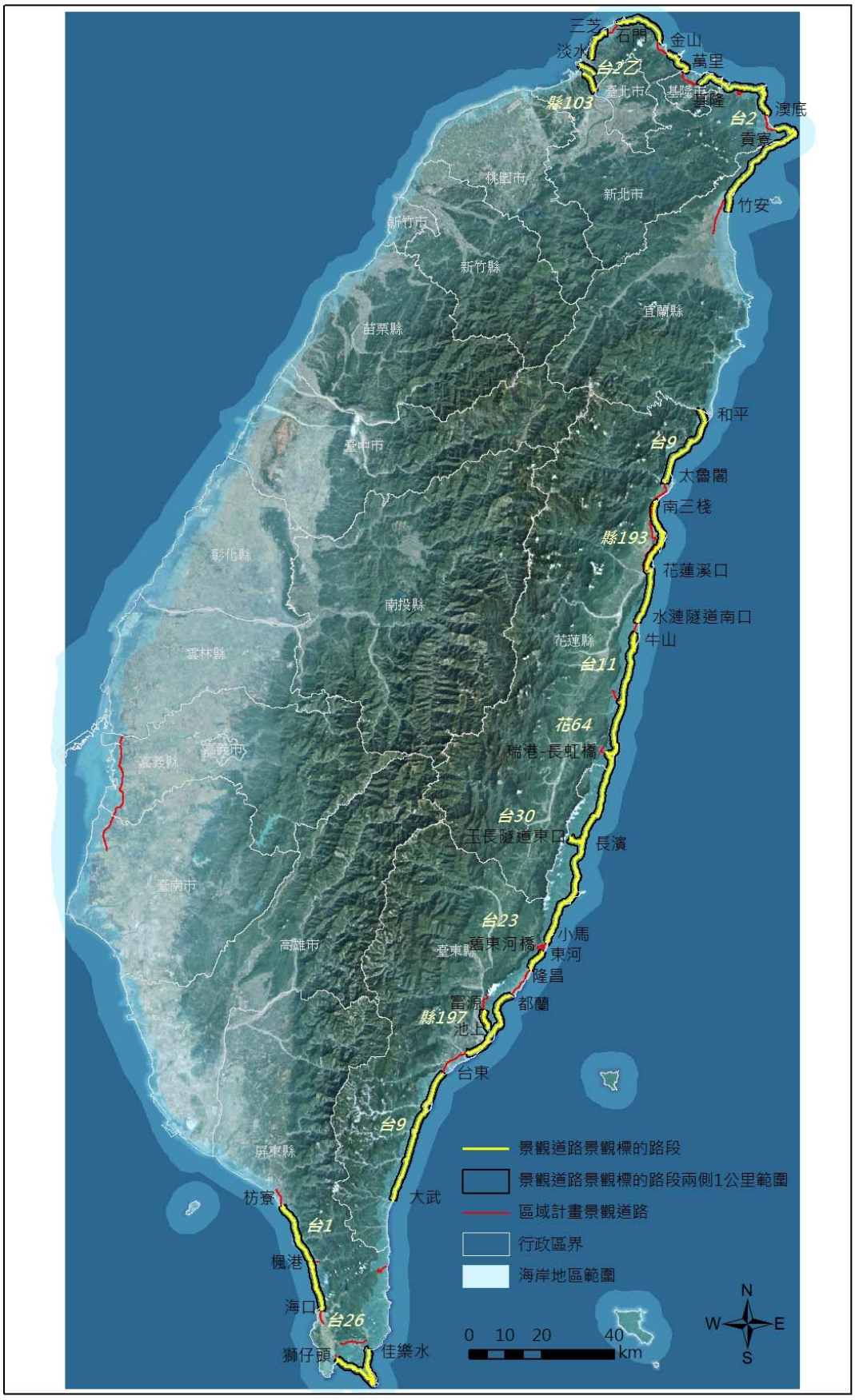


圖 4- 9 景觀道路景觀標的路段視域範圍示意圖

圖 4- 10 城鄉集居區景觀優化類範圍示意圖

圖 4- 11 重要海岸景觀區範圍示意圖

(八) 重要海岸景觀區都市設計準則與審議管理機制修正建議

配合重要海岸景觀區劃設原則之修正，檢討提出都市設計準則，與審議管理機制如下。

1. 修正「重要海岸景觀區」之都市設計準則精神如下：

- 總則:重要海岸景觀區內之開發利用行為應配合確保其地質地形、生態、美學與文化之景觀特質。並依其景觀性，區分為重要景觀資源類項、眺望視域景觀類項、與景觀營造類項。
- **重要景觀資源類項**：開發利用行為應以迴避方式，與區內地質地形、生態、美學與文化特質等景觀資源特質融合，確保重要景觀資源品質，並強化之。如屬於保護區者，應符合保護區管理計畫相關規定。
- **眺望視域景觀類項**：重要景觀類項周邊 1 公里範圍之開發利用行為，應檢討其對範圍內重要眺景點眺望重要景觀資源之影響，及由重要景觀資源向周邊眺望之視域景觀。並以迴避、縮小、減輕方式，保育、修復、優化眺望景觀。
- **景觀優化類項**：開發利用行為之建築設施與景觀規劃設計，其基地規劃與土地使用，及建築設施造型、外觀、色彩及材料，應與周邊環境相融合，透過迴避、縮小、減輕、補償等方式，優化、修復、改造既有發展區與新興開發區域之景觀，形塑整體風貌與天際線。

表 4- 5「重要海岸景觀區」都市設計擬定原則

重要海岸景觀區景觀分類項	都市設計方針
重要景觀資源類項	保護、迴避
視域景觀類項	保護、迴避、減輕、補償
景觀優化類項	優化、改造、補償

表 4- 6 重要海岸景觀區都市設計準則

景觀類別	設計方針	都市設計準則
重要景觀資源類	保護迴避	（一）區域海岸景觀風貌特質保全 1. 避免改變或影響自然地形環境紋理、重要景觀資源及其重要視域景觀。 2. 開發利用應與重要景觀資源之自然、美學、文化、歷史特質融合，避免對整體環境景觀風貌、自然生態與環境安全產生負面影響。 3. 建築設施，應能反應周圍自然人文地景特質。避免造型、風格、比例、材料、用色上突然之轉變，致整體風貌不協調。 （二）自然人文環境資源保育 1. 保護自然海岸與景觀資源；並與重要景觀資源保持合宜距離與空間關係，避免遮蔽景觀資源或其視域。 2. 配合海岸景觀生態系統，納入綠色基盤系統規劃概念，保全自然綠地範圍，串連河道綠地，提供最大保育功能，與適宜公共通行廊道。 3. 優先保留既有原生植栽，或加以復育，以維護生態與自然之景觀。 4. 建築設施之配置，應避免位於潮間帶、自然海岸、第一條濱海道路向海陸側等特定區位，緊鄰海岸之崖面與沙丘，或暴潮可及等災害潛勢與環境敏感地區。 （三）規劃配置與設計 1. 應以景觀風貌保護為優先，透過視覺影響評估分析開發使用位置、量體與外觀，不可造成重要景觀資源可視性與視域之衝擊。 2. 應以保護、強化海岸景觀與視域為目標，迴避、縮小、減輕量體、規模、尺度、材質與色彩強度，並利用樹木和植被適當遮蔽人工設施。 3. 順應並維持海岸自然地形地貌與景觀風貌，避免臨時性或長期破壞自然地形地貌。
重要景觀資源視域範圍	保護迴避減輕補償	（一）區域海岸景觀風貌特質保全 1. 開發利用應能配合海岸景觀之自然、美學、文化、歷史特質。 2. 開發使用應配合相鄰之優良景觀，塑造整體和諧意象。 3. 建築設施應能反應或呼應海岸自然人文地景特質與建築發

景觀類別	設計方針	都市設計準則
類		展。避免在建築風格、比例、材料、用色上突然之轉變。 4. 鄰近海岸重要景觀資源者，應考量重要景觀風貌之延續性，或保持合宜距離。尺度、規模、造型、風格、材質或色彩應能相容。 （二）自然人文環境資源保育 1. 配合海岸景觀生態系統，納入綠色基盤系統規劃概念，盡量保全自然綠地範圍，並與河道緩衝綠帶、法定綠地串連，提供最大保育功能，與適宜之公共通行廊道。 2. 保護自然海岸與景觀綠地資源；並與海岸重要景觀資源保持合宜距離與空間關係，避免遮蔽海岸景觀，保留必要之視野景觀與景觀通廊。 3. 基地內有下列情形，應維持自然狀態：（1）林相良好之植被帶。（2）特殊地質地形資源：指基地內特殊之林木、特殊海岸地形、山頭稜線、溪流湖泊濕地等自然地標及明顯而特殊之地形地貌。 4. 自然綠地與緩衝綠帶上應保留既有原生植栽，或加以復育，以維護生態與水文保護廊道。 （三）基地規劃配置與設計 1. 基地之開發使用應以景觀資源之可視性與視域保護為優先。應透過視覺影響評估分析基地之位置與設施量體，檢討整體規劃配置，尊重在地之海岸景觀特質與環境生態，造成最少之視覺景觀衝擊。 2. 基地開發應順應並維持海岸自然地形地貌與景觀風貌，避免大規模整地破壞自然地形地貌，或造成長期之基地開發傷痕。並應凸顯基地之自然海岸地形結構，避免產生僵硬的人工線條。 3. 距潮間帶最高潮線之一定範圍內的陸側地區，應保留為海岸線退縮帶，除必要之海岸保（防）護設施外，不得興建建築物或人工設施，以避免干擾海岸輸砂系統運作，並留設連貫開放空間或通路，提供公眾通行使用。 4. 建築設施之配置，應避免位於潮間帶、自然海岸、第一條濱海道路向海陸測等特定區位，緊鄰海岸之崖面與沙丘，或暴潮可及等災害潛勢與環境敏感地區。 5. 景觀道路兩側，自路權範圍往外退縮一定距離始得建築，並

景觀類別	設計方針	都市設計準則
		需留設為連貫的綠帶或無遮簷人行道，提供公眾通行。 6. 為確保公共視覺通廊，應規劃保留或補償設置適當之「視覺景觀通廊」；景觀道路兩側之建築基地，應規劃保留適當之「視覺景觀通透率」及「建築物棟距」，以維護後排建築物之視覺景觀權益與公共視覺景觀權益。 7. 景觀道路向陸側以山脊線為界者，應維持山脈天際線景觀，天際線一定範圍內不得受建築物（含屋頂突出物）各點遮蔽。 8. 適當利用樹木和植被遮蔽建築物和基礎設施，或維持和恢復與海域間的植被緩衝區，最大限度地保持和/或增強重要的自然地景，視野和眺望景觀。 9. 建築與設施外觀品質應符合或更優於其周圍發展與既有建築設計。鄰避性設施或管線應遮蔽或隱藏。 10. 建築物及設施之造型、外觀、色彩及材料，應與周邊環境相融合，以中低明度、中低彩度為主要基調，其頂層部（屋脊裝飾物）應避免突出或突兀設計，以形塑建築整體風貌及優美天際線；其頂層部所附之水塔、空調、機械等設施，應配合建築物整體規劃設計加以遮蔽或修飾美化。 11. 基地之綠化，應依下列規定：(1) 調查現有植裁，並以圖面標示其分佈位置。基地內之大樹或具良好林相喬木樹林，或特殊稀有灌叢、地被，以原地保存為原則，融入土地利用與建築景觀設計，並應維護其良好生態環境。但確有移植之必要者，得提出基地內移植復育計畫。(2) 植栽設計應依現地生態氣候條件，選擇適宜海岸之物種，並以生態性、自然型與低維護管理需求的景觀設計為原則。 12. 景觀道路兩側路權範圍外退縮一定距離始得設置廣告招牌，其他建築物附設廣告招牌面積不得超過建築物正（側）立面一定範圍，且不得突出建築物外緣一定距離。
城鄉集居區景觀優化類	優化改造補償	（一） 區域海岸景觀風貌特質保全 1. 為維護海岸地區整體景觀，建築及設施等開發利用行為，應避免改變或影響整體海岸景觀特質、重要景觀通廊，與既有之城鄉發展，規劃合宜之空間配置與發展範圍。 2. 應配合整體海岸景觀之自然、美學、文化、歷史特質，避免過度或不良之開發行為，對整體環境景觀風貌、自然生態與環境安全產生負面影響。

景觀類別	設計方針	都市設計準則
		3. 為維護整體海岸景觀風貌及視野景觀品質，申請開發之基地，應配合相鄰基地優良之景觀，塑造和諧的整體意象。 4. 新建或增修改建之建築設施，應能反應或呼應周圍既有之海岸自然人文地景特質與建築發展，避免突兀之建築風格、比例、材料、與色彩。並利用地形、植栽、與材質色彩與環境融合。 5. 鄰近海岸重要景觀資源者，應考量重要景觀風貌之延續性，與之保持合宜間距，尺度、規模、造型、風格、語彙與材質色彩相容為原則，鄰避性設施或管線應予遮蔽、偽裝、隱藏或地下化。 6. 建築與設施外觀品質應符合或更優於其周圍發展與既有設計規範標準。 （二）自然人文環境資源保育 1. 保護自然海岸與景觀綠地資源；並與海岸重要景觀資源保持合宜距離與空間關係，避免遮蔽海岸景觀，保留必要之視野景觀與景觀通廊。 2. 配合海岸景觀生態系統，納入綠色基盤系統規劃概念，盡量保全自然綠地，串連開放空間與區域綠地系統，營造適宜之景觀通廊與公共通行廊道。 3. 維持或復育海岸原生植被緩衝區，適當利用樹木和植被遮蔽建築物和基礎設施，最大限度地保持和/或增強重要海岸景觀資源、視野和眺望景觀。 （三）基地規劃配置與設計 1. 應以優化、改善城鄉聚落風貌為目標，與整體海岸景觀自然、美學、文化、歷史特質協調，採用適宜海岸環境並呼應在地景觀特質之空間配置、造型設計、尺度高度與材質色彩，不減損既有海岸景觀品質，或優化提升整體品質。 2. 應透過視覺影響評估分析，檢討整體規劃配置設計，避免對重要景觀資源可視性與視域景觀之衝擊。 3. 建築設施之配置，應避免位於潮間帶、自然海岸、第一條濱海道路向海陸測等特定區位，緊鄰海岸之崖面與沙丘，或暴潮可及等災害潛勢與環境敏感地區。 4. 距潮間帶最高潮線之一定範圍內的陸側地區，應保留為海岸線退縮帶，除必要之海岸保（防）護設施外，不得興建建築物或人工設施，以避免干擾海岸輸砂系統運作，並留設為連

景觀類別	設計方針	都市設計準則
		貫的開放空間或通路，提供公眾通行使用。 5. 必要時，應規劃保留重要景觀資源之「視覺景觀通廊」，以維護公共視覺景觀權益。 6. 景觀道路兩側，自路權範圍往外退縮一定距離始得建築，並需留設連貫綠帶或無遮簷人行道，提供公眾通行使用。 7. 景觀道路向陸側以山脊線為界者，應維持山脈天際線景觀，天際線一定範圍內不得受建築物（含屋頂突出物）各點遮蔽。 8. 建築物及設施之造型、外觀、色彩及材料，應與周邊環境相融合，以中低明度、中低彩度為主要基調，其頂層部（屋脊裝飾物）應避免突出或突兀設計，以形塑建築整體風貌及優美天際線；其頂層部所附之水塔、空調、機械等設施，應配合建築物整體規劃設計加以遮蔽或修飾美化。 9. 景觀道路兩側路權範圍外退縮一定距離始得設置廣告招牌，其他建築物附設廣告招牌面積不得超過建築物正（側）立面一定範圍，且不得突出建築物外緣一定距離。

2. 重要海岸景觀區審議管理輔導整合

（1） 審議機制整合

配合並尊重既有都市設計與建築管理機制，已實施都市計畫或國家公園計畫地區，如已將「重要海岸景觀區」都市設計準則依海岸管理法第 19 條規定，配合納入開發計畫、事業計畫、都市計畫、國家公園計畫或區域計畫之變更與通盤檢討，並依 27 條規定，徵詢主管機關之意見者，於依本法第 25 條規定申請中央主管機關許可時，中央主管機關得免考量「一級海岸保護區以外特定區位申請許可案件審查規則」第七條第二款之「重要海岸景觀區」都市設計準則。

（2） 管理輔導資源整合

特定區位之劃定，關鍵在於確保海岸地區之永續利用。「重要海岸景觀區」之劃設重點，除了自然景觀風貌之保護，更重要之關鍵，亦在於整體

景觀風貌之引導改善與營造發展，以型塑整體海岸地區之優美之景觀風貌。其中，尤以「重要海岸景觀區」之「城鄉集居區景觀優化類」，應納入為政府有關政策資源與經費，優先跨域整合投入之地區。有關政府政策資源項目舉例如下：

- 海岸管理基金：有關海岸環境清理與維護、保育及復育之補助獎勵。
- 內政部營建署：城鄉風貌型塑整體計畫、生活圈道路系統建設計畫
- 行政院環保署：低碳城市/低碳社區計畫
- 交通部觀光局：競爭型國際觀光魅力據點示範計畫。
- 中華民國客委會：客家文化生活環境營造計畫、推動特色文化加值產業發展計畫。
- 行政院原委會：經濟產業發展四年計畫、原住民族部落特色道路改善計畫
- 行政院農委會：農村再生計畫。
- 各機關單位與縣市政府有關興辦事業計畫。

3. 景觀預先評估影響

臺灣地形變化複雜，少數「重要海岸景觀區」，因位於山間谷地或平緩台地上，從景觀道路或觀測點，實際可能無法被看見，或不具遮蔽性(詳參圖 4-12)。故建議可透過一景觀預先評估影響程序，確認開發申請案對於重要景觀資源之影響程度，來決定是否需進行「重要海岸景觀區」特定區位之實質審查。

如經預先評估影響程序，確認開發申請案位於前揭因地形條件，而不會被看見之「重要海岸景觀區」範圍且不具遮蔽性，不符合特定區位劃設管理目的，且未涉其他特定區位，則該開發案即可採用較為簡易之「重要海岸景觀區」特定區位審查程序。

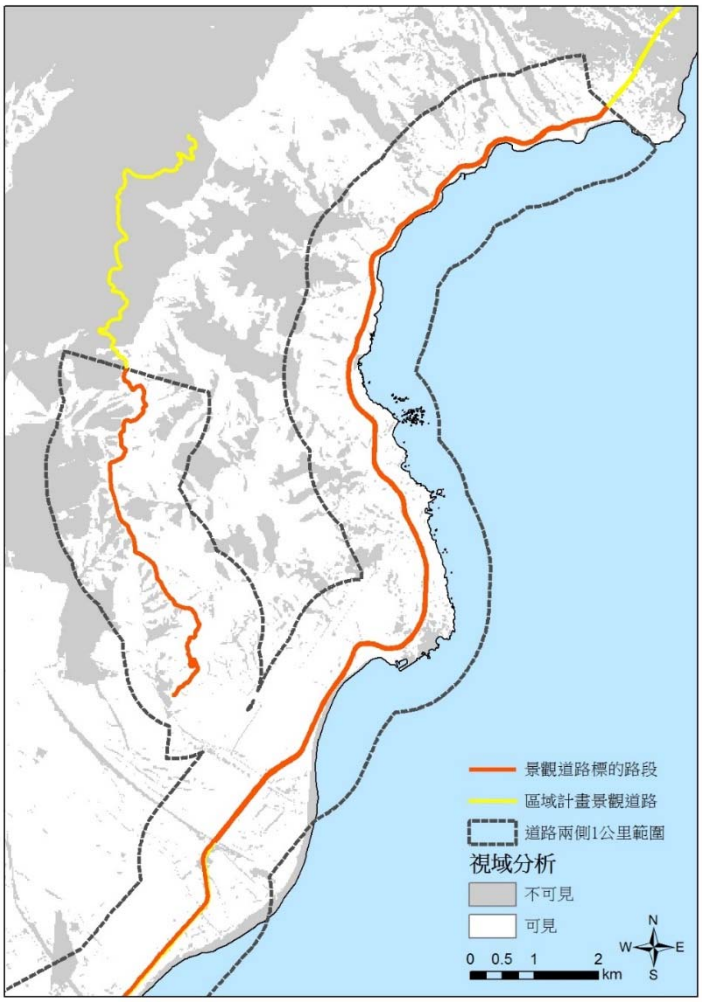


圖 4- 12 杉原灣山脊線與景觀可視性分析疊合圖

（1） 景觀預先評估影響機制建議

現行都市設計、建築或景觀之有關之簡易審議程序，或是預先審查機制大概可分為以下三類:(甲)授權作業單位,(乙)委任專業認證機構(丙)簽證制度。

甲、 授權作業單位：以新北市為例，採一定規模以下或部分地區之開發申請案，授權作業單位依原則審查通過後同意備查，得免經一般程序之專案小組及大會審查[1]。

乙、 委任專業認證機構：如我國綠建築標章之評估與認證，或其他有關新材料技術工法等之認證，係由各級主管機關或委任、委託經認可

[1] 參見新北市「一定規模以下授權作業單位辦理都審簡化原則」。

之相關機關(構)、法人或團體辦理。中央主管機關得就前項受委任、委託之相關機關（構）、法人或團體，辦理認證；必要時，其認證工作，得委任、委託相關機關（構）、法人或團體辦理[2]。

丙、 簽證制度：如建築法第 34 條有關建築許可之規定，「直轄市、縣 (市) (局) 主管建築機關審查或鑑定建築物工程圖樣及說明書，應就規定項目為之，其餘項目由建築師或建築師及專業工業技師依本法規定簽證負責。」將主管機關審查內容限縮在「特定項目」，其餘項目由建築師就其專業技能方面負完全責任，主管機關則負責監督管理，以明確劃分權責，並解決主管機關人力與專業不足之問題[3]。

建議未來「重要海岸景觀區」之海岸利用管理之簡化程序，可採以下幾種途徑：

甲、 授權作業單位：參考地質法「地質敏感區查詢系統」，由主管機關建置「重要海岸景觀區」景觀預先評估影響查詢系統，透過線上之視域分析功能，協助開發單位初步判別開發申請案是否未具遮蔽性且無涉原本「重要海岸景觀區」劃設管理目的，以及行政單位檢視開發案是否適用簡化「重要海岸景觀區」特定區位審查程序之參準。

乙、 委任專業認證機構：另可參考現行委任財團法人台灣建築中心辦理綠建築標章評估與認證之模式，委任景觀專業之有關學會、團體或學校，協助辦理景觀預先評估影響之認證。

丙、 簽證制度：由景觀評估專業者進行景觀預先評估影響之分析與簽證，作為行政單位檢視開發案是否適用簡化「重要海岸景觀區」特定區位審查程序之參準。考量我國景觀法尚未通過，目前並無景觀技師專業可協助進行簽證。建議可由具有相關空間資訊分析處理專業認證或景觀專業認證之專業者進行簽證。

---

[2] 詳參內政部，綠建築標章申請審核認可及使用作業要點。

[3] 詳參郭高明，2005，建造執照審查程序之研究；立法院公報第 72 卷第 101 期，行政院函請審議建築法部分條文修正案，民國 72 年 12 月 17 日出版。

（2） 景觀預先評估影響之分析程序

整理國內外海岸景觀區之景觀評估程序大致說明如下：以能見度分析法挑選出可見開發申請案範圍內重要景觀資源與重要觀測點，收集 GIS 圖資，模擬建置開發申請案所在之數值地型模型，並建立海岸範圍內重要景觀資源與重要觀測點之 GIS 資料。利用可視條件之情境設定，進行開發申請案之景觀預先評估影響分析。

表 4- 7 重要觀測點列表

目的	依據	項目
保障公共、遊憩使用時，重要景觀資源之可視性	國土利用調查	公共使用之政府機關、學校、醫療保健、社會福利
		遊憩使用之文化設施、休閒設施
	全國景觀道路規劃建置計畫	國家級景觀道路(共 22 條)(道路重要結點、觀景平台等)
	全國自行車道	海線
	全國步道系統之建置與發展	國家步道系統(中央山脈脊樑國家步道系統、陽明山國家步道系統、淡蘭 - 東北角海岸國家步道系統、插天山國家步道系統、霞喀羅 - 鹿場連嶺國家步道系統、蘇花 - 比亞毫國家步道系統、雪山群峰國家步道系統、合歡 - 能高越嶺國家步道系統、關門國家步道系統、海岸山脈國家步道系統、阿里山國家步道系統、玉山橫斷國家步道系統、關山 - 內本鹿越嶺國家步道系統、南台灣國家步道系統等 14 條)(道路重要結點、觀景平台等)

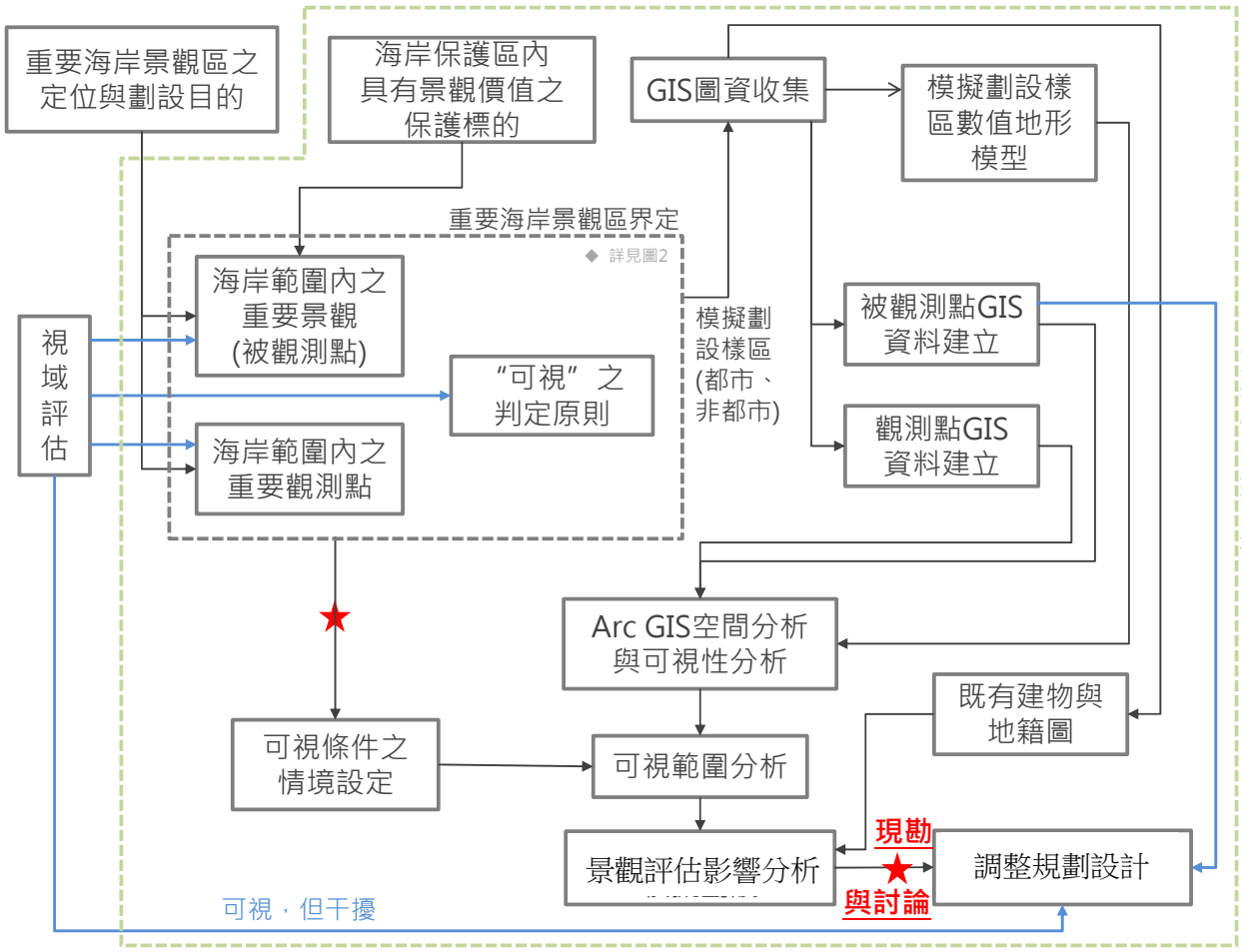


圖 4- 13 重要海岸景觀區景觀評估影響分析程序圖

(九) 整體海岸管理計畫「重要海岸景觀區」管理機制修正建議

1. **海岸特定區位之海岸利用管理說明書圖，新增「保護海岸自然與文化資產，保全海岸景觀與視域」應說明內容：**包含對於開發地區周邊重要景觀資源之指認，區域景觀美質與特徵之說明，及其對重要景觀資源視域景觀，與區域景觀特質影響之避免或減輕措施。

2. **整體海岸管理計畫後續海岸管理工作事項建議：**新增進行全國海岸地區地景特質分區之指認描述與說明，並納入海岸地區規劃管理與開發審議之參考。

3. 「重要海岸景觀區」「重要景觀資源類項」提報評估原則

擬訂後續海審小組委員、相關部會或縣市政府、本署委辦計畫指認提報，具有地質地形、生態、美學、文化特質之「重要景觀資源類項」之提報評估原則如下：

表 4- 8「重要海岸景觀區」「重要景觀資源類項」的評估因子

地景品質（Landscape quality）	地景的構成與現況
美感品質（Scenic quality）	自然美景觸動人類感官之吸引力（以視覺為主，但不限於視覺）
自然度（Relative wildness）	地景的自然度
祥和感（Relative tranquility）	地景給予人之祥和與寧靜感
自然遺產（Natural heritage features）	生物、地質與地形之特徵
文化遺產（Cultural heritage）	自然美景之歷史文化價值，如關連性之人物、藝術或歷史事件。
特殊價值或稀少獨特性(Uniqueness)	地景之獨特價值或稀有性
感知利用度(perceived quality)	地景可提供人們欣賞感受之可能性。
共識度（Consensus）	地景美質的共識性。

四、其他經中央主管機關指定地區劃設建議

(一)　自然海岸

1.　自然海岸劃設管理目的與定義說明

整體海岸管理計畫（105.8.19 公告草案）指出，海岸管理法第 1 條立法目的明定應「確保自然海岸零損失」；第 26 條則明定「因開發需使用自然海岸或填海造地時，應以最小需用為原則，並於開發區內或鄰近海岸之適當區位，採取彌補或復育所造成生態環境損失之有效措施。」因此如何明確定義自然海岸，以規範其利用管理，實屬海岸管理所需要。

依據海岸管理法第 7 條海岸地區規劃管理原則，應「優先保護自然海岸，並維繫海岸之自然動態平衡」，並列舉自然海岸之範疇，至少包括「珊瑚礁、藻礁、海草床、河口、潟湖、沙洲、沙丘、沙灘、泥灘、崖岸、岬頭、紅樹林、海岸林」等。此外由於海岸地區已多元化利用，興闢有鐵路、公路、堤防、突堤、離岸堤、護岸、防潮閘門、電廠、港區、工業區、產業園區或其他場（廠、營）區等人工設施，為海岸人工化之明顯界限。

爲落實海岸地區空間管理與利用，達成自然海岸零損失之目標，整體海岸管理計畫（105.8.19 公告草案）定義「自然海岸」為：最接近海岸之人工構造物向海側之藻礁、河口、潟湖、沙洲、沙丘、沙灘、泥灘、礫灘、岩岸、崖岸、岬頭、紅樹林、海岸林及其他等屬自然狀態之地區。並將自然海岸納入海岸管理應特別關注之特定區位。

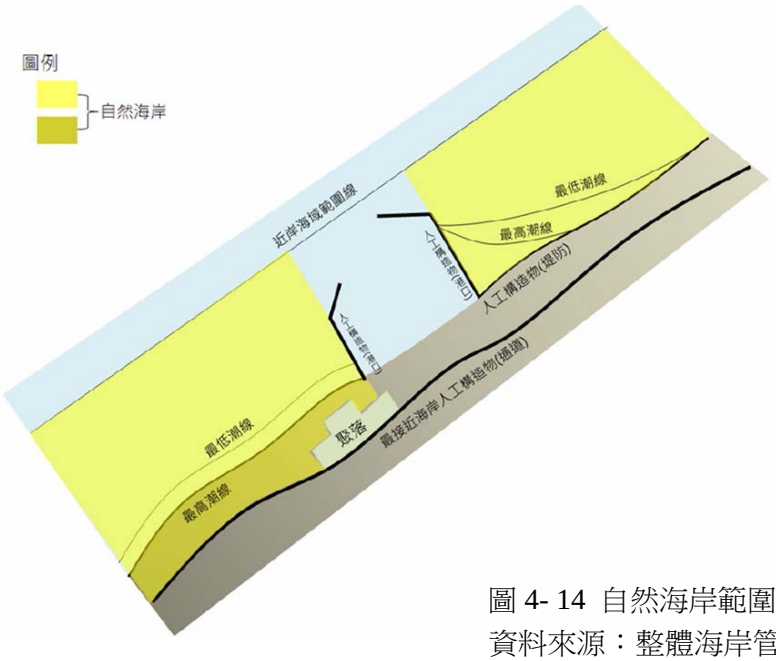


圖 4- 14 自然海岸範圍平面示意圖
資料來源：整體海岸管理計畫（草案）

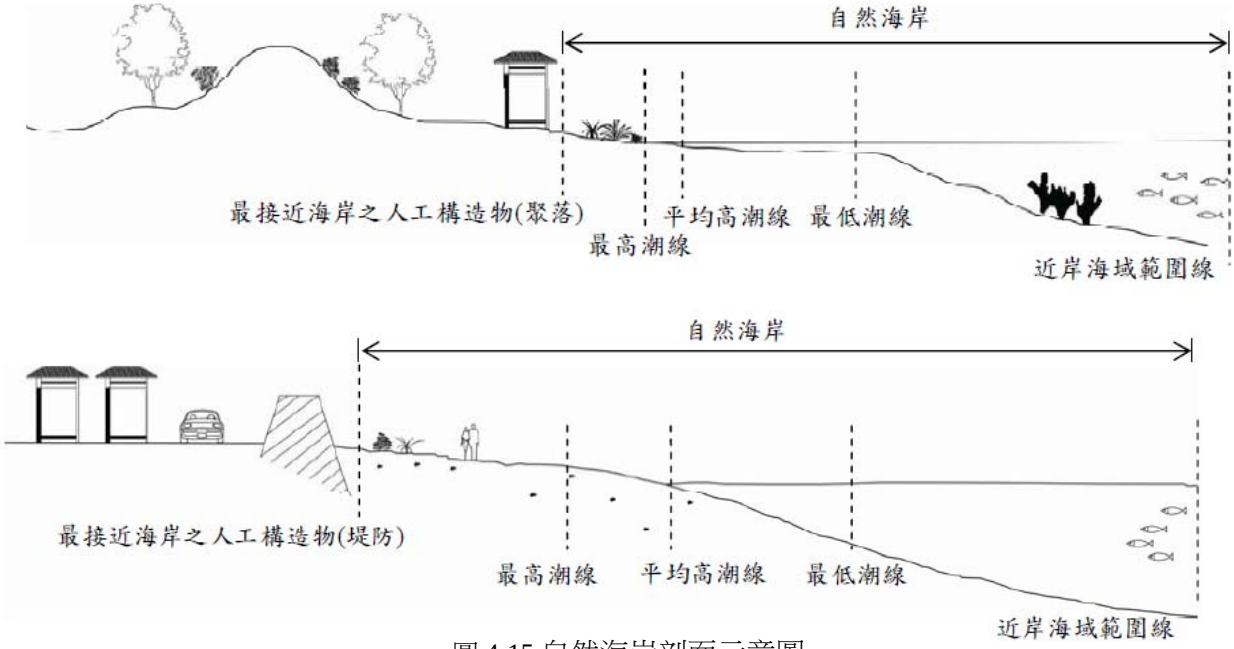


圖 4-15 自然海岸剖面示意圖

資料來源：整體海岸管理計畫（草案）

2. 自然海岸劃設原則擬訂

依據整體海岸管理計畫（草案）「自然海岸」定義，「自然海岸」應著重於濱海地區尚未經人為變更自然地形地貌，以及現況自然度高之地區。亦即最近海岸之人工設施構造物向海側，未經人為開墾利用，或曾經人為開墾利用但現況自然恢復良好者。

依此，檢視全台海岸人工設施構造物與土地利用現況；提出「自然海岸」劃設原則如下**(詳參附錄二，自然海岸劃設原則概念說明)**：

(1) 無人為設施之海岸段地區，以最接近海岸之第一條山脊線向海側至平均高潮線為範圍；

(2) 有人為設施之海岸段地區，以最接近海岸之人工構造物或土地利用向海側至平均高潮線為範圍；人為設施係指車行道路、海堤、港埠、永久性之固著建築設施、與既經人為利用之土地。前述所提人為設施與人為利用遇有以下型態者，不予認定：

甲、群落完整達一定規模之自然植群內之人行步道或自行車道等遊憩使用（如宜蘭濱海沙丘）；

乙、無車行通道通達，點狀之人工構造物與土地利用(如鼻頭角燈塔、風機)；

丙、與海岸線垂直或角度過大之道路，或其道路盡頭點狀之人工構造物與土地利用（如北方澳）。

丁、為護育保育與研究自然生態環境所設置之人工構造物（如堆砂籬、防風網、定砂籬、土砂堤、人造魚礁、人工浮床等）；

戊、離岸堤（如佳冬、林邊、林園、旗津海岸）；

己、廢棄無使用之舊有道路（如水漣野生動物重要棲息地之舊台 11 線段落）；

庚、最接近海岸之人工構造物為未開放公眾自由通行之道路（如佳樂水產業道路、柴山），其向陸側自然植被完整者，該道路不予納入人工設施構造物；

辛、泥質灘地之蚵棚養殖設施。

(3) 河流出海口處最向海側向之連線。

(4) 備註說明:人為設施與自然海岸界線之劃設原則如下：

甲、車行道路：視覺可辨識，地面上最向海側之道路設施；

乙、海堤：視覺可辨識，露出地面（水面）最向海側之海堤設施；

丙、港埠：視覺可辨識，露出地面（水面）最向海側之港埠設施，港埠設施有兩處以上突堤者，取突堤最向海側之連線；

丁、永久性之固著建築設施：視覺可辨識之建築設施與鋪面；

戊、既經人為利用之土地：國土利用調查屬於農業使用、遊憩使用、軍事用地、空置地、營建剩餘土石方等用地。

3. 自然海岸劃設成果

圖 4- 16 自然海岸劃設示意圖

4. 整體海岸管理計畫中自然海岸普查監測建議

現有自然海岸之劃設與管理，主要針對海岸人工構造物向海域自然度高之範圍，但後續仍希望就海岸人工構造物向陸域自然度高範圍，是否納入特定區位或自然海岸進行探討。

考量國內現有自然植被資源與自然度調查成果，尚不足做為海岸人工構造物向陸域自然度高範圍納入特定區位或自然海岸之劃設依據。因此建議於整體海岸管理計畫第五章其他與整體海岸管理有關事項中，**納入辦理全國海岸地區海岸植群與自然度調查工作**。參酌日本自然環境保全基礎調查方式，結合林務局森林資源調查或國土測繪中心國土利用調查工作，進行海岸地區海岸植群與自然度之分類調查與監測，以為後續特定區位劃定或自然海岸零損失監測管理依據。

(二) 「其他經中央主管機關指定地區」之建議關注區位

除自然海岸以外，參酌國內外海岸地區現有關注討論議題，而既有 6 種特定區位未能處理包含者，包括有：

1. 無光害影響之暗夜天空區（dark sky site）
2. 無人為噪音影響之自然音景區（natural soundscape area）
3. 具有獨特環境音景之區域（important soundscape area），如東海岸花蓮洄瀾與三仙台礫灘；
4. 具有特殊科學研究價值者。

前述海岸關注事項，國內目前尚未有完整之調查研究成果，應透過後續之研究與提報機制，加以補充完善之。故提出其劃設原則建議如下：

「經海審小組、相關部會或本署委辦計畫指認提報，具有獨特重要與稀少之環境品質（如無光害影響之暗夜天空區、無人為噪音影響之自然音景區，具有獨特環境音景之區域；其它珍貴稀有應予保育，或具有特殊科學研究價值者。」

五、「最接近海岸第一條濱海道路向海陸域」修正建議

整體海岸管理計畫（105.8.19 公告草案）依據海岸管理法第 7 條海岸地區規劃管理原則之規定，「海岸地區應維護公共通行與公共使用之權益」，而將「最接近海岸第一條濱海道路向海之陸域地區」納入特定區位。透過適當緩衝區域之留設，避免及減少人為設施設置，以**維持道路與海岸線地區縱向、橫向之穿透性，維護民眾親近海岸資源，確保公共通行與公共使用之權益**。同時亦兼具陸海空間緩衝，及因應氣候變遷海平面上升之緩衝特性。

整體海岸管理計畫（105.8.19 公告草案）定義「最接近海岸第一條濱海道路向海之陸域地區」為：第一條濱海道路端點延伸與平均高潮線垂直交點所圍之陸域範圍。並依此擬訂「最接近海岸第一條濱海道路向海之陸域地區」劃設原則如下。

(一) 草案之劃設原則

1. 中央主管機關劃設第一條濱海道路時，應考量生態環境特性、管理必要性及可行性。
2. 與海岸線平行之第一條濱海道路(以下簡稱第一條濱海道路)端點往海延伸與平均高潮線垂直交點，所圍成之帶狀陸域範圍。
3. 第一條濱海道路以距離平均高潮線 1 公里範圍為原則，距離大於 1 公里，或遇特殊地點致道路未能連續銜接者，劃設原則如下：
   （1）第一條濱海道路與平均高潮線距離超過 1 公里時，得免予劃設。
   （2）港口及河口處無陸地部分，得以不連續方式劃設。
   （3）第一條濱海道路與其他道路未能連續銜接者，由其端點處以「最短距離」方式，逕往內陸銜接至其他第一條濱海道路。
4. 第一條濱海道路，係指現況已開闢最接近海岸線之鐵路或可供汽車通行之道路：
   （1） 不包含路權範圍。
   （2） 不包含自行車道及人行步道。
   （3） 鐵路或公路以較靠近海岸者優先劃設。
   （4） 港區、工業區、產業園區或其他場（廠、營）區等內之道路，可作為劃設依據。
   （5） 與海岸線垂直或角度過大之道路，該道路不予納入劃界依據。

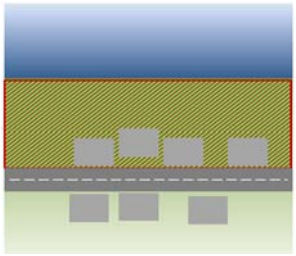
5. 離島地區道路呈放射狀者，二側陸地均予納入。但既有聚落部分，則沿外圍道路剔除之。
6. 與臺灣本島陸域範圍有明顯區隔、且僅以道路或橋梁連接者(如和平島、線西鄉彰濱工業區等)，得以獨立島嶼方式劃設。
7. 劃設結果若屬既有合法港埠之現有防波堤外廓內者，不予納入。

(二) 劃設成果檢討

利用海岸地區管理資訊網檢視現有「最接近海岸第一條濱海道路向海陸域」劃設成果，主要發現以下情形（**詳參附錄三**）：

- **部分第一條濱海道路通過既有聚落，以致既有聚落部分被納入濱海道路向海陸域範圍，部分未納入，形成管制不一致情形**

  部分第一條濱海道路屬於生活道路，穿越聚落而過。產生聚落被濱海道路向海陸域範圍切割，局部位於向海陸域範圍內，局部位於範圍外之不合理情形。檢討是否完整納入或劃出聚落。



- **河口不連續劃設原則認定標準不明確，造成公共通行確保之破窗**

  現有河口處不連續劃設原則之認定標準不明確，實際在河口處產生許多破窗空間，將無法有效保障河口地區緩衝區域之設置，與民眾親近海岸資源，公共通行與使用之權益。應考量將河口往內陸一公里範圍內有橋樑或道路連通者，其陸地部分仍應納入。

道路角度過小，形成畸零空窗	濱海道路距河口較遠，形成河口陸地大面積之空窗，	河口陸域土地判別原則不詳，形成不明原因之空窗

■ **潟湖與海灣內側，亦應確保第一條濱海道路向海陸域之公共通行權**

西南之潟湖與海灣內測，除高雄港等因軍事或港務必要必須進行管制者，否則亦應留設適當緩衝區域，避免及減少人為設施設置，維護民眾親近海岸資源，確保公共通行與公共使用之權益。

■ **部分地區疑似未依第一條濱海道路劃設**

部分地區疑似未依第一條濱海道路劃設，應重新檢討修正。包括如鼻頭、深澳岬角只劃設單邊之向海陸域範圍；或新北馬崗、桃園大園濱海遊憩區等地區，疑似未依第一條濱海道路劃設。

(三) 劃設原則之修正建議

依據上述觀點，提出「最接近海岸第一條濱海道路向海陸域」劃設原則修正建議如下：

1. 中央主管機關劃設第一條濱海道路時，應考量生態環境特性、管理必要性及可行性。
2. 與海岸線平行之第一條濱海道路(以下簡稱第一條濱海道路)端點往海延伸與平均高潮線垂直交點，所圍成之帶狀陸域範圍。
3. 第一條濱海道路以距離平均高潮線 1 公里範圍為原則，距離大於 1 公里，或遇特殊地點致道路未能連續銜接者，劃設原則如下：
   （1） 第一條濱海道路與平均高潮線距離超過 1 公里時，得免予劃設。
   （2） 港口及河口處無陸地部分，得以不連續方式劃設。但河口往內陸一公里範圍內有橋樑或道路連通者，其陸地部分仍應納入。
   （3） 第一條濱海道路與其他道路未能連續銜接者，由其端點處以「最短距離」方式，逕往內陸銜接至其他第一條濱海道路。
   （4） 既有聚落部分，聚落所在之都市計畫區都市發展用地，或非都市土地之設施型使用分區者，不在此限。
4. 第一條濱海道路，係指現況已開闢最接近海岸線之鐵路或可供汽車通行之道路：
   （1） 不包含路權範圍。
   （2） 不包含自行車道及人行步道。

（3） 鐵路或公路以較靠近海岸者優先劃設。

（4） 港區、工業區、產業園區或其他場（廠、營）區等內之道路，可作為劃設依據。

（5） 與海岸線垂直或角度過大之道路，該道路不予納入劃界依據。

5. 潟湖與海灣內側之第一條濱海道路向海陸域範圍亦應納入，唯因軍事或港務必要之管制區域，則不予納入。

6. 離島地區道路呈放射狀者，二側陸地均予納入。但既有聚落部分，則沿外圍道路剔除之。

7. 與臺灣本島陸域範圍有明顯區隔、且僅以道路或橋梁連接者(如和平島、線西鄉彰濱工業區等)，得以獨立島嶼方式劃設。

8. 劃設結果若屬既有合法港埠之現有防波堤外廓內者，不予納入。

圖 4- 17「最接近海岸第一條濱海道路向海陸域」劃設原則建議修正納入範圍

六、「潮間帶」劃設修正建議

潮間帶為介於高潮線和低潮線之間的區域，其範圍隨潮差大小、地區及坡度而異。潮間帶為適度緩衝海浪直接衝擊陸地的力量，也是我們親近海洋時，最先接觸的地方。潮間帶為生物多樣性最豐富之地區，但也是最容易受到人類破壞的地方，海邊廢土及垃圾的傾倒，污水、廢水污染，都讓潮間帶生物面臨更大的生存壓力。惟該地區同時為水岸邊際，常為陸域延伸發展必經之處，多類型之開發易佔據利用，造成生態環境與開發利用空間上之競合。

依此，整體海岸管理計畫（105.8.19 公告草案）定義潮間帶為潮位變動中之最高潮位(HAT)與最低潮位(LAT)間之範圍。並擬訂「潮間帶」劃設原則如下。

(一) 草案之劃設原則

1. 中央主管機關劃設潮間帶時，應考量生態環境特性、生物多樣性、管理必要性及可行性。
2. 採用內政部地政司利用最高/最低潮位模式計算成果為基礎，該計算方法係將劃設目標區之數值高程模型改算至 HAT/LAT 基準後，以距離反比權重法計算 HAT 海岸線(以下稱最高潮線) / LAT 海岸線(以下稱最低潮線)位置，完成最高/最低潮線之數值推算分析。
3. 前款資料係以數值推算，考量潮間帶的變動特性，缺乏人工海岸線及離島地形水深資料，本計畫劃設時依下列不同類型之海岸分別處理：
   （1）臺灣本島及其各縣市所屬島嶼均採用內政部地政司提供之最高潮線及最低潮線為基礎進行劃設，並以 104 年之正射影像圖為底圖輔助作業，參考已公告海岸地區範圍之平均高潮線進行修正，修正方式如下：
      i. 無固定式人為設施之海岸

      A.最高潮線：檢視公告之平均高潮線及地政司推算之最高潮線之相對位置，若地政司推算之最高潮線較公告之平均高潮線靠近海域，則該處最高潮線以公告之平均高潮線為準，反之則維持不修正。

      B.最低潮線：檢視公告之平均高潮線及推算之最低潮線之相對位置，若地政司推算之最低潮線較公告之平均高潮線靠近陸域，則該處最低潮線以公告之平均高潮線為準，反之則維持不修正。

ii. 有固定式人為設施之海岸

A.最高潮線：如劃設範圍遇有設置固定式人為設施之海岸(如商港、漁港、電廠取排水口防波堤等人工設施，且其屬經常水域者)，該處因坡度較陡，地政司推算之最高潮線及公告之平均高潮線應屬重疊狀態，則以公告之平均高潮線為準。

B.最低潮線：同上述，地政司推算之最低潮線及公告之平均高潮線應屬重疊狀態，以公告之平均高潮線為準。

iii. 河口

A.最高潮線：由於河口處河道屬全天候通水區域，該處劃設得以不連續方式處理。出海口若為人工海岸，地政司推算之最高潮線則以公告之平均高潮線為準，並於河道出口兩岸處截斷之連線為最高潮線。

B.最低潮線：因最低潮線無法由影像判識，需以人工判讀方式配合公告之平均高潮線，參考正射影像之水域進行截斷，並依出海口形式拉線接合平均高潮線。

iv. 離岸沙洲及潟湖

A.最高潮線：離岸沙洲之變動性高，最高潮線以公告之平均高潮線為準；如沙洲後側為海堤，則依人工海岸方式處理。

B.最低潮線：離岸沙洲最低潮線處理較類似於河口，於海側需視沙洲潮口是否有導流堤等人工構造物，如有人工構造物，最低潮線則沿人工構造物連接沙洲，反之則同河口方式連接公告之平均高潮線，而潟湖側沙洲考量無詳細地形水深資料可用，於該處以公告之平均高潮線為準。

（2）離島地區之金門、馬祖及澎湖部分，受限於地形、水深資料不足，本階段暫不予以劃設。

4. 考量海岸地區變動頻仍，潮間帶之劃設結果，每三年應重新繪製一次。但海岸地區因重大開發建設致產生明顯地形變化者，得隨時檢討變更之。

(二) 劃設成果檢討

利用海岸地區管理資訊網檢視現有「潮間帶」劃設成果，主要發現以河口與沙洲潮間帶劃設較有疑議（**詳參附錄四**）。其中尤以堆積作用強烈之西海岸人工堤岸以外，潮間帶未被納入情形，最值得進行討論。整理說明如下：

- 部分河口潮間帶未被納入，如濁水溪口、大肚溪口。
- 河流出海口向陸域範圍之潮間帶未被納入，如淡水、濁水溪。
- 離島工業區與本島海岸間之潮間帶，未被納入，如麥寮、彰濱。
- 沙洲與潟湖潮間帶，因現有測量資訊限制疑似未被完整納入。

此外，依照潮間帶定義，其陸域邊界範圍僅及於高潮線。部分高潮線以上之沙灘或沙洲等，並未被納入，可能造成現場認定之誤解，應予以妥善說明。

(三) 劃設原則之修正建議

目前河口多採不連續方式劃設，沙洲潟湖則依現地地形邊界劃設。考量河川出海口與潟湖均屬生態多樣性豐富與敏感地區，建議應將河川出海口與潟湖納入潮間帶特定區位之劃設範圍。整理提出劃設原則之修正建議如下：

1. 中央主管機關劃設潮間帶時，應考量生態環境特性、生物多樣性、管理必要性及可行性。
2. 採用內政部地政司利用最高/最低潮位模式計算成果為基礎，該計算方法係將劃設目標區之數值高程模型改算至 HAT/LAT 基準後，以距離反比權重法計算 HAT 海岸線(以下稱最高潮線) / LAT 海岸線(以下稱最低潮線)位置，完成最高/最低潮線之數值推算分析。
3. 前款資料係以數值推算，考量潮間帶的變動特性，缺乏人工海岸線及離島地形水深資料，本計畫劃設時依下列不同類型之海岸分別處理：
   （1） 臺灣本島及其各縣市所屬島嶼均採用內政部地政司提供之最高潮線及最低潮線為基礎進行劃設，並以 104 年之正射影像圖為底圖輔助作業，參考已公告海岸地區範圍之平均高潮線進行修正，修正方式如下：
   i. 無固定式人為設施之海岸

A.最高潮線：檢視公告之平均高潮線及地政司推算之最高潮線之相對位置，若地政司推算之最高潮線較公告之平均高潮線靠近海域，則該處最高潮線以公告之平均高潮線為準，反之則維持不修正。

B.最低潮線：檢視公告之平均高潮線及推算之最低潮線之相對位置，若地政司推算之最低潮線較公告之平均高潮線靠近陸域，則該處最低潮線以公告之平均高潮線為準，反之則維持不修正。

ii. 有固定式人為設施之海岸

A.最高潮線：如劃設範圍遇有設置固定式人為設施之海岸(如商港、漁港、電廠取排水口防波堤等人工設施，且其屬經常水域者)，該處因坡度較陡，地政司推算之最高潮線及公告之平均高潮線應屬重疊狀態，則以公告之平均高潮線為準。

B.最低潮線：同上述，地政司推算之最低潮線及公告之平均高潮線應屬重疊狀態，以公告之平均高潮線為準。

iii. 河口、離岸沙洲、潟湖及海埔新生地

A.最高潮線：沿等高線 0m 劃設。~~由於河口處河道屬全天候通水區域，該處劃設得以不連續方式處理。出海口若為人工海岸，地政司推算之最高潮線則以公告之平均高潮線為準，並於河道出口兩岸處截斷之連線為最高潮線。~~

B.最低潮線：~~因最低潮線無法由影像判識，~~需以人工判讀方式~~配合公告之平均高潮線~~，參考正射影像之水域~~進行截斷，並依~~與出海口形式拉線接合平均高潮線或最低潮線。河口處有離岸沙洲、潟湖及海埔新生地者，應依其出海口形式拉線接合平均高潮線或最低潮線

~~iv. 離岸沙洲及潟湖~~

~~A.最高潮線：離岸沙洲之變動性高，最高潮線以公告之平均高潮線為準；如沙洲後側為海堤，則依人工海岸方式處理。~~

~~B.最低潮線：離岸沙洲最低潮線處理較類似於河口，於海側需視沙洲潮口是否有導流堤等人工構造物，如有人工構造物，最低潮線則沿人工構造物連接沙洲，反之則同河口方式連接公告之平均高潮線，而潟湖側沙洲考量無詳細地形水~~

~~深資料可用，於該處以公告之平均高潮線為準。~~

（2） 離島地區之金門、馬祖及澎湖部分，受限於地形、水深資料不足，本階段暫不予以劃設。

4. 考量海岸地區變動頻仍，潮間帶之劃設結果，每三年應重新繪製一次。但海岸地區因重大開發建設致產生明顯地形變化者，得隨時檢討變更之。

圖 4- 18「潮間帶」劃設原則建議修正納入範圍

伍 利用管理辦法與審查規則修法建議

一、國內開發許可審議管理機制

配合海岸管理法(以下稱本法)公告施行，海岸之開發利用管理，除既有之環境影響評估、非都市土地開發審議作業規範、都市計畫土地利用管理與設計審議規則、國家公園預先環境評估影響等，亦將透過「一級海岸保護區以外特定區位利用管理辦法（以下稱本管理辦法）」及「一級海岸保護區以外特定區位申請許可案件審查規則（以下稱本審查規則）」進行開發許可之審查。#

(一) 海岸地區 _ 海岸管理法與相關子法

1. 特定區位審議流程與機制

針對海岸地區申請開發計畫、土地使用計畫及工程興建闢築作業，如為本管理辦法規範之海岸地區特定區位一定規模以上或使用性質特殊等適用情形案件，應依規定檢具海岸利用管理說明書，並針對申請開發、使用或闢建計畫進行計畫區位範圍及規模、土地使用現況、公共通行現況、環境開發現況等提出說明；另應配合本法第 26 條第 1 項規定，針對整體海岸管理計畫利用原則、保護計畫與防護計畫管制事項、保障公共通行或具替代措施、海岸生態環境衝擊之避免或減輕措施、生態環境損失之彌補或復育措施等做出具體明確回應，方可進行申請許可作業，其審議流程與原則如圖 5-1 所示

2. 一定規模、使用性質與各階段之門檻規定

依「管理辦法」規定針對申請或累積開發或利用之案件，如符合一定規模以上或使用性質特殊之認定基準，得依規定提出使用許可申請，相關規定彙整如表 5-1。

3. 許可條件審查規則檢視

針對相關申請許可案件之審議規定，得另依「一級海岸保護區以外特定區位申請許可案件審查規則」第 2 至第 6 條許可條件之相關規定進行檢視，以符合特定區位申請土地利用行為之許可標準與審查原則，相關規定彙整如表 5-2。

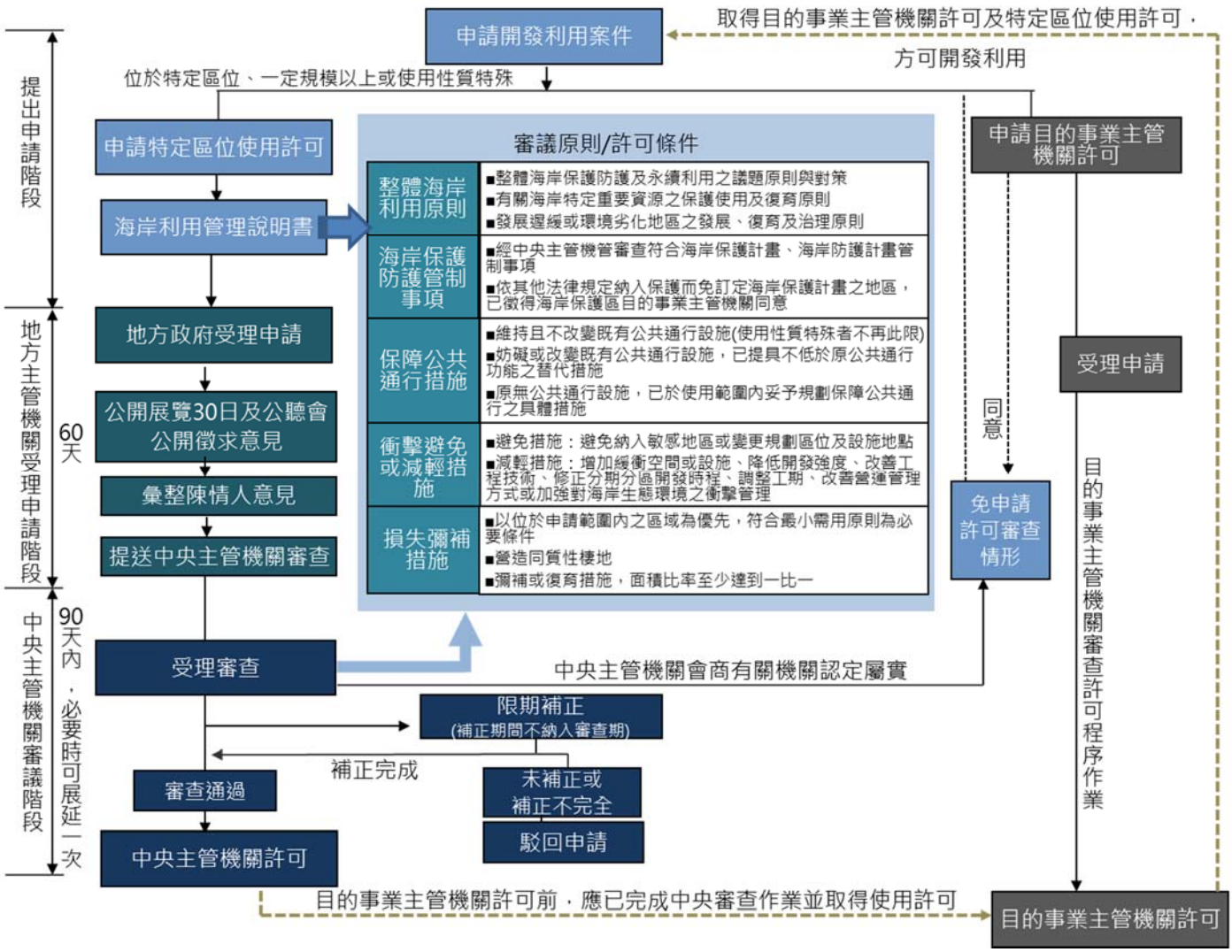


圖 5- 1 特定區位申請土地使用變更使用許可審議原則及流程圖

資料來源：一級海岸保護區以外特定區位申請許可案件審查規則，2015，本研究繪製。

表 5- 1 一級海岸保護區以外特定區位利用管理辦法申請許可認定基準表

<table>
<tr><th rowspan="2">條文</th><th rowspan="2">類別</th><th rowspan="2">說明</th><th colspan="4">申請許可之認定基準
(申請或累積利用/改變範圍)</th></tr>
<tr><th>面積</th><th>長度</th><th>高度</th><th>總樓地板面積</th></tr>
<tr><td rowspan="4">第三條</td><td rowspan="5">一定規模</td><td>位於濱海陸地範圍內</td><td>1 公頃</td><td>1 公里</td><td>—</td><td>—</td></tr>
<tr><td>位於近岸海域範圍內</td><td>5 公頃</td><td>5 公里</td><td>—</td><td>—</td></tr>
<tr><td>位於重要海岸景觀區範圍內</td><td>—</td><td>—</td><td>超過 10.5 公尺</td><td>—</td></tr>
<tr><td>區內建築物總樓地板面積</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>2000 平方公尺</td></tr>
<tr><td>申請改變珊瑚礁、藻礁、海草床、河口、潟湖、沙洲、沙丘、沙灘、泥灘、礫灘、岩岸、崖岸、岬頭、紅樹林或海岸林之自然狀態面積</td><td>330 平方公尺</td><td>100 公尺</td><td>—</td><td>—</td></tr>
<tr><td rowspan="4">第四條</td><td rowspan="4">使用性質特殊</td><td>排放放流水至潮間帶或近岸海域之興建工程</td><td colspan="4" rowspan="3">不論各階段行為、規模大小均應申請許可</td></tr>
<tr><td>於近岸海域從事土石或礦物資源之採取工程</td></tr>
<tr><td>一般廢棄物或事業廢棄物掩埋場或焚化廠之興建、擴建工程</td></tr>
<tr><td>其他</td><td colspan="4">經中央主管機關會商有關機關訂定</td></tr>
<tr><td rowspan="3">第五條</td><td rowspan="3">各階段定義

(涉及各階段需取得之申請許可情形之一者)</td><td>開發利用(規劃階段)</td><td colspan="4">1.目的事業主管機關之事業許可
2.土地使用主管機關之土地使用分區變更或（使）用地變更之許可</td></tr>
<tr><td>工程建設(施工階段)</td><td colspan="4">1.雜項執照、水土保持計畫或整地排水計畫施工許可
2.各目的事業相關法規從事工程建設之許可</td></tr>
<tr><td>建築</td><td colspan="4">建築法第二十八條規定之建造執照者</td></tr>
<tr><td colspan="7">資料來源：特定區位一定規模以上或性質特殊適用範圍及海岸利用管理辦法，2015，經本研究綜整。</td></tr>
</table>

表 5- 2 一級海岸保護區以外特定區位申請許可審查規則許可條件列表

條文	符合類別	許可條件	許可條件說明
第二條	整體海岸管理計畫利用原則	一、與海岸管理法第八條第六款、第九款及第十款規定於整體海岸管理計畫所定之原則相容	六、整體海岸保護、防護及永續利用之議題、原則與對策
			九、有關海岸之自然、歷史、文化、社會、研究、教育及景觀等特定重要資源之區位、保護、使用及復育原則
			十、發展遲緩或環境劣化地區之發展、復育及治理原則
		二、整體海岸管理計畫公告實施前，與海岸管理法第七條第一款至第八款所定海岸地區之規劃管理原則相容。	一、優先保護自然海岸，並維繫海岸之自然動態平衡
			二、保護海岸自然與文化資產，保全海岸景觀與視域，並規劃功能調和之土地使用
			三、保育珊瑚礁、藻礁、海草床、河口、潟湖、沙洲、沙丘、沙灘、泥灘、崖岸、岬頭、紅樹林、海岸林等及其他敏感地區，維護其棲地與環境完整性，並規範人為活動，以兼顧生態保育及維護海岸地形
			四、因應氣候變遷與海岸災害風險，易致災害之海岸地區應採退縮建築或調適其土地使用
			五、海岸地區應避免新建廢棄物掩埋場，原有場址應納入整體海岸管理計畫檢討，必要時應編列預算逐年移除或採行其他改善措施，以維護公共安全與海岸環境品質
			六、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
			七、海岸地區之建設應整體考量毗鄰地區之衝擊與發展，以降低其對海岸地區之破壞
			八、保存原住民族傳統智慧，保護濱海陸地傳統聚落紋理、文化遺址及慶典儀式等活動空間，以永續利用資源與保存人文資產
第三條	海岸保護計畫、海岸防護計畫管制事項	一、符合海岸保護計畫、海岸防護計畫所載明之相容使用，且非屬禁止使用項目	依海岸管理法第二十六條第一項規定，經中央主管機管審查符合海岸保護計畫、海岸防護計畫管制事項者，始得許可
		二、海岸保護計畫或海岸防護計畫公告實施前，依前條	詳前頁第二條第二款規定。

		規定審查	
		三、海岸管理法第十三條第二項規定依其他法律規定納入保護而免訂定海岸保護計畫之地區，已徵得海岸保護區目的事業主管機關同意	海岸管理法第十三條第二項規定海岸保護計畫應載明海岸保護區之範圍。
第四條	**保障公共通行或具替代措施**	一、維持且不改變既有公共通行設施	海岸管理法第二十六條第一項第三款所定保障公共通行或具替代措施，其許可條件如下。 但屬依海岸管理法第第三十一條第一項**但書規定，因申請許可案件性質特殊，為國土保安、國家安全、公共運輸、環境保護、學術研究及公共福祉之必要，專案向主管機關申請許可者，或現地環境無法規劃或規劃結果低於原公共通行功能，經中央主管機關審查許可者，不在此限**
		二、妨礙或改變既有公共通行設施，已提具不低於原公共通行功能之替代措施	考量海岸管理法第三十一條對於近岸海域或公有自然沙灘之獨占性使用或設置人為設施已明定但書規定，爰於第一項但書中適當予以聯結，中央主管機關應依一級海岸保護區以外特定區位利用管理辦法第九條附件一、七(三)**「保障公共通行或具替代措施」所載內容審查：** **1.開發區內既有公共通行廊道或設施之數量、分布區位及維護管理等現況。** **2.對既有公共通行廊道或設施之保障策略或替代措施。**
		三、原無公共通行設施，已於使用範圍內妥予規劃保障公共通行之具體措施。	
第五條	**對海岸生態環境衝擊採取避免或減輕之有效措施**	一、避免措施	(一)避免納入敏感地區。 (二)變更規劃區位及設施配置地點。
		二、減輕措施	(一)增加緩衝空間或設施。 (二)降低開發強度。 (三)改善工程技術。 (四)修正分期分區開發時程。 (五)調整施工時間。 (六)改善營運管理方式。

			(七)加強對海岸生態環境之衝擊管理。 (八)其他可減輕衝擊之相關措施。
第六條	採取彌補或復育所造成生態環境損失之有效措施	一、以位於申請範圍內之區域為優先	申請許可案件應充分說明使用自然海岸或填海造地之開發計畫如何符合最小需用原則，係必要條件。 1.最小需用原則 (1)自然海岸之使用需求分析、使用面積長度及海岸線人工化比率。 (2)填海造地面積需求之計算方式。 (3)開發計畫與使用自然海岸長度或填海造地面積之合理關連性、區位合理性及必要性，且選擇對生態環境影響最小之開發方式。 2.彌補或復育措施 (1)彌補或復育工作目標。 (2)彌補或復育區位及比率規劃。 (3)生態彌補或復育區位環境現況。 (4)彌補或復育方法及進度規劃。 (5)監測項目及方法。 (6)預算金額。
資料來源：一級海岸保護區以外特定區位申請許可案件審查規則，2015，本研究綜整。			

(二) 都市計畫地區 _ 都市設計開發許可審議

依據《都市計畫定期通盤檢討實施辦法》規定，新市鎮、新市區建設地區、舊市區更新地區、名勝、古蹟及具有紀念性或藝術價值應予保存建築物之周圍地區、位於高速鐵路、高速公路及區域計畫指定景觀道路二側一公里範圍內之地區、與其他經主要計畫指定應辦理都市設計之地區，應進行都市設計。各地方政府對於審議地區、審議程序、審議內容及都市設計審議委員會之設置，另制定相關法規規範，辦理都市設計及土地使用開發許可審議。

以台北市為例，，依據「臺北市土地使用分區管制規則」（以下簡稱本管制規則）第 95 條及「地方制度法」第 27 條之規定，設立臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會（以下簡稱委員會），並訂定「臺北市都市設計及土地使用開發許可審議規則」（以下簡稱審議規則）。

台北市的都市設計審查委員會初期僅針對信義計畫地區作爲審查範圍，惟隨著台北市重大開發計畫之逐步展開，爲提升生活品質，1988 年內政部同意將

原信義計畫地區都市設計審議委員會改組，擴大爲全台北市之都市設計審議委員會，而 1991 年 7 月台北市議會通過「台北市土地使用分區管制規則修正案」，依該管制規則第 95 條設置「台北市都市設計及土地使用管制審議委員會」，除將審議地區再予以擴大外，同時對於台北市有關土地使用組別之新增或有爭議的部分亦納入職掌範圍內。1999 年復將委員會修正爲「台北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」，管理都市計畫規定指定為土地開發許可地區之開發許可。(賀士麃，2005)

有關審議規定如下：

1. 審議門檻規定

條文	類別	認定基準
臺北市土地使用分區管制自治條例第 95 條第 1 項第 1、2 款	特定區位	1. 都市計畫說明書中載明需經審查地區 2. 都市計畫規定指定為土地開發許可地區
臺北市土地使用分區管制自治條例第 95 條第 1 項第 1 款 臺北市都市設計及土地使用開發許可審議規則第 3 條	一定規模	都市計畫說明書中載明需經審查之大規模建築物、特種建築物及重大公共工程、公共建築 (1) 開發基地面積達 6,000 平方公尺，且總樓地板面積達 30,000 平方公尺之開發案。 (2) 依建築法第九十八條規定許可之特種建築物。但大眾捷運系統工程，不在此限。 (3) 開發基地面積達 10,000 平方公尺之公共設施用地之廣場或公園整體規劃案。 (4) 開發基地面積達 6,000 平方公尺之立體停車場。建築物附屬停車場，不在此限。 (5) 開發基地面積達6,000平方公尺適用都市計畫公共設施用地多目標使用辦法之開發案。 (6) 位於公共設施用地之地下建築物、高架道路、人行陸橋或長度達 200 公尺之跨河橋樑。 (7) 公有土地或公有建築物符合下列條件之一： A. 以設定地上權方式開發。 B. 適用促進民間參與公共建設法開發。 C. 適用大眾捷運系統土地開發辦法。 D. 公共住宅。 E. 公辦都市更新。

條文	類別	認定基準
		F. 總樓地板面積達 15,000 平方公尺之公有建築物。 (8) 前款興建完成之公有建築物坐落基地有新建、增建、改建或修建之樓地板面積達 3,000 平方公尺者。 (9) 高架捷運車站或捷運路網交會站。 (10)適用臺北市都市計畫劃定山坡地開發建築管制規定之開發案。但區段徵收或市地重劃之地區相關公共設施、水土保持及整地設施業已施築完善者；或臺北市都市計畫劃定山坡地範圍內無開挖、整地、配置建築物行為，且無水土保持法第十二條規定之適用者，不在此限。 (11)保護區建築面積達 200 平方公尺。 (12)依法辦理容積移轉且移入之容積達接受基地原基準容積百分之 20，或因接受容積移入增加之樓地板面積達 1,000 平方公尺之開發案。 (13)依文化資產保存法認定之古蹟、保存區或其他特定區域之周邊公私營建工程。但開發基地與古蹟、保存區或其他特定區域間有高架道路或其他立體設施阻隔，經本府認定不影響古蹟、保存區或其他特定區域風貌者，不在此限。 (14)經本府認定應送審議之重要景觀道路系統設計案。 (15)其他經本府認為有重大妨礙公共安全、衛生、安寧、景觀或紀念性及藝術價值建築物之保存維護或公共利益之虞者。
臺北市土地使用分區管制自治條例第 95 條第一項第三款	特殊性質	經市政府目的事業主管機關核准之新興產業或生產型態改變之產業

資料來源：本計畫整理

2. 審查準則

台北市的都市設計機制實施創始於 1982 年，主要管制工具包含針對不同地區與不同環境設施系統所研定的都市設計準則，及都市設計審議機制。推動目標在維護優良的公共環境品質與生活空間，及營造地域性的地區特性與風格。

審議準則主要依據：

(1) 各種都市設計審議準則，包含：人行路橋及地下道都市設計規範、公園開發都市設計準則、徒步區闢建及管理維護辦法、山坡地開發建築都市設計準則、綜合設計公共開放空間設置及管理維護要點等；

(2) 「台北市都市設計及土地使用開發許可」審議委員會歷次決議，有關之審議內容彙編。

表 5- 3 台北市都市設計管制項目列表

土地/建築物	開放空間	都市紋理	街道景觀	服務系統
最小建築基地 土地使用強度，建蔽率及容積率 容積獎勵及高度放寬規定 使用項目設定 院落規定 鄰棟間隔 建物高度 建築量體 建築型態及組織 基地地下層開挖規模 開放空間之留設	指定公共開放空間區位、規模與形狀 指定建物牆面線退縮留設人形通道 指定公共人行步道寬度及連通 天橋及地下道地役權 通行步道及人行系統	建築物類型與區位配置 公共建築物配置 公園與廣場之配置 歷史性建築物之保存與再發展	建築物視覺軸線 街道植栽及綠化 街道家具配置 公共藝術品設置 標示系統 照明系統 廣告物 屋頂設施美化	停車空間 離街裝卸貨空間 垃圾存放空間 無障礙空間 主要商業活動節點間步行距離

資料來源：什麼是都市設計，台北市都發局都市設計網站，http://www.udd.gov.taipei/pages/detail.aspx?Node=112&Page=552&Index=6 擷取時間：2017.1

3. 審議流程與機制

依據「臺北市都市設計及土地使用開發許可審議作業程序」規定，申請開發審議流程如下：

(1) 申請審議前，遇有法令疑義或其他必要事項時，得先列舉有關事項，並檢附圖說，申請幹事會預審。

(2) 申請都市設計或土地使用開發許可之審議，應依規定檢具完整圖說向都市發展局辦理審查。

(3) 都市設計及土地使用開發許可之審議及作業程序，分為幹事會審查、委員會審議兩階段。

(4) 環評競合處理：依法令應作環境影響評估之都市設計審議案，得同時進

行都市設計審議之作業。

(5) 簡化程序辦理條件：

A. 建築基地面積在 1,500 平方公尺以下者。

B. 公有建築及各級學校建築增、改建樓地板面積在 2,000 平方公尺以下者。

(6) 地方參與審議：符合下列情形者，得邀請地區性代表共同參與審議：

A. 建築基地面基達 6,000 平方公尺且總樓地板面積達 30,000 平方公尺之建築開發案。

B. 集合住宅類總住戶數量達 200 戶之建築開發案。

C. 總樓地板面積達 10,000 平方公尺之大型商場開發案。

D. 本府辦理之公共工程。

E. 依相關法令規定獲獎勵樓地板大於 2,500 平方公尺之建築開發案。

F. 依臺北市獎勵民間投資興建公共設施辦法許可之開發案。

G. 古蹟及歷史性建築附近地區之建築開發案。

H. 其他有關社區公共福利或影響鄰近居民權益之開發案。

4. 淡水埔頂地區都市設計暫行審議原則

淡水埔頂地區因自然地理特質與早期淡水河岸開發的歷史紋理，可於其空間紋理中看出歷史紋理與出海口之間的互動關係。而早期建築沿陡坡的邊緣而建，依其地勢型態發展，形成自紅毛城與小白宮一代的古蹟帶。然而近期因土地利用與開發行為，私有土地配合現行都市更新和容積移轉等規定，新增大規模的建築開發行為，將直接影響古蹟帶與淡水河間的景觀架構關係。

為使土地利用與住宅開發案，不影響淡水河岸的視覺景觀與河岸風貌干擾，新北市政府文化局依據埔頂地區區段之天際線、地景特質、人行視覺尺度感受、未來開發容積量等分析，制訂都市設計準則與管制規範，以確保淡水河岸、八里、觀音山的視覺品質，及保存馬偕街與淡水老街的歷史街區特徵。

