



桃園市政府都市發展局

「桃園升格直轄市總體發展計畫」 委託技術服務案

期 中 報 告



台灣世曦工程顧問股份有限公司
CECI Engineering Consultants, Inc., Taiwan

中 華 民 國 105 年 8 月



目 錄

第一章 緒論.....	1-1
1.1 計畫緣起	1-1
1.2 計畫目標與年期	1-1
1.3 法令依據	1-1
1.4 計畫範圍	1-2
1.5 計畫方法與流程	1-3
1.6 前期規劃「桃園縣區域計畫(草案)」回顧與盤點	1-4
第二章 發展背景與現況分析.....	2-1
2.1 上位相關計畫及法令分析	2-1
2.1.1 上位及相關計畫	2-1
2.1.2 相關政策	2-8
2.1.3 相關法令	2-12
2.2 自然環境現況	2-19
2.2.1 地理條件(地形、地質、土壤)	2-19
2.2.2 水文	2-22
2.3 社會與經濟環境現況	2-26
2.3.1 發展歷史	2-26
2.3.2 經濟產業	2-29
2.3.3 人口發展	2-43
2.3.4 公共設施	2-54
2.3.5 運輸系統	2-66
2.3.6 觀光遊憩	2-84
2.4 土地使用	2-97
2.4.1 土地使用現況	2-97
2.4.2 非都市土地使用分區	2-99
2.4.3 都市計畫地區	2-103
2.5 海岸及海域	2-106
2.6 農地資源	2-110



2.7	氣候變遷與災害潛勢	2-115
2.7.1	氣候變遷趨勢	2-115
2.7.2	山坡地	2-118
2.7.3	地質災害(地震、斷層、地質災害)	2-119
2.8	國內外案例分析	2-121
2.8.1	國外案例分析	2-121
2.8.2	航空城市案例	2-134
2.8.3	國內案例分析	2-141
第三章	發展預測.....	3-1
3.1	計畫人口	3-1
3.1.1	人口總量及發展用地需求推計流程	3-1
3.1.2	臺灣地區人口總量推計	3-2
3.1.3	桃園市終極人口總量推計	3-7
3.1.4	環境容受力檢核：水資源容受力檢核	3-13
3.1.5	桃園市 115 年計畫人口及終極人口總量訂定	3-19
3.1.6	桃園市目標年人口戶數、戶量、人口結構推計	3-19
3.2	計畫人口總量分派(增量分派)	3-22
3.3	各類型土地需求總量	3-42
3.3.1	農業用地需求總量	3-42
3.3.2	一般發展地區	3-44
3.3.3	非都市土地得申請設施型土地使用分區變更區位	3-51
3.3.4	產業用地需求	3-57
3.4	小結	3-61
第四章	空間發展構想.....	4-1
4.1	空間發展課題分析	4-1
4.1.1	都市發展	4-1
4.1.2	產業發展	4-8
4.1.3	農業維護	4-32
4.1.4	交通運輸	4-33
4.1.5	氣候變遷	4-50



4.2 區域機能	4-55
4.2.1 區域發展目標	4-55
4.2.2 區域發展架構	4-57



圖 目 錄

圖 1.4-1 桃園市區域計畫範圍示意圖.....	1-2
圖 1.5-1 工作流程圖.....	1-3
圖 2.1-1 桃園市重大道路建設示意圖.....	2-5
圖 2.1-2 桃園市重大軌道建設示意圖.....	2-6
圖 2.1-3 桃園市重大產業及土地開發區位示意圖.....	2-8
圖 2.2-1 桃園市地形圖.....	2-19
圖 2.2-2 桃園市地質圖.....	2-20
圖 2.2-3 桃園市重要河川水系分布圖.....	2-24
圖 2.2-4 桃園市水圳埤塘分布圖.....	2-25
圖 2.3-1 縣市別排名工廠年營業收入比較圖(前六名).....	2-29
圖 2.3-2 縣市別排名生產總額比較圖(工業前六名).....	2-30
圖 2.3-3 縣市別排名生產總額比較圖(商業前六名).....	2-30
圖 2.3-4 各縣市產業別全年生產總額占全國比例比較圖.....	2-30
圖 2.3-5 各縣市工業及商業單位年均生產總額比較圖.....	2-31
圖 2.3-6 桃園市各業別產業年產值及排名比較圖(10 高及 6 大產業).....	2-32
圖 2.3-7 北部區域稻作收穫面積及產量比較圖.....	2-32
圖 2.3-8 全台稻作收穫面積及產量比較圖.....	2-33
圖 2.3-9 桃園市各區產業單位數空間分布圖.....	2-34
圖 2.3-10 桃園市電子零組件製造業產業空間分布圖.....	2-35
圖 2.3-11 桃園市電腦、電子產品及光學製品製造業產業空間分布圖.....	2-36
圖 2.3-12 桃園市汽車及其零件製造業產業空間分布圖.....	2-37
圖 2.3-13 桃園市石油及煤製品製造業產業空間分布圖.....	2-38
圖 2.3-14 桃園市化學材料製造業產業空間分布圖.....	2-39
圖 2.3-15 桃園市物流產業空間分布圖.....	2-40
圖 2.3-16 桃園市主要工業區空間分布圖.....	2-42
圖 2.3-17 臺灣地區、北部區域與桃園市歷年人口成長率比較圖.....	2-43
圖 2.3-18 桃園市近十年人口直條圖.....	2-44
圖 2.3-19 桃園市近十年人口成長率趨勢圖.....	2-45



圖 2.3-20 桃園市各區歷年人口成長率比較圖.....	2-45
圖 2.3-21 桃園市各地區人口密度示意圖.....	2-49
圖 2.3-22 桃園市人口結構圖(民國 103 年底).....	2-51
圖 2.3-23 桃園市已辦理污水下水道建設區域及進程示意圖.....	2-55
圖 2.3-24 桃園市教育設施示意圖.....	2-60
圖 2.3-25 桃園市立體育場位置圖.....	2-61
圖 2.3-26 體育場現況.....	2-61
圖 2.3-27 室內體育館.....	2-61
圖 2.3-28 青埔國際棒球場位置圖.....	2-62
圖 2.3-29 青埔國際棒球場配置圖.....	2-62
圖 2.3-30 桃園市公墓分布示意圖.....	2-65
圖 2.3-31 桃園國際機場現況平面圖.....	2-67
圖 2.3-32 國際機場歷年客運成長趨勢圖.....	2-68
圖 2.3-33 桃園國際機場歷年貨運成長趨勢圖.....	2-69
圖 2.3-34 桃園市道路系統示意圖.....	2-73
圖 2.3-35 道路服務狀況示意圖.....	2-78
圖 2.3-36 桃園市遊憩系統與地理分區示意圖.....	2-85
圖 2.3-37 桃園市遊憩系統示意圖.....	2-85
圖 2.3-38 桃園市觀光遊憩資源分布示意圖.....	2-87
圖 2.3-39 觀光遊憩資源統計圖.....	2-88
圖 2.3-40 觀光工廠、產業文化館各行政區分佈數量統計圖	2-89
圖 2.3-41 桃園市旅館、民宿統計圖.....	2-91
圖 2.3-42 桃園市合法登記旅館、民宿統計圖.....	2-91
圖 2.3-43 桃園市未登記旅館、民宿統計圖.....	2-92
圖 2.3-44 桃園市觀光休閒自行車道統計圖.....	2-92
圖 2.3-45 桃園市休閒自行車道路網示意圖.....	2-94
圖 2.3-46 觀光遊憩系統示意圖.....	2-96
圖 2.4-1 桃園市國土利用現況示意圖.....	2-98
圖 2.4-2 桃園市非都市土地使用分區示意圖.....	2-101
圖 2.4-3 桃園市非都市土地使用編定示意圖.....	2-102
圖 2.4-4 桃園市都市計畫分布示意圖.....	2-105
圖 2.5-1 桃園市海域管轄範圍示意圖.....	2-107



圖 2.5-2 桃園市海岸地區範圍示意圖.....	2-108
圖 2.5-3 桃園市海岸地區土地利用現況示意圖.....	2-109
圖 2.6-1 桃園市歷年耕地面積統計.....	2-111
圖 2.6-2 桃園市歷年水旱田面積統計.....	2-111
圖 2.6-3 103 年桃園市農地資源分類分級成果圖	2-113
圖 2.6-4 103 年桃園市農地資源分類分級與土地使用分區交叉分析圖	2-114
圖 2.7-1 台灣地區降雨量變化趨勢圖.....	2-116
圖 2.7-2 台灣地區旱災、澇災統計圖.....	2-116
圖 2.7-3 桃園市氣溫變化趨勢圖.....	2-117
圖 2.7-4 桃園市降雨量變化趨勢圖.....	2-117
圖 2.7-5 桃園市土石流潛勢溪流分布圖.....	2-118
圖 2.7-6 桃園市山崩地滑地質敏感區位圖.....	2-120
圖 2.8-1 德國土地利用計畫與營建計畫.....	2-124
圖 2.8-2 荷蘭的空間規劃體系.....	2-126
圖 2.8-3 首都圈廣域地方計畫之計畫範圍示意圖.....	2-131
圖 2.8-4 首都圈廣域地方計畫協議會成員示意圖.....	2-132
圖 2.8-5 杜拜世界中心城分區用途.....	2-134
圖 2.8-6 韓國仁川自由經濟區.....	2-137
圖 2.8-7 仁川機場的自由貿易港（橘色區域）.....	2-138
圖 2.8-8 臺北 2050 願景計畫流程圖.....	2-141
圖 2.8-9 臺北 2050 願景空間發展模式.....	2-142
圖 2.8-10 新北 2040 國際響居之都.....	2-143
圖 2.8-11 大臺中 123 空間發展模式.....	2-145
圖 2.8-12 臺南市空間發展策略.....	2-146
圖 2.8-13 高雄 2040 國際幸福之都發展策略.....	2-147
圖 2.8-14 高雄 2040 國際幸福之都空間發展策略.....	2-148
圖 3.1-1 桃園市人口總量推計流程.....	3-1
圖 3.1-2 桃園市發展用地需求推計流程.....	3-1
圖 3.1-3 臺灣地區高、中、低推計之總人口成長趨勢.....	3-4
圖 3.1-4 臺灣地區高、中、低推計之出生數.....	3-5
圖 3.1-5 臺灣地區中推計之死亡數.....	3-5



圖 3. 1-6	臺灣地區出生率、死亡率及自然增加率變動趨勢－中推計.....	3-6
圖 3. 1-7	台灣地區三階段人口年齡結構變動趨勢－中推計.....	3-7
圖 3. 1-8	三種人口預測趨勢法趨勢圖.....	3-10
圖 3. 1-9	桃園地區自來水系統用水供需圖.....	3-15
圖 3. 1-10	桃園市目標年人口年齡結構比較圖.....	3-21
圖 3. 1-11	桃園市目標年人口年齡結構與全台情形比較圖.....	3-21
圖 3. 2-1	人口增量分派流程圖.....	3-23
圖 3. 2-2	都市計畫區型態分佈示意圖.....	3-25
圖 3. 3-1	桃園市重大建設與都市計畫類型示意圖.....	3-45
圖 3. 3-2	台灣各區產業用地供需情形.....	3-57
圖 3. 3-3	桃園市工業用地使用情形套疊圖.....	3-58
圖 4. 1-1	桃園市都市發展關鍵課題示意圖.....	4-1
圖 4. 1-2	桃園市都市發展格局示意圖.....	4-2
圖 4. 1-3	北臺都會區生活及經濟產業雙圈示意圖.....	4-3
圖 4. 1-4	緊湊都市發展示意圖.....	4-5
圖 4. 1-5	車站為中心分級 發展示意圖.....	4-5
圖 4. 1-6	TOD 多元開發策略 示意圖.....	4-5
圖 4. 1-7	荷蘭蘭斯塔德綠心示意圖.....	4-6
圖 4. 1-8	電子零組件製造業群聚分析圖.....	4-9
圖 4. 1-9	電子零組件製造業分布情形及潛在產業用地劃設範圍套繪圖.....	4-10
圖 4. 1-10	汽車零組件製造業群聚分析圖.....	4-12
圖 4. 1-11	汽車零組件製造業分布情形及潛在產業用地劃設範圍套繪圖.....	4-13
圖 4. 1-12	紡織業群聚分析圖.....	4-15
圖 4. 1-13	紡織業分布情形及潛在產業用地劃設範圍套繪圖.....	4-16
圖 4. 1-14	藥品及醫用化學製品製造業群聚分析圖.....	4-19
圖 4. 1-15	藥品及醫用化學製品製造業分布及潛在產業用地劃設範圍套繪圖.....	4-20
圖 4. 1-16	桃園市已登記合法工廠分布與土地使用套疊圖.....	4-26
圖 4. 1-17	亞洲矽谷對桃園市之產業發展互動示意圖.....	4-28
圖 4. 1-18	桃園航空城與臺北港特定區交通運輸整合示意圖.....	4-34
圖 4. 1-19	十縱十橫道路路網架構示意圖.....	4-36
圖 4. 1-20	聯外道路系統架構.....	4-39



圖 4. 1-21 區內道路系統功能與層級.....	4-40
圖 4. 1-22 區內道路系統路網架構.....	4-41
圖 4. 1-23 都市計畫區內道路改善方式.....	4-44
圖 4. 1-24 桃園市軌道路網示意圖.....	4-47
圖 4. 1-25 桃園市國家級濕地分布示意圖.....	4-54
圖 4. 2-1 公路系統等時圈示意圖.....	4-58
圖 4. 2-2 軌道系統等時圈示意圖.....	4-58
圖 4. 2-3 首都圈產業廊帶及分工策略示意圖.....	4-59



表 目 錄

表 1.6-1	前期規劃(桃園縣區域計畫草案)內容檢核表.....	1-5
表 1.6-2	本計畫與前期桃園縣區域計畫(草案)章節內容盤點一覽表.....	1-7
表 2.1-1	上位計畫綜整表.....	2-1
表 2.1-2	重大交通建設計畫彙整表.....	2-3
表 2.1-3	重大開發計畫綜整表.....	2-6
表 2.1-4	國土計畫內容架構彙整.....	2-12
表 2.1-5	各級國土計畫推動進度.....	2-16
表 2.2-1	桃園市重要河川排水路一覽表.....	2-23
表 2.2-2	桃園及石門農田水利會管轄埤塘表.....	2-25
表 2.3-1	桃園市主要工業區基本資料表.....	2-41
表 2.3-2	臺灣地區、北部區域與桃園市歷年人口成長概況表.....	2-43
表 2.3-3	桃園市歷年人口統計表.....	2-44
表 2.3-4	桃園市各區人口數統計表(94-103 年)	2-46
表 2.3-5	桃園市各區人口成長率表(95-103 年)	2-46
表 2.3-6	民國 103 年桃園市各地區人口與密度.....	2-47
表 2.3-7	民國 91~103 年人口戶數與戶量一覽表.....	2-48
表 2.3-8	民國 103 年桃園市原住民戶數與人口數一覽表.....	2-48
表 2.3-9	桃園市歷年及各地區人口性比例一覽表(至民國 103 年底止).....	2-50
表 2.3-10	桃園市歷年人口結構一覽表.....	2-52
表 2.3-11	桃園市都市計畫地區及非都市地區人口成長一覽表(94-102 年)	2-53
表 2.3-12	桃園市歷年戶數及戶量變動一覽表.....	2-53
表 2.3-13	桃園市 103 年底雨水下水道系統規劃及建設概況表.....	2-54
表 2.3-14	桃園市 105 年 6 月底污水下水道計畫管線長度.....	2-56
表 2.3-15	桃園市 105 年 6 月底污水下水道計畫設施.....	2-56
表 2.3-16	桃園市 105 年 6 月年底污水下水道計畫概況.....	2-56
表 2.3-17	全國汙水用戶接管普及率及污水處理率統計表(105 年 6 月底)	2-57
表 2.3-18	桃園市圖書館分布現況表.....	2-58
表 2.3-19	桃園市展示館分布現況表.....	2-59



表 2.3-20 桃園市演藝廳分布現況表.....	2-59
表 2.3-21 桃園市國民小學分布現況表.....	2-60
表 2.3-22 桃園市教育設施分布現況表.....	2-62
表 2.3-23 桃園市精神醫療機構分布現況表.....	2-64
表 2.3-24 桃園國際機場旅客航站基本設施表.....	2-68
表 2.3-25 北港歷年貨物裝卸量.....	2-70
表 2.3-26 北港歷年貨物吞吐量.....	2-70
表 2.3-27 桃園市主要道路幾何現況及功能說明.....	2-74
表 2.3-28 桃園市主要道路交通特性.....	2-77
表 2.3-29 桃園地區國道客運路線彙整表.....	2-79
表 2.3-30 桃園地區公路客運路線彙整表.....	2-80
表 2.3-31 桃園地區市區公車路線彙整表.....	2-82
表 2.3-32 桃園市軌道系統基本資料彙整表.....	2-83
表 2.3-33 推展桃園觀光利多十大特色.....	2-84
表 2.3-34 桃園市觀光景點分類統計表.....	2-88
表 2.3-35 觀光工廠、產業文化館相關產業數量統計.....	2-89
表 2.3-36 桃園市觀光飯店統計表.....	2-90
表 2.3-37 桃園市旅館、民宿統計表.....	2-90
表 2.3-38 桃園市休閒自行車道簡表.....	2-93
表 2.3-39 桃園市主要遊憩區遊客量統計表.....	2-95
表 2.3-40 桃園慈湖遊客量統計表.....	2-95
表 2.4-1 桃園市土地利用現況面積統計一覽表.....	2-97
表 2.4-2 桃園市非都市土地使用分區統計表.....	2-99
表 2.4-3 桃園市非都市土地使用編定統計表.....	2-100
表 2.4-4 桃園市都市土地面積一覽表.....	2-104
表 2.5-1 桃園市海域管轄範圍.....	2-106
表 2.5-2 桃園市海岸地區範圍.....	2-106
表 2.5-3 海岸地區土地利用現況面積表.....	2-109
表 2.6-1 桃園市非都市土地農業區、農牧用地及都市計畫農業區面積.....	2-110
表 2.6-2 桃園市農地資源分類分級與土地使用分區分析表.....	2-112
表 2.7-1 山坡地土地可利用限度查定成果統計表.....	2-118
表 2.7-2 北部區域受地震災害一覽表.....	2-119



表 2.8-1	日本國土計畫體系.....	2-129
表 2.8-2	日本國土形成計畫（全國計畫）五大策略及十六項目標.....	2-130
表 2.8-3	杜拜世界中心城區分區細節.....	2-135
表 2.8-4	杜拜航空城政府支持政策.....	2-136
表 2.8-5	仁川自由經濟區各分區主導產業及主要項目.....	2-137
表 2.8-6	仁川機場之自由貿易區.....	2-138
表 2.8-7	韓國仁川自由經濟區政府支持政策.....	2-139
表 3.1-1	臺灣地區總人口及人口變動數（民國 60-103 年）.....	3-3
表 3.1-2	12 種人口預測趨勢法數學模式一覽表.....	3-8
表 3.1-3	桃園市民國 115 年人口推計一覽表.....	3-9
表 3.1-4	全國區域計畫臺灣地區民國 115 年人口推計一覽表.....	3-11
表 3.1-5	桃園市重大建設資訊一覽表.....	3-11
表 3.1-6	桃園市民國 103 年各行政區遷入數及遷入率分析表.....	3-12
表 3.1-7	桃園市民國 115 年各項重大建設吸引遷入人口分析表.....	3-12
表 3.1-8	桃園市民國 115 年調整前終極人口總量一覽表.....	3-13
表 3.1-9	桃園市現行及未來水資源供給量一覽表.....	3-14
表 3.1-10	桃園市 101 年生活用水量統計表.....	3-16
表 3.1-11	桃園市歷年工業用水需求及成長率.....	3-16
表 3.1-12	桃園市 101 年工業面積與用水量一覽表.....	3-17
表 3.1-13	工業用水水源區別.....	3-17
表 3.1-14	桃園市目標年 115 年用水需求供需分析一覽表.....	3-18
表 3.1-15	桃園市 115 年自來水生活用水需求量推計綜理表.....	3-18
表 3.1-16	桃園市 115 年水資源容受力檢核綜理表.....	3-18
表 3.1-17	桃園市歷年及目標年之人口戶數與戶量趨勢推估表.....	3-19
表 3.1-18	依歷年趨勢配合重大建設推計桃園市目標年年齡結構一覽表.....	3-20
表 3.1-19	依經建會全台結果推計桃園市目標年年齡結構一覽表.....	3-20
表 3.1-20	桃園市目標年年齡結構調整結果一覽表.....	3-21
表 3.2-1	桃園市 13 行政區分派之增量與總量一覽表-依現況人口比例分派.....	3-22
表 3.2-2	桃園市 13 行政區民國 104 年都市及非都市人口推計一覽表.....	3-24
表 3.2-3	桃園市都市及非都市目標年人口總量及增量一覽表.....	3-24
表 3.2-4	桃園市都市計畫區人口分派一覽表-依未來發展政策引導分派.....	3-27



表 3.2-5	桃園市都市計畫區人口分派一覽表-依現況發展人口.....	3-29
表 3.2-6	桃園市都市計畫區人口分派一覽表-依民國 103 年都市發展用地面積..	3-31
表 3.2-7	桃園市都市計畫區人口分派一覽表-依民國 103 年公共設施開闢面積..	3-33
表 3.2-8	桃園市都市計畫區 115 年平均增量及總量彙整一覽表.....	3-35
表 3.2-9	都市地區人口總量分派一覽表.....	3-37
表 3.2-10	桃園市 13 個行政區非都市地區人口分派一覽表-依現況發展人口比 例分派.....	3-38
表 3.2-11	桃園市 13 個行政區非都市地區人口分派一覽表-依民國 100 年甲、 乙、丙建築用地面積.....	3-39
表 3.2-12	桃園市 13 個行政區非都市地區人口分派一覽表-依民國 100 年甲、 乙、丙建築用地最大樓地板面積.....	3-40
表 3.2-13	桃園市 13 個行政區非都市地區人口分派彙整一覽表.....	3-41
表 3.3-14	桃園市 13 個行政區人口分派結果一覽表-加總都市計畫區 及非都 市地區人口推計結果.....	3-41
表 3.3-1	桃園市農地資源分類分級劃設成果及應維護之農地資源面積.....	3-42
表 3.3-2	農地資源分類分級調整時機與原則.....	3-43
表 3.3-3	桃園市重大建設一覽表.....	3-45
表 3.3-4	都計區住宅使用面積供需檢核表-不計都市計畫農業區及工業區變更..	3-46
表 3.3-5	都計區住宅使用面積供需檢核表-計入都市計畫農業區及工業區變更..	3-48
表 3.3-6	重大建設可提供住宅使用面積計算一覽表.....	3-50
表 3.3-7	重大建設對於高強度都計區住宅使用供需求影響分析.....	3-50
表 3.3-8	桃園市重大土地開發建設面積及計畫人口一覽表.....	3-53
表 3.3-9	桃園市現行都市計畫擴大都市計畫條件檢核綜理表.....	3-55
表 3.3-10	桃園市工業區面積變化表.....	3-57
表 3.3-11	桃園市產業用地供需調查.....	3-59
表 3.3-12	桃園市經濟部工業局所轄已開發工業區閒置產業用地面積.....	3-59
表 4.1-1	桃園升格直轄市十大產業發展方向.....	4-8
表 4.1-2	桃園市未登記工廠依工廠管理輔導法劃定特區一覽表.....	4-27
表 4.1-3	中央調適策略及地方配合工作項目.....	4-52
表 4.2-1	首都圈人口規模及土地面積.....	4-58



第一章 緒論

1.1 計畫緣起

近年來面臨氣候變遷、國土保育、糧食安全、人口結構、產業發展等方面之重大變革，國土空間規劃及土地使用有配合檢討之必要性。再者，依據國土計畫法草案架構，未來空間計畫體系將調整為「全國國土計畫」及「直轄市、縣(市)國土計畫」等二層級，為因應調整方向，內政部整合現行臺灣北、中、南、東部區域計畫，辦理全國區域計畫，而桃園市政府則積極推動「桃園市區域計畫」規劃作業，俾未來轉換為桃園市國土計畫，並因應當前空間發展重要議題，研擬因應策略及措施，以符合未來保育及發展需求。

因應桃園升格為直轄市，且為強化國家門戶城市的地位，中央及桃園市政府積極推動「桃園航空城」，發展桃園市成為具國際競爭力之城市。然面對全球化的競爭挑戰及亞太地區發展趨勢，桃園站在新的起點上，重大建設的投資規模必須擴大，都市發展的格局勢必提升，土地利用及環境資源保育應更有效的整合與調適，故需重新檢視及整合桃園市現有土地、人口、環境、產業、交通等資源，提出桃園市轄內之土地使用、產業發展、交通運輸系統、公共設施、觀光遊憩、環境保護等部門發展計畫，以訂定空間發展策略，促使人口、產業及公共設施在空間上達到適當的配置。本計畫提出具綜合性與前瞻性之願景、目標、策略與部門計畫，作為桃園市空間發展計畫，指導全市都市及非都市土地發展，以落實計畫引導發展及地方自治之精神。

1.2 計畫目標與年期

一、計畫目標

- (一) 依據上位計畫指導及地方發展需求，整合全市資源，提升都市發展格局及國際競爭力。
- (二) 有效利用全市土地與分配環境資源，整合產業經濟、交通運輸、公共設施及觀光遊憩等部門空間發展計畫，以達到環境保育及永續發展目標。
- (三) 完成「桃園市區域計畫」研究規劃作業，指導全市空間發展計畫，以落實計畫引導都市及非都市土地之發展。

二、計畫年期

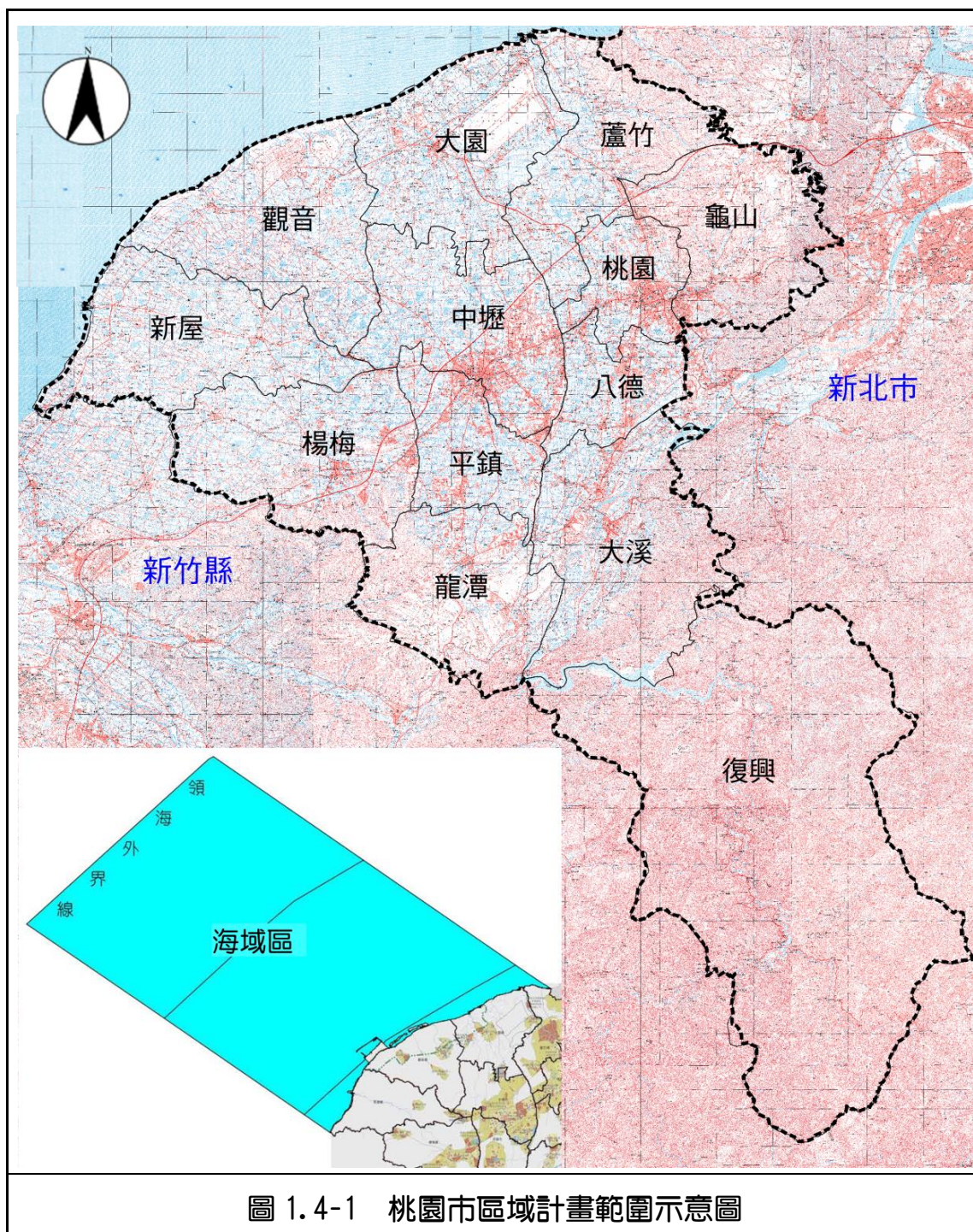
計畫年期為民國 115 年。

1.3 法令依據

區域計畫法第 5 條第 2 款及第 6 條。

1.4 計畫範圍

包括桃園市全市轄區土地範圍，及內政部 102 年 10 月 31 日公告之「區域計畫之直轄市、縣（市）政府管轄海域範圍」之桃園市海域區部分，如圖 1.4-1。



1.5 計畫方法與流程

依據工作內容及本案計畫執行需求，研擬本計畫工作流程，共分為研究規劃期中報告、研究規劃期末報告，如圖 1.5-1 所示，並說明如后。

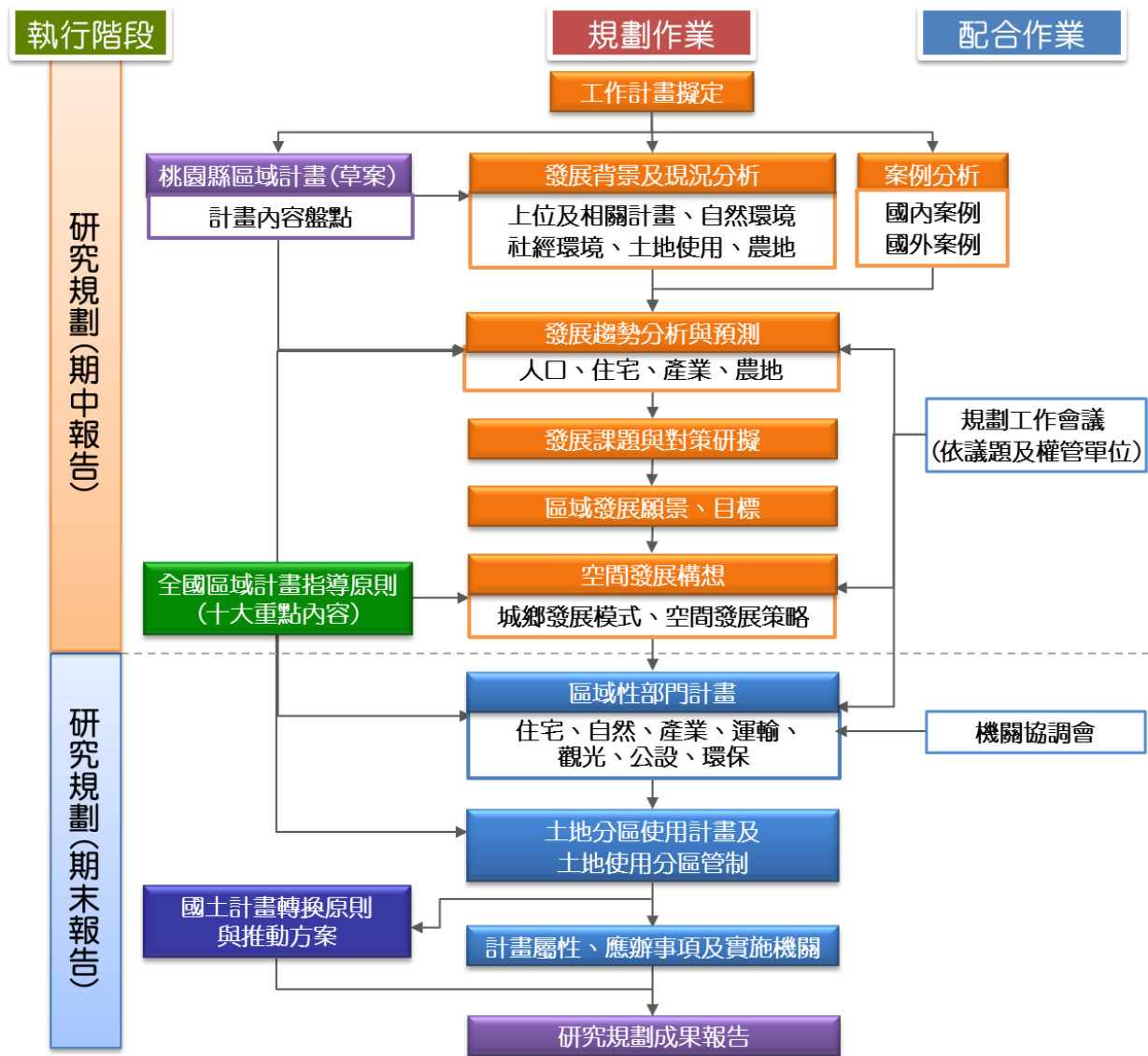


圖 1.5-1 工作流程圖



一、工作計畫書

本計畫自決標後依計畫需求說明書及契約規定研擬工作計畫書，工作計畫將先針對前期規劃「桃園縣區域計畫(草案)」章節內容進行盤點，檢視計畫內容是否符合桃園升格直轄市未來發展需求，及依循「全國區域計畫」指導原則尚需補充及修正之內容。

二、期中報告

在研究規劃作業之期中報告階段，以「桃園縣區域計畫(草案)」盤點後可納入本計畫之內容進行資料更新，並依據內政部 103 年 7 月 25 日函示本計畫應補充修正有關「全國區域計畫」指導原則與內容研擬期中報告，撰寫章節內容包括：發展背景及現況進行分析、國內外案例分析、發展趨勢分析與預測、發展課題與對策研擬、區域發展願景與目標、空間發展構想等。

在期中報告辦理期間，將依議題類型及權管單位召開相關工作會議，以釐清規劃內容相關重要議題及協調市府內相關單位取得共識。

三、期末報告

在研究規劃作業之期末報告階段，將辦理區域性部門計畫，依據「全國區域計畫」之指導研擬包括：都市發展及住宅建設、自然資源、產業發展、運輸系統、觀光遊憩設施、公共設施及環境保護設施等 7 大部門計畫；根據發展預測、空間發展構想及區域性部門計畫綜整後研擬土地分區使用計畫及土地使用分區管制；計畫內容屬性應參照中央主管機關表明，並彙整因應「全國區域計畫」公告實施後，中央主管機關應辦及協調目的事業主管機關辦理事項，及市府依「全國區域計畫」指導及本計畫公告實施後應配合加速辦理事項。另依本案計畫需求書規定須提出桃園市區域計畫配合「國土計畫法(草案)」之轉換原則與推動方案。

在期末報告辦理期間，將針對重要議題，邀請相關目的事業主管機關召開機關協調會議，建立溝通協調平臺。

1.6 前期規劃「桃園縣區域計畫(草案)」回顧與盤點

本計畫將以前期規劃「桃園縣區域計畫(草案)」為基礎，並依據內政部 103 年 7 月 25 日函釋「桃園縣區域計畫(草案)」應補充修正內容及「區域計畫法」、「全國區域計畫」、「擬定直轄市縣(市)區域計畫實施要點」、「直轄市、縣(市)區域計畫規劃手冊」、政府政策環境影響評估等相關規定，進行資料研擬、補強及更新作業。

一、桃園縣區域計畫草案依內政部函釋應補充修正內容

本計畫前期已完成「桃園縣區域計畫(草案)」(以下簡稱前期規劃)，並已提送內政部區域計畫委員會審議，內政部於 103 年 7 月 25 日函釋「桃園縣區域計畫(草案)」應依據 102 年 10 月 17 日公告實施之「全國區域計畫」之上位指導補充修正內容，全國區域計畫從國土保育、海岸海域、農業發展及城鄉發展等面向，分別訂定土地利用指導原則，故檢視原規劃「桃園縣區域計畫(草案)」尚須補充或修正有關氣候變遷調適策略、環境敏感地區、海岸及海域、農地、新訂或擴大都市計畫、得申請設施型使用分區變更區位、未登記工廠及土地使用管制規定等相關議題之內容，茲彙整如表 1.6-1 所示。



表 1.6-1 前期規劃(桃園縣區域計畫草案)內容檢核表

項次	全國區域計畫重點	直轄市、縣(市)區域計畫應配合辦理項目	桃園縣區域計畫(草案)檢核結果
1	依據氣候變遷之土地使用調適策略，配合公布災害潛勢地圖，要求都市計畫及非都市土地開發許可計畫後續均應將災害潛勢納入規劃考量	參考災害潛勢地圖，並就轄區範圍內歷史災害點位及災害潛勢情形，依據都市、非都市土地及易致災地區研擬具體調適策略(含區位指認、應辦事項及主辦機關)	補充下列項目： (1)災害潛勢地圖 (2)歷史災害點位及災害潛勢情形 (3)依據都市、非都市土地及易致災地區研擬具體調適策略(含區位指認、應辦事項及主辦機關)
2	增加環境敏感地區項目，從 41 項擴大為 51 項，並建立分級管理機制使土地使用管制細緻化	(1)依據中央主管機關擬定區域計畫規定之環境敏感地區項目進行劃設【繪製相關圖說、表明區位、估算各類環境敏感地區土地面積】 (2)應將環境敏感地區範圍土地，提出使用分區檢討變更之構想	補充下列項目： (1)環境敏感地區第 1 級及第 2 級之表明區位、估算各類環境敏感地區土地面積，並繪製相關圖說 (2)提出使用分區檢討變更構想
3	公告直轄市、縣(市)海域區管轄範圍，建立海域區容許使用審查機制，規範未來不得任意使用海域資源	依據內政部 102 年 10 月 31 日公告之「區域計畫之直轄市、縣(市)政府管轄海域範圍」，表明海域區範圍及面積	依據內政部 102 年 10 月 31 日公告之「區域計畫之直轄市、縣(市)政府管轄海域範圍」，表明海域區範圍及面積
4	將沿海自然保護區及一般保護區法制化，並修正土地使用管制規定，檢討限縮海岸保護區之使用項目	(1)研訂「臺灣沿海地區自然環境保護計畫—直轄市、縣(市)海岸保護計畫」 (2)綜合分析海岸地區自然環境、災害潛勢，研析釐定應予防護範圍，再考量災害影響情形及防災、避災等原則，研擬因應措施	依據全國區域計畫及內政部 103 年 6 月 30 日函頒之「臺灣沿海地區自然環境保護計畫檢討規劃審議及公告程序作業要點」，檢討評估分析
5	依據糧食安全需求，訂定全國農地需求總量(74-81 萬公頃)，以為農地得否變更轉用之參考	(1)依據全國農地需求總量之指導，及各直轄市或縣(市)轄農地分類分級劃設結果，訂定各該直轄市或縣(市)農地需求總量、可變更數量及區位 (2)針對計畫範圍內之各都市計畫農業區，研擬發展定位，並檢討限縮農業區之土地使用管制規定	補充下列項目： (1)訂定桃園農地需求總量、可變更數量及區位 (2)各都市計畫農業區之發展定位，並指明應檢討限縮農業區土地使用管制規定之都市計畫區
6	正視新訂或擴大都市計畫問題，要求直轄市、縣(市)政府審慎整體規劃，不得零星個案提出申請	(1)依據全國計畫人口總量之指導，依據地方環境容受力、發展需求及重大建設投入情形，研擬計畫人口；並據各該直轄市或縣(市)之計畫人口或戶數推估數量，提出住宅需求量 (2)依據全國區域計畫有關新訂或擴大都市計畫面積總量及規劃原則之指導，研訂各該直轄市或縣(市)新訂或擴大都市計畫之區位、機能、規模及總量	(1)依據全國區域計畫訂定之桃園市人口數(221 萬人)，重新檢討修正計畫人口(中程：110 萬人；長程：247 萬人)。如有別於全國區域計畫之指導總量者，並請依據該計畫所列「人口與住宅總量調整原則」提出相關說明 (2)補充住宅需求量 (3)依據全國區域計畫有關新訂或擴大都市計畫面積總量及規劃原則之指導，檢討分析既有都市計畫，如有新訂或擴大都市計畫之需要者，並請明確指明區位、機能、規模及總量



項次	全國區域計畫重點	直轄市、縣(市)區域計畫應配合辦理項目	桃園縣區域計畫(草案)檢核結果
7	明確要求直轄市、縣(市)區域計畫應排除環境敏感地區及優良農地後，劃設得申請開發許可區位，以確保國土永續發展，並提高投資明確性	劃設申請設施型使用分區變更之區位；直轄市、縣(市)政府主辦擬定直轄市、縣(市)區域計畫之機關或單位於區位劃設時，除應邀集所管相關局、處、室共同劃設外，並應主動徵詢及協調各開發利用型態之中央目的事業主管機關劃設意見及需求	依據全國區域計畫有關申請設施型使用分區變更區位原則之指導，進行檢討評估，如經評估確有劃設之需要者，並請明確指明區位、機能、規模及總量
8	尊重原住民族權益，研擬因地制宜之土地使用管制規定	尚有針對原住民族土地或其他特殊性土地使用管制需求者，應研訂土地使用管制規定建議事項，俾內政部配合納入非都市土地使用管制規則【地域篇】修正參據	檢討分析原住民族土地或特殊地區（如埤塘）是否有研訂因地制宜土地使用管制事項之需要，如經評估確有需要時，並請提出相關建議事項
9	落實政府「輔導未登記工廠合法經營方案」及「自由經濟示範區」等政策，於環保優先前提下，務實研擬土地使用配套措施	直轄市、縣(市)區域計畫應針對群聚已達一定規模之未登記工廠，因違規使用導致該農業用地已無法恢復作農業使用，在符合目的事業主管機關輔導合法政策前提下，應納入直轄市、縣(市)區域計畫之產業部門計畫	依據全國區域計畫有關「未登記工廠土地管理指導原則」之指導，會同產業主管機關提出因應策略
10	提出直轄市、縣(市)區域計畫應配合事項，要求直轄市、縣(市)區域計畫辦理政策環評，並應辦理公民參與	請行政院環保署辦理直轄市、縣(市)區域計畫之政策環評作業	配合辦理

二、桃園縣區域計畫(草案)章節內容盤點

本案前期規劃已於民國 100 年 12 月完成「桃園縣區域計畫」技術報告及法定計畫書圖(草案)，但因應桃園升格直轄市及「全國區域計畫」的發布實施，需重新檢視桃園市現有資源，整合土地、人口、資源、產業、交通等面向，就土地使用、產業發展、交通運輸系統、公共設施、觀光遊憩、環境保護等部門，提出發展計畫，以訂定空間發展策略，促使人口、產業及公共設施在空間上達到適當的配置與使用，並提出具綜合性與前瞻性之願景、目標、策略與部門計畫等內容。故本案進行實質規劃作業前，先盤點前期「桃園縣區域計畫(草案)」之相關內容，並為縮短本計畫之作業時間，針對前期「桃園縣區域計畫(草案)」技術報告內容與本計畫因應「全國區域計畫」調整後內容進行檢視彙整，以釐清各章節內容哪些可以更新沿用，哪些需進行更新整併等情形，本計畫與前期桃園縣區域計畫(草案)章節內容盤點結果詳如表 1.6-2。



表 1.6-2 本計畫與前期桃園縣區域計畫(草案)章節內容盤點一覽表

前期桃園縣區域計畫(草案)(計 15 章 71 節)				桃園升格直轄市總體發展計畫 (7 章 38 節)	
章	節	本次檢討調整說明	調整後章節	章	節
第一章 緒論	第一節 計畫緣起	因應升格直轄市，調整敘述	1. 1	第一章 緒論	1. 1 計畫緣起
	第二節 計畫範圍與計畫 年期	納入營建署查核之「表明海域 區範圍及面積」意見。	1. 2		1. 2 計畫目標與 年期
	第三節 桃園縣空間發展 定位	• 因應升格直轄市，調整發展 定位。 • 移至第四章。	4. 5		1. 3 計畫範圍
	第四節 計畫願景：創意・ 永續・桃花園	• 因應升格直轄市，調整發展 定位。 • 移至第四章。	4. 3		1. 4 法令依據
	第五節 法令依據	內容不調整	1. 4		1. 5 計畫方法與 流程
	第六節 計畫位階	• 配合區域發展機能，調整內 容。 • 移至第四章。	4. 2		1. 6 前期規劃「桃 園縣區域計 畫(草案)」回 顧與盤點
	第七節 計畫性質	屬於法令依據性質建議刪除。	--	--	--
第二章 上位及 相關計畫	第一節 上位計畫 第二節 相關計畫	• 配合最新計畫，增修內容。 • 併入第二章。	2. 1	第二章 發展背景 與現況分 析	2. 1 上位相關計 畫及法令分 析 2. 2 自然環境現 況 2. 3 社會與經濟 環境現況 2. 4 土地使用 2. 5 海岸及海域 2. 6 農地資源 2. 7 氣候變遷與 災害潛勢 2. 8 國內外案例 分析
第三章 發展背景 與現況 分析	第一節 歷史沿革與人文 發展 第二節 自然環境 第三節 人口與住宅 第四節 土地使用 第五節 經濟及產業 第六節 交通運輸 第七節 觀光遊憩 第八節 環境資源 第九節 公共設施及公用 設備	• 除第八節依「全國區域計畫」 內容進行環境資源分類外調 整外，餘均朝更新數據方式 辦理。 • 檢視內容正確性調整。 • 併入第二章。	2. 3~2. 7	第三章 發展預測	3. 1 計畫人口 3. 2 各類型土地 需求數量
第四章 發展預測	第一節 人口與土地使用 第二節 經濟與產業 第三節 交通運輸 第四節 觀光遊憩	• 依最新發展趨勢進行預測內 容檢視與修正。 • 納入營建署查核之「新訂或 擴大都市計畫、住宅需求」 意見。	3. 1~3. 2	第四章 空間發展 構想	4. 1 空間發展課 題分析 4. 2 區域機能 4. 3 發展願景及



前期桃園縣區域計畫(草案)(計 15 章 71 節)				桃園升格直轄市總體發展計畫 (7 章 38 節)	
章	節	本次檢討調整說明	調整後章節	章	節
	第五節 環境資源 第六節 公共設施	• 納入營建署查核之「農地需求總量」意見。 • 移至第三章。			目標 4.4 城鄉發展模式 4.5 空間發展策略構想
第五章 發展課題與對策	第一節 整體空間面向 第二節 土地使用 第三節 經濟與產業 第四節 交通運輸 第五節 觀光遊憩 第六節 環境資源 第七節 公共設施 第八節 災害防救	• 因應升格直轄市、目前桃園市發展情形及最新政策方向，檢視發展課題與對策之適宜性。 • 移至第四章。	4.1	第五章 區域性部門計畫	5.1 區域性住宅政策發展計畫 5.2 區域性產業發展計畫 5.3 區域性運輸系統計畫 5.4 區域性公共設施計畫 5.5 區域性觀光遊憩設施計畫
第六章 城鄉發展模式	第一節 桃園縣生態城鄉發展基底 第二節 空間發展架構 第三節 區域治理與鄉鎮市發展定位 第四節 自然資源開發及保育	• 因應升格直轄市及新任首長施政方向，重新檢視及撰寫相關內容。 • 移至第四章。	4.4	第六章 土地分區使用計畫及土地分區管制	6.1 環境敏感地區 6.2 土地空間利用計畫 6.3 氣候變遷調適計畫 6.4 土地使用分區劃定與檢討 6.5 非都市土地分區管制(地域篇) 6.6 土地使用受限補償
第七章 區域性產業發展計畫	第一節 部門目標體系 第二節 桃園縣產業發展整體構想 第三節 產業發展方向與行動計畫 第四節 綠能產業與六大新興產業之發展	• 配合全國區域計畫及營建署最新政策方向進行內容調整，包含目標及願景、發展預測、課題分析、空間發展策略、空間發展構想。 • 因應新任首長政策方向及各局處研提之部門計畫內容進行調整。 • 納入營建署查核之「未登記工廠土地管理因應策略」意見。 • 合併為第五章。	5.1~5.5	第七章 計畫內容屬性應辦事項	7.1 計畫內容屬性 7.2 應辦事項與實施機關
第八章 區域性運輸系統計畫	第一節 部門目標體系 第二節 桃園縣交通運輸發展整體構想 第三節 交通運輸發展方向與行動計畫 第四節 綠色運輸系統			--	
第九章 區域性觀光遊憩設施計畫	第一節 部門目標體系 第二節 桃園縣觀光遊憩發展整體構想 第三節 觀光遊憩發展方向與行動計畫				



前期桃園縣區域計畫(草案)(計 15 章 71 節)				桃園升格直轄市總體發展計畫 (7 章 38 節)	
章	節	本次檢討調整說明	調整後章節	章	節
第十章 區域性 環境保護 設施計畫	第一節 部門目標體系 第二節 桃園縣環境保護 發展整體構想 第三節 環境保護發展方 向與行動計畫				
第十一章 區域性 公共設施 計畫	第一節 部門目標體系 第二節 桃園縣公共設施 發展整體構想 第三節 部門發展計畫				
第十二章 景觀綱要 計畫	第一節 部門目標體系 第二節 桃園縣景觀發展 整體構想 第三節 部門發展計畫	因非屬區域計畫法之應表明 事項本章節建議刪除	--		
第十三章 災害防救 策略規劃	第一節 前言 第二節 災害潛勢及環境 敏感地區現況 第三節 防災策略規劃 第四節 災害防救體系	- 因非屬區域計畫法之應表明 事項。 - 相關災害潛勢及土地使用分 區管制於其他章節已敘明本 章節建議刪除	--		
第十四章 土地分區 使用計畫 及土地 分區管制	第一節 銜接與過渡時期 之土地使用與管 制計畫 第二節 土地使用計畫基 本方針 第三節 土地分區使用計 畫 第四節 土地分區管制 第五節 鄉鎮市發展策略	- 與國土計畫銜接機制等相關 內容單獨一章進行說明，避 免與區域計畫應表明事項混 淆。 - 鄉鎮市發展策略納入「空間 發展構想」一章。 - 納入營建署查核之「得申請 設施型使用分區變更評估」 意見。 - 納入營建署查核之「土地使 用管制規定(地域篇)」意 見。 - 納入營建署查核之「海岸自 然環境保護及管制」意見。 - 納入營建署查核之「環境敏 感地區分區變更構想」意 見。 - 納入營建署查核之「氣候變 遷調適策略」意見。	6. 1~6. 6		
第十五章 實質設施 發展順序 與實施 機構	第一節 產業經濟部門 第二節 交通運輸部門 第三節 觀光遊憩部門 第四節 環境保護部門 第五節 公共設施部門 第六節 計畫實施	- 配合全國區域計畫規定表明 內容進行調整，包含計畫內 容屬性、應辦事項與實施機 關、各目的事業主管機關擬 辦及配合事項、桃園市政府 應辦及配合事項。 - 因應直轄市升格，各局處執 掌業務變動進行內容調整。 - 配合部門計畫內容進行內容 調整。 - 移至第七章。	7. 1~7. 2		

註：桃園升格直轄市總體發展計畫章節架構得視後續執行情形及政策方向進行調整。

資料來源：本計畫整理。



第二章 發展背景與現況分析

2.1 上位相關計畫及法令分析

2.1.1 上位及相關計畫

一、上位計畫

本計畫上位計畫及相關空間發展計畫之內容概要，與對本計畫之指導或影響，綜合整理詳表 2.1-1。

表 2.1-1 上位計畫綜整表

計畫	相關內容概要	對本計畫之指導或影響
國土空間發展策略規劃(經建會，99 年)	1. 國土空間發展總目標：塑造創新環境，建構永續社會。 2. 國土發展新願景：安全自然生態、優質生活健康、知識經濟運籌、節能減碳省水。	將桃園地區定位為國家首要門戶、經貿核心、創研與文化國際都會及高科技產業帶
新世紀第三期國家建設計畫(經建會，98 年)	1. 提出國家發展總願景：活力創新、均富公義、永續節能的先進國家。 2. 六大政策主軸：空間改造、產業再造、全球連結、創新人力、公義社會、永續環境。	1. 全島便捷交通網：推動桃園都會區域捷運路網與周邊規劃 2. 桃園國際航空城：優質行旅、物流環境與周邊環境共榮目標
北臺都會區域計畫 2030 (草案)(內政部營建署城鄉分署，97 年)	1. 提升大臺北地區城市位階，發展成為世界級大城市都會區。 2. 宣示區域共同願景，研提單一縣市內重大都會層級建設，以及跨縣市整合行動策略。	1. 銜接永續產業、宜居環境總願景，配合綠色運輸環境、科技產業走廊計畫以及都市空間結構更新等子計畫指導原則 2. 透過交通網絡節點，與周邊區域均衡發展，研擬車站周邊地區整體開發構想及推動方式，避免都市過度擁擠，創造桃園地區新都市典範
全國區域計畫 (營建署，102 年 5 月)	1. 配合國土計畫法草案之空間計畫架構，將現行臺灣北、中、南、東部等 4 個區域計畫，整併為「全國區域計畫」，並調整為政策計畫性質，研擬各類型土地利用基本原則，俾未來轉化為「全國國土計畫」。 2. 全國區域計畫為指導直轄市、縣(市)區域計畫進行實質空間規劃的主要依據，主要核心內容為對環境資源的瞭解，及訂定計畫發展總量，進而確認各類型土地使用基本原則。 3. 全國區域計畫核心工作以「環境資源及計畫發展總量-水資源及供給總量、農地需求總量、人口及住宅總量、新訂或擴大都市計畫總量」、「土地使用基本原則-氣候變遷調適策略、國土保育-環境敏感地區土地使用指導原	1. 全國區域計畫主要規範內容為土地利用基本原則，係屬政策計畫性質，直轄市、縣(市)區域計畫應依據本計畫之指導，進行實質土地規劃，係屬實質計畫性質，該二層級計畫具有上、下位指導關係 2. 須針對與區域計畫的關聯性，以及需要於桃園市區域計畫配合進行者，作為研擬規劃相關內容的參考依據



計畫	相關內容概要	對本計畫之指導或影響
	則、農地維護-農地使用管制指導原則、城鄉發展-城鄉發展基本原則、新訂或擴大都市計畫指導原則、開發利用申請設施行使用分區變更區位指導原則、水庫集水區土地管理指導原則、原住民保留地土地管理指導原則」為主。	
修訂桃園縣綜合發展計畫 (桃園市政府, 94 年 1 月)	1. 依海、田、城、山環境特徵，將全市分為濱海、產業、城市與觀光四個空間發展帶。 2. 宣示桃園市扮演「國家門戶」空間角色，建設工商發達且提供優良居住環境新城市。 3. 一個海空中心(桃園國際航空城及桃園國際港)、二個都市核心(桃園及中壢)、三個 T 產業(運輸 Transportation、觀光 Tourism 與科技 Technology)、四個藝文園區(客家文化園區、部落文化園區、文化藝術園區與漁港休閒園區)及五個發展面向(北運籌、中政經、東遊憩、南研發與西港產)。	1. 擘劃全市空間架構，採跨區域性規劃理念，以創造聚集效益 2. 本計畫可配合其發展理念「綜合考慮，重點發展」，塑造優質生活環境空間，並服務全縣其他發展核心之支援機能
桃園縣城鄉發展政策綱領 (桃園市政府, 97 年 4 月)	提出四項政策綱領： 1. 打造桃園航空城，啟動新一波機場經濟發展。 2. 建構綠色運輸系統，營造健康便捷的都會生活圈。 3. 整合都市計畫，促進城鄉永續發展。 4. 結合埤圳濕地水路紋理，打造空間美學風貌。	1. 以點、線、面三向度對桃園市未來發展進行政策指導 2. 航空城是桃園市重點建設，也是扭轉舊形象、產業轉型契機 3. 整合桃園市大眾運輸系統，建構綠色運輸網絡 4. 整合市內都市計畫，檢視土地資源使用效率 5. 以空間美學、生態保育的角度保留埤塘，朝向永續發展
桃園市都市發展綱要計畫 (桃園市政府，研擬中)	1. 有效整合機場運作，符合國土空間發展架構。 2. 整體規劃開發周邊土地使用，作為機場周邊未來發展指導性綱要計畫。 3. 吸引機場相關產業，集中安置互補性產業以形成產業中心，結合機場活動與都市發展成為航空城。 4. 以浮動分區構想視未來發展需求彈性調整，建議以開發許可制作為主要土地開發方式。 5. 針對航空城、重點發展地區、特色發展地區提出整體發展策略及都市計畫整合方案。 6. 提出機場捷運及臺鐵立體化周邊地區之發展構想。	1. 計畫內容涵蓋軌道運輸系統周邊土地發展構想，可指導本計畫發展定位及方向 2. 航空城計畫於全市空間區位扮演重要產業核心，未來可提供相當就業機會，提升都會發展能量

資料來源：本計畫整理。



二、重大交通建設計畫

桃園市境近年有多項重大交通建設，範圍包括國道、捷運、臺鐵等，以下分就道路、軌道及航空系統建設計畫彙整說明如表 2. 1-2 及圖 2. 1-1 及圖 2. 1-2。

表 2. 1-2 重大交通建設計畫彙整表

計畫名稱	內容說明	執行進度	辦理單位
國道 2 號大園支線西延(大園交流道-台 15 線)	配合航空城計畫推動，加強航空城聯外道路系統，國道 2 號預計自大園交流道增設北上交流道並向西延伸至台 15，大園以北路段規劃為雙向 4 車道。	103 年 8 月可行性研究通過行政院備查，預定 107 年完工	國道新建工程局
桃園航空城北側聯外高(快)速公路(簡稱國 1 甲線)	配合航空城計畫推動，加強航空城聯外道路系統，預計將於航空城北側興建一條聯外高快速公路，將提供航空城自由貿易港區及機場客、貨運園區貨物聯外之需求。北起台 61(設系統交流道)、路線行經自由貿易港區，於國 1 設系統交流道，設北上匝道與國 1 主線銜接，南至桃園市區，端點至於台 1 或台 1 甲線(目前評估中)，其中設置桃 5、桃 3、健行路交流道。	正辦理相關可行性研究	國道新建工程局
桃園航空城客貨運園區聯外道路系統第二期規劃	- 配合桃園航空城計畫，規劃航空城北側貨運園區及南側客運園區聯外道路系統，目前實施第二期計畫。 - 貨運園區聯外道路包括市道 108 線拓寬改善、台 4 平行線延伸新建及桃 5 線拓寬工程，主要為提昇貨運園區與國道 1 號之往來運輸之效能，同時改善台 4 交通壅塞。 - 客運園區聯外道路包括客運園區與機場新闢道路、桃 40 及桃 84 拓寬改善，主要則為加強客運園區與桃園國際機場、台 15、台 61 及台 66 之銜接性。	規劃階段，後續依航空城發展進程需求再研擬分年實施	公路總局、桃園市政府
桃園國際航空城大眾運輸暨道路系統整合規劃	- 航空城道路系統可區分為聯外道路、綠園道與主要道路，區內道路路網規劃成三環道路。 - 航空城先進大眾運輸系統規劃初步擬定輕軌及單軌電車路線與捷運進行分流轉乘，搭配 L 型幹線公車與巡迴公車，透過多種運具之整合，實踐大眾運輸無縫接駁。 - 航空城自行車道系統，將以通勤通學型為系統骨幹，串連 10M 計畫道路之生活型，及沿綠帶布設之遊憩樂活型自行車道系統。	正辦理運輸系統初步規劃	桃園市政府
臺灣桃園國際機場聯外捷運系統(含桃園捷運藍線)	- 路線自臺北車站特定專用區往西經三重、新莊、泰山、林口、蘆竹，至桃園國際機場第二航廈，續往南經高鐵桃園車站至中壢中豐路與環北路口。 - 全長 51.03 公里，共設 22 處車站(15 處高架車站及 7 處地下車站)及 2 處維修機廠。 - 臺北車站到桃園機場直達車約需 35 分鐘	正辦理機電系統之設計審查及土建工程施工，臺北至機場段預計民國 105 年底通車；A21 站(環北站)延伸至 A23 站(中壢火車站)計畫正辦理工程招標程序，預計於 107 年底完工通車	高速鐵路工程局、臺北市政府捷運工程局
臺鐵都會區捷運化－桃園段高架化建設計畫	亦稱桃園捷運紅線，將桃園至中壢段鐵路改建為高架鐵路，並增設鳳鳴站、國際路站、永豐路站及中原大學站等 4 座簡易通勤車站，路線全長 15.25 公里(平	臨時軌工程已於 101 年 1 月開工，永久軌細部	臺灣鐵路管理局



計畫名稱		內容說明	執行進度	辦理單位
		面段 0.9 公里，降控段 1.25 公里，高架段 13.1 公里）。 • 可消除沿線 17 處平交道、5 處陸橋及 4 處地下道。	設計劃分為三個工程設計暨監造標及五個主要土建施工標推動興建中，因都市計畫變更落後達 50 個月，估計最快可於 111 年 2 月完工，目前為順應民意進行地下化研究研議中	
	臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫	臺鐵桃園段高架化計畫辦理鐵路高架施工，須局部徵收土地及辦理拆遷，為因應部分沿線居民希望改採地下化方式的訴求，將進行高架計畫改採地下化之可行性評估。	正辦理相關可行性研究，若改為地下化預計 117 年 6 月完工	桃園市政府
	航空城捷運線（綠線）	北自航空城特定區，行經大園區、蘆竹區、桃園區與八德區等 4 個行政區，提供桃園都會區東側主要廊帶之交通運輸服務。路線全長約 27.8 公里、設 21 座車站（地下車站 10 座與高架車站 11 座）。	綜合規劃報告書已於 105 年 4 月獲行政院審議通過，目前完成專案管理顧問的遴選，預計 106 年 2 月發包動工	桃園市政府
	捷運棕線	北自桃園國際機場聯外捷運線 A10 站（山鼻站）起，沿南山路及桃林鐵路支線走廊銜接至桃園站；另路線計畫由桃園站續向東行沿萬壽路走廊至臺北捷運新莊線迴龍站，以公車捷運系統（BRT）或新型之輕軌運輸系統（LRT）提供服務。	正辦理相關可行性研究	桃園市政府
	捷運橘線	東自捷運棕線大興路口起，沿大興西路走廊經中路都市計畫擬定區、中福都市計畫擬定區、中壢工業區銜接至捷運藍線 A21 站（中豐路與環北路口）後，續向西行經環西、環南路走廊至中豐路，並保留續向南延伸服務龍潭地區之彈性機制，同時計畫串聯銜接捷運棕線、綠線與藍線構成完整路網，路線長度約 22.7 公里、設 15 座車站。	納入後續推動路網，將俟捷運綠線核定通過後，再做後續路網整體檢討與評估	桃園市政府
	桃園都會區大眾捷運系統	• 包括捷運藍線、紅線、綠線、橘線、棕線及其他延伸路線（BRT 新屋線及大桃科線）。 • 系統採獨立路權中運量系統或輕軌系統，除了已有實際進程之捷運藍線及紅線外，規劃以藍線中壢市區段（A21～A23）、航空城捷運線（綠線）及棕線為優先推動路線。	已完成捷運整體路網可行性研究及工程規劃，藍線及紅線進度如前二項計畫所述	桃園市政府
轉運中心	南崁地區客運轉運中心 BOT 案	基地位於「南崁新市鎮都市計畫」之農業區用地，鄰近國道 1 號之桃園交流道，基地範圍北距桃園交流道約 700 公尺，南邊以新闢之中正路延伸線（中正橋）為界，面積約 0.67 公頃，以採民間參與投資方式辦理。	目前正進行前置作業中	桃園市政府
	桃園國際機場捷運線 A21 站（B8 站）客運轉運中心	位於「高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫區」民權路、新生路、環北路，中山高速公路旁綠地用地及新生路、南沅二路、新街溪所圍地區內。 可服務中壢區、大園區等旅次產生吸引量較大之發展區，包括高鐵車站特定區及目前之中壢區區，做為中壢區和新區主要客運轉運中心，提供較大規模之站區及轉運服務。	已於 99 年 1 月 14 日報請內政部核定。	桃園市政府

計畫名稱		內容說明	執行進度	辦理單位
	大溪龍潭地區客運轉運中心	建議設置於大溪區員樹林地區，國道 3 號大溪交流道旁用地、永昌路(縣 112 甲)、員林路(臺 3 線)及桃 64 線所圍地區內，距國道 3 號大溪交流道僅約 200 公尺、臺 66 線大溪端約 2,700 公尺。 透過與地區大眾運輸之轉乘接駁，可避免車輛進入市區，使私人運具旅客可搭乘接駁巴士進出觀光遊憩地區，改善大溪、龍潭地區之交通瓶頸。	已完成可行性研究。	桃園市政府
航空系統	桃園國際機場園區實施計畫	• 2042 年將客運推升至 7,193 萬人次，貨運規模達 400 萬噸。 • 推動「第三跑道先期規劃」，及「道面整建及助導航設施提升工程」。 • 南跑道延長至 3,800m、第三航廈將採與第二航廈相對規劃之區位配置、WC 滑行道將西移 740m 採雙線化規劃等。	可行性階段	交通部民航局

資料來源：本計畫整理。

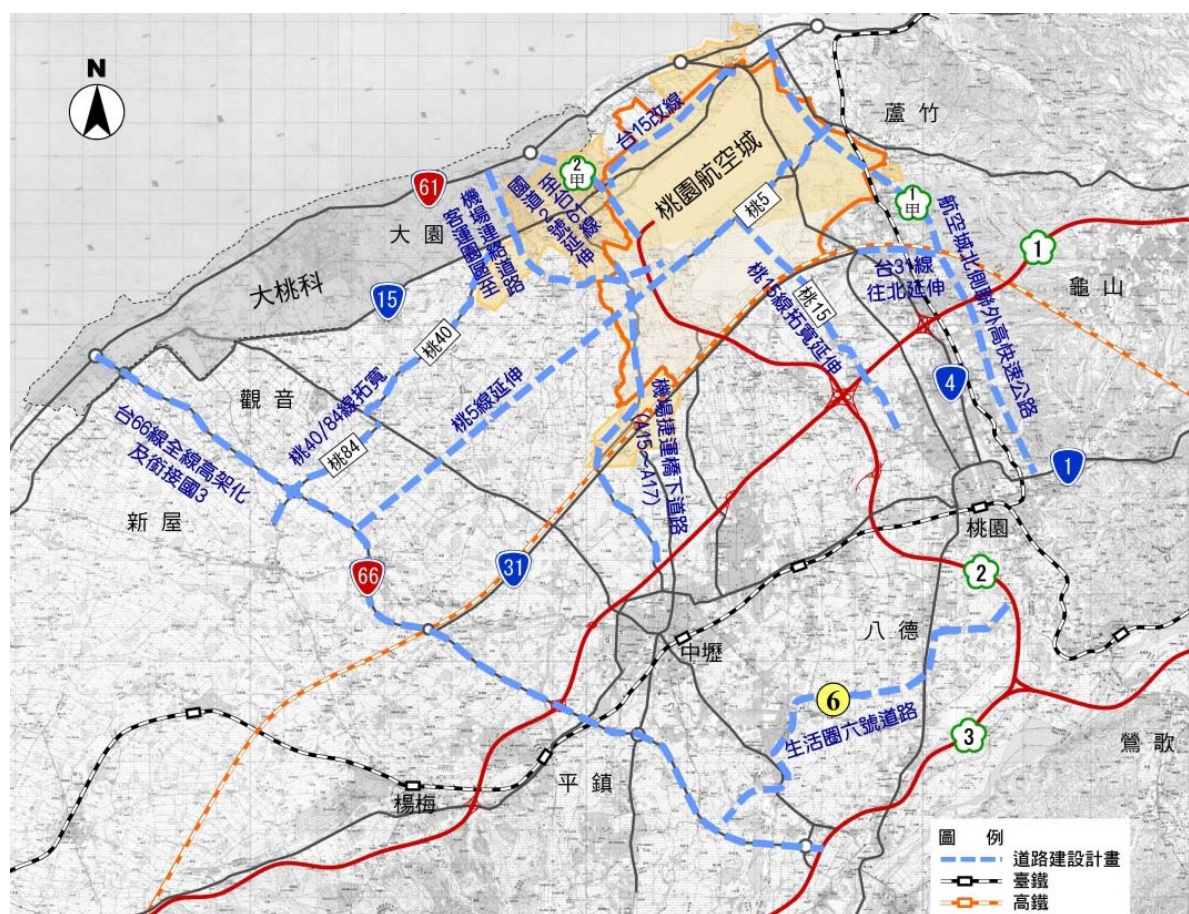


圖 2.1-1 桃園市重大道路建設示意圖

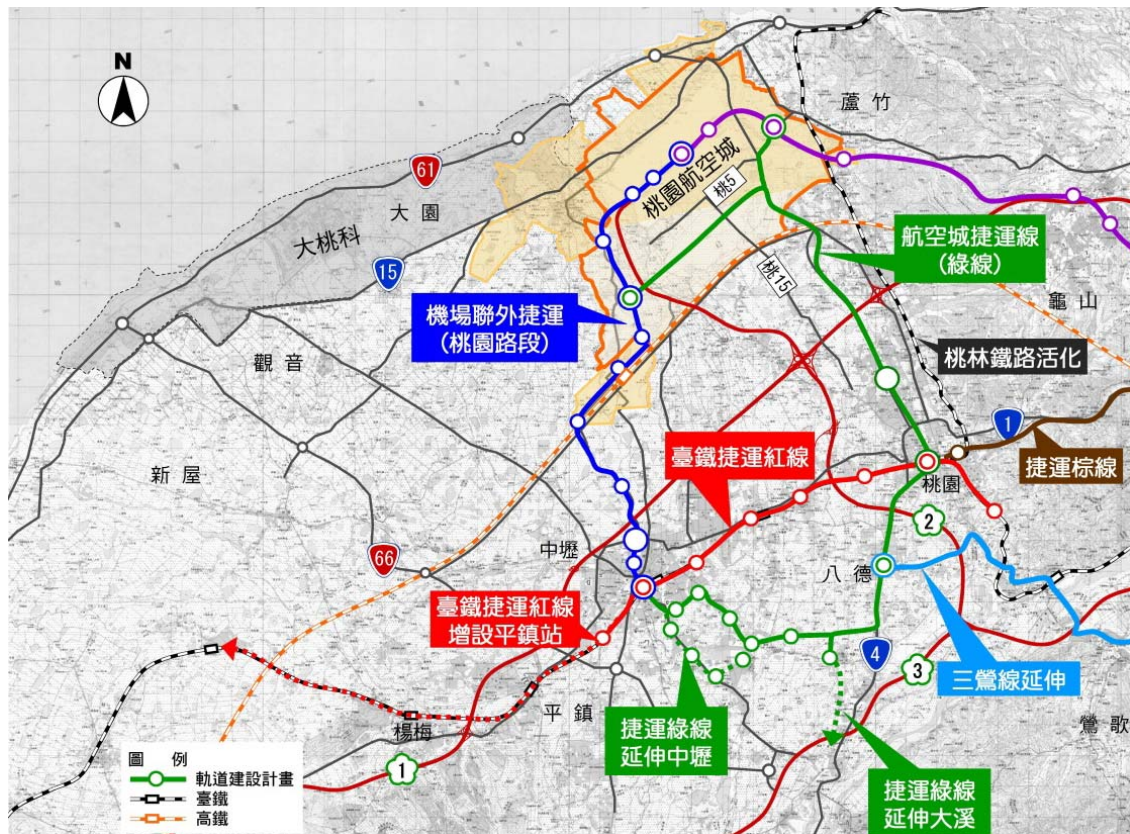


圖 2.1-2 桃園市重大軌道建設示意圖

三、重大產業及土地開發計畫

桃園市近期推動之重大產業及土地開發計畫內容概要整理如表 2.1-3 所示，區位示意如圖 2.1-3。

表 2.1-3 重大開發計畫綜整表

計畫名稱	內容說明	執行進度	辦理單位
1. 桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫	桃園市政府配合政策發展，考量桃園國際機場擁有距亞太重要城市平均航程最短的先天優勢，積極進行桃園航空城之整體發展規劃，計畫面積 4,687 公頃，區段徵收面積 3,155 公頃。土地使用劃分為：(1)行政及金融中心；(2)文創科研產業區；(3)臺灣門戶區；(4)物流經貿區；(5)樂活優質住宅區共 5 大區。	內政部都委會 103 年 7 月審定，	內政部營建署城鄉分署
2. 雙城雙港發展計畫	新北市政府與桃園市政府透過「臺北港特定區與桃園航空城跨域整合計畫」規劃工作，藉此創造空港「桃園機場」與海港「臺北港」的最佳連結效益，及其自身啟動的最高效能，促使北臺區域發展能逐步於國際上站穩腳步，發展為東亞運轉核心。計畫以「海東美鑽、世界閃耀」為願景目標，從產業、交通、生態、觀光及文化等 5 大角度，擴大臺北港都心發展範疇。	規劃中	桃園市政府



計畫名稱	內容說明	執行進度	辦理單位
3. 臺鐵桃園段高架捷運化都市縫合整體發展計畫	配合「桃園都會區鐵路高架化建設計畫」，未來龜山鄉至中壢市間之鐵軌及車站將採高架化方式設置，完工後除可提升現有交通功能，並改善鐵路沿線土地利用及都市環境景觀。配合桃鐵高架化工程，中壢站、中原大學站、內壢站、永豐站、國際站、桃園站及其周邊土地開發將帶動新、舊站區發展契機。	審議中	桃園市政府
4. 桃園航空城捷運線(綠線)車站周邊土地整體規劃及變更案	航空城捷運線行經南崁地區都市計畫，其中 G12、G13、G13a 車站位處農業區。因應政策方向並配合行政院核定之「建全房屋市場方案」於捷運沿線車站周圍適宜地區，規劃興建合宜住宅用地。本計畫係以車站及北機廠周邊農業區土地進行規劃開發，以取得捷運車站出入口、北機廠用地及相關捷運系統設施所需用地、劃定車站周邊一定範圍地區適用增額容積範圍、提供都市發展所需完整機能及合宜住宅用地，引導捷運車站周邊土地適性發展以落實使用管制。	桃園市都委會審議中	桃園市政府
5. 桃園科技工業園區第二期開發計畫	為承襲桃園科技工業園區(簡稱桃科一期)永續發展潛力與強化為全球接軌之工業園區，延續桃科一期之五大優勢，並將發展重點聚焦在產業群聚的形成。基地位於桃園市觀音區白玉村及廣興村，計畫面積約 58 公頃，預計引進高科技產業、物流產業、轉型升級之傳統製造業等。預期效益包括：帶來就業機會，改善失業問題；增加稅收效益；支援桃園縣產業動能，帶動地方經濟發展。	用地取得及開發中	桃園市政府
6. 竹圍漁港後續開發整體規劃案	竹圍漁港已轉型為觀光休閒漁港，本計畫為因應新建遊艇碼頭及其他港口設施，擁有充裕之水陸域設施，故將充分利用計畫區港澳環境之優勢，朝具有共用港口設施之水陸域使用功能規劃，整合為桃園兼具海上遊憩及休閒娛樂漁業等活動發展新觀光休閒據點。為改善竹圍漁港娛樂漁船停泊壅擠、解決港區公共設施年久失修情況，並提供遊客優質漁港休閒遊憩場所，近期將發展竹圍度假村，打造桃園漁人碼頭。	目前正辦理「竹圍漁港娛樂漁船區增建浮動碼頭工程」細部設計工作	桃園市政府
7. 沙崙產業園區整體開發計畫	因應桃園航空城區域計畫所帶動倉儲物流產業群聚趨勢及衍生之設置園區需求，桃園市政府經動選桃園市大園區境內位屬沙崙段沙崙小段之非都市土地地區，依循產業創新條例及相關子法規定，推動辦理產業園區，擬引入適合國際進出口或轉口貿易等倉儲，物流相關產業進駐，透過系統性之規劃開發，提供高品質之生產環境，及高效能之服務效率，營造優質之產業環境，除可提昇產業競爭力與健全產業經濟發展外，並促進土地資源之有效利用，增加就業機會及帶動地方繁榮，與桃園航空城計畫共榮發展。	內政部區域計畫委員會審議中	桃園市政府
8. 亞洲矽谷計畫(草案)	以連結矽谷等全球知名科技核心聚落、搶進下一世代的未來產業、及成為亞太青年創新與創業發展基地為發展目標。推動策略包括：(1)環境優化面：強化發展條件，完善創新生態體系。(2)智慧應用面：善用桃園優勢，建置 IoT 試驗場域。(3)國際鏈結面：深化國際鏈結，串聯全球創新網絡。(4)基礎建設面：利用區位優勢，打造國際交流基地。桃園執行基地包括：青埔特區亞洲創新研發人才交流中心、幼獅國際青年創業村、中央大學八德校區跨領域教育園區。	亞洲矽谷推動方案(草案)國家發展委員會審議中	國家發展委員會

資料來源：本計畫整理。

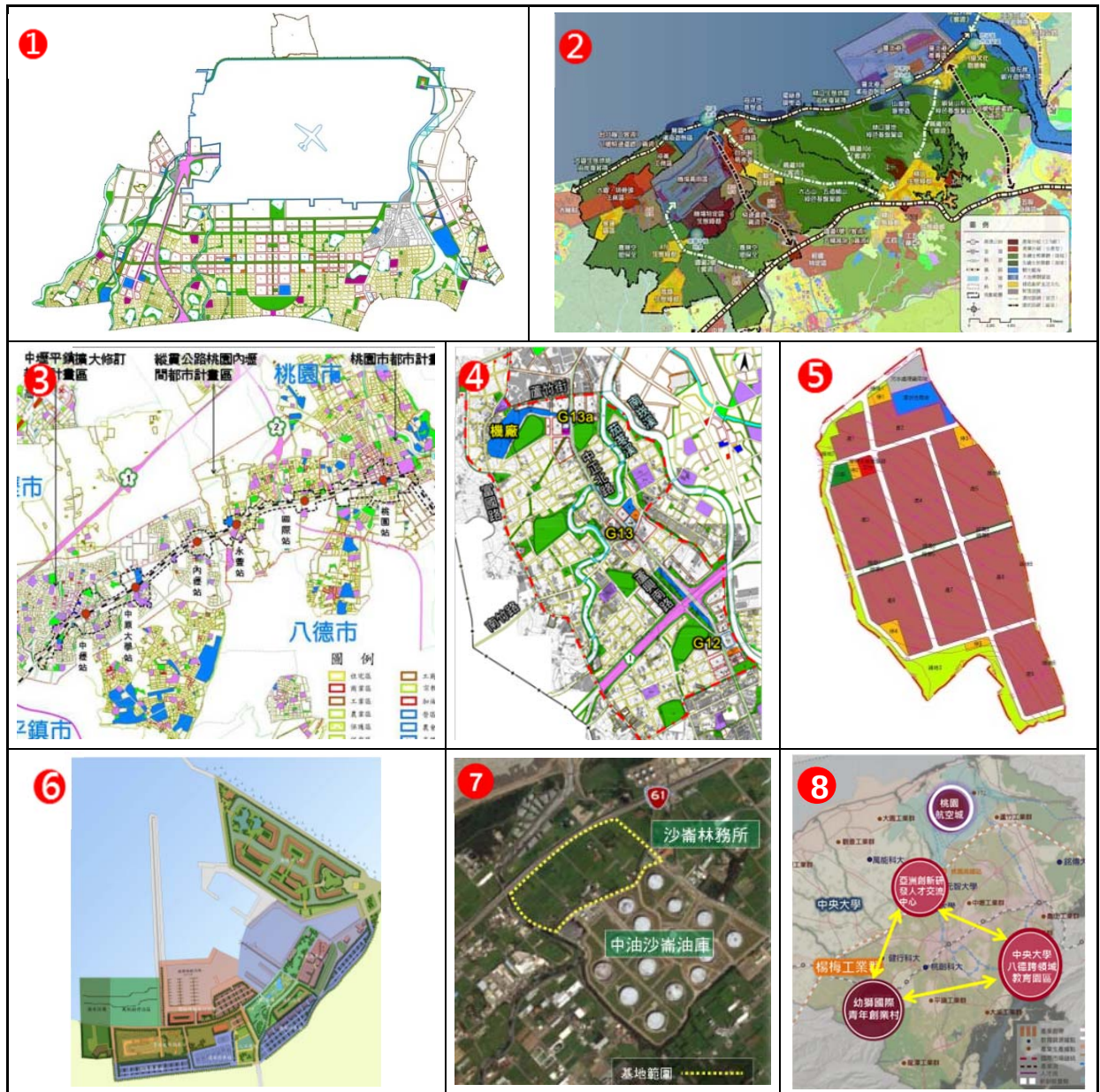


圖 2.1-3 桃園市重大產業及土地開發區位示意圖

2.1.2 相關政策

桃園市首屆市長鄭文燦上任以來，多次指出桃園正值建設黃金時期，遂積極推動各項重大公共建設，並接受各大媒體專訪，宣示桃園未來發展的政策願景及重大建設計畫的推動方針，茲摘錄公共建設未來重點施政規劃概要如后。

一、2016 天下城市高峰論壇

桃園市長鄭文燦於 105 年 7 月 26 日出席「2016 天下城市高峰論壇」，發表「智慧桃園-台灣下個世代產業發展的驅動城市」演說，並與日本城市經濟與地區



發展策略大師福井昌平座談。鄭市長表示，桃園深具產業發展潛能，也是年輕人的第一站，市府持續推動**智慧城市**、**亞洲矽谷計畫**等重大建設，希望發揮桃園優勢，讓桃園成為國際亮點。茲摘錄重要政策說明如后：

(一)亞洲矽谷計畫

1. 桃園產業基礎雄厚，人力資源豐沛

桃園國際機場一年旅運人數約 4,000 萬人次，是台灣國際交通樞紐，加上鄰近台北港，基於海空聯營的「**雙港效應**」，讓桃園在產業發展有高度優勢；桃園也是全台最大製造業及物流基地，境內有 1,700 家物流業，是北台灣物流中心。此外，工業產值連續 13 年全台第一，約 3.2 兆元，具完整產業聚落、工廠登記及營業登記件數成長速度最快，都讓桃園深具產業發展潛力。

桃園是一座年輕城市，平均年齡 37 歲，也是人口成長最快的城市，一年成長 3 至 4 萬人，65 歲以上人口約占總人口 9%低於全國，勞動參與率則高達 59%高於全國，加上桃園有 16 所大專院校，不僅是年輕人首選，也讓桃園充滿年輕與活力。

2. 以桃園為核心推動「亞洲矽谷計畫」

新政府以桃園為核心，推動「亞洲矽谷計畫」，預計推動 IOT 產業、工業 4.0、智慧城市等相關產業，透過桃園人才優勢，「面對在地、朝向國際」，產生下一世代產業的發展動力。

亞洲矽谷計畫不僅只在興建硬體建築，其中的重點項目「**創新中心**」(innovation center)是一個支持新創產業的平台，提供創新團隊或個人，能在平台發展創意和新技術。而大廠或創投公司也能透過平台，對尚未成熟的各種創意提供支持，進而促進創意的發展。

3. 青年創業及就業

市府重視青年創業及就業，不僅率全國之先，成立青年事務局及青創指揮部，未來也陸續設置中壢新明及桃園安東青創中心，提供包括工具機、3D 列印機及諸多共用事務設備，讓年輕人帶著電腦就能使用。此外，配合亞洲矽谷計畫，設置「**幼獅國際青年創業村**」，讓研發型工廠能進駐，讓年輕人在設計產品未獲得商業化之前，獲得更多支持。

(二)社會政策及社會住宅

桃園是年輕人第一站，為滿足年輕人需求，新市府上任後，推出包括 3 歲以下每月 3,000 元的「**育兒津貼**」，每胎 3 萬元的「**生育津貼**」，並推動「**健康幸福家庭計畫**」的婚後孕前健康檢查。此外，目前已選定 10 個社會住宅基地、規劃興建 3,300 戶社宅，是六都中社宅進度推動最快的，各項政策都是希望給予年輕人生活上更多支持。

(三)智慧城市

1. 智慧城市指標及應用面向

智慧城市有許多指標，包括寬頻環境、永續發展、數位機會等。以「**桃園市市民卡**」為例，104 年 9 月開始發行，迄今發行量已達 70 萬張，結合



APP，能提供加值及包括整合員工識別證、學生證、借書證、小額錢包，以及繳納政府規費等多項功能，並可租賃公共自行車及搭乘捷運、公車等大眾交通運輸工具。104 年市府也與中華電信合作，推出「行動市民卡」，結合信用卡功能，讓使用上更方便。未來會持續提升市民卡使用價值，例如與社區結合，成為門禁卡；也能在運動中心使用進行運動紀錄等，讓市民卡不只是一張卡片，而會結合多元功能及政府相關業務，整合推動，讓市民卡更加好用。

智慧城市應該提高市民使用的實用性，讓市民能瞭解身處環境，市府推動包括智慧照明、智慧停車、2016 台灣燈會的「智慧導覽」、在地球隊 Lamigo 桃猿隊在桃園國際棒球場推動「智慧球場」，都是智慧城市的各種應用面向。

2. 智慧城市於永續環境之應用

市府已成立「環境污染監控中心」，建置環境監測即時系統，並有 6 個駐點稽查站，隨時待命稽查。全台灣公害污染陳情案件派遣時間為約 6.7 小時，桃園則以 4 小時作為目標，透過智慧型環境監控系統，降低環境污染對城市所造成的影響。由於工業發展因素，桃園用電比率占全國約 13.6%，是用電量大戶，且因桃園風力發電機效率高，將持續推動風力發電、離岸風力發電及智慧電網。目前市府已設置百所光電學校，利用屋頂建置光電板發電，並發展發展水上浮島式太陽光電系統來推動光電埤塘，使桃園成為太陽能發電示範區。此外，市府補助二行程機車汰換電動機車 2 萬 3,000 元，並設置充電站，讓民眾都能便利使用。

二、東森財經新聞「遇見大人物」鄭市長專訪

桃園市長鄭文燦於 105 年 7 月 9 日接受東森財經新聞「遇見大人物」專訪，以「翻轉桃園，擘劃城市發展藍圖」為標題，發表桃園未來城市發展願景及重大計畫推動構想。

(一) 桃園市政藍圖

桃園未來願景目標是成為宜居宜業、文化教育並進的城市，讓桃園成為好工作、好生活、好投資的地方。桃園是人口成長快速的城市，建構桃園為年輕人踏入社會的第一哩。配合中央政府推動亞洲矽谷計畫，使得桃園在既有產業基礎上轉型與升級，帶動桃園產業發展的創新，提升下一世代產業競爭力。

(二) 國家級產業計畫「亞洲矽谷計畫」落腳在桃園

亞洲矽谷計畫是中央推動的旗艦計畫，桃園配合政府政策積極推動，以帶動臺灣整體產業升級與發展，矽谷計畫其精神在創業及創新，需要制度、文化及資源的平台，臺灣的企業需要創新，必須提升技術以維持下一階段產業的競爭力。另外，對於新創與創意產業需要給予土壤，促使創意得以萌發，提供交流平台，以利創業發展，希望打造桃園為聚集各種人才、敢冒險有創意有夢想的交流中心，以及創意創業者與創投基金媒合的交流平台。

(三) 航空城計畫汲取國際經驗打造自貿區、產專區

航空城計畫是前階段政府推動 12 大愛台建設之一，也是國家級的旗艦計



畫，為讓計畫更透明、更民主及民眾充分參與，辦理 30 場全區聽證，目前已將計畫內容調整建議，以及計畫的公益性、必要性充分討論後，送內政部土地徵委員會審議。另桃園國際機場第三跑道建設計畫的環評作業與土地徵收程序將同步進行，以縮短建設時程。而桃園國際機場為國門與交通樞紐，目前每年 4,000 萬人次，且運量不斷成長，造成航站、跑道及空域相當擁擠。因此，交通部與機場公司應加速推動機場建設相關計畫，並加強機場公司管理，以維護國際機場作為國家門面的形象。

航空城計畫一方面是機場本身的擴大營運，二方面是機場周邊物流產業、航太相關產業等的發展，能夠讓機場帶動地方，希望能汲取國外機場城市發展經驗，在機場周邊土地打造自由貿易區、相關產業專用區及帶動地方發展的使用方式，將與國際機場發展相輔相成。而在推動過程中也必須尊重各方意見，使得計畫順利推動。

(四) 青埔特區建設計畫具交通優勢

高鐵青埔特區為航空城周邊區域，是進入航空城的門戶，因具有高鐵站、國際機場、機場捷運等交通優勢，應發展地區特色，目前規劃設立市立美術館、書法館，打造桃園為藝文之都，並規劃航空城世貿中心，帶動商貿發展。

(五) 積極推動捷運建設及綠色運輸

桃園機場捷運為北桃交通大動脈，希望交通部儘速加快腳步，找出問題癥結，提出改善及解決方案，在安全無虞及系統穩定狀況下通車，以符合民眾期待。桃園捷運綠線已通過綜合規劃，目前也完成專案管理顧問的遴選，預計 106 年 2 月發包動工。桃園人口已達 212 萬，邁向大都會發展需要捷運建設，綠色運輸是未來桃園的發展重點，可借鏡荷蘭的腳踏車城市發展經驗、法國的地鐵及輕軌系統建設經驗，以提高桃園大眾運輸使用比例，提供市民好好行的交通環境。

(六) 打造合宜社會住宅

桃園規劃社會住宅，提供年輕人、弱勢團體及退休人員住的需求，可汲取歐洲經驗，打造人性化、通用無障礙設計的社會住宅，其區位應考量生活機能方便地區。目前發包的社會住宅設計，在 1~2 樓將規劃親子館、公托中心及日照中心等，希望社宅成為好的社區。

(七) 借鏡歐洲改造桃園邁向智慧城市

青創中心可效法英國倫敦 Second home 的發展經驗，以投資的角度孵化出創意及創新，帶動產業的成長。法國的競爭力園區扶植高科技小公司、荷蘭循環經濟園區利用資源再回收技術等經驗，都是桃園可借鏡的地方。

智慧城市是桃園未來發展目標，借鏡歐洲發展經驗，如物聯網、智慧電網、智慧治理、智慧環境監測等，加強智慧城市各項基礎建設，結合國內各大學人才及學術單位發展智慧產業，逐步推動桃園邁向智慧城市。



2.1.3 相關法令

一、國土計畫法(105年1月6日公布)

(一)內容架構

國土計畫法於 104 年 12 月 18 日立法院三讀通過，總統於 105 年 1 月 6 日總統華總一義字第 10400154511 號制定公布，其內容共分 7 章，計 47 條，茲彙整內容架構如表 2.1-4 所示。

表 2.1-4 國土計畫內容架構彙整

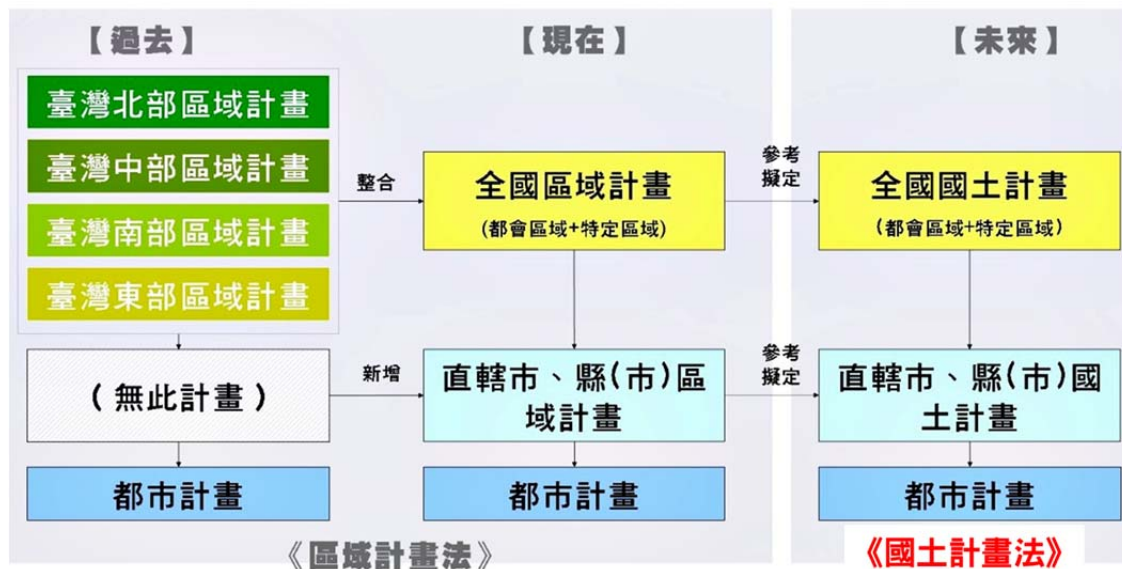
第一章 總則	立法目的 (1)	主管機關 (2)	用語定義 (3)	中央/地方 分工 (4)	國土白皮書 (5)	國土規劃基 本原則 (6)	審議機制 (7)		
第二章 種類與內容	國土計畫種類 (8)			國土計畫載明事項 (9) (10)					
第三章 擬訂、公告、 變更及實施	擬定審議 核定機關 (11)	民眾 參與 (12) (13)	復議 (14)	通盤檢討/ 適時檢討 (15)	指導都 市計畫 (16)	協調部 門計畫 (17)	調查/ 勘測 (18)	國土規劃 資訊系統 /監測 (19)	
第四章 國土功能分 區劃設及土 地使用管制	國土功 能分區 劃設原 則 (20)	國土功能 分區使用 管制 (21) (23)	國土功 能分區 圖 (22)	使用許 可申請 條件 (24)	使用許 可民眾 參與 (25) (27)	影響費 /國土 保育費 (28)	使用許可 相關規定 (26) (29) (30) (31)	補償或 徵收 (32) (33)	公民 訴訟 (34)
第五章 國土復育	劃定國土 復育地區 (35)			擬定復育 計畫 (36)	復育配套 機制 (37)				
第六章 罰則	罰鍰 (38)			刑罰 (38)	民眾檢舉 規定 (38)				
第七章 附則	海域範圍 及管理 (41)	重大公共設 施認定 (42)	推動國土規 劃研究 (43)	國土永續發 展基金 (44)	國土計畫制 訂時程 (45)	制訂施行 細則 (46)	施行日期 (47)		



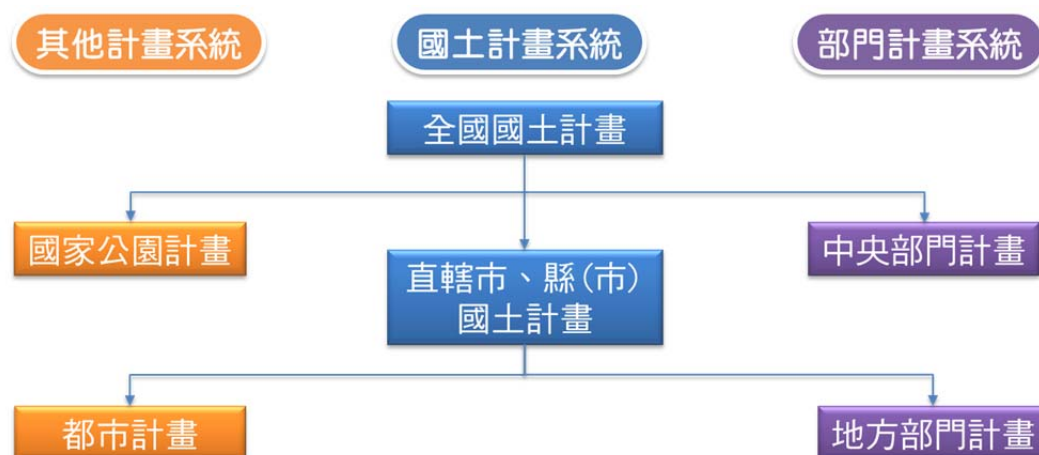
(二)立法重點

1. 建立國土計畫體系

- (1) 國土計畫法公告實施後，主管機關應擬定「全國國土計畫」及「直轄市、縣(市)國土計畫」，取代現行區域計畫，直轄市、縣(市)國土計畫應遵循全國國土計畫，建立二層級空間計畫體系。(§ 8)



- (2) 現行都市計畫或國家公園計畫，應遵循國土計畫，確認國土計畫之優位性；直轄市、縣(市)國土計畫公告實施後，應限期辦理都市計畫之擬訂或變更。(§ 8、§ 16)
- (3) 各目的事業主管機關擬訂之部門計畫應遵循國土計畫，並應於先期規劃階段，徵詢問級國土主管機關之意見。(§ 17)



2. 劃設國土功能分區

- (1) 目前非都市土地係按現況劃設為 11 種使用分區及 19 種使用地，後續將依據自然環境條件、糧食自給率目標及城鄉發展願景等，劃設「國土保育地區」、「海洋資源地區」、「農業發展地區」及「城鄉發展地區」等功能分區及其分類，以計畫引導土地使用。(§ 20)



- (2) 現行土地使用分區轉換為國土功能分區，應考量下列各點：

A. 現行使用分區

全國土地(除中央山脈或部分偏遠離島地區外)均已劃定使用分區及編定使用地，已賦予土地使用法定權利，故應將現行使用分區及使用地情形納入考量，並可降低制度轉換磨合期間。

B. 環境敏感特性

全球氣候變遷趨勢下，天然災災害頻仍，過去劃定使用分區或編定使用地部分欠缺考量環境資源特性，應儘速將其補充納入考量。

C. 國家糧食安全

全球氣候異常，世界各國均將糧食議題提升為國家重要戰略地位，為保障我國糧食安全，應積極維護農地之數量與品質。

D. 城鄉發展需求

因應居住、產業等發展需求，整體考量預為留設發展用地。



3. 使用許可制度

- (1) 未來各國土功能分區之土地使用，如屬一定規模以上或性質特殊者，應申請「使用許可」，但不得變更國土功能分區及其分類，以大幅縮短土地使用審查時程，提高行政效率，亦改變過去透過開發許可造成土地蛙躍開發利用情況，達到開發與保育雙贏局面。(§ 24)
- (2) 如有城鄉發展需求，其新訂（或擴大）都市計畫或填海造地案件應以位屬「城鄉發展地區」者為限，且該地區應透過國土計畫通盤檢討方式劃設，不得零星個案變更之。(§ 20、§ 24)

4. 資訊公開及民眾參與

- (1) 中央主管機關應定期公布國土白皮書。(§ 5、§ 19)
- (2) 各級國土計畫或使用許可計畫擬訂過程中，應辦理公開展覽及公聽會等程序；且國土計畫並應經各該層級及上級國土計畫審議會審議後，始得公告實施。(§ 7、§ 25)
- (3) 申請使用許可案件如有違反本法規定情事，而主管機關疏於執行時，受害人民或團體得提出行政訴訟。(§ 34)

5. 推動國土復育工作

目的事業主管機關得就環境敏感或劣化地區劃定為國土復育促進地區，該範圍應以保育和禁止開發為原則，並推動國土復育工作。(§ 35、§ 36)

6. 保障民眾既有權利，研訂補償救濟機制

- (1) 直轄市、縣(市)主管機關公告國土功能分區圖後，應按本法規定進行管制。區域計畫實施前、或區域計畫實施後原合法建築物或設施，在直轄市、縣(市)主管機關令其變更使用、遷移前，得繼續維持原來之使用。(§ 32)
- (2) 對於既有合法可建築用地經變更為非可建築用地時，其所受損失，應予適當補償。(§ 32)
- (3) 中央主管機關應成立國土永續發展基金，辦理國土保育相關工作；該基金前十年由政府編列預算，移撥總額不得低於五百億元；自第十一年起，得按水、電費用附徵一定比率費用。(§ 44)
- (4) 為尊重原住民族傳統智慧，涉及原住民土地及海域者，本部應會同中央原住民族主管機關擬訂原住民族特定區域計畫，及訂定土地使用管制規定。(§ 11、§ 23)

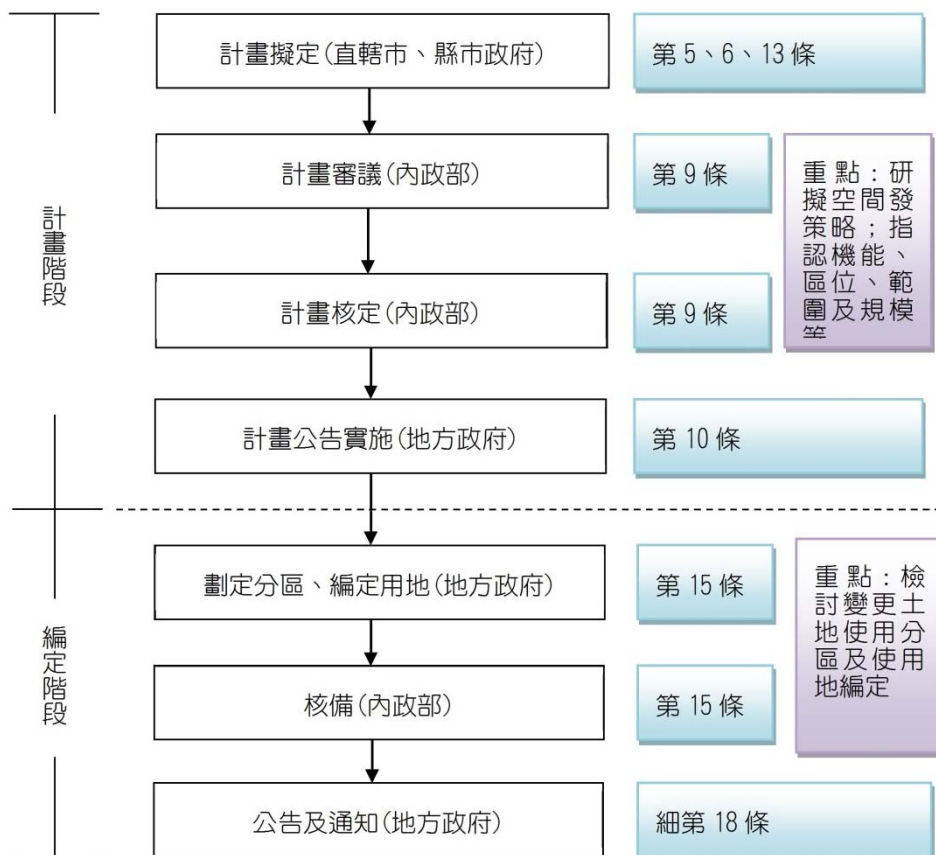
(三) 推動進度(彙整如表 2. 1-5)



表 2.1-5 各級國土計畫推動進度

程序	條次	時程規定
1. 公告施行	第 47 條	本法施行日期，由行政院於本法公布後一年內定之
2. 蒐集調查國土規劃資料	第 19 條	為擬訂國土計畫，主管機關應蒐集、協調及整合國土規劃基礎資訊與環境敏感地區等相關資料，各有關機關應配合提供；中央主管機關並應定期從事國土利用現況調查及土地利用監測
3. 公告實施全國國土計畫	第 45 條	中央主管機關應於本法施行後二年內，公告實施全國國土計畫
4. 公告實施直轄市、縣(市)國土計畫 5. 公告國土功能分區圖	第 45 條	直轄市、縣(市)主管機關應於全國國土計畫公告實施後二年內，依中央主管機關指定之日期，一併公告實施直轄市、縣(市)國土計畫；並於直轄市、縣(市)國土計畫公告實施後二年內，依中央主管機關指定之日期，一併公告國土功能分區圖 直轄市、縣(市)主管機關依前項公告國土功能分區圖之日起，區域計畫法不再適用
6. 公布國土白皮書	第 5 條	中央主管機關應定期公布國土白皮書，並透過網際網路或其他適當方式公開
7. 子法(共 20 項)		

二、區域計畫法及其施行細則(及其部分條文修正草案)





三、擬定直轄市、縣(市)政府區域計畫實施要點

(一)成立府內「工作小組」

應邀集府內主管建設、都市發展、土地、人口、財政、經濟、交通、農業、公共設施、觀光遊憩、環境保護、文史及其他有關主管單位組成工作小組(請副首長擔任召集人)。

(二)成立直轄市、縣(市)區域計畫委員會

1. 於區域計畫草案提送審議前成立。
2. 依各級區域計畫委員會組織規程規定設立區域計畫委員會，任一性別委員應占委員總數三分之一以上。

(三)民眾參與程序

1. 擬定前：公告徵求意見、舉辦座談會。
2. 擬定中：機關協調會。
3. 擬定後送審前：公開展覽、說明會。
4. 審議中：座談會。
5. 公告徵求意見、公開展覽及相關會議之日期及地點、計畫辦理進度、審查結果、相關意見參採情形及其他有關資訊，應以網際網路或其他適當方法廣泛周知，且相關會議應作成紀錄及提出研處情形。

四、桃園市發展低碳綠色城市自治條例

本自治條例以管制各面向為主要範疇，從源頭來落實，並以低碳生活為基礎，包括食衣住行育樂等面向，藉由改變生活及消費觀念或習慣，期望減少能源、資源使用及浪費，另落實環境教育激發全民共識，深化各項低碳教育工作；業務推動上，則依各級單位權管業務分工全面推動，從改變生活習慣到發展低碳產業著手，來減少溫室氣體排放量，減緩氣候變遷。茲摘錄與區域計畫規劃相關之條例如后：

(一)立法目的

為因應氣候變遷，減緩溫室氣體成長，落實低碳生活，發展再生能源，建立低碳綠色城市，特制定本自治條例。(第 1 條)

(二)低碳環境教育及生活

本市各機關學校及公營事業機構等，應辦理低碳環境教育之規劃、宣導、推動、輔導、獎勵及評鑑等相關事項。低碳環境教育內容應包含食、衣、住、行、育、樂等面向。(第 6 條)

(三)低碳城市及建築

本市之區域計畫及都市計畫應以低碳城市之理念，妥適規劃土地使用、公共設施及交通運輸計畫，增設公園綠地，減少非必要之交通旅次，並規劃自行車道及人行步道系統。(第 17 條)

