台灣北部區域計畫

（第一次通盤檢討）

內政部區域計畫委員會第二十九次會議通過
行政院八十四年九月十三日台八十四內三三三七二號函准予備案
內政部八十四年十一月二十四日台內營字第八四八〇六一九號公告

內　政　部

台灣北部區域計畫（第一次通盤檢討）

目　　錄

第一章　緒論…… 1
第一節　修訂緣由…… 1
第二節　計畫範圍…… 1
第三節　計畫年期…… 5
第四節　計畫性質…… 5
第二章　區域發展政策…… 7
第一節　發展沿革…… 7
第二節　政策檢討…… 7
第三節　現階段政策方向…… 9
第四節　當前重大建設影響…… 9
第三章　計畫目標與構想…… 13
第一節　發展課題…… 13
第二節　目標與對策…… 14
第三節　計畫構想…… 17
第四章　發展現況與預測…… 21
第一節　人口…… 21
第二節　區域經濟…… 25
第三節　工業用地…… 30
第四節　水資源…… 31
第五節　觀光遊憩…… 33
第六節　交通運輸…… 40
第七節　住宅供需…… 45

第八節　土地利用…… 52
第五章　發展計畫…… 71
第一節　都市發展與住宅建設…… 71
第二節　生活圈發展與建設…… 90
第三節　工業區建設…… 124
第四節　自然及人文資源保育利用…… 134
第五節　水資源開發…… 150
第六節　觀光遊憩…… 156
第七節　交通運輸…… 173
第八節　公用及公共設施…… 196
第六章　土地分區使用計畫與土地使用管制…… 207
第一節　土地分區使用計畫…… 207
第二節　土地使用管制…… 235
第三節　土地開發指導原則…… 241
第四節　指示事項…… 245
第七章　計畫實施…… 249
第一節　實施程序…… 249
第二節　配合措施…… 254

表　目　錄

表 1・2・1　北部區域生活圈範圍調整對照表..... 2
表 3・3・1　北部區域各生活圈機能表..... 18
表 4・1・1　北部區域不同人口成長方案表..... 21
表 4・1・2　北部區域人口年齡結構預測表..... 22
表 4・1・3　北部區域各生活圈計畫年期人口推估表..... 23
表 4・2・1　北部區域各生活圈產業人口預測表..... 27
表 4・2・2　北部區域各級產業生產毛額統計表..... 29
表 4・3・1　北部區域各生活圈工業用地增量預測表..... 31
表 4・4・1　北部區域各標的用水量預測表..... 33
表 4・5・1　北部區域觀光遊憩發展核心分布表..... 34
表 4・5・2　北部區域各生活圈旅遊人次推計表..... 35
表 4・7・1　北部區域各縣市住宅供需狀況表..... 46
表 4・7・2　北部區域各縣市空屋率表..... 47
表 4・7・3　北部區域各縣市住宅權屬表..... 48
表 4・7・4　北部區域各縣市住宅居住狀況表..... 49
表 4・7・5　北部區域各縣市住宅獨住與合住狀況表..... 50
表 4・7・6　北部區域各生活圈住宅用地增量表..... 52
表 4・8・1　北部區域平地土地利用現況表..... 55
表 4・8・2　北部區域山坡地土地利用現況表..... 58
表 4・8・3　北部區域土地使用分區表..... 61
表 4・8・4　北部區域非都市土地使用編定表..... 66
表 5・1・1　北部區域各生活圈及縣市計畫人口總量表..... 72
表 5・1・2　北部區域各縣市住宅用地增量表..... 73
表 5・1・3　都市階層與公用及公共設施表..... 77

表 5·1·4 北部區域各縣市都市計畫公共設施用地統計表..... 81
表 5·1·5 北部區域新社區興建户數與用地面積表..... 89
表 5·1·6 北部區域政府興建國宅户數表（至86年底）..... 90
表 5·4·1 北部區域生態敏感地一覽表..... 136
表 5·4·2 北部區域特殊景觀一覽表..... 136
表 5·4·3 北部區域重要考古遺址一覽表..... 137
表 5·4·4 北部區域水源水質水量保護區一覽表..... 139
表 5·4·5 北部區域重要水庫一覽表..... 140
表 5·4·6 環境災害與對策說明表..... 144
表 5·4·7 北部區域沿海保護區一覽表..... 145
表 5·4·8 核一、核二廠禁建區或低密度人口區範圍表..... 146
表 5·4·9 北部區域河川新生地統計表..... 147
表 5·4·10 北部區域海埔地開發規劃概況表..... 148
表 5·5·1 北部區域水庫開發計畫表..... 151
表 5·6·1 北部區域觀光遊憩系統規劃表..... 159
表 5·7·1 北部區域高速公路交流道類別表..... 195
表 5·7·2 各類型交流道鄰近地區適宜土地使用類別表..... 197
表 5·7·3 高速公路沿線土地使用相容性關係表..... 198
表 6·1·1 鄉村區公用及公共設施表..... 224
表 6·1·2 北部區域通盤檢討前後各分區面積表..... 235
表 7·1·1 實施進度表..... 250

圖　目　錄

圖 1·2·1　北部區域範圍圖 3
圖 1·4·1　計畫體系圖 6
圖 4·8·1　北部區域土地使用現況圖 53
圖 4·8·2　北部區域土地使用分區圖(檢討前) 63
圖 5·1·1　北部區域都市位階圖 79
圖 5·2·1　台北都會區範圍圖 91
圖 5·2·2　台北都會區快速道路系統圖 99
圖 5·2·3　新竹科學城發展構想示意圖 107
圖 5·5·1　北部區域現有及規劃中水庫分布圖 153
圖 5·6·1　北部區域觀光遊憩系統規劃圖 161
圖 5·7·1　北部區域運輸系統整體建設路網圖 179
圖 5·7·2　台北都會區大眾捷運系統發展計畫圖 191
圖 6·1·1　北部區域土地使用發展限制圖 209
圖 6·1·2　北部區域未來發展示意圖 217
圖 6·1·3　北部區域土地使用分區圖(檢討後) 231

第一章 緒 論

第一節 修訂緣由

台灣北部區域計畫經內政部於民國72年5月9日以台內營字第143394號公告實施，至民國77年屆滿 5年，依據區域計畫法第十三條之規定，區域計畫每五年應通盤檢討一次；嗣因政府推動國家建設六年計畫、振興經濟方案，並陸續規劃興建台北都會區捷運系統、高速鐵路、北部第二高速公路、北宜高速公路、濱海公路、台 3號省道、新竹科學園區擴建，淡海新市鎮之興建等重要建設計畫，將大爲改善本區域交通運輸，都市及產業之開發條件，進而加速改變土地使用發展之型態，北部區域計畫乃辦理通盤檢討進行修訂。

第二節 計畫範圍

北部區域計畫範圍包括台北市、基隆市、新竹市、台北縣、桃園縣、新竹縣、宜蘭縣等 7個縣市之全部行政區域，計 1院轄市、 2省轄市、13縣轄市、14鎮及40鄉，合計70個市鄉鎮，總面積7,347.27平方公里（圖1.2.1）。

依國家建設六年計畫修正原北部區域範圍 7個生活圈爲 5個生活圈如下（表1.2.1）：

1. 基隆生活圈：中心都市爲基隆市等共 7個市鄉鎮，面積633.64平方公里，佔全區域之8.63%。
2. 台北生活圈：中心都市爲台北市，共24個市鄉鎮，面積1,823.51平方公里，佔全區域之24.82 %。
3. 桃園生活圈：中心都市爲桃園及中壢市，共13個市鄉鎮，面積1,220.96平方公里，佔全區域之16.62 %。

表1.2.1　北部區域生活圈範圍調整對照表

原北部區域計畫		本次通盤檢討	
生活圈	範圍	生活圈	範圍
基隆	基隆市、金山鄉、萬里鄉、瑞芳鎮、雙溪鄉、貢寮鄉	基隆	基隆市、金山鄉、萬里鄉、瑞芳鎮、雙溪鄉、貢寮鄉、平溪鄉
台北	台北市、石門鄉、三芝鄉、淡水鎮、八里鄉、林口鄉、五股鄉、蘆洲鄉、泰山鄉、三重市、新莊市、板橋市、土城鄉、樹林鎮、鶯歌鎮、三峽鎮、永和市、中和市、新店市、烏來鄉、深坑鄉、坪林鄉、石碇鄉、平溪鄉、汐止鎮	台北	台北市、石門鄉、三芝鄉、淡水鎮、八里鄉、林口鄉、五股鄉、蘆洲鄉、泰山鄉、三重市、新莊市、板橋市、土城市、樹林鎮、鶯歌鎮、三峽鎮、永和市、中和市、新店市、烏來鄉、深坑鄉、坪林鄉、石碇鄉、汐止鎮
桃園、中壢	桃園市、中壢市、龜山鄉、蘆竹鄉、大園鄉、觀音鄉、新屋鄉、八德鄉、平鎮鄉、楊梅鎮、大溪鎮、龍潭鄉、復興鄉	桃園	桃園市、中壢市、龜山鄉、蘆竹鄉、大園鄉、觀音鄉、新屋鄉、八德市、平鎮鄉、楊梅鎮、大溪鎮、龍潭鄉、復興鄉
竹東	竹東鎮、關西鎮、橫山鄉、尖石鄉、五峰鄉、北埔鄉、峨眉鄉	新竹	新竹市、湖口鄉、寶山鄉、竹北市、芎林鄉、新埔鎮、新豐鄉、竹東鎮、關西鎮、橫山鄉、尖石鄉、五峰鄉、北埔鄉、峨眉鄉
新竹	新竹市、湖口鄉、寶山鄉竹北鄉、芎林鄉、新埔鎮、新豐鄉		
宜蘭	宜蘭市、頭城鎮、礁溪鄉、壯圍鄉、大同鄉、員山鄉	宜蘭	宜蘭市、頭城鎮、礁溪鄉、壯圍鄉、大同鄉、員山鄉、羅東鎮、五結鄉、冬山鄉、三星鄉、蘇澳鎮、南澳鄉
羅東	羅東鎮、五結鄉、冬山鄉、三星鄉、蘇澳鎮、南澳鄉		

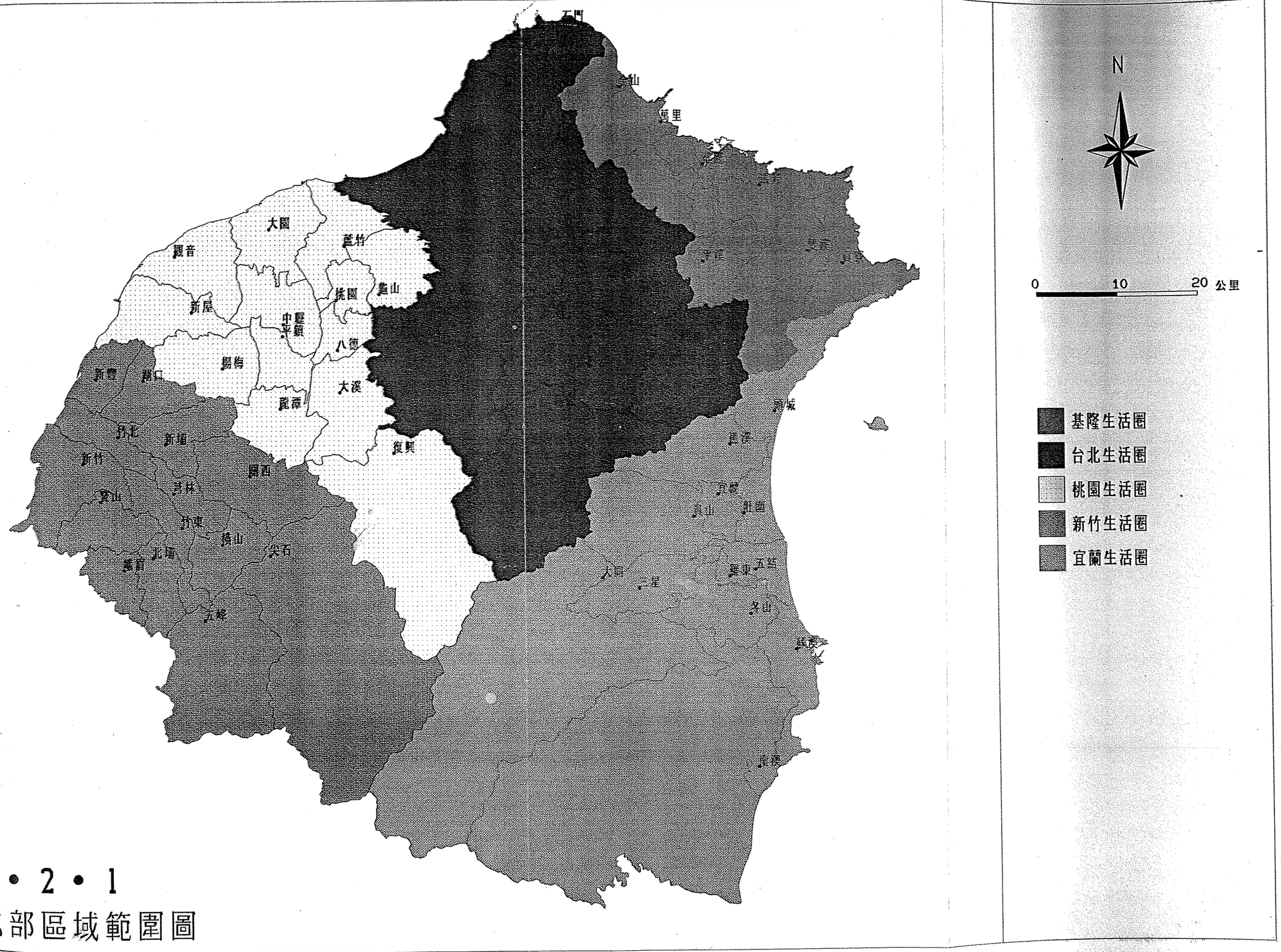


圖 1・2・1
北部區域範圍圖

4.新竹生活圈：中心都市爲新竹市，共14個市鄉鎮，面積1,531.68平方公里，佔全區域之20.85 %。

5.宜蘭生活圈：中心都市爲宜蘭市，共12個市鄉鎮，面積2,137.4615平方公里，佔全區域之29.09 %。

第三節　計畫年期

本計畫之計畫年期考量未來發展，並配合各重大建設之完成時程，以民國94年爲計畫目標年。

第四節　計畫性質

區域計畫係在國土或地區內依地理、人口、資源、經濟、社會活動等相互依賴及共同利益關係劃定若干區域而制定之發展計畫，故區域計畫涉及國土或一地區整體發展之構想、政策、相關計畫或區域間共同事項，須由上位計畫（國土綜合開發計畫）統合規劃策訂，然後分派於各區域，作爲區域計畫之部份內容。

另方面區域發展受區域內各地方之地理環境、資源、社經時空發展條件之限制與影響，須兼顧地方發展環境與需要，使各地方發展統合於區域計畫內，故區域之發展計畫一方面受上位計畫之指導，將其發展構想、政策調合爲地方之發展計畫，而各地方發展計畫則由區域計畫整合。故區域計畫在整個計畫體系中居於中間協調指導之地位(圖1.4.1)。

本計畫則是秉承台灣地區綜合開發計畫之開發政策與發展課題，參照原北部區域計畫，區域內各地區發展條件與趨向作全盤而綜合之規劃，用以指導各地區之都市計畫、各項區域性實質發展計畫及非都市土地分區使用，以健全區域之整體發展。

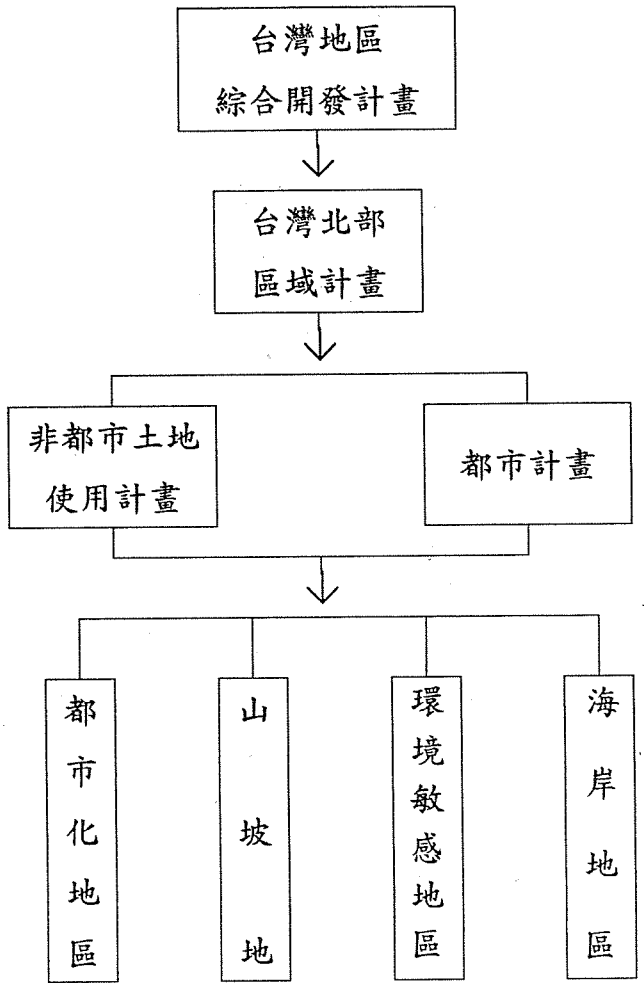


圖1.4.1　　計畫體系圖

第二章　區域發展政策

第一節　發展沿革

一、民國69年「台灣北區區域計畫」政策以管制開發爲主，重點包括：

1. 洪水平原地區採嚴格管制發展。
2. 重點開發新市鎮，即林口、南崁 2處，並從林口優先辦理。
3. 暫緩開闢新港口，充分發揮蘇澳輔助港之功能。
4. 維持台北市中度成長，以 328萬人爲規劃目標。
5. 保護農地，確保糧源。
6. 改善區內運輸問題與中正機場之配合建設。
7. 訂定環保管制依據，並研發科技，以減輕公害。
8. 山坡地開發以保育重於利用爲原則。

二、民國72年「台灣北部區域計畫」政策以經建開發爲主，重點包括：

1. 管制洪水平原地區之發展。
2. 重點開發林口、南崁新市鎮，並從林口優先辦理。
3. 暫不另闢新港，提倡貨櫃化運輸方式，發揮港埠功能。
4. 顧及日間流動人口，台北市人口以 350萬人爲規劃目標。
5. 嚴格保護高等則或已有完善水利灌溉設施之農地。
6. 建立台北都會區捷運系統及中環、外環道路系統。
7. 加強水、空氣、噪音之污染防治，並以區域及系統管理方式處理垃圾。
8. 改善喪葬設施，以企業化管理公墓，並倡導火葬。

第二節　政策檢討

一、缺乏整體空間發展策略計畫

過去區域計畫太過強調大規模開發，所以注意力大都集中於指定

新市鎮及擴大若干現有市鎮爲成長中心，強化其都市及產業發展機能，唯缺乏整體的空間發展策略計畫，指導區域之策略據點、策略軸線、及策略地區之發展。

二未充分利用生活圈分工專業化

生活圈係以地方中心以上之都市爲核心，並將周邊具有依存關係之地區劃爲生活圈，其爲區域規劃與開發之基本單位。但過去生活圈計畫並未強調其地方特性與功能，使得各生活圈不能充分發揮其特性，達到區域分工、整合之功能。

三未重視地方中心都市之社會功能

由於社會環境的變遷，生活圈之中心都市建設不宜太過著眼於經濟產業的建設，其它社會發展的需要亦宜加強，譬如教育、醫療、遊憩、運動及與日常生活有關之社會服務。

四強調開發限制而非開發許可

過去區域計畫對山坡地、洪水平原、農業區等之開發加以嚴格管制，但執行效果並不彰顯，其部分原因則可能由於管制規劃不切實際或所持評估準則不夠明確，使執行者有所困難，故日後宜強調依據不同區域限制與開發條件，建立開發許可制。

五未重視城鄉間之均衡發展

爲縮小區域內生活上之差距，區域計畫係透過都市體系，依其需要提供公共設施，惟受限於政府財政負擔，成果有限。今後宜透過生活圈地方中心建設之推動，以使開發效果及於生活圈各集居地區，並強調融合自然環境、居住環境、及生產環境爲一體，以達到安定居住人口之目的，尤其是人口外流地區，應提振就業機會並改善居住環境，以使得周圍農村地區得到關注。

六未採行都會成長管理

台北都會區已經形成，台北市規模的問題應提昇至台北都會區之

規模問題，而抑制台北都會區過度成長的壓力問題，不應是投資更多公共建設或只決定一個遠期的最適規模人口，而宜以都會成長管理的手段來控制未來都會成長過程中不同時期的人口規模。

第三節　現階段政策方向

由以上之檢討，北部區域計畫未來之發展政策包括：

一、強調生活圈之整體規劃。

二、進行都會成長管理。

三、地方中心建設之質量並重。

四、都市與鄉村之整合。

五、非都市土地使用之開發許可。

六、特殊及偏遠地區之產業振興。

七、居住、工作、休閒環境之均衡發展。

八、學術研究、資訊技術、科技產業、生活環境之結合。

九、強調資源的永續發展。

第四節　當前重大建設影響

一、台3省道改善計畫

計畫概要：自台北市至屏東，除部份路段已改善外，按平原區標準四車道及山嶺區雙車道辦理改善。

發展影響：促進沿線三峽、大溪、龍潭、關西、橫山、北埔、峨眉等聚落產業和遊憩資源之開發。

二、西部濱海公路提昇快速公路計畫

計畫概要：將現有西部濱海台15線提昇爲快速公路。

發展影響：1.疏解中山高速公路之客貨運輸量。

2.促進西部沿海鄉鎮產業與遊憩資源之開發。

3.擴展基隆港腹地範圍。

三北部第二高速公路

計畫概要：主　線：北起基隆南迄竹南約130 公里。

內環線：主線鶯歌附近分出，經桃園市而銜接中山高速公路中正機場交流道。

台北聯絡線：由木柵交流道分出至台北市信義計畫區南側。

發展影響：1.疏解中山高速公路日益擁擠現象。

2.帶動交流道附近地區之都市發展。

3.轉移台三號省道沿線鄉鎮都市發展至新設交流道附近，加強台三號省道之國防、觀光功能。

四西部走廊東西向快速公路建設計畫

計畫概要：北部區域範圍內包括：萬里—瑞濱線、八里—新店線、觀音—大溪線及南寮—竹東線。

發展影響：1.健全濱海與內陸間快速運輸系統，聯絡縱向幹線公路，構成西部走廊快速公路網，增進整體運輸效率。

2.活化新興工業區，遊憩區及新市鎮等聯外交通動脈，擴大高速公路服務範圍，增加國防軍事運輸能力。

3.減緩人口向都會區集中壓力。

五北宜高速公路

計畫概要：由台北經石碇、坪林至宜蘭蘇澳。

發展影響：1.縮短台北、宜蘭兩地之行車時間及距離。

2.紓解東部鐵路與北宜、濱海公路之負擔。

3.帶動蘭陽地區及沿線山區產業及遊憩資源之開發。

4.擴張蘇澳港之腹地範圍。

六台北都會區大眾捷運系統初期路網

計畫概要：初期計畫路網包括木柵（內湖）線、淡水線、新店線、南

港線、板橋（土城）線及中和線。

發展影響：1.改善都會區運輸走廊交通狀況。

2.促進台北市周圍衛星市鎮的開發，造成人口與產業之重分布。

3.擴大都會區影響範圍。

七高速鐵路

計畫概要：採鋼輪式高速鐵路，沿途設置台北、桃園、新竹、台中、嘉義、台南、高雄等七站。設計速率爲250～300公里／小時，由台北到高雄將僅需 105分鐘。

發展影響：1.縮短城際之交通旅行時間。

2.造成人口、產業之重分布。

3.促進桃園、新竹都會化發展。

八新竹科學城

計畫概要：1.計畫範圍爲新竹生活圈。

2.發展爲具有百萬人口之高科技、高效率、高品質之國際化都會區。

3.結合產業、科技、學術、居住多元功能，創造均衡之都市生活環境。

發展影響：1.建設爲北部區域次區域中心，分擔區域中心之機能。

2.強化新竹地區之經濟自主性並提昇產業結構趨向技術密集型工業，以建立自給自足之生活圈。

3.促進新竹地區之都市發展，提昇生活環境品質，吸引科技人才定居。

九淡海新市鎮

計畫概要：位於淡水鎮北方約 1.5公里處，面積約 1,700公頃，計畫容納人口爲30萬人。劃設有住宅區、商業區、工業區、公

共設施等各種分區使用，爲自足式新市鎮。

發展影響：1.紓解台北都會區人口壓力。

2.解決中低所得之居住問題。

3.帶動北部濱海地區之發展。

十六林口新市鎮三、四期開發

計畫概要：計畫開發工業區、住宅社區。

發展影響：1.減緩台北都會區人口膨脹之壓力。

2.解決中、低收入户之居住問題。

3.加強現有新市鎮機能。

十七南港經貿園區

計畫概要：1.研究發展：研發中心、培訓中心、資訊中心。

2.展覽活動：展示大樓。

3.行政中心：興建辦公大樓，提供郵政、電信、金融、餐飲等相關服務設施。

4.會議中心：供業務諮商，談判或舉辦研討會。

5.住宿活動：興建觀光旅館，供參展、開會人員住宿。

發展影響：1.加速推動資訊軟體科技發展，提昇軟體工業發展。

2.發展國際經貿，提昇我國在世界經貿中心的形象與地位。

十八觀音擴大（外海）工業區

計畫概要：1.於沿海地區填海造地而成，興建工業專用港。

2.引進油料輸儲設備、遊艇工業、化學工業等。

發展影響：1.開發海埔地增加土地資源。

2.提供特殊性工業集中設置。

第三章　計畫目標與構想

第一節　發展課題

課題一：北部區域政治、經濟、文化及行政管理機能過度集中於台北市，形成北部區域一極化發展現象。

說　明：1.台北市爲中央政府所在地，中樞行政管理、政治機能集中，又台灣省政府亦設有部分局處於此，更加強化其機能。

2.台北縣、市八十年度歲出決算數 1,594億元，約占北部區域82%。其中又以教育科學文化、經濟建設、交通等所佔比例超過60%。

課題二：台北都會區人口過度集中，造成都會區公共設施不足與環境品質降低。

說　明：1.台北都會區面積占北部區域總面積之四分之一，其人口卻佔北部區域66.7%，造成各項公共設施產生嚴重缺乏與擁擠現象，導致都市生活環境品質日益惡化。且公共設施用地取得不易，致目前都市計畫公共設施用地不及都市計畫區之15%，更顯公共設施建設不足。

2.台北都會區各大運輸走廊與運具已發生擁擠、飽和現象。其中各大公路運輸服務水準已降至D級；台鐵系統路線容量亦已多達飽和狀態。

3.台北都會區工商業急速發展，導致各種污染源急速成長，如工業廢棄物、交通、水源、垃圾、空氣污染等。

課題三：偏遠及特殊地區產生人口外流及就業機會不足之惡性循環。

說　明：1.偏遠地區因受交通限制，而產生人口外流，經濟發展停滯與公共設施不足。

2.沿海與山地偏遠地區因人口外流導致地方財稅收支不足，造成

公共設施興建之不易，地方財政困難。

課題四：運輸建設改善措施未與土地使用發展模式配合，未能有效誘導人口、產業合理分布。

說　明：1.交通運輸計畫過於強調解決交通瓶頸問題，導致人口更集中。

2.北部區域現有都市多沿主要公路發展，因缺乏腹地導致道路拓寬或擴大運能不易，影響日後都市健全發展。

3.國家重大交通建設投資龐大，大幅改變現有交通可及性，對未來都市發展模式造成重大衝擊。

課題五：傳統區域土地使用規劃多以需求爲導向，未依環境特性劃設各類環境敏感地，以致各類開發計畫未能以資源導向規範之。

說　明：1.傳統土地使用分區未依據資源特性予以界定分區，導致不當土地開發造成環境衝擊，嚴重影響環境品質。

2.爲兼顧水資源之永續利用與充分使用有限的土地資源，水庫集水區土地開發利用之管制，爲一重要之發展課題。

第二節　目標與對策

在兼顧均衡與效率的區域發展原則下，依據現階段區域發展的五大課題，提出因應發展之八項目標與策略。

目標一：強化台北都會區以外基隆、桃園、新竹、宜蘭等生活圈之中心都市功能，以提高當地生活之自主性。

策　略：1.加強各生活圈中心都市社會服務建設

配合社會服務設施體系之建立，建設生活圈內社會服務中心，提供均衡之服務水準，減少居民向外遷移誘因。

2.創造中心都市多樣化就業機會

調整產業結構，引進適合之工、商、服務業，創造多樣化之就業機會。

3. 建立以生活圈中心爲重心之區域性便捷交通網路，使生活圈內居民平均半小時內可達市中心，相鄰生活圈中心亦可在一小時車程範圍內爲原則。

目標二：融合自然環境，居住環境及生產環境爲一體，以安定居住人口。

策　略：1. 依地區特性發揮地方分工整合之功能

按地方特性規劃功能區域，並加強各生活圈中心都市之行政，商業功能，以發揮區域分工與整合之功能。

2. 都市與農村之均衡建設

加速生活圈內之地方中心都市生活環境之整建及周圍農村之環境整建，提供必要的各種基本公共設施與服務。

3. 減少居住，工作地之通勤旅次

將產業活動適當分散至都會區外圍，減少居住與工作過度集中於台北都會區。

4. 加強中心都市之雨水及污水下水道工程

現居住人口達50,000人且位於重要水庫或水源水質水量保護區內之都市計畫地區，優先建設污水及雨水下水道工程。

5. 加強垃圾處理、都市公園、住宅、防災等有關生活環境設施之建設及營建管理，建設優良居住環境。

目標三：合理分布人口，以促進城鄉均衡發展。

策　略：1. 配合資源開發計畫，合理管制台北都會區之人口成長，並促使人口遷移至都會區以外具有潛力開發爲居住功能之鄉鎮。

2. 加強宜蘭、桃園、新竹之沿海及山地鄉鎮地區環境整建，減少人口外流。

目標四：充實產業設施，以促進產業升級。

策　略：1. 促進產業升級，配合專業或技術型工業區之設置，以減少工業區散置造成之污染與資源浪費。

2. 於各生活圈中心都市，提供資訊傳遞，技術交流之大型活動設施，以加速產業升級及提昇國際化之服務水準與地位。

3. 配合生產、學術及居住活動，發展新竹科學城及工業園區。

目標五：誘導區域土地合理使用，以改善環境品質。

策　略：1. 依地區條件劃設不同程度之發展限制區，並建立開發許可制度。

2. 配合重大建設計畫，優先規劃具發展潛力地區，以供給引導需求發展。

3. 配合捷運系統規劃，積極開發林口、淡海新市鎮，以紓解台北都會區人口壓力並提供中低所得之住宅。

4. 對於妨礙都會區居民環境品質之大型設施，促其遷建至都會區外圍，亦可增加公共設施用地。

5. 建立山坡地集水區開發總量管制制度，合理監控整體發展強度，確保山坡地國土保安，維護生活環境品質及安全。

目標六：健全整體交通運輸系統，以縮短交通時間與成本。

策　略：1. 依交通運輸系統主走廊、次走廊，建立區域間、各地方中心間及各生活圈內之運輸軸線以及環狀幹線快速道路系統。

2. 配合高速鐵路、捷運系統、縱貫鐵路系統，建立整體軌道運輸系統。

3. 配合交流道區位，設置大眾運輸及貨物轉運中心，減少過多小汽車進入市區。

4. 以交通運輸需求管理手段，紓解台北都會核心區交通問題。

目標七：加強自然資源之開發與保育，保持生態平衡。

策　略：1. 合理開發地方自然遊憩資源，發揮山水多目標功能，以帶動地方發展。

2. 依觀光遊憩資源特性，配合運輸路線，對不同遊憩型態作整體

規劃與開發。

3. 限制水源保護區之發展，確保水源維護。

4. 劃設環境敏感地，建立開發及管理標準，以避免特有資源遭受破壞。

5. 建設關渡都會公園以滿足都會居民之遊憩需求。

目標八：防治區域性公害污染，以提高生活品質。

策　略：1. 配合土地使用計畫適當配置各級產業與居住區位，禁止不當之土地使用，增加公害防治之投資，以改善環境品質。

2. 集中規劃石化工業區用地，便於統籌事業廢棄物、污水之防治與處理。

3. 整體規劃區域性大型垃圾處理場、焚化爐、掩埋場及廢棄物處理中心、棄土場，並避免對鄰近居民、空氣及水資源造成二次公害。

第三節　計畫構想

一、空間結構

北部區域未來空間結構依其地理特徵，劃分爲：

㈠北部大屯火山區、新店、三峽、竹東丘陵區及加裡山（雪山）脈、中央山岳地區爲廣大之水土、動植物保育遊憩地區。

㈡東部宜蘭平原三角洲爲田園休閒港口城市，以北宜高速公路連絡台北，受經濟發展衝擊帶動土地增值與提高開發強度，應整體規劃控制成長，確保良好生活品質。

㈢西部走廊地帶分布有基隆丘陵區港埠山城、台北盆地政經文化都市，桃園中壢台地農工國防城市、新竹平原區科技學術城等自足性地域中心，並以網格狀高速公路彼此連絡，都市間機能採分工互惠爲原則。各地域中心，將本其機能特色發展，採中低度或零成長管理

措施，維持生活圈居民生活環境品質，保育土地，避免零星無計畫開發，調適成長所需之基本服務設施，促進老舊市區更新。

㈣海岸地區遊憩、工業活動發展活絡，應配合保護近岸海域脆弱海洋動植物地質生態資源審慎開發。內陸丘陵區坡度55%以下山坡地，秉持國土保安原則，嚴格管制開發規模。沿海與內陸發展連成一體，東西向通勤旅次增多，整體規劃住宅及就業需要。

二、發展構想

今後10年內隨社會經濟環境之變遷，北部區域各類產業活動在空間上之分布，將進行大幅之調整。此項轉變一方面爲達成經濟成長目標之所必然，另一方面亦將影響土地使用以及公共實質投資之區位。北部區域未來主要發展重點如下：

㈠生活圈機能分工之強化

各生活圈地理環境資源及社會經濟條件各不相同，爲使地區間有均衡之發展，應依其地理環境資源及社會、經濟條件，做最佳之發展；各生活圈之主要機能如表3.3.1。

表3.3.1　北部區域各生活圈機能表

生　活　圈	主　要　機　能
台北生活圈	北部區域中心，區域服務業、商業、行政中心，國際金融中心，媒體中心、都市技術密集、都市社會服務、資訊服務業。
桃園生活圈	區域門戶、空運中心，北部區域工業中心，台北都會區衛星居住城，重化工業、製造業、農業、運輸服務、國防軍用。
基隆生活圈	區域門戶，海運服務中心，運輸服務、水電煤氣業，台北都會區居住地區。
新竹生活圈	北部區域之次區域中心，區域科技、製造與學術中心。
宜蘭生活圈	區域農漁產品供應地、運動休閒及觀光遊憩中心，台北都會區衛星居住城，加工業及研究園區。

㈡山坡地土地多元化使用

由於經濟社會快速發展，今後北部區域資源開發與土地使用之轉變，將趨急劇。山坡地在國土保安策略前提下，應重新釐清山坡地保育區之範圍，並嚴格執行保育措施，其它山坡地應依山坡地可利用限度標準，適度調整爲農牧用地、住宅用地、遊憩用地及其他特定目的使用，提供都市發展需要之準備空間。

㈢都會區成長管理

綜觀台北都會區發展所遭遇的問題，爲確保環境品質與設施服務水準，對都會區進行成長管理爲刻不容緩之工作；然成長管理以清查自然與人文資源，評估基礎設施包含質與量，與分析財政能力爲基礎，其目的在引導發展，控制與確保開發產生的影響；另爲維持生活品質，應根據公共設施建設的時程與容量，規範地區發展速率，以資源管理爲前提，強調合理的成長時程，以主動積極引導發展，追求生態、經濟、社會之共同目標。

㈣網格狀快速公路網之建立

爲因應南北交通成長之需求並分散中山高速公路之交通量，政府已開始興建第二高速公路，並將西部濱海公路提昇爲快速公路，完工後將構成 3條南北運輸之快速走廊。另計畫興建東西向四條快速公路，構成本區域西部走廊網格狀快速公路網。而爲帶動宜蘭地區之發展，興建台北到宜蘭的高速公路。網格狀之快速公路網使濱海到內陸間活動之方便性一致，提供新興工業區、遊憩區及住宅社區等聯外之交通動脈，加速偏遠內陸及濱海地區發展，增強國防軍事運動能力。由於交通便利性大爲提高，貨物交流頻繁，各都市根據自然及人文資源發展本身特色及主導產業，區域機能分工蔚爲趨勢。

㈤高速運輸及通信系統之發展

高速鐵路通車後，預計從台北至高雄需 2小時，大爲提高城際運輸服務水準，配合各都會區大眾運輸網路及資訊網路發展計畫，改善生活環境品質，並縮短各次區域間之社會經濟及文化差距。

㈥沿海工業區及遊憩區之發展

重化工業原料需賴海外進口，爲減低運輸費用，宜設於臨近港口地帶，以利於公害防治。另海岸地區隨海防管制放寬，在國內户外遊憩需要日益普遍的情況下，海岸遊憩將作適當開發。

㈦未來預留發展地區之劃設

國家重大交通建設計畫之新設交流道與主要交通轉運點對鄰近土地使用產生衝擊，且提昇該地區之可及性，爲提高公共投資效益，增加都市發展腹地，依據環境敏感地之適宜性分析結果，以區域整體發展爲原則，在避免觸及環境敏感地之考量下，配合劃設未來預留發展用地，以因應多元化之土地需求。

㈧環境敏感地區之劃設

爲避免破壞脆弱之自然生態，確保資源的永續利用，考量環境特性劃設各類環境敏感地，分別訂定土地使用方針與策略，以落實土地資源之合理利用。就生態、自然及文化景觀、優良農地、地表水源、地下水補注、災害等敏感地區，訂定績效標準管制，以規劃各種土地開發行爲。

㈨新市鎮、新社區建設

新市鎮建設方面除加速推動原有林口新市鎮建設外，並配合國家建設六年計畫開發淡海新市鎮，建設爲一自足性高之居住、工作空間；另依據人口分布狀況及住宅需求，北部區域將加速推動社區建設。新市鎮與新社區主要爲增加住宅供給，並建立住宅用地之儲備制度，提供合宜價位之住宅用地。

第四章　發展現況與預測

第一節　人口

一、總人口預測

為配合區域發展政策減緩北部區域人口成長速度並引導部分人口到中、南及東部區域，以達到區域均衡發展之目標。北部區域未來之人口成長，將不若過去快速，以高、中、低三個成長方案推計，到民國89年、94年其人口規模如下：

表4.1.1.　北部區域不同人口成長方案表

單位：人

年期 方案別	80年現況	89年推估	94年推估
高成長方案	8,728,448	9,510,000	9,980,000
中成長方案		9,459,000	9,821,000
低成長方案		9,407,000	9,740,000

二、人口年齡結構預測

依世代生存法(Cohort-Survival Model) 推估出各計畫年期不同人口成長方案(高、中、低成長方案)各年齡組之人口年齡結構(表4.1.2.)如下：

㈠0～14 歲組人口佔總人口比例將由80年之26.6% 降至民國94年之19.8%左右。

㈡15～64歲組人口佔總人口比例將由80年之 67.2 %提升至民國94年之之71.5%左右。

㈢65歲以上人口將由80年之6.2%提升至94年之8.6%。

表4.1.2. 北部區域人口年齡結構預測表

單位：人（%）

年齡組 年期		0～14	15～64	65 +	總　　計
80年現況		2,322,000 (26.60)	5,865,000 (67.20)	541,000 (6.20)	8,728,000 (100.00)
89年推估	高	1,999,000 (21.02)	6,198,000 (68.69)	756,000 (7.95)	9,510,000 (100.00)
	中	1,987,000 (21.00)	6,755,000 (71.02)	753,000 (7.96)	9,459,000 (100.00)
	低	1,974,000 (20.90)	6,739,000 (71.25)	749,000 (7.96)	9,407,000 (100.00)
94年推估	高	1,986,000 (19.86)	6,683,000 (71.05)	882,000 (8.63)	9,980,000 (100.00)
	中	1,949,000 (19.80)	7,112,000 (71.51)	848,000 (8.64)	9,821,000 (100.00)
	低	1,932,000 (19.84)	7,966,000 (71.52)	842,000 (8.64)	9,740,000 (100.00)

未來人口年齡結構，將因生育率的逐年降低，使得人口有呈現老化的現象。由此可知北部區域人口年齡分布目前已進入壯年期，此一中壯年人口狀態對於北部區域提供了充沛的勞動力，有助於產業經濟的活力。惟未來之人口年齡老化之現象，對於老年人口之各項生活、休閒、醫療等設施須預謀妥善規劃。

三、人口分布

北部區域人口之配布係依循下列之原則：

㈠參酌各市鄉鎮過去的人口成長趨勢及其未來之發展潛力（包括未來之各市鄉鎮就業人口、尚可供都市發展之用地、人口密度等）。

㈡考慮未來交通路網（中山高速公路、第二高速公路、東西向快速道路、西濱快速道路、各省、縣道等）完成後，對各市、鄉、鎮人口成長

之影響。

㈢考慮各市、鄉、鎮之土地容受力及其使用適宜性，對過度或不當之開發加以限制，以減輕土地資源濫用、環境品質惡化、生態體系破壞之環境負效果。

㈣發展新竹科學城計畫，透過整體規劃與建設相結合，引導新竹都會區成爲北部區域之次區域中心。

㈤在國土保安、區域均衡之觀點，以成長管理(Growth Management) 之方式管理，建立開發許可制，以限制都會區內山坡地之開發。

㈥全力開發淡海及林口新市鎮，將人口及產業適度引入都會區之周邊都市，以減輕台北都會區之人口壓力。

本區域之計畫人口採高人口成長方案，於民國94年爲 998萬人，較民國80年增加 125.1萬人，年平均成長率爲0.96%，其中宜蘭生活圈49萬人，基隆生活圈51萬人，台北生活圈644萬人，桃園生活圈162萬人，新竹生活圈92萬人（表4.1.3）。

表4.1.3. 北部區域各生活圈計畫年期人口推估表

單位：人，%

生活圈 年期	宜蘭生活圈	基隆生活圈	台北生活圈	桃園生活圈	新竹生活圈	北部區域
80	453,765 (5.20)	479,854 (5.50)	5,701,310 (65.32)	1,385,165 (15.87)	708,354 (8.11)	8,728,448 (100.00)
89	480,000 (5.04)	500,000 (5.26)	6,170,000 (64.88)	1,530,000 (16.09)	830,000 (8.73)	9,510,000 (100.00)
94	490,000 (4.91)	510,000 (5.11)	6,440,000 (64.53)	1,620,000 (16.23)	920,000 (9.22)	9,980,000 (100.00)
71～80年 平均成長率	0.16	0.20	1.95	2.29	0.84	1.92
80～94年 平均成長率	0.53	0.42	0.86	1.12	2.14	0.96

㈠宜蘭生活圈

本生活圈民國94年計畫人口49萬人，年平均成長率爲0.53%。雖因北宜高速公路之開闢，使本區之可及性增加，未來將可分擔台北都會區人口的壓力及觀光遊憩的需求，惟本區仍無適當的產業引入，以穩定外流的人口，未來本區人口成長仍以維持穩定之成長。

㈡基隆生活圈

本生活圈民國94年計畫人口51萬人，年平均成長率爲0.42%。因本區發展腹地狹小，境內多山區，且位處基隆河水源水質水量保護區內，無平地可資擴充。過去人口及產業發展趨勢呈停滯現象，未來人口成長也以穩定爲主。

㈢台北生活圈

本生活圈民國94年計畫人口 644萬人，年平均成長率0.86%。本生活圈爲台灣地區政經、文化中心，過去30年來維持快速成長的趨勢，惟發展已呈飽和，於核心區之人口成長將呈緩和成長。未來發展應朝向多核心發展，爲紓解大台北地區人口成長之壓力，於淡海地區及林口地區發展新市鎮，以引進大台北地區新增之人口爲主。三重、板橋、永和等衛星城市發展皆已達飽和，未來人口成長以穩定爲主。而坪林、石碇位處水源保護區，應限制其人口之成長。

㈣桃園生活圈

民國94年計畫人口 162萬人，年平均成長率1.12%。本生活圈並無潛在地質災害威脅，境內有中正國際機場爲台灣對外進出門户，爲發展台灣地區爲西太平洋轉運中心之重要據點。惟有大部分土地仍屬特定農業區，未來之發展端視農業政策及相關部門政策之配合而定。本生活圈以桃園、中壢爲主要成長中心，桃園、中壢人口成長較爲快速；平鎮、八德由於重大交通建設之通過，未來人口之成長將較爲快速。

㈤新竹生活圈

本地區民國94年計畫人口92萬人，年平均成長率2.14%。未來人口將快速成長，發展爲北部區域僅次於台北都會區之次區域中心。透過運用科學園區成長所產生之經濟原動力，配合鄰近各學術研究機構之知識及人才資源，引導新竹都會區成爲科技發展與豐富人文資源的現代化都會區及國際科技交流門户。惟發展上應注意境內之頭前溪爲水源水質水量保護區，在保護區內包括新竹市、竹東鎮等大型都市，而此二都市化地區可能對飲用水質造成相當程度之影響。未來人口呈快速成長地區爲新竹市、竹北市及新豐鄉等市鄉鎮。

第二節　區域經濟

一、產業特性：

北部區域是台灣地區產業發展最爲發達的主要地區，爲期台灣地區產業經濟能繼續發展，應考量北部區域各地區產業經濟發展特性，依其產業區位條件發展較具有潛力之產業，以維持經濟持續發展。本區域產業發展較爲發達的有製造業、營造業、商業、運輸倉儲通信業、金融保險不動產業、工商服務業、社會個人服務業等，顯示北部區域相對於其他區域較偏重於三級產業之發展。另北部區域各生活圈產業特性如后：

㈠宜蘭生活圈：發展製造業、營造業及商業等爲主。

㈡基隆生活圈：發展製造業、運輸倉儲通信業及商業等爲主。

㈢台北生活圈：發展製造業、營造業、商業、運輸倉儲通信業、金融保險不動產業、社會個人服務業等爲主，係以三級產業發展爲主，二級產業發展居次。

㈣桃園生活圈：發展以製造業爲主。

㈤新竹生活圈：發展製造業、商業、金融保險不動產業、工商服務業、礦業等爲主，未來受科學城計畫之指導，將以製造業爲發展重點。

二產業人口結構

北部區域爲台灣地區產業發展最爲發達之地區，產業人口數居台灣地區之最，推估至民國94年總產業人口數爲 5,574千人，結構比值以三級產業爲最，二級產業居次；各生活圈產業人口結構分述如下（表4.2.1)：

㈠宜蘭生活圈

因受地形、交通與其他條件之限制，其工商業發展較其他縣市落後，未來北宜高速公路建設完成後，將帶動宜蘭地區工業之發展及遊憩資源之開發，提升其經濟發展之潛力，推估至民國94年總產業人口爲245千人，係以二級產業成長爲最，三級產業居次。

㈡基隆生活圈

受腹地狹小與地理環境等限制及受基隆港之影響，二級產業以運輸倉儲有關之製造業及其相關產業爲主，且本區地處濱海旅遊交通中心，觀光資源豐富，配合觀光服務業及運輸業之發展，推估民國94年總產業人口爲 252千人，產業結構以三級產業爲主，二級產業爲輔。

㈢台北生活圈

本區爲台灣地區政治、文化、經濟與商業之重鎮，交通便捷，配合多項公共建設，政府正積極規劃此區爲金融中心與推動軟體科技之發展，以帶動相關工業與服務業之蓬勃發展，推估至民國94年總產業人口將達 3,700千人，台北市發展以三級產業爲最，台北縣則以發展二級產業爲最，整個生活圈以三級產業爲主、二級產業爲輔。

㈣桃園生活圈

本區鄰近大台北都會區，交通便捷、腹地寬闊，政府正積極推動中正機場擴建計畫，並規劃其爲西太平洋轉運中心，沿海地帶有廣大平坦之工業用地資源，可發展爲北部區域工業重地，本區將朝二級產業爲主、三級產業爲輔之方向發展，推估民國94年總產業人口達891

表4.2.1　北部區域各生活圈產業人口預測表

單位:人、%

產業別 / 生活圈		一級產業	二級產業	三級產業	合　　計
宜蘭生活圈	89年	45,000 (19.46)	96,000 (41.00)	93,000 (39.54)	234,000 (100.00)
	94年	43,000 (17.57)	105,000 (42.86)	97,000 (39.57)	245,000 (100.00)
基隆生活圈	89年	15,000 (6.22)	87,000 (36.10)	139,000 (57.68)	241,000 (100.00)
	94年	14,000 (5.56)	92,000 (36.51)	146,000 (57.94)	252,000 (100.00)
台北生活圈	89年	54,000 (1.55)	1,353,000 (38.85)	2,076,000 (59.60)	3,483,000 (100.00)
	94年	42,000 (1.14)	1,444,000 (39.03)	2,214,000 (59.83)	3700,000 (100.00)
桃園生活圈	89年	128,000 (15.41)	437,000 (52.59)	266,000 (32.00)	831,000 (100.00)
	94年	122,000 (13.67)	479,000 (53.76)	290,000 (32.57)	891,000 (100.00)
新竹生活圈	89年	58,000 (13.15)	226,000 (51.25)	157,000 (35.60)	441,000 (100.00)
	94年	56,000 (11.45)	253,000 (52.06)	177,000 (36.42)	486,000 (100.00)
北部區域	89年	300,000 (5.74)	2,199,000 (42.05)	2,731,000 (52.21)	5,230,000 (100.00)
	94年	277,000 (4.97)	2,373,000 (42.57)	2,924,000 (52.46)	5,574,000 (100.00)