(1) 建築量體與高度：對於古蹟周邊視線範圍區中，以不遮蔽位於第二層的古蹟現有視點的量體大小與高度，做為將來的開發原則。

(2) 築立面型態、色彩與風格研究，透過原本文化景觀之視覺組成元素分析，轉化為管制條文，確保文化景觀。

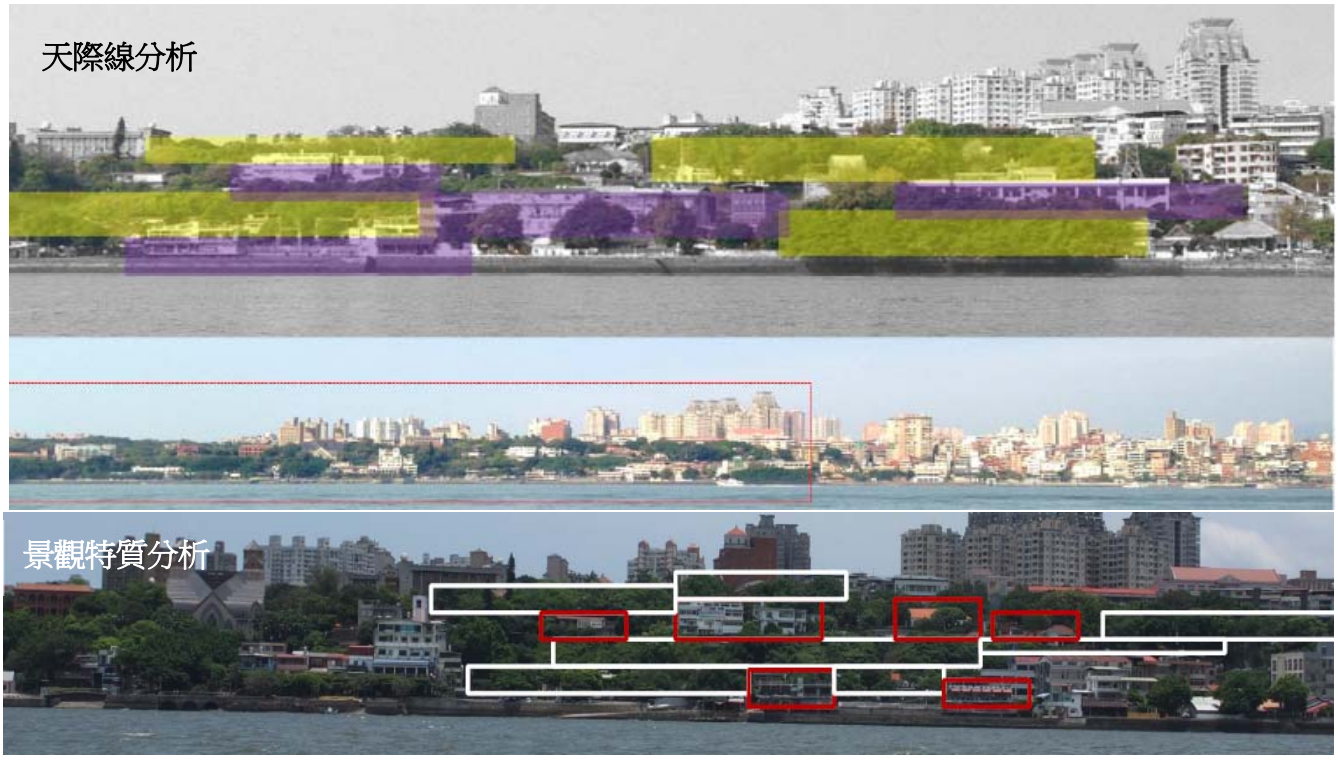


圖 5-2 淡水埔頂地區歷史建築群文化景觀風貌分析
資料來源：新北市政府文化局，2014

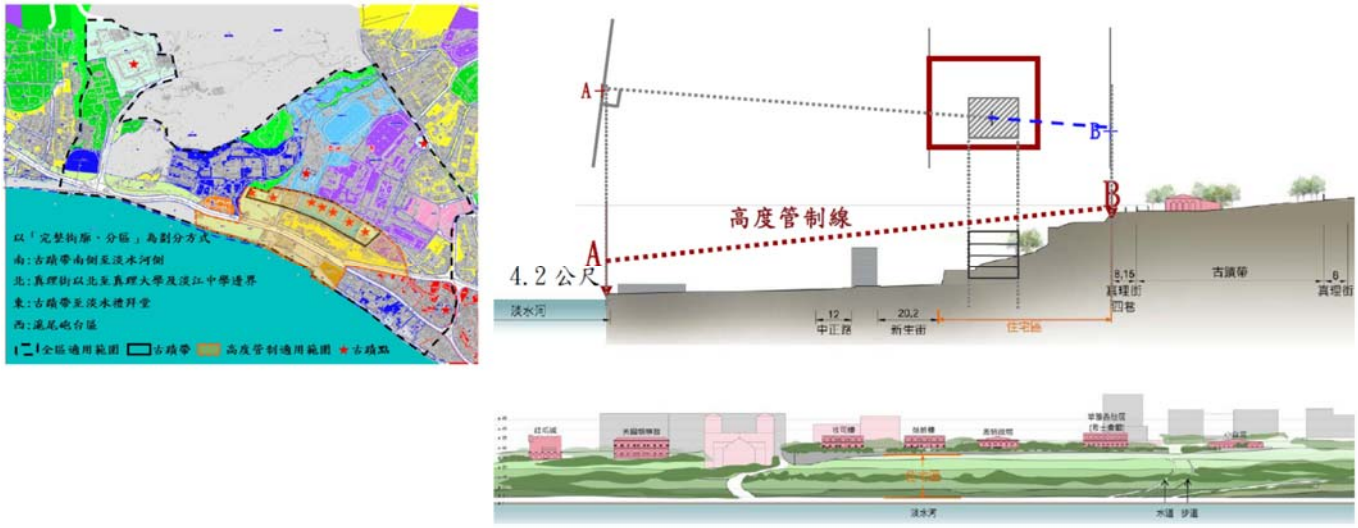


圖 5-3 淡水埔頂地區都市設計審議原則適用範圍與高度管制示意圖
資料來源：新北市政府，2016

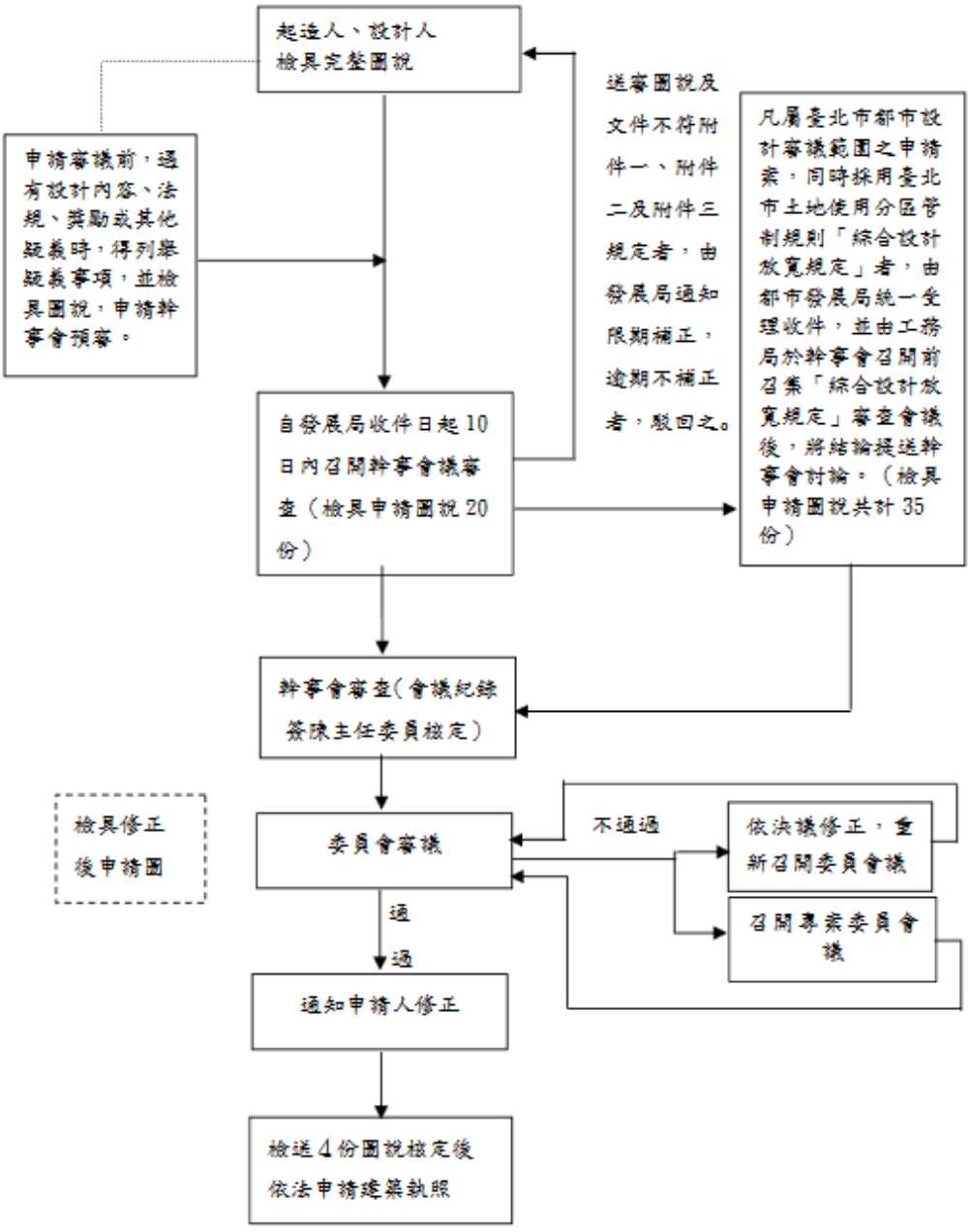


圖 5-4 臺北市都市設計及土地使用開發許可審議流程圖
資料來源：賀士麃（2005），台北市都市設計制度之研究，南亞學報第二十五期

(三) 非都市土地 _ 開發審議

非都市土地的管理係採取土地使用分區與編定，及開發許可制並行之方式。開發使用行為符合既有 10 大分區與 18 項編定相關規定者，可逕為容許使用或附條件容許使用；不符合者，則需依「非都市土地使用管制規則」與「非都市土地開發審議作業規範」申請分區或用地變更與開發許可。

非都市土地申請開發達一定規模者，應辦理土地使用分區變更。餘者則應在原使用分區範圍內申請變更編定；但開發行為需符合目的事業主管機關規定，或非都市土地使用分區使用地變更編定原則。原則上開發許可面積超過 10 公頃以上者，由內政部審議；10 公頃以下以及用地變更則一律由縣市政府辦理。

以下整理非都市土地開發審議有關規定如下：

1. 審議門檻規定

條文	類別	說明	面積	數量
非都市土地使用管制規則第 11 條	一定規模	申請開發社區	一公頃	五十戶
		申請開發為工業使用	十公頃	
		依產業創新條例申請開發為工業使用	五公頃	
		申請開發遊憩設施	五公頃	
		申請設立學校	十公頃	
		申請開發高爾夫球場	十公頃	
		申請開發公墓	五公頃	
		其他殯葬設施	二公頃	
		前六款以外開發	二公頃	

2. 許可條件

海域用地以外之各種使用地容許使用項目、許可使用細目及其附帶條件如附件；需向目的事業主管機關申請核准。

海域用地之申請區位許可如下，需向中央主管機關申請核准：

(1) 對於海洋之自然條件狀況、自然資源分布、社會發展需求及國家安全考量等，係屬適當而合理，並依以下原則處理：

A. 於不影響海域永續利用之前提下，尊重現行之使用。

B. 申請區位、資源和環境等為自然屬性者優先。

C. 多功能使用之海域，以公共福祉最大化之使用優先，相容性較高之使用次之。

(2) 申請區位位屬環境敏感地區者，應經各項環境敏感地區之中央法令規定之目的事業主管機關同意。

(3) 興辦事業計畫經目的事業主管機關核准或原則同意。

(4) 申請區位屬下列情形之一者：

A. 非屬已核准區位許可範圍。

B. 屬已核准區位許可範圍，並經該目的事業主管機關同意。

C. 屬已核准區位許可範圍，且該區位逾三年未使用。

3. 審議流程與機制

審議流程可概分為規劃、審議、開發及建築等四階段（經建會，2006）：

(1) 規劃階段應先取得土地使用相關證明文件，擬撰審議書圖文件，並取得開發案目的事業主管機關同意。

(2) 審議階段，位於非都市土地山坡地範圍者，且需辦理分區變更者，係由內政部區域計畫委員會或縣市政府土地開發專責審議小組進行審議，並增加水土保持規劃書之審議。位於非都市土地屬用地變更者，則由縣市政府地政局組成專案小組審查。

(3) 開發階段：通過審議後，需先取得雜項使用執照與水土保持完工證明書後，才得辦理分區與用地之土地異動登記，並依法繳交開發影響費、土地代金、回饋金。

(4) 建築階段：最後由建管單位依據審議核定之土地使用計畫內容與建築法相關規定，辦理建築執照之審查核發。

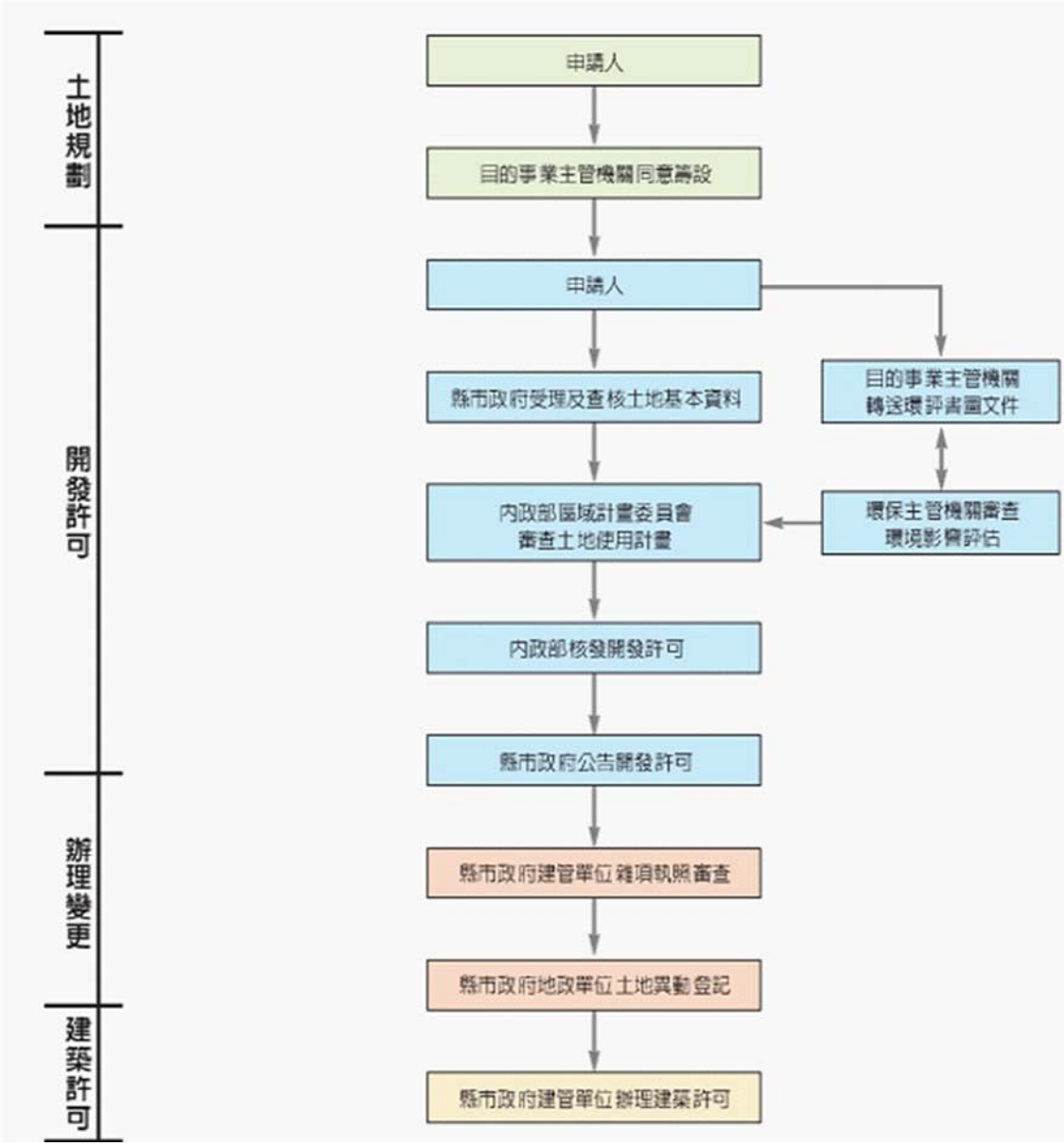


圖 5-5 內政部審查非都市土地開發許可流程圖

資料來源：投資臺灣入口網，2017

(四) 國家公園 _ 預先評估環境影響審議

國家公園土地使用管制目前是以分區管制為主，許可制為輔。其中生態保護區、史蹟保存區與特別景觀區係屬於嚴格保護地區，而遊憩區與一般管制區則為國家公園內有條件可允許建築開發之限制發展地區。

另為保護國家公園特有自然資源，預防及減輕開發利用行為對環境造成不良影響，規範一定規模之開發，應辦理預先評估環境影響之審議。

1. 審議門檻規定

條文	類別	說明	長度	量體	面積
國家公園範圍內預先評估環境影響原則附件三	一定規模	道路新建（或拓寬）	一公里	挖填方一萬立方公尺	
		建築物新建			330 平方公尺
		遊憩區開發		挖填方 3 萬立方公尺	1 公頃
		其他經管理處認定			
國家公園法第 14 條	特定區位	1. 遊憩區 一般管制區			
國家公園法第 14 條	特殊性質	1. 公私建築物或道路、橋樑之建設或拆除。 2. 水面、水道之填塞、改道或擴展。 3. 礦物或土石之勘採。 4. 土地之開墾或變更使用。 5. 垂釣魚類或放牧牲畜。 6. 纜車等機械化運輸設備之興建。 7. 溫泉水源之利用。 8. 廣告、招牌或其他類似物之設置。 9. 原有工廠之設備需要擴充或增加或變更使用者。 10. 其他須經主管機關許可事項。			

2. 許可條件

各國家公園依其環境條件與特性，於國家公園計畫與保護利用管制原則內，分別擬定各分區與細分區之允許使用項目、附屬條件與使用強度。

針對預先評估環境影響，並無特殊之審查規定，但依環境影響評估法應進行環境影響評估者，得以環境影響評估審查結果代替之。必要時並得邀請相關權責機關、專家學者、相關團體、承辦技師或地方居民出（列）席參加。

災害復舊等緊急性工程，得免辦理預先評估環境影響，但管理處應於前述緊急工程開工一週內報內政部備查。

3. 審議流程與機制

國家公園相關開發之申請審議可分為一般之建築，與國家公園事業計畫。

(1) 一般建築與土地開發使用：分為開發許可與建築許可兩階段。

A. 開發許可階段：依據國家公園法、國家公園保護利用管制原則及相關公私建物興建許可申請作業須知，於申請建築執照前，檢具

預先評估環境影響說明書及興建（使用）計畫等，向國家公園管理處申請土地利用之許可。

B. 建築許可階段：取得前開許可後，再依據建築法等相關規定，檢附上開許可文件及內政部訂頒格式之申請書、土地權利證明文件、工程圖樣及說明書，向國家公園管理處申請建築執照。

(2) 大型之國家公園事業計畫：分為籌設、開發、建築、營運等四階段。

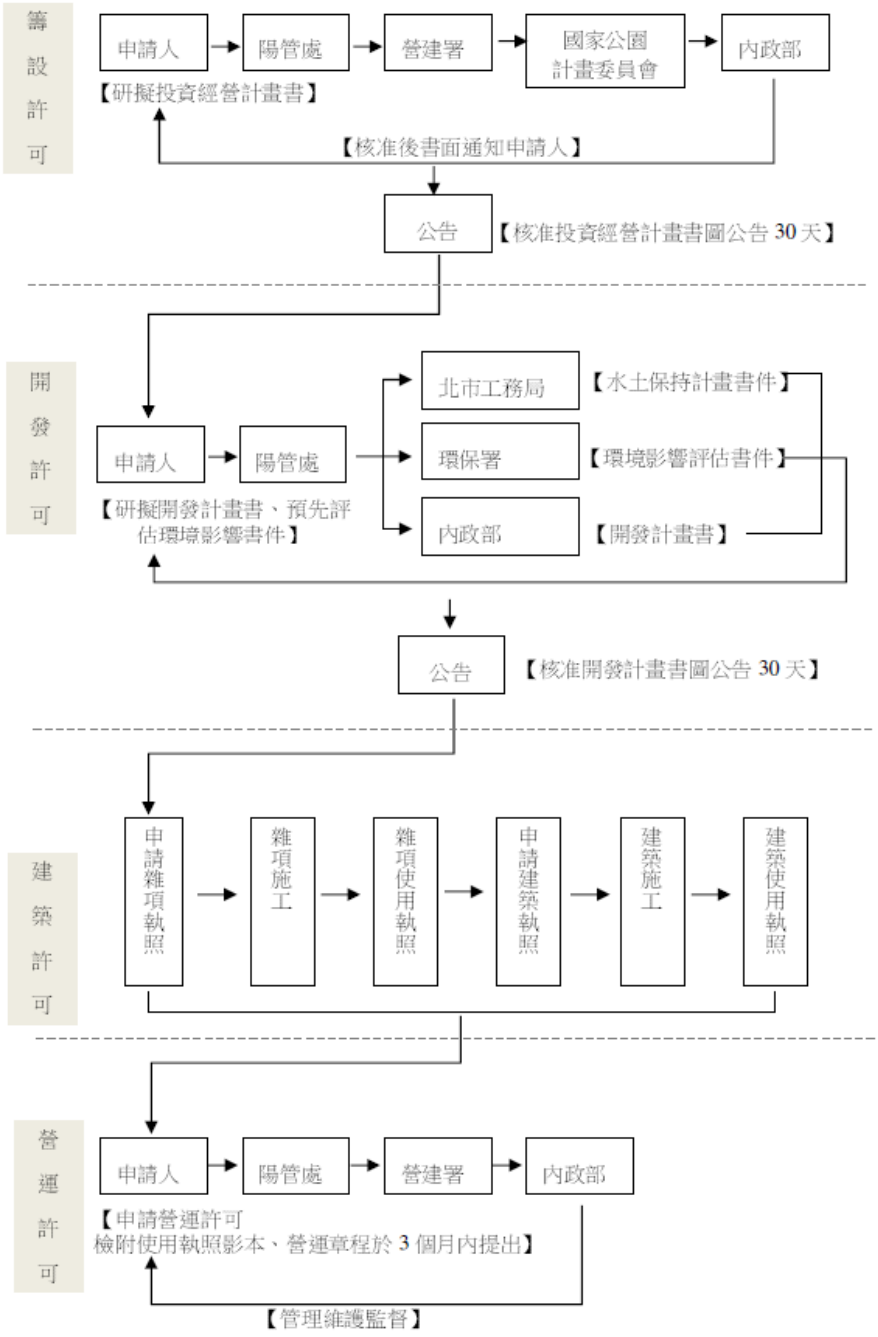


圖 5-6 國家公園事業計畫開發審議流程圖，本計畫整理

(五) 全國 _ 環境影響評估

為預防及減輕開發行為對環境造成不良影響，政府於民國 83 年通過環境影響評估法，規範潛在影響開發行為（Screening）、環境影響範疇界定（Scoping）、公眾參與或諮詢（Public participation and/or consultation）、文件製備（Documentation）、審查（Review）、決策與監督（Decision and monitoring）之程序與內容，完備環境影響評估之程序及有關事宜，以達成保護環境的目的。主要法令包括：

(1) 環境影響評估法施行細則
(2) 開發行為應實施環評細目及範圍認定標準（Screening）
(3) 開發行為環評作業準則（Scoping、Public participation、Documentation）
(4) 環評書件審查收費辦法
(5) 環評審查委員會組織規程（Review、Decision）

環境影響評估之中央主管機關為行政院環境保護署，在直轄市為直轄市政府、在縣(市)為縣(市)政府。而環境影響評估採一級一審制，由核定或審議開發行為之目的事業主管機關所對應之同級環境影響評估主管機關負責環境影響評估之審查。

1. 審議門檻規定

依據「環境影響評估法」第五條，針對開發行為對環境有不良影響之虞者，應實施環境影響評估，包含有：

(1) 工廠之設立及工業區之開發。
(2) 道路、鐵路、大眾捷運系統、港灣及機場之開發。
(3) 土石採取及探礦、採礦。
(4) 蓄水、供水、防洪排水工程之開發。
(5) 農、林、漁、牧地之開發利用。
(6) 遊樂、風景區、高爾夫球場及運動場　地之開發。
(7) 文教、醫療建設之開發。
(8) 新市區建設及高樓建築或舊市區更新。
(9) 環境保護工程之興建。
(10) 核能及其他能源之開發及放射性核廢料儲存或處理場所之興建。
(11) 其他經中央主管機關公告者。

並依此擬定「開發行為應實施環評細目及範圍認定標準」，針對不同之開發行為、所在區位、規模大小，擬定應實施環境影響評估之認定標準。摘錄如下：

表 5- 4 開發行為應實施環評細目及範圍認定標準列表（摘錄）

開發行為	細項	說明	特定區位	說明	開發規模	除外	階段認定	備註
工廠	附表一	新設/增加	-	-	-	-	一、應於設廠前取得設立許可之工廠，於申請設立時認定。 二、非屬應於設廠前取得設立許可之工廠，依下列方式認定： （一）申請廠房建造執照時確定工廠業別者，於申請建造執照時認定。 （二）申請廠房建造執照時未確定工廠業別者，或申請工廠登記內容超出申請建造執照時所述之業別或規模者，或申請廠房建造執照與申請工廠登記之開發單位不同者，於申請工廠登記時認定。	
	附表一	擴增產能	國家公園	-	-	擴增產能百分之十以上，但空氣/水污染排放總量及生量未增加，經檢具相關證明文件，送主管機關及目的事業主管機關審核同意者，不在此限。		
			野生動物保護區/野生動物重要棲息環境	-	-	-		
			國家重要濕地	-	-	-		
			台灣沿海地區自然環境保護計畫自然保護區	-	-	-		
			水庫集水區	-	-	-		
			自來水水質水量保護區	-	-	-		
			海拔高度一千五百公尺以上	-	-	-		
			山坡地/國家風景區/台灣沿海地區自然環境保護計畫一般保護區		申請/累積一公頃	-		
			特定農業區經辦竣農地重劃之農業用地，經農業主管機關同意 變更使用		申請/累積一公頃	-		
	附表二	新設/擴增	國家公園	-	-	-		
			野生動物保護區/野生動物重要棲息環境	-	-	-		
			國家重要濕地	-	-	-		
			台灣沿海地區自然環境保護計畫自然保護區	-	-	-		
			水庫集水區	-	-	-		
			自來水水質水量保護區	-	-	但設於本法公布施行前已設立之工業區內，其廢水以專管排至自來水水質水量保護區外，其擴增產能百分之二十以下，且取得工業區污水處理廠之同意納管證明者		
			海拔高度一千五百公尺以上	-	-	-		
			山坡地/國家風景區/台灣沿海地區自然環境保護計畫一般保護區		申請/累積一公頃	-		
			特定農業區經辦竣農地重劃之農業用地	經農業主管機關同意變更使用	申請/累積一公頃	-		
			都市土地	-	申請/累積五公頃	-		
			非都市土地	-	申請/累積十公頃	-		
	其他	新設/擴增	國家公園	-	申請 500m2/累積 2500m2	申請 500m2/累積 2500m2 以下，經國家公園主管機關及目的事業主管機關同意		
			野生動物保護區/野生動物重要棲息環境	-	申請 500m2/累積 2500m2	申請 500m2/累積 2500m2 以下，經野生動物重要棲息環境主管機關及目的事業主管機關同意		
			國家重要濕地	-	-	-		
			台灣沿海地區自然環境保護計畫自然保護區	-	-	-		

開發行為	細項	說明	特定區位	說明	開發規模	除外	階段認定	備註
			水庫集水區	-	-	附表二/第二級水庫/集水區/申請 500m2/累積 2500m2 以下，經水庫主管機關及目的事業主管機關同意		
						非屬附表二/第一級水庫/集水區/申請 500m2/累積 2500m2 以下，經水庫主管機關及目的事業主管機關同意		
			海拔高度一千五百公尺以上					
			山坡地/國家風景區/台灣沿海地區自然環境保護計畫一般保護區		申請/累積一公頃	-		
			特定農業區經辦竣農地重劃之農業用地	經農業主管機關同意變更使用	申請/累積一公頃	-		
工業區			國家公園	-	-	於中華民國九十九年三月二日前既有之國際航空站及國際港口管制區域範圍內設置自由貿易港區		
			野生動物保護區/野生動物重要棲息環境	-	-			
			國家重要濕地	-	-			
			台灣沿海地區自然環境保護計畫自然保護區	-	-			
			水庫集水區	-	-			
			自來水水質水量保護區	-	-			
			原住民保留地	-	-			
			山坡地/國家風景區/台灣沿海地區自然環境保護計畫一般保護區		申請/累積一公頃			
			特定農業區經辦竣農地重劃之農業用地	經農業主管機關同意變更使用	申請/累積一公頃			
			都市土地	-	申請/累積五公頃			
			非都市土地	-	申請/累積十公頃			
道路	高速公路或快速道（公）路		-	-	-	-		道路，指國道、省道、縣道、鄉道、市區道路、專用道路、產業道路等供動力車輛行駛之路及其用地範圍內之
	道（公）路興建延伸/高速公路或快速道（公）路延伸工程/連絡道路、交流道之興建		國家公園	-		-		
			野生動物保護區/野生動物重要棲息環境	-	-	-		
			國家重要濕地	-	-	-		
			台灣沿海地區自然環境保護計畫自然保護區	-	-	-		
			水庫集水區	-	-	-		
			自來水水質水量保護區	-	-	-		
			原住民保留地	-	-	-		
			山坡地/國家風景區/台灣沿海地區自然環境保護計畫一般保護區	-	長度二・五公里/挖填土石方五萬立方公尺			
				位於自來水水質水量保護區	長度一・五公里/挖填土石方二.五萬立方公尺			
			特定農業區經辦竣農地重劃之農業用地	經農業主管機關同意變更使用	長度二・五公里/挖填土石方五萬立方公尺			

開發行為	細項	說明	特定區位	說明	開發規模	除外	階段認定	備註
			山坡地、台灣沿海地區自然環境保護計畫核定公告之一般保護區、都市土地或非都市土地	附屬隧道或地下化工程	長度五公里	-		各項設施。
			都市土地或非都市土地	附屬高架路橋、橋梁或立體交叉工程	長度一・五公里	-		
			非都市土地	-	長度十公里	-		
	道（公）路、高速公路或快速道（公）路之拓寬		國家公園	-	長度二・五公里/挖填土石方五萬立方公尺			
			野生動物保護區/野生動物重要棲息環境	-	長度一公里	-		
			國家重要濕地	-	長度一公里	-		
			台灣沿海地區自然環境保護計畫自然保護區	-	長度一公里	-		
			水庫集水區	-	長度一公里	-		
			海拔高度一千五百公尺以上	-	-	-		
			山坡地/國家風景區/台灣沿海地區自然環境保護計畫一般保護區		拓寬寬度增加一車道之寬度以上且長度五公里以上，或挖填土石方五萬立方公尺	-		
			特定農業區經辦竣農地重劃之農業用地	經農業主管機關同意變更使用	拓寬寬度增加一車道之寬度以上且長度五公里以上，或挖填土石方五萬立方公尺	-		
			非都市土地	-	拓寬寬度增加一車道之寬度以上且長度十公里以上	-		
	既有高架路橋、橋梁或立體交叉工程之重建、擴建或拓寬，並銜接既有道路		國家公園	-	長度二・五公里/挖填土石方五萬立方公尺	-		
			野生動物保護區/野生動物重要棲息環境/國家重要濕地/台灣沿海地區自然環境保護計畫核定公告之自然保護區/水庫集水區		長度 500 公尺	-		
			海拔高度一千五百公尺以上	-	-	-		
			-	-	長度五公里	-		
鐵路	高速鐵路興建、拓寬或延伸工程			-	-	-		
	高速鐵路以外之鐵路興建或延伸工程		國家公園	-	-	-		
			野生動物保護區/野生動物重要棲息環境	-	-	-		
			國家重要濕地	-	-	-		
			台灣沿海地區自然環境保護計畫自然保護區	-	-	-		
			水庫集水區	-	-	-		
			海拔高度一千五百公尺以上	-	-	-		
			山坡地/國家風景區/台灣沿海地區自然環境保護計畫一般保護區/都市土地/非都市土地	附屬隧道或地下化工程	長度一公里	-		
	高速鐵路以外之鐵路拓寬		國家公園	-	長度二・五公里/挖填土石方五萬立方公尺	-		

開發行為	細項	說明	特定區位	說明	開發規模	除外	階段認定	備註
			野生動物保護區/野生動物重要棲息環境	-	長度一公里	-		
			國家重要濕地	-	長度一公里	-		
			台灣沿海地區自然環境保護計畫自然保護區	-	長度一公里	-		
			水庫集水區	-	長度一公里	-		
			海拔高度一千五百公尺以上	-	-	-		
			山坡地/國家風景區/台灣沿海地區自然環境保護計畫一般保護區/都市土地/非都市土地	附屬隧道或地下化工程	長度一公里	-		
			-	-	長度五公里	-		
	鐵路機車場、調車場興建或擴建工程		國家公園	-	申請 500m2/累積 2500m2	申請 500m2/累積 2500m2 以下，經國家公園主管機關及目的事業主管機關同意		
			野生動物保護區/野生動物重要棲息環境	-	申請 500m2/累積 2500m2	申請 500m2/累積 2500m2 以下，經野生動物重要棲息環境主管機關及目的事業主管機關同意		
			國家重要濕地	-	-	-		
			台灣沿海地區自然環境保護計畫自然保護區	-	-	-		
			水庫集水區	-	-	申請 500m2/累積 2500m2 以下，經水庫主管機關及目的事業主管機關同意		
			自來水水質水量保護區		申請 500m2/累積 2500m2	申請 500m2/累積 2500m2 以下，經主管機關及目的事業主管機關同意		
			海拔高度一千五百公尺以上	-	-	-		
			山坡地/國家風景區/台灣沿海地區自然環境保護計畫一般保護區		申請/累積一公頃	-		
			特定農業區經辦竣農地重劃之農業用地	經農業主管機關同意變更使用	申請/累積一公頃	-		
			都市土地	-	申請/累積五公頃	-		
			非都市土地	-	申請/累積十公頃	-		
大眾捷運系統	大眾捷運系統興建工程		-	-	-	-		
	大眾捷運系統擴建工程		-	-	長度一公里	-		
	機車場、調車場興建或擴建工程		國家公園	-	申請 500m2/累積 2500m2	申請 500m2/累積 2500m2 以下，經國家公園主管機關及目的事業主管機關同意		
			野生動物保護區/野生動物重要棲息環境	-	申請 500m2/累積 2500m2	申請 500m2/累積 2500m2 以下，經野生動物重要棲息環境主管機關及目的事業主管機關同意		
			國家重要濕地	-	-	-		
			台灣沿海地區自然環境保護計畫自然保護區	-	-	-		
			水庫集水區	-	-	申請 500m2/累積 2500m2 以下，經水庫主管機關及目的事業主管機關同意		
			自來水水質水量保護區	-	申請 500m2/累積 2500m2	申請 500m2/累積 2500m2 以下，經主管機關及目的事業主管機關同意		
			海拔高度一千五百公尺以上	-	-	-		
			山坡地/國家風景區/台灣沿海地區自然環境保護計畫一般保護區		申請/累積一公頃	-		

開發行為	細項	說明	特定區位	說明	開發規模	除外	階段認定	備註
			特定農業區經辦竣農地重劃之農業用地	經農業主管機關同意變更使用	申請/累積一公頃	-		
			都市土地	-	申請/累積五公頃	-		
			非都市土地	-	申請/累積十公頃	-		
港灣	商港、軍港、漁港或工業專用港興建工程			-	-	-		
	遊艇港興建或擴建工程		國家公園	-	申請 500m2/累積 2500m2	申請 500m2/累積 2500m2 以下，經國家公園主管機關及目的事業主管機關同意		
			野生動物保護區/野生動物重要棲息環境	-	申請 500m2/累積 2500m2	申請 500m2/累積 2500m2 以下，經野生動物重要棲息環境主管機關及目的事業主管機關同意		
			國家重要濕地	-	-	-		
			台灣沿海地區自然環境保護計畫自然保護區	-	-	-		
			水庫集水區	-	-	申請 500m2/累積 2500m2 以下，經水庫主管機關及目的事業主管機關同意		
			自來水水質水量保護區	-	申請 500m2/累積 2500m2	申請 500m2/累積 2500m2 以下，經主管機關及目的事業主管機關同意		
			原住民保留地	-	申請 500m2/累積 2500m2	申請 500m2/累積 2500m2 以下，經主管機關及目的事業主管機關同意		
			山坡地/國家風景區/台灣沿海地區自然環境保護計畫一般保護區		申請/累積一公頃	-		
			特定農業區經辦竣農地重劃之農業用地	經農業主管機關同意變更使用	申請/累積一公頃	-		
			-	-	碼頭席位一百艘/同一場所各案開發總席位達二百艘	-		
	商港、軍港、漁港、工業專用港擴建工程（不含既有港區範圍內之擴建工程）或商港區域外之特種貨物裝卸及其他特殊設施之興建或擴建	-	國家公園	-	申請 500m2/累積 2500m2	申請 500m2/累積 2500m2 以下，經國家公園主管機關及目的事業主管機關同意		
		-	野生動物保護區/野生動物重要棲息環境	-	申請 500m2/累積 2500m2	申請 500m2/累積 2500m2 以下，經野生動物重要棲息環境主管機關及目的事業主管機關同意		
		-	國家重要濕地	-	-	-		
		-	台灣沿海地區自然環境保護計畫自然保護區	-	-	-		
		碼頭或防波堤	-	-	申請/累積 500m2	-		
	機場	機場興建	-	-	-	-		
		興建機場跑道	-	-	-	-		
		跑道延長	-	-	500m2	-		

開發行為	細項	說明	特定區位	說明	開發規模	除外	階段認定	備註
土石採取		跑道中心線遷移	-	-	-	-		
		機場擴建客運航廈、貨運站、停車場或站區道路等工程		-	申請/累積五公頃	-		
		直昇機飛行場等民營飛行場（不含專供綜合醫院緊急醫療救護使用之 直昇機飛行場）之興建或擴建工程	國家公園	-	申請 500m2/累積 2500m2	申請 500m2/累積 2500m2 以下，經國家公園主管機關及目的事業主管機關同意		
			野生動物保護區/野生動物重要棲息環境	-	申請 500m2/累積 2500m2	申請 500m2/累積 2500m2 以下，經野生動物重要棲息環境主管機關及目的事業主管機關同意		
			國家重要濕地	-	-	-		
			台灣沿海地區自然環境保護計畫自然保護區	-	-	-		
			自來水水質水量保護區	-	申請 500m2/累積 2500m2	申請 500m2/累積 2500m2 以下，經主管機關及目的事業主管機關同意		
			原住民保留地	-	申請 500m2/累積 2500m2	申請 500m2/累積 2500m2 以下，經主管機關及目的事業主管機關同意		
			海拔高度一千五百公尺以上	-	-	-		
			山坡地/國家風景區/台灣沿海地區自然環境保護計畫一般保護區	-	申請/累積一公頃	-		
			-	-	申請/累積五公頃	-		
	採取土石（不含磚、瓦窯業業者之窯業用土採取）及其擴大工程		國家公園	-	-	-		
			野生動物保護區/野生動物重要棲息環境	-	-	-		
			國家重要濕地	-	-	-		
			台灣沿海地區自然環境保護計畫自然保護區	-	-	-		
			原住民保留地	-	-	-		
			水庫集水區	-	-	-		
			海拔高度一千五百公尺以上	-	-	-		
			海域	-	-	既有港區範圍內之維護浚挖		
			山坡地/國家風景區/台灣沿海地區自然環境保護計畫一般保護區		申請累積五公頃/長度五百公尺/土石方八十萬立方公尺以上			
			特定農業區經辦竣農地重劃之農業用地	農業主管機關同意 變更使用	申請累積五公頃/長度五百公尺/土石方八十萬立方公尺以上			
			-	-	申請累積十公頃/長度一公里公尺/土石方四十萬立方公尺以上			
探礦、採礦	探礦、採礦及其擴大工程		國家公園	-	-	-		
			野生動物保護區/野生動物重要棲息環境	-	-	-		
			國家重要濕地	-	-	-		
			台灣沿海地區自然環境保護計畫自然保護區	-	-	-		

開發行為	細項	說明	特定區位	說明	開發規模	除外	階段認定	備註
			原住民保留地	-	-	-		
			水庫集水區	-	-	-		
			海拔高度一千五百公尺以上	-	-	-		
			海域	-	-	既有港區範圍內之維護浚挖		
			山坡地/國家風景區/台灣沿海地區自然環境保護計畫一般保護區	-	申請累積一公頃/長度 500 公尺	-		
				位於自來水水質水量保護區	申請累積二公頃/長度二公里	-		
			特定農業區經辦竣農地重劃之農業用地	農業主管機關同意 變更使用	申請累積二公頃	-		

資料來源：本計畫整理

2. 審查規範

環保署依「環評法」第三條第三項規定訂定「行政院環境保護署環境影響評估審查委員會組織規程」，並針對住宅社區、工業區、陸上土石採取、高爾夫球場開發等幾項開發行為，分別訂定環評審議規範，提供予委員會委員審查書件時之參考基準，唯各項開發類別之審查規範差異不大。

由於環評僅為環境影響之審查，實際開發許可仍由目的事業主管機關裁量環評結果來給予；因此環境影響評估審查之基準，係回歸各項法令之規定，而無許可條件之規範。規範中明訂衝擊影響評估範圍應包括**開發區及可能受開發行為影響之區域**。環評申請人應提供之現況資料蒐集調查內容，則應依據「開發行為環境影響評估作業準則」之規範。另外審查規範也規範環評調查分析內容應依循之技術規範，以及各項開發行為之限制開發區域。唯因相關規範之訂定已歷時多年，部分審議規範條文於現行環評相關法令或其他法令重疊，或已不合時宜；環保署目前亦正進行內容之修訂（環保署，103）。

目前環保署訂定之環境影響評估相關審議規範如下（詳參表 5-5）：

(1) 住宅社區開發環境影響評估審議規範（89.09.14.修正）。
(2) 工業區開發環境影響評估審議規範（90.10.12.修正）。
(3) 陸上土石採取環境影響評估審議規範（89.09.14.訂定）。
(4) 高爾夫球場開發環境影響評估審議規範（90.12.17.訂定）。
(5) 文教、醫療建設開發環境影響評估審議規範（90.12.17.訂定）。
(6) 石油、石油產品貯存槽設置環境影響評審估議規範（90.12.17.訂定）。
(7) 環境影響評估審查坡地礦區殘壁階段標準（90.12.13 訂定）。

表 5- 5 我國現有各類型開發行為之環評審議規範彙整表

項目	住宅社區	工業區	陸上土石採取	高爾夫球場	文教、醫療建設	石油、石油產品貯存槽設置
規範說明與準	為強化住宅社區開發之環境影響評估審查效率，提昇環境影響評估審查作業品質，落實預防及減輕住宅社區開發行為對環境造成不良之影響，以提昇住宅社區品質，特訂定本審議規範。	為強化工業區開發之環境影響評估審查效率，提昇環境影響評估審查作業品質，落實預防及減輕工業區開發行為對環境造成不良之影響，特訂定本審議規範。	為強化陸上土石採取之環境影 響評估審查效率，提昇環境影響評估審查作業品質，落實預防及減輕陸上土石採取對環境造成不良之影響，特訂定本審議規範。	為強化高爾夫球場開發之環境 影響評估審查效率，提昇環境影響評估審查作業品質，落實預防及減輕高爾夫球場開發行為對環境造成不良之影響，特訂定本審議規範。	為強化文教、醫療建設開發之環境影響評估審查效率，提昇環境影響評估審查作業品質，落實預防及減輕文教開發行為對環境造成不良之影響，特訂定本審議規範。	為強化石油、石油產品貯存槽（以下簡稱油槽）設置之環境影 響評估審查效率，提昇環境影響 評估審查作業品質，落實預防及減輕油槽設置對環境造成不良之影響，特訂定本審議規範。

項目	住宅社區	工業區	陸上土石採取	高爾夫球場	文教、醫療建設	石油、石油產品貯存槽設置
則	本審議規範係提供本署環境響評估審查委員會，作為住宅社區開發環說書、環境影響評估報告書（初稿）等審查之基準。	本審議規範係提供本署環境影響評估審查委員會，作為工業區開發環說書、環境影響評估報告書（初稿）等審查之基準。	本審議規範係提供本署環境影響評估審查委員會，作為陸上土石採取環說書、環境影響評估報告書（初稿）等審查之基準。	本審議規範係提供本署環境影 響評估審查委員，作為高爾夫球場開發環說書、環境影響評估報告書（初稿）等審查之基準。	本審議規範係提供本署環境影響評估審查委員，作為文教、醫 療建設開發環說書、環境影響評估報告書（初稿）等審查之基 準。	本審議規範係提供本署環境影響評估審查委員會，作為油槽設置環說書、環境影響評估報告書（初稿）等審查之基準。
	住宅社區開發環境影響評估現況資料之蒐集或調查應符合「開發行為環境影響評估作業準則」 規定。	工業區開發環境影響評估現況資料之蒐集或調查應符合「開發行為環境影響評估作業準則」規定。	陸上土石採取環境影響評估現況資料之蒐集或調查應符合「開發行為環境影響評估作業準則」規定。	高爾夫球場開發環境影響評估現況資料之蒐集或調查應符合「開發行為環境影響評估作業準則」規定。	文教、醫療建設開發環境影響評估現況資料之蒐集或調查應符合「開發行為環境影響評估作業準則」規定。	油槽設置環境影響評估現況資 料之蒐集或調查，應符合「開發行為環境影響評估作業準則」之規定。
	住宅社區開發對環境之影響，其污染預測、引用模式之使用應符合已公告技術規範；技術規範尚未公告者應符合國內外已採行者。	工業區開發對環境之影響，其預測模式之使用應符合已公告之評估技術規範，技術規範尚未公告者應符合國內外已採行技術之規定。	陸上土石採取對環境之影響，其預測模式之使用應符合已公告 之評估技術規範；技術規範尚未公告者應符合國內外已採行者。	高爾夫球場開發對環境之影響，其預測模式之使用應符合已公告之評估技術規範，技術規範尚未公告者應符合國內外已採行技術之規定。	文教、醫療建設開發對環境之影響，其預測模式之使用應符合已公告之評估技術規範，技術規範尚未公告者應符合國內外已採 行技術之規定。	油槽設置對環境之影響，其預測模式之使用應符合已公告之評估技術規範，技術規範尚未公告者應符合國內外已採行者。
	住宅社區開發對環境之影響及環境品質之評估，均應符合相關環境保護法令之規定，並審酌國家環境保護計畫之各期程規劃目標。	工業區開發對環境之影響，應符合相關環境保護法令之規定，並審酌國家環境保護計畫之各期 程規劃目標。	符合相關環境保護法令之規定，並審酌國家環境保護計畫之各期程規劃目標。陸上土石採取對環境之影響，應符合相關環境保護法令之規定，並審酌國家環境保護計畫之各期程規劃目標。			油槽設置對環境之影響，應符合相關環境保護法令之規定，並審酌國家環境保護計畫之各期程規劃目標。
類別	物理及化學因子（地形、地質、土壤、水文、水質、氣象、空氣 品質、噪音、振動、惡臭、廢棄物等）。	物理及化學（地形、地質、土壤、水文、水質、氣象、空氣品質、噪音、振動、惡臭、廢棄物等）。	物理及化學因子（地形、地質、土壤、水文、水質、氣象、空氣 品質、噪音、振動、惡臭、廢棄物等）。	物理及化學因子（地形、地質、土壤、水文、水質、氣象、空氣品質、噪音、振動、惡臭、廢棄物等）。	物理及化學因子（地形、地質、土壤、水文、水質、氣象、空氣 品質、噪音、振動、惡臭、廢棄物等）。	物理及化學因子（地形、地質、土壤、水文、水質、氣象、空氣品質、噪音、振動、惡臭、廢棄物等）。
	生態因子（水陸域動物、植物、棲息環境等）。	生態因子（水陸域動物、植物、棲息環境等）。	生態因子（水陸域動物、植物、棲息環境等）。	生態因子（水陸域動物、植物、棲息環境等）。	生態因子（水陸域動物、植物、棲息環境等）。	生態因子（水陸域動物、植物、棲息環境等）。
	遊憩因子（遊憩資源等）。	景觀及遊憩（景觀美質、遊憩資源等）。	景觀及遊憩（景觀美質、遊憩資源等）。	景觀及遊憩因子（遊憩資源等）。	景觀及遊憩因子（遊憩資源 等）。	景觀及遊憩因子（遊憩資源等）。
	社會經濟因子（影響區人口、產業、土地使用、公共設施衝擊、交通衍生效應、居民意見等）。	社會經濟（人口、產業、土地使用、公共設施、交通、居民意見等）。	社會經濟（人口、產業、土地使用、公共設施、交通、居民意見等）。	社會經濟因子（影響區人口、產業、土地使用、公共設施衝擊、交通衍生效應、居民意見等）。	社會經濟因子（影響區人口、產業、土地使用、公共設施衝擊、交通衍生效應、居民意見等）。	社會經濟因子（影響區人口、產業、土地使用、公共設施衝擊、交通衍生效應、居民意見等）。
	文化因子（古蹟、遺址等）。	文化因子（古蹟、遺址等）。	文化因子（古蹟、遺址等）。	文化因子（古蹟、遺址、歷史建築等）。	文化因子（古蹟、遺址、歷史建築等）。	文化因子（古蹟、遺址、歷史建築等）。
	其他環境因子。		其他環境因子。	其他環境因子。	其他環境因子。	其他環境因子。
地理範圍	住宅社區開發環境影響評估之地理範圍。包括開發區及開發行為影響區。	工業區開發環境影響評估之地理範圍，包括開發區及可能受開發行為影響之區域。	陸上土石採取環境影響評估之地理範圍包括開發區及可能受 開發行為影響之區域。	高爾夫球場開發環境影響評估之地理範圍，包括開發區及可能受開發行為影響之區域。	文教、醫療建設開發環境影響評估之地理範圍，包括開發區及可能受開發行為影響之區域。	油槽設置環境影響評估之地理 範圍，包括開發區及可能受開發行為影響之區域。
限制開發	非都市土地森林區。	非都市土地森林區。	非都市土地森林區，但經本署環境影響評估審查委員會審查同意者，不在此限。	影響軍事設施或國防安全者。	非都市土地森林區。	非都市土地森林區。
	重要水庫集水區。	重要水庫集水區。	重要水庫集水區，但為興建水庫所	位於重要水庫集水區或自來水水源	重要水庫集水區。指凡現有、興	重要水庫集水區。重要水庫係指

項目	住宅社區	工業區	陸上土石採取	高爾夫球場	文教、醫療建設	石油、石油產品貯存槽設置
區域			需而有必要者，且經本署環境影響評估審查委員會審查同意者，不在此限。	之水質、水量保護區域者。	建中、規劃完成且定案（核定中），作為供家用或公共給水為重要水庫；其集水區範圍依各水庫治理機構劃定報請主管機關核定公告之範圍為標準，或大壩上游全流域面積。	現有、興建中、規劃完成且定案（核定中），供家用或公共給水者；其集水區範圍依各水庫治理機構劃定報請主管機關核定公 告之範圍為標準，或大壩上游全流域面積。
	依「飲用水管理條例」公告之飲用水水源水質保護區或飲用水 取水口一定距離內之地區。但原 住民部落因人口自然增加形成之社區或為居民生活所必須要且經主管機關核准者，不在此限。	依「飲用水管理條例」公告之飲用水水源水質保護區或飲用水 取水口一定距離內之地區或依自來水法公告之水質水量保護區。	依「飲用水管理條例」公告之飲用水水源水質保護區或飲用水取水口一定距離內之地區。	妨礙自然文化景觀、古蹟、歷史建築、生態平衡、水土保持、河川管理或水利設施功能者。	飲用水水源水質保護區或飲用 水取水口一定距離內地區。	依「飲用水管理條例」公告之飲用水水源水質保護區或飲用水取水口一定距離內之地區。
	相關主管機關依法劃定或相關 法規規定禁止開發之地區。	相關主管機關依法劃定或相關法規規定禁止開發之地區。	相關主管機關依法劃定或相關 法規規定禁止開發之地區。	妨礙區域計畫、都市計畫或依法編定之使用地所不允許變更編定者。	相關主管機關依法劃定或相關 法規規定禁止開發之地區。	依自來水法公告之水源水質水 量保護區，但加油站、液化石油氣貯存槽，位距離豐水期水體岸邊水平距離一千公尺以外者，不在此限。
	前項第二款所稱重要水庫集水區，其認定係依相關主管機關之規定。	前項第二款所稱重要水庫集水區係指凡現有、興建中、規劃完成且定案（核定中），作為供生活用水者或集水區面積大於五十平方公里之水庫或離槽水庫者為重要水庫；其集水區範圍依各水庫治理機關認定之管理範圍為標準，或大壩（含離槽水庫取水口）上游全流域面積。	前項第二款所稱重要水庫集水區，其認定係依相關主管機關之規定。			
				申請位置座落於國家公園、野生動植物重要棲息環境、國有林自然保護區；非都市土地特定農業區、森林區、各種使用區之國有林事業區林地、保安林地及試驗用林地；山坡地保育區範圍內平均坡度百分之三十以上者。		相關主管機關依法劃定或相關 法規規定禁止開發之地區。
				其他法令不許設立或禁止開發 建築情事者。前項各款情事，由各相關目的事業主管機關認定。		
古蹟、遺址	開發應進行古蹟、遺址之調查、評估工作，施工期間若發現古蹟、遺址時，應即停止該地區工 程之進行，並依「文化資產保存法」有關規定辦理。	工業區開發應有古蹟、遺址之調查、評估，如發現古蹟、遺址時，應依「文化資產保存法」有關規定辦理。	陸上土石採取應有古蹟、遺址之調查、評估，如發現古蹟、遺址時，應依「文化資產保存法」有關規定辦理。	高爾夫球場開發，如發現古蹟、遺址、歷史建築時，應依「文化 資產保存法」有關規定辦理。	文教、醫療建設開發，如發現古蹟、遺址、歷史建築時，應依「文化資產保存法」有關規定辦理。文教建設應評估結合古蹟、遺址、歷史文化教學之可行性。	油槽區設置應有古蹟、遺址及歷史建築之調查、評估，如發現古蹟、遺址及歷史建築時，應依「文化資產保存法」有關規定辦理。
水土	涉及水土保持應依水土保持主管機	工業區開發涉及水土保持應依水土	採掘跡地在未進行後續土地利用	高爾夫球場開發涉及水土保持 應	文教、醫療建設開發涉及水土保	油槽區設置涉及水土保持應依 水

項目	住宅社區	工業區	陸上土石採取	高爾夫球場	文教、醫療建設	石油、石油產品貯存槽設置
保持	關審查水土保持規劃書及計畫辦理，土地使用應依土地使 用主管機關審查結果辦理，建築安全應依建築主管機關審查意見辦理。	保持主管機關審查水土保持規劃書及計畫辦理，土地使用應依土地使用主管機關審查結果辦理，建築安全應依建築主管機關審查意見辦理。	前，應有土地最終使用之維護 管理計畫，開採單位並應考量景 觀之綠美化與調和性，定期進行各項水土保持處理之安全與維護，及監測地基之沉陷、地下水位之變動、水質污染等與其他附屬工程安全。	依水土保持主管機關審查水 土保持規劃書及計畫辦理，土地 使用應依土地使用主管機關審 查結果辦理，建築安全應依建築 主管機關審查意見辦理。	持，應依水土保持主管機關審查水土保持規劃書及計畫書辦 理，土地使用應依土地使用主管機關審查結果辦理，建築安全應 依建築主管機關審查意見辦理。	土保持主管機關審查水土保 持規劃書及計畫辦理；土地使用 應依土地使用主管機關審查結果辦理；建築安全應依建築主管 機關審查意見辦理。
訂定施工保計畫	應於施工前訂定施工環境保護執行計畫，並記載執行環境保護工作所需經費；如委託施工，應納入委託之工程契約書。該計畫或契約書，開發單位於施工前應送本署備查。					
其他	開發單位取得目的事業主管機關核發之開發許可後，逾三年始實施開發行為時，應提出環境現況差異分析及對策檢討報告，送本署審查。本署未完成審查前，不得實施開發行為。					
	本審議規範實施後，尚未經本署受理程序審查者，應按本規範審議。					
	本審議規範為環境影響評估審查之指導原則，如有未盡事宜，以本署環境影響評估審查委員會之決議為準。					
	本審議規範經本署環境影響評估審查委員會通過後實施。					

資料來源：環保署，103

3. 審議流程與機制

當開發行為符合「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」所訂開發規模時，即需進行環境影響評估；如未達該規模，則無進行環境影響評估的必要。

環境影響評估程序包含第一階段、第二階段環境影響評估與審查、以及追蹤考核等程序。而依環境影響評估法之規範架構，環境影響評估程序之權限歸屬可分為「第一階段審查」、「第二階段審查」、「審查程序後」（開發行為進行中及完成後使用時）三階段。

各階段流程規定如下：

(1) 第一階段環境影響評估

由開發單位實施就其開發行為對環境的影響進行評估（第 6 條），並由主管機關審查（第 7 條）。如審查通過，則由目的事業主管機關酌情決定是否發給開發許可，並舉辦公開說明會（第 7 條第 3 項）。

(2) 第二階段環境影響評估

第一階段審查認為開發行為對環境有重大影響，開發單位應為資訊揭露，並舉行公開說明會（第 8 條），由有關機關及居民提出意見後（第 9 條），主管機關會同目的事業主管機關、相關機關、團體、學者、專家及居民代表界定評估範疇（第 10 條），並由開發單位編製環境影響評估報告書初稿（第 11 條）。其後，由目的事業主管機關會同主管機關、委員會委員、其他有關機關、專家、學者、團體及當地居民進行現場勘察、舉行公聽會（第 12 條），再將相關記錄送請主管機關審查（第 13 條）。開發單位依審查結論 做成評估書初稿，送主管機關認可（第 13 條）。認可後，如認為相關方案對環境不會有重大影響，目的事業主管機關可斟酌一切情事，裁量是否為開發之許可。

(3) 環境影響評估審查程序後之追蹤與監督

環境影響評估程序結束後，在開發行為進行中及完成後，開發單位應執行環境影響評估結論的要求（第 17 條），由目的事業主管機關進行第一線的追蹤（第 18 條），並由主管機關監督執行情形（第 19 條）。必要時，也由主管機關進行第二線的追蹤。

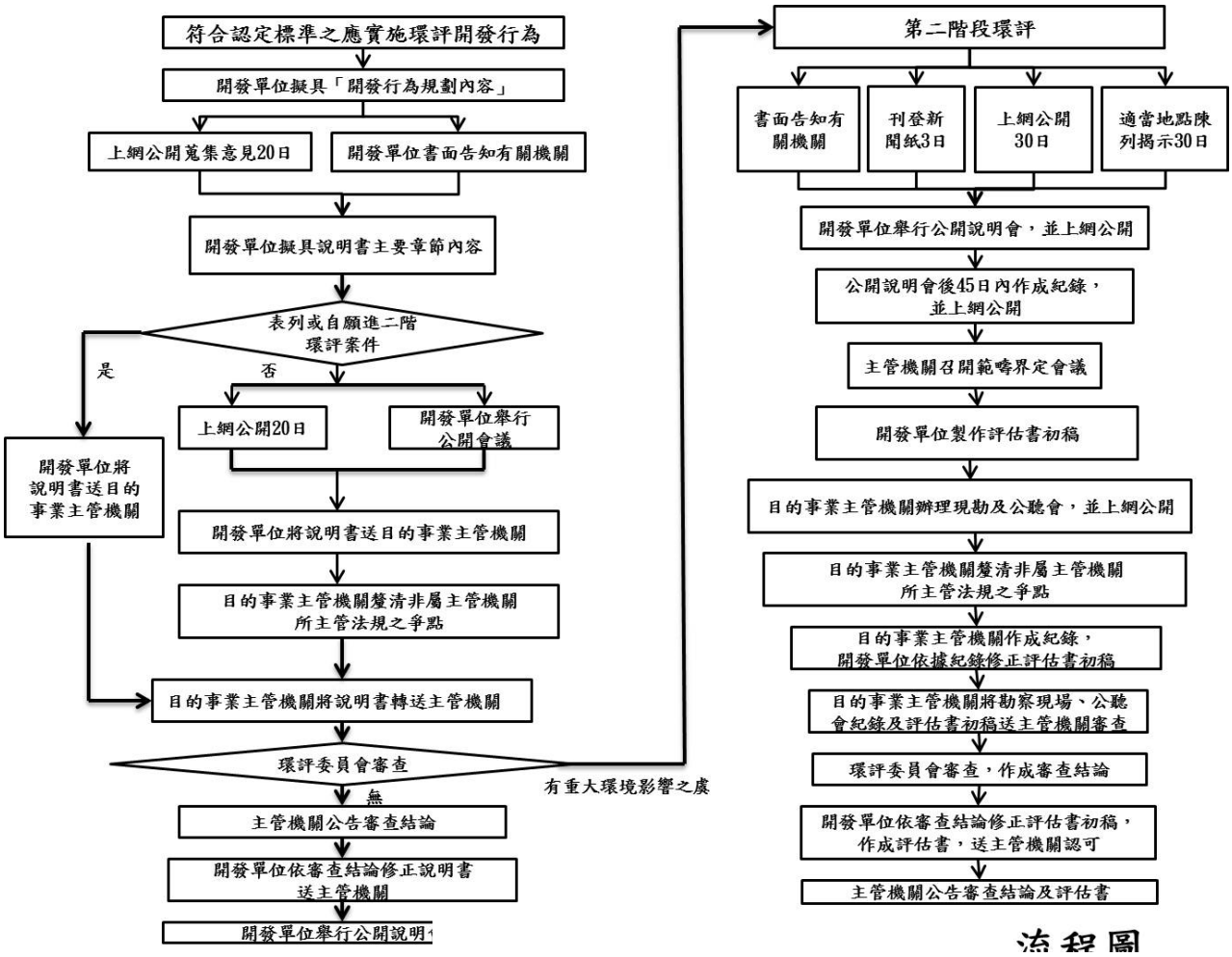


圖 5-7 環境影響評估審查作業流程圖

資料來源：台中市環保局，2017，http://ww2.epb.taichung.gov.tw/env/index02.asp

環境影響評估程序以「開發單位」為實施者，「主管機關」為審查者，「目的事業主管機關」為發予許可者。無論在第一階段環境影響評估或第二階段環境影響評估，皆規定由開發單位依環境影響評估作業準則之規定實施環境影響評估、擬訂計畫、作成環境影響評估文書，並須依審查結論確實執行。主管機關（環保機關）則負責審查開發單位提出的環境影響評估文書、界定範疇、參與現場勘查及公聽會，決定環境影響評估過關與否以及事後的監督。

而依環境影響評估法之規定，各級主管機關應設環境影響評估審查委員會（環境影響評估委員會），審查環境影響評估報告有關事項。目的事業主管機關負責轉送環境影響評估文書、辦理現場勘查、公聽會事務。

如主管機關決定環境影響評估不通過，則依環境影響評估法第 14 條之規定，目的事業主管機關依法不得發予開發許可。如環境影響評估通過，目的事業主管機關經裁量決定發給開發許可時，並應擔任第一線的事後追蹤任務。

4. 公共參與及資訊公開

依據「環境影響評估法」，資訊公開與民眾參與機制規定包括有:

表 5- 6 現行環評法規「資訊公開與公民參與」規定彙整表

階段	依法應辦理程序名稱		法源依據	性質
一階環評	開發行為規劃	1.公開開發計畫資訊 (指定網站及書面通知相關機關）	開發行為環境影響評估作業準則第 5 條之 1	資訊公開公民參與
		2.檢討評估範疇或召開範疇界定會議	開發行為環境影響評估作業準則第 5 條之 1	
		3.民眾參與表達意見	開發行為環境影響評估作業準則第 5 條之 1	
	作成說明書前	4.說明會(公聽會、協調會、討論會)	開發行為環境影響評估作業準則第 10 條之 1	資訊公開公民參與
		5.民眾參與表達意見	開發行為環境影響評估作業準則第 10 條之 1	
		6.公開展覽計畫內容	開發行為環境影響評估作業準則第 10 條之 1	
		7.說明會辦理情形及民眾意見處理回應編製於說明書	開發行為環境影響評估作業準則第 10 條之 1	
	審查說明書初稿	8.將說明書初稿公開於網路徵詢意見	環評法施行細則第 15 條之 1	資訊公開公民參與
		16.辦理現場勘察與專案小組初審會議審查	辦理說明書、評估書審查標準作業流程	公民參與
		17.民眾旁聽及陳述意見	專案小組初審會議作業要點第 4 點及旁聽要點第 2 點	資訊公開公民參與
		18.專家會議	專案小組初審會議作業要點第 3 點	資訊公開公民參與
		19.環評書件、審查會議時間及地點等審查資訊公開	環保署「環境影響評估書件查詢系統」	資訊公開公民參與
	作成審查結論後	9.舉行公開說明會	環評法第 7 條第 3 項、環評法施行細則第 22 條及環境影響評估公開說明會作業要點	資訊公開公民參與
		20.公開審查結論及環評委員會紀錄	環評法施行細則第 13 條及第 30 條	資訊公開
二階環評	審查評估書初稿前	10.公開陳列說明書及刊載審查結論	環評法第 8 條第 1 項	資訊公開
		11.舉行公開說明會	環評法第 8 條第 2 項、環評法施行細則第 22 條及環境影響評估公開說明會作業要點	資訊公開公民參與
	審查評估書初	12.機關及當地居民向開發單位提出書面意見	環評法第 9 條	公民參與

階段	依法應辦理程序名稱		法源依據	性質
	稿	13.界定評估範疇	環評法第 10 條	資訊公開 公民參與
		14.將評估書初稿公開於網路徵詢意見	環評法施行細則第 15 條之 1	資訊公開 公民參與
		15.公聽會	環評法第 12 條及環境影響評估公聽會作業要點	資訊公開 公民參與
		16.辦理現場勘察與專案小組初審會議審查	辦理說明書、評估書審查標準作業流程	公民參與
		17.民眾旁聽及陳述意見	專案小組初審會議作業要點第 4 點及旁聽要點第 2 點	資訊公開 公民參與
		18.專家會議	專案小組初審會議作業要點第 3 點	資訊公開 公民參與
		19.環評書件、審查會議時間及地點等審查資訊公開	環保署「環境影響評估書件查詢系統」	資訊公開 公民參與
	審查結論後	20.公開審查結論及環評委員會紀錄	環評法施行細則第 13 條及第 30 條	資訊公開

資料來源:環保署，本研究調整修改

二、特定區位審議規範與機制探討

(一)現有特定區位申請案件審議之進行與說明

內政部（以下簡稱本部）為辦理海岸管理法第九條整體海岸管理計畫、第十七條海岸保護計畫及海岸防護計畫與第十二條、第二十五條及第三十一條申請許可案件之審查、其他相關海岸管理政策之規劃、研究等事項之審議，設海岸管理審議會（以下簡稱海審會）。海審會置委員十五人至二十一人，除主任委員外，其餘委員由本部部長就具有海岸管理、海岸保護、海岸防護、土地、經濟或環境規劃等相關專門學識經驗者之專家學者、社會公正人士，與業務主管機關代表或其他業務相關機關之政府機關代表選聘（派）之。其中專家學者及社會公正人士，合計不得少於委員總數二分之一。

至 2016 年底，已辦理五次大會，與四次專案小組會議。其中有關特定區位申請許可案件共有四件；一件為設置在潮間帶之陸域風機，其他均為設置在近岸海域之離岸風機。彙整目前各申請案件之審議進度、開發內容，以及海岸利用管理說明書之審查意見，與有關爭議與建議事項如表 5-8。

現有申請案件類型與所在特定區位較為單一，但主要問題點集中在於：

- 基礎環境資訊內容之說明不足、調查不足，或調查分析尺度不恰當。
- 缺乏明確之調查方式與審查標準規範，提供委員或開發單位依循。
- 主管機關未提出陸域風機整體政策計畫，各案件以個位數之機組進行申請，無法評估開發案件之累積影響，且造成重複審議之負擔。
- 針對不同階段可能之衝擊影響評估與補償措施說明不足。
- 相關許可取得過程、進度、內容或有關承諾說明不足。

1. 「各階段」關注重點整理

參考現有會議意見記錄，委員目前針對開發不同階段之關注重點，可初步整理出「各階段」之關注重點差異如表 5-7。規劃階段，應著重於計畫範圍之確認，海岸自然社會經濟與資源環境之調查分析，以及開發區位必要性與不可替代性之說明。**施工階段時，相較於規劃階段，必須提出更明確之工程規劃設計、影響分析，以及衝擊減輕彌補錯失之規劃設計內容。**。

表 5-7 各階段之關注重點內容：

開發階段	規劃階段	施工階段	
	開發利用	工程建設	建築
關注重點	1. 相關許可取得狀況與內容說明	1.相關許可取得狀況與內容說明	1.相關許可取得狀況與內容說明

內容	**2. 計畫範圍之確認（各分期開發計畫內容，與潛在影響區域均應納入計畫探討範圍）** **3. 海岸環境特性、區位、資源敏感性、與產業發展分析** **4. 選取區位必要性與不可替代性之說明** 5. 土地使用、施工、建築計畫規劃 6. 公共通行權確保 7. 海岸景觀之確保 8. 施工、營運與拆除對海岸環境衝擊分析 9. 施工、營運與拆除之避免減輕，與彌補復育措施規劃	2.計畫範圍之確認（施工便道、整地挖填範圍、各分期開發計畫內容、與潛在影響區域均應納入範圍） **3.海岸環境特性、區位、資源敏感性因** 4.選取區位必要性與不可替代性之說明 **5.土地規劃使用、施工、建築計畫設計** **6.公共通行權之確保** **7.海岸景觀之確保** **8.施工、營運與拆除對海岸環境衝擊分析** 9.**施工、營運與拆除之避免減輕，與彌補復育措施細部設計**	2.計畫範圍之確認（施工便道、整地挖填範圍、各分期開發計畫內容、、與潛在影響區域均應納入範圍） 3.海岸環境特性、區位、資源敏感性分析 4.與選取區位必要性與不可替代性之說明 **5.土地規劃使用、施工、建築計畫設計** **6.公共通行權之確保** **7.海岸景觀之確保** **8.施工、營運與拆除對海岸環境之衝擊分析** 9.**施工、營運與拆除之避免減輕，與彌補復育措施細部設計**

資料來源：本計畫整理

2. 海岸利用管理書圖格式內容與審查規則之補充建議

委員針對各案件之審議問題，許多均與調查分析內容有關。或可參考環評審查規範，另訂定「海岸環境影響評估作業準則」與「技術規範」，以詳細規範申請人應提供之現況資料蒐集調查內容與評估方法。同時，建議當未來有更多類型與不同階段之開發申請案件時；可彙整相關經驗，收整常見之海岸利用管理說明書圖格式內容缺失，製作海岸利用管理說明書之書圖製作指南，提供申請人規劃擬撰說明書之參考。

3. 管理辦法第三條一定規模認定基準之補充建議

此外，為避免開發計畫透過化整為零之方式，規避整體相關開發計畫之累積衝擊影響評估，可考量檢討補充管理辦法第三條，目前僅以單一申請案件之累積利用面積長度，作為一定規模認定基準之作法。增加納入以**區域範圍內，相同類型資源之利用面積或長度，或相同類型開發案件之累積利用或長度**，作為一定規模之認定基準之規定。

點狀開發行為累積衝擊海岸之自然環境，資料來源：IFC，2013

表 5- 8 內政部海岸管理審議小組「一級海岸保護區以外特定區位」申請許可審議意見彙整表

申請案件名稱	台中市大安區風力發電廠設置第73、74號風機	福海離岸風力發電計畫	海洋竹南離岸風力發電計畫	台電彰化離岸風機	觀塘工業區及專用港站址新建外廓防波堤及港埠設施、圍堤造地
內政部審議進度	105.3.14 台中市政府轉送到部 105.5.5 辦理現勘及召開專案小組會議 105.6.7 提海審會第 2 次會議 105.8.9 申請人檢送補正資料 105.9.7 提海審會第 3 次會議 105.10.7 提海審會第 4 次會議	105.5.31 彰化縣政府轉送到部 105.7.18 辦理現勘 105.8.2 召開專案小組會議 105.10.27 召開專案小組會議	105.3.3 苗栗縣政府轉送到部 105.3.14 提海審會第 1 次會議審議通過 105.3.30 核發同意函 105.6 申請人檢送補正資料 106.1.23 辦理現勘	105.8.26～9.26 公聽會 105.9.13 公開展覽 105.10.6 彰化縣政府轉送到部 105.12.5 辦理現勘 105.12.21 召開專案小組會議	
特定區位	潮間帶	近岸海域	近岸海域	近岸海域	近岸海域（合法港埠現有防波堤外廓內）
開發類型	陸域風機	離岸風機	離岸風機	離岸風機	填海造地與新建港埠設施
開發階段	工程建設	工程建設	工程建設	工程建設	開發許可
海岸利用管理說明書圖格式項目	—	—	—	—	—
一、申請人清冊	—	—	—	—	—
二、設計人清冊	—	—	—	—	—
三、相關證明文件	—	—	—	—	—
（一）目的事業主管機關同意籌設、推薦或核定等及其他相關支持意見之文件	補充主管機關之籌設推薦文件	—	—	1. 補充說明籌設許可辦理進度及作業程序內容 2. 補充環評審查結論與內容說明	原施工管理計畫許可之有效已廢止，且目前取得雜照使用執照內容應屬實質填海造地之工程使用執照
（二）土地使用同意文件或公有土地申請開發同意證明文件。	取得非都土地使用管制許可期限是否能配合海岸審議期程	1. 公有土地申請開發同意證明文件之認定 2. 海域區域用地土地使用許可之取得認定	1. 公有土地申請開發同意證明文件之認定 2. 土地使用管制許可或主管機關同意之認定	補充說明海纜上岸點及連接站涉及保安林之同意文件	—
四、位置及範圍	—	—	—	—	—
五、申請許可案件摘要	—	—	—	—	—
（一）目的	—	—	—	—	—
（二）使用區位及規模	—	—	—	—	—
1.區位	潮間帶環境變動，應說明選取區位之必要性與不可替代性	1. 獨佔之特殊、必要與區位無可替代性之說明 2. 是否破壞自然海岸，最小需用面積、必要性、合理性之說明	1. 海纜經自然海岸施作之最小需用、合理性、必要性說明 2. 獨佔之特殊、必要與區位無可替代性之說明	影響範圍定義再釐清	—
2.規模	風機施工便道、整地土方挖填範圍等均應納入開發影響探討範圍	後續整體風場計畫之說明	後續整體風場計畫之說明	1. 各項資料面積規模差異應再釐清 2. 不同容量裝置之高度與扇頁長度，與分佈位置應再釐清	—
3.土地使用計畫	—	—	—	—	—
4.施工計畫	沙灘電纜線路施工之說明	1. 國內缺乏相關專業技師認證與標準之因應 2. 海上施工作業安全，施工作業船舶、與應變處理計畫之說明 3. 緊急應變計畫有關流程與聯絡資料應明確 4. 施工營運期間，航行安全與管理計畫 5. 營運期間之安全監測計畫 6. 海域設施設備汰除復原計畫 7. 相關工程進度說明	1. 施工與營運階段氣候變遷與海岸災害風險之規劃設計考量，與緊急應變計畫 2. 海纜佈設底沙之變動與監測 3. 海陸交界處，海纜線上岸處之處理（避免對既有海堤之影響）	1. 以明確評估數據補充說明施工階段對海岸底質擾動之分析。 2. 圖示補充說明纜線上岸工法，並評估附掛（不破堤）方式施工可行性。 3. 圖示說明海纜經過地形，潮溝埋設深度，以及劇烈起伏處之埋設工法。並釐清各段之相關關係。	—

申請案件名稱	台中市大安區風力發電廠設置第73、74號風機	福海離岸風力發電計畫	海洋竹南離岸風力發電計畫	台電彰化離岸風機	觀塘工業區及專用港站址新建外廓防波堤及港埠設施、圍堤造地
5.建築計畫	1. 現地環境變動，風力機組設置如何因應 2. 潮位變動之認定與說明，及極端暴潮之因應 3. 災害安全評估，氣候變遷影響海岸變遷與海纜穩定分析、災害安全評估與防救災緊急應變計畫	1. 國際技術發展與本土化說明 2. 現地屬於軟弱地質，極端海象、地震造成土壤液化對機組與海纜之影響評估 3. 建造設計書圖說明是否完備 4. 氣候變遷與海岸災害風險之規劃設計考量，與緊急應變計畫	—	各機組之高度、設施尺寸、與配置說明	—
六、土地使用現況	—	—	—	—	—
(一)海岸地形地貌	整體自然環境與地形之說明應完備	—	海底地形變化侵蝕之現地調查	缺乏明確地形資料，無法判佐	—
1.自然海岸分布情形	—	—	—	—	—
2.海岸自然動態平衡調查	—	—	—	引述依據不明	—
(二)海岸生態資源	—	—	—	—	—
1.生態敏感地區棲地調查	—	—	—	—	—
2.海洋生態環境現況之整體特性、種類及分布區位說明	—	—	—	應補充更細緻之底質特性	—
(三)海岸景觀資源	—	—	—	—	—
(四)海岸文化資產	—	補充水下文化資產調查	—	—	—
(五)海岸其他資源	—	—	—	—	—
1.原住民傳統聚落紋理、文化遺址及慶典儀式等活動空間分布 情形	—	—	—	—	—
2.其他自然、歷史、文化、社會、研究、教育及景觀等特定重 要資源分布情形	—	—	—	—	—
(六)公共通行現況	—	—	—	—	—
1.公共通行廊道或設施之數量、分布區位及維護管理等現況	—	—	—	—	—
2.本法第三十一條第一項但書規定符合情形	—	—	—	—	—
(七)環境開發現況	—	—	—	—	—
1.發展遲緩或環境劣化之情形	—	—	—	—	—
2.因應氣候變遷與海岸災害風險潛勢調查	—	極端氣候與地震對環境影響之評估與說明	—	1. 應補充說明沖蝕作用 2. 應補充說明氣候變遷影響	—
七、因應本法第二十六條第一項各款辦理情形	—	—	—	—	—
(一)「符合整體海岸管理計畫利用原則」說明如何符合下列各款規定	—	—	—	—	—
1.本法第七條規定海岸地區之規劃管理原則。	—	—	—	—	—
2.本法第八條第六款規定整體海岸保護、防護及永續利用之原則。	—	—	—	評估說明風場內允許之漁法作業方式，以及涉及之漁業轉型評估說明	—
3.本法第八條第九款規定有關海岸之自然、歷史、文化、社會、研究、教育及景觀等特定重要資源之區位、保護、使用及復育原則。	—	—	水下文化資產之保護	—	—

申請案件名稱	台中市大安區風力發電廠設置第73、74號風機	福海離岸風力發電計畫	海洋竹南離岸風力發電計畫	台電彰化離岸風機	觀塘工業區及專用港站址新建外廓防波堤及港埠設施、圍堤造地
4.本法第八條第十款規定發展遲緩或環境劣化地區之發展、復育及治理原則。	—	—	—	—	—
(二)「符合海岸保護計畫、海岸防護計畫管制事項」說明如何符合 下列各款規定	—	—	—	—	—
1.本法第十六條第三項公告實施海岸保護計畫所載明之禁止或相容之使用。	—	—	—	—	—
2.本法第十六條第三項公告實施海岸防護計畫所載明之禁止或相容之使用。	—	—	—	—	—
(三)「保障公共通行或具替代措施」應說明之內容如下	對既有公共通行之影響與競合	—	—	—	—
1.開發區內既有公共通行廊道或設施之數量、分布區位及維護管理等現況。	—	—	公共通行功能之檢核	—	—
2.對既有公共通行廊道或設施之保障策略或替代措施。	—	1. 干擾燈塔照射光程之因應 2. 影響航行安全之因應處理	影響航行安全，與相關警示裝置之因應處理	—	—
(四)「對海岸生態環境衝擊採取避免或減輕之有效措施」應說明之內容如下	—	—	—	—	—
1.開發區內海岸生態環境特性、種類及分布區位等現況。	—	—	—	說明不足，應引用環評資料	—
2.申請許可案件對海岸生態環境之衝擊分析及避免或減輕之有效措施。	1. 風力機組（含基座）對沙丘變遷影響（地貌與景觀） 2. 風力機組（含基座）對潮間帶之影響 3. 對採補漁業之影響	1. 海纜路徑對白海豚重要棲息環境之迴避因應處理 2. 海纜路徑對專用漁業權之迴避因應處理 3. 施工與營運階段之生態影響減輕處理說明 4. 建立生態指標等長期環境監測機制	1. 海纜施工經沙洲、沙丘等敏感地區之避免、減輕與復育措施 2. 對漁業權之迴避因應或合作補償處理與溝通 3. 漁業生態補償措施	1. 不同高度機組對環境影響之說明 2. 說明設置於小於 20 公尺水深之原因，與數值模擬與水工試驗內容。 3. 漂沙數值模擬分析尺度過大，無法確認風機對環境之影響。 4. 電纜埋設深度與近岸地形之關係。	對藻礁之影響
(五)「因開發需使用自然海岸或填海造地時，應以最小需用為原則，並於開發區內或鄰近海岸之適當區位，採取彌補或復育所造成生態環境損失之有效措施」應說明之內容如下	—	—	—	補充說明海纜上岸點及連接站涉及保安林之同意文件，與有關補償協調內容	—
1.最小需用原則	—	—	—	—	—
2.彌補或復育措施	長期設置定砂籬之維護管理機制	—	—	—	—
其他未屬於海岸利用管理書圖格式內容之意見	1. 沙灘電纜線路施工說明，且應避免擾動沙丘 2. 施工之空污與噪音防制 3. 營運之噪音控制 4. 與在地溝通說明開發獨佔與影響公共通行之情形	1. 補充海氣象之現地調查資訊 2. 是否符合相關許可之說明，如污廢水排放應符合規定 3. 建立資料蒐集分析標準作業程序 4. 施工營運階段監測資料蒐集與未來運用之規劃 5. 國外離岸風電與漁業協調案例借鏡之說明	1. 環評承諾之具體推動與監督管控說明 2. 施工與營運階段之生態影響減輕處理說明 3. 建立生態指標等長期環境監測機制與公開資訊 4. 施工營運階段監測資料蒐集（環境、漁業）與未來運用之規劃	—	前後開發申請案開發設施、規模之環境影響差異