本市市地重劃、農村社區土地重劃基礎建設之整體開發地區，其公共設



施之基礎建設內容，應符合下列規定：1. 於規劃或開發許可階段，導入生態社區評估系統之概念。2. 基地環境開發須確保全區保水性能，以達水資源循環。3. 公共設施之建設納入雨水貯留、生活雜排水回收再利用、太陽能或綠能發電之概念，並優先購置省水、節能標章之產品。4. 學校用地及機關用地等未設置前，須廣植樹木，並優先採用原生樹種。(第 18 條)

本府區域計畫、都市計畫及土地開發、都市設計等相關審議委員會，應聘一位以上具有生態、環境保護或景觀等專業領域之委員。(第 19 條)

(四) 低碳產業

本府應協助引進低碳科技、發展再生能源或其他低碳產業，並得給予補助及獎勵。補助及獎勵之對象、資格條件、審核基準、申請程序及其他相關事項，由經濟發展局定之。(第 26 條)

為鼓勵節能減碳，本府得就下列事項，予以獎勵或補助：1. 購買低碳車輛。2. 充(換)電設施。3. 報廢汰換老舊高污染車輛。4. 設置再生能源設施。5. 其他節能減碳措施。前項獎勵或補助辦法，由本府定之。(第 27 條)

(五) 低污染交通

本市公有停車場得提供自行車及一定比例之優先停車位供低碳汽、機車使用。前項規定於鐵路、高速鐵路及捷運等大眾運輸車站之新建建築物適用之；鐵路、高速鐵路及捷運等大眾運輸車站既有建築物，得視實際需求提供，不受一定比例之限制。前二項之一定比例，由交通局依各公有停車場使用需求定之。劃設為低碳汽、機車優先停車位，一般車輛應經現場管理單位同意始得停放。(第 28 條)

為維護空氣品質，本府得指定特定路段、區域或時段，限制供行人徒步或行駛低碳車輛種類或排氣污染量低於一定濃度之車輛。前項指定及限制事項，由本府公告之。(第 29 條)

本市公私立高中職學校及大專以上院校，應向學生宣導優先使用大眾運輸工具或低碳車輛；大專以上院校並應優先規劃下列事項：1. 交通接駁公車。2. 低碳車輛之獎勵措施。3. 低碳車輛專用停車空間及充電環境。(第 31 條)

2.2 自然環境現況

2.2.1 地理條件(地形、地質、土壤)

一、地形

桃園市位於台灣西北部，緊靠台北都會區，整體呈西北向東南之臨山面海狹長形範圍。地形上大致區分山地、台地及海濱沖積平原等，其台地包括由北而南的桃園台地、中壢台地、平鎮台地、伯公崗台地、及湖口台地等，為台灣西部一連串第四紀台地之一部分。

市內之大漢溪由石門水庫流經大溪區東北方後離開桃園市範圍，將本市劃分為東南和西北兩大部分。東南部分地勢漸次升高由標高 300 公尺至 2,000 公尺以上，為丘陵地、階地及山岳，屬於雪山山脈山系，山勢峻峭且河谷窄狹。西北部地勢則較為平緩，大多為丘陵與台地及沖積地，河流短而呈放射狀入海。其中楊梅市、龍潭鄉、大溪鎮與復興鄉的標高在 320 公尺以上，分布在中央地帶的桃園市、龜山鄉、中壢市、蘆竹鄉、八德市與平鎮市標高為 320~30 公尺，西北沿海地區的大園鄉、觀音鄉、新屋鄉的標高在 30 公尺以下，詳圖 2.2-1。



圖 2.2-1 桃園市地形圖

(資料來源:中央地質調查所地質資料整合查詢系統)

二、地質

桃園市之區域地質大部分為沉積岩，少部份由火成岩構成。依據岩層之時代劃分，可分為第三紀、新第三紀、及第四紀等三時期。第三紀岩層是經過輕度變質的亞變質岩；新第三紀岩層經過造山運動，但無變質現象，仍為標準之沉積岩。第四紀地層，多數是地表堆積物和河谷或盆地中的沉積物，組織疏鬆，未經過劇烈造山運動。地層變化趨勢則隨地勢漸高，生成年代由新而老，構造亦隨之轉變成複雜，且趨於堅硬，由西北低地向東南高地轉變。其分布情形，大致上以大溪鎮之石門沿大漢溪以下為界，其西北之台地丘陵，河谷沖積地，以第四紀岩層為主，所分布面積最廣，約佔全縣面積的五分之三。東南山區地帶，則以新第三紀及第三紀岩層為主，詳圖 2.2-2。

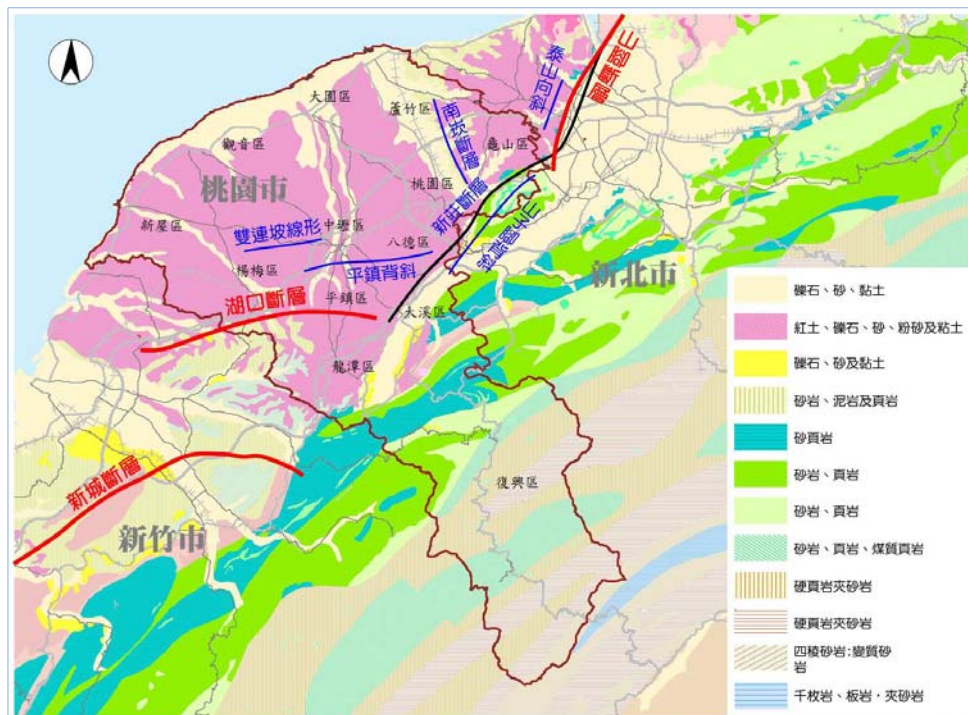


圖 2.2-2 桃園市地質圖

(資料來源:依中央地質調查所地質資料整合查詢系統整理)

另本市主要褶皺構造包括平鎮背斜、山子腳背斜、泰山向斜及雙連坡線形。而較重要之斷層構造則有位於桃園北方之南崁正斷層；楊梅以南之湖口掩覆斷層；穿越桃園、八德南緣的新莊逆斷層以及通過泰山東側之山腳正斷層(詳圖 2.2-2)。上述各斷層中，南崁正斷層依經濟部中央地質調查所研究成果得知，桃園台地地下岩層水平延伸至林口台地，地形上的特徵應非斷層作用所造成，因此於 2010 年版活動斷層分類將其暫列為存疑性活動斷層。而雙連坡逆斷層依其 2000 年版活動斷層分類已自「第二類活動斷層」改為「存疑性活動斷層」，然由地調所研究報告可知目前缺乏岩層錯動的地質證據，且地下岩層連續分布於斷層兩側，因此於 2010 年由原列的「第二類活動斷層」改為「雙連坡線形」。新莊逆斷層係由地形及地下地質資料推測而得，依地調所最新分類非屬活動斷層之列，為臺灣北部地區一系列覆瓦狀斷層最西緣之界限斷層。



湖口掩覆斷層目前列為「第二類活動斷層」，大半部分分布於本市行政區範圍內，推測於六、七萬年前曾活動過，為一深度 2000 公尺以下的盲斷層，在近地表處以向斜軸的急折面向上延伸；**山腳正斷層**位於桃園市東北東方，由台北盆地南端的樹林地區向北延伸至金山地區，推測最近一次活動時間可能在距今約 1 萬年以前，目前列為「第二類活動斷層」。而**新城斷層**則位於本市西南側為逆移斷層，依地質特性分為 2 段，長約 12 公里及 16 公里。主要截切頭前溪南岸紅土化階地與低位河階，截切時間約距今 270 年前的階地礫石層，為全新世仍活躍的一條逆移斷層，因此列為「第一類活動斷層」。

三、土壤

桃園市範圍內土壤分佈就地表面觀察頗為單一，因行經現有道路，所見崩口或露頭，幾乎大部分為紅土。然而因道路多由比較高燥之脊地經過，浸水較少或利用較為單純居多，土壤仍常呈現原有之紅色；且道路橫切台地時，雖曾穿越低地，但高地暴露之紅色土壤，仍較受注意，而其他土壤不易裸出心土。目前依其分佈特性，土壤大致可區分為紅壤、黃壤、低植質灰色土、有機質土壤、地下水紅壤、風砂、沖積土等七類。

(一)紅壤

分佈於店子湖、銅鑼圈及林口台地之大部分，以及自龍潭至桃園各級台地之近大漢溪岸較為高出之處，及沿此各級台地之高凸及邊緣部分。本類土壤為古沖積物所形成深層黃棕色至紅棕色紅壤，內部排水不良，由於風化時間久遠，質地皆頗粘重，一般呈強酸性反應，廣泛分佈於全市各地。本類土壤之肥力瘠薄，基性物質已淋溶殆盡，鐵鋁聚集而矽質流失，缺磷及缺矽較為顯著。就農業利用的觀點，土壤頗為貧瘠，物理性亦差。

(二)黃壤

分佈於紅壤物質遷移後再堆積或沖積之地，為高台地崖崩塌沖蝕以後，台地紅土及其下層砂礫之混合物，或為此混合物與早期水流所帶中粗質地之沖積物所覆蓋或混合，經地層上升後所生成，經水田利用，剖面內具有黃棕及灰斑。其分佈面積甚為有限，例如南崁下山邊。本類土壤為紅壤被切削後，一部份殘存紅壤矽質地物質及一部份混有沖積粗質地物質形成之淺層黃至黃棕色黃壤，中至細質地，排水不完全，零星分布。

(三)低植質灰色土

本類土壤多形成於台地內較低窪者，匯集粘土物質，有機物，或水草，多形成表土暗色，底土灰白(小部分灰藍)，排水不良而質地細之土壤。

(四)有機質土壤

其形成與低植質灰色土相同，因其位置更為低窪，或為下游閉塞之舊川道，匯積有機物尤多，厚度達 30 公分以上，一部分仍保存纖維構造，唯大部分已成腐泥，下層土壤為灰白色之粉土質粘壤土至矽質粘壤土。

(五)地下水紅壤

本類土壤之形成，乃因過去長久時間地勢甚低，地下水所含鐵錳，在水位變動層聚積而形成鐵磐，其情況如前段(一)所述。



(六)風砂

桃園市沿海多有風砂之堆積。

(七)沖積土

本市沖積土面積不大，在台地內河川皆源自內部，源短而流小，川道狹窄，水流甚急，皆形成狹長而土層小於 40 公分之中粗質地土壤。唯台地內小區域窪地所沉積之土壤，則質地細而呈藍灰或灰白色，其面積小。而在大漢溪岸所形成之土壤，多屬淺層砂頁岩及粘板岩混合沖積土，因大漢溪源自中央山脈粘板岩區域，而砂頁岩區域僅佔全集水區之四分之一左右。不過本市集水區粘板岩之崩塌，似不若濁水溪、下淡水河、及宜蘭濁水溪劇烈，而與新竹頭前溪，及大安溪近似，因此平時河水清澈。老沖積土在本市面積不大，因紅土台地以下之谷地狹窄，能保存之低台地至為有限之故。

2.2.2 水文

桃園市擁有水庫、河川溪流、埤塘水圳所建構而成的水文系統，也建構出桃園台地特殊的自然生態體系與聚落生活文化。

一、水庫

石門水庫位於桃園市境大漢溪上，為臺灣第 3 大水庫，行政區跨大溪、龍潭、復興三區。水庫長度 16.5 公里，集水面積 763 平方公里，正常滿水位標高 245 公尺，呆水位標高 195 公尺，目前有效蓄水量 2 億 3 千 3 百萬立方公尺。原建庫主要標的為灌溉與防洪，並擔任調節供應公共用水之功能，每日平均由水庫調蓄之供水量約 80 萬立方公尺，主要供應新北市、桃園市及新竹縣湖口鄉之公共用水。

二、河川溪流

桃園市境內河川依管理權屬共區分為中央管河川、中央管區域排水、桃園市管河川及桃園市管區域排水四類。桃園市境內之中央管河川僅有大漢溪、市管河川包括南崁溪、茄苳溪、老街溪、社子溪、富林溪、大堀溪、觀音溪及新屋溪等，桃園市境內之中央管區域排水包括塔寮坑溪排水、鶯歌溪排水、福興溪排水、伯公岡支線、六股溪排水、德盛溪排水、四湖支線等，桃園市市管區域排水包含埔心溪及新街溪等共 37 條，均為桃園市境內重要之水文資源，易淹水潛勢區大約位於各排水路出海口及支流幹流匯流處，桃園市重要河川排水路詳表 2.2-1、重要河川水系詳圖 2.2-3。

三、埤塘水圳

桃園灌區為臺灣重要的農業生產區域之一，先民在清領時期，因水資源缺乏堆築埤塘，儲水灌溉，造就了桃園市成為著名的「千塘之鄉」，俟石門水庫完工後，農業用水再由石門水庫取水灌溉，依灌區區分為桃園大圳及石門大圳灌溉系統，另配合埤塘供水系統，以調度桃園區農業用水。

桃園地區之埤塘眾多，其貯存之水以供灌溉為優先，依經濟部水利署 103 年 4 月「石門水庫供水區水資源活化計畫」報告內容，屬於桃園農田水利會管轄之埤塘共 285 口，屬於石門農田水利會管轄之埤塘共 398 口，兩者合計共 683 口，



詳見表 2.2-2。桃園市政府為保存境內埤塘水圳資源、維持特殊人文地景，內政部營建署已挑選約 300 多口埤塘納入「桃園埤圳濕地」國家級濕地，桃園市政府並制定「桃園市埤塘水圳保存及獎勵新生利用自治條例」，以維持千塘之鄉美名。

表 2.2-1 桃園市重要河川排水路一覽表

水路名稱	幹流長度 (公里)	流域面積 (平方公里)	排水路等級	權管單位
大漢溪	135	1,163	中央管河川	水利署第十河川局
南崁溪	30.73	214.67	市管河川	桃園市政府
茄苳溪	15.13	69.1	市管河川	桃園市政府
老街溪	36.7	81.59	市管河川	桃園市政府
社子溪	24.17	77.83	市管河川	桃園市政府
富林溪	14.75	14.58	市管河川	桃園市政府
大堀溪	18.59	47.38	市管河川	桃園市政府
觀音溪	7.8	23.88	市管河川	桃園市政府
新屋溪	13.59	6.58	市管河川	桃園市政府
塔寮坑溪排水	11	29	中央管區域排水	水利署第十河川局
鶯歌溪	10.3	21.01	中央管區域排水	水利署第十河川局
福興溪排水	12.68	42.45	中央管區域排水	水利署第二河川局
伯公岡支線	1.7	9.31	中央管區域排水	水利署第二河川局
六股溪排水	7.13	10.38	中央管區域排水	水利署第二河川局
德盛溪排水	10.02	14.76	中央管區域排水	水利署第二河川局
四湖支線	3.4	3.5	中央管區域排水	水利署第二河川局
埔心溪	12.26	54.56	市管區域排水	桃園市政府
新街溪	28.57	55.08	市管區域排水	桃園市政府



圖 2.2-3 桃園市重要河川水系分布圖



表 2.2-2 桃園及石門農田水利會管轄埤塘表

名稱	埤塘數量(口)	埤塘面積(公頃)	權管單位
桃園大圳灌溉系統	285	1,827	桃園農田水利會
石門大圳灌溉系統	398	1,077	石門農田水利會
合計	683	2,904	

資料來源：桃園農田水利會、石門農田水利會，灌溉管理資訊系統。



圖 2.2-4 桃園市水圳埤塘分布圖



2.3 社會與經濟環境現況

2.3.1 發展歷史

一、行政轄區的演變

桃園市的行政轄區，在日治時期結束，1945 年桃園仍隸屬於新竹縣，直到 1950 年才別置桃園縣，轄桃園、大溪、中壢、楊梅四鎮及蘆竹、大園、龜山、八德、龍潭、平鎮、新屋、觀音、角板等九鄉。1967 年中壢鎮改制為中壢市，1975 年桃園鎮改制為桃園市，1992 年平鎮升格為縣轄市，1995 年八德由鄉改制為市，2014 年桃園縣升格為直轄市，原「鄉鎮市」改為「區」，目前桃園市共有 13 個行政區，除復興區為山地鄉外，其他 12 個行政區可概分為南北兩區，以福建漳州、泉州移民為主開拓定居之地區：桃園區、龜山區、八德區、蘆竹區、大園區及大溪區等地區通稱北桃園，以桃園區為重心，又因居民大多屬閩南籍，故又稱閩南區；以廣東嘉應、惠州移民為主開拓定居之處：中壢區、平鎮區、楊梅區、龍潭區、新屋區及觀音區等稱為南桃園，以中壢區為重心，因居民大多屬客家籍，故又稱為客家區；復興區則以原住民泰雅族為主，為桃園市唯一的山地地區。雖然現在桃園地區工商業發達，人口遷移頻繁，已使南北區的閩客區分漸模糊，但以下仍分南桃園、北桃園兩部分說明桃園市各區名稱的歷史來源。

(一)北桃園

桃園市最早開發的地區是蘆竹區南崁一帶，因南崁地處臺灣南北交通要道，大漢溪流經此處從竹圍出海可達淡水、基隆。當時，臺灣北部尚未開發，一片荒蠻，鄭成功在臺南登基後，即派遣部隊在此駐紮。如今大漢溪早因河床變動改道，只留下五福宮前一片沙礫地，南崁也成了桃園市上高速公路和機場的重要交流道。

桃園區舊名虎茅庄，因乾隆年間移民自南崁上岸開墾，東起龜山，西至崁子腳（今署立醫院附近），南迄八德霄裡。當時荊棘遍佈，茅草叢生，因此取名虎茅庄，移民們一邊開墾一邊種植桃樹。十年後，漳泉人士大量湧入，前人所植桃樹成林花開遍野，遂取名「桃仔園」，後復名「桃園」。

龜山區舊名龜崙社，係平埔族社名，後去崙字而稱龜山，山巒起伏，林木茂密，原為平埔族之獵場，全區地無三里平，以「坑」命名與以「嶺」命名的地方尤多。八德原名八塊厝，當初以桃園為開墾中心之移民行至此，見只有八間民宅故名之。蘆竹區舊名蘆竹厝，因此區地勢低窪，濕氣重，當時居民就地取材以蘆葦築屋。

大園區舊稱大坵園，閩人稱旱田為園，意即該處有大塊旱田。大園有個許姓人士進駐的許厝港，為早期重要的對外貿易商港，曾興盛一時，於日據時期沒落，至今大園仍可見商店舊街。

大溪區原由泰雅族人命名大姑陷，後漳州人因臺北盆地開墾完畢，乃沿淡水河上溯大漢溪，至此向原住民租地開墾。因陷字不雅，改名為大姑崁，復因當地人士李騰芳高中舉人，改稱大嵙崁。大溪雖地處重山之間，但因有大嵙崁溪銜接淡水河，早期為臺灣重要貿易航線，桃竹苗之農產品、日用品、茶葉、樟腦油等均經此輸出，大溪和平路仍有許多外商設置之貿易商行，形成門面雕飾精美之街廓。極盛時期來往帆船達三百艘之多，「崁津歸帆」乃



成為臺灣八大盛景之一。

(二)南桃園

南區最早開發的是新屋，清初廣東范姜兄弟召募其宗族親友相繼來此開墾，前後歷經近百年頗具規模，乃在當地興建五棟華麗龐大宅院，過往行人皆以：「新屋」稱呼此地，故而將這個地區稱之為「新屋」。

中壢區原名澗仔壠。窪地客語謂之壠，此處有新街溪、老街溪平行，中間形成窪地，乃稱為澗仔壠。又因地處艋舺、竹塹中段，行旅至此常歇夜，故名「中壠」。平鎮區初期當地居民常遭原住民襲擊，乃在與埔心交界之處設置隘丁看守之岡哨，客語謂張路寮，即其原名，後地方逐漸平靜遂稱「安平鎮」，即今「平鎮」之由來。

楊梅區原稱楊梅壠，嘉應州客籍人士自崁頭厝（今永安港）上溯社子溪至此，時當暮春，遍地結滿楊梅果實，正是「四月八，楊梅紅，酸酸甜甜好上口。」乃名之。龍潭區有一大池經年水不乾涸而名靈潭埤，後人傳說有黃龍騰躍，遂改名龍潭埤。

觀音區舊稱石觀音，傳說有一農民於溝中拾一白石，狀似觀音，乃由鄉民在路邊築一草庵膜拜，石觀音顯靈之說時有所聞。

復興區原名角板山，係因臺灣巡府劉銘傳行至當地，見山頂平台狀似角板而名之。

而桃園市之海上交通，發軔於明代嘉靖年間，當時福建漳泉商民渡海交易漸多，市境沿海之港口，除南坎港、許厝港外，尚有石觀音港、蚵殼港、崁頭厝港等港口亦可供寄淀小型船隻。由於墾業日興，交易日繁，這些港口遂成為往來於臺北之淡水港、新竹之舊港及苗栗之後龍港等港口之船隻貨物起卸停泊之地。民前 10 年，日本總督府曾在設立稅關監視署隸屬於淡水稅署。當年上述 5 個港口的船隻總計有 270 艘次，船隻噸數達 1,865 噸，出港船隻計 263 艘次，船隻噸數達 1,820 噸，其中以許厝港出入港船隻較多，出港船為 179 艘次，入港船為 182 艘次，其他港口則以南坎港與石觀音港為次。到民前九年，各港出入船隻艘次減少甚多，出港船為 174 艘次，入港船為 194 艘次，除許厝港外，其他港口則以崁頭厝港與南坎港之出入船隻為次多。惟因諸港沿海岸成細破層突出海面，乾潮時，成為數百公尺之斥鹵地，滿潮時，成為水底沙洲，經年沙塵因風飛揚，沙洲愈積愈高，港口為之淤塞而失其效用，海上交通之交易，遂由陸上交通而取代。

二、住民移墾歷史

(一)原住民

早期先民因桃園地勢高亢，易受旱災，台地之上，多為紅土，不適於農耕，故先民大多居住於河海相會及各大河沿岸平原肥沃地帶，在漢人到來之前，早期桃園原住民居住地，大約分佈在靠海的大園及靠山的大溪地區，而大園南坎一帶正是平埔族凱達格蘭族居住地，大溪則是高山族泰雅族居住地。

1. 泰雅族

泰雅族被公認是臺灣原住民族中來臺最早的民族，來臺迄今約五千至



六千年，而桃園市復興區居住的是高山族中的泰雅族，其屬泰雅族中的賽考利克群。復興區的泰雅族，最盛時除占居復興區境的山區外，曾移住於今大溪、三峽兩區，日治時為奪取山地資源，發展製樟腦事業，於 1903 至 1906 年間，對原住民發動四次征侵，泰雅族才被迫退出三峽區、大溪區，轉入復興區之志繼、角板山、烏來與霞雲等各社分散居住。

2. 凱達格蘭族

在漢人未到桃園拓墾前，在桃園地區平埔族原住民有四社：南崁社（在今蘆竹區南崁及錦興村一帶）、坑仔社（在今蘆竹區坑仔、外社、山腳、坑口、海湖等村一帶）、龜崙社（在今龜山區龜山村一帶）、霄裡社（在今八德區霄裡及竹圍二里一帶），此南崁四社屬凱達格蘭族。距今約三百年前，約在十七世紀初，該族有一分支向西南遷移到淡水河以南，一直到桃園一帶，叫雷朗、南崁、埔頂。最初散居於桃園市之平地原住民族（凱達格蘭族），後因被漢人同化或被迫遷居而形同消失。

（二）漢人

桃園地區的大規模開發是在乾隆中葉以後，桃園市之拓墾先後順序是北部沿海之南崁、竹圍及竹北二堡（今觀音區、新屋區）一帶最先開發，漸及中部南部的桃園區、中壢區及大溪區一帶，西南部楊梅區域墾業始興於 178 年（乾隆 50 年），南邊陲之角板山（今復興區）地區開拓最遲，至清光緒末年，隨劉銘傳開山撫番政策實行以後才有所進展。

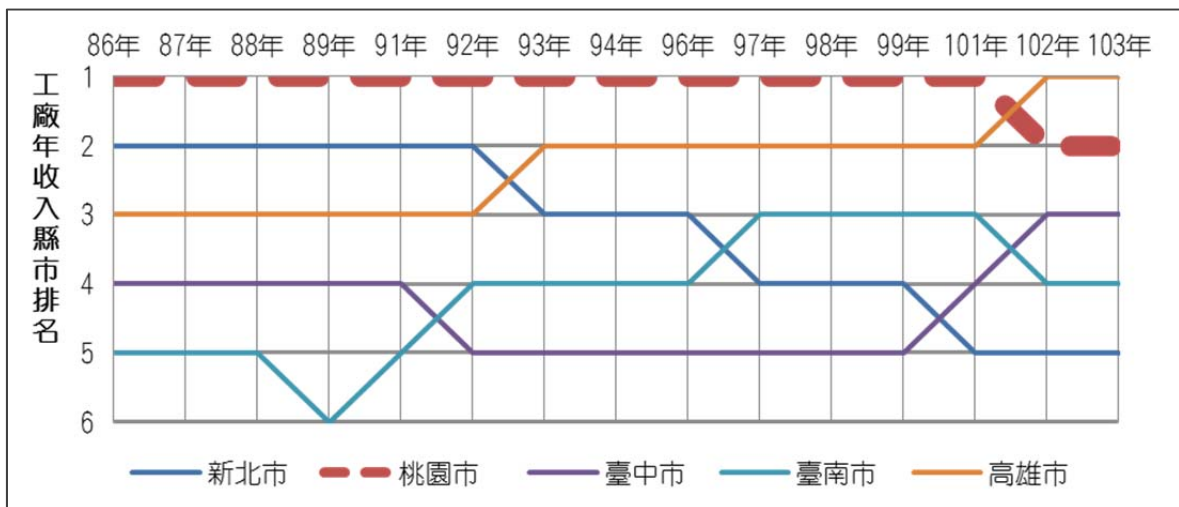
2.3.2 經濟產業

依據桃園升格直轄市產業發展政策報告，佐以空間發展群聚分析，從產業結構、產業空間、產業營業額及勞動力加以敘明，俾提供區域規劃未來發展之參考。

一、桃園產業結構分析

(一)工廠年營收連續 13 年全國第一，為全台工業重鎮

經查「經濟部統計處工廠校正資料」，工廠全年營業收入自 89 年起至 101 年止，營業收入均屬全國第一，然資料僅至 103 年，且於 102 年桃園營業收入被高雄市超越，排名序列第 2，詳圖 2.3-1 所示。另工廠校正資料並無 95 年及 100 年資料，經推估應是與工商普查資料重疊故不重覆統計。



資料來源：經濟部統計處，工廠校正暨營運調查(2015)、本計畫整理。

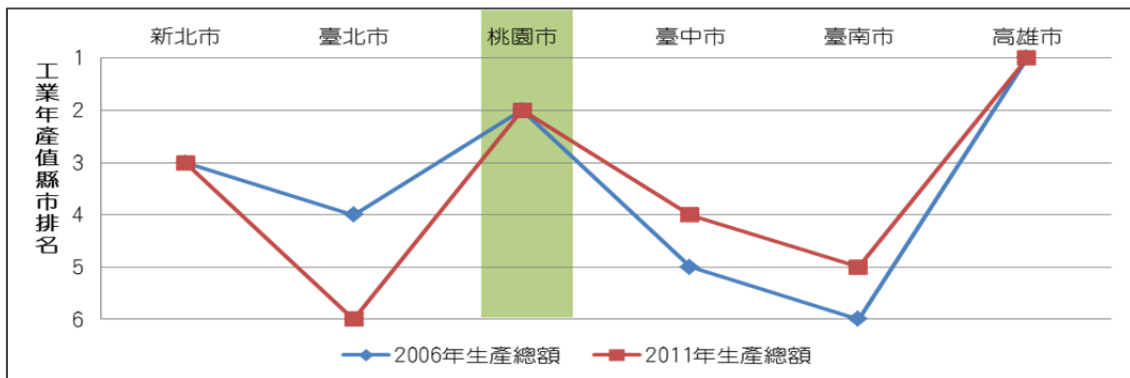
圖 2.3-1 縣市別排名工廠年營業收入比較圖(前六名)

(二)工商年產值占全國第三、工業占全國第二、商業占全國第五、發展與五都並列

經查 2006 年及 2011 年桃園市工商普查資料，桃園市 2006 年、2011 年全年工業及商業生產總額分別為 2.74 兆元及 3.56 兆元，產值均占全國第三，僅次於臺北市及高雄市。

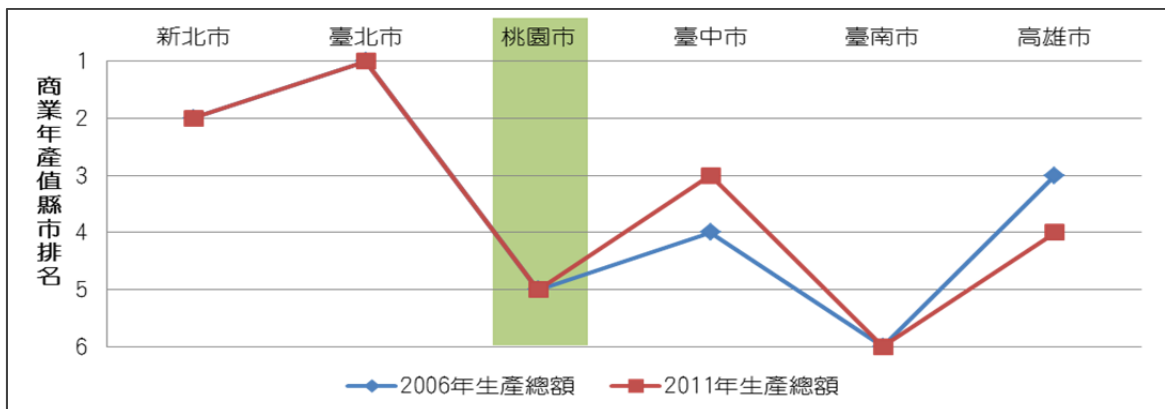
桃園市產業以工業為主，2006 年、2011 年全年工業生產總額分別為 2.15 兆元及 2.84 兆元，占約全年工商生產總額之 78%及 80%，產值均占全國第二，僅次於高雄市。

桃園市 2006 年、2011 年全年商業生產總額分別為 0.59 兆元及 0.72 兆元，占約全年工商生產總額之 22%及 20%，產值均占全國第 5，僅次於臺北市、新北市、臺中市及高雄市，顯示桃園市工商經濟產業占全國舉足輕重的地位，詳圖 2.3-2、圖 2.3-3、圖 2.3-4 所示。



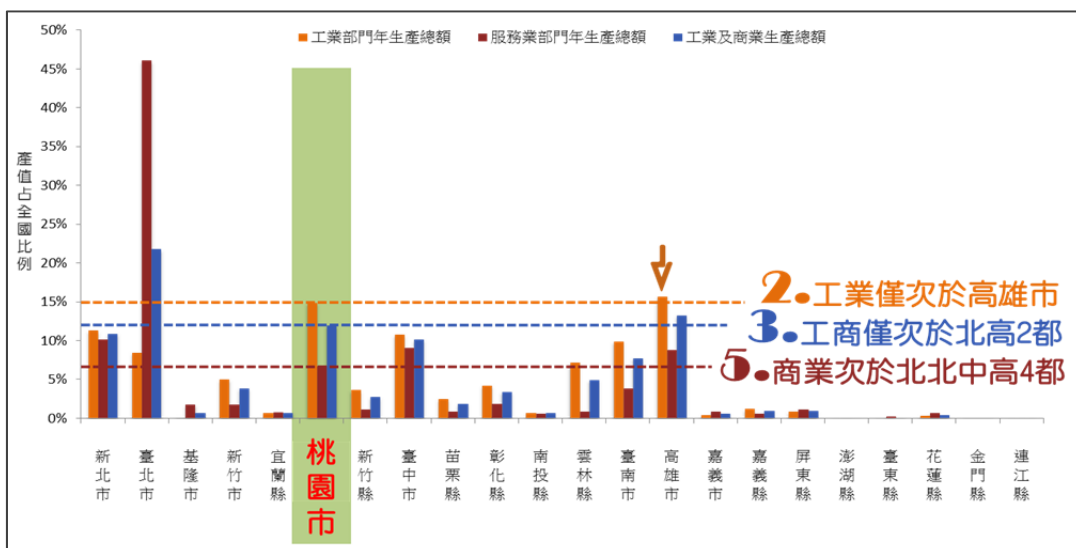
行政院主計總處，工商普查資料(2006、2011)、本計畫整理。

圖 2.3-2 縣市別排名生產總額比較圖(工業前六名)



行政院主計總處，工商普查資料(2006、2011)、本計畫整理。

圖 2.3-3 縣市別排名生產總額比較圖(商業前六名)

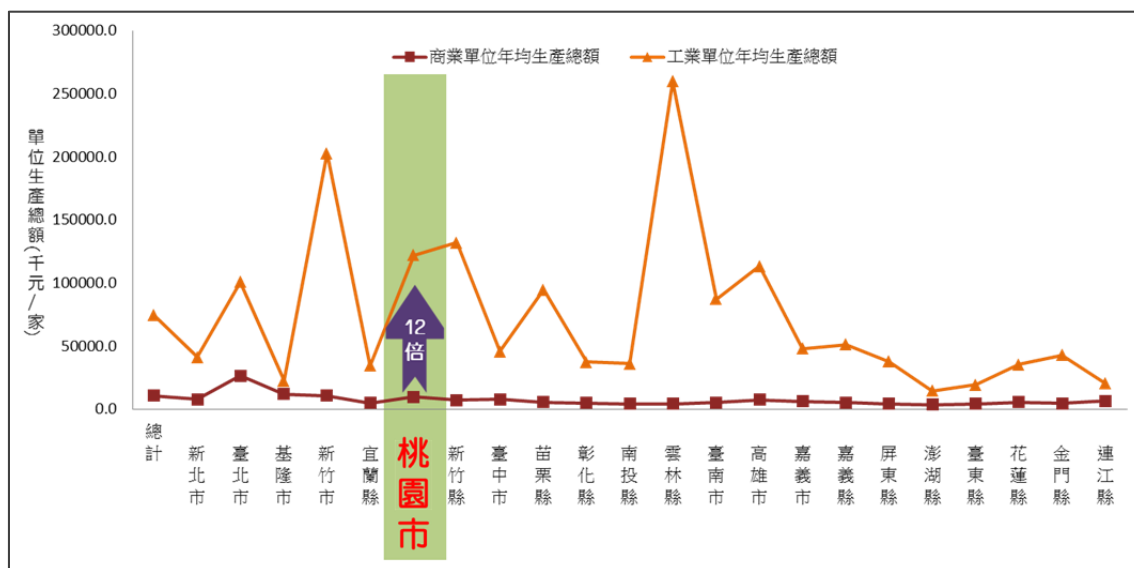


資料來源：行政院主計總處，工商普查資料(2011)、本計畫整理。

圖 2.3-4 各縣市產業別全年生產總額占全國比例比較圖

(三) 工業單位產值超越商業 12 倍、總產值占全市 80%，工業為桃園經濟發展主力

經查 2011 年工商普查資料，桃園市工商業場所單位數為 9.69 萬家，占全國之 7.77%，較 2006 年底增加 1.11 萬家。其中工業場所單位數為 2.33 萬家，較 2006 年增加 10.19%，商業場所單位數為 7.36 萬家，較 2006 年增加 13.78%。雖然商業場所單位數及成長幅度均高於工業，但若從單位生產總額觀察，工業單位生產總額貢獻值高於商業 12 倍，總產值占約全年工商生產總額之 80%，如圖 2.3-5 所示。



資料來源：行政院主計總處，工商普查資料(2011)、本計畫整理。

圖 2.3-5 各縣市工業及商業單位年均生產總額比較圖

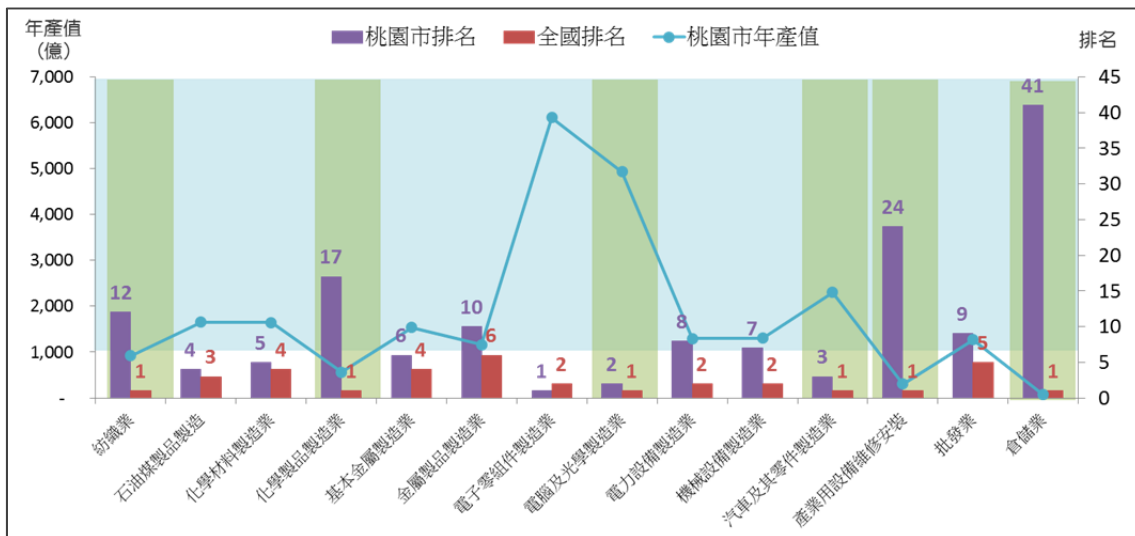
(四) 10 大高產值產業、6 大產值全國第一產業

1. 10 大高產值產業：電子零件、電腦及光學、汽車零件、石油煤製品、化學材料、基本金屬、金屬製品、電力設備、機械設備、批發業。

經查 2011 年工商普查資料，電子零組件製造業生產總額 6,113 億元居本市首位，其次分別為電腦、電子產品及光學製品製造業生產總額 4,932 億元、汽車及其零件製造業生產總額 2,299 億元、石油及煤製品製造業生產總額 1,657 億元及化學材料製造業生產總額 1,643 億元。另桃園市境內除有桃園國際機場外，陸上交通亦處北部地區樞紐地位，因而帶動批發及零售業發展，故批發業與製造業並列，為桃園 10 大高產值產業，詳圖 2.3-6 所示。

2. 6 大產值全國第一：紡織業、化學製品、電腦光學、汽車零件、機械設備、倉儲業。

經查 2011 年桃園市中行業生產總額占全國各該業比率比較發現，電腦、電子產品及光學製品製造業、電子零組件製造業、紡織業、化學製品製造業、產業用機械設備維修及安裝業與倉儲業均居全國各該業首位，詳圖 2.3-6 所示。



資料來源：行政院主計總處，工商普查資料(2011)、本計畫整理。

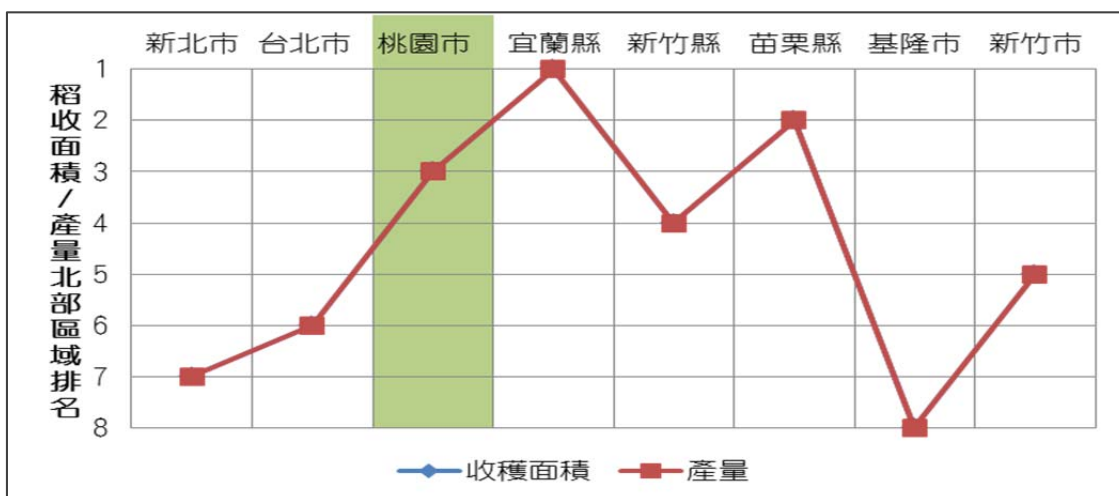
圖 2.3-6 桃園市各業別產業年產值及排名比較圖(10 高及 6 大產業)

(五) 位居國門交通樞紐，帶動商業運輸倉儲及批發零售發展

桃園市境內除有桃園國際機場外，陸上交通亦處北部地區樞紐地位，因而帶動批發及零售業及運輸倉儲業及發展，其生產總值係市內僅次於製造業之產業。

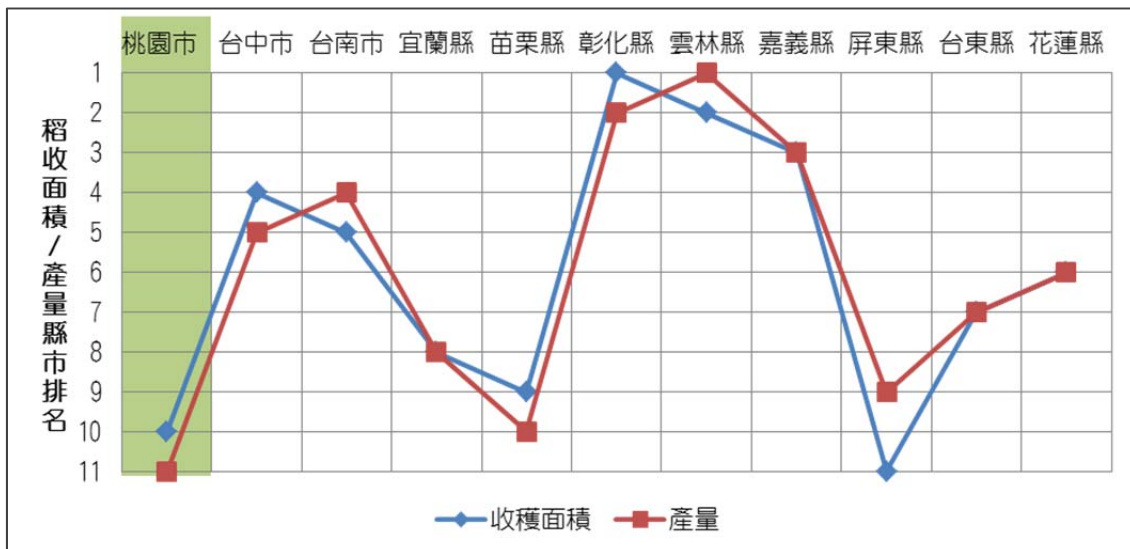
(六) 稻作面積與產量排名北部區域第 3，具北部區域糧倉潛力

另有關農業部分，經查 2015 年農糧統計資料，桃園市稻作面積全臺排序第 10、產量全臺排序第 11；北部區域耕作面積排名第 3、產量亦排名第 3，僅次於宜蘭縣及苗栗縣，故桃園市具有作為北部區域糧倉之潛力，詳圖 2.3-7、圖 2.3-8 所示。



資料來源：行政院農委會農糧署，農糧統計(2015)、本計畫整理。

圖 2.3-7 北部區域稻作收穫面積及產量比較圖



資料來源：行政院農委會農糧署，農糧統計(2015)、本計畫整理。

圖 2.3-8 全台稻作收穫面積及產量比較圖

(七) 全台工業重鎮、北部糧倉、國門樞紐、農工商兼具為桃園獨特之產業結構

綜上，桃園屬工業為主、農業為輔之產業現況，商業亦因國門交通樞紐及人口成長而蓬勃發展，故屬於多元產業混合發展之現況，各土地使用管制紅線之劃設與衝突極其重要，後續將配合市府政策，先就各產業別用地最大保留量與提供量各自建議，再行針對交集部分協助辦理跨部門協商。

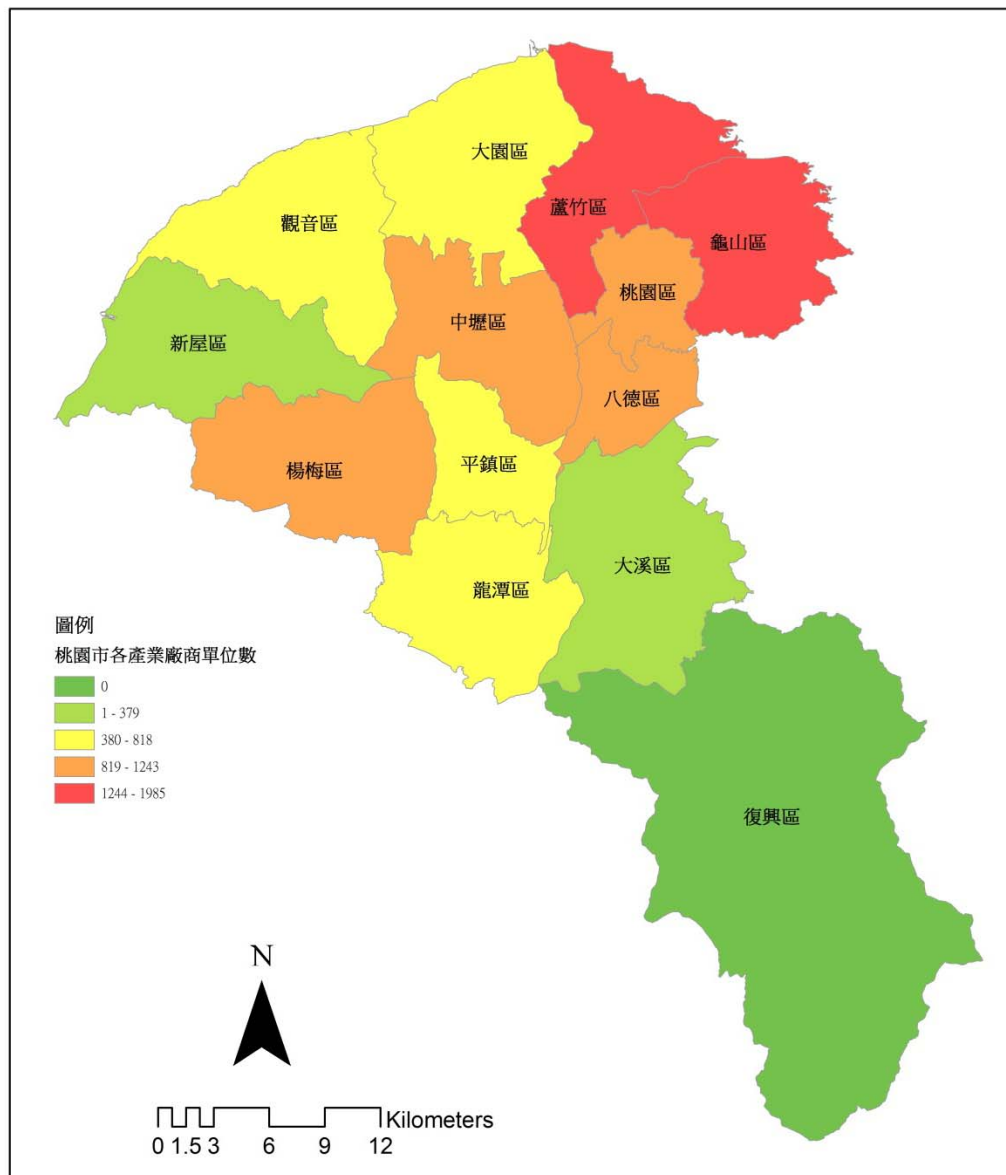
二、桃園產業空間分布

(一) 主要產業分布

根據 2011 年工商普查資料顯示，桃園市各行政區產業產值分布多數主要以製造業為主，其中八德區、大園區、大溪區、中壢區、平鎮區、桃園區、楊梅區、龍潭區、龜山區、蘆竹區、觀音區等，製造業產值比重皆超過五成，八德區、楊梅區、龜山區、觀音區等更是超過八成，而復興區產值比重最高者為住宿及餐飲業，其次為批發及零售業；新屋區產值比重最高者為批發及零售業，其次為用水供應及汙染整治業。

從經濟部工廠登記資料來看，桃園市工廠單位空間分布主要集中於蘆竹區及龜山區，其次則為桃園區、八德區、中壢區及楊梅區，再次為大園區、觀音區、平鎮區及龍潭區，如圖 2.3-9 所示。

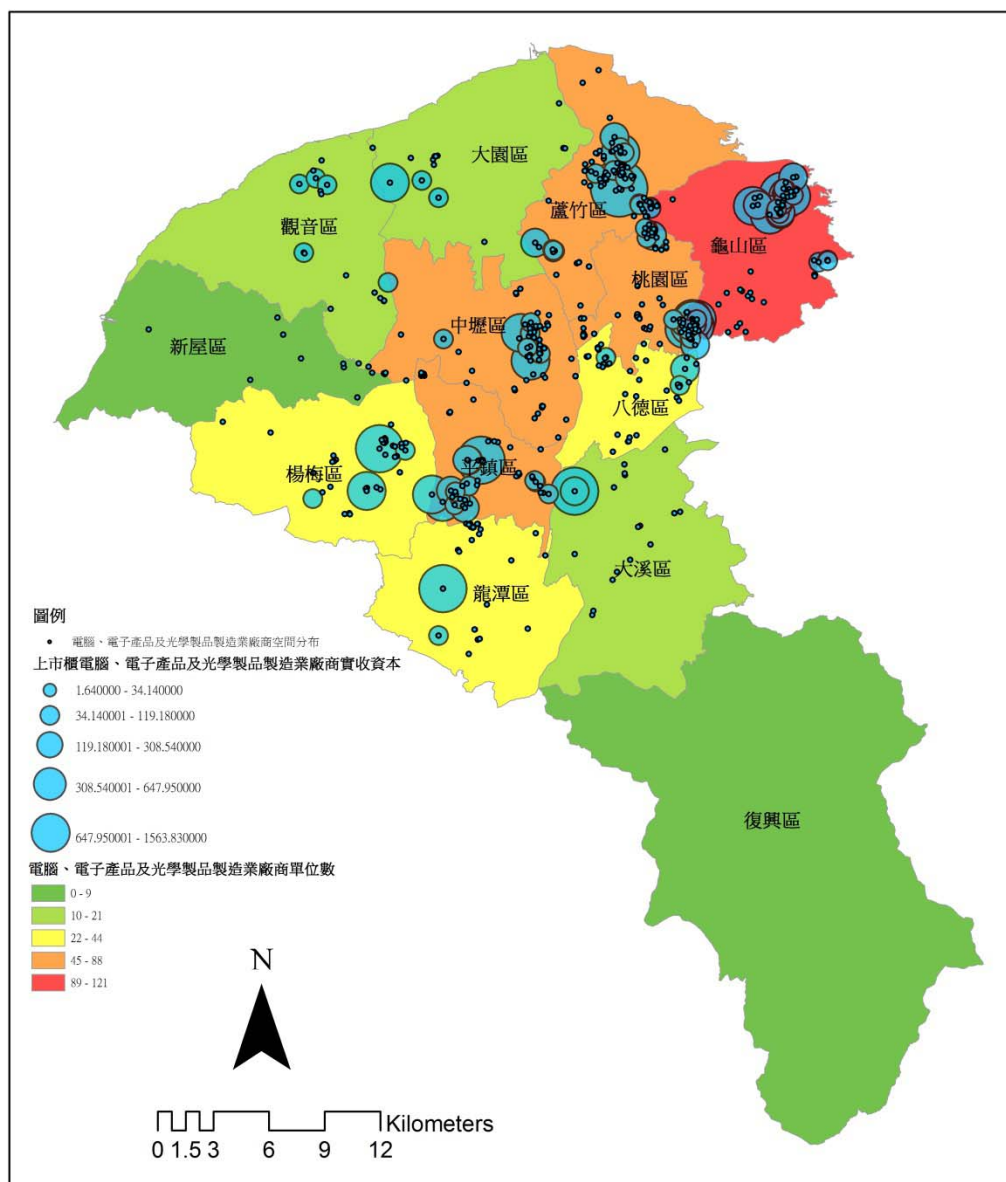
另外，觀察桃園市 2011 年生產總額前 5 大產業主要座落於桃園區、中壢區、楊梅區、龜山區、蘆竹區、觀音區等區內工業區(如表 2.3-2 所示)。其中，電子零組件製造業工廠家數以蘆竹區最為密集，其次為中壢區及龜山區，然從上市櫃核心廠商分布及群聚情形來看，除復興區外，均勻分布在各行政區及國道 1 號、國道 3 號與台 61 沿線，如圖 2.3-10 所示。



資料來源：桃園市工廠登記資料(2015)、本計畫整理。

圖 2.3-9 桃園市各區產業單位數空間分布圖

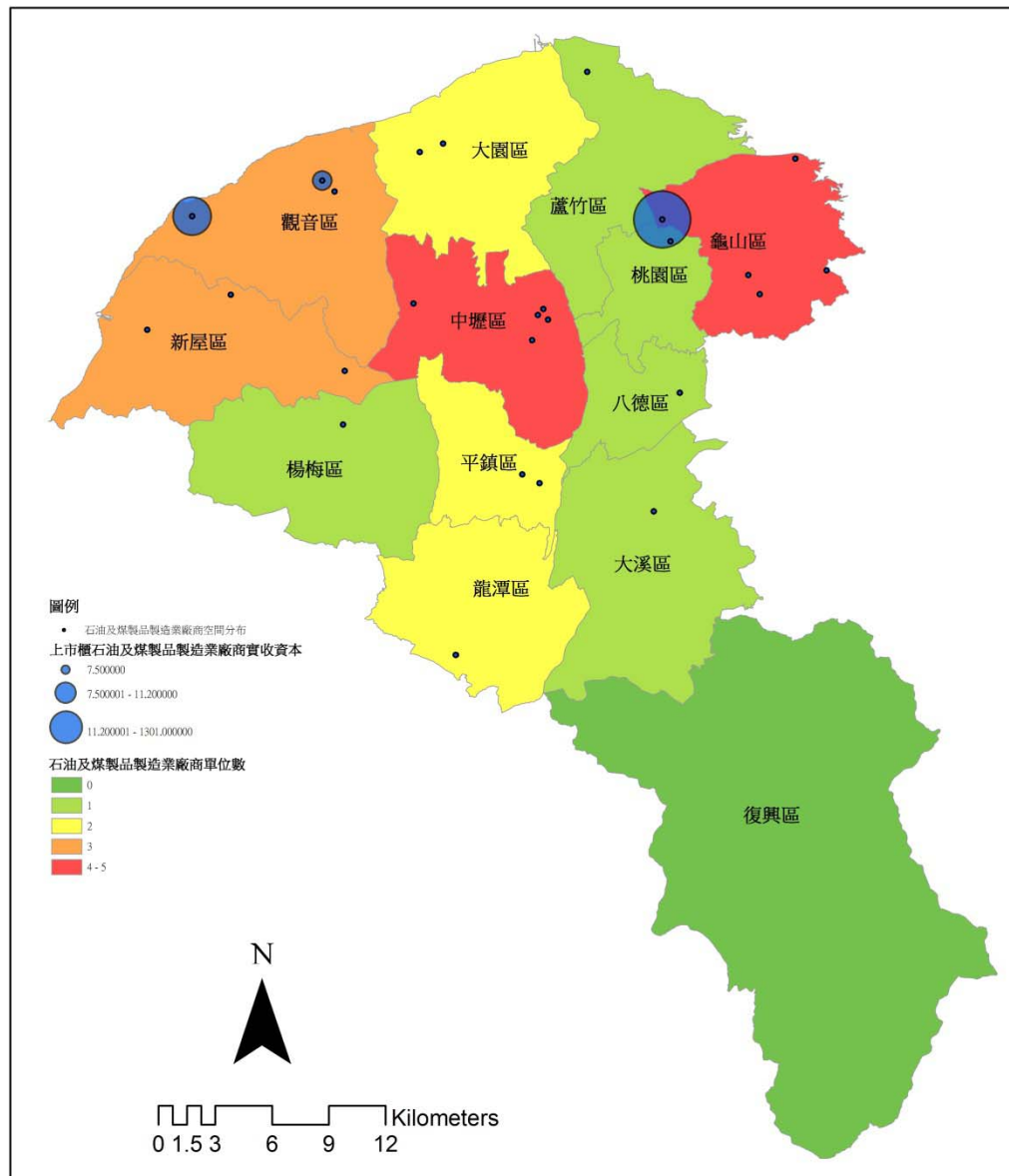
電腦、電子產品及光學製品製造業工廠家數以龜山區最為密集，其次為桃園區、蘆竹區、中壢區及平鎮區，然從上市櫃核心廠商分布及群聚情形來看，除復興區及新屋區外，均勻分布在各行政區及國道 1 號、國道 3 號與台 61 沿線，如圖 2.3-11 所示。



資料來源：桃園市工廠登記資料(2015)、本計畫整理。

圖 2.3-11 桃園市電腦、電子產品及光學製品製造業產業空間分布圖

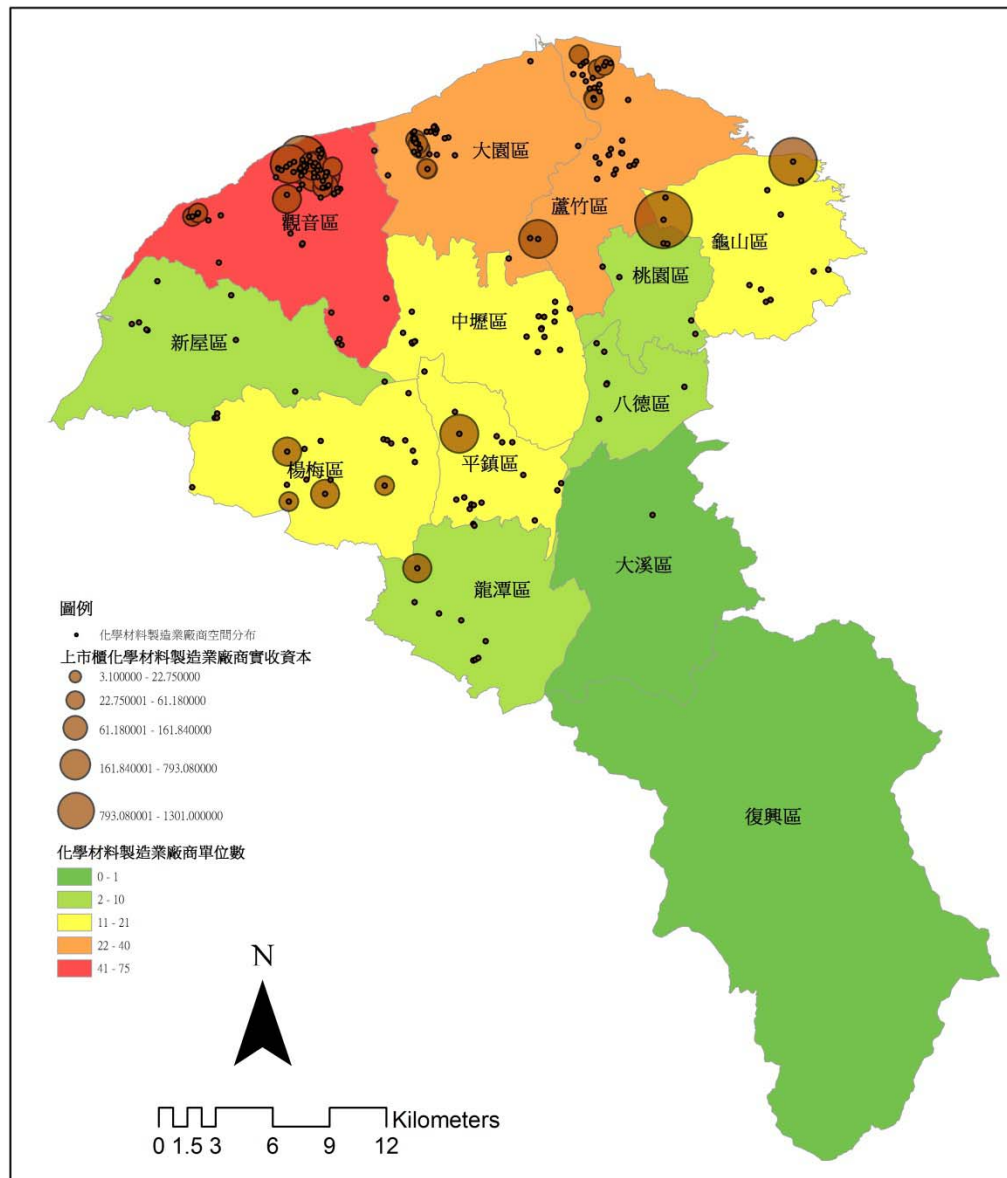
石油及煤製品製造業工廠家數以龜山區及中壢區最為密集，其次為觀音區及新屋區，然從上市櫃核心廠商分布及群聚情形來看，多分布於台61沿線，如圖 2.3-13 所示。



資料來源：桃園市工廠登記資料(2015)、本計畫整理。

圖 2.3-13 桃園市石油及煤製品製造業產業空間分布圖

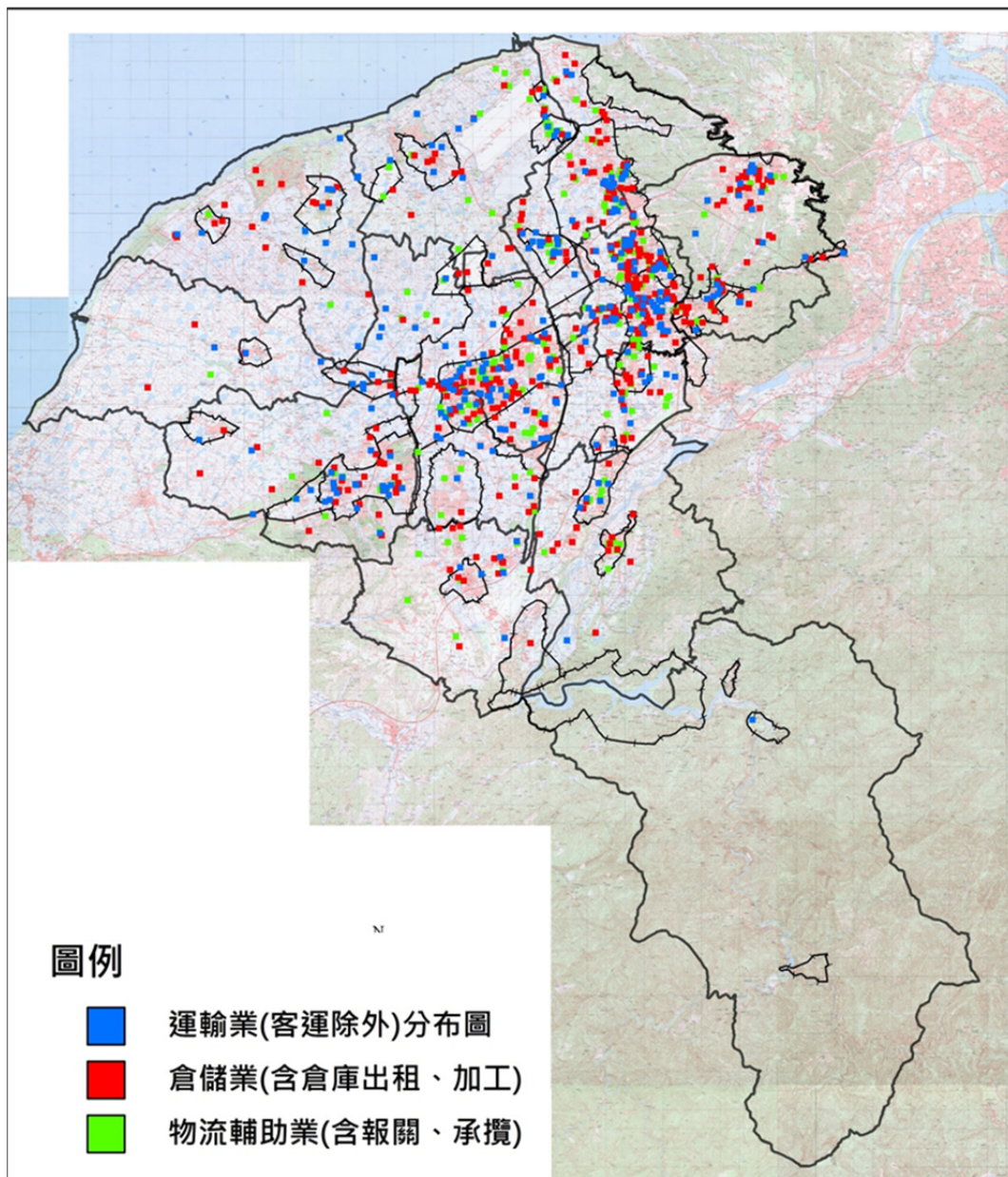
化學材料製造業工廠家數以觀音區最為密集，其次為大園區及蘆竹區，然從上市櫃核心廠商分布及群聚情形來看，多分布於國道 3 號及台 61 沿線，如圖 2.3-14 所示。



資料來源：桃園市工廠登記資料(2015)、本計畫整理。

圖 2.3-14 桃園市化學材料製造業產業空間分布圖

桃園市物流產業依據經濟部商業司產業範疇界定，可分為運輸業(客運除外)、倉儲業(含加工)、物流輔助業(含報關、承攬)，各業別廠商垂直混合比例高，空間上並無明確上中下游分布，各廠商亦多集中於國道 1 號、往機場之國道 2 號與台 4 線沿線，如圖 2.3-15 所示。



資料來源：桃園市公司登記資料(2015)、本計畫整理。

圖 2.3-15 桃園市物流產業空間分布圖



(二)工業區分布

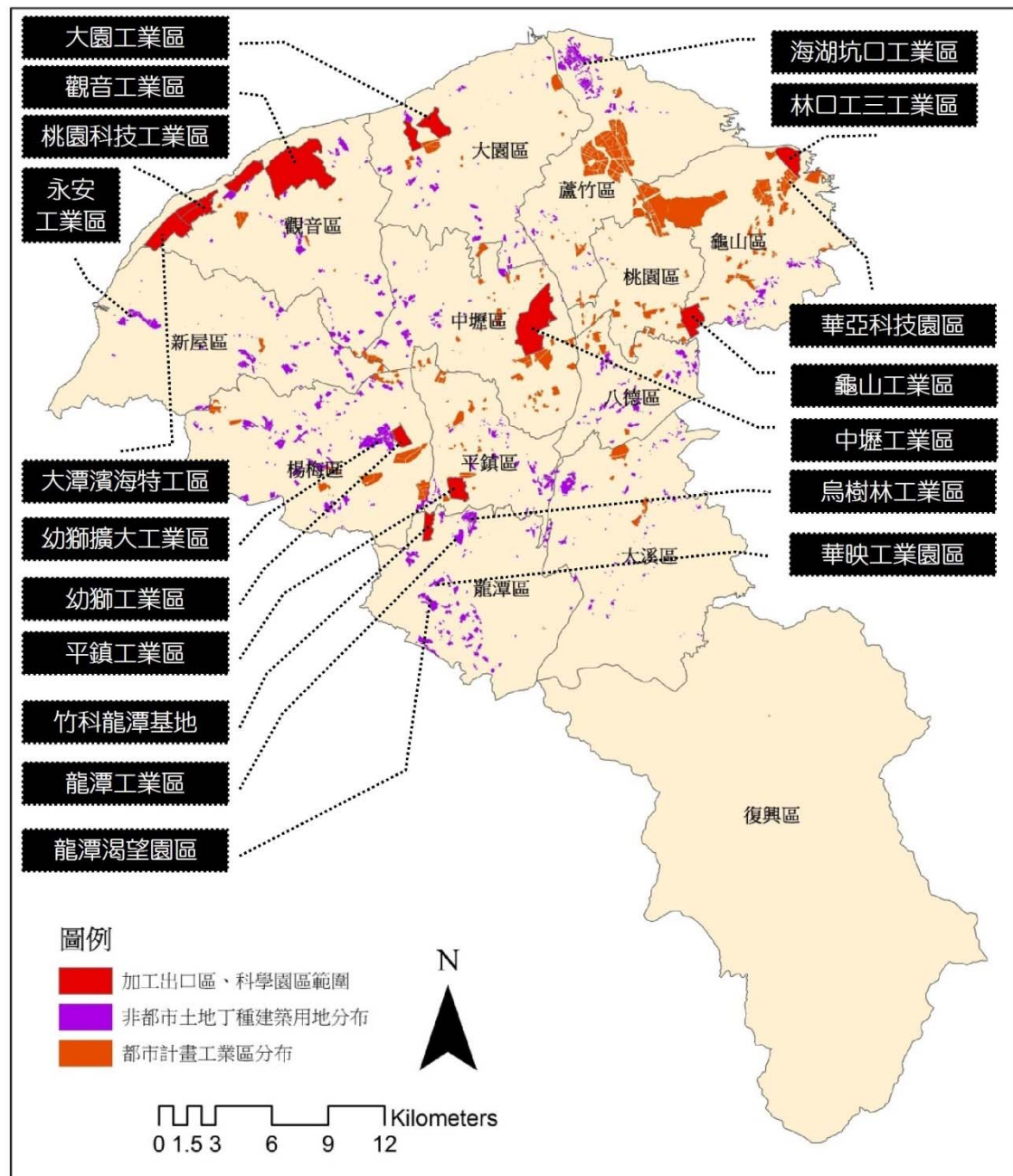
桃園製造業廠商的產業空間分布，主要依據產業屬性座落於市內各個工業區，包括經濟部工業區 7 處：桃園幼獅工業區、龜山工業區、平鎮工業區、大園工業區、觀音工業區、林口工三工業區、中壢工業區；桃園市政府開發工業園區：桃園市環保科技園區、大潭濱海特定工業區、桃園科技工業園區；報編未開發工業區：新屋永安工業用地、龍潭鄉烏樹林工業用地、楊梅幼獅擴大工業用地、蘆竹海湖坑口工業用地；都市計畫重劃工業區：華亞科技園區、高科技工業城第四工業區；屬於民營企業報編工業園區：日禕紡織報編工業區、桃園新屋大洋工業區、龍潭華映工業園區、龍潭渴望園區、新竹科學工業園區龍潭基地、東和鋼鐵工業區、美超微科技園區、太平洋電線電纜公司楊梅工廠、大興工業區、桃園許厝港段、桃園高山頂段、桃園南興段、桃園下窩段工業區；屬於科技部新竹科學工業園區管轄：新竹科學工業園區龍潭基地。其基本資料及位置如表 2.3-1 及圖 2.3-16 所示。

表 2.3-1 桃園市主要工業區基本資料表

工業區名稱	面積公頃	廠商家數	產業類別
桃園幼獅工業區	61.57	120	電子、運輸工具、塑膠等
龜山工業區	131	214	紡織、電子、金屬等
平鎮工業區	104	145	電子、機械、金屬等
大園工業區	204.38	185	金屬、紡織、化學等
觀音工業區	632.12	373	電子、化學、金屬等
林口工三工業區	119	65	塑膠、電子
中壢工業區	432.9	522	電子、機械
*龍潭渴望園區	172	4	LCD、筆記型電腦、液晶電視、數位相機
*華亞科技園區	158	66	半導體、晶圓、LCD、電腦
*龍潭華映工業園區	25	1	液晶顯示器、映像管
*竹科龍潭基地	76	5	LED 磊晶片、半導體、視聽電子
*龍潭烏樹林工業區	51	155	塑膠、鋼鐵、機械設備等
*蘆竹海湖坑口工業區	162	77	塑膠、化工、機械、紡織、物流等
*新屋永安工業區	50	25	造紙、機械等
*楊梅幼獅擴大工業區	98	160	電子、汽車零組件、電腦元件、食品等
*桃園科技工業園區	275	4	油品摻配儲運、電子材料、半導體工業
大潭濱海特定工業區	211	-	-

註：*表桃園市產業現況報告書統計至 2007 年 4 月資料。

資料來源：桃園市產業現況報告書、經濟部工業局。



資料來源：本計畫整理。

圖 2.3-16 桃園市主要工業區空間分布圖



2.3.3 人口發展

從人口分布、人口成長、人口相關指標、人口年齡結構、人口動態及人口社會屬性加以分析，俾提供區域規劃未來發展之參考。

一、人口成長趨勢

(一) 臺灣地區、北部區域與桃園市人口成長比較

民國 103 年底桃園市總人口約 2,058,328 人，近十年人口成長率呈現正成長，但有逐漸趨緩之勢。相較於臺灣地區與北部地區之成長率，顯示桃園市人口成長率仍較高，詳表 2.3-2、圖 2.3-17 所示。

表 2.3-2 臺灣地區、北部區域與桃園市歷年人口成長概況表

年度	臺灣地區		北部區域		桃園市	
	人口數 (人)	成長率 (‰)	人口數 (人)	成長率 (‰)	人口數 (人)	成長率 (‰)
94 年	22,770,383	3.58	9,955,050	6.33	1,880,316	14.51
95 年	22,876,527	4.66	10,044,006	8.94	1,911,161	16.13
96 年	22,958,360	3.58	10,107,903	6.36	1,934,968	12.30
97 年	23,037,031	3.43	10,173,846	6.52	1,958,686	12.11
98 年	23,119,772	3.59	10,232,278	5.74	1,978,782	10.16
99 年	23,162,123	1.81	10,291,178	5.76	2,002,060	11.63
100 年	23,224,912	2.71	10,357,405	6.44	2,013,305	5.59
101 年	23,315,822	3.91	10,427,504	6.77	2,030,161	8.30
102 年	23,373,517	2.47	10,477,807	4.82	2,044,023	6.78
103 年	23,433,753	2.58	10,528,933	4.88	2,058,328	6.95

註：北部區域包含臺北市、新北市、基隆市、宜蘭縣、桃園市、新竹市及新竹縣等 7 縣市。
資料來源：1. 內政部戶政司。2. 桃園市民政局。3. 本計畫自行整理。

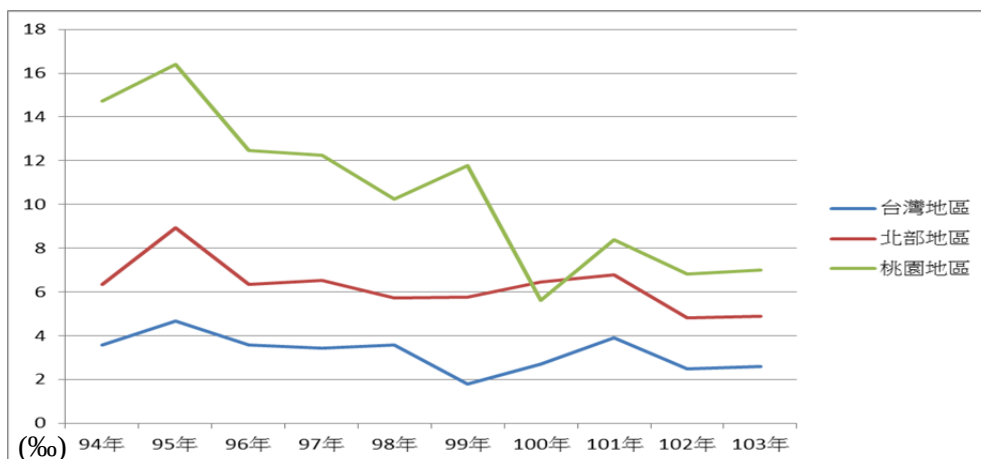


圖 2.3-17 臺灣地區、北部區域與桃園市歷年人口成長率比較圖



(二) 桃園市人口成長趨勢

桃園市近十年來人口成長逐漸趨緩，民國 94 年全市約 188.03 萬人，至民國 103 年約 205.83 萬人，十年來增加約 17.80 萬人，詳表 2.3-3、圖 2.3-18 所示。其中民國 100 年起社會增加率急降，進而影響整體人口成長率，詳圖 2.3-19 所示。

表 2.3-3 桃園市歷年人口統計表

年(民國)	人口數(人)	自然增加率(%)	社會增加率(%)	人口成長率(%)
94 年	1,880,316	5.27	9.24	14.51
95 年	1,911,161	5.23	10.90	16.13
96 年	1,934,968	5.13	7.17	12.30
97 年	1,958,686	4.85	7.26	12.11
98 年	1,978,782	4.41	5.75	10.16
99 年	2,002,060	2.82	8.80	11.63
100 年	2,013,305	3.56	2.03	5.59
101 年	2,030,161	4.38	3.92	8.30
102 年	2,044,023	2.83	3.95	6.78
103 年	2,058,328	2.67	4.27	6.95

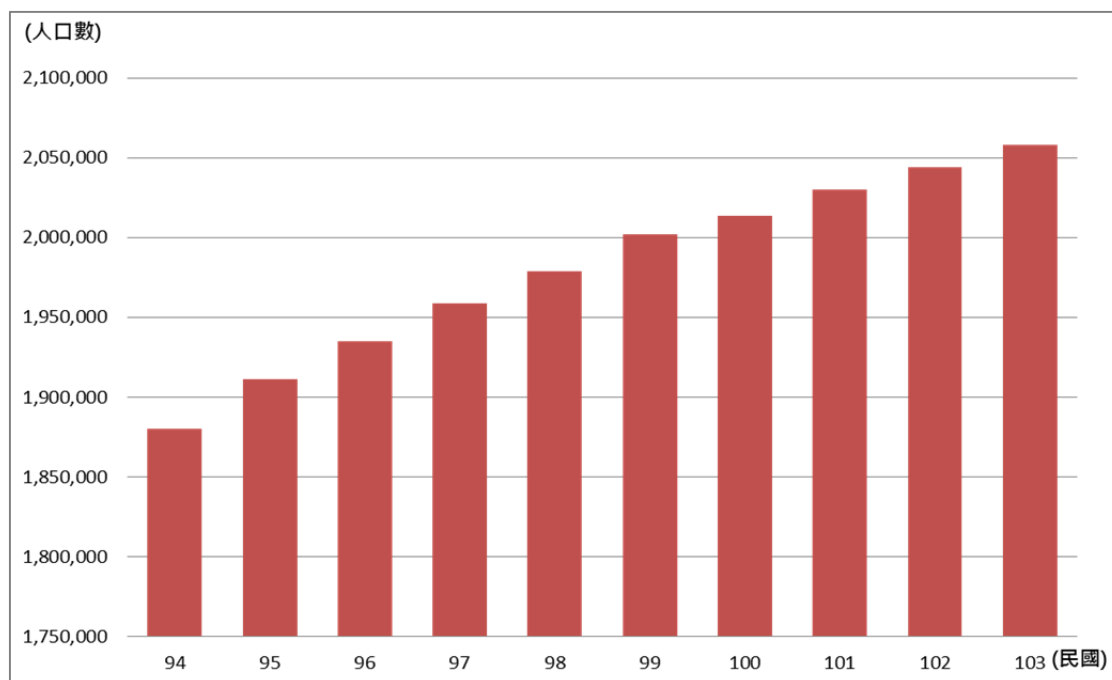


圖 2.3-18 桃園市近十年人口直條圖

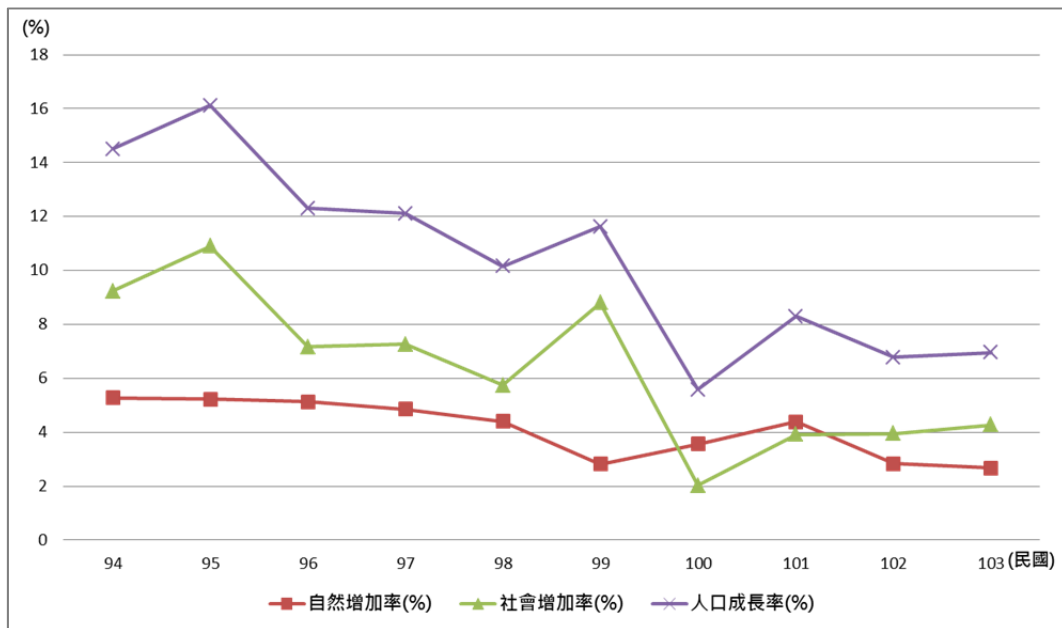


圖 2.3-19 桃園市近十年人口成長率趨勢圖

(三)各行政區人口成長概況

桃園市各地區總人口成長詳表 2.3-4 及 2.3-5 所示，僅新屋區近十年間人口呈現負成長，其餘地區呈現正成長，其中蘆竹區人口平均成長率 2.34% 最高，十年來新增 26,905 人，楊梅區、龜山區次之，楊梅區人口平均成長率 1.44%，十年來增加 17,496 人，龜山區人口平均成長率 1.41%，十年來增加 15,295 人，其餘各地區人口平均成長率趨緩。

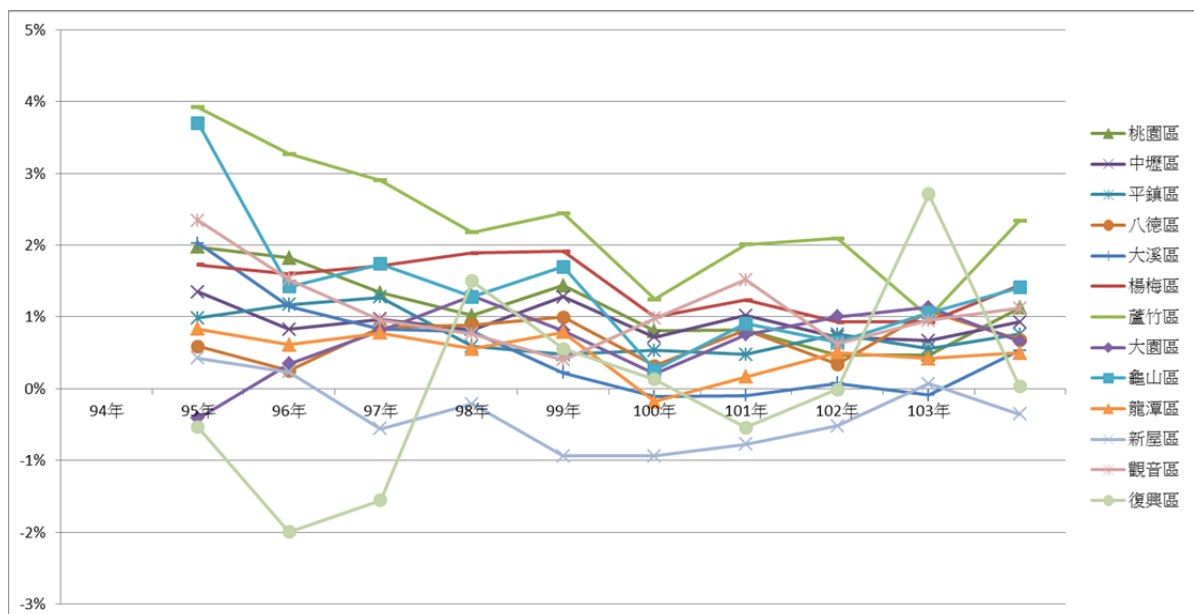


圖 2.3-20 桃園市各區歷年人口成長率比較圖



表 2.3-4 桃園市各區人口數統計表（94-103 年）

單位：人

年度 地區	94 年	95 年	96 年	97 年	98 年	99 年	100 年	101 年	102 年	103 年
桃園區	377,345	384,803	391,822	397,056	401,096	406,851	410,113	413,488	415,414	417,366
中壢區	350,981	355,707	358,656	362,129	365,109	369,770	372,429	376,217	378,918	381,449
平鎮區	198,375	200,331	202,680	205,266	206,471	207,457	208,561	209,552	211,146	212,328
八德區	170,695	171,697	172,125	173,585	175,127	176,868	177,435	178,889	179,502	181,431
大溪區	87,591	89,365	90,393	91,146	91,875	92,081	91,979	91,891	91,961	91,877
楊梅區	138,258	140,641	142,895	145,347	148,092	150,926	152,441	154,324	155,754	157,200
蘆竹區	122,947	127,765	131,942	135,768	138,727	142,120	143,886	146,779	149,852	151,354
大園區	79,683	79,354	79,627	80,274	81,309	81,966	82,136	82,756	83,586	84,531
龜山區	125,214	129,846	131,691	133,977	135,692	137,996	138,355	139,605	140,509	141,998
龍潭區	111,148	112,072	112,758	113,633	114,266	115,166	114,958	115,146	115,728	116,211
新屋區	49,634	49,844	49,961	49,683	49,576	49,112	48,652	48,276	48,025	48,058
觀音區	57,552	58,901	59,799	60,368	60,831	61,077	61,676	62,612	63,003	63,602
復興區	10,893	10,835	10,619	10,454	10,611	10,670	10,684	10,626	10,625	10,913

資料來源：1. 內政部戶政司。2. 103 年桃園市統計年報。3. 本計畫自行整理。

表 2.3-5 桃園市各區人口成長率表（95-103 年）

年度 地區	94 年	95 年	96 年	97 年	98 年	99 年	100 年	101 年	102 年	103 年	平均
桃園區	-	1.98%	1.82%	1.34%	1.02%	1.43%	0.80%	0.82%	0.47%	0.47%	1.13%
中壢區	-	1.35%	0.83%	0.97%	0.82%	1.28%	0.72%	1.02%	0.72%	0.67%	0.93%
平鎮區	-	0.99%	1.17%	1.28%	0.59%	0.48%	0.53%	0.48%	0.76%	0.56%	0.76%
八德區	-	0.59%	0.25%	0.85%	0.89%	0.99%	0.32%	0.82%	0.34%	1.07%	0.68%
大溪區	-	2.03%	1.15%	0.83%	0.80%	0.22%	-0.11%	-0.10%	0.08%	-0.09%	0.53%
楊梅區	-	1.72%	1.60%	1.72%	1.89%	1.91%	1.00%	1.24%	0.93%	0.93%	1.44%
蘆竹區	-	3.92%	3.27%	2.90%	2.18%	2.45%	1.24%	2.01%	2.09%	1.00%	2.34%
大園區	-	-0.41%	0.34%	0.81%	1.29%	0.81%	0.21%	0.75%	1.00%	1.13%	0.66%
龜山區	-	3.70%	1.42%	1.74%	1.28%	1.70%	0.26%	0.90%	0.65%	1.06%	1.41%
龍潭區	-	0.83%	0.61%	0.78%	0.56%	0.79%	-0.18%	0.16%	0.51%	0.42%	0.50%
新屋區	-	0.42%	0.23%	-0.56%	-0.22%	-0.94%	-0.94%	-0.77%	-0.52%	0.07%	-0.36%
觀音區	-	2.34%	1.52%	0.95%	0.77%	0.40%	0.98%	1.52%	0.62%	0.95%	1.12%
復興區	-	-0.53%	-1.99%	-1.55%	1.50%	0.56%	0.13%	-0.54%	-0.01%	2.71%	0.03%

資料來源：本計畫自行整理。



二、人口密度

(一)人口密度：人口密度代表地區人口聚集、都市發展程度，全市粗密度民國 103 年以桃園區人口粗密度 11,991.69 人/km² 最高，其次為八德區 5,381.94 人/km²，第三為中壢區 4,984.96 人/km²，顯示桃園區、八德區、中壢區為全市核心都市。至於復興區，行政轄區面積雖然廣大，然而大多位屬山區，交通及生活條件受限，故人口及居住密度較少，詳表 2.3-6、圖 2.3-21。

(二)各地區市人口分布：桃園市現況人口分布及歷年戶量如表 2.3-7 所示，全市人口數民國 103 年為 2,058,328 人，戶數為 733,004 戶，平均每戶為 2.8081 人，人口最多的地區為桃園區，現況人約為 2,058,328 人，戶數為 733,004 戶，平均每戶為 2.81 人，其次為八德區約 181,431 人，戶數為 63,598 戶，平均每戶為 2.85 人，第三為中壢區約 381,449 人，戶數為 138,536 戶，平均每戶為 2.75 人，第四為平鎮區約 212,328 人，戶數為 72,169 戶，平均每戶為 2.94 人，此四地區合計人口約 119 萬人，占全市人口達 57.94%，戶平均人口數則以新屋區平均每戶人口 3.09 人最高，其次為觀音區每戶人口 3.03 人，第三為大溪區每戶人口 2.98 人。

在原住民人口分佈方面，民國 102 年桃園市原住民戶數與人口數詳表 2.3-8。

(三)原住民人口分布：原住民人口分布調查，主要分成平地原住民及山地原住民兩部分，詳表 2.3-8 所示。桃園市原住民人口分布及歷年戶量，全市原住民人口數民國 103 年為 65,440 人，戶數為 21,544 戶，其中，平地原住民人口最多的地區為龜山區，現況人約 4,951 人，戶數為 1,526 戶，其次為中壢區約 4,551 人，戶數為 1,592 戶，山地原住民人口最多的地區為復興區，現況人約 7,603 人，戶數為 2,454 戶，其次為大溪區約 3,470 人，戶數為 1,193 戶。全市原住民人口數最多之地區為中壢區約 7,886 人，次多為復興區約 7,779 人。

表 2.3-6 民國 103 年桃園市各地區人口與密度

行政區別	面積 (km ²)	人口		人口密度		
		人數(人)	百分比(%)	戶數(戶)	戶密度(人/戶)	粗密度(人/km ²)
桃園市	1220.95	2,058,328	100.00%	733,004	2.81	1,685.84
桃園區	34.80	417,366	20.28%	156,369	2.67	11,991.69
中壢區	76.52	381,449	18.53%	138,536	2.75	4,984.96
平鎮區	47.75	212,328	10.32%	72,169	2.94	4,446.36
八德區	33.71	181,431	8.81%	63,598	2.85	5,381.94
楊梅區	89.12	157,200	7.64%	53,679	2.93	1,763.86
大溪區	105.12	91,887	4.46%	30,801	2.98	874.11
蘆竹區	75.50	151,354	7.35%	54,073	2.80	2,004.62
大園區	87.39	84,531	4.11%	29,822	2.83	967.26
龜山區	72.02	141,998	6.90%	54,466	2.61	1,971.71
龍潭區	75.23	116,211	5.65%	39,242	2.96	1,544.66
新屋區	85.02	48,058	2.33%	15,532	3.09	565.28
觀音區	87.98	63,602	3.09%	20,997	3.03	722.91
復興區	350.78	10,913	0.53%	3,720	2.93	31.11

資料來源：1. 103 年桃園市統計年報。2. 本計畫自行整理。



表 2.3-7 民國 91~103 年人口戶數與戶量一覽表

民國年	人口數(人)	戶數(戶)	戶量	
			(人/戶)	成長率
94 年	1,880,316	590,044	3.19	-1.32%
95 年	1,911,161	605,144	3.16	-0.89%
96 年	1,934,968	619,870	3.12	-1.16%
97 年	1,958,686	637,071	3.07	-1.51%
98 年	1,978,782	654,106	3.03	-1.60%
99 年	2,002,060	673,477	2.97	-1.74%
100 年	2,013,305	686,273	2.93	-1.31%
101 年	2,030,161	701,827	2.89	-1.40%
102 年	2,044,023	716,582	2.85	-1.39%
103 年	2,058,328	733,004	2.81	-1.56%

資料來源：1. 103 年桃園市統計年報。2. 本計畫自行整理。

表 2.3-8 民國 103 年桃園市原住民戶數與人口數一覽表

區域別	戶數(戶)			人口數(人)		
	平地原住民	山地原住民	合計	平地原住民	山地原住民	合計
桃園市	11,819	9,725	21,544	35,987	29,453	65,440
桃園區	1,595	813	2,408	4,446	2,222	6,668
中壢區	1,592	1,193	2,785	4,551	3,335	7,886
平鎮區	1,107	924	2,031	3,443	2,712	6,155
八德區	1,410	759	2,169	4,353	2,236	6,589
楊梅區	781	475	1,256	2,262	1,446	3,708
大溪區	1,077	1,042	2,119	3,448	3,470	6,918
蘆竹區	1,008	373	1,381	2,990	1,212	4,202
大園區	749	239	988	2,483	772	3,255
龜山區	1,526	571	2,097	4,951	1,691	6,642
龍潭區	579	618	1,197	1,710	1,839	3,549
新屋區	129	58	187	450	201	651
觀音區	239	206	445	724	714	1,438
復興區	27	2,454	2,481	176	7,603	7,779

資料來源：1. 103 年桃園市統計年報。2. 本計畫自行整理。

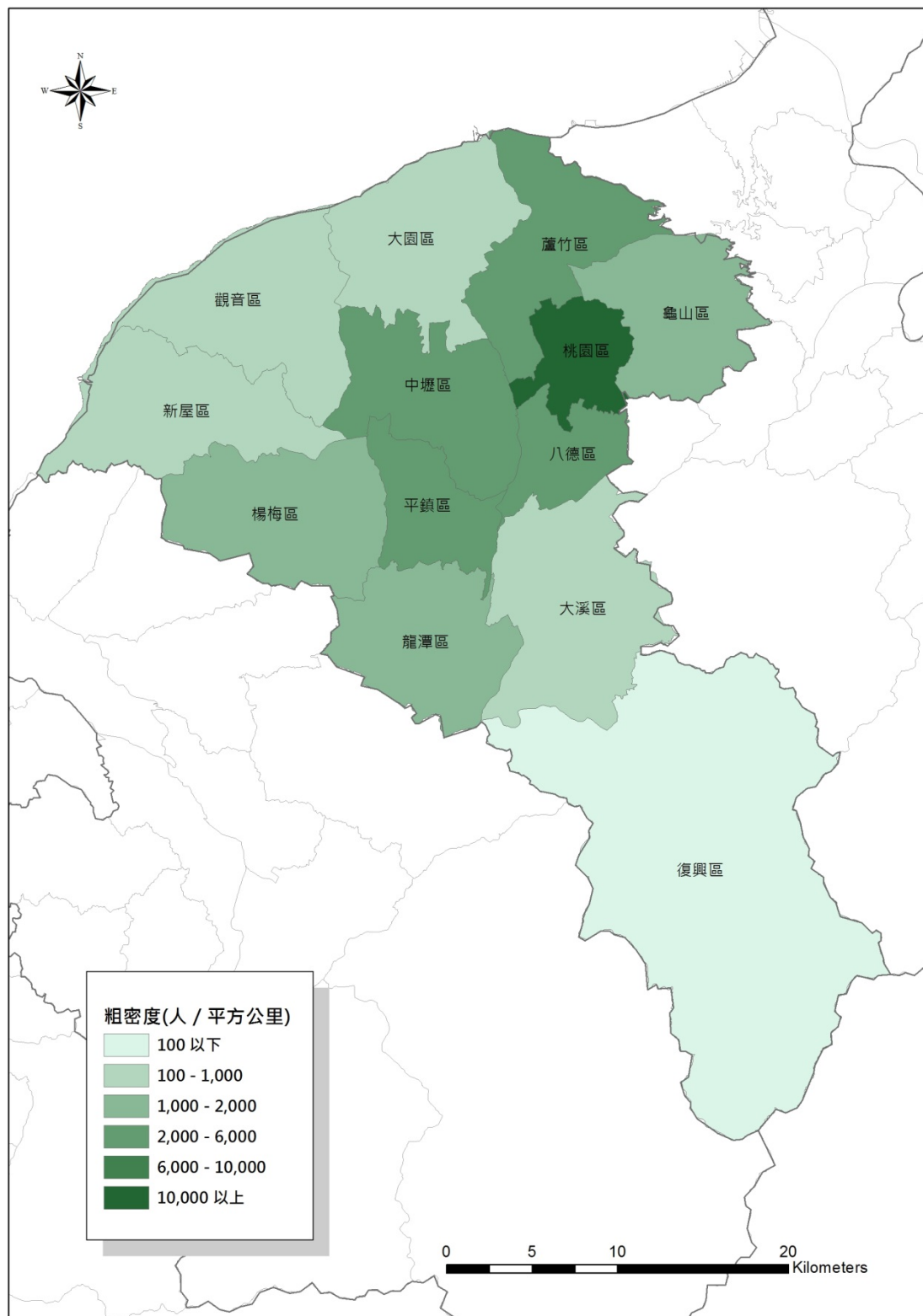


圖 2.3-21 桃園市各地區人口密度示意圖



三、人口組成

(一)性比例

桃園市性比例，近十年來逐年降低詳表 2.3-9，由民國 94 年底之 103.92，逐年降低至民國 103 年底之 100.67，顯示桃園市之人口性別結構比例，有越來越接近之趨勢。

以民國 103 年桃園市各區之性比例比較，以復興區 121.81 最高，新屋區 115.44 居次，觀音區 109.94 居第三，最低者為桃園區 95.54，次低者為中壢區之 98.55，再次者為蘆竹區 99.89，均未超過 100。由性比例顯示，性比例高之地區，以偏遠地區較多，反之都市發展程度較高地區，性比例明顯較低。

表 2.3-9 桃園市歷年及各地區人口性比例一覽表
(至民國 103 年底止)

地區別	性比例(103 年)	桃園市性比例	
		年度	(每百女子所當男子數)
桃園區	95.54	94 年	103.92
中壢區	98.55	95 年	103.49
平鎮區	100.28	96 年	102.94
八德區	102.18	97 年	102.51
楊梅區	102.99	98 年	101.97
大溪區	106.11	99 年	101.66
蘆竹區	99.89	100 年	101.39
大園區	105.89	101 年	101.14
龜山區	101.23	102 年	100.91
龍潭區	102.11	103 年	100.67
新屋區	115.44	--	--
觀音區	109.94	--	--
復興區	121.81	--	--

資料來源：1. 103 年桃園市統計年報。2. 本計畫自行整理。

(二)年齡組成

桃園市人口結構分布呈葫蘆型詳圖 2.3-22，0 歲至 14 歲幼年層計 326,256 人，占 15.85%。15 歲至 64 歲勞動力層計 1,540,482 人，占 74.84%。65 歲以上老年層人口計 191,590 人，占 9.31%。雖勞動力層具生產力人口仍占多數，但在 25-29 歲層次之青壯年人口較少，顯示此年齡層之桃園市青壯年可能外移較多。

1. 扶養比

近幾十年來桃園市人口扶養比詳表 2.3-10，由民國 94 年之 41.57%降低至民國 103 年的 33.73%，相較臺灣地區(民國 103 年 35.08%)，桃園市扶養比略低約 1.35%。相較全世界之 51.52%、開發中國家之 53.85%及已開發國家之 49.25%均為低；若與主要國家比較，較日本 63.93%、菲律賓 61.29%、法國 56.25%、英國 53.85%、紐西蘭及德國 51.52%、澳洲及美國 49.25%、



馬來西亞 47.06%、加拿大 44.93%、南韓及新加坡 36.99%、大陸 35.14% 等國為低，顯示我國人口扶養比於世界主要國家中為屬較低者。

2. 老年人口比例及老化指數

近幾十年來桃園市人口老化指數詳表 2.3-10，由民國 94 年之 35.70% 提高至民國 103 年的 58.72%，相較臺灣地區 85.70%、北部地區 78.11%、中部地區 83.70% 及南部地區 99.79% 皆低，顯示桃園市人口老化之情形不嚴重，有延緩老化之趨勢。

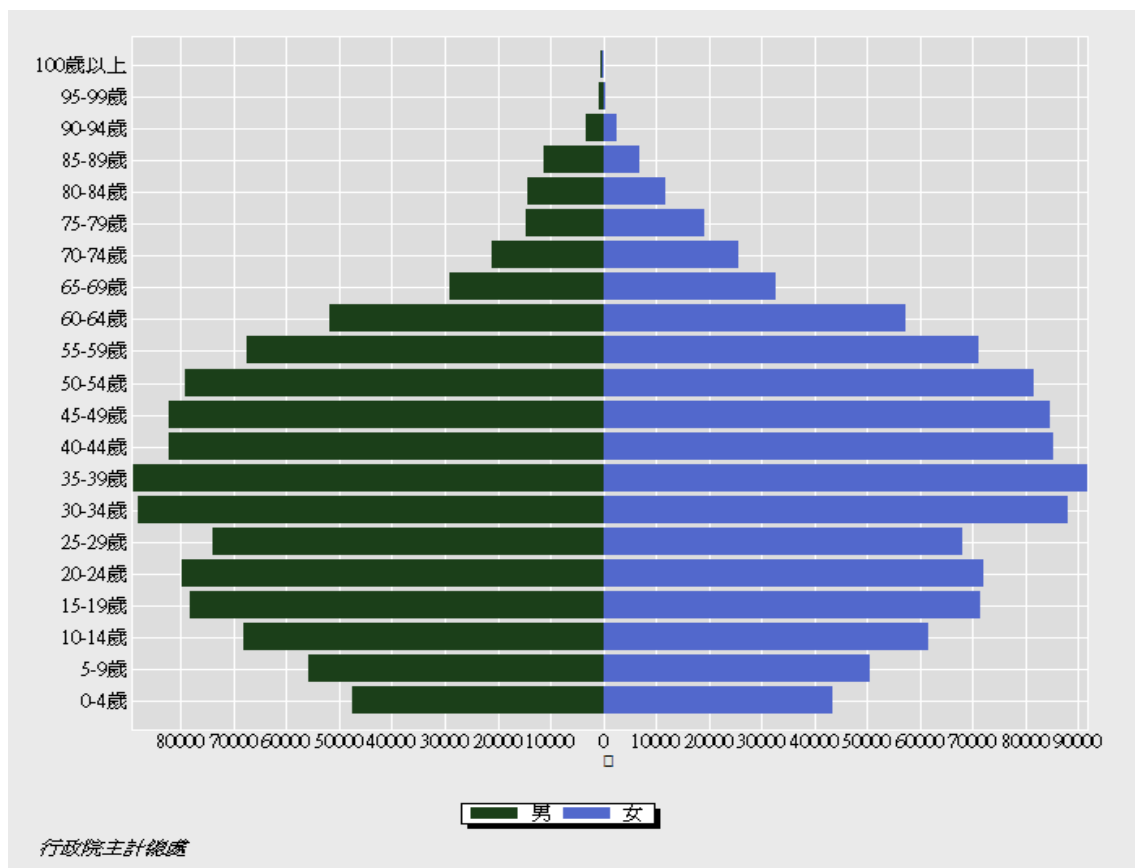


圖 2.3-22 桃園市人口結構圖(民國 103 年底)



表 2.3-10 桃園市歷年人口結構一覽表

年底別及地區別	總人口	0-14 歲幼年層		15-64 歲勞動力層		65 歲以上老年層		扶老比 (%)	扶幼比 (%)	扶養比 (%)	老化指數 (%)
		人口數	百分比	人口數	百分比	人口數	百分比				
民國 94 年	1,880,316	406,910	21.64	1,328,155	70.63	145,251	7.72	10.94	30.64	41.57	35.70
民國 95 年	1,911,161	401,456	21.01	1,359,807	71.15	149,898	7.84	11.02	29.52	40.55	37.34
民國 96 年	1,934,968	394,093	20.37	1,387,612	71.71	153,263	7.92	11.05	28.4	39.45	38.89
民國 97 年	1,958,686	386,146	19.71	1,414,937	72.24	157,603	8.05	11.14	27.29	38.43	40.81
民國 98 年	1,978,782	375,565	18.98	1,441,272	72.84	161,945	8.18	11.24	26.06	37.29	43.12
民國 99 年	2,002,060	363,341	18.38	1,448,084	73.27	165,016	8.35	11.4	25.09	36.49	45.42
民國 100 年	2,013,305	350,658	17.42	1,494,077	74.21	168,570	8.37	11.28	23.47	34.75	48.07
民國 101 年	2,030,161	340,982	16.8	1,514,913	74.62	174,266	8.58	11.5	22.51	34.01	51.11
民國 102 年	2,044,023	333,658	16.32	1,528,505	74.78	181,860	8.9	11.9	21.83	33.73	54.5
民國 103 年	2,058,328	326,256	15.85	1,540,482	74.84	191,590	9.31	12.44	21.18	33.62	58.72
桃園區	377,345	69,557	16.67	312,287	74.82	35,522	8.51	11.37	22.27	33.65	51.07
中壢區	350,981	59,881	15.7	284,804	74.66	36,764	9.64	12.91	21.03	33.93	61.4
平鎮區	198,375	13,540	14.74	67,763	73.75	10,584	11.52	15.62	19.98	35.6	78.17
八德區	170,695	25,350	16.13	117,380	74.67	14,470	9.2	12.33	21.6	33.92	57.08
大溪區	87,591	28,451	18.8	111,975	73.98	10,928	7.22	9.76	25.41	35.17	38.41
楊梅區	138,258	13,253	15.68	63,126	74.68	8,152	9.64	12.91	20.99	33.91	61.51
蘆竹區	122,947	21,364	15.05	107,701	75.85	12,933	9.11	12.01	19.84	31.84	60.54
大園區	79,683	26,489	14.6	138,228	76.19	16,714	9.21	12.09	19.16	31.25	63.1
龜山區	125,214	17,077	14.69	87,445	75.25	11,689	10.06	13.37	19.53	32.9	68.45
龍潭區	111,148	33,523	15.79	160,622	75.65	18,183	8.56	11.32	20.87	32.19	54.24
新屋區	49,634	6,320	13.15	34,444	71.67	7,294	15.18	21.18	18.35	39.53	115.41
觀音區	57,552	9,659	15.19	46,761	73.52	7,182	11.29	15.36	20.66	36.02	74.36
復興區	10,893	1,792	16.42	7,946	72.81	1,175	10.77	14.79	22.55	37.34	65.57