千人，以二級產業2.67%之成長率爲最高。

㈤新竹生活圈

爲提升工業產業結構升級，在交通與學術之相互配合下，於本區規劃科學城發展計畫，引導技術密集業之科技工業發展，加以交通建設之配合，提供便利之交通運輸與台北都會區聯繫，建立有利發展環境，帶動相關工商業發展，使之成爲北部區域之次區域中心，推估民國94年總產業人口達486千人，發展以二級產業爲主，三級產業爲輔。

三生產毛額

北部區域爲台灣地區經濟成長之中心區域，爲期今後台灣地區總體經濟能繼續成長，仍須依區域之發展條件繼續謀求發展，惟對人口及產業活動應注意並避免過度集中，以免造成聚集不經濟、社會成本增加等弊端。另方面，爲促進區域間之均衡發展，依據各產業部門之發展潛能，參酌台灣地區綜合開發計畫作適當之調整，以促進總體開發效率及縮小區域間發展之差距。在此原則下，各產業部門計畫目標年生產毛額分述如下(表4.2.2)：

㈠一級產業

在經濟發展過程中，一級產業之經濟地位將逐年下降，推估至民國94年一級產業之生產毛額爲350億元，佔總生產毛額之比值爲0.86%。

㈡二級產業

二級產業係指礦業、製造業、營造業、水電煤氣業等而言，其中製造業爲經濟高度成長之主導性產業，隨著台灣地區之高度工業化，其經濟地位將繼續升高。推估至民國94年二級產業生產毛額爲17,660億元，佔總生產毛額比值爲42.84%。

㈢三級產業

隨著人口之增加及工業之發展，未來公用事業及運輸通信業亦隨

表4.2.2　北部區域各級產業生產毛額統計表

單位：百萬元

年期 產業別	８０年		８９年		９４年		年平均成長率（%）	
	生產毛額	%	生產毛額	%	生產毛額	%	70－80	80－94
一級產業	24,861	1.18	34,000	1.00	35,000	0.86	-0.43	2.47
二級產業	905,748	42.99	1,459,000	42.91	1,766,000	42.84	7.00	4.88
三級產業	1,176,272	55.83	1,907,000	56.09	2,321,000	56.30	8.52	4.97
合　　計	2,106,881	100.00	3,400,000	100.00	4,122,000	100.00	7.67	4.91

資料來源：行政院經建會，都市及區域發展彙編，81年。

註：1.各年期生產毛額按75年價格計算

2.年平均成長率計算公式：$\left[\left(\frac{Pn}{P0}\right)^{\frac{1}{n}}-1\right]\times 100\%$

之發展，另隨著經濟之發展及對外貿易之持續成長，本區域之服務業、商業將隨之發展，推估至民國94年三級產業生產毛額爲23,210億元，佔總生產額之比值爲56.30%。

第三節　工業用地

一、現況檢討：

截至民國80年底，北部區域工業用地總面積達14,979公頃，使用面積約爲8,512公頃，使用率爲56.83%，工業用地之開發大多集中於台北生活圈與桃園生活圈，其中都市計畫工業區編定面積爲 9,485公頃，使用率 43.05%，而依都市計畫法所劃設之工業區，因缺乏整體開發計畫與開發管理機關，工業使用率偏低，違規使用相當嚴重；另工業局編定之工業區計有41處，總面積約爲 5,480公頃，開發完成之工業區有23處，因設有管理機關，使用率較高，然有些已編定之工業區未能充分開發利用。

二、工業用地推計

工業用地之編定開發除追求總體經濟發展目標之達成外，尚應配合區域人口與地區之發展特性，調整各地區工業發展規模，引導各地區作有計畫的發展，以達成城鄉均衡發展之目標。根據各生活圈製造業發展程度，推計至民國94年各生活圈工業用地之增量分爲：宜蘭生活圈 189公頃，基隆生活圈60公頃、台北生活圈643公頃、桃園生活圈587公頃、新竹生活圈335公頃，但各生活圈經主管機關核准之工業用地已達總量70%以上者，得隨時由區域計畫主管機關視實際發展情況需求檢討修正，報請區域計畫委員會審議通過後調整之（表4.3.1）。

表4.3.1　北部區域各生活圈工業用地增量預測表

單位：公頃

年期 生活圈	89年	94年
宜蘭生活圈	126	189
基隆生活圈	40	60
台北生活圈	430	643
桃園生活圈	413	587
新竹生活圈	237	335
總計	1,246	1,814

第四節　水資源

一、利用現況

本區域之水源主要爲地面水及地下水，而地面水包括河川及水庫，而區域內主次要河川計18條，主要河川爲淡水河、頭前溪及蘭陽溪等三條，集水面積約 6,319平方公里，平均年逕流量計16,151百萬立方公尺，其中枯水期（11-4月）逕流量爲 6,052百萬立方公尺，豐水期（5-12月）逕流量爲10,099百萬立方公尺；另各水庫（包括池塘）年總供水量約 2,014百萬立方公尺，以翡翠水庫與石門水庫爲主。

本區域主要地下水區以台北盆地、桃園台地、新竹平原及蘭陽平原等爲主，估計年補注量約472百萬立方公尺，現開發量約537百萬立方公

尺，已超過其年補注量，除台北盆地因政府於民國60年明令管制抽取地下水外，其餘各地區已過量超抽地下水。

民國80年各標的用水量共計爲 3,405百萬立方公尺，其中以農業用水1,562 百萬立方公尺，占總用水量 45.88%，生活用水 1,276百萬立方公尺，占 37.47%，工業用水 567百萬立方公尺，占 16.65%。各標的用水量，依水源別分爲：河川引水 854百萬立方公尺，水庫、埤池供水爲2,014百萬立方公尺，地下水抽取537百萬立方公尺，前二項爲地面水合計 2,868百萬立方公尺，約占河川平均年逕流量之18%，並占總用水量之84%。

二需水預測

㈠生活用水

生活用水將因人口增加、都市擴張及供水普及率提高而大幅增加，民國94年自來水普及率爲97%，推估民國94年年需水量將達1,748百萬立方公尺。

㈡工業用水

民國94年各業別廠地面積及依經濟部水資會訂定製造業單位面積日用水量，推估民國94年年需水量爲679百萬立方公尺。

㈢農業用水

北部區域灌溉面積因耕地變更使用而減少，農業用水占台灣地區總農業用水之比值逐年下降，推估民國94年年需水量爲 1,350百萬立方公尺。

㈣總用水量

依據生活、工業及農業等標的用水量預測，估計民國94年之總用水量爲 3,777百萬立方公尺，其中生活及工業用水之用水量較民國80年增加甚多，其占總用水量之比值逐年增加，農業用水則因農地變更使用而減少，其比值逐年遞減(表4.4.1)。

表4.4.1　北部區域各標的用水量預測表　　單位：百萬立方公尺
%

年期 用水別	80年	89年	94年	80～94年 增加量
生活用水	1,276 (37.47)	1,571 (42.31)	1,748 (46.28)	472
工業用水	567 (16.65)	642 (17.29)	679 (17.98)	112
農業用水	1,562 (45.88)	1,500 (40.40)	1,350 (35.74)	-212
總計	3,405	3,713	3,777	372

資料來源：經濟部水資會，台灣地區水資源開發利用供需分析，82年。

註：（　　）各標的用水占總用水量之比值

第五節　觀光遊憩

一、生活圈遊憩活動分派

㈠觀光遊憩發展核心

北部區域各生活圈之觀光遊憩發展核心可分類爲以下三種：

1. 觀光城市

具備各種服務機能，同時爲旅遊需求產生的集中點，也是相關機能的供給者與連接供給與需求的交通轉運中心。依照其規模與機能組合，又可劃分爲「區域觀光都市」與「地區觀光市鎮」。

2. 渡假基地

具有服務、轉運、住宿、休閒等綜合功能的旅遊據點或區域，可依其服務水準劃分爲「區域渡假基地」與「地區渡假基地」。

3. 旅遊服務據點

具有服務或轉運功能的旅遊據點。

北部區域各生活圈觀光遊憩發展核心類別與分布，如表4.5.1。

表4.5.1 北部區域觀光遊憩發展核心分布表

生 活 圈	區域觀光都市	地區觀光市鎮	區域渡假基地	地區渡假基地
宜蘭生活圈	宜蘭市	蘇澳、羅東	礁溪、冬山河 棲蘭、太平山	頭城、大湖、 梅花湖、南澳 、東澳、清水
基隆生活圈	基隆市	瑞芳	金山、龍洞、 金瓜石、福隆	翡翠灣、平溪
台北生活圈	台北市 淡水鎮	三峽	陽明山、烏來 滿月圓 麟山鼻	碧潭、坪林、 北投、石碇、 林口、關渡、 燕子湖
桃園生活圈		大溪	石門水庫 巴陵、高原	復興
新竹生活圈	新竹市	老湖口、竹東		關西、清泉、 五峰、峨眉、 南寮地區、 獅頭山、尖石

資料來源：交通部觀光局，台灣地區觀光遊憩系統開發計畫，81年6月。

㈡旅遊人次推計

依上述之分類，以生活圈爲單位，根據生活圈所具有之發展核心數目來分派，預測至目標年北部區域各生活圈之觀光遊憩旅遊人次（一日遊以上）如下（表 4.5.2）：台北生活圈29,336千人次（佔總人次28.68%）、基隆生活圈19,713千人次（佔19.27%）、宜蘭生活圈26,167千人次（25.58%）、桃園生活圈12,086 千人次（佔 11.81%）、新竹生活圈14,787千人次（佔 14.66%）。因此，未來北部區域中台北及宜蘭生活圈的觀光遊憩需求甚大。

二資源分類

表4.5.2 北部區域各生活圈旅遊人次推計表

單位：千人次

項目 生活圈	發展核心分類（個數）					民國94年旅遊人次推計				
	區域性觀光都市	區域性渡假基地	地區性觀光市鎮	地區性渡假基地	合計	國際來華旅客需求部份	國內國民觀光休閒遊憩部份		合計	比例
							來自本區域內	來自其他區域		
宜蘭生活圈	1	4	2	6	13	1,087	16,778	8,302	26,167	25.7%
基隆生活圈	1	4	1	2	8	1,087	10,324	8,302	19,713	19.2%
台北生活圈	2	4	1	7	14	1,305	18,069	9,962	29,336	28.6%
桃園生活圈	0	3	1	1	5	652	6,453	4,981	12,086	11.8%
新竹生活圈	1	0	2	7	10	218	12,907	1,662	14,787	14.7%
合計	5	15	7	23	50	4,349	64,531	33,209	102,289	100%

註：旅遊人次係指一日遊以上，未包含一日遊以下者及國家公園、都會公園等需求。

北部區域各生活圈所具有之遊憩資源與據點，依其遊憩系統分類與描述如下：

㈠宜蘭生活圈

1.自然遊憩資源

有溫泉、冷泉及地熱，如礁溪、仁澤等溫泉及蘇澳冷泉；亦有瀑布、河流、湖泊，如龍潭湖、大湖、梅花湖、冬山河、五峰旗、武荖坑等風景特定區及金面、金盈、龍泉、中山、新寮、猴洞等瀑布；及陡崖、岬角、海灘等地質地形，如南方澳、烏石鼻等；另有森林景觀、如太平山、翠峰湖、明池、棲蘭等森林遊樂區及棲蘭苗圃、福山植物園等；另有烏石鼻、蘇花海岸地區等野生動物保護區，如無尾港、蘭陽溪口、竹安河口、五十二甲及雙連埤等；龜山島則尚未開發。

2.人文遊憩資源

有虎字碑、昭應宮、東嶽廟、王公廟、大里天公廟、礁溪關帝廟、冬山三清宮、三星玉尊宮、宜蘭天后宮、頭城開元寺、慶元宮、南北門土地公廟等寺廟；亦有賽龍舟、泰雅族豐年祭、搶孤等民俗活動與慶典；另有台灣戲劇館及宜蘭縣史館。

3.產業遊憩資源

有員山、大進等觀光果園；玉蘭茶園、橘之鄉；烏石港、南方澳及大溪等漁市；東澳海底牧場、頭城定置漁網、頭城沿海牽罟及養殖漁場等；另有宜蘭、羅東等夜市。

4.遊樂設施與活動

有石城、北關、頭城海水浴場、礁溪高爾夫球場、羅東及宜蘭運動公園、文化中心，及東北角海岸風景特定區之一部份，另有粉鳥林、豆腐岬遊艇碼頭等之規劃興建。

㈡基隆生活圈

1.自然遊憩資源

有多種海岸地質地形，像風稜石、石門洞、燭台嶼、蕈狀石、豆腐岩、海蝕平台、海蝕崖、沙灘等，故其名勝地區主要在沿海一帶，如北海岸、野柳、金山、東北角海岸風景特定區、和平島濱海公園、情人湖公園、新山水庫、暖東峽谷、仙洞公園、八斗子濱海公園、紅淡山、瑪陵友蚋、外木山海岸線及基隆嶼等四個離島。

2.人文遊憩資源

有市立文化中心、紅淡山寶明寺、月眉山靈泉寺、仙洞岩佛寺、獅球嶺砲台、九份觀光藝術村及小吃、光華古砲台及海門天險等古蹟人文資源：亦有每年農曆 7月15日的中元祭與平溪十分水燈施放等民俗活動；另有海洋大學及海洋博物館。

3.產業遊憩資源

有基隆市區之廟口小吃、八斗子漁港、基隆市區的百貨行、委託行、基隆港等觀光休閒資源。

4.遊樂設施與活動

有金山、白沙灣、萬里、翡翠灣、福隆等海水浴場；以及中正公園、達樂花園、海洋世界、海王星樂園等；另有金山、翡翠灣，和平島、八斗子、龍洞、龍洞南口、澳底、卯澳等遊艇港之規劃與建。

㈢台北生活圈

1.自然遊憩資源

有火山地形、湖泊、溫泉、噴氣孔等，如陽明山國家公園、觀音山風景區及北投一帶溫泉等；亦有曲流地形、河階地形、瀑布、急流、壺穴、沼澤等，如基隆河、雙溪、磺溪、新店溪畔及社子島之河濱遊憩區及關渡水鳥保護區等；另有森林景觀，如四獸山、五指山、碧潭風景區、烏來風景特定區、南天母森林樂園、新生、內

洞、青春嶺、滿月圓、桶后、孝義等森林遊樂區。

2.人文遊憩資源

有祭孔大典、鶯歌鎮陶瓷、觀光節、林家花園、三峽老街、清水祖師廟、淡水紅毛城、行天宮、龍山寺、凌雲禪寺、竹木觀音寺、關渡宮、圓覺寺、金龍寺、淡水市街、迪化街、西門町等具悠久歷史之文化及古蹟；亦有台灣大學、文化大學、政治大學、輔仁大學、淡江大學、東吳大學等多所高級學府；另有國家音樂廳、國家劇院、市立美術館等場所及故宮博物院、中央圖書館等極具知性與感性之設施。

3.產業遊憩資源

有北投、士林、內湖、木柵、淡水、石門一帶之觀光農場；亦有士林及華西街之夜市；另外假日之花市、玉市等。

4.遊樂設施與活動

有木柵動物園、中影文化城、雲仙樂園、珍珠嶺海角樂園、八仙樂園、湖山原野樂園、樂樂谷等遊樂園；並有國華、林口等高爾夫球場、中華體育場、中正紀念堂、國父紀念館等體育休閒設施；亦有各類公園，如新公園、植物園、青年公園、榮星花園、板橋林家花園及社區公園等；另有洲子灣、沙崙、八里等海水浴場，及規劃興建中的石門、富基、麟山鼻、八里、八仙等遊艇港。

㈣桃園生活圈

1.自然遊憩資源

有曲流、河階、湖泊、水庫、瀑布，如角板山、慈湖、石門水庫風景特定區、小烏來風景特定區及大漢溪沿岸河域土地等；亦有森林、神木景觀，如巴陵、達觀等據點；另有動物景觀，如三民蝙蝠洞。

2.人文遊憩資源

有龜山泰山巖觀音寺、桃園景福宮等寺廟；另有大溪陀螺等民俗技藝，及小人國、中國家具博物館、漁業博物館等。

3.產業遊憩資源

有大溪果園、龍潭茶園等。

4.遊樂設施與活動

有大湳水上樂園、亞洲樂園、龍珠灣樂園、東眼森林遊樂區及味全埔心牧場、景仁農場等；亦有台北、統帥、長庚、百齡、桃園、芝麻城、國際等高爾夫球場，及規劃中的大關西遊樂區。海上旅遊系統則有觀音、新屋、蘆竹、大園等濱海遊憩區及永安、竹圍遊艇港等之規劃興建。

㈤新竹生活圈

1.自然遊憩資源

有高山、深谷、曲流、河階、環流丘、沖積扇、思源啞口等地質地形景觀，如雪霸國家公園、大霸尖山、五指山、飛鳳山、獅頭山等；亦有湖泊、水庫、溫泉等，如青草湖、大埔水庫、清泉溫泉等風景特定區及峨眉湖等；另有吉利、新埔、湖口、關西、橫山等觀光農場以及港南金城湖之鳥類資源。

2.人文遊憩資源

有新埔潘宅、竹北問禮堂、迎曦門等歷史建築；另有天德堂池府王爺廟、城隍廟、枋寮義民廟等寺廟；及義民節、城隍祭、客家山歌大賽、和天地官大帝祭等民俗活動；亦有清華大學、交通大學、科學工業園區的設立。

3.產業遊憩資源

有新埔、香山、關西等觀光果園及新竹夜市。

4.遊樂設施與活動

有六福村野生動物園、金鳥海族樂園、童話世界、小叮噹科學

遊樂園、古奇峰育樂園、萬瑞森林樂園、大聖遊樂世界等育樂設施；亦有新豐、松柏嶺、文水、長安等高爾夫球場；另有新竹與新豐濱海遊憩區、港南育樂中心、新竹遊艇港等之規劃興建。

第六節　交通運輸

一、現況分析

北部區域運具特性、運輸系統之現況與服務水準，分述於後。

㈠運具特性

民國79年北部區域各種車輛組成比例，小客車、小貨車、大客車、大貨車、機車分爲26.4%、4.68%、0.28%、1.02%、67.6%，成長率分爲20%、14.76%、4.89%、8 %、13.27%。北部區域車輛合計約 418萬輛，持有率爲每人0.48輛。其中以小客車的成長最快，至79年小客車數量已超過 110萬輛，持有率約每千人 128輛；機車所佔比例最高，將近68%，車輛數超過 282萬輛，持有率約每千人 328輛；小貨車佔4.68%，車輛數將近20萬輛，持有率每千人22輛；大貨車佔1.02%，車輛數約 4萬輛，持有率每千人約 5輛；大客車所佔比例最低，僅佔0.28%，車輛數約 1萬 2千輛，持有率每千人1.35輛。

㈡公路運輸

1. 公路貨運

台灣地區平均每日公路總貨運量約 128萬公噸，其中以北部區域的總輸出及輸入量最大，分爲每日53萬公噸及56萬公噸。各縣市則以台北縣的貨運輸出、入量爲最大，分爲每日18萬噸及23萬噸。貨運在基隆市、台北縣市及桃園縣之間占有相當大的比例，輸出量均在 8萬公噸以上，輸入量亦達 6萬公噸以上，顯示受基隆港之區位影響及產業關聯所致。

2. 公路客運

台灣地區公路客運民國80年每日約 722萬人旅次（含自用小客車旅次在內）。其中，以北部區域的旅次產生及吸引量最大，二者均約每日 389萬人旅次。各縣市別則以台北市的公路客運量最大，每日旅次產生量及吸引量，均約 176萬人旅次。台北縣則次之，每日旅次產生及吸引量均約 155萬人次。由公路客運旅次分布可知，台北都會區及鄰近地區的旅次活動量相當顯著，顯示出各縣市間來往旅次相當頻繁，都市間的交通活動亦相當強烈。

3. 服務水準

民國80年北部區域一般公路系統交通量調查資料顯示，一般4 車道公路快車道服務水準在楊梅至新竹區間爲C級（省台 1號），龍潭至竹東間（省台 3號）則爲D級服務水準，縣 122號公路則在擁擠的E級水準，慢車道則均在擁擠的E級水準。一般雙車道公路系統快車道服務水準大致爲D級水準，慢車道則幾乎均爲D級左右，有待改善。

㈢鐵路運輸

1. 鐵路貨運

北部區域民國八十年鐵路貨運總輸出及總輸入量分爲 1.9萬噸及 3.2萬噸。其中，宜蘭生活圈的鐵路貨運輸出爲北部區域之首位爲每日 8,446噸；台北生活圈的貨運輸入量最大，台北市爲3,703 噸、台北縣爲 7,632噸，合計約11,335噸。北部區域鐵路貨運需求占每日台灣地區鐵路貨運極大（輸出占38%、輸入占65%），因此爲滿足東、西部鐵路貨運需求並發揮鐵路低運費高運量之優勢，鐵路系統的改善實有必要。

2. 鐵路客運

台灣地區民國80年鐵路客運總人數每日約36萬人，其中以北

部區域的總產生與總吸引量最大，每日均高達22萬人。台北生活圈的鐵路客運量產生及吸引量爲北部區域之冠，產生量以台北市最大，約每日 8萬 7千人次，台北縣次之，約每日 5萬人次；吸引量亦以台北市爲最大，約每日 7萬5 千人次，台北縣次之，約每日 5萬 3千人次。由此可見，台鐵之客運量集中在台北都會區內之現象相當顯著，惟其應以都會區之通勤旅次占大部份所致。

3. 客座利用率

西部幹線於平常日之平均客座利用率，在尖峰時間及部分區段（如台北—新竹），其運能已出現飽和情況，且產生擁擠及服務品質降低的問題。至於在週末、週日，目前鐵路所提供之客座數已經無法滿足需求，運能超飽和使用的問題已相當嚴重，因此亟需改善現況及未來存在之客座數不足問題。而北迴線之路線利用率亦已達飽和程度，可見系統整體運能不足。未來宜加速拓建雙軌及東部鐵路改善計畫，以提高系統運能。

㈣港埠

北部區域現有基隆及蘇澳二大國際港埠。就裝卸貨物特性而言，基隆港以貨櫃運輸爲主，蘇澳港則以一般散什貨運輸爲主。基隆港民國80年裝卸貨櫃數計 201萬TEU(20呎貨櫃數），貨櫃碼頭運能比例已達 118.7%。就各港埠之設施（89年）利用率而言，北部區域各港埠尚未超過其能量，但爲因應未來海運需求，仍需妥善擴充現有港埠設施，訂定港埠中、長程發展計畫。

㈤航空站

本區域內之航空運輸，由桃園中正國際機場擔負國際航線使用，台北松山機場專供國內航線使用。以機場全年之出入境旅客數而言，民國80年台北松山機場全年客運量 4,154千人次，83年則高達9,608千人次；桃園中正國際機場全年客運量爲10,234千人次，83

年成長至11,618千人次。就利用率而言，北部區域二航空站均已超過其容量，顯示容量已達飽和且服務品質降低。松山航站受限於跑道容量，擴充班次容量不易；中正機場則正積極改善擴建中，以因應未來航空轉運中心之需求。

二運量需求預測

㈠運具成長

北部區域各生活圈車輛成長預測，至目標年台北生活圈小客車數將達 108萬輛、大貨車 3.2萬輛、大客車 2萬輛、小貨車22.5萬輛，車輛總數約 136萬輛（除機車外）。桃園生活圈次之，小客車數約46萬輛、大貨車約 1.3萬輛、大客車約 3千輛、小貨車約 6.7萬輛，總數約55萬輛。新竹生活圈則居第三位，小客車約19萬輛、大貨車約 1萬輛、大客車約 1千輛、小貨車約 4萬輛，總數約24萬輛。至於基隆、宜蘭生活圈，車輛總數皆在11萬輛以上，北部區域車輛數將達 238萬輛。

㈡公路運輸

就北部區域西部走廊屏柵線公路系統流量分析可知，民國79年除中山高速公路汐止—五堵段、林口—桃園段、桃園—新竹段及頭份—苗栗段與縣道 110號（鶯歌—桃園段）、台 4號省道（大溪—石門段）服務水準爲擁塞的F級外，其餘路段服務水準尚在可容忍耽延的D級以上。由此可見中山高速公路的擁塞，與台北—桃園區間運輸系統容量的明顯不足。另外，除中山高速公路外，南北聯絡幹道的台 1號、台 3號及台 5號等道路服務水準大致在C級以上。預測至目標年，若無提高運輸系統能量或改善現有公路系統，服務水準F級路段將達50%，D級、E級服務水準路段亦將佔32%。台北—桃園區間的路段服務水準皆在D級以下，將可預見其擁擠與堵塞。未來亟需引入高速運輸系統，如第二高速公路、西濱快速公路

、東西向快速公路等建設，方可節省運輸成本與時間，進而促進區域之均衡發展。

㈢鐵路運輸

整體而言，鐵路客運除縱貫線持續成長外，宜蘭線及北迴線依預測其需求將減少，但就近年來的成長而言，未來仍有增加的趨勢。鐵路貨運僅北迴線持續成長，其他路線均在減少中。未來東部鐵路改善計畫實施後，東部各線容量增加，將可紓解北迴鐵路運輸的擁擠。

㈣海運與港埠

北部區域基隆港預測至民國109年貨櫃船席運能將不敷需求，未來仍需持續進行港區擴建與碼頭改建工程，方得以滿足未來海運需求。

㈤空運與機場

北部區域兩機場既有航站區容量已達飽和，亟需進行擴建。國際航空客運量預測至民國94年旅客約 1,520萬人次，貨運量約 118萬公噸，尚未超過中正國際機場的計畫容量；而台北松山機場年客運量預測至94年約 890萬人次，貨運量約 2萬 7千噸，超過其容量。由於松山機場擴建不易，將來需轉移國內航空旅次至其他運輸系統以疏解擁塞困境。而爲滿足中正國際機場目標年的需求，應積極進行中正國際機場的航站擴建計畫。

三郵電發展

基於國民所得大幅提昇，以及經濟持續成長影響，未來郵政與電信業務的成長，不論是個人或工商服務均將產生大量之需求：

㈠郵政

預計國民通信率將由目前每人84.8件，成長至94年之 149件，其中：

1. 函件：平均每人交寄函件將由目前83.8件，成長至94年之 147件。

2. 包裹：平均每百人包裹交寄量將由目前56.3件，成長至94年之99件。

3. 快捷郵件：平均每百人交寄快捷郵件將由目前19.9件，成長至94年35件。

㈡電信

電信業務成長趨勢，北部區域市內電話用户數 79 年底已突破 300 萬户，占台灣地區之49%，其中尤以台北市之 224萬户最高。預計未來北部區域平均每年仍將以 5.3%之比例成長，至94年用户數將達 698萬户。

第七節　住宅供需

一、居住現況

㈠住宅存量

根據資料，民國81年北部區域各地區之住宅存量共計 2,343,116 單位。宜蘭縣 109,388單位，占北部區域總存量 4.67%，基隆市 100,527單位占4.29%，台北市764,938單位占32.65%，台北縣870,660單位占37.16%，桃園縣335,045單位占 14.30%，新竹市85,505單位占3.65%，新竹縣77,053單位占3.28%。若以一家户一住宅之衡量標準，北部區域除台北市、新竹縣有 51,015單位及4,745單位之住宅短缺，其他地區均有家庭户數小於住宅存量數之現象，整體而言，北部區域有供給大於需求之情形(表4.7.1)。

表4.7.1. 北部區域各縣市住宅供需狀況表

單位：户數

項目 縣市別	住宅存量數	家庭户數	住宅供需差額
宜蘭縣	109,388	103,734	+5,654
基隆市	100,527	91,649	+8,878
台北市	764,938	826,630	-51,015
台北縣	870,660	815,953	+44,030
桃園縣	335,045	334,732	+313
新竹市	85,505	80,163	+5,342
新竹縣	77,053	81,798	-4,745
北部區域	2,343,116	2,334,659	+8,457

資料來源：內政部營建署，民國80年住宅資訊統計彙報，81年3月

㈡空屋率

根據79年之户口及住宅普查，台灣地區空置住宅 674,317單位，占住宅存量之 13.28%，空屋率比率比例偏高甚多。北部區域空置住宅320,683單位，占住宅存量之13.85%，猶高於台灣地區之平均數。各地區空屋率以基隆市 19.53%最高。新竹縣空屋率7.41%最低，台北市空置住宅71,007單位，占住宅存量9.40%，整體而言，北部區域住宅空置之情形頗爲可觀(表4.7.2)。

㈢住宅持有率

北部區域住宅持有率爲75.11%，較台灣省，台灣地區之80.46%及78.46%爲低。住宅持有率最高者爲新竹縣87.80%，台北市最低爲70.23%。 一般而言，都市化程度越高的地區住宅持有率越低，而一級產業較發達地區如宜蘭縣、新竹縣地區其住宅持有率均高達85%以上(表4.7.3)。

㈣住宅狀況

根據民國79年户口及住宅普查，台灣地區有人居住家宅之平均面

表4.7.2 北部區域各縣市空屋率表

單位：%

住宅型態 縣市別	傳統農村式	獨院或雙併	連　棟　式	5樓以下公寓	6至12樓公寓	13樓以上公寓	其　　他	總　　計
宜蘭縣	17.43	0.7	15.77	0.99	69.7	37.5	19.65	16.60
基隆市	21.93	18.51	20.63	18.77	22.69	16.66	22.80	19.53
台北市	9.18	8.25	7.37	8.75	11.31	13.47	10.55	9.40
台北縣	13.50	23.86	15.08	15.52	36.60	64.19	12.82	16.69
桃園縣	7.07	11.54	13.51	22.21	43.79	72.94	12.88	15.08
新竹市	14.64	11.64	13.37	20.85	44.77	0	15.12	15.37
新竹縣	4.54	4.17	8.99	9.91	90.51	0	5.27	7.41
北部區域	11.38	14.02	13.23	13.58	16.45	23.8	12.97	13.85
台灣省	6.78	9.42	14.36	16.95	43.93	64.19	12.82	13.77
台灣地區	6.90	9.34	13.88	14.40	23.82	27.82	12.31	13.28

資料來源：行政院户口普查處，中華民國79年台閩地區户口及住宅普查報告,81年 6月。

表4.7.3. 北部區域各縣市住宅權屬表

單位：户數、百分比

地區別	合計	自有	租押	配住	其他	持有率%
台灣地區	4,910,492	3,852,798	653,281	164,493	239,920	78.46
台灣省	3,779,375	3,054,096	439,876	122,593	165,564	80.81
北部區域	2,182,935	1,614,023	368,090	72,560	106,083	75.11
宜蘭縣	97,972	83,844	6,840	2,565	4,725	85.58
基隆市	85,824	67,423	9,597	7,621	4,056	78.56
台北縣	758,431	575,649	139,104	14,799	28,858	75.90
台北市	770,919	541,416	156,044	26,437	47,079	70.23
桃園縣	313,767	221,393	40,415	13,366	13,505	70.56
新竹市	78,762	56,464	10,843	6,680	4,770	71.69
新竹縣	77,260	67,834	5,247	1,092	3,090	87.80

資料來源：行政院户口普查處，中華民國79年台閩地區户口及住宅普查報告，81年6月

積爲111平方公尺，北部區域以新竹縣之138平方公尺最高，而基隆市有人居住家宅平均面積最低爲90平方公尺。若以每人居住面積而言，台灣地區每人平均24平方公尺，北部區域也以新竹縣之每人平均27平方公尺最高，基隆市最低爲20平方公尺（表4.7.4)。若以有人居住家宅獨住與合住之狀況分，目前台灣地區仍有 12.23%的家宅採合住之方式，北部區域以台北市之 14.42%比例的家宅與其他家宅合住最高，最低者爲新竹縣9.70%，此項居住水準與「一户一住宅一人一居室」之目標尚有一段距離，北部區域有23萬户 (230,260)的家庭與其他家庭共住，而台北市有 93,432户的家庭共住(表4.7.5)。惟北部區域空置住宅約 32萬户（320,683），卻有23萬户的家庭需與其他家庭共住，顯示住宅分配有不均之現象，亦爲今後住宅建設之重要課題。

表4.7.4. 北部區域各縣市住宅居住狀況表

單位：平方公尺，間數

項目 縣市別	家宅之平均面積(㎡)	家宅之平均居室數	每人居住面積(㎡)	每一家宅之居住人數
台灣地區	111	3.93	24	4.63
台灣省	113	4.04	24	4.74
宜蘭縣	116	4.18	24	4.92
基隆市	90	3.67	20	4.50
台北市	102	3.48	25	4.14
台北縣	101	3.65	23	4.46
桃園縣	126	4.01	26	4.80
新竹市	123	4.06	26	4.73
新竹縣	138	4.44	27	5.14

資料來源：行政院户口普查處，中華民國79年台閩地區户口及住宅普查報告，81年6月

二住宅需求

㈠推計原則

爲達到住宅量的充份供給以及質的提高，有必要對北部區域之住

表4.7.5. 北部區域各縣市住宅獨住與合住狀況表

單位：户數（%）

項目 縣市別	總　計	獨　住	合　住			
			合　計	2　户	3　户	3户以上
台灣地區	4,237,174 (100.00)	3,781,831 (87.77)	518,343 (12.23)	414,528 (9.78)	75,507 (1.78)	28,308 (0.67)
台灣省	3,297,522 (100.00)	2,923,360 (88.65)	374,162 (11.35)	300,380 (9.11)	53,820 (1.63)	19,962 (0.61)
北部區域	1,891,918 (100.00)	1,661,658 (87.83)	230,260 (12.17)	188,774 (9.98)	31,149 (1.65)	10,337 (0.54)
宜蘭縣	86,667 (100.00)	77,288 (89.18)	9,379 (10.82)	7,880 (9.09)	1,213 (1.40)	286 (10.33)
基隆市	75,501 (100.00)	67,022 (88.77)	8,479 (11.23)	7,181 (9.51)	992 (1.31)	306 (0.41)
台北市	647,857 (100.00)	554,425 (85.58)	93,432 (14.42)	74,442 (11.49)	13,845 (2.14)	5,145 (0.81)
台北縣	673,927 (100.00)	603,561 (89.56)	70,366 (10.44)	59,695 (8.86)	8,459 (1.26)	2,212 (0.32)
桃園縣	672,026 (100.00)	239,554 (88.06)	32,472 (11.94)	26,298 (9.67)	4,454 (1.64)	1,720 (0.63)
新竹市	67,046 (100.00)	57,597 (85.91)	9,449 (14.09)	7,789 (11.61)	1,281 (1.91)	379 (0.57)
新竹縣	68,894 (100.00)	62,211 (90.30)	6,683 (9.70)	5,489 (7.97)	905 (1.31)	289 (0.42)

資料來源：行政院户口普查處，中華民國79年台閩地區户口及住宅普查報告，81年6月

宅需求加以估計，其估算之原則如下：

1. 一住宅單位以居住一户爲原則。

2. 居住標準以每人享有樓地板面積爲估算基準，推估出各地區每户平均享有之樓地板面積。

3. 改善現有住宅之重建率，住宅竣工經若干年，因實質或設計上的陳舊需要拆除以維繫其使用價值。惟近年來舊屋重建對象大部分以區位考慮爲優先，是否老舊或結構別之考慮次之，是以難以老舊程度判斷住宅之拆屋重建率。擬以年拆除率 1.6%，各地區有相同之拆建率以估算爲配合舊屋重建所需之住宅數量。

4. 爲適應舊屋拆建或人口遷徙之需要，各地區需有適當之空屋準備擬以5%爲空屋準備率。

㈡推估程序

1. 因應人口增加、空屋準備率以及住宅改善所需增建之户數。

2. 由未來增建户數，推估所需之樓地板面積。

3. 由樓地板面積，推估所需土地面積。

㈢住宅需求推估之結果

未來北部區域於民國89年有289萬户需求，較80年增加約54萬8千户之需求，於民國94年有 324萬6千户需求，較89年增加35萬7千户，總計於民國94年將增加90萬5千户之住宅需求。

就各分區之需求推估至民國94年宜蘭生活圈需13萬 4千户住宅單位(需增加3萬1千户），基隆生活圈需16萬2千户（增加3萬7千户），台北生活圈需221萬8千户（增加60萬4千户），桃園生活圈46萬8千户（增加13萬2千户），新竹生活圈26萬4千户（增加10萬2千户）。

爲因應上述住宅興建户數之需求，各地區於民國94年所需增加之住宅用地，在宜蘭生活圈爲243公頃、基隆生活圈爲176公頃、台北生活圈爲 2,879公頃、桃園生活圈爲 1,007公頃、新竹生活圈爲 673公

頃，總計北部區域至民國94年需增加 4,978公頃之住宅用地（表4.7.6）。

表4.7.6 北部區域各生活圈住宅用地增量表

單位：公頃

年期 生活圈	81～89年所需增加之住宅用地	90～94年所需增加之住宅用地	合計
宜蘭生活圈	168	75	243
基隆生活圈	116	60	176
台北生活圈	1,896	983	2,879
桃園生活圈	658	349	1,007
新竹生活圈	400	273	673
北部區域	3,238	1740	4,978

第八節　土地利用

一、土地利用現況

根據林務局農林航空測量所辦理之農業土地利用分類調查資料（圖4.8.1），依平地、山坡地（含區外保安林地、農場地及林班解除地）分述如下：

㈠平地

北部區域平地面積 158,323公頃，占台灣地區平地面積17%，各類用地現況分別爲（表 4.8.1）：

1. 水稻

本區域總面積49,735公頃，占台灣地區21%，主要分布於桃園、宜蘭、新竹三縣。

2. 旱作物

本區域總面積7,510公頃，僅占台灣地區3%，主要分布於宜蘭、桃園、台北、新竹四縣。

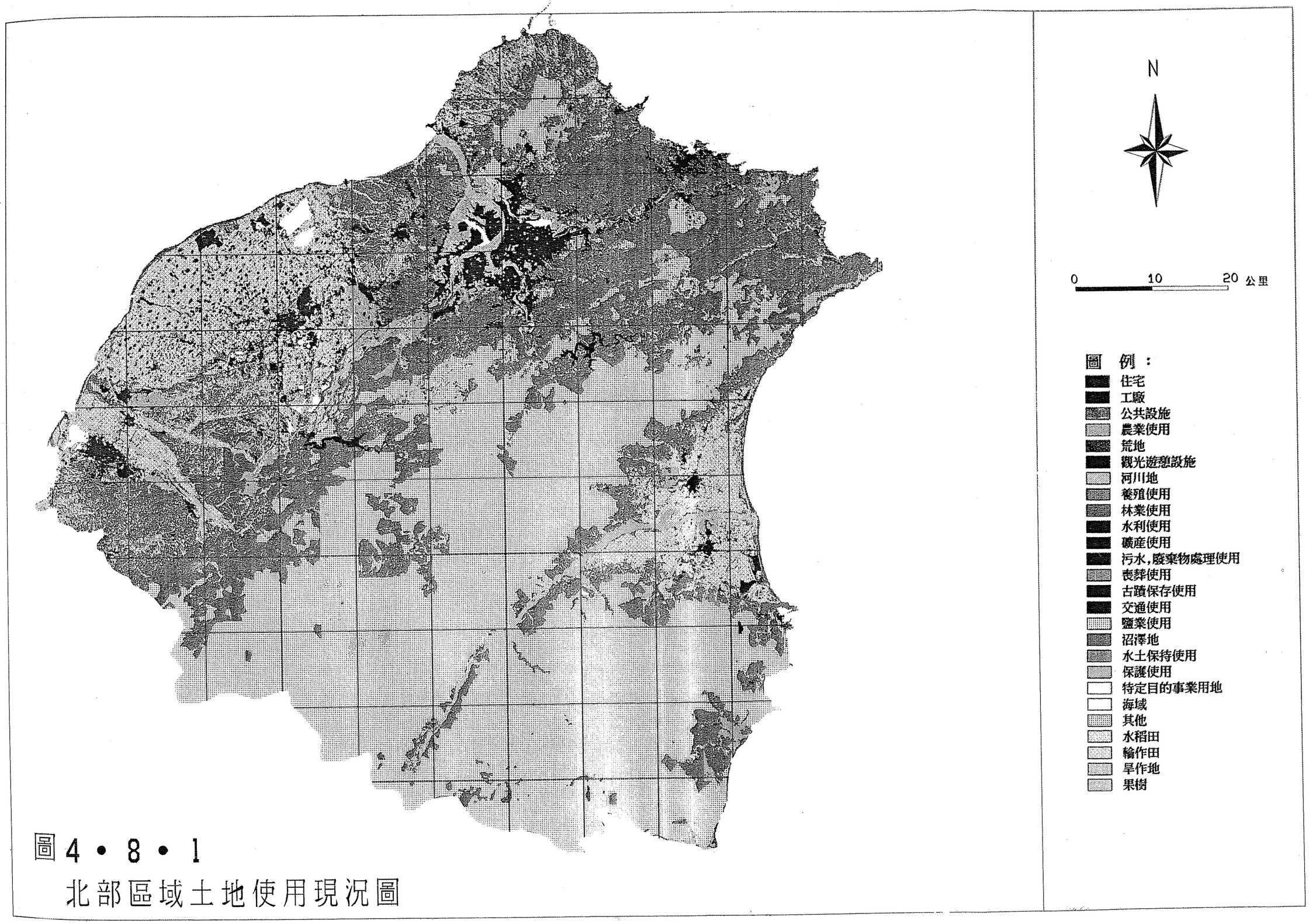


圖4・8・1
北部區域土地使用現況圖

表4.8.1 北部區域平地土地利用現況表

單位：公頃

分類	台灣地區 (a)	(b／a)%	北部區域 (b)	(c/b)%	台北市 (c)	(d/b)%	基隆市 (d)	(e/b)%	新竹市 (e)	(f/b)%	台北縣 (f)	(g/b)%	桃園縣 (g)	(h/b)%	新竹縣 (h)	(i/b)%	宜蘭縣 (i)
水稻	227,099.31	21.90	49,735.86	0.99	493.26	0	0	3.39	1,688.08	2.05	1,021.93	47.12	23,434.41	17.29	8,599.39	29.15	14,498.79
旱作物	229,912.76	3.27	7,510.55	5.52	414.34	0.05	3.46	3.37	178.29	20.28	1,523.03	26.07	1,957.76	16.90	1,269.22	28.82	2,164.45
果園	70,746.82	3.09	2,182.97	1.18	25.82	0.06	1.22	0.32	7.09	2.97	64.80	4.79	104.53	4.34	94.80	86.34	1,884.71
林木	23,763.31	20.00	4,751.58	4.91	233.27	1.20	56.84	2.09	99.21	19.21	912.71	47.15	2,240.26	0.98	46.59	24.47	1,162.70
草地	36,369.18	46.33	16,848.86	1.69	284.72	0.11	19.09	1.47	246.96	15.49	2,610.64	62.00	10,445.53	5.06	851.94	14.18	2,389.98
水圳	25,936.76	16.07	4,168.94	1.79	74.45	0.01	0.24	2.58	107.66	2.94	122.52	53.34	2,223.63	13.60	567.12	25.75	1,073.32
魚池	62,778.79	5.60	3,517.11	0.76	26.80	0.01	0.33	3.20	112.67	5.45	191.85	28.85	1,014.71	6.04	212.60	55.67	1,958.15
水塘	5,538.67	70.91	3,927.24	0.54	21.21	0.03	1.29	0.25	9.95	0.99	38.74	86.23	3,386.37	10.18	399.60	1.78	70.08
鹽田	5,418.14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
水庫	936.65	35.76	334.92	0	0	0	0	0	0	61.09	204.61	33.56	112.41	0	0	5.34	17.90
沼澤	764.45	52.74	403.17	8.74	35.22	0	0	0	0	33.14	133.61	43.75	176.38	0.24	0.98	14.13	56.98
荒地	24,715.86	25.53	6,308.98	10.32	651.32	0.74	47.00	4.56	287.04	28.21	1,780.00	28.84	1,819.39	10.07	635.24	17.25	1,088.19
工業區	9,410.03	32.07	3,017.48	0	0	1.73	52.35	0	0	9.22	278.34	55.17	1,664,72	14.68	443.01	19.19	579.06
建地	138,612.47	27.72	38,427.42	20.69	7,950.74	0.65	249.37	5.35	2,055.74	23.04	8,853.98	32.20	12,371.99	6.85	2,632.87	11.22	4,312.73
墓地	4,928.25	11.96	589.40	1.30	7.65	0	0	0.93	5.47	11.15	65.70	50.77	299.21	8.39	49.47	27.47	161.90
道路	21,552.73	17.81	3,837.54	4.63	177.83	1.66	63.71	2.73	104.68	16.11	618.15	37.76	1,449.08	12.08	463.70	25.03	960.39
河川	57,166.83	15.13	8,647.22	11.03	953.92	0.89	76.93	3.26	281.64	31.19	2,697.11	6.72	581.11	18.44	1,594.89	28.47	2,461.62
軍用地	11,378.45	24.63	2,802.34	13.07	366.13	0.32	8.89	21.86	612.66	3.57	100.01	57.12	1,600.67	0.44	12.47	3.62	101.51
養蚵場	5,563.47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
堤防	5,164.59	17.75	916.56	6.32	57.94	0	0	7.55	69.23	16.08	147.35	6.31	57.80	15.17	139.06	48.57	445.18
合計	949,918.66	16.67	158,323.77	7.44	11,774.62	0.37	580.72	3.73	5,909.59	13.51	21,390.49	41.02	64,944.13	11.38	18,012.95	22.56	35,711.27

資料來源：農林航空測量所，各縣市平地農業土地利用分類修測調查報告，80年元月。

3. 果園

本區域總面積2,182公頃，僅占台灣地區3%，主要集中於宜蘭縣，其它地區規模均小。

4. 林木

本區域總面積 4,751公頃，占台灣地區20%，主要分布於桃園、宜蘭、台北三縣。

5. 草地

本區域總面積16,848公頃，占台灣地區46%。

6. 水圳

本區域總面積 4,168公頃，占台灣地區16%，主要集中於桃園縣，其次爲宜蘭縣，均爲農田水利設施。

7. 魚池

本區域總面積3,517公頃，僅占台灣地區5%，主要集中於宜蘭縣，桃園縣，其它地區面積均小。

8. 水塘

本區域總面積 3,927公頃，占台灣地區70%，主要集中在桃園縣，爲台灣地區水塘最發達之地區。

9. 水庫

本區域總面積 334公頃，占台灣地區35%，主要集中於台北縣與桃園縣。

10. 沼澤

本區域總面積 403公頃，占台灣地區52%，主要分布於桃園、台北二縣。

11. 荒地

本區域總面積 6,308公頃，占台灣地區25%，主要分布於桃園、台北、宜蘭等縣。

12.工業區

本區域總面積 3,017公頃，占台灣地區32%，主要分布於桃園縣，其次爲宜蘭、新竹二縣。

13.建地

本區域總面積38,427公頃，占台灣地區27%，主要集中於桃園、台北二縣及台北市。

14.墓地

本區域總面積 589公頃，占台灣地區11%，主要集中於桃園縣，其次爲宜蘭縣及台北縣。

15.道路

本區域總面積 3,837公頃，占台灣地區17%，主要集中於桃園、宜蘭二縣，其次爲台北、新竹二縣。

16.河川

本區域總面積 8,647公頃，占台灣地區15%，主要分布於台北、宜蘭二縣，其次爲新竹縣、台北市。

17.軍事用地

本區域總面積 2,802公頃，占台灣地區24%，主要集中於桃園縣，其次爲新竹市、台北市。

18.堤防

本區域總面積 916公頃，占台灣地區17%，主要集中於宜蘭縣，其次爲台北、新竹二縣。

㈡山坡地

北部區域山坡地面積 295,206公頃，占台灣地區山坡地面積之28%，各類用地現況面積分述如下（表4.8.2）：

1. 水稻

本區域總面積14,361公頃，占台灣地區38%，主要分布於台北

表4.8.2 北部區域山坡地土地利用現況表

單位：公頃

分類	台灣地區 (a)	(b/a)%	北部區域 (b)	(c/b)%	台北市 (c)	(d/b)%	基隆市 (d)	(e/b)%	新竹市 (e)	(f/b)%	台北縣 (f)	(g/b)%	桃園縣 (g)	(h/b)%	新竹縣 (h)	(i/b)%	宜蘭縣 (i)
水稻	37,510.41	38.29	14,361.92	1.35	193.80	0.16	22.61	0.88	126.89	46.92	6,737.92	14.00	2,011.16	35.26	5,063.84	1.43	205.70
旱作物	81,040.98	24.08	19,516.68	3.38	659.75	0.89	173.93	0.46	90.24	36.35	7,094.22	15.56	3,036.12	33.49	6,536.13	9.87	1,926.29
果園	158,764.54	7.78	12,352.90	4.67	577.35	0.19	22.97	0.49	60.09	17.75	2,192.07	7.47	922.48	37.59	4,643.01	31.85	3,934.93
林木	603.772.33	32.25	194,740.45	5.39	10,491.40	4.79	9,320.81	0.38	734.78	42.48	82,716.35	10.18	19,826.24	23.10	44,993.77	13.69	26,657.10
草地	47,203.38	42.07	19,858.91	5.12	1,016.00	2.71	538.88	0.30	59.72	55.12	10,946.63	15.86	3,149.01	13.35	2,651.13	7.45	1,497.54
公園球場	2,481.87	46.33	1,149.95	17.62	202.57	1.93	22.19	2.64	30.32	35.02	402.76	26.34	302.93	13.33	153.29	3.12	35.89
水域	9,767.98	32.40	3,165.19	0.66	21.02	5.73	181.50	1.10	34.91	42.97	1,360.21	34.27	1,084.57	12.93	409.14	2.33	73.84
崩塌地	3,944.71	6.78	267.35	4.89	13.08	1.08	2.90	0.07	0.20	22.94	61.33	22.20	59.35	25.26	67.54	23.55	62.95
荒地	16,173.75	39.93	6,458.22	3.41	220.14	9.14	590.18	0.30	19.08	47.62	3,075.48	13.63	880.03	12.54	810.13	13.37	863.18
建地	34,556.26	37.82	13,069.71	9.76	1,275.50	12.30	1,607.47	3.44	449.07	40.82	5,334.67	15.92	2,080.21	13.91	1,817.81	3.86	504.98
墓地	5,561.88	36.41	2,025.00	16.00	324.10	4.18	84.56	3.12	63.18	51.70	1,046.87	10.04	203.33	8.01	162.16	6.95	140.80
河川	24,265.98	22.65	5,496.80	0.98	53.98	1.19	65.57	0.18	10.00	22.67	1,245.99	6.75	371.26	16.44	903.55	51.78	2,846.45
軍用地	12,524.81	21.91	2,743.73	6.36	174.62	4.12	113.17	3.49	95.72	25.45	698.41	18.24	500.39	40.18	1,102.33	2.15	59.09
合計	1,037,568.88	28.45	295,206.81	5.16	15,223.31	4.32	12,746.74	0.60	1,774.20	41.64	122,912.91	11.66	34,427.08	23.48	69,313.83	13.15	38,808.74

