

## 內政部營建署 開會通知單



受文者：如行文單位

發文日期：中華民國109年5月6日

發文字號：營署綜字第1091092242號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如備註一

開會事由：召開「直轄市、縣（市）國土計畫規劃作業第47次研商會議—直轄市、縣（市）國土計畫（草案）之部門空間發展計畫（社會住宅、能源、水利、運輸）」

開會時間：109年5月12日(星期二)下午2時整

開會地點：本署601會議室(臺北市八德路2段342號)

主持人：林組長秉勳

聯絡人及電話：魏巧蓁(02)87712957，chiao1120@cpami.gov.tw

出席者：交通部、經濟部能源局、經濟部水利署、新北市政府、桃園市政府、臺中市政府、臺南市政府、高雄市政府、基隆市政府、新竹市政府、新竹縣政府、苗栗縣政府、彰化縣政府、南投縣政府、雲林縣政府、嘉義縣政府、屏東縣政府、宜蘭縣政府、花蓮縣政府、臺東縣政府、澎湖縣政府、本署國民住宅組、綜合計畫組（林副組長世民、王簡任正工程司兼組長文林、張簡任技正順勝、廖簡任技正文弘、蔡科長玉滿）

列席者：

副本：本署秘書室、綜合計畫組

備註：

- 一、檢附會議議程資料1份，請攜帶準時與會。
- 二、請持本開會通知單進出本署；因本署停車位有限，請儘量搭乘大眾運輸工具。
- 三、本署會議室空間有限，請與會單位指派1~2位代表與會，與會人員請務必戴上口罩再進入會場開會，如有發燒或咳



嗽等情形者請勿參加會議，可提供書面意見或由業務單位  
代為轉達。

裝

訂

線

直轄市、縣（市）國土計畫規劃作業第 47 次研商會議  
—直轄市、縣（市）國土計畫（草案）之部門空間發展計畫（社會住宅、能源、水利、運輸）」議程

壹、會議緣由

- 一、依據國土計畫法第 9 條及 10 條規定，全國國土計畫應載明部門空間發展策略，直轄市、縣（市）國土計畫應載明直轄市、縣（市）空間發展計畫及部門空間發展計畫，且國土計畫法施行細則第 6 條並規定，前開部門空間發展計畫，應包括住宅、產業、運輸、重要公共設施及其他相關部門，並載明發展區位及發展對策。
- 二、本部 107 年 4 月 30 日公告實施之全國國土計畫，會同有關部會明定住宅、產業、運輸及重要公共設施（下水道設施、環境保護設施、長照設施、醫療設施、教育設施、能源設施、水利設施）等部門空間發展策略，俾指導直轄市、縣（市）國土計畫。
- 三、直轄市、縣（市）國土計畫之部門空間發展計畫，涉及部門計畫之整合處理原則部分，業於 109 年 4 月 30 日提本部國土計畫審議會第 7 次會議討論，其通案性審查原則如下：
  - （一）就部門空間發展計畫：
    1. 各直轄市、縣（市）政府部門空間發展計畫應符合全國國土計畫之部門空間發展策略及各該國土計畫之整體空間發展構想。

2. 屬行政院、部會或有關機關核定之部門計畫（即已核定），直轄市、縣（市）主管機關應配合納入各該國土計畫。
3. 屬行政院、部會或有關機關對外宣示之重大政策、評估中或規劃中者（即尚未定案），由直轄市、縣（市）主管機關檢視符合全國國土計畫之部門空間發展策略及各該國土計畫之整體空間發展構想，並考量環境資源條件及城鄉發展總量後斟酌納入。
4. 直轄市、縣（市）政府自行提出（即尚未定案），如涉及中央主管機關權責者，係屬建議性質，應於計畫內敘明。
5. 產業、能源設施等部門空間發展計畫（含總量、區位等）相關內容，依據目的事業主管機關提供資料為主。
6. 直轄市、縣（市）國土計畫之部門空間發展計畫應有對應部門主管單位，俾計畫內容落實執行。

（二）另就直轄市、縣（市）空間發展計畫，考量涉及地方因地制宜發展需求，於不違反國土計畫法、全國國土計畫及相關法令規定情形下，原則尊重直轄市、縣（市）政府。

四、經檢視直轄市、縣（市）國土計畫草案多依前開通案性規劃原則研擬各該住宅、產業、運輸、重要公共設施及其他相關部門計畫內容，本次會議就「社會住宅」、「能源設施」、「水利設施」、「運輸」之部門空間發展計畫內容，請相關部會協助確認。

貳、討論事項：共 4 案，詳如後附件。

參、臨時動議

肆、散會

**第一案：直轄市、縣（市）國土計畫（草案）之社會住宅空間發展計畫，提請討論。**

說明：

一、背景說明

- （一）依據國土計畫法第 9 條及 10 條規定，全國國土計畫應載明部門空間發展策略，直轄市、縣（市）國土計畫應載明直轄市、縣（市）空間發展計畫及部門空間發展計畫，且國土計畫法施行細則第 6 條亦規定，前開部門空間發展計畫，應包括住宅、產業、運輸、重要公共設施及其他相關部門，並載明發展區位及發展對策。
- （二）又依據全國國土計畫之住宅部門空間發展策略，明確指出「社會住宅至民國 109 年預期達成政府直接興建 4 萬戶及包租代管 4 萬戶，合計 8 萬戶；至民國 113 年達成政府直接興建 12 萬戶（含容積獎勵補充）及包租代管 8 萬戶，合計 20 萬戶」。
- （三）另行政院 106 年 3 月 6 日院臺建字第 1060004796 號函核定「社會住宅興辦計畫」，其計畫目標以直接興建、包租代管及容積獎勵的方式興辦社會住宅，預計至民國 113 年達成 20 萬戶社會住宅之供給量，並分配於各直轄市、縣（市）政府應推動數量（如表 1-1），其中宜蘭縣、新竹縣、彰化縣、雲林縣、澎湖縣等 5 縣並未分配直接興建數量（如表 1-1）。

表 1-1 各直轄市、縣（市）政府社會住宅興辦目標彙整表

縣市別	105-109 年目標值			110-113 年目標值		總計 (F=A+D+E)
	興建(含容積) (A)	包租 (B)	合計 (C=A+B)	興建(含容積) (D)	包租 (E)	
臺北市	21,430	6,670	28,100	15,006	15,000	51,436
新北市	6,969	6,666	13,635	30,000	15,000	51,969
桃園市	4,012	6,666	10,678	16,000	10,000	30,012
臺中市	6,658	6,666	13,324	5,000	10,000	21,658
臺南市	680	6,666	7,346	4,500	10,000	15,180
高雄市	669	6,666	7,335	4,500	10,000	15,169
基隆市	20	0	20	0	10,000	14,576
宜蘭縣	0	0	0	0		
新竹縣	0	0	0	0		
苗栗縣	860	0	860	0		
彰化縣	0	0	0	0		
南投縣	200	0	200	0		
雲林縣	0	0	0	0		
嘉義縣	500	0	500	0		
屏東縣	148	0	148	0		
臺東縣	43	0	43	0		
花蓮縣	1,572	0	1,572	0		
澎湖縣	0	0	0	0		
新竹市	1,098	0	1,098	0		
嘉義市	33	0	33	0		
金門縣	72	0	72	0		
連江縣	30	0	30	0		
<b>總計</b>	<b>44,994</b>	<b>40,000</b>	<b>84,994</b>	<b>75,006</b>		

註：摘錄自社會住宅興辦計畫。

## 二、直轄市、縣（市）國土計畫草案

（一）經彙整新北市等 18 個直轄市、縣（市）國土計畫草案之社會住宅總量共計 52,437 戶，包含直接興建 50,837 戶及包租代管 1,600 戶（如表 1-2）。

1. 就直接興建部分：包含新北市等 12 個直轄市、縣（市）均納入直接興建目標量。另除宜蘭縣、新竹縣、彰化縣、雲林縣、澎湖縣等 5 縣未有直接興建目標量外，嘉義縣亦表示其並無社會住宅興建需求。
2. 就包租代管部分：僅臺南市及苗栗縣將其納入該直轄市、縣（市）國土計畫草案，其餘直轄市、縣（市）國土計畫草案皆未說明後續預計推動之總量。

（二）經檢視 18 個直轄市、縣（市）國土計畫草案訂定社會住宅總量，少於行政院 106 年核定「社會住宅興辦計畫」訂定 20 萬戶目標值，直接興建及包租代管相差 96,127 戶（如表 1-2）。

表 1-2 直轄市、縣（市）國土計畫草案之社會住宅彙整及差異表

縣市別	直轄市、縣（市）國土計畫草案			社會住宅興辦計畫（F）	差異（J）
	興建（含容積）（G）	包租（H）	合計（I=G+H）		
新北市	10,351	0	10,351	51,969	-41,618
桃園市	11,513	0	11,513	30,012	-18,499
臺中市	5,008	0	5,008	21,658	-16,650
臺南市	4,000	1,200	5,200	15,180	-9,980
高雄市	15,169	0	15,169	15,169	0
基隆市	1,200	0	1,200	14,576	-9,380
宜蘭縣	0	0	0		
新竹縣	0	0	0		
苗栗縣	860	400	1,260		
彰化縣	0	0	0		
南投縣	301	0	301		
雲林縣	0	0	0		
嘉義縣	0	0	0		
屏東縣	89	0	89		

縣市別	直轄市、縣(市)國土計畫草案			社會住宅興辦計畫(F)	差異(J)
	興建(含容積)(G)	包租(H)	合計(I=G+H)		
臺東縣	346	0	346		
花蓮縣	500	0	500		
澎湖縣	0	0	0		
新竹市	1,500	0	1,500		
嘉義市	-	-	-		
金門縣	-	-	-		
連江縣	-	-	-		
臺北市	-	-	-	51,436	-
總計	50,837	1,600	52,437	200,000	-96,127

註：(G)及(H)係摘錄自直轄市、縣(市)國土計畫草案；(F)係摘錄自社會住宅興辦計畫。

### 三、初步審議結果

- (一)有關社會住宅總量之審查，係請本署(國民住宅組)協助審視各直轄市、縣(市)國土計畫草案內容，係以本部刻正推動「8年20萬戶社會住宅興辦計畫」中之直接興建社會住宅12萬戶作為審查原則。彙整相關18個直轄市、縣(市)國土計畫草案之審查意見，直轄市、縣(市)國土計畫草案所訂定直接興建之社會住宅總量與前開「8年20萬戶社會住宅興辦計畫」相較，尚缺34,683戶(如表1-3之N欄)；此外，審查意見中亦針對部分直轄市、縣(市)國土計畫草案提出各鄉鎮市區應分派之社會住宅直接興建數量，包含桃園市、新竹市、基隆市、新竹縣、花蓮縣及嘉義縣等直轄市、縣(市)政府。
- (二)惟如將直轄市、縣(市)國土計畫草案所訂定直接興建之社會住宅總量與前開106年度核定「社會住宅興辦計畫」相較，尚缺32,592戶(如表1-3之M欄)。

#### 四、建議事項

##### (一) 請本署（國民住宅組）協助事項：

1. 經查行政院 106 年 3 月 6 日院臺建字第 1060004796 號函核定之「社會住宅興辦計畫」以及本部刻正推動之「8 年 20 萬戶社會住宅興辦計畫」所訂定社會住宅直接興建量，其興建總量均為 12 萬戶，惟各直轄市、縣（市）政府應直接興建之社會住宅數量略有調整（如表 1-3），包含宜蘭縣、新竹縣、彰化縣、雲林縣及澎湖縣等 5 縣均有分配數量。
2. 就社會住宅部門空間發展計畫，應依據 109 年 4 月 30 日提本部國土計畫審議會第 7 次會議討論之通案性審查原則辦理，為利後續審議作業，請本署（國民住宅組）說明「8 年 20 萬戶社會住宅興辦計畫」是否行政院、部會或有關機關核定之部門計畫（即已核定）？又如尚未經核定，併請協助說明建議處理方式。

##### (二) 請直轄市、縣（市）政府配合事項：

請各直轄市、縣（市）政府說明後續是否依據「8 年 20 萬戶社會住宅興辦計畫」修正相關計畫內容？如無法配合修正，並請說明困難原因及配套因應措施。

表 1-3 各項計畫所列直接興建社會住宅目標之彙整及差異表

縣市別	直轄市、縣 (市) 國土計 畫目標值 (G)	社會住宅興 辦計畫 目標值 (K=A+D)	8 年 20 萬戶社會住 宅興辦計畫目標值 (L)	差異 (1) (M=G- K)	差異 (2) (N=G- L)
新北市	10,351	36,969	40,000	-26,618	-29,649
桃園市	11,513	20,012	12,444	-8,499	-931
臺中市	5,008	11,658	11,396	-6,650	-6,388
臺南市	4,000	5,180	4,000	-1,180	0
高雄市	15,169	5,169	6,000	10,000	9,169
基隆市	1,200	20	1,200	1,180	0
宜蘭縣	0	0	600	0	-600
新竹縣	0	0	2,000	0	-2,000
苗栗縣	860	860	860	0	0
彰化縣	0	0	2,000	0	-2,000
南投縣	301	200	600	101	-299
雲林縣	0	0	600	0	-600
嘉義縣	0	500	300	-500	-300
屏東縣	89	148	600	-59	-511
臺東縣	346	43	300	303	46
花蓮縣	500	1,572	500	-1,072	0
澎湖縣	0	0	120	0	-120
新竹市	1,500	1,098	2,000	402	-500
嘉義市	-	33	300	-	-
金門縣	-	72	120	-	-
連江縣	-	30	60	-	-
臺北市	-	36,436	34,000	-	-
總計	50,837	120,000	120,000	-32,592	-34,683

註：(G) 係摘錄自直轄市、縣(市) 國土計畫草案；(K) 係摘錄自社會住宅興辦計畫；(L) 係摘錄自本署(國民住宅組) 書面意見。

**擬辦：**請本署(國民住宅組)說明政策方向及建議處理方式，並請直轄市、縣(市)政府依據 109 年 4 月 30 日本部國土計畫審議會第 7 次會議討論之通案性審查原則，參考本署(國民住宅組)意見辦理計畫內容檢討修正作業。

## 第二案：直轄市、縣（市）國土計畫（草案）之能源設施空間發展計畫，提請討論。

說明：

### 一、背景說明

（一）依據本部 107 年 4 月 30 日公告實施之全國國土計畫，有關重要公共設施-能源設施部門空間發展策略，將歸類為「電力」、「油氣」與「再生能源」設施項目，並依各類能源設施未來發展策略、構想與區位指認，指導直轄市、縣（市）國土計畫（如表 2-1）。

表 2-1 全國國土計畫能源設施指導內容（摘要）

能源設施	發展對策	發展區位
（一） 電力設施	電廠興建將以既有火力發電廠之屆齡機組汰舊換新、原廠擴建等方式，進行新設機組規劃，以降低電廠對於土地使用之需求。	民國 105 至 114 年間將優先於北部地區設置發電機組，其次則為南部地區，優先以既有電廠原址規劃擴建發電機組。
（二） 油氣設施	配合天然氣發電占比將逐年提升與低碳天然氣發電等政策目標，規劃新（擴）建天然氣接收站及相關卸收輸儲設施，以促進天然氣供應穩定	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 北區：北區煉油廠遷廠之廠址以北部為優先考量。考量燃氣電廠及輸氣管網位置，規劃於北部增建液化天然氣接收站，以提升天然氣之供應能力。</li> <li>2. 中區：因應燃氣電廠未來新增用氣需求，將配合以既有港區土地，於中部地區規劃液化天然氣接收站以供應燃氣電廠所需天然氣。</li> <li>3. 南區：規劃設置油品儲運中心，以強化油品輸儲調度體系之穩固性。</li> </ol>

表 2-1 全國國土計畫能源設施指導內容（摘要）

能源設施		發展對策	發展區位
(三) 再生能 源	1. 太陽光 電	初期推動屋頂型設置，並逐步推動地面型大規模開發。	屋頂型以推動民宅、工廠、農業設施、中央公有建築等設置為主；地面型利用地層下陷、不利農業經營土地、受污染土地、鹽業用地、水域空間、中央與地方政府盤點之土地、光電與農業經營結合之農牧用地或養殖用地、特定光電專區用地等設置。
	2. 風力發 電	採先開發陸域風場，後開發離岸風場。	以示範獎勵辦法引導業者投入離岸風力開發，續公告 36 處潛在場址供業界參考。
	3. 地熱發 電	以具商業化開發技術之淺層地熱優先開發，並優先於蘊藏量較豐富的潛力區域進行開發欲進行地熱發電系統建置	主要傳統淺層地熱區以大屯山、宜蘭、臺東、綠島等地區為優先開發區塊。
	4. 水力發 電	積極推動環境友善水力機組，利用現有水庫堰壩、水力電廠、灌溉渠道等現有水利設施，設置裝置容量 2 萬瓩以下的簡易小型水力機組發電及對環境友善的大型慣常式水力發電計畫。	水力因受地形、地質及天然條件之限制；未來開發應在尚待開發技術可行水力計畫中屬經濟性較優者，可列為中長程開發計畫，惟仍須進一步評估開發之可行性後擇優開發。

## 二、直轄市、縣（市）國土計畫草案

直轄市、縣（市）國土計畫草案對於能源設施發展策略及區位，整理如附件 2-1。

## 三、初步審議結果

經濟部能源局協助本部審議各直轄市、縣（市）國土計畫，以 109 年 4 月 14 日能綜字第 10901003800 號函建議通案性文字及 109 年 4 月 15 日能綜字第

10901003850 號函(附件 2-2)盤點各直轄市、縣(市)近五年內明確開發之能源設施規劃，提供各直轄市、縣(市)政府參照調整。

#### 四、建議事項

##### (一) 請經濟部能源局協助事項：

1. 考量直轄市、縣(市)能源部門空間發展計畫，應以行政院、部會或有關機關「已核定」計畫內容為原則，經查經濟部能源局 109 年 4 月 15 日能綜字第 10901003850 號函提供各縣市能源設施區位，請經濟部能源局協助釐清前開設施計畫是否經有關機關核定；此外，請提供開設施圖資檔案(.shp 檔)，俾供直轄市、縣(市)政府配合納入各該直轄市、縣(市)國土計畫。
2. 依據全國國土計畫之能源設施部門空間發展策略，明定「電力」、「油氣」及「再生能源」等設施項目區位，爰依據前開計畫內容，請協助說明下列事項：

##### (1) 油氣設施部分

依據全國國土計畫對能源設施與區位之指導，北區煉油廠遷廠之場址以北部為優先考量；另南區應規劃設置油品儲運設施，以穩定油品輸儲調度穩固性。請經濟部能源局協助說明目前是否有具體或評估區位？如否，該項設施是否有適宜區位評估原則。

##### (2) 太陽光電設施部分

配合經濟部 108 年核定「109 年太陽光電 6.5GW 達標計畫」，各市(縣)政府盤點土地與

建築物，並就屋頂型與地面型研提策略並指定最有效率利用空間，其中，經濟部能源局指定桃園市埤塘面積約 354.8 公頃，並得依「農田水利會灌溉蓄水池設置太陽光電設施管理原則」之規定，申請 50%可容許使用之面積，其與桃園市國土計畫（草案）「不在於埤塘設置太陽能發電設備」之發展策略有所不符，請桃園市政府補充說明該政策緣由及目的，並請經濟部能源局提供意見。

### （3）風力發電

配合 106 年核定「風力發電 4 年推動計畫」，公告 36 處潛力場址，供業者申請離岸風場申設作業；本次經濟部能源局指定桃園市、苗栗縣、彰化縣、雲林縣與澎湖縣離岸風力發電興建計畫，請經濟部能源局協助提供 36 處潛力場址區位及範圍，俾提供直轄市、縣（市）政府配合納入各該直轄市、縣（市）國土計畫。

### （二）請直轄市、縣（市）政府配合事項：

1. 請各直轄市、縣（市）政府參考經濟部能源局 109 年 4 月 14 日及 15 日前開二函意見，配合檢討修正計畫內容；並配合發展策略，將「發展區位」繪製為空間分布示意圖，其相關繪製原則請按「直轄市、縣（市）國土計畫規劃手冊」規定辦理。
2. 考量地熱與水利發電該兩項能源受地形與天然條件影響甚鉅，仍屬調查、勘驗階段，建議應列入中長期開發目標：

- (1) 建議各直轄市、縣（市）政府檢視轄區內是否具有地熱發點電潛能地區，並提出後續開發推動構想與策略。
- (2) 另各直轄市、縣（市）政府就轄區內現有水庫堰壩、水力電廠與灌溉渠道等設施，提出推動環境友善水利機組等策略，並規劃適當場址與區位進行開發。

**擬辦：**請經濟部能源局說明政策方向及建議處理方式，並請各直轄市、縣（市）政府依據 109 年 4 月 30 日本部國土計畫審議會第 7 次會議討論之通案性審查原則，參考該局意見辦理計畫內容檢討修正作業。

附件 2-1 直轄市、縣（市）國土計畫草案對於能源設施發展策略及區位

	整體策略	電力	油氣	再生				備註
				太陽光電	風力發電	地熱發電	水力發電	
新北市	<p>◆策略：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 再生能源推動策略規劃。</li> <li>2. 營造永續環境。</li> </ol>	<p>◆區位：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 能源公共設施（超高壓變電所、輸電線路等）區位涉及中央目的事業主管機關之權責。</li> <li>2. 用電負載供需，仍須經濟部及臺電公司供電計畫區域性整體考量調度。</li> </ol>	-	<p>◆區位：</p> <p>於汐止、三重、中和、樹林五大工業區優先推動。</p>	<p>◆區位：</p> <p>以林口及石門為主，擴建中。</p>	<p>◆區位：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 金山、萬里交接硫磺子坪</li> <li>2. 大屯活山淺層地熱，蘊藏量佔全國 7 成。</li> </ol>	-	<p>• 再生能源總發電量 108.9 為 218.MW；107 年度為 7.38 億度電</p>
桃園市	<p>◆策略：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 能源發展計畫將致力於推廣綠能及落實節電政策。</li> <li>2. 推動再生能源發展，提高綠電比例，打造低碳永續綠色城市。</li> <li>3. 帶動綠能產業發展，建立完整之再生能源產業鏈。</li> </ol>	-	<p>◆區位：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 石油煉製及儲運設施配合經濟部能源局石油煉製及儲運設施空間發展策略，中油桃園煉油廠將於國土計畫目標年內搬遷，避開人口稠密地區以減低公安事件發生之風險。</li> <li>2. 液化天然氣接收站 臺電擴建大潭電廠以及中油興建第三天然氣接收站案，是國家經濟發展及能源轉型的重要政策。</li> </ol>	<p>◆區位：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 推廣綠能屋頂全民參與、公用屋頂設置太陽能光電、用電大戶設置再生能源等相關計畫。</li> <li>2. 不在於埤塘設置太陽能發電設備。</li> </ol>	<p>◆區位：</p> <p>配合經濟部能源局規劃之離岸風力發電場址，積極辦理投資廠商籌設許可審查，並針對風力能源條件較佳地區推廣建置小型風力發電機，如大園區、觀音區及新屋區。</p>	-	-	-
臺中市	<p>◆策略：</p> <p>非核家園 穩定供電 空污改善</p>	<p>◆策略：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 火力發電汰舊換新，新設機組規劃。</li> <li>2. 能源轉型，降低燃煤。</li> </ol> <p>◆區位：</p> <p>原既有港區新增 2 座機組擴建天然氣接收站及卸輸儲設施，無新增電廠之規劃。</p>	-	<p>◆策略：</p> <p>短期推動屋頂型帶陽光電設置(私有建物)，中長期推動地面型大規模開發。</p> <p>◆區位：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 屋頂型：既有建物、公有房舍等。</li> <li>2. 地面型：受污染土地、嚴重地層下陷等不利耕作、水庫及滯洪池水域浮動式太陽光電系統及已封存掩埋場。</li> </ol>	-	-	<p>◆策略：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 推動環境友善水利機組。</li> <li>2. 現有水庫堰壩、灌溉渠道設置簡易小型水利機組與環境友善慣常式水力發電計畫。</li> </ol> <p>◆區位：</p> <p>無新設</p>	-

	整體策略	電力	油氣	再生				備註
				太陽光電	風力發電	地熱發電	水力發電	
臺南市	◆策略： 減少煤炭(減煤)，增加天然氣(增氣)與發展再生能源(展綠)等低碳潔淨能源政策。	◆策略： 以既有火力發電廠屆齡機組汰舊換新，原廠擴建。 ◆區位： 民營之森霸電廠，其第二期設置容量為100萬瓩±10%，並採多軸式複循環發電機組。	-	◆策略： 民國125年太陽能光電系統成長至2GW為目標。 1.屋頂型： (1)既有、一定規模住戶或社區。 (2)公有房地設置 (3)推動用電契約容量800瓩以上用電戶或工廠。 (4)推動農業設施設置。 2.地面型： 推動鹽業用地、垃圾掩埋場、都市計畫農業區保護區及非都市土地設置與不利農業經營農地設置太陽光電系統；另水庫及滯洪池則設置浮動式太陽光電系統。 ◆區位： 1.屋頂型以合法建築物屋頂為主。 2.地面型以都市土地及非都市土地及七股、將軍、北門一帶漁電共生專區。	-	-	-	
高雄市	◆策略： 推動乾淨能源政策目標及南部產業缺電之情境下，需要穩定的供電以維持全市產業運作。	-	◆策略與區位 臺灣電力公司將於興達電廠周邊興建3臺以天然氣為燃料的複循環發電機組，並結合景觀設計，發展公園化之生態電廠。	-	-	-	-	
新竹縣	-	-	-	◆策略： 持續推動已封閉的垃圾掩埋場土地，規劃設置太陽光電系統。	-	-	-	

	整體策略	電力	油氣	再生				備註
				太陽光電	風力發電	地熱發電	水力發電	
苗栗縣	<p>◆策略： 穩定傳統能源供應，促進再生能源發展。</p>	<p>◆策略： 屆齡機組汰舊換新，原廠擴建 配合能源轉型，降低燃煤，提高燃氣。 ◆區位： 規劃擴建公營天然氣之通相發電廠機組3組，預計提供2700~3000MW。</p>	-	<p>◆策略： 推動分散型太陽能光電系統，承租現有校舍及所屬機關之公有屋舍。 ◆區位： 1. 太陽光電 2 年推動計畫 (1) 水域空間：鯉魚潭水庫、永和山水庫。 (2) 國產署閒置空間：除三義鄉2處外，其餘公館鄉、竹南鎮及頭份市為1處。 (3) 西湖服務區停車場1處。設置潛量約22.01MW。 2. 機關學校公有房舍屋頂 3. 後龍鎮秀水段滯洪池及水利會大潭蓄水池，年發電量約1600萬度。</p>	<p>◆策略： 先開發陸域風場，後開發離岸風場(先示範、次潛力、後須塊)為原則。 ◆區位： 經濟部公告2處潛在離岸風力場址為優先，位於竹南、後龍外海。</p>	-	<p>◆策略： 利用現有水利設施，設置小型水力機組。 ◆區位： 鯉魚潭水庫景山水力發電計畫，提供裝置容量4MW。</p>	
彰化縣	<p>◆策略： 1. 加強維護公用事業基礎設施，汰換老舊設備。 2. 穩健設置再生能源發電設施。</p>	<p>◆策略： 1. 對於現有配電設備應更新改善，降低因設備故障導致停電事件； 2. 電纜線除應於人口密集地區、沿海地區進行地下化工程，並加強彰化各供電區再生能源併網容量不足之饋線； 3. 在不影響縣民福祉之下，配合經濟部電源開發方案，強化電力系統供電之穩定度。 ◆區位： 1. 以工業區、人口密集等地區優先更新。 2. 以工業區、人口密集等地區優先更新，另沿海地區應加強饋線</p>	<p>◆策略： 1. 天然氣管線除應更新改善，提升天然氣接管率以及降低天然氣漏氣率，落實輸儲設備使用管理，以確保公共利益。 2. 對於現有儲油設備應更新改善，落實儲油設備使用管理，避免石油等污染物滲入土壤，影響周遭土地。 ◆區位： 以工業區、人口密集等地區優先更新管線並增加接管率。</p>	<p>◆策略與區位 1. 優先推展屋頂型太陽光電。 2. 地面型光電設施則則輔導業主進駐行政院農業委員會劃設之「嚴重地層下陷地區內不利農業經營得設置綠能設施之農業用地範圍」或經濟部等其他部會劃設之專區，並得考慮結合蓄滯洪空間，提高土地防災及能源之使用效率。</p>	<p>◆策略與區位 1. 優先推展高效率再生能源發電設備(如大型風力發電機組)； 2. 另配合風力發電4年計畫，輔導風力發電產業於本縣投資設置機組，推動離岸風電及彰化漁港離岸風電運維碼頭建設，吸引離岸風電相關產業鏈進駐。 3. 另為輔導國營輸配電業，新建或更新相關再生能源輸配電設施，包含預計興建之永興開閉所、彰埤開閉所、彰一開閉所、芳興變電所(R/S)，以減輕電力</p>	-	-	

	整體策略	電力	油氣	再生				備註
				太陽光電	風力發電	地熱發電	水力發電	
		容量以及地下化工程，並輔導國營輸配電業進行相關電力設施更新工程。			運送過程之能源消耗。			
南投縣	◆策略： 1. 因應地形地勢優勢，水力發電發展甚深。 2. 依區域特性設置小型太陽能及風力發電設施。	◆策略： 發電機組包括川流式及抽蓄式水力發電，相關發電電力則納入電力網裝置，由臺電整體調配。	-	-	-	-	◆區位： 明潭發電廠、名間水力發電廠、大觀發電廠、萬大發電廠。	
雲林縣	-	-	-	-	-	-	-	能源設施現況 (p20) 1. 六輕麥寮汽電獨立電廠及臺塑石化汽電共生發電容量為6,053萬瓩，約核四裝置容量的2.3倍，足以供應雲林縣工業用電，整體而言，用電供需不虞匱乏。 2. 雲林縣境內地層下陷地區，部份屬農委會認定之「嚴重地層下陷地區內不利農業經營得設置綠能設施之農業用地範圍」，該縣深具發展綠能之條件，建議可配合目前推動再生能源計畫與臺西產業專區，強化發展綠色能源。
嘉義縣	◆策略： 1. 配合綠能田園城市推動再生能源轉型。 2. 掩埋場興辦事業計畫新增太陽能光電系統。	-	-	◆策略： 滯洪池有較大可利用面積之特性提供水域浮動市太陽能發電設置區域。	-	-	-	
屏東縣	-	-	-	◆策略： 綠能發電設施如位屬嚴重地層下陷或經認定不宜持續耕作之農地，應鼓勵於綠能設施下方作滯洪池空間使用，除提高能源設施之附加	-	-	-	

	整體策略	電力	油氣	再生				備註
				太陽光電	風力發電	地熱發電	水力發電	
				價值，亦能減緩洪淹災害。 推動已封閉的垃圾掩埋場活化利用。				
臺東縣	<p>◆策略：</p> <p>1. 推廣再生能源計畫，以邁向非核家園</p> <p>2. 規劃與設置太陽能、地熱及水力等發電設施與設備，以提升能源自給率，並帶動新興產業之發展。</p>	-	-	<p>◆策略與區位</p> <p>1. 將於知本建康段，設置太陽能發電設備及教育示範專區，面積約226公頃，但因其包含濕地及其他不可開發範圍，實際建置規劃土地面積約161公頃，其利用良好日照條件建立自主能源已達環保節能及緊急救災用電社會效益，並已取得部落投票同意開發</p> <p>2. 初步規劃於池上萬福、牧野段約計54公頃，將設置太陽能光電專區，預計發電量年產出至少50,000瓩。</p>	-	<p>◆策略與區位</p> <p>依臺東縣再生能源推動可行性評估，於金崙、知本及綠島地區，具有豐富地熱資源，可朝地熱發電方向進行發展。</p>		
花蓮縣	<p>◆策略：</p> <p>鼓勵民間投資能源設施。</p>			<p>◆策略：</p> <p>配合全國國土計畫能源設施策略及行政院核定「太陽光電2年推動計畫」，鼓勵民間利用包含鹽業用地、地下水管制區第一級管制區、水域空間(水庫、滯洪池、埤塘、魚塭)、掩埋場等各類型土地設置地面型太陽能光電。</p>				
宜蘭縣	<p>◆策略：</p> <p>1. 107年辦理「宜蘭縣能源轉型策略建構與推廣示範計畫」，提出規劃目標為：2025年為目標年，加強節電使總用電量負成長6%，</p>	-	-	<p>◆策略：</p> <p>1. 太陽光電項目可持續針對轄內公有閒置土地或房舍屋頂，評估設置再生能源設施，以提高經濟價值，並帶動綠能產業</p>	<p>◆策略：</p> <p>地熱潛能開發則可結合中央政府、以及民間業者力量，進行相關場域細部探勘調查，選擇優質潛能案場。</p>	<p>本縣雖具有小水力發電和生質能開發潛能，惟仍須待外在環境成熟。</p>	-	

	整體策略	電力	油氣	再生				備註
				太陽光電	風力發電	地熱發電	水力發電	
	<p>且綠能使用佔比提升至全部用電量 12%。</p> <p>2. 整合各部門，同步推動節約能源使用與能源效率提升。</p> <p>3. 再生能源開發計畫：政策以太陽光電與地熱發電為主軸。</p>			<p>發展。</p> <p>2. 中長期則推廣至民間參與綠能、推動公民電廠等，使民間與機關能共同參與國。</p> <p>◆區位： 辦理 107 年「宜蘭縣推廣再生能源補助計畫」，亦選定四處垃圾掩埋場場址，持續進行設置太陽光電評估作業。</p>	<p>◆區位： 利澤地熱及清水地熱電廠開發案，及仁澤土場地熱區鑽探與產能測試計畫。</p>			
澎湖縣	<p>◆策略：</p> <p>1. 配合低碳島定位持續推動綠能建設、推廣低碳生活。</p> <p>2. 擴大補助節能產品應用。</p>	-	-	<p>◆策略： 建築屋頂或大片閒置土地(廢棄營區及遷葬公墓)，鼓勵民間投資。</p>	<p>◆策略： 1. 持續推動規劃中鋒利發電設施建設。 2. 臺電規劃興建臺灣—澎湖海底電纜。</p>	-	-	全島能源供應 50% 來自再生能源。
基隆市	<p>◆策略： 「新能源政策」願景，促進能源發展。</p>	<p>◆策略與區位： 協和電廠配合政府新能源、非核家園政策更新發電機組設備，新港區填海造陸計畫平衡基隆港對貨運、客運及市民之影響。</p>	<p>◆策略與區位 協和電廠更新改建預計填海造陸 18.6 公頃(二階環評修正方案)，興建液化天然氣接收站及其附屬設施。</p>	-	-	-	-	
新竹市	-	-	-	-	-	-	-	<p>現況說明：</p> <p>1. 電力設施 新竹市境內目前超高壓與一次變電所的主變裝置容量為 2,420 MVA，用以供應新竹市、竹北市、竹東鎮與科學園區之用電。而二次變電所的主變裝置容量為 325MVA，主要供應新竹市各區與新竹縣部分地區。</p> <p>2. 新竹市有 6 臺風力發電機組可提供 12MW 之發電量；於科學園區、學校、政府機構等一共設置 20 處太陽能光電，可提供 2,854W 的電量之太陽光電。</p>

附件 2-2 經濟部能源局 109.04.14、109.04.15 函

檔 號：  
保存年限：

## 經濟部能源局 函

地址：臺北市復興北路2號12、13樓  
電話：(02)27757725  
傳真：(02)27762709  
電子信箱：ytlin2@moca.gov.tw  
承辦人：林彥彤

受文者：內政部營建署

發文日期：中華民國109年04月14日

發文字號：能綜字第10901003800號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨(JCS71090100380)

主旨：有關貴署審議各直轄市、縣(市)國土計畫草案一案，檢送本局撰擬「第五章部門空間發展計畫」能源設施部分通案性文字如附件，請查照。

說明：

- 一、查本局為協助審議各直轄市、縣(市)國土計畫草案，業就轄管之查核項目部分，分案提供意見送貴署彙辦在案。
- 二、考量各直轄市、縣(市)國土計畫草案多未就能源設施（如發電廠、變電所(站)及相關線路、油氣、再生能源設施等）之策略及區位進行論述，爰提供能源設施部分通案性說明，惠請轉知各直轄市、縣(市)政府參照。

正本：內政部營建署

副本：經濟部研究發展委員會 電 2020/04/14 文  
交 11:54:05 章

裝  
訂  
線



## 直轄市、縣(市)國土計畫能源設施通案文字建議

### 第五章 部門空間發展計畫

#### 能源設施

##### 一、發展策略

(一)電力設施：為確保本(縣)市轄區內電力穩定供應，本府將依未來電力負載成長需求，規劃適當電廠、變電所(站)及線路設置區位，以達區域電力供需平衡。

(二)油氣設施：

1. 石油：配合我國政策及本(縣)市轄內需求，必要時規劃新建、擴建或改建石油設施(如煉油廠、油品儲運中心等)，以維持石油穩定供應。
2. 天然氣：配合我國政策及本(縣)市轄內需求，必要時規劃新建、擴建或改建天然氣接收站及相關卸收輸儲設施(如管線、儲氣槽)，以促進天然氣供應穩定。

(三)再生能源設施：

1. 太陽光電：配合我國短期目標(至109年)裝置容量6.5 GW，長期目標(至114年)為20 GW，將本(縣)市轄區內土地與建築物空間作最有效率的規劃利用，同時透過本府協力擴大設置能量並即時解決設置障礙。
2. 風力發電：在陸域風力推動部分，以先開發優良風場，續開發次級風場為原則；在離岸風力推動部分，配合中央「先示範、次潛力、後區塊」原則，共同推動轄內離岸風場與海洋生態、漁業共榮。
3. 地熱發電：參考國內既有地熱資源文獻資料，發掘轄區內地熱發電高潛能區，進行資源探勘驗證。後續優先盤點潛能區內公有土地，以BOT或土地標租方式，吸引相關技術人才與企業投入，在地熱區內進行產業化開發。
4. 水力發電：積極推動環境友善水力機組，利用本(縣)市轄區內現有水庫堰壩、水力電廠、灌溉渠道等現有水利設施，設置裝置容量2萬瓩以下之簡易小型水力機組發電進行推動。

##### 二、發展區位

(一)電力設施：本(縣)市轄區內目前設置之發電廠廠址、變電所(站)及線路用地，將劃入適當國土功能分區分類，且考量未

來電力需求，本府於規劃重大建設或投資計畫前，預先洽台電公司確認用電需求，並規劃相關電廠、變電所(站)及線路土地，以綁未來供電需求。

(二)油氣設施：

1. 石油：本(縣)市目前設置之石油設施用地，將劃入適當國土功能分區分類。配合我國政策及本(縣)市轄內需求，規劃新(擴)建相關石油設施(如煉油廠、油品儲運中心等)用地，以因應石油供應需要。
2. 天然氣：本(縣)市目前設置之天然氣接收站及相關卸收輸儲設施用地，將劃入適當國土功能分區分類。配合我國政策或依本(縣)市轄內需求，規劃新(擴)建天然氣接收站及相關卸收輸儲設施(如管線、儲氣槽)用地，以因應天然氣供應需要。

