

擴大台灣北部區域計畫 (台北港第二期工程地區)

行政院 94.10.19 院臺建字第 0940048790 號函准予備案

擬定機關：內政 部

申請機關：交通部基隆港務局

中華民國九十四年十月

擴大台灣北部區域計畫 (台北港第二期工程地區)

行政院 94.10.19 院臺建字第 0940048790 號函准予備案

擬定機關：內 政 部

申請機關：交通部基隆港務局

中華民國九十四年十月

目 錄

壹、法令依據	1-1
一、緣起	1-1
二、法令依據	1-1
貳、開發地區分析	2-1
一、地理位置	2-1
二、開發基地範圍	2-1
三、計畫區附近之都市計畫與重要相關計畫	2-2
四、主要交通網路	2-11
五、計畫區附近重要設施及名勝古蹟	2-13
六、計畫區附近河川	2-14
七、計畫區附近保育區、保留區、保護區	2-15
參、土地使用計畫	3-1
一、計畫目標及內容	3-1
二、計畫區適宜性分析	3-6
三、土地分區使用原則及管制計畫	3-19
肆、交通運輸計畫	4-1
一、交通環境現況	4-1
二、聯外交通系統相關改善計畫	4-1
三、聯外交通狀況預測	4-4
伍、公共設施與公用設備計畫	5-1
一、給水計畫	5-1
二、排水計畫	5-3
三、污染防治計畫	5-6
四、港區建物設施	5-8
五、電力設施	5-11
六、電信設施	5-12
七、照明設施	5-12
八、消防設施	5-13
九、給油設施	5-14

陸、景觀計畫	6-1
一、港區綠地規劃.....	6-1
二、公共藝術.....	6-3
三、內港區景觀.....	6-3
四、海岸休憩設施規劃.....	6-5
柒、開發經費與效益	7-1
一、總建設經費需求.....	7-1
二、第二個五年計畫政府投資部分資金籌應.....	7-1
三、建港預期效益.....	7-5
捌、使用分區劃定	8-1
一、擴大區域計畫依據.....	8-1
二、劃定使用分區範圍.....	8-1

附錄一、行政院 88 年 3 月 16 日臺 88 交第 09926 號函、91 年 11 月 22 日院臺交字第 0910058363 號函、94 年 10 月 19 日院臺建字第 0940048790 號函

附錄二、內政部區域計畫委員會審查意見

附圖一、比例尺 1/25000 地理位置圖

附圖二、比例尺 1/5000 土地使用分區圖

圖 目 錄

圖 2.1-1	台北港地理位置圖.....	2-1
圖 2.2-1	開發範圍圖.....	2-2
圖 2.2-2	台北港周圍都市計畫位置圖.....	2-5
圖 2.2-3	台北港鄰近交通路網改善計畫圖.....	2-10
圖 2.4-1	台北港鄰近交通路網圖.....	2-12
圖 2.7-1	淡水地區自然保留區及保育區.....	2-16
圖 3.1-1	台北港全區與各期工程開發範圍圖.....	3-2
圖 3.2-1	台北港位置範圍圖.....	3-7
圖 3.2-2	台北港周圍保育區保留區及漁礁位置圖.....	3-11
圖 3.2-3	台灣活動斷層分佈圖.....	3-15
圖 3.2-4	台北縣保安林分佈圖.....	3-16
圖 3.3-1	台北港整體規劃及未來發展計畫.....	3-21
圖 3.3-2	台北港東碼頭區平面佈置圖.....	3-24
圖 3.3-3	台北港北碼頭區平面佈置圖.....	3-25
圖 3.3-4	台北港南碼頭區平面佈置圖.....	3-26
圖 3.3-5	土地使用計畫圖（套繪地籍）.....	3-29
圖 4.2-1	台北港鄰近道路相關改善計畫圖.....	4-2
圖 5.2-1	台北港區內自來水管系統配置圖.....	5-5
圖 5.4-1	台北港第二期港區公共建物配置圖.....	5-10
圖 6.1-1	台北港行政區整體規劃圖.....	6-2
圖 6.3-1	台北港第二期工程計畫港區綠地及休憩設施佈置圖.....	6-4
圖 8.2-1	劃定使用分區範圍圖.....	8-2

表 目 錄

表 2.2-1	計畫區附近之都市計畫概況表.....	2-4
表 2.6-1	計畫附近河川概況.....	2-14
表 3.2-1	台北港範圍各界點座標.....	3-6
表 3.2-2	本計畫附近保育區、保護區與保留區關係表.....	3-10
表 3.2-3	北部地區現行海岸管制區統計表.....	3-10
表 3.2-4	台北縣計畫區附近礁區概況(魚礁區及保護礁區).....	3-14
表 3.2-5	台北港計畫與各相關計畫之相互影響分析表.....	3-18
表 3.3-1	台北港最大進港船型.....	3-20
表 3.3-2	東碼頭及其後線土地使用計畫.....	3-22
表 3.3-3	北、南碼頭及其後線土地使用計畫.....	3-23
表 3.3-4	本計畫土地使用計畫表.....	3-28
表 4.2-1	台北港未來聯外道路交通量預測.....	4-5
表 5.1-1	台北港二期工程之港區範圍需水量推估.....	5-1
表 5.2-1	管渠表面粗糙率計算表(N值).....	5-6
表 5.5-1	台北港第二期工程計畫用電申請明細表.....	5-19
表 5.5-2	台北港第二期工程計畫各碼頭區用電需求修訂.....	5-23
表 5.6-1	台北港第二期工程計畫港區電信對數需求預估表.....	5-28
表 5.8-1	消防設備規格表.....	5-31
表 7.1-1	台北港後續建設計畫投資經費需求表.....	7-1
表 7.2-1	台北港第二個五年計畫政府投資費用概估表.....	7-2
表 7.2-2	台北港第二個五年計畫政府投資部分分年資金需求表.....	7-4
表 7.3-1	本案投資財務效益分析結果摘要.....	7-6

壹、法令依據

壹、法令依據

一、緣起

建設中的台北港為「挑戰二〇〇八：國家發展重點計畫」重要項目之一，基於台北港建港條件優越，計畫興建之第一貨櫃中心，為台灣地區最完整、最現代化遠洋貨櫃基地，可減少北櫃南運，因應貨櫃船大型化需要，增強國際貿易競爭力，應積極推動。

為辦理台北港第二期工程範圍分區劃定及用地編定作業，案經提送內政部區域計畫委員會第一六二次審查會獲致決議：「..基於本計畫業明列於行政院 85 年核定之國土綜合開發計畫中，依區域計畫法第 5 條第 1 項第 1 款規定屬應擬定區域計畫地區，本開發計畫範圍確有必要納入『台灣北部區域計畫（第一次通盤檢討）』實施範圍..」是以，為建設台北港需要，擬將第二期工程範圍納入北部區域計畫範圍，爰提具本擴大計畫案。

二、法令依據

（一）區域計畫法第 13 條：

「區域計畫公告實施後，擬定計畫之機關應視實際發展情況，每五年通盤檢討一次，並作必要之變更。但有左列情事之一者，得隨時檢討變更之：

- 一、發生或避免重大災害。
- 二、興辦重大開發或建設事業。
- 三、區域建設推行委員會之建議。

區域計畫之變更，依第九條及第十條程序辦理；必要時上級主管機關得比照第六條第二項規定變更之。」

（二）台北港整體規劃及未來發展計畫（九十一年至九十五年）

奉 行政院 91. 11. 22 院臺交字第 0910058363 號函核定。

貳、開發地區分析

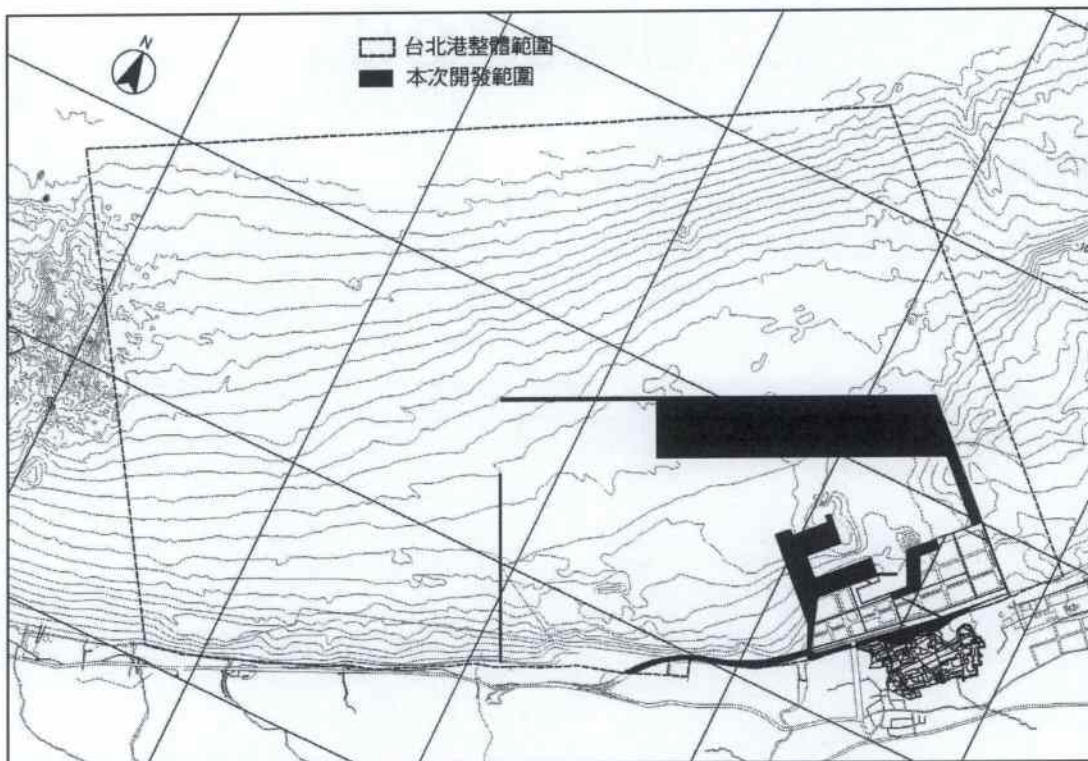


圖 2.2-1 開發範圍圖

三、計畫區附近之都市計畫與重要相關計畫

本計畫所在行政轄區為八里鄉。八里鄉位於台灣省西北端，其南界為林口鄉、北面隔淡水河與淡水鎮相望、東為觀音山臨五股鄉、西臨台灣海峽。本港港址依臨八里鄉頂罟、訊塘及下罟等三村。茲將計畫區附近之重要相關計畫及都市計畫說明如下：

(一) 上位相關計畫

1. 國土綜合開發計畫

國土綜合開發計畫是以全台灣地區及金門、馬祖為規劃範圍的一目標性、政策性的長期發展綱要計畫。未來國土空間架構在國際階層是為建設台灣成為亞太營運中心，其中國土發展方向與策略「整合型高速交通運輸網路之建立」方面，交通運輸發展重點亦為配合亞太營運中心推動，海運建設重點如次：

- (1) 配合國際航運發展，分期整建國際商港之營運設施。
- (2) 推展深水碼頭建設計畫；調整基隆港港區功能並妥善規劃蘇澳、八里輔助港。
- (3) 改善環島航運設施。
- (4) 改善港口營運管理制度，朝向民營化、自由化。

因此，本計畫(前述所稱之八里輔助港)屬於海運建設重點之一環，近年來，功能方面業已躍升為基隆港之輔助港，港口的營運也

在本次第二期建設範圍落實民營化。

2. 北部區域計畫(第一次通盤檢討)

北部區域計畫範圍包括台北市、基隆市、新竹市、台北縣、桃園縣、新竹縣、宜蘭縣等七縣市的全部行政區域，計畫年期以民國94年為目標年，計畫目標為：

- (1)強化台北都會區以外基隆、桃園、新竹、宜蘭等生活圈之中心都市功能，以提高當地生活之自主性。
- (2)融合自然環境，居住環境及生產環境為一體，以安定居住人口。
- (3)合理分布人口，以促進城鄉均衡發展。
- (4)充實產業設施，以促進產業升級。
- (5)誘導區域土地合理利用，以改善環境品質。
- (6)健全整體交通運輸系統，以縮短交通時間與成本。
- (7)加強自然資源之開發與保育，保持生態平衡。
- (8)防治區域性公害污染，以提高生活品質。

與本計畫之關係與影響如下：本開發計畫位置屬於台北生活圈之範圍。有關交通運輸之發展現況與預測港埠交通部份述及：「因應未來海運需求，仍需妥善擴充現有港埠設施，訂定港埠中、長程發展計畫，並預測基隆港未來貨櫃船席運能將不敷需求，仍需持續進行港區擴建與碼頭改建工程，方得以滿足未來海運需求」。故於交通運輸之海運與港埠發展計畫港埠建設方面，針對淡水國內商港第一期建設計畫說明：「配合建立環島航運網及紓解基隆港國內航線與各專用碼頭不足之壓力，解決內陸交通擁塞，計畫於淡水河口南岸興建國內商港，將基隆港國內航線及部分專用碼頭(砂石、水泥)移至淡水國內商港。不僅便利東部豐富砂石、水泥資源挹注大台北地區亦可供作建築廢棄土之部分棄置所」。顯現本計畫之必要性。

又土地分區使用計畫方面，本計畫區所在的八里鄉為北部區域未來預留發展地區；而依據本開發計畫性質，在土地使用分區劃定與檢討上，應劃定為特定專用區，並按核定計畫內容辦理。本開發計畫將依循前述原則與指示辦理開發。

3. 修訂台北縣綜合發展計畫

台北縣綜合發展計畫總目標為「新北縣、好生活—城鄉共榮新北縣、安居樂業好生活」，期在三生永續發展之前提下，達成均衡共享的城鄉環境，安全寧適的生活環境，以及效率成長的產業環境。該計畫中與本開發計畫相關的政策建議如下：

- (1)交通部門：台北港都經貿新中心—民間投資台北港區及特定區，開發經貿特區、博覽會主題公園、科技產業研發及製造特區。

- (2) 重新地區：計畫所在之八里鄉屬於重新地區，本區被定位發展為大漢溪北岸新都心，相關之政策建議為：提升產業競爭力，如配合台北商港發展，設置科技產業研發及製造特區；設置客貨運輸及物流轉運中心，如發展台北港國際倉儲物流中心等。

(二) 周圍之都市計畫

本港臨近之都市計畫計有八里都市計畫、八里(龍形地區)都市計畫及林口特定區計畫等。另隔淡水河，有淡水都市計畫、竹圍地區都市計畫及淡海新市鎮特定區等計畫。各計畫概況如表 2.2-1、範圍如圖 2.2-2。

1. 八里都市計畫：民國 63 年 8 月 8 日台北縣政府公布，計畫面積約 580.04 公頃，範圍包括頂罟、舊城、訊塘、大埕等四村，及埤頭、荖阡、下罟等三村之部份；以鄉公所所在地為中心，東起於淡水河西岸，西迄於紅水仙溪，南至觀音山腳，北止於海岸邊。
2. 八里(龍形地區)都市計畫：民國 71 年台北縣政府公告，面積約 253.6 公頃(其中五股鄉 16.2 公頃、八里鄉 237.4 公頃)，包括五股鄉集福村部份及八里鄉大埕、米倉、龍源等三村之大部份。西接林口特定區計畫、東至淡水河、南至五股都市計畫區、北至八里都市計畫區。
3. 林口特定區計畫：範圍包括，台北縣林口鄉之全部、五股鄉、八里鄉、泰山鄉、新莊市，以及桃園縣龜山鄉、蘆竹鄉及桃園市等市鎮之部份用地，計畫區域面積約 18,750 公頃。
4. 淡水都市計畫：計畫區面積約 546.95 公頃。
5. 淡水(竹圍地區)都市計畫：計畫區面積約 396.64 公頃。
6. 淡海新市鎮：計畫區面積約 1,756.31 公頃。範圍南北以台 2 號省道之二號橋及九號橋為界，西至台灣海峽，東至淡水鎮水源國小，行政區域包括淡水鎮崁頂里全部及興仁里、賢孝里、埤島里及北投里之一部分。預定分三期開發。

表 2.2-1 計畫區附近之都市計畫概況表

都市計畫名稱	住宅區	商業區	工業區	公共設施用地	農業區	保護區	風景區及其他	計畫目標年	計畫人口(人)	90 年底人口(人)
八里	68.17	7.77	36.02	105.39	358.86	--	3.83	85 年	22,700	17,378
八里(龍形地區)	21.26	1.80	13.74	100.56	32.72	83.52	--	92 年	8,700	9,257
林口特定區	389.23	74.52	487.65	1,462.83	977.52	5,967.35	2,012.81	100 年	200,000	55,270
淡水	188.22	20.54	3.07	221.89	31.79	28.98	52.46	85 年	60,000	72,551
淡水(竹圍地區)	127.18	5.56	23.12	90.32	33.43	117.03	--	85 年	31,000	25,357
淡海新市鎮	706.03	137.49	--	581.11	--	--	--	103 年	300,000	9,863

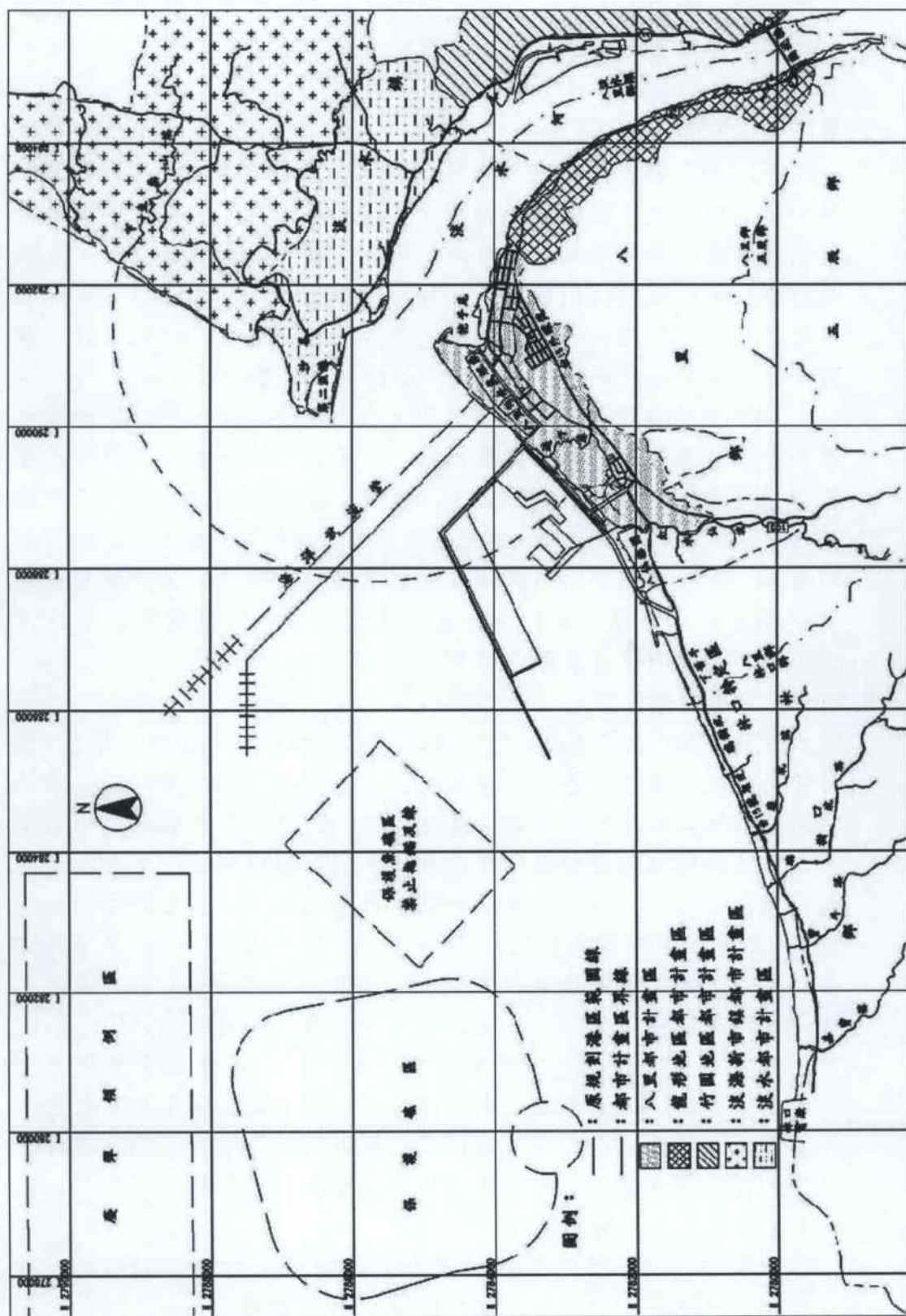


圖 2.2-2 台北港周圍都市計畫位置圖

(三)相關港埠開發改善計畫

本計畫為一建港計畫，影響層面廣泛，就台灣北部地區港埠建設而言，除本開發計畫以外，其他尚有基隆外海新港區計畫、觀音工業專用港計畫、大潭北部天然氣接收站計畫、桃園亞太工業港開發計畫等，皆與台北港之發展息息相關，將來並可能形成相互競爭之局面。茲將相關港埠開發改善計畫內容摘述如下：

1. 基隆外海新港區計畫

民國 73 年基隆港務局鑑於既有港埠設施及水域改善恐仍難以應付日漸成長之貨櫃運量及船舶大型化發展趨勢，故有於基隆港外西側至野柳半島間海域闢建外海新港區之構想。針對該計畫，港務局曾先後委託顧問公司辦理「基隆新港規劃」、「基隆新港計畫施工可行性再研究暨執行計畫撰擬」，而交通部運研所亦曾進行「台灣港埠整體發展及深水化之研究—基隆港之整體發展規劃」。

由於該計畫工址所在水深過深、自然環境較差、聯外交通闢建不易、協和電廠冷卻水之處理困難，致工程困難度高、工程費用極鉅。過去之研究均曾針對該計畫工程技術困難點進行研究，惜未能提出確切之具體解決方案。故港務局於民國 84 年另案再委託顧問公司辦理「基隆外海新港區擴建規劃暨具體執行計畫」，該計畫目前已完成規劃及環境影響評估作業，未來將與台北港開發計畫作比較，以作為政府層峰決策之參考。

2. 觀音工業港開發計畫

民國 76 年台塑公司六輕計畫即提出闢建觀音工業港之構想，惟台塑公司因土地取得困難，放棄桃園工址轉向雲林麥寮。其後中油公司為因應北部地區進口油品需要，於民國 79 年委託顧問公司辦理「北部油輪碼頭輸儲設備興建計畫」，該計畫中曾提出配合台北港共同開發輸油站，以及利用觀音工業專用港進出口油品等兩個替選方案，而經濟部工業局於民國 81 年提出「觀音擴大(外海)工業區開發計畫」，擬以填海造地方式增加北部地區工業用地，以引進金屬機械、電子電機、化學、民生工業，該計畫同時將中油公司北部輸儲油計畫納入，並提出闢建觀音擴大(外海)工業區工業專用港計畫，本擴大(外海)工業區已奉行政院核定報編為工業用地，並已列入北部區域計畫。至於工業專用港計畫則需另案進行規劃及環評作業後，再呈報核定，目前正進行各項開發前置作業中。

3. 桃園縣海岸其他港埠開發計畫

基隆港務局早於民國 71 年北部新港開發計畫中，即構想於觀音至永安海岸建港，開發為基隆輔助港，但一直無進一步之行動。民國 82 年台電與中油公司為因應電力成長需求，提供乾淨之發電能

源，因此擬合作於桃園縣大潭海岸開發北部天然氣接收站，以供應北部地區天然氣需求，並於陸側闢建燃氣電廠；目前由於政府全力推動電廠民營化政策，致該計畫可能轉而由民間業者投資，故現況不明。

而民國 83 年以台塑公司為主導之亞太投資公司曾研擬於桃園永安、新屋鄉開發大規模工業用地，為滿足原料及成品之進出口，該計畫亦提出於永安闢建工業專用港之構想，目前該計畫仍無實質進展。

(四)鄰近區域相關計畫

本開發計畫區附近有緊臨台北港之八里污水處理廠暨海洋放流管工程計畫，及緊鄰港區南側之八仙樂園開發計畫等。

1. 八里污水處理廠暨海洋放流管工程計畫

本計畫分三期實施，每期 5 年計畫於 15 年內完成。第一期工程：興建獅子頭抽水站，陸上放流管、初級污水處理廠及海洋放流管，並將三重、蘆洲、新莊等地區先行接管。第二期工程：除擴建獅子頭抽水站，污水處理廠外，並增設污泥濃縮及消化設施，本階段工程主要在擴大接管地區至板橋、永和、中和、新店等主要人口集聚地區，並將基隆河地區污水接入。第三期工程：除再擴建獅子頭抽水站，陸上放流管、污水處理廠及海洋放流管外，並將用戶接管系統向上游延伸至整個規劃區。

2. 八仙樂園開發計畫

八仙樂園位於下罟村紅水仙溪南岸，緊鄰台北港第一期工程南側，園區面積廣大，西側鄰海，東側緊鄰台 15 線省道。台北港之開發對八仙樂園園區之主要影響，在於海岸侵淤之穩定，八仙樂園附近海岸過去呈明顯侵蝕現象，水利局及業者已於此區海岸施築定沙突堤保護工程。

就台北港第一、二期工程而言，因八仙樂園緊鄰台北港南堤，八仙樂園附近原呈侵蝕現象之海岸將因本港南外堤提供之遮蔽效應，以及南堤阻擋夏季由南往北移動之漂沙，可望轉變為淤積之海岸，對該遊樂區園區土地及各項遊樂設施之安全有正面之助益。就台北港遠期工程而言，紅水仙溪以南至林口鄉交界處海岸之新生地，將規劃為海濱遊憩區，屆時與八仙樂園各項遊樂設施相結合，將可提供大台北及林口、桃園地區遊客更具多樣性之遊憩型態，亦為正面之影響。

(五)鄰近區域道路交通建設計畫

鄰近八里地區道路改善計畫，計有八里污水處理廠後線道路計畫、西部濱海快速公路計畫、八里—新店線東西向快速道路計畫、淡

江大橋，以及淡水河北側環河快速道路等，其路線詳圖 2.2-3 所示。
各計畫內容及執行狀況概述如下：

1. 八里污水處理廠後線道路計畫

前台灣省政府建設廳為順利取得八里污水處理廠用地，已在八里地區施行市地重劃。在重劃區之區內道路路寬 10~30m，連同原有八里鄉都市計畫道路，可提供台北港之聯外交通串聯部份助益。

2. 西部濱海快速公路計畫

本計畫路線大致沿現有西部濱海縱貫公路原定路線進行，路線北起關渡橋淡水端南迄高雄縣市交界處，以及中正國際機場、香山二條連絡道合計全長 358.3km。其中關渡橋~八里地區、中正國際機場、香山連絡道及高雄縣境內路段列為聯絡道路，長 43.1km，其餘 315.2km 以原道路拓寬、新闢外環線或建高架橋等方式，按快速公路標準辦理拓寬改善。本計畫自民國 81 年度起動工，目前關渡橋~八里地區已拓寬為 25m，仍無法滿足快速道路需求，故未來將以淡江大橋八里端聯絡道銜接台 15 省道 12k+700 處取代(即台北港第二期聯外道路工程計畫)。接續之八里~林口路段目前路寬仍為不足，預計 95 年可拓寬完工。

3. 八里新店線東西向快速公路

為期使中山高速公路、第二高速公路及西濱快速道路在都會區及各生活圈間彼此貫通，構成台灣西部從北到南之整體快速公路網，乃有興建 12 條東西向快速公路計畫。

八里—新店線東西向快速公路為台北港附近之東西向快速公路。本計畫路線原西起西部濱海公路八里附近，沿紅水仙溪闢新線經五股後，跨越中山高速公路於五股工業區南側接思源路，沿新莊、板橋、中和之特一號道路至新店秀朗橋頭，接環河快速道路。全長約 25.6km，路寬 25m，高架橋路段長 16.33km，隧道 2 座長 2,670m，中間設一般交流道及簡易上下匝道 7 處。

由於五股至八里段沿線居民反對，土地徵收困難，故本路段(五股—八里)已由國工局負責辦理，並委託顧問公司完成選線規劃、設計工作。路線改自二重疏洪道左岸北行，跨過 103 縣道及觀音坑溪後溯溪西行，於中坑附近以長隧道穿經觀音山西麓後，循觀音山風景區西緣外側北行，最後以高架跨越台 15 省道與台北港 50m 主聯外道路共線，本路段全長 11 公里，總經費約 98 億元。已於民國 93 年 9 月開工，預計至民國 97 年 3 月可完工通車。

4. 淡江大橋及其聯絡道規劃

本計畫主要目的為利用跨越淡水河之淡江大橋連結台 2 號省道與台 9 號省道、台 15 號省道，以構成完整的北部區域濱海公路系統。

該計畫自淡水河北端淡海新市鎮 1 號(原 1-2)道路，南下經沙崙重劃區 11 號道路，轉東繞經情報學校外側，沿漁港區旁之都計道路，經沙崙海濱公園連接主橋。另外自淡海新市鎮 1-3 號道路起，銜接 #10 都計道路，上橋端匝道連接主橋。

主橋跨越淡水河後，避開挖子尾紅樹林保護區往南沿海經過八里污水處理廠，東線以匝道連接汙水處理廠 30m 園道；南線以高架道路方式跨越汙水處理廠、本港臨港道路路段及八仙樂園外海，折向陸上後延伸至台 15 線相連接。全長約 8.6km。

本計畫主橋部份，其橋樑類型有鑽石型橋塔斜張橋、摩天樓與斜張複合橋、預力混凝土箱樑型橋，其工程費約新台幣 27.5~165 億元，聯絡道工程費約 68.1~82.9 億元。因上述投資經費龐大，且近年政府財政困難，故淡江大橋計畫擬考慮以 BOT 方式開放民間業者投資。惟依據交通部公路總局表示，原淡江大橋規劃包括淡水至八里的主線部份及沿淡水河北岸淡水至台北的支線部份，由於經濟效益不高，自償性過低，使原訂 BOT 案取消。所以全案呈現停擺狀態，興建之日尚未定。

5. 淡水河北側環河快速道路

本道路規劃目的係為使西濱快速公路及淡江大橋得以發揮聯絡淡水河兩岸之交通功能。本路線沿淡水河北岸劃設，起自淡江大橋北端，經淡水舊市鎮迄於關渡橋北端，其未來並具有服務淡海新市鎮往八里、五股方向旅次需求之功能。

惟該快速道路計畫將經過紅樹林自然保留區，施工及通車後對該生態保留區之影響，遭到保育人士之嚴重質疑，並於環評審議可行性評估時，因開發影響淡水河紅樹林生態，並對沿線產生嚴重之景觀影響。故被建議「為紓解目前台二縣交通擁擠現象，並因應淡海新市鎮開發後之交通需求，開發單位應同時考量三芝北投線之開發，鼓勵民眾搭乘捷運以及採取交通管理等其他替代方案，再研究是否有必要開發本案。」而認定原規劃內容不應開發。

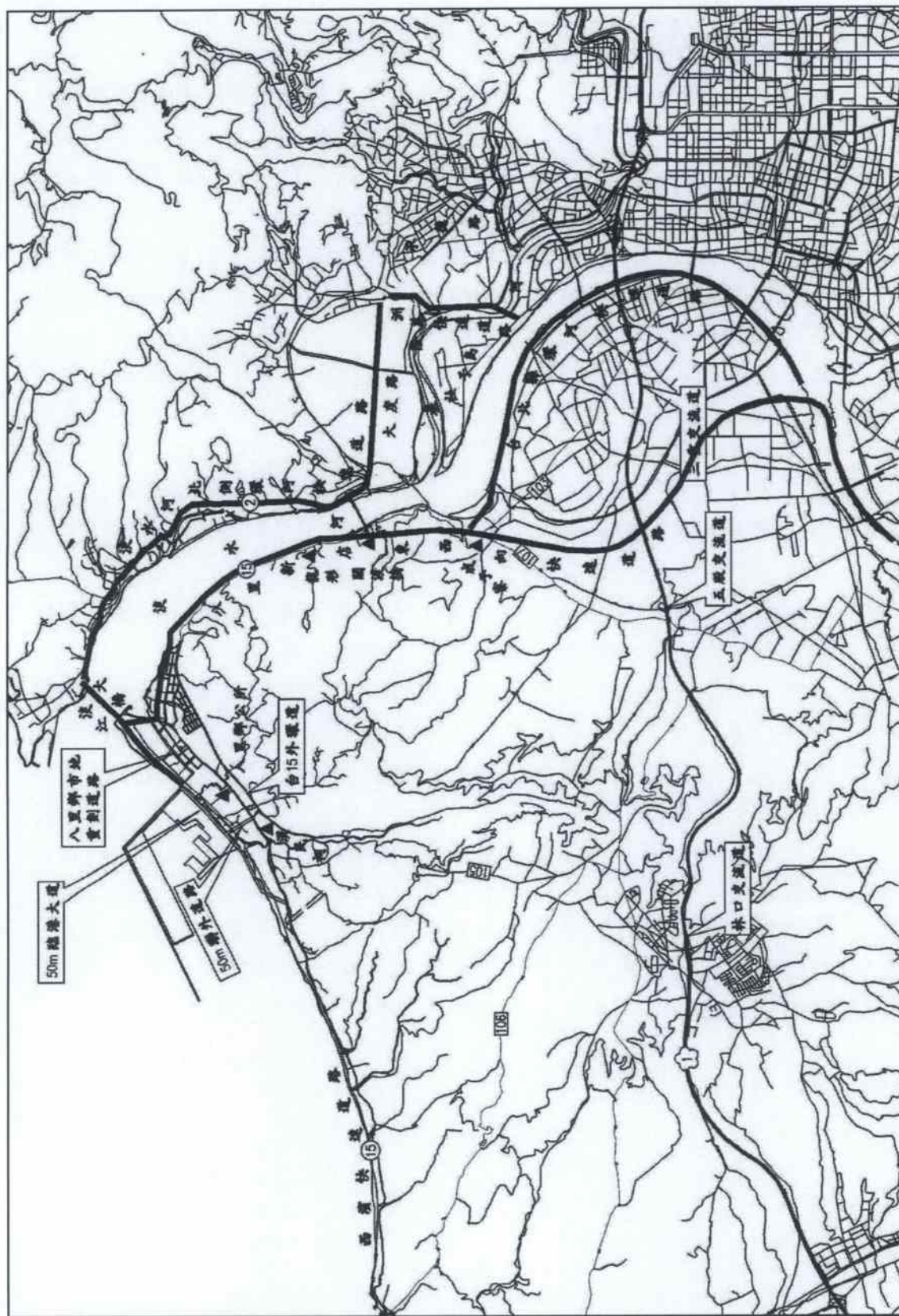


圖 2.2-3 台北港鄰近交通路網改善計畫圖

四、主要交通網路

本開發計畫位於八里鄉頂罾村至訊塘村間西側海域，現有台 15 線通過，為濱海公路之一環。北可經關渡橋通往淡水、三芝、石門、基隆及關渡、北投、士林以至台北市區。沿縣道 103 線可達三重而進入台北市區內，103 線接 107 線可入五股、泰山而至新莊、板橋、樹林等地，由五股交流道進出高速公路，北可直通台北市縣各地及基隆，南可通桃園，新竹而至高雄。

台 15 線南經竹圍、大園、觀音、永安可抵新竹縣，並於新竹、香山銜接台 1 號線，可遠屆苗栗、台中地區。若於竹圍經台 4 線向東行可抵達桃園地區，也可由南崁交流道上高速公路通達台灣西部各地區。現有道路網詳圖 2.4-1 所示，茲將鄰近都市交通系統現況說明如下：

(一)主要道路

八里鄉目前之道路系統依道路功能分類可分為主要道路、聯外道路與次要道路三個層級。本鄉境內主要道路包括台 15 號省道與 103 號縣道。

1. 台 15 號省道：由關渡大橋西端的龍源村沿淡水河北行，經米倉村、大埕村與埤頭村折向西南，經舊城村、訊唐村、下罾村往林口鄉之南彎頭、寶斗厝與頂寮，在鄉境內肩負主要道路與聯外道路雙重功能。
2. 新台 15 號省道(八里外環道)：自八里都市計畫東緣至西南界，由重劃區至臨港大道間，道路平直寬廣，已取代舊有台 15 號省道之功能，通過性交通大都行經此路。
3. 103 號縣道：北接台 15 號省道，由八里鄉龍形地區起，經五股鄉成子寮、蘆洲至三重，在鄉境內肩負主要道路與聯外道路雙重功能。

(二)聯外道路

本鄉之聯外道路除主要道路之台 15 號省道及 103 號縣道外，尚有 105 號縣道與台北港之臨港道路。

1. 105 號縣道：北起台 15 省道，往南經長坑口、太平崎於林口高爾夫球場至桃園縣龜山鄉。
2. 臨港大道：此乃為台北港對外連繫而興建，由台北港往東南接新台 15 省道。

(三)次要道路

包括鄉道北 49、北 50、北 51、北 52、北 53 與北 54 號道路等。

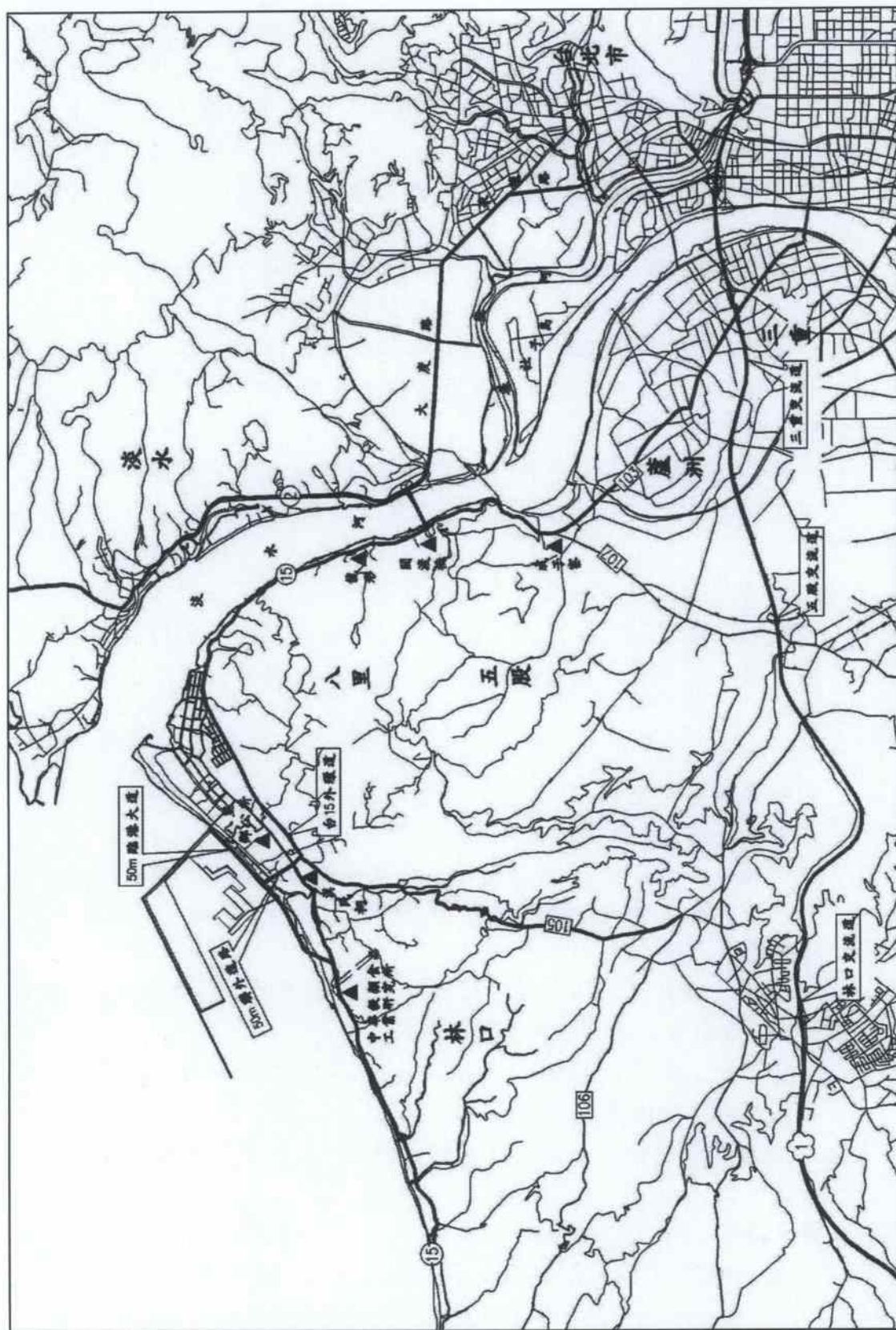


圖 2.4-1 台北港鄰近交通網路圖

(四)本港聯外道路

另為銜接前述路網、增進港區聯外交通之便利，於本港港區南側以 50m 寬之主要聯外道路(已完成都市計畫變更)銜接至台 15 號省道，港區北側則計畫以 12m 寬之副聯外道路(將辦理都市計畫變更)銜接八里污水處理廠 30m 園道後，接市地重劃區之計畫道路接上台 15 號省道。本工程遠期計畫將往南側下厝村沿岸發展，遠期港區仍將闢建獨立之聯外道路與台 15 號省道銜接。