資料來源：1.農林航空測量所，台灣地區山坡地土地可利用限度分級與土地利用現況調查報告，77年12月。

2.農林航空測量所，台灣地區山坡地區外保安林地、農場地及林班解除地土地利用現況調查報告，78年6月。

註：本表資料係資料來源1,2之合計。

、新竹二縣，其次爲桃園縣。

2.旱作物

本區域總面積19,516公頃，占台灣地區24%，主要分布於台北、宜蘭二縣，其次爲桃園縣。

3.果園

本區域總面積12,352公頃，僅占台灣地區 7%，主要分布於新竹、宜蘭二縣，其次爲台北縣。

4.林木

本區域總面積 194,740公頃，占台灣地區32%，主要分布於台北縣，其次爲新竹、宜蘭、桃園等縣。

5.草地

本區域總面積19,858公頃，占台灣地區42%，主要集中於台北縣，其次爲桃園、新竹二縣。

6.公園球場

本區域總面積 1,149公頃，占台灣地區46%，主要集中於台北、桃園，其次爲台北市、新竹縣。

7.水域

本區域總面積 3,165公頃，占台灣地區32%，主要分布於台北、桃園二縣，其次爲新竹縣。

8.崩塌地

本區域總面積267公頃，占台灣地區6%，主要分布於新竹、宜蘭、桃園三縣。

9.荒地

本區域總面積 6,458公頃，占台灣地區39%，主要集中於台北縣，其次爲桃園、宜蘭、新竹三縣。

10.建地

本區域總面積13,069公頃，占台灣地區37%，主要集中於台北縣，其次爲桃園、新竹二縣及基隆市。

11.墓地

本區域總面積 2,025公頃，占台灣地區36%，主要分布於台北縣，其次爲台北市、桃園縣。

12.河川

本區域總面積 5,496公頃，占台灣地區22%，主要分布於宜蘭縣，其次爲台北、新竹二縣。

13.軍事用地

本區域總面積 2,743公頃，占台灣地區21%，主要集中於新竹縣，其次爲台北、桃園二縣。

二、土地使用分區

北部區域非都市土地使用編定，於民國70年依區域計畫法規定，辦理桃園縣、台北縣及基隆市公告程序，另新竹縣、市及宜蘭縣則於民國73年公告實施。台北市轄區屬都市土地，於民國45年依都市計畫法公告實施，本區域之各縣市土地使用分區劃設成果分述如下(表4.8.3與圖4.8.2)：

㈠都市土地

1.台北市全部土地計27,177公頃皆爲都市土地。

2.桃園縣都市土地計30,755公頃，占全縣面積25%。

3.台北縣部分鄉鎮由於鄰近台北市，都市土地面達 117,140公頃，占全縣面積57%。

4.基隆市發展以港務爲主，都市土地計 7,141公頃，占全市面積54%。

5.新竹及宜蘭兩縣，都市發展程度較低，都市土地各有6,044及10,226公頃，各占全縣面積40%。

表4.8.3 北部區域土地使用分區表

單位：公頃

類別 縣市別	土地總面積 (1)	都市計畫區 (2)	非都市土地 小計 (3)	特定農業區	一般農業區	鄉村區	工業區	森林區	山坡地保育區	風景區	特定專用區	未編定土地 (1)－(2)－(3)
台北市	27,177	27,177	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
%	3.6	13										
基隆市	13,276	7,141	6,113.9	0	0	9.9	0	1,516	4,443	0	145	21.1
%	1.8	3.5	2.1			0.4		10.1	2.5		1.9	0.008
台北縣	205,263	117,140	84,237	5,466	4,459	453	468	12,030	59,738	0	1,623	3,886
%	28	58	29	8.2	24	22	15	81	34		21.8	1.6
桃園縣	122,097	30,755	66,087	30,577	9,133	999	1,285	0	19,824	1,775	2,494	25,255
%	17	15	23	45	49	48	41		11.2	70	33.5	10.5
新竹縣	142,759	6,044	74,867	10,907	1,591	161	666	270	59,575	0	1,697	61,848
%	19	2.9	25	16	8.5	7.8	21	1.8	34		22.8	25.6
新竹市	10,410	3,846	5,506	1,396	175	118	0	0	3,178	0	639	1,058
%	1.4	1.9	1.9	2	0.9	5.7			1.8		8.6	0.4
宜蘭縣	213,746	10,226	54,400	18,320	3,146	329	685	1,061	29,276	757	826	149,120
%	29	5	18	27	17	16	22	7.1	17	30	11.1	61.8
北部	734,728	202,329	291,210.9	66,666	18,504	2,069.9	3,104	14,877	176,034	2,532	7,424	241,188.1
台灣地區	3,600,006	438,158	1,361,040	282,837	170,210	26,676	12,009	81,521	682,685	47,285	57,817	1,800,808

資料來源：經建會，都市及區域發展統計彙編，81年。
省地政處，台灣省地政統計年報，81年。

6. 新竹市之都市土地計 3,846公頃，占全市面積37%。

㈡非都市土地

1. 特定農業區

桃園縣與宜蘭縣爲主要農糧生產地區，分別計有30,577公頃與18,320公頃。新竹縣10,907公頃，台北縣計 5,466頃，基隆市則無特定農業區之分布。

2. 一般農業區

本區域一般農業區面積合計18,504公頃，以桃園縣 9,133公頃居首位，其次台北縣4,459公頃，宜蘭縣3,146公頃，其餘零星分布於新竹縣、新竹市。

3. 鄉村區

本區域鄉村區面積合計 2,069公頃，以桃園縣 999公頃爲最多，其次爲台北縣453公頃，宜蘭縣329公頃；其餘爲新竹縣、新竹市，基隆市。

4. 工業區

本區域工業區面積合計 3,104公頃，以桃園縣 1,285公頃爲最多，其次爲宜蘭縣685公頃，新竹縣666公頃；新竹市與基隆市則無。

5. 森林區

本區域森林區面積爲14,877公頃，係指已登記土地而言，以台北縣12,030公頃爲最多。至國有林事業區土地達23萬餘公頃，多屬未登記土地。

6. 山坡地保育區

本區域山坡地保育區總計面積達176,034 公頃。主要分布於台北縣計59,738公頃及新竹縣59,575公頃，其次爲宜蘭縣、桃園縣，其餘分布於基隆市、新竹市。

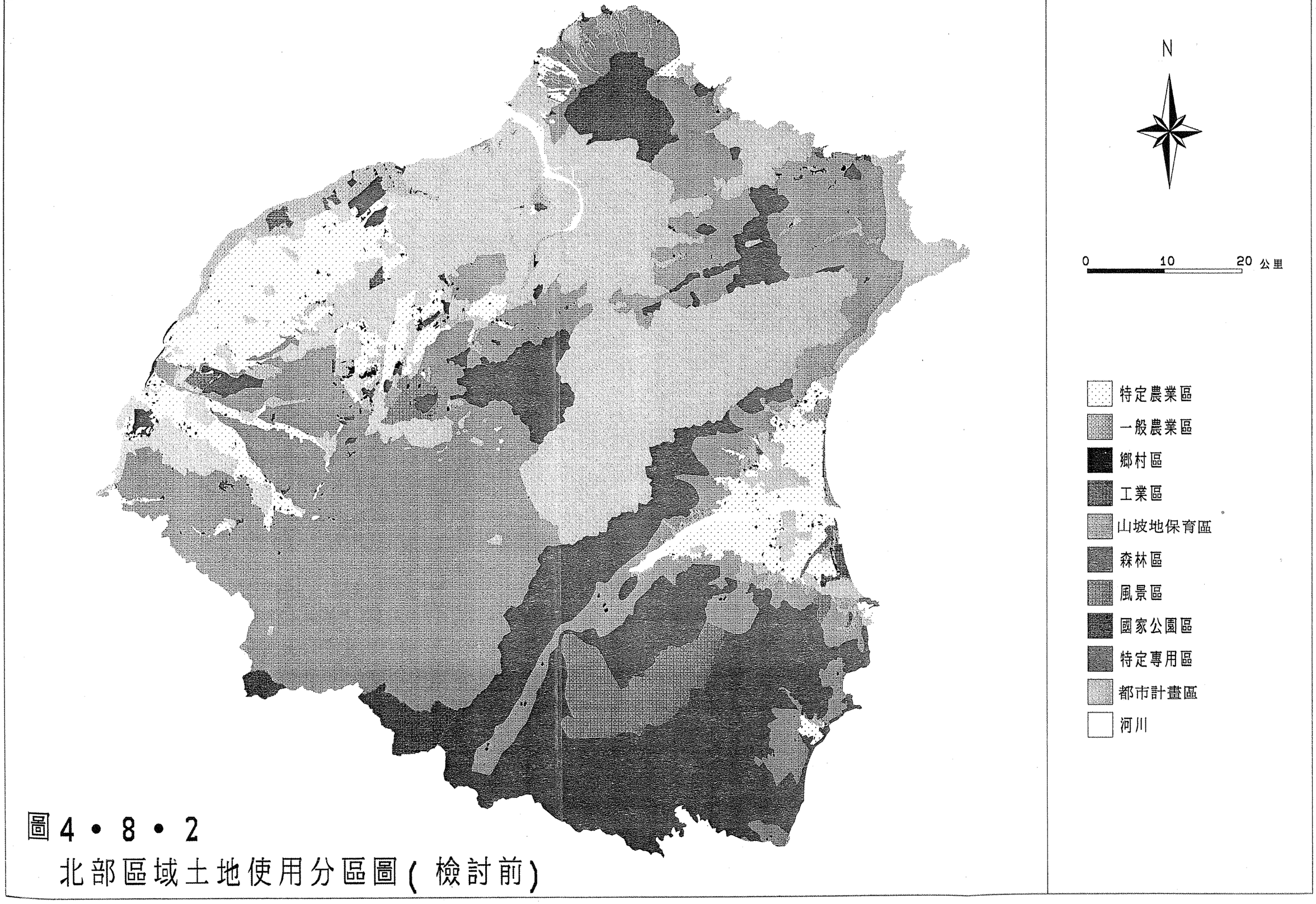


圖4・8・2
北部區域土地使用分區圖(檢討前)

7.風景區

本區域風景區總計2,532公頃。分別爲桃園縣1,775公頃，及宜蘭縣757 公頃。

8.國家公園區

本區域國家公園區面積計18,076公頃，其中陽明山國家公園計11,355公頃，以及部份位於新竹縣之雪霸國家公園面積6,721 公頃。

9.特定專用區

本區域特定專用區總計7,424 公頃。

10.未編定土地

本區域未編定土地達 241,188公頃，佔北部區域總面積之32.8%；其中以宜蘭縣 149,120公頃爲最高，其次爲新竹縣61,848公頃、桃園縣25,255公頃。

依區域計畫法，地方政府應按非都市土地使用分區圖所示範圍，就土地能供使用之性質，參酌地方實際需要，編定各種使用地(表4.8.4)。其中以農牧用地，爲最大宗 128,551公頃，佔44%，暫未編定用地目前仍有55,770公頃，佔19%。各類用地分述如下：

1.甲種建築用地

本區域總面積3,693公頃，占台灣地區30%，其中以桃園縣1,819公頃面積最多，其次爲宜蘭縣 1,010公頃。

2.乙種建築用地

本區域總面積1,726公頃，占台灣地區7%，主要分布於桃園縣，佔49%，其次爲宜蘭縣17%。

3.丙種建築用地

本區域總面積 2,443公頃，占台灣地區32%，主要分布於台北縣、新竹縣，其次爲桃園縣。

表4.8.4 北部區域非都市土地使用編定表

單位：公頃

用地別 縣市別	甲種建築用地	乙種建築用地	丙種建築用地	丁種建築用地	農牧用地	林業用地	養殖用地	鹽業用地	礦業用地	窯業用地
台北市	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
基隆市	0	8.8	36.7	15.5	383.5	197.5	0	0	21.8	0
%	0	0.5	2	0.3	0.3	0.3	0	0	5	0
台北縣	295.2	339.8	1,032.6	1,183.1	26,387	14,269	9.2	0	373.3	22.7
%	8	20	42	20	21	24	4	0	83	9
桃園縣	1,819.7	840	445.9	2,890.5	43,701	1,415.5	42.3	0	19.3	221.7
%	49	49	18	49	34	2.3	19	0	4	86
新竹縣	505.1	138.8	679.4	928.5	31,711	28,053	62.2	0	9.8	10.6
%	14	8	28	15	25	46	28	0	2	4
新竹市	63.1	104.6	155.5	85	3,092	427.2	18.7	0	0	2.6
%	1	6	6	1	2	0.7	8	0	0	1
宜蘭縣	1,010.7	294.8	93.2	868.5	23,277	16,133	91.5	0	27.8	0.4
%	27	17	4	15	18	27	40	0	6	0.2
北部地區	3,693.8	1,726.8	2,443.3	5,971.1	128,551.5	60,495.2	223.9	0	452	258
台灣地區	12,191	23,741	7,617	16,415	737,858	305,184	25,898	4,236	784	419

資料來源：省地政處，台灣地政統計年報，81年。

表4.8.4 北部區域非都市土地使用編定表(續)

單位：公頃

用地別 縣市別	交通用地	水利用地	遊憩用地	古蹟保存用地	生態保護用地	國土保安用地	墳墓用地	特定目的事業用地	暫未編定用地
台北市	0	0	0	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0	0	0	0
基隆市	44.4	26.8	0	0	0	1,425	16.3	153.2	3,785.4
%	1	0.3	0	0	0	21	1.2	2	2
台北縣	960.5	1,392.8	135.7	0	0	3,335.7	515.4	1,905.7	32,081
%	22	15	22	0	0	50	38	22	58
桃園縣	928.3	4,283.6	178	0	63.4	720.9	183.8	3,143.1	5,192.5
%	21	46	29	0	10	11	14	36	9
新竹縣	1,063.4	1353	176.7	5.1	0	330.6	200.3	2,028.1	7,615.8
%	24	15	29	1	0	5	15	23	14
新竹市	131.4	143.3	0.9	0	0	0.13	23.3	718.3	541.6
%	3	1	0.1	0	0	0.002	2	8	1
宜蘭縣	1,245.3	2,128.6	127.4	0	585.3	878	409.9	766.2	6,554
%	28	23	21	0	90	13	30	8	12
北部區區	4,373.3	9,328.1	618.7	5.1	648.7	6,690.33	1,349	8,625.6	55,770.3
台灣地區	26,101	43,412	3,376	14	1,254	20,259	8,006	39,177	194,398

資料來源：省地政處，台灣地政統計年報，81年。

4.丁種建築用地

本區域總面積 5,971公頃，占台灣地區36%，主要分布於桃園縣，另外新竹縣、宜蘭縣、台北縣亦有小規模分布。

5.農牧用地

本區域總面積 128,551公頃，占台灣地區17%，主要分布於桃園縣、新竹縣，其次爲台北縣、宜蘭縣。本項用地爲北部區域各類用地中規模最大。

6.林業用地

本區域總面積60,495公頃，占台灣地區19%，主要分布於新竹縣，其次宜蘭縣。

7.養殖用地

本區域總面積 223公頃，僅占台灣地區0.86%，主要分布於宜蘭縣。

8.鹽業用地

本區域無鹽業用地。

9.礦業用地

本區域總面積 452公頃，占台灣地區57%，主要分布於台北縣，其它縣市僅有零星分布。

10.窯業用地

本區域總面積 258公頃，占台灣地區61%，主要分布於桃園縣，其次台北縣。

11.交通用地

本區域總面積 4,373公頃，占台灣地區16%，均勻分布於宜蘭縣、新竹縣、台北縣、桃園縣等地，基隆市、新竹市所佔比例較低。

12.水利用地

本區域總面積 9,328公頃，占台灣地區21%，以桃園縣面積最廣

，宜蘭縣、新竹縣、台北縣居次。

13.遊憩用地

本區域總面積 618公頃，占台灣地區18%，均勻分布於台北縣、新竹縣、桃園縣等三縣。

14.古蹟保存用地

本區域總面積 5公頃，占台灣地區36%，全部位於新竹縣。

15.生態保護用地

本區域總面積 648公頃，占台灣地區52%，全部分布於宜蘭、桃園縣。

16.國土保安用地

本區域總面積 6,690公頃，占台灣地區33%，主要集中於台北縣，其次分布於基隆市、宜蘭縣。

17.墳墓用地

本區域總面積1,349公頃，占台灣地區16%，主要分布於台北縣、宜蘭縣，其次新竹縣、桃園縣。

18.特定目的事業用地

本用地主要包括台糖用地、軍事用地、及環保設施用地等，本區域總面積 8,625公頃，占台灣地區22%，主要分布於桃園縣，其次爲新竹縣、台北縣。

19.暫未編定用地

本區域暫未編定用地計55,770公頃，占台灣地區29%，主要分布於台北縣山區。

色校對

統一編號
002213840074

台
(

第五章　發展計畫

第一節　都市發展與住宅建設

一、都市發展政策

由於土地資源有限，各部門競用土地，各類邊際土地或環境敏感地區開發壓力日益增大，往往造成土地資源之超限使用，應做有效的規劃與管制。未來都市之發展，應朝成長管理與開發許可等方向進行，其原則如下：

㈠都市之發展應依總量管制之方式進行開發

依人口的推估，至目標年94年宜蘭生活圈爲49萬人，基隆生活圈51萬人，台北生活圈644萬人，桃園生活圈162萬人，新竹生活圈92萬人，總計北部區域至目標年計畫人口爲 998萬人，其中宜蘭縣49萬人，基隆市38萬人，台北市 299萬人，台北縣 358萬人，桃園縣 162萬人，新竹市45萬人，新竹縣47萬人。而爲因應人口成長之需要，各所需增加之住宅用地，至目標年宜蘭生活圈爲 243公頃，基隆生活圈176公頃，台北生活圈 2,879公頃，桃園生活圈1,007公頃，新竹生活圈673 公頃，總計北部區域至目標年所需增加之住宅用地爲 4,978公頃，另以縣市觀之，宜蘭縣243公頃，基隆市118公頃，台北市 1,463公頃，台北縣 1,474公頃，桃園縣 1,007公頃，新竹市 336公頃，新竹縣 337公頃。依上述之人口總量及用地需求之估算採總量管制之方式適當引導住宅社區（都市計畫地區，非都市土地）的開發以避免土地資源不當利用（表5.1.1、表5.1.2），但各生活圈經主管機關核准之住宅用地已達80%以上者，得隨時由區域計畫主管機關視實際發展情況需求檢討修正，報請區域計畫委員會審議通過後調整之。

㈡爲因應未來住宅發展的資源分配，選擇開發地點及環境評估等課題，未來都市發展用地之開發應朝以下之方向進行：

1. 都市發展主要應集中於原有之都市計畫地區內及都市周邊開發爲原則，加速都市更新之建設，促進土地資源之再利用。同時視實際情況，採取保存維護、就地整建及拆除重建等方式辦理，並鼓勵民間參與投資辦理，結合政府相關部門力量共同推動。

表5.1.1. 北部區域各生活圈及縣市計畫人口總量表

單位：千人

地區別 \ 年期		89年	94年
生活圈	宜蘭生活圈	480	490
	基隆生活圈	500	510
	台北生活圈	6,170	6,440
	桃園生活圈	1,530	1,620
	新竹生活圈	830	920
縣市	宜蘭縣	480	490
	基隆市	370	380
	台北市	2,900	2,990
	台北縣	3,400	3,580
	桃園縣	1,530	1,620
	新竹市	400	450
	新竹縣	430	470
北部區域		9,510	9,980

2. 因應未來人口成長需求，都市發展用地之開發，其區位與面積需配合各都市階層、都市功能分區、人口規模及發展潛力如交通、公共

設施等條件合理分派土地之使用，並訂定其開發強度。而其勘選原則以現有都市計畫區內之農地或與其周圍不相容的工業區爲優先。

次優先者爲都市計畫外周邊低生產力之農業區，並經本計畫指定爲適宜發展之地區。惟爲防止都市無限制蔓延，並考量都市防災、都市生態平衡之考量，釋出之農地應做整體性規劃並應保留一定比例之綠帶。

表5.1.2.　北部區域各縣市住宅用地增量表

單位：公頃

年期 縣市別	81～89年所需 增加之住宅用地	90～94年所需 增加之住宅用地	合　　計
宜　蘭　縣	168	75	243
基　隆　市	78	40	118
台　北　市	976	487	1,463
台　北　縣	958	516	1,474
桃　園　縣	658	349	1,007
新　竹　市	198	138	336
新　竹　縣	202	135	337
北部區域	3,238	1,740	4,978

㈢訂定各種使用分區或使用地之粗容積率並全面實施容積管制

容積管制乃都市發展密度管制之重要方式之一。爲全面管制都市發展密度，並依計畫容納人口及可供發展用地，建議訂定粗容積率，

全面實施容積管制。並於本區域區域計畫通盤檢討發布後，各地區之都市計畫應於 2年內完成全面實施容積管制之訂定，未依限期辦理者，依區域計畫法第11條之規定，其上級主管機關得代爲擬定之。

㈣擴大實施開發許可制

爲使各項開發確實依照整體土地使用計畫構想執行，並與相關建設、設施相配合，申請開發人申請開發使用時，除依土地使用分區管制外須依開發許可制度申請開發使用。而開發申請人因應發展上之需要，其需變更現有土地使用分區（用地）或使用強度者，得參照區段徵收或市地重劃原則，研提具體開發計畫，提供必要之公共設施及可建築用地，並就可能造成之影響予以評估，申請變更都市計畫或變更非都市土地使用分區及編定。

1. 爲改善都市計畫地區主要計畫發布滿兩年而尚未發布細部計畫或公共設施尚未完成地區亦得申領建築執照形成都市之零亂發展，建議配合現行之土地分區管制，納入開發許可制度。
2. 爲求都市土地使用管制更富彈性，土地使用分區變更除由政府主動規劃外，並得受理民間申請變更。以原容積不變與公平回饋爲檢討原則，考量都市之容納人口、公共設施與交通服務水準等因素，由民間辦理分區變更並擬具整體開發計畫載明使用強度、高度、量體、項目與回饋計畫等，並提供社區民眾參與之機會。

㈤加強財務規劃與公共設施之提供

爲落實都市及住宅建設之發展，應加強財務規劃，使得各項開發據以執行。並以使用者付費及受益者付費原則，開發者應對開發可能造成之負面影響提供相當之回饋。

1. 都市計畫之事業及財務計畫，應確實依分期分區發展時序研擬，對於發布實施五年內之發展應研訂分年實施計畫，並應納入地方政府年度施政計畫內之都市發展建設專章執行。

2.基於「使用者負擔」之原則，於都市計畫新訂、擴大或分區由低使用強度變更爲高使用強度時，應實施市地重劃、區段徵收或其他公平合理之方式整體開發，由土地所有權人負擔公共設施用地及興建費用。

㈥遵循區域計畫之指導

基於區域整體發展考量，避免重複投資建設，且依區域計畫法第11條：「區域計畫公告實施後，凡依區域計畫應擬定市鎮計畫，鄉街計畫、特定區計畫或已有計畫而須變更者，當地都市計畫主管機關應按規定期限辦理擬定或變更手續。未依期限辦理者，其上級主管機關得代爲擬定或變更之。」與都市計畫法第20條規定：「……主要計畫在區域計畫地區範圍內者，內政部或省政府在核定前，應先徵詢各該區域計畫機構之意見。」爾後，新訂或擴大都市計畫其區位、規模、機能應徵得區域計畫委員會之同意。

㈦爲實施都市成長管理，其他應配合措施

爲實施都市之成長管理，除透過容積管制之方法外，尚應從修改建築技術規則著手。如實施地下容積管制、未實施容積管制地區降低面臨道路建築物高度之規定，廢止面臨永久性空地建築物可超高之規定等，使得都市不再是超載而公共設施不再超限使用。

二、都市及公共設施計畫

㈠都市體系

合理的聚落體系可使所有居民之各種活動需要獲得有效之滿足，具體的目的有二，一是作爲提供社會服務設施優先順序之參考，二是作爲預留都市發展用地之基礎，引導都市未來發展方向。

根據人口規模、鄉鎮依存數、人口成長率、人口密度等指標，將北部區域市鄉鎮之都市位階分成五個等級，即台灣地區政治經濟文化中心兼區域中心１個，次區域中心１個，地方中心４個，一般市鎮32

個，農村集居中心30個，其中基隆市、板橋市、桃園—中壢及宜蘭—羅東屬同一群落爲地方中心，新竹市都市機能介於區域中心及地方中心之「次區域中心」功能。而爲發揮各不同階層都市所應具備之機能，階層較高之都市除應具備階層較低都市所具有之公用及公共設施外，尚須具備較高層之服務設施，以滿足區內較爲繁雜的活動需要。應將各階層都市與所應具備之公用及公共設施相配合，以充分發揮體系機能（表5.1.3.、圖5.1.1）。

㈡公用及公共設施設置原則

爲提昇國民生活環境品質，除應依計畫人口規模及都市階層來考量公共設施等級、數量及服務範圍，有效引導區域及都市合理成長外，各地區公用及公共設施設置標準，依都市計畫地區及非都市土地地區爲：

1.都市計畫地區：

有關公用及公共設施除兒童遊樂場、公園、學校、體育場、停車場應依「都市計畫法定期通盤檢討實施辦法」之規定設置外，零售市場、醫療機構及郵政機構應依下列標準設置：

⑴零售市場

以每 1閭鄰單位設置 1處爲原則，但都市計畫書內述明無須設置者，得免設置。

⑵醫療機構

①基層醫療單位：以每3千人口指定 1所基層醫療單位爲原則。

②地區醫院：以每10萬人口指定 1所地區醫院爲原則。

③區域醫院：以每40萬人指定 1所區域醫院爲原則。

④醫學中心：以大範圍之區域作整體規劃，以每 200萬人口指定 1 所爲原則。

⑶郵政機構

表5.1.3. 都市階層與公用及公共設施表

都市階層	公用及公共設施 市鄉鎮	社會福利設施、垃圾處理場、基層醫療單位、民眾活動中心、喪葬設施、村集居商業中心、下水道系統、防站、零售市場、加油站、農電信服務所、警察派出所、消自來水系統、電力系統、郵政遊樂場、道路系統、衛生所、閭鄰公園、兒童小學、國中、托兒所、幼稚園	、火葬場、殯儀館 市鎮道路系統、市鎮商業中心 動中心、停車場、地區醫院、 場、游泳池、圖書館、社會活 高中或商職、市鎮公園、體育	、大眾運輸系統 園、地方商業中心、區域醫院 、文物陳列設施、大型市鎮公 、學院、體育場、大型圖書館 場、焚化爐、批發市場、大學 專科學校、社教館、綜合運動	中心、醫學中心 運系統、區域公園、區域商業 博物館、音樂廳、藝術館、捷	、全國性資訊傳播系統 國家歷史博物館、國家歌劇院
農村集居中心	園、同寮埔眉溪 壯大貢新峨礁 、、、、、、 山山結溪山豐 寶冬五平橫新 、、、、、、 口林峰山里石 湖芎五員萬尖 、、、、、、 潭音屋西星溪 龍觀新關三雙 、、、、、、 林來山興埔澳 坪烏金復北南	✓				
一般市鎮	碇、、、、、、 石龜蘆大新竹 、、、、、、 坑林竹峽股店 深樹蘆三五新 、、、、、、 北澳城止歌里 竹蘇頭汐鶯八 、、、、、、 口芳鎮梅德山門 林瑞平楊八泰石 、、、、、、 和和水城重溪芝 中永淡土三大三	✓	✓			
地方中心	板橋市、宜蘭市—羅東鎮、基隆市 、桃園市—中壢市	✓	✓	✓		
次區域中心 區域中心	台北市 新竹市	✓	✓	✓	✓	
文化中心 政治經濟 台灣地區	台北市	✓	✓	✓	✓	✓

以每 1萬 5千人設置 1所郵政機構爲原則，服務面積爲24平方公里。

2.非都市土地住宅社區：

⑴基地開發應設置幼稚園（托兒所）。

⑵基地應設置每人面積不得超過 4.5平方公尺作爲社區中心用地，且不得超過住宅用地面積之8 %，該用地作爲社區商業、圖書、集會、交誼、康樂、醫療保健及其他公共設施之使用。

⑶基地應設置最少每人3平方公尺作爲閭鄰公園(含兒童遊樂場、運動場)，每處面積不得少於0.2公頃，短邊寬處不得小於25公尺。

⑷基地開發應設置中、小學，中學每人 1.6平方公尺，每校面積不得小於2.5公頃，小學每人2平方公尺，每校面積不得小於2公頃。

⑸每 1住户至少應設置一路外停車位外，並應設置公共停車場，其面積計算標準如在 1 萬人口以下者，不得小於社區中心用地面積之8 %;1萬人口以上者，不得小於社區中心用地面積之10%。

㈢公共設施用地取得與建設

1.建設課題

依現行統計資料顯示，北部區域都市計畫公共設施用地計畫面積約有 22,727公頃，現已取得面積有 14,942公頃，佔計畫面積之65.75%，尚未取得面積有7,785公頃，約占計畫面積 34.25%，其中台北市、新竹市兩縣市都市計畫公共設施用地取得較具成效，分占計畫面積之82.25%與77.73%，其餘縣市公共設施用地取得較爲落後有待改善（表5.1.4.）。

2.建設原則

爲因應人口成長、都市發展及提昇都市生活環境品質，公共設施用地取得與建設，應考量下列措施辦理：

⑴加速取得及建設公共設施用地

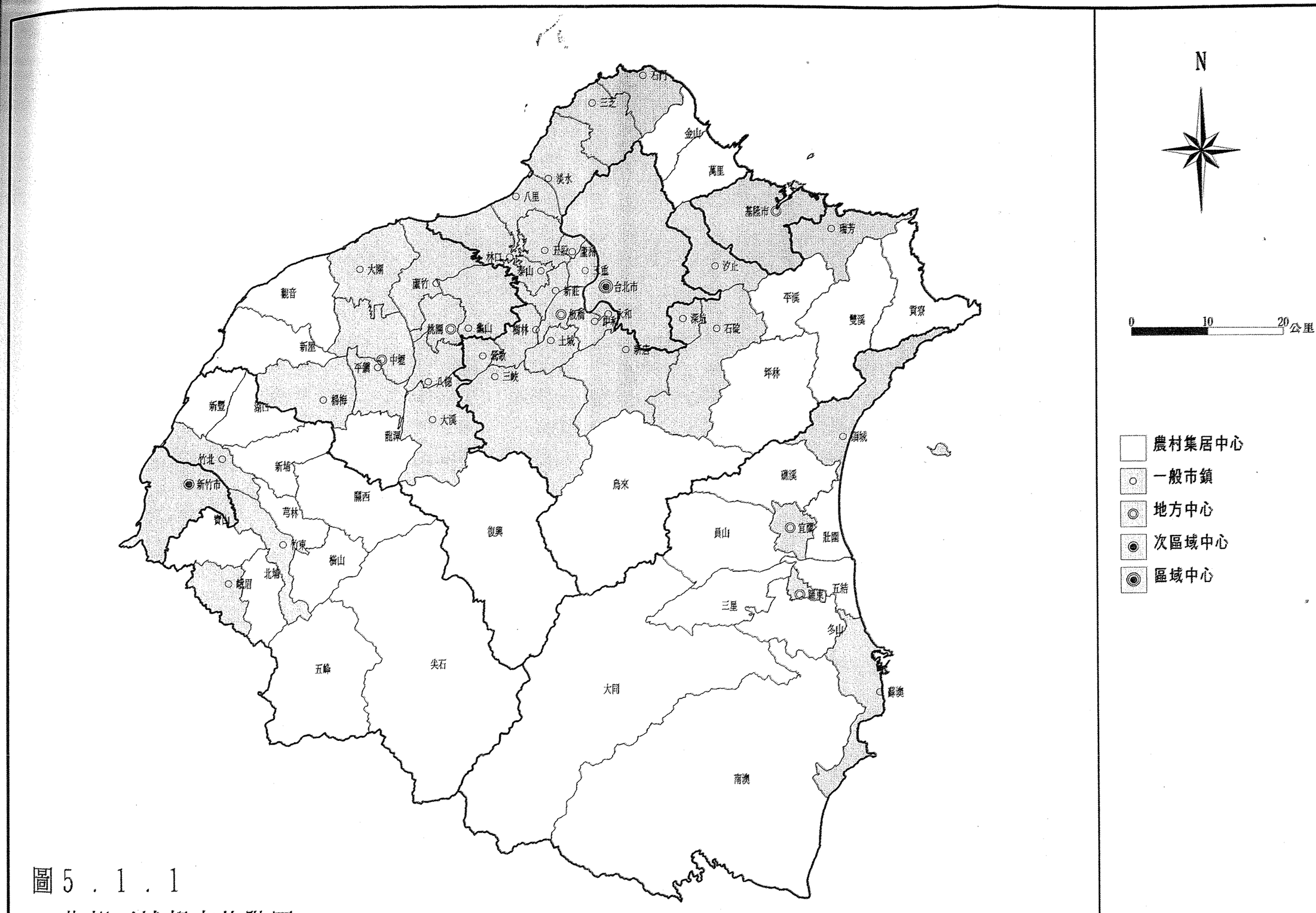


圖5．1．1
北部區域都市位階圖

①爲避免公共設施用地閒置或被非法佔用，對已取得公共設施用地面積應積極開發建設，而對未取得之公共設施保留地應加速取得。

表5.1.4. 北部區域各縣市都市計畫公共設施用地統計表

單位：公頃，%

	公共設施計畫面積	使用狀況			
		已取得面積		未取得面積	
		面積	佔計畫面積百分比	面積	佔計畫面積百分比
宜蘭縣	2,076	1,283	61.80	793	38.20
基隆市	2,651	958	36.14	1,693	63.86
台北市	6,163	5,047	82.25	1,089	17.75
台北縣	6,509	3,969	60.98	2,540	39.02
桃園縣	3,172	2,061	64.97	1,111	35.03
新竹市	1,410	1,096	77.23	314	22.27
新竹縣	773	528	68.31	245	31.69
北部區域	22,727	14,942	65.75	7,785	34.25

資料來源：台灣省政府建設廳，80年

台北市政府主計處，台北市統計要覽，82年

②依規定徵收之公共設施用地，得在不違反徵收目的之原則下，訂定條文獎勵私人或團體投資建設，並加強公共設施用地多目標使用，以加速公共設施保留地之興闢。

③基於使用者付費原則，土地使用計畫變更時土地所有權人須提供一定比例之公共設施用地。

(2)配合公共設施用地取得與建設成效，管制都市發展規模

爲確保都市環境品質，公共設施用地取得與建設之成效，應作爲擴大或新訂都市計畫之管理手段，都市計畫公共設施用地取得與建設完成未達一定比例規定者，應限制擴大或新訂都市計畫。

(3)加速檢討非必要之公共設施保留地

爲避免土地資源之浪費，地方政府辦理都市計畫公共設施保留地通盤檢討時，可依地方實際發展情況，以公平、合理、公開之原則，對非必要之公共設施保留地即予檢討撤銷。

(4)加強財務規劃與公共設施之提供

爲籌措公共設施建設財源，並達地利共享之目標，凡新訂或擴大都市計畫，應確實依分期分區發展時序研擬公共設施計畫，以落實都市計畫公共設施建設之目標。

(5)實施區段徵收或市地重劃方式取得公共設施用地

①凡都市計畫新訂、擴大或農業區、保護區變更爲建築用地者或未開發之都市計畫工業區檢討變更爲住宅區、商業區或其他使用分區者，均應辦理區段徵收，以取得公共設施用地並加強建設開發。

②已發布都市計畫之建築用地地區，應加強辦理市地重劃及鼓勵土地所有人自辦市地重劃，以利公共設施用地之取得並加強建設開發。

三住宅建設

㈠發展課題及對策

爲因應各地區不同之住宅需求及衡酌各地區之發展限制，未來北部區域之住宅建設除依各課題提出相應之對策外，並應朝以下方向進

行：

1. 合理增加可供發展之住宅用地。

2. 利用土地使用調查清查各分區之空地，並與計畫比較，若爲住宅之土地則優先使用。

3. 檢討土地使用現況，在現況調查中不合乎原來之計畫使用，且嚴重影響地區之生活水準者（包括違規使用及違章建築等）應嚴格強制予以變回原來之住宅使用。

4. 建立公有土地儲備資訊，並有效利用大面積公有土地，支援國宅建設所需之用地。

課題一：就北部區域而言，台北生活圈面積 1,823平方公里，占全區區域面積之24.82%，卻集中了大部分人口(現況人口 563萬人，佔總人口848 萬人之66.46%)，未來台北生活圈住宅需求將持續增加，如何紓解台北生活圈住宅需求之壓力實爲北部區域住宅建設課題之一。

對　策：1. 爲有效解決台北生活圈住宅短缺之現象，未來應從疏散市區人口，避免產業集中現象著手。鼓勵產業外移以減少台北生活圈人口成長壓力，同時並限制於台北生活圈內用地廣大之大專院校之增設與新設，在策略上鼓勵遷校至台北生活圈外。

2. 發展新竹科學城計畫，引導新竹生活圈成爲北部區域之次區域中心，以紓解台北生活圈住宅開發之壓力。

3. 配合林口、淡水新市鎮與新社區開發，廣建國宅提供都市發展用地。

4. 配合都會區大眾捷運系統建設，加強規劃開發都會區周邊衛星都市。

5. 配合北二高、北宜高速公路之完成，桃園、基隆及宜蘭地

區將納入台北都會區 1小時等時圈範圍，可紓解台北生活圈住宅需求之壓力，應透過整體規劃開發，以提升居住環境品質。

6. 增加用地同時以更新舊市區之手段增加居住樓地板面積，並提昇居住水準。

7. 新市區除擁有較多可供發展之地外，並有較高之居住水準，是以應以有計畫之整體規劃與開發以便疏散擁擠且環境品質較低之舊市區人口。

課題二：北部區域空屋率高達 13.85%，然住宅價格仍居高不下，購屋能力不足及無力購置住宅之家庭仍多，形成國家資源利用之扭曲。

對　策：1. 健全住宅金融體系：

(1)協助無自有住宅者購屋貸款。

(2)穩定建築投資。

(3)適當管制土地貸款。

(4)租稅制度之改善。

2. 健全交易體系：

(1)抑止住宅短期投資。

(2)穩定住宅價格。

3. 健全住宅市場資訊：

(1)建立住宅資訊系統。

(2)住宅資訊系統之管理與應用。

課題三：北部區域之住宅型態已有往高密度發展之趨勢，雖然家宅平均樓地板面積與平均每人居住面積均有顯著提高，惟仍有住、商混合使用影響住宅品質、公共設施之相對落後、家宅合住影響私密性、老舊住屋危及居住安全與市容觀瞻等問題影

響居住品質。

對　策：1.爲維護住宅地區之寧靜與安適，防止由於住宅轉供其他使用產生環境破壞，應嚴格實施土地使用分區管制及違規使用之查處，以提昇住宅及居住之品質。

2.高密度之住宅建設已爲不可避免之趨勢，爲維護居住之品質有必要實施全面之容積管制，並時常檢討公共設施之供應能力以符需要。

3.北部區域仍有 12.87%的住宅有合住現象，影響私密性，然卻是在高房價與高房租之下之權宜措施。爲改善此現象，應有完整之房價、房租與輔助住宅之住宅政策，期以穩定住宅價格。在提供購買住宅融資方面，除辦理輔導人民貸款自購住宅外，並應提供融資供第一次購買自用住宅；在穩定住宅價格方面，除緊縮土地信用貸款外，並對房地產投機買賣依法查核，遏止炒作。

4.爲促使舊市區之更新、改善居住品質並增加居住樓地板面積，應加強辦理都市更新，並以更新法令與獎勵措施配合以獎勵民間參與。

5.加強居民社區管理組織之建立，以維護該社區之環境品質。

課題四：國宅建設係爲住宅建設之一環，而國宅建設數量僅占台灣地區住宅供應量 5%百分之五左右，對整體住宅市場影響有限。且對各項住宅空間問題如居住品質低落、住宅短缺、房價高漲、交易制度不健全、房租不合理等現象，也無法全由國宅建設得以解決。惟其對一般中、低收入户仍有其一定之貢獻；未來應朝土地取得、資金、補貼制度、維護管理等方面著手。

對　策：1.爲有效取得國宅興建用地，應朝以下方向努力：

(1)督促老舊住宅或社區之更新及眷村之改建。

(2)建立公有土地儲備制度並有效利用大面積公有土地，支援國宅建設所需用地，並配合公有土地只租不售原則，以出租住宅方式增加住宅供給。

(3)以區段徵收方式辦理淡海新市鎮開發，政府取得土地 186 公頃，以興建 4萬户中低收入住宅。

(4)以區段徵收方式辦理新社區開發，政府取得68公頃住宅用地，以興建1萬2千户中、低收入住宅。

(5)台灣省實施區段徵收五年計畫，以儲備興建住宅之土地。

2. 貫徹協助收入較低家庭之政策：

(1)訂定收入較低家庭標準及審核方式，確立國民住宅之照顧對象。

(2)配合收入較低家庭之負擔能力，訂定國民住宅合理之售價與貸款標準。

課題五：爲促使土地合理有效利用，住宅社區之開發應避免破壞自然環境。

對　策：爲降低土地使用對自然環境所造成之負面影響，住宅社區之開發應避免地下水補注地區、山坡地潛在災害地區、水源保護地區、洪害地區與地層下陷地區等破壞生態資源之潛在災害地區，對本區域住宅社區具發展潛力地區建議如下：

1. 台北市：較適宜之區位主要集中於士林、北投、內湖、松山、南港等地。

2. 台北縣：較適宜之區位主要分布於林口台地、大漢溪兩岸、淡水等地。其餘小部份分散於中永和、新店、汐止、八里、金山等地。

3. 基隆市：適宜開發之區位較爲零散，但多集中於基隆市區

附近。

4.桃園縣：適宜開發之區位面積較廣，主要分布於桃園市、中壢市與八德鄉，其餘則分散於桃園台地其餘鄉鎮內。

5.新竹縣：較適宜之區位主要位於湖口台地上及鳳山溪兩岸，如竹北、新埔、關西等地；其餘則零星分散於各溪流之部份河谷。

6.新竹市：其適宜開發區住主要分布於新竹市區附近及台 1省道沿線。

7.宜蘭縣：適宜開發區位主要分布於台 9省道沿線之帶狀土地。

課題六：爲改善國軍老舊眷村生活品質，應加速推動改建工作。

對　策：1.基本規劃理念

(1)整體規劃，促進眷村土地有效利用。

(2)興建示範住宅社區，改善眷户居住環境品質。

(3)考量眷户負擔能力，公平訂定眷户補助標準。

(4)企業經營，創造盈餘，補助原眷户購置住宅。

(5)先建後遷，以利眷村整村騰空利用。

(6)突破就地改建安置作法，眷户可自由選購改建完成之住宅。

2.基本措施

(1)以縣市爲整體規劃單元。

(2)統一訂定眷村補助標準。

(3)設置眷村改建基金。

(4)眷村改建之住宅面積與售價參照國民住宅標準爲原則。

㈡建設計畫

爲安定國民生活，增進社會福祉，政府於81年度起推動「國家建

設六年住宅建設計畫」，其目的在協助較低收入家庭解決居住問題，計畫目標爲：

1. 一家庭一住宅。

2. 一人一居室。

3. 每户平均居住面積由目前之30坪增至34坪。

4. 住宅自有率維持目前的水準80%。

5. 新建住宅90萬户，其中政府協助興建30萬户，民間投資興建60萬户。

爲達到上述目標，乃於北部區域推動淡海新市鎮及新社區之開發以協助較低收入家庭解決住的問題。

1. 新市鎮與新社區開發

(1)淡海新市鎮

淡海新市鎮位於台北都會區北端，距台北市約16公里，計畫開發面積1,765公頃（含海域面積96公頃），政府可取得興建中低收入住户40,000户住宅用地，本計畫分三期三區開發。

①第一期發展區

第一期發展區計畫面積約827公頃(含海域面積48公頃)，計畫人口約18萬人，預定自民國83年至88年底止完成全部公共工程建設。

其中綜合示範社區計畫面積約274公頃(含抵價地)，計畫容納人口85,000人，預定至86年度完成全部建設。

②第二期發展區

第二期發展區計畫面積約530公頃，計畫容納人口約75,000人，預定自民國85年度至90年度底完成全部公共工程建設。

③第三期發展區

第三期發展區計畫面積約 408公頃(含海域面積48公頃)，

計畫容納人口約45,000人，預定自民國87年度至92年底完成全部公共工程建設。

(2)新社區開發計畫

配合各項重大建設計畫內容，交通網路之布設狀況、人口分布狀況、住宅需求，以及公有土地取得狀況，北部區域計勘選七處新社區、土地面積爲487公頃，計畫興建中低收入住宅 14,514戶(表5.1.5.)。

2.國宅建設

爲協助較低收入家庭解決住的問題，81年至86年計畫直接辦理國民住宅之興建，其中於北部區域政府直接興建國民住宅共19,000戶，計畫用地 74.74公頃，至於貸款人民自建國民住宅與獎勵民間興建國民住宅部份則視民間需求適時提供(表5.1.6.)。

表5.1.5. 北部區域新社區興建户數與用地面積表

單位：公頃、户數

項目 社區別	計畫面積 (公頃)	公共設施 用地(公頃)	國宅機關取得土地		合計興建 住宅户數
			面　積	預定興建 住宅户數	
汐止 樟樹灣新社區	7.46	3.58	3.7	900	900
汐止 昊天嶺新社區	14.55	7.75	5.17	840	1,000
板橋 健華新社區	2	0	1	1,540	1,540
楊梅 埔心新社區	10.58	3.03	4.3	900	1,450
基隆河 截彎取直	242.2	36	16.8	1,333	10,200
關渡平原	204	82	41	7,000	21,000
南港 一號公園	6.7	1.3	5.4	2,001	2,003
合　計	487.49	133.66	77.37	14,514	38,093

資料來源：內政部，新社區開發執行計畫，81年7月

表5.1.6. 北部區域政府興建國宅户數表(至86年底)

縣市別	興建户數(户數)	基地面積(公頃)
宜蘭縣	224	0.7587
基隆市	1,187	3.6200
台北市	8,900	36.6700
台北縣	3,428	11.1445
桃園縣	1,198	7.2213
新竹市	4,442	15.1218
新竹縣	69	0.2008
北部區域	19,448	74.7371

資料來源：內政部營建署，81年

第二節 生活圈發展與建設

一、台北都會區

㈠台北都會區範圍

台北都會區之範圍，考量台北市與台北地區都會化之各市鄉鎮依存關係，以及通勤、衛生下水道、自來水供水系統、防洪計畫、大眾運輸系統計畫、自動電話區、人口成長率、人口密度、發展現況與問題等因素，界定都會區之範圍，包括台北市及鄰近之板橋、三重、新莊、新店、永和、中和、汐止、土城、樹林、鶯歌、蘆洲、五股、泰山、林口、三峽、八里、淡水、三芝、石門、深坑、石碇、烏來、坪林、龜山，共計25個行政單元，面積約189,553公頃(圖5.2.1)。