(三)再生能源設施：

1. 太陽光電：屋頂型以推動工廠、農業設施、民宅、中央公有建築等設置為主；地面型利用不利農業經營土地、鹽業用地、水域空間、已封閉垃圾掩埋場、受污染土地、中央與直轄市、縣(市)政府盤點之土地、光電與農業經營結合之農牧用地或養殖用地、特定光電專區用地等區位設置，並以地面型專區方式推動。
2. 風力發電：依行政院環境保護署就區塊開發政策環境影響評估之徵詢意見，排除應予保護、禁止或限制建築地區，作為後續開發行為規劃之參考基準。
3. 地熱發電：優先針對地熱發電高潛能地區進行調查及開發規劃，並透過普查技術，逐步發掘其他地熱潛能區。
4. 水力發電：簡易小型水力機組發電部份，以轄區內既有劃設及兼具環境友善之規劃案場進行開發。

檔 號：  
保存年限：

## 經濟部能源局 函

地址：臺北市復興北路2號12、13樓  
電話：(02)27757725  
傳真：(02)27762709  
電子信箱：ytlin2@moea.gov.tw  
承辦人：林彥彤

受文者：內政部營建署

發文日期：中華民國109年04月15日

發文字號：能綜字第10901003850號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨(JCS71090100385)

主旨：有關貴署審議各直轄市、縣（市）國土計畫草案一案，檢送本局盤點「各直轄市、縣（市）五年內明確開發之能源設施規劃」如附件，請查照。

說明：

- 一、查本局為協助審議各直轄市、縣（市）國土計畫草案，業就轄管之查核項目部分，提供意見送貴署彙辦在案。
- 二、為利各直轄市、縣（市）研擬國土計畫草案，本局業盤點「各直轄市、縣（市）五年內明確開發之能源設施規劃」，惠請參考運用並轉知各直轄市、縣（市）政府參照。

正本：內政部營建署

副本：經濟部研究發展委員會

電 2020/04/15 文  
交 17:35:03 章

裝  
訂  
線



各直轄市、縣（市）五年內明確開發之能源設施規劃

一、輸電線路設置規劃：

縣市	計畫名稱	計畫說明	區位說明
桃園市、 新竹縣、 彰化縣	離岸風力發電 加強電力網第 一期計畫	提供桃園離岸風力發電 1.14GW 及彰化離岸風力發電 6.5GW 併 網容量，滿足離岸風力發電業 者併網需求。 一、變電工程部分包含新建超 高壓升壓站 1 所、擴建超 高壓變電所 1 所及新建 161kV 開閉所 3 所，總裝 設變壓器容量 3,500MVA， 並設置無效電力補償設備 之電抗器 17 組，合計容 量 1,000Mvar 及靜態同步 補償器 (STATCOM)±200Mvar 2 組，既設超高壓變電開關 設備改建 10 所。 二、線路工程部分合計 550.46 回線公里。	彰化地區：彰化縣 鹿港鎮彰濱工業 區、二林鎮、芳苑 鄉。 桃園地區：觀音 區、新屋區、楊梅 區。 新竹地區：湖口 鄉。
新北市、 宜蘭縣、 花蓮縣、 桃園市	北區一期電網 專案計畫	本計畫包含新建一次 配電變電所 2 所(遠 信及廣豐一次配電變 電所)，總裝設變壓 器容量 360 千仟伏安 (MVA)；新建輸電線 24.08 回線公里，並 增設 161kV80MVar 並 聯電抗器 1 組。	新北市板橋區、宜 蘭縣蘇澳鎮、花蓮 新城鄉、桃園市八 德區、大溪區等地 區。
台北市、 新北市	北區二期輸變 電專案計畫	本計畫期程自 108 年 1 月至 117 年 12 月間 止(共 10 年)，計畫 內容包含興建 3 所 (華江、玉成及板翠	新北市板橋區、樹 林區、台北市萬華 區、台北市南港區 等地區。

		<p>一次配電變電所) ,  總裝設變壓器容量  600 千仟伏安(MVA)  及於樹德一次變電所  裝設兩台配電變壓器  120 千仟伏安(MVA) ;  新建輸電線 6.1 回線  公里。</p>	
<p>新竹縣  台中市、  雲林縣</p>	<p>中區一期輸變  電專案計畫</p>	<p>一、配合都市更新計畫及工業  園區開發新設用電需求，  興建 4 所一次配電變電所  及變電所相關 161kV 引接  線路暨 1 項 161kV 系統線  路工程 1 件。  二、本計畫 4 所變電所皆已完  成土地購置。</p>	<p>竹北市高鐵地區  台中市北屯、大  甲、大安、大里等  區  雲林縣台西鄉、四  湖鄉</p>
<p>台南市</p>	<p>南科超高壓變  電所擴建計畫</p>	<p>變電工程容量 1,500  千仟伏安。</p>	<p>南科園區</p>

二、發電廠設置規劃：

縣市	計畫名稱	計畫說明	區位說明
基隆市	協和電廠更新改建計畫	<p>一、既有 4 部燃油機組預計自 108 年起陸續屆齡除役，改建為燃氣機組（2 部共 240 萬瓩）。</p> <p>二、針對天然氣供應相關儲槽及卸收設施，進行興建規劃。</p>	基隆市中山區協和里協和段與仙洞段
桃園市	大潭電廠增建計畫	新增 3 部燃氣機組（3 部共 316.8 萬瓩），預計自 111 年起陸續完工商轉。	觀音鄉大潭村之大潭濱海特定工業區
苗栗縣	通霄電廠更新擴建計畫	<p>一、自 105 年起陸續汰換燃氣複循環#1~#3 機組。</p> <p>二、預計 109 年燃氣複循環#3 機組正式商轉後，將可提高電力系統供電能力 89.3 萬瓩。</p>	通霄鎮
台中市	台中電廠新建燃氣機組計畫	<p>一、依政府能源政策，未來電力發展將啟動能源轉型，積極推動再生能源、擴大天然氣使用。</p> <p>二、在考量長期電力負載成長需求、維持區域電力供應穩定，及減輕台中電廠對區域空氣品質之影響，爰規劃台中電廠新建燃氣機組計畫（2 部共 240 萬瓩）。</p> <p>三、燃煤機組#1~#4 預計自 120~121 年起陸續屆齡除役。</p>	龍井區
嘉義縣	嘉惠電力第二期發電計畫	一、配合政府能源轉型政策，採用潔淨能源、擴大天然氣使用，設置第二期發電機組。	民雄鄉

		<p>二、在考量長期電力負載成長需求、維持區域電力供應穩定，優先調度高效率燃氣機組下，爰規劃新建燃氣機組計畫（1部共51萬瓩）。</p>	
		<p>一、依政府能源政策，未來電力發展將啟動能源轉型，積極推動再生能源、擴大天然氣使用。</p>	高雄縣茄萣鄉與永安兩鄉交界處之興達漁港南側海灘
高雄市	興達電廠更新擴建計畫	<p>二、為充裕112年起電力系統之供電能力，並兼顧區域電力供應平衡及穩定，並降低空氣污染物排放與滿足電力需求，爰規劃興達電廠新建燃氣機組計畫（3部共360萬瓩）。</p>	

三、天然氣輸儲設備規劃：

縣市	計畫名稱	計畫說明	區位說明
基隆市	台電公司協和接收站	(環評中)規劃2座16萬公秉儲槽、1席碼頭及氣化設施	中山區
桃園市	中油公司觀塘接收站一期	(興建中)興建2座16萬公秉儲槽、1席碼頭及氣化設施	觀音區
	中油公司觀塘接收站二期	(可行性研究中)規劃6座18萬公秉儲槽、1席碼頭及氣化設施	觀音區
臺中市	中油公司台中接收站二期計畫(第二席碼頭)	(興建中)興建1席碼頭	梧棲區
	中油公司台中接收站三期計畫	(環評中)規劃2座18萬公秉儲槽及氣化設施	梧棲區
	中油公司台中接收站四期計畫	(可行性研究中)規劃4座18萬公秉儲槽、2席碼頭及氣化設施	梧棲區
	台電公司台中港接收站	(環評中)規劃5座16萬公秉儲槽、1席碼頭及氣化設施	龍井區
苗栗縣至臺中市	中油公司台中至通霄36吋陸管	(興建中)興建台中廠至通霄站36吋陸管，長35.8公里	苗栗縣：苑裡鎮、通霄鎮 臺中市：梧棲區、清水區、大甲區
	台電公司輸氣管線計畫	(環評中)規劃新建兩條36吋海管，由臺中港至通霄電廠區，長度各為55、57公里	苗栗縣：通霄鎮及其外海 臺中市：龍井區及其外海
高雄市	中油公司永安接收站五期計畫	(環評中)規劃3座20萬公秉地下儲槽及氣化設施	永安區

四、 再生能源設施規劃：

縣市	計畫名稱	計畫說明	區位說明
桃園市	埤塘	面積約 354.8 公頃，屬水利用地，依《農田水利會灌溉蓄水池設置太陽光電設施管理原則》可容許使用 50%	八德區、大園區、大溪區、中壢區、平鎮區、桃園區、新屋區、楊梅區、龍潭區、蘆竹區、觀音區
	汙染土地	面積約 53.3 公頃，屬農牧用地，依農委會《申請農業用地作農業設施容許使用審查辦法》申請可容許使用 70%	八德區、大園區、中壢區、平鎮區、桃園區、新屋區、楊梅區、龍潭區、龜山區、蘆竹區、觀音區
	已封閉垃圾掩埋場	面積約 22.5 公頃，採容許使用或土地變更設置。	大園區、大溪區、平鎮區、復興區、楊梅區、龜山區、蘆竹區
桃園縣	桃園離岸風力發電場興建計畫	風場面積約 55.33 平方公里，部分範圍涵蓋潛力場址 #2，依電業法規定申請籌設許可中。	本計畫風場位於桃園市觀音及大園區外海，離岸邊最近距離約為 1.9 公里
新竹縣	埤塘	面積約 127.5 公頃，屬水利用地，依《農田水利會灌溉蓄水池設置太陽光電設施管理原則》可容許使用 50%	湖口鄉、新豐鄉
	養殖漁業生產專區(漁電共生)	面積約 46 公頃，屬養殖、農牧用地，依《申請農業用地作農業設施容許使用審查辦法》，可申請 40%容許使用	竹北市
新竹市	已封閉垃圾掩埋場	面積約 4.1 公頃，採容許使用或土地變更設置。	北區、香山區
苗栗縣	養殖漁業生產專區(漁電共生)	面積約 66 公頃，屬養殖、農牧用地，依《申請農業用地作農業設施容許使用審查辦法》，可申請 40%容許使用	通霄鎮
	已封閉垃圾掩埋場	面積約 3.6 公頃，採容許使用或土地變更設置。	苗栗市
	海能離岸風力發電計畫	風場面積約 68.81 平方公里，屬潛力場址 #5-6，依電業法規定申請施工許可中。	本計畫風場位於苗栗縣竹南鎮及後龍鎮外海，離岸距離約 3.8

縣市	計畫名稱	計畫說明	區位說明
			至 7 公 里
臺中市	已封閉垃圾掩埋場	面積約 8.1 公頃，採容許使用或土地變更設置。	大雅區、南屯區、神岡區、龍井區
彰化縣	不利農業經營區	面積約 82 公頃，屬農牧用地，依農委會《申請農業用地作農業設施容許使用審查辦法》申請可容許使用 70%	大城鄉、芳苑鄉
	養殖漁業生產專區(漁電共生)	面積約 1,362 公頃，屬養殖、農牧用地，依《申請農業用地作農業設施容許使用審查辦法》，可申請 40%容許使用	大城鄉、伸港鄉、芳苑鄉、鹿港鎮、福興鄉
	汙染土地	面積約 71.7 公頃，屬農牧用地，依農委會《申請農業用地作農業設施容許使用審查辦法》申請可容許使用 70%	大村鄉、秀水鄉、和美鎮、花壇鄉、芳苑鄉、埔心鄉、鹿港鎮、彰化市、福興鄉、線西鄉
	彰化濱海工業區崙尾東區	面積約 599 公頃，由工業局招標推動	鹿港鎮
	台糖滯洪池	面積約 74 公頃，為國營事業所屬土地，採資源型變更為水利用地後，採容許設置	二林鄉、鹿港鎮
	已封閉垃圾掩埋場	面積約 3.2 公頃，採容許使用或土地變更設置。	埤頭鄉、鹿港鎮
	大彰化東南離岸風力發電計畫	風場面積約 108.7 平方公里，屬潛力場址 #14，依「電業法」規定申請施工許可	本計畫風場主要位於彰化縣線西鄉外海區域，風場離岸最近距離約 35.7 公里
	大彰化西南離岸風力發電計畫	風場面積約 126.3 平方公里，屬潛力場址 #15，依「電業法」規定申請施工許可	本計畫風場主要位於彰化縣線西鄉及鹿港鎮外海區域，風場離岸最近距離約 50.1 公里
	大彰化西北離岸風力發電計畫	風場面積約 117.4 平方公里，屬潛力場址 #12，依「電業法」規定申請施工許可	本計畫風場主要位於彰化縣線西鄉外海區域，風場離岸最近距離約 48.5 公里

縣市	計畫名稱	計畫說明	區位說明
	彰芳離岸風力發電計畫	風場面積約 82.4 平方公里，屬潛力場址 #27，依「電業法」規定申請施工許可中。	本計畫風場主要位於彰化縣芳苑鄉外海，風場距岸約 14 至 25 公里
	西島離岸風力發電計畫	風場面積約 7.7 平方公里，非屬潛力場址，依「電業法」規定申請施工許可中。	本計畫風場主要位於彰化縣芳苑鄉外海，風場距岸約 11 公里
	中能離岸風力發電計畫	風場面積約 36.54 平方公里，屬潛力場址 #29，依「電業法」規定申請施工許可中。	本計畫風場主要位於彰化縣大城鄉及芳苑鄉，風場離岸最近距離約 7 公里
	台電二期離岸風力發電計畫	風場面積約 50 平方公里，屬潛力場址 #26，依「電業法」規定申請施工許可中。	本計畫風場（含觀測塔）主要位於彰化縣芳苑鄉外海，距岸最近距離約 13 公里
	海龍二號離岸風力發電計畫	風場面積約 59.5 平方公里，屬潛力場址 #19，依「電業法」規定申請施工許可中。	本計畫風場主要位於彰化縣福興鄉及芳苑鄉外海，離岸距離約 45 至 55 公里
	海龍三號離岸風力發電計畫	風場面積約 85.2 平方公里，其中屬澎湖縣管轄海域範圍約 18 平方公里，潛力場址 #18，依「電業法」規定申請施工許可中。	本計畫風場主要位於彰化縣福興鄉、芳苑鄉及澎湖縣白沙鄉外海，距台灣本島約 50 至 70 公里，距澎湖本島約 40 公里，距離吉貝嶼約 30 公里
雲林縣	不利農業經營區	面積約 1,219 公頃，屬農牧用地，依農委會《申請農業用地作農業設施容許使用審查辦法》申請可容許使用 70%	口湖鄉、四湖鄉、麥寮鄉、台西鄉
	養殖漁業生產專區(漁電共生)	面積約 2,825 公頃，屬養殖、農牧用地，依《申請農業用地作農業設施容許使用審查辦法》，可申請 40%容許使用	口湖鄉、台西鄉、四湖鄉、麥寮鄉、
	台糖滯洪池	面積約 35 公頃，為國營事業所屬土地，採資源型變更為水利用地後，採容許設置	水林鄉、北港鎮

縣市	計畫名稱	計畫說明	區位說明
	雲林離島工業區 台西區	面積約 1,163 公頃，第一期 規劃 330 公頃	台西鄉
	雲林離島工業區 新興區	面積約 209.8 公頃	台西鄉
	台糖盤點不適耕 作土地	面積約 186 公頃，採用地變 更設置，已完成招商	口湖鄉、斗六市
	汙染土地	面積約 4.7 公頃，屬農牧用 地，依農委會《申請農業用 地作農業設施容許使用審查 辦法》申請可容許使用 70%	斗六市、虎尾鎮、麥 寮鄉
	雲林離岸風力發 電場興建計畫	風場面積約 82 平方公里，非 屬潛力場址，依電業法規定 申請施工許可中。	本計畫場址位於雲林 縣四湖鄉及口湖鄉外 海，風場距岸邊約 8 至 17 公里
嘉義縣	不利農業經營區	面積約 140 公頃，屬農牧用 地，依農委會《申請農業用 地作農業設施容許使用審查 辦法》申請可容許使用 70%	布袋鎮、東石鄉
	養殖漁業生產專 區(漁電共生)	面積約 1,536 公頃，屬養 殖、農牧用地，依《申請農 業用地作農業設施容許使用 審查辦法》，可申請 40%容許 使用	布袋鎮、東石鄉、義 竹鄉
	鹽業用地	面積約 152 公頃(已使用約 102 公頃)，屬國有土地，採 用地變更設置	布袋鎮、義竹鄉
	台糖滯洪池	面積約 135 公頃，為國營事 業所屬土地，採資源型變更 為水利用地後，採容許設置	中埔鄉、布袋鎮、鹿 草鄉、義竹鄉
	已封閉垃圾掩埋 場	面積約 21.6 公頃，採容許使 用或土地變更設置。	大埔鄉、中埔鄉、六 腳鄉、太保市、朴子 市、竹崎鄉、東石 鄉、阿里山鄉、鹿草 鄉、新港鄉、溪口鄉
臺南市	不利農業經營區	面積約 224 公頃，屬農牧用 地，依農委會《申請農業用 地作農業設施容許使用審查	北門區、學甲區、鹽 水區

縣市	計畫名稱	計畫說明	區位說明
		辦法》申請可容許使用 70%	
	養殖漁業生產專區(漁電共生)	面積約 3,801 公頃，屬養殖、農牧用地，依《申請農業用地作農業設施容許使用審查辦法》，可申請 40%容許使用	七股區、六甲區、北門區、將軍區、學甲區
	鹽業用地	面積約 458 公頃，屬國有土地，採用地變更設置	七股區、北門區、將軍區
	台糖盤點不適耕作土地	面積約 203 公頃，採用地變更設置，已完成招商	七股區
	台糖管農型(蔬菜專區)	面積約 26.44 公頃，屬農牧用地，依《申請農業用地作農業設施容許使用審查辦法》，可申請 40%容許使用	善化區
	已封閉垃圾掩埋場	面積約 106.7 公頃，採容許使用或土地變更設置。	大內區、永康區、白河區、西港區、佳里區、官田區、東山區、後壁區、將軍區、麻豆區、新化區、新市區、新營區、學甲區、歸仁區、鹽水區
高雄市	養殖漁業生產專區(漁電共生)	面積約 1,368 公頃，屬養殖、農牧用地，依《申請農業用地作農業設施容許使用審查辦法》，可申請 40%容許使用	永安區、彌陀區
	汙染土地	面積約 23.6 公頃，屬農牧用地，依農委會《申請農業用地作農業設施容許使用審查辦法》申請可容許使用 70%	大寮區、小港區、仁武區、岡山區、林園區、前鎮區、楠梓區、路竹區
	台糖滯洪池	面積約 10 公頃，為國營事業所屬土地，採資源型變更為水利用地後，採容許設置	橋頭區
	台糖盤點不適耕作土地	面積約 110 公頃，採用地變更設置	內門區
屏東縣	不利農業經營區	面積約 495 公頃，屬農牧用地，依農委會《申請農業用	林邊鄉

縣市	計畫名稱	計畫說明	區位說明
		地作農業設施容許使用審查辦法》申請可容許使用 70%	
	養殖漁業生產專區(漁電共生)	面積約 1,715 公頃，屬養殖、農牧用地，依《申請農業用地作農業設施容許使用審查辦法》，可申請 40%容許使用	佳冬鄉、枋寮鄉、鹽埔鄉
	台糖滯洪池	面積約 8 公頃，為國營事業所屬土地，採資源型變更為水利用地後，採容許設置	東港鎮
	高樹回填地	面積約 37 公頃，目標 200 公頃，屬盜採砂石回填土地	高樹鄉
	循線找地	面積約 3,807.9 公頃，目標設置 800MW，屬嚴重地層下陷地區之養殖、農牧用地	東港鎮、林邊鄉、佳冬鄉、枋寮鄉
	台糖營農型(蔬菜專區)	面積約 37.95 公頃，屬農牧用地，依《申請農業用地作農業設施容許使用審查辦法》，可申請 40%容許使用	鹽埔鄉
	已封閉垃圾掩埋場	面積約 6 公頃，採容許使用或土地變更設置。	鹽埔鄉、九如鄉
宜蘭縣	養殖漁業生產專區(漁電共生)	面積約 1,370 公頃，屬養殖、農牧用地，依《申請農業用地作農業設施容許使用審查辦法》，可申請 40%容許使用	五結鄉、頭城鎮
	已封閉垃圾掩埋場	面積約 3.8 公頃，採容許使用或土地變更設置。	宜蘭市
花蓮縣	養殖漁業生產專區(漁電共生)	面積約 599 公頃，屬養殖、農牧用地，依《申請農業用地作農業設施容許使用審查辦法》，可申請 40%容許使用	玉里鎮、壽豐鄉
	已封閉垃圾掩埋場	面積約 1.3 公頃，採容許使用或土地變更設置。	鳳林鎮
澎湖縣	海龍三號離岸風力發電計畫	風場面積約 85.2 平方公里，其中屬澎湖縣管轄海域範圍約 18 平方公里，潛力	本計畫風場主要位於彰化縣福興鄉、芳苑鄉及澎湖縣白沙鄉外

縣市	計畫名稱	計畫說明	區位說明
		場址 #18，依「電業法」規定申請施工許可中。	海，距台灣本島約 50 至 70 公里，距澎湖本島約 40 公里，距離吉貝嶼約 30 公里

第三案：直轄市、縣（市）國土計畫（草案）之水利設施空間發展計畫之處理原則，提請討論。

說明：

一、背景說明

（一）本部 107 年 4 月 30 日公告實施全國國土計畫之重要公共設施部門空間發展策略，就水利設施研訂「水資源」及「水利」之發展對策及發展區位，作為直轄市、縣（市）政府研擬水利部門相關計畫之指導（如表 3-1）。

表 3-1 全國國土計畫水利設施（水資源及水利）指導內容（摘要）

水利設施	發展對策	發展區位
水資源	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 中央水利主管機關持續推動節約用水、有效管理、彈性調度與多元開發等四大水資源經理策略因應。</li> <li>2. 積極擴建輸水管網設施、強化彈性調度機制、推動降低漏水率計畫及水庫整體防淤等。</li> <li>3. 各區域持續增加可供水量，提高供水穩定度。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 120 年前完成傳統水資源設施，加計下游自來水設施，需地面積約 2,895 公頃；又新興水源（海水淡化、水再生利用）需地面積約 60 公頃。</li> <li>2. 120 年後長程水源計畫，需地面積（含自來水設施）約 1,115 公頃。</li> </ol>
水利	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 將流域綜合治水納入國土整體規劃，修訂土地使用及空間規劃相關法規及計畫，加強都市保水能力，明確低衝擊開發、排水系統、滯洪系統處理分工能量，以確保逕流分擔出流管制策略落實。</li> <li>2. 訂（修）定相關法規，納入逕流分擔出流管制，加強落實土地開發與各類排水出流管制。</li> </ol>	<p>依整體流域治理及氣候變遷需求，檢討各中央管河川降雨量防護目標及直轄市及縣（市）管河川流域與區域之淹水風險。</p>

- (二) 為協助直轄市、縣(市)政府辦理各該國土計畫規劃作業，經濟部前以 107 年 11 月 12 日經水綜字第 10753260520 號函提供水利部門計畫相關內容(含區位及面積)供直轄市、縣(市)政府納入規劃參考。
- (三) 本部營建署於 108 年 8 月 2 日召開「直轄市、縣(市)國土計畫規劃作業第 38 次研商會議」，就直轄市、縣(市)國土計畫水利部門空間發展計畫內容研訂通案性原則如下：
1. 直轄市、縣(市)國土計畫應依全國國土計畫規定，載明水利部門空間發展計畫之「發展對策」及「發展區位」。
  2. 配合水利法 107 年 6 月 20 日修正及經濟部 108 年 4 月 30 日召開「韌性臺灣—全國治水會議」提出「各直轄市、縣市應優先訂定水利部門計畫納入縣市國土計畫，將相關治水需求具體納入綜合規劃。」之具體共識結論，依據經濟部 108 年 6 月 28 日舉辦「水利部門空間發展計畫專題演講暨工作坊」共識，水利部門空間發展計畫應載明內容包含防災減災、水資源利用、生態廊道及景觀與親水空間等，並繪製水利部門空間發展構想圖。
  3. 經濟部水利署督導直轄市、縣(市)政府水利主管單位，配合提供資料或圖資，俾利規劃作業順利進行。

## 二、直轄市、縣(市)國土計畫辦理情形

直轄市、縣(市)政府將水利部門相關內容，納入各該直轄市、縣(市)國土計畫草案之「部門空間發展計畫」之「能源及水資源部門」或「重要公共設施部門」，

整理如附件 3-1。

### 三、初步審議結果

(一) 本署就直轄市、縣(市)國土計畫草案之部門空間發展計畫進行查核，情形如下(如表 3-2)：

1. 未載明水利部門空間發展計畫之「發展對策」及「發展區位」：新竹市。
2. 未載明水利部門空間發展計畫之「發展區位」：新竹縣、宜蘭縣。
3. 其餘縣市尚符合國土計畫法施行細則第 6 條規定應表明事項。

表 3-2 直轄市、縣(市)國土計畫水利部門空間發展計畫查核情形

縣市	水利部門空間發展計畫	
	發展對策	發展區位
新北市	√	√
桃園市	√	√
臺中市	√	√
臺南市	√	√
高雄市	√	√
基隆市	√	√
新竹市	▲	▲
新竹縣	√	▲
苗栗縣	√	√
彰化縣	√	√
南投縣	√	√
雲林縣	√	√
嘉義縣	√	√
屏東縣	√	√
宜蘭縣	√	▲
花蓮縣	√	√
臺東縣	√	√
澎湖縣	√	√

(二) 至各該直轄市、縣(市)政府水利部門相關內容，依據經濟部「韌性臺灣—全國治水會議」及「水利部門空間發展計畫專題演講暨工作坊」，其應研擬內容應包含「防災減災」、「水資源利用」、「生態廊道」、「景觀與親水空間」，並繪製空間發展示意圖，經查核結果如下(如表 3-3)：

1. 載明「防災減災」、「水資源利用」、「生態廊道」、「景觀與親水空間」等 4 項目內容，並繪製水利部門空間發展構想圖：臺中市、臺南市、基隆市、苗栗縣、宜蘭縣。
2. 其餘縣市僅載明「水資源利用」，部分縣市套繪空間發展示意圖。

表 3-3 直轄市、縣(市)國土計畫水利部門空間發展計畫完整度檢核表

縣市	水利部門空間發展計畫				
	防災減災	水資源利用	生態廊道	景觀與親水空間	空間發展示意圖
新北市	▲	√	▲	▲	√
桃園市	▲	√	▲	▲	√
臺中市	√	√	√	√	√
臺南市	√	√	√	√	√
高雄市	▲	√	▲	▲	√
基隆市	√	√	√	√	√
新竹市	▲	√	▲	▲	▲
新竹縣	▲	√	▲	▲	▲
苗栗縣	√	√	√	√	√
彰化縣	▲	√	▲	▲	▲
南投縣	▲	√	▲	▲	▲
雲林縣	▲	√	▲	▲	▲
嘉義縣	√	√	√	√	▲
屏東縣	▲	√	▲	▲	√
宜蘭縣	√	√	√	√	√
花蓮縣	▲	√	▲	▲	√

表 3-3 直轄市、縣（市）國土計畫水利部門空間發展計畫完整度檢核表

縣市	水利部門空間發展計畫				
	防災減災	水資源利用	生態廊道	景觀與親水空間	空間發展示意圖
臺東縣	▲	∨	▲	▲	∨
澎湖縣	▲	∨	▲	▲	▲

### 三、初步審議結果

經濟部水利署就直轄市、縣（市）國土計畫草案之通案性審查意見：

- （一）經濟部水利署積極推動「逕流分擔、出流管制」相關政策法規，應落實於水利相關的空間發展計畫中，並且增加堤防維護、強化排水系統、檢討設置滯洪池或滯洪系統、區排疏浚、推動自主防災社區、都市低衝擊開發等相關政策，以凸顯整體規劃之效益。
- （二）建議在氣候變遷衝擊調適或土地管理使用調適等相關領域將逕流分擔理念納入調適策略或作為，推動利用公有土地或公共設施作多目標使用，同時兼顧設施事業目的使用及分擔逕流功能，以降低淹水風險及提升土地耐淹韌性。
- （三）國土空間規劃，建議考慮藍、綠帶空間規設，除可以處理水患之問題，並融入生態廊道與景觀親水空間。藉由藍、綠色生態系統減緩雨洪衝擊，融合生態與景觀的行水空間，以強化水域與水質保護之功效。
- （四）水利部門應思考還地於河的相關概念，提供河道合適的行水空間，建議套疊河川歷史水路位置，尋找適當區域建立滯洪區域。並針對滯洪區域研擬相關配套措施，比如補助與補償辦法，以利相關政策的推行。

- (五) 建議能源與水利部門共同思考：在再生能源策略中，太陽光電設施策略下方可以考慮作為蓄滯洪空間之用，以提高防災與能源的複合價值。
- (六) 農塘與埤塘作為蓄滯洪空間，農業與水利部門應盤點易淹水區域內埤塘，以確實發揮農塘與埤塘之功能，平時做為灌溉之用，暴雨事件時可以發揮減災之功效。
- (七) 水資源發展策略建議要有相關之節流措施，例如：降低漏水率、鼓勵工廠廢水回收。
- (八) 都市公共設施空間，包含校園、公園、公有綠地、停車場等宜考慮具有滯水空間用途。道路建設規劃方向宜要求融入生態與滯洪之功能。建議於各對應部門計畫中加入相關滯洪空間規劃。
- (九) 都市森林化：讓都市盡可能恢復已經被破壞的水循環系統外，讓土地具有蓄、留水量、淨化水質與空氣、都市綠美化、及降低都市熱島等功能。
- (十) 請依據內政部營建署「直轄市、縣(市)國土計畫規劃作業第 38 次研商會議」直轄市、縣(市)國土計畫之水利部門空間發展計畫建議議題撰寫。

#### 四、建議事項

- (一) 請經濟部水利署協助事項：
  1. 全國國土計畫載明於 120 年前完成傳統水資源設施、自來水設施及新興水源(海水淡化、水再生利用)，需地面積約 2955 公頃，120 年後長程水源計畫(含自來水設施)，需地面積約 1,115 公頃，請經濟部協助說明各縣市水資源設施區位及面積。

2. 就直轄市、縣(市)國土計畫草案後續應補充或修正事項：

- (1) 上開經濟部水利署就各直轄市、縣(市)國土計畫草案提供之通案性處理原則，如「逕流分擔、出流管制」、「藍綠帶空間規劃」、「還地於河」、「能源及水利複合價值」、「農埤塘蓄滯洪空間」、「水資源節流」等治水理念，請經濟部水利署協助說明各該原則如何納入計畫草案修正，並提供參考撰寫案例，或比照經濟部能源局 109 年 4 月 14 日能綜字第 10901003800 號及 109 年 4 月 15 日能綜字第 10901003850 號函，提供「直轄市、縣(市)國土計畫水利部門通案文字建議」及「各直轄市、縣(市)明確開發之水資源設施規劃」，供直轄市、縣(市)參酌修正。
- (2) 又各直轄市、縣(市)政府業於水利部門空間發展計畫內載明相關實質開發計畫內容，請經濟部水利署協助檢視是否屬行政院或部會已核定計畫內容、或屬行政院或部會對外宣示之重大政策。
- (3) 另本署 108 年 8 月 2 日召開之直轄市、縣(市)國土計畫規劃作業第 38 次研商會議，係配合經濟部「韌性臺灣—全國治水會議」及「水利部門空間發展計畫專題演講暨工作坊」之共識結論辦理，至直轄市、縣(市)國土計畫之水利部門計畫內容應載明防災減災、水資源利用、生態廊道及景觀與親水空間等，請經濟部水利署儘速督促各直轄市、縣(市)政府水利主管機關協助提供

相關資料或圖資，以利於各直轄市、縣（市）國土主管機關於直轄市、縣（市）國土計畫審竣前配合納入。

（二）請直轄市、縣（市）政府配合事項：

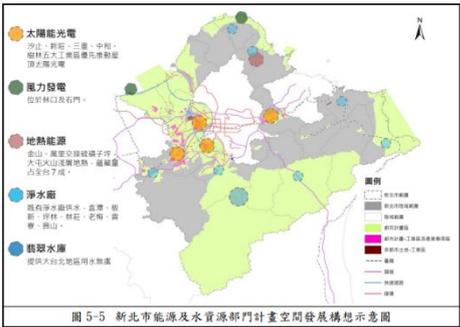
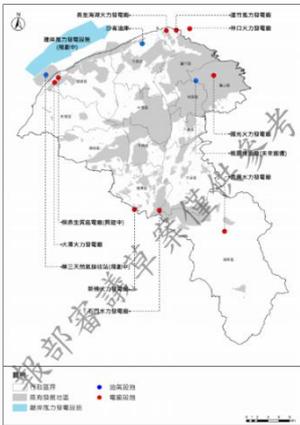
1. 直轄市、縣（市）國土計畫應按全國國土計畫之部門空間發展策略，研提水利部門空間發展計畫之「發展對策」及「發展區位」構想，並請納入計畫書詳述。
2. 綜合各部門空間發展計畫重點，配合部門發展策略，將「發展區位」繪製為空間分布示意圖，各直轄市、縣（市）國土計畫僅 1 張部門空間計畫示意圖，其繪製格式及圖例，請參酌「直轄市、縣市國土計畫規劃手冊」（第 79 頁）。

擬辦：

- （一）請經濟部水利署說明政策方向及建議處理方式。
- （二）除臺中市、臺南市、基隆市、苗栗縣、宜蘭縣外，請其餘縣（市）政府協助說明水利部門空間發展計畫納入防災減災、水資源利用、生態廊道及景觀與親水空間等相關內容之困難及待解決事項。
- （三）請各直轄市、縣（市）政府依據 109 年 4 月 30 日本部國土計畫審議會第 7 次會議討論之通案性審查原則，參考該署意見辦理計畫內容檢討修正作業。

附件 3-1 直轄市、縣（市）國土計畫水利部門計畫

縣市	直轄市、縣（市）國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
新北市	<p>第五章 部門空間發展計畫</p> <p>第五節 能源及水資源部門</p> <p>一、發展策略</p> <p>(一) 目標</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 建構低碳優質生活環境建立並促進再生能源城市網絡，以提高使用再生能源的程度，刺激綠色經濟，強調地方韌性與低排放發展，減少化石燃料投資，以再生能源取代。</li> <li>2. 推動永續資源及零廢棄以達節約自然資源、減少廢棄物、促進物質回收再利用與資源再生之目標，以減輕環境負荷。</li> </ol> <p>(二) 策略</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 再生能源推動策略規劃包含設置專責推動單位、法規制度研析含相關法規檢討與修正、地方獎勵機制研擬，及用電大戶設置再生能源機制、溝通協調事項含土地整合、民眾溝通機制建立、用地變更協處，及專區規劃推動、再生能源設置目標規劃短、中、長期目標、配套措施及預期效益等。</li> <li>2. 營造永續環境持續發展太陽光電及地熱等綠色能源外，透過推動公民參與能源治理、建立商家設備汰換新模式，以及商家智慧節電示範推廣，提升能源使用效率，營造產業永續發展環境。</li> </ol> <p>二、發展區位</p> <p>(三) 水資源設施</p> <p>翡翠水庫集水區範圍則涵蓋新北市坪林區、雙溪區、石碇區與新店區，總面積 303 平方公里。其係以公共給水為主的單一目標水庫，並附帶發電效益，為新北市最重要水，供水區包括臺北市、新北市之新店、中和、永和、三重、汐止等地。</p> <p>本市設立 7 座淨水場，其中以直潭淨水場最具規模供應著大臺北地區居民的用水，淨水場不但具有調節支援供水功能且具備灌溉與防洪功能，使本市無缺水之虞，供水水質皆可符合飲用水水質標準。</p>	<p>經濟部水利署 109 年 2 月 11 日經水綜字第 10951010900 號函</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>一、經濟部水利署積極推動「逕流分擔、出流管制」相關政策法規，應落實於水利相關的空間發展計畫中，並且增加堤防維護、強化排水系統、檢討設置滯洪池或滯洪系統、區排疏浚、推動自主防災社區、都市低衝擊開發等相關政策，以凸顯整體規劃之效益。</li> <li>二、建議在氣候變遷衝擊調適或土地管理使用調適等相關領域將逕流分擔理念納入調適策略或作為，推動利用公有土地或公共設施作多目標使用，同時兼顧設施事業目的使用及分擔逕流功能，以降低淹水風險及提升土地耐淹韌性。</li> <li>三、請依據內政部營建署「直轄市、縣（市）國土計畫規劃作業第 38 次研商會議」直轄市、縣（市）國土計畫之水利部門空間發展計畫建議議題撰寫。</li> <li>四、國土空間規劃，建議考慮藍、綠帶空間規設，除可以處理水患之問題，並融入生態廊道與景觀親水空間。藉由藍、綠色生態系統減緩雨洪衝擊，融合生態與景觀的行水空間，以強化水域與水質保護之功效。</li> <li>五、都市公共設施空間，包含校園、公園、公有綠地、停車場等宜考慮具有滯水空間用途。道路建設規劃方向宜要求融入生態與滯洪之功能。建議於各對應部門計畫中加入相關滯洪空間規劃。</li> <li>六、建議能源與水利部門共同思考：在再生能源策略中，太陽光電設施策略下方可以考慮作為蓄滯洪空間之用，以提高防災與能源的複合價值。</li> <li>七、農塘與埤塘作為蓄滯洪空間，農業與水利部門應盤點易淹水區域內埤塘，以確實發揮農塘與埤塘之功能，平時做為灌溉之用，暴雨事件時可以發揮減災之功效。</li> <li>八、氣候變遷條策略中有提到水資源領域：打造優質四水宜居環境（親水、清水、治水、透水），建議在水利部門空間計</li> </ol>

縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	 <p>圖 5-5 新北市能源及水資源部門計畫空間發展構想示意圖</p>	<p>畫中加入相關策略。</p> <p>九、水利部門應思考還地於河的相關概念，提供河道合適的行水空間，建議套疊河川歷史水路位置，尋找適當區域建立滯洪區域。並針對滯洪區域研擬相關配套措施，比如補助與補償辦法，以利相關政策的推行。</p> <p>十、都市森林化：讓都市盡可能恢復已經被破壞的水循環系統外，讓土地具有蓄、留水量、淨化水質與空氣、都市綠美化、及降低都市熱島等功能。</p>
桃園市	<p>第五章 部門空間發展計畫</p> <p>第五節 能源及水資源部門</p> <p>(一) 發展對策</p> <p>配合中央再生水政策，持續推動公共污水處理廠放流水回收再利用計畫，將已完工運轉污水處理廠轉型成都市水庫，創造生活污水循環使用的永續價值。</p> <p>(二) 發展區位</p> <p>1. 經濟部水利署：桃園海淡廠設施計畫</p> <p>因應氣候變遷、區域用水成長及滿足桃園科技工業區 TFT-LCD 廠用水需求，後續視產業需求與用水成長需求，採工業園區實際用水量達每日 3 萬噸時，將於本市觀音區規劃興建海淡廠，預計可增加供水 3 萬 CMD/日。</p> <p>2. 經濟部水利署：石門水庫阿姆坪防淤隧道工程計畫</p> <p>計畫位於大溪區，建設年期為 104-109 年，預計增加排報部審議草案僅供參考砂能力每年 64 萬立方公尺及防洪能力每秒 600 立方公尺。</p>  <p>圖 5-4 桃園市能源部門空間發展區位規劃示意圖</p>	<p>經濟部水利署 109 年 3 月 13 日經水綜字第 10914016610 號函</p> <p>一、P. 106 所提逕流分擔，應係本計畫內規劃以公共空間分擔原水道承受氣候變遷後所增加之洪水量，於國土計畫中，應檢討納入以利改善。</p> <p>二、水資源設施發展策略建議增加本署已完成之板新地區供水改善計畫二期工程，及相關之節流措施，例如：降低漏水率、鼓勵工廠廢水回收等，透過相關計畫推動，未來可進一步強化區域水源供給調度功能。</p> <p>三、水利法逕流分擔立法目的為因應氣候變遷確保防洪設施，因此建議在氣候變遷衝擊調適或土地管理使用調適等相關領域將逕流分擔納入調適策略或作為，推動利用公有土地或公共設施作多目標使用；同時兼顧目的使用及分擔逕流功能，以降低淹水風險及提升土地耐淹能力。</p> <p>四、農塘與埤塘可作為蓄滯洪空間，農業與水利部門應盤點易淹水區域內埤塘，以確實發揮農塘與埤塘之功能，平時做為灌溉之用，暴雨事件時可以發揮減災之功效。</p> <p>五、都市公共設施空間包含校園、公園、公有綠地、停車場、等，宜考慮具有滯水空間用途；道路建設規劃方向，宜融入生態與滯洪之功能。建議於各對應部門計畫中，加入相關滯洪空間規劃。</p> <p>六、水資源發展策略建議要有相關之節流措施，例如：降低漏水率、鼓勵工廠廢水回收。</p> <p>七、都市森林化除可讓都市盡可能恢復已經</p>

縣市	直轄市、縣（市）國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 （涉水利部門計畫部分）
		被破壞之水循環系統外，亦可讓土地具有蓄留水量、淨化水質與空氣、都市綠美化、及降低都市熱島等功能。
臺中市	<p>第五章 部門空間發展計畫</p> <p>第五節 能源及水資源部門</p> <p>貳、水利設施</p> <p>一、水資源利用</p> <p>（一）總體發展策略</p> <p>為使中部區域水資源環境永續，訂定本基本計畫目標如下，以作為中部區域水資源計畫規劃及推動之依據：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 合理有效使用水量，維護國土安全永續。</li> <li>2. 適度開發調度水源，因應未來供需情勢。</li> <li>3. 強化乾旱應變措施，提升氣候異常調適能力。</li> </ol> <p>（二）發展對策與發展區位</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 發展對策 <p>依經濟部水利署「臺灣中部區域水資源經理基本計畫」指導，將持續透過檢討節約用水、有效管理、彈性調度及多元開發等四大策略，維持區域供水穩定。</p> <p>（1）節約用水：持續推動節約用水措施以每人每日生活用水量 245 公升為目標。</p> <p>（2）有效管理</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>A. 由臺水公司加速辦理自來水降漏工程與供水系統規劃，並辦理「豐原淨水場新設初沉池工程（食水崙溪右岸）」計畫、水庫清淤浚渫工程。</li> <li>B. 烏嘴潭人工湖下游自來水供水工程建設烏嘴潭淨水場。</li> </ol> <p>（3）彈性調度：推動大安溪大甲溪水源聯合運用計畫、藉由調度農業用水以及抽取地下水作為備用水源，並配合新水源開發增強跨區備援系統。</p> <p>（4）多元開發：推動水資源回收中心放流水供作工業用水使用及檢討地下水源利用及檢討規劃臺中盆地地下水源利用。</p> </li> <li>2. 發展區位 <p>考量傳統水源開發困難，未來需積極</p> </li> </ol>	<p>書面意見</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>一、水利法逕流分擔立法目的為因應氣候變遷確保防洪設施，因此建議在氣候變遷衝擊調適或土地管理使用調適等相關領域將逕流分擔納入調適策略或作為，推動利用公有土地或公共設施作多目標使用，同時兼顧目的使用及分擔逕流功能，以降低淹水風險及提升土地耐淹能力。</li> <li>二、請依據內政部營建署 108 年 8 月 2 日「直轄市、縣（市）國土計畫規劃作業第 38 次研商會議」直轄市、縣（市）國土計畫之水利部門空間發展計畫下列議題撰寫：議題一：防災減災之相關內容撰寫。議題二：水資源利用。議題三：生態廊道及節點。議題四：區域景觀與親水空間之相關內容撰寫。</li> <li>三、水利部門計畫建請考量風險管理，例如水利構造物安全檢查、維護管理等。</li> <li>四、P.5-31 水利設施總體發展策略中提及水質改善，惟水質改善已於 P.5-20 重要公共設施部門中說明，是否需再提及請考量。</li> <li>五、都市公共設施空間包含校園、公園、公有綠地、停車場、等，宜考慮具有滯水空間用途；道路建設規劃方向，宜融入生態與滯洪之功能。建議於各對應部門計畫中，加入相關滯洪空間規劃。</li> <li>六、建議能源與水利部門共同思考在推動地面型太陽能設施策略中，可以考慮設施下方作為蓄滯洪空間之用，以提高防災與能源之複合價值。</li> <li>七、水資源發展策略建議要有相關之節流措施，例如：降低漏水率、鼓勵工廠廢水回收。</li> <li>八、經濟部水利署積極推動「逕流分擔、出流管制」相關政策法規，宜落實於水利相關之空間發展計畫中；並且增加堤防維護、強化排水系統、檢討設置滯洪池或滯洪系統、區排疏浚、推動自主防災社區、都市低衝擊開發等相關政策，以</li> </ol>

縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>檢討既有水庫更新改善，規劃海水淡化、再生水、伏流水及地下水等多元開發方案。</p> <p>(1) 節約用水：全市 29 區。</p> <p>(2) 有效管理</p> <p>A. 臺水公司預計民國 120 年漏水率降至 19.99%，並規劃辦理鯉魚潭場第二輸水管、豐原場送水管複線、豐原大道環狀埋設幹管與臺中鐵路高架化騰空廊道下埋設管線四項子計畫。</p> <p>B. 烏嘴潭淨水場將由臺水公司配合完成淨水設施與輸水管道工程，供水範圍包含本市烏日區。</p> <p>(3) 彈性調度：規劃大安大甲溪水源聯合運輸水工程計畫，增供臺中地區公共用水每日 25.5 萬噸。</p> <p>(4) 多元開發：福田水資源回收中心預計 113 年起可每日供應 5.8 萬噸再生水予臺中港工業專區，水湳水資源回收中心預計 111 年起可供應中科臺中園區每日 1 萬噸再生水。</p> <p>二、防災減災</p> <p>(一) 總體發展策略</p> <p>以「翠綠山林」、「安心家園」、「淨水生活」、「藍帶水岸」、「智慧防災」為五大核心價值，總和上游集水區治山防洪、水土保持及中下游河川、區域排水整治之整體流域治理，並落實逕流分擔與出流管制精神，使水道與土地共同承納洪水，另搭配非工程方法，以打造不怕水淹的韌性城市。同時推動水域景觀環境營造，兼顧防洪安全、水質改善、環境營造、公民參與及環境教育等面向，引導民眾親近水域，以達成宜居城市的目標。</p> <p>(二) 發展對策與發展區位</p> <p>1. 發展對策</p> <p>(1) 近年來全球氣候變遷及短延時強降雨威脅遽增，為改善淹水情勢及加強區域排水通洪能力，基於流域綜合治水理念，加速防洪工程興建、廣設滯洪池、落實排水道清淤等，以提升大臺中地區抗洪能力。</p> <p>(2) 針對轄區內河川及區域排水辦理規劃檢討及治理計畫，以作為水患整治依據，提高各級排水之設計防洪標</p>	<p>凸顯整體規劃之效益。</p> <p>九、水利部門應思考還地於河之相關概念，提供河道合適之行水空間。建議套疊河川歷史水路位置，尋找適當區域建立滯洪區域；並針對滯洪區域研擬相關配套措施，如補助與補償辦法，以利相關政策之推行。</p>

縣市

直轄市、縣(市)國土計畫內容

經濟部水利署審查意見  
(涉水利部門計畫部分)

- 準，並針對排水不良區域提出改善方案與因應對策。
- (3) 落實中央「逕流分擔與出流管制」策略，要求開發單位義務人落實出流管制精神設置滯(減)洪設施，同時因應氣候變遷所導致之逕流增量，亦將透過各單位協商，結合水利及土地部門進行逕流分擔計畫，讓水道與土地共同肩負洪水防護之責任。
- (4) 建置智慧防汛網強化防救災應變能力，並推廣水患自主防災社區，以打造不怕水淹的韌性城市。

2. 發展區位

- (1) 推動南山截水溝及潭子外圍分洪道工程，並以「易淹水地區水患治理計畫」、「流域綜合治理計畫」及「縣市管河川及區域排水整體改善計畫」已完成流域整體治理規劃者為優先。
- (2) 進行大甲、清水、沙鹿、梧棲、龍井等行政區之區域排水改善計畫。
- (3) 持續辦理臺中市易淹水地區之市管河川及區域排水整治，以保護沿線周遭人口稠密區域。



資料來源：本計畫繪製。

圖 5-15 水資源利用與防災減災空間發展區位規劃示意圖

三、生態、景觀與親水空間

(一) 總體發展策略

依據國家重要濕地保育利用計畫、全國水環境計畫與臺中市政府相關水岸改善計畫，保育重點生態地區、營造親水空間並納入生態、文化、遊憩、生產等多面向功能，結合地景環境、水質改善項目以型塑臺中水域新風貌。

(二) 發展對策與發展區位

1. 發展策略

- (1) 濕地系統生態保育及訂定明智利用項目。
- (2) 改善現有水岸環境以優化水質、復

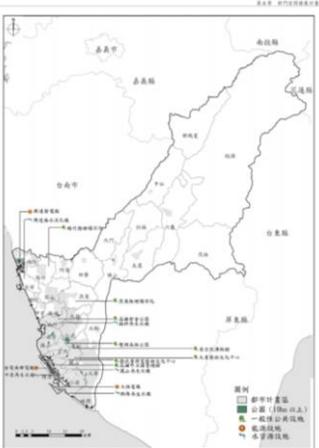
縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>育生態。</p> <p>(3) 保留都市水體、闢建都市水廊，以提供防洪治水之機能。</p> <p>2. 發展區位</p> <p>(1) 都市藍綠帶網絡：以河川區、河道用地、公園綠地、廣場、兒童遊樂場、園道、綠帶、體育場、都市計畫農業區、保護區及風景區等為都市地區藍綠帶資源。</p> <p>(2) 國土保育核心：高美野生動物保護區、大肚溪口野生動物保護區、七家灣溪濕地，併同森林資源、優良農地、自然棲地為保育重點場域。</p> <p>(3) 親川親水水岸改善：綠川、柳川、葫蘆墩圳、筏子溪、早溪排水、東大溪、惠來溪及潮洋溪等串聯周邊開放空間、園道，維護既有藍、綠帶。</p>  <p>圖 5-17 生態景觀與親水空間發展區位規劃示意圖</p>	
臺南市	<p>第五章 部門空間發展計畫</p> <p>第四節 能源及水資源部門</p> <p>貳、水利設施</p> <p>一、水資源設施</p> <p>(一) 發展策略</p> <p>考量傳統水源開發有其困難，惟配合近年科學園區產業發展快速並帶動人口移居影響，未來臺南地區仍有公共用水成長需求，經濟部水利署仍持續進行臺南地區現況及未來用水供需經理計畫滾動檢討(每六年檢討)。</p> <p>依經濟部水利署 106 年「臺灣南部區域水資源經理基本計畫(第 1 次檢討)」，民國 108 年完成臺南高雄水源聯合運用，至民國 120 年臺南海淡廠 1 期及南化水庫上游第二水庫等計畫如能順利推動(須視未來實際辦理情形)，再加上透過節約用</p>	<p>經濟部水利署 109 年 3 月 27 日經水綜字第 10914020810 號函</p> <p>一、國土空間規劃，建議考慮藍、綠帶空間規劃，除可以處理水患之問題，並融入生態廊道與景觀親水空間。藉由藍、綠色生態系統減緩雨洪衝擊，融合生態與景觀之行水空間，以強化水域與水質保護之功效。</p> <p>二、都市公共設施空間，包含校園、公園、公有綠地、停車場、等宜考慮具有滯水空間用途，道路建設規劃方向宜要求融入生態與滯洪之功能。建議於各對應部門計畫中加入相關滯洪空間規劃。</p> <p>三、農塘與埤塘作為蓄滯洪空間，農業與水利部門應盤點易淹水區域內埤塘，以確實發揮農塘與埤塘之功能，平時做為灌溉之用，暴雨事件時可以發揮減災之功效。</p>

縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>水、有效管理、彈性調度及多元開發四大策略，將能滿足未來臺南地區民生及工業用水成長需求，並增加因應氣候變遷之韌性，有助於臺南地區供水穩定。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 節約用水：以每人每日生活用水量 240 公升為目標，配合節水三法持續推動各項節水措施。</li> <li>2. 有效管理：由臺水公司積極加速辦理自來水降漏工程。</li> <li>3. 彈性調度：108 年完成臺南高雄水源聯合運用，穩定水源供給量及調配支援能力。</li> <li>4. 多元開發               <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 水庫更新改善計畫提高並穩定水庫供水能力，107 年完成之曾文水庫壩體加高工程，以及預定 118 年可完成白河水庫更新改善工程。</li> <li>(2) 持續推動公共污水處理廠放流水回收再利用計畫，將已完工運轉污水處理廠轉型成都市水庫，創造生活污水循環使用的永續價值，109 年起至 113 年陸續辦理永康、安平、仁德及園區再生水計畫。</li> <li>(3) 推動海水淡化廠建設，以海淡水為新興水源之一。</li> </ol> </li> </ol> <p>(二) 發展區位</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 節約用水：全市 37 區。</li> <li>2. 有效管理：臺南地區漏水率改善降低至 10% 以下。</li> <li>3. 彈性調度               <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 臺南高雄水源聯合運用調度輸水工程：預期高雄支援臺南輸水能力最大每日 20 萬噸。</li> <li>(2) 曾文水庫越域引水：位於本市楠西區、玉井區、南化區及高雄市桃源區、那瑪夏區及嘉義縣大埔鄉，水利署辦理規劃檢討中，預期效益可增加臺南地區供水能力為每日 24.9 萬噸。</li> </ol> </li> <li>4. 多元開發               <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 鹿寮溪水庫更新改善：位於本市白河區、嘉義縣水上鄉及中埔鄉，水利署規劃檢討中，預期效益可增加供水能力為每日 5 萬噸。</li> <li>(2) 南化第二水庫：位於本市南化區，水利署辦理可行性評估檢討中，預期</li> </ol> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>四、水利部門之水資源發展策略僅有提及水庫更新、越域引水、海水淡化廠等開源措施，建議亦應有相關之節流措施，例如：降低漏水率、鼓勵工廠廢水回收；尤其經發局宜針對臺南市內有重要之高科技產業，積極推動工業節水與回收之政策。</li> <li>五、經濟部水利署積極推動「逕流分擔、出流管制」相關政策法規，應落實於水利部門空間發展計畫中。建議將雨水下水道設施內容配合第五章第四節：能源與水資源部門-二、水利設施整併，以凸顯整體規劃之效益。</li> <li>六、建議能源與水利部門共同思考在不利耕作地設置綠能設施策略中，可以考慮綠能設施下方作為蓄滯洪空間之用，以提高防災與能源之複合價值。</li> <li>七、水利部門應思考還地於河之相關概念，提供河道合適之行水空間。建議套疊河川歷史水路位置，尋找適當區域建立滯洪區域；並針對滯洪區域研擬相關配套措施，比如補助與補償辦法，以利相關政策之推行。</li> <li>八、都市森林化除讓都市盡可能恢復已經被破壞之水循環系統外，亦讓土地具有蓄、留水量、淨化水質與空氣、都市綠美化、及降低都市熱島等功能。</li> </ol>

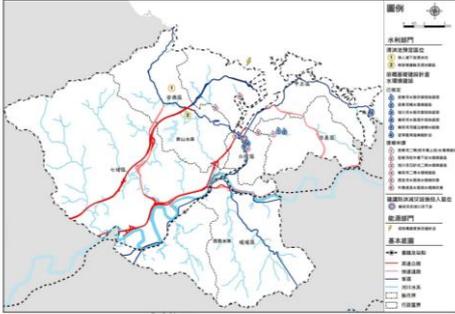
縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>效益可增加供水能力為每日 17 萬噸。</p> <p>(3) 臺南大湖及白河水庫更新改善：臺南大湖規劃位於曾文溪中游左岸，考慮用水需求，水利署持續辦理可行性規劃工作；白河水庫則位於本市白河區、嘉義縣中埔鄉，更新改善第 1 階段工作已納入前瞻基礎建設計畫-水環境建設-水與發展項下推動，第 2 階段計畫則正辦理二階環評程序作業，目標恢復庫容 2,000 萬立方公尺。</p> <p>(4) 永康、安平、仁德及園區再生水：位於本市永康區、安平區及仁德區等，於 109 年起至 113 年陸續完成污水處理廠後提供工業用水，預期效益可增加供水能力為每日 8.3 萬噸。</p> <p>(5) 臺南海水淡化廠：位於本市將軍區，水利署完成可行性規劃及環境影響調查，依環評相關程序辦理，分兩期推動，預期效益可增加供水能力為每日 20 萬噸。</p> <p>二、水利設施</p> <p>(一) 發展策略</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 針對老舊堤防辦理加固加強基腳保護，並配合老舊堤防整建，進行整體營造河川棲地環境，持續推動重要河川及區域排水環境營造計畫。</li> <li>2. 子集水區規劃明定氣候變遷調適目標，明確低衝擊開發、排水系統、滯洪系統處理分工能量。</li> <li>3. 加強區域排水及中小排水疏浚工程。</li> <li>4. 因應強降雨型態，持續規劃、檢討本市雨水下水道系統，推動治理工程、建設積淹水區雨水下水道及抽水站系統。</li> <li>5. 持續推動雨水下水道設施普查，積極建置都市計畫區雨水下水道 GIS 資料庫，提供產官學辦理市計畫區域防救災之基礎資料，續辦易淹水地區之都市排水檢討，以保障市民生命財產之安全。</li> </ol> <p>(二) 發展區位</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 市境內河川：八掌溪、急水溪、七股溪、曾文溪、鹿耳門溪、鹽水溪、二仁溪。</li> <li>2. 中央管區域排水系統：三爺溪排水、西機場排水、鹽水溪排水、曾文溪排水、安順寮排水。</li> </ol>	

縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>3. 臺南市管區域排水系統：截至民國 107 年 8 月計有鹿耳門排水、土城仔排水等 163 處。</p> <p>4. 防洪設施：規劃新建學甲區法源及南山寮抽水站，持續建設永康區大灣二期抽水站、配合麻豆工業區開發新建抽水站；規劃辦理喜樹抽水站、正義等老舊抽水站機組更新。</p> <p>5. 優先規劃建設都市計畫地區及易淹水區域之雨水下水道系統，並配合改善抽水站等附屬設施工程及規劃設立滯洪池。</p> <p>6. 獲營建署補助新設安南等 17 行政區計 18 公里積淹水區之雨水下水道並設置更新學甲法源排水區等 6 座抽水站。</p> <p>三、水系生態廊道及景觀</p> <p>(一) 發展策略</p> <p>本市主要水系由東向西貫穿，連結東側之山林水庫，中央平原嘉南大圳、埤塘農塘、與西側沿海濕地、臺江國家公園，為兼具生態、景觀、遊憩、文化、生產之藍綠帶廊道。而本市河川廊道上游位屬山林水土保持、水資源保護範圍，亦為水庫周邊多元豐富遊憩據點；中游流經產業及都市發展之豐富人文聚落，亦面臨污染及洪氾風險；下游溪口為重要生態濕地，亦具環境教育潛力。</p> <p>爰依據本市景觀綱要計畫、全國水環境計畫、城鄉建設計畫、國家重要濕地保育利用計畫等，係藉由營造河川永續生態環境，並打造樂活水岸風貌，與活絡在地文化與觀光遊憩產業，策略目標如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 串聯建構重要河川生態廊道，河川沿岸植栽綠美化及加強保護濕地、埤塘。</li> <li>2. 指定重點景觀地區，整合資源、強化落實相關土地利用、活動、等執行措施。</li> <li>3. 加強河川水土保持、親水機能與水圳生態之教育意義。</li> <li>4. 強化河口、埤塘水圳濕地保育，發揮生態多樣性。</li> </ol> <p>(二) 發展區位</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 建構河川生態廊道：八掌溪、曾文溪、鹽水溪…等六條河川之生態護坡改善與灘地營造、植栽綠美化。</li> <li>2. 指定重點景觀地區：指定包括自然生</li> </ol>	

縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>態、產業、文化等類型共 40 處重點景觀地區，並擇定 6 處(竹溪與四鯤鯓地區、小南海地區、臺江山海圳、龜丹溫泉、新營太子宮、新化老街與虎頭埤)推動重點景觀計畫作為示範。</p> <p>3. 營造親水空間: 整治曾文溪、急水溪、八掌溪、鹽水溪及二仁溪等，於河濱闢設休閒設施和運動綠地公園、導入親水堤岸等。與推動臺南水道列為世界遺址等方向，融合文化創意特色。</p> <p>4. 濕地保育: 落實本市 2 處國際級、6 處國家級重要濕地之保育利用措施。</p>  <p>圖 5-9 水資源部門空間發展計畫示意圖</p>	
高雄市	<p>第五章 部門空間發展計畫</p> <p>肆、重要公共設施部門</p> <p>一、空間發展對策</p> <p>(三) 水利設施：</p> <p>整合雨水下水道規劃，推動流域綜合治水為因應全球性的氣候變遷衝擊，自民國 95 年度起依據「易淹水地區水患治理計畫」、民國 103 年起之「流域綜合治理計畫」及民國 106 年起之「前瞻基礎建設計畫」，持續執行治水工程，以改善水患災情，包括進行雨水下水道檢討規劃、15 座滯洪池及河道疏浚工程等。</p> <p>(四) 水資源設施</p> <p>1. 推動水再生利用方案及水質淨化設施，平衡生活及生產水源供需境內小型水庫及川流取水之水源供應不足，枯水期時需依靠臺南地區大型水庫支援。目前因應缺水之可用水源共計每日 73.7 萬噸，包括東港溪原水前處理取水(23</p>	<p>經濟部水利署 109 年 3 月 23 日經水綜字第 10914018140 號函</p> <p>一、P. 103，(四) 水資源設施之 2. 於重點產業發展地區推動多元開發水源部分，建議刪除修正如下：「透過行政院推動開源、節流、調度及備援四大策略工作，加強節水宣導、自來水減漏、廢汙水再生利用，以及地下水及伏流水作為備援用水等多元水資源開發，將有助於高雄地區供水穩定。例如，自來水公司於高屏溪沿岸進行溪埔及大泉伏流水開發，於民國 110 年完成後，可再增加每日計 30 萬噸之備援供水水量。」</p> <p>二、建議能源與水利部門共同思考：在太陽能光電設置區域考慮設施下方作為蓄滯洪空間之用，以提高防災與能源之複合價值。</p> <p>三、水資源發展策略建議要有相關之節流措施，例如：降低漏水率、鼓勵工廠廢水回收。</p>

縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>萬噸/日)、南區水資源局伏流水工程(10萬噸/日)、中油抗旱井(3.5萬噸/日)、臺糖抗旱井10口(2.5萬噸/日)、水利會抗旱井122口(30.2萬噸/日)及鳳山水資源中心再生水(4.5萬噸/日),期望透過新規劃之設施,增進民眾生活品質與事業發展。</p> <p>2. 於重點產業發展地區推動多元開發水源,穩定產業供水量本市目標年在工業用水為高成長情境下,於枯水期約有每日14.2萬噸之供水缺口,除地下水及伏流水作為備用水源、加強節水宣導、自來水減漏及廢污水再生利用等,並配合中央多元開發水源,協助提供所需行政資源,目前南區水資源局及自來水公司分別於高屏溪沿岸進行伏流水開發計畫及原有水井抽水量復抽工程,預計於民國125年枯水期可增加供水量每日約38.0萬噸。</p> <p>二、發展區位</p> <p>本市重要公共設施之發展區位詳如圖5-4-1所示(臨海再生水廠、鳳山再生水廠、楠梓再生水廠、中區再生水廠、興達海水淡化廠)</p>  <p>圖 5-4-1 本市重要公共設施空間發展分佈區位示意圖</p>	<p>四、經濟部水利署積極推動「逕流分擔、出流管制」相關政策法規,應落實於水利相關之空間發展計畫中;並且增加堤防維護、強化排水系統、檢討設置滯洪池或滯洪系統、區排疏浚、推動自主防災社區、都市低衝擊開發等相關政策,以凸顯整體規劃之效益。</p> <p>五、水利部門應思考還地於河之相關概念,提供河道合適之行水空間。建議套疊河川歷史水路位置,尋找適當區域建立滯洪區域;並針對滯洪區域研擬相關配套措施,比如補助與補償辦法,以利相關政策的推行。</p> <p>六、都市森林化:讓都市盡可能恢復已經被破壞之水循環系統外,讓土地具有蓄、留水量、淨化水質與空氣、都市綠美化、及降低都市熱島等功能。</p>
基隆市	<p>第五章 部門空間發展計畫</p> <p>第五節 重要公共設施部門空間發展計畫</p> <p>一、能源及水利設施</p> <p>(二) 水利設施</p> <p>1. 發展願景</p> <p>降低污染源排入河港區域,並營造優質親水空間、實踐韌性都市理念。</p>	<p>經濟部水利署 109 年 3 月 6 日經水綜字第 10953051840 號函</p> <p>一、水資源發展策略建議要有相關之節流措施,例如:降低漏水率、鼓勵工廠廢水回收。</p>

縣市	直轄市、縣（市）國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>2. 發展策略</p> <p>(1) 位於災害風險熱點之重大建設應以韌性都市原則規劃開發，學校或公園等大型公共設施興闢、改建須以低衝擊開發及做為地區性逕流入滲核為原則，吸納周遭逕流量以供逕流分擔。都市計畫土地使用管制規則應要求住商開發留設提供逕流入滲之設施。</p> <p>(2) 社會及教育部門空間活動（包含長照、社規師、社造協會及社會大學等資源團體）納入韌性都市議題，凝塑韌性社區網絡及行動方案。</p> <p>(3) 強化高淹水潛勢及常淹水災害地區防洪及治洪工程，包含加固河岸堤防、暢通排水道系統、興建滯洪池等，降低或減緩地表逕流。</p> <p>(4) 因應行政院「象神颱風基隆河流域水患有關土地開發建築相關因應措施報告」中有關「基隆河沿岸都市計畫地區非建築用地（農業區、保護區），為涵養水源、增進水土保持功能，禁止都市計畫農業區、保護區變更為可建築用地」及「請暫停受理基隆河流域 10 公頃以上之民間開發案」等 2 項政策」解除限制，本市基隆河流域範圍之保護區及農業區辦理都市計畫變更為可建築用地時，後續使用應採低衝擊開發並落實逕流分擔及出流管制。</p> <p>(5) 透過都市設計準則、都市更新獎勵及建築管理相關法規，一定規模或特定性質開發案應納入逕流分擔及出流管制，據以規範土地使用及建物配置等，提高綠覆率或透水鋪面率，藉以降低地表逕流，舒緩或分擔既有排水設施之功能。</p> <p>(6) 爭取「前瞻基礎建設計畫－水環境建設計畫」促進市區河川及港區水質改善及營造親水空間。</p> <p>3. 發展區位</p> <p>(1) 防災減災</p> <p>A. 滯洪設施 改善大武崙溪水患發生，興建基隆長庚醫院情人湖院區北側之「情人湖下游滯洪池」及市立棒壘球場周邊之「棒壘球場運動及滯洪園區」。</p>	

縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>B. 建議防洪減災設施投入區位 基隆市南榮河及旭川河下游因建物發展密集，不透水面積比率高、淹水 災害歷史點位亦多集中於此，故應積極整備各部門資源加強本地區防洪減災設施。</p> <p>(2) 水資源設施：以新山及西勢水庫為主要供應來源。</p> <p>(3) 生態廊帶：以現有河川、坡地及公園綠地系統構築生態藍綠廊帶。</p> <p>(4) 親水景觀空間 為營造優質親水環境，整治基隆市市區河川及基隆港水域水質，本市已積極爭取前瞻計畫劃水環境改善計畫，包含：旭川河、南榮河、田寮河、牛稠港溪及望海巷地區等水質改善及親水空間營造，如圖 5-5 所示。</p>  <p>圖 5-5 能源及水利設施部門空間發展區位示意圖</p>	
新竹市	<p>第五章 部門空間發展計畫</p> <p>第四節 重要公共設施部門</p> <p>四、區域維生系統</p> <p>(一) 客雅水資源回收中心(二期)</p> <p>目標年 125 年全部完成後，每天可以處理 13 萬噸的污水，回收再利用水資源可達 1 萬 3 千噸。</p> <p>(二) 桃園新竹備援管線</p> <p>據「行政院解決企業所面臨五缺問題」之供水方案，未來亦可以已列入前瞻基礎建設計畫之桃園新竹備援管線等計畫，加以因應新竹地區水資源短缺之課題，預計 110 年完成通水，通水後可提供約 20 萬噸供水。</p>	<p>經濟部水利署 109 年 3 月 19 日經水綜字第 10914017930 號函</p> <p>一、第五章部門空間發展計畫，第四節重要公共設施部門建議補充上述水利署水資源建設計畫。</p> <p>二、水資源利用部分，建議加入區域水資源供需現況圖及預測圖，並評估是否需劃設未來投入或補強之主要設施及需用土地範圍。</p> <p>三、水利署刻正規劃於南寮漁港附近推動海水淡化廠相關計畫，該計畫將提高新竹地區穩定供水能力，建議劃設海洋資源地區時能酌予參考。</p> <p>四、建議新竹市政府未來依水利署逕流分擔計畫辦理，並本權責研擬轄管河川或區域排水之逕流分擔計畫。</p>

縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
新竹縣	<p>第五章 部門空間發展計畫</p> <p>第五節 重要公共設施、能源及水資源部門</p> <p>貳、水資源設施</p> <p>一、水資源發展策略</p> <p>因應北部區域遭遇南勢溪原水高濁度備援能力不足、部分區域自有水源(如基隆及新竹地區)且水源調度能力尚待提升、水庫庫容須有效維持、用水效率待提升等關鍵問題，為使北部區域供水穩定，故訂定水資源計畫願景目標如下，以作為北部區域水資源計畫規劃及推動之依據：</p> <p>(一) 合理有效使用水量，提高水源利用效率。</p> <p>(二) 適度開發調度水源，因應未來供需情勢。</p> <p>(三) 強化供水應變措施，提昇氣候異常調適能力。</p> <p>二、水資源設施供需對策：目標年每日需水 88.19 萬噸</p> <p>(一) 需求預測</p> <p>依經濟部水利署「臺灣北部區域水資源經理基本計畫(第1次檢討)」，新竹地區(包括新竹縣市)推估至民國120年生活用水(人口數107萬人)需求量为33.8萬噸/日、工業用水(新竹科學園區、新竹生物醫學園區、新竹縣鳳山工業區開發)需求量为33.9萬噸/日，總需水量為67.7萬噸/日。經配合本計畫預測至目標年民國125年之計畫人口118萬人(含新竹市52萬人、新竹縣66萬人)及產業用地需求334.84公頃(皆為新竹縣增加)，另加計行政院107年9月核定之新竹科園工業園區(寶山用地)擴建計畫及刻正報請行政院核定之第二期擴建計畫。經換算新竹地區(含新竹縣、新竹市)至民國125年需水量約88.19萬噸/日，其中生活用水量約36.55萬噸/日、工業用水量約51.64萬噸/日。</p> <p>(二) 課題與對策說明</p> <p>臺灣各區之水資源因天然條件及產業發展方向不同，未來將產生不同的問題，如隨氣候極端化及水庫淤積，地面水供水</p>	<p><b>經濟部水利署 109 年 3 月 13 日經水綜字第 10914016620 號函</b></p> <p>一、P.5-15 有關配合本署逕流分擔理念推動都市總合治水，請規劃以公共空間分擔原水道承受氣候變遷後所增加之洪水量，應檢討納入以利改善淹水風險。</p> <p>二、經濟部水利署積極推動「逕流分擔、出流管制」相關政策法規，宜落實於水利相關之空間發展計畫中；並且增加堤防維護、強化排水系統、檢討設置滯洪池或滯洪系統、區排疏浚、推動自主防災社區、都市低衝擊開發等相關政策，以凸顯整體規劃之效益。</p> <p>三、都市公共設施空間包含校園、公園、公有綠地、停車場、等，宜考慮具有滯水空間用途；道路建設規劃方向，宜要求融入生態與滯洪之功能。建議於各對應部門計畫中，加入相關滯洪空間規劃。</p> <p>四、建議能源與水利部門共同思考在設置綠能設施策略中，可以考慮綠能設施下方作為蓄滯洪空間之用，以提高防災與能源之複合價值。</p> <p>五、水資源發展策略建議要有相關之節流措施，例如：降低漏水率、鼓勵工廠廢水回收。</p> <p>六、水利部門應思考還地於河之相關概念，提供河道合適之行水空間。建議套疊河川歷史水路位置，尋找適當區域建立滯洪區域；並針對滯洪區域研擬相關配套措施，如補助與補償辦法，以利相關政策之推行。</p> <p>七、都市森林化除可讓都市儘可能恢復已經被破壞之水循環系統外，讓土地具有蓄留水量、淨化水質與空氣、都市綠美化、及降低都市熱島等功能。</p>

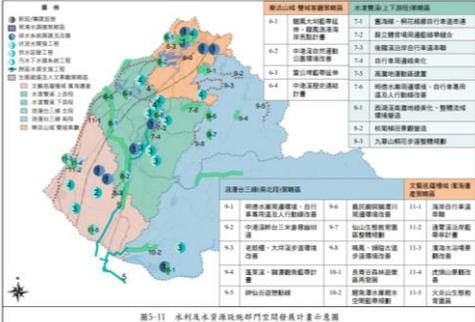
縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>潛能將無可避免逐漸下降，天然水資源開發利用總量管制目標亦須配合動態調整；另因產業群聚相繼發展，用水需求將快速增加。經評估新竹地區供水缺口以工業用水為主，不足水量將視本地區工業用水成長情形檢討採取在地多元開發（海淡水、再生水或充分開發新竹地區自有水源，如鳳山溪等）或北北桃地區遠距跨區調度方案。另參考107年9月28日召開「新竹市國土計畫規劃作業委託技術服務案第10次工作會議（機關協調議題）」有關水資源供需檢討議題，經濟部水利署、臺灣自來水股份有限公司第三區管理處代表均表示，因應「行政院解決企業所面臨五缺問題」之供水方案，天花湖生態水庫興建工程及桃園新竹備援管線等計畫皆已列入前瞻基礎建設計畫，未來均可因應新竹地區水資源短缺之課題。</p> <p>參、水利設施</p> <p>一、水資源發展策略</p> <p>以綜合治水思維加強水資源保護管理。</p> <p>二、課題與對策說明</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 針對老舊堤防辦理加固加強基腳保護，並配合老舊堤防整建，進行整體營造河川棲地環境，持續推動重要河川及區域排水環境營造計畫。</li> <li>2. 持續推動重要河川及區域排水環境營造計畫等相關因應策略。</li> <li>3. 將流域綜合治水納入國土整體規劃，修訂土地使用及空間規劃相關法規及計畫，加強都市保水能力。子集水區規劃明定氣候變遷調適目標，明確低衝擊開發、排水系統、滯洪系統處理分工能量，以確保逕流分擔出流管制策略落實。</li> <li>4. 加強落實土地開發與各類排水出流管制，推動逕流分擔出流管制納入土地與建築物管理等相關規定及制定審議規範。</li> <li>5. 加強區域排水及中小排水疏浚工程。</li> </ol> <p>三、發展區位</p> <p>縣境內河川、區域排水系統及其集水區範圍。</p>	

縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
苗栗縣	<p>第五章 部門空間發展計畫</p> <p>第五節 能源、水利及水資源部門</p> <p>貳、建構永續水環境</p> <p>一、加強災害風險地區治理、分擔及調適</p> <p>(一) 發展策略</p> <p>因應極端氣候強降雨造成之河川暴漲、洪患溢淹議題，本計畫綜整流域綜合治理計畫(民國103年-108年)、縣市河川及區域排水改善計畫(民國106-113年)，以流域綜合治理思維評估災害高風險地區，加強規劃、檢討本縣水防災相關水利設施計畫，包括：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 針對子集水區規劃明定氣候變遷調適目標，明確低衝擊開發、滯洪系統處理分工能量，並指認本縣易淹水區位(一日暴雨500mm淹水潛勢)，強化易淹水地區土地使用管制，積極配合推動逕流分攤、出流管制。</li> <li>2. 以人口稠密發展都會地區水系為設施之重點投入，本計畫以雨水下水道實施率80%為目標，持續規劃、檢討本縣雨水下水道系統實施率，並統合縣管河川、縣管區域排水水利設施治水設計標準，降低積淹水風險，提升都市防洪能力。</li> <li>3. 輔以建置本縣雨水下水道資料庫，以及颱風、豪雨都市淹水情資即時通報系統，提升洪患易淹調適能力。</li> </ol> <p>(二) 發展區位</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 子集水區及易淹水地區氣候變遷調適 本縣河川子集水區及易淹水地區各鄉鎮(竹南鎮、後龍鎮、造橋鄉、西湖鄉、通霄鎮、公館鄉、頭份鎮、苑裡鎮、卓蘭鎮、大湖鄉低窪地區)。</li> <li>2. 風險地區治理、分擔 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 排水系統分洪治理：苗栗市田寮排水、聯大路周圍地區排水。</li> <li>(2) 雨水下水道新建工程：苗栗縣頭份市八德一路與信義路。</li> <li>(3) 堤防、舊有橋梁改善：銅鑼鄉西湖溪法龍橋、頭份市土牛溪斗牛橋。</li> <li>(4) 排水系統護岸新建，包括頭份市土牛溪、通霄鎮圳頭溪、卓蘭鎮老庄溪、後龍鎮新港溪。</li> </ol> </li> </ol>	<p>經濟部水利署 109 年 2 月 25 日經水綜字第 10953034410 號函</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>一、都市公共設施空間，包含校園、公園、公有綠地、停車場、等宜考慮具有滯水空間用途。道路建設規劃方向宜要求融入生態與滯洪之功能。建議於各對應部門計畫中加入相關滯洪空間規劃。</li> <li>二、農塘與埤塘作為蓄滯洪空間，農業與水利部門應盤點易淹水區域內埤塘，以確實發揮農塘與埤塘之功能，平時做為灌溉之用，暴雨事件時可以發揮減災之功效。</li> <li>三、水資源發展策略建議要有相關的節流措施，例如：降低漏水率、鼓勵工廠廢水回收。</li> <li>四、經濟部水利署積極推動「逕流分擔、出流管制」相關政策法規，應落實於水利相關的空間發展計畫中，並且增加堤防維護、強化排水系統、檢討設置滯洪池或滯洪系統、區排疏浚、推動自主防災社區、都市低衝擊開發等相關政策，以凸顯整體規劃之效益。</li> <li>五、水利部門應思考還地於河的相關概念，提供河道合適的行水空間，建議套疊河川歷史水路位置，尋找適當區域建立滯洪區域。並針對滯洪區域研擬相關配套措施，比如補助與補償辦法，以利相關政策的推行。</li> <li>六、都市森林化：讓都市盡可能恢復已經被破壞的水循環系統外，讓土地具有蓄、留水量、淨化水質與空氣、都市綠美化、及降低都市熱島等功能。</li> </ol>

縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>二、建構節約用水、多元開發、有效管理、彈性調度策略</p> <p>(一) 發展策略</p> <p>本縣至目標年民國 125 年用水需求為 24.16 萬噸/日，至計畫目標年每日供水能力為 26.00 萬噸，自來水供水量尚有餘裕。本縣將持續檢討節約用水、多元開發、有效管理、彈性調度等策略，維持區域供水穩定。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 節約用水 以每人每日生活用水量 235 公升為目標，配合節水三法持續推動各項節水措施。</li> <li>2. 多元開發 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 進行放流水回收再生利用，以因應工業用水需求。</li> <li>(2) 復育、興闢農塘，以利農田蓄水灌溉。</li> </ol> </li> <li>3. 有效管理 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 配合無自來水地區供水改善計畫第三期，以尚未接引自來水之申請戶地區進行自來水延管工程。</li> <li>(2) 配合全國水環境計畫，實施水質現地處理設施工程、水資源回收中心效能提升、水資源回收中心處理量提升、跌水曝氣工法及水生植物淨化排水系 統水體。</li> <li>(3) 依據污水下水道系統五期建設計畫(104 至 109 年度)，加速都市計畫人口密集區污水下水道建設。</li> <li>(4) 維護水源水質，自來水管制地區及其周邊不得有污染水源水質之行為，以受益者付費、受限者得償原則回饋補償，並積極提倡、獎勵有機栽培、植樹、保林、農地停耕；優先於飲用水水質水量保護區內被劃設為農業發展地區第四類之地區，推動污水處理方案，使廢(污)水至符合水源水質保護區放流水標準。</li> </ol> </li> <li>4. 彈性調度 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 依據臺灣中部區域水資源經理基本計畫，建構雙向輸水幹管跨區水源支援；持續執行鯉魚潭淨水場北送苗栗地區清水管線，提升彈性調度能力；規劃中港溪後龍溪水資源聯合運用，</li> </ol> </li> </ol>	

縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>穩定水源供給量及調配支援能力。 (2) 全國水環境計畫，進行伏流水開發工程。</p> <p>(二) 發展區位</p> <p>1. 節約用水 本縣 18 鄉鎮市。</p> <p>2. 多元開發 (1) 工業區放流水回收再生利用：本縣報編工業區、科學園區。 (2) 農地築塘蓄水：本縣農業埤塘。</p> <p>3. 有效管理 (1) 無自來水地區供水改善計畫第三期：頭屋鄉曲洞村；卓蘭鎮景山里；苗栗市北苗里、嘉盛里；後龍鎮海寶里；銅鑼鄉中平村；公館鄉玉泉村、館東村；苑裡鎮社苓里。 (2) 全國水環境計畫：田寮圳水質現地處理設施工程位於苗栗市；提升苗栗地區水資源回收中心位於苗栗市；提升明德水庫特定區北岸水資源回收中心處理量位於頭屋鄉；竹南鎮鈴木埤水環境改善計畫位於竹南鎮。 (3) 依據污水下水道系統五期建設計畫(104 至 109 年度)：優先建設於苗栗地區、明德水庫特定區、後龍鎮、苑裡鎮、竹南頭份污水下水道系統。 (4) 維護水源水質：自來水法管制地區及其周邊、飲用水水質水量保護區。</p> <p>4. 彈性調度 (1) 臺灣中部區域水資源經理基本計畫：雙向輸水幹管跨區水源支援位於頭份鎮、竹南鎮；鯉魚潭淨水場北送苗栗地區清水管線位於苗栗市、公館鄉、銅鑼鄉、三義鄉；中港溪後龍溪水資源聯合策略運用位於中港溪至後龍溪間(未核定)。 (2) 伏流水開發工程：位於通霄鎮(通霄溪支流南勢溪中上游)。</p> <p>三、復育、串聯生態廊道及水環境景觀</p> <p>(一) 發展策略</p> <p>依據本縣 107 年度苗栗縣政府環境景觀總顧問計畫、全國水環境計畫、城鄉建設計畫及國家重要濕地保育利用計畫，營造親水空間及改善水質水源，並提倡生態、文化、遊憩、生產等功能，將點串聯</p>	

縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>為帶狀廊道，結合水岸環境與在地人文產業特色，發展面狀生態圈與文化生活圈，策略目標如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 營造優質生活環境，打造水岸風貌。</li> <li>2. 串連水陸環境，活絡在地文化與觀光遊憩產業。</li> <li>3. 改善水質污染、營造生物多樣性棲地，發展永續生態環境。</li> <li>4. 濕地系統生態保育及訂定明智利用項目。</li> </ol> <p>(二) 發展區位</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 樂活山城：竹南鎮、頭份鎮、造橋鄉。包括龍鳳大圳藍帶延伸、龍鳳漁港海岸亮點計畫、雷公埤藍帶延伸、中港溪歷史連結計畫及中港溪自然運動公園環境改善。</li> <li>2. 水漾雙溪(上游段)策略區：公館鄉、銅鑼鄉、西湖鄉。包括西湖溪高灘地綠美化、西湖溪整體流域環境營造、杭菊梯田景觀空間營造、九華山桐花步道整體規劃。</li> <li>3. 水漾雙溪(下游段)策略區：後龍鎮、苗栗市、頭屋鄉。包括外埔漁港及合歡石滬；高灘地運動區建置；後龍溪沿岸自行車道串聯；明德水庫周邊環境、自行車專用道及人行動線改善；苗栗縣立體育場周邊藍綠帶縫合計畫；玉清大橋至龜山大橋段自行車周邊綠美化；臺13線苗栗市大坪頂路段橋下空間整體空間營造；飛躍西湖溪舊海線自行車道串連建置計畫；桐花綠廊自行車道。</li> <li>4. 文藝底蘊慢城·濱海遺產策略區：三義鄉、苑裡鎮、通霄鎮。包括海岸自行車道串聯、通霄濱海水浴場景觀改善、通霄溪沿岸藍帶串計畫、虎頭山景觀改善、華陶窯與火炎山生態教育園區規劃設計、舊山線休憩節點串聯。</li> <li>5. 浪漫臺三線(南段)策略區：大湖鄉、卓蘭鎮、泰安鄉。包括泰安鄉前山發展軸、鯉魚潭水庫親水空間藍帶規劃、長青谷森林遊樂區再發展。</li> <li>6. 浪漫臺三線(北段)策略區：三灣鄉、南庄鄉、獅潭鄉。包括永和山水庫周邊環境營造計畫；中港溪畔臺三米倉；老銃櫃、大坪溪、鳴鳳古道、錫隘古道</li> </ol>	

縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>步道 環境改善；蓬萊溪、獅潭觀魚藍帶計畫；仙山生態教育園區整體規劃；神仙谷 遊憩動線周邊整體規劃；義民廟與獅潭川周邊環境改善計畫。</p>  <p>圖5-11 水利及水資源環境部門空間發展計畫示意圖</p>	
彰化縣	<p>第五章 部門空間發展計畫。 第五節 能源及水資源部門 一、水資源及水利相關建設 (一) 發展策略</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 強化水資源供給管理，促進水資源永續利用 配合中部區域水資源經理，共同提升中部區域公共給水調度及備援能力，因應工業用水需求，透過雨水、再生水等替代水資源利用，輔以多元開發措施（如彰濱工業區考量利用福馬圳取烏溪下游水，中長期宜考量福田水資源 回收中心放流水回收再生或自建海淡廠供水因應），藉由推動開發地面水源或 替代水源取代地下水源，具體因應已核定用水計畫之用水成長需求。</li> <li>2. 強管理保育地下水，減緩地層下陷 依行政院 100 年核定之「雲彰地區地層下陷具體解決方案暨行動計畫」訂定之減抽地下水增供地面水、地下水環境復育、加強管理、國土規劃等 4 大目標、9 大工作重點，積極辦理以下措施，期可減緩地層下陷情勢： <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 加強地下水補注設施維護運作，復育地下水環境。</li> <li>(2) 持續辦理地下水水位及地層下陷觀測、排水環境改善、法規與相關規定研修等工作，掌握地層下陷情勢。</li> <li>(3) 配合農業發展政策，調整農業產業結構等措施降低枯水期之地下水資源需求，使地下水資源之抽用與補注達</li> </ol> </li> </ol>	<p>書面意見</p> <p>一、前次對 P. 3-16，第二節成長管理計畫，一、城鄉發展總量及型態之建議及將 P. 5-12，水資源部門計畫一、(一).4，第 2 段之逕流分擔出流管制內容精神植入其他部門計畫中共同遵循及配合辦理之建議，查其回應均為「敬悉」，如屬不宜逕配合修正者，建請回應應說明未能依意見修正之原因。</p>

縣市	直轄市、縣（市）國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>到安全供需平衡。</p> <p>(4) 辦理「雲彰地區納管水井輔導合法化」作業，就違法水井部分優先辦理加強巡查、採即報即封處置，針對符合輔導合法資格者進行輔導，以健全本縣水井管理。</p> <p>(5) 輔導民生、工業節約用水，管理進駐廠商以低耗水產業發展為主。</p> <p>3. 積極推動污水下水道建設</p> <p>積極推動彰化市、員林鎮、和美鎮及鹿港鎮等污水下水道系統建設，並辦理彰化市、員林鎮、二林鎮及和美鎮用戶排水設備審查，貫徹執行兩污水分流制度系統，以解決都市計畫區內淹水問題，並提升水循環再生回收資源利用，改善都會區環境衛生及市民生活品質，降低河川污染。</p> <p>4. 促進都市防洪減災能力</p> <p>以「海綿城市」為發展目標，透過提升雨水下水道建設率，維護排水功能，並因應易淹水地區不同條件，設置雨水滯洪池，削減汛期時洪峰流量、分擔整體流域之排洪壓力，以降低下游地區之淹水災害，確保民眾生命財產安全。另配合水利法「逕流分擔與出流管制」相關規定，研擬相關審查機制，透過相關法規及機制進行洪水管理，使集水區土地共同分擔逕流，並針對匯入水道之流量進行出流管制，期待達到防洪、抗旱等效益，提升整體區域保護標準。</p> <p>(二) 發展區位</p> <p>1. 公共給水調度建設</p> <p>配合「烏嘴潭人工湖下游自來水供水工程」，以烏嘴潭人工湖開發地面水源替代目前使用之地下水源，其中以烏嘴潭淨水場（部分原水導水管及聯外道路設置於芬園地區）提供彰化地區供水，設計出水量為 25 萬 CMD，以改善區域穩定供水。</p> <p>2. 污水下水道系統建設</p> <p>彰化、和美、鹿港、員林、二林五處污水下水道系統已納入「污水下水道第五期建設計畫」，包含刻正興建或推動之水資源回收中心 3 處（和美、鹿港、員林）。</p>	

縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>3. 水岸環境工程與滯洪池建設</p> <p>推動鹿港溪排水護岸及水岸景觀環境營造工程，並配合水利主管機關規劃設置滯洪池，包含田中滯洪池、花壇排水滯洪池、萬興排水滯洪池、第四放水路滯洪池、員林龍燈公園滯洪池、鹿港溪抽水蓄洪池等 6 處，以減緩汛期洪峰流量與災害風險，並擬達保護標準以能宣洩 10 年重現期距洪水量及 25 年洪水位不溢堤為原則（出水高度至少 50 公分），減緩淹水災情之狀況。</p>	
南投縣	<p>第四章 部門空間發展計畫</p> <p>第七節 能源及水資源部門</p> <p>貳、水資源設施</p> <p>一、發展對策</p> <p>南投地區境內由於天然條件限制，水源供給屬性多為獨立性質，由地區性設施供給水資源。因應工業用水需求成長，除加強辦理工業節水措施，再生水使用與鼓勵工廠廢水回收外，改善自來水管網漏水率，持續推動節水措施。</p> <p>以綜合地域性治水思維，將原本全部由水路承納的逕流，由土地共同來分擔，例如設置滯洪池、雨水貯留設施、地表入滲設施等，讓土地恢復天然雨水蓄留功能，以提高防災與水資源之複合價值。名竹及埔里盆地等地下水開發利用，為備源聯合運用，以達區域供水穩定之目標。訂定水資源計畫願景目標如下，以作為水資源計畫規劃及推動之依據：</p> <p>（一）合理有效使用水量，提高水源利用效率。</p> <p>（二）適度開發調度水源，以地下水源為備源。</p> <p>（三）強化地域性彈性調度，提昇氣候異常調適能力。</p> <p>二、發展區位</p> <p>臺灣自來水股份有限公司第四區管理處由南投、草屯、竹山、埔里及水里等營運所，負責供應南投地區用水需求，106 年總配水量約 16.7 萬 CMD，供水人口約 40.3 萬人，設計供水人口數為 56.8 萬</p>	<p>書面意見</p> <p>一、涉河川、排水、海岸防護部分，本草案無與已核定之相關重大計畫有競合問題。</p> <p>二、已研擬水資源部門空間發展計畫，有關防災減災、生態廊道、景觀與親水之具體內容已另於第三章第一節空間發展計畫及第五章氣候變遷調適計畫中說明。</p>

縣市	直轄市、縣（市）國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>人。</p> <p>水利署已利用烏溪水系豐沛水量，正進行烏溪烏嘴潭人工湖計畫，而該計畫工程預計完工後，將可增加本縣用水使用量約 4 萬噸/日。新增工業區產業用地約 246 公頃，平均用水量新增約需 4.6 萬噸/日。</p>	
雲林縣	<p>第四章 部門空間計畫</p> <p>第五節 水資源部門</p> <p>壹、發展課題</p> <p>一、目前雲林縣僅有斗六污水下水道系統，處理斗六都市計畫區內的生活污水，截至 106 年底，全縣公共污水下水道用戶接管普及率僅 4.53%。北港溪與新虎尾河流域，污水經雨水下水道系統等流入此兩條河川。經歷年河川水質監測之結果顯示，北港河流域已屬於嚴重污染狀態，其中約四分之三污染量均集中於中、上游斗六至虎尾一帶；另一主要河系新虎尾溪亦經水質監測結果顯示在虎尾鎮轄內則屬中度污染狀態。因此，為有效遏止河川污染之惡化，故積極興建 虎尾鎮、北港鎮污水下水道系統實已刻不容緩。</p> <p>二、極端氣候如颱風和洪災、乾旱所造成的災害頻繁，往往對水資源供給面造成極大的衝擊和挑戰。「水庫」是臺灣重要的水資源設施，所提供的 供水量占總用水量的 24%，具有蓄洪調節功能。近年來臺灣面對氣候變遷衝擊，極端氣候頻率增加，降雨強度和雨量也在增加中，大量泥砂沖刷注入水庫，使國內許多水庫有效蓄水容量大幅降低，對水庫壽命而言是一大威脅，意味著水資源的供給方面出現越來越嚴重的缺口，缺水危機有增加趨勢。(經濟部，湖山水庫第二原水管工程計畫(核定本)，106 年)。</p> <p>三、雲林沿海地區地勢低窪，每逢暴雨極易成災，人民財產損失不貲，政府雖已逐年補助經費辦理排水路整治、防潮閘門、抽水站及村落圍堤抽排等排水整治工程，但因排水條件不佳，常因強降雨造成排水路水位高漲，導致下游低窪</p>	<p>書面意見</p> <p>一、請依據內政部營建署 108 年 8 月 2 日「直轄市、縣（市）國土計畫規劃作業第 38 次研商會議」直轄市、縣（市）國土計畫之水利部門空間發展計畫下列議題撰寫：議題一：防災減災之相關內容撰寫。議題三：生態廊道及節點。議題四：區域景觀與親水空間之相關內容撰寫。</p> <p>二、因氣候變遷衝擊致水道有溢淹風險或低地長期有淹水情勢之區域，可推動逕流分擔規劃公有土地或公共設施作多目標使用規劃，同時兼顧原目的使用及逕流分擔功能，以降低淹水風險及提升土地耐淹能力。</p> <p>三、國土空間規劃，建議考慮藍、綠帶空間規劃，除可以處理水患之問題，並融入生態廊道與景觀親水空間。藉由藍、綠色生態系統減緩雨洪衝擊，融合生態與景觀的行水空間，以強化水域與水質保護之功效。</p> <p>四、都市公共設施空間，包含校園、公園、公有綠地、停車場、等宜考慮具有滯水空間用途。道路建設規劃方向宜要求融入生態與滯洪之功能。建議於各對應部門計畫中加入相關滯洪空間規劃。</p> <p>五、古坑人工湖提供地下水補注，建議應考量相關管制作為，避免開發後造成汙染與地質條件改變，影響地下水補注之功能。</p> <p>七、建議能源與水利部門共同思考：在地層下陷不利農業經營地區設置綠能設施策略中，可以考慮綠能設施下方作為蓄滯洪空間之用，以提高防災與能源的複合價值。</p> <p>八、農塘與埤塘作為蓄滯洪空間，農業與水利部門應盤點易淹水區域內埤塘，以確</p>

縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>地區時常淹水，積水不退，若僅採取以往之排水整治方式，並不能完全改善當地淹水問題。經濟部分別於民國 97 年核定之「雲林南部沿海地區綜合治水規劃」及民國 98 年核定之「雲林北部沿海地區綜合治水規劃」，跳脫以往排水改善規劃思維，運用綜合治水對策，結合國土復育策略方案，擬定之減災方案除排水路整治及抽排外，尚搭配利用休耕農田蓄洪、農塘(田間蓄洪池)蓄洪、滯洪池及濕地蓄洪等措施，有效減輕本地區之淹水災害。(經濟部，水利署啟動多元的韌性治水政策電子報第 0269 期，發布日期：107 年 3 月)</p> <p>四、排水不良原因與地層下陷關係密切，地層下陷應有效防治，才不致造成排水不良問題持續惡化，故本地區排水整治應結合地層下陷問題一併解決，才能改善本地區水患。(經濟部，雲林沿海地區綜合治水規劃，發布日期：98 年 4 月)。</p> <p>五、雲林縣未來工業區，包含經濟部產業園區(臺西產業園區、褒忠農業機械科技園區、古坑溝子埧產業園區)、科技部科學園區(中科虎尾園區大二期計畫)及都市計畫工業區(北港水林產業增值園區、斗南工商物流園區)，其用水將增加 102,601 CMD，並於民國 120 年，工業總用水需求推估達 1,082,400，勢將排擠地面水可用空間並有加重地下水負擔之虞。</p> <p>六、前瞻基礎建設計畫中，於水環境建設項目以「水與發展」、「水與安全」及「水與環境」三大建設主軸，其中「水與環境」願景為「與水共生、共存、共榮」，目標為營造「魅力水岸」，為達其目標，經濟部研擬「全國水環境改善計畫」，透過跨部會協調整合，推動結合生態保育、水質改善及周邊地景之水環境改善，以加速改善全國水環境，期能恢復河川生命力及親水永續水環境。</p> <p>貳、發展對策</p> <p>一、興建汙水下水道系統設施</p> <p>(一)虎尾鎮</p> <p>1. 主要為收集虎尾都市計畫區內每天所產</p>	<p>實發揮農塘與埤塘之功能，平時做為灌溉之用，暴雨事件時可以發揮減災之功效。</p> <p>九、水資源發展策略建議要有相關的節流措施，例如：降低漏水率、鼓勵工廠廢水回收。</p> <p>十、經濟部水利署積極推動「逕流分擔、出流管制」相關政策法規，應落實於水利相關的空間發展計畫中，並且增加堤防維護、強化排水系統、檢討設置滯洪池或滯洪系統、區排疏浚、推動自主防災社區、都市低衝擊開發等相關政策，以凸顯整體規劃之效益。</p> <p>十一、都市森林化：讓都市盡可能恢復已經被破壞的水循環系統外，讓土地具有蓄、留水量、淨化水質與空氣、都市綠美化、及降低都市熱島等功能。</p>

縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>生的生活污水，經由地下污水管線匯集後流入水資源回收中心（以下簡稱水資中心），水資中心內設置處理系統將污水處理至符合法定標準後，方可排入承受水體（北港溪）。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. 虎尾都市計畫區面積約 527.40 公頃，以虎尾鎮鎮公所為中心，其範圍東至大裕產業公司東側道路，南至虎尾溪，西至新吉里，北至嘉南大圳。</li> <li>3. 依工程類別可區分為主次幹管工程、水資中心工程與用戶接管工程等。</li> <li>4. 其中 107 年將完成污水主次幹線管的佈設；而水資中心工程正準備發包，預估年底前可開始興建；另外配合水資中心工程，預定 109 年開始進行巷道連接管及用戶接管工程，112 年將完成本計畫建設。</li> </ol> <p>(二) 北港鎮</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 建置污水下水道系統收集生活污水，改善計畫區內環境衛生。以解決環境衛生及河川水體水質污染問題，預計於第一期處理 4,315 戶居民所產生之生活污水。</li> <li>2. 於 107 年進行污水管網系統建置，待 110 年污水處理廠完工後開始收集生活污水，並以區域污水整治方式，消弭生活污水污染源，達到淨化水目的，徹底改善區內環境衛生，建全都市發展。</li> <li>3. 評估可減少北港溪水體水質污染量，預計第一期可減少計畫區 BOD、SS 排放量約 420 kg/day 以上。</li> </ol> <p>(三) 斗六市</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 依據雲林縣政府於民國 89 年提出之「雲林縣斗六市（含大潭地區）污水下水道系統工程實施計畫」，斗六市（含大潭地區）污水下水道系統之污水處理廠於民國 95 年完工，污水主、次幹管則於民國 102 年完工，因計畫區內多屬透天住宅，常有後巷違建等問題造成無法接管，導致此系統之用戶接管普及率僅不到 50%，致使進流污水量與原計畫有所差異，因此辦理計畫內容修正。</li> <li>2. 經重新檢討後，配合已完成的分支管網，規劃接續之用戶接管工程範圍，使管線能發揮其實質建設效益，達到本府</li> </ol>	

縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>加速提升用戶接管普及率之目標。</p> <p>二、減抽及補注地下水、增供地面水</p> <p>(一) 雲林縣因缺乏穩定水源導致早期農、工大量抽取地下水造成嚴重地層下陷，而每逢颱風、豪雨季節，更因地層下陷使得區域排水不良，屢屢造成雲林地區嚴重之淹水災情。近年來依靠政策輔導，實施封井及水利設備改善方式以減緩地層下陷；並基於推動整體性治山防災計畫推動「雲林古坑人工湖工程」，以增加雲林地區之區域地下水補注，達到減抽區域地下水，逐步減緩雲林地區地層下陷之速率。(經濟部，彰化雲林地區地下水補注實施計畫(草案)，97年)。</p> <p>(二) 自2016年水利署湖山水庫工程計畫正式啟用，有效蓄水容量為5,347萬立方公尺，透過水庫供水穩定雲林縣水源，為減緩地層下陷的一大助力。</p> <p>(三) 為延續及強化湖山水庫之蓄水能力，目前前瞻基礎建設計畫的水環境建設中已核定「湖山水庫第二原水管工程」，預期完工後藉由導水隧道增建第二取出水工，可提高湖山水庫供水量(穩定備援860,000 CMD)，並能增加水庫排洪能力約55 CMS防淤的功用。</p> <p>三、研擬區域整體排水改善方案</p> <p>(一) 應用綜合治水對策，結合國土復育策略方案，排水改善方案採整體規劃、分散風險、綜合效益、永續利用為原則，因地制宜，擬定適當之綜合治水方案，治水設施完成後，既有村落淹水保護標準(重現期)由現況1年提升到10年，新建社區保護標準達50~100年，低地農田、漁塭保護標準由現況不到1年提升到5年，重要排水幹支線通水能力由大多不到2年提升到10年洪峰流量。</p> <p>(二) 因都市化結果造成區域不透水面積增加，透過逕流分擔與出流管制措施建置滯洪池。為因應滯蓄洪量體需求，獎勵公(私)農牧用地及低窪地區農地利用整地降低地盤高程作為農</p>	

縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>田蓄洪，改善當地淹水問題，且在減輕淹水災害同時減緩地層下陷（蓄洪補充水源供給減抽地下水）、維護生態環境、提升生活環境品質、確保自然資源之永續利用。</p> <p>四、水環境營造</p> <p>選擇已完成防洪、禦潮工程或無安全之虞水岸空間區段，將水岸週遭環境之地景、文化、特色作完整規劃考量，同時將水質改善列為重點，整體推動水域環境營造、污水截流、下水道改善、放流水補注、水質淨化、滯洪池生態地景、植栽美化及污水處理設施等，如：</p> <p>（一）虎尾鎮河濱休閒運動公、平和滯洪池</p> <p>（二）西螺鎮濁水溪親水園區</p> <p>（三）斗六市後庄埤滯洪排水設施改善</p> <p>（四）斗南鎮他里霧埤公園水環境改善。</p> <p>五、西部沿海整體區體營造</p> <p>利用雲林沿海濕地資源，如野鳥、魚類、耐鹽植生等生態資源，結合區域發展生態廊道，促進生態旅遊之發展，及既有漁港設施結合在地人文特色，發展觀光漁人碼頭，進行產業加值，發展沿海帶狀風景區。</p> <p>六、水資源調度利用</p> <p>工業發展以致之用稅量增加，需採行天然水資源「以供定需」之原則，新增之工業用水需求，須配合區域水資源開發計畫可增供水之限制。如區域內已無剩餘供水潛能，則於工業類用水計畫審議程序應要求開發單位必須自行規劃取水，包括優先使用再生水或海淡水等新興水源。</p> <p>另農業用水依行政院 100 年核定「雲彰地區地層下陷具體解決方案暨行動計畫」，雲彰地區預定於民國 109 年達成農業用水減抽地下水每年 3.3 億噸之目標。後續應逐步落實「以供定需」，並以政策（如參照黃金廊道計畫）誘導降低此區域之枯水期地下水資源需求，例如持續推動調整農業產業結構，維持糧食安全下擴大第二期種植水稻面積及同步減少第一期種</p>	

縣市	直轄市、縣（市）國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>植水稻面積等，俾使地下水資源之抽用與補注達到安全供需平衡，並兼顧糧食安全與雲彰地區地層下陷防治。並可加強灌溉管理調度移用農業用水織彈性調度，於生活及工業用水短期缺水期間，透過水利會加強灌溉管理（如調整灌溉期距、依最低需求精密操作閘門等），俾調度移用農業用水因應，並配合農業節水及轉型，標的用水間宜建置合作夥伴關係，事先協調移用水相關事宜，目前預計透過推動供水事業方式，在水權總量不變的原則下，水權人得依其擬供水對象之用水標的興辦供水事業，期建立可長可久之水源調度機制。</p> <p>參、用地區位</p> <p>一、下水道設施</p> <p>健全下水道建設，維護與改善環境品質，加強生活污水下水道系統的建置，新開發基地內設置現地處理系統，如高鐵虎尾特定區、中科四期、斗六市社口藝術園區等，透過水生植物之生態分解進行家庭污、廢水水質淨化，以及「生活環境綠水計畫」，將家戶和集合住宅中水回收系統工業區及工廠，建立水資源回收中心。</p> <p>二、水利設施</p> <p>(一) 湖山水庫辦理「湖山水庫第二原水管工程」，穩定供水能力與提升防淤能力等。</p> <p>(二) 因應滯洪量體需求，改善當地淹水問題建置滯洪池，如北港滯洪池、虎尾平和滯洪池等。</p> <p>(三) 於雲林縣古坑鄉內崙子溪、猴悶溝圳及柳子圳交匯處，以崙子溪南岸臺糖公司所有麻園地段土地為開發位置，面積約 66.25 公頃，人工湖設計庫容約為 408 萬噸，加上該區高程介於 51 至 72 公尺左右，計畫湖區之挖方土石量約為 633 萬噸。本開發場址位於濁水溪沖積扇富含砂、礫石等透水性良好之沖積層，且地下水蘊藏豐富，未來若湖區開始蓄水，預期可抬升湖區周邊之地下水位。本計畫範圍除中間為斗六大圳續建段所貫穿之外，亦包含縣 158 乙、雲 194 等重要道路，基於進出水工設置原則、不影響既有道路及經濟效益之考量前</p>	

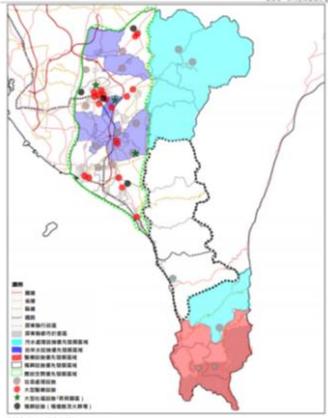
縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>提，將計畫區域分為五大湖區。</p> <p>三、整體排水改善方案</p> <p>(一) 北部 範圍為舊虎尾溪與濁水溪間，不包含新虎尾河流域(屬縣管河川)，沿海地區之主要排水包括施厝寮大排、有才寮大排、海口大排、馬公厝大排、舊虎尾溪等，以上均屬縣管區域排水，排水流經之行政區包括麥寮、崙背、臺西、東勢及褒忠等鄉鎮，集水面積約 225 平方公里。</p> <p>(二) 南部 範圍為牛挑灣溪與北港溪間沿海地區之排水，包括尖山、蔦松、土間厝、新街大排(或稱尖山、蔦松、土間厝、新街排水)及牛挑灣溪椴梧大排(或稱椴梧支線)、鵝尾墩支線，行政區屬口湖鄉、水林鄉及北港鎮，本計畫針對這些沿海低窪易淹水地區之排水研擬其改善方案。</p> <p>四、西部濱海風景區 位於口湖鄉的成龍濕地、椴梧濕地及臺西鄉海口滯洪池、草寮滯洪池等自然環境及滯洪設施，結合雲林縣內 6 座港口之串聯，五條港漁港、臺西漁港、三條崙漁港、箔子寮漁港、金湖漁港及臺子村漁港發展雲林縣西部濱海風景區。</p> <p>五、水環境改善 結合各地水環境發展，如以西螺鎮為中心，同虎尾鎮發展宗教民俗文化園區；以斗六市及斗南鎮發展優活水岸樂活區。</p> <p>六、山坡地保育管理 湖山水庫水質水量保護區包含斗六市湖山里、古坑鄉棋盤村、樟湖村及草嶺村，如圖。依自來水法第十一條第一項規定禁止濫伐林木或濫墾土地；為確保湖山水庫水源安全提未來公水可靠度，應加強該區山坡地之水土保持。</p>	
嘉義縣	<p>第四章 部門空間發展計畫</p> <p>第八節 防減災部門發展計畫</p> <p>壹、發展對策</p> <p>一、為強化各各類災害情況防救能力，健全</p>	<p>經濟部水利署 109 年 3 月 17 日經水綜字第 10914016570 號函</p> <p>一、水利部門應思考還地於河的相關概念，提供河道合適的行水空間，建議套疊河</p>

縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>三層級政府防救災體制與效能</p> <p>(一) 擬定災害防救計畫加強防災救災體系</p> <p>(二) 各類災害改善對策擬定</p> <p>(三) 預為劃設偏遠鄉村安遷用地以利災後安遷</p> <p>二、外在環境改變與限制下，提升水患災害防治難度</p> <p>(一) 以分散風險觀念進行系統化整治</p> <p>(二) 檢討與強化防災設施，改善高淹水風險地區，建構水與安全環境</p> <p>(三) 加強集水區保育治理</p> <p>(四) 強化非工程措施，提升防災與適災能力</p> <p>(五) 運用智慧水管理系統強化防洪與地下水管理</p> <p>(六) 以適應性與後撤性之前瞻調適手段及具體作為因應氣候變遷影響</p> <p>三、國土規劃與發展應結合災害潛勢考量</p> <p>(一) 提升都市地區的防耐洪能力</p> <p>(二) 建立以調適洪災為目的的土管配套機制</p> <p>(三) 建立具生態防洪功能的綠地網絡系統(公園、綠地、農地)</p> <p>(四) 公告淹水潛勢地區，宣導民眾風險管理觀念</p> <p>(五) 預先劃設高淹水潛勢區為設施型分區</p> <p>(六) 推動土地開發出流管制及導入逕流分擔</p> <p>(七) 訂定土地開發之成長管理策略並宣導限制高風險區開發使用</p> <p>(八) 智慧預警防災地區試辦建議</p> <p>貳、發展區位</p> <p>發展區位包含(1)河川區域線範圍；(2)排水用地範圍線範圍；(3)特定水土保持區範圍；(4)滯洪池用地範圍；(5)海岸防護區範圍，用地供需規模統計如表所示，需求規模總計 20,486 公頃，本次計畫新增面積共計 459 公頃，空間發展需求如表 4.8-1 所示，分別針對各項供需規模簡述如下：</p> <p>一、河川區域線範圍</p> <p>嘉義縣境內中央管河川之河川區域範</p>	<p>川歷史水路位置，尋找適當區域建立滯洪區域。並針對滯洪區域研擬相關配套措施，比如補助與補償辦法，以利相關政策的推行。</p>

縣市	直轄市、縣（市）國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>圍面積共計 9,297 公頃，其河川區域範圍線劃設現況皆已公告，故本次無新增，河川區域縣範圍需求規模總計 9,297 公頃。</p> <p>二、排水用地範圍線範圍</p> <p>嘉義縣境內排水用地範圍線區域範圍面積現況已劃設者（包含未公告者）共計 1,382 公頃，其中尚未劃設者以河道中心線向兩岸保留合適寬度進行估計，未劃設部分估計面積即為本次新增面積，計約 128 公頃，排水用地範圍線區域範圍需求規模總計 1,510 公頃。</p> <p>三、特定水土保持區</p> <p>嘉義縣境內已公告特定水土保持區共計 8 處，本次無新增，需求規模總計面積共計 1,058 公頃。</p> <p>四、滯洪池用地</p> <p>嘉義縣境內現況已建置滯洪池 33 處，面積總計約 704 公頃，規劃新設滯洪池 37 處，估計本次新設面積約 331 公頃，滯洪池用地需求規模總計約 1,035 公頃。</p> <p>五、海岸防護區</p> <p>嘉義縣沿岸均屬一級防護區，依第五河川局嘉義海岸防護整合規劃成果，嘉義縣海岸防護區範圍目前概以臺 17 線為界，用地需求規模總計面積約 7,586 公頃。</p> <p>第九節 能源及水資源部門發展計畫</p> <p>二、水資源</p> <p>(一) 合理有效使用水量，提高水源利用效率</p> <p>規劃相關系統，使水資源能重複使用，提升用水效率，以降低水資源需求。第一，推廣利用新建大樓建築及公共設施需設置雨水貯留系統，一方面可將貯留水資源做再利用，另一方面可達到逕流分擔及出流管制成效；第二，推廣農業節水灌溉與農業迴歸水及餘水再利用，提高水源利用效率；第三，持續推動節約用水相關工作，政府機關全面推動換裝有省水標章之省水器材，並透過補助措施、說明會、座談會 或文康活動等方式對學</p>	

縣市	直轄市、縣（市）國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>校、社區民眾及工商產業分別進行節水宣導，並輔導工業用水回收，提升用水回收率。</p> <p>(二) 污水廠放流水回收再利用</p> <p>經由污水廠水再生處理後之再生水平常可供給學校及公園運用於景觀草木澆灌及廁所沖洗之用，緊急時可作為備援用水，有效利用水資源。</p> <p>(三) 再生水使用推廣</p> <p>另因應工業用水需求成長，除加強辦理工業節水措施外，在水源供應短缺之虞地區，應依「再生水資源發展條例」，新案或擴增案應優先使用再生水或其他多元供水來源。</p> <p>(四) 滯洪池蓄水量多元化運用</p> <p>利用滯洪池蓄水量進行多元化運用，透過滯洪池操作流程與機制建立，在豐水期貯存雨水，而於乾旱或枯水期時提供農業、養殖用水或次級用水調度，或進一步結合水量交換概念，提升區域整體用水調度彈性。</p> <p>(五) 建立地下水戰備井網</p> <p>考量地下水餘裕及缺水風險地區，規劃評析設置防災戰備井網之可行性，因應未來各種緊急狀況之缺水風險。</p> <p>(六) 河川水質保育改善用水環境</p> <p>優良的水質亦為用水環境之重要條件，需由環保機關加強河川水質之稽查管理並配合營建署持續建設污水處理廠及提升用戶接管普及率，以改善河川水質保育水源，又若能將廢污水經二級處理後，放流排入河川適當地點，除補注河川保育水量外，並可提供河川自淨及涵容能力，健全水資源循環體系。</p> <p>(七) 生態廊道建置</p> <p>將嘉義縣境內中下游沿岸兩側之堤防護岸之建造物表面以砌石、多孔質、縮減量體、緩坡、覆土、植栽等方式，使環境條件接近自然之狀態，並減少人為干擾情形，相關工程以自然生態工法設計。</p> <p>(八) 景觀與親水空間改善</p> <p>1. 串連水陸環境、活絡在地文化與觀光遊憩產業，營造生物多樣性棲地、發展</p>	

縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>永續生態環境。</p> <p>2. 營造優質生活環境，打造樂活水岸風貌。</p> <p>3. 改善水質污染、穩定流域環境，健全防災、排水、灌溉功能。</p> <p>貳、發展區位</p> <p>(一) 水資源設施</p> <p>發展區位主要為水庫與水質水量保護區分布，現有 9 處水質水量保護區，嘉義縣境內面積共計約 83,681 公頃。目前可能新增之水資源設施為水利署刻正規劃之鹿寮溪水庫更新改善，其以鹿寮溪水庫上游集水區域範圍作為水質保護區範圍，面積估計約 3,922 公頃。總體而言，嘉義縣內水質水量保護區共計 87,603 公頃；另目前辦理中之曾文水庫越域引水計畫路線，由於其引水路線已位於水質保護區範圍中，故不計入面積。</p> <p>(二) 景觀與親水空間</p> <p>有關景觀與親水空間之發展區位分布，主要依據嘉義縣水環境第三批提案計畫延續大河流域之願景構想分布。水環境改善計畫第一、二批次核定之案件，主要分佈於朴子河流域上、中游之基地，為延續水環境計畫之關聯性及延續性，第三批提案計畫以朴子溪及八掌溪中、下游至沿海基地為主，將大河願景計畫推展至上、中、下游全流域之改善，以恢復流域之生態景觀，發展休閒活動，形塑大河願景。</p>	
屏東縣	<p>第五章 部門空間發展計畫</p> <p>肆、重要公共設施部門</p> <p>一、發展對策</p> <p>(四) 配合中央水利政策，強化本縣水資源利用及防災</p> <p>1. 自來水普及率提升依據經濟部水利署提供之統計資料，本縣經納入「無自來水地區供水改善計畫」於 107 年底自來水普及率已提升至 52.7%，未來持續配合臺灣自來水公司刻正推動減漏工程、新鑿水井等水源利用及開發工作，預期</p>	<p>經濟部水利署 109 年 3 月 24 日經水綜字第 10914019490 號函</p> <p>一、空間發展計畫第二、三節有關生態保育部分未有行政區域圖套疊，且娛親水之環境營造部分於相關部門計劃皆未有提及，建議可補充發展項目或策略。</p> <p>二、請依據內政部營建署「直轄市、縣(市)國土計畫規劃作業第 38 次研商會議」直轄市、縣(市)國土計畫之水利部門空間發展計畫建議議題撰寫。</p> <p>三、在空間發展集成管理計畫與氣候變遷調適計畫中，有提出相當明確對應水患之</p>

縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>將再提升本縣之自來水普及率。</p> <p>2. 節流措施推動節流相關措施，包括降低漏水率、鼓勵工廠廢水回收、宣導日常生活用水節流、鼓勵汰舊換新設備或引進新技術等，以減少水資源之流失。</p> <p>3. 逕流分擔配合水利法規定及經濟部水利署推動逕流分擔相關措施，推動利用公有土地或公共設施作多目標使用，新建或改建公共設施時能兼具滯洪功能。除維持原本設施功能，亦可於洪水期間發揮滯洪作用，以降低淹水風險及提升土地耐淹能力。</p> <p>4. 綠能設施滯洪本縣綠能發電設施如位屬嚴重地層下陷或經認定不宜持續耕作之農地，應鼓勵於綠能設施下方作為滯洪空間使用，除提高能源設施之附加價值，亦能減緩洪淹災害。</p> <p>二、發展區位</p> <p>依既有重要公共設施分布區位及其容量，綜合比較地方發展需求及都市階層，指認各地區所需之公共設施如後。據分區發展條件不同，屏東縣東部鄉鎮市應優先補充水質淨化設施；屏東縣南部鄉鎮市則建議優先補充大型醫療設施；西部人口密集地區現況公共設施較為完善，未來仍可依鄉鎮市屬性不同投入公共設施，詳圖 5-4-1 所示。</p>  <p>圖 5-4-1 屏東縣重要公共設施空間發展分布區位示意圖</p>	<p>想法，如國土空間規劃考慮藍、綠帶空間，流域防災策略考量種樹、滯洪、儲流等構想；惟卻未能落實在部門空間發展計畫中，建議統整水利相關議題，提出水利部門空間發展計畫</p> <p>四、承上，建議在水利部門空間發展計畫章節中，宜落實經濟部水利署積極推動「逕流分擔、出流管制」相關政策法規；並且增加堤防維護、強化排水系統、區排疏浚、推動自主防災社區、都市低衝擊開發、公共土地設置滯洪設施、公共設施之基地截水與保水功能、道路與建築物的雨水儲留、增加透水面積等相關政策，以凸顯整體規劃之效益。</p> <p>五、國土空間規劃，除了考慮藍、綠帶空間規劃以處理水患之問題，宜再進一步考量融入生態廊道與景觀親水空間；藉由藍、綠色生態系統減緩雨洪衝擊，融合生態與景觀的行水空間，以強化水域與水質保護之功效。</p> <p>六、建議能源與水利部門共同思考在地層下陷地區設置綠能設施策略中，可以考慮綠能設施下方作為蓄滯洪空間之用，以提高防災與能源之複合價值。</p> <p>七、農塘與埤塘可作為蓄滯洪空間，農業與水利部門應盤點易淹水區域內埤塘，以確實發揮農塘與埤塘之功能，平時做為灌溉之用，暴雨事件時可以發揮減災之功效。</p> <p>八、水資源發展策略建議要有相關之節流措施，例如：降低漏水率、鼓勵工廠廢水回收。</p> <p>九、水利部門應思考還地於河之相關概念，提供河道合適之行水空間，建議套疊河川歷史水路位置，尋找適當區域建立滯洪區域；並針對滯洪區域研擬相關配套措施，比如補助與補償辦法，以利相關政策之推行。</p> <p>十、都市森林化除可讓都市儘可能恢復已經被破壞之水循環系統外，讓土地具有蓄留水量、淨化水質與空氣、都市綠美化、及降低都市熱島等功能。</p>

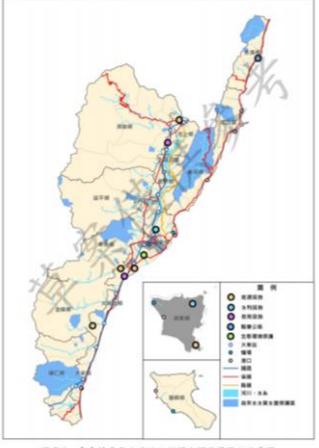
縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
宜蘭縣	<p>第五章、部門空間發展計畫</p> <p>第五節 能源及水資源部門</p> <p>二、水資源部門</p> <p>(一) 政策與目標</p> <p>本府於 106 年辦理「宜蘭縣水部門綱領計畫擬定暨綜合治水計畫檢討」，提出本縣水部門綱領計畫。本計畫水資源部門主要承襲該案辦理成果，推動相關管理措施。其中水部門施政主軸分為水治理、水資源及水環境三大面向，主要策略目標如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 水治理達到傍水而居願景—洪水不是猛獸，水有形有勢，可學習相處。應以風險分擔、調和土地、產業及工程，建構順應水性的新空間。</li> <li>2. 水資源達到依水而生願景—水不僅是生命泉源，更是社會發展基礎。以成長管理定義水資源發展質量，建構永續使用的水資源。</li> <li>3. 水環境達到親水樂活願景—水環境健康自然循環，民眾才能親近悠然自在。營造自然和諧的水岸環境，要建立水與土地、人民對話機會，重尋固有河川特色。</li> </ol> <p>(二) 發展現況</p> <p>綜整本計畫以及「宜蘭縣水部門綱領計畫擬定暨綜合治水計畫檢討」對於本縣水環境現況所作分析討論概要如下。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 洪氾、積水、土砂複合災害威脅國土保安本縣地形地勢與城鎮開發等物理環境，易造成三種型式災害，從而影響固有治水策略。地形高程 5 公尺以下地區為洪氾機水易淹水地區；蘭陽平原西部山麓為土石災害地區；而河川兩側土砂災害易使土砂流入河川，位下游帶來土砂複合災害。</li> <li>2. 社會、產業、經濟成長，使用水需求增加近年本縣交通路網建設帶來觀光及產業轉型契機，也使水資源利用需求提</li> </ol>	<p>書面意見</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>一、都市公共設施空間，包含校園、公園、公有綠地、停車場、等宜考慮具有滯水空間用途。道路建設規劃方向宜要求融入生態與滯洪之功能。建議於各對應部門計畫中加入相關滯洪空間規劃。</li> <li>二、農塘與埤塘作為蓄滯洪空間，農業與水利部門應盤點易淹水區域內埤塘，以確實發揮農塘與埤塘之功能，平時做為灌溉之用，暴雨事件時可以發揮減災之功效。</li> <li>三、水資源發展策略建議要有相關的節流措施，例如：降低漏水率、鼓勵工廠廢水回收。</li> <li>四、經濟部水利署積極推動「逕流分擔、出流管制」相關政策法規，應落實於水利相關的空間發展計畫中，並且增加堤防維護、強化排水系統、檢討設置滯洪池或滯洪系統、區排疏浚、推動自主防災社區、都市低衝擊開發等相關政策，以凸顯整體規劃之效益。</li> </ol>

縣市	直轄市、縣（市）國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>高。惟目前供應眾多產業、農業、養殖用水之地表水與地下水資源有其極限，尤其地下水抽取已臨上限。在既有水資源設施系統調度彈性、用水效率、多元水資源開發及用水環境等面向，需積極降低其風險，增強應對未來變化之能力。</p> <p>3. 流域治理事權重疊，需橫向整合強化藍綠生態網絡規劃 流域治理關係到水資源事業管制體系（包含飲用水、河川區域排水等）以及土地管理體系（包含國土計畫、都市計畫）。在目前流域整合治理、出流管制、逕流分擔趨勢下，應強化各部門在水資源管理事務上橫向整合，一方面降低災害風險，另一方面保全藍綠網絡完整性與生態多樣性。</p> <p>(三) 發展策略</p> <p>水資源部門發展策略主要延續「宜蘭縣水部門綱領計畫擬定暨綜合治水計畫檢討」案執行成果。各項策略內容概述如下：</p> <p>1. 賡續辦理「宜蘭縣水資源抽取特別稅徵收自治條例」 本縣於 106 年擬定「宜蘭縣水資源抽取特別稅徵收自治條例（草案）」，並於 107 年經宜蘭縣議會三讀通過。未來將呈報行政院財政部等中央主管機關，推動立法程序。期能透過水資源特別稅以價制量，減緩地面水與地下水等自然資源損耗。</p> <p>2. 水治理：傍水而居，風險分擔才能與水共存</p> <p>A. 上游保水，兼具防災與興利之雙重功效：實施集水區保育治理，復育崩塌地；管制土地超限利用，保持土壤地力，降低土壤沖蝕量。</p> <p>B. 中游滯洪，都市儲留雨量分擔治水義務：獎勵興建雨水滯留設施，誘導都市民眾儲留雨量、滯留逕流，減低流出逕流量，分擔治水義務。</p> <p>C. 下游蓄洪，改變生活生產觀念使惡地變良地：高地生活，維生系統增加抗水能力，發展防災自主社區；低地生產，產業發展適水性，積水成為生產條件之一，不再是災害；窪地與水共</p>	

縣市	直轄市、縣（市）國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>存：尊重水性，朝向生態旅遊、環境教育及自然放養水域生物發展。</p> <p>D. 因應氣候變遷，治理模式之整合通則：因應未來暴雨量體的不確定性，水治理模式應採整合性通則，先導入非工程方法的運用，再強化非傳統水利工程方法的落實手段，提升整體流域對於超規雨量之因應能力。</p> <p>3. 水資源：依水而生，成長管理定義永續發展</p> <p>A. 水資源利用：保育山林集水區以及地下水補注區，盤點並保護湧泉水源，減少抽取地下水，減緩地層下陷與地下水鹹化情形；規劃開發多元地表水源，分擔民生與產業用水需求。</p> <p>B. 水資源保全策略：依循水循環平衡、環境最小擾動、以及水質保全與產業永續等三大原則進行水質水量之保全，避免水資源超限利用。此外，也需儲備水源或建立水資源回收體系，為未來產業發展作出準備。</p> <p>C. 水資源經理：落實生活及農工業節約用水；有效管理水網避免漏水；推動水源付費制度抑制不必要使用。</p> <p>4. 水環境：親水樂活，建立水與土地人民對話</p> <p>A. 河川管理使用分區：劃分河川區內土地使用分區，在不違反河川防洪需求情形下，調配不同使用行為競合關係，將不必要人為利用土地歸還自然。</p> <p>B. 設定各河川環境流量：設定河川保留流量，以維持河川生態、環境及經濟功能，剩餘水量才評估作為可利用之水資源。</p> <p>C. 生態棲地與廊道的維護：非必要人為利用之河川區域，亟力減少人為干擾，保持期自然狀態，留給自然界作為生態廊道或生態棲地。</p> <p>5. 空間使用策略</p> <p>A. 根據水環境適宜性的土地使用策略：未來開發建設計畫或空間利用應根據水環境適宜性進行規劃，評估其排放污水之處理與出流污染，以保育水資源。</p>	

縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>B. 根據水資源保育管理的土地使用策略：未來產業空間分布應納入水資源量能評估，鼓勵水資源回收利用施設，並防止水資源污染。</p> <p>C. 迴避水災害的土地使用策略：都市計畫中土地規劃利用須考量流域特性，避免災害敏感區或上游水土保持區開闢，下游則以耐淹土地使用行為為主。</p>  <p>圖5-11 宜蘭縣能源及水資源部門發展區位示意圖</p>	
花蓮縣	<p>第五章 部門空間發展計畫</p> <p>第四節 重要公共設施部門空間發展計畫</p> <p>壹、發展對策</p> <p>二、強化區域維生系統與服務品質</p> <p>(二) 都市安全救災防護</p> <p>避免人為環境受到災害威脅、損害，配合公共設施之設置建立多樣性防災設施。防災空間系統規劃配合淹水、坡地、地震、海嘯及重大災害等災害潛勢圖之分布與標示，研訂於災害發生時必要疏散之保全對象及弱勢族群。並依六大防災系統（避難據點、消防據點、醫療據點、物資據點、警察據點及防救災動線規劃）之相關位置及特性，進行公共設施結合防災空間之規劃。</p> <p>貳、發展區位</p> <p>五、水利設施</p> <p>(一) 排水防洪設施</p> <p>為因應全球氣候變遷導致極端強降雨發生頻率增加，依據淹水災害歷史，於高潛勢淹水地區檢討整體排水系統需求，並設置抽水站、滯洪池等水利設施，以改善淹水情形，降低災害發生機率，初步擴建南濱抽水站及和平排水箱涵，增設和平與</p>	<p>經濟部水利署 109 年 3 月 4 日經水綜字第 10953049970 號函</p> <p>一、建議能源與水利部門共同思考在推動太陽能設施策略中，可以考慮設施下方作為蓄滯洪空間之用，以提高防災與能源之複合價值。</p>

縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>南濱滯洪池。</p> <p>(二) 水岸環境營造</p> <p>穿越人口集居地區或都市周邊地區之河川海岸，如花蓮溪、吉安溪、南北濱海岸、化仁海岸等，應具備有防洪、排洪及平時供居民親水休憩之功能，透過水岸環境營造增加堤防附加效益，提供居民更多休閒遊憩綠地空間。</p>  <p>圖5-5 花蓮縣重大公共設施部門計畫空間發展構想圖</p>	
臺東縣	<p>第五章 部門空間發展計畫</p> <p>第四節 重要公共設施部門空間發展計畫</p> <p>二、水利設施</p> <p>(一) 發展策略</p> <p>1. 節約用水</p> <p>以維持現況用水量為願景目標，節約生活及工業用水，以因應未來可能擴大耕種之農業面積，須持續提升農業灌溉管理。</p> <p>2. 彈性調度</p> <p>善用東部穩定地下水及伏流水，設置防災抗旱水井或伏流水設施，以備枯旱時期或供水設施受損時之備援用水。</p> <p>3. 有效管理</p> <p>以水壓管理、修漏之速度及品質、主動漏水控制、管線及資產管理等策略降低漏水率，提高水資源利用效率；持續辦理「無自來水地區供水改善計畫」及「原住民地區部落飲水改善計畫」，提升整體自來水普及率，改善偏遠鄉鎮居住品質；持續針對水資源設施維護及更新改善。</p> <p>4. 多元開發</p>	<p>書面意見</p> <p>一、都市公共設施空間，包含校園、公園、公有綠地、停車場、等宜考慮具有滯水空間用途。道路建設規劃方向宜要求融入生態與滯洪之功能。建議於各對應部門計畫中加入相關滯洪空間規劃。</p> <p>二、城鄉防災指導事項僅針對地震與砂塵等兩個災害，建議增加對應水災的相關指導事項。</p> <p>三、建議能源與水利部門共同思考：在推動太陽能設施策略中，可以考慮太陽能設施下方作為蓄滯洪空間之用，以提高防災與能源的複合價值。</p>

縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>應積極評估及調查研究具開發可行性之地下水或伏流水等備援水源，藉由地面地下水聯合運用以增加供水穩定度。</p> <p>(二)發展區位</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本縣中央管河川、縣管河川。</li> <li>2. 本縣水資源設施(酬勤水庫、卑南上圳攔河堤)。</li> <li>3. 本縣自來水水質水量保護區及地區供水系統。</li> </ol>  <p>圖 5-4 臺南縣重要公共設施部門空間發展區位示意圖</p>	
澎湖縣	<p>第五章 部門空間發展計畫</p> <p>第五節 重要公共設施及社福部門</p> <p>一、空間發展對策</p> <p>(二) 加強水資源開發及永續利用</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 增加海淡廠建設穩定供水，減抽地下水以保育環境並保留作為緊急備用水源。 為能滿足日益增加之觀光人口及生活用水需求之增加，朝替代水源開發及水資源之永續利用著手，如：開發海水淡化廠、建立各離島之海底自來水管線、廢水回收利用、二元供水系統等。依馬公增建「馬公第二海水淡化廠」設計之產水規模將達 1 萬噸，主要提供澎湖地區未來民生及觀光穩定供水，目前已完成第一期 4,000 噸供水設施建設，已可提供現況發展穩定水源供應。 但因應未來面對極端氣候影響可能造成水庫蓄水量之不足，或旅遊旺季淡水水源供應不穩定，仍可能造成澎湖地區供水吃緊，目前行政院已核定「離島地區供水改善計畫第二期」本縣馬公 6000 噸海淡廠及吉貝、七美海淡廠之興建計畫，預</li> </ol>	<p>經濟部水利署 109 年 3 月 25 日經水綜字第 10914019550 號 函</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>一、請依據內政部營建署「直轄市、縣(市)國土計畫規劃作業第 38 次研商會議」直轄市、縣(市)國土計畫之水利部門空間發展計畫建議議題撰寫。</li> <li>二、水利法逕 38 流分擔立法目的為因應氣候變遷確保防洪設施，因此如有降低淹水風險及提升土地耐淹能力之需求，可在氣候變遷衝擊調適或土地管理使用調適等相關領域，將逕流分擔納入調適策略或作為，推動利用公有土地或公共設施作多目標使用，同時兼顧目的使用及分擔逕流功能。</li> <li>三、都市公共設施空間包含校園、公園、公有綠地、停車場等，宜考慮具有蓄水空間用途。建議考慮海綿城市之觀念，將雨水蓄存在都市公共設施的地下，需要時再抽取作為澆灌、清洗等非民生用途之水源，藉以強化水資源之能力。</li> </ol>

縣市	直轄市、縣(市)國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>計將於 113 年以前建置完成，目標以因應極端氣候帶來之降雨不穩定，並配合予以取代、減抽本縣地下水，以保育日益鹽化的地水源以做為緊急備用水源。</p> <p>2. 提升水資源利用效率之設施改善方案</p> <p>(1) 現有自來水管線埋設已久，容易產生漏滲率過高等問題，應逐年編列預算加強自來水管線更新，並汰換逾齡之自來水錶，以加強水質改善及漏滲等問題。</p> <p>(2) 新建、擴建自來水供水設施，優先供應人口密集地區，提高供水普及率，並以宣導及取締方式管制並減少地下水之抽取。</p> <p>(3) 更新海水淡化廠老舊設備，並改善自來水設施增壓設備、輸水管規模及用戶儲送水設施之品質。</p> <p>(4) 配合交通建設規劃「管線共構系統」縮減施工時成，減少日後工程進行對輸水管造成破壞之可能。</p> <p>(5) 建立完善地下水觀測網，並積極推動地下水可行之減抽與補注方案，進行整體地下水保育工作，以永續利用水資源。</p> <p>二、發展計畫及區位</p> <p>(一) 離島地區供水設施建設</p> <p>1. 吉貝嶼、七美嶼海淡廠興建</p> <p>為保障與提升其他離島居民用水環境，推動七美嶼 900 噸與吉貝嶼 600 噸海淡廠，已於 108 年 6 月奉行政院核定納入「離島地區供水改善計畫第二期」辦理，未來續依核定計畫協助辦理。</p> <p>2. 離島小型淨水設施設備建置</p> <p>澎湖縣東吉、東嶼坪、西嶼坪、花嶼、望安位屬三級離島，自來水公司尚未營運接管，皆仰賴當地之海水淡化廠提供島上基本用水需求，藉由增設淨水機組保障民眾飲水健康。</p> <p>(二) 內灣周邊水質改善及水岸環境營造計畫</p> <p>為改善內灣鄰近社區放流水對於海域水質的污染，研擬內海及內灣水環境改善工程計畫並納入「前瞻基礎建設計畫-全國水環境改善計畫」中，包含三項子計畫：</p>	

縣市	直轄市、縣（市）國土計畫內容	經濟部水利署審查意見 (涉水利部門計畫部分)
	<p>1. 西衛里及山水里 MBR 處理效能提升暨水環境景觀工程 提升污水處理效能除能大幅增加既有場址污水處理之效率，當既有 MBR 污水處理廠處理能力下降時，可延長原設備使用年限。</p> <p>2. 石泉里污水截流及菜園里水質改善暨內灣沿線水環境景觀營造計畫 (1) 石泉處理污水量 400CMD，透過溢流或儲存之方式來達到污水整治之目的。 (2) 菜園規劃採 150CMD 處理能量，兼處理夏季大量遊憩污水，規劃採用礫間接觸曝氣氧化設施進行處理。 (3) 另規劃整合地區沿海公有土地資源，結合本區觀光亮點與菜園海洋牧場特色活動，改善自行車動線，建構水域優美環境與自然、遊憩休閒的空間。</p> <p>3. 鐵線社區水質改善計畫暨社區水環境景觀營造計畫 鐵線社區預估污水量為 200CMD，社區因污水量較低，計畫規劃採用接觸氧化法，達到水質淨化目的，並利用處理水結合海岸地景資源等地方。</p>	

#### 第四案：直轄市、縣（市）國土計畫（草案）之運輸部門空間發展計畫之處理原則，提請討論。

說明：

##### 一、背景說明

（一）本部 107 年 4 月 30 日公告實施全國國土計畫之重要公共設施部門空間發展策略，就運輸設施研訂「運輸部門空間發展策略」之發展對策及發展區位，其內容包括空運、海運、軌道運輸、公路運輸、都市公共運輸等發展對策，作為直轄市、縣（市）政府研擬運輸部門相關計畫之指導（如表 4-1）。

表 4-1 全國國土計畫運輸部門指導內容

項目	發展對策	發展區位
空運	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 從國家發展層面定期檢視各機場布局與定位，發揮空運系統整體資源，強化系統安全服務與運作韌性。</li> <li>2. 國際機場部分，以桃園、松山、臺中、高雄等 4 座機場為主要布局。桃園國際機場以東亞樞紐機場為目標，成為最主要的國家門戶機場；松山、臺中與高雄機場依其區位優勢，配合地方需求拓展優勢產業，同時透過系統資源整合與航路調度之合作分工，形塑我國國際空運服務網絡。</li> <li>3. 其他國內各機場包含離島地區機場，則以建立全國快速運輸骨幹、肩負支持當地經濟發展、維持快速便利交通服務、緊急醫療救護及搶險救災服務等任務，滿足在地需求。</li> </ol>	<p>在永續運輸理念下，各區域或廊帶之公共運輸發展如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 西部走廊城際運輸以高鐵為主，臺鐵為輔。</li> <li>2. 東部地區城際運輸以臺鐵為主，公路公共運輸為輔。</li> <li>3. 都會區應強化臺鐵快捷功能，並整合捷運與公共運輸網。</li> </ol>
海運	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 因應航商聯盟化、船舶大型化，以及國際郵輪、水岸觀光蓬勃發展等國際海運發展趨勢，定期檢討各商港功能定位及發展建設計畫。</li> <li>2. 持續改善港埠聯外運輸環境與接駁系統服務品質，及提供完整航港與物流資訊，串連臺灣國際港群，發揮統合經營綜效並提供無縫便捷服務。</li> <li>3. 國際商港經營以「港群」觀念，採「對內協調分工、對外統合競爭」之策略，提高臺灣港群整體港埠競爭能力。</li> <li>4. 國內商港以「利用港埠資源提升客貨運量，配合地方政策</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>4. 臺鐵支線應強化區域觀光與接駁，並與高鐵及臺鐵車站連結，同時納入地區運輸系統服務。</li> <li>5. 偏遠地區輔以社區</li> </ol>

表 4-1 全國國土計畫運輸部門指導內容

項目	發展對策	發展區位
軌道運輸	<p>及資源發展觀光旅遊」為發展目標，除作為客貨運作業及兩岸小三通港口外，並朝觀光及親水性港口之功能發展。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 整合並強化軌道與各運具間之優質轉乘服務，擴大軌道系統服務範圍。</li> <li>2. 升級與活化既有軌道設施，提高整體運輸容量與服務水準。</li> <li>3. 加強整合軌道運輸與土地使用開發，啟動因地制宜且可行的建置方案，帶動鐵路站區及沿線周邊土地更新再發展。</li> <li>4. 適時引入複合式軌道運輸系統，擴大軌道運輸服務範圍。</li> </ol>	<p>接駁公車或需求反應式公共運輸服務。</p> <p>6. 同時推動強化公共運輸轉乘接駁、票證及資通訊之整合，並管制私人運具使用等配套措施。</p>
公路運輸	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 整合土地與運輸規劃，分階段改善現有公路交通瓶頸及重要發展地區聯外交通。</li> <li>2. 加強整合各區域高（快）速公路及都市道路間之交通控制管理策略。</li> <li>3. 透過建立營運階段績效評估機制，審慎評估高（快）速公路增設交流道及生活圈道路系統建設計畫。</li> <li>4. 結合智慧運輸與雲端技術，強化即時交通資訊之蒐集與發布（增值應用）與共享。</li> <li>5. 強化公路系統的生態及遊憩功能，建立生態公路、景觀公路網絡。</li> </ol>	
都市公共運輸	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 直轄市、縣（市）政府應因地制宜發展通用化之公共運輸環境，積極整合都市軌道、市區公車及公路客運服務，提供民眾無縫、複合及最後一哩服務。</li> <li>2. 都市空間應導入大眾運輸導向發展（TOD），結合軌道與其他大眾運輸場站、周邊道路及人行空間之整體規劃與開發，促進人本交通發展，並加強轉運中心規劃與推動，提升轉乘接駁服務品質。</li> <li>3. 建立良好的公共運輸服務與完整規劃（如公車系統整合轉乘、站牌與候車空間調整、停車轉乘捷運規劃、人行與自行車動線規劃等），提升公共運輸使用率。</li> <li>4. 配合適當的私人運具管理策略（如實施路邊停車收費管理、加強違停拖吊、禁止路邊停車等），限制私人運具之成長與使用，強化運輸部門節能減碳效能。</li> </ol>	
離島運輸	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 維持離島與偏遠地區聯外交通順暢，並滿足居民基本民行，以及兼顧觀光產業發展，進而提高離島居民生活水準。</li> <li>2. 檢討實施離島與偏遠地區居民交通票價補貼政策，提供公平享受運輸服務之機會。</li> </ol>	

表 4-1 全國國土計畫運輸部門指導內容

項目	發展對策	發展區位
	3. 結合區域整體觀光政策發展，同時考量緊急疏運時之需要，適時規劃與評估藍色公路發展，鼓勵業者經營可行航線。 4. 因應兩岸與國際海運需求，航港管理單位、直轄市、縣(市)政府應強化海上客運相關管理及設備。 5. 未來新建離島客船朝提升改善客艙舒適性與私密性、強化休閒娛樂設施與餐飲、住宿服務，以觀光導向提高海運服務品質。	

## 二、直轄市、縣(市)國土計畫草案

直轄市、縣(市)國土計畫草案之「運輸部門空間發展計畫」整理如附件 4-1。

## 三、初步審議結果

交通部就直轄市、縣(市)國土計畫草案之運輸部門空間發展計畫，提出通案性審查意見如下：

- (一) 對於本部主管之計畫，經行政院核定者，建議納入交通運輸部門章節中說明。
- (二) 本部主管之計畫，如尚未核定，然屬行政院、本部對外宣示之重大政策或方案，建議納入交通運輸部門章節中說明；如非屬行政院、本部對外宣示之重大政策或方案，建議暫不納入交通運輸部門章節中說明，已依相關審議要點送審者，依既有審議程序辦理，俟核定後予以納入。
- (三) 對於地方政府主管之交通建設計畫，如無與全國國土計畫中運輸部門空間發展策略衝突，原則尊重，以預留未來發展建設之可能性。
- (四) 如新竹市、新竹縣、苗栗縣、屏東縣、花蓮縣、臺東縣提及之偏遠地區接駁公車或需求反應式公共運輸

服務)，可透過交通部公路公共運輸多元推升計畫，循程序向公路總局申請相關經費支持。

#### 四、建議事項

##### (一) 請交通部協助事項：

1. 以新竹縣、市等 2 國土計畫草案為例，經本署檢視後，該二縣市涉及跨縣市之道路系統，大致並無相互衝突情形，包含臺 1 線替代道路、高鐵橋下聯絡道延伸至竹科、跨頭前溪聯絡道路、國 1 五楊段南延至頭份及環狀輕軌計畫等，惟各縣市計畫內所列道路系統名稱略有不同(如圖 4-1、圖 4-2)，是以，請交通部比照經濟部能源局，提供參考撰寫案例，或提供「直轄市、縣(市)國土計畫運輸部門通案文字建議」及「各直轄市、縣(市)運輸設施規劃(屬中央交通主管權責者)」，包含相關設施區位及路線圖檔(.shp 檔)，供直轄市、縣(市)參酌修正。
2. 各直轄市、縣(市)政府業於運輸部門空間發展計畫內載明相關實質開發計畫內容，請交通部協助檢視是否屬行政院或部會已核定計畫內容、或屬行政院或部會對外宣示之重大政策。

## 完善重要幹道系統，分攤尖峰瓶頸路段交通量

- ① 台1線替代道路
- ② 公道三(竹光路銜接景觀大道)
- ③ 客雅大道東延接高翠路
- ④ 高鐵橋下聯絡道延伸至竹科
- ⑤ 跨頭前溪聯絡道路
- ⑥ 國1五楊段南延至頭份

## 健全人本綠色運輸

- 新竹環線輕軌計畫
- 新竹大車站平台計畫
- 步行城市計畫



圖 4-1 新竹市完善重要幹道系統發展區位示意圖

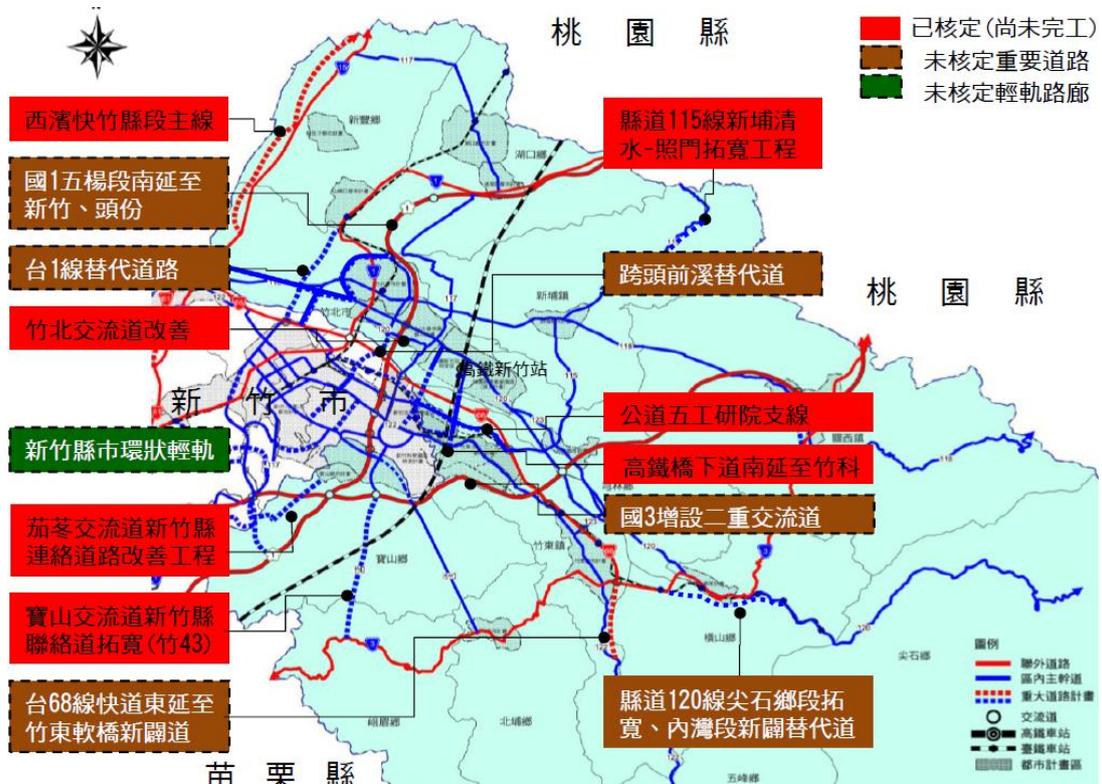


圖 4-2 新竹縣現況與未來整體聯外與區內主幹道車行系統彙整示意圖

(二) 請直轄市、縣(市)政府配合事項：

1. 直轄市、縣(市)國土計畫應按全國國土計畫之部門空間發展策略，研提運輸部門空間發展計畫之「發展對策」及「發展區位」構想，並請納入計畫書詳述；「發展區位」並應繪製為空間分布示意圖，其繪製格式及圖例，請參酌「直轄市、縣市國土計畫規劃手冊」(第79頁)。
2. 請直轄市、縣(市)政府依據本次直轄市、縣(市)國土計畫草案劃設之「城鄉發展地區第2類之3」及「未來發展地區」，就後續衍生交通運輸需求提出建議事項，並納入本次直轄市、縣(市)國土計畫草案，俾交通部門後續預為因應。

擬辦：

- (一) 請交通部說明政策方向及建議處理方式。
- (二) 請直轄市、縣(市)政府依據109年4月30日本部國土計畫審議會第7次會議討論之通案性審查原則，參考交通部意見辦理計畫內容檢討修正作業。

附件 4-1 直轄市、縣（市）國土計畫運輸部門計畫

縣、市	計畫內容
新北市	<p>1. 發展策略</p> <p>(1) 捷運三環六線周邊整合發展：整合捷運路網、產業布局及都市發展，以車站城市（StationCity）為發展主軸，藉由捷運生活圈改變周邊空間及生活模式，調整周邊之土地使用形態。</p> <p>(2) 捷運場站周邊公共設施改善：以捷運場站為中心加強周邊轉乘接駁服務，滿足市民通勤需求，並改善周邊人行及自行車空間，營造舒適、友善之人本空間，且檢討捷運場站沿線周邊之停車供給及需求。</p> <p>(3) 各類交通設施改善及建設：位於都市核心捷運內環線周邊一定範圍之空間結構及土地使用型態等應予以調整。以臺鐵、捷運、高鐵等軌道運輸為骨幹，配合公車運輸路網之整合，提升大眾運輸覆蓋率，串聯核心地區。配合產業廊帶與產業營運環境之需求，建構完善之聯外運輸路廊及替代道路之建置。</p> <p>(4) 重要運輸節點空間規劃：建構串聯捷運場站與觀光景點之低碳接駁系統，打造無縫之運輸環境，如觀光景點建置自行車系統、重要節點設置轉運站、觀光遊憩地區設置轉乘接駁站等。因應產業需求及國際發展趨勢，推動設置產業物流及國際物流轉運中心，串聯臺北港及桃園國際機場，提升國際競爭力。考量重大交通建設及城鄉發展，優先針對鄰近高速公路、快速道路周邊之土地利用進行規劃，配合都市計畫檢討、整合，擇適地規劃建置轉運中心及相關大眾運輸系統。</p> <p>(5) 臺北港後期發展：因應北部地區需要，發展為遠洋貨櫃基地及砂石、水泥、成品油集散中心之國際商港，遠期則規劃為離岸物流區、親水公園及遊艇港，並將成為重要的貨物吞吐集散中心，且帶動周遭地區運輸及物流成長提供就業機會，提升本市國際競爭力。</p> <p>2. 發展區位</p> <p>(1) 臺北國際商港</p> <p>A. 自由貿易港區：未來產業發展利基包括運輸物流業、企業總部、會展產業等，除了引進就業人口，亦直接帶動周邊相關產業之成長。臺北港營運後，已帶動八里區運輸及物流產業顯著成長，亦為提供就業機會之基礎，且加速北臺灣與亞洲航運接軌。</p> <p>B. 周邊聚落發展：早期發展聚落，其居住品質相對區段徵收區之新市區較為低落，故藉由都市服務環串連新舊地區之機能及開放空間，並搭配人本交通規劃及綠色運輸工具，除了減緩淡江大橋帶來之交通衝擊，並能強化新舊市區連結，提升整體生活品質，達到相輔相成之效果。</p> <p>(2) 推動國際物流</p> <p>A. 臺北港與國際物流：交通部航港局針對臺北港定位為北部主要遠洋貨櫃港、汽車物流港重要地點，目前臺北港港區內屬港務公司管轄，其已訂有各港埠用地發展計畫，空間尚有餘裕，港區外無擴建或新增相關設施計畫。市府目</p>