五、計畫區附近重要設施及名勝古蹟

(一)重要設施

八里污水處理廠及其海洋污水放流管為本計畫附近地區之重要設施。該海洋污水放流管係台北市政府工務局衛生下水道工程處基於環保考量，配合行政院 77 年 1 月 28 日核定之淡水河污染整治計畫，自八里污水處理廠放流抽水站出口以西北方向向外海延伸 6.66 公里之海底所佈設之放流管，放流管之設計尖峰流量為每秒 21.96 立方公尺，管徑 3.6 公尺至 2.4 公尺，總長 6,660 公尺，佈設之最大水深約 43 公尺，並於 84 年 10 月 12 日完成管線之海陸貫通。

另本計畫西南側位於台北縣八里鄉與林口鄉交界之山谷，有八里下厝子區域垃圾衛生掩埋計畫，廠址總面積約 68.44 公頃，在台北縣垃圾資源回收廠未興建完成前，八里、五股、林口、泰山、蘆洲、三重等六鄉市之垃圾均運至本掩埋場掩埋。於民國 85 年開始啟用。

而與本港遠期計畫相鄰處至台電公司林口灰塘間之海岸地區，為大台北地區工程剩餘土石方填海計畫之預定場址，該計畫亦為填海造地工程，計畫目的初期以解決北部都會區工程剩餘土石方之填放需求，俾利公共工程推進，並防止二次污染。

(二)名勝古蹟與遺址

八里鄉內之歷史遺址與名勝古蹟為數不少，於觀音山風景區中登山步道可達凌雲禪寺、西龍巖寺及西雲岩寺等，另較負盛名者如：

1. 天后宮：位於渡船頭對面，俗稱媽祖廟，建於西元 1760 年，已有 239 年歷史，是臺灣第一個媽祖廟，故有開臺天后宮之稱。
2. 廖添丁廟：即廖添丁墓及廟寺、公園等，因感廖添丁之義行將其入祀關公廟，且易名為漢民祠。

此外，十三行遺址與大坌坑遺址皆位於八里鄉。十三行遺址位於八里污水處理廠廠址內，距本開發計畫約 1 公里內。現列為二級古蹟，為台灣北部平埔族凱達格蘭族祖先的遺留，年代約距今一千五百年，先後兩次挖掘一百六十一平方公尺發現陶器、石器、金屬器、玻璃製品、骨製品、墓葬等文化資料，保存之史前文化遺存相當豐富。

大坵坑遺址為一級古蹟，位於八里鄉埤頭村之觀音山西北山麓，總面積約十六點八公頃，遺物散佈頗廣，大墓公祠以東為密，以西則稀，經多次採集所得有石、陶器多件。依台北縣志考據推測，此遺址與山、河之地緣關係顯示，八里坌一帶，可能為史前時期之通商港口，亦可能為史前時期之南北陸路通商要津。亦為台灣北部平埔族凱達格蘭族祖先的遺留，年代約在距今五千年至七千年間。

六、計畫區附近河川

本開發計畫位於淡水河口南岸，八里鄉內則有紅水仙溪，而八里鄉雨水排除則利用現有之大坵排水溝、葛瑪蘭坑圳、遍仔溝、小溪等土明溝宣洩。另在本港遠期計畫沿岸地區附近，則有後坑溪、瑞樹坑溪、寶斗溪、嘉寶溪等。附近河川概況如表 2.6-1。

表 2.6-1 計畫附近河川概況

河川名稱	概況
淡水河	淡水河流域為台灣最北的流域，淡水河係台灣三大河川之一，源於品田山（標高 3,529m），平均坡降為 1:45，流域面積 2,726km ² ，長約 158.7km。歷年平均雨量 2,925mm，平均年逕流量 6,871×10 ⁶ m ³ 。 主要支流自南而北有大漢溪、新店溪及基隆河三條。
紅水仙溪	發源於林口台地（標高 200m），流域面積 22km ² ，屬於小型集水區，概估其 50 年頻率洪峰流量為 400cms，由於上游林口台地日漸開發，其水流含泥量大增。
大坵排水溝	大坵排水溝源起自觀音山，於東南山區丘陵地蜿蜒流經都市計畫區域東北隅經大坵村注入淡水河，全長約 2.6km，都市計畫區域外集水面積約 76 公頃，流經市區一段長約 1.15km，多為土明溝，僅下游自中山路至出口段經整建為漿砌明溝，惟斷面寬窄不齊，溝深不一，深度約為 0.70～1.50m，平均坡度 0.75%，流量 4.08～11.20cms。
葛瑪蘭坑圳	葛瑪蘭坑圳與大坵排水溝上游為同一水源，於都市計畫東南隅自大坵排水溝分流而出，經埤頭村注入淡水河。該溝流經市區一段長約 1.55km，多為未經整治之土明溝，圳寬約 3.20～9.00m，深約 0.80～1.70m，平均坡度約 0.40%，流量約為 4.80～10.60cms。
遍仔溝	遍仔溝源流自觀音山及其支脈雷公山，目前為市區排水主要幹線（又名鴨母港幹線），該溝自其上游荖阡村丘陵地起，流經市區中央，經舊城村注入台灣海峽，其出海口正位於本港工址陸側，為港址陸側唯一之排水渠道。遍仔溝全長 4.4km，上游都市計畫區域外集水面積約 234 公頃，流經市區一段長約 1.9km，平均坡降為 0.56%，斷面多為彎曲不齊之土明溝，現排水量約為 6.80～12.50cms，且蜿蜒穿過計畫街廓，原有河道於注入台灣海峽前，係呈 S 型，近年來該段河道已自然變遷，直接由 S 型第一彎曲處直接流入海中。 由於台北港港區係沿著既有海岸線以填築新生地方式構築，因此遍仔溝入海口乃被隔絕，無法直接排入海中。基此，於第一期工程中乃設置一截流隔離明渠，以使遍仔溝仍能順利發揮排水功能。截流隔離明渠於銜接遍仔溝後，即沿著海岸線採南北走向，向南排入紅水仙溪入海口處，渠道長度約為 1,500m。
小溪	小溪上游源流自五股鄉交界之太平山丘陵地，上游集水面積約 380 公頃，經由都市計畫區域西南隅排入紅水仙溪，流經八里都市計畫區一段長約 0.8km，皆彎曲之土溝，斷面寬窄不一，雜草叢生，溝深約 1.10～2.40m，流量約 6.80～10.00cms。

七、計畫區附近保育區、保留區、保護區

(一)台灣沿海地區自然環境保護計畫

內政部於民國 72 年 12 月擬具並經行政院 1871 次院會核定之「台灣沿海地區自然環境保護計畫」，將淡水河口列為主要保護區。涵蓋範圍北至省道台 2 號公路及大度路，南臨蘆洲鄉堤防、縣道 103 號道及台 15 號省道；東至關渡平原及台北市蔬菜專業區之東邊；西抵淡水河口及其附近之沙崙與八里海水浴場，面積共 4,189.50 公頃。並於區內依自然資源分佈特性，劃定竹圍紅樹林、挖子尾紅樹林及關渡草澤等三區為自然保護區。

(二)自然保留區

另農委會依據文化資產保存法暨其施行細則，於淡水河口區域劃定下列三個自然保留區：

1. 淡水河紅樹林自然保留區

於民國 75 年 6 月公告，由省林務局管理，位置在竹圍附近淡水河沿岸風景保安林，面積 76.41 公頃。

2. 關渡自然保留區

於民國 75 年 6 月公告，由台北市政府建設局管理，位置在台北市關渡堤防外沼澤區，面積 55 公頃。主要保護對象為水鳥。

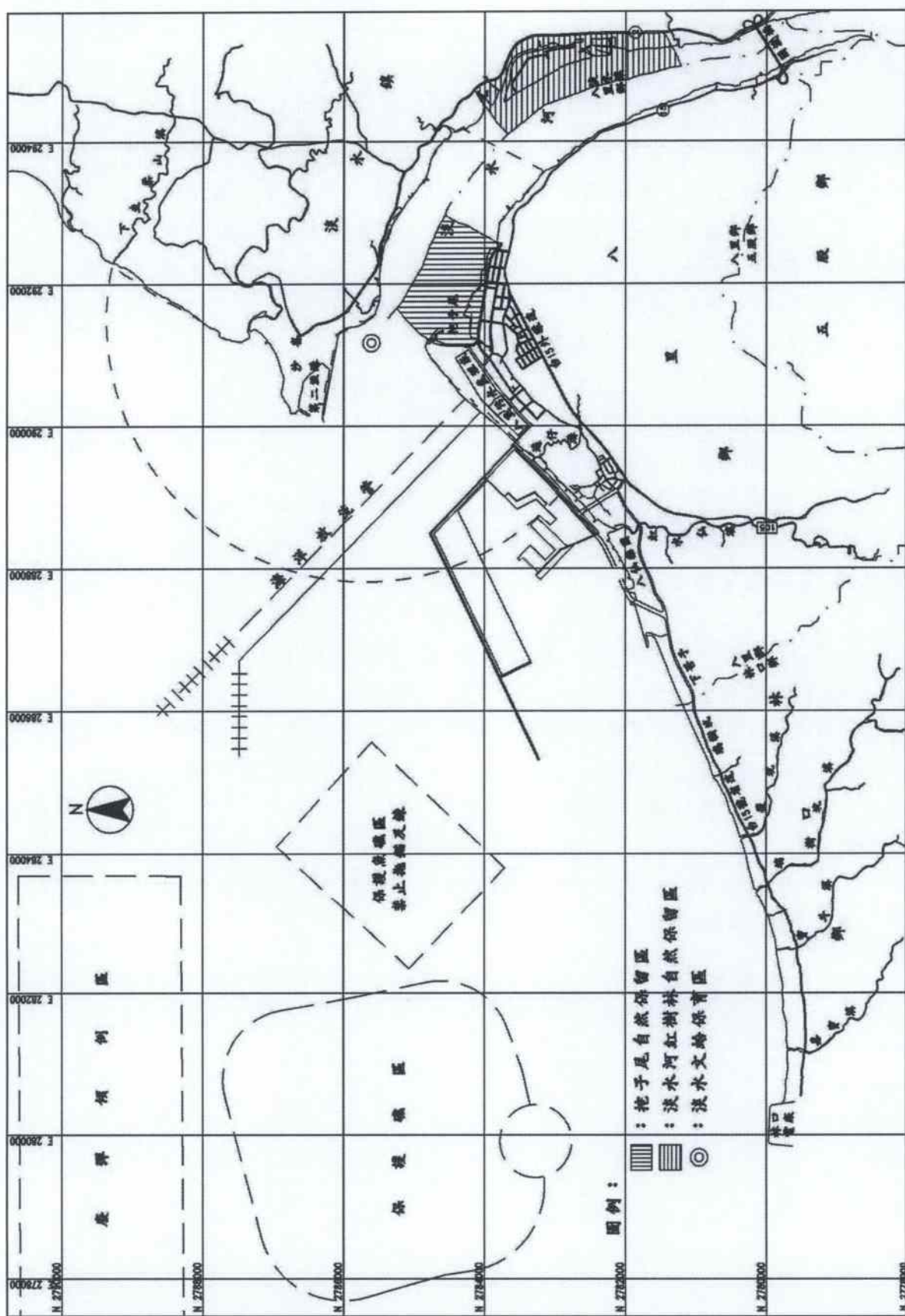
3. 挖子尾自然保留區

於 83 年 1 月公告列為「挖子尾自然保留區」，受「文化資產保存法」相關法令保護，面積 30 公頃，由台北縣政府管理。主要保護對象為水筆仔純林及其伴生之動物。

(三)保育區

省漁業局於民國 65 年設置淡水文蛤保育區，位置在淡水河水上警察隊附近海域。

上述保留區及保育區分佈如圖 2.7-1 所示。



參、土地使用計畫

參、土地使用計畫

一、計畫目標及內容

(一) 前言

為貫徹禁採河川砂石、解決大台北地區砂石短缺問題，配合東砂北運政策，基隆港務局層奉指示規劃闢建淡水國內商港(後更名為台北港，以下簡稱本港)。第一期工程於 82 年元月開工，先行闢建二席砂石碼頭，並於 87 年底完工。然為確定長期發展定位、港埠功能及建港計畫，港務局遂進行一系列之運量預測、規劃研究、調查試驗及環評作業，而根據「北部港埠未來發展規劃報告」及台灣省政府交通處「台灣地區整體國際港埠發展規劃」研究成果皆顯示：北部地區現有港埠能量明顯不足，亟須另闢新港以滿足需求。故於「台灣地區整體國際港埠發展規劃」轉呈中央後，行政院於 86 年函示：「同意照交通部意見將淡水國內商發展定位為基隆國際商港之輔助港」，致使本港定位確立。

此外，由於第一期工程之北沉箱堤奉核暫緩施工，為避免衍生港區水域遮蔽不良、碼頭裝卸作業受限、易受颱風及漂沙破壞及操航安全顧慮等問題，為確保營運及港埠設施之安全，故港務局專案呈報「淡水港外廓防波堤興建工程計畫」獲行政院核准後，於 87 年初完成發包手續。

又港務局為求台北港計畫完整，健全港埠整體發展計畫，於委託顧問公司辦理「北部港埠未來發展規劃報告」及「淡水港第二期工程細部規劃及遠期發展計畫規劃」等各項規劃研究後，復考量許多航商、業者於第一期工程執行期間紛紛要求租用或共同投資興建各類型碼頭，顯示北部地區碼頭潛在需求殷切，遂於 88 年層報「淡水港整體規劃及未來發展計畫」，獲行政院同意(並更名為台北港)。

依據奉院核定之「台北港整體規劃及未來發展計畫」(88 年 4 月)所研擬之台北港中長期發展計畫，建港作業劃分為一期、二期及遠期等方式進行分期開發。其中第一期工程計畫已於 87 年底完工，外廓防波堤興建工程計畫亦於 91 年 8 月完成，第二期工程計畫則訂定目標年期為民國 100 年。惟據計畫報核並執行已屆五年，近期復依據行政院指示辦理「台北港整體規劃第一次通盤檢討」，並擬訂『台北港整體規劃及未來發展計畫(91~95 年)』奉行政院核定，故調整後台北港全區及未來各期發展範圍如圖 3.1-1 所示，本計畫即其中之第二期工程計畫。

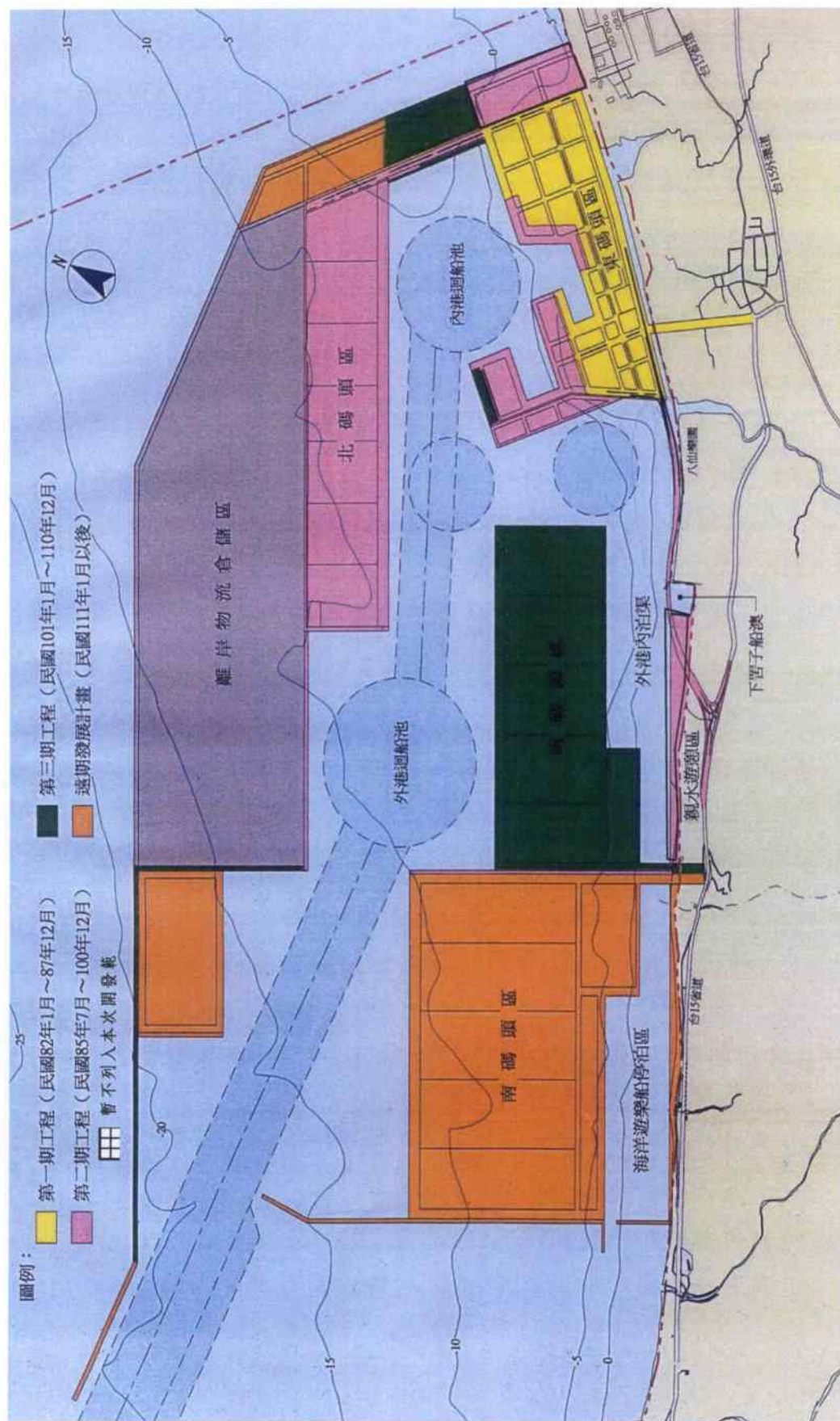


圖 3.1-1 台北港全區與各期工程開發範圍圖

(二) 計畫內容

台北港全區涵蓋面積總計 3,102 公頃，港區水域面積 2,064 公頃，陸域面積 1,038 公頃，興建外廓防波堤總長度 21,196 公尺，共規劃 48 席營運碼頭及 11 席非營運碼頭，碼頭總長度為 16,120 公尺，可進泊 8,000TEU 貨櫃輪及 80,000DWT 級散貨輪。全港建設採分期開發計畫，倘第二期工程計畫完工後，外廓堤(含圍地海堤)總長 9,264M，港區範圍內之水域面積約 2,833 公頃、陸域面積約 269 公頃，碼頭 28 席(營運碼頭 19 席、港勤公務碼頭 9 席)，碼頭總長度 6,790M，可進泊 8,000TEU 貨櫃輪及 80,000DWT 級散貨輪。依據「台北港整體規劃及未來發展計畫(91~95 年)」概述第二期工程計畫內容如下：

1. 外廓設施：北外廓防波堤繼續延建 1,275M，並興建 1,550M 之第二期南外廓防波堤。
2. 水域設施：港口朝正西向開。港外航道寬 400M，浚深至 CD. -16.5M；轉折後之港內航道寬 300M，浚深至 CD. -16.0M。內港迴船池直徑 720M，水深 CD. -15.5M。港口西南西向約 3,000M 處之淺礁區浚挖至 CD. -15~-17M。
3. 碼頭分區：規劃 28 席碼頭，分為 9 大區，包含第三散雜貨儲運中心(東 1~東 3 號碼頭及其後線倉儲區)、臨時油品儲運中心(東 4、東 15 號碼頭及其後線倉儲區)、散雜貨碼頭區(東 5、東 6 碼頭)、港勤及工作船舶碼頭區(東 7~東 9 號碼頭)、第一散雜貨儲運中心(東 13、東 14 號碼頭及其後線倉儲區)、第二散雜貨儲運中心(東 10~東 12 號碼頭及其後線倉儲區)、公務碼頭區(東 17~東 20 號碼頭及其後線行政區)、臨時公務碼頭區(北 1~北 2 號護岸兼碼頭)及第一貨櫃儲運中心(北 3~北 9 號碼頭及其後線倉儲區)。
4. 親水遊憩區：自下罟子船澳南堤起，至二期南外堤止之海岸進行護岸及海岸環境美化工程，配合台北港特定區之濱海遊憩區計畫用地，整體開發親水遊憩設施。
5. 第二期聯外道路工程：自本港 50M 臨港道路南端，以高架道路方式沿海岸線經八仙樂園海岸至下罟子船澳附近折向陸地與西濱快速道路 12K+700 處銜接，全長約 2.4KM。

惟本次因經環保署於 94 年 2 月 24 日召開環評委員會第 128 次會議，決議台北港北淤沙區整治工程不得開發利用，以確保淡水河口生態及排洪功能。暫不列入本次開發範圍(參見圖 3.1-1)。

(三) 計畫目標

台北港由國內商港定位為基隆國際商港之輔助港，係為分擔部份基隆港無法負擔之運量，並充分利用海岸及港埠資源，提高投資效益。

綜合本港當初闢建之目的及作為基隆港輔助港之定位，台北港之開發目標可歸納為：

1. 目標一：貫徹東砂北運政策目標

依經濟部礦業司之調查，民國 82 年台灣地區砂石需求量達 2.71 億公噸，其中北部需求約佔 65%，而砂料佔 44.5% 約 7,000 餘萬噸。但北部地區近年河川砂石資源枯竭，而中、南部地區可供應之數量又十分有限，目前雖可由宜蘭地區供應，但其河川砂源亦將枯竭。花蓮縣目前年生產砂料約 380 萬公噸，預估最大年產量可達 600 萬噸，未來將成為大台北地區較穩定之砂源。基此，東砂北運已成為政府既定政策。由於基港碼頭已呈飽和，且交通運輸困難，故於淡水港設置砂石碼頭及卸運設施，將為本計畫既定之目標。

2. 目標二：分攤基隆港散雜貨轉移運量

基隆港為台灣北部地區目前唯一之貨櫃港，目前碼頭營運狀況及聯外交通十分壅擠。港務局已積極改善聯外道路系統，惟貨櫃碼頭席數仍明顯不足，其礙於地形限制及港埠營運繁忙，已無法再增建貨櫃碼頭。為提高基港貨櫃裝卸能量，較可行之方式為將基港部份散、雜貨碼頭改建為貨櫃碼頭，然後將此部份之散雜貨運量轉移至蘇澳及淡水港，以紓解基隆港營運壓力。

3. 目標三：分擔北部地區成長之貨櫃運量

基隆既有港區受地形限制，碼頭增建困難。既有雜貨碼頭改建貨櫃碼頭能提升之能量，仍無法滿足未來北部地區進出口貨櫃成長需求，北部地區仍需新闢港口以分擔貨櫃運量之成長。

近年來政府積極鼓勵民間參與重大交通建設之投資。基隆新港計畫由於公用設施成本高昂，在政府財政困難之情況下，短期內不可能投資，且因水深過深，碼頭及後線場地之闢建費用高、工期長，不易吸引航商投資；而觀音或永安港之可行性仍未確定，且要承攬商港業務，尚有法令問題待解決。淡水港由於第一期工程已接近完成，將來僅需略擴大外廓防波堤之規模，便能取得廣大港區，因此僅有淡水港可於最短時間內，提供民間業者投資建設貨櫃碼頭所需空間，以分擔北部地區貨櫃運輸需求。

4. 目標四：提供北部大宗散貨進口之管道

目前北部地區大宗散貨之需求如第四章所述，由於基隆港並無合適空間、亦無能量可供卸運下述之大宗散貨，而觀音或永安工業專用港之開發時程又為未定之數，因此淡水港計畫應考慮提供必要之碼頭設施，以因應需求。

(1) 西部水泥廠東移後，將來北部地區水泥大部份需仰賴海運由東部地區或國外進口，因此淡水港應提供碼頭卸運北部進口水泥。

- (2) 觀音工業區現有石化廠之原料，目前係利用台中港進口，再以卡車轉運。此運輸方式除成本高昂外，危險性較高，可考慮改於淡水港進口。
- (3) 北部地區油品供應嚴重不足，中油公司均自基隆港進口補充，但基隆港因船席不敷調配，因此希望收回西 33 號碼頭，故中油需另覓替代碼頭，淡水港為目前唯一可行替代港址。至於中油公司桃園煉油廠所需進口原油則不宜在淡水港加以考慮。
- (4) 台電公司林口電廠所需燃煤目前自台中港進口，以火車經桃園轉林口支線供應電廠。由於地方民眾要求拆除林口支線聲浪愈來愈大，為此台電公司亟望能由淡水港進口林口電廠燃煤。如台電公司能確保不影響港區環境，宜將此部份需求加以考慮。
- (5) 台塑公司六輕煉油廠擬於民國 87 年生產，迫切需要在北部地區投資油品碼頭，以供應北部地區消費市場。

5. 目標五：分散內陸交通車流

基隆港目前為北部唯一國際商港，由於北部地區主要貨源集中於台北、桃園、新竹等地區，進出口貨物運輸車輛必須通過大台北都會區，增加都會區交通之壅塞程度，並導致基港服務效率無法提升。未來北二高、五股一汐止高架道路雖陸續完工通車，但都會區交通量仍將持續成長，對基隆港對外交通之改善仍有限。而淡水港主要係利用西濱快速道路及東西向快速道路對外聯絡，因此淡水港一旦能分擔基隆港之部份運量，當可疏導部份車流，無需集中通過台北都會區，對改善台北都會區及基隆市之交通必有所助益。

6. 目標六：儘可能整合海岸開發利用計畫

淡水港之開發無可避免將對海岸環境帶來局部影響。惟北部地區社經持續發展，為滿足國家航運、能源、工業、遊憩、環保等需求，北部地區海岸開發之壓力將與日俱增，且呈現各目的事業單位競用海岸資源之現象。如能將多種開發計畫集中於淡水港併案考慮，並全力降低對環境之不利影響，將可避免海岸零星開發亂象，有助於海岸資源保護。以下為兩個較具體之整合目標：

(1) 提供民眾海洋遊憩活動親水空間

台灣土地資源有限，國民遊憩活動侷限於少數陸域據點，空間十分壅擠。而台灣四面環海，政府觀光單位積極開發海洋遊憩活動，以拓展國民活動空間。依國外經驗，當國民所得超過一萬美元以上時，海上遊憩活動將逐漸普及，遊艇為伸展海上活動領域之主要工具，必須於海岸設立收容空間。台灣海岸可建遊艇港之地點已多為漁港所佔，北部地區適合闢建大型遊艇港之地點十分難尋。

遊艇活動之推展雖非港務局主管業務，但本建港計畫佔用原屬

全體國民所共有之海岸資源，基於國民海岸親水權及通行權之維護，本計畫應對鄰近都會區居民應有所回饋。故在不影響商港營運之前題下，應保留適當水域空間，提供觀光主管單位或相關業者開發海洋遊憩活動基地，以增加本港附加效益。

(2) 提供大台北地區無害廢棄物棄填空間

大台北地區每年所產生之工程剩餘土極多，過去多隨意傾倒於河川地或山谷窪地，造成重大之環境及水土保持問題，因此利用棄土填海造地將為未來較可行之處理方法。如本港開發計畫能事先保留合適空間容納棄土，如此除可降低圍堤棄填成本低外，對海岸生態及地形穩定之影響亦可望減少，所填之新生地因位於港區，價值及利用性必較高，因此為雙贏之策略。

7. 目標七：保留設置高附加價值物流中心之空間

依本計畫推估，如兩岸開放直航，至民國 110 年台灣地區潛在之貨櫃轉運市場可能達 3 仟萬 TEUs 之規模，但可爭取到之比例，端視整體競爭力及貨櫃碼頭能供給之量而定。由於可能潛在市場如此之大，因此本港遠期計畫實應考慮提供足夠空間，配合貨櫃轉運業務，匯流發展貨物組裝、分銷及再出口之高附加價值活動。

二、計畫區適宜性分析

本章將依計畫區附近之自然環境、實質發展現況、社會經濟情況及區域內相關計畫等條件，探討開發區位之適宜性。

本計畫位於八里鄉西北側，為依臨頂罟、訊塘及下罟等三村之外海地區，5 整體港區範圍自淡水河口至林口鄉瑞樹坑溪口海岸，港區中心位於北緯 25 度 9 分 41.62 秒，東經 121 度 21 分 7.71 秒。港區各界點座標如表 3.2-1，位置範圍如圖 3.2-1 所示：

表 3.2-1 台北港範圍各界點座標

	經緯度座標		控制點座標	
	N	E	N	E
A 點	25°09'46.74"	121°23'51.27"	2,783,897	290,078
B 點	25°11'19.48"	121°22'06.33"	2,786,743	278,132
C 點	25°09'36.92"	121°18'39.12"	2,783,572	281,338
D 點	25°07'44.87"	121°19'57.83"	2,780,130	283,550

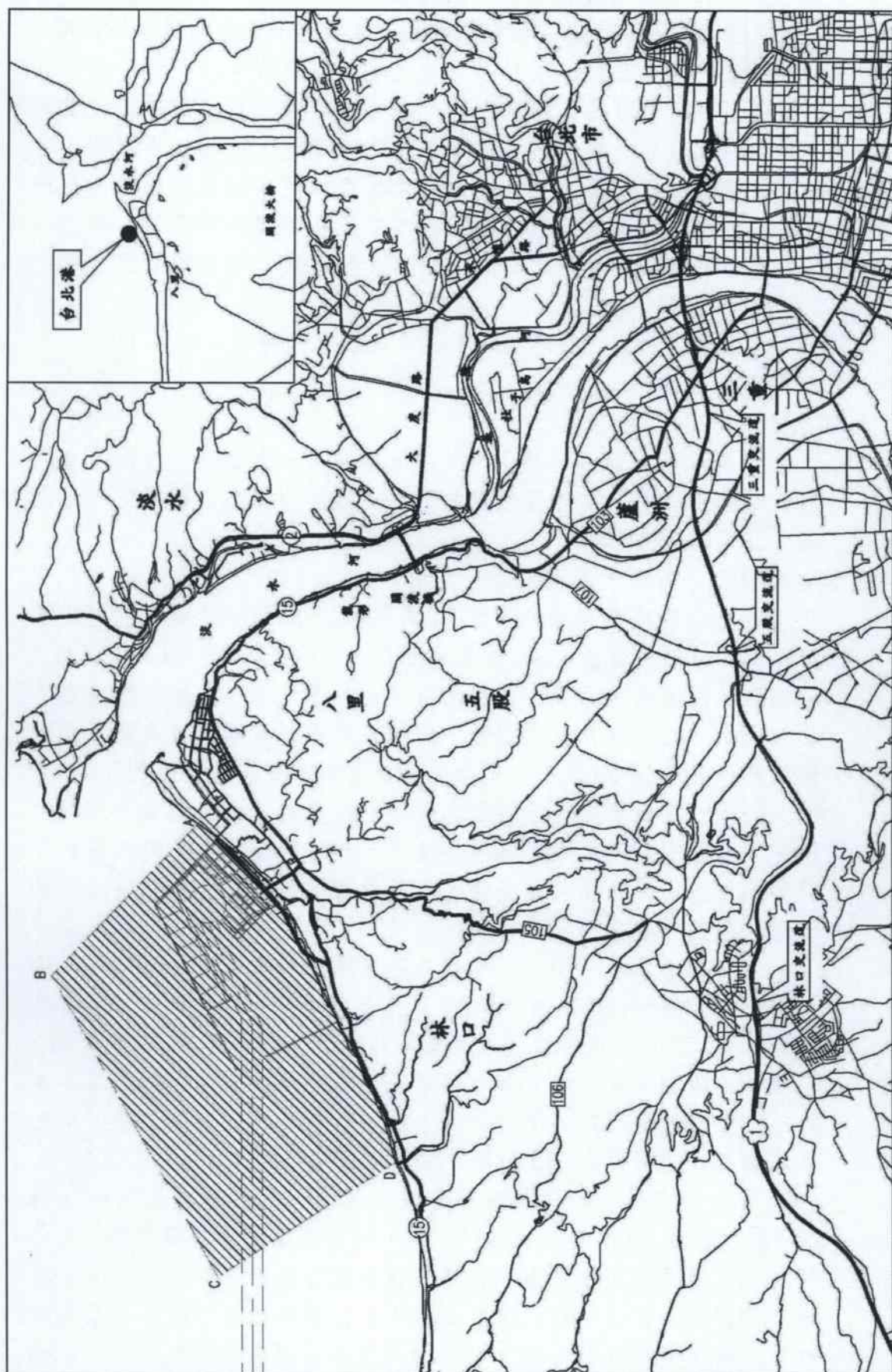


圖 3.2-1 台北港位置範圍圖

依據相關資料及函詢各目的事業主管機關後顯示，本開發計畫不影響大多數鄰近地區之不可開發區或限制開發區，惟與挖子尾自然保留區距離 5 公里內；與大坌坑、十三行、渡船頭、長道坑口、下罟大埔等遺址距離 3 公里內，於進行規劃設計及工程施工時，將特別加強注重自然與文化資源之優先保育，避免造成破壞與不良影響。倘於未來施工期間發現古物、古蹟時，將立即停止工程進行，並依文化資產保存法及相關規定辦理。此外對於本計畫區位影響海岸管制區海巡任務，將配合辦理哨所遷建；鄰近污水廠海洋放流管，將以設置離岸堤及突堤群設施保護，並持續海岸地形監測。故整體而言，本計畫範圍具有可開發之適宜性。

以下即就計畫區附近之自然環境、社會經濟等條件加以說明：

(一)自然環境

1. 國家公園

台灣地區目前設有墾丁、玉山、陽明山、太魯閣、雪霸及金門等六處國家公園。本計畫位置並不位於這些國家公園範圍內，且距離 5 公里以上外。

2. 依法劃定之保育區、保護區或保留區

依文化資產保存法公告之 19 處保留區，位於台北地區的有淡水河紅樹林自然保留區、關渡自然保留區、坪林台灣油杉自然保留區、哈盆自然保留區、插天山自然保留區及挖子尾自然保留區等六個。其中淡水河紅樹林自然保留區、關渡自然保留區與本計畫區分別距離約 6.5、8.5 公里，但挖子尾自然保留區與計畫區僅距離約 3 公里，中間隔著八里污水處理廠。雖本港開發計畫與港區範圍業奉交通部核定、整體規劃及未來發展計畫業奉行政院同意，然於規劃設計及開發行為進行時，仍將優先保育自然資源，避免造成保護區生態環境因此遭到破壞。

依據野生動物保育法，由行政院農業委員會核定、各縣市政府公告之野生動物保護區有 14 處，位於台北地區者僅有台北市野雁保護區，其位置為淡水河流域之大漢溪和新店溪交界處，北起中興橋，南至華中橋間，東以台北市（萬華區）的河濱公園外側低水護岸為界，西至台北縣、市界線之間的水域，後來又擴大將華江橋以南之區域劃入，總面積約 245 公頃。距離本計畫區至少 17 公里以上。

另依據森林法台灣林業經營改革方案，經營管理國有林之需要，原共設立 36 個自然保護(留)區，後來經重新檢討定位後，大部分業由農委會依文化資產保存法、野生動物保育法先後指定公告為自然保留區、野生動物保護區或野生動物重要棲息環境，目前國有林自然保護區有 9 處，均非位於台北地區。原屬此類之淡水河紅樹林自然保留區，即於 75 年依文化資產保存法公告為自然保留區，故

不再贅述。此外，位於淡水河水上員警隊附近水域有依據漁業法第45條劃設之淡水文蛤保育區，保育區範圍4公頃，距離本計畫區5公里內，未來開發行為進行時將優先保育自然資源，避免破壞。茲將前述保留區、保護區與保留區整理如表3.2-2，而位於台北港周圍地區者則如圖3.2-2所示。

3. 臺灣沿海地區自然環境保護計畫核定公告之自然保護區外五公里之範圍或一般保護區內

內政部擬訂之「台灣沿海地區自然環境保護計畫」奉行政院七十三年二月二十三日核定實施。本計畫位於該計畫中「淡水河口保護區」所劃設之「挖子尾保護區」外五公里範圍內(即同前述依文化資產保存法公告之挖子尾自然保留區)。因此，雖本計畫業經行政院核定為重大建設計畫，進行規劃設計及工程時，仍將注重自然資源之優先保育，避免造成破壞與不良影響。

4. 要塞地帶區範圍及依國家安全法公告之海岸管制區、重要軍事設施管制區與依其他法令禁建、限建範圍

海岸管制區係由國防部會同內政部根據海防實際需要，就臺灣地區海岸之海水低潮線以迄高潮線起算五百公尺以內之地區及近海沙洲劃定公告。分為二類，一為海岸經常管制區，為確保海防安全，經常實施管制之地區。另一類為海岸特定管制區，是於規定時間內，開放供人民從事觀光、旅遊、岸釣及其他正當娛樂等活動之地區，其管制時間為每年4月1日至10月31日之每日19時至翌日晨6時；每年11月1日至翌年3月31日之每日18時至翌日晨7時，管制人員出入。人民於管制時間欲出入海岸管制區，應向該管軍事機關申請許可，經查驗證明文件或經查驗確有出入之必要者，得予許可。

北部地區現行海岸管制區列如表3.2-3。本計畫位於大園海岸特定管制區(自挖子尾至坎頭計52.5公里長海岸地區)上，因此，經北部地區海岸巡防司令部回函表示本計畫將影響其訊塘分隊哨及下罟雷達哨之海巡任務執行，故期港務局依「代遷代建、先建後遷」方式於碼頭區興建此二哨所。港務局原則同意依軍方需求辦理遷建，並依軍方提供擬建之位置、面積配合辦理。

此外經洽詢交通部民用航空局表示本計畫區並非位於松山機場民用禁限建範圍內。另依我國現有「台灣地區海上(海釣)活動軍事設施禁制區公告表」可知，台北縣境內有三處海岸軍事設施管制區，分別為鼻頭角、富貴角及大片頭海岸軍事設施管制區，而本計畫未位於上述管制區範圍內。

表 3.2-2 本計畫附近保育區、保護區與保留區關係表

	名稱	主要保護對象	面積 (ha)	地 點	公告日期	管理機關	與本計畫 距離 (km)
自然保留區	淡水河紅樹林 自然保留區	水筆仔	76.41	台北縣竹圍附近淡 水河沿岸風景保安 林	75.6.27	行政院農委會 林務局	約 6.5KM
	關渡自然保留 區	水鳥	55	台北市關渡堤防外 沼澤區	75.6.27	台北市政府建 設局	約 8KM
	挖子尾自然保 留區	水筆仔純林及 其伴生之動物	30	台北縣八里鄉	83.1.10	台北縣政府	約 2KM
野生動物 保護區	台北市野雁保 護區	水鳥及稀有動 植物	245	台北市中興橋至永 福橋間公有水域及 光復橋上游六百公 尺高灘地	82.11.19	台北市政府	約 17KM
漁業資源 保育區	淡水文蛤保育 區	文蛤	4	淡水河水上游員警隊 附近水域	65	漁業署	約 5KM

表 3.2-3 北部地區現行海岸管制區統計表

項次	管制海岸名稱	所屬縣市	管 制 區 範 圍			
			經常	特定	管制範圍	長度 (KM)
1	烏石鼻	宜蘭縣	√		自粉鳥林至烏石鼻	0.5
2	龜山島	宜蘭縣	√		自隘石至凸出部	4
3	野柳	基、北		√	自外木山至國聖	11
4	石門	台北縣		√	自水坑頭至石門	12.2
5	大片頭	台北縣	√		自六塊厝至大片頭	0.5
6	下員坑	台北縣		√	自富貴角至石頭厝	9
7	鼻頭角	台北縣	√		自凸出部至丁字路	0.25
8	金山水尾	台北縣		√	自水尾至磺港村	2.5
9	富貴角	台北縣		√	自富貴角至小徑	0.47
10	崁頂	台北縣		√	自大片頭至大莊	7.2
11	大園	桃園縣		√	自挖子尾至崁頂	52.5
12	新竹	新竹縣		√	自山岐至外埔	28
小 計			4	8		

