檔　　號：
保存年限：

營　建　署

行政院　函

新市鎮

地址：10058 臺北市忠孝東路1段1號
傳　　真：02-33566920

受文者：內政部

發文日期：中華民國102年4月8日
發文字號：院臺建字第1020017935號
速別：最速件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如文(102GC01897_1_081157482961.tif)

主旨：所報「修訂淡海新市鎮開發執行計畫」草案一案，照本院經濟建設委員會審議結論辦理。

說明：

一、復101年12月13日台內營字第1010811703號函。

二、影附本院經濟建設委員會102年3月21日總字第1020001202號致本院秘書長函1份。

正本：內政部
副本：經濟部、交通部、文化部、新北市政府(均含附件)、本院經濟建設委員會(無附件)電2013-04-08交12:56:52章

裝　訂　線

一科

電子公文

102 4. 10

1020158708

行政院經濟建設委員會　函

機關地址：10020台北市寶慶路3號
電話：02-2316-5494
承辦人：黃淑婷
電子郵件：olivia@cepd.gov.tw

受文者：行政院秘書長

發文日期：中華民國102年3月21日
發文字號：總字第1020001202號
速別：最速件
密等及解密條件或保密期限：
附件：

裝

主旨：奉　交議，內政部陳報「『修訂淡海新市鎮開發執行計畫』（草案）」一案，業經本會委員會議審議獲致結論，復請　查照轉陳。

說明：

一、復　鈞院陳前秘書長102年1月2日院臺建字第1010081372號函。

訂

二、本案經本會審查，嗣經內政部於102年1月29日以內授營鎮字第1020800916號函送補充資料函至本會後，提102年2月4日本會第1447次委員會議討論，獲致結論如次：

（一）淡海新市鎮開發執行計畫前經81年行政院核定在案，內政部為因應國內經社環境的變遷，並解決近年來大臺北都會區住宅問題與平抑北部房價，爰檢討提出本修訂計畫，且經其評估本案具財務自償性，原則尊重。

線

（二）本案規劃優先引進文創、觀光、雲端運算及綠色能源等產業，提供在地就業機會，考量產業發展對人口引進有重要影響，請文化部、交通部與經濟部等產業主管機關及新北市政府予以協助，以帶動新市鎮發展。

（三）本案規劃將提供一定比例之社會住宅或合宜住宅，解決青年成家及弱勢族群之居住問題，請內政部配合整體住宅政策，並視社會經濟發展情況及趨勢，適時檢討執行。

（四）為使本案人口引進、住宅興建及產業發展與水、電及聯外交通等相關公共建設一次到位，請內政部依據各面向發展情況，適時調整相關策略，確保新市鎮發展與公共建設同步完成。

（五）本案擬以區段徵收辦理開發，為確保新市鎮基金財務健全，二期二區開發部分請內政部審慎檢討啟動指標，循序報核後，再執行開發，並請內政部未來土地處分應考量市價並將開發利益回饋國庫，充裕政府財政。

（六）為降低開發風險，請內政部每3或5年至少應通盤檢討1次，並視人口與產業發展情況，適時檢討分期分區開發，必要時，應隨時辦理通盤檢討。

（七）有關部分民眾針對本案開發方式及是否開發仍有疑慮，請內政部確實與民眾溝通說明，妥以解決，並完成都市計畫、環境影響評估及區段徵收等法定程序後，再據以開發。

正本：行政院秘書長
副本：內政部、本會都市及住宅發展處

修訂淡海新市鎮開發執行計畫

目錄

意見回覆

100 年 12 月 23 日	第 1 次協調會議
101 年 5 月 10 日	經建會第 1 次審查會議
101 年 7 月 18 日	第 2 次協調會議
101 年 10 月 25 日	經建會第 2 次審查會議
102 年 2 月 4 日	經建會第 1447 次委員會

壹、緒論

一、計畫緣起 1-1

二、辦理依據與情形 1-2

貳、81 年核定開發執行計畫概況

一、原開發目標 2-1

二、原開發執行計畫概要 2-1

三、組織現況 2-14

四、法規修訂現況 2-16

參、檢討與分析

一、發展課題分析 3-1

二、發展潛力與限制分析 3-2

肆、願景、定位與構想

一、新市鎮未來願景與定位 4-1

二、發展主軸 4-3

三、發展構想 4-4

伍、發展目標、指標、策略與時程

一、產業 5-1

二、住宅 5-3

三、交通 5-4

四、啟動指標 5-15

陸、修訂實質計畫內容

一、開發目標 6-1

二、計畫範圍 6-1

三、計畫年期 6-1

四、計畫人口 6-2

五、分期分區 6-2

六、開發方式 6-5

柒、修訂財務計畫

一、已開發區 7-1

二、第二期發展區第一開發區 7-5

三、第二期發展區第二開發區 7-22

四、整體財務需求 7-23

捌、重要配套措施

一、聯外交通 8-1

二、區外供水 8-7

三、輸配線路及其他線路工程 8-8

四、產業發展 8-8

五、工程配合事項 8-9

六、行政配合事項 8-9

七、相關公共建設配合之因應措施 8-10

玖、工作分工與期程

一、工作分工 9-1

二、工作期程 9-4

附錄一、開發執行計畫修訂前後對照表

附錄二、新市鎮開發基金之運作

附錄三、已開發區已執行及待執行收支明細表

附錄四、第二期發展區第一開發區 100～114 年現金流量表

附錄五、區域發展現況調查分析

附錄六、交通衝擊分析

附錄七、中長程個案計畫內容辦理情形對照表

附錄八、中長程個案計畫自評檢核表

附錄九、性別影響評估檢視表（中長程個案計畫）

附錄十、公共建設促參預評估檢核表

附錄十一、歷次審查會議紀錄

圖目錄

圖 2-1 淡海新市鎮特定區計畫範圍示意圖.....2-1
圖 2-2 原淡海新市鎮開發計畫分期分區示意圖.....2-3
圖 2-3 第一期發展區第一、二開發區區段徵收範圍示意圖 2-5
圖 2-4 組織與員額配置示意圖.....2-16
圖 4-1 淡海新市鎮未來願景與定位構想圖.....4-2
圖 4-2 北台區域發展軸示意圖.....4-6
圖 4-3 亞太海纜網路二號(APCN2)系統網絡示意圖 4-7
圖 4-4 保留重要棲地構想示意圖.....4-14
圖 4-5 水與綠網絡發展構想示意圖.....4-16
圖 4-6 綠色交通服務系統構想示意圖.....4-19
圖 4-7 淡海新市鎮土地規劃構想示意圖.....4-19
圖 6-1 淡海新市鎮計畫範圍示意圖.....6-2
圖 6-2 淡海新市鎮分期分區範圍示意圖.....6-4
圖 6-3 淡海新市鎮開發方式示意圖.....6-6
圖 8-1 淡海輕軌運輸系統綜合規劃整體路網示意圖 8-3
圖 8-2 後期發展區自來水配水池設置位置示意圖 8-8

表目錄

表 1-1 淡海新市鎮辦理情形綜理表.....1-4
表 2-1 淡海新市鎮第一期發展區第一、二開發區公共工程進度表 2-6
表 2-2 淡海新市鎮第一期發展區第一、二開發區土地處理情形表 2-9
表 2-3 淡海新市鎮第一期發展區第一、二開發區土地標售明細表 2-9
表 2-4 淡海新市鎮整體財務需求概況表..... 2-11
表 2-5 淡海新市鎮第一期發展區第一、二開發區經費執行明細表 2-12
表 2-6 淡海新市鎮第一期發展區第一、二開發區收入執行明細表 2-14
表 2-7 淡海新市鎮歷次法規修訂彙整表.....2-17
表 3-1 新市鎮發展課題與全球環境發展趨勢、相關重大政策對應表 3-4
表 3-2 淡海新市鎮發展潛力與限制之 SWOT 分析表 3-5
表 4-1 淡海新市鎮適合政府推動十大產業之何種類型(複選)統計表.....4-5
表 4-2 綠色能源產業供應鏈一覽表.....4-8
表 4-3 優先引進產業綜合分析表.....4-9
表 4-4 淡海新市鎮產業問卷調查之公司(工廠)就業人數統計表.....4-10
表 4-5 淡海新市鎮全期自來水用水量推估表.....4-12
表 5-1 發展目標、指標、策略與時程綜理表.....5-6
表 5-2 淡海新市鎮生態城市管理評估發展策略架構表.....5-9
表 6-1 分期分區調整對照表.....6-4
表 7-1 淡海輕軌運輸系統本部營建署分擔新市鎮範圍內經費 7-3
表 7-2 貸款利率設定表.....7-5
表 7-3 開發總費用分析表.....7-10
表 7-4 一般資金融通方式表.....7-12
表 7-5 開發成本變動敏感性分析.....7-19
表 7-6 土地處分收益變動敏感性分析.....7-19
表 7-7 開發成本增加與土地處分收益減少敏感性分析.....7-20

表 7-8 整體財務需求表.....7-23
表 9-1 淡海新市鎮開發執行計畫工作分工表.....9-1
表 9-2 淡海新市鎮開發執行計畫工作期程表.....9-4

100 年 12 月 23 日第 1 次協調會議意見回覆

各單位意見		意見回覆	修正對照
（一）台灣自來水股份有限公司	1.97 年開始執行淡海新市鎮區外供水計畫時，貴署即有繼續開發淡海新市鎮之規劃，本公司曾考量配合將來繼續開發之區域範圍，建議供水管線管徑由 1,000 公厘改為 1,200 公厘，惟因時程緊迫，並礙於是否繼續開發尚需報請行政院核定，無法於短期內確定，恐影響施工進度而作罷。	敬悉。	—
	2.區外供水管徑 1,000 公厘，每日最大日供水量為 6.99 萬噸，本次計畫每日供水量增為 16.4 萬噸，需加設管線及加壓設備，目前台 2 線管線施工已相當困難，進度緩慢，將來加設管線施工將產生更多瓶頸，應再仔細評估工程可行性，建議考量降低開發規模，在不增設管線原則下，供水量以不超過目前施工中之管線經濟輸水容量為限。	感謝指教。	—
	3.區外供水計畫水源係由臺北自來水事業處支援，由翡翠水庫多重加壓供給，消耗能源甚多，期能減少山坡地範圍之開發，以節能減碳；另併請考量北水處可支援水量，以總量管制方式回推開發規模。	感謝指教。	—
（二）臺北自來水事業處	1.本處於第一期發展區第一、二開發區之聯外自來水工程計畫配合供水人口為 13 萬人，供水量每日 6.99 萬噸。目前「修訂淡海新市鎮開發執行計畫（草案）」第 7-5 頁對第二期開發區供水建議僅由台灣自來水股份有限公司協助辦理新增	感謝指教。	—

各單位意見		意見回覆	修正對照
	9.4 萬噸供水量之工程建設，由於本案非屬本處供水轄區，因此後期是否需本處增加支援供水量？請釐清。若須本處支援供水，基於配合中央重要政策之立場，本處將盡力配合，為相關建設分擔費用，應納入開發成本負擔。		
	2.以目前施工環境條件，聯外自來水工程擴建之難度已增加許多，若此際與第一期用水建設工程整併考量變更加大管徑，一次到位，則可降低投入之總資金，若考量離民國 125 年目標年時程尚遠，暫不需投資而採逐步擴建方式，則工程經費將以新增佈設管線方式估價，後續將提供兩案評估資料，請貴署確認方案。	感謝指教。	—
	3.計畫草案第 7-5 頁，估計後期發展區自來水工程總經費為 16 億 1720 萬元，含括範圍是否包括聯外支援工程，請予以釐清，且似乎有低估之虞，建議再詳細核算。	感謝指教，將依決議（一）辦理。	—
	4.第一期發展區第一、二開發區供水計畫之執行期程因受工法變更及土地徵收之影響，擬修正工期至 105 年 6 月，詳細內容將於 101 年 1 月 20 日前提送修正說明。	敬悉。	—
（三）經濟部水利署	1.自來水事業單位（北水處及台水公司）之供水能力能否滿足本開發案所需水量，建請再確認並於計畫書中補充說明。	感謝指教，將於協商後於計畫書中補充說明。	—
	2.自來水事業單位供水能力如無法滿足本開發案所需水量時，因區內設有分期辦理之污水處理廠，建請規劃污水廠再生利用設施，以滿足部分產業用水需求，並提升水資源利用	敬悉。	—

各單位意見		意見回覆	修正對照
	效率。另因本案水源與本署推動「板新地區供水改善計畫二期工程」相同，如污水可再生利用，將可避免降低本署板新計畫之效益。		
	3. 本案如有依「區域計畫法第 15 條之 2 第 1 項第 4 款」、「水利法施行細則第 46 條第 1 項」、「開發行為環境影響評估作業準則第 11 條」及「非都市土地申請新訂或擴大都市計畫作業要點第 5 點」規定核發用水、供水之同意文件，請依經濟部須「用水計畫書審查作業要點」提送用水計畫書至本署審查。	感謝指教，將依決議（二）辦理。	—
（四）交通部公路總局	1. 淡江大橋工程總經費 141 億元，簡報第 24 頁敘述行政院 99 年 4 月 8 日函補助淡江大橋經費以其總經費之 1/3 為上限，惟查行政院經建會 99 年 3 月 29 日函：「工程建設部份可否由內政部營建署負擔 1/2 至 1/3，其餘再由中央及地方各負擔 1/2，請交通部再協商」；另交通部於 99 年 2 月 5 日曾召開經費分擔協商會議，結論係採原則由中央、新北市政府、內政部營建署各負擔 1/3，約 47 億之經費，未來將依該原則辦理。	感謝指教，將依決議（三）辦理。	—
	2. 淡江大橋之可行性研究已於 99 年 4 月奉行政院核定，目前由本局辦理環境差異分析作業，報告書於 100 年 8 月 16 日由交通部核轉行政院環保署審查，環保署訂於 101 年 1 月 18 日召開第 2 次專案小組審查。本局將俟環差通過後提報計畫	敬悉。	—

各單位意見		意見回覆	修正對照
	陳報行政院，計畫核定後預計 6 年完工（設計及用地取得 2 年、施工 4 年）。		
（五）交通部高速鐵路工程局	1. 淡水捷運延伸線綠山線將提前至 107 年可營運通車，目前由新北市政府擔任建設主管機關，另有關捷運向北繼續延伸及機廠北移事宜，將在綜合規劃報告內以專章方式處理；至於經費分擔部分，應與新北市政府再做協調，辦理期程部分應提出可行性評估。	感謝指教，將依決議（四）辦理。	—
	2. 目前現有機廠區位用地成本估算應以開發成本計算，並請貴署提供未來捷運向北延伸及機廠北移，欲鋪設輕軌之道路寬度、斷面形式、土地使用分區及人口分布資料，供本局規劃單位進行運量分析、營運安排及規劃等評估。	感謝指教，將依決議（四）辦理。	—
	3. 前項機廠往北遷移位址，應保留駐車空間，且配合先期營運的機廠，應考量相關遷移的費用與屆時應負擔之成本。	感謝指教，將依決議（四）辦理。	—
（六）新北市政府地政局	1. 本案涉及土地開發及區段徵收作業部分，本局當本權責配合，惟本次提出方案開發面積略有調整，故原請本局估算之區段徵收作業費用將重新評估。	敬悉。	—
	2. 另本案後續行政作業、經費需求、工作計畫及人力等詳細權責分工細項，建請另與本局召開協商會議討論。	感謝指教，後續將與貴局召開協商會議討論。	—

各單位意見		意見回覆	修正對照
（七）行政院國家科學委員會	1. 目前本會管轄之科學園區，將優先開發既有之廠房，於北部地區尚無土地之需求。	敬悉。	—
	2. 有關土地取得以及未來引入產業部分，本會將盡力協助提供相關園區開發經驗供主辦機關參考。	感謝協助。	—
	3. 本會權責係針對所屬三個科學園區辦理招商作業，本開發案產業專用區相關土地配售資訊，將配合科學園區招商時提供投資者納入參考，建議將本會原列招商主辦機關調整為協辦機關。	感謝指教，已配合修正。	—
（八）新北市政府經濟發展局	1. 有關產專區招商部分，屬私人開發行為部分，本局設有重大投資障礙排除小組，日後可協助招商或投資障礙的排除，至於公有土地若於確認土地處分方式後有招商之需求時，本局亦可配合處理。	感謝協助。	—
	2. 對於進駐產業的類別，本局初步規劃經驗有新莊的創新園區、浮洲的雲端產業等，至於如何引進適合產業進駐，俟後續提出具體規劃內容，可提供相關構想或建議。	感謝協助。	—
	3. 以本局目前推動大汐止經貿園區經驗，建議於使用項目的劃分能納入工商綜合區的概念，以目前的產業型態來說，過去傳統乙種工業區容許商業使用比例較低，建議考量放寬產專區的使用項目，將有利於後續招商。	感謝指教，將納入都市計畫土管參考。	—
	4. 另鼓勵文創產業部分，建議納入展演場所等藝文空間，並且應有更具體的進駐規劃，並先針對當地文創業者先行評估調	感謝指教。	—

各單位意見		意見回覆	修正對照
	查，後續本局將密切注意配合。		
（九）新北市淡水區公所	目前查估之公墓初估有 4,000 多門，未來遷移數量及經費將再提供予新北市政府轉陳貴署。	感謝指教。	—
（十）國防部	本計畫有關「神鷹營區」係國軍列管之軍事禁限建範圍，本部目前已責請空軍司令部評估後報部，惟因評估內容涉及空軍重要防空武器射控計算，為求周延，將儘速配合貴署於近期內回覆評估結果。	感謝指教。	—
（十一）新北市政府城鄉發展局	1. 針對開發許可申請的開發計畫審查，目前淡海新市鎮為特定區計畫，建議主辦單位應為內政部營建署，本局則列為協辦單位配合後續協審工作。	感謝指教，後續將另案磋商。	—
	2. 另建請貴署至本府進行意見交換，針對多元開發方式及後續公共設施開發方式等建議另案磋商。	感謝指教，後續將另案磋商。	—
（十二）台灣電力股份有限公司	依行政院核定經濟部之「智慧型電表基礎建設推動方案」期程佈建，該方案共分為三階段推動，前期佈建需於 101 年前完成 1 萬戶智慧電表裝設，第二階段為基本佈建，102 年至 104 年應完成 100 萬戶， 105 年至 109 年為擴大佈建，預計完成 600 萬戶，且每階段皆需經成本效益評估可行後，始得再進行下一階段。	敬悉。	—
（十三）行	1. 簡報內有關財務指標、內部報酬率、淨現值資料與報告書內	感謝指教，已配合修正。	—

各單位意見		意見回覆	修正對照
政院主計處	容有出入，請再釐清確認。		
	2.有關以計畫年期 25 年分析之財務效益，無法顯現出分期分區個別之開發效益，建請補充各期開發區之財務效益，以顯示各階段辦理成效。	感謝指教，已配合修正。	—
	3.在風險與敏感性分析部分，在各別變動的情況下尚為自償，建議針對投資支出增加、營運收益減少等同時產生變動的情況下進行交叉分析，以獲得最佳及最差之財務效益。	感謝指教，已配合修正。	—
	4.針對風險控管計畫的策略，就主辦單位對於未來影響新市鎮的主要風險變數，如土地折價銷售、建設經費超支、建設工程延宕等重大改變將影響既定之財務目標，建議就前述重大影響變數，研擬更具體的控管計畫。	感謝指教，已配合修正。	—
	5.針對公共設施的經費補助，如自來水工程、捷運延伸線、淡江大橋等，建議妥慎評估經費分擔之合理性，並應納入土地成本計算，以透過土地出售回收成本。	感謝指教。後期開發所新增之區外供水部分建議納入刻正辦理之區外供水計畫統籌辦理；捷運延伸線與淡江大橋等經費補助已納入成本計算。	—
（十四）財政部國有財產局（書面意見）	對於淡海新市鎮之修訂計畫，本局尊重內政部意見；倘未來新市鎮開發，需要使用國有土地，本局當依法配合提供。	感謝指教。	—
（十五）行	1.開發行為應否實施環境影響評估，應以開發單位向目的事業	感謝指教，將依法辦理。	—

各單位意見		意見回覆	修正對照
政院環境保護署(書面意見)	主管機關申請開發行為時之計畫內容，依「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」(以下簡稱認定標準)與本署依環境影響評估第 5 條第 1 項第 11 款公告，予以認定。		
	2. 本計畫區之開發行為如符合前開認定標準或本署依環境影響評估法第 5 條第 1 項第 11 款公告規定者，應實施環境影響評估。如涉及已通過之環境影響說明書或評估書內容之變更者，應依環境影響評估法第 16 條及該法施行細則第 36 條至第 38 條規定辦理。	感謝指教，將依法辦理。	—
	3. 應實施環境影響評估之開發行為或政府政策，依環境影響評估法第 14 條第 1 項規定，目的事業主管機關於環境影響說明書未經完成審查或評估書未經認可前，不得為開發行為之許可，其經許可者，無效。	感謝指教，將依法辦理。	—
(十六)行政院經濟建設委員會(書面意見)	1. 本案宜先就淡海新市鎮未來環境進行預測，包含：需求人口、產業發展趨勢、公共設施需求…等，同時擬訂預期績效指標及評估基準，並檢討目前淡海新市鎮開發情形，再據以研提本案開發執行計畫，建議依「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」撰擬。	感謝指教，將參酌辦理。	—
	2. 本案計畫面積由 1,756 公頃調整為 1,614 公頃，將海濱遊憩區內公有地及海域部分剔除新市鎮範圍，建議補強說明其理由。	遵照辦理，已補強說明如下： 計畫範圍緊鄰淡水都市計畫區北側，南、北以省道臺二線之 2 號	—

各單位意見		意見回覆	修正對照
		橋與 9 號橋為界，東至淡水區水源國小，西側邊界因緊鄰台灣海峽，考量海岸生態環境資源，未來海濱遊憩區開發可能性極低，且清查後公有地多分布於海濱遊憩區西側海域範圍，為配合即將實施之海岸法以兼顧保育及生態，故排除海域及其範圍內之公有土地；而陸域部分大多屬私有土地，亦含部分公有土地，原則上仍應保障其參與區段徵收權利，並將該土地劃設為海濱公園用地，未來將依海岸法（草案）相關規定及都市計畫法定程序辦理，調整後範圍面積約 1613.78 公頃	
	3. 本案計畫年期由 79~103 年調整為 79~125 年，其評估依據為何，建議應有基礎分析作為評估依據。	感謝指教。原主要計畫之計畫年期為民國 79 年至 103 年，時程長達 24 年，於此時期中已開發區區徵作業（約佔新市鎮面積之 25%）之銷售狀況至 99 年財務始轉虧為	—

各單位意見		意見回覆	修正對照
		盈。考量新市鎮後期發展區尚有大片土地尚未開發，以及第一期發展區開發約 20 年之經驗，故後期開發依都市計畫定期通盤檢討實施辦法所訂最長之 25 年為計畫年期。	
	4. 本案規劃劃設產業專用區，以增加北部區域產業用地供給，建議應從市場需求及產業發展趨勢進行評估，同時參照產業主管機關之意見，據以詳實評估產業發展所需之用地供給，必要時得適時修正。	謹遵辦理。	—
	5. 本案依行政院秘書長 96 年 2 月 13 日函示略以：「採多元開發方式之可行性」，爰建議本案依上開秘書長函示，就計畫可行性、環境可行性及財務可行性等面向，進行多元開發之可行性評估，並積極採取促進民間參與，以保持多元開發彈性，同時注意各開發方式間之公平性及合理性。	謹遵辦理。	—
	6. 本案新市鎮開發計畫應配合相關重大公共建設規劃同步達成，以發揮新市鎮開發之綜效。	謹遵辦理。	—
決議	（一）淡海新市鎮整體供水需求為 9.4 萬噸，而非 16.4 萬噸，請台灣自來水股份有限公司及臺北自來水事業處研析克服增設加壓設備、管線及調整管徑大小等困難之對策及其經費需求概估函送本署修正計畫。另有關自來水工	謹遵辦理。區內自來水工程估算總經費已修正確認，後期開發所新增之區外供水部分建議納入刻正辦理之區外供水計畫統籌辦	—

各單位意見		意見回覆	修正對照
	程估算總經費併請規劃單位再修正確認。	理。	
	（二）有關用水計畫部分，本署業已併同環境影響評估委請專業機構辦理中，將儘速依水利署意見送請審查。	—	—
	（三）有關交通部公路總局所提淡江大橋經費分擔乙節，宜有更廣泛層面的討論與思考，尚非本次會議議題，建請由交通部公路總局召集相關機關另案再行研商。	—	—
	（四）有關淡水捷運綠山線向北繼續延伸及機廠北移事宜，感謝交通部高速鐵路工程局將在綜合規劃報告內以專章方式處理，請交通部高速鐵路工程局應與新北市政府交通局就經費分擔、可行性評估及所需配合事項等議題先行研議。至於交通部高速鐵路工程局要求提供之分析、規劃資料，本署將商請規劃單位儘可能整理提供。	—	—
	（五）區段徵收工作項目與權責劃分，前已完成協商有案，請新北市政府地政局提出後續行政作業、人力需求、經費等詳細之工作計畫，俾另案召開會議協商確認。	—	—
	（六）請新北市淡水區公所提供工作計畫及經費需求表，另垃圾場部分目前已無實際使用，請淡水區公所協助說明，並請新北市政府環境保護局評估遷移工程之可行性或相關經費需求；並請規劃單位套疊主要道路及垃圾場位置關係。	謹遵辦理。相關套圖已配合提供。	—
	（七）有關「神鷹營區」如何遷建及其禁限建範圍如何配合等	—	—

各單位意見		意見回覆	修正對照
	節，請國防部及國防部空軍司令部儘速評估並回覆。		
	（八）請台灣電力股份有限公司就本案計畫人口數及產專區工廠的用電需求等，是否需提出用電計畫，請協助查明後回復。	—	—
	（九）以上須各單位協助提供之資料，請於 101 年 1 月 16 日前回覆，將納入本案開發執行計畫內容修正，其餘各單位配合辦理事項，將依提送行政院報核結果據以辦理。	—	—

101 年 5 月 10 日經建會第 1 次審查會議意見回覆

經建會審查意見		意見回覆	修正對照
(一)	為使淡海新市鎮開發與周圍整體區域發展相結合，本案請內政部參酌與會代表意見，補充修正計畫書，再循程序報核：	已遵照辦理。相關修正內容詳如下列。	—
	1. 為配合地區整體發展，針對大淡水地區產業、就業、人口、住宅及交通的使用現況、供給及需求應先調查分析。	已遵照辦理。本次回覆就：(1)產業與就業(2)人口(3)住宅(4)交通之順序補充調查分析內容，概述如下： (1)就產業與就業現況而言： • 淡水區工業部門與服務業部門就業人口共約 3 萬餘人。 • 新市鎮工廠（後期發展區現況約有 167 家廠商，具有工廠登記者計有 89 家)目前就業人口預估約 5、6 千人。 • 目前北北基缺乏大型產業用地供給，產業專用區之劃設確有其需求。 (2)就住宅供需現況而言： • 鄰近淡水及竹圍地區都市計畫之住宅區面積，使用率約 6～8 成。 • 北北桃有購屋需求者比例介於 13%～28%之間。 (3)就人口成長現況而言： • 淡水區民國 89 年至 100 年之年平均成長率為 2.15% • 現況約 15 萬人，多來自於遷入人口。 (4)就交通現況而言	詳附錄五 p. 附 5-1～p. 附 5-34。

經建會審查意見		意見回覆	修正對照
		• 鄰近交通現況以台 2 省道較為擁擠。 • 淡水地區大眾捷運使用量高。	
	2. 為使新市鎮相關建設能同步完成，本案請內政部結合整體住宅政策，提出分期分區之產業、就業、人口、住宅與交通的目標、指標、策略、時程，以及下列資料：	已遵照辦理，相關修正內容詳如下列。	—
	(1)有關產業部分，請補充現況及未來的就業結構與自足性，並請會同經濟部就整體地區產業發展的條件、潛力及市場供需情況，提出產業發展定位。	已遵照辦理。如下所列： • 產業發展定位：本計畫產業發展擬朝向節能、低碳、高效率、高附加價值產業園區方向努力。 • 重點發展產業：文創、觀光、雲端、綠能、其他相關附屬產業。 • 產業發展潛力條件： ■ 文創、觀光產業：位於北海岸風景特定區軸帶上，且淡水地區文創、觀光產業相當發達，觀光人數僅次於墾丁地區，具延續發展條件。 ■ 雲端運算產業：淡海新市鎮鄰近淡水海底電纜登陸點，就地理位置而言，淡水地區具備發展成為北台灣雲端產業之候選條件。 ■ 綠色能源產業：淡海新市鎮可作為綠色能源之實踐場域。	詳 p. 4-4～p. 4-11。