縣、市	計畫內容
	<p>前於該地區發展智慧製造及運籌物流並無衝突，以臺北港倉庫為儲存中心，聯合港區外產專區進行製造加工，分送至各城市物流中心或以海、空運方式送至海外集散。</p> <p>(A) 交通部針對臺北港之港埠專用區發展定位：遠洋航線貨櫃港、發展海空聯運、汽車及其他產業物流港。</p> <p>(B) 雙港口字型物流環：運作方式係將國際貨物運至臺灣，藉由地利之便，以臺北港倉庫為儲存中心，聯合港區外產專區進行製造加工，分送至各城市物流中心或以海、空運方式送至海外集散。</p> <p>B. 國際物流轉運中心：北部地區國際物流轉運中心預期將逐漸由基隆港轉移至臺北港，國際物流轉運中心宜配合臺北港特定區、自由貿易港區等政策進行規劃，並利用腹地廣闊、交通便捷之優勢發展海空聯運，強化臺北港之競爭力帶動周邊建設發展。</p> <p>C. 零售及產業物流轉運中心：臺北都會區為全臺最大之消費市場，隨電子商務、跨境銷售蓬勃發展，對於零售之貨品運送需求增加，相關零售產品宜於外圍集散後，再運往都會區，新店、林口、五股等地區為適宜之零售物流轉運中心區位；而產業物流轉運中心，主要視地區產業發展設置，依本市產業發展廊帶，汐止、土城、樹林等地區為適宜之產業物流中心區位。</p> <p>(3) 強化交通運轉效能，促進交通建設永續發展</p> <p>A. 推動既有路之串連與地方道路建設：配合轄內區域產業、物流發展，以及各廊帶之發展，推動高速公路或快速道路之替代道路，並配合疏解區域車流，推動地方道路、橋樑之建設，提升路網之完整性。</p> <p>B. 高快速道路建設計畫推動：推動境內高快速道路系統，新增出入匝道、交流道等，預期可減少地區道路壅塞，提升運輸效率及道路使用安全性。</p> <p>C. 改善停車秩序，營造合理停車環境：較早開發之地區因老舊社區較多，可配合老舊校舍改建、公共設施興建或閒置公有土地，辦理停車場新建工程，並配合停車場之啟用，整頓周邊交通環境。 而新興住宅區如林口、泰山、三峽、五股、蘆洲等，鄰近高速公路與捷運系統，可考慮配合轉運站設置轉乘停車場。</p> <p>(4) 公共運輸場站周邊整體規劃開發</p> <p>A. 持續推動三環六線，串連臺北都會區發展核心：配合地區之商業及產業發展型態，配合車站城市（Station City）之土地使用規劃，以承載能力最高之區域作為核心發展之主軸，並以軌道運輸系統串聯本市與臺北市之聯結，提供本市區域間之串連，滿足民眾工作、休閒，生活之基本需求，藉由捷運生活圈改變市民生活空間及模式，紓解轉乘站的人潮壓力，提供大臺北地區乘客更完整、更便捷的捷運路網。</p> <p>B. 配合區域建設，建構多元交通路網：充份發揮高快速路網（三橫三縱）通勤運輸能量，持續檢討公車路線（次骨幹），積極推動快速/跳蛙公車，縮減來</p>

縣、市	計畫內容
	<p>往大臺北生活圈之民眾乘車時間及轉乘次數，提供民眾更方便的大眾運輸選擇，並與捷運路網串聯，建構多元之大眾運輸路網服務。</p> <p>視地區條件提供大眾運輸服務，提升鄰里及偏遠地區公共運輸服務多元化與彈性化；另串連 YouBike 租賃站、交通部環島路線、雙北橋梁、北海岸、淡水河岸自行車騎乘動線，並研討改善整體自行車環境。</p> <p>C. 配合本市交通路網建設，規劃轉乘接駁區域：配合重要交通樞紐規劃，於板橋、汐止、新店、林口、三鶯等地區設置主要交通轉運中心，提升城際間之可及性，開發潛力運輸路廊。</p> <p>D. 適時考量重大建設或大眾運輸場站周邊空間發展彈性策略：利用捷運場站既有交通設施、規劃中設施周邊土地填充開發或再開發，落實 TOD (Transit Oriented Development) 原則；透過站區周邊土地高效、混合的土地使用、友善的步行空間及便捷的接駁策略，集中商業及公益設施於場站周邊，提升大眾運輸的使用量，促進公共運輸最大化。</p> <p>(5) 創造舒適友善的人本空間</p> <p>A. 結合地方特性，整頓行人空間：開發中地區配合地區發展、交通場站特性、都市計畫等規劃布設行人空間；開發較早之地區則應持續執行機車退出騎樓，搭配騎樓整平規劃、巷弄或學校周邊標線型人行道繪設及人行道淨寬改善等措施，整頓本市整體行人環境。</p> <p>B. 結合自然資源特色的多元遊憩運輸：</p> <p>(A) 遊憩地區除人行與自行車系統外，應結合自然資源與人文特色，發展多元遊憩運輸系統。</p> <p>(B) 發展淡水河內藍色公路，結合河岸周邊環境改造、跨堤親水縫補與淡水河岸商務河廊等發展，以生態美化堤防景觀，打造富教育意義的遊憩河運。</p> <p>C. 串聯場站與景點的低碳接駁系統：</p> <p>(A) 遊憩地區景點間，及景點與軌道場站、轉運站、台車或纜車站等，透過具備乾淨能源的特色公車，建構接駁系統，並以智慧型運輸設施，打造無縫運輸環境。</p> <p>(B) 範圍較廣之遊憩帶透過接駁公車、自行車雙網合一的規劃，提高遊憩區內綠色運具使用比例。</p>
桃園市	<p>1. 發展對策</p> <p>(1) 公共運輸系統發展：</p> <p>A. 為建立完善公共運輸服務，以軌道運輸為公共運輸骨幹，持續推動桃園都會區軌道建設，並訂定路網分期發展策略，規劃行駛捷運先導公車培養民眾搭乘習慣。</p> <p>B. 推動市區公車路網整併規劃，採「快速公車、幹線公車、支線公車及微循環公車」4種服務層級，深入主、次幹線及各地方社區接駁，擴大公車路網及服務涵蓋率。</p>

縣、市	計畫內容
	<p>(2) 公路運輸系統瓶頸改善：為提升本市路網服務水準，路網架構發展以既有之三縱二橫高、快速公路（國道 1 號、國道 3 號、台 61 線、國道 2 號、台 66 線）為基礎，配合省、市、區道公路系統改善及生活圈道路系統新闢，以縱橫交錯方式提出十縱（紓解南北向地區性車流）十橫（連接境內東西向交通）交通建設計畫，建構完整路網，改善桃園主要運輸走廊道路瓶頸，強化東西橫向聯繫功能，均衡地區發展。</p> <p>(3) 綠色人本交通發展：塑造非機動運具之使用環境、推廣永續發展綠色運輸系統，包括短程旅次使用步行或自行車，設置公共自行車租賃系統、共享電動機車與電動車，擴大大眾運輸場站服務範圍，提高公共運輸服務性。</p> <p>(4) 智慧運輸系統發展：持續推動智慧型運輸系統（ITS）應用先進的電子、通信、資訊與感測等技術於運輸系統，提供及時交通資訊，增進運輸系統的安全、效率。</p> <p>(5) 貨物運輸系統發展：推動貨運走廊智慧管理，設置專業物流園區與設置都會貨運物流場站，應配合貨運系統商用運輸智慧化，建置本市貨運道路 ITS。</p> <p>(6) 觀光遊憩系統發展：善用現有運輸設施友善串連區域特色資源，適度融合生態及遊憩功能。對於觀光地區的運輸供給，實施觀光景點管制計畫，提供停車接駁服務，維持觀光運輸品質，並採行質量管理策略，避免因過於擁擠造成觀光品質劣化。</p> <p>2. 發展區位</p> <p>(1) 為提升本市各區域間機動性、可及性及連結性，並因應都會區發展趨勢及改善市區交通服務，推動「三心六線軌道建設」，於桃園、中壢及航空城三大都會生活圈內發展軌道運輸系統，規劃 6 條軌道運輸路網，包含捷運機場線、捷運綠線、捷運棕線、捷運三鶯延伸八德、捷運綠線延伸中壢、桃園鐵路地下化等。其中，「桃園都會區鐵路地下化計畫」、「桃園捷運綠線」、「桃園綠線延伸至中壢」、「機場捷運增設 A14 站」等屬前瞻基礎建設之軌道建設計畫。</p> <p>(2) 透過捷運機場線、捷運棕線及三鶯線連結大臺北都會區捷運系統，使臺北都會區 30 分鐘可達的便捷捷運路網生活圈得以向外擴張，形成「北北桃一小時軌道生活圈」；捷運綠線與臺鐵桃園段地下化及機場捷運串連軌道路網將相互銜接轉乘，提升大眾運輸效能，提供旅客便捷運輸服務，而未來桃園車站與中壢車站皆會呈現鐵路在上、捷運在下的模式，配合鐵路地下化建設，調整騰空路廊使用及鐵路兩側都市機能，強化交通轉乘與樞紐功能、營造都市再生並改善都市環境景觀。</p> <p>(3) 另外，穩定發展地區未來仍應以促進綠色節能運輸為原則，長期目標將持續檢討桃園區內第二期之捷運路網規劃，並配合其他大眾運輸工具之接駁路線來建構完整之運輸網路。依發展需求、運輸結構及可行性，整合各相關部門規劃，各區域軌道運輸與公路運輸區位如圖所示。</p>

縣、市	計畫內容
臺中市	<p>◎總體發展策略</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 臺中國際機場、臺中港及烏日高鐵為中部地區的交通鐵三角，更是中部地區接軌國際的門戶，未來透過強化軌道運輸網絡完整性，以提升交通鐵三角之便利性。本市以「i Doors 建構交通任意門」作為交通政策的核心理念，打造「二四六智慧環行中都」，包含二大門戶（中部國際機場、臺中港）、四個轉運中心（臺中轉運中心、水湳轉運中心、烏日轉運中心、豐原轉運中心）、六環型系統（高、快速公路的三環、軌道運輸系統的三環並持續建構大臺中整體軌道建設為基礎，結合公車、臺鐵、高鐵、捷運、iBike 等交通運具，藉由智慧交通技術與服務（臺中智慧公車聯網計畫、區域智慧號誌協控、智慧路口安全維護計畫及自駕車及智慧停車等），透過不同公共運輸工具間之整合發展，讓複合式大眾運輸網得以落實，提供民眾多元運具且方便轉乘，落實交通任意門政策。</li> <li>2. 臺中市大眾運輸系統架構係以軌道運輸系統為主（大血管）、公車系統為輔（小血管）、自行車與人行系統（微血管）作為最後一哩，完善交通運輸路網，朝向縮短城鄉差距以達均衡城市發展，另外在友善人本空間環境下，對於道路人行空間改善努力，整合人行道騎樓系統提高通行平整性與淨空，機車退出騎樓確實增進行人用路權益，提供尊嚴、安全、舒適之人行環境。同時透過建置平面及立體道路綿密道路網狀系統，讓平面道路、快速道路、高速公路相互整合連結，未來可透過完善的交通系統，進一步整合彰化與南投，乃至於雲林及苗栗，形成大臺中生活圈。</li> </ol> <p>◎大臺中環線公路網整合與內部道路連結</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 發展對策 <p>大臺中為中部地區之交通運輸重心，目前於外縣市之道路連結以國道及省道之道路系統為主，區內道路則較缺乏橫向之聯繫。為全面整合串聯大臺中環線公路網，應強化都會山海屯及中彰區域可及性，建構高效能之區域人流、物流公路網，實現一小時大都會生活圈。另外強化本市內部道路之連結，使整體交通系統更為完善。</p> </li> <li>2. 發展區位 <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 環線公路網整合： <p>環線公路網整合包含台 74 線增設匝道案（十九甲地區北出匝道、六順橋南入匝道、大里霧峰（草湖地區）匝道），以及國道 1 號增設銜接台 74 線系統交流道等相關計畫案，各匝道完工後，將改善屯區之交通以提供更便捷的交通運輸服務，建構完善的生活圈道路系統，以及搭配「國道 4 號臺中環線豐原潭子段」之建設完成後，串聯三條環線道路為「三環三連」路網，構建大臺中都會區一小時生活圈道路網絡。台 74 的「內環」、擴大到國 3 國 4 的「中環」，以及能由市中心到海線台 61 的「外環」三環的高快速道路系統，而且環環相聯，彼此緊扣，各區之間四通八達</p> </li> </ol> </li> </ol>

縣、市	計畫內容
	<p>(2) 內部道路連結：</p> <p>本市為強化地區間之連結，近期陸續完成后神路、中科豐原聯絡道、中科東向40M-11道路（科滄愛琴橋）等，並持續推動太平區市民大道新闢工程、溫寮溪旁（甲后路至經國路）聯絡道、市政路延伸、中科西南向聯絡道路、台74大里聯絡道橋下增設平面道路及大里區AI-005號延伸道路等以建置地區交通路網使整體路網更為完善。相關建設計畫位置如圖○示。</p> <p>◎打造無縫接軌大臺中</p> <p>1. 發展對策</p> <p>臺中市公共運輸路網層級為軌道為主、公路運輸為輔之架構，以高鐵、臺鐵為城際骨幹，臺鐵、捷運為都會幹線，接駁公車、市區公車等作為集散支網，其發展期程規劃如下：</p> <p>(1) 短期為捷運綠線通車、強化公車路網整合，兼顧城鄉交通服務，以及推動iBike2.0倍增計畫，提升交通可及性。</p> <p>(2) 中期積極爭取機場捷運藍線、山海環線、大平霧捷運、捷運綠線延伸，並打造轉運中心提供客運轉乘服務。</p> <p>(3) 長期規劃豐科軸線、科工軸線等積極推動軌道運輸建設，架構大眾運輸主動脈，提供大量快捷之骨幹運輸服務。</p> <p>2. 發展區位</p> <p>(1) 捷運藍線：路線規劃西起臺中港，行經沙鹿車站、市政府、臺中車站至台糖湖濱生態園區，串聯海線、城中城地區及臺灣大道沿線，並與捷運綠線、臺鐵山線及海線車站共站。全線共26.2公里，設有18處車站。</p> <p>(2) 捷運綠線延伸線：彰化延伸段規劃自捷運臺中高鐵站向西延伸後，跨越烏溪進入彰化縣境內，至彰化市金馬路/中山路口止，路線全長5.33公里，設有4處車站；大坑延伸段規劃自捷運舊社站延松竹路向東延伸，至大坑經補庫止，路線全長2.49公里，設有2處車站。</p> <p>(3) 大臺中山海環線：大臺中山海環線是為建構臺中區域外環鐵路系統服務建立，進行連結臺中、苗栗、彰化、南投縣市間順暢循環的交通基礎建設，讓中部地區公共資源及勞動力可快速移動，計畫包含下環微笑線（成功-追分）雙軌化、下環微笑線（大慶-烏日）鐵路高架延伸、海線雙軌高架與上環甲后線。</p> <p>(4) 機場捷運：為強化機場聯外之大眾運輸系統，規劃行經臺中國際機場、大雅市區、水湳轉運中心、臺中車站之路線，並與捷運藍線、捷運綠線及臺鐵車站可互相轉乘，以提升大眾運輸之服務與旅客便利性。</p> <p>(5) 大平霧捷運：以捷運串連太平、大里、霧峰地區，完工後與綠線形成環狀路網，並可連接臺鐵系統及捷運藍線，提升屯區大眾運輸服務，以解決日益提高的交通量與完善大臺中軌道運輸整體發展。</p> <p>(6) 捷運藍線延伸：捷運藍線延伸至太平段銜接主，預計約增加五公里，提升屯區大眾運輸服務。</p> <p>◎完善公共運輸路網及轉乘功能</p>

縣、市	計畫內容																				
	<p>1. 發展對策</p> <p>透過健全幹線公車路網、捷運以及轉運中心建置後，整合公車路線及服務型態，充分發揮轉運中心服務機能，使原本分散的候車位置集中於轉運站，讓乘客候車與轉乘便利，使鐵路、公路、高速公路能無縫轉運，亦使原本的路線數發揮加乘的服務效果。</p> <p>2. 發展區位</p> <p>(1) 形塑轉運中心樞紐，完善轉乘服務品質：</p> <p>規劃多個轉運中心，包含臺中轉運中心、水湳轉運中心、豐原轉運中心及烏日轉運中心，透過轉運中心讓國道客運、幹線公車以及偏鄉服務性路線可相互轉乘，透過不同性質路線分工，達到運輸資源有效利用，並且可以讓民眾獲得更完善的候車環境，四個轉運中心的功能與定位如下表所示。</p> <table border="1" data-bbox="292 808 1434 1688"> <thead> <tr> <th data-bbox="292 808 432 893">轉運中心</th> <th data-bbox="432 808 596 893">定位</th> <th data-bbox="596 808 1187 893">功能</th> <th data-bbox="1187 808 1434 893">期程</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="292 893 432 1144">水湳轉運中心</td> <td data-bbox="432 893 596 1144">臺中國道客運北轉運門戶</td> <td data-bbox="596 893 1187 1144"> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 基地區位鄰近國道 1 號大雅交流道，以發展複合式轉運中心為目標。</li> <li>■ 整合國道客運、市區公車及機場捷運的轉運節點。</li> <li>■ 解決中長程客運銜接問題，滿足區域轉乘需求。</li> </ul> </td> <td data-bbox="1187 893 1434 1144">預計 112 年前陸續完工</td> </tr> <tr> <td data-bbox="292 1144 432 1352">豐原轉運中心</td> <td data-bbox="432 1144 596 1352">臺中山城轉運門戶</td> <td data-bbox="596 1144 1187 1352"> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 城際旅運與市內各區之轉運重鎮</li> <li>■ 鄰近臺鐵豐原站，連繫豐原、東勢的交通樞紐</li> <li>■ 成為山城地區通往臺中各地區的重要轉運樞紐</li> </ul> </td> <td data-bbox="1187 1144 1434 1352"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="292 1352 432 1518">烏日轉運中心</td> <td data-bbox="432 1352 596 1518">全國西部走廊國道客運轉運樞紐</td> <td data-bbox="596 1352 1187 1518"> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 高鐵、臺鐵及捷運三鐵共構之複合型轉運中心</li> <li>■ 提供臺中往南、中部區域觀光遊憩及國道客運中繼轉乘服務</li> </ul> </td> <td data-bbox="1187 1352 1434 1518"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="292 1518 432 1688">臺中轉運中心</td> <td data-bbox="432 1518 596 1688">都心複合式轉運中心</td> <td data-bbox="596 1518 1187 1688"> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 整合國道公路客運、市區公車、臺鐵及捷運藍線、機場捷運等</li> <li>■ 臺中市中心及屯區公車路線重要轉運節點</li> </ul> </td> <td data-bbox="1187 1518 1434 1688">已於 107 年 10 月啟用</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) 強化公車路網整合：推動幹線公車，結合捷運與鐵路成為臺中公共運輸主幹線，並規劃捷運/鐵路轉乘接駁線，逐步擴大公車服務範圍，完善臺中市大眾運輸路網，以及配合人行道、自行車道與大眾運輸系統整合，逐步落實發展無縫無障礙之交通服務系統，提升民眾搭乘大眾運輸意願</p>	轉運中心	定位	功能	期程	水湳轉運中心	臺中國道客運北轉運門戶	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 基地區位鄰近國道 1 號大雅交流道，以發展複合式轉運中心為目標。</li> <li>■ 整合國道客運、市區公車及機場捷運的轉運節點。</li> <li>■ 解決中長程客運銜接問題，滿足區域轉乘需求。</li> </ul>	預計 112 年前陸續完工	豐原轉運中心	臺中山城轉運門戶	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 城際旅運與市內各區之轉運重鎮</li> <li>■ 鄰近臺鐵豐原站，連繫豐原、東勢的交通樞紐</li> <li>■ 成為山城地區通往臺中各地區的重要轉運樞紐</li> </ul>		烏日轉運中心	全國西部走廊國道客運轉運樞紐	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 高鐵、臺鐵及捷運三鐵共構之複合型轉運中心</li> <li>■ 提供臺中往南、中部區域觀光遊憩及國道客運中繼轉乘服務</li> </ul>		臺中轉運中心	都心複合式轉運中心	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 整合國道公路客運、市區公車、臺鐵及捷運藍線、機場捷運等</li> <li>■ 臺中市中心及屯區公車路線重要轉運節點</li> </ul>	已於 107 年 10 月啟用
轉運中心	定位	功能	期程																		
水湳轉運中心	臺中國道客運北轉運門戶	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 基地區位鄰近國道 1 號大雅交流道，以發展複合式轉運中心為目標。</li> <li>■ 整合國道客運、市區公車及機場捷運的轉運節點。</li> <li>■ 解決中長程客運銜接問題，滿足區域轉乘需求。</li> </ul>	預計 112 年前陸續完工																		
豐原轉運中心	臺中山城轉運門戶	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 城際旅運與市內各區之轉運重鎮</li> <li>■ 鄰近臺鐵豐原站，連繫豐原、東勢的交通樞紐</li> <li>■ 成為山城地區通往臺中各地區的重要轉運樞紐</li> </ul>																			
烏日轉運中心	全國西部走廊國道客運轉運樞紐	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 高鐵、臺鐵及捷運三鐵共構之複合型轉運中心</li> <li>■ 提供臺中往南、中部區域觀光遊憩及國道客運中繼轉乘服務</li> </ul>																			
臺中轉運中心	都心複合式轉運中心	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 整合國道公路客運、市區公車、臺鐵及捷運藍線、機場捷運等</li> <li>■ 臺中市中心及屯區公車路線重要轉運節點</li> </ul>	已於 107 年 10 月啟用																		

縣、市	計畫內容
臺南市	<p>◎公路運輸：健全國道及快速道路系統，制定都會區重點公路改善計畫</p> <p>1. 發展對策</p> <p>(1) 為配合臺南市整體產業及觀光活動的連接，針對城際運輸系統的不足及過度負擔路段應制定改善計畫與建設。</p> <p>(2) 針對交通擁塞周邊區域或路段，延伸國道或新設交流道，以建構本市便捷的城際運輸網絡。</p> <p>2. 發展區位</p> <p>(1) 為健全本市既有三縱路（國道 1 號、國道 3 號及台 61 線）三橫路（國道 8 號、台 84 線、及台 86 線），推動國道 8 號高架道路延伸建設計畫、增設台 61 曾文溪橋。</p> <p>(2) 因南科特定區係結合臺南市中心區發展，造成既有南向聯外交通要道壅塞，爰需完備臺南都會區北外環道路第 2、3 期及 4 期工程。</p> <p>(3) 規劃橫跨安平漁港出海口之橋樑，以銜接既有道路，並作為安平港歷史風景區西側對外聯絡之交通運輸通道。</p> <p>◎大眾運輸</p> <p>* 建構永續交通系統，提供無縫與多元綠色運輸服務</p> <p>1. 發展對策</p> <p>(1) 以台鐵捷運化為骨幹，串聯新營、南科及府城三大核心區域，並配合先進運輸系統規劃、轉運站開發及幹、支線公車路網，構建無縫大眾運輸網路。</p> <p>(2) 執行各期自行車道路網建置，建構永續、低碳的自行車友善騎乘環境，同時配合公共運輸發展需要，持續推動與設置公共自行車租賃系統（T-Bike）。</p> <p>(3) 配合各區域需求，規劃彈性運輸服務，以適當車型與彈性營運模式（Demand Responsive Transit System, DRTS）提供接駁服務。</p> <p>(4) 妥適規劃鐵路立體化，以提升交通效率、改善平交道延滯及鐵路造成都市發展阻隔問題。</p> <p>2. 發展區位</p> <p>(1) 為完備臺南市先進運輸系統優先路網，建置捷運綠、藍；第一期藍線路線將行經本市永康區、東區及仁德區，而綠線預計行經本市永康區、東區、北區、中西區及安平區，藍線延伸線則預計經本市仁德區及歸仁區。</p> <p>(2) 於臺南市重要公共設施及大眾運輸場站等重要節點配置自行車租賃系統，管制私人運具之停車空間，劃設串聯各觀光節點的自行車道。</p> <p>(3) 規劃臺南市鐵路立體化，包括臺南市區鐵路地下化、鐵路立體化向北延伸至善化地區、善化至柳營地區鐵路立體化、新營至柳營地區鐵路立體化、仁德段鐵路立體化等區段。</p> <p>* 推動以 TOD 為規劃核心，創造人本步行環境</p> <p>1. 發展對策</p>

縣、市	計畫內容
	<p>(1) 結合臺鐵與本市重大交通建設計畫，調整車站與周邊土地朝向集約與混合使用，以大眾運輸導向發展展 (TOD, Transit-Oriented Development) 規劃。</p> <p>(2) 運用都市設計機制，營造友善及綠色人本步行環境，提升大眾運輸系統之可及性，抑制私人運具使用比例。</p> <p>2. 發展區位</p> <p>(1) 配合「臺南市區鐵路地下化計畫」等相關鐵路立體化計畫，於本市未來都市發展重要地區增設簡易通勤站，並優化台鐵各站點之運具轉乘空間，並創造友善開放空間。</p> <p>(2) 於本市先進運輸系統優先路網沿線，結合都市設計、運輸與市場經濟，建構人本環境、緊密且混合使用的區域發展。</p> <p>*提升交通轉運服務，活化土地使用機能</p> <p>1. 發展對策</p> <p>(1) 為提升交通轉運與服務機能，透過整合市區公車及國道客運路線，重塑地區交通中心，進而提供商業設施與滿足周邊停車需求。</p> <p>(2) 推動轉運站促參開發案，透過導入民間營運資源，創造政府與民間雙贏效益。</p> <p>2. 發展區位</p> <p>(1) 辦理「新營綜合轉運站興建工程」與「臺南轉運站 (兵配廠) 新建工程」，預計提供國道客運轉運席、市區公車停靠區、小客車與計程車接駁區，另規劃汽機車停車位與商業空間。</p> <p>(2) 持續優化本市公車轉運站與綜合轉運站環境與設施；前者包含新化、玉井、佳里、白河、關廟等處，後者則有新營總站、善化、保安、後壁、新市、林鳳營、隆田、永康等站。</p>
高雄市	<p>1. 空間發展對策</p> <p>(1) 因應國際航權自由化發展趨勢及善用高雄港之地理區位優勢，並配合行政院新南向政策推動計畫，現階段先以改建國內線航廈為國際線及國內線併用之新航廈，長期則考量推動高雄機場遷建計畫，另加速高雄港區碼頭機能轉移及舊港區再開發，以「優勢分工」觀點重新檢討本市雙港未來發展策略。</p> <p>(2) 適時辦理公路路網整體規劃與後續發展計畫檢討，依據本市整體運輸實際需求，評估高、快速路網關鍵斷鏈貫通與交流道增設之必要性，改善現有公路交通瓶頸及重要發展地區聯外交通。</p> <p>(3) 以捷運、輕軌及公車等多元公共運輸系統路網進行規劃，促使都市發展集中於交通節點周邊地區；鄉村地區則透過公車式小黃服務串聯公車及計程車接駁轉運方式，以達 30 分鐘生活圈目標。</p> <p>2. 發展區位</p> <p>(1) 公路運輸改善現有公路交通瓶頸及強化重要發展地區聯外交通，包括國道 7 號設置、國道 10 號延伸、快速道路延伸設置、國道 1 號交流道設置及道路拓寬等工程，有關本市道路路網規劃構想詳如圖所示。</p>

縣、市	計畫內容
	<p>A. 高雄-屏東間東西向第二條快速公路：為減少高屏地區高、快速公路可及性不佳地區範圍，交通部公路總局計畫興建第二條東西向快速公路，該路段西起本市左營區省道台 1 線之高鐵路口，東至屏東縣長治鄉國道 3 號之側車道與神農東路口為終點，路線全長約 23.3 公里，預期可紓解行經省道台 1 線與台 88 線之車流旅次。</p> <p>B. 設置國道 7 號高速公路：為分擔國道 1 號車流並與國道 1、3、10 號及台 88 線快速道路構成本市都會區完整之高、快速公路網，提供高屏地區便捷客貨運輸服務，闢建自南星外海路往北至仁武國道 10 號止之國道 7 號，沿線設置林園、大坪頂、小港、大寮、鳳寮、烏松、仁武系統等七處交流道。</p> <p>C. 國道 10 號里港交流道至新威大橋新闢道路：為分擔或替代現有省道台 28 線之聯外道路功能，區隔運輸六龜、茂林地區農產品至市區之大型貨車及旗山、美濃地區旅遊之遊覽車，以國道 10 號里港交流道匝道終點為計畫路線起點，往東北方向銜接至龍肚台 28 線為路線終點，路線長度約 12 公里，另因應地方需求，將計畫路線由龍肚延伸至新威大橋納入本評估，合計路線長度約 18 公里。</p> <p>D. 台 86 線快速公路向東延伸至台 3 線新闢道路：為改善台南關廟至本市內門、旗山等地區之交通，計畫於台 86 線快速公路向東延伸至台 3 線新闢道路，以提供區域聯絡效能。</p> <p>E. 增設國道 1 號交流道（岡山第二交流道、仁武八德二路交流道）：岡山地區工業區林立，為因應其衍生大量大型重車造成岡山地區交通壅塞及安全等問題，計畫推動增設國道 1 號岡山第二交流道以疏解當地交通。另為因應本市左營、仁武地區之未來發展與交通需求，及改善鼎金系統交流道周邊交通問題，計畫推動增設仁武八德二路交流道。</p> <p>(2) 都市公共運輸</p> <p>在既有捷運系統、環狀輕軌捷運建設（第一階段）、4 大次轉運樞紐（鳳山、岡山、小港、旗山轉運站）、鐵路地下化工程，以及 2 大主要轉運樞紐（高雄、左營轉運站）等運輸系統配合，規劃「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線」及「高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）」、「高雄捷運紅線延伸小港林園」及「輕軌旗津線」等公共運輸，詳如圖○所示。</p> <p>(3) 航空及海運</p> <p>依台灣國際商港未來發展及建設計畫（106~110 年），台灣港務公司針對高雄港民國 125 年發展藍圖、國際船舶及航運發展趨勢與高雄港未來運量預測，規劃第三港區與貨櫃碼頭等設施建設，配合洲際貨櫃中心、外海產業發展腹地填築，提昇高雄港在亞洲與世界港口間之整體競爭力；另依「高雄國際機場二〇三五年整體規劃」，民航局規劃針對高雄國際機場國內線航廈改建為國際線與國內線併用之新航廈，以結合南向政策增開國際航點、航班拓增，並加速北側航空貨運園區開發，強化機場客、貨運機能。</p>

縣、市	計畫內容
基隆市	<p>◎發展目標</p> <p>以都會區域計畫的整體城際交通運輸為主軸，以積極提倡大眾運輸、低碳運具之發展戰略，滿足重要交通節點可及性及便利性，並輔以改善既有道路運輸機能及品質，建構基隆市高效率與人本的公共運輸環境，推動多元整合性交通工具，落實出行即服務（MaaS, Mobility as a Service）的目標。</p> <p>1. 發展策略</p> <p>(1) 以大眾運輸為主體，推動可負擔移動體系：</p> <p>A. 以大眾/低碳運輸為主進行運輸規劃，並以朝向自動化（autonomous）、物聯網連結（connected）、電動化（electrified）、共享（shared）為升級革新目標。</p> <p>B. 藉由基隆輕軌及後續延伸線與路網規劃，建構大眾運輸系統。</p> <p>C. 完成基隆輕軌建設（基隆南港間通勤軌道建設計畫）及啟動後續延伸線與路網規劃。場站周邊配合商辦、青年住宅、公共服務、停車場等設施規劃，輕軌沿線開發以都市設計實踐韌性都市並縫合兩側市區。</p> <p>D. 配合「北宜高鐵」規劃，釋出西部幹線南港基隆線及北迴線八堵宜蘭間之運輸能量，發展及運輸部門應評估沿線站點性質，朝通勤併入輕軌系統及區域運輸維持台鐵服務之原則區分，以落實緩急分離及通勤軌道服務普及化之目標。</p> <p>E. 建置水上運輸系統，連接大眾運輸，短期內以內港景點接駁為主，中長期則發展作為聯繫各地之公共運具。貨港區域作業導入智慧物流及運輸系統概念，促進相關研發科技產業發展，建構次世代交通運輸網絡。</p> <p>F. 發展 TOD 土地使用模式，配合基隆輕軌建設，針對未來新設或既有場站周邊一定範圍導入 TOD 土地規劃模式，在主要場站服務範圍內，建構人本運輸系統，引導民眾善用大眾運輸，抑制私人運具使用。</p> <p>(2) 人本運輸系統環境提升：</p> <p>A. 港-城-丘大眾運輸網絡建構，以多元運具克服基隆山海區隔之地形限制。</p> <p>B. 推動人本交通場域、建構優質人行步道及運輸系統串聯港-城-丘，並推動騎樓整平計畫、人行道新建或改善鋪面設計、違規攤販及停車輔導取締等方式建構優質步行環境，並以市區及重要觀光景點作為優先示範操作場域。</p> <p>C. 規劃及興建自行車道系統，串聯旅遊景點並銜接新北市自行車道系統。</p> <p>(3) 改善及提升道路服務效能：</p> <p>A. 因應郵輪母港操作造成短期間內旅運設施周邊產生大量旅次及貨物運輸行為，造成周邊交通影響甚鉅。港埠旅運機構應於市府認為必要時辦理郵輪旅次及運輸規劃研討，並邀集市府研議交通配套措施以取得共識。</p> <p>B. 優先針對尖峰時刻之瓶頸路段，引入物聯網、通訊、傳感、控制等技術，降低延滯情形、時間成本、事故發生率，並提高資源利用效率。另考量大武崙</p>

縣、市	計畫內容
	<p>地區瓶頸路段及未來北五堵國際研發新鎮聯外交通配套部分，應評估增設道路。</p> <p>C. 為港口提供裝卸、輸送服務之貨櫃車輛行經市區道路時，將無形間提高用路人之風險及造成道路損壞，故貨櫃車輛應盡量減少使用市區道路，透過分流方式導引至封閉式道路系統，避免於市區產生過境性交通。</p> <p>2. 發展區位</p> <p>(1) 基隆輕軌（基隆南港間通勤軌道建設計畫）：改善臺鐵基隆—臺北短途通勤以及臺北至花東城際運輸交通瓶頸，以臺鐵路廊 4 軌化為基礎，引入兼容台鐵與路面電車之輕軌系統，建構基隆至南港新型運輸模式，提供具穩定及可靠性之公共運具系統。以都市設計協調輕軌與地區景觀，並作為地區逕流入滲核心以實踐韌性都市原則。並規劃延伸線及路網，強化基隆與新北、臺北之連結。</p> <p>(2) 發展多元無縫的交通運具系統：以輕軌為主幹連結港區水上運輸、上山的公共運輸工具，建議中央應思考補助除了公車之外更符合基隆山海特性之電扶梯、電梯、登山軌道、纜車等運具，以克服基隆山海區隔之地形限制。</p> <p>(3) 市中心區人本環境的營造：市中心區應盤點公有土地廣設停車場以紓緩停車需求，並配合基隆城際轉運站興闢及郵輪母港建設，於港口周邊進行人行道、廣場等環境改造工程，以人本環境優化之方向操作，打造市中心未來朝向無車化之可能性。</p> <p>(4) 市郊規劃城際快捷公車：郊區大型住宅社區群聚地區應積極廣設連結首都之快捷公車，除減少市民到臺北市需到市區轉乘不便，並加強與首都核心連結，重整首都圈公車路網系統。</p> <p>(5) 停車空間改善：依本市整體停車發展計畫爭取「前瞻基礎建設—城鄉建設」興建義二路、要塞司令部歷史服務核等停車場及評估東岸高架橋下機車停車場設施，滿足停車、轉乘公共運輸及觀光遊憩需求。修改都市計畫土地使用管制與都市設計準則，提高單一基地開發須留設停車位比例及數量。</p> <p>(6) 改善省道、國道之瓶頸路段：評估北五堵國際研發新鎮通往台北市之聯外道路改善與國道 1 號五堵汐止段拓寬，以及台 62 線萬里瑞濱快速道路延伸萬里之可行性，如圖所示。</p>
新竹市	<p>1. 發展對策</p> <p>因應前述中央政策目標、地方施政計畫及未來重大發展課題，彙整已通過政策環評、經行政院核定、及地方政府列為施政重點之國際、跨縣市、跨區重大交通建設計畫，提出未來應強化與路網、路權、節點有關的「整合介面」評估規劃對策如圖○所示，以提高個別運輸計畫與系統間、及與土地使用部門間整合效益。</p> <p>2. 發展區位</p> <p>(1) 完善重要幹道系統，分散尖峰車流，並確保綠色交通路權：</p>

縣、市	計畫內容
	<p>未來因應公道三（竹光路銜接景觀大道）、高鐵橋下聯絡道延伸至竹科、跨頭前溪聯絡道路、客雅大道東延接高翠路、台 1 線替代道路（配合新竹縣辦理）、國 1 五楊段南延至頭份（可行性評估中）、新竹環狀輕軌（可行性評估中）等陸續完工，可分擔台 1 線、國道 1 號、縣道 117 等瓶頸路線尖峰車流。在此基礎上，整體策略規劃重點包含：</p> <p>A. 首重釐清道路瓶頸成因，優先以智慧交通工程、跨縣市主幹道號誌連鎖、或評估封閉部分號誌化路口之可行性與需求管理（如停車收費）等進行改善。</p> <p>B. 健全道路功能路網，號誌、指標等交通工程應配合道路功能分類，有效導引過境與目的地型車流分流。</p> <p>C. 調整道路路權應優先留設合理的軌道、人行道等綠色交通路權寬（長）度，打造安全友善的「步行城市」。</p> <p>D. 建立各級道路退縮帶，預留未來綠色運輸路權擴充之彈性。</p> <p>E. 興建道路應有效整合跨縣市不同路段銜接，整體考量輕軌路網，預留必要的公共運輸專用路權。</p> <p>F. 頭前溪跨縣市兩岸應專案辦理整體交通容受力影響評估，提出合理開發量體與高運能、低車流量的公共與綠色運輸改善配套。</p> <p>G. 密切關注自動駕駛無人（公）車、無人機等智慧科技運輸的發展應用，及其對瓶頸路段（口）改善、道路路權分配、公共運輸場站等實質影響。</p> <p>(2) 優化人本綠色運輸，降低對汽機車的使用倚賴與碳排放量：</p> <p>A. 形塑步行城市：現階段將分期整合改造串連，包含優先改善歷史文化街區、生態生活街區、遊憩通學街區，並逐步擴及科技生活環、二戰遺址環、生態休閒環、光復校區環、關埔生活環等。在此基礎上，整體策略規劃重點包含：</p> <p>(A) 配合都市更新、基地開發，優化與普及人行步道、林蔭綠美化與騎樓淨空整平、採通用設計，並整合共同管道（溝）與透水鋪面、相關公共設施帶等。</p> <p>(B) 在 17 公里海岸線與新竹左岸自行車道等基礎上，逐步串聯與擴大生活型自行車道路網。</p> <p>(C) 平坦街區路段普及公共自行車租賃系統，以擴大公共運輸服務範圍，彌補公車路線與班次的不足、降低碳排，並降低自行車停車位的缺口與興建成本。</p> <p>B. 新竹大車站平台 TOD 示範改造：為改善臺鐵新竹站各項轉乘縫隙、及改善前、後站長期發展不一，市府積極發展「新竹之翼-大車站計畫」，藉由跨站平台的設置，在短時間內整合各項交通工具（鐵路、市區公車、國道客運、計程車、公共自行車、未來的新竹環狀輕軌），並縫合前、後站，引入商業設施、藝文環境及公共空間，以及結合車站周邊閒置臺鐵土地、新竹客運總站用地等，提高車站周邊都市更新利基，且整備車站周邊「歷史文化街區」、「生態生活街區」、「遊憩通學街區」、「新竹之森」，即以車站為核心向兩側延伸、串聯成綠色翅膀，形成「新竹之翼」，讓「新竹大車站平台」不僅是</p>