申請案件名稱	台中市大安區風力發電廠設置第73、74號風機	福海離岸風力發電計畫	海洋竹南離岸風力發電計畫	台電彰化離岸風機	觀塘工業區及專用港站址新建外廓防波堤及港埠設施、圍堤造地
主要爭議	1. 未經許可先行動工 2. 風機機座位於海堤外之潮間帶，需評估生態衝擊與安全性，唯因調查方式與審查標準未明確規範，使審查作業無具體進度 3. 主管機關未提出陸域風機整體政策	1. 海纜鋪設方式 2. 漁業補償未獲共識	—	1. 底質與不同潮溝深度海纜鋪設之說明	
柒、建議海岸利用管理書圖格式內容新增調整內容	1. 對生態環境衝擊影響分析與採取措施，應包含施工、建設完成之營運階段 2. 環評有關施工與營運之空污與噪音控制內容，應予補充納入 3. 應補充說明與在地之溝通過程內容與結果	1. 環評有關承諾內容，應予補充納入 2. 補充說明符合各項許可規定情形 3. 必要之環境監測標準作業 4. 海岸氣象等自然環境資訊之補充說明	1. 對生態環境衝擊影響分析與採取措施，應包含施工、建設完成之營運階段 2. 環評有關承諾內容，應予補充納入	—	1. 環評有關變更內容，應予補充納入

資料來源：本計畫整理

（二）整體海岸管理計畫（草案）海岸利用管理指導原則

依據審查規則第二、三條，特定區位申請許可案件之許可條件，在於開發利用案件內容應與整體海岸管理計畫所定之原則相容。目前各特定區位之海岸保護、防護與利用之管理原則，主要見於計畫（草案）第三章內容。

1. 指導原則一致性不足

整理檢視目前之相關原則（詳參頁 5-40～54），各項內容多已完整含括相關海岸利用管理精神，與關鍵議題之處理與指導原則。唯各項內容或因過於原則性而有不夠明確之議。或因規範形式不一，而有規範內容一致性不足的問題。例如在保護區與防護區，規範各分區類別明確之正面表列明訂相容使用項目，以及負面表列明訂禁止使用項目；在其他特定區位僅有原則性之規定，以及針對特性設施之詳細規範。

2. 表現標準（performance standards）配合迴避、補償、復育措施與設計規範

如參酌國外經驗，多利用表現標準（performance standards），作為開發利用行為之許可準駁依據，如澳洲標準開發審議規則（詳參表 2-9）。另外如加州更新海岸計畫公共通行土地利用規劃政策（詳參表 2-10），則針對公共通行以及海岸景觀資源之保護，明確規定開發利用計畫中應指認分析之公共通行內容，景觀資源與特質，開發利用行為不衝擊影響公共通行、景觀資源與視域之分析說明，與應提供相關規劃設計規範、迴避、補償、復育措施內容等。

3. 環境影響評估修正發展趨勢

我國環境影響評估，針對各項開發使用行為，透過「環境影響評估作業準則」與「環境影響評估技術規範」，訂定明確之環境影響分析項目、因應補償對策與措施要求。**但基本上均屬於質性之規範，未有量化之規定。**104 年，更因應歷年審查經驗，進行作業準則的修法。修正重點包括：

(1) 明確化並提前引入公眾參與程序；
(2) 新增主管機關輔導開發單位進行環境影響評估作業之機制；
(3) 明定優先引用開發一定範圍內由政府公告，或已通過環評之開發計畫或其他具代表性之資料；以及提供資料之調查年限規定。
(4) 修訂與其他法定審查程序重疊之審查項目，包括景觀及遊憩、社會經濟、交通等，避免重複審議；
(5) 區隔不同階段環境影響評估應提出之環境現況調查資料；

(6) 明確規範環境保護對策不得使用不確定文字，以落實開發單位之責任；
(7) 明訂開發單位應詳細說明相關調查、預測、分析、評定、資訊公開、公眾參與等評估結果，如不足供審查判斷，主管機關可直接要求進入第二階段環境影響評估，避免過於冗長之審查流程。

■ 保護區

表 5-9 整體海岸管理計畫（草案）保護區指導原則

分級	保護原則	復育治理原則
一級保護區	(一) 使用行為應以不影響九項核心保護標的，且其使用區位無替代性者為限，正面表列明訂相容使用項目。 (二) 於具有特定社會或經濟價值之時段，得向中央主管機關申請核可後，允許有限度資源使用行為。 (三) 一級海岸保護區與一級海岸保護區於空間上相互重疊時，其整合管理應以各項一級海岸保護區共同相容允許使用項目為原則。 (四) 一級海岸保護區與二級海岸保護區於空間上相互重疊時，其整合管理原則應從嚴管制，僅允許一級海岸保護區之相容使用項目。 (五) 一級海岸保護區與原住民土地於空間上相互重疊時，其整合管理應允許特定文化意義時段，有限度的使用海岸環境資源為原則，其餘時段僅允許一級海岸保護區相容使用項目為原則。 (六) 若為永續經營管理海岸環境資源，在允許相容或禁止使用項目上有異議者，得會同保護區重疊區域各目的事業主管機關進行協商，共同調整研擬因地制宜之個案分區分級整合管理原則。	(一) 以海岸修復為手段，復育劣化生態環境，採取近自然工法或方式回復海岸生機。 (二) 因應海岸環境特性，厚植防風林帶與定砂，復育防風林。 (三) 考量區位適宜性及後續管理維護，海岸地區設施以融合地景、恢復自然環境及減少設施量為目標。 (四) 歸納分析環境劣化地區之類型，以「減量」、「復育」及「環境整理」等方式，逐步實踐並回復近自然海岸。 (五) 為因應氣候變遷與環境永續，推廣再生能源、替代能源、綠色產業，有效規範能源與資源的開發與使用，創造永續發展之環境。
二級保護	(一) 使用行為應以不影響該保護區之保護標的為限，以負面表列方式明訂禁止使用項目。 (二) 於具有特定社會或經濟價值之時段，得	(一) 以海岸修復為手段，復育劣化生態環境，採取近自然工法或方式回復海岸生機。

分級	保護原則	復育治理原則
區	向地方主管機關申請核可後，開放有限度的資源使用行為。 (三) 二級海岸保護區與二級海岸保護區於空間上相互重疊時，其整合管理應以各項二級海岸保護區聯集禁止使用項目為原則。 (四) 二級海岸保護區與原住民土地於空間上相互重疊時，其整合管理應**開放特定文化意義之時段**，有限度的使用海岸環境資源為原則，**其餘時段**依二級海岸保護區之禁止使用項目為原則。 (五) 若為永續經營管理海岸環境資源，在允許相容或禁止使用項目上有異議者，得會同保護區重疊區域之各目的事業主管機關進行協商，共同調整或研擬因地制宜之個案分區分級整合管理原則。	(二) 因應海岸環境特性，厚植防風林帶與定砂，進行防風林之復育。 (三) 考量區位適宜性及後續管理維護，海岸地區設施以融合地景、恢復自然環境及減少設施量為目標。 (四) 歸納分析環境劣化地區之類型，以「減量」、「復育」及「環境整理」等方式，逐步實踐並回復近自然海岸。 (五) 為因應氣候變遷與環境永續，推廣再生能源、替代能源、綠色產業，有效規範能源與資源的開發與使用，創造永續發展之環境。
分級整合管理原則	保護區於空間上相互重疊時，除應以從嚴管制與整合管理以及相互依賴管制系統的概念進行管理，各種保護區重疊情形整合管理原則如下： (一) 一級海岸保護區與一級海岸保護區於空間上相互重疊時，其整合管理應以各項一級海岸保護區共同相容允許使用項目為原則。 (二) 一級海岸保護區與二級海岸保護區於空間上相互重疊時，其整合管理原則應從嚴管制，僅允許一級海岸保護區之相容使用項目。 (三) 二級海岸保護區與二級海岸保護區於空間上相互重疊時，其整合管理應以各項二級海岸保護區聯集禁止使用項目為原則。 (四) 一級海岸保護區與原住民土地於空間上相互重疊時，其整合管理應允許特定文化意義之時段，有限度的使用海岸環境資源為原則，其餘時段僅允許一級海岸保護區之相容使用項目為原則。 (五) 二級海岸保護區與原住民土地於空間上相互重疊時，其整合管理應開放特定文化意義之時段，有限度的使用海岸環境資源為原則，其餘時段則依二級海岸保護區之禁止使用項目為原則。 (六) 上述各分區分級整合管理原則，若為永續經營管理海岸環境資源，在允許相容或禁止使用項目上有異議者，得由各目的事業主管機關進行協商，共同調整或研擬因地制宜之個案分區分級整合管理原則。	

資料來源：整體海岸管理計畫草案，本計畫彙整

■ 防護區

表 5-10 整體海岸管理計畫（草案）防護區指導原則

指導原則	分級	一級防護區		二級防護區	
	分區	禁止/限制行為	相容/許可事項	禁止/限制行為	相容/許可事項
防護原則	海岸侵蝕災害區	(1) 海岸線向岸之禁建線距離內不得開發。 (2) 禁止新設或改善海岸防護設施以外之設施。 (3) 禁止於侵蝕區內採取沙土，挖掘土地等行為。此等行為可能導致海岸防護設施損壞，造成海岸侵蝕現象，地形大幅改變後將造成波 浪集中或發散，因而危及防護設施。上述行為，必須證明對海岸穩定無影響，並經海岸主管機關同意後核發許可。 (4) 禁止於海岸防護區內堆置木材、廢棄物等行為。 (5) 禁止於區內抽用地下水 (6)禁止於區內挖掘水道	(1) 海岸受人工結構物侵蝕或淤積之調查。 (2) 依法取得海岸災害防護使用。 (3) 其他法律許可行為，如近岸海濱遊憩活動行為、非工程保護性措施所實施人工養灘。 (4)除為保護海岸所需防護設施外，其他開發行為如有妨礙鄰近開發範圍以外之其他地區侵蝕之顧慮者，應經政策環境影響評估及中央主管機關同意後，始得施工。	(1) 海岸侵蝕區或無防護設施之海岸，應經調查規劃，依水土保持技術規範實施水土保持之處理與維護。 (2) 海岸侵蝕區除為公共通行及親水目的外，應儘量避免設置永久性結構物。 (3)經環評確保開發行為無造成鄰近地區海岸侵蝕之虞者，經取得開發許可始得為之。	(1) 區內開發行為應持續監測海岸變遷，並經環評及中央主管機關同意後，始得施工。 (2) 侵蝕區建港或開發海埔地雖可增進原侵蝕海岸之安全，但必須確保開發行為無造成鄰近地區系統性海岸侵蝕之虞者，經取得開發許可始得為之。
	洪氾溢淹災害區	(1) 區內應禁止設立化學、易爆、可燃漂浮、有毒物質儲存槽。既有設施如無法遷移，應加強防洪排水設施，防	(1) 區內如進行開發行為，應依水利法及排水管理辦法規定辦理。 (2) 區內土地，如擬變更用途轉作較高強度利用，依水利	(1) 區內開發計畫應研提具體淹水防護措施及避難路線與避難場所；所 有設施應改善防洪排水設施，防洪或排水保護標準。	(1) 區內土地如擬變更用途，應經海岸主管單位審查同意後，始得核發 土地變更及開發許可。 (2) 區內如進行開發行為，應依水利法及

指導原則	分級分區	一級防護區		二級防護區	
		禁止/限制行為	相容/許可事項	禁止/限制行為	相容/許可事項
防護原則		洪或排水保護標準應達到 水利主管機關制定之標準為原則。 (2) 區內禁止抽用地下水。 (3) 區內公共建築應指定避難場所及避難路線。 (4) 區內嚴格限制建築，除不得建造永久性結構物或設置足以妨礙水流之構造物外，並禁止變更地形地貌。 (5) 區內原有建築物或結構物，經主管機關實地勘測，認為確屬妨害洪流者，應公告分期拆除，並得酌予補償。 (6) 區內除為水道排洪疏浚目的，非經主管機關同意不得採採礦物或土石。 (7) 都市計畫內防護區，應禁止設置住宅區、商業區、工業區、行政區、文教區、倉庫區、特定專用區、捷運機廠或高科技工業區等高強度土地使用地區。 (8)河口之水流緩慢，為維持河水之	法及排水管理辦法提出排水計畫書，其淹水頻率應達設計目標。計畫書應經水利主管單位審查同意後，始得核發土地變更及開發許可。	(2) 區內經海岸地文、海岸海氣象、水文、自然與人文災害之調查外，且開發行為不得影響既有防護設施之防護功能維持。 (3) 於區內施設、改建、修復、拆除建造物或其他變更原有地形之行為，應依土地法、水利法及相關法令辦理。 (4) 區內建築物應選擇防鏽防蝕型材料及設於淹水頻率較低區，並增加基地高程樓層高度。 (5) 建築物樓板最低高程，必高於經水理分析可能淹水高度建議各地區物防洪最低高程。 (6) 除經詳細調查評估，開發行為不致影響水流宣洩，或致水位抬高，取得開發許可前，不得從事回填、建造或其他開發行為。 (7) 由於區內地下水位高，污染物質極易回滲地表，防護區內污水下水道系統應嚴格禁止將污水入滲排入土壤中。	排水管理辦法規定辦理。 (3) 可建立災害保險制度，強化天然災害保險準備金措施。 (4) 宣導徒步避難原則、防災教育及繪製防災地圖。 (5) 除經詳細調查評估，開發行為不致影響水流宣洩，或致水位抬高，取得開發許可前，不得從事回填、建造或其他開發行為。 (6) 區內變更原有地形、建築物或其他設施之興建、改建，應經主管機關同意後，始得辦理。 (7) 區內建築物應設於淹水頻率較低區域，建築基地應選擇在影響水流流動最小區域，其基礎應穩固錨碇，以避免浮起而危及結構安全。 (8) 電力瓦斯等公共服務設施應選擇防水型材料，選擇設置淹水頻率較低處。 (9) 由於區內地下水位高，污染物質極易回滲地表，防護區內污水下水道系統應嚴格禁止將污水入滲排入土壤中。
防護原則					

指導原則	分級分區	一級防護區 禁止/限制行為	一級防護區 相容/許可事項	二級防護區 禁止/限制行為	二級防護區 相容/許可事項
		流通及循環，任何可能妨礙水流之行為，如結構物興建或改變地形地貌等，應儘量避免。		(8)河口之水流緩慢，為維持河水之流通及循環，任何可能妨礙水流 行為，如結構物興建或改變地形地貌等，應儘量避免。	(10)開發計畫應研提具體防護淹水措施，其防護設施內容包括抵抗建築 物浮起或側移之錨碇系統、防水門、導流堤、擋水牆、防滲膜、額 外重量防止浮起、抽水設施、給水及污水設施、建築物結構抗側壓 及漂流物衝擊設計、控制雨污水回流屋內之水閥等設施。 (11)建築物樓板最低高程，必須高於防洪最低高程。其中防洪最低高程 指為減低淹水災害對生命財產損失，經水理分析可能淹水高度所建議各地區建物防洪最低高程。 (12)區內堆儲或處理其他物料或設備，必須依據相關公共安全規定，檢 討淹水時不致造成嚴重損壞、妥善穩固錨碇不會浮起及在淹水警訊 時，可在允許時間內撤走等事項。
	暴潮溢淹災害區	(1) 區內如無安全防護設施，禁止設立化學、易爆、可燃漂浮、有毒物質儲存槽，以免危及民眾及動植物生命。	(1) 區內如進行開發行為，應依水利法及海堤管理辦法規定辦理。 (2) 區內既有高強度使用地區應循都	(1) 區內開發計畫應加強海岸防護設施維護，所有設施應改善防浪禦潮設施，防護標準應	區內如進行開發行為，應依水利法及海堤管理辦法規定。

指導原則	分級分區	一級防護區 禁止/限制行為	一級防護區 相容/許可事項	二級防護區 禁止/限制行為	二級防護區 相容/許可事項
防護原則		(2) 區內禁止抽用地下水及禁止新增淡水養殖行為。 (3) 區內沙洲及沙丘具有自然抵擋浪潮功能，沙洲與沙丘之減少或移除式等人為破壞，將增加暴潮侵入影響，應予嚴格禁止。 (4) 都市計畫內防護區，應禁止設置住宅區、商業區、工業區、行政區、文教區、倉庫區、特定專用區、捷運機廠或高科技工業區等高強度土地使用地區。 非都市土地，應避免編定甲、乙、丙、丁種建築用地。既有建築用地如無法遷移，應加強改善防浪禦潮設施。	市計畫程序調整使用分區，降低土地使用強度。如無法調整土地使用，應加強改善防浪禦潮設施。	達到水利機關制定標準以上為原則。 (2) 區內所有建築及結構物之地面高程必須高於平均高潮位以上，低於海平面區域需改善排水系統，或改採高腳屋形式。 (3) 區內住宅區與公共設施應選擇防水防蝕型材料，其設置地點應選擇地勢較高之處，且低樓層僅作低密度使用。 區內沙洲及沙丘具有自然抵擋浪潮功能，沙洲與沙丘之減少或移除式等人為破壞，將增加暴潮侵入影響，應予嚴格禁止。	
防護原則	地層下陷災害區	(1) 禁止電廠、能源設施、港灣、基礎工業、捷運機廠或科技工業等重要經建活動興建。 (2) 區內鑿井引水除符合地下水管制辦法規定外，原則禁止抽用地下水，主管機關應依地下水管制辦法第 16	(1) 區內開發利用行為或活動，應依開發許可程序提出申請。經核准之開發計畫則應依計畫目的及環境特性，編定適當土地使用分區與用地；其分區與用地之管制方式若無相關法規規定，得依都市計畫	(1) 區內變更原有地形、建築物或其他設施之興建、改建，應經主管機關審核同意後，始得辦理。 (2) 區內經海岸地文、海岸海氣象、水文、自然與人文災害之調查外，且開發行為不得影響既	(1) 區內開發利用行為或活動，應依開發許可程序提出申請。經核准之開發計畫則應依計畫目的及環境特性，編定適當土地使用分區與用地；其分區與用地之管制方式若無相關法規規定，得依都市計畫 法、區域計畫

指導	分級	一級防護區		二級防護區	
原則	分區	禁止/限制行為	相容/許可事項	禁止/限制行為	相容/許可事項
		條對管制區內之地下水抽 水量、補注量及地層下陷之關係，應予觀測、調查及研究。而部分 既有產業用水來自於地下水，應於替代水源或其產業有相關調整 後，得禁止抽用地下水。 (3)禁止高耗水產業活動及禁止新增淡水養殖行為。 (4) 區內禁止設立化學、易爆、可燃漂浮、有毒物質儲存槽，以免危及民眾及動、植物生命。	法、區域計畫法、非都市土地使用管制規則、地下水管制辦法及其 他規定進行管制。 (2) 區內在無有效控制下陷趨勢前，應限制區內用水條件及範圍，並由 政府酌予提供民眾及工商業遷徙之補償措施。	有防護設施之防護功能維持。 (3) 區內公共建築及結構物應管制建築物容積或建築物高度，提高基地 高程，或規劃基地排水之結構設計。 (4)嚴格限制河水、雨水及廢水經過汙水處理始能注入含水層土壤。 (5) 區內限制產業用水並酌予給予獎勵補助條件，主管機關應建立公眾協商機制。 (6) 區內鑿井引水除符合地下水管制辦法規定外，原則禁止抽用地下水，主管機關應依地下水管制辦法第 16 條對管制區內之地下水抽 水量、補注量及地層下陷之關係，應予觀測、調查及研究。	法、非都市土地使用管制規則、地下水管制辦法及其 他規定進行管制。

指導原則	分級分區	一級防護區 禁止/限制行為	一級防護區 相容/許可事項	二級防護區 禁止/限制行為	二級防護區 相容/許可事項
發展原則		(一) 推動六級產業化與認證制度，輔導農林漁業者等之加工銷售整合，提升產品附加價值產生相乘綜效。 (二)推廣在地資源與特色產業，透過產業鏈建構創造新興產業，以創造新的附加價值，有效促進地區經濟發展。 (三) 以地產地銷為發展核心，活絡地方特色，提高地方收入。 (四) 推動「產業輔導措施」，如設置在地輔導中心（support center）提供專業輔導。 (五) 結合當地地景特色、文化資源、生態景觀及農林漁牧生產活動等，行銷地方觀光旅遊產業。 (六) 妥善維持並保存地區傳統風貌，營造特色觀光地區。			
復育治理原則		(一) 以海岸修復為手段，復育劣化生態環境，採取近自然工法或方式回復海岸生機。 (二) 因應海岸環境特性，厚植防風林帶與定砂，進行防風林之復育。 (三) 考量區位適宜性及後續管理維護，海岸地區設施以融合地景、恢復自然環境及減少設施量為目標。 (四) 歸納分析環境劣化地區之類型，以「減量」、「復育」及「環境整理」等方式，逐步實踐並回復近自然海岸。 (五) 為因應氣候變遷與環境永續，推廣再生能源、替代能源、綠色產業，有效規範能源與資源的開發與使用，創造永續發展之環境。			

資料來源：整體海岸管理計畫草案，本計畫彙整

■ 其他特定區位

（1） 永續利用原則

■ 一般性利用管理

- 海岸地區天然資源之保育利用，應基於國家長期利益，海岸資源保護、災害防護與開發利用等兼籌並顧原則，同時確保民眾親水權、公共通行權及公共水域之使用權；各種開發利用行為應更為審慎，以達成海岸土地最適利用，對自然環境有重大之影響者，應以保護與防護為優先考慮。
- 海岸各種設施興建，除考量防災安全需要外，應避免影響生態棲息環境及對視覺景觀之衝擊。
- 海岸工程之施設，除海岸防護工程必要設施外，應自最高潮線後退適當距離，避免造成鄰近海岸線之侵蝕或淤積。

- 依「促進離島永續發展方針」，無人離島除必要之氣象、科學研究、環境教育、導航及國防設施外，避免開發及建築。採石、挖海砂、採伐林木以及進行農漁或其他生產等活動，應先經目的事業主管機關同意。
- 促進資源循環使用，並在環境承載量和回復力的限度內發展。
- 促進多元權益關係人的參與、合作與利益合理分配。
- 貢獻在地社會及經濟成長。
- 長期監測資源並規劃、制訂有效之管理方式。
- 復育海岸環境並促進發展遲緩地區永續發展。

■ 自然環境保護

- 海岸地區之**潟湖、珊瑚礁岩、紅樹林、沙丘、保安林**等自然資源兼具天然屏障機能，應予保護。
- 無人島嶼應納入保育範圍。
- 臺灣沿海地區自然環境保護計畫之保護標的或資源條件有減損或劣化情形者，應加強復育工作。
- 為維護保育地區生態環境之完整，海岸地區應避免興建非必要施設，以確保自然海岸線不再降低，維持自然環境平衡，並營造自然生態景觀海岸。
- 海岸地區進行各類型建設或計畫，皆應妥適規劃，避免破壞原有之自然生態環境，有改變自然海岸線之地形地貌者，該建設或計畫主辦機關應規劃生態補償措施，以維護自然海岸。
- 直轄市、縣（市）政府應針對海岸地區自然資源、生態系及環境相關議題，辦理環境資源調查，評估資源狀況，調整保育經營管理策略。
- 內政部應利用國土利用監測，掌握自然海岸線及「沿海地區自然環境保護計畫」之「自然保護區」及「一般保護區」土地利用變異，適時提供直轄市、縣（市）政府以管理土地使用。

■ 災害防護

- 為因應氣候變遷，內政部及交通部、直轄市、縣（市）政府應考量安全防災需要，積極調整海岸地區之土地使用計畫（國家公園計畫、國家風景區計畫、都市計畫、非都市土地之使用分區、使用地、利用強度及管理措施等內容）。
- 為防治海岸災害，預防海水倒灌、國土流失，保護民眾生命財產安全，直轄市、縣（市）政府應參照「全國區域計畫」之規定，綜合分析海岸侵蝕、洪氾溢淹、暴潮溢淹、地層下陷、其

他潛在災害等因子，研析評估「海岸防護範圍」，檢討直轄市、縣（市）之防災對策，並調整相關土地使用計畫。

（2） 政策延續原則

開發類別	行為	原則內容	
漁港	新建漁港	(1) 以不新建漁港為原則，但經中央漁業主管機關個案審查符合漁業及休閒多目標使用需求下，經完成專業評估及符合環境影響評估作業規定後，得專案報經行政院核定後辦理漁港新建。	
	既有漁港	(1)另對於現有漁港設施不足，有影響船舶使用安全及漁業使用而需辦理擴建者，得經完成專業評估及符合環境影響評估作業規定後辦理。 (2)對於無漁船設籍之漁港辦理公告廢止。對於規劃不當無法有效利用之漁港得評估以改善或公告廢止作更有效利用或拆除。 (3)定期檢討漁港利用情形，對漁港明顯朝向交通(離島運輸或藍色公路)、觀光休憩或海洋研究等其他產業發展者，得依漁港法劃設專區保留部分碼頭供漁業作業使用外，或劃出漁港範圍，交由其目的事業主管機關管理使用。 (4)對於維護現有漁港功能，在保護漁船及民眾生命財產安全之前提下，需兼顧符合近自然工法之防護對策原則，並加強漁港及鄰近設施污染防治。 (5)因應氣候變遷海平面上升，考量減緩、調適及後撤原則，檢討調整漁港防災相關措施。 (6)對於公告廢止之漁港，得獎勵各在地團體透過減量、復育及環境整理等策略進行環境生態復育及景觀改善，逐步回復海岸生機與景觀。 (7)對於現有漁港功能不彰擬予轉型時，應兼顧漁民權益。	
新建海堤	一般性海堤	除因應災害必須外，原則上不再新建。	
	事業性海堤	電廠	詳實辦理相關發電計畫可行性研究及環境影響說明書
		商港	維持各港口營運需求及安全考量之前提下，納入「回復海岸自然風貌，維持自然海岸比例不再降低」之海岸永續發展基本理念，並配合永續海岸行動策略，合理利用海岸資源，尊重生態環境承載量。
		其他	詳實辦理相關發電計畫可行性研究及環境影響說明書 在維持各港口營運需求及安全考量前提下，納入「回復海岸自然

開發類別	行為	原則內容	
			風貌，維持自然海岸比例不再降低」之海岸永續發展基本理念，並配合永續海岸行動策略，合理利用海岸資源，尊重生態環境承載量。
既有海堤	一般性海堤	A. 現有海岸防護設施無保護標的且景觀不良者，經檢討無安全顧慮下，經取得各界共識後予以拆除。 B. 現有海岸防護設施明顯有過度保護造成景觀不良者，若經檢討尚有改善空間，改善方案經取得各界共識後予以辦理改善，改善策略如下： a.海岸防護設施改善工法，宜積極選用引用適合之生態工法、新科技工法或柔性工法以復育海岸環境。 b.海岸防護設施改善措施，宜考量布設離岸消波設施消減波浪能量、改善堤坡面減少波浪溯升等以降低海堤高度及海堤區域環境營造等綜合措施改善海岸環境景觀。 c.結合社區營造辦理海堤區域環境營造及海岸生態復育等事項，以提供居民親水空間。 C 因應氣候變遷辦理既有海堤功能檢討，強化既有海堤禦潮防浪功能。	
	事業性海堤	電廠	持續對已開發之海岸工程建設進行監測，俾將開發計畫對環境影響降至最低。
		商港	在維持各港口營運需求及安全考量前提下，納入「回復海岸自然風貌，維持自然海岸比例不再降低」之海岸永續發展基本理念，並配合永續海岸行動策略，合理利用海岸資源，尊重生態環境承載量。
		其他	持續對已開發之海岸工程建設進行監測，俾將開發計畫對環境影響降至最低。 在維持各港口營運需求及安全考量前提下，納入「回復海岸自然風貌，維持自然海岸比例不再降低」之海岸永續發展基本理念，並配合永續海岸行動策略，合理利用海岸資源，尊重生態環境承載量。 A. 現有海岸防護設施無保護標的且景觀不良者，經檢討無安全顧慮下，經取得各界共識後予以拆除。 B. 現有海岸防護設施明顯有過度保護造成景觀不良者，若經檢討尚有改善空間，改善方案經取得各界共識後予以辦理改善，其改善策略如下： a.海岸防護設施改善工法，宜積極選用引用適合之生態工法、新科技工法或柔性工法以復育海岸環境。 b.海岸防護設施改善措施，宜考量布設離岸消波設施消減波浪

開發類別	行為	原則內容	
			能 量、改善堤坡面減少波浪溯升等以降低海堤高度及海堤區域環境營造等綜合措施改善海岸環境景觀。 c.結合社區營造辦理海堤區域環境營造及海岸生態復育等事項，以提供居民親水空間。 C.辦理既有海堤功能檢討，強化既有海堤禦潮防浪功能。

資料來源：整體海岸管理計畫草案，本計畫彙整

（3） 土地利用原則

特定區位	原則內容
通用原則	(一) 海岸地區以維持生態自然景觀、保護自然與文化資產為優先，並規範人為活動及土地使用行為，以維護海岸地區環境之完整性，確保自然海岸零損失，維繫海岸自然動態之平衡，以恢復自然海岸為目標。 (二) 需使用自然海岸或填海造地時，應以最小需用為原則。開發利用需同時考量毗鄰地區之衝擊與發展，對海岸生態環境造成衝擊者，應於開發區內或鄰近區位，採取彌補或復育之有效措施。 (三) 因應氣候變遷與海岸災害風險，應透過工程與非工程調適措施，避免海平面上升及極端氣候之衝擊。 (四) 爲保存原住民族傳統智慧，保護濱海陸地傳統聚落紋理、文化遺址及慶典儀式等活動空間，應保障原住民族土地之原有使用權利，以永續利用資源與保存人文資產。 (五) 應避免設置環境廢棄物排放或處理設施，若無法避免時，應提經主管機關審查同意後始得為之，以維護海岸環境品質。
保護區/防護區	應符合海岸保護計畫、海岸防護計畫管制事項。
潮間帶	潮間帶為水陸交互影響的環境敏感地區，生態資源豐富，且為落實本法自然海岸零損失目標之關鍵區域，應以避免施設人工設施為原則。如因區位無替代性，須使用潮間帶，則開發及利用行為應實施衝擊減輕、異地補償或生態補償等措施，以降低對潮間帶生態環境之衝擊。
第一條濱海道路向海陸域	應維護海岸地區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，若無法避免時，除將影響減至最低外，需研擬補償機制或替代措施，提經主管機關審查同意後始得為之。
重要海岸景觀區	維持原有景觀特色、確保行車視野的穿透性為原則，其開發建築應集中規劃避免帶狀發展，並符合都市設計準則管制事項。
自然海岸	應以最小需用為原則。開發利用需同時考量毗鄰地區之衝擊與發展，對海岸生態環境造成衝擊者，應於開發區內或鄰近區位，採取彌補或復育之有效措施。

資料來源：整體海岸管理計畫草案，本計畫彙整

(三)配合整體海岸計畫公告施行，審查規則第二條修正建議

「審查規則」第二條第一項第二款，「**整體海岸管理計畫公告實施前**，與本法第七條第一款至第八款所定海岸地區之規劃管理原則相容」之條文內容，配合 105 年 2 月 8 日「整體海岸管理計畫」公告實施後，建議應予廢除。

(四)一定規模、使用性質之門檻規定

整理海岸地區產業利用行為之一定規模與使用性質（詳參下表 5-11）綜理比較後發現，目前針對面積與長度之一定規模**門檻與一般環評認定開發利用之門檻標準大致相符**，惟針對重要海岸景觀區建築設施高度訂定了 10.5 公尺的高度基準。考量評估執行可行性，10.5 公尺高度應予保留，但如單獨涉及重要海岸景觀區之開發利用行為，如經景觀預先評估影響顯示其設施高度或所在位置均無涉於原特定區位劃設保護目標，則可予以排除進行許可審議，或採用較簡易之審查機制。

期末階段將依照依海型產業之空間分析成果，進一步檢視現有規模與使用性質之規定是否有修正必要。

表 5-11 海域/海岸土地利用及活動行為與現行規範規模門檻對照表

產業分類	類型	海域/海岸土地利用及活動行為項目	可能區位分布			現行規範規模門檻		
			近岸海域	潮間帶	濱海陸地	自然保護區	一般保護區	其他環評標準
海洋資源	生物資源利用	漁業設施設置		V	V	—	—	—
		林地森林開發			V	500M^2	1 ha	—
		魚塭魚池	V	V	V	0	25 ha	—
		牧地畜牧場			V	0	1 ha	—
依海型科技	非生物資源利用	潮汐發電	V			—	—	—
		風力發電離岸系統設置			V	—	—	—
		海洋溫差、波浪及海流發電	V			—	—	—
		土石採取、採礦探礦	V		V	0	1 ha	—
		深層海水資源利用	V				1 ha	—
		其他海洋科學研究活動	V	V	V	—	—	—
觀光休閒	海洋觀光遊憩類型	農林漁牧設置使用場所	V	V	V	0	10 ha	—
		遊樂區、風景區、觀光飯店或旅館等休閒設施	V	V	V	0	1 ha	—
		高爾夫球場、運動場地			V	0	5 ha	—
交通運輸	港口航運	碼頭、港灣	V	V	V	0	1 ha	—
海洋工程	工程相關	管道管線設置	V	V	V	—	—	50 km
		跨海橋梁設置	V	V	V	—	—	—
		供水抽水引水工程	V	V	V	0	1 ha	—
		防洪排水工程		V	V	500M^2	—	—

（續上表）

產業分類	類型	海域海岸土地利用及活動行為	可能區位分布			現行規範針對規模門檻規定		
			近岸海域	潮間帶	濱海陸地	自然保護區	一般保護區	其他環評標準
海岸工程	工程相關	蓄水工程			V	—	100 ha	—
		超高壓變電所興建或擴辦			V	—	—	0
		儲庫貯存槽設置			V	—	1 ha	—
		液化天然氣接收站(港)			V	—	—	0
		氣象雷達站興建擴辦			V	—	1 ha	—
		人工島嶼興建或擴辦	V	V	V	—	—	0 ha
		纜車之興建或擴辦			V	—	—	0 ha
環境保護	環境廢棄物排放或處理	排洩、海洋棄置	V	V	V	—	—	—
		環境保護工程及放射性廢棄物貯存或處理			V	0	1 ha	—
其他	軍事及救災使用	軍事設施、國防工程或設施或其他軍事相關	V	V	V	—	10 ha	—
	重大開發	核能及其他能源開發	V	V	V	0	0	0
		工廠及園區	V	V	V	0	1 ha	1 ha
		道路			V	0	2.5 km	—
		鐵路及大眾運輸系統			V	0	1 km、5 ha	—
		機場			V	0	—	5 ha
		文教建設			V	500M^2	5 ha	—
		醫療建設			V	0	1 ha	—
		住宅社區、商業區及新市鎮			V	0	1 ha	—
		整建維護都市更新			V	0	20 ha	—
		辦公、商業或綜合性大樓，屬高樓建築			V	—	—	樓層 20 層或高度 70 公尺以上
		其他開發及特種建築	V	V	V	依實際狀況檢討原則		

註 1.參考 104 年度『研訂海岸管理法相關子法草案』-海岸特定區位許可等 2 子法」總結報告，2015，再經本研究彙整。

註 2.現行規範針對規模門檻規定，主要依據為臺灣沿海地區自然環境保護計畫及開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準為主

表 5-12 管理辦法一定規模門檻修正建議表

現行條文		現行條文參考依據	修正建議
面積	於濱海陸地範圍內申請或累積利用面積達一公頃	依現行環評認定標準一般性開發利用之門檻多以 1 公頃為基準	1.建議增列以下：與鄰近開發建設相距未超過ＯＯＯ公尺者，亦須合併納入計算(避免造成故意規避之現象產生) 2.本計畫應同步檢討門檻以下之面積所可能衍生之缺漏
	於近岸海域範圍內申請或累積利用面積達五公頃	依現行環評認定標準一般性開發利用之門檻多以 5 公頃為基準	1.建議增列以下：與鄰近開發建設相距未超過ＯＯＯ公尺者，亦須合併納入計算(避免造成故意規避之現象產生) 2.本計畫應同步檢討門檻以下之面積所可能衍生之缺漏
長度	於濱海陸地範圍內申請或累積利用長度達一公里	長度門檻主要針對線狀管線設施工程(如電纜或排抽水管路)予以規範，環評認定標準一般性開發利用之門檻多以 1 公里為界	1.建議增列以下：與鄰近開發建設相距未超過ＯＯＯ公尺者，亦須合併納入計算(避免造成故意規避之現象產生) 2 本計畫應同步檢討門檻以下之長度所可能衍生之缺漏
	於近岸海域範圍內申請或累積利用長度達五公里	參考海岸管理法近岸海域範圍及現行台東海洋深層水抽取管線長度近 5 公里深之案例經驗設定之	1.建議增列以下：與鄰近開發建設相距未超過ＯＯＯ公尺者，亦須合併納入計算(避免造成故意規避之現象產生) 2 本計畫應同步檢討門檻以下之長度所可能衍生之缺漏
高度	於重要海岸景觀區範圍內申請建築或設置設施高度超過十點五公尺	依循「實施區域計畫地區建築管理辦法」及「墾丁國家公園保護利用管制辦法」	本計畫將依重要海岸景觀區 之周邊開發類型進行模擬，並以視域景觀分析方法進行操作，最終訂定相對適宜之高度限制規範
樓地板面積	建築物總樓地板申請或累積利用面積達二千平方公尺	針對建築量體規模參考前揭濱海陸地用地面積門檻及都市計畫法臺灣省施行細則有關使用分區規定中平面使用停車場容積率上限 20%，推算容積總樓地板面積為 2000M^2 規定之	建議取相對中間值修改為 1000M^2(參考都市計畫法臺灣省施行細則第 27 條 13 項保護區於原有合法建物拆除後之新建改建營建…其樓地板面積不得超過 495M^2…)(參考實施區域計畫地區建築管理辦法第五條建造自用農舍者，總樓地板面積不得超過 495M^2)

資料來源：本計畫整理

(五)申請許可案件涉 2 以上之特定區位，且其中之一屬「第 1 階段海岸保護區」者，是否需申請特定區位許可之探討

依照「一級海岸保護區以外特定區位利用管理辦法（以下稱本辦法）」第八條，依其他法律規定納入保護而免擬海岸保護計畫之地區，且屬各該保護區之目的事業計畫所定措施免申請特定區位許可。依此非屬該保護區目的事業計畫所定措施者，需申請特定區位許可。

而依照本法第十三條第二項，與本規則第三條第一項第三款規定，針對依其他法律規定納入保護而免訂定海岸保護計畫之地區，其審議許可條件為徵得海岸保護區目的事業主管機關同意。

然如申請許可案件涉 2 以上之特定區位，需要分別取得不同目的事業主管機關，以及中央主管機關之同意，產生行政程序冗長與複雜之情形。為簡化審查程序與行政能量之消耗，當申請許可案件涉 2 以上之特定區位，且其中之一屬「第 1 階段海岸保護區」，僅需徵得海岸保護區目的事業主關機關同意之情形，為簡化相關審查與行政程序，應可參酌申請案件涉及不同特定區位，以及各特定區位間保護標的之關連性，檢討是否需依本法第 25 條申請特定區位許可。

未來可能出現涉及 2 種以上之特定區位申請許可案件，且其中之一屬「第一階段海岸保護區」者之可能樣態包含如下（詳參表 5-13）：

- 屬一級海岸保護區，且其保護標的與其他「特定區位」高度相關者；
- 屬一級海岸保護區，且其保護標的與其他「特定區位」無直接關聯者；
- 屬二級海岸保護區，且其保護標的與其他「特定區位」高度相關者；
- 屬二級海岸保護區，且其保護標的與其他「特定區位」無直接關聯者；
- 涉 2 以上第 1 階段海岸保護區者。

依前述， 1.依其他法律規定納入保護之地區，應能符合整體海岸管理計畫基本管理原則。 2.第一階段各級海岸保護區之許可，均需先取得海岸保護區目的事業主管機關同意。 3.由於各保護區目的事業主管僅針對其主管保護區之相容使用進行認定與同意；而所謂保護標的是否相關，仍須由中央主管機關進行統合認定。

1. 申請許可案件涉 2 以上之特定區位，且其中之一屬「第 1 階段海岸保護區」之審議處理建議

考量本法精神，需求系統性考量整體海岸環境及其影響，針對涉及 2 種以上不同特定區位各種樣態申請案件之審議，建議處理原則如下：

(1) 申請許可案件涉及 2 種以上一級海岸保護區，應分別取得海岸保護區目的事業主管機關之許可，再送中央主管機關逕予核可，或視個案特性，送許可審議。

(2) 涉及 2 種以上之特定區位申請許可案件，且其中之一屬「一級海岸保護區」，取得海岸保護區目的事業主管機關之許可，再送中央主管機關逕予核可，或視個案特性，送許可審議。

(3) 涉及 2 種以上之特定區位申請許可案件，且其中之一屬「二級海岸保護區」，取得目的事業主管機關之許可，再送中央主管機關逕予核可，或視個案特性，送許可審議。

另為簡化各目的事業主管機關許可同意與中央主管機關核可流程，建議涉及 2 種以上第一階段海岸保護區，可依以下方式辦理：

(1) 一級海岸保護區（A 保護區）與一級海岸保護區（B 保護區）：A 保護區與 B 保護區部分重疊，兩區皆為一級海岸保護區，若 A 保護區面積較大，建議以 A 保護區之主管機關為主機關，負責辦理目的事業主管機關之許可審查會議，並統籌協調重疊區域之保護區管理事宜。其他較小保護區主管機關與中央主管機關應聯席參與審查會議。

(2) 一級海岸保護區（A 保護區）與二級海岸保護區（B 保護區）：A 保護區與 B 保護區部分重疊，若 A 保護區屬一級海岸保護區，建議以 A 保護區之主管機關為主機關，負責辦理目的事業主管機關之審查會議，並統籌協調重疊區域之保護區管理事宜。其他保護區主管機關與中央主管機關應聯席參與審查會議，表達意見。

(3) 二級海岸保護區（A 保護區）與二級海岸保護區（B 保護區）：A 保護區與 B 保護區部分重疊，兩區皆為二級海岸保護區，若 A 保

護區面積較大，則建議以 A 保護區之主管機關為主機關，負責辦理目的事業主管機關之審查會議，並統籌協調重疊區域之保護區管理事宜。其他較小保護區主管機關與中央主管機關應聯席參與審查會議，表達意見。

2. 舉例說明

依上揭原則，模擬未來開發案件涉及景觀遊憩與生物多樣性資源有關之特定區位，與各類第一階段海岸保護區之審議流程：

(1) 當一開發案涉及保護標的高度關連之特別景觀區（一級海岸保護區）與重要海岸景觀區（特定區位）時，應先取得國家公園之許可，再由內政部予以逕行核可，並於海審會進行報告交付決議。針對特殊個案情形，內政部若對開發個案之許可有疑義時，則交付海審會進行討論與裁決。

(2) 當一開發案涉及保護標的無直接關連之特別景觀區（一級海岸保護區）與防護區（特定區位）時，應先取得國家公園之許可，再由內政部考量是否逕行核可，於海審會進行報告交付決議。或針對特殊個案情形，交付海審會進行討論與裁決。

(3) 當一開發案涉及保護標的高度關連之沿海一般保護區（二級海岸保護區）與潮間帶（特定區位）時，應先取得目的事業主管機關之許可，再由內政部考量是否逕行核可，於海審會進行報告交付決議。或針對特殊個案情形，交付海審會進行討論與裁決。

(4) 當一開發案涉及保護標的無直接關連特之一般管制區（二級海岸保護區）與潮間帶（特定區位）時，應先取得國家公園之許可，再由內政部考量是否逕行核可，於海審會進行報告交付決議。或針對特殊個案情形，交付海審會進行討論與裁決。

(5) 當一開發案涉及特別景觀區與森林區（一級海岸保護區）時，假設特別景觀區之範圍較大，則由國家公園辦理保護區開發利用之審查，林務局與內政部應聯席參與會議，表達相關意見。針對一般情形，取得國家公園及林務局之同意者，內政部可逕予核可，並於海審會進行報告交付決議。針對特殊個案情形，內政部若對開發個案之許可有疑義時，則交付海審會進行討論與裁決。

(6) 當一開發案涉及特別景觀區（一級海岸保護區）與文化景觀（二級海岸保護區）時，建議由國家公園辦理保護區開發利用之審查，文化局與內政部聯席參與會議，表達相關意見。針對一般情形，取得國家公園以及文化局許可者，內政部可逕予核可，並於海審會進行報告交付決議。針對特殊個案情形，內政部若對開發個案之許可有疑義時，則交付海審會進行討論與裁決。

(7) 當一開發案涉及遊憩區（二級海岸保護區）與文化景觀（二級海岸保護區）時，假設文化景觀之範圍較大，建議由文化局辦理保護區開發利用之審查，國家公園與內政部聯席參與會議，表達相關意見。針對一般情形，取得國家公園以及文化局許可者，內政部可逕予核可，並於海審會進行報告交付決議。針對特殊個案情形，內政部若對開發個案之許可有疑義時，則交付海審會進行討論與裁決。

表 5-13 海岸保護區與特定區位保護標的關連性分析表

級別	特定區位	近岸海域	潮間帶	最接近海岸第一條濱海道路向海陸域地區	自然海岸	重要海岸景觀區	防護區	水產動植物繁殖保育區	人工魚礁區與保護礁區及禁漁區	沿海自然保護區	沿海一般保護區	生態保護區	野生動物保護區	野生動物重要棲息環境	自然保留區	自然保護區	國有林事業區	大專院校實驗林地	林業試驗林地	特別景觀區	一般管制區	遊憩區	森林區	古蹟	考古遺址	重要聚落	文化景觀	歷史建築	聚落	史蹟保存區	水下文化資產保護區	地質敏感區（地質遺跡）	地下水補注區
第一級	水產動植物繁殖保育區	+	+	–	+	–	–	／	+	+	+	+	+	+	+	+	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
第二級	人工魚礁區與保護礁區及禁漁區	+	+	–	+	–	–	+	／	+	+	+	+	+	+	+	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
第一級	沿海自然保護區	+	+	–	+	–	–	+	+	／	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	–	–	+	–	–	–	–	–	–	–	–	–
第二級	沿海一般保護區	+	+	–	+	–	–	+	+	+	／	+	+	+	+	+	+	+	+	–	+	+	+	+	+	–	–	–	–	–	–	–	–
第一級	生態保護區（含海域生態保護區）	+	+	–	+	+	–	+	+	+	+	／	+	+	+	+	+	+	+	+	–	–	+	–	–	–	–	–	–	–	–	–	+
第一級	野生動物保護區	+	+	–	+	+	–	+	+	+	+	+	／	+	+	+	+	+	+	+	–	–	+	–	–	–	–	–	–	–	–	–	+
第一級	野生動物重要棲息環境	+	+	–	+	+	–	+	+	+	+	+	+	／	+	+	+	+	+	+	–	–	+	–	–	–	–	–	–	–	–	–	+
第一級	自然保留區	+	+	–	+	+	–	+	+	+	+	+	+	+	／	+	+	+	+	+	–	–	+	–	–	–	–	–	–	–	–	–	+
第一級	自然保護區	+	+	–	+	+	–	+	+	+	+	+	+	+	+	／	+	+	+	+	–	–	+	–	–	–	–	–	–	–	–	–	+
第一級	國有林事業區	+	+	–	+	+	–	+	+	+	+	+	+	+	+	+	／	+	+	+	–	–	+	–	–	–	–	–	–	–	–	–	+
第一級	大專院校實驗林地	+	+	–	+	+	–	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	／	+	+	–	–	+	–	–	–	–	–	–	–	–	–	+
第一級	林業試驗林地	+	+	–	+	+	–	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	／	+	–	–	+	–	–	–	–	–	–	–	–	–	+
第一級	特別景觀區（含海域特別景觀區）	+	+	–	+	+	–	–	–	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	／	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	–
第二級	一般管制區（含海域一般管制區）、	+	+	–	+	+	–	±	±	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	／	+	+	–	–	–	–	–	+	–	–	–	+
第二級	遊憩區（含海域遊憩區）	+	+	–	+	+	–	±	±	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	／	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
第一級	森林區	–	–	–	+	+	–	–	–	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	／	+	+	+	+	+	+	+	+	–	–

級別	特定區位	近岸海域	潮間帶	最接近海岸第一條濱海道路向海陸域地區	自然海岸	重要海岸景觀區	防護區	水產動植物繁殖保育區	人工魚礁區與保護礁區及禁漁區	沿海自然保護區	沿海一般保護區	生態保護區	野生動物保護區	野生動物重要棲息環境	自然保留區	自然保護區	國有林事業區	大專院校實驗林地	林業試驗林地	特別景觀區	一般管制區	遊憩區	森林區	古蹟	考古遺址	重要聚落	文化景觀	歷史建築	聚落	史蹟保存區	水下文化資產保護區	地質敏感區（地質遺跡）	地下水補注區
第一級	古蹟	_	_	_	_	+	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	／	+	+	+	+	+	+	+	_	_
第一級	考古遺址	_	_	_	_	+	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	+	／	+	+	+	+	+	+	_	_
第一級	重要聚落	_	_	_	_	+	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	+	_	_	+	+	／	+	+	+	+	+	_	_
第二級	文化景觀	_	_	_	_	+	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	+	_	_	+	+	+	／	+	+	+	+	_	_
第二級	歷史建築	_	_	_	_	+	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	+	_	_	+	+	+	+	／	+	+	+	_	_
第二級	聚落	_	_	_	_	+	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	+	_	_	+	+	+	+	+	／	+	+	_	_
第一級	史蹟保存區（含海域史蹟保存區）	_	_	_	_	+	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	+	+	+	+	+	+	／	+	_	_
第一級	水下文化資產保護區	_	_	_	_	+	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	+	+	+	+	+	+	+	／	_	_
第一級	地質敏感區（地質遺跡）	_	_	_	_	+	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	+	+	+	+	+	+	+	+	／	_
第二級	地下水補注區	_	_	_	+	_	+	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	_	+	_	_	_	_	_	_	_	_	_	／

資料來源：本計畫整理，_（低度相關）／（相同）+（高度相關）

(六)小結—審議機制之修法檢討建議

■ 管理辦法

1. 避免化整為零之規避手法，並整合考量海岸環境之累積衝擊影響，於管理辦法第三條，增列納入區域範圍內，相同類型資源或相同類型開發案件之累積利用面積或長度之一定規模認定基準之規定。
2. 參酌依海型產業分析成果，檢討調整管理辦法第三條之門檻修正建議。
3. 彙整常見之海岸利用管理說明書圖格式內容缺失，製作海岸利用管理說明書之書圖製作指南，提供申請人規劃擬撰說明書之參考。

■ 審查規則

1. 配合審議作業需要，依據各特定區位訂定「特定區位開發審議作業規範」與相關「評估技術規範」，並於審查規則第二條第一項第一款，增加作為許可條件之一。針對重要海岸景觀區，應要求申請案件增加開發行為之景觀資源、景觀特質、與視域景觀調查與衝擊影響與分析，與符合都市設計準則之說明。
2. 配合整體海岸管理計畫公告實施，刪除審查規則第二條第一項第二款條文。
3. 配合審議作業需要，依據各特定區位之特質，分別檢討討論第四、五、六條之許可條件規定。
4. 針對僅涉及「重要海岸景觀區」，或是涉二以上特定區位，且其中之一屬於第一階段海岸保護區之開發申請案，訂定較為簡易之審議機制。
5. 針對「重要海岸景觀區」，研議訂定「景觀預先評估影響機制」。

■ 整體海岸管理計畫

1. 修訂都市設計準則內容，並推動制訂全國海岸地區景觀特質分區指導文件，作為各區都市設計準則修訂之參準。
2. 針對各特定區位，整合政府有關政策資源，推動潮間帶與自然海岸生態環境、公共通行廊帶與景觀風貌，軟硬體之保護復育與推動輔導工作。

三、後續工作說明

(一) 期末階段將繼續完成依海型產業之討論，據以提出管理辦法或審查規則之檢討建議。

(二) 研提有關法令或計畫之修正草案文字內容。

(三) 探討內政部辦理特定區位與土地使用變更申請案件審議事項之區隔離清及銜接介面檢討。

(四) 針對其他特定區位之劃定，以及相關法令之內容，持續辦理座談會，進行檢討。

(五) 針對具共識性之指標開發案件，進行對海岸管理正面、負面影響之內容整理與說明。

附錄一、海岸範圍使用現況分析

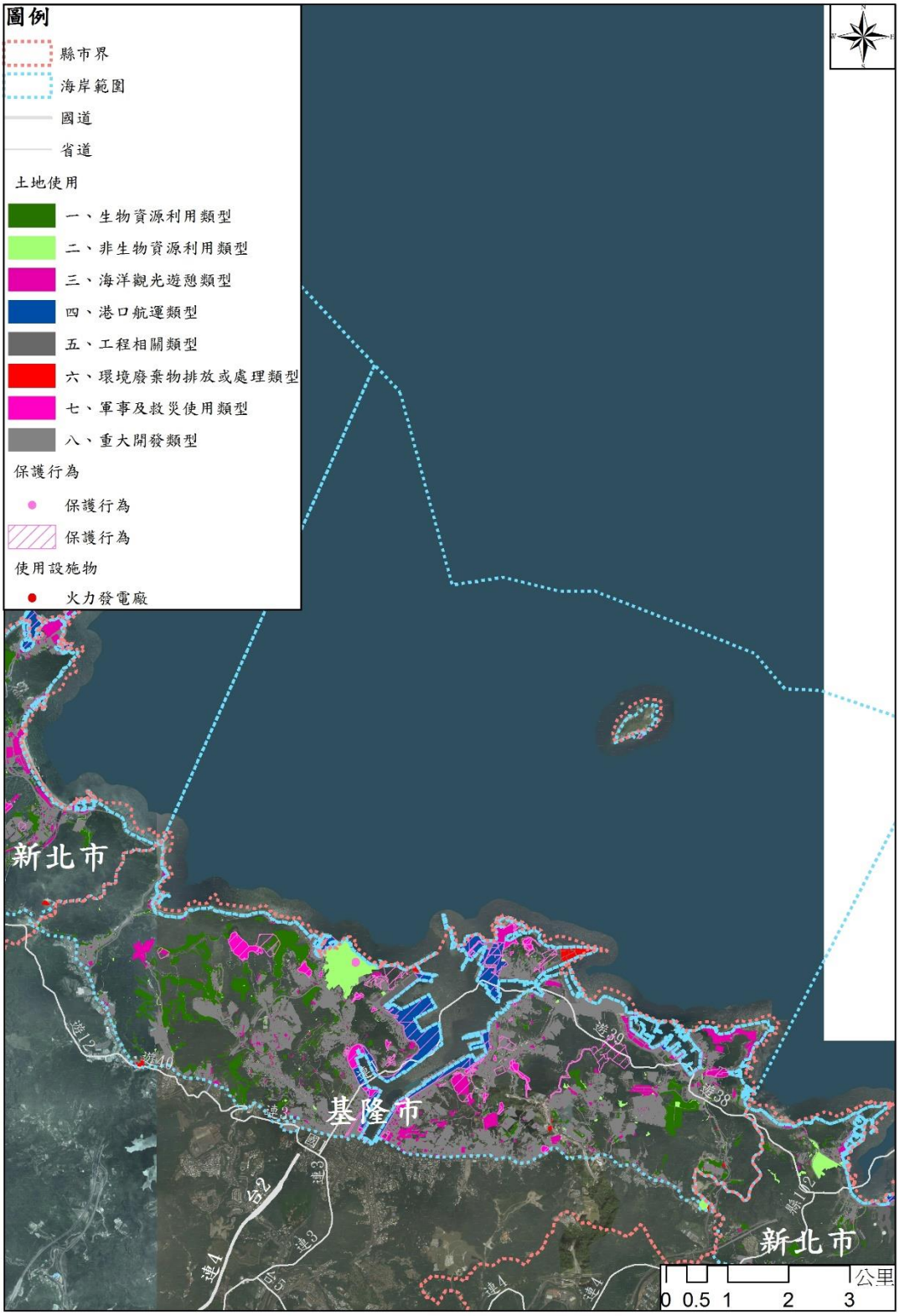
本計畫中以各縣市海岸範圍為空間單元，進行土地利用、活動、設施、保護與獨佔使用行為之分析，各縣市主要分別針對濱海陸地與近岸海域中各種使用現況之數量與空間分佈進行探討。

一、 基隆市

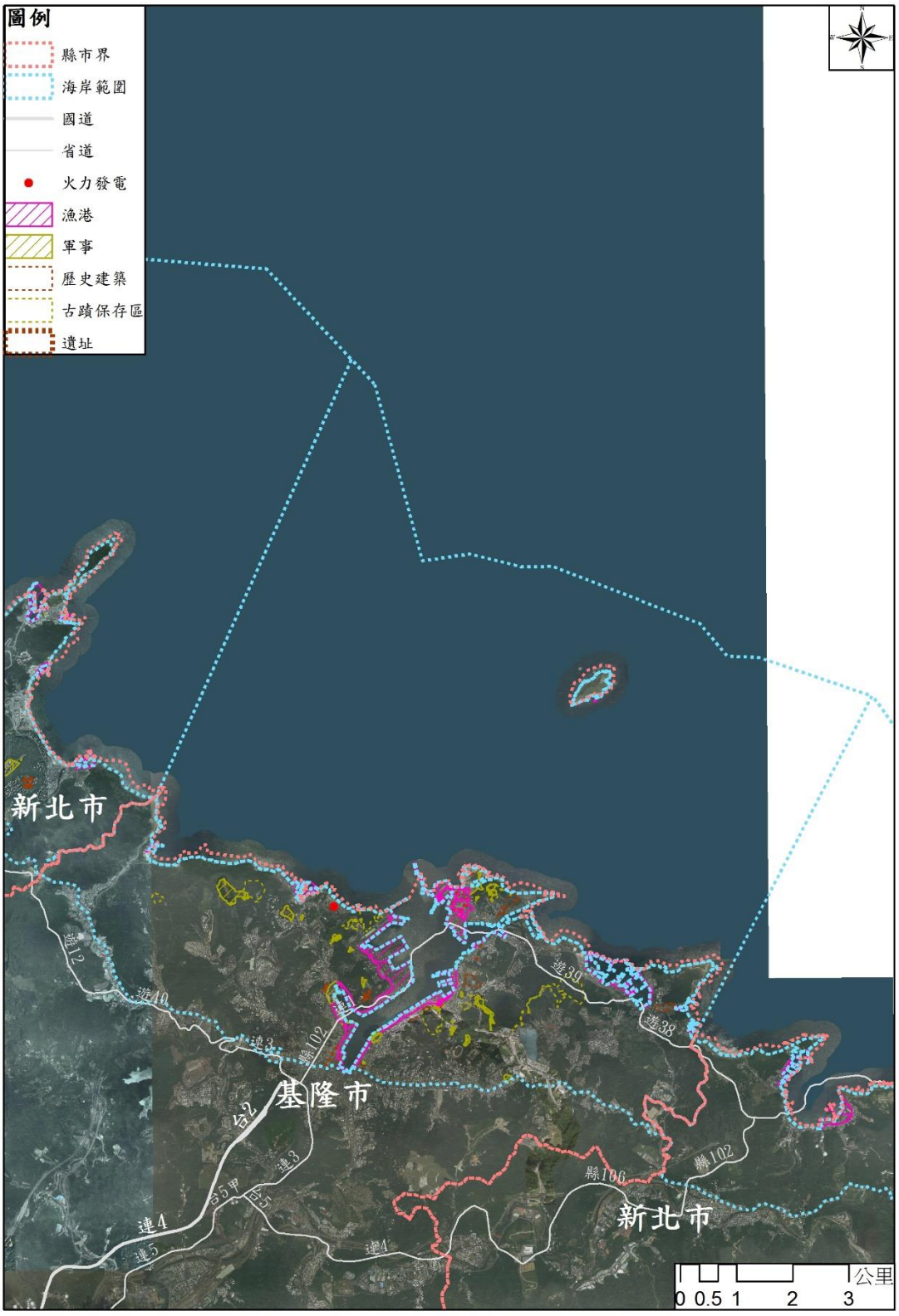
(一)陸域

基隆市之濱海陸地面積約有 3,000 公頃，海岸線長度約為 18 公里。由於地形因素與發展腹地有限的條件，基隆市的城鄉發展多集中在濱海陸地中。目前，濱海陸地中約有 25%的面積為各種城鄉開發的土地（住宅開發約佔 11.86%、道路開發約佔 7.52%），再加上 5%的港口與 2%的軍事使用類型、1%的環境廢棄物處理土地、2%的工程類型使用，成為聚集於基隆濱海陸地主要的城鄉發展型態。相較於西部縣市濱海陸地生物資源條件之土地使用比例來看，基隆市零星的稻作與旱作分佈未有突出的優勢。特別的是，基隆市海洋觀光遊憩類型的土地利用佔了 4%的比例，搭配 5%的商港與 1%的商業使用土地，成為基隆市未來海洋觀光產業發展的重要條件之一。

1. 生物資源利用類型：生物資源利用類型，於基隆市濱海陸地西部地區整體較為密集，於濱海陸地中部、東部地區則較分散；約佔濱海陸地之面積比例 7%；其中比例最高為旱作，3.61%，主要分布於濱海陸地西部地區較靠近內陸地區；其次是果樹，2.81%，主要分布於濱海陸地西部地區，較靠近近岸海域。
2. 非生物資源利用類型：零星分布於基隆市濱海陸地東部及西部地區；約佔濱海陸地之面積比例 2%；其中比例最高為電力，1.53%，零散分布於濱海陸地西部地區。
3. 海洋觀光遊憩類型：較集中分布於基隆市濱海陸地範圍中部地區；約佔濱海陸地面積比例 4%；其中比例最高為公園綠地廣場，1.81%，較多分布於濱海陸地中部地區及東部地區。
4. 港口航運類型：較集中分布於基隆市濱海陸地範圍中部地區偏陸域地區；約佔濱海陸地面積比例 5%；其中比例最高為商港，4.01%，主要分布於濱海陸地中部地區。
5. 工程相關類型：較集中分布於基隆市濱海陸地範圍中部地區偏陸域地區；約佔濱海陸地面積比例 2%；其中比例最高為工業使用之倉儲，1.1%，主要較集中分布於濱海陸地中部地區商港之西側地區。
6. 環境廢棄物排放或處理類型：極為零碎分布於基隆市濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 1%，為八大類型所占面積比例最少；其中僅有環保設施，0.43%，零散分布於濱海陸地。
7. 軍事及救災使用類型：極為零碎分布於基隆市濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 2 %；其中僅有軍事用地，1.33%，零散分布於濱海陸地。
8. 重大開發類型：密及分布於基隆市濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 25%，為八大類型所占面積比例最多；其中比例最高為住宅，11.86%，主要較集中分布於濱海陸地中部地區並向東西側延伸；其次是道路，7.52%，主要較集中分布於濱海陸地中部地區並向東西側延伸 。



附圖 1- 1 基隆市濱海陸地土地使用及保護行為與設施分佈圖



附圖 1- 2 基隆市濱海陸地保護行為分佈圖

附表 1- 1 土地使用與使用設施物及既有海域區區位許可範圍面積與比例表-基隆市

土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)
一、生物資源利用類型	195.06	6.48%	商港	120.86	4.01%	道路	226.32	7.52%
廢耕地	1.32	0.04%	專用港	0.30	0.01%	鐵路	7.16	0.24%
旱作	108.77	3.61%	漁港	19.11	0.63%	機場	0.01	0.00%
果樹	84.52	2.81%	五、工程相關類型	57.32	1.90%	基隆市濱海陸地範圍	3,010.88	43.95%
畜禽舍	0.45	0.01%	倉儲(工業)	33.27	1.10%	既有海域區區位許可類型	面積(公頃)	比例(%)
二、非生物資源利用類型	54.49	1.81%	堤防	22.05	0.73%	(一)漁業資源使用		
其他蓄水池	4.26	0.14%	自來水	1.47	0.05%	漁業權範圍	6,153.48	84.15%
土石相關設施	1.90	0.06%	其他港口相關設施	0.00	0.00%	(四)港埠航運		
溝渠	2.12	0.07%	氣象	0.02	0.00%	港區範圍	2,091.67	28.60%
電力	46.21	1.53%	瓦斯	0.50	0.02%	(五)工程相關使用		
三、海洋觀光遊憩類型	103.33	3.43%	六、環境廢棄物排放或處理類型	13.02	0.43%	海堤區域範圍	8.51	0.12%
一般文化設施	3.54	0.12%	環保設施	13.02	0.43%	基隆市近岸海域範圍	7,312.32	
法定文化資產	3.16	0.10%	七、軍事及救災使用類型	40.16	1.33%			
公園綠地廣場	54.60	1.81%	軍事用地	40.16	1.33%			
其他文化設施	4.79	0.16%	八、重大開發類型	719.61	23.90%			
服務業	18.00	0.60%	住宅	357.22	11.86%			
倉儲設施	2.27	0.08%	商業	4.91	0.16%			
遊樂場所	7.39	0.25%	工業	23.20	0.77%			
體育場所	9.57	0.32%	學校	91.49	3.04%			
四、港口航運類型	140.27	4.66%	醫療保健	9.30	0.31%			

(二) 海域

目前基隆市近岸海域面積約 7,500 公頃，目前近岸海域既有區位的許可範圍包括：漁業權範圍、港區範圍，以及海堤區域範圍。

1. 漁業權範圍：漁業權範圍幾乎涵蓋基隆市近岸海域之範圍；約佔基隆市近岸海域面積 85%，為基隆區漁會專用漁業權範圍。

2. 港區範圍：港區範圍大部分集中中部及東部地區之近岸海域；約佔基隆市近岸海域面積 30%，其中，面積前三大的港區範圍，分別為：深澳港區、基隆港港區範圍、八斗子漁港。

3. 海堤區域範圍：海堤區域範圍有一處，位於西之近岸海域，；約佔基隆市近岸海域面積 1%。

(三) 主要議題

議題一：港口航運類型影響周邊環境

說明：基隆市之產業主要依靠港口航運為生，由於地形因素，與發展腹地有限的條件，以及港區腹地狹小，造成港區與城鄉發展地區未有足夠空間建立緩衝帶，對周邊地區形成噪音污染，及因船舶排放之黑煙等空氣污染。

議題二：協和火力發電廠之排放影響周邊土地使用

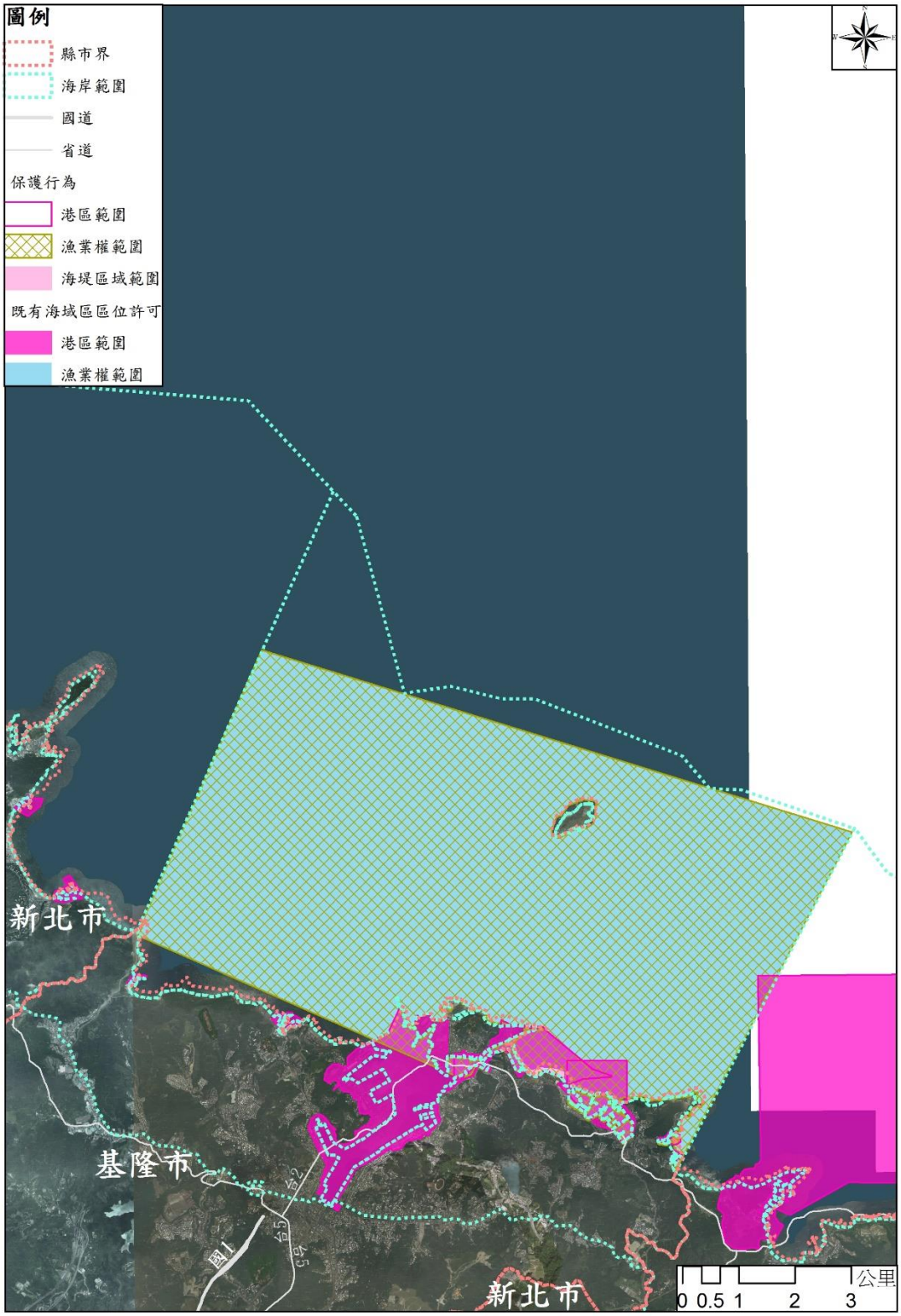
說明：協和火力發電廠周邊有許多土地使用類型，因火力發電廠所排放之粉塵等廢氣，造成對 1)生物資源利用類型(旱作、畜牧業)，導致周邊土地之農作物枯萎甚至死亡；2)海洋觀光遊憩類型(法定文化資產)，將可能因下雨造成侵蝕、破壞，甚至影響觀光來客量；3)重大開發類型(住宅)，影響周邊居民居住的空氣品質。

議題三：海洋觀光遊憩類型搭配商港及商業土地利用

說明：因基隆市有需多海洋觀光遊憩類型之資源(4%)，加上港區(4%)因近年台北港轉型，基隆的貨運量不如以往，但郵輪的旅客量，卻是逐年增加，以及 1%的商業使用，或許能將基隆市導向海洋觀光遊憩之發展。

議題四：船舶擱淺或沉船事件污染海域、海岸

說明：「晨曦號」因船體船艙破裂嚴重，導致外漏 100 萬頓重油，「瑞興輪」因於基隆大武崙外海發生船難，船上 315.5 頓油料外洩，等漏油事件，嚴重造成海岸及海域之污染及生態衝擊；目前針對此類潛在污染性船隻，已經有以下兩點施行之對策(已開始)，1) 交通部航港局在 2013 年 1 月 1 日起，禁止 5000 載重噸以上非載運重油，以及 600 載重噸以上載運重油之外籍單殼油輪進入我國國際商港、工業港及其錨泊區與離岸設施；2) 國際海事組織規定於 2015 年開始，只有雙殼油船可以在海洋上運行，雙殼油輪，雖有雙殼設計但只能減少漏油量，無法完全不漏油。



附圖 1- 3 基隆市近岸海域既有海域區區位許可範圍及保護行為範圍圖

二、 新北市

(一) 陸域

新北市之濱海陸地面積約有 20,000 公頃，海岸線長度約 144 公里。新北市之濱海陸地大至可分為三個區域，1) 基隆市以東至宜蘭縣，因地形為峽灣海岸，主要以海洋觀光遊憩資源類型為主約佔濱海陸地的 4%；2) 基隆市至淡水河口以東，主要以生物資源類型(旱作 9%，廢耕地 2%)為主，再加上一些海洋觀光遊憩資源類型(4%)；3) 淡水河口以西至桃園縣止，因沙岸地形，主要以及港口航運類型(1%)、環境廢棄物排放或處理類型(1%)為主。新北市濱海陸地範圍內，有許多海洋觀光遊憩資源類型(4%)，為北部地區最多之土地面積，因此將有利於新北市未來發展海洋觀光遊憩資源類型。

1. 生物資源利用類型：於新北市濱海陸地西部地區整體較為密集，於濱海陸地東部地區靠海測較分散；約佔濱海陸地之面積比例 12%，為八大類型所占面積比例最高；其中比例最高為旱作，8.68%，其次是廢耕地，1.17%。

2. 非生物資源利用類型：較密集分布於新北市濱海陸地西北部地區，東北部地區則較為分散；約佔濱海陸地之面積比例 2.5%；其中比例最高為電力，1.66%。

3. 海洋觀光遊憩類型：較及中分布在新北市濱海陸地之西北部地區；約佔濱海陸地面積比例 3.5%；其中比例最高為體育場所，1.85%。

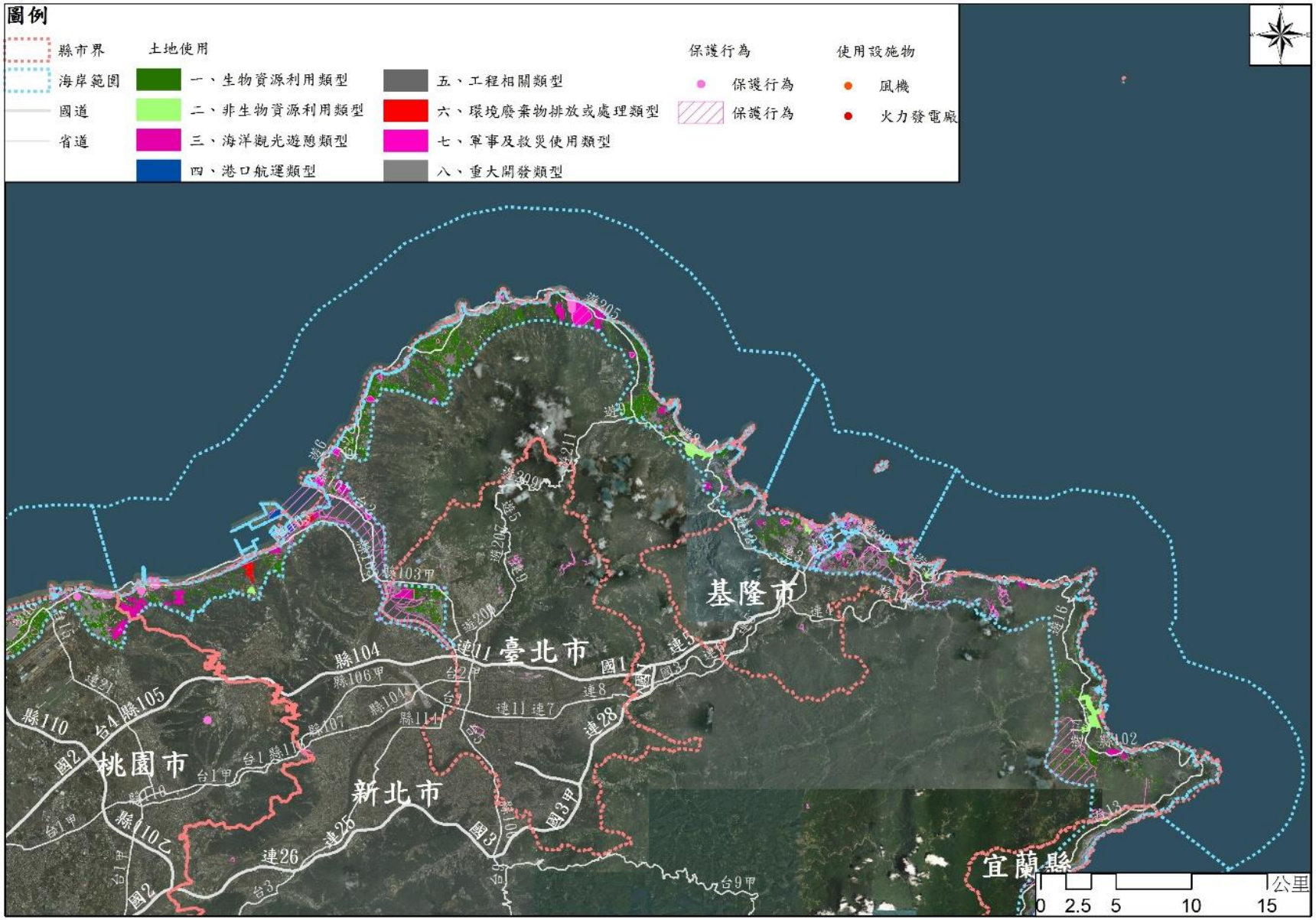
4. 港口航運類型：主要分布於新北市濱海陸地西部及東部地區，；約佔濱海陸地面積比例 1%；其中比例最高為商港，0.36%。