㈡台北都會區發展構想

1.都會區發展之基本方向

台北都會區於民國94年人口將達 650萬人，屆時台灣地區人口的30%將集中於台北都會區，而北部區域亦將近三分之二的人口集

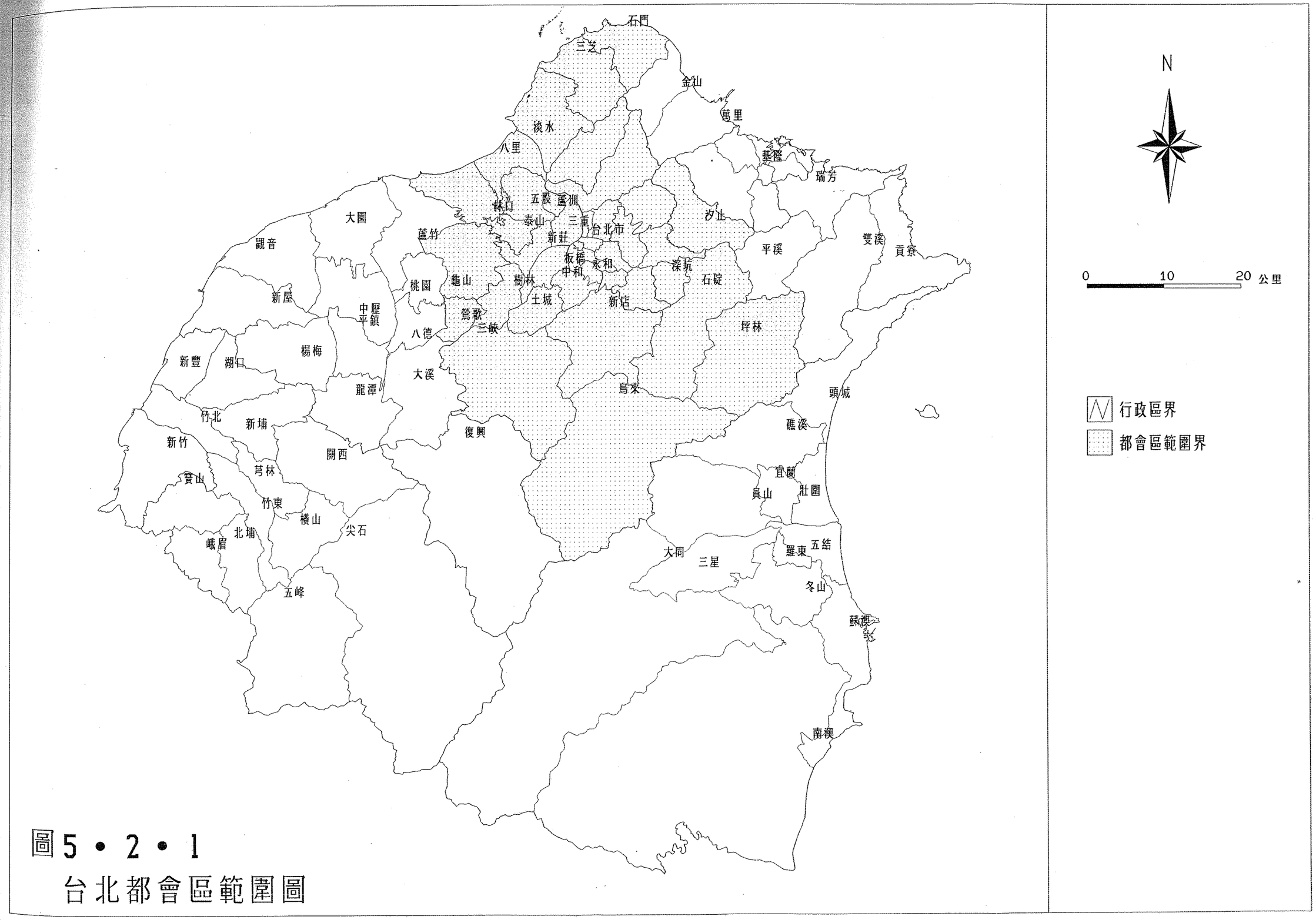


圖5・2・1
台北都會區範圍圖

依鄉鎮人口集中程度與大眾運輸系統建設狀況，將台北都會區劃分為新莊、泰山、三重、五股、蘆洲、林口、板橋、中和、永和、深坑、石碇、新店、土城、樹林、鶯歌、三峽、坪林、烏來、頭城、礁溪、宜蘭、員山、壯圍、五結、羅東、冬山、蘇澳、南澳等地區。

能，配合捷運系統、北二高及北宜高速公路，建議在新店與南港兩地規劃大眾運輸轉運中心。

台北都會區除目前之中山高速公路五股交流道泰山一處貨物轉運中心外，建議在交流道鄰近適當地區規劃設置貨物轉運中心。

(4)停車場之興建

爲解決都市停車空間之不足，應朝公共設施多目標使用、取締建物附設停車位違規使用、獎勵民間投資興建停車場、配合都市計畫通盤檢討增加停車用地等方向進行，且應用各種運輸需求管理方法，有效轉移或抑制停車需求。

(5)西部鐵路系統之改善

台北都會區鐵路系統之發展重點，包括：

①西部鐵路系統之鐵路地下化工程：板橋專案及松山專案（延伸至南港）。

②加速建設高速鐵路系統。

③台鐵通勤線：中壢至基隆間之通勤線，以快速、安全、舒適、容量大之通勤電聯車，擔任尖峰時段大量輸運旅客之任務。

3. 公共設施建設之推動

(1)公園綠地

未來應利用水岸河川地，加速取得都市計畫公園綠地預定地，廢污水處理廠及焚化爐設施等上部空間綠化造景公園化等方式取得公園綠地用地，妥善規劃闢建爲公園綠地，以補足社區、鄰里性公園綠地之不足。另外，依服務範圍及都市階層規劃設置都會性公園，目前台北都會區正積極規劃闢建 2百多公頃之關渡都會公園，提供都會區較具規模與完整性之休閒活動。

(2)自來水

爲保護板橋、土城、樹林、中和及永和等地區人民之生命財產之安全，應加速辦理「台北地區防洪第三期實施計畫」，包括新店溪左岸中原及大漢溪新莊、板橋、西盛、樹林、土城等堤防之新建排水工程、橋樑改建工程及拆遷安置計畫等。

2. 交通建設之推動

(1)快速道路系統之建設

台北都會區快速道路系統係由內、外環系統所組成（圖5.2.2），外環系統以都會區現有道路系統加以改善利用；內環系統則以環狀系統（環東快速道路系統、環西快速道路系統）、東西方向快速道路、南北方向快速道路、東側山區快速道路所構成。除第二高速公路由國道新建工程局辦理外，其餘路段由省市雙方配合辦理。

(2)大眾運輸系統之建立

①都會區捷運系統

台北都會區大眾捷運系統正進行初期路網之建設，並研擬規劃後續發展路網。惟爲考慮聯接各輻射捷運線，建議應優先興闢都會區環狀線，且應加強捷運車站之聯合開發與公車系統之整合。

②公車系統

現有10家公、民營公司，應繼續研究路線調整及轉運站系統，規劃公車專用道及配合捷運路線調整停車站及設立接駁轉運站，提昇公車服務品質。

(3)客貨運運輸、轉運中心之建設

運輸中心是都會性交通活動的主要轉介點，台北都會區內之運輸中心，規劃有台北車站、南港、新店、板橋、新莊、士林等6 處。而運輸系統的連接點因運輸功能彰顯，具有客運轉運之功

依資料顯示，淡水河系受中度嚴重污染程度之河段約 100公里，佔總河段之31%，其中又以大漢溪、基隆河、淡水河等河流受污染程度最爲嚴重，部分污染程度已達D級水質標準，顯示都會區水源受污染程度相當嚴重，水質日益惡化。

(3)垃圾處理

台北都會區目前垃圾處理主要以掩埋、焚化或其他方式爲之，而以掩埋法爲主，焚化處理約50%。垃圾掩埋場有25處，焚化爐4座，平均日產垃圾量約7千公噸，垃圾清運率幾達98%，而台北市垃圾除運往內湖及木柵焚化廠處理外，剩餘約1700公噸垃圾運往南港山豬窟掩埋場衛生掩埋，而台北縣之掩埋場大多位於淡水河、基隆河或大漢溪之河川地，其多爲直接傾棄或簡易覆土，污染水質甚爲嚴重，未來應如何加速規劃設置區域性垃圾掩埋場及興建焚化爐，推行垃圾減量、分類及資源回收等，實爲當前都會區垃圾處理之重要工作。

(4)工程廢棄土

近年來推動國家建設計畫公共工程日益增加，其施工產出廢棄土石方數量相當龐大，推計台北都會區每年產生廢棄土約 1千萬立方米，由於工程單位及地方政府未嚴格追蹤查核且棄土場用地取得不易和民間設置棄土地誘因不足，導致符合法規棄土場不敷棄土需求，爲維護環境衛生與公共安全，確有必要妥善處理。

5.住宅建設

台北都會區之住宅問題，除中低價位住宅數量少、居住環境品質不佳外，且有分配不均之現象，而住宅社區之開發也危及台北盆地山坡地之生態環境保護。

㈣台北都會區之建設

1.防洪計畫之實施

生活之需要。

(2)自來水系統

台北都會區供水系統主要爲翡翠與石門兩水庫，前者可供應台北區至民國 119年遠程用水，後者則因受容量限制及板新區需水量大增，供水能力已近飽和，因而翡翠水庫須調配一部分水源供應板新區，致使翡翠水庫供水能力可能提早於民國94年達到飽和，爲因應板新區之用水需求，遂有坪林水庫開發計畫，且該計畫應如期完工，否則台北都會區將有缺水之虞。

(3)喪葬設施

台北都會區現有墓地約240處，面積約1,000公頃，其區位大多位於都會區邊緣之山上，多爲未規劃與更新，影響都市景觀甚鉅，且由於年久使用70%以上之公墓均已達滿葬或禁葬。加以民眾對火化觀念尚未能接受，致納骨塔使用率偏低，僅約 7%。顯見都會區喪葬問題甚爲嚴重，未來應積極實施公墓公園化、開發一元化喪葬設施及倡導火化、塔葬乃爲刻不容緩之課題。

(4)污水下水道

台北都會區污水下水道接管普及率約12%，影響淡水河污染整治計畫成果，造成都市環境衛生品質低落。

4.環境品質之維護

(1)空氣污染

依82年統計資料，台北市之總懸浮微粒年平均值達239.7 $\mu g/m^3$，遠超過130 $\mu g/m^3$ 之空氣品質標準。另依據環保署所屬空氣品質監測站資料顯示，三重、板橋站之PSI值大於100之日數佔8.99%及 27.44%，顯見台北都會空氣污染相當嚴重，故如何實施空氣污染減量策略及預防新污染物之排放實爲一重要課題。

(2)水污染

「台北地區防洪計畫建議方案」初期實施計畫已於73年度辦理完成，並於74年繼續辦理第二期實施計畫，將初期計畫堤防加高至防禦二百年頻率洪水，並於77年 6月完成，對三重、蘆洲、及部份新莊地區之人民生命財產有安全之保障。然毗鄰之板橋、土城、樹林、中和及永和等地區之防洪工程，尚付之闕如，爲期該地區之防洪效果，應加速辦理第三期防洪計畫。

2. 交通運輸系統之建立

台北都會區機動車輛成長迅速，車輛成長率遠大於道路面積成長率（以台北市爲例，自60年至80年機動車輛成長率爲 11.26%，道路面積成長率爲3.51%），造成道路交通擁擠、行車速率減低。且於交通運輸系統的發展與建設方面仍存在有若干問題，亟待整合與改善：

(1)快速道路系統建設遲緩，致使系統不健全，影響都會區之交通。

(2)配合都會多核心發展，需建立完整的捷運系統路網。

(3)都市計畫與運輸規劃未考慮貨物運輸及其轉運問題。

(4)都會區之停車供給不足，路邊停車數量大，對交通影響頗大。

3. 公共設施之建設

目前台北都會區之公共設施如公園綠地、自來水系統、污水下水道、喪葬設施等，因都會區內各級政府建設財源不等與未能相互配合建設，致其在質與量上均顯不足，影響都會區整體發展。目前公共設施之重要問題如次：

(1)公園綠地

現今台北都會區已開闢完成之公園綠地面積約 7百餘公頃，其大多位於台北市，平均都會區每人可用公園綠地面積僅約1.87平方公尺，台北市平均每人公園綠地面積約3.67平方公尺，顯見都會區公園綠地嚴重不足與區位分布亦不均，無法因應人民休閒

中於台北都會區，正朝高密度發展。若未加強都會區之建設工作，則住宅、交通、公害、公共設施等都市問題，將更爲嚴重。擬以都會區均衡發展爲基礎，同時謀求都會區生活品質之提昇爲目標，研訂台北都會區未來發展之基本方向爲：

(1)考慮資源限制，研擬都會區合理之人口發展規模，以達人口與產業之合理成長。

(2)強化多核心都會發展之功能，建立階層性的多核心都會空間結構。

(3)改善並創造舒適的都會生活環境。

(4)配合都會區多核心發展及通勤型態之需要，加速運輸系統整合建設。

2.都會區區域機能之配置

未來台北都會區應朝都市分工的方式發展。就各區機能而言，台北市爲台灣地區政治、經濟及文化中心，具商業、金融、行政等功能，以中樞管理機能與其他業務管理機能爲主。板橋市爲副都心具有較主都心次級功能之政治、經濟、文化、行政活動中心，其服務範圍及提供之設施僅次於主都心。淡水、三重、新店、南港爲地區中心都市，其服務範圍屬地區性，提供設施與服務品質亦屬日常生活等級。淡水除開發淡海新市鎮朝居住及遊憩等功能發展外，並應與三重、新店等同時強化其商業機能。南港應配合既有工業、交通發展條件、朝技術密集型工業和中密度住宅等機能發展，林口新市鎮以工業、教育、居住等機能爲主。土城、樹林、鶯歌、新莊、泰山、五股、蘆洲、龜山等地將朝向工業發展爲主。其他鄉鎮亦應加強居住環境品質之改善。

(三)台北都會區之發展課題.

1.防洪計畫之檢討

在新店與南港

泰山一處貨物
貨物轉運中心

標使用、取
場、配合都
種運輸需求

專案（延伸

、舒適、
任務。

地預定地
化等方式
社區、鄰
劃設置都
之關渡都

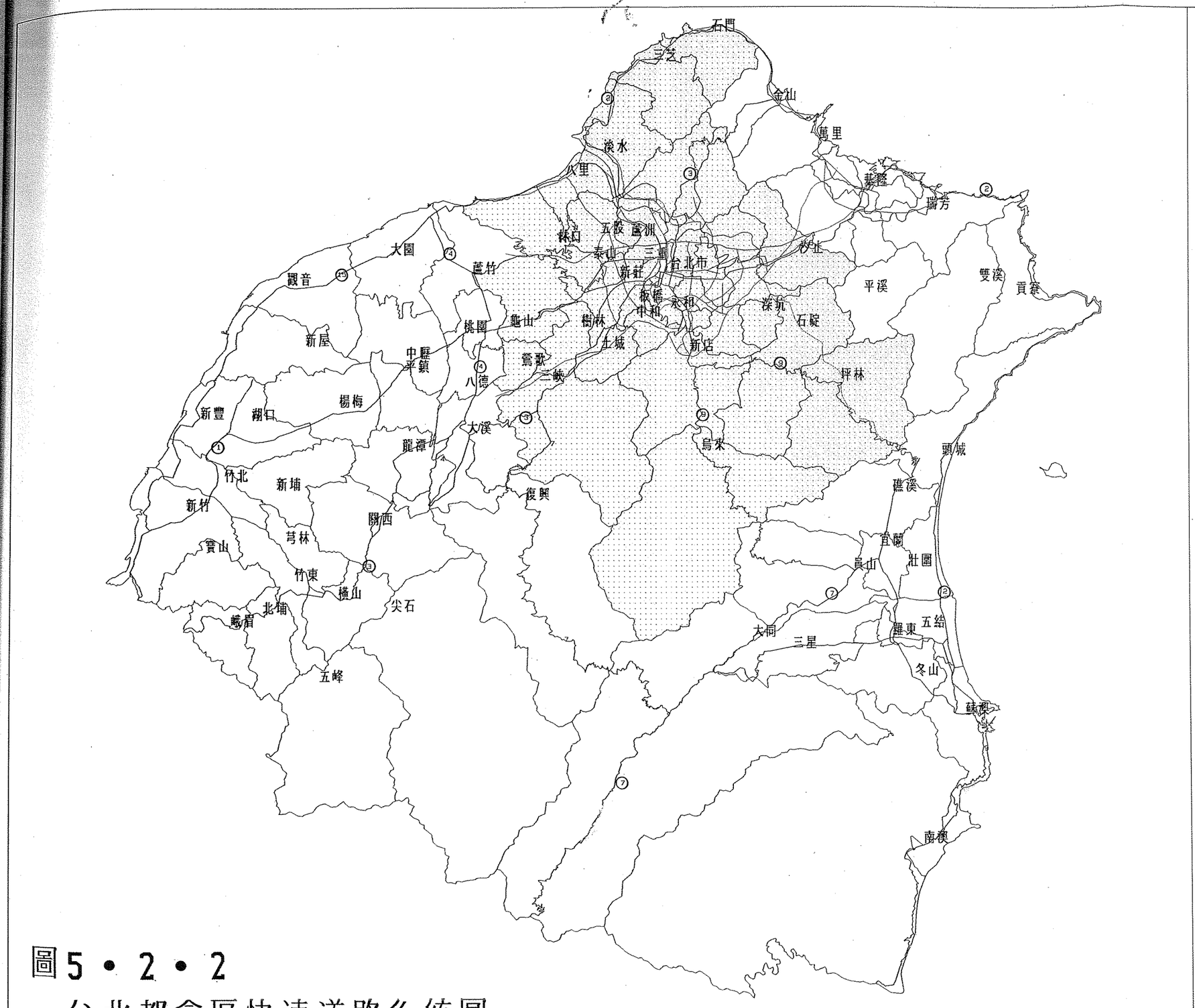


圖5・2・2
台北都會區快速道路系統圖

爲因應未來都會區用水需求，近程需積極擴建淨水及配水設備，加強翡翠水庫調配能力，並籌建三峽攔河堰，以增加取水量，長程則應積極推動坪林水庫之開發，完工後將與翡翠水庫聯合運用，以提高水源使用率。

(3)喪葬設施

爲改善環境品質，短期內喪葬設施應積極辦理舊墓更新循環再利用，實施公墓公園化，並對妨礙居住環境，都市發展及都市景觀等之公私墓地應限制或禁止新設、禁葬或遷葬，並改善現有火葬場設備，廣設火化設施，倡導火葬；長期則依區域整體規劃之原則，考量其對鄰近地區發展影響最小且符合公共利益最大者，妥善規劃建設區域性墓地。

4.環境品質維護之推動

(1)空氣污染防治

現階段空氣污染防治策略與管制措施之推動，應從源頭減低空氣污染物之排放，並對各項污染源實施減量策略，如加強工廠污染物排放之管制、交通污染之管制、加強取締與管制露天燃燒、管制營建工程污染等，且更應建立污染源許可登記制度與實施污染者付費及總量管制等，方能同時解決新舊污染之問題。

(2)水污染

爲確保都會區水資源之清潔與運用、維護生活環境及增進國民健康，水污染防治應採分期管制事業廢水及生活污水之污染、加速公共污水下水道系統之建設，及鼓勵廢污水減量採用污染者付費原則等策略進行，應積極推動「淡水河系污染整治計畫」、「加強事業水污染管制計畫」與「建築物污水處理設施定期清理計畫」等計畫。

(3)垃圾處理

台北都會區垃圾處理應以區域性綜合規劃爲原則，採用焚化爲主，掩埋爲輔之策略，在此策略指導下，除內湖、木柵、新店及樹林焚化爐興建完成外，另於士林、八里等地積極推動興建焚化爐，亦於南港、三峽、樹林、林口、八里等地規劃設置區域性掩埋場，同時亦應推展垃圾減量、分類及資源回收制度，以提高垃圾集運及處理效率。

(4)營建廢棄土

爲有效處理台北都會區營建廢棄土，重大公共工程建設土石應力求平衡，如有剩餘土石立方應有妥善棄土處理計劃，並應納入工程施工管理，經由棄、填土資訊交換中心，充份運用土方資源以達棄土減量，並藉助民間參與投資設置棄土場，同時配合填土造陸，於海岸地區適當地點開發海埔地創造新生土地資源。

(5)污水下水道

配合淡水河污染整治計畫，儘速完成台北衛生、台北近郊及台北水源特定區之污水下水道系統建設。並嚴格要求新社區、新市鎮須興建專用下水道，方核發建物之使用執照，將下水道建設視爲土地開發之必要公共設施之一。

5. 住宅建設之推動

爲紓解台北都會區人口成長之壓力，除未來都市發展應朝多核心發展外，針對中低價位住宅不足之問題，於淡海新市鎮興建中低收入户40,000户，並賡續開發林口新市鎮，辦理新社區開發計畫，興建中、低收入住宅14,000户，期能紓解都會區內中低價位住宅不足之問題。

6. 亞太營運中心計畫之推動

台北都會區爲台灣地區商業、貿易、金融、服務業最爲繁榮之地區，尤其台北市已漸成爲跨國企業設置營運業務的據點之一，可

利用此優越發展條件並改善現有之軟硬體設施，建立國際金融資訊網路與積極興建國際金融大樓，發展爲金融中心，進而加速台灣金融市場國際化與自由化之發展；另爲配合亞太營運中心計畫媒體中心與製造中心的發展，於台北都會區適當地點規劃設置高科技媒體園區與智慧型工業園區，以發展台灣成爲亞太地區華語電視節目、電影製作與科技產業的重要據點。

㈤實施之建議

由於重大交通建設之影響，台北都會區之規模持續擴大，一小時都會區等時圈範圍更遠及於基隆、宜蘭等區，經濟與交通活動將更趨頻繁，未來都會區人口將超過 650萬人。惟受地形、水資源與自然環境容受力等因素影響，台北都會區之規模勢無法無限制之擴大，亟需就實質結構及成長速度加以規劃。且面對高度之發展，如不加強都會區之建設工作，則住宅、交通、公害、公共設施等問題將更形嚴重。未來台北都會區建設實施之建議如下：

1. 以成長管理之方式合理規劃台北都會區之發展

由於受地形、水資源條件、環境污染程度、都市防災及自然環境容受力之觀點，台北都會區人口應維持 650萬人口規模，同時適度引導人口、產業往20～40公里外之地區發展，並發展新竹科學城爲北部區域之次區域中心以有效紓解都會區成長之壓力。

2. 強化多核心都市發展體系爲主之都會發展

台北都會區空間結構發展目標爲強化多核心都會發展、促進產業升級、均衡工作與居住之分布、促進土地使用之合理分布、建立整體性交通系統、創造舒適的都市環境，及提升住宅之質與量。

3. 加強省市協調，解決都會區共同之問題

台北都會區之範圍涵蓋了台北市、台北縣及部份桃園縣地區，惟由於行政體系與財源情形並不統一，多項建設事務跨行政轄區範

園而形成建設推動不易之情形。長期而言，應朝調整行政區域，以整體開發都會區；短期應加強「內政部區域計畫委員會」之功能，推動、協調都會區之建設，期以有效引導跨越行政轄區之實質建設及管理。

4. 基於林口新市鎮發展及開發進度緩慢，爲提供該地區之發展誘因，應加速推動捷運系統、聯外道路及相關文教、醫療等公共建設，以帶動地方之發展。

二新竹科學城

㈠計畫緣起

新竹縣、市內之科學園區、清大、交大、工研院相毗鄰，運用科學園區成長所產生之經濟動力，配合清大、交大、工研院等學術研究機構之知識及人才資源，以及新竹縣、市既有之規模、條件及文化風貌，「新竹科學城」將成爲未來新竹都會區發展之新型態，其經濟基礎建立在科技工業之發展上，同時配合現代化公共設施，以提昇工作、休閒、育樂、居住等生活品質，並透過整體規劃與建設，將可成爲結合科技發展與豐富人文資源的現代都會與國際科技交流門户。

79年 5月行政院經建會委員會決議「新竹科學城可行性研究與規劃」，由台灣省住宅及都市發展局會同科學工業園區管理局研擬後續計畫及繼續推動。行政院除同意新竹科學城列入國家建設六年計畫外，並於80年 1月核定新竹科學城發展計畫工作計畫書，以此積極推動新竹科學城發展計畫工作。

㈡計畫範圍

新竹科學城發展計畫之計畫範圍，包括新竹市、新竹縣之竹北市、關西鎮、新埔鎮、竹東鎮、新豐鄉、湖口鄉、芎林鄉、寶山鄉、橫山鄉、峨眉鄉、北埔鄉等12個市鄉鎮，面積約 776平方公里。

㈢計畫目標與性質

新竹地區擬發展爲具有 120萬人口規模之高科技、高效率、高品質之國際化都會區，範圍包括新竹市及新竹縣，使其達成創造高科技產業成長環境，促進產業升級、繁榮地方經濟及提昇生活與環境品質，以建立自主的次區域中心。其計畫目標及性質如后：

1.計畫目標

建立高科技重鎮，奠定區域經濟實力、以達成均衡國土發展，建立自給自足生活圈目標。其重點有四：

(1)建設爲北部區域次區域中心，分擔區域中心之機能。

(2)強化新竹地區之經濟自主性，建立自給自足生活圈。

(3)創造吸引高科技研究及發展之環境，獎勵高科技產業投資。

(4)提昇生活環境品質，吸引科技人才定居。

2.計畫性質

(1)新竹科學城建設爲國家建設六年計畫之重大建設計畫。

(2)有助於我國下一階段科技發展、經濟成長及創造國際化的環境。

(3)爲指導性之都會區發展計畫。

(4)位階屬台灣地區綜合開發計畫及台灣北部區域計畫之下，整合新竹生活圈發展計畫及新竹縣市綜合發展計畫以指導各項開發建設及管理等實施計畫。

㈣發展構想

新竹科學城發展計畫之發展構想主要在投入相關科技建設，並改善吸引科技產業投資於新竹之條件，以擴大、增強新竹地區之科技產業及研究功能。基於成長管理概念，新竹科學城發展構想係將科學城範圍內分爲科技帶、生活帶及保育帶(圖 5.2.3)。在空間上將引導主要發展集中於科技帶，創造一個居住與工作均衡的都市生活環境，積極加強都會中心商業機能，並提供以大眾運輸系統爲主的交通系統，連接科技帶及生活帶內各級都市發展及活動發展中心，塑造一融合人

文與科技特色的國際性都會。保育帶則爲確保自然資源之保育，提供遊憩活動及永續使用的自然環境。

1. 科技帶

科技帶提供密集的都會生活與科技產業活動，以發揮集中發展之經濟效益。以科學工業園區第三期建設計畫及科技發展區爲科技產業建設之主體，配合都會商業中心及企業辦公區之開發，設置科技交流中心等相關設施，強化科學城之科技產業發展環境。此外，並將配合區域產業發展政策，建立綜合研究發展中心，進行現有工業區之更新改善，加速新竹地區產業升級，改善支援科技產業成長之基礎。

2. 生活帶

生活帶提供田園生活式的居住及產業活動，並改善生活環境品質以吸引科技人員居住。

(1)居住方面：

規劃並輔導建設科技人員社區以羅致科技人才。

(2)商業方面

爲奠定新竹成爲北部次區域中心之地位，應加強其商業服務機能；利用現有新竹市中心不適用之工業用地及相鄰公有地，推動建設都會區商業中心及企業辦公區，積極引進三級產業，鼓勵民間投資建設商業大樓、觀光旅館及會議中心，改善新竹地區商業、消費之服務水準，爲提昇爲國際都市作準備。

(3)文化與休閒方面

新竹縣、市地區擁有豐富之自然、人文與歷史資源，應充分運用成爲新竹都會區特有的建設資源，應推動之建設計畫包括：紅毛港自然暨人文保護區、新竹市古河走廊、湖口老街古風貌、民俗文化中心等。另外配合住宅社區之開發建設，將規劃屬於都

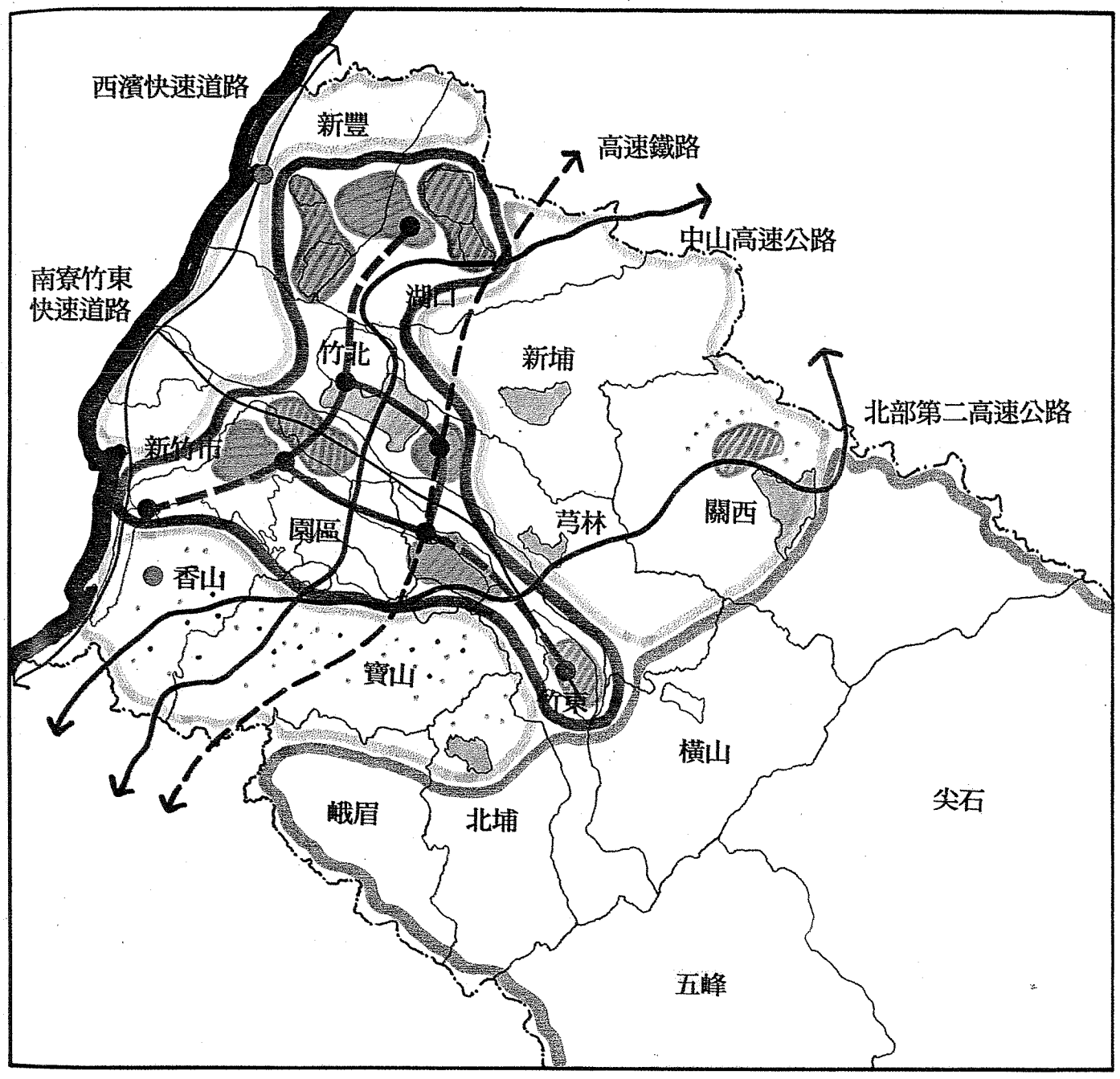


圖 5.2.3 新竹科學城發展構想示意圖

會規模之都市公園；除規劃中之運動公園外，在新竹市可利用河濱地區開發一代表性的都市公園，在竹北可利用河岸地帶發展親水公園，連接運動公園、飛鳳山成一親山親水之都市公園系統，提供科學城居民日常及假日休閒之空間。

3. 公共建設構想

國家建設六年計畫中新竹地區主要之基本公共建設包括寶山第二水庫、東西向快速公路（南寮—竹東線）、西濱快速公路、北部第二高速公路及高速鐵路等，各項基本公共建設未來將在水資源的供給、對外交通聯繫及區內交通的改善等方面，爲新竹科學城發展計畫奠定良好基礎。除此之外，科學城所需之重大基本公共建設包括：

(1)科技帶大眾運輸路網

高速鐵路於新竹六家設站，爲解決科技帶核心地區各主要活動地點之聯繫，建議發展以新竹—竹北—六家站—科學園區—新竹爲主要之環狀大眾運輸路網。環狀大眾運輸系統上，可接往香山、南寮、竹東、芎林、新豐及湖口等次要運輸走廊，服務科學城內各市鄉鎮居民。

(2)資訊網路基礎設施

選擇適當地區配合科技交流中心資訊埠、資訊服務中心之設置，及擴充園區現有光纖資訊網路，規劃科學城先期資訊網路基礎設施建設地區，以成爲科技資訊化都會區之中樞地區。

4. 國際化科技都市構想

以創造具代表性之地標及開放空間，提供國外科技人員短期居住之社區，建立新竹科學城具體的國際化形象。另外，藉各種國際學術、教學與研究交流計畫及國際資訊交流計畫，設法吸引國外資金投入聯合開發科學城建設，眞正落實國際化之目標。

㈤發展模式

新竹科學城空間發展模式係基於成長管理構想，依據不同的成長方式與程度，劃分成優先成長地區（科技帶核心區）、次優先成長地區（科技帶）、條件性成長地區（生活帶）及管制成長地區（保育帶），而後由此發展出空間發展架構及發展政策。

1. 發展策略

⑴科學城未來空間發展主要集中於科技帶核心區，創造一個居住與工作均衡的都市環境。

⑵科技帶核心區內提供一個以大眾運輸系統爲主的交通系統，串聯各級都市發展及活動中心。

⑶導引人口成長於已開發之平原地區，並加強管制山坡地之開發。

⑷保留歷史、文化及視覺景觀資源，並經過都市設計手法，提供環境認知與地域認同之架構。

⑸在管理成長的同時亦維持經濟成長，提早採取預防行動以減低集中發展的潛在負面影響。

⑹近程實質建設計畫之「香山寶山地區行動計畫」，參考香山寶山地區現有人口數、道路、交通以及相關公共服務設施現況，並考量未來道路與其他公共設施容許使用之容量，規劃該地區未來至民國 105年人口之發展增量總量爲 5萬人。

2. 發展模式

未來新竹科學城區域內幾個主要人口與活動聚集點依其都市體系與功能分類如下：

⑴次區域中心—新竹市

其功能：①爲主要的人口成長中心與新竹生活圈之地方中心。

②商業及居住的土地使用爲主，工業使用次之。

③提供計畫範圍全區一個多功能核心的都市服務。

(2)一般市鎮—竹北、竹東、湖口

其功能：①爲居住人口的主要成長中心。

②土地使用以居住爲主，工、商爲次。

③提供次於新竹市層級的都市服務。

④湖口與老湖口土地使用以居住爲主，商業、工業使用爲次；湖口並提供附近工業區所需的都市服務機能。

(3)農村集居中心—關西、新豐、新埔、芎林、橫山、北埔、寶山、峨眉、尖石、五峰。

其功能：①爲人口自然成長地區。

②關西土地使用以居住爲主，商業使用爲次，工業使用較少，並服務其所在的大關西遊憩圈的需求；其他地區則以居住爲主，以及少量的商業使用。

③提供周圍鄉村地區基本的都市服務。

(4)就業中心—科學工業園區、湖口及湖口擴大工業區、科技工業區及研究園區。

其功能：①爲就業人口的主要成長中心。

②以製造業、研發及學術使用爲主，輔以少量的商業與居住使用。

③提供新竹科學城主要的就業機會量。

依前述發展構想及都市體系的規劃，次區域中心、一般市鎮及就業中心等集中於科技帶內，共同組成一多功能的複合體。科技帶內爲一就業與居住均衡的土地使用型態，提供居住土地毗鄰就業中心，形成便捷的都市生活環境。生活帶則以居住爲主要功能，休閒遊憩功能爲輔，創造一舒適的田園生活環境。保育帶則以保育自然資源功能爲主，提供休憩開放空間爲輔，確保一永續的自然生活環境。整個成長地區朝向一個串連許多中高密度發展中心的走廊成長

，然後密度逐漸向外降低，形成一以大眾運輸爲主且具人性尺度的生活環境。

三宜蘭生活圈

㈠範圍

宜蘭生活圈包括宜蘭市、頭城鎮、礁溪鄉、壯圍鄉、大同鄉、員山鄉、羅東鎮、五結鄉、冬山鄉、三星鄉、蘇澳鎮、南澳鄉等宜蘭縣全部轄區之12個市鄉鎮，總面積2,137.461 平方公里，約佔北部區域之 29.09%。

㈡發展條件

1. 發展潛力

宜蘭地區因其產業型態仍以農業爲主，使得宜蘭擁有良好的環境資源與品質之優勢，包括：

⑴台北都會區鄰近最佳居住品質的地點之一，具有成爲高品質居住地區的條件。

⑵擁有較完整而多樣的生態資源、以及適中之空間規模（距台北約一小時車程的等時圈）的人文地景，具有發展休閒旅遊的條件。

⑶鄰近大台北都會區之完整且污染少的農地與海域生產環境，有利於宜蘭生鮮蔬果、漁產與花卉等高經濟價值農漁產品的競爭。

2. 發展限制

⑴本生活圈發展遲緩，且所得偏低，資金與技術提供不易，不利於朝向資本、技術密集、現代科技等產業發展。

⑵地區聯外交通建設不足，影響本地區輸外之產品效率。

⑶長期處於農業環境，就業機會不足，致使人口嚴重外流。

㈢發展課題與策略

課題一：北宜高速公路通車後，對宜蘭地區土地利用將產生嚴重衝擊。

策　略：1.調整現有土地利用型態，並預爲規劃新興住宅地區。

2.訂定地區性土地使用管制規定，以保留本地農村聚落特色。

3.配合都市發展及地區交通需要整體規劃高速公路聯絡道路系統。

課題二：沿海養殖造成土壤鹽化與地層下陷。

策　略：1.選擇適當之地點，開鑿補注井，導引河水或地面水補注地下水，並防範地下水超抽。

2.於適宜地點規劃養殖專業區，並興建海水抽水站供應養殖區所需用水，並將養殖區所排放廢、污水統一處理。

課題三：各類工業污染，如：龍德工業區、蘇澳台泥廠、東澳平福廠等，造成土壤酸化、養殖池水酸化、空氣、水等污染層面相當廣泛。

策　略：1.工業區之污排水，必須納入區內的下水道系統，並經二級以上處理。

2.工業區內事業廢棄物在清運及處理的過程中應避免形成二次公害。

3.建立「區域性事業廢棄物處理中心」，同時建立以「焚化處理」爲主的處理系統。

課題四：水岸資源過度使用，引發河岸自然生態、人文景觀之破壞問題。

策　略：1.結合治水與親水機能，興建環境護岸，塑造生物棲息環境。

2.沿河之傳統聚落，應予以適當之維護。

3.規劃都市河濱綠帶公園，包括宜蘭市環市河濱水岸及羅東河濱休閒區。

4.加強保育河岸、河口之濕地環境。

㈣發展構想

1. 整體發展原則

⑴爲維護宜蘭土地資源與環境品質，未來各類發展所需的用地規劃，應避開環境敏感及重要資源地區。

⑵將全縣視爲一自主發展之地域，以宜蘭—羅東構成互補雙子城的全縣核心。

⑶全縣將預留至百萬人口規模之發展用地，配合上述二基本原則，鄉村地區人口與發展儘量維持在自然成長的狀態，而將主要之人口成長與發展引導至都市及主要發展地區，以適度保留鄉村地區傳統農村及田園景緻。

⑷配合未來工業發展的目標與構想，在未來都市周邊之主要幹道應維持一定規模之都市服務或綜合性工業區，惟爲避免與鄰近地區的使用形成衝突，應劃設隔離綠帶。各類工業區（尤其區域性的大型工業區）應透過主要幹道系統，快速且便捷地與高速公路聯繫。

2. 都市整體發展構想

依據都市體系、交通旅次及都市機能之相關性分爲：

⑴頭城—礁溪地區

本區以頭城爲地方生活中心，礁溪則爲本生活圈主要之住宿旅館區；大型建設主要爲烏石港計畫及高速公路之出口處計畫，烏石港將可提供爲遠洋漁港、漁產加工市場。本地區具有多方之觀光旅遊資源，故未來應加強交通路網之規劃，及對觀光資源的建設與開發。

⑵宜蘭地區

包括宜蘭、員山、壯圍及大同。宜蘭市爲提供本生活圈主要之行政、文教功能；另其服務範圍爲蘭陽溪以北之商業、住宅發

展區，故本區應建設良好的居住環境，加強及鼓勵都市內公共設施的開闢，如停車場、道路、公園，都市之下水道及大眾運輸之轉運站；以開發許可方式審核都市邊緣住宅區的開發，並提供必要之公共設施。山區部分受地勢限制，應發展居家型住宅及觀光。

(3)羅東地區

包括羅東、五結及三星。羅東爲本生活圈主要之工商都市，亦爲溪南主要之住宅發展區，配合縣政中心南移、特二號道路開闢、羅東後站的設置及冬山河風景區計畫，將向羅東火車站以東之未發展地、五結及學進都市地區方向擴張；未來仍以建設良好的居住環境爲先，鼓勵都市內公共設施多目標使用及加強商業、醫療及文教的功能。

(4)蘇澳地區

包括蘇澳、冬山及南澳。蘇澳爲本生活圈之主要港埠，並提供本區行政及文教設施機能；另龍德、利澤爲兩大工業區，可結合都市內之冬山及新馬工業區，使成爲溪南主要製造業中心。未來更應配合大眾運輸系統聯繫附近之風景區、餐飲住宿及港口觀光等，以發展本地之觀光發展。

(5)都市綠帶規劃

①鄰近都市之河流兩側須留設綠帶，保護河流及做爲都市之開放空間。

②鄰近工業區之都市發展用地須留設綠地，以隔絕噪音及污染行爲，減低工業區對住宅等使用之衝突。

③高速公路及交流道出口沿線道路須留設綠帶，減低其對居民造成噪音及廢氣等之影響。

④都市靠近山坡地之用地須保留爲綠帶，避免都市擴展及破壞山

坡地及水土保持之功能。

⑤鼓勵各鄉鎮留設綠帶，並串連公園、廣場等公共設施用地，成爲都市之綠帶系統或人行步道及自行車系統。

四基隆生活圈

㈠範圍

基隆生活圈之範圍包含基隆市及台北縣境內瑞芳鎮、萬里鄉、金山鄉、雙溪鄉、平溪鄉、貢寮鄉等 7市鄉鎮，總面積約633.64平方公里，占北部區域之8.63%。

㈡發展條件

1.發展潛力

(1)基隆港爲北部區域之海運中心，及重要的國際港埠與天然良港。

(2)本生活圈山地多平原少，且具有豐富的海岸地形，如海灣、海岬、海蝕地形等特性，觀光遊憩資源十分豐富。

(3)瑞芳、貢寮、萬里、金山等鄉鎮濱臨太平洋，漁業資源蘊藏豐富，具有發展漁業之優良環境。

2.發展限制

(1)基隆市境內多山，且坡度在30%以上者占全市面積大半以上，先天都市發展條件不佳。

(2)本地區內劃設有新山水庫及基隆河 2水源水質水量保護區，限制了都市發展與建設。

㈢發展課題與策略

課題一：受限於自然地形，平地有限，山坡地不當開發情形嚴重。

策　略：1.釋出部分地理條件較佳的山坡地保育區以供發展，其他山坡地則加以保護、限制開發。

2.調查具有潛在環境地質災害的山坡地危險區。

3.落實山坡地開發水土保持工作。

課題二：都市污水未有效處理，集水區違規開發使用，導致基隆河及基隆港污染情形嚴重。

策　略：1.加強集水地區的造林活動，以涵養水源。

2.加強基隆河及水源水質水量保護區之管理。

3.加強對新山及暖暖水庫管理，維持蓄水功能。

4.儘速辦理污水下水道、截流系統及河川整治計畫。

課題三：基隆市現有 6個都市計畫因係個別擬訂，缺乏整體規劃，導致都市發展零散，公共建設成效不彰。

策　略：1.配合北部區域海運門户及港埠建設需要，儘速就現有都市計畫進行通盤檢討。

2.檢討土地資源空間特性，整體規劃土地使用及公共設施建設。

課題四：公共設施規模及服務水準不足，影響居民生活品質。

策　略：1.依據都市體系之規劃，落實地方公共設施建設。

2.改善交通運輸設施，促進生活圈整體聯繫。

3.加強空氣污染防治工作與管理。

課題五：本生活圈景觀資源豐富，惟缺乏整體規劃與管理，且例假日觀光遊憩據點交通擁擠，影響遊憩品質。

策　略：1.加強塑造本生活圈港埠都市與早期礦區之人文特色，以及東北角、北海岸風景特定區觀光遊憩資源之開發。

2.針對海岸地區進行資源整體調查與規劃工作。

3.資源的開發規模應考慮環境容受力，因時因地限制遊客人數。

4.檢討現有遊憩據點之缺失與健全聯外交通路網，全面提昇遊憩品質。

課題六：早期廢棄礦坑未善加管理規劃，可能造成地質之潛在災害。

策　略：1.配合業者全面清查廢棄礦區之開採規模及礦址。

2.針對不同開採程度的礦區，劃設地質災害敏感地，限制土地使用種類與強度。

3.對有歷史價值之礦區，宜妥善規劃爲具人文價值之觀光礦區。

課題七：基隆港碼頭集散場能量不足，港務作業效率低，影響相關產業發展。

策　略：1.加強基隆港相關設施，以提昇基隆港營運效率。

2.研究基隆新港可行性，紓解基隆港之負荷。

3.鼓勵民間投資興建貨櫃場，並於都市計畫通盤檢討時規劃增闢倉儲區。

㈣發展構想

本生活圈以進出口貿易、工商、漁業機能及觀光遊憩爲主，未來應朝加強港口機能及與港口有關之製造業，如造船、修船、及機械金屬業之開發，藉以推動各地區之產業發展。

1.中心都市

基隆市爲本生活圈中心都市，兼具國家門户、倉儲中心及北海岸、東北角海岸觀光遊憩中心之都市功能，自然及人文發展潛力極爲雄厚，惟受自然地形與環境限制，都市發展彈性有限，未來應以擴充港口能量，改善聯外運輸系統，強化都市機能爲目標，以帶動本生活圈之發展，主要發展方向：

⑴改進港口設施，增加營運能力；並改善港口至北部主要地區的交通運輸系統，包括市區快速道路系統，貨物專用道系統等。

⑵強化基隆市中心都市功能，提高公共設施服務能力，如教育、文化、醫療、交通運輸系統等，俾與鄰近鄉鎮構成有計畫的單元。

⑶推動都市更新計畫，改善都市景觀，並將基隆港併同市區建設作

整體規劃，發展以港埠關聯活動爲特色的港市一體建設。

(4)因應高密度發展趨勢，應落實土地使用分區管制，並加強山坡地社區之管理維護，以維護都市實質環境。

(5)規劃設立海洋博物館，促進海洋科技學術研究之提昇及海洋資源之開發，並提供社教與遊憩之功能。

(6)擴充基隆港轉運能量及改善港埠硬體設施，擬訂基隆港整體開發計畫，推動基隆港爲海運轉運中心之輔助港，並發展倉儲、轉運等港埠關聯產業。

2. 北海岸地區

包含萬里、金山兩鄉，係台北都會區之外圍地帶，產業以一級產業爲主，但人口外流嚴重。本區雖擁有豐富的觀光遊憩資源，唯受核一、二廠管制區、陽明山國家公園、水源保護區等土地使用管制。未來主要發展方向：

(1)妥善運用電廠回饋地方基金，配合地方發展特性及需求，帶動地方發展。

(2)重點開發金山、萬里等具觀光遊憩價值之地點，並加強相關軟硬體設施。

(3)提高台 2線沿線賞景品質，成爲濱海景觀道路。

(4)在不妨礙漁業生態前提下，發展海域遊憩。

3. 東北角海岸地區

包含瑞芳、平溪、雙溪、及貢寮等四鄉鎮，早期曾爲金、銅、煤礦產區，輝煌一時，然因礦產採盡或開採成本不符市場效益，自民國69年之後便逐漸沒落，但本區具特殊之自然地景與礦業聚落的特殊景觀，雖然受東北角風景特定區、核四廠預定地及水源保護區之限制，未來可朝以下方向發展：

(1)推動礦業文化觀光，以金瓜石、九份爲示範個案，著手推動相關

措施，以吸引遊客。

(2)規劃開發十分、三貂瀑布群、十分壺穴地形等景觀資源。

(3)配合東北角海岸觀光特色，發展海上遊憩活動，如遊艇渡假區、海域活動訓練、海洋景觀公園、海水浴場等。

(4)規劃台 2線、台106線、台101線、及平溪鐵路爲景觀道路。

(5)以現有豐富之農、漁村文化特色，推動休閒農業及漁業。

五桃園生活圈

(一)範圍

桃園生活圈涵蓋桃園市、中壢市、大溪鎮、楊梅鎮、蘆竹鄉、大園鄉、龜山鄉、八德市、龍潭鄉、平鎮市、新屋鄉、觀音鄉、復興鄉等13個市鄉鎮，總面積約1,220.96平方公里，約佔北部區域之 16.62 %。

(二)發展條件

1.發展潛力

(1)本生活圈緊鄰台北都會區，現有交通便捷、勞動力供給充裕、可發展腹地廣闊，客觀發展條件良好。

(2)北二高及其內環線、西濱快速公路、東西向快速公路、高鐵設站、中正機場擴建等國家重大交通建設，將大幅提高本生活圈可及性，增加發展誘因。

(3)本生活圈擁有海岸、平原、台地、丘陵及山地等資源特色，塑造本區多元化發展機會。

2.發展限制

(1)工業、都市及農業發展未經妥善規劃，嚴重影響居住品質，並導致農業生產環境之污染破壞。

(2)本生活圈內國防軍事用地分布極廣，加上中正機場及軍用機場之飛航管制，限制部分地區土地使用型態與強度。

㈢發展課題與策略

課題一：各鄉鎮都市計畫缺乏合理之土地使用分區管制，致各種土地使用混雜，人口密度無法控制，居住環境不良。中心都市及周圍地區之都市計畫亟待辦理通盤檢討，以匡導土地使用。