資料來源：1. 103 年桃園市統計年報。2. 本計畫自行整理。



四、都市計畫地區人口發展現況

桃園市至民國 102 年底計有 22 處都市計畫區，都市畫區現況人口詳表 2.3-11，所占總人口比例自民國 90 的 51.71%，成長至民國 102 年的 54.77%，近幾十年僅增加 3%，顯示人口往都市計畫區集中情形變化不大，都市化影響程度小。

表 2.3-11 桃園市都市計畫地區及非都市地區人口成長一覽表(94-102 年)

項目 年度	總人口(人)	都市計畫地區		非都市地區	
		人口數(人)	占總人口 比例(%)	人口數(人)	占總人口 比例(%)
94 年	1,880,316	1,329,620	70.71	550,696	29.29
95 年	1,911,161	1,349,825	70.63	561,336	29.37
96 年	1,934,968	1,368,439	70.72	566,529	29.28
97 年	1,958,686	1,402,394	71.60	556,292	28.40
98 年	1,978,782	1,457,166	73.64	521,616	26.36
99 年	2,002,060	1,465,977	73.22	536,083	26.78
100 年	2,013,305	1,484,756	73.75	528,549	26.25
101 年	2,030,161	1,516,385	74.69	513,776	25.31
102 年	2,044,023	1,521,533	74.44	522,490	25.56
94-102 年 成長率	8.7%	14.43%	-	-5.12%	-

資料來源：1. 內政部戶政司。2. 桃園市民政局。3. 本計畫自行整理。

表 2.3-12 桃園市歷年戶數及戶量變動一覽表

	人口數(人)	戶數(戶)	戶數成長率	戶量 (人/戶)	成長率
民國 93 年底	1,853,029	573,817	-	3.23	-
民國 94 年底	1,880,316	590,044	2.83%	3.19	-1.32%
民國 95 年底	1,911,161	605,144	2.56%	3.16	-0.89%
民國 96 年底	1,934,968	619,870	2.43%	3.12	-1.16%
民國 97 年底	1,958,686	637,071	2.77%	3.07	-1.51%
民國 98 年底	1,978,782	654,106	2.67%	3.03	-1.60%
民國 99 年底	2,002,060	673,477	2.96%	2.97	-1.74%
民國 100 年底	2,013,305	686,273	1.90%	2.93	-1.31%
民國 101 年底	2,030,161	701,827	2.27%	2.89	-1.40%
民國 102 年底	2,044,023	716,582	2.10%	2.85	-1.39%
平均			2.5%		-1.4%

資料來源：1. 桃園市政府統計要覽。2. 本計畫自行整理。



2.3.4 公共設施

一、下水道系統

(一)雨水下水道

依據桃園市雨水下水道系統規劃及建設概況統計資料顯示，至 103 年底桃園市的雨水下水道總規劃幹線總長度 487.6 公里，已建設之幹線長度 273.7 公里，雨水下水道實施率 56.13%。

表 2.3-13 桃園市 103 年底雨水下水道系統規劃及建設概況表

雨水下水道系統別	行政區域面積 (公頃)	都市計畫面積 (公頃)	總規劃面積 (公頃)	規劃幹支線總長 度(公里)	建設幹支線長 度	規劃工程費 (千元)	工程實施率 (%)
總 計	122095.40	16,522.0	41,349.5	487.6	273.7	8,372,030	56.13%
桃園縣桃園市	3480.46	955.4	6,040.0	22.92	22.8	559,307	99.43%
桃園市西側地區		1,237.0	5,429.0	16.17	9.3	273,000	57.64%
桃園市南崁地區		960.0	1,900.0	39.36	23.9	458,000	60.62%
桃園縣桃園市大樹林地區		169.2	463.8	8.59	7.2	724,000	84.28%
桃園市(中埔國宅社區)		12.0	140.0	1.32	0.7	27,000	53.79%
龜山工業區		134.0	1,245.0	7.65	3.9	-	50.59%
中路地區	7652.00	127.8	127.8	4.64	4.6	230,690	100.00%
桃園縣中壢龍岡地區		1,250.1	3,695.9	55.19	16.2	986,250	29.32%
桃園縣中壢市平鎮市擴大都市計畫區		2,103.4	2,530.4	50.12	43.5	59,500	86.69%
桃園縣平鎮市山子頂地區	4775.32	1,060.0	3,228.4	26.72	4.3	567,951	16.09%
桃園縣平鎮市都市計畫區外專案		-	-	1.04	1.0	-	100.10%
桃園縣八德高城社區	3371.11	62.7	54.8	1.82	0.6	18,000	32.97%
桃園縣八德大湳地區		434.0	586.5	14.12	13.5	148,600	95.61%
桃園縣八德市大湳交流道特定區		470.0	1,904.0	29.59	0.0	1,150,472	0.00%
桃園縣楊梅市楊梅街區	8912.29	199.0	299.0	8.23	2.1	188,500	26.00%
桃園縣楊梅市埔心地區		815.6	1,030.5	23.59	14.7	300,000	62.40%
桃園縣楊梅市岡豐野		320.0	540.0	5.61	2.1	75,000	36.72%
桃園縣大溪鎮大溪地區	10512.06	240.0	495.0	6.11	4.0	8,200	64.65%
桃園縣大溪鎮埔頂地區		443.6	561.0	16.30	10.5	37,400	64.17%
桃園縣大溪僑愛新村		0.2	0.2	0.89	0.9	-	100.00%
桃園縣龜山鄉	7201.77	458.5	3,550.0	20.68	9.5	424,500	45.70%
桃園縣龜山鄉(林口特定地區)		-	-	19.09	13.6	-	71.03%
桃園縣蘆竹鄉南崁地區1	7550.25	2,254.2	400.0	16.12	11.6	13,440	71.96%
桃園縣蘆竹鄉南崁地區2		45.8	48.0	3.77	3.9	32,250	102.39%
桃園縣蘆竹鄉大竹地區		399.1	3,615.0	16.13	7.3	519,100	45.42%
桃園縣大園鄉	8739.25	510.0	552.0	6.45	3.0	104,000	46.51%
桃園縣大園鄉菓林地區		277.4	277.4	9.18	0.0	140,000	0.00%
桃園縣觀音鄉觀音地區	8798.07	190.3	730.8	4.39	2.7	61,300	61.44%
桃園縣觀音鄉新坡草漯地區		693.0	693.0	16.49	3.7	338,980	22.50%
桃園縣新屋鄉	8501.66	180.7	566.9	7.38	6.1	103,500	82.31%
桃園縣龍潭鄉	7523.41	336.3	422.4	8.52	11.6	272,920	135.68%
石門高地住宅區		106.0	146.0	10.35	6.6	-	64.04%
桃園縣復興鄉	35077.75	76.6	76.6	4.07	3.5	25,170	86.73%
八德市大湳地區高速公路沿線增設箱涵工程		-	-	4.97	5.0	525,000	100.00%

(二)污水下水道系統

污水下水道目的：(1)提高生活品質、(2)改善河川及海域水質、(3)加速提昇公共污水下水道普及率。

內政部營建署於民國 81 年起著手規劃臺灣各縣市污水下水道系統，惟因興建耗資頗巨，且地方財源不足配合，造成下水道系統之實施率較低。

目前桃園市境內規劃 11 處污水處理廠已建設完成 6 座，並規劃主幹管 6.19 公里、次幹管 41.99 公里，共計 48.18 公里之污水下水道，全市公共污水下水道接管戶共 34,539 戶，專用污水下水道接管戶 171,228 戶，及建築物污水處理設施設置戶 161,632 戶

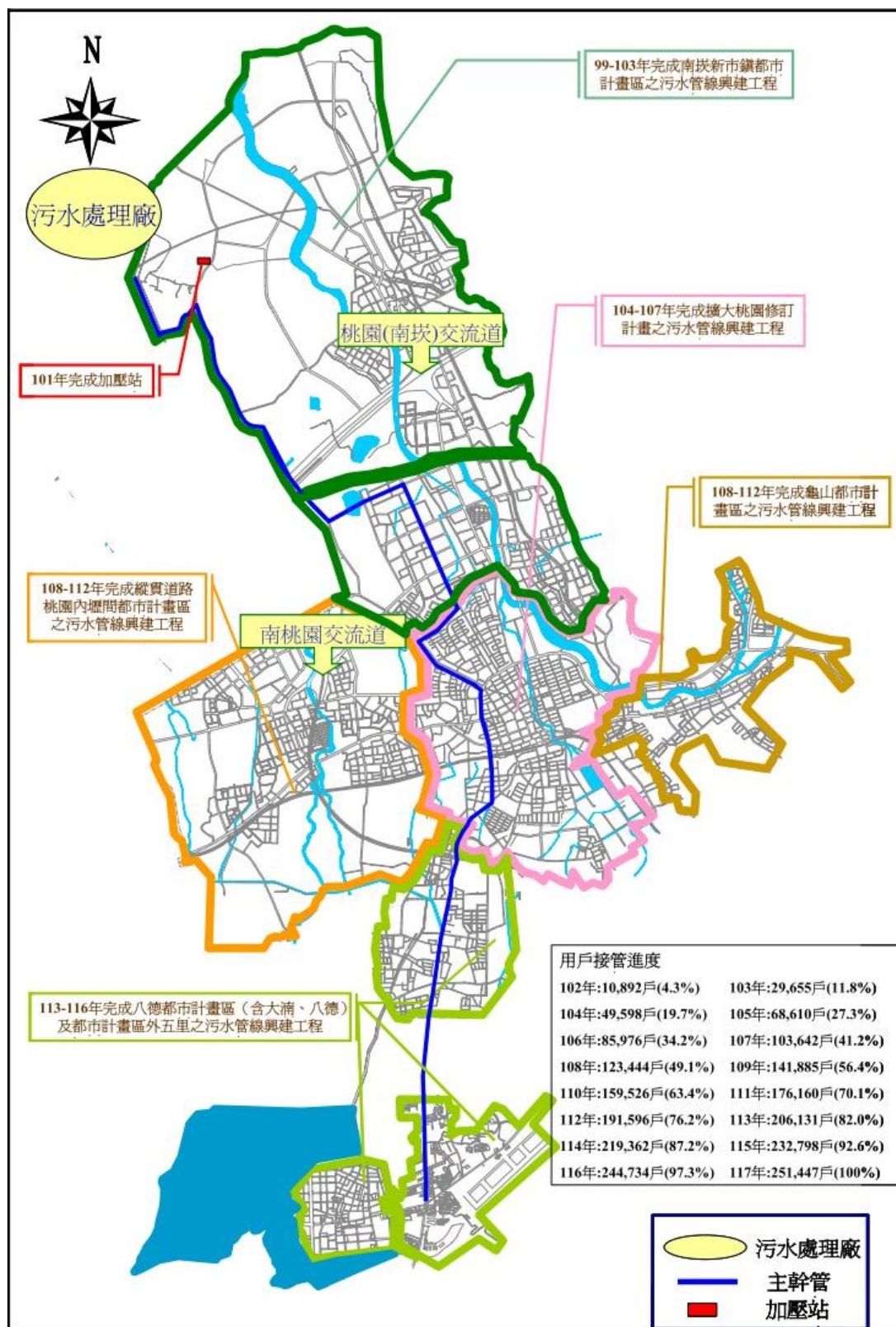


圖 2.3-23 桃園市已辦理污水下水道建設區域及進程示意圖



表 2.3-14 桃園市 105 年 6 月底污水下水道計畫管線長度

管線長度(公尺)					
600mm 以上(含)		300-600mm		300mm 以下(含)	
規劃長度	已建設長度	規劃長度	已建設長度	規劃長度	已建設長度
61,863	31,317	419,923	50,643	223,187	145,308

註：已建設長度統計至 104 年 12 月底止。

資料來源：桃園市水務局

表 2.3-15 桃園市 105 年 6 月底污水下水道計畫設施

污水處理設施					
處理廠		抽水站		截流站	
規劃完成	建設完成	規劃完成	建設完成	規劃完成	建設完成
11	6	5	5	1	0

資料來源：桃園市水務局

表 2.3-16 桃園市 105 年 6 月底污水下水道計畫概況

污水下水道系統計畫概況					
公共污水下水道		專用污水下水道		建築物污水處理設施設置戶	
累計接管戶數 (戶)	普及率(%)	累計接管戶數 (戶)	普及率(%)	累計接管戶數 (戶)	設置率(%)
34,539	6.50%(原指標) 4.55(修正指標)	171,228	32.24(原指標) 22.57(修正指標)	161,632	30.43(原指標) 21.3(修正指標)

資料來源：桃園市水務局

(三) 污水下水道

污水下水道為國家現代化之重要指標，依據內政部營建署下水道資料庫資訊網，民國 105 年 6 月底桃園市公共污水下水道普及率 4.55%、專用污水下水道普及率 22.57%、建築物污水設施設置率 21.30%，污水處理率合計 48.43%。



表 2.3-17 全國汙水用戶接管普及率及污水處理率統計表(105 年 6 月底)

縣市別	原污水處理率(%)				五期修正後污水處理率(%)			
	公共污水下水道普及率	專用污水下水道普及率	建築物污水設施設置率	污水處理率合計	公共污水下水道普及率	專用污水下水道普及率	建築物污水設施設置率	污水處理率合計
新北市	73.98	32.23	11.45	100.00	48.46	21.11	7.50	77.07
台北市	100.00	4.25	2.94	100.00	76.37	2.75	1.90	81.03
桃園市	6.50	32.24	30.43	69.18	4.55	22.57	21.30	48.43
台中市	18.45	15.40	19.78	53.63	13.61	11.35	14.59	39.55
台南市	23.35	5.92	21.60	50.87	16.35	4.14	15.12	35.61
高雄市	58.84	8.38	21.05	88.27	37.95	5.41	13.58	56.94
臺灣省	14.45	8.88	23.26	46.59	10.52	6.46	16.92	33.90
宜蘭縣	37.79	7.37	16.88	62.03	26.08	5.08	11.64	42.80
新竹縣	19.35	26.81	41.96	88.12	14.22	19.71	30.84	64.77
苗栗縣	17.92	4.41	19.94	42.27	13.62	3.35	15.16	32.13
彰化縣	1.01	4.10	35.27	40.39	0.85	3.44	29.63	33.92
南投縣	4.58	2.71	20.65	27.94	3.27	1.94	14.76	19.98
雲林縣	6.12	2.62	26.08	34.81	4.46	1.91	19.04	25.41
嘉義縣	10.18	2.86	11.44	24.47	7.22	2.03	8.12	17.37
屏東縣	17.05	3.15	15.09	35.29	12.53	2.32	11.09	25.94
台東縣	0.86	0.45	14.76	16.06	0.58	0.30	9.92	10.80
花蓮縣	40.09	1.60	10.76	52.45	26.56	1.06	7.13	34.75
澎湖縣	0.00	1.84	27.50	29.35	0.00	1.22	18.22	19.44
基隆市	43.80	43.93	9.88	97.61	26.94	27.02	6.08	60.03
新竹市	18.76	27.48	30.00	76.23	12.89	18.89	20.62	52.41
嘉義市	0.00	4.74	19.91	24.64	0.00	3.24	13.64	16.88
福建省	39.05	0.18	1.65	40.88	34.27	0.16	1.45	35.87
金門縣	36.19	0.01	1.81	38.01	30.94	0.01	1.55	32.50
連江縣	69.43	1.98	0.00	71.41	82.45	2.35	0.00	84.80
全國	42.27	14.82	18.64	75.73	29.27	10.26	12.91	52.44

1. 說明：

- (1) 上述各縣市總人口數及各縣市戶量(人/戶)係由內政部戶政司網站(<http://www.ris.gov.tw>)年度統計至 10506 底資料。
- (2) 原普及率及處理率計算依據 91. 11. 12 本署邀行政院主計處、經建會、環保署、縣市政府、學者專家召開「污水下水道普及率相關參數及計算公式座談會」研商共識，各縣市接管戶數除以(各縣市戶政資料總人口除以假設每戶四人)而得。
- (3) 更新普及率處理率計算依據污水下水道第五期建設計畫修正以接管戶數乘以各縣市戶量(人/戶)除以各縣市總人口數而得。
- (4) 本資料係由各縣市政府提送之相關資料填報。

2. 資料來源：內政部營建署全國污水下水道用戶接管普及率及整體污水處理率統計。



二、文教設施

(一)文化設施

1. 圖書館

目前市內有桃園市政府文化局及市立圖書館總館 1 座及 13 區設置市立圖書分館共 35 座。

表 2.3-18 桃園市圖書館分布現況表

行政區域	圖書館名稱	館藏特色
桃園區	桃園市立圖書館總館	綜合
	桃園市立圖書館桃園分館	地方文獻
	桃園市立圖書館中路分館	自然科學
	桃園市立圖書館大林分館	民俗文化
	桃園市立圖書館會稽分館	親子讀物
	桃園市立圖書館埔子分館	綜合
中壢區	桃園市立圖書館中壢分館	綜合
	桃園市立圖書館內壢分館	綜合
	桃園市立圖書館龍岡分館	綜合
	桃園市立圖書館中華溫書室	綜合
平鎮區	桃園市立圖書館平鎮分館	綜合
	桃園市立圖書館東勢分館	親子圖書
八德區	桃園市立圖書館八德分館	綜合
	桃園市立圖書館大湳分館	綜合
楊梅區	桃園市立圖書館楊梅分館	綜合
	桃園市立圖書館埔心分館	綜合
	桃園市立圖書館富岡分館	綜合
蘆竹區	桃園市立圖書館蘆竹分館	綜合
	桃園市立圖書館南坎分館	綜合
	桃園市立圖書館大竹分館	綜合
	桃園市立圖書館山腳分館	綜合
龜山區	桃園市立圖書館龜山分館	綜合
	桃園市立圖書館大崗分館	綜合
	桃園市立圖書館迴龍分館	綜合
	桃園市立圖書館山德分館	綜合
龍潭區	桃園市立圖書館龍潭分館	綜合
	桃園市立圖書館龍潭行政園區分館	客家文化
大園區	桃園市立圖書館大園分館	綜合
	桃園市立圖書館三和分館	綜合
大溪區	桃園市立圖書館大溪分館	綜合
	桃園市立圖書館崎頂分館	綜合
觀音區	桃園市立圖書館觀音分館	綜合
	桃園市立圖書館新坡分館	綜合
	桃園市立圖書館草漯分館	綜合
新屋區	桃園市立圖書館新屋分館	綜合
復興區	桃園市復興區圖書館	綜合



2. 展演設施

展演設施可分為專用展演設施和準展演設施二種，在展示館方面，市內共有 29 座展示館，在演藝廳方面，市內共有演藝廳 26 座。

表 2.3-19 桃園市展示館分布現況表

區	展示館數	展示館別
桃園區	5	桃園市政府文化局、桃園市展演中心、桃園市立圖書館、桃園市卡門藝術中心（私立）、善昇美術館（私立）、
中壢區	6	中壢藝術館、中央大學藝文中心、元智大學藝術中心（私立）、萬能科技大學創意藝術中心（私立）、中原大學藝術中心（私立）、清雲藝廊（私立）
平鎮區	3	平鎮市社教文化中心、桃園市南區青少年活動中心、壠新醫院藝文空間（私立）
八德區	2	八德國小校園美術館、八德市綜合大樓
大溪區	5	桃園市原住民文化會館、大溪鎮展示館、溪西大鶯美術館（中興國小）、大溪鎮美華國小陀螺展示館、大溪公會堂暨蔣公行館-大溪藝文之家
龍潭區	2	桃園市客家文化館、龍潭鄉田園藝廊
新屋區	1	新屋鄉客家文化圖書館
大園區	1	臺灣桃園國際機場第二航廈--采盟免稅店藝文展演空間
蘆竹區	1	長流美術館（私立）
龜山區	3	龜山鄉綜合藝文中心、銘傳大學藝術中心（私立）、眷村故事館

表 2.3-20 桃園市演藝廳分布現況表

區	演藝廳數	演藝廳別
桃園區	5	桃園市政府文化局演藝廳、桃園市多功能展演中心展演廳、桃園市婦女館演藝廳、桃園市藝文中心演藝廳、桃園勞工育樂中心
中壢區	8	中原大學演藝廳、中原大學音樂廳、中原大學中正樓、元智大學演藝廳、國立中央大學大講堂
平鎮區	3	平鎮市婦幼活動中心演藝廳、平鎮市社教文化中心、桃園市南區青少年活動中心演藝廳
八德區	1	八德市綜合大樓演藝廳
龜山區	5	龜山鄉公所演藝廳、廣藝廳、長庚大學表演廳、長庚科技學院演藝廳、龍華科技大學演藝廳
大溪區	1	大溪鎮文化會館演藝廳
新屋區	1	新屋鄉婦幼館演藝廳
龍潭區	2	桃園市客家文化館、龍潭鄉婦幼館演藝廳

3. 桃園藝多功能展演中心

屬南崁新市鎮都市計畫（多功能藝文園區）特定區計畫，主要以區段徵收方式取得藝文展演用地，規劃休憩、活動、生態等多元化機能。該案於 93.04 辦理區段徵收，至 98.01 多功能展演中心正式動工，並於 98.12 落成啟用，並於 100.07 經綠建築評定合格，符合生物多樣性、基地保水、日常節能、二氧化碳減量、廢棄物減量、室內環境、水資源及汙水垃圾改善等指標。其空間配置說明如下：

- (1) 開放空間：大型戶外展演廣場、小型表演活動廣場、遊憩區、生態保水及植物生態教育區、停車場等。



(2) 多功能展演中心：總樓板面積 22,200 m²，約可容納 5,000 人的中型劇場。

(二) 教育設施

1. 國民小學

目前市內共有 188 所國民小學，其中市立國民小學 186 所，私立國民小學 2 所。



圖 2.3-24 桃園市教育設施示意圖

表 2.3-21 桃園市國民小學分布現況表

地區	校數	班級數
全市	188	5,626
桃園區	23	1,147
中壢區	23	987
平鎮區	14	595
八德區	9	393
大溪區	13	276
楊梅區	15	417
蘆竹區	14	423
大園區	12	242
龜山區	19	412
龍潭區	11	322
新屋區	11	147
觀音區	10	176
復興區	12	72
私立國小	2	17

2. 國民中學

目前市內共有 57 所國民中學。

3. 高中職

目前市內共有 29 所高中職。

4. 大專院校

目前市內共有 11 所大專院校。

5. 終身學習機構

目前市內共有四所社區大學，分別為桃園社區大學、中壢社區大學、新楊平社區大學、八德社區大學。社區大學在桃園市、中壢市、平鎮市、大溪鎮與楊梅市設有教學中心，市內各大學也普遍開設成人教育等相關學程，供市民終身學習機會。

(三) 體育設施

大型設施有桃園市立體育場及青埔國際棒球場，其餘(游泳池、籃球、壘球、羽球、自行車道等)分布於各地區之公園或設施，詳表 2.3-22。

1. 桃園市立體育場

位於桃園市三民路、長壽路、萬壽路及德育街所圍街廓內，包括室內體育館及體育場。體育館面積 1.5 公頃，可容納 15,000 人，82 年 9 月完成建造，主場地直徑 82 公尺，面積 1600 坪，周圍設有固定座椅 8000 個、活動座椅 7000 個。本館採高強度頂蓬架構，由鐵弗龍玻璃纖維編織而成，可反射 73% 的光和熱，吸收 14% 的熱能及傳導 13% 日光入室內，使得體育館在白天時可節省大量電能，夜晚使用則光芒四射。

體育場(田徑場)佔地約 2.5 公頃，可容納觀眾三萬人，並含殘障專用看台，相關服務設施包括管理辦公室、貴賓休息室、各型運動研究教室及培訓選手的住宿及餐廳服務，地下室有停車場、室內練習跑道、防空避難室及其他機器設施。



圖 2.3-25 桃園市立體育場位置圖



圖 2.3-26 體育場現況



圖 2.3-27 室內體育館

2. 青埔國際棒球場

位於桃園市中壢市高鐵桃園車站特定區西南隅，自民國 88 年起配合「高速鐵路桃園車站特定區主要計畫」辦理區段徵收作業，桃園國際棒球場於民國 97 年 12 月動工，於 98 年 12 月落成啟用。

本案定位為國際標準棒球場及體育園區，除規劃主、副棒球場、壘球場、籃球場、停車場等設施，除強調綠建築及水資源回收再利用，並於 99.11 取得基地保水、日常節能、水資源、汙水垃圾改善等四大綠建築指標。主球場規劃 12,000 席的內野看台，日後還會視需求增設外野看台。



圖 2.3-28 青埔國際棒球場位置圖

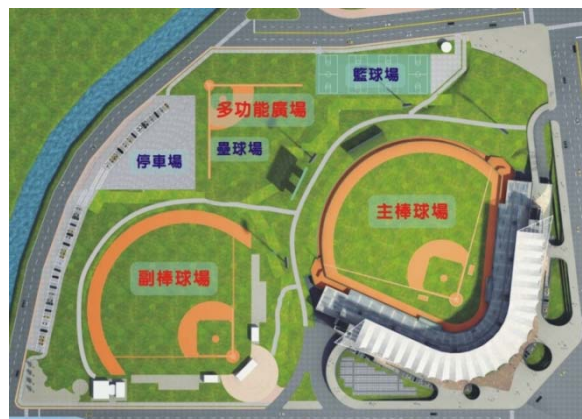


圖 2.3-29 青埔國際棒球場配置圖

表 2.3-22 桃園市教育設施分布現況表

場館名稱	地區	場館屬性	運動類別
新興公園	八德區	公園	其他,
八德市大正休閒廣場	八德區	公園	籃球, 槌球,
八德市大和休閒廣場	八德區	公園	籃球, 網球,
八德市立田徑場	八德區	公營運動設施	籃球, 棒球, 壘球, 槌球, 田徑運動,
八德市市立游泳池	八德區	水域活動設施	其他,
大園鄉籃、網球場	大園區	公營運動設施	籃球, 網球,
大溪鎮中正堂羽球館	大溪區	公營運動設施	羽毛球,
大溪河濱壘球場	大溪區	公營運動設施	壘球
坤慶公園	中壢區	公園	其他,
中正公園	中壢區	公園	籃球
華勛公園	中壢區	公園	籃球, 其他,
中壢藝術園區	中壢區	公園	籃球, 其他
光明公園	中壢區	公園	籃球, 槌球, 其他,
中山公園	中壢區	公園	籃球, 網球, 槌球, 其他
大崙游泳池	中壢區	公營運動設施	其他,
大崙游泳池	中壢區	公營運動設施	其他,
桃園縣青埔運動公園棒球場	中壢區	公營運動設施	棒球,
桃園縣立網球場	中壢區	公營運動設施	網球,
桃園國際棒球場	中壢區	民營運動設施	棒球,
義興公園(溜冰場)	平鎮區	公園	其他,
新富公園(槌球場)	平鎮區	公園	槌球
山子頂公園(槌球場)	平鎮區	公園	槌球,
新寶公園(籃球場)	平鎮區	公園	籃球
文化公園(籃球場)	平鎮區	公園	籃球,
新榮公園(籃球場)	平鎮區	公園	籃球,



場館名稱	地區	場館屬性	運動類別
宋屋公園(籃球場)	平鎮區	公園	籃球,
廣仁公園(籃球場、羽毛球場)	平鎮區	公園	籃球, 羽毛球,
義民公園(籃球場、攀岩場)	平鎮區	公園	籃球, 其他,
廣達公園(籃球場、溜冰場)	平鎮區	公園	籃球, 其他,
德育公園(籃球場、溜冰場)	平鎮區	公園	籃球, 其他,
新勢公園(籃球場、極限運動場、槌球場)	平鎮區	公園	籃球, 槌球, 其他,
桃園縣立射箭場	平鎮區	公營運動設施	其他,
桃園縣立平鎮棒球場	平鎮區	公營運動設施	棒球,
停二停車場用地(籃球場)	平鎮區	公營運動設施	籃球,
平鎮市立游泳池	平鎮區	水域活動設施	其他
桃園縣立田徑場	桃園區	公營運動設施	田徑運動, 其他,
桃園縣立綜合體育館	桃園區	公營運動設施	籃球, 羽毛球, 其他
桃園縣立游泳池	桃園區	水域活動設施	其他,
復興鄉鄉立體育場	復興區	學校運動設施	田徑運動,
新屋鄉慢速壘球場與棒球場	新屋區	公營運動設施	棒球, 壘球,
富岡運動公園	楊梅區	公園	籃球, 網球, 壘球,
龍潭鄉運動公園	龍潭區	公園	籃球, 網球, 槌球,
國道三號高架橋下體育休閒園區	龍潭區	公營運動設施	籃球, 其他,
大池自行車步道	龍潭區	自行車道	自行車,
三坑鐵馬道	龍潭區	自行車道	自行車
楓樹公園溜冰場	龜山區	公營運動設施	其他,
龜山鄉立棒球場	龜山區	公營運動設施	棒球,
楓樹坑簡易棒球場	龜山區	公營運動設施	棒球, 壘球,
楓樹二號公園槌球場	龜山區	公營運動設施	槌球,
陸光過溪網球場	龜山區	公營運動設施	網球,
華美公園籃球場	龜山區	公營運動設施	籃球,
中正公園籃球場	龜山區	公營運動設施	籃球,
南崁溪河濱公園籃球場	龜山區	公營運動設施	籃球,
第三運動公園籃球場	龜山區	公營運動設施	籃球,
第二運動公園籃球場	龜山區	公營運動設施	籃球,
第一運動公園籃球場	龜山區	公營運動設施	籃球,
蘆竹鄉鄉立羽球館	蘆竹區	公營運動設施	羽毛球,
蘆竹鄉鄉立大竹游泳池	蘆竹區	水域活動設施	其他
蘆竹鄉立五福游泳池	蘆竹區	水域活動設施	其他
新坡網球場	觀音區	公營運動設施	網球
樹林游泳池	觀音區	水域活動設施	其他,
新坡游泳池	觀音區	水域活動設施	其他

三、醫療設施

行政院衛生署依據醫院的病床數、設施設置標準、醫生數及所開立急診科別等，將醫院大致分成醫學中心、區域醫院以及地區醫院三個等級。市境內每一鄉



鎮均設有衛生所，負責基層衛生行政工作、預防注射及基層醫療服務。

(一) 醫療設施

本市現有 36 家醫院，其中包含 33 家西醫醫院、2 家精神科專科醫院及 1 家中醫醫院，另有 13 鄉鎮市衛生所提供民眾醫療照護；另本市診所數計有 1,365 家，其中西醫診所 711 家、中醫診所 235 家，牙醫診所 419 家可提供民眾基層醫療服務。

財團法人長庚紀念醫院林口分院與林口兒童分院於民國 96 年合併之長庚醫療財團法人林口長庚紀念醫院，為本市唯一醫學中心。

(二) 精神醫療服務

桃園市內共有行政院衛生署桃園療養院和居善醫院二家精神專科醫院，其他還有行政院國軍退除役官兵輔導委員會桃園榮民醫院、財團法人長庚紀念醫院、行政院衛生署桃園醫院、國軍桃園總醫院、壠新醫院、敏盛綜合醫院、財團法人天主教聖保祿修女會醫院等有開設精神科醫療服務，專責精神方面疾病的治療。

表 2.3-23 桃園市精神醫療機構分布現況表

地區	醫院數	醫院別
桃園區	5	行政院衛生署桃園醫院、行政院衛生署桃園療養院、桃園榮民醫院、財團法人聖保祿修女會醫院、敏盛綜合醫院
中壢區	1	壠新醫院
龜山區	1	長庚醫院林口分院
大園區	1	居善醫院
龍潭區	1	國軍桃園總醫院

四、殯葬設施

殯葬設施包含了殯儀館、火葬場、納骨塔與墓地等。

(一) 殯儀館與火葬場

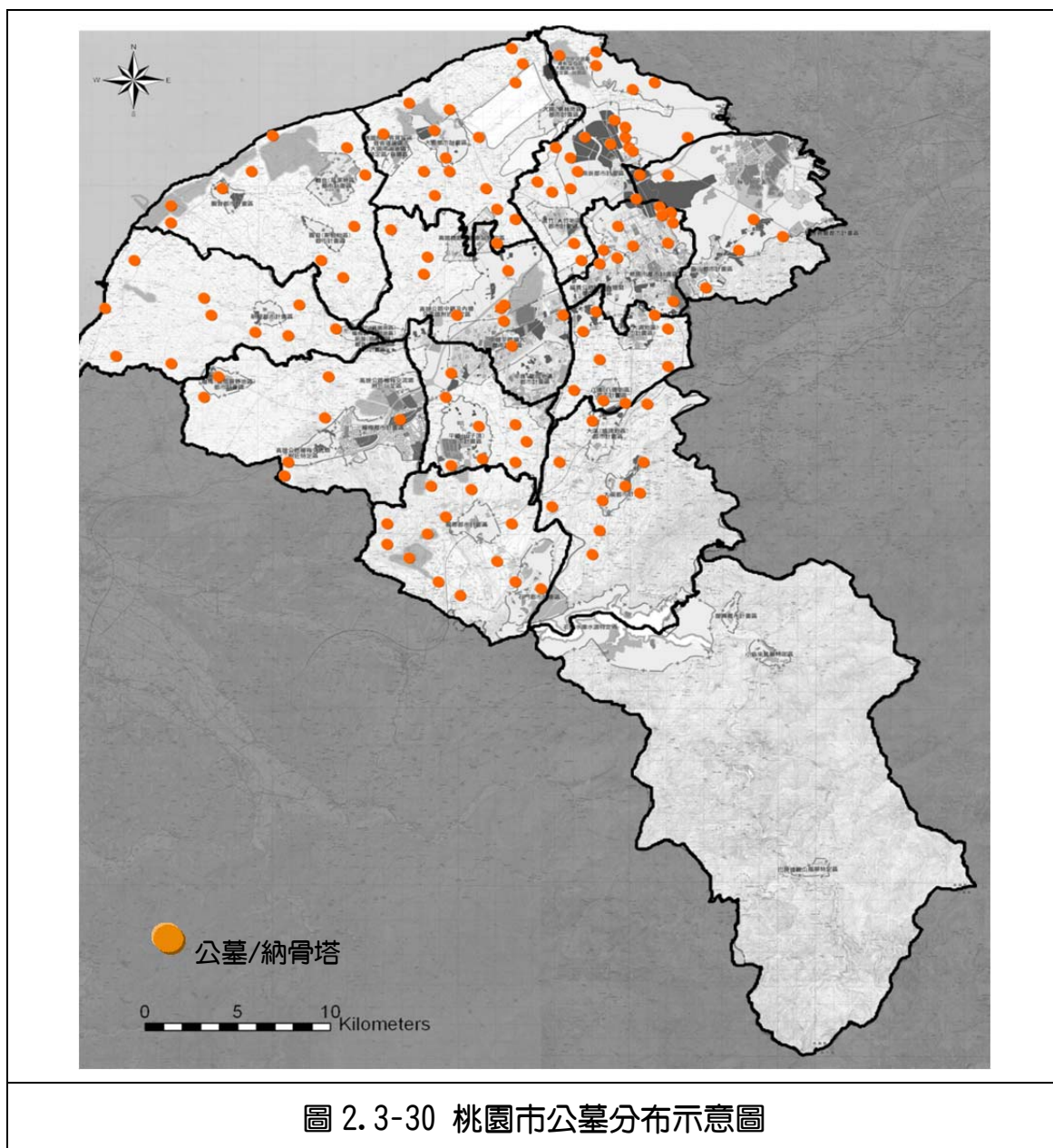
僅有桃園市及中壢市設有殯儀館及火葬場，其他市鄉鎮均未設立。

(二) 納骨塔

納骨塔主要提供遺骨擺放之用，在土地資源日漸匱乏的今日應鼓勵納骨塔的興建，以降低墓地所需的土地需求，目前市內共有已立案納骨塔 12 座，除觀音鄉未設置與龍潭鄉納骨塔毀損不堪使用外，其餘各鄉鎮均有已立案之納骨塔，並以公立為主。

(三) 公墓

國人有落葉歸根的觀念，傳統喪葬方式以土葬為主，因此公墓的需求甚大，各鄉鎮普遍設置公墓，目前全市共計 121 座公墓，部分公墓後續將配合重大建設計畫進行搬遷相關事宜。





2.3.5 運輸系統

桃園市運輸系統現況，可分為國際運輸、區域聯外運輸以及區內運輸，國際運輸方面，桃園國際機場扮演臺灣國際空港門戶，亦為未來桃園國際航空城發展核心；區域聯外運輸與區內運輸方面，則分為公路系統、軌道運輸及客運運輸三部分。桃園市公路系統，以國道 1 號、國道 3 號、國道 2 號及省道台 61 線、台 66 線所形成之「三縱二橫」高快速公路網為最重要之交通動脈網絡，其他主要的南北向省道包括台 1 線、台 3 線、台 15 線及台 31 線，東西向道路配合桃園及中壢雙核心都市發展，多呈現以桃園及中壢為中心的放射狀型態，如台 4 線、市道 110 線、110 甲線、112 線、113 線、114 線等，再加上綿密的區道與市區道路，構成完整的桃園市道路系統。

軌道運輸方面，桃園市目前既有臺灣鐵路與高速鐵路，以及目前規劃之桃園捷運，臺鐵在桃園市境設置桃園、內壢、中壢、埔心、楊梅及富岡六站，大致與台 1 線平行，高鐵則設有高鐵青埔車站；另桃園捷運系統現階段已經規劃五條路線，以捷運藍線為優先辦理路線。客運方面，可區分為市區公車、公路客運及國道客運等系統提供客運相關服務，市區公車路線多集中於桃園區及中壢區，公路客運則以桃園、中壢為雙核心轉運至其他行政區。

一、國際運輸現況

(一)空運

臺灣桃園國際機場位於桃園市大園區，機場土地面積約 1,136.735 公頃、平均海拔 33 公尺、距臺北市中心車程約 40 分鐘，為臺灣地區最主要之國際空運門戶，亦為桃園國際航空城發展計畫之核心，機場共有南、北兩條跑道，跑道間共有兩座航站大廈，航廈內提供航空公司運務、旅客入出境作業、檢疫、海關作業以及設有銀行、保險、郵政、電信、購物餐飲、轉機旅館、商務中心、公共藝術展示、美容院、唱片行、祈禱室、廣告刊登等服務設施，提供完善而快捷之服務；另有郵政、電信、航空科學館、海關行政大樓、航空警察局等行政勤務作業設施，平面配置如圖 2.3-31 所示。在跑道部分：北跑道長 3,660 公尺、寬 60 公尺；南跑道長 3,800 公尺長、寬亦為 60 公尺；其他還有北滑行道 15 條、南滑行道 11 條及聯絡南北滑行道 2 條。停機坪部分：客運停機坪 486,236 平方公尺、停機位 41 個(含國內線)，貨運停機坪 361,643 平方公尺、停機位 25 個；遠端停機坪 233,585 平方公尺、停機位 15 個；及修護停機坪 315,270 平方公尺、停機位 31 個。航空貨運站則有 4 個(場內)，面積達 41.6 公頃，年容量約 2,900,000 公噸；另有桃園航空自由貿易港區。

因應近年來東亞鄰近國家機場不斷新建與擴建，臺灣桃園國際機場已陸續規劃完成相關營運措施：第二航廈 C、D 區民間參與經營、桃園航空自由貿易港區之加入營運、增建 4 座 8 千公秉航空油槽、持續推動機場整體性發展、第三航廈規劃設計等。為達成上述目標，依國際機場園區發展條例第四條規定，交通部為使桃園國際機場園區更具效率之開發、營運及管理，特設置桃園國際機場股份有限公司擔任桃園國際機場園區之營運主體。由於桃園國際機場為國家重要門戶，為確保資產安全及公權力執行，其資產應維持國有，同時，為使機場公司得以民間企業化方式經營，增加國營事業人事與財務彈性，將另由董事及監察人代表政府監督機場公司，以透過健全之內控及稽查制度，達到管理功能及目的。機場公司已於民國 99 年 11 月 1 日完成改制。

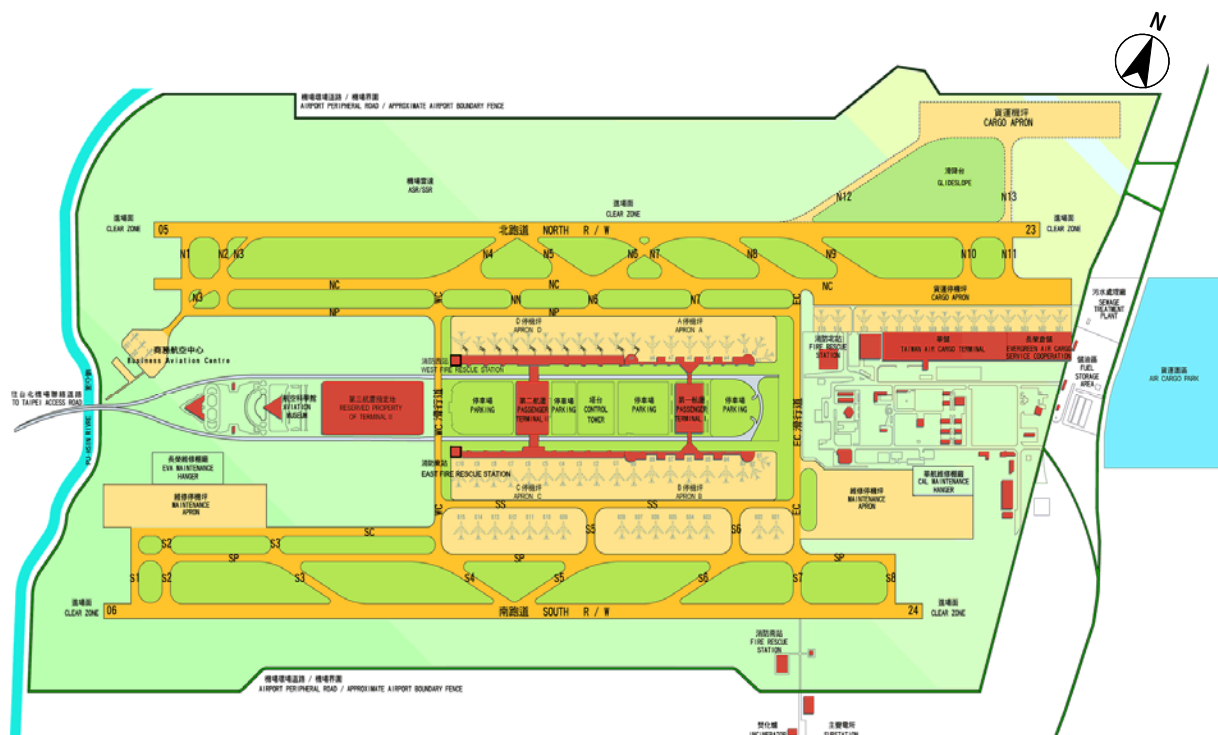


圖 2.3-31 桃園國際機場現況平面圖

桃園國際機場客貨運營運現況分別說明如后。

1. 客運

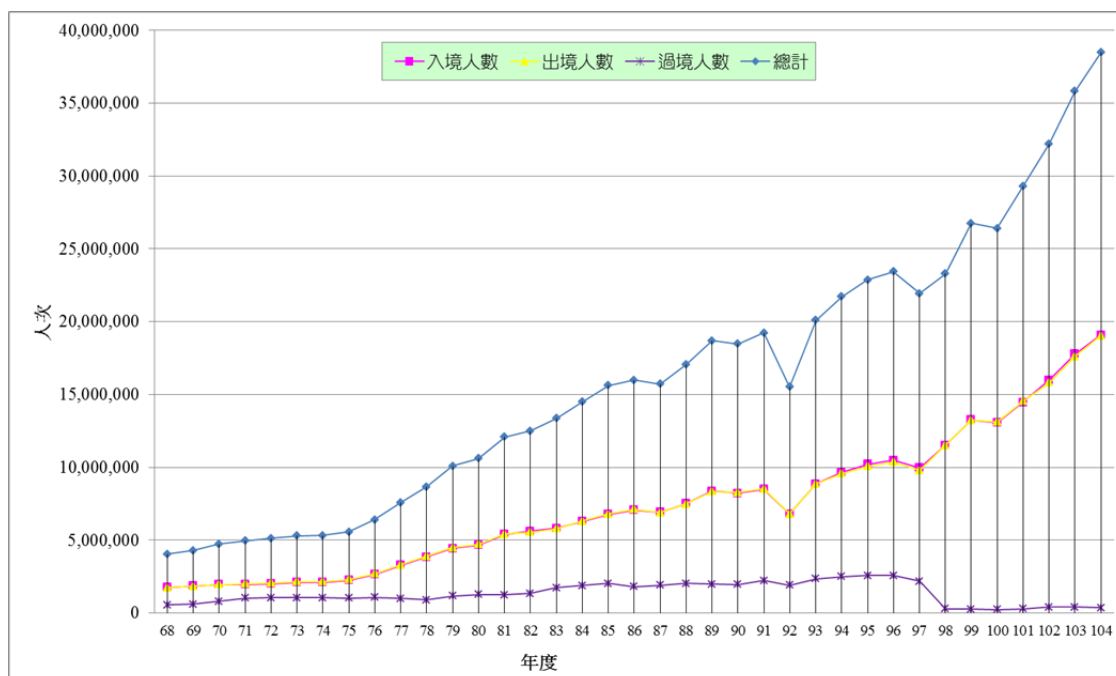
桃園國際機場為臺灣地區最主要之國際航空客運機場，機場有南北兩條跑道，在雙跑道間設有旅客航站二座，第一、第二航站基本設施現況說明如表 2.3-24。桃園國際機場之航空旅客量如圖 2.3-32 所示，自民國 76 年(西元 1987 年)開始，因開放天空政策與全球經濟快速成長，國際航空運量有較顯著之成長，至民國 86 年(西元 1997 年)之年平均成長率達約 7.9%，之後成長趨緩，其中於民國 87 年(西元 1998 年)、民國 90 年(西元 2001 年)及民國 92 年(西元 2003 年)，分別受到重大飛安事件、國際「911」事件及 SARS 事件影響，當年度運量下降，民國 92 年(西元 2003 年)旅客量僅約 1,551 萬人次，降至民國 85 年(西元 1996 年)水準，航空業經歷 SARS 事件衝擊後恢復景氣，桃園國際機場於民國 93 年(西元 2004 年)客運量成長為 2,008 萬人次，民國 96 年(西元 2007 年)則成長至 2,343 萬人次，惟民國 97 年(西元 2008 年)全球經濟因信貸緊縮、美元貶值、油價上揚而受到巨大衝擊影響，航空公司則因油價上揚而減班停飛，運量較前年減少，降至 2,187 萬人次，惟因兩岸航線之開通，民國 98 年後運量為穩定上升趨勢，截至民國 104 年運量已成長至 3,847 萬人次，年平均成長率達約 8.4%。



表 2.3-24 桃園國際機場旅客航站基本設施表

項目	第一航站	第二航站
啟用日期	民國 68 年年 2 月 26 日	民國 89 年 7 月 29 日
樓層數	地面四層，地下一層	地面四層，地下二層
總面積	182,796 m ²	316,643 m ²
建物高度	H : 27.5 m EL : 51.06 m	H : 34.96 m EL : 59.73 m
年容量	1,500 萬人次	1,700 萬人次
尖峰小時容量	3,100 人/時	5,000 人/時
內候機室/登機門	內候機室 14 間 登機門 18 個	內候機室 20 間 登機門 20 個
報到櫃臺	10 座（報到口 240 個）	8 座（報到口 158 個）
出境證照查驗臺	48 個	42 個
入境證照查驗臺	36 個	58 個
行李提取轉盤	6 個	6 個（另預留 4 個）
海關檢查臺	23 個	17 個（34 線）
停車場供給量	小客車 2,172 輛 計程車 170 輛 大巴士 20 輛	小客車 4,018 輛 計程車 226 輛 大巴士 35 輛
自動電車系統	連通第一、第二航站之管制/非管制區，供轉機旅客及一般旅客使用，於民國 92 年 1 月 18 日啟用。	

資料來源：臺灣桃園國際機場公司網站，<http://www.taoyuanairport.gov.tw/>。



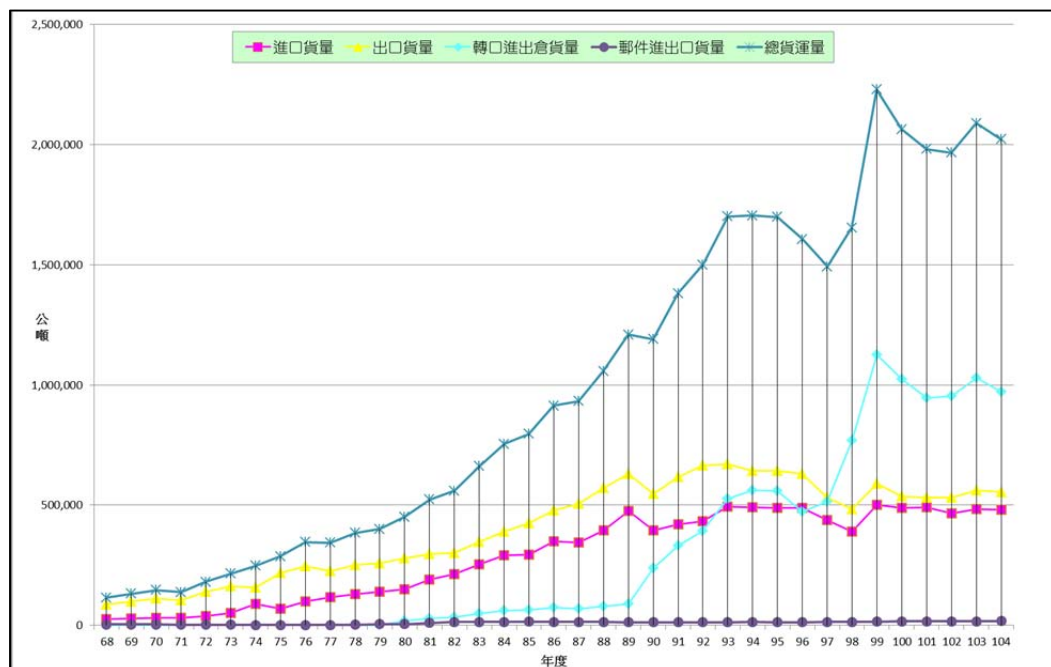
註：民國 98 年以後採新版統計方式，比照 ACI 標準：[入境=入境+入境轉機]、[出境=出境+出境轉機]、[過境=出境過境]。

資料來源：臺灣桃園國際機場公司網站，<http://www.taoyuanairport.gov.tw/>。

圖 2.3-32 國際機場歷年客運成長趨勢圖

2. 貨運

桃園國際機場亦為臺灣地區最主要之國際航空貨運機場，航空貨運站有 4 個（場內），面積達 41.6 公頃，年容量約 2,900,000 公噸；另有桃園航空自由貿易港區。桃園國際機場之航空貨運量如圖 2.3-33 所示，自民國 68 年（西元 1979）開始，國際航空貨運量都為成長之趨勢，至民國 90 年（西元 2001 年）受到重大飛安事件及國際「911」事件影響，當年度運量下降，民國 91 年（西元 2002 年）後又開始持續成長直至民國 93~95 年（西元 2004~2006 年）約 170 萬公噸，之後便開始一路衰退，民國 96 年（西元 2007 年）衰退 5.54%、民國 97 年（西元 2008 年）衰退 7.10%、民國 98 年（西元 2009 年）衰退 9.10%，然民國 99 年（西元 2010 年）終於止跌回升，達到最高峰約 223 萬公噸，民國 100~104 年呈現漲跌互見趨勢，貨運量均維持 195 萬公噸以上。



註：民國 98 年以後採新版統計方式，比照 ACI 標準。

資料來源：臺灣桃園國際機場公司網站，<http://www.taoyuanairport.gov.tw/>。

圖 2.3-33 桃園國際機場歷年貨運成長趨勢圖

(二) 海運

1. 臺北港

臺北港位於新北市八里地區淡水河口西南岸，以省道台 15 線及台 64 線為主要聯外道路，距桃園國際機場約 18 公里。前身淡水港於民國 87 年底完工，民國 88 年經行政院核定更名為臺北港，原發展定位為基隆國際商港之輔助港，但因其腹地廣大、港池水深足夠且鄰近大臺北都會區及桃園國際機場，地理環境條件優越，適合發展為北部地區遠洋貨櫃主航線之作業基地、大宗散貨之主要進口港與儲運中心、環島航運主要港口、國際物流中心及兩岸直航港口。臺北港歷年貨物裝卸量及吞吐量如表 2.3-25、表



2.3-26。

臺北港陸域面積 1,038 公頃、水域面積 2,064 公頃，總面積為 3,102 公頃，水深可達 14 公尺，港區用地全以填海造陸方式取得，共分三期工程興建，總計規劃 59 席碼頭(包含營運碼頭 48 席及非營運碼頭 11 席)。目前第一期工程已於民國 87 年完工，刻正進行第二期工程，至民國 103 年有碼頭 25 席(營運碼頭 20 席、港勤公務碼頭 5 席)，屆時每年可裝卸貨櫃約 235 萬 TEU，將超越基隆港目前貨櫃吞吐量；第三期工程預定於民國 110 年完工，屆時將共有碼頭 46 席(營運碼頭 35 席，港勤公務碼頭 11 席)，後續則視未來海運發展需求、經營環境與民間投資意願等因素，檢討修訂遠期發展計畫。

表 2.3-25 北港歷年貨物裝卸量

年別(民國)	貨櫃貨(公噸)	散雜貨(公噸)	管道貨(公噸)	總計(公噸)
96	-	9,391,984	2,293,094	11,685,078
97	-	8,687,922	948,699	9,636,621
98	12,843,981	9,802,220	1,114,614	23,760,815
99	15,650,802	10,157,041	1,552,113	27,359,956
100	23,522,193	12,029,076	2,789,317	38,340,586
101	39,497,913	11,013,579	2,016,216	52,527,708
102	37,039,617	14,817,719	2,854,738	54,712,074
103	45,296,550	16,019,559	4,688,148	66,004,257
104	48,042,225	15,314,635	4,640,053	67,996,913

資料來源：臺灣港務股份有限公司臺北港營運處網頁 <http://kl.twport.com.tw/tp/>。

表 2.3-26 北港歷年貨物吞吐量

年別(民國)	進口貨(公噸)	出口貨(公噸)	國內貨物(公噸)	總計(公噸)
96	4,993,715	13,591	5,627,541	10,634,847
97	5,381,768	18,300	3,652,759	9,052,827
98	8,241,382	839,446	2,169,828	11,250,656
99	9,104,676	1,359,518	1,764,291	12,228,485
100	11,602,752	1,497,034	2,015,453	15,115,239
101	11,541,091	2,056,833	1,607,059	15,204,983
102	14,051,915	1,953,456	1,508,694	17,514,065
103	15,517,210	1,956,190	1,523,421	18,996,821
104	12,666,188	1,841,109	1,248,148	15,755,445

資料來源：臺灣港務股份有限公司臺北港營運處網頁 <http://kl.twport.com.tw/tp/>。

臺北港規劃有貨櫃儲運中心及自由貿易區，貨櫃儲運中心採 BOT 方式投資興建，已完成北 3、北 4、北 5 及北 6 等 4 座碼頭並正式營運，其營運目標主要為：(1) 獎勵民間機構興建大型貨櫃儲運中心，吸引遠洋貨櫃母船繫靠，分擔北部地區成長貨櫃運量；(2) 降低北櫃南運需求，紓解內陸



交通壅塞；(3)建立貨櫃海運轉口基地，營造倉儲物流中心發展潛力；(4)掌握臺北港基本貨源，促進港埠繁榮與發展。

臺北港另於民國 94 年奉行政院同意籌設自由貿易港區，目前營運範圍包括已填築完成陸域，現有管制區後線 93.7 公頃之區域，包括東碼頭區 79 公頃（第一散雜貨中心、第二散雜貨中心、臨時油品儲運中心及車輛物流中心），北碼頭區（第一貨櫃儲運中心）及北 3-北 6 碼頭後線部分土地約 14.7 公頃；已有東立物流、友亦企業、台塑石化、臺北港貨櫃碼頭公司及臺北港國際物流中心等 5 家自由港區事業進駐。

臺北港與桃園國際機場發展「雙黃金，雙核心」海空聯運：藉由東北亞及東南亞「雙黃金航圈」的推動，整合桃園國際機場、鄰近相關產業及自由貿易港區，並以西濱快速道路結合鄰近的臺北港，推動「雙核心」海空聯運，帶動北臺灣區域經濟成長與產業升級。

臺北港的未來發展短中長期目標包括：短期目標以滿足本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為主；中程目標為發展貨櫃儲運中心，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；而長程目標則係朝港埠功能多元化發展，營造高價值、低汙染之經營環境，並成為北部地區的主要港口，帶動地區繁榮及提升優質生活環境。

2. 觀塘港

觀塘港位於桃園市觀音區大潭里，以省道台 15 線、台 61 線及台 66 線為主要聯外道路，距桃園國際機場約 23 公里，為觀塘工業區之工業專用港。工業區及工業港報編總面積為 1,174 公頃，其中工業區佔 230 公頃，港域面積為 944 公頃。觀塘港屬人工築港，以填海造地完成，為配合國家能源政策及天然氣需求所興建，依據「觀塘工業區開發計畫建港及造地工程規劃報告」（東鼎液化瓦斯興業股份有限公司暨觀塘工業區專用港股份有限公司，民國 93 年 7 月），觀塘港設定之年計畫總運量為 1,210 萬噸，輸運貨種包括液化天然氣(LNG)、液化石油氣(LPG)、石化製品、水泥、砂石、散雜貨(含冷能利用原物料)等，最大水深可達 20 公尺，規劃碼頭 10 席。

目前觀塘港呈閒置狀態，主要原因為：(1)觀塘工業區進出口貨物之規模不足；(2)觀塘工業港係循「促進產業升級條例」報編建港，依規定僅限觀塘工業區區內廠商使用，無法擴大輸運腹地至桃園市境其他工業區；(3)投資興建之東鼎液化瓦斯興業公司於民國 92 年未能標得臺電大潭電廠液化天然氣供應合約，致觀塘工業區之開發停擺。由於觀塘港地理位置良好，且北臺灣缺乏理想之工業港，未來仍將尋求解套方式，包括解決法令適用性問題，或採變更工業區報編用途、擴大工業區編定範圍，以發揮觀塘港最大效益。

3. 竹圍港

竹圍港位於桃園市大園區北端、南崁溪口南岸，以省道台 4 線、台 15 線及台 61 線為主要聯外道路，距桃園國際機場約 3 公里，為桃園市境最具規模之觀光休閒漁港，港區設有魚貨直銷中心，約有 85% 的漁獲物在竹圍港魚市場拍賣。港區現有泊區三處，包括水深 1.5 公尺之內泊地(1.1 公頃)及水深 3 公尺之外泊地(1.4 公頃)等二處漁港泊區供當地漁民泊船使用，另有水深 4 公尺之泊地為臺灣中油公司工作船渠(1.3 公頃)。竹圍港及周



邊的竹圍海水浴場已劃入桃園國際航空城濱海遊憩區，未來朝休閒漁業及海洋遊憩活動等多元化發展。

二、區域聯外運輸與區內運輸

(一)公路系統

桃園市公路系統，以國道 1 號、國道 3 號、國道 2 號及省道台 61 線、台 66 線所形成之「三縱二橫」高快速公路網為最重要之交通動脈網絡，其他主要的南北向省道包括台 1 線、台 3 線、台 15 線及台 31 線，東西向道路配合桃園及中壢雙核心都市發展，多呈現以桃園及中壢為中心的放射狀型態，如台 4 線、市道 110 線、110 甲線、112 線、113 線、114 線等，再加上綿密的區道與市區道路，構成完整的桃園市道路系統，如圖 2.3-34 及表 2.3-27 所示。以下分就桃園市的主次要公路依其等級說明。

1. 國道（國道 1 號、國道 2 號、國道 3 號）

- (1) 國道 1 號：國道 1 號縱貫本市南北精華地帶，北自新北市林口區沿途行經龜山、蘆竹、桃園、中壢及平鎮，由楊梅區進入新竹縣湖口鄉；沿途設有林口、桃園、機場系統、內壢、中壢、平鎮系統、幼獅及楊梅等 8 處交流道，其中機場系統交流道可聯絡桃園國際機場及國道 3 號。車道配置部分，在機場系統交流道以北為雙向 8 車道、以南則為雙向 6 車道，為本市南北向精華地帶聯繫之主要交通動脈。
- (2) 國道 2 號：國道 2 號西起桃園國際機場，以機場系統交流道與國道 1 號連接，東止於鶯歌系統交流道與國道 3 號連接，沿途經過大園、蘆竹、桃園及八德等行政區；沿途設有機場端、大園、大竹、機場系統、南桃園、大湳及鶯歌系統等 7 處交流道，全線為雙向四車道，其中機場系統-南桃園及大湳-鶯歌系統等 2 處路段雙向外側各增設 1 條輔助車道；國道 2 號為聯絡國道 1 號與國道 3 號進入桃園國際機場之重要道路，為本市東西向主要的交通要道之一。
- (3) 國道 3 號：國道 3 號位於本市東側，北自新北市鶯歌區，沿途經過八德及大溪等行政區，由龍潭進入新竹縣關西；沿途設有鶯歌系統、大溪及龍潭等 3 處交流道，其中鶯歌系統交流道可銜接國道 2 號聯絡桃園國際機場及國道 1 號。車道配置部分，在鶯歌系統交流道以北為雙向 8 車道、以南則為雙向 6 車道，為本市東側南北向之主要交通動脈。

2. 快速道路（台 61 線、台 66 線）

- (1) 台 61 線：西濱快速公路為本市西側沿海地區之南北向主要道路，北起新北市林口區，沿途經過蘆竹、大園及觀音等行政區，過新屋區後進入新竹縣新豐區，車道配置為雙向 6 車道（快車道 4、慢車道 2），採快、慢車道分離方式，其中大園區海湖以北為平面路段，以南為高架路段為本市西側南北向最重要的交通動脈。
- (2) 台 66 線：台 66 線西起本市觀音區，東西向橫跨本市南端，並與國道 1 號以平鎮系統交流道連接，東止於市道 112 甲（市道 112 甲為國道 3 號大溪交流道之聯絡道路），沿途經過觀音、新屋、楊梅、平鎮及大溪等行政區；全線為雙向 6 車道（快車道：4、慢車道：2），採快、慢車道分離方式，其中桃 102 路口以西為平面路段，以東為高架路段，台 66

線為聯絡國道 1 號、國道 3 號與台 61 線之重要道路，為本市南端東西向最重要的交通動脈。

3. 省道（台 1 線、台 3 線、台 3 乙、台 15 線、台 15 甲、台 31 線、台 4 線、台 7 線）

- (1) 台 1 線：台 1 線縱貫臺灣南北，為兼具地區及城際性之最重要的省道公路，本市區段北自新北市新莊市，沿途經過龜山、桃園、中壢及平鎮，由楊梅市接新竹縣湖口，沿途經過之區域多為縣內最早發展之區域；台 1 線並串聯縣內其他主要之骨幹路網，於平鎮-埔心路段與台 66 線相交設置有台 1 交流道，埔心-楊梅路段與國道 1 號相交，設有楊梅交流道，並為國道 1 號沿線區域的主要替代道路之一。
- (2) 台 1 甲：台 1 甲為台 1 線之支線，桃園市境內路段接自新北市新莊區，於龜山區迴龍地區一分为二，龜山區嶺頂地區再度短暫共線後，於振興路口一分为二。終點位於桃園區復興路中山路口（接近桃園市政府前）與台 1 線主線會合，全長約 12.535 公里，為台 1 線之替代路線之一。
- (3) 台 3 線：台 3 線為臺灣西部東側重要之縱貫公路，北由新北市三峽進入本市，沿途經過大溪及龍潭等行政區後，接新竹縣關西，沿途經過縣內東側主要之遊憩區，為國道 3 號沿線區域的主要替代道路之一。

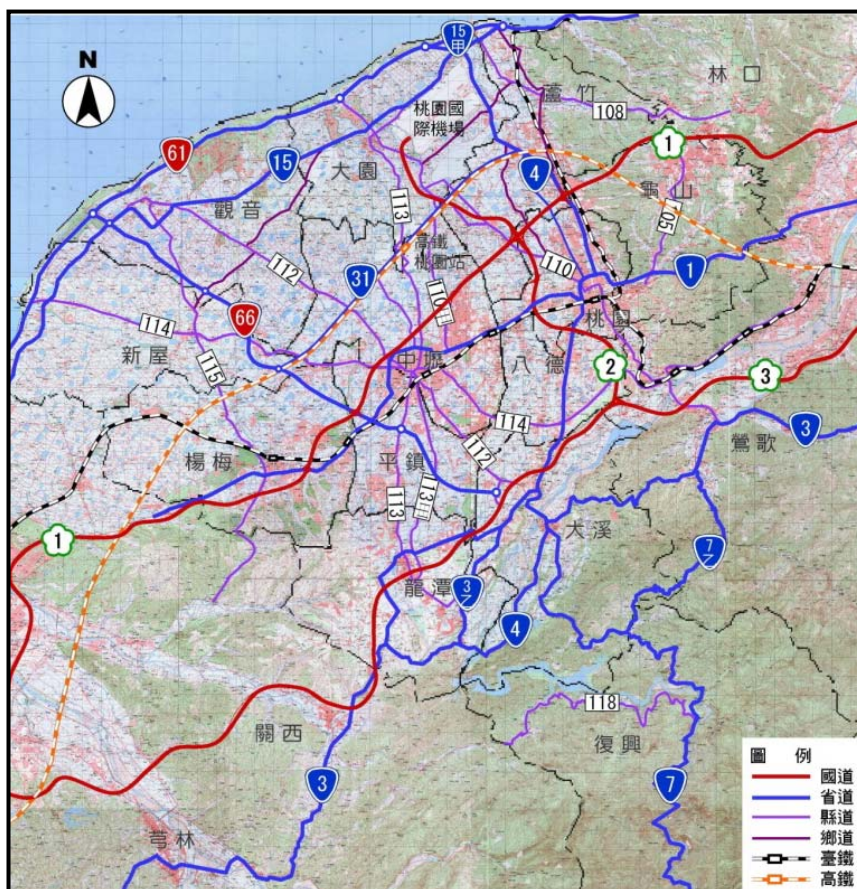


圖 2.3-34 桃園市道路系統示意圖



表 2.3-27 桃園市主要道路幾何現況及功能說明

道路編號	起訖點	路寬 (m)	車道數 (雙向)	分隔型式	功能說明
國道	國道 1 號	林口 IC~機場 SIC	--	8	中央分隔
	國道 3 號	機場 SIC~楊梅 IC	--	6	中央分隔
	國道 2 號	鶯歌 SIC~關西 IC	--	6	中央分隔
快速公路	台 61 線	竹圍台 15~大潭台 66	38	6~8	中央及快慢分隔
	台 66 線	大潭台 61~大溪端	26~55	6~10	中央及快慢分隔
省道	台 1 線	迴龍~埔心	23~30	4~6	中央及快慢分隔
	台 1 甲	迴龍~桃園	20~30	4	中央及快慢分隔
	台 3 線	三峽台 7 乙~關西拱子溝	15~19	4	標線分隔
	台 3 乙線	桃園大溪員樹林~龍潭深窩	18	4	標線分隔
	台 4 線	台 15~南崁	22	6	中央分隔
		南崁~經國路	38	8	中央分隔
		經國路~台 1	24	6	標線分隔
	台 7 線	大溪台 4~復興巴陵	12	2	標線分隔
	台 15 線	台 61~台 66	21~28	4	中央分隔
	台 15 甲	竹圍~沙崙	30	6	中央分隔
市道	市道 105 線	國 1 林口 IC~台 1 甲	15~30	2~4	標線分隔
	市道 108 線	台 15~市道 105	12	2	標線分隔
	市道 110 線	台 61~台 1	18	4	標線分隔
	市道 110 甲	市道 110~台 1	18	4	標線分隔
	市道 110 乙	鳳鳴~水尾	20~30	4	中央分隔
	市道 112 線	台 15~台 1	18	4	標線分隔
	市道 112 甲	南興~員樹林	20	4	中央分隔
	市道 113 線	台 15~高鐵桃園站	18	4	標線或中央分隔
		高鐵桃園站~台 1	35	8	中央分隔
	市道 113 甲	中壢~龍潭	13	4	標線分隔
	市道 113 乙	中壢~龍潭	20	4	標線分隔
	市道 113 丙	中壢~龍潭	24	4	中央分隔
	市道 114 線	新屋永安台 15~鶯歌市道 110	18	4	標線分隔
	市道 115 線	觀音市道 112~新埔市道 118	10~15	4~6	標線分隔
	市道 118 線	舊港大橋~桃園復興鄉羅浮村	6~8	2	標線分隔



- (4) 台 3 乙：台 3 乙為台 3 線之支線，北自桃園大溪員樹林南至龍潭深窩，長約 12.078 公里，途經大溪、龍潭等桃園主要遊憩地區。
 - (5) 台 15 線：台 15 線為臺灣北部區域沿海之重要道路，北由新北市林口進入桃園市，沿途經過大園、觀音及新屋等行政區後，接新竹縣新豐，沿途經過縣內主要之西側沿海工業區，為國道 1 號的替代道路之一。
 - (6) 台 15 甲：台 15 甲為台 15 線之支線，起於竹圍，終於沙崙，全長 1.733 公里，是一雙向 6 車道道路，為西濱之聯絡道。
 - (7) 台 31 線：台 31 線為沿臺灣高鐵高架橋下兩側用地闢建之新路，起自桃園蘆竹區台 4 線，終點為新屋區台 66 線快速公路，全長 17.357 公里；全線除高鐵桃園站區外環道路為雙向八車道外，其餘路段均為雙向四線快車道附帶兩線慢車道配置。台 31 線亦為縱貫桃園市西半部的交通幹道，可紓解國道 1 號及台 1 線桃園至平鎮路段之交通壅塞情形。
 - (8) 台 4 線：台 4 線為本市東西向聯繫之主要幹道，亦為桃園機場與桃園市之間的主要聯絡道路，行經桃園市大園、蘆竹、桃園、八德、大溪等地區，於南崁-桃園路段與國道 1 號相交，設置有桃園交流道，本路段迄點石門水庫為臺灣知名之遊憩區。
 - (9) 台 7 線：台 7 線為臺灣重要之北部橫貫公路，沿途經過大溪、慈湖、角板山、小烏來、東眼山、羅浮及巴陵等知名風景區，全線觀光資源豐富；台 7 線由大溪為起點，經復興區穿越雪山山脈後與宜蘭縣大同相接，為桃園市往宜蘭縣最短之路徑，全線皆屬山區道路。
4. 市道（105、108、110、110 甲、112、113、113 甲、113 乙、113 丙、114、115、118 線）
- (1) 市道 105 線：由新北市林口經林口交流道至龜山與台 1 甲連接，為桃園、龜山地區與林口地區之聯絡道路；沿途與國道 1 號、台 1 線及台 1 甲等 3 條道路相交，於林口-公西路段設置林口交流道與國道 1 號相交。
 - (2) 市道 108 線：為桃園市沿海地區與林口地區之聯絡道路，行經大園、蘆竹至新北市林口區；沿途與台 15 線及市道 105 線等 2 條道路相交。
 - (3) 市道 110 線：為桃園市沿海地區（大園）與桃園、八德、鶯歌之聯絡道路，行經大園、蘆竹、桃園、八德至新北市鶯歌；沿途與台 61 線、台 15 線、國道 2 號、台 4 線及台 1 線等 5 條道路相交，於大園-大竹路段設置大園交流道與國道 2 號相交。
 - (4) 市道 110 甲：為市道 110 線支線，北起大園區三塊厝，南至平鎮市宋屋，全長 11.987 公里，可聯絡市道 112 線、市道 113 線及台 1 線等道路。
 - (5) 市道 110 乙：為市道 110 線支線，北起新北市鶯歌區鳳鳴、南至桃園市八德區水尾，全長 1.450 公里，為國道 2 號大湳交流道聯絡道。
 - (6) 市道 112 線：為桃園市沿海地區（觀音）與中壢、大溪之聯絡道路，行經觀音、中壢、大溪等行政區；沿途與台 15 線、台 1 線及台 3 線等 3 條道路相交。
 - (7) 市道 112 甲：為市道 112 線支線，由南興至員樹林，為國道 3 號大溪交



流道聯絡道，全長約 2 公里。

- (8) 市道 113 線：為桃園市沿海地區(大園)與中壢、龍潭之聯絡道路，行經大園、中壢、龍潭等行政區；沿途與台 15 線、台 1 線、台 66 線及台 3 線等 4 條道路相交，於中壢-龍潭路段設有交流道與台 66 線相交。
- (9) 市道 113 甲：為市道 113 線支線，但此支線皆未與市道 113 線主線直接連結，而路線本身與市道 113 線中壢龍潭段大致平行，連接中壢與龍潭間，為重要之替代道路。
- (10) 市道 113 乙：為市道 113 線支線，是為國道 3 號龍潭交流道聯絡道，北可至台 3 線、南則接市道 113 線主線。
- (11) 市道 113 丙：為市道 113 線支線，中壢新生路原為市道 113 線主線，與高鐵桃園站聯絡道路大致平行，高鐵站聯絡道當初完工時擬編號為市道 113 丙，後來將主線之青埔至中壢段改道高鐵桃園站中壢聯絡道，原路段改為丙線。
- (12) 市道 114 線：為桃園市沿海地區(新屋)與中壢、八德、鶯歌之聯絡道路，行經新屋、中壢、八德至新北市鶯歌；沿途與台 15 線、台 66 線、國道 1 號、台 1 線及台 4 線等 5 條道路相交，於新屋-中壢路段設置有交流道與台 66 線相交，另亦與國道 1 號以中壢交流道相交。
- (13) 市道 115 線：為桃園市沿海地區(觀音)與新屋、楊梅、新埔之聯絡道路，行經觀音、新屋、楊梅至新竹市道新埔；沿途與台 15 線及台 1 線等 2 條道路相交。
- (14) 市道 118 線：主要行經新竹市北部鄉鎮，西起新竹市北區舊港大橋，東至桃園市復興區羅浮村，全長共計 59.280 公里。其中關西鎮馬武督(錦山)至復興區羅浮之路段稱做羅馬公路，它是帶有地區經濟與觀光用途的重要聯絡道路。

5. 交通特性

參酌交通部運輸研究所於民國 101 年進行之「公路車輛行駛時間調查」，在國道 1 號五股楊梅高架道路、國道 2 號拓寬工程完成後，桃園市國道尖峰時段壅塞情形已獲得改善，國道 1 號、國道 3 號及國道 2 號（機場端～國道 1 號段）服務水準均已提升至 C 級以上，行車速率約為 85～103 公里/小時；桃園市公路系統瓶頸路段包括台 1 線、台 4 線（國道 1 號～台 1 線路段）及市道 110 線（台 15 線～國道 2 號路段）、市道 112 線（觀音～中壢），尖峰服務水準亦在 E 級以下，平均速率低於 20 公里/小時，其餘道路交通狀況大致良好，可維持 D 級以上服務水準，如圖 2.3-35、表 2.3-28 所示。



表 2.3-28 桃園市主要道路交通特性

道路編號		起訖點	長度 (km)	道路 類型	方向	平日尖峰	
						旅行速率(km/h)	服務水準
國道	國道 1 號	林口 IC~楊梅 IC	27.00	國道	往北	85.2	B
					往南	91.8	A
	國道 3 號	鶯歌 SIC~龍潭 IC	13.61	國道	往北	95.5	A
					往南	103.7	A
	國道 2 號	大園 IC~大湳 IC	7.25	國道	往東	95.5	A
往西					103.7	A	
快速公路	台 61 線	林口市道 106~台 66	26.13	快速公路	往北	67.4	B
					往南	62.6	C
	台 66 線	台 15~國 1 平鎮 SIC 國 1 平鎮 SIC~市道 112 甲	16.54 8.22	快速公路	往東	62.4	C
					往西	58.4	D
					往東	67.4	B
				往西	77.1	A	
省道	台 1 線	北桃縣界~內壢車站	14.23	市區 幹道 I	往北	26.4	E
					往南	31.4	D
		內壢車站~楊梅	16.32		往北	35.1	C
					往南	30.6	D
	台 3 線	三峽~關西	37.30	市區 幹道 I	往北	49.5	A
					往南	45.5	A
	台 4 線	台 15~國 1 桃園 IC	10.21	市區 幹道 I	往東	31.8	D
					往西	32.7	D
		國 1 桃園 IC~台 1	4.31	市區 幹道 II	往東	23.0	E
					往西	19.8	F
	台 7 線	大溪~明池	66.89	雙車道 郊區公路	往北	41.1	D
					往南	40.6	D
	台 15 線	關渡~永安	53.90	市區 幹道 I	往北	44.8	B
					往南	51.4	A
	台 31 線	大竹 IC~新屋	12.26	市區 幹道 I	往北	51.8	A
					往南	51.8	A
	市道 105 線	林口~龜山	9.81	市區 幹道 II	往北	35.6	B
					往南	29.8	D
	市道 108 線	海湖~五股	27.05	市區 幹道 II	往東	30.4	C
					往西	32.3	C
市道	市道 110 線	台 15~國 2 大園 IC	2.48	市區 幹道 III	往東	12.2	F
					往西	12.9	F
		國 2 大園 IC~埔子連 20	10.66	市區 幹道 II	往東	24.7	E
					往西	27.2	D
		埔子連 20~台 1	1.82	市區 幹道 III	往東	12.9	F
					往西	17.5	E
	市道 110 甲線	市道 110~國 1 內壢 IC	6.14	市區 幹道 II	往東	29.5	D
					往西	31.7	C
		國 1 內壢 IC~台 1	2.58	市區 幹道 III	往東	21.4	D
					往西	22.2	D
	市道 112 線	台 15~台 1	17.03	市區 幹道 II	往東	25.0	E
					往西	22.4	E
	市道 113 線	台 15~高鐵桃園站	9.26	市區 幹道 II	往北	30.6	C
					往南	26.2	D
		高鐵桃園站~台 1	6.29		往北	35.5	B
					往南	38.5	B
	市道 114 線	永安~新屋	11.88	市區 幹道 II	往東	51.5	A
					往西	59.9	A
新屋~鶯歌		25.93	市區 幹道 II	往東	32.3	C	
				往西	27.8	D	
市道 115 線	觀音~新埔	30.87	市區 幹道 II	往北	31.5	C	
				往南	25.5	D	

資料來源：「公路車輛行駛時間調查(101-102 年)」，交通部運輸研究所，民國 103 年 11 月。

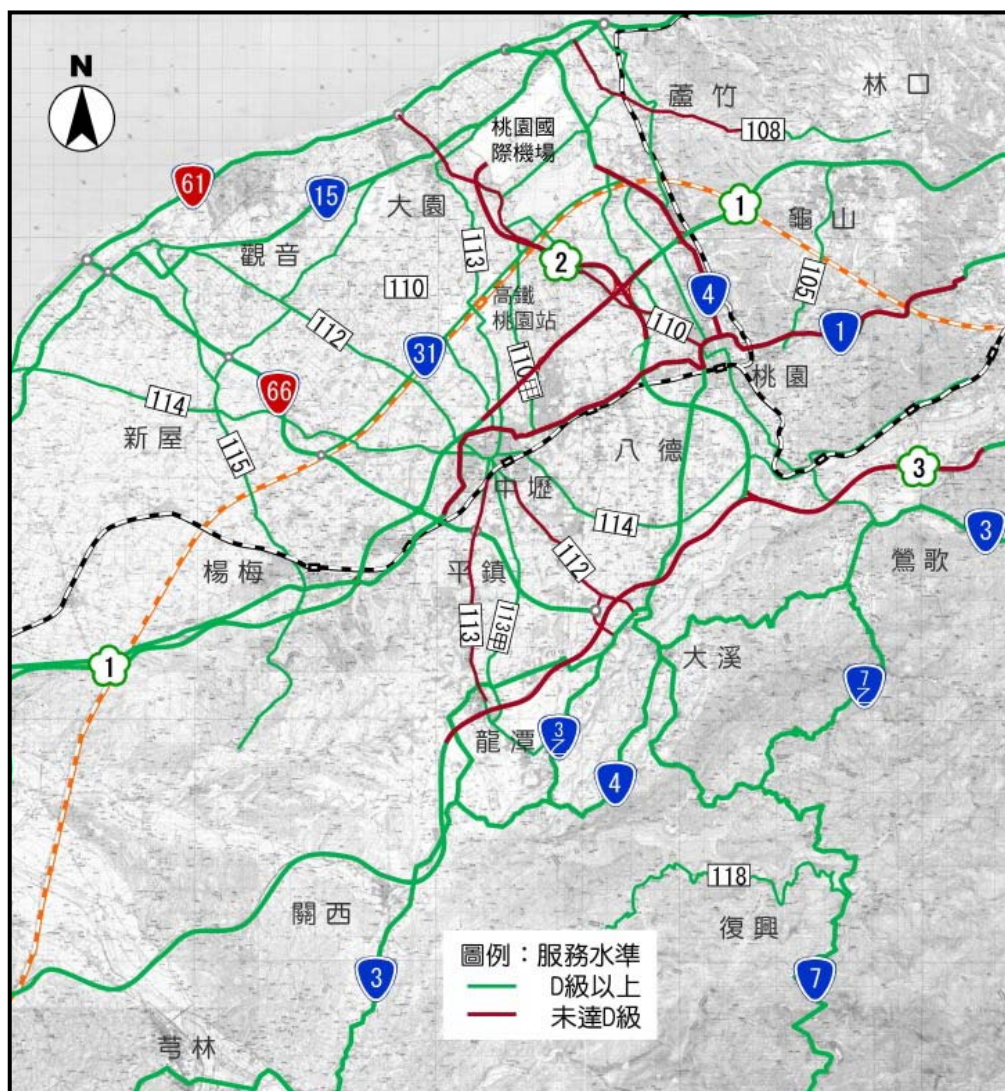


圖 2.3-35 道路服務狀況示意圖

(二)公路客運

公車客運系統可區分為市區公車、公路客運與國道客運，桃園市市區公車路線多集中分布於桃園區及中壢區，利用市區道路行駛，班次與路線密集；公路客運以桃園及中壢為雙核心成放射狀分布，利用省道、市道等不同等級公路行駛；國道客運則主要利用國道 1 號、國道 3 號及國道 2 號行駛。

1. 國道客運

國道客運路線以桃園為起迄點者主要可歸納為兩大類，一為桃園機場之接駁路線、二為提供桃園與其他縣市城際服務之路線。目前以桃園地區為起迄的國道客運業者計有 17 家，參與經營 39 條路線，經營路線集中在桃園、中壢、龍潭、桃園機場及大園等區域，提供往來基隆、臺北、新竹、臺中以及高雄等主要城市的城際運輸服務，桃園都會區平均每日有 2.1 萬人使用國道客運，各業者經營路線分別如表 2.3-29 所示，其中以國光客運的 11 條路線最多。



由於桃園機場之大眾運輸接駁在機場捷運完工通車前仍將會以國道客運為主，目前共有國光客運、三重客運、大有巴士、泛航通運、長榮巴士、和欣客運、台聯客運及統聯客運等公司經營，其中統聯客運亦經營桃園機場與高鐵桃園站間之接駁路線。機場巴士之銜接地區主要為大臺北地區，但國光及統聯客運亦有銜接至臺中之路線，其他縣市地區則仍需透過轉乘之方式。另桃園與其他縣市間城際服務主要由國光客運提供，其他客運業者仍以臺北桃園間往返為大宗。

表 2.3-29 桃園地區國道客運路線彙整表

編號	經營業者	路線名	尖峰班距 (分)	離峰班距 (分)	編號	經營業者	路線名	尖峰班距 (分)	離峰班距 (分)
1211	三重客運	長庚大學—中山高— 臺北市政府	10~15	20~30	2001	泛航通運	龜山—臺北北門	10~20	20~30
1212	三重客運	桃園公西—三重	20	30~90	2003	泛航通運	龜山—桃園	10~40	10~40
1356	葛瑪蘭客運	南崁—中山高—圓山 轉運站	10~15	30	2004	泛航通運	龜山—中壢	10~40	10~40
1623	統聯客運	臺中—桃園機場	30	60	2022	中興巴士	臺北士林—中壢	15~20 / 假 20~25	25~30 / 假 40~50
1627	統聯客運	中壢服務區—臺灣桃 園國際機場	30	60	5116	桃園客運	松山機場—桃園	20	60
1803	國光客運	中壢站—基隆	40~100	60~150	5201	長榮巴士	臺北—桃園機場	15~20	15~20
1816	國光客運	桃園—中山高—臺北	10~15	10~15	5202	長榮巴士	臺北—中正路—大園	20	20
1818	國光客運	中壢—中山高—臺北	10~15	10~15	5203	長榮巴士	臺北—蘆竹—大園	固定班次	固定班次
1819	國光客運	桃園機場—臺北	15~20	15~20	5250	亞通客運	臺北—中山高—大園	4~8	10~14
1840	國光客運	桃園機場—松山機場	20	25	5350	台聯客運	松山機場—小人國— 六福村	30	40
1841	國光客運	桃園機場—松山機場	20~25	20~25	7509	和欣客運	彰化—桃園機場	60	60
1860	國光客運	桃園機場—臺中	55~60	30~40	9001	中壢/國光 /台聯	臺北—北二高—中壢	10~15	10~15
1861	國光客運	桃園—水湳—臺中	20~30	30~40	9002	三重/新竹	臺北—中山高—楊梅	30~60	120~180
1862	國光客運	桃園—中壢—高雄	30~60	60~90	9005	三重/桃園	臺北—桃園	固定班次	固定班次
1863	國光客運	中壢—水湳—臺中	30~40	30~40	9009	指南/中壢	臺北—北二高—桃園	10~15	20~30
1960	大有巴士	市府轉運站—桃園機 場	30	30	9023	臺北/桃園	捷運劍潭站—桃園	10~15	15~20
1961	大有巴士	台北車站—桃園機場	60	60	9025	臺北/桃園	松山機場—中壢	15~20	20~30
1962	大有巴士	板橋—桃園機場	30	30	9069	指南/中壢	臺北—北二高—桃園	固定班次	固定班次
1968	大有巴士	新店—桃園機場	20	30	9169	葛瑪蘭/亞 通	蘆竹—中山高—圓山轉 運站	固定班次	固定班次
2000	泛航通運	龜山—臺北長庚	10~20	10~20					

資料來源：本計畫收集整理。

2. 公路客運

目前桃園市公路客運共計 110 條路線，分由桃園客運、新竹客運、中壢客運及臺北客運 4 家業者經營，其路線資訊如表 2.3-30 所示，其中以桃園客運路線數最多，服務遍及桃園市境內，其次為新竹客運。其中桃園客運及新竹客運囊括了 120 條路線，桃園客運每班次平均載客數約為 21 人，新竹客運每班次平均載客數約為 17 人。桃園客運主要發車地點為桃園區與



中壢區，另外還有由大園區、大溪區、龍潭區以及楊梅區發車的延伸路線；
中壢客運總站位於中壢區、另亦設有桃園站，發車地點以中壢與桃園為主；
新竹客運在桃園市境內設有中壢、龍潭、楊梅三處發車站，主要服務南桃園地區以及往來新竹間的旅客。

表 2.3-30 桃園地區公路客運路線彙整表

編號	經營業者	路線名	尖峰班距 (分)	離峰班距 (分)	編號	經營業者	路線名	尖峰班距 (分)	離峰班距 (分)
5000	桃園客運	桃園-大溪-至善高中	固定班距	固定班距	5081	桃園客運	中壢-下洽溪-大園	60	180
5001	桃園客運	桃園-中湖-三峽	60	120	5082	桃園客運	中壢-雙溪口-大園	60	130
5005	桃園客運	桃園-尖山-三峽	17.5	17.5	5083	桃園客運	大園-潮音	60	300
5006	桃園客運	中壢-長安路	60	240	5084	桃園客運	大園-下古亭	60	180
5008	桃園客運	桃園-龍岡-中壢	60	60	5085	桃園客運	大園-沙崙港	60	300
5009	桃園客運	桃園-新莊	40	70	5086	桃園客運	桃園-五塊厝-大園	12.5	20
5010	桃園客運	桃園-仁美-中壢	25	60	5087	桃園客運	中壢-大園(經青埔)	12.5	20
5011	桃園客運	桃園-竹巷-中壢	固定班距	固定班距	5089	桃園客運	中壢-大園-中正機場	40	60
5014	桃園客運	桃園-南祥路-南崁	30	60	5090	桃園客運	桃園-上巴陵-林班口	固定班距	固定班距
5015	桃園客運	桃園-大園(經南崁)	70	70	5091	桃園客運	大溪-上巴陵-林班口	固定班距	固定班距
5016	桃園客運	桃園-南崁-竹圍(山腳)	60	140	5093	桃園客運	大溪-羅浮-巴陵	60	300
5017	桃園客運	中壢-楊厝-沙崙海水浴	60	360	5094	桃園客運	大溪-三光-巴陵	固定班距	固定班距
5018	桃園客運	桃園-蘆竹-水尾	60	75	5096	桃園客運	桃園-大溪(經更寮腳)	12.5	17.5
5019	桃園客運	桃園-蘆竹-沙崙	60	180	5097	桃園客運	大溪-竹篙厝(經美華)	60	120
5020	桃園客運	桃園-下福	60	60	5098	桃園客運	中壢-官路缺-大溪	12.5	17.5
5021	桃園客運	桃園-下海湖	60	220	5099	桃園客運	大溪-懷德橋-阿姆坪	60	180
5022	桃園客運	桃園-沙崙(經南崁)	12.5	17.5	5101	桃園客運	大溪-中新-鶯歌	50	80
5023	桃園客運	桃園-楊厝-大園	30	300	5104	桃園客運	大溪-復興	60	70
5025	桃園客運	中壢-藍埔-新屋	60	290	5105	桃園客運	大溪-三民-小烏來	60	300
5026	桃園客運	中壢-富源-新坡	固定班距	固定班距	5106	桃園客運	大溪-復興-霞雲村	60	300
5027	桃園客運	中壢-永安-後湖	60	80	5107	桃園客運	大溪-蝙蝠洞(經三民)	60	300
5028	桃園客運	新屋-下北湖	60	90	5109	桃園客運	大溪-高遶(經羅浮)	300	300
5030	桃園客運	中壢-下北湖	300	300	5110	桃園客運	大溪-坪林	固定班距	固定班距
5031	桃園客運	中壢-永安漁港(經新屋)	300	300	5112	桃園客運	大溪-八德-中壢	固定班距	固定班距
5032	桃園客運	中壢-石碇-觀音	50	150	5118	桃園客運	中壢-五塊厝-下內定	固定班距	固定班距
5033	桃園客運	中壢-保生-觀音	60	180	5300	中壢客運	中壢-楊梅-新竹	22.5	22.5
5035	桃園客運	中壢-過嶺-新屋	12.5	17.5	5301	中壢客運	桃園-上巴陵-林班口	300	300
5038	桃園客運	中壢-山東-東福園	80	100	5607	新竹客運	楊梅-湖口(三元宮)	60	300
5039	桃園客運	中壢-永安-觀音	固定班距	固定班距	5616	新竹客運	中壢-龍潭	固定班距	固定班距
5040	桃園客運	桃園-大園-觀音(中厝)	40	90	5617	新竹客運	中壢-關西	固定班距	固定班距
5041	桃園客運	中壢-白玉-觀音	300	300	5620	新竹客運	中壢(北站)-關西-新竹	30	45
5042	桃園客運	中壢-新坡-觀音	12.5	17.5	5623	新竹客運	中壢-楊梅(埔心縱貫路)	30	25
5043	桃園客運	中壢-樹林新村	60	150	5624	新竹客運	中壢(總站)-楊梅-湖口	40	100
5044	桃園客運	桃園-十一份-龍潭	60	90	5634	新竹客運	竹東-關西-中壢	30	60



編號	經營業者	路線名	尖峰班距 (分)	離峰班距 (分)	編號	經營業者	路線名	尖峰班距 (分)	離峰班距 (分)
5048	桃園客運	龍潭-石門水庫(十一份)	固定班距	固定班距	5640	新竹客運	新埔-三水-龍潭	60	140
5049	桃園客運	龍潭-逸園(經三角林)	120	300	5641	新竹客運	楊梅-清水-新埔	30	90
5050	桃園客運	中壢-員樹林-石門水庫	50	90	5642	新竹客運	楊梅-北坑口-新埔	60	300
5051	桃園客運	龍潭-大坪	固定班距	固定班距	5644	新竹客運	中壢-山子頂-頂好社區	60	300
5053	桃園客運	桃園-九龍村-龍潭	12.5	17.5	5645	新竹客運	中壢(總站)-黃泥塘	60	300
5055	桃園客運	中壢-山仔頂-石門水庫	60	130	5646	新竹客運	中壢(總站)-隘寮頂	固定班距	固定班距
5056	桃園客運	桃園-大坪	60	300	5647	新竹客運	龍潭-萬大社區(經埔心)	40	70
5057	桃園客運	桃園-大埔-工四工業區	60	120	5648	新竹客運	龍潭-縱貫路-楊梅	60	300
5059	桃園客運	桃園-中正機場(南崁)	30	60	5649	新竹客運	龍潭-楊梅-新屋	40	60
5060	桃園客運	桃園-榮民之家(更寮腳)	60	170	5650	新竹客運	楊梅-新屋	60	130
5061	桃園客運	桃園-建國十九村(大竹)	60	150	5651	新竹客運	中壢總站-高榮(埔心)	60	90
5063	桃園客運	桃園-竹林山寺(光華坑)	12.5	17.5	5652	新竹客運	楊梅-梅園(東流里)	60	110
5064	桃園客運	桃園-三德煤礦(龜山)	60	70	5653	新竹客運	中壢(北站)-六福村	30	50
5065	桃園客運	桃園-大埔-體育學院	300	300	5654	新竹客運	中壢-新屋(經楊梅)	60	120
5066	桃園客運	桃園-長庚醫院	60	300	5671	新竹客運	中壢-龍潭-804 醫院	40	45
5068	桃園客運	桃園-合歡社區(龜山)	60	90	5672	新竹客運	中壢-黃泥塘-804 醫院	120	150
5069	桃園客運	桃園-赤塗崎-竹林寺	60	110	5674	新竹客運	中壢-東勢-金雞湖	60	60
5071	桃園客運	桃園-竹林山寺(經外社)	60	50	5675	新竹客運	楊梅-新莊	300	300
5073	桃園客運	桃園-頂社	300	300	5676	新竹客運	中壢(總站)-楊梅-新竹	30	40
5077	桃園客運	中壢-柴梳崙-大園	60	300	9102	桃園/三重	台北—台 1 線—桃園	15	20
5078	桃園客運	桃園-建國八村	60	300	9103	桃園/臺北	大溪-貨饒村-臺北	40	60

資料來源：本計畫收集整理。

3. 市區公車

目前桃園市境內市區公車主要由桃園客運及中壢客運經營，其他還有亞通客運、新竹客運及統聯客運等業者經營部分路線，各公司路線之概況如表 2.3-31 所示。因市區公車路線多為平日通勤需求，平假日之班距多有不同、且路線總里程普遍較短，而全在 30 公里以下。

市區公車路線編碼為利與其區隔（因收費基準不同）及改善長久以來路線編碼混亂之現象，自民國 99 年 1 月 1 日起，改採 3 碼之編碼方式，除了使用率最高之 1 路「中壢—桃園」路線編碼沒有變動外，桃園市市區客運路線編碼全面變更為 3 碼，依據路線收費段數，分別以不同數字開頭，使用 3 位數編號，一段票為 1 字頭、二段票為 2 字頭、三段票為 3 字頭；台灣好行觀光公車數字編號原則以數字 5 開頭；行駛高快速道路之快速公車於車前與車側明顯標明『快速』字樣，數字編號原則以數字 7 開頭；未來捷運接駁公車於車前與車側明顯標明『捷運』字樣，依據捷運路線顏色，加一位至二位數字編號。

目前桃園市轄內計有市區公車 63 條、免費公車 92 條及預計自交通部公路總局移撥之公路客運 98 條，共計 253 條路線。



表 2.3-31 桃園地區市區公車路線彙整表

編號	經營業者	路線名	尖峰班距 (分)	離峰班距 (分)	編號	經營業者	路線名	尖峰班距 (分)	離峰班距 (分)
1	中壢客運	中壢-桃園(中壢經營)	5~10	10~20	137	桃園客運	桃園-銘傳大學	10~20	10~20
1	桃園客運	中壢-桃園(桃園經營)	4~10	8~20	139	桃園客運	桃園-龍壽街-新莊廟	57.5	142.5
1 甲	桃園客運	中壢-桃園	固定班次	固定班次	151	桃園客運	桃園-同安街	7~15	15~25
101	桃園客運	桃園-文中路-果菜市場	17.5	45	152	桃園客運	桃園-同安街	11	20
102	桃園客運	桃園-景雲新村	10~15	15~20	155	桃園客運	中壢-元智大學	50	60
103	桃園客運	桃園-華映公司	60	60	156	桃園客運	中壢-元智大學	42.5	60
105	桃園客運	桃園-大有路	7~10	10~20	157	桃園客運	桃園-八德-新興高中	20	30
106	中壢客運	桃園-南崁	15~30	15~30	167	中壢客運	中壢-華勛-篤行六村	75	130
107	桃園客運	桃園-中平路	90	固定班次	168	統聯客運	會稽國中-內壢車站	75	130
109	桃園客運	桃園-新興高中	固定班次	固定班次	169	桃園客運	中壢-華勛社區	22.5	35
110	桃園客運	中壢-文化路	固定班次	固定班次	170	中壢客運	中壢-高鐵桃園站	60	90
111	桃園客運	中壢-南勢	固定班次	固定班次	171	桃園客運	中壢-高鐵桃園站	固定班次	固定班次
112 北	中壢客運	中壢-忠貞	5~10	5~10	172	中壢客運	中壢-中央大學-高鐵桃園站	固定班次	固定班次
112 南	桃園客運	中壢-陸軍專科學校	7~10	10~15	188	桃園客運	桃園市政府-中正藝文特區	10~15	30~60
113	桃園客運	桃園-幸福社區	50	60	201	桃園客運	八德-蘆竹	20	60
115 甲	桃園客運	中壢-平東路	固定班次	105	206	桃園客運	桃園-高鐵桃園站	120	120
115 乙	桃園客運	中壢-平東路	55	固定班次	301	桃園/中壢 /新竹	龜山-楊梅	30~90	30~90
116	桃園客運	中壢-自立新村	固定班次	80	501	桃園/中壢	臺灣好行景點接駁(慈湖)	60	30
117	桃園客運	桃園-寶慶路口	40	60	502	桃園客運	小烏來線	固定班次	固定班次
118	桃園客運	中壢-中壢高中	固定班次	固定班次	502	桃園客運	濱海觀光公車	固定班次	固定班次
119	桃園客運	中壢-壠新醫院	固定班次	固定班次	503	桃園/新竹	台灣好行親子樂園線	固定班次	固定班次
120	桃園/中壢	中壢-太子鎮	40	65	601	桃園/中壢	內壢-捷運迴龍站	15~30	40~60
122	中壢客運	中壢-鄉界	60	60	701	桃園/中壢	龍潭-林口長庚	15~30	30~40
125	桃園客運	桃園-三聖宮	固定班次	固定班次	702	桃園/中壢	大溪-林口長庚	60~90	60~90
126	中壢客運	中壢-忠愛莊	60	330	703	亞通客運	中壢-竹圍	10~15	30~60
127	中壢客運	桃園-北區國稅局	37.5	固定班次	705	統聯客運	高鐵桃園站-桃園機場	5~15	5~30
129	中壢客運	桃園-大竹	60	90	706	統聯客運	桃園火車站-桃園國際機場	75	130
130	中壢客運	桃園-榮民之家	60	60	707	桃園客運	桃園高中-桃園棒球場	15~30	15~30
131	中壢客運	中壢-富源	20~30	20~30	BR	桃園/中壢	桃園-捷運迴龍站	15~30	30~40
132	桃園客運	中壢-中央大學	20	25	GR	桃園客運	桃園航空城捷運線先導公車	75	130
133	中壢客運	中壢-中央大學	60	30	GR2	桃園客運	桃園-八德	75	130
135	桃園客運	中壢-內壢高中	30	60					

資料來源：本計畫收集整理。

4. 免費公車

桃園升格直轄市前，是由各鄉鎮市主導規劃，升格後則是由桃園市政府交通局統籌，以全新的「桃園市樂活巴」為名，並視需求和針對沒有免費公車的區開闢新路線，有 92 條免費公車路線，服務範圍涵蓋全市 13 區。



(三) 軌道系統

桃園市軌道系統包括臺鐵與高鐵，主要提供南北向中長程區域及城際運輸服務，臺鐵在桃園市境設置桃園、內壢、中壢、埔心、楊梅及富岡六站，大致與台 1 線平行，高鐵則設有高鐵桃園車站；配合臺鐵都會區捷運化桃園段高架化計畫，自民國 101 年 12 月底起，臺鐵桃林鐵路(林口支線)客運與貨物列車停駛，另桃園捷運系統已規劃五條路線，以捷運藍線為優先辦理路線，桃園市軌道系統現況說明彙整如表 2.3-32。

表 2.3-32 桃園市軌道系統基本資料彙整表

系統及場站			主要聯外道路	班車資訊	轉乘資訊	營運現況
臺鐵	縱貫線	桃園站	台 1 甲/市區道路	• 桃園/中壢一等站:全日雙向約 205 班，班距約 3~20 分鐘 • 其他三等站：全日雙向約 140 班，班距 5~30 分鐘	• 桃林鐵路 桃園站 • 公車 • 計程車	• 一等站每日進出站旅運量逾 4.5 萬人次，其他三等站不到 1 萬人次 • 路線利用率：樹林~桃園 79.86%、桃園~新竹 71.61% • 電子票證服務：悠遊卡、一卡通(i-pass)卡、臺灣通卡、遠通 ETC 卡等，適用於縱貫線、平溪線、深澳、內灣、六家、集集及沙崙線間各站。
		內壢站	台 1 線/市區道路			
		中壢站	市道 113/114 線/市區道路			
		埔心站	台 1 線/市區道路			
		楊梅站	市道 115 線/市區道路			
		富岡站	市區道路			
高鐵	桃園站		• 台 31 線：往國道 2 號大竹交流道、機場、台 66 線 • 市道 110 甲：往國道 1 號內壢 IC • 市道 113 線：往中壢、大園 • 市道 113 丙：往中壢	• 全日雙向約 70 班 • 班距 15~36 分鐘	• 快捷專車 • 公車 • 計程車	• 每日進出站旅運量約 1.5 萬人次

資料來源：本計畫整理。



2.3.6 觀光遊憩

桃園市兼具地理、自然、人文、族群、產業、機場等多樣化的觀光資源，依據交通部觀光局統計數據，2011 年締造主要風景區年遊客量累計超過 700 多萬人次紀錄；依據桃園市經發局網站，全市八大類觀光工廠與產業文化館迄今已增加至 28 家，而 2014 年天下雜誌亦報導本市觀光工廠年遊客量超過 800 萬人次紀錄。

表 2.3-33 推展桃園觀光利多十大特色

特色	說明
千塘之鄉	清代極盛埤塘超過一萬口，現存 2800 多口，具備指認文化遺產潛力。
國門之都	桃園機場為國外旅客抵台第一站，大園地景藝術節解放海軍基地。
人文薈萃	兩蔣文化園區遊客達 350 萬人次/年，寺廟、民宅、聖蹟亭、燈塔等歷史古蹟豐富，中壢有 7 所大專院校。
台地遍佈	多坪、多塹、多坎，約有 8 個區為台地地形。
多元族群	客家人口全台第一，共 8 個區以客家為主要人口。原住民人口全台第三，外籍人口全台第一，移入人口成長快速。
產業加值	工業年產值達 3.06 兆，23 家觀光工廠(產業文化館)全台第一、營收 17.4 億元。
海客文化	全台最大石滬群在新屋、永安漁港為全台唯一客家漁港。
花田浪漫	觀音及新屋蓮花專區、大溪農場、大園等區草花年產 4000 萬株全台第二。
綠色寶藏	拉拉山神木、東眼山、石門水庫、小烏來，觀音藻礁與紅樹林、大園許厝港野鳥 180 種以上，百年歷史楊梅茶改場。
魚米之鄉	新屋稻米產量全台第一，北台最重要韭菜產地為大溪，全市休閒農場超過 60 處(大溪、觀音、新屋為前三名)。

桃園市觀光遊憩資源歸納十大特色，並分別自供給面及需求面加以探討，說明如下：

一、供給面：觀光遊憩資源與設施

(一)觀光遊憩資源分類

地理、行政區分類	地理桃園 -沐浴山・海・台地的春風-
資源特性分類	自然桃園 -探索森・溪・原鄉的綠野-
	人文桃園 -啜飲文・史・今昔的甘苦-
	產業桃園 -催化產・製・學研的新傳-