縣、市	計畫內容
	<p>重大運輸計畫，更是一種綠色運輸與土地使用整合的示範改造。在此基礎下，整體策略規劃重點包含：</p> <p>(A) 車站周邊土地朝高密度、多元化使用，並以綠色運輸為聯外與區內主軸</p> <p>(B) 其他軌道車站周邊等逐步進行 TOD 改造</p> <p>C. 提高聯外與區內公共運輸搭乘吸引力：新竹市具備人字型臺鐵縱貫線與六家/內灣線，擬以鐵路系統為主幹，串聯市內客運公車及國道客運路線、初期以良好的聯外與區內公共運輸路網基礎，再予規劃先導公車，養成公共運輸搭乘習慣後，再逐步落實至輕軌，相關策略如下：</p> <p>(A) 強化中長途城際運輸地區接駁公車路線班次、搭乘地點無縫整合。</p> <p>(B) 跨縣市主要運輸走廊以無縫轉乘、尖峰班次密集的公共運輸強化搭乘便利性，提高汽、機車使用者改搭意願，並減少瓶頸路段車流。</p> <p>(C) 新竹市-竹北高強度運輸走廊提供新竹環狀輕軌服務，串聯新竹舊城區、科學園區、高鐵、竹北生活圈，提供準點、無縫轉乘、直捷軌道公共運輸服務，解決長期交通壅塞問題，並以跨縣市直捷輕軌先導公車先行，預為培養客源。</p> <p>(D) 對於旅運需求較低的郊區，短期擬運用智慧科技提供需求反應式公共運輸服務 (DRTS)，透過 (預約) 共乘，保障基本民行，降低公車虧損補貼負擔，養成郊區民眾對於公共運輸搭乘習慣，以利長期公共運輸的準備。</p> <p>(E) 提升客運節點無縫轉乘接駁服務機能，減少轉乘步行距離與轉乘等候時間，擴大骨幹公共運輸之覆蓋率。</p> <p>(3) 導入智慧化、共享科技，提升服務運能與效率、安全</p> <p>A. 跨縣市智慧動態交控瓶頸路段時制與轉向重整。</p> <p>B. 智慧安全路口即時偵測設備與警示預告。</p> <p>C. 不同大眾運輸動態資訊整合諮詢平台。</p> <p>D. 智慧公車即時動態到站資訊系統。</p> <p>E. 主要路口導入智慧整合周邊停車場剩餘車位即時動態資訊系統。</p> <p>F. 建置與提供共享運輸 (含 ubike、共乘等) 服務。</p> <p>G. 密切關注自駕車在開放場域上路及營運測試平台的發展。</p>
新竹縣	<p>1. 部門發展目標與定位</p> <p>考量交通運輸部門涵蓋範圍廣，故本計畫以會影響運輸系統容量、旅行時間、連接端點等與空間有關的實質改善策略為主，交通工程與管理配套為輔，然由於路網、路權、節點之"指認"，尚需考量用地取得、工程可行、財務等評估，因此，以彙整已通過政策環評、經行政院核定、及地方政府列為施政重點之相關重大交通建設計畫等，得納入部門計畫，以作為未來城鄉發展地區第二類之三之劃設依據。</p> <p>本計畫主要係提出"評估規劃指導原則"，側重於整合介面因應對策，不含個別改善計畫之實質規劃設計建議。空間尺度則以國際性、跨縣市、跨區之鐵、公路等運輸系統為主，部門目標架構圖如圖所示。</p> <p>2. 交通運輸策略分布區位</p>

縣、市	計畫內容
	<p>因應中央政策目標、地方施政計畫及未來重大發展課題，彙整施政重點之國際性、跨縣市、跨區重大交通建設計畫，提出未來應強化與路網、路權、節點有關的"整合介面"評估規劃策略與構想，以提高個別運輸計畫與系統間、及與土地使用部門間的整合效益，減少系統間的重覆投資，且避免失序發展。</p> <p>因地形關係，新竹縣 13 處市鄉鎮與各景點發展強度與運輸資源、需求差異大，現況住工商等活動人口八成以上高度集中在竹北、竹東、湖口、新豐等 4 城鎮平原區，寶山則因科園的進駐，為全臺主要科技產業重鎮；因應重大土地開發計畫，未來將更加強化新竹縣市跨頭前溪兩岸此廊帶開發強度；觀光熱點則主要集中在東側台 3 線周邊，以竹東為主要觀光轉運節點。</p> <p>未來在 2 國道、2 快道、2 省道、6 縣道所建構的主幹道路網、及高鐵站、人字型臺鐵縱貫線與六家/內灣線路網 14 處車站基礎下，因應舊市區高度飽和、頭前溪兩岸大規模開發，在交通部「五大 GREEN 永續運輸」政策主軸下，如何因勢利導、借力使力、整合不足之處，降低對傳統汽、機車的倚賴與減少碳排放量，致力朝向既使不開車，但生活、觀光公共與人本運輸便捷性仍不減、或充滿搭乘吸引力。</p> <p>(1) 主幹道路網健全，善用智慧運輸避免尖峰瓶頸持續惡化，人潮活絡路段應優先留設合理的綠色交通路權寬(長)度：</p> <p>新竹縣 13 處行政區已形成七縱七橫聯外與區內主幹道路網，聯外路網完善。然因住工商活動人口高度集結在竹北、竹東、湖口、新豐等地，縱使平均每 0.7-2.3 公里即有 1 條雙向四車道以上的主幹道，路網堪稱健全，但平日尖峰瓶頸路段長期難解。</p> <p>未來計畫以高鐵橋下道路續接縣道 122 線與竹科(已核定)、國道 1 號竹北交流道改善工程、跨頭前溪替代道、台 1 替代道、國道 1 號五楊高架道路延伸新竹、頭份可行性研究、北二高寶山交流道聯絡道第二~三期拓寬工程(竹 43 線)、北二高茄苳交流道通往新竹聯絡道路改善工程(A)段等，以擴大跨新竹縣市道路容量；另擬台 68 線快道東延至軟橋新闢工程以改善進出五峰的聯外道路(後 7 項 106 年底尚未核定)，本策略整體構想及區位如下：</p> <p>A. 首重釐清道路瓶頸成因，優先以經費少、施工期短、用地徵收抗爭少的智慧交通工程、(跨縣市)號誌連鎖、與需求管理(如停車收費、提供共享運具)等進行改善，不宜只透過拓寬與新建工程進行改善。</p> <p>B. 善用各主幹道優勢分工，透過動態資訊網、可變標誌指示(CMS)等導引過境與目的型旅次分流，以大幅降低過境車流對區內主幹、公車的干擾。</p> <p>C. 審慎評估後，仍需以新闢或拓寬道路因應，應避開環境敏感區、且避免土地過度被分割與不當開發，並有效整合(跨縣市)不同路段(口)銜接，以避免形成新瓶頸；並整體考量輕軌路網，興建道路應優先評估預留必要的公共運輸專用路權可行性，如跨頭前溪替代道接公道五、高鐵橋下道南延竹科等新闢道。</p> <p>D. 頭前溪跨縣市兩岸應專案辦理整體交通容受力影響評估與因應對策，提出合理開發量體與高運能、低車流量的公共與綠色運輸改善配套(如快捷公車、</p>

縣、市	計畫內容
	<p>環狀輕軌路網、輕軌先導公車），以大幅提升交通容受力，避免開發衍生車流癱瘓地區交通。</p> <p>E. 調整道路路權長期以「汽機車道為優先」的規劃與使用模式，人潮活絡路段（含拓寬與新闢道路）應優先留設合理的綠色交通路權寬（長）度，加速優化人行道的「普及率與適宜性」。</p> <p>F. 建立各級道路退縮帶，以確保都市與非都市地區可發展用地之優質開發品質，並預留未來綠色運輸路權擴充之彈性。</p> <p>G. 確保偏鄉聯外道路系統之安全性與可靠度，以融合地景地物、自然生態設計概念，規劃具永續性及觀光性之景觀道路。</p> <p>H. 密切關注智慧化交通管理、自動駕駛無人（公）車等智慧科技運輸的發展應用，及其對瓶頸路段改善、道路路權分配、公共運輸場站等實質影響。</p> <p>(2) 公共與人本綠運輸：積極提升服務競爭力與使用誘因</p> <p>新竹縣 13 處行政區共有人字型臺鐵縱貫線與六家/內灣線 14 處車站、3 條國道客運路線、1 高鐵站、至少 55 條客運公車路線，已初具良好的聯外與區內、觀光熱點之公共運輸路網基礎；然近 8 年新竹縣整體私人運具使用比例下降幅度不大，通勤族公共運輸使用比僅各增加 1.6、1.3%，高鐵新竹站運量幾乎為 0 成長，顯示如何吸引民眾樂於使用，尚待更積極配套措施。</p> <p>由國內外發展經驗均顯示，公共運輸之永續經營需確保合理路線、班次、票價，減少不必要的轉乘時間，透過完善複合客運場站，整合不同鐵、公路系統路線班次、與搭乘區位，私人運具停車需求管理等配套，才能逐漸調整民眾高度倚賴汽機車的使用習慣。具體策略而言，初期可補貼免費試營運推廣，長期應以能自負盈虧、或採用低底盤、節能清潔公車，或準點性、運能較高的 BRT、輕軌等，為永續經營目標，本策略整體構想及區位如下：</p> <p>A. 中長途城際運輸已具備以高鐵與臺鐵為主、國道客運為輔的運輸能量與搭乘習慣；未來以強化其與地區接駁公車路線班次、搭乘地點無縫整合，位於平坦地區城鎮車站可透過設置公共自行車租借站，以彌補接駁公車之路線、班次不足。</p> <p>B. 因勢利導與強化都會區主要運輸走廊較具競爭力的公共運輸系統搭乘便利性，提高汽、機車使用者改搭意願，為升級為優先（專用）路權的公共運輸系統培養客源，並減少碳排放量、PM2.5 空氣汙染與瓶頸路段車流。</p> <p>C. 對於公共運輸較不具經營效益的偏遠郊區、山區與景點，可參考尖石智慧 DRTS 執行成效，運用智慧科技動態派遣，提供兼顧居民固定班次、遊客預約彈性供給的「需求反應式公共運輸服務」（Demand Responsive Transport Services, DRTS），透過（預約）共乘，保障基本民行，降低公車虧損補貼負擔。</p> <p>D. 推動「樂齡人本交通示範區」，以鼓勵弱勢及銀髮族安心、放心出門。</p>

縣、市	計畫內容
	<p>E. 提升客運節點「最後（前）一哩」「無縫接軌」轉乘接駁服務機能，擴大骨幹公共運輸的覆蓋率，或彌補地區公車之不足。</p> <p>F. 主要觀光廊帶多為災害敏感區，在永續觀光發展前提下，提供跨縣市（城鎮）多元綠色觀光運具智慧整合服務、低碳漫遊。</p>
苗栗縣	<p>◎發展藍色觀光公路</p> <p>1. 發展對策 國內海運發展之原則，以觀光發展為主，交通功能為輔，朝觀光及親水性港口之功能發展。</p> <p>2. 發展區位 本縣西側濱海地區有多處觀光漁港，目前在配合龍鳳漁港進行其聯外道路工程，若可開發近海藍色公路新竹南寮漁港 苗栗龍鳳港苗栗外埔漁港 苗栗苑裡漁港（臺中梧棲漁港），或是開發為遊艇碼頭，提供海上觀光及港口美食遊憩行程並結合公路與軌道觀光運具，建構整體觀光運輸路網。</p> <p>◎建構多元化軌道運輸及轉乘服務</p> <p>1. 發展對策 針對有公共運輸發展潛力之路，規劃軌道運輸服務，整合並強化軌道與各運具間之優質轉乘服務，適時引入複合式軌道運輸系統，擴大軌道運輸服務範圍。並透過多元化的綠色運具與觀光路網結合，建構出苗栗地區獨特觀光路網。</p> <p>2. 發展區位</p> <p>(1) 鐵路為本縣大眾運輸系統之骨幹 鐵路立體化可強化鐵路沿線市容景觀，改善平交道所造成之交通瓶頸，提升鐵路交通之安全性，提昇鐵路沿線居民之環境生活品質，以及提昇土地利用價值。</p> <p>(2) 以閒置鐵道再利用趨勢，提供低碳環保的鐵道自行車，不同的運具增加觀光元素，結合大眾運輸之觀光配合鐵道自行車聯繫，可創造出本縣的獨特多元觀光型態，打造更多觀光亮點。</p> <p>◎強化公路運輸服務品質</p> <p>1. 發展對策 強化公路系統的生態及遊憩功能，建立景觀公路網路，結合智慧運輸與雲端技術，強化即時交通資訊之蒐集、發布與共享。</p> <p>2. 發展區位</p> <p>(1) 配合浪漫台 3 線計畫與內政部營建署針對既有市區道路景觀與人行環境改善綱要計畫，形塑地方特性景觀道路。</p> <p>(2) 優先於人口集居地區、觀光重點區域規劃智慧公車站牌與即時資訊提供、線上查詢等服務功能，透過軟體設備規劃，強化智慧運輸服務。</p> <p>(3) 藉由未來智慧型運輸系統（ITS）發展，透過智慧交通資訊平台，整合本縣及周邊縣市公車、公路客運、軌道運輸等動態資料系統，並整合站牌、站位設置，提供民眾完整的大眾運輸搭乘資訊，以達資訊無縫之發展目標。</p>

縣、市	計畫內容
	<p>(4) 本府陸續在各觀光遊憩區內完成各項公共設施之建設，包括遊憩區停車空間規劃、聯外道路等基礎設施，未來可結合相關智慧停車導引系統，透過即時資訊引導，減輕遊憩區聯外道路尋找停車位所造成之交通壅塞情況。</p> <p>(5) 針對本縣地形走勢與地理條件限制山區道路，路寬及線形不理想易造成行車危險、易肇事與壅塞路段，如台 13 線、縣道 128 線、台 13 甲線、苗 30 線、苗 33 線、苗 35 線等道路，藉由道路拓寬、改善道路工程，並以「3E 教育 (Education)、工程 (Engineering)、執法 (Enforcement)」方式防止交通事故之發生，來提升行車安全。</p> <p>(6) 為增加交通便利性及地方發展，於高快速道路新增匝道及聯絡道，如台 72 線新增新東大橋匝道、台 61 線通霄北五里匝道與苑裡匝道及國道 1 號增設造橋交流道計畫等，相關計畫可增加本縣聯外的可及性，並紓解部份路寬不足之市區道路回堵問題。</p> <p>◎營造人本城鄉運輸環境</p> <p>1. 發展對策</p> <p>因地制宜發展通用化之公共運輸環境，積極整合都市軌道、市區公車及公路客運服務，提供民眾無縫、複合及最後一哩服務。都市空間應導入大眾運輸導向發展 (TOD)，結合軌道與其他大眾運輸場站、周邊道路及人行空間、自行車動線規劃等之整體規劃與開發，促進人本交通發展，並加強轉運中心規劃與推動，提升轉乘接駁服務品質，提昇公共運輸使用率，再配合適當之私人運具管理策略，限制私人運具成長與使用，強化運輸部門節能減碳效能。</p> <p>2. 發展區位</p> <p>(1) 建立 6 大轉運中心 (高鐵苗栗站、台鐵竹南/苗栗/豐富站、通霄鎮、南庄鄉) 強化接駁轉乘。</p> <p>(2) 提供偏鄉地區 DRTS 需求反應式公共運輸服務。</p> <p>(3) 建立優質人行空間，改善人行道、騎樓人行環境，促進人本交通發展。</p> <p>(4) 推動低碳運具綠能交通，包含搭乘鐵路、公車、使用電動車輛、騎自行車或步行等方式，改變私人運具使用習慣，達到提升大眾運輸使用率，減少移動污染之排放。</p> <p>(5) 主要公共運輸場站、市區、主要景點周邊應全面實施汽、機車停車收費、加強違停拖吊、禁止路邊停車等，以及逐年提高停車費率，擴大收費範圍，落實私人運具使用者付費精神，強化運輸部門節能減碳效能。</p>
彰化縣	<p>1. 發展對策</p> <p>(1) 建構完善生活圈道路系統</p> <p>為建構完整運輸路網，提升重要產業發展區位運輸服務品質，持續辦理重大工程建設及生活圈道路系統建設計畫，以落實本縣境內 30 分鐘生活圈目標並建立永續公路運輸發展機制，構建與環境調和之道路系統。</p>

縣、市	計畫內容
	<p>(2) 推動大眾運輸系統規劃</p> <p>A. 大眾捷運路網規劃：除加速推動臺中捷運烏日文心北屯線（綠線）延伸彰化之建設 針對全縣大眾捷運路網，積極推動「一軸一環雙樞紐」軌捷運系統 彰北捷運「鹿港線」著手辦理可行性評估彰南捷運「員林、埔心、溪湖、二林線」路線先期規劃已於近期中進行，並銜接臺鐵員林站及高鐵彰化站，形成「一環一樞紐」捷運系統，促使城鄉均衡發展。</p> <p>B. 整體規劃公車轉乘運輸系統：藉由公車路線串聯各大公共運輸場站，提供民眾舒適及安全的轉運空間並 檢討改善公車行駛路線、設站區位及班次，提強化運輸管理策略</p> <p>C. 高鐵與臺鐵運輸系統整合改善：為整合高鐵彰化站 與臺 鐵路線聯繫轉乘，辦理「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁可行性研究」，自高鐵彰化站新設支線連接臺鐵田中站，並作為集集支線之聯外路線，預計可加強高鐵特定區公共運輸無縫接駁服務，配合多項高鐵彰化站聯外道路改善計畫，發揮彰化縣整體公共運輸之綜效。</p> <p>2. 發展區位</p> <p>(1) 整合公路運輸路網：</p> <p>A. 改善公路運輸系統瓶頸：為改善國道 1 號與台 76 線交流道系統 瓶頸，東西向快速公路台 76 線（原漢寶草屯線）台 19 線以西路段改線工程計畫已於 107 年 1 月 26 日由行政院核定，延續原東西向快速公路功能，遠程目標得服務彰化西南角新興工業園區（如芳苑工業區、二林精密機械園區、中科二林基地等），並與台 61 線銜接。</p> <p>B. 強化南北縱向道路聯繫：彰化縣內既有南北向高、快速公路以國道 1 號及省道台 61 線為主，為健全全縣完整運輸路網，東側由東彰道路作為串聯台 74 線及南投縣國道 3 號之重要交通動脈其中中段（台 76 至彰化高鐵田中站）已完成，陸續推動東彰道路南延段新闢工程及北段新闢工程，以增進全縣公路路網之便捷性與地區易達性。</p> <p>(2) 加速彰化市鐵路高架化 與臺中捷運綠線延伸：</p> <p>加速推動彰化市鐵路高架化與臺中捷運綠線延伸彰化 之建設，彰化 市 鐵路高架化除採鐵路原線高架化及規劃增設 2 處通勤車站，彰化機務段配合移至彰化與花壇區間，藉以改善彰化市內大眾運輸系統，完備彰北都會核心地區之大眾運輸路網。</p> <p>(3) 興建彰南、彰北交通轉運站：</p> <p>依搭乘運量及地區特性建置公車轉運站，短期目標為鹿港、田中轉運站，中期目標為溪湖、二林轉運站，長期將配合彰化市鐵路高架化設置彰化市轉運站提供民眾高效率之公共運輸服務。</p>

縣、市	計畫內容
南投縣	<p>1. 發展對策</p> <p>(1) 風景區交通配套整合構想</p> <p>A. 本縣部分觀光遊憩景點與產業發展區聯外道路服務水準不佳，已呈現常態性交通壅塞，為提升聯外道路等級，建議逐年檢討草屯鎮、南投市、中興新村等鄉鎮之市區道路與公路系統道路拓寬需求，未來主要遊憩地區聯外道路，以及產業開發區聯外道路開闢或拓寬，循生活圈道路建設計畫提報方式提出申請，以提升聯外服務功能。</p> <p>B. 主要風景區聯外交通改善，本縣已逐步改善風景區聯外道路路側設備，例如溪頭風景區之縣道 151 線設置 CMS 可變資訊系統提醒用路人道路或車位統計資訊，提醒用路人園區內停車位已滿改停其他停車場等，並針對停車位不足問題，逐步推動公有停車場改善，如平面停車場改為立體停車場，增加停車位數量；以及主要遊憩地區（日月潭、溪頭、霧社）聯外道路服務功能提升；建議提升台 14 線（埔里～清境）、台 16 線（水里～集集）、台 21 線（埔里～水里）、縣道 151 線（鹿谷～溪頭）等道路為遊憩景觀道路。</p> <p>C. 善用本縣高快速公路路網系統，重新檢視全縣各觀光據點之道路指示標誌於重要路口、路段設置牌面之一致性，配合交通路網與觀光旅遊軸線，建構全縣之便捷大眾客運路網，發展放射狀之觀光旅遊服務路線。</p> <p>D. 針對本縣觀光發展七大旅遊軸線，以軸線內主要發展景點為接駁點，發展觀光小巴士，也可以成為縣民的主要對內的大眾運輸交通工具，以藝術溫泉軸為例，以草屯工藝中心及九九峰藝術村發展雙核心，可連結南投、草屯、八卦山，再延伸往周邊觀光景點發展。</p> <p>E. 應建立南投地區完整大眾運輸系統，包括現有公車路線檢討整合，設置幹線公車、提供接駁公車與公車資訊等，建置以公共運輸為主，銜接自行車與人行系統的綠色交通環境，提升公共運輸服務效率，並透過需求管理、停車管理、提高燃料稅等配套措施來提高私人運具的使用成本，進而達到抑制私人運具使用，轉而鼓勵民眾使用公共運輸系統及其他綠色運具。</p> <p>(2) 核心區綠能接駁交通整合構想</p> <p>A. 重點發展廊帶依發展強度，採高效率、高運量的骨幹大眾運輸系統，於縣內核心區間發展「幹線公車」，即由縣境內之主要核心區、聯外主要集散站、境內主要發散中心為三點核心，發展幹線公車並以此為骨幹路網；次骨幹則由此核心向外發散。</p> <p>B. 為提供縫合聯外與區內之運輸服務，以及便利與便捷的公共運輸服務，發展建構區域型轉運站，建議於南投市與草屯鎮設置轉運站，南投市與草屯鎮為本縣地區集散中心，屬區域型的人潮聚集處，不但為本縣對外之門戶，亦為公路客運路線之中心點，以服務轉運站鄰近周邊鄉鎮市之區間旅次、通勤(學)旅次及一般日常生活旅次為主，並整合現有外縣市至全縣之公路客運路線後，再延伸至其他鄉鎮。</p>

縣、市	計畫內容
	<p>C. 發展觀光旅遊型轉運站（配合區域觀光接駁），建議於埔里鎮、竹山鎮設置轉運站，利用國道、高鐵台中站或台鐵轉乘直達服務幹線公車快速進入旅遊轉運站，並強化轉乘功能、提高公共運輸營運競爭力，提供充分交通旅遊轉乘資訊及提高遊客搭乘大眾運具意願。</p> <p>D. 透過實施觀光景點管制計畫，於風景區特定範圍建立觀光景點交通攔截圈，主要目的在於將私人運具攔截於觀光景點外圍，結合轉運站設置免費轉乘接駁停車場，鼓勵遊客改變觀光遊憩運具使用習慣，改用公共運輸或大型遊覽車接駁，減少觀光景點聯絡道路之交通負荷與用路品質。另針對不同區位調整收費制度，於交通攔截圈外圍之停車場（翠峰、埔里、魚池、水里、名間、鹿谷）降低停車成本，停車轉乘公共運輸之遊客則提供特定優惠，交通攔截圈內之停車場則提高停車成本。</p> <p>(3) 觀光資源交通串聯構想</p> <p>A. 為確保偏遠地區與遊客不多的景點使用公共運輸服務之公平性，評估以中小巴、計程車（預約）共乘提供小眾公共運輸服務，透過小型巴士銜接骨幹運輸，接駁至發展區及遊憩區；或以 DRTS、公車式小黃服務，串聯服務聚落與各郊區中心連接，提供滿足居民「就醫」、「就學」、「通勤」的基本需求，以解決仍有基本運輸需求但公車無法服務或服務不敷成本的郊區或偏遠地區。</p> <p>B. 以本縣東側仁愛鄉與信義鄉為推動單位，現況該區有長期照顧十年計畫、醫療接駁專車及基本民行公車行駛，且於兩鄉鎮市之主要道路台 14 線與台 21 線上各有 8 條公路客運路線行經，建議採固定或彈性路線方式營運「撥召公車」，將預約民眾接送至主要道路轉乘公路客運。</p> <p>C. 本縣內跨境旅次，以南北向之國道 3 號、東西向的國道 6 號及臺鐵服務為主，連結主要幾個重要鄉鎮，善用高速公路路網系統，建構與鄰近地區之便捷國道客運路網，提升城際運輸的服務能量。</p> <p>D. 目前「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁」與「臺鐵集集支線基礎設施改善」兩個計畫推動中，「車埕至向山的日月潭纜車計畫」原先因為環評因素暫停，若能繼續推動日月潭纜車計畫，後續南投觀光發展策略可以串聯日月潭與集集廊帶兩大主要景點，並搭配主要遊程進行規劃，未來遊客至南投觀光，可先搭乘高鐵至彰化站，轉乘臺鐵（田中支線+集集支線），於集集廊帶觀光後至車埕轉搭纜車至日月潭，隔日可搭乘日月潭遊艇遊湖或騎乘自行車環湖後，搭乘台灣好行公車回高鐵台中站。</p> <p>E. 公共運輸服務（包括票證、資訊等）數位化及規劃建置公共運輸轉運中心，改善公共運輸接駁，提供無縫複合服務，提供最後一哩服務。</p> <p>2. 發展區位</p>

縣、市	計畫內容
	<p>為提升全縣各區域間機動性、可及性及連結性，並因應都會區發展趨勢及改善市區交通服務，未來仍應以促進綠色節能運輸為原則，依發展需求、運輸結構及可行性，整合各相關部門規劃，各區域軌道運輸與公路運輸區位如圖○所示。</p>
雲林縣	<p>1. 發展對策</p> <p>(1) 生活圈道路系統建設計畫：透過雲林縣全縣都市計畫區內及都外聯絡道之新闢、拓寬及改善，以完成全縣整體路網規劃。</p> <p>(2) 交流道改善：擬於縣於 158 甲線之既有分離式交流道增設北側進出匝道改善為一完整鑽石型交流道，並於國道三號高速公路兩側縣道 149 甲往南至縣道 158 甲間增設平面側車道。</p> <p>(3) 新闢道路：自台 78 線里程 26K-27K 間往西南方向沿北港溪河堤採高架方式興建一快速道路至北港。主線總長約 15.3 公里，匝道長度, 699.8 公尺，橋樑總長約 15,536 公尺。目標年(民國 125 年)交通量預測單向交通量約 701-990 小客車當量，規劃雙向各配置兩車道使道路服務水準均能維持在 A 級</p> <p>(4) 鐵路立體化：規劃在斗六市區以鐵路高架化方式以消除鐵路與道路之平面交叉，並解決鐵路兩側交通阻隔問題，並透過都市計畫變更，充分開發利用沿線土地挹注財務效益。計畫總經費約新台幣 107.2 億元，可消除 9 處平交道、3 處陸橋、2 處地下道、增加前後站通道等改善斗六市交通外，騰空鐵路廊帶土地可再開發利用。</p> <p>(5) 建置客運轉運站與市區公車發展：於雲林縣境內規劃建置斗六、西螺、虎尾、小東(斗南交流道旁)及北港等五處轉運站，其中西螺轉運站為活化既有建物已完工提供使用，其他四處尚在規劃階段。轉運站啟用後，規劃納入周邊市區公車、國道客運與一般公路客運等服務以便利旅客利用。除硬體建設外，並積極進行市區公車路線發展，以期補充現有鐵道、國道、公路客運運輸之不足完善公共運輸服務。</p> <p>(6) 幸福專車服務計畫：由本府與配合辦理之各鄉鎮市公所各支付 50% 經費辦理，並由本府通依招標，由廠商及辦理鄉鎮市公所就其偏遠地區共同規劃行駛路線，並由本府核定備查後方可行駛。路線規劃原則如下：</p> <p>A. 每條路線行駛時間以一小時內完成為原則，但仍可視當地路況，採彈性調整行駛時間。</p> <p>B. 採定點上車、不定點下車為原則，定點上車可安排如設置於社區發展協會、村里辦公室、廟宇或便利商店等</p> <p>C. 路線以連結重要醫療據點、客運停靠站為主，採免付費原則。</p> <p>預計可提供前述辦理 8 鄉鎮市民眾 109 年度約 14 萬人次之搭乘需求。</p> <p>(7) 麥寮國際商港：麥寮工業專用港原係依「促進產業升級條例」第 39 條規定，工業專用港或工業專用碼頭不得供該工業區專用目的以外之使用。99 年 5 月 12 日「促進產業升級條例」廢止，現依據「產業創新條例」57 條規定，工業專用港或工業專用碼頭，不得供該產業園區以外之使用。</p>

縣、市	計畫內容
	<p>敦請交通部加速推動麥寮工業專用港轉型國際商港，且結合麥寮鄉（麥寮特定區）及台西鄉（台西、新興區）土地，採永續發展構想，整合貿易轉運、工業製造、農業產銷及觀光遊憩功能，對雲林縣沿海地區進行分區規劃。</p> <p>麥寮港具深水碼頭優勢，是台灣距中國大陸最近港口，後線為彰雲嘉地區為農產精品、食品加工、機械製造及零件、化學材料等腹地，如具備大型港埠用地，可節省航商運輸成本及區內廠商產銷成本。</p> <p>2. 用地區位</p> <p>(1) TOD 整合策略：以台鐵及高鐵站區作為 TOD 中心點，形塑大眾運輸環境，並連接周邊遊憩據點，提高地區可及性</p> <p>目前本縣共計有 5 個臺鐵車站，以斗六站每日進出站人數均較多，也表示出斗六站之位置均具有發展 TOD 之潛力，後續可規劃各式綠色路網，推動自行車、公車、鐵路與高 鐵 等各式綠色運具之整合，建構完善的接駁系統。包括以既有省道（台 78、台 19、台 1、台 3）建構雙十字路網，行駛快速公車；以既有縣道（縣 156、縣 153、縣 155、縣 145、縣 149、縣 158 等）建構雙環路網，行駛一般小巴士。可擇定示範區優先建立交通綠廊。</p> <p>(2) 觀光運輸系統：配合山海觀光發展，以觀光遊程提供公共運輸無縫整合服務，降低私人運具車潮</p> <p>A. 北港媽祖廟、劍湖山等年遊客數大於百萬的熱門觀光景點，應配合周邊發展，專案評估既有公車升級為高運能、低車流量的公共運輸專用路權可行性，以紓解周邊道路與停車位供給壓力。</p> <p>B. 大型活動期間或假日應以「全程公共運輸+攔截轉運」疏通大量車潮，提供國道客運免轉乘可直達熱門景點，且提供全程公共運輸較開車族更優惠的套票折扣或紀念觀光護照等，以吸引私人運具遊客轉搭乘，降低對地區居民之交通衝擊、及交通管制成本，創造雲嘉南觀光廊帶優質的綠色遊程。</p> <p>(3) 配合雲林高鐵站通車，優先推動聯外交通運輸系統：配合目前人口密度與主要市中心和工作地點分布，強化虎尾 - 斗六、虎尾 - 麥寮與虎尾 - 北港三條路線大眾運輸，以利後續民眾利用。</p> <p>(4) 幸福專車服務計畫：辦理鄉鎮市計有：古坑鄉、斗六市、林內鄉、莿桐鄉、大埤鄉、斗南鎮、元長鄉、北港鎮等 8 鄉鎮市。</p> <p>(5) 麥寮國際商港：麥寮鄉沿海之 工業專用港。</p>
嘉義縣	<p>1. 發展對策</p> <p>(1) 路網建置與道路功</p> <p>建構嘉義都會區運輸路網架構，朝向雙核心空間架構，亦即以太子市、嘉義市為雙核心，並加強推動生活圈道路系統建設計畫，建構生活與觀光並重的路網架構。道路規劃可預留與大眾運輸系統共構之路權，同時明確定位道路功能以構成位階嚴明之空間網絡，鄉鎮市區內道路應遵循道路空間規劃準則。另台 61 線增設新塢交流道計畫，以增進交通路網之完整性。</p>

縣、市	計畫內容																																				
	<p>(2) 多元大眾運輸系統  高鐵嘉義站、朴子、布袋、大林及民雄等高運量站點增設轉運站，提區域性轉運連結服務，轉運站與轉運站之間以城際高速幹線連結，轉運中心與區域內的地區中心則以支線連結，調整目前汽車客運系統多點對多點的路網型態。逐年進行候車亭設施之改善與新建，並依道路等級屬性妥善調整候車空間，增加民眾候車品質。形塑以公共運輸為主、私人為輔的公平交通環境計畫，如爭取中央經費補助，開發高潛力客運路線。</p> <p>(3) 觀光地區運輸系統  以景觀道路系統、便利的大眾運輸服務、配合地區特色之運輸系統、完整正確的旅遊資訊，提供多元觀光運輸服務。結合景觀之道路系統包括：劃設低速觀景車道、觀景停車格，營造現代休旅風格的休閒遊憩道路。並設計嘉義觀光遊憩之道路指標明視系統，結合生物與非生物材料之應用，構築永續觀光概念生態道路。便利的大眾運輸服務包括：轉運站多功能開發，站牌優先美化改造以及建置便民資訊系統，提供旅遊者搭乘資訊及行程建議等，並設立低費率停車場，以及配合周邊遊樂區提供門票優惠，或結合旅行社推動套裝式旅遊服務之規劃，提供多樣化旅遊專車之組合搭配。</p> <p>(4) 停車場空間發展  市中心區與運輸場站周邊之停車管理因應對策為增加停車供給、劃設路邊停車格位、停車收費管理、路邊停車管制。觀光遊憩地區之停車管理因應對策採實施假日停車收費，以增加停車周轉率、劃設路邊停車格位維持停車秩序、以及額外增加路外停車場。</p> <p>2. 發展區位</p> <p>(1) 轉運站：未來於民雄鄉、太保市、朴子市、布袋鎮劃設四處轉運站，面積約 42,487 平方公尺。</p> <table border="1" data-bbox="296 1384 791 1599"> <thead> <tr> <th>轉運站</th> <th>劃定範圍</th> <th>面積 m<sup>2</sup></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>民雄</td> <td>東榮段</td> <td>15,100</td> </tr> <tr> <td>高鐵</td> <td>高鐵特定區</td> <td>12,000</td> </tr> <tr> <td>朴子</td> <td>鎮安段</td> <td>13,775</td> </tr> <tr> <td>布袋</td> <td>見龍段</td> <td>1,612</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) 停車場：未來於六鄉鎮市規劃停車場，將於梅山鄉、民雄鄉、新港鄉、水上鄉、朴子市、太保市劃設 20,341 平方公尺面積之停車空間。</p> <table border="1" data-bbox="296 1697 791 1993"> <thead> <tr> <th>鄉市鎮</th> <th>劃定範圍</th> <th>面積 m<sup>2</sup></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>梅山鄉</td> <td>太平村</td> <td>2,700</td> </tr> <tr> <td>民雄鄉</td> <td>東榮段</td> <td>1,497</td> </tr> <tr> <td>新港鄉</td> <td>公園段</td> <td>2,123</td> </tr> <tr> <td>水上鄉</td> <td>北回段</td> <td>4,740</td> </tr> <tr> <td>朴子市</td> <td>鎮安段</td> <td>2,256</td> </tr> <tr> <td>太保市</td> <td>太頂珠段</td> <td>7,025</td> </tr> </tbody> </table>	轉運站	劃定範圍	面積 m <sup>2</sup>	民雄	東榮段	15,100	高鐵	高鐵特定區	12,000	朴子	鎮安段	13,775	布袋	見龍段	1,612	鄉市鎮	劃定範圍	面積 m <sup>2</sup>	梅山鄉	太平村	2,700	民雄鄉	東榮段	1,497	新港鄉	公園段	2,123	水上鄉	北回段	4,740	朴子市	鎮安段	2,256	太保市	太頂珠段	7,025
轉運站	劃定範圍	面積 m <sup>2</sup>																																			
民雄	東榮段	15,100																																			
高鐵	高鐵特定區	12,000																																			
朴子	鎮安段	13,775																																			
布袋	見龍段	1,612																																			
鄉市鎮	劃定範圍	面積 m <sup>2</sup>																																			
梅山鄉	太平村	2,700																																			
民雄鄉	東榮段	1,497																																			
新港鄉	公園段	2,123																																			
水上鄉	北回段	4,740																																			
朴子市	鎮安段	2,256																																			
太保市	太頂珠段	7,025																																			