策　略：1.加速辦理中心都市與周圍鄉鎮之都市計畫通盤檢討，並訂定合理之土地使用分區管制規定，以利都市發展。

2.嚴格執行建築管理暨有關法令規定。

課題二：中心都市桃園、中壢二市，市區尖峰時段交通問題嚴重，且區間道路容量仍嫌不足。生活圈各都市計畫區之間道路未能適當銜接，生活圈整體路網有待建立。

策　略：1.加速建設雙子星地方中心間之快速道路系統，開闢外環道路。

2.推動桃園生活圈道路系統建設計畫，並於都市計畫通盤檢討時一併考量整體路網之聯繫。

課題三：生活圈內河川流路狹窄，坡度陡峻，遇颱風豪雨常造成災害。

策　略：1.積極整治河川，建築堤防護岸並加強疏浚。

2.河川坡度較大地區加築丁壩，以攔截溪水泥沙，避免過度沖刷。

3.興修水利工程，引導河川水流，以供農田灌溉排水之用。

課題四：各市鄉鎮發展型態個別差異性頗大，生活圈整體發展未能協調配合。

策　略：1.積極依各市鄉鎮發展特性，調配產業發展，以期彼此分工配合，並研訂縣市綜合發展計畫，作爲中、長程建設之依據。

2.配合產業型態與分布，適度引進人口。

3.加強落後發展鄉村之公共建設，促進各地均衡發展。

課題五：中正國際機場周圍土地使用，爲配合亞太空運中心計畫之推動，應加速檢討機場周圍土地使用規劃與管制。

策　略：1.配合北部區域計畫通盤檢討有關土地開發指導原則，整體規劃機場周圍土地使用。

2.爲滿足停車需求，應積極輔導民間投資興建停車場。

課題六：本生活圈近年來由於工商業發展快速，人口不斷增加與集中，產生大量工業與家庭廢水，嚴重污染河川，並破壞農業生產環境。

策　略：1.落實工業區環保監測與污染防治。

2.配合河川污染整治，加速辦理污水下水道建設。

㈣發展構想

目前台北都會區人口過度集中並形成嚴重都會區問題，故產業與人口宜向外圍區域疏散。本生活圈緊鄰台北都會區，未來將承擔供給都會區產業疏散之所需，成爲都會區工業之延伸區域。而中正國際機場啓用後，使本生活圈成爲台北都會區對外之門户，未來更由於高鐵之興建及捷運系統之延伸，使本生活圈與台北都會區之關係更形密切、時空距離更加縮小。

本生活圈今後產業發展宜著重技術密集性工業及都市勞力型工業，並配合製造中心計畫之推動，規劃設置智慧型工業園區，在北部區域中扮演推動區域產業發展與成長之角色，其實質建設則宜著重地方性交通運輸系統、工業區開發、地方性觀光遊憩設施等之建設。配合空運中心計畫之推動，建設桃園爲航空客貨轉運中心，並整體規劃爲航空城。配合上述構想及疏解台北都會區發展之區域均衡發展政策意義，未來本生活圈之發展模式與區域機能配置如下：

1.都市體系發展

桃園、中壢爲生活圈之中心都市及北部區域之地方中心，與初

期都會區發展型態之雙子城聯合發展模式。八德市、平鎮市將發展爲其次要地方中心都市規模之一般市鎮，楊梅鎮、大園鄉、蘆竹鄉、龜山鄉、大溪鎮亦屬一般市鎮階層；龍潭鄉、觀音鄉、新屋鄉及復興鄉則爲農村集居。

2. 區域機能配置

本生活圈未來將依交通動線呈帶狀發展，其主要發展軸線包括：東北及西南方向縱貫線主軸，係沿台 1省道及縱貫鐵路發展，經龜山鄉、桃園市、中壢市、平鎮市、楊梅鎮、爲生活圈之發展重心，而第二高速公路通車後，將帶動八德、大溪、龍潭等地區之發展，形成另一發展軸線；南北向支軸則沿台四省道發展，經蘆竹鄉、桃園市、八德市、大溪鎮，銜接中正機場及南崁新市鎮。本生活圈各市鄉鎮在發展型態上有相當的差異，依其社會、經濟、實質發展程度及既有發展特性分析可劃分爲四個不同發展性質之分區，各分區應在均衡發展之前提下，加強其不同的機能分工。

(1)中心平原區

包括桃園、中壢、平鎮及龜山鄉的大部分與八德、蘆竹的一部分，以強化行政、服務、工商業服務的機能爲主。桃園市爲行政中心，中壢市爲教育文化中心，龜山鄉則採農、工並重發展。

(2)沿海發展區

包括蘆竹、大園、觀音、新屋四鄉，爲北部重要農業重心，宜加強公共設施，提高生活環境品質，防止人口外流。未來本地區發展應強化農業、漁業及觀光遊憩的機能，並作爲本生活圈未來工業活動引入之區位。配合空運中心及機場都市之規劃構想與「中正國際機場主計畫修訂」計畫，研訂「中正機場特定區計畫」，整體規劃快遞貨物及旅客轉運中心與鄰近地區之發展，未來機場周圍地區應加強土地使用管制，以利自由貿易區、運輸倉儲

專業區、機場附屬產業區、相關商業服務產業區及航太工業區等之建設。

(3)綜合發展區

包括楊梅、八德、龍潭、大溪的大部分及平鎮的一部分，本區除維持農、工並重發展外，八德、楊梅應加強工商服務機能，龍潭、大溪則適宜發展觀光遊憩與設置研究發展園區。

(4)山地農牧觀光區

包括復興及龍潭、大溪的一部分，以強化農牧業及觀光遊憩的機能爲主。

3. 中正國際機場周邊土地使用構想

未來中正國際機場周邊的土地使用規劃應朝「國際運銷中心」的方向發展，使其成爲台北國際商業中心的一部分，以收相輔相成之效。其土地使用規劃原則如下：

(1)距離機場 5公里範圍內的土地，因涉及機場未來的擴展，以及機場相關服務設施的擴充，應加強其使用管制。

(2)接近機場周界的地區，規劃爲農業區、休閒遊樂區或綠地，以利將來機場的擴展。

(3)機場附屬產業之設置區位，應以鄰接機場爲原則；而機場關聯性產業則應設置於距機場較遠的地區。

(4)性質相似或相近的產業應設置特定產業園區。

(5)住宅區應儘量遠離機場，並宜布設在離機場10或15公里處。

(6)機場周邊的大眾運輸系統（公路、鐵路系統），應提昇其服務品質與系統容量；所有產業園區均應有便利的聯外道路系統。

第三節　工業區建設

一、發展課題與對策

依當前工業用地面臨規劃、取得與管理等問題，分別研擬對策，作爲工業發展之依據。

課題一：都市計畫工業區工業使用率偏低，違規使用嚴重。

對　策：1.辦理都市計畫工業區通盤檢討

(1)都市計畫主管機關應會同工業主管機關全面清查都市計畫工業區土地利用現況及工業區外分區違規工廠使用情形，確實檢討各都市未來工業發展趨勢，並研提整體開發利用計畫，以作爲土地利用之指導原則。

(2)經通盤檢討後仍應繼續保留作工業發展使用之工業區，其尚未擬定細部計畫地區，都市計畫主管機關應依工業主管機關之開發及經營管理計畫構想，儘速擬定，並限期開發。

(3)經檢討變更爲住宅區、商業區或其他使用分區者，應採用區段徵收、自願捐地或折算代金方式辦理，並考量各該工業區土地變更後之容納人口、公共設施需求、變更前後之使用性質、使用強度、使用價值等因素審慎研議。

(4)未開發之都市計畫工業區，如經檢討變更爲住宅區、商業區或其他使用分區者，原則上一律採區段徵收方式辦理開發，原土地所有權人申請領回抵價地比例一律按40%辦理。

2.嚴格執行土地使用分區管制

(1)對於工業區外之違規工廠，工業主管機關應積極輔導其遷入工業區，必要時可協調都市計畫主管機關適度提高其土地使用強度，或加強取締、處罰、誘導其遷入工業區。

(2)違反工業區容許使用產業類別，各相關機關（都計、工業、建管）相互配合依相關法令強制拆除或處罰，以恢復其

作工業使用。

3.增劃工業區依促進產業升級條例程序辦理

對於擴大或新增都市計畫工業區，應針對都市整體發展之需要與工業發展趨勢，考量是否有劃設工業區之必要，如有必要，則依促進產業升級條例程序辦理，以避免工業區土地閒置不用等待增值或土地違規使用猖獗。

課題二：北部區域已編定工業區未能充分有效利用。

對　策：1.貫徹執行強制收買或收回土地之政策

興辦工業人租購工業區土地或標準廠房，違反促進產業升級條例第35、36條規定或不依核定計畫使用者，工業主管機關得依其第38條規定強制收買或收回其土地。

2.全面清查工業區土地利用現況

工業主管機關應全面清查工業區開發情形，確實掌握工業區實際土地出售設廠情形，且須定期通盤檢討，以作爲工業區整體規劃之參考依據。

3.加速推動開發已編定未開發之工業用地

全面檢討已編定未開發工業用地之使用情形及開發適宜性，對具開發潛力之工業用地，應積極推動開發，並輔導零散工廠購置設廠，而對編定多年設廠率低，且不具開發潛力者，宜考慮解除其編定。

4.擬訂舊有工業區更新計畫

配合產業結構之變遷，加強公共設施之功能，擬訂舊有工業區更新計畫並落實執行，以適應新的產業發展需要。

課題三：依區域計畫法所編定供工業使用之丁種建築用地，零散分布於各使用分區中，影響土地整體規劃甚鉅。

對　策：1.輔導廠商朝低污染、附加價值高產業發展。

(1)若產業類型係爲無污染或低污染之地方資源型產業如一般農產品加工等，可暫時予維持。

(2)基於維持與周遭自然環境之相容性，零散於農地或各分區之廠商，工業主管機關應輔導廠商轉型，朝低污染、附加價值高之產業發展。

2.輔導廠商外遷於工業區設置

(1)基於維持農地之永續利用，對於易產生公害或具有污染性之工業，可利用促進產業升級條例第14條之獎勵措施，逐步強制輔導廠商遷廠於特定工業區集中管制。

(2)尚未遷移之污染性工廠，須列册管制並加強環保稽查。

3.限制工業區外丁種建築用地零散之擴大

工業區外之丁種建築用地之編定，原則上不應再擴大，若未來有增加編定之需求，應限制於低污染、附加價值高之產業爲主，且須經工業主管機關許可，以避免零散且無秩序之發展。

4.進行整體規劃開發

對於區位不當或與周遭自然環境不相容之工業用地，須經整體規劃之檢討，再考量其他適當之使用用途，且採區段徵收之手段及精神，限期完成開發工作，以達地盡其用之目標。

課題四：工業區土地投機炒作嚴重，致使興辦工業人難以合理價格取得工業區土地。

對　策：1.工業區之產權應限移轉予興辦工業人

工業區內之土地或廠房移轉時，依促進產業條例第37條規定辦理，應報經工業主管機關核准，並限制以移轉予興辦工業人爲限。

2.增加工業設廠用地

(1)公有地提供爲民間企業設廠使用，採「出租不售」爲原則，設定長期「地上權」方式供給土地，若開發者不依原申請計畫進行開發，則立即收回出租公有地。

(2)興辦工業人若私自取得私有農地，採限期開發與整體開發爲原則，並以農地變更使用方式進行開發，且強制捐贈三成以上土地給政府，以作爲興建環保綠帶或其他公共設施，若不在期限完成設廠計畫者，其土地變更應予撤銷。

(3)變更農業區（用地）供作工業使用若由政府主導開發，應採徵收手段整體開發，以「出租」爲原則提供給興辦工業人使用，且須限期完成設廠計畫，以提高土地使用效率。

課題五：工業區位配置不合理，造成土地使用不當，無法因應都市發展之需要。

對　策：1.配合區域計畫之工業區位政策

基於區域整體發展之考量，應配合都市發展情況與區域計畫之工業區位政策，重新調整工業區位，並輔導公害性嚴重工廠外遷至指定工業區，以健全工業之發展。

2.檢討修正現行都市計畫法令

基於都市發展實際的需要，應檢討現行都市計畫工業區之使用管制規定，配合新型態的土地利用方式，訂定適合都市發展的產業類型，朝向多元化發展，以促進都市的繁榮。

3.採用工業園區式之利用型態

(1)工業區之規劃應漸朝向複合使用之園區發展，除供製造業設廠之工業活動外，尚應包含辦公大樓、支援服務設施、商業設施與其他必要設施等，以維護高品質的實質環境提升其功能。

(2)爲維護居住環境品質與適度維持都市之工業生產機能，配

合其所具有之中樞管理機能，在都市邊緣地帶之工業區，更新規劃爲軟體園區式之利用型態。

二、工業區位設置原則

由於工業用地之區位分布，對於區域經濟發展與人口分布有重大之影響，是以工業用地區位之選定，應依經濟發展展望作合理之分布，對已編定而未開發之工業用地及依都市計畫法所劃設之工業區亦應根據現況與未來發展潛力加以檢討，適度調整其區位與使用，並依工業類型及可能產生之公害，確立下列之工業區位設置原則：

㈠工業區設置應與所需資源及人口分布計畫相配合

1. 技術密集型工業宜設於鄰近都市地區

都市地區爲金融、行政、資訊、市場、及技術等中樞管理機能集中地區，技術密集型工業須依賴此等機能，以提高工業生產與管理服務機能。

2. 勞力密集型工業宜設於勞力充沛或發展緩慢之地區

勞力密集型工業需要大量勞力，爲期勞力之便利供應及使人口合理分布，宜設於勞力充沛或發展緩慢之地區。

3. 地方資源型工業宜設於資源豐富地區

利用地方資源作工業原料者，宜設於各原料產地，使原料運輸費用減低，同時因工業之發展而遏止人口外流。

4. 用水量大之工業宜設於水資源豐富地區

用水量大之工業，如飲料、造紙、漂染等工業，宜設於水資源豐富地區。

5. 重化工業宜設於臨海地區

大部分重化工業原料均須賴海外進口，爲減低運輸費用，宜設於臨海地區，同時因重化工業公害產生亦大，設於臨海地區，使公害防治工作較易推動，對公害影響降至最低。

㈡關聯工業宜予集中發展

1. 生產密切關聯之工業，其設置區位條件彼此相似，具有相互支援的效果，減低生產費用，故宜予集中設於同一工業區內，有助於資源的整合。

2. 高科技產業的發展，須依賴地區產業環境、研發環境、人力資源、都市化程度、資訊環境等條件之配合，相關產業適度的集中，可促進技術資訊之交流，以發揮集中發展的經濟效益。

㈢促進科技發展與產業升級，應加強推動科技工業區之開發

1. 科技園區（工業區）之開發應考量交通運輸系統之便利性、大學或研究機構之支援、都市化程度、地方產業基礎、人力資源之充裕、市場資訊之服務、商業服務設施、郵政金融設施、周邊腹地擴充廣大、地勢平坦、地勢良好等區位條件之配合。

2. 在產業升級瓶頸、外圍發展迅速地區，可發展具有研發、生產、生活等功能之科技園區，或以研發、資訊交流爲主之研究園區，以增進科技產業之發展。

3. 爲加速科技發展之本土化及科技技術播散，於地方具有工業發展之潛力者，應以地方產業特性爲基礎，並結合科技產業，妥善規劃開發一般性科技工業區，以帶動地方原有產業生產技術之升級。

㈣爲提高工業用地使用效能，應考量工業發展與土地相容性，進行整體規劃

1. 在已具一定規模之工業區、良好產業環境支援、符合工業發展潛力需求、開發意願高之地區，仍應維持爲工業使用。

2. 在都市周圍環境發展迅速、工業需求不大，產業升級面臨瓶頸之地區，可就近利用都市資源發展爲工商綜合區。

3. 對於區位或內容已不適合作工業使用的工業區，如位於土地使用混亂、居住密度大、公害性嚴重、環境敏感區、工業衰頹區等地區，

得允許變更爲非工業使用。

㈤爲提高工業區土地使用效率，應推動舊有工業區更新計畫

1. 對舊有工業區的基本相關設施，應適時給予更新，以提高工業區之生產與管理服務之機能。

2. 爲配合都市機能及提升產業服務層級，都市計畫工業區宜採再更新方式，朝高產值、公害極輕微等之都市型產業及與都市機能相融合的複合性產業發展。

㈥發展緩慢地區宜配合地方特性開發工業區，以引進工業繁榮地方經濟

1. 爲促進區域均衡發展，工業區之選定宜優先考慮設置於資源貧瘠或發展緩慢地區。

2. 利用租稅減免獎勵措施，改善整體投資環境，提高其發展條件，加速該地區之發展速度。

㈦特殊工業宜指定區位

基於公害問題的隔離利益，對於易發生公害之工業，應指定於特定工業區集中設置，使其公害範圍與程度減至最小。

㈧工業用地之劃設，宜兼顧農地保護政策

基於永續利用原則，工業用地之劃設應避免零星設置於農地，以確保農業整體生產環境。

㈨工業區開發應兼顧環境保護政策

1. 基於自然資源保護原則，工業區之開發應考量自然環境特性及其涵容能力，維持與周遭環境之和諧性，使其環境衝擊減至最低。

2. 工業區周邊應劃設隔離帶，並應於區內視用地之種類與相容，在適當位置劃設必要之隔離帶。

3. 新設工業區應避免設置於環境敏感地區。

㈢生活圈工業發展計畫

根據各地生活圈之工業基礎、區位條件及工業發展方向，工業之分

布及區位說明如后：

㈠宜蘭生活圈

1. 於適宜發展工業之鄉鎮地區發展地方資源型與都市勞力型爲主，如食品業、飲料菸草業及成衣服飾業等，另結合現有大型工業區，引進與地方產業關聯性較強之技術密集型產業，朝低污染、高產值之產業發展，如電子電器機械業、非金屬製品業，以帶動地方經濟發展。

2. 本生活圈工業用地區位大多分布於宜蘭市、冬山、蘇澳等地區，未來工業活動可朝羅東、四城等鄉鎮發展。

㈡基隆生活圈

受其區位條件之影響與其地理環境之限制，於基隆等鄰近地區發展以員工生產力較高、公害極輕微之技術密集型產業與運輸倉儲業之相關產業等爲主，如精密器械業、金屬製品業、運輸工具業、電子製品業、紡織業、食品業等。

㈢台北生活圈

1. 台北市及其衛星市鎮利用其所具有之都市中樞管理機能，朝都市服務業、輕工業、企業辦公大樓等多機能使用。

2. 於附廓及外圍地區發展技術密集型、都市勞力型等產業，如電子電器業、機械設備業、金屬製品業、精密器械業、雜項工業、塑膠業、印刷業等。

3. 不適合都市發展的工廠鼓勵外遷，其屬大面積且規模完整之工業區，開發新型態的軟體科技園區或智慧型工業園區，引進適合都市發展的產業類型，如資訊軟體業、通訊科技業、精密機械業等資本密集之低污染、高附加價值之產業。

4. 在高速公路交流道附近地區，可利用其交通便捷條件，發展運輸倉儲業及貨物流通業等產業。

5. 目前本生活圈工業活動大多集中於南港、內湖、新莊、林口、五股、板橋、三重、新店等地，發展相當凌亂且無次序，爲疏導過份集中之產業活動，可外移至本生活圈外圍地區或其他生活圈發展。

㈣桃園生活圈

1. 本生活圈之桃園市、中壢市、蘆竹、南崁等地區，具有交通便捷、工業發展潛力雄厚、都市發展迅速等區位條件，可強化科技產業環境，發展附加價值高之產業爲主。
2. 於交通便利及地勢平坦之新屋、平鎮、楊梅等地區，發展都市勞力型與技術密集型等產業，如紡織業、橡膠業、運輸工具業、機械設備業等。
3. 本生活圈爲我國之對外門户，於中正機場鄰近地區，發展爲一空運中心，引進倉儲及貨物處理等相關運輸服務業。
4. 於觀音、大園沿海地區規劃爲特定工業區，集中管理易發生公害嚴重的產業如石化業、石油製造業等，以免影響環境品質。
5. 目前本區工業活動大多集中於桃園、中壢、龜山、大園、觀音、楊梅等地區，應適時疏導工業活動往龍潭、新屋等鄉鎮發展，並於適當地點規劃設置智慧型工業園區，以促進高附加產值之產業發展，及發揮與鄰近工業區相互支援之功能。

㈤新竹生活圈

1. 本生活圈交通便捷，擁有多所學術研究機構，配合「產、官、學」活動之交流，發展爲一具研發、量產之科學城，引進資訊科技業、電子電器業、化學材料與化學製造業、非金屬製造業、機械設備業等之技術密集產業。
2. 於湖口鄉、北埔鄉、新豐鄉等邊緣市鎮地區，結合現有之產業環境輔助科技產業發展的關聯產業爲主，如電子製品業、金屬基本工業、機械設備業等，以達成「以科技發展工業，以工業培養科技」的

目的。

3. 目前工業活動大多集中於新竹科學園區等鄰近地區發展，未來受新竹科學城發展計畫之指導，工業活動可擴及至其他鄉鎮發展。另結合現有科技產業環境於適當地點規劃設置智慧型工業園區，可與科學工業園區相互配合分工，以促進科技產業之發展。

四發展遲緩地區振興措施

北部區域受大台北都會區的影響，都市化程度相當高，工商業甚爲繁榮，但北部區域之宜蘭生活圈（縣）由於在交通不便及受都會區都市化的衝擊下，人口外流相當嚴重，產業發展相對較爲緩慢。爲促進宜蘭生活圈之發展，擬訂其配合措施如下：

㈠藉由北宜高速公路之完成，以改善宜蘭地區對外交通運輸系統，並加強現有公共設施建設，以提升工業區位及都市發展條件。

㈡選定若干具有產業發展潛力之地點作爲開發據點，經由重點投資，產生產業波及及關聯效果，帶動宜蘭地區整體經濟有效的發展。

㈢引進適宜地方產業發展之工業，完整規劃開發工業區，並加強職業技能訓練，以增進農民兼業機會，提高其收入，減緩人口外流、帶動地方之發展。

㈣利用促進產業升級條例第 7條之規定，股份有限公司投資於資源貧瘠或發展遲緩地區適用投資租稅抵減，並可利用低利率融資及投資補助等之獎勵措施，以鼓勵誘導廠商至宜蘭生活圈投資設廠，加速該地區之發展。

第四節　自然及人文資源保育利用

爲避免對人類具有特殊價值或具潛在天然災害地區採取不當開發行爲，應針對環境資源特性，劃分各類敏感地區，並制定土地利用方針，以確保資源的永續利用。

一、生態敏感地區

具有多樣且豐富之生物資源，或具稀有、獨特及瀕臨絕種而亟需保護之動植物棲息地。包括自然保留區、國有林自然保護區、國家公園、沿海自然保護區、保安林地、野生動物保護區、濕地等。

北部區域主要分布於雪山山脈稜線附近之保安林地、自然保留區、沿海地區之保安林（防風林）、砂丘、沿海自然保護區、陽明山國家公園內之生態保護區及蘭陽溪、頭前溪、大漢溪、南澳溪等河川之谷地等，其中部份地區並已依文化資產保存法、野生動物保育法、台灣森林經營管理方案劃設爲相關保護區進行保育（表5.4.1）。 生態敏感地區應維持原有生態均衡，並嚴格禁止破壞行爲。濕地應訂定排入地表水之水質標準及嚴格管制水污染與實施逕流管制。

二、自然及文化景觀敏感地區

景觀資源若是受到外力的破壞，將不易回復原始的狀態，所以針對植被、地表水文、特殊地形及現有特殊景觀區等景觀資源，應利用保育的手段，以維護其永續利用。

北部區域主要分布於陽明山、淡水河口、海岸、雪山山脈稜線附近，林口台地邊坡及新埔、關西等丘陵地一帶。文化景觀之分布則主要在台北市、縣地區（表5.4.2、表5.4.3）。

表5.4.1　北部區域生態敏感地一覽表

保護區名稱	保護對象	面積(公頃)
淡水河紅樹林自然保留區(1)(2)	水筆仔純林及伴生動物。	76
關渡自然保留區(1)	水鳥、水筆仔、草澤	55
坪林台灣油杉自然保留區(1)(2)	台灣油杉	34
哈盆自然保留區(1)	天然闊葉林、山鳥、淡水魚類	332
鴛鴦湖自然保留區(1)	湖泊、沼澤、紅檜、東亞黑三稜	374
插天山自然保留區(1)(2)	櫟林帶、稀有動植物	7759
南澳闊葉樹林自然保留區(1)(2)	暖溫帶闊葉樹林、原始湖泊及稀有動植物	200
觀音海岸自然保護區(2)	亞熱帶常綠闊葉林	527
礁溪台灣油杉自然保護區(2)	油杉	7
達觀山自然保護區(2)	紅檜、扁柏巨木	75
無尾港水鳥保護區(3)	濕地及其棲息之鳥類	101
台北市中興橋華中橋野生動物保護區(3)	渡冬之水鳥	200
挖子尾自然保留區(1)	水筆仔純林及伴生動物	30
烏石鼻海岸自然保留區(1)(2)	海岸林	311

註：(1)依文化資產保存法劃設

(2)依台灣森林經營管理方案劃設

(3)依野生動物保育法劃設

表5.4.2　北部區域特殊景觀一覽表

名稱	特殊景觀
陽明山國家公園特別景觀區	火山地形、硫磺、溫泉、稀有植物
雪霸國家公園特別景觀區	冰河遺跡、山岳、森林、稀有動物
東北角海岸風景特定區	海蝕地形
北海岸風景特定區	岬灣、跳石、海蝕
十分風景特定區	壺穴、瀑布
烏來風景特定區	瀑布、峽谷、曲流
五峰旗風景特定區	瀑布、溪流

表5.4.3　北部區域重要考古遺址一覽表

縣　市	遺　址		
	名　稱	位　置	所　屬　文　化
台北市	1.圓　山 *	中山區圓山里	十三行/圓山/大坌坑/先陶時期文化
	2.芝山巖 *	士林區芝山巖	圓山/芝山岩/大坌坑文化
台北縣	1.龜子山	金山鄉五湖村	番社後系統/圓山/老崩山系統文化
	2.萬里加投	萬里鄉大鵬村	繩紋紅陶文化
	3.十三行 *	八里鄉頂罟村	十三行/圓山文化
	4.大坌坑 *	八里鄉舊城村	十三行/植物園/圓山/大坌坑文化
	5.狗蹄山	樹林鎮樹西里	植物園文化
	6.土地公山	土城鄉大安村	土地公山類型文化
	7.鵲尾山	三峽鎮溪南里	土地公山類型文化
桃園縣	1.大園尖山	大園鄉橫峰村	植物園文化
新竹縣	1.紅毛港	新豐鄉新庄村	繩紋紅陶文化
宜蘭縣	1.大竹圍	礁溪鄉白雲村	舊社類型/繩紋紅陶文化

資料來源：內政部，台灣地區重要考古遺址初步評估第一階段研究報告，81年6月。

註：* 已公告爲古蹟。

自然及文化景觀敏感地區應採取以下保育措施：

1. 特殊景觀區應維持原來地貌，並避免地表水污染與生物資源的破壞行爲。
2. 古蹟依「文化資產保存法」有關規定由內政部審查指定之，並於實施非都市土地使用編定時，劃爲「古蹟保存用地」，予以保存維護。
3. 名勝、古蹟及歷史文物保存區內，所進行之修繕、整建工程，應先取得主管機關許可。
4. 日後各單位於推動重大營建工程計畫時，應先調查工程地區有無史蹟遺址。如於工程施工中發現史蹟遺址，應即停止工程之進行，並報請主管機關處理。

三、優良農地

爲確保高生產力農地有效利用，並維護整體農業生產環境，農委會應就農地中之土壤、地形、水源等區位條件良好者劃爲優良農地，並進行整體性之規劃與管理。

北部區域優良農地主要分布於桃園中壢台地、新竹市北側之頭前溪、鳳山溪沖積平原及蘭陽平原，和散布於台北縣之丘陵地等處。爲避免有機質含量高之高生產力土壤遭受破壞，應避免優良農地零星變更爲其它用途之使用；此外，優良農地之使用應嚴禁污水放流及做好水土保持。

四地表水源維護敏感地區

地表水爲自然環境中可循環利用之資源，此類資源如能加以適當地規劃管理，將可提供人們永續利用。地表水源敏感地區除包括現行水源水質水量保護區（表5.4.4），重要水庫集水區（表5.4.5）外，亦應就丘陵、山地等土壤沖蝕嚴重，地表逕流量大之地區列爲潛在地表水源維護敏感地區。

地表水源維護敏感地區應採取以下保育措施：

1. 不得有妨害水量之涵養、流通或污染水質行爲。
2. 地表水源維護區內，基地應保留相當比例之透水層面積，並減少直接地表逕流干擾鄰近街道及水域。
3. 訂定河川污染物放流標準，設置水質監測站，進行水污染防治。

表5.4.4　北部區域水源水質水量保護區一覽表

名　　稱	主　要　河　川	面　積（公頃）
新山水庫	大武崙溪	160
基隆河	基　隆　河	24,666
百拉卡	百拉卡溪	150
新店溪青潭	新　店　溪	71,700
台北縣瑪鍊溪	瑪　鍊　溪	2,822
台北縣雙溪	雙　　溪	11,800
台北縣景美溪上游	景　美　溪	6,282
板新給水廠	大　漢　溪	8,800
石門水庫	大　漢　溪	76,686
頭前溪水系	頭　前　溪	52,220
宜蘭縣大溪	大　　溪	1,401
宜蘭縣員山	大　湖　溪	1,350
宜蘭縣松羅	松　羅　溪	1,350
宜蘭縣英士	芃　芃　溪	48
宜蘭縣四季	碧　水　溪	60
宜蘭縣南山	美　優　溪	295
宜蘭縣金洋	仲　岳　溪	1,082
宜蘭縣寒溪	寒　　溪	220
宜蘭縣大進	寒　　溪	25
宜蘭縣東澳	東　澳　溪	84
宜蘭縣南澳及碧候	南澳北溪	516

註：依據自來水法公告

表5.4.5　北部區域重要水庫一覽表

水庫名稱	集水區面積（㎢）	功　　能
新山水庫	1.6	給水
西勢水庫	6.5	給水
翡翠水庫	303.0	給水、發電
直潭壩	*	給水
石門水庫	763.4	多目標
大埔水庫	104.0	灌溉
寶山水庫	3.2	給水
鳶山堰	85.0	給水

註：*集水區範圍屬新店溪青潭水源水質水量保護區

五地下水補注區

地下水主要是地表水或降雨經由重力及毛細管原理滲入地下含水層中，其入滲量受地質與土壤質地的影響，故地下水的補充是區域性而非全面性。而這些可讓雨水、地表水自然滲入地下成爲地下水的地區即屬於地下水補注區。經濟部應就土壤、地形及岩層條件調查地下水補注區之分布，並採取以下必要之保育措施：

1. 限制影響地下水質之土地使用活動。
2. 地下水超抽而引起海水入侵或地盤下陷地區，應停止地下水之開發，並限制土地使用行爲。
3. 基地開發後對外排放之污水下水道，應與雨水排水道分流排放，避免造成地下水質污染。

六災害敏感地區

㈠山坡地地質災害敏感地區

山坡地地質災害係指在山坡地上由於坡地表層物（岩石、土壤或建築等）之重力大於其抗剪力，而使斜坡面上之土石發生向下坡移動之塊體運動。坡度穩定度主要考慮地質、地形與土壤等三種因素；潛

在地震災害則考量現有斷層地帶。北部區域山坡地地質災害敏感地區主要分布於基隆、新店、三峽、竹東等丘陵地及加裡山脈、三星山地、南湖山塊等山岳地區。由斷層所引起之地質不穩定地區主要分布在丘陵與平地之交界處，與脊樑山脈平行。

山坡地地質災害敏感地區應採行以下防治措施包括：

(1)河岸峽谷、活動斷層帶、地盤易剝落、石灰溶岩等地區，限制興建永久性結構物，而作爲永久性開放空間使用；或限制非結構性遊憩使用，並保持自然狀況。

(2)斷層線兩旁各五十公尺內應做爲永久性開放空間、禁止建造結構物。

(3)透過分期分區計畫之進行，以最短之開發期間及最小開發面積，輔以暫時植被；開發完成後，須立即補以永久性之植被，以減少土壤沖蝕。

(4)地區之開發建造必須有貯存逕流之滯留池設施，以承受因基地開發而增加之逕流量。該設施之容量必須能處理集水點「100 頻率年」之降雨逕流量，由整個開發排水流域至此貯水設施集水點之降雨逕流量。

(5)挖填方應求最小與平衡，對於區外棄土或取土之需求減至最低程度。

㈡洪水災害敏感地區

洪水災害係爲突發性的河川逕流過多所引起的環境災害。其範圍以河流沖刷泥沙於下游地區沈積而成之洪水沖積平原爲主。北部地區包括淡水河洪水平原、蘭陽平原、台北盆地、河川之沖積平原及許多鄰接海岸之小平原。

洪水災害敏感地區應採行以下防治措施：

1. 洪患地區禁止地形任意挖填，或有礙水流之植物生長與建物設置。

2. 洪水邊緣地區准予作爲低度開發利用，但開發行爲應符合水利主管單位規劃之洪水頻率年之防洪措施，並且不能阻礙洪水消散之流動路徑。

3. 藉天然洩洪道、浚深河床、蓄洪區、堤防、洪水預警制度等措施，以減少災害之損失。

4. 洪水災害敏感地區，如經完成防洪及排水設施，可依其設計防洪標準，適度解除土地使用之管制。

㈢地層下陷災害區

肇因於過量抽用地下水，造成地下水水位下降，壓縮地下黏土層而導致地層下陷。經濟部應全面設置地下水觀測井網及地層下陷觀測站，並辦理地盤檢測，積極追蹤監視地下水使用情況及地盤下陷情形。

目前北部區域下陷地區有台北盆地，宜蘭縣之礁溪、壯圍、五結等鄉鎮。地層下陷災害區應採行之防治措施包括：

1. 地層下陷嚴重地區，應劃定禁止開發區，封閉或填塞水井，以禁止再抽取地下水。

2. 經水利主管單位劃設之地下水管制區內非經主管機關核准不得開鑿水井。該地區從事水產養殖，應設置養殖專業區，建造公共排水系統，並加強取締非法養殖。

七海岸地區

海岸地區是指位處海洋與陸地交界的帶狀區域，它兼具有海陸生態體系特性，並有觀光遊憩、學術研究、環境保護及國土保安等用途。

㈠土地利用型態

台灣的海岸土地利用型態，以往主要只是港埠、漁村、養殖漁業及邊際性農業等，但近一、二十年來，由於人口成長、都市化地區擴張及經濟快速發展，使得土地需求量大幅增加，但因台灣本島山多平

地少，可利用土地有限，所以原本因爲風大、水少、土壤貧瘠及公共設施不足，以致利用價值較低的海岸土地，也就變成各種土地利用競爭的焦點。台灣海岸地區土地利用型態目前主要有下述19種：(1)農業(2)牧業(3)林業(4)鹽田(5)海洋牧場及水產養殖(6)採礦及採土石(7)園景區及觀光遊憩設施(8)商港及漁港澳(9)住宅及社區(10)墓地(11)工業區(12)能源設施(13)機場(14)濱海陸地運輸設施(15)廢水處理及垃圾掩埋場(16)海岸保護工程設施(17)生態保護區(18)排水路及禦潮設施(19)石油及天然氣探採。

㈡海岸災害

環境災害是指由環境因子因週期或非週期性變動而使人類生命財產蒙受損失者。海岸地區現存之環境災害問題及其成因與解決對策如表5.4.6。

㈢發展限制

1. 沿海保護區

已劃設之沿海保護區計有四處，即淡水河口保護區、北海岸保護區、東北角沿海保護區及蘭陽海岸保護區(表5.4.7)。

2. 核能電廠管制區

目前北部沿海地區計有二處核能發電廠，第一核能發電廠位於台北縣石門鄉乾華村，第二核能發電廠位於台北縣萬里鄉國聖村。爲防止放射性物質產生輻射之影響，於核子設施周圍得劃設禁建區及低密度人口區（表5.4.8）實施管制。

表5.4.6　環境災害與對策說明表

環境災害	形成因素	地區分布	解決對策
水污染	①都市工業及畜牧場之污水 ②電廠溫排水 ③港灣廢污油、水	①宜蘭縣新城溪、蘭陽溪、冬山河及宜蘭河 ②台北縣淡水河、林口溪、陰陽海 ③桃園縣老街溪、大堀溪、社子溪 ④新竹縣頭前溪 ⑤核一、二電廠、基隆港、深澳火力發電廠	①建設污水下水道系統 ②興建污水處理廠 ③加強水質監測 ④改善排放設施、加強防治
地盤下陷	①淡水養殖漁業超抽地下水	①宜蘭縣竹安河河口以南養殖漁業區	①管制地下水抽取量 ②輔導設置養殖專業區，建造公共排水系統 ③加強取締非法養殖
海水倒灌	①地盤下陷及排水不良	①宜蘭縣竹安河河口以南養殖漁業區	①整建排水渠道、堤防及閘門 ②設置抽水站
生態破壞	①人爲濫墾、濫建、濫挖	①宜蘭縣蘭陽溪、東澳溪及南澳溪、烏石鼻 ②台北縣淡水河口 ③新竹縣客雅溪	①劃設自然保留區及加強管理維護
風害、鹽霧	①季節風或颱風侵襲所致	①宜蘭縣利澤簡 ②桃園縣草漯	①種植砂地植物、灌叢及海岸林並加強管理維護
沿海侵蝕	①河川輸砂量減少 ②海象受人爲干擾	①宜蘭縣頭城、礁溪、壯圍、五結、蘇澳等沿海鄉鎮 ②台北縣八里沿岸 ③新竹南寮漁港以南沿海	①抽砂或築堤等相關工程應做環境影響評估 ②設置監測站 ③透過植林定砂等柔性工法做適當之防護措施

表5.4.7　北部區域沿海保護區一覽表

名　　稱	保　護　對　象	保　　護　　措　　施
淡水河口保護區	竹圍紅樹林 挖子尾紅樹林 關渡草澤	1.禁止捕捉或干擾鳥類及野生動物。 2.限制抽沙。 3.改善污水排放及禁止廢棄物，廢油傾倒排入水域。 4.除繁殖或學術研究外，禁止砍伐或採集任何動物。 5.非經依法核准不得有改變地形，地貌或目前土地利用形態之行爲。
北海岸保護區	麟山鼻、富貴角、野柳海岬水域	1.非經依法核准不得改變地形地貌。 2.禁止破壞礁岩、沙丘及其植被。 3.禁止捕捉或干擾鳥類及野生動物。 4.禁止廢棄物及廢油直接傾倒入海域。
東北角沿海保護區	沿岸海洋資源 鼻頭角、龍洞等地形地質景觀 草嶺古道	已列入「東北角海岸風景特定區計畫」屬都市計畫實施地區 1.生態保護區與地質保護嚴格執行土地使用管制規定未經依法核准不得違反使用規定之行爲。 2.加強自然景觀整建。 3.禁止非法建造海岸漁塭。
蘭陽海岸保護區	兩百餘種鳥類且以遷移性水鳥佔多數 蘭陽大橋至蘭陽溪口及兩岸堤防涵蓋區域	1.禁止捕捉或干擾鳥類與野生動物。 2.河川地限制人爲使用。 3.沼澤植物加強保育，不得任意採集。 4.適當管制抽取地下水。 5.漁業經營勸導避免混凝土舖設塭堤。 6.非經依法核准不得改變地形地貌。
蘇花海岸保護區	烏石鼻海岸 觀音海岸 清水斷崖	1.非經依法核准不得改變原有地形地貌。 2.禁止伐木與濫墾。 3.探採礦之設定或礦區之經營，需依法嚴予審核或管理，不得妨害公益。 4.除必要之安全設施（公路安全等）外，禁止其他建設行爲。 5.禁止放牧牲畜。 6.除必要之解說或公告牌外，禁止廣告招牌或其它類似物之設置。

資料來源：1.內政部，台灣沿海地區自然環境保護計畫，72年12月。
2.內政部營建署，台灣沿海地區自然環境保護計畫（北海岸、北門、尖山、九棚、好美寮），75年4月。

表5.4.8　核一、核二廠禁建區或低密度人口區範圍表

廠別 半徑 區域	核能一廠 (公里)	核能二廠 (公里)
禁建區	0.8	0.6
低密度人口區	2.5	2.5

資料來源：①行政院65年4月8日台65內2797號函

②行政院68年4月13日台68內3382號函

③行政院84年1月5日台84內00353號函

㈣土地利用原則

爲促進海岸地區有計畫之合理利用，兼顧海岸資源保育與開發，並防治海岸環境災害，保障公共通行權及公共水域之使用權；依資源敏感性及所需保護強度劃分爲保護區、防護區、開發區，透過分區利用管制方式，達成海岸資源之永續利用目的。其中保護區係以保護特殊資源爲主，除研究教育及保護措施外嚴禁任意活動，防護區係以資源復育防災及重要生產資源爲主，允許相容之少數活動，而開發區係以經評估認定屬可提供相關需求活動而開發利用者。

八、新生地開發

㈠河川新生地

係指河川自然淤積高出水面之土地或因施設堤防及其他方法使出露水面者，具土質鬆軟，富含水分之特性。

河川新生地主要分布以蘭陽溪、淡水河系、頭前溪爲主，在各縣市中以台北市之基隆河（中山橋至成美橋段）整治計畫所產生242公頃新生地爲最大面積(表5.4.9)。目前河川地之開發利用有營建廢土棄置場，砂石開採及碎解場，公共設施等，其中又以台北市之基隆河截彎取直計畫規模最龐大。

表5.4.9　北部區域河川新生地統計表

單位：公頃

縣　市　別	面　積
台　北　市	242.1
台　北　縣	45.6
宜　蘭　縣	76.1
桃　園　縣	6.5
新　竹　縣	195.5
基　隆　市	2.7
新　竹　市	24.2
合　　計	592.7

資料來源：1.台北市政府，台北市基隆河整治計畫，80年5月
2.台灣省政府建設廳東部土地開發處，台灣省河川浮覆新生地清理開發專輯，82年1月

河川新生地之開發應循以下原則進行：

(1)河川新生地亦應視爲國家重要土地資源，有待整體的規劃利用配合，因此應針對所有河川新生地進行有系統之清查。

(2)河川新生地被占耕，占建情形極爲嚴重，也危害行水區的安全，應加強取締、拆遷及補償，以免造成公共危險。

(3)河川新生地通常具有潛在洪水災害區之特性，因此應配合其防治措施，儘速研定「河川浮覆新生地開發管理辦法」並健全管理組織系統，明訂權責機關，以達國土資源之地盡其用。

(4)河川新生地之開發利用應配合區域計畫、縣市綜合發展計畫、都市計畫及河川整治計畫之整體發展構想。

(5)開發利用應採低密度之土地使用，並保留適當比例之開放空間，以利洪水宣洩。

(6)不得影響行水區之安全，及造成河川生態景觀的破壞，應配合環境影響評估制度，納入環境影響評估作業內容與環境調查之要項。

(7)開發河川新生地應採開發許可制度，由開發機關擬具開發計畫送由相關主管機關審查，經審查通過發給許可開發證明始可開發利用。

(8)開發資金應以使用者及受益者付費之原則籌措。

㈡海埔地

海埔地係指海岸地區經自然沈積或施工築堤涸出之土地。北部區域海埔地北起桃園縣老街溪口，南迄新竹沿海，其中新竹縣頭前溪口，南至鹽水港溪口一段，灘地較廣，寬約1.5公里，面積達1,130公頃（表5.4.10）。

表5.4.10　北部區域海埔地開發規劃概況表

開發地區	面積（公頃）	開發情形			開發單位	開發土地用途
		已開發面積（公頃）	開發中面積（公頃）	未開發		
新竹實驗區	89	89			輔導會	農、漁
新竹北區	225	225			輔導會	農、漁
新竹中北區	533			✓	省政府	
新竹中南區	191			✓	省政府	
新竹南區	92			✓	省政府	

資料來源：台灣省水利局，台灣省海埔河川地開發概況，80年

海埔地之開發與管理應循以下原則進行：

1. 凡在海岸地區從事圍堤填土之開發活動，應循「海埔地開發管理辦法」之規定辦理。
2. 應依照國家土地政策，衡酌經濟發展、水土資源保育利用及生態環境之維護等因素整體規劃海埔地之開發利用，以有效指導海埔地之開發。
3. 海埔地開發計畫應與區域計畫、都市計畫、行水計畫、港灣與航運計畫、淺海漁業養殖計畫、濱海休閒計畫配合，使計畫之間能夠相容，不致產生衝突。

4. 配合環境影響評估制度，以及審慎規劃之理念，納入環境影響評估作業內容與環境調查之要項。

5. 建立一般性開發許可制度，管理海埔地之開發，規範政府與民間對於各種用地開發之一般性開發許可制度，並加強造地開發與使用開發之間的聯繫，俾符合社經環境激烈變遷下之管理需要。

六、砂石資源

砂石爲耗竭性不可再生資源，但因屬營建工程之基本材料，隨著國家重大建設逐步推展，有關砂石資源之開發利用，已成當前區域性之重要課題。

砂石資源依其賦存狀態或地點可分爲：

㈠河川砂石

指位於河川區域內之砂及礫石，目前淡水河系已全面禁採，只剩宜蘭縣蘭陽溪水系及新竹縣頭前溪尚有部份河段可供採取，儲量約8,440萬公噸。

㈡陸地砂石

指位於海岸高潮線以上及河川區域以外之陸地所賦存之砂石及礫石，主要爲紅土台地堆積層，台地堆積層及礫岩層之砂石，以及可供開採作爲砂石之母岩，分布地區以台北、桃園縣爲居多，但品質一般較差，儲量約743.9億公噸，爲最主要砂石來源。

㈢海域砂石

指位於高潮線以下海岸及海底之砂及礫石，北部區域海岸線蜿延漫長，其中除北海岸部份屬岩岸外，多爲砂岸地形，估計儲量約3400千萬公噸。

砂石資源之開發，目前面臨之主要課題包括：

1. 因河川上游興建水庫、水壩導致砂源減少，再經長期大量採掘，已漸呈枯竭，且目前砂石90%均來自河川，故引導至其他來源開採爲當務

之急。

2. 陸上開採對附近環境影響甚巨，且與土地利用之相容性有相當衝突。

3. 由於砂石供應失衡，引致盜採、濫採砂石，影響公共安全。

4. 海砂之開採應減少對海象及海岸之影響。

爲兼顧資源之保育與利用，砂石資源應採行以下開發策略：

1. 對可能賦存砂石資源地區應持續進行調查及開發利用之規劃，並嚴格要求對環境之影響減至最小。

2. 加強砂石資源之調配供需能力，使砂石能經由陸、海運迅速補充北部地區之工程建設所需。

3. 砂石資源開採如屬環境敏感地範圍應符合保育措施之要求。

4. 開發其他替代資源，如營建廢棄土，水庫及攔砂壩上游淤砂等，以疏解部份砂石供應的壓力。

5. 研訂土石採取相關法令，加強砂石開採之權責劃分及對有關超挖、濫採、盜採和砂石卡車超載等問題做有效管理之依據。

6. 海域抽砂其水深應超過臨界移動水深，同時不致明顯改變波浪分布，並需提具五年以上之海象監測資料、抽砂計畫及環境影響評估等，並經相關主管機關審核許可後，依計畫進行抽砂事宜。

第五節　水資源開發

一、開發計畫

台灣地區豐枯水期相差懸殊，枯旱期常有缺水之慮，地下水源亦引用殆盡，惟開發地面水源及調蓄豐水期水量供應，方能因應與日俱增之需水量及疏解枯水期缺水之苦，就正推動之水資源開發計畫加以說明（表5.5.1、圖5.5.1）。

㈠坪林水庫：爲供應及補充石門水庫供水區生活用水及工業用水之不足，引用北勢溪河水，積極開發坪林水庫，經水庫調蓄後，年供水量爲

表5.5.1　北部區域水庫開發計畫表

計畫水庫	坪林水庫	雙溪水系水庫		蘭陽溪水系水庫		新竹寶山第二水庫
		內寮水庫	丁蘭水庫	雙連埤水庫	四方林水庫	
引用之河川	北勢溪	枋腳溪	丁子蘭溪	粗坑溪	打狗溪	頭前溪支流上坪溪
大壩位置	坪林鄉北勢溪上游4公里河谷上	貢寮鄉吉林村	雙溪鄉魚行村	員山鄉粗坑村	大同鄉寒溪村	峨嵋溪支流石井溪上游
總容量	1.65億立方公尺	0.332 億立方公尺	0.133 億立方公尺	0.371億立方公尺	0.358億立方公尺	0.3218億立方公尺
有效容量	1.60億立方公尺	0.295 億立方公尺	0.108 億立方公尺	—	—	0.3134億立方公尺
標的用途	供應、補充石門水庫供水區不足之生活用水及工業用水。	公共給水及工業用水		公共給水及工業用水		公共給水及工業用水
水庫運用比	1.831	年運轉出水量		—		—
		0.914 億立方公尺	0.405 億立方公尺			
集水面積	4.3平方公里	1.01平方公里	0.45平方公里	1.66平方公里	0.92平方公里	2.88平方公里
完成年期	8年（民國83－90年）	初步規劃階段，尚無資料		規劃階段，尚無資料。		民國90年（85－90）
經濟效益	①年淨效益：11.04 億元 ②益本比：　1.470 ③年供水量：293百萬立方公尺	初步規劃階段，尚無資料		規劃階段，尚無資料。		①供應新竹地區（包括科學園區及科學城）之用水需求 ②年增供水量約68百萬立方公尺
工程進度	可行性規劃階段	雙溪流域正進行丁蘭、內寮等水庫之可行性研究		蘭陽溪流域正進行雙連埤、四方林等水庫之可行性規劃。		可行性規劃階段

資料來源：經濟部水資會，台灣地區北部區域坪林水庫可行性規劃總報告，81年5月。
經濟部水資會，台北縣雙溪水系水庫初步規劃，80年8月。
經濟部水資會，宜蘭地區水資源調查規劃研究第三期工作報告，82年10月。
省政府水利局，寶山第二水庫可行性規劃總報告，83年。

293 百萬立方公尺，於民國90年開發完成，完成後與下游之翡翠水庫串聯運用。

㈡寶山第二水庫：爲滿足新竹地區民國90年以後新增之用水及因應科學園區第三期擴建計畫與新竹科學城發展計畫之生活及工業用水需求，積極開發寶山第二水庫，並與寶山水庫聯通運用，增加水庫供水能力，年供水量爲68百萬立方公尺，於民國90年開發完成。

㈢雙溪水系水庫：爲供應台北縣部分鄉鎮、基隆市與核四廠之生活及工業用水，於雙溪水系開發內寮與丁蘭水庫。

㈣蘭陽溪水系水庫：爲供應宜蘭縣生活及工業用水，於蘭陽溪水系規劃雙連埤及四方林兩水庫。

㈤新山水庫加高計畫：爲因應基隆地區枯水期生活用水之不足，進行水庫加高至壩頂標高90公尺，蓄水量增至10百萬立方公尺，此計畫完成後，年可增加調配基隆地區最大日11萬立方公尺，滿足至民國95年基隆地區用水之需求。