經建會審查意見		意見回覆	修正對照
		✧ 就新市鎮開發而言，利用區段徵收作業，建議可於公共工程優先引進 LED 照明設備。 ✧ 就新市鎮地形而言，利用台地地形、建議可優先發展電動車產業，並應用綠建築與智慧電表於全區之規劃上，以達節能減碳之功效。 • 就業自足性： ■ 計畫人口 30 萬人，不計二期二區為 24 萬人，新北市 99 年底平均戶量為 3，假設每戶 1 人就業，則就業機會需求約 8 萬人。 ■ 根據工商普查資料，95 年底工商業平均每從業員工使用建築物樓地板面積為 45 平方公尺。 ■ 在不計二期二區之情況下，假設二期一區可提供約 100 公頃之產專區，容積率以 250%計之，則可提供之就業機會為： 就業機會供給＝ 100 × 10000 × 250% ÷ 45 ＝ 55556（人） ■ 不計二期二區之情況下，預估就業自足性最高＝55556÷80000≒70%，即就業自足性最高可達 70%	
	(2)有關人口部分，請提出未來人口從何引進及如何引進之評估分析。	已遵照辦理。如下所列： • 人口從何引進： ■ 區段徵收辦理完成可望有效提昇公共設施服務水	詳 p. 4-11～p. 4-12。

經建會審查意見		意見回覆	修正對照
		準、改善居住環境品質，可作為北台灣新北市、台北市、基隆市、桃園縣，以及北海岸及其他偏遠地區生活不便遷移人口之購屋選擇地區。 ■ 淡海新市鎮原地主及鄰近地區人口，基於安土重遷的觀念，於辦理區段徵收後，如能適時完成聯外交通系統及引進產業，可望有效提昇其繼續居住意願，落實在地就業、在地就學及在地就養的開發目標。 • 優勢分析： ■ 淡海新市鎮是繼新板特區、新莊副都心發展後之潛力地區。 ■ 有鑑於新市鎮過去人口與產業引進困難，主要肇因於聯外交通系統未臻完善，現階段可望因淡水捷運延伸線計畫、淡江大橋、淡水河北側沿河平面道路等交通計畫之興建與完成，有效提昇其進駐意願。再加上大眾捷運站週邊地區一向是民眾購屋首選，因此對於新市鎮人口與產業之引進將具有加分效果。	
	(3)有關交通部分，請提出總體交通衝擊評估及有效解決策略，使捷運及交通相關建設能配合周圍地區發展，另請	已遵照辦理，如下所列： • 總體交通衝擊評估： ■ 淡海新市鎮聯外交通於台 2 線中正東路路段（MRT	詳附錄六 p.附 6-1～p.附 6-22。

經建會審查意見		意見回覆	修正對照
	針對淡水河北側沿河平面道路、捷運、淡江大橋等建設，分析優先性。	淡水站～MRT 竹圍站之間）仍會出現交通瓶頸。 ■ 淡金路段部分在興建淡江大橋後，交通可獲改善。 ■ 台 2 線中正東路段部分，在淡水河北側沿河平面道路興建後，服務水準可望有所改善。 ■ 另，竹圍 6 號道路已於 101 年 3 月動工，未來配合交通動線規劃，可望有效紓解竹圍地區中正東路段交通壅塞問題。 • 交通改善策略： ■ 建議淡水捷運延伸線應延伸至本計畫區北側，以吸引更多民眾搭乘大眾運輸工具，有效減少私人運具交通量。 ■ 整合公車系統與捷運系統，提供無縫大眾運輸轉乘服務，以吸引更多民眾使用大眾運輸。 ■ 配合開發程度，開闢區內巴士循環接駁路線，擴大捷運車站之服務範圍，進而提昇大眾運輸使用率。 ■ 上述綠色交通發展可有效轉移私人運具之使用比例，將中正東路交通量轉移至大眾運輸系統，改善道路服務水準。 • 重大交通建設興建優先順序建議： 與本計畫有關之重大交通建設對於改善新市鎮聯外交通均極具急迫性，惟以目前進度略可分為短期及中長期：	

經建會審查意見		意見回覆	修正對照
		（一）短期：淡水河北側沿河平面道路。 （二）中長期：淡水捷運延伸線、淡江大橋。	
	(4)為使水、電設施能符合人口及產業之發展所需，請內政部規劃相關作業時程及評估指標，並請台灣電力公司、台灣自來水公司，及臺北自來水事業處予以協處。	已遵照辦理，並與台水公司、北水處及台電公司進行初步協商內容如下所列： • 就供水方面而言： ■ 本部已於101年7月2日與台水公司及北水處洽商，未來供水最大可達13.3萬CMD，短期十年內供水應可無虞。 • 就供電方面而言： ■ 已於後期發展區增設三處變電所用地。 ■ 本部於101年7月18日召開本案第2次協商會議，台電要求本部提供都市計畫圖及相關發展強度內容，以便估算相關規劃內容是否符合需求，本部後續將配合提供。	詳p.4-13、p.8-8。
	(5)為避免第二期發展區之開發成本無法回收，請內政部就本期第一、二開發區之開發應建立啟動指標，評估已開發區之使用現況及未來供需，並循序報核後，再執行開發。	已遵照辦理，如下所列： • 本次修正提出二期一區之啟動指標，至二期二區因刻正辦理土地開發適宜性分析，未來評估如有開發需求再循程序報核後執行開發。 • 二期一區啟動指標 ■ 政策性指標： ✧ 從政策面看，都市土地稀少昂貴，人民購屋困	詳p.5-15～p.5-16。

經建會審查意見		意見回覆	修正對照
		難，開發新市鎮可緩解長期住宅需求問題，有助於平抑房價，實現居住正義。 ✧ 從需求面看，開發新市鎮後期發展區可儲備土地，適時配合政策提供產業發展或住宅用地使用，促進人口進駐及創造就業機會。 ✧ 從公共投資效能看，淡水捷運延伸線、淡江大橋、淡水河北側道路等重大公共建設即將興建，新市鎮應及時配合開發，以同時彰顯公共運輸效能及土地開發效益。 ■ 發展面指標： ✧ 淡水捷運延伸線經行政院核定。 ✧ 已開發區土地銷售面積比率達八成。 ✧ 已開發區住宅區通過都市設計審議面積比率達三成。	
	3. 有關神鷹營區劃設禁限建之需求範圍，請內政部協助整體規劃。	已遵照辦理，本部已於 101 年 5 月 23 日與國防部進行初步協商，並於 101 年 7 月 26 日進行現地會勘作業，將持續協商都市計畫之修正方案。	詳 p.8-9。
	4. 為使本案符合生態城市與低碳城市之規劃，請內政部會同環保署另訂定生態城市與低碳城市的範疇與指標	已遵照辦理，如下所列： 本案刻正辦理之環境影響估作業，經環保署評估已納入其 16 件「低(零)碳建築示範推動案件」之 1(環署綜字第 1010034990 號函、環署綜字第 1010054904 號函)，本部後續將配合提供	本計畫研擬之生態城市發展構想詳 p.4-13～4.19。

經建會審查意見		意見回覆	修正對照
		本案規劃資料，供環保署委託之專業顧問團隊依個案研擬具體應用建議，參採納入實質開發。	
	5.有關財務計畫部分，請內政部補充分期分區之詳細財務計畫。	已遵照辦理，如下所列： • 已開發區： ■ 分析資料自 83 年至 108 年。 ■ 評估結果：至 108 年時，可創造基金餘額 158.29 億元，可達完全自償。 • 二期一區： ■ 分析資料自 100 年至 114 年。 ■ 評估結果：至 114 年時，可創造基金餘額 132.57 億元，內部報酬率為 4.01%，自償率為 1.04，可達完全自償。 ■ 惟平均售價若低於 16.37 萬元/坪，內部報酬率為負值，自償率將降至 0.88 以下。 • 二期二區： ■ 二期二區俟評估具開發需求時再循程序報核執行開發。	詳 p.7-1～p.7-23。
(二)	後續有關都市計畫、開發許可及環境影響評估等作業，請內政部依循程序辦理。	遵照辦理，後續本部將依循程序辦理。	—

101 年 7 月 18 日第 2 次協調會議意見回覆

各單位意見		意見回覆	修正對照
（一）經建會	1. 以目前市場供需而言，廠商是否有擴廠意願？	1. 原都市計畫並無劃設產專區，而現況有 167 家廠商，僅 89 家具工廠登記，本次劃設產專區目的之一，除了希望廠商可以合法登記之外，亦可以進行擴廠。 2. 另亦希望透過劃設產專區的劃設，當未來交通建設完成後，能將產業與人口一併引進。	—
	2. 淡海新市鎮之發開應考量相關住宅政策，以達到提供住宅抑制房價、儲備土地及土地開發與交通建設一次到位為目標。	已修正於開發執行計畫之啟動指標。	詳 p. 5-15～p. 5-16。
（二）台灣自來水股份有限公司	1. 本計畫 30 萬人口預估自來水需求為 9.4 萬 CMD 是否足夠？規劃單位以每人每日 250 升計算應是採平均日計算，建議應以最大日進行估算，以決定是否需加設管線避免未來設施不足。	本計畫 9.4 萬 CMD 係採平均日計算，惟為配合後期發展區開發，本部業於 101 年 7 月 2 日就本計畫區外供水與台水公司及北水處洽商，未來供水最大可達 13.3 萬 CMD，短期十年內供水應可無虞。	詳 p. 4-13、p. 8-8。
	2. 配水池之單位請修正為立方公尺，並請說明配水池係採一日、二日或三日設計。	1. 遵照辦理，配水池之單位已修正為立方公尺。 2. 本計畫配水池係採一日設計。	詳 p. 4-13。
	3. 目前本公司負責之區外供水新北	為順利推動本案，本部自計畫開辦至今，定期召開「區外供	詳 p. 8-7～p. 8-8。

各單位意見		意見回覆	修正對照
	市段部分，已埋設 1000mm 之管徑，未來每日最大輸送量可達 10 萬噸；惟台北市段管徑加寬至 1200mm，往北輸送至新北市段後，銜接介面僅靠加壓方式恐無法承受 13.3 萬噸的量。	水計畫推動協調會議」，並就目前執行進度與相關執行過程中所遭遇之困難進行充份溝通、討論並研商可行之解決方案，藉以加速本計畫之推動。	
（三）臺北自來水事業處	1. 本處前已配合本案第一期開發提供 6.99 萬 CMD 水量之供水工程；未來二期開發需水，本處亦全力配合協助。	敬悉。	—
	2. 二期開發之計畫容納人數及產業定位與需水量有關，若有變動請及早通知本處規劃供水設施，以利配合。二期開發所需 9.4 萬 CMD 水量，除管線口徑考量外尚需考量抽水機機組及擴建大度配水池容量調節。	感謝指教，後續審議程序中如有相關變動將提供資訊，以預作因應。	
	3. 新市鎮維生管線配合道路交通工程施作一併附掛或埋設，可減少施工障礙及減少施工費用。	感謝指教，相關維生管線已列為公共工程建設之規劃構想中。	詳 p.4-18。
（四）淡水	1. 目前新北市政府正在進行第 2 次	敬悉。	—

各單位意見		意見回覆	修正對照
區公所	區域合併之研究，淡水區如與其他區整併，則新市鎮可提供整併後之大淡水地區之就業機會。		
	2.供水計畫建議可考量附近大學、軍區等常駐人口及未來引進人口之使用量。	本部業於101年7月2日就本計畫區外供水與台水公司及北水處洽商，未來供水最大可達13.3萬CMD，短期十年內供水應可無虞。	詳p.4-13、p.8-8。
	3.據淡水區十幾家銀行估算，淡水區居民之儲蓄金額總計可能高達1200億，表示淡水區居民資金雄厚；與北投一坪動輒5、60萬相比，未來淡海新市鎮如開發價位合理應該頗具競爭力。	敬悉。	—
	4.淡海新市鎮不僅是淡水區的開發，從北台灣戰略位置來看，亦可成為台北港、航空城之腹地。相信對國家總體經濟的發展而言是相當重要的。	感謝指教，本計畫北台區域發展軸示意圖亦可看出淡海新市鎮與周邊重要建設計畫之相對位置。	詳p.4-6。
	5.區內如淡水區公所行政大樓、運動中心、家樂福、新市國小等已動工，相信後續對市民或外來投資者等應有其吸引力。	敬悉。	—

各單位意見		意見回覆	修正對照
（五）交通部公路總局	1. 建議草案中交通部份可分為區內與區外討論，並修正產業、人口、交通三者關係之脈絡或論述；據瞭解行政院係以產業發展為主，交通建設予以配合，如希望以交通帶動新市鎮產業與人口之發展，與行政院發展概念土地開發與交通建設一併到位可能有所抵觸。	本計畫已就不同情境進行交通衝擊分析；另本計畫開發目標為： （一）促進產業發展，提供就業機會，實現在地生活。 （二）儲備都市發展用地，提升居住環境品質。 （三）交通建設與土地開發一次到位。 （四）建構生態城市典範。 故並非以交通帶動新市鎮，而是希望能一併到位。	交通衝擊分析詳附錄六，本計畫開發目標詳 p. 6-1。
	2. 人口成長與相關建設投入息息相關，建議人口成長可分時點探討相關建設之啟動。	本計畫已結合發展程度及交通建設開發之情境進行交通衝擊分析。	詳附錄六 p. 附 6-9～p. 附 6-22。
	3. 台二線交通壅塞經調查有很大部分係屬旅遊、旅運的部分。	感謝指教。	—
（六）交通部高鐵局	1. 建議簡報第 29 頁重大交通順序應依執行現況及急迫性排列： (1)淡水河北側沿河平面道路 (2)淡水捷運延伸線計畫 (3)淡江大橋建設計畫	感謝指教，本項同（七）新北市政府交通局之第 1 點回覆。	詳附錄六 p. 附 6-22。
	2. 建議國防部神鷹營區之協調應邀請新北市政府參加，有關禁限建課題所牽涉之禁建應予排除或考量	感謝指教，有關國防部神鷹營區已列為行政配合事項，將持續協商都市計畫之修正方案。	詳 p. 8-9。

各單位意見		意見回覆	修正對照
	採限建方式，否則將影響已開發區、G8 機廠及後期發展區之開發，後續研商可就限建、高度及都市計畫等議題進行協商。		
（七）新北市政府交通局	本計畫主要以 TOD 發展以降低私人運具使用，惟現況問題仍應解決，以避免惡化現況交通部分及造成更大問題；對市府而言三大交通建設並無優先性，而是同時積極推動。	感謝指教，相關文字修正如下： 與本計畫有關之重大交通建設對於改善新市鎮聯外交通均極具急迫性，惟以目前進度略可分為短期及中長期： （一）短期：淡水河北側沿河平面道路。 （二）中長期：淡水捷運延伸線、淡江大橋。	詳附錄六 p.6-22。
（八）台灣電力公司	1. 供電地方負載率大概 50～60%是標準的，達 70%屬供電吃緊，80%屬供電困難，目前本公司北北基管轄範圍基隆河以北至淡水區域，只有淡水區達 70%幾，屬供電吃緊部分。	敬悉。	—
	2. 沙崙變電所 D/S 的部分 97 年度就已經蓋好，但因從仙渡、關渡過來的電源管路還在施工，預計至 102 年底完成後，淡興臨時變電所 S/S 將拆除。	敬悉。	—
	3. 因應監察院、主計處要求，未來蓋變電所之需電量估計必須貼近實	感謝指教，本部後續將配合提供，並於都市計畫程序中檢討用地劃設需求。	詳 p.4-13。

各單位意見		意見回覆	修正對照
	際，且利用率需達 40%才同意興建，故請提供街廓使用、面積、容積率等內容，以及引進產業類別等，俾使最終負載量估計精準，達到供需平衡、備載容量合理。		
（九）國防部	1.有關本部於 5 月 23 日召開協調會議之會議結論不宜作為經建會審查之意見回覆。	遵照辦理，已刪除。	—
	2.有關禁限建部分預計於 7 月 26 日召開現勘會議，並邀請貴部、交通部及新北市政府與會，以協調各方均同意之結果。	感謝指教，有關國防部神鷹營區已列為行政配合事項，將持續協商都市計畫之修正方案。	詳 p.8-9。
（十）財政部國庫署	有鑑於淡海新市鎮應為一獨立計畫，不應納入 A7 等其他計畫之款項，建議刪除。	感謝指教，財務計畫中已將非本計畫之款項刪除。	
（十一）行政院主計總處（書面意見）	本計畫有關財務計畫部分（簡報第 38 至 42 頁）：案內第 1 期發展區第 1、2 開發區之表達，僅敘明 100 年至 108 年之財務狀況為短絀，未將 79 年至 100 年之個別財務需求及執行成效一併綜整分析，建請仍依行政	1.遵照辦理，第 1 期發展區第 1、2 開發區之財務係從民國 83 年開始紀錄，已納入 83 年至 108 年之現金流量納入綜整分析。 2.遵照辦理，後續開發將落實各項風險及財務控管措施。	1.第 1 期發展區第 1、2 開發區之現金流量表詳附錄三。 2.風險控管計畫詳 p.7-20～p.7-22。

各單位意見		意見回覆	修正對照
	院秘書長函示，補充已開發區之個別詳細財務計畫，以呈現各區自開發以來之財務效益；至第 2 期發展區，財務評估結果可達完全自償，並收回約 167 億元，惟敏感度分析每坪以 15.41 萬元出售時，則內部報酬率為負數。基於新市鎮開發基金營運初期即因土地去化不易、開發經費超支等，致財務艱困，歷經約 20 年始轉短絀為賸餘，建議後續開發應落實各項風險及財務控管措施，以達預定財務目標及開發成效。		
（十二）行政院環境保護署	本署已委託英商澳雅納工程顧問有限公司就 16 件環評案件(包含淡海新市鎮二、三期開發計畫)進行診斷，並提供技術性輔導協助，冀推動建構低(零)碳建築示範案例。建請於規劃設計或環境影響評估審查過程，將取得綠建築標章、評估設置汽電共生或汽冷熱共生設備、區域供冷供熱系統等節能措施，納入考量。	敬悉。	

各單位意見		意見回覆	修正對照
（十三）新市鎮組	1.請於下次報經建會審查時預備新興產業之污廢水處理說明。	遵照辦理。	—
	2.產業引進項目包含生物技術產業，請考量其可能之污染程度，或修正此引進項目。	遵照辦理，已刪除該產業。	—
	3.本部7月2日已與台水及北水公司就區外供水部分進行協商，將提高至13.3萬至13.5萬CMD，未來十年供水應可無虞。	遵照辦理，已修正。	詳p.4-13。
	4.有關啟動指標之發展面指標第1點財務部分屬現況描述請予刪除，另修正為「淡水捷運延伸線經行政院核定」。	遵照辦理，已修正。另淡水捷運延伸線依核定名稱修正為淡海輕軌運輸系統。	詳p.5-15。
	5.二期二區之啟動指標請予刪除，俟評估具開發需求時再循程序報核執行開發。	遵照辦理，已修正。	詳p.5-15。
決議	（一）請規劃單位參酌與會單位意見修正簡報及開發執行計畫。	遵照辦理。	—
	（二）請未與會單位於文到後3天內提出意見，未提出以無意見方式處理。	敬悉。	—

101 年 10 月 25 日經建會第 2 次審查會議意見回覆

審查意見	意見回覆
（一）為使新市鎮人口、住宅、產業發展與水、電、交通等相關公共建設一次到位，請內政部重新檢視相關工作細項及其完成時間點，修正工作期程圖，確保新市鎮發展與相關公共建設同步完成。	遵照辦理。工作期程已修正，詳第玖章。
（二）為使新市鎮引進之產業順利發展，請經濟部、交通部、文化部及國科會等產業主管機關協助檢視計畫中規劃之產業發展定位、供需、時間及策略等項目，並將意見送內政部納入計畫修正參考。	遵照辦理。
（三）為因應新市鎮開發所產生之交通衝擊，請內政部就短期及中長期研擬相關措施，短期措拖應避免造成臺北市交通衝擊，並請內政部及新北市政府在執行時妥為因應。	交通屬於交通主管機關權責，將配合主管機關審查之環境影響評估結論辦理。
（四）為使新市鎮朝向生態及低碳城市發展，請內政部補充生態及低碳城市指標，並訂定目標值及相關做法。	遵照辦理。已就生態及低碳城市指標、目標值及相關做法建立本案「生態城市管理評估體系架構表」，詳表 5-2。
（五）為降低開發執行風險，請內政部將需求面因素納入二期一區啟動指標中，並就新市鎮發展與相關公共建設間無法相互配合，以及財務敏感度分析結果等可能風險，研擬相關因應措施。	遵照辦理。修正內容如下： （一）需求面因素－基於下列各項因素，淡海新市鎮二期一區之開發應即啟動： 1. 開發淡海新市鎮是住宅整體發展政策之一環，具有儲備未來住宅發展用地之功能，可配合相關住宅政策提供使用。

審查意見	意見回覆
	2. 以北北桃近十年人口成長趨勢而言，台北市人口年成長率約 0.2 ‰，而新北市與桃園縣則分別為 8.5 ‰ 與 13.7 ‰ ，顯示人口成長有由台北市逐漸往外發展之趨勢。淡海新市鎮所在之淡水區人口成長更為顯著，從民國 89 年 11.6 萬人成長至 100 年 14.6 萬人，年平均成長率高達 21.5 ‰，未來因各項公共設施之漸次完成，仍將持續成長。 3. 鄰近淡海新市鎮之淡水及淡水(竹圍地區)都市計畫區住宅區發展率已達 60％至 80％；而淡海新市鎮已開發區目前經都市設計審議通過之戶數已超過 2 萬戶，未來配合各項聯外交通建設的陸續完成，申請案件及戶數將更大幅增加。 4. 依 101 年第 1 季住宅需求動向調查資料顯示，北北桃欲購置住宅者之需求比例介於 13%～28%之間；而依住展雜誌發佈之近 3 年雙北市熱門推案前三名地區的最新統計數據，在新北市的行政區中，淡水區是唯一 3 年均排名第一的地區，從數據來看，其推案量與金額從 2010 年的 2,744 戶、324 億元，至 2011 年的 3,417 戶、464 億元，到了 2012 年 11 月中，已達 4,953 戶、647 億元的新高點，顯示其市場仍相當活絡。 5. 以產業發展而言，開發淡海新市鎮提供產業用地，除可

審查意見	意見回覆
	促進產業活動合理分布，均衡區域發展外，就地理位置來看，淡海新市鎮具有桃園國際機場與台北港之海空雙港之優勢，未來淡江大橋之連結，將有效帶動淡海新市鎮產業的發展。 （二）新市鎮發展與相關公共設施配合： 1. 區外供水計畫已於 96 年經行政院裁示，由新市鎮開發基金補助其建設經費；其他公共設施、輸電線路等公共管線工程，目前均已列入財務計畫中，本部將積極協調其配合同步進行，相關工程介面整合問題將與各有關單位協調，並投入必要成本，適當調整排程，俾利工程銜接。 2. 目前各項淡水捷運延伸線計畫、淡江大橋建設計畫及淡水河北側沿河平面道路等聯外交通建設已由交通部、新北市政府次第辦理中，本部新市鎮開發基金將依行政院核定之計畫內容補助，請開發單位於後續開發過程依行政院核定時程積極配合辦理。至有關捷運向北繼續延伸暨機廠北遷計畫，亦請新北市政府即刻啟動，如有經費上之需求，本部將予協助。 （三）財務敏感度分析之因應措施 1. 勵行撙節開支，減少非必要支出。 2. 調整非急迫性公共設施用地之開發時序。 3. 調整都市計畫使用分區或放寬土地使用分區管制規定，

審查意見	意見回覆
	提升土地利用價值。 4. 積極引入旗艦廠商，提振新市鎮就業供給，以加快土地銷售作業。
（六）本案請依前開審議結論修正計畫，並依「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」相關規定辦理後，報院核定，據以實施。	遵照辦理。詳附錄七、八、九、十。

102 年 2 月 4 日經建會第 1447 次委員會審查意見回覆

審查意見	意見回覆
（一）淡海新市鎮開發執行計畫前經 81 年行政院核定在案，內政部為因應國內經社環境的變遷，並解決近年來大臺北都會區住宅問題與平抑北部房價，爰檢討提出本修訂計畫，且經其評估本案具財務自償性，原則尊重。	遵照辦理。
（二）本案規劃優先引進文創、觀光、雲端運算及綠色能源等產業，提供在地就業機會，考量產業發展對人口引進有重要影響，請文化部、交通部與經濟部等產業主管機關及新北市政府予以協助，以帶動新市鎮發展。	遵照辦理。
（三）本案規劃將提供一定比例之社會住宅或合宜住宅，解決青年成家及弱勢族群之居住問題，請內政部配合整體住宅政策，並視社會經濟發展情況及趨勢，適時檢討執行。	遵照辦理。
（四）為使本案人口引進、住宅興建及產業發展與水、電及聯外交通等相關公共建設一次到位，請內政部依據各面向發展情況，適時調整相關策略，確保新市鎮發展與公共建設同步完成。	遵照辦理。
（五）本案擬以區段徵收辦理開發，為確保新市鎮基金財務健全，二期二區開發部分請內政部審慎檢討啟動指標，循序報核後，再執行開發，並請內政部未來土地處分應考量市價並將開發利益回饋國庫，充裕政府財政。	遵照辦理。

審查意見	意見回覆
(六)為降低開發風險,請內政部每3或5年至少應通盤檢討1次,並視人口與產業發展情況,適時檢討分期分區開發,必要時,應隨時辦理通盤檢討。	遵照辦理。
(七)有關部分民眾針對本案開發方式及是否開發仍有疑慮,請內政部確實與民眾溝通說明,妥以解決,並完成都市計畫、環境影響評估及區段徵收等法定程序後,再據以開發。	遵照辦理。

壹、緒論

一、計畫緣起

行政院於民國 77 年 7 月核定內政部（以下簡稱本部）提報「興建中低收入住宅方案」，於 81 年 7 月核定本部所報「淡海及高雄兩新市鎮開發執行計畫」，選定開發淡海及高雄兩新市鎮，提供臺北、高雄兩都會區充足之中低收入戶住宅，期能紓解當時住宅嚴重不足之問題與中心都市成長壓力。嗣經 90 年 5 月本部報奉行政院核定「淡海、高雄新市鎮開發現階段財務改善計畫」，加速推動各項財務改善措施後，目前新市鎮財務狀況已獲盈餘，且淡海新市鎮先期開發區亦扮演紓解大臺北都會區住宅問題與平抑房價之重要角色。

99 年海峽兩岸簽訂 ECFA、100 年中日簽訂投資自由化協議，以及本部同意投資行政院核定之淡海輕軌運輸系統、100 年臺北港完成近期工程開通營運、101 年展開淡水河北側沿河平面道路與淡江大橋工程後，淡海新市鎮連接林口特定區、桃園航空城、臺北港，儼然躍升為海空聯運「海東新特區」。如能掌握時機有效適時提供新興策略產業與文創產業發展用地，引入各項國際投資計畫，必可成為兩岸中轉營運與交流最佳基地平台，與對岸海西特區並駕齊驅。

另，馬英九總統於 100 年 6 月指示行政院應加快開發淡海新市鎮，透過大量供應住宅，讓北部房價不致過度攀升，否則光靠奢侈稅，效益有限。

氣候變遷海平面上升加劇，如何以更尊重生態、強化防災、節能減碳、重視人本等思維進行新市區建設已是當前課題顯學。過去淡海新市鎮之規劃藍圖多著眼於住宅整體配套建設，對於如何因應上開議題較無著墨，因此，有必要重新以「生態城市」檢討規劃，成為我國新市鎮建設典範，有效引領因應未來地球暖化問題。