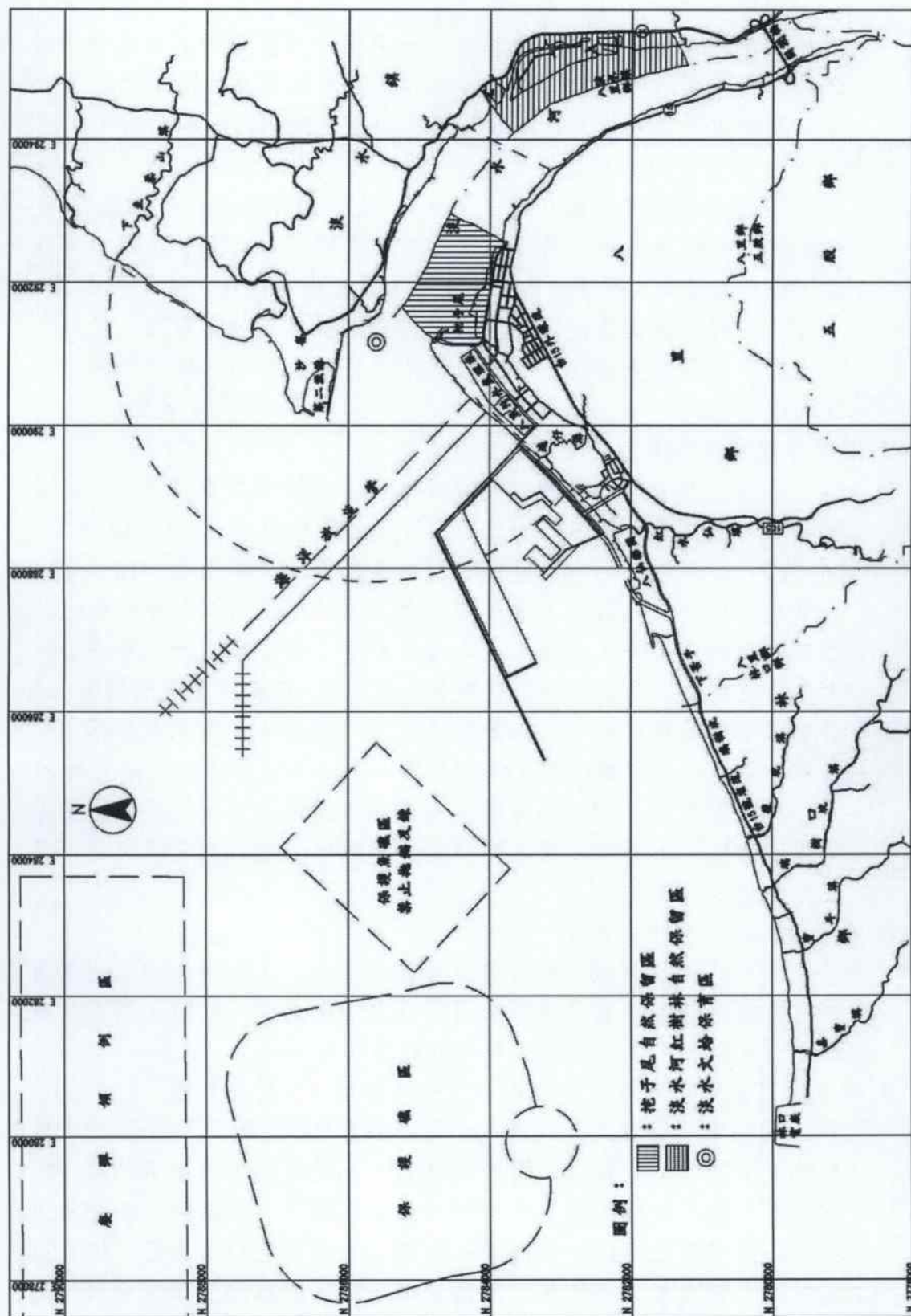


圖 3.2-2 台北港周圍保育區保留區及漁礁位置圖

5. 依法設立之海水浴場外三公里之範圍

台北縣境內設立之海水浴場共有七處，惟目前僅存三處營業中。距離本計畫最近者為沙崙海水浴場，惟目前無營業。沙崙海水浴場位於淡水河口北側，淡水第二漁港與淡海新市鎮築堤造地場址之間，並分別以岬頭及公司田溪為界。與本計畫區位距離約達 5 公里，而非位於依法設立之海水浴場三公里之限制開發範圍內。

6. 縣（市）級以上風景特定區之範圍

交通部觀光局民國八十一年六月「全國觀光旅遊行政會議實錄」中記載有台灣地區風景特定區名錄表，其中位於台北縣境內者有九處，分別為碧潭、野柳、烏來、淡水、觀音山、福隆、東北角海岸、十分及北海岸風景特定區，並未有位於本計畫三公里範圍。此外，經洽詢交通部觀光局後，亦可確認本計畫區位非位於國家級風景特定區內。

7. 國定古蹟及重要考古遺址三公里之範圍

依據文建會「台灣北部及東部地區古蹟使用調查與評估」之資料顯示，台北縣古蹟第一、二、三等級之數量分為 2、6、16 個（共 24 個），其中位於與本計畫區相臨之淡水鎮的有龍山寺、福佑宮、馬偕墓、理學堂大書院、滬尾砲台與紅毛城。位於本計畫所在之八里鄉者，則屬第一級古蹟大坌坑遺址與第二級古蹟之十三行遺址。大坌坑遺址位於八里鄉碑頭村觀音山西北麓，在本計畫東南側約 1.5 公里處；十三行遺址位於本計畫區東側，位於八里污水處理廠內，目前已設立十三行博物館，保存及展示中心十三行遺址相關文物。

然在計畫區範圍內尚未發現有任何古蹟遺址，倘於未來施工期間發現古物、古蹟時，將立即停止工程進行，並依文化資產保存法及相關規定辦理。

8. 潟湖或濕地三公里之範圍

引用「海埔地開發許可審議規範之研究」，台灣沿海濕地中與本計畫相距最近者為台北淡水河河口與沿岸之濕地範圍，兩者相距在 3 公里以上，並未位於限制開發範圍內。

9. 經有關單位劃定為地層持續嚴重下陷地區外三公里之範圍

經濟部水資源局於民國八十七年公告「嚴重地層下陷區」。「嚴重地層下陷區」劃定時以鄉鎮為單位，凡是達到「地層下陷累積總量」或「近年地層下陷年平均速率」認定標準，且達到「暴潮溢淹區」認定標準之鄉鎮，則該鄉鎮被劃定為嚴重地層下陷區。據此劃定標準，對本省沿海地層下陷區予以分級，故本計畫不在地層持續嚴重下陷地區外三公里範圍內。

10. 海洋放流管三公里之範圍或海底通信纜、海底電力纜、海底輸油管、海底隧道及輸水管一公里之範圍

海洋放流管因排放汙、廢水種類之不同而分別隸屬工業局及地方政府兩類，其中目前工業局管轄下之海洋放流管有二條，分別為位於大林蒲之聯合污水處理廠放流管及位於左營之放流管；而隸屬地方政府管轄者有高雄市政府之中洲污水處理廠放流管及台北市政府之八里污水處理廠放流管。本計畫與八里污水處理廠放流管僅相距約 1 公里，在本工程綜合環境管理計畫中，即考量對其可能影響程度，並提出減輕對策，計畫於八里污水廠外側設置離岸堤及突堤群設施保護，並持續進行海岸地形監測工作。

海底電信纜主要可分兩類，一類為台灣本島與各離島間之海底電信纜線，如金門、馬祖及澎湖等地，另一類為台灣地區與國外間之海底電信纜線。本計畫區位周圍約五公里外，有中華電信公司之國際 APCN2 及國內淡水對馬祖東引等三條重要幹線海纜，但非位於審議規範規定之一公里範圍內，惟本計畫進行施工時將特別留意，以維護通信安全。

目前台灣地區僅有澎湖馬公島至吉貝間及東港至小琉球各一條海底輸水管線，與本計畫相距均甚遠，因此，本計畫預定地並未位於審議規範規定海底輸水管之限制開發區位內。惟自來水公司第十二區管理處表示，該處陸上輸水管線係延台 15 線埋設至台北縣焚化廠，配水管線依現有街(巷)道埋設，本計畫區位距離這些輸水管線在 1 公里內。故本計畫於工程施工時，將加強注意避免造成管線破壞。

11. 人工魚礁區外三公里之範圍

計畫區附近之人工魚礁區或保護礁區約有五處，分別為林口魚礁區、淡水魚礁區、淡水保護礁區、下罟子保護礁區及林口保護礁區，其位置與相關資料如表 3.2-4 所示。其中林口魚礁區、林口保護礁區均在本計畫遠期範圍外約 1.5 公里以上，而淡水魚礁區與本計畫相距約 6 公里，不在本次開發位置 3 公里範圍內。惟淡水保護礁區、下罟子保護礁區則距離本次第二期工程之北外廓防波堤延建段 1.5 公里左右，如圖 3.2-2 所示。

12. 中央管及縣(市)管河川河口區範圍

本計畫區附近之淡水河水系屬中央管河川，包含大漢溪、新店溪、基隆河、三峽河、景美溪、北勢溪、疏洪道等。計畫位址並未位於淡水河河口範圍。而過子溝為排水道，於本港港區邊界已設置截流明渠，便利其排水。另遠期範圍外之瑞樹坑溪為普通河川，屬旱溪性質，平時幾無流量可言，不受本港設置之影響。符合審議規

範規定河川區河口限制開發區位之要求。

表 3.2-4 台北縣計畫區附近礁區概況(魚礁區及保護礁區)

礁區名稱	中心位置經緯度	水深	公告時間	範圍
林口魚礁區	N25°09' 12", E121°17' 42"	23M	88/12/27	半徑 0.5 哩範圍內
淡水魚礁區	N25°13' 48", E121°25' 18"	30M	88/12/27	半徑 0.5 哩範圍內
淡水保護礁區	N25°10' 18", E121°20' 06" N25°10' 30", E121°20' 18"	A 點 B 點	88/12/17	以 A、B 兩點所連成之標示直線周圍 1,000 公尺以內之水域均屬
下罟子保護礁區	N25°10' 20", E121°19' 20" N25°10' 20", E121°20' 30" N25°09' 50", E121°20' 05" N25°11' 00", E121°21' 20"	A 點 B 點 C 點 D 點	88/12/17	以 A、B、C、D 四點所連成四方形範圍以內水域均屬之
林口保護礁區	N25°10' 50", E121°17' 10" N25°11' 10", E121°18' 20" N25°09' 50", E121°17' 20" N25°10' 00", E121°18' 30"	A 點 B 點 C 點 D 點	88/12/17	以 A、B、C、D 四點所連成之標示直線周圍 1,000 公尺以內水域均屬之

13. 活動斷層五百公尺之範圍

依據經濟部中央地質調查所「台灣活動斷層分佈圖」，本計畫區位未有斷層經過，亦不在活動斷層五百公尺之範圍內，如圖 3.2-3 所示。

14. 已依法令設定之礦區或土石區

經函詢台灣省礦物局及經濟部礦物司本計畫區位是否位經礦區，其表示擬建位置雖與國營礦字第 168 號中國石油股份有限公司經營之海域石油、天然氣礦區相重複，但經該礦區經營人中國石油公司查明對其海域油氣探採尚無影響。

15. 經劃編公告為保安林者

依據環保署環境敏感區位查詢系統，台北縣市地區之保安林分佈圖 3.2-4 所示，且經本計畫函詢台灣省政府農林廳林務局後表示，本計畫區位並未使用保安林地。

綜上所述，本計畫預定實施範圍除位於專用漁業權範圍須補(賠)償外，與自然保留區、大坌坑等遺址相距較近乙項，未來將於進行規劃設計及工程施工時，特別加強注意。至於受本計畫影響之漁業權部分，港務局已於 87 年 1 月至 88 年 5 月召開 9 次協調會，與漁民達成港區範圍內之漁業補償協議，補償金約 9.11 億元，省府並於 88.6.29 八八府農漁字第 156523 號公告撤銷台北港區範圍內之專用漁業權。

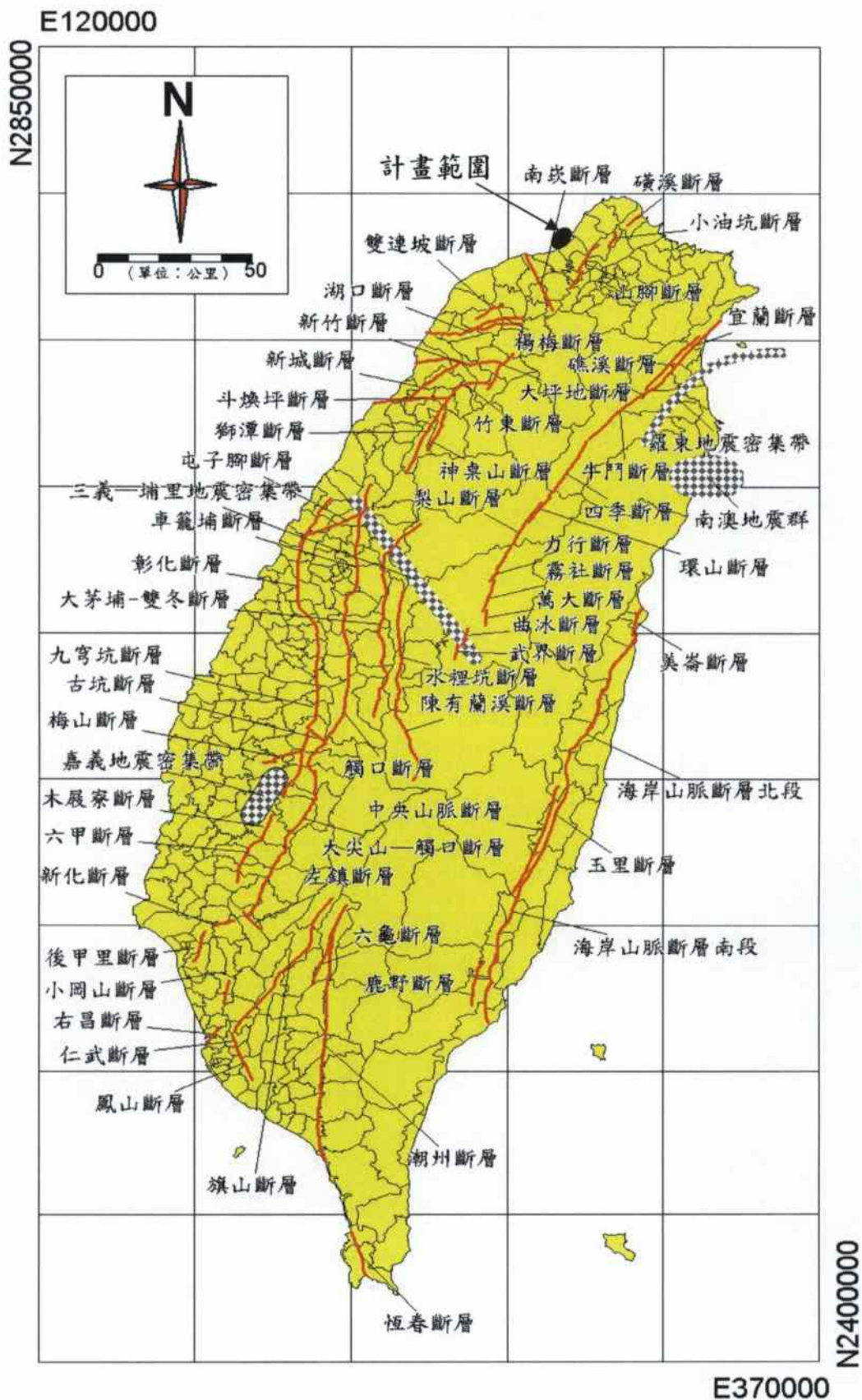


圖 3.2-3 台灣活動斷層分佈圖

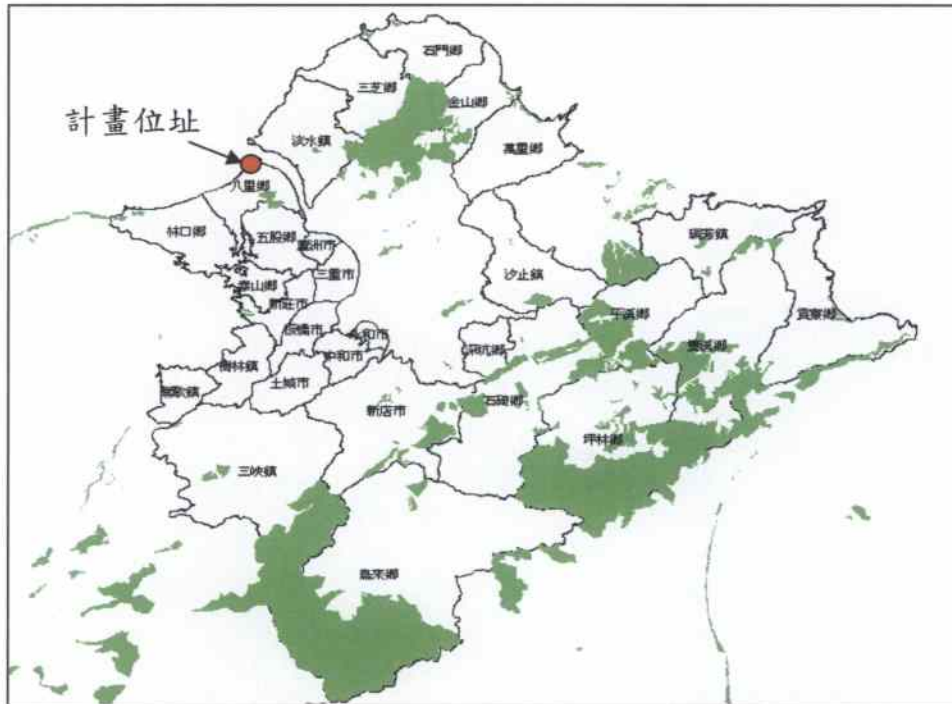


圖 3.2-4 台北縣保安林分佈圖

(二) 實質環境與社會經濟情況

本計畫所在區位行政轄區屬八里鄉(遠期部份將至林口鄉)，以下僅就八里鄉之實質環境與社會經濟狀況予以概述：

1. 土地使用

八里鄉全鄉已登錄土地為 3,125.28 公頃，其中建築用地僅有 191.87 公頃，直接生產用地則有 2,722.45 公頃。全鄉地形分為山地、丘陵或臺地、沖積平原與海岸等四類型，山坡地佔全鄉面積三分之二。長久平原地區大部分土地已列入都市計畫範圍內，房舍、交通建設及產業集中此範圍內發展，而由於鄉內南面觀音山區部分，長期受到林口特定區保護區禁建限制，以致全鄉被限制為帶狀型發展。

2. 交通運輸

本鄉距離台北都會區核心區較遠，目前主要對外聯絡道路為台十五線、北 105 線、北 49 線、觀音山北 53 線環山道路、北 51 線、北 103 線。但這些道路寬度已漸無法負荷日益增加的車流量。本港設置後，交通建設之改善與提昇將更形重要。

3. 公共設施

設施方面，八里鄉目前僅有八里國中及私立聖心女中，國小有聖心、米倉、長坑、八里等四所，學校文教設施面積並不足夠，未來應增設第二個國中或新設一所高中，以提高本地教育水準。醫療

設施則有懷生醫院、桃園縣立療養院八里分院、愛心療養院及樂山療養院。整體建設方面，以往嫌惡性的設施如垃圾場、污水處理廠等雖陸續設立，但隨著本港建設之進行、東西向快速道路之規劃設置，以及淡水河岸的景觀整治、十三行博物館的開幕等，將使八里鄉脫胎換骨，進而啟動商業及觀光發展。

4. 人口與產業

八里鄉屬於台北縣人口增加緩和的地區，出生率逐年下降。本港所依臨之頂罟、訊塘、下罟三村之中，即以訊塘村人口增加較速、分佈密度較大，而頂罟及下罟村增加較慢，其中下罟村人口密度又較低，截至今年 6 月止更是全鄉人口最少的一村。

八里鄉十五歲以上就業人口數至民國八十八年底，從事農林漁牧狩獵業的第一級產業者佔總就業人口 32.7%，從事礦業及土石採取業、製造業、水電燃氣業與營造業的第二級產業者佔 34.0%，而從事商業、運輸倉儲及通信業、金融保險不動產及工商服務業與社會團體及個人服務業的第三級產業者佔 33.3%。第一級產業人口之比例仍降較為偏高，但呈逐年遞減趨勢。

(三) 區域內相關計畫

將本計畫與各相關計畫之相互影響整理如表 3.2-5：

表 3.2-5 台北港計畫與各相關計畫之相互影響分析表

計畫類型	計畫名稱	相互影響分析
上位計畫	北部區域計畫第一次通盤檢討	本計畫之實施，符合台灣北部區域計畫第一次通盤檢討之計畫目標及港埠建設之建議。
相關港埠開發及改善計畫	1. 北部地區港埠整體發展規劃 2. 基隆外海新港區計畫 3. 桃園縣海岸其他港埠開發計畫，如大潭北部天然氣接收站計畫、桃園亞太工業港開發計畫等	北部地區港埠建設除已興建中之台北港外，其他相關之計畫尚有基隆港改善計畫、基隆新港計畫、觀音工業專用港計畫、大潭北部天然氣接收站計畫、桃園亞太工業港開發計畫等，各計畫皆與台北港之發展息息相關，將來並可能形成相互競爭之局面，依「北部地區港埠整體發展規劃」之建議，台北港已投下巨資進行第一期工程為一無可改變之事實，而且無論就工程經濟、時效性、工程技術及困難度、分散內陸運輸、突破營運體制等優勢，均非其他新港關建計畫所能相比，故淡水港將成為北部新港最適替選港址。
鄰近區域道路交通建設計畫	1. 淡江大橋及其連絡道路相關計畫 2. 西濱快速道路 3. 八里新店線快速道路計畫	淡江大橋及其連絡道路相關計畫、西濱快速道路及八里新店線快速道路計畫等交通建設，將有效紓解本港之交通運輸問題，發揮港埠運輸之功能，減低對鄰近地區之環境衝擊。
其他相關計畫	1. 八里污水處理廠暨海洋放流管 2. 八仙樂園	1. 由於海洋放流管緊臨本港，未來淡水港產生之生活污水可就近送至八里污水處理廠處理，有效解決港區污水。惟建港造成海域地形之變化，對八里污水處理廠沿岸海岸、海放管結構物安全以及海放管污染質擴散功能等，經環境影響說明報告書之探討及採行減輕對策後，將對其營運不致造成影響，且本港及八里污水處理廠均對該海域有完善之監測計畫，可確實掌握地形及海象之變化。 2. 八仙樂園為大型陸上人工遊樂設施，其附近原呈侵蝕現象之海岸，因本計畫建港後，受到本港外廓堤保護，海岸可保持穩定，對該遊樂區之土地及各項遊樂設施之安全有正面之助益。

三、土地分區使用原則及管制計畫

(一) 台北港港區規劃原則

台北港港區土地規劃原則，將配合以下發展策略進行：

1. 因應本港位於漂沙較顯著海岸，為降低漂沙對港埠營運影響，港埠規模不宜太小，同時保留長期發展空間，並以分期分區開發方式，增加應變彈性。
2. 港區全部採離岸填築方式取得，降低對環境之影響，避免徵收民地，並維護民眾親水權。
3. 採地主港經營模式，開放民間投資營運設施，並以公用碼頭經營型態，提高使用效率。
4. 近程目標：滿足北部地區貨櫃及大宗散裝貨運量需求，分擔基隆港之散雜貨運量。
 - A. 持續貫徹東砂北運政策目標。
 - B. 分擔北部地區貨櫃成長運量，吸引遠洋主航線彎靠，紓解北櫃貴南運內陸交通負荷。
 - C. 滿足北部地區化油、煤、水泥等大宗散貨海運需求，有餘力再進一步分攤基隆港之雜貨運量。
5. 中程目標：發展貨櫃轉運中心，擴大港埠服務功能，規劃符合國際港口發展趨勢之現代化港埠。
 - A. 結合後線土地發展加值型貨櫃轉運中心貨物流中心。
 - B. 提供海岸親水遊憩活動空間，促進地方觀光產業發展。
 - C. 協助收容大台北地區工程剩餘土，解決環保問題，增加建港效益及港區用地。
6. 遠程目標：朝港埠功能多元化方向發展，營造高價值、低污染之經營環境，帶動區域繁榮及提升優質生活環境。
 - A. 提供廣闊港區土地，發展高附加價值國際物流中心。
 - B. 提供遊艇、遊樂船靠泊碼頭及水域，發展海洋遊憩、親水活動之開放空間。
7. 藉由吸引民間參與投資與營運，引進企業化、資訊化、自動化之經營理念，跳脫傳統港埠經營方式。
8. 依據「港務局設置及監督條例」，並配合地主港經營模式，朝精簡層級及簡化人士方向，建立港務局組織架構。
9. 協調相關單位進行港區陸側土地整體規劃及公共設施之擴建，以配合港埠發展需求，並促進地方繁榮。

依據『台北港整體規劃及未來發展計畫(91~95年)』，配合貨櫃與散雜

貨(水泥、成品油、燃煤等)運量之預測、實際營運需要及未來發展空間，台北港規劃之最大進港船型如表 3.3-1：

表 3.3-1 台北港最大進港船型

運載貨種	船型	載重噸級	船長(M)	船寬(M)	吃水(M)
貨櫃	超巴拿馬極限型貨櫃輪	8,000TEU	340	45.3	14.0
乾散貨	超巴拿馬極限型散貨輪	80,000DWT	265	38.0	13.8
液散貨	巴拿馬極限型液散貨輪	50,000DWT	230	32.0	11.8
散雜貨	散雜貨輪	30,000DWT	190	27.1	10.9
客貨	駛上/駛下船	15,000DWT	195	27.0	9.5
	客輪	40,000GT	270	32.2	8.0

因此，港區之整體配置須規劃符合上列船型之寬度、深度的航道與充裕之操船水域、以及足夠之碼頭數量。此外依據本港建港目標及規劃原則，為因應未來各期程發展需要，故台北港整體配置如圖 3.3-1 所示。

1. 港區範圍

全部港區範圍 3,102 公頃，其中水域 2,064 公頃，陸域面積 1,038 公頃，港區配置與相關設施種類包含外廓設施、水域設施、棧埠設施之各類碼頭分區、港區公共設施及其他港區關聯設施(含親水遊憩設施及離岸物流倉儲區)等。

2. 碼頭營運分區規劃

全港規劃 59 席碼頭，分為東、北及南碼頭三區，各席次為東 20 席、北 17 席、南 22 席。因應港埠營運需要，這些碼頭結合其後線土地，規劃為八區儲運中心及五區碼頭分區，以利使用。

八區儲運中心包含為第一、第二、第三及第四散雜貨中心、第一、第二及第三貨櫃中心以及外港油品儲運中心，而五區碼頭分區則為散雜貨碼頭區、港勤碼頭區、公務碼頭區、外港貨櫃碼頭區與港埠行政及服務區。這些營運分區規劃利用之碼頭及其後線土地之相應用途，詳列如表 3.3-2、3.3-3 所示，配置區位如圖 3.3-2、3.3-3、3.3-4 所示：

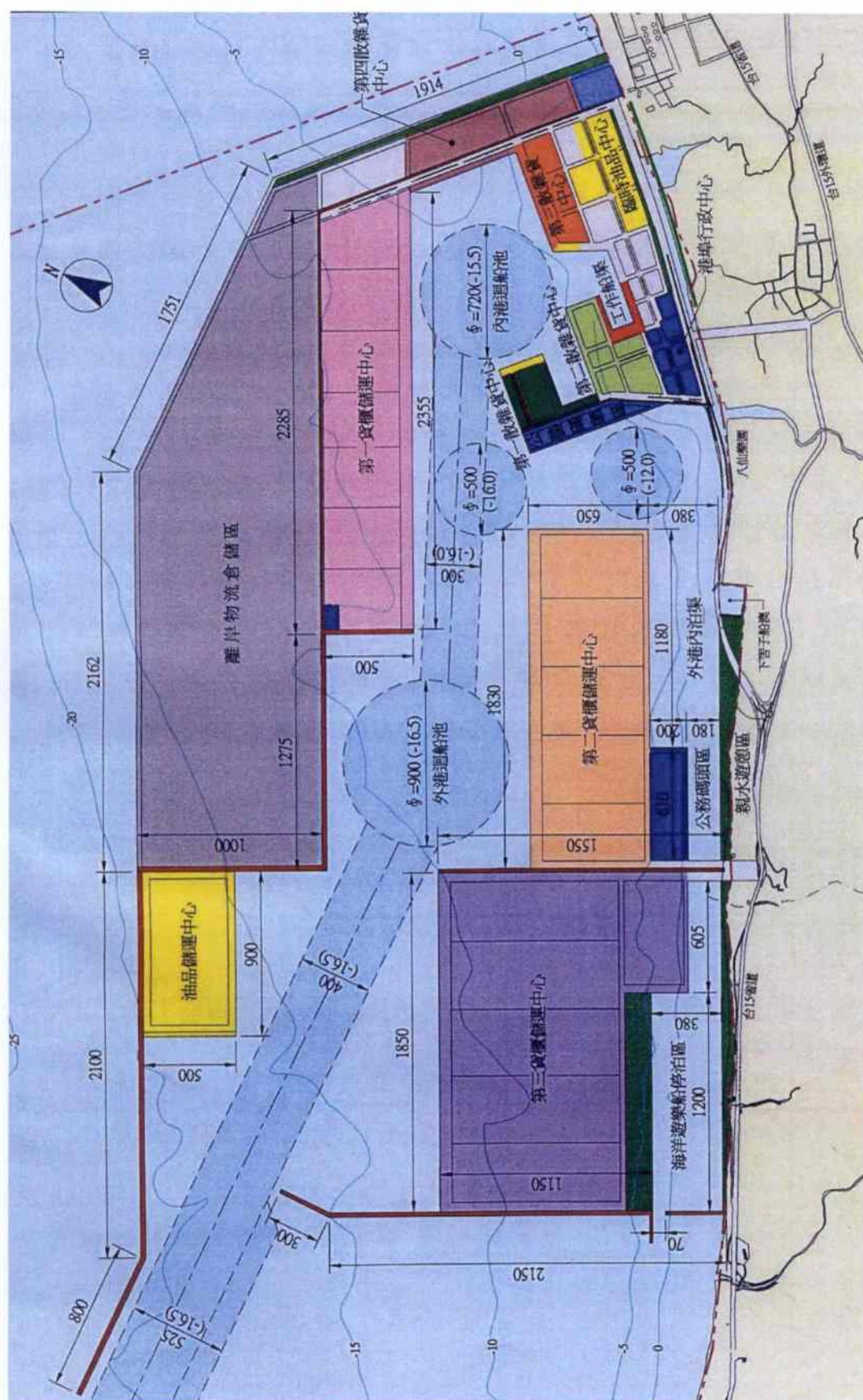


圖 3.3-1 台北港整體規劃及未來發展計畫

表 3.3-2 東碼頭及其後線土地使用計畫

營運分區	碼頭				後線土地		
	編號	長度(M)	岸肩(M)	用途	編號	面積(M ²)	用途
第三散雜貨中心	東 1	170	50	散貨 (優先卸運砂石)	東 1-1	31,969	倉儲區(砂石堆置場)
					東 1-2	31,955	倉儲區(油品儲運區)
					東 1-3	27,060	倉儲區(油品儲運區)
	東 2	170	50	散貨 (優先卸運砂石)	東 2-1	31,969	倉儲區(砂石堆置場)
					東 2-2	31,955	倉儲區(油品儲運區)
					東 2-3	26,826	倉儲區(油品儲運區)
	東 3	227	50	散貨 (優先卸運油品)	東 3-1	24,748	倉儲區
					東 3-2	31,794	倉儲區
					東 3-3	26,459	倉儲區(油品儲運區)
散雜貨碼頭區	東 4	150	45	油品			臨時油品儲運中心
	東 5	150	45	散雜貨/油品			
	東 6	157	45	散雜貨	東 6-1	11,928	倉儲區
東 6-2					19,432	倉儲區	
港勤碼頭區	東 7	250	45	港勤	東 7-1	7,328	倉儲區
					東 7-2	7,785	倉儲區
					東 7-3	10,283	倉儲區
	東 8	125	45	港勤	東 8	10,283	倉儲區(納入二散中心)
	東 9	200	48	港勤			
第二散雜貨中心	東 10	200	25	散雜貨			
	東 11	245	30	散貨	東 11	26,809	倉儲區
	東 12	245	30	散貨	東 12-1	10,721	倉儲區
					東 12-2	16,343	倉儲區
					東 12-3	32,204	倉儲區
第一散雜貨中心	東 13	200	25	散雜貨兼護岸			
	東 14	300	40	散貨	東 14	40,319	倉儲區
	東 15	250	40	油品			臨時油品儲運中心
	東 16	360	50	散貨			
港埠行政及服務區					A1	5,693	行政區
					A2	11,137	行政區
					A2-1	12,113	行政區
					A3	8,515	行政區
					A4	11,249	行政區(迎賓廣場)
					A5	7,896	行政區(海關大樓)
					A6	12,540	行政區(擴建用地)
					A10	40,607	交通服務區
公務碼頭區	東 17	200	15	公務	A 7	14,874	行政區(海巡署公務區)
	東 18	200	15	公務	A8	15,298	行政區(海巡署公務區)
	東 19	200	15	公務	A9	16,242	行政區(海巡署公務區)
	東 20	188	15	公務			

表 3.3-3 北、南碼頭及其後線土地使用計畫

營運 分區	碼頭				後線土地		
	編號	長度(M)	寬度(M)	用途	編號	面積(M ²)	用途
第四散 雜貨中 心	北 1	300	31	散雜貨	北 1	63,875	倉儲區
	北 2	309	31	散雜貨	北 2-1	95,563	倉儲區
					北 2-2	83,808	倉儲區
第一貨 櫃中心	北 3	410	65	貨櫃	北 3	139,599	倉儲區(貨櫃儲運場)
	北 4	330	65	貨櫃	北 4	139,254	倉儲區(貨櫃儲運場)
	北 5	330	65	貨櫃	北 5	139,256	倉儲區(貨櫃儲運場)
	北 6	295	65	貨櫃	北 6	124,490	倉儲區(貨櫃儲運場)
	北 7	330	65	貨櫃	北 7	139,260	倉儲區(貨櫃儲運場)
	北 8	330	65	貨櫃	北 8	139,260	倉儲區(貨櫃儲運場)
	北 9	330	65	貨櫃	北 9	127,724	倉儲區(貨櫃儲運場)
					A11	11,475	行政區
散外港 貨櫃碼 頭區	北 10	260	65	貨櫃(多用途)	配合離岸物流倉儲區整體規劃		
	北 11	330	65	貨櫃			
	北 12	330	65	貨櫃			
	北 13	330	65	貨櫃			
港勤碼 頭區	北 14	300	40	油品	北 14	333,903	倉儲區(油品儲運區)
	北 15	300	40	油品			
	北 16	300	40	油品			
	北 17	300	40	油品			
公務碼 頭區	南 1	210	20	港勤/公務			
	南 2	200	20	港勤/公務	A12	104,400	行政區
	南 3	200	20	港勤/公務			
	南 4	200	20	港勤/公務			
第二貨 櫃中心	南 5	210	30	多用途			
	南 6	220	30	多用途			
	南 7	250	30	多用途			
	南 8	250	30	多用途			
	南 9	250	30	多用途			
	南 10	200	30	多用途			
	南 11	200	30	多用途			
	南 12	250	30	多用途			
	南 13	370	65	貨櫃	南 13	188,700	倉儲區(貨櫃儲運場)
	南 14	370	65	貨櫃	南 14	205,350	倉儲區(貨櫃儲運場)
	南 15	370	65	貨櫃	南 15	205,350	倉儲區(貨櫃儲運場)
	南 16	370	65	貨櫃	南 16	205,350	倉儲區(貨櫃儲運場)
	南 17	350	65	貨櫃	南 17	172,050	倉儲區(貨櫃儲運場)
公務碼 頭區	南 18	370	65	貨櫃	南 18-1	291,200	倉儲區(貨櫃/物流區)
					南 18-2	182,000	倉儲區(物流倉儲區)
	南 19	370	65	貨櫃	南 19	336,700	倉儲區(貨櫃/物流區)
	南 20	370	65	貨櫃	南 20	336,700	倉儲區(貨櫃/物流區)
	南 21	370	65	貨櫃	南 21	336,700	倉儲區(貨櫃/物流區)
	南 22	370	65	貨櫃	南 22	291,200	倉儲區(貨櫃/物流區)

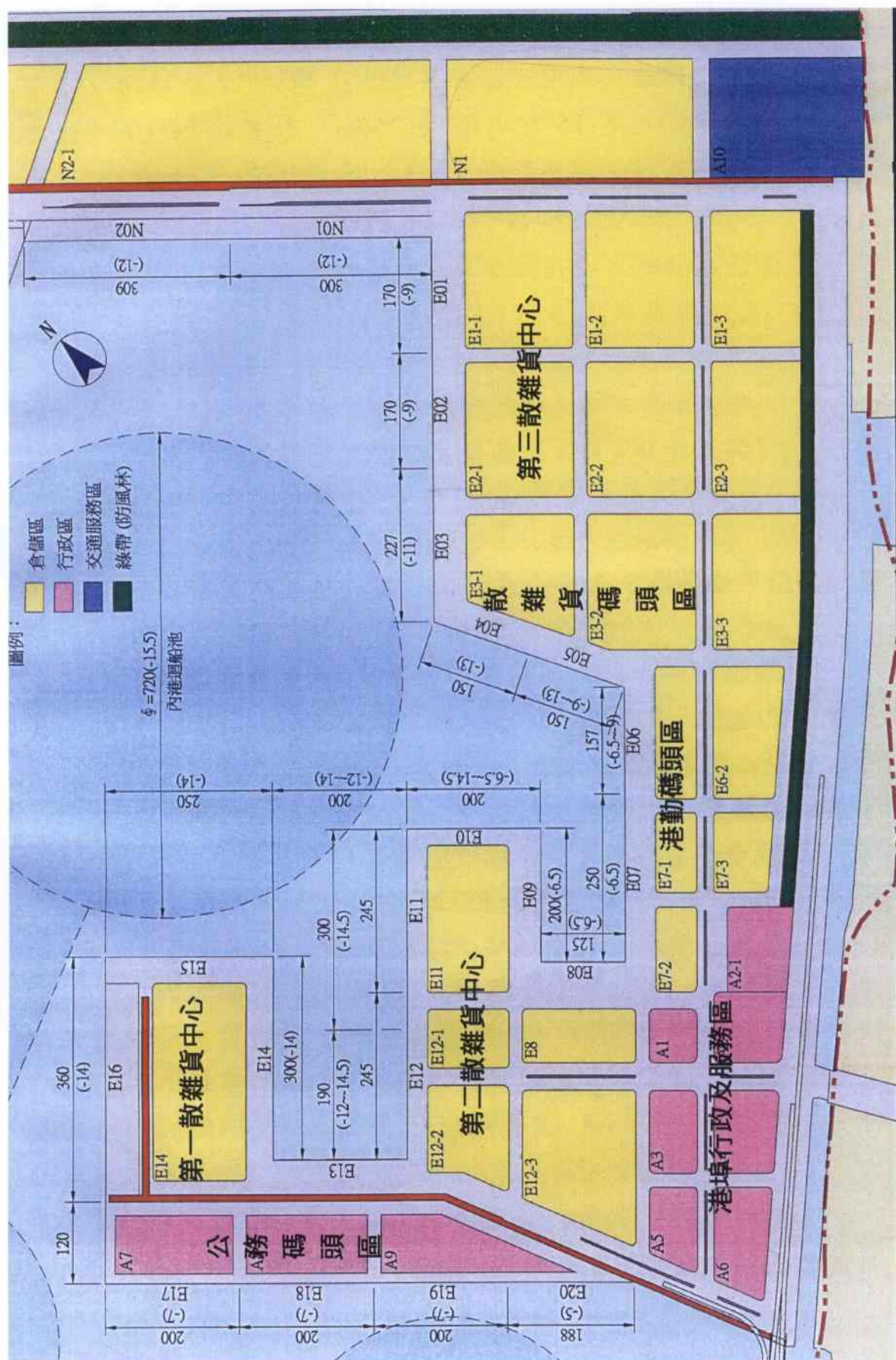
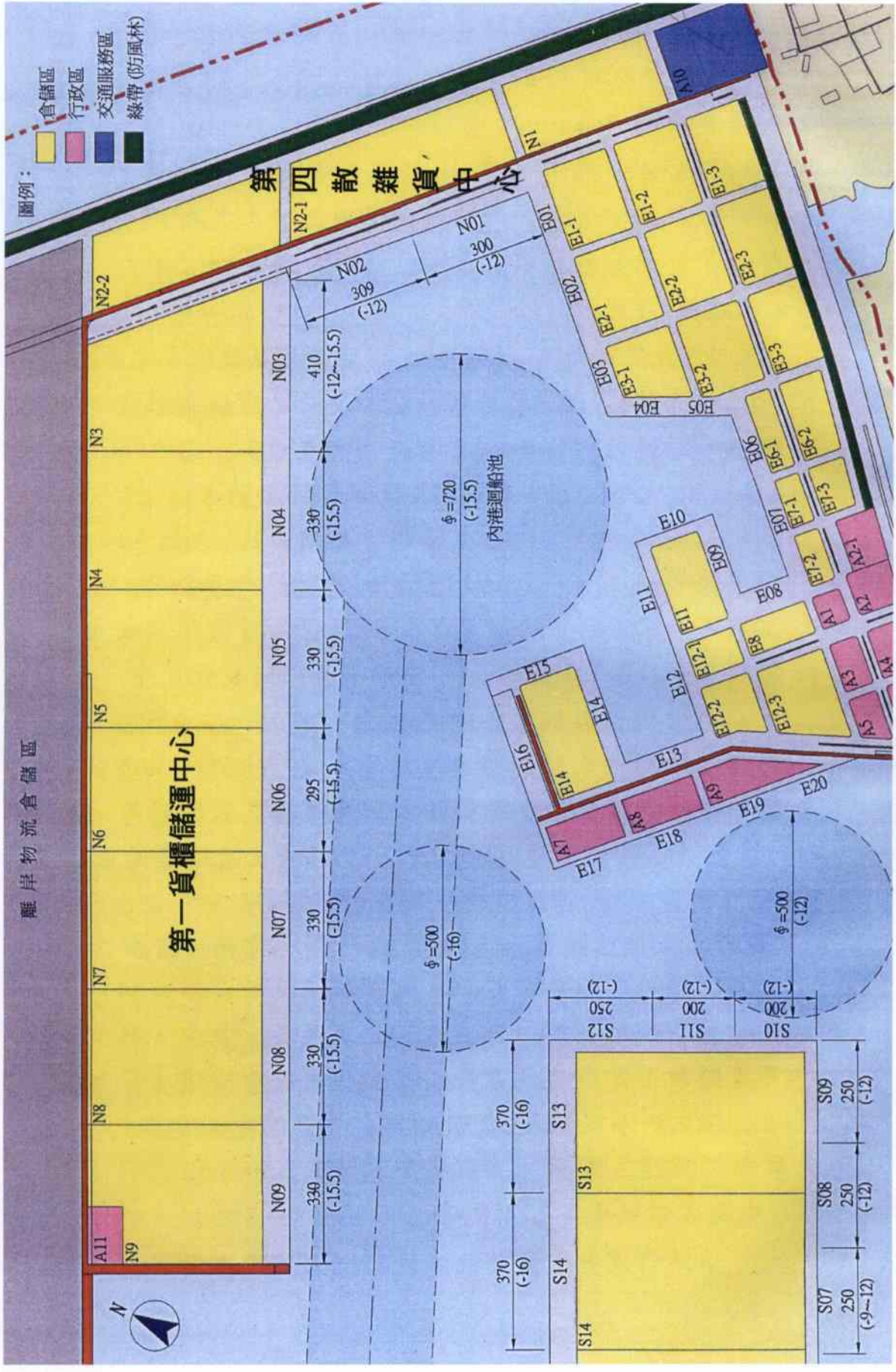
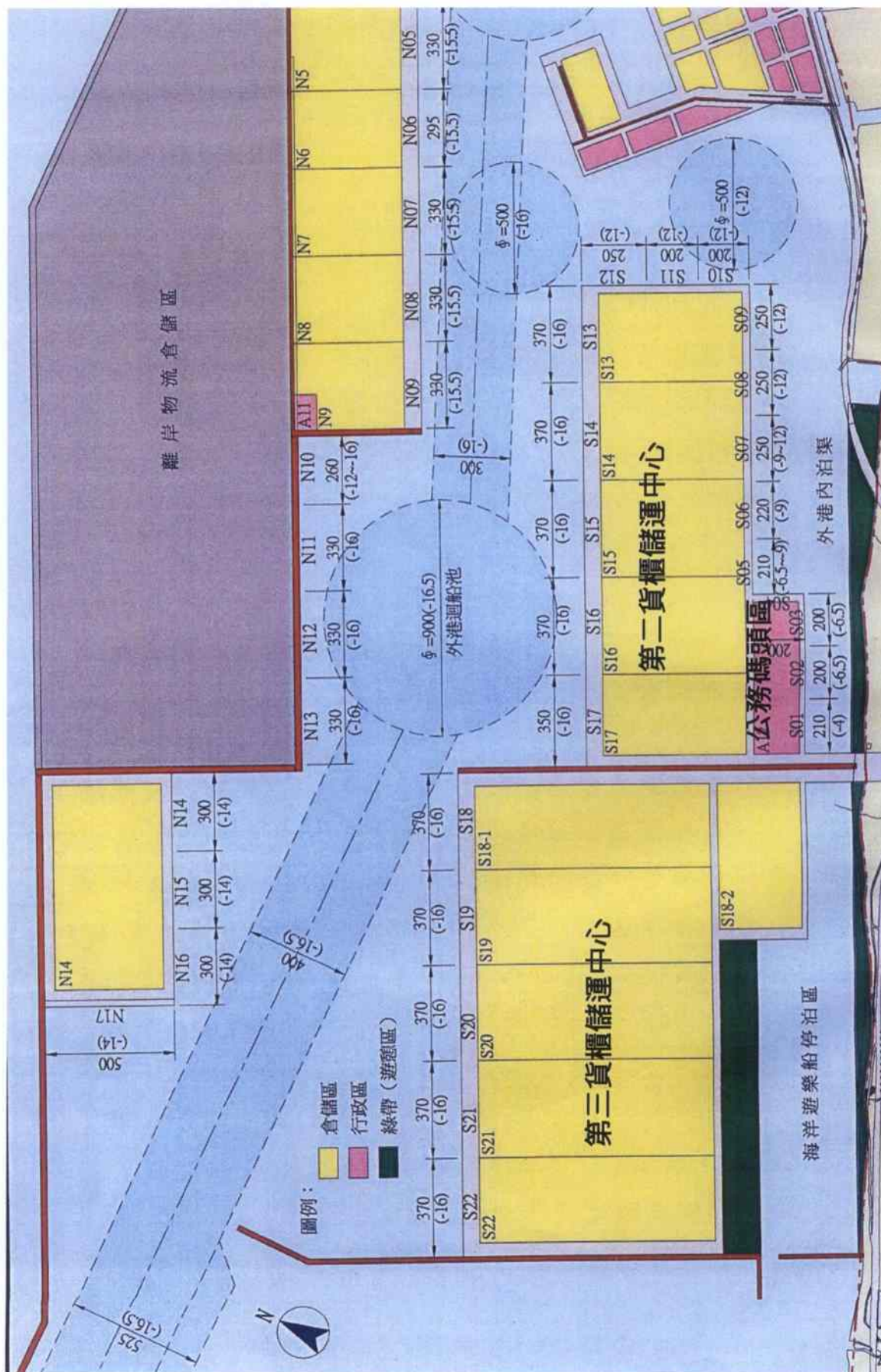