1. 地理空間分類

桃園市 13 個行政區，觀光遊憩資源依地理特性可劃分為山岳、丘陵台地、濱海平原等三大系統，如圖 2.3-36。

- A. 濱海沖積平原遊憩系統(台 15、台 61)：大園、觀音、新屋。
- B. 台地、丘陵遊憩系統：蘆竹、中壢、桃園、平鎮、八德、龜山、楊梅、龍潭、大溪。
- C. 山岳遊憩系統(台 7 線)：以復興為主。

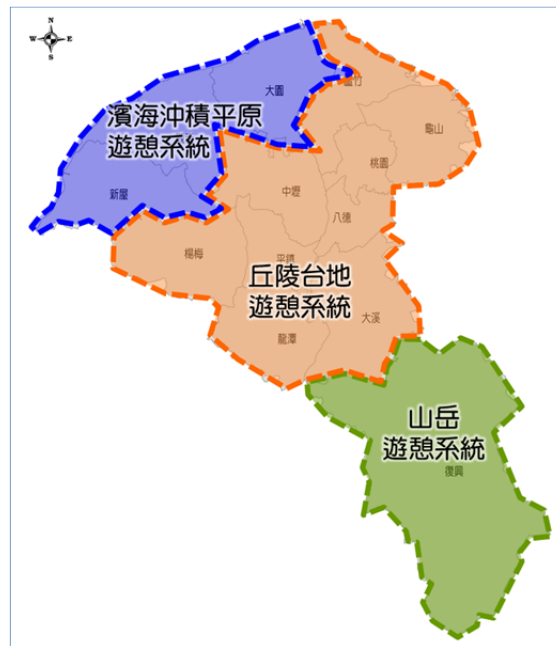


圖 2.3-36 桃園市遊憩系統與地理分區示意圖

綜合交通網絡、地形特性、資源導向與遊憩區特性，桃園市可劃分為七個遊憩次系統，如圖 2.3-37。

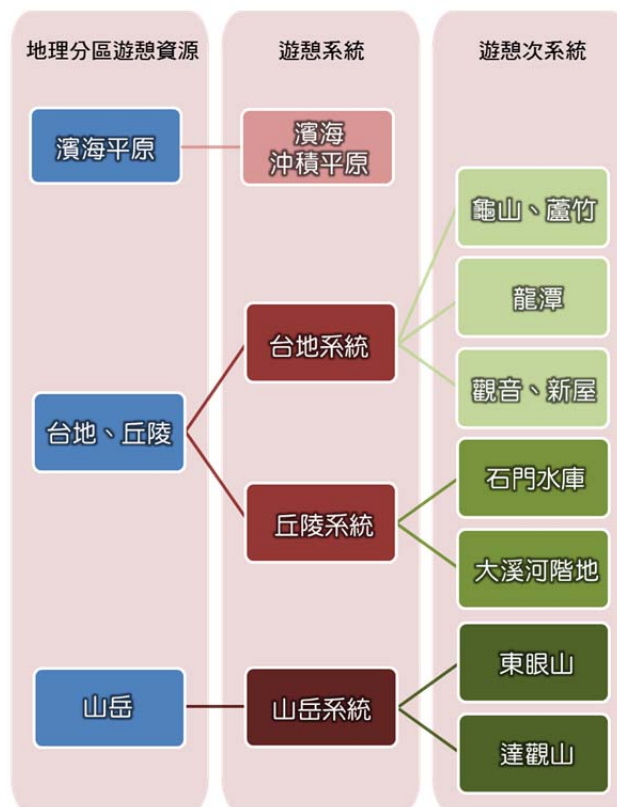


圖 2.3-37 桃園市遊憩系統示意圖



2. 資源特性分類

依據桃園市觀光旅遊局建置之觀光導覽網，共介紹全市約 123 處觀光景點，本計畫依資源特性將觀光遊憩景點分為三類，**自然景觀**包含森林、溪瀑、動植物、公園、海岸等，**人文史蹟**包含寺廟、民宅、聖蹟亭、燈塔、原鄉部落等，**產業文化**則包含觀光工廠、主題樂園、休閒農場等。



桃園市主要遊憩資源集中在東南部的台地、山岳區域，包含大溪、龍潭、復興等區，著名風景區則包含環石門水庫周邊景點、小人國、兩蔣文化園區(大溪、慈湖、角板山)、東眼山、達觀山、小烏來風景區等，以北橫公路為主要旅遊動線。濱海區域則以竹圍、永安漁港為主要遊憩景點。各行政區主要景點如圖 2.3-38，景點數量統計如表 2.3-34 與圖 2.3-39。考量區域均衡發展，桃園市可整合國道 1 號、國道 2 號、國道 3 號、台 66 等高快速公路，以及台 3、台 4、台 7 等主要公路系統，將觀光遊憩資源自東南部山岳遊憩系統往中部丘陵台地與西北濱海方向延伸。

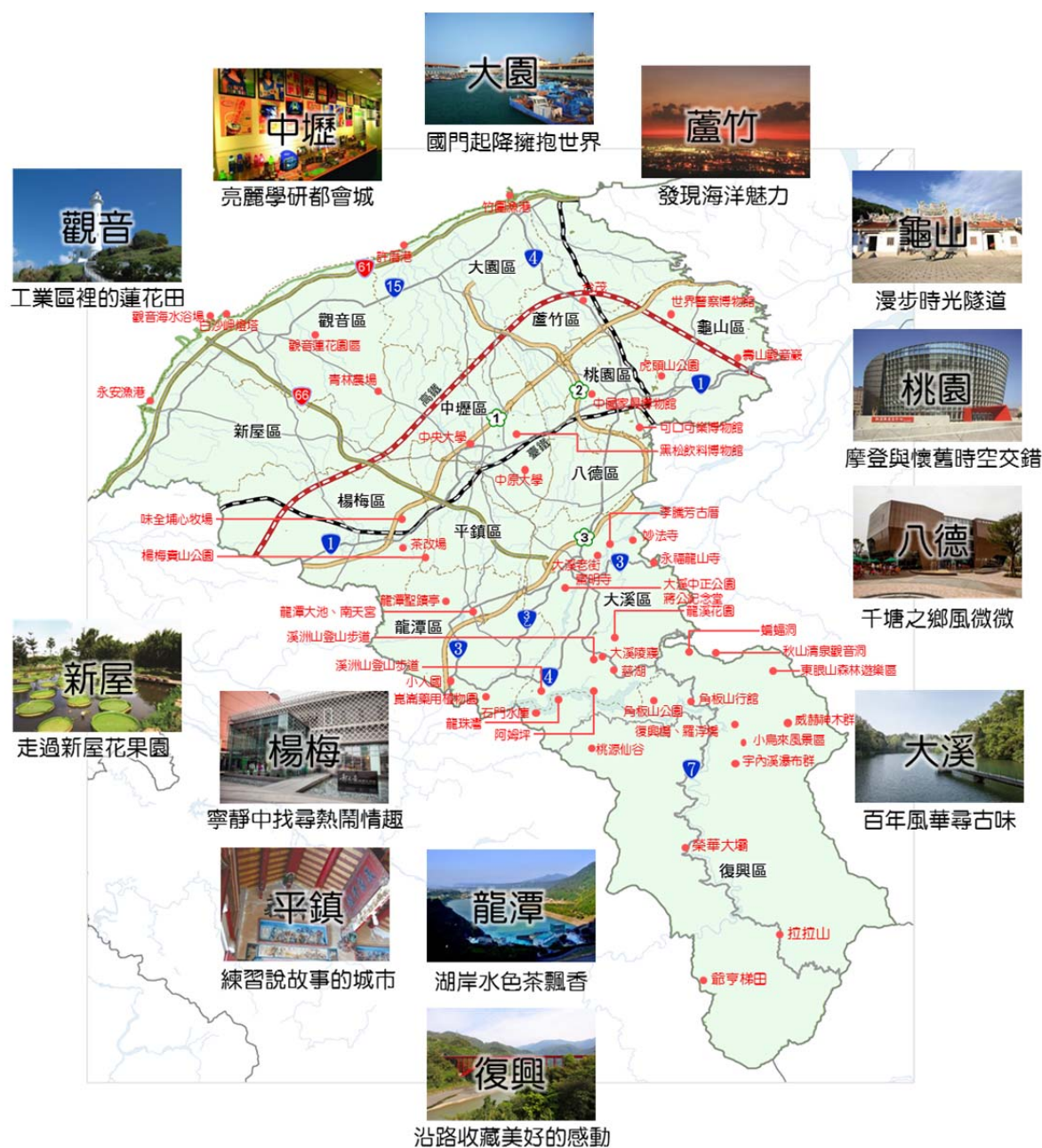


圖 2.3-38 桃園市觀光遊憩資源分布示意圖

桃園市各行政區景點數量超過 10 處者依序為大溪、復興、蘆竹、中壢、龍潭及楊梅。三種資源類型在全市分布總數量均衡、差異不大，自然景觀及人文史蹟資源以復興、大溪、龍潭等 3 區為主，產業文化資源除復興區沒有之外，各區均有分布。



表 2.3-34 桃園市觀光景點分類統計表

地區	自然景觀	人文史蹟	產業文化	小計
中壢	1	2	9	12
平鎮	1	1	1	3
龍潭	5	4	2	11
楊梅	1	1	3	5
新屋	2	1	5	8
觀音	2	1	3	6
桃園	3	3	4	10
龜山	2	1	4	7
八德	2	1	2	5
大溪	8	10	5	23
復興	9	6	0	15
大園	2	1	2	5
蘆竹	3	3	7	13
小計	41	35	47	123

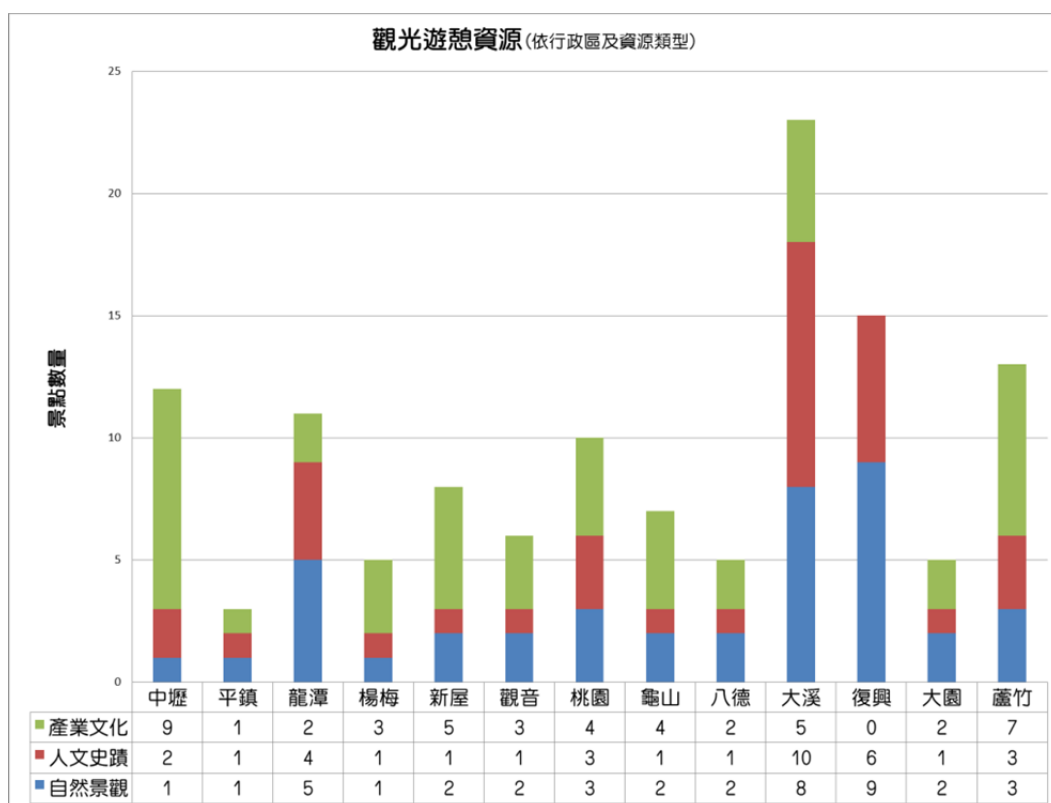


圖 2.3-39 觀光遊憩資源統計圖

觀光工廠、產業文化館在桃園亦為重要之觀光資源，迄今數量已累計至 28 家，以食品產業居冠達 16 家，其餘產業家數如表 2.3-35。行政區分佈則以中壢、龜山各 4 家居冠，其次為蘆竹、大溪、龍潭、楊梅各 3 家居次，數量統計如圖 2.3-40。桃園市觀光工廠之發展對於觀光資源均衡發展有顯著之影響，尤其是促進觀光資源得以進入都會及工業區中。

表 2.3-35 觀光工廠、產業文化館相關產業數量統計

類別	數量
化妝品	1
生活用品	3
自行車	1
其他	2
服飾	2
食品	16
製藥	1
樂器	1
機器人	1
小計	28

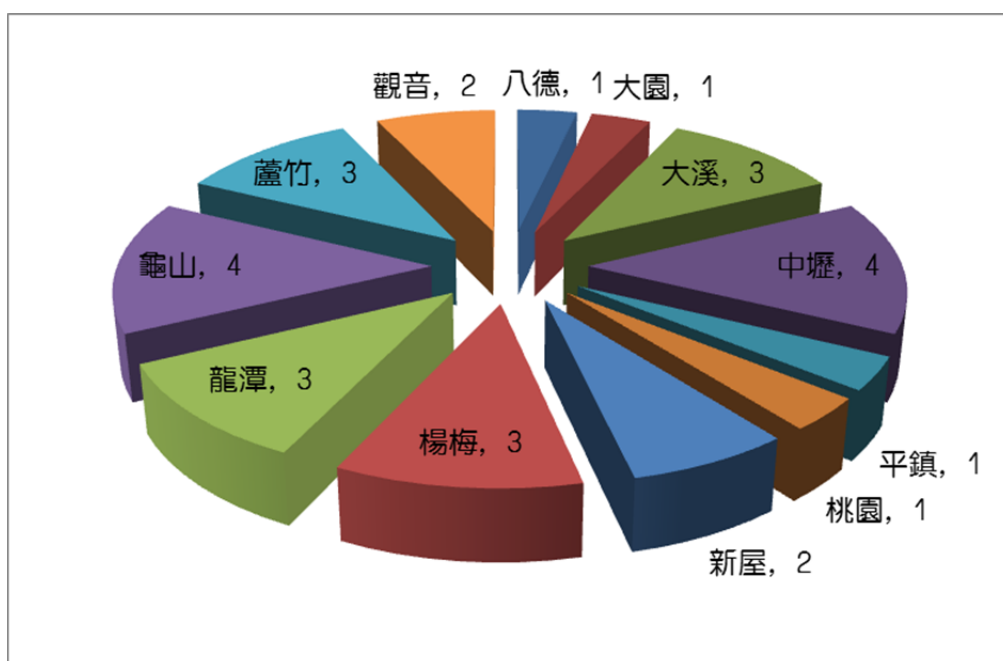


圖 2.3-40 觀光工廠、產業文化館各行政區分佈數量統計圖



2. 旅館住宿設施

依據交通部觀光局統計數據，桃園市住宿業者觀光飯店合計約 8 家(如表 2.3-36)，分布於桃園、蘆竹、大園、中壢，約可提供 3,520 人住宿。

表 2.3-36 桃園市觀光飯店統計表

地區/客房數		桃園市	容納人數
國際觀光旅館	家數	4	
	單人房	414	414
	雙人房	597	1,194
	套房	99	396
一般觀光旅館	家數	4	
	單人房	368	368
	雙人房	324	648
	套房	125	500
小 計	家數	8	
	單人房	782	782
	雙人房	921	1,842
	套房	224	896
	小計	1,927	3,520

旅館及民宿合計約 254 家(約 9559 房間)，每日約可提供 19118 人住宿(如表 2.3-37)。

表 2.3-37 桃園市旅館、民宿統計表

行政區	合法旅館、民宿		未合法旅館、民宿	
	家數	房間數	家數	房間數
中壢	50	2,062	0	0
平鎮	9	334	0	0
龍潭	14	538	1	30
楊梅	15	643	3	141
新屋	3	118	0	0
觀音	2	75	1	9
桃園	64	3,246	3	99
龜山	15	586	3	98
八德	6	142	0	0
大溪	9	178	2	5
復興	23	149	16	179
大園	4	448	2	30
蘆竹	9	449	0	0
小 計	223	8,968	31	591
概估住宿人數 (2人/房)	-	17,936	-	1,182

合法登記旅館、民宿計 223 家(約 8968 房間)，數量前三高依序為桃園、中壢、復興等區；未登記 31 家(約 591 房間)，以復興區數量最高，如圖 2.3-41~圖 2.3-43。據此研判因復興區為桃園市觀光旅遊主要軸線，沿途景點多可安排多日遊程，且位置較為偏遠，因此住宿需求較高。

包含觀光飯店在內，桃園市整體住宿設施全年可提供約 826.3 萬人需求量，未登記之住宿設施改善與控管應以復興區為優先。

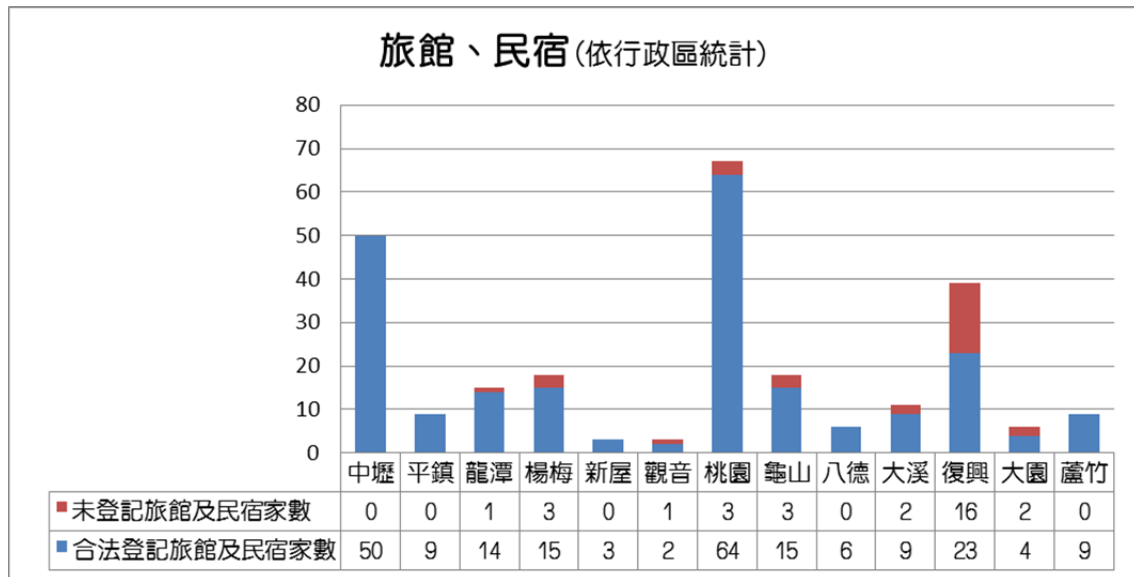


圖 2.3-41 桃園市旅館、民宿統計圖

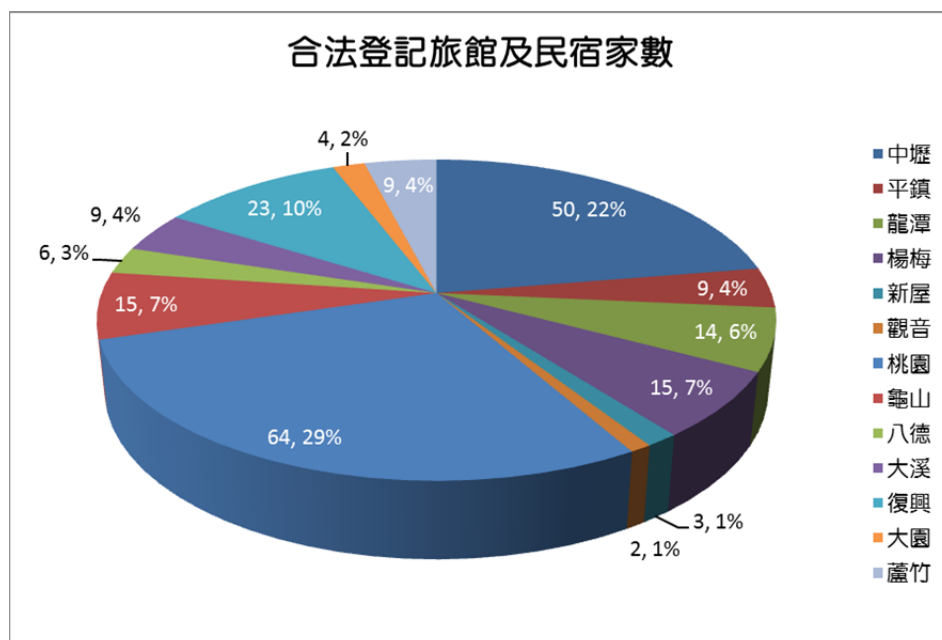


圖 2.3-42 桃園市合法登記旅館、民宿統計圖

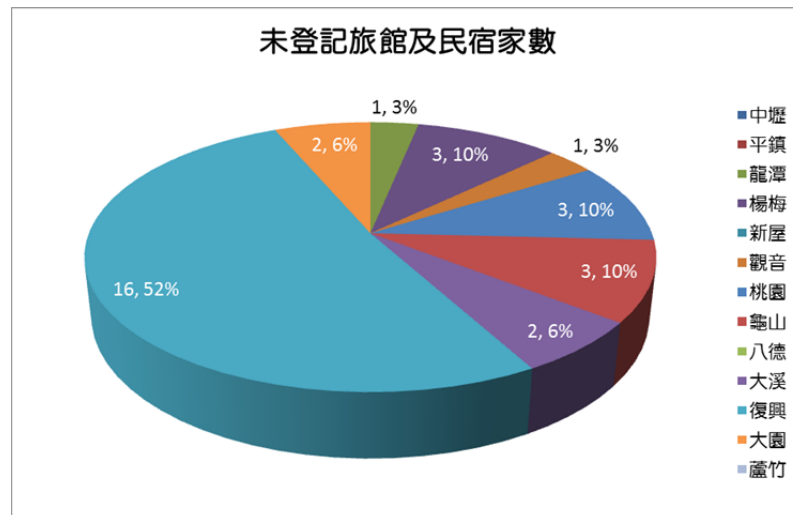


圖 2.3-43 桃園市未登記旅館、民宿統計圖

3. 自行車道路網

桃園市與觀光休閒相關自行車道約有 30 處，分佈路網如圖 2.3-45、表 2.3-38，長度合計約 255 公里。長度大於 20 公里者依序為平鎮鐵馬迎風自行車道約 33 公里，大溪月眉—龍潭三坑水岸觀光綠廊約 22 公里，沿海四鄉自行車道約 21 公里(跨越新屋、觀音、大園及蘆竹等行政區)，大溪石門水庫自行車道約 20 公里。

若以單一行政區自行車道分佈數量而言，以大溪 5 處最多，中壢、龍潭、新屋各 4 處居次(如圖 2.3-44)，大溪、中壢、龍潭亦屬於觀光遊憩資源較豐富之行政區，自行車道系統有助於推展觀光遊憩主題及遊程串聯動線；各行政區中以八德、楊梅較缺乏自行車道系統，未來觀光遊憩部門計劃可參酌自行車及觀觀景點現況資源加以整合建議。

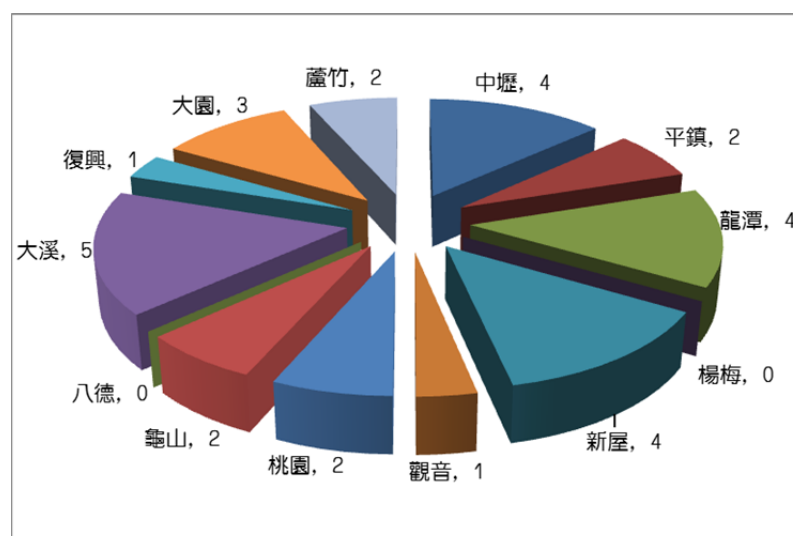


圖 2.3-44 桃園市觀光休閒自行車道統計圖



表 2.3-38 桃園市休閒自行車道簡表

項次	行政區	自行車道	長度(公里)
1	中壢	莒光公園自行車步道	0.85
2		大崙地區自然生態休閒產業步道	12
3		老街溪自行車道	5.77
4		高鐵自行車道	17.43
5	平鎮	石門大圳自行車景觀步道	1.69
6		鐵馬迎風自行車道	32.71
7	龍潭	大溪月眉—龍潭三坑水岸觀光綠廊	21.83
8		龍潭大池自行車道	4.57
9		龍潭三林線自行車道	10.08
10		高原村線自行車道	9.57
11	新屋	新屋濕地生態自行車道	4.67
12		新屋綠色隧道	6.97
13		白千層林蔭自行車道	2.74
14		沿海四鄉自行車道—觀音自行車道	21.36
15	觀音	沿海四鄉自行車道—觀音自行車道	21.36
16	桃園	桃園區成功路自行車道	3.32
17		綠色隧道自行車道	7.39
18	龜山	龜山自行車道	15.2
19		南崁溪單車道	1.61
20	大溪	大溪福安里自行車道	2.96
21		大鶯綠野自行車道	10.47
22		大溪月眉—龍潭三坑水岸觀光綠廊	21.83
23		石門水庫自行車道	20.09
24		大漢溪大溪段沿岸自行車道	0.99
25	復興	復興羅馬公路羅浮村自行車道	0.76
26	大園	大園溪海花卉園區自行車道	5.89
27		大潭工業區自行車道	4.82
28		沿海四鄉自行車道—觀音自行車道	21.36
29	蘆竹	沿海四鄉自行車道—觀音自行車道	21.36
30		親水自行車道	7.62
總長度			255.19

備註：參考環保署綠色道路網站彙整編制，<http://www.epa-bike.tw/>

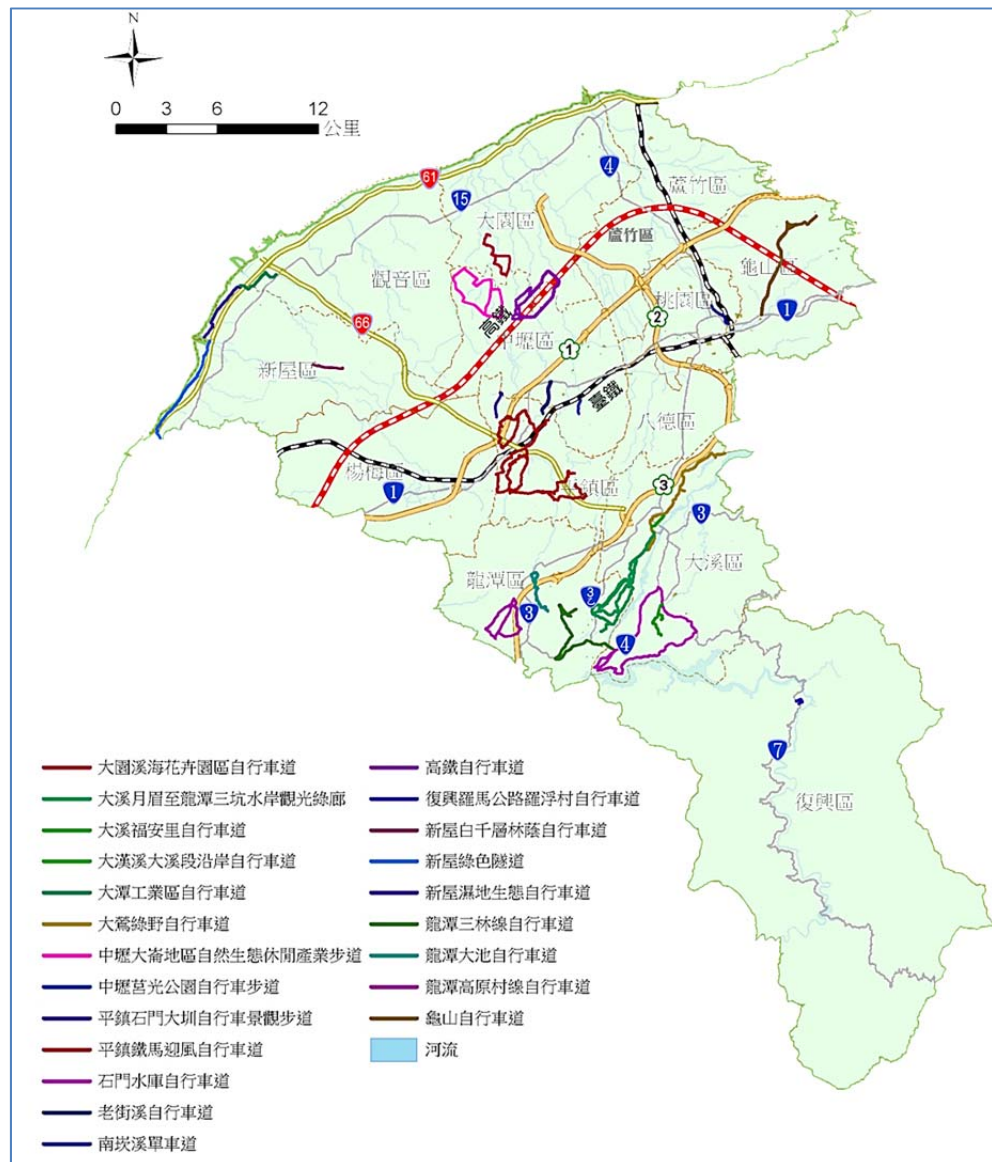


圖 2.3-45 桃園市休閒自行車道路網示意圖

(二)需求面：旅遊市場

摘錄 93-104 年交通觀光局國內主要觀光遊憩據點遊客人數統計資料 (105 年最新統計數據尚未公告), 桃園市遊客量自 93 年 186 萬人次成長至 100 年 766 萬人次最高 (如表 2.3-39), 平均 526 萬人次/年。

由於兩蔣文化園區之吸引力, 自 97 年 7 月開放陸客來台觀光後桃園市遊客量呈倍數成長, 慈湖遊客量自 97 年 103 萬人次至 98 年成長為 312 萬人次, 100 年最高近 374 萬人次, 98-104 年平均約 354 萬人次, 如表 2.3-40。

此外, 桃園市 28 家觀光工廠 (產業文化館) 每年亦吸引超過 800 萬人次造訪, 故桃園市遊客量已超越 1000 萬人次, 擠身全台觀光大縣之列。



表 2.3-39 桃園市主要遊憩區遊客量統計表

年度	遊客量(萬人次)	成長率(%)
93	186	-
94	273	46
95	300	10
96	260	-13
97	361	39
98	614	70
99	644	5
100	766	19
101	742	-3
102	698	-6
103	737	1
104	734	-
年均遊客量	526	-

表 2.3-40 桃園慈湖遊客量統計表

年度	人次	備註
97	1,031,750	7月開放大陸人士來台觀光
98	3,120,026	
99	3,645,602	
100	3,739,948	遊客量最大值
101	3,662,740	
102	3,592,816	
103	3,724,483	
104	3,315,096	
98-104 年均遊客量	3,229,058	

資料來源：摘錄整理自 <http://recreation.tbrc.gov.tw/asp1/statistics/year/INIT.ASP>

以現有住宿設施供給量全年可達 826.3 萬人次，應可符合桃園市觀光旅遊住宿需求，住宿設施可優先以品質提升取代房間數的提升。

二、觀光遊憩計畫：三區、四核、五軸

座落於各行政區約 28 家觀光工廠(產業文化館)為桃園特有之觀光潛力，其餘觀光資源在濱海、台地遊憩系統稍嫌欠缺，本計畫融合同質性或異質性觀光資源，研擬三區、四核、五軸觀光遊憩系統(圖 2.3-46)；三區係以既有山岳、台地丘陵、濱海分區為基礎，繼之以主題式遊程結合相鄰行政區資源，提高遊客重遊意願及延長停留時間，提升觀光產業收益與品質。

四核是整合鄰近行政區遊憩資源以利策略聯盟及遊程串聯，包含：

(一)新屋、觀音-海岸、漁港、客庄、蓮花。

- (二)大園、蘆竹-航空城、飛機起降景觀、地景藝術與花海。
- (三)桃園、八德-史蹟、商圈、埤塘。
- (四)太溪、龍潭、復興-史蹟、客庄、樂園、原鄉與自然山林。

五軸則是串聯景點與交通動線的旅遊軸帶，包含：

- (一)台7線人文歷史-大溪老街、慈湖、角板山兩蔣文化園區旅遊軸帶。
- (二)台7線山野原鄉-拉拉山、原鄉部落北橫旅遊軸帶。
- (三)台3、台4-石門水庫、客庄、主題樂園旅遊軸帶。
- (四)台61、台15、台66-濱海漁港、濕地、藻礁、花海旅遊軸帶。
- (五)地景花海遊憩軸帶-大園地景藝術節、蘆竹、中壢、平鎮花彩節。



圖 2.3-46 觀光遊憩系統示意圖



2.4 土地使用

2.4.1 土地使用現況

依據內政部國土測繪中心調查之桃園市土地利用現況，如表 2.4-1 所示，以森林使用為最多，主要分布於復興區境內，約佔 36.73%；其次為農業使用，約佔 28.25%，主要分布於新屋區及觀音區；建物使用約佔 13.17%，以中壢區、楊梅區、蘆竹區、龜山區及桃園區為較密集區。

表 2.4-1 桃園市土地利用現況面積統計一覽表

土地使用分類	面積(公頃)	比例
農業使用土地	34,382.67	28.25%
森林使用土地	44,711.29	36.73%
交通使用土地	8,233.16	6.76%
水利使用土地	6,063.92	4.98%
建築使用土地	16,033.26	13.17%
公共設施使用土地	1,946.08	1.60%
遊憩使用土地	1,883.80	1.55%
礦業使用土地	143.57	0.12%
其他使用土地	8,324.78	6.84%
總計	121,722.53	100.00%

資料來源：內政部國土測繪中心，95～97 年度建置國土利用調查成果。

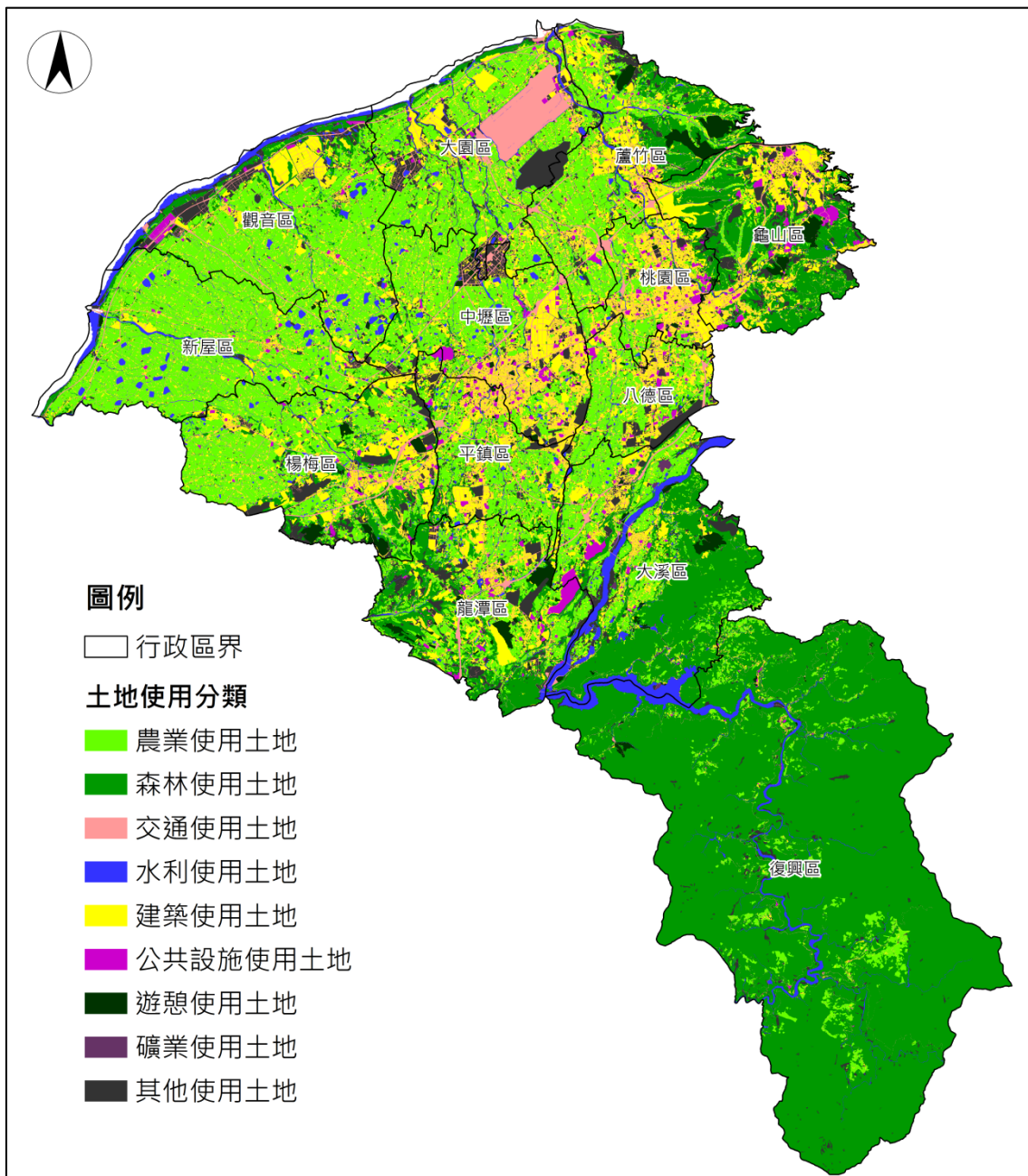


圖 2.4-1 桃園市國土利用現況示意圖



2.4.2 非都市土地使用分區

按照區域計畫法之規定，所謂非都市土地乃指區域計畫中，都市計畫範圍區以外之全部土地。桃園市的非都市土地共計有 89,724 公頃，包含未登錄地 3,161 公頃及 9 種使用分區(桃園市境內無國家公園區)共 86,563 公頃，非都市土地佔全市總面積 73.5%。另 104 年 2 月公告之海域區及海域用地，其面積為 113,023.83 公頃。

其中以使用分區來看，如表 2.4-2 所示，特定農業區佔桃園市非都市土地(不含未登錄地)之比例最高，達 32.61%，森林區次之，佔 25.57%。而以使用編定狀況來看，如表 2.4-3 所示，農牧用地所佔比例最高，達 39.32%，林業用地次之，佔 31.85%；此外在建築用地上則以丁種建築用地所佔比例最高。

表 2.4-2 桃園市非都市土地使用分區統計表

使用分區	面積(公頃)	比例
特定農業區	28,226.79	32.61%
一般農業區	8,509.38	9.83%
工業區	2,669.75	3.08%
鄉村區	810.2554	0.94%
森林區	22,135.00	25.57%
山坡地保育區	19,427.47	22.44%
風景區	1,698.88	1.96%
特定專用區及其他	2,781.89	3.21%
國家公園區	—	—
河川區	303.4679	0.35%
總計	86,562.89	100.00%
海域區	113,023.83	—

資料來源：103 年內政統計年報，內政部統計處網站。



表 2.4-3 桃園市非都市土地使用編定統計表

使用編定	面積(公頃)	比例
甲種建築用地	1,786.35	2.06%
乙種建築用地	641.5533	0.74%
丙種建築用地	595.2075	0.69%
丁種建築用地	3,786.96	4.37%
農牧用地	34,038.57	39.32%
林業用地	27,566.58	31.85%
養殖用地	39.3741	0.05%
鹽業用地	—	—
礦業用地	30.7637	0.04%
窯業用地	55.9206	0.06%
交通用地	2,509.60	2.90%
水利用地	4,861.77	5.62%
遊憩用地	534.1482	0.62%
古蹟保存用地	3.9369	0.00%
生態保護用地	54.1889	0.06%
國土保安用地	5,037.30	5.82%
墳墓用地	189.5842	0.22%
特定目的事業用地	3,643.32	4.21%
暫未編定用地	895.3633	1.03%
其他用地	292.403	0.34%
總計	86,562.89	100.00%
海域用地	113,023.83	—

資料來源：103 年內政統計年報，內政部統計處網站。

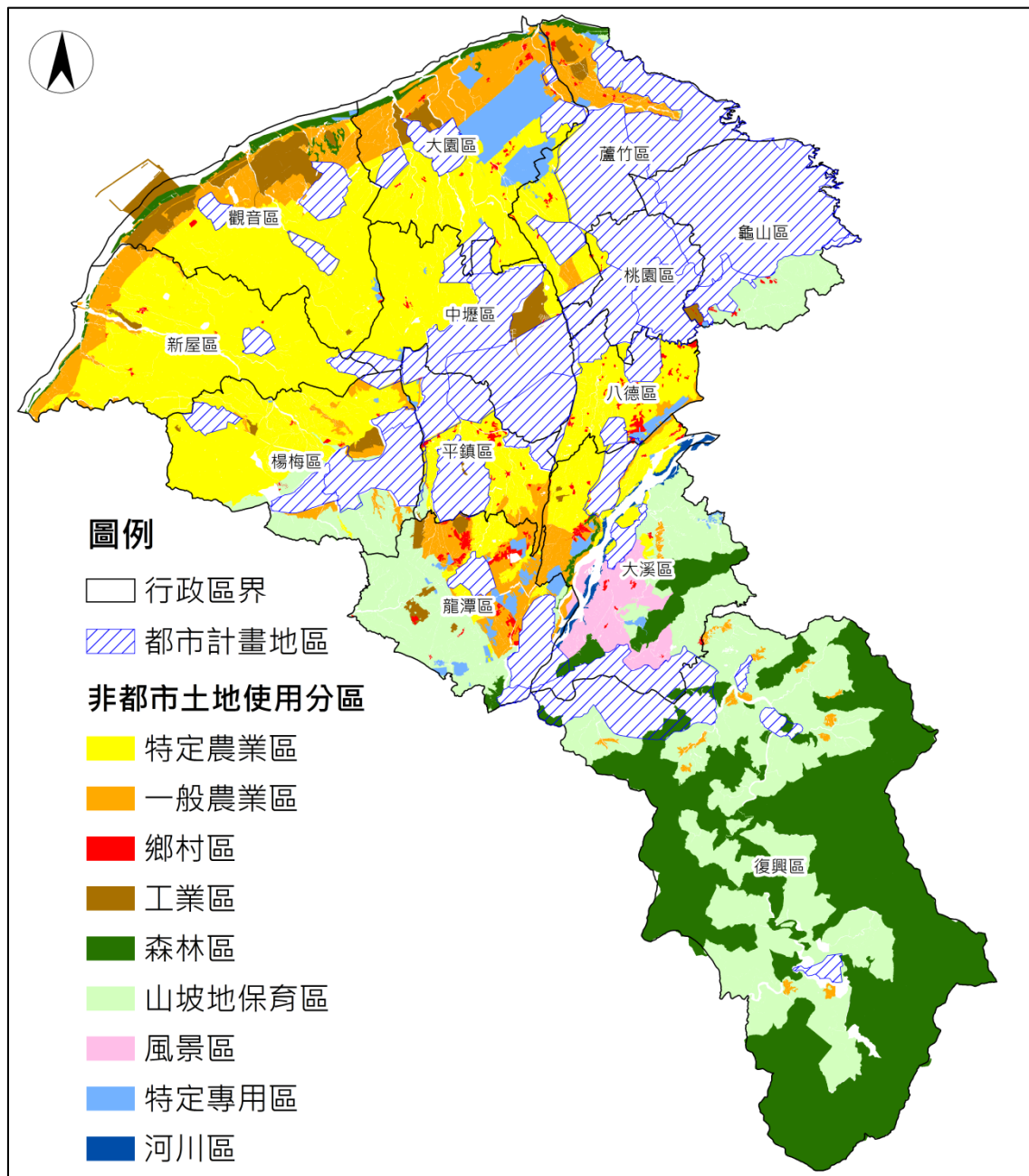


圖 2.4-2 桃園市非都市土地使用分區示意圖

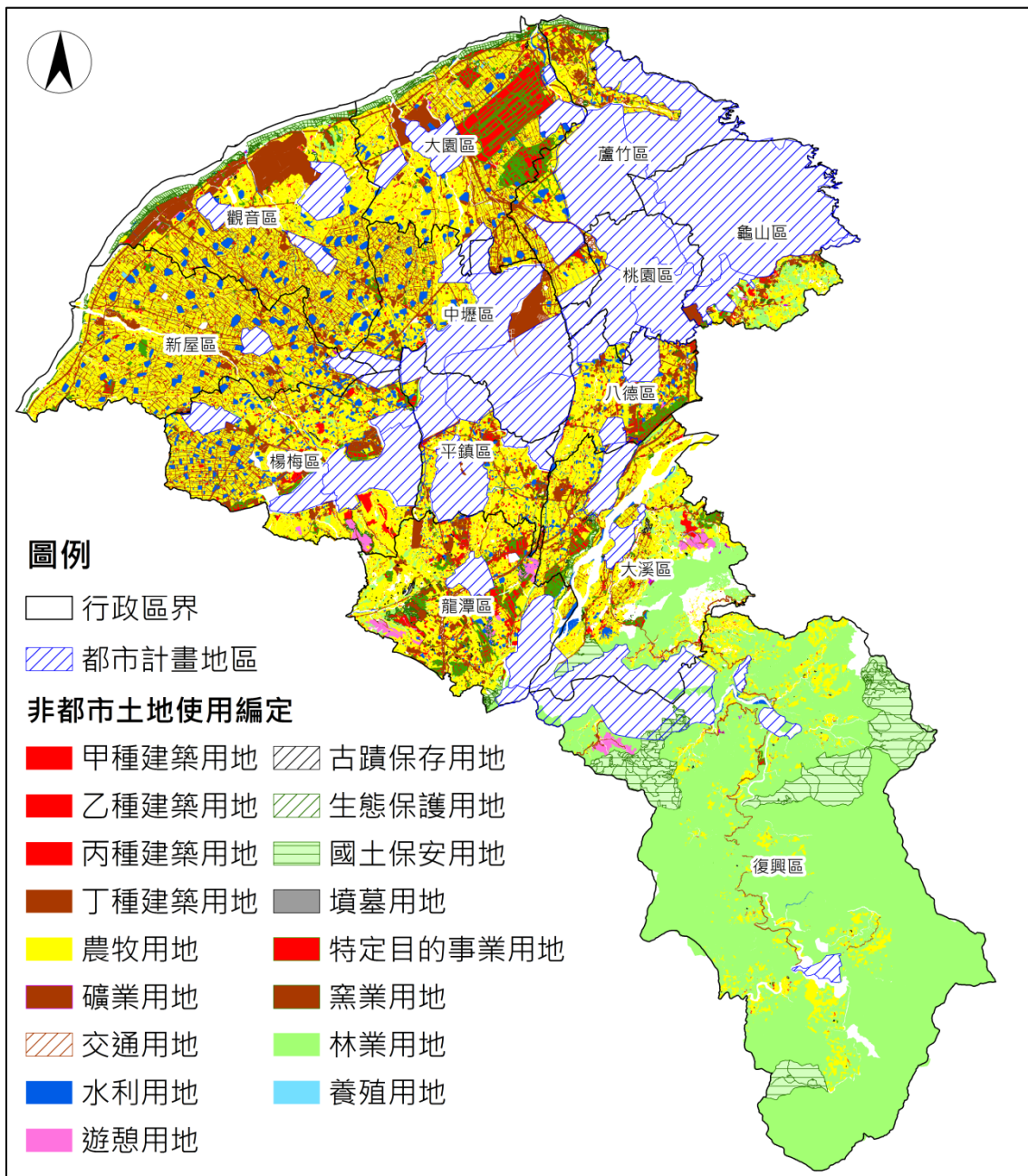


圖 2.4-3 桃園市非都市土地使用編定示意圖



2.4.3 都市計畫地區

桃園市都市土地面積為 32,371 公頃，佔全市總面積 26.5%，包括：高速公路中壢及內壢間交流道附近特定區計畫、中壢平鎮都市擴大修訂計畫、中壢(龍岡地區)都市計畫、中壢(過嶺地區)楊梅(高榮地區)新屋(頭洲地區)觀音(高源地區)都市計畫、桃園市都市計畫、縱貫公路桃園內壢間都市計畫、大溪都市計畫、大溪鎮(埔頂地區)都市計畫、楊梅都市計畫、高速公路楊梅交流道附近特定區計畫、楊梅(富岡、豐野地區)都市計畫、大園都市計畫、大園(菓林地區)都市計畫、龜山都市計畫、林口特定區計畫(桃園部分)、八德(大湳地區)都市計畫、八德(八德地區)都市計畫、龍潭都市計畫、新屋都市計畫、觀音都市計畫、觀音(新坡地區)都市計畫、觀音(草漯地區)都市計畫、復興都市計畫、石門都市計畫、石門水庫水源特定區計畫、南崁地區都市計畫、小烏來風景特定區計畫、龍壽、迴龍地區都市計畫、蘆竹(大竹地區)都市計畫、巴陵達觀山風景特定區計畫、平鎮(山子頂地區)都市計畫、桃園航空貨運園區暨客運園區(大園南港地區)特定區計畫、高速鐵路桃園車站特定區計畫等，共計 33 處都市計畫區，如圖 2.4-4 所示。

全市都市計畫使用分區如表 2.4-4 所示，都市發展地區以公共設施用地面積比例最高，約 5,245.93 公頃，其次為住宅區 4,818.57 公頃及工業區 3,127.87 公頃；非都市發展地區則以保護區面積比例最高，約 8,692.15 公頃，其次為農業區 8,037.56 公頃。



表 2.4-4 桃園市都市土地面積一覽表

編號	計畫名稱	計畫人口 (人)	103 年 現況人口 (人)	人口 發展率	計畫面積	都市發展地區									非都市發展地區					
					(公頃)	合計	住宅區	商業區	工業區	行政區	文教區	公共設施 用地	特定 專用區	其它	合計	農業區	保護區	風景區	河川區	其他
1	高速公路中壢及內壢間交流道 附近特定區計畫	30,000	51,158	170.53%	2,270.70	507.54	56.19	—	107.34	0.27	7.32	283.55	20.27	32.60	1,763.16	1,762.66	—	—	—	0.50
2	中壢平鎮都市擴大修訂計畫	300,000	307,987	102.66%	2,169.37	1,809.19	870.92	79.06	289.48	2.12	6.53	529.26	1.12	30.70	360.18	326.32	—	—	33.21	0.65
3	中壢(龍岡地區)都市計畫	120,000	112,262	93.55%	1,250.34	857.27	345.55	30.92	44.52	—	0.14	433.73	2.41	—	393.07	393.07	—	—	—	—
4	中壢(過嶺地區)楊梅(高榮地 區)新屋(頭洲地區)觀音(高源 地區)都市計畫	25,000	20,924	83.70%	466.26	276.11	98.32	9.54	76.67	—	—	76.26	15.32	—	190.15	187.30	—	—	2.70	0.15
5	桃園市都市計畫	200,000	183,364	91.68%	1,122.61	940.92	346.47	67.56	143.81	—	1.33	376.09	4.46	1.20	181.69	152.13	—	—	29.56	—
6	縱貫公路桃園內壢間都市計畫	84,000	125,139	148.98%	1,389.47	570.22	195.32	13.09	103.96	2.00	0.94	238.94	5.74	10.23	819.25	819.25	—	—	—	—
7	大溪都市計畫	26,000	22,422	86.24%	240.00	159.89	69.63	7.91	30.90	—	—	51.02	0.43	—	80.11	59.82	19.69	—	—	0.60
8	大溪鎮(埔頂地區)都市計畫	42,000	33,173	78.98%	443.62	348.64	168.65	8.84	58.21	—	—	112.94	—	—	94.98	35.37	59.54	—	—	0.07
9	楊梅都市計畫	135,000	105,163	77.90%	1,415.70	1,012.88	315.91	22.26	244.47	—	—	429.17	—	1.07	402.82	275.86	82.76	39.13	5.07	—
10	高速公路楊梅交流道附近特定 區計畫	8,000	10,242	128.03%	583.05	68.81	18.67	—	26.38	—	—	21.31	—	2.45	514.24	428.14	86.10	—	—	—
11	楊梅(富岡、豐野地區)都市計 畫	15,000	12,817	85.45%	301.95	148.25	45.20	5.66	37.02	—	—	59.25	—	1.12	153.70	136.30	17.40	—	—	—
12	大園都市計畫	28,000	11,154	39.84%	510.00	199.76	72.81	4.94	51.57	—	—	70.44	—	—	310.24	257.49	—	—	52.75	—
13	大園(菓林地區)都市計畫	18,000	7,275	40.42%	279.04	107.69	49.04	4.22	2.50	0.57	—	47.53	—	3.83	171.35	157.56	—	—	13.65	0.14
14	龜山都市計畫	50,000	60,211	120.42%	458.50	367.04	179.15	16.15	55.20	—	2.16	114.15	—	0.22	91.46	—	70.40	—	21.06	—
15	林口特定區計畫(桃園部分)	200,000	54,301	27.15%	7,378.09	1,523.32	198.06	9.85	786.06	—	41.14	488.21	—	—	5,854.77	316.56	5,538.21	—	—	—
16	八德(大湳地區)都市計畫	80,000	69,551	86.94%	409.27	349.68	184.71	11.02	34.42	—	—	115.78	3.75	—	59.59	59.59	—	—	—	—
17	八德(八德地區)都市計畫	6,500	7,370	113.38%	160.73	160.73	79.12	12.77	7.01	—	—	59.76	1.76	0.31	—	—	—	—	—	—
18	龍潭都市計畫	30,000	25,553	85.18%	341.33	190.49	71.84	9.44	—	—	0.26	108.95	—	—	150.84	150.34	—	—	—	0.50
19	新屋都市計畫	9,500	8,215	86.47%	180.00	85.93	32.89	3.24	13.61	—	—	35.02	1.17	—	94.07	94.07	—	—	—	—
20	觀音都市計畫	11,000	3,666	33.33%	190.30	96.41	21.51	1.37	48.47	—	—	24.36	0.70	—	93.89	93.89	—	—	—	—
21	觀音(新坡地區)都市計畫	6,000	6,118	101.97%	186.87	51.50	17.24	1.76	8.40	—	—	24.10	—	—	135.37	135.37	—	—	—	—
22	觀音(草漯地區)都市計畫	63,000	8,792	13.96%	504.00	470.39	209.63	14.63	2.44	2.08	—	192.13	49.48	—	33.61	33.61	—	—	—	—
23	復興都市計畫	1,500	1,537	102.47%	76.59	25.08	4.26	0.89	—	0.90	—	13.24	—	5.79	51.51	—	51.51	—	—	—
24	石門都市計畫	12,000	11,403	95.03%	940.10	217.89	62.37	3.94	0.95	—	—	121.66	0.71	28.26	722.21	240.82	164.21	215.62	36.49	65.07
25	石門水庫水源特定區計畫	4,000	3,604	90.10%	3,249.00	953.41	21.93	19.08	—	—	—	47.25	—	865.15	2,295.59	—	2,295.59	—	—	—
26	南坎地區都市計畫	150,000	165,380	110.25%	3,253.32	1,852.58	535.67	27.00	790.55	—	—	472.75	—	26.61	1,400.74	1,244.55	71.69	—	84.15	0.35
27	小烏來風景特定區計畫	1,600	1,920	120.00%	194.46	78.89	8.44	0.53	0.88	—	—	66.78	—	2.26	115.57	31.31	77.33	—	—	6.93
28	龍壽、迴龍地區都市計畫	10,800	9,818	90.91%	75.25	75.25	22.43	1.00	8.71	—	1.68	41.05	0.38	—	—	—	—	—	—	—
29	蘆竹(大竹地區)都市計畫	32,000	23,176	72.43%	399.10	209.30	81.52	6.61	27.14	—	—	93.98	0.05	—	189.80	186.90	—	—	2.90	—
30	巴陵達觀山風景特定區計畫	1,500	1,354	90.27%	184.21	18.57	2.05	1.22	—	—	—	11.83	—	3.47	165.64	—	157.72	—	7.92	—
31	平鎮(山子頂地區)都市計畫	63,000	50,740	80.54%	1,000.07	540.79	201.55	15.46	127.20	0.09	—	194.08	2.41	—	459.28	459.28	—	—	—	—
32	桃園航空貨運園區暨客運園區 (大園南港地區)特定區計畫	27,000	5,310	19.67%	242.55	242.55	73.67	22.84	—	—	—	73.20	—	72.84	—	—	—	—	—	—
33	高速鐵路桃園車站特定區計畫	60,000	9,157	15.26%	505.50	472.57	157.84	36.61	—	—	—	218.16	59.96	—	32.93	—	—	—	32.93	—
總計		-	1,530,256	-	32,371.35	14,989.54	4,818.56	469.41	3,127.87	8.03	61.50	5,245.93	170.12	1,088.11	17,381.81	8,037.56	8,692.15	254.75	322.39	74.96
比例		-	-	-	100.00%	46.30%	14.89%	1.45%	9.66%	0.02%	0.19%	16.21%	0.53%	3.36%	53.70%	24.83%	26.85%	0.79%	1.00%	0.23%

資料來源：103 年營建統計年報，內政部營建署網站。

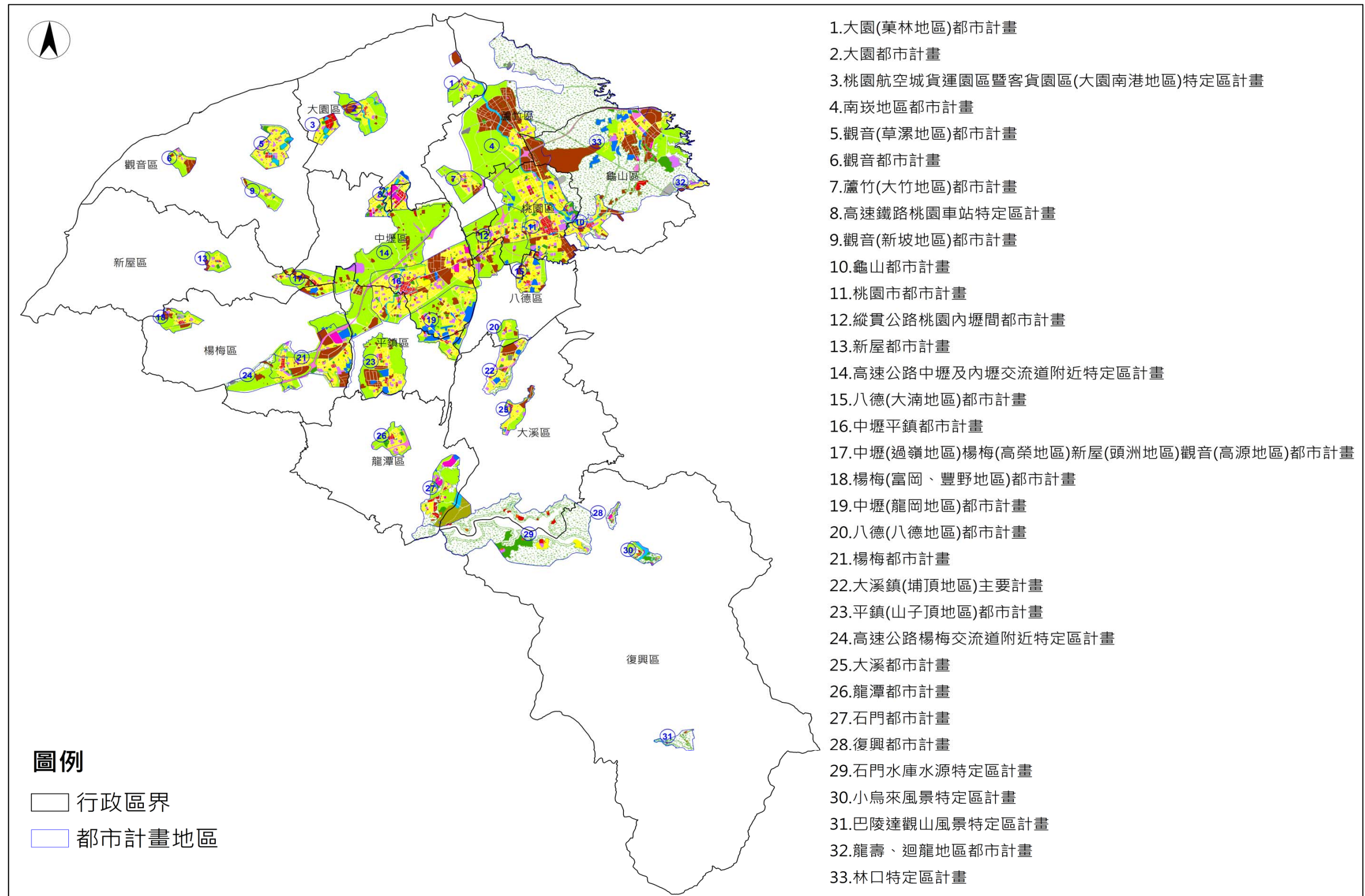


圖 2.4-4 桃園市都市計畫分布示意圖



2.5 海岸及海域

一、海岸及海域劃設範圍

桃園市海岸起點為蘆竹區坑口里，訖點為新屋區蚵間里，總海岸線長度為 46.3 公里，包括自然海岸線長度約 21.1 公里（約佔 46%），以及人工海岸線長度約 25.2 公里（約佔 54%）。

依據內政部 102 年 10 月 31 日臺內營字第 1020810202 號令訂定「區域計畫之直轄市縣（市）海域管轄範圍」，本市所屬海域範圍面積 1,130.2383 平方公里，詳圖 2.5-1。

另依海岸管理法定義之海岸地區，包括(1)濱海陸地：以平均高潮線至第一條省道、濱海道路或山脊線之陸域為界；(2)近岸海域：以平均高潮線往海洋延伸至 30 公尺等深線，或平均高潮線向海三浬涵蓋之海域，取其距離較長者為界，並不超過領海範圍之海域與其海床及底土。依據內政部 104 年 8 月 14 日台內營字第 1040812104 號公告，本市海岸地區範圍如表 2.5-2 及圖 2.5-2 所示。

表 2.5-1 桃園市海域管轄範圍

經度	緯度	說明	面積(平方公里)
121.283552	25.117256	領海外界線上之端點	1,130.2383
121.283463	25.117544	桃園市與新北市交界處	
120.985788	24.939965	桃園市與新竹縣交界處	
120.760740	25.080346	領海外界線上之端點	

表 2.5-2 桃園市海岸地區範圍

海岸地區	劃設範圍說明
濱海陸地	蘆竹區：沿縣道 108 號，再往西南接省道台 15 線劃設。
	大園區：沿省道台 15 線劃設。
	觀音區：沿省道台 15 線接縣道 112 號，過觀音市區接回省道台 15 線劃設。
	新屋區：沿省道台 15 線劃設。
近岸海域	以距平均高潮線 3 浬劃設。

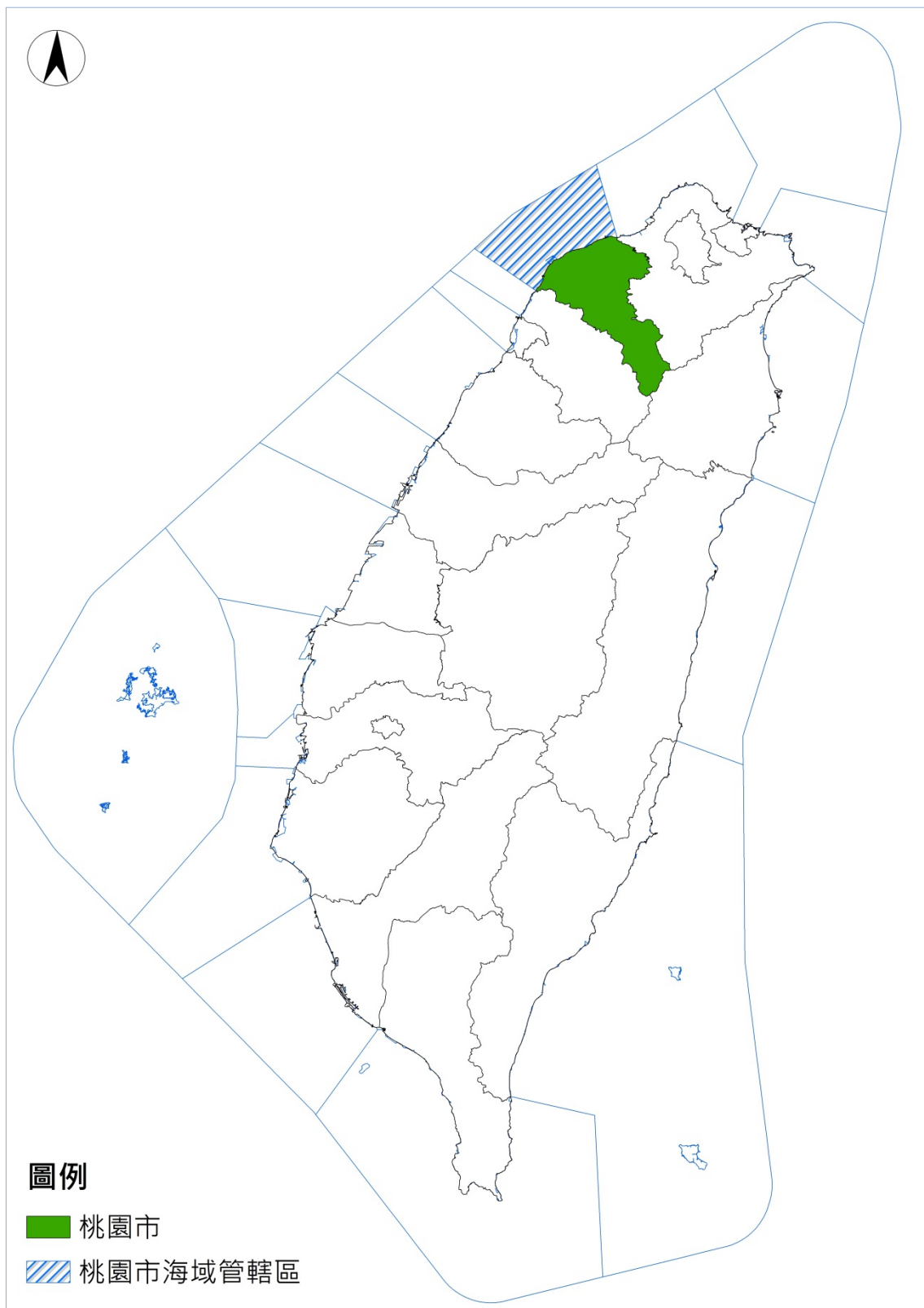


圖 2.5-1 桃園市海域管轄範圍示意圖

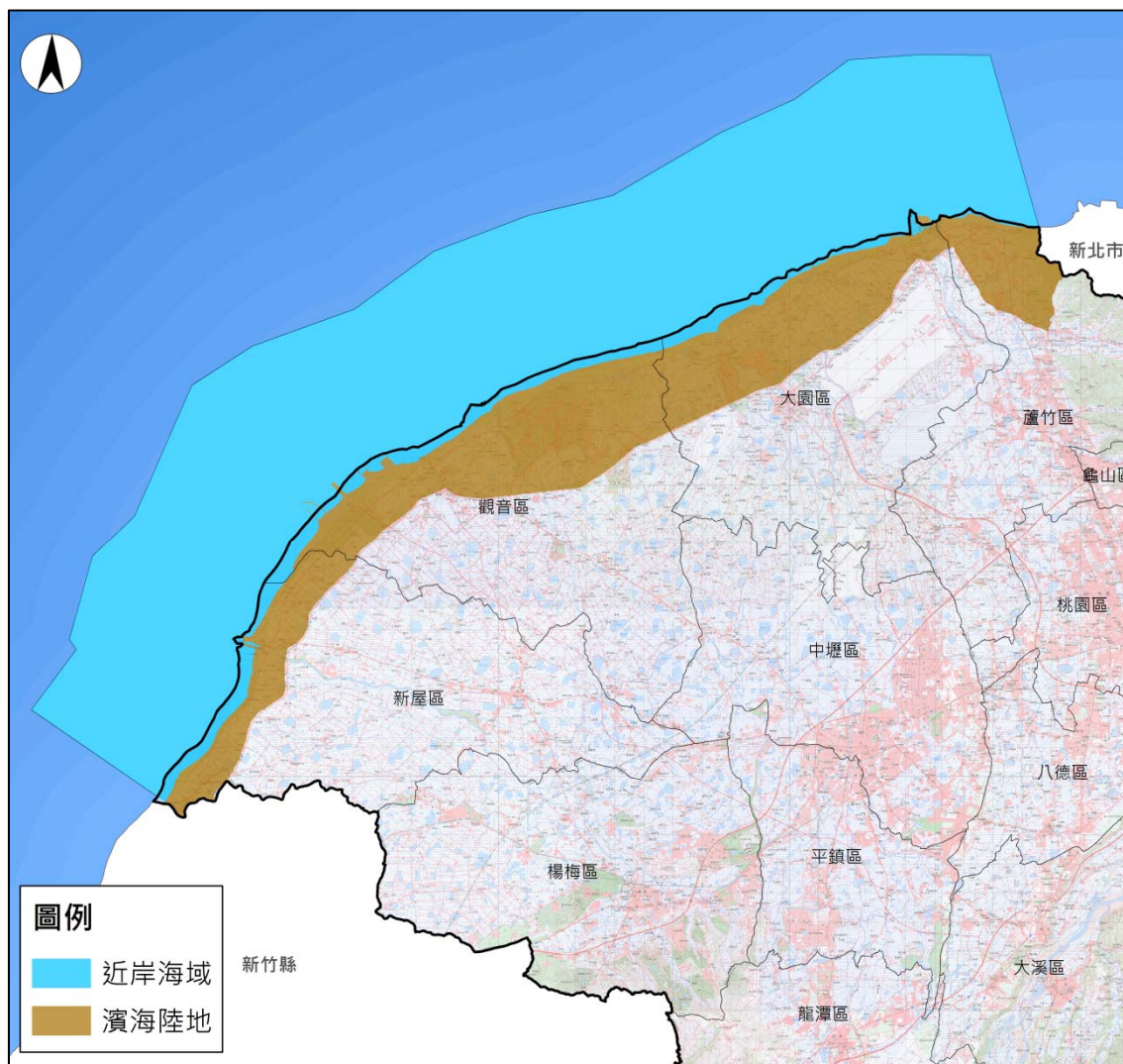


圖 2.5-2 桃園市海岸地區範圍示意圖

二、海岸地區土地使用現況

桃園市海岸地區濱海陸地土地使用主要為農業使用，佔 36.23%，其次為工業使用 12.64%及森林使用 12.14%，如表 2.5-3 所示。大面積工業使用主要為蘆竹區海湖坑口工業區、大園區大園工業區及沙崙油庫、觀音區觀音工業區。

表 2.5-3 海岸地區土地利用現況面積表

使用分類		面積(公頃)	比例
農業使用土地		3,064.46	36.23%
森林使用土地		1,026.38	12.14%
交通使用土地		627.37	7.42%
水利使用土地		789.48	9.33%
建築使用土地	商業	54.06	0.64%
	住宅	323.29	3.82%
	工業	1,069.03	12.64%
	其他建築用地	68.65	0.81%
公共設施使用土地		149.12	1.76%
遊憩使用土地		148.51	1.76%
礦業使用土地		26.48	0.31%
其他使用土地		1,110.68	13.13%

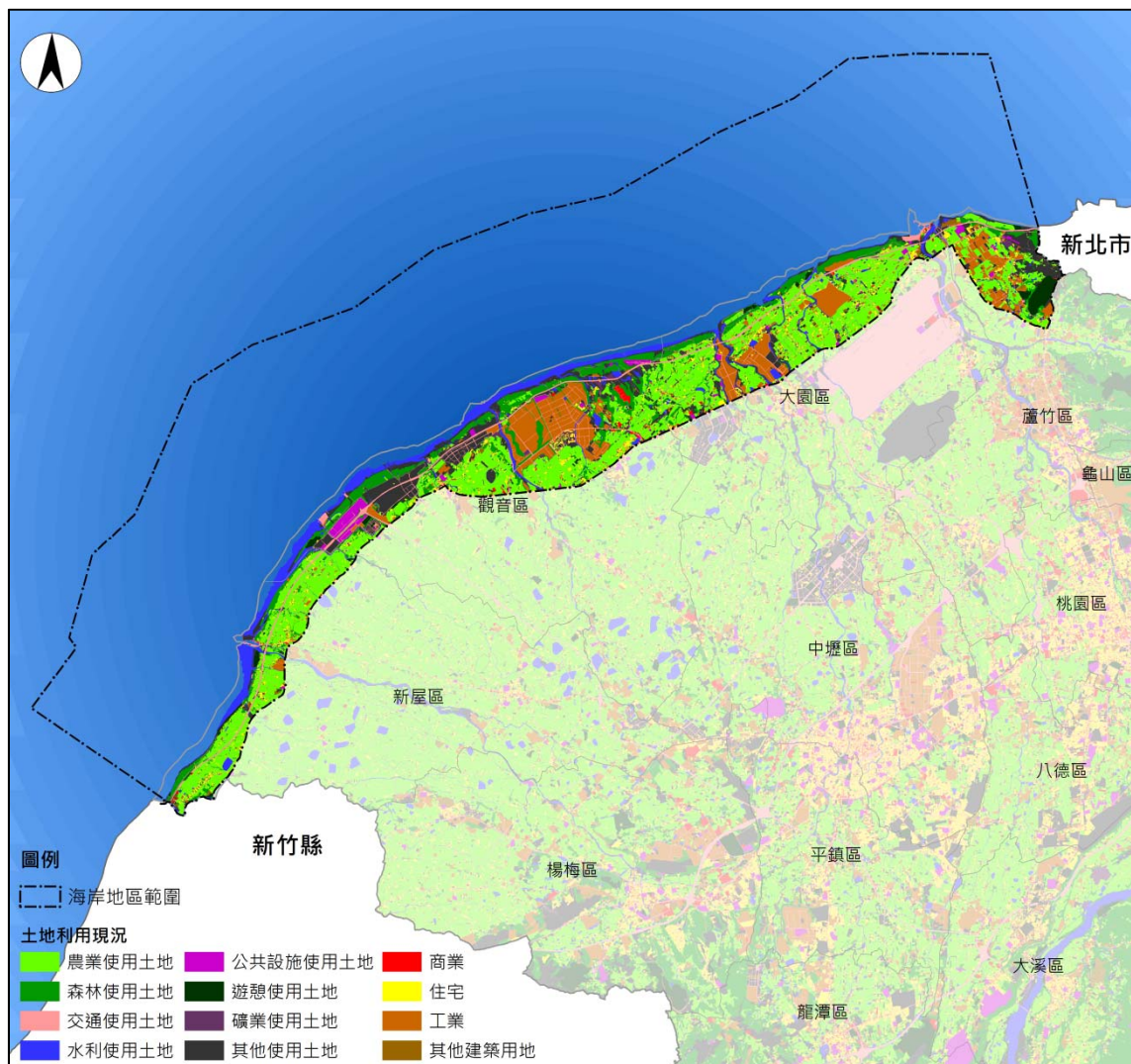


圖 2.5-3 桃園市海岸地區土地利用現況示意圖



2.6 農地資源

依全國區域計畫指導，在全球氣候變遷、能源價格波動劇烈等局勢之下，糧食安全為國家安全重要議題之一，確保農地需求總量及維護優質農業生產環境為達成糧食安全目標之重要工作。以下就本市農地資源現況說明：

一、土地使用

依 103 年內政部統計資料，農地使用分區包括都市計畫農業區面積約 8,038 公頃，及非都市土地之特定農業區約 28,227 公頃、一般農業區約 8,509 公頃，合計約 36,736 公頃。另以非都市土地之農牧用地言，計約 34,039 公頃，其中位於特定農業區及一般農業區之農牧用地約 26,205 公頃，位於其他分區之農牧用地則約 7,834 公頃，最大宗者為位於特定農業區之 20,425 公頃，如表 2.6-1 所示。

表 2.6-1 桃園市非都市土地農業區、農牧用地及都市計畫農業區面積

非都市土地			都市土地	
使用分區別	使用分區面積 (公頃)	農牧用地面積 (公頃)	使用分區	面積 (公頃)
特定農業區	28,226.79	20,425.10	農業區	8,037.56
一般農業區	8,509.38	5,779.47		
小計	36,736.17	26,204.57		
其他分區	鄉村區	810.26		
	工業區	2,669.75		
	森林區	22,135.00		
	山坡地保育區	19,427.47		
	風景區	1,698.88		
	河川區	303.47		
	特定專用區	2,781.89		
合計	86,562.89	34,038.57		

資料來源：內政部統計查詢網。

二、歷年耕地變化

依據農業統計年報(原臺灣農業年報)資料顯示，79 年全市耕地面積約為 45,150 公頃，其中水田約為 37,219 公頃，旱田約為 7,931 公頃，其分別占總耕地面積的 82.43%及 17.57%。至 2014 年全市耕地面積約 36,296 公頃，其中水田約為 29,153.51 公頃，旱田約為 7,142.49 公頃，其分別占總耕地面積 80.32%及 19.68%，而總耕地面積自 79 年至 103 年減少約 8,854 公頃，主要減少部分以水田為主，約減少 8,065.49 公頃，旱田也減少約 788.51 公頃。耕地作物生產方面，稻米為本市主要種植作物，收穫面積及產量皆為全市作物之最高，其次為蔬菜、果品，最低為特用作物。

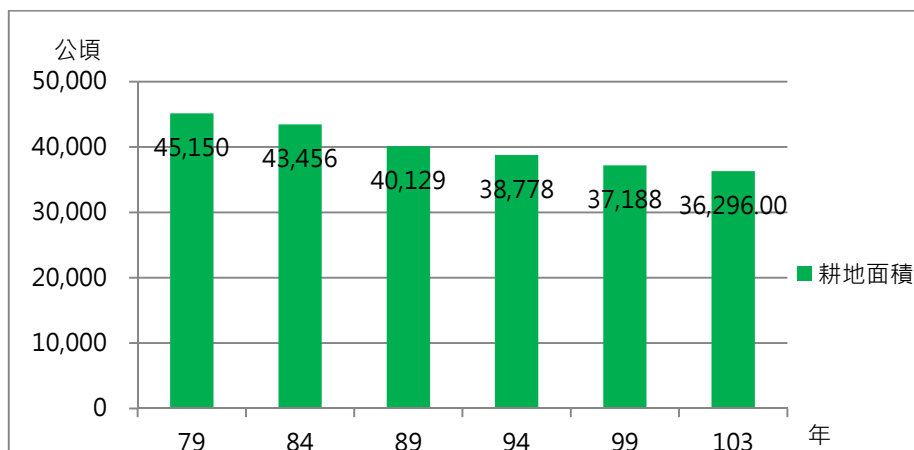


圖 2.6-1 桃園市歷年耕地面積統計

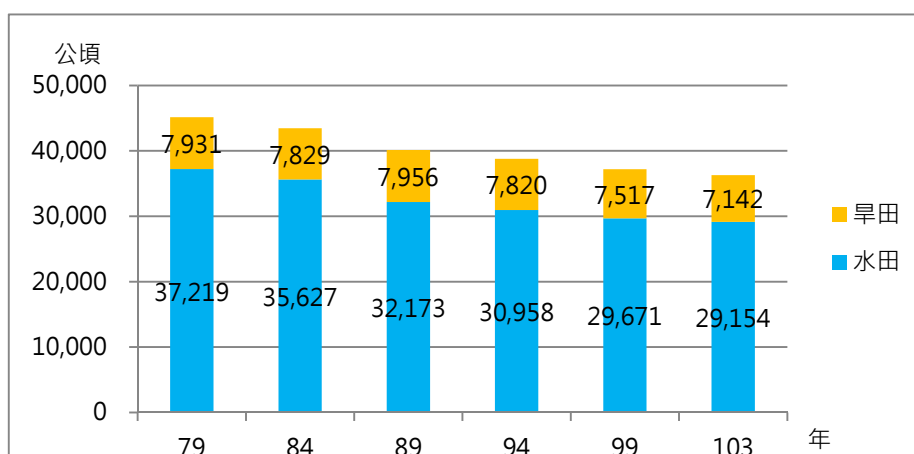


圖 2.6-2 桃園市歷年水旱田面積統計

三、農地資源分類分級劃設

為確保基本糧食安全、積極維護重要農業生產環境基礎設施，並避免農地零星散漫之發展，行政院農業委員會乃進行農業發展地區之分類分級劃設。農業發展地區包括非都市土地使用分區中的特定農業區、一般農業區與其他分區之農牧用地、林業用地與養殖用地，以及都市計畫農業區。而農業發展地區之分類，則依據非都市土地用地編定與內涵，把農業發展地區分為農牧使用、林業使用、養殖使用與其他使用等分類，而後再針對其中之農牧用地與其他用地等農作土地進行分級。其中，農牧使用係指非都市土地用地編定中的農牧用地；林業使用則為非都市土地用地編定中的林業用地；養殖使用除了包括非都市土地用地編定中的養殖用地外，還包括農委會所劃定之養殖生產專區；非上述範圍之農業發展地區則歸納為其他使用。為求土地管理制度不宜複雜，農業土地資源應朝向一元化發展等原因，故以「土地分級概念」作為操作原則，將農地予以劃設「分級」。

截至 103 年底之桃園市農地資源分類分級成果，農地資源面積總量為 43,949.18 公頃，各級農地資源分布如下：



- (一) **第一種農業用地**：具備優良農業生產環境、維持糧食安全功能及曾經投資建設重大農業改良設施之土地。面積總量為 19,561.52 公頃，佔總劃設面積 44.51%，主要集中於觀音、新屋、楊梅、平鎮、中壢、大園，而八德、中壢、桃園、蘆竹、大溪、龍潭亦有第一種農業用地分布。
- (二) **第二種農業用地**：具有良好農業生產環境，在為達促進農業發展多元化之目標下，亦具有維持糧食生產功能。面積總量為 11,554.67 公頃，佔總劃設面積 26.29%，主要零星分布於桃園臺地上，包含觀音、新屋、楊梅、平鎮、中壢、大園、八德、中壢、蘆竹、大溪等地。
- (三) **第三種農業用地**：具有糧食生產功能，但生產環境受外在因素干擾之農業地區。面積總量為 7,675.78 公頃，佔總劃設面積 17.47%，主要位於中壢、桃園、平鎮、龍潭、八德、楊梅、蘆竹、大園等地區，其主要零散分布於桃園臺地及其周圍之山坡地。
- (四) **第四種農業用地**：擁有糧食生產功能且位於坡地之農地，此類農地環境較為敏感，在不破壞水土保持的情況下，得維持其農業生產使用。面積總量為 5,157.21 公頃，佔總劃設面積 11.73%，主要分布於桃園臺地東南部周邊之山坡地，例如楊梅、龍潭、大溪、龜山、復興。

進一步與非都市土地使用分區一般農業區、特定農業區、其他分區之農牧用地與都市計畫第區農業區分別比較，其中第一種農業用地主要位於特定農業區(14,904.01 公頃)、其次為一般農業區(1,884.51 公頃)；第二種農業用地主要位於特定農業區(6,535.25 公頃)、其次為一般農業區(2,953.18 公頃)；第三種農業用地主要位於都計農業區(3,105.93 公頃)、其次為特定農業區(1,774.50 公頃)；第四種農業用地主要位於其他分區(4,789.30 公頃)、其次為一般農業區(290.59 公頃)。

桃園市農地資源分類分級劃設成果，以位於特定農業區與其他分區之農牧用地面積最多，前者主要分布於新屋、楊梅、平鎮、八德、觀音、大園、中壢等，後者主要集中在龍潭、復興、大溪、龜山；其次為位於一般農業區之面積，其分布區位為龍潭、新屋、觀音、大園、蘆竹、平鎮、楊梅、大溪、八德；而位於都市計畫農業區的面積最少，主要分布區位為中壢、平鎮、桃園、八德、蘆竹、大園、觀音、楊梅等。

表 2.6-2 桃園市農地資源分類分級與土地使用分區分析表

農地分區	特定農業區	一般農業區	都計農業區	其他分區	合計
第一種農業用地	14,904.01	1,884.51	1,788.43	984.57	19,561.52
第二種農業用地	6,535.25	2,953.18	365.80	1,700.43	11,554.67
第三種農業用地	1,774.50	1,379.08	3,105.93	1,416.28	7,675.78
第四種農業用地	36.92	290.59	40.40	4,789.30	5,157.21
小計	23,250.68	6,507.35	5,300.56	8,890.59	43,949.18

資料來源：行政院農業委員會，103 年度「農地資源空間規劃總顧問指導計畫」桃園縣成果報告，103 年 12 月。

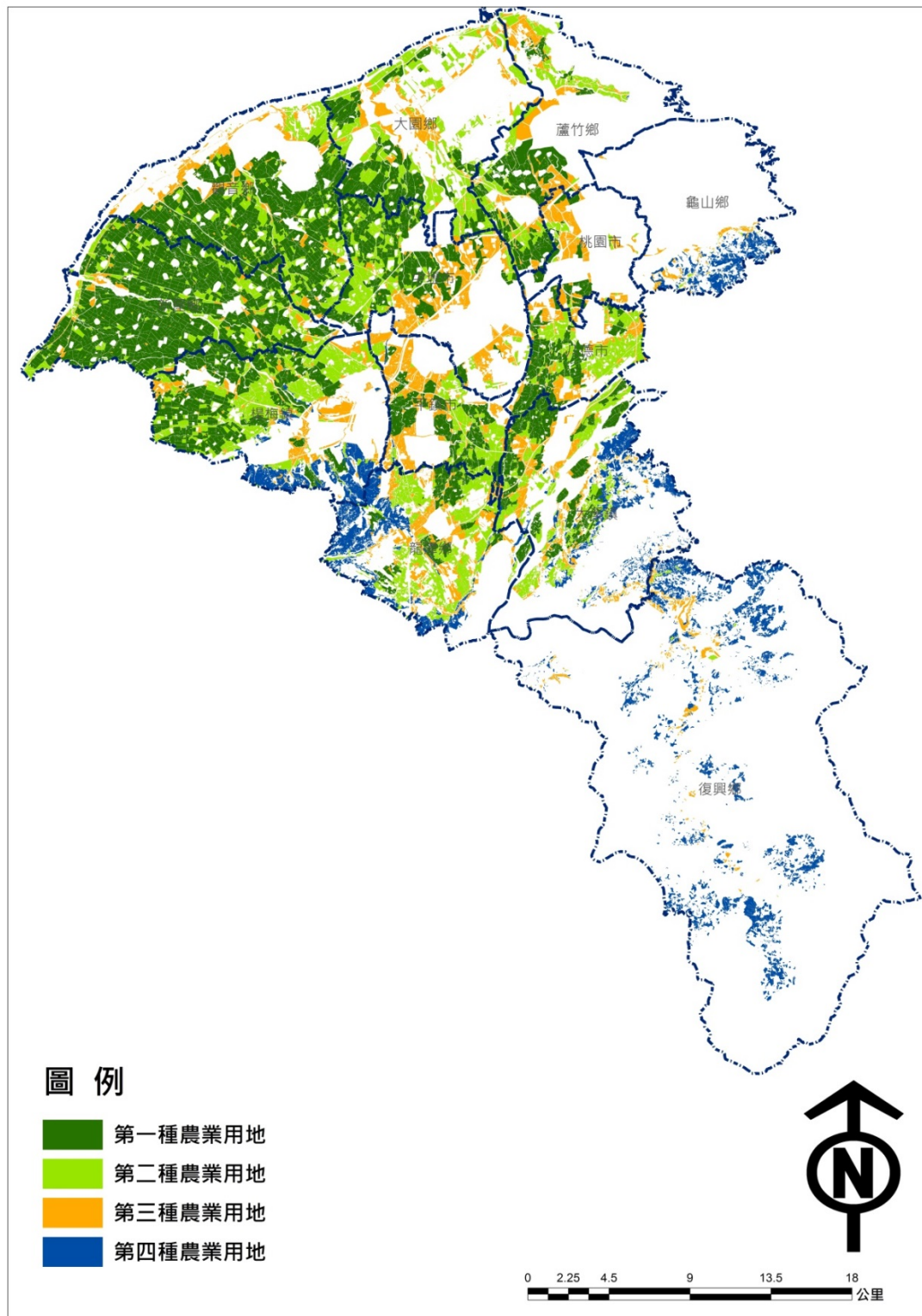


圖 2.6-3 103 年桃園市農地資源分類分級成果圖

資料來源：行政院農業委員會，103 年度「農地資源空間規劃總顧問指導計畫」桃園縣成果報告，103 年 12 月。

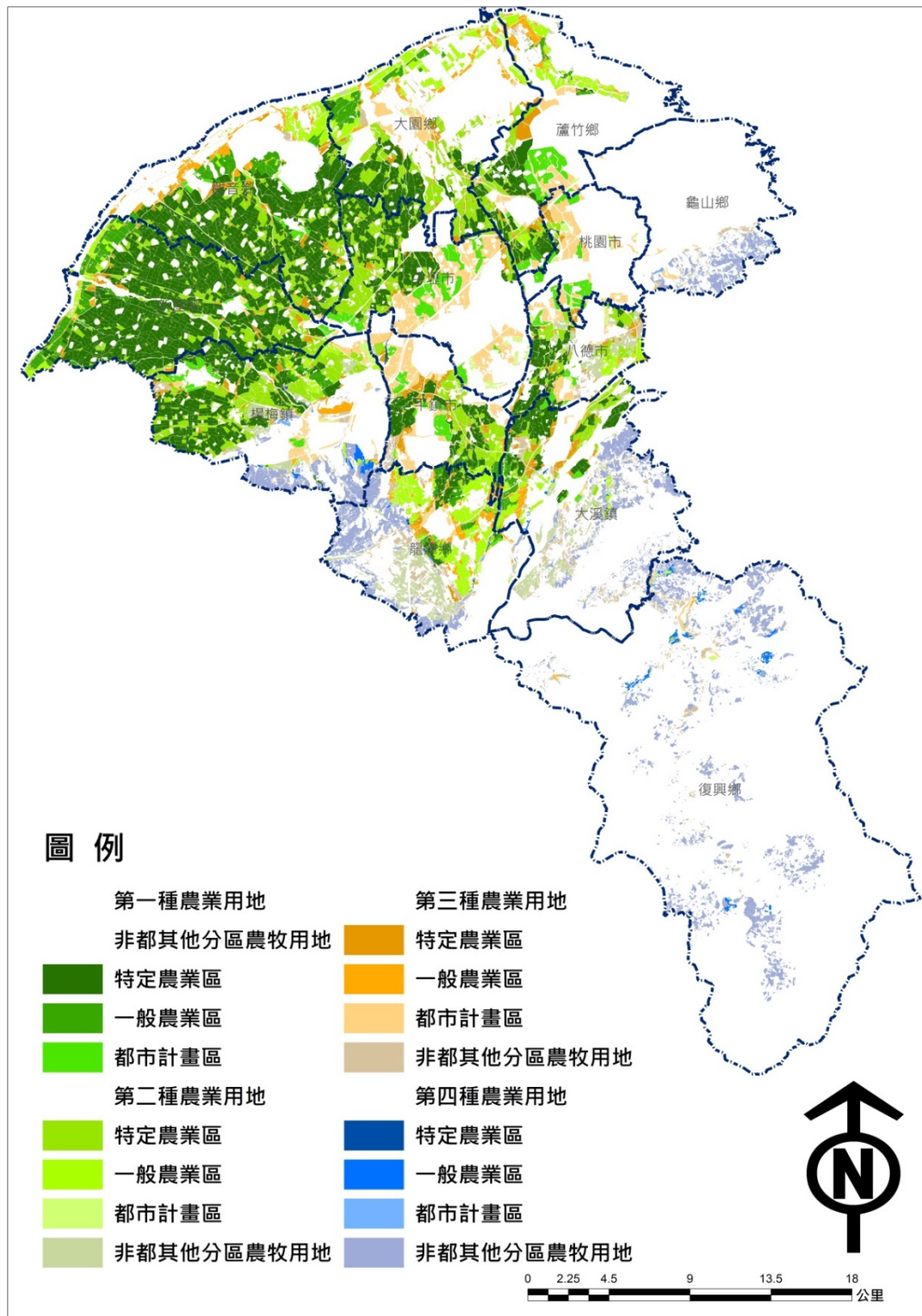


圖 2.6-4 103 年桃園市農地資源分類分級與土地使用分區交叉分析圖

資料來源：行政院農業委員會，103 年度「農地資源空間規劃總顧問指導計畫」桃園縣成果報告，103 年 12 月。



2.7 氣候變遷與災害潛勢

2.7.1 氣候變遷趨勢

一、台灣地區氣候變遷趨勢

聯合國政府間氣候變化專門委員會（Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC）在氣候變遷評估報告，已揭示過去 100 年（西元 1906-2005 年）全球平均溫度已經升高攝氏 0.74℃，在暖化效應持續的情況下，全球溫度持續向上攀升、降雨分布的時間空間改變、極端事件如熱浪、洪水乾旱頻傳、海平面逐年上升，氣候變遷已對人類活動造成衝擊影響。

從台灣地區的歷年降雨量統計分析資料（西元 1949 到 2011 年），豐枯年的雨量多寡差距越來越大，台灣每年的雨量變化在數量和頻率已經顯得越來越極端化，隨著豪大雨日數增加，可能會帶來許多威脅，例如地勢較低地區更容易淹水、山區更容易發生坍方和土石流災害等。

經統計近 10 年來的災害紀錄，旱災澇災的交替次數已經越來越頻繁，民國 98 年 8 月莫拉克颱風造成台灣史上最嚴重水患；100 年春季時中北部旱災、同年 8 月強颱南瑪都帶來的超大雨量隨即重創屏東縣；101 年春季才剛衝破近 58 年來春雨最少紀錄，接著又是 6 月豪雨水災、7 月的蘇拉颱風和 8 月的天秤颱風，極端氣候造成的旱澇現象正在考驗我們的應變能力。

二、桃園市氣候變遷趨勢

經參考科技部臺灣氣候變遷推估與資訊平台計畫辦公室之「氣候變遷推估與資訊平台」已針對桃園市氣溫、降水量、颱風等氣候變遷趨勢提出分析成果。從桃園市的歷年降雨量統計分析資料（西元 1970 到 2012 年），有關桃園市氣溫及降雨量變化趨勢詳見圖 2.7-3 及圖 2.7-4。從趨勢圖分析，從 1970 年到 2012 年間，桃園市的氣溫變化微幅增加，惟桃園市的年降雨量從 1998 年開始，其降雨量的震盪幅度變化較大，豐水年降雨量約 3000mm，枯水年降雨量僅約 1000mm，對於桃園地區水利設施興建、水資源管理及山區坡地災害防置都是一大考驗。

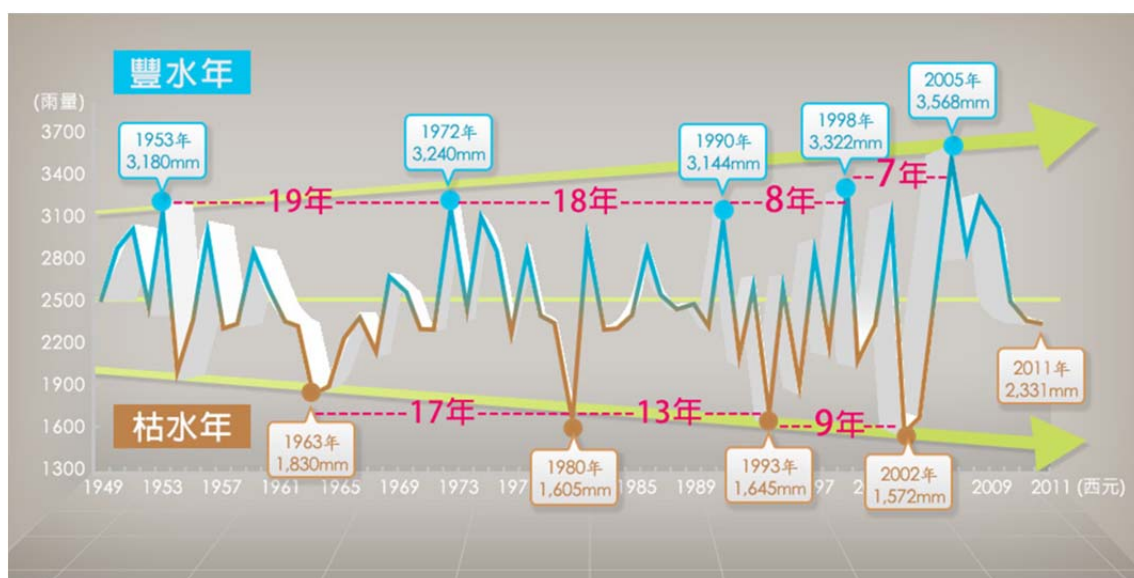
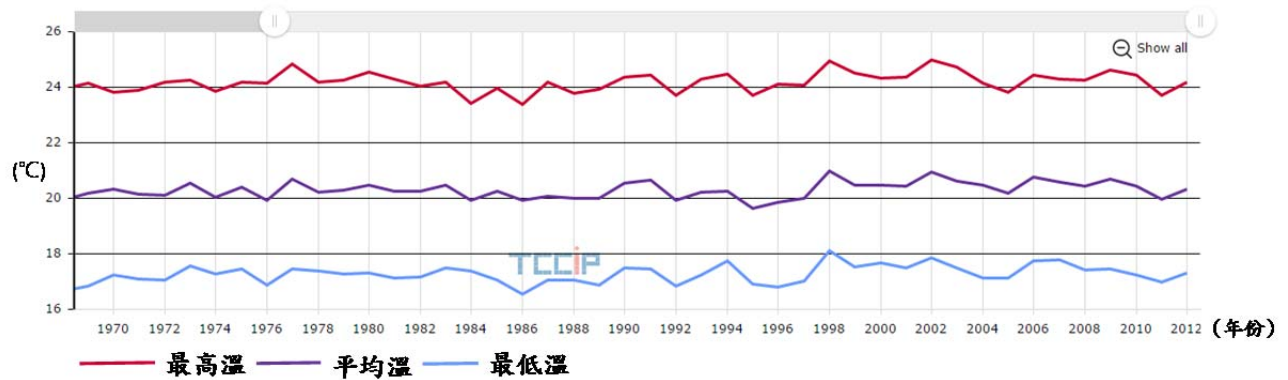


圖 2.7-1 台灣地區降雨量變化趨勢圖

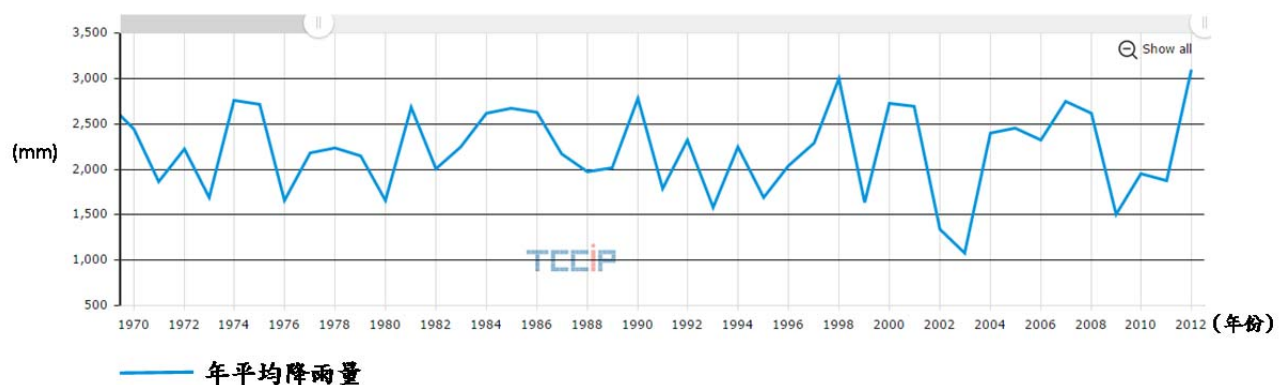


圖 2.7-2 台灣地區旱災、涝災統計圖



資料來源：科技部「氣候變遷推估與資訊平台」

圖 2.7-3 桃園市氣溫變化趨勢圖



資料來源：科技部「氣候變遷推估與資訊平台」

圖 2.7-4 桃園市降雨量變化趨勢圖

2.7.2 山坡地

(一)山坡地分析與預測：經查行政院農委會水土保持局公告資訊，桃園市約有 46% 土地位於公告山坡地範圍，未來山坡地開發均須依據「水土保持法」及「水土保持技術規範」等法規，實施水土保持之處理與維護；另針對山坡地土石流危害及土壤沖蝕嚴重區域劃定土石流潛勢溪流，其分類屬區域計畫之**第 2 級環境敏感地區**，目前桃園市已劃定 **52 條土石流潛勢溪流**，相關土石流潛勢溪流詳如圖 2.7-5。

(二)山坡地土地類型劃設：行政院農委會已依據「山坡地保育利用條例」針對桃園市之山坡地可利用限度進行分類，將山坡地土地使用區分為**宜農牧地**、**宜林地**及**加強保育地**等，若不屬農業使用土地則歸類為不屬查定範圍土地，依農委會水土保持局截至 104 年 12 月底統計資料結果，相關分類詳如表 2.7-1，後續山坡地之土地分區管制應依上述劃設區域限制土地開發行為。

表 2.7-1 山坡地土地可利用限度查定成果統計表

山坡地面積 (公頃)	已查定面積(公頃)					未查定 面積 (公頃)
	宜農牧地	宜林地	加強保育地	不屬查定 範圍土地	合計	
31,317	13,376	11,815	64	3,177	28,432	2,885



圖 2.7-5 桃園市土石流潛勢溪流分布圖



2.7.3 地質災害(地震、斷層、地質災害)

一、地震與斷層

依據經濟部中央地質調查所相關斷層資料顯示，桃園地區附近活動斷層(詳 2.2.1 節)自有紀錄以來尚無引發災害性之地震，而北部區域附近有紀錄地震造成較重大災害(包括桃園地區)發生者，如下表整理所示。

表 2.7-2 北部區域受地震災害一覽表

發生時間 (年/月/日)	震央 (經度/緯度)	震源深度 (公里)	地震規模 (M)	人口死亡/ 房屋全毀	地質現象 與災害
1909/04/15	台北附近 (121.5/25.0)	80	7.3	9 人/122 棟	
1963/02/13	宜蘭東南方 50 公里 (122.1/24.4)	47	7.3	3 人/6 棟	蘇花公路坍方一處，橫貫公路山崩
1963/03/04	宜蘭東南偏南 16 公里 (122.1/24.6)	5	6.4	1 人	蘇澳中震有地裂
1967/10/25	宜蘭東南 58 公里 (122.1/24.4)	20	6.1	2 人/21 棟	花蓮長春橋山崩
1994/06/05	宜蘭南方 34.8 公里 (121.8/24.4)	5.3	6.2	1 人/1 棟	南澳地震 蘇花公路坍方，中橫公路中斷，南方澳道路龜裂
1995/06/25	宜蘭西南方 19 公里 (121.7/24.6)	40	6.5	1 人/6 棟	牛鬥地震 三峽白雞山莊數棟房屋滑落坡谷
1999/09/21	南投日月潭西南 10 公里 (120.82/23.85)	8.0	7.3	2434 人 /51925 棟	921 地震 桃園地區災情:3 人死亡，84 人受傷，房屋全倒一戶
2002/03/31	宜蘭東南方 55 公里 (122.19/24.14)	13.8	6.8	4 人/0 棟	331 地震 桃園地區災情:大溪鎮大漢市場四十三號三樓式建築龜裂，造成一樓樓梯移位。
2013/06/02	南投東方 29.3 公里 (120.97/23.86)	14.5	6.5	0 人/0 棟	0602 地震 桃園地區災情:平鎮市工業七路 6 號前自來水管破裂，淹水面積約 50 平方公尺。無傷亡屋倒塌。

桃園市區附近活動斷層近年尚無再活動跡象，近年震害災損如上表，顯示本市受震災影響較其它縣市輕微，然而台灣位處於極為活躍的構造環境，地震的發生已是台灣生活的一部份。因此瞭解地震災害並設法降低地震災害是必須面對的課題，就地震災害而言首先必須釐清地震可能造成那些災害，進一步研究如何降低災害。

以九二一地震為例，地震帶來的災害大部分造成的傷亡主要肇因於建築物倒塌及山崩，而建築物的倒塌在非斷層區主要是由於施工或設計不良所導致，而在斷層線上的建築物則是無堅不摧，甚至如石岡壩堅硬的壩體亦抵不過大自然的力量。因此前述山崩現象除因地震造成外，極端氣候強降雨亦為山崩地滑形成因素之一。因此經濟部中央地質調查所依照地質法內容逐步公告全省山崩地滑之地質

敏感區，作為開發單位未來開發需評估項目之一，說明如下。

二、山崩與地滑地質敏感區

經濟部中央地質調查所於 104 年 12 月 31 日依地質法公告桃園地區山崩地滑之地質敏感區位，經整理套繪後如圖 2.7-6 所示。區位劃設主要針對行政區內曾經發生過坡地坍塌滑情形以及具有順向坡地形處劃設為敏感區位。桃園市山崩地滑地質敏感區主要位於復興區、大溪區龍潭區、楊梅區、龜山區、桃園區與蘆竹區部份丘陵地等，其中復興區內多為山區，因此敏感區位佔大部分。未來桃園總體發展於此敏感區位即需先進行基地地質調查及地質安全評估，經審查後再進行相關作業。