綜上，本部特再檢討淡海新市鎮各項主客觀情勢，融

合當前生態、低碳、永續、新興策略產業等理念思維，修定本開發執行計畫，重新通盤檢討調整土地使用、人本交通、產業發展策略、分期分區計畫與財務計畫，期加速轉型，建構優質低碳、樂活、健康「淡海蔚鎮 Dan-Hai WELL Town」，迎接新挑戰。

二、辦理依據與情形

淡海新市鎮特定區計畫實行至今發展未如預期，本計畫為了提高新市鎮之開發效率與效益，除因應全球環境發展趨勢外，配合重大政策之指示及交通建設執行，賡續辦理後期發展區之開發，相關政策及函示說明如下，本計畫之修正依據與辦理情形彙整如表 1-1 所示。

（一）重大政策指示事項

1. 本部主要係依據 96 年 2 月 13 日行政院秘書長函示修訂淡海新市鎮開發執行計畫（草案），仍予維持原新市鎮特定區計畫範圍，並研擬多元開發方式之可行性。

2. 配合行政院 99 年 4 月 22 日核定之「健全房屋市場方案」將淡海新市鎮後期發展區之開發列為提供興建優質住宅之中長期發展計畫。

3. 馬總統於 100 年 6 月 30 日指示配合住宅政策，將淡海新市鎮開發列為長期計畫。

（二）重要交通建設計畫

1. 淡海輕軌運輸系統

99 年 1 月 3 日行政院院長指示修正淡海新市鎮相關計畫、法規及調整土地使用分區，及研議增加後期發展區之開發方式，並請交通部協助本部儘速與新北市政府協調完成相關聯外交通建設，以促使淡海新市鎮之功能及定位轉型，加速人口及產業之進駐;99 年 5 月 27 日行政院經濟建設委員會函復為落實淡海新市鎮聯外系統改善計

畫，達到新市鎮開發與紓解市中心人口成長壓力之目的，原則同意辦理淡海輕軌運輸系統之計畫，並優先推動綠山線。

2. 淡江大橋建設計畫

淡江大橋路線起自已完工的臺北港二期聯外道路，沿臺北港臨港大道，跨越淡水河出海口，至淡水沙崙路往北銜接淡海新市鎮，預計可縮短三芝、淡水、淡海新市鎮往來臺北港、桃園國際機場之路程，紓解關渡橋及省道臺 2 線竹圍段壅塞車流，同時可促進北海岸觀光休閒事業發展。

行政院吳院長於 99 年 1 月 3 日視察淡海新市鎮發展行程中裁示為配合淡海新市鎮發展計畫，請儘速進行淡江大橋之環境差異分析。

行政院經濟建設委員會於 99 年 1 月 20 日召開「淡江大橋及其連絡道路規劃報告綜合檢討」研商會議，奉行政院（院臺交字第 0990018213 號函）核示：「照本院經濟建設委員會綜提意見辦理」。

馬總統於 100 年 09 月 11 日視察新北市淡江大橋與淡海輕軌運輸系統，指示請新北市與交通部儘速完成相關建設。

3. 淡水河北側沿河平面道路計畫

省道臺 2 線為淡水地區南向聯外唯一之公路交通孔道，每逢尖峰時間及例假日交通必將壅塞，未來淡海新市鎮開發完成後將會增加沿線之交通負荷，故行政院環境保護署於 100 年 4 月 15 日有條件通過「淡水河北側沿河平面道路工程環境影響評估」，以解決該道路車道容量不足與都市防災等問題，並促進淡水觀光產業的發展。

表 1-1 淡海新市鎮辦理情形綜理表

辦理依據		辦理情形
行政院經濟建設委員會 91 年 1 月 21 日總字第 0910000330 號函	內政部呈報「淡海、高雄新市鎮開發現階段財務改善計畫」(草案)，業經本會委員會議審議獲致結論，鑒於目前時空環境已產生巨大變遷，請內政部於半年內完成本二新市鎮之通盤檢討計畫，陳報行政院重新核定。	
行政院 91 年 2 月 1 日院臺內字第 0910003432 號函	所報「淡海、高雄新市鎮開發現階段財務改善計畫」草案一案，請照本院經建會審議結論辦理。	■93 年 4 月 13 臺內營字第 0930083136 號函第 1 次陳報行政院 ■94 年 1 月 20 日臺內營字第 0930088338 號函第 2 次陳報行政院 ■95 年 5 月 2 日臺內營字第 0950801321 號函第 3 次陳報行政院 ■95 年 11 月 17 日臺內營字第 0950806557 號函第 4 次陳報行政院
行政院 91 年 12 月 31 日院授主孝三字第 091008774 號函	就新市鎮開發基金（簡稱“基金”）之存續核示略以新市鎮開發基金原設置任務已不復存在，應儘速修正開發計畫朝結束開發方向規劃報院核定。	
行政院國家資產經營管理委員會第 16 次會議決議	住宅市場已供過於求，新市鎮開發基金原設置功能已不復存在，請內政部修正新市鎮開發計畫報行政院，朝結束開發方向辦理。	
■行政院經濟建設委員會 95 年 6 月 21 日總字第 0950002513 號函 ■行政院秘書長 95 年 6 月 30 日院臺建字第 0950030821 號函	1. 本案衡量台灣人口成長、住宅需求均趨緩及時空條件之轉變等因素，未來二新市鎮的開發應限於將已開發地區之土地出清為止，後期發展區則劃出新市鎮範圍。至於劃出部分，應採回歸區域計畫原編定使用別或改依都市計畫程序辦理，請內政部審慎評估後決定，惟原後期發展區土地使用規劃，應避免與新市鎮功能重疊或競合。 2. 為加速新市鎮已開發地區之土地銷售，已開發地區內必要之公共設施請內政部檢討辦理，至於區外自來水及聯外交通等建設經費，請內政部確實檢討各項公共設施之投資規模，協調各部會及地方政府依據預算程序報院核定。 3. 請內政部積極協調各有關部會及尋覓潛在之買主，研擬提供各需地機關及民間業者進駐新市鎮及購買土地之誘因，並於財務計畫中訂定各年期售地目標，必要時可採調整售價方式辦理，以符市場需求。其土地之銷售策略，應於財務計畫中詳細評估，請內政部修改財務計畫後另案報院核定。 4. 有關行政院 91 年 12 月 31 日院授主孝第 091008774 號函及國家資產經營管理委員會第 16 次會議決議，均請內政部將新市鎮開發基金朝結束開發方向	有關未來新市鎮的開發應限於將已開發地區之土地出清為止，後期發展區則劃出新市鎮範圍乙節，因涉及新北市政府權責，經本部與該府召會協調，惟未能獲得該政府同意配合辦理。 本部爰於 95 年 11 月 17 日以臺內營字第 0950806557 號函第四次陳報行政院時，將計畫內容修正為淡海新市鎮後期發展區處置方式，以劃出新市鎮範圍回歸非都市土地使用管制為原則，將於淡海新市鎮特定區計畫通盤檢討案內調查人民團體意見後決定。

辦理依據		辦理情形
	規劃辦理乙節，同意由內政部持續辦理已開發地區土地之銷售，惟請內政部儘速檢討二新市鎮已開發區土地之都市計畫使用分區，以整併零星土地，適度調整容積及採不同基地間容積彈性處理方式辦理，創造較高銷售價值。	
行政院經濟建設委員會 96 年 1 月 25 日都字第 096000525 號函審查結論	「修訂淡海及高雄新市鎮開發執行計畫（草案）」於 95 年 11 月 17 日第 4 次函陳行政院，經建會並於 96 年 1 月 8 日召開會議審查，審查結論如下： 1. 本案內政部提報之淡海及高雄新市鎮後期發展區處置方式(高雄維持原計畫規模、淡海俟民意調查及審慎評估後決定)與行政院 95 年 6 月 30 日院臺建字第 0950030821 號函示「未來二新市鎮的開發應限於將已開發之土地出清為止，後期發展區則劃出新市鎮範圍」之審議決議不同，為利後續執行計畫之研擬，應維持原決議，請內政部與新北市政府（原臺北縣政府）及高雄縣政府持續協調。 2. 本案執行計畫後續辦理之公共建設與工程部分(包含聯外設施)應以已開發區為範圍，相關執行經費與分工表，請內政部先協商各有關部會，於達成協議後再納入執行計畫中。 3. 本案財務計畫與銷售計畫部分，應以已開發區範圍，並以縮短銷售年期為目標，建請內政部參考各機關代表意見，考量整體市場需求，重新研擬具體可行之財務計畫，納入執行計畫中。	
行政院秘書長 96 年 2 月 13 日院臺建字第 0960004549 號函	■新市鎮後期發展區處理方式： 雖經建會審查意見仍建議劃出新市鎮，惟依據行政院秘書長 96 年 2 月 13 日院臺建字第 0960004549 號函示：「請研議維持原新市鎮都市計畫，採多元開發方式之可行性，餘照本院經濟建設委員會研商結論辦理」。 ■研議採多元開發方式之可行性部分： 研議結果建議後期發展區除保留由主管機關以區段徵收方式辦理開發之機會外，另得依促進民間參與公共建設法及政府採購法相關規定，視實際需要以 BOT 或勞務採購方式委託民間業者辦理區段徵收作業，並增訂民間申請整體開發許可與一般徵收等方式。	■仍予維持原新市鎮特定區計畫範圍 ■本部已分別研擬完成「淡海、高雄新市鎮特定區開發許可申請要點（草案）」，於該草案內要求申請開發者應配合當地之自然地形及地貌辦理開發，已納入「淡海新市鎮特定區計畫第 2 次通盤檢討規劃作業」時程辦理後續相關事宜。 ■依行政院秘書長 96 年 2 月 13 日院臺建字第 0960004549 號函示修正辦理情形如下： 1. 有關維持原新市鎮特定區計畫範圍，後期發展區不予劃出，另研議採多元開發方式之可行性乙節，研議結果建議後期發展區除保留由主管機關以區段徵收方式辦理開發之機會外，另得依促進民間參與公共建設法及政府採購法相關規定，視實際需要以 BOT 或勞務採購方式委託民間業者辦理區段徵收作業，並

辦理依據		辦理情形
		增訂民間申請整體開發許可與一般徵收等方式。 本部已分別研擬完成「淡海、高雄新市鎮特定區開發許可申請要點（草案）」，於該草案內要求申請開發者應配合當地之自然地形及地貌辦理開發，已納入「淡海、高雄新市鎮特定區計畫第2次通盤檢討規劃作業」時程辦理後續相關事宜。 2.有關後續辦理之公共建設與工程部分應以已開發區為範圍，相關執行經費與分工表，請內政部先協商各有關部會，於達成協議後再納入執行計畫乙節：本部前於96年4月23日召開研商會議討論，結論略以:「有關淡海新市鎮聯外自來水工程建設、成立正式編組之新市鎮建設組等項目經協商結果仍列入『修訂淡海及高雄新市鎮開發執行計畫（草案）』分工表。 至三芝北投公路、淡海輕軌運輸系統、淡江大橋、淡水河北側沿河平面道路等計畫，因計畫內容、期程與經費均尚未規劃確定，目前自無法就分工與經費達成協議，考量其確有助於新市鎮發展，請於執行計畫中列為重要配套措施，由交通部及有關機關配合辦理，俟個別計畫研擬完成後循序報院核定，不納入工作分工表中。 另淡海新市鎮污水處理廠已完成土地撥用，考量其為淡海新市鎮必要公共建設，亦列為配套措施」；本部依98年5月27召開「淡海及高雄新市鎮開發執行計畫」（草案）協調會議記錄修正本計畫內容。 3.財務計畫與銷售計畫部分，考量至100年7月底，已開發區之收支已達平衡，本部乃依函示精神，另積極研擬後期發展區之開發，並重新研擬具體可行之財務計畫納入執行計畫中。
行政院院長99年1月3日巡視淡海新市鎮開發成果之指示	1.新市鎮開發是一項相當艱鉅的工作，內政部營建署開發淡海新市鎮，在周邊重大建設未能配合開發時程興建的情形下，還有目前的建設成果，實在難能可貴。 2.新市鎮開發基金16年來國庫僅撥充49.61億元，其餘資金均需向金融機構借貸，利息負擔沉重，請賡續辦理待售土地銷售，並加強廣告行銷，以持續改善新市鎮開發基金財務狀況。	1.有關賡續辦理待售土地銷售，以持續改善新市鎮開發基金財務狀況乙節，本部已積極辦理土地銷售，截至101年底，已售出135.14公頃，約佔總可標讓售及有償撥用土地面積之83.74%，另至101年底，回收金額為586億777萬元、支出金額為427億8,368萬元，目前暫無債務負擔。 2.有關加速辦理淡海新市鎮未竟工

辦理依據		辦理情形
	3.請加速辦理淡海新市鎮未竟工程，加強督導維護管理作業及加速辦理公共設施移交接管事宜。 4.請內政部營建署積極檢討、修正淡海新市鎮相關計畫、法規及調整土地使用分區，及研議增加後期發展區之開發方式，並請交通部協助該署儘速與新北市政府（原臺北縣政府）協調完成相關聯外交通建設，以促使淡海新市鎮之功能及定位轉型，加速人口及產業之進駐。	程，加強督導維護管理作業及加速辦理公共設施移交接管事宜乙節，本部截至 100 年 7 月擬採階段性移交並完成產權移轉登記共 121 筆，面積 157.06 公頃之無償公共設施用地；至於有償之公共設施用地，則讓售或有償撥用予相關需地單位或機關。 3.有關檢討修正淡海新市鎮相關計畫、法規及調整土地使用分區，及研議增加後期發展區之開發方式乙節，本部已配合環境特色，以「生態城市」為主軸，重新調整土地使用分區，並導入開發許可制，未來相關作業將納入「淡海新市鎮特定區計畫第 2 次通盤檢討規劃作業」，循都市計畫法定程序辦理。 4.有關請交通部協助本署儘速與新北市政府協調完成相關聯外交通建設，以促使淡海新市鎮之功能及定位轉型，加速人口及產業之進駐乙節，本部已與交通部及新北市政府積極協商中，並補助部份工程經費予淡海輕軌運輸系統計畫與淡江大橋建設計畫，以加速新市鎮開發。
行政院 99 年 4 月 22 日院臺經字第 0990021410 號函准予備查	「健全房屋市場方案」將淡海新市鎮後期發展區之開發列為提供興建住宅之中長期發展計畫。	本案配合淡海輕軌運輸系統計畫，將省道臺 2 線以東緊鄰綠山線部分土地劃設為住宅區，以提供興建優質住宅使用。
行政院經濟建設委員會 99 年 5 月 27 日總字第 0990002525 號函	1.交通部為落實淡海新市鎮聯外系統改善計畫，達到新市鎮開發與紓解市中心人口成長壓力之目的，規劃辦理淡海輕軌運輸系統，預期可強化新市鎮聯外機能、提升新市鎮土地之開發效率，並進而帶動該地區發展，原則同意交通部所提綠山線及藍海線之路網，並優先推動綠山線。 2.有關本案因綠山線絕大部分在淡海新市鎮範圍內，故所需經費分別由內政部營建署新市鎮開發基金、新北市政府（原臺北縣政府）及交通部共同負擔…。 3.…淡海新市鎮特定區相關土地開發計畫應配合本案建設同時完成，以確保運量；後續綜合規劃階段，請內政部提供具體相關資料予交通部，據以納入一併推動。 4.本案涉及淡海新市鎮開發，後續內政部應考量新市鎮整體長期發展需要，就規劃路線、長度及車站選址效益，一併研提具體方案送請交通部納入綜合規劃案中辦理。	1.輕軌運輸系統負擔經費經相關單位協商結果為本部(新市鎮開發基金)補助淡海輕軌運輸系統計畫整體路網約 70.90 億元；中央政府及新北市政府負擔約 82.15 億元。 2.本部委託辦理「淡海新市鎮後期發展區整體發展計畫委託技術服務」案，針對後期發展區之捷運延伸路線、長度、車站位址及相關土地開發期程研擬具體方案，以作為指導後期發展區開發之依據。

辦理依據		辦理情形
	5.至於若推動輕軌系統，請交通部儘速研擬建立合理均衡的中央補助比率原則及相關配套措施，作為後續相關案件推動之依據；併請交通部考量結合經濟部軌道產業相關政策，以帶動相關產業發展。	
馬總統100年6月30日指示	配合相關住宅政策，將淡海新市鎮開發列為長期計畫。	本案配合淡海輕軌運輸系統計畫，將省道臺2線以東緊鄰綠山線部分土地劃設為住宅區，以提供興建優質住宅使用。
內政部江前部長100年7月15日視察淡海新市鎮指示	1.請考量整體都市發展、開發時程及財務負擔，研議有關臺2線（登輝大道）以東緊鄰淡海輕軌運輸系統綠山線部份土地納入先期開發之可行性，並訂定相關規範。 2.計畫區範圍內學校用地之劃設應考量學童就學之方便性及需要再予檢討，除中小學用地外，應考量劃設高中用地以因應未來人口進駐之就學需求。 3.有關計畫區範圍內之醫療需求應於規劃時一併考量是否足夠。 4.產業發展內容應具體可行，產業引進除請經濟部協助外，應考量增加產業類別，例如配合淡水地區文創產業發展之潛力，增加文建會或其他相關部會及新北市政府等共同推動，以符合產業多元發展之趨勢。 5.針對未來開發可能產生阻力的地區請詳加調查，並研擬處理方案，例如垃圾場、墓地、宗教設施、古蹟、史前文物及現有密集聚落或工廠等，避免造成後續開發之阻力。 6.有關淡海新市鎮之未來發展願景及定位之四大主軸應考量再予調整，如「Work新興產業園區」、「Eco生態社區」、「LRT低碳（綠色）運輸導向」及「Life休閒生活環境或落實在地生活」等，以利民眾了解及未來之政策宣傳。	1.本案已依所提意見將臺2線以東緊鄰淡海輕軌運輸系統綠山線部分地勢較為平坦地區納入第二期發展區第一開發區之範圍，並訂定相關規範，納入後續區段徵收事項辦理。 2.依據都市計畫定期通盤檢討實施辦法第十九條規定：高級中學及高級職校由教育主管機關研訂整體配置計畫及需求面積，故本部建議調整已開發區之文中用地變更為文中高用地，以符合就學需求及都市計畫檢討規定。 3.本案已依所提意見將現有泓安醫院劃設為醫療專用區，並將周邊土地劃為產業專用區。 4.本案舉辦三場次產業工作坊座談會，建議未來產業的成長模式將是「既有產業與文創、休閒、觀光、綠能等結合轉型帶動在地發展」，並將文創延伸成淡海創意市鎮，讓「綠色、創意、創新、生活」成為淡海地區的標誌。 另，除保留既有產業發展外，亦朝培植新興產業（如文創、觀光、休閒、雲端及綠能等相關產業）之方向發展，以期提供在地就業機會，減少通勤旅次需求，建構低碳、低污染之產業園區。 5.本案經重新調查現況環境發展後，對於未來開發可能產生阻力的地區已研訂「再發展地區土地開發管理要點（草案）」，並提出處理原則之建議，以作為區段徵收可行性評估參考。 6.本案已依所提意見修正，未來將納為後期整體發展目標與願景。

資料來源：本計畫整理。

貳、81 年核定開發執行計畫概況

一、原開發目標

（一）配合重大建設及紓解台北都會區中心成長壓力。

（二）廣建住宅、容納新增都市人口，解決台北都會區住宅不足及房價飆漲問題。

（三）結合民間力量開發淡海新市鎮達到地利共享之目的。

（四）創造良好生活環境品質，樹立都市發展典範，以改善都市居住環境。

二、原開發執行計畫概要

（一）計畫範圍

淡海新市鎮位於新北市淡水區行政轄區內，緊鄰淡水都市計畫區北側，南、北以省道臺二線之 2 號橋與 9 號橋為界，西至台灣海峽，東至淡水區水源國小，計畫面積約 1,756 公頃，詳圖 2-1 所示。

圖 2-1 淡海新市鎮特定區計畫範圍示意圖

（二）計畫年期：25 年（自民國 79 年起至 103 年止）。

（三）計畫人口：預計容納 30 萬居住人口。

（四）開發策略

1.辦理單位

新市鎮開發由本部統籌辦理；由中央政府籌措開發經費，由本部負責規劃、設計、開發及營運管理，並由本部委託(前)台灣省政府地政處及新北市政府（原臺北縣政府）執行區段徵收。

2.開發方式

採區段徵收方式辦理。

3. 計畫面積

原計畫採分期分區辦理開發，依據行政院核定之開發時序，已優先辦理第一期發展區之第一開發區（即綜合示範社區）及第二開發區，其計畫面積為 452.36 公頃（區段徵收面積為 446.02 公頃），佔整體新市鎮預定總計畫面積 1,756.31 公頃之 25.76%。

4.分期分區開發

原計畫分為三期七區開發，包括第一期發展區第一、二、三開發區（計畫面積約 794 公頃，計畫人口約 18 萬人）、第二期發展區第一、二開發區（計畫面積約 590 公頃，計畫人口約 7 萬 5 千人）、第三期發展區（計畫面積約 215 公頃，計畫人口約 4 萬 5 千人）與海濱遊憩區（計畫面積約 157 公頃），詳圖 2-2 所示。

5.實質發展策略

分為 9 大部份，包括有公共工程、住宅、市鎮中心及海濱商業區、工業區、都市服務設施、海濱遊憩區、都市景觀及資源保育、交通運輸系

統與建築管理等策略。

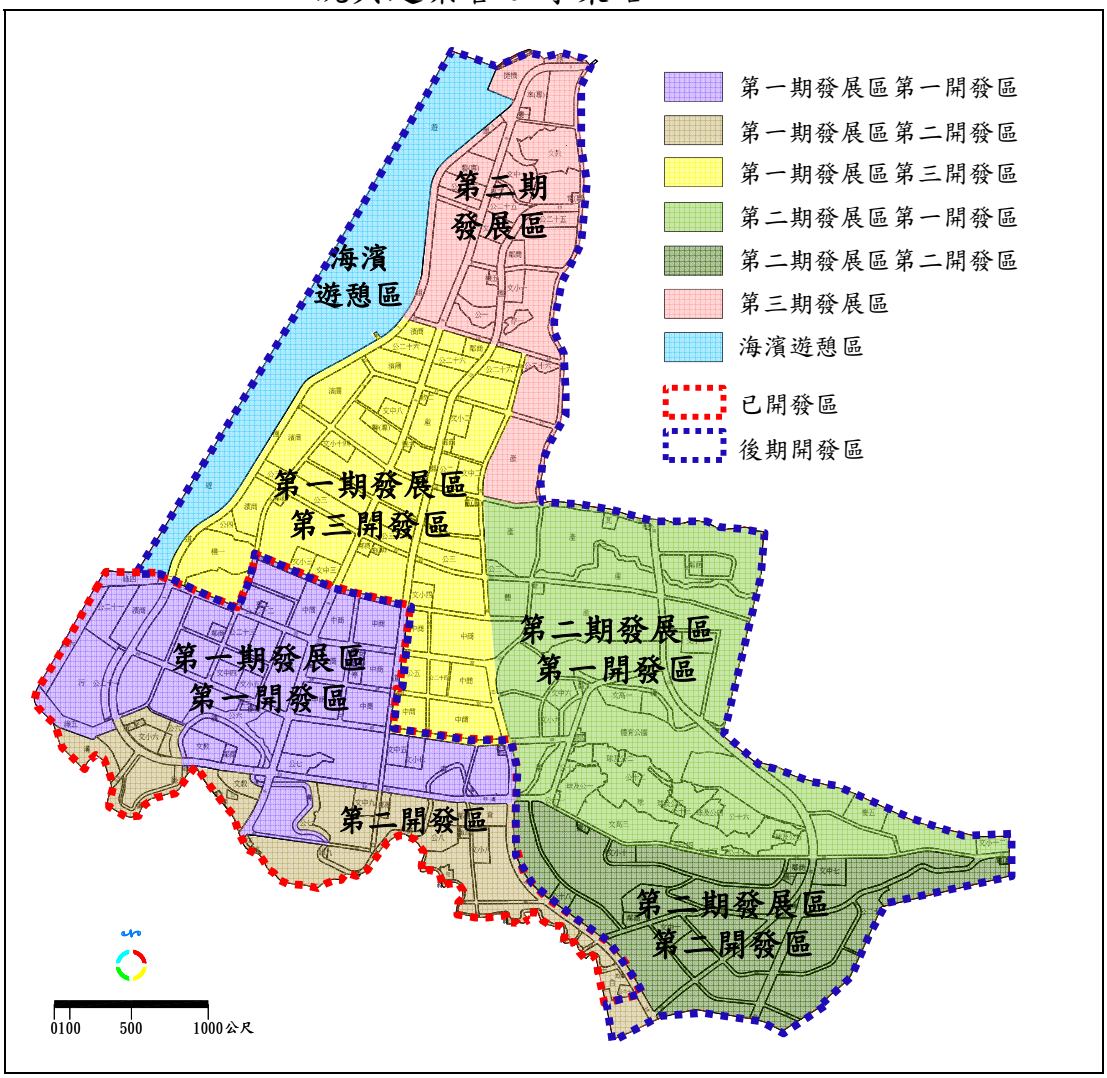


圖 2-2 原淡海新市鎮開發計畫分期分區示意圖

6. 人口與產業引進措施

包括完成各項公共設施、公共工程及交通運輸設施之興建，並配合集中興建綜合示範社區及中低收入住宅，以創造新市鎮基本需求，而以工、商業區之開發，來創造當地就業及住宅需求，吸引或疏導都會區內人口及產業移往新市鎮。並以住宅建設、更新及海濱遊憩區之投資開發方式，來持續新市鎮之成長。同時，依照新市鎮開發條例以及相關法令採行獎勵措施。

7. 綜合示範社區建設

於第一期發展區內就區位良好及完整之範圍，劃設為綜合示範社區（即第一開發區），作為新市鎮內其他地區開發建設之典範。

(五)開發進度

1. 主要計畫

民國 80 年 1 月核定實施淡海新市鎮特定區主要計畫。淡海新市鎮都市設計業於 81 年 6 月完成規劃工作。主要計畫則於 81 年 7 月中旬完成規劃工作。

民國 89 年 2 月辦理完成淡海新市鎮主要計畫第 1 次通盤檢討；94 年 2 月辦理主要計畫第 2 次通盤檢討，目前賡續辦理中。

2. 細部計畫

第一期發展區細部計畫於 81 年 7 月中旬完成規劃草案，9 月中旬完成法定程序；82 年 2 月公告實施「淡海新市鎮特定區第一期發展區細部計畫」，目前賡續辦理中。

3. 區段徵收範圍

區段徵收作業則依據行政院核定之開發時序，已優先辦理第一期發展區之第一、二開發區，已完成開發面積為 446.02 公頃（各為 303.53 公頃及 142.49 公頃，剔除水碓尾地區 6.34 公頃），佔全新市鎮預定整體開發總面積 1,756.31 公頃之 25.40%，詳圖 2-3 所示。