圖 3.3-2 台北港東碼頭區平面佈置圖





(二)開發範圍

本次第二期工程計畫內容包含外廓設施、水域設施、碼頭營運分區、親水遊憩區及第二聯外道路工程等，惟其中臨時公務碼頭(北 1~北 2 號護岸兼碼頭)、親水遊憩區暫不列入本次開發範圍。故實際開發範圍所需用地包含填造新生地、興築防波堤、聯外道路等，以及八里鄉小八里坌段中小段 290-1 號等 11 筆土地 11.4904 公頃，面積共計 175.9306 公頃(其位置及範圍如圖 2.2-1 所示)。

(三)土地使用項目

本計畫範圍土地預計使用用途分類如下：

1. 防波堤用地

興築第二期工程外廓設施，包含北外廓防波堤延建段，長度為 1,275M、寬 25M，以及南外廓防波堤長 1,550M、寬 10M；另北外廓防波堤工程，包含長 1,395M、寬 23M，長 890M、寬 13M，長 200M、寬 13M 等段，以及南內堤長 290M、寬 10M，長 50M、寬 10M 等段；此外第一期工程之北外堤長度為 415M、寬 13M，以及南防波堤長 245M、寬 10M。共計所需用地約 11.9906 公頃。

2. 港埠用地

本次工程造地後產生之土地，加上已登錄土地 9 筆，計畫規劃作為各營運分區使用，分區即包含碼頭用地、後線土地及區內道路等。預計作為第一散雜貨中心(含東 13、東 14、東 15 三座碼頭設施及後線東十四倉儲區)、第二散雜貨中心(包含東 10、東 11、東 12 三座碼頭設施及後線東十一、東十二--一、東十二-2 倉儲區)、第三散雜貨中心(東 3 一座碼頭設施)、第四散雜貨中心(包含北 1、北 2 二座碼頭設施)、第一貨櫃中心(包含北 3 至北 9 等七座碼頭設施及後線北三至北九倉儲區、A 十一行政區)、散雜貨碼頭區(包含東 4、東 5、東 6 三座碼頭設施)、公務碼頭區(包含東 17 至東 20 等四座碼頭設施及後線 A 七至 A9 行政區)及港埠行政及服務區。

另 0.1035 公頃土地，為 50M 臨港道路最南端部分，為港區內交通使用所需。4.4860 公頃土地，則作為港區範圍內隔離水道(即截流明渠)使用。4.1649 公頃土地，則作為港區邊界之帶狀緩衝區。

以上共計所需用地約 158.2974 公頃。

3. 道路用地

為第二期聯外道路工程使用，在港區範圍內使用面積為 5.6426 公頃。

綜上，本開發工程之土地使用計畫如表 3.3-4，土地使用計畫如圖 3.3-5 所示：

表 3.3-4 本計畫土地使用計畫表

使用類別		面積(公頃)	佔開發範圍面積百分比(%)
防波堤用地		11.9906	11.99
港埠用地	第一散雜貨中心	158.2974	89.98
	第二散雜貨中心		
	第三散雜貨中心		
	第四散雜貨中心		
	第一貨櫃中心		
	散雜貨碼頭區		
	公務碼頭區		
	港埠行政及服務區		
	其他(50 米臨港道路最南端、帶狀緩衝區、隔離水道)		
道路用地	第二期聯外道路	5.6426	3.21
合計		175.9306	100.00

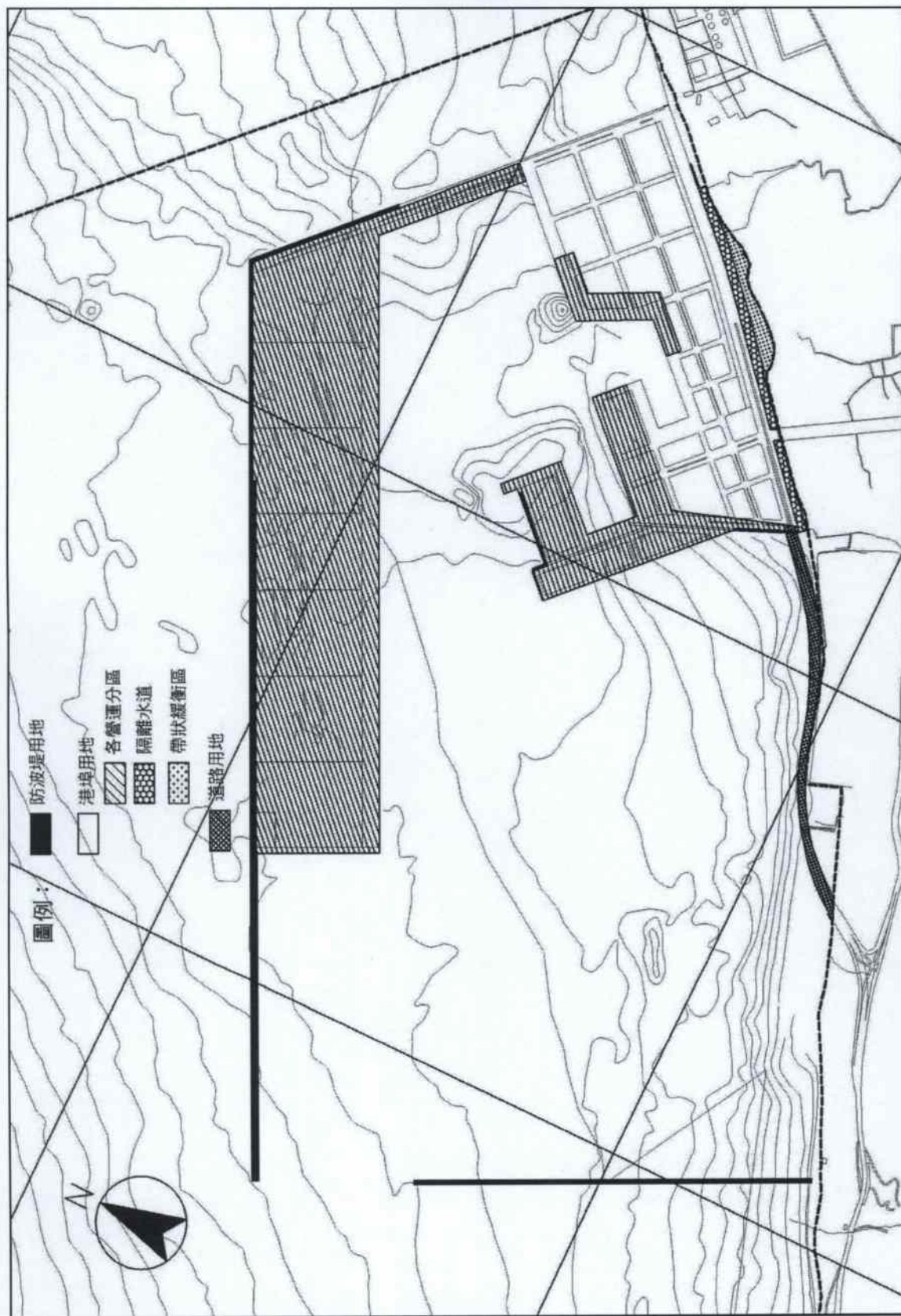


圖 3.3-5 土地使用計畫圖（套繪地籍）

肆、交通運輸計畫

肆、交通運輸計畫

一、交通環境現況

(一)既有聯外交通設施

台北港聯外交通主要利用第一期工程完工之 50m 主聯外道路對外，往北經行 15 號道路之八里鄉外環道、關渡大橋或 103 縣道與大台北地區相連，往南以 15 號道路(西濱快速公路)與桃、竹、苗地區聯繫。

(二)既有道路交通量

根據民國 89 年 4 月~90 年 3 月交通量調查成果(監測站位置詳圖 4-5-1)，關渡橋八里端之 15 號道路仍為本區交通量最大路段，道路服務水準 B~E 級；成子寮路段與 103 縣道及 107 縣道交接處，服務水準最差至 F 級，其餘路段皆在 A~B 級。

在交通量成長方面，假日期間為 15 號道路於成子寮、龍形、聯外道路等路段，非假日則是成子寮與八里外環道路段。

二、聯外交通系統相關改善計畫

本港鄰近相關道路改善計畫如圖 4.2-1 所示，茲分述如下：

(一)西部濱海快速公路計畫

本工程為六年國建重要項目，將現有西部濱海道路拓寬提昇為快速道路，以分擔高速公路南北車流。計畫路線北起關渡橋淡水端南迄高雄縣市交界處。

本計畫自 81 年度動工，目前關渡橋至八里外環道起點(15 號道路 0k+000~6k+626)已拓寬為 25m，由於仍無法滿足快速道路需求，且八里外環線終點接 15 號道路(15 號道路 10k+009~12k+700)，臨義民廟附近之線形不佳，改線困難，故未來將由淡江大橋八里端連絡道跨海銜接行號道路 12k+700 處取代(即台北港第二期聯外道路工程計畫)。接續之八里~林口路段目前路寬仍為 18m，預計民國 95 年可拓寬完工。

(二)台北港第二期聯外道路工程計畫

本計畫原為淡江大橋延伸道路工程之一部分，由於淡江大橋 BOT 案遲未推動，為因應台北港貨櫃碼頭南向貨運車流，避免經 50m 主聯外道路繞行八里市區產生交通衝擊現象，港務局於第二期工程中以本港 50m 臨港道路南端為起點，採高架道路方式沿海岸線經八仙樂園海岸至下罟子船澳附近折向陸地與西濱快速道路銜接，並於起點處預留未來與淡江大橋八里端高架主線橋面銜接位置，全長約 2,400m。

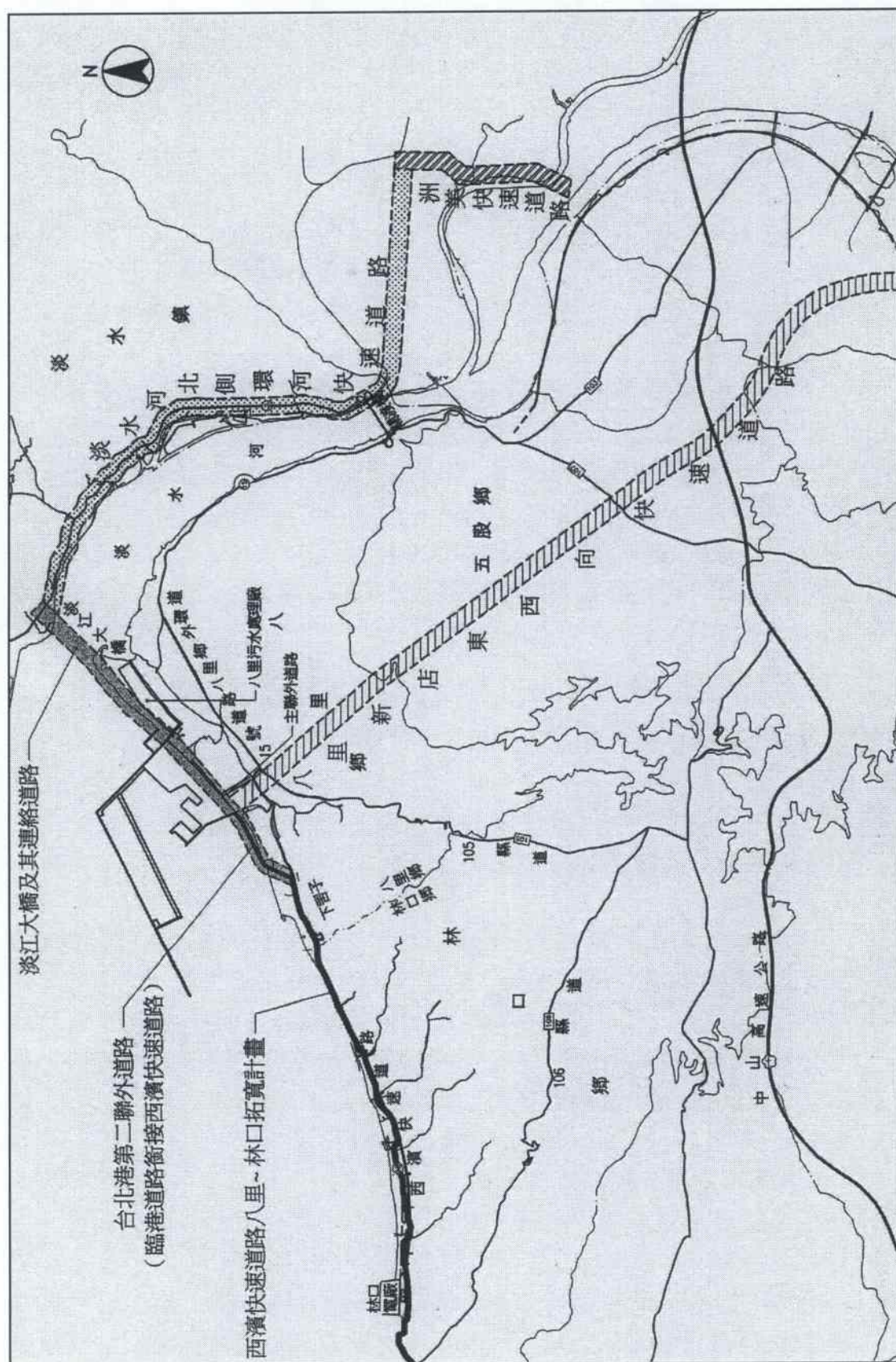


圖 4.2-1 台北港鄰近道路相關改善計畫圖

本工程預計自 90 年度開始進行用地徵收補償等相關前置作業，隨即進行發包施工，預定 95 年 7 月可完工通車，所需工程費約新台幣 28.75 億元。

(三)西濱快速公路八里~林口段拓寬計畫

經建會於 89 年審議交通部檢陳「台北港第二期聯外道路工程計畫」之結論提及，西濱快速公路自台北港第二期聯外道路之八里端銜接處(12k+700)至林口電廠間的 6.7km 路段，計畫寬度 40m，現僅為 18m，應由第二優先拓寬路段提前為第一優先辦理。

本工程 40m 道路擬規劃雙向 4 線快車道、25m 路肩與 2 線側車道。除道路工程外，另包括用地徵收與地上物補償等，合計需新台幣 33.483 億元，所需工期(包括規劃、設計、用地取得及施工)約 5 年。於民國 92 年動工，預定 97 年 3 月前完工通車。

(四)八里~新店線東西向快速公路

為期使中山高速公路、第二高速公路及西濱快速道路在都會區及各生活圈間彼此貫通，構成台灣西部從北到南之整體快速公路網，乃有興建 12 條東西向快速公路計畫。

八里—新店線東西向快速公路為台北港附近之東西向快速公路。本計畫路線原西起西部濱海公路八里附近，沿紅水仙溪關新線經五股後，跨越中山高速公路於五股工業區南側接思源路，沿新莊、板橋、中和之特一號道路至新店秀朗橋頭，接環河快速道路。全長約 25.6km，路寬 25m，高架橋路段長 16.33km，隧道 2 座長 2,670m，中間設一般交流道及簡易上下匝道 7 處。

由於五股至八里段沿線居民反對，土地徵收困難，故本路段(五股—八里)已由國工局負責辦理，並委託顧問公司完成選線規劃、設計工作。路線改自二重疏洪道左岸北行，跨過 103 縣道及觀音坑溪後溯溪西行，於中坑附近以長隧道穿經觀音山西麓後，循觀音山風景區西緣外側北行，最後以高架跨越台 15 省道與台北港 50m 主聯外道路共線，本路段全長 11 公里，總經費約 111.72 億元。

為配合台北港營運，行政院已於民國 88 年指示交通部檢討提前為第一優先路段。目前本道路計畫已由國工局負責辦理，並委託顧問公司完成選線規劃、設計工作。已於民國 93 年 9 月開工，預計至民國 97 年 3 月可完工通車。

(五)淡江大橋及其連絡道路工程

本工程計畫主要目的為利用跨越淡水河之淡江大橋連結 2、9 及 15 號道路，以構成完整的北部區域濱海公路系統。擬自淡水河北端淡海新市鎮 1 號(原 1-2)道路，南下經沙崙重劃區 11 號道路，轉東繞經情報學校外側，沿漁港區旁之都計道路，經沙崙海濱公園連接主橋。

另外自淡海新市鎮 1-3 號道路起，銜接#10 都計道路，上橋端匝道連接主橋。

主橋跨越淡水河後，避開挖子尾紅樹林保護區往南沿海經過八里污水處理廠，東線以匝道連接污水處理廠 30m 圍道；南線以高架道路方式跨越污水處理廠、本港臨港道路路段及八仙樂園外海，折向陸上後延伸至台 15 線相連接。全長約 8.6km。

本計畫主橋部份，其橋樑類型有鑽石型橋塔斜張橋、摩天樓與斜張複合橋、預力混凝土箱樑型橋，其工程費約新台幣 27.5~165 億元，聯絡道工程費約 68.1~82.9 億元。因上述投資經費龐大，且近年政府財政困難，故淡江大橋計畫擬考慮以 BOT 方式開放民間業者投資。

(六)淡水河北側環河快速道路

本道路規劃目的係為使西濱快速公路及淡江大橋得以發揮聯絡淡水河兩岸之交通功能，並具有服務淡海新市鎮往八里、五股方向旅次需求。道路擬沿淡水河北岸劃設，自淡江大橋北端，經淡水舊市鎮迄於關渡橋北端。

本快速道路由臺北市政府進行規劃評估作業，由於路線將經過紅樹林自然保留區，施工及通車後對該生態保留區之影響，遭到保育人士之嚴重質疑，故該案之環境影響說明書，業經環保署決議不應開發。又外在環境亦有變更，該案目前尚無迫切性，故交通部已指示航政局視未來政府財政與實際交通需求情形再適時研議。

三、聯外交通狀況預測

(一)交通量預估

1. 台北港衍生交通量

根據第一次通盤檢討重新檢討港區衍生交通量，配合貨物運輸指派原則，估算運輸車流分派至各聯外道路詳表 4.2-1 所示。除民國 100 年八里新店通車後將成為本港主要運輸幹道外，其餘各路段本港衍生交通量所佔比例有限。

2. 八里地區交通量

估計未來八里地區交通之自然成長量，仍是本區道路系統中最主要部份，為 103 縣道及 15 號道路關渡橋路段等既有瓶頸路段之主要車流。

3. 穿越性交通量

基於運輸便利性考量，未來台北縣市來往西濱快速公路之穿越性車流，主要將會利用八里新店線快速道路作聯繫，而 15 號道路龍形路段因用路者習慣，仍將承擔另一部份之南北穿越性車流。

(二)交通服務水準預測

根據表 4.2-1 所示，於八里新店線尚未通車前，民國 95 年 103 縣道服務水準可由原規劃之 F 級改善至 E 級，行號道路關渡橋路段方可改善至 D 級，惟交通狀況仍然不佳。若八里新店線可於民國 95 年及時通車，則 103 縣道及行號道路關渡橋路段可提升至 C~D 級，且持續至民國 100 年，而其他路段皆可維持良好之服務水準。

表 4.2-1 台北港未來聯外道路交通量預測

單位：PCU/時

目標年	路段	台北港 衍生量		自然 成長量		穿越性 交通量		尖峰 交通量	服務 水準
95 年 (無八里 新店線)	103 縣道	818	11%	5301	71%	1333	18%	7451	E
	15 號 關渡	455	6%	4598	65%	1999	28%	7052	D
	道路 龍形	1273	26%	370	7%	3332	67%	4975	C
	八里新店線	0	0%	0	0%	0	0%	0	
	15 號道路往南	394	17%	196	8%	1766	75%	2357	A
	105 縣道	40	5%	758	86%	84	10%	882	A
95 年	103 縣道	68	1%	3976	79%	1000	20%	5043	C
	15 號 關渡	104	2%	4438	73%	1499	25%	6041	D
	道路 龍形	171	6%	278	9%	2499	85%	2948	B
	八里新店線	1102	28%	279	7%	2507	64%	3887	B
	15 號道路往南	424	18%	196	8%	1766	74%	2387	A
	105 縣道	10	1%	758	89%	84	10%	852	A
100 年	103 縣道	160	3%	4257	78%	1024	19%	5441	C
	15 號 關渡	242	4%	4767	73%	1536	23%	6545	D
	道路 龍形	402	12%	284	9%	2559	79%	3246	B
	八里新店線	2701	48%	295	5%	2657	47%	5653	C
	15 號道路往南	1623	44%	208	6%	1875	51%	3706	A
	105 縣道	35	4%	785	87%	87	10%	908	A
110 年	103 縣道	337	5%	4837	77%	1113	18%	6287	D
	15 號 關渡	509	7%	4941	69%	1669	23%	7119	D
	道路 龍形	846	21%	309	8%	2782	71%	3938	B
	八里新店線	5800	64%	333	4%	2994	33%	9126	C
	15 號道路往南	4079	45%	2915	32%	2112	23%	9107	D
	105 縣道	82	20%	235	57%	94	23%	411	A

註：1.八里新店線假設以雙向 6 線道估交通容量

2.15 號道路往南路段假設已完成八里~林口之西濱道路拓寬工程

伍、公共設施與公用設備計畫

伍、公共設施與公用設備計畫

一、給水計畫

台北港港區用地全部以填海方式產生，於第一期工程填築新生地約 75 公頃，而第二期工程之港區給水計畫詳『淡水港第二期工程細部規劃及遠期發展計畫規劃報告』第十一章。而於第二期工程第一個五年建設計畫(86~90 會計年度)執行期結束前，基隆港務局遵照行政院指示辦理「台北港整體規劃第一次通盤檢討」，並擬訂『台北港整體規劃及未來發展計畫(91 年至 95 年)』，該計畫報奉行政院 91.11.22 院臺交字第 0910058363 號函核定，茲就核定之修訂佈置投資建設，調整原台北港第二期工程計畫，彙整說明港區給水計畫如下：

(一)港區需水量推估

依據港區之規劃配置，港區需水量主要包括行政及業務人員生活用水、船舶給水、消防及工業用水等。其中工業用水係指未來開放公民營投資之碼頭及倉儲區用水。自來水建設計劃目標年配合港區分期興建計畫，推估民國 100 年各類需水量之如表 5.1-1。

表 5.1-1 台北港二期工程之港區範圍需水量推估

項目	民國 100 年需水量估計		
	平均日	最大日	最大時
東碼頭區	1,720	2,290	3,830
北碼頭區	1275	1,700	2,840
合計	2,995(採 3,000)	3,990(採 4,000)	6,670(採 6,700)

(二)港區供水系統

配水設備包括配水管、救火栓、水閥、配水池及其他零件等，將適於飲用之清水經由配水設備輸送至供水區域內，並保持足夠的水量和水壓，避免外界污染，且可應付各時段之需水量的變化。茲將原規劃之用水系統分述如下：

1. 配水方式研擬

一般配水方式大致可分為完全重力式配水、半重力式半加壓式配水、以抽水機壓送並附配水池及抽水機直接加壓配水四種。

本港因港區地勢平坦，而船舶給水與消防用水要求之水壓較一般生活用水為高，故以設置地面配水池並設置加壓站壓送為宜，可調節其用水量之變化並兼具維持管線末端適當之水壓。

2. 配水管線

因應營運分區劃分供水區，港務局將負責港區給水幹管網路佈設，配水管線為將水送至供水區之管網，依道路分佈情形、地形、配水池之位置等決定其型式，儘可能採環狀棋盤式配置，以免水管末端產生死端(deadend)，並能相互支援供水。

3. 配水池

配水池之位置應儘可能靠近供水區域中央(或配水中心)，以求經濟及供水區域各點水壓之均勻，如此送水管之口徑可較小。港區地面配水池及加壓設施等設備，建議設置於港務行政大樓旁公共設施用地上，以供給東碼頭區及北碼頭區各項性質之用水需求，而遠期計畫之南碼頭區因與東碼頭區隔離，宜於南碼頭區另建配水池。

由於工業用水將由民營業者向自來水公司申請供水。因此港區配水池將僅考慮人員生活、船舶用水及消防用水。配水池之型式有地面配水池、高架配水池及配水塔，為配合分期興建，計畫使用地面配水池，並以加壓設備壓送，以利水源送達行政區及碼頭區。

(三)船舶給水及給水栓配置

船舶給水栓裝置與一般救火栓類似，為免延誤船期，船舶需要水量必須迅速裝滿，故需保持相當水壓，使每栓流出水量相等，以便迅速供應。給水栓配置係以每席碼頭 3 處為原則，每一水栓之供水能力以 $30M^3/hr$ 計。

(四)消防設施

本港目前已有相當數量之化油碼頭及儲槽，除既有岸上消防設備外，港務局仍將及由協調消防署添購專用消防船，以協助維護海上消防安全。另港務局已完成台北港災害處理中心編組及各項緊急應變處理作業實施要點，並已定期協同相關單位進行演練。

二、排水計畫

(一) 規劃原則

1. 為確保港區設施之安全及港務營運操作排水需要，並參考以往港區開發經驗，區內排水以採重力排水並儘量以排向港池水域為原則。
2. 港區以截流明渠與陸地相隔，故以排除本身面積所承受降水為原則。
3. 區內排水以最短距離向港池及截流明渠排出為原則，配合道路、綠地及土地使用計畫，平均劃分排水區，使雨水由雨水下水道自然流順地匯流排放。
4. 明渠施工雖較經濟，惟配合港區土地使用計畫及連貫性，排水設施及雨水下水道以暗渠排水為原則，避免造成港區分隔。
5. 為地面積集流排水需要，地表面向集水溝渠應具有 1/300~1/600 之坡度。
6. 排水系統規劃時應一併考慮第一期及遠期港區整個排水系統之串聯。而且必須考慮配合已設計完成之碼頭區（砂石碼頭及工作船渠）排水設施。
7. 港區內排水系統網路規劃時應與截流隔離明渠系統整合，如要單向朝港內水域排放，則因垂距相當長（最長約 600m），為取得足夠之水力坡降，應考慮新生地東半部逕流水流至東側截留隔離明渠之可行性。
8. 主幹排應考慮港區未來可能埋設管線之需求，其斷面型式應避免對港區內道路系統造成影響。出水口之安排，於北碼頭區則分別於碼頭兩側設置排水幹線，為顧及遠期之發展，貨櫃碼頭區之幹排則以向港池方向排放；遠期計畫之南碼頭配置，分為貨櫃碼頭及散雜貨碼頭兩種，規劃時以區內主要聯絡道路為起點分向兩碼頭區佈設幹線。
9. 管理上將要求砂石堆儲區業者設置沈澱池及雨水截留溝匯集含沙逕流，經沈澱後始可排入港內水域。

(二) 區外排水系統

台北港一、二期港區係沿著既有海岸線以填築新生地方式構築，因此港區陸側之現有排水路出水口，即遍仔溝入海口乃被隔絕，無法直接排入海中。而遠期開發區域採離岸方式開發，故對區外之排水並不構成影響。目前港區排水系統係依據「淡水國內商港第一期公共設施設計」佈設。另港務局已沿東碼頭區與陸域土地相接處興建一寬 23~35m 之截流隔離明渠，除保留遍仔溝之排水功能外，並兼負隔離港區、休閒遊憩及可供中、小型船舶停泊等功能。

由於遍仔溝為八里市區之主要排水幹線，同時身兼污、雨水排放

功能，一旦排放口遭致堵絕，污、雨水無法順利排出將導致整條排水路淤塞，影響環境景觀，甚至於雨季期間可能因無法及時宣洩大量洪水而導致市區浸水。基此，於第一期工程時，港務局已沿東碼頭區與陸域土地相接處設置一截流隔離明渠，以使陸側區域之遍仔溝在本港施工期間及完工後，仍能順利發揮其排水功能。

(三)港區排水系統

原則上，本港區地面雨水排水分區之劃分，將依東碼頭區、北碼頭區排水區。初步研訂本港區之雨水排水分區及系統規劃如次：

1. 東碼頭排水區

第一期工程範圍內排水系統共規劃八大幹線，由於各碼頭後線腹地情況不同，故幹線佈設之方式除依照排水系統規劃基準外，尚須考量土地使用配置做最適考量，以下茲就各碼頭排水幹線佈設情形概述如次：A、B兩幹線出口處主要係配合砂石碼頭之箱涵佈設，C、D、E三幹線則以適當間距佈設以排放雨水，F、G兩幹線出口處則配合工作船渠之箱涵佈設。各幹線之流向除H幹線單向排至截流明渠外，其餘均匯集至各區中間之排水管路，向西流至港區，為防暴潮造成區內淹水，另就幹線B～D，F～G設置溢流水路至截流明渠。此案可充份利用砂石碼頭及工作船渠之現有排水箱涵，且較不易發生異常水位。

第二期工程範圍內排水系統依照排水系統規劃基準及排水路配置原則共規劃三大幹線包括I～K，各幹線之流向均朝港池內排放。經水理計算後配置如圖5.2-1所示。

2. 北碼頭排水區

東北碼頭區之聯繫主要以40m環港道路為主，考慮颱風期北防波堤可能越波量，規劃於中央分隔島處，設置一明溝承集越波量，在平時則作為雨排水路，並在N01、N05碼頭後線設置一條排水幹線承集區內雨水及部份越波水量。另配合貨櫃中心址塊分配方式，以各址塊分割點作為環港道路之排水口，俾利日後貨櫃中心開發利用時可以銜接導入港池中。

N03～N09碼頭依未來營運型態，概分為三區，區內排水系統將依碼頭分區予以配置，由於後線縱深達480m，為避免出口處斷面過大，於各碼頭起點、中間及終點處各設置一條排水幹線，此外並考量遠期發展的彈性，其排水方向朝港內排放為宜。至於後線場地之表面集水係以碼頭面為基準向陸側做平面路拱，如此可避免鑽石型排水可能造成之不平鋪面影響未來各類裝卸機具之基礎佈設，經由平面收集雨水後，再由碼頭中間分向兩側以U型溝及管涵收集後匯入幹線。水理計算結果之幹線佈設如圖5.2-1所示。

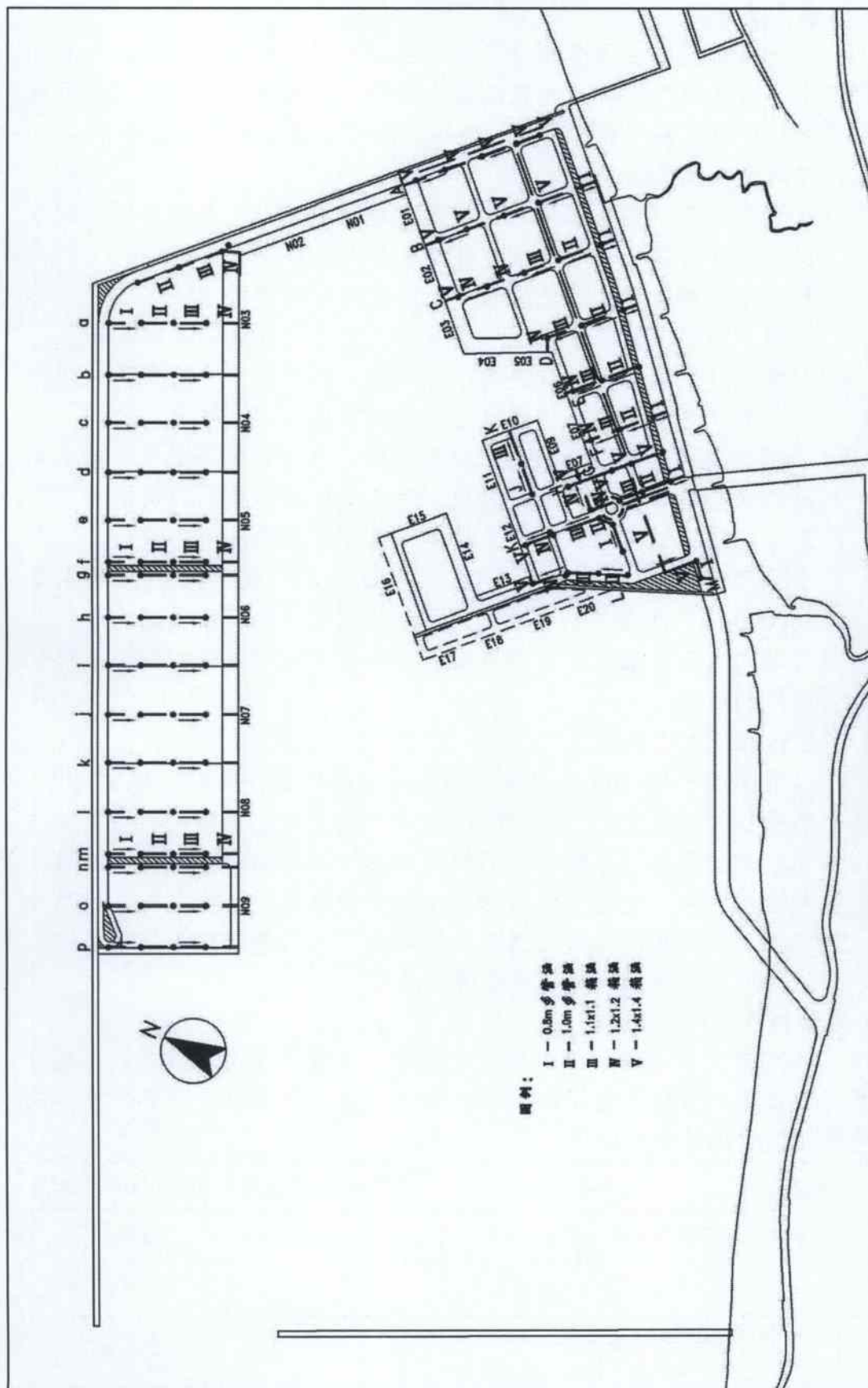


圖 5.2-1 台北港區內排水系統配置圖

三、污染防治計畫

(一) 污水系統規劃

污水量之推估主要包括港區員工生活污水、船舶生活污水、船舶廢油水、有毒液體物質及後線港區事業廢水等來源，依本港將來可能引進之船舶數及裝卸貨物型態，概估本港可能產生之污水量如下：

1. 港區污水收集系統

港區除東碼頭區為港務局經營之港埠事業外，其餘各區均開放公民營企業投資經營，污水之可能處理方式有三：

- (1) 廢水經處理可循環使用者，則由區內循環使用。
- (2) 廢水經處理可符合放流水標準者，直接排入港區排水系統。
- (3) 廢水經處理尚不符合放流水標準者，處理至符合八里污水處理廠進流水標準後，送至八里污水處理廠處理。

而台北港之港區生活污水計畫係採污水收集管線配系統輸送至八里污水廠處理後放流方式處理。港務局已委託顧問公司辦理「台北港第二期工程污水系統及北堤連絡道等公共設施規劃設計」，並獲台北縣政府八九北府環下字第四四八九一號函原則同意本港2,500CMD之污水量納入八里污水下水道系統。推算至民國100年全港日平均生活污水量約2,310CMD，港區之污水管線暨相關配置仍依循原規劃辦理。

2. 船舶污油水處理設施

推算至民國100年全港船舶含油水處理量日平均約為94CMD，平均每日約需處理14噸之廢油泥。本計畫將於北碼頭內興建港區污油水收受分離處理系統，有關船舶含油污水之處理方式係以油罐車收集含油污水，運送至港區污油水收受分離處理系統處理，分離後之廢水符合污水處理廠之進流水標準後，排入港區污水收集系統，廢油泥則委由合法代處理業者清運處理。

(二) 廢棄物收受處理設施

由於未來港區開放公民營經營投資，依據『淡水港第二期工程細部規劃及遠期發展計畫規劃報告』第十一章，分別就港務單位及公民營單位之垃圾量分列如下：

單位	垃圾來源類別	民國100年垃圾量	民國110年垃圾量
港務單位	港區生活垃圾+港勤船垃圾+進港船舶垃圾+港勤船保養殘留廢棄物+水面一般廢棄物	2.6噸/日	5噸/日
公民營單位	船舶保養殘留廢棄物+碼頭裝卸之廢棄物+後線事業廢棄物	24噸/日	43噸/日

另依據報奉行政院 91. 11. 22 院臺交字第 0910058363 號函核定之『台北港整體規劃及未來發展計畫(91~95)』所擬定之廢棄物處理方式，港務局負責行政大樓及公共空間之垃圾，估計至民國 100 年每日需處理量約 840 公斤，並將委由八里鄉清潔隊清運。至於其他民營碼頭區則由業者自行委託合法代處理業者處理。