二、利用方向

北部區域民國94年各標的需水總量較民國80年用水量增加 372百萬立方公尺，惟目前台灣地區河川污染情況嚴重、環保意識日盛、優良壩址難覓、建壩阻力漸大、建設成本日增，開源之途坎坷難行。爲因應日益激增之用水需求，除積極開發水庫以充裕水源外，保育水資源永續利用與節約用水亦爲努力之方向。有關節約用水之方法，可依生活、工業、農業用途分述如后：

㈠生活用水

1. 修改自來水法，獎勵私人或團體投資開發省水型用户用水設備。
2. 修改建築法規，訂定法條，使採用省水型衛浴器材、用品法制化，規定大型社區或建築物舖設中水道系統。
3. 利用屋頂逕流，設置雨水貯留供水系統，以提供沖洗便器用水量或



圖5・5・1
北部區域現有及規劃中水庫分布圖

其它雜用水。

4.輸配水系統之改善換新，以減少漏水率。

5.調整現行偏低之水價，使水價能充份合理反應成本。

6.加強節約用水宣導。

㈡工業用水

1.工業主管機關訂定辦法，獎勵廠商研究改進採行省水製程，並投資改善設備以利水之循環再利用。

2.環保單位配合法規，加強管制及取締廢污水之排放，並誘導廠商投資廢水循環利用之意願。

3.工業用水與生活用水分離制度之推動。

㈢農業用水

1.加強灌渠之檢修、養護及管理工作，減少漏水率。

2.推行農地重劃，集中灌渠之管轄範圍，提高灌溉效率。

3.推行輪灌設施，以達適地、適時、適量灌溉。

4.養殖用水循環過濾、曝氣後再利用。

除加強推動節約用水措施外，尚須下列各點相互配合，方能達成水資源充分利用與永續利用之目標。

1.加強集水區保育、防治水源水質污染及嚴格管理地下水，以涵養水土資源。

2.整體規劃治理河道、集水區及水庫等，以確保其功能與維持其永續使用。

3.積極擴展公共給水系統，提高供水能力，改進供水品質。

4.加強現有水源之調配利用，生活及工業用水應予優先充分供應，農業用水則改善農田灌溉設施並著重枯水期之調配與補充。

5.合理調整水權利用，衡量農業用水整體長期供需，移轉及重分配可讓出之水源，惟對農業回饋、農民損失，研擬妥適調整方案。

6. 建立水資源管理資訊系統，整合水資源基本資料，作爲管理與開發之基礎。

第六節　觀光遊憩

一、發展課題與對策

㈠發展課題

北部區域觀光遊憩發展所面臨之課題及其對策如下：

課題一：北部區域觀光遊憩型態偏好一日遊及集中於例假日，且遊客吸引量集中於台北、宜蘭生活圈，致使例假日各遊憩據點十分擁擠，降低遊憩品質。

課題二：各生活圈內遊憩資源供給不足，未能滿足圈內居民的需求。

課題三：遊憩系統聯絡道路容量不足，影響遊憩活動品質。

課題四：觀光遊憩計畫的規劃，大多偏向實質的土地使用、交通、公共設施計畫，缺乏需求面及資源保育或生態容受力之分析。

㈡發展對策：

對策一：增加遊憩資源之供給面與遊憩據點之建設

說　明：1. 配合建設生活圈，以生活圈爲單位，在其外圍及交通便利之發展軸線上，依資源特性配置能容納大量觀光遊憩活動設施。

2. 加強都市內及鄰近地區遊憩資源的開發，以及非都市地區（如山系、海域）渡假基地的建設。

對策二：保育遊憩資源，妥善規劃遊憩區之開發。

說　明：1. 明訂各等級遊憩資源使用政策，確立各級風景區之管理計畫。

2. 國防管制區、生態保留區與保護區、水資源保護區等地，宜採不開放遊憩活動策略，但經主管機關允許仍可進行研究保育工作或觀光遊憩活動。

3. 國家公園、特殊地理景觀資源、國家風景特定區及原住民文化地區等，爲避免對環境、生態及文化造成過大的衝擊，宜有限度開發遊憩活動。

對策三：健全遊憩系統之聯外交通路網與導引、接駁系統，加速重大交通建設之完成。

說　明：1. 健全及改善各生活圈遊憩系統之聯外交通服務路網，增闢聯絡道路或拓寬現有道路容量。

2. 建立完善的路標指示系統，增加大眾運輸系統接駁班次，重新調整運具接駁地點，並提供完善的旅遊相關資訊服務。

對策四：建立遊憩區開發程序及審議制度，確保未開發資源的使用。

說　明：臺灣地區遊憩資源大部分位於非都市計畫地區，爲提高遊憩資源之供給品質，確保未開發資源的使用，應結合產、官、學及專業界等，確立遊憩區開發程序及審議制度。

三發展目標與構想

㈠發展目標

本次通盤檢討中，爲加強資源的永續利用，觀光遊憩部門之發展目標與構想如下：

1. 提供各種不同活動類型之觀光遊憩機會，以整體計畫爲手段，適度開發觀光休閒遊憩據點及設施，以滿足各種群體之大量需求。
2. 發揮遊憩資源潛在功能，建立完善遊憩系統，加強系統間及系統內連結，提高各系統可及性，謀求觀光遊憩系統與空間發展之整合。
3. 於利用自然、人文資源的同時，遵循資源永續利用原則，謀求觀光遊憩發展與資源特性之契合。

㈡規劃構想

爲求使資源能永續利用，擬以空間系統規劃方法導引出未來北部區域觀光遊憩之整體發展構想，其系統劃設原則如下：

1. 配合生活圈之建設而劃設。

2. 系統內部應具多元、連續且相互串聯的遊憩資源，提供各區域內遊憩選擇的均衡；如不符合前述條件者以次系統劃之。

3. 系統劃設以公路路網爲主，並結合遊憩資源的分布。

4. 遊憩資源密集地區和相互依賴性高的地區劃設爲一系統。

5. 以高度開發（定點、集中方式）的遊憩系統或據點，服務保育程度較高的系統，紓解其遊客壓力。如：國家公園及其鄰近相依地區結合成一系統。

6. 參酌相關計畫已劃設的遊憩系統，同時將能相互整合串聯的地區，劃設成一遊憩系統。

三、空間系統規劃

北部區域內之區域性遊憩地區依其空間系統規劃如下（表 5.6.1、圖5.6.1）

㈠國家公園系統

國家公園係爲保護國家特有自然風景、生態體系、地形地物及史蹟等代表國家特殊資源，並供國民育樂及研究，本區域內之國家公園包括：陽明山國家公園及雪霸國家公園。

㈡區域性遊憩系統

1. 宜蘭生活圈

包括宜蘭都市系統（頭城濱海次系統、礁溪次系統及龜山島次系統等）、蘭陽平原系統、太平山區系統及蘇花系統。

2. 基隆生活圈

包括基隆系統（中心商業人文次系統、和平島—八斗子—基隆嶼次系統、大武崙次系統、七堵次系統、暖東—平溪—雙溪—貢寮次系統等）、北海岸系統及東北角海岸系統。

3. 台北生活圈

表5.6.1 北部區域觀光遊憩系統規劃表

類型 \ 生活圈發展特性		台北生活圈	基隆生活圈	宜蘭生活圈	桃園生活圈	新竹生活圈
都市型	高度開發；具綜合型資源，以人文、產業爲主	• 台北市次系統 • 八里—林口次系統	• 基隆中心商業人文次系統 • 大武崙次系統	• 宜蘭都市系統	• 桃園都市系統	• 新竹市區次系統 • 湖口—新埔次系統
都會公園型	都會地區大規模、高密度之遊憩公園，以保育自然風貌、提供原野休閒體驗爲主	• 關渡都會公園次系統				
橫貫公路型	大面積保育，小規模開發；以林相、農場、森林遊樂區、溫泉、地質景觀爲主				• 北橫系統	
山岳、丘陵、水域型	保育、開發兼具；以溪流、瀑布、湖泊、森林遊樂園及山岳資源、人文聚落、休閒農業爲主	• 板橋—土城—三峽次系統 • 烏來次系統 • 淡水河流域戶外遊憩次系統	• 七堵次系統 • 暖東—平溪—雙溪—貢貢寮次系統	• 蘭陽平原系統 • 太平山區系統 • 礁溪次系統		• 寶山次系統 • 竹東—關西次系統
週遊型	視該地區資源開發程度而定；以海水浴場、地質景觀、休閒農業爲主				• 濱海系統	• 濱海次系統
海岸目的型、離島型	保育開發兼具；以海濱公園、海水浴場、遊艇碼頭、景觀公路、人文聚落爲主	• 北海岸次系統	• 北海岸系統 • 和平島—八斗子—基隆嶼次系統 • 東北角海岸系統	• 蘇花系統 • 頭城濱海次系統 • 龜山島次系統		
國家公園型	保育爲主、限制開發；以特殊地理景觀與稀有動植物景觀爲主	• 陽明山國家公園系統				• 雪霸國家公園系統

註：高密度每公頃使用人數1000人，中密度10人／公頃，低密度 0.1人／公頃。

台北都市系統包括：台北市次系統、淡水河流域户外遊憩次系統、都會公園次系統、北海岸次系統、八里—林口次系統、板橋—土城—三峽次系統、烏來（水源特定區）次系統、平溪—石碇次系統等。

4.桃園生活圈

包括桃園都市系統（包含市區近郊次系統）、北橫系統及濱海系統。

5.新竹生活圈

新竹都市系統包括：新竹市區次系統、濱海次系統、湖口—新埔次系統、竹東—關西次系統、寶山次系統等。

四系統發展策略

各生活圈的觀光遊憩系統之開發方針與發展建議如下：

㈠宜蘭生活圈

1.宜蘭都市系統未來觀光休閒遊憩發展主題爲：溫泉型渡假區、專業型河域活動訓練基地、民俗文化發展中心、漁業養殖、人文特色（地方戲曲、民俗活動、聚落）等。

⑴頭城濱海次系統屬於東北角海岸風景特定區之一部份，除特殊海岸地形、地質景觀需加以保育外，以發展中高密度遊憩區爲主。

⑵礁溪次系統以發展高密度遊憩區爲原則。

⑶龜山島次系統宜由縣府及各觀光主管機關與國防部協商開放，發展爲海上公園與旅遊中心。

2.蘭陽平原系統以發展高密度遊憩區爲原則，開發不可過於人工化，使該系統保有田園景緻之獨特性。

⑴冬山河流域配合其規劃設計，發展河域親水性活動。

⑵蘭陽溪河口生態自然保護區應以生態保育工作爲優先，並提供適量之解說、服務設施。

台北生活圈

北海岸次系統

北海岸系統

基隆生活圈

淡水河流域戶外遊憩次系統

陽明山國家公園系統

和平島－八斗子－基隆嶼次系統

基隆系統

中心商業人文次系統

八里－林口次系統

都會公園次系統

桃園生活圈

十堵次系統

濱海系統

台北市次系統

東北角海岸系統

板橋－土城－三峽次系統

桃園都市系統

平溪－石碇次系統

台北都市系統

烏來（水源特定區）次系統

頭城濱海次系統

湖口－新埔次系統

濱海次系統

新竹市區次系統

礁溪次系統

新竹都市系統

竹東－關西次系統

宜蘭都市系統

北橫系統

寶山次系統

蘭陽平原系統

新竹生活圈

雪霸國家公園系統

太平山系統

蘇花系統

宜蘭生活圈

N

0 10 20 公里

省道

高速公路

鐵路

觀光遊憩系統

風景區

圖5・6・1

北部區域觀光遊憩系統規劃圖

(3)宜蘭河流域宜透過整體遊憩之規劃，發展爲河濱風景區，提供户外遊憩渡假及利用宜蘭河優良條件與海域串連發展水域遊憩活動。

3. 太平山區系統由於位於山區，故未來發展宜朝向中、低密度遊憩區發展，特別是翠峰湖自然保護區應以生態環境保育工作爲優先。

4. 蘇花系統

(1)蘇花公路遊憩帶各據點多未開發，未來可配合台 9號省道拓寬改善工程，完成沿線之景觀規劃，並於道路沿線適當地點興建停車、休息、賞景等設施，並於南澳等腹地較大之地點，設置服務設施及多樣化遊憩設施，以供遊客停留遊玩。

(2)烏石鼻海岸自然保護區、南澳闊葉樹林自然保護區以保育爲主。

5. 本生活圈內之景觀道路包括：台 9號及台 7甲省道、縣道 191及山腳觀光道路。

㈡基隆生活圈

1. 基隆系統大多位於基隆河水源水質水量保護區內，爲保護水資源免遭破壞，以發展定點集中式的高密度遊憩區爲原則。

(1)十分風景特定區未來應以十分瀑布爲中心，設置賞景、野餐、露營、服務中心等設施，成爲一個賞景、戲水之遊憩空間；開發雙溪河爲水上遊樂活動區（貢寮鄉）。

(2)外木山海岸線興闢遊艇港、海水浴場，山坡地則採低密度開發。

(3)基隆嶼等四個離島極富天然遊憩資源，但由於國防軍事地位的重要，平時可提供國民遊憩（中、低密度使用），戰時則供軍事使用，而制高點之監控及交通運輸系統之規劃，皆須有利於軍事上的需求爲主。

(4)台 2、台 5號省道、縣道 102、鄉道 102甲予以改善；平溪、雙溪、貢寮間利用鐵路支線用地闢建聯絡道，以利遊憩區開發。

(5)七堵友蚋、瑪陵坑休閒農業區，暖東峽谷及森林遊樂區等宜採低密度開發。

2. 北海岸系統之發展以中、高密度遊憩區爲主，同時應兼顧目的型與停留型遊客需求。本系統發展主題爲：青少年活動基地、室內休閒運動中心、海水浴場、海濱公園、特色餐飲、户外夜生活、遊艇碼頭等。

(1)沿海之岩石奇觀地區應予以保育，避免人爲設施之破壞；自基隆海岸起向西迄台北生活圈之北海岸一帶的海岸線，應配合北海岸風景特定區計畫，對海岸景觀資源予以保育利用。

(2)台 2號省道由基隆、萬里、金山、石門、三芝至淡水間之路段，於沿途適當位置配置停車場眺望臺或休息站，提供遊客做短暫之休憩。

(3)北海岸系統除利用中山高速公路、台 2省道、台 2甲外，應配合東西向快速道路之興築，使得本系統直接與東北角海岸系統聯繫在一起，同時於基隆、金山、瑞濱間闢建短程區間公車，以服務大量之遊客並減少交通流量；此外台 2甲省道應予以改善。

3. 東北角海岸系統之發展主題爲：遊艇渡假區、專業海域活動訓練基地、海岸景觀公園、海水浴場等。

(1)東北角海岸風景特定區內部分可發展爲高密度遊憩區，但特殊海岸地形、地質景觀應加以保育。

(2)草嶺古道應考慮限制單位時間進出遊客，以維持在承載量之下。

4. 本生活圈內之景觀道路包括：台 2甲（金山至陽明山國家公園）及台 2號（金山至東北角海岸風景特定區）省道。

㈢台北生活圈

1. 陽明山國家公園系統

(1)陽明山國家公園範圍內之觀光休閒遊憩發展以自然資源保育爲導

向，朝向中、低密度遊憩區發展，生態保護區應維持原野狀態，遊客須適度限制進出。本系統發展主題爲：火山型生態教育及溫泉型渡假區。

(2)國家公園內之特別景觀區及生態保護區之人爲設施須離敏感地區適當的距離，以維護生態環境資源與遊憩品質。

(3)本系統之陽明山國家公園範圍外及台北都市系統中台北市次系統，應發展高密度遊憩區，以紓解國家公園遊客量。

2.台北都市系統

原則上以發展高密度遊憩區爲主，設置人工遊憩設施，導入各種遊樂活動，提供台北生活圈週末及假日一日遊以下之密集遊憩需求。其整體發展主題爲：文化及藝術展示中心、夜生活、會議及商情中心、都會公園娛樂活動中心、購物中心城市景觀、休閒農業區、遊樂區、民俗活動、遊艇碼頭等。

(1)台北市次系統中除了市區遊憩帶外，其餘遊憩帶大多面臨山區或河流，故在從事高密度遊憩發展同時，必須注意污水之處理，避免污染水源。而都市計畫地區保護區內的遊憩系統則採分區分級管制遊憩量，如：四獸山及五指山等。

(2)淡水河流域户外遊憩次系統之部份河段（淡海口至重陽橋間），因接近關渡平原都會公園，而且包含了淡水紅樹林自然保留區等環境敏感地，故高密度遊憩設施必須與敏感地保持適當的距離，以保育該地之生態系統。

①基隆河截彎取直後所產生新生地應妥善規劃親水設施，新店溪、景美溪沿岸行水區應配合「台北市河川地整體規劃研究」之規劃，考慮各河段特性，設計親水性設施及運動設施，提供都會區居民平常及星期例假日高密度休閒遊憩使用。

②於沿河域適當地點規劃渡輪、遊艇碼頭，推廣水域活動。

③社子島可開發爲兼具住宅、遊憩及特殊娛樂等活動之河濱自然原野公園。

(3)關渡都會公園次系統應結合關渡自然公園，依循保育濕地生態系統理念，讓自然公園功能擴大延伸至景觀公園之功能，使運動公園活動量大而集中的意象與自然公園意象加以對比，不僅可提供更多樣化之休閒遊憩體驗，更可發揮該次系統在台北都會區生態系統所扮演的角色（自然維生系統功能），故該次系統規劃將包括高、中、低密度遊憩使用。

(4)北海岸次系統可發展獨特之觀光休閒遊憩活動，如衝浪、滑水、海釣、水上摩托車、帆船、遊艇等海上活動，並結合產業觀光、研究特殊地形地質特徵活動及淡海新市鎮之開闢等開發爲「北海岸風景特定區」。本次系統以一日遊爲主，縣道 101配合台 2線拓寬應予改善拓寬，以紓解尖峰時刻之觀光遊憩人潮。

(5)八里—林口次系統以發展高密度遊憩區爲主，可發展多樣化遊憩活動。屬於林口特定區內之觀音山區域公園，風景優美且具有多樣遊憩資源，應加速開發，以維護自然環境與景觀。配合捷運系統及台15省道、縣道103、105、106、107、108 等道路改善，可提高遊憩活動可及性。

(6)板橋—土城—三峽次系統可配合大溪、三峽山區之自然景觀做適當開發，開發型態可發展成自然風景山域型、自然風景溪流型、古蹟文化型及產業觀光型活動。

①大漢溪流域應配合淡水河流域整治作親水性活動之遊憩規劃。

②台 1及台 3線、縣道 114需加以改善，可進行半日、一日或二日之遊程。

(7)烏來（水源特定區）次系統以發展中、低密度遊憩區爲主，以自然風景溪流型、山域型之遊憩資源發展爲主，不宜增加新的休閒

遊憩據點，並做好環保及水資源保育爲要。

①本次系統以半日、一日遊爲主，配合板橋—土城—三峽次系統則可設計二日遊程。

②水源特定區（北勢溪部份）計畫範圍內不宜劃設新遊憩據點。

③台 9及台 9甲線應加以改善，並增加大眾運輸系統之輸運班次，提高現有遊憩據點之可及性。

⑻平溪—石碇次系統宜發展自然風景山域型活動爲主，提供登山、健行、自然探勝等活動，並配合產業觀光活動，給予遊客不同之遊憩體驗。

①坪林台灣油杉自然保留區應維持原始狀態，遊客進入賞景須加以控制。

②本次系統以一日遊爲主，縣道106、106乙、109 及省台 9線須加以改善。

3. 本生活圈內之景觀道路包括：台 2省道（北海岸沿線）、台 2乙（淡水河口沿岸）、台九甲及縣道 103。

㈣桃園生活圈

1. 桃園都市系統觀光休閒遊憩活動之發展主題爲：森林遊樂區、特殊景觀（林相、河階、溪谷）、山胞文化、溫泉、拜訪寺廟、古蹟、野外登山健行、海濱活動及主題公園等。

⑴市區近郊次系統現有高爾夫球場多處，應加強水土保持工作。臥龍崗、珍珠嶺爲民間開發經營之遊憩區，但多數位於都市計畫保護區內，應加強其水土保持工作。

⑵鳶山及石門特定區爲保育水資源，不宜再增設施憩據點及開發爲區域性風景區。

⑶龍潭地區以發展「主題遊樂型」的遊憩開發型態；大溪地區以發展「文化觀光型」的遊憩開發型態；石門水庫地區以發展「自然

休閒型」的遊憩開發型態，未來發展應以維護水質爲優先，在此前提下發展爲低密度遊憩區，並以不增加遊憩據點爲原則。龍潭、大溪、石門水庫等地可與新竹生活圈的關西鎮遊憩帶相結合，形成「大關西遊憩帶」，提供北部區域一大型綜合的觀光休閒遊憩活動據點。

(4)大漢溪沿岸河域土地可規劃作爲親水性的遊憩活動。

(5)本系統爲配合北二高之大溪、龍潭交流道之設立，縣道 113應列入北二高之聯絡道路並予以改善拓寬，並可於北二高沿線發展主題公園之高密度遊憩區，以紓解台北生活圈大量遊憩需求。

2. 北橫系統未來之開發方針朝向「大面積保育，小規模開發」來發展成爲中、低密度遊憩區。

(1)插天山自然保護區、鴛鴦湖自然保留區應以自然生態環境保育爲優先，可採取管理手段限制遊客數量，並提供解說、服務設施。

(2)北橫公路沿台七號省道之遊憩據點，未來發展首先應改善道路設施水準，復興、小烏來、巴陵等森林遊樂區應避免大量人工設施以維持自然風貌。

(3)爲配合登山健行活動的需要，可配合山地林相景觀，規劃橫貫公路沿線的步道、登山道路系統，並於適當地點配置露營、賞景及休息等相關設施。

3. 濱海系統以發展高密度遊憩區爲主，台15號省道應予以改善拓寬，以聯絡濱海系統之各遊憩區。

4. 桃園生活圈三個系統可藉由東西向快速公路（觀音—大溪線）之興建，提高遊憩之可及性。

5. 本生活圈內之景觀道路包括：台7及台3號省道、縣道 112（中壢至大溪段）。

(五)新竹生活圈

1. 新竹都市系統之觀光遊憩發展主題爲：客家文化中心、科技型產業旅遊發展中心、主題公園、遊樂園、會議及商情中心、休閒農業、高爾夫球場渡假區、遊艇碼頭等。

(1)新竹市區次系統以發展高密度遊憩區爲原則，並以「科技文化城」爲地區特色的發展方向，提供市區居民周末、假日之密集遊憩使用。新竹市區古蹟較多，應配合都市計畫或都市設計的手法，積極維護與整建。

(2)濱海次系統

①紅毛港、竹北、港南等濱海遊憩區應配合「西部濱海縱貫公路遊憩系統開發計畫」，興建多樣化遊憩設施，提供居民夏季之高密度遊憩使用。

②枋寮義民廟爲客家文化之重要代表，應配合其祭典民俗活動，加強宣導、資訊服務，成爲本次系統吸引遊客之一特色。

(3)湖口—新埔次系統以發展高密度遊憩爲原則。湖口老街應依照都市計畫之土地使用分區，並進一步設法結合都市設計，保存老街及其兩旁之建物造型。

(4)竹東—關西次系統以遊樂園、高爾夫球場等民營遊樂區及青年探險型遊憩型態爲特色，並可與桃園生活圈龍潭、大溪、石門水庫等地區相結合，形成大關西地區遊憩帶。未來除注意水土保持外，更應配合北二高之交流道（關西、竹林、園區)建設，縣道120、115、123、118 之部份路段均應改善拓寬，以作爲北二高之聯絡道路。

(5)寶山次系統之遊憩區開發應特別注重水土保持工作。

①峨眉湖部分除選擇適當地點闢爲野餐露營地外，儘量減少人文設施，以維持自然風貌。

②獅頭山部份應與中部區域計畫配合，採取自然環境保育開發方

針，以登山步道爲軸線，選擇適當地點興建眺望賞景及遊憩設施。

③五峰一帶之山地文化應予保存，並廣爲宣導。

④積極推動峨眉鄉之農村綜合發展規劃，以休閒農業發展吸引遊客帶動本次系統之發展。

(6)頭前溪河濱及飛鳳山一帶或青草湖、十八尖山、高峰等鄰近地區應配合「新竹科學城發展建設計畫」擇一開闢爲區域公園或都會公園。

2.雪霸國家公園系統

(1)以自然資源保育爲原則，所有建設計畫應以不增加人工遊憩設施與破壞自然景觀爲前提。並以發展森林之旅爲原則，保持原野地形。

(2)本系統發展主題爲：山岳、森林生態教育發展中心、高山型地質景觀教育中心、登山活動訓練基地、冰河景觀、山胞文化等。

3.新竹生活圈可利用北二高沿線發展主題公園型態之遊憩區，並利用中山高速公路、北二高、東西向快速公路（南寮—竹東線），提高遊憩區之可及性，同時可聯絡生活圈內各次系統。

4.本生活圈內之景觀道路包括：台 3號省道及竹43鄉道（新竹至峨眉湖、獅頭山）。

五風景及遊憩區開發原則與方式

本計畫風景及遊憩區包括：1.依區域計畫指定並由觀光主管機關視實際情形，會商有關機關劃定之風景區，2.依都市計畫法規劃定之風景特定區，3.經公告程序指定之風景、名勝、古蹟、博物館、展覽場所、觀光遊樂區及其他可供觀光旅客遊覽或休憩之地區。

㈠開發原則

爲確保風景及遊憩區的開發品質與維護自然景觀資源，並提昇旅

遊品質以達專業化、多元化及國際化之程度，期使資源保育與經濟發展取得協調，風景及遊憩區之開發原則如下：

1. 須具有特殊自然、生態、文化景觀之價值

風景及遊憩區開發前應詳細調查基地之遊憩資源，並避免潛在的地質災害地區之開發。

2. 遵循上位計畫之指導

風景及遊憩區開發須符合上位計畫對於區域性觀光遊憩系統發展的指導，遊憩活動內容並與自然資源條件相配合。

3. 符合資源永續利用及有效的保育

風景及遊憩區已具規模的植栽應予以保存，以利景觀及資源之保育，並維持適當之土地使用及開發強度。

4. 有效合理的遊憩承載量管制

爲使遊客能充分享受風景及遊憩區的遊憩體驗，並提供足夠之遊憩服務及公共設施，須研擬有效合理的承載量管制策略。

5. 提高風景及遊憩區的可及性

交通愈便利、服務愈完善的風景及遊憩區，愈易吸引遊客前來。因此除提供足夠的聯外道路與停車場外，並須有完善的動線規劃以確保公共交通之順暢。

6. 對鄰近地區及遊憩系統的影響程度

風景及遊憩區的開發不僅促進地方的繁榮，亦會引進外來的產業，造成對當地的衝擊，故對遊憩系統的整體影響及發展的相關性等，都應有所了解。

7. 具地區特性的多樣化休閒遊憩體驗

爲求使風景及遊憩區特殊資源能被充分利用，應儘量滿足不同性質遊客需求，以達物盡其用的原則。

8. 面積完整並具明顯界標

風景及遊憩區之開發以面積完整且具明顯界標爲宜，如此才易於做整體之評估開發，並易於界定範圍不致產生紛爭。

9.限制或禁止環境敏感地區之開發

水源水質水量保護區、特定農業區、污染工業區及鄰近地區、山地經常管制區、部份軍事管制區等地區不宜劃設爲觀光遊憩區，只容許在目前已發展的遊憩地點繼續零星分布，但應加強其管制。

10.邊際土地之低密度遊憩開發利用

機場、焚化廠、工業區等鄰近周圍地區之邊際土地，可將其做低密度的遊憩開發使用，增加休閒遊憩綠帶。

11.景觀道路沿線應進行視覺景觀分析

開發區位於高速公路、鐵路及區域計畫景觀道路行經的沿線土地，且影響其景觀之地區應做視覺景觀分析，以維護視覺走廊的自然景觀品質。

12.水源水質水量保護區、重要水庫集水區觀光遊憩之利用原則：

(1)各種開發行爲應依區域計畫土地使用計畫之指導，並採汙染總量與績效標準管制手段，循開發許可程序提出申請。

(2)應避免大面積風景及遊憩區之劃設，而採現有遊憩據點小規模之開發與環境改善。

(3)現有合法的遊樂區可維持既有之使用，並限期完成污水處理設施。

(4)原住民保留地可維持既有的使用並依「原住民保留地開發管理辦法」等相關規定進行開發，但不得違背其他法令之規定。

(二)開發方式

風景及遊憩區之開發方式如下：

1.風景及遊憩區開發須由觀光主管機關會同有關單位初審開發事業計畫書、圖後，循本計畫分區變更程序辦理。

2.風景區及風景特定區之劃設面積不得小於25公頃，其範圍應由觀光

主管機關會同有關單位勘定。其它遊樂區或遊憩區，其規模以不小於 5公頃爲原則，並以特定專用區方式辦理，但山地鄉及離島得視實際狀況酌減之。

3. 森林遊樂區由林業主管機關規劃、經營與管理。

4. 海水浴場、濱海地區及離島其無礙海防安全者，請國防部酌予開放，核准遊艇、潛水等海域活動；山地管制區內之風景區無礙安全與治安者，請警政單位酌予開放。

5. 風景及遊憩區鄰近景觀道路中屬省道部份，由臺灣省公路局負責改善；屬於縣道部分，由縣政府及公路局辦理；鄉道及產業道路部份，由各縣市政府負責。

6. 國防管制區、生態保留區與保護區、水源保護區等地區，於不破壞環境情況下，得由觀光主管機關依「發展觀光條例」規定劃定風景區、風景特定區供遊憩使用。

7. 國家公園依國家公園計畫進行保育，並由國家公園管理處管理執行。

8. 未來區域計畫風景區採開發許可方式，由開發主體研提計畫送區域計畫委員會審議後，始予劃編，不在區域計畫圖上事先劃設。

第七節　交通運輸

一、規劃構想與原則

㈠規劃構想

台灣地區未來內陸運輸系統建設應採以下階層性之發展策略：

1. 旅客運輸方面

以速度快、運能大之高速鐵路、高速公路（快速公路）作爲區域間、生活圈地方中心間之聯絡主動脈，再建立各生活圈中心都市與其他市鎮聯繫之各級公路，形成整體運輸網路；傳統鐵路

做爲城際旅客運輸之功能將逐漸式微，轉而做爲區域內之通勤交通，再配合都會區內之捷運系統，構成都會區發展所需之大量快速交通路網。

2. 貨物運輸方面

以高速公路、快速公路及傳統鐵路（大宗貨物）爲城際運輸之主幹，配合區域內之公路網，形成貨物運輸網。

3. 國際運輸方面

以場站港埠的擴充爲主，充分滿足貿易及觀光發展之需求。

基於上述運輸系統的規劃構想，未來北部區域交通運輸部門之重大實質建設內容如下：

1. 國際運輸系統

(1)擴建與改善國際機場。

(2)加強飛航管制計畫。

(3)各港分期擴建計畫。

(4)深水港建設計畫。

2. 城際運輸系統

(1)興建北部第二條高速公路。

(2)興建北宜高速公路並延伸至蘇澳。

(3)興建高速鐵路。

(4)建立完善之離島運輸（海、空運及離島機場）。

(5)完成環島鐵路網及鐵路雙軌化、重軌化與電氣化。

3. 區域內運輸系統

(1)拓建完善的一般公路系統及普及的公路運輸網。

未來交通建設於西部走廊仍朝向網格狀路網發展，以服務各生活圈地方中心及重要發展地區。

(2)建立整體都市運輸系統

包括：建立都會區捷運系統、闢建快速道路系統。

㈡生活圈可及性分析

爲配合生活圈發展需要，各級都市應有適當的交通條件以資配合。藉由可及性的規劃，包括交流道服務範圍、地方中心等時圈等可及性指標的分析，研擬各生活圈所需的道路建設計畫。

1.交流道服務範圍

高速公路與快速道路系統係今後城際運輸之主要動線，預計至民國94年重大交通建設相繼完成後，北部區域高速公路與快速道路交流道 5公里半徑服務範圍內之都市，其中除淡水外其它屬於一般市鎮階層以上之都市均位於其服務半徑內。淡水及其鄰近之淡海新市鎮，基於地區均衡發展的需要，仍應提昇現有台 2號省道爲快速道路以聯繫台北市及濱海快速道路系統。

2.地方中心等時圈

依國家建設六年計畫生活圈建設構想，未來有關工作、居住、休閒、就業、醫療、購物等活動，將經由便捷的交通網路加以連接，使都會生活圈內的居民在 1小時內可到達都會的中心都市，一般生活圈的居民在半小時內可到達生活圈的中心都市，得以享受到較好的公共設施服務。

而現有的交通網路運輸條件（民國80年），因小客車數量快速成長及旅次高度集中都會核心之影響，道路服務水準普遍低落，其中以台北都會生活圈、基隆生活圈之情形較爲嚴重，生活圈內部分地區中心於 1小時內尚無法到達生活圈中心都市，如：北投（台北）、淡水、土城、樹林、林口、石碇、烏來、貢寮、金山等，極待改善。

爲因應北部區域均衡發展之需要，除原有南北向運輸動線應繼續擴充外，亦應加速闢建區域性東西向運輸動線。配合國家建

設六年計畫交通部門建設時程，北部區域於民國90年時，第二高速公路、北宜高速公路、台北都會區快速道路、西部濱海快速公路、東西向快速公路等建設陸續完工通車後，北部區域各生活圈中心可及性將大幅提昇。唯其中尚有台北—淡水以及台北—三峽運輸走廊因屬台北都會區未來人口主要成長地區，將產生大量通勤人口，惟受地理條件限制，這些地區道路容量擴充不易，應擴充大眾捷運服務容量方式，以補運輸能量之不足。

㈢土地開發交通條件配置原則

爲求合理有效使用並顧及開發活動之土地需求與資源保育，對於大規模土地開發的交通條件及附屬設施應有妥善的配置與限制，並引入「成長管理」的觀念，以達土地開發的目標。土地開發所應配合的交通條件及配置原則如下：

1. 確保開發基地通往中心都市之主要交通系統及地方性聯外道路（縣級以上）的順暢。
   ⑴土地開發所產生之交通量，不得超過聯外道路系統所剩餘之容量。超過時應縮減土地開發的規模，減少產生的交通量；或藉增闢道路，提高聯外道路系統容量。
   ⑵若有計畫道路能配合土地開發時程且徵得該道路主管機關之同意，得核發開發同意書。
2. 土地開發不得阻絕相鄰地區出入道路之功能，以確保相鄰地區的逃生、救災需求。
3. 開發基地應設置足夠之聯外道路，且至少有 2條通往外接道路，其中 1條可做爲緊急通路且寬度須能容納消防車之通行。
4. 土地開發道路應順沿自然地形地貌而設置。
   ⑴避免道路整地造成開發基地長期之裸露，維護基地之自然景觀。
   ⑵路網設置應配合基地之自然地形結構，避免產生違背基地自然

特性之僵硬人工線條，及山坡地平地化建築現象。

5. 道路開發應避開環境敏感區及水源保護區，若須經過上述地區則應採封閉式道路設計及管制匝道出入口之交流道，以保護水源安全及敏感地並同時兼顧用路者及當地居民權益。

6. 開發區位於高速公路、鐵路及區域計畫景觀道路行經的沿線土地，且影響其景觀之地區應做視覺景觀分析，以維護視覺走廊的自然景觀品質。

7. 依據相關規定設置應有的停車場與足夠之停車位數量。

二、發展計畫

㈠公路運輸系統

1. 區域整體運輸路網

配合未來國家建設六年計畫與相關交通建設計畫的推展，北部區域未來整體公路運輸系統路網架構係由高速公路、快速公路及主要幹道所構成，依其服務功能之不同，可區分爲以下四個系統（圖5.7.1）：

⑴區域聯外公路系統

①與中部區域之聯繫：計有中山高速公路、第二高速公路、台1線快速公路、台3線主要公路及西部濱海快速公路。

②與東部區域之聯繫：計有國道東部公路及台九線主要公路。

⑵區域內高速公路系統：

①中山高速公路、北部第二高速公路

中山高速公路與北部第二高速公路，經由桃園內環線（五股交流道—中和交流道）、第二內環線（機場交流道—北二高鶯歌間）及台北聯絡道（建國南北路、辛亥路—木柵交流道）可提供兩高速公路間交通快速流通之功能。

②北宜高速公路

北宜高速公路（南港—宜蘭，延伸至蘇澳），提供台北與宜蘭地區快速便捷之公路運輸，縮短兩地行車時間，且南接國道東部公路（蘇澳—台東）或台九線主要公路，可以提供與東部區域間快速聯絡之功能。

(3)區域內快速公路系統：

①西部濱海快速公路

配合中山高速公路及興建中之第二高速公路，將西部濱海公路提昇爲快速公路，使其形成三條南北運輸之快速公路走廊，並與東西向快速公路構成西部走廊之快速運輸網，將可帶動沿海地區之觀光與經濟發展，紓解中山高速公路之擁擠交通量。本區內之計畫路線北起關渡橋淡水端，南迄香山（竹苗縣界），共設置11處交流道。

②西部走廊東西向快速公路

區內有萬里—瑞濱線、八里—新店線、觀音—大溪線、南寮—竹東線等四段，可聯絡西部濱海公路、中山高速公路及北部第二高速公路。

(4)區域內主要公路系統：

計有台 2線（關渡—蘇澳）、台 2甲線（台北—金山）、台 2乙線（台北—關渡）、台 2丁線（八堵—瑞濱）、台 4線（南崁—石門、南崁—竹圍）、台 5線（台北—基隆）、台 9線、縣 103（龍形—三重）、縣 105（林口—龜山）、縣 106（林口—新莊及景美、新莊—景美段）、縣 107（成子寮—樹林）、縣 111（台北—公館崙）、縣 113（中壢—龍潭）、縣 114（新屋—台北）、縣116（塔寮坑—湳子橋）、縣 122（南寮—竹東）、縣 190（二城—頭城）等計17條主要路線。

2.生活圈道路建設計畫

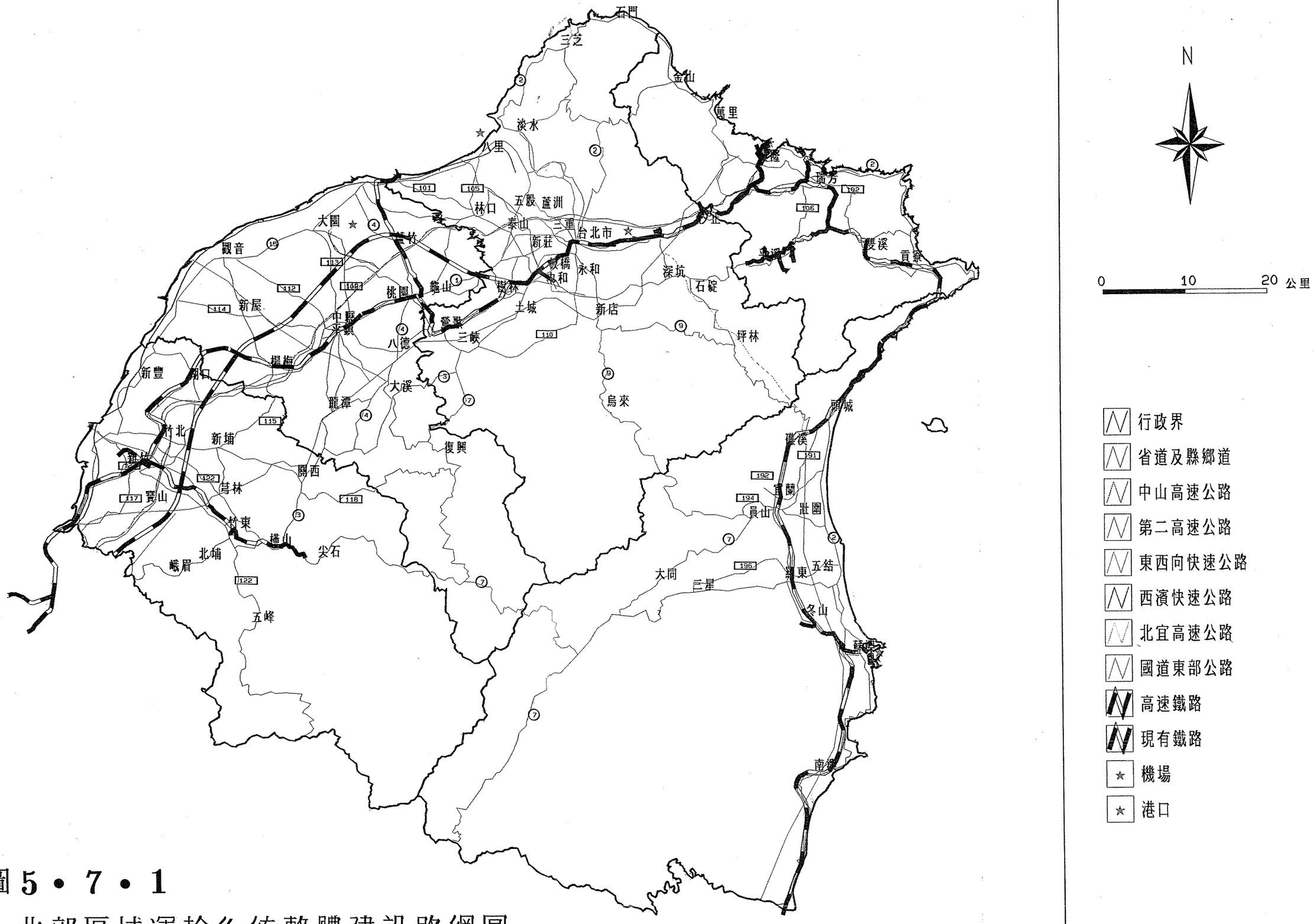


圖5・7・1

北部區域運輸系統整體建設路網圖

依據北部區域公路運輸路網建設需要，各生活圈應予配合的建設計畫分述如後：

⑴宜蘭生活圈

①高速公路發展計畫

北宜高速公路由台北市南港區至宜蘭縣頭城鎮（並計畫延伸至蘇澳），設有石碇、頭城等交流道及坪林行控中心專用道（緊急疏散用），可擴大台北都會生活圈，加速蘭陽平原開發，促進北部區域的均衡發展。

②主要道路發展計畫

包括台九省道及縣道 190號、台 2省道、宜蘭羅東外環道、縣道192及196等。

③次要道路發展計畫

包括台 7省道、台 7丙省道、新縣政中心連絡道、縣道194與191號及台 9甲線等。

④觀光道路系統發展計畫

A.山腳觀光道路

北起頭城經礁溪南接員山地區，主要在連接宜蘭縣西側靠山地區的主要風景點。

B.大進梅花湖聯絡道路

主要是宜46及宜30兩線，可配合太平山之發展由大進接寒溪，形成環山道路系統。

⑵基隆生活圈

①高速公路發展計畫

北部第二高速公路在本生活圈內自基隆港區西岸聯外道路起，於大埔交流道與東西向快速公路（萬里—瑞濱線）相接，南下至第一系統交流道與中山高速公路相接，有助於本

區之新社區開發與貨櫃運輸。

②快速道路發展計畫

A.東西向快速公路（萬里—瑞濱線）

萬里—瑞濱線在本區內西起自基金公路連接部分（中崙），於大埔設交流道與北二高相接，沿山東行至瑞濱接台 2 線公路，預計於大武崙、大埔、大華、暖暖、瑞芳工業區、瑞芳及瑞濱等處設置交流道。本路線之開闢將有助於濱海公路觀光發展及市區交通問題改善。

B.基隆港西岸港區聯外道路

做爲貨櫃運輸之主要路線，並可配合基隆市外環道之規劃，提高使用效率。西岸聯外道路，自港工處附近起，至基金公路止。

C.一號線

一號線之發展構想在於連接台 2省道萬里外環線，並沿海岸線延伸，跨基隆港連接東、西岸聯外道路，再接回台2 省道，可聯絡各海岸遊憩據點、新社區、漁貨供應中心與東西港區等。

D.基隆港跨港大橋

就未來長程發展而言，規劃興建跨港大橋有助於聯絡東西岸聯外道路、第二高速公路、內外環道路、萬里外環線及濱海公路，可建立快速的聯絡道路，分散市區過度集中的交通量。

③主要道路系統發展計畫

包括台 2線（萬里至貢寮）、台 5線（南港至基隆段）、台 2丁線（基隆至瑞芳）及台 2甲線（金山至台北陽明山段）。

④次要道路及一般聯絡道路發展計畫

包括改善縣道 106線（景美至雙溪）、縣道 102、鄉道 102 甲，並且利用平溪與雙溪、貢寮間停駛之鐵路支線用地，闢建聯絡道路。

(3)台北生活圈

①高速公路發展計畫

A.中山高速公路

高架拓寬汐止、五股間路段以增加容量，並適度區分都會區近程旅次與高速公路中長程旅次，增設東湖、堤頂、下塔悠、環河北路及蘆洲等五座交流道或匝道。

B.北部第二高速公路及台北聯絡線

於本生活圈內北起汐止南迄鶯歌，設置汐止、南港、鶯歌等系統性交流道 3處，新台五號、萬芳、木柵、新店、安坑、中和、土城、三鶯等一般服務性交流道 8處，有助於紓解中山高速公路擁擠。

C.北宜高速公路

由台北南港區通往宜蘭，設置石碇、頭城等交流道及坪林行控中心專用道。

②快速道路發展計畫

A.西部濱海快速公路

北起關渡橋淡水端沿台15線向南與西部濱海各城鎮聯繫，本生活圈內設置 1處八里交流道。

B.東西向快速公路（八里—新店線）

於台北都會區內有八里—新店線，可疏解台北都會區之通過性交通，於八里附近與西濱快速公路聯絡道相接。

C.都會區內環快速道路系統

內環系統大部份屬於台北市區內的快速道路系統，主要以環狀系統（內含環東、環西快速道路系統）、東西向快速道路、南北向快速道路、東側山區快速道路所構成。

D.台北都會區外環快速道路系統

外環系統係以都會區現有道路系統加以改善利用，其路線以台北縣關渡大橋起，經台北市士林、內湖、南港區，至汐止由新台五線接第二高速公路新台五線交流道、第二高速公路、中和交流道至板橋，過大漢溪、台1丁、縣道 103，接回關渡大橋所構成。

另爲加強都會區外環各鄉鎮間交通可及性，紓解八里、林口、五股、泰山一帶及新莊、樹林、板橋一帶交通之擁塞，應規劃闢建特 3號道路，以建立台北都會區完整環狀道路系統。

E.輻射快速道路

包括淡水快速道路（關渡至淡海新市鎮）、社子快速道路（環河北路—社子—大度路）、八里快速道路（西濱—八里—中山高速公路）、林口新莊快速道路、新店快速道路（水源快速道路延伸至新店）、信義快速道路（台北聯絡道及信義支線）、大漢溪環河快速道路（新莊—樹林—鶯歌）、板橋萬華快速道路、及特 2號道路（五股—新莊—大漢溪—土城、中和）等。

F.闢建淡江大橋

爲解決淡水地區交通問題，宜新闢淡水至台北間快速公路並闢建淡江大橋以跨越淡水河口，連接台 2與台15省道，可加強淡水河口及八里地區的聯繫，便利淡海新市鎮的對外交通。

③主要道路發展計畫

包括省道台1號、台2號、台3號、台9號、台15號、台 2甲、台2乙、縣道106、107、111、114及116等。

④次要道路發展計畫

包括省道台 9甲（新店—烏來段）、台 7乙及 106甲（新莊—中和段）、105、110、102、103、 101甲、106 乙、、108、109等縣道。

⑷桃園生活圈

①高速公路發展計畫

A.第二高速公路

大致與大漢溪平行，越過三鶯大橋進入本生活圈，圈內設大溪、龍潭交流道，並於台北縣鶯歌鎮界設系統交流道並新闢內環線銜接國道一甲。

B.國道２號

爲通往中正國際機場之要道，設有大湳、南桃園交流道與原國道２號之大園交流道共 3處一般交流道及國際機場系統交流道。

②快速道路發展計畫

A.西濱快速公路

於本生活圈內西部濱海地區，因台15沿線房屋密集拓寬不易，另興闢濱海平行線，大致與台15線平行，設置竹圍、大園、觀音、大潭及永安等五處交流道。

B.東西向快速公路（觀音—大溪線）

西起西濱快速公路觀音南方，向東經114、115縣道後，與中山高速公路以系統交流道相交，跨台 1線、經 113線、113 甲線至第二高速公路大溪交流道止。本路線可將

西濱快速公路、中山高速公路與第二高速公路聯成一體，使觀音工業區進出中壢、桃園兩市更爲便捷，並促進桃園生活圈南部鄉鎮之開發。

C.台 1省道

爲通往台北區域中心之交通要道，往南聯絡新竹生活圈，本路線應透過管制方式達到快速道路功能。

D.桃園大圳加蓋道路

自八德鄉介壽路起至高速公路中壢交流道止，可減少桃園、中壢市區之通過性旅次。另闢 1號線、 2號線、 5號線與桃園大圳加蓋道路相連接，構成外環線。

E. 1號線

自中壢市環狀道路環中東路沿中壢平鎮擴大都市計畫區界開闢，接桃園大圳加蓋道路後延伸接回環北路，構成地方中心外環線。

F. 2號線

自桃園市大興路向西延伸至中壢市桃園大圳加蓋道路，可疏解台 1省道之擁擠。

G. 5號線

由桃園大圳加蓋道路接台 4省道後向東延伸，繞過大樹林與龜山鄉都市計畫區，銜接台 1省道，構成桃園市南側外環道路。

③主要道路系統發展計畫

包括台3、台15及台4省道、縣道110、112、113、108、105、114、115等，及4號線（自縣道108分出，連接台4省道、110、110甲、113、112、114等縣道，至縣道115止）、桃73線（聯繫北二高龍潭交流道及中山高楊梅交流道）。