5. 工程相關類型：較集中分布於新北市濱海陸地西北部地區；約佔濱海陸地面積比例 1%，為八大類型所占面積比例最少；其中比例最高為水閘門，0.67%。

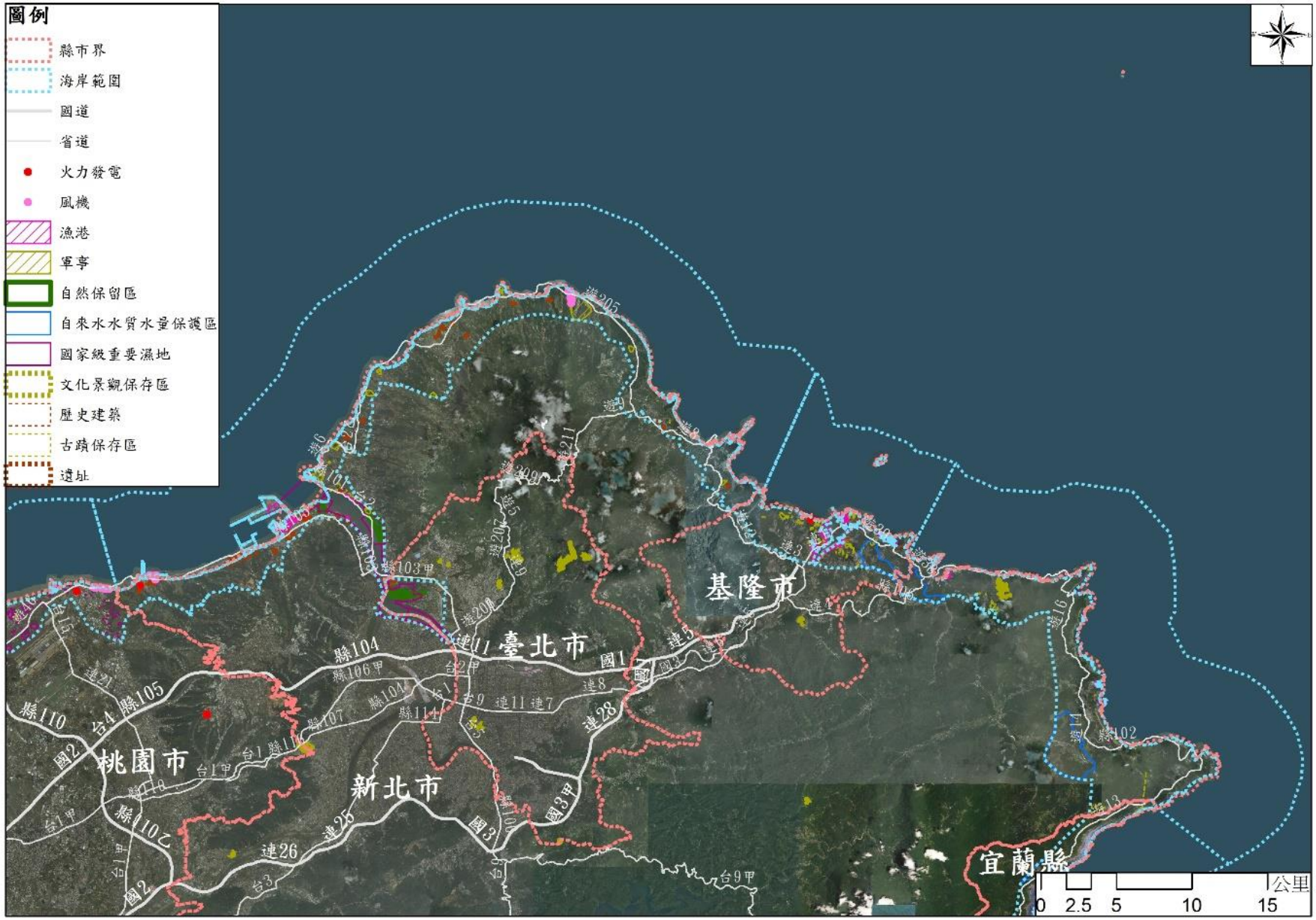
6. 環境廢棄物排放或處理類型：極為零碎分布於新北市濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 1%；其中僅有環保設施，0.46%。

7. 軍事及救災使用類型：極為零碎分布於新北市濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 2 %；其中僅有軍事用地，1.45%。

8. 重大開發類型：密及分布於新北市濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 10%；其中比例最高為道路，3.93%，其次是住宅，2.31%。



附圖 1- 4 新北市濱海陸地土地使用及保護行為與設施分佈圖



附圖 1- 5 新北市濱海陸地保護行為分佈圖

附表 1- 2 土地使用與使用設施物及既有海域區區位許可範圍面積與比例表-新北市

土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)
一、生物資源利用類型	2,312.97	11.43%	倉儲設施	113.20	0.56%	八、重大開發類型	1,513.06	7.48%
廢耕地	236.19	1.17%	溫室	18.71	0.09%	工業	103.05	0.51%
旱作	1,755.85	8.68%	農產品展售場	0.59	0.00%	住宅	467.15	2.31%
稻作	121.45	0.60%	遊樂場所	0.18	0.00%	商業	15.15	0.07%
果樹	144.13	0.71%	體育場所	373.83	1.85%	道路	796.21	3.93%
水產養殖	37.16	0.18%	四、港口航運類型	18.50	0.09%	學校	108.92	0.54%
牧場	0.83	0.00%	商港	73.01	0.36%	機場	0.25	0.00%
畜禽舍	17.38	0.09%	專用港	41.12	0.20%	醫療保健	1.72	0.01%
二、非生物資源利用類型	448.27	2.22%	漁港	14.96	0.07%	鐵路	20.61	0.10%
其他蓄水池	57.34	0.28%	五、工程相關類型	16.93	0.08%	新北市濱海陸地範圍	20,237.71	26.66%
土石採取場	18.41	0.09%	水閘門	135.87	0.67%	既有海域區區位許可類型	面積(公頃)	比例(%)
土石相關設施	5.02	0.02%	瓦斯	0.29	0.00%	(二)非生物資源使用		
溝渠	30.04	0.15%	自來水	0.02	0.00%	風力發電設施設置範圍	2,623.61	4.40%
礦場	1.76	0.01%	其他港口相關設施	3.26	0.02%	採礦相關設施設置範圍	374.57	0.63%
礦業相關設施	0.46	0.00%	抽水站	1.44	0.01%	(三)海洋觀光遊憩		
電力	335.25	1.66%	倉儲(工業)	0.09	0.00%	水域遊憩活動範圍	23,416.59	39.29%
三、海洋觀光遊憩類型	698.99	3.45%	氣象	98.69	0.49%	(四)港埠航運		
一般文化設施	7.20	0.04%	堤防	0.32	0.00%	港區範圍	3,276.28	5.50%
法定文化資產	8.05	0.04%	六、環境廢棄物排放或處理類型	93.43	0.46%	(五)工程相關使用		
公園綠地廣場	153.53	0.76%	環保設施	93.43	0.46%	海堤區域範圍	13.94	0.02%
其他文化設施	3.83	0.02%	七、軍事及救災使用類型	292.87	1.45%	新北市近岸海域範圍	59,597.07	
服務業	1.36	0.01%	軍事用地	292.87	1.45%			

(二) 海域

目前新北市近岸海域面積約 60,000 公頃，近岸海域既的區位許可區域範圍，包括風力發電設施設置範圍、採礦相關設施設置範圍、水域遊憩活動範圍、港區範圍、海堤區域範圍等。

1. 風力發電設施設置範圍：位於新北市近岸海域西北部，呈不規則連續狀；約佔新北市近岸海域面積 5%。
2. 採礦相關設施設置範圍：位於新北市近岸海域東部；約佔新北市近岸海域面積 1%。
3. 水域遊憩活動範圍 ：位於新北市近岸海域東部；約佔新北市近岸海域面積 40%。
4. 港區範圍：港區範圍主要位於新北市近岸海域東部及西部地區；約佔新竹市近岸海域面積 6%。
5. 海堤區域範圍：海堤區域範圍較零散分布，；約佔新北市近岸海域面積 1%。

(三) 主要議題

議題一：環境廢棄物排放或處理類型與周邊的海洋觀光遊憩類型之影響

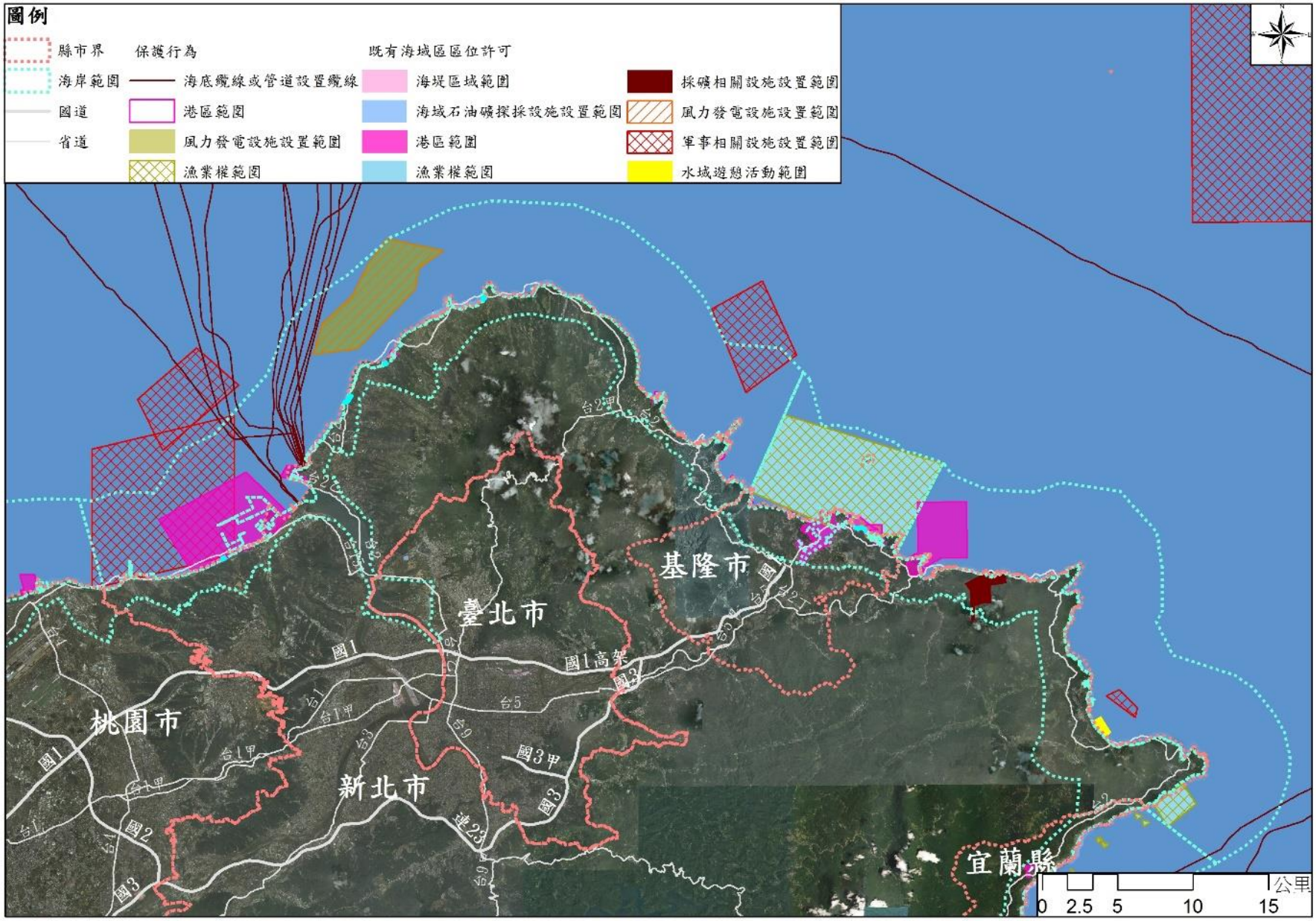
說明：由於淡水河口至林口區，擁有了焚化爐、污水處理廠、遺址、歷史建築、文化重要景觀區等，這些環境廢棄物排放或處理類型將影響這些海洋觀光遊憩類型，甚至是保護行為範圍。

議題二：發電廠廠影響周邊生物資源使用類型

說明：新北市濱海陸地擁有四座發電廠，分別為：核一廠、核二廠、核四廠(目前為封存狀態)以及林口發電廠，其中，林口發電廠為火力發電廠，有排放廢氣、廢熱水等對周圍農地使用與水產養殖造成影響，。

議題三：海洋觀光遊憩類型之優勢

說明：新北市濱海陸地範圍，擁有北部地區面積最大的海洋觀光遊憩類型，可與基隆市整合海洋觀光遊憩資源，朝向此類型發展。



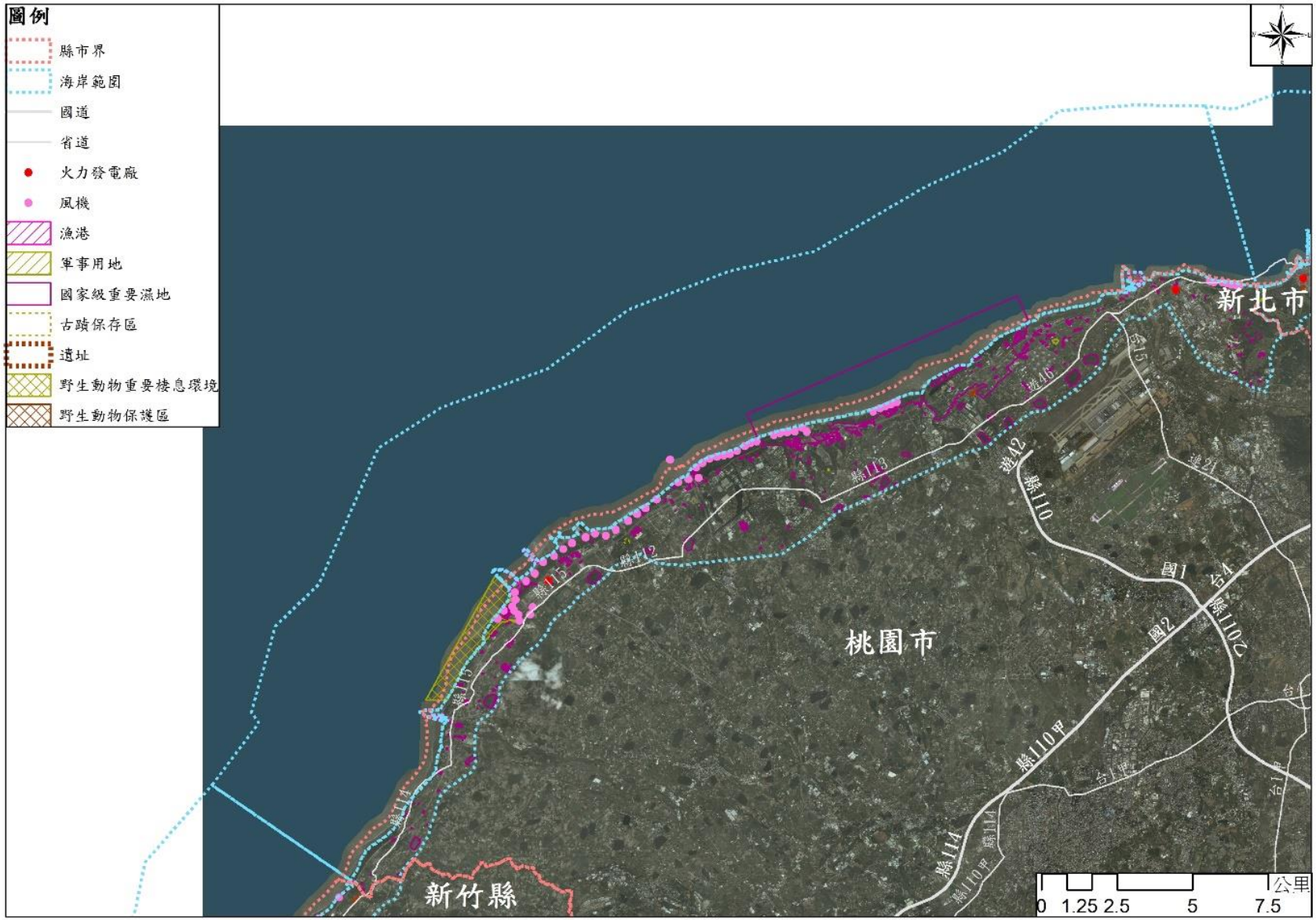
附圖 1- 6 新北市近岸海域既有海域區區位許可範圍及保護行為範圍圖

三、 桃園市

(一) 陸域：桃園市濱海陸地面積約 8,000 公頃，海岸線長度約 47 公里。桃園市濱海陸地範圍，主要以工業區(14%)、旱作(12%)及稻作(15%)為主要土地使用類別，北部及南部地區各有一個保護行為之範圍：許厝港濕地及桃園觀新藻礁生態系野生動物重要棲息環境，再加上桃園市濱海地區中南部設置滿了風機(桃園市海岸範圍內風機密度約為 1 公里/支)。雖然工業土地利用比例相當高，但因為濱海陸地有 2 處保護行為範圍，且稻作及旱作所佔面積比例分別為，第一及第三高，再加上 4%的海洋觀光遊憩類型，將有利於未來發展海洋觀光遊憩類型。

1. 生物資源利用類型：生物資源利用類型，於桃園市濱海陸地整體較為密集，於濱海陸地中部地區靠海測較分散；約佔濱海陸地之面積比例 38%，為八大類型之冠，所佔面積比例最多；其中比例最高為稻作，14.44%，其次是旱作 11.86%。
2. 非生物資源利用類型：較密集分布於桃園市濱海陸地北部地區，中南部地區則較分散；約佔濱海陸地之面積比例 4%；其中比例最高為其他蓄水池，1.05%。
3. 海洋觀光遊憩類型：較平均且零散分布在桃園市濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 5%；其中比例最高為公園綠地廣場，0.87%。
4. 港口航運類型：主要位於桃園市濱海陸地北部及南部地區；約佔濱海陸地面積比例 1%；其中比例最高為漁港，0.26%。
5. 工程相關類型：較零散分布於桃園市濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 2%；其中比例最高為工業使用的倉儲，1.17%。
6. 環境廢棄物排放或處理類型：極為零碎分布於桃園市濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 1%；其中僅有環保設施，0.32%。
7. 軍事及救災使用類型：極為零碎分布於桃園市濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 0.1 %，為八大類型所占面積比例最少；其中僅有軍事用地，0.03%。
8. 重大開發類型：密及分布於桃園市濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 26%；其中比例最高為工業，13.49%，其次是道路，7.86%。
9. 使用設施物：目前桃園市濱海陸地範圍內，使用設施物部分有風機與太陽能發電廠，風機數總共 45 支，分布於桃園市濱海陸地中部地區；桃園市海岸線長度約為 47 公里，因此得知桃園市海岸範圍內風機密度約為 1 公里/支；太陽能發電廠有兩座，分別為大潭光電與通宵大潭，兩座陽能發電廠。

附圖 1- 7 桃園市濱海陸地土地使用及保護行為與設施分佈圖


圖例
縣市界
海岸範圍
國道
省道
火力發電廠
風機
漁港
軍事用地
國家級重要濕地
古蹟保存區
遺址
野生動物重要棲息環境
野生動物保護區
新北市
桃園市
新竹縣
縣113
縣110
縣110甲
縣110乙
縣114
縣115
縣116
縣117
縣118
縣119
縣120
縣121
縣122
縣123
縣124
縣125
縣126
縣127
縣128
縣129
縣130
縣131
縣132
縣133
縣134
縣135
縣136
縣137
縣138
縣139
縣140
縣141
縣142
縣143
縣144
縣145
縣146
縣147
縣148
縣149
縣150
縣151
縣152
縣153

附表 1- 3 土地使用與使用設施物及既有海域區區位許可範圍面積與比例表-桃園市

土地使用	面積 (公頃)	比例(%)	土地使用	面積 (公頃)	比例(%)	使用設施物	旱作	風機數(支)
一、生物資源利用類型	3,074.11	38.02%	體育場所	3.54	0.04%	風機	觀音風場	19
水產養殖	174.02	2.15%	四、港口航運類型	32.32	0.40%	風機	新屋風場	2
旱作	959.14	11.86%	專用港	11.09	0.14%	風機	蘆竹風場	7
果樹	30.01	0.37%	漁港	21.23	0.26%	風機	觀音風場	15
牧場	1.38	0.02%	五、工程相關類型	149.28	1.85%	風機	觀音二期風場	2
畜禽舍	24.6	0.30%	瓦斯	0.27	0.00%	太陽能發電廠	大潭光電	
廢耕地	717.62	8.87%	自來水	0.01	0.00%	天然氣輸送管	通宵大潭	
稻作	1,167.35	14.44%	其他港口相關設施	0.58	0.01%	既有海域區區位許可類型	面積(公頃)	比例(%)
二、非生物資源利用類型	254.57	3.15%	倉儲(工業)	94.71	1.17%	(一)漁業資源利用	__	__
土石相關設施	18.88	0.23%	堤防	53.72	0.66%	漁業權範圍	13,635.07	58.86%
土石採取場	4.43	0.05%	六、環境廢棄物排放或處理類型	26.23	0.32%	(二)非生物資源利用	__	__
其他蓄水池	85.31	1.05%	環保設施	26.23	0.32%	風力發電設施設置範圍	5,019.63	21.67%
溝渠	67.19	0.83%	七、軍事及救災使用類型	2.38	0.03%	土石採取設施設置範圍	1,609.81	6.95%
電力	78.76	0.97%	軍事用地	2.38	0.03%	(四)港埠航運	__	__
三、海洋觀光遊憩類型	336.51	4.16%	八、重大開發類型	2,076.92	25.68%	錨地範圍	337.1	1.46%
一般文化設施	0.4	0.00%	工業	1,090.57	13.49%	港區範圍	6,323.07	27.30%
公園綠地廣場	70.1	0.87%	住宅	319.3	3.95%	(五)工程相關使用	__	__
其他設施	1.26	0.02%	商業	6.14	0.08%	海堤區域範圍	102.24	0.44%
服務業	50.02	0.62%	道路	635.85	7.86%	海底纜線或管道設置範圍	15,452.35	66.71%
倉儲設施(農業)	15.91	0.20%	學校	19.01	0.24%	其他工程範圍	633.07	2.73%
溫室	4.97	0.06%	機場	0.13	0.00%	(八)軍事及防救災相關使用	__	__
農產品展售場	0.25	0.00%	醫療保健	1.8	0.02%	軍事相關設施設置範圍	8,710.11	37.60%
遊樂場所	190.06	2.35%	桃園縣濱海路地範圍	8,086.54	73.61%	桃園市近岸海域範圍	23,164.35	

(二) 海域：桃園市近岸海域面積約 24,000 公頃。桃園市近岸海域範圍，主要以漁業權範圍、風力發電設施設置範圍、土石採取設施設置範圍、錨地範圍、港區範圍、海堤區域範圍、海底纜線或管道設施設置範圍、其他工程範圍以及軍事相關設施設置範圍，充滿了桃園市近岸海域的中南部地區。

1. 漁業權範圍：於桃園市近岸海域中南部；約佔桃園市近岸海域面積 60%。
2. 風力發電設施設置範圍：位於桃園市近岸海域中部及南部；約佔桃園市近岸海域面積 22%。
3. 土石採取設施設置範圍：於桃園市近岸海域北部及南部；約佔桃園市近岸海域面積 7%。
4. 錨地範圍：位於桃園市近岸海域中部；約佔桃園市近岸海域面積 2%。
5. 港區範圍：港區範圍分布於北、中、南部之近岸海域；約佔桃園市近岸海域面積 28%。
6. 海堤區域範圍：約佔桃園市近岸海域面積 1%。
7. 海底纜線或管道設置範圍：位於桃園市近岸海域範圍中南部，所連通的天然氣輸送管；約佔桃園市近岸海域面積 67%。
8. 其他工程範圍：位於桃園市近岸海域範圍北部，為林口電廠碼頭擴建工程範圍；約佔桃園市近岸海域面積 3%。
9. 軍事相關設施設置範圍：位於海岸範圍北側；約佔桃園市近岸海域面積 38%。

(三) 重要議題

議題一：中壢工業區、觀音工業區、大園工業區排放之工業廢水造成農地汙染

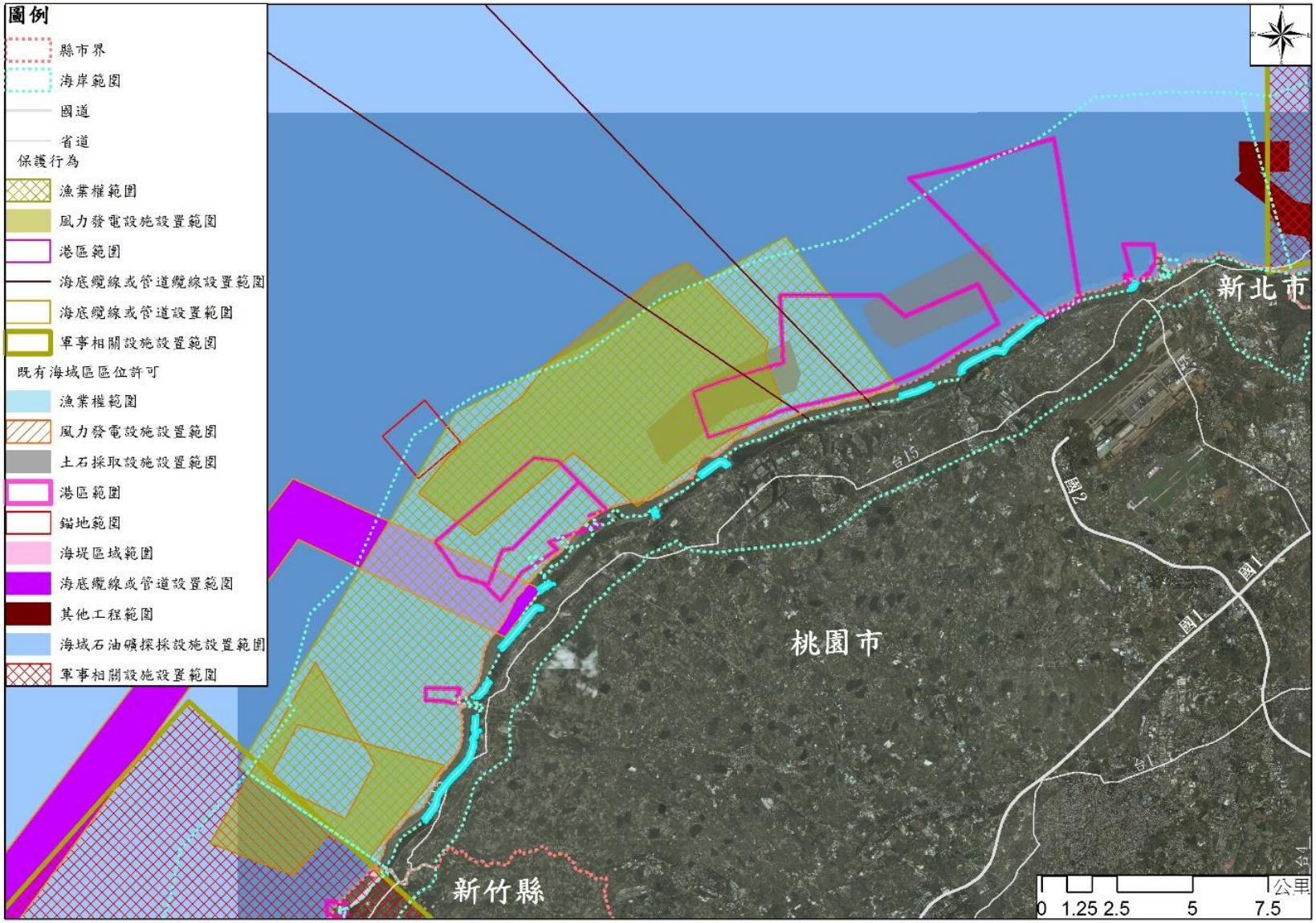
說明：由於中壢、觀音、大園等工業區，所排放排放之工業廢水中的銅，再者桃園農地當中有 45%是引用河川或區域排水水源，造成農地汙染。

議題二：中壢工業區、觀音工業區、大園工業區排放之工業廢水將嚴重破壞下游的桃園觀新藻礁生態系野生動物重要棲息地

說明：隨著工業廢水之排放造成下游海岸環境之破壞，且下游為桃園觀新藻礁生態系野生動物重要棲息地之範圍，將對這些生態保護區造成嚴重影響。

議題三：工業區填海造陸，造成藻礁死亡

說明：從大園到新屋的桃園海岸因工業區填海造陸、因填海造陸引發突堤效應，使漂沙掩蓋藻礁而死亡，或廢水污染等問題，造成藻礁死亡。



附圖 1- 9 桃園市近岸海域既有海域區區位許可範圍及保護行為範圍圖

四、 新竹縣

(一) 陸域：新竹縣濱海陸地面積約 2,200 公頃，海岸線長度約 13 公里。新竹縣濱海陸地支地行為沖積平原，因此新竹縣的生物資源利用類型但新竹縣濱海陸地範圍的最大宗(38%)，其中 21%為稻作、9%為旱作，海洋觀光遊憩類型佔新竹縣濱海陸地 2%，雖有工業土地使用佔 2%，但未來應以低污染低影響之產業為主，因此未來應可結合生物資源利用類型與海洋觀光遊憩類型結合作為發展方向。

1. 生物資源利用類型：生物資源利用類型，於新竹縣濱海陸地地區較為密集，於濱海陸地中部、地區則較分散；約佔濱海陸地之面積比例 38%，為八大類型之冠，所佔面積比例最多；其中比例最高為稻作，20.54%，其次是旱作，8.22%。

2. 非生物資源利用類型：較密集分布於新竹縣濱海陸地南部地區；約佔濱海陸地之面積比例 2%；其中比例最高為溝渠，0.77%。

3. 海洋觀光遊憩類型：較零散分布在新竹縣濱海陸地範圍北部及南部地區；約佔濱海陸地面積比例 2%；其中比例最高為遊樂場所，1.20%。

4. 港口航運類型：較集中於新竹縣濱海陸地北部地區；約佔濱海陸地面積比例 1%，為八大類型所占面積比例最少；其中僅有漁港，0.01%。

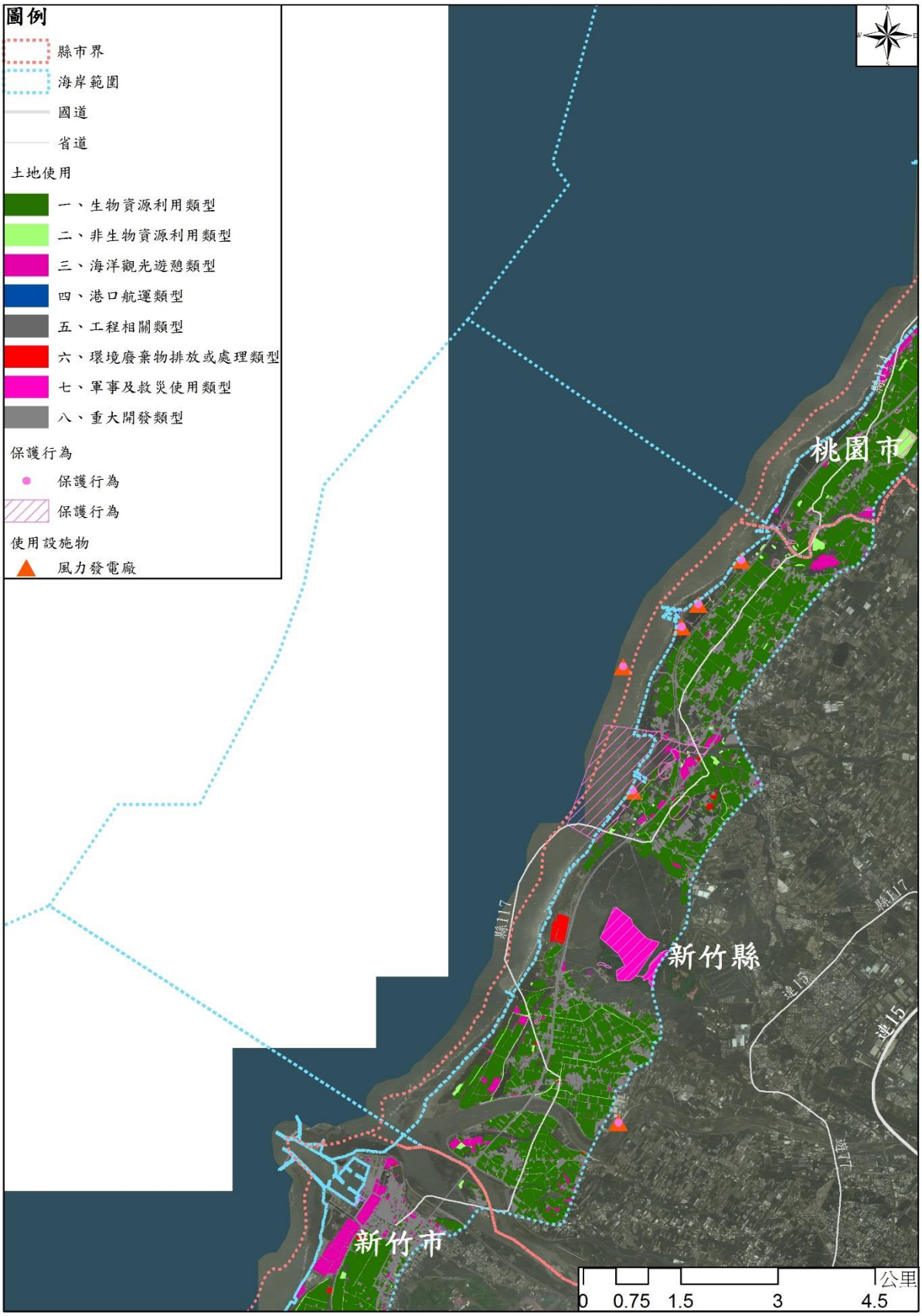
5. 工程相關類型：較零散分布於新竹縣濱海陸地範圍北部及南部地區；約佔濱海陸地面積比例 2%；其中比例最高為堤防，0.96%。

6. 環境廢棄物排放或處理類型：極為零碎分布於新竹縣濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 1%；其中僅有環保設施，0.55%。

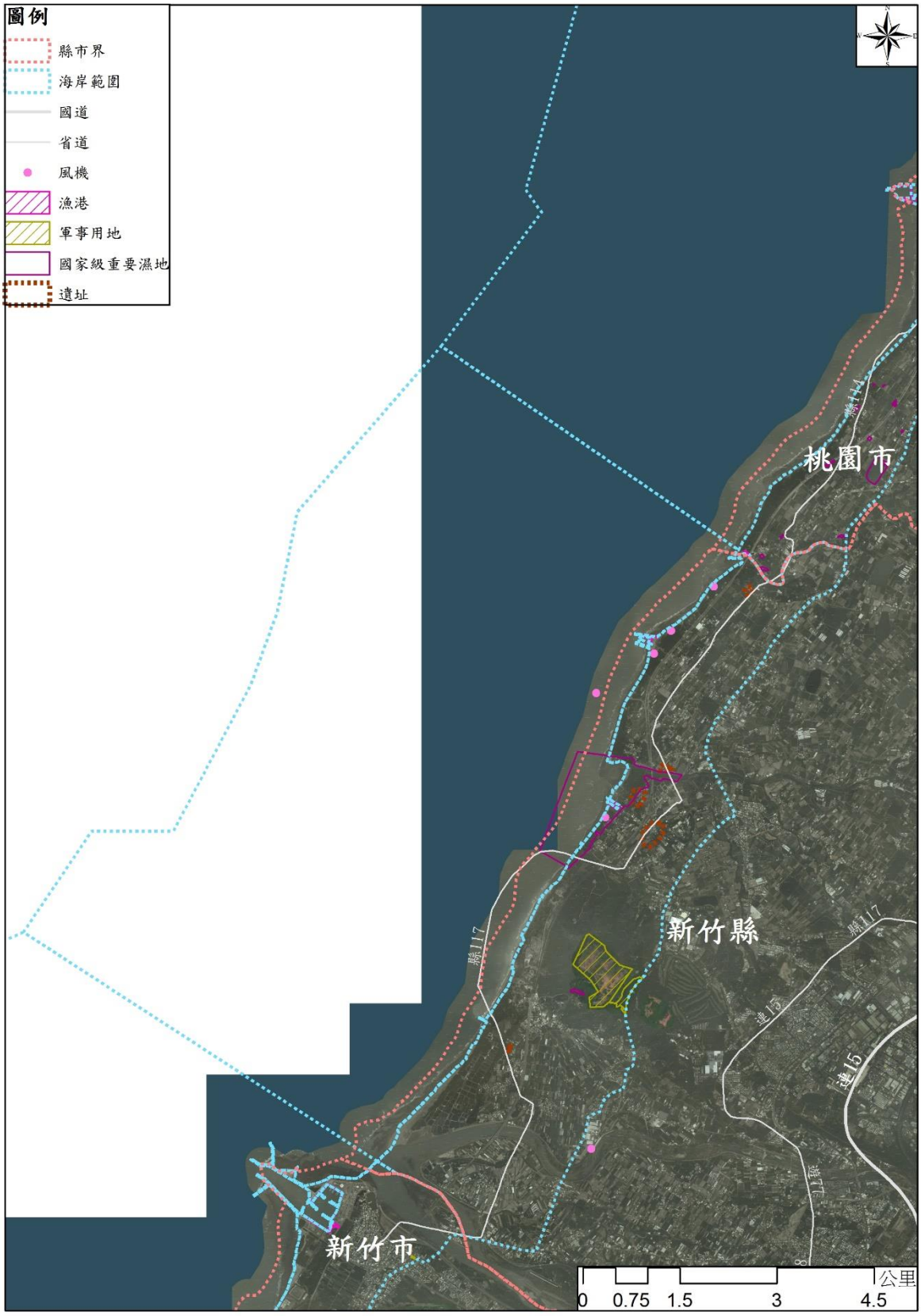
7. 軍事及救災使用類型：主要集中分布於新竹縣濱海陸地範圍中部地區；約佔濱海陸地面積比例 3 %；其中僅有軍事用地，2.64%。

8. 重大開發類型：密及分布於新竹縣濱海陸地範圍北部及南部地區；約佔濱海陸地面積比例 15%；其中比例最高為住宅，6.38%，其次是道路，5.60%。

9. 使用設施物：目前新竹市濱海陸地範圍內，使用設施物部分只有風機，風機數總共 5 支，分布於新竹市濱海陸地南部地區；新竹市海岸線長度約為 13 公里，因此得知新竹縣海岸範圍內風機密度約為 2.6 公里/支。



附圖 1- 10 新竹縣濱海陸地土地使用及保護行為與設施分佈圖



附圖 1- 11 新竹縣濱海陸地保護行為分佈圖

附表 1- 4 土地使用與使用設施物及既有海域區區位許可範圍面積與比例表-新竹縣

土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)	既有海域區區位許可類型	面積(公頃)	比例(%)
一、生物資源利用類型	788.97	37.22%	遊樂場所	25.50	1.20%	(二)非生物資源利用		
水產養殖	72.42	3.42%	體育場所	0.68	0.03%	風力發電設施設置範圍	711.82	10.91%
旱作	174.22	8.22%	四、港口航運類型	0.30	0.01%	(三)海洋觀光遊憩		
果樹	11.27	0.53%	漁港	0.30	0.01%	水域遊憩活動範圍	403.02	6.18%
牧場	0.06	0.00%	五、工程相關類型	40.23	1.90%	(四)港埠航運		
畜禽舍	15.74	0.74%	其他港口相關設施	0.41	0.02%	港區範圍	1.31	0.02%
廢耕地	79.88	3.77%	倉儲(工業)	19.42	0.92%	(五)工程相關使用		
稻作	435.37	20.54%	堤防	20.40	0.96%	海堤區域範圍	75.96	1.16%
二、非生物資源利用類型	28.14	1.33%	六、環境廢棄物排放或處理類型	11.70	0.55%	(八)軍事及防救災相關使用		
土石相關設施	0.25	0.01%	環保設施	11.70	0.55%	軍事相關設施設置範圍	6,523.23	100.00%
土石採取場	2.83	0.13%	七、軍事及救災使用類型	56.01	2.64%	新竹縣近岸海域範圍	6,523.23	
其他蓄水池	8.72	0.41%	軍事用地	56.01	2.64%			
溝渠	16.26	0.77%	八、重大開發類型	303.23	14.31%			
電力	0.08	0.00%	工業	39.72	1.87%			
三、海洋觀光遊憩類型	42.00	1.98%	住宅	135.25	6.38%			
公園綠地廣場	4.06	0.19%	商業	3.48	0.16%			
其他文化設施	0.05	0.00%	道路	118.67	5.60%			
其他設施	0.54	0.03%	學校	6.01	0.28%			
服務業	5.12	0.24%	醫療保健	0.09	0.00%			
倉儲設施(農業)	3.42	0.16%	新竹縣濱海陸地範圍	2,119.69	59.94%			
溫室	2.41	0.11%	使用設施物	風場名稱	風機數(支)			
農產品展售場	0.23	0.01%	風機	新豐	5			

(二) 海域：新竹縣近岸海域面積約 6,500 公頃。新竹縣近岸海域範圍內既有海域區區位許可範圍包括：風力發電設施設置範圍、水域遊憩活動範圍、港區範圍、海堤區域範圍，以及軍事相關設施範圍，其中軍事設施相關設置範圍，幾乎佔滿新竹縣的近岸海域範圍。

1. 風力發電設施設置範圍：呈不規則連續狀，分布於近岸海域北部地區；約佔新竹縣近岸海域面積 11%
2. 水域遊憩活動範圍：位於近岸海域南部地區；約佔新竹縣近岸海域面積 7%。
3. 港區範圍：港區範圍有兩處，一處位於北側近岸海域，另一處位於南側之近岸海域；約佔新竹縣近岸海域面積 0.1%。
4. 海堤區域範圍：海堤且延伸至濱海陸地範圍內；約佔新竹市近岸海域面積 1.2%。
5. 軍事相關設施設置範圍：涵蓋整個新竹縣之近岸海域範圍，且含括濱海陸地範圍；約佔新竹縣近岸海域面積 100%。

(三) 主要議題

議題一：**科學園區排放工業廢水，污染水源**

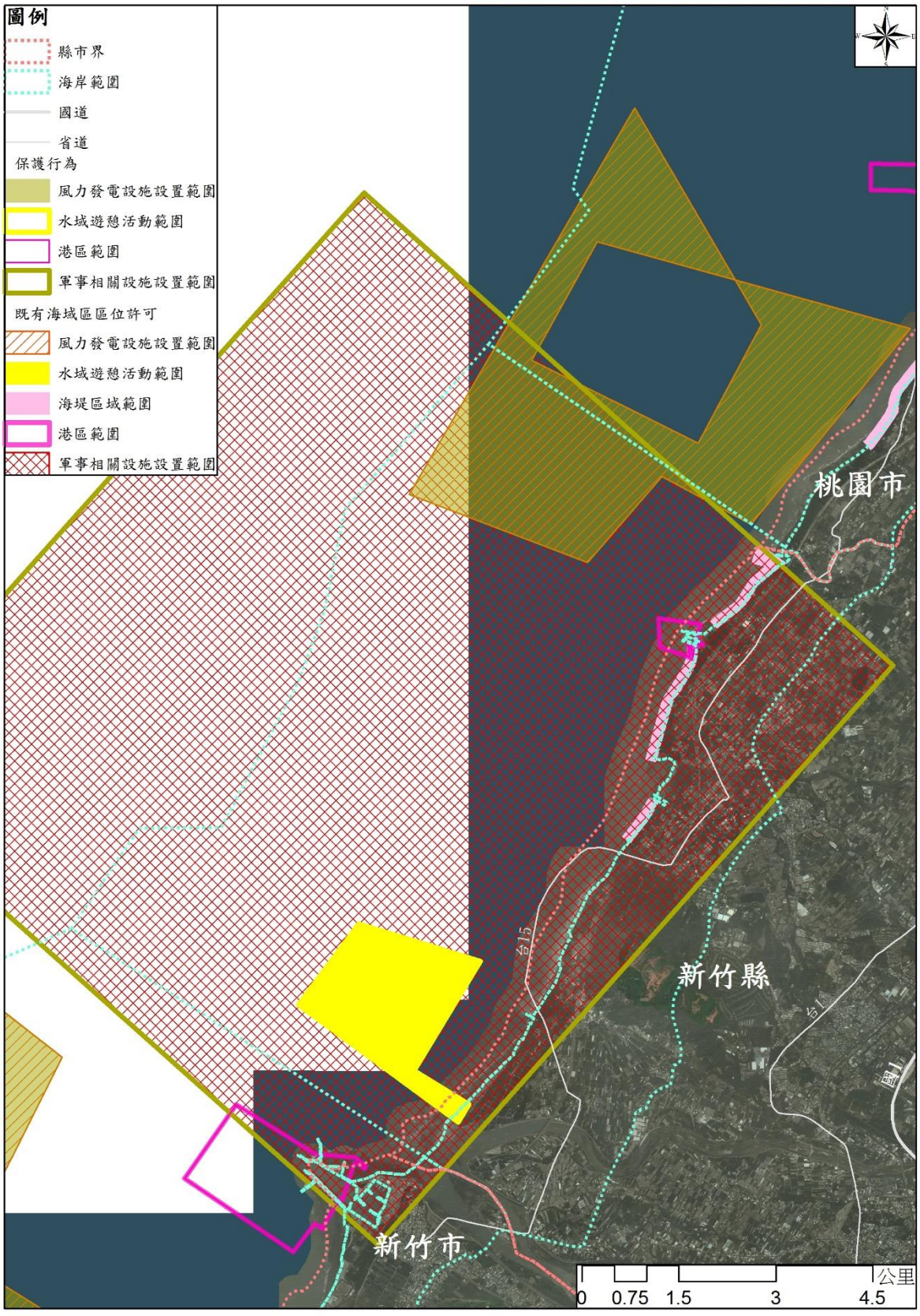
說明：因科學園區排放之工業廢水，將污染新竹縣的甲等水體「宵裡溪」，該溪為供應新竹縣居民飲用及灌溉之水源，如此汙染將對當地居民造成相當嚴重之傷害。

議題二：**科學園區排放工業廢水，周邊農地**

說明：因科學園區排放之工業廢水，將污染新竹縣近岸海域比重最高之生物資源利用類型(38%)，其中包括：21%的稻作及 9%的旱作，將嚴重汙染農地。

議題三：**新竹縣生物資源利用類型比例高**

說明：雖然對比西部地區，生物資源類型並無特別突出，但卻是新竹縣比例最高的一類，加上下游有國家級重要濕地(新豐濕地及鴛鴦湖濕地)，因此未來對於生物資源利用類型之發展有相對之發展優勢。



附圖 1- 12 新竹縣近岸海域既有海域區區位許可範圍及保護行為範圍圖

五、 新竹市

(一) 陸域：新竹市濱海陸地面積約 2,600 公頃，海岸線長度約 24 公里。新竹市濱海陸地之成因與新竹縣相同為河流所沖積而成之平原，因此生物資源類型(28%)佔較多新竹市濱海陸地之比例，而海洋觀光遊憩資源類型也佔濱海陸地的 8%，相當具有潛力，且濱海陸地靠海測，有大面積之重要濕地、野生動物保護區及野生動物重要棲息地，佔新竹市海岸線一半以上之長度，未來應該能與新竹縣一同結合生物資源利用類型與海洋觀光遊憩類型結合為導向的低污染發展為主。不過因為，新竹市有科學園區，因此工業區比例佔了 3%。

1. 生物資源利用類型：生物資源利用類型，於新竹市濱海陸地北部地區整體較為密集，於濱海陸地中部、南部地區靠海測較密集；約佔濱海陸地之面積比例 28%，為八大類型之冠，所佔面積比例最多；其中比例最高為稻作，10.78%，其次是旱作 8.53%。

2. 非生物資源利用類型：較密集分布於新竹市濱海陸地北部地區，中南部地區則較分散；約佔濱海陸地之面積比例 3%；其中比例最高為溝渠 1.07%。

3. 海洋觀光遊憩類型：較零散分布在新竹市濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 8%；其中比例最高為公園綠地廣場，4.85%。

4. 港口航運類型：於新竹市濱海陸地北部及南部地區，各有一處漁港；約佔濱海陸地面積比例 1%；其中僅有漁港，0.31%。

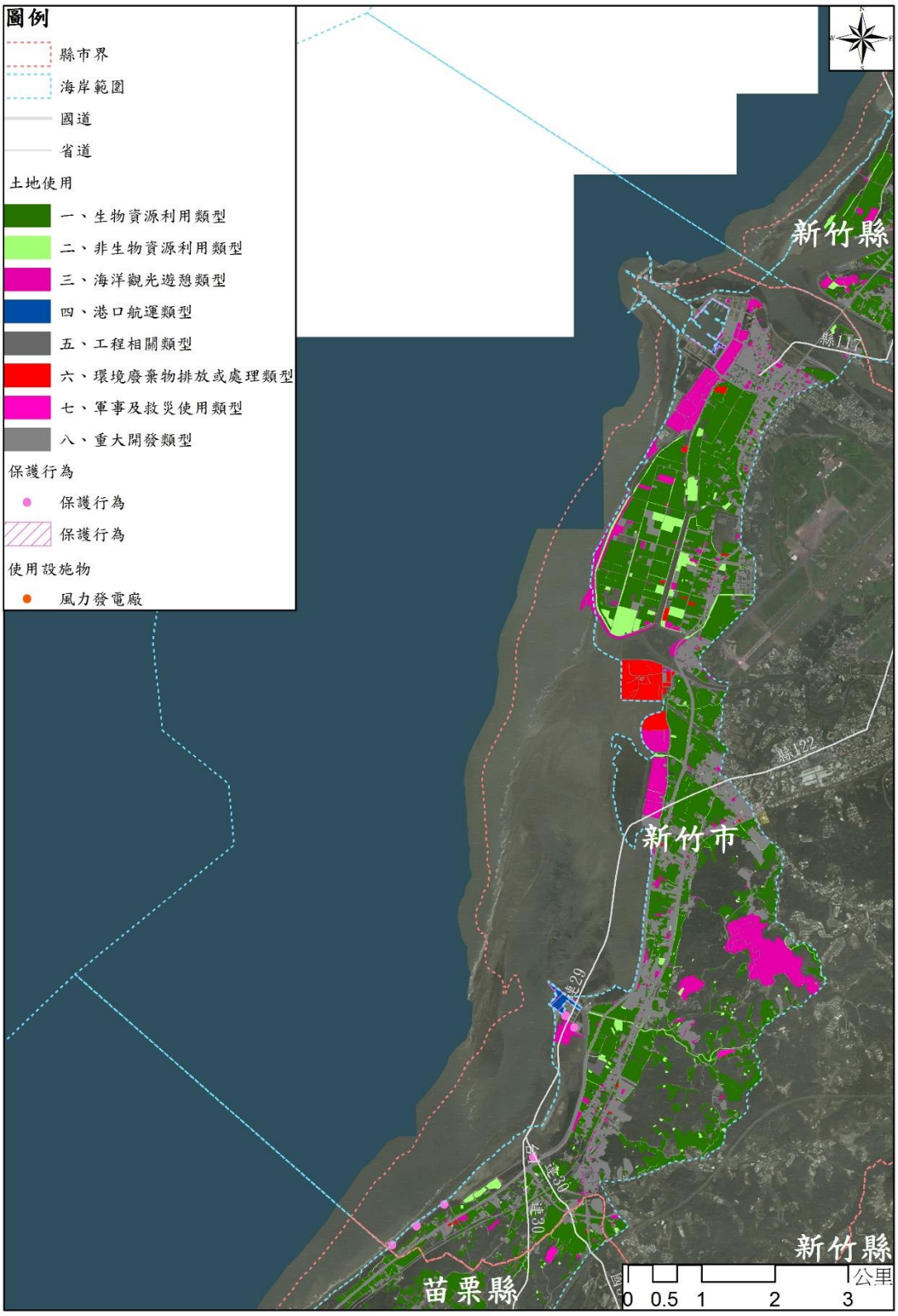
5. 工程相關類型：較零散分布於新竹市濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 3%；其中比例最高為堤防，1.32%。

6. 環境廢棄物排放或處理類型：極為零碎分布於新竹市濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 2%；其中僅有環保設施，1.6%。

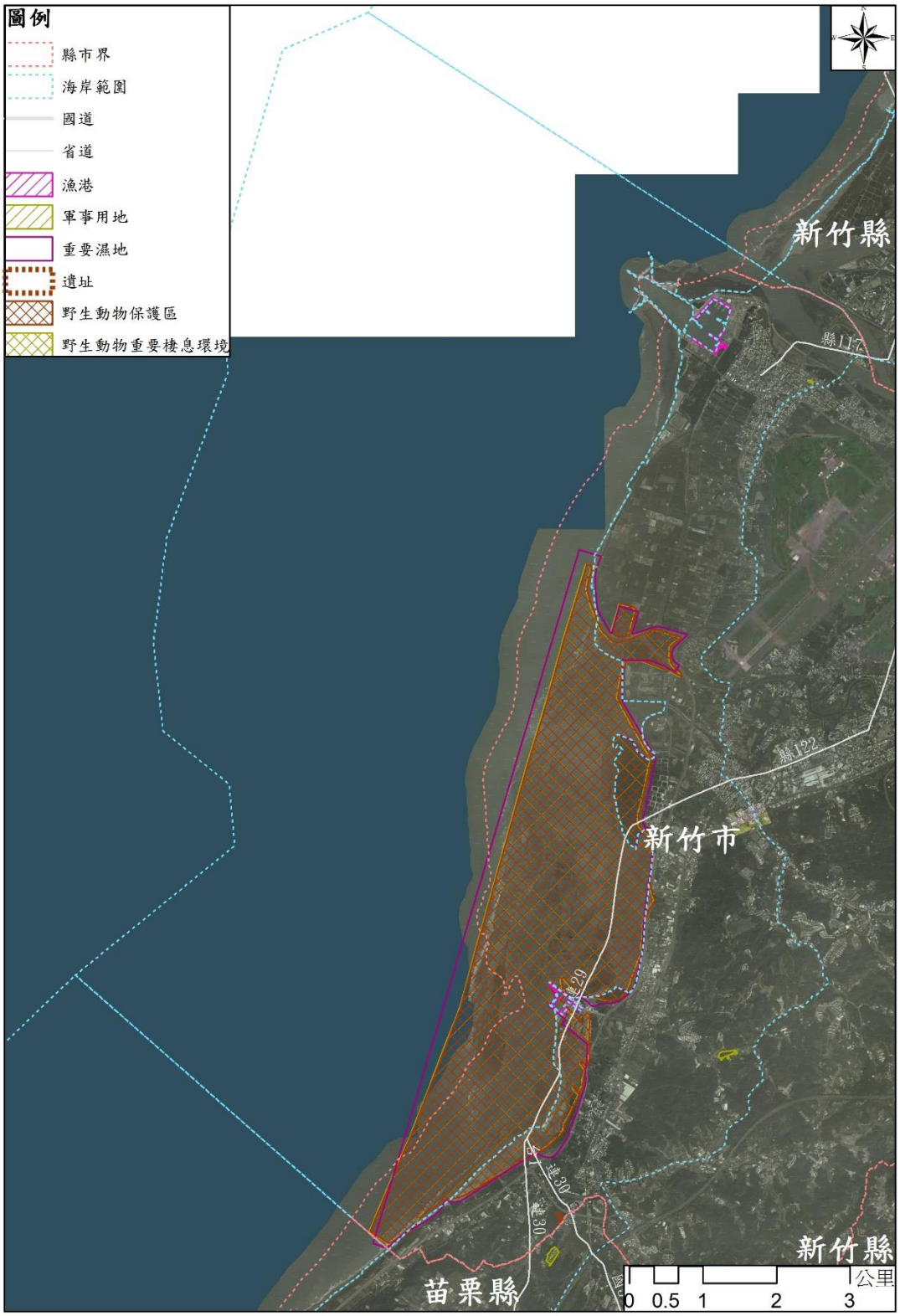
7. 軍事及救災使用類型：主要集中分布於新竹市濱海陸地範圍北、南部各一處；約佔濱海陸地面積比例 0.1 %，為八大類型所占面積比例最少；其中僅有軍事用地，0.07%。

8. 重大開發類型：密及分布於新竹市濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 19%；其中比例最高為道路，8.75%，其次是住宅，5.78%。

9. 使用設施物：目前新竹市濱海陸地範圍內，使用設施物部分只有風機，風機數總共 6 支，分布於新竹市濱海陸地南部地區；新竹市海岸線長度約為 24 公里，因此得知新竹市海岸範圍內風機密度為 4 公里/支。



附圖 1- 13 新竹市濱海陸地土地使用及保護行為與設施分佈圖



附圖 1- 14 新竹市濱海陸地保護行為分佈圖

附表 1- 5 土地使用與使用設施物及既有海域區區位許可範圍面積與比例表-新竹市

土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)
一、生物資源利用類型	725.042	27.57%	服務業	15.0255	0.57%	學校	15.7593	0.60%
廢耕地	134.767	5.12%	溫室	0.9343	0.04%	道路	230.0388	8.75%
旱作	224.404	8.53%	農產品展售場	0.6412	0.02%	鐵路	9.074	0.35%
果樹	68.2473	2.60%	遊樂場所	24.9758	0.95%	新竹市海岸範圍(陸域)	2,629.69	60.34%
水產養殖	3.6293	0.14%	體育場所	1.0116	0.04%	使用設施物	風廠名稱	風機數(支)
牧場	2.2228	0.08%	四、港口航運類型	8.2724	0.31%	風機	香山風場	6
畜禽舍	8.2775	0.31%	漁港	8.2724	0.31%	既有海域區區位許可類型	面積(公頃)	比例(%)
稻作	283.494	10.78%	五、工程相關類型	62.5749	2.38%	(二)非生物資源使用		
二、非生物資源利用類型	78.3335	2.98%	倉儲(工業)	24.2927	0.92%	風力發電設施設置範圍	1,601.85	18.05%
人工湖	10.1735	0.39%	堤防	34.6673	1.32%	(四)港埠航運		
其他蓄水池	21.5124	0.82%	抽水站	0.0982	0.00%	港區範圍	344.9065	3.89%
土石採取場	4.2421	0.16%	瓦斯	3.5168	0.13%	(五)工程相關使用		
土石相關設施	13.4945	0.51%	六、環境廢棄物排放或處理類型	42.0927	1.60%	海堤區域範圍	160.4055	1.81%
溝渠	28.0124	1.07%	環保設施	42.0927	1.60%	海域石油礦探採設施設置範圍	7,265.11	81.87%
電力	0.8986	0.03%	七、軍事及救災使用類型	1.7482	0.07%	(八)軍事及防救災相關使用		
三、海洋觀光遊憩類型	190.229	7.23%	軍事用地	1.7482	0.07%	軍事相關設施設置範圍	699.9898	7.89%
一般文化設施	0.4942	0.02%	八、重大開發類型	478.428	18.19%	新竹市近岸海域範圍	8,874.10	
倉儲設施(農業附帶設施)	4.7672	0.18%	住宅	151.9248	5.78%			
公園綠地廣場	127.651	4.85%	商業	7.0251	0.27%			
其他設施	14.728	0.56%	工業	64.6056	2.46%			

(二) 海域：目前新竹市近岸海域面積約 9,000 公頃。其中近岸海域之既有海域區區位許可範圍包括：風力發電設施設置範圍、港區範圍、海堤區域範圍、海域石油礦探採設施設置範圍、軍事相關設施設置範圍等範圍。其中，風力發電設施設置範圍，因位於新竹市有風城之稱，因此設置此範圍；而海域石油礦探採設施設置範圍，因全台近岸海域皆被劃入此範圍，因此比例最高。

1. 風力發電設施設置範圍：呈不規則連續狀，分布於近岸海域靠領海測；約佔新竹市近岸海域面積 18%。

2. 港區範圍：港區範圍有兩處，一處位於北側近岸海域，另一處位於南側之近岸海域，皆緊鄰濱海陸地；約佔新竹市近岸海域面積 4%。

3. 海堤區域範圍：海堤區域範圍有兩處，分別位於北側及南側之近岸海域，且延伸至濱海陸地範圍內；約佔新竹市近岸海域面積 2%。

4. 海域石油礦探採設施設置範圍：此範圍幾乎涵括整個新竹市近岸海域範圍；約佔新竹市近岸海域面積 82%，為最大範圍。

5. 軍事相關設施設置範圍：位於海岸範圍北側，含括濱海陸地以及近岸海域之範圍；約佔新竹市近岸海域面積 8%。

(三) 重要議題

議題一：**香山工業區和竹科園區排放之工業廢水造成香山綠牡蠣事件**

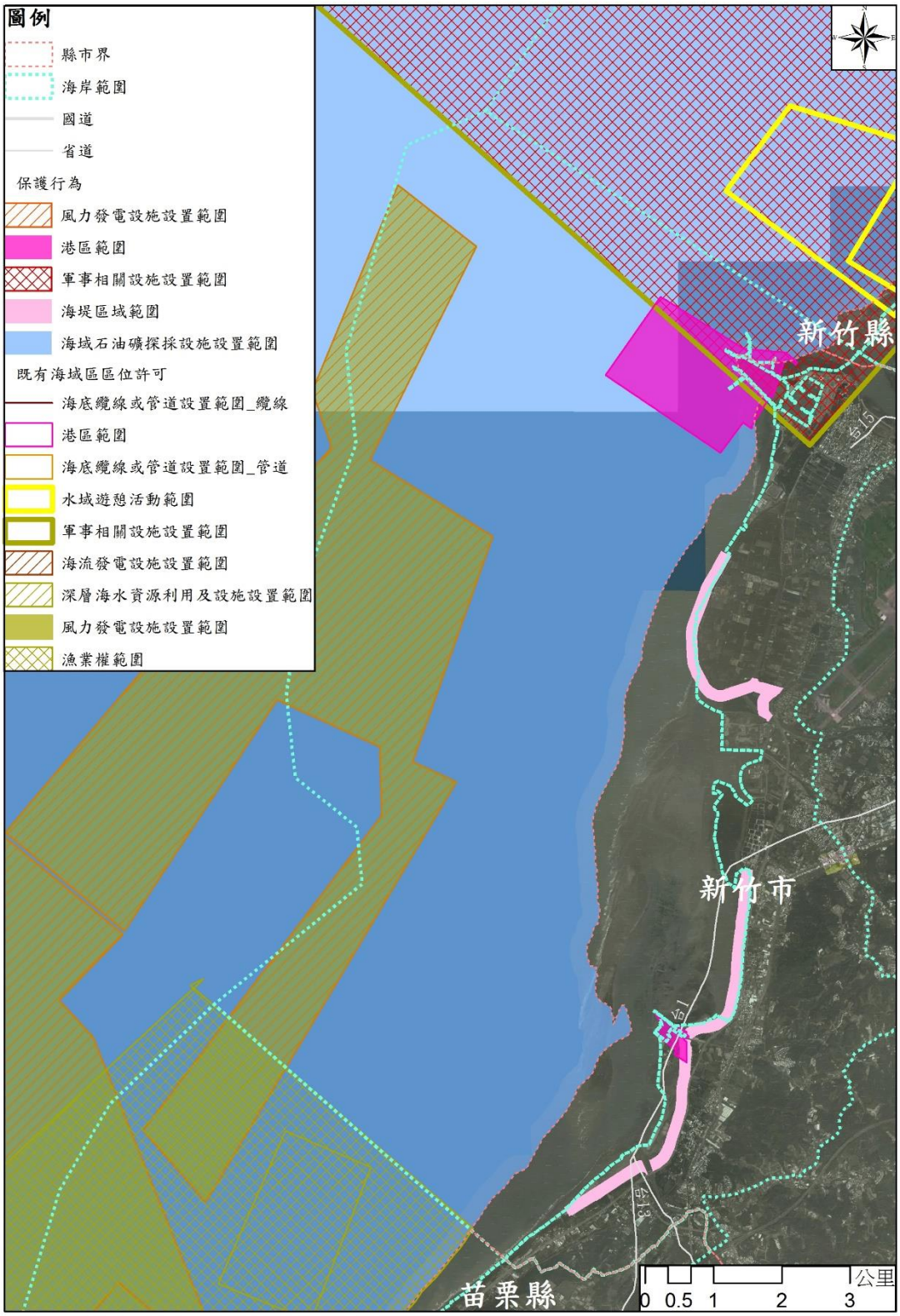
說明：由於香山工業區和竹科園區所排放排放之工業廢水中含有銅，加上牡蠣具有強烈吸取銅的生物特性，造成下游養殖之牡蠣綠化，即為香山綠牡蠣事件，期望能夠嚴加把關工業廢水所產生之污染問題。

議題二：**香山綠牡蠣事件影響下游之香山濕地**

說明：隨著工業廢水之排放造成下游海岸環境之破壞，且下游為香山濕地、新竹市濱海野生動物保護區、客雅溪口及香山濕地野生動物重要棲息環境等生態保護區之範圍，將對這些生態保護區造成嚴重影響。

議題三：**海岸線退縮及海域汙染**

說明：由於南寮漁港的擴建，造成新竹市海岸防波堤向外海突出所致，海流改變發生突堤效應，影響了海岸漂沙供需不均衡，造成南寮漁港以南海岸線退縮，造成香山濕地範圍之海岸線退縮，不但影響海岸景觀，更破壞濕地生態資源。



附圖 1- 15 新竹市近岸海域既有海域區區位許可範圍及保護行為範圍圖

六、 苗栗縣

(一) 陸域：苗栗縣濱海陸地面積約 11,000 公頃，海岸線長度約 25 公里。苗栗縣濱海陸地範圍，主要以生物資源利用類型為主佔濱海陸地面積的 40%，其中，旱作佔 20%，稻作佔 12%，加上海洋觀光遊憩類型的 2%及工業 2%，再加上苗栗縣濱海陸地設有密度為 0.5 公里/支的風機設施，即為主要之土地利用類型。如此看來，苗栗縣在生物資源類型上有很高的比重，尤其是旱作及稻作部分，未來可結合海洋觀光遊憩類型為發展重點之一。

1. 生物資源利用類型：生物資源利用類型，密集分布於苗栗縣濱海陸地；約佔濱海陸地之面積比例 40%，為八大類型之冠，所佔面積比例最多；其中比例最高為旱作，20.13%，其次是稻作，11.55%。

2. 非生物資源利用類型：較生物資源利用類型分散分布於苗栗縣濱海陸地地區；約佔濱海陸地之面積比例 2%；其中比例最高為溝渠 1.05%。

3. 海洋觀光遊憩類型：較集中於苗栗縣濱海陸地範圍北部地區；約佔濱海陸地面積比例 2%；其中比例最高為公園綠地廣場，0.56%。

4. 港口航運類型：分布於苗栗縣濱海陸地北部、中部、南部地區；約佔濱海陸地面積比例 1%；其中僅有漁港，0.13%。

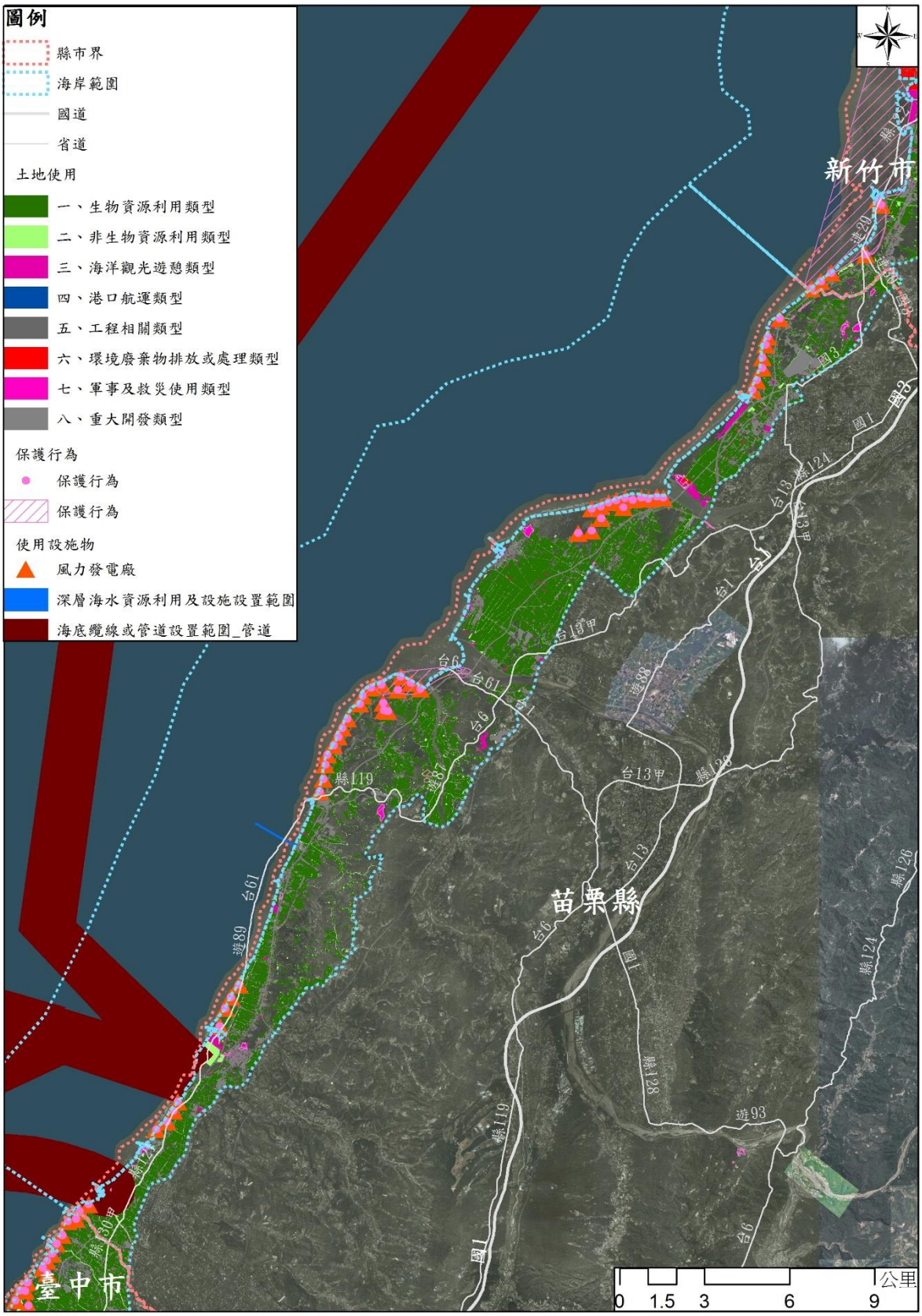
5. 工程相關類型：較零散分布於苗栗縣濱海陸地範圍北部地區；約佔濱海陸地面積比例 2%；其中比例最高為工業使用的倉儲，0.56%。

6. 環境廢棄物排放或處理類型：極為零碎分布於苗栗縣濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 0.1%，為八大類型所占面積比例最少；其中僅有環保設施，0.09%。

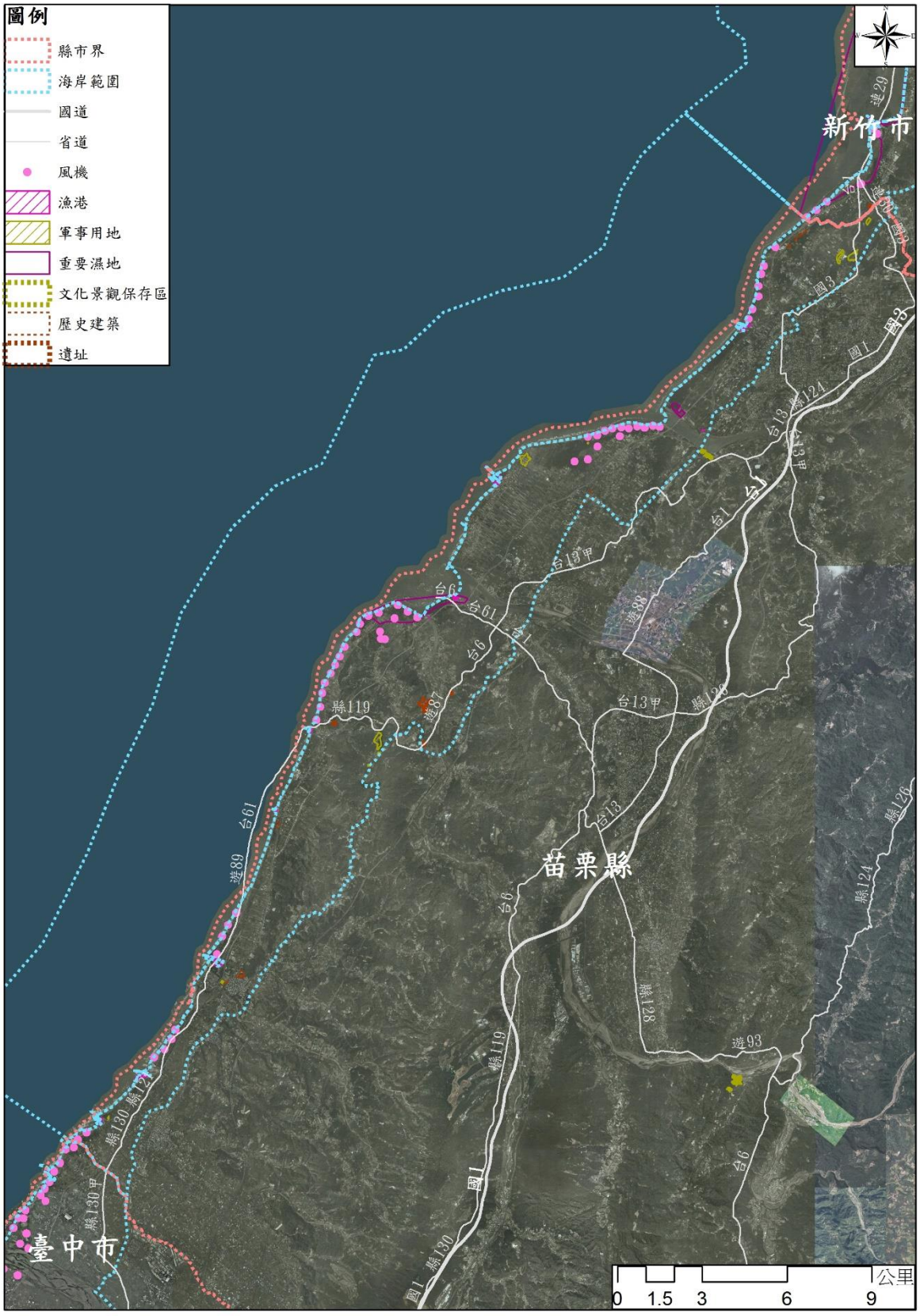
7. 軍事及救災使用類型：極為零碎分布於苗栗縣濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 0.3 %；其中僅有軍事用地，0.29%。

8. 重大開發類型：密及分布於苗栗縣濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 13%；其中比例最高為道路，6.44%，其次是住宅，3.8%。

9. 使用設施物：目前苗栗縣濱海陸地範圍內，使用設施物部分只有風機，風機數總共 50 支，分布於苗栗縣濱海陸地南部地區；苗栗縣海岸線長度約為 25 公里，因此得知苗栗縣海岸範圍內風機密度約為 0.5 公里/支。



附圖 1- 16 苗栗縣濱海陸地土地使用及保護行為與設施分佈圖



附圖 1- 17 苗栗縣濱海陸地保護行為分佈圖

附表 1- 6 土地使用與使用設施物及既有海域區區位許可範圍面積與比例表-苗栗縣

土地使用	面積 (公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)
一、生物資源利用類型	**4,204.29**	**38.46%**	遊樂場所	51.28	0.47%	鐵路	47.66	0.44%
水產養殖	94.18	0.86%	體育場所	6.27	0.06%	**苗栗縣濱海陸地範圍**	**10,931.67**	**56.67%**
旱作	2,200.97	20.13%	**四、港口航運類型**	**14.11**	**0.13%**	**使用設施物**	**風場名稱**	**風機數(支)**
果樹	150.57	1.38%	漁港	14.11	0.13%	風機	大甲大安一期	1
牧場	5.20	0.05%	**五、工程相關類型**	**152.71**	**1.40%**	風機	大鵬	19
畜禽舍	44.19	0.40%	水閘門	0.02	0.00%	風機	竹南	7
廢耕地	446.89	4.09%	瓦斯	0.24	0.00%	風機	房裡北	1
稻作	1,262.29	11.55%	自來水	0.60	0.01%	風機	後龍一期	14
二、非生物資源利用類型	**218.11**	**2.00%**	其他港口相關設施	0.04	0.00%	風機	通苑	8
土石相關設施	6.59	0.06%	抽水站	0.01	0.00%	既有海域區區位許可類型		
土石採取場	0.37	0.00%	倉儲(工業)	60.74	0.56%	**(一)漁業資源利用**		
水庫堰霸	0.29	0.00%	氣象	0.00	0.00%	漁業權範圍	25,225.53	101.48%
其他蓄水池	48.99	0.45%	堤防	91.05	0.83%	**(二)非生物資源利用**		
溝渠	114.61	1.05%	**六、環境廢棄物排放或處理類型**	**9.86**	**0.09%**	深層海水資源利用及設施設置範圍	10.87	0.04%
電力	46.03	0.42%	環保設施	9.86	0.09%	風力發電設施設置範圍	10,292.50	41.41%
礦場	1.22	0.01%	**七、軍事及救災使用類型**	**32.16**	**0.29%**	土石採取設施設置範圍	8.40	0.03%
三、海洋觀光遊憩類型	**167.09**	**1.53%**	軍事用地	32.16	0.29%	**(四)港埠航運**		
一般文化設施	2.61	0.02%	**八、重大開發類型**	**1,396.81**	**12.78%**	港區範圍	115.99	0.47%
公園綠地廣場	61.72	0.56%	工業	183.01	1.67%	**(五)工程相關使用**		
其他設施	3.08	0.03%	住宅	415.92	3.80%	海堤區域範圍	314.34	1.26%
服務業	27.27	0.25%	商業	7.73	0.07%	海底纜線或管道設置範圍	73,864.45	297.16%
倉儲設施(農業)	14.40	0.13%	道路	703.95	6.44%	**苗栗縣近岸海域範圍**	**24,857.07**	
溫室	0.13	0.00%	學校	38.37	0.35%			
農產品展售場	0.32	0.00%	醫療保健	0.17	0.00%			

(二) 海域：目前苗栗縣近岸海域面積約 25,000 公頃。其中近岸海域之既有海域區區位許可範圍包括：漁業權範圍、深層海水資源利用及設施設置範圍、風力發電設施設置範圍、土石採取設施設置範圍、港區範圍、海堤區域範圍、海底纜線或管道設施設置等範圍。其中，漁業權範圍，幾乎佈滿整個苗栗縣近岸海域範；而海底纜線或管道設施設置範圍，主要為天然氣管線設置範圍。