(三)空氣污染防治計畫

本計畫辦理環境影響評估期間，關於空氣品質污染排放量之評估結果，施工期間總排放量：推估粒狀物為 43.12g/sec，NO₂ 為 18.77g/sec，SO₂ 為 3.11g/sec。營運期間總排放量：推估粒狀物為 11.295g/sec，NO₂ 為 14.769g/sec，SO₂ 為 1.042g/sec。現分別就施工期間及營運期間之空氣污染防治計畫說明如下：

1. 施工期間

主要不利影響為飛揚塵土，致使總懸浮微粒增加，減輕其影響對策可從下列兩方面著手：

- (1)施工區域之管理：按施工計畫分期分區進行抽砂及填土，避免覆土時裸露的工作面積太大。妥善規劃施工道路，優先鋪設路面，以減少車輛行駛所造成之灰塵飛揚。在填土、開挖、整地施工期間，加強地面灑水。此措施約可減少 60%之灰塵量，因此在施工合約中，將特別要求每天上午及收工前確實實施灑水作業(原則上每日灑水四次)。若風速超過 15mph，或天氣乾旱時，將要求承包商增加灑水頻率。填海新生地地表迅速鋪設山級配料，並予壓實。在工地出口設車輛沖洗設施，駛出工地之車輛，必須先清洗輪胎及車體，以免工地塵土帶到工地外地區。運載填土卡車於未鋪面之工區內將限制行駛速度，以免揚起更多灰塵。
- (2)運輸作業之管理：加強施工道路路面維修及清掃、定期沖洗施工車輛經過之八里鄉街道泥濘及灰塵。載運砂土之車輛應鋪蓋帆布，並避免於運送過程中逸散掉落。選用性能良好之施工機具、運輸車輛及船舶，並做好定期、不定期保養維護工作，避免在不正常之條件下操作。機具、車輛與船舶選用高品質之燃料，減低污染物之排放。

2. 營運期間

主要的環境不利影響為碼頭大宗散貨起卸、輸送、裝載時產生之懸浮微粒，載運卡車、貨車及業務車輛等排出的廢氣。將來港區管理除配合環保法規，管制各型車輛及船隻空氣污染物之排放量以外，並將要求各營運單位採行以下減輕對策：

- (1)煤炭、水泥等大宗散貨之起卸、輸送、裝載與儲存等作業，將

要求經營單位採高效率抑塵系統操作，以減少懸浮微粒污染環境之機會。

- (2) 易產生懸浮微粒之物料避免露天堆置，並設圍隔設施，或予以覆蓋，防止風揚。
- (3) 砂、石等散貨，由於價值不高採露天堆儲方式。於堆儲場外圍將規劃防風林設施。亦即堆儲場四周修整高約 3 公尺~5 公尺土堤，植草覆蓋後，再種植防風林或建防塵柵網，以減低風力造成之塵揚。於堆儲場四週將要求經營單位設置噴灑水系統，當砂堆表面乾燥且風力強勁時，將於砂石表面輔以灑水抑制塵土飛揚。
- (4) 於東碼頭區主要集貨道路與臨港大道交接處，設置砂石車清洗站，砂石車清洗輪胎、車體並加蓋後，始得駛離港區。
- (5) 水泥卸運過程，如無法作到完全密封狀態，將造成水泥塵溢散碼頭及海域。為確保本港環境品質，最有效之措施為僅容許水泥自卸船進泊。但如業者採小規模經營，要限制傳統散裝船載運水泥恐有實際困難。未來營運時，將要求業者採取下列措施：
 - A. 一般散裝船卸料時，將要求限制作業風速，以減少水泥擴散量及擴散範圍。
 - B. 散裝水泥裝車站及裝袋站必須設置集塵設備。
- (6) 於臨港大道海側港區外圍，規劃 20 公尺寬緩衝林帶，以隔絕港區污染擴散至八里地區。
- (7) 船舶、車輛定期檢查，以減少移動污染源之排放量。
- (8) 提高道路品質維持良好之路面，並將要求砂料及水泥經營單位必須配備掃街車及灑水車，每日定時清理港區路面及碼頭岸肩。
- (9) 設置空氣品質監測站，如果長期監測結果超過標準應研擬進一步措施。

四、港區建物設施

(一) 港區建物設施

台北港第一期工程執行期間，基隆港務局委託顧問公司辦理「淡水國內商港第一期公共設施設計」案，已針對未來港區營運所需建物進行規劃，摘述該報告內容如下：

1. 行政大樓

港務行政大樓之興建，主要針對本港開放營運後，所可能合署辦公單位之空間需求所作規劃，惟本港之發展影響未來工作人員進駐人數以及建物空間需求至鉅。目前台北港已定位為國際輔助港，但為因應未來長遠發展需求，在規劃初期仍應保留發展彈性。於該

計畫中係參考蘇澳港、台中港港務大樓及海關大樓為藍本，預估本行政大樓總使用人數為 800 人。本大樓擬規劃為地下 1 層、地上 6 層之辦公室，基地樓地板面積約 2,842M²。主要使用單位有港務局、海關、商品檢驗局、檢疫所、中央氣象局、銀行等單位。

2. 港警大樓

港警勤務項目主要有值班、守望、陸(海)巡、船舶檢查、備勤及待命服勤六項。依 83.12.23 淡港吉總字第 0678 號函文，在營運初期本港將配置港警人數約 33 人。於第一期工程中，依上述派駐人數估計，港警大樓所需建築空間約 700M²。而將來本港第二期及遠期計畫陸續發展，管制站數目必須配合增加，相對必須擴增港警人員編組。故港警大樓之辦公及生活空間，仍應保留未來擴充之空間。

3. 其他建物

淡水港於營運初期所需零星建物包括南、北側出入口大門及圍牆、一號碼頭後線辦公室、臨時屋(含辦事處、台北港工程處、港警所)、港勤碼頭後線船舶所辦公室及宿舍、活動廁所、港區變電所等。

(二)建物配置計畫

依「淡水國內商港第一期公共設施設計」案，上述建物配置係依原第一期工程所初步規劃之土地使用分區規劃，其位置並無法滿足本計畫第二期工程未來營運之需求。故經第一次通盤檢討後，建物之配置計畫調整如圖 5.4-1：

1. 行政、港警、消防大樓已完工，迎賓廣場、戶外停車場等亦將辦理設計及工程發包。
2. 原東 7-4 倉儲區位台電西濱配電變電所用地，將變更為 A2-1 行政區並朝東偏移 20M 劃出管制範圍。另 A2 區旁之 A8 道路納入該區範圍，以擴大公共設施設置空間。
3. A7~A9 行政區將由海巡署等局外公務單位視需求整體規劃投資興建辦公營舍。
4. 緊鄰港區道路之行政區及倉儲區建應保留適當退縮空間，以配合公用設施佈設管線及規劃人行道需求。

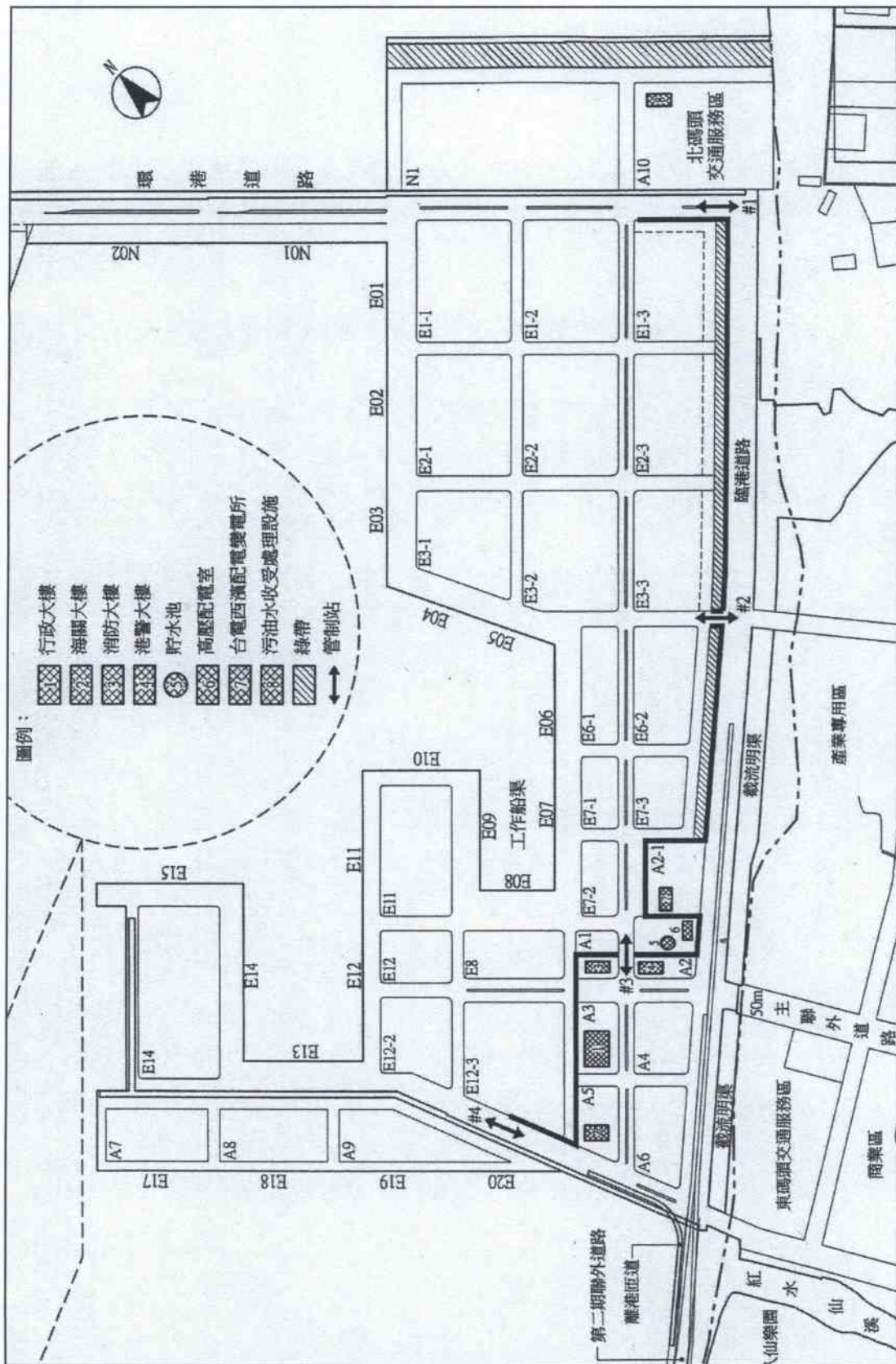


圖 5.4-1 台北港第二期港區公共建物配置圖

五、電力設施

電力是港口各項設施營運之動力，營運設施能否正常運作，端賴電力系統是否完善。因此配電系統規劃是否合理妥善，除影響供電安全外，與營運效率之穩定及港埠未來之發展有重大關係，尤其是對自動化裝卸作業，穩定可靠之供電品質尤為重要。

由於台北港係以「地主港」方式經營，依原輸配電規劃方式，港務局無法承擔港區內各公民事業單位用電之營運管理，故經與台電公司協商後，港區各電力用戶仍需自行向台電公司申請用電，台電公司為因應港區用電需求，擬重新辦理港區電力系統之整體規劃及管線佈設工作。目前台便公司已完成本港供電系統規劃及配電幹管工程細部設計工作，並發包動工。

依本港碼頭使用型態調整，重新檢討第二期港區東、北碼頭區之用電需求詳表 5.5-1 所示，茲分述如下：

(一)東碼頭區用電需求

原規劃預估東 17~20 號公務碼頭需至遠期計畫方可推動，惟海巡署擬提早於第二期工程計畫內進駐，加上行政區各建築用電需求亦已明確，故本案估計行政區及海巡署基地用電量將佔整區之 36%。另由於第一、第二散雜貨中心將配置專用卸船機、輸送帶及倉儲設備，故亦為東碼頭區重要用電營運單位，據此估計東碼頭區總需電量約 9,000KW。

(二)北碼頭區用電需求

1. 貨櫃碼頭區：由於貨櫃中心營運規模已由 6 席貨櫃碼頭擴大為 7 席，再加上業者擬採用電量較大之軌道式換載機進行櫃場搬運作業，故估計用電需求將達 19,000KW。
2. 其他公務用電：包括信號台、北堤內側道路照明等，估計約需 250KW。
3. 北碼頭區總用電需求：合計前述估算，另加計 10%之備用電力，北碼頭區至民國 100 年總用電需求約 20,000KW。

表 5.5-1 台北港第二期工程計畫各碼頭區用電需求修訂

用 電 區 域			單位：KW	民國 95 年	民國 100 年
1.	第三散雜貨儲運中心	東 1~3 號碼頭			110
2.	第一散雜貨儲運中心	東 13~14 號碼頭		990	990
3.	第二散雜貨儲運中心	東 10~12 號碼頭			2,750
4.	散雜貨碼頭區	東 5、6 號碼頭		230	230
5.	工作船碼頭	東 7~9 號碼頭		60	60
6.	臨時油品儲運中心	東 4、東 15 號碼頭		900	900
7.	港埠行政中心			2,160	2,160
8.	海巡署公務碼頭區	暫以行政區之 50%估算			1,080
9.	其他零星公務建築			90	190
10.	道路照明			80	80
11.	備用電力			350	450
東碼頭區用電需求小計				4,860	9,000
1.	貨櫃儲運中心	北 3~北 9 號碼頭		5,000	19,000
2.	信號台及零星建築			50	200
3.	北堤內側道路照明				50
4.	備用電力			200	750
北碼頭區用電需求小計				5,250	20,000
台北港用電總需求				10,110	29,000

六、電信設施

港區電信設施主要包括公共電話、對外自動電話、港區內部對講機電話、碼頭電話接線箱，及傳真、數據機等線路。基隆港務局另案委託之「淡水國內商港第一期公共設施設計規劃報告書」中，已完成一、二期及遠期工程電信設施規劃。

本案電信線路需求如表 5.6-1 所示，其中北碼頭區依台北港貨櫃中心業者估算，未來該營運區擬配置至少 500 線對外專線，另本案估計 A11 區之航交中心應至少配置 20 門電話線路，以及保留未來北淤沙區新生地填築完成後約 50 線之電信需求，估計北碼頭區現階段約需電話線路 570 門。

東碼頭區部份，目前行政、港警、消防大樓連同資訊回路，大致需 955 線電話線路；海巡署公務碼頭區暫估 600 線。另本案考慮各倉儲區、行政區、及碼頭電信接線箱等電信需求，估計東碼頭區電話線路估計共需約 4,490 門。

由前述估計本港二期工程總對外自動電話需求約 5,060 門，此線路需求已提送中華電信公司，供該公司規劃港區電信系統之依據。

七、照明設施

目前港區依「淡水國內商港第一期公共設施設計」設計，設置港區道

路公共空間之照明設施，採 250W 高壓鈉光燈具，40m 寬道路於中央分隔島上，採 35~40m 間距設置乙座 12m 高雙臂燈桿，25~20m 寬道路則於路旁兩側，視照度交錯涵蓋範圍，等距設置 12m 高單臂燈桿。

未來應配合港區擴建設置照明設施，港務局仍僅負責港區道路、行政中心、交通服務區等公共空間部份，除行政區配合該區景觀可另具獨特造型外，其餘照明設施應儘量與既有設備一致，力求整體感。既有道路擬配合營運改線(如 A11 道路)，儘量遷移沿用既有照明燈具，不足部份再增置。而各營運區內照明設施由業者自行規劃設置，並需通盤考量全港整體性。

八、消防設施

(一)消防系統規劃基準

有關安全防護及消防系統設計須依據各相關法規，由於目前國內有關法規尚不完善，故除依循國內相關法規外，亦參考美國及日本相關法規，主要法規如下：

1. 國內主要之消防法規：

最新建築技術規則、各類場所消防安全設備設置標準及勞工安全衛生法等。

2. 美國主要之消防法規：

NFPA(National Fire Protection Code)16 冊、美國石油協會(API)出版之各種標準、美國聯邦法規及美國工業災害保險公司所出版之消防規定。

3. 日本主要之消防法規：

消防法、勞動安全衛生法及石油關係組織之災害防治法。

(二)港區消防系統佈設

本港碼頭分為散雜貨碼頭、油品碼頭、散貨碼頭、貨櫃碼頭及港勤與公務碼頭等。其中油品儲運中心之 N14~N17 碼頭(屬遠期計畫)計劃卸運成品油或化學品等液態散貨，其易燃性及易爆性使其具較高之危險性，因此需較完善之消防設備。茲將一般碼頭及後線倉儲區與油品碼頭及倉儲區之消防設施分述於下：

1. 一般碼頭區及後線倉儲區

於一般碼頭靠近船舶停靠處，設置 1 個船舶消防接頭。對於碼頭區以外之儲槽區，將由業者按實際規劃內容分別配設消防設備。消防管線因其水壓之要求，需另設置消防專用管，以每隔 60~120m 或救火行動便利之十字路口、叉路口，設置室外消防栓。後線場地內建築物之消防設備應依建築法規辦理。港區消防管線系統配置詳圖 5.8-1 所示。

港區通棧倉庫內，應裝設自動噴灑滅火機及自動警報系統，通

棧倉庫內所裝置滅火設備之種類，視各種通棧倉庫之不同情形及所儲貨物之性質而定，對於正常易燃性貨物，酸鹼或水質滅火機或消防車已屬適宜，對於易燃之液體，因其不易與水混合，故泡沫滅火劑，通認為最具效力。泡沫滅火劑，宜設置於儲存或使用易燃性液體之處所，通常視為對建築物之防火設施增加一層保障。自動報警設備應直接通至碼頭辦公室或消防警察隊，蓋恐萬一滅火機發生故障，此種自動報警設備，實具甚大之安全價值。

2. 油品碼頭及倉儲區

本區主要位於北碼頭區 N14~N17 碼頭後線場地。碼頭之卸貨料，由於多屬危險品，因後線空間有限及考量作業交通量之因素，故後線僅提供短期調節油槽及加壓設備之設置。進口油品須全數以管線輸往港區外之油庫及發貨基地，將由業者按實際規劃內容分別配設消防設施，以下為一般油槽之消防設備：

- (1) 防火堤設置—防火堤主要功能為在平常操作或火災發生時，防止儲槽壁板破裂或不可抗力原因所造成之存料外流以及沸溢，同時亦可保護槽體，可以土堤或混凝土堤構造，其容量為槽體之 100%。
- (2) 消防水源—由於儲槽區臨海，除利用自來水外，尚可利用海水，於儲槽區內可設置專用消防水池。
- (3) 泡沫消防栓—於適當位置設備泡沫消防栓，並在 5m 範圍內，附設水帶箱。
- (4) 泡沫消防水砲塔—於適當位置設置泡沫消防水砲塔。
- (5) 水霧噴頭—於油槽區設置水霧噴頭。
- (6) 船舶消防接頭—於碼頭靠近船舶停靠處，設置 1 個船舶消防接頭。
- (7) 輪架式乾粉滅火器—於適當位置設置。
- (8) 建築物之消防設備，應依建築法規辦理。

九、給油設施

(一) 船舶加油設施

船舶為航行需要，通常於靠岸後，將需補充重油及柴油等燃料。由於每次補給數量龐大，並不宜仰賴油罐車補充。故港區必須設置油庫，油料自鄰近煉油廠以管線供應，或利用油輪載運補充。當船舶需加油時，再以油駁船供應。

港區船舶加油站之設置，應靠近油駁船碼頭，同時必須有足夠空間設置儲油庫。過去台灣各國際商港加油設施皆由中油公司投資經營，但近年國內開放民間油品生產販售後，此油料供應之經營單位仍

有必要進一步協調。淡水港第一期工程所開放之兩席砂石碼頭，其航線僅往來花蓮—淡水之間，初期船舶數不多之狀況下，砂石運輸船舶加油作業可在花蓮港進行。但於第二期工程開始營運後，本港已提升為基隆港之國際輔助港，故港區內應提供完善之燃油補給服務。

油駁船碼頭及油庫設施設置地點應儘量靠近港口，並遠離港區之營運中心為原則。依中油公司 85.3.11(85)營業第 85010541 號函，請求提供卸油碼頭及加油碼頭各一席，以及 30 公頃用地，供設置輸儲油料設施。將來擬以油罐車為船舶加油，每席碼頭無需埋設油管。

而依本港綱要計畫，港區並無法滿足上述面積需求，將來是否可能在離岸物流倉儲區規劃儲油區，當視該計畫推行狀況而定。本港 W12～W14 號碼頭規劃為油品儲運中心，在該儲運中心兼營船舶加油業務原為一適當地點。但依外廓堤施工進度，該碼頭恐需至民國 95 年以後方可能完成，在時程上恐無法因應第二期工程完工後營運初期之需求。

為因應近程船舶加油之需要，可能替代地點為將東碼頭區 E15 號碼頭暫作為臨時成品油碼頭，並兼作油駁船碼頭。其油庫設施暫設於 E16 或 E12-4 之港埠倉儲區內。將來在 W12～W14 號碼頭油品儲運中心完成後，再將此臨時設施廢除並遷移至西碼頭區。

(二)車輛加油設施

為提供港區人員交通及貨物運輸車輛加油服務，於港區附近應設加油站設施。通常各大型碼頭儲運中心經營單位多於承租區內自行設置油槽及加油設備，以提供所屬營運車輛及機具運轉加油需要。港務局所應考量者僅於港區重要道路口附近，規劃加油站設施，提供公眾車輛加油服務。中油公司亦曾於上述來函要求於臨港道路規劃約 1,000 坪土地，供興建汽車加油站。

本港南堤堤根處綠地，如有需要可考慮提供作為車輛加油站設置地點。但該位置服務範圍僅侷限於前往港區洽公或運輸之客、貨車輛，其市場將十分有限，是否具有經營條件，仍有待有意投資單位自行評估。

港址附近設置加油站最具市場潛力之地點為東西快速道路與西濱道路交流道附近土地，該區除為將來港區車輛必經道路之外，亦可服務西濱公路廣大車輛加油需求。惟此區多屬民地，而港區範圍內之濱港親水遊憩區用地並未與西濱道路相接。故未來應由民間地主自行向地方政府提出土地變更申請，港務局基於樂觀其成之原則，可鼓勵業者投資加油站設施。

將來南堤堤根處綠地或其他港區範圍內是否保留加油站用地，當視中油公司或其他民間業者投資意願而定。

陸、景觀計畫

陸、景觀計畫

一、港區綠地規劃

本港目前最主要之港區綠帶規劃，即為「台北港行政區規劃、行政、港警、消防大樓興建工程」擬於 A4 區規劃為港區行政區之入口迎賓廣場並進行行政區周遭相關景觀設計，如圖 6.1-1 所示。茲將其規劃構想摘述如下：

（一）A4 區迎賓廣場

A4 區位於港埠行政區之中心位置，面積約 11.2 公頃，且為第一期 50M 寬之主聯外道路與第二期聯外高架道路動線知交會點，未來現有臨時辦公區搬遷至 A3 區之行政大樓後，將利用其地形高低差，興建覆土式地面停車場並予以綠美化，化為迎賓廣場，營造本港入口意象。茲將迎賓廣場景觀規劃構想摘要如下：

1. 入口迎賓意象之塑造

於廣場東側運用一道有角度牆面（建港有功人員紀念牆面）引導來賓視覺焦點至行政大樓主體，並配合 A9 道路林蔭大到塑造迎賓意象。

2. 儀典性軸線之確立

延續行政大樓之軸線感覺，以階梯、水景、地形高低差及植栽形成廣場軸線主體。

3. 視覺焦點考量

配合廣場中軸線設置水井及公共藝術品，以構成視覺及聽覺焦點，親水性設施可熱鬧活潑之休憩場所，塑造親切溫軟之迎賓意象，並營造優質行政辦公環境。

4. 文化性設施之引入

運用前述“建港有功人員紀念牆面”，可將建港時期中各有功人員，具名留念使迎賓廣場除具景觀特色外，並可融入港史文化之一部分。

（二）A9 廣場(A9 道路於 B3 道路及 B6 道路中段之土地)

1. 入口軸線之強化

廣場 A9 林蔭大道軸線之末端，計劃以設置一圓環以利進入行政大樓及消防大樓之交通動線，並於北端設置一規則化之植栽區以為軸線視覺端景。

2. 公共開放空間

利用地坪及與道路不同材質設計手法，結合行政大樓及

(三) 行政大樓前入口廣場平台設計構想

依前述視覺景觀計劃及開放系統計劃，於行政大樓預定地 A3 以人工地盤設計方式配合 A4 迎賓廣場高程留設行政大樓入口平台，擬興建一座具海洋風貌架空人行陸橋，以聯絡地下停車場與行政大樓，並以人車分道方式，規劃一行政及洽公人員安全便捷之聯絡動線，再配合層層疊降之水榭景觀導引手法，設計成一人性化及環境良好之開放空間。

利用層層漸退式水榭設計以連接 A9 廣場，其跌水景觀亦具視覺戲劇效果。



圖 6.1-1 台北港行政區整體規劃圖

二、公共藝術

為扶植文化藝術家，輔導藝文活動，保障文化藝術工作者，促進國家文化建設，提升國民文化水準，行政院文建會特制定「文化藝術獎助條例」，於民國 81 年發佈實施，其中第九條之規定政府機關（構）辦理重大公共建設時，應設置藝術品美化環境，且其價值不得少於該建築物造價百分之一。而所謂藝術品，係指以繪畫、書法、攝影、雕塑、工藝等技法製作之平面獲或立體藝術品、紀念碑柱、水景、戶外家具、垂吊造型、裝置藝術及其他利用各種技法、媒材製作之藝術創作。

本港行政、港警、消防大樓業已發包進行土木建築、水電、空調等工程，另 A4 迎賓廣場、戶外停車場及相關景觀設施亦將陸續辦理委包作業。未來建築設施完工後，應依前述法令設置公共藝術，並編列所需預算。

三、內港區景觀

- 依前述原規劃東 7-4 倉儲區擬修訂為 A2-1 行政區，且為便於台電公司出入維護管理，該區將往陸側挪移 20m，並劃出港區管制範圍，故相鄰之臨港道路港側長約 128M、寬 20M 之緩衝綠帶將配合取消，詳圖 6.3-1 所示。
- 未來北淤沙區整治計畫完成後，填築新生地海側 50m 將規劃為防風林帶，形成港區北側完整防風屏障，並降低東碼頭區露置場塵漫擴散至行政中心或親水遊憩區之影響程度。
- 由於二期港區空間有限，無法規劃具規模之港區休憩區，故第二期南外堤於第二個五年計畫動工興建後，本港將提早推動南側親水遊憩區之護岸修整與景觀美化工程，以貫徹政院指，及早與台北縣政府共同開發親水遊憩區。
- 截流明渠親水護岸目前缺乏完善之植栽綠化，因應未來相鄰台北港特定區之優先發展區引進人流，應及早加強景觀及綠化。
- 目前東碼頭區尚未出租倉儲區或尚未使用之港埠行政區，應先將裸露地面予以修整，再植草定沙綠化，並加強已完成道路之行道樹補植工作。

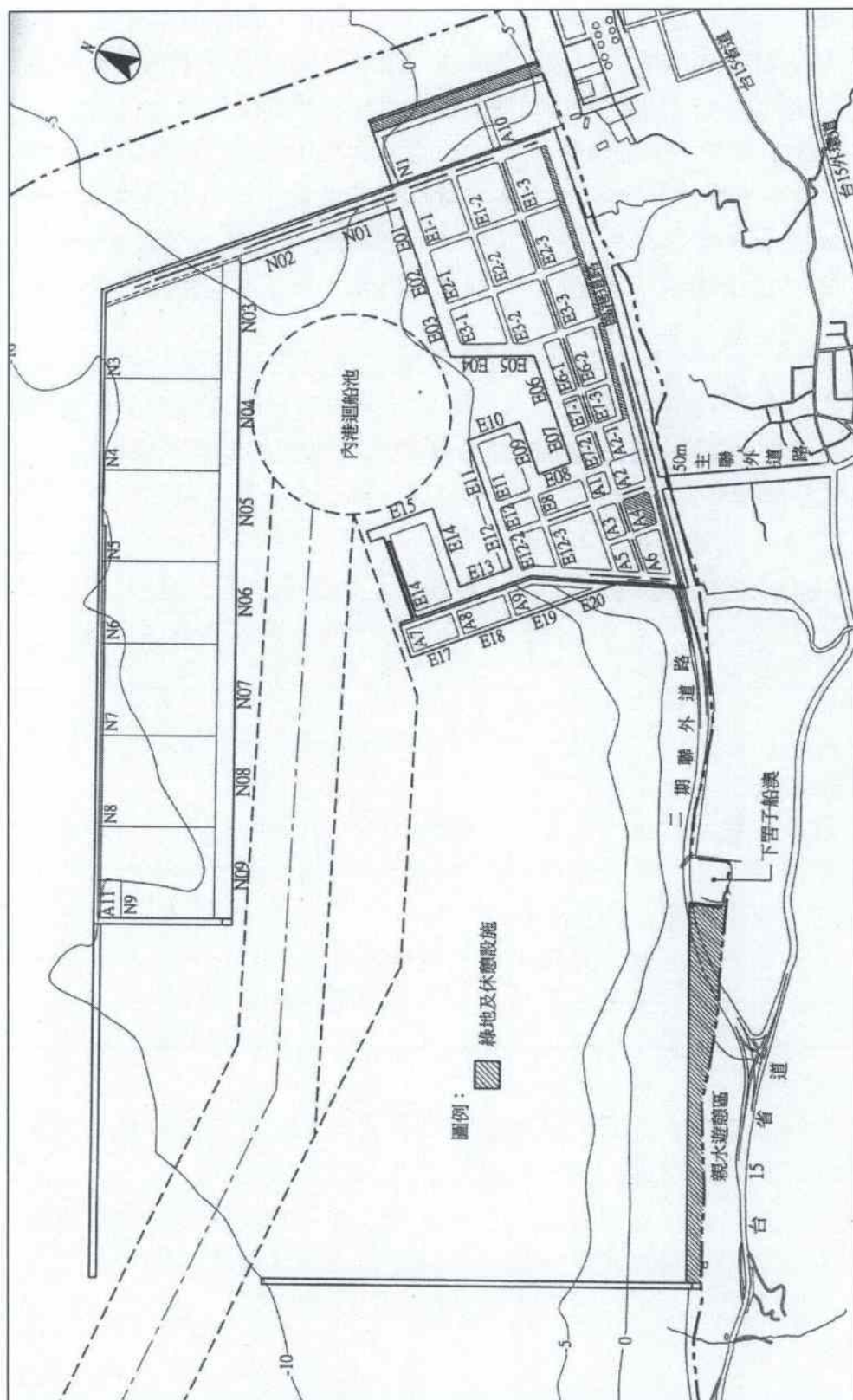


圖 6.3-1 台北港第二期工程計畫港區綠地及休憩設施佈置圖

四、海岸休憩設施規劃

八里至林口間海岸，過去為大台北都會區國民夏季重要海洋遊憩活動區域。而本港第一期工程已佔用八里海水浴場以及鄰近沙灘海岸，基於對國民親水權之維護，第二期將儘可能維持海岸開放，以便利供國民親近。同時，在不影響本港營運之前題下，港區所轄海岸應規劃適當休憩設施，提供國民活動利用，以彌補本開發行為所造成對大台北都會區國民不利之影響。依港址遊憩資源及海岸特性，港區範圍內可規劃之休憩設施如下：

（一）觀景賞鳥區

河口附近海岸生態資源豐富，如無人類活動干擾，通常可吸引眾多鳥類聚集。淡水河口過去為一沖積三角洲地形，近年由於河川輸沙減少，已使得河口南側灘地嚴重侵蝕，目前僅餘挖子尾附近海岸殘留小區域紅樹林保護區。

本港由於北防波堤阻礙漂沙沿岸運行，未來如淡水河河川輸沙仍可穩定補充海岸，在河口以南至北防波堤間海岸，將逐漸淤積成淺灘地形。為維護河口生態之完整，在此淤積區應保持自然狀態，避免引進各類海岸開發利用行為。在海岸地形穩定後，建議應進行紅樹林復植計畫，以擴大保護區範圍。將來如可吸引大批鳥類聚集後，建議於北防波堤堤根附近，規劃海岸觀景賞鳥區，以克盡協助推廣生態教育之責任。

（二）截流隔離明渠水域活動區

於第一期工程所規劃之截流隔離明渠，該明渠渠底高程為 EL. 0.0 ~ -2.0M，頂高 EL. +3.6M。渠道底部寬度 23M，兩側坡度 1:2。本渠道陸側公有土地規劃為景觀遊憩區，渠道前段岸壁皆以階梯親水方式設計，以提供鄰近居民親水休憩活動。而自聯外橋至出海口之渠道，規劃為中、小型船舶停泊區，本水域可容許 20 呎以下動力船舶停泊使用。

（三）親水遊憩區

濱港親水遊憩區範圍主要位於紅水仙溪以南至跨港大橋間，以及聯外道路與台 15 線海側，港區範圍內之區域，面積約 30.25 公頃。本區東北側緊鄰八仙樂園，為遊客主要匯集區域。西南側同時位於八里一五股東西快速道路與西濱道路交會之交流道。故在區位上具備交通、港標、觀景、遊憩、休息等多重服務之機能。

柒、開發經費與效益

柒、開發經費與效益

一、總建設經費需求

後續各期建設經費共計約需新台幣 912.78 億元。其中政府投資金額 218.77 億元；公民營機構投資金額約 694.01 億元，詳表 7.1-1 所示。

表 7.1-1 台北港後續建設計畫投資經費需求表 單位：新台幣億元

計 畫 分 期			政府投資			公民營機構投資	分期合計
			港務局	公路局	小計		
第二期工程	第二個五年計畫	已核定	14.74	18.33	33.07	99.23	154.13
		未核定	21.83	0.00	21.83		
		小計	36.57	18.33	54.90		
		第三個五年計畫		34.08	0.00	34.08	167.88
第三期工程			80.81	0.00	80.81	187.70	268.51
遠期發展計畫			48.98	0.00	48.98	239.20	288.18
合計			200.44	18.33	218.77	694.01	912.78

註：第二個五年計畫之公路局執行預算係指第二期聯外道路興建工程

二、第二個五年計畫政府投資部分資金籌應

(一) 資金籌應來源

第二個五年計畫政府投資經費需新台幣 54.898 億元，詳表 7.2-1 所示。其中北外廓防波堤延伸工程及第二期聯外道路已報奉核定（第二期聯外道路工程已於 90 年度支出 3 億元），故第二個五年計畫（91~95 年度）未核定預算僅 21.827 億元。由於皆屬防波堤、航道、助航設施及公共道路工程等商港重大公共基礎建設，無直接收益產生，故資金來源擬由航港建設基金全額補助。

(二) 分年經費需求

根據台北港第二個五年計畫預定執行進度表及表 7.2-1，91~95 年度港務局投資項目分年資金需求詳表 7.2-2 所示。

表 7.2-1 台北港第二個五年計畫政府投資費用概估表

單位：新台幣仟元

項次	工程項目	單位	數量	單價	複價	備註
一	外廓防波堤延伸工程					已奉行政院 91.6.27 院臺字 0910031395 號函核 定。
(一)	外廓防波堤工程(3k+995~5k+270)	式	1	1,260,155	1,260,155	
(二)	堤頭燈塔新建工程	式	1	10,659	10,659	
(三)	海氣象及港區環境監測調查作業	式	1	60,000	60,000	
(四)	其他零星附屬工程	式	1	96,185	96,185	
(五)	間接工程費	式	1	47,300	47,300	
	小計				1,474,300	
二	第二期南外廓防堤及護岸工程					本工程防波堤將回 收利用淺礁清除棄 渣、八里新店快速 道路隧道棄渣及港 區吊移消波塊與塊 石等工材。
(一)	設計及鑽探作業	式	1	14,000	14,000	
(二)	第二期南外廓防波堤興建工程	式	1	678,000	678,000	
(三)	北淤沙區海堤第一期興建工程					
1.	海堤工程(含臨時堤)	M	250	360	90,000	
2.	浚填工程	萬方	18	600	10,800	
3.	定沙覆面工程	公頃	6	1,000	6,000	
(四)	親水遊憩區護岸第一期工程					
1.	工程景觀規劃設計	式	1	10,000	10,000	
2.	親水遊憩區海岸保護工程	M	1,200	100	120,000	
3.	海岸綠美化工程	式	1	80,000	80,000	
(五)	港區鄰近海域氣象環境觀測調查	式	1	30,000	30,000	
(六)	施工期間環境品質監測	式	1	30,000	30,000	
(七)	其他配合零星工程(含委託監造費)	式	1	53,200	53,200	
	小計				1,122,000	
三	離岸物流倉儲區海堤地質調查及設計	式	1	20,000	20,000	
四	航道水域設施工程					
(一)	外海淺礁清除工程	式	1	342,000	342,000	
(二)	港外泊地人工魚礁清除工程	式	1	78,000	78,000	
(三)	港池航道及淡水河口維護挖浚工程	萬方	120	600	72,000	
(四)	港區公共清潔設施	式	1	20,000	20,000	
(五)	其他配合零星工程	式	1	20,300	20,300	
	小計				532,300	
五	北外堤內側道路及護岸工程					

項次	工程項目	單位	數量	單價	複價	備註
(一)	重力式方塊護岸兼碼頭工程	M	404.5	254	102,815	
(二)	北外堤內側道路工程	式	1	63,000	63,000	
(三)	其他配合零星工程	式	1	18,185	18,185	
	小計				184,000	
六	港區公共設施工程					
(一)	工程細部設計	式	1	21,000	21,000	
(二)	供水系統整建工程	式	1	45,000	45,000	
(三)	污水下水道工程	式	1	69,400	69,400	
(四)	停車場及迎賓景觀工程	式	1	20,000	20,000	
(五)	港區道路綠美化工程(含公共藝術)	式	1	50,000	50,000	
(六)	港區道路施工期間環境品質即時測站	式	1	40,000	40,000	
(七)	施工期間空氣污染防治計畫	式	1	9,000	9,000	
(八)	其他配合零星工程	式	1	40,000	40,000	
(九)	航道警戒燈標等助航設施	式	1	30,000	30,000	
	小計				324,400	
七	第二期聯外道路興建工程					已奉行政院 89.5.5 台八十九交 12843 號函核定，由公路局執行，其中 90 年度已支出 3 億元。
(一)	道路工程(含整地及路堤填築)	式	1	36,300	36,300	
(二)	橋樑工程	式	1	1,436,800	1,436,800	
(三)	擋土牆及海岸保護工程	式	1	194,000	194,000	
(四)	排水、機電照明及景觀植栽	式	1	46,600	46,600	
(五)	其他雜項配合工程	式	1	271,000	271,000	
(六)	間接工程費	式	1	51,000	51,000	
(七)	用地徵收及建物拆遷補償	式	1	96,500	96,500	
	小計				2,132,800	
91~95 年度投資費用合計		已核定金額			3,307,100	
		未核定金額			2,182,700	
		合計			5,489,800	

註：各工程費已函工程管理費、施工費、承商稅管利潤及營業稅。惟不含資金利息及物價上漲準備金。

表 7.2-2 台北港第二個五年計畫政府投資部分分年資金需求表

單位：新台幣仟元

項次	工程項目	合計	91 年	92 年	93 年	94 年	95 年
一	外廓防波堤延伸工程						
(一)	外廓防波堤工程(3k+995~5k+270)	1,260,155	11,500	155,000	651,207	442,448	-
(二)	堤頭燈塔新建工程	10,659	-	-	-	10,659	-
(三)	海氣象及港區環境監測調查作業	60,000	10,000	30,000	10,000	10,000	-
(四)	其他零星附屬工程	96,185	-	-	48,093	48,093	-
(五)	間接工程費	47,300	1,000	15,000	18,500	12,800	-
	小計	1,474,300	22,500	200,000	727,800	524,000	-
二	第二期南外廓防堤及護岸工程						
(一)	設計及鑽探作業	14,000	-	-	14,000	-	-
(二)	第二期南外廓防波堤興建工程	678,000	-	-	-	340,000	338,000
(三)	北淤沙區海堤第一期興建工程						
1.	海堤工程(含臨時堤)	90,000	-	-	-	30,000	60,000
2.	浚填工程	10,800	-	-	-	-	10,800
3.	定沙覆面工程	6,000	-	-	-	-	6,000
(四)	親水遊憩區護案第一期工程						
1.	工程景觀規劃設計	10,000	-	-	10,000	-	-
2.	親水遊憩區海岸保護工程	120,000	-	-	-	120,000	-
3.	海岸綠美化工程	80,000	-	-	-	-	80,000
(五)	港區鄰近海域氣象海象環境觀測調查	30,000	-	-	-	15,000	15,000
(六)	施工期間環境品質監測	30,000	-	-	-	15,000	15,000
(七)	其他配合零星工程(含委託監造費)	53,200	-	-	-	26,600	26,600
	小計	1,122,000	-	-	24,000	546,000	551,400
三	離岸物流倉儲區海堤地質調查及設計	20,000	-	-	8,000	12,000	-
四	航道水域設施工程						
(一)	外海淺礁清除工程	342,000	-	-	10,000	332,000	-
(二)	港外泊地人工魚礁清除工程	78,000	-	-	-	-	78,000
(三)	港池航道及淡水河口維護挖浚工程	72,000	-	-	-	36,000	36,000
(四)	港區公共清潔設施	20,000	-	-	-	-	20,000
(五)	其他配合零星工程	20,300	-	-	-	10,000	10,300
	小計	532,300	-	-	10,000	378,000	144,300
五	北外堤內側道路及護岸工程						