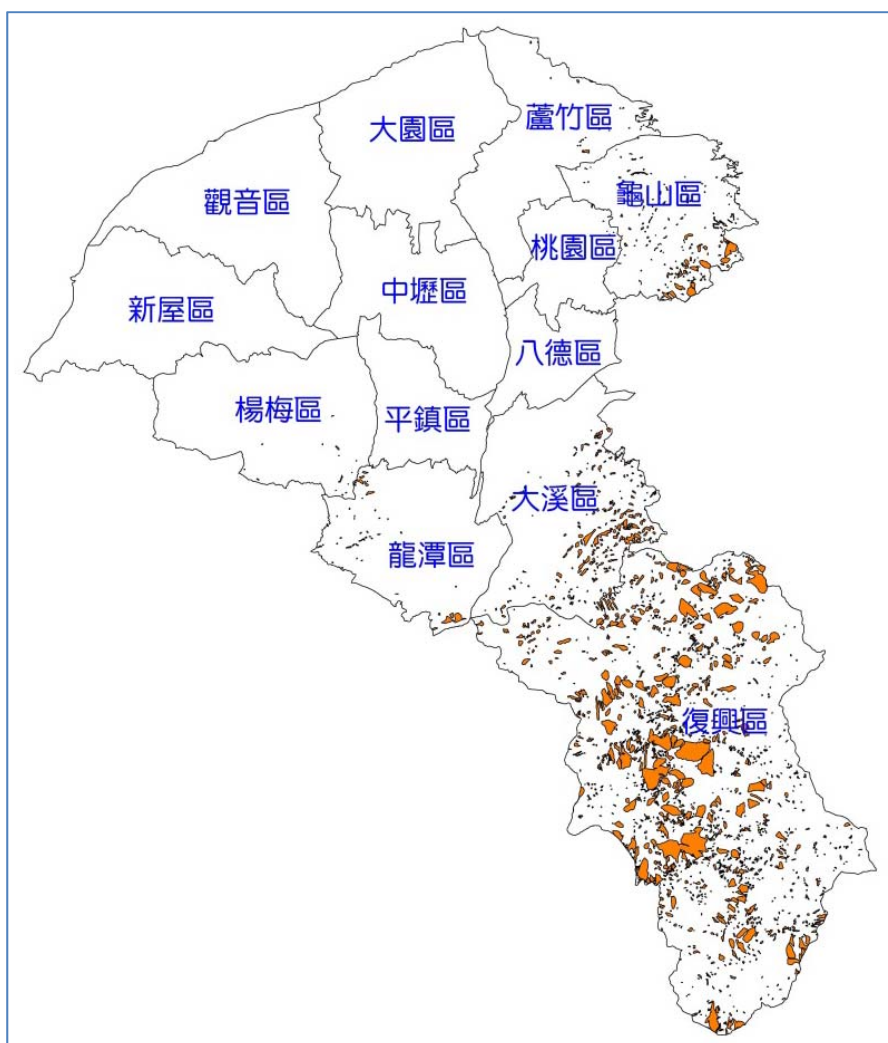


圖 2.7-6 桃園市山崩地滑地質敏感區位圖

(資料來源:經濟部 104 年 12 月 31 日經地字第 10404606430 號公告)



2.8 國內外案例分析

2.8.1 國外案例分析

一、德國國土空間規劃

(一)基本資料

德國面積約有 357,042 平方公里（約台灣的 10 倍），人口總數約 8,250 萬人（其中 750 萬為外籍人士），為歐洲人口第二大之國家（僅次於俄羅斯），人口密度約每平方公里 230 人，是歐洲人口密度最高國家之一。

德國行政區劃分為邦（Bundesländer）、郡（Kreise）和自治市（Municipality）三級。目前共有 16 個邦（其中有三個是城市邦，包括柏林 Berlin、布來梅 Bremen、漢堡 Hamburg），全國被劃分為 36 個區域（Regierungsbezirke）和 323 個郡及 12,000 多個自治市。

(二)國土空間規劃體系

德國空間規劃之法令架構是一個考量規劃權力平衡的架構，國家層級空間規劃為協調聯邦政府和德國的十六個邦政府，邦政府級的空間規劃及其成果是用來協調各邦的地方政府，因計畫過程具密切溝通協調，使地方層級的空間計畫和上層級的空間計畫是具有一致性。

具有法令效力之計畫（土地使用計畫與建築法）僅存於邦及地方政府的層級，為直接關係到民眾之權益，例如土地所有權人所蓋建物的高度須受其所在地的土地使用計畫的規範限制。個別區域的土地使用計畫必須要能夠符合整個區域的發展，區域之發展必須符合上一層級的邦之空間計畫與發展原則。若地區既有建物並不符合土地使用計畫的規範，政府得考量現況承受既有事實給予合法化的情況。

德國空間規劃法令明訂國土空間規劃為十六個邦及地方政府之權責，在國家層級上無空間發展計畫。但是在全國層級仍存有提供空間發展策略的機制，策略的提供是由中央部會負責（如內政部營建署），此部會需與各邦中之權責機關進行緊密合作。為促進及協調規劃工作之順利進行，德國將由部會首長召集各邦的空間發展部部長組成委員會進行國土空間規劃之共識協調與決策建議，並考量不得侵害邦之權力與利益。因此，德國之國土空間規劃不是採取由上往下的指導方式，而是由上至下的溝通協調方式。

德國的國土空間規劃依行政區域的不同，由聯邦、邦、區域及鄉鎮等不同層次進行多目標而互相銜接配合的規劃、利用與管制，從而建立嚴謹而具法律地位的國土空間規劃體系，各級政府之土地使用與管制，需受此規劃體系之約束，在整體制度性的架構下配合發展，各層次的土地利用規劃於國土規劃體系中之位階分述如下：

1. 聯邦

(1)法令依據

德國「基本法（Grundgesetz, GG）」類同於我國之憲法，為最高階法律，於 1949 年制定，1990 年 10 月 3 日起實行，以觀念性的說明



訂定國家發展目標與原則。聯邦政府所制定之「聯邦空間秩序法(Raumordnungsgesetz，簡稱 ROG)、聯邦空間秩序方案(Bundesraumordnungsprogramm，簡稱 ROPr)、聯邦自然保護法(Bundesnaturschutzgesetz，簡稱 BNatSch G)」，強調發揮個人潛能、維護自然環境、珍惜土地資源、促進均質生活條件等之重要性，做為國土空間規劃整體發展方向之引導。

(2) 執行機關

聯邦空間秩序方案為一長期性的計畫方案，規劃主管機關為聯邦政府空間秩序暨營造部(Bundesministerium fuer Raumordnung，Bauwesen und Staedtebau)。聯邦僅規定國土規劃之一般性任務、目標與原則，不具實施功能，計畫之執行有賴各邦政府擬定計畫承接配合。

2. 邦

(1) 空間規劃

邦規劃(Landesplanung；簡稱 LP)乃指導境內所有政府部門之各種規劃，由各邦擬定計畫加以實施。邦政府依據聯邦空間秩序法之規定，制定邦規劃法(Landesplanungsgesetz，簡稱 LPG)，作為指導邦空間規劃之法典。再依據聯邦空間秩序法及邦規劃法之原則與目標而擬定之邦發展計畫(Landesentwicklungsplan，簡稱 LEP)為邦規劃之重要手段，規範全邦有限土地資源之合理分配與利用之指導性計畫。

(2) 景觀規劃

各邦乃依聯邦自然保護法(BNatSch G)之原則，擬定各邦之景觀法(Landschaftsgesetz，簡稱 LG)或自然保護法(Naturschutzgesetz，簡稱 NatSch G)，進而研擬景觀架構方案(Landschaftsrahmenprogramm，簡稱 LRPr)，指導規劃全邦自然資源之保育與景觀生態環境之維護。

(3) 執行機關

邦發展計畫屬長期性之規劃，為期約十五年，規劃單位為邦政府內政部。此規劃如同聯邦空間秩序方案，擁有對政府部門之規劃與決策在法律上的約束力。

3. 區域或地區

(1) 空間規劃

邦區域性之區域計畫(RP)或地區發展計畫(GEP)為邦發展之下層計畫；它以邦規劃法(LPG)以及依邦規劃法所制定的邦發展方案(Landesentwicklungsprogramm，簡稱 LEPr)為法律基礎，承接邦發展計畫(LEP)之發展構想與政策而加以具體化，從而確定以區域為單位的地區發展目標。

(2) 景觀規劃

景觀架構計畫(Landschaftsrahmenplan，簡稱 LRP)為區域性自



然景觀與環境維護方面之指導性計畫，依上位景觀架構方案（LRPr）之目標與政策加以擬定，以規劃該區域景觀之維護及發展。又依聯邦自然保護法第五條規定，地區發展計畫（GEP）同時具備景觀架構計畫之功能，計畫中應研擬為達成區域上自然保護與景觀美化之目標，而確定區域的任務與所需之配合措施。

(3) 執行機關

區域計畫之研擬由地區規劃署負責，並且經地區規劃會議議決通過後送請邦政府規劃局審查核准後定案。此後，各地方政府所擬定之下位計畫必須承接地區發展計畫之目標；政府部門有關空間秩序（配置）之規劃、決策及措施便以其原則為遵循的目標。

4. 鄉鎮市

(1) 空間規劃

鄉鎮市為德國規劃體系中最基層之規劃單位。規劃層級涉及土地利用與建築管理之政策；鄉鎮公所乃以全鄉鎮市區為範圍，以聯邦建設法典（Baugesetzbuch，簡稱 Bau GB）為法律基礎，研擬建設引導計畫（Bauleitplan，簡稱 BLP）。建設引導計畫係由兩階段的規劃所組成：一為預作準備的建設引導計畫，即土地利用計畫（Flächennutzungsplaene，簡稱 FNP）；其二為具有約束性的建設引導計畫，即營建計畫（Bebauungsplaene，簡稱 BP）土地利用計畫（FNP）為營建計畫（BP）的預備計畫，主要描述整個鄉鎮市地區的土地利用，對於政府行政部門有約束性。營建計畫（BP）由土地利用計畫發展而來；在不違背土地利用的原則下，對於居民之土地使用進行約束性，並為聯邦建設法典重要營建措施的基礎。

(2) 土地利用計畫

土地利用計畫為長期性計畫，計畫目地在於管制工商業及住宅用地的擴展，控制人口的均衡成長，並限制空曠空間綠地以及農林業用地的轉用或變更，確保居民之生活品質。

(3) 營建計畫

營建計畫對建築用地及建築種類進行管制；除現有的建蔽率、容積率等一般建築技術之規定外，亦從景觀、地區外貌、環境保護、水文、氣象（空氣流通）、人口密度以及公共設施（防火、水電供應、停車場、都市容受力）等方面來進行建築物管控。因營建計畫由於直接關係民眾權益及公眾利益，計畫之補充、修正或廢除，須以先修訂土地利用計畫為前提。營建計畫並非單純規定一般性的營建類別，而是一種限制及規範土地使用之特別規定，同時對民眾具有約束性。

(4) 景觀規劃

景觀計畫（Landschaftsplan，簡稱 LSP）與建設引導計畫平行且互補，並與土地利用計畫相配合。景觀計畫為全鄉鎮市有關自然景觀之維護與發展，及地區外貌之美化與自然維護等方面之基礎。景觀計畫涵蓋景觀現況的描述與景觀發展目標，以及所需配合的發展、保育、

利用以及開發之措施。此外，為達成促進生態平衡、維護自然景觀與提供遊憩休閒場所之目標，景觀計畫分成基本部分與發展部分；基本部分乃說明景觀之基本現況、景觀分析及景觀診斷等之結果。發展部分包含地方的目標及措施，以保障所有綠地及資源空間配置及功能，並與營建計畫相配合。

(5) 執行機關

土地利用計畫由地方政府擬定，並經由鄉鎮市議會的審議通過後加以公告（Bau GB§2-(1)）。規劃過程中，鄉鎮市政府應徵詢有關之政府機關、事業單位及職業團體（Die Trageger oeffentlicher Belange，簡稱 TOEB）之意見，並舉辦公聽會，邀請市民參與（Bau GB §3-(1)）。鄉鎮市政府及議會必須審慎地衡量評估專家（TOEB）及市民於公聽會上所提之意見，作為計畫修定、變更或進一步擬定之依據，盡可能兼顧公私部門的利益與社會之要求（Bau GB§1-(6)）。

土地利用計畫經議會通過後，應公開陳列或公告一個月，並隨時再受理專家或市民之異議（Bau GB§3-(2)）。公告期滿後必須將計畫送請上級行政官署（或區域官署，Regierungspraesident），以審查該項計畫是否與邦規劃及區域計畫之目標相符並符合法定程序，各方意見是否已經予以審慎評估等。經由上述擬定過程後，土地利用計畫才具有法律之效力；如此達成由上而下與由下而上的上下位計畫相互銜接配合之關係。

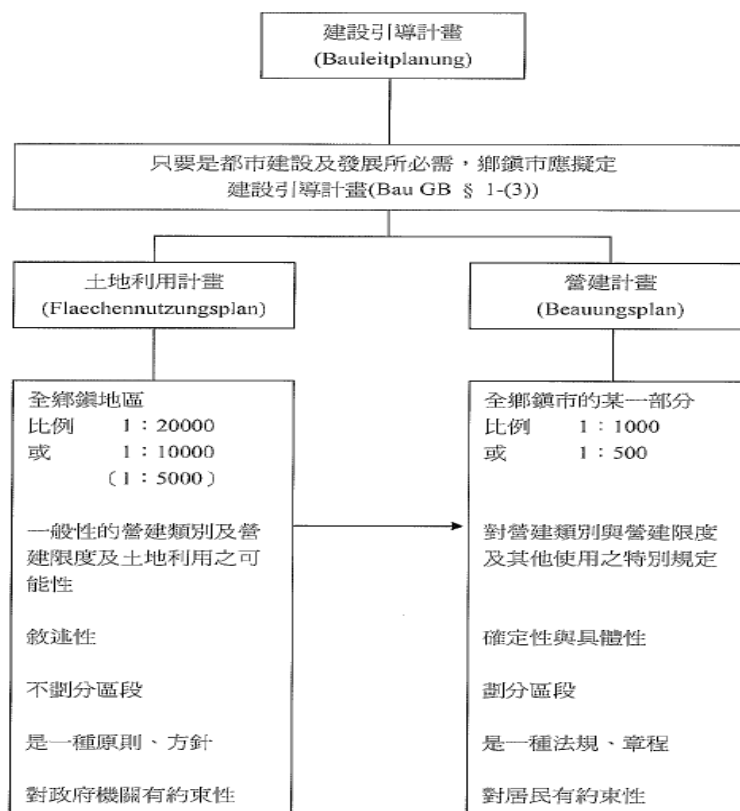


圖 2.8-1 德國土地利用計畫與營建計畫



(三) 案例借鑒分析

1. 德國的空間規劃因計畫過程具密切溝通協調地方政府，使地方層級的空間計畫和上層級的空間計畫是具有一致性。可借鑒思考未來國土計畫擬定或施行時，地方與中央的空間規劃如何達到一致性。
2. 德國保障鄉鎮市的自治權，聯邦營建法典賦予鄉鎮市土地使用管制的計畫權（類似台灣的土地使用管制規則），鄉鎮市行使規劃權的同時，其擬定的營建引導計畫必須與上位的國土計畫相符合。可借鑒思考未來土地使用管制規則如何與國土計畫相互搭配。
3. 德國的景觀計畫與建設引導計畫平行且互補，並與土地利用計畫相配合。保護地區外貌之美化與自然維護等方面之基礎。桃園區域計畫可思索如何配合發展、保育、利用以及開發措施，保障現有綠地及環境資源配置及功能，並與未來的國土計畫相配合。

二、荷蘭國土規劃介紹

(一) 基本資料

荷蘭陸域面積 4 萬 1528 平方公里，海域面積 5 萬 7065 平方公里，人口 1620 萬人，人口密度 478 人/平方公里。荷蘭為國土環境獨特之國家，國土面積 14%為人工填海所形成，土地 60%作為農用，12%為建成區，陸域面積 18%為水體，因荷蘭國土為長期有計畫之填海造陸形成，使荷蘭在高度為機與敏感的環境意識上建立特殊而積極完備的國土空間規劃體系。荷蘭政府行政層級有三層，第一層是中央政府，第二層是十二個省（類似台灣的縣），第三層則有約 5 百個鄉鎮市。中央政府有兩個重要的規劃工具，分別為「國家空間計畫政策」和「特定部門的國土架構計畫」，並以生態網絡作為國家空間結構發展的理念，做為荷蘭國土空間發展的基礎與特色。

(二) 荷蘭國家空間規劃體制

1. 規劃主體與權責：

荷蘭國家空間規劃署為負責草擬全國空間計畫之權責機關，為順利推行國土空間規劃，廣徵各界意見，該署設立「居住、空間規劃及環境諮詢委員會」，分別掌理居住、空間規劃與環境，並邀請其他非政府之成員加入，包括工會組織、產業組織、學者專家等，以健全委員會之完整性及多樣性。

2. 規劃工具：

荷蘭政府主要之規劃政策與方式為「國家空間計畫政策」及「特定部門的國土架構計畫」，「國家空間計畫政策」每十年修訂，「特定部門的國土架構計畫」則是針對特定部門，如鄉村規劃）、交通基礎設施以及經濟發展等所作的部門規劃。

3. 規劃及核定程序：

國家空間重要決策程序主要分成四個階段。政策由國家空間規劃執行委員會整合各部會達成共識的方案或意見，並將內閣提出的初步政策文件（第一階段）、民眾參與和各單位集思廣益的（第二階段）以及執行委員

會的方案整合成「第三部」（第三階段）。國會裡的下議院會參考（第二階段）和（第三階段）文件後決定是否要通過，如果下議院有通過的意願則進一步聯合上議院一起審核通過（第三階段），上、下議院都有權力針對（第三階段）提出修正案，上、下議院針對有疑問地方與各部會協商，達成共識後就會出版成「第四部」（第四階段）。（第四階段）正式定稿出版後，便是具有法律效力的文件，（第四階段）正式公布後，民眾若仍有其他不同意見的話，可以向政府提出訴願。

4. 重要規劃決定的形式與效力

國家空間政策經由國會決議通過後即具有法律效力，主要分成三種形式，具有不同強度的法律效力。第一種形式是規劃準則，主要是敘述性的指導。第二種形式是具體的政策決定，具有直接的法律效力。第三種是關鍵規劃決策（KPD），是針對特別重要事項的決策，非經修法的過程，無法改變一個經國會通過之決策。

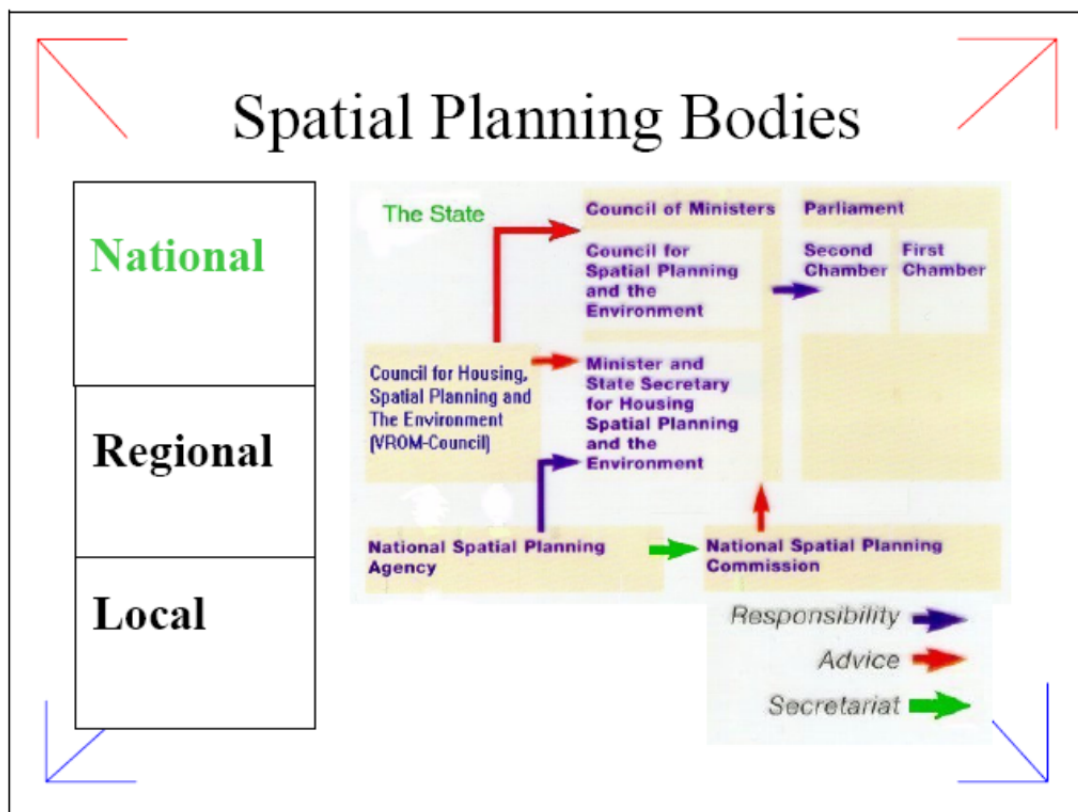


圖 2.8-2 荷蘭的空間規劃體系

(三) 荷蘭區域層級（省）的空間規劃制度

1. 規劃主體與工具

荷蘭空間規劃法規由「省空間規劃處」負責草擬政策文件。為擴大參與，提供諮詢意見，荷蘭設有省級「空間規劃諮詢委員會」，成員除省級的官員、部會相關官員，還有民間組織、企業的代表，提供省議會意見諮



詢及協助決策，省層級的規劃工具為「地區計畫」（Regional Plan）。

2. 地區計畫的規劃程序

省級的「空間規劃處」負責草擬「地區計畫」的實質內容。「地區計畫」制定初稿需與其他單位互相討論協商，像是省級的「空間規劃委員會」、鄰省、鄉鎮市公所、水資源局等。「地區計畫」完成後需進行公開展覽八個星期，並將所有的反對意見直接交給省議會。省議會必須逐一回應並處理完所有的意見，彙整成「地區計畫」的定稿。省議會出版「地區計畫」定稿，此定稿具有法定地位。民眾有不同意見可以向法院提出訴願。省議會對於定稿的「地區計畫」要知會中央各部會，以檢視該省地區計畫與全國的空間規劃政策是否有具一致性。

(四) 荷蘭地方層級（鄉鎮市）的空間規劃制度

地方層級規劃主體為「鄉鎮市公所」及「鄉鎮市議會」，其規劃工具為「地方土地使用計畫」，為計畫層級中唯一對民眾具有法律約束力之計畫。首先由鄉鎮市議會提案或修改「地方土地使用計畫」並進行發佈「公告」，要求所有土地買賣交易必須知會鄉鎮市政府，若有不合理炒作，政府可以進行強制徵收，以避免因計畫開發而開始炒作地皮。

鄉鎮市政府將擬定地方土地使用計畫的實質內容初稿，並公開展覽四個星期，若民眾或地方團體有異議可向鄉鎮市政府提出。鄉鎮市議會及省都核准的「地方土地使用計畫」會再一次公開展覽四星期，此四星期間可以向最高行政訴願法院提出訴願。若沒有任何訴願案件被提出，則第二次公展後計畫即生效。

地方土地使用計畫之兩次公開展覽，用意在於讓民眾提出反對意見，讓議會去傾聽民意，如此可讓計畫與政策推行較為順暢，達成政府與民眾雙贏之局面。

(五) 荷蘭土地使用計畫管制工具說明

荷蘭土地使用計畫之管制手段，包括優先承購、強制徵收及開發成本共同負擔。

1. 政府優先承購權

- (1) 政府優先承購權，其目標在促進整體公共利益。
- (2) 避免人為投機炒作土地，或加速土地整體利用與規劃。
- (3) 政府優先承購權基本上由鄉鎮市公所來執行。
- (4) 土地使用計畫或調整土地使用計畫為政府行使優先承購權之前提，適用於土地使用類別有所變更時。

2. 強迫徵收權

- (1) 針對公共利益為主體（包含：住宅、基礎建設、自然保育、水資源...等），並配合土地使用計畫進行規劃，徵收後地主將獲得政府完全的補償。
- (2) 徵收權基本由地方政府執行，但中央機關在特定情況下也能行使此權利。



(3) 土地一旦劃設為公共設施用地，土地僅能成為公共設施之用，政府即為土地所有權人，此為與台灣不同之處。

3. 開發成本共同負擔

(1) 開發商要進行土地開發，須先事先申請開發許可，以便政府計算開發成本的分擔、檢視開發內容是否符合土地使用計畫的要求。

(2) 開發商取得開發許可後，政府將與開發商訂定開發協議，其中包括受益稅及回饋等相關內容。

(3) 法規明定成本項目，包括：公共基礎建設費用、土地使用計畫規劃費用、第三者損失補償費用、開發區外公共設施開發費（公園、自然環境保育、基礎設施）、調查測量費（地質、土壤、污染、生態，有些項目是歐盟規範之下必須做的）等。

(4) 成本分擔衡量標準，包含受益者付費原則土地開發與公共設施因果關係、開發投入與產出之比例原則。

(六) 案例借鑒分析

1. 荷蘭善用地方政府的「地方土地使用計畫」，要求所有土地買賣交易必須知會鄉鎮市政府，若有不合理炒作，政府可以進行強制徵收，以避免因計畫開發而進行炒作。

2. 如何落實完善的土地使用管制機制，要求開發商要進行土地開發，須先事先申請開發許可，以便政府計算開發成本的分擔、檢視開發內容是否符合土地使用計畫的要求。

3. 荷蘭進行土地使用計畫或調整土地使用計畫時，政府擁有優先承購權。桃園市可借鏡思考未來政府進行土地使用類別所變更時，如何避免人為投機炒作土地，加速土地整體利用與規劃。

三、日本國土空間計畫

(一) 基本資料

日本位於太平洋東北方，為一島嶼型國家，主要包括北海道、本州、四國、九州及其他 3,900 個小島。其中本州面積最大，日本許多主要城市如東京等均位於此島內。根據日本國土交通省之統計資料，日本的國土總面積約 377,946 平方公里，全國總人口數約為 1 億 2,700 萬人。其中都市計畫區域面積 99,954 平方公里，佔全國總面積之 26.45%；都市計畫區域人口數約為 119,228 千人，佔全國總人口數之 93.83%。

日本之國土規劃的法律體系，始於戰後從混亂期逐漸復甦的 1950 年後所制定國土綜合開發法。該法規定國土綜合開發計畫應包含土地、水及其他天然資源有關之利用，水害、風害等災害之防除，都市、農村規模及配置之調整，產業適當之用地，電子、運輸、通信及其他設施之規模和配置，文化、厚生及觀光有關資源之保護、設施之規模及配置等事項。隨著社會經濟發展的變遷，共作了 5 次修訂，主要均著重於「因應人口成長發展的對策」、「促進經濟發展的公共建設」及「國內各區域間之均衡發展」。

日本於 2005 年將全國綜合開發計畫法改制成為「國土形成計畫法」，此



次改制有兩大特點為：1. 以開發（量的擴大）為基調，現轉換為「成熟社會型的計畫」，以提升「質」為目標，首重國土之利用與保育。2. 分權型的計畫制訂方式，是由「國土計畫」及跨 2 個以上都府縣的「廣域地方計畫」組成的計畫體系，取代以前單一的「全國綜合開發計畫」。另外，從前的國土計畫係專由國家制訂，今後將增加國家與地方公共團體合作的部分。

(二) 國土空間計畫體系

日本的國土計畫將「發展」及「土地使用」分別以「國土形成計畫法」（2005 年修正）及「國土利用計畫法」（2005 年修正）為法令依據（詳**錯誤！找不到參照來源。**）。

國土形成計畫法在於考量國土的自然條件，從有關經濟、社會、文化等政策的綜合觀點，促進國土利用、開發與保存的國土形成計畫之綜合規劃，於法令中規定「國土形成計畫（全國計畫）」、「國土形成計畫（廣域地方計畫）」。

表 2.8-1 日本國土計畫體系

計畫層級 項目	國土形成計畫		國土利用計畫		
	中央	區域	中央	區域	地方
空間 範圍	全國	含 2 個以上之都道府縣	全國	都道府縣	市町村
計畫 類別	全國計畫	廣域地方計畫	全國計畫	都道府縣計畫 土地利用基本計畫	市町村計畫
法令 依據	國土形成計畫法（2005 年修正）		國土利用計畫法（2005 年修正）		
計畫 擬定	1. 草案由國土交通省擬定。 2. 草案擬定後需聽取都道府縣、指定都市的意見，並經國土審議會之調查審議。 3. 計畫案經閣議決定後公告實施。	1. 草案由廣域地方計畫協議會主導，並以相等的立場與中央政府地方支局、相關的都府縣、指定都市、地方經濟團體等協議後擬定。 2. 草案擬定後與專家學者訪談，並辦理公告徵求意見。 3. 計畫案經國土交通大臣決定後公告實施。	1. 草案由國土交通省擬定。 2. 草案擬定後需聽取國土審議會及都道府縣的意見。 3. 經閣議決定後公告實施。	■ 都道府縣計畫： 1. 草案由都道府縣擬定。 2. 草案擬定期間需先聽取國土利用計畫審議會及市町村的意見。 3. 經縣議會議決後公告實施。 ■ 土地利用基本計畫： 1. 草案由都道府縣擬定。 2. 草案擬定期間需先聽取國土利用計畫審議會、相關行政機關及市町村的意見。 3. 經與國土交通大臣協議並取得同意後公告實施。	1. 草案由市町村擬定。 2. 草案擬定期間需舉辦公聽會並回應居民意見。 3. 經市町村議會議決後公告實施。
計畫性質	全國國土發展之基本方針、目標及各區域發展政策。		綜合性、全國長期土地利用之根本依據。		

(三) 國土空間計畫內容

1. 國土形成計畫（全國計畫）（2008 年 7 月）

新的國土形成計畫分為「全國計畫」及「廣域地方計畫」兩個層級之



計畫體系。其中全國計畫是作為全國國土計畫的基本方針，並於計畫的規劃階段增加地方公民團體提出意見之提案制度。在廣域地方計畫的部分，亦設置中央機關與地方的政府、地方團體、經濟團體相互討論進而擬定計畫內容之機制。新訂之國土計畫所考量之課題如下：

(1) 經濟社會情勢的大變革

- A. 社會人口減少及急速高齡化。
- B. 全球化與日本經濟發展。
- C. 情報通信技術的發達。
- D. 國民價值觀的變化及多樣化。

(2) 國土發展的狀況

- A. 一極一軸型的國土發展架構。
- B. 地區環境發展現況與跨域治理問題。
- C. 因應人口減少，國土空間再建構之必要性。

2. 國土計畫之基本方針

國土計畫以「構築各區域自立發展的國土，同時達到美麗、適居的國土」為基本方針。針對各區域現有資源進行整合，提出具特色之發展策略；使各具特色的區域互相配合、交流、合作，同時互補共生，讓特殊的景觀及文化、傳統的保存與繼承等。

3. 五大策略及目標（詳表 2.8-2）

表 2.8-2 日本國土形成計畫（全國計畫）五大策略及十六項目標

五大策略	十六項目標
一、與東亞保持交流、合作	1. 活化區域資源，展開對東亞市場持續關注的企業的新發展策略，以及區域就業的創造與擴大。 2. 推動實現「觀光立國」的交流與合作之工作。 3. 整合陸海空的交通與情報通信網絡（形成亞洲門戶、區域門戶相關公共建設的強化）。
二、持續可能發展的區域	1. 轉換為集約型都市等之宜居的都市計畫。 2. 跨區域之醫療機能維持的對策。 3. 以新的科學技術活化區域產業。 4. 美麗宜居的農山漁村的形成及重新認識國土中央的山區於國土保育之重要性。 5. 加強區域間之交流、合作及促進人才的吸引與移動。
三、災害應變力強的國土	1. 重視「減災」觀點的防災對策之推動。 2. 災害應變力強的國土空間與區域支援體系的重新規劃。
四、美麗的國土之管理與繼承	1. 重視循環與共生的適切管理的國土。 2. 在流域圈內的國土利用與水循環系的管理。 3. 海洋資源適當正確的利用與保育。 4. 塑造魅力的國土與國民共同支持與經營的國土。
五、「新的公共事務」為基準的區域規劃	1. 「新的公共事務」為基準的區域規劃體系。 2. 重視多樣的民間團體的意見與活動，自助努力的區域規劃。

(四) 國土形成計畫（首都圈廣域地方計畫）（2009 年 6 月）

國土形成計畫（全國計畫）於 2008 年 7 月經過閣議決定後以市町村提出的計畫提案為基礎作成「首都圈廣域地方計畫」草案，於 2009 年 6 月起辦理公告徵求意見。首都圈廣域地方計畫的範圍為首都圈，即 1 都 7 縣，包含茨城縣、栃木縣、群馬縣、埼玉縣、千葉縣、東京都、神奈川縣、山梨縣，及相鄰的福島縣、新潟縣、長野縣及靜岡縣（詳圖 2.8-3）。

首都圈計畫範圍約有 4,200 萬人口，其中有 4 個都市為超過 30 萬人的大都市，區域內總生產額約為 194 兆日圓，區域內匯集政治、經濟、生活、產業、金融、銷售、學術、文化、藝術、通訊、行政等各項機能。



圖 2.8-3 首都圈廣域地方計畫之計畫範圍示意圖

1. 計畫擬定

(1) 計畫位階

依據日本「國土形成計畫法」第 9 條所制訂之計畫，上有國土形成計畫（全國計畫）作為指導，首都圈廣域地方計畫之內容包含國土形成相關的方針、目標及具體實施策略。

(2) 計畫擬定機制

草案由廣域地方計畫協議會主導，並以相等的立場與中央政府地方支局、相關的都府縣、指定都市、地方經濟團體等協議後擬定。草

案擬定後需辦理專家學者訪談，並辦理公告徵求意見。計畫案經國土交通大臣決定後公告實施。

(3) 首都圈廣域地方計畫協議會

協議會成員包括中央政府設置於地方的機關首長、各都縣的首長、指定都市的市長、地方經濟團體代表(關東商工會議所聯合會副會長)、市町村團體代表(全國市長會關東支部長、關東町村會長)(詳圖 2.8-4)。

【国の地方行政機関】	【都県】	【指定都市】
警察庁関東管区警察局長 総務省関東総合通信局長 財務省関東財務局長 厚生労働省関東信越厚生局長 農林水産省関東農政局長 林野庁関東森林管理局長 経済産業省関東経済産業局長 国土交通省東北地方整備局長 国土交通省関東地方整備局長 国土交通省北陸地方整備局長 国土交通省中部地方整備局長 国土交通省関東運輸局長 国土交通省東京航空局長 海上保安庁第三管区海上保安本部長 環境省関東地方環境事務所長 環境省中部地方環境事務所長	茨城県知事 栃木県知事 群馬県知事 埼玉県知事 千葉県知事 東京都知事 神奈川県知事 山梨県知事 福島県知事 新潟県知事 長野県知事 静岡県知事	さいたま市長 千葉市長 横浜市長 川崎市長 【経済団体】 関東商工会議所連合会副会長 【市町村団体】 全国市長会関東支部長 関東町村会長

圖 2.8-4 首都圈廣域地方計畫協議會成員示意圖

2. 計畫內容重點

發展願景：「作為世界的經濟、社會的火車頭，具風格的區域」。

(1) 策略目標：

- A. 強化帶動日本全體之首都圈的國際競爭力。
- B. 實現使 4,200 萬人口好生活、美麗的區域。
- C. 達到能保障安全、安心的生活，防災能力強之區域。
- D. 良好環境的保存與創造。
- E. 促進多樣的團體間互相交流、合作，達成具有活力的區域。

(2) 具體計畫

- A. 國際商務節點強化計畫(國際金融及國際商務等業務相關基礎建設的強化計畫、支援國外商務人士生活環境相關設施計畫、塑造向世界散發魅力的風格計畫)。
- B. 產業創新力創造計畫(產業群聚的育成、先端科技產業集中合作促進新產業生成、支援產業創新相關設施之建設)。



- C. 太平洋、日本海門戶計畫（港灣機能強化、機場機能強化、週邊路網系統改善、公共交通機關改善）。
- D. Web（蜘蛛網）型首都圈之都市結構計畫（節點區域之機能提升、轉換為集約型都市結構、國土中央山區交通設施之充實、節點都市間交通網絡之建構、高度通訊電信網絡之充實）。
- E. 適合少子高齡化社會適居區域之計畫（支援有子家庭之政策與兒童生活安全相關設施、提供高齡者安心生活相關福利設施、配合少子高齡化社會之新市鎮再生、建置安全安心的醫療體制）

（五）國土利用計畫（全國計畫）（2008 年 7 月）

1. 計畫概要

國土利用計畫分為全國計畫、都道府縣計畫、市町村計畫等三個層級，其中國土利用計畫（全國計畫）自 1974 年國土利用計畫法實施後，先後於 1976 年、1985 年、1996 年及 2008 年制訂過四次國土利用計畫（全國計畫），其計畫內容主要包含：（1）國土利用之基本構想、（2）因應各種國土利用目的劃分的各種使用分區，及擬定各分區將來的規模與發展目標、（3）達成前述分區發展目標及規模的必要措施。除國土利用計畫外，另有具體的「土地利用基本計畫」可管制私人的土地使用行為。

（1）計畫內容摘要

- A. 考量現在及未來有限的資源、生活及生產之各種活動相關的公共設施，以公共福利及自然環境保育為優先。
- B. 考慮地區的自然、社會、經濟、文化的條件，以確保健康的、文化的生活環境與國土的均衡發展為目的，作為國土利用之基本理念。
- C. 低未利用土地增加，需提高土地的有效利用率。
- D. 重視氣候變遷、地球溫暖化等問題，思考國土利用的循環與共生。
- E. 提高國土利用的品質，加強區域間之交流與合作，提升民眾對土地利用的意識。
- F. 國土利用經營管理。

（2）計畫之啟示與建議

日本在國土規劃時明確將國土分為城市地區與農山漁地區，在城市地區建立可持續發展的宜居都市生活圈，確保各種居住生活相關的都市機能，從推動國土有效利用邁向集約型的都市結構，因應人口減少與高齡化現象充實相關的社會福利設施及公共建設。在農山漁地區推動形成安居樂業的環境，使生產基礎與居住環境整體綜合調整，注重美好景觀的維持、地區資源的活用、農林水產的穩定供給等各種機能的分工合作。

（六）案例借鑒分析

- 1. 臺灣未來將與日本相同面臨人口減少與高齡化社會的到來，造成老舊空屋及低度未利用之土地增加，區域計畫需考量現在及未來有限的資源、生活

及生產之各種活動相關的公共設施，以公共福利及自然環境保育為優先。

2. 日本與台灣均面臨地震、風災、水災等天然災害威脅，借鏡日本國土規劃重視氣候變遷、地球溫暖化等問題，思考國土利用的循環與共生並提高國土利用的品質，建立可持續發展的宜居都市生活圈。

2.8.2 航空城市案例

本計畫選擇兩個國際航空自由貿易（港）區連同航空城發展案例，期望不僅為桃園航空城提供借鑒點，同時也為周邊航空城的產業發展提供初步參考。案例的遴選根據以下原則：(1)機場定位為連接區域的樞紐；(2)機場旁設有自由貿易港區；(3)以機場為核心，向外輻射帶動產業與人居環境融合發展，形成航空城。

一、阿拉伯聯合大公國杜拜航空城（杜拜世界中心）

杜拜的城市發展定位為「東西方的連接者」，把民航業發展作為國家的重要戰略，因此航空業是推動杜拜成為全球貿易、商業及旅遊中心的主要動力之一。為進一步提升航空業，杜拜提出在現有位於老城區的杜拜國際機場 40 公里外建造新的國際機場，並圍繞著新機場提出了建造「杜拜世界中心(Dubai World Central, DWC 計畫)」的計畫。杜拜世界中心占地面積超過 140 平方公里，建設總投資 330 億美元，可供 90 萬人工作和生活，占到杜拜現有人口的 40%，其產值或超過全國 GDP 的一半。

杜拜世界中心以發展航空城（Aerotropolis）為總體目標，該計畫包括建造馬可通（Al Maktoum）國際機場、物流城、航空產業城、商業城、住宅城、高爾夫城及會覽城等數大功能區，目的為成為一個策略性的平台，以促進航空業、物流業、民生產業以及相關產業發展，未來建成後，將形成「航空+物流+商業+民生產業+居住+休閒娛樂」複合化產業體系，如圖 2.8-5 所示。杜拜航空城核心圈層，即空港本身，將主要發展產業包括航空運輸、航空服務及商業配套等；緊鄰空港發展的產業包括物流、航空製造、商業、居住及休閒等，如表 2.8-3 所示。憑藉發展多模式交通聯運的交通基礎設施，杜拜世界中心將為杜拜打造歐亞非三洲轉運中心、沿海旅遊及度假勝地等提供助力。



圖 2.8-5 杜拜世界中心城分區用途

表 2.8-3 杜拜世界中心城區分區細節

分區	高爾夫城 (DWC Golf City)	物流城 (Dubai Logistics City)	航空區 (DWC Aviation City)	商業城 (DWC Commercial City)	住宅城 (DWC Residential City)	會展城 (Exhibition City)
面積 km ²	20.0	21.5	6.7	8.0	7.4	10.82
產業與 配套功能	高爾夫休閒、 度假、居住。	物流、航運、 配套辦公居住。	航空研發、生 產製造、飛機 維修與改裝、 人才培訓、銷 售。	商業、商務辦 公、居住。	高端居住、生 活配套設施。	會議展示、商 務辦公、零售 商業與酒店配 套。
建設內容	18 洞高爾夫 球場，零售購 物，居住區， 辦公區	貨運樓，工業 用地，貨運用 地，航空工業 用地，倉庫， 辦公花園，娛 樂設施，Labor village。	直升飛機區， 教育區，學術 區，工業區， 飛機零部件供 應中心、飛機 維修組裝區。	Urban village，湖 區，seven towers，中央 公園，創意商 業區，中央車 站，商務，住 宅。	學校，醫院， 健康護理中 心，宗教設 施，郵局，警 察局，民防， 公共圖書館。	會展展館、商 務辦公、酒店 與商業配套。

航空產業城占地達 6.7 平方公里，為創造一站式服務的航空產業區，航空產業城內規劃引進數個不同的產業功能集群，包括（1）航空製造產業集群；（2）飛機維護、修理和大修產業（MRO）的集群；（3）航空支援服務；（4）設計及顧問服務群；（5）研究與發展；（6）航空培訓等以及（7）頂級商務飛行服務，形成集研發-製造-服務-人才培訓-企業育成的航空產業生態系統。

杜拜物流城是全球第一個把機場、海港及免稅環境結合在一起的物流平台，能提供供應鏈中每一種傳輸模式，物流需求以及加值的服務，包括製造及裝配，都在一個單一的保稅的環境。物流城能承載年空運貨物量超過 12 萬噸，其地理位置優越，旁邊是世界上最大的機場—阿勒馬克圖姆國際機場，且毗鄰世界上最大的集裝箱搬運港—傑貝阿裡港。其佔地超過 2,150 公頃，於 2005 年 11 月底開工，2007 年底第一階段完工啟用，預計 2015 年全面完工營運。物流城提供了一個辦公園區，且在通往物流城的交通廊道旁也提供土地可供服務型企業設置辦公室。該辦公園區是自由貿易（港）區的一部分，但位於保稅區域外，有利於結合自由貿易（港）區運營優勢。該專業物流平台致力於服務以下重點領域/產業之跨國企業組織的物流管理需求，包含：（1）高科技與電子；（2）設備零件及售後服務；（3）醫療保健和生物科學；（4）消費品及時裝以及（5）救災援助和非政府組織。

通過一個專門的物流走廊連接，杜拜物流城與傑貝阿裡港、傑貝阿裡自由貿易（港）區已形成一個腹地大約 200 平方公里的單一定制保稅免稅區。這為企業提供了一個多模式聯運整合物流平台，創造高效率、高連接性及靈活性的創新物流服務。其中傑貝阿裡自由貿易（港）區（Jebel Ali Free Zone）裡，全球 500 強企業超過 120 家在此設立據點。

寬鬆的政策系統、強大的政府決策及貿易環境、高效的運輸系統，構成杜拜航空城獨特的發展優勢，航空樞紐地位的建立也使杜拜在下一階段的全球化中占得核心地位。表 2.8-4 為杜拜航空城受政府的支持政策。



表 2.8-4 杜拜航空城政府支持政策

類別	主要方面	具體說明
營運機制	政府推動	●民航業作為國家戰略產業，政府從宏觀政策上高度重視航空業發展，並與本國的貿易、旅遊、服務和金融等各個行業緊密相連。
政策系統	天空開放政策	●自由開放的空域管理政策，凡符合安全和認證要求的任何一家航空公司，均可以開通杜拜航線。
	自由貿易區政策	●杜拜世界中心內設有兩個自由貿易區，因應未來空運市場的龐大需求以及全球貨物流動的高度需求，重點發展航空產業與物流產業。 ●多項激勵措施，促進商業發展。包括外資可 100%擁有企業所有權、50 年免征公司稅（還可延長）、資本可自由流動、進口和轉口貿易零關稅、免征營業稅與個人所得稅、無外匯管制等。 ●高效動態的管理系統，包括一站式服務點，使投資者快速創建企業。
	關稅政策	●關稅稅率依照海合會（海灣阿拉伯國家合作委員會，Gulf Cooperation Council）共同對外關稅，普遍稅率為 5%，另有 421 個稅目向海合會國家免征關稅；作為海合會的成員，阿拉伯聯合大公國一直應用“單一進口港”原則，進口到阿拉伯聯合大公國或任何其他海合會國家的商品，只需在首次進入海合會時繳納關稅。
	簽證政策	●杜拜機場實施外籍人士 96 小時過境免簽。
交通系統	立體高效交通網絡	●交通系統：鐵路系統網路、輕軌、專用物流廊道、高速道路網路、公共交通設施等。 ●交通特色：打造杜拜物流走廊，實現「海-陸-空」三位一體無縫對接物流運輸走廊。
航空行銷	—	●積極參加大型國際活動，如世界各大航空展、世界著名球隊廣告、舉辦各種國際會議、展覽和體育賽事。

二、韓國仁川航空城

仁川國際機場是韓國對外交通的重要門戶，於 2001 年開航，是亞洲第 6 位最繁忙的國際機場。仁川國際機場坐落在韓國著名的海濱度假城市仁川西部的永宗島上。距離首爾市 52 公里，離仁川海岸 15 公里。為將機場打造成為東北亞最大的航空樞紐，以及世界領先的超級營運樞紐之一，仁川國際機場公司僅將航空運輸視為仁川機場業務一部分，提出在依託機場於韓國黃海海岸上打造一個「航空城」的理念。機場不再僅僅用於交通運輸，仁川國際機場將創造出遠遠超出旅客預期的價值，在多個領域提供廣泛的經濟影響力。

韓國仁川自由經濟區（IFEZ），總面積 169.5 平方公里，規劃人口 64 萬人，包括永宗、松島及青羅三個世界級自由經濟區，分別位於仁川廣域市延壽區（松島地區）；中區（永宗地區）；西區（青羅地區），與首爾相接，如圖 2.8-6 所示；對外而言，是連接中國與日本的中心地區，也是進出朝鮮半島的據點。韓國仁川自由經濟區中永宗、松島及青羅三大分區產業分工明確且相互配合聯動，成

為航空城產業分工佈局典範，如表 2.8-5 所示。



圖 2.8-6 韓國仁川自由經濟區

表 2.8-5 仁川自由經濟區各分區主導產業及主要項目

分區	永宗區 (Yeongjong)	松島區 (Songdo)	青羅區 (Cheongna)
主導產業	● 物流+製造。 ● 生態居住。 ● 海島旅遊。	● IT。 ● 生物產業。 ● 商務會議會展。	● 金融。 ● 文化產業。 ● 娛樂休閒。
主要開發項目	● Unbuk 旅遊中心。 ● 龍遊、舞衣旅遊中心。 ● Yedanpo 旅遊中心。 ● 永宗國際城（國際社區）。 ● 自由貿易（港）區（物流+製造）。	● 國際會議中心。 ● 國際商務中心。 ● 松島科技谷（住宅區）。 ● 高科技園（IT 和商務中心）。 ● 高科技生物中心。	● 花卉中心。 ● 體育休閒中心（高爾夫球場、賽車道和騎馬場）。 ● 主題公園（按年 500 萬遊客量打造）。 ● 知識資訊產業園區。 ● 國際金融業務園區。

仁川機場旁設有一個自由貿易（港）區，與仁川機場毗鄰而建，占地約 108 公頃，如圖 2.8-7 所示，包含機場物流園區（Airport Logis Park）、仁川機場物流中心以及空運貨運中心。該港區利用機場的獨特地理優勢，以成為東北亞物流樞紐為發展目標，同時積極吸引製造業與研發中心在此區集群發展，吸引外資企業設立業務，而整個港區已吸引入駐的產業以物流及運輸倉儲相關產業為主；其中物流園區也希望吸引製造以及研發功能環節入駐，整體園區入駐率達 57.4%，開發方式有建設營運移交（BOT）和/或量身打造（Build To Suit）期間最高為 50 年；以租賃方式提供給物流公司，製造商及研發中心，各區域營運主體與空間

利用彙整如表 2.8-6 所示。

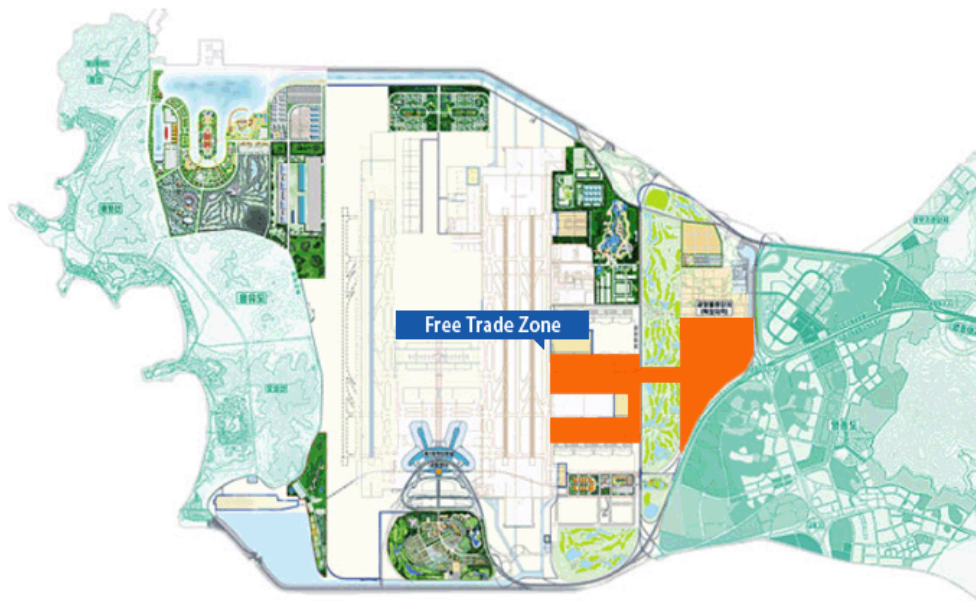


圖 2.8-7 仁川機場的自由貿易港（橘色區域）

表 2.8-6 仁川機場之自由貿易區

區域	占地 (公頃)	營運主體與空間利用
機場物流園區	83.7	■ 以租賃方式提供給物流公司，製造商和研發中心。 ■ 開發方式有建設營運移交 (BOT) 和/或量身打造 (Build To Suit)，期間最高為 50 年。
仁川機場物流中心	0.8	■ 一樓為 22 個標準的倉儲設施，建築面積為 8,463 平方公尺。 ■ 二樓為獨立辦公室，建築面積為 4,507 平方公尺。
空運貨運中心	23.46	■ 有 6 個貨運站。 ■ 5 個倉儲設備。 ■ 36 座停機坪。 ■ 年貨物處理量 387 萬噸。

整體而言，出色的仁川機場運營，優惠的政策，靈活的項目機制，使仁川自由經濟區成為航空城發展之樣板，在物流管理、財稅政策及航權開放等方面提供便利措施，吸引企業進駐航空城，表 2.8-7 為韓國仁川自由經濟區政府支持政策。



表 2.8-7 韓國仁川自由經濟區政府支持政策

類別	主要方面	具體說明
營運機制	發展模式	● 依託機場建立自由經濟區模式，政府主導開發模式。
	管理體制	● 仁川國際機場公司（IIAC）管理，直接隸屬韓國國家交通部，全面負責機場及周邊區域開發。 ● 自由經濟區涉及的管理部門則包括財政和經濟部、建設和交通部、仁川市及仁川機場等部門。
	專案運作	● 建設交通部或機場公司成立單獨分公司處理項目，資金則來源於開發商或銀行貸款。 ● 主要運作模式：自建自營、合作開發、創新 BTO 模式、BOT 模式及 BOOT 模式等。
	機場營運	● 擁有管理創新、智慧化機場、人文機場、航空行銷及商業行銷等出色運營管理。 ● 如設立服務提升委員會、「首席客戶總監」、「旅客之聲」系統、客戶服務監察委員會。打造「U-Airport」。建設韓國文化體驗中心及文化博物館，舉辦大量文化表演活動。
政策系統	自由貿易區	● 進駐園區的外資企業根據不同行業及投資規模，在今後 5~7 年內，可享受減免國際稅、地方稅及土地使用費等優惠政策；進駐園區的國內外貨物，可享受免除關稅及酒稅等各項的優惠待遇；政府允許企業直接建設物流及製造等建築設施，最長可以營運 50 年。
	經濟特區	● 《經濟自由區域的指定以及營運法律》確定自由經濟特區。 ● 對外資企業實施稅費激勵政策。引導投資製造、物流及觀光，擁有法人稅、所得稅、地方稅以及關稅、收入稅及現金補助等優惠政策。放鬆政府管制與加強行政支持。開放教育及醫療；外匯制度自由化；允許外國廣播電視進入。改善外國人居住環境。
	海關	● 改善進出口物流管理系統；加強快遞貨物的通關服務；完成「電子海關」建設。
	航權	● 在建立中、日、韓三角貿易帶的基礎上積極推行東北亞國家航權的有限開放。
交通系統	—	● 內部交通：機場內部鐵路系統。 ● 對外交通：機場快線、大韓航空豪華班車、超高速磁懸浮運輸系統、三期交通擴建規劃及擺渡（永宗碼頭與仁川機場之間）。

仁川自由經濟區以港城融合理念規劃建設，力求打造產城合一、功能完備及創新永續的未來新城。以發展自有自足，擁有產業與居住複合綜合功能的新城為目標。為世界級永續城市與智慧城市的示範地，打造先進智慧的居住生活環境。以自由經濟區的優勢吸引外資落地，帶動城市生活配套的發展與新興商業機會的發展。



三、案例借鑒點分析

針對桃園航空城及桃園國際機場自由貿易港區的發展，提出借鑒點如下：

- (一) 桃園航空城應充分掌握其區域地理區位，以及其周邊交通基礎建設的特性與容量等優勢，完善國際物流運籌的功能，積極服務於跨國企業的運籌管理需求。杜拜的區域優勢為處於歐亞非的交界處，連接東西方的通道；而韓國仁川，則是利用其靠近中國與日本市場的地理優勢，積極打造其成為東北亞的物流樞紐。依託其海空雙港的優勢，杜拜與仁川均大力發展跨境海陸空聯運的創新物流平台服務，進一步其成為物流樞紐的功能與地位。
- (二) 空港自由貿易港區為依託空港發展之成長型製造產業的落地選擇。因應航空業在區域未來的高度成長性，杜拜將航空維修製造列為重點產業，透過自由貿易港區政策優勢促進其產業發展；韓國仁川的自由貿易港區亦吸引依賴空運進出口之製造業進駐。
- (三) 自由貿易港區內寬鬆的行政限制、優惠的賦稅以及專業的園區管理，為吸引產業進駐的重要環境條件。
- (四) 自由貿易港區與周邊航空城的產業與整體環境發展存在緊密的聯動關係。杜拜與仁川都是以港城融合理念規劃建設，力求打造產城合一、功能完備及創新永續的未來航空新城，除了產業激勵政策與高效率的管理機制以外，也以完善的生活環境打造提高外資進駐的意願與商業發展機會。

2.8.3 國內案例分析

一、臺北 2050 願景計畫

(一) 空間發展背景

「臺北 2050 願景計畫」為臺北市政府因應社會少子化與高齡化、及思考未來科技發展應用與知識經濟趨勢的前瞻性構想。透過著眼首都圈範圍全面思考臺北市未來之空間發展結構，並且建置穩健、合理、快速解決都市問題之機制。當前部分國際城市透過擬定目標年之願景計畫，如東京 2025、首爾 2030、阿姆斯特丹 2040 和倫敦 2050 等建立各城市未來空間發展想像。因此，臺北市政府啟動臺北 2050 願景計畫，邀請市民朋友、專家學者共同討論臺北的未來發展想向，以務實且合理分配資源之方式，透過永續觀點、創新方向找出臺北市未來發展潛力，以落實計畫的民眾參與機制。凝聚全體市民共識，加速改善臺北都市發展現況。臺北 2050 願景計畫之理念主要分成六大願景、發展策略及行動方案來執行。

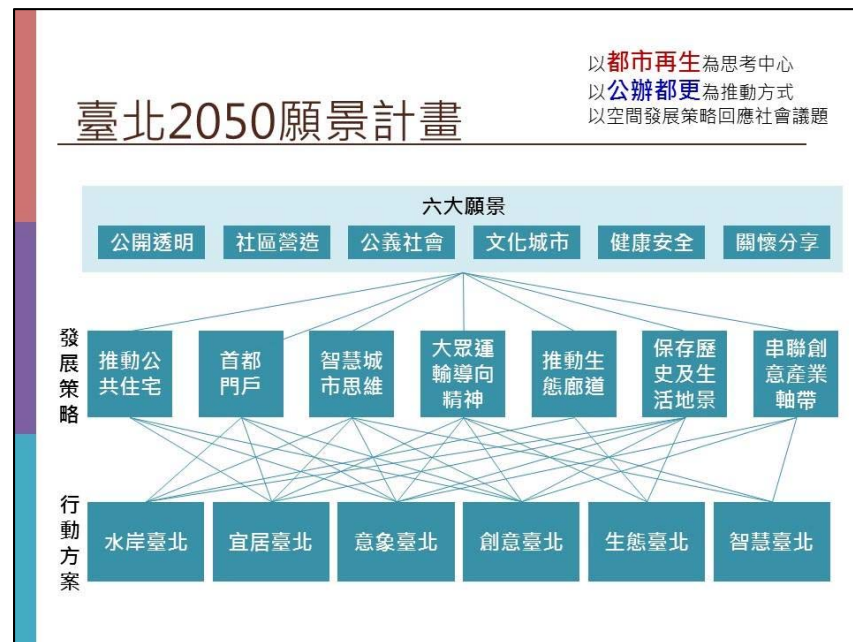


圖 2.8-8 臺北 2050 願景計畫流程圖

(二) 空間發展模式

目前臺北 2050 願景計畫的七大任務，分別為「北市各大區域都市再生計畫」、「松山機場遷建及再生規劃」、「大信義計畫區發展計畫」、「未來 20 年全球人居環境論壇之關鍵議程倡議」、「北市重大文化設施中長程規劃」、「臺北都會區捷運長程路網檢討暨建設及營運機制結構性調整」、「首都圈發展規劃與建設整合機制規劃」，並透過臺北 2050 願景計畫推動平台將北市府跨部門的計畫納進來，有七大主要任務，分別為松山機場遷建、東區門戶、西區門戶等各大區域再生計畫、首都圈議題、捷運長期路網的規劃、重大文化設施規劃等等。

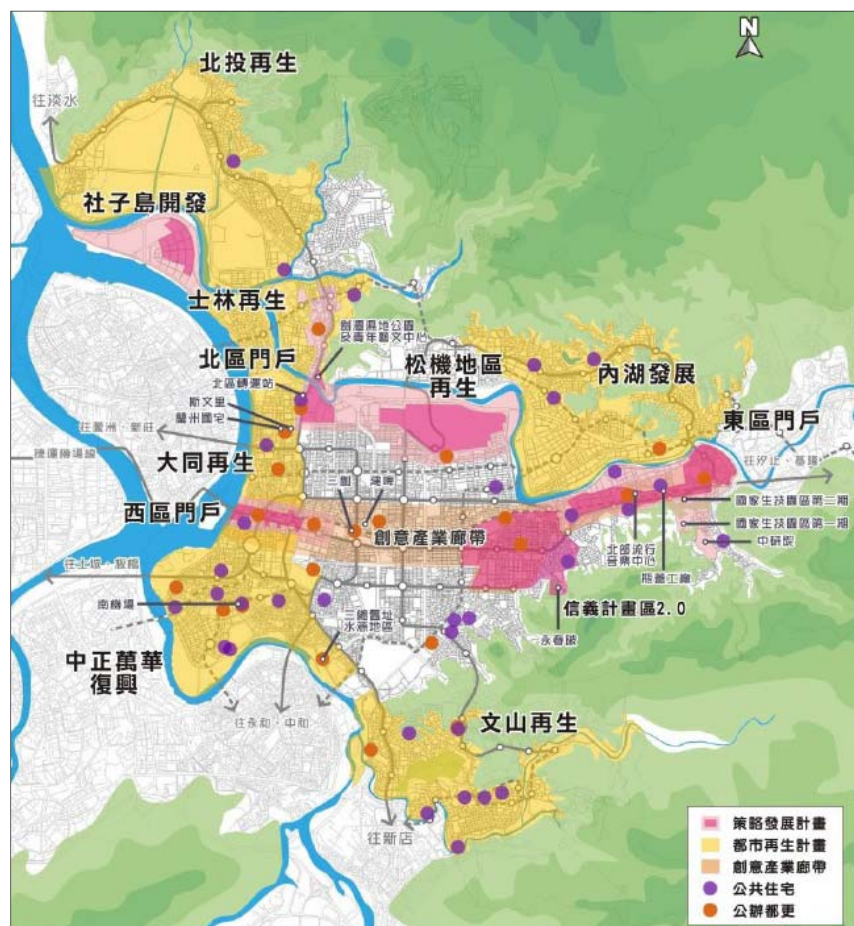


圖 2.8-9 臺北 2050 願景空間發展模式

(三) 案例借鑒分析

1. 城市與市政規劃上，時間與空間上須拉得更長更遠，藉由「首都圈」的概念來看，不單純把範圍限於桃園市，更須把臺北市、新北市、基隆市等「北北基桃」生活圈的想法納入規劃構想中。
2. 國際城市透過擬定目標年之願景計畫，如東京 2025、首爾 2030、阿姆斯特丹 2040 和倫敦 2050 等建立各城市未來空間發展想像，桃園市空間規劃對於時間與空間的想像上須拉得更長遠。

二、新北 2040 國際嚮居之都

- (一) 空間發展背景：新北市未來發展願景以「2040，國際嚮居之都」為目標，係藉由交通、產業與都市三元一體的發展模式，推動都市的滾動成長與永續經營。透過捷運三環三線等陸海空交通建設以引導都市合理成長，利用獎勵產業創新暨發展推動計畫等產業更新計畫以激發都市動能，強化都市防災與環境保育以收斂都市蔓延。逐步從深化住民認同，到發展為具地域特色城市，乃至具多元城市競爭力的「國際嚮居之都」-具備躍升世界舞台的國際競爭力，且成為讓人們嚮往居住與充滿旅遊記憶的城市。新北市將以「國際創新都會、

首都黃金三核、綠色嚮居之城」之定位，逐步達成願景目標。

(二) 空間發展模式：

1. 國際創新都會－引領產業轉型升級，打造國際科技創新都會：

利用臺北港與桃園航空城啟動北臺灣進出門戶，並透過雙門戶、雙國道、雙快速策略產業雙軸，知識型科技黃金走廊。

2. 首都黃金三核－達成台北首都圈都市機能互補與分工：

整備淡水河左岸環境，營造國際水岸都市景觀風貌，以捷運三環三線打造多核心都會發展。

3. 綠色嚮居之城－雙子城捷運路網，打造一小時生活圈車站城市：

引導交通與產業多元成長，促使城鄉滾動及都市合宜成長；強化城鄉特色，落實低碳經濟。



圖 2.8-10 新北 2040 國際嚮居之都

(三) 案例借鑒分析

1. 以點、線、面的規劃模式，係藉由交通、產業與都市相互配合的串連模式，推動都市的永續發展與經營。透過捷運三環三線等交通建設以引導都市合理成長。
2. 新北市是以 2040 國際嚮居之都為未來發展願景目標，透過「國際創新都會、首都黃金三核、綠色嚮居之城」為發展定位，逐步達成願景目標。做為桃園市區計畫與桃園市願景綱要計畫相互搭配之借鏡。



三、大臺中 123

(一)空間發展背景

臺中升格直轄市後，促進都市城鄉均衡發展已成為當務之急，因此，市府依據區域計畫法相關規定，希望針對台中市整體人口成長及城鄉發展做規劃，以智慧創新、幸福樂活、生態城鄉為理念，讓城市永續發展，強化市民生活機能。希望過亞太新門戶、中部智慧創意環行城市及友善生態綠色城鄉的目標達成。

1. 亞太新門戶

- (1) 臺中雙港加高鐵門戶的黃金三角樞紐，打造台灣國際門戶。
- (2) 黃金三角樞紐加環狀網路交通，串起精機、中科形成科技產業走廊。
- (3) 市港合作、市港合一，尋求合作創造雙贏。

2. 中部智慧創意環行城市

- (1) 大台中山手線引動發展能量，連動三副都、雙港、一都扮演中部政經要角。
- (2) 以三副都、一都心為發展成長極，進行成長管理邁向緊密都市。
- (3) 中區再生打造城中城，發展智慧生態城市，活化老舊城區。

3. 友善生態綠色城鄉

- (1) 友善山海地景及自然生態，發展低碳旅遊與特色鄉村
- (2) 提升都市防洪能力，活化都市水文系統，打造與水共生的生態城市。
- (3) 發展人本低碳運輸，引導都市朝向集中發展，控制都市擴張。

(二)空間發展模式

臺中市政府以「大臺中 123」為臺中市未來整體空間發展模式，並以「海線雙港副都心」、「豐原山城副都心」、「烏日高鐵副都心」及「臺中都會主核心」等三大副都心與主核心為空間發展佈局，串起台中山、海、屯、市區之繁榮生活圈，打造一條山手線、壯大兩個國際港、建立三大副都心的空間發展模式。

(三)案例借鑒分析

1. 臺中市為縣市合併後升格為直轄市，面臨資源重新整合及縮短城鄉差距課題，而桃園市升格為直轄市後，亦面臨相同問題。臺中市政府以「大臺中 123」奠基工程，打造 1 條山手線、2 大國際港、3 個副都心，盼從交通、產業及居住等，帶動區域發展、平衡城鄉差距，可作為借鏡。
2. 臺中市以多元都市核心的發展機制，呈現台中都心，以及豐原、烏日、海線雙港 3 個副都心等擴大台中整體發展藍圖。桃園市擁有國際機場，鄰近臺北港，加上高鐵青埔特區與原都市核心桃園、中壢等形成多核心都市架構，可參考臺中市的空間發展模式及規劃策略。

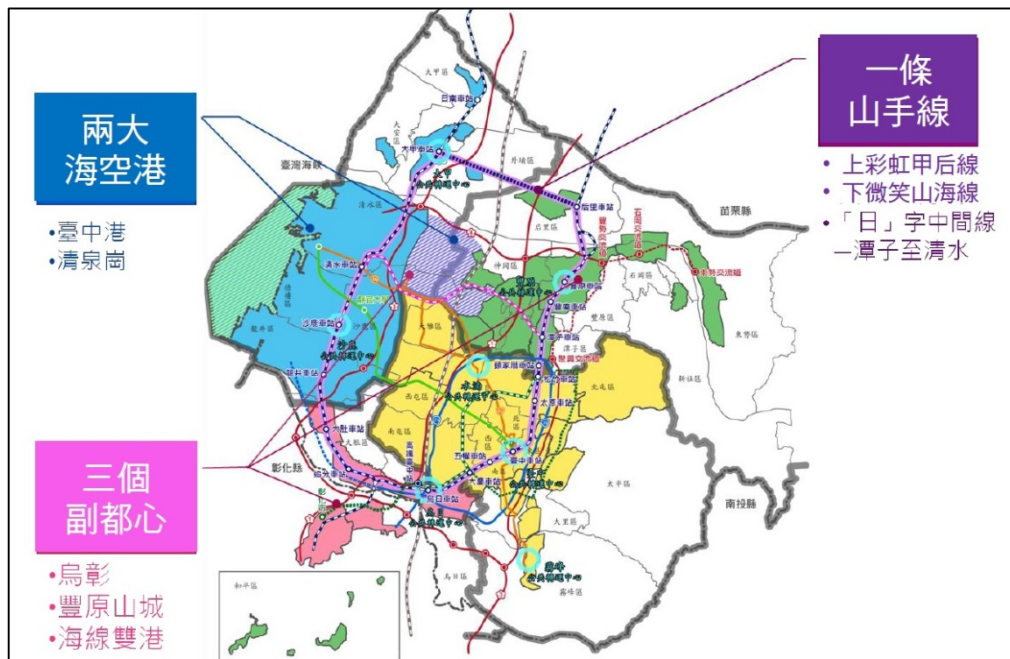


圖 2.8-11 大臺中 123 空間發展模式

四、臺南市空間發展策略

(一) 空間發展背景

依照 2010 年國土空間策略發展計畫之指導，南部區域係定位為「國際港都及文化與海洋雙核國際都會」，且核心都市位於高雄與臺南之都會區，亦即南部區域在國際上之定位係以臺南、高雄為兩個主要核心都市，其中高雄市係定位為國際港都、而臺南市則定位為歷史文化首都。

臺南位於南部區域的中心位置，其產業係以農漁、製造等為主，且內部又有豐富的自然人文資源及景觀，加上氣候宜人適合居住。整體而言，臺南市未來的發展定位應朝向「多核心複合城市-南部區域重心—臺灣南部對外門戶—東亞節點都市邁進」。

(二) 空間發展模式

臺南市之空間可統合為點狀的三大發展核心引擎、二大資源中心、以及線狀的六大發展軸帶與五種發展構面，其中南北向的三大發展軸帶係依據南部資源統合而來。

1. 三大發展核心

- (1) 北臺南之新營一級生技與地景文創核心：
- (2) 中臺南之善化新市科技基地
- (3) 南臺南之府城文化都會核心

2. 兩大資源中心

- (1) 東臺南之玉井青果集散及山林旅遊中心

(2) 西臺南之北門漁鹽文化及濱海地景觀光中心

3. 六大發展軸帶

- (1) 東側山林生態旅遊軸
- (2) 中央平原生活生產軸
- (3) 西部沿海生產保育軸
- (4) 北臺南濱海農業溫泉複合軸
- (5) 台江曾文柔性軸帶
- (6) 南臺南文化休閒生活複合軸

4. 五種發展構面

- (1) 國道 3 號以東之生態及農業觀光遊憩地區
- (2) 曾文溪以北之溪北農業生產地區
- (3) 曾文溪以北、台 17 線兩側之農漁生產地區及台江國家公園所形成之濱海文化遊憩帶
- (4) 由南科、科工區及永康工業區等所形成之溪南工業群聚
- (5) 與原臺南市有緊密發展關係的都會生活腹地

(三) 案例借鑒分析

臺南市位於南部區域的中心位置，產業以農漁、製造等為主，內含豐富的自然人文資源及景觀。桃園市也同樣擁有龐大的傳統產業及製造業，在區域計畫中可借鏡思考如何進行產業發展與自然資源的整合與利用。

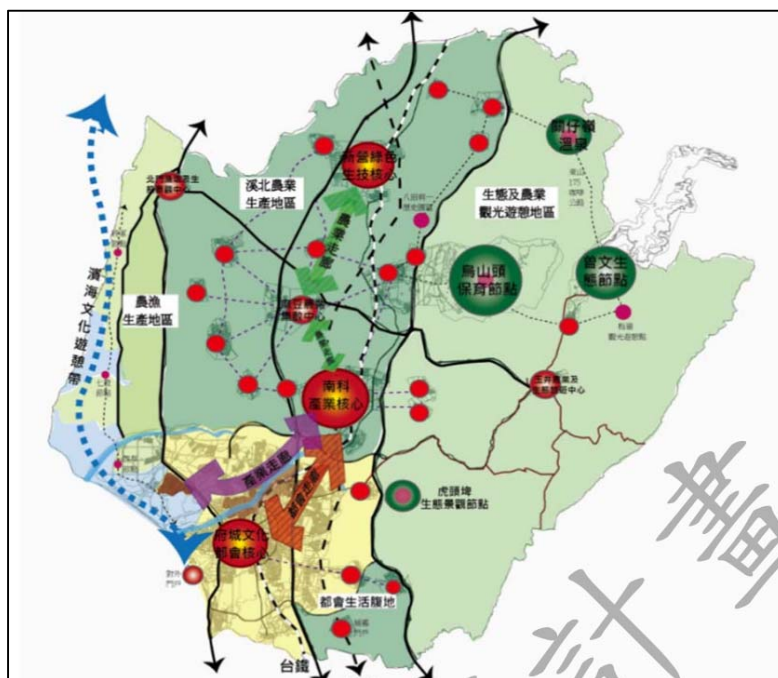


圖 2.8-12 臺南市空間發展策略

五、高雄 2040 國際幸福之都

(一) 空間發展背景

高雄市於 99 年底縣市合併改制後，成為人口近 280 萬、轄區面積超過 2,900 平方公里之大都會。另高雄市工業城市意象鮮明，石化、金屬等產業為高雄市奠定深厚的發展基礎，然隨著都市地區的擴大，使得住、商、工等使用產生相互干擾，影響環境品質，加上合併後納入原高雄縣廣大之農業生產用地，如何維持產業競爭優勢、強化三生都市機能，以確保都市永續發展，亦是高雄空間規劃重要議題之一。據此，高雄市勢必需要一長期性、綜合性、目標與政策導向之計畫，以有效引導高雄市整體區域永續發展、合理分配地區資源並能持續推動重大建設。

高雄市政府依據高雄市資源特性、區位與建設條件之分析，以及上位計畫賦予高雄市之定位，未來高雄市將以『國際幸福之都』為整體發展願景，同時結合既有建設基礎並透過相關策略計畫，朝國際運籌港、亞太宜居都、台灣韌性城發展。

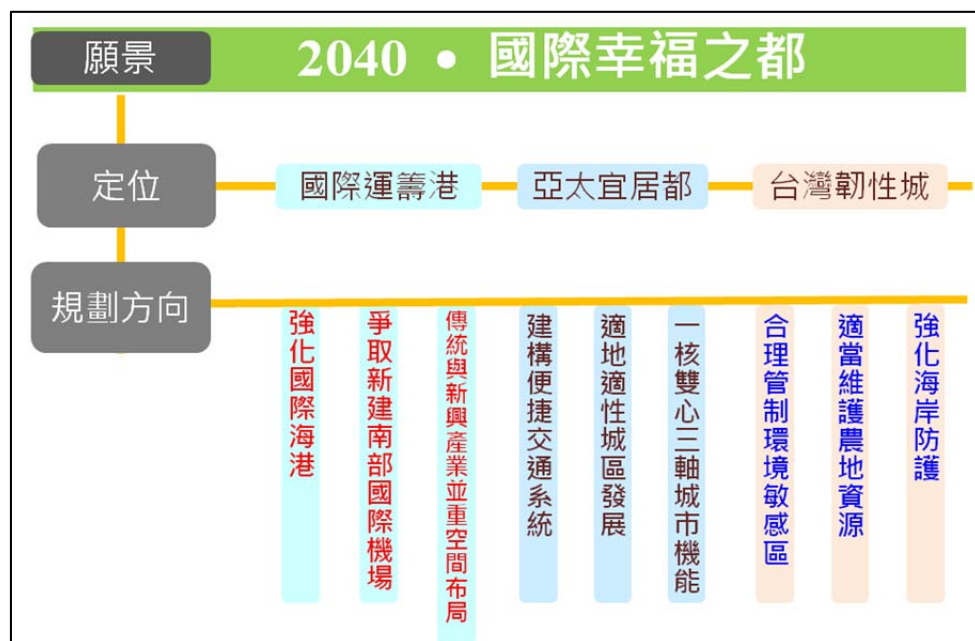


圖 2.8-13 高雄 2040 國際幸福之都發展策略

(二) 空間發展模式

以區域性的整體規劃思考，引導高雄市未來整體空間發展，作為各地區規劃指導原則，提昇都市總體競爭力；同時配合土地資源與地區特性，在兼顧生態環境保育及都市機能強化之原則下，促進人口及產業活動合理分布。據此，高雄市區域計畫之目標及發展模式如下：

1. 一核：以原高雄市舊市區為經貿核心，沿著紅橘雙線捷運廊道發展，核心規模擴展至北達凹子底，東至鳳山區、鳥松區。

2. 雙心：以岡山區為北高雄再發展之生活、生產中心；另以旗山區作為山區與平原區銜接之轉運、觀光遊憩服務與防災中心。
3. 三軸：以觀光保育、產業創新、濱海加值为各軸帶發展主題，包括以山林資源與農業生產為主之「特色山城保育軸」、以城鄉發展為主之「產業新鎮創新軸」及兼具濱海遊憩與港灣支援產業之「濱海城區加值軸」。
4. 八大發展區：分別為經貿都會生活區、科技創新航空城、產業新鎮、近郊精緻農業區、觀光文化山城、自然公園族群文化區、智慧運籌加值區、海岸休憩廊帶，其涵蓋行政區、劃設原則及與三軸之關係。

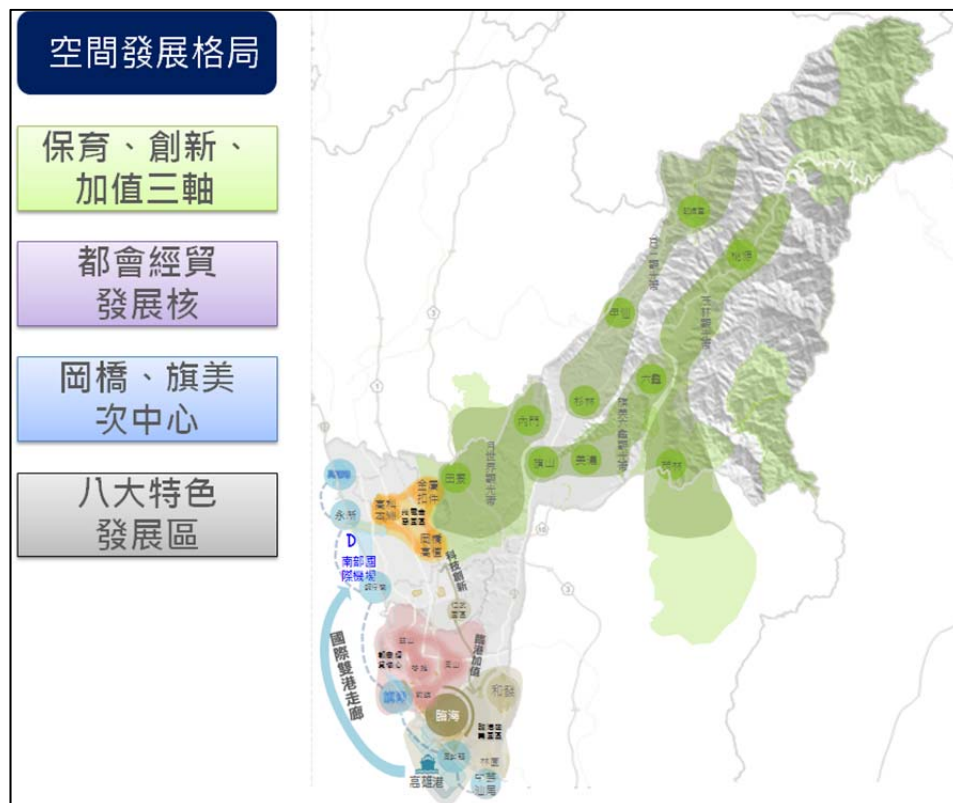


圖 2.8-14 高雄 2040 國際幸福之都空間發展策略

(三) 案例借鑒分析

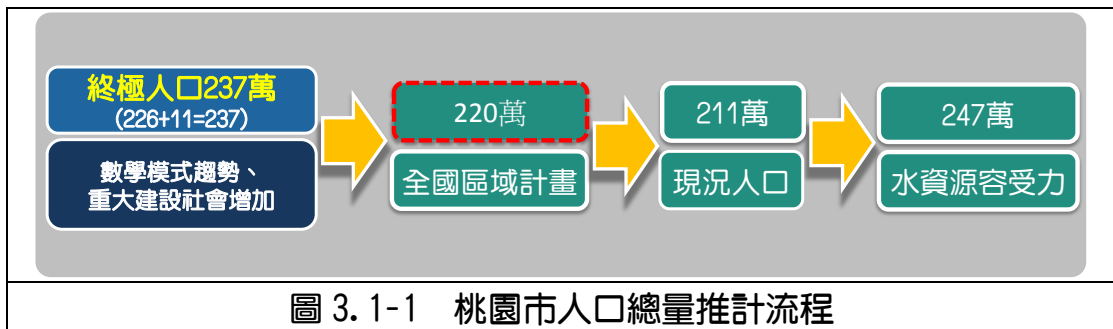
高雄市工業城市意象鮮明，以石化、金屬等重工業奠定發展基礎，然隨著都市地區的擴大，使得住、商、工等使用產生相互干擾，影響環境品質。高雄市政府依據高雄的資源特性、區位與建設條件之分析，以及上位計畫賦予高雄市之定位，未來高雄市將以『國際幸福之都』為整體發展願景，同時結合既有建設基礎並透過相關策略計畫，朝國際運籌港、亞太宜居都發展。而桃園市本身也是以工業及製造業奠定發展基礎，未來也將面臨與高雄相同的發展困境，借鏡高雄的都市規劃願景，強化三生都市機能，確保都市永續發展，以長期性、綜合性與政策導向之計畫建構桃園未來的發展願景。

第三章 發展預測

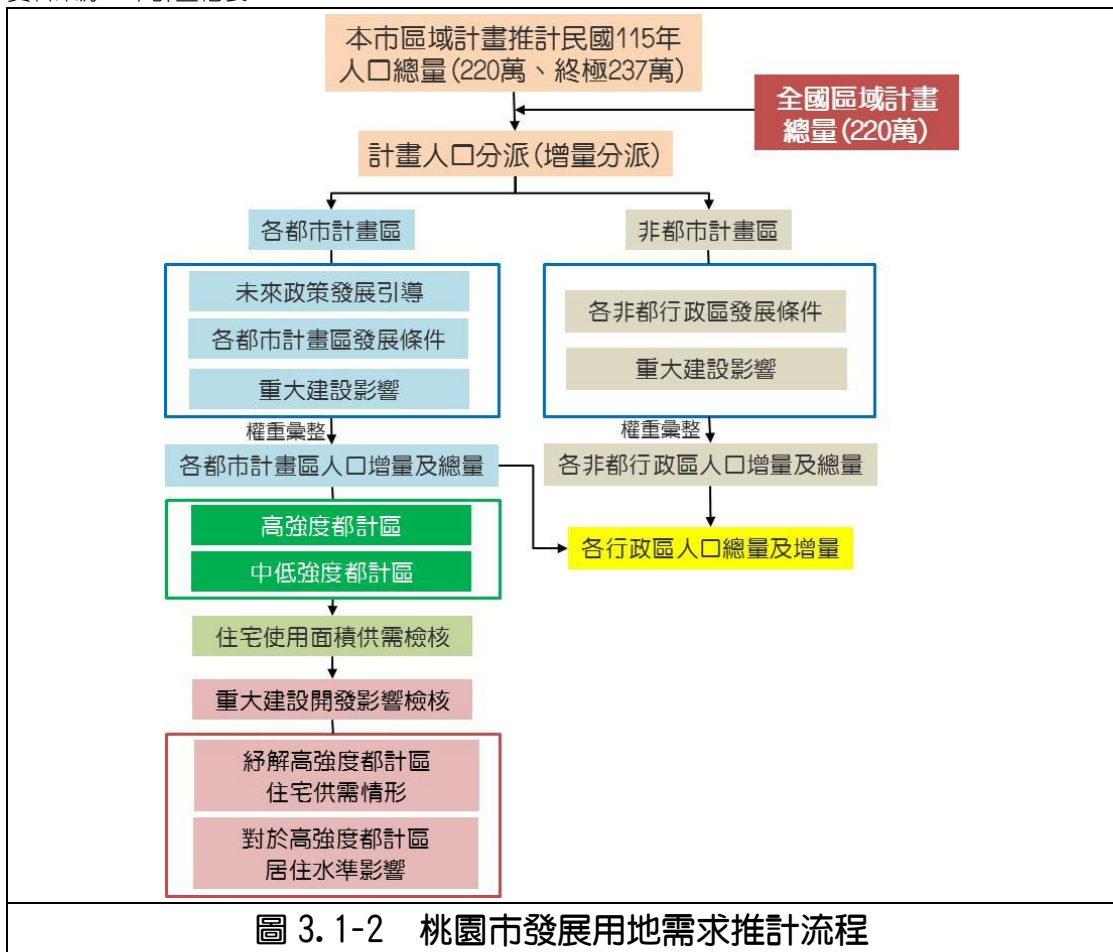
3.1 計畫人口

3.1.1 人口總量及發展用地需求推計流程

桃園市人口總量及用地之推計，共計分兩大部分(本計畫推計及中央推計)(詳圖 3.1-1)，茲分述如下：



資料來源：本計畫繪製。



資料來源：本計畫繪製。



一、本計畫推計項目說明

(一)人口總量及終極人口推計

本計畫推計人口總量，計畫人口採全國區域計畫分派人口 220 萬為主，終極人口主要透過「12 種人口預測數學模式」及「重大建設吸引遷入人口」及「旅遊人口衍生之服務人口」之推計結果作為桃園市終極人口總量。

(二)環境容受力檢核

本計畫針對目前桃園市之水資源供給面及需求面進行容受力分析，以求得在維持目前生活品質下之總量，係為一種限制面之檢核，亦可用來作為人口總量修正之依據。

(三)人口總量訂定及發展用地推計

人口總量訂定以區間方式表示，總量訂定後，將進行各行政區、都市計畫區及非都市土地之人口分派，最後依人口總量進行發展用地推計，亦可分為都市土地及非都市土地 2 種。

發展用地推計前，需進行相關之模式設定及相關資料之建置與清查作業，以利進行各項發展用地之推計。

二、中央推計項目說明

(一)台灣地區人口總量成長推計

此為考量行政院經建會針對全台所推計之人口成長量「2012 年至 2060 年臺灣人口推計」，以了解全台之人口成長趨勢，作為人口總量推計之基礎。

(二)全國區域計畫分派人口

參酌內政部於 102 年 10 月 17 日公告「全國區域計畫」，所給予桃園市人口總量分派數，作為本計畫訂定計畫人口之調整參據。

3.1.2 臺灣地區人口總量推計

臺灣地區人口總量係以行政院經濟建設委員會於 101 年 8 月所完成之「2012 年至 2060 年臺灣人口推計」中，應用世代生存法（Cohort Component Method），所推計之臺灣地區民國 101 年至 149 年之人口成長為基礎，再依桃園市發展特性，進行之成長量之分派，對於臺灣地區人口成長趨勢及總量所作之推計，分述如下：

一、臺灣地區人口成長現況

臺灣地區民國 60 年至 103 年之人口總成長，可由表 3.1-1 中窺知其概況，在人口總量方面，呈現逐年成長的趨勢，在 80 年前後突破二千萬人口；成長率方面則呈逐年遞減趨勢，至民國 100 年已逐漸趨緩；男女比例方面至民國 100 年已漸趨平衡。



表 3.1-1 臺灣地區總人口及人口變動數（民國 60-103 年）

民國年	項目	年底人口			
		總人口（千人）	年成長率（%）	男（千人）	女（千人）
60		14,995	-	7,895	7,100
65		16,580	10.57%	8,641	7,867
70		18,136	9.38%	9,449	8,687
75		19,455	7.27%	10,087	9,368
80		20,557	5.66%	10,615	9,942
85		21,471	4.45%	11,307	10,434
90		22,339	4.04%	11,405	10,933
95		22,790	2.02%	11,592	11,285
100		23,225	1.91%	11,646	11,579
103		23,434	2.58%	11,698	11,736

資料來源：本計畫整理。

二、臺灣地區人口成長推計

摘錄行政院經濟建設委員會「2012 年至 2060 年臺灣人口推計」報告中，推計臺灣地區民國 101 年至 149 年之人口成長，簡要列述如下。

（一）總人口趨勢

由於過去 50 年來，我國婦女生育率呈長期下降趨勢，因此未來總人口成長由正轉負，將為不可避免之趨勢（詳圖 3.1-3）。

1. 高推計：總人口將由 2012 年 2,332.2 萬人逐年增加，至 2030 年達最高峰 2,397.2 萬人，隨後開始減少，2060 年減為 2,047.1 萬人；與 2012 年相比，最高峰總人口數將增加 65.0 萬人，2060 年則減少 285.1 萬人。人口增加率將由 2012 年 4.2‰，降為 2060 年-8.1‰。
2. 中推計：總人口將由 2012 年 2,331.8 萬人逐年增加，至 2024 年達最高峰 2,365.6 萬人，隨後開始減少，2060 年減為 1,891.8 萬人；與 2012 年相比，最高峰總人口數將增加 33.8 萬人，2060 年則減少 440.0 萬人。人口增加率將由 2012 年 4.0‰，至 2060 年降為-11.3‰。
3. 低推計：總人口將由 2012 年 2,331.3 萬人逐年增加，至 2019 年達最高峰 2,348.8 萬人，隨後開始減少，2060 年減為 1,757.9 萬人；與 2012 年相比，最高峰總人口數將增加 17.5 萬人，2060 年則減少 573.4 萬人。人口增加率將由 2012 年 3.8‰，至 2060 年降為-14.2‰。

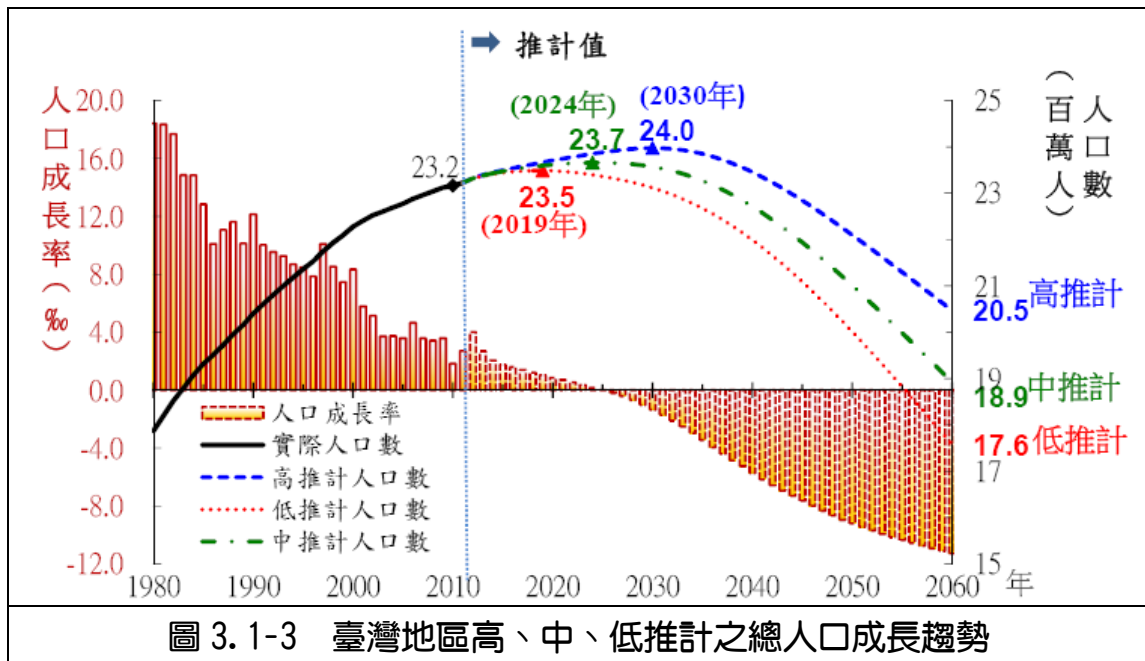


圖 3.1-3 臺灣地區高、中、低推計之總人口成長趨勢

資料來源：2012 年至 2060 年臺灣人口推計，行政院經建會，民國 101 年。

(二)人口變動趨勢

1. 出生

隨著人口數減少，未來育齡婦女人數亦將隨之減少，因此，即使高推計及中推計假設總生育率將反轉回升，未來出生數仍將持續減少（詳圖 3.1-4）。

- (1) 高推計：出生數將由 2012 年 23.3 萬人持續下降，2060 年減少為 16.6 萬人，較 2012 年減少 6.7 萬人，為 2012 年之 71.2%。粗出生率將由 2012 年 10.0‰，至 2060 年降為 8.1‰。
- (2) 中推計：出生數將由 2012 年 22.9 萬人持續下降，2060 年減少為 11.5 萬人，較 2012 年減少 11.4 萬人，為 2012 年之 50.4%。粗出生率則由 2012 年 9.8‰，至 2060 年降為 6.1‰。
- (3) 低推計：出生數將由 2012 年 22.4 萬人持續下降，2060 年減少為 8.0 萬人，較 2012 年減少 14.4 萬人，為 2012 年之 35.6%。粗出生率則由 2012 年 9.6‰，持續下降至 2060 年為 4.5‰。

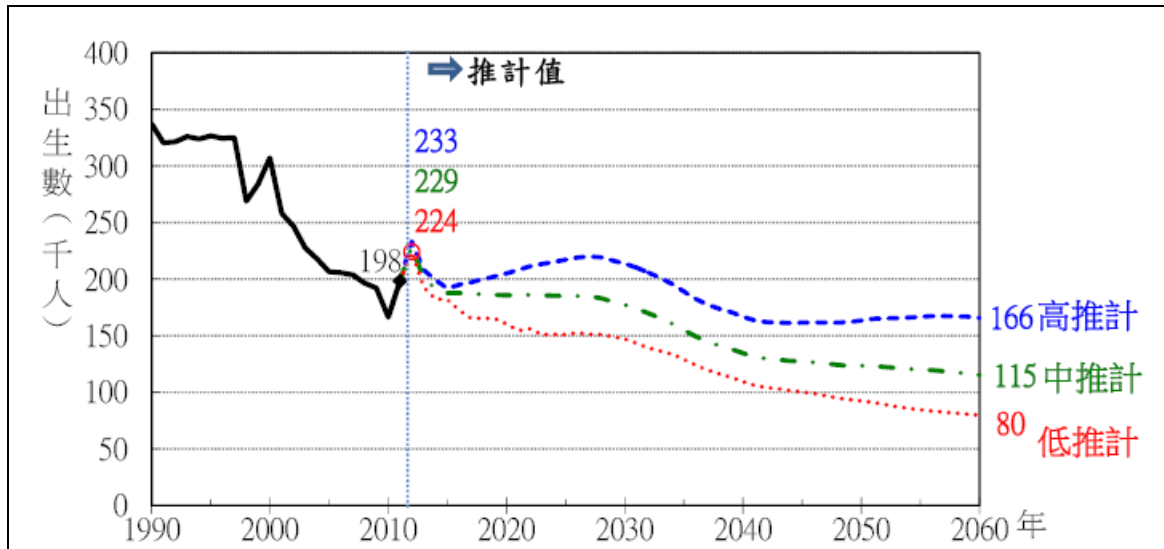


圖 3.1-4 臺灣地區高、中、低推計之出生數

資料來源：2012 年至 2060 年臺灣人口推計，行政院經建會，民國 101 年。

2. 死亡

雖然醫療技術進步，使人口壽命延長，但老年人口增加之結果，死亡數亦將由 2012 年 15.4 萬人逐年增加，至 2060 年依高、中、低推計假設，將增加為 34.1 至 34.2 萬人，約為目前之 2.2 倍。粗死亡率將由 2012 年 6.6‰ 逐年上升，至 2060 年高、中、低推計之死亡率分別增加為 16.7‰、18.0‰ 及 19.3‰（詳圖 3.1-5）。

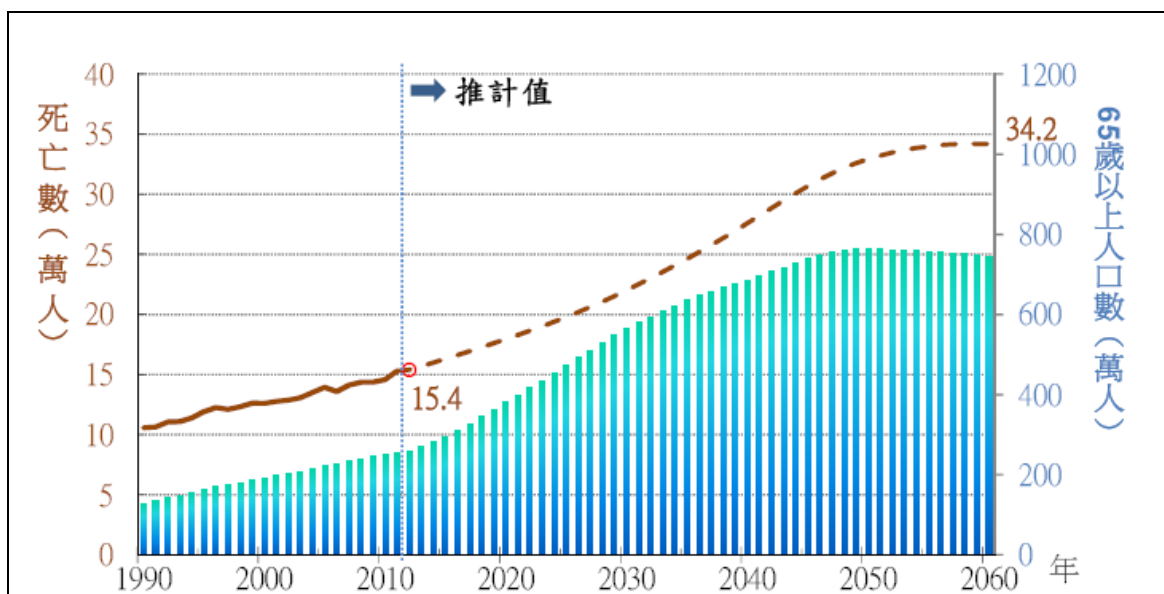


圖 3.1-5 臺灣地區中推計之死亡數

資料來源：2012 年至 2060 年臺灣人口推計，行政院經建會，民國 101 年。

3. 人口增加

出生數減死亡數之差額，即為人口自然增加數。由於出生數持續減少及死亡數持續增加，人口自然增加將漸由正轉負，若再考量社會增加（淨遷徙）人數為淨移入之影響，總人口零成長將較自然增加零成長延後發生（詳圖 3.1-6）。

- (1) 高推計：自然增加率將由 2012 年 3.4‰，逐年下降至 2030 年接近 0.0‰ 之後，人口由自然增加轉為自然減少，與人口零成長時間相比，考慮遷徙因素後，人口零成長時間延後 1 年發生。
- (2) 中推計：自然增加率將由 2012 年 3.2‰，逐年下降至 2022 年接近 0.0‰ 之後，人口由自然增加轉為自然減少，與人口零成長時間相比，考慮遷徙因素後，人口零成長時間延後 3 年發生。
- (3) 低推計：自然增加率將由 2012 年 3.0‰，逐年下降至 2017 年接近 0.0‰ 之後，人口由自然增加轉為自然減少，與人口零成長時間相比，考慮遷徙因素後，人口零成長時間延後 3 年發生。

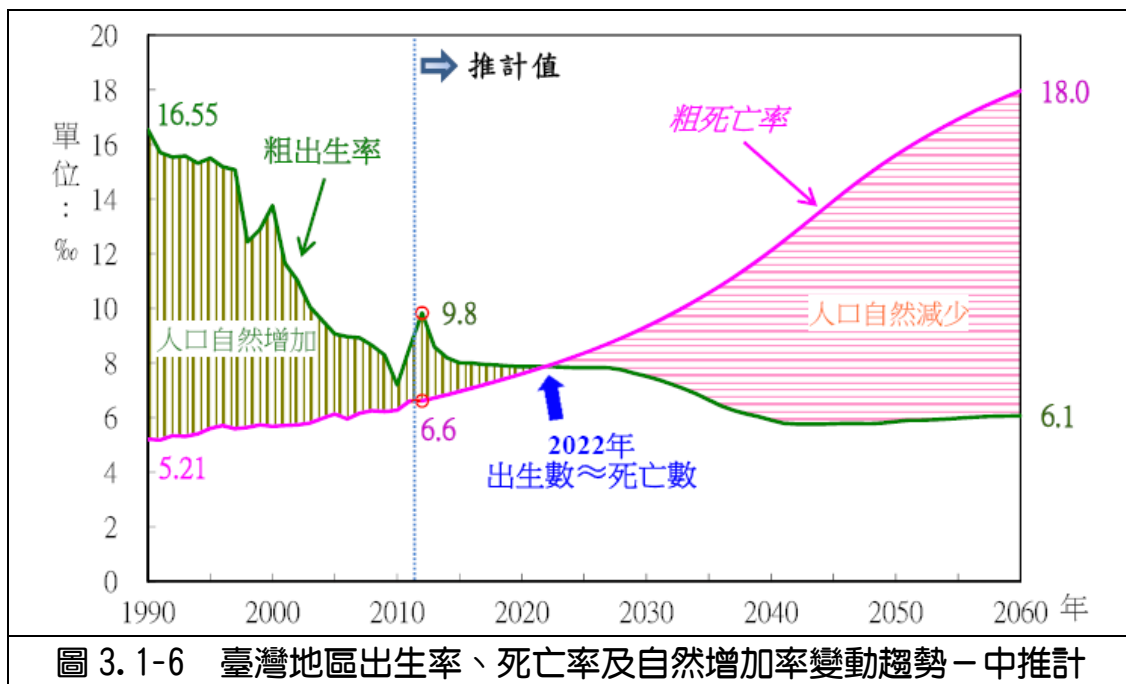
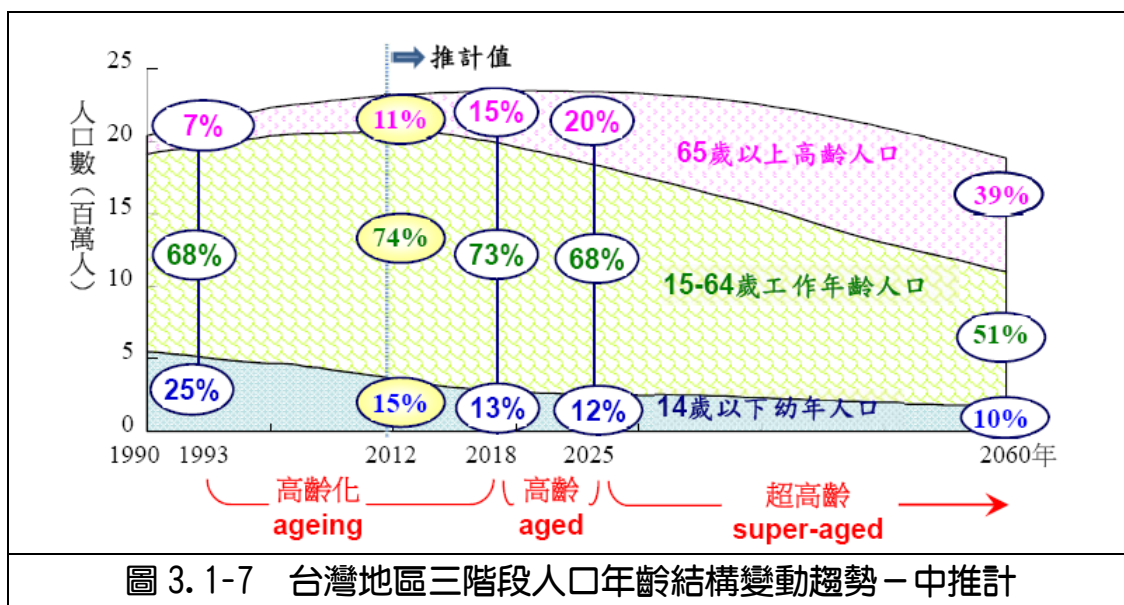


圖 3.1-6 臺灣地區出生率、死亡率及自然增加率變動趨勢－中推計

資料來源：2012 年至 2060 年臺灣人口推計，行政院經建會，民國 101 年。

(三) 高齡化程度

我國已於 1993 年老年人口占總人口比率超過 7%，成為高齡化（ageing）社會；推計將於 2018 年此比率超過 14%，使我國成為高齡（aged）社會，2025 年此比率將再超過 20%，我國將邁入成為超高齡（super-aged）社會之一員（詳圖 3.1-7）。



註：圖圈內百分比數字代表三階段年齡人口結構百分比。

資料來源：2012 年至 2060 年臺灣人口推計，行政院經濟建設委員會，民國 101 年。

3.1.3 桃園市終極人口總量推計

本計畫擬使用之模式除以「12 種趨勢法」推計外，亦需考量「重大建設」影響所帶來之服務人口等情形，作為終極人口總量推計之基礎，茲說明如下。

一、12 種趨勢法數學模式說明

為掌握桃園市之人口成長趨勢對於未來終極人口總量之影響，本計畫將以歷年人口資料，透過各類數學模式之推導，預測目標年人口數，運用之數學模式包括：算術級數法、幾何級數法、漸減增加率法、正比增加理論、等分平均法、直線最小二乘法、二次拋物線最小二乘法、對數直線最小二乘法、對數二次拋物線最小二乘法、修正冪數曲線、龔柏茲曲線及羅吉斯曲線 12 種人口預測趨勢法（詳表 3.1-2）。