1. 漁業權範圍：幾乎佔滿苗栗縣近岸海域之範圍；約佔苗栗縣近岸海域面積，100%。

2. 深層海水資源利用及設施設置範圍：位於苗栗縣近岸海域中部地區；約佔苗栗縣近岸海域面積 0.1%。

3. 風力發電設施設置範圍：呈不規則連續狀，分布於近岸海域北部地區及南部地區；約佔苗栗縣近岸海域面積 42%。

4. 土石採取設施設置範圍：位於苗栗縣近岸海域中部地區；約佔苗栗縣近岸海域面積 0.1%。

5. 港區範圍：港區範圍分布於北部及南部近岸海域；約佔苗栗縣近岸海域面積 0.5%。

6. 海堤區域範圍：海堤區域範圍位於北側及南側之近岸海域；約佔苗栗縣近岸海域面積 1.5%。

7. 海底纜線或管道設施設置範圍：此範圍從苗栗縣近岸海域範圍南側向外連接；約佔苗栗縣近岸海域面積 100%，為最大範圍。

(三) 主要議題

議題一：通宵台穩養殖場養殖魚塭廢棄後，堆積大量工程廢棄土、廢爐渣

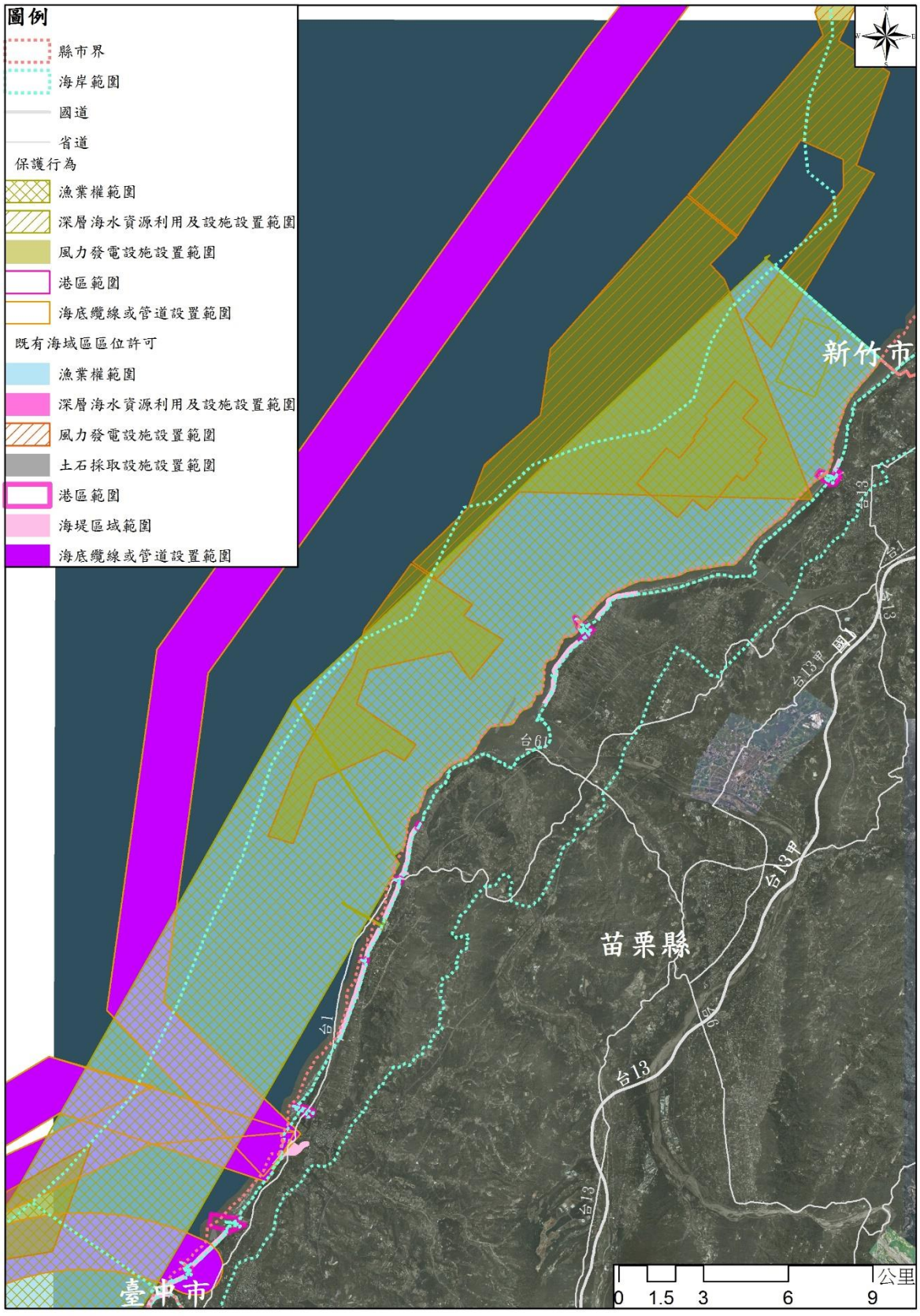
說明：現今通宵台穩養殖場(早已荒廢)旁海岸及魚塭堆積大量工程廢棄土、廢爐渣等，且路基與海岸有約 5、6 公尺的落差，消波塊緊鄰大海，潮間帶短窄，影響生態。

議題二：台中港開港後，造成白沙屯海岸線退後

說明：隨著台中港開港後，造成白沙屯海岸，沙子大量流失，海岸線退後，將對海岸線造成嚴重影響。

議題三：生物資源類型比重高，結合觀光遊憩類型進行發展

說明：生物資源利用類型佔苗栗縣濱海陸地面積 40%，可搭配 2%的海洋觀光遊憩類型，讓苗栗縣能夠朝向低污染、低衝擊發展。



附圖 1- 18 苗栗縣近岸海域既有海域區區位許可範圍及保護行為範圍圖

七、 台中市

(一) 陸域：台中市濱海陸地面積約 11,000 公頃，海岸線長度約 50 公里。台中市濱海陸地北部地區，主要以生物資源利用類型為主佔濱海陸地面積的 42%，其中，稻作佔 32%，旱作佔 7%；台中市濱海陸地南部地區，主要以工業為主，佔濱海陸地面積的 5%，加上港口航運類型的 2%，再加上電力的 2%，即為台中市濱海陸地主要支土地使用。期望未來主要以低污染、低衝擊環境為主的生物資源類型為主要發展項目之一。

1. 生物資源利用類型：生物資源利用類型，密集分布於台中市濱海陸地北物地區；約佔濱海陸地之面積比例 43%，為八大類型之冠，所佔面積比例最多；其中比例最高為稻作，31.71%，其次是旱作，6.82%。

2. 非生物資源利用類型：較生物資源利用類型分散分布於台中市濱海陸地北部地區；約佔濱海陸地之面積比例 5%；其中比例最高為電力，2.1%。

3. 海洋觀光遊憩類型：較集中於台中市濱海陸地範圍北部地區；約佔濱海陸地面積比例 1.5%；其中比例最高為公園綠地廣場，0.76%。

4. 港口航運類型：分布於台中市濱海陸地南部地區；約佔濱海陸地面積比例 2%；其中比例最高為商港，1.96%。

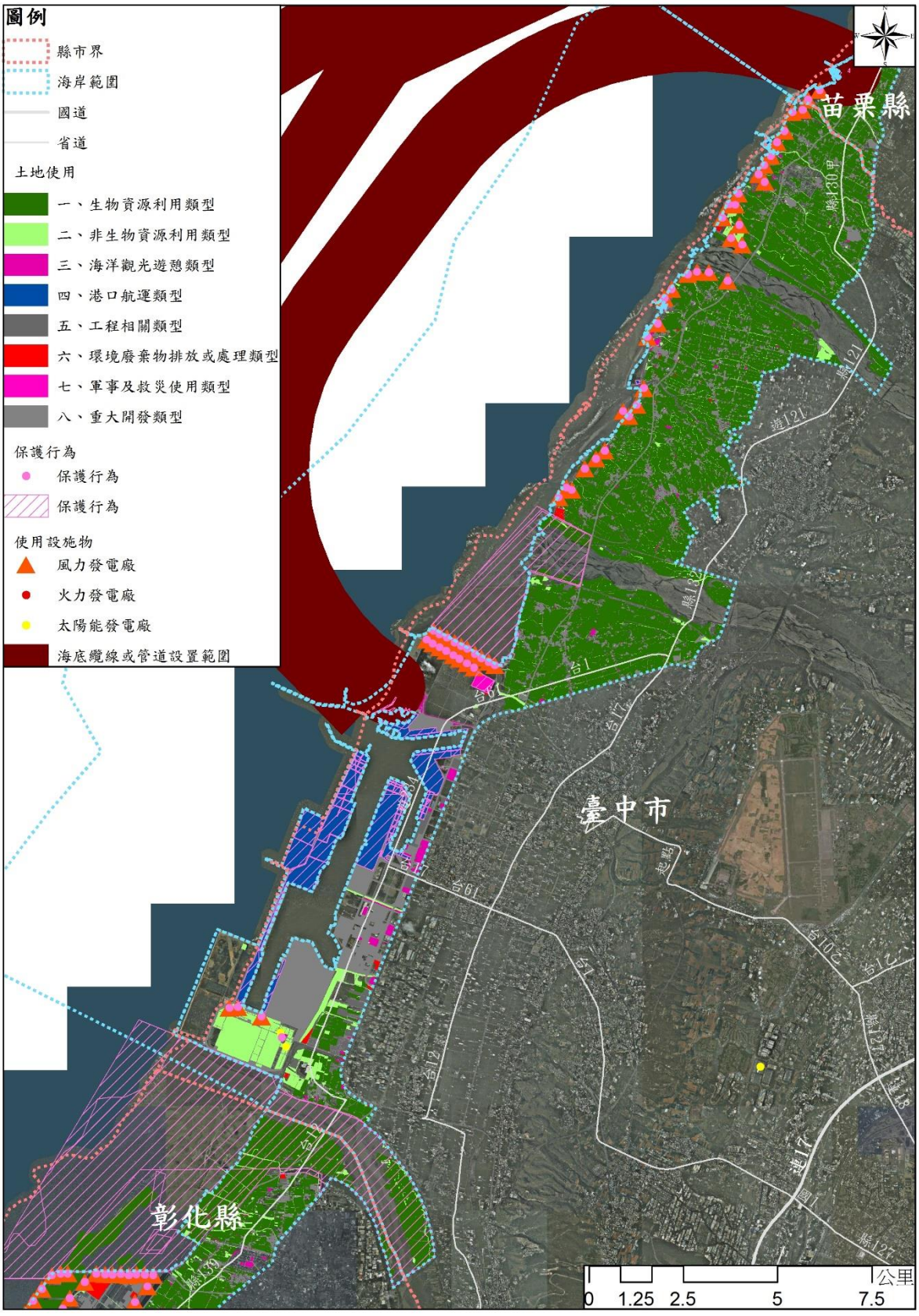
5. 工程相關類型：較零散分布於台中市濱海陸地範圍北部及南部地區；約佔濱海陸地面積比例 2.5%；其中比例最高為工業使用的倉儲，1.5%。

6. 環境廢棄物排放或處理類型：極為零碎分布於台中市濱海陸地範圍北部地區；約佔濱海陸地面積比例 0.2%；其中僅有環保設施，0.2%。

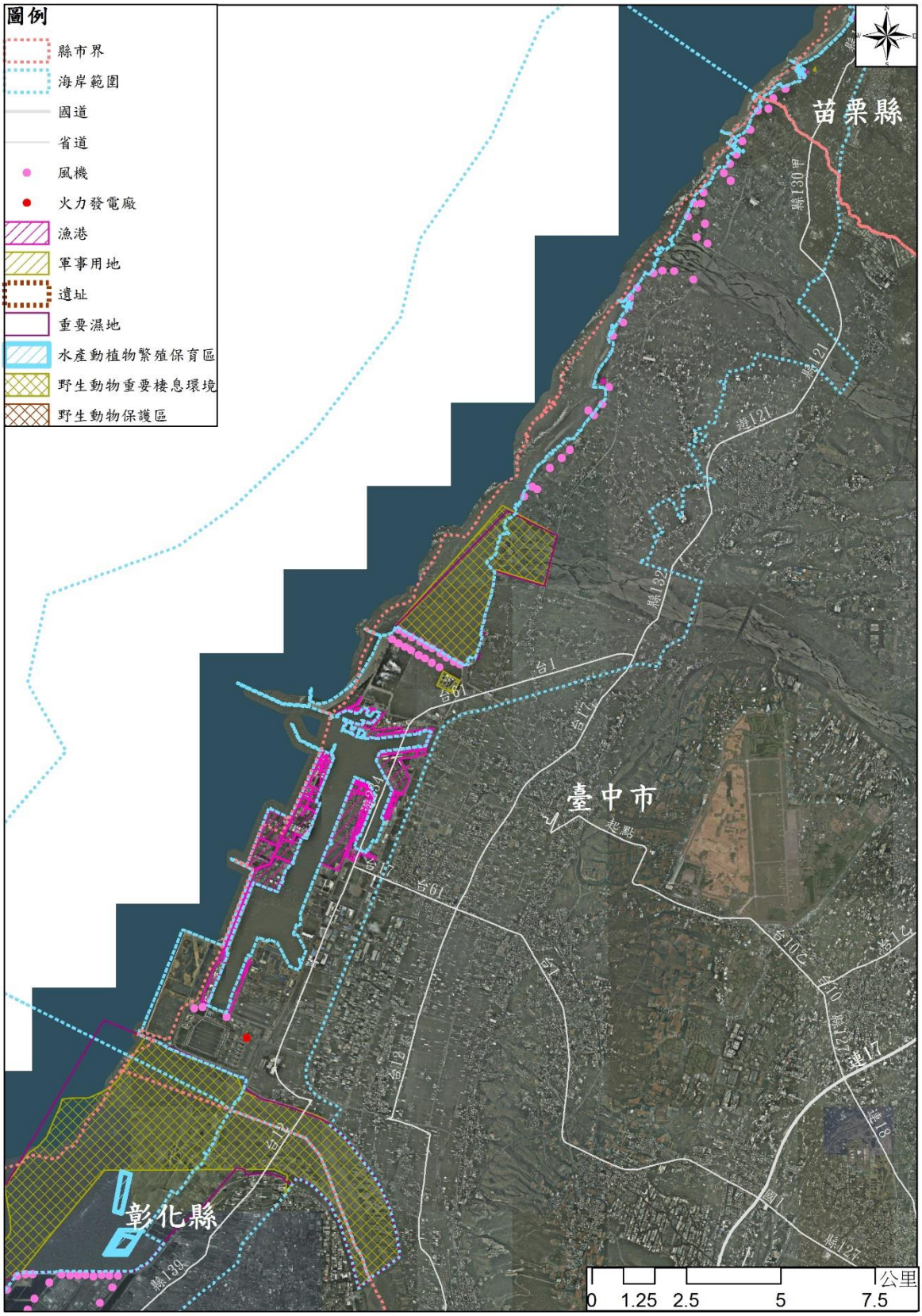
7. 軍事及救災使用類型：分布於台中市濱海陸地範圍中部地區；約佔濱海陸地面積比例 0.2 %，為八大類型所占面積比例最少；其中僅有軍事用地，0.19%。

8. 重大開發類型：密及分布於台中市濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 12%；其中比例最高為道路，4.44%，其次是工業，4.41%。

9. 使用設施物：目前台中市濱海陸地範圍內，使用設施物部分只有風機，風機數總共 54 支，分布於台中市濱海陸地北部及中部地區；台中市海岸線長度約為 50 公里，因此得知台中市海岸範圍內風機密度約為 1 公里/支。



附圖 1- 19 台中市濱海陸地土地使用及保護行為與設施分佈圖



附圖 1- 20 台中市濱海陸地保護行為分佈圖

附表 1- 7 土地使用與使用設施物及既有海域區區位許可範圍面積與比例表-台中市

土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)
一、生物資源利用類型	4,372.95	42.17%	遊樂場所	12.03	0.12%	鐵路	12.53	0.12%
水產養殖	14.39	0.14%	體育場所	2.22	0.02%	台中市濱海陸地範圍	10,368.97	64.68%
旱作	706.99	6.82%	四、港口航運類型	207.88	2.00%	使用設施物	風場名稱	風機數(支)
果樹	21.71	0.21%	商港	202.96	1.96%	風機	大甲大安一、二、三期	28
牧場	23.20	0.22%	漁港	4.91	0.05%	風機	大豐	4
畜禽舍	18.48	0.18%	五、工程相關類型	220.21	2.12%	風機	台中市	1
廢耕地	300.36	2.90%	水閘門	0.35	0.00%	風機	台中港	18
稻作	3,287.83	31.71%	自來水	5.21	0.05%	風機	台中電廠	3
二、非生物資源利用類型	490.32	4.73%	其他港口相關設施	0.01	0.00%	既有海域區區位許可類型		
土石相關設施	34.76	0.34%	倉儲(工業)	156.03	1.50%	(一)漁業資源利用		
土石採取場	11.30	0.11%	氣象	0.02	0.00%	漁業權範圍	6,574.26	32.63%
其他蓄水池	93.47	0.90%	堤防	58.59	0.57%	(二)非生物資源利用		
溝渠	129.72	1.25%	六、環境廢棄物排放或處理類型	20.71	0.20%	風力發電設施設置範圍	14,932.62	74.12%
電力	221.07	2.13%	環保設施	20.71	0.20%	(四)港埠航運		
三、海洋觀光遊憩類型	135.27	1.30%	七、軍事及救災使用類型	19.41	0.19%	港區範圍	20,170.46	100.12%
一般文化設施	0.13	0.00%	軍事用地	19.41	0.19%	(五)工程相關使用		
公園綠地廣場	78.68	0.76%	八、重大開發類型	1,239.76	11.96%	海堤區域範圍	214.20	1.06%
其他文化設施	2.27	0.02%	工業	456.81	4.41%	海底纜線或管道設置範圍	12,620.91	62.65%
其他設施	0.71	0.01%	住宅	287.24	2.77%	其他工程範圍	20,145.54	100.00%
服務業	23.64	0.23%	商業	5.88	0.06%	(八)軍事及防救災相關使用		
倉儲設施(農業)	14.89	0.14%	道路	460.73	4.44%	軍事相關設施設置範圍	8,656.04	42.97%
農產品展售場	0.68	0.01%	學校	16.57	0.16%	台中市近岸海域範圍	20,145.54	

(二) 海域 ：目前台中市近岸海域面積約 20,000 公頃。其中近岸海域之既有海域區區位許可範圍包括：漁業權範圍、風力發電設施設置範圍、港區範圍、海堤區域範圍、海底纜線或管道設施設置範圍、其他工程範圍、軍事相關設施設置範圍等。其中，漁業權範圍，連接苗栗縣之漁業權範圍至台中市近岸海域中部地區；而海底纜線或管道設施設置範圍，主要為天然氣管線設置範圍，其中有與苗栗縣連接之管線。

1. 漁業權範圍：位於台中市近岸海域範圍北部地區；約佔台中市近岸海域面積，33%。
2. 風力發電設施設置範圍：呈不規則狀，分布於近岸海域北部地區及中部地區；約佔台中市近岸海域面積 75%。
3. 港區範圍：港區範圍位於南部近岸海域；約佔台中市近岸海域面積 100%。
4. 海堤區域範圍：海堤區域範圍位於北部及南部地區之近岸海域；約佔台中市近岸海域面積 1%。
5. 海底纜線或管道設施設置範圍：範圍從台中市近岸海域範圍南側向外連接；約佔台中市近岸海域面積 63%。
6. 其他工程範圍：此範圍從台中市近岸海域範圍南部地區；約佔台中市近岸海域面積 100%。
7. 軍事相關設施設置範圍：此範圍從台中市近岸海域範圍北部地區向外連接；約佔台中市近岸海域面積 43%。

(三) 重要議題

議題一：台中工業區排放之工業廢水、廢氣汙染周邊環境

說明：由於台中市有 14 條區域排水都遭受中度以上程度的污染，區排主要為生活污水及部分工業廢水；另外台中火力發電廠的大排近來被檢測含有重金屬，鎘甚至超標，都將造成嚴重的重金屬汙染，勢必對周圍環境造成污染。

議題二：台中工業區、台中火力發電廠等排放之工業廢水、廢氣汙染下游之重要濕地

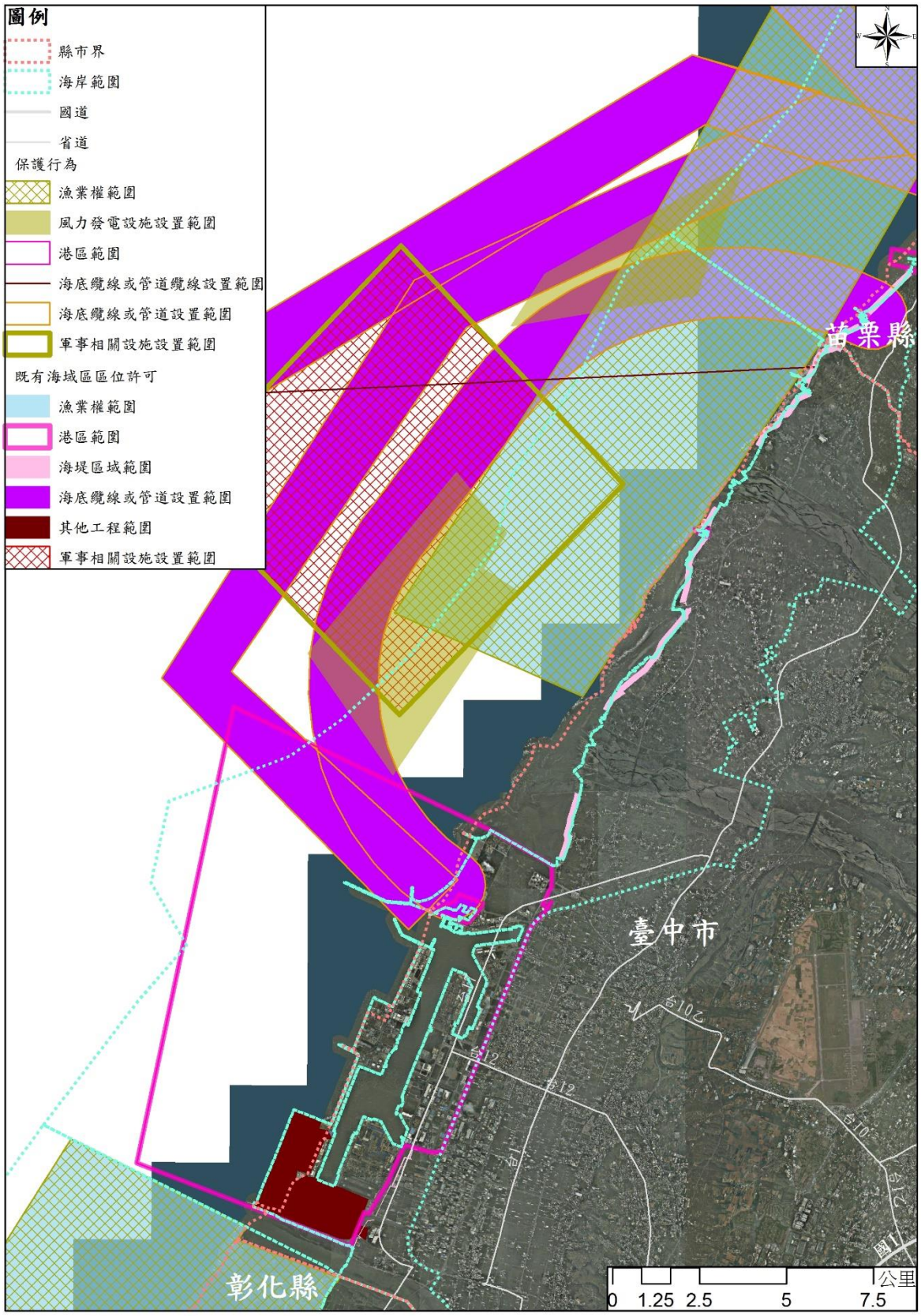
說明：工業、火力發電廠等，所排放之廢氣、廢水等，皆會影響、污染下游之重要濕地，甚至透過空氣污染影響。

議題三：生物資源類型比重高，結合觀光遊憩類型進行發展，但工業污染嚴重

說明：生物資源利用類型佔台中市濱海陸地面積 42%，可搭配 2%的海洋觀光遊憩類型，再加上重要濕地資源，將是未來重要的發展重點之一，但是台中市工業污染問題嚴重，期望未來能夠朝向低污染的台中市前進。

議題四：海岸範圍內，風機密度高，影響海岸景觀與生物棲息

說明：台中市海岸範圍內風機密度大約為 1 公里/支風機，且在重要濕地範圍南側也設有風機，將影響候鳥等生物遷息。



附圖 1- 21 台中市近岸海域既有海域區區位許可範圍及保護行為範圍圖

八、 彰化縣

(一) 陸域：彰化縣濱海陸地面積約 17,000 公頃，海岸線長度約 76 公里。其中濱海陸地範圍內，主要以生物資源利用類型為主，佔彰化縣濱海陸地的 58%，其中以旱作 22%，及水產養殖 20%，較西部各縣市稍有優勢，但並未特別突出。加上 4%的工業，組成彰化縣濱海陸地主要的土地使用類型。但工業區(彰濱工業區)集中於北部地區，而工業區北部靠近台中市，有水產動植物繁殖區、重要濕地及野生動物重要環境棲息環境等，重要生態資源，而此範圍北部已有一個台中火力發電廠，因此擔心工業區及火力發電廠是否會對照成影響。不過基於生物資源利用類型超過 50%的高比例土地使用，適合發展旱作、水產養殖等類型。

1. 生物資源利用類型：生物資源利用類型，密集分布於彰化縣濱海陸地範圍；約佔濱海陸地之面積比例 58%，為八大類型之冠，所佔面積比例最多；其中比例最高為旱作，21.44%，其次是水產養殖，19.80%。

2. 非生物資源利用類型：較生物資源利用類型分散分布於彰化縣濱海陸地地區；約佔濱海陸地之面積比例 5%；其中比例最高為溝渠，2.58%。

3. 海洋觀光遊憩類型：較集中於彰化縣濱海陸地範圍北部及中部地區；約佔濱海陸地面積比例 1.2%；其中比例最高為農業使用之倉儲設施，0.4%。

4. 港口航運類型：分布於彰化縣濱海陸地北部及中部地區；約佔濱海陸地面積比例 0.1%；其中僅有漁港，0.1%。

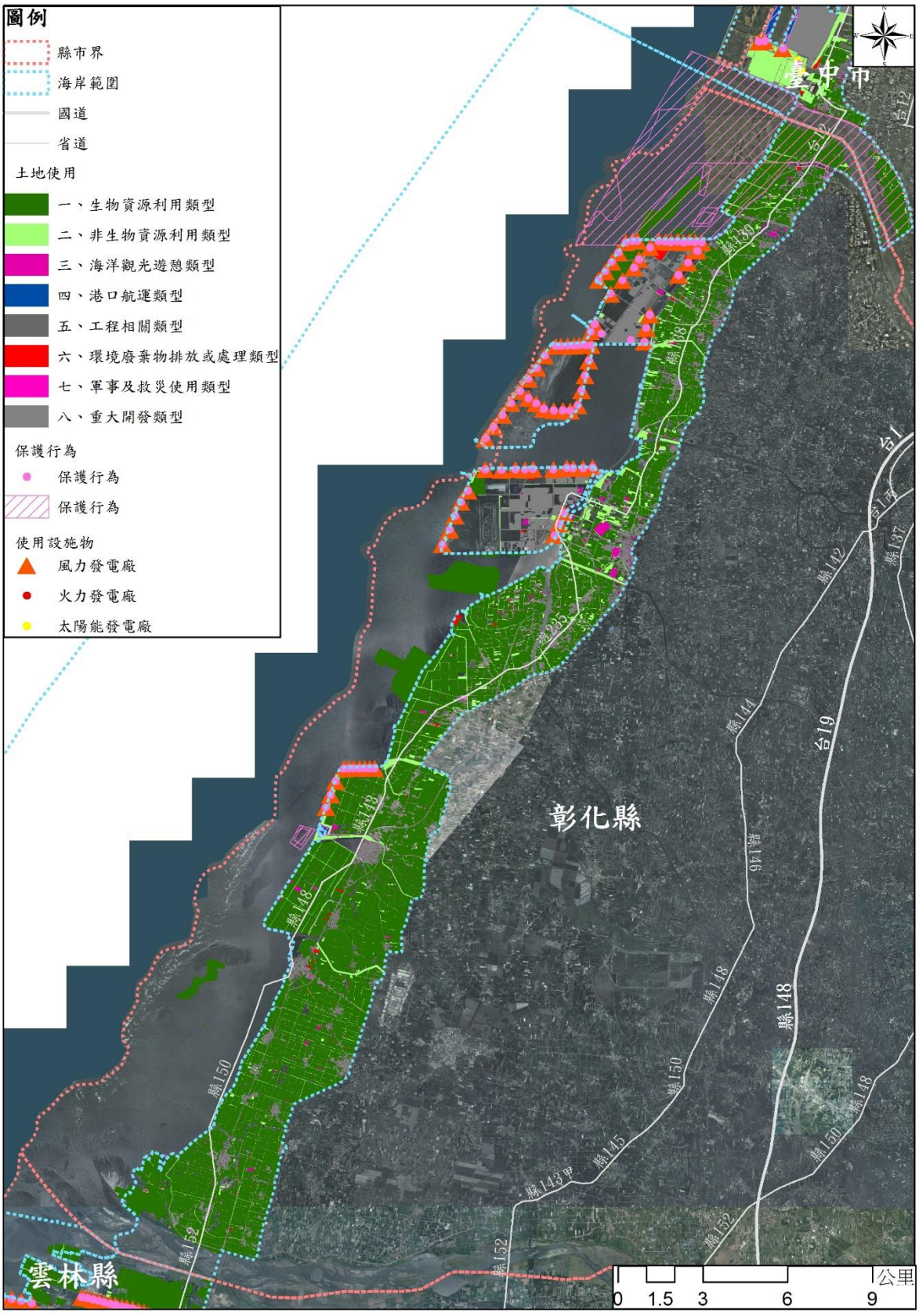
5. 工程相關類型：較集中於彰化縣濱海陸地範圍北部地區；約佔濱海陸地面積比例 2.2%；其中比例最高為堤防，1.55%。

6. 環境廢棄物排放或處理類型：極為零碎分布於彰化縣濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 0.4%；其中僅有環保設施，0.4%。

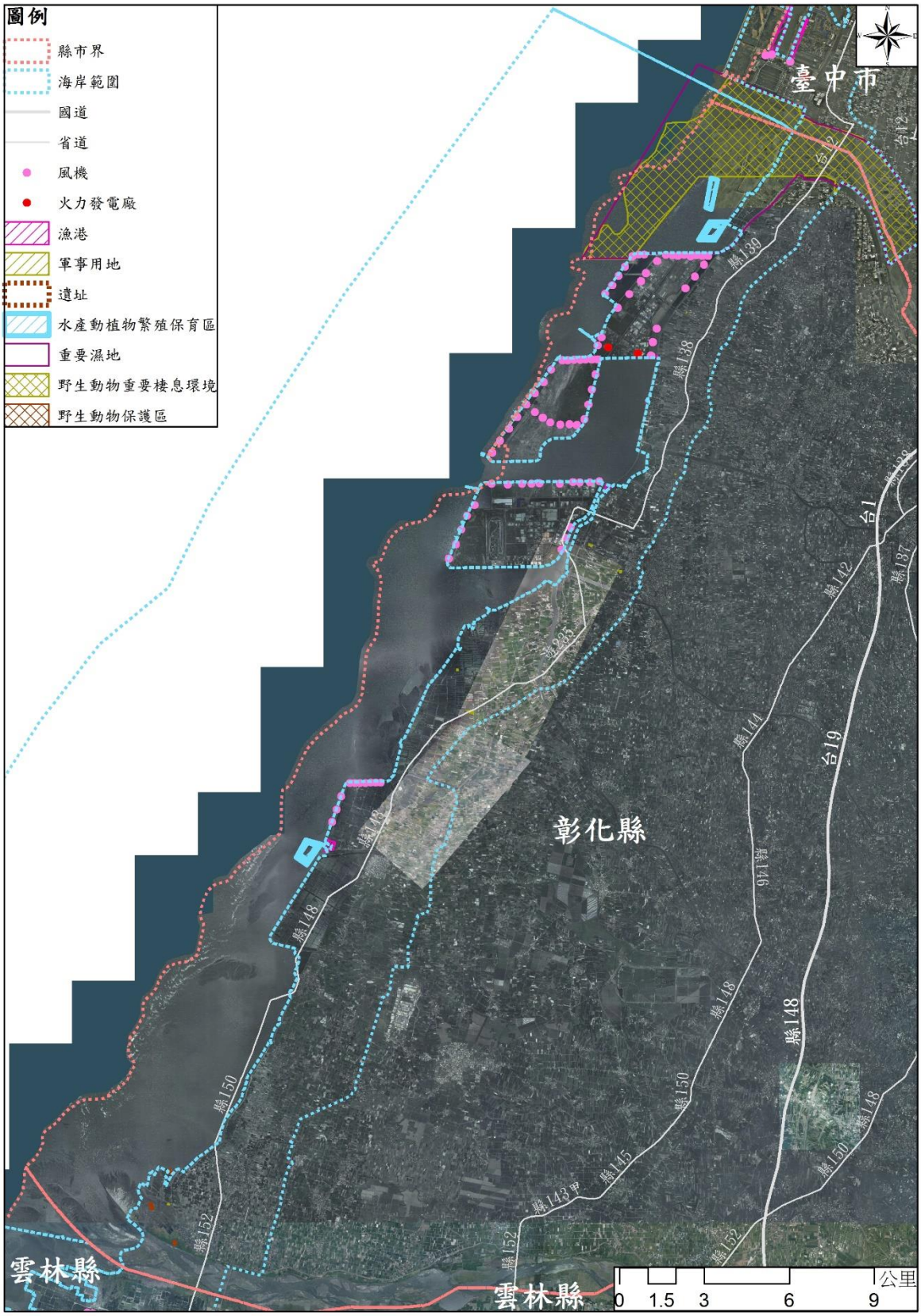
7. 軍事及救災使用類型：分布於彰化縣濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 0.1%，為八大類型所占面積比例最少；其中僅有軍事用地，0.01%。

8. 重大開發類型：密及分布於彰化縣濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 14%；其中比例最高為道路，5.56%，其次是工業，3.73%。

9. 使用設施物：目前彰化縣濱海陸地範圍內，使用設施物部分只有風機，風機數總共 81 支，分布於彰化縣濱海陸地北部及中部地區；彰化縣海岸線長度約為 76 公里，因此得知彰化縣海岸範圍內風機密度約為 1 公里/支。



附圖 1- 22 彰化縣濱海陸地土地使用及保護行為與設施分佈圖



附圖 1- 23 彰化縣濱海陸地保護行為分佈圖

附表 1- 8 土地使用與使用設施物及既有海域區區位許可範圍面積與比例表-彰化縣

土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)
一、生物資源利用類型	9,365.70	57.25%	溫室	8.32	0.05%	學校	29.66	0.18%
水產養殖	3,238.43	19.80%	農產品展售場	0.84	0.01%	醫療保健	9.49	0.06%
旱作	3,506.90	21.44%	遊樂場所	14.82	0.09%	彰化縣濱海陸地範圍	16,359.23	78.57%
果樹	26.79	0.16%	體育場所	1.87	0.01%	使用設施物	風場名稱	風機數(支)
牧場	178.36	1.09%	四、港口航運類型	14.91	0.09%	風機	王功	10
畜禽舍	222.09	1.36%	漁港	14.91	0.09%	風機	台電彰濱一、二期	30
廢耕地	527.76	3.23%	五、工程相關類型	349.13	2.13%	風機	鹿港一期	12
稻作	1,665.37	10.18%	水閘門	0.59	0.00%	風機	彰濱一期	21
二、非生物資源利用類型	718.04	4.39%	瓦斯	0.00	0.00%	風機	彰濱及鹿港二期	8
土石相關設施	12.33	0.08%	自來水	5.56	0.03%	既有海域區區位許可類型		
土石採取場	1.67	0.01%	其他港口相關設施	0.27	0.00%	(一)漁業資源利用		
水庫	0.02	0.00%	抽水站	0.35	0.00%	漁業權範圍	30,849.57	58.80%
其他蓄水池	268.95	1.64%	倉儲(工業)	88.70	0.54%	(二)非生物資源利用		
溝渠	422.45	2.58%	堤防	253.66	1.55%	風力發電設施設置範圍	227,851.18	434.30%
電力	12.62	0.08%	六、環境廢棄物排放或處理類型	65.24	0.40%	土石採取設施設置範圍	1,301.90	2.48%
三、海洋觀光遊憩類型	182.98	1.12%	環保設施	65.24	0.40%	(四)港埠航運		
一般文化設施	3.90	0.02%	七、軍事及救災使用類型	1.97	0.01%	錨地範圍	87.42	0.17%
公園綠地廣場	21.23	0.13%	軍事用地	1.97	0.01%	港區範圍	4,275.25	8.15%
其他文化設施	0.14	0.00%	八、重大開發類型	2,155.79	13.18%	(五)工程相關使用		
其他設施	2.14	0.01%	工業	610.66	3.73%	海堤區域範圍	687.02	1.31%
服務業	63.40	0.39%	住宅	584.20	3.57%	彰化縣近岸海域範圍	52,464.40	
法定文化資產	0.62	0.00%	商業	12.48	0.08%			
倉儲設施(農業)	65.70	0.40%	道路	909.31	5.56%			

(二) 海域：目前彰化縣近岸海域面積約 53,000 公頃。其中近岸海域之既有海域區區位許可範圍包括：漁業權範圍、風力發電設施設置範圍、土石採取設施設置範圍、錨地範圍、港區範圍、海堤區域範圍等。其中，漁業權範圍，也是幾乎涵蓋了彰化縣近岸海域之範圍；而土石採取設施設置範圍，位於濱海陸地水產動物繁殖保育區、重要濕地等重要資源之西側近岸海域地區。

1. 漁業權範圍：幾乎為整個彰化縣近岸海域範圍；約佔彰化縣近岸海域面積，59%。

2. 風力發電設施設置範圍；呈不規則狀，分布於近岸海域中部地區及南部地區：約佔彰化縣近岸海域面積 100%。

3. 土石採取設施設置範圍：位於北部近岸海域；約佔彰化縣近岸海域面積 2.5%。

4. 錨地範圍：錨地範圍位於北部近岸海域；約佔彰化縣近岸海域面積 0.2%。

5. 港區範圍港區範圍：位於北部及中部近岸海域；約佔彰化縣近岸海域面積 9%。

6. 海堤區域範圍：幾乎分布於整條海岸線；約佔彰化縣近岸海域面積 1.5%。

(三) 重要議題

議題一：**雲林麥寮六輕廠、彰濱工業區排放之工業廢氣，影響彰化縣空氣品質**

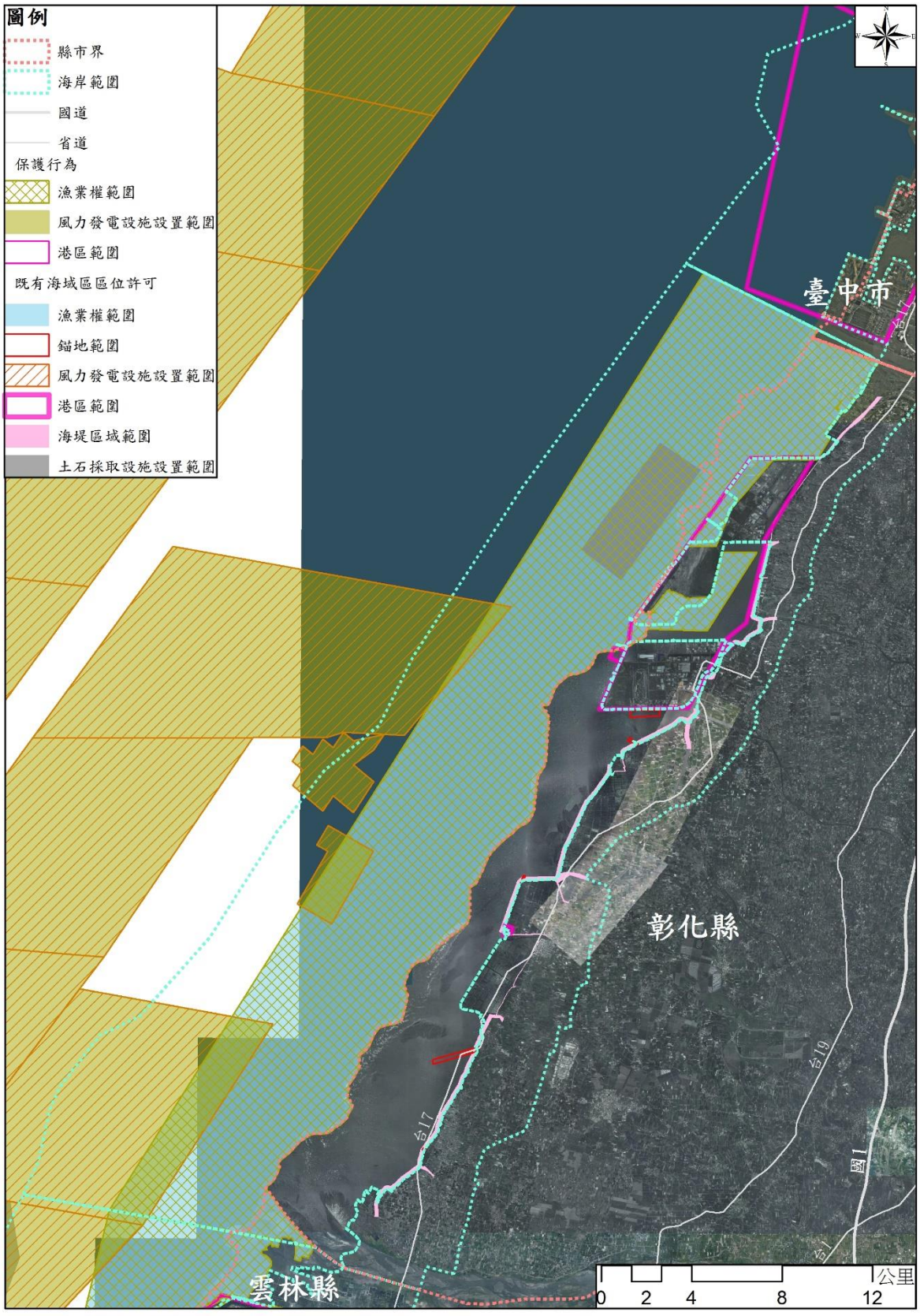
說明：雲林麥寮六輕廠與彰化縣大城鄉僅一水之隔，使得彰化縣也因風向等因素，受到六輕空氣污染影響；另外即為彰濱工業區所排方之廢氣污染。

議題二：**彰濱工業區，為周圍農地帶來影響**

說明：其中，屬電鍍業，對於水污染最為嚴重，因製造過程需要，需要大量的水，清洗電鍍，其所產生的廢水，若無處理直接排放將對周圍農地造成嚴重污染。

議題三：**彰濱工業區，為周圍保護行為之範圍造成影響**

說明：其中，屬電鍍業，對於水污染最為嚴重，其所產生的廢水，若無處理直接排放將對保護行為之範圍造成嚴重污染，如：水產動植物繁殖保育區、重要濕地、野生動物重要棲息環境等皆會受到影響。加上彰濱工業區周邊設有風機，將有可能影響候鳥等，在保護行為範圍內生物之遷息。



附圖 1- 24 彰化縣近岸海域既有海域區區位許可範圍及保護行為範圍圖

九、 雲林縣

(一) 陸域：雲林縣濱海陸地面積約 18,000 公頃，海岸線長度約 66 公里。其濱海陸地範圍，主要以生物資源利用類型為主，佔雲林縣濱海陸地的 56%，其中，水產養殖佔 36%，旱作佔 17%之多；另外以工業佔 7%(相較於其他西部各縣市，雖然比例不是最高，但也是相當突出)，為構成雲林縣濱海陸地之土地使用。生物資源利用類型，平均分散於濱海陸地地區，而工業則集中於濱海陸地西北側，具保護行為之範圍則集中在濱海陸地南部地區。

1. 生物資源利用類型：生物資源利用類型，密集分布於雲林縣濱海陸地範圍；約佔濱海陸地之面積比例 56%，為八大類型之冠，所佔面積比例最多；其中比例最高為水產養殖，35.83%，其次是旱作，17.15%。

2. 非生物資源利用類型：較生物資源利用類型分散分，布於雲林縣濱海陸地地區；約佔濱海陸地之面積比例 4%；其中比例最高為溝渠，2.62%。

3. 海洋觀光遊憩類型：較集中於雲林縣濱海陸地範圍中部及南部地區；約佔濱海陸地面積比例 1.2%；其中比例最高為公園綠地廣場，0.39%。

4. 港口航運類型：分布於雲林縣濱海陸地北部及南部地區；約佔濱海陸地面積比例 0.8%；其中比例最高為漁港，0.66%。

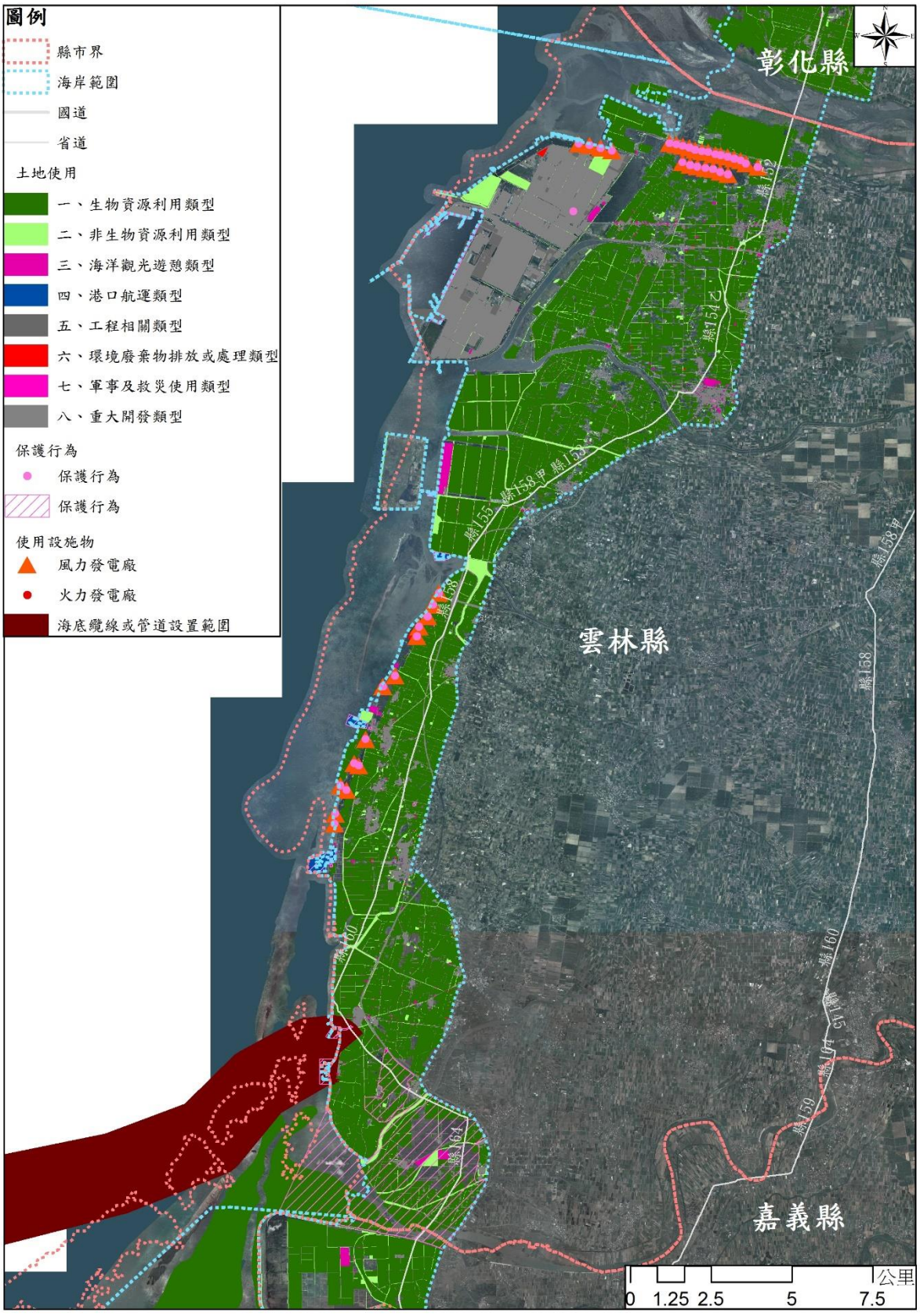
5. 工程相關類型：較集中於雲林縣濱海陸地範圍北部地區；約佔濱海陸地面積比例 2%；其中比例最高為堤防，1.30%。

6. 環境廢棄物排放或處理類型：極為零碎分布於雲林縣濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 0.1%；其中僅有環保設施，0.07%。

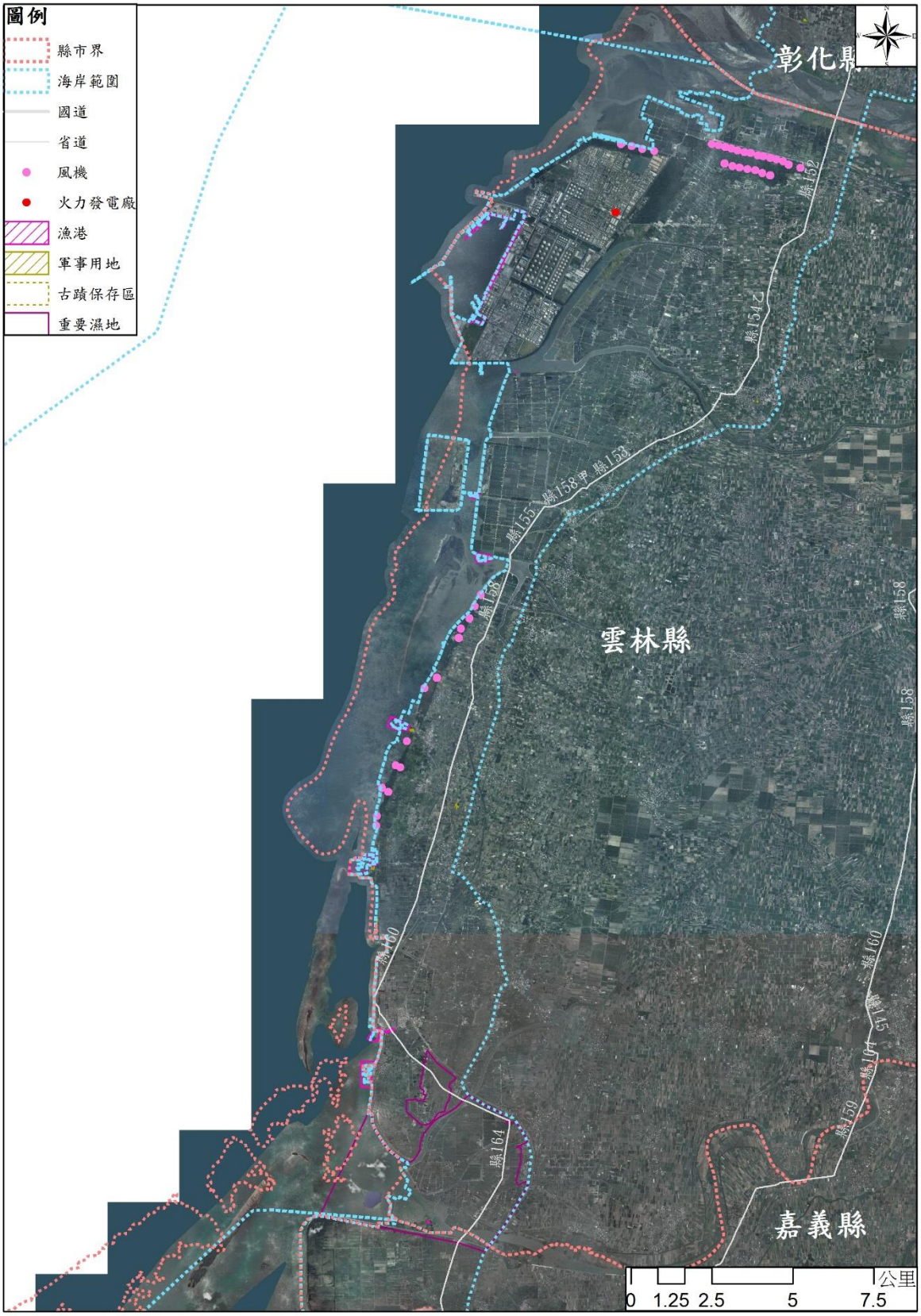
7. 軍事及救災使用類型：分布於雲林縣濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 0.1%，為八大類型所占面積比例最少；其中僅有軍事用地，0.01%。

8. 重大開發類型：密及分布於雲林縣濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 14%；其中比例最高為工業，6.95%，其次是道路，5.41%。

9. 使用設施物：目前雲林縣濱海陸地範圍內，使用設施物部分只有風機，風機數總共 39 支，分布於雲林縣濱海陸地北部及中部地區；雲林縣海岸線長度約為 66 公里，因此得知雲林縣海岸範圍內風機密度約為 1.7 公里/支。



附圖 1- 25 雲林縣濱海陸地土地使用及保護行為與設施分佈圖



附圖 1- 26 雲林縣濱海陸地保護行為分佈圖

附表 1- 9 土地使用與使用設施物及既有海域區區位許可範圍面積與比例表-雲林縣

土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)
一、生物資源利用類型	9,653.97	55.34%	溫室	0.40	0.00%	學校	28.70	0.16%
水產養殖	6,249.40	35.83%	農產品展售場	1.17	0.01%	醫療保健	0.36	0.00%
旱作	2,991.35	17.15%	遊樂場所	10.91	0.06%	**雲林縣濱海陸地範圍**	**17,443.99**	**78.55%**
果樹	30.08	0.17%	體育場所	2.07	0.01%	**使用設施物**	**風場名稱**	**風機數(支)**
牧場	132.23	0.76%	四、港口航運類型	137.71	0.79%	風機	雲林四湖	14
畜禽舍	154.28	0.88%	專用港	23.36	0.13%	風機	雲林麥寮一、二期	25
廢耕地	70.54	0.40%	漁港	114.35	0.66%	**既有海域區區位許可類型**		
稻作	26.09	0.15%	五、工程相關類型	364.75	2.09%	(一)漁業資源利用		
二、非生物資源利用類型	694.63	3.98%	水閘門	0.80	0.00%	漁業權範圍	20,294.40	34.31%
土石相關設施	2.06	0.01%	瓦斯	0.24	0.00%	(二)非生物資源利用		
土石採取場	13.24	0.08%	自來水	1.69	0.01%	風力發電設施設置範圍	32,527.38	54.99%
其他蓄水池	213.76	1.23%	抽水站	0.69	0.00%	採礦相關設施設置範圍	36.17	0.06%
減河	7.18	0.04%	倉儲(工業)	135.32	0.78%	土石採取設施設置範圍	16,488.73	27.87%
溝渠	456.36	2.62%	堤防	226.00	1.30%	(四)港埠航運		
電力	2.02	0.01%	六、環境廢棄物排放或處理類型	11.37	0.07%	港區範圍	17,204.87	29.09%
三、海洋觀光遊憩類型	195.61	1.12%	環保設施	11.37	0.07%	(五)工程相關使用		
一般文化設施	1.14	0.01%	七、軍事及救災使用類型	1.22	0.01%	海堤區域範圍	224.27	0.38%
公園綠地廣場	68.49	0.39%	軍事用地	1.22	0.01%	海底纜線或管道設置範圍	68,483.22	115.77%
其他文化設施	0.21	0.00%	八、重大開發類型	2,643.79	15.16%	(八)軍事及防救災相關使用		
其他設施	8.11	0.05%	工業	1,212.17	6.95%	軍事相關設施設置範圍	26,938.02	45.54%
服務業	48.75	0.28%	住宅	449.35	2.58%	**雲林縣近岸海域範圍**	**59,153.41**	
法定文化資產	0.09	0.00%	商業	9.22	0.05%			
倉儲設施(農業)	54.28	0.31%	道路	943.99	5.41%			

(二) 海域 ：目前雲林縣近岸海域面積約 60,000 公頃。其中近岸海域之既有海域區區位許可範圍包括：漁業權範圍、風力發電設施設置範圍、採礦相關設施設置範圍、港區範圍、海堤區域範圍、海底纜線或管道設置範圍、軍事相關設施設置範圍等。其中，漁業權範圍，含括整個雲林縣海岸線範圍；而海底纜線或管道設置範圍，主要輸送天然氣至澎湖縣。

1. 漁業權範圍：幾乎沿著整個雲林縣海岸線；約佔雲林縣近岸海域面積，35%。
2. 風力發電設施設置範圍：分布於近岸海域北部地區靠近外海測；約佔雲林縣近岸海域面積 55%。
3. 採礦相關設施設置範圍：位於南部近岸海域；約佔雲林縣近岸海域面積 0.1%。
4. 土石採取設施設置範圍：位於北部綿延至中部近岸海域；約佔雲林縣近岸海域面積 28%。
5. 港區範圍：港區範圍位於北部至中部近岸海域；約佔雲林縣近岸海域面積 30%。
6. 海堤區域範圍：分布於中部地區至南部地區之近岸海域；約佔雲林縣近岸海域面積 0.4%。
7. 海底纜線或管道設置範圍堤區域範圍：於南部地區之近岸海域，對外連接；約佔雲林縣近岸海域面積 100%。
8. 軍事相關設施設置範圍：位於南部地區之近岸海域；約佔雲林縣近岸海域面積 45%。

(三) 重要議題

議題一：工業所排放之廢氣、廢水，造成周邊地區影響與破壞

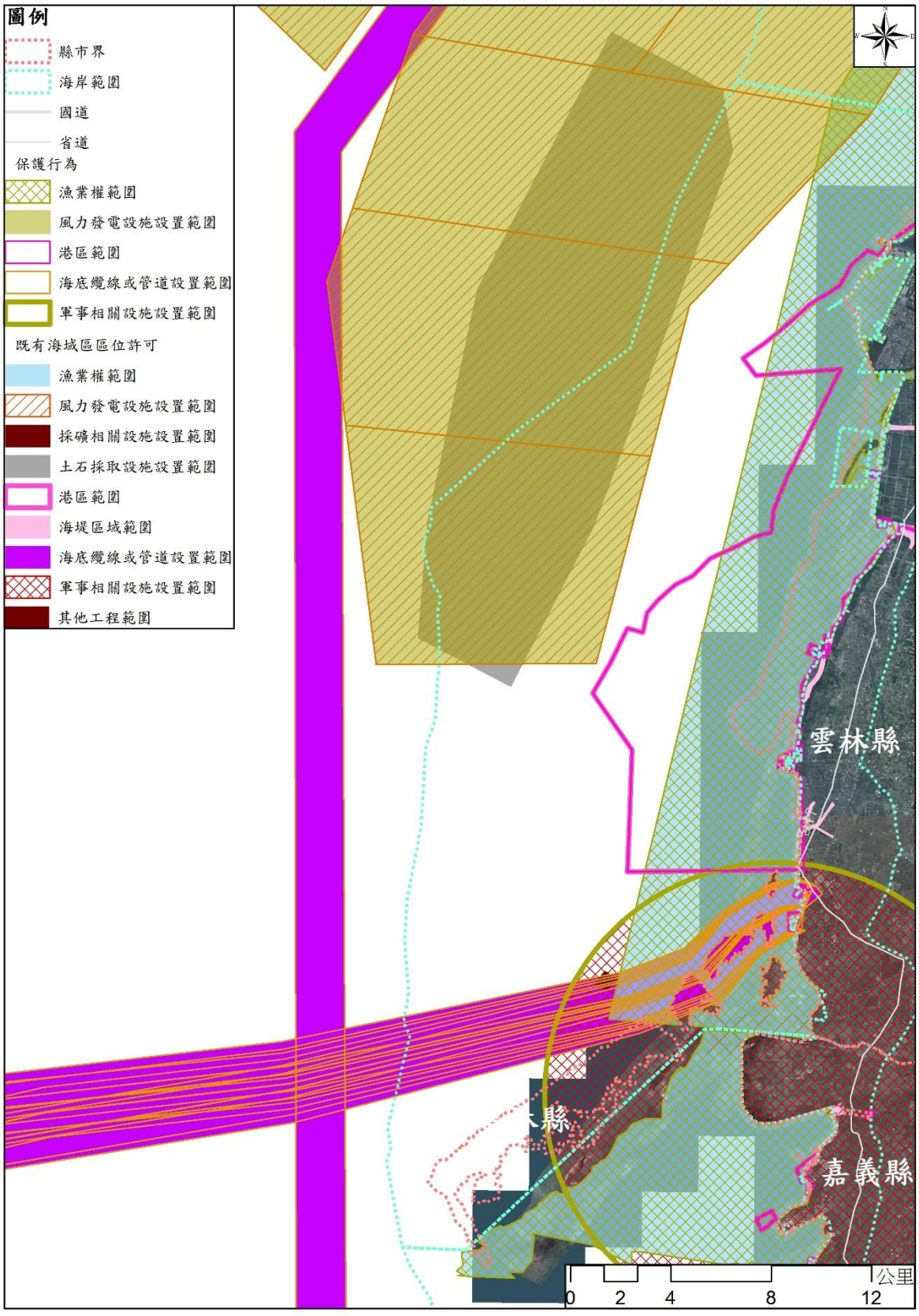
說明：雲林麥寮工業區，排放之廢氣與廢水，已造成周邊農地汙染、空氣汙染已及酸雨，甚至會有使周邊居民致癌的風險，對當地造成不小的影響與破壞。

議題二：養殖漁業超抽地下水，造成地層下陷

說明：雲林縣養殖漁業佔濱海陸地比例高達 36%，因養殖漁業超抽地下水，造成地層下陷、地下水鹽化、附近農田土壤鹽鹼化、居民、工業區易造成海水倒灌，對濱海陸地造成相當嚴重之影響。

議題三：養殖漁業所佔濱海陸地比例最高，卻造成雲林縣地層下陷等影響

說明：雲林縣養殖漁業雖有高比例(36%)，超過濱海陸地三分之一的面積，但因其超抽地下水，為雲林縣濱海陸地地層下陷主因，期望能夠配合旱作(17%)、海洋觀光遊憩類型(2%)，以及濱海陸地南部地區的重要濕地(成龍濕地)，加上其他古蹟保存區等等，期望未來能夠朝向低污染的海洋觀光遊憩類型發展。



附圖 1- 27 雲林縣近岸海域既有海域區區位許可範圍及保護行為範圍圖

十、 嘉義縣

(一) 陸域：嘉義縣濱海陸地面積約 7,000 公頃，海岸線長度約 40 公里。目前嘉義縣濱海陸地範圍內，因位於嘉南平原，因此主要以生物資源類型為主，佔濱海陸地的 45%，主要以水產養殖(33%)及旱作(11%)，加上海洋觀光遊憩類型 1%，為嘉義縣濱海陸地主要的土地使用類型，加上嘉義縣的濱海陸地及近岸海域，大片的保護行為範圍(重要濕地、野生動物重要棲息環境)。其中養殖漁業，雖然不是西海岸最比例最多的，但也算是相當突出的土地使用比例。

1. 生物資源利用類型：生物資源利用類型，主要分布於嘉義縣濱海陸地範圍北部、中部、南部(靠海測)地區；約佔濱海陸地之面積比例 45%，為八大類型之冠，所佔面積比例最多；其中比例最高為水產養殖，32.52%，其次是旱作，10.62%。

2. 非生物資源利用類型：較生物資源利用類型分散分，布於嘉義縣濱海陸地地區；約佔濱海陸地之面積比例 4.3%；其中比例最高為溝渠，3.2%。

3. 海洋觀光遊憩類型：較集中於嘉義縣濱海陸地範圍中部地區；約佔濱海陸地面積比例 1%；其中比例最高為農業使用之倉儲設施，0.52%。

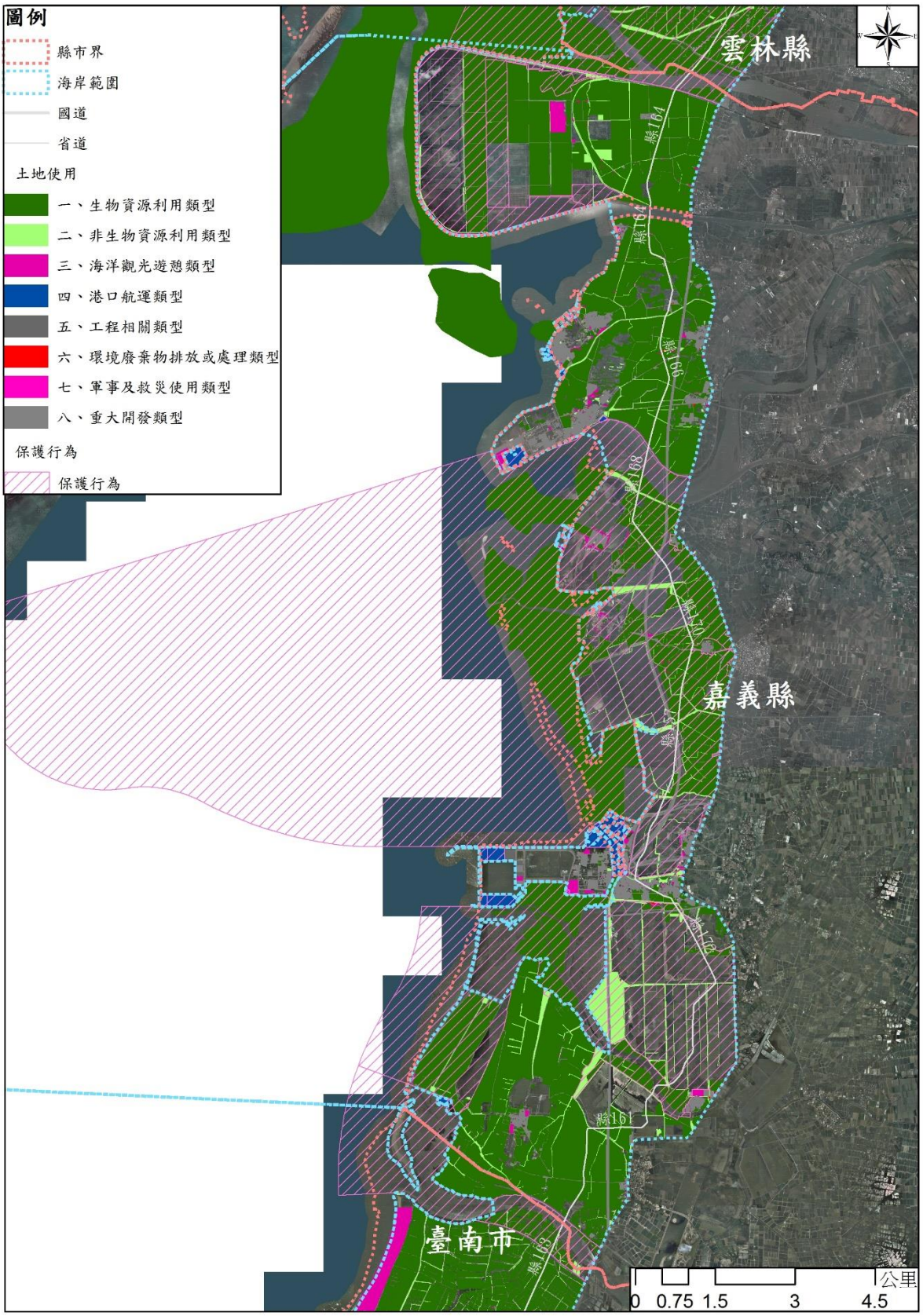
4. 港口航運類型：分布於嘉義縣濱海陸地中部及南部地區；約佔濱海陸地面積比例 0.4%；其中比例最高為商港，0.2%。

5. 工程相關類型：分布於嘉義縣濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 0.4%；其中比例最高為堤防，0.27%。

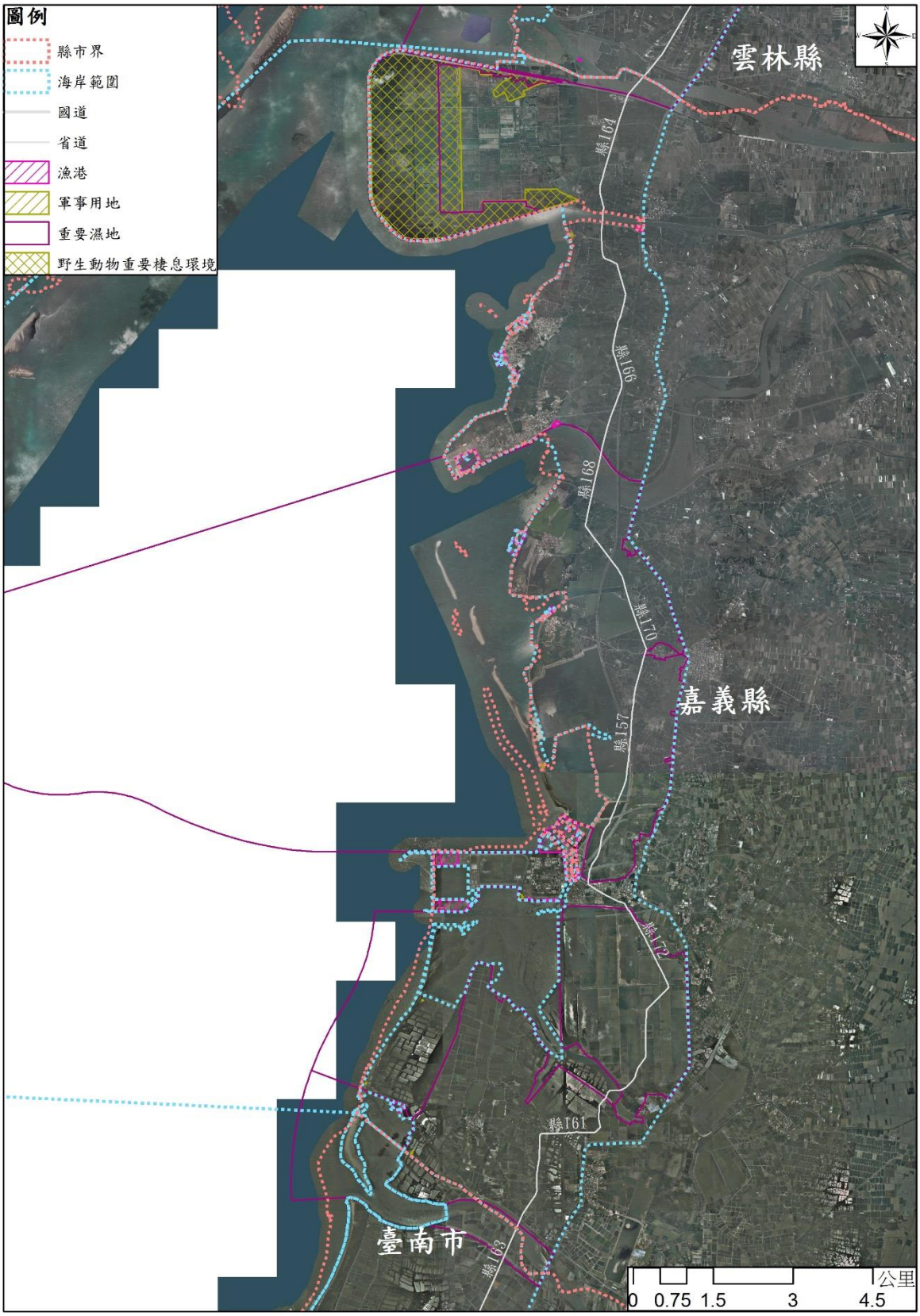
6. 環境廢棄物排放或處理類型：極為零碎分布於嘉義縣濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 0.1%；其中僅有環保設施，0.02%。

7. 軍事及救災使用類型：分布於嘉義縣濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 0.1%，為八大類型所占面積比例最少；其中僅有軍事用地，0.01%。

8. 重大開發類型：密及分布於嘉義縣濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 6%；其中比例最高為道路，3.11%，其次是住宅，2.29%。



附圖 1- 28 嘉義縣濱海陸地土地使用及保護行為與設施分佈圖



附圖 1- 29 嘉義縣濱海陸地保護行為分佈圖

附表 1- 10 土地使用與使用設施物及既有海域區區位許可範圍面積與比例表-嘉義縣

土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)	既有海域區區位許可類型		
一、生物資源利用類型	3,080.98	44.54%	五、工程相關類型	28.10	0.41%	港區範圍	1,560.74	6.53%
水產養殖	2,249.01	32.52%	水閘門	0.48	0.01%	(五)工程相關使用		
旱作	734.85	10.62%	自來水	0.07	0.00%	海堤區域範圍	124.58	0.52%
果樹	3.95	0.06%	抽水站	0.22	0.00%	(八)軍事及防救災相關使用		
牧場	0.43	0.01%	倉儲(工業)	8.70	0.13%	軍事相關設施設置範圍	26,938.02	112.76%
畜禽舍	16.61	0.24%	堤防	18.63	0.27%	嘉義縣近岸海域範圍	23,889.02	
廢耕地	76.13	1.10%	六、環境廢棄物排放或處理類型	1.23	0.02%			
二、非生物資源利用類型	294.10	4.25%	環保設施	1.23	0.02%			
其他蓄水池	71.86	1.04%	七、軍事及救災使用類型	0.95	0.01%			
溝渠	221.56	3.20%	軍事用地	0.95	0.01%			
電力	0.69	0.01%	八、重大開發類型	401.17	5.80%			
三、海洋觀光遊憩類型	62.39	0.90%	工業	10.09	0.15%			
公園綠地廣場	15.91	0.23%	住宅	158.45	2.29%			
其他設施	3.07	0.04%	商業	3.40	0.05%			
服務業	4.39	0.06%	道路	215.35	3.11%			
倉儲設施(農業)	36.15	0.52%	學校	13.40	0.19%			
農產品展售場	0.42	0.01%	醫療保健	0.48	0.01%			
遊樂場所	1.40	0.02%	嘉義縣濱海陸地範圍	6,916.65	56.31%			
體育場所	1.06	0.02%	既有海域區區位許可類型					
四、港口航運類型	26.17	0.38%	(一)漁業資源利用					
商港	13.72	0.20%	漁業權範圍	28,041.67	117.38%			
漁港	12.45	0.18%	(四)港埠航運					

(二) 海域：目前嘉義縣近岸海域面積約 24,000 公頃。目前嘉義縣近岸海域範圍內，既有海域區區位許可範圍，包括：漁業權範圍、港區範圍、海堤區域範圍、軍事相關設施設置等範圍。嘉義縣北部近岸海域為主要的漁業權範圍及軍事相關設施設置範圍。

1. 漁業權範圍：主要位於嘉義縣近岸海域北部地區；其面積約佔嘉義縣近岸海域面積，100%。
2. 港區範圍：主要位於南部近岸海域；約佔嘉義縣近岸海域面積 7%。
3. 海堤區域範圍：分布於中部地區至南部地區之近岸海域；約佔雲嘉義縣近岸海域面積 0.6%。
4. 軍事相關設施設置範圍：位於北部地區之近岸海域；其面積約佔嘉義縣近岸海域面積 100%。

(三) 重要議題

議題一：農田於一期、二期稻作收割後的翻耕動作，導致空氣污染

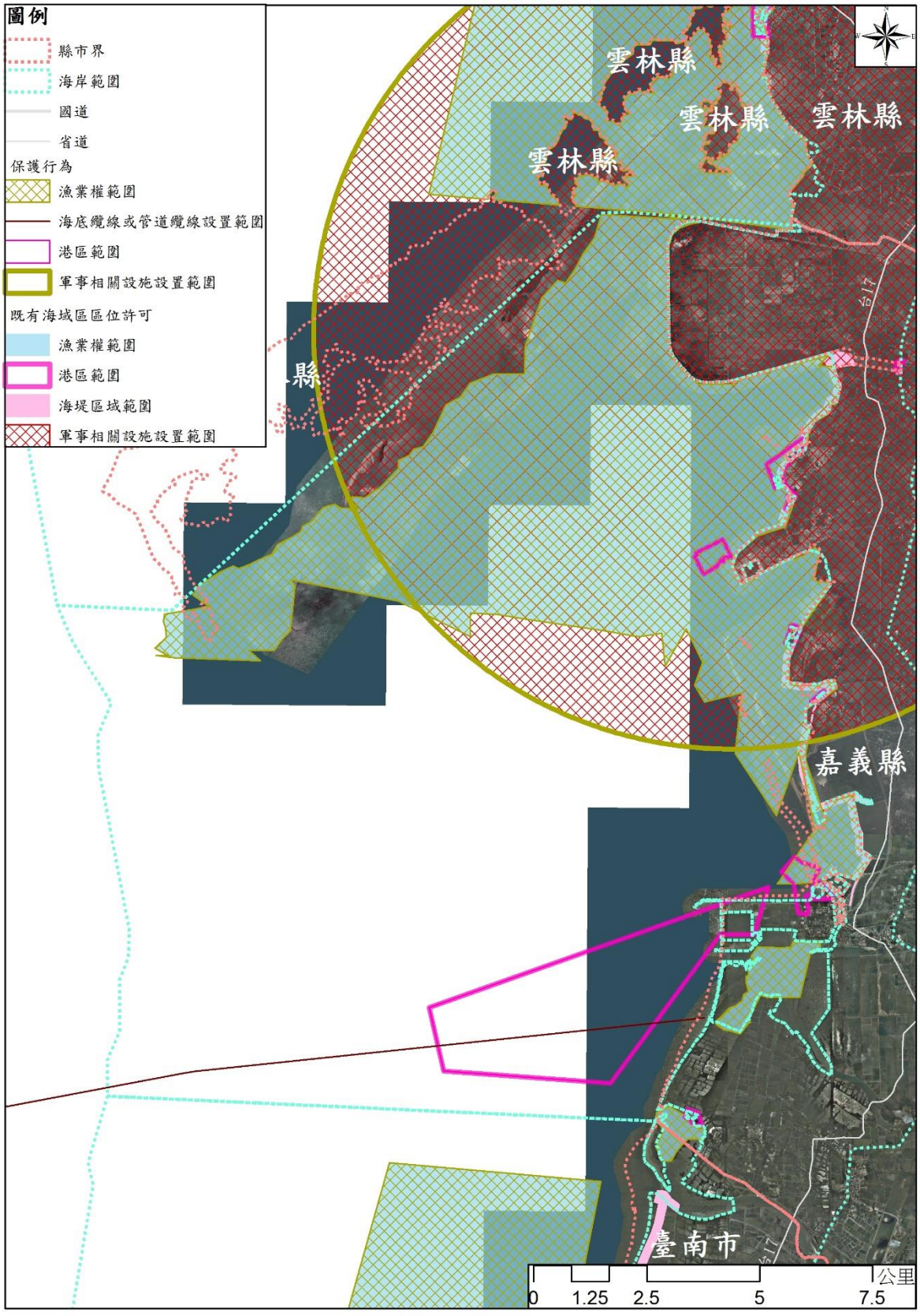
說明：由於農田於一期、二期稻作收割後的翻耕動作，加上東北季風影響，把粉塵往內陸吹，造成內陸地區空氣汙染。

議題二：因興建商港，侵蝕好美寮自然保護區

說明：好美寮自然保護區侵蝕原因，除了上游河川的輸沙，被水庫、水壩、攔砂壩攔截外，最主要的還是因為布袋沿海綜合開發計畫，首先是 1984 年與 1992 年的抽沙填海造陸工程，接著是布袋商港往外延伸的堤防，防波堤截斷了北方的沙源，南方來的沙源又淤積在港口，造成好美寮自然保護區正在消失，甚至影響當地海洋觀光遊憩類型之發展。

議題三：濱海陸地擁有許多濕地

說明：嘉義縣濱海陸地擁有許多濕地，如：鰲鼓濕地、布袋屍地等，加上海洋觀光遊憩類型(1%)，可視為未來重要發展之一環，雖然養殖漁業佔最多比例 33%，但是養殖漁業超抽地下水，導致地層下陷等，嚴重之影響，因此期望未來能夠往低污染的海洋觀光遊憩類型及濕地保育為發展目標之一。



附圖 1- 30 嘉義縣近岸海域既有海域區區位許可範圍及保護行為範圍圖

十一、台南市

(一) 陸域：台南市濱海陸地面積約 16,000 公頃，海岸線長度約 70 公里。台南市濱海陸地範圍內，主要以生物資源類型為主，佔濱海陸地 50%，加上 2%的海洋觀光遊憩類型，再加上許多保護行為之範圍，為濱海陸地之土地使用。其中，生物資源利用類型中，因此地的土壤鹽分含量甚高，因此主要以水產養殖為主 43%，旱作 5%，為第二高的類型。台南市濱海陸地有許多保護行為之範圍(如：重要濕地、古蹟、野生重要棲息環境、國家公園等)，加上海洋觀光遊憩類型(2%)，能成為未來台南是濱海陸地重要發展方向之一。