項次	工程項目	合計	91 年	92 年	93 年	94 年	95 年
(一)	重力式方塊護岸兼碼頭工程	102,815	-	25,000	50,000	27,815	-
(二)	北外堤內側道路工程	63,000	-	-	-	12,600	50,400
(三)	其他配合零星工程	18,185	-	5,000	5,000	6,585	1,600
	小計	184,000	-	30,000	55,000	47,000	52,000
六	港區公共設施工程						
(一)	工程細部設計	21,000	-	-	8,000	5,000	8,000
(二)	供水系統整建工程	45,000	-	-	45,000	-	-
(三)	污水下水道工程	69,400	-	-	-	-	69,400
(四)	停車場及迎賓景觀工程	20,000	-	-	-	-	20,000
(五)	港區道路綠美化工程(含公共藝術)	50,000	-	-	5,000	20,000	25,000
(六)	港區道路施工期間環境品質即時測站	40,000	-	-	-	-	40,000
(七)	施工期間空氣污染防治計畫	9,000	-	-	-	4,500	4,500
(八)	其他配合零星工程	40,000	-	-	-	20,000	20,000
(九)	航道警戒燈標等助航設施	30,000	-	-	-	14,000	16,000
	小計	324,400	-	-	58,000	63,500	202,900
七	第二期聯外道路興建工程	1,832,800	-	336,500	640,610	855,690	-
	已核定分年預算	3,307,100	22,500	536,500	1,368,410	1,379,690	-
	未核定分年資金需求	2,182,700	-	30,000	155,000	1,047,100	950,600
	合計	5,489,800	22,500	566,500	1,523,410	1,426,790	950,600

註：各工程費已包含工程管理費、施工費、承商稅管利潤及營業稅，不包含資金利息及物價上漲準備金。

三、建港預期效益

(一) 財務效益評估

1. 評估成果

依「國營事業固定資產投資計畫編製評估要點」基準，本案投資財務效益分析詳附件五，結果詳表 7.3-1 所示。91~140 年度第一、二期工程計畫之投資內生報酬率約 4.97%，已高於 3.5%折現率，符合評估要點「現值報酬率大於資金成本率且淨現值為正者方可投資」之取捨標準，具投資價值。另外益本比 1.18、回收年限 38.23 年。

2. 敏感性分析

本案財務效益敏感性分析評估結果顯示建港成本、物價上漲率變動對整體投資效益影響有限；折現率變動將嚴重影響資金回收年

限；當運量衰退影響第二散雜貨儲運中心招商計畫時，本港投資成本回收期將延至 45 年，另第一貨櫃中心權利金變動對整體收益影響有限。

表 7.3-1 本案投資財務效益分析結果摘要

全部計畫(當年幣值,百萬元)			成本 效益 分析	資金成本率	3.5%
投資總額		111,878		合理報酬率	高於3.5%
資金來源	航港建設基金	19,562		現值報酬率	4.97%
	公務預算	92,316			
分年建設(當年幣值,百萬元)				淨現值	9,909 百萬
預算年限	投資金額	資金來源			
91	23	航港建設基金		投資收回年限	38.23 年
92	567				
93	1,523				
94	2,427				
95	951				
96	330				
97	424				
98	835				
99	1,565				
100	254				

(二) 經濟效益評估

1. 可量化效益

- (1) 增加國家土地資源：一、二期工程共填築約 269 公頃新生地。每公頃申報地價以 1 億元計，則可創造 269 億元之土地價值。
- (2) 節省貨物內陸運費：本港將分擔台中港與蘇澳港之雜貨運量、減少林口電廠用煤運輸成本，以及北櫃南運內陸運輸，估計每年約可節省新台幣 22 億元之內陸運輸成本。當貨主將節省成本反應至貨物價格後，此利益將由全民所共享。

2. 無形效益

- (1) 解決北部港埠能量不足問題，減輕北櫃南運之社會成本。
- (2) 解決北部地區大宗能源散貨無進口通路之困難。
- (3) 改善區域生活環境，帶動地方繁榮。
- (4) 提供親水進憩及進樂船停泊空間，提昇大台北地區民眾生活品質。

捌、使用分區劃定

捌、使用分區劃定

一、擴大區域計畫依據

（一）區域計畫法第 5 條

「左列地區應擬定區域計畫：

- 一、依全國性綜合開發計畫或地區性綜合開發計畫所指定之地區。
- 二、以首都、直轄市、省會或省（縣）轄市為中心，為促進都市實質發展而劃定之地區。
- 三、其他經內政部指定之地區。」

（二）區域計畫法第 13 條

「區域計畫公告實施後，擬定計畫之機關應視實際發展情況，每五年通盤檢討一次，並作必要之變更。但有左列情事之一者，得隨時檢討變更之：

- 一、發生或避免重大災害。
- 二、興辦重大開發或建設事業。
- 三、區域建設推行委員會之建議。

區域計畫之變更，依第九條及第十條程序辦理；必要時上級主管機關得比照第六條第二項規定變更之。」

- （三）查台北港建設（八里輔助港）業明列於行政院 85 年核定之「國土綜合開發計畫」中，依區域計畫法第 5 條規定，屬應擬定區域計畫地區；惟現行台灣北部區域計畫之計畫範圍係以縣市行政轄區為界，本計畫（台北港第二期建設計畫）係以填海造地築港，為台北縣行政轄區外，故非屬該區域計畫範圍。鑒於本計畫係行政院 88 年 3 月 16 日臺 88 交第 09926 號函及 91 年 11 月 22 日院臺交字第 0910058363 號函核定重大建設，爰依區域計畫法第 13 條第 1 項第 2 款規定辦理台灣北部區域計畫擴大變更報院備案。

二、劃定使用分區範圍

擴大區域計畫暨使用分區劃定範圍包括台北縣八里鄉小八里坌段中小段 290-1 號等 11 筆土地（面積 11.4904 公頃），及台北港第二期工程填海造地海域（面積 164.4402 公頃），合計面積 175.9306 公頃，均劃定為特定專用區，並依行政院核備計畫內容編定為適當用地。

本次擴大區域計畫範圍如圖 8.2-1 所示，依法劃定為特定專用區。另檢附比例尺 1/25000 地理位置圖，詳附圖一；比例尺 1/5000 土地使用分區圖，詳附圖二。

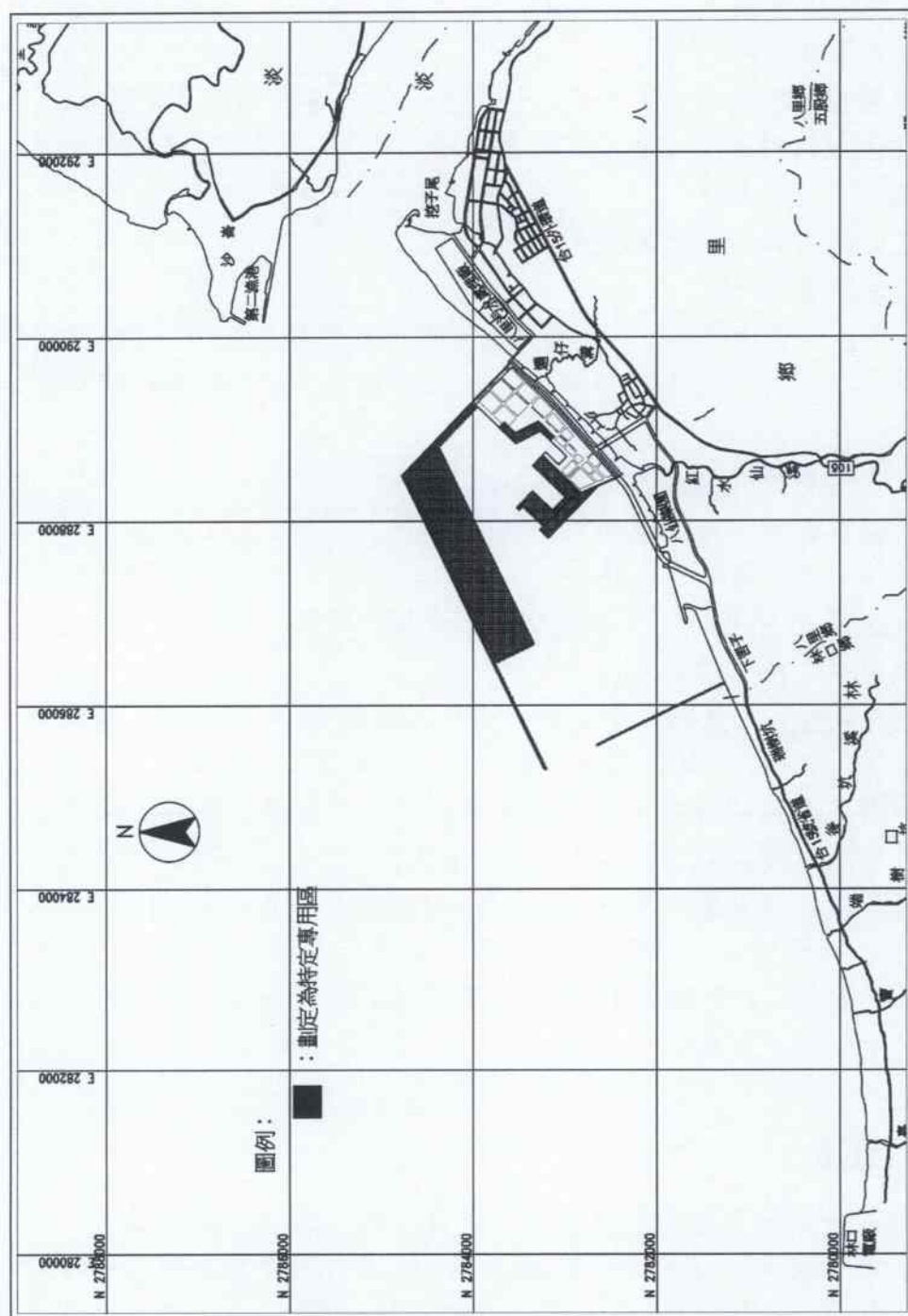


圖 8.2-1 劃定使用分區範圍圖

附錄一、

**行政院 88 年 3 月 16 日臺 88 交字第
09926 號函、91 年 11 月 22 日院臺交
字第 0910058363 號函及 94 年 10 月
19 日院臺建字第 0940048790 號函**

附錄一、行政院函

一、88年3月16日臺88交第09926號函

行政院
航政司
港務科 函

受文者：交通部

連別：最速件
密等及解密條件：國防最高機密
發文日期：中華民國八十八年三月十六日
發文字號：臺港字第八八三號
附件：二份

09926

主旨：所報「淡水港整體規劃及未來發展計畫」一案，請照本院經濟建設委員會審議結論辦理。

說明：一、復八十七年十二月十五日交航八十七字第〇五二九八三號函。

二、本院經濟建設委員會八十八年二月二十三日總（八八）字第〇八一九號致本院秘書長函敘明已逕送副本，茲不另抄附。

正本：交通部

副本：本院經濟建設委員會、本院農業委員會、台灣省政府

院長蕭萬長

機關地址：台北市一〇〇忠孝東路一段一號
傳真：(02)二三四一三四五四

文海部應收文第19821號
中華民國八十八年三月十六日

行政院經濟建設委員會 函

受文者：本會都市及住宅發展處

送別：最後件

密等及解密條件：

發文日期：中華民國八十八年二月二十三日

發文字號：總（八八）字〇八一九號

附件：

主旨：奉交議，交通部陳報「淡水港整體規劃及未來發展計畫」一案，經提報本會委員會議獲致結論，復請

查照轉陳。

說明：

一、復 貴秘書長八十七年十二月二十四日台八十七交字第六三四七四號函。

二、本案經本會於八十八年元月二十日邀請 鈞院主計處、交通部航政司、財政部關稅總局、內政部營建署、鈞院農委會、台灣省政府住都處、交通處、台灣省公路局、基隆港務局、台北縣政府及八里鄉公所等會商，並提八十八年二月三日本會第九五七次委員會議討論，獲致結論如次：

（一）本案台灣省政府依據行政院核定之「台灣地區整體國際港埠發展規劃」及「基隆港整體規劃及未來發展計畫」，研擬淡水港中、長期發展計畫。在規劃理念上，保留海岸供親水遊憩，減輕對海岸生態影響，並預留空間容納大台北地區廢土填築港埠新生地；在港埠功能上，將發展為遠洋

機關地址：台北市中正區寶慶路三號
傳真：(02)二三七〇〇四一五

貨櫃基地，及砂石、水泥、成品油集散中心，以因應北部地區需要；在建設營運方面，各項港埠營運設施，悉由民間投資經營，發揮顯著經濟效益，原則同意。

(二) 本計畫第一個五年（八十六年至九十年）發展計畫，除前已報奉核定、現正施工中之外廊防波堤興建工程外，尚需投資五九億四、九〇〇萬元，其中，公共設施等費用十二億一、四〇〇萬元，由台灣省交通建設基金支應，並循預算程序辦理；營運設施費用四七億三、五〇〇萬元，同意由民間投資。第二個五年發展計畫，應併整體規劃定期通盤檢討陳報核定。

(三) 淡水港港址在台北縣八里鄉，地方曾多次建議變更港名，以符實際。經基隆港務局邀請中央、地方民意代表及相關機關會商，咸認為宜更名為「台北港」，並由台灣省政府專案陳報核定。為順應地方民意，提升新港形象，同意更名為台北港，請交通部依相關規定辦理。

(四) 淡水港原劃定商港區域，應配合本計畫調整修正，請交通部督導台灣省政府依商港法第四條規定辦理。有關就規劃商港區域及毗鄰土地擬訂特定區計畫一節，原則同意辦理，請台灣省政府依都市計畫法及相關規定辦理。

(五) 本案有關漁業權及漁民補償等問題，請台灣省政府依漁業法等規定，協調相關機關辦理，並請農委會提供必要之協助。

(六) 本計畫港區聯外道路，應配合建港進度儘速辦理，其中，東西向快速公路八里新店線工程，列為第三優先之八里五股段，請交通部檢討政列為第一優先提前辦理；另自臨港大道銜接西濱快速公路長二、四公里路段，請擬定工程計畫依規定陳報核定後，由基隆港務局編列經費，文由台灣省

公路局儘早施工，請交通部督導台灣省政府積極辦理。

(七) 本計畫環境影響評估報告，業經環保署同意備查在案，請台灣省政府依環境影響評估法規定納入追蹤。此外，請台灣省政府對於該地區之海象等資料，進行長期監測工作。

正本：行政院秘書長

副本：交通部、行政院農業委員會、台灣省政府、本會都市及住宅發展處

二、91年11月22日院臺交字第0910058363號函

行政院 函

受文者：交通部

類別：普通件

密等及解密條件：普通

發文日期：九十一年十一月二十二日

發文字號：院臺交字第0910058363號

附件：如說明二（58363-0.TIF）

主旨：所報「台北港整體規劃及未來發展計畫第一次通盤檢討」計畫書一案，請照本院經濟建設委員會審議結論辦理。

說明：

- 一、復九十一年十月一日交航字第〇九一〇〇五七九八九號函。
- 二、影附本院經濟建設委員會九十一年十一月八日總字第〇九一〇〇〇四八二八號致本院秘書長函一份。

正本：交通部

副本：行政院經濟建設委員會（無附件）

機關地址：台北市忠孝東路一段一號
傳真：（〇二）三三五六六九二〇

行政院經濟建設委員會 函

機關地址：(一〇〇)台北市寶慶路三號
傳 真：(〇二)二三七〇〇四一五

受文者：行政院秘書長

速別：最速件

密等及解密條件：普通

發文日期：中華民國九十一年十一月八日

發文字號：地字第〇九一〇〇〇四八二八號

附件：

主旨：奉交議，交通部陳報「台北港整體規劃及未來發展計畫第一次通盤檢討」計畫書一案，業經本會委員會議審議獲致結論，復請 查照轉陳。

說明：

一、復 貴秘書長九十一年十月八日院臺交字第〇九一〇〇五〇九九三號函。

二、本案經本會於九十一年十月廿三日邀請 鈞院秘書處、主計處、公共工程委員會、環境保護署、交通部（航政司、運輸研究所、基隆港務局、台灣區國道新建工程局、台灣區高速公路局、公路總局）、台北縣政府等會商，並提九十年十一月四日本會第一一〇六次委員會議討論，獲致結論如次：

（一）建設中的台北港為「挑戰二〇〇八：國家發展重點計畫」重要項目之一，基於台北港建港條件優越，計劃興建之第一貨櫃中心，為台灣地區最完整、最現代化遠洋貨櫃基地，可減少北櫃南運，因應貨櫃船大型化需要，增強國際貿易競爭力，應積極推動。本案計畫名稱

應修正為「台北港整體規劃及未來發展計畫（九十一年至九十五年）」，原則同意按發展定位及修訂布置投資建設，相關投資建設實質計畫，應依規定陳報核定後實施。

(二) 第一貨櫃中心BOT案，請交通部督導基隆港務局積極辦理；港區聯外道路包括：東西向快速道路八里新店線八里五股段、及自臨港大道銜接西濱快速公路路段，請交通部分別督導台灣區國道新建工程局及公路總局，配合第一貨櫃中心BOT議約政府承諾事項，及投資興建營運時程，儘速辦理；台北港特定區計畫，請內政部協調台北縣政府儘速完成都市計畫法定程序。

(三) 本計畫擬於北外堤外側水域規劃設置之離岸物流倉儲區，可利用北部地區營建廢棄土、水庫及河道淤積土方填海造地，除可提供六、三四〇萬方棄土區、填築新生地二九四公頃外，且可配合毗鄰之民間投資第一貨櫃中心，開發為自由貿易港區，落實全球運籌發展計畫及「挑戰二〇〇八：國家發展重點計畫」營運總部計畫之推動。又基隆港務局現正進行填海造地環境影響評估，俟完成環境影響評估後，請交通部儘速擬訂填海造地及開發使用計畫陳報核定。

(四) 台北港第二期南外堤工程完成後，港區水域趨於穩靜，應配合「挑戰二〇〇八：國家發展重點計畫」之觀光客倍增計畫，進行親水遊憩區規劃，並鼓勵民間投資經營，請交通部積極辦理。

(五) 台北港初期布設外廓堤防業已完成，營運設施正由民間投資興建次第完成中，相關港埠管理設施亦正施工中，將於九十三年初前陸續完工。為配合營運需要，原則同意台北港於九十三年提升為基隆國際商港之輔助港。有關通關查驗、出入境管理、衛生檢疫及安全檢查等公權力管理，請交通部積極協調相關機關完成準備工作，並於九十三年元月前就提升為輔助港完成相關行政程序，以便於九十三年初，依商港法及相關規定，指定公告為基隆國際商港之輔助港。

三、94 年 10 月 19 日院臺建字第 0940048790 號函

檔 號：
保存期限：

行政院 函

機關地址：台北市忠孝東路1段1號
傳 真：(02)33566920

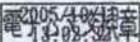
受文者：內政部

發文日期：中華民國94年10月19日
發文字號：院臺建字第0940048790號
速別：最速件
密等及解密條件或保密期限：普通
附件：

主旨：所報擬定「擴大台灣北部區域計畫（台北港第2期工程地區）」草案，請備案一案，准予備案。

說明：復94年8月31日台內營字第0940085535號函。

正本：內政部

副本：行政院經濟建設委員會 

附錄二、內政部區域計畫委員會審查 意見

附錄二、內政部區域計畫委員會審查意見

一、93 年 2 月 18 日第一次專案小組

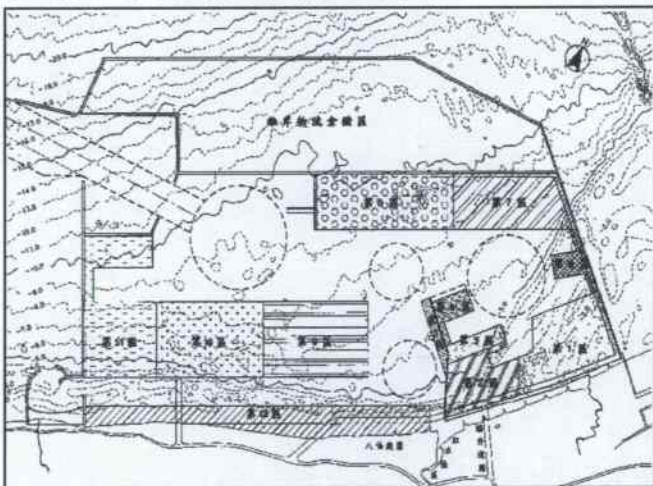
第一次會議結論	辦理情形
一、台北港第二期工程尚未取得開發許可即已動工施作，是否適用區域計畫法相關罰則規定： 決議： 1. 本案依內政部（地政司）八十七年十二月十八日台（八七）內地字第八七一三四八二號函略以：未登記土地，無違反區域計畫法有關土地使用管制之適用。 2. 請內政部法規委員會提供正式書面意見，俾利下次區委會專案小組參考。 3. 本案雖不適用區域區域計畫法有關之罰則規定，惟為有效落實土地使用管制，在建立有效管制機制前，建議後續開發行為仍應依非都市土地開發審議作業規範規定，進行相關審查事宜。 4. 建議會後由本部營建署邀請行政院經濟建設委員會、本部法規委員會、本部地政司等相關部會，針對此一未納入編定但仍需進行管制之區塊（海域），進行協商。	1. 感謝不罰。惟查本案係依「區域計畫法」第三章「區域土地使用管制」第十五條之一進行審議。若未登記土地，不適用區域計畫法有關土地使用管制，則本案所引用法條之適用性，本局從而產生疑慮。 2. 為有效落實土地使用管制，在建立有效管制機制前，建議後續開發行為仍應依非都市土地開發審議作業規範規定，進行相關審查事宜乙節，查「商港法」並未排除「區域計畫法」之土地使用管制，所以本局乃向大部申請編定，納入管制。惟考量以下因素，建請能簡化程序： (1) 商港開發係依據「商港法」程序，經目的事業主管機關(交通部)陳報行政院核定施行。如再提出申請開發審議，將造成行政程序重複現象。 (2) 因程序重複，未來台北港未來所有後續開發計畫，估計將延誤約一年半左右，必將影響港灣建設 BOT 時效，以及國家競爭力。 (3) 若依區域計畫法程序申請開發，將會衍生結論十四點之開發影響費繳交問題，恐引發爭議，影響本案土地編定期程。同時各港地方政府可能要求比照辦理，引起困擾。 3. 基於前述疑慮及考量，經本局陳報交通部以 93. 6. 29 交航字第 0930006796 號函復大部，建請簡化本案土地編定程序，惟未獲同意。案經交通部提報 93. 10. 27 行政院「促參協調小組第二次會議」協調結論，請交通部主秘以上層級，邀內政部及相關機關研商具體可行做法。 4. 交通部游次長於 93. 11. 3 率交通部相關人員會同工程會代表，專程拜會 貴部林次長研商達成共識如下：有關商港區域內新生地之開發，經商港目的事業主管機關(交通部)依「商港法」程序報奉 行政院核定實施即可，至於其土地編定事宜則應循「區域計畫法」或相關法令，報請相關主管機關編定使用分區，納入管制。復鑒於台北港新生土地，係屬於新生地使用分區之新劃設及編定事項，而非既有土地使用分區之變更，為配合國家重大建設，爰 貴(內政)部同意簡化編

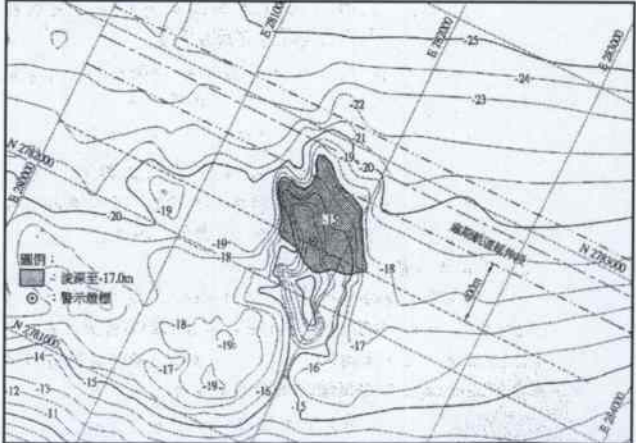
第一次會議結論	辦理情形
	定程序，由本(交通)部將行政院核定整體發展計畫提區域計畫委員會報告。
二、本案是否屬「非都市土地開發審議作業規範」總編第十三點第二項「目的事業主管機關列為專案輔導其合法化經營者」： 決議： 1. 請交通部針對未來港灣建設計畫有關土地使用之編定過程，作適當之程序處理，俾符合現行相關規定。 2. 請目的事業主管機關(交通部)就貴管目的事業發展政策上如認定有輔導合法化之必要者，依其特點訂定輔導措施，並據以核定本案為專案輔導對象。使本案能符合「非都市土地開發審議作業規範」總編第十三點第二項「目的事業主管機關列為專案輔導其合法化經營者」之規定，俾利下次區委會專案小組會議參考。	1 本局依交通部指示，分別於 93. 3. 19 及 93. 5. 11 邀請交通部各港務局及運研所及大部營建署，就本項結論進行討論。與會者大多認為，既然內政部解釋「未登記土地，無違反區域計畫法有關土地使用管制之適用。」則本案屬未登記土地，自然無「非都市土地開發審議作業規範」所謂的輔導其合法化之問題；同時本案係依「商港法」程序辦理開發，似無違法之問題。故交通部是否有輔導合法化之需要，尚有疑義，會中結論，本項應再洽內政部釐清(本局 93. 4. 1 基港工規字第 0930005985 號函及 93. 5. 20 基港工規字第 0930009428 號函諒察)。 2. 前述疑慮，已併結論第一點「辦理情形」，由本局陳報交通部函請 大部簡化程序並經研商達成共識在案，不再贅述。
三、本案重要建築物部分以「基樁」處理土壤液化問題，惟以台中港在九二一地震中產生液化現象之經驗，本案因填方料源係以砂為主，地震發生時有產生土壤液化之虞。請根據「原始地層」、「料源回填」及「地質改良後」之參數變化，說明開發範圍內，相關填築區如何預防處理液化之具體措施(含工法)。	1. 台北港第二期工程之規劃係於九二一地震之前完成。但於九二一地震發生後，各港務局均已正視港區於地震時發生液化之問題，本局亦辦理相關補強措施。有關本計畫開發範圍內(第二期工程)相關填築區之預防措施，將先參照第一期工程(已填築完成區域)所採行方式據以辦理。 2. 由於第二期工程係與第一期工程採用相同之回填工法及料源，故依本局委託聯合大地工程顧問公司辦理之『台北港行政區土壤液化防治對策及設計』成果，藉以說明第二期工程抽砂回填可能之液化危害性指數及預防措施(工法)： (1)『台北港行政區土壤液化防治對策及設計』分析兩孔辦理動力三軸試驗之成果，其地表之平均 PGA 為 0. 14g 及 0. 17g，平均值約為設計 PGA(地震乙區為 0. 23 g)之 0. 67。而用途係數 1. 5，故液化分析採用 PGA=0. 23 g。 (2)在地震規模 7. 5、地表最大加速度 0. 23g 作用下，以 SPT-N 值的液化潛能評估法，基地整體之液化危害性指數評估結果如下表：

第一次會議結論	辦理情形																																																										
	<table><tr><th rowspan="2">方法</th><th colspan="3">液化等級百分比(%)</th></tr><tr><th>$P_L < 5$</th><th>$5 < P_L < 15$</th><th>$P_L > 15$</th></tr><tr><td>SEED</td><td>25</td><td>44.4</td><td>30.6</td></tr><tr><td>NJRA</td><td>25</td><td>58.3</td><td>16.7</td></tr><tr><td>T-Y</td><td>41.7</td><td>52.8</td><td>5.5</td></tr></table> 多數屬中度液化潛能，局部為輕度和嚴重液化潛能。 (3)可能液化深度如下表；對建物之預防處理液化對策經評選建議採用植入式基樁與 PC 打擊樁搭配使用。至於 A1 東側、A4、A5、A6 區則採用垂直排水帶配合礫石樁，以降低液化潛能。 <table><tr><th rowspan="2">方法</th><th colspan="7">可能液化深度(m)</th></tr><tr><th>A1區</th><th>A2區</th><th>A3區</th><th>A4區</th><th>A5區</th><th>A6區</th><th>西側岸邊</th></tr><tr><td>SEED</td><td>2.25 ~ 17.25</td><td>2.25 ~ 11.25</td><td>3.75 ~ 11.25</td><td>5.25 ~ 11.25</td><td>3.75 ~ 14.25</td><td>3.75 ~ 11.25</td><td>3.8 ~ 9.75</td></tr><tr><td>NJRA</td><td>2.25 ~ 18.75</td><td>3.75 ~ 18.75</td><td>2.25 ~ 20</td><td>4.45 ~ 20</td><td>2.25 ~ 14.25</td><td>3.45 ~ 15.75</td><td>3.8 ~ 11.25</td></tr><tr><td>T-Y</td><td>2.25 ~ 18.75</td><td>3.75 ~ 12.75</td><td>3.75 ~ 14.25</td><td>5.25 ~ 20</td><td>3.6 ~ 14.25</td><td>3.75 ~ 15.75</td><td>3.8 ~ 11.25</td></tr></table>	方法	液化等級百分比(%)			$P_L < 5$	$5 < P_L < 15$	$P_L > 15$	SEED	25	44.4	30.6	NJRA	25	58.3	16.7	T-Y	41.7	52.8	5.5	方法	可能液化深度(m)							A1區	A2區	A3區	A4區	A5區	A6區	西側岸邊	SEED	2.25 ~ 17.25	2.25 ~ 11.25	3.75 ~ 11.25	5.25 ~ 11.25	3.75 ~ 14.25	3.75 ~ 11.25	3.8 ~ 9.75	NJRA	2.25 ~ 18.75	3.75 ~ 18.75	2.25 ~ 20	4.45 ~ 20	2.25 ~ 14.25	3.45 ~ 15.75	3.8 ~ 11.25	T-Y	2.25 ~ 18.75	3.75 ~ 12.75	3.75 ~ 14.25	5.25 ~ 20	3.6 ~ 14.25	3.75 ~ 15.75	3.8 ~ 11.25
方法	液化等級百分比(%)																																																										
	$P_L < 5$	$5 < P_L < 15$	$P_L > 15$																																																								
SEED	25	44.4	30.6																																																								
NJRA	25	58.3	16.7																																																								
T-Y	41.7	52.8	5.5																																																								
方法	可能液化深度(m)																																																										
	A1區	A2區	A3區	A4區	A5區	A6區	西側岸邊																																																				
SEED	2.25 ~ 17.25	2.25 ~ 11.25	3.75 ~ 11.25	5.25 ~ 11.25	3.75 ~ 14.25	3.75 ~ 11.25	3.8 ~ 9.75																																																				
NJRA	2.25 ~ 18.75	3.75 ~ 18.75	2.25 ~ 20	4.45 ~ 20	2.25 ~ 14.25	3.45 ~ 15.75	3.8 ~ 11.25																																																				
T-Y	2.25 ~ 18.75	3.75 ~ 12.75	3.75 ~ 14.25	5.25 ~ 20	3.6 ~ 14.25	3.75 ~ 15.75	3.8 ~ 11.25																																																				
	3. 惟因台北港第二期工程係採 BOT 之方式，本局雖尚未比照第一期工程辦理地質改良工作。但本局已於「台北港貨櫃儲運中心興建暨營運契約」之技術規範中，要求投資人應辦理地盤改良工程，其土層改良效果則要求應達地表下 12m 範圍內之土層，其改良成效以達到標準貫入試驗打擊數(N 值)達到 16 為標準。																																																										
四、計畫書顯示新莊斷層為距本基地最近之活動斷層（約十三公里），惟依中央地質調查所近二年所進行三十條重大斷層微振動監測計畫，尚有一平行新莊斷層之活動斷層（山仔腳斷層），依九二一地震經驗，車籠埔斷層與台中港距離亦甚遠，仍造成堤岸液化現象。請針對活動斷層的因素，與實際工程之規劃，說明地震活動對港區的衝擊，及會不會影響救災時港區之使用。	1. 本基地鄰近確仍有活動斷層存在，若於地震來臨時，其影響力仍有損害港區結構物之可能，故為避免地震活動影響港區之使用，本局於工程規劃過程亦已分別針對碼頭後線用地、碼頭結構型式預作考量。 2. 依據交通部運輸研究所港研中心辦理碼頭結構物耐震設計及相關研究工作，經其研究統計相關案例，神戶港受損的碼頭及岸壁中，以沉箱重力式的受損最多，較嚴重，而板樁式及棧橋式的受損較少；而台中港受損的碼頭亦是沉箱重力式，其原因為不同的結構型式所承受的地震力不同所致。故台北港第二期工程規劃之碼頭型式均為板樁或棧橋式，將可降低地震活動對港區的衝擊。 3. 至於台北港之碼頭後線用地如結論三之回覆說明，九二一地震發生後，本局已辦理相關之土壤液化防治工作，如於 A1 東側、A4、A5、A6 區採用垂直排水帶配合礫石樁…等。此與未辦理地質改良之台中港不同，應可降低地震時碼頭後線發生液化現象之情形。																																																										

第一次會議結論	辦理情形
	4. 而目前我國規範規定所有碼頭結構物均以 475 年迴歸期之地震作耐震設計，即為通常港灣結構物使用年限 50 年中發生大於設計震度(7.5)之地震機率小於 10%。故於設計時已降低地震活動對港區可能之損害程度。理論上港區縱有受到地震活動之衝擊，亦不至影響救災時港區之使用。
五、鑽探報告僅礁石區鑽到岩盤，岩盤之承載為斷層活動的影響分析之重要基礎，請於設計分析與規劃時將其他岩盤資料標示出來。另請增列「垂直海岸線」之地質剖面，分析開發區之原始地質及規劃設計時採用之工程參數，了解地震波來臨時之影響，俾提供回填作業之參考。	1. 有關委員建議於設計分析與規劃時將岩盤資料標示出來，此意見本局將遵照辦理，另對於委員要求增列「垂直海岸線」之地質剖面，將計畫書中垂直海岸線之 B-B 剖面(N01~N02 碼頭區)及 D-D 剖面(W10~W15 碼頭區)加入位於第一期工程範圍內之地質鑽探成果，可得「垂直海岸線」之地質剖面如附圖所示。 B-B剖面(N1-N2碼頭區) D-D剖面(W11-W16碼頭區) 2. 因港區內原始地質之岩盤過深(礁石區位於外海航道側)，基於經濟因素，鑽探大多僅深及承載層為止，無法觸及岩盤。依現有鑽探資料顯示，部分鑽孔於-33m 左右即為卵礫石夾砂層，N 值大於 100，判斷應為風化岩盤所組成，其力學強度良好。 3. 而台北港第二期工程主要填地範圍為貨櫃儲運中心，相關地質調查工作由 BOT 廠商負責辦理。依「台北港貨櫃儲運中心計畫第一階段開發計畫地質調查鑽探試驗分析工作報告書」，已於浚挖區及碼頭區施鑽 35 孔，浚挖區主要土層係未膠結之卵礫石、砂、粉砂、

第一次會議結論	辦理情形
	粉土、粘土等所組成。碼頭區主要地層構造與浚挖區類似，海床表層為粉土質細砂與細砂質粉土層，土層標準貫入試驗 N 值約在 8 至 60 之間，力學強度良好。在深度 40~45m 以下，係為卵礫石或風化砂岩層，可作為碼頭基樁之承載層。另 N5、N6 碼頭工址底部，係為粉土質粘土層，標準貫入試驗 N 值約在 10 左右。至於回填後貨櫃場之地質調查將俟新生地填築完成後，再行辦理。
六、請將東西向快速道路（八里新店線）、西濱道路、貨櫃儲運中心 BOT 案、台北港遠期計畫等相關計畫之開發期程、進度與本計畫如何銜接等納入計畫書。另計畫書 P4-44 及 P4-46 有關東西向快速道路（八里新店線）之敘述有誤，請更正。	1. 東西向快速公路八里新店線預計 97 年 3 月完工通車，另西濱快速公路八里林口段拓寬工程預計 97 年 3 月完成、台北港第二期聯外道路工程預計 95 年 7 月完工通車（以上道路均已納入台北港貨櫃儲運中心 BOT 案政府承諾應辦事項）、103 線二重疏洪道新建橋樑工程已完工通車。 2. 貨櫃儲運中心 BOT 案於 92 年 8 月完成議約，預定 97 年 3 月開始營運。 3. 第二期計畫預計執行至 100 年 12 月，第三期工程計畫期程為 101 年元月~110 年 12 月，而遠期發展計畫自 111 年元月以後。 前述交通建設完成時間恰可與本港第二期計畫相銜接。 4. 計畫書有關東西向快速道路（八里新店線）之敘述有誤，謝謝指正，遵照辦理予以更正。
七、本案有關分區劃定部分，應劃定或檢討變更為特定專用區，且依各別目的事業機關核定計畫進行劃定，註明其用途；另關於使用地部分，本案土地使用計畫包括港埠設施、公用道路、綠帶....等，視開發範圍內土地宜依各該使用性質（變更）編定為適當使用地；又各種使用地之使用強度應依「非都市土地使用管制規則」第九條規定辦理，並依規定製作書圖，納入開發計畫書（第四冊土地使用計畫）中。其中簡報資料中擬劃定「國土保安用地」及「水利用地」之建蔽率與容積率，請洽本部地政司釐清。	1. 本案將劃定特定專用區，分別編定為特定目的事業用地、國土保安用地、水利用地及交通用地等。分區與使用地編定計畫已遵照規定製作書圖，納入開發計畫書（第四冊土地使用計畫）中。 2. 有關「國土保安用地」及「水利用地」之建蔽率與容積率問題，經洽地政司代表表示須依據非都市土地使用管制規則第九條第三項規定辦理，即國土保安用地應洽行政院農業委員會、水利用地則為經濟部。 3. 本局業發函洽詢農委會，930506 農授林務字第 0931730156 號函獲回覆略以：有關農牧、林業、生態保護、國土保安、養殖等用地之建蔽率及容積率，比照點狀公用設施最大使用面積 660 m² 作為使用強度。 4. 國土保安用地之建蔽率及容積率建議訂為 15%、30%，係考量公用事業設施（點狀或線狀）使用需要。其容許使用項目：以綠化使用為主，並得為防風林、景觀綠帶、隔離綠帶、設置休閒設施、指示服務設施自來水事業設施及其附屬設施使用，以及灌溉渠道、埋設天然氣、油氣事業等管線及其附屬設施使用、巡

第一次會議結論	辦理情形																																							
	運道等相關設施（參酌中部科學工業園區台中基地開發計畫與細部計畫）。 5. 水利用地則不訂定建蔽率及容積率。 <table><tr><th rowspan="2">使用類別</th><th rowspan="2">面積 (公頃)</th><th rowspan="2">百分比 (%)</th><th rowspan="2">土地使用編定</th><th colspan="2">使用強度</th></tr><tr><th>建蔽率</th><th>容積率</th></tr><tr><td>防波堤用地</td><td>11.9906</td><td>6.82</td><td rowspan="2">特定目的事業 用地</td><td rowspan="2">60%</td><td rowspan="2">160%</td></tr><tr><td>港埠用地</td><td>150.8290</td><td>85.73</td></tr><tr><td rowspan="2">保育用地</td><td>2.9824</td><td rowspan="2">4.25</td><td>國土保安用地</td><td>15%</td><td>30%</td></tr><tr><td>4.4860</td><td>水利用地</td><td>--</td><td>--</td></tr><tr><td>道路用地</td><td>5.6426</td><td>3.21</td><td>交通用地</td><td>40%</td><td>120%</td></tr><tr><td>合計</td><td>175.9306</td><td>100.00</td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	使用類別	面積 (公頃)	百分比 (%)	土地使用編定	使用強度		建蔽率	容積率	防波堤用地	11.9906	6.82	特定目的事業 用地	60%	160%	港埠用地	150.8290	85.73	保育用地	2.9824	4.25	國土保安用地	15%	30%	4.4860	水利用地	--	--	道路用地	5.6426	3.21	交通用地	40%	120%	合計	175.9306	100.00			
使用類別	面積 (公頃)					百分比 (%)	土地使用編定	使用強度																																
		建蔽率	容積率																																					
防波堤用地	11.9906	6.82	特定目的事業 用地	60%	160%																																			
港埠用地	150.8290	85.73																																						
保育用地	2.9824	4.25	國土保安用地	15%	30%																																			
	4.4860		水利用地	--	--																																			
道路用地	5.6426	3.21	交通用地	40%	120%																																			
合計	175.9306	100.00																																						
八、本案之填方料源除海域抽砂外，請依計畫特性及開發期程，說明是否亦包括陸上重大公共工程剩餘土石方等替代料源（如東西向快速道路八里新店線之隧道段出渣）？取自何處？相關環境影響評估如何？	1. 本次第二期工程計畫填海造陸所需土方來自浚深航道、泊地所得之海砂，開發之相關影響已通過環境影響評估審查。共計浚挖數量為 1,950.48M³，可利用填方量 1,832.10M³，多餘土方配合親水遊憩區規劃使用，以達浚填平衡為原則，本期開發暫無規劃利用外來土方，各填區分區如附圖所示。  2. 本局經與交通部國工局協商，收受東西向快速道路八里新店線隧道出渣土方 120 萬立方米。 3. 另本港於北外廓防波堤外側規劃之離岸物流倉儲區，採專案方式辦理（非屬本港分期計畫範圍），擬利用大台北營建工程剩餘土，以補充本區回填料源。並為杜絕運土作業影響八里鄉居住環境，於環境影響評估作業承諾將配合八里新店線東西向快速道路通車時程，始實施運土計畫。 4. 至於本港第三期及後續遠期計畫，開發時程在 101 年以後，是否利用陸上工程剩餘土，將視未來本港施工進度、需求與相關工程之配合而定。																																							
九、請釐清擬浚深「淺礁區」之區位及數量，並將淺礁區需浚深之理由納入開發計畫書，建議在不影響第二期工程完成後航行安全	1. 計畫書中淺礁區之區位及數量為原規劃方案，浚深區位係滿足進港船舶操航需求，將航道陸側 400m 範圍內浚挖至 CD. -17m。且考量 400m 範圍外之最淺處深度約為 CD. -9~-10m，仍有潛在之安全顧慮。故基於避免港																																							