表 3. 1-2 12 種人口預測趨勢法數學模式一覽表

推計方法	計算式
1. 算術級數法	$Y_f = Y_{n_2} + (f - n_2) \times \Delta Y$
2. 幾何級數法	$Y_f = Y_{n_2} \times (1 + \bar{r})^{(f - n_2)}$
3. 漸減增加率法	$Y_f = Y_{n_1} \times [1 + \bar{r}] \times [1 + \bar{r} - \Delta \bar{r}] \times \dots \times [1 + \bar{r} - (f - n_1 - 1) \Delta \bar{r}]$
4. 正比增加理論	$Y_f = Y_{n_1} \times A^{(f - n_1)}$
5. 等分平均法	$Y_f = Y_{m_1} + B \times (f - m_1)$
6. 直線最小二乘法	$Y_f = a + b \times (f - \frac{n_1 + n_2}{2})$
7. 二次拋物線最小二乘法	$Y_f = a + b \times (f - \frac{n_1 + n_2}{2}) + c \times (f - \frac{n_1 + n_2}{2})^2$
8. 對數直線最小二乘法	$Y_f = a \times b^{(f - \frac{n_1 + n_2}{2})}$
9. 對數二次拋物線最小二乘法	$\log Y_f = a + b \times (f - \frac{n_1 + n_2}{2}) + c \times (f - \frac{n_1 + n_2}{2})^2$
10. 修正冪數曲線	$Y_f = K + a \times b^{(f - n_1)}$
11. 龔柏茲曲線	$Y_f = K \times a^{b^{(f - n_1)}}$
12. 羅吉斯曲線	$\frac{1}{Y_f} = K + a \times b^{(f - n_1)}$

資料來源：1. 人口預測方法，國立交通大學運輸科技與管理學系，李明山編撰。
2. 本計畫整理。



二、12 種人口預測趨勢法推計結果

以桃園市近 15 年(民國 89 年~104 年)人口統計資料，採上述 12 種人口預測趨勢法推計終極人口數。

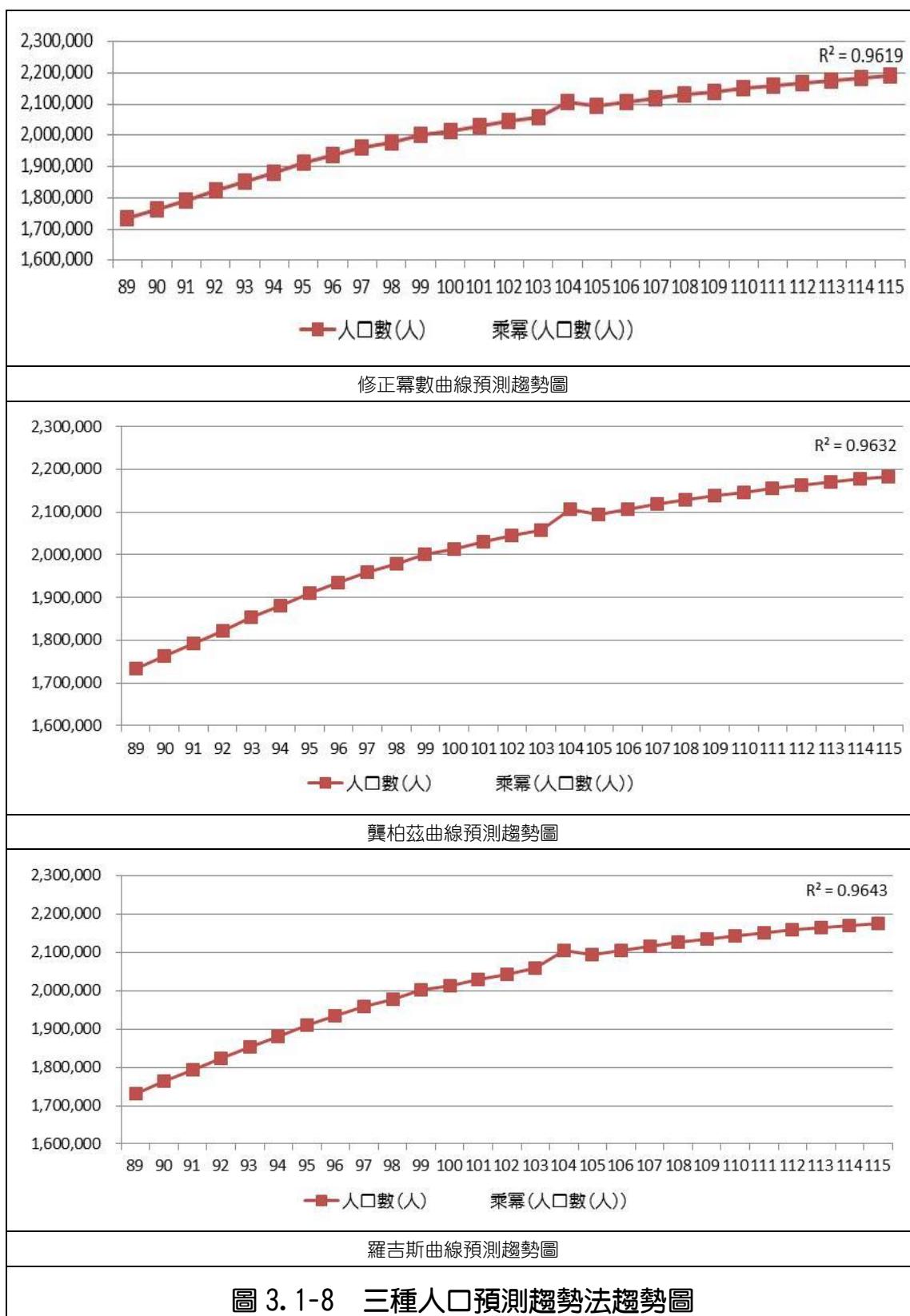
考量臺灣地區及桃園市之人口成長趨勢，全台灣人口成長中推計至 113 年(西元 2024 年)人口達到最高峰，之後持續下降呈負成長；桃園市之人口成長亦呈現逐年遞減，故採用推計曲線較為接近全台成長趨勢且平均離差較小及 R^2 較高者為之。

經計算，桃園市終極人口推計約為 226.05 萬人，以此作為桃園市終極人口總量推計之基礎(詳表 3.1-3、圖 3.1-8)。

表 3.1-3 桃園市民國 115 年人口推計一覽表

推計方法	推計終極人口(人)	平均離差	R^2	備註
1. 算術級數法	-	17,486	-	
2. 幾何級數法	-	21,492	-	
3. 漸減增加率法	無極限值	31,097	-	
4. 正比增加理論	-	22,864	-	
5. 等分平均法	-	13,126	-	
6. 直線最小二乘法	-	12,250	-	
7. 二次拋物線最小二乘法	-	5,704	-	
8. 對數直線最小二乘法	-	14,742	-	
9. 對數拋物線最小二乘法	-	5,806	-	
10. 修正冪數曲線	2,287,549	5,422	0.9619	納入趨勢推計終極人口計算
11. 龔柏茲曲線	2,258,578	5,300	0.9632	
12. 羅吉斯曲線	2,235,340	5,188	0.9643	
10、11、12 推計結果平均值	2,260,489			

資料來源：本計畫整理。



資料來源：本計畫繪製。



三、內政部「全國區域計畫」之人口總量

內政部針對全台縣市進行「全國區域計畫」之擬定，其亦針對全台各縣市訂有總量之指導。依其推計桃園市 115 年人口總量約 220 萬人，作為桃園市 115 年計畫人口（詳表 3.1-4）。

表 3.1-4 全國區域計畫臺灣地區民國 115 年人口推計一覽表

行政區	總人口數	行政區	總人口數
臺北市	250	桃園市	52
新北市	399	雲林縣	73
基隆市	38	嘉義縣	55
宜蘭縣	47	嘉義市	29
桃園市	220	臺南市	187
新竹縣	61	高雄市	277
新竹市	43	屏東縣	85
苗栗縣	58	花蓮縣	34
臺中市	270	臺東縣	22
彰化縣	129	離島	24
總計			2,350

資料來源：全國區域計畫修正案（草案），內政部，民國 105 年。

四、重大建設吸引遷入人口

除以人口成長之趨勢對目標年進行人口總量推計外，考量桃園市刻正推動之重大建設計畫勢必對市外人口之遷入有相當大之影響，故本計畫將針對各重大建設對桃園市外人口之吸引量進行推計，並納入人口總量推計之修正。

桃園市目前推動之重大建設計畫可分為二大類，第一類為產業+土地開發-桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫；第二類為非都市產業開發-桃園科技工業園區第二期開發計畫及沙崙產業園區等，計畫人口及就業人口計約 20.9 萬人（詳表 3.1-5）。

表 3.1-5 桃園市重大建設資訊一覽表

屬性	計畫名稱	計畫面積 (ha)	計畫人口/ 就業人口	位處行政區
產業+ 土地開發	桃園國際機場園區及 附近地區特定區計畫	4,687.00	200,000	大園、蘆竹
非都市產 業開發	桃園科技工業園區第 二期開發計畫	58.08	8,000	觀音
	沙崙產業園區	28.38	1,000	大園
總計		4,773.46	209,000	

資料來源：1. 桃園市政府。2. 本計畫整理。



(二) 桃園市各行政區人口遷入分析

重大建設所吸引之居住人口，來源可分為桃園市內人口的移動及市外人口的移入，其中市外人口之移入將影響重大建設引入之人口數，市外人口遷入比例係參考各行政區民國 103 年「戶籍動態之遷入數」計算而得之，藉以估算各計畫所預計吸引之市外遷入人口（詳表 3.1-6）。

(三) 目標年民國 115 年重大建設吸引遷入人口

重大建設所吸引之遷入人口，納入重大建設所在行政區之遷入率計算後，以重大建設皆百分之百發展完成作為終極引入量，將可遷入約 10.78 萬人（詳表 3.1-7）。

表 3.1-6 桃園市民國 103 年各行政區遷入數及遷入率分析表

行政區	合計 (人)	自外國 (人)	自大陸 (人)	自五都(人)					自臺灣 他縣市 (人)	境外遷 入總數 (人)	境外遷 入率
				新北 市	臺北 市	臺中 市	臺南 市	高雄 市			
桃園區	19,604	732	107	3,903	2,052	537	318	594	2,758	11,001	56%
中壢區	17,982	556	198	2,112	1,187	484	292	449	2,864	8,142	45%
大溪區	4,112	111	39	758	224	107	50	54	453	1,796	44%
楊梅區	7,371	182	30	1,105	445	230	104	190	1,626	3,912	53%
蘆竹區	8,121	260	47	1,298	1,011	275	143	260	1,259	4,553	56%
大園區	4,169	74	16	580	247	87	50	76	634	1,764	42%
龜山區	9,045	188	35	3,308	831	207	119	233	1,289	6,210	69%
八德區	10,691	232	117	2,179	486	257	129	207	1,366	4,973	47%
龍潭區	5,275	180	42	966	387	179	86	133	908	2,881	55%
平鎮區	11,172	238	44	1,110	439	232	137	215	1,616	4,031	36%
新屋區	1,808	42	7	169	79	28	19	38	286	668	37%
觀音區	3,165	45	12	375	125	59	26	68	455	1,165	37%
復興區	817	4	1	84	14	21	-	9	97	230	28%

資料來源：1. 桃園市 103 年統計要覽。2. 本計畫整理。

表 3.1-7 桃園市民國 115 年各項重大建設吸引遷入人口分析表

屬性	計畫名稱	計畫人口(人)	市外移入率	市外移入人口(人)	位處行政區
產業+ 土地開發	桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫	200,000	49%	98,377	大園、蘆竹
非都市產 業開發	桃園科技工業園區第二期開發計畫	8,000	37%	8,275	觀音
	沙崙產業園區	1,000	42%	1,189	大園
總計		209,000	-	107,840	-

資料來源：本計畫整理。



五、桃園市民國 115 年人口總量推計(調整前)

綜合前述各項推計結果，趨勢法終極人口約 226 萬人，重大建設遷入人口約 11 萬人，故調整前終極人口計約 236 萬人；115 年計畫人口為 220 萬人(詳表 3.1-8)。

表 3.1-8 桃園市民國 115 年調整前終極人口總量一覽表

趨勢法推計人口(萬人)	重大建設遷入人口(萬人)	合計(萬人)
226	11	237

註：桃園市 115 年計畫人口 220 萬，屬於全國區域計畫指派結果，不進行調整。
資料來源：本計畫整理。

3.1.4 環境容受力檢核：水資源容受力檢核

一、桃園市水資源供給量(不含農業用水)

桃園地區水資源目前由地下水及地區性水源供應，用水之成長係增加使用地區性水源，其中包含引用大漢溪及新店溪水源，水資源供給分為短、中、長期計畫，長期水資源計畫包括完成高台水庫及三峽調整池等設施，可再增加供水約 33 萬噸/日，則最高供水量可達 177.4 萬噸/日(詳表 3.1-9、圖 3.1-9)。



表 3.1-9 桃園市現行及未來水資源供給量一覽表

計畫時程	計畫名稱	預定完成年期	供水量(萬噸/日)
最大供水	石門水庫	-	100
短期計畫	● 中庄調整池第 1 期 ● 板新供水改善計畫 2 期第 1 階段	已完成	21.4
	板新供水改善計畫 2 期第 2 階段	民國 110 年之前	14
	小計	-	35.4
中期計畫	桃園海淡廠第一期	滾動式檢討興建 時程	3
	桃園海淡廠第二期		3
	桃園海淡廠第三期		3
	小計	-	9
長期計畫	三峽河調整池	持續滾動檢討	3
	高台水庫		30
	小計	-	33
總計	短程水資源供給量	-	135.4
	中程水資源供給量	-	144.4
	長程水資源供給量	-	177.4

註：1. 海水淡化廠計畫經查北區水資源 101/11/12 公告「因桃園科技工業園區用水量未如預期成長，暫緩推動，將視該園區用水成長趨勢，滾動式檢討興建時程。」故將其納入中程水資源計畫考量。

2. 三峽河調整池及高台水庫係納入 98 年行政院核定本「多元化開發與彈性調度措施與計畫方案」之遠程方案，但於 105 年第一次修訂草計畫因其屬構想、初步規劃或可行性規劃階段，尚未研提計畫報院核定，故無納入 105 年第一次修訂草案計畫，但因第一次修訂草案尚未經行政院核定，建議仍應納入長程計畫，後續仍可配合實際辦理情形進行檢討。

資料來源：1. 臺灣北部區域水資源經理基本計畫(第 1 次修訂)(草案)，經濟部水利署，民國 105 年。

2. 臺灣北部區域水資源經理基本計畫(行政院核定本)，經濟部水利署，民國 98 年。

3. 本計畫整理。

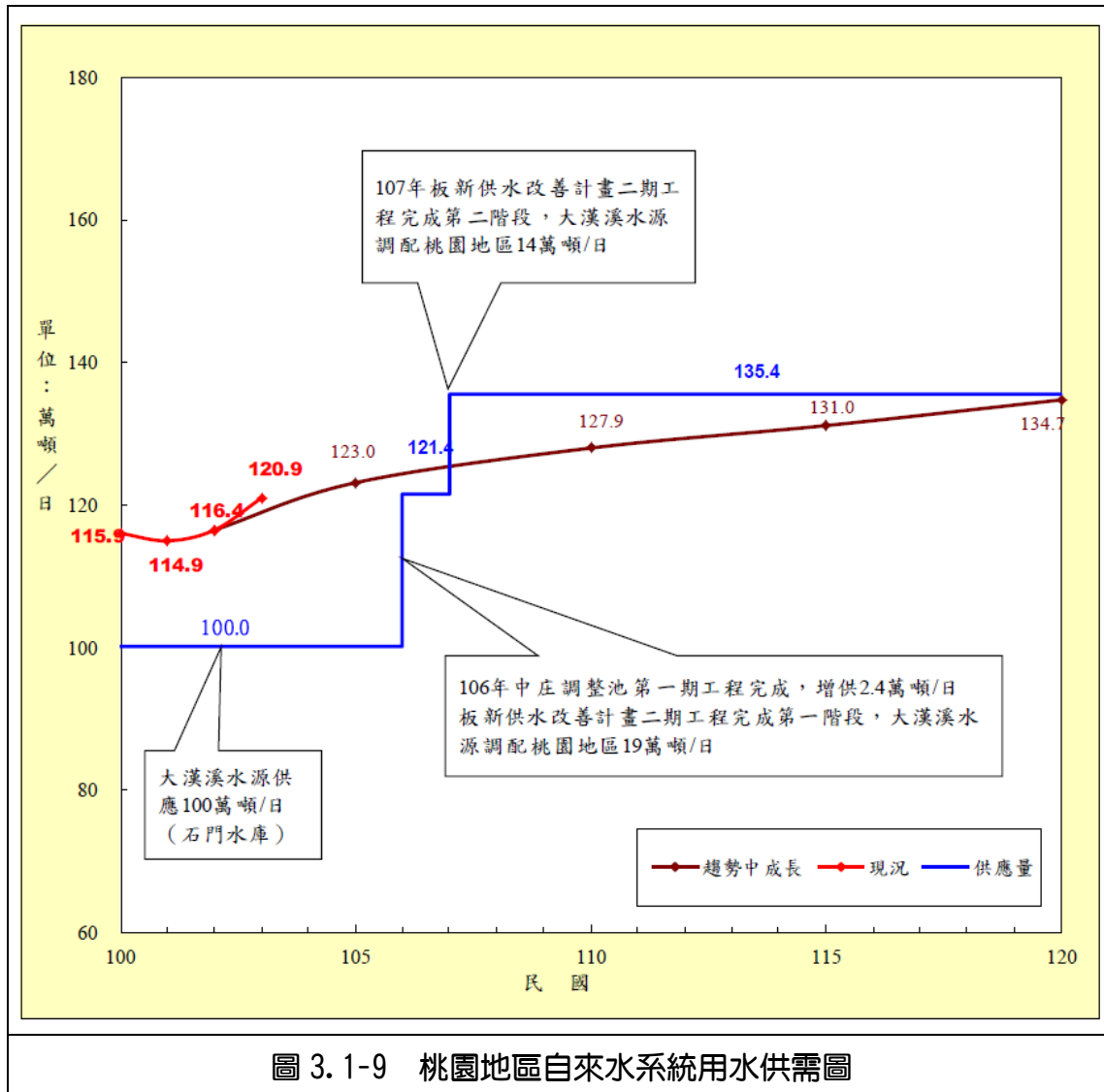


圖 3.1-9 桃園地區自來水系統用水供需圖

資料來源：臺灣北部區域水資源經理基本計畫(第1次修訂)(草案)，經濟部水利署，105年。



二、水資源分配

民國 101 年桃園市水資源供工業用水量(自來水)約為 38.8 萬噸/日，占桃園市總用水量之 63%，生活用水(自來水)則為 67.4 萬噸/日，占桃園市總用水量之 63%(詳表 3.1-10)。

表 3.1-10 桃園市 101 年生活用水量統計表

立方公尺/年				每人每日(LPCD)		
自來水供(配)水量	自來水生活供(配)水量	自來水工業供(配)水量	生活用(售)水量	供(配)水量	生活供(配)水量	生活用(售)水量
387,656,373	245,966,731 (67.4 萬噸/日)	141,689,642 (38.8 萬噸/日)	179,617,788	552	350	256

資料來源：台灣地區民國 101 年生活用水量統計報告，北區水資源局，用水管理及統計。

本計畫為因應未來發展之不確定性，於總供水量分為短、中、期條件下，將以扣除工業用水後剩餘量作為生活用水之供水量，以推計水資源是否能滿足目標年 220~237 萬人使用及能供給之最大量，以作為計畫人口總量調整之依據，茲詳述如下

(一)工業用水需求及工業用水水源區別

經由經濟部水利署之用水統計資料庫得知，近 10 年來工業用水需求大致維持在 70~75 萬噸/日之間，101 年工業用水需求為 73.3 萬噸/日(詳表 3.1-11)，假設目標年 115 年正常工業用水仍維持此一需求條件下，再加計重大建設航空城發展之用水需求 4 萬噸/日，故推計目標年 115 年工業用水需求為 77.28 萬噸/日(詳表 3.1-12)。

表 3.1-11 桃園市歷年工業用水需求及成長率

民國年	面積(公頃)	年用水量(百萬立方公尺)	用水量(萬噸/日)	用水成長率
90 年	4,714.78	304.45	83.4	-
91 年	4,721.90	307.12	84.1	0.88%
92 年	4,208.08	274.17	75.1	-10.73%
93 年	4,314.24	277.57	76.0	1.24%
94 年	4,210.95	265.70	72.8	-4.28%
95 年	4,192.56	264.03	72.3	-0.63%
96 年	4,139.01	262.09	71.8	-0.73%
97 年	4,428.71	271.54	74.4	3.61%
98 年	4,264.34	256.93	70.4	-5.38%
99 年	4,262.06	267.39	73.3	4.07%
100 年	4,268.46	263.06	72.1	-1.62%
101 年	4,315.27	267.48	73.3	1.68%
115 年	(增加航空城 4 萬噸/日)		77.28	5.46%

註：民國 115 年航空城特定區計畫工業用水係參考航空城用水計畫書內容。

資料來源：1. 經濟部水利署各項用水統計資料庫。

2. 桃園航空城區域計畫案用水計畫書，桃園市政府，民國 98 年。

3. 本計畫整理。



表 3. 1-12 桃園市 101 年工業面積與用水量一覽表

工業面積與用水量 (面積單位：公頃；用水量單位：百萬立方公尺)			
業別	項目	面積	用水量
紡織業		575. 12	52. 72
成衣、服飾品及其他紡織製品製造業		12. 23	0. 52
木竹製品製造業		20. 59	0. 23
家具及裝設品製造業		35. 36	0. 15
紙漿、紙及紙製品		134. 63	39. 66
化學材料製造業		203. 78	18. 91
金屬基本工業		192. 1	7. 09
金屬製品製造業		322. 11	11. 68
電腦、通信及視聽電子產品製造業		156. 4	7. 52
電子零組件製造業		363. 01	18. 03
食品製造業		263. 67	23. 37
飲料製造業		14. 88	1. 29
藥品製造業		21. 97	1. 39
汽車及其零件製造業		211. 61	2. 92
其他運輸工具製造業		21. 99	0. 31
皮革、毛平及其製品製造業		7. 01	0. 53
印刷及其輔助業		21. 98	0. 32
化學製品製造業		181. 34	11. 45
塑膠製品製造業		160. 49	10. 08
非金屬礦物製品製造業		211. 52	6. 61
機械設備製造修配業		371. 55	5. 64
電力機械器材及設備製造修配業		204. 06	9. 92
石油及煤製品製造業		476. 9	22. 94
橡膠製品製造業		60. 52	8. 4
其他工業製品製造業		70. 47	5. 85
總計		4, 315. 29	267. 53 (73. 3 萬噸/日)

資料來源：經濟部水利署各項用水統計資料庫。

另需針對用水水源進行區別，以釐清工業用水屬於自來水供給及自行取水比例，以利估算工業區實際使用自來水之水量多寡，在納入 115 年航空城發展率後，經估算工業用水中屬於自來水需求之水量約為 52. 53～54. 13 萬噸/日間(詳表 3. 1-13)。

表 3. 1-13 工業用水水源區別

工業用水水源別		自來水	自行取水	合計
北部區域 101 年平均		68. 95%	31. 05%	100. 00%
桃園市 101 年		52. 96%	47. 04%	100. 00%
目標年 115 年工業用水需求 (以北部區域為標準) (萬噸/日)	發展率：低	52. 53	24. 75	77. 28
	發展率：中	53. 33	25. 55	78. 88
	發展率：高	54. 13	26. 35	80. 48

資料來源：經濟部水利署各項用水統計資料庫。



(二)自來水生活用水供給與需求面檢核

目標年 115 年生活用水扣除工業用水 52.5~54.1 萬噸後，自來水生活用水供給為 82.9~123.3 萬噸/日，藉由每人每日售水量及自來水普及率之關係，推計水資源可供給人口之供給面。經計算 115 年自來水可供給之人口數介於 225 萬~335 萬人之間(詳表 3.1-15)。需求面部分，以全國區域計畫推計之 220 萬人及本計畫推計之 220~237 萬人推計之，經估算約需自來水 81.4 萬~87.3 萬噸/日之間。

表 3.1-14 桃園市目標年 115 年用水需求供需分析一覽表

項目	101 年	115 年(短期水資源、工業發展率低)	115 年(中期水資源、工業發展率中)	115 年(長期水資源、工業發展率高)
自來水總供(配)水量 (萬噸/日)	106.2	135.4	144.4	177.4
自來水生活供(配)水量 (萬噸/日)	67.4	82.9	91.1	123.3
生活用水佔總供水量比例	63%	61%	63%	69%
自來水工業供(配)水量 (萬噸/日)	38.8	52.5	53.3	54.1
工業用水佔總供水量比例	37%	39%	37%	31%
自來水普及率	95%	95%	95%	95%
生活供(配)水量		350	350	350
自來水供給人口數	1,929,920	2,249,381	2,471,952	3,345,952

註：因長期水資源不確定性極高，建議以中期水資源為容受力考量基準。
資料來源：本計畫整理。

表 3.1-15 桃園市 115 年自來水生活用水需求量推計綜理表

項目	115 年(全國區計)	終極年
人口總量(萬人)	220	237
自來水普及率	95%	99%
生活供(配)水量	350	350
需求-生活用水(自來水) (萬噸/日)	81.1	87.3

三、水資源容受力檢核彙整

經綜合彙整檢討結果，不論供給或需求面皆可滿足之(詳表 3.1-16)。

表 3.1-16 桃園市 115 年水資源容受力檢核綜理表

項目	數量	檢核結果
水資源供給人口數(萬人)	225~335	供給>需求，足夠
計畫人口/終極人口(萬人)(需求)	220~237	
水資源供給量(萬噸)	82.9~123.3	供給>需求，足夠
水資源需求量(萬噸)	81.1~87.3	

資料來源：本計畫整理。



3.1.5 桃園市 115 年計畫人口及終極人口總量訂定

一、計畫人口

依全國區域計畫指導人口總量，桃園市 115 年計畫人口為 220 萬人。

二、終極人口

從趨勢預測及重大建設吸引之遷入人口推計加總之結果，故擬將桃園市之計畫人口為 237 萬人，中期水資源亦可供給，故作為桃園市終極人口總量。

3.1.6 桃園市目標年人口戶數、戶量、人口結構推計

一、桃園市目標年之人口戶數及戶量

桃園市近 10 年來的戶量，因受晚婚及生育率降低之影響，每戶人口數呈現逐年遞減之情形，近 10 年來戶量平均減少了 1.42%，進而導致桃園市戶數數量逐年增加。

本計畫藉由歷年戶量成長趨勢推計目標年 115 年 220 萬及 237 萬人口之戶量及戶數，分別為戶量：「2.77、2.73（人/戶）」；戶數：「795,257、869,052（戶）」，可知未來桃園市住宅政策應著重單身戶及小家庭之方向發展（詳表 3.1-17）。

表 3.1-17 桃園市歷年及目標年之人口戶數與戶量趨勢推估表

民國年	人口數(人)	戶數(戶)	戶量(人/戶)	成長率
民國 91 年底	1,792,603	537,659	3.33	-
民國 92 年底	1,822,075	554,589	3.29	-1.46%
民國 93 年底	1,853,029	573,817	3.23	-1.71%
民國 94 年底	1,880,316	590,044	3.19	-1.32%
民國 95 年底	1,911,161	605,144	3.16	-0.90%
民國 96 年底	1,934,968	619,870	3.12	-1.16%
民國 97 年底	1,958,686	637,071	3.07	-1.51%
民國 98 年底	1,978,782	654,106	3.03	-1.61%
民國 99 年底	2,002,060	673,477	2.97	-1.73%
民國 100 年底	2,013,305	686,273	2.93	-1.31%
民國 101 年底	2,030,161	701,827	2.89	-1.40%
民國 102 年底	2,044,023	716,582	2.85	-1.39%
民國 103 年底	2,058,328	733,004	2.81	-1.56%
平均	-	-	-	-1.42%
220 萬計畫人口	2,200,000	795,257	2.77	-1.48%
237 萬終極人口	2,370,000	869,052	2.73	-1.42%

資料來源：1. 桃園市政府統計要覽。2. 本計畫整理。



二、桃園市目標年之年齡結構組成推計

(一) 依歷年成長趨勢配合重大建設推計

依桃園市歷年年齡結構成長趨勢（不含重大建設影響）可知，0～14 歲人口逐年緩慢遞減、15～64 歲及 65 歲以上人口則緩慢增加。但加上重大建設影響後，將使桃園市 15～64 歲勞動人口快速成長，也些微提升了 0～14 歲幼年人口的數量，因此還保持了桃園市以青壯年人口為主之高競爭力的活力城市（詳表 3.1-18）。

表 3.1-18 依歷年趨勢配合重大建設推計桃園市目標年年齡結構一覽表

民國年	年齡結構(不含重大建設影響)									扶老 比	扶幼 比	扶養 比	老化 指數
	0-14 歲	佔總 人口%	成長率	15-64 歲	佔總 人口%	成長 率	65 歲 以上	佔總 人口%	成長 率				
115 年	312,855	14.80%	-2.08%	1,597,661	75.59%	1.84%	203,204	9.61%	2.99%	12.72	19.58	32.30	64.95
年齡結構(含重大建設影響)													
220 萬	337,008	15.32%	3.77%	1,654,858	75.22%	7.91%	208,134	9.46%	9.13%	12.58	20.36	32.94	61.76
237 萬	350,787	14.80%	4.09%	1,791,371	75.59%	8.25%	227,841	9.61%	9.47%	12.72	19.58	32.30	64.95

註：110 年成長率係以桃園市 103 年資料計算而得。

資料來源：本計畫整理。

(二) 依經建會全台結果推計

經建會於民國 101 新推計全台灣至民國 149 年（西元 2060 年）之人口情形，全台人口至目標年 110 年時 0～14 歲幼年人口及 15～64 歲勞動人口及呈現快速減少之負成長，65 歲以上之老年人口則呈現快速增加之正成長與 101 年比較成長了 53%以上。依此結果計算桃園市年齡結構之情形，可知，桃園市老化指數從 101 年之「76」激增至「93、148」，顯示桃園市將朝速老化城市邁進（詳表 3.1-19）。

表 3.1-19 依經建會全台結果推計桃園市目標年年齡結構一覽表

民國年	年齡結構(經建會推計全臺灣情形)(千人)									扶老 比	扶幼 比	扶養 比	老化 指數
	0-14 歲	佔總 人口%	成長率	15-64 歲	佔總 人口%	成長率	65 歲 以上	佔總 人口%	成長率				
101 年	3,412	14.60%	-	17,305	74.20%	-	2,602	11.20%	-	15.03	19.72	34.75	76.25
110 年	2,930	12.40%	-14.12%	16,704	70.69%	-3.47%	3,996	16.91%	53.61%	23.92	17.54	41.47	136.38
120 年	2,814	11.96%	-3.96%	14,912	63.38%	-10.73%	5,803	24.66%	45.20%	38.91	18.87	57.79	206.20
130 年	2,438	10.80%	-13.38%	13,158	58.29%	-11.76%	6,976	30.91%	20.22%	53.02	18.53	71.54	286.20
年齡結構(利用經建會結果推計桃園市)(人)													
220 萬	334,775	15.22%	2.61%	1,555,382	70.70%	0.97%	309,844	14.08%	61.72%	19.92	21.52	41.44	92.55
237 萬	350,239	14.78%	4.62%	1,502,276	63.39%	-3.41%	517,485	21.83%	67.07%	34.45	23.31	57.76	147.75

註：110 年成長率係以桃園市 103 年資料計算而得。

資料來源：1. 中華民國 2012 年至 2060 年人口推計，行政院經建會，民國 101 年。2. 本計畫整理。

(三) 桃園市目標年年齡結構調整結果

雖然未來至終極年是朝老年化城市方向邁進，但如與全台情形（經建會 101 年推估）比較後，可知，桃園市老年化程度遠低於全台平均，不論 0~14 歲之幼年人口或 15~64 歲之勞動人口皆遠優於全台平均水平（詳圖 3.1-10、圖 3.1-11）。因此，桃園市未來之發展不僅需注重老年化衍生之問題外，亦需重視青壯年人口之各項需求（詳表 3.1-20）。

表 3.1-20 桃園市目標年年齡結構調整結果一覽表

民國年	桃園市目標年年齡結構調整結果(千人)									扶老 比	扶幼 比	扶養 比	老化 指數
	0-14 歲	佔總 人口%	成長 率	15-64 歲	佔總 人口%	成長 率	65 歲 以上	佔總 人口%	成長 率				
220 萬	335,892	15.27%	-4.21%	1,605,120	72.96%	7.43%	258,989	11.77%	53.64%	16.14	20.93	37.06	77.10
237 萬	350,513	14.79%	4.35%	1,646,824	69.49%	2.60%	372,663	15.72%	43.89%	22.63	21.28	43.91	106.32

註：調整結果將(一)及(二)結果平均計算。

資料來源：本計畫整理。

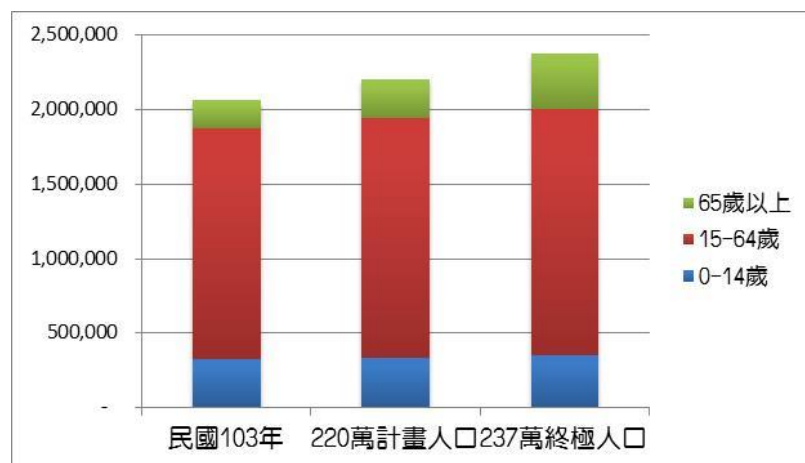


圖 3.1-10 桃園市目標年人口年齡結構比較圖

資料來源：本計畫繪製。

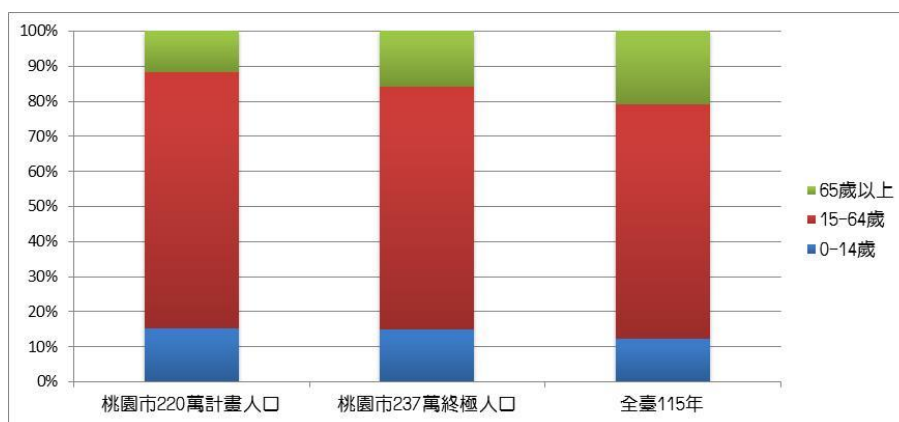


圖 3.1-11 桃園市目標年人口年齡結構與全台情形比較圖

資料來源：本計畫繪製。



3.2 計畫人口總量分派(增量分派)

因桃園市目標年 115 年計畫人口總量介於 220 萬~235 萬之間，大於現行 103 年之 206 萬人口，故擬於在不減少現行人口條件下，採增量分派方式進行各行政區之人口分派作業，說明如下：

一、依 13 行政區之現況人口比例分派

此分派係以民國 103 年底之現況人口為基礎，計算各行政區佔全市之人口比例，作為人口總量之分派依據，此方式為考量現況人口所作之分派，現況人口越多之行政區則被分派之人數越多（詳表 3.2-1）。但此方式尚欠缺考量各行政區之都市土地及非都市比例、都市發展用地及各都市計畫之公共設施規劃等因素。

表 3.2-1 桃園市 13 行政區分派之增量與總量一覽表-依現況人口比例分派

行政區	民國 103 年 現況人口	佔總人口比例	民國 115 年			
			220 萬計畫人 口增量分派	220 萬計畫人 口分派總量	237 萬終極人 口增量分派	237 萬終極人 口分派總量
桃園區	417,366	20.28%	28,727	446,093	59,142	476,508
中壢區	381,449	18.53%	26,255	407,704	54,053	435,502
平鎮區	212,328	10.32%	14,614	226,942	30,088	242,416
八德區	181,431	8.81%	12,488	193,919	25,709	207,140
楊梅區	157,200	7.64%	10,820	168,020	22,276	179,476
大溪區	91,887	4.46%	6,324	98,211	13,021	104,908
蘆竹區	151,354	7.35%	10,417	161,771	21,447	172,801
大園區	84,531	4.11%	5,818	90,349	11,978	96,509
龜山區	141,998	6.90%	9,774	151,772	20,122	162,120
龍潭區	116,211	5.65%	7,999	124,210	16,467	132,678
新屋區	48,058	2.33%	3,308	51,366	6,810	54,868
觀音區	63,602	3.09%	4,378	67,980	9,013	72,615
復興區	10,913	0.53%	751	11,664	1,546	12,459
合計	2,058,328	100.00%	141,672	2,200,000	291,672	2,350,000

資料來源：1. 桃園市政府主計處。2. 本計畫整理。

二、人口分派至都市計畫區及非都市土地

(一)分派流程

因計畫人口及終極人口均大於現行人口，故採增量分派，考量都市及非都市人口比例區分都市及非都市人口，並增加考量各都市計畫區及行政區之發展特性，如未來政策引導、現況人口情形、都市及非都市發展情形等因素，最後再將都市計畫區及非都行政區分派後人口加總，以得知各行政區人口總量及增量(詳圖 3.2-1)。

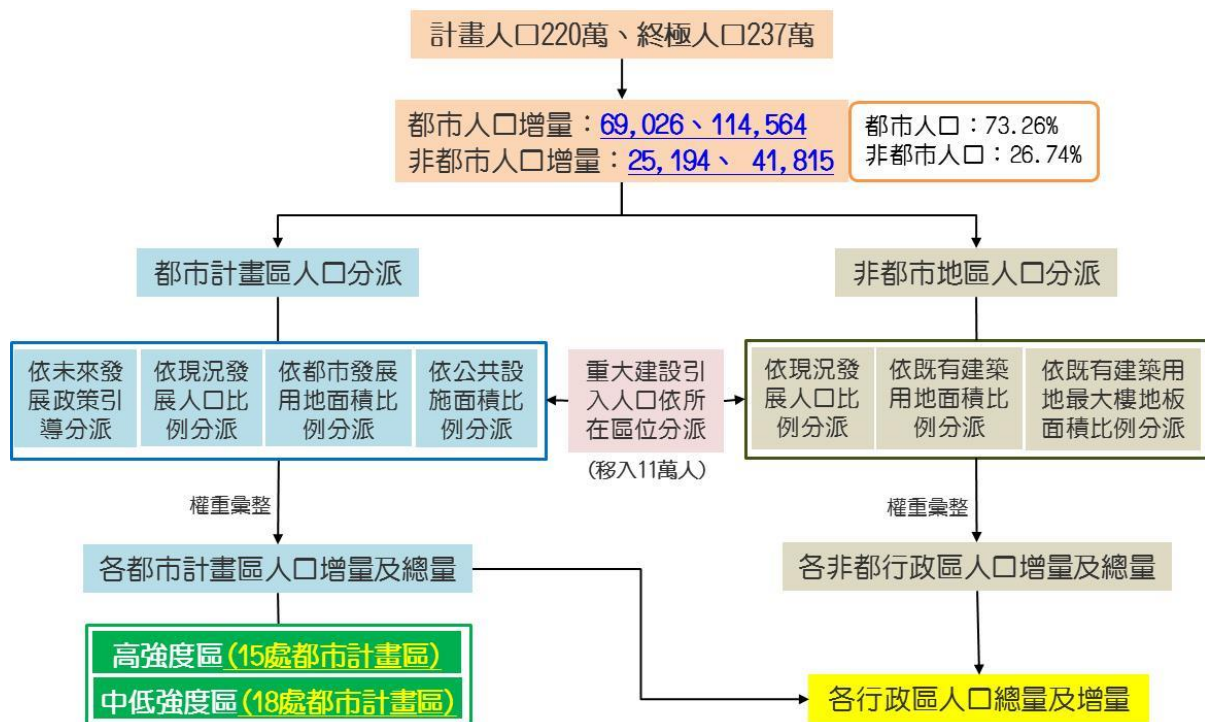


圖 3.2-1 人口增量分派流程圖

資料來源：本計畫繪製。

(二)推計各行政區都市與非都市人口數

此部分為將各行政區都市及非都市人口分開計算，以作為後續分別計算都市及非都市人口增量之加總基礎，各行政區之都市人口本計畫擬以各都市計畫區所在之行政區計算，如都市計畫區跨行政區則以面積比例計算人口；非都市人口則以總人口扣除都市人口而得。經推計結果都市人口以桃園區最多，非都市人口以龍潭區最多，將以此作為後續增量加總之基礎(詳表 3.2-2)。



表 3.2-2 桃園市 13 行政區民國 104 年都市及非都市人口推計一覽表

行政區	104 年現況人口	都市人口	佔總人口百分比	非都人口	佔總人口百分比
桃園區	427,145	413,651	96.84%	13,494	3.16%
中壢區	389,782	350,077	89.81%	39,705	10.19%
平鎮區	217,887	178,795	82.06%	39,092	17.94%
八德區	187,420	107,285	57.24%	80,135	42.76%
楊梅區	161,098	105,900	65.74%	55,198	34.26%
大溪區	93,343	51,882	55.58%	41,461	44.42%
蘆竹區	155,403	126,311	81.28%	29,092	18.72%
大園區	85,565	30,537	35.69%	55,028	64.31%
龜山區	145,580	118,741	81.56%	26,839	18.44%
龍潭區	118,433	26,885	22.70%	91,548	77.30%
新屋區	48,409	11,442	23.64%	36,967	76.36%
觀音區	64,785	18,314	28.27%	46,471	71.73%
復興區	10,930	2,884	26.39%	8,046	73.61%
合計	2,105,780	1,542,704	73.26%	563,076	26.74%

註：1. 都市人口以各都市計畫區所在之行政區計算，如都市計畫區跨行政區則以面積比例分派人口。
2. 非都市人口則以總人口扣除都市人口而得。
3. 資料來源：本計畫整理。

(二)分派 220 萬及 237 萬終極人口至都市地區與非都市地區之人口增量

以民國 104 年之都市及非都市人口比例為基礎，分派 220 萬及 235 萬之都市及非都市人口總量後，據以計算其增量，本計畫擬以增量作為後續推計分派都市及非都市人口之依據（詳表 3.2-3）。

表 3.2-3 桃園市都市及非都市目標年人口總量及增量一覽表

	民國 104 年	民國 103 年 都市及非都市 人口比例	220 萬 計畫人口	237 萬 終極人口	220 萬增量	237 萬增量
都市計畫區	1,542,704	73.26%	1,611,730	1,736,273	69,026	114,564
非都市地區	563,076	26.74%	588,270	633,727	25,194	41,815
合計	2,105,780	100.00%	2,200,000	2,370,000	94,220	156,380

資料來源：本計畫整理。

(三)都市計畫區：依各都市計畫發展情形將都市計畫區增加人口分派至 33 個都市計畫

此部分為針對桃園市 33 個都市計畫區進行都市計畫區人口增量之分派，本計畫擬考量各都市計畫之人口發展現況、都市發展用地面積、及公共設施規劃面積等因素，合理推計各都市計畫區之增量人口數，茲詳述如下：

1. 都市計畫區類型

依桃園市發展構想，三個發展核心(桃園都會核、中壢都會核、航空城發展核)將結合成為一個都會核心，位於都會核心範圍內之都市計畫區多為高強度都市計畫，計有 15 處(高速公路中壢內壢交流道特定區、中壢平鎮、中壢(龍岡地區)、桃園擴大修訂計畫、縱貫公路桃園內壢間、楊梅、大園、大園(果林地區)、龜山、八德(大湳地區)、八德(八德地區)、南崁地區、蘆竹(大竹地區)、桃園航空貨運暨客運園區(大園南港區)特定區、桃園高鐵車站)；剩餘位於都會核心範圍外者，多為中低強度都市計畫，計有 18 處(詳圖 3.2-2)，都市計畫區類型將影響未來發展政策引導分派結果。

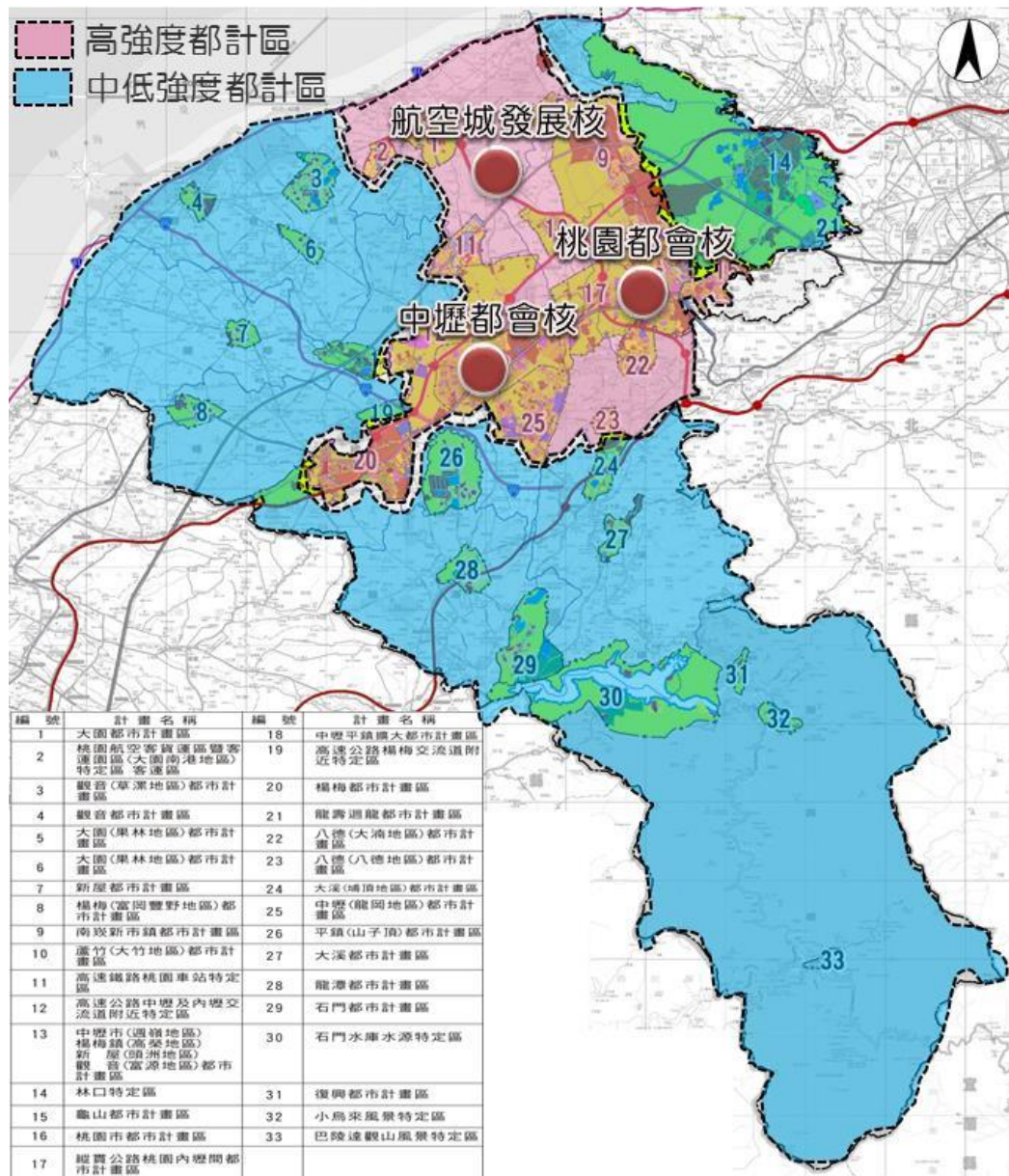


圖 3.2-2 都市計畫區型態分佈示意圖

資料來源：本計畫繪製。



2. 依未來發展政策引導分派

依目前桃園市政府發展政策分派，預計將人口引導至高強度都市計畫區內，避免中低強度都市計畫區人口過於飽和後，造成都市擴展情形，而造成農地保護及生態維護之不利影響（中低強度都市計畫周邊多為優良農地及保安林地等環境敏感地區），分派採不足額分派，結果詳表 3.2-4。

3. 依現況發展人口比例分派

依各都市計畫現況發展人口比例進行分派（詳表 3.2-5）。

4. 依都市發展用地面積比例分派

依都市發展用地面積比例進行分派（詳表 3.3-6）。

5. 依公共設施開闢面積比例分派

依公共設施開闢面積比例進行分派結果（詳表 3.3-7）。

6. 都市地區平均增量及總量彙整

茲將上述結果依其重要程度給予不同之加權值（分別為 0.6、0.1、0.1、0.2），經計算後，此數據將作為後續 13 行政區人口總量之依據（詳表 3.2-8、表 3.2-9）。



表 3.2-4 桃園市都市計畫區人口分派一覽表-依未來發展政策引導分派

編號	都市計畫區	民國 104 年 現況人口	計畫人口	現況與計畫 人口差異	預計分派比例	220 萬計畫人口 增量分派	220 萬計畫人口 分派總量	237 萬終極人口 增量分派	237 萬終極人口 分派總量
1	高速公路中壢內壢交流道 特定區	33,453	30,000	3,453		-	33,453	-	33,453
2	中壢平鎮	313,533	300,000	13,533		-	313,533	-	313,533
3	中壢(龍岡地區)	124,185	120,000	4,185		-	124,185	-	124,185
4	中壢(過嶺地區)楊梅(高 榮地區)新屋(頭洲地區) 觀音(高源地區)	16,024	25,000	-8,976	6.23%	1,162	17,186	1,928	17,952
5	桃園擴大修訂計畫	158,987	200,000	-41,013	18.73%	9,438	168,425	15,664	174,651
6	縱貫公路桃園內壢間都區 計畫	112,427	84,000	28,427		-	112,427	-	112,427
7	大溪	20,344	26,000	-5,656	3.93%	732	21,076	1,215	21,559
8	大溪(埔頂地區)	31,199	42,000	-10,801	7.50%	1,398	32,597	2,320	33,519
9	楊梅	82,531	135,000	-52,469	23.96%	12,074	94,605	20,039	102,570
10	高速公路楊梅交流道特定 區	7,232	8,000	-768	0.53%	99	7,331	165	7,397
11	楊梅(富岡豐野地區)	7,644	15,000	-7,356	5.11%	952	8,596	1,580	9,224
12	大園	17,561	28,000	-10,439	4.77%	2,402	19,963	3,987	21,548
13	大園(果林地區)	6,592	18,000	-11,408	5.21%	2,625	9,217	4,357	10,949
14	龜山	59,037	50,000	9,037		-	59,037	-	59,037
15	林口特定區	50,744	65,000	-14,256	9.90%	1,845	52,589	3,063	53,807
16	八德(大湳地區)	73,809	80,000	-6,191	2.83%	1,425	75,234	2,365	76,174
17	八德(八德地區)	13,239	22,000	-8,761	4.00%	2,016	15,255	3,346	16,585
18	龍潭	21,352	30,000	-8,648	6.01%	1,119	22,471	1,858	23,210
19	新屋	8,237	9,500	-1,263	0.88%	163	8,400	271	8,508
20	觀音	3,486	11,000	-7,514	5.22%	973	4,459	1,614	5,100
21	觀音(新坡地區)	4,073	6,000	-1,927	1.34%	249	4,322	414	4,487



編號	都市計畫區	民國 104 年 現況人口	計畫人口	現況與計畫 人口差異	預計分派比例	220 萬計畫人口 增量分派	220 萬計畫人口 分派總量	237 萬終極人口 增量分派	237 萬終極人口 分派總量
22	觀音(草漯地區)	9,794	63,000	-53,206	36.95%	6,887	16,681	11,430	21,224
23	復興	733	1,500	-767	0.53%	99	832	165	898
24	石門	5,480	12,000	-6,520	4.53%	844	6,324	1,401	6,881
25	石門水庫水源特定區	1,309	4,000	-2,691	1.87%	348	1,657	578	1,887
26	南崁地區	267,426	240,000	27,426		-	267,426	-	267,426
27	小烏來風景特定區	786	1,600	-814	0.57%	105	891	175	961
28	龍壽迴龍地區	9,441	9,500	-59	0.04%	8	9,449	13	9,454
29	蘆竹(大竹地區)	20,877	32,000	-11,123	5.08%	2,560	23,437	4,248	25,125
30	巴陵達觀山風景特定區	449	1,500	-1,051	0.73%	136	585	226	675
31	平鎮(山仔頂地區)	51,289	63,000	-11,711	8.13%	1,516	52,805	2,516	53,805
32	桃園航空貨運暨客運園區 (大園南港區)特定區	1,813	27,000	-25,187	11.50%	5,796	7,609	9,620	11,433
33	桃園高鐵車站	7,618	60,000	-52,382	23.92%	12,054	19,672	20,006	27,624
合計(高強度區)		1,293,088	1,426,000	-218,973	100%	38,323	1,343,477	83,632	1,376,720
合計(中低強度區)		249,616	393,600	-143,984	100%	30,703	268,253	30,932	280,548
總計		1,542,704	1,819,600	-362,957		69,026	1,611,730	114,564	1,657,268

註：1. 有底色之都市計畫區者為高強度都市計畫。
2. 資料來源：(1)桃園市統計要覽。(2)本計畫整理。



表 3.2-5 桃園市都市計畫區人口分派一覽表-依現況發展人口

編號	都市計畫區	民國 104 年 現況人口	佔現況 人口比例	220 萬計畫人口 增量分派	220 萬計畫人口分派 總量	237 萬終極人口 增量分派	237 萬終極人口分派 總量
1	高速公路中壢內壢交流道特定區	33,453	2.17%	1,497	34,950	2,484	35,937
2	中壢平鎮	313,533	20.32%	14,029	327,562	23,284	336,817
3	中壢(龍岡地區)	124,185	8.05%	5,556	129,741	9,222	133,407
4	中壢(過嶺地區)楊梅 (高榮地區)新屋(頭洲 地區)觀音(高原地區)	16,024	1.04%	717	16,741	1,190	17,214
5	桃園擴大修訂計畫	158,987	10.31%	7,114	166,101	11,807	170,794
6	縱貫公路桃園內壢間 都區計畫	112,427	7.29%	5,030	117,457	8,349	120,776
7	大溪	20,344	1.32%	910	21,254	1,511	21,855
8	大溪(埔頂地區)	31,199	2.02%	1,396	32,595	2,317	33,516
9	楊梅	82,531	5.35%	3,693	86,224	6,129	88,660
10	高速公路楊梅交流道 特定區	7,232	0.47%	324	7,556	537	7,769
11	楊梅(富岡豐野地區)	7,644	0.50%	342	7,986	568	8,212
12	大園	17,561	1.14%	786	18,347	1,304	18,865
13	大園(果林地區)	6,592	0.43%	295	6,887	490	7,082
14	龜山	59,037	3.83%	2,642	61,679	4,384	63,421
15	林口特定區	50,744	3.29%	2,270	53,014	3,768	54,512
16	八德(大湳地區)	73,809	4.78%	3,302	77,111	5,481	79,290
17	八德(八德地區)	13,239	0.86%	592	13,831	983	14,222



編號	都市計畫區	民國 104 年 現況人口	佔現況 人口比例	220 萬計畫人口 增量分派	220 萬計畫人口分派 總量	237 萬終極人口 增量分派	237 萬終極人口分派 總量
18	龍潭	21,352	1.38%	955	22,307	1,586	22,938
19	新屋	8,237	0.53%	369	8,606	612	8,849
20	觀音	3,486	0.23%	156	3,642	259	3,745
21	觀音(新坡地區)	4,073	0.26%	182	4,255	302	4,375
22	觀音(草漯地區)	9,794	0.63%	438	10,232	727	10,521
23	復興	733	0.05%	33	766	54	787
24	石門	5,480	0.36%	245	5,725	407	5,887
25	石門水庫水源特定區	1,309	0.08%	59	1,368	97	1,406
26	南崁地區	267,426	17.33%	11,966	279,392	19,860	287,286
27	小烏來風景特定區	786	0.05%	35	821	58	844
28	龍壽迴龍地區	9,441	0.61%	422	9,863	701	10,142
29	蘆竹(大竹地區)	20,877	1.35%	934	21,811	1,550	22,427
30	巴陵達觀山風景特定區	449	0.03%	20	469	33	482
31	平鎮(山仔頂地區)	51,289	3.32%	2,295	53,584	3,809	55,098
32	桃園航空貨運暨客運 園區(大園南港區)特定區	1,813	0.12%	81	1,894	135	1,948
33	桃園高鐵車站	7,618	0.49%	341	7,959	566	8,184
合計		1,542,704	100.00%	69,026	1,611,730	114,564	1,657,268

資料來源：1. 桃園市統計要覽。2. 本計畫整理。



表 3.2-6 桃園市都市計畫區人口分派一覽表-依民國 103 年都市發展用地面積

編號	都市計畫區	民國 104 年 現況人口	都市發展分區 (住、商、工)	佔都市發展分區 (住、商、工)比例	220 萬計畫人口 增量分派	220 萬計畫人口 分派總量	237 萬終極人口 增量分派	237 萬終極人口 分派總量
1	高速公路中壢內壢交流道特定區	33,453	163.53	1.94%	1,341	34,794	2,226	35,679
2	中壢平鎮	313,533	1239.46	14.73%	10,166	323,699	16,873	330,406
3	中壢(龍岡地區)	124,185	420.99	5.00%	3,453	127,638	5,731	129,916
4	中壢(過嶺地區)楊梅 (高榮地區)新屋(頭 洲地區)觀音(高源地 區)	16,024	184.53	2.19%	1,513	17,537	2,512	18,536
5	桃園擴大修訂計畫	158,987	557.84	6.63%	4,575	163,562	7,594	166,581
6	縱貫公路桃園內壢間 都區計畫	112,427	312.37	3.71%	2,562	114,989	4,252	116,679
7	大溪	20,344	108.44	1.29%	889	21,233	1,476	21,820
8	大溪(埔頂地區)	31,199	235.70	2.80%	1,933	33,132	3,209	34,408
9	楊梅	82,531	582.64	6.92%	4,779	87,310	7,931	90,462
10	高速公路楊梅交流道 特定區	7,232	45.05	0.54%	369	7,601	613	7,845
11	楊梅(富岡豐野地區)	7,644	87.88	1.04%	721	8,365	1,196	8,840
12	大園	17,561	129.32	1.54%	1,061	18,622	1,760	19,321
13	大園(果林地區)	6,592	55.76	0.66%	457	7,049	759	7,351
14	龜山	59,037	250.50	2.98%	2,055	61,092	3,410	62,447
15	林口特定區	50,744	993.97	11.81%	8,152	58,896	13,531	64,275
16	八德(大湳地區)	73,809	230.15	2.73%	1,888	75,697	3,133	76,942



編號	都市計畫區	民國 104 年 現況人口	都市發展分區 (住、商、工)	佔都市發展分區 (住、商、工)比例	220 萬計畫人口 增量分派	220 萬計畫人口 分派總量	237 萬終極人口 增量分派	237 萬終極人口 分派總量
17	八德(八德地區)	13,239	98.90	1.18%	811	14,050	1,346	14,585
18	龍潭	21,352	81.28	0.97%	667	22,019	1,106	22,458
19	新屋	8,237	49.74	0.59%	408	8,645	677	8,914
20	觀音	3,486	71.35	0.85%	585	4,071	971	4,457
21	觀音(新坡地區)	4,073	27.40	0.33%	225	4,298	373	4,446
22	觀音(草漯地區)	9,794	226.70	2.69%	1,859	11,653	3,086	12,880
23	復興	733	5.15	0.06%	42	775	70	803
24	石門	5,480	67.26	0.80%	552	6,032	916	6,396
25	石門水庫水源特定區	1,309	41.01	0.49%	336	1,645	558	1,867
26	南崁地區	267,426	1353.22	16.08%	11,099	278,525	18,421	285,847
27	小烏來風景特定區	786	9.85	0.12%	81	867	134	920
28	龍壽迴龍地區	9,441	32.14	0.38%	264	9,705	438	9,879
29	蘆竹(大竹地區)	20,877	115.27	1.37%	945	21,822	1,569	22,446
30	巴陵達觀山風景特定區	449	3.27	0.04%	27	476	45	494
31	平鎮(山仔頂地區)	51,289	344.21	4.09%	2,823	54,112	4,686	55,975
32	桃園航空貨運暨客運 園區(大園南港區)特定區	1,813	96.51	1.15%	792	2,605	1,314	3,127
33	桃園高鐵車站	7,618	194.45	2.31%	1,595	9,213	2,647	10,265
合計		1,542,704	8,415.84	100.00%	69,026	1,611,730	114,564	1,657,268

資料來源：1. 103 年營建統計年報，內政部營建署。2. 本計畫整理。



表 3.2-7 桃園市都市計畫區人口分派一覽表-依民國 103 年公共設施開闢面積

編號	都市計畫區	民國 104 年 現況人口	公共設施 開闢面積	佔公共設施 開闢面積比例	220 萬計畫人口 增量分派	220 萬計畫人口 分派總量	237 萬終極人口 增量分派	237 萬終極人口 分派總量
1	高速公路中壢內壢交流道特定區	33,453	247.14	8.43%	5,817	39,270	9,655	43,108
2	中壢平鎮	313,533	286.97	9.79%	6,755	320,288	11,211	324,744
3	中壢(龍岡地區)	124,185	198.73	6.78%	4,678	128,863	7,764	131,949
4	中壢(過嶺地區)楊梅(高榮地區)新屋(頭洲地區)觀音(高源地區)	16,024	50.05	1.71%	1,178	17,202	1,955	17,979
5	桃園擴大修訂計畫	158,987	238.8	8.14%	5,621	164,608	9,329	168,316
6	縱貫公路桃園內壢間都區計畫	112,427	62.44	2.13%	1,470	113,897	2,439	114,866
7	大溪	20,344	43.34	1.48%	1,020	21,364	1,693	22,037
8	大溪(埔頂地區)	31,199	70.27	2.40%	1,654	32,853	2,745	33,944
9	楊梅	82,531	93.39	3.18%	2,198	84,729	3,649	86,180
10	高速公路楊梅交流道特定區	7,232	0	0.00%	-	7,232	-	7,232
11	楊梅(富岡豐野地區)	7,644	13.3	0.45%	313	7,957	520	8,164
12	大園	17,561	49.79	1.70%	1,172	18,733	1,945	19,506
13	大園(果林地區)	6,592	26.85	0.92%	632	7,224	1,049	7,641
14	龜山	59,037	84.95	2.90%	2,000	61,037	3,319	62,356
15	林口特定區	50,744	268.85	9.17%	6,328	57,072	10,503	61,247
16	八德(大湳地區)	73,809	82.73	2.82%	1,947	75,756	3,232	77,041



編號	都市計畫區	民國 104 年 現況人口	公共設施 開闢面積	佔公共設施 開闢面積比例	220 萬計畫人口 增量分派	220 萬計畫人口 分派總量	237 萬終極人口 增量分派	237 萬終極人口 分派總量
17	八德(八德地區)	13,239	22.69	0.77%	534	13,773	886	14,125
18	龍潭	21,352	89.78	3.06%	2,113	23,465	3,507	24,859
19	新屋	8,237	26.98	0.92%	635	8,872	1,054	9,291
20	觀音	3,486	29.35	1.00%	691	4,177	1,147	4,633
21	觀音(新坡地區)	4,073	19.79	0.67%	466	4,539	773	4,846
22	觀音(草漯地區)	9,794	43.58	1.49%	1,026	10,820	1,703	11,497
23	復興	733	43.66	1.49%	1,028	1,761	1,706	2,439
24	石門	5,480	75.66	2.58%	1,781	7,261	2,956	8,436
25	石門水庫水源特定區	1,309	8.4	0.29%	198	1,507	328	1,637
26	南崁地區	267,426	440.5	15.02%	10,369	277,795	17,209	284,635
27	小烏來風景特定區	786	3.31	0.11%	78	864	129	915
28	龍壽迴龍地區	9,441	16.76	0.57%	395	9,836	655	10,096
29	蘆竹(大竹地區)	20,877	60.38	2.06%	1,421	22,298	2,359	23,236
30	巴陵達觀山風景特定區	449	1.06	0.04%	25	474	41	490
31	平鎮(山仔頂地區)	51,289	121.45	4.14%	2,859	54,148	4,745	56,034
32	桃園航空貨運暨客運 園區(大園南港區)特定區	1,813	0	0.00%	-	1,813	-	1,813
33	桃園高鐵車站	7,618	111.51	3.80%	2,625	10,243	4,356	11,974
		1,542,704	2,932.46	100.00%	69,026	1,611,730	114,564	1,657,268

資料來源：1. 桃園市民國 98 年統計要覽。2. 本計畫整理。



表 3.2-8 桃園市都市計畫區 115 年平均增量及總量彙整一覽表

編號	都市計畫區	104 年現況人口	220 萬分派-依現況人口	237 萬分派-依現況人口	220 萬分派-依都市發展分區	237 萬分派-依都市發展分區	220 萬分派-依公共設施開闢	237 萬分派-依公共設施開闢	220 萬分派-依未來發展政策引導	237 萬分派-依未來發展政策引導	220 萬計畫人口分派-彙整結果	237 萬終極人口分派-彙整結果	220 萬計畫人口增量情形	237 萬終極人口增量情形
1	高速公路中壢內壢交流道特定區	33,453	34,950	35,937	34,794	35,679	39,270	43,108	33,453	33,453	34,900	35,855	1,447	2,402
2	中壢平鎮	313,533	327,562	336,817	323,699	330,406	320,288	324,744	313,533	313,533	317,303	319,791	3,770	6,258
3	中壢(龍岡地區)	124,185	129,741	133,407	127,638	129,916	128,863	131,949	124,185	124,185	126,022	127,233	1,837	3,048
4	中壢(過嶺地區)楊梅(高榮地區)新屋(頭洲地區)觀音(高源地區)	16,024	16,741	17,214	17,537	18,536	17,202	17,979	17,186	17,952	17,180	17,942	1,156	1,918
5	桃園擴大修訂計畫	158,987	166,101	170,794	163,562	166,581	164,608	168,316	168,425	174,651	166,943	172,191	7,956	13,204
6	縱貫公路桃園內壢間都區計畫	112,427	117,457	120,776	114,989	116,679	113,897	114,866	112,427	112,427	113,480	114,175	1,053	1,748
7	大溪	20,344	21,254	21,855	21,233	21,820	21,364	22,037	21,076	21,559	21,167	21,710	823	1,366
8	大溪(埔頂地區)	31,199	32,595	33,516	33,132	34,408	32,853	33,944	32,597	33,519	32,702	33,693	1,503	2,494
9	楊梅	82,531	86,224	88,660	87,310	90,462	84,729	86,180	94,605	102,570	91,062	96,690	8,531	14,159
10	高速公路楊梅交流道特定區	7,232	7,556	7,769	7,601	7,845	7,232	7,232	7,331	7,397	7,361	7,446	129	214
11	楊梅(富岡豐野地區)	7,644	7,986	8,212	8,365	8,840	7,957	8,164	8,596	9,224	8,384	8,872	740	1,228
12	大園	17,561	18,347	18,865	18,622	19,321	18,733	19,506	19,963	21,548	19,421	20,649	1,860	3,088
13	大園(果林地區)	6,592	6,887	7,082	7,049	7,351	7,224	7,641	9,217	10,949	8,369	9,541	1,777	2,949
14	龜山	59,037	61,679	63,421	61,092	62,447	61,037	62,356	59,037	59,037	59,907	60,480	870	1,443
15	林口特定區	50,744	53,014	54,512	58,896	64,275	57,072	61,247	52,589	53,807	54,159	56,412	3,415	5,668
16	八德(大湳地區)	73,809	77,111	79,290	75,697	76,942	75,756	77,041	75,234	76,174	75,572	76,736	1,763	2,927
17	八德(八德地區)	13,239	13,831	14,222	14,050	14,585	13,773	14,125	15,255	16,585	14,696	15,657	1,457	2,418
18	龍潭	21,352	22,307	22,938	22,019	22,458	23,465	24,859	22,471	23,210	22,608	23,437	1,256	2,085
19	新屋	8,237	8,606	8,849	8,645	8,914	8,872	9,291	8,400	8,508	8,540	8,739	303	502
20	觀音	3,486	3,642	3,745	4,071	4,457	4,177	4,633	4,459	5,100	4,282	4,807	796	1,321
21	觀音(新坡地區)	4,073	4,255	4,375	4,298	4,446	4,539	4,846	4,322	4,487	4,357	4,544	284	471



編號	都市計畫區	104 年現況人口	220 萬分派-依現況人口	237 萬分派-依現況人口	220 萬分派-依都市發展分區	237 萬分派-依都市發展分區	220 萬分派-依公共設施開闢	237 萬分派-依公共設施開闢	220 萬分派-依未來發展政策引導	237 萬分派-依未來發展政策引導	220 萬計畫人口分派-彙整結果	237 萬終極人口分派-彙整結果	220 萬計畫人口增量情形	237 萬終極人口增量情形
22	觀音(草漯地區)	9,794	10,232	10,521	11,653	12,880	10,820	11,497	16,681	21,224	14,361	17,374	4,567	7,580
23	復興	733	766	787	775	803	1,761	2,439	832	898	1,006	1,185	273	452
24	石門	5,480	5,725	5,887	6,032	6,396	7,261	8,436	6,324	6,881	6,422	7,044	942	1,564
25	石門水庫水源特定區	1,309	1,368	1,406	1,645	1,867	1,507	1,637	1,657	1,887	1,597	1,787	288	478
26	南崁地區	267,426	279,392	287,286	278,525	285,847	277,795	284,635	267,426	267,426	271,806	274,696	4,380	7,270
27	小烏來風景特定區	786	821	844	867	920	864	915	891	961	876	936	90	150
28	龍壽迴龍地區	9,441	9,863	10,142	9,705	9,879	9,836	10,096	9,449	9,454	9,593	9,693	152	252
29	蘆竹(大竹地區)	20,877	21,811	22,427	21,822	22,446	22,298	23,236	23,437	25,125	22,885	24,210	2,008	3,333
30	巴陵達觀山風景特定區	449	469	482	476	494	474	490	585	675	540	601	91	152
31	平鎮(山仔頂地區)	51,289	53,584	55,098	54,112	55,975	54,148	56,034	52,805	53,805	53,282	54,597	1,993	3,308
32	桃園航空貨運暨客運園區(大園南港區)特定區	1,813	1,894	1,948	2,605	3,127	1,813	1,813	7,609	11,433	5,378	7,730	3,565	5,917
33	桃園高鐵車站	7,618	7,959	8,184	9,213	10,265	10,243	11,974	19,672	27,624	15,569	20,814	7,951	13,196
合計(高強度區)		1,293,088	1,350,945	1,389,115	1,340,667	1,372,055	1,340,327	1,371,492	1,343,477	1,376,720	1,343,313	1,376,447	50,225	83,359
合計(中低強度區)		249,616	260,785	268,153	271,063	285,213	271,403	285,777	268,253	280,548	268,417	280,821	18,801	31,205
總計		1,542,704	1,611,730	1,657,268	1,611,730	1,657,268	1,611,730	1,657,268	1,611,730	1,657,268	1,611,730	1,657,268	69,026	114,564

註：1. 彙整計算以各因素搭配加權值進行計算，加權值分別為 0.6、0.1、0.1、0.2。

2. 有底色之都市計畫區者為高強度都市計畫。

3. 資料來源：本計畫整理。



表 3.2-9 都市地區人口總量分派一覽表

行政區	220 萬計畫人口	237 萬終極人口
桃園區	426,584	435,116
中壢區	358,760	364,488
平鎮區	182,582	185,081
八德區	110,694	112,944
楊梅區	115,913	122,518
大溪區	54,270	55,845
蘆竹區	130,660	133,529
大園區	42,509	50,408
龜山區	121,102	122,660
龍潭區	29,109	30,576
新屋區	11,976	12,328
觀音區	24,030	27,801
復興區	3,540	3,973
合計	1,611,730	1,657,268

註：1. 都市人口以各都市計畫區所在之行政區計算，如都市計畫區跨行政區則以面積比例分派人口。
2. 資料來源：本計畫整理。

(四)非都市地區：依各行政區非都市土地面積將非都市地區增加人口分派至 13 個行政區

此部分為針對目標年非都市人口之增量進行各行政區非都市人口之分派工作，為考量各行政區之非都市面積之容受力，本計畫擬以各行政區既有之甲、乙、丙建築用地面積進行相關分派計算，茲分述如下：

1. 依現況發展人口比例分派

依各行政區現況發展人口比例進行分派（詳表 3.2-10）。

2. 依既有甲、乙、丙建築用地面積比例分派

此部分僅以各行政區既有之甲、乙、丙建築用地面積比例，進行非都市地區人口增量之分派（詳表 3.2-11）。

3. 依既有甲、乙、丙建築用地最大樓地板面積比例分派

此部分係加入容積率之規定計算各行政區既有之甲、乙、丙建築用地最大樓地板面積比例，進行非都市地區人口增量之分派（詳表 3.3-12）。

4. 非都市地區人口分派彙整

茲將上述兩種推估方式以平均方式計算後，此數據將作為後續 13 行政區人口總量之依據（詳表 3.3-13）。



表 3.2-10 桃園市 13 個行政區非都市地區人口分派一覽表-依現況發展人口比例分派

行政區	民國 104 年現況非都 人口	佔現況人口比例	220 萬計畫人口增量 分派	220 萬計畫人口分派 總量	237 萬終極人口增量 分派	重大建設吸引遷入 人口	237 萬終極人口分派 總量
桃園區	13,494	2.40%	604	14,098	1,002		14,496
中壢區	39,705	7.05%	1,777	41,481	2,949		42,653
平鎮區	39,092	6.94%	1,749	40,841	2,903		41,995
八德區	80,135	14.23%	3,586	83,721	5,951		86,086
楊梅區	55,198	9.80%	2,470	57,668	4,099		59,297
大溪區	41,461	7.36%	1,855	43,316	3,079		44,539
蘆竹區	29,092	5.17%	1,302	30,394	2,160	19,675	50,928
大園區	55,028	9.77%	2,462	57,490	4,087	79,890	139,005
龜山區	26,839	4.77%	1,201	28,040	1,993		28,832
龍潭區	91,548	16.26%	4,096	95,644	6,799		98,346
新屋區	36,967	6.57%	1,654	38,621	2,745		39,712
觀音區	46,471	8.25%	2,079	48,550	3,451	8,275	58,196
復興區	8,046	1.43%	360	8,406	597		8,643
合計	563,076	100.00%	25,194	588,270	41,815	107,840	712,732

資料來源：本計畫整理。



表 3.2-11 桃園市 13 個行政區非都市地區人口分派一覽表-依民國 100 年甲、乙、丙建築用地面積

行政區	民國 104 年現況非都人口	甲種建築用地	乙種建築用地	丙種建築用地	小計 (公頃)	佔甲乙丙建築用地比 (%)	220 萬計畫人口增量分派	220 萬計畫人口分派總量	237 萬終極人口增量分派	重大建設吸引遷入人口	237 萬終極人口分派總量
桃園區	13,494	6.46	3.42	-	9.88	0.33%	82	13,577	137		13,631
中壢區	39,705	136.22	6.71	-	142.93	4.73%	1,191	40,896	1,977		41,682
平鎮區	39,092	97.35	60.43	2.21	159.99	5.29%	1,334	40,426	2,213		41,306
八德區	80,135	99.64	130.42	-	230.05	7.61%	1,918	82,053	3,183		83,318
楊梅區	55,198	260.23	11.25	188.59	460.07	15.22%	3,835	59,033	6,365		61,563
大溪區	41,461	93.18	81.70	150.21	325.09	10.76%	2,710	44,170	4,497		45,958
蘆竹區	29,092	85.53	44.53	0.67	130.73	4.33%	1,090	30,182	1,809	19,675	50,576
大園區	55,028	227.64	65.07	0.13	292.83	9.69%	2,441	57,469	4,051	79,890	138,970
龜山區	26,839	0.10	20.35	69.54	89.99	2.98%	750	27,589	1,245		28,084
龍潭區	91,548	128.87	193.78	151.09	473.74	15.67%	3,949	95,497	6,554		98,102
新屋區	36,967	357.97	12.90	0.03	370.90	12.27%	3,092	40,059	5,131		42,098
觀音區	46,471	282.44	10.34	0.31	293.08	9.70%	2,443	48,914	4,055	8,275	58,800
復興區	8,046	10.20	0.63	32.44	43.27	1.43%	361	8,406	599		8,644
合計	563,076	1,785.81	641.53	595.21	3,022.55	100.00%	25,194	588,270	41,815	107,840	712,732

資料來源：本計畫整理。



表 3.2-12 桃園市 13 個行政區非都市地區人口分派一覽表-依民國 100 年甲、乙、丙建築用地最大樓地板面積

行政區	民國 104 年現況 非都人口	甲種建築 用地	乙種建築 用地	丙種建築 用地	最大樓地 板面積	佔最大樓地 板面積比	220 萬計畫人 口增量分派	220 萬計畫人口 分派總量	237 萬終極人 口增量分派	重大建設吸 引遷入人口	237 萬終極人口 分派總量
桃園區	13,494	6.46	3.42	-	23.71	0.36%	91	13,586	152		13,646
中壢區	39,705	136.22	6.71	-	343.04	5.25%	1,322	41,026	2,193		41,898
平鎮區	39,092	97.35	60.43	2.21	381.32	5.83%	1,469	40,561	2,438		41,530
八德區	80,135	99.64	130.42	-	552.13	8.44%	2,127	82,262	3,530		83,665
楊梅區	55,198	260.23	11.25	188.59	877.86	13.42%	3,382	58,580	5,613		60,811
大溪區	41,461	93.18	81.70	150.21	599.95	9.17%	2,311	43,772	3,836		45,297
蘆竹區	29,092	85.53	44.53	0.67	312.95	4.79%	1,206	30,298	2,001	19,675	50,769
大園區	55,028	227.64	65.07	0.13	702.64	10.74%	2,707	57,735	4,493	79,890	139,411
龜山區	26,839	0.10	20.35	69.54	132.53	2.03%	511	27,350	847		27,687
龍潭區	91,548	128.87	193.78	151.09	955.67	14.61%	3,682	95,229	6,110		97,658
新屋區	36,967	357.97	12.90	0.03	890.12	13.61%	3,429	40,396	5,691		42,659
觀音區	46,471	282.44	10.34	0.31	703.04	10.75%	2,708	49,179	4,495	8,275	59,240
復興區	8,046	10.20	0.63	32.44	64.92	0.99%	250	8,296	415		8,461
合計	563,076	1,785.81	641.53	595.21	6,539.87	100.00%	25,194	588,270	41,815	107,840	712,732

註：1. 甲乙丙建築用地容積率分別為：240%、240%、120%。

2. 最大樓地板面積=甲建面積*240%+乙建面積*240%+丙建面積*120%。

3. 資料來源：本計畫整理。



表 3.2-13 桃園市 13 個行政區非都市地區人口分派彙整一覽表

行政區	民國 104 年現況非都人口	分派一：220 萬計畫人口	分派一：237 萬終極人口	分派二：220 萬計畫人口	分派二：237 萬終極人口	分派三：220 萬計畫人口	分派三：237 萬終極人口	220 萬計畫人口分派彙整	237 萬終極人口分派彙整	220 萬計畫人口增量情形	237 萬終極人口增量情形
桃園區	13,494	13,577	13,631	13,586	13,646	14,098	14,496	13,753	13,924	259	430
中壢區	39,705	40,896	41,682	41,026	41,898	41,481	42,653	41,134	42,078	1,430	2,373
平鎮區	39,092	40,426	41,306	40,561	41,530	40,841	41,995	40,609	41,610	1,517	2,518
八德區	80,135	82,053	83,318	82,262	83,665	83,721	86,086	82,679	84,356	2,543	4,221
楊梅區	55,198	59,033	61,563	58,580	60,811	57,668	59,297	58,427	60,557	3,229	5,359
大溪區	41,461	44,170	45,958	43,772	45,297	43,316	44,539	43,753	45,265	2,292	3,804
蘆竹區	29,092	30,182	50,576	30,298	50,769	30,394	50,928	30,291	50,758	1,199	21,665
大園區	55,028	57,469	138,970	57,735	139,411	57,490	139,005	57,565	139,129	2,537	84,101
龜山區	26,839	27,589	28,084	27,350	27,687	28,040	28,832	27,660	28,201	821	1,362
龍潭區	91,548	95,497	98,102	95,229	97,658	95,644	98,346	95,457	98,035	3,909	6,488
新屋區	36,967	40,059	42,098	40,396	42,659	38,621	39,712	39,692	41,490	2,725	4,523
觀音區	46,471	48,914	58,800	49,179	59,240	48,550	58,196	48,881	58,745	2,410	12,275
復興區	8,046	8,406	8,644	8,296	8,461	8,406	8,643	8,369	8,583	324	537
合計	563,076	588,270	712,732	588,270	712,732	588,270	712,732	588,270	712,732	25,194	149,656

資料來源：本計畫整理。

(五)桃園市 13 行政區人口分派結果

綜上都市計畫區及非都市地區之推計人口增量結果，茲依各行政區之推計結果加總，用以計算各行政區民國 115 年 220 萬及 237 萬人口總量（詳表 3.2-14）。

表 3.3-14 桃園市 13 個行政區人口分派結果一覽表-加總都市計畫區及非都市地區人口推計結果

所在行政區	民國 104 年現況人口	220 萬計畫人口分派彙整結果	237 萬終極人口分派彙整結果	220 萬增量	237 萬增量
桃園區	427,145	440,337	449,041	13,192	21,896
中壢區	389,782	399,894	406,566	10,112	16,784
平鎮區	217,887	223,192	226,692	5,305	8,805
八德區	187,420	193,373	197,300	5,953	9,880
楊梅區	161,098	174,340	183,076	13,242	21,978
大溪區	93,343	98,022	101,109	4,679	7,766
蘆竹區	155,403	160,951	184,287	5,548	28,884
大園區	85,565	100,074	189,536	14,509	103,971
龜山區	145,580	148,762	150,862	3,182	5,282
龍潭區	118,433	124,565	128,611	6,132	10,178
新屋區	48,409	51,668	53,818	3,259	5,409
觀音區	64,785	72,911	86,547	8,126	21,762
復興區	10,930	11,910	12,556	980	1,626
合計	2,105,780	2,200,000	2,370,000	94,220	264,220

資料來源：本計畫整理。



3.3 各類型土地需求總量

3.3.1 農業用地需求總量

一、應維護農地資源面積

為確保國內糧食安全，102 年公告實施之全國區域計畫依據行政院農業委員會提供資料，納入全國農地需求總量及相關直轄市、縣（市）宜維護之農地資源。行政院農委會再以 103 年 9 月 17 日農企字第 1030012690 號函提供補充資料，是次提供資料包含「直轄市、縣（市）農地資源分類分級劃設成果及應維護之農地資源面積」，內政部營建署並據此納入 103 年全國區域計畫修正草案(草案)。

依據 102 年公告實施之全國區域計畫，桃園市宜維護之農地資源面積為 3.48 ~3.81 萬公頃；而 103 年之全國區域計畫修正草案(草案)，應維護之農地資源面積為 3.63 萬公頃，如表 3.3-1 所示。

表 3.3-1 桃園市農地資源分類分級劃設成果及應維護之農地資源面積

(單位：萬公頃)

第一種 農業用地	第二種 農業用地	第三種 農業用地	第四種 農業用地	合計	農地資源控管資準 (農一+農二+農四)
1.96	1.16	0.77	0.51	4.39	3.63

二、農地資源分類分級檢核及作業

農委會於 103 年度農地資源分類分級檢核及作業機制建立計畫中，協同縣（市）政府府內工作平台，就各縣（市）政府近期與未來重大建設計畫、農地現況與準則特性不符地區、大規模農地變更使用地區與規劃中之施政計畫發展地區等四類可能影響農地分類分區規劃成果之用地項目，利用疊圖分析檢核目前農地分類分區規劃成果，並檢討農地利用需求與上開三類用地之調整必要性，如表 3.3-2 所示。

103 年農地資源檢核調整作業，彙整各縣（市）府內工作會議中，各部門所研提之各類施政計畫等農地檢討調整圖資，先行篩選符合農地資源檢核調整之計畫（或變更）項目後，與農委會所提供之農業發展地區圖資進行空間圖層套疊，並依各檢核調整之計畫（或變更）項目之特性，予以調整農地分類分級。經彙整各縣（市）政府府內工作會議呈報之農地檢核調整項目，並經確認符合農地資源檢核調整作業原則後，103 年桃園市農地資源面積總量為 43,949.18 公頃；其中第一種農業用地面積總量為 19,561.52 公頃，第二種農業用地面積總量為 11,554.67 公頃，第三種農業用地面積總量為 7,675.78 公頃，第四種農業用地面積總量為 5,157.21 公頃。檢核調整結果說明如下：

(一)非農地調整為農地

103 年農地資源檢核調整作業中(包含農地修正)，其中非農地調整為農地以第四種農業用地計有 13.25 公頃為最多，其次為第三種農業用地計有 0.32 公頃，合計新增農地面積總量為 13.57 公頃。



(二) 農地分類分級調整

103 年農地資源檢核調整作業，桃園市因農地重劃或農地周邊環境將原為第二種農業用地調整為第一種農業用地，調整新增第一種農業用地面積為 0.86 公頃。

(三) 農地調整為非農地

103 年農地資源檢核調整作業，各級農業用地因重大建設計畫、產業園區開發、都市計畫變更、非都市農地變更、農村社區重劃、…等因素，其中第一種農業用地計有 1,414.54 公頃經檢核調整為非農地，包含桃園科技工業區-白玉區 4.93 公頃、航空城計畫 1,409.22 公頃及農地修正 0.39 公頃。

表 3.3-2 農地資源分類分級調整時機與原則

調整時機		原農地資源分類分級	調整原則
農地環境資源特性或使用現況改變	農業主管機關提出農地利用之土地改良措施，例如農地重劃，改善農業生產環境。	第一種農業用地	維持原劃設為第一種農業用地。
		第二種農業用地	依據劃設準則調整劃入第一種農業用地，或維持原劃設為第二種農業用地。
		第三種農業用地	依據劃設準則調整劃入第一種農業用地或第二種農業用地。
		第四種農業用地	維持原劃設為第四種農業用地。
	遭受重大災害改變環境特性，例如洪水、土石流、海水倒灌等。	第一種農業用地	調整劃出時，以不影響接毗鄰之其他第一種農業用地生產環境為原則。
		第二種農業用地	調整劃出時，以不影響毗鄰之其他第一種及第二種農業用地生產環境為原則。
		第三種農業用地	生產環境外在干擾因素消滅時，應依照農地資源分類分級劃設準則重新調整。
		第四種農業用地	生產環境如有受外在因素干擾地之情形，應調整為第三種農業用地進行管理。需要時，可以納入國土保育地區。
市(縣)政府因計畫發展變更農地使用	各市(縣)政府經由審議通過並核定之施政計畫，有影響周邊農地之情形時。	第一種農業用地	生產環境已遭受改變時，依據劃設準則調整為第二種農業用地；毗鄰計畫發展地區而生產環境受外在因素干擾，調整為第三種農業用地。
		第二種農業用地	毗鄰計畫發展地區而生產環境受外在因素干擾，應調整為第三種農業用地。
		第三種農業用地	毗鄰計畫發展地區，維持原劃設為第三種農業用地。
		第四種農業用地	毗鄰計畫發展地區而生產環境受外在因素干擾，應調整為第三種農業用地。

資料來源：103 年度農地資源空間規劃總顧問指導計畫-農地資源分類分級劃設、檢核及調整操作手冊。



3.3.2 一般發展地區

一、都計區住宅使用面積供需檢核-不計都市計畫農業區及工業區變更

本計畫擬於下列條件下，進行計畫目標年都市計畫區及非都市地區之住宅用地需求推估與檢核：

- (一)民國 115 年計畫人口：220 萬人
- (二)終極人口：237 萬人
- (三)每人居住水準：50 平方公尺
- (四)平均容積率：200%(包含 1.2 倍容積獎勵)
- (五)公共設施提供率：40%
- (六)都市平均住宅使用率：住 100%、商 80%
- (七)可供變更農業區面積比例(不含優良農地)：65%
- (八)變更農業區為住宅區回饋公共設施比例：40%
- (九)可供變更工業區面積比例(全市工業區通檢)：25%
- (十)變更工業區為住宅區回饋公共設施比例：37%

依據前項各項假設進行推計，全市民國 115 年之住宅用地需求總量約為 6,715.54~6,905.28 公頃，而現行住宅用地供給總量約為 5,194.09 公頃(不含都市計畫農業區及工業區變更)，顯示部分都市計畫之住宅用地供給無法滿足住宅用地需求(詳表 3.3-4)。

如區分為高強度都市計畫區及中低強度都市計畫區者，以高強度都市計畫區缺額最多分別為-1,769.21 公頃(220 萬人)、-1,907.27 公頃(237 萬人)；中低強度都市計畫區則有餘額分別為 247.75 公頃(220 萬人)、196.07 公頃(237 萬人)。

二、都計區住宅使用面積供需檢核-計入都市計畫農業區及工業區變更

都市計畫農業區扣除優良農地無法變更外，其餘變更後可提供之住宅使用面積計約 3,134.65 公頃；都市計畫工業區扣除仍有工業使用需求工業區外，其餘變更後可提供之住宅使用面積計約 492.64 公頃，計約可提供 3,627.29 公頃住宅使用面積，可紓解部分都市計畫區住宅使用面積不足之問題(詳表 3.3-4)。

三、重大建設對於都計區住宅使用供需影響分析

目前桃園市已有針對高強度都市計畫區推動許多重大建設，包含都市農工區變更(土地開發)之 A10 山鼻站、A20 興南站、A21 環北站、中壢多功能體育園區、中路地區整體開發計畫、經國特區第一期開發計畫及航空城特定區計畫等重大建設計畫(詳表 3.3-3、圖 3.3-1)。

前述重大建設經計算，約可提供約 1,135.12 公頃之住宅使用面積，其中以航空城特定區計畫提供最多(詳表 3.4-6)；若與現行住宅供需情形比較，高強度都市計畫區如在航空城特定區計畫及其他重大建設皆開發前提下，住宅使用面積檢核結果，雖仍需 634.09 公頃、772.15 公頃住宅使用之整體開發區面積，但已大幅紓解高強度都市計畫區之住宅使用面積需求壓力(詳表 3.4-7)，建議後續得以新訂或擴大都市計畫、變更工業區或農業區、或引導人口或提高容積率等方式處理，以提升高強度都市計畫區居民之生活品質。



表 3.3-3 桃園市重大建設一覽表

屬性	編號	計畫名稱	位處行政區
都市農工區變更 (土地開發)	1	A10 山鼻站	蘆竹
	2	A20 興南站	中壢
	3	A21 環北站	中壢
	4	中壢多功能體育園區	中壢
	5	中路地區整體開發計畫	桃園、蘆竹
	6	經國特區第一期開發計畫	桃園
非都新訂都計(產業+ 土地開發)	7	桃園國際機場園區及附近地區特定區 計畫	大園、蘆竹

資料來源：1. 桃園市政府提供。2. 本計畫整理。

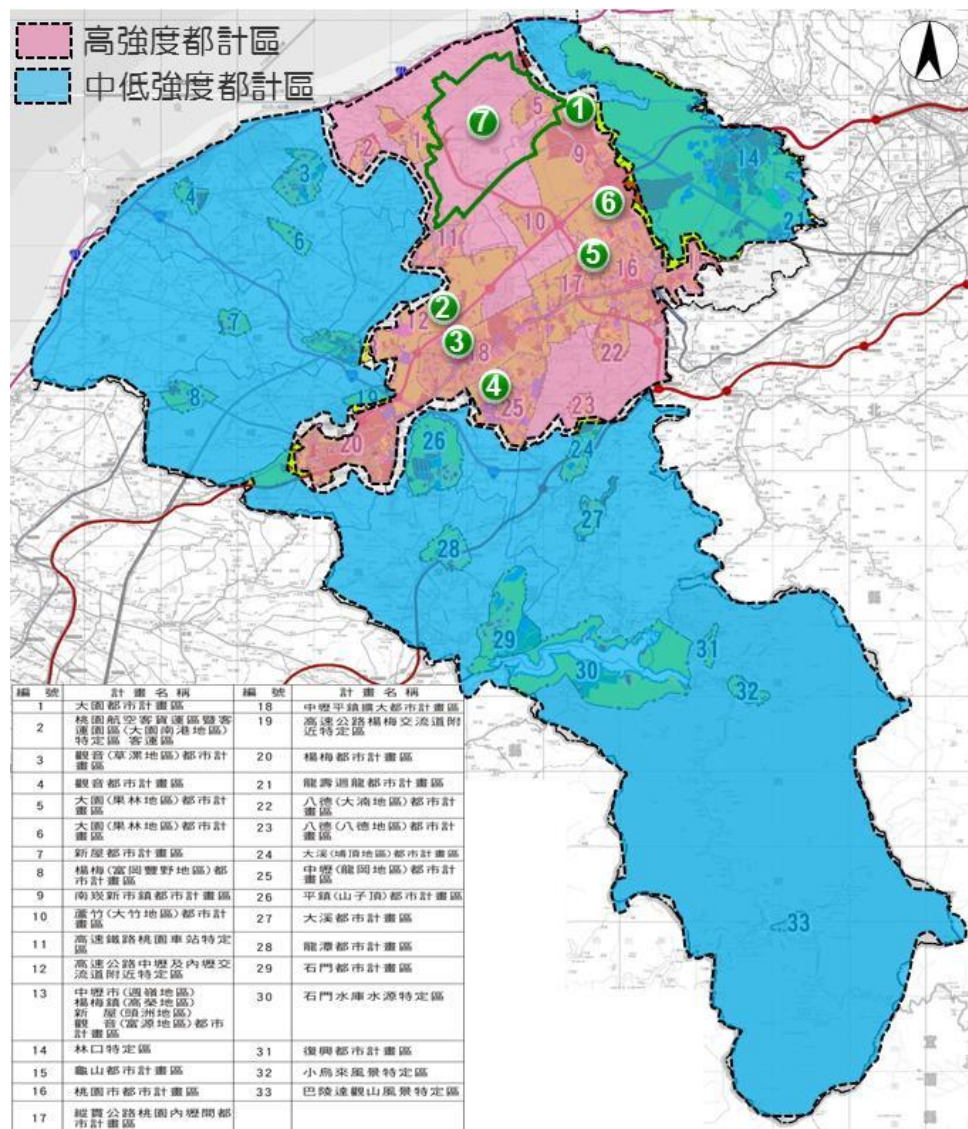


圖 3.3-1 桃園市重大建設與都市計畫類型示意圖

資料來源：本計畫繪製。



表 3.3-4 都計區住宅使用面積供需檢核表-不計都市計畫農業區及工業區變更

編號	都市計畫區	220 萬計畫人口	237 萬終極人口	所需住宅樓地板面積(公頃)		所需住宅用地基地面積(公頃)		含公設所需住宅用地基地面積(公頃)		現行得供住宅使用面積(住宅考量使用率)(公頃)	住宅用地檢核(公頃)		是否有足夠住宅供給
				220 萬計畫人口	237 萬終極人口	220 萬計畫人口	237 萬終極人口	220 萬計畫人口	237 萬終極人口		220 萬計畫人口	237 萬終極人口	
1	高速公路中壢內壢交流道特定區	34,900	35,855	174.50	179.28	87.25	89.64	145.42	149.40	56.19	-89.23	-93.21	×
2	中壢平鎮	317,303	319,791	1,586.52	1,598.95	793.26	799.48	1,322.10	1,332.46	934.17	-387.93	-398.29	×
3	中壢(龍岡地區)	126,022	127,233	630.11	636.17	315.05	318.08	525.09	530.14	370.29	-154.80	-159.85	×
4	中壢(過嶺地區)楊梅(高榮地區)新屋(頭洲地區)觀音(高源地區)	17,180	17,942	85.90	89.71	42.95	44.86	71.58	74.76	105.95	34.37	31.19	○
5	桃園擴大修訂計畫	166,943	172,191	834.71	860.96	417.36	430.48	695.59	717.46	400.52	-295.08	-316.95	×
6	縱貫公路桃園內壢	113,480	114,175	567.40	570.88	283.70	285.44	472.83	475.73	205.79	-267.04	-269.94	×
7	大溪	21,167	21,710	105.84	108.55	52.92	54.28	88.20	90.46	75.96	-12.24	-14.50	×
8	大溪(埔頂地區)	32,702	33,693	163.51	168.46	81.75	84.23	136.26	140.39	175.72	39.47	35.34	○
9	楊梅	91,062	96,690	455.31	483.45	227.66	241.73	379.43	402.88	333.72	-45.71	-69.16	×
10	高速公路楊梅交流道特定區	7,361	7,446	36.80	37.23	18.40	18.62	30.67	31.03	18.67	-12.00	-12.36	×
11	楊梅(富岡豐野地區)	8,384	8,872	41.92	44.36	20.96	22.18	34.93	36.97	49.73	14.79	12.76	○
12	大園	19,421	20,649	97.11	103.24	48.55	51.62	80.92	86.04	76.76	-4.16	-9.27	×
13	大園(果林地區)	8,369	9,541	41.84	47.70	20.92	23.85	34.87	39.75	52.42	17.55	12.66	○
14	龜山	59,907	60,480	299.53	302.40	149.77	151.20	249.61	252.00	192.07	-57.54	-59.93	×
15	林口特定區	54,159	56,412	270.80	282.06	135.40	141.03	225.66	235.05	205.94	-19.72	-29.11	×
16	八德(大湳地區)	75,572	76,736	377.86	383.68	188.93	191.84	314.88	319.73	193.53	-121.36	-126.21	×
17	八德(八德地區)	14,696	15,657	73.48	78.28	36.74	39.14	61.23	65.24	89.34	28.10	24.10	○
18	龍潭	22,608	23,437	113.04	117.19	56.52	58.59	94.20	97.66	79.39	-14.81	-18.26	×
19	新屋	8,540	8,739	42.70	43.70	21.35	21.85	35.58	36.41	35.48	-0.10	-0.93	×
20	觀音	4,282	4,807	21.41	24.03	10.70	12.02	17.84	20.03	22.61	4.76	2.58	○



編號	都市計畫區	220 萬計畫人口	237 萬終極人口	所需住宅樓地板面積(公頃)		所需住宅用地基地面積(公頃)		含公設所需住宅用地基地面積(公頃)		現行得供住宅使用面積(住商考量使用率)(公頃)	住宅用地檢核(公頃)		是否有足夠住宅供給
				220 萬計畫人口	237 萬終極人口	220 萬計畫人口	237 萬終極人口	220 萬計畫人口	237 萬終極人口		220 萬計畫人口	237 萬終極人口	
21	觀音(新坡地區)	4,357	4,544	21.78	22.72	10.89	11.36	18.15	18.93	18.65	0.50	-0.28	△
22	觀音(草漯地區)	14,361	17,374	71.81	86.87	35.90	43.44	59.84	72.39	221.33	161.50	148.94	○
23	復興	1,006	1,185	5.03	5.93	2.51	2.96	4.19	4.94	4.97	0.78	0.03	○
24	石門	6,422	7,044	32.11	35.22	16.06	17.61	26.76	29.35	65.52	38.76	36.17	○
25	石門水庫水源特定區	1,597	1,787	7.99	8.94	3.99	4.47	6.65	7.45	37.19	30.54	29.75	○
26	南崁地區	271,806	274,696	1,359.03	1,373.48	679.52	686.74	1,132.53	1,144.57	557.27	-575.26	-587.30	×
27	小烏來風景特定區	876	936	4.38	4.68	2.19	2.34	3.65	3.90	8.86	5.21	4.96	○
28	龍壽迴龍地區	9,593	9,693	47.97	48.47	23.98	24.23	39.97	40.39	23.23	-16.74	-17.16	×
29	蘆竹(大竹地區)	22,885	24,210	114.42	121.05	57.21	60.52	95.35	100.87	86.81	-8.55	-14.07	×
30	巴陵達觀山風景特定區	540	601	2.70	3.00	1.35	1.50	2.25	2.50	3.03	0.77	0.52	○
31	平鎮(山仔頂地區)	53,282	54,597	266.41	272.98	133.21	136.49	222.01	227.49	213.92	-8.09	-13.57	×
32	桃園航空貨運暨客運園區(大園南港區)特定區	5,378	7,730	26.89	38.65	13.44	19.32	22.41	32.21	91.94	69.53	59.74	○
33	桃園高鐵車站	15,569	20,814	77.84	104.07	38.92	52.04	64.87	86.73	187.13	122.26	100.40	○
合計(高強度區)		1,343,313	1,376,447	6,716.56	6,882.24	3,358.28	3,441.12	5,597.14	5,735.20	3,827.93	-1,769.21	-1,907.27	
合計(中低強度區)		268,417	280,821	1,342.09	1,404.10	671.04	702.05	1,118.41	1,170.09	1,366.16	247.75	196.07	
總計		1,611,730	1,657,268	8,058.65	8,286.34	4,029.33	4,143.17	6,715.54	6,905.28	5,194.09	-1,521.45	-1,711.20	

註：1. 「○」代表皆有足夠住宅供給、「×」代表皆無足夠住宅供給、「△」代表無足夠住宅供給予 237 萬終極人口。

2. 有底色之都市計畫區者為高強度都市計畫。

3. 資料來源：本計畫整理。



表 3.3-5 都計區住宅使用面積供需檢核表-計入都市計畫農業區及工業區變更

編號	都市計畫區	住宅用地檢核(公頃)		是否有足夠住宅供給	工業區變更可提供住宅使用面積(公頃)	農業區變更可提供住宅使用面積(公頃)	可提供住宅使用面積合計	是否有足夠住宅供給(含農工變更)
		220 萬計畫人口	237 萬終極人口					
1	高速公路中壢內壢交流道特定區	-89.23	-93.21	×	16.91	687.44	704.34	○
2	中壢平鎮	-387.93	-398.29	×	45.59	127.26	172.86	×
3	中壢(龍岡地區)	-154.80	-159.85	×	7.01	153.30	160.31	○
4	中壢(過嶺地區)楊梅(高榮地區)新屋(頭洲地區)觀音(高原地區)	34.37	31.19	○	12.08	73.05	85.12	○
5	桃園擴大修訂計畫	-295.08	-316.95	×	22.65	59.33	81.98	×
6	縱貫公路桃園內壢	-267.04	-269.94	×	16.37	319.51	335.88	○
7	大溪	-12.24	-14.50	×	4.87	23.33	28.20	○
8	大溪(埔頂地區)	39.47	35.34	○	9.17	13.79	22.96	○
9	楊梅	-45.71	-69.16	×	38.50	107.59	146.09	○
10	高速公路楊梅交流道特定區	-12.00	-12.36	×	4.15	166.97	171.13	○
11	楊梅(富岡豐野地區)	14.79	12.76	○	5.83	53.16	58.99	○
12	大園	-4.16	-9.27	×	8.12	100.42	108.54	○
13	大園(果林地區)	17.55	12.66	○	0.39	61.45	61.84	○
14	龜山	-57.54	-59.93	×	8.69	0.00	8.69	×
15	林口特定區	-19.72	-29.11	×	123.80	123.46	247.26	○
16	八德(大湳地區)	-121.36	-126.21	×	5.42	23.24	28.66	×
17	八德(八德地區)	28.10	24.10	○	1.10	0.00	1.10	○
18	龍潭	-14.81	-18.26	×	0.00	58.63	58.63	○
19	新屋	-0.10	-0.93	×	2.14	36.69	38.83	○
20	觀音	4.76	2.58	○	7.63	36.62	44.25	○
21	觀音(新坡地區)	0.50	-0.28	△	1.32	52.79	54.12	○



編號	都市計畫區	住宅用地檢核(公頃)		是否有足夠住宅供給	工業區變更可提供住宅使用面積(公頃)	農業區變更可提供住宅使用面積(公頃)	可提供住宅使用面積合計	是否有足夠住宅供給(含農工變更)
		220 萬計畫人口	237 萬終極人口					
22	觀音(草漯地區)	161.50	148.94	○	0.38	13.11	13.49	○
23	復興	0.78	0.03	○	0.00	0.00	0.00	○
24	石門	38.76	36.17	○	0.15	93.92	94.07	○
25	石門水庫水源特定區	30.54	29.75	○	0.00	0.00	0.00	○
26	南崁地區	-575.26	-587.30	×	124.51	485.37	609.89	○
27	小烏來風景特定區	5.21	4.96	○	0.14	12.21	12.35	○
28	龍壽迴龍地區	-16.74	-17.16	×	1.37	0.00	1.37	×
29	蘆竹(大竹地區)	-8.55	-14.07	×	4.27	72.89	77.17	○
30	巴陵達觀山風景特定區	0.77	0.52	○	0.00	0.00	0.00	○
31	平鎮(山仔頂地區)	-8.09	-13.57	×	20.03	179.12	199.15	○
32	桃園航空貨運暨客運園區(大園南港區)特定區	69.53	59.74	○	0.00	0.00	0.00	○
33	桃園高鐵車站	122.26	100.40	○	0.00	0.00	0.00	○
合計(高強度區)		-1,769.21	-1,907.27		265.21	2,257.19	2,522.40	
合計(中低強度區)		247.75	196.07		227.43	877.46	1,104.89	
總計		-1,521.45	-1,711.20		492.64	3,134.65	3,627.29	