1. 生物資源利用類型：生物資源利用類型，密集分布於台南市濱海陸地北部地區及中部地區(偏南側)；約佔濱海陸地之面積比例 50%，為八大類型之冠，所佔面積比例最多；其中比例最高為水產養殖，42.91%，其次是旱作，4.34%。

2. 非生物資源利用類型：較集中分布於台南市濱海陸地中部地區；約佔濱海陸地之面積比例 8%；其中比例最高為溝渠 5.42%。

3. 海洋觀光遊憩類型：較集中於台南市濱海陸地範圍北部及南部地區；約佔濱海陸地面積比例 2%；其中比例最高為公園綠地廣場，1.3%。

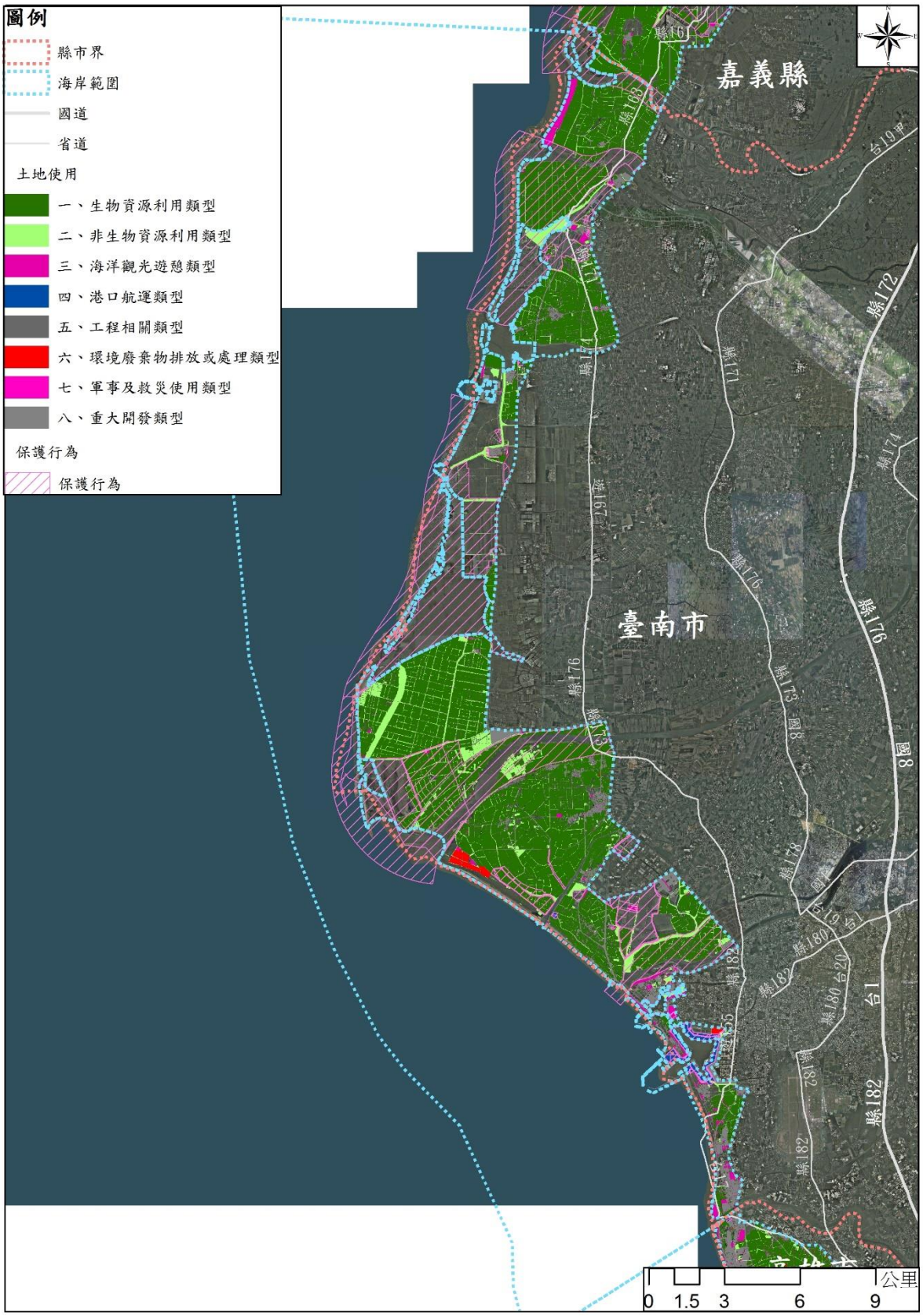
4. 港口航運類型：分布於台南市濱海陸地南部地區；約佔濱海陸地面積比例 1%；其中比例最高為商港，0.79%。

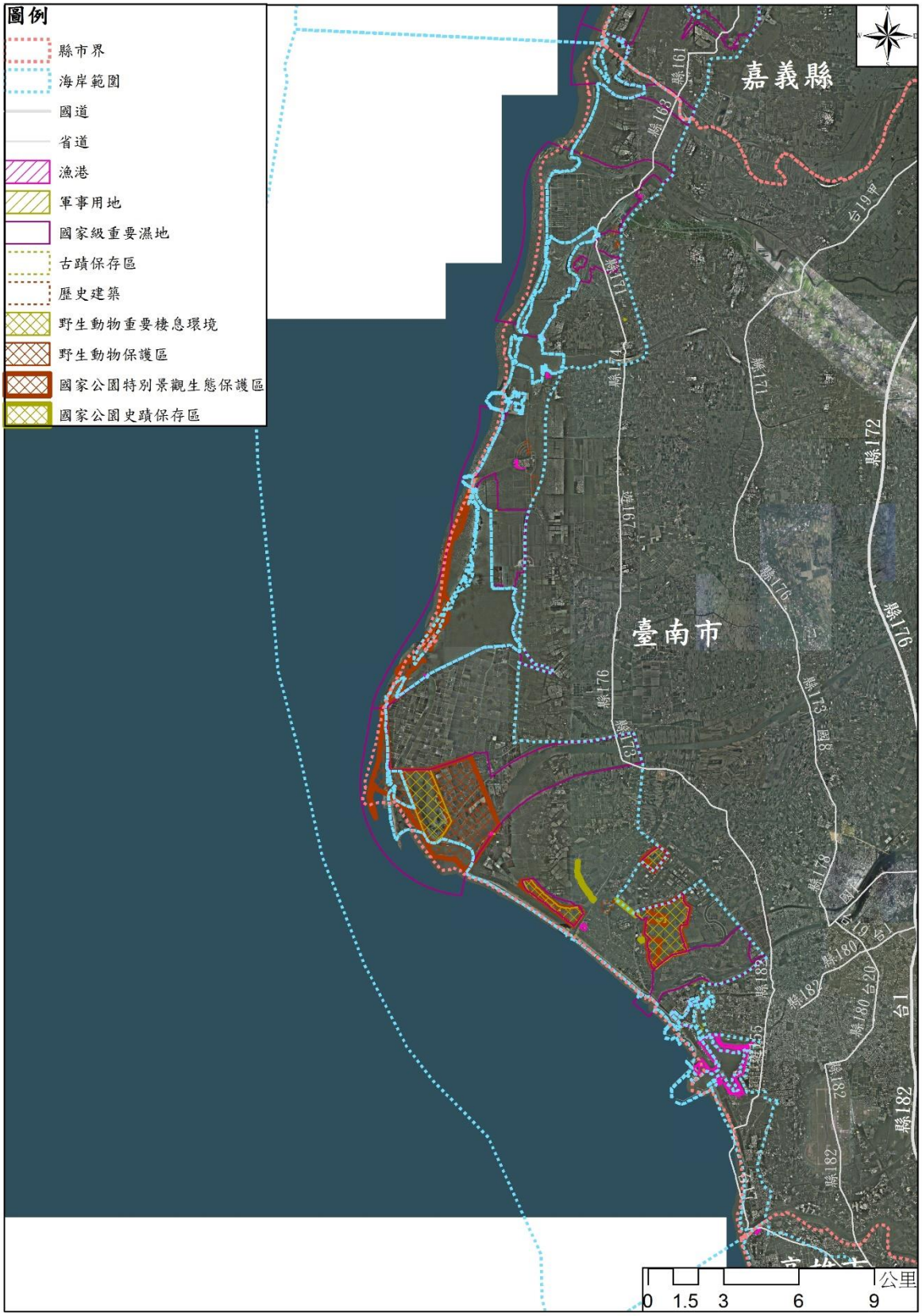
5. 工程相關類型：較零散分布於台南市濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 2%；其中比例最高堤防，1.36%。

6. 環境廢棄物排放或處理類型：極為零碎分布於台南市濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 0.5%；其中僅有環保設施，0.44%。

7. 軍事及救災使用類型：極為零碎分布於台南市濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 0.1 %，為八大類型所占面積比例最少；其中僅有軍事用地，0.01%。

8. 重大開發類型：密及分布於苗栗縣濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 7%；其中比例最高為道路，3.8%，其次是住宅，1.54%。


圖例
縣市界
海岸範圍
國道
省道
土地使用
一、生物資源利用類型
二、非生物資源利用類型
三、海洋觀光遊憩類型
四、港口航運類型
五、工程相關類型
六、環境廢棄物排放或處理類型
七、軍事及救災使用類型
八、重大開發類型
保護行為
保護行為
嘉義縣
臺南市
縣172
縣171
縣176
縣173
國8
縣178
縣180
縣182
台1
台19甲
台20
縣169
縣174
縣167
縣183
縣181
縣177
縣175
縣179
縣170
縣168
縣166
縣184
縣185
縣186
縣187
縣188
縣189
縣190
縣191
縣192
縣193
縣194
縣195
縣196
縣197
縣198
縣199
縣200
縣201
縣202
縣203
縣204
縣205
縣206
縣207
縣208
縣209
縣210
縣211
縣212
縣213
縣214
縣215
縣216
縣217
縣218
縣219
縣220
縣221
縣222
縣223



附圖 1- 32 台南市濱海陸地保護行為分佈圖

附表 1- 11 土地使用與使用設施物及既有海域區區位許可範圍面積與比例表-台南市

土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)
一、生物資源利用類型	7,909.95	49.26%	遊樂場所	14.72	0.09%	學校	71.74	0.45%
水產養殖	6,890.97	42.91%	體育場所	7.63	0.05%	醫療保健	1.40	0.01%
旱作	696.62	4.34%	四、港口航運類型	143.23	0.89%	台南市濱海陸地範圍	16,058.65	68.27%
果樹	24.21	0.15%	商港	126.12	0.79%	既有海域區區位許可類型		
牧場	1.61	0.01%	漁港	17.12	0.11%	(一)漁業資源利用		
畜禽舍	17.41	0.11%	五、工程相關類型	248.40	1.55%	漁業權範圍	46,018.83	100.00%
廢耕地	91.29	0.57%	水閘門	0.49	0.00%	(二)非生物資源利用		
稻作	187.85	1.17%	自來水	1.26	0.01%	風力發電設施設置範圍	5,726.78	12.44%
二、非生物資源利用類型	1,249.98	7.78%	其他港口相關設施	0.26	0.00%	(四)港埠航運		
其他蓄水池	358.21	2.23%	抽水站	2.03	0.01%	港區範圍	2,988.72	6.49%
溝渠	870.93	5.42%	倉儲(工業)	25.33	0.16%	(五)工程相關使用		
運河	18.65	0.12%	氣象	1.28	0.01%	海堤區域範圍	732.28	1.59%
電力	2.18	0.01%	堤防	217.76	1.36%	台南市近岸海域範圍	46,018.83	
三、海洋觀光遊憩類型	291.74	1.82%	六、環境廢棄物排放或處理類型	70.98	0.44%			
一般文化設施	7.37	0.05%	環保設施	70.98	0.44%			
公園綠地廣場	208.11	1.30%	七、軍事及救災使用類型	2.22	0.01%			
其他文化設施	2.81	0.02%	軍事用地	2.22	0.01%			
其他設施	9.39	0.06%	八、重大開發類型	1,047.12	6.52%			
服務業	15.02	0.09%	工業	107.48	0.67%			
法定文化資產	3.82	0.02%	住宅	247.41	1.54%			
倉儲設施(農業)	22.04	0.14%	商業	8.24	0.05%			
農產品展售場	0.82	0.01%	道路	610.84	3.80%			

(二) 海域：目前台南市近岸海域面積約 46,000 公頃。目前台南市近岸海域範圍內，既有海域區區位許可範圍，包括：漁業權範圍、風力發電設施設置範圍、土石採取設施設置範圍、港區範圍、海堤區域範圍等。台南市北部近岸海域為主要為漁業權範圍及風力發電設施設置範圍。

1. 漁業權範圍：位於台南市近岸海域範圍北部地區至中部地區；約佔台南市近岸海域面積，100%。
2. 風力發電設施設置範圍：位於近岸海域北部地區及南部地區；約佔台南市近岸海域面積 13%。
3. 土石採取設施設置範圍：位於苗栗縣近岸海域中部地區；約佔苗栗縣近岸海域面積 0.1%。
4. 港區範圍：港區範圍分布於北部及南部近岸海域；約佔台南市近岸海域面積 7%。
5. 海堤區域範圍：幾乎包括整個台南市的海岸縣；約佔台南市近岸海域面積 1.6%。

(三) 重要議題

議題一：**因水產養殖超抽地下水，造成近岸海域地層下陷**

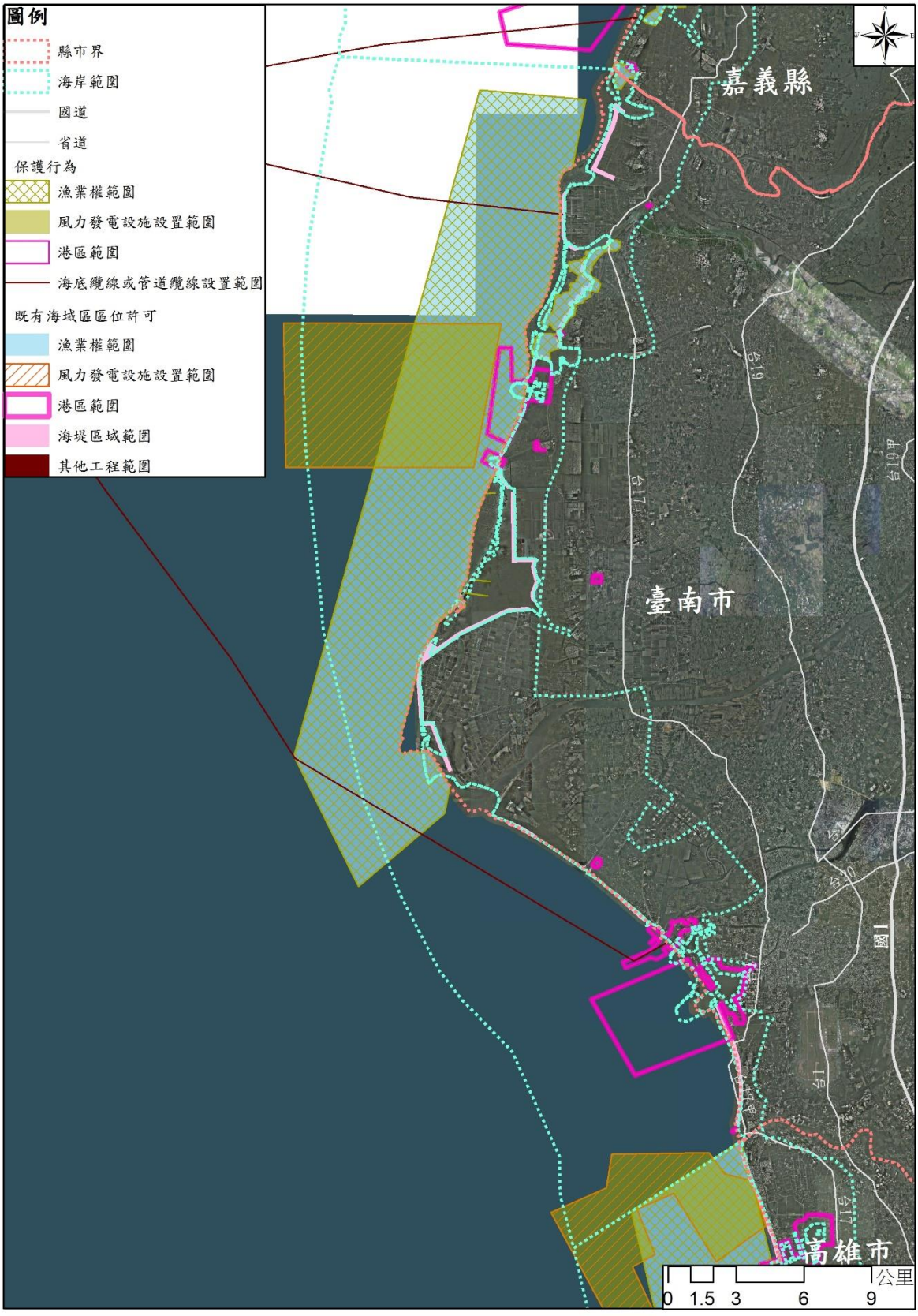
說明：由於養殖漁業比例佔台南市濱海陸地 43%，嚴重超抽地下水，造成地層下陷等嚴重影響。

議題二：**台灣中石化安順廠污染事件，污染附近養殖漁業**

說明：台灣中石化安順廠戴奧辛汙染嚴重，因此週邊養殖漁業都遭到嚴重的戴奧辛汙染。

議題三：**濱海陸地擁有眾多保護行為之種類及範圍，可與海洋觀光遊憩型結合**

說明：台南市濱海陸地擁有重要濕地、古蹟保存區、里史建築、野生動物重要棲息環境、野生動物保護區、國家公園等範圍，加上 2%的海洋觀光遊憩資源結合，朝向低污染之濱海產業發展。



附圖 1- 33 台南市近岸海域既有海域區區位許可範圍及保護行為範圍圖

十二、高雄市

(一) 陸域：高雄市濱海陸地面積約 13,000 公頃，海岸線長度約 88 公里。高雄市濱海陸地範圍主要為港口航運類型，佔 10%，其中以高雄港為最大；工業，佔 12%；軍事及救災使用類型，佔 10%；以及水產養殖，佔 24%(但與其他西岸城市相比並非特別突出)，為主要之土地使用類型。濱海陸地也有許多保護行為之範圍，如：重要濕地、歷史建築、古蹟保存、國家公園等範圍。

1. 生物資源利用類型：生物資源利用類型，主要分布於高雄市濱海陸地北部地區；約佔濱海陸地之面積比例 32%，為八大類型之冠，所佔面積比例最多；其中比例最高為水產養殖，24.88%，其次是旱作，3.59%。

2. 非生物資源利用類型：主要分布於高雄市濱海陸地北部地區；約佔濱海陸地之面積比例 5%；其中比例最高為溝渠，2.24%。

3. 海洋觀光遊憩類型：較集中於高雄市濱海陸地北部地區；約佔濱海陸地面積比例 3%；其中比例最高為公園綠地廣場，1.69%。

4. 港口航運類型：分布於高雄市濱海陸地南部地區；約佔濱海陸地面積比例 10%；其中比例最高為商港，5.86%。

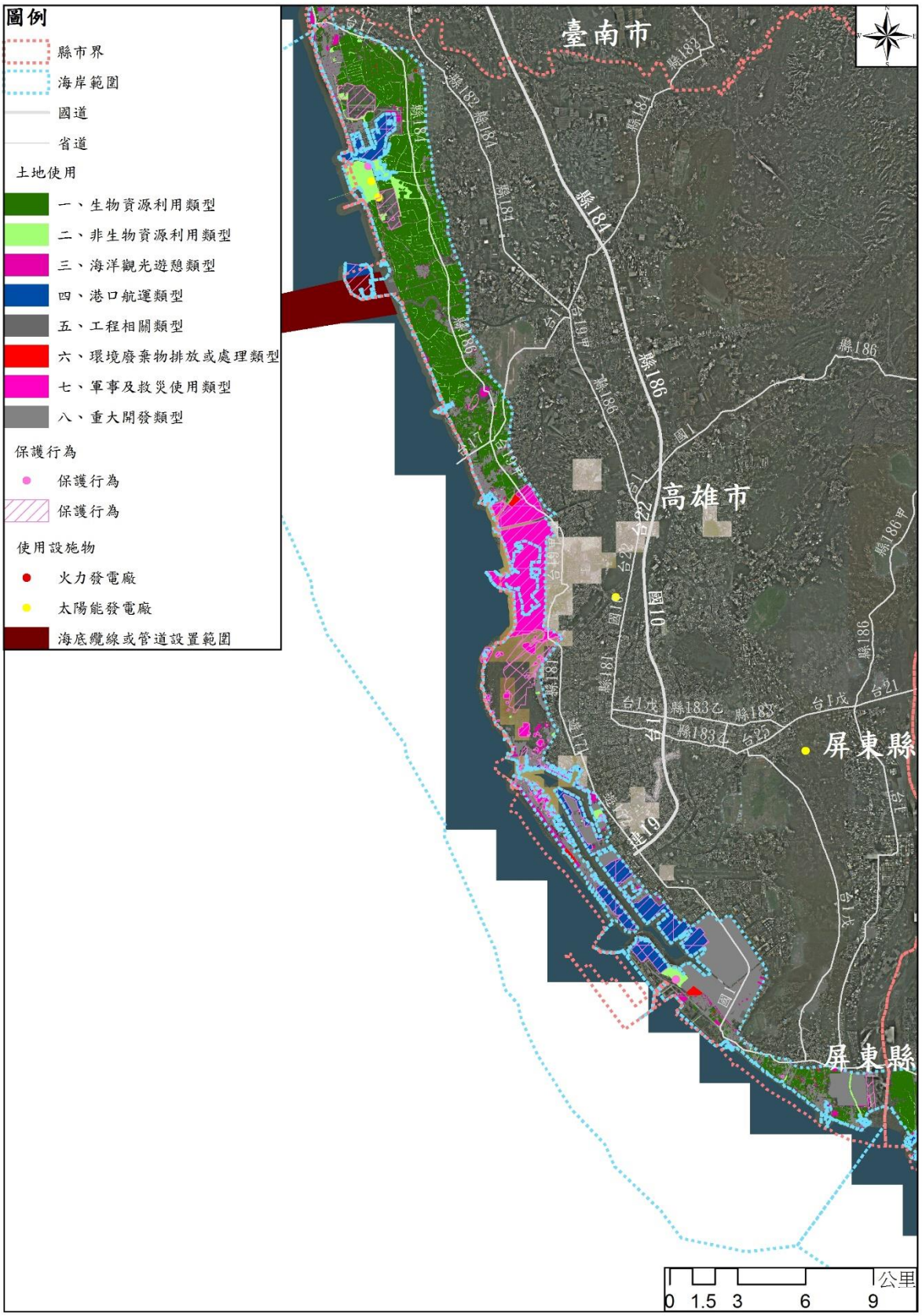
5. 工程相關類型：較零散分布於高雄市濱海陸地範圍南部地區；約佔濱海陸地面積比例 3%；其中比例最高為提防，1.11%。

6. 環境廢棄物排放或處理類型：較集中分布於高雄市濱海陸地範圍之南部地區；約佔濱海陸地面積比例 0.5%，為八大類型所占面積比例最少；其中僅有環保設施，0.44%。

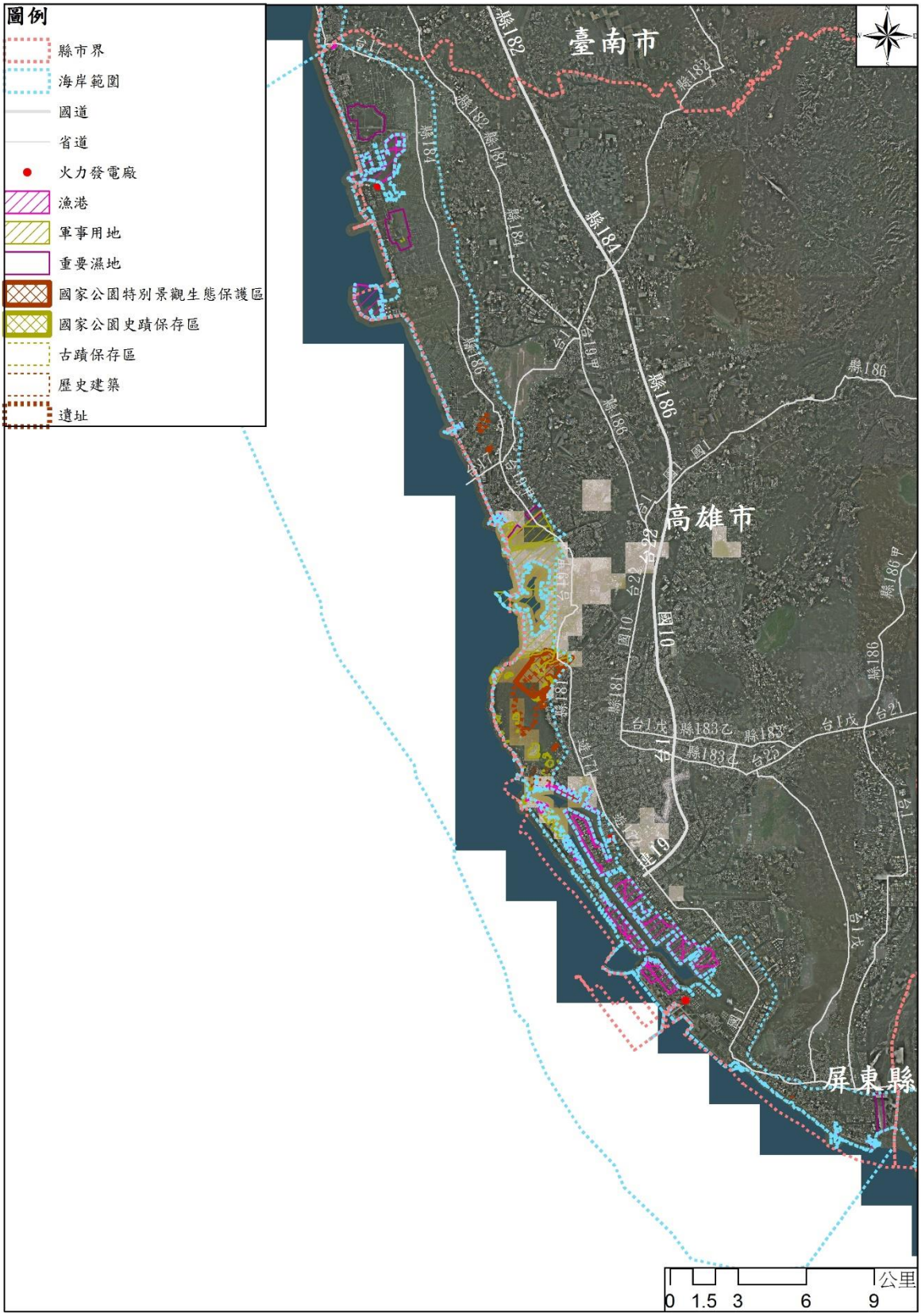
7. 軍事及救災使用類型：較集中分布於高雄市濱海陸地範圍之南部地區；約佔濱海陸地面積比例 10 %；其中僅有軍事用地，9.52%。

8. 重大開發類型：密及分布於高雄市濱海陸地範圍北部及南部地區；約佔濱海陸地面積比例 25%；其中比例最高為工業，12.18% %，其次是道路 5.78%。

9. 使用設施物：目前高雄市濱海陸地範圍內，使用設施物部分只太陽能電廠，總共有 3 座電廠，分別為七美、興達以及永安等三座太陽能電廠。



附圖 1- 34 高雄市濱海陸地土地使用及保護行為與設施分佈圖



附圖 1- 35 高雄市濱海陸地保護行為分佈圖

附表 1- 12 土地使用與使用設施物及既有海域區區位許可範圍面積與比例表-高雄市

土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)
一、生物資源利用類型	3,916.20	31.14%	遊樂場所	26.30	0.21%	學校	108.80	0.86%
水產養殖	3,128.95	24.88%	體育場所	9.23	0.07%	醫療保健	1.83	0.01%
旱作	451.26	3.59%	四、港口航運類型	1,165.54	9.27%	鐵路	8.80	0.07%
果樹	135.17	1.07%	商港	737.22	5.86%	高雄市濱海陸地範圍	12,578.11	84.75%
牧場	0.62	0.00%	專用港	168.93	1.34%	使用設施物	電廠名稱	
畜禽舍	31.40	0.25%	漁港	259.40	2.06%	太陽能電廠	七美、興達、永安光電	
廢耕地	44.71	0.36%	五、工程相關類型	339.53	2.70%	既有海域區區位許可類型		
稻作	124.08	0.99%	水閘門	0.20	0.00%	(一)漁業資源利用		
二、非生物資源利用類型	572.55	4.55%	瓦斯	70.49	0.56%	漁業權範圍	6,533.12	15.46%
土石相關設施	2.51	0.02%	自來水	0.75	0.01%	(二)非生物資源利用		
其他蓄水池	30.57	0.24%	其他港口相關設施	2.61	0.02%	風力發電設施設置範圍	7,134.48	16.88%
溝渠	281.42	2.24%	抽水站	0.68	0.01%	土石採取設施設置範圍	2,212.14	5.24%
電力	258.03	2.05%	倉儲(工業)	125.24	1.00%	(三)海洋觀光遊憩		
礦業相關設施	0.01	0.00%	氣象	0.31	0.00%	水域遊憩活動範圍	77.70	0.18%
三、海洋觀光遊憩類型	380.87	3.03%	堤防	139.25	1.11%	(四)港埠航運		
一般文化設施	1.77	0.01%	六、環境廢棄物排放或處理類型	55.37	0.44%	港區範圍	25,580.15	60.54%
公園綠地廣場	212.27	1.69%	環保設施	55.37	0.44%	(五)工程相關使用		
其他文化設施	6.13	0.05%	七、軍事及救災使用類型	1,197.28	9.52%	海堤區域範圍	145.54	0.34%
其他設施	9.30	0.07%	軍事用地	1,197.28	9.52%	海底纜線或管道設置範圍	45,791.19	108.37%
服務業	55.74	0.44%	八、重大開發類型	3,032.52	24.11%	其他工程範圍	42,255.00	100.00%
法定文化資產	1.06	0.01%	工業	1,532.07	12.18%	(八)軍事及防救災相關使用		
倉儲設施(農業)	56.64	0.45%	住宅	629.45	5.00%	軍事相關設施設置範圍	180,045.89	426.10%
溫室	0.04	0.00%	商業	25.11	0.20%	高雄市近岸海域範圍	42,254.40	
農產品展售場	2.37	0.02%	道路	726.46	5.78%			

(二) 海域：目前高雄市近岸海域面積約 43,000 公頃。目前高雄市近岸海域範圍內，既有海域區區位許可範圍，包括：漁業權範圍、風力發電設施設置範圍、土石採取設施設置範圍、港區範圍、海堤區域範圍、資料浮標站設置範圍、軍事相關設施設置範圍等。高雄市北部近岸海域為主要為漁業權範圍及軍事相關設施設置範圍。

1. 漁業權範圍：位於高雄市近岸海域範圍北部地區及南部地區；約佔高雄市近岸海域面積，16%。

2. 風力發電設施設置範圍：位於近岸海域北部地區；約佔剛雄市近岸海域面積 17%。

3. 土石採取設施設置範圍：位於高雄市近岸海域南部地區；約佔高雄市近岸海域面積 6%。

4. 港區範圍：港區範圍分布於北部及南部近岸海域；約佔高雄市近岸海域面積 61%。

5. 海堤區域範圍：分布於高雄市近岸海域範圍之北部及南部地區；約佔高雄市近岸海域面積 0.3%。

6. 資料浮標站設置範圍：分布於高雄市近岸海域範圍之北部地區；約佔高雄市近岸海域面積 0.1%。

7. 軍事相關設施設置範圍：分布於高雄市近岸海域範圍之北部地區；其面積約佔台南市近岸海域面積 400 %。

(三) 重要議題

議題一：**工業排放之廢氣，造成空氣汙染**

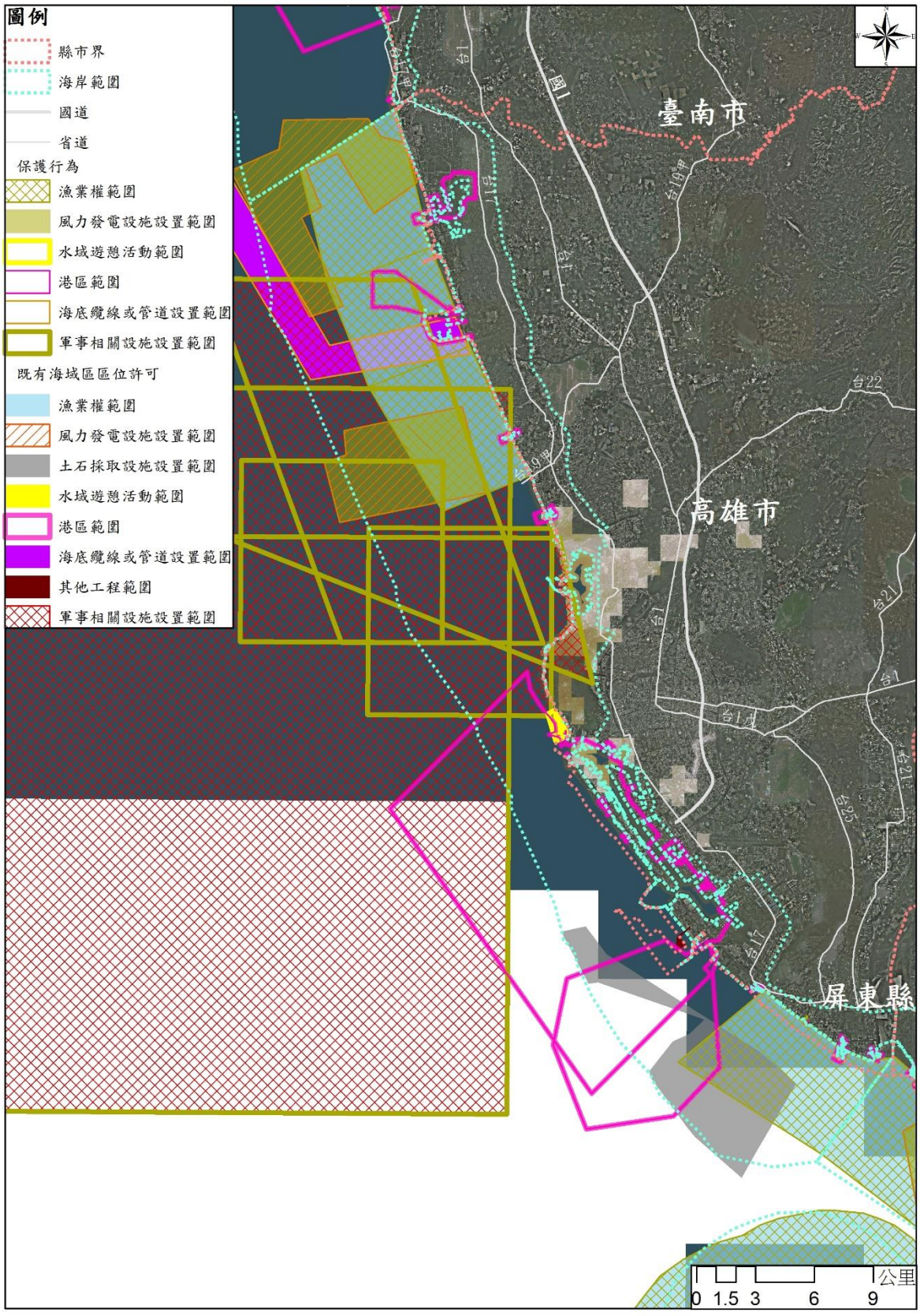
說明：因高雄市工業佔濱海陸地比例高達 12%，加上 10%的港口航運類型，造成高雄空氣污染的主要原因。

議題二：**工業廢水之排放，影響附近農地**

說明：日月光因排放工業廢水，其排放廢水酸度高且含錳，有重金屬汙染，且廢水將會排入後勁溪，而該溪水將會引其溪水作為農業用水，因此不僅影響後勁溪之生態，且影響引用此水灌溉之農田。

議題三：**轉型發展低污染產業**

說明：目前高雄市濱海陸地範圍皆屬於高污染之產業，其中海洋觀光遊憩類型的 3%，加上 6%的商港，再加上 1%的商業，能夠成為未來發展方向之一。



附圖 1- 36 高雄市近岸海域既有海域區區位許可範圍及保護行為範圍圖

十三、屏東縣

(一) 陸域：屏東縣濱海陸地面積約 37,000 公頃，海岸線長度約 170 公里。目前屏東縣濱海陸地範圍內，主要為生物資源利用類型，佔濱海陸地的 19%，其中最多的為果樹 7%，及水產養殖 6%；加上海洋觀光遊憩類型的 2%，為主要土地使用。加上保護行為的範圍，如：水庫集水區、重要濕地、自然保留區、古蹟保存區、歷史建築、遺址、國家公園等範圍。

1. 生物資源利用類型：生物資源利用類型，主要分布於屏東縣濱海陸地西北部地區；約佔濱海陸地之面積比例 19%，為八大類型之冠，所佔面積比例最多；其中比例最高為果樹，6.48%，其次是水產養殖，5.82%。

2. 非生物資源利用類型：主要分布於屏東縣濱海陸地西部地區；約佔濱海陸地之面積比例 2%；其中比例最高為電力，0.62%。

3. 海洋觀光遊憩類型：較集中於屏東縣濱海陸地西北部地區；約佔濱海陸地面積比例 1.5%；其中比例最高為服務業，0.52%。

4. 港口航運類型：分布於屏東縣濱海陸地西北部地區；約佔濱海陸地面積比例 0.1%；其中僅有漁港，0.05%。

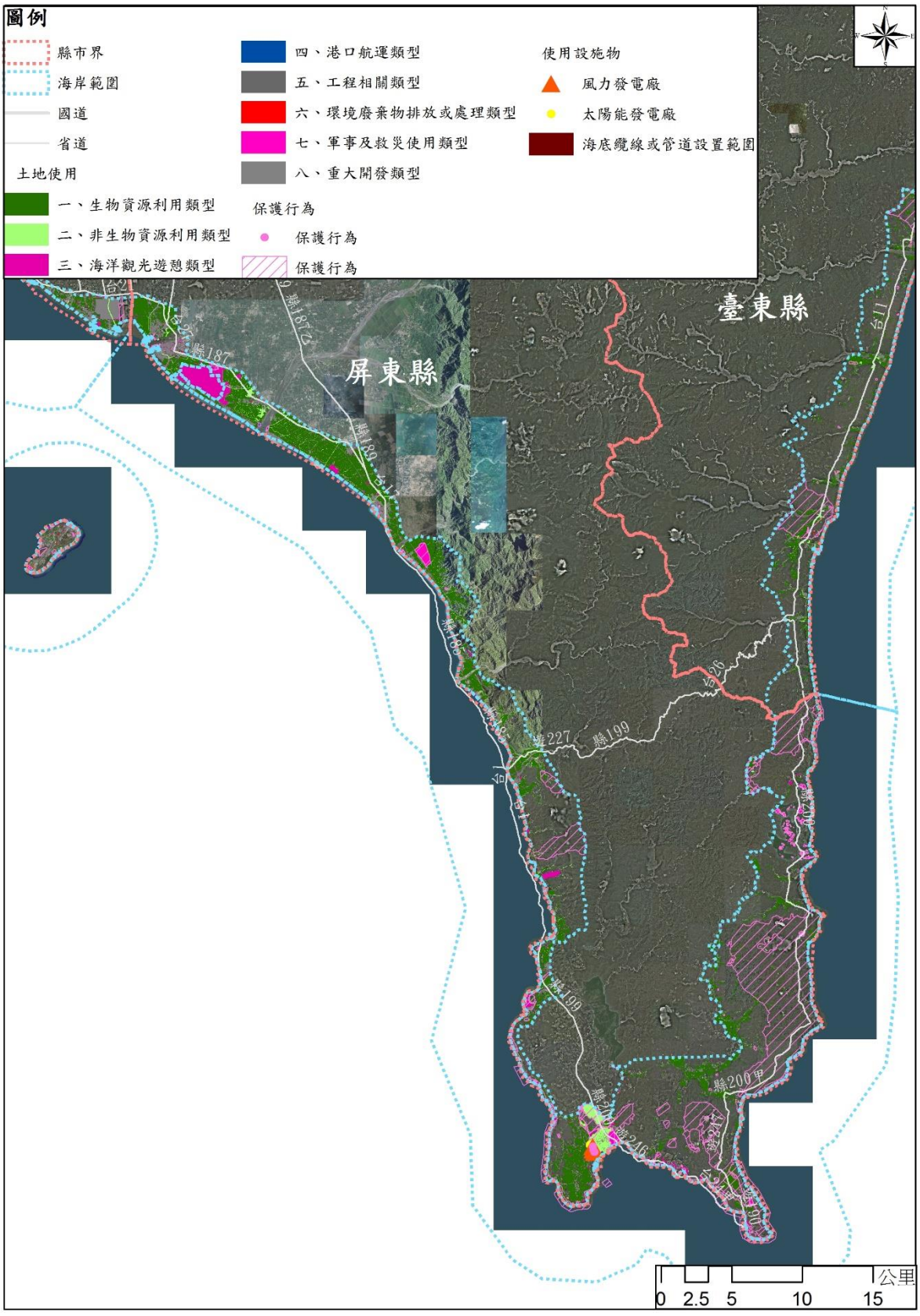
5. 工程相關類型：較零散分布於屏東縣濱海陸地範圍西部地區；約佔濱海陸地面積比例 0.5%；其中比例最高為工業使用的倉儲，0.17%。

6. 環境廢棄物排放或處理類型：極微零散分布於屏東縣濱海陸地範圍西部地區(琉球嶼)；約佔濱海陸地面積比例 0.1%，為八大類型所占面積比例最少；其中僅有環保設施，0.02%。

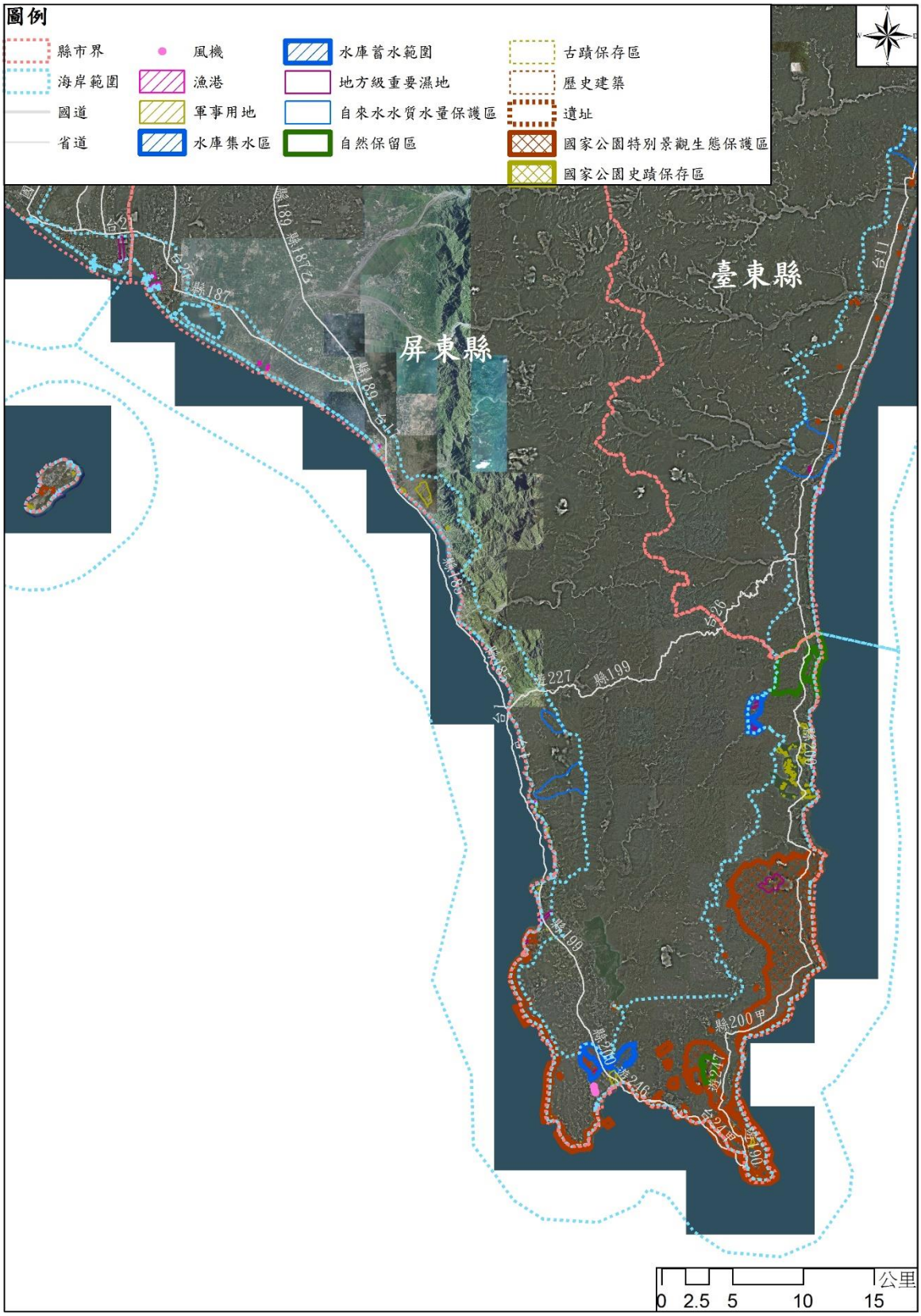
7. 軍事及救災使用類型：較集中分布於屏東縣濱海陸地範圍之東部地區；約佔濱海陸地面積比例 0.38%；其中僅有軍事用地，0.79%。

8. 重大開發類型：密及分布於屏東縣濱海陸地範圍西部及南部地區；約佔濱海陸地面積比例 4.33%；其中比例最高為道路，2.11%，其次是住宅，1.64%。

9. 使用設施物：目前屏東縣濱海陸地範圍內，使用設施物部分有風機與太陽能電廠，總共 3 支風機及 1 座電廠；，位於屏東縣濱海陸地的核三廠；屏東縣海岸線長度約為 170 公里，因此得知屏東縣海岸範圍內風機密度約為 57 公里/支。為太陽能電廠。



附圖 1- 37 屏東縣濱海陸地土地使用及保護行為與設施分佈圖



附圖 1- 38 屏東縣濱海陸地保護行為分佈圖

附表 1- 13 土地使用與使用設施物及既有海域區區位許可範圍面積與比例表-屏東縣

土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)
一、生物資源利用類型	6,927.82	18.84%	農產品展售場	4.60	0.01%	醫療保健	4.69	0.01%
水產養殖	2,140.74	5.82%	遊樂場所	134.14	0.36%	鐵路	48.94	0.13%
旱作	1,745.33	4.75%	體育場所	3.00	0.01%	屏東縣濱海陸地範圍	36,774.34	27.52%
果樹	2,383.07	6.48%	四、港口航運類型	20.17	0.05%	使用設施物	電廠名稱	風機數(支)
牧場	20.92	0.06%	漁港	20.17	0.05%	風機	核三廠風場	3
畜禽舍	22.53	0.06%	五、工程相關類型	113.88	0.31%	太陽能電廠	核三光電	-
廢耕地	304.13	0.83%	水閘門	0.23	0.00%	既有海域區區位許可類型		
稻作	311.11	0.85%	瓦斯	0.17	0.00%	(一)漁業資源利用		
二、非生物資源利用類型	654.22	1.78%	自來水	1.32	0.00%	漁業權範圍	42,809.71	44.97%
人工湖	2.38	0.01%	其他港口相關設施	0.19	0.00%	(二)非生物資源利用		
土石相關設施	7.96	0.02%	抽水站	1.13	0.00%	風力發電設施設置範圍	3,246.48	3.41%
土石採取場	3.95	0.01%	倉儲(工業)	63.41	0.17%	(三)海洋觀光遊憩		
水庫	0.02	0.00%	氣象	1.09	0.00%	水域遊憩活動範圍	26.63	0.03%
其他蓄水池	184.62	0.50%	堤防	46.33	0.13%	(四)港埠航運		
溝渠	225.66	0.61%	六、環境廢棄物排放或處理類型	8.79	0.02%	港區範圍	157.94	0.17%
電力	229.62	0.62%	環保設施	8.79	0.02%	(五)工程相關使用		
三、海洋觀光遊憩類型	513.92	1.40%	七、軍事及救災使用類型	289.44	0.79%	海堤區域範圍	49.81	0.05%
一般文化設施	16.37	0.04%	軍事用地	289.44	0.79%	資料浮標站設置範圍	1.54	0.00%
公園綠地廣場	79.66	0.22%	八、重大開發類型	1,591.72	4.33%	(八)軍事及防救災相關使用		
其他文化設施	16.79	0.05%	工業	38.69	0.11%	軍事相關設施設置範圍	977,344.29	1026.57%
其他設施	31.78	0.09%	住宅	615.36	1.67%	(九)原住民族傳統海域使用		
服務業	189.74	0.52%	商業	20.22	0.05%	原住民族傳統海域使用範圍	44,925.09	47.19%
法定文化資產	1.19	0.00%	道路	775.54	2.11%	屏東縣近岸海域範圍	95,205.26	
倉儲設施(農業)	35.92	0.10%	學校	86.82	0.24%			
溫室	0.73	0.00%	機場	1.46	0.00%			

(二) 海域：目前屏東縣近岸海域面積約 95,000 公頃。目前屏東縣近岸海域範圍內，既有海域區區位許可範圍，包括：漁業權範圍、風力發電設施設置範圍、水域遊憩活動範圍、港區範圍、軍事相關設施設置範圍及原住民族傳統海域使用範圍等。屏東縣東部近岸海域為主要為原住民族傳統海域使用範圍及軍事相關設施設置範圍。

1. 漁業權範圍：位於屏東縣近岸海域範圍西部地區及琉球嶼；約佔屏東縣近岸海域面積 45%。
2. 風力發電設施設置範圍：位於近岸海域西北部地區；約佔屏東縣近岸海域面積 4%。
3. 水域遊憩活動範圍：分布於西北部近岸海域；約佔屏東縣近岸海域面積 0.1%。
4. 港區範圍：港區範圍分布於西北部近岸海域；約佔屏東縣近岸海域面積 0.2%。
5. 軍事相關設施設置範圍：分布於屏東縣近岸海域範圍之西部地區；其面積約佔屏東縣近岸海域面積 100 %。
6. 原住民族傳統海域使用範圍：分布於屏東縣近岸海域範圍之東部地區；約佔屏東縣近岸海域面積 48%。

(三) 重要議題

議題一：**屏南工業區排放工業廢水**

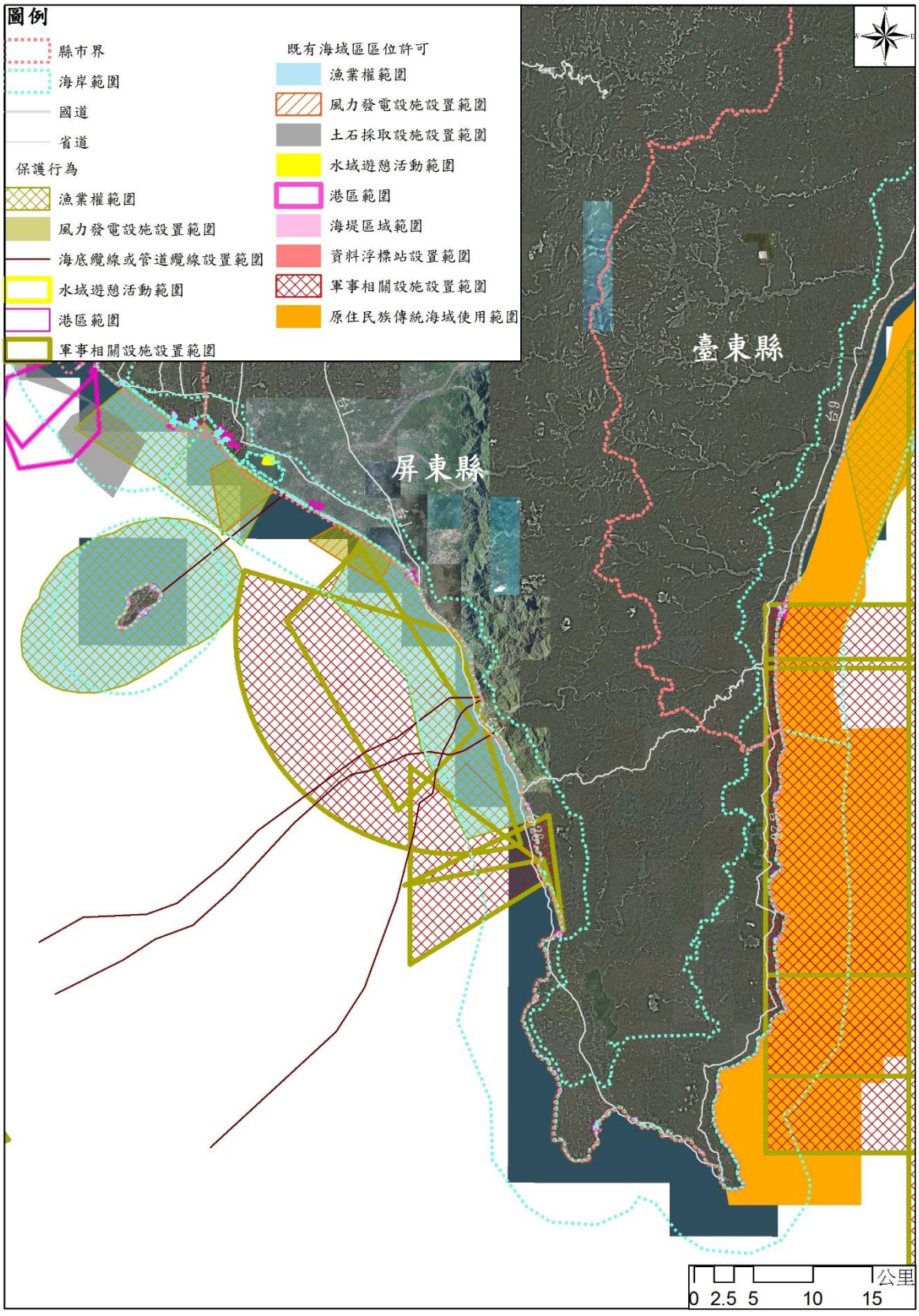
說明：位於屏南工業區的國泰化工排放工業廢水，造成枋寮中華大排內的魚群，因排放之工業廢水，造成中華大排的水變乳白色，且水的酸鹼值變為極酸成度，使得魚群暴斃，影響大排、下游等的生態。

議題二：養**殖漁業超抽地下水，導致地層下陷**

說明：由於超抽地下水，導致濱海陸地部分地區，地層下陷，造成農田，甚至住宅，常飽受淹水之苦，且影響觀光業之發展，如：觀光飯店等。

議題三：**觀光垃圾造成海岸生態破壞**

說明：因濱海陸地的海洋觀光遊憩類型佔有 2%，而觀光遊客的日益增加，也增加了觀光客所遺留或產生之垃圾，隨意丟棄，造成海岸地區地景、生態等破壞，因此期望能朝向低污染的海洋觀光遊憩方向發展。



附圖 1- 39 屏東縣近岸海域既有海域區區位許可範圍及保護行為範圍圖

十四、宜蘭縣

(一) 陸域：宜蘭縣濱海陸地面積約 21,000 公頃，海岸線長度約 110 公里。目前宜蘭縣濱海陸地範圍內，因為地形為蘭陽平原的關係，因此以生物資源利用類型為主，佔濱海陸地的 37%，其中稻作佔 23%，旱作佔 7%；加上海洋觀光遊憩類型的 2%，為主要的濱海陸地範圍。另外再加上重要濕地、文化景觀保存區、古蹟保存區、自然保留區及野生動物重要棲息環境等保護行為之範圍。

1. 生物資源利用類型：生物資源利用類型，密集分布於宜蘭縣濱海陸地北部及中部地區；約佔濱海陸地之面積比例 37%，為八大類型之冠，所佔面積比例最多；其中比例最高為稻作，22.85%，其次是旱作，6.66%。

2. 非生物資源利用類型：較集中分布於宜蘭縣濱海陸地中部地區；約佔濱海陸地之面積比例 2%；其中比例最高為溝渠，1.23%。

3. 海洋觀光遊憩類型：較集中於宜蘭縣濱海陸地範圍南部地區；約佔濱海陸地面積比例 1.3%；其中比例最高為服務業，0.38%。

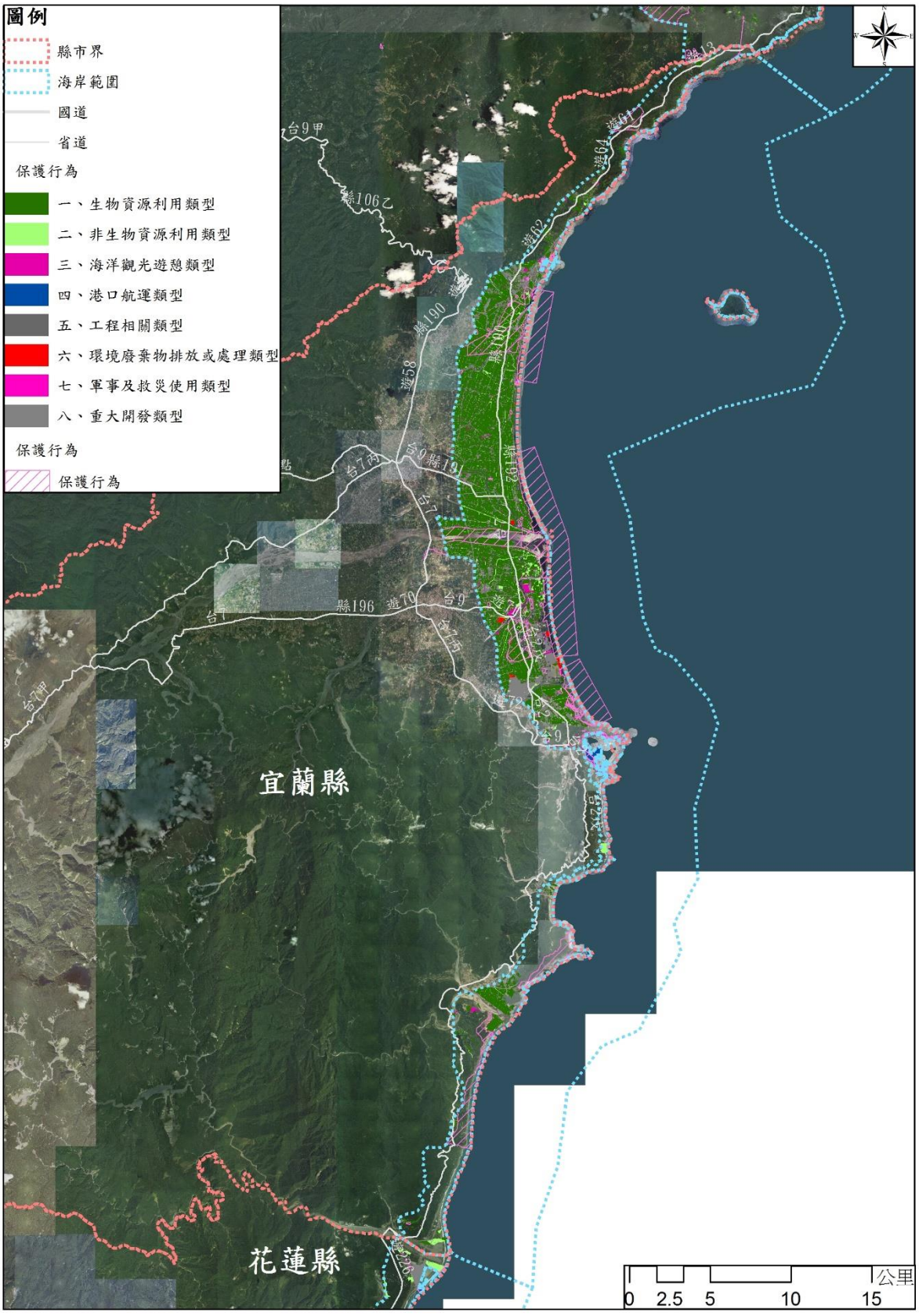
4. 港口航運類型：分布於宜蘭縣濱海陸地中部地區；約佔濱海陸地面積比例 0.2%；其中比例最高為商港，0.1%。

5. 工程相關類型：較零散分布於宜蘭縣濱海陸地範圍中部地區；約佔濱海陸地面積比例 0.8%；其中比例最高為提防，0.51%。

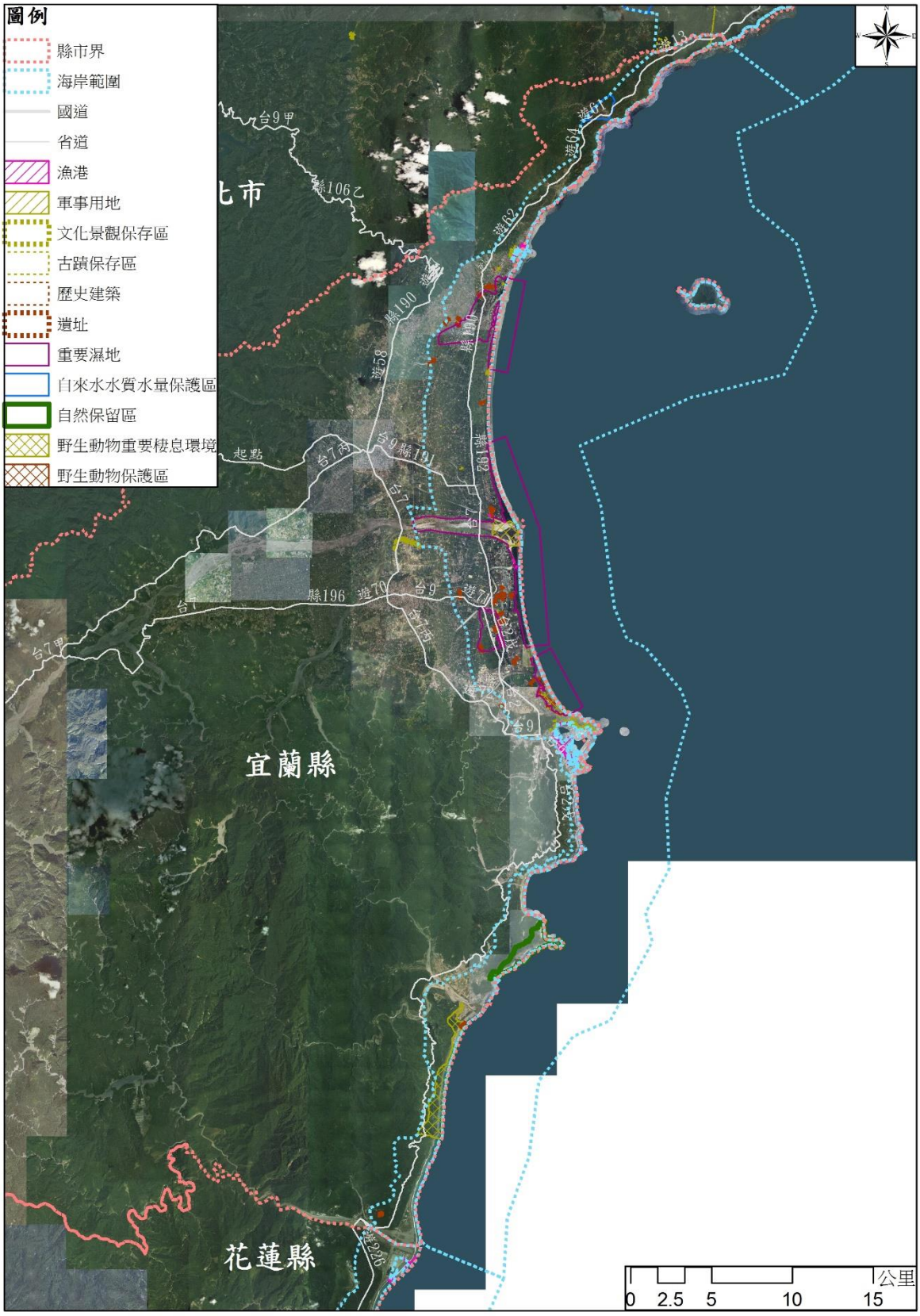
6. 環境廢棄物排放或處理類型：極為零碎分布於宜蘭縣濱海陸地範圍中部地區；約佔濱海陸地面積比例 0.3%；其中僅有環保設施，0.23%。

7. 軍事及救災使用類型：較集中分布於宜蘭縣濱海陸地範圍中部地區；約佔濱海陸地面積比例 0.2 %，為八大類型所占面積比例最少；其中僅有軍事用地，0.12%。

8. 重大開發類型：密及分布於宜蘭縣濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 12%；其中比例最高為道路，4.62%，其次是住宅，4.46%。



附圖 1- 40 宜蘭縣濱海陸地土地使用及保護行為與設施分佈圖



附圖 1- 41 宜蘭縣濱海陸地保護行為分佈圖

附表 1- 14 土地使用與使用設施物及既有海域區區位許可範圍面積與比例表-宜蘭縣

土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)
一、生物資源利用類型	7,548.75	36.57%	倉儲設施(農業)	37.87	0.18%	住宅	920.65	4.46%
水產養殖	891.38	4.32%	溫室	11.90	0.06%	商業	14.37	0.07%
旱作	1,374.60	6.66%	農產品展售場	1.47	0.01%	道路	954.63	4.62%
果樹	301.17	1.46%	遊樂場所	60.42	0.29%	學校	80.12	0.39%
牧場	7.10	0.03%	體育場所	11.40	0.06%	醫療保健	10.11	0.05%
畜禽舍	24.76	0.12%	四、港口航運類型	27.32	0.13%	鐵路	67.85	0.33%
廢耕地	232.54	1.13%	商港	19.86	0.10%	宜蘭縣濱海陸地範圍	20,644.28	52.44%
稻作	4,717.20	22.85%	專用港	0.57	0.00%	既有海域區區位許可類型		
二、非生物資源利用類型	388.21	1.88%	漁港	6.89	0.03%	(一)漁業資源利用		
人工湖	5.71	0.03%	五、工程相關類型	154.97	0.75%	漁業權範圍	638.09	1.00%
土石相關設施	8.84	0.04%	水閘門	0.67	0.00%	(二)非生物資源利用		
土石採取場	0.52	0.00%	瓦斯	0.55	0.00%	採礦相關設施設置範圍	48.21	0.08%
其他蓄水池	87.35	0.42%	自來水	2.08	0.01%	(三)海洋觀光遊憩		
溝渠	254.27	1.23%	其他港口相關設施	0.63	0.00%	水域遊憩活動範圍	29.22	0.05%
電力	4.08	0.02%	抽水站	1.96	0.01%	(四)港埠航運		
礦場	1.31	0.01%	倉儲(工業)	43.18	0.21%	港區範圍	899.84	1.41%
礦業相關設施	26.13	0.13%	氣象	0.01	0.00%	(五)工程相關使用		
三、海洋觀光遊憩類型	259.52	1.26%	堤防	105.92	0.51%	海堤區域範圍	123.37	0.19%
一般文化設施	4.58	0.02%	六、環境廢棄物排放或處理類型	47.24	0.23%	(八)軍事及防救災相關使用		
公園綠地廣場	49.05	0.24%	環保設施	47.24	0.23%	軍事相關設施設置範圍	24,153.82	37.91%
其他文化設施	1.03	0.00%	七、軍事及救災使用類型	25.11	0.12%	(九)原住民族傳統海域使用		
其他設施	2.29	0.01%	軍事用地	25.11	0.12%	原住民族傳統海域使用範圍	64,649.45	101.47%
服務業	79.35	0.38%	八、重大開發類型	2,374.93	11.50%	宜蘭縣近岸海域範圍	63,712.89	
法定文化資產	0.18	0.00%	工業	327.20	1.58%			

(二) 海域：目前宜蘭縣近岸海域面積約 64,000 公頃。目前宜蘭縣近岸海域範圍內，既有海域區區位許可範圍，包括：漁業權範圍、採礦相關設施設置範圍、港區範圍、海堤區域範圍、軍事相關設施設置範圍及原住民族傳統海域使用範圍等。宜蘭縣東部近岸海域為主要為軍事相關設施設置範圍。

1. 漁業權範圍：位於宜蘭縣近岸海域範圍北部地區至南部地區；約佔近岸海域面積，1%。
2. 採礦相關設施設置範圍：位於近岸海域北部地區及南部地區；約佔宜蘭縣近岸海域面積 0.1%。
3. 水域遊憩活動範圍：位於宜蘭縣近岸海域中部地區；約佔宜蘭縣近岸海域面積 0.1%。
4. 港區範圍：港區範圍分布於北部及南部近岸海域；約佔宜蘭縣近岸海域面積 1.5%。
5. 海堤區域範圍：幾乎包括整個宜蘭縣的海岸縣；約佔宜蘭縣近岸海域面積 0.2%。
6. 軍事相關設施範圍：幾乎包括整個宜蘭縣的海岸縣；約佔宜蘭縣近岸海域面積 38%。
7. 原住民族傳統海域使用範圍：幾乎包括整個宜蘭縣的海岸線；約佔宜蘭縣近岸海域面積 100%。

(三) 重要議題

議題一：船舶擱淺或沉船事件污染海域

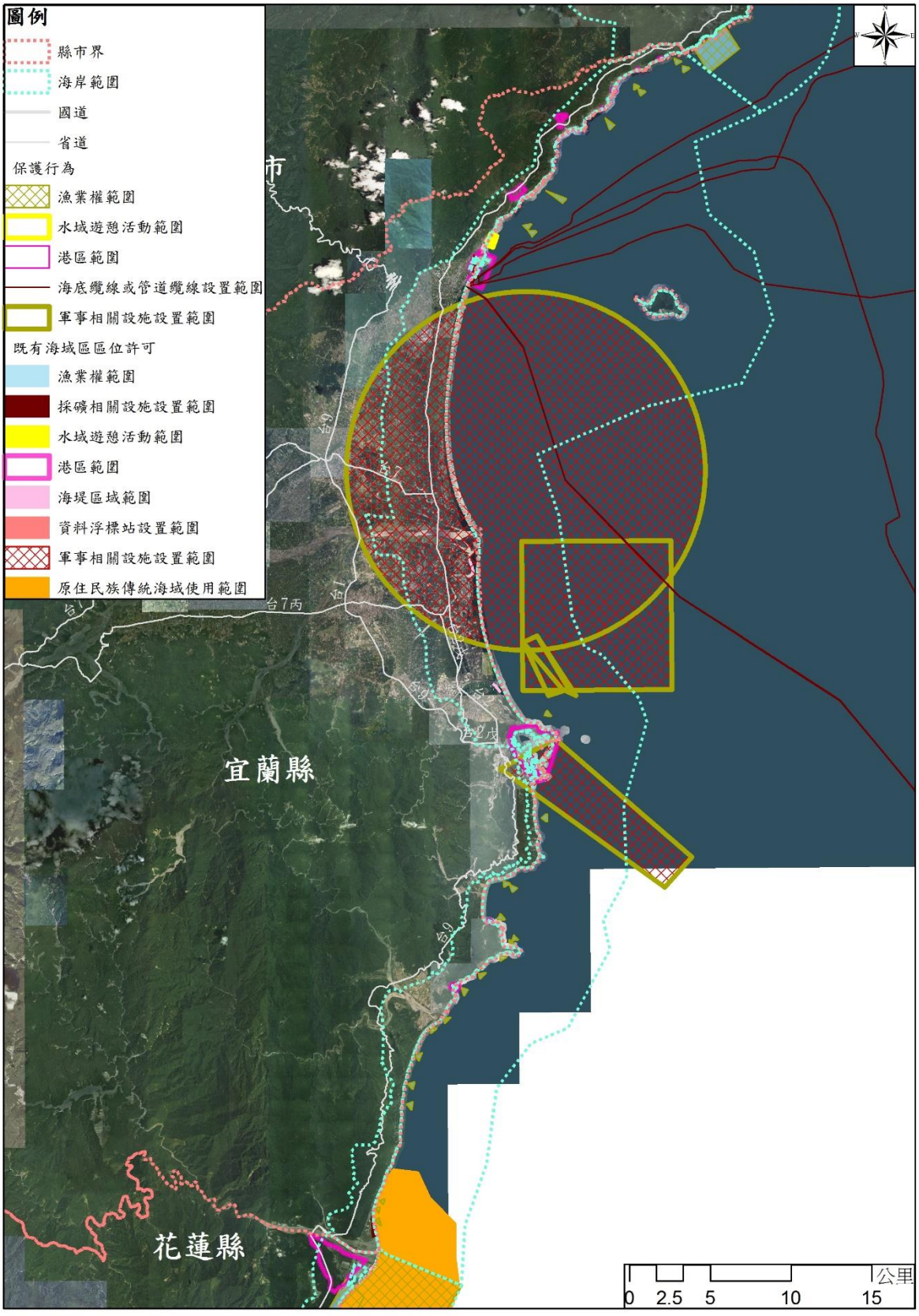
說明：「吉尼號」於宜蘭縣外海約 2 公里處，因觸礁擱淺，導致洩漏 120 餘頓重油，頗及附近七、八座定置漁場及海岸線。

議題二：水泥業、工業影響周邊環境

說明：宜蘭縣擁有四大水泥廠以及龍德工業區排放的廢氣，影響周邊學校、住宅，甚至是農地等，將對居民之身體產生危害。

議題三：生物資源類型多，往低污染方向發展

說明：宜蘭縣濱海陸地以生物資源類型為大多數(37%)，其中以稻作的 23%為最大範圍，加上 2%的海洋觀光遊憩類型，相信未來可以繼續努力維持低污染的發展方向前進。



附圖 1- 42 宜蘭縣近岸海域既有海域區區位許可範圍及保護行為範圍圖

十五、花蓮縣

(一) 陸域：花蓮縣濱海陸地面積約 26,000 公頃，海岸線長度約 120 公里。花蓮縣因地形特殊，因此大多集中於花東縱谷，而濱海陸地之土地使用僅 20%，其中以生物資源利用類型為主，約佔濱海陸地的 10%，其中果樹與旱作約各佔 4%，加上海洋觀光遊憩類型的 1%，以及工業的 1%，為濱海陸地主要的土地使用。其中生物資源類型加上海洋觀光遊憩類型，作為未來低污染之發展方向。

1. 生物資源利用類型：生物資源利用類型，密集分布於花蓮縣濱海陸地中部及南部地區；約佔濱海陸地之面積比例 10%，為八大類型之冠，所佔面積比例最多；其中比例最高為旱作，3.81%，其次是果樹，3.51%。

2. 非生物資源利用類型：較集中分布於花蓮縣濱海陸地中部地區；約佔濱海陸地之面積比例 0.8%；其中比例最高為土石採取場 0.19%。

3. 海洋觀光遊憩類型：較集中於花蓮縣濱海陸地範圍北部地區；約佔濱海陸地面積比例 1.2%；其中比例最高為服務業，0.38%。

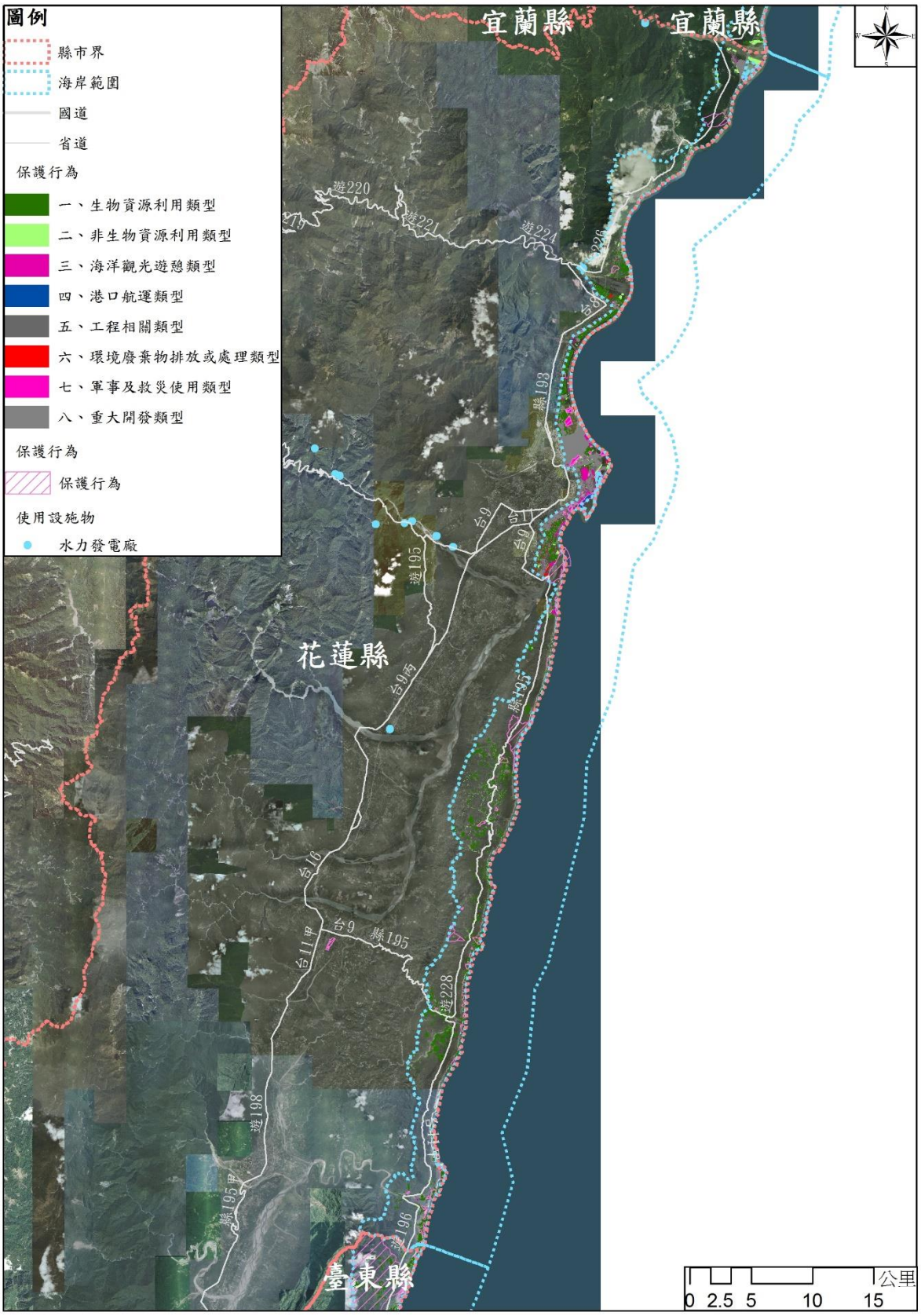
4. 港口航運類型：分布於花蓮縣濱海陸地北部地區；約佔濱海陸地面積比例 0.1%，為八大類型所占面積比例最少；其中比例最高為專用港，0.02%。