④次要道路系統發展計畫

包括台7省道、台3乙、台7乙、縣道113甲，並建議新闢3 號線（自桃43號路分出，連接桃83、桃82、新屋南外環道、桃竹109號路，至台1省道止）、6號線（自114縣道延桃北10號路分出，接桃46、桃48、桃73號，經縣道113甲、113，至桃73號路止。

⑤外環道路系統發展計畫

爲紓解過境交通進入中心都市造成市區交通阻塞，應在地方中心外緣開闢道路，提供過境交通使用。包括：

A.桃園市半外環道：由桃園市大興路向西接二號線後延伸接桃園大圳加蓋道路，向東續接五號線，銜接台一省道。

B.中壢市外環道：由中壢市環西路接環南路，續接環中東路及1 號線後，再接桃園大圳加蓋道路後延伸接回環北路。

(5)新竹生活圈

①高速公路發展計畫

北部第二高速公路於本區內設有關西、竹林並預設置園區等3處交流道。

②快速道路發展計畫

A.西部濱海快速公路

於本生活圈內沿濱海地區新闢快速公路，設置新豐、南寮系統、港南、美山及香山等五處交流道。

B.東西向快速公路（南寮—竹東段）

東端起自竹東鎮西北角，大致與內灣線鐵路平行，沿頭前溪南側西行，西至南寮附近連接西部濱海快速公路。

③主要道路發展計畫

A.台 1省道（台 1線替代道路）

台 1省道於新竹、竹北間之交通流量甚大且部份路段已超過道路容量，須另尋替代道路。於台 1線西側、台 1線與台15線之間另闢一條主要幹道，由新豐地區從台 1線分出，南下經過竹北，跨越 118縣道及頭前溪，到達新竹市區連接市區道路（公道3、4號）。

B.山區外環道路

起自南寮竹東段快速公路在第二高速公路附近由南寮竹東快速公路分出，往南穿越縣 122號道路，沿第二高速公路之北側或南側西行，通過科學園區南側及寶山地區之山區，沿新竹市南側在香山地區與台 1及台15號省道相接爲終點。

C.其他

興建或改善包括台15省道、台3省道、120縣道、 122縣道、122線竹東外環道、118縣道、118 線外環道（竹北、關西）等。

④次要道路發展計畫

包括115縣道、120及 122縣道（東側山區段）、市竹 3鄉道（科學園區至北埔地區）、茄苳峨眉聯絡道（寶山—峨眉）等。

⑤重要道路改善、建設計畫

包括 118線（竹北斗崙地區至新竹外環線）、115 線界至芎林段、117線埔和內湖段、122縣道竹東外環道（五豐—台 3省道）、120縣道（橫山尖石段）、122縣道（竹東五峰段）、茄苳新竹市區聯絡道等。

㈡鐵路運輸系統

1. 高速鐵路發展計畫

高速鐵路全長345公里，時速約300公里／小時，北部區域內規劃設置台北車站、桃園青埔站、新竹六家站等 3個車站及 1個調車場。

2.台鐵改善計畫

包括東部鐵路改善計畫（宜蘭鐵路電氣化）、增添汰換車輛計畫等，都市地區則有台北市區鐵路地下化東延松山、南港計畫及萬華—板橋鐵路四軌地下化計畫。

3.都會區大眾捷運系統發展計畫

爲因應未來北部區域台北、桃園、新竹三都會區日常通勤旅次的需求，依據各都會區自然條件、社經活動型態與運輸需求成長速度，研擬各都會區大眾捷運系統發展構想如後：

(1)台北都會區

以目前興建中之大眾捷運系統初期路網爲主幹，逐漸向外圍縣、市、鄉、鎮延伸，俾涵蓋木柵、內湖、南港、淡水、新店、板橋、土城、中和、新莊、三重、蘆洲等地區，包括初期路網之木柵（內湖）線、淡水線、新店線、南港線、板橋（土城）線、中和線與後續發展路網等路線（圖5.7.2）。

(2)桃園—中壢都會區

桃園、中壢地區因工業區之帶動，其發展速度僅次於台北都會區。其大眾運輸需求之型態，大致以桃園、中壢二市區爲中心向龜山、八德、大園、大溪、內壢、平鎮、龍潭等地延伸，考慮以中運量捷運系統型式配置。建議路網包括紅線（桃園經內壢至中壢市區）及藍線(起於鐵青埔站至中壢，沿縣道112至關路缺）與綠線（桃園莊敬路口經桃園車站至大湳）。

(3)新竹都會區

配合新竹科學城之發展並考慮中低強度之需求特性，路網

配置以聯絡市區、鐵路車站、大學、研究院及科學園區等處所爲主，系統型態以高架中運量系統爲宜。建議路網包括光復線（由南寮經台鐵新竹站至竹東）及竹北線（由竹北經新竹至香山）等。

㈢空運與航站發展計畫

國內航線除北高航線在未來仍將扮演重要之城際運輸角色外，南北兩都會區與偏遠、離島之聯絡將充份仰賴航線之擴展與航站設施之改善來提高可及性與服務品質。此外，國內線與國際線之轉運規劃及直昇機運輸亦將爲未來發展重點。爲消除中正國際機場及台北松山國內機場空運運輸瓶頸及因應國家長遠發展需要，未來將積極推動國際機場之擴建與國內機場之整建，促使台灣成爲亞太地區航空轉運中心，並配合快遞貨物轉運中心之規劃，設置快遞（快速通關）貨物作業專區，提升整體貨運服務之效率。

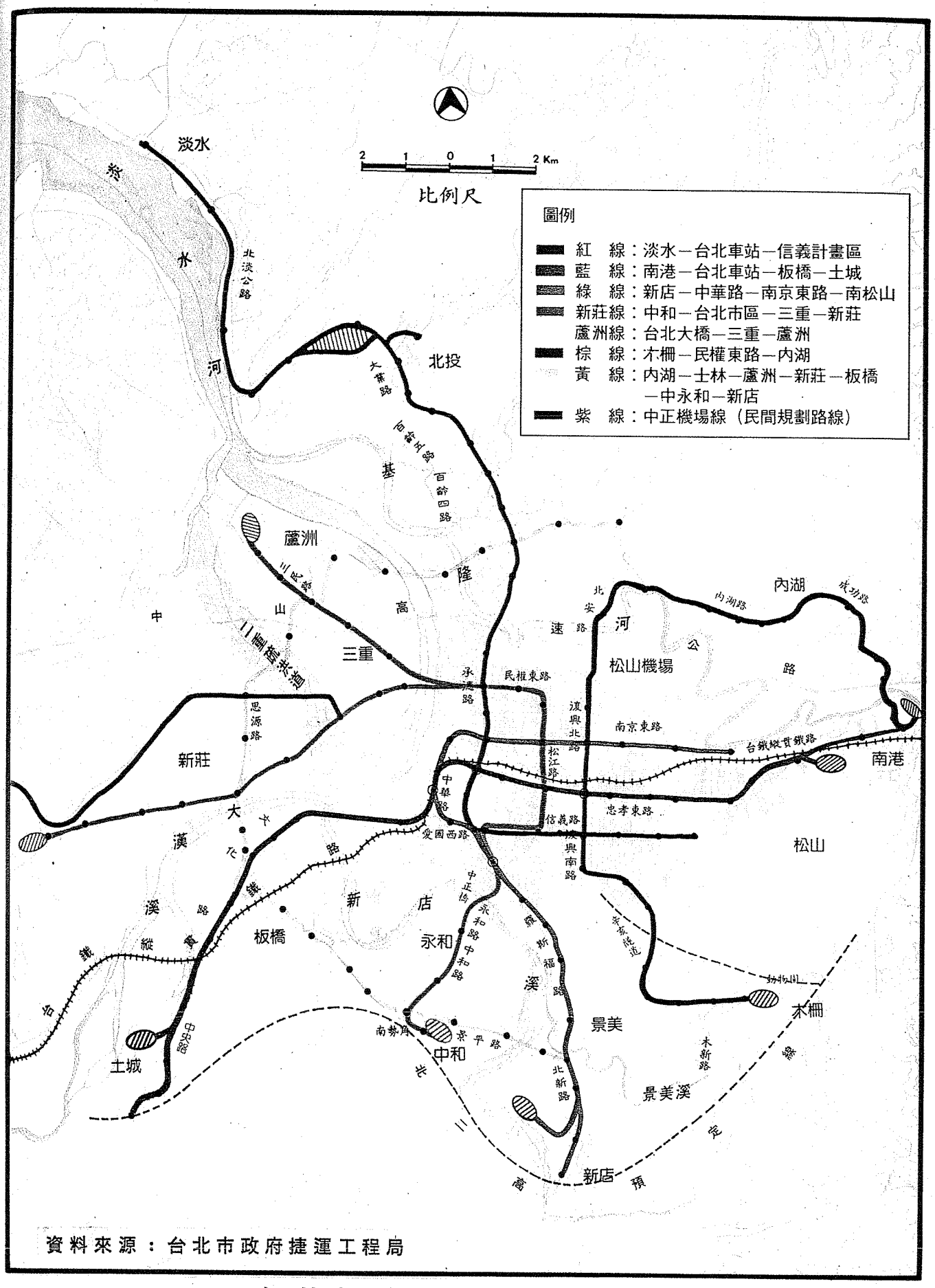
目前進行中的中正國際機場航站擴建計畫，包括闢建第二期旅客航站區（計畫客運量爲每年2000萬人次）、擴建貨運站區（計畫貨運量每年 141萬公噸）及興建停機場坪及聯絡滑行道，未來並應配合貨物及旅客轉運中心之發展，將中正機場周邊區域開發爲「航空城」。

㈣海運與港埠發展計畫

1. 內陸河運發展

因應台北都會區日益成長之交通量，配合淡水商港計畫及台北都會區淡水河、基隆河及新店溪各河系整治計畫，發展內陸航運可促進紓解各走廊帶之交通旅次。初期台北都會區僅開放淡水至北門航道，俟各項法令及配合措施妥善規劃完成後再行開放其他航道。

2. 港埠建設



資料來源：台北市政府捷運工程局

圖5•7•2　台北都會區大眾捷運系統發展計畫圖

基隆港爲台灣地區貨櫃化比率最高之港口及北部區域主要的國際港，未來應繼續朝向貨櫃專業化發展。散雜貨裝卸除基隆港本身船席外，北宜高速公路通車後的蘇澳港及淡水砂石碼頭的興建，將可分擔北部區域之散雜貨運輸需求。未來配合亞太營運中心計畫海運轉運中心的發展，擬訂基隆港整體開發計畫，並配合環島海運系統之規劃，發展基隆港爲海運轉運中心之輔助港。

⑴基隆港西19號碼頭改善工程

可增加貨櫃裝卸能量約 650萬公噸。

⑵淡水國內商港第一期建設計畫

配合建立環島航運網及紓解基隆港國內航線與各專用碼頭不足之壓力，解決內陸交通擁塞，計畫於淡水河口南岸興建國內商港，將基隆港國內航線及部分專用碼頭（砂石、水泥）移至淡水國內商港。不僅可便利東部地區豐富砂石、水泥資源挹注大台北地區，亦可供作建築廢棄土之部分棄置所。

㈤郵電發展計畫

1. 郵政

未來郵政業務的發展重點包括：

⑴改進郵政處理，調整運輸網路。

⑵推展傳眞郵件業務，以應社會需求。

⑶擴展快捷郵件業務，協助工商發展。

爲提昇郵遞品質，應加速推動「郵件處理自動化計畫」，於各生活圈中心都市普遍設置郵件處理中心。另外爲提昇郵政業務服務績效，今後應配合都市體系，普遍設置郵（支）局，使每一郵（支）局服務人口數由目前之17,017人減少至15,000人；平均服務面積由目前之 29.80平方公里，減少至24平方公里。

2. 電信

未來電信發展方向包括：循序推動電信自由化，提供高品質之電信網路及加值服務，發展話務轉接及客户服務業務，全面調整電信管理架構，發展國際級電信事業，及整體規劃推動國家資訊通信基本建設（NII）計畫，促使台灣成爲亞太智慧型資訊網路中樞之一。

現階段電信建設將以網路建設爲重心，除加強電信網路數位及光纖化外，並擴充行動通信、國際通信與高速數據通信容量。預期建設目標包括：

⑴市內電話普及率：由目前之平均每百人用户 36.43户，提昇至70户。

⑵數位網路：交換機數位化比率由目前之70.90%提昇至100%。

⑶通話完成率：由目前之70.6%，提昇至85%。

三交流道設置及附近土地利用原則

㈠交流道功能分類

交流道因其所在位置環境及地域背景之不同，在服務功能上亦有差異。交流道依其服務功能可分爲：都會區、地區性及專用性等三種交流道。其中都會區交流道可細分爲都會中心型、次都會中心型及都會衛星型等三種；地區性交流道可劃分爲地方中心型、地區型及鄉鎮集居型三類；專用性交流道則爲特殊目的所設置。

北部區域高速公路沿線使用中或規劃中的交流道依其服務地域功能分類如表5.7.1 。

表5.7.1　北部區域高速公路交流道類別表

高速公路類別 交流道類別		中山高速公路	北部第二高速公路	北宜高速公路
都會區	都會中心型	圓山（松江路）、台北（重慶北路）、內湖		
	次都會中心型			
	都會衛星型	三重、汐止、五股、林口	木柵、新店、萬芳中和、土城、三鶯	
地區性	地方中心型	基隆、桃園、新竹內壢、中壢	基隆、南桃園、大湳汐止、龍潭	
	地區型	幼獅、楊梅、湖口、八堵、竹北、五堵		頭城
	鄉鎮集居型		安坑、竹林、大溪關西、新台 5號	石碇
專用性		機場、大園		坪林（行控中心專用道）

㈡交流道設置原則

交流道區位的研擬應考慮提供運輸需求服務、交通運轉及其他條件等，其設置原則如下：

1. 生活圈中心都市人口 5萬人以上的鄉鎮或影響範圍內5～7萬人口，應儘量有交流道直接服務。
2. 地區發展潛力高而高速公路可及性差之鄉鎮，優先考慮設置。
3. 基於特性發展之鄉鎮如配合道路系統之轉換或新市鎮開發計畫，或重大開發計畫（觀光遊憩區、工業區、新社區……等），亦列爲優先設置交流道區位的鄉鎮。

4.重要設施地區應有交流道直接服務。

5.考慮交通運轉及其他條件

⑴交流道設置間隔應參照交通部「公路路線設計規範」，並設置配合的聯絡道。

⑵與其他國道相交或配合道路系統轉換之地區應考慮設置。

⑶在交通控制及安全的考慮下，應於適當地點設置交流道。

㈢交流道附近地區土地利用原則

配合交流道區位條件，交流道附近土地使用可分爲三大型態：第一以服務高速公路使用者爲導向之使用型態，包括服務站、餐飲、旅館、汽車修護；第二類型爲依附高速公路交流道可及性高及地利之便的土地使用，有客貨轉運中心、工業區、大型購物中心、主要休閒娛樂、醫院等；第三類型爲非高速公路導向之土地使用，如一般住宅區、商業區及里鄰社區公共設施。依據交流道地區不同的地域功能(都會區、地區性及專用性)差異，其適宜的土地使用別如表5.7.2，不同的土地使用型態存在著差異性的相容情形，各不同土地使用類別的相容關係如表5.7.3。

無論何種土地使用型態，均與高速公路之服務交通量、鄰近都市規模、機能和距離、聯絡道路設施和地區交通量等因素息息相關。爲使土地使用的效益達最大，減低負面衝擊影響，對於交流道鄰近地區的土地使用應予限制，並規範其適宜的開發類別。

第八節　公用及公共設施

爲促進區域均衡發展，及提升生活環境品質，應依計畫人口規模來決定公共設施等級、數量及服務範圍，以健全區域設施體系，並透過公共服務水準，採成長管理手段，有效引導區域及都市合理成長規模。

一、下水道建設

表5.7.2　各類型交流道鄰近地區適宜土地使用類別表

交流道類別 / 土地使用類別		都會區			地區性		
		都會中心型	次都會中心型	都會衛星型	地方中心型	地區型	鄉鎮集居型
住宅區	一般住宅區			●	●		●
	工業住宅區		●		●		●
工業區	一般工業區		●		●	●	●
	工業園區		●	●	●	●	●
	研究中心		●	●	●		
商業區	一般商業區		●			●	●
	商業園區		●	●			
	主要購物中心區	●	●	●	●		
	辦公區	●	●	●			
	資訊服務區	●		●			
貨物運輸區	倉儲區		●		●		
	批發集貨區		●	●	●		
	貨物轉運中心		●		●		
觀光休閒區	一般遊憩區			●			●
	公園	●	●	●	●		
	觀光設施區	●		●	●		
	旅遊服務中心	●	●	●	●		●
汽車運輸區	汽車旅館				●	●	
	汽車修理廠		●	●	●		
	大眾運輸轉運站	●	●		●		
	服務站、休息站				●	●	
公共設施	里鄰、社區公共設施		●	●	●		●
	大型醫院、急救中心		●	●			

表5.7.3　高速公路沿線土地使用相容性關係表

土地使用類別	土地使用類別	住宅區		工業區			商業區					貨物運輸區			觀光休閒區				汽車運輸區				公共設施	
		一般住宅區	工業住宅區	一般住宅區	工業園區	研究中心	一般商業區	商業園區	主要購物中心區	辦公區	資訊服務區	倉儲區	批發集貨區	貨物轉運中心	一般遊憩區	公園	觀光設施區	旅遊服務中心	汽車旅館	汽車修理廠	大眾運輸轉運站	服務站、休息站	里鄰、社區公共設施	大型醫院、急救中心
住宅區	一般住宅區	●	●	●	●	●	●	△	△	△	△	△	△	△	△	△			△	△	●		●	△
	工業住宅區	●	●	●			●					●	●	●							●		●	
工業區	一般工業區（包括農畜產加工中心）	●	●	●		△	●					●	●	●	●					●	●		●	
	工業園區	●			●	●		●	△	●	●			●	●	●					●		●	
	研究中心（包括管理中心）	●		△	●	●		●		●	●				●	●					●		●	
商業區	一般商業區	●	●	●			●	△	△	△	△	△	△	△	●	●	△	△	●		●	●	●	
	商業園區（包括工商綜合區）	△			●	●	△	●	●	●	●					●	●	●	●		●			●
	主要購物中心區	△			△		△	●	●	●	●					●	●	●	●		●			
	辦公區	△			●	●	△	●	●	●	●				●	●	●	●	●		●			
	資訊服務區	△			●	●	△	●	●	●	●				●	●	●	●	●		●			
貨物運輸區	倉儲區（包括貨櫃場、食品冷藏場）	△	●	●			△					●	●	●						●	●			
	批發集貨區(包括果菜、魚肉批發、日常用品及工業產品批發)	△	●	●			△					●	●	●						●	●			
	貨物轉運中心（包括農產品、工業產品）	△	●	●	●		△				●	●	●	●						●				
		△									●	●	●	●						●				
觀光休閒區	一般遊憩區（包括高爾夫球場、野餐區）	△		●	●	●	●		●	●					●	●	●	●	●		●			
	公園（包括運動公園、自然公園）	△			●	●	●	●	●	●					●	●	●	●	●		●			
	觀光設施區（包括觀光展示、觀光販賣）						△	●	●	●					●	●	●	●	●	△	●	●		△
	旅遊（觀光）服務中心						△	●	●	●					●	●	●	●	●	△	●	△		
汽車運輸區	汽車旅館、旅館	△					●	●	●	●					●	●	●	●	●	△	●			
	汽車修理（護）廠、加油站	△		●							●	●	●	●			△	△	△	●				
	大眾運輸轉運站	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			●	●	●	●			●			●
	服務站、休息站（包括餐飲）						●										●	△				●		
公共設施	一般里鄰、社區公共設施	●	●	●	●	●	●																●	●
	大型醫院、急救中心	△						●									△				●		●	●

註：●表相容性　▲表條件式相容性　□表相斥性

資料來源：同表5.7.2。

㈠雨水下水道建設

1.建設課題

多年來各級政府因其不具經濟生產性，編列預算時未予優先考慮，致該建設呈現落後的態勢，截至民國81年底北部區域實施率僅約16%，台北市實施率約90%，其餘縣市之實施率明顯偏低，致該地區常一雨成災，亟待迅速改善。

2.建設原則

雨水下水道爲整體連貫性之建設，須與都市計畫相配合予以有系統之規劃，依優先發展次序及財源籌措情形分期分區建設，其優先順序爲經常發生水患地區、配合區域排水系統需要、都會地區及一般地區。

㈡污水下水道建設：

1.建設課題

以往都市發展只著重實質建設，缺乏污水下水道之建設，若重新設置則困難重重，加上地方政府財源拮据與用户接管意願不高，致無法貫徹執行，現僅台北市接管普及率24%，其餘縣市普及率幾爲零。今後如何健全發展污水下水道建設以提高普及率，實爲當務之急。

2.建設原則

⑴以都會區、新市鎮、水源保護區及河川污染整治爲優先建設；其次爲鄉、市、鎮人口20萬以上地區及其他地區；再者爲偏遠散居户或污水下水道系統未到達地區之新建築物需設置淨化槽處理家庭綜合污水等。

⑵擴大或新訂都市計畫（如新市鎮及新社區之開發）、非都市土地10公頃以上新社區開發、工業區及經主管機關指定之地區或場所，應先設置污水下水道系統，再發展建設。

(3)新市鎮開發、舊市區更新地區以分流制爲原則；舊市區、人口密集地區以分流制爲目標，視實際情形配合設置截流設施。

(4)推動都市污水處理廠綠化造景公園化，上部空間可利用作爲公園、休閒、運動場所等，發揮敦親睦鄰之功能。

(5)推動都市污水處理廠之處理水再利用、區域性污泥聯合處置及污泥再利用。

(6)污水下水道建設費由各級政府籌措分擔，使用費以向住户收取爲原則，專用污水下水道或事業廢水之預先處理，由污染者負責建設及管理。

二、自來水設施

㈠建設課題

隨著管線年久銹蝕與老化，導致水質惡化、管線漏水嚴重。另北部區域自來水普及率約89.8%，桃園縣、宜蘭縣、新竹縣等三縣市普及率不及80%，未來自來水設施之工作重點應加強水質之改善與提高供水普及率。

㈡建設原則

爲因應人口成長、都市發展、提升生活品質及促進工商業持續成長，完善而普及公共給水系統之建立及水質之改善，實爲一重要之公共建設設施，其建設原則爲：

1. 加強自來水管抽換更新，減少漏水率。
2. 提高自來水系統檢修速率。
3. 擴建自來水供水設備，以提高供水普及率。
4. 改善自來水水壓、輸水管規模及用户儲送水設施品質。
5. 加強淨水廠運轉功能，以提升供水品質。
6. 規劃「共構系統」減少工程活動對輸水管之破壞。
7. 加強辦理汰換逾齡自來水錶。

8.自來水水質良好地區，可優先考量推動自來水生飲計畫。

三、垃圾處理

㈠建設課題

北部區域垃圾處理以掩埋及焚化爲主，垃圾清運率達95%，然各各縣市垃圾掩埋場已近飽和無多餘容納空間。爲有效清除處理垃圾、改善環境衛生，應加速規劃設置垃圾掩埋場及興建焚化爐。

㈡建設原則

北部區域之垃圾處理以興建焚化爐與垃圾場爲主要策略，其建設原則爲：

1.垃圾處理場之設置以不妨礙景觀及對鄰近地區不造成污染爲原則。

2.垃圾處理應以區域性綜合規劃爲原則，並考慮垃圾減量與資源回收利用。

3.配合都會區之發展，未來垃圾處理應以焚化及灰渣掩埋爲主，並以設置中大型垃圾焚化廠爲原則。

4.設置大型資源回收專業區，以推廣廢棄物之分類及回收制度。

5.鼓勵公民營機構興建垃圾焚化廠及事業廢棄物處理場。

6.垃圾處理場之設置費宜由政府負擔，垃圾之收集、清運及管理費宜由使用人負擔。

7.垃圾處理場設置前，應提出環境說明或環境影響評估報告，以利工作推展。

四、文教設施

㈠建設課題

北部區域大專院校文教資源，分布不均，大多集中於台北縣市，除台北市外，其他縣市之圖書館等文教設施不足，無法與都市發展程度相配合。爲配合城鄉均衡發展，應於文教設施缺乏地區加強文教資源、廣設圖書館等文教設施，以提升其都市發展機能。

㈡建設原則

1. 依都市階層功能、人口分布、都市成長潛力，考量文教設施之等級數量。

2. 避免文教資源之重覆投資，儘量避免於台北都會區再增設大專院校。

3. 均衡城鄉文教資源，加強偏遠地區教育設施及充實各縣市文化活動之相關軟、硬體設施。

4. 增、改建博物館及圖書館，以充實文教資源。

5. 普及藝文活動，加強文化資產的維護與傳承。

五醫療設施

㈠建設課題

在行政院衛生署積極推動醫療網計畫與設置醫療發展基金之獎勵下，北部區域各生活圈之醫療資源差距已漸縮短，然在提升醫療資源服務品質、發展復健及慢性病等醫療設施相當緩慢，無法落實分級醫療制度之推行。未來應致力於精神醫療服務設施之充分利用、增設慢性醫療設施、加強醫療機構之合作及推動轉診制度，以全面提升醫療服務水準。

㈡建設原則

1. 考慮人口分佈、都市化程度、交通狀況等因素，並分析各醫療區域之醫療需求及可運用之醫療資源，分別輔導各醫療區域建立區域醫療體系。

2. 在醫療資源過多地區限制醫療機構新、擴建，並獎勵民間於醫療資源缺乏地區設置地區醫院及基層醫療單位。

3. 將醫療機構依功能分爲醫學中心、區域醫院、地區醫院及基層醫療單位，辦理醫院評鑑，以提升各級醫療機構服務水準，發揮其應有之功能，避免重覆投資浪費。

4. 分別就都會、城鎮、鄉村、山地離島等不同地區之特性，充實基層醫療保健單位之設施及人力，強化其功能。

5. 規劃建立緊急醫療救護、精神疾病防治、復健醫療及血液供輸等特殊醫療服務。

6. 推動轉診制度，使醫療資源得以合理有效利用，以落實良好之區域醫療服務體系。

六社會福利設施

㈠建設課題

近年來社會結構急遽改變，民眾對於各項社會福利需求殷切，同時日益發生之兒童保護、婦女保護、老人保護、雛妓防治、殘障就養就學就業等問題亦亟需運用社會資源予以解決，此等皆有賴政府積極推展各項兒童、少年、婦女、老人、殘障等福利軟、硬體設施以求落實。爲顧及福利設施能均衡設置於各地城鄉，應鼓勵各級政府機關利用公用設施用地廣爲興設。

㈡建設原則

1. 爲充分發揮社會福利設施功能，應分別就都會、城鎮、鄉村、山地等不同地區之特性，設置各種不同之軟、硬體福利設施。

2. 考量地區城鄉、山地、離島、偏遠之性質，與人口結構特質、分布發展，規劃兒童、少年、婦女、老人、殘障、社區發展等各項福利硬體設施之需求多寡、規模大小、使用方式與頻率，避免社會資源無謂浪費。

3. 因應高齡化社會之來臨，與核心雙職小家庭之遽增，社區托兒、課後安親托育設施與社區托老、安養、扶養、療養設施等，應予前瞻性規劃、推動。

七喪葬設施

㈠建設課題

目前北部區域公墓數計有 664處，多未規劃與更新，且長期使用幾乎已滿葬或禁葬，導致濫葬情形相當嚴重，影響生活環境品質甚鉅；另火葬場與殯儀館設施不足，僅各有9處，由於設備老舊，且民眾對火化觀念未能接受，致納骨塔使用率偏低，僅約8％。爲根本解決日益嚴重之喪葬問題，應積極宣導火化、塔葬，以減少墓地需求，及推動舊有公墓公園化，集中規劃設置殯儀館、火葬場，以提供服務一元化的喪葬設施。

㈡建設原則

爲改善環境品質，除積極辦理舊墓更新循環再利用外，更應改革民眾喪葬習俗，確立以火葬爲長期喪葬目標，逐步提高火化率。其規劃原則如下：

1. 墓地區位之選擇應本著長期發展及區域整體規劃之原則，考量其對鄰近地區發展之影響最小且符合公共利益、不破壞自然景觀、不妨礙耕作、軍事設施、公共衛生者，妥予規劃建設。
2. 墓地規劃應注意水土保持、山坡地保育及環境美化，以達到環境保育目的。
3. 對妨礙公共衛生、居住環境、都市發展、都市景觀、土地利用之公私墓地應限制或禁止新設、禁葬或遷葬。
4. 更新舊墓地，實施公墓公園化，以節省土地。
5. 規定墓地最高使用年限，促成墓地循環利用。
6. 降低土葬比例，限制最大墓基面積，以節省墓地面積。
7. 改善現有火葬場設備，依人口分布，廣設火化設施，倡導火葬。
8. 治喪納骨設施合併爲一元化的服務體系，殯儀館、火葬場與納骨塔可整體配置與建設，以提高火化率。
9. 加強宣導民眾使用納骨設施，以利墓基循環使用。

八營建廢棄土處理

㈠建設課題

當前合法棄土場地不足，棄土場用地取得不易，加上工程建設單位未能追蹤查核承包商是否依計畫清運、地方政府未嚴格執行棄土承運業者運送憑證之查核，致廢棄土濫倒情形相當嚴重，影響環境甚鉅。爲維護環境衛生與公共安全，妥善規劃棄土場實爲當務之急。

㈡建設原則

1. 建築工程廢棄土處理應列具棄土計畫，並由地方建管機關嚴格督導執行取締違規業者。
2. 公共工程廢棄土處理應要求承包廠出具經地方政府核准棄土場證明，或自行規劃設置棄土場，並定期考核評鑑，如有違規棄土立即處分。
3. 棄土場之設置由地方政府視工程土方量，配合土地利用之填土計畫，整體規劃，並以公有地爲優先設置考量。
4. 棄土場完成填土後，在不造成環境災害下，可申請做低密度之土地利用，如遊憩設施、停車場等。
5. 成立棄填土資訊交換中心，以加強土方資源回收再利用之功能，如工程建築及填方等之利用。
6. 加強土方資源回收再生利用，於政府核准設置之棄土場宜有土質改良設備進行分類、回收、破碎處理，並有儲存設施，以期具備供轉運、再利用或最終填埋等多種功能必要設施。

第六章　土地分區使用計畫與土地使用管制

第一節　土地分區使用計畫

一、土地使用策略

為促進人口與經濟活動合理分布，改善國民生活與工作環境及有效利用與保育天然資源，現階段土地利用策略，應積極指導土地利用型態及空間結構做有秩序之改變。土地資源管理仍以加強土地資源保育為前提，嚴格管制山坡地、森林及各類環境敏感地之開發行為，並以該類地區環境容受力，訂定績效管制標準，以為開發管理依據。另依都市整體發展模式，並以提高各項建設與交通建設之投資效益為目的，將交流道、車站鄰近地區，除避開本計畫中各類環境敏感地外，以不適宜農業生產之農業用地為優先考量，做為提供未來都市化用地；以供給引導需求，有效匡導未來本區域都市發展區位；並為符合公平正義與使用者付費原則，應由開發者自行提供公共設施與回饋可建築用地。為促使既有都市地區有效利用，於都市內閒置或窳陋地區，得採市地重劃方式，從事社區建設或都市更新，以提供都市內必要之公共設施與改善都市生活環境。

本區域土地使用策略分述如後：

㈠保育優良農地資源，兼顧整體經濟發展

農地為供給糧食不可或缺之資源，為避免破壞優良農地，並兼顧整體經濟發展，農地之變更使用應以區域性、整體性及不影響農業生產環境完整之原則下辦理；另為減輕農地周邊不相容使用對農業生產的衝擊，未來農地變更為工商發展用地者，應預留適當緩衝區，維護農業生產環境。

㈡劃設環境敏感地，並建立資源及土地使用績效管制制度

為確保土地資源之永續利用，針對特定地區，如水源保護、水

庫、洪水平原、文化景觀、潛在災害等，劃設環境敏感地，並配合環保相關規定，分別訂定各分區有關公害與污染的最低標準，以規範開發的容許限度，並透過開發許可方式，配合用途別之土地使用分區管制，提昇環境品質。

㈢加強水資源保育，並管制水源地區土地使用種類與規模

爲有效保護水資源，位於河川流域與集水區範圍應避免土地過度開發而影響水源涵養及水質維護；經濟部應加強水資源之規劃與管理，凡現有興建或規劃中之水庫均應擬定水庫集水區治理計畫，並以地下水補注及地表水源維護爲前提，除限制影響水質之土地使用類別，並限制其不透水層面積、地表逕流、土壤沖蝕等因素，以確保水資源。

㈣參照區段徵收精神，擴大實施開發許可制

爲使各項開發確實依照整體土地使用計畫構想，並與相關設施建設相配合，計畫主管機關依土地使用計畫劃定土地使用分區後，開發申請人申請開發使用時，須依照開發許可方式辦理，其需變更現有土地使用分區(用地)或使用強度者，得參照區段徵收原則研提具體開發計畫，提供必要之公共設施及可建築用地，並就可能造成之影響詳予評估，始得申請變更都市計畫或變更編定。

二、土地使用計畫

區域計畫主要功能之一，在促進土地及天然資源之保育利用，充分兼顧各產業與都市發展所需用地。本次北部區域通盤檢討，依據土地資源之主、客觀因素劃歸以下二類地區（圖6.1.1）：

第一類：限制發展地區：該類地區易因人類之不當使用而造成資源環境不可回復的破壞，或因生活環境品質與安全之考量，除國防與國家重大建設外，不允許作非保育目的之發展；故不適宜任何開發行爲，並透過各項管制法令以達到資源保育與環

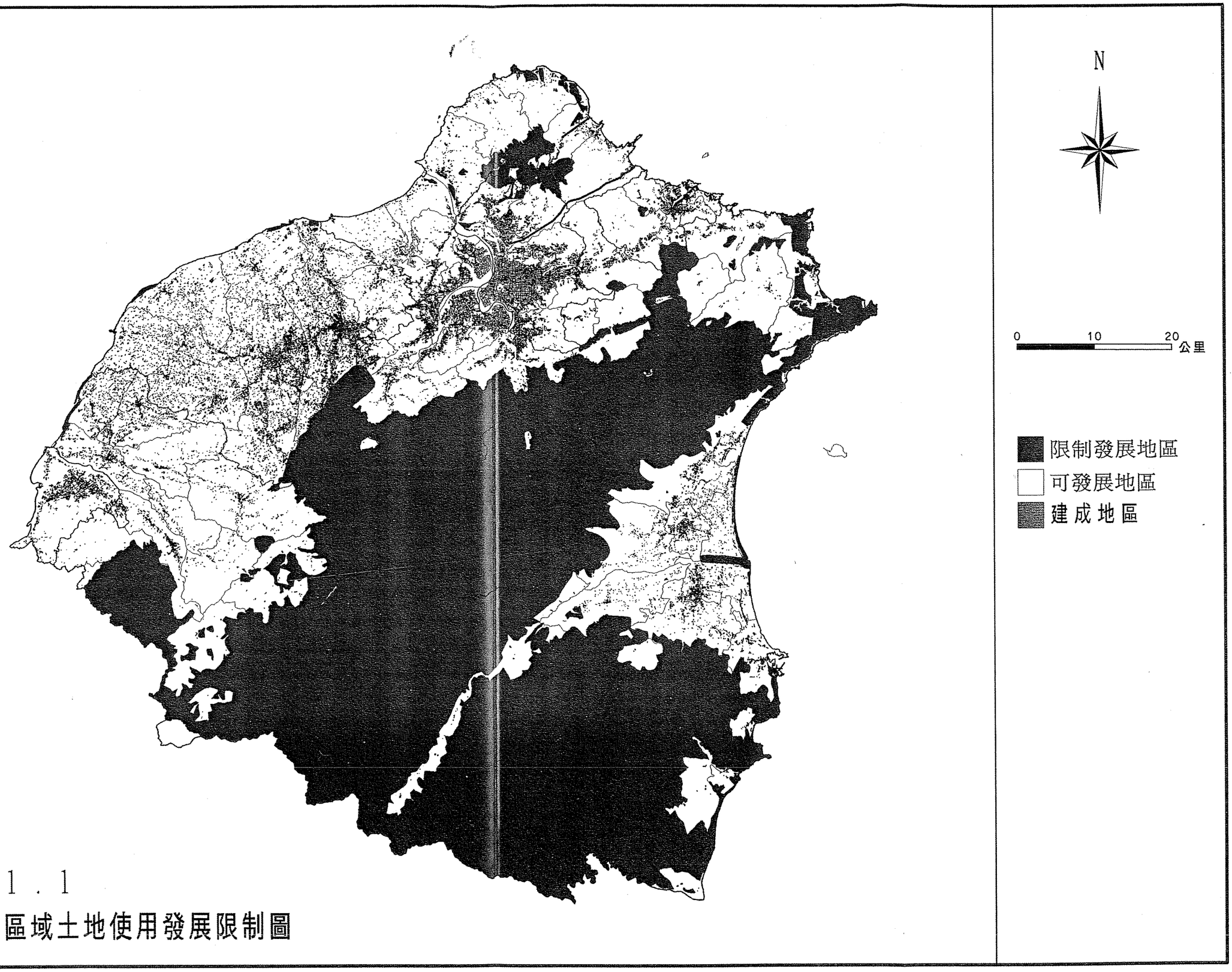


圖 6．1．1
北部區域土地使用發展限制圖

境保護的目的。

第二類：可發展地區：限制發展地區以外的土地爲可發展地區。惟該地區發展仍應考量環境特性而規範其土地使用種類與強度，在此一地區內之開發行爲，需研擬具體開發計畫，透過發展許可方式，申請開發利用。

㈠限制發展地區：

本地區以資源保育爲原則，除經中央主管機關核准並經區域計畫委員會同意興辦之穿越性道路、公園、上下水道、郵政、電信、變電所等或其他公共設施、公用設備及爲維護水源必要之道路外，不得從事其它土地開發行爲。前項必要之建築或設施，應以不破壞原生態環境與景觀資源爲原則，劃設範圍包括：

1. 重要水庫集水區

北部區域包括新山、西勢、翡翠、直潭、石門、大埔、寶山、鳶山堰等水庫集水區，爲維護水源，應嚴格管制該地區的土地開發。

2. 生態保育地區

依法劃設各類生態保育地區，以維護原有景觀及避免人爲破壞。

⑴自然保留區：包括淡水河紅樹林、關渡、坪林台灣油杉、哈盆、鴛鴦湖、插天山、南澳闊葉樹林、挖子尾、烏石鼻海岸自然保留區。

⑵沿海自然保護區：包括淡水河口、北海岸、東北角沿海及蘭陽海岸保護區。

⑶野生動物保護區：無尾港水鳥保護區、台北市中興橋華中橋野生動物保護區。

⑷國家公園管制區：包括陽明山、雪霸國家公園內之史蹟保存區

、特別景觀區及生態保護區。

(5)經其他法定計畫劃設之保護區：如東北角風景特定區之生態保護區、地質保護區、景觀保護區、一般保護區，北海岸風景特定區之保護區。

3. 山坡地加強保育地區

地質不穩定，沖蝕極嚴重者，如崩坍地、滑崩地、脆弱母岩裸露地等屬於山坡地土地可利用限度分類第 6 級加強保育地，或坡度超過55%之山坡地，應加強辦理水土保持工作、造林、維護自然林木、植生覆蓋等避免導致地質災害。

4. 森林區

凡國有林班、保安林、大專院校實驗林及林業試驗林地，爲維持生態體系的功能，應確保森林資源之永續利用。

5. 活動斷層

本區已確認之活動斷層包括金山及台北斷層，斷層兩側50公尺範圍內做爲永久性開放空間，禁止建造結構物。

(1)金山斷層：自台灣北部金山海岸向西南延伸，橫越大屯火山區，至北投越淡水河進入台北盆地西北緣繼續西南延伸，經新莊西北方，山子腳山地西北緣至大溪鎮以西之大漢溪西岸與台北斷層相交。

(2)台北斷層：自東北部海岸深澳，呈北東東走向，此斷層爲一逆斷層，斷面傾向東南，且斷層面在地表爲高角度。

另本區尚有大屯火山區，新店、坪林、宜蘭平原南方與宜蘭平原東北延伸入海等斷層具有潛在活動能力。

6. 古蹟遺址

本區共計古蹟88處，重要考古遺址12處；主要分布於台北市、縣兩處，其他零星分布於各縣市；另台北縣之龜子山、萬里加

投、狗蹄山、土地公山、鵲尾山，及桃園大園尖山，新竹縣紅毛港，宜蘭縣大竹圍等遺址，應儘速辦理評估鑑定工作，以維護歷史資源。

7.其他依法劃定應予禁止開發或建築之地區。

㈡可發展地區

除前述限制發展地區外，其餘土地屬可發展地區。惟爲避免開發行爲破壞生態資源或造成環境災害，凡該地區開發行爲，須考量環境資源之限制因素，循開發許可方式進行。本地區環境限制因素包括：

1.地下水補注地區

台北盆地、新竹市及沿海地區爲本區域主要地下水補注地區，爲避免土地使用行爲對水質、水文之危害，該類地區之開發行爲應著重土壤沖刷、水污染、地表逕流量與地表透水層的控制，以確保地下水補注的質與量。

2.山坡地潛在災害地區

凡山坡地陡峭，地質結構不良，地層破碎，斷層或順向坡有滑動之虞，現有礦場及其周圍有危害安全之虞，均應嚴格管制開發程度；另斷層線兩旁各50公尺內禁止建築使用；有崩塌之虞者應做爲開放空間使用或爲户外遊憩使用，並保持自然狀況。本地區應詳細分析物理環境因素，並有效控制土壤流失、淤積、以及地表逕流量，平衡挖填方量及保留適當透水層面積。

台北縣的新店、汐止與台北市邊坡，坡地較不穩定，另基隆市有斷層通過市區，故應著重物理環境的因子控制，以減輕開發行爲對環境的衝擊。

3.水源保護地區

自來水源取水水體水平距離一定範圍內，嚴禁任何開發行爲

；水源保護區內禁止污染性產業、高爾夫球場等點源及非點源污染源之設置，並以污染總量管制與風險管理爲原則。

對於水源地具有特殊景觀、森林地、遊憩、地質、野生動物、歷史、文化或其他價值之河川及其鄰近環境應予保護；另建築水庫水壩、發電廠等或其他足以影響河川區域的土地使用開發行爲，均應減輕對自然生態環境的衝擊，各項開發後其放流水應符合相關之放流水標準以減少對水質的污染。污水排放之承受水體如未能達到水體分類水質標準或其容納污染量已超過管制總量者，除經中央主管機關核准並經區域計畫委員會同意之公共設施外，應不得開發。

4.洪害地區

台北縣新莊、五股、蘭陽平原及位於頭前溪下游沖積平原之新竹市爲潛在洪害區，其洪水流經地區宜做農業使用或應完整保存爲户外活動之開放空間，減少土地使用對環境造成不良的效果及開發成本；洪水平原及濕地不宜任意挖填，避免引發洪氾，並應加強適當的防洪措施。洪水邊緣地區宜低度開發利用，開發行爲應以100 頻率年洪水量爲設置防洪措施的基準，並應控制土壤沖蝕、表土流失以及區內逕流量的產生。

5.地層下陷地區

目前本區地層下陷地區爲台北盆地，三重、板橋、新莊，宜蘭縣的礁溪、壯圍、五結、頭城、蘇澳，該類地區應避免超抽地下水，並於開發建築時著重堤防的整建與基礎工程的加強並管制地下水、逕流量、排水設施、不透水層面積等因素之控制，以避免開發而加劇地層下陷的現象。

對嚴重下陷地區，應加強防護工程並予以填高；另加強取締違法養殖，以疏解因違法魚塭所造成的地層下陷。

6.核電廠管制地區

依原子能法及相關規定，核能一廠2.5公里半徑範圍，核能二廠以 2.5公里半徑範圍內，爲避免放射性危險之管制地區，並以主管單位核定爲原則，做低密度發展且不得爲都市發展地區。

7.航空噪音管制地區

供民用航空器起降機場或經國防部指定之軍用機場四周土地位於等噪音線65分貝以上之範圍內，不宜新建學校、圖書館及醫療機構，75分貝以上不宜新建增建學校、圖書館、醫療機構及住宅，上述之建築物若必須建於該區內則應設置防音措施。

8.優良農地

主要分布於桃園台地、蘭陽平原、新竹市北側頭前溪、鳳山溪沖積平原。爲維護農業生產環境，並配合農地釋出方案，今後農地轉用應擬具整體發展計畫，經農業及區域計畫主管機關同意。

9.其他依法劃定應予限制開發或建築之地區。

另爲指導都市合理發展並避免土地不當之開發利用，乃綜合考量土地資源特性與都市發展需要，於本地區整體規劃未來預留發展用地。

1.區位條件

(1)依據本區域未來高速公路、快速道路、主要道路（省道）整體路網，位於都會生活圈 1小時等時圈及一般生活圈半小時等時圈範圍內。

(2)主要交通轉運點（包括交流道、車站）鄰近可及性高且地形條件良好之地區。

(3)位於現有自來水、電力、污水處理等公共設施服務範圍內。

(4)不屬於本計畫界定之限制發展地區。

符合以上條件地區將列爲未來都市化預留發展地區；其中爲發揮政府重大公共建設的投資效益，凡瀕臨現有都市計畫或位於高速公路與快速道路交流道、高速鐵路車站 5公里範圍內，列爲優先發展地區（圖6.1.2）。

2.區位分布

本區域未來預留發展地區分述如后：

⑴台北市：主要集中於內湖、南港、松山等地。

⑵台北縣：主要分布於林口台地、汐止、深坑、八里、金山等地。

⑶基隆市：集中於基隆市區附近。

⑷桃園縣：本縣面積較廣，主要分布於桃園市、中壢市、八德市，其餘則散布於桃園台地之各鄉鎮內。

⑸新竹市：主要分布新竹市區附近。

⑹新竹縣：主要位於湖口台地上，新埔、關西、峨嵋、北埔等地；其餘零星分散於各地。

⑺宜蘭縣：主要位於北宜高速公路蘇澳延伸段西側 5公里範圍內之帶狀土地。

三、土地使用分區劃定與檢討

㈠分區劃定

1.特定農業區

⑴劃定目的

爲優良農地或農業改良設施之特別保護，以確保農業資源的永續利用而劃定者。

⑵劃定原則

①優良農地。

②曾經投資建設重大農業改良設施之地區，如辦理農地重劃、灌溉、排水等工程地區。

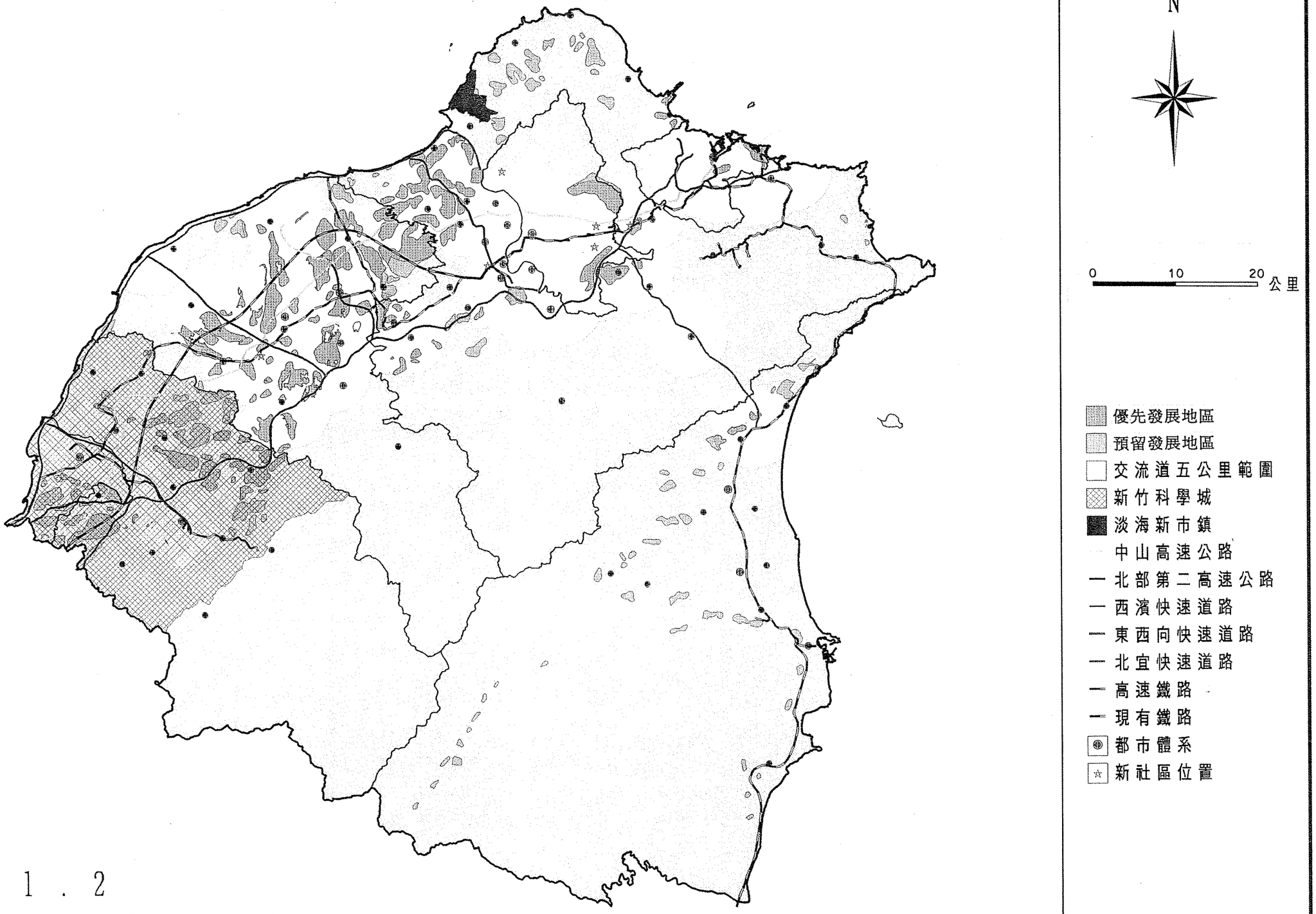


圖 6 . 1 . 2

北部區域未來發展示意圖

③經農田水利會認定供水能力可達者。

④大面積完整達25公頃以上者。

(3)劃定標準

①物理條件

a.土壤質地爲極細砂壤、坋土、壤土、砂質粘壤、粘質壤土。

b.有機質含量大於2.5%。

c.陽離子交換能力，C.E.C.大於15。

d.坡度在15%以下。

②生產力高者。

③依據「山坡地土地可利用限度分類標準」爲1～4級地之宜農牧用地者。

(4)分區使用說明

①加強農地利用綜合規劃，改善農業生產環境，提升區域經營效率。

②推動農村社區綜合發展規劃，全面改善農村生活環境，融合生產、生活與生態之良性體系，促進農地利用，達成城鄉發展之均衡。

③禁止農地零星興建農宅，破壞農業生產環境。

2.一般農業區

(1)劃定目的

從事農業使用的地區，並預留爲未來發展用地者。

(2)劃定原則

①特定農業區以外，供農業使用之土地。

②特定農業區內，生產力較低或不適農作生產之地區。

③鄰近都市計畫或重大公共建設之農業生產地區。

(3)劃定標準

①物理條件：同特定農業區劃設標準。

②依據「山坡地土地可利用限度分類標準」爲 1～ 4級地之宜農牧用地者。

③鄰近都市計畫地區，且該都市計畫區內現況發展已達40%，或鄰近重大公共投資建設，爲因應整體開發建設之需者。

④區域性生產力較低者

經台灣省農業試驗所調查劃定爲水稻田生產力分級單期田屬第十級或雙期田屬第十級者。

⑤區域性不適農作生產爲下列情形之一者

a.地勢低窪經常淹水或海水倒灌。

b.土壤鹽分濃度高。

c.漂石佔地表面積五分之一以上者或石礫佔表土20公分內體積50%以上。

d.無灌溉水源。

(4)分區使用說明

①一般農業區以農業生產、加工、經營爲主要使用別，得適度引進居住及工商使用。

②位於一般農業區內之農牧用地，除經農業主管單位專案核定之計畫使用外，其使用項目與管制應比照特定農業區。

3.工業區

(1)劃定目的

爲促進工業整體開發而劃定者。

(2)劃定原則

工業區須經工業主管機關會同相關單位共同劃定，並應避免使用下列地區

a.重要水庫集水區、水源水質水量保護區。

b.經農地重劃之優良農地。

c.森林區。

d.珍貴稀有之動植物保護地區，主要動物棲息地，林相良好之主要林帶、文化資產保護地區等環境敏感地。

(3)劃定標準

①工業區之劃定應依本計畫之工業區計畫及「促進產業升級條例」規定辦理。

②工業區之設置應考量下列條件之配合

A.維持聯外道路C級以上服務水準。

B.能充分供應水源與電力。

C.不妨礙國防事業設施。

D.與鄰近地區產業開發之配合。

E.確保公用事業設備服務設施之配合。

F.設置緩衝綠帶減緩環境衝擊。

G.降低環境衝擊，並符合各區污染排放總量及排放標準。

H.工業區之開發依其使用性質及區位環境特性，得規劃下列使用地

a.廠房用地面積不得超過工業區全區面積之50%。

b.公共設施用地與綠地其面積總合不得少於全區面積之30%。

c.綠地面積不得少於工業區全區面積之10%。

d.工業區內設置之住宅社區設置規模應依居住人口計算，不得超過工業區總面積之10%。

(4)分區使用說明

①依法劃設之工業區應循開發許可方式進行開發使用，其內容須符合本計畫之土地開發指導原則相關規定；並依核定之計

畫內容實施開發管理。

②工業區之供需須做審慎分析，以確定申請開發之工業區確屬必要，對於區址之土地使用適宜性，須予充分之探討，以確保計畫之可行性；另工業區之開發行爲應避免導致天然植生覆被過度減損，或影響水源涵養，危害水質或導致土壤流失等情事。