第一次會議結論	辦理情形
下，應儘量避免開炸挖除淺礁區。	口存有危險區域不利於國際商港發展之因素，而規劃將航道陸側 400~1200 m 範圍浚挖至 CD. -15m，以有效消除航商對本港船舶進出安全之心理威脅。數量如計畫書所示為 141 萬 m³。 2. 而基於經濟考量，本局甫完成之台北港外海淺礁清除工程細部設計已將航道陸界 400~1,200 m 範圍保留不予處理，而改以設置燈標警示船隻，數量則降為 58.43 萬 m³。浚挖範圍如附圖所示，應已符合委員所提之儘量避免開炸挖除淺礁區之建議。 3. 未來於開發計畫書之定稿中將依實際之細部設計內容修正。 
十、台北港整體規劃應朝向生態港灣發展，請以越波量實際數據及安全考量因素，評估北外廓防堤頂高程降低、並作親水斷面設計，以消除視覺障礙？並評估北防波堤北側之消波塊吊離之可行性，以塑造台北港優質景觀與意象。	1. 北外廓防波堤細部設計時，考慮各波向折射、繞射、淺化等，以 NNW 向之等值深海波高為最大，並將越波量及安全性...等因素重新考量，實際設計之胸牆頂高程已降為 CD. +9.5m~CD. +11m 並已施工完成。

第一次會議結論

辦理情形

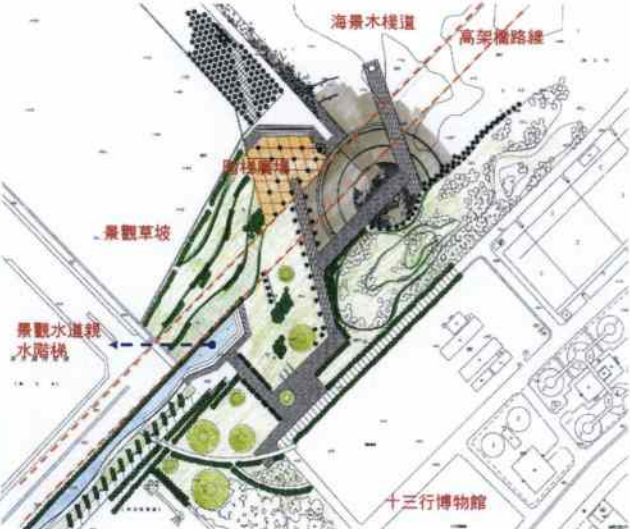
表 3-2-1 北防波堤各里程 K_r 、 θ 、 H_s'

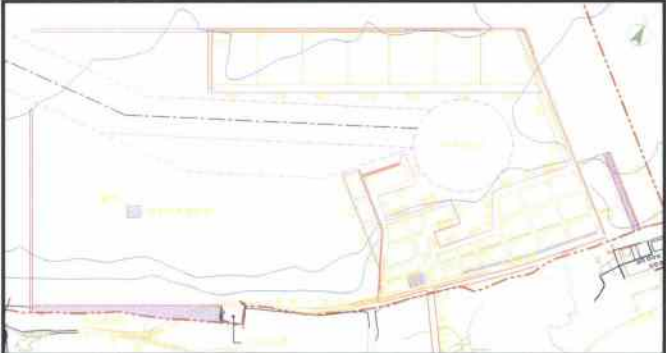
里程		1K+510~1K+710	1K+710~2K+600	2K+600~3K+960	3K+960~4K+460
方向					
NNE	K_r	0.5~0.62	0.62~0.74	0.68~0.74	—
	θ	-66~-56	18~22	16~22	—
	H_s'	4.4~5.4	5.4~6.5	6.1~6.5	—
N	K_r	0.74~0.85	0.85~0.92	0.85~0.92	—
	θ	-70~-93	10~12	9~10	—
	H_s'	5.6~6.4	6.4~7.0	6.4~6.8	—
NNW	K_r	0.95~1.01	0.99~1.01	0.96~1.01	—
	θ	-80~-76	-2~-1	-2~-1	—
	H_s'	6.1~6.4	6.1~6.4	6~6.4	—
NW	K_r	0.95~0.99	0.99~1.01	0.96~1.01	—
	θ	-90	-18~-19	-19	—
	H_s'	4.8~5.0	5.0~5.2	4.8~5.1	—
WWN	K_r	—	0.97~1.0	0.97~1.0	0.94~0.98
	θ	—	-34	-34	70
	H_s'	—	4.1~4.2	4.0~4.2	4.0~4.2
W	K_r	—	0.89~0.95	0.87~0.95	0.88~0.92
	θ	—	-50	-50	58
	H_s'	—	3.7~3.9	3.6~3.9	3.7~3.8
WWS	K_r	—	0.70~0.74	0.66~0.71	0.69~0.73
	θ	—	-62~-60	-62	46
	H_s'	—	3.3~3.5	3.1~3.4	3.2~3.4

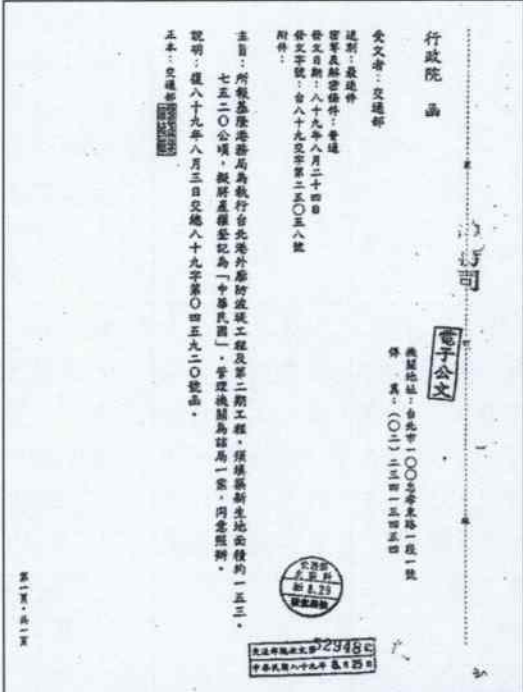
2. 惟依北外廓防波堤施工期間，觀察颱風來襲越波情形，受海床地形影響，北外堤轉角附近（約 1k+510~2k+000 段），越波情形十分嚴重，已威脅港區安全。下圖即為象神颱風來襲期間所涉之越波景象。



3. 經本局與原設計顧問公司重新評估後，皆認為依海堤結構及堤後陸地安全性考量，本海堤堤頂高程不宜再予降低，另因本海堤位在港區範圍內，並未規劃開放作為民眾觀光遊憩使用，故原設計並無無親水斷面之考量。
4. 北防波堤北側之消波塊是否吊離，將著重安全性予以評估考量。本局將於「台北港北淤沙區碼頭海堤親水遊憩區等整建工程規劃」中，配合北淤沙區之填造，將消波塊吊離且在不影響原有堤體安全前提下，盡可能回收原有消波塊或塊石，並加強著重景觀與意象塑

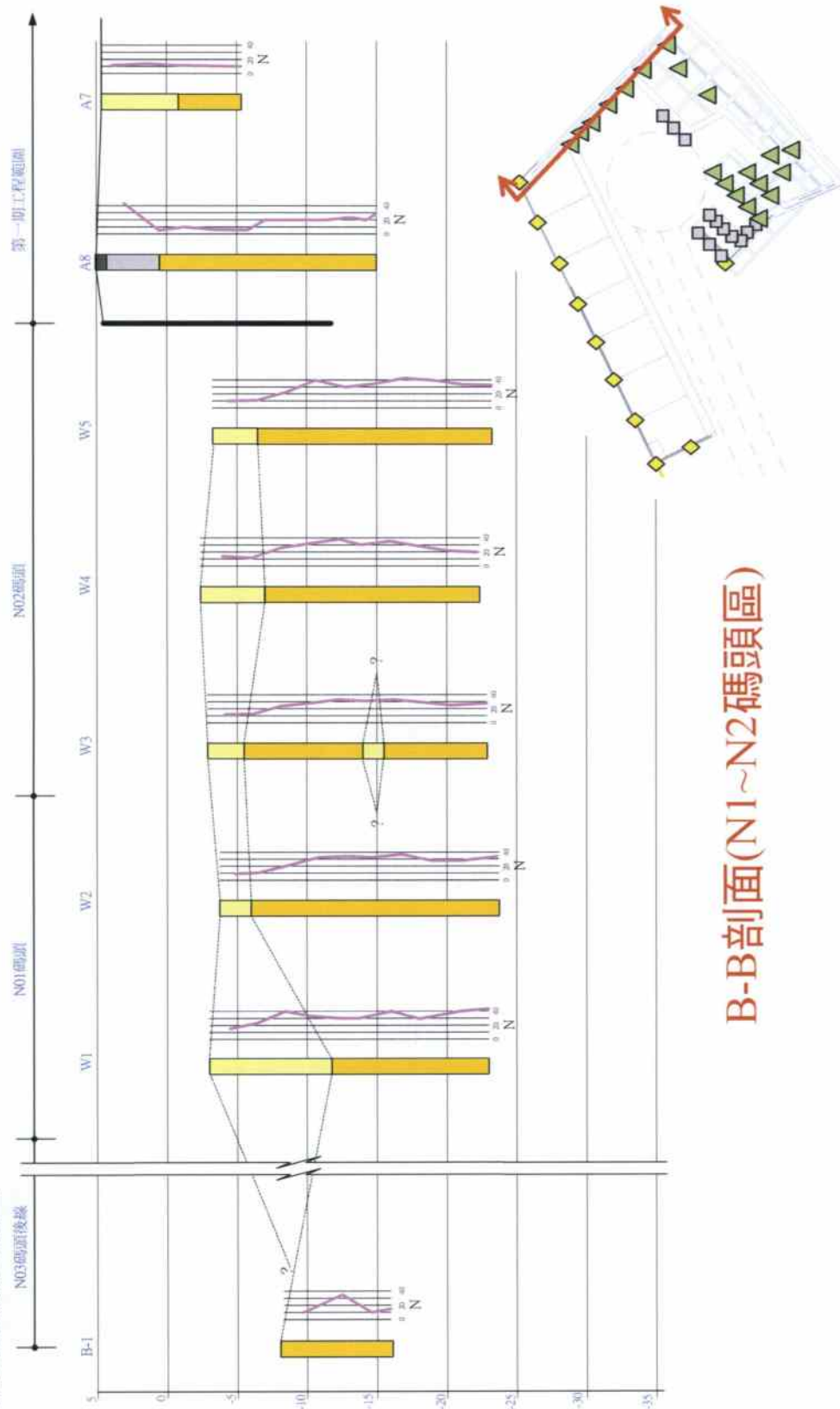
第一次會議結論	辦理情形
	造。 5. 台北港建設與規劃正逐步朝向生態港灣發展，相關海岸工程優先考慮採取生態為基礎、安全為導向之生態工法，以減少對自然環境造成傷害。另為創造本港優質景觀，未來景觀塑造之構想為「山海北堤之戀」，將結合生態保育、環境教育與親山親水遊憩特色。 6. 淤沙區初步景觀規劃如附圖所示： 
十一、有關依本案之整體規劃將於遠期開發之離岸物流倉儲區，設置防風林帶，本次第二期工程暫無保安林設置乙節，請研提因應措施，並將承諾事項納入計畫書中。	由於本次第二期工程計畫因已報行政院核定定案，為配合內政部區域計畫委員會之要求，本次第二期工程計畫研提之因應措施如下： 1. 加強港區道路、親水護岸、閒置空地及廣場等之植草、定沙、綠化與景觀美化工作，以強化整體港區之防風措施，不致造成港區強風船席停泊疑慮。 2. 另對於民間投資業者也將進行溝通以增加港區植栽綠化。 3. 於第三期及遠期計畫範圍內加強規劃設置防風林帶。 4. 本計畫書內亦將承諾未來本港將於北淤沙區海側及離岸物流倉儲區分別規劃 50M 及 100M 之防風林帶（如附圖所示），以作為港區防風屏障、因應強風與飛沙。 

第一次會議結論	辦理情形
	
十二、請補充本案與台北縣政府之「台北港特定區計畫」（新訂擴大都市計畫案），二者間關係如何？並請洽台北縣政府及本署市鄉規劃局查詢，是否有須配合辦理事項。	1. 台北港特定區計畫範圍約 4,500 公頃，台北港(3,102 公頃)係屬於其中之主要部分。如附圖所示：  2. 由於台北港特定區計畫範圍甚廣且目前尚於內政部審議中。基於其時程未定無法滿足台北港投資廠商亟需用地之時效需求，故本局乃先進行台北港第二期工程計畫範圍之開發計畫審議與土地編定作業。現階段尚無須縣府與市鄉規劃處配合辦理事項。 3. 另有關台北港特定區計畫若有須本港配合之相關事項，本局必積極配合辦理。目前本局已與台北縣政府就台北港開發事宜持續進行「台北港開發建設相關事宜專案小組協調會議」，依 93.1.29 會議決議，本局需配合辦理事項係「台北港北淤沙區海堤工程與十三行博物館介面處理」部分，本局將於「台北港北淤沙區碼頭海堤親水遊憩區等整建工程規劃」之期中報告研議方案。並續與台北縣政府研商討論。
十三、請檢附本案公有土地或未登記土地同意合併開發或核准讓售之文件。	1. 本案並無使用其他機關管理之公有土地，故無取得同意文件問題。 2. 本案未來填造完成之新生地，係屬未登錄國有土地，經本局層報行政院奉核復同意將產權登記為中華民國，管理機關為本局。相關函文如下： (1) 交通部 89.8.3 交總八十九字第 045920 號函陳報行政院有關本案填築新生地產權登記為國有管理機關為基隆港務局。

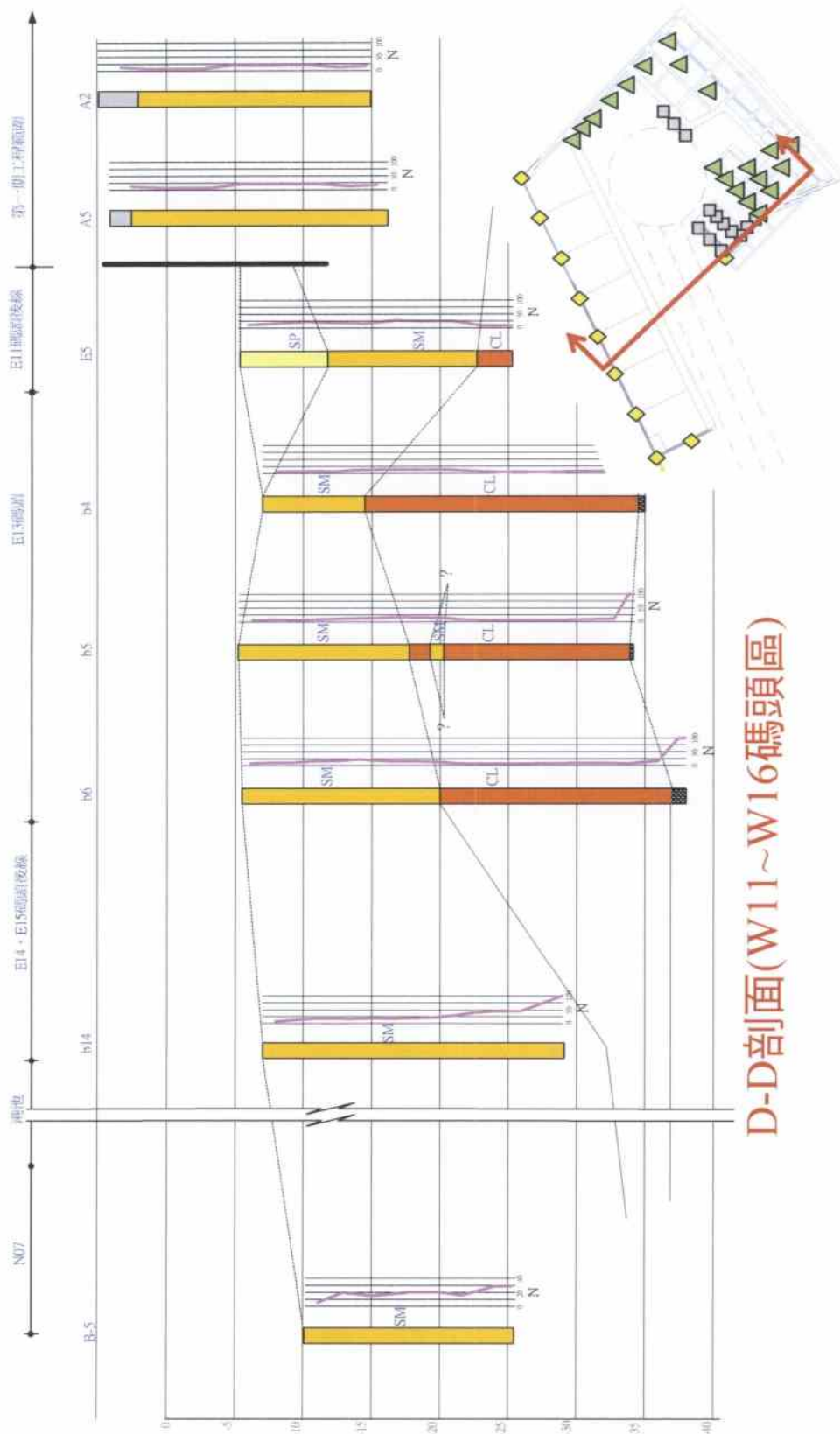
第一次會議結論	辦理情形
	(2) 行政院 89. 8. 24 台八十九交字第 25058 號函：擬將產權登記為中華民國管理機關為基隆港務局一案，同意照辦。 
十四、請依審議作業規範總編第十五點規定，計算本案應繳交之開發影響費。	1. 依據區域計畫法第 15 條之 3 規定，繳交開發影響費係為提供地方政府作為改善或增建相關公共設施之用，以減少因開發案所帶來之交通衝擊或改善公共設施服務水準。 2. 為因應台北港開發將帶來之交通影響，各中央機關已編列預算配合辦理相關道路改善計畫，包含台北港第二期聯外道路工程、西濱快速公路八里林口段拓寬、東西向快速公路八里五股段等。 另周圍地區其他交通改善計畫尚有：淡江大橋及其聯絡道路工程計畫、特二號道路等，這些計畫將對於本港附近地區之交通改善有顯著效益。 3. 而前述交通改善計畫中，西濱快速公路八里林口段拓寬工程計畫經費由航港建設基金補助 2/3 (即 17.12 億元)，而台北港第二期聯外道路工程經費則全由航港建設基金補助 (24.2 億元)。 4. 另本局自台北港開發以來，已應八里鄉公所要求，自民國八十九年起每年撥付一千萬元供鄉公所維護地方環境道路；又未來於「港務局設置及監督管理條例」制訂完成後，本港將依據規定提撥 25% 盈餘供地方建設使用。 綜上可知，因應台北港之開發所投入之交通改善及相關補助金額龐大。又依據非都市土地開發影響費徵收

第一次會議結論	辦理情形
	辦法第三條規定，收費範圍之內容，如其他法律有同性質費用之收取者，得免重複徵收。故基於交通部航港建設基金已補助 41 億元進行相關交通改善計畫，且未來本港將依「港務局設置及監督管理條例」規定提撥盈餘補助地方建設使用，故本項開發影響費是否繳交，值得商榷。 5. 有關開發影響費繳交問題，若經提出恐引發爭議，影響本案土地編定期程。因此，本項已併結論第一點之「辦理情形」，由本局陳報交通部函請 大部簡化程序並經研商達成共識在案，不再贅述。
十五、請依水工模型試驗結果，補充堤防、碼頭與航道佈置對開發區海岸侵淤之影響、及本案開發後對鄰近海岸之衝擊，並將所研提具體之防護措施，納入開發計畫書，必要時得依審議作業規範要求委外審查。	1. 本局業已委託台灣省交通處港灣技術研究所辦理「淡水港興建對鄰近海岸變遷之影響—動床水工模型試驗」，除決定港區佈置最佳方案外，另研擬可能之防蝕措施。試驗結果分析摘述如下： (1) 原規劃方案之工程完工後，經波浪作用四年後，斷面 19~25 (港區南側 1~2km) 間呈現侵蝕現象，各等深線約退後 40~80m。而往南尚有淤積情形出現。靠近港區南側因遮蔽效果，地形變化小。北側防波堤到淡水河口各斷面，在近岸處呈現侵蝕現象，斷面 40~41 間等深線約退後 80m，-5m 及 -10m 則呈現侵淤互現之現象。 (2) 三種不同之凸堤或離岸堤海岸保護方案，其中以方案三之佈置最佳，此方案係於港區南側 -5m 等深線設置 400m 潛堤 1 座及 200m 潛堤 6 座。北防波堤北側至淡水河間 -2m 等深線設置 200m 潛堤 3 座，並保留水利局已設置之潛堤及凸堤。 2. 所研提具體之防護措施，業已納入開發計畫書，詳如開發計畫書第肆部份第拾貳章『綜合環境管理計畫』之第二節『海岸變遷防治對策』內容所述。 3. 本局辦理之水工模型試驗係委由台灣省交通處港灣技術研究所(交通部運研所港研中心之前身)，其專業性及客觀公信力應足可信賴，建議應無委外審查之必要。

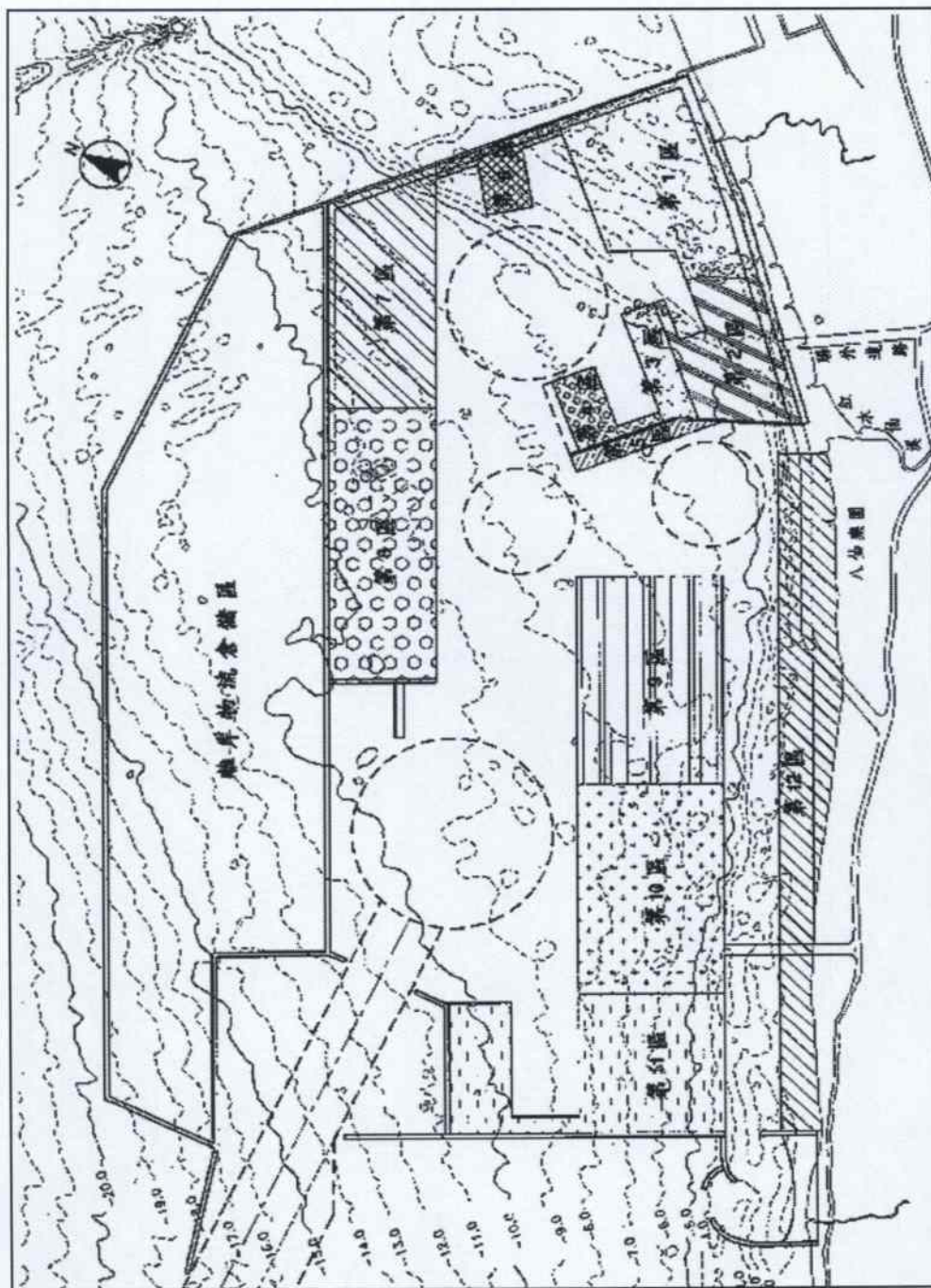
結論五辦理情形之附圖一



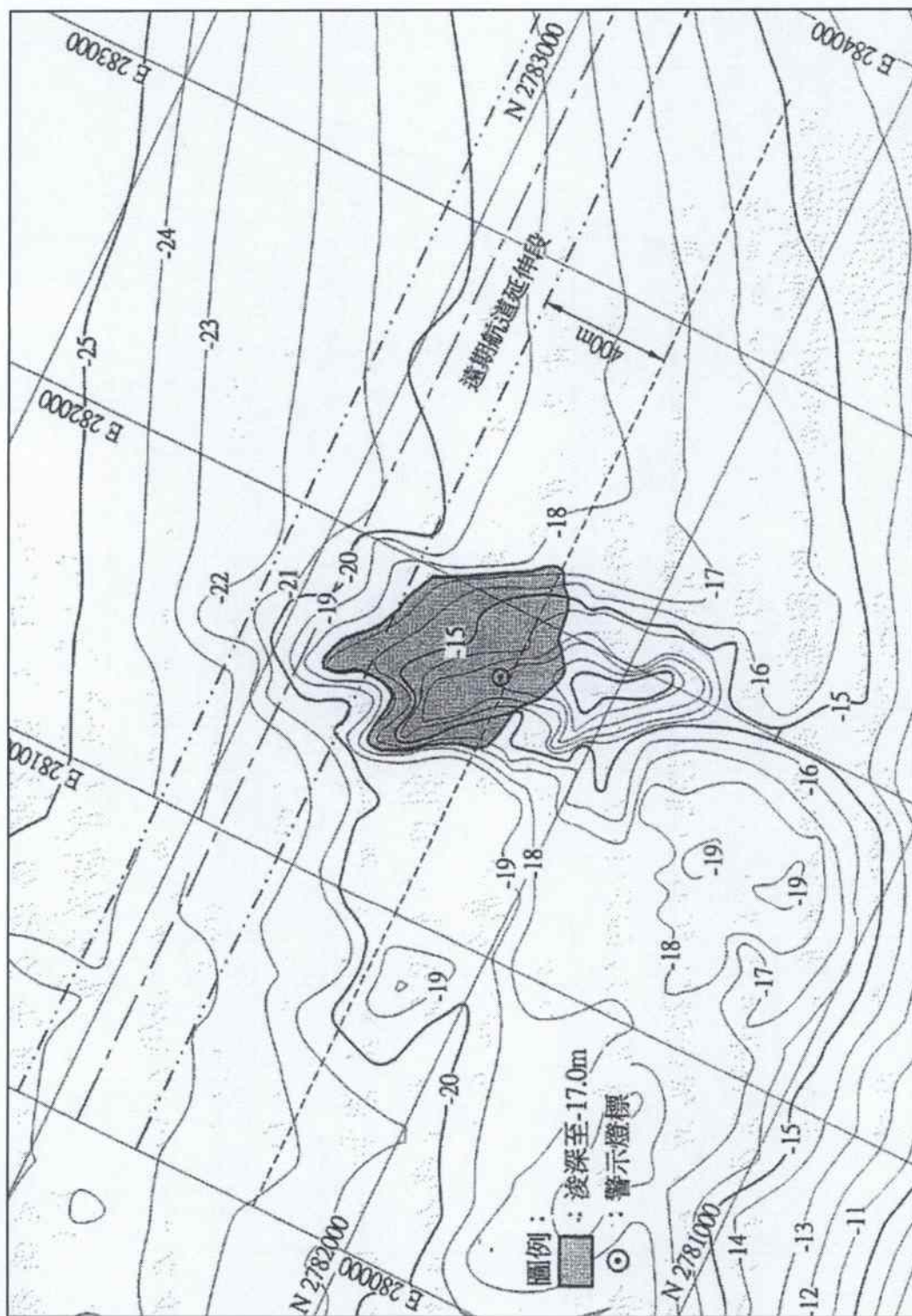
結論五辦理情形之附圖二



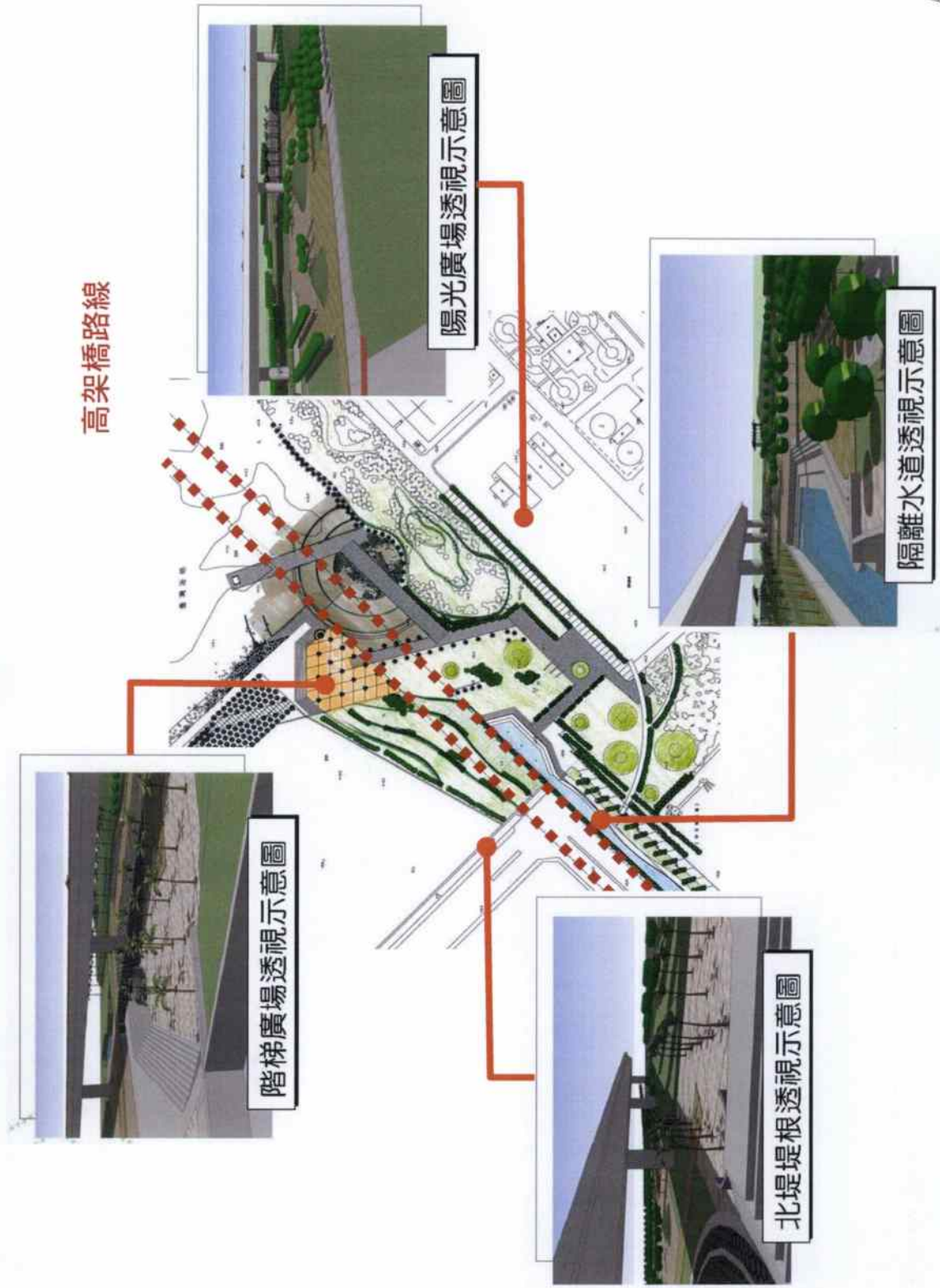
結論八辦理情形之附圖



結論九、辦理情形之附圖



結論十辦理情形之附圖



結論十一辦理情形之附圖

北淤沙區海側及離岸物流倉儲 區防風林規劃



第二期開發範圍規劃之綠地 植栽



二、94 年 1 月 6 日第 2 次專案小組

第 2 次專案小組會議決議	辦理情形
一、有關第一次專案小組決議第三點：申請單位應採用迴歸分析以評估其地表尖峰加速(PGA)，較符合耐震設計及土壤液化分析之需求，惟本案以地震規模 7.5 來分析本案，得知係屬中度液化潛能，因此應再使用迴歸分析評估，至於預防措施部份，係將建物植入基樁及 PC 樁，而本案填方料源主要為砂，填入砂土，用排水帶似不適宜，且礫石樁透水率會比砂還好，應再作考量修正，建議申請單位可用擠壓砂樁或在重要結構物用礫石柱去作改良；另本案地盤改良工程，土層改良範圍至少應改良至地表下 20 公尺，請申請單位再作修正。	1. 遵照辦理，依據將於今(94)年 7 月公告實施之「建築物耐震設計規範及解說」之迴歸分析結果，本工程位於台北縣八里鄉，其設計水平譜加速度 S_d^0 為 0.5、最大考量水平譜加速度 S_d^M 為 0.7，依工址地盤分類及加速度係數，其工址放大係數 F_a 分別為 1.1 及 1.0，並取用途係數 I 為 1.5，重新檢核工址液化潛能分析，中小度地震對應之地表水平加速度為 0.08g，設計地震為 0.33g，最大考量地震為 0.42g。於中小度地震發生時，並無發生土壤液化之虞。但於設計地震下，基地土壤液化潛能指數(PL)介於 3.87~37.67，最大考量地震下，土壤液化潛能指數(PL)則介於 7.86~47.96，部分區位及深度有發生液化之可能，屬中高液化潛能(詳附件)。 2. 而有關第二期工程之液化預防措施部份及地盤改良工程深度，將依建議修正開發計畫書內容。惟因台北港第二期工程相關 BOT 案均已完成簽約，以「台北港貨櫃儲運中心興建暨營運契約」為例，其技術規範僅要求投資人辦理之地盤改良工程其改良效果應達地表下 12m 範圍內之土層，且未規範應採用之預防措施內容。本局將函送本項決議請相關業者參辦。並請業者於碼頭及其後線需增設結構物時，須依投資契約規定，於施工前提送相關工程設計圖說、結構計算書、施工說明書、地質鑽探報告、施工計畫、監造計畫、品質保證計畫等資料送本局審核時，必要時由本局委託外審，以確保工程之安全性後，審核同意核發港工作業許可證，方能施作。
二、有關第一次專案小組決議第四點：有關申請單位補充說明第 3 點，建議將垂直排水帶刪除，另建議可從迴歸分析來看地震加速度的分布，如可朝碼頭結構耐震去作因應對策之探討，至於台北港附近斷層活動性請再多作深入探討，並於下次會議再作補充說明。	1. 有關前次會議補充說明第 3 點係說明台北港第一期工程之土壤液化防治工作。垂直排水帶係顧問公司於規劃階段所擬方案之一，本局實際設計及施工時已將該方案刪除。謝謝委員的糾正。 2. 迴歸分析如第一點之辦理情形。而依交通部運輸研究所港研中心之研究顯示，碼頭結構物受地震引起的災害，包括碼頭之滑動及崩潰，背填土之沉陷、液化等，歸咎原因主要為碼頭後線背填土造成碼頭構造物之不穩定所致，並以重力式碼頭(沉箱或方塊)較為嚴重。第二期工程之碼頭型式已採用較經濟且不易因地震受損之碼頭型式(板樁或棧橋式)規劃，且多已進行施工中。故有關碼頭結構之耐震因應對策，以背填土層地盤改良為先。此外，本局將併同前項決議函送迴歸分析成果供業者參辦，並請其檢討評估。

第 2 次專案小組會議決議	辦理情形																																									
	3. 依據經濟部中央地質調查所”活動斷層分佈圖(2000)”，距本工址最近之活動斷層為山腳斷層(約 8 公里)，分類為第二類活動斷層(更新世晚期活動斷層)，唯近年來，仍有學者研究發現其於 10,000 年內可能曾有錯動之跡象(Huang, 2003)，但缺乏有力之證據，因此雖然目前各界看法分歧，但仍將山腳斷層暫歸類為第二類活動斷層。 而依據結構物耐震設計規範規定，於第一類活動斷層影響範圍內必須考量其近斷層效應，適度乘上加速度調整因子，唯本工址附近並無第一類活動斷層，因此斷層應對本工程並無太大影響，但進行細部設計時仍須依設計條件予以適度考量其影響。																																									
三、有關第一次專案小組決議第五點：本案「垂直海岸線」之地質剖面，請就海床底下之表層至中間之夾層、岩盤、卵礫石或風化岩盤，依照不同之地質構造、分層作標示，圖示請標示分層之圖例。	遵照辦理。修正開發計畫書之圖 3-1-12~圖 3-1-17 (如附圖)。																																									
四、有關第一次專案小組決議第七點：本案國土保安用地應依國土保安之劃設意旨，其建蔽率及容積率不宜有強度，請修正。	遵照辦理。修正開發計畫書「第四部分肆、土地使用計畫三、用地編定計畫」表 4-4-5 如下： <table><tr><th rowspan="2">使用類別</th><th rowspan="2">面積 (公頃)</th><th rowspan="2">百分比 (%)</th><th rowspan="2">土地使用編定</th><th colspan="2">使用強度</th></tr><tr><th>建蔽率</th><th>容積率</th></tr><tr><td>防波堤用地</td><td>11.9906</td><td>6.82</td><td rowspan="2">特定目的事業 用地</td><td>60%</td><td>160%</td></tr><tr><td>港埠用地</td><td>150.8290</td><td>85.73</td><td></td><td></td></tr><tr><td rowspan="2">保育用地</td><td>2.9824</td><td rowspan="2">4.25</td><td>國土保安用地</td><td>--</td><td>--</td></tr><tr><td>4.4860</td><td>水利用地</td><td>--</td><td>--</td></tr><tr><td>道路用地</td><td>5.6426</td><td>3.21</td><td>交通用地</td><td>40%</td><td>120%</td></tr><tr><td>合計</td><td>175.9306</td><td>100.00</td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	使用類別	面積 (公頃)	百分比 (%)	土地使用編定	使用強度		建蔽率	容積率	防波堤用地	11.9906	6.82	特定目的事業 用地	60%	160%	港埠用地	150.8290	85.73			保育用地	2.9824	4.25	國土保安用地	--	--	4.4860	水利用地	--	--	道路用地	5.6426	3.21	交通用地	40%	120%	合計	175.9306	100.00			
使用類別	面積 (公頃)					百分比 (%)	土地使用編定	使用強度																																		
		建蔽率	容積率																																							
防波堤用地	11.9906	6.82	特定目的事業 用地	60%	160%																																					
港埠用地	150.8290	85.73																																								
保育用地	2.9824	4.25	國土保安用地	--	--																																					
	4.4860		水利用地	--	--																																					
道路用地	5.6426	3.21	交通用地	40%	120%																																					
合計	175.9306	100.00																																								
五、有關第一次專案小組決議第九點：申請單位所提之浚深「淺礁區」之規劃說明原則同意，所浚挖之數量請配合修正並納入計畫書圖中。	遵照辦理。將配合修正開發計畫書「第三部分參、造地工程三、水域浚淤計畫」及「第三部分參、造地工程四、浚填平衡計畫」之內容，修正後之表 3.2.2 如下： <table><tr><th colspan="2">浚挖區域</th><th>浚挖數量 (萬 m³)</th><th>耗損</th><th>可利用填方量 (萬 m³)</th></tr><tr><td rowspan="3">二期工程</td><td>水域浚挖</td><td>1,809.48</td><td>7%</td><td>1,691.10</td></tr><tr><td>礁石清除</td><td>58.43</td><td>0%</td><td>58.43</td></tr><tr><td>小計</td><td>1,867.91</td><td></td><td>1,749.53</td></tr></table>	浚挖區域		浚挖數量 (萬 m ³)	耗損	可利用填方量 (萬 m ³)	二期工程	水域浚挖	1,809.48	7%	1,691.10	礁石清除	58.43	0%	58.43	小計	1,867.91		1,749.53																							
浚挖區域		浚挖數量 (萬 m ³)	耗損	可利用填方量 (萬 m ³)																																						
二期工程	水域浚挖	1,809.48	7%	1,691.10																																						
	礁石清除	58.43	0%	58.43																																						
	小計	1,867.91		1,749.53																																						
六、有關第一次專案小組決議第十一點：經委員建議迎風面之防風林帶應再作檢討適度提高寬度，請	依報行政院核定「台北港整體規劃及未來發展計畫(91 年~95 年)」之規劃，台北港迎風面防風林帶多數係於第二期工程之後辦理。而台北港採分期分區施工，且台北港依																																									