註：1. 「○」代表皆有足夠住宅供給、「×」代表皆無足夠住宅供給、「△」代表無足夠住宅供給予 237 萬終極人口。

2. 有底色之都市計畫區者為高強度都市計畫。

3. 資料來源：本計畫整理。



表 3.3-6 重大建設可提供住宅使用面積計算一覽表

屬性	計畫名稱	計畫面積	計畫人口	劃設住宅區面積(公頃)	劃設商業區面積(公頃)	提供住宅使用樓地板面積(不含安置住宅及原地保留)(公頃)	換算提供住宅使用面積(公頃)
都市農工區變更 (土地開發)	A10 山鼻站	39.03	5,000	17.69	1.78	32.29	16.15
	A20 興南站	53.93	7,500	23.60	2.64	43.67	21.84
	A21 環北站	55.85	8,500	23.29	2.87	43.69	21.85
	中壢多功能體育園區	74.20	13,800	31.75	6.96	81.32	40.66
	中路地區整體開發計畫	122.00	25,000	56.12	-	120.66	60.33
	經國特區第一期開發計畫	62.00	16,000	9.79	9.67	40.78	20.39
	小計	407.01	75,800	162.24	23.92	362.41	181.22
非都新訂 (產業+土開)	桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫	4,687.00	200,000	597.44	318.27	1,907.83	953.90
總計		5,094.01	275,800	759.68	342.19	2,270.24	1,135.12

註：1. 住宅使用面積依前述條件換算成同一標準進行比較。

2. 資料來源：(1)桃園市政府提供。(2)本計畫整理。

表 3.3-7 重大建設對於高強度都計區住宅使用供需求影響分析

核心區都市計畫區	現行都計住宅使用供需情形(公頃)		重大建設計畫	換算可提供住宅使用面積(公頃)	納入重大建設後住宅使用供需情形(公頃)	
	220 萬	237 萬			220 萬	237 萬
中壢平鎮	-387.93	-398.29	中壢多功能體育園區	40.66	-502.07	-517.49
中壢(龍岡地區)	-154.80	-159.85				
大園	-4.16	-9.27	桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫	953.90	1,150.55	1,103.37
大園(果林地區)	17.55	12.66				
蘆竹(大竹地區)	-8.55	-14.07				
桃園高鐵車站	122.26	100.40				
桃園航空貨運暨客運園區(大園南港區)特定區	69.53	59.74	A10 山鼻站 經國特區第一期開發計畫 中路地區整體開發計畫	16.15 20.39 60.33	-1,040.51	-1,077.32
南崁地區	-575.26	-587.30				
縱貫公路桃園內壢	-267.04	-269.94				
桃園擴大修訂計畫	-295.08	-316.95				
高速公路中壢內壢交流道特定區	-89.23	-93.21	A20 興南站	21.84	-45.54	-49.52
			A21 環北站	21.85		
八德(大湳地區)	-121.36	-126.21	-	-	-121.36	-126.21
龜山	-57.54	-59.93	-	-	-57.54	-59.93
楊梅	-45.71	-69.16	-	-	-45.71	-69.16
八德(八德地區)	28.10	24.10	-	-	28.10	24.10
合計	-1,769.21	-1,907.27		1,135.12	-634.09	-772.15

資料來源：本計畫整理。



3.3.3 非都市土地得申請設施型土地使用分區變更區位

一、新訂或擴大都市計畫

(一)全國區域計畫之新訂或擴大都市計畫指導原則

新訂或擴大都市計畫應符合全國區域計畫之指導，其指導之相關原則如下：

1. 基本條件原則

符合下列條件之一者，得新訂或擴大都市計畫：

(1)係屬依據都市計畫法第 10 條至第 12 條規定，應擬定市(鎮)、鄉街或特定區計畫者，得新訂都市計畫。

(2)住商為主型之都市計畫

A. 申請範圍所在之鄉(鎮、市、區)既有都市計畫住宅區(含整體開發地區)發展率或計畫人口應達 80%以上，且各該都市計畫已無可釋出農業區(非屬優良農地者)者，為符合集約城市發展原則，得擴大都市計畫。

B. 大眾運輸系統場站或路廊應儘量使用既有都市發展用地及都市計畫農業區，儘量避免變更使用非都市土地，以免土地蛙躍開發，造成空間發展失序及都市建設投資浪費情況發生；惟經行政院核定之大眾運輸系統場站(包括捷運系統、鐵路或高鐵等)所在地，得新訂都市計畫。

(3)產業為主型之都市計畫

申請範圍所在之鄉(鎮、市、區)既有都市計畫工業區或相關產業專用區發展率超過 80%，致既有工業或相關產業專用區可利用土地規模不足，且各該都市計畫已無可釋出農業區(非屬優良農地者)，得經中央工業或產業主管機關認定確有因應發展工業或產業發展需要，並經行政院核定者，得新訂或擴大都市計畫。

(4)管制為主型之都市計畫

應經中央觀光或保育相關目的事業主管機關認定，申請範圍確有保持優美風景或管制發展需要，並經行政院核定者，得新訂或擴大都市計畫。

(5)其他：經行政院認定係為配合國家重大建設需要者，得新訂或擴大都市計畫。

2. 規劃原則

(1)應將全球氣候變遷、環境及設施容受力等納入規劃考量

A. 參考「全國災害潛勢地區分佈地圖」，提出因應調適策略。

B. 環境敏感地區原則上不宜辦理新訂或擴大都市計畫，惟若基於資源保育、國土保安之目的，且有實質經營管理計畫者，不在此限。

C. 採擴大都市計畫方式辦理者，應考量當地既有都市計畫公共設施服



務水準，並優先補充服務水準不足者。

(2) 區位：住商為主型及產業為主型都市計畫其區位原則如下：

- A. 避免使用非都市土地特定農業區，或農業主管機關認定之優良農地。
- B. 優先使用聯外交通、基礎公共設施(備)較為完備地區土地。

(3) 計畫人口規模

- A. 住商為主型之都市計畫：應以本計畫訂定之直轄市、縣(市)人口總量為基礎，並按其分派模式，核實推估各該都市計畫地區之人口數，並應具體說明人口移動情形。
- B. 產業為主型之都市計畫：依據產業發展需要，核實推算就業人口，並應經中央工業或產業主管機關核可。
- C. 管制為主型之都市計畫：核實推估計畫人口；倘無人口發展需要者，得免訂定計畫人口。

(4) 計畫面積規模

- A. 住商為主型之都市計畫
 - a. 擴大都市計畫者，按計畫人口核實推算相關配套公共設施(備)用地後，合理劃設計畫範圍。
 - b. 新訂都市計畫者，考量其係因應大眾運輸系統發展需要，為避免因都市發展用地過量供給，造成排擠效應，反使既有都市計畫發展停滯，故新訂都市計畫範圍不宜過大，應以作為當地都市計畫發展動力為目標，透過站整合周邊計畫都市計畫土地進行合理規劃，適度引導既有都市計畫開發建設，故應按其服務範圍(場站鄰近 300~500 公尺)核算規模(約為 30~80 公頃)。
- B. 產業為主型之都市計畫：應依據產業發展需要，及水利主管機關審查同意之用水計畫，核實劃設計畫範圍。
- C. 管制為主型之都市計畫：依據管制需要，核實劃設計畫範圍。

(二) 重大建設之新訂或擴大都市計畫

經分析前期規劃(桃園縣區域計畫草案)在桃園市重大土地開發建設計畫方面，依據最新資料更新，詳表 3.3-8 所示，總計開發 7,977 公頃，引進約 37 萬人口，其中大部分土地皆是位處都市計畫農業區。就未來桃園市新訂或擴大都市計畫，其調整原則須總體考量下列因素：

1. 依據全國區域計畫對於城鄉發展模式指導：

「就全國都市計畫供需情形而言，國內既有都市發展用地供過於求，且未來人口呈零成長趨勢，基於環境永續發展及避免政府資源投入浪費之考量，城鄉發展應優先使用既有都市計畫地區，透過辦理都市更新、開發都市整體發展地區或政策引導等方式，將居住、商業及產業等相關活動儘量引導至都市計畫地區」。桃園市相關土地開發計畫大部分皆已核定並位處都市計畫農業區，符合全國區域計畫對於城鄉發展模式之指導。



2. 前期規劃於桃園市重大土地開發建設計畫引進約 50 萬人，經本計畫檢討下修為 37 萬人，就人口總量而言，本計畫預測桃園市人口為 221~235 萬人，其中還有桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫提供大量都市發展用地，未來可能沒有空間及需求辦理新訂或擴大都市計畫。**建議桃園市區域計畫不納入大規模面積的新訂擴大都市計畫項目，若有需要則以具縫合都市計畫效果的新訂擴大都市計畫為主。**

3. 都市計畫整併：

因應桃園升格為直轄市，面臨產業型態轉型、都會區捷運路網等整體條件改變，亟需改變過去各都市計畫零散發展、界面衝突的局面，故考量整體區域發展，檢討全市都市計畫縫合整併，建立符合直轄市格局的都市合理架構。本計畫應配合將市府刻正辦理「桃園市都市計畫整併規劃及實施計畫」案之規劃成果納入。

表 3.3-8 桃園市重大土地開發建設面積及計畫人口一覽表

屬性	計畫名稱	計畫面積 (公頃)	計畫 人口	位處地區	所在行政區	備註
市府辦理	A10 山鼻站	39.03	5,000	都市計畫農業區	蘆竹	101.01.17 內政部都委會審定
	A20 興南站	53.93	7,500	都市計畫農業區	中壢	102.04.30 內政部都委會審定
	A21 環北站	55.85	8,500	都市計畫農業區	中壢	102.03.26 內政部都委會審定
	中壢多功能體育園區	74.20	13,800	都市計畫農業區	中壢	102.01.29 內政部都委會審定
	中路地區整體開發計畫	122.00	25,000	一般農業區、特定農業區	桃園、蘆竹	已在開發中
	經國特區第一期開發計畫	62.00	16,000	都市計畫農業區	桃園	99.06.01 內政部都委會審定
	小計	1,207.40	168,800	-	-	-
中央辦理	桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫	6,770.00	200,000	特定農業區 1,487 公頃、一般農業區 1,031 公頃	大園、蘆竹	103.07.29 內政部都委會審定
	小計	6,770.00	200,000	-	-	-
總計		7,977.40	368,800	-	-	-

資料來源：參考「桃園縣區域計畫草案」內容，本計畫檢討修正。



(三) 現行 33 處都市計畫檢討

以各別都市計畫來看，經檢核現況人口發展率已達 80%以上之都市計畫區，於民國 115 年已超過計畫人口之規劃，既有都市農業區、工業區可變更為住宅區比例，需再與農業主管機關確認，另外亦可考量新訂或擴大住商發展型都市計畫。而無劃設農業區之都市計畫，因 220 萬及 237 萬終極人口已超出其計畫容納量，應符合全國區域計畫之新訂擴大都市計畫之條件下建議得擴大都市計畫外，餘則不建議擴大都市計畫。此外，若屬於「保育管理或經整體規劃之遊憩發展」型都市計畫者，不在此限。

經檢討，建議須滿足「人口發展率」及「納入工業區及農業區檢討後仍有住宅使用不足情形」者之都市計畫區才建議擴大。建議擴大之都計區為：中壢平鎮、桃園擴大修訂計畫、龜山、八德(大湳地區)、龍壽迴龍地區等 5 處(詳表 3.3-9)。



表 3.3-9 桃園市現行都市計畫擴大都市計畫條件檢核綜理表

編號	都市計畫區	104 年現況人口	計畫人口	220 萬計畫人口	人口發展率	237 萬終極人口	人口發展率	人口發展率擴大需求	工業區及農業區可提供住宅面積後之供需情形	是否建議擴大都市計畫
1	高速公路中壢內壢交流道特定區	33,453	30,000	34,900	116%	35,855	120%	○	○	×
2	中壢平鎮	313,533	300,000	317,303	106%	319,791	107%	○	×	○
3	中壢(龍岡地區)	124,185	120,000	126,022	105%	127,233	106%	○	○	×
4	中壢(過嶺地區)楊梅(高榮地區)新屋(頭洲地區)觀音(高原地區)	16,024	25,000	17,180	69%	17,942	72%	×	○	×
5	桃園擴大修訂計畫	158,987	200,000	166,943	83%	172,191	86%	○	×	○
6	縱貫公路桃園內壢	112,427	84,000	113,480	135%	114,175	136%	○	○	×
7	大溪	20,344	26,000	21,167	81%	21,710	84%	○	○	×
8	大溪(埔頂地區)	31,199	42,000	32,702	78%	33,693	80%	○	○	×
9	楊梅	82,531	135,000	91,062	67%	96,690	72%	×	○	×
10	高速公路楊梅交流道特定區	7,232	8,000	7,361	92%	7,446	93%	○	○	×
11	楊梅(富岡豐野地區)	7,644	15,000	8,384	56%	8,872	59%	×	○	×
12	大園	17,561	28,000	19,421	69%	20,649	74%	×	○	×
13	大園(果林地區)	6,592	18,000	8,369	46%	9,541	53%	×	○	×
14	龜山	59,037	50,000	59,907	120%	60,480	121%	○	×	○
15	林口特定區	50,744	65,000	54,159	83%	56,412	87%	○	○	×
16	八德(大湳地區)	73,809	80,000	75,572	94%	76,736	96%	○	×	○
17	八德(八德地區)	13,239	22,000	14,696	67%	15,657	71%	×	○	×
18	龍潭	21,352	30,000	22,608	75%	23,437	78%	×	○	×
19	新屋	8,237	9,500	8,540	90%	8,739	92%	○	○	×
20	觀音	3,486	11,000	4,282	39%	4,807	44%	×	○	×



編號	都市計畫區	104 年現況人口	計畫人口	220 萬計畫人口	人口發展率	237 萬終極人口	人口發展率	人口發展率擴大需求	工業區及農業區可提供住宅面積後之供需情形	是否建議擴大都市計畫
21	觀音(新坡地區)	4,073	6,000	4,357	73%	4,544	76%	○	○	×
22	觀音(草漯地區)	9,794	63,000	14,361	23%	17,374	28%	×	○	×
23	復興	733	1,500	1,006	67%	1,185	79%	○	○	×
24	石門	5,480	12,000	6,422	54%	7,044	59%	○	○	×
25	石門水庫水源特定區	1,309	4,000	1,597	40%	1,787	45%	○	○	×
26	南崁地區	267,426	240,000	271,806	113%	274,696	114%	○	○	×
27	小烏來風景特定區	786	1,600	876	55%	936	59%	○	○	×
28	龍壽迴龍地區	9,441	9,500	9,593	101%	9,693	102%	○	×	○
29	蘆竹(大竹地區)	20,877	32,000	22,885	72%	24,210	76%	×	○	×
30	巴陵達觀山風景特定區	449	1,500	540	36%	601	40%	○	○	×
31	平鎮(山仔頂地區)	51,289	63,000	53,282	85%	54,597	87%	○	○	×
32	桃園航空貨運暨客運園區(大園南港區)特定區	1,813	27,000	5,378	20%	7,730	29%	×	○	×
33	桃園高鐵車站	7,618	60,000	15,569	26%	20,814	35%	×	○	×
	合計	1,542,704	1,819,600	1,611,730		1,657,268				

- 註：1. 「○」代表建議可擴大都市計畫、「×

3.3.4 產業用地需求

一、產業用地逐年增加，但短期仍供不應求

近年來桃園市工業區用地面積整體而言呈現逐年增加趨勢，自 2011 年起，總計增加了 69.62 公頃，其中丁種建築用地增加 31.97 公頃、編訂工業區增加較明顯、都市計畫工業區則為持平狀態。整體而言，桃園市產業用地供給約佔全國產業用地供給量之 21%，如表 3.3-10 所示。

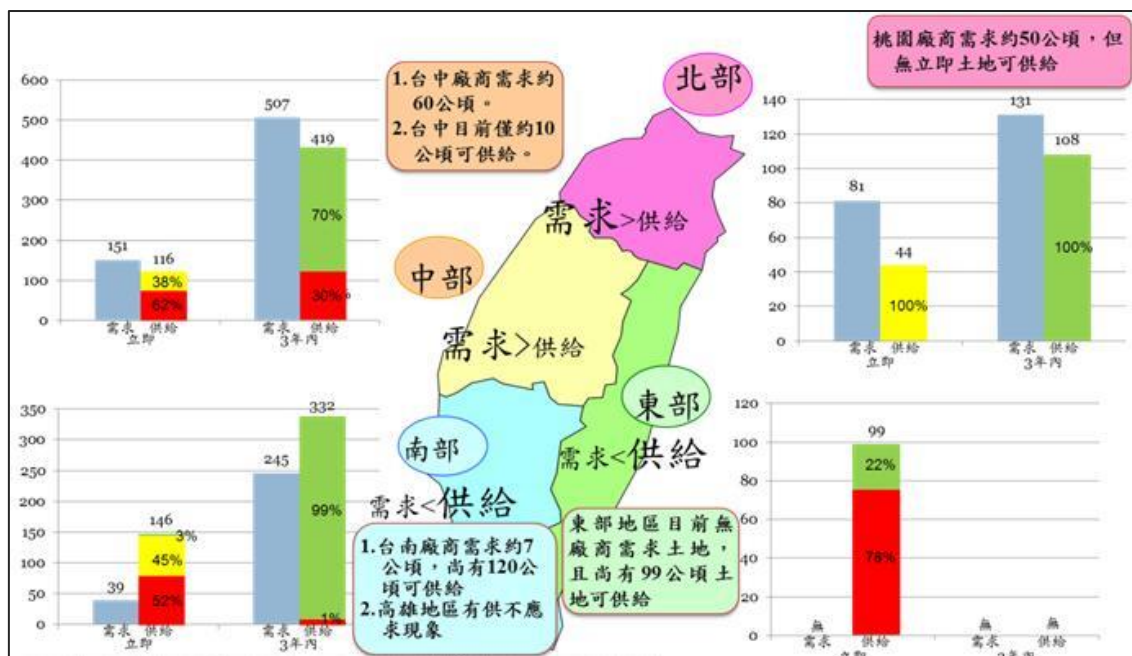
另依據桃園升格直轄市產業發展政策計畫及經濟部「產業升級轉型行動方案」研究發現，我國工業用地呈現供需失衡的現象，對廠商而言，用地需求主要集中在北部、中部，南部與東部地區則呈現供給過剩，其中，桃園市廠商立即需求約 50 公頃，但無立即土地供給(如圖 3.3-2)。

表 3.3-10 桃園市工業區面積變化表

單位：公頃

	編訂 工業區	加工 出口區	科學 園區	生技 園區	都市計畫 工業區	丁種建築 用地	總計	占全國 比例
2011	2,187.07	-	176.94	31	3,127.12	3,754.99	9,277.12	20.7%
2012	2,162.50	-	106.94	31	3,136.26	3,755.30	9,192.00	20.5%
2013	2,001.27	-	176.94	31	3,128.77	3,777.16	9,115.14	20.6%
2014	2,223.97	-	176.94	31	3,127.87	3,786.96	9,346.74	21.1%

資料來源：歷年都市及區域發展統計彙編。



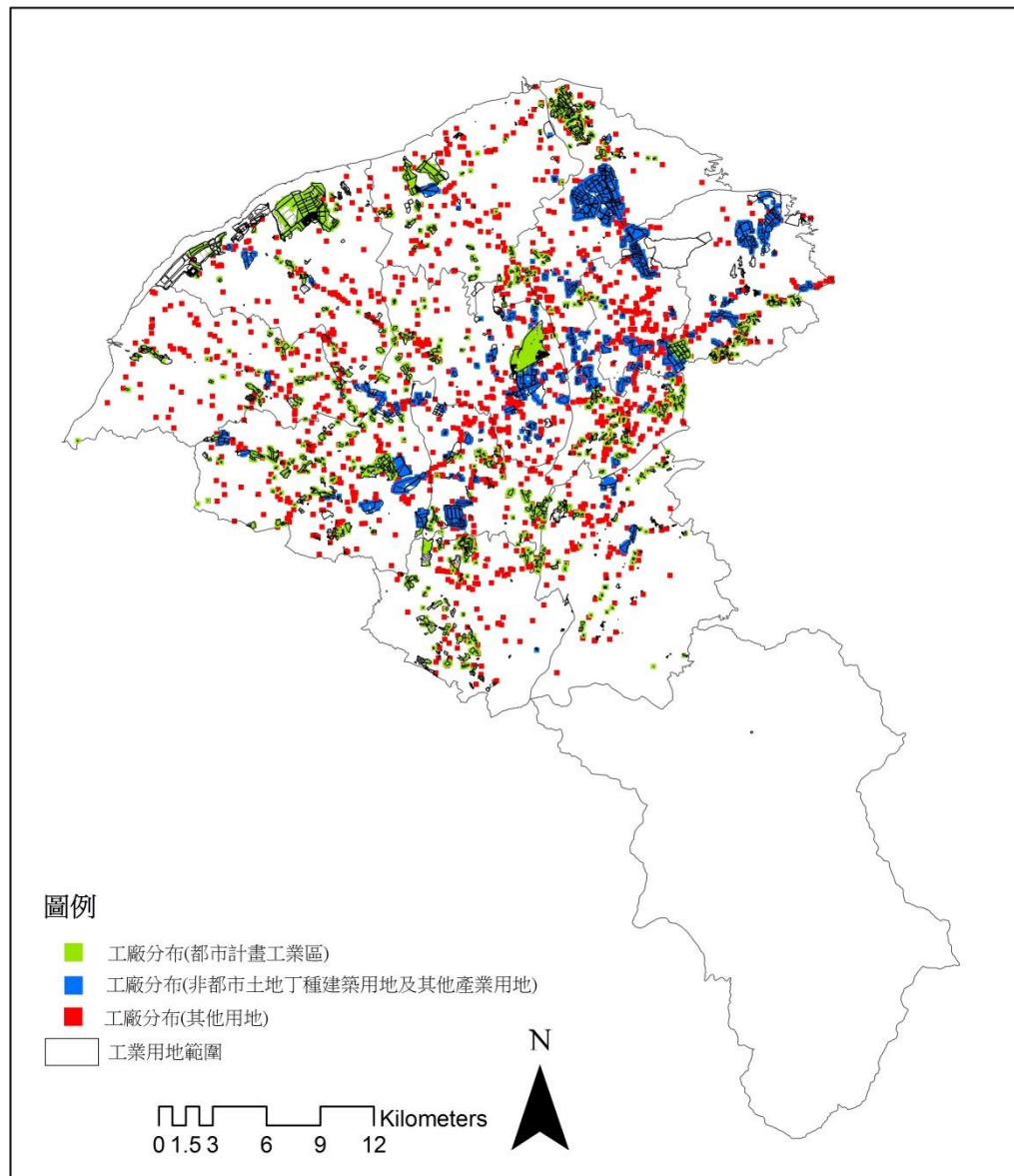
註：統計時間為 103 年 9 月。

資料來源：經濟部產業升級轉型行動方案核定本、桃園升格直轄市產業發展政策計畫。

圖 3.3-2 台灣各區產業用土地供需情形

若就整體需求來看，依據桃園升格直轄市產業發展政策計畫(如表 3.3-11)，廠商需求土地主要在沙崙產業園區、桃園科技工業園區第 2 期、華新麗華工業園區，約 131.33 公頃，而供給方面，至 2017 年桃園市可供釋出之產業用地約 56 公頃，有明顯供不應求的情況，對整體產業發展將形成不利影響。另依據桃園市經發局意見，華新麗華工業園區業於 104 年經市府核准，故廠商需求已降為約 123.74 公頃，市府短期供給產業用地面積約 63.59 公頃(如表 3.3-11)。

另從產業分布情形來看，如圖 3.3-3 所示，桃園市各產業用地均已形成明顯群聚情形，且周邊亦有土地不合宜使用之廠商群聚情形發生，若後續仍未能提供足夠土地及加強違規控管，則違規使用情形仍將難以遏止。



資料來源：桃園市工廠登記資料(2015)、本計畫整理。

圖 3.3-3 桃園市工業用地使用情形套疊圖



表 3.3-11 桃園市產業用地供需調查

單位：公頃

	區位	面積
供給	沙崙(103 年)	18.00
	桃園科技工業園區第 2 期(106 年)	38.00
	華新麗華工業園區(104 年核定)	7.59
需求	沙崙產業園區	81.44
	桃園科技工業園區第 2 期	42.30

註：1.資料統計自 2014 年 9 月底。目前沙崙產業園區開發仍在辦理進行中(2015/8)。
2.另依據桃園市經發局意見，華新華麗工業園區業於 104 年經市府核准，改移至供給項。
3.資料來源：產業用地政策革新方案(2015)、桃園升格直轄市產業發展政策計畫。

二、工業區閒置用地比重低於全國平均值

依據桃園升格直轄市產業發展政策計畫，針對桃園市內經濟部工業局、地方政府及民間編定開發之產業園區的閒置現況進行說明。閒置土地泛指取得產業用地之使用權或所有權後逾 3 年未建廠，或雖建廠但未見主要機械設備者。

就經濟部工業局所轄工業區部分，如表 3.3-12 所示，平均閒置比率為 4.49%，略低於全國經濟部所轄工業區閒置率 4.77%，而其中閒置比率較高的工業區為：龜山(7.37%)、桃園幼獅(6.46%)、平鎮(5.22%)、大園(4.79%)；在地方政府及民間編定已開發產業園區方面，主要閒置用地位於桃園科技工業區(37.46 公頃)、幼獅擴大工業用地(2.76 公頃)、下陰影窩段(1.47 公頃)、烏樹林工業用地(0.01 公頃)，整體閒置未利用面積為 41.96 公頃，占可租售面積比率為 4.63%，與全國地方政府及民間編定已開發產業園區土地閒置率 9.80%相比亦相對較低。

表 3.3-12 桃園市經濟部工業局所轄已開發工業區閒置產業用地面積

單位：公頃

工業區名稱	開發總面積	已租售面積	未強化利用 用地筆數	面積
林口(工三)	119.00	104.00	3	1.30
龜山工業區	131.00	117.90	12	9.66
中壢工業區	432.90	294.26	43	16.81
觀音工業區	632.12	451.80	16	10.21
大園工業區	204.38	173.38	26	9.78
平鎮工業區	104.00	88.48	6	5.43
桃園幼獅工業區	61.57	44.77	14	3.98

資料來源：產業用地政策革新方案(2015)、桃園升格直轄市產業發展政策計畫。



三、桃園市產業用地需求評估

依據 2015 年 1 月行政院核定之「產業用地政策革新方案」之行政院全球招商聯合服務中心、經濟部工業局及縣市政府產業需求調查成果，桃園市廠商經訪查立即需求約 50 公頃產業用地、3 年內需求約 131.33 公頃產業用地。其中有關廠商立即需求部分，預計 2017 年內桃園市將可提供沙崙產業園區約 18 公頃土地、桃園科技工業園區第二期約 38 公頃土地合計約 56 公頃土地，故立即需求之 50 公頃土地將可於 2017 年補足。

另依據前開方案目標，全臺灣預計每年成功媒合 70 公頃既有產業用地、每年新增 200 公頃產業用地，其中既有產業用地媒合目標係參考「臺灣工業用地供給與服務資訊網」近 3 年均媒合 70 公頃既有產業用地成效；另有關新增產業用地目標係依據經濟部工業局委託臺灣經濟研究院研究，考量產業要素稟賦供給上限推估（勞動、電力、用水、用地）與產業投入產出狀況，以及產業的產值結構及產值、各業類別土地使用效率（每單位土地的產值），推估臺灣由 2012 年至 2020 年產業用地需求約需再增加 2,211 公頃，亦即平均每年約均需增加 270 公頃，扣除每年媒合 70 公頃既有產業用地目標後，每年約需新增 200 公頃產業用地。

四、桃園市產業用地短中長期供給評估

桃園為全臺工業重鎮，具備負擔臺灣工業發展火車頭的條件與責任，宜配合行政院核定之產業用地政策革新方案及相關單位之產業引進策略，分短中長期逐年提供產業用地為宜。桃園短中長期時程及需求評估建議如下：

（一）短期目標年及產業用地供給目標

配合行政院產業用地政策革新方案，桃園以 2020 年為短期目標年，並以廠商 3 年內額外需求之 131.33 公頃產業用地為供給目標，於 2016 年至 2020 年間年均提供 32.83 公頃產業用地，相較於該方案每年新增 200 公頃產業用地目標，桃園市年均將分擔全臺產業用地 16.4% 的供給量。

其中沙崙產業園區及桃園科技工業園區第二期已納入行政院立即提供產業用地之規劃時程內，故短期額外提供之 131.33 公頃不包含沙崙及桃科二期。

（二）長期目標年及產業用地供給目標

配合桃園願景計畫時程，以 2040 年為長期目標年，在前述年均提供 32.83 公頃的供給目標下，預計長期將提供 787.93 公頃產業用地（包含短期及中期預計提供之產業用地面積）為目標。

（三）中期目標年及產業用地供給目標

以介於短期及長期間之 2030 年為中期目標年，在前述的年均提供 32.83 公頃的供給目標下，預計中期將提供 459.63 公頃產業用地（包含短期 131.33 公頃產業用地面積）為目標。

檢討時點部分，以每 5 年為檢討時程，各別考量當年桃園產業要素稟賦供給上限（勞動、電力、用水、用地）與實際產業投入產出狀況，配合產業及產值結構、各業類別土地使用效率（每單位土地的產值）滾動式檢討短中長期供應量。



3.4 小結

一、目標年 115 年之計畫人口及終極人口

(一)計畫人口：220 萬

(二)終極人口：237 萬

二、各類型土地需求總量

(一)都計區住宅使用面積供需檢核-不計都市計畫農業區及工業區變更

1. 用地供給：5, 194. 09 公頃(不含都市計畫農業區、工業區變更)。
2. 用地需求：6, 715. 54 公頃~6, 905. 28 公頃。
3. 高強度都市計畫區供需檢核：-1, 769. 21 公頃、-1, 907. 27 公頃。
4. 中低強度都市計畫區供需檢核：196. 07 公頃、247. 75 公頃。

(二)都計區住宅使用面積供需檢核-計入都市計畫農業區及工業區變更

1. 用地供給：4, 230. 38 公頃(含都市計畫農業區、工業區變更)。
2. 用地需求：6, 715. 5 公頃 4~6, 905. 28 公頃。

(三)重大建設對於都計區住宅使用供需影響分析

1. 重大建設用地供給：4, 230. 38 公頃。
2. 高強度都市計畫區供需檢核：-634. 09 公頃~-772. 15 公頃。

三、非都市土地得申請設施型土地使用分區變更區位

(一)新訂或擴大都市計畫

1. 重大建設計畫

依目前桃園市刻正推動之重大建設計畫為主(詳表 3. 3-10)，未來得視實際發展需求依相關程序進行重大建設計畫之推動及辦理新訂或擴大都市計畫作業。

2. 現行 33 處都市計畫

依表 3. 3-11 之檢核結果為主，未來得視實際發展需求依相關程序辦理。但若屬於「保育管理或經整體規劃之遊憩發展」型都市計畫者，不在此限。

第四章 空間發展構想

4.1 空間發展課題分析

4.1.1 都市發展

桃園市位居北北桃基北台都會區最具年輕活力的都市，同時也是首都圈國際空港的所在地，不同於臺北市及新北市發展飽和的都市空間，桃園市的都市發展擁有多種可能性。隨桃園市升格為直轄市，加上航空城特定區計畫推動所帶來的城市規模及成長動能的轉變，除可提升舊市區被限縮的都市格局外，並進一步藉由產業轉型及捷運建設，翻轉成為高效率及開發強度的都市發展機能。

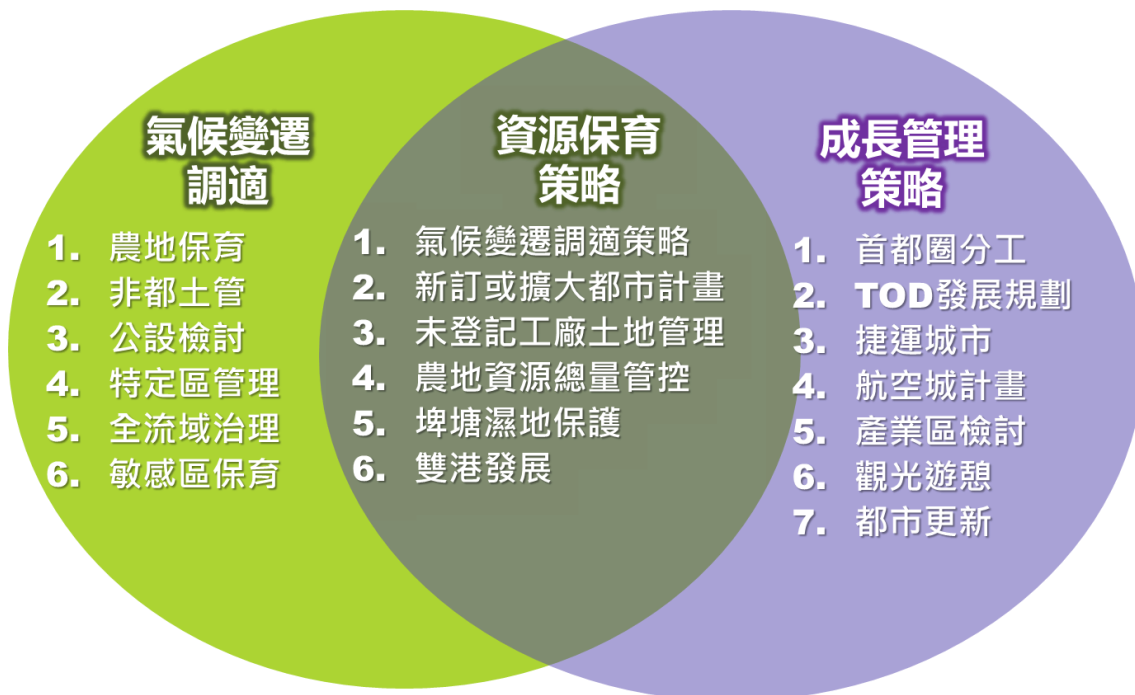


圖 4.1-1 桃園市都市發展關鍵課題示意圖

課題一、都市整體發展格局受限，市區產業空間亟待轉型

桃園市擁有首都國際空港的地位，同時在工業產值為北台最高的縣市，在首都圈的分工上，應與台北市及新北市並列北台發展三核心。未來將以航空城為發展核心，往外拓展都市發展軸線，並在發展國際物流倉儲、高科技創新研發、生產製造等優勢產業上，重新進行產業空間佈局。而桃園市整體都市空間發展布局，受到既有舊城區道路狹小及公共設施空間不足限制，再加上人口成長，都市規模不斷擴大，市區核心發展區分布許多舊有產業空間亟待遷移及轉型，以提升舊市區發展再升級的機會。

對策：

- (一) 航空城聯結既有都市核心，航空城區應引導跨國企業總部、經貿服務產業進駐，結合中央資源爭取國際級廠商進駐。並以航空城為成長核心，藉由捷運路網串接重要都市商業及居住核心，並以此為主要桃園市都會發展區域(詳圖 4.1-2)。
- (二) 舊市區核心區域的產業空間，受到都市擴張的影響，亟需進行優化或遷移(優二進三、退二進三)，使都市核心空間能進行轉型及升級，提升都市發展效能及空間品質。
- (三) 落實大眾運輸導向發展，以 TOD 發展概念整體規劃捷運車站及其周邊土地，並強化場站周邊都市設計與人本運輸、公共設施配套，同時應兼顧舊市區的更新，並發展完善的接駁轉運及停車空間，並以此銜接高鐵國際商務成之經貿展覽功能；並透過捷運廊道連結桃園及中壢政經都心及八德新宜居城市。
- (四) 以荷蘭蘭斯塔德都市綠心規劃理念，保留都會發展區之大型都市綠地空間(既有農地保留)，使桃園市成為高品質國際綠色新都。

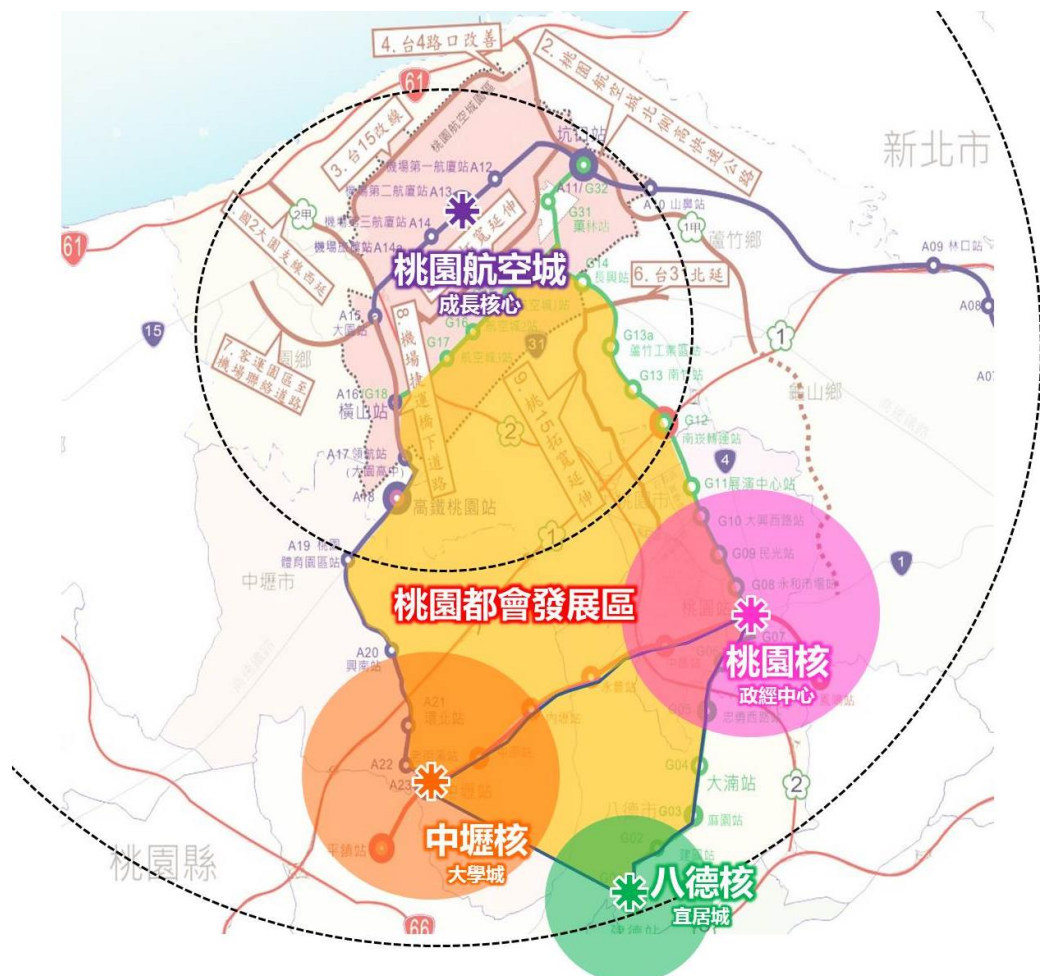


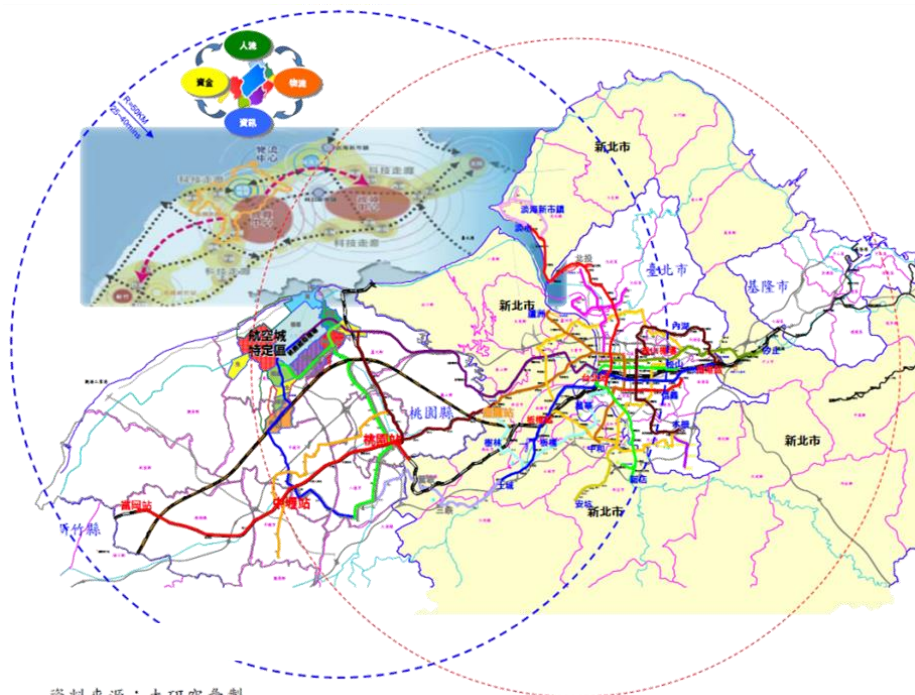
圖 4.1-2 桃園市都市發展格局示意圖

課題二、都市規模小發展零散，都市交通日益惡化

桃園隨著產業快速發展，人口顯著成長，而機動車輛也持續增加，道路交通負荷日益沈重，為滿足交通需求及因應都會區未來發展，桃園市政府乃積極推動大眾捷運系統建設及發展無縫公共運輸，並配合在捷運場站周邊地區研擬土地整體開發計畫。未來如何建構以大眾運輸運場站為中心之社區發展型態，進而形成都市主要發展軸帶，使桃園邁向永續、綠色及智慧的城市，必須先制訂大眾運輸導向發展(TOD)相關政策，並研擬 TOD 之土地使用規劃構想及發展策略。

對策：

桃園都會區大眾捷運整體路網規劃以目字型的快速路網為主要架構，在航空城計畫推動後，桃園轉為北北桃全區的門戶，透過區域合作廊道發展與建立，發展成為近千萬人多核心網絡結構新都會。機場捷運、台鐵捷運化與航空城捷運線三線，串聯航空城、桃園及中壢三地區與新北市三環三線捷運整體路網相連，構成北北桃新都會區軌道交通骨幹路網，成為 50 公里半徑、1 小時可及、資源完備、便捷有效率、具國際競爭力的新都會區經濟產業生活圈，詳如圖 4.1-3。為達成大眾運輸導向發展(TOD)目標及逐步實現上述發展願景，研擬以下發展策略：



資料來源：本研究彙製

圖 4.1-3 北臺都會區生活及經濟產業雙圈示意圖

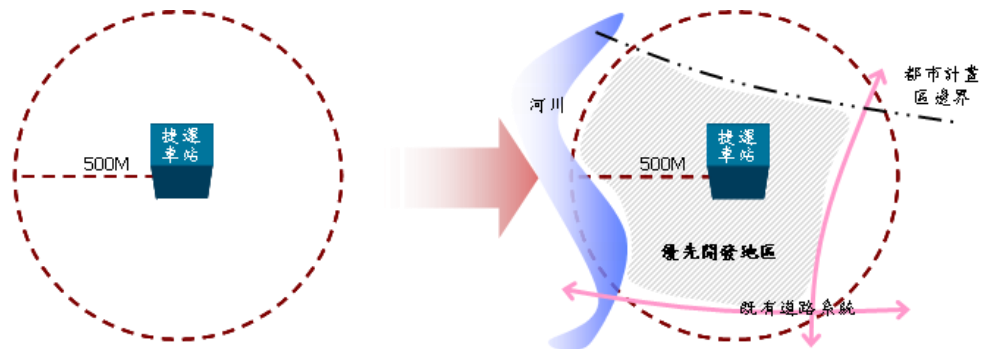
資料來源：北北桃未來整合發展的遠景，民國 100 年

(一) TOD 規劃範圍指導

依據相關研究，TOD 策略在捷運站區 500 公尺以內/外對於房價的影響確實具有顯著差異。參考臺北市及新北市過去的捷運土地規劃經驗，其所制定的土地使用分區管制亦有以距捷運車站用地 300 至 500 公尺之相關規定。

影響民眾使用捷運系統之意願顯著影響了捷運車站的服務範圍，依據研

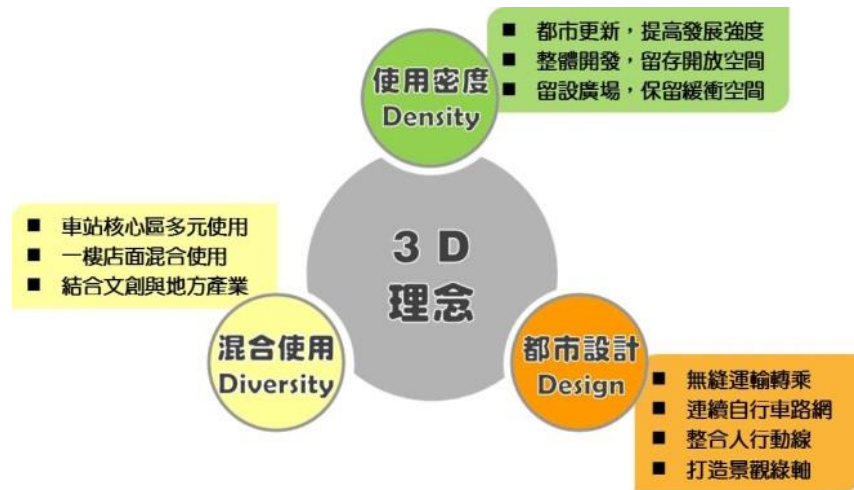
究顯示民眾最可接受之步行距離約為 500 公尺，郊區則考量使用人次及行車順暢因素，會將車站間距拉長。因此依 TOD 理念規劃車站周邊 500 公尺半徑範圍土地，再依據發展條件與定位的不同，規劃優先開發地區以整體開發方式開發。



(二) TOD 之土地開發核心策略

土地開發係 TOD 理念之實踐，以都市設計手段可協助引導落實各車站及其周邊地區，由於車站所在都市發展情形不同，在策略運用上也會考量各站發展型態，而有不同的著眼點，可運用之 3D 開發策略如后：

1. 使用密度 (Density)：車站周邊土地使用強度分配。
2. 混合使用 (Diversity)：調整使用項目，引入多元機能。
3. 都市設計 (Design)：綠色交通優先的都市型態塑造。



(三) 結合 TOD-3D 理念的土地開發原則

1. 緊湊都市發展概念 (Compact City)

大眾運輸導向發展係在大眾運輸車站周圍步行範圍內，建構出緊湊發展的模式，土地以高密度使用型態，提供大眾運輸搭乘者之基本生活所需，支持大眾運輸正常運作，同時避免破壞周邊環境都市紋理。

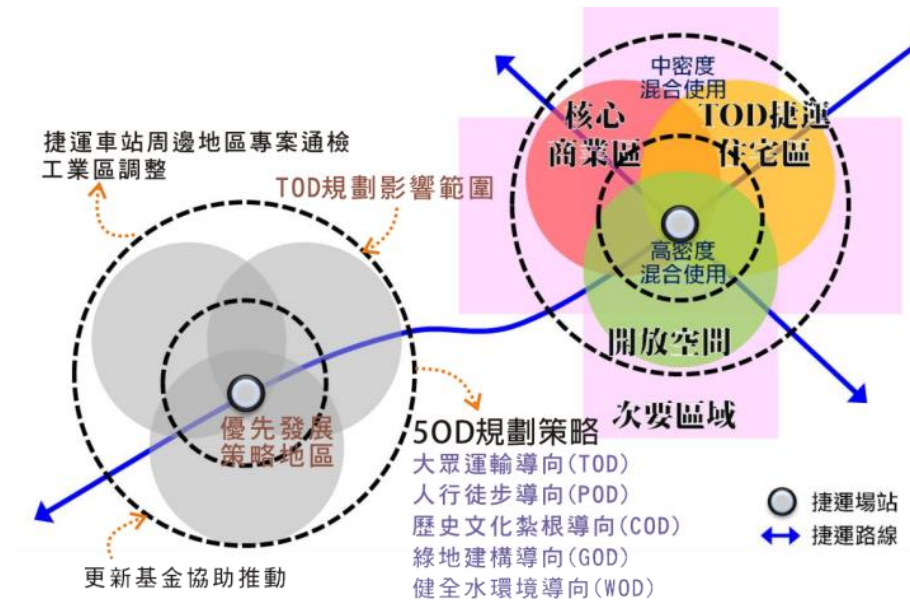


圖 4.1-4 緊湊都市發展示意圖

2. 以車站為中心分級發展

依照 TOD 之都市發展理念，進行捷運車站周邊土地開發，為使車站成為地區發展核心，距離車站不同範圍應採用不同之土地開發策略，詳圖 4.1-5。

3. 愈中心開發策略愈多元

捷運車站周邊 300 公尺範圍內以增額容積方式提高使用強度，500 公尺內評估工業區、農業區等使用分區之調整，提升車站周邊之土地混合使用、使用強度。捷運車站周邊 500 公尺範圍內，於可步行距離範圍內推動都市更新(含公有地)與都市設計整體開發，改善地區實質環境，詳圖 4.1-6。

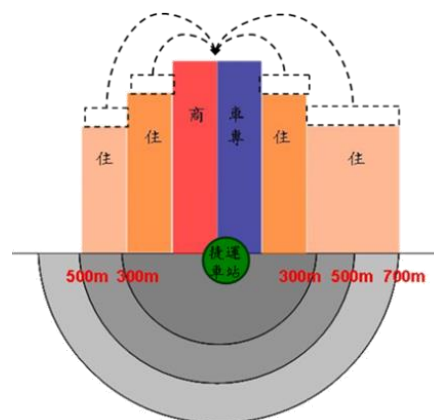


圖 4.1-5 車站為中心分級發展示意圖

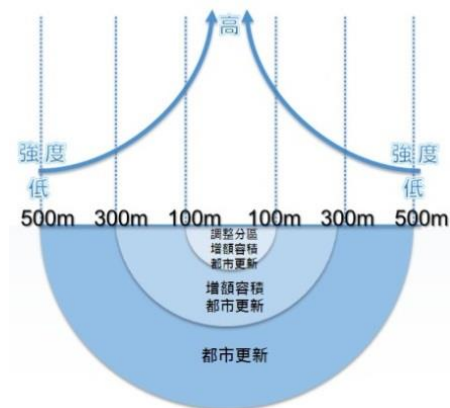


圖 4.1-6 TOD 多元開發策略示意圖

課題三、都市綠地空間不足，生活環境待改善

一流的城市不僅需要城鄉風貌的改造，更需要有健康快樂生活之理念，包括保障婦女權益、老人福利、兒少福利、青年就業等，均為未來桃園市之重點施政目標。

為達到上述施政目標，創造休閒樂活空間則為必要之媒介，如何改善目前的空間環境，提昇生活品質，將是桃園市發展宜居樂活城市之重要課題。

(一)非都市土地快速減少

桃園市都市土地與非都市土地所佔比例約為 3：7，桃園航空城特定區計畫的劃設，將減少非都市土地面積約 4,210.71 公頃。此外，伴隨人口成長，都市規模不斷擴張，更需即時納入緩衝區與生態綠核理念，以確保國土健全發展。

(二)工業過度發展衝擊生活環境

桃園市早期部分工業廠房緊鄰住宅、商業等生活區，不僅有公共安全、環境污染疑慮，也影響整體市容。包括南崁、龜山、八德、平鎮等區都有住工混雜情形，未來應落實工業區集中發展，維持生活環境品質。

(三)現況都市發展用地供過於求

桃園市都市計畫區可容納人口約 185 萬人，現況人口約 152 萬人，可發展用地尚未飽和，應妥善利用現有都市空間，避免自然環境與農地因都市擴張而遭受侵蝕。

對策：

(一)永久綠地劃設

都市居住環境是否親近自然，為良好生活品質之重要指標；荷蘭在阿姆斯特丹、烏特列支、鹿特丹、海牙等四大城市間，劃設四百平方公里之蘭斯塔德綠心(Green Heart)(詳圖 4.1-7)，綠心內沒有商業大城，也沒有工業區，只有農田、畜牧場和森林，未來將可參考荷蘭綠心之理念，打造桃園市成為「呼吸的綠地之都」。建議以既有核定計畫為發展地區，除縫合都市計畫，不新增新訂擴大都市計畫，保留桃園、中壢、航空城所圍之非都市土地為永久綠地與自然共存。未來新增之人口，將優先調派至航空城，降低永久綠地之壓力。



資料來源：聯合報，聯合新聞網

圖 4.1-7 荷蘭蘭斯塔德綠心示意圖



(二)工業區遷移轉型

既有工業區須重新檢視是否符合現今桃園市發展需求，工業區應檢討變更其他使用分區，或維持工業使用並透過再生策略的執行，以促進都市內部新舊產業活化與復甦。短期集中設置未登記工廠及高污染化之產業，嚴格監督廢棄物排放，並設置充足公共設備，及劃設緩衝帶；長期推動沿海工業區轉型為智慧型產業，降低環境衝擊與海域汙染。市區內既有工業區遷移，土地作更高效用使用。

(三)舊市區再生

實施成長管理，透過都市更新改造舊市區空間環境，尋找多元文化之元素，設計都市機能及風貌，重建新的都市型態與生活方式；同時確保新開發地區與自然環境、交通系統之合理關係；確認土地開發之合理密度與混合使用，並結合都市設計，改善都市意象與景觀。

桃園市目前共劃設多處都市更新地區，應加速辦理舊市區再生，塑造一個健康及高品質的生活環境。以具有魅力、吸引力與競爭力的都市環境，進一步凝聚國際人才，引領桃園產業再發展，打造青年創業基地。

課題四、遊憩據點分散發展，未依環境容受力，進行整體規劃考量

觀光遊憩資源分散發展，未與其他資源串聯，缺乏完善大眾運輸服務、旅遊資訊、相關公共設施，及有效經營管理計畫與適當資源開發管制，住宿與餐飲設施質量分布不均，除增加環境負擔，更影響觀光遊憩品質。

對策：

- (一) 考量環境容受力，依據產業政策及其發展需求，桃園市區域計畫得指定劃設產業型之「新訂或擴大都市計畫」及「開發利用申請設施型使用分區變更區位」。
- (二) 依循大眾運輸導向土地使用原則，提高大眾運輸場站(如客運轉運站等)及其周邊土地使用強度；並強化觀光遊憩地區大眾運輸系統，以提高可及性。
- (三) 考量地區發展需求，依所屬都市階層規劃相關公用及公共設施，並建立綠色運輸環境，以引導都市健全發展。
- (四) 配合地區環境資源及文化特色，創造各遊憩據點獨特的觀光風貌。
- (五) 應配合觀光整體發展計畫進行檢討，將遊憩資源進行整合串連。並建議觀光目的事業主管機關，透過興辦事業計畫及經營管理計畫的研擬，有效進行觀光資源的開發管制。

4.1.2 產業發展

課題一、桃園擁有高度競爭力的科技工業，如何加速產業結構調整，提升產業附加價值，並引進創意生活產業，以維產業永續發展。

依據第 2 章論述，桃園市工廠營業收入連續 13 年全國第一、工業年產值占全國第二，工業發展占全國舉足輕重的地位，因此未來桃園工業發展方向對全臺經濟產業發展影響甚鉅。

對策：發展重點產業

(一) 產業發展方向

為結合桃園市政府產業發展政策目標：「提升優勢產業、拉抬弱勢產業、發展新創產業」，依據桃園升格直轄市產業發展政策所提出之桃園升格直轄市四大願景，由製造業、新興產業、文創服務等三個面向，規劃「電子零件」、「電動車輛」、「機能紡織」、「環保產業」、「商貿運籌」、「雲端運算」、「生技醫藥」、「設計會展」、「文化觀光」、「醫療照護」等十大重點政策發展產業，如表 4.1-1。

表 4.1-1 桃園升格直轄市十大產業發展方向

	十大產業發展方向
製造業	電子零件、電動車輛、機能紡織、環保產業
新興產業	商貿運籌、雲端運算、生技醫藥、
文創服務業	設計會展、文化觀光、醫療照護

資料來源：桃園升格直轄市產業發展政策。

(二) 產業發展政策

依據桃園升格直轄市產業發展政策，桃園市將依循「以智慧化為主要軸心，重視產業共同發展，結合國際趨勢與中央資源」三大主軸，整理發展政策如下：

1. 電子零件

依據群聚分析可得知(如圖 4.1-8)，電子零組件製造業廠商空間分布屬明顯群聚(Z 值為-39.48，電子零組件製造業廠商空間群聚型態少於 1%的機率為隨機分布，故其群聚型態顯著)，由此可證，電子零組件製造業廠商具有空間鄰近傾向，建議配合桃園升格直轄市十大產業短中長期發展政策指示及廠商需求，於其鄰近空間劃設產業用地(如圖 4.1-9)，以維持其發展能量。

(1) 短期策略：「一條龍」模式解決廠商問題

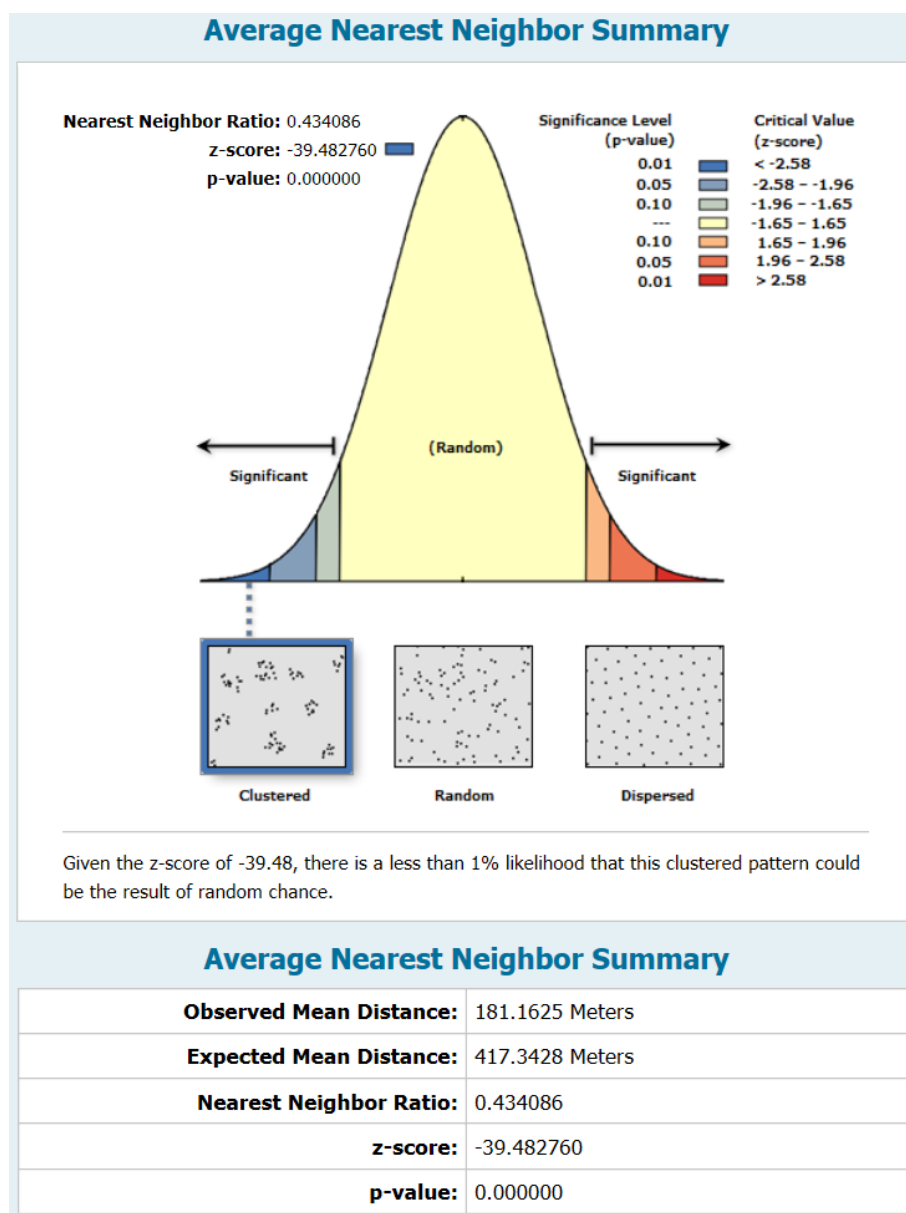
電子零件業是桃園市相對優勢產業，但目前面臨勞工及土地短缺的問題，除了藉由官員定期下鄉模式瞭解廠商需求外，亦可由設立一條龍招商窗口。

(2) 中期策略：朝 ICT 結合醫療產業來提升附加價值

未來發展需朝向進一步提高附加價值著手，因此，建議透過在現有桃園科技園區設立醫療電子專區，鼓勵醫療電子進駐投資，結合目前市內充沛電子製造能量，以及醫療照護產業發展，來提升電子零件業附加價值。

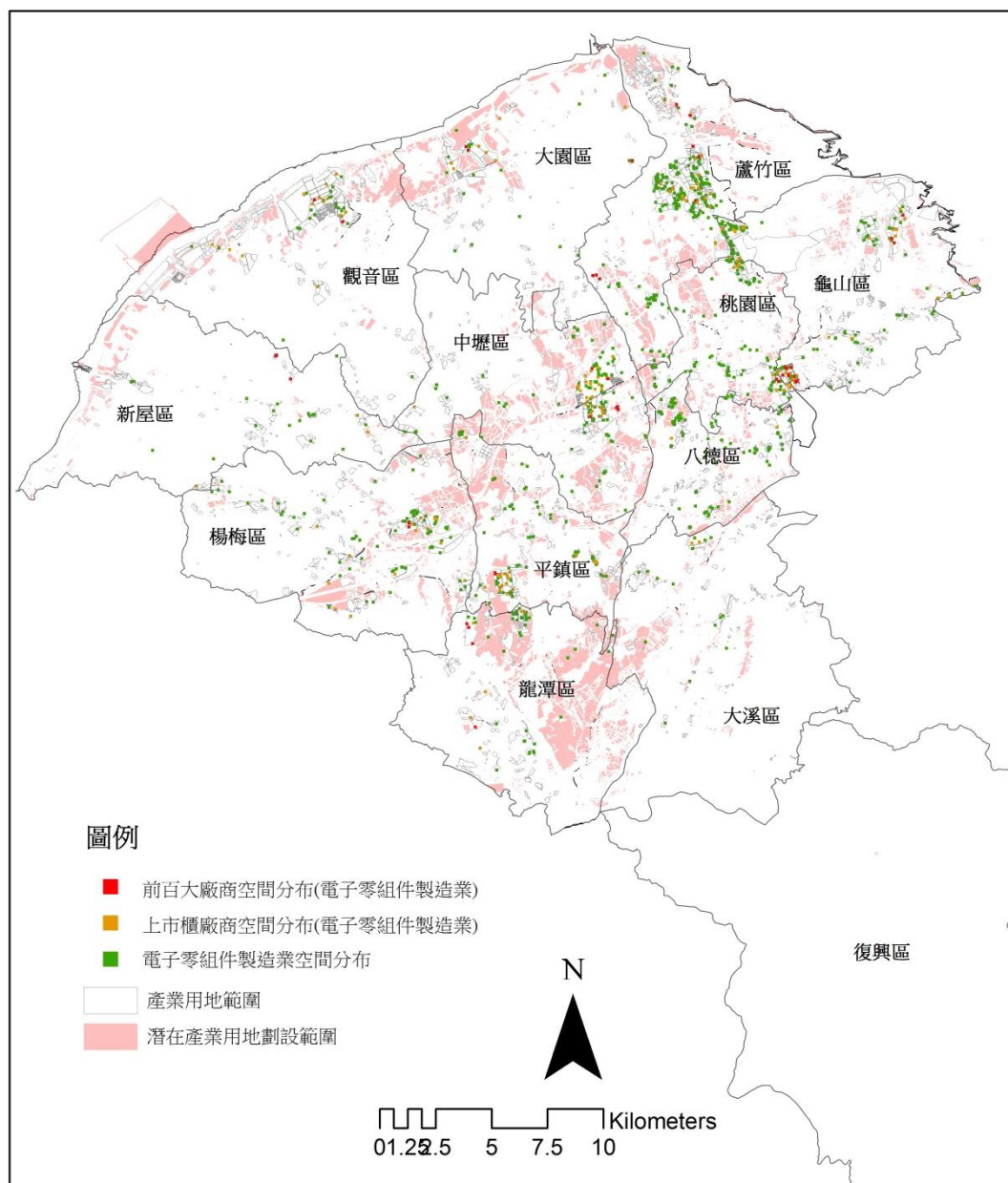
(3) 長期策略：應打造綠色生產基地

可配合市內環保產業規劃，協助電子業生產流程進行升級，並鼓勵廠商推廣自動化生產，以兼顧環境保護的生產方式，打造桃園為「綠色電子生產基地」。



資料來源：桃園市工廠登記資料(2015)、本計畫整理。

圖 4.1-8 電子零組件製造業群聚分析圖



資料來源：桃園市工廠登記資料(2015)、本計畫整理。

圖 4.1-9 電子零組件製造業分布情形及潛在產業用地劃設範圍套繪圖



2. 電動車輛

依據群聚分析可得知(如圖 4. 1-10)，汽車零組件製造業廠商空間分布屬明顯群聚(Z 值為-27.01，汽車零組件製造業廠商空間群聚型態少於 1%的機率為隨機分布，故其群聚型態顯著)，由此可證，汽車零組件製造業廠商具有空間鄰近傾向，建議配合桃園升格直轄市十大產業短中長期發展政策指示及廠商需求，於其鄰近空間劃設產業用地(如圖 4. 1-11)，以維持其發展能量。

(1) 短期策略：公務及公共車輛全面電動化

因應電動車充電較一般車輛加油更為耗時，且目前桃園市的充電據點僅在楊梅區及大園區(桃園機場)2處，在充電站尚未完全普及之下，建議由公務車輛及公共車輛著手，全面更換電動車型，如此可便於掌握充電時間，並擴大市民電動車使用體驗。

(2) 中期策略：基盤環境的建置

A. 透過示範區域吸引廠商投資

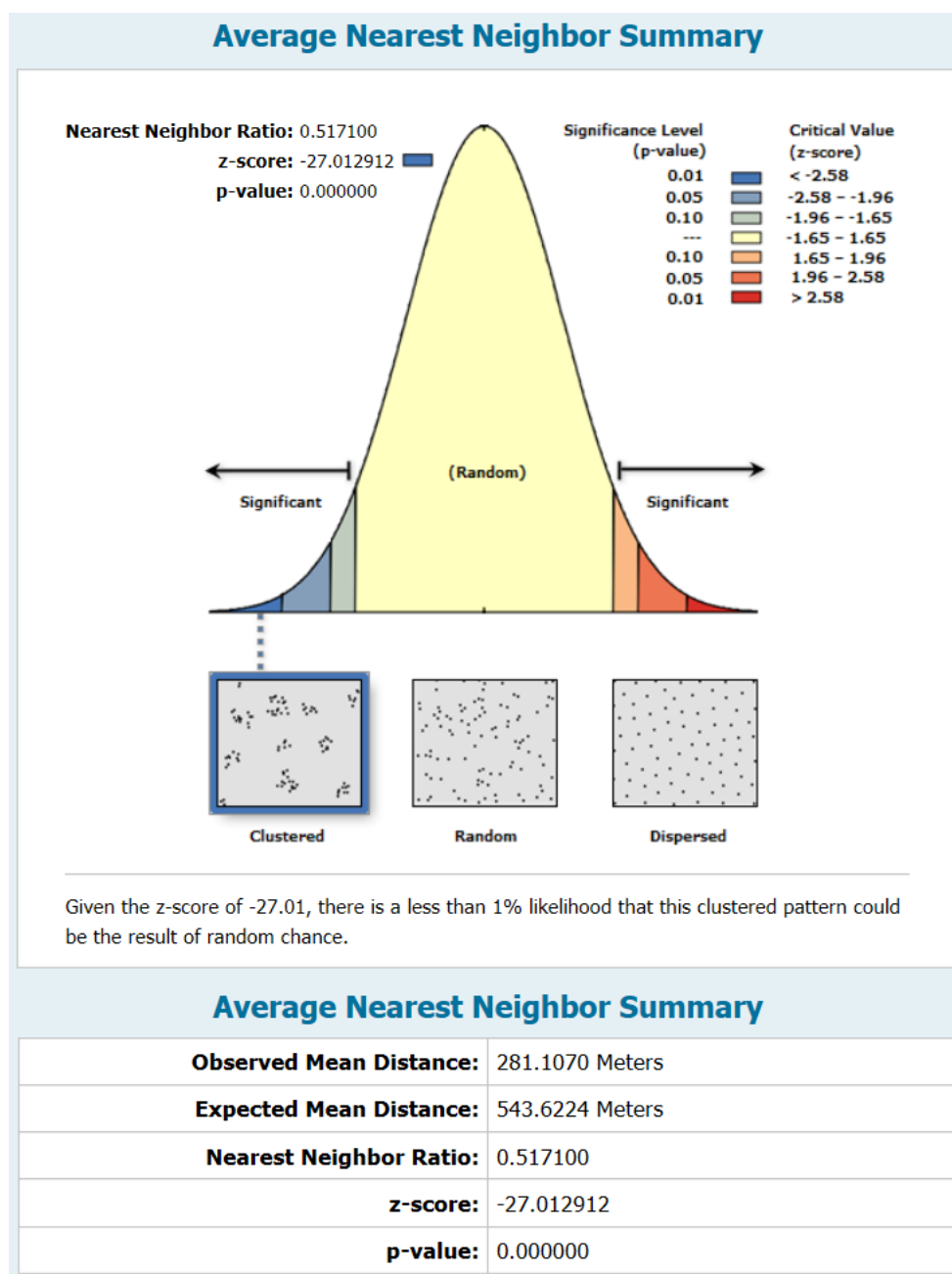
除了設廠之外，選定區域示範會更吸引電動車廠商前來投資。如過去中央在電動機車的政策推動上，從起初全島大範圍轉為離島示範，由於著名觀光景點以及其封閉性特性，適合作為電動車示範區域。而桃園市有知名風景區及校園等可作為示範區域，並結合觀光與汽車租賃業者，推廣城市旅遊及電動車租賃套裝行程。

B. 透過產學合作取得所需人力

電動車產業所需人力領域較廣，需要跨資通訊、電子、汽車等相關領域人才，因此，政府應盤點市內電動車相關學研單位的能量與業界需求，協助廠商走進校園，結合各領域科系開設專班，並提供實習機會，培育所需人力，進而加速產品商業化速度，以提高產業未來競爭與獲利能力。

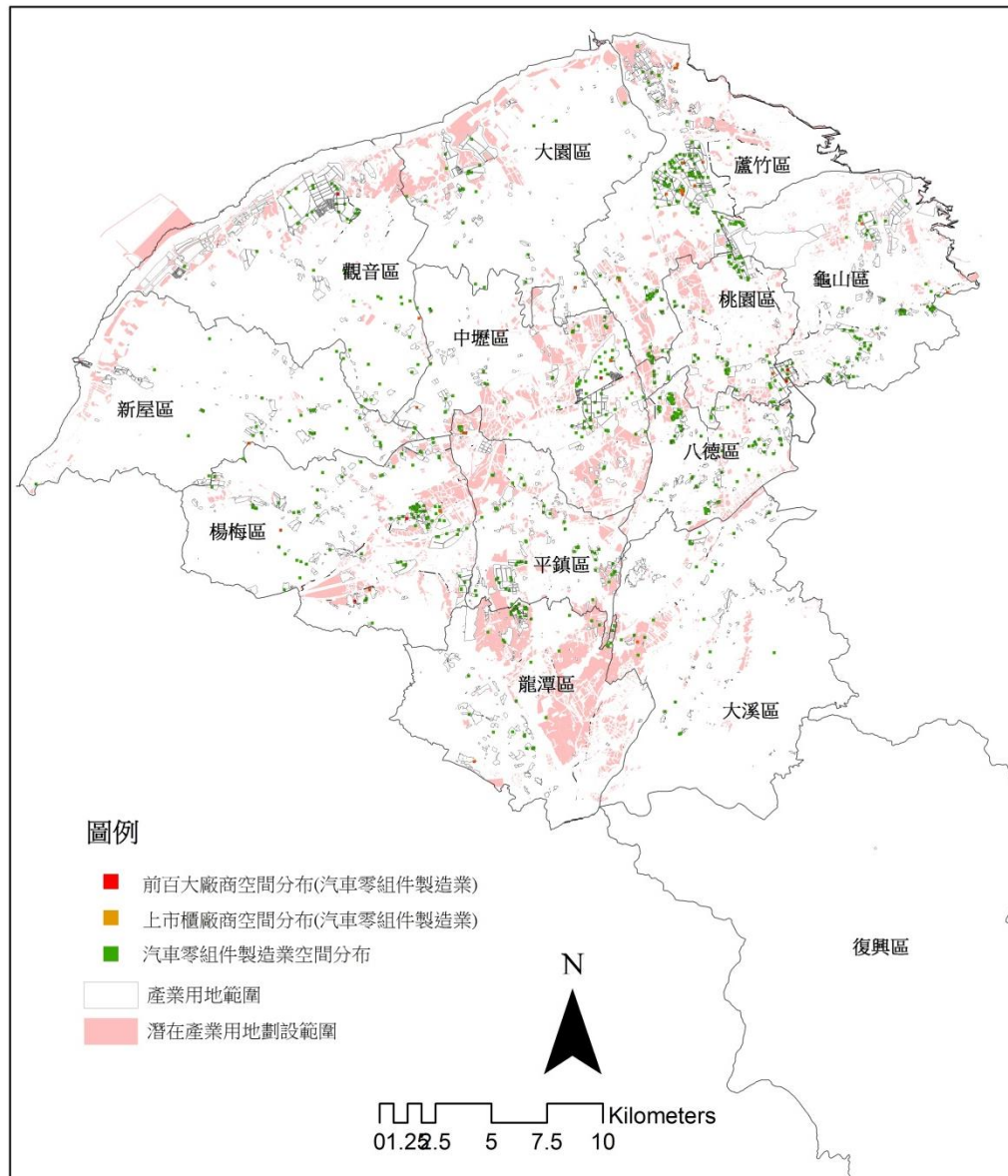
(3) 長期策略：建立「電動車科技產業園區」

由於資通訊及金屬零組件產業都是桃園市主要發展產業，而因應電動車的發展趨勢，建議在桃園市建立「電動車科技產業園區」，邀集國內外廠商進駐形成產業聚落，整合電動車輛所需之資通訊、金屬零組件等產業，並以桃園市作電動車示範運行城市。邀集國內外廠商進駐形成「電動車」及「電池」雙軸體系聚落，並以桃園市知名景點及校園作電動車示範運行城市。



資料來源：桃園市工廠登記資料 (2015)、本計畫整理。

圖 4.1-10 汽車零組件製造業群聚分析圖



資料來源：桃園市工廠登記資料(2015)、本計畫整理。

圖 4.1-11 汽車零組件製造業分布情形及潛在產業用地劃設範圍套繪圖



3. 機能紡織

依據群聚分析可得知(如圖 4. 1-12)，紡織業廠商空間分布屬明顯群聚(Z 值為-24.18，紡織業廠商空間群聚型態少於 1%的機率為隨機分布，故其群聚型態顯著)，由此可證，紡織業廠商具有空間鄰近傾向，建議配合桃園升格直轄市十大產業短中長期發展政策指示及廠商需求，於其鄰近空間劃設產業用地(如圖 4. 1-13)，以維持其發展能量。

(1) 短期策略：協助廠商運用中央的輔導計畫

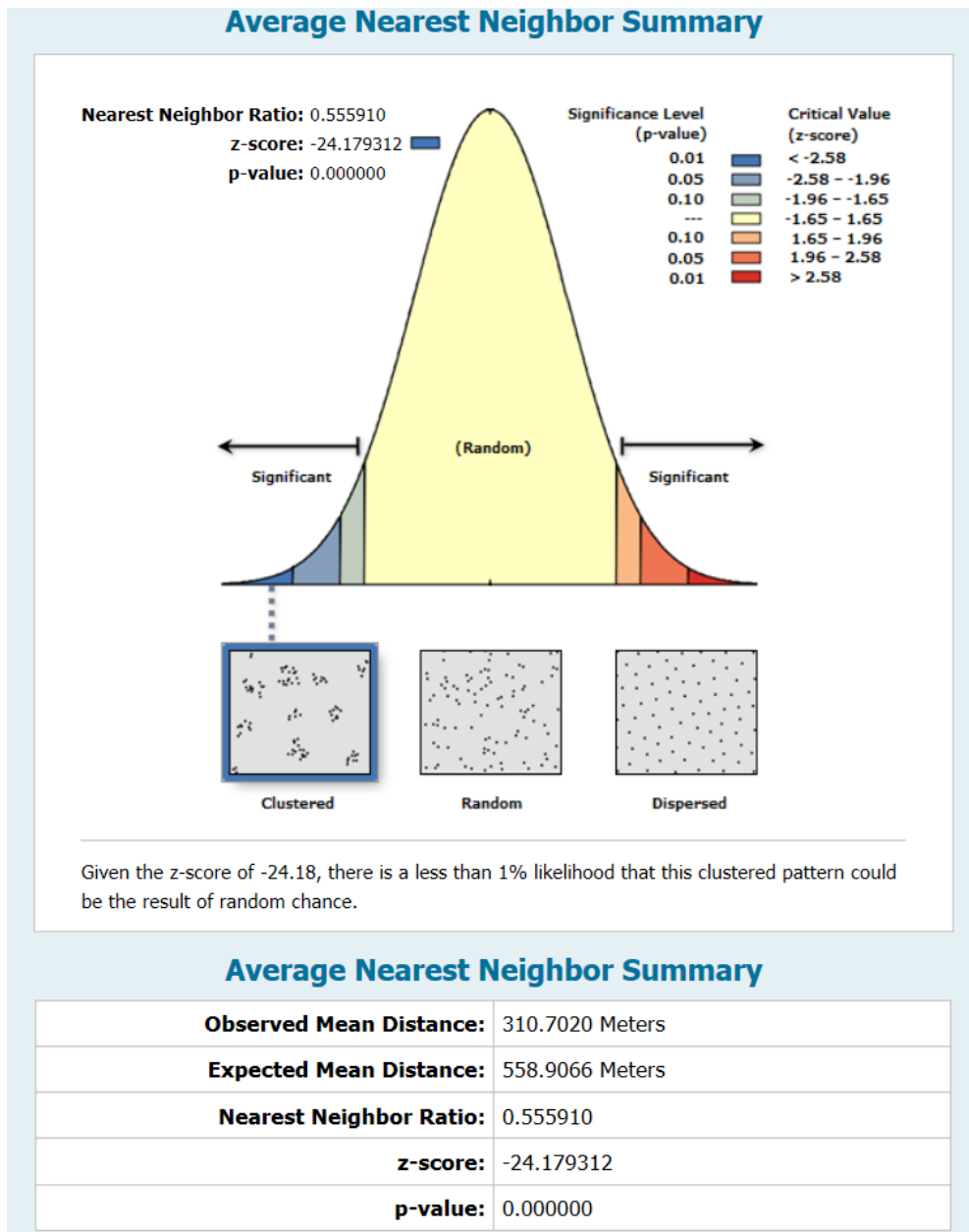
近十幾年來台灣廠商透過政府輔導傳統工業升級計畫，及學術界、研究單位及廠商的齊心投入研發，讓台灣擁有充裕的化纖原料供應、創新的織布及染整技術，建構出機能性紡織產業的價值鏈和群聚優勢，尤其絕多數的機能紡織廠商皆在本市設立工廠，形成區域型的產業聚落。因此，建議市府協助業者建立區域型紡織產業產官學研交流與合作平台，並爭取中央各項配套或補助措施等，如：紡織相關產業品質奠基與設計提升輔導計畫、紡織產業發展推動與輔導計畫(紡織綜合所)、推動成衣服飾品牌維新計畫及服飾品牌示範性科技精緻生產輔導計畫(紡拓會)等，輔導紡織上中下游業者積極轉型。

(2) 中期策略：建置產業發展利基

依據 Just-Style 市調公司預估，由於機能性纖維大部分做成運動服飾，除引導產業進行高值化紡織品研發外，亦藉由輔導在地業者進行聯盟體系技術應用與產品行銷推廣等活動，同時要從推高值／綠色化／文創化的目標培訓相關人才，促進專業能力的深化，以提高我國紡織產業的整體國際競爭力。

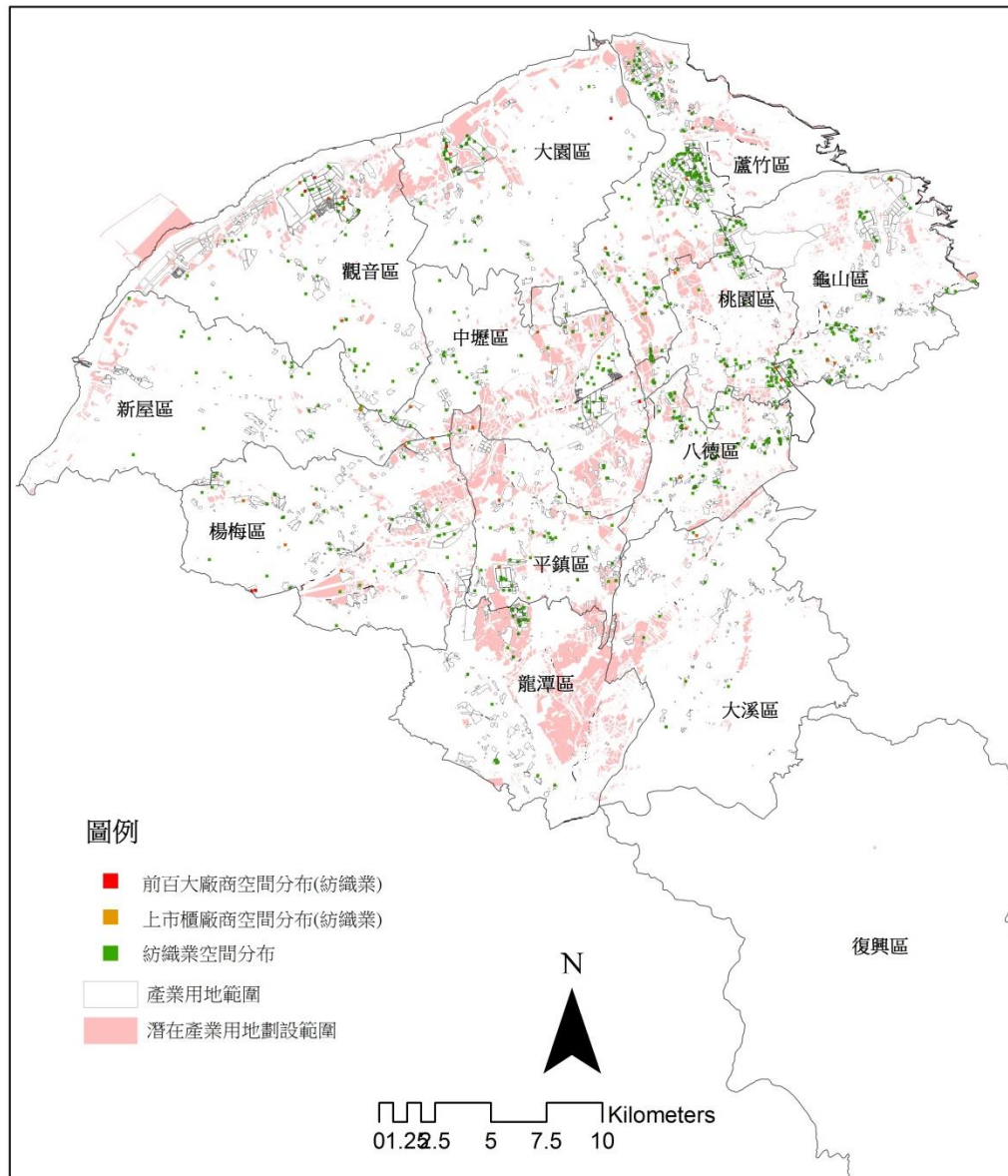
(3) 長期策略：應設紡織產業專區

根據中研院(2013)針對台灣紡織業廠聚落與生產力研究顯示，產業聚集對生產力有正面的效果。因此，無論廠商聚集的產生是由自然形成(如美國矽谷)，或由政府營造規劃(如新竹科學園區)，皆透過聚集是可以提升產業的生產力，惟須注意若由政府規劃產業紡織產業專區，雖可集中解決因廢水排放造成染整廠或相關下游業者出走的問題，但可能衍生出其他的區域平衡與就業效果等社會問題。



資料來源：桃園市工廠登記資料(2015)、本計畫整理。

圖 4.1-12 紡織業群聚分析圖



資料來源：桃園市工廠登記資料(2015)、本計畫整理。

圖 4.1-13 紡織業分布情形及潛在產業用地劃設範圍套繪圖



4. 環保產業

(1) 短期策略－落實產業污染源追蹤列管及產業整合

對產業排放之污染源確實稽查，並追蹤列管，同時協助廠商進行改善，增加廠商購置產業污染防治相關器材，帶動環保產業發展。此外，環保廠商仍以中小企業為主，規模過小情形之下，無法發揮規模經濟特色，維持其競爭力，加上業者以價格做為競爭的工具，長期不利產業發展。因此，建議市府協助在地環保廠商，透過策略聯盟等方式，提升其產業競爭力。

(2) 中期策略：強化環保技術研發誘因機制

研發是技術創新的不二法門，環保企業為維護其產品優勢，均有從事研發的誘因，然而，在缺乏適當的獎勵誘因機制下，研發的速度將不夠快，品質也不夠好。因此，政府除透過在地學研單位的環保產業技術服務團提供相關研發協助外，亦可思考如何提升業者研發的誘因機制，如協助申請中央單位補助或投資抵減、加速折舊等租稅誘因機制，以維護其長期競爭優勢。

(3) 長期策略：設立日本環保產業專區

日本環保產業發展經驗豐富，可透過在環科園區內增設日本專區，吸引日商來台投資相關產業，汲取日本環保產業經驗，強化產業對廢棄物回收再利用能力，打造國內「城市採礦」模範。

5. 商貿運籌

(1) 短期策略：協助建置營運模式五流合一

協助在地物流業者朝向資訊化、智慧化升級，由一般物流轉型成為商貿運籌，從趨勢掌握、商品行銷、物流運籌、金流收支為骨架，資訊整合為底蘊，透過「掌握需求、創造需求及滿足需求」，所建構的 020「虛實整合」五流合一的創新營運模式。

(2) 中期策略

A. 發展區域型特用物流提高附加價值

為市內的個別重要產業打造具有代表性的專業物流服務業如「核醫學」等，並協助轉型成為供應鏈服務業，以提升附加價值。

B. 產學合作培育人才

結合大專院校、職訓中心及學會等，提供年度教育訓練計畫，培育國際智慧運籌人才。

(3) 長期策略：結合航空城園區開發

以航空城為主開發「國際物流園區」，以都市流通業發展為主開發「商貿運籌園區」，並開發第三方物流專用園區，解決土地取得困難問題，且協助業者降低經營成本。



6. 雲端運算

(1) 短期策略：落實在地企業的輔導

從企業的角度思考，教育企業如何升級，如：網站建立、電子商務的概念、電子型錄的功能等，增進企業對雲端相關服務的需求，並搭建庶民生活支援平台，針對資通訊廠商提供服務品質提升及商機媒合機會。

(2) 中期策略：結合基礎建設站體

在陸續完成的基礎建設中，結合無線網路體驗，同時開發整合市內交通、天氣、旅遊資訊 APP，與設置站體內之互動智慧導覽機連結，提供市內相關交通、天氣、旅遊資訊。

(3) 長期策略：設立雲端產業園區

結合航空城土地規劃，設立雲端產業園區，整合境內資訊電子硬體製造實力，搭配未來產業趨勢偏重軟體整合，鼓勵雲端軟體等相關創業，推動境內各產業朝雲端應用發展，同時透過產學合作方式，吸引人才投入雲端軟體開發。

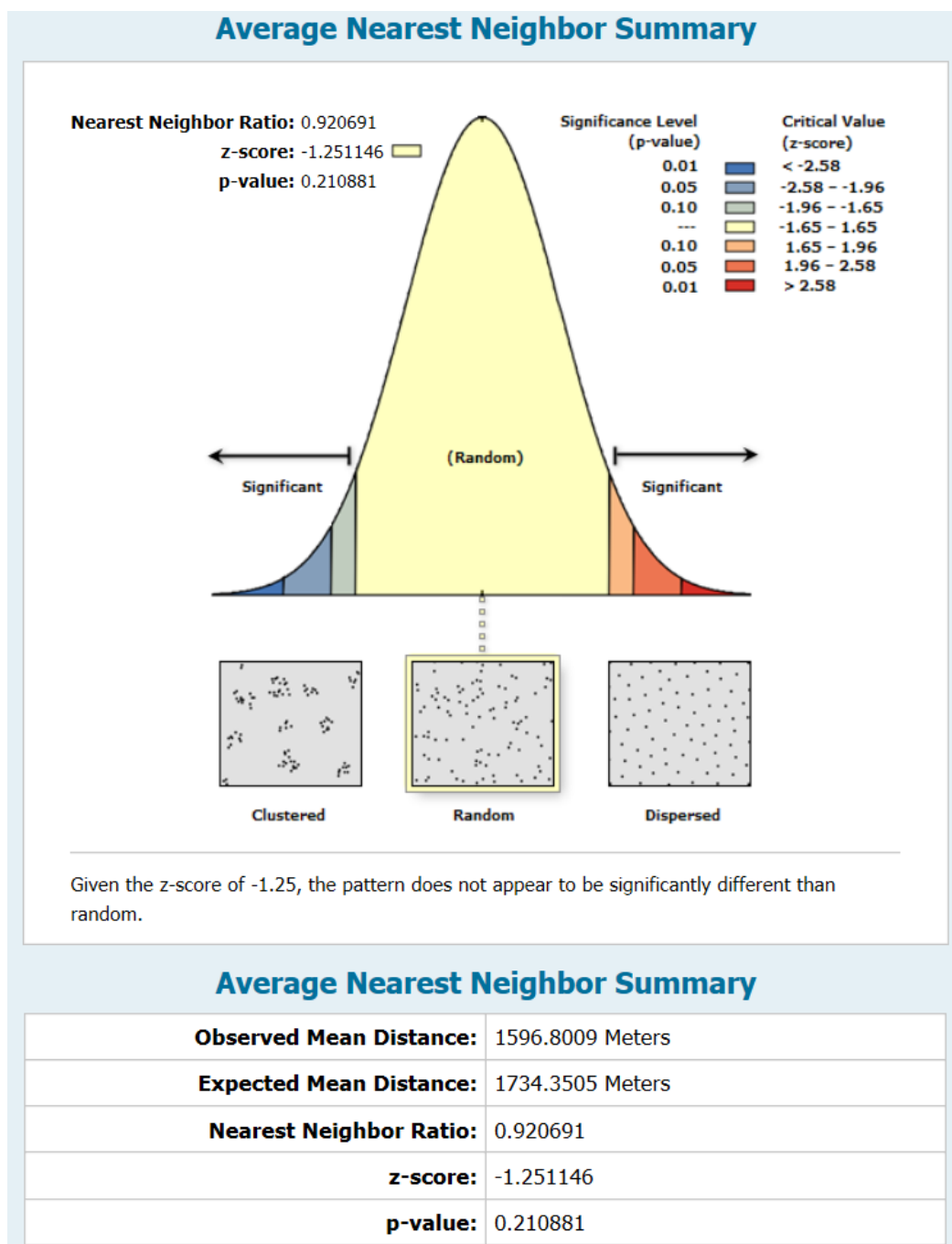
7. 生技醫藥

依據群聚分析可得知(如圖 4. 1-14)，藥品及醫用化學製品製造業廠商空間分布屬隨機分布(Z 值為-1.25，藥品及醫用化學製品製造業廠商空間群聚型態與隨機分布並無明顯差別)，由此可證，藥品及醫用化學製品製造業廠商在桃園不具有空間鄰近傾向，建議配合桃園升格直轄市十大產業短中長期發展政策指示及廠商需求，提供合宜產業用地(如圖 4. 1-15)以維持其發展能量。

(1) 短期策略

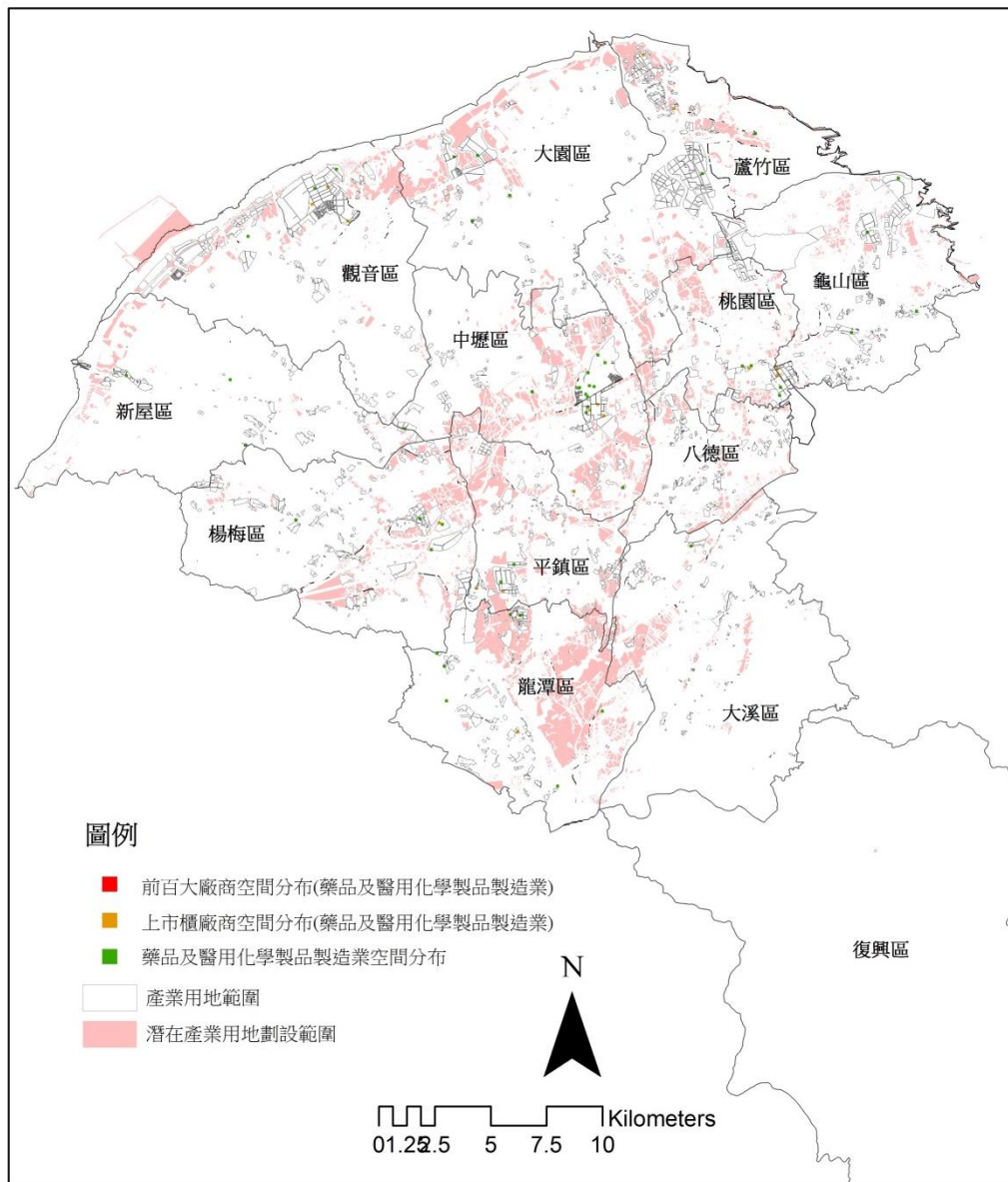
A. 協助醫藥業者運用政府資源拓展外銷

以目前桃園市生技領域多著重在製藥廠與醫療器材，由於區内生技製藥廠商多以保健用藥為主的健康食品，也有少部分業者生產學名藥，而健康食品主要以國內為販售市場，而學名藥係指專利過期的藥物其生物相等性與專利藥相同，廠商多以小規模、低製造成本、低行銷費用為經營策略，雖然市場競爭激烈但在各國調整健康保險與加強管控藥品給付的政策下，學名藥市場未來仍具發展利基，因此，建議市府可協助業者配合經濟部「A+企業創新研發淬鍊計畫」及「標竿新產品創新研發計畫」，推動區內藥廠開發利基藥品及特色學名藥及拓展國際市場，並配合中央政府鼓勵區域內的藥廠進行上中下游整合，共同開發藥品的政策。



資料來源：桃園市工廠登記資料(2015)、本計畫整理。

圖 4.1-14 藥品及醫用化學製品製造業群聚分析圖



資料來源：桃園市工廠登記資料(2015)、本計畫整理。

圖 4.1-15 藥品及醫用化學製品製造業分布及潛在產業用地劃設範圍套繪圖



B. 提供生技醫藥體驗示範區

在醫療器材領域，市內業者已運用在地 ICT 產業的優勢，陸續開發各類電子輔具或消費型居家醫療產品，因此，建議市府可將「醫療小管家」政策擴大，從社區醫療群體系建置擴大至以區里為示範體驗區，透過原規劃的照顧服務網絡，將醫療器材與資訊科技結合形成之遠距醫療器材，運用在智慧醫療生活中，不僅可打造桃園市成為智慧生活城市的基礎，亦為業者提供實驗場域。

(2) 中期策略：培育生技醫藥人才

由於生技醫藥產業屬於高度研發投入的知識密集型產業，從上游的產品開發、中游的生產製造及下游的行銷通路，皆需要有跨領域專業人才的投入與支援，才能使產業價值鏈經由不斷的創新而帶動永續的發展進而形成地方特色產業。因此，市府應多鼓勵區內學研單位配合中央推動「生技產業創新創業人才培育計畫」，透過系統性及多元化的訓練課程，並媒合產學合作機會，培育生技產業人才之創造力、創意價值與創業能力，養成具跨領域整合能力的產業菁英，推動生技產業的蓬勃發展。

(3) 長期策略：設立生技醫藥開發園區

吸引生技廠商研發據點，並將生技醫療與電子產業相互結合，藉由資料收集、運算與分析，建立雲端的健康醫療體系，並透過智慧穿戴設備推廣應用，再由後端數據中心分析資料，藉此服務人群達到樂活桃園的目標。

8. 設計會展

(1) 短期策略

A. 爭取展覽舉辦機會

配合高鐵青補站會展場地規劃，爭取舉辦大型展覽（醫用電子展、新一代設計展、台灣設計博覽會），並與市內大學相關系所合作，提供學生展出場地。

B. 辦理創意設計競賽，扶植設計產業

為促進桃園在地創意設計能量轉化為具特色的文創產品，發掘更多以桃園在地文化為基底的文創成果，如市府文化局每年對文創產品創作案提供補助，每案補助金額最高可達 100 萬元。然而設計產業發展來看，從有設計、到設計結合美學、或將設計融入製程，甚至先進國家將設計當做產業競爭力的重要環節，以日本為例，連千元日幣不到的吹風機都有設計創新元素，可想而知，設計在歐美等先進國家已成為顯學。而桃園市產業偏重於製造業，文創元素不僅表現在文化內容上，更要思考如何融入工業商品設計之中，付予商品更高的附加價值。

因此，建議市府更應以主動積極發展設計產業，像是結合在地策略性發展產業，辦理設計創意競賽，不僅可讓創意能透過商品化，符合企業需求，亦可鼓勵在地創意青年學子及社會人士創業，進而



帶動國內創新創業風潮。(2) 中期策略

A. 提供文創據點

於捷運站周邊設立文創基地，以優惠租金供文創業業者進駐，並與市內大學相關系所合作，將站體公共空間提供學生展出場地。

B. 創造特色展覽

當前會展產業內容不僅止於代工，也可以是「內容產業」，可以創造會議。例如，達拉斯的世界經濟論壇，而桃園可利用自身產業優勢，創造醫療加上 ICT 產業的會展。

(3) 長期策略：結合桃園製造業優勢

由於桃園有非常強大的製造基礎，因此除了針對文創產業來發展之外，也可以產業文創化的概念，結合桃園當地製造業優勢，將文創、設計元素納入其中。因此，建議對於桃園適合與文創結合之製造業別加以盤點，以利未來桃園針對此發展方向做更細緻的規劃。

9. 文化觀光

(1) 短期策略：爭取自由行商機

隨著台灣對外開放程度日增，及中國大陸團客人數短期增加不易，加上國內小確幸旅遊風氣漸廣，建議市政府可與民間部落客合作，經由網路整合行銷市內景點，並推出整合大眾運輸的 One-Day Pass，吸引自由行觀光客商機。

(2) 中期策略：培育故事行銷人才

近幾年城市觀光行銷領域流行所謂的故事行銷，就是透過說故事的方式，傳遞一個事件或者理念，串結聽者的情感，在心中產生共鳴，感動聽眾並接受故事所傳達的意念。這種故事行銷非常適合應用在商業範疇，可以業者用較少的資源或金錢投入，獲得相當不錯的曝光與效果，但這種模式需要有具備對在地田野文史等知識，而過去對於觀光景點解說員的訓練，在資格方面僅限於義工，旅行業者或導遊難以參與相關課程，鑒於旅行業是觀光產業的重要行銷通路，未來在相關課程上，可放寬其資格，讓業者可共同推廣當地觀光資源。

(3) 長期策略：帶狀行銷觀光資源

桃園文化觀光資源非常豐富且具有潛力，建議市府可配合中央「觀光大國行動方案」，以「優質觀光、特色觀光、智慧觀光、永續觀光」為主軸，其中「優質觀光」就是提升觀光產業、制度與人才，和國際接軌；「特色觀光」則是打造各地景點及活動的特色，開拓更多元的客源市場，讓來台觀光客來一次不盡興，還想再來第二次。

另外在「智慧觀光」方面，則是將科技資訊與觀光旅遊服務結合，讓來台的國際觀光客更方便蒐集、運用台灣各地的旅遊資訊，打造桃園的帶狀觀光資源，而非單點行銷，如：自行車博物館結合法藍瓷等互相連結，或將農業發展納入觀光發展之中，推廣本地精緻農業，才能發揮相乘效果，創造更多效益。



10. 醫療照護

(1) 短期策略：可朝建置醫療資訊平台

建置統合市內醫療資訊平台網站，配合自由經濟示範區建立醫療資訊雲。同時建立市內社區長照雲端資訊系統，並導入感應器及行動裝置，與醫療雲端系統結合，擴大市內醫療照護市場。

(2) 中期策略：資源整合與品牌形象建立

A. 結合跨業整合資源

可發揮桃園當地醫療資源如長庚養生村，結合觀光、休閒規劃，推出樂活桃園的 Long Stay 計畫，增進國內外銀髮族入注意願。

B. 透過產學合作開發品牌形象

以在地有長庚醫療體系所建置的養生文化村，結合與長庚科大、醫療體系合作，共同發展養老服務業，並藉此建立桃園專業醫療服務品牌形象。

(3) 長期策略：開發國際醫療市場

未來俟自由經濟示範區相關法令通過後，桃園航空城可作為智慧化及示範性的專區醫院，運用現行台灣廠商設備及產品，導入相關智慧醫療器材，未來可推廣至海外整廠輸出，並透過前店後廠的方式減少病患出入境不便，進入國際醫療市場。

11. 中油桃園煉油廠轉型

(1) 短期策略：針對不具爭議性及交通便捷之宿舍區及業務區進行檢討變更與產業轉型，並適當與污染區土地進行區隔。

(2) 長期策略：針對煉製工場區進行土壤及地下水污染整治，預計以 10～20 年間完成整治後，經都市計畫變更為產業專用區後進行開發。

課題二、桃園現況未合法或未合理使用工廠分布零散

(一) 未合法登記工廠課題

依據行政院主計處工商普查資料及經濟部工業統計調查資料推估，全國未登記工廠家數約為 6.4 萬餘家，其坐落區位大多屬非都市土地之特定農業區，其廠房及設備之設立將造成農業生產環境破壞，其中桃園市未登記工廠部分，經濟部依「工廠管理輔導法」第 33 條規定已於 101 年 6 月 4 日以經授中字第 10130002600 號公告劃定桃園市 12 區特定地區(包括一般農業區 5 區，特定農業區 7 區)，經內政部同意核備 5 區特定農業區分區調整為一般農業區(已完成調整)，2 區特定農業區不同意核備分區調整，桃園市 10 區特定地區(皆為一般農業區)內有補辦臨時工廠登記證之工廠，後續依經濟部 104 年 9 月 1 日訂頒之「經濟部公告特定地區整體變更編定為丁種建築用地興辦事業計畫審查作業要點」及「經濟部公告特定地區個別變更編定為丁種建築用地興辦事業計畫審查作業要點」規定辦理(詳表 4.1-2 所示)。

特區內興辦產業人以申請「整體變更」丁種建築用地興辦事業計畫為原



則(地方政府初審，經濟部核定)，無法辦理整體變更且經經濟部核發無法辦理整體變更證明文件者，得申請「個別變更」丁種建築用地與辦事業計畫(地方政府審查及核定)。

(二)已登記工廠未合理分布課題

依據桃園市工廠登記資料顯示，桃園市已登記合法工廠除分布於都市計畫及非都產業用地外，仍有部分工廠分布於一級環境敏感區、非屬丁種建築用地與工業區之其他用地。各該合法登記工廠雖經桃園市府於符合環保、消防、水利、水土保持等公共安全前提下合法登記，其使用地類別亦應屬合法，然其位處之使用分區不合理分布部分(如位處特定農業區、環境敏感區)及其對周遭環境影響仍待解決(詳圖 4. 1-16 所示)。

對策：

(一)未合法登記工廠課題配合全國國土計畫之指導處理策略

1. 輔導土地合理及合法使用

(1) 土地應避免位於優良農地或周邊為優良農地：

工廠位於優良農地或周邊為優良農地，應輔導轉型成與農業使用相容之產業或輔導遷廠方式辦理，以維護農業生產環境之完整性。

(2) 優先輔導聚集達使用分區變更規模之工廠土地合法化：

工廠群聚達一定規模(如非都市土地達 5 公頃以上、都市土地達 3 公頃以上)，已改變分區使用性質應辦理分區變更者，宜要求依法辦理非都市土地使用分區變更或循都市計畫檢討、變更或新訂擴大都市計畫辦理，輔導土地合法使用不應侷限零星或個別使用地變更，可採多元途徑以達適地適用，宜通盤研擬妥適合理之處理方式。涉及非都市土地變更部分，應符合安全性、公平性及合理性等原則，以維整體國土秩序。