5. 工程相關類型：較零散分布於花蓮縣濱海陸地範圍北部地區；約佔濱海陸地面積比例 0.4%；其中比例最高為堤防，0.17%。

6. 環境廢棄物排放或處理類型：極為零碎分布於花蓮縣濱海陸地範圍北部地區；約佔濱海陸地面積比例 0.2%；其中僅有環保設施，0.16%。

7. 軍事及救災使用類型：較集中分布於花蓮縣濱海陸地範圍北部地區；約佔濱海陸地面積比例 0.4 %；其中僅有軍事用地，0.34%。

8. 重大開發類型：密及分布於花蓮縣濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 8%；其中比例最高為道路，2.2%，其次是機場，1.57%。



附圖 1- 43 花蓮縣濱海陸地土地使用及保護行為與設施分佈圖

附圖 1- 44 花蓮縣濱海陸地保護行為分佈圖

附表 1- 15 土地使用與使用設施物及既有海域區區位許可範圍面積與比例表-花蓮縣

土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)
一、生物資源利用類型	2,414.30	9.32%	法定文化資產	0.56	0.00%	八、重大開發類型	1,857.58	7.17%
水產養殖	13.34	0.05%	倉儲設施(農業)	6.29	0.02%	工業	291.58	1.13%
伐木跡地	1.67	0.01%	溫室	0.26	0.00%	住宅	404.71	1.56%
旱作	986.62	3.81%	農產品展售場	0.22	0.00%	商業	19.96	0.08%
果樹	909.05	3.51%	遊樂場所	41.79	0.16%	道路	570.46	2.20%
牧場	17.41	0.07%	體育場所	51.04	0.20%	學校	90.86	0.35%
畜禽舍	4.18	0.02%	四、港口航運類型	4.49	0.02%	機場	407.09	1.57%
廢耕地	338.00	1.31%	商港	0.13	0.00%	醫療保健	4.62	0.02%
稻作	144.03	0.56%	專用港	4.25	0.02%	鐵路	68.29	0.26%
二、非生物資源利用類型	205.09	0.79%	漁港	0.12	0.00%	花蓮縣濱海陸地範圍	25,891.56	19.33%
土石相關設施	23.99	0.09%	五、工程相關類型	91.10	0.35%	既有海域區區位許可類型		
土石採取場	49.22	0.19%	水閘門	0.03	0.00%	(一)漁業資源利用		
其他蓄水池	9.58	0.04%	瓦斯	0.97	0.00%	漁業權範圍	67,979.08	112.23%
溝渠	45.37	0.18%	自來水	2.79	0.01%	(三)海洋觀光遊憩		
電力	46.68	0.18%	其他港口相關設施	2.98	0.01%	水域遊憩活動範圍	166.90	0.28%
礦場	19.49	0.08%	抽水站	0.40	0.00%	(四)港埠航運		
礦業相關設施	10.78	0.04%	倉儲(工業)	37.70	0.15%	港區範圍	2,052.95	3.39%
三、海洋觀光遊憩類型	304.19	1.17%	氣象	1.69	0.01%	(五)工程相關使用		
一般文化設施	11.03	0.04%	堤防	44.55	0.17%	海堤區域範圍	170.24	0.28%
公園綠地廣場	92.85	0.36%	六、環境廢棄物排放或處理類型	41.88	0.16%	資料浮標站設置範圍	0.09	0.00%
其他文化設施	0.22	0.00%	環保設施	41.88	0.16%	(九)原住民族傳統海域使用		
其他設施	1.85	0.01%	七、軍事及救災使用類型	87.48	0.34%	原住民族傳統海域使用範圍	64,649.45	106.73%
服務業	98.08	0.38%	軍事用地	87.48	0.34%	花蓮縣近岸海域範圍	60,572.53	

(二) 海域：目前花蓮縣近岸海域面積約 61,000 公頃。目前花蓮縣近岸海域範圍內，既有海域區區位許可範圍，包括：漁業權範圍、水域遊憩活動範圍、港區範圍、海堤區域範圍及原住民族傳統海域使用範圍等。花蓮縣東部近岸海域為主要為漁業權範圍及原住民族傳統海域使用範圍。

1. 漁業權範圍：涵蓋整個花蓮縣近岸海域範圍；約佔近岸海域面積，100%。
2. 水域遊憩活動範圍：位於花蓮縣近岸海域中部地區；約佔花蓮縣近岸海域面積 0.3%。
3. 港區範圍：港區範圍分布於中部近岸海域；約佔花蓮縣近岸海域面積 4%。
4. 海堤區域範圍：分布於花蓮縣北部之近岸海域；約佔花蓮縣近岸海域面積 0.3%。
5. 原住民族傳統海域使用範圍：幾乎包括整個花蓮縣的海岸線；約佔花蓮縣近岸海域面積 100%。

(三) 重要議題

議題一：中華紙漿廠排放廢水污染下游花蓮溪口自然生態保護區

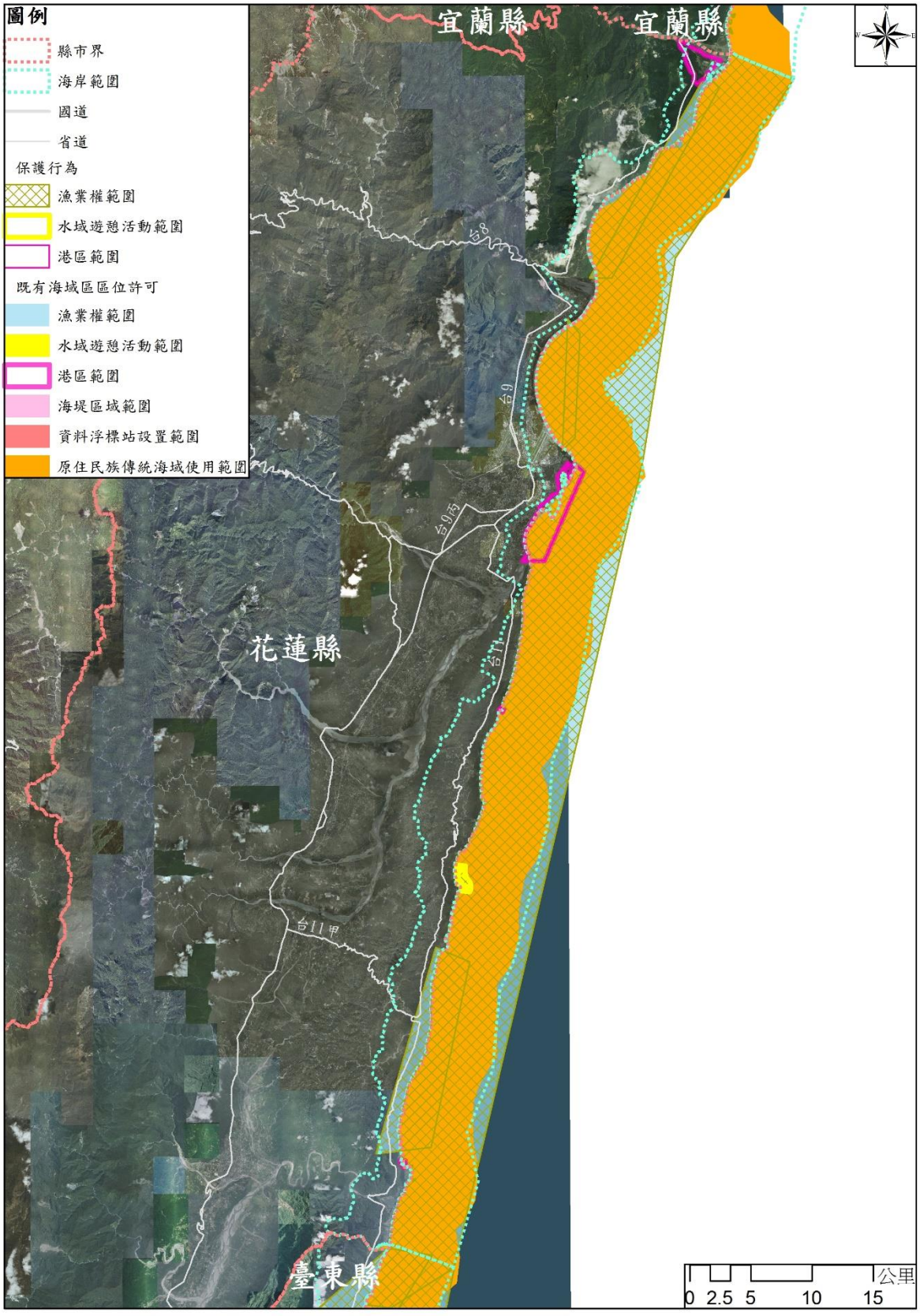
說明：由於中華紙漿廠緊鄰保護區，其所排放之廢水，流經保安林地、流至花蓮溪，最後流向花蓮溪口自然生態保護區，影響甚至破壞了鄰近的保安林、所流經的花蓮溪、花蓮溪口自然生態保護區，以及河岸甚至海域。

議題二：船舶擱淺或沉船事件污染海域

說明：從民國九十年至九十八年，於花蓮附近陸續發生 10 起以上海難及擱淺事件，造成船隻的油污，流向大海，影響甚至破壞了海洋、花蓮的海岸。

議題三：生物資源利用類型加上海洋觀光遊憩類型持續朝向低污染發展

說明：花蓮縣濱海陸地範圍，主要以生物資源利用類型及海洋觀光遊憩類型，此兩大類為主，為維持花蓮縣低污染之特性，應持續朝向低污染之發展為主。



附圖 1- 45 花蓮縣近岸海域既有海域區區位許可範圍及保護行為範圍圖

十六、台東縣

(一) 陸域：台東縣濱海陸地面積約 63,000 公頃，海岸線長度約 240 公里。台東縣濱海陸地範圍內，生物資源利用類型，佔濱海陸地範圍的 4%，其中旱作及果樹分別各佔 2%，加上 0.5%的工業，再加上 0.5%的海洋觀光遊憩資源為台東縣之濱海陸地範圍。加上水庫集水區、歷史建築、遺址、重要濕地；水產動植物繁殖保育區、自然保留區、野生動物重要棲息環境等，保護行為之範圍。

1. 生物資源利用類型：生物資源利用類型，密集分布於台東縣濱海陸地；約佔濱海陸地之面積比例 4%，為八大類型之冠，所佔面積比例最多；其中比例最高為旱作，1.57%，其次是果樹，1.45%。

2. 非生物資源利用類型：較集中分布於台東縣濱海陸地中部地區；約佔濱海陸地之面積比例 0.5%；其中比例最高為土石採取場 0.08%。

3. 海洋觀光遊憩類型：較集中於台東縣濱海陸地範圍中部及南部地區；約佔濱海陸地面積比例 0.5%；其中比例最高為公園綠地廣場，0.15%。

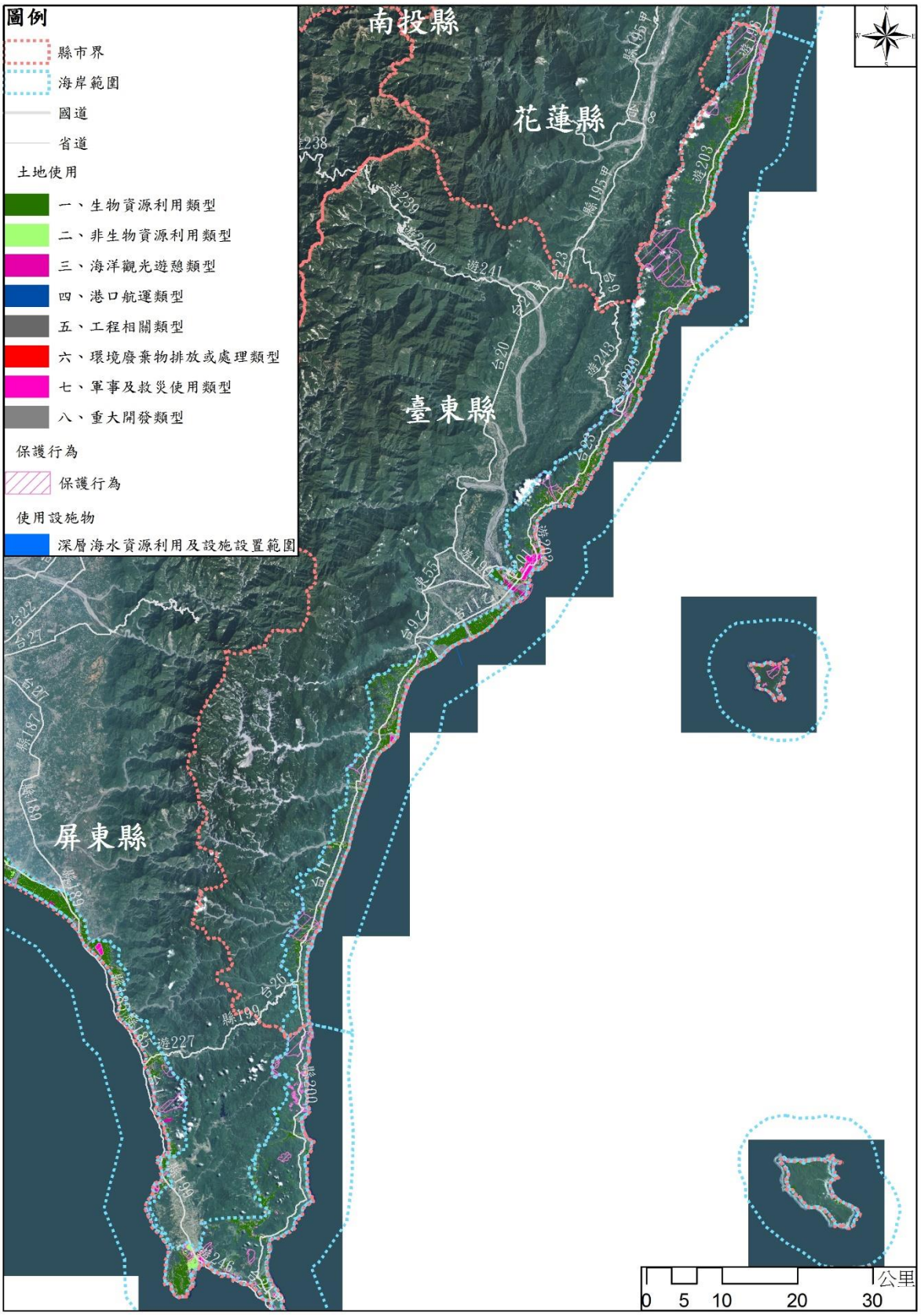
4. 港口航運類型：分布於台東縣濱海陸地中部地區；約佔濱海陸地面積比例 0.1%；其中比例最高為專用港，0.01%。

5. 工程相關類型：較零散分布於台東縣濱海陸地範圍中部及南部地區；約佔濱海陸地面積比例 0.2%；其中比例最高為堤防，0.07%。

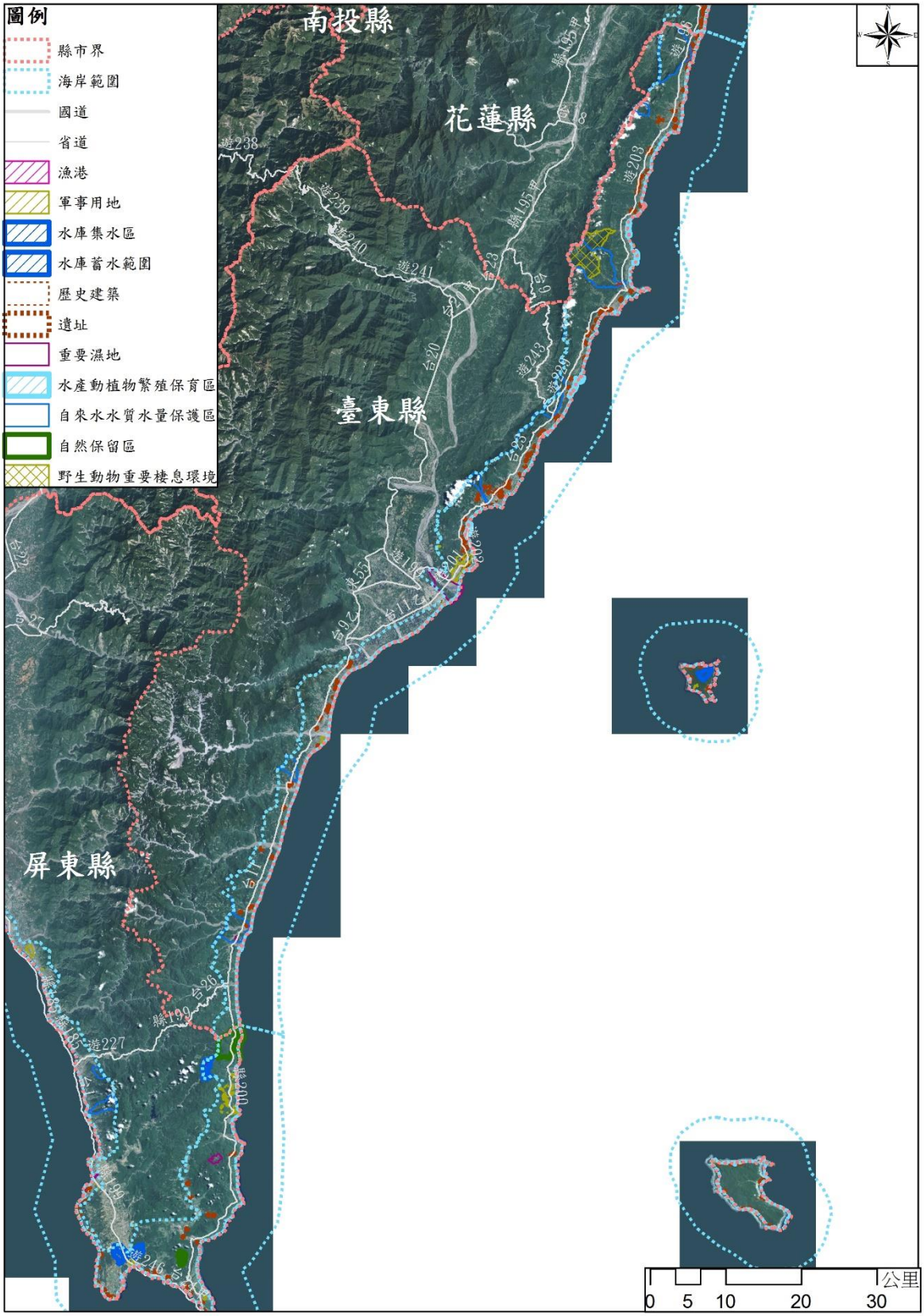
6. 環境廢棄物排放或處理類型：極為零碎分布於台東縣濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 0.1%；其中僅有環保設施，0.07%。

7. 軍事及救災使用類型：較集中分布於台東縣濱海陸地範圍中部地區；約佔濱海陸地面積比例 0.2 %，為八大類型所占面積比例最少；其中僅有軍事用地，0.14%。

8. 重大開發類型：密及分布於台東縣濱海陸地範圍；約佔濱海陸地面積比例 3%；其中比例最高為機場，0.65%，其次是住宅，0.65%。



附圖 1- 46 台東縣濱海陸地土地使用及保護行為與設施分佈圖



附圖 1- 47 台東縣濱海陸地保護行為分佈圖

附表 1- 16 土地使用與使用設施物及既有海域區區位許可範圍面積與比例表-台東縣

土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)
一、生物資源利用類型	2,414.30	3.85%	溫室	0.26	0.00%	道路	570.46	0.91%
水產養殖	13.34	0.02%	農產品展售場	0.22	0.00%	學校	90.86	0.15%
伐木跡地	1.67	0.00%	遊樂場所	41.79	0.07%	機場	407.09	0.65%
旱作	986.62	1.57%	體育場所	51.04	0.08%	醫療保健	4.62	0.01%
果樹	909.05	1.45%	四、港口航運類型	4.49	0.01%	鐵路	68.29	0.11%
牧場	17.41	0.03%	商港	0.13	0.00%	台東縣濱海陸地範圍	62,647.78	7.99%
畜禽舍	4.18	0.01%	專用港	4.25	0.01%	既有海域區區位許可類型		
廢耕地	338.00	0.54%	漁港	0.12	0.00%	(一)漁業資源利用		
稻作	144.03	0.23%	五、工程相關類型	91.10	0.15%	漁業權範圍	145,176.94	108.49%
二、非生物資源利用類型	205.09	0.33%	水閘門	0.03	0.00%	(二)非生物資源利用		
土石相關設施	23.99	0.04%	瓦斯	0.97	0.00%	深層海水資源利用及設施設置範圍	11.35	0.01%
土石採取場	49.22	0.08%	自來水	2.79	0.00%	(三)海洋觀光遊憩		
其他蓄水池	9.58	0.02%	其他港口相關設施	2.98	0.00%	水域遊憩活動範圍	121.36	0.09%
溝渠	45.37	0.07%	抽水站	0.40	0.00%	(四)港埠航運		
電力	46.68	0.07%	倉儲(工業)	37.70	0.06%	港區範圍	340.88	0.25%
礦場	19.49	0.03%	氣象	1.69	0.00%	(五)工程相關使用		
礦業相關設施	10.78	0.02%	堤防	44.55	0.07%	海堤區域範圍	77.15	0.06%
三、海洋觀光遊憩類型	304.19	0.49%	六、環境廢棄物排放或處理類型	41.88	0.07%	資料浮標站設置範圍	0.20	0.00%
一般文化設施	11.03	0.02%	環保設施	41.88	0.07%	(八)軍事及防救災相關使用		
公園綠地廣場	92.85	0.15%	七、軍事及救災使用類型	87.48	0.14%	軍事相關設施設置範圍	34,329.86	25.66%
其他文化設施	0.22	0.00%	軍事用地	87.48	0.14%	(九)原住民族傳統海域使用		
其他設施	1.85	0.00%	八、重大開發類型	1,857.58	2.97%	原住民族傳統海域使用範圍	89,164.17	66.63%
服務業	98.08	0.16%	工業	291.58	0.47%	台東縣近岸海域範圍	133,812.06	
法定文化資產	0.56	0.00%	住宅	404.71	0.65%			
倉儲設施(農業)	6.29	0.01%	商業	19.96	0.03%			

(二) 海域：目前台東縣近岸海域面積約 134,000 公頃。目前台東縣近岸海域範圍內，既有海域區區位許可範圍，包括：漁業權範圍、深層海水資源利用設施設置範圍、水域遊憩活動範圍、港區範圍、海堤區域範圍、軍事相關設施設置範圍及原住民族傳統海域使用範圍等。台東縣東部近岸海域為主要為漁業權範圍及原住民族傳統海域使用範圍，東南部近岸海域主要為軍事相關設施設置範圍。

1. 漁業權範圍：分布於台東縣近岸海域範圍北部及南部地區；約佔近岸海域面積，100%。
2. 深層海水資源利用及設施設置範圍：位於台東縣近岸海域範圍中部地區；約佔近岸海域面積，0.01%。
3. 水域遊憩活動範圍：位於台東縣近岸海域中部地區；約佔台東縣近岸海域面積 0.1%。
4. 港區範圍：港區範圍分布於北部、中部及南部近岸海域；約佔台東縣近岸海域面積 0.3%。
5. 海堤區域範圍：分布於台東縣北部之近岸海域；約佔台東縣近岸海域面積 0.1%。
6. 軍事相關設施設置範圍：分布於台東縣中部及南部近岸海域；約佔台東縣近岸海域面積 26%。
7. 原住民族傳統海域使用範圍：幾乎包括整個台東縣的海岸線；約佔台東縣近岸海域面積 67%。

(三) 主要議題

議題一：於杉原海岸進行大規模濱海渡假村、遊憩區等開發，造成海岸景觀破壞

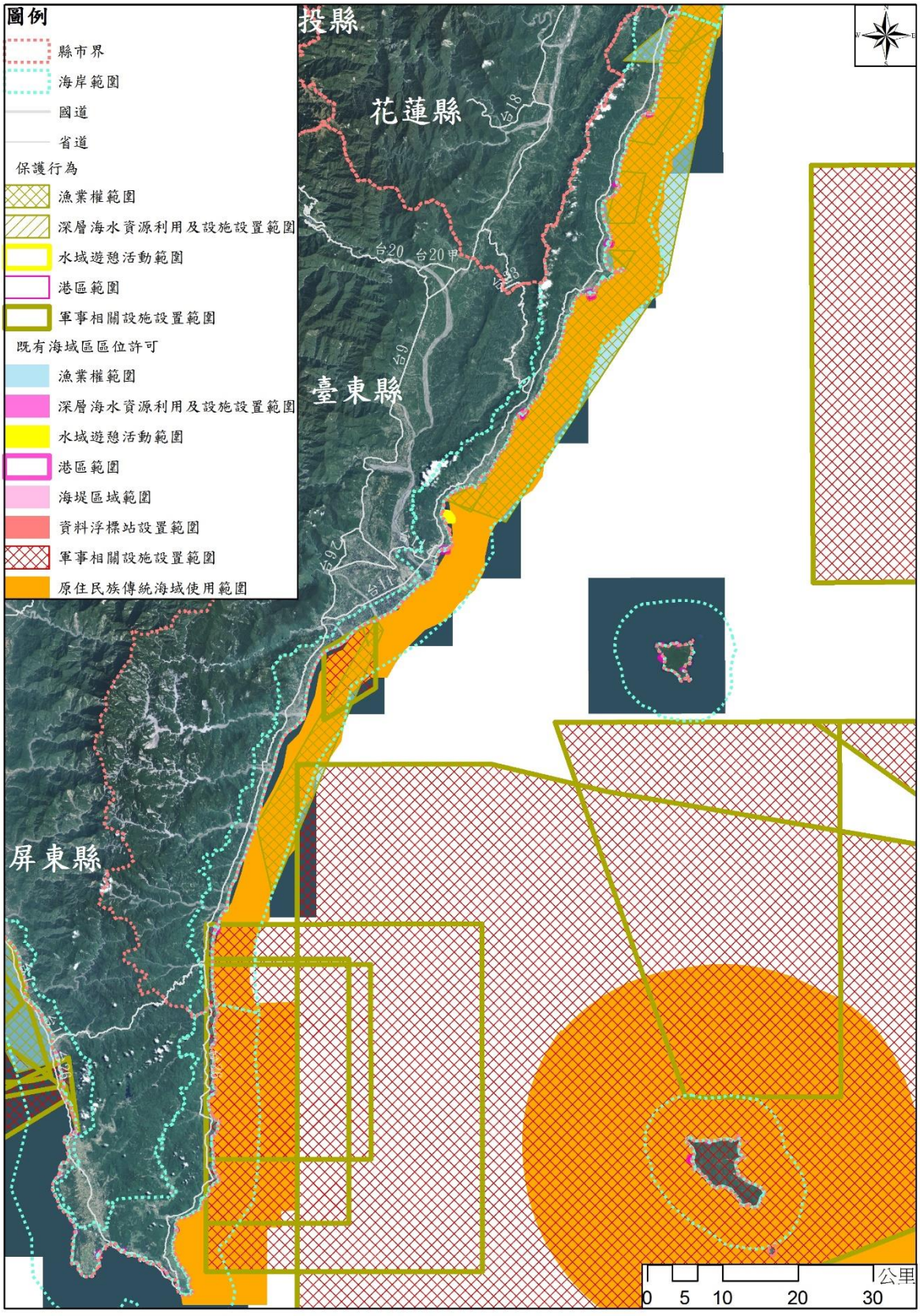
說明：由於杉原海岸有美麗灣渡假村新建工程，以及周邊將有八處類似的大型開發案進行，勢必會造成海岸景觀破壞。

議題二：於杉原海岸進行大規模濱海渡假村、遊憩區等開發，破壞周邊富山禁漁區

說明：由於杉原海岸有美麗灣渡假村新建工程，以及周邊將有八處類似的大型開發案進行，勢必會造成週邊富山禁漁區等生態保護範圍之破壞。

議題三：結合生物資源利用類型與海洋觀光遊憩類型進行低污染之開發

說明：由於台東縣為低污染之城市，因此將結合生物資源利用類型與海洋觀光遊憩類型以及保護行為之範圍，未來發展為低污染之觀光遊憩產業。



附圖 1- 48 台東縣近岸海域既有海域區區位許可範圍及保護行為範圍圖

十七、澎湖縣

(一) 陸域：澎湖縣濱海陸地面積約 13,000 公頃。澎湖縣濱海陸地範圍，主要以生物資源利用類型，約佔 5%(其中以旱作 4%，以及水產養殖業 1%為主)。加上海洋觀光遊憩類型，佔 3%，再加上軍事及防救災使用類型，佔 2%為濱海陸地為主要之土地使用。加上水庫集水區、重要濕地、自然保留區、聚落保存區、文化景觀保存、歷史建築等範圍與海洋觀光遊憩類型未來可朝向低污染之型態發展。

1. 生物資源利用類型：主要分布於澎湖縣澎湖群島北部、望安鄉、七美鄉；約佔濱海陸地之面積比例 5%，為八大類型之冠，所佔面積比例最多；其中比例最高為旱作，3.95%，其次是水產養殖，0.44%。

2. 非生物資源利用類型：較集中分布於澎湖縣澎湖群島湖西鄉、望安鄉、七美鄉；約佔濱海陸地之面積比例 1.5%；其中比例最高為水庫，0.37%。

3. 海洋觀光遊憩類型：分布於澎湖縣澎湖群島北部地區、望安鄉、七美鄉；約佔濱海陸地面積比例 3%；其中比例最高為公園綠地廣場，1.73%。

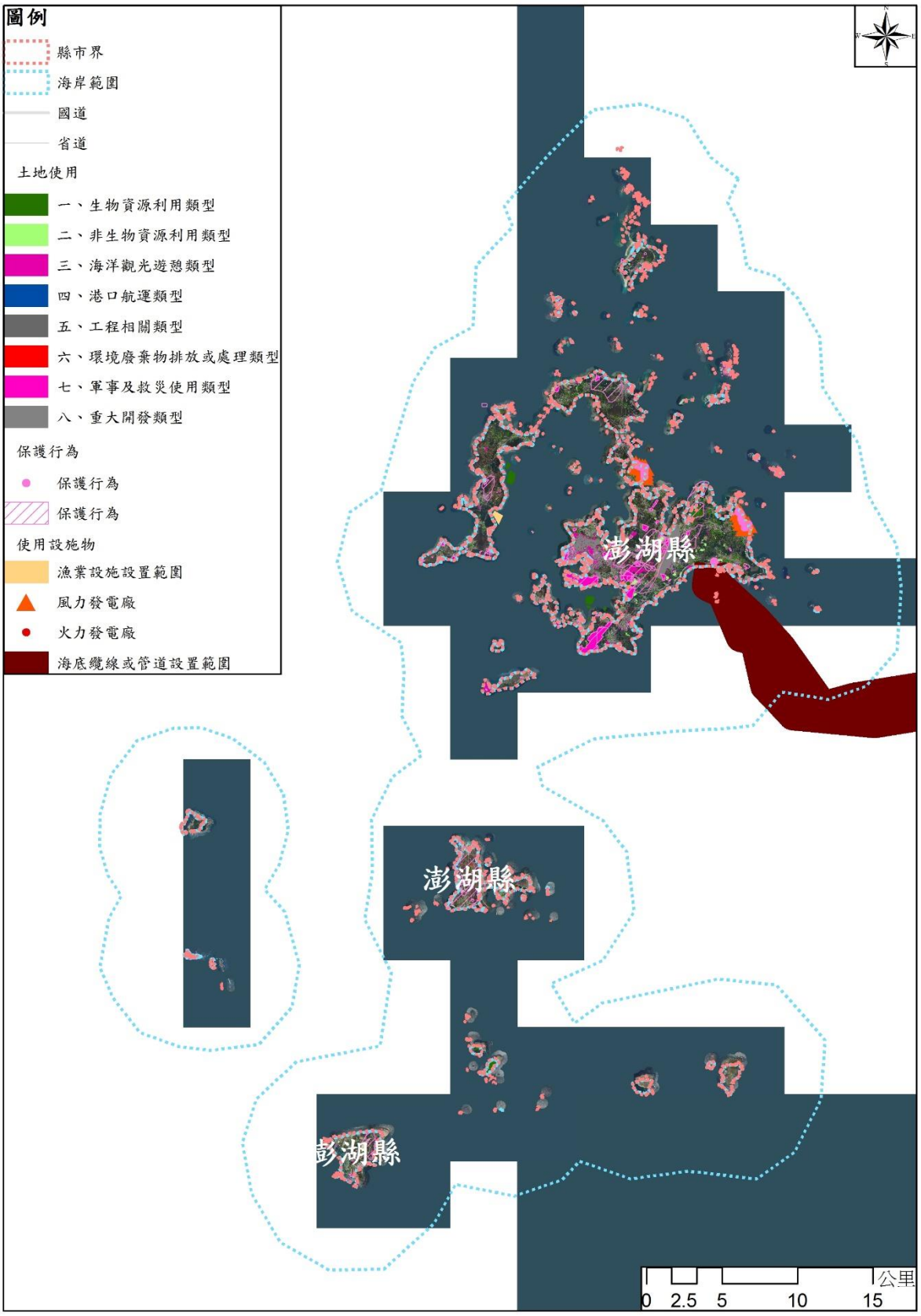
4. 港口航運類型：分布於澎湖群島各地區；約佔濱海陸地面積比例 1%；其中僅有漁港，0.4%。

5. 工程相關類型：主要分布於澎湖縣澎湖群島北部西嶼鄉及湖西鄉、中部望安鄉及南部七美鄉；約佔濱海陸地面積比例 1%；其中比例最高為工業使用的倉儲，0.49%。

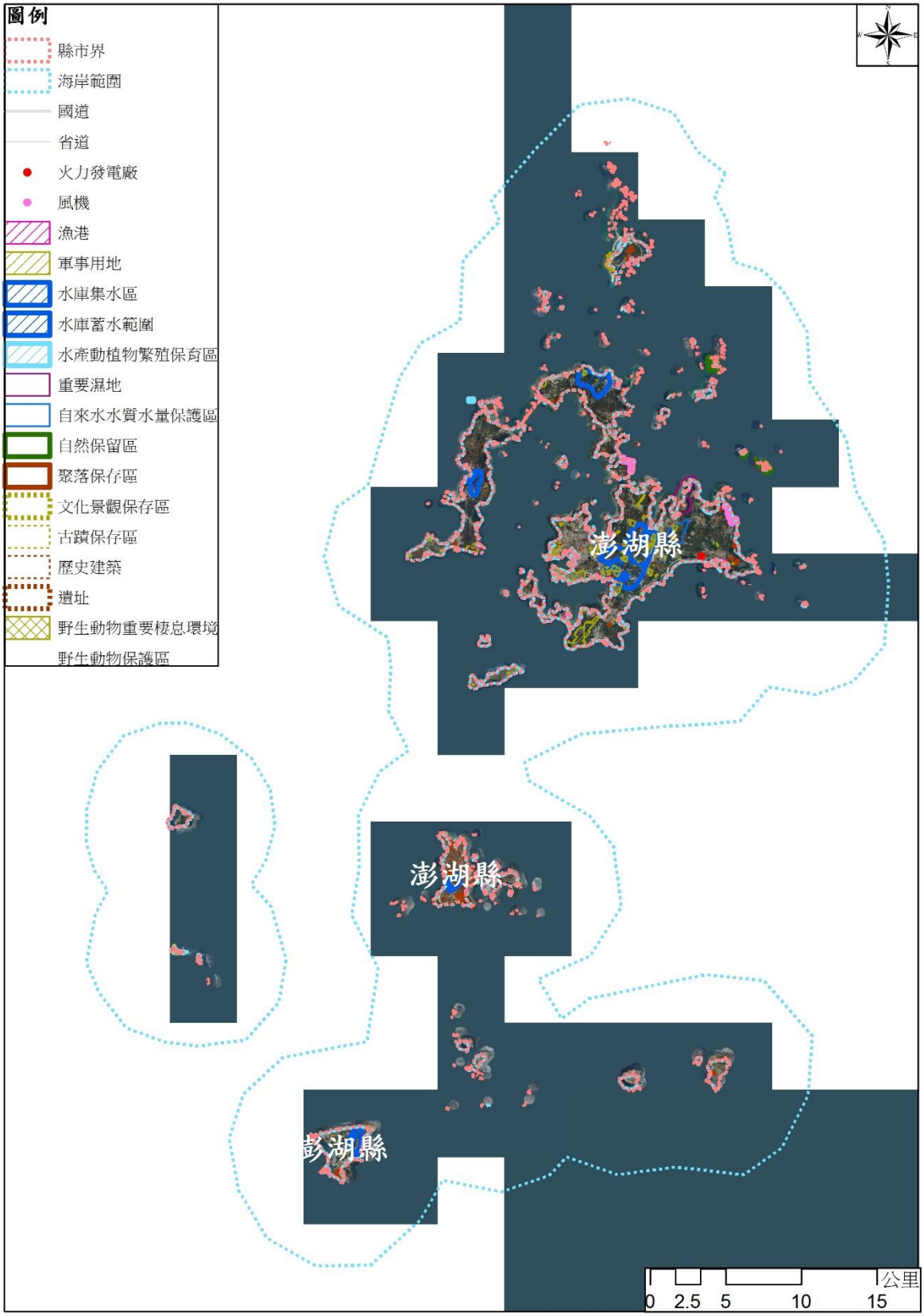
6. 環境廢棄物排放或處理類型：極為零碎分布於彭湖群島；約佔濱海陸地面積比例 0.5%；其中僅有環保設施，0.12%。

7. 軍事及救災使用類型：較集中分布於澎湖北部的湖西鄉；約佔濱海陸地面積比例 2%，為八大類型所占面積比例最少；其中僅有軍事用地，1.78%。

8. 重大開發類型：較密及分布於澎湖群島；約佔濱海陸地面積比例 10%；其中比例最高為住宅，3.75%，其次是道路，2.9%。



附圖 1- 49 澎湖縣濱海陸地土地使用及保護行為與設施分佈圖



附圖 1- 50 澎湖縣濱海陸地保護行為分佈圖

附表 1- 17 土地使用與使用設施物及既有海域區區位許可範圍面積與比例表-澎湖縣

土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)	土地使用	面積(公頃)	比例(%)
一、生物資源利用類型	607.98	4.76%	遊樂場所	2.77	0.02%	道路	370.11	2.90%
水產養殖	56.47	0.44%	倉儲設施(農業)	3.41	0.03%	學校	107.97	0.84%
旱作	504.35	3.95%	農產品展售場	0.21	0.00%	機場	215.47	1.69%
果樹	5.27	0.04%	體育場所	20.57	0.16%	醫療保健	9.15	0.07%
牧場	7.67	0.06%	四、港口航運類型	50.72	0.40%	澎湖縣濱海陸地範圍	12,778.86	21.15%
畜禽舍	5.21	0.04%	漁港	50.72	0.40%	使用設施物	風場名稱	風機數(支)
廢耕地	29.02	0.23%	五、工程相關類型	119.45	0.93%	風機	澎湖中屯一、二期	8
二、非生物資源利用類型	141.43	1.11%	瓦斯	1.82	0.01%	風機	澎湖湖西	6
土石相關設施	18.58	0.15%	自來水	12.66	0.10%	既有海域區區位許可類型		
土石採取場	21.73	0.17%	其他港口相關設施	0.98	0.01%	(一)漁業資源利用		
水庫	47.21	0.37%	抽水站	0.15	0.00%	漁業權範圍	245.13	0.13%
水庫堰霸	0.99	0.01%	倉儲(工業)	62.04	0.49%	(三)海洋觀光遊憩		
其他蓄水池	28.19	0.22%	氣象	0.54	0.00%	海上平台設置範圍	21.96	0.01%
溝渠	9.09	0.07%	堤防	41.26	0.32%	(四)港埠航運		
電力	15.64	0.12%	六、環境廢棄物排放或處理類型	15.82	0.12%	港區範圍	614.97	0.33%
三、海洋觀光遊憩類型	335.17	2.62%	環保設施	15.82	0.12%	(五)工程相關使用		
一般文化設施	6.04	0.05%	七、軍事及救災使用類型	227.29	1.78%	海堤區域範圍	474.46	0.25%
公園綠地廣場	221.27	1.73%	軍事用地	227.29	1.78%	資料浮標站設置範圍	0.00	0.00%
其他文化設施	7.22	0.06%	八、重大開發類型	1,204.56	9.43%	海底纜線或管道設置範圍	68,757.42	36.63%
其他設施	8.04	0.06%	工業	12.37	0.10%	(八)軍事及防救災相關使用		
服務業	61.83	0.48%	住宅	479.63	3.75%	軍事相關設施設置範圍	21,871.39	11.65%
法定文化資產	3.80	0.03%	商業	9.86	0.08%	澎湖縣近岸海域範圍	187,700.42	

(二) 海域：澎湖縣濱海陸地面積約 13,000 公頃。目前澎湖縣近岸海域範圍內，既有海域區區位許可範圍，包括：漁業權範圍、海上平台設置範圍、港區範圍、海堤區域範圍、海底纜線或管道設置範圍及軍事相關設施設置範圍等。澎湖縣南部及西部部近岸海域為主要為軍事相關設施設置範圍，東部近岸海域主要為海底纜線或管道設置範圍。

1. 漁業權範圍：散布於澎湖群島近岸海域各處；約佔近岸海域面積，0.2%。
2. 海上平台設置範圍：散布於澎湖群島近岸海域各處；約佔澎湖縣近岸海域面積 0.1%。
3. 港區範圍：散布於澎湖群島近岸海域各處；約佔澎湖縣近岸海域面積 0.4%。
4. 海堤區域範圍：散布於澎湖群島近岸海域各處；約佔澎湖縣近岸海域面積 0.3%。
5. 海底纜線或管道設置範圍：從澎湖縣望安鄉向外連接；約佔澎湖縣近岸海域面積 37%。
6. 軍事相關設施範圍：分布於澎湖群島中部地區已及西側海域；約佔澎湖縣近岸海域面積 12%。

(三) 重要議題

議題一：污水下水道未普及以及觀光所造成的海洋污染

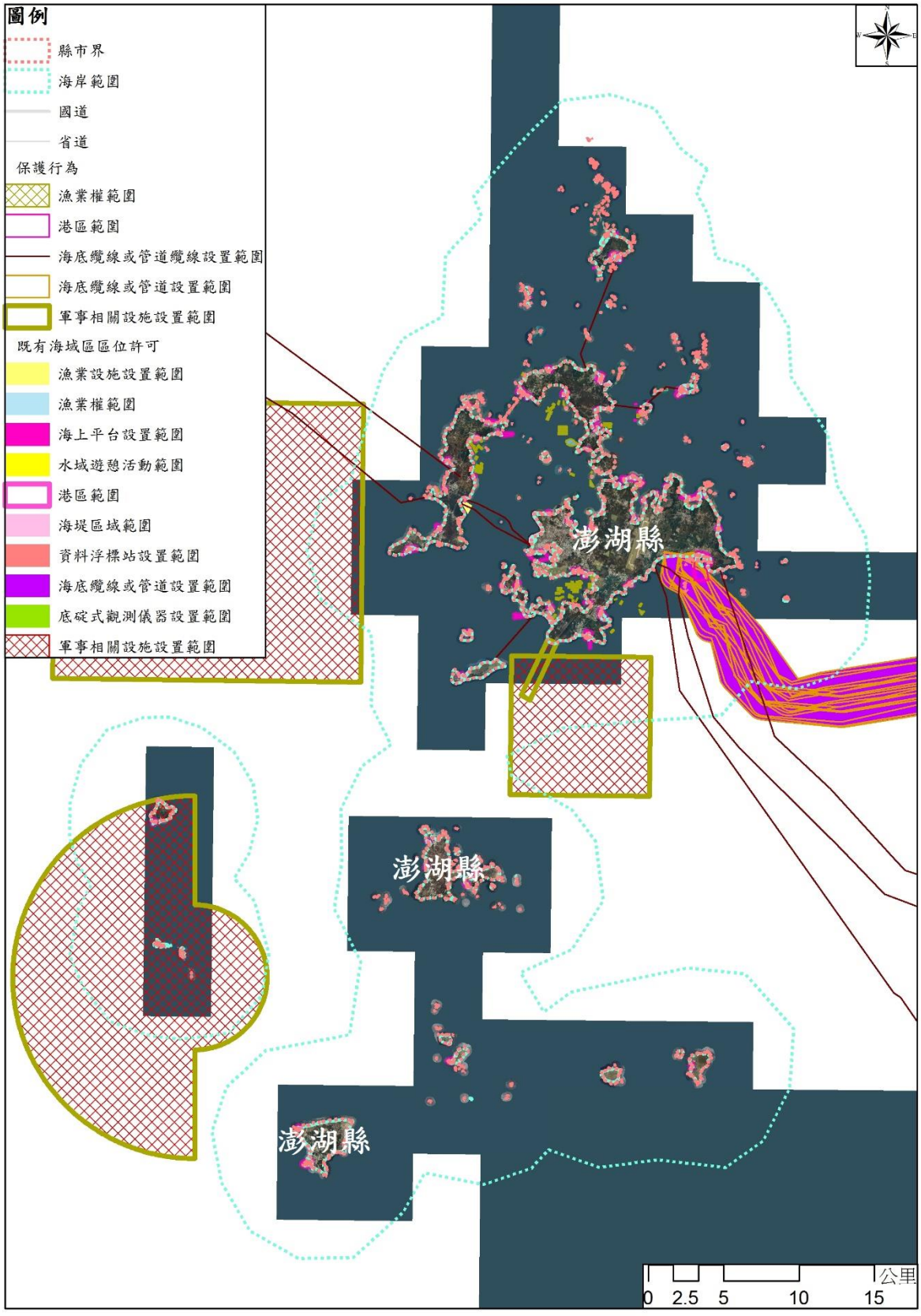
說明：由於澎湖縣內，污水下水道尚未普及造成家庭污水、列管事業及養豬戶之放流水，等未經處理直接透過各社區大排水溝排入附近海域；另外發展觀光所製造的垃圾問題及因潮汐所帶來的海飄垃圾，造成潮間帶污染。

議題二：風機、火力發電廠影響周邊生態

說明：由於澎湖縣內保護行為之種類及範圍眾多，但附近卻有火力發電廠、風機等，影響重要濕地等生物棲息之範圍。

議題三：生物資源利用類型結合海洋觀光遊憩類型，朝低污染發展

說明：由於澎湖縣為低污染發展，且擁有許多保護行為之資源，未來能夠繼續結合生物資源利用類型及海洋觀光遊憩類型，繼續朝向低污染、低衝擊發展。



附圖 1- 51 澎湖縣近岸海域既有海域區區位許可範圍及保護行為範圍圖

附錄二 未納入重要海岸景觀區及其他以景觀資源為保護管理標的之法定保護區之其他景觀資源列表

(一) 未劃入保護區與重要景觀區的林務局地景登錄點

區域	地景名	行政區	評鑑等
北區	桃園－台北縣藻礁海岸	新北市、桃園縣	地方級
北區	石門	新北市石門區	地方級
北區	和平島ㄧ八斗子	基隆市	地方級
北區	金門島寒舍花	金門縣	地方級
北區	芹壁村與龜島	連江縣北竿鄉	
北區	午沙與?里	連江縣北竿鄉	
北區	東引一線天與烈女	連江縣東引鄉	
北區	燕秀潮音	連江縣東引鄉	
北區	東犬與福正	連江縣莒光鄉	
北區	菜埔澳	連江縣莒光鄉	
北區	三芝梯田	新北市三芝區	
北區	大坵	連江縣北竿鄉	
北區	塔山	金門縣金城鎮	
北區	濯山坑道	金門縣金城鎮	
北區	慈湖	金門縣金寧鄉	
北區	雙口海岸	金門縣烈嶼鄉	
北區	青岐村	金門縣烈嶼鄉	
北區	將軍堡	金門縣烈嶼鄉	
中區	過港貝化石層	苗栗縣後龍鎮	國家級
南區	琉球嶼的海階與海蝕地形	屏東縣琉球鄉	地方級
南區	琉球嶼惡地與石灰岩地形	屏東縣琉球鄉	地方級
南區	阿塱壹古道海岸地區	屏東縣	地方級
南區	屏東旭海至九棚的濱台與藻礁海岸	屏東縣滿州鄉	地方級
南區	屏東琉球嶼海岸石灰岩體崩塌地形	屏東縣琉球鄉	地方級
南區	屏東大鵬灣潟湖	屏東縣東港鎮、林邊鄉	地方級
南區	澎湖群島北寮奎壁山、赤嶼	澎湖縣	地方級
南區	澎湖群島小門嶼玄武岩地層與海蝕洞	澎湖縣	地方級
南區	澎湖群島吉貝嶼玄武岩方山與海積地形	澎湖縣	地方級
南區	澎湖群島桶盤嶼柱狀玄武岩	澎湖縣	地方級

區域	地景名	行政區	評鑑等
南區	澎湖群島七美嶼玄武岩景觀	澎湖縣	地方級
南區	澎湖西吉嶼	澎湖縣	地方級
南區	澎湖西嶼外峟北岸	澎湖縣西嶼鄉	地方級
南區	澎湖花嶼	澎湖縣	地方級
南區	澎湖大池	澎湖縣西嶼鄉	地方級
南區	雞善嶼柱狀玄武岩島嶼	澎湖縣湖西鄉	國家級
南區	漯底山泥火山	高雄市彌陀區	地方級
南區	琉球嶼裾礁海岸與花瓶岩	屏東縣琉球鄉	地方級
東區	石城海岸	宜蘭縣頭城鄉	地方級
東區	石城海岸	宜蘭縣頭城鄉	地方級
東區	蘇澳冷泉	宜蘭縣蘇澳鎮	地方級
東區	南方澳沙頸岬	宜蘭縣蘇澳鎮	地方級
東區	和平溪扇洲	宜蘭縣南澳鄉/花蓮縣秀	地方級
東區	清水斷崖	花蓮縣秀林鄉	國家級
東區	立霧溪扇洲	花蓮縣秀林鄉	地方級
東區	奇萊鼻	花蓮縣花蓮市	地方級
東區	牛山潛移小階	花蓮縣壽豐鄉	地方級
東區	磯碕海岸	花蓮縣豐濱鄉	地方級
東區	石空鼻	台東縣成功鎮	地方級
東區	三仙台	台東縣成功鎮	地方級
東區	杉原海灘	台東縣卑南鄉	地方級
東區	小野柳	台東縣台東市	國家級
東區	貓山	台東縣台東市	地方級
東區	太麻里三角洲	台東縣太麻里鄉	地方級
東區	公館將軍岩	台東縣綠島鄉	地方級
東區	牛頭山	台東縣綠島鄉	地方級
東區	觀音洞	台東縣綠島鄉	地方級
東區	朝日溫泉	台東縣綠島鄉	地方級
東區	大白沙	台東縣綠島鄉	地方級
東區	紅頭岬	台東縣蘭嶼鄉	地方級
東區	五孔洞	台東縣蘭嶼鄉	地方級
東區	蘭嶼小天池	台東縣蘭嶼鄉	地方級
東區	雙獅岩	台東縣蘭嶼鄉	地方級
東區	軍艦岩	台東縣蘭嶼鄉	地方級
東區	情人洞	台東縣蘭嶼鄉	地方級
東區	象鼻岩與鋼盔岩海岸	台東縣蘭嶼鄉	地方級

區域	地景名	行政區	評鑑等
東區	龍頭岩	台東縣蘭嶼鄉	地方級
東區	蘭嶼天池	台東縣蘭嶼鄉	地方級
東區	老人岩	台東縣蘭嶼鄉	地方級

備註：未排除位於國家風景區內之地景登錄點

(二)　其他海岸景觀資源

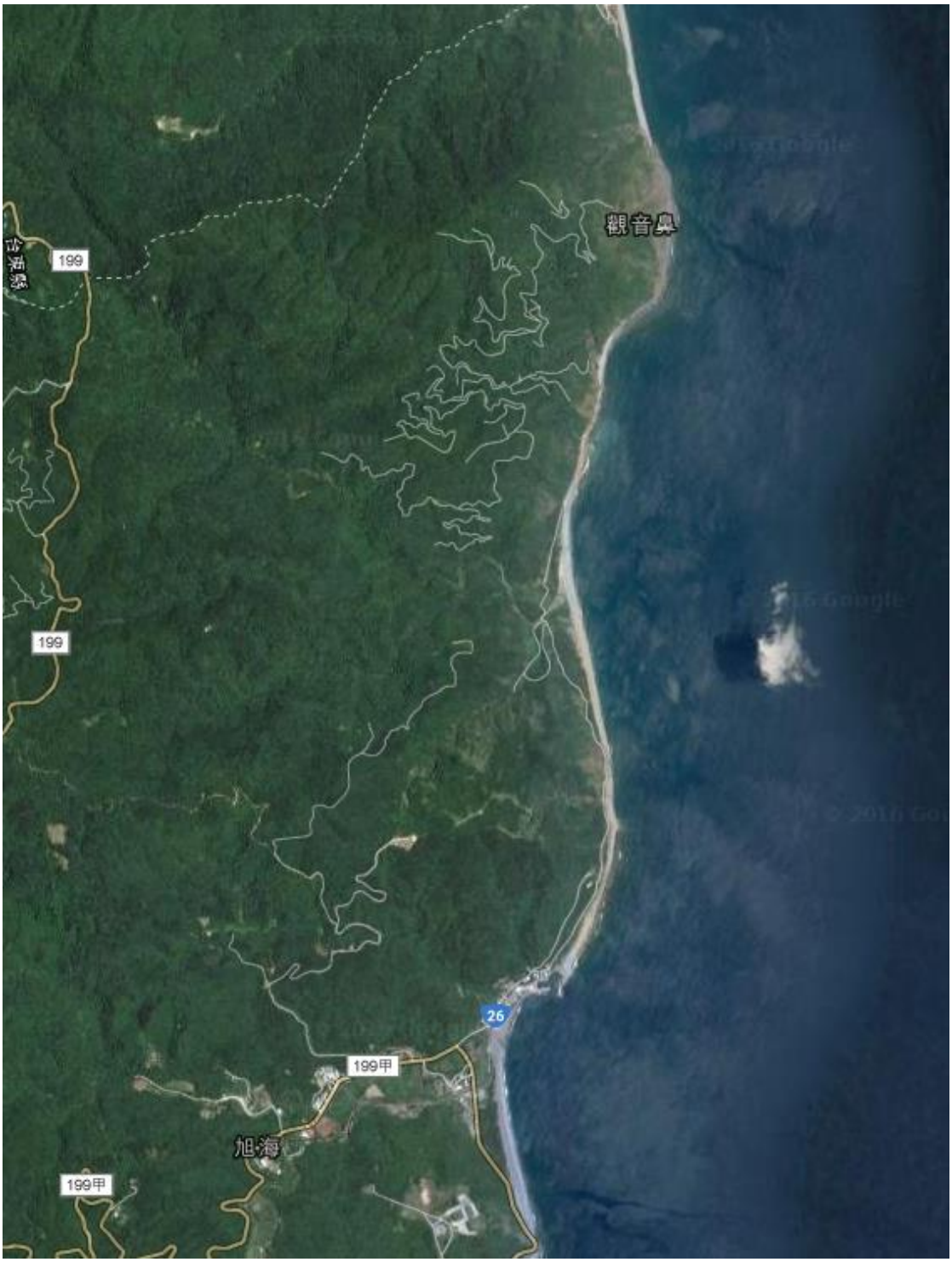
區域	名稱
北部沈降海岸	金山跳石海岸
	金山燭台雙嶼
	石門洞海拱
	老梅石槽海岸
	麟山鼻（岬角）
	風稜石
	沙崙沙灘
	深澳岬
	水滴（陰陽海）
	南雅海岸
西部隆起海岸	林口沙丘
	林口海蝕崖地
	白沙屯沙丘
	漢寶濕地
	芳苑灘地
	雲林灘地
	外傘頂洲
	海豐島
	青鯤鯓扇形鹽田
	網仔寮洲
	青山港汕
	喜樹黃金海岸
	安平港
	高雄港
	旗津半島
	東港溪溺谷地形
	東港王船季
	大鵬灣

	枋山楓港海岸
	左營潟湖
恆春半島海岸	保力溪口
東部斷層海岸	石空鼻
	石雨傘
	海蝕平台
	三仙台
	北關
	龜山島
	和平溪
	立霧溪口
	水璉礫岩海灘
	磯崎海灣
	都蘭灣
	太麻里溪圓弧沖積扇

備註：未排除位於國家風景區內之其他景觀資源

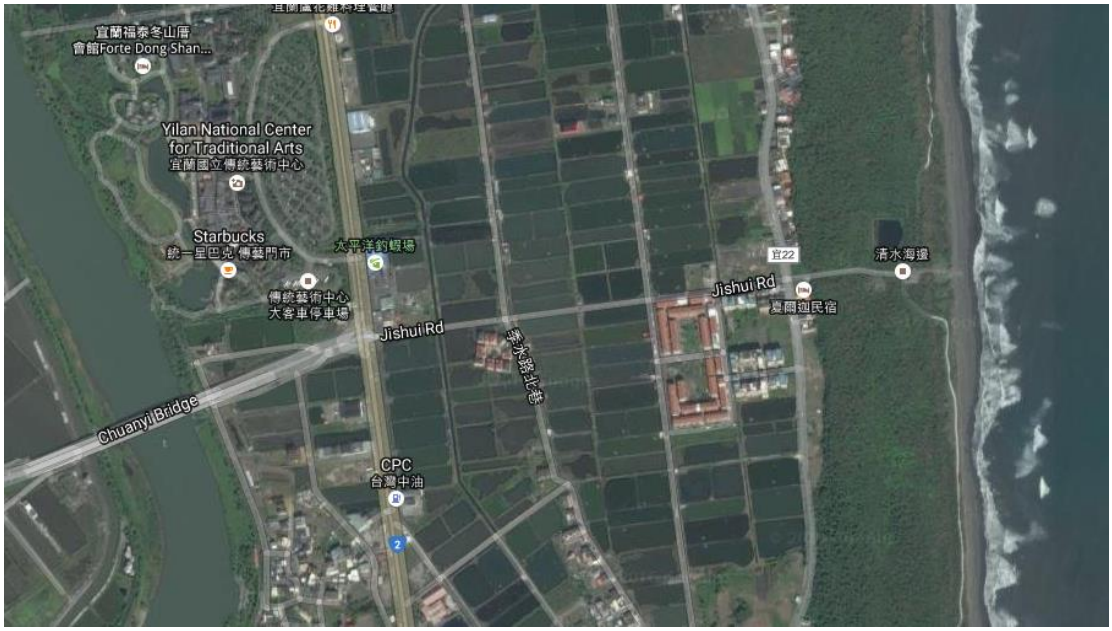
附錄三 自然海岸劃設原則概念說明

原則(一)無人為設施之海岸段地區，以最接近海岸之第一條山脊向海側至平均高潮線為範圍；



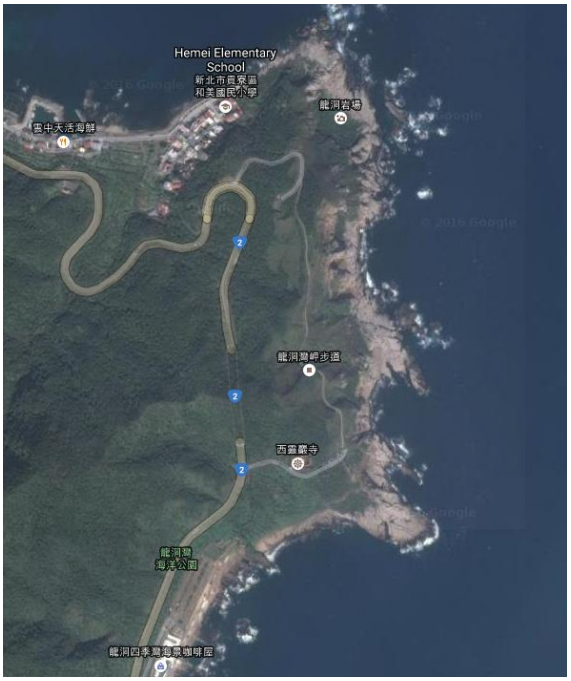
原則(二) 有人為設施之海岸對地區，以最接近海岸之人工構造物或土地利用向海側至平均高潮線為範圍；人為設施係指車行道路、海堤、港、永久性之固著建築設施、與既經人為利用之土地。前述所提人為設施與人為利用遇有以下型態者，不予認定：

1. 群落完整達一定規模之自然植群內之人行步道或自行車道等遊憩使用(如宜蘭濱海沙丘)；



2. 無車行通道通達，一定規模以下之人工構造物與土地利用(如鼻頭角燈塔、風機)；

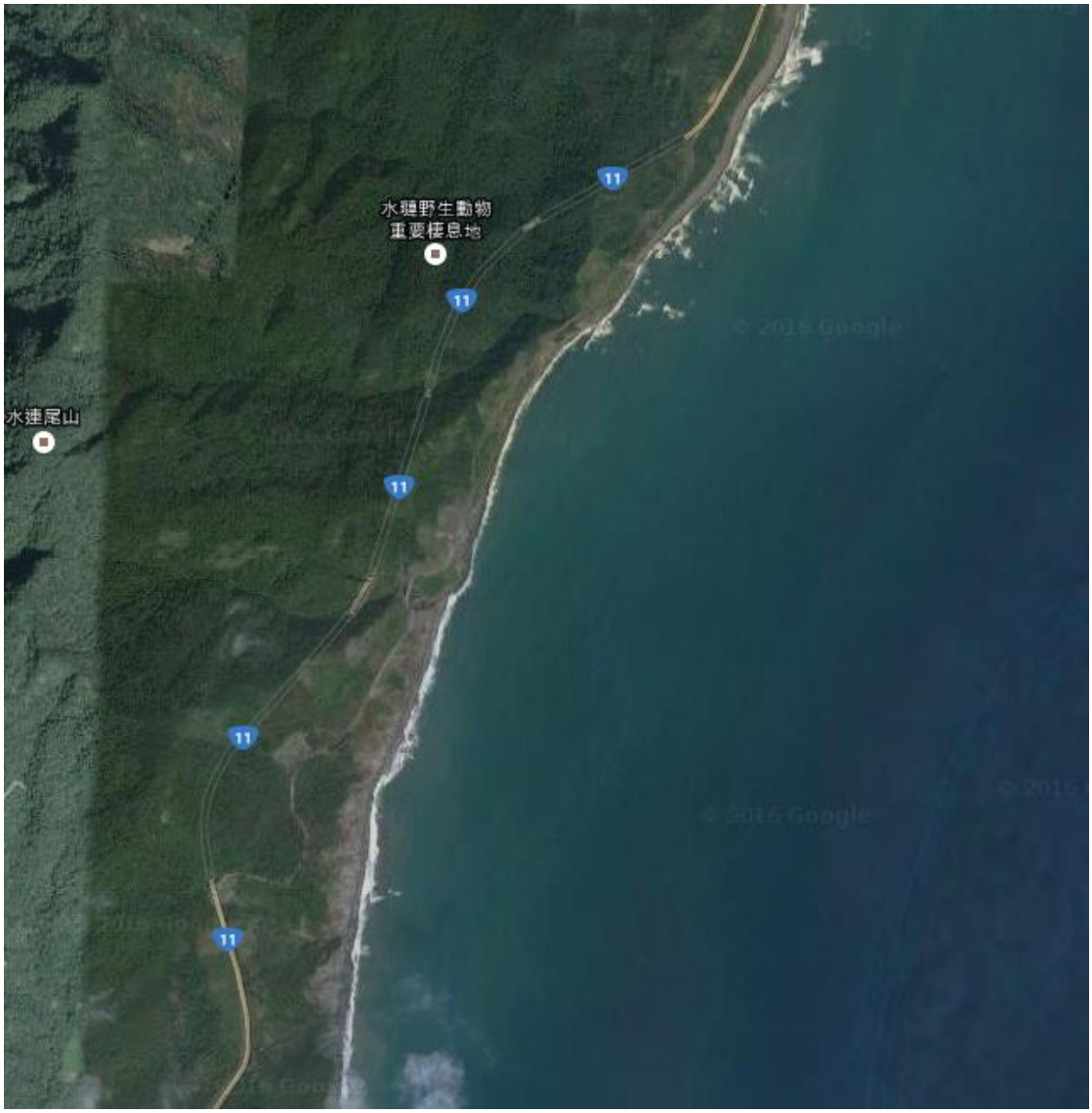
3. 與海岸線垂直或角度過大之道路，或其道路盡頭一定規模以下之人工構造物與土地利用。



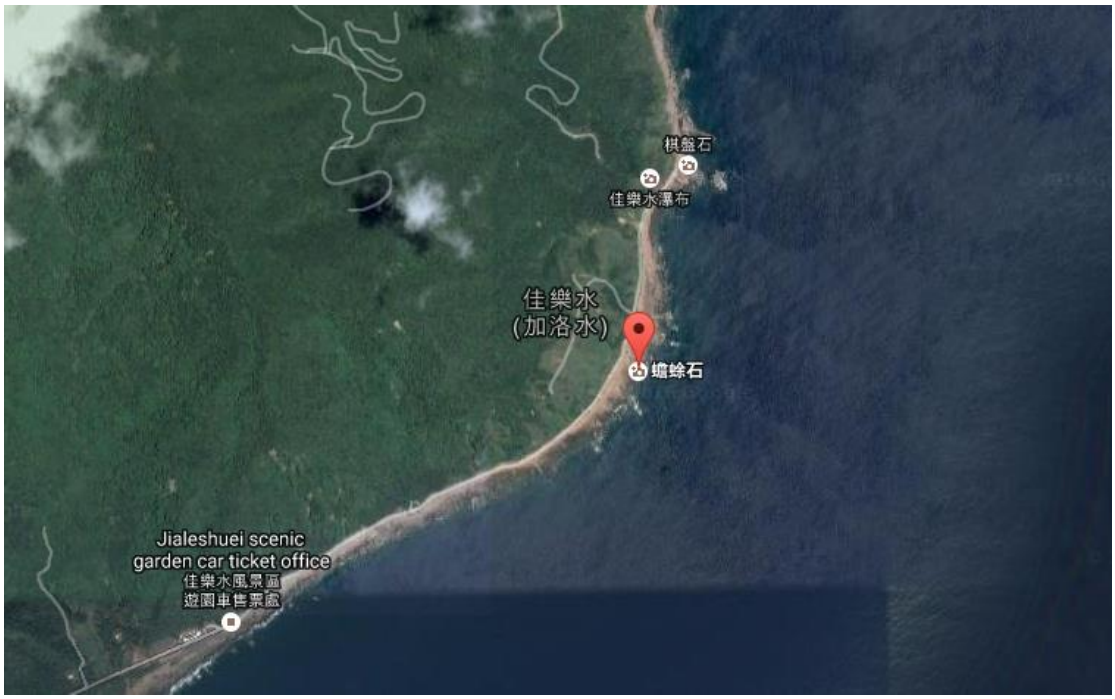
4. 為護育保育與研究自然生態環境所設置之人工構造物(如堆砂籬、防風網、定砂籬、土砂堤)；

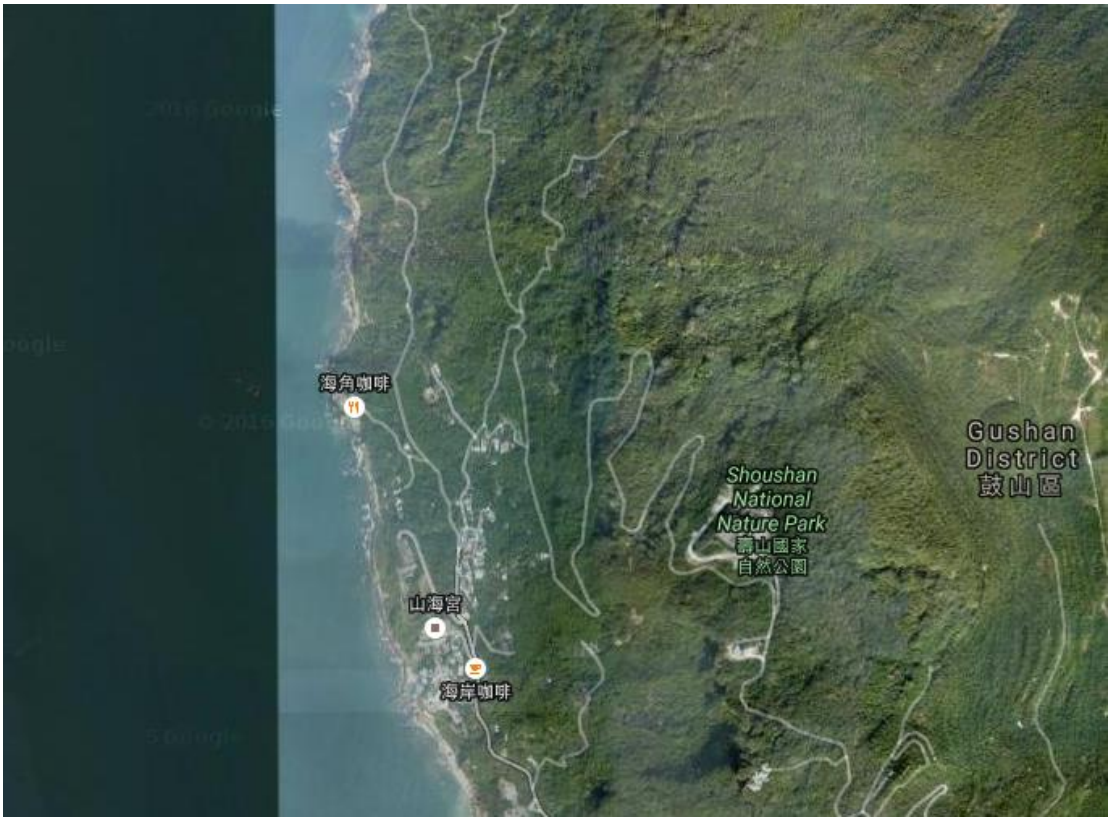
5. 離岸堤 (如佳冬、林邊、林園、旗津海岸)；

6. 廢棄無使用之舊有道路(如水漣野生動物重要棲息地之舊台 11 線)；



7. 最接近海岸之人工構造物為未開放公眾自由通行，或純粹自然賞景遊憩使用者 (如佳樂水產業道路、柴山)，其向陸側自然植被完整者，該道路不予納入人工設施構造物；

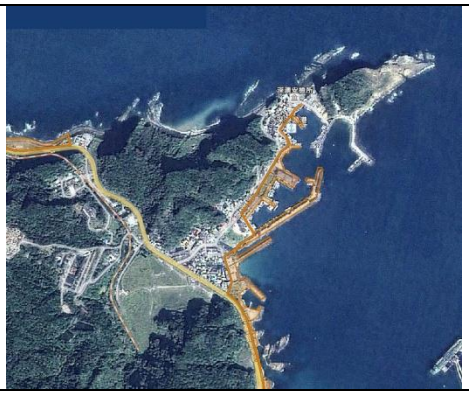


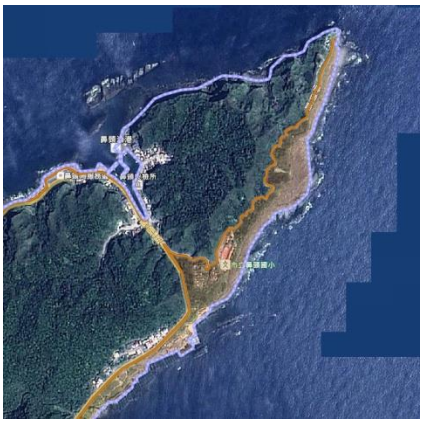


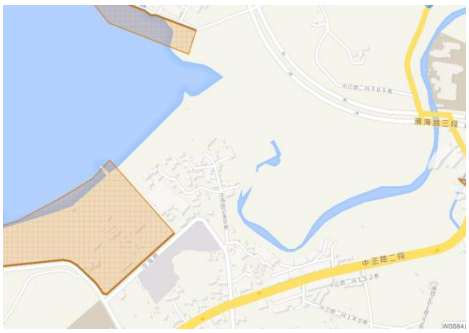
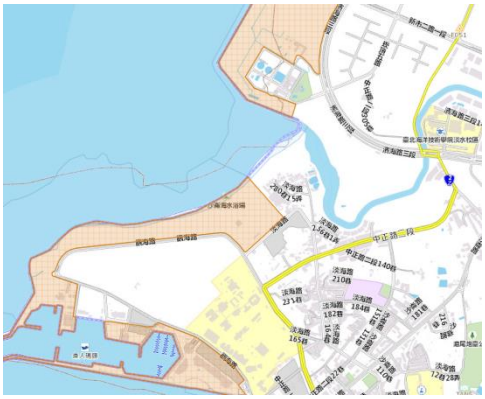
8. 泥質灘地之蚵棚養殖設施

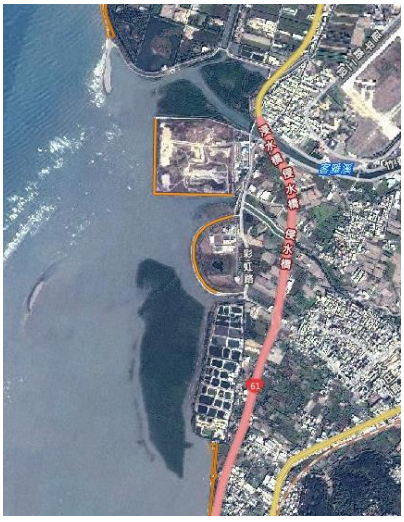
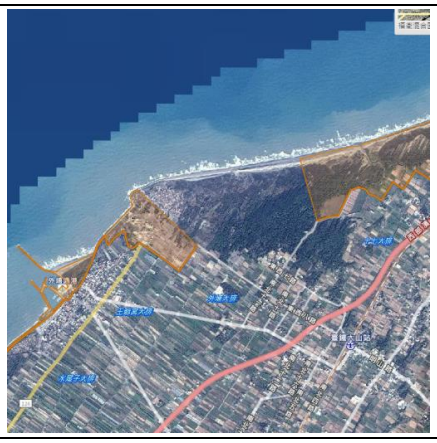
原則(三) 河流出海口處最向海側之連線。

附錄四 「第一條濱海道路向海陸域」劃設成果合理性評估

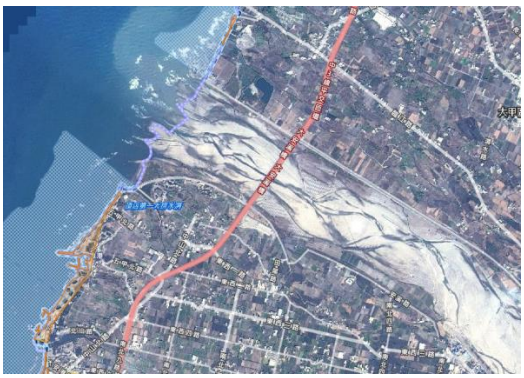
縣市	地點	說明	圖示
花蓮	漢本	未依一公里原則 河口不連續 但現有道路	
宜蘭	南澳	未依一公里原則 河口不連續 但現有道路	
宜蘭	東澳	河口不連續 但現有道路	
新北	深澳	未依濱海第一條道路劃設	

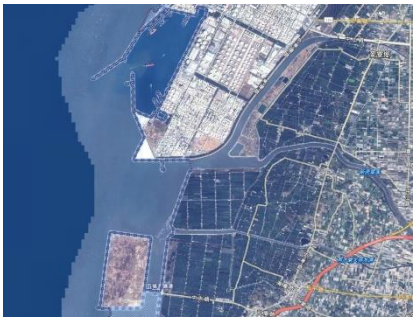
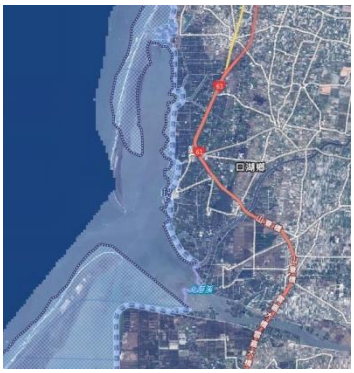
縣市	地點	說明	圖示
新北	鼻頭	未依濱海第一條道路劃設	
新北	福隆	河口不連續 但現有道路	
新北	老梅河口	河口不連續 但現有道路	
新北	田寮路	未沿濱海第一條道路劃設	

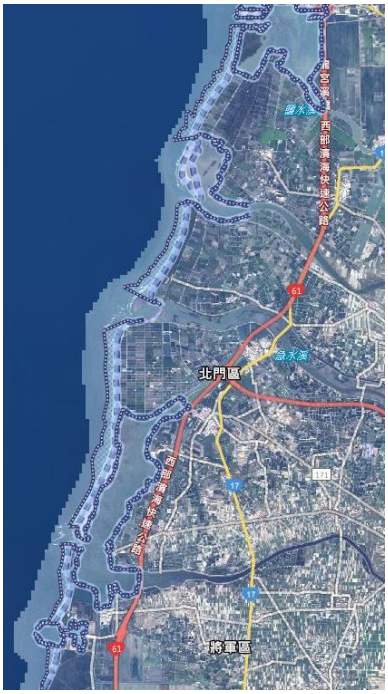
縣市	地點	說明	圖示
新北	濱海路三段 中正路二段	河口不連續 但現有道路	
新北	淡水河口北岸	河口不連續 但現有道路	
新北	挖子尾	河口不連續 但現有道路	
桃園	瑞樹坑溪	河口不連續 但現有道路	

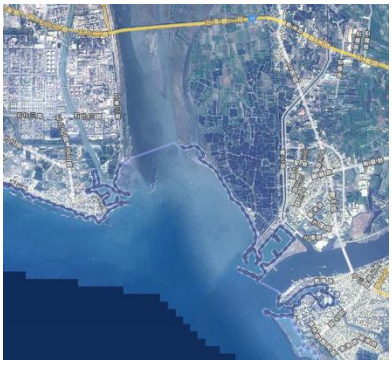
縣市	地點	說明	圖示
桃園	蘆竹壘球場	河口不連續 但現有道路	
桃園		河口不連續 但現有道路	
新竹	客雅溪	河口不連續 但現有道路	
新竹	外埔	未依原則(3. 第一條濱海道路與其他道路未能連續銜接者，由其端點處以「最短距離」方式，或依照永久性人工界線，逕往內陸銜接至其他第一條濱海道路。)連接劃設	

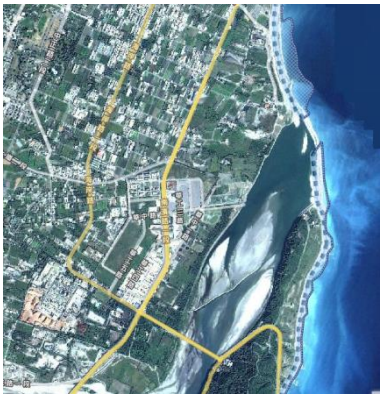
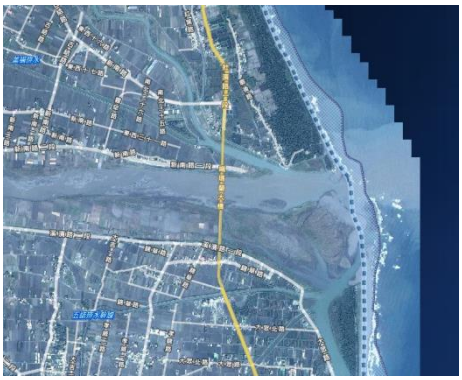
附錄五 潮間帶劃設成果合理性評估

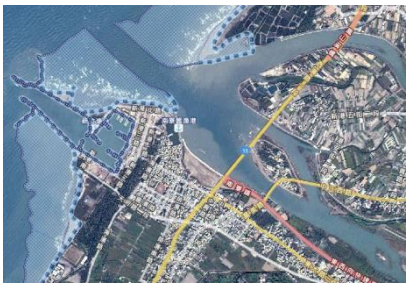
縣市	地點	說明	圖示
台中	大甲溪	河口潮間帶未被納入 高美濕地	
台中	大安溪	大甲溪應非屬全天候通水通道， 河口潮間帶未被納入	
彰化	大肚溪	河口潮間帶未被納入 大肚溪口溼地	
彰化	鹿港彰濱崙尾工業區	因有人工設施，故最高最低高潮線均依平均高潮線 實際有廣大潮間帶，未被納入	