第 2 次專案小組會議決議	辦理情形
申請單位列入考量。	規定每五年辦理通盤檢討，並將於 95 年辦理下次通盤檢討。未來於通盤檢討時將依委員建議，列入適度提高迎風面防風林帶寬度之檢討，並完成「台北港整體規劃及未來發展計畫(96 年~100 年)」報行政院核定後再實施，但不影響目前第二期工程之規劃。
七、第一次專案小組決議第十四點：有關本案繳交開發影響費乙節，基本上仍請申請單位依本部訂頒「非都市土地開發影響費徵收辦法」及「非都市土地開發審議作業規範」規定之精神，計算所應繳交之開發影響費。	1. 台北港採分期分區施工，第二期工程係於民國 100 年完工。而於「台北港第一次通盤檢討報告」，預估台北港民國 100 年時衍生尖峰小時交通量為 5,037 PCU/小時(詳附表一)，其中包含第一期工程及離岸物流倉儲區運土車流，第二期工程(包含東碼頭區之第一散雜貨中心、第二散雜貨中心、雜貨碼頭區海巡署碼頭區及北碼頭區之第四散雜貨中心、第一貨櫃中心)實際為 3,492 PCU/小時，約佔 69.3%。 2. 而有關台北港港區聯外道路計畫，行政院 88.03.16 台八十八交 09926 號函指示『(六)本計畫港區聯外道路，應配合建港進度儘速辦理，其中，東西向快速公路八里新店線工程，列為第三優先之八里五股段，請交通部檢討改列為第一優先提前辦理；另自臨港大道銜接西濱快速公路長 2.4 公里路段，請擬定工程計畫依規定陳報核定後，由基隆港務局編列經費，交由台灣省公路局儘早施工，請交通部督導台灣省政府積極辦理。』。因此，八里五股路段係台北港開發而加速辦理，此道路工程完成後，其行經之交通量並不造成現有聯外道路的影響。且臨港大道銜接西濱快速公路長 2.4 公里路段係為避免貨運車流繞行八里市區，產生交通衝擊，故以高架道路方式與台 15 線往南(八里~林口段)拓寬路段銜接。扣除預估行經八里新店線及台 15 線往南二道路之衍生尖峰小時交通量後，其餘道路之衍生尖峰小時交通量為 429 PCU/小時(詳附表二)，而其 69.3%屬第二期工程，該部分為 297 PCU/小時，則開發影響費為 27,880,160 元(詳附表三)。
八、為簡化本案申請程序，縮短審議時程，本案造地施工許可得依「非都市土地審議作業規範」第十一編海埔地開發專編第一點第二項規定辦理，即本案之造地施工許可先向本(內政)部致函交通部，請交通部(開發案之中央目的事業主管機關)就商港(海埔地)之開發是否已有規定造地施工之書圖文件徵詢其意見，	有關「造地施工計畫」部分，依內政部 93 年 7 月 29 日台內營字第 0930085231 號函述應可回歸「商港法」規定程序辦理。本項結論，內政部於 94 年 2 月 17 日以前授營綜字第 0940081706 號函及 94 年 4 月 21 日以前授營綜字第 0940083015 號函徵詢交通部就商港之開發是否已有規定造地施工之書圖文件在案。交通部於 94 年 5 月 4 日交航字第 0940004499 號函表示商港港埠設施建設之造地施工計畫可自行審議。

第 2 次專案小組會議決議	辦理情形
如經交通部同意依其主管法規自行審議造地施工許可，則本案俟申請單位補充修正後逕提區域計畫委員會討論；如交通部認其無法自行審議本案之造地施工許可，則請申請單位你劇本案造地施工許可計畫書圖於下次再召開專案小組會議併同審查，以爭時效。	

決議三辦理情形之附圖

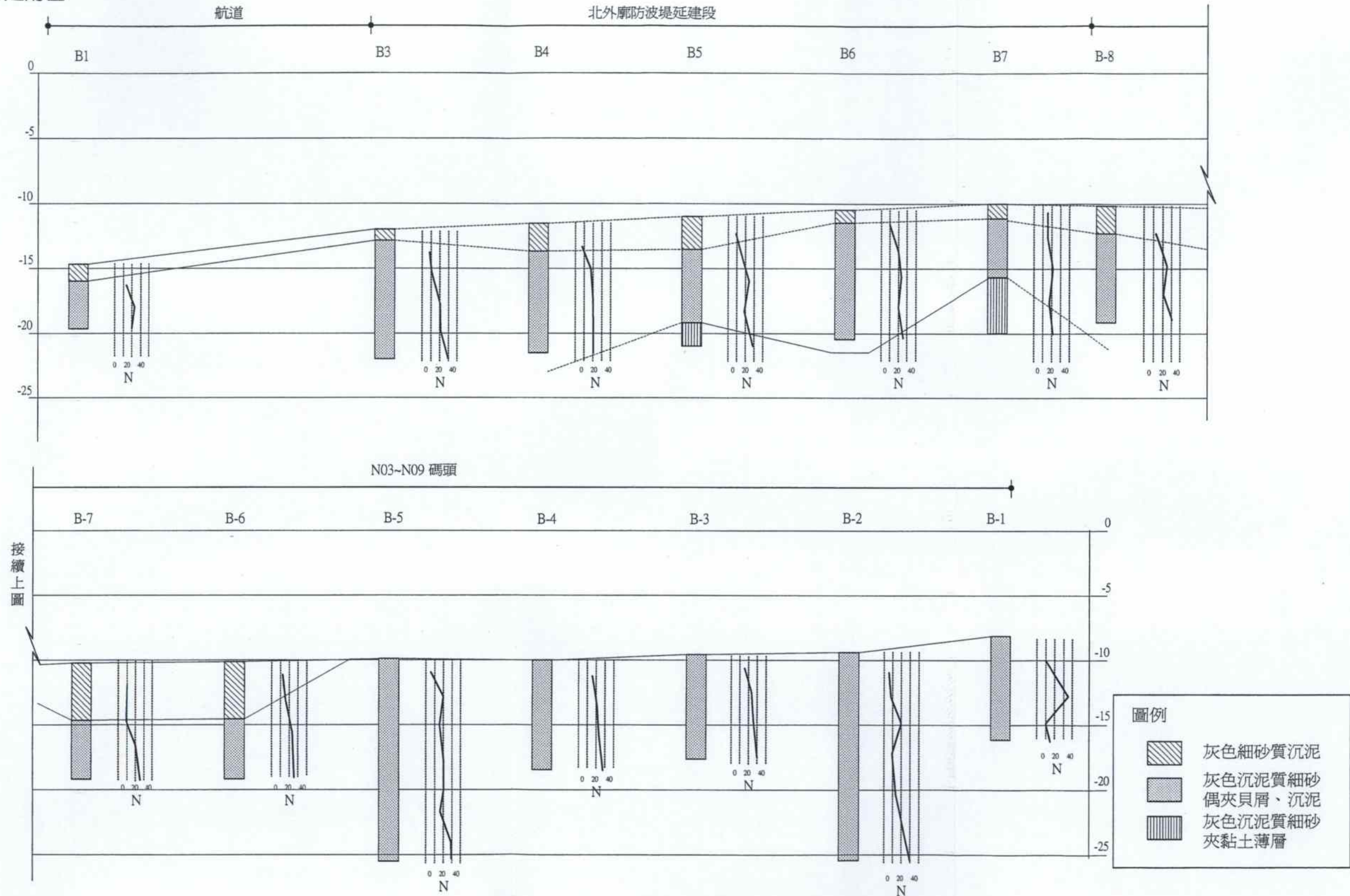


圖 3-1-12 A—A 斷面地質剖面圖

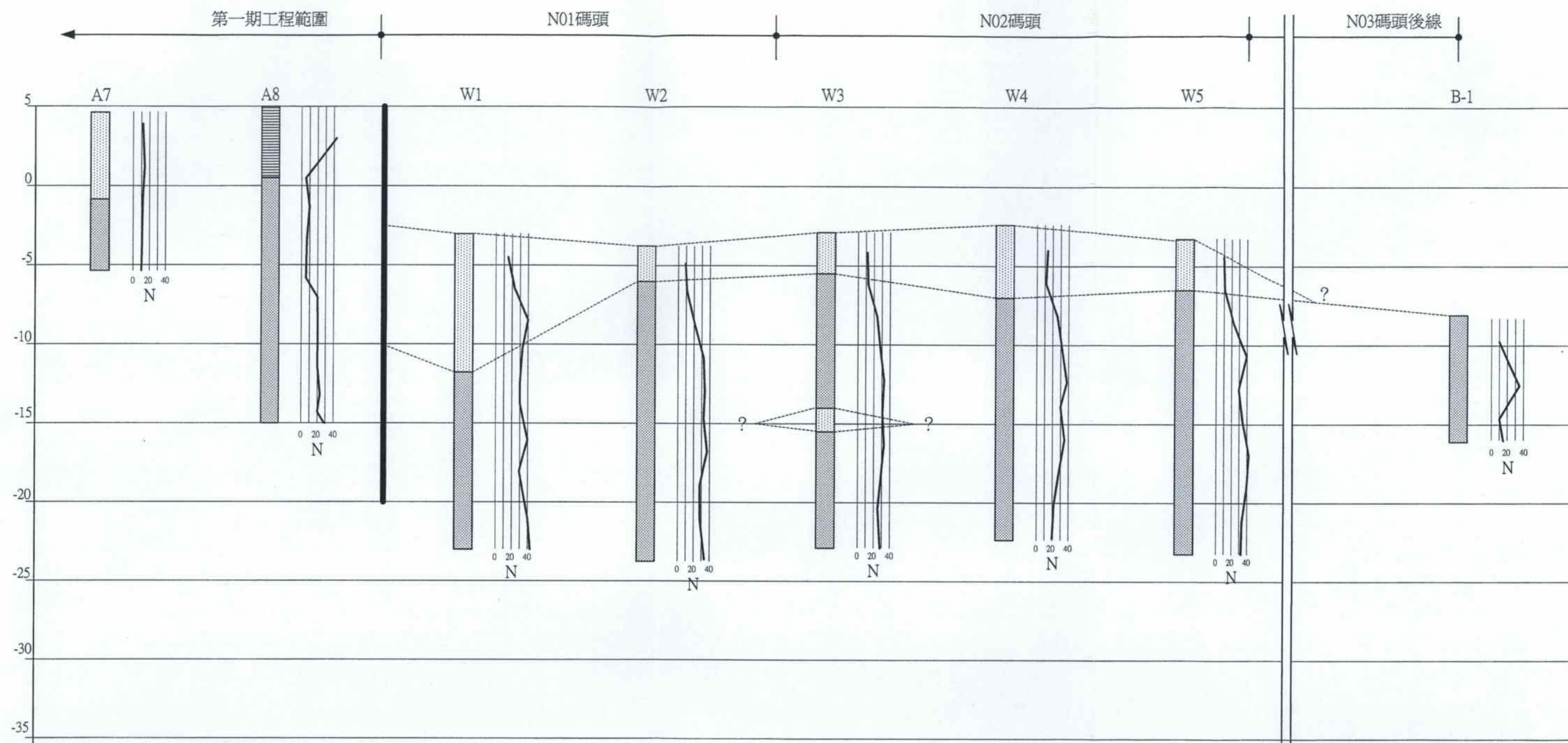


圖 3-1-13 B—B 斷面地質剖面圖

圖例

-  回填層
-  灰色中砂或細砂
-  灰色沉泥質細砂 偶夾貝屑、沉泥

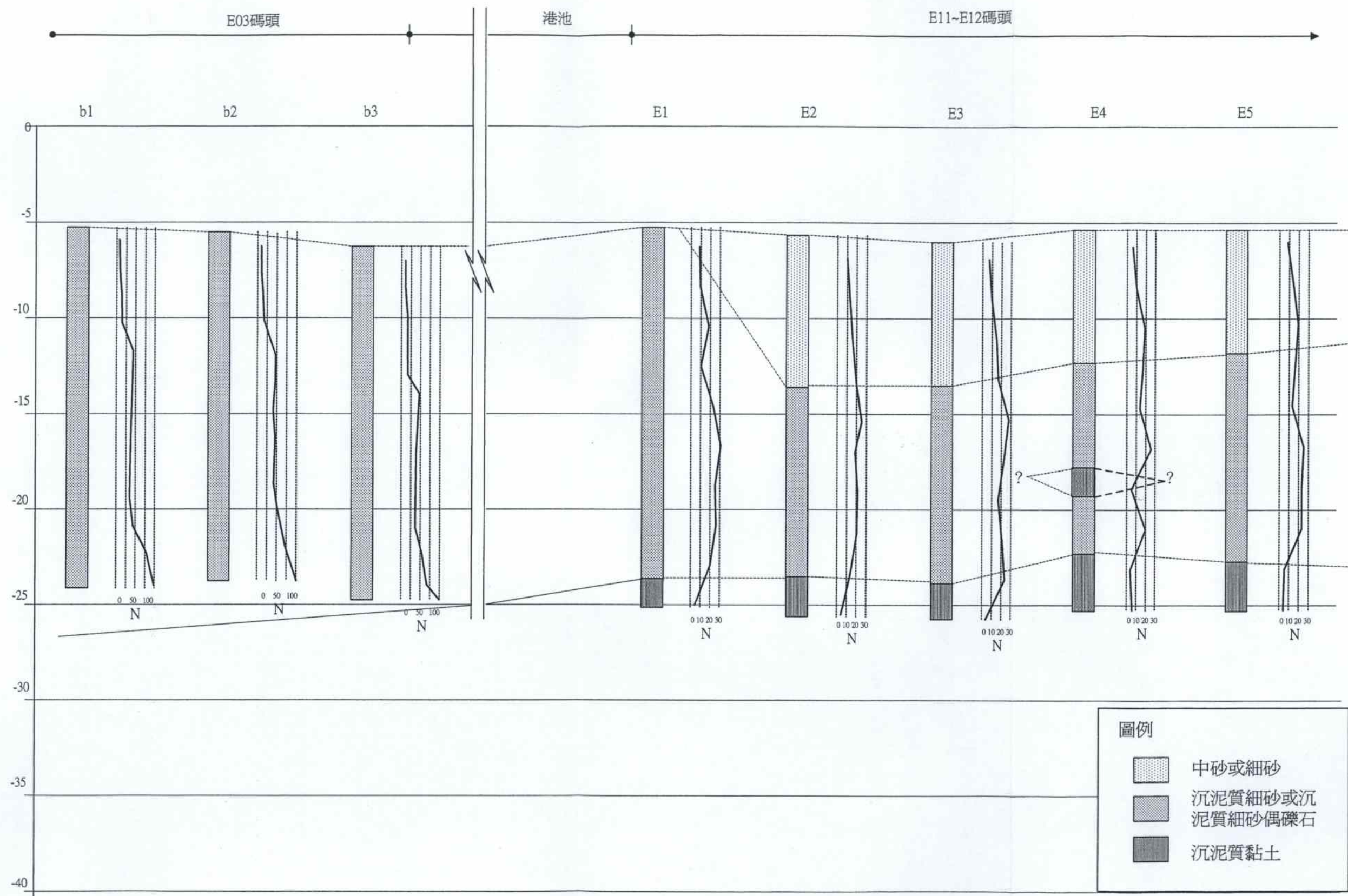


圖 3-1-14 C—C 斷面地質剖面圖

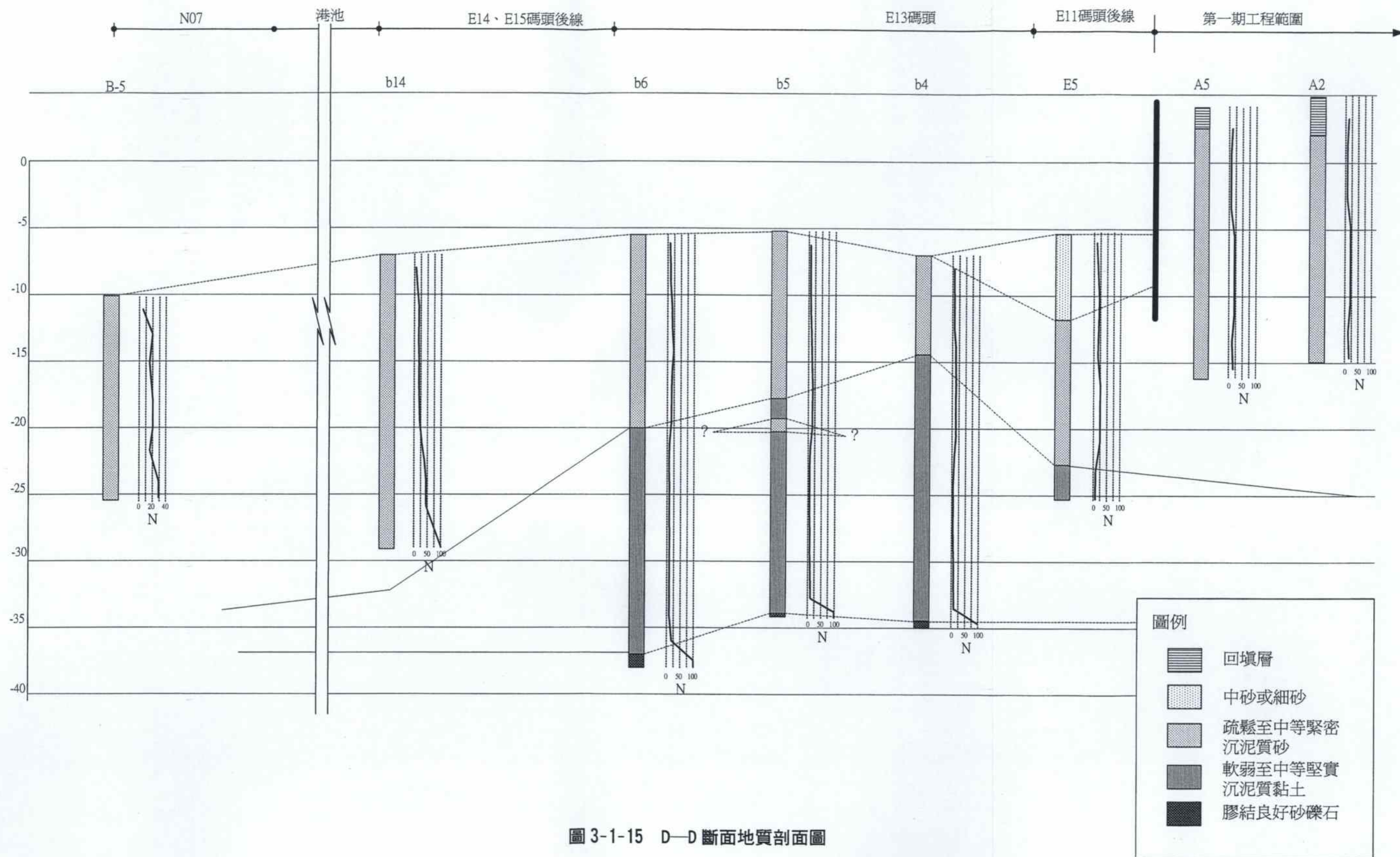


圖 3-1-15 D—D 斷面地質剖面圖

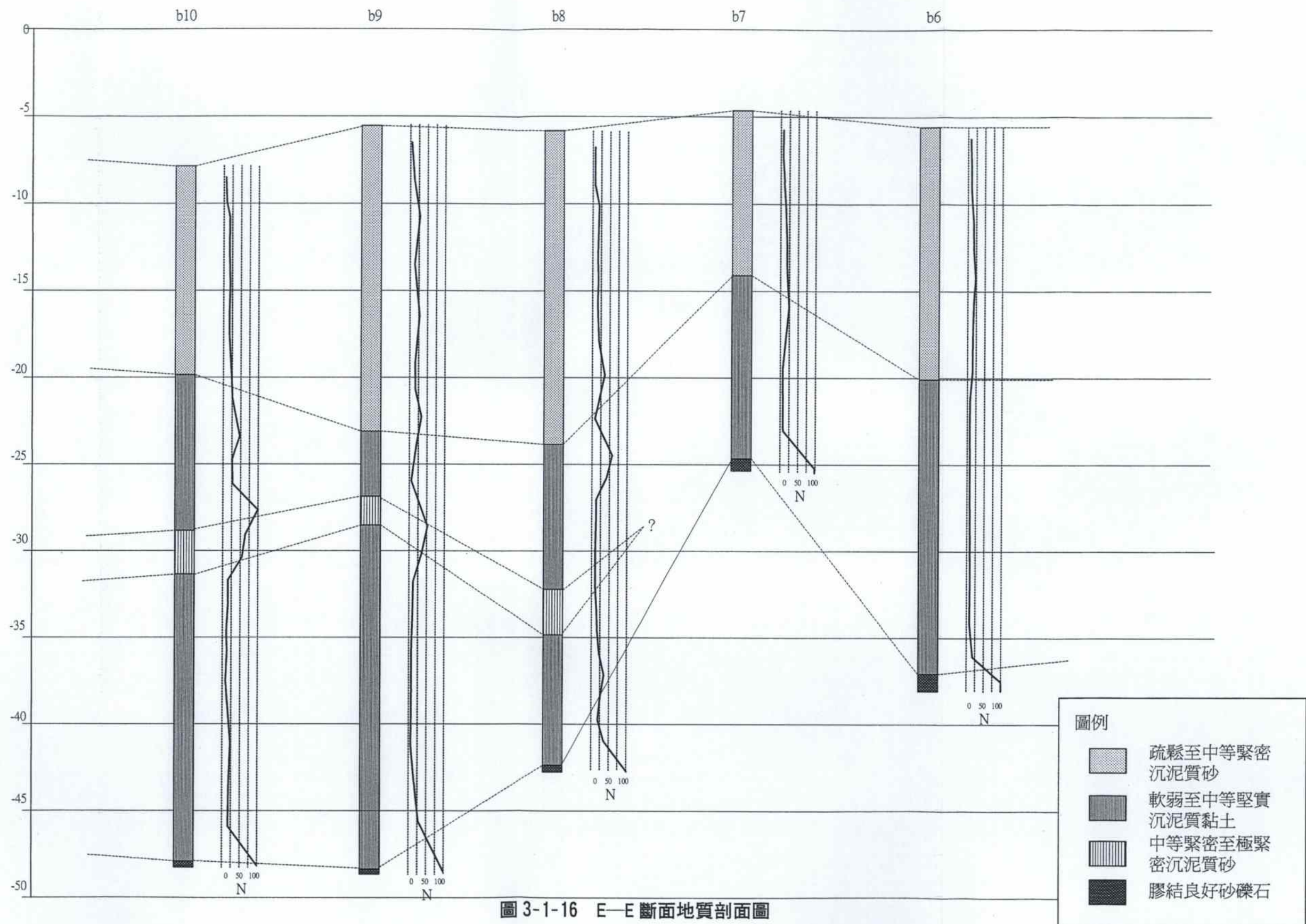


圖 3-1-16 E—E 斷面地質剖面圖

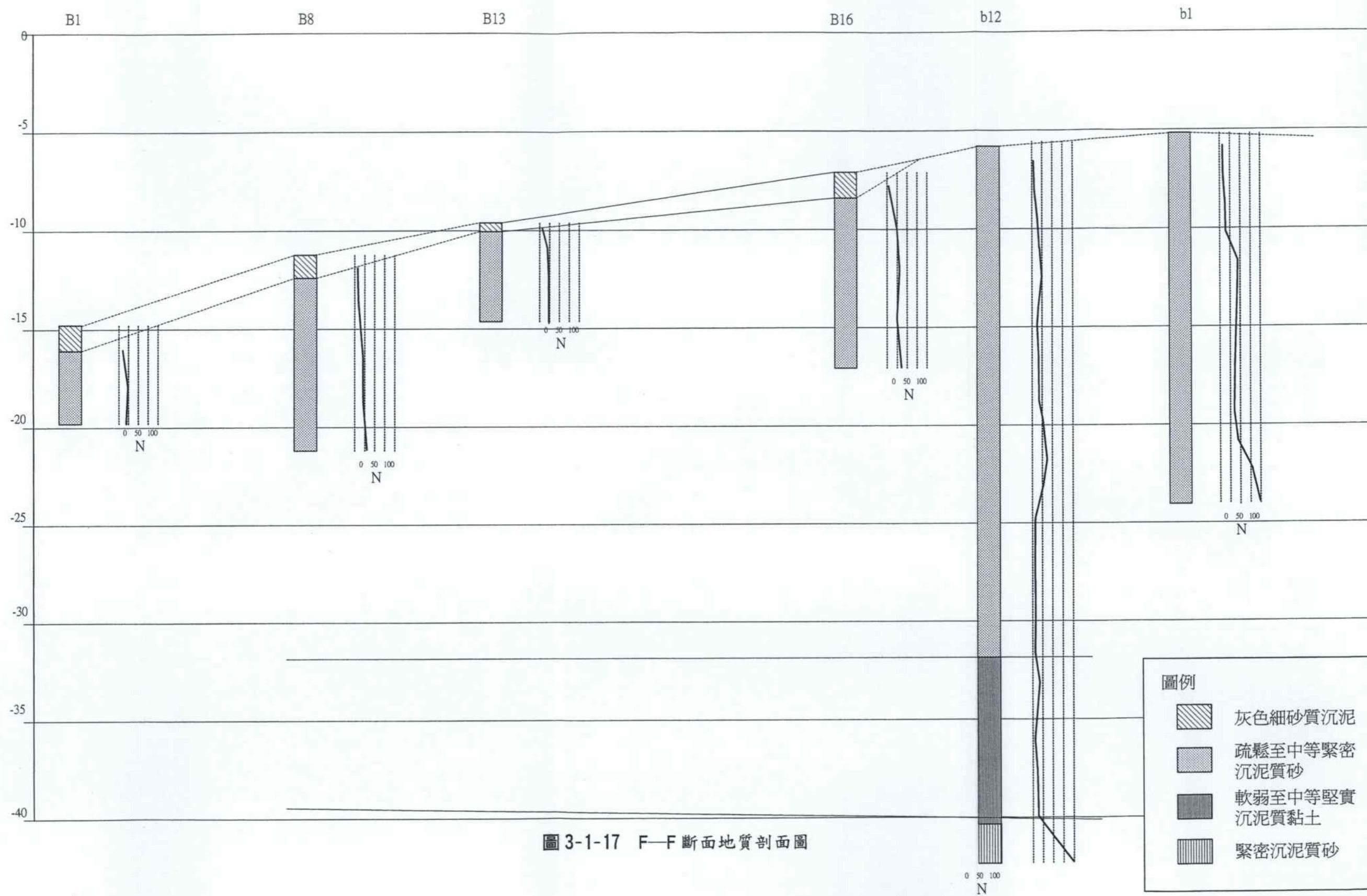


圖 3-1-17 F—F 斷面地質剖面圖

決議七辦理情形之附表

附表一

碼頭分區			合理作業運量/席		尖峰小時 交通量/席	民國 95 年	民國 100 年
東 碼 頭	第一散雜貨中心	東 13、14、16 碼頭 後線	卸煤碼頭	350 萬	296	296	296
			雜貨碼頭	45 萬	111	111	111
	第二散雜貨中心	東 10~12 碼頭區及後 線	卸煤碼頭	350 萬	296	0	593
			雜貨碼頭	50 萬	82	0	82
	第三散雜貨中心	東 1~3 碼頭及後線	砂石碼頭	200 萬	156	390	390
	臨時油品中心	東 4、15 及東 1~3 頭第二、三線倉儲區	油品碼頭	250 萬	338	846	846
	雜貨碼頭區	東 5、6 碼頭	雜貨碼頭	45 萬	111	223	223
	海巡署碼頭區	東 17~20 碼頭	公務碼頭			15	43
港區行政及相關業務人員						52	85
小 計						1,934	2,670
北 碼 頭	第四散雜貨中心	北 1~2 碼頭	水泥碼頭	180 萬	155	0	77
	第一貨櫃中心	北 3~9 碼頭及後線	貨櫃碼頭	40 萬 TE	517	0	2,067
	外港貨櫃碼頭	北 10~13 碼頭	貨櫃碼頭	40 萬 TE	517	0	0
	外港油品中心	北 14~17 碼頭及後線	油品碼頭	350 萬	338	0	0
	離岸物流倉儲區						222
	小 計					0	2,367
南 碼 頭	第二貨櫃中心	南 13~17 碼頭及後線	貨櫃碼頭	40 萬 TE	517	0	0
	多用途碼頭區	南 5~12 碼頭	多用途碼頭	100 萬	216	0	0
	第三貨櫃中心	南 18~22 碼頭及後線	貨櫃碼頭	40 萬 TE	517	0	0
	港埠相關業務人員					0	0
	小 計					0	0
合 計						1,934	5,037

附表二

目標年 (民國)	路段		台北港 衍生量		自然 成長量	
95 年	103 線		821	11	5,301	71%
	15 號	關渡	457	6	4,598	65%
	省道	龍形	1,279	26	370	7%
	台 15 線往南		593	23	196	8%
	105 線		61	7	758	84%
100 年	103 線		152	3	4,257	78%
	15 號	關渡	230	4	4,767	73%
	省道	龍形	382	12	284	9%
	八里新店線		2,567	47	295	6%
	台 15 線往南		2,041	49	208	5%
	105 線		44	5	785	86%

附表三

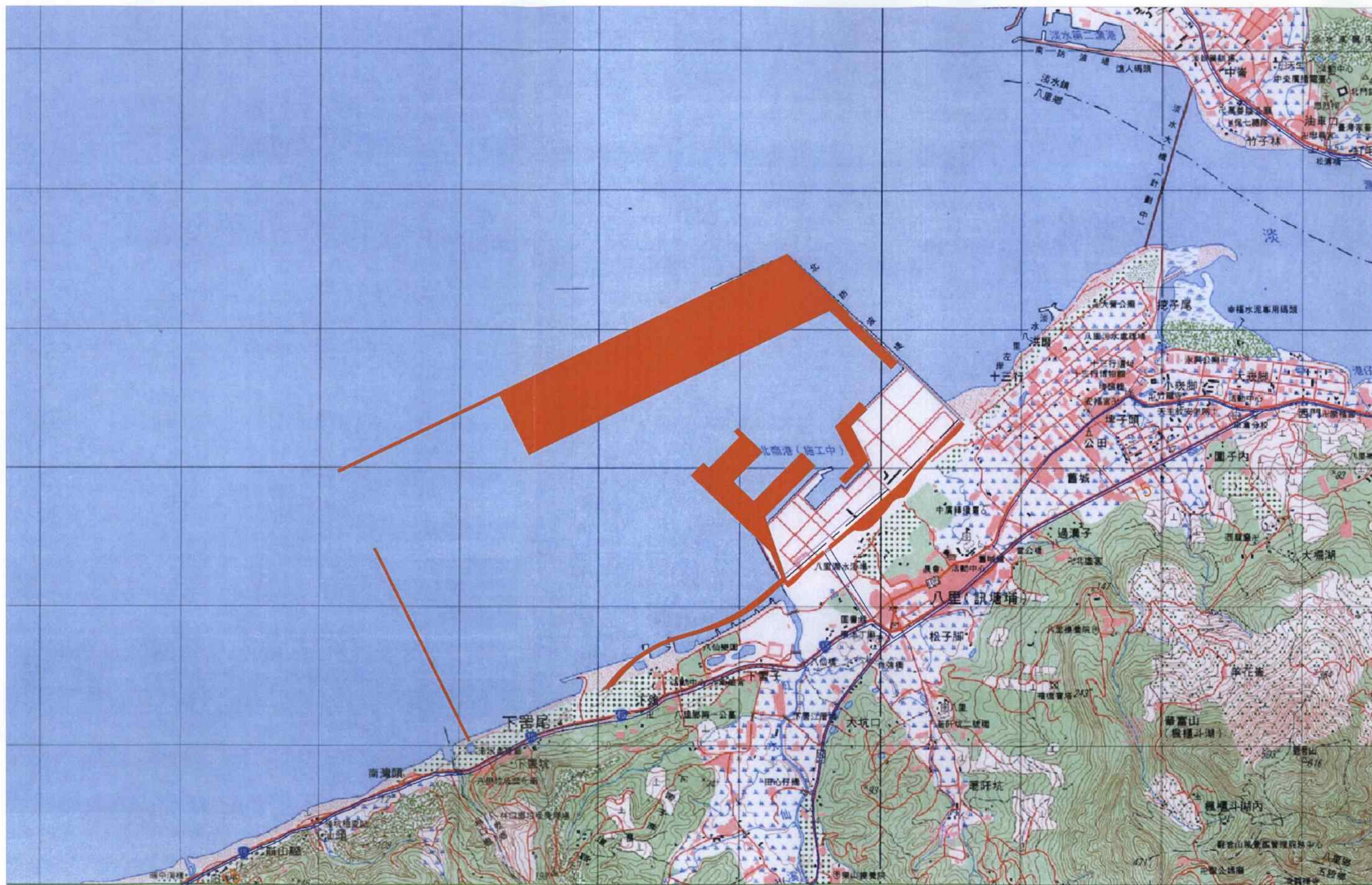
1.	$PHV = \Sigma (TR \times NT\% \times MSi \div Ki \times PCEi)$ $= 297$	
2.	$NLM = PVH \times TL \div Cap(D)$ $= 297 \times 5 \div 1,850$ $= 0.803$	TL=5km , Cap(D)=1,850PCU
3.	$Cu = \text{工程費用} + \text{用地取得費用}$ $= 2,000 + 3,300$ $= 5,300 (\text{元}/\text{m}^2)$	工程費用=2,000 元/ m^2 用地取得費用=3,300 元/ m^2 (公告現值)
4.	$C = NLM \times (3.5 \times 1000) (Cu + CL)$ $= 0.803 \times (3.5 \times 1000) (5,300 + 3,300 \times 1.4)$ $= 27,880,160 (\text{元})$	CL=公告現值(3,300 元/ m^2)加四成

三、94 年 5 月 26 日內政部區域計畫委員會 162 次審查會

第 162 次審查會決議	辦理情形
一、據交通部說明本案為「台北港整體規劃及未來發展計畫」之建港作業第二期開發計畫，且該計畫業經行政院於 88 年核定在案，又鑒於開發申請範圍內新生地既經該部依商港法填築完成之事實，所報計畫原則同意，惟本案開發基地非屬「台灣北部區域計畫（第一次通盤檢討）」公告實施範圍，又「海埔地開發管理辦法」自 91 年行政程序法施行後，缺乏法源依據，且北部區域計畫第二次通盤檢討將海域納入分區尚未完成法定程序，故無法逕行辦理非都市土地使用分區劃定作業；基於本計畫業明列於行政院 85 年核定之「國土綜合開發計畫」中，依區域計畫法第 5 條第 1 項第 1 款規定屬應擬定區域計畫地區，本開發計畫範圍確有必要納入「台灣北部區域計畫（第一次通盤檢討）」實施範圍內，是本案應循區域計畫之變更法定程序報請行政院備案，並公告實施後，再依行政院核備計畫內容，依法劃定為非都市土地特定專用區及編定為適當使用地。	遵照辦理。提具「擴大台灣北部區域計畫（台北港第二期工程地區）」，依循區域計畫之變更法定程序報請行政院備案並公告實施後，再依行政院核備計畫內容，依法劃定為非都市土地特定專用區及編定為適當使用地。
二、本案造地施工計畫經交通部 94 年 5 月 4 日交航字第 0940004499 號函示可依其主管法規進行審議，故本案未來後續造地施工計畫，逕由交通部依其主管法規進行審查，並由該部自負造地施工管理與監督之責，以確保工程品質及公共安全。	本案後續造地施工，將由交通部進行審查，並負造地施工管理與監督之責，來確保工程品質及公共安全。
三、有關本案第 2 次專案小組決議第 2 點略以：「…本案地盤改良工程，土層改良範圍至少應改良至地表下 20 公尺，…」等意見，係考量	專案小組有關考量造地沉陷穩定安全之相關建議，於後續辦理本案開發及 BOT 招商時列入考量參採。

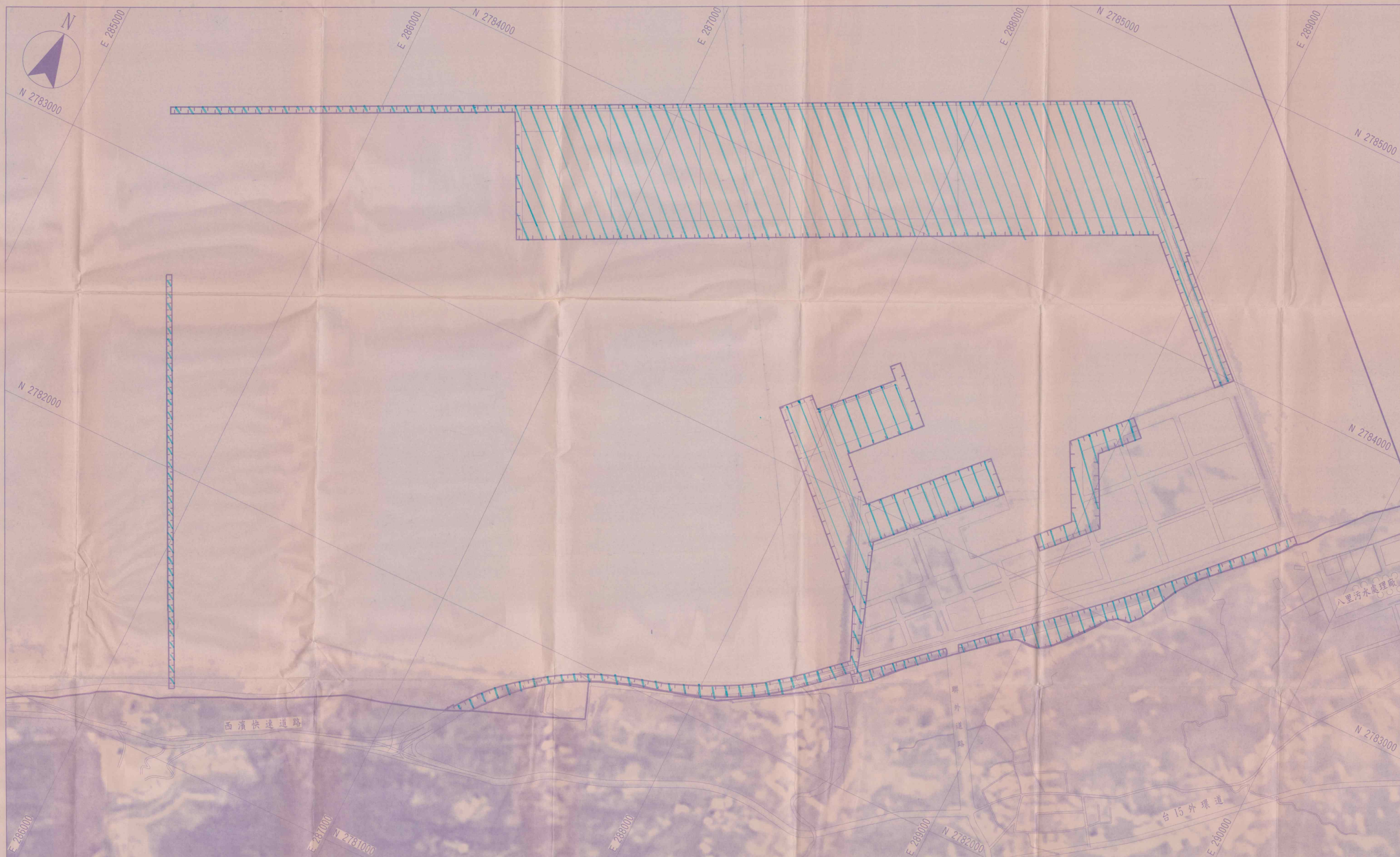
第 162 次審查會決議	辦理情形
造地沉陷穩定安全，請納入考量，如執行上確有困難，請採取適當因應措施，以策安全；其他歷次審查會議決議各點意見內容供申請單位未來辦理本案開發及 BOT 招商時考量參採。	
四、有關本案環境影響評估部分依環境影響評估法令規定辦理。	涉及環境影響評估部份，將遵照環境影響評估法令規定辦理。

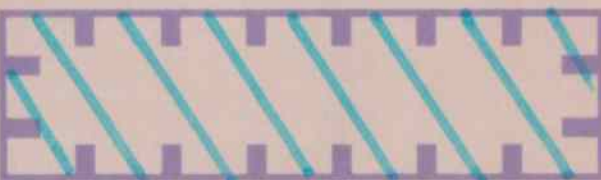
附圖一 1/25000 地理位置圖



台北港第二期工程位置圖 (S=1:25,000)

附圖二 1/5000 土地使用分區圖



圖例：  特定專用區

0 200M 500M
比例尺：五千分之一

申請機關：交通部基隆港務局

圖名：擴大台灣北部區域計畫台北港第二期工程地區土地使用分區圖

技師章
繪圖員章
簽章