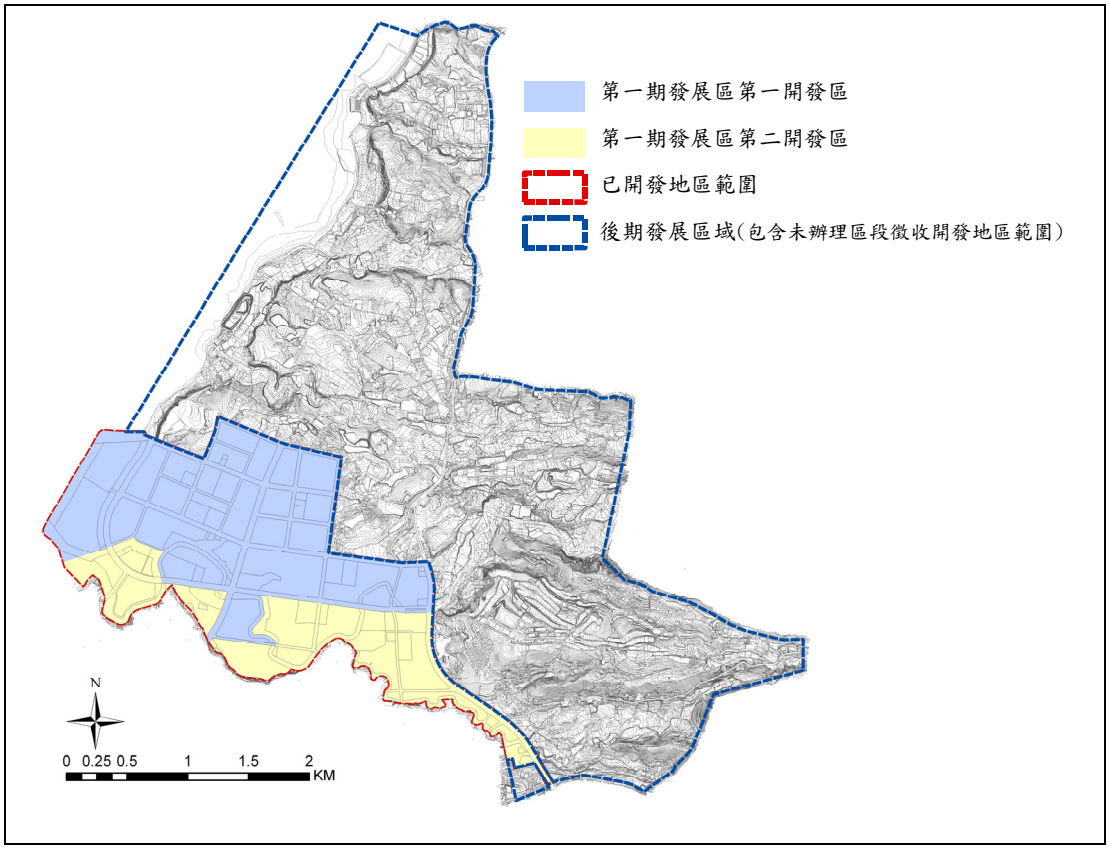


圖 2-3 第一期發展區第一、二開發區區段徵收範圍示意圖

4. 公共工程建設

淡海新市鎮第一期發展區將公共工程區劃分為 4 區辦理，而第二開發區以 1 區辦理開發，其大部分基礎建設已於民國 100 年前陸續完成道路系統、排水系統、污水系統、再利用水系統、自來水系統、電力、電信、瓦斯等管線系統，並完成共同管道 2,641 公尺與其他相關公共工程建設，詳表 2-1 所示。

表 2-1 淡海新市鎮第一期發展區第一、二開發區公共工程進度表

項次	已發包工程項目	發包金額(萬元)	結算金額(萬元)	開工日期	竣工日期
1	淡海新市鎮綜合示範社區整地工程	41,560	40,979	83.04.11	85.10.12
2	淡海新市鎮綜合示範社區海堤工程	84,688	81,695	84.05.10	86.06.24
3	淡海新市鎮綜合示範社區沙崙里及崁頂里供水工程	627	268	85.05.01	86.01.21
4	淡海新市鎮綜合示範社區神鷹營區供水工程	245	245	85.05.28	85.09.23
5	淡海新市鎮綜合示範社區公共工程第 1 區	25,901	24,097	85.07.01	87.07.26
6	淡海新市鎮綜合示範社區拆遷戶安置住宅工程	158,430	154,879	85.09.13	88.04.15
7	淡海新市鎮綜合示範社區公共工程第 3 區	59,046	58,299	86.03.28	89.06.19
8	淡海新市鎮綜合示範社區傳統土木管道工程第 1 區	4,680	4,267	86.04.08	87.04.23
9	淡海新市鎮綜合示範社區公共工程第 2 區	29,230	25,314	86.05.10	88.07.19
10	淡海新市鎮綜合示範社區公共工程第 4 區	62,630	58,059	86.05.28	88.08.14
11	淡海新市鎮第一期發展區第二開發區建築物拆除工程	2,570	2,511	87.11.16	88.10.23
12	淡海新市鎮綜合示範社區造地工程	以 1 元發包	-9	88.04.29	90.07.06
13	淡海新市鎮綜合示範社區 54 處囊底路及地下配電場，照明，號誌及標誌工程	18,500	16,965	88.08.09	89.12.02
14	淡海新市鎮第一期發展區第二開發區公共工程	79,300	80,391	88.10.15	92.06.26
15	淡海新市鎮綜合示範社區公 22、23 公園新建工程	6,180	6,000	89.08.31	90.05.11
16	空軍大片頭陣地新建工程（本署僅代辦發包）	1,588	1,846	90.05.04	91.09.10
17	淡海新市鎮綜合示範社區拆遷戶周圍兩街廓道路景觀工程	1,797	1,929	90.08.17	91.02.08
18	淡海神鷹營區數位微波站祥調子台遷建工程（本署僅代辦發包）	848	914	90.10.19	92.02.05
19	淡海神鷹營區靶勤隊遷建工程（本署僅代辦發包）	1,680	1,680 (中途驗收金額)	91.01.20	-
20	淡海公司田排水下水道幹線第 1 期整建工程	65,323	70,824	92.02.11	95.07.25
21	淡海新市鎮綜合示範社區公共工程第 3 區改善工程暨營運維護管理	9,480	10,699	92.03.17	工程部分：93.09.29 維管部分：94.3.5~95.3.4
22	綜合示範社區公共工程第 2 區公共設施修繕工程	106	148	92.04.04	92.07.07

項次	已發包工程項目	發包金額(萬元)	結算金額(萬元)	開工日期	竣工日期
23	淡海新市鎮綜合示範社區全區喬木植栽種植工程	2,480	2,293	92.05.09	93.04.26
24	臺北縣淡水地區公司田排水下水道幹線第2期整建工程	34,249	39,623	92.10.20	97.01.15
25	淡海新市鎮綜合示範社區90砲陣地、微波站軍事設施遷建後之公共工程	3,659	4,270	93.05.27	94.09.15
26	淡海神鷹營區靶勤隊遷建工程之後續工程	526	788	93.06.07	94.04.27
27	淡海新市鎮綜合示範社區全區臨時性人行道簡易舖面及路燈、號誌、標誌第 2 期工程	15,450	17,328	95.03.14	96.08.23
28	淡海新市鎮第一期發展區第二開發區自來水用地、瓦斯事業專用區及公28用地圍籬工程	95	85	95.03.22	95.06.03
29	淡海新市鎮第一期發展區第二開發區自來水及瓦斯專用區整地工程	518	563	96.06.22	97.03.19
30	淡海新市鎮一期二區臨時人行道舖面、植栽綠化、路燈及號誌工程	5,766	5,617	94.04.05	98.1.20
31	淡海新市鎮綜合示範社區 RD1-2、RD2-1及RD6-2計畫道路銜接工程	6,120	6,635	97.01.27	98.5.25
32	淡海新市鎮區內土木設施預約零星修繕工程及環境維護(開口合約)第一期	633	92	98.05.18	99.3.31
33	淡海新市鎮區內土木設施預約零星修繕工程及環境維護(開口合約)第二期	478	129	99.05.31	100.04.30
34	淡海新市鎮綜合示範社區全區公共設施用地植栽養護（開口合約）	633	236	98.06.30	99.06.30
35	淡海新市鎮區內照明號誌等設施預約零星修繕工程(開口合約)第一期	418	172	97.05.09	98.06.30
36	淡海新市鎮區內照明號誌等設施預約零星修繕工程(開口合約)第二期	668	273	98.09.25	99.12.31
37	淡海新市鎮第一期發展區第二開發區「公8公園暨兒童遊樂場工程」	3,280	3,127 (植栽758、一般2369)(不含養護)	98.12.03	99.10.12
38	淡海新市鎮第一期發展區第二開發區第二期人行道鋪面及交通工程	4,632	4,454 (不含養護)	99.04.02	100.03.12
39	淡水區新市二路 4 段道路邊坡坍方復建工程	153	153	100.02.08	100.04.11
40	淡海新市鎮綜合示範社區公有設施及用地移交前維護管理服務	2,583	2,530	97.06.06	99.06.30
41	淡海新市鎮第一期發展區第二開發區公有設施及用地移交前維護管理服務	593	586	98.11.01	99.06.30

資料截止日期：101 年底。

6.土地處理及標售

(1)土地取得

透過撥用公地、填海造陸新生地、未登錄土地、徵收私有土地等方式取得土地。淡海新市鎮第一期發展區第一、二開發區經區段徵收已取得 446.02 公頃之開發用地面積。

(2)土地處理

已完成土地補償費發放、配地與所有權狀發放等作業，除分回抵價地 104.61 公頃、公共設施用地 180.03 公頃將無償登記為新北市政府（原臺北縣政府）所有外，取得可標讓售及有償撥用土地 161.38 公頃（詳表 2-2），其中 2.80 公頃係用來興建 647 戶拆遷戶安置住宅，其餘土地則辦理有償撥用及標讓售。

(3)土地標售

第一期發展區第一發展區之拆遷戶安置住宅已於 94 年 6 月全部售竣。

土地部分，截至 101 年底，已售出 135.14 公頃（83.74%），回收總價 569 億 2,152 元（含安置住宅建築物收入），餘待售土地總面積 26.24 公頃，待回收總價 113 億 5,493 萬元，詳表 2-3。

表 2-2 淡海新市鎮第一期發展區第一、二開發區土地處理情形表

都市計畫分期分區	項目	區段徵收面積(公頃)		
		第一開發區	第二開發區	第一、二開發區合計
第一期發展區第一、二開發區（已開發區）	分回抵價地	90.82	13.79	104.61
	取得之公共設施用地(無償移交新北市政府(原臺北縣政府))	119.30	60.73	180.03
	拆遷戶安置住宅用地（1）	2.80	無	2.80
	可標讓售及有償撥用土地（2）	90.61	67.97	158.58
	可銷售面積（3）=（1）+（2）	—		161.38
	已開發區之區段徵收(地籍整理)面積（4）	303.53	142.49	446.02
水碓尾地區（原屬第一期發展區第二開發區）	非納入優先區段徵收範圍（5）	0	6.34	6.34
總　　計（6）=（4）+（5）				452.36

資料截止日期：101 年底。

表 2-3 淡海新市鎮第一期發展區第一、二開發區土地標售明細表　　單位：公頃、萬元

項目	總數		已執行		待執行	
	面積	金額	面積	金額	面積	金額
第一期發展區第一開發區	93.41	3,971,863	73.70	3,248,953	19.71	722,910
土地	90.61	3,724,798	70.90	3,001,888	19.71	722,910
住宅（647 戶土地）	2.80	247,065	2.80	247,065	—	—
第一期發展區第二開發區（土地）	67.97	2,855,782	61.44	2,443,199	6.53	412,583
總計(含 647 戶土地)	161.38	6,827,645	135.14	5,692,152	26.24	1,135,493

資料截止日期：101 年底。

(六)財務計畫

1.財務計畫策略

(1)財務需求（詳「淡海新市鎮開發財務計畫書」）

淡海新市鎮建設所需開發經費龐大，計需土地開發經費 1,083 億 1,440 萬元，住宅建造費 840 億元，住宅建造費利息 256 億元，合計總開發經費約需 2,179 億 1,440 萬元。

惟為因應新市鎮開發長遠資金調度需要，爰研提「淡海新市鎮開發財務計畫書」，經行政院以 82 年 6 月 22 日臺 82 內 20584 號函核定在案，估算所需土地開發經費為 1,429 億 8,750 萬元，減少 749 億 2,690 萬元，詳如表 2-4。

(2)經費籌措

Ⅰ.先期行政作業費

由內政部依工作進度實際需要，分年編列預算支應。

Ⅱ.補償費

由內政部依工作進度實際需要，分年編列預算支應或由內政部委託公民營工程公司辦理各項工程建設，並由公民營工程公司先行向銀行申請貸款支應或由內政部會同省、縣、市政府向有關基金或銀行申請貸款支應。

Ⅲ.公共工程建設費、共同管溝等開發建設費用

由內政部委託公民營工程公司辦理並由其先行向銀行申請貸款支應、或獎勵民間投資建設、或利用土地證券化募集民間資金辦理。

Ⅳ.住宅建造費

由國宅主管單位向國宅基金及銀行申請貸款支應，並採預售方式辦理，或由土地證券化所得資金辦理。

表 2-4 淡海新市鎮整體財務需求概況表　　單位：萬元

項目				開發執行計畫書	財務計畫書
土地開發費	先期行政作業費	都市計畫地形測量費		660	-
		都市計畫擬定費（含主要、細部計畫）		880	-
		都市設計費		4,000	5,454
		都市計畫釘樁費		2,400	3,480
		區段徵收作業費		37,500	41,750
		公共工程及公共設施規劃設計費		192,000	173,400
		小計		237,440	224,084
	開發建設費	補償費	地價補償費	100,000	129,000
			農作物補償費	64,000	97,000
			建築物補償費	260,000	1,932,000
			其他	-	26,000
			小計	424,000	2,184,000
		公共工程建設費	直接工程費	3,240,000	3,220,000
			共同管溝費	1,600,000	1,600,000
			監造費及預備金	605,000	722,500
			小計	5,445,000	5,542,500
		公共設施建設費		960,000	960,000
		建設費利息		3,765,000	261,166
		補助費		-	5,127,000
		小計		10,594,000	14,074,666
	合計			10,831,440	14,298,750
住宅建造費				8,400,000	-
住宅建造費利息				2,560,000	-
總計				21,791,440	14,298,750

註：行政院 81 年 8 月 27 日臺 81 內 29801 號函核定「淡海及高雄新市鎮開發執行計畫」、行政院 82 年 6 月 22 日臺 82 內 20584 號函核定「淡海新市鎮開發財務計畫書」。

(3)債務清償

俟淡海新市鎮各項公共工程及中低收入住宅興建完成後，出售中低收入住宅或政府取得之標讓售土地，以所得之價款歸還各項墊款或銀行之貸款和利息。

若遇房屋市場不景氣而有房屋滯銷情形時，則由政府編列預算支應利息費用。

2.財務辦理情形

(1)財務需求

目前淡海新市鎮以優先辦理第一期發展區第一、二開發區之建設為主，截至101年底已執行開發經費427億8,368萬元，詳表2-5。

表2-5 淡海新市鎮第一期發展區第一、二開發區經費執行明細表

單位：萬元

項目/年度	第1開發區	第2開發區	合計
一、成本	1,639,779	2,383,278	4,023,057
1.土地	1,368,318	2,383,278	3,751,596
(1)行政作業費	58,093	15,751	73,844
(2)補償費	508,531	1,584,633	2,093,164
(3)公共工程費	444,558	162,176	606,734
(4)補助費	189,615	60,774	250,389
(5)利息費及其他	167,521	559,944	727,465
2.住宅	271,461	-	271,461
(1)營建費	160,976	-	160,976
(2)營運費	7,588	-	7,588
(3)利息費	15,264	-	15,264
(4)土地費	87,633	-	87,633
二、費用	144,112	111,199	255,311
(一)利息費	131,782	97,112	228,894
(二)行銷管總與其他費用	12,330	14,087	26,417
合計	1,783,891	2,494,477	4,278,368

資料截止日期：101年底。

(2)經費籌措

Ⅰ.投資（國庫撥充基金數）

政府編列年度預算撥入新市鎮開發基金，以支應開發經費，並視為投資，俟基金結算後之剩餘再行歸還。

國庫於82年至98年間計撥充基金49億1,102萬元支應淡海與高雄新市鎮開發計畫（淡海、高雄各約36億1,122萬元、12億9,980萬元），惟為應國家財政，於99

年至 101 年間計已提前辦理賸餘繳庫 50 億 7,726 萬元。預計 102 年度須再繳庫 70 億元。

Ⅱ.舉借債務

本計畫在未回收資金前，除有國庫挹注基金額度外，餘以舉借債務來支應開發資金缺口，俟回收銷售價款後，用於償還債務。因近期銷售情形有改善，將相關收取款項用於清償債務後，目前暫無債務負擔，未來舉借債務之增減將視收支情形而定。

(3)回收資金

淡海新市鎮可回收資金之來源包括有償撥用及可標讓售土地與住宅之銷售價款與其他收入款項等。

Ⅰ.銷售收入

包含土地與住宅之銷售收入。土地之有償撥用或讓售地價及標售底價，以開發總成本為基準，按其土地之位置、地勢、交通、道路寬度、公共設施及預期發展等條件之優劣估定之，並以該有償撥用或標讓售土地所得回收開發總費用，截至 101 年底，已售出之土地與住宅價款為 569 億 2,152 萬元(含安置住宅建築物收入)。

Ⅱ.其他收入

包括補助性收入、管線單位撥入負擔款項、罰款收入、標單收入與其他等，截至 101 年底，已收取 16 億 8,625 萬元，詳表 2-6。

綜上，至 101 年底回收金額為 586 億 777 萬元、支出金額為 427 億 8,368 萬元，收支比

為 1.37。

表 2-6 淡海新市鎮第一期發展區第一、二開發區收入執行明細表

單位：萬元

項　　目	第一開發區	第二開發區	合　　計	備　　註
一、銷售收入	3,248,953	2,443,199	5,692,152	
1.土地	3,001,888	2,443,199	5,445,087	面積為 135.14 公頃
2.住宅（含土地）	247,065	—	247,065	戶數為 647 戶 土地面積為 2.8 公頃
二、其他收入	129,583	39,042	168,625	
合計	3,378,536	2,482,241	5,860,777	

資料截止日期：101 年底。

三、組織現況

（一）辦理單位

民國 87 年 2 月 21 日奉行政院核示於本部成立臨時編組之新市鎮建設組，負責開發計畫及都市計畫之擬定及檢討變更、用地取得、住宅及土地之銷售、公共工程建設、都市設計審查、基金財務管理、人口與產業之引進、公共設施移交接管、促進民間參與新市鎮建設、籌設財團法人新市鎮開發機構等實際新市鎮開發工作。

（二）原組織架構

依行政院前開核示，新市鎮建設組應由本部就現有編制派兼 11 人,並得進用 17 至 27 位約聘人員。

（三）組織現況

現階段有組長 1 員、副組長 1 員、科長 2 員、視察 2 員、正工程司 1 員、幫工程司 2 員、副工程司 1 員、約聘正工程司 2 員、約聘副工程司 4 員、技士 2 員、工務員 1 員、約僱工務員 1 員、約聘研究員 1 員、委外人力 8 員、工友 1 員，合計 30 人。

（四）營建署新市鎮建設組各科現有人力配置(含約聘人員）及重點工作如次及詳圖 2-4 所示：

1. 企劃科（1 科）

副工程司 1 員、技士 2 員、約聘副工程司及約聘研究員各 1 員、委外人力 5 員，計 10 人辦理開發執行計畫及都市計畫之檢討變更、都市計畫樁測量管理、都市設計審查、基金財務調度管理、綜合管考、監察院糾正案、地方政府公共設施管理維護計畫補助相關事宜、促進民間參與新市鎮建設等。

2. 用地科（2 科）

科長 1 員、視察 2 員、約聘正工程司及約聘副工程司各 1 員及委外人力 3 員，合計 8 員辦理新市鎮土地標售及點交、公有土地撥用、公共設施用地讓售及點交、區段徵收作業及其異議處理、土地成本、有償撥用、標讓售底價調整、公共設施用地移交地方政府接管、土地管理、新市鎮開發基金財產管理作業等。

3. 工程科（3 科）及工務所

科長 1 員、正工程司、幫工程司、約聘正工程司各 1 員、約聘副工程司 2 員，合計 6 員，且另設工務所，辦理淡海新市鎮之人員計有幫工程司 1 員、委外人力 1 員；辦理高雄新市鎮之人員計有工務員 1 員、約僱工務員 1 員，合計 4 員。

主要業務是辦理新市鎮開發工程事宜、港平營區遷建後之後續公共工程規劃設計及發包施工作業、及其他由新市鎮開發基金配合撥款之工程等。

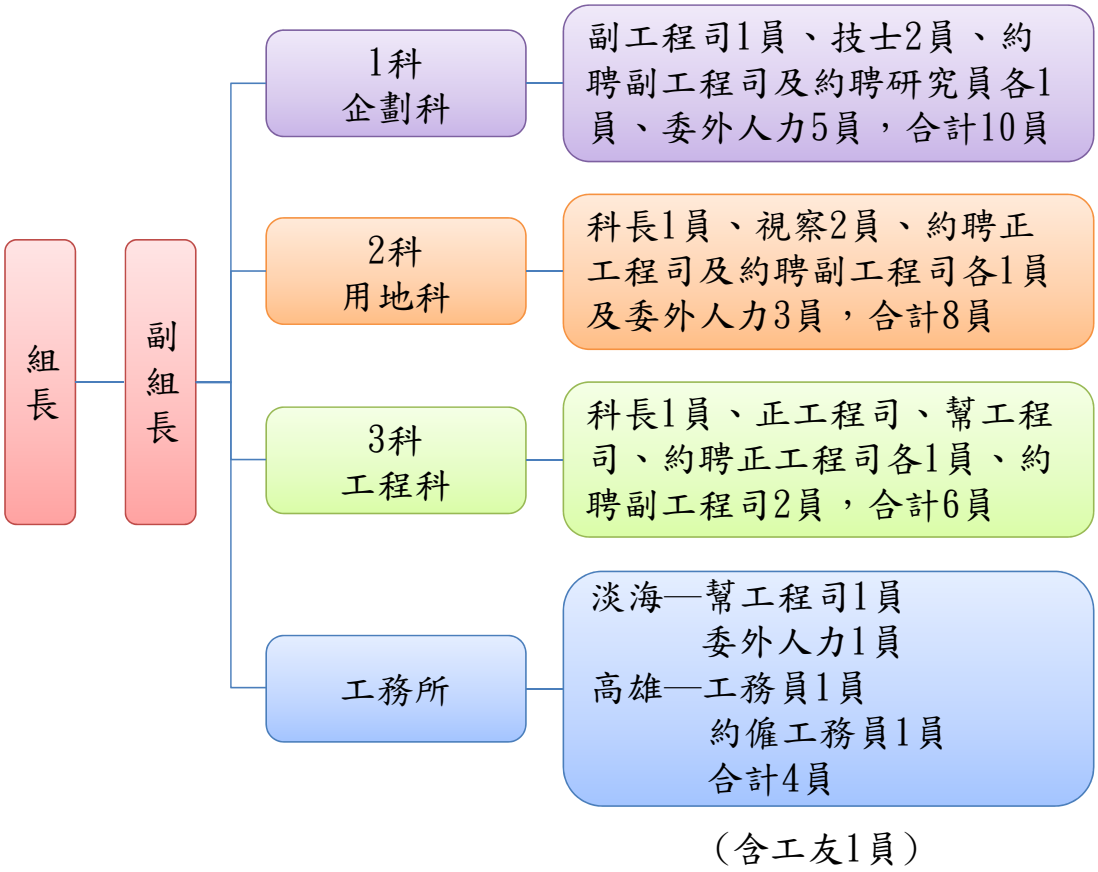


圖 2-4 組織與員額配置示意圖

四、法規修訂現況

本計畫於 95 年 11 月 17 日函陳行政院「修訂淡海及高雄新市鎮開發執行計畫（草案）」，並於 96 年 1 月 8 日經建會開會審查後為增列法規之分界點，歸納並整理歷年淡海新市鎮相關法規，詳表 2-7 所述。

表 2-7 淡海新市鎮歷次法規修訂彙整表

法規項目	修訂日期	增修訂內容概要
「中央新市鎮新社區開發基金收支保管及運用辦法」	民國 82 年 7 月 16 日發布施行；84 年 8 月 23 日第 1 次修正；91 年 5 月 10 日第 2 次修正，並將名稱修正為「新市鎮開發基金收支保管及運用辦法」。	--
「淡海新市鎮綜合示範社區都市設計準則（第一期發展區第一開發區）」	民國 85 年研擬完成；民國 88 年研擬完成「淡海新市鎮都市設計準則與審議規範（第一期發展區第二開發區）」，民國 95 年 1 月 17 日第 1 次修正。	--
「新市鎮開發條例」	民國 86 年 5 月 21 日發布施行；89 年 1 月 26 日第 1 次修正；98 年 5 月 27 日第 2 次修正。	■ 98 年 5 月 27 日第 2 次修正，修正新市鎮開發條例第 26 條，增訂第 4 項有關中央主管機關得就對新市鎮開發有顯著效益之相關聯外交通建設，視本基金營運效能及財務狀況，補助其部分或全部建設經費，加速新市鎮聯外交通之建設。 ■ 為加速開發經費之回收，減輕新市鎮開發基金之財務負擔，將賡續檢討主管機關辦理區段徵收後取得之土地，興建完成之住宅、商業、工業及其他都市服務設施之處理方式及相關管制措施，以資因應。
「新市鎮特定區實施整體開發前區內土地及建築物使用管制辦法」	民國 87 年 5 月 15 日發布施行；87 年 9 月 15 日第 1 次修正；89 年 6 月 1 日第 2 次修正；93 年 11 月 8 日第 3 次修正；98 年 6 月 25 日第 4 次修正；99 年 6 月 11 日第 5 次修正。	■ 98 年 6 月 25 日第 4 次修正第 4 條及第 5 條，因新市鎮後期發展區之開發期程尚未確定，部分於新市鎮特定區發布實施前已建築供居住使用之合法建築物，及合法登記之工廠，在辦理整體開發前，無法進行修建、改建或擴廠，為確保住宅品質、保障居住安全及維持產業發展，將視新市鎮未來發展之實際需要持續檢討相關規定。 ■ 99 年 6 月 11 日第 5 次修正第 6 條，除了放寬既有廠地所有權經移轉後，仍可申請增建臨時廠房，有利於縮短行政流程；並考量目前新市鎮特定區實施整體開發前地區之合法工廠，因產經環境變遷、廠地空間需求增加，而現行建蔽率規定較為嚴格，於實施整體開發前無法進行擴廠或進行產業升級計畫，影響新市鎮產業發展，爰放寬建蔽率至百分之七十，並增加鋼構造之建築結構，將有效提升原有工廠繼續留駐新市鎮生產的意願，可加速新市鎮產業發展。
「新市鎮住宅、商業、工業及其他都市服務設施標售、標租及管理辦法」	民國 87 年 8 月 15 日發布施行。	--
「新市鎮住宅優先出	民國 87 年 9 月 22 日發	--

法規項目	修訂日期	增修訂內容概要
售出租辦法」	布施行。	
「新市鎮土地標售標租辦法」	民國 88 年 2 月 5 日發布施行,92 年 6 月 17 日第 1 次修正。	--
「新市鎮土地標售標租投資計畫審查準則」	民國 88 年 2 月 5 日發布施行。	--
「新市鎮開發條例施行細則」	民國 88 年 2 月 8 日發布施行，88 年 10 月 16 日第 1 次修正。	--
「股份有限公司投資新市鎮建設獎勵辦法」	民國 88 年 4 月 12 日發布施行。	--
「新市鎮產業引進稅捐減免獎勵辦法」	民國 88 年 10 月 15 日發布施行；99 年 11 月 11 日第 1 次修正。	99 年 11 月 11 日第 1 次修正第 4 條有關適用本辦法稅捐減免者，以於前條劃定範圍內投資設立之股份有限公司或增資擴充之股份有限公司於上開範圍內設立分公司，並經營符合行政院所訂有利於新市鎮發展之產業者為限。
「內政部淡海新市鎮特定區計畫都市設計審查小組設置要點」	民國 88 年 11 月發布施行；97 年 11 月 20 日第 1 次修正。	--
「淡海新市鎮特定區第一期細部計畫建築物及土地使用分區與都市設計管制要點」	民國 94 年 9 月 15 日發布施行。	--
「淡海新市鎮第一期細部計畫地區都市設計審議規範」	民國 97 年 1 月 23 日發布施行；100 年 2 月 9 日第 1 次修正。	民國 100 年 2 月 9 日第 1 次修正，但自民國 99 年 12 月 25 日生效，爰因配合新市鎮特定區計畫第 2 次通盤檢討作業，與「淡海新市鎮特定區第一期細部計畫建築物及土地使用分區與都市設計管制要點」之修訂，檢討修正「淡海新市鎮第一期細部計畫地區都市設計審議規範」第 27 點，有關經淡海新市鎮特定區計畫都市設計審查小組審議通過之案件，因故變更設計但不影響原都市設計審議決議且符合該條文規定者，得由新北市政府審查後同意。
「有利於淡海新市鎮發展產業適用範圍」	民國 98 年 12 月 22 日增訂。	民國 98 年 12 月 22 日增訂，為獎勵有利於新市鎮發展之產業投資經營，依「新市鎮開發條例」第 23 條第 2 項訂定:「有利於新市鎮發展產業之範圍，由行政院視各該新市鎮之發展需要訂定之」，以便申請新市鎮相關獎勵規定，促進相關產業發展與進駐意願。
公告劃定淡海新市鎮第一期細部計畫第一、二開發區部分地區為「有利於淡海新市鎮發展產業適用稅捐減免地區範圍」	民國 99 年 4 月 20 日增訂。	民國 99 年 4 月 20 日增訂，則依「新市鎮開發條例」第 24 條第 1 項、「新市鎮產業引進稅捐減免獎勵辦法」第 3 條規定訂定，於本法所劃定之劃定地區範圍內，投資經營行政院核定「有利於淡海新市鎮發展產業適用範圍」之產業者，得申請「新市鎮開發條例」第 24 條第 1 項各款稅捐減免獎勵，以獎勵有利於新市鎮發展之產業投資經營。