縣、市	計畫內容																
	<p>(3) 鐵路高架化：嘉義縣鐵路高架化分為南、北段工程，位於民雄鄉、水上鄉及部份嘉義市，總用地面積約 29.77 公頃。</p> <table border="1" data-bbox="296 331 791 589"> <thead> <tr> <th>區位</th> <th>行政區</th> <th>用地面積 ha</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">北段工程</td> <td>民雄鄉</td> <td>15.18</td> </tr> <tr> <td>嘉義市</td> <td>0.26</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">南段工程</td> <td>水上鄉</td> <td>12.84</td> </tr> <tr> <td>嘉義市</td> <td>1.48</td> </tr> <tr> <td colspan="2">總計</td> <td>29.77</td> </tr> </tbody> </table> <p>(4) 道路工程-新火化場聯外道路拓寬及新闢工程：計畫路線 A 段起點為嘉 165 線與嘉 138 線路口至嘉 138 線 1K+000，長度約為 1,000 公尺；計畫路線 B 段則為嘉 138 線往嘉義市火葬場道路，長度約為 1,200 公尺，現況路幅寬度約為 8 公尺，預定拓寬至 15 公尺；計畫路線 C 段則為縣道 165 線忠和國小經忠和國中再往嘉雲寶塔至火化場停車場，長度 1,600 公尺。</p> <p>(5) 台 18 線替代道路計畫：台 18 線替代道路計畫路線起自台 18 線南二高交流道旁之保安宮，往北銜接至八掌溪南岸堤防，過吳鳳橋後環繞吳鳳廟特定區北側，再銜接至五虎寮橋前，規劃路線長約 6.3 公里，工程範圍開闢寬度 30~50 公尺，經過金蘭、義仁、隆興、社口等四村落。</p> <p>(6) 奮起湖停車場興辦事業計畫：為舒解奮起湖停車位不足的困境，改善奮起湖地區尖峰日塞車之問題，提出「奮起湖停車場興辦事業計畫」，該基地位於嘉義縣竹崎鄉糞箕湖段 640 地號內，面積約 0.88 公頃，後續將依國土計畫法及其相關法令申請使用許可，作為停車場使用。</p>	區位	行政區	用地面積 ha	北段工程	民雄鄉	15.18	嘉義市	0.26	南段工程	水上鄉	12.84	嘉義市	1.48	總計		29.77
區位	行政區	用地面積 ha															
北段工程	民雄鄉	15.18															
	嘉義市	0.26															
南段工程	水上鄉	12.84															
	嘉義市	1.48															
總計		29.77															
屏東縣	<p>1. 發展對策</p> <p>(1) 改善公共運輸及低碳交通運輸，均衡區域發展</p> <p>A. 高鐵南沿屏東，健全國土發展，促進南北均衡：國土空間發展策略計畫是以達成國土空間秩序有效安排，降低區域發展差距，提升國家整體競爭力為上位策略。為提高國土機動性、交通可及性與連結性，以及平衡城鄉發展差距，交通部推動落實綠色運具政策，提出以前瞻軌道建設，建構高鐵、台鐵與捷運之連結網絡，希冀藉此帶動區域發展，提高地方競爭力。</p> <p>於前瞻軌道計畫核定後，目前刻正評估高鐵南延屏東之可行性，希冀透過高鐵之區域鏈性質，幫助健全國土發展，促進南北均衡。並藉由建構完善的交通路網串聯南高屏區域，增加產業發展與土地開發潛力，進一步引導產業轉型。</p> <p>B. 配合政策投資，佈建鐵道緊密線運輸網絡，帶動區域發展：</p> <p>(A) 參酌全國國土計畫，整合軌道與各運具間之運輸接駁服務，擴大軌道系統服務範圍、活化既有軌道設施提高整體運輸容量與服務水準，加強整合軌道運輸與土地使用開發之目標，屏東縣於民國 106 年完工「臺鐵高雄-屏東潮州捷運化建設計畫」，自屏東六塊厝至潮州鐵路雙軌電氣化（全線高架）全長約 19.3 公里；而屏東、歸來、麟洛、西勢、竹田、潮州 6 個</p>																

縣、市	計畫內容
	<p>車站改建為高架捷運化車站，朝 TOD 永續模式發展，建構潮州至新左營站間之舒適便捷之通勤及轉運系統，更加緊密的連結屏東及高雄地區，成為共同生活圈。</p> <p>(B) 未來結合已於 102 年 6 月核定、刻正執行中之「臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程建設計畫」可形成高雄-屏東-台東之南迴鐵路迴圈，以緊密的班次服務鐵路沿線鄉鎮，落實便捷交通運輸路網，亦為臺灣鐵路電氣化之最後一段建設。</p> <p>(B) 故以此為契機，配合遊憩據點之分布與綠運輸（公共及非機動運具）之整合，爭取高鐵南沿至屏東，進一步建立低碳運輸網絡。此外區域內分布甚廣且現多停用之台糖鐵道、臺鐵東港支線，以及軍事或特定工廠之貨運軌道路線等，建議維持既有路權與使用地，不隨意變更並破壞其軌道路網的完整性，以保留為日後發展為區域大眾運輸（軌道運輸）服務網、觀光軌道路網的可行性。</p> <p>C. 擴大離島地區低碳運具使用率，建構低碳交通環境：為維持小琉球等離島地區交通順暢，並兼顧綠色觀光之發展主軸，應積極發展綠色運具，如電動巴士、電瓶車、步行、自行車等低碳運輸方式，並於主要風景遊憩區、聚落聚集地、漁港及街郭節點，提供足夠的太陽能充電站及電池交換站與轉乘及接駁區域。此外也應積極補助交通票價與居民汰換電動機車，並提高漁客貨輪使用生質柴油之使用率，提供低碳、舒適且公平享受運輸服務之機會。</p> <p>D. 整合各別次系統之相關運具服務，擴大 DRTS 主題專車，朝人本運輸為發展目標：現況偏鄉地區除春日鄉及三地門鄉已規劃 DRTS 共 10 條路線，另已於民國 107 年核定來義、瑪家、泰武鄉等 DRTS 運輸接駁計畫，未來計畫將就醫、就學、通勤、洽公等專車，擴大配合計程車運具發車，有助增進民行便利。短期將著重於各次系統之個別發展，中長期則須對相關運具之整合以及人本運輸計畫，進行明確且具層級性的發展策略與相關規劃，詳圖所示。</p> <p>(2) 提升海域及航空運輸系統效益品質</p> <p>A. 改善離島往返交通船之設施與服務，提昇交通運輸水準：持續汰舊換新老舊船隻以全面提升運輸服務品質，提供乘客安全舒適的座椅及乘船環境，並進行相關空間營造，將小琉球特色顯現於外，以吸引觀光客，同時配合低碳政策，選擇更為節能之交通船；另向中央爭取經費，新增鹽埔漁港客貨運專用區及琉球新漁港客運專區，並改善候船碼頭及東琉線東港遊客中心，以提供民眾一個舒適、美觀、整潔的候船環境。</p> <p>B. 積極推動恆春機場活化，以轉向國際化發展為目標，拓展半島地區產業發展：恆春機場為全台最南端之機場，為維繫地區航空運輸能量及作為災害緊急救援時的重要據點，依據「恆春機場升格國際機場之可行性初評」結果恆春機場存在剛性需求，交通部已於 106 年 9 月同意修正 106 年全球市場「優質行程開發輔導獎助」實施計畫，鼓勵旅行社包裝國外旅客安排國內段飛航恆春機場，並予以外籍旅客獎勵補助。恆春半島冬季落山風強勁，風場不穩定，進行機場硬體條件提升之規劃時，應考量落山風風向與機場跑道方向之配置，</p>

縣、市	計畫內容												
	<p>以降低側風問題影響並維持航班之穩定起降。考量墾丁及屏東半島為重要之旅遊地點，應積極活化恆春機場，帶動半島地區產業向國際化發展。</p> <p>(3) 提升銜接觀光地區之交通運輸服務品質</p> <p>A. 建置恆春半島低碳運輸圈與智慧運輸生態網絡：恆春鎮墾丁及其周邊地區為南台灣重要之遊憩據點，每年湧入人潮以數百萬計，然本地亦為墾丁國家公園之所在地，具豐富的生態自然資源。為避免過多遊客造成空氣污染、生活環境破壞等衍生問題，加強推動恆春半島之大眾運輸使用為當務之急，以達觀光發展及生態保育平衡之願景。</p> <p>恆春觀光支線開通前，應擴大枋寮轉運站之停車轉乘設施，使停車轉乘以搭乘大眾運輸之方式進入墾丁國家公園及海生館，並結合智慧運輸與雲端技術，強化即時交通資訊之蒐集與發布（增值應用）與共享，並進一步強化公路系統的生態及遊憩功能，建立生態公路、景觀公路網絡。</p> <p>B. 落實臺鐵恆春線作為西部沿海路廊之觀光運輸主幹：106 年恆春觀光鐵道建設已納入前瞻基礎建設之軌道建設項目，該計畫將有助於提升西部沿海路廊之交通運輸能量。本觀光鐵路範圍由內獅站起至恆春站止，初步規劃新建路線全長 37.72km，新設 7 座車站，改建 1 座車站（內獅站）。將沿地形平面配置軌道設施，引進生態工法，融入在地環境。完成後將串聯恆春半島為一完整的觀光廊帶，創造優質鐵路旅行體驗，結合在地轉乘系統，吸引遊客搭乘鐵路，帶動恆春地區全新的綠色觀光發展模式。預計將於民國 115 年通車，屆時可整合運具以提供便利的旅程，串聯恆春半島社區部落與生態旅遊線，並兼顧地方觀光經濟發展與生態永續，目前恆春觀光鐵道刻正辦理可行性研究審議作業。恆春觀光鐵路將有效串連高屏地區，從新左營站發車，自內獅車站與南迴線分歧後通往恆春，完善西部旅客通往恆春地區之大眾運輸動線。為配合深度旅遊體驗，規劃枋寮站以南之站點皆有停靠班次，而本計畫位於恆春觀光鐵路必經之路，配合周邊鄰近觀光景點，如墾丁國家公園、國立海洋生物博物館等，將有助於帶動枋山鄉地方觀光產業發展，形成完善便民之旅遊環境，並希冀透過觀光支線之發展，促進觀光人潮復甦，達成生態保育與城鄉發展平衡，詳圖所示。</p> <p>C. 運用公共運輸轉乘接駁及交通管制等措施，疏通屏南地區交通瓶頸：考量臺鐵捷運化後帶動之交通旅次量提升，車站周邊道路負擔增加，應提升公共運輸轉乘接駁能力，解決民眾往來轉乘接駁不便之問題，並以車站為中心導入 TOD 理念，整合公車、自行車與步行等綠色運輸，服務周邊鄉鎮，詳表○所示。</p>												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="288 1787 504 1827">類型</th> <th data-bbox="504 1787 842 1827">車站</th> <th data-bbox="842 1787 1437 1827">設施</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="288 1827 504 1912">樞紐轉運</td> <td data-bbox="504 1827 842 1912">屏東、潮州、枋寮</td> <td data-bbox="842 1827 1437 1912">城際臺鐵+城際客運+地區客運+自行車</td> </tr> <tr> <td data-bbox="288 1912 504 1998">水陸轉運</td> <td data-bbox="504 1912 842 1998">東港</td> <td data-bbox="842 1912 1437 1998">城際客運+地區客運+離島船運+自行車</td> </tr> <tr> <td data-bbox="288 1998 504 2040">觀光轉運</td> <td data-bbox="504 1998 842 2040">水門、恆春、墾丁</td> <td data-bbox="842 1998 1437 2040">城際客運+地區客運+自行車</td> </tr> </tbody> </table>	類型	車站	設施	樞紐轉運	屏東、潮州、枋寮	城際臺鐵+城際客運+地區客運+自行車	水陸轉運	東港	城際客運+地區客運+離島船運+自行車	觀光轉運	水門、恆春、墾丁	城際客運+地區客運+自行車
類型	車站	設施											
樞紐轉運	屏東、潮州、枋寮	城際臺鐵+城際客運+地區客運+自行車											
水陸轉運	東港	城際客運+地區客運+離島船運+自行車											
觀光轉運	水門、恆春、墾丁	城際客運+地區客運+自行車											

縣、市	計畫內容	
	地區客運	六塊厝、歸來、麟洛、西勢、竹田、崁頂、南州、鎮安、林邊、佳冬、東海、加祿、內獅、枋山 地區臺鐵+地區客運+自行車
	<p>屏東縣政府刻正推動之枋寮大車站平台計畫，係以枋寮車站再開發以及 DRTS 偏鄉公共運輸計畫，利用站後腹地收納大型運具轉運，交通用地進行轉運站開發，透過都市計畫變更鐵路用地為車專區、廣場用地、停車場用地調整土地使用，並以促參 BOT 導入商業複合空間，帶入地方發展動能，詳圖○所示。另考量屏南地區於尖峰時間時常面臨之交通擁塞問題，未來應儘速推動拓寬縣道 185 線，除得確保交通安全外，亦可有效拉近鄰近鄉鎮距離，結合區域周邊之產業、城鄉、部落及在地文化、社區營造及環境教育等產業，融合各部門資源，形塑當地環境特色、歷史文化、地方產業能夠帶動屏東地區的發展，詳圖○所示。</p> <p>2. 發展區位</p> <p>屏東縣重大交通建設計畫分布詳圖○示。綜合比較地方發展需求及都市階層，指認各地區所需之公共設施如後，據分區發展條件不同，屏北地區應優先強化跨域串連；屏南地區則建議優先強化各觀光景點之交通可及性；離島地區未來應持續朝向低碳交通環境方向建置。</p> <p>本計畫綜整近期屏東縣導入之智慧綠色運輸計畫，包含高雄捷運延伸至屏東計畫、高鐵延伸屏東案站址規劃作業、恆春機場升格國際機場計畫及屏東第二條東西向快速道路興建計畫，以達成永續公共運輸、智慧跨域整合及 TOD 導向發展之三大目標。</p>	
宜蘭縣	<p>1. 道路系統發展策略</p> <p>(1) 道路功能定位與規劃原則：因應宜蘭地區在地特性與未來發展需求，將道路劃分為四個功能層級，其中理想道路間距、速限規範、路口頻率、交通管理措施等規劃如表○所示。</p> <p>(2) 路網分級與架構</p> <p>宜蘭縣總體規劃在 100 萬計畫人口的規模下，規劃「四縱（國道 5 號縣 191 甲線、台 2 線、台 9 線及台 2 庚線）六橫（宜 6 線、宜蘭 A 聯絡道、宜蘭 B 聯絡道、二結聯絡道、羅東聯絡道及海山西路）」的遠期路網架構，本計畫於 125 年 50 萬人口規模下，建議第一期路網如下：</p> <p>A. 南北向：國道 5 號/縣 191 甲線、台 2 線、台 9 線：依宜蘭整體路網結構，國道 5 號為聯外重要孔道，縣 191 甲未來南北貫穿全縣，形成都市發展東側主要動脈，台 9 線則緊鄰臺鐵廊帶，南北向貫穿目前主要發展地區，台 2 線作為東側的主要縱向路廊。</p> <p>B. 東西向：宜 6 線、宜蘭 A 聯絡道、宜蘭 B 聯絡道、二結聯絡道、羅東聯絡道及海山西路：頭城礁溪、宜蘭、羅東、蘇澳等四大分區皆應有橫向道路銜接南北路廊，配合未來都市發展構想，規劃 6 條橫向聯絡道路，來抒解四大都</p>	

縣、市	計畫內容
	<p>會區聯外車流，其中宜蘭 A 聯絡道與宜蘭 B 聯絡道為現有道路之延伸，二結聯絡道為新闢道路。</p> <p>(3) 國五交通量逐年成長，實施里程計費後將移轉部分車流至替代道路</p> <p>2. 公共運輸發展策略</p> <p>(1) 推動以鐵路車站為中心的生活圈。</p> <p>A. 引入車站城市 (Station city) 概念</p> <p>(A) 車站發展各有定位：依發展強度與商業活動情形，規劃不同類型生活機能，達成不需要使用汽機車、無道路負擔的便利生活圈，各類型車站發展定位說明如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. 主要發展核心宜蘭、羅東：提供大型購物、娛樂、就醫、洽公等各項需求的服務，滿足宜蘭境內居民各類需求。</li> <li>b. 次要發展核心礁溪、蘇澳：提供便利的大型商場，方便鄰近地區居民前往購買較多元的商品。</li> <li>c. 地方服務核其餘車站：提供日常生活必需品的商店，方便當地居民就近前往車站，滿足基本生活需求。</li> </ol> <p>(B) 提升主要發展區鐵路服務密度：宜蘭車站至羅東車站間距為 7.8 公里，未來周邊有縣政中心、新竹科學園區城南基地等諸多發展計畫，預期屆時通勤旅次需求增加，建議增設縣政中心站，提升地區鐵路服務密度。</p> <p>B. 整合綠色運具，落實 TOD 概念：以鐵路車站為中心的 TOD 發展，必須要整合公車、自行車與步行等綠色運具，各車站依其發展定位應整合的運具有所不同，主要分成樞紐轉運站、地區客運站與雙鐵轉運站 3 類，為落實 TOD 發展步行與自行車環境的整備也是關鍵，其中步行的服務範圍建議採用 0.5 公里；自行車整備範圍則是依地區發展強度有所不同，樞紐轉運站為 2 公里、地區客運站為 1 公里、雙鐵轉運站為 0.5 公里。</p> <p>(2) 提升大眾服務效能，降低私人車輛旅次</p> <p>A. 建構境內 5 大轉運核：因應宜蘭地區未來發展，設置轉運核來提升鐵路與國道客運複合轉運服務，因應不同發展狀況設定分期發展目標，長期規劃為 5 大轉運核。</p> <p>B. 兼具攔截功能的停車轉運站：配合轉運站提供具攔截功能的停車空間，以引導私人運具移轉降低交通擁塞，建議設置地點為：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(A) 礁溪、宜蘭、羅東轉運核：此三據點接駁公車 30 分鐘內均可達境內各主要地區，且鄰國道 5 號交流道，可做為假日私人運具攔截停車據點，減少私人運具進入境內。</li> <li>(B) 蘇澳休息區：蘇澳地處國道 5 號終點與蘇花公路的起點，距石碇休息站已達 50 公里之遠，目前已發展為前往蘇花公路的中繼休息站，有必要發展蘇澳休息區作私人運具臨停休憩之用，亦可兼具假日私人運具攔截轉乘接駁公車之空間，減少進入南方澳的私人運具。</li> </ol> <p>C. 健全境內公共運輸路網</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(A) 善用既有廊帶，透過台 9 線主線公車區間化，彌補臺鐵站距較長所形成大眾運輸服務缺口。</li> </ol>

縣、市	計畫內容
	<p>(B) 以宜蘭、羅東轉運核輻射發展公車路網，串聯主要據點，另闢觀光景點接駁公車，可透過假日增班或既有路線延駛，彈性服務觀光需求。</p> <p>(C) 提升主要發展地區鐵路服務加密班次停靠，建議增設縣政中心站。</p> <p>(D) 針對公車未服務地區，推廣計程車共乘服務，可降低偏遠地區交通成本。</p> <p>(3) 未來北宜新線、鐵路高架化與東移應結合空間發展規劃：北宜新線採用方案二「南港大溪」，使得臺北宜蘭間旅行時間縮短，未來臺北往東的通勤圈將擴展為南港-頭城-宜蘭-羅東，成為 TOD 基礎建設發展的契機。現況宜蘭鐵路車站周圍 2 公里服務人口約占宜蘭縣總人口的 45%，顯示人口發展較為發散未來應有適切空間發展相關規劃，聚集城市發展，利於公共運輸發展。</p> <p>(4) 境內轉運核成形，頭城、蘇澳應即早進行長期規劃：依據經北宜運輸走廊至宜蘭地區旅次之起迄特性研究，宜蘭、羅東、礁溪、蘇澳、頭城於平、假日聯外旅次占全縣 84% 以上，縣內目前僅具礁溪、宜蘭、羅東、烏石港 4 處轉運站，而國道客運亦已新增頭城、蘇澳兩端點提供服務，未來北宜新線通車後，更將提升宜蘭、羅東、礁溪、蘇澳新、頭城等服務，蘇澳、頭城地區目前雖已有簡易型轉運站，短、中期應可滿足旅運需求，長期實有必要加速完善頭城、蘇澳地區轉運站。</p> <p>3. 人本設施發展策略</p> <p>(1) 建構舒適友善的人本交通環境：主要思維在於藉由人行空間與自行車道生活空間、以及公共運輸無接縫服務之建構，加上停車管理和費率的引導，而扭轉交通環境惡性循環，建立人車和平共處的生活環境，具體作法說明如下：</p> <p>A. 人行空間改造：重要據點周邊 500 公尺範圍內人行空間改造，落實無障礙環境。</p> <p>B. 道路路權重新分配：現有道路透過減少車道寬度的方式，重新分配既有路權留設人本空間，新闢道路及大型土地開發均以人本交通為導向，優先留設人行空間，自行車空間為次，車行空間最後。</p> <p>C. 推動交通寧靜區，建立人車共存環境：以社區為單位來規劃交通寧靜區，以有效降低車行速率及減少過境車流，塑造出人車和平共處的生活環境，有關社區的篩選初步有兩個原則。</p> <p>(A) 臺鐵車站周邊 2 公里範圍內（自行車 10 分鐘騎乘距離）：車站周邊可確保有大眾運輸服務，所以適合作為交通寧靜區。</p> <p>(B) 兩條三級（或以上層級）道路間的小區：三級（或以上層級）道路間皆為服務功能的地方道路，而這類道路以服務地區性車流及人流為主，因此這種小區適合做為交通寧靜區，若小區被三級的道路切割，則建議分成 2 個交通寧靜區。</p> <p>(2) 綠色運具整合，發展自行車示範城：宜蘭縣氣候適宜，且宜蘭市與羅東鎮位處蘭陽平原地勢平坦，發展集中在火車站方圓 3 公里之內，工商業、服務業、學校及觀光景點都在此範圍內，且擁有鐵路車站及國道客運站等聯外公共運輸，適合發展為自行車示範城。</p>

縣、市	計畫內容
	<p>A. 建構生活型自行車路網</p> <p>(A) 以臺鐵車站 2 公里半徑為主要發展範圍，向外串聯觀光型自行車路網，向內串聯生活據點。</p> <p>(B) 短期改善現有使用環境，中長期配合使用人口成長與公共運輸發展進一步建置生活型自行車路網。</p> <p>B. 提升自行車路網友善性：為提升服務同時鼓勵縣民與遊客以自行車來悠遊宜蘭，可在自行車道沿線設置多功能休息站，提供休息、補給、飲食與停車服務，提升自行車路網友善性。</p> <p>C. 增加在地生活無縫接駁便利性</p> <p>(A) 重要場站提供自行車租賃服務，吸引廣大自行車愛好者利用。</p> <p>(B) 於有自行車停車需求之地點設置停車設施，包括：運輸場站、公務機關、公園… B. 等，劃設自行車專用停車空間。</p> <p>4. 停車管理發展策略</p> <p>(1) 市區停車合理供給</p> <p>A. 公車服務不足的山區，有限度增設路外公共停車場。除要求新建物留設停車空間，公車服務不足及公共停車場服務不足地區，應加速興建公共停車場。</p> <p>B. 停車收費標準應高於公共運輸成本，以促使民眾改採公共運輸或自行車等綠色運具。</p> <p>C. 建物應提高法定留設停車空間，住宅區達到至少一戶一車位，非住宅區中期應法令規定減少提供停車位，考量綠色運具作適當調整。</p> <p>(2) 推動停車內部化</p> <p>A. 臺鐵車站半徑 500 公尺內全面推動停車路外化。</p> <p>B. 市區活動中心半徑 300 公尺內提供路外停車場，採分散方式留設，減少使用者步行距離。</p> <p>C. 實施觀光景點及市區中心停車差別費率，鼓勵遊客停車轉乘，改用綠色運具。</p> <p>5. 智慧運輸</p> <p>A. 智慧運輸管理系統升級與改版，藉由路側設備建置、多元資訊整合、交換與應用，提高整體資訊服務覆蓋率，提供民眾完整的交通資訊。</p> <p>B. 交通資訊提供呈現多元管道，轉運站點設置多媒體資訊顯示看板 (Kiosk)、資訊可變標誌系統 (CMS) 建置，透過多元管道呈現民眾所需的交通資訊。</p> <p>C. 擴充停車場停車資訊，便利民眾上網查詢停車場資訊，提高民眾停車便利性，降低因查找停車格位造成地區道路壅塞及所產生空氣汙染。</p> <p>D. 透過行動信令大數據分析宜蘭遊客之景點旅次，掌握假日宜蘭境內重要觀光景點的旅次特性分析，以供後續交通管理策略研擬。</p> <p>6. 發展區位</p> <p>(1) 鐵路路廊服務提升，整合土地 TOD 發展：配合交通部與臺鐵局推展「臺鐵南港至花蓮提速改善計畫規劃作業」，加強臺灣北部區域鐵路路網。本縣境內則</p>

縣、市	計畫內容
	<p>整合「宜蘭地區鐵路高架化工程」，以TOD概念檢討鐵路路廊兩側與車站周邊地區土地使用規劃，進行都市計畫通盤檢討，促進都市發展。</p> <p>(2) 強化道路路網服務在地與觀光需求：整合交通部「蘇花公路改善計畫」，借助蘇澳南澳 花蓮間交通連結機會，提升其間公共運輸服務，也整合檢討未來產業部門計畫，帶動沿線鄉鎮聚落觀光發展。另一方面，未來應持續觀測本縣主要核心城鎮礁溪、宜蘭、羅東與蘇澳間，因民生、產業與觀光發展需求而衍生之交通流量，檢討「台二庚延伸線」、「宜蘭連絡道」與「二結連絡道」等四縱六橫路網以及「龜山 外澳間道路改善」等計畫應優先開闢路段。依實際情況投入資源，需求尚未明顯路段則納入長程計畫，優化資源配置效益。</p>
花蓮縣	<p>1. 發展對策</p> <p>(1) 發展複合式公共運輸，提供安全便利的交通運輸系統</p> <p>A. 訂定地方交通發展策略，強化既有之海空運輸，分散軌道為主、公路為輔之聯外運輸系統分工架構負荷；配合臺鐵沿線車站發展帶，打造符合大眾運輸導向發展之公共運輸環境；設置花蓮轉運站，將花蓮市區與城際之鐵、公路之公共運輸在此整合，以提升公路客運與聯外系統接駁的服務能量。</p> <p>B. 因應蘇花改通車，拓寬替代道路及提供多樣化轉乘服務，另市區需檢討設置適當之停車空間。</p> <p>C. 推動大花蓮都會區鐵路平交道高架計畫，解決花東鐵路雙軌化增班造成市區交通、用路安全負擔影響。</p> <p>D. 持續架構層級化路網，提升路網的自明性與覆蓋率，改善區域性交通及市區交通瓶頸。</p> <p>(2) 在地人本的多元綠色運輸 提升偏鄉及各亮點地區之公共運輸服務質量。</p> <p>(3) 善用智慧運</p> <p>A. 觀光熱點優先進行跨運具班次整合，優化客運節點「一站整合」搭乘環境，或提供假日直客運班次。主要觀光廊帶配合規劃自行車路網，並提供多元綠色觀光運具智慧整合服務。</p> <p>B. 依鄉鎮市需求提供合適之公共運輸營運模式：如需求反應式公共運輸服務（DRTS）與訂製小巴兩種，輸整合、低碳運具資訊優化</p> <p>A. 加速釐清道路瓶頸成因，優先以經費少、施工期短、用地取得抗爭少的智慧交通工程、號誌連鎖、與需求管理（如停車收費、提供共享運具）等進行改善。</p> <p>B. 善用各主幹道優勢分工，透過動態資訊網、可變標誌指示（CMS）等導引過境與目的型旅次分流，以大幅降低過境車流對區內主幹、公車的干擾。</p> <p>C. 智慧運輸資訊優化引入，建立花蓮聯外與地區公共運輸資訊查詢系統，配合路線調整/站位調整並加強宣導，提高公共運輸使用量；及透過智慧導引系統，讓用路人知道哪邊有位置可停、價格、停車時間點等，適度適當的導引。</p>

縣、市	計畫內容
	<p>2. 發展區位</p> <p>(1) 公路系統</p> <p>A. 改善聯外道路系統：已推動計畫為本縣主要聯外道路台九線及台八線，為改善其聯外道路服務水準，辦理下列計畫：</p> <p>(A) 改善台九線蘇花公路山區路段，包含蘇澳～東澳段、南澳～和平段、和中～大清水段（位屬花蓮縣境內路段）。</p> <p>(B) 改善台九線壽豐木瓜溪橋至富里臺東縣界間之未依 30 公尺計畫路寬拓寬路段，除主要橋梁為重建外，其餘路段多以原路向兩側拓寬為主要改善方式。</p> <p>B. 提升主要道路與橋樑運輸效能：已推動提升主要道路效能計畫如下；改善橋樑運輸品質為改建鳳林鎮箭瑛大橋。</p> <p>(A) 193 線民權五街至南海四街路段，計畫道路拓寬及改道完成後路寬為 20~30 公尺；南海四街至花蓮大橋段辦理拓寬工程</p> <p>(B) 興建吉安鄉一號公路永吉六街至台九丙交界路段，以銜接台九線。</p> <p>C. 改善道路品質及步道系統基礎建設：為提升道路路面品質，改善路面平整度、減少路面孔蓋、美化道路景觀、整頓道路附屬設施加強植生綠化，以提高行車安全，持續辦理道路及步道系統改善計畫，並藉此整合地方特色地景活絡觀光產業，促進經濟發展。</p> <p>D. 規劃景觀道路：初期以花蓮市舊城區之自由街街區延伸的生活圈為計畫範圍，以林森路、中正路、中華路、重慶路、南濱路及橫向四條老街（南京街、成功街、福建街、廣東街等），與鄰近居民生活圈列為規劃營造核心，重塑花蓮市舊街區整體環境，建構花蓮市日出觀光香榭大道。</p> <p>(2) 軌道系統</p> <p>A. 提升鐵路運能與服務效能</p> <p>(A) 臺鐵花東線鐵路起自花蓮站迄至知本站，原屬單軌非電化區間，將採以全線鐵路雙軌電氣化改善，縮短花蓮與臺東間直達車之行車時間。</p> <p>(B) 改善新城站至台東站間沿線車站及週邊附屬設施，整體評估車站應採更新或改建方案，以達到現代化之服務水準。</p> <p>(C) 辦理花蓮鐵路原線立體化，初步以花蓮車站南端至吉安鄉干城站（已廢站）北端，合計路段長度約 8.45 公里，範圍內包含吉安車站。</p> <p>B. 建置休閒遊憩軌道運具：東海岸地區風景壯闊宜人，有其不可取代性，計畫推動建置海岸休閒遊憩軌道運具，將觀光資源從花東縱谷利用休閒遊憩軌道運具將活動導入沿海地區，並加強沿海地區景點間之交通接駁與串聯。</p> <p>(3) 交通設施系統</p> <p>A. 建置轉運站：因應蘇花改通車引進交通量，計畫透過疏導（以中央路及 193 線進行分流，減少市區通過交通量）、移轉（設置花蓮市及新城轉運站轉乘公車及鐵路運輸）及安置（設置花蓮市東西側停車場停放車輛轉乘公車進入市區），以改善市區道路交通壅塞問題。</p> <p>B. 停車場建置：因應蘇花改通車之觀光尖峰時段車流，於花蓮市中心及各熱</p>

縣、市	計畫內容
	門觀光景點，評估具公共運輸場站停車轉乘、觀光遊憩旅次吸引量大、人車密集商業活絡之地區停車空間需求，初期優先建置花蓮車站前交通轉運站、福德段停車場、四維段停車場。
臺東縣	<p>1. 發展策略</p> <p>(1) 加強區域重要交通節點之連結能力，營造各區重要節點成為區域交通服務核心。</p> <p>(2) 改善及推動友善行人之可漫遊的低碳人本交通環境。</p> <p>(3) 提升偏鄉聚落交通運輸可及性與便利性。</p> <p>2. 發展區位</p> <p>(1) 聯外交通</p> <p>A. 台9線拓寬：基於台9線花東公路改善政策之一貫性，預計拓寬台九線並新闢外環線，以延續花蓮路段改善工程，提升花東公路整體服務品質及提高行車運轉之安全性與舒適性，達成成為東部地區景觀道路及綠色運輸主幹之目標。</p> <p>B. 鐵路電氣及雙軌化：為提升東部鐵路運輸水準、平衡東西部鐵路運輸落差、大幅縮短鐵路旅運時間、構築全島快速運輸骨幹、滿足未來東部地區快速運輸需求，提出東部鐵路快捷化計畫，建構環島鐵路電氣化路網，並因應花東地區未來不斷增加的運輸需求，加強臺鐵花東鐵路運輸能量，期能以鐵路建設作為東部地區公共運輸主軸，發展全線雙軌電氣化為目標。</p> <p>(2) 區內交通：推動偏遠鄉村聚落或原民部落「需求反應式運輸服務（DRTS）」，提升偏鄉公共運輸服務及使用率，優先於延平鄉及達仁鄉為試辦地區，以公所中巴或DRTS小黃公車等方式，彌補偏鄉大眾運輸系統不足之問題。</p>
澎湖縣	<p>1. 發展對策</p> <p>(1) 持續建設並提升對外海、空運品質，營造國際交通門戶形象：因應近年觀光遊憩及國際郵輪的蓬勃發展，國際化是必然的趨勢，未來應優先強化對國際遊客之交通服務建構，營造澎湖縣重要國際觀光門戶（如：國際郵輪碼頭、遊艇港及澎湖機場）之交通門戶建設。重新檢視澎湖區內重大聯外交通設施之現況及服務品質，並加入未來可能發展之方向考量，如國際郵輪港區和商業貨運港區進行更新、擴建及設施提升改善，使既有海、空航站足以提供專業的服務及設施並預留未來相關設施發展之空間。</p> <p>(2) 結合觀光發展趨勢，打造完善藍色公路系統：藍色公路之大眾運輸方式亦結合觀光發展目標，不僅可成為遊客交通之方式選擇，搭乘渡輪、遊艇亦可成為觀光行程之一環，使島嶼觀光定位更加鮮明。</p> <p>(3) 健全並補貼二、三級離島之定期交通航線，維護民眾交通權益：澎湖除了本島（一市三鄉）可藉由陸運連結外，其餘各島嶼之間的交流，必需仰賴海、空交通對外聯繫；對於缺乏商業價值、但卻是澎湖縣各島嶼間（尤其是更偏遠的第二、三級離島）對外交通所需的航運，目前由政府開闢定期航線或民間提供</p>

縣、市	計畫內容
	<p>服務（包括對海外海運與對內海運），應持續以養護、改善船舶品質為主，進行交通船之營運補貼，以維持當地離島偏鄉居民定期、穩定之公共交通運輸服務。</p> <p>(4) 運用 ITS 交通科技並引入低碳運具，發展全國綠色低碳交通示範場域。 以主、次要生活圈強化減少集中通往馬公市區之交通旅次需求，並引入低碳運具、ITS 智慧運輸科技，打造永續生活圈，落實永續交通策略。</p> <p>A. 引進低碳智慧型公車：替換現有公車做使用，減低交通產生之溫室氣體排量，藉由大眾運輸率先使用達到領頭示範效果，鼓勵民眾使用低 碳排量之私人交通工具。</p> <p>B. 落實人本交通概念：在發展密集地區，如馬公市區，透過人行道系統建置、自行車道建合、及澎 BIKE 設置，建構以人為尺度友善的交通環境，達成低碳生活島標。</p> <p>C. 規劃引導式土地使用：以重要交通場站為據點規劃周邊土地用分區，建立多個生活圈，分散馬公市之服務機能，使居民就近能滿足日常所需，降低交通之需求，並且朝向地方永續發展。</p> <p>(5) 推動運具整合及增設市區停車場，抒解市中心停車壓力：推動多元運具整合與套裝遊程規劃，包括空運、海運、公車、計程車、租車，再擴展至公共或分享車輛，提供民眾及旅客更便捷的公共運輸行動服務。針對馬公市區因應觀光發展之停車需求，妥善規劃利用現有閒置、公有空間增設停車場，並以精緻化停車規劃與管理措施，予以抒解停車壓力。</p> <p>2. 發展計畫及區位</p> <p>(1) 海空門戶設施及環境提升整備（澎湖機場、馬公商港、龍門客運碼頭）</p> <p>A. 澎湖機場：澎湖屬於離島享有免稅發展優勢，透過打造主題、結合觀光、美化場站設施以及販售特色商品等方式，活化既有航空場站之營運，使機場具多元機能使用並成為新興觀光景點一環。此外，加強澎湖機場國際化，開拓定期國際航班，爭取與澳門、琉球、廈門等多方直航，並配合落地簽配套措施，藉由增加國際觀光客源契機提升澎湖整體發展。</p> <p>B. 馬公商港客運碼頭：近年馬公第一漁港結合遊艇碼頭建設及周邊土地開發，已逐漸轉型為觀光遊憩，未來持續推動第二漁港轉型、金龍頭郵輪碼頭開發，結合馬公市區發展成為觀光遊憩海上門戶。</p> <p>C. 湖西龍門客運碼頭：龍門港與嘉義布袋港不到 1 小時的藍色公路，將以觀光、旅遊及休閒等功能為未來主要發展方向。</p> <p>(2) 交通船碼頭整建：配合澎湖縣發展遊艇觀光，需整建現有港口碼頭功能配置與動線規劃，以提供交通船泊席位與相關服務。針對澎湖縣主要港口包含如吉貝、赤崁、鳥嶼、馬公第三、歧頭、潭門、桶盤、虎井、七美漁港等，大多以漁港為原始設計，多年來因澎湖縣發展觀光需要，已調整提供交通、遊艇及漁船等多功能泊靠使用。為期迎接遊艇觀光需求，需就檢討現有港口碼頭多元設施配置及使用情形，並依據交通船碼頭及遊艇停泊區需求，進行相關岸上繫船</p>

縣、市	計畫內容
	<p>柱、堤面鋪面、遊憩導引、接駁點、卸貨區、照明設備、停車場、候船亭各類設施之規劃、整建、新設及改善。</p> <p>(3) 建置馬公市區公共自行車租賃系統：未來先行推動馬公市區之公共自行車租賃建置前置規劃工作，初期預計設置為 15 座公共自行車租賃站及線上 450 輛自行車提供借/還服務，並以公車站（交通轉運中心）、遊客中心、住宅區、學校、景點及行政機關等為主要設置地點。</p> <p>(4) 改善馬公市區停車問題多元設置停車空間</p> <p>A. 南海立體停車場：南海遊客中心及馬公商港核心，遊客及訪客數較多，為因應觀光活動需求規劃設置立體停車場，以位於新營路及興港北街交叉口之馬公都市計畫停車場用地，規劃興建地上立體自走式停車場以提供觀光發展停車需求。</p> <p>B. 案山大客車停車場：因應馬公商港港埠核心觀光旺季遊客及訪客數眾多，為提供大客車停車空間及臨停等候空間，擬以多目標利用方案之方式於馬公都市計畫「公 9-2」公園用地規劃設置平面興建大客車停車場，主要以提供大客車停車功能為主。</p> <p>C. 馬公市區學校地下停車場：多目標使用方案之規定，並以維持學校操場既有設施，以改善為原則，規劃操場地下興建地下二層平面自走式停車場，包含馬公市區內之馬公國小、中興國小之操場以地下室開挖率為 80 利用，增加馬公市區所不足之小汽車停車空間。</p> <p>(5) 長期發展下評估推動「馬公-西嶼-風櫃」內海航線或跨海橋興建之可行性</p> <p>A. 內海航線：未來可評估重啟本島內海固定航線，再次啟用已停駛固定往返西嶼、馬公市及風櫃地區之航班，並增加新航運點及航線，以提供便利可及性高之大眾運輸方式，以解決西嶼及風櫃地區陸路交通距離問題。</p> <p>B. 跨海橋興建可行性評估：長期發展策略為縮短馬公往返西嶼的交通時間，提升居民生活水準，增進觀光收益，擬針對馬公與西嶼間建置跨海大橋進行可行性評估及先期規劃。</p>