(3) 未達工業區變更規模者，其土地合法化應以整體規劃變更為原則：

- A. 依工廠管理輔導法第 33 條公告劃定特定地區範圍及周邊地區土地，屬特定農業區且符合區域計畫特定農業區檢討調整為一般農業區標準者，桃園市政府宜儘速依區域計畫法規定辦理資源行使用分區變更；並得透過增修訂非都市土地使用管制規則規定，於符合整體規劃方式且提供必要適當的公共設施等條件下，允許特定地區內之土地申請變更編定為丁種建築用地。
- B. 因故無法循上開整體規劃方式申請土地合法使用者，在不影響週邊農業生產環境前提下，得透過增修訂非都市土地使用管制規則規定，允許特定地區範圍內之廠地得申請變更編定為丁種建築用地。

2. 輔導轉型或遷廠

針對無法輔導場地合法使用者，工業主管機關應輔導其利用既有工廠轉型經營，相關措施如下：

- (1) 輔導轉型：位屬農業用地之工廠，輔導轉型為符合該用地相關法令規定容許使用之項目(如農業設施之作物栽培及培養設施或自產農產品加



工設施等使用)

- (2) 輔導遷廠：對於無法輔導轉型經營者，配合經濟部各項土地優惠措施及遷廠資訊協助其遷移至合法工業區、工業用地、產業園區或其他可供設廠土地。

(二) 已登記工廠未合理分布輔導群聚及積極管制

本市工廠依現有蒐集資料先以已登記工廠分布進行土地合理及合法使用套繪檢討，由圖 4. 1-16 可知現有已登記工廠分布扣除位於都市計畫工業區及非都市土地丁種建築用地之已登記工廠外，尚有部分已登記工廠位於一級敏感區或其他非合理或合法土地使用上，且多群聚於既有合法產業用地周邊或道路沿線。其中位於非合理土地使用之廠商若已設廠房及設備，且未造成農業生產環境破壞，除加強管理避免擴張，應參酌經濟部所推動的輔導未登記工廠合法經營計畫等，引導已高密度作為工廠使用之農地轉型使用，並配合新訂或擴大都市計畫、開發利用申請設施型使用分區變更區位等整體考量。

1. 位處農業敏感區、環境敏感區輔導轉型或遷廠

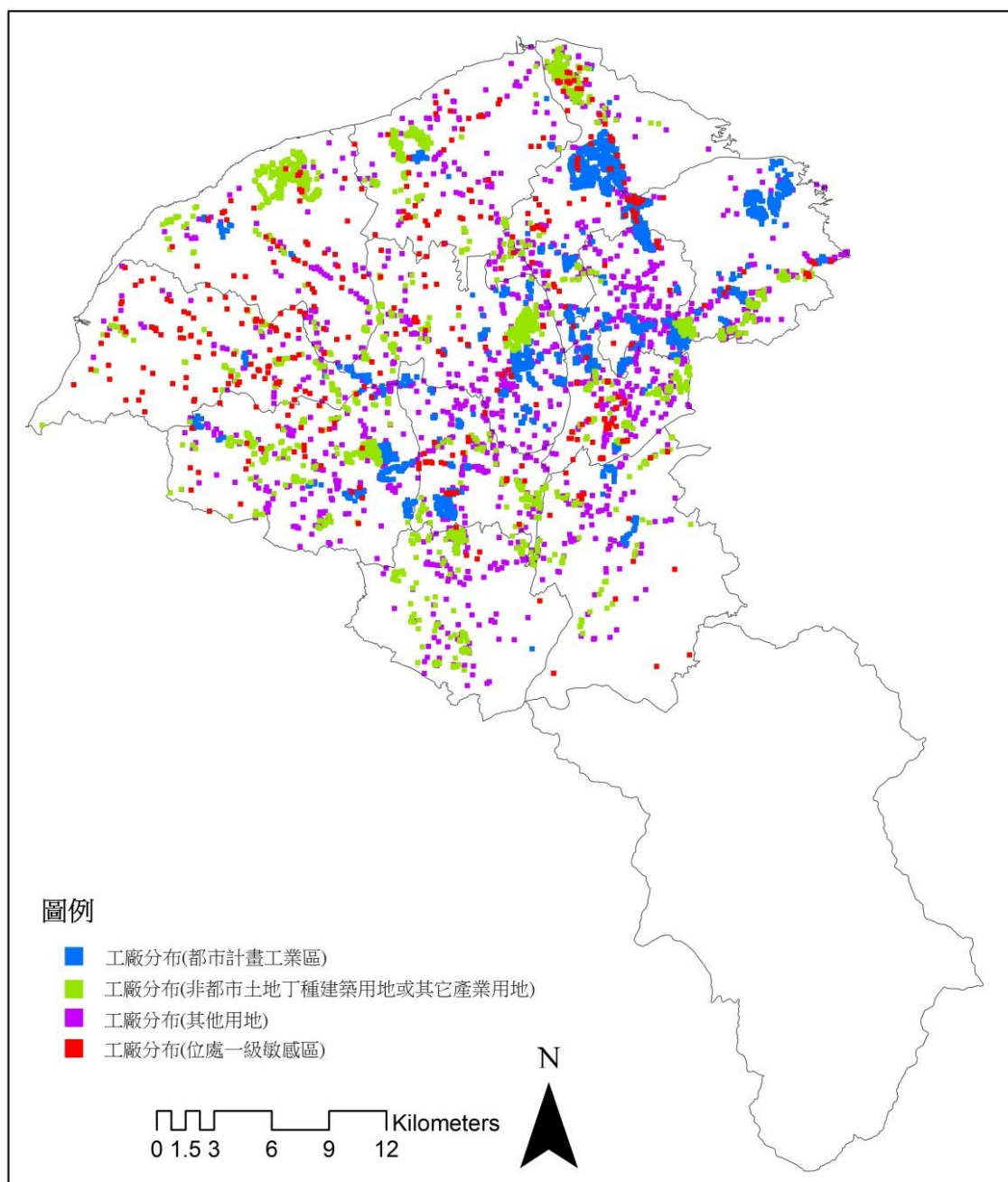
本市工廠依現有可蒐集資料先以已登記工廠分布進行土地合理及合法使用套繪檢討，尚有部分已登記工廠位於一級敏感區或其他非合理或合法土地使用上，且多群聚於既有合法產業用地周邊或道路沿線。其中位於一級敏感區或農業敏感區之廠商需輔導轉型或輔導遷廠，以避免對環境敏感地區造成影響。

2. 其餘視群聚規模檢討變更為設施型用地

參酌全國國土計畫指導原則，工廠群聚達一定規模(如非都市土地達 5 公頃以上、都市土地達 3 公頃以上)，配合檢討變更為設施型用地，並以符合安全性、公平性及合理性等原則，以維整體國土秩序。

3. 零星分布之工廠輔導群聚或積極管制

其餘未達規模之零星工廠則以輔導群聚或積極管制為原則廣續辦理。



資料來源：桃園市工廠登記資料(2015)、本計畫整理。

圖 4.1-16 桃園市已登記合法工廠分布與土地使用套疊圖



表 4. 1-2 桃園市未登記工廠依工廠管理輔導法劃定特區一覽表

排序	提案公司	地段	使用分區	土地筆數	劃定面積 (公頃)
1	雄煒工業有限公司	平鎮區東勢段	一般農業區	8	2. 4504
2	長聲工業股份有限公司	大園區圳股頭段	一般農業區	27	2. 8964
3	連昌興有限公司	大園區沙崙段	一般農業區	15	2. 7184
4	比力倉儲設備(股)公司	大園區圳股頭段	一般農業區	29	2. 4346
5	薪豐工業(股)公司、有皇國際	龍潭區八張犁段	一般農業區	9	2. 0254
6	詠曄股份有限公司	中壢區山嶺段	一般農業區 (同意)	14	2. 6082
7	宗鉅塑膠軟管有限公司、 南僑鋁業股份有限公司	楊梅區和平段	一般農業區一般 農業區 (同意)	14	2. 9588
8	中榮電瓷工業(股)公司	新屋區吉祥段	一般農業區 (同意)	10	3. 9939
9	佑展企業(股)公司	龍潭區九座寮段	一般農業區 一般農業區 (同意)	17	2. 3084
10	有田紙業有限公司	八德區興隆段	一般農業區 (同意)	12	2. 4554
11	康祥實業有限公司	觀音區富源段	特定農業區 (不同意)	16	2. 2106
12	立可生有限公司	大園鄉五塊厝段	特定農業區 (不同意)	14	2. 2278

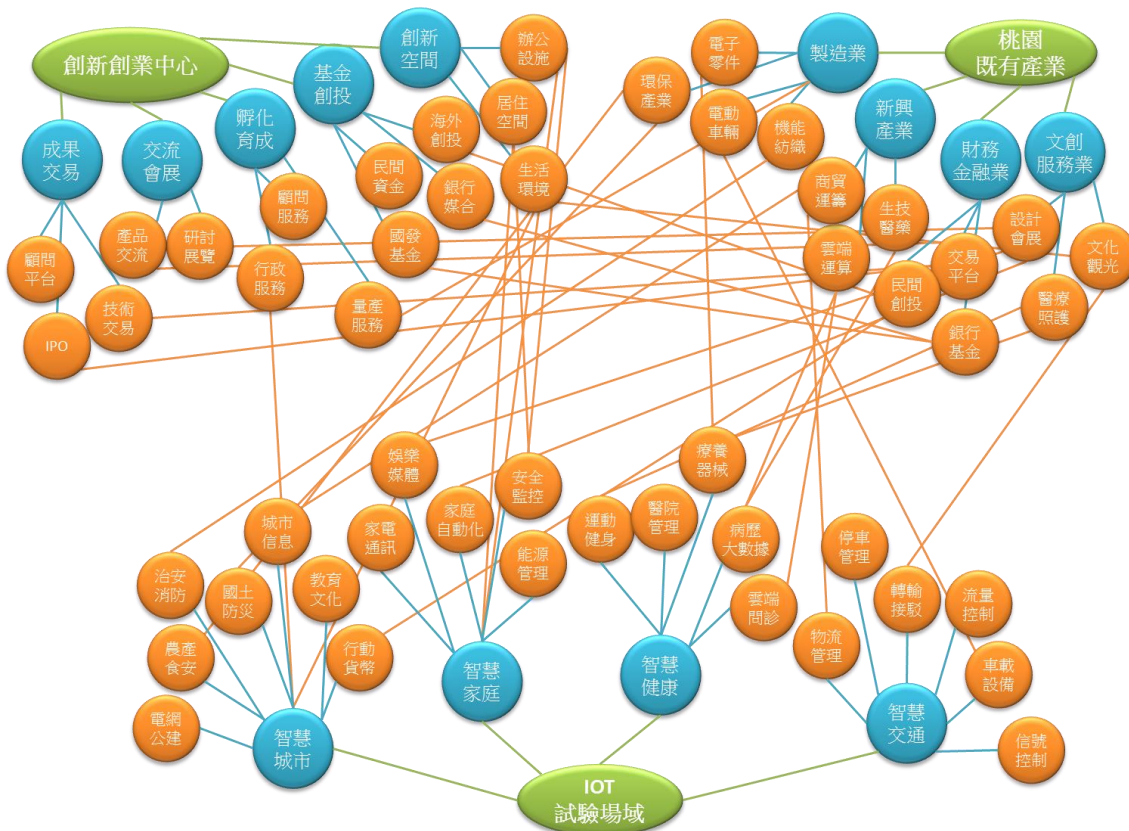
資料來源：桃園市政府經濟發展局

課題三、亞洲矽谷在桃園市的推動策略

依據行政院國家發展委員會 105 年 6 月 13 日亞洲矽谷推動方案(草案)，台灣將朝向連結全球、創新創業的亞洲矽谷願景邁進，其中連結全球願景著重在連結矽谷及國際研發能量、結合在地廠商製造優勢、提升台灣產業戰略位置；創新創業願景則著重在吸引全球人才交流、學習國際創新經驗及改善法規與資金困境。目標希冀台灣能成為連結矽谷等全球知名科技核心聚落，搶進下一世代的未來產業及成為亞太青年創新與創業發展基地。因此，桃園工業發展占全國舉足輕重的地位現況下，桃園市在亞洲矽谷的推動策略板塊中極為重要，其推動策略亦對台灣未來產業發展扮演了舉足輕重的角色。

對策：

桃園在亞洲矽谷所扮演的角色，係結合桃園既有產業，針對創新創業中心及 IOT 試驗場域兩部分重點投資(如圖 4.1-17 所示)，以利亞洲矽谷在桃園能順利推展，分述如下：



資料來源：本計畫整理。

圖 4.1-17 亞洲矽谷對桃園市之產業發展互動示意圖



(一) 桃園市扮演創新創業中心對策

創新創業中心主要針對具新創技術或商業模式之國內外廠商或個人提供創新空間、基金創投、孵化育成、交流會展直至成果交易等功能，因此相關執行對策如下：

1. 短期：創新空間(辦公室、居住空間等)提供及環境改善、投資媒合平台建置及政策環境建構。
2. 中期：協助建立創新及創業顧問輔導機制、媒合桃園市境內試量產廠商及提供投資或補助機制、新創公司或稅務等行政支援窗口服務。
3. 長期：IOT 交流會展空間提供及籌辦研討展覽促進產品交流媒合、建立成果交易平台及顧問服務等。

(二) 桃園市扮演建構 IOT 試驗場域對策

IOT(Internet of Things，物聯網)試驗場域主要針對物聯網架構下，桃園市政府針對智慧城市、智慧家庭、智慧健康、智慧交通等相關設施、設備、軟體之投資、補助與示範裝設，以利在桃園市境內創造需求，進而帶動市場示範效果及產業投資新創，進而建立「以城帶產」的功效，因此相關執行對策如下：

1. 短期：強化基礎建設智慧化腳步，透過 RFP、BOT 等 PPP 標案的規劃，針對基礎建設 IOT 創新應用提供政府需求，以刺激廠商投資研發。
2. 中期：設置 IOT 創業補助基金，透過 IOT 投資媒合平台或其他學研機構，藉由編列 IOT 創業補助或基金投資，以利具 IOT 新創產業之構想萌芽及重點培養。
3. 長期：新增鼓勵 IOT 發展之法令或計畫，針對 IOT 發展設置更為具體之評價指標(如銀級、鑽石級等)，針對相關法令或計畫，如都市計畫 IOT 建築容積獎勵、產業 IOT 發展獎勵、IOT 創新創業獎勵、IOT 家電獎勵等，以建置適合 IOT 發展之政策環境。

課題四、桃園市工業區檢討及變更原則

為使既有產業用地更利於產業發展，桃園市已針對境內都市計畫工業區通盤檢討，並研提桃園市都市計畫工業區變更通案原則，包含檢討產業用地容許使用項目及管制機制及容積率及建蔽率檢討等，後續亦可針對中油桃園煉油廠土地進行檢討示範。

對策：

- (一) 申請都市計畫工業區變更之土地，其區位應位於本市工業區轉型發展地區；位於產業發展地區者，應維持工業區使用。
- (二) 申請都市計畫工業區變更之土地，變更範圍宜以一個街廓或面積達一定規模以上為原則；若變更範圍非屬完整街廓者，應提出整體規劃構想；屬零星工業區者，應以完整範圍變更為原則。
- (三) 變更範圍內留設之公共設施，除應符合「都市計畫工業區檢討變更審議規範」



- 外，其公共設施類型須優先考量補充計畫區內不足之公共設施用地，並納入主要計畫內，無償捐贈予市府。
- (四)變更範圍內留設之公共設施，應由申請人提供管理維護費用，55 元/平方公尺，一次繳納 25 年計算，並於都市計畫公告實施前完成繳交。
 - (五)變更範圍內留設之公共設施，須考量區域及地區防災規劃，作為防災緊急避難空間、滯洪設施等之使用，並可串連區域防救災之動線規劃。
 - (六)申請都市計畫工業區變更之土地，須至少面臨一條已開闢之都市計畫道路，並應串聯周邊既有道路系統。
 - (七)為促進人本交通環境，應於細部計畫指定留設人行空間。
 - (八)為維護學童就學之近便性，變更為住宅區或商業區供住宅使用者，須檢討教育資源及通學可及性。
 - (九)申請都市計畫工業區變更捐贈本市可建築土地，應面臨計畫道路且集中留設為原則。
 - (十)申請都市計畫工業區變更捐贈本市可建築土地，應優先提供於本市相關重大建設計畫拆遷安置、住宅計畫及升格後相關機關使用。若無前述優先使用需要時，再交由主管機關辦理相關資產活化使用。
 - (十一)變更後與毗鄰使用分區不相容者，應自毗鄰使用分區境界線退縮一定距離建築，退縮部分並得計入法定空地；變更為商業區者，其供住宅使用容積不得超過商業區容積之 1/2，且應集中於較高樓層，並不得影響商業使用之連續性。
 - (十二)配合綠色資源保育導向，公共設施用地及法定空地種植之樹種，以在地樹種為原則。
 - (十三)變更後之可建築土地及公共設施用地，於未來建築開發前須提都市設計審議。
 - (十四)工業區變更後，對於舊工業文化記憶，應適當納入整體規劃考量。

課題五、桃園產業短中長期發展策略

依據第 2 章論述，桃園市工廠營業收入連續 13 年全國第一、工業年產值占全國第二，工業發展占全國舉足輕重的地位，因此未來桃園工業發展方向對全臺經濟產業發展影響甚鉅。故有必要參酌桃園產業用地供給時程，研擬桃園市產業整體規劃短中長期發展策略。

對策：

(一)短期策略：策略產業成長極

目標年：2020 年

用地需求：131.33 公頃

1. 配合經發局設置特定事業產業園區



2. 園區提供智慧系統、物聯網基盤
3. 獎勵設備、流程升級廠商進駐
4. 提供創新創業空間、建構投資媒合平台及政策環境。
5. 強化基礎建設智慧化腳步，以刺激廠商投資研發。

(二) 中期策略：優 2 進 3、推拉併進

目標年：2030 年

用地需求：459.63 公頃

1. 二級產業推離都市發展精華區，檢討變更利於三級產業發展
2. 配合航空城計畫工業區土地釋出時程，鼓勵升級轉型 2 級產業進駐
3. 檢討市中心產業用地容許使用項目及管制機制。
4. 通盤檢討都市計畫產業用地容積率及建蔽率。
5. 建立創新及創業顧問輔導機制、媒合試量產廠商、提供投資或補助機制、行政支援單一窗口服務。
6. 設置 IOT 創業補助基金，重點培養 IOT 新創事業。

(三) 長期策略：智慧建設、以城帶產、全面升級

目標年：2040 年

用地需求：787.93 公頃

1. 依循世界智慧產業應用趨勢，市府主導全面升級改善桃園整體基盤建設(能源、醫療、治安、道路、金融、住宅、大眾運輸)。
2. 以城帶產，市府建立智慧應用標準規格架構、帶動產業創意投入設備應用。
3. 建立產業-政府-市民正向互動 PPP 及城市治理模式，帶動桃園全面智慧升級。
4. 設置 IOT 交流會展空間、定期籌辦研討展覽會促進交流媒合、建立成果交易平台及顧問服務。
5. 新增鼓勵 IOT 發展之法令或計畫、IOT 評價指標建立、通盤修改市內法令及條例以建置適合 IOT 發展之政策環境。

4.1.3 農業維護

為考量有效控管地方既有農地資源，進而維護優良農地生產環境，農地利用與管理原則將有其制訂之必要性，因此農地總量管控成為重要議題。未來為因應市政發展之需求，亦須保護重要農業生產區域，應維護農地資源應配合農地資源分類分級劃設成果適時調整與更新，因此建置完整調整與更新機制有其必要性，以利於市政府落實管理。農業維護面臨之課題與解決對策說明如下。

課題一、全國農地存量不足

全球氣候變遷趨勢下，颱風豪雨引發土石流或地質崩塌等災害，改變農地地形、地貌，又為因應國內社會經濟發展需要，各地大規模開發農地做為工廠或零星興建農舍之情況普遍，目前農地是否仍維持可供農業使用實不無疑義。依據 99 年農地現況資源分析結果，當前臺灣地區非都市土地特定農業區及一般農業區之農牧用地，其農地存量（按：仍作農業使用之面積佔特定農業區及一般農業區農牧用地總面積之比例）僅約為 84%，約有 16% 已遭轉用。

對策：

- (一) 依農委會訂定全國及直轄市、縣(市)政府農地需求總量，納入區域計畫，以為後續農地維護之目標值；並應建立農地需求總量定期檢討機制，並積極維護優良農地之品質與數量，儘量避免變更轉用。
- (二) 檢討非都市土地特定農業區及一般農業區之使用分區變更檢討標準，俾利農地適地適性之使用管理。
- (三) 對農地轉用需求大的區域，應研訂利用優先順序、可轉用總量、區位及規模，以引導土地有秩序發展。

課題二、國內優良農地之空間區位檢討

依據農委會 103 年度分析結果，將非都特農、一般農、其他土地使用分區之農牧用地及都市計畫農業區，按農地資源條件區分為 4 種農業用地。隨著社會經濟的快速發展，農地變更為其他土地使用之開發案件日趨頻繁，為確實執行農地的利用與管理，當土地使用變更案確定之後，應同時調整農地資源分類分級劃設成果，以即時掌握市(縣)農地資源之變化，避免農地資源過度消耗。

對策：

- (一) 為確保國內糧食安全，維護農地資源，因應農業多元發展目標等需求，依據農地資源分類分級劃設及檢核作業相關成果，優先保留第一種農業用地、第二種農業用地及第四種農業用地。
- (二) 針對第一種農業用地所分布區域，應極力維護原本農地農用的功能。而第四種農業用地的區域，應依與環境敏感地區套疊之結果，釐清依照相關法令的規定，是否可允許農作，或應檢討作為國土保育用地。而此項作業應有一套具體而符合法令的分析過程，並就套疊分析結果與農業主管機關共同討論農業分區檢討變更的可行性。
- (三) 就檢討結果，將農政資源優先投入大面積且資源品質良好之農業生產區域，推動適地適作。



- (四)農村再生發展計畫應適度結合農村社區土地重劃，透過整體規劃，引導農村有秩序發展，促進農村活化。
- (五)農地需求總量尚有調整需要時，可依據全國區域計畫修正案（草案）規定，由各該直轄市、縣(市)政府應提出需要調整參考值之具體理由、佐證資料及數量，並經農業主管機關及各級區域計畫委員會審查同意後，納入各該直轄市或縣(市)區域計畫內。

4.1.4 交通運輸

桃園市在國際運輸方面以航空城與臺北港雙港聯運為軸心；區域聯外及區內道路系統部分，則以既有十縱十橫道路規劃為基礎，配合桃園區域發展概念，並以快速及區域幹道為首要發展所需。據此擬定桃園市交通運輸之發展對策。

一、國際運輸課題(雙港聯運)

國內產業外移與轉型，對以貿易為主的臺灣經濟影響極大，也對依附經貿活動而生存的港埠經濟有相當的衝擊。期以雙港模式(臺北海港與桃園空港)發揮最大物流綜效，以帶動臺灣成為「轉運中心」。桃園航空城與臺北港重大建設之整合，強化雙軌運輸之間的轉運能力，將有助於推動海空聯運的運作，對於轉運時程的減少、貨品價值的提升、相關產業的帶動皆有所助益。目前雙港聯運交通運輸改善內容說明如下：

課題一、規劃貨運專用路權，提高物流運輸效率

現況雙港間高快速道路系統連續性不足，且缺乏貨運專用道路，客貨運混合使用情形嚴重，導致部分道路服務水準低落，造成交通瓶頸。

北臺都會區物流運輸主要依賴國道系統及快速道路，但現況東西向高快速道路連接性不佳，如機場周邊高快速道路僅有國道 2 號機場連絡道，但僅限客車使用，貨車只能利用台 4 線通往機場，而台 4 線客貨運混合，導致部分道路服務水準低落，造成交通瓶頸。

對策：

為降低大型貨運車輛與小客車、機車及公車的動線衝突，以及對人潮聚集地區的交通衝擊，短期先以交通管理策略提升公路使用效率，長期配合道路拓寬計畫，增加道路容量或透過道路新建工程[航空城北側聯外高快速公路(國 1 甲)]，可將貨運需求納入道路規劃考量，適當規劃貨運專用路權，道路型態可採車道管制，以標線或分隔帶方式區分客貨運車流，或提供高架化的貨運車道，建構客貨分離的交通運輸系統，提高物流效率。

課題二、降低陸運成本，強化雙港運輸功能

桃園國際機場未來將規劃第三跑道，增加第三航廈、貨運站區等設施，有效提升航空物流效率及客運服務，另臺北港港埠建設將發展成為遠洋貨櫃基地及集散中心之國際商港，基隆港之輔助港、北部地區主要遠洋貨櫃港、北部地區大宗散貨進口港、及自由貿易港區，透過雙港空間整合，應可改善內陸運輸成本。

北臺灣最大港埠基隆港因港埠用地緊鄰市區及山區無法擴建，在大船舶大型化發展趨勢下，貨物集中在高雄港進出，海空聯運部分將提高內陸運輸成本與影響內陸交通品質。現況高雄港貨運轉桃園國際機場出口，形成南糧北運現象，不但增加內陸運輸成本，也造成公路負擔。

對策：

透過海空港的互相輔助，提供產業更便利的貨物流通管道，藉由雙港間快速道路規劃(西濱快速公路台 61 線+航空城北側聯外高快速公路國 1 甲)，如圖 4. 1-18 所示，需由桃園國際機場轉口者，可直接由臺北港進口，降低南糧北運情形與節省運輸成本，提升雙港間運輸功能與貨運作業效率。

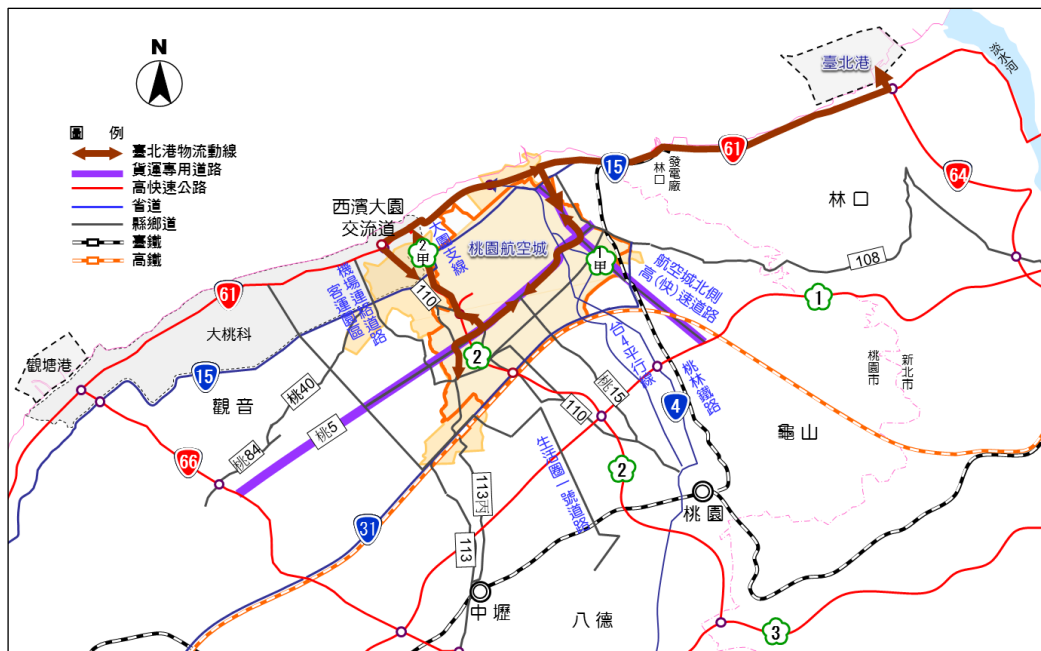


圖 4. 1-18 桃園航空城與臺北港特定區交通運輸整合示意圖

課題三、規劃大眾運輸系統，提高雙港地區客/貨運效率

桃園航空城特定區與臺北港間可透過國 1 甲、台 61 線、台 15 線、台 4 線等道路聯繫，由臺北港至桃園航空城特定區約 18 公里，惟考量航空城未來於興建期間，將有大型機具運送與水泥、砂石等建材之需求，而大部份砂石為東砂西運或進口砂石，可就近利用臺北港進口，而由臺北港至桃園航空城特定區之運輸，除了利用公路卡車運送外，亦可考量利用桃林鐵路自目前林口發電廠加以延伸至臺北港，做為臺北港與桃園航空城特定區大宗貨物運輸另一選擇方案。

桃園國際機場及臺北港匯集人流與物流，應透過系統性規劃進行有效區隔，如雙港周邊道路客貨運混合使用，造成貨車與客車爭道，道路服務水準不佳，可考量提供軌道客運或貨運服務。

對策：

物流整合部分，藉由推動兩岸垂直分工功能，使產業在臺灣進行設計、研發等業務，並於大陸製造零組件，透過海運將體積重量較大之半成品運回桃園航空自由貿易港區進行深層加工，轉桃園機場出口，迅速行銷全世界，以提高產品附加價值及產業國際競爭力；貨物運輸部分，建議可探討桃林鐵路延伸至臺北港之可行性，桃林鐵路若延伸至臺北港，可於海湖地區設置鐵路貨運轉運站，以利貨物裝卸，或於廠區設置側線，利用鐵路運送至港口，再以海運運送出口；客運部分於運煤需求消失後，建議可提高桃林鐵路客運能量，如電氣化規劃或轉型為 BRT 公車捷運路線，以提升客運服務品質。

二、公路路網發展課題

桃園市人口成長快速，人口集中分布在國道 1 號與國道 2 號間，並以省道台 1 線沿線的中壢區、桃園區為二大核心，桃園市主要聯外運輸與各行政區往來交通還是仰賴行經人口密集區域之國道與省道系統，如國道 1 號、國道 2 號、省道台 1 線、省道台 4 線等路段，國道與省道同時肩負聯外與區內主幹服務功能，使得國道與主要省道之服務水準不佳，區內缺乏快速道路路網且重大建設缺乏聯外道路系統，未來應加強快速道路及環狀道路之建設，以形成完整之交通路網骨幹。目前公路路網發展內容說明如下：

課題一、既有三縱二橫高快速道路系統改善

桃園市目前僅有南側東西向之台 66 線及西側南北向之台 61 線兩條快速道路，桃園中壢廊帶南北向、北側之東西向及東側南北向之交通雖有國道 1 號、國道 2 號及國道 3 號，現有之道路將不足以負荷。

快速道路系統必須提供直接而且連續的運行，慢行、停等、或強迫轉向等皆非快速道路服務特性，因此快速道路路線應盡量銜接而構成路網，以減少與其他交通之干擾。例如國道 2 號與西濱快速道路(台 61 線)、國道 3 號與觀音大溪快速道路(台 66 線)即無法直接銜接，車輛需利用平面道路(市道 110 線、市道 112 甲線)轉接，大大減低高、快速道路系統的行駛速率與服務效率。

對策：

桃園市三縱二橫高、快速道路肩負區域聯外道路與各行政區間主要道路服務功能，為強化既有道路層級與服務功能，以完整區內快速道路網之聯結、健全高快速道路系統為優先，構建桃園市十縱十橫路網架構，如圖 4.1-19 所示，說明如下。

1. 十縱(由左至右)：快速公路台 61 線、省道台 15 線、省道台 31 線、國道 1 號、生活圈二號路、省道台 1 線、生活圈五號路、生活圈六號路、省道台 3 線、國道 3 號。
2. 十橫(由上而下)：國道 1 號甲線、省道台 4 線、區道桃 15 線、市道 110 線、國道 2 號、生活圈一號路、市道 113 線、市道 112 線、快速公路台 66 線、市道 114 線。

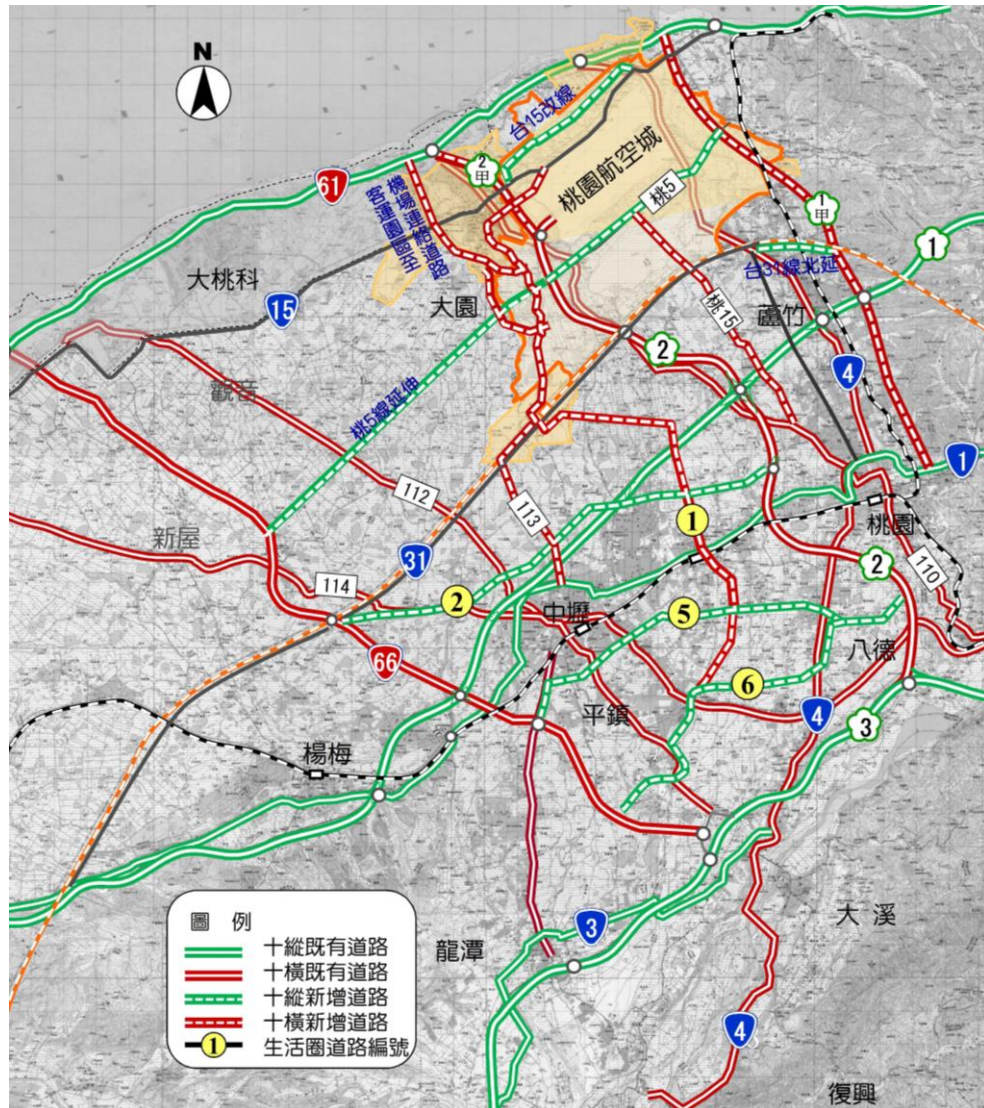


圖 4.1-19 十縱十橫道路路網架構示意圖

其中屬於新闢、延伸或改線而成的新五縱新三橫道路，相關道路改善計畫包括施工中台 61 線觀音到鳳岡主線計畫；以及規劃中國道 2 號延伸銜接省道台 61 線、台 66 全線高架及銜接國道 3 號計畫、航空城北側聯外高速公路（國 2 甲）等建設計畫，分別說明如下：

1. 新五縱幹道系統

- (1) 省道台 15 新線 + 改線：省道台 15 線觀音橫圳頂段過於彎繞，新線規劃由橫圳頂取直往南銜接至新屋市道 114 線；另外台 15 線桃園航空城段，則配合桃園航空城之發展進行台 15 線改線工程。
- (2) 省道台 31 線北延：由現行省道台 31 線沿高鐵橋下道路北延與國道 1 號甲線銜接，加強高鐵桃園站與南崁新市鎮之聯繫，並改善桃園機場貨運關聯產業聯外運輸效率。



- (3) 二號路延伸：二號路由合定路往南延伸經三民路、貨運轉運中心、陸光路及復旦路至台 66 線橋下道路。
- (4) 五號路(北桃快延伸)：北起省道台 4 線經大湳地區，沿桃 48 線西側平行路廊至中壢環中東路。
- (5) 六號路：東起於國道 2 號大湳交流道，沿桃園捷運三鶯線預定路線往南，途中與五號路交會，八德擴大都計區北側與西側邊界、由興豐路至崁頂路與中山東路四段交叉口止。

2. 新三橫幹道系統

- (1) 桃園航空城北側聯外高(快)速公路(國 1 甲線)：自竹圍漁港附近快速公路台 61 線起，往南沿市道 108 線通過桃園國際機場北側自由貿易港區，於龜山區大坑村附近銜接國道 1 號，續往東穿越中油桃園煉油廠區、桃園市公墓，銜接至省道台 1 甲線止。
- (2) 區道桃 15 線拓寬：由既有起點往北銜接桃園航空城區段徵收內道路銜接桃 5 線，往南則延伸銜接至市道 110 線及南平路。
- (3) 客運園區聯外道路+一號路+台 66 線高架銜接國道 3 號：客運園區聯外道路由台 61 線銜接至一號路；一號路由客運園區南側，經高鐵特定區、二號路、五號路、六號路，經新生南路、仁和路至國道 3 號大溪交流道。

課題二、構建桃園中壢雙核心市區快速道路

桃園市人口分布主要集中在桃園、八德(大湳)、中壢、平鎮等都市中心區，呈現桃園、中壢核心區間緊密發展，都市中心區的活動密集，旅次從四面八方而來，運輸需求集中，旅次長度較長，由於市區道路尖峰壅塞問題嚴重，因此需要發展快速道路系統，以改善桃園中壢核心區運輸走廊交通瓶頸，提供機動性大、效率高的快速運輸服務。

桃園區、中壢區核心均位於都會區南來北往車輛必經之地，以桃園區、中壢區雙核心輻射狀主要道路與市中心區環狀道路銜接情形來看，桃園區與中壢區之間現況僅有省道台 1 線可以提供直接連通服務，由於台 1 線沿線開發強度高，兩側商業活動對於車流干擾大，現況旅行速率不高，目前輻射狀主要道路均已經過度負荷，都會區車流轉而利用既有國道、快速公路作為替代道路，造成桃園區～中壢區走廊之尖峰壅塞問題。

對策：

經檢討桃園中壢雙核心道路路網，構建市區快速道路，將可分擔台 1 線車流，改善市區道路交通瓶頸，惟台 1 線運輸走廊兩側已達密集化發展，以傳統高架快速道路系統發展對環境、景觀及生活空間之衝擊非常大，且推動有相當困難，因此，建議市區道路快速化之折衷改善策略，可朝準快速道路系統型式發展，短期設置方式包括封閉次要路口，使路口間距達 500 公尺以上、部分路口管制左轉、主要路口立體化、採續進號誌安排、調整路型(快慢分隔路型)等，長期則考量全線高架或地下化之專屬路權道路型式，逐步提升市區主要幹道之服務功能。



課題三、滿足航空城區內與聯外交通需求

航空城現狀聯外交通通道主要集中於航空城西南側，東北側現僅有台 4 線肩負主要客、貨運交通，現有道路供給將成為東側自由貿易區及貨運園區發展之瓶頸，缺少層級分工與替代路線，需加強航空城聯外路網建設，紓解聯外交通壓力。

依據桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫，航空城主要發展核心為桃園國際機場與南側特定區，航空城道路系統可區分為聯外道路、綠園道與主要道路，藉由區內主要道路、聯外道路集散客、貨運車流，再銜接國道 1 號、2 號、省道台 15 線及台 61 線。在現有聯外道路不足之情況下，車流將集中於國道 2 號及國道 1 號，造成國道高速公路服務水準不佳。

對策：

桃園航空城計畫引入後，目標年依據運輸規劃需求分析成果，配合分區產業發展及客貨運服務需求，檢討航空城周邊道路，本計畫依據桃園國際航空城大眾運輸暨道路系統整合規劃，區域道路系統依機能定位層次架構分為以交通運輸為主體功能之聯外道路(包含外環道路)，及以生活圈連絡、服務之區內道路，基於兩者服務屬性有所差異，分別說明如下。

1. 聯外道路系統

桃園區域為以北桃園區及南中壢區形成之雙核心都會發展模式，區域路網東西向與南北向形成不同之發展機能主軸。依據航空城計畫發展目標，整體桃園區域未來將形成航空城、北桃園及南中壢三核心都市架構，既有以雙核心發展之運輸路網，將配合區域空間之運輸需求予以重新建構調整。依據路網需求研析成果，計畫區未來聯外道路系統架構歸分為兩類，一類為以中長程運輸服務為主之高快速公路聯外系統；一類為核心都會間交通連絡為主之區域連絡系統。

綜觀桃園國際航空城既有道路系統結構(詳圖 4.1-20)，相關道路改善計畫如圖所示，包括桃園航空城北側聯外高(快)速公路(國 1 甲線)、國道 2 號延伸至台 61 線、桃園航空城北側聯外高速公路計畫(國 1 甲)、台 15 線改線新闢工程、桃 5 線拓寬延伸(市道 108 線—市道 110 線)、台 31 線北延至桃 3 線計畫、客運園區至機場聯絡道路、機場捷運橋下道路(A15—A17 站)、桃 15 線拓寬延伸計畫(航空城航產區至桃園區)、航空城捷運線計畫道路(機場捷運橋下道路—台 4 線)、航空城捷運線計畫道路(台 4 線—市道 108 線)、市道 113 線與市道 110 線銜接工程及拓寬工程、桃 5 線延伸銜接省道台 66 線、台 4 平行線拓建(中正路南工路至國道 1 號段)、中環道路系統園 2 計畫道路、生活圈一號道路延伸(台 61 線至高鐵桃園車站特定區)等建設計畫。



圖 4.1-20 聯外道路系統架構

基於既有道路系統係以桃園區及中壢區形成之雙核心都會發展模式，本計畫對航空城整體運輸系統規劃構想研擬道路規劃改善策略如下：

(1) 東西向路網系統

東西向路網系統，除國道 2 號及省道台 66 線（東西向快速公路觀音大溪線）、新闢桃園航空城北側聯外高（快）速公路（國 1 甲線）計畫提供高快速公路服務，其餘（省道台 4 線、中正路、桃 15、桃 3、市道 110 線、113 線及 112 線）係以原雙核心城市為中心發展之輻射道路型式，道路路網較密，惟屬性多為地區性連絡功能，道路標準較低，聯外運輸效能較弱，除以新闢環形道路串連，建議改善道路線形及斷面配置模式以強化聯外機能。

(2) 南北向路網系統

南北向路網系統除省道台 1 線貫穿聯繫桃園、內壢、中壢及楊梅提供區域連絡，其餘國道 3 號、國道 1 號、省道台 31 線（高鐵橋下道路）、台 15 線及台 61 線（西濱快速公路）則以中長程機能為主，未來路網改善建議著重以強化地區生活圈連繫機能，道路斷面配置賦予多元使用型式。

(3) 客貨分流，促進行車安全與效率

因機場客貨運服務之功能，航空城匯集人流與物流，由於特性不同，客運分散於航空城各區，貨運則以機場與自由貿易港區與物流經貿區為主，未來應避免混雜，朝向分流管理，提高客貨運聯外效率與安全性。

2. 區內道路系統

桃園航空城區內道路系統功能與層級，分為綠園道(即園林大道)、主要道路、次要道路、鄰里道路，就路網架構規劃成區內三環、構築成桃園國際航空城區內道路運輸骨幹，其道路系統功能與層級(詳圖 4. 1-21)，說明如下：

- (1) 綠園道(即園林大道)：配合於主要發展軸帶及捷運路廊劃設，園道內之綠帶開放空間應集中留設以維景觀品質。
- (2) 主要道路：包含商業區、捷運車站周邊道路及部分產業專用區內道路、等 25 公尺以上道路，作為本計畫區主要道路系統。
- (3) 次要道路：於產業專用區、商業區及住宅區之間 15 公尺以上道路，健全地區路網系統。
- (4) 鄰里道路：配合計畫區內住宅鄰里單元，規劃 6 公尺、8 公尺、10 公尺、12 公尺道路。

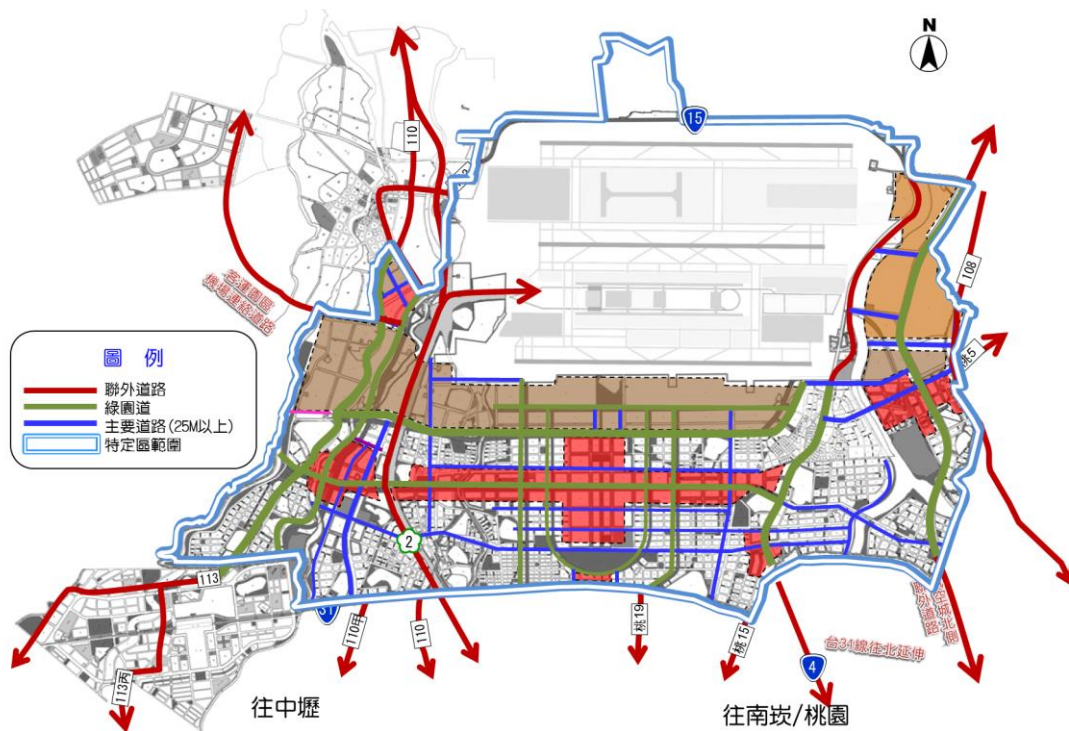


圖 4. 1-21 區內道路系統功能與層級

特定區區內道路路網架構為區內三環(詳圖 4. 1-22)，說明如下。

- (1) 內環：由特定區 1-1、1-4、1-5 道路與省道台 31 線(高鐵橋下道路)所組成。
- (2) 中環：由特定區 1-1、1-2、3-2 道路、省道台 4 線與台 31 線所組成。
- (3) 外環：由特定區 2-1 道路、航空城北側聯外道路、省道台 15 線、客運

園區機場連絡道、市道 113 線以及省道台 31 線所組成。

特定區區內環狀道路系統，主要提供各產業區之聯繫。內環屬於文創科研產業區與樂活優質住宅區中心商業區使用之環狀道路系統。中環則屬於特定區主要商業區與產業區使用之環狀道路系統。外環則是屬於航空城特定區、高鐵車站特定區與機場客運園區周邊產業使用之公路系統，可有效提供航空城對外，甚至對內的快速聯繫功能。透過三環之運作，期能達到快速、便捷、有效率之運輸目標。

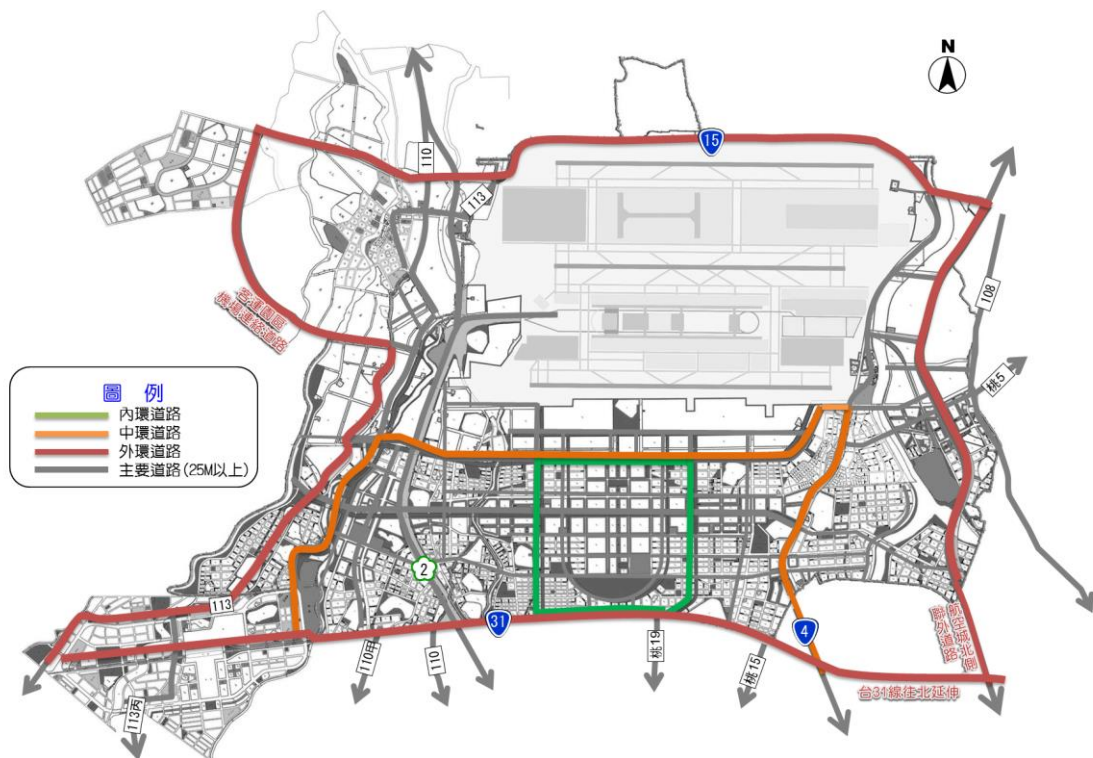


圖 4.1-22 區內道路系統路網架構

課題四、滿足都市發展區聯外交通需求

桃園市都市發展主要以省道台 1 線沿線的桃園區、中壢區為二大核心。由於中壢區與平鎮區市中心區、桃園區與八德區大湳地區間都市發展緊密相連，分別就桃園市 13 行政區聯外道路交通問題說明如下：

1. 行政區間主要道路無替代性道路

桃園市發展已由傳統鄉村與小市鎮為主之發展型態，轉化為都會型發展型態。境內各行政區間原先主要仰賴的台 1 線、台 3 線、台 4 線、台 15 線等省道，及市道 105 線等八條市道，公路供給已不敷目前都會化之實際需要，且無其他替代道路系統，已有許多路段發生交通壅塞問題。

2. 都市發展區聯外交通問題

桃園市部分市區道路與聯外幹道車流重疊，如省道台 1 線、台 4 線沿



線行經桃園、八德、中壢、平鎮、楊梅等市中心區之都市計畫道路，市區道路兼負運輸幹道之功能，導致穿越性交通與地方車流混雜，影響道路正常運作，形成交通瓶頸，各都市發展區交通問題說明如下。

(1) 桃園擴大修訂都市計畫之交通問題

桃園地區相關都市計畫之易擁塞道路包括桃鶯路(大誠路～大仁路)、中山路(龍壽街～國際路)、南平路(中正路～經國路)、中正路(同安街～莊敬路)、莊敬路(寶慶路～181 巷)與慈文路(永安路～經國路)等道路，前述道路多為桃園往來鶯歌、龜山、中壢間之主要道路，或桃園多功能藝文園區往來市區之聯絡道路，由於主要道路往來交通量高，道路沿線號誌化路口多，產生交通瓶頸問題。

(2) 蘆竹(大竹地區)、大園都市計畫之交通問題

大園、蘆竹地區相關都市計畫之易擁塞道路包括台 31 線(大竹交流道～市道 110 甲)、中華路(民生南路～中山北路)、大竹路(大新路～中興路)、南竹路(大竹路～富國路)、忠孝東路、南祥路(中正路～中山路)與油管路、南美路(長興路～南祥路)等道路，前述道路多為南崁地區主要道路，部分道路路幅不足，產生交通瓶頸問題，由於大園、蘆竹地區發展係規劃朝向國際航空城、國際會議中心與物流轉運中心，需改善發展區之道路運輸服務功能。

(3) 八德(大湳地區)、八德(八德地區)都市計畫之交通改善

八德區相關都市計畫之易擁塞道路包括廣福路(介壽路～廣隆街)、豐德路、中山路、中山一路口、義勇街(介壽路一段～東勇街)、介壽路一段(福豐北街～和平路)等道路，前述道路多為八德地區主要道路，且可串聯桃園區與中壢區，由於部分道路路幅不足，且兩側違規臨停問題多，故產生交通瓶頸問題。

(4) 中壢平鎮都市擴大修定主要計畫、中壢(龍岡地區)都市計畫之交通改善

中壢區相關都市計畫之易擁塞道路包括龍岡路(健行路～環中東路、新中北路(實踐路～環中東路)等道路，前述道路多為中壢地區主要道路，且可串聯八德區與中山高交流道，由於部分道路路幅不足，且兩側違規臨停問題多，故產生交通瓶頸。

(5) 龜山都市計畫間之交通改善

龜山區相關都市計畫之易擁塞道路包括忠義路、龜山一路、萬壽路(振興路～自強南路)等道路，前述道路多為龜山地區主要道路，且可串聯新北市新莊區與林口區，由於主要道路往來交通量高，道路沿線號誌化路口多，產生交通瓶頸問題。

(6) 龍潭、楊梅都市計畫間之交通改善

龍潭、楊梅地區相關都市計畫之易擁塞道路包括中豐路(龍元路～中原路)、新龍路(中正路～金龍路)、神龍路、大同路(新龍路～中正路)、台 66 線平面道路(中山高～桃 102 線路口)、梅龍路(聖亭路八德段～龍科路)、中興路(永美路～中興路 166 巷)等道路，由於龍潭、楊梅地區是產業發展之重要地區，目前龍潭、楊梅往來桃園、中壢間之



主要道路往來交通量高，沿線號誌化路口多，產生交通瓶頸問題。

3. 地方道路系統無法滿足快速發展需要

桃園市 13 行政區之發展迅速，以桃園、中壢、蘆竹區人口成長 4 萬人以上最多，桃園市人口約有 58% 集中於桃園八德、中壢平鎮雙核心，但道路建設成長不及都市發展快速，多數行政區之市區道路路網結構不佳，如桃園、八德、中壢、平鎮、蘆竹等地區，形成市區交通上的瓶頸。

4. 鐵路縱貫市區，造成瓶頸及危險

在桃園市臺鐵由北而南經過的龜山、桃園、八德、中壢、平鎮與楊梅區等六個地區，鐵路沿線兩旁道路之連通會受到影響，都市空間已長期受到分割，鐵路兩側橫交道路與路口多為交通瓶頸點，目前桃園都會區鐵路高架化建設計畫推動中後，預期桃園站至中壢站之鐵路高架可消除平交道與改善鐵路兩側道路瓶頸，然其他行政區，如平鎮區、楊梅區等地仍有因鐵路平交道及道路設計不良造成交通瓶頸與交通安全問題。

5. 公共運輸系統服務無法有效提昇

桃園都會區幅員遼闊，公共運輸的主幹系統尚未建立完全，且缺乏串連幾條公共運輸主要走廊之環狀公車幹線，致使公共運輸系統之服務無法有效提昇。

對策：

本計畫依據運輸規劃需求分析成果，檢討都市發展區聯外交通需求，目前桃園市市區道路系統之瓶頸包括台 1 線、台 4 線、市道 110 線、110 甲、112 線、113 線、114 線等路段，主要集中在進出桃園與中壢區市中心區及國道交流道周邊道路。市區道路除因尖峰交通量大外，另可能因轉向車流影響路口運作造成延滯、路邊違規停車、以及都市計畫道路未能適當開闢銜接等因素影響，致使各主要幹道服務水準普遍不佳。

本計畫建議可透過都市計畫道路檢討、市區道路交通瓶頸改善、地區道路路網改善、臺鐵軌道立體化與提升都市計畫區公共運輸系統等方式，來滿足都市發展區之聯外交通需求。

1. 都市計畫道路檢討

(1) 使用都市計畫方法提昇道路系統功能

目前都市計畫區域道路狹小，道路寬度寬於 30 米以上者寥寥可數，無法滿足都市計畫區域之交通需求，因此未來在進行都市計畫更新、通盤檢討或擬定都市計畫時應充分考量運輸需求，可結合綠色運輸，從新訂都市計畫建築物退縮空間著手，預留人行道、綠帶設施等綠色運輸路廊。

(2) 區域性交通與地方性交通網路之連接需求

桃園生活圈與大臺北都會區相連，區域性及通過性旅次之需求極強，境內三縱二橫高快速路網已形成，必須評析地方性連絡道路交通之調整，以規劃最有效的連接方式，以集散及紓解平常日、例假日龐大的高快速公路車流。而主要道路進入都市計畫區，往往造成系統的

不連貫性與瓶頸路段的產生，進而影響通過性車流的順暢及區內交通之壅塞，應特別妥善予以處理。

(3) 重視系統銜接與替代功能

系統銜接是指高速公路系統、快速公路系統、主次要公路系統、服務道路系統等其間之銜接，或為交流道，或為路口，或為路型變化段，必須適切佈設才能發展整體路網運輸服務功能，因為交通瓶頸、交通擁擠大多由於這些系統間銜接不良所造成。因此，在人口及交通量較大且都市發展強度高的都市計畫區之道路，宜採外環或立體穿越方式來佈設，其基本構想如圖 4. 1-23 所示。替代道路規劃則是因應例假日龐大車潮及紓解事故壅塞所必須考量之輔助系統，亦應予以重視。

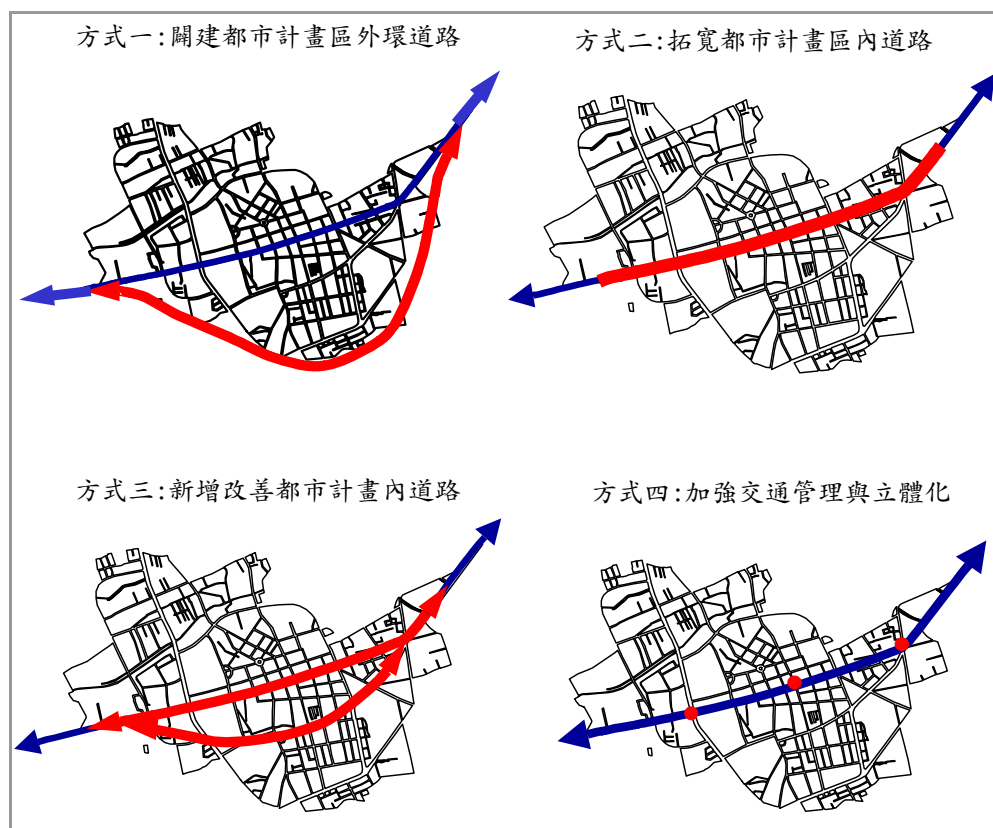


圖 4. 1-23 都市計畫區內道路改善方式

2. 市區道路瓶頸改善策略

多數市區道路兼負運輸幹道之功能，導致其運輸功能受兩側活動所干擾，無法有效發揮，亟需進行改善。針對市區道路瓶頸之改善策略如下：

- (1) 規劃或增闢瓶頸路段替代動線，以紓解道路交通量，尤以平行臺 1 線之東西向道路需求最為殷切。
- (2) 優先進行瓶頸路段拓寬或交通工程改善。



- (3) 改善道路服務之運具型態；即在增闢或拓寬道路仍無法改善道路系統服務品質時，則應引進運能大之大眾運輸設施，以提昇道路人旅次之服務容量。
- (4) 都市計畫建成區因道路拓建不易，必要時可以單行道系統改善車流秩序，以提昇道路容量。
- (5) 如上述方式均無法達成時，則應配合交通管理措施來改善市區行車秩序。如：加強路邊停車管制、路口號誌改善、建立運輸資訊服務、尖峰時段實施調撥車道、主要路口行車轉向管制等。

3. 地區道路路網改善

桃園市未來人口分派規劃優先地區為航空城、桃園都市核心、中壢都市核心、高鐵車站特定區、經國特區等都市發展區。本計畫建議針對前述都市發展區，研提相關地區道路改善計畫包括生活圈六號道路、生活圈一號道路平面路段(文中路至高鐵桃園車站特定區、新中北路至生活圈六號道路)、台 31 線北延至桃 3 線計畫、桃 5 線延伸銜接省道台 66 線等建設計畫。

4. 臺鐵軌道立體化

桃園都會區鐵路高架化建設計畫推動中，另桃園市政府順應民意進行地下化研究規劃，預期桃園站至平鎮站之鐵路將立體化，未來可消除平交道與改善鐵路兩側道路瓶頸，提升鐵路兩側地區之往來交通安全。

5. 提升都市計畫區公共運輸系統

部份捷運系統未服務之路廊及大型開發計畫之所在地區，尖峰時間路段及路口仍在可能會有瓶頸發生，對於都市計畫區公共運輸系統，將進行市區公車路線之整合：

(1) 針對一般公車路線進行小幅調整

公車路線可及性低於私人運具，因此，在站位安排上儘量能符合民眾搭乘需求，尤其一般公車路線其功能主要服務沿線地區及周邊居民，站距約為 300~400 公尺，對於一般公車路線進行小幅調整，減低對搭乘一般公車路線民眾之衝擊，亦可作為捷運系統轉乘接駁路線之一環。

(2) 調整主要或幹線公車路線

捷運系統營運後，可提昇運輸走廊沿線的服務水準，相對與之平行或重疊之直捷路線予以調整併入，以提昇公車路廊上之效率與服務水準。

(3) 全面整合公車系統路網

一個城市公車路網隨著城市發展逐漸構建而成，雖然每一公車路線均依旅次需求而闢駛，然而城市發展至一定規模後，原有公車路網將因缺乏層次，顯得主要路廊路線眾多，外圍區域則覆蓋不足，整體營運效率難以發揮。未來桃園公共運輸系統應以捷運系統為骨幹，重新規劃層次分明的公車路網，全面提升都會公車服務水準。



三、公共運輸發展課題

依據交通部於民國 104 年 10 月所進行「民眾日常使用運具狀況調查」，桃園市民眾於平常日私人運具使用率約為 78.2%，公共運具使用率 13.0% 居臺灣地區第 4 名，僅次於臺北市、基隆市及新北市，但公共運輸所佔比率仍低且有相當之差距，主要呈現差異者為市區公車、捷運及步行使用率偏低，公車服務多受路線、班次不足或旅運時間過長影響，機車與小客車使用率明顯偏高。

桃園都會區各行政區都市化程度高，現況雖有公車客運系統提供服務，但缺少骨幹公共運輸系統串連，公路客運路線之站距較長，班次較不密集，運價相對於市區客運較高，不太適合都市化地區；而市區道路多狹小，中小型市區公車路線之開闢，有其需要性。因此，有完整公共運輸系統架構，良好的公共運輸環境，公共運輸才能有平衡私人運具使用之機會，桃園市公共運輸發展課題說明如下。

課題一、需積極建設軌道運輸系統，提升公共運輸服務比例

桃園市之軌道運輸由高鐵桃園站與臺鐵共同服務，目前桃園市主要運輸走廊多呈交通壅塞狀態，必須儘速興建桃園都會區大眾捷運系統，已滿足民眾公共運輸服務之需要。桃園都會區大眾捷運系統主要包含捷運藍線、捷運紅線、航空城捷運線、橘線及棕線等路線，因所需經費龐大，不可能短期間內達成，但仍須依據各方條件所形成之建設優先次序，積極爭取機會興建。目前已核定興建中的軌道建設計畫，包括機場捷運線（臺北—三重—桃園國際機場）預計 106 年完成，捷運藍線自桃園國際機場第二航廈站（A13 站）至中壢區環北站（A21 站）已進入施工階段，預計民國 107 年完工。捷運紅線屬「臺鐵都會區捷運化-桃園段高架化建設計畫」範圍，刻正進行設計作業，預計民國 111 年完工，在上述軌道建設計畫陸續完成後，可服務航空城、中壢與桃園廊帶，未來依桃園都會區之實際運輸需求，持續推動已規劃之軌道建設計畫，包括捷運綠線、棕線等，構建更完整便利的桃園都會區軌道運輸路網。

對策：

桃園市捷運路網包括已核定興建中的軌道建設計畫，機場捷運線（臺北—三重—桃園國際機場）、捷運藍線（A13 站-A21 站）、捷運紅線（臺鐵都會區捷運化-桃園段高架化建設計畫），以及規劃中航空城捷運線（綠線）、臺灣桃園國際機場捷運系統建設延伸至中壢火車站、臺鐵桃園段捷運化改採地下化可行性、捷運棕線、臺北捷運三鶯線延伸銜接至八德區捷運綠線 G04 站、捷運綠線延伸至中壢火車站、捷運綠線延伸至大溪、龍潭先進公共運輸系統等軌道建設計畫，如圖 4.1-24 所示，系統遴選採以地下及高架混合方式之獨立路權中運量系統或輕軌系統，推動時程上桃園捷運路網之設計興建將以捷運藍線中壢市區段（A21~A23）、航空城捷運線（綠線）及捷運棕線為優先推動路線，捷運綠線延伸八德段及其他延伸之輕運量路線則為後續辦理路線，各軌道建設內容說明如后。



3. 臺鐵桃園段捷運化改採地下化可行性評估

本計畫路線與原中央核定「臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫」路線相同，沿用原高架計畫臨時站及臨時軌，並延伸至平鎮區(台 66 線南側)，全 17.95 公里，其中包含現有桃園、內壢、中壢等站改建為地下車站，另增設鳳鳴、中路、永豐、中原及平鎮等 5 座通勤車站，計畫總經費初估約 1,032 億元(含本府用地費約 80 億元、新北市政府用地費約 9.5 億元)，其計畫經費本府將採專案協商積極協調中央比照台南、高雄鐵路地下化於總經費分擔比例 12.5%~25%額度內，由本府分攤約 111 億元~222 億元。本計畫可行性研究報告已於 104 年 11 月 6 日報送交通部，預計於 105 年底前奉行政院核定可行性，107 年底行政院核定綜合規劃，並於 108 年進行工程設計施工，114 年鐵路可切換通車。

4. 推動捷運棕線可行性研究

捷運棕線計畫由桃園火車站起，經龜山區萬壽路三段與二段、東萬壽路、萬壽路一段至新北市新莊區中正路(捷運迴龍站)，路線長度約 11.5 公里，共設 8 座車站，並採用單軌(Monorail)系統，總經費約 171 億元，可銜接桃園捷運與臺北捷運路網，同時提供龜山沿線地區民眾往來桃園及臺北都會區之公共運輸服務。本計畫可行性研究已於 105 年 1 月提報交通部複審，預計 115 年全線通車。

5. 推動臺北捷運三鶯線延伸銜接至八德區捷運綠線 G04 站可行性研究

捷運三鶯線延伸銜接至八德區捷運綠線 G04 站，由臺北捷運三鶯線鳳鳴站起，以高架方式沿生活圈六號道路經八德非都市計畫農業區，銜接至八德捷運綠線 G04 站，長約 4 公里，設置 2 站，總經費約 120 億元，可銜接桃園捷運與臺北捷運路網，同時提供八德沿線地區民眾往來臺北都會區之公共運輸服務。本計畫可行性研究已於 105 年 4 月提報中央審議，配合新北捷運三鶯線(頂埔-鳳鳴預定 112 年通車)，預計本計畫延伸線於 115 年全線通車。

6. 捷運綠線延伸至中壢火車站可行性研究

本路線將由航空城捷運線 G01 站延伸銜接中壢火車站(捷運藍線 A23 站)，全長約 8 公里，設置 6 個捷運站，建設經費約 316 億元。八德 G01 站起，經中山東路，接環中東路，龍岡路至機場捷運 A23 站。本計畫可行性研究預計於 106 年底核定，預計 117 年全線通車。

7. 捷運綠線延伸至大溪、龍潭先進公共運輸系統可行性研究

本計畫正辦理可行性研究，經評估八德至大溪、龍潭之運量尚未達到輕軌運輸系統之運量門檻，近期先提升八德至大溪、龍潭路廊之公車服務品質(如增加班次定點準時、乘車資訊清楚呈現、增設候車亭及研議票價優惠策略)，藉以培養沿線使用大眾運輸運量，俟運量成長後，於八德至大溪、龍潭間將設置公車專用路權或優先路權，形成快速公車專用道。中長期規劃採 G01 延伸至大溪埔頂捷運系統(可採捷運綠線機電系統延伸、單軌捷運或輕軌運輸等)。



8. 預先規劃擴大延伸之整合路線

(1) 與臺北捷運之延伸整合

桃園市緊鄰新北市，兩地互動往來密切，在建置桃園軌道運輸路網的同時，宜考慮與臺北捷運之整合聯繫，以增加桃園市軌道運輸的聯外孔道，包括與臺北捷運新莊線、三鶯線之銜接，使桃園市八德、龜山地區民眾直接搭乘捷運往來臺北方向，以增加大眾運輸使用意願，而整合可行性評估的考慮重點包括路線直捷、系統串接、營運搭配等。

(2) 與外圍城鎮之延伸服務

桃園市幅員甚為廣大，除現有規劃之都會區口字型路網外，仍須預先考慮與外圍城鎮或重大發展區之延伸可能，包括往新屋、觀音、龍潭、大溪以及楊梅方向的輻射狀服務，因此類路線之服務區域現階段需求較小，其推動期程應屬長期構想，可先行改善外圍城鎮路廊之公車服務品質，養成地區民眾的大眾運輸使用習慣，未來再逐步提供適宜之軌道運輸服務。

課題二、公車客運路線重新檢討規劃，提升公共運輸服務品質

桃園市之市區公車服務路線、服務型態、車輛等，均未隨著都市發展之需要，以致於市區公車之服務不良，亟待改進。服務路線方面，未能有效掌握公共運輸旅次之起迄點（部分地區密度太高，部分地區則沒有路線服務），且與公路客運路線未適當區隔市場，故存在服務範圍重疊而未能有效整合，對於偏遠或特定地區服務不足。因為沒有完整市區公車路網，行車時間冗長影響服務品質，缺乏詳細發車時刻到站資訊提供，以及公車服務班次過低等問題而降低民眾搭乘意願。公路客運部分則因為站距較長、費率較高，民眾搭乘不便且成本較高，公共運輸乘客比例自然不高。桃園市政府目前正在進行市區公車路網整併規劃、免費公車營運等公共運輸提升計畫。

對策：

1. 市區公車路網整併規劃

桃園市公車路線計 253 條（市區公車 63 條、免費公車 92 條及預計自公路總局移撥公路客運 98 條），7 家客運業營運，為增加客運業營運效率，提升公車服務品質，桃園市政府已完成全市公車路線整合規劃工作，採「快速公車、幹線公車、支線公車及微循環公車」4 種服務層級，快速及幹線公車以密集班次行駛主要運輸廊道，支線及微循環公車則深入各社區接駁，擴大公車服務涵蓋率，並形成有效合理之公車轉乘路網。至於偏遠地區之路線，可採接駁方式行駛，如往上巴陵、拉拉山路線可由大溪地區設置轉運站轉乘，減少空車的消耗率。

另依路線重疊率及各路線營運績效等指標整併為 5 大幹線公車路網，評估進行路線與行駛班次調整及聯合調度，減少重疊公車路線、同時利用尖峰時段縮小班距、離峰時段加大班距之方式減少民眾候車時間，提高民眾搭乘公共運具之意願，達成營運效率最大化，5 大幹線路廊將由 44 條整併為 24 條。



2. 推動桃園市免費公車委託營運

桃園市現行免費公車路線計有 92 條，車輛數計有 118 輛，已於 104 年實施民眾上、下車刷卡，並透過抽獎活動、記者會、平面及網路媒體宣傳等，提昇市民搭乘免費公車刷卡之意願，進而分析與評估各路線服務績效，將營運效率不高之路線停駛或整併，另桃園市 13 區之免費公車已納入公車動態系統內，方便民眾查詢車輛到站資訊。

3. 市區公車 8 公里免費

桃園市推動 8 公里免費公車政策，已先完成電子票證、票證稽核與各項票證（悠遊卡、一卡通、愛金卡、ETC）扣款測試，預計於 105 年 10 月起試辦，路線暫定為中壢區到桃園區的省道台一線與二都會區的轉乘路線，試辦路線將改為里程計費，預估每公里費率約二．二元，民眾搭乘逾八公里才須付費。8 公里免費公車試辦期間，將整合台一線中壢、桃園間所有的公車路線納入試辦範圍，為鼓勵民眾轉乘，會設置集中式站牌，讓民眾方便搭乘。

4. 機場捷運車站公車接駁

目前車站周邊尚未開發完成，接駁客運量有限，通車初期以中巴或小巴之免費公車由捷運站接駁至鄰近可轉乘之公車站位，視需求調整班距為 20-30 分鐘 1 班，或評選計程車隊，依民眾需求之反應進行接駁服務（DRTS）並補貼乘客。其餘車站調整現有路線，以繞駛、延駛、更改站名或新闢路線，提供固定路線、班次之公車接駁。另於捷運通車 6 個月後，再依運量進行公車路線及班次檢討。

5. 公車候亭及智慧型站牌、集中式建置

針對桃園市五大幹線（台 1 線、中豐路、介壽路、龍岡路及春日路）及捷運先導公車行經路廊先行施作智慧型站牌，並持續調查檢討市內適合建置之地點，依幹線、支線順序建置。逐步提供詳細發車時刻、到站資訊提供等公共運輸服務功能與公共運輸搭車環境，改變民眾運具使用習慣。

4.1.5 氣候變遷

一、氣候變遷調適

為落實桃園市氣候變遷調適規劃工作，須充分考量地方環境特性，評估自然環境與社會經濟系統在氣候變遷衝擊下的脆弱程度，氣候變遷對土地使用衝擊說明如下：

- （一）降雨型態改變：臺灣用水量逐年增加，且面臨水庫淤積問題，未來降雨型態改變將引發水資源危機，導致都市發展與運作受限，因此土地使用發展與管理應回應水資源短缺問題。
- （二）增溫影響：都市高密集土地使用，使得平地暖化較山區嚴重，因此土地使用與規劃應考量如何配合其他部門適應增溫。
- （三）海平面上升：海平面上升將衝擊低窪與地層下陷地區之經濟與生產活動，因此土地配置與活動型態應重新考量。



(四)極端氣候：瞬間暴雨可能造成坡地災害，破壞生態系統服務，因此下游地區需要考量如何透過非工程性的方法防災與減災，上游地區則加強保育與保安。

課題：因應氣候變遷衝擊，建立韌性城市

全球氣候變遷的現象與影響日益明顯，該如何因應氣候變遷衝擊，以維繫自然生態系統穩定平衡，進而確保生存安全與永續發展並成為韌性城市，為當前必須積極面對的重大關鍵議題。面對這項挑戰，氣候變遷調適計畫即是為了因應實際或預期的氣候變遷衝擊或其影響，做各種因應的調整與準備，使得人類與自然系統在極端天氣事件與暖化效應下的負面衝擊最小，並且找尋有利的發展機會。因此，未來有關國土及城鄉規劃，國家重大工程的推動，應將環境資源之限制與容受力，以及整體環境脆弱度與風險評估結果納入社會、經濟、技術體系及基礎建設內考慮，期望能夠抵抗未來衝擊及壓力。

對策：

1. 檢討既有施政計畫：國發會於《國家氣候變遷調適行動計畫(102-106年)》提出各調適領域之優先行動計畫，本計畫將藉此檢視桃園市政府既有施政計畫與氣候變遷調適作為之相關性，將氣候變遷調適觀念納入市府研提年度施政計畫之策略建議，以配合國家氣候變遷調適行動計畫之執行。
2. 研擬土地使用調適策略：依循國家氣候變遷調適政策綱領，並將氣候變遷調適作為納入各層級土地空間利用規劃相關的法規、計畫與程序，配合執行之工作項目詳如表 4.1-3 所述。
3. 建立土地使用管理相關配套措施
 - (1) 各層級土地使用計畫應蒐集災害潛勢及防災地圖等相關資訊，掌握轄區易致災地點、災害發生歷史及特性，納入環境敏感地區之規劃參考，並據以檢討土地使用分區及使用地。
 - (2) 配合目的事業主管機關研擬之復育計畫，檢討環境敏感地區土地使用分區與使用地編定：
 - A. 屬都市土地者，配合目的事業主管機關研擬之復育計畫徵收或撥用之土地，應依都市計畫法相關規定辦理變更為保護區、公共設施用地或其他非供都市發展之適當分區。
 - B. 屬非都市土地者，配合目的事業主管機關研擬之復育計畫徵收或撥用之土地，應依區域計畫法相關規定，檢討變更為適當使用分區；使用地變更編定為國土保安用地、生態保護用地、林業用地、水利用地或其他適當使用地。
 - (3) 各類環境敏感地區土地使用管制內容之檢討，應依據環境資源特性調整使用類別與強度等；非都市土地部分，應將環境敏感地區配合非都市土地使用分區進行重疊管制之具體內容，納入非都市土地使用管制規則。
 - (4) 針對都市計畫及非都市土地開發案，雖已規定開發基地須依據災害潛勢，檢討規劃滯洪相關設施，要求自行吸收因開發增加之逕流量。未來並應研議將既有建成區或計畫區及周圍一定範圍內之災害潛勢、防災地

圖及脆弱度評估等資料納入都市計畫及開發計畫內容，進行整體評估。

表 4.1-3 中央調適策略及地方配合工作項目

中央調適策略	地方配合工作項目
將環境敏感地觀念落實在國土保育區的劃設與管理	- 協助調查近年發生重大山坡地災害地區，如土石流、嚴重崩塌地區等，確認環境敏感地區位。 - 落實環境敏感地管理，禁止開發行為及設施之設置，以保育及復育國土、維護天然地貌與森林、調節與涵養水土資源、保護物種多樣性，及減緩極端天氣事件所造成之災害損失。 - 透過區域計畫地域篇，檢討、訂定各類土地之使用、開墾與管理原則，加強違規使用或有安全疑慮行為之查報與取締。
因應氣候變遷，加速與國土空間相關計畫之立法與修法	- 調整都市發展模式，依循中央檢討之法定土地使用計畫及相關規劃程序，並將氣候變遷納入規劃內涵。 - 配合未來國土計畫法與濕地法之相關管理規範。 - 配合都市計畫法與現行相關土地使用與建築法規之修訂，協助落實綠色基礎設施。
建立以調適為目的之土地使用管理相關配套機制	- 配合執行氣候變遷受災之合宜救助與提供減災公益性土地補償機制等配套措施，促進國土使用的社會公平。 - 訂定成長管理指標，做為評估地方發展、資源使用及生態保護成效依據。
定期監測土地使用與地表覆蓋變遷，並更新國土地理資訊系統資料庫	- 協助持續且定期監測各類土地使用與地表覆蓋變遷、災害敏感地區。 - 配合辦理中央建構、維護、更新各專責機構既有資料庫平台之相關作業。
提升都市地區之土地防洪管理效能與調適能力	- 結合環境容受力，調整都市發展型態，各項開發行為宜充分評估與降低其環境影響，包括減少逕流量、增加透水率、都市藍綠帶建構、滯洪與提高透水面積等功能。 - 逕流總量管理制度應納入都市及區域計畫審議，並於都市及區域計畫通盤檢討落實推動，由開發單位自行吸收因開發增加之逕流量。 - 通盤檢討都市及區域計畫，積極落實利用公園、學校、復耕可能性低之農地、公有土地等設置滯洪及設施與空間妥善利用之原則再利用設施，並納入基地開發時土地使用之規範。 - 強化公共設施之基地截水、保水措施；增加道路與建築及設施之雨水貯留、透水面積及使用透水材質，強化區域保水。 - 整合都市與周邊地區之防洪設計值，確保都市與其外圍交界處之保護量得以銜接。
檢討既有空間規劃在調適氣候變遷之缺失與不足	- 以流域範圍進行整體土地使用規劃，提高流域生態系的容受能力，減低氣候變遷造成的衝擊。 - 適度調整既有居住人口、產業與土地使用方式，以降低氣候變遷脆弱度，並因應極端天氣帶來資源短缺的挑戰。 - 保護優良農地，避免轉為非農業生產功能的使用。 - 建構綠色基礎設施，經由空間規劃加強各項相關基礎建設，並調整建築物結構與材料，以有效調適城鄉地區因應氣候變遷之需求。

資料來源：整理自國家氣候變遷調適政策綱領。

二、海岸管理

課題：未來氣候變遷影響海岸防護將更加劇烈，需要前瞻性策略因應及具體作為

氣候變遷影響可能導致降雨強度增加、颱風強度增強及海水位上昇加劇威脅海岸地區，現行海岸管理方式若只依賴海堤加高、增加排水功能等保護性措施，亦無法完全確保無災，參考各國現行之海岸管理策略，尚包括非工程措施作為，包括適應性(recommodate)與後撤性(retreat)調適手段，因應氣候變遷，需要前瞻性策略因應。



對策：

因應氣候變遷，不依賴硬式防護設施提供零災害，改善易致災之海岸地區之防護能力，採用強化災害預警能力，提升環境受災回復能力與設施耐災能力，加強災害緊急應變能力，推動災害保險，以分擔風險。已開發之海岸地區，應配合海岸防護計畫，透過都市計畫法或非都市土地利用之通盤檢討，調降或管制高災害風險區之土地使用強度與型態，避免不相容之土地使用。新海岸開發行為，避免利用高風險、易致災之海岸地區，且應納入海平面上升及極端天氣狀況評估。針對高風險之海岸地區，維持低度開發利用為原則，如仍無法免除災害，應轉移資產至安全適當之地點，研擬海岸重劃，讓原有易致災之海岸地區轉換為濕地、滯洪池使用。

三、重要濕地保育

課題：保育既有濕地生態，多元土地利用

埤塘是桃園地區重要地景，亦使桃園擁有「千塘之鄉」的美譽。內政部營建署已將桃園市境內之「許厝港濕地」及「桃園埤圳濕地」公告為國家級濕地，詳如圖 4.1-25。本計畫將配合「濕地保育法」檢討範圍內各項土地使用合理性及相關管制原則，以創造生態、景觀、遊憩等多功能的濕地經濟學；另考量埤塘水圳活化，讓既有埤塘維持灌溉、景觀、文化、休閒遊憩、生態等功能，以保留桃園市特有的千塘風情文化。

對策：

1. 活化濕地土地利用

內政部已於 104 年 2 月 2 日發布施行「濕地保育法」，並將濕地之土地使用劃分為「核心保育區」、「生態復育區」、「環境教育區」、「管理服務區」及「其他分區」等 5 個區域，以達到分區管制的目標；另於 104 年 1 月 30 日發布「施行濕地保育法施行細則」，針對各級重要濕地保育利用計畫之允許明智利用項目及管理規定予以明確規範。

內政部針對桃園市境內許厝港濕地及桃園埤圳濕地等國家級重要濕地，已分別提出「桃園市許厝港保育利用計畫(草案)」及「桃園埤圳重要濕地(國家級)保育利用計畫(草案)」，並召開濕地保育座談會及機關協調會議，該計畫已明確訂定允許明智利用項目及相關管制規定，未來相關使用或利用應從其規定，以期達到生態保育、環境教育及民眾參與的多重目的。

2. 確保濕地生態功能

依「桃園市許厝港保育利用計畫書(草案)」，許厝港濕地面積共 961.07 公頃，被國際鳥盟評等為重要野鳥棲地，為候鳥南遷北返之重要棲息地和跳板，具有非常重要的科學研究、生態及環境價值。現有濕地範圍分為農業、森林、交通、水利、建築、公共用地、遊憩用地和海岸濕地等土地類型，其明智利用管理許可項目已劃設為生態復育區、環境教育區、其他分區(1)-生態緩衝區、其他分區(2)-亞潮帶生態區、其他分區(3)-海洋生態區、其他分區(4)-一般管理區及其他分區(5)-環境處理區等 7 類分區，本計畫將依前述保育利用計畫內容，建議土地使用相關管制原則。

3. 推動埤圳新生示範區

依「桃園埤圳重要濕地(國家級)保育利用計畫(草案)」，桃園埤圳重要濕地面積共 1120 公頃，埤塘口數為 348 口，桃園埤塘具有水利、農用、消防、休閒、教育及生態等功能，現有濕地範圍土地類型以特定農業區及一般農業區為主。桃園市政府已針對埤塘活化發展提出「多元活化」、「印象桃園」、「教育紮根」及「凝聚共識」等四大願景，除考量埤塘既有之灌溉功能，並可提供工業用水、觀光遊憩、環境教育、滯洪防災及農業休閒等多元化功能。

依前述保育利用計畫之明智利用管理許可項目已劃設為核心保育區、環境教育區及一般使用區，本計畫建議依埤圳新生活化構想，將現有埤塘、水圳劃定為埤塘專用區、公園綠地及水利地，利用埤塘水環境來調節都市微氣候、規劃都市防洪的蓄洪空間及營造桃園市生態跳島，另可以提供民眾休閒遊憩及環境教育空間場域。

4. 有效整合桃園市藍綠帶系統

埤塘水圳系統與其周邊綠地所構成的藍綠帶系統是桃園市重要的生態基盤，桃園台地部分埤塘水圳因都市開發及道路切割，而產生斷裂、破碎的藍帶地景。藉由調整水綠空間規劃，串聯相鄰之濕地、埤塘、水圳、農業綠地及公園綠地，以形成完整的藍綠網絡；串連埤塘及河川軸線綠地空間，以提供市民良好的親水空間，並建構完整的生態廊帶及棲地，才能提升桃園市的都市效益。

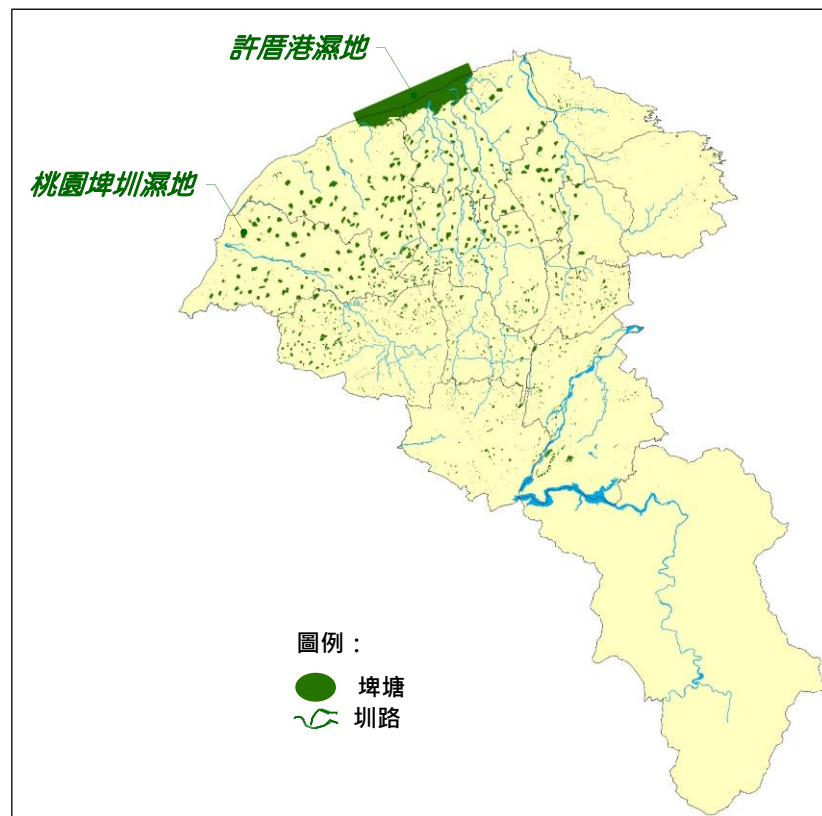


圖 4.1-25 桃園市國家級濕地分布示意圖

4.2 區域機能

4.2.1 區域發展目標

一、發展歷程

民國 94 年，「桃園縣綜合發展計畫」配合「航空轉運中心」的設立，將桃園定位為「以航空城為中心的大桃園國際性都會區」，配合高速鐵路、國道 1、3 號、機場捷運、西濱快速公路…等交通建設，將桃園－臺北緊密的聯接。國土綜合開發計畫確立以桃園-中壢，發展桃園都會區為雙核心都市。

民國 97 年，「北台都會區域計畫 2030（草案）」將臺北市、新北市、基隆市、新竹縣、桃園市、宜蘭縣等納入臺灣北部區域範圍，依其城鄉發展模式之階層體系，劃設臺北市定位為主要區域中心，新竹市為次區域中心，桃園-中壢則屬於臺灣北部區域之地方中心。

民國 99 年，行政院「國土空間發展策略」提出「一點多心」網絡布局，將桃園市定位為國家門戶，同年桃園市政府擬訂「桃園航空城區域計畫」，影響桃園市原有以桃園-中壢雙核心發展之空間布局。面對航空城之興起，以及國家門戶發展之確認，重新規劃各鄉鎮區階層體系、定位及空間結構面臨轉變，以強化桃園市之國際競爭地位。

民國 103 年，桃園正式升格為直轄市，在中心城市位階、都會人口結構等都將面臨轉變。



航空轉運中心

桃園縣綜合發展計畫

- 民國94年
- 大桃園國際性都會區
- 各項交通建設緊密聯接桃園－臺北
- 桃園市及中壢市發展雙核心都市



地方中心

北台都會區域計畫2030 (草案)

- 民國97年
- 臺北市為主要區域中心，新竹市為次區域中心
- 桃園-中壢：臺灣北部區域之地方中心



國家門戶

國土空間發展策略

- 民國99年
- 一點多心：桃園為國家門戶
- 擬訂「桃園航空城區域計畫」
- 空間結構面臨轉變

二、區域發展目標

鑒於桃園航空城之發展逐漸成形，「桃園市區域計畫(草案)」中，以全球化門戶都市及傳統工業大城之連結，將桃園從北部區域計畫之地方中心定位，提升為次區域中心。

串聯桃園國際機場與臺北港，作為臺灣國家門戶城市之條件設施，發展成為北部共榮圈，亦即其範圍並不囿於國際機場，也不僅僅限於桃園市行政區界，而是一個跨區域範圍與跨區域治理之國家門戶城市；以「航空城」的發展，以及「雙港聯運」的構想，作為連結全球城市競爭的新概念。

在面對全球化的浪潮下，以結合地方文化資產及特色，提高城市的競爭力，以兼顧城市獨特紋理與文化，調合傳統與創新，建設「創意、永續」的桃園市。透過都市與非都市土地整合，在都市與產業的持續成長下，發揮土地的生態服務功能。同時因應全球環境變遷，保障桃園市國土安全與人民生活安全，在三生一體指導下，以永續為基底，進一步發展出部門目標與部門計畫。



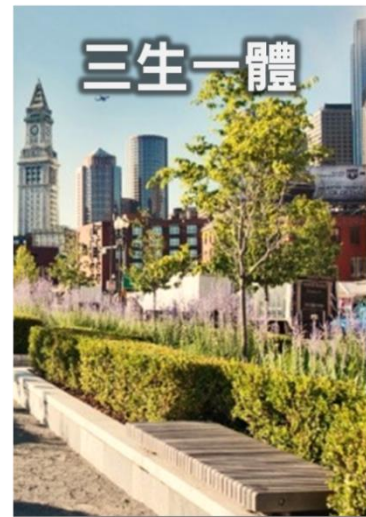
北部共榮圈

- 全球競爭力之國際都市
- 串連桃園國際機場與臺北港，共同發展北部共榮圈
- 跨區域範圍與跨區域治理之國家門戶城市



空間結構轉變

- 提升桃園-中壢階層，與新竹市並列
- 提升大園-蘆竹至地方中心



全球化下國土使用

- 創意·永續·桃花園
- 打造傳統工業大城為生產、生活、生態之三生環境
- 全球化趨勢下兼顧城市獨特紋理與文化

4.2.2 區域發展架構

一、北部城市區域定位

依「國土空間發展策略計畫」之指導，受高鐵行車時間及設站地點影響下，北、中、南三大城市區域已逐漸成形，其中北部區域定位為國家首要門戶、經貿核心、創研與文化國際都會及高科技產業帶，以臺北都會地區為核心都市。

桃園市位於北部區域之中間點，國際海空港運輸便捷、軌道運輸系統漸趨完善，各種文化設施走向精緻化發展，未來整體發展應以「提升品質」為要務。

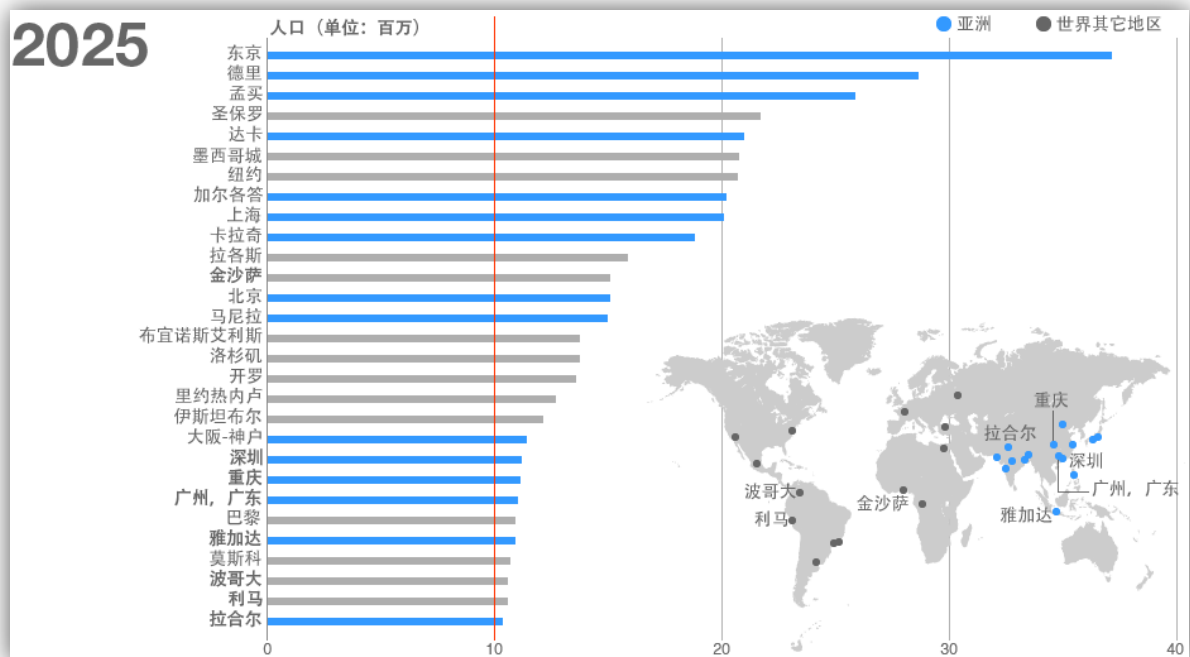


二、首都圈發展定位

(一)全球人口城市集中化趨勢

全球人口居住型態往城市集中，2008 年城市人口首次超越農村人口，估計至 2050 年全球將有 70% 的人口居住在城市。到了 2050 年，全球超大型城市（人口超過 1,000 萬）將增加至 28 個。亞洲共 15 個，包括東京、德里、孟買、加爾各達、卡拉奇、馬尼拉、大阪、神戶、雅加達以及拉合爾，及中國大陸的北京、上海、深圳、重慶、廣州。

北北基桃人口總數超過 900 萬人，已構成首都圈發展之都會區域型態，各項基礎設施建設的改善、交通網路串連及產業分工，將大幅提升臺灣國際競爭力。



資料來源：聯合國《世界城市化展望》2009 版

(二)首都圈發展潛力

1. 人口規模及土地面積

首都圈人口共 912 萬人，約占全國總人口 40%，營收部分約占全國總營收 52%，而其土地面積 3,679km² 僅占全國總土地面積 10%，顯示首都圈發展密集，為人口集中、經濟發展及行政中樞的所在區域，詳如表 4.2-1 所示。

表 4.2-1 首都圈人口規模及土地面積

城市	臺北市	新北市	桃園市	基隆市	合計	首都圈占全國比例
人口	270 萬人	396 萬人	209 萬人	37 萬人	912 萬人	40%
土地面積	272km ²	2,053km ²	1221km ²	133km ²	3,679km ²	10%

資料來源：本計畫整理

2. 交通基盤設施

(1) 交通系統

- A. 海港：基隆港、臺北港。
- B. 空港：桃園機場、松山機場。
- C. 高速公路：南北向：國道 1 號、國道 3 號；東西向：國道 2 號。
- D. 軌道運輸系統：高鐵、臺鐵、臺北都會區捷運、機場捷運線、桃園捷運。

(2) 交通等時圈

就公路系統而言，以臺北車站為中心點，區域內各地區 60 分鐘以內可到達。以到達國際機場、港口等，經高速公路 30 分鐘可達基隆港、臺北港、桃園機場等，詳如圖 4.2-1。

以軌道系統來說，從臺北車站出發約 35 分鐘可達桃園機場，到達桃園市中心或基隆市中心也約 35 分鐘可達，詳如圖 4.2-2。

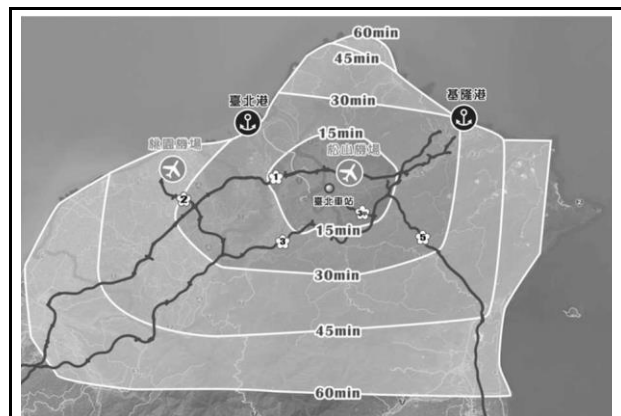


圖 4.2-1 公路系統等時圈示意圖

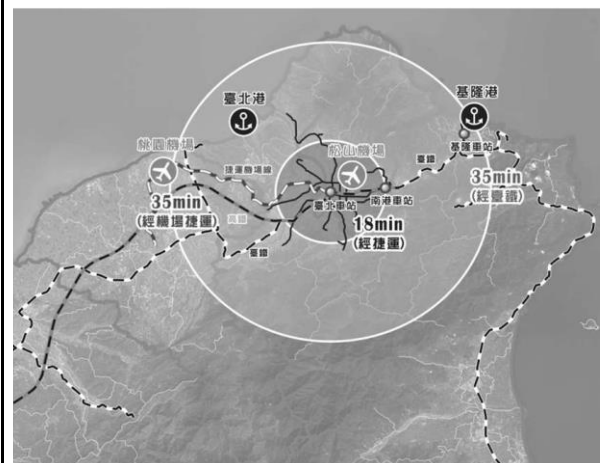
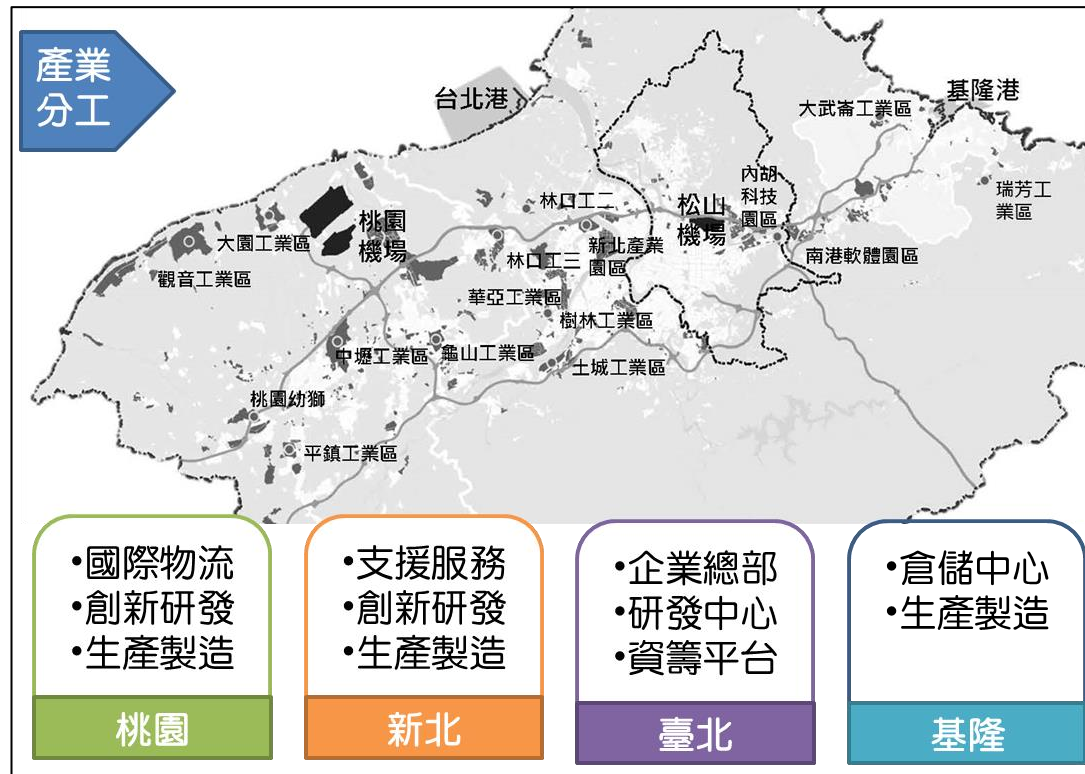


圖 4.2-2 軌道系統等時圈示意圖

資料來源：首都圈論壇，臺北市政府都市發展局，104 年 11 月

3. 產業分工策略

北北基桃在既有產業發展基礎上，配合中央產業發展政策，研擬各都市產業發展策略，透過上、下游產業鏈整合及適當分工，將提高整體產業能量，強化國際競爭力，首都圈產業廊帶及產業分工策略詳如圖 4.2-3 所示。



資料來源：首都圈論壇，臺北市政府都市發展局，104 年 11 月

圖 4.2-3 首都圈產業廊帶及分工策略示意圖

4. 桃園在首都圈發展優勢及區域合作治理

(1) 臺北都市發展限制

臺北的都市發展面臨人口過度集中，可開發用地少，且災害敏感相對高，因臺北盆地地層較為鬆軟，亦有斷層經過，地震災害恐較其他都市嚴重。另土地使用強度高，交通旅次量大且集中在主要運輸走廊，致通勤時間交通壅塞嚴重。而臺北因處政經中心，帶動不動產市場熱絡，房價居高不下，一般青年及中產階級普遍難以負擔，必須選擇郊區買房，故臺北未來發展必須與首都圈內其他都市合作，及適當分工互補，才能共榮共生，提升整體競爭力。

(2) 桃園都市發展優勢

桃園國際機場位於桃園市，是首都圈的對外國際門戶，政府亦積極推動十大建設後最大型國家旗艦計畫-航空城計畫，未來將開發 4500 公頃土地，打造 20 個捷運都會區，投資建設總額高達 5,000 億，預計增加 30



萬個工作機會，產生超過 2 兆 3000 億新台幣經濟效益。

桃園製造業基礎雄厚，人口結構以青壯年居多，大專院校聚集，人力資源豐富，研發及生產能量充沛。另桃園因台地地形，災害相對較低。交通系統部分，在機場捷運、航空城捷運線與延伸中壢段、捷運棕線、捷運三鶯線八德段及臺鐵立體化建設後，將成形便捷的軌道系統路網，不僅服務桃園地區，更與臺北捷運路網銜接，打造 30 分鐘生活圈。

桃園都市發展尚有腹地，土地使用強度較臺北低，房價亦相對比臺北低，市府積極在整體開發區劃設社會住宅，提供青年人住得起的房子，鼓勵在大臺北居不易的年輕人進駐桃園。

(3) 區域合作治理

因應桃園升格為直轄市，且為強化國家門戶城市的地位，中央及桃園市政府積極推動「桃園航空城」，發展桃園市成為具國際競爭力之城市。並積極參與首都圈的合作治理工作。

A. 海空自由貿易經濟區

在首都圈裡扮演國際門戶，以桃園航空城為核心，結合臺北港、基隆港等構成海空自由貿易經濟區。

B. 科技產業軸帶

以桃園、中壢、平鎮、龍潭，往南串聯新竹縣市的湖口、竹北、竹科等科學園區，往北銜接臺北市、新北市境內之士林、內湖、南港、汐止、土城、中和、新店等科技園區，構成北臺主要產業廊帶。

C. 首都生活圈

各項水資源管理、河川共治、垃圾處理問題、防救災、產業發展、公共住宅及區域運輸等施政議題，應採生活圈概念進行跨域合作，發揮最大效益。