資料來源：本計畫整理。

參、檢討與分析

一、發展課題分析

淡海新市鎮特定區計畫自民國 80 年實行至今，因全球經濟發展及產業變化、都會區的人口與空間結構改變等因素，使得淡海新市鎮早期開發不如預期，其原因歸納如下：

（一）缺乏產業發展定位及引入策略，無法吸引大型土地開發案進駐

原計畫係採住宅導向之土地使用發展，對於營造產業發展環境之功能不足；加上目前為提高新市鎮環境品質，產業引進需有所選擇，而對於現有污染性工廠、已歇業工廠、及已公告註銷工廠，更需引導其轉型更新或遷離。

產業帶來就業機會，就業機會吸引人口進駐，人口進駐商機才能吸引大型土地開發案進駐，因此後期開發亟需對於產業予以適當定位，以期帶動新市鎮發展。

（二）因應原地形、地貌，並考量都市防災，須調整原都市計畫之空間結構

本世紀氣候劇烈變遷，因此規劃上需考量防洪防災需求，避免過去大挖大填觀念，並融合「與水共存」之觀念，結合河海交界與丘陵台地之景觀特色來整合藍綠帶網絡系統，建置區域綠色節能環境與防災維生系統之空間架構，因此須調整原都市計畫棋盤式道路之空間結構。

（三）「在地就業、在地就學及在地就養」之在地生活目標等都市機能略顯不足，尚未建構成為自給自足之新市鎮

第一期發展區之第一、二開發區開發興建後，面臨台灣經濟成長率逐年下降、人口成長趨緩及房地產景氣低迷等影響，造成開發時序延遲，使得都

市機能不夠健全，難與其他新興發展區域競爭。

在公共服務機能不足的情況下，人口進住趨緩，亦較難吸引相關服務型產業進駐，故當前後期開發之急迫性工作，即是積極改善整體都市機能，以期達成自給自足的居住生活環境。

（四）相關交通建設未能如期興闢，難以提高聯外交通之可及性

過去與淡海新市鎮密切相關的二大重要聯外交通建設計畫即是「淡海輕軌運輸系統計畫」及「淡江大橋建設計畫」，惟因時空背景不同未能如期興闢，導致現階段聯外交通僅能利用省道臺二線及省道臺二乙線與台北都會區相連接，故每逢上下班交通尖峰期間或例假日，造成大量車流嚴重壅塞情況。

然而交通、產業、人口之發展乃互為因果、相輔相成之共生因子，欲達成上述「在地就業、在地就學及在地就養」之在地生活目標，交通改善是必要條件之一，也是吸引產業進駐的必要條件之一，因此提高聯外交通可及性實為新市鎮開發之最重要工作。

二、發展潛力與限制分析

前述因諸多因素導致本計畫發展未如預期，爰為提高新市鎮之開發效率與效益，除因應全球環境發展趨勢外，相關重大政策之指示與執行，如 99 年 1 月 3 日行政院院長指示研議增加後期發展區之開發方式；99 年 5 月 27 日行政院經濟建設委員會建請交通部協助興闢淡海輕軌運輸系統、淡江大橋與淡水河北側沿河平面道路等重大聯外交通建設，以強化新市鎮聯外機能、提升新市鎮土地之開發效率，加速人口及產業之進駐，達到新市鎮開發與紓解市中心人口成長壓力之目的等等，皆為本次推動淡海新市鎮開發之重要契機。

準此，本計畫將新市鎮之產業、生態、生活及交通等

四大層面，與全球環境發展趨勢及國內相關重大政策推動作進一步之連結與省視，詳表 3-1 所示。

綜合前述，本計畫將有關於淡海新市鎮特定區發展潛力與限制之探討，再進一步以 SWOT 方法分析，並提出相關推動策略，詳表 3-2 所示。

表 3-1 新市鎮發展課題與全球環境發展趨勢、相關重大政策對應表

層面	開發課題	全球環境發展趨勢	相關重大政策推動
產業	缺乏產業發展定位及引入策略，無法吸引大型土地開發案進駐	1. 藉由大眾運輸與土地使用之充分整合，提高都市土地經濟效率及環境品質，且促進大眾運輸永續發展。 2. 能源替代需求，與環保思維的興起，全球發展綠能產業。	1. 配合國際情勢，推展適合台灣發展產業（愛台十二項建設、六大新興產業、四大新興智慧型產業）。 2. 依據「永續國土空間發展策略」和「區域整合國土空間結構」，整合桃園航空城與臺北港貨運儲櫃中心之雙軌快捷物流加值廊帶，發揮海空複合運輸功能。 3. 配合西濱快速道路及東西向快速道路八里新店線之完工，連結新北市之產業發展廊帶。 4. 位居北台灣觀光遊憩核心點，整合淡水河兩岸遊憩區、皇冠海岸景觀區計畫，創造多元觀光產業發展之契機。
生態	因應原地形、地貌，並考量都市防災，須調整原都市計畫之空間結構	1. 全球共同面臨問題－氣候變遷與災害頻繁。 2. 國際主流思維－順應自然、與整體環境共存、調適。 3. 空間發展新思維－融合生態城市、永續發展等理念，創造節能、減碳的生活環境。	1. 因應全球暖化及都市熱島效應，內政部於 97 年起推行「生態城市綠建築推動方案」，擴大我國綠建築系統評估範疇至生態城市。 2. 發布施行「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」說明未來都市規劃應符合當前生態城市、節能減碳之理念，朝向永續發展，營造可居性、獨特風貌。 3. 馬總統宣示推動節能減碳措施。
生活	「在地就業、在地就學及在地就養」之在地生活目標等都市機能略顯不足，尚未建構成為自給自足之新市鎮	樂活、慢活、健康及自給自足的之優質生活空間，為現今新興生活型態之趨勢。	1. 行政院 99 年 4 月 22 日核定之「健全房屋市場方案」將淡海新市鎮後期發展區之開發列為提供興建合宜住宅之中長期發展計畫。 2. 馬總統 100 年 6 月 30 日指示配合住宅政策，將淡海新市鎮開發列為長期計畫。 3. 行政院為平抑台北都會區高漲的房價，營建署研擬相關住宅政策。
交通	相關交通建設未能如期興闢，難以提高聯外交通之可及性	1. 結合生態大眾運輸導向發展（TOD）之都市開發概念，減低交通旅次，降低能源消耗及碳排放量。 2. 建構綠色路網及人本交通，推廣低碳運輸。	行政院已核定淡海輕軌運輸系統、淡江大橋、淡水河北側沿河平面道路，可延伸台北科技走廊之產業發展動線，並改善淡水交通問題。

資料來源：本計畫整理。

表 3-2 淡海新市鎮發展潛力與限制之 SWOT 分析表

內部環境 外部環境	優勢（Strength）	弱勢（Weakness）
	1.為北海岸與淡水地區觀光之匯集點，鄰近北觀國家風景區、陽明山國家公園、淡水、八里、關渡等。 2.具河海交界與丘陵台地之景觀特色。 3.淡海新市鎮腹地廣大，且位於台北科技走廊末端之重要節點。 4.海洋技術學院（淡水校區）、聖約翰科技大學及淡水商工等學術單位設置於新市鎮區內。	1.聯外交通未能如期興闢，缺乏連結性觀光運輸網絡規劃，且淡海輕軌運輸系統僅核定至 G8 站，未提供後期發展區之綠色運輸支援。 2.土地開發期程較為延遲，使得生活服務設施與機能仍為不足或缺乏。 3.過去以住宅發展為主軸，使得自給自足開發理念難以呈現。 4.後期發展區坡度地形陡峭，採棋盤式街廓建置，將會增加開發成本。 5.現有產業以機械設備、塑膠製品、金屬模具及其他金屬製品居多，並無明顯產業類別之群聚效應。
機會（Opportunity）	**SO 策略（利用外部機會強化內部優勢）**	**WO 策略（利用外部機會削減內部弱勢）**
1.因應全球暖化及都市熱島效應，政府積極推動「生態城市綠建築推動方案」及「節能減碳措施」，擴大我國綠建築系統評估範疇至生態城市。 2.位居北台灣觀光遊憩核心點，深具整合淡水河兩岸遊憩區、皇冠海岸景觀區計畫，創造多元觀光產業發展之契機。 3.淡江大橋與淡海輕軌運輸系統等建設計畫，可延伸台北科技走廊之產業發展動線，改善淡水區交通問題。 4.配合西濱快速道路及東西向快速道路八里新店線之完工，連結新北市之產業發展廊帶。 5.配合國際情勢推展適合台灣發展產業（愛台十二項建設、六大新興產業、四大新興智慧型產業）。 6.整合桃園航空城與臺北港貨運儲櫃中心之雙軌快捷物流加值廊帶，發揮海空複合運輸功能。	1 自然及景觀資源發展策略：具有生態敏感條件之重要棲地保留、綠色廊道與嵌塊體串連。 2.水與綠網絡發展策略：公共開放空間作為強化綠網系統的發展，導入綠手指延伸策略，建構水綠網絡。 3.都市人文景觀及風貌發展發展策略：保留既有紋理及具價值之人文景觀資源。 4.位於臨海依山及北部發展軸線，配合淡江大橋、淡海輕軌運輸系統等重大交通建設開發，延續淡芝地區觀光、休閒遊憩資源，吸引人口進駐。 5.順應既有地景地貌，延伸淡海輕軌運輸系統至後期發展，配合場站設置區位，調整周邊土地朝向混合使用、集約及高效率使用發展。 6.新市鎮之廣大腹地，藉由重大交通建設開發，連結新桃傳統產業軸與台北科技走廊，帶動土地及整體發展。	1.行政院已核定淡江大橋與淡海輕軌運輸系統等計畫，將增進整體土地開發，吸引人口進駐，建構綠能低碳城市。 2.為配合後期發展區之開發，創造土地開發與交通建設之最大效益，將已核定之淡海輕軌運輸系統（綠山線）往北延伸，並增設輕軌場站，整合交通與產業政策，提供在地就業機會，減少通勤旅次需求，以期產業帶動新市鎮發展。 3.融合生態城市、大眾運輸系統導向之發展理念，調整周邊土地朝向混合使用、集約及高效率使用發展。 4.延續北台灣重點發展產業之型態，配合捷運延伸線開發與生態城市發展型態，選定重點發展產業，帶動新市鎮開發。 5.藉產業發展廊帶促進土地開發，引導既有產業轉型為新興產業、觀光旅遊等，並引導不適宜工廠遷離。
威脅（Threat）	**ST 策略（發揮內部優勢規避外部威脅）**	**WT 策略（削減外部威脅與內部弱勢）**
1.地球暖化、氣候急遽變遷及台灣災害頻繁。 2.本計畫區無顯著之環境敏感地形，但冬天氣候濕冷及地形具有一定高差等限制。 3.台灣生育率逐年降低，呈現少子化趨勢。 4.全球化後的生產要素快速移動，及大陸經濟開放形成磁吸效應，加速台灣產業調整與轉型。 5.周邊刻正進行竹圍擴大都市計畫與台北港特定區區段徵收作業，用地供給量增加。	1.導入綠手指延伸策略，配合既有河川與植被廊道，都市低窪地區、山坡地邊緣或淹水潛勢地區周邊，設置防洪防災設施。 2.配合環境敏感地資訊指認具有生態敏感條件之土地並予以保留，並利用建築街廓整體開發配置方式，調節微氣候。 3.因應愛台十二項建設、六大新興產業、四大新興智慧型產業等政策，並導入大眾運輸導向發展（TOD）理念，劃設產業專用區，以帶動地方產業發展。	1.經環境敏感地資訊指認，具有生態敏感條件之土地與既有破碎嵌塊體（相思樹次生林），納入整體綠網系統考量。 2.重視都市災害潛勢分析，導入「上游保水、蓄洪；中游滯洪；下游排洪、雨水貯留」之理念，以檢討土地使用，減緩都市雨水逕流，達到防洪災之目的。 3.為提高新市鎮環境品質，對於現有污染性工廠、已歇業工廠、及已公告註銷工廠，需引導轉型更新或遷離。

資料來源：本計畫整理。

肆、願景、定位與構想

一、新市鎮未來願景與定位

近年台北都會區發展已逐漸呈現飽和，引發都市擁擠、熱島效應、環境汙染、交通混亂、生活緊張等問題產出。因此，樂活、慢活且健康可自給自足之休閒生活空間逐漸成為現代新興生活型態的趨勢。

淡海新市鎮位居北台灣海岸觀光遊憩中心，具有串連整合區域遊憩系統，形成國際觀光新軸線，創造多元觀光產業發展之優勢，且後期發展區擁有河海交界處與丘陵台地地形之景觀特色，保留既有紋理及具價值之人文資源，未來可將親山水特質藉由人本交通、多元綠色運具銜接淡水區既有觀光產業及北海岸遊憩環境，形塑低碳、樂活、健康永續的城市休閒生活空間。

本計畫鄰近北部發展區域，配合淡海輕軌運輸系統、淡江大橋及淡水河北側沿河平面道路等重大建設開發，可延續北臺灣產業鏈結及分工特性，連結地方產業以培植新興產業發展，以落實「在地就業、在地就學及在地就養」之在地生活目標，並融入大眾運輸導向發展（TOD）之規劃構想，提升地方生活之便利性、活化商機，帶動人潮引入，建構自給自足之居住、工作與生活環境。

爰此，研擬新市鎮的未來願景、發展定位與構想並列項說明如下：

（一）空間發展新思維－綠能、低碳之生態城市

本計畫藉由後期發展區之特色與優勢，配合當代全球化思潮之大眾運輸導向發展（TOD）規劃與生態城市理念之導入，研擬整體發展計畫，以作為指導未來開發淡海新市鎮後期發展區之依據，並提出符合生態城市理念之規劃設計、多元產業發展與節能、低碳環境之土地開發新趨勢，期以生態造鎮之理念，建構自給自足之生態城市典範。

（二）未來願景與定位－「淡海蔚鎮(WELLTOWN)」

利用淡海獨特環境發展條件，整體規劃以「淡海蔚鎮(WELLTOWN)」為願景，倡導尊重環境特色之開發，保留原有地貌的特色，運用生態城市永續發展之策略與指標，規劃在土地使用、交通運輸、公共設施與設備計畫上，以「WORK：新興產業園區」、「ECO：生態社區」、「LEISURE：休閒生活環境」、「LRT：低碳綠色交通」等四大主軸，打造淡海新市鎮後期發展區之空間願景，詳圖4-1所示。

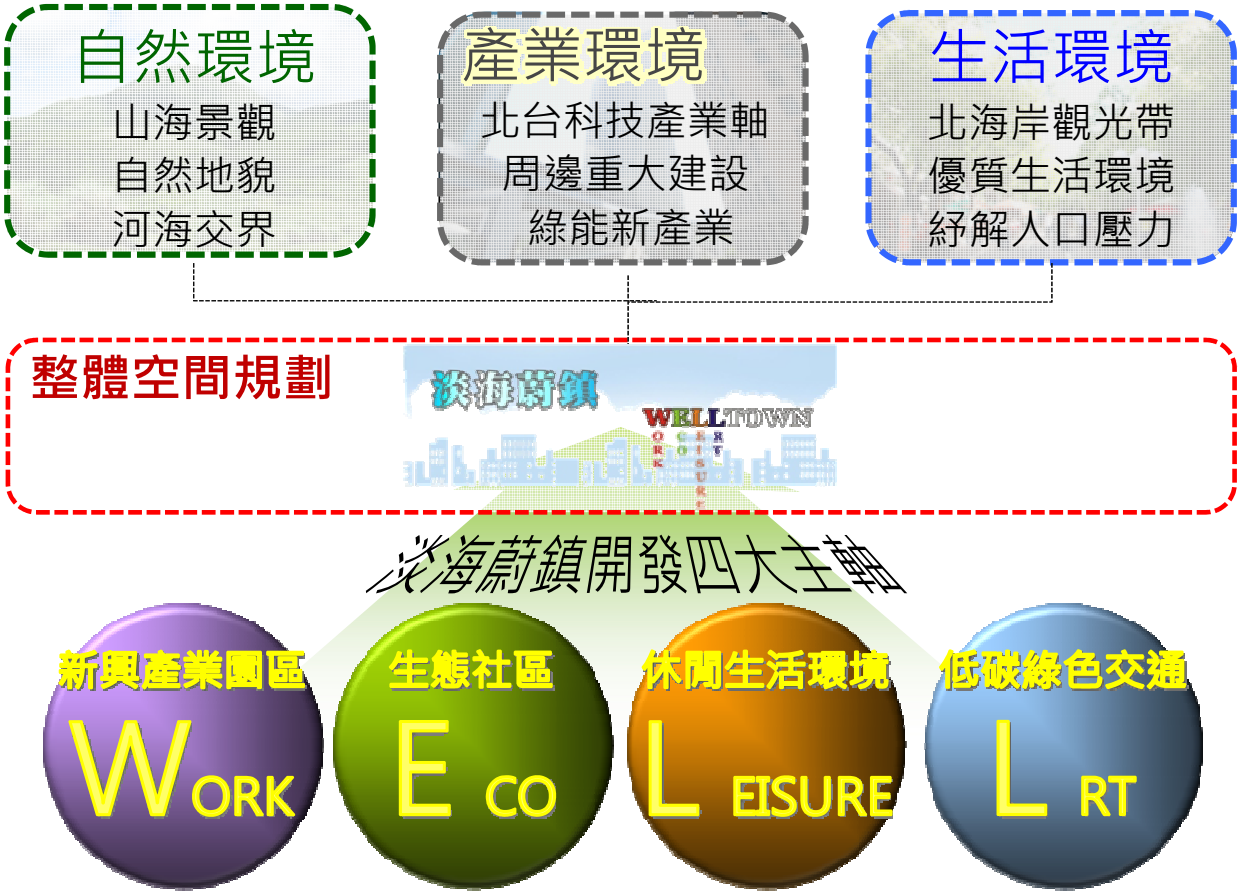


圖 4-1 淡海新市鎮未來願景與定位構想圖

二、發展主軸

根據新市鎮的未來願景與發展定位，整體性將淡海新市鎮之發展主軸區分為：

（一）開發新興產業園區（WORK）

- 從大台北地區及北北基桃等區域面向的範疇，利用區域發展間之分工與競合的成長模式，運用整體資源之整合，透過新興產業引入，促進新市鎮開發。
- 鼓勵既有工廠聚落更新，並與文創、觀光、休閒、綠能等結合轉型帶動在地發展，塑造優質生產環境。
- 配合文創延伸，讓「綠色、創意、創新、生活」，成為淡水地區的標誌，形塑成淡海創意市鎮。
- 培植新興產業（如文創、觀光、休閒、雲端、綠能等相關產業）及配合地方發展，提供在地就業機會，減少通勤旅次需求，建構低碳、低污染之產業園區。

（二）發展生態社區（ECO）

- 保留後期發展區之河海交界與丘陵台地之景觀特色。
- 利用在地資源發展生態社區。
- 創造生產、生活與生態連結之網絡。
- 水資源再利用，提升都市保水功能。
- 節能減碳、綠色建築設計。

（三）塑造休閒生活環境（LEISURE）

- 透過水網與綠帶之串聯，展現山海城市景觀，發展觀光、休閒產業。
- 以空間規劃形塑便利、健康、寧靜、無障礙的宜

居都市生活。

- 公共開放空間結合藍帶資源，作滯洪及遊憩使用。
- 建構半徑 500 公尺步行距離之鄰里生活模式。
- 場站週邊之土地使用朝混合、集約、高效率方向發展。
- 落實「在地就業、在地就學及在地就養」之在地生活目標。

（四）建構低碳綠色交通（LRT）

- 配合生態社區建構低碳綠色交通。
- 安全、連續、舒適的人行與自行車道空間的營造與網絡建置。
- 半徑 500 公尺步行距離內搭乘大眾交通工具，並串聯自行車、人行道與大眾運輸工具。

三、發展構想

（一）產業發展定位

1.新市鎮適合引進產業類別

淡海新市鎮引進之產業類別應符合下列原則：

（1）符合生態城市目標

本計畫之產業發展，擬朝向節能、低碳、高效率、高附加價值之產業園區方向努力。

（2）符合當地廠商期待

本計畫之產業問卷調查顯示：新市鎮適合推動之產業以觀光旅遊業最高，佔 25.19%，其次為文化創意產業、智慧綠建築產業及綠色能源產業，皆佔 15%左右。（後期發展區現況約有 167 家廠商，具有工廠登記者計有 89 家，調查時間：民國 100 年 7～8 月，調查方式：現場調查，當場無法填寫者以

留下回卷及回郵信封處理；總計本次產業調查有效問卷回收 72 份，回收率約 43.11%。）

表 4-1 淡海新市鎮適合政府推動十大產業之何種類型(複選)統計表

項目	次數	百分比
雲端運算	3	2.22%
智慧電動車	2	1.48%
發明專利產業化	4	2.96%
智慧綠建築	20	14.81%
生物科技	6	4.44%
觀光旅遊	34	25.19%
綠色能源	19	14.07%
醫療照護	5	3.70%
精緻農業	10	7.41%
文化創意	21	15.56%
都不適合	11	8.15%
總計	135	100.00%

資料來源：本計畫整理。

依據前述原則，本計畫建議淡海新市鎮第二期發展區第一開發區，優先引進產業類別為：

A.文化創意及觀光旅遊產業

Ⅰ.文化創意產業。

Ⅱ.觀光遊憩產業。

Ⅲ.其他相關附屬產業。

B.新興科技概念產業

Ⅰ.雲端運算產業。

Ⅱ.綠色能源產業。

2.優先引進產業優勢分析

（1）文創、觀光產業－屬於當地潛力產業

淡海新市鎮位於陽明山國家公園與北觀國家風景區軸帶上，且淡水地區文創、觀光產業相當發

達，觀光人數僅次於墾丁地區；而淡水河口具備豐富的文化藝術資源，包括琉璃工房、雲門舞集、朱宗慶打擊樂團、淡水八里三芝藝術村等，因而淡海新市鎮可望延續淡芝地區觀光、休閒遊憩資源，發展成為北海岸與淡水地區觀光之匯集端。

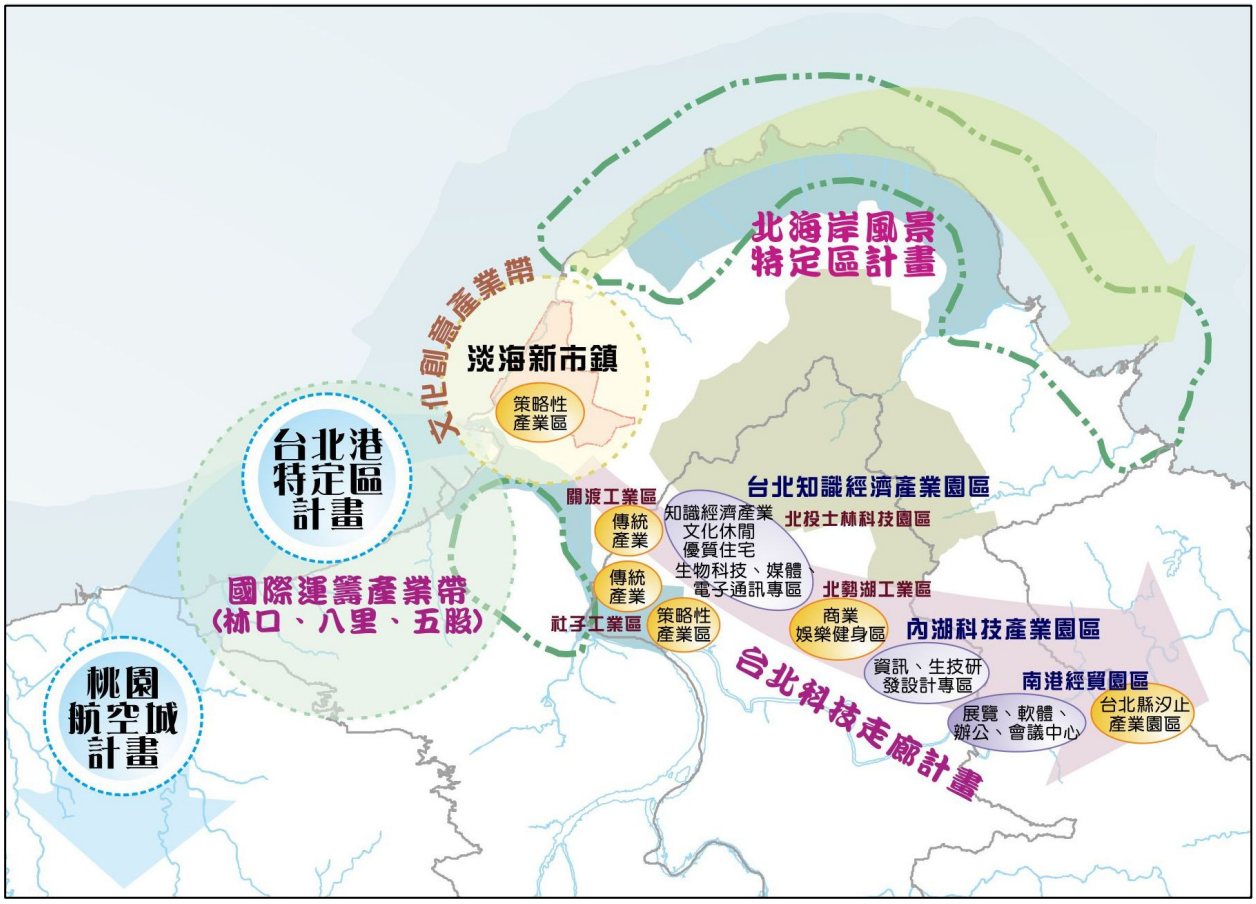


圖 4-2 北台區域發展軸示意圖

（2）雲端產業－淡海新市鎮鄰近淡水海底電纜登陸點

A.台灣目前有三個海底電纜登陸點，包括頭城、淡水、枋山，詳圖 4-3 所示。

B.海底電纜均採光纖寬頻敷設，相較於無線衛星通訊的窄頻而言，適用於可商品化之對外電信與網路通訊。

C.由於全世界之海纜登陸點大多發展為該國通信資訊之重要城市，因而就地理位置而言，淡水地區具備發展成為北台灣雲端產業之候選條件。

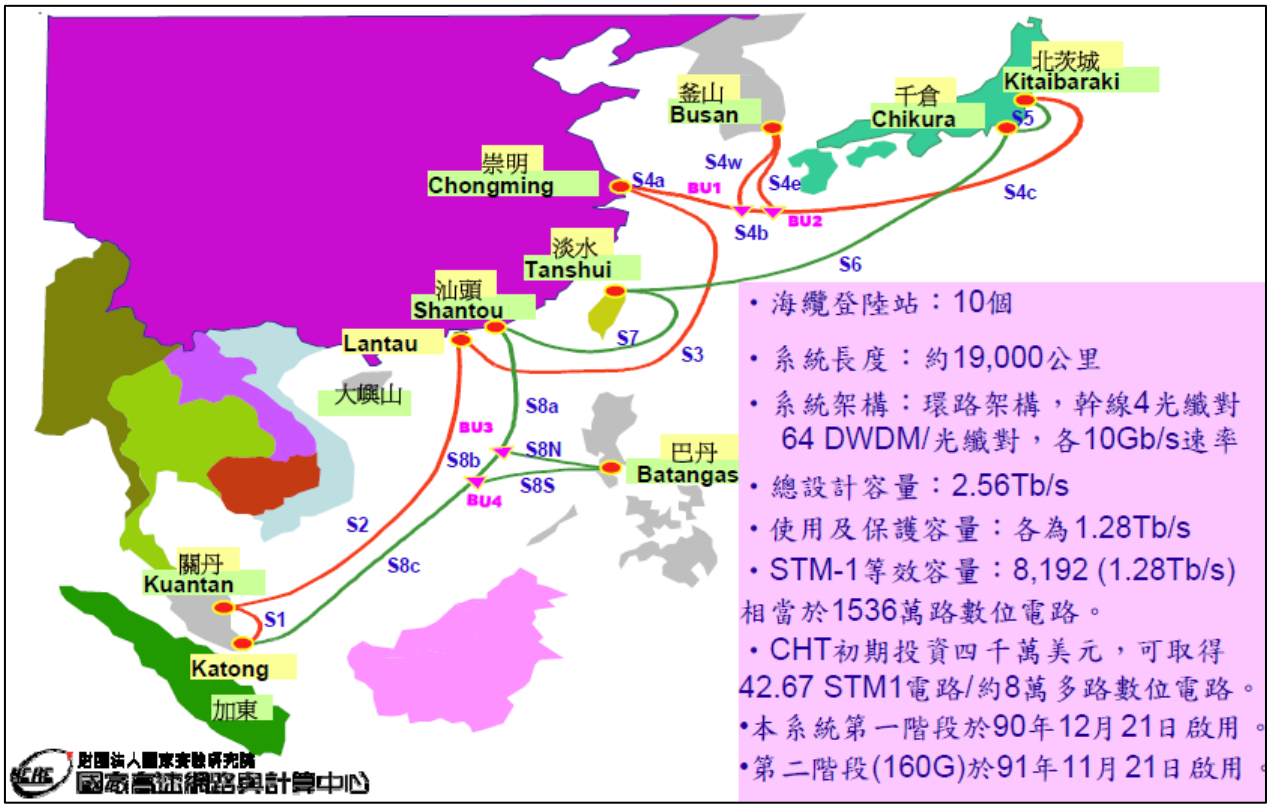


圖 4-3 亞太海纜網路二號(APCN2)系統網絡示意圖

資料來源：
1、國家高速網路與計算中心、中華電信。
2、有關全球海底電纜登陸點、分布圖、投資經營公司之詳細資訊，另可參考 TeleGeography Submarine Cable Map 網站 http://www.submarinecablemap.com/。