③工業區開發與鄰近地區環境特性相配合

基地內應提供必要之服務設施，除須滿足工業區內之需要外，須與區外鄰近之服務設施相配合；另應妥善規劃睦鄰計畫，減低工業區對鄰近地區之衝擊。

④根據工業區型態，適當規劃工業區土地使用內容與配置，並依「促進產業升級條例」訂定土地使用分區管制要點。

⑤防範工業污染發生，建立污染防治及環境監測系統。

工業區內工廠除自行設計污染防治設施外，管理機構並應集中設置污染防治設施，規劃輸送路徑、管線以收集區內污染物，並處理以符合排放標準；另設置地下水質、空氣品質及噪音監測站，以觀測不同深度地下水質及附近區域之空氣、環境品質。

4.鄉村區

(1)劃定目的

爲調和與改善農村居住與生產環境及配合政府農地興建住宅社區政策之需要而劃定者。

(2)劃定原則

①現有聚落人口達一定規模或配合興辦住宅社區需要專案申請而劃定。

②新訂或擴大鄉村區應擬具完整計畫，並循本計畫使用分區變

更程序及土地開發指導原則辦理。

(3)劃定標準

①現有聚落人口達一定規模

A.現有聚落達 200人以上地區，但山地鄉及離島得視實際狀況酌減之。

B.現有鄉村區擴大，其已發展用地面積達全區可發展用地之70%以上，並應考量未來15年發展需要，擴大面積不小於 5公頃，居住淨密度不小於每公頃 150人爲原則，並以容積率管制。

②專案申請

A.依農業主管機關擬訂之農村綜合發展計畫或農漁村社區環境更新規劃指定之農漁村社區。

B.配合政府農地興建住宅社區政策而規劃者。

(4)分區使用說明

①鄉村區除提供農村集居所需之鄉村住宅、農業產銷設施外，應設置公用及公共設施如表6.1.1。

②爲促進鄉村區土地合理利用，新劃設鄉村區，應擬具整體發展計畫，參照區段徵收或市地重劃精神，取得公共建設用地並加強建設開發，始得申請變更分區及編定。

③現有鄉村區應由省府逐年辦理土地重劃，以落實公共設施之實質建設。

5.森林區

(1)劃定目的

爲保育森林資源，維護生態平衡及涵養水源而劃定者。

(2)劃定原則

依森林法等相關法令劃定者。

表6.1.1　鄉村區公用及公共設施表

設施 規模	教育文化設施	運動遊憩設施	衛生保安設施	交通設施	公用設備	商業設施
人口3000人以上	小型集會堂 社區活動中心 國小 托兒所 （幼稚園） 小型圖書館	鄰里公園 兒童遊樂場 運動場	衛生室 分駐所 消防站	8米以上聯絡道路 車站 小型停車場	自來水系統 電力系統 郵政代辦所 電信代辦所 垃圾處理場 加油站 下水道	批發市場 農產品集貨場 購物中心
人口200|3000人	社區活動中心兼圖書館 托兒所（幼稚園）	鄰里公園兼兒童遊樂場	保健室	廣場兼停車場	自來水系統 電力系統 郵政代辦所	零售市場

(3)劃定標準

①國有林地。

②大專院校之實驗林地。

③林業試驗林地。

④保安林地。

⑤其他形成營林區域之公私有林地。

⑥依「文化資產保存法」指定爲自然保留區之林地或依「野生動物保育法」劃定爲野生動物保護區之林地。

⑦依「山坡地土地可利用限度分類標準」爲第5級地之宜林地。

⑧其他。

(4)分區使用說明

①爲兼顧資源永續、國土保安與水土保持，森林區之土地使用

應以維持其永續性爲原則。

②爲加強森林涵養水源功能，森林經營應配合集水區之保護與管理；凡現有興建或規劃中之水庫，均應擬定水庫集水區治理計畫，以利土地使用管制；另爲避免水源保護地區過度開發，影響生態環境，應以水源保護爲前提，訂定績效管制標準，規範該地區之土地使用限度。

6. 山坡地保育區

(1)劃定目的

爲保護自然生態資源，與防治沖蝕、崩塌、地滑、土石流失等地質災害，及涵養水源等水土保育而劃定者。

(2)劃定原則

①現有崩塌、土壤沖蝕嚴重地區。

②潛在地質災害地區。

③爲進行水土保持及國土保安之地區。

(3)劃定標準

屬於山坡地保育利用條例第 3條規定之山坡地，並具以下情形者：

①坡度大於30％。

②斷層、邊坡不穩定地區。

③土壤沖蝕嚴重、崩坍、地滑、脆弱母岩裸露等山坡地地質災害地區。

④依「山坡地土地可利用限度分類標準」爲第 6級之加強保育地區。

⑤其他基於水土保持、國土保安之需要，並經山坡地主管機關會同勘定之地區。

(4)分區使用說明

①山坡地保育區仍秉持保育爲目的，任何使用均不得妨礙水土保持、國土保安與資源保育爲原則；另本區之土地使用因限於環境敏感之特質，應依本計畫之相關管制辦理。

②山坡地保育區容許做爲國土保安、生態保護、古蹟保存用地；另依山坡地保育利用條例規定，經農業主管及水土保持機關審核認可，得爲農牧、林業使用。

7.風景區

(1)劃定目的

爲維護自然景觀，改善國民康樂遊憩環境劃定者。

(2)劃定原則

具有良好自然、文化景觀地區，可提供一般民眾休閒遊憩使用，並有完整之開發經營管理計畫，依法核准者。

(3)劃定標準

最小面積以25公頃爲原則，其標準爲

①具良好自然、文化、景觀地區。

②特殊動、植物生態地區。

③其它依風景區開發計畫具遊憩特性者。

(4)分區使用說明

①風景區內之土地使用仍以資源保育爲主；名勝、古蹟及特殊動、植物生態地區，各主管機關應嚴加維護，禁止破壞；本區之開發計畫，須符合本計畫土地開發指導原則相關規定。

②風景區應依核定之計畫進行開發與使用管理。

8.國家公園區

(1)劃定目的

爲保護國家特有之自然風景、史蹟、野生物及其棲息地，並供國民育樂及學術研究而劃定者。

(2)劃定原則

依據國家公園法劃定者。

(3)劃定標準

①具有特殊自然景觀、地形、地物、化石及未經人工培育自然演進生長之野生或孑遺動植物，足以代表國家自然遺產者。

②具有重要之史前遺跡，史後古蹟及其環境富有教育意義，以培育國民情操，需由國家長期保存者。

③具有天賦育樂資源、風景特異、交通便利、足以陶冶國民情性，供遊憩觀賞者。

④其它依各國家公園管理計畫，列爲保育之項目。

(4)分區使用說明

國家公園區內之特別景觀、古蹟保存與生態保育區嚴格禁止土地開發行爲；一般管制區則以維持現況使用爲原則，另遊憩區採低密度使用，並避免破壞原地形地貌與影響周圍環境資源爲原則。

9.特定專用區

(1)劃定目的

爲利各目的事業推動業務需要，而擬定之特定使用分區。

(2)劃定原則

依各別目的事業機關核定計畫及範圍劃定，並註明其用途。

(3)劃定標準

依各別核准之開發計畫而劃定。包括：

①特殊建設如發電廠、核能電廠、港口、漁港、機場等。

②軍事設施。

③垃圾掩埋場、廢棄物處理及污水處理等環保設施。

④高爾夫球場。

⑤大專院校。

⑥工商綜合區。

⑦區域公墓。

⑧大型養殖區。

⑨遊樂區。

⑩其他經事業主管機關核定之計畫。

(4)分區使用說明

①經劃爲特定專用區者，其開發主體需提供必要之公共設施用地與建設，並視實際需要，於區內設置緩衝地與隔離綠帶，以阻隔相鄰之不相容使用。

②各特定專用區應按核定計畫內容辦理。

10.都市計畫區

(1)劃定目的

爲改善居民生活環境，並促進市、鎮、鄉街有計畫之發展。

(2)劃定原則

①都市計畫區之新訂或擴大，應考量區域整體發展需要並配合國家重大建設影響，就本計畫劃設之未來都市化預留發展地區爲優先考量區位。

②鄉村區人口聚集達一定規模者，得由區域計畫主管機關會同都市計畫主管機關及相關單位，指定研擬鄉街計畫。

(3)劃定標準

①下列各地方應擬定市（鎮）計畫

a.首都、直轄市。

b.省會、省轄市。

c.縣（局）政府所在地及縣轄市。

d.鎮。

e.其他經內政部或省政府指定應依都市計畫法擬定市（鎮）計畫之地區。

②下列各地方應擬定鄉街計畫

a.鄉公所所在地。

b.人口集居5年前已達3千，而在最近 5年內已增加三分之一以上之地區。

c.人口集居達 3千，而其中工、商業人口占就業總人口50%以上之地區。

d.其他經省、縣（市）政府指定應依都市計畫法擬定鄉街計畫之地區。

③爲發展工業或爲保持優美風景或因其他目的而劃定之特定地區，應擬定特定區計畫。

④凡新發展地區（如新市鎮、新社區等）或從事都市更新地區，應訂定有關建築物型態、開放空間、行人及車行交通系統、停車設施等都市設計審查準則。

⑷分區使用說明

①各別都市計畫範圍內之土地使用依其核定之計畫內容辦理。

②位於水源保護區內之都市計畫地區，應擬具適當之環保標準與計畫，並優先辦理下水道建設系統，且需符合相關放流水標準。

③直轄市及縣（市）政府應視都市建設發展需要情形，分期分區對空地實施限期建築，逾期未建築使用者，開徵空地稅或照價收買。限期建築之土地，其新建之改良物之樓地板面積不得低於法定最高建築樓地板面積之50%。未實施限期建築地區之空地，建立空地移轉許可制度，土地承受人應附具使用計畫及開始使用日期，逾期未按計畫使用者，予以照價收

買。

㈡分區檢討

依據本計畫所擬各分區劃定原則，本區域土地使用分區如圖6-1.3所示，各分區說明如後：

1.特定農業區

⑴台北縣分布於淡水、三芝、三峽等主、次要河川之階地。

⑵桃園縣、宜蘭縣爲本區域主要農糧生產地區，主要分布桃園、中壢至湖口之台地河谷地區與蘭陽平原等地。

⑶新竹縣分布於新豐、湖口、竹北與竹東、新埔、關西等丘陵間溪谷。

2.一般農業區

⑴台北縣分布於五股、新莊靠近中山高速公路一帶及板橋、土城臨大漢溪下游河川地帶，以及金山、石門、三芝、淡水、八里等濱海鄉鎮。

⑵桃園縣分布於蘆竹、大園、觀音、新屋等鄉鎮濱海地帶，以及龍潭、大溪等丘陵坡地。

⑶新竹地區主要分布於新竹市與寶山地區、湖口、新埔、竹北、芎林等地。

⑷宜蘭縣零星分布於頭城、礁溪、壯圍、五結等濱海鄉鎮，現大部分已鑿井抽取地下水或引用海水作爲養殖漁塭使用。

3.鄉村區

⑴台北縣大致零散分布於沿海平地、丘陵溪谷、山區低窪之處。

⑵桃園縣鄉村區分布於台 1號公路及縱貫公路南側大漢溪灌溉渠道周圍及沿海鄉鎮。

⑶新竹縣主要分布於丘陵間溪谷平地濱海鄉鎮。

⑷宜蘭縣多位於山麓丘陵及蘭陽平原交界之各溪流地下水源流出

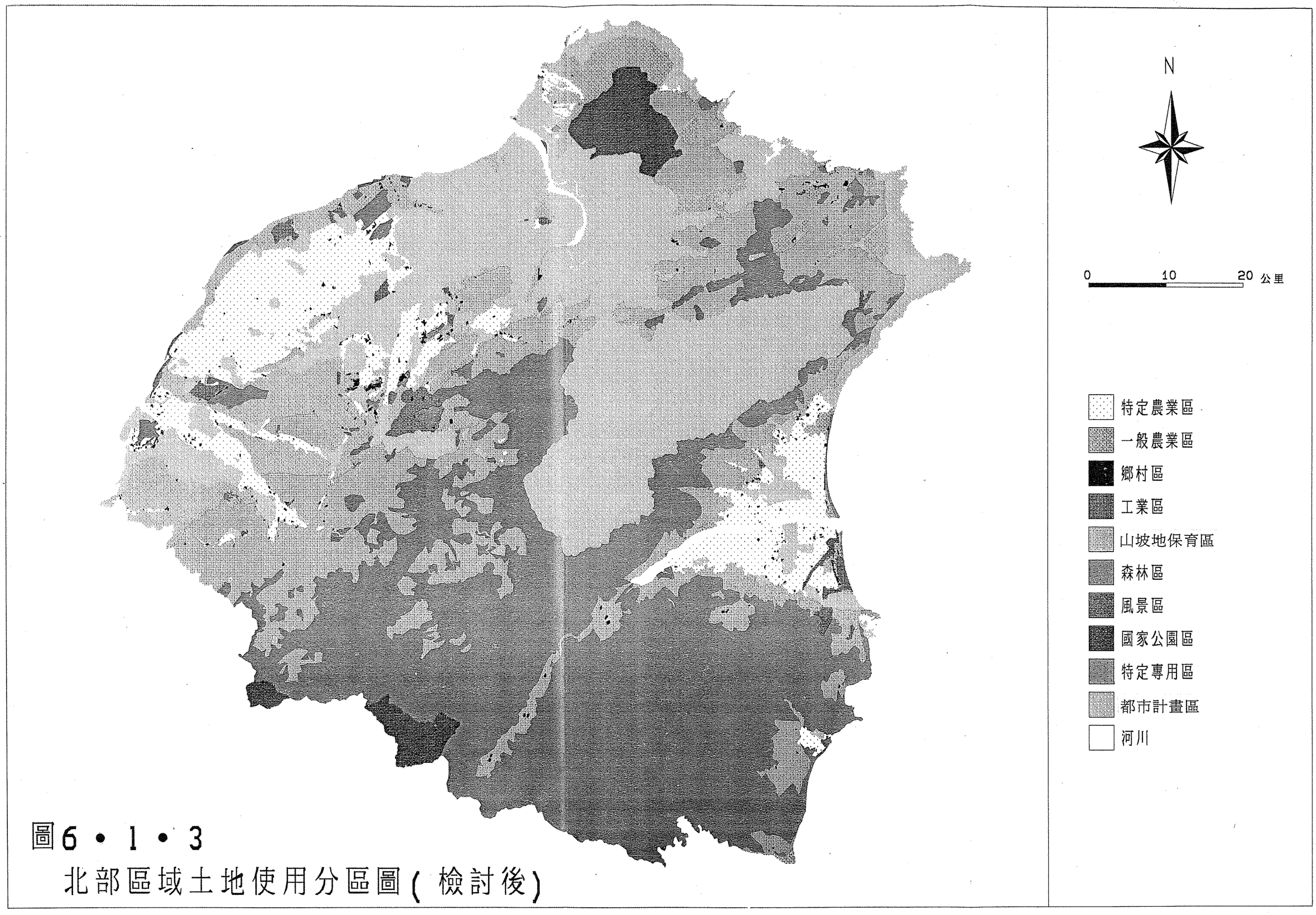


圖6・1・3

北部區域土地使用分區圖(檢討後)

處，以及臨西太平洋距海1～2公里內之沙丘內側地區。

4.工業區

非都市土地劃定之工業區，不包括都市計畫內之工業用地。

(1)桃園縣主要分布在大園、觀音海岸平地，以及龍潭台地。

(2)新竹縣多屬綜合性工業類型，位於台 1號公路及縱貫鐵路沿線，鄰近新竹市之竹北、湖口、楊梅一帶台地。

(3)宜蘭縣集中於蘇澳、五結及冬山近海低地。

5.森林區

主要分布於中央山脈，大抵以宜蘭縣蘭陽林區，桃園縣、新竹縣之竹東及蘭陽兩林區，台北縣所屬之文山與蘭陽兩林區等國有林區，以及壯圍、五結、蘆竹、觀音、新豐、竹北等濱海鄉鎮之保安林；其中多數爲未登記或未編定土地故本次通盤檢討公布後應儘速辦理補編定事宜。

6.山坡地保育區

本次通盤檢討依其環境特性，將條件較佳的山坡地保育區予以劃出，保留者則爲潛在災害地、崩塌、土壤沖蝕嚴重等災害敏感地，並應加強保育。

(1)台北縣主要分布於基隆丘陵、新店丘陵及三峽丘陵之東側，以及部分位於大屯火山群之坡面。

(2)桃園縣主要分布於復興、大溪、龍潭等地區。

(3)新竹縣主要位於北埔、峨嵋、竹東、芎林、橫山、關西等環境敏感地區。

(4)宜蘭縣則位於蘭陽平原與加裡、中央山脈之間山林農牧地。

7.風景區

本區域風景區，分布於桃園縣石門水庫附近之大溪地區與宜蘭縣冬山河下游河岸兩側之冬山河及五老坑。

8.國家公園區

本區域國家公園包括

⑴陽明山國家公園：主要位於大屯火山群一帶。

⑵雪霸國家公園：位於北部與中部區域交界處，本區域分布面積較小，主要位於新竹縣之尖石、五峰地區。

9.特定專用區

本區域特定專用區主要做爲機場、軍事設施、核能電廠等特定目的使用。分布於桃園、新竹及台北縣等濱海台地與丘陵坡地。

10.都市計畫區

本區域都市計畫區共計 125處，其中台北市行政區全部皆屬台北市都市計畫區，基隆市大部份土地亦爲都市計畫區，其它縣市分布情況如下

⑴台北縣均衡分布於各鄉鎮，近年增劃台北水源特定區（北勢溪、南勢溪）、北海岸風景特定區、淡海新市鎮特定區等。

⑵桃園縣主要分布於台 1號公路及縱貫鐵路沿線人口密集地帶。

⑶新竹及宜蘭兩縣位處台北都會區之兩偶，所劃設之都市計畫區較其他縣市爲少，主要分布於濱海鄉鎮。

⑷新竹市之都市計畫面積佔全市40％左右，在政府有計畫引導下，呈穩定成長。

通盤檢討前後各分區面積參表6.1.2。

表6.1.2 北部區域通盤檢討前後各分區面積表

單位：公頃

項目 分區	通盤檢討前	通盤檢討後
特定農業區	66,666	未調整
一般農業區	18,504	59,401
鄉村區	2,070	未調整 ＊
工業區	3,104	未調整 ＊
森林區	14,877	242,550＊＊
山坡地保育區	176,034	133,600＊＊
風景區	2,532	未調整 ＊
國家公園區	18,070	未調整
特定專用區	7,424	未調整 ＊
都市計畫區	202,329	未調整

註：1.＊ 未來採開發許可方式，不預先劃設

2.＊＊ 含未登記土地

3.通盤檢討前面積係採八十一年底土地登記資料。

第二節 土地使用管制

依區域計畫法，區域土地之使用管制規定爲：

1.都市土地：包括已發布都市計畫及依都市計畫法第81條規定爲新訂都市計畫或擴大都市計畫而先行劃定計畫地區範圍，實施禁建之土地；其使用依都市計畫、都市計畫法及其相關法規管制。

2.非都市土地：指都市土地以外之地區，其使用依「非都市土地使用管制規則」管制。

一、都市土地

㈠管制規定之訂定方式

1. 由省市政府依都市計畫法第39條規定，於都市計畫法各該省、市施行細則訂定，報經內政部核轉行政院核備後施行。

2. 由各級都市計畫擬定機關依都市計畫法省（市）施行細則之規定，於擬定細部計畫時予以訂定，並依都市計畫法第23條規定之程序報經核定後施行。

㈡實施概況

目前省市政府均已於都市計畫法各該省（市）施行細則中訂有土地使用管制規定據以執行，台北市已訂定「台北市土地使用分區管制規則」，以加強使用管制之實施。此外，各級地方政府於擬定或檢討細部計畫時，均視需要訂定使用管制事項，報經核定施行。

二非都市土地

㈠使用分區管制

依據區域計畫法第15條，訂定「非都市土地使用管制規則」，劃分都市計畫範圍外之土地爲9種分區及18種用地，據以管制土地使用。又爲使用分區劃定及使用地編定檢討需要，訂定「製定非都市土地使用分區圖及編定各種使用地作業須知」。省政府地政處爲執行使用分區劃定及使用地編定及檢討作業，而訂定「辦理非都市土地使用分區及編定各種使用地作業要點」及「台灣省非都市土地使用分區及用地檢討作業要點」。

1. 管制原則

非都市土地各使用分區，應依其所屬使用分區之性質爲不同性質及程度之管制，而以編定每宗土地之使用類別作爲實際管制之依據。

⑴各使用地原則上得依規定之容許使用項目使用。

⑵各使用地容許使用項目與使用分區性質不完全適宜時，應予適

當條件之限制。

(3)在不違背使用分區性質原則下允許變更編定使用地。

2.管制內容

(1)非都市土地之使用，按其編定使用地之類別，實施使用管制。森林區、山坡地保育區及風景區在未編定使用之類別前，適用林業用地管制。

(2)非都市土地使用編定後，由直轄市或縣（市）政府管制其使用，並由當地鄉　鎮（市）（區）公所隨時檢查，其有違反編定使用者，應即報請直轄市或縣（市）政府處理。又鄉鎮（市）（區）公所辦理前項檢查，應指定人員負責。

(3)土地使用編定後，其原有使用或原有建築物不合土地使用分區規定者，在政府令其變更使用或拆除建築物前，得爲從來之使用。原有建築物除准修繕外，不得增建或改建。前項土地或建築物，倘對公眾安全、衛生及福利有重大妨礙者，該管直轄市或縣（市）政府應限期令其變更或停止使用、遷移、拆除或改建，其所受損失應予適當補償。

(4)建築管理：依「非都市土地使用管制規則」規定得爲建築使用之土地，其建築物之新建、增建或修建應依「實施區域計畫地區建築管理辦法」向當地主管建築機關申請建築執照。

①農舍：限制建築面積及高度，自用農舍免由建築師設計、監造或營造業承造。

②交通、水利、採礦設施以依計畫核定並經各該事業主管機關核准者爲限。

③建築基地臨接公路應依公路法及有關法規辦理，並應經當地主管建築機關指定建築線。

④山坡地申請建築除本辦法外，並依「山坡地開發建築管理辦

法」之規定辦理。

(5)主管機關應依前述內容管制非都市土地之使用，並得視實際需要隨時檢討管制內容。

㈡使用地編定

依區域計畫法施行細則第16條規定及實際需要，非都市土地各種使用地類別如後：

(1)甲種建築用地—係供農業區內建築使用者。

(2)乙種建築用地—係供鄉村區內建築使用者。

(3)丙種建築用地—係供森林區、山坡地保育區及風景區內建築使用者。

(4)丁種建築用地—係供工廠及有關工業設施建築使用者。

(5)農牧用地—係供農牧生產使用者。

(6)林業用地—係供營林及其設施使用者。

(7)養殖用地—係供水產養殖及其設施使用者。

(8)鹽業用地—係供有關製鹽使用者。

(9)礦業用地—係供開採礦石、土石採取及其設施使用者。

(10)窯業用地—係供磚瓦製造及其設施使用者。

(11)交通用地—係供鐵路、公路、港埠、空運、氣象、郵電等及其設施使用者。

(12)水利用地—係供水利及其設施使用者。

(13)遊憩用地—係供國民遊憩使用者。

(14)古蹟保存用地—係供保存古蹟使用者。

(15)生態保護用地—係供保護生態使用者。

(16)國土保安用地—係供國土保安使用者。

(17)墳墓用地—係供埋葬棺木或骨灰使用者。

(18)特定目的事業用地—係供各種特定目的之事業使用者。

㈢使用分區及使用地變更程序

區域計畫依區域計畫法第13條規定辦理通盤檢討做必要之變更後，地政單位應配合辦理分區及用地變更，變更程序如下：

1. 以資源爲導向之使用分區如特定農業區、一般農業區、山坡地保育區、森林區等，應依土地分區使用計畫及使用分區劃定原則，辦理使用分區變更。使用分區變更後，視需要依非都市土地使用管制相關規定，變更編定爲適當之用地。

2. 開發以設施爲導向之使用分區如工業區、鄉村區、風景區及特定專用區等，係指開發性質不符原使用分區內使用地變更編定原則，須辦理使用分區變更始得開發；或開發性質符合使用分區內使用地變更編定原則，惟其規模足以影響原使用分區劃定目的者，應按區域計畫相關部門計畫之指引，並符合該使用分區劃定原則及標準，且經其中央主管機關之同意；或經行政院核准之重大開發建設計畫且有明確之範圍者，始由申請人檢具相關資料經縣（市）政府送由省政府地政處，轉送區域計畫原擬定機關，並由該區域計畫委員會審議。至工業區依「促進產業升級條例」相關規定辦理者，仍從其規定。

使用分區變更後，應依核定計畫及非都市土地使用管制相關規定，申請變更編定爲適當之用地。

3. 前項所稱使用地變更編定規模足以影響原使用分區劃定目的，係指下列情形之一者，但山地鄉及離島得視實際狀況酌減之：

(1)申請開發社區之計畫達50戶或土地面積在 1公頃以上者，應變更爲鄉村區。

(2)申請開發遊樂設施之土地面積達 5公頃以上者，應變更爲特定專用區。

(3)申請開發爲工業使用之土地面積達10公頃以上者，應變更爲工

業區。

(4)申請設立學校之土地面積達10公頃以上者，應變更爲特定專用區。

(5)申請開發高爾夫球場之土地面積達10公頃以上者或達 5個洞以上者，應變更爲特定專用區。

(6)申請開發公墓之土地面積達 5公頃以上者，應變更爲特定專用區。

(7)申請開發爲其他特定目的事業使用或不可歸類爲其他使用分區之土地達 2公頃以上者，應變更爲特定專用區。

至於已依「非都市土地使用管制規則」相關規定辦理用地變更編定，其開發類別及規模符合上述規定者，應俟通盤檢討公告實施後，由該管縣（市）政府會同目的事業主管機關辦理逕予變更使用分區，報請北部區域計畫主管機關核備。

4.開發以設施爲導向之使用分區，其申請應檢具下列資料：

(1)區域環境分析：以二萬五千分之一地形圖表明計畫範圍及10公里內之相關設施。

(2)基地自然環境分析。

(3)土地清册及原土地分區使用圖册。

(4)土地使用計畫。

(5)交通運輸計畫。

(6)公共設施及公用設備計畫。

(7)水土保持計畫。

(8)環境影響說明書或環境影響評估報告書。

(9)開發建築財務計畫。

(10)分區變更及分期分區發展計畫。

(11)其他及各目的事業主管機關規定之項目。

⑿前述資料應採A4格式橫式書寫，裝訂成冊。有關附圖除另有規定外，比例尺不得少於五千分之一。

㈣分區補劃定及用地補編定程序

區域計畫依法公告後，尚有少數地區未劃定使用分區及未編定用地，此次通盤檢討公告實施後，應依土地分區使用計畫及使用分區劃定原則，補劃定使用分區爲特定農業區、一般農業區、山坡地保育區、森林區等。使用分區補劃定後，再依非都市土地使用管制相關規定，補編定爲適當之用地。至補劃定爲鄉村區、工業區、風景區及特定專用區等使用分區，應依前項開發許可程序補劃定使用分區，並依核定計畫及非都市土地使用管制相關規定，補編定爲適當之用地。

第三節　土地開發指導原則

土地開發應考量整體規劃、公共設施、公用設備、自然保育、水土保持、受益者付費及成長管理等原則，其開發原則列述如後：

一、整體規劃

1. 土地開發應依據區域計畫訂定之成長總量，規劃合理的使用容量。
2. 申請開發非都市土地山坡地住宅社區，爲確保公共景觀及水源涵養，其建蔽率及容積率不得超過40％及 120％。
3. 民間開發土地爲住宅社區應兼顧保育及環境品質，其規畫住宅用地面積不得超過40％，以外之土地應規劃爲公共設施及生態保育綠地。
4. 工商綜合區應依據各生活圈之人口規模及中心都市之特質，於生活圈中心都市邊緣、交通便捷區域規劃設置。惟各生活圈之設置面積，原則上應不超過「工商綜合區設置方針」所核定之額度。
5. 土地開發應製做開發建築計畫、水土保持計畫、環境影響評估計畫、財務計畫及公共設施營運管理維護計畫等。

6. 土地開發應依環境影響評估報告書之衝擊影響分析提出對策。

7. 土地開發產生之各類污染排放物不得超過當地之環境涵容總量。

8. 民間開發土地，若基地之原始地形或地物經明顯擅自變更者除依法懲處外，暫停兩年核發開發同意書。

二公共設施及公用設備

1. 住宅社區開發應設置中、小學學校用地（中學：每人 1.6平方公尺，每校面積不得小於 2.5公頃。小學：每人 2平方公尺，每校面積不得小於 2公頃），並應切結同意贈與縣（市）政府。如居住人口數未達設校經濟規模者，得依下列規定辦理：

(1)自願贈與最少中學每人1.6平方公尺及小學每人2平方公尺之完整建築基地給相關縣（市）政府，做爲取得中、小學用地及建校費用。

(2)贈與建地給縣（市）政府時，應簽訂贈與契約，並註明標售所得之費用，應做爲在該基地學區範圍內購買學校用地及建校之費用。

2. 住宅社區應設置最少每人 3平方公尺做爲閭鄰公園（含兒童遊樂場、運動場用地）。

3. 基地內應依下水道法等設置專用下水道系統及管理組織，下水道系統應採用雨水與污水分流方式處理。

4. 申請開發案之基地若位於自來水淨水廠取水口上游，且基地尚無銜接至淨水廠取水口下游之專用污水下水道系統者，暫停核發開發許可。

5. 基地開發應避免妨礙公共通行權，以減輕開發行爲對現有交通之衝擊。

6. 基地應設置足夠之聯外道路，其路寬至少 8公尺並應視開發性質適當增加寬度。

前項聯外道路，應至少有 2條通往外接道路，其中 1條可爲緊急通路且寬度須能容納消防車之通行。

7. 基地開發所產生之交通流量，不得超過道路系統C級服務水準之最小

剩餘容量。

前項道路系統無剩餘容量時，暫停核發開發同意書。

8. 基地開發應檢附相關事業（電力、電信、自來水）主管機構之明確同意文件。

9. 基地開發應擬具有關廢棄物處理、清運、收集及設置地點等計畫。並取得廢棄物處理主管機關之明確同意文件。

10. 開發基地應依據消防法規定設置消防設施，其設置地點與管理方式，應與管轄之消防單位協議。

11. 土地開發如使用地表水或地下水者，應申請水權，其做爲飲用水時應設置適當之處理設備且其水質應符合飲用水質標準。

三、自然保育

1. 土地開發應詳細調查基地環境資源，據以擬定資源經營管理計畫。針對主要資源詳擬具體可行的保育計畫，並採取立即有效的保育措施。

2. 文化資產原則上應保持現狀，且保存區域周邊應有配合文化資產之適當保存措施。

3. 已受污染之土地，應先改善土地污染情況並經相關主管機關查驗同意後始得核准開發。

4. 非都市土地開發應以保育與利用並重爲原則，於基地內劃設必要之保育區，以維持基地自然淨化空氣、涵養水源、平衡生態之功能，保育區內不得劃設建築基地。

5. 列爲不可開發區及保育區者，應編定爲國土保安用地，嗣後不得再申請開發，亦不得列爲其它開發申請案件之開發基地。

6. 申請開發案之土地使用與基地外周邊土地使用不相容或有負面影響者，除原應規劃設置之公共設施外，應另增設緩衝綠帶。

7. 配合自然地形、地勢、設置連貫集中之綠地，以發揮最大之保護功能。

8. 整地應儘量維持原有之自然地形、地貌，以減少開發對環境之不利影

響，並達到最大的保育功能。

9. 全區綠化計畫應先就現有植栽詳細調查，樹高10公尺以上及樹高 5公尺以上且面積達 5百平方公尺林帶應原地保留。

10. 基地綠化計畫應含括機能植栽（緩衝、遮蔽、隔離、綠蔭、防音、防風、防火及地被等植栽）、景觀植栽及人工地被植栽等項目並以喬木、灌木及地被組合之複層林爲主要配置型態。

11. 開發區位位於高速公、鐵路及區域計畫景觀道路行經非都市土地沿線兩側，具有影響其地區景觀者應增列視覺景觀分析。

四水土保持

1. 土地開發使用地表水或地下水者，不得因開發區域之取水而妨礙開發區域外之水道用水、農業用水及其他用水。

2. 基地土地形狀應完整連接，以利整體規劃開發及水土保持計畫。

3. 基地內夾雜零星或狹小之國有土地或未登記土地，基於整體規劃開發及水土保持計畫需要時，應先申請同意合併開發證明書。

4. 基地內之原始地形在坵塊圖上之平均坡度超過55%以上之地區，應維持原始地形地貌，不可開發。

5. 土地開發者領取開發許可時，向直轄市、縣（市）主管建築機關繳納定額之防災基金，以避免施工期間造成下游地帶災害。其金額之訂定，以開發基地面積計算之。

6. 基地整地應配合自然景觀風貌，其栽植的樹木、地被植物應配合現況環境的植生風貌，以栽植當地原生樹種爲原則。所有整地坡面，在 1年內均應全面植被綠化，且綠覆率應達95%以上。

7. 申請開發基地內之道路應順沿自然地形地貌而設置避免道路整地造成長期基地開發破壞，以維護基地之自然景觀。

8. 土地開發不得妨礙上、下游地區原有水路之集、排水功能。

9. 基地開發後包含基地之各級集水區，以25年發生一次暴雨產生對外排

放逕流量總合，不得超出開發前之逕流量總合，並應以50年發生一次暴雨強度之計算標準提供設施。有關調節池調節方式原則上應採自然放流方式設計。

10. 基地之範圍及形狀，無法自力提供水土保持設施，應取得同一集水區相關地主及居民之同意書，並協議共同提供相關基地之水土保持設施。

五經營與管理

1. 土地開發新增之公共設施與公用設備應由開發業者負責興建完成，其設施及用地應捐贈相關政府單位，開發業者並應提撥適當之管理維護基金。
2. 土地開發而影響周圍環境生活品質所產生之社會成本應由土地開發業者或受益者負擔。
3. 經同意開發案，應依據開發同意書之分期分區開發計畫及「非都市土地使用管制規則」，於公共設施興建完竣經勘驗合格後，始得變更編定爲適當用地。

以上開發原則爲土地使用主管機關訂定各類土地開發審議規範之準據，並據以審查核准開發計畫或土地變更使用分區及各種使用地。

第四節　指示事項

一、區域計畫公告實施後兩年內未辦理都市計畫通盤檢討者，上級主管機關得代爲擬定。

爲全面實施容積管制，區域計畫公告實施後，已發布實施之都市計畫應依「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」於 2年內辦理完成通盤檢討，未依限期辦理者，其上級主管機關得依區域計畫法第11條之授權，代爲擬定或變更之；並於主要計畫中明訂平均容積率以 200%爲原則。

二相關補編定事宜，應循區域計畫法相關規定辦理。

凡實施區域計畫範圍內或離島、沿海土地、海埔地或河川新生地，辦理使用分區補編定事宜者，應參酌本計畫分區劃設原則，由開發主體提具整體開發計畫及相關書圖資料，經計畫所在地縣（市）政府將有關資料送交省政府地政處，經其彙整有關機關意見後，提送北部區域計畫主管機關核定，據以辦理補編事宜。

三土地使用分區與使用地編定成果,應報請區域計畫主管機關核備。

本計畫公布後，各縣（市）政府依本計畫之分區劃定原則製定完竣非都市土地使用分區圖及編定各種使用地，省地政處應檢附比例尺二萬五千分之一非都市土地使用分區圖，提送區域計畫主管機關核備，以確保落實土地分區使用計畫之規劃構想；未來各項新增、變更分區應比照辦理。

四非都市土地風景區開發應擬具開發計畫，送請北部區域計畫主管機關核定。

新劃定之非都市土地風景區，應由開發單位擬具開發及經營管理計畫，循本計畫分區變更程序辦理，以爲風景區開發管理依據；既有風景區之土地經營單位應於本計畫公布 2年內，補提開發計畫，依前項程序辦理，未依期限申請辦理或開發計畫未獲核定者，區域計畫主管機關得撤銷原分區。

五都市計畫之擴大、新訂依區段徵收精神辦理。

凡因都市計畫擴大、新訂或農業區、保護區變更爲建築用地，或工業區變更爲住宅區、商業區者，均應參照區段徵收或市地重劃精神辦理開發，以取得公共建設用地並確實依事業計畫研訂進度進行開發，若未依期限開發完成者，則恢復原有分區使用。另個案變更者，須與鄰近地區之都市計畫整體考量，擬具整體發展計畫，以爲個案審查參酌。

六、有關環境敏感地區之使用管理，應遵循本計畫相關規定。

於本計畫所界定之環境敏感地區，涉及任何用地變更或使用時，相關主管單位應以資源保育與防治環境災害爲優先考量，在不違反環境敏感地使用性質與管制措施原則下，始得同意辦理變更。

七、現有依法核准使用之用地變更編定案件，符合改劃特定專用區標準者，應依循相關程序辦理。

本計畫公布實施後，凡現有循區域計畫法相關法令程序辦理用地變更編定且合法登記之高爾夫球場、區域公墓……等，符合本計畫特定專用區劃定標準者，得由地方政府會同目的事業主管機關逕予變更爲特定專用區，並報請北部區域計畫主管機關核備。

八、爲尊重山地原住民之生活型態與居住需求，有關原住民保留地之經營管理仍依「原住民保留地開發管理辦法」之規定辦理，不受本計畫土地使用計畫之限制。

九、凡屬本計畫公布實施前，依法核定之開發計畫，仍依其原核定計畫內容進行管理。

第七章　計畫實施

第一節　實施程序

一、土地管制

㈠都市土地：依都市計畫及「都市計畫法」管制。

㈡非都市土地：依「區域計畫法」第三章、同法施行細則第三章、「非都市土地使用管制規則」及「製定非都市土地使用分區圖及編定各種使用地作業須知」等有關規定辦理編定與管理。

㈢國家公園：依「國家公園法」劃定之國家公園土地，依國家公園計畫管制。

二、土地開發

㈠非都市土地之開發應依「非都市土地開發審議規範」及「非都市土地工商綜合區開發審議規範」辦理。

㈡海埔地之開發依「海埔地開發管理辦法」辦理。

㈢山坡地開發，依「山坡地開發建築管理辦法」辦理。

三、區域建設

㈠區域計畫爲一長期持續性之計畫，做爲區域內各種建設之依據。本計畫之計畫年期至民國94年，屬遠程計畫性質，衡酌實際情形再分爲二個實施階段：第一階段由民國85年至89年，第二階段由90年至94年，茲將本計畫之實施項目及實施預定進度列如表7.1.1 ，以爲釐訂分年實施計畫之優先順序。

㈡各實施項目視其實施階段分別依照「行政院年度施政計畫編審辦法」、「行政院所屬各機關中長程計畫編審辦法」之規定辦理。至於施政計畫先期作業方面，則依據「政府重要經建投資計畫先期作業實施要點」、「政府重要科技計畫先期作業實施要點」及「行政院重要行政計畫先期作業實施重點」之規定辦理。

表7.1.1　實施進度表

實施項目	實施階段	
	85年～89年	90年～94年
一、都市及住宅發展政策		
(一)國建計畫六年住宅建設計畫	◎	
(二)淡海新市鎮開發計畫	◎	◎
(三)新社區開發計畫	◎	◎
二、生活圈發展與建設		
(一)台北地區防洪第三期實施計畫	◎	
(二)快速道路系統之建設	◎	◎
(三)大眾捷運系統之建設	◎	◎
(四)關渡都會公園	◎	◎
(五)淡水河污染整治計畫	◎	
(六)西部鐵路系統之鐵路地下化工程	◎	◎
(七)金融中心	◎	◎
(八)高科技媒體園區	◎	◎
(九)林口新市鎮捷運系統、聯外道路及公共設施建設	◎	◎
(十)新竹科學城發展計畫	◎	◎
(十一)桃園航空城發展計畫	◎	◎
三、工業區建設		
(一)南港軟體工業園區建設計畫	◎	◎
(二)新竹科學工業園區第三期擴建發展計畫	◎	◎
(三)智慧型工業園區	◎	◎
四、自然及人文資源保育利用		
(一)各類環境敏感地劃設完成	◎	
(二)各類環境敏感地保育(防治)措施方案訂定及執行	◎	◎
(三)海岸法完成立法	◎	
(四)棄土資訊交換中心成立	◎	
(五)棄土場設置	◎	◎
(六)自來水「水源水質水量保護區」範圍檢討	◎	◎

表7.1.1　實施進度表(續)

實施項目	實施階段	
	85年～89年	90年～94年
五水資源開發		
㈠坪林水庫開發計畫	◎	◎
㈡寶山第二水庫開發計畫	◎	◎
㈢新山水庫加高計畫	◎	
㈣雙溪水系(內寮、丁蘭)水庫開發計畫		◎
㈤蘭陽溪水系(雙連埤、四方林)水庫開發計畫		◎
六觀光遊憩		
㈠台北都市系統	◎	◎
關渡都會公園、觀音山風景區		
㈡陽明山國家公園系統	◎	◎
㈢基隆系統	◎	◎
㈣東北角海岸系統	◎	◎
東北角海岸國家風景區		
㈤北海岸系統	◎	◎
北海岸風景區		
㈥桃園都市系統	◎	◎
㈦濱海系統	◎	◎
㈧北橫系統	◎	◎
㈨新竹都市系統	◎	◎
㈩雪霸國家公園系統	◎	◎
㈪宜蘭都市系統	◎	◎
㈫蘭陽平原系統	◎	◎
冬山河風景區		
㈬蘇花系統	◎	◎
㈭太平山區系統	◎	◎
七交通運輸		
㈠公路		
1.高速公路拓寬、整修工程	◎	
2.高速公路交流道聯絡道路改善	◎	

表7.1.1　實施進度表(續)

實施項目	實施階段	
	85年～89年	90年～94年
3.西部濱海快速公路	◎	
4.台一線縱貫公路改善	◎	
5.台三線縱貫公路改善	◎	
6.省道重要幹線道路改善	◎	
7.台北市快速道路建設計畫	◎	◎
8.西部走廊東西向快速公路計畫	◎	◎
㈡鐵路		
1.台北都會區大眾捷運系統建設	◎	◎
2.桃、竹都會區捷運系統建設計畫	◎	◎
3.台北市區鐵路改善	◎	
4.台鐵購車計畫	◎	
5.西部走廊高速鐵路興建計畫	◎	◎
㈢港口		
1.擴建基隆港，擬訂基隆港整體開發計畫	◎	◎
2.淡水國內商港一期建設	◎	
3.遊艇碼頭建設	◎	◎
㈣機場		
1.中正國際機場擴建	◎	
㈤郵電		
1.電腦網路現代化計畫	◎	
2.郵件處理自動化計畫	◎	
3.儲匯電腦連線作業計畫	◎	
4.電信中心	◎	◎
八公共及公用設施		
㈠雨水下水道建設計畫	◎	◎
㈡污水下水道建設計畫	◎	◎
㈢加強自來水管線抽換更新計畫	◎	
㈣自來水供水設備擴建計畫	◎	
㈤自來水修漏機動化計畫	◎	◎

表7.1.1 實施進度表(續)

實施項目	實施階段	
	85年～89年	90年～94年
㈥自來水系統檢修漏作業計畫	◎	◎
㈦自來水表汰換計畫	◎	◎
㈧垃圾處理計畫	◎	◎
㈨事業廢棄物管理計畫	◎	◎
㈩醫療網計畫	◎	◎
㈠㈠改善喪葬設施及葬儀計畫	◎	◎
㈠㈡都市計畫公共設施用地使用及建設計畫	◎	◎
六、土地使用		
㈠新訂、擴大、變更都市計畫應徵得區域計畫主管機關意見	◎	◎
㈡辦理都市計畫通盤檢討、全面實施容積管制	◎	
㈢依區域計畫法相關規定辦理補編定	◎	
㈣既有非都市土地風景區，擬具開發、經營管理計畫	◎	
㈤非都市土地工業區開發審議規範	◎	
㈥海埔地開發許可審議規範	◎	

第二節　配合措施

一、法令修訂

㈠研訂「國土綜合開發計畫法」，整合都市與非都市土地之開發管理，以健全國土計畫體系。

㈡檢討修訂「區域計畫法施行細則」、「非都市土地使用管制規則」、「製定非都市土地使用分區圖及編定各種使用地作業須知」，以落實非都市土地管制。

㈢修訂「除配合國家及地方重大建設外，原則上應暫緩辦理擴大及新訂都市計畫」執行要點，加強區域計畫指導功能。

二、都市計畫檢討

㈠配合本計畫都市發展政策、都市體系、都市發展預留用地及交流道鄰近土地設置等指導原則，需擬訂市鎮計畫、鄉街計畫、特定區計畫或已有計畫而須變更者，當地都市計畫主管機關應按規定期限辦理擬定或變更手續。

㈡新訂或擴大都市計畫應明訂財務計畫並比照區段徵收精神辦理。

三、都會區建設

㈠加強內政部區域計畫委員會功能，協調解決台北都會區交通、環保等共同問題。

㈡為推動新竹科學城之建設，由經建會、國科會及內政部共同組成協調小組，負責協調推動有關事宜。

四、縣市綜合發展規劃

配合區域計畫通盤檢討，各縣市應修訂或訂定縣市綜合發展計畫，以為推動地方建設依據。

五、計畫管制

㈠加強督導地方政府執行違規使用之查處，落實土地使用管制。

㈡配合航照及衛星影像資料，定期監測土地使用現況。

六、土地開發

依本計畫土地開發指導原則訂定「非都市土地工業區開發審議規範」、「海埔地開發許可審議規範」。

七、區域發展建設

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