縣市	地點	說明	圖示
彰化	濁水溪口	河口潮間帶未被納入	
雲林	新虎尾溪口、麥寮	河口潮間帶未被納入	 
嘉義	北港溪	河口；箔子寮汕間潮間帶未被納入	
嘉義	朴子溪河口	河口潮間帶未被納入 朴子溪口濕地。	

縣市	地點	說明	圖示
嘉義台南	鹽水溪到將軍溪海岸	河口與沙洲潟湖內側潮間帶未被納入 好美寮濕地、北門溼地、八掌溪口濕地	
台南	七股潟湖	河口與沙洲潟湖內側潮間帶未被納入 七股鹽田濕地	
台南	曾文溪口	河口潮間帶未被納入 曾文溪口溼地	

縣市	地點	說明	圖示
屏東	高屏溪東港溪	河口潮間帶未被納入	
屏東	楓港溪	河口潮間帶未被納入	
花蓮	秀姑巒溪河口	河口潮間帶未被納入	
花蓮	豐濱丁子漏溪河口	河口潮間帶未被納入	

縣市	地點	說明	圖示
花蓮	花蓮溪口	河口潮間帶未被納入 花蓮溪口濕地	
宜蘭	蘭陽溪口	河口潮間帶未被納入 蘭陽溪口濕地	
宜蘭	碧砂漁港北側防波堤	疑似礁石未被納入/或為消波塊	
新北	大武崙魚港	疑似礁石未被納入/或為消波塊	

縣市	地點	說明	圖示
新北	龜吼魚港	疑似礁石未被納入/或為消波塊	
新北	淡水河口	河口潮間帶未被納入 淡水河流域濕地	
新竹	頭前溪口	河口潮間帶未被納入	

附錄六　重要海岸景觀區劃設座談會會議記錄

開會時間：106 年 1 月 24 日(二)下午 2 時 00 分

開會地點：內政部營建署 601 會議室(臺北市八德路 2 段 342 號)

主持人：郭教授瓊瑩

記　錄：林雅瑄

與會人員：郭教授瓊瑩、李教授俊霖、簡教授連貴、蘇教授成田、汪主持人荷清　、許負責人晉誌、王理事長光宇、張秘書長宇欽、交通部觀光局、新北市政府、台南市政府、花蓮縣政府、台東縣政府、屏東縣政府、內政部營建署國家公園組、地球公民基金會林研究員嘉男、黃研究員靖庭、黑潮海洋文教基金會呂研究員允中、台灣蠻野心足生態協會鄭研究員慧新、中華民國綠野生態保育協會林研究員雅瑄、朴研究員偉綸、王研究員姵琪、本組林組長秉勳、林副組長世民、張簡任技正順勝、廖科長文弘、陳幫工程司俊賢

會議紀錄：

專家名稱	專家建議
王理事長光宇	(一) 目前海岸景觀之劃設保護推動皆以有型之景觀為主，但針對無形之景觀動態運作形成之過程與關係，較無著墨，未來應如何處理？建議在管制審譯之外，針對關係面向應透過輔導推動。 (二) 審議管理機制主要針對大型開發案，但如何回應居民日常生活細節形成之景觀，其數量大的時候也會形成一種景觀？建議應有適當的協助或機制設計。
許負責人晉誌	(一) 景觀道路視域範圍之劃設，操作上要讓各縣市能精準，且也能符合景觀管理需要。建議向山側維持 1 公里，向海側可以 30 公尺等深線來劃設。 (二) 目前非屬於區域計畫景觀道路者，如阿朗壹古道、或甚至是民間的產業道路或步道等要如何處理。應考量如何把定義講清楚，檢討納入。 (三) 審議上必須要能清楚說明要審議什麼、保護什麼、迴避什麼、補償什麼，如何扣到目前都市設計準則，並搭接各主管機關來處理。 (四) 重要海岸景觀區劃設除了視域外，是否也能考量生物的循環。此外以我們在八里淡水等審議的經驗，需要把各種劃設的基準點說明清楚，讓每個人的度量衡是一致的。
交通部觀光局	(一) 有關議題一：重要海岸景觀區劃設原則與成果、「依海岸管理法劃設「重要海岸景觀區」中「景觀道路」之景觀標的建議表」，建議應明確、具體確認實際具保護標的路段為景觀道路。查景觀標的建議表，委託研究單位回應說明可看見海岸之海陸交界路段，即為景觀道路，惟該等所見海陸交界路段是否均為景觀標的，有待商榷，建議具景觀標的路段才納為景觀道路。 (二) 建議台 11(海岸公路，花蓮至臺東)，臺東縣範圍，『隆昌-都蘭』路段納入管制。台 11 線目視所及為海岸山脈山陵線及太平洋海際線，目前景觀標的建

專家名稱	專家建議
	議表中，僅『隆昌-都蘭』路段排除，其餘皆納入，而『隆昌-都蘭』段間重要地標為都蘭山，惟因應都蘭地區因觀光與藝術文化蓬勃發展，其生活圈已向興昌隆昌擴張，近期『隆昌-都蘭』路段興建大量新建農舍，其高度、色彩及造型皆與周邊環境衝突，建議納入景觀道路路段並優先管制。 (三) 建議花 64(瑞港公路，瑞穗至大港口)，自舊長虹橋起至出海口列為重要海岸景觀區，而非瑞港公路全線納入。花 64 線(瑞港公路)屬東海岸沿秀姑巒溪穿越海岸山脈至花東縱谷之橫向道路，其沿線多為峽谷地形，僅自就長虹橋起方可見太平洋，建議自舊長虹橋起至出海口列為重要海岸景觀區，非將瑞港公路全線納入。 (四) 有關議題三：重要海岸景觀區審議輔導管理機制，建議政府政策資源優先投入「城鄉集居區景觀優化類」之舉例，宜請再酌。管理輔導資源整合中，舉例政府政策資源項目，涉本局「競爭型國際觀光魅力據點示範計畫」，該計畫內容係運用「由下而上」的執行策略，透過競爭型補助方式協助地方政府打造具國際競爭力的觀光魅力據點，建置舒適、便利、友善之旅遊環境，並誘導國內(外)觀光客來訪人次，帶動區域內周邊景點及相關產業發展，活化地區經濟；且該計畫期程 98-103 年，並已於 105 年結案。有關政府政策資源優先投入「城鄉集居區景觀優化類」之舉例，似有不妥，宜請再酌。
新北市政府	(一) 台二部分東北角海岸建議整體海岸景觀資源非常豐富，建議全區納入，但排除既有非都或建築密集聚集範圍。 (二) 目前景觀道路僅有將貢寮到三貂角納入，但簡報又提到鼻頭角海蝕地景應納入，除此之外，新北還有一些珍貴景觀資源如象鼻岩、酋長岩，是否有納入？總而言之，我們是認為新北市海岸景觀道路景觀資源非常豐富，建議全線予以納入。 (三) 台二乙淡水河口到新北 103 屬於都市計畫範圍帶，並已經納入都市設計準則。由於未來特定區位一定規模以上就要納入審查，會與原有都市設計審查機制重疊，故建議已經納入都市設計部分予以排除。
台南市政府	(一) 台南北門區台 17 線，目前西側還有 61 號快速道路，我們是認為整體景觀標的未明確，且景觀道路之視域亦已受快速道路影響，故建議不納入。
花蓮縣政府	(一) 沒有特殊意見提供。另外花蓮縣沿海景觀豐富，如依目前劃設原則，是否整個海岸地區均全部納入？
臺東縣政府	(一) 有關於議題一、重要海岸景觀區劃設原則與成果 1.「重要海岸景觀區」原則修正建議: 「重要景觀資源視域範圍類：……景觀路段邊界，或海岸地區影響「視域範圍」之第一條平行海岸的連續性山脊線之向海範圍內」。對於「視域範圍」是屬於認知上有所差異、難以明確指出的概念，倘若無法借重於圖面顯示，則難以向民眾明確具體說明，恐造成地方第一線作業單位執行困擾。 2. 城鄉集居聚落景觀類:對於有都市計畫管轄地區，其整體海岸地區景觀融合，或營造優美城鎮聚落景觀為目的內容，是否就依循其相關該區之都市

專家名稱	專家建議
	計畫管制內容，本案建議則納入後續都市計畫通盤檢討管制，避免造成疊床架屋。 3.另本府對於景觀道路之實際路段，本府建議納入第二階段確認景觀標的後，再行劃定公告。本府目前亦根據是否有明確保護標的部分內容，業已列入本府「擬定臺東縣景觀綱要計畫與重點景觀地區計畫委託規劃設計服務案」之規劃單位進行研參，會後將再陸續提供相關初步結果供本案研究參考。 (二) 有關議題二：重要海岸景觀區都市設計準則 1.「景觀道路兩側自路權範圍往外退縮一定距離範圍始得建築，並須留設連貫綠帶或無遮簷人行道，提供公眾通行使用」是否套用在東海岸台 11 線沿線，敬邀規劃單位至現地實際勘查情況後，再審慎考量。東海岸腹地狹窄，沿線聚落皆沿台 11 線兩側興建，部分緊鄰台 11 線之建物亦屬道路拓寬所致，且台 11 線部分路段單側直接接鄰海岸或峭壁，腹地不足，且因各聚落、遊憩據點距離遙遠、夏季氣候炎熱，冬季東北季風寒冷，並無公眾通行使用之需，建議於有關連續綠帶及無遮簷人行道，切勿採強制規定。
屏東縣政府	(一) 有關景觀道路台 1、26、屏 199 等縣道，已於今年 1 月 3 號回文表示不要列入重要海岸景觀區範圍。
內政部營建署國家公園組	(一) 目前墾丁國家公園正在進行第四次通盤檢討，主要有幾個大變革，未來一般管制區會分為管 1 至 3，其中管 1 為使用強度最強，管 3 為較低。其中管 1 可能會做容積接受地區，接受地區也會有景觀的配套管理。計畫討論之劃設，會面臨實際執行的問題。包括未有分級的處理，且可能規定過於一致，無法兼及各地環境特性，以及如何兼顧人民權益，或說明其所受到的限制。以墾丁為例，目前處理是事先彙整所有管處與民眾提案，並進行委員會，而委員為鎮長、鄉長、議員。相關內容得要解釋到讓大家認同，認為是好東西，且同意該機制能收到通檢中，這是很長的過程。未來希望能讓墾管處與規劃單位有進一步交流的可能性。 (二) 另外海岸景觀區有像河川，其工程化都非常嚴重，以新社來說，其河川被封口，影響生態與景觀都非常嚴重。或是消波塊，他們也是不用申請就可以直接投了。另外像水下的，例如綠島的大香菇，是否也在重要海岸景觀區的保護範圍。
文化部(書面意見)	考量為海岸景觀管理所需，有從事一定規模以上之開發利用、工程建設、建築或使用性質特殊者，如其位址及範圍涉及水域，請依據水下文化資產保存法第 9、10、13 條等相關規定辦理。
林研究員嘉男	(一) 建議可以從地景，或是視域的完整性來操作。舉例來說，如目前看到是從海平面到山脊線之連線，規定不能超過 90%高度，那未來可能造成階梯狀的發展。這可能很符合關定，但完全不合理。建議應考量整個地景的完整性。例如他是山坡的台地，那還要超過 90%嗎？或是在山谷間沖積扇善，要任他蓋到 90%嗎？所以應該視其環境的特性。 (二) 規劃單位很用心的提出了重要海岸景觀區其他的範疇，例如說林務局的地

專家名稱	專家建議
	景登錄點，但可能問題有地景登錄點其實有國家與地方的分級。如新社是地方級的，但在林務局的分類是國家級的，但在規劃定位中，通通稱為重要海岸景觀區，適用規範也是一致的，是否應該參酌地景特質，來擬定需求的規範條件。 (三) 針對城鄉集居區景觀優化類，這會涉及很多沿海聚落的引導與重新塑造。依照老師報告，比較不會從禁止限制角度，而會從政策資源整合來進行輔導或補助，可能衍生像臺東花蓮這些地方，如果從資源整合下去來做景觀規範，會產生困難，因為如果沒有足夠的在地縣市政府或村落，一起來參與景觀地景的工作，即便各種資源投入，還是沒有辦法，最後還是會變成管制手段，而地方與縣市都沒有辦法開罰。所以我是建議，參考里海精神，應該讓更多的地方參與，來處理高度樣式結構等等，否則還是沒有人敢處理，造成地方風貌的失控。 (四) 都市地區的都市設計框架，應該要提出通用性的，還是針對不同區域提出細部的考量，或讓各地提出各自的規則，我認為這是未來重要海岸景觀區可否落實的重點，否則未來還是很難解的課題。 (五) 有關委任專業機構來辦理景觀影響評估，可參考環保署未來環說書改由公辦方式來製作，以確保其公正性的方式。可以由署內來委任進行專業的評估，而不是認證，而審核應透過海審會或重要決策會議來審核。認證制度在整體機制或流程還沒有很成熟之前，會比較有風險。
呂研究員允中	(一) 里山里海中如何與社區結合是很重要的議題。目前海洋保護區非常多，但同樣面臨管理的問題。未來加入了更多的保護區或管理區位，但若在實際的經營執行或懲處上面，沒有一個很強制性的經營管理方式或計畫，那問題不會改善。大家都知道，第一線的居民才有辦法進行細緻的管理與調查，希望未來能讓地方或社區，一起納入討論與調查，這是我們對於計畫未來的期待。
蘇教授成田	(一) 為何名稱叫做都市設計準則，而不是建築及工程設計原則，看起來好像重要海岸景觀區都是屬於都市的範疇。建議未來名稱上可以做調整。為什麼要加入工程，因為公部門如海岸海堤等防護設施、開道路、電線桿、公有建築物、學校等，才是影響海岸地區景觀最鉅的部分。還包括坡嵌、路樹、護欄。公有建築量體都相當的大，故影響也大，而私部門建築品質則取決於他是請建築師還是匠來處理。 (二) 我過去擔任東海岸管理處，最艱鉅的任務就是與公部門奮戰，包括花錢請電力公司將重要據點點線電纜地下化，還有紐澤西護欄遮蔽車行視野，直到後來觀光客倍增計畫的時候，才促成重要海岸地區與重要公路景觀地區要改成透視的護欄。包括邊坡還有行道樹與公路局的溝通都相當困難，那時為確保看海看山的景觀，請公路局不要種行道樹，只要在有聚落的地方就好，但還是排排站的種遮蔽了視覺。故公部門建設的管理與規範，應該是未來相當關鍵的課題。 (三) 目前一定規模以上的規定，可能無法規範到公部門的工程。故我是提醒規

專家名稱	專家建議
	劃單位要注意，公部門建築物的審議機制，一定要包含在內，否則未來放寬了公部門的處理，只關注私部門建築，會有很大的損失。 (四) 另外景觀評估部分，只考量單一視點單一建築物的高度，未考慮到海岸視覺是動態的，且也與距離有關，距離近的遮蔽，很快就轉移了，距離遠，但如果蓋得很漂亮，那也沒有關係呀。所以不要怕建設，而是要考慮建築物的設計是否 ok。向我們去法國蔚藍海岸，他全部蓋滿了建築，但我們還是覺得很漂亮。不是保持自然既受漂亮，人為建築也是可以營造很美的海岸景觀。故重點不是在視域的問題，而是在視線的問題。故在概念上，我不太支持用單一視點來拉天際線，除非觀測點是一個很重要的地點，而該建築遮住了觀測點的視域。 (五) 劃設範圍，向山以第一條山脊線或 1 公里 ok，但海岸那一側則強烈主張應該要畫到海岸，甚是等深線 30 公尺也無所謂。因為海側有很多設施其實是從海裡長出來的，例如海堤等等。且向海側通常比較低，居高臨下看，建築比天季線來重要，連屋頂都非常明顯，因此是非常必要的。
鄭研究員慧新	(一) 在輔導機制，希望能落實由下而上，以社區發展為例，常出現有頭無尾的情況。除非居民有很長的脈絡，才容易形成對自我景觀特色的認同，而進行保護，故希望能落實。
簡教授連貴	(一) 本計畫初步已提出重要景觀區劃原則與成果，及已盤點景觀道路，劃設重要海岸景觀區目的規劃保育管理維護海岸地區之景觀資源豐富地區，對海岸地區永續管理與利用尤其塑造 Coastal Cities 相當重要性，研究團隊努力值得肯定。 (二) 前期重要海岸景觀區畫設原則，包括:1.海岸地區之全國區域計畫文化景觀敏感區類。2.區域計畫指定景觀道路兩側 1 公里或至最近山稜線與海岸地區濱海陸地的交集範圍。本計畫提出修正重要景觀資源類、視域範圍景觀類及城鄉集居景觀優化類，具前瞻性，應考量其可操作性，建議劃設原則可依目前論述盡量明確重要海岸景觀標的與量化(如可將海岸地區之全國區域計畫文化景觀敏感區類之原則)，以作為劃設之依據，海岸地區重要景觀區除景觀外應結合自然生態，建議應以海岸地區重要或具保存價值之自然地景、沙丘、灘地、潟湖、地質景觀及地標或地景為為主。 (三) 視域範圍景觀類及城鄉集居景觀優化類，主要是與重要海岸景觀有關，應考量其畫設範圍是否與海岸地區範圍相符及法規適用，建議可以納入其對海岸重要景觀區之衝擊，同時應考量其視覺景觀點(一般可選擇 3~5 點)評估海岸景觀視覺空間(如高度、天際線、色彩、環境融合)或海岸廊道範圍，研擬劃設原則與評估方式。若視域範圍景觀類及城鄉集居景觀優化類區位於海岸地區重要景觀區，建議應納入都市設計管制。 (四) 海岸重要景觀應考量台灣地區不同海岸地區及離島海岸重要景觀之特性，適度保留彈性。 (五) 目前海岸重要景觀資源類劃設原則 1，原則 2 是否重複?因依據各項法律劃設似已涵蓋都市計畫範圍；另都市計畫區內，因景觀資源豐富，具有自

專家名稱	專家建議
	然、美學、文化或歷史重要意義而被劃定為景觀區、保護區、保存區、公園用地等之非都市發展用地者，請確認是否合宜? (六) 重要景觀區應考量分級之可行性，如國家級重要景觀區或地方級重要景觀區，以利中央目的機關與地方政府於海岸地區之管理與利用。 (七) 建議應檢視重要景觀區劃設與其他海岸管理法劃設海岸保護區重疊之情形，以作為後續海岸土地管制之參考。 (八) 重要海岸景觀區劃設過程與公告，建議應立利益關係人及海岸社區(Coastal Community)民眾參與機制。 (九) 傳統視覺景觀模擬主要由陸域觀點模擬，海岸重要景觀區模擬應考量近岸海域與濱海陸地之海岸地區特性，建議由近岸海域向濱海陸地側重要景觀區模擬，考量視覺模擬點及視覺空間廊道、土地利用強度與高度與海岸重要景觀標的之影響評估，可參考環境影響評估有關視覺景觀、美學之衝擊評估。 (十) 本計畫規劃都市設計準則(如參考新北市都市設計審議準則)或非都市開發審議機制(如海岸重要景觀視覺衝擊影響分析)，值得肯定，可作為後續海岸重要景觀區管理與利用之依據。 (十一) 景觀預先影響評估程序，立意良好，目前規劃受權作業單位、委任專業認證機構及簽證制度，建議應先建立海岸重要景觀影響評估之原則或模擬方式，並納入海審會審議機制，以利後續實施推動。 (十二) 建議海岸重要景觀區應有定期通盤檢討，及若有新事證重要海岸景觀，應有不定期檢討機制。
汪主持人荷清	(一) 我剛剛從臺東回來，整個景氣一塌糊塗，故剛才也與蘇老師討論，要如何能取得一個平衡點。我是認為，無論用怎樣高明的工具或法的引入，還是取決於執法人員如何操作；雖然在劃設過程有很嚴謹的討論，但在執行時，無法做解釋，那就會有很大的問題。 (二) 以四個特定區位的劃設，要怎麼向地方做解釋。他到底是保護的還是要容許讓大家在海邊欣賞。我在營建署講觀光局好像很好笑，可是文化與生態的觀光或體驗，國民旅遊與國際觀光是我們島上很重要的一件事。故我建議規劃單位應該保持模糊的分類系統。另外保護或防護，如防護是為了氣候變遷，還是為了釣魚的問題。我是建議，是否可以講老百姓的話。如海岸管理法，不只是講防弊，還應該有興利之處。 (三) 現在出來推保護，比較是地方社區部落這些人，他們都瞭解這些資源保持他們才有價值。故我建議，今天不是因為我有權力來做規劃，這條線以內才是我的權利關係人，應該去面對過去管理上的問題。海岸管理，應該關鍵是公有土地。我是建議不要畫太多，要保持彈性，保持與地方民間組織合作，來誘導好的開發人。海岸管理法應該扮演協助地方解決管理或開發爭議，避免拖延。 (四) 如果需要做示範，建議應優先選取爭議地區。針對議題應該再深入討論，對現行法令分工應清楚釐清。範圍以一公里沒有關係，但海岸國家風景區

專家名稱	專家建議
	當初劃設就是以視域為範圍，但問題主要是執行的問題。今天我們硬要把他們的公權力拿下來，未來政府還有多少預算可以來執行。故建議未來白皮書應該要更清楚面對現實，還有特殊個案來討論，包括疊床架屋的管理單位與法令。包括如海岸違建或海岸垃圾來清理。未來有專屬單位的可能性大嗎？或未來的施行應以示範地區來看，在目前重疊的水利、軍方、國家公園、風景區還有地方政府，可以如何處理解決問題。除非整體計畫可以放大到很大，否則爭議會很大，而法會遠比計畫分區更重要。我是建議貴單位在結案時是否要推出整個整體計畫，或是應先以先行區來檢視。 (五) 景觀道路還有城鄉風貌已經有一大輪走過，未來或許海岸管理可以再來過。 (六) 另外有無可能讓環保署接手海岸的景觀衝擊評估。
郭教授瓊瑩	(一) 其實海岸管理法已經走了 3 年，但過去主要是邀請海岸專家，但今天必要邀請有關觀光等專家一起參與。我們的推動本來就是從示範點出發，例如像北海岸還有基隆，還是墾丁，以 3-4 個示範案例來處理。performance standard 的概念，說起來容易，但做起來不容易。像各縣市政府的意願不同，宜蘭就很願意，並與國土計畫區域計畫結合，這就很務實。但有的縣市政府就是在觀望之中。 (二) 另外像海岸風力或是光電的發展，還有漁會與港灣，很多漁會作的蚊子館設施等等，所以我們的 review 一定會務實。其實我們不叫海岸管制，而是海岸管理法，本來就是 integrated manegement，所以各公部門的觀念與合作就很重要。我們知道海岸的管理是錯綜複雜，以及各位對各種名詞的爭議，其實都要回歸到法來看。 (三) 針對私部門的開發，未來也可以思考正向的協助陪伴，例如他面臨遺址，如果業主有意願，做挑空的處理，好的設計規劃，為何不可以。 (四) 針對不同區域，或許未來可以提供原則性的 performance standard，而各地區的縣市政府，應該提出他認為可行的，否則我們統一訂一套標準，也是不太可行的。 (五) 另外提醒，文化部目前正針對鹿港安平等海岸地區，進行歷史場域的計畫，這部分會有很大的經費投入，建議組裡面可以去做拜會，已確保大家對海岸的保護與發展有共識。
李教授俊霖	(一) 感謝各位的建議，我來做補充說明。由下而上的精神，我們相當認同，接下來也會選兩個示範點，到現地開座談會，並做劃設與成果報告，再請大家參與提供意見。 (二) 另外海岸管理法說要做全台的重要海岸景觀區，在劃設的時候也一直在掙扎，到底要怎麼來畫。到底要怎麼從觀測點或資源點，或是不同的視域條件來劃設。我是傾向透過不同的海岸段，與視域範圍來做釐清。但計畫本來被賦予一個責任，希望能為 2 月 4 日即將公告的草案的劃設，提出修正與折衷的建議，故我們也相當的掙扎。 (三) 針對影響評估部分，觀測點也可能是重要的據點，或遊憩區或公共廣場，

專家名稱	專家建議
	而天際線也可能替換成重要景觀資源，故藉此來確保重要景觀資源的可視性。在計畫中都有做進一步的討論，但在模擬地區時，到底被看的對象，還有關測點應該是什麼都有做比較細緻的討論，也就不會出現未來全國的管制都一樣的狀況。 (四) 而公部門與私部門的管制內容，未來可以在都市設計準則作進一步的探討。審議機制、程序、規模或項目，在今天並沒有做詳細的說明，未來再進一步說明，並就教於各位。 (五) 建議後續會再協助釐清彙整對海岸景觀衝擊的公共建設與公部門設施，包括軍事設施、碉堡、堤防等等，這可以透過其他機制來協商，原本可透過永續海岸平台，但現在法通過，應該再由上而下，由行政院來協調督導。
林組長秉勳	(一) 這邊補充說明海岸管理法的關鍵，一為資源的保護，二為海岸的防護，另外海岸管理法放在營檢署，所以直覺就會與土地使用管理有關，但持續不斷有人爭議國土法、都市計畫法、區域計畫法、國家公園法以外，為何還要有海岸管理法。但關鍵是，個別有關法規，都不會全面去關照海岸有關事項，故海岸管理法就是在釐清各主管單位間的衝突。另外大家也會要求海岸管理法要趕快通過，才可以關照海岸的開發。以美麗灣為例，他本來就是風景區遊憩地區，本來符合土地使用管理規定即可以開發，只是在環境影響程序有爭議。 (二) 其二海岸管理法在釐清特定的區位，以及應該被保護的資源，及其保護權責歸屬。雖然疊床架屋，故我們第一步就是在釐清，並通盤檢討目前競合狀態，提出整合協調的機制，以及訂定遊戲規則。像丟消波塊，外來就需要整合考量保護與防護的需求。 (三) 海岸管理法 11 條被賦予海岸景觀保護工作，即在指認掃瞄應保護的景觀資源，以及管理的機制。所以未來工程類或是開發計畫，就會進到海審會來關照，不會有所遺漏。而法內就有說明海岸景觀成事不一定要在我，如果各主管機關能參酌依據法與計畫的指導原則，就可以回歸各主管機關原機制來處理。可是我們也碰到很多個案，例如在屏鵝公路國家公園或地方政府轄區範圍內，長出很多怪獸般的建築，但沒有人全面去關照，這時候海岸管理法就可以跳進來提出指導。 (四) 比如臺東濱海公路，被劃進去，我地方還要不要觀光發展做建設。如果你們有做景觀綱要計畫，我們審核符合海岸管理計畫，就可以放手，不需要什麼都回到海岸管理法主管機關。我們這邊是扮演一個統整的機關，來做這件事情。如果縣市政府都要求要畫出去，我是想請問，縣市政府有做什麼有效的機制與回應處理，那我們就可以退場。或像台江國家公園現在正在做通檢，我們這邊急著要發展都市設計準則，就是希望有機會被放進去，不要公告之後再重新做處理。包括都市計畫審查個案，或區域計畫有乖開發與未來使用許可，如果來得及，我們就可以溶到相關的機制裡面。其實規劃單位已經做很多的探討與思考，但是否納入，大家還是有很多意見，如公民參與等等，但這部分本來就是很主觀，但適度的操作原則準則

專家名稱	專家建議
	我們還是得先出來，再跟大家來討論與調整，都還是有空間。 (五) 另外興利防弊，海岸管理法本來就有支援工具，我們和大家一起來發展示範的案例。如何訂定適當的指導原則，但不是拉著建築師規劃師的手去做幾層樓高等等，要請大家一請來思考。公部門的設施，當初大家很擔心，故我們有排除相當規模，但在重要海岸景觀區，有保留性質特殊的條件，未來即應納入檢視。我們這個東西不是整套機制，原本應該回歸景觀法，但幸好我們本來就是土地主管機關，未來還有許多協調空間。 (六) 我們還是要強調，成是不一定在我，要請大家一起來成就，來協助檢討檢視。但原則還是以通案處理，未來個案還是要麻煩各縣市主管機關。各位如果希望工具資源能掌握在自己手上，大家就要趕快去做檢討，否則就會到中央。如果大家做得很好，那就可以回到大家手上。初期當然量會很大，但是管制並不是我們的初衷，並利用一定規模的訂定做折衷。海岸管理法並不是要取代原有的機制，主要是盤點、補充、整合協調的工作。故法裡面需要各機關來做調整，就要請大家配合。過於嚴格窒礙難行部分，我們就會繼續來修正調整。 (七) 與環評的處理，因為法明訂重要海岸景觀區就要進行審查，所以我們一定會來做。但是與環評到底是平行審查或是聯席審查，在行政院內也有專案小組進行協調，環評與我們如何區分，確認各自審查項目之後，就各自分工，並互相尊重對方的審查結論，大家都有高度的共識，兩邊不重複審查，不重複要求申請單位製作重複的書圖。
廖科長文弘	(一) 各單位建議景觀單位要確認景觀道路的景觀標的，而非保護標的。這部分相對需要更審慎，再請老師協助。 (二) 重要海岸景觀區劃設要可操作性，包括要審什麼，要怎麼劃，可以從不同角度切入。如果要審公部門，就可以設計要怎麼審，但剛才建議還是通案來處理，大家可以繼續討論。不過還是需要有明確的內容，才可以不昧於大家的期待。 (三) 海岸管理不會有專責單位，所以我們只能從既有人力來盡量處理，非常感謝大家協助提供不同觀點的意見。

附錄七 各單位函覆部 105 年 11 月 17 日內授營綜字函「重要海岸景觀區」「景觀道路」景觀標的建議之回應說明

各單位「重要海岸景觀區」中「景觀道路」之景觀標的建議回應說明列表

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見											委託研究單位回應說明
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
1	台 2(東北角海岸)	基隆市	中正區、信義區	尚無意見	尚無意見	尚無意見	—	—	—	—	—	—	—	—	暫無回應	除可看見海岸之海陸交界路段（基隆-澳底）外，其餘路段暫不納入。上揭路段視域範圍之都市發展用地與非都市土地之設施型使用分區則納入城鄉集居區景觀優化類加以管理與輔導。
		新北市	瑞芳區、貢寮區	尚無意見	尚無意見	尚無意見	因本市東北角沿岸景觀資源豐富，故宜全區納入，並排除現非都市土地之設施型使用分區或既有密集建物之範圍	—	—	—	—	—	—	—	—	除可看見海岸之海陸交界路段（基隆-澳底、貢寮-三貂角）外，其餘路段暫不納入。上揭路段視域範圍之都市發展用地與非都市土地之設施型使用分區則納入城鄉集居區景觀優化類加以管理與輔導。
		宜蘭縣	頭城鎮、礁溪鄉	尚無意見	尚無意見	尚無意見	—	—	—	—	—	—	因全線皆已納入交通部觀光局東北角暨宜蘭海岸國家風景區範圍，並有專責管理單位，海岸景觀珍貴且豐富，建議	—	—	除可看見海岸之海陸交界路段（貢寮-竹安）外，其餘路段暫不納入。上揭路段視域範圍之都市發展用地與非都市土地之設施型使用分區則納入城鄉集居區景觀優化類加以管理與輔導。

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見												委託研究單位回應說明
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
													列為第一階段			
2	台2(北海岸沿線)	新北市	淡水區、三芝區、石門區、金山區、萬里區	尚無意見	建議列為第二階段，確認景觀標的後再行劃設。	尚無意見	因本市東北角沿岸景觀資源豐富，故宜全區納入，並排除現非都市土地之設施型使用分區或既有密集建物之範圍	—	—	—	—	—	—	—	—	除可看見海岸之海陸交界路段(淡水林子-三芝古庄、石門德茂-金山海尾、金山頂社-萬里大武崙)外，其餘路段暫不納入。上揭路段視域範圍之都市發展用地與非都市土地之設施型使用分區則納入城鄉集居區景觀優化類加以管理與輔導。
		基隆市	安樂區、中山區	尚無意見	建議列為第二階段，確認景觀標的後再行劃設。	尚無意見	—	—	—	—	—	—	—	—	暫無回應	除可看見海岸之海陸交界路段外，其餘路段暫不納入。上揭路段視域範圍之都市發展用地與非都市土地之設施型使用分區則納入城鄉集居區景觀優化類加以管理與輔導。
3	台2乙(淡水河口沿岸)	新北市	淡水區	尚無意見	尚無意見	尚無意見	位屬都市計畫區範圍內，已有相關都市設計準則據以執行，建議應予以排除	—	—	—	—	—	—	—	—	因屬海陸交界景觀路段，故建議予以納入。
4	新北-縣103(與台15共線)	新北市	八里區	尚無意見	尚無意見	尚無意見	位屬都市計畫區範圍內，已有相關都市設計準則據以執行，建議	—	—	—	—	—	—	—	—	因屬海陸交界景觀路段，故建議予以納入。

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見												委託研究單位回應說明
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
							應予以排除									
5	宜蘭－縣191	宜蘭縣	頭城鎮、礁溪鄉、壯圍鄉、宜蘭市	尚無意見	尚無意見	尚無意見	—	—	—	—	—	—	尚無重要景觀保護標的，建議無須列入景觀道路範疇	—	—	因全線不具有可看見海岸之海陸交界景觀，故不納入。
6	台17(北門至東石)	嘉義縣	東石鄉、布袋鎮	尚無意見	尚無意見	尚無意見		1. 有關台17號道路經本縣東石鄉與布袋鎮路段，沿途經東石鄉鰲鼓村、副瀨村、龍港村、三家村、永屯村、溫仔村、網寮村、掌潭村與布袋鎮過溝里、西安里、中安里、新厝里、龍江里、興中里、布袋都市計畫區、新岑里、新塭里…等聚落，其為建築物	—	—	—	—	—	—	—	因全線不具有可看見海岸之海陸交界景觀，故未納入。

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見												委託研究單位回應說明
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
								密集，且無特殊景觀標的，建議予以排除景觀道路範圍。2.本縣台17號道路沿線為養殖魚塭、閒置土地、既有聚落與都市計畫，無明確之景觀標的，建議第一階段予以排除。								
		台南市	北門區	尚無意見	尚無意見	尚無意見			1.經查內政部劃設範圍涉及本市「南鯤鯓特定區計畫」、「新訂北門都市計畫」及非都市設施型使用分區（北門、溪底寮既有聚落、北門國中、新營	—	—	—	—	—	—	因全線不具有可看見海岸之海陸交界景觀，故未納入。

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見												委託研究單位回應說明
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
									醫院北門分院等），建議予以剔除景觀道路景觀標的。 2.北門區於第二階段劃入。							
7	台1(枋寮至楓港)	屏東縣	枋寮鄉、枋山鄉、獅子鄉	尚無意見	尚無意見	尚無意見	—	—	—	1.乃為當地居民出入之主要或唯一交通幹道，並非為觀光需求而闢建，並無規劃景觀意象設施，劃設為景觀道路與事實物符，且早有既有建物等村落群聚，不宜貿然劃定特定區位之景觀道路，實施建築使用管制。 2.暫不劃設第一階	—	—	—	—	—	因全線具有可看見海岸之海陸交界景觀，故建議納入。

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見												委託研究單位回應說明
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
										段之重要海岸景觀區（景觀道路）。						
8	台 26(楓港至恆春)	屏東縣	枋山鄉、獅子鄉、車城鄉、恆春鎮、滿州鄉	尚無意見	尚無意見	大尖山及鵝鑾鼻燈塔、貓鼻頭岬角、船帆石、青蛙石，建議列為第一階段	—	—	—	1.乃為當地居民出入之主要或唯一交通幹道，並非為觀光需求而闢建，並無規劃景觀意象設施，劃設為景觀道路與事實物符，且早有既有建物等村落群聚，不宜貿然劃定特定區位之景觀道路，實施建築使用管制。 2.暫不劃設第一階段之重要海岸景觀區（景觀道路）。	—	—	—	—	—	除可看見海岸之海陸交界路段（楓港-海口、獅仔頭-佳樂水）外，其餘路段暫不納入。上揭路段視域範圍之都市發展用地與非都市土地之設施型使用分區則納入城鄉集居區景觀優化類加以管理與輔導。
9	台 9(南迴公路)	屏東縣	枋山鄉、獅子鄉	尚無意見	尚無意見	尚無意見	—	—	—	1.乃為當地居民出	—	—	—	—	—	因全線位於山區，不具有可看見海岸之海陸交界景觀，故不納入。

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見												委託研究單位回應說明
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
										入之主要或唯一交通幹道，並非為觀光需求而闢建，並無規劃景觀意象設施，劃設為景觀道路與事實物符，且早有既有建物等村落群聚，不宜貿然劃定特定區位之景觀道路，實施建築使用管制。 2.暫不劃設第一階段之重要海岸景觀區（景觀道路）。						
10	屏東-縣200	屏東縣	恆春鎮、滿州鄉	尚無意見	尚無意見	需再確認。	—	—	—	1.乃為當地居民出入之主要或唯一交通幹道，並非為觀光需求而闢建，並	—	—	—	—	—	因全線位於山區，不具有可看見海岸之海陸交界景觀，故不納入。

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見												委託研究單位回應說明
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
										無規劃景觀意象設施，劃設為景觀道路與事實物符，且早有既有建物等村落群聚，不宜貿然劃定特定區位之景觀道路，實施建築使用管制。 2.暫不劃設第一階段之重要海岸景觀區（景觀道路）。						
11	屏東－縣199甲(牡丹至旭海)	屏東縣	牡丹鄉	尚無意見	尚無意見	尚無意見	—	—	—	1.乃為當地居民出入之主要或唯一交通幹道，並非為觀光需求而闢建，並無規劃景觀意象設施，劃設為景觀道路與事實物符，且	—	—	—	—	—	因全線位於山區，不具有可看見海岸之海陸交界景觀，故不納入。

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見												委託研究單位回應說明
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
										早有既有建物等村落群聚，不宜貿然劃定特定區位之景觀道路，實施建築使用管制。 2.暫不劃設第一階段之重要海岸景觀區（景觀道路）。						
12	台9(蘇花公路，和平至壽卡)	臺東縣	大武鄉、太麻里鄉、臺東市	尚無意見	尚無意見	尚無意見	—	—	—	—	1.本府為確認景觀道路之實際路段，是否有明確保護標的，業已列入本府「擬定臺東縣景觀綱要計畫與重點景觀地區計畫委託規劃設計服務案」之規劃單位進行研參委託案進行研參。	—	—	—	—	以可看見海岸海陸交界地景為景觀標的，建議將台東-大武路段納入。上揭路段視域範圍之都市發展用地與非都市土地之設施型使用分區則納入城鄉集居區景觀優化類加以管理與輔導。

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見												委託研究單位回應說明
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
											2.建議列入第2階段景觀標的須再確認後，再行劃定公告。					
		花蓮縣	花蓮市、新城鄉、秀林鄉	尚無意見	尚無意見	尚無意見	—	—	—	—	—	暫無意見	—	—	—	以可看見海岸海陸交界地景為景觀標的，建議將和平-太魯閣路段納入。上揭路段視域範圍之都市發展用地與非都市土地之設施型使用分區則納入城鄉集居區景觀優化類加以管理與輔導。
13	台11(海岸公路，花蓮至臺東)	臺東縣	臺東市、卑南鄉、東河鄉、成功鎮、長濱鄉	尚無意見	東海岸聚落多沿台11線(海岸公路)兩側發展，建議列為第二階段，確認景觀標的後再行劃設。	尚無意見	—	—	—	—	1.本府為確認景觀道路之實際路段，是否有明確保護標的，業已列入本府「擬定臺東縣景觀綱要計畫與重點景觀地區計畫委託規劃設計服務案」之規劃單位進行研參委託案進行研參。2.建議列入第2階段景觀標的須再確	—	—	—	—	以可看見海岸海陸交界地景為景觀標的，建議將牛山-小馬、小馬-東河、東河-隆昌、都蘭-台東等路段納入。上揭路段視域範圍之都市發展用地與非都市土地之設施型使用分區則納入城鄉集居區景觀優化類加以管理與輔導。

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見												委託研究單位回應說明
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
											認後，再行劃定公告。					
		花蓮縣	豐濱鄉、壽豐鄉、吉安鄉	尚無意見	東海岸聚落多沿台11線(海岸公路)兩側發展，建議列為第二階段，確認景觀標的後再行劃設。	尚無意見	—	—	—	—	—	暫無意見	—	—	—	以可看見海岸海陸交界地景為景觀標的，建議將花蓮溪口-水璉隧道南口、牛山-小馬等路段納入。上揭路段視域範圍之都市發展用地與非都市土地之設施型使用分區則納入城鄉集居區景觀優化類加以管理與輔導。
14	花蓮-縣193(三棧至花蓮)	花蓮縣	花蓮市、新城鄉	尚無意見	尚無意見	尚無意見	—	—	—	—	—	暫無意見	—	—	—	全線具有完整之海岸防風林、與海陸交界地景，故建議全線予以納入。上揭路段視域範圍之都市發展用地與非都市土地之設施型使用分區則納入城鄉集居區景觀優化類加以管理。
15	台11甲(光復公路，光復至豐濱)	花蓮縣	豐濱鄉	尚無意見	台11甲線(光復公路)屬東海岸穿越海岸山脈至花東縱谷之橫向道路，其沿線多為峽谷地形，請酌量與海岸管理法立法目的與重點海岸景觀區之定義，建議無劃設重要海岸景觀區之必要。	尚無意見	—	—	—	—	—	暫無意見	—	—	—	因全線位於山區，不具有可看見海岸之海陸交界景觀，故不納入。
16	花64(瑞港公路，瑞穗至大	花蓮縣	豐濱鄉	尚無意見	花64線(瑞港公路)屬東海岸沿秀	尚無意見	—	—	—	—	—	暫無意見	—	—	—	花64線連接台11線之出口路段（瑞港-大港口），可看見海岸海陸交界地景景觀，故建議納入。

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見												委託研究單位回應說明
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
	港口）				姑巒溪穿越海岸山脈至花東縱谷之橫向道路，其沿線多為峽谷地形，請酌量與海岸管理法立法目的與重點海岸景觀區之定義，建議無劃設重要海岸景觀區之必要。											
17	玉長公路（台 30）	臺東縣	長濱鄉	尚無意見	台 30 線（玉長公路）屬東海岸穿越海岸山脈至花東縱谷之橫向道路，其沿線為沿山道路，請酌量與海岸管理法立法目的與重點海岸景觀區之定義，建議無劃設重要海岸景觀區之必要。	尚無意見	—	—	—	—	1. 本府為確認景觀道路之實際路段，是否有明確保護標的，業已列入本府「擬定臺東縣景觀綱要計畫與重點景觀地區計畫委託規劃設計服務案」之規劃單位進行研參委託案進行研參。2. 建議列	—	—	—	—	台 30 線玉長隧道以東至連接台 11 線之路段（玉長隧道東口-長濱），沿線可看見優美之海陸交界景觀，故建議納入。

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見												委託研究單位回應說明
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
											入第 2 階段景觀標的須再確認後，再行劃定公告。					
18	台 23(東富公路，東河至富里)	臺東縣	成功鎮、東河鄉	尚無意見	台 23 線屬東海岸穿越海岸山脈至花東縱谷之橫向道路，其沿線多為峽谷地形，請酌量與海岸管理法立法目的與重點海岸景觀區之定義，建議無劃設重要海岸景觀區之必要。	尚無意見	—	—	—	—	1. 本府為確認景觀道路之實際路段，是否有明確保護標的，業已列入本府「擬定臺東縣景觀綱要計畫與重點景觀地區計畫委託規劃設計服務案」之規劃單位進行研參委託案進行研參。 2. 建議列入第 2 階段景觀標的須再確認後，再行劃定公告。	—	—	—	—	台 23 線連接台 11 線之出口路段（舊東河橋-東河），可看見海岸之海陸交界地景，故建議納入。
19	臺東-縣 197(富源至池上)	臺東縣	臺東市、卑南鄉、東河鄉	尚無意見	尚無意見	尚無意見	—	—	—	—	1. 本府為確認景觀道路之實	—	—	—	—	以可看見海岸海陸交界地景為景觀標的，建議將富源-池上路段納入。

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見												委託研究單位回應說明
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
											際路段，是否有明確保護標的，業已列入本府「擬定臺東縣景觀綱要計畫與重點景觀地區計畫委託規劃設計服務案」之規劃單位進行研參委託案進行研參。2. 建議列入第 2 階段景觀標的須再確認後，再行劃定公告。					
20	澎湖－縣 201	澎湖縣	馬公市	尚無意見	澎湖縣 201 道路，沿途景觀多為自然景觀，包含天然海景、玄武岩等。景觀標的不明確，建議納入第 2 階段確認。	尚無意見	—	—	—	—	—	—	—	無特殊景觀標的，暫列第 2 階段	—	富有優美之海陸交界地景、天然海景、玄武岩地質景觀等景觀標的，標的明確，建議將全線納入。
21	澎湖－縣 202	澎湖縣	馬公市、湖西鄉	尚無意見	澎湖縣 202 道路，沿途	尚無意見	—	—	—	—	—	—	—	無特殊景觀標的，	—	富有優美之海陸交界地景、天然海景、玄武岩地質景觀等景觀標的，標的明確，建議將全線

編號	景觀道路	涉及之行政區		各單位意見												委託研究單位回應說明
		縣(市)	鄉(鎮、市、區)	文化部	交通部觀光局	內政部營建署國家公園組	新北市政府	嘉義縣政府	台南市政府	屏東縣政府	台東縣政府	花蓮縣政府	宜蘭縣政府	澎湖縣政府	基隆市政府	
					景觀多為自然景觀，包含天然海景、玄武岩等。景觀標的不明確，建議納入第2階段確認									暫列第2階段		納入
22	澎湖－縣203(馬公至白沙至外垵)	澎湖縣	馬公市、湖西鄉、白沙鄉、西嶼鄉	尚無意見	澎湖縣203道路，沿途景觀多為自然景觀，包含天然海景、玄武岩等。景觀標的不明確，建議納入第2階段確認	尚無意見	—	—	—	—	—	—	—	無特殊景觀標的，暫列第2階段	—	富有優美之海陸交界地景、天然海景、玄武岩地質景觀等景觀標的，標的明確，建議將可看見海岸海陸交界地景之東衛里-西嶼路段納入。

註：依本部105年9月20日召開「整體海岸管理計畫（草案）專家學者諮詢第2次會議」決議略以「第1階段：有明確景觀標的者，原則納入本次整體海岸管理計畫，併同於106年2月4日前公告實施。第2階段：指景觀標的須再確認者，由本部營建署於委辦計畫中調查評估後，會商有關機關劃定公告。」

附錄八 審查意見回應

一、期初審查會議意見回應表

委員	委員意見	委託單位回應說明
簡委員連貴	（一） 本計畫主要包括，檢視各直轄市、縣(市)範圍內特定區位、提出更完善審議機制之修法建議等，有其重要性、急迫性、複雜性、困難性，期初工作大致已有研討，初步成果供參考，大致符合規定，努力值得肯定。	感謝委員肯定。
	（二） 請說明目前依海岸管理法第 25 條第 1 項所稱特定區位，劃設情形，是否有空間重疊區位及使用現況。(近岸海域、潮間帶、海岸保護區、海岸防護區、重要海岸景觀區及最接近海岸第一條濱海道路向海之陸域地區及其他經中央主管機關指定地區)	目前特定區位之劃設，係採各自獨立方式劃設，故各特定區位之劃設互相重疊。現行使用現況，請詳參第三章第二節依海型產業探討內容。
	（三） 目前已初步完成潮間帶、重要海岸景觀區及最接近海岸第一條濱海道路向海之陸域地區等 3 類特定區位，請檢討說明其空間範圍區位、重疊性(是否位於海岸防護區、海岸保護區或海岸重要濕地範圍)，及生態環境特性、土地使用現況、土地權屬為何?以作為重新檢討之依據。	已補充海岸地質地形與生態環境特性、土地使用現況，與依海型產業分佈狀況於第三章第一、二節。土地權屬部分，因資料取得有困難，故無法進行檢討。
	（四） 國內外案例分析，具有參考價值，建議依台灣潮間帶、重要海岸景觀區及最接近海岸第一條濱海道路向海之陸域地區等 3 類特定區位之土地使用與環境生態特性，加強收集歐洲、加拿大及澳洲等類似海岸地區案例土地管理與開發利用研析供參考，如歐盟 Coastal Community 等之利用管理。海岸地區、特定區位與非都市在空間應有延續性。	感謝委員肯定，已補充收集英國、美國、澳洲之海岸土地管理與開發利用，與資源保護管理案例，請詳參第二章第一節內容。
	（五） 指標型案件及依海型產業部分：1.特定區位內指標型開發案件(至少 5 件)對海岸管理之正面、負面影響，請說明初步	1.本計畫指標型開發案件之選取原則，係參酌近年環評開發類型比例高之開發類型。選取近年有關之爭

委員	委員意見	委託單位回應說明
	評選案件及特性? 2.請說明如何依海型產業之類型與區位分布?	議案件進行討論，請參考第三章第三節指標型開發案例探討。完整內容將於期末階段彙整說明。 2. 本計畫中依海型產業類型與區位分佈之分析詳參第三章第二節內容。
	（六） 目前海域區採區位許可，請說明本案特定區位未來審議檢討方向?	本計畫之審議檢討處理，係透過檢視目前海審會海岸審議過程、海岸管理法子法與整體海岸管理計畫內容、其他海岸審議相關法規與機制檢視、依海型產業分析與過往重要環境影響評估案件探討，整合討論可能之議題與方向，已提出修正檢討之建議。有關內容請詳參第五章第二節內容。。
	（七） 使用管制、劃設成果等部分： 1.特定區位使用應符合永續發展原則，以生態保育為原則，及應建立特定區位發展目標、管理利用策略。 2.海岸特定區位劃設成果應依其目的：緩衝區、公共通行權、生態多樣性等，應檢討之重疊與利用與管制，競合處理或優先國土使用，以作為後續整合性管理審議之參考。 3.海域區及海岸地區之土地使用有變動特性，應考量其用途，規範其視覺景觀、生態環境之衝擊分析。 4.特定區位土地使用管制應具土地資源再利用、前瞻性、永續性。土地使用應以多功能相容為優先。 5.中央、地方及目的主管機關權責分工與協調機制，以期建立海岸特定區位土地最適使用規劃。 6.潮間帶建議保護潮間帶自然狀態，及毗連一定範圍內之海陸域應採國有公用。利用策略應致力自然延續性的維持，其土地應保留緩衝區，以維護生物移動及生態系統	感謝委員提醒，將參酌委員意見、國內外海岸管理案例、整體海岸管理計畫管理利用指導原則，研議討論各海岸特定區位之許可條件與管制規則內容，請詳參第五章第二節內容。

委員	委員意見	委託單位回應說明
	完整性，推動生態(棲地)補償措施。管理策略:鼓勵民眾參與潮間帶保護工作。	
	（八） 特定區位劃設檢討若涉及民眾權益，建議應建立社區民眾參與機制，應積極建立不同階段參與溝通機制。	感謝委員提醒，將參酌國內有關審議經驗進行研議，並納入審議機制檢討整合建議之探討。目前整理我國環境影響評估之民眾參與機制程序供參考，請詳參第五章 p5-31。
	（九） pp.1-1 請說明”…部分單位所提有關特定區位之特殊意見，因無法獲致共識，未予採納…”，特定區位之特殊意見為何?	主要係針對重要海岸景觀區之意見。
	（十） pp.3-1，表 3-1 台灣海岸景觀特質檢討具有參考價值，建議應有空間範圍分布圖。	已補充海岸地景資源與植被分布圖，請詳參第三章 P3-8、P3-11。
	（十一） 目前特定區位劃設種類及原則，應釐清各主管機關之權責。	第一階段之海岸保護區與海岸防護區未來應由原法定之主管機關擬定海岸保護計畫，水利署主管防護計畫，並經海岸主管機關(內政部營建署)確認與進行管理。第二階段劃設之保護區，則應依據計畫協商與相關法規規定，擬定主管機關負責計畫擬定與有關內容之執行。其餘特定區位之開發，除「重要海岸景觀區」已依整體海岸管理計畫都市設計準則者，得免考量外，其餘開發申請之審議主管機關均為內政部營建署。 針對重疊之特定區位，且其中之一為第一階段之海岸保護區者，初步建議審議之主管機關應由 1.保護層級高者；2.保護區範圍大者主導審議，其他主管機關聯席參與。除非內政部對特殊個案之許可有疑義者，再交付海審會討論裁決。
	（十二） 景觀道路及視覺景觀評估，建議應由海岸或海域生態系統觀點檢討評估。	未來「重要海岸景觀區」之開發申請，建議應透過景觀預先評估影響程序，檢討開發申請案對於重要景

委員	委員意見	委託單位回應說明
		觀資源本身，與區域景觀特質、可視性之影響。決定是否需 進行「重要海岸景觀區」之實質審查，或採用較簡易之審查程序 。
	（十三） 加強基地經中央主管機關指定地區之區位，自然海岸建議將採用生態工程之半自然海岸或近自然海岸納入。	自然海岸之劃定以最接近海岸之人工構造物或土地利用為範圍。故經採用生態工程之半自然海岸與近自然海岸，均屬於自然海岸之劃設範圍，請詳參第四章第四節，P4-45與附錄三之說明。
	（十四） 第一條濱海道路向海陸域，應依是否受海岸影響或都市發展界線檢討較符合特定區位之意涵。	經與作業單位研討，考量推動執行可行性，將依現有精神劃設。
張委員蓓琪	（一） 本計畫以圖示及 3D 方式展現劃設檢討是極佳的方式，有益於未來討論自然海岸或重要景觀區之相關議題。	感謝委員認同。
	（二） 本計畫與整體海岸管理計畫及其他計畫間應有相互回饋之機制，尤其在整體海岸管理計畫公布同時本計畫之建議應選出優先事項納入，並將整體計畫公聽會及過程中重要結論納入為宜(如 ppt59)。	規劃單位與組內每月均進行工作會議討論，並配合整體海岸管理計畫（草案）之會議協商與公告時程，進行滾動式研究探討，隨時整理階段性研究成果，提供組內參考納入整體海岸管理計畫（草案）內容。
	（三） 本計畫提出特定區位之影響 8 類(ppt12)加上工業區，是否可以 1 項展示方式選擇重要分類如風機作討論；並可加上「依海型產業分析」作議題與因應對策討論，提出審議機制之建議，如目前風機審查案例中劃分之階段定義是否需作調整。	1.本計畫指標型開發案件選取原則，係參酌近年環評開發類型比例高之開發類型。選取近年有關之爭議案件進行討論，請參考第三章第三節指標型開發案例探討。經與作業單位討論，本指標案件之內容主要作為海岸特定區位劃設管理必要性之說帖。 2.依海型產業分析目的，主要提供作業單位了解海岸地區目前產業發展，與未來管理與發展政策研議之依據。並透過目前依海型產業空間規模之探討，作為審議規模條件調整之參佐。另初步檢視目前海審會審議過程，針對審議階段之認定，

委員	委員意見	委託單位回應說明
		尚無調整之必要性。
	（四） 離島部分的討論目前未納入，可再補充，如可以離島、花東等不同特色個案納入討論。	離島部分內容，受限於相關資料不足，將利用個案方式，協助進行探討。
	（五） 公聽會中花東的原民議題亦請納入參考。	考量海岸資源豐富多樣，同一區域之資源可能同時符合數個特定區位；若與原住民土地相互重疊時，則建議開放特定文化意義之時段，以有限度使用海岸環境資源為原則。
行政院農業委員會漁業署	（一） 查海岸管理法第 25 條主要係規定海岸特定區位內開發利用、工程建設、建築等之管制，因此本案將探討「依海型產業」之類型與區位分布，是否包括非工程、建築等產業。	本計畫中，臺灣海岸範圍內之依海型產業分析，主要參考「104 年度『研訂海岸管理法相關子法草案』-海岸特定區位許可等 2 子法」及「非都市土地海域區區位許可機制探討」兩研究案既有的「土地使用、保護行為、使用設施物，及既有海域區區位許可範圍」為主進行分析。但是位於衣及海岸保護區以外之海岸地區特定區位內，從事一定規模以上之開發利用、工程建設、建築或使用性質特殊者，應依照海岸法第 25 條所規定之相關子法申請。
	（二） 本次檢討「一級海岸保護區以外特定區位利用管理辦法」第 5 條「開發利用」、「工程建設」及「建築」階段之定義，是否包括工程、建築行為之認定。	第五條之內容，主要在規範海岸管理法公告實施後，目前處於不同階段開發申請階段之興辦事業與利用行為納入海岸管理法管理，而非進行工程或建築行為之認定。
臺灣港務股份有限公司	（一） 檢討「重要海岸景觀區」初步劃設結果之原則釐清與建議：報告書附件 1-3 頁，(二)其他海岸景觀資源部分表示安平港、高雄港、旗津半島等未納入其他海岸景觀資源保護標的，建議檢討劃設重要海岸景觀區結果時，回歸至「一級海岸保護區以外特定區位利用管理辦法」第 2 條規定，特地區位排除既有合法港埠之現有防	感謝委員提醒，從資源條件觀之，安平港、高雄港、旗津半島具有人文歷史與自然價值，仍屬於海岸資源之一。但特定區位之劃設，將回歸「一級海岸保護區以外特定區位利用管理辦法」第 2 條規定，排除既有合法港埠之現有防波堤外廓內者的港區範圍。但也請相關單位能

委員	委員意見	委託單位回應說明
	波堤外廓內者的港區範圍。	提供明確之港區範圍與圖資，以利研究單位排除劃設。
	（二）　檢討「最接近海岸第一條濱海道路向海之陸域地區」初步劃設結果之原則釐清與建議：簡報 73 頁、報告書附件 3-5 頁「第一條濱海道路向海陸域」劃設成果表示台南安平港外島向海有道路，但內海處仍應保持開放，考量商港土地使用及管制範圍，建議檢討劃設結果時，回歸至「一級海岸保護區以外特定區位利用管理辦法」第 2 條規定，特地區位排除既有合法港埠之現有防波堤外廓內者的港區範圍。	感謝委員提醒，已修正附錄三「第一條濱海道路向海陸域」有關安平港內海有關文字。特定區位之劃設，將回歸「一級海岸保護區以外特定區位利用管理辦法」第 2 條規定，排除既有合法港埠之現有防波堤外廓內者的港區範圍。
新北市政府	（一）　視域範圍景觀劃設原則評定標準建議再嚴謹，如周邊 1 公里範圍內，是否排除漁港、人工設施，以簡報 p51 金山案例旁邊為漁港，範圍為都計公園用地，係為重疊管制，須如何執行操作。以簡報 p56 北海岸麟山鼻上已有既有合法建築，未來如何執行、操作。	特定區位之劃設，並非禁止開發利用使用，而在確保區內之開發利用能達到海岸資源永續利用之目標。考量既有發展區之建築發展需求與景觀優化必要性，將重要景觀資源視域範圍類中，屬於都市計畫發展用地與非都市土地之設施型使用分區者，劃定為城鄉集居區景觀優化類。擬定以優化、改造、補償為原則之都市設計準則據以管理之。已確保相關發展利用地區之開發需求與景觀風貌間之平衡。 以金山漁港與鄰近都市計畫公園用地為例，公園用地應屬岬角地型，為海岸管理法應予保護之海岸景觀資源，故劃屬於重要景觀資源。周邊一公里範圍屬於重要景觀資源視域範圍類，視域範圍類中之都市計畫發展用地則屬於城鄉集居區景觀優化類。相關土地使用與建築設施之新增修改建，仍依原有土地使用分區規定管制，但須符合不同景觀類別之重要海岸景觀區都市設計準則。

委員	委員意見	委託單位回應說明
		但配合並尊重既有都市設計與建築管理機制，已實施都市計畫或國家公園計畫地區，如已將「重要海岸景觀區」都市設計準則依海岸管理法第 19 條規定，配合納入開發計畫、事業計畫、都市計畫、國家公園計畫或區域計畫之變更與通盤檢討，並依 27 條規定，徵詢主管機關之意見者，於依本法第 25 條規定申請中央主管機關許可時，中央主管機關得免考量「一級海岸保護區以外特定區位申請許可案件審查規則」第七條第二款之「重要海岸景觀區」都市設計準則。 範圍內之既有合法建築者，依管理辦法第八條第一項第五款之規定，其維護修繕工程以環境衝擊小、具公益性且不致產生外部衝擊，並經中央主關機關會商有關機關認定者，免申請許可。其餘仍應視其規模大小是否符合管理辦法之規模認定基準，決定是否需辦理特定區位之審議。
	（二） 誠如委員提到本案與其他法令為重疊管制，宜考量縣市政府執行能量，簡化合併相關機制，建立一套可操作執行機制。	有關海岸特定區位與相關法令與審議機制之整合探討，請詳參第五章。並將於期末階段，持續進行探討。
國防部	（一） 衡諸我國地理位置、戰輿國情及國防外交之因素，本案「海岸防護區」及「特定區位」之設置，希望能檢討國防安全並兼顧軍事需要，增訂排他或相容性之條款或但書，以防止外來武力侵犯登陸，維護本土安全。	感謝委員提醒，建議於管理辦法第八條免申請許可情形，依照本法第十二條第二項第二款精神，增加「為國家安全、公共安全需要，經中央主管機關許可。」之內容。
	（二） 另海岸管理法第 12 條第 2 項第 2 款規定，雖明定一級海岸保護區應禁止改變其資源條件之使用，但為國家安全、公共安全需要，經中央主管機關許可，不在	感謝委員建議，唯有關本法之修法建議，非屬於本案之研究探討範圍，敬請營建署作業單位納為海岸管理之參議。

委員	委員意見	委託單位回應說明
	此限。惟為了「國防安全」或避免「緊急危難」，應增修「進入海岸防護區者，應經主管機關許可，為維護國防安全或避免緊急危難之必要，得不受…規定之限制」；或是增修相關通報機制或事後備查機制即可，如「進入海岸防護區者，行為後應立即通報主管機關，但涉及軍事機密或國防機密者無須通報」，以臻周延。	
	（三） 又國軍從事一切戰備、演訓任務，均屬「國防安全」之範疇，且有一定機密等級屬性，故有關本部所屬單位提供之「既有依法同意使用之海域用地區位許可申請書」，內容多涉國軍重大演訓名稱及內容，會請貴部制定或修正上開「海岸防護區」法規命令時，應增列保密條款或建立保密機制，並於公務處理上，尚須恪遵國家機密保護法及其施行細則相關規定，以杜本部演訓機密資訊外洩疑慮，確保國防安全。	感謝委員提醒，唯有關建議，非屬於本案之研究探討範圍，建議營建署作業單位納為海岸管理之參議。
	（四） 近岸海域、海岸保護區、海岸防護區等各特定區位所關注標的為何?若能明確指出或是有認定標準，則本部於規劃訓場等時就能儘量避免影響標的。	海岸保護區、防護區等特定區位之關注標的與認定標準，請參酌整體海岸管理計畫第四章內容。另可利用海岸地區管理資訊網，確認規劃訓場所在之特定區位與關注標的，避免影響。
	（五） 有關特定區位屬近岸海域部分，倘近岸海域本身即為特定區位範圍，而未於近岸海域內再劃設特定區位，則近岸海域管制項目為何，又未來倘考量需由申請者自行舉證開發範圍內有無須關注項目，則建議應修正相關規定以明確提醒申請者。	有關近岸海域之管制項目，將彙整國內外相關案例後，於期末提出建議。
	（六） 海岸管理法通過後，有關已依規定完成環評程序但尚未開始使用之案件應如何處理?另該法通過後，與現行審議機制如有重疊管制涉及審查部分，同意簡委員建議應簡化審查機制，以避免浪費行政資	申請許可案件應依管理辦法第七條規定，視其屬於開發利用、工程建設，或建築階段進行申請。如已取得建照雜照，完成建築，則無需進行審議。

委員	委員意見	委託單位回應說明
	源。	另與現行審議機制之整合機制，本案已彙整國內相關環境影響評估與海岸地區有關審議機制審議流程、規定(詳參第五章第一節)，並收整國內外環境審議整合機制與審議原則(詳參第二章第一節與第五章第三節)，進行探討，請詳參第二章與第五章。並將於期末階段，提出審查機制整合建議。
國家公園組（含相關國家公園管理處）	（一） 國家公園範圍內依國家公園法已有相關案件審議機制，惟部分國家公園範圍屬海岸地區之特定區位，此等重疊地區之相關案件未來是否均要受國家公園計畫及海岸地區特定區位兩套機制之審議?按國家公園計畫審議制度已行之多年，應可在既有的審議機制下將海岸地區之重要議題一併納入審議。**建議本案可協助制訂海岸地區特定區位相關之規劃、審議原則**，俾納入相關之國家公園計畫通盤檢討、並供國家公園計畫委員會審議案件參考，以兼顧環境保護及案件審議效率。	感謝委員提醒與建議，本案已彙整國內相關環境影響評估與海岸地區有關審議機制審議流程、規定(詳參第五章第一節)，並收整國內外環境審議整合機制與審議原則(詳參第二章第一節與第五章第二節)，進行探討，請詳參第二章與第五章。並將於期末階段，提出審查機制整合建議。
	（二） P.2-24 提及有關墾丁悠活麗緻開發之環評內容部分，建議修正： 悠活環評係於 102 年 1 至 6 區全部送審，非報告書所載僅 1 至 2 區作環評；另高雄高等行政法院於 105 年 5 月 10 日將前述 103 年 10 月屏東縣政府審查通過環評結論判決撤銷，判決主文「訴願決定及原處分關於通過環境影響評估審查結論部分均撤銷」，本案悠活公司上訴中。(墾管處提供意見)	感謝委員提醒，已修正相關文字內容，詳參第三章 P3-38。
	（三） P.3-17 提及整體海岸管理計畫草案之重要海岸景觀劃設原則，有關國家公園之史蹟保存區、一般管制區及遊憩區將被規列為文化景觀敏感區類，惟墾丁國家公園計畫內一般管制區約有 9,800 餘公頃，其中聚落生活區域約有 3,000 餘公頃（分別	原整體海岸管理計畫(草案)係將區域計畫環境敏感地區之文化敏感類作為重要海岸景觀區之劃設原則之一。本案考量重要海岸景觀區之劃設應以景觀景觀資源豐富，具有自然、美學、文化或歷史重要意義

委員	委員意見	委託單位回應說明
	為鄉村建築用地、農業用地等），建議將本園已有聚落生活區域（分別為鄉村建築用地、農業用地等），比照本法將已開發之港埠排除海岸景觀特定區之劃設。(墾管處提供意見)	者，故建議調整原則為：依據各項法律劃定，以自然、美學、文化或歷史重要意義等景觀資源保護管理為目的者，共有以下 20 種項目：國家公園法生態保護區、特別景觀區、史蹟保存區，…。考量國家公園一般管制區與遊憩區非以景觀資源保護管理為目的劃設，故建議排除。
	（四） P.3-21 第三章「海岸特定區位探討修正」提及海岸地區具有特殊景觀資源，包含國家公園法之生態保護區及特別景觀區，惟表 3-6 並無將太魯閣國家公園轄管之特別景觀區納入（蘇花海岸地區）。(太管處提供意見)	感謝委員提醒，已修正相關文字內容，詳參第四章 P4-13。
	（五） P.3-6、P.3-15 海岸...「多已納入金門國家公園範圍」，查金門國家公園計畫範圍僅約佔金門海岸之四分之一，為免誤導擬建議修正。(金管處提供意見)	感謝委員提醒，已修正相關文字內容，詳參第四章 P4-7。
	（六） P.3-16 表 3-4 海岸特定區位面積仍缺金馬澎等離島之景觀道路、潮間帶、海岸長度及第一條濱海道路向海之陸域面積資料，本計畫整理之表 3-5 亦空缺，建議可漸次補充。(金管處提供意見)	感謝委員提醒，將於後續補充。
	（七） 最接近海岸第一條濱海道路向海陸域部分，因離島地區道路呈放射狀者，建議二側陸地均予納入。但既有聚落部分，建議則沿外圍道路剔除之。(金管處提供意見)	遵照委員意見辦理，請詳參 P4-50。
	（八） 離島地區之金馬澎受限於地形、水深資料不足，建議本階段暫不予以劃設潮間帶。(金管處提供意見)	感謝委員提醒，將於作業單位討論確認。
	（九） 建議 P.3-32 重要海岸景觀區修正都市設計準則之精神應將離島地區一併納入適用。(金管處提供意見)	遵照委員意見辦理
	（十） P.3-21「表 3-6 以景觀資源為保護管理標的之法定保護（育、留）區與風景	感謝委員提醒，已修正相關文字內容，詳參第四章 P4-13。

委員	委員意見	委託單位回應說明
	區」針對國家公園生態保護區及國家公園特別景觀區 2 項，請增加澎湖南方四島國家公園。(海管處提供意見)	
	(十一) P.附錄 1-2「（一）未劃入保護區與重要景觀區的林務局地景登錄點」有關澎湖東嶼坪、西嶼坪、東吉嶼均已劃入澎湖南方四島國家公園範圍，於陸域劃設有國家公園特別景觀區及一般管制區，近岸海域劃設有海域國家公園特景觀區、海域遊憩區及海域一般管制區，如依本案規劃準則，則此三個島嶼是否全數納入重要景觀區範圍？建請釐清。(海管處提供意見)	依照本案劃設原則建議，僅有生態保護區、特別景觀區會納入重要海岸景觀資源類之範圍。
經濟部中央地質調查所	P.3-22，法定保護(育、留)區與風景區表中，地質敏感區(地質遺跡)除表列的四處外，位於海岸地區的已公告地質遺跡地質敏感區尚有：H0010 龜山島火山碎屑堆積層、H0013 琉球嶼西南沿岸海蝕地形及崩崖及 H0016 臺東縣小野柳濁流岩，建議補列於表中。	感謝委員提醒，已修正相關文字內容，詳參第四章 P4-13。
行政院農業委員會林務局	查「整體海岸管理計畫」(105 年 8 月 19 日公告草案)，就「重要海岸景觀區」劃設原則已有定義(草案第 4-36 頁)，惟本計畫認有未足，建議擴大納入 20 項法定保護區(p3-31)，包含草案已納入 1 級海岸保護區之國有林事業區等，建議主辦機關審慎考量必要性，避免與其他管制過度重疊。	針對重疊之特定區位，且其中之一為第一階段之海岸保護區者，如國有林事業區。初步建議審議之主管機關應由 1.保護層級高者；2.保護區範圍大者主導，其他主管機關聯席參與。除非內政部對特殊個案之許可有疑義者，再交付海審會討論裁決。
桃園市政府(都市發展局)	期初報告書附錄三，針對本市「第一條濱海道路向海陸域」劃設成果建議調整部分相關意見如下： （一） 大園濱海遊憩區經檢視劃設成果係以距離平均高潮線 1 公里範圍內之第一條濱海道路劃設原則劃設，請規劃單位再予檢視釐清。 （二） 河口不連續但現有道路沙崙段部分，現況已設置多處儲油槽並仍在使用	感謝委員提醒，已修正相關文字內容，詳參附錄四 P 附 4-4。其中河口部分，由於第一條濱海道路向海陸係以確保未來開發不影響既有公共通行權利，故既有油槽使用不影響劃設目標。

委員	委員意見	委託單位回應說明
	者，是否仍有環境保護及海岸防護之需求而需劃設為特定區位，請規劃單位再予評估。	
本署城鄉發展分署	（一） P.3-22 表 3-6「以景觀資源為保護管理標的之法定保護(育、留)區與風景區」中涉濕地保育法之濕地名稱，分述如下： 1.國家級重要濕地：因關渡濕地、挖子尾濕地、淡水河紅樹林濕地及五股濕地皆位屬淡水河流域國家級重要濕地範圍內，建議以「淡水河流域濕地(關渡濕地、挖子尾濕地、淡水河紅樹林濕地及五股濕地)」表達或僅留「淡水河流域濕地」。 2.地方級重要濕地： (1)「木宜梧濕地」請改為「楦梧濕地」。 (2)「竹南濕地」請改為「竹南人工濕地」。 (3)「桃園人工濕地」請改為「林園人工濕地」。	感謝委員提醒，已修正相關文字內容，詳參第四章 P4-14。
	（二） P.錄 4-2~4-6 附錄四「潮間帶劃設成果合理性評估」中，請於說明欄增列下列濕地： 1.嘉義-朴子溪口：朴子溪口濕地。 2.嘉義台南-鹽水溪到將軍溪海岸：八掌溪口濕地。 3.台南-七股潟湖：七股鹽田濕地。 4.花蓮-花蓮溪口：花蓮溪口濕地。 5.宜蘭-蘭陽溪口：蘭陽溪口濕地。 6.新北-淡水河口：淡水河流域濕地。	感謝委員提醒，已修正相關文字內容，詳參附錄五。
交通部觀光局意見(書面意見)	（一） P3-9 表 3-3、P3-17、P3-39 重要海岸景觀區之景觀道路劃設原則，涉區域計畫景觀道路二側 1 公里或至最近山稜線與海岸地區濱海陸地的交集範圍一節，與貴署 105 年 9 月 20 日整體海岸管理計畫(草案)專家學者諮詢第 2 次會議紀錄結論(略以)：景觀道路將以有明確景觀標的、景觀標的須再確認者二階段處理，互不相符，本局前已建議不以景觀道路二側 1 公里或至最近山稜線與海岸地區濱海陸地交集範	為保護景觀道路沿線優美之海岸景觀，本計畫建議以「可看見海岸或大海之海陸交界地景」為區域計畫景觀道路之景觀標的，並以自景觀路段邊界(不含路權範圍)兩側 1 公里範圍內，或海岸地區影響視域範圍之第一條平行海岸的連續性山脊線之向海範圍為劃設原則。

委員	委員意見	委託單位回應說明
	圍劃設，請釐清劃設原則為何?	
	（二） 有關 P3-31 (七)重要海岸景觀區劃設原則之修正建議 2.(2)經海審小組委員、相關部會或縣市政府、貴署委辦計畫指認提報，具有地質地形、生態、美學、文化特質之海岸景觀，需特別加以規劃、保育、管理及維護者，依法定程序審查後，報主管機關審定。請補充說明法定程序為何?委辦計畫與其關係為何?如何連結?	考量目前尚未有針對全台灣完整之海岸景觀資源之調查計畫，本劃設原則係針對重要海岸景觀區之漏補機制，其內容並已修訂為「經海審小組、相關部會或縣市政府、海岸主管機關指認提報，具有自然、美學、文化或歷史重要意義應與維護管理之景觀。」。
	（三） 本案誤植或建議修正如次： 1.P2-23 可能即將發生的開發案-都蘭鼻遊憩區，該案行政院環保署 105 年 4 月 6 日環署綜字第 1050025722 號公告廢止環評審查結論，不予開發，請刪除該案內容。P2-24 暫緩的開發案-大鵬灣 BOT，原開發面積 240.16 公頃，其中遊二區(56 公頃)刻正另案辦理招商外，其餘土地已完成招商、都市計畫及環評法定程序，並已陸續完成開發，爰非屬暫緩開發案，建議刪除或更正。 2. P3-21 表 3-6、P3-31，以景觀資源為保護管理標的之法定保護(育、留)區與風景區，涉及發展觀光條例之風景特定區(因風景特定區範圍較廣，涵蓋觀光遊憩區、一般使用區、服務設施區、特別景觀區、自然景觀區，不全等於特有自然生態與人文景觀資源者)，請依 P3-31 修正為發展觀光條例之自然人文生態景觀區，較為妥適。	1.感謝委員提醒，已修訂有關文字內容。 2.原 P3-21 表 3-6 之文字內容，旨在說明因具有特殊自然人文景觀資源，而依法劃設保護與管理者。非僅止於特有自然生態與人文景觀資源者，故將發展觀光條例之風景特定區予以納入。
臺中市政府(臺中市文化資產處)(書面意見)	建議於相關特定區位規範內，加註下列事項： （一）開發單位應先查明開發行為之基地，是否位於文化資產範圍內。 （二）日後營建工程或其他開發行為進行中，請依「文化資產保存法」第 33、57 及 77 條等規定，如有發見具古蹟、歷史建築、紀念建築及聚落建築群價值之建造物、疑似考古遺址或古物價值者時，應即	期末階段提出完整規範建議內容時，將遵照委員意見辦理。

委員	委員意見	委託單位回應說明
	停止工程或開發行為之進行，並報知臺中市文化資產處處理。	
澎湖縣政府(書面意見)	（一） 依 p 15 本縣海岸地區 20,0479 公頃佔全國總海岸地區比例 15%，為全國之首，在訂定規範上制度面向，離島海岸於地形、海岸景觀、產業結構應有別於本島思考，於不同課題與內容架構與對策研擬上，在考量澎湖離島特殊性與產業面發展，需有更細膩全面適性適量的保護策略，以兼顧環境生態之保育永續的發展需求。	感謝委員建議，未來在相關輔導管理機制上，將依照各地區海岸環境，以及依海型產業之分部類型特性，進行檢討。
	（二） 在土地使用之管制面向，海岸管理法與都市計畫及非都市土地之土地使用管制規定是平行法令，惟未來面對重疊區域之管制及審議內容競合問題，應先思考定調，如特定區位位於都市計畫需都市設計審議之區域，審議方式是以雙重審議或是以其中之一為主，須待釐清。	特定區位之劃設，並非禁止開發利用使用，而在確保區內之開發利用能達到海岸資源永續利用之目標。考量既有發展區之建築發展需求與景觀優化必要性，將重要景觀資源視域範圍類中，屬於都市計畫發展用地與非都市土地之設施型使用分區者，劃定為城鄉集居區景觀優化類。擬定以優化、改造、補償為原則之都市設計準則據以管理之。已確保相關發展利用地區之開發需求與景觀風貌間之平衡。 另配合並尊重既有都市設計與建築管理機制，於「整體海岸管理計畫」（草案）中並針對已實施都市計畫或國家公園計畫地區，如已將「重要海岸景觀區」都市設計準則依海岸管理法第 19 條規定，配合納入開發計畫、事業計畫、都市計畫、國家公園計畫或區域計畫之變更與通盤檢討，並依 27 條規定，徵詢主管機關之意見者，於依本法第 25 條規定申請中央主管機關許可時，中央主管機關得免考量「一級海岸保護區以外特定區位申請許可案件審查規則」第七條第二款之

委員	委員意見	委託單位回應說明
		「重要海岸景觀區」都市設計準則。
	（三） 建議在制訂相關審議規範時，能夠考量民眾參與的機制訂定審議內容。	感謝委員提醒，目前已整理我國環境影響評估之民眾參與機制程序，請詳參 P5-31。期末階段將參酌國內有關審議機制之民眾參與經驗進行研議。
	（四） 在不同特定區保護標的應有不同規定，在面對全球暖化氣候變遷的調適，如何落實於審議。	保護區、潮間帶與自然海岸，主要透過自然資源保護，確保海岸自然環境之最小損失之方向，避免海岸地區之開發，已因應調適全球暖化與氣候變遷之影響。防護區則透過海岸地區暴潮溢淹、海岸侵蝕、洪氾溢淹、地層下陷等高潛勢地區土地使用計畫之指導與防護計畫之擬定執行，調適全球暖化與氣候變遷之影響。
	（五） 在案例分析中僅國外成功案例及國內缺乏管制之內容，建議增加國內正面可取之海岸保育開發併重之案例借鏡。	感謝委員意見，以補充相關資料，請詳參 P3-37。完整內容將於期末階段彙整說明。