（3）綠色能源產業－淡海新市鎮可作為綠色能源之實踐場域

綠色能源產業所涵蓋的範圍非常廣泛，根據工業技術研究院產業經濟與趨勢研究中心（IEK）的分類，可分成七大項，包括太陽光電、LED 照明、風力發電、生質燃料、能源資通訊、氫能與燃料電池及電動機車，產業供應鏈分為上、中、下游，詳表 4-2 所示。

由於綠能產業涵蓋之層面廣泛，就新市鎮開發而言，利用區段徵收，建議可於公共工程優先引進 LED 照明設備；就新市鎮地形而言，利用台地地形、建議可優先發展電動車產業，並應用綠建築與智慧電表於全區之規劃上，以達節能減碳之功效。

A. LED 照明設備為先進各國及中國大陸積極推動之項目之一，歐盟委員會在 2008 年 12 月份頒布法規,從 2009 年 9 月 1 日至 2012 年 12 月 31 日，歐盟將分五個階段分別淘汰 100 瓦、75 瓦、60 瓦、40 瓦和 25 瓦的白熾燈。中國大陸「十二五規劃」即將啟動，推廣 LED 照明的層級提升，將加速 LED 照明時代提前到來，預估到 2015 年，大陸的 LED 照明商機高達人民幣 5,000 億元（約新台幣 2.3 兆元）。淡海新市鎮做為生態城市之典範，節能減碳的實踐場域，建議在路燈方面可以 LED 照明為主，並發展 LED 照明產業。

B.電動車技術在台灣已經發展非常成熟，以裕隆集團為主要廠商，去年經濟部推動「10 城 3 千輛」電動車示範運行計畫，但因各項法令規範尚未修改完成，以致於無法順利推展電動車市場，建議可以淡海新市鎮作為電動車示範場域，劃設充電站及電池交換站，並引進電動車產業，帶動該項產業在台灣的發展，讓企業根留台灣。

表 4-2 綠色能源產業供應鏈一覽表

項目	上游	中游	下游
太陽光電	矽材 矽晶圓	太陽能電池、太陽能電池模組 薄膜太陽能電池模組、染料敏化太陽能電池、聚光型太陽能電池模組	太陽能光電系統 太陽能光電電力轉換器 太陽能光電通路/供應商
LED 照明	磊晶/晶粒	封裝	系統、LED 通路/供應商
風力發電	原材料	關鍵零組件	系統商、風場開發商
生質燃料	廢食用油回收商、能源作物、動植物油	生產製造、設廠規劃、設備供應	摻配、銷售
能源資通訊	控制元件及通信設備	電力設備和系統開發 整合	電業及 ESCO
氫能與燃料電池	膜電極組、雙極板、氣體擴散層、儲氫罐、重組器	電池組、BOP 周邊	系統廠
電動機車	電池材料	電池蕊、電池模組系統、馬達	整車

資料來源：綠色能源產業資訊網。

表 4-3 優先引進產業綜合分析表

六大新興產業	機能	說明
文化創意產業 【延續】	文化創作 觀光行銷 產品銷售	■ 文化創意「產業化」、讓產業的「創造力」變成新市鎮之「競爭力」。 ■ 文化創意產業的發展上，最重要的是人才，再透過行銷的方式將商品對外販售。
觀光旅遊產業 【整合】	會議展覽 觀光服務 海洋親水	■ 發揮新市鎮山海景觀與臨淡水等觀光地區之優勢，延續台北經貿定位與都會發展機能，發展新市鎮成為支援都會服務之複合型新市鎮。 ■ 會展關聯產業包括會展籌辦公司、旅館業、餐飲業、旅行業、會議展覽中心等。
雲端運算產業 綠色能源產業 【低碳】	低碳產業 低污染生產環境	■ 「雲」的硬體設備廠房 ■ 培植新興產業，成為當地產業核心之一。 ■ 配合生態城市理念，發展低碳產業。

資料來源：本計畫整理。

（二）產業發展構想

1.已開發區

因應時代變遷，隨時檢討「有利於淡海新市鎮發展產業適用範圍」及「新市鎮產業引進稅捐減免獎勵辦法」，以鼓勵產業進駐。

2.二期一區

配合區徵及都市計畫作業引導產業開發。

（1）既有產業發展構想

得作現況之使用並保留未來引入新興產業之彈性。

（2）新興產業發展構想

透過積極招商吸引產業進駐，達成產業帶動新市鎮發展之目標。

3.二期二區

二期二區產業現階段得為原來之使用，未來可循開發許可或其他多元開發方式辦理開發。

4.就業人口自足性

（1）現況就業人口推估

本計畫之產業問卷調查顯示：受訪公司（工廠），總就業人數達 2636 人，其中就業人數 30 人以下公司比例接近 81.43%，顯示規模並不算大，由資料也顯示，區內也有具相當規模之公司（工廠）其就業人數高達 1200 人（詳表 4-4）。

根據以上，並以問卷回收率 43.11%合理推估目前後期發展區內之就業人口應介於 5000～6000 人左右。

表 4-4 淡海新市鎮產業問卷調查之公司(工廠)就業人數統計表

項目	次數		就業人數	
	數量	百分比	人數	百分比
10 以下	24	34.29%	136	5.16%
11-20	23	32.86%	359	13.62%
21-30	10	14.29%	265	10.05%
31-40	5	7.14%	186	7.06%
41-50	6	8.57%	283	10.74%
101-500	1	1.43%	207	7.85%
501-1200	1	1.43%	1200	45.52%
總計	70	100.00%	2636	100.00%

資料來源：本計畫整理。

（2）開發後就業機會

A.就業機會需求

計畫人口 30 萬人，不計二期二區為 24 萬人，新北市 99 年底平均戶量為 3 人，假設每戶 1 人就業，則就業機會需求約為 8 萬人。

就業機會需求＝ 24 萬（人）÷ 3

＝ 8 萬（人）

B.就業機會供給

Ⅰ.95 年工商普查

95 年底工商業平均每從業員工使用建築物樓地板面積為 45 平方公尺。

Ⅱ.就業機會供給

在不計二期二區之情況下，假設二期一區可提供約100公頃之產專區，容積率以250%計之，則可提供之就業機會為：

就業機會供給＝ 100 × 10000 × 250% ÷ 45
＝ 55556（人）

C.就業人口自足性

根據以上評估計算（55556 ÷ 80000 ≒ 70%），預估就業人口自足性最高可達七成。

（三）住宅用地發展構想

1.已開發區

（1）賡續辦理土地銷售作業。

（2）賡續辦理未執行之公共工程，提昇環境品質。

（3）積極辦理建案之都市設計審議，加速開發效率。

（4）提供二期一區安置住宅用地選擇，減少後期開發阻力。

2.二期一區

二期一區區段徵收作業政府所取得之住宅區，可視政策需求提供一定比例之社會住宅或合宜住宅，以解決青年成家及弱勢族群之居住問題。

3.二期二區

二期二區住宅現階段得為原來之使用，未來可循開發許可或其他多元開發方式辦理開發。

（四）人口發展構想

1.人口從何引進

（1）區段徵收辦理完成可望有效提昇公共設施服務水準、改善居住環境品質，可作為北台灣新北市、台北市、基隆市、桃園縣，以及北海岸及其他偏

遠地區生活不便遷移人口之購屋選擇地區。

（2）淡海新市鎮原地主及鄰近地區人口，基於安土重遷的觀念，於辦理區段徵收後，如能適時完成聯外交通系統及引進產業，可望有效提昇其繼續居住意願，落實「在地就業、在地就學及在地就養」之在地生活目標。

2.淡海新市鎮人口引進優勢分析

（1）淡海新市鎮是繼新板特區、新莊副都心發展後之潛力地區。

（2）有鑑於新市鎮過去人口與產業引進困難，主要肇因於聯外交通系統未臻完善，現階段可望因淡海輕軌運輸系統、淡江大橋、淡水河北側沿河平面道路等交通計畫之興建與完成，有效提昇其進駐意願。再加上大眾捷運站週邊地區一向是民眾購屋首選，因此對於新市鎮人口與產業之引進將具有加分效果。

（五）水電發展構想

1.自來水工程需求檢討

（1）用水量推估

淡海新市鎮內之用水量包含民生用水、工業用水以及公共設施用水，經由推估之污水處理量，配合污水量與用水量之比值關係，可推估其自來水用水量如下表 4-5。

表 4-5 淡海新市鎮全期自來水用水量推估表

淡海新市鎮用水量	人口數(人)	民生用水量(CMD)	工業用水量(CMD)	公共設施用水量(CMD)	合計(CMD)
全期	300,000	75,000	13,000	6,000	94,000

資料來源：本計畫整理。

本計畫區屬新設管線，預估漏水率可控制於15%左右，故本計畫區加計漏水率之總用水需求約為 10.81 萬噸。

（2）自來水管線及工程建設

當淡海新市鎮後期人口及相關產業進駐時，則用水量勢必將再提高，為因應後期引進人口及產業之用水，須再行增設自來水工程建設以供使用。

經考量未來全區需求水量總共約 94,000 噸，目前淡海新市鎮已開發區已設置第一配水池容量為 35,000 立方公尺，因此建議可於二期一區及二期二區新增容量各為 37,000 立方公尺及 22,000 立方公尺之配水池，並新增配水管線，以供應淡海新市鎮整體使用。

（3）區外供水

為配合後期發展區開發，本部業於 101 年 7 月 2 日就本計畫區外供水與台水公司及北水處洽商，未來供水最大可達 13.3 萬 CMD，短期供水應可無虞。

（4）用電需求

本部業於 101 年 7 月 18 日召開本計畫第 2 次協商會議，台灣電力股分有限公司協調本部提供都市計畫圖及相關發展強度內容，以便估算相關規劃內容是否符合需求，本部後續將配合提供，並於都市計畫程序中檢討用地劃設需求。

（六）生態城市發展構想

本計畫配合環境現況特色，導入防洪、節能、減碳及 TOD 導向土地利用構想，調整後期發展區之都市計畫土地使用配置、並納入土地使用分區管制要點及都市設計審議規範中，以落實生態城市之理念，簡要說明規劃原則如下：

1.自然及景觀資源保留

（1）保留重要生態敏感棲地

A.生態核心區：東西向溪流兩側各留寬約 20m 緩衝空間。

B.生態緩衝區：溪流兩側與嵌塊體（相思樹次生林）相鄰處，各留設距離寬約 40m 之植被廊道，詳圖 4-4 所示。

C.四級坡以上區域：配合嵌塊體（相思樹次生林）留設。

（2）串連綠色廊道與嵌塊體

A.配合環境敏感地資訊指認具有生態敏感條件之土地，劃設為生態休閒公園予以保留，降低生態棲地之開發衝擊。

B.既有破碎嵌塊體（相思樹次生林），納入整體綠網系統考量，參酌劃設為公園、綠地與開放空間等用地，使之成為生態跳島，詳圖 4-4 所示。

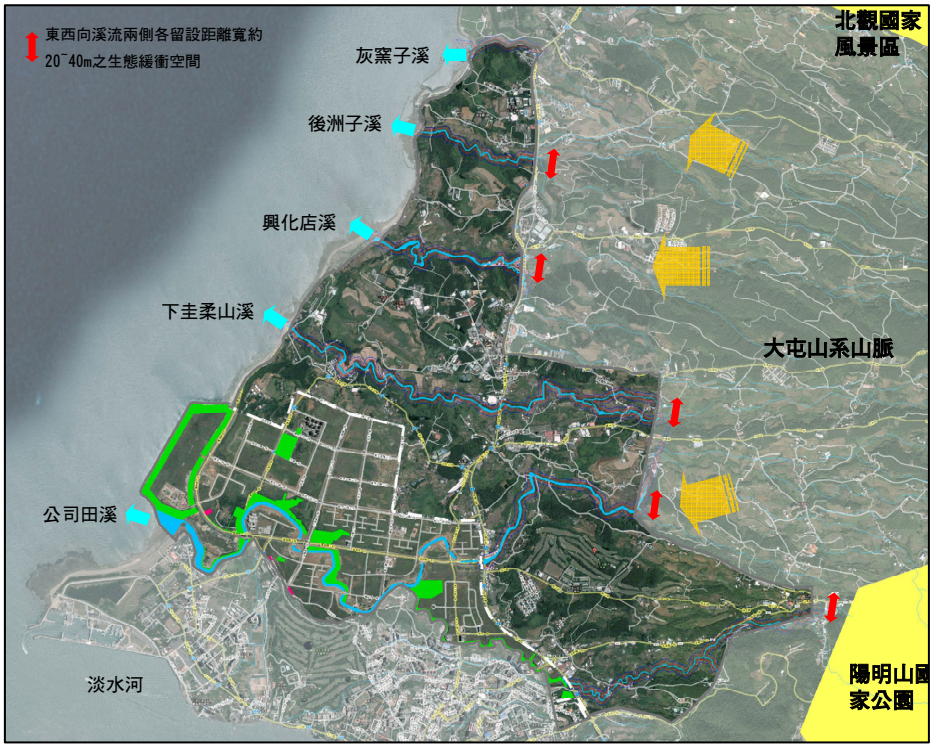


圖 4-4 保留重要棲地構想示意圖

2.水與綠網絡

以公共開放空間強化水綠網絡系統發展,建構水綠網絡，導入綠手指延伸概念，配合既有河川與植被廊道，增設綠地連結生態跳島，建構南北向綠廊道系統，串連東西向大屯山生態系統。既有河流配合綠色系統劃設公園、綠地、廣場等公共設施用地，形成本計畫區之都市綠網，詳圖 4-5 所示。

（1）綠園道

劃設二條南北向綠園道，串連東西向河川廊道，創造都市生態綠網。

（2）開放空間

溪流兩側各留寬約 20~40m 緩衝空間、公園、高爾夫球場、廣場...等開放空間，可作為綠手指與物種傳播、短暫停留之功能。

（3）生態滯洪池

配合既有埤塘及開放空間規劃滯洪沉砂池，採容納 50 年降雨頻率之區域防洪需求。

（4）草溝

區內排水設施採 25 年降雨頻率設計，並搭配草溝設置達到遲滯洪峰流量的效果。

（5）沿岸生態親水公園

利用河川邊緣綠帶，配合 50 年降雨頻率之區域防洪需求，設置生態滯洪池，發展河流沿岸線狀生態親水公園。

圖 4-5 水與綠網絡發展構想示意圖

3.都市人文景觀及風貌

（1）彰顯城市風貌、特色與自明性

（2）保留既有紋理及具價值之人文、景觀資源

A.自然環境特質

保留後期發展區之河海交界處與丘陵台地地形之景觀特色，劃設公園、綠地或廣場等公共設施用地。

B.人文環境特質

具價值之人文、景觀資源優先劃設為公園或綠地。

4.綠色交通服務系統

（1）配合地形，調整車行系統

A.主要聯絡道路

Ⅰ.配合地形調整至坡度平緩之興化店溪河谷。

Ⅱ.南北向道路南接淡江大橋,至計畫區北側與環狀道路交叉後銜接省道臺二線。

Ⅲ.順應區內既有地景地貌,規劃輕軌運輸系統往北延伸之路徑，並在跨河口處設置景觀橋。

B.次要道路

以溪流切割之平臺配合地形配置。

（2）提高大眾運輸工具及低碳運具之使用

A.後期發展區內之各次區域的發展核心設置輕軌場站之節點。

B.輕軌場站周邊半徑 300 公尺範圍內設置自行車停車空間。

C.半徑 500 公尺步行距離範圍內，規劃生態社區，建構低碳綠色交通，詳圖 4-6 所示。

D.人行通道與輕軌場站的空間連結與舒適性規劃。

（3）人本多元交通規劃

A.接駁公車轉乘系統

以各發展平台為單元,布設環狀接駁公車增加輕軌運輸系統服務範圍。

B.自行車道系統

路寬 35M 以上優先配置，利用環狀道路及南北向道路設計為遊憩型使用，並於各平台內之道路建置供區內居民通勤使用。

C.人行步道系統

Ⅰ.主要人行步道-沿車行系統兩側佈設。

Ⅱ.次要人行步道-沿自行車環狀系統佈設。

D.貨物運輸孔道系統

由濱海綠園道銜接淡江大橋聯絡臺北港並透過臺 64 線連接國道 1 號，詳圖 4-6 所示。

5.其他規劃原則

（1）TOD 導向的土地使用發展與混合利用

A.登輝大道以西，配合淡海輕軌運輸系統之場站，調整週邊土地使用類別與強度，詳圖 4-7 所示。

B.規劃土地混合、集約、高效率使用。

（2）公共工程建設之規劃構想

A.順應地形，盡量挖填平衡。

B.後期發展區內於主要道路設置通信管網、電力電纜等維生系統之共同管溝網。

（3）建構半徑 500 公尺步行距離之鄰里生活模式

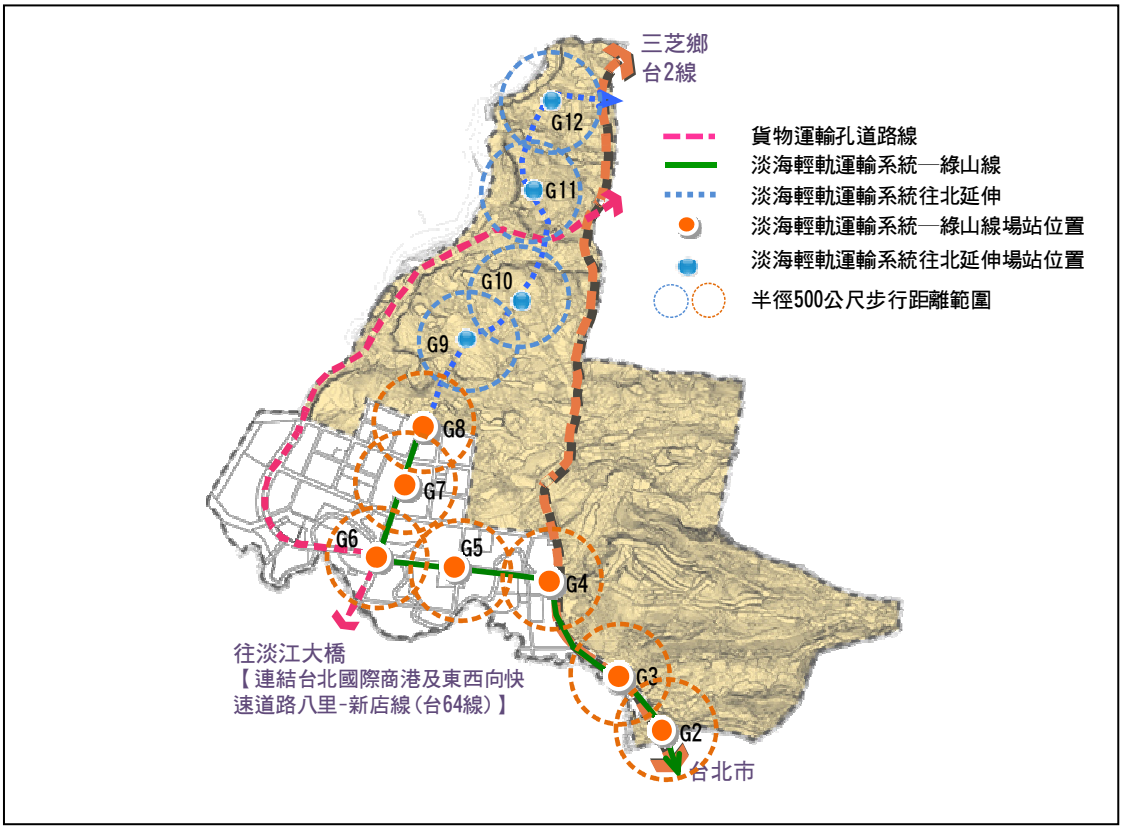


圖 4-6 綠色交通服務系統構想示意圖

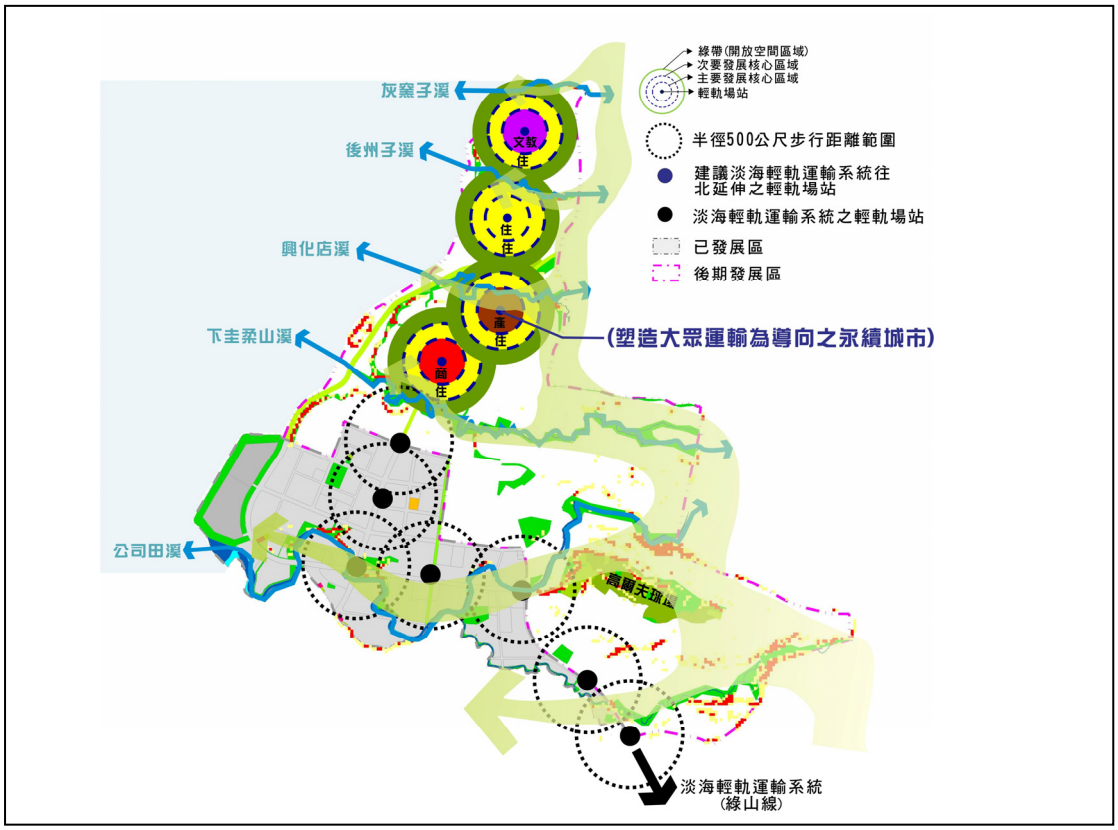


圖 4-7 淡海新市鎮土地規劃構想示意圖

伍、發展目標、指標、策略與時程

從 79 年無殼蝸牛夜宿忠孝東路與 99 年房價高漲，社會輿論普遍要求落實居住正義兩大事件觀察，當住宅市場急需土地時再緊急尋覓適合土地，將不能符合人民的期望與實際需求，政府應記取教訓，將新市鎮開發策略由「需求導向」調整為「供給導向」，適時儲備土地，積極引導台商返鄉投資及平抑房地價格。

惟欲達成供給導向計畫之開發目標，尚須建立一套配合發展目標之指標系統，以利計畫之執行與檢討，並同時研提相關策略，以期有效達成發展目標。

一、產業

（一）發展目標

根據國外新市鎮開發案例之經驗，產業以其能夠提供就業機會之功能，成為人口發展的重要配套模式之一，也是城市規劃論述中被大多數人接受，能夠有效產生磁吸效應的重要關鍵因素。

第二發展區第一開發區於都市計畫草案中劃設約 110 公頃之產專區，配合既有產業之保留，預估於民國 109 年配地作業完成後，政府約可取得 60 公頃產專區，此部分土地一方面可因應既有產業與新興產業之需求，一方面也可作為台商返鄉之產業基地。

爰本計畫以「促進產業發展，提供就業機會，實現在地生活」作為產業主要發展目標，並以「發展節能、低碳、高效率及高附加價值之產業園區」、「提供台商返鄉投資之產業基地」、「改善當地就業環境」及「加速產業引進」等四項為次目標。

（二）指標、策略與時程

各次目標對應之指標、策略，以及預定達成時程說明如下：

1.發展節能、低碳、高效率及高附加價值之產業園區

為符合生態城市理念，發展低碳、低污染產業，將配合新興產業與智慧型產業政策,優先引進符合本地區發展之文創、觀光及新興科技概念產業，並培植成為當地產業核心，而既有產業部分，則鼓勵其工廠聚落更新，並與引進之文創、觀光及新興科技概念產業結合轉型帶動在地發展，塑造優質生產環境。

2.提供台商返鄉投資之產業基地

規劃一定比例之產專區土地,作為台商返鄉之產業基地,並請經濟部台商回台投資服務辦公室協助資訊交流及媒合，本部將依新市鎮開發條例之規定，提供相關租稅減免及貸款協助。

3.改善當地就業環境

協調重大公共工程得標廠商雇用當地居民,並鼓勵廠商與當地或鄰近大專院校進行產學合作,以增加當地居民就業機會。

4.加速產業引進

(1)產專區開發率

A.預計民國 107 年達成 50%之開發率

本次報核執行開發之二期一區範圍中，既有產業擬規劃為同性質之產專區予以保留，透過輔導既有產業之合法化，預計可於 107 年達成 50%之開發率。

B.預計民國 110 年達成 75%之開發率

透過輔導既有產業及產業招商之同步作業，並提供相關租稅減免及貸款協助等策略，預計可於 110 年達成 75%之開發率。

C.預計民國 114 年達成 100%之開發率

預計於 114 年可順利完成產專區之開發。

(2)就業機會提供

根據前述產專區開發率之推估，本計畫產專區約可提供 5.6 萬個就業機會，預計民國 107 年可提供 2.8 萬個就業機會、110 年累計可提供 4.2 萬個就業機會、至 114 年時可全數達成目標。

二、住宅

（一）發展目標

為納入生態城市理念並考量政策所需，本計畫以「儲備都市發展用地，提升居住環境品質」作為住宅主要發展目標，並以「配合整體住宅政策儲備及釋出可供興建之住宅區土地」及「建構生態城市典範」等二項為次目標。

（二）指標、策略與時程

各次目標對應之指標、策略，以及預定達成時程說明如下：

1.配合整體住宅政策儲備及釋出可供興建之住宅區土地

第二發展區第一開發區於都市計畫草案中劃設約 210 公頃之住宅區，預估於民國 109 年配地作業完成後，政府約可取得 22 公頃住宅區土地，此部分約可提供 4200 戶之住宅。

根據本部公布之 101 年第三季住宅需求動向調查資料顯示，台灣地區房價所得比最高者為台北市，高達 14.0 倍，第二名新北市 10.2 倍，第三名桃竹苗縣市 7.8 倍，第四名高雄市 7 倍，第五名台南市為 6.2 倍；皆高於國際約 6 倍之平均水準。

本計畫配合整體住宅政策，於目前高房價時代，將視當時社會經濟發展情勢，參考房價所得比及相關房價指數，以附條件標售方式要求開發商提供一定比例之社會住宅或合宜住宅，以解決青年成家及弱勢族群之居住問題，有效平抑房地價格。

2.建構生態城市典範

國內目前並無認定生態城市的明確標準,故本計畫參酌國、內外生態城市相關指標與推動策略,並配合環境特色,建立本新市鎮之生態城市管理評估發展策略架構表（詳表 5-2),從規劃面著手以利都市計畫運用。

(1)基地保水

將設置雨水貯留設施、地下室開挖率最小化、透水率最大化等有關基地保水之規定納入都市計畫土管要點中，並於後續基地申請開發逐年落實。

(2)提升都市基盤設施容受力

透過後期發展區開發，預計 109 年公共工程完成後，可建置完整水電供應系統，大幅提升當地公共設施與公用設備服務水準，且統一鋪設各類管線，可降低視覺景觀衝擊，減少未開發狀態污、廢水無秩序排放所造成之環境污染，提高整體環境生活品質。

(3)因應全球氣候變遷

本計畫除建立生態城市管理評估發展策略架構表以資運用外,並於本區公共工程(含公共設施)納入滯洪、防洪、減洪之必要設計，以因應全球氣候變遷。

三、交通

（一）發展目標

本計畫以「交通建設與土地開發一次到位」作為交通主要發展目標，並以「配合改善聯外交通」及「後期發展區導入大眾捷運系統」等二項為次目標。

（二）指標、策略與時程

各次目標對應之指標、策略，以及預定達成時程說明如下：

1.配合改善聯外交通

有關淡江大橋建設計畫及淡海輕軌運輸系統(綠山線)，本部除依行政院核定之計畫內容提撥新市鎮開發基金補助外，並協調建設主管機關於後續開發過程依行政院核定時程積極配合辦理。

2.後期發展區導入大眾捷運系統

本計畫規劃淡海輕軌運輸系統配合本開發區適當延伸，以期落實大眾運輸導向發展（TOD）理念，並協調新北市政府即刻啟動相關作業程序，以期配合二期一區公共建設時程於 111 年順利完成。

表 5-1 發展目標、指標、策略與時程綜理表

發展目標		指標		策略	時程
(一)產業 促進產業發展，提供就業機會，實現在地生活	1. 發展節能、低碳、高效率及高附加價值之產業園區	新興產業與智慧型產業		• 配合新興產業與智慧型產業政策，優先引進符合本地區發展之文創、觀光及新興科技概念產業，並培植成為當地產業核心。 • 鼓勵既有工廠聚落轉型與更新，並與引進之文創、觀光及新興科技概念產業結合轉型帶動在地發展，塑造優質生產環境。 • 於都市計畫土管要點明定產業允許使用項目與內容，後續管理並應由目的事業主管機關確實進行環境監測。	114 年
		既有工廠之轉型與更新			
	2. 提供台商返鄉投資之產業基地	規劃一定比例之產專區土地作為台商返鄉之產業基地		• 規劃可標售產專區一定比例之土地，作為台商返鄉之產業基地。 • 請經濟部台商回台投資服務辦公室協助資訊交流及媒合。 • 依新市鎮開發條例之規定，提供相關租稅減免及貸款協助。	114 年
	3. 改善當地就業環境	增加當地居民就業機會		• 協調重大公共工程得標廠商雇用適當比例之當地居民。 • 鼓勵廠商與當地或鄰近大專院校進行產學合作。	110 年
	4. 加速產業引進	(1) 產專區開發率	50%	• 輔導既有產業合法化，以利擴大產能、更新設備與產業升級，並符合相關汙廢排放標準。	107 年

發展目標		指標		策略	時程
			75%	• 請經濟部、國科會、新北市政府協助，加速辦理產業園區招商作業，引進新興產業及厚植在地文創產業，並可作為台商返鄉之產業基地。 • 依新市鎮開發條例之規定，提供相關租稅減免及貸款協助。	110 年
			100%		114 年
		(2)就業機會提供	2.8 萬人	• 透過既有產業合法化，以利擴大生產規模，增加就業機會。 • 透過產業招商引進產業，增加就業機會。	107 年
			4.2 萬人		110 年
			5.6 萬人		114 年
(二)住宅 儲備都市發展用地，提升居住環境品質	1. 配合整體住宅政策儲備及釋出可供興建之住宅區土地	可供興建之住宅區土地面積		• 提供優質居住環境之住宅區土地。 • 配合高房價時代，以房價所得比及指數高於一定水準時，配合政策指示彈性提供，以有效平抑房地價格之差距。 • 以附條件標售方式要求開發商提供一定比例之社會住宅或合宜住宅，解決青年成家及弱勢族群居住問題。	配合政策指示彈性提供
		房價所得比及相關指數			
	2. 建構生態城市典範	基地保水		• 設置雨水貯留設施。 • 地下室開挖率最小化。 • 透水率最大化。	納入都市計畫土管要點中，並於後續基地申請開發逐年落實。
		提升都市基盤設施容受力		• 導入大眾運輸系統，減輕公路系統旅運需求負荷，以提升道路服務水準。	111 年
				• 建置完整水電供應系統。	109 年

發展目標		指標	策略	時程
			• 大幅提升當地公共設施與公用設備服務水準，提高都市容受力。 • 統一鋪設各類管線，降低視覺景觀衝擊，減少未開發狀態污、廢水無秩序排放所造成之環境污染，提高整體環境生活品質。	
		因應全球氣候變遷	• 於本區公共工程(含公共設施)納入滯洪、防洪、減洪之必要設計，以因應全球氣候變遷。	109 年
(三)交通 交通建設與土地開發一次到位	1. 配合改善整體聯外交通	淡江大橋建設計畫	• 本部除依行政院核定之計畫內容提撥新市鎮開發基金補助外，並協調建設主管機關於後續開發過程依行政院核定時程積極配合辦理。 • 加速引進產業提升在地就業機會，以減少通勤比例，降低聯外交通負荷。	108 年
		淡海輕軌運輸系統（綠山線）		108 年
	2. 後期發展區導入大眾捷運系統	淡海輕軌運輸系統配合本開發區適當延伸	協調新北市政府即刻啟動，依程序進行下列各項工作： • 可行性研究 • 綜合規劃暨環境影響評估 • 工程細部設計 • 工程施工	111 年

資料來源：本計畫整理。

表 5-2 淡海新市鎮生態城市管理評估發展策略架構表

發展策略構想		細部計畫規劃原則	土地使用分區管制與都市設計構想
項目	發展策略		
自然景觀資源	順應丘陵台地地形	• 保留 4 級坡以上之丘陵、河谷地形特色。 • 並配合原生林分布劃設綠地。	• 訂定基地開發之建蔽率與容積率，並運用不同高度層次建築配置與東高西低地形，建構寬廣的山海景觀視野。
水與綠網絡系統串聯	建構水與綠網絡	• 為保留重要生態棲地，於東西向溪流兩側各留設距離寬約 20~40m 之生態核心或緩衝空間。 • 留設 50 及 35m 寬之南北向綠園道，以串連東西向河川廊道，編織都市生態綠網。 • 灌溉水池位於上述綠地空間，予以保留。	• 選擇在地既有綠色資源及物種保存，儘量保留具有價值之樹木及維護既有行道樹。
	提高整體防洪、蓄水功能	• 順應地形保留天然排水渠道，加強河岸兩側的植栽綠化，於水道兩側設置緩衝綠帶。 • 納入雨水下滲、貯留之規劃設計原則。	• 公園、綠地規劃設置滿足 50 年暴雨頻率之滯洪池。 • 防洪水利設施應近自然工法，配合當地自然環境規劃與設計。 • 訂定排水系統或公園綠地等公共空間及一定規模以上之建築基地應設置雨水貯留系統，且該建築基地得免計容積。
	建構保水環境	• 視路型及道路需要，於道路之中央分隔島、二側或一側留設適當寬度綠帶，並設置各種直接或間接雨水滲透或貯留設施。 • 公園、綠地、廣場兼停	• 部分開放性公共設施之排水系統應採具生態性與雨水滲透之溝渠設計。 • 道路兩側可設置各種雨水滲透或貯留設施，並以設置透水鋪面為原則。 • 部分公共設施之人行步

發展策略構想		細部計畫規劃原則	土地使用分區管制與都市設計構想
項目	發展策略		
		車場用地、停車場等公共開放空間設置各種直接或間接雨水滲透或貯留設施。	道、停車場及法定空地之鋪面應以透水性鋪面為原則。 • 訂定建築基地與公共開放空間之綠化面積率與最小法定空地透水率規範。
都市人文景觀風貌	保留既有紋理及具價值之人文景觀資源	• 一定規模之既有合法聚落劃設為適當分區。 • 重要史前遺址，劃設公園、綠地或保存區，避免道路經過。	• 興闢具有重要史前遺址之公共設施用地時，以避免破壞遺址與維護為原則。
大眾運輸導向、人本多元交通及綠色運輸發展模式之土地使用	建構綠能低碳城市	• 規劃產業專用區，提供在地就業機會，減少通勤旅次需求。	• 配合淡海輕軌運輸系統用地，於輕軌場站或變電所設置太陽能候車亭與蓄電池組。 • 建置公車動態系統車機設備及智慧站牌。 • 輕軌場站與公共設施用地應建立大眾運輸旅運查詢系統。 • 輕軌場站應提供轉乘停放設施系統，及自行車租借服務。 • 輕軌場站得設置電動(機)車與自行車停車空間，並提供相關充電設備。
	提高大眾運輸工具及低碳運具之使用	• 順應自然地形調整主次要交通動線。 • 以輕軌場站為中心，綜合考量平台式土地使用配置、500 公尺步行圈等因素，建置自行車與人行步道系統及電	• 輕軌場站週邊半徑 500 公尺內應設置自行車停車空間，其自行車停車位數應達法定機車停車位數之 15%以上。

發展策略構想		細部計畫規劃原則	土地使用分區管制與都市設計構想
項目	發展策略		
		動公車轉乘系統。 • 輕軌場站設置電動（機）車與自行車停車空間，並提供綠能充電站。	
	規劃土地混合集約、高效率使用	• 輕軌場站周邊半徑500公尺之土地朝向多元複合發展。	• 訂定場站周邊土地使用分區之容許使用項目以混合使用為原則。
	人本多元交通規劃	• 以輕軌場站為中心建構500公尺步行圈，配置社區性公共設施用地，並佈設自行車及人行車道系統。 • 道路以「人車分道」為原則，區分行人、汽車、腳踏車，並需留設足夠寬敞之人行道空間。 • 公共設施及公園、綠地、廣場兼停車場用地等開放空間設置無障礙設施。	• 計畫道路寬度 35m 以上者，於道路二側規劃設置人行步道及自行車道，且人車轉向流量大之路口評估設置行人專用時段，降低車行動線切斷人行動線。 • 主要道路應於兩側提供自行車道，其寬度以3.5公尺以上為原則，最小不得小於2.5公尺，且自行車道得規劃低矮植栽或標示線區隔車道或人行道，以美化視覺景觀。 • 細部計畫道路以優先設置單側步行、自行車道為原則。
產業專用區之土地使用	既有工廠（棕地）轉型更新	• 為保存並延續既有產業發展，將既有產業聚落規劃為同性質之產業專用區。	• 將具發展潛力之既有產業類型訂定為允許使用項目。 • 訂定產業專用區開發者應設置污染防治設施之規定，以減少產業發展對當地環境之衝擊。 • 為落實在地就業，並鼓勵既有工廠（棕地）轉型更新，納入新興產業允許使用項目。

發展策略構想		細部計畫規劃原則	土地使用分區管制與都市設計構想
項目	發展策略		
	發展低污染、低碳產業	• 為培植新興產業及配合地方發展，規劃同性質之產業專用區，鼓勵並引進新市鎮適合之產業類型。 • 朝向「創意聚落」(Creative Cluster)的概念，整合藝術、觀光、商業及科技，發展自給自足與節能減碳之產業型態。	• 訂定適合新市鎮引進與培植之新興產業允許使用項目。
建築量體、配置、高度、造型、色彩、風格及綠建材計畫	調節微氣候	• 利用自然河谷之天然風廊及配合季節風向，調整道路路形及配置。	• 建築基地至少 10%之法定空地配合周邊公共設施區位留設，並妥予植栽綠化及設置適當人行空間；其餘非屬公眾使用之法定空地，須與公共開放空間適當串聯且維持視覺通透性。 • 配合淡海新市鎮之夏季主要風向「西風」，於基地西側角隅留設建築群缺口或集中法定空地，以使環境風進入建築街廓內部，另應依照建築通風配置設計原則規劃建物配置，以提升地面風速與促進散熱。 • 建築量體採南北向配置，並依北高南低之原則配置，以在街道形成建築陰影，塑造舒適人行空間環境，阻擋冬季東北季風吹襲基地地表及街道空間。

發展策略構想		細部計畫規劃原則	土地使用分區管制與都市設計構想
項目	發展策略		
	加強基地綠化，推動綠建築指標	• 因應地區自然環境條件之被動式建築設計。	• 訂定公共建築物應達綠建築分級評估標準，以推動綠建築。
環境保護及資源再利用設施配置計畫	建置廢水減量循環再生系統	• 產業專用區之開發者應自行留設污水處理設施，並符合相關法令。	• 產業專用區之開發者應自行留設興建污水、垃圾處理等環保設施，並應符合相關法令。 • 開發基地位於公共下水道服務範圍內，且建築之汙水管接通公共下水道及排入水質符合下水道可容納排入之下水水質標準者，得排入公共下水道。
	建置綠能設施	• 積極鼓勵建物設置綠能設施，減少不可再生能源消耗，落實節能減碳目標。	• 建築物屋頂設置太陽能光電設施所需樓地板面積，得不計入容積及高度計算。 • 建築物屋頂應設置 1/3 面積以上之綠能設施或設備。
	鄰避設施策略	• 變電設備及線路全面地下化。	• 變電所用地以地下化設計為原則。
	地下共同管溝建置	• 主要道路設置通信管網、電力電纜等維生系統之共同管溝。	• 主要道路設置通信管網、電力電纜等維生系統之共同管溝。 • 地下管線以埋設於人行道或靠近慢車道下方為原則。
管理維護計畫	非傳統水資源利用率	• 雨水與生活污水處理系統的強化。	• 雨污分流系統。
	訂定建築基地之管理公約	• 訂定建築基地之管理公約，以維護基地內公共設施之安全性。	• 建築基地應依相關規定訂定管理公約，並加強基地內公共使用設施之管理維護事項，如屋頂平

發展策略構想		細部計畫規劃原則	土地使用分區管制與都市設計構想
項目	發展策略		
			台、建築物出入口、基地內人行步道之安全管理維護事項。

資料來源：本計畫整理。

四、啟動指標

本次報核提出二期一區之啟動指標，至二期二區因地形較為陡峭開發不易，現階段採區段徵收方式開發財務恐難以自償，宜先行辦理土地開發適宜性規劃工作，未來評估如有開發需求再循程序報核後執行開發。

1.政策性指標

（1）從政策面看，都市土地稀少昂貴，人民購屋困難，開發新市鎮可緩解長期住宅需求問題，有助於平抑房價，實現居住正義。

（2）從需求面看，開發新市鎮後期發展區可儲備土地，適時配合政策提供產業發展或住宅用地使用，促進人口進駐及創造就業機會。

（3）從公共投資效能看，淡海輕軌運輸系統、淡江大橋、淡水河北側沿河平面道路等重大公共建設即將興建，新市鎮應及時配合開發，以同時彰顯公共運輸效能及土地開發效益。

2.發展面指標

（1）淡海輕軌運輸系統經行政院核定。

（2）已開發區土地銷售面積比率達八成。

（3）已開發區住宅區通過都市設計審議面積比率達三成。

3.需求面因素－基於下列各項因素，淡海新市鎮二期一區之開發應即啟動：

（1）開發淡海新市鎮是住宅整體發展政策之一環，具有儲備未來住宅發展用地之功能，可配合相關住宅政策提供使用。

（2）以北北桃近十年人口成長趨勢而言，台北市人口年成長率約 0.2 ‰，而新北市與桃園縣則分別為 8.5 ‰ 與 13.7 ‰，顯示人口成長有由台北市逐漸

往外發展之趨勢。淡海新市鎮所在之淡水區人口成長更為顯著，從民國 89 年 11.6 萬人成長至 100 年 14.6 萬人，年平均成長率高達 21.5 ‰，未來因各項公共設施之漸次完成，仍將持續成長。

（3）鄰近淡海新市鎮之淡水及淡水(竹圍地區)都市計畫區住宅區發展率已達 60%至 80%；而淡海新市鎮已開發區目前經都市設計審議通過之戶數已超過 2 萬戶，未來配合各項聯外交通建設的陸續完成，申請案件及戶數將更大幅增加。

（4）依 101 年第 1 季住宅需求動向調查資料顯示，北北桃欲購置住宅者之需求比例介於 13%～28%之間；而依住展雜誌發佈之近 3 年雙北市熱門推案前三名地區的最新統計數據，在新北市的行政區中，淡水區是唯一 3 年均排名第一的地區，從數據來看，其推案量與金額從 2010 年的 2,744 戶、324 億元，至 2011 年的 3,417 戶、464 億元，到了 2012 年 11 月中，已達 4,953 戶、647 億元的新高點，顯示其市場仍相當活絡。

（5）以產業發展而言，開發淡海新市鎮提供產業用地，除可促進產業活動合理分布，均衡區域發展外，就地理位置來看，淡海新市鎮具有桃園國際機場與台北港之海空雙港之優勢，未來淡江大橋之連結，將有效帶動淡海新市鎮產業的發展。

陸、修訂實質計畫內容

一、開發目標

（一）促進產業發展，提供就業機會，實現在地生活。

（二）儲備都市發展用地，提升居住環境品質。

（三）交通建設與土地開發一次到位。

（四）建構生態城市典範。

二、計畫範圍

計畫範圍緊鄰淡水都市計畫區北側，南、北以省道臺二線之 2 號橋與 9 號橋為界，東至淡水區水源國小，西側邊界因緊鄰台灣海峽，考量海岸生態環境資源，未來海濱遊憩區開發可能性極低，且清查後公有地多分布於海濱遊憩區西側海域範圍，為配合即將實施之海岸法以兼顧保育及生態，故排除海域及其範圍內之公有土地；而陸域部分大多屬私有土地，亦含部分公有土地，原則上仍應保障其參與區段徵收權利，並將該土地劃設為海濱公園用地，未來將依海岸法(草案)相關規定及都市計畫法定程序辦理，調整後範圍面積約 1613.78 公頃[1]，詳圖 6-1 所示。

三、計畫年期

原主要計畫之計畫年期為民國 79 年至 103 年，時程長達 24 年，於此時期中已開發區區徵作業(約佔新市鎮面積之 25%)之銷售狀況至 99 年財務始轉虧為盈。考量新市鎮後期發展區尚有大片土地尚未開發，以及第一期發展區開發約 20 年之經驗，故後期開發依都市計畫定期通盤檢討實施辦法所訂最長之 25 年為計畫年期。

[1]考量本次修訂都市計畫之變動甚大，且淡海新市鎮刻正辦理「淡海新市鎮特定區計畫地形圖測量及都市計畫圖重製事宜」，惟未完成法定程序，故本計畫面積係為圖面量測，未來應以依據核定圖實地分割測量面積為準。

圖 6-1 淡海新市鎮計畫範圍示意圖

四、計畫人口

為因應淡海新市鎮未來願景與發展定位，加速產業與交通之進駐，朝向大眾運輸導向發展（TOD），並考量未來輕軌運量及營運需要，計畫人口維持原計畫 30 萬人。

五、分期分區

淡海新市鎮原採三期七區辦理開發，配合本修訂計畫茲調整原計畫三期七區為二期四區開發（詳如表 6-1 及圖 6-2 所示），說明如下：

（一）已開發地區(原第一期發展區第一、二開發區)

已依原開發執行計畫開發時序，完成區段徵收開發，面積計 446.02 公頃。

（二）後期發展地區

1. 第二期發展區第一開發區

為加速人口、產業進駐與淡海輕軌運輸系統之建置，將原第一期發展區第二開發區水碓尾地區、第一期發展區第三開發區、第三期發展區、第二期發展區省道臺二線以東緊鄰綠山線部分土地及海濱遊憩區陸域內私有土地統籌調整為第二期發展區第一開發區，面積約 655.24 公頃[2]。

上開範圍北側以灰窯子溪為界；西側以原海濱遊憩區陸域為界；南側以原第一期發展區之第一、二開發區範圍為界；東側則以自然或人為地形為界（東側北段以省道臺二線為界；東側南段以現況道路、陡坡地形及河道緩衝綠地為界）。

另為因應相關住宅政策，配合淡海輕軌運輸系統路線，將省道臺二線以東緊鄰綠山線部分土地一併納入。

2. 第二期發展區第二開發區

將省道臺二線以東原第二期發展區，扣除部分納入第二期發展區第一開發區，修訂為第二期發展區第二開發區，面積約 512.52 公頃[2] 。

[2]考量本次修訂都市計畫之變動甚大，且淡海新市鎮刻正辦理「淡海新市鎮特定區計畫地形圖測量及都市計畫圖重製事宜」，惟未完成法定程序，故本計畫面積係為圖面量測，未來應依據核定圖實地分割測量面積為準。

表 6-1 分期分區調整對照表

<table>
<tr><th>項目</th><th colspan="2">81年核定分期分區</th><th colspan="2">修訂後分期分區</th></tr>
<tr><td rowspan="2">已開發地區</td><td>第 1 期發展區第 1 開發區</td><td>303.53 公頃</td><td>第 1 期發展區第 1 開發區</td><td>303.53公頃</td></tr>
<tr><td>第1期發展區第2開發區</td><td>142.49公頃</td><td>第1期發展區第2開發區</td><td>142.49公頃</td></tr>
<tr><td rowspan="6">後期開發地區</td><td>第1期發展區第1開發區-水碓尾地區</td><td>6.34公頃</td><td rowspan="5">第2期發展區第1開發區</td><td rowspan="5">655.24公頃</td></tr>
<tr><td>第1期發展區第3開發區</td><td rowspan="5">1,303.95公頃</td></tr>
<tr><td>第2期發展區台二線以東緊鄰綠山線部分土地</td></tr>
<tr><td>第3期發展區</td></tr>
<tr><td>海濱遊憩區陸域私有土地</td></tr>
<tr><td>台二線以東原第2期發展區、配合鄰近分區調整</td><td>第2期發展區第2開發區</td><td>512.52公頃</td></tr>
<tr><td></td><td>合計</td><td>1,756.31公頃</td><td>合計</td><td>1,613.78公頃</td></tr>
</table>

資料來源：本計畫整理。

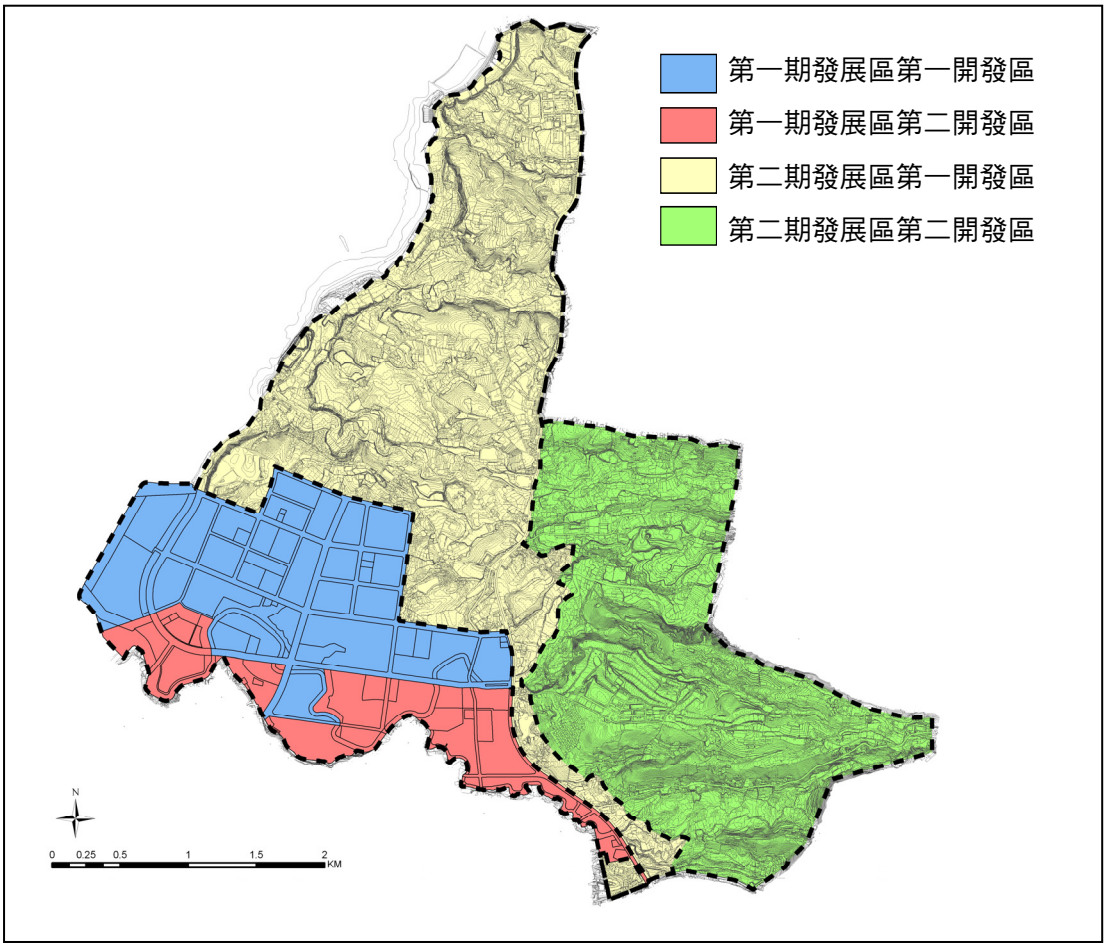


圖 6-2 淡海新市鎮分期分區範圍示意圖

六、開發方式

本案依行政院秘書長 96 年 2 月 13 日院臺建字第 0960004549 號函示維持原新市鎮都市計畫，後期發展區不予劃出，採多元開發方式辦理。分期分區開發方式詳圖 6-3 所示，列項說明如下：

（一）第二期發展區第一開發區

配合淡海輕軌運輸系統綠山線通車目標期程，取得機廠及場站用地，避免延宕工程進度，且為鼓勵既有工廠聚落更新，整合交通與產業政策，建構低碳、低污染之產業園區，本區採區段徵收方式辦理，以帶動新市鎮土地及整體發展之效益。

（二）第二期發展區第二開發區

本區地形較為陡峭開發不易，現階段採區段徵收方式財務恐難以自償。為使土地開發更具彈性，鼓勵民間整體開發，原則採開發許可方式辦理，並得視實際情況採一般徵收、區段徵收、都市更新與容積移轉等多元開發方式辦理。

為訂定本案之開發許可機制，本部特研擬「淡海新市鎮特定區開發許可申請要點（草案）」，其草案內容特別要求申請開發者應配合當地之自然地形及地貌辦理開發，以確保環境的永續發展，上開要點依都市計畫法定程序辦理。

另為引導並促進民間整體開發，未參與區段徵收區之道路得採一般徵收或容積移轉方式取得土地後興闢，或由民間申請整體開發許可方式興闢。

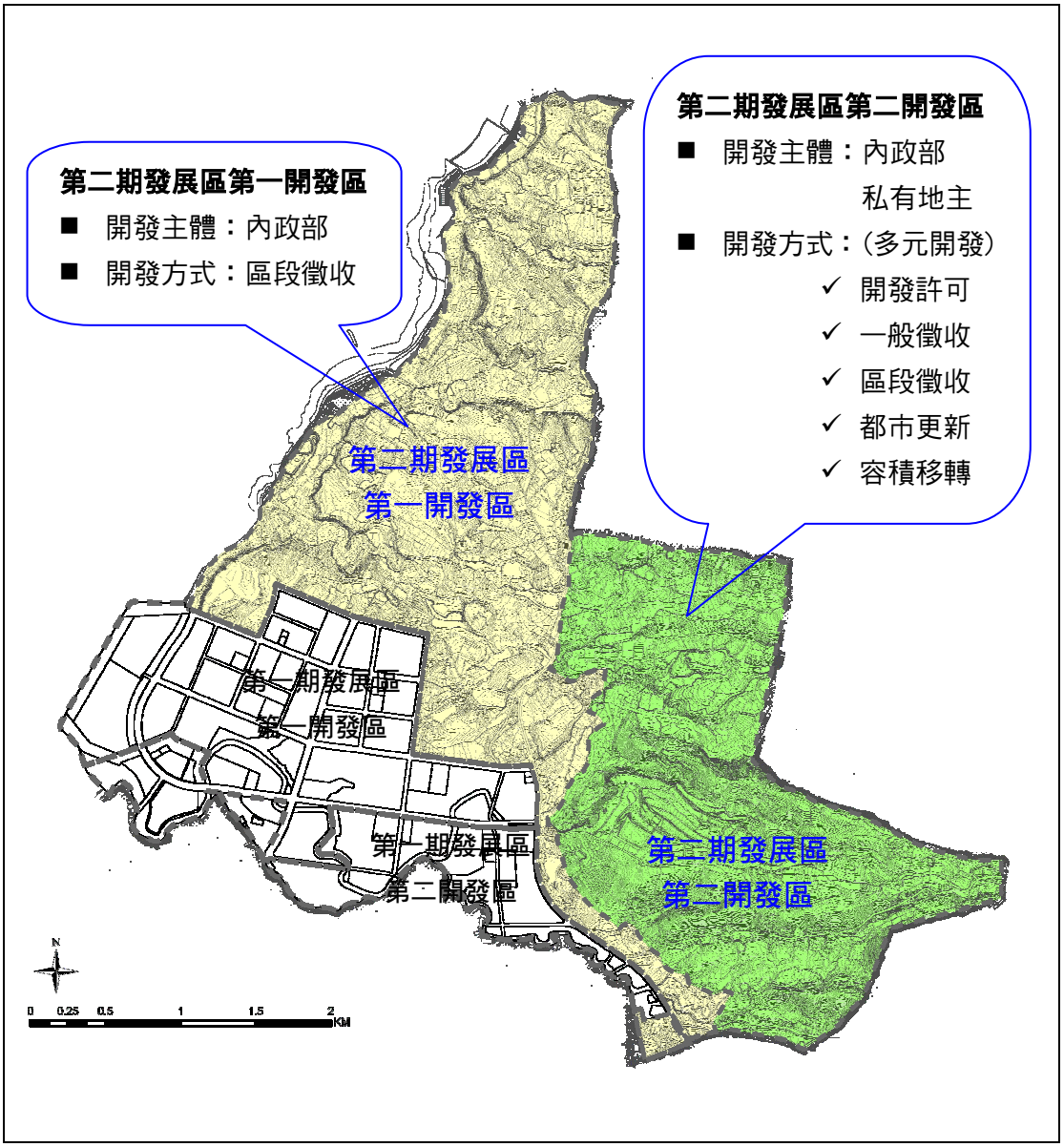


圖 6-3 淡海新市鎮開發方式示意圖

柒、修訂財務計畫

以下就修訂之分期分區，分別提出其財務計畫。

一、已開發區

（一）基本假設

1.民國 83 至 101 年以新市鎮組年度收支資料為準。

2.民國 102 至 108 年以新市鎮組年度預計資料為準。

（二）分析年度

民國 83 年至 108 年。

（三）已執行收支

1.第 1 期發展區第 1 開發區已執行收支

民國 83 年至 101 年，第 1 期發展區第 1 開發區之已執行收入為 337.85 億元，已執行支出為 178.39 億元，收支相抵為 159.46 億元，詳附錄三。

2.第 1 期發展區第 2 開發區已執行收支

民國 83 年至 101 年，第 1 期發展區第 2 開發區之已執行收入為 248.22 億元，已執行支出為 249.45 億元，收支相抵為-1.22 億元，詳附錄三。

（四）待執行收支

1.第 1 期發展區第 1 開發區待執行收支

民國 102 年至 108 年，第 1 期發展區第 1 開發區之待執行收入為 72.29 億元，待執行支出為 87.00 億元，收支相抵為-14.71 億元，詳附錄三。

2.第 1 期發展區第 2 開發區待執行收支

民國 102 年至 108 年，第 1 期發展區第 2 開發區之待執行收入為 41.26 億元，待執行支出為 26.50 億元，收支相抵為 14.76 億元，詳附錄三。

（五）相關補助費用說明

1. 淡海輕軌運輸系統補助費

行政院已於 102 年 2 月 25 日核定「淡海輕軌運輸系統綜合規劃」案，整體路網（先建綠山線，再建藍海線），路線全長約 13.99 公里，設 20 座車站，總建造經費約 153.06 億元，預計第一期工程先興建綠山線，自行政院核定後 1 年施工，約於核定後第 6 年完工，假設第一期興建完後，緊接興建第二期藍海線，則預計核定後第 11 年底，整體路網可興建完成。

財源籌措經相關單位協商結果如下：

(1)內政部營建署與新北市政府（原臺北縣政府）均建議推動輕軌運輸系統，並願意共同負擔輕軌運輸系統之工程經費。

(2)新北市政府（原臺北縣政府）於 98 年 3 月 4 日北府交軌字第 0980150019 號函同意擔任後續營運主管機關，比照「現行臺北都會區跨臺北市、縣之捷運建設財務分擔模式」，及依「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」共同分擔建設經費，並自負後續營運盈虧之責，分擔原則說明如下：

A. 輕軌運輸系統以所在縣市之工程經費比例分擔

B. 用地以所在地區分擔

C. 機廠用地以路線長度比分擔

參照上述原則，並以淡海輕軌運輸系統位於新市鎮區內或區外計算其比例，則本部（新市鎮開發基金）約需補助淡海輕軌運輸系統整體路網 70.90 億元；中央政府及新北市政府分擔約 82.15 億元。本部經費分擔詳如表 7-1 所示。

表 7-1 淡海輕軌運輸系統本部營建署分擔新市鎮範圍內經費

單位：新台幣百萬元，當年幣值

項目	整體路網費用	營建署分擔新市鎮範圍內費用	新北市及中央政府分擔新市鎮範圍外費用	說明
用地取得費用	1,143.65	439.88	703.77	--
工程經費	14,161.94	6,650.40	7,511.54	• 新市鎮範圍內工程經費佔整體路網工程經費之比例為 46.9596%。 • 新市鎮範圍外工程經費佔整體路網工程經費之比例為 53.0404%。
總建造經費	15,305.59	7,090.28	8,215.31	--

資料來源：交通部高速鐵路工程局，民國 102 年 3 月，淡海輕軌運輸系統綜合規劃（核定本）。

2. 淡江大橋建設計畫補助費

淡江大橋所提構想闢建道路長約 6 公里，主橋段長約 900 公尺，預估經費需 141 億元，其相關經費依交通部 99 年 5 月 21 日交路字第 0990029133 號函略示：『「請交通部…研訂中央與地方財務分擔比例…可自償部分亦扣除後，工程建設部分可否由內政部營建署負擔二分之一至三分之一，其餘再分由中央及地方各負擔二分之一，請交通部再研商…」乙節，建請交通部公路總局參照內政部 99.5.7 臺內營字第 0990803557 號函同意補助淡江大橋 20 億元研提經費分攤原則，並召開相關單位會議…』。

配合新市鎮開發條例第 26 條第四項之增訂：「中央主管機關得就對新市鎮開發有顯著效益之相關聯外交通建設，視本基金營運效能及財務狀況，補助其部分或全部建設經費。」。爰依行政院 99 年 4 月 8 日院臺交字第 0990018213 號函，補助淡江大橋之建設費用。補助經費以其總經費之三分之一為上限（約為 47 億元）。本項補助費用暫編列 20 億元。

3. 區外供水計畫補助費

目前除淡海新市鎮已開發區之計畫人口為 13 萬人口，估計最大日需水量約為 6.99 萬噸之外，尚包括關渡平原開發區以及社子島開發區兩區之飽和人口供水需求，總供水量為 21.49 萬 CMD。惟據台灣自來水股份有限公司淡水營運所多次表示，因近年來淡水地區人口成長迅速，目前供水量已趨飽和；為因應本部持續辦理淡海新市鎮土地銷售，民間開發案及人口陸續進駐，用水課題已有日益急迫之情形。

本計畫奉行政院秘書長 95 年 11 月 6 日院臺建字第 0950050972 號函示，依該院經建會 95 年 10 月 17 日研商「淡海新市鎮區外供水計畫」；於 96 年 6 月經行政院裁示由新市鎮開發基金支應，該系統應專管專用，若有供應淡海新市鎮以外區域，則台灣自來水股份有限公司應按比例分擔經費，其總建造成本為 23.81 億元；於 98 年 2 月配合台灣自來水股份有限公司調增經費為 28.07 億元；於 101 年 7 月臺北自來水事業處亦表示預計增加經費約 9.39 億元，若配合該增加數，本工程總經費將調整為 37.46 億元，惟本項經費仍應依供水計畫協商結果為準。

（六）現金流量分析

預估已開發區執行至 108 年時，可創造基金餘額約 158.29 億元，可達到完全自償之財務目標。現金流量分析表詳附錄三。

二、第二期發展區第一開發區

（一）基本假設與參數設定

1.評估基礎年

評估基礎年訂為民國 100 年。（註：評估基礎年係設定一基本年期，將各項公共建設計畫成本與收益以設定之評估基礎年幣值為基準推估計算，並配合折現率將源自建設計畫之現金流量折算為基礎年的價值。）

2.評估年期

為辦理後期發展區之開發，並配合分期分區之調整暨優先開發第二期發展區第一開發區，評估期間將以民國 100 年為基期，預計民國 114 年辦理完成，評估年期共計 14 年。

3.貸款利率

100 年基年之借款利率設定為 1.31%，以每年加 1 碼(0.25%)之遞增方式設定接續年度之利率，並採複利計算。

表 7-2 貸款利率設定表

年度	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114
貸款利率（%）	1.31	1.56	1.81	2.06	2.31	2.56	2.81	3.06	3.31	3.56	3.81	4.06	4.31	4.56	4.81

4.政府自行辦理

本計畫之興建與營運均由政府自行辦理，並以特種基金－新市鎮開發基金方式運作，經費除編列部分公務預算支應外（屬投資性質），餘向金融單位貸款支應，需支應相關利息，但無相關稅賦支出。本計畫以達到完全自償為財務目標，依「新市鎮開發基金收支保管及運用辦法」規定執行，基金年度決算如有賸餘，得循預算程序撥

充基金或以未分配賸餘處理，俟基金結束後，應予以結算，其餘存權益解繳國庫。

5. 稅率

本計畫係由政府以特種基金方式自行辦理，無稅率之考量。

6. 折現率

折現率可定義為投資計畫之機會成本，其計算方式因投資主體而異。

財務評估須考慮資金之時間價值，應選定能適當反映投資機會成本之折現率，將未來的現金流量折算為現值作分析，通常以加權平均資金成本率為折現率，亦可參酌市場金資金成本率、公債發行殖利率、行政院經建會中長期資金運用利率等。

在政府自辦之成本效益分析中，係以政府投資公共建設之觀點來評估計畫之可行性，一般其折現率可假設以「政府公債利率」為折現率，惟若政府以特種基金方式運作，可參酌政府公債利率，再考量結合不同產業開發之風險溢酬估算之。

本計畫係由政府以特種基金方式辦理，並以政府預算與舉債融通等方式取得資金來源，主要以可反映當期利率為原則，故以目前基金借貸利率加計風險溢酬後，以 3%作為本計畫之折現率。

7. 折舊

本計畫未購置相關機器設備，故未估算相關折舊項目。

8. 資產更新與殘值

本計畫未購置相關機器設備，故財務分析期間不考慮一般性資產更新問題。

9.收支估計原則

後收支項目及相關公程建設補助經費支出，依假設之年期與比例分年攤提。

（二）開發總費用

開發成本包括行政業務費（含前置作業費）、補償費、開發工程費、公共設施維護管理費及公共建設補助費等項目，加計貸款利息後是為開發總費用，即：

開發總費用＝開發成本＋貸款利息

分別說明如下：

1.開發成本

(1)行政業務費

包括前置作業費(都市計畫、環評、水保、山坡地範圍檢討等）、樁位測定費及行政作業費，預計編列 5.40 億元辦理，並自 101 年至 114 年分年編列執行。

(2)補償費

包括地價補償費、地上物補償費及拆遷安置費，預計編列 304.24 億元辦理，並自 101 年至 103 年分年編列執行。

(3)開發工程費

包括整地、雨污水下水道、地下管線工程、公共設施工程、橋樑工程、生態工程、間接工程、工程預備費及規劃設計監造費等，預計編列 291.20 億元辦理，並自 104 年至 108 年分年編列執行。

(4)公共設施維護管理費

依新市鎮開發條例第 8 條第 1 項規定,「…

道路、溝渠、公園、綠地、兒童遊樂場、體育場、廣場、停車場、國民學校用地，於新市鎮開發完成後，無償登記為當地直轄市、縣(市)有」。

本項費用屬於移交公共設施用地予新北市政府營運維管之補助費，並依內政部民國87年10月20日臺(87)內營字第8773072號函示處理原則辦理。

本項費用之補助，原則編列3年，預計編列0.4億元辦理，並於工程施工結束後自109年至111年分年編列執行，並將視實際需求覈實撥付。

(5)重要公共建設補助費

A.淡海輕軌運輸系統計畫補助費

位於第二期發展區第一開發區之捷運再延伸，其建設經費預估約需40億元，預計本部補助金額約20億元(未來視行政院實際核定情形而定)，並配合已開發區自101年至108年分年編列之。

B.淡江大橋建設計畫補助費

依行政院99年4月8日院臺交字第0990018213號函，補助淡江大橋之建設費用。補助經費以其總經費之三分之一為上限(約為47億元)，已開發區已編列20億元，預計後期發展區啟動後另需編列27億元，並配合已開發區自104年至108年分年編列之。

C.垃圾場遷移費

位於第二期發展區第一開發區西側之垃圾場遷移費用預估約需9.35億元，

預計本部補助金額為 4.68 億元（未來視與新北市政府協商情形而定）編，並自 102 至 106 年分年編列之。

D. 公墓遷移費

位於第二期發展區第一開發區之公墓，經新北市政府淡水區公所協助，預估公墓遷移費及相關作業費為 1.27 億元，並自 100 至 103 年分年編列之。

2. 貸款利息

採複利計，預估利息費用約需 74.04 億元

3. 開發總費用

開發成本加計利息費用後之開發總費用為 728.22 億元

表 7-3 開發總費用分析表

費用項目			金額（萬元）	備註
開發總費用	開發成本	行政業務費	54,011	包括前置作業費（都市計畫、環評、水保、山坡地範圍檢討等）、樁位測定費及行政作業費
		補償費	3,042,368	包括地價補償費、地上物補償費及拆遷安置費
		開發工程費	2,911,995	包括整地、雨污水下水道、地下管線工程、公共設施工程、橋樑工程、生態工程、間接工程、工程預備費及規劃設計監造費等
		公共設施維護管理費	3,941	
		重要公共建設補助費	529,481	包括淡海輕軌運輸系統計畫再往北延伸、淡江大橋建設計畫、垃圾場遷移、公墓遷移等
		小計	**6,541,796**	
	貸款利息		**740,397**	100 年基年之借款利率設定為 1.31%，以每年加 1 碼（0.25%）之遞增方式設定接續年度之利率，並採複利計算。
	合　計		**7,282,193**	

註：本計畫整理。

（三）土地處分收益

未來土地處分收益預估如下：

1. 土地處分收益

(1)可標售土地

政府取得之可標售土地為產業專用區約 63.12 公頃，住宅區約 22.95 公頃，商業區約 47.94 公頃；並依序以每坪 15、20、25 萬元計，預估可標售收入約 787.85 億元。

(2)可讓售土地

政府取得之可讓售土地為機關、變電所、捷運車站專用區、捷運機廠用地、及自來水事業用地合計約 16.82 公頃，讓售價格以平均開發成本計，預估可讓售收入約 72.93 億元。

(3)總計土地處分收益為 860.79 億元。

4. 土地處分時程

(1)可標售土地

住宅區、商業區及產業專用區預計自 103 年起至 106 年分段辦理標售，每次決標收取該宗土地決標價 20%之金額，並預計於 109 年完成土地點交並收取剩餘 80%之金額。

(2)可讓售土地

預計於工程施工完成後，自 109 至 113 年，分 5 年辦理讓售完畢。

上述標讓售土地處分完成後，預計於 114 年進行財務結算並撰寫成果報告。

（四）財源籌措與償債計畫

1. 財源籌措方案

擬訂財源籌措方案時，需考量政府政策、政府財政狀況及經費負擔能力、計畫自償能力、受益者付費原則及相關法令規定；本計畫由政府以特種基金方式辦理，資金來源採舉債融通支應之。

2.融資工具

公共建設計畫可資運用之融資工具，一般包括發行債券、向金融機構融通、向中長期資金融通、向特種基金融通，詳如表 7-4。

新市鎮之開發主體為內政部，本計畫屬長期並據以達成完全自償為財務目標；配合土地開發特點，本計畫初期現金流出數龐大，支出期程長達 10 年以上，而本計畫現金流入主要項目為土地銷售收入，與不動產景氣與否關係密切，故依長期資金應用於長期投資之觀點，在融資策略上規劃以籌措長期資金為主，並依實際執行情形，保守預估分年需求數，「分批動撥之」。

目前新市鎮開發基金係依分年經費需求，編列年度舉借債務預算，並以公開函詢國內一般金融機構提供貸款條件，擇優簽訂 5 年融資契約事宜，到期將視實際收支情形辦理再融資。

表 7-4 一般資金融通方式表

資金融通方式	資金來源	說明
1.發行債券	1.建設公債 2.資產證券化	公共建設計畫應提出詳細財務計畫，若具有自償性者，依據「中央政府建設公債及借款條例」規定，屬自償比例部分，可發行乙類公債支應。民國 82 年至 97 年發行之政府公債平均利率 4.22%；民國 97 年 9 月 24 日發行 10 年期公債票面利率為 2.125%。
2.向金融機構融通		民國 97 年 12 月 23 日五大銀行(臺灣銀行、合作金庫銀行、第一銀行、華南銀行及臺灣土地銀行）平均基準利率為 4.21%、中華郵政股份有限公司 2 年期固定利率為 1.45%。
3.向中長期資金融通		依「中長期資金運用策劃及推動要點」規定可提供政府重大建設融資。民國 97 年 12 月 23 日利率為 1.68%。

資金融通方式	資金來源	說明
4.向特種基金融通	行政院開發基金、勞退基金、公務人員退撫基金、地方建設基金、國有財產開發基金	具自償性公共建設計畫。

（五）財務效益分析

1.現金流量分析

現金流量為一公共建設計畫在其投資年限中，為從事營運活動、投資活動而產生的現金流入與流出，其內容為現金及約當現金。其目的為計算自償率之基礎、分析未來產生淨現金流量的能力、分析融資的額度及還本付息的能力，並瞭解計畫之現金收支訊息及財務狀況。

計算原則係依據前開假設與收支估計情形，假設相關收支均能順利執行，並以政府角度出發，僅考慮稅前現金流量，彙總資金使用與營運情況後預估相關現金流量。現金流量分析表詳如附錄四。

2.淨現值（Net Present Value,NPV）

(1)定義

淨現值為一計畫案之各年現金流入扣除現金流出的差額之現值，亦即淨現金流入的現值，其不但估計了計畫報酬超過投資的部分，更考慮了資金的時間價值，客觀地評估計畫的真實投資收益。

(2)計算公式

A.估計計畫存續期間之每年淨現金流量。

B.選用一適當折現率，並將各期現金流量予以折現。

$$\text{NPV}=CF_0+\left\{\frac{CF_1}{(1+k^*)}+\frac{CF_2}{(1+k^*)^2}+\cdots+\frac{CF_n}{(1+k^*)^n}\right\}$$

CF0、CF1、…CFn：係第 0、1、…n 年的淨現金流量，亦即現金流入扣除現金流出的部分。

K：折現率。

n：評估年期。

(3)評估準則

A.若為獨立計畫，則 NPV 大於或等於 0，接受該計畫；若 NPV 小於 0，則拒絕該計畫。

B.若為互斥計畫，則選擇 NPV 最大之方案。

(4)注意事項

若用負債來融通投資專案所需的部分資金，則在進行資本預算分析，估計投資專案的現金流量時，不必將利息費用考慮在內，因為負債融資的效果已被反映到用來折算現金流量現值的資金成本上了。

3.內部報酬率（Internal Rate of Return, IRR）

(1)定義

內部報酬率，係使計畫之淨現值等於 0 的折現率，其為評估整體投資計畫報酬率的指標，相當於一可行計畫的最低收益率底限；藉由比較計畫的內部報酬率與資金成本，可以了解計畫的投資效益。

(2)計算公式

令

$$NPV = CF_0 + \left\{ \frac{CF_1}{(1+k^*)} + \frac{CF_2}{(1+k^*)^2} + \cdots + \frac{CF_n}{(1+k^*)^n} \right\} = 0$$

則 k*=IRR

n：評估年期

(3)評估準則

當 IRR＞計畫所要求之必要報酬率或資金成本，表示該計畫之淨現值＞0，故接受該計畫；當 IRR＜計畫之必要報酬率，表示該計畫之淨現值＜0，故拒絕該計畫。

(4)注意事項

惟內部報酬率不具有相加性，當評估互斥計畫時，可能會和淨現值法選出的最佳方案不同，當此種情形出現時，應以淨現值法為主。

4. 自償率分析

(1)定義

A.依據促參法施行細則第 32 條第 1 項，自償率(Self-Liquidation Ratio,SLR)係指「營運評估年期內各年現金淨流入現值總額，占公共建設計畫工程興建評估年期內所有工程建設經費各現金流出現值總額之比值」。

B.計畫之興建成本可由營運期間內之所有淨營運收入回收的部分；反之，(1-自償率)即代表計畫的非自償部分，係興建成本無法由淨營運收入回收的部分。

(2)目的

計算計畫自償能力的最主要目的，在於劃分計畫政府與民間部門的財務權責，並以此初步評估計畫是否適合由民間參與。

(3)公式

A.自償率＝(營運評估期間之淨現金流入現值總和)／(興建期間工程建設經費現金流出現值總和)。

B.依據促參法施行細則第 32 條第 2 項的定義，營運評估年期係指公共建設計畫之財務計畫中，可產生營運收入及附屬事業收入之設算年期。

C.依據第 3 項的定義，營運評估期間之淨現金流入＝公共建設計畫營運收入＋附屬事業收入＋資產設備處分收入－不含折舊與利息之附屬事業成本與費用－資產設備增置與更新之支出；而工程建設經費為建設期間內之一切相關成本，包括設計作業成本、土地及建物取得成本、工程成本等。

(4)評估準則

A.自償率大（等）於 1：即代表該計畫具完全自償能力，亦即計畫所投入的建設成本可完全由淨營運收入回收之。

B.自償率小於 1 而大於 0：表示計畫為未具完全自償，政府得補貼其所需貸款利息或投資其建設之一部。

C.自償率小（等）於 0：計畫完全不具自償能力，亦即計畫之營運淨收益為負，是否仍執行該計畫則需視政策需要而定。

D.注意事項：營運評估期間之淨現金流入為稅前息前之現金流量，故不含營利事業所得稅費用、利息費用及折舊費用。分年現金流量均需考慮時間價值，故均需以折現率折為現值後加總。

5.折現後回收年限（Discounted Payback,DPB）

(1)定義

先將現金流量折現之後，累積淨現金流量

現值等於0所需的年數；此法可視為方案之損益兩平點年數，不但結合了回收年限法的優點，更考慮了時間價值，故使用上較回收年限法客觀。

(2)計算公式

令 PV(CF0) ＋ PV(CF1) ＋ … ＋ PV(CFn)＝0 時的期數 T’ 。

PV(CF0)、PV(CF1)、…PV(CFn)：係第 0、1、…n 年的淨現金流量現值。

T’ ：折現後回收年限。

(3)評估準則

A.計算出回收總成本所需時間後，與主辦機關心目中的年限相比，以決定投資計畫是否要執行。

B.若投資的目標是要儘速回收成本，則回收年限愈短者為愈佳的計畫。

(4)注意事項

折現後回收年限仍沒有考量計畫全部的現金流量，故無法衡量方案的獲利能力，亦不能算是客觀的評估準則。

6.財務效益分析

(1)以折現率 3.00%計算，淨現值（NPV）約 27.48 億元。

(2)內部報酬率（IRR）約 4.01%。

(3)自償率（SLR）為 1.04，依據前述評估準則自償率大（等）於 1：即代表該計畫具完全自償能力，亦即計畫所投入的建設成本可完全由淨營運收入回收之。

(4)折現回收年限（DPB）為 9 年（民國 109 年）。

(5)預估於民國 114 年時，可創造基金餘額約 132.57 億元。

（六）敏感性分析

1.定義

在進行計畫的財務評估時，由於許多重要參數係經由假設或估計而得，故具有相當的不確定性存在，而這些參數的設定攸關計畫的投資效益，若未來的情況發生變化，或估計有誤差，將影響整體計畫案的進行；因此應針對影響計畫的重大參數進行敏感性分析，以了解參數變動對計畫效益的影響程度，並藉由評估這些變動擬定風險控管計畫。

2.評估因子

(1)開發成本變動

A.說明

本計畫雖已考慮相關開發成本項目，惟若相關成本支出超出預期，例如配合政策考量，指示由新市鎮開發基金負擔額外之重大建設經費，屆時又無法轉嫁到剩餘待售土地之售價上時，財務目標即可能無法達成。

為利評估，將以開發成本減少 20%、10%與增加 10%、20%等情形，分析其對財務產生之影響。

B.評估結果

若開發成本減少可對計畫產生正面效益；開發成本增加 10%時，內部報酬率降為 1.65%，自償率降為 0.95，開發成本增加 20%時，將無法回收。

表 7-5 開發成本變動敏感性分析 單位：萬元

財務評估指標	減少 20%	減少 10%	不變動	增加 10%	增加 20%
淨現值(折現率 3%)	1,602,633	938,709	274,785	-389,139	-1,133,690
內部報酬率	9.74%	6.68%	4.01%	1.65%	-0.78%
自償率	1.31	1.16	1.04	0.95	0.86
回收年限	9	9	9	9	無法回收
125 年時基金餘額	2,824,522	2,075,104	1,325,687	576,270	-284,708

(2)土地處分收益變動

A.說明

本計畫投入資金龐大，並以銷售土地回收資金，與不動產供需市場關連性大，考量全球金融風暴、臺灣人口呈負成長等因素，恐不利後續土地之銷售，若造成資金積壓，進而需以折價方式促銷時，財務目標即可能無法達成。

為利評估，將以土地處分收益減少 20%、10%與增加 10%、20%等情形，分析其對財務產生之影響。

B.評估結果

若收益減少 20%時，將產生無法回收的情形，若收益減少 10%時，自償率降為 0.94；而收益增加 10%、20%時，對本計畫自然產生正面效益。

表 7-6 土地處分收益變動敏感性分析 單位：萬元

財務評估指標	減少 20%	減少 10%	不變動	增加 10%	增加 20%
淨現值(折現率 3%)	-1,231,520	-418,365	274,785	966,187	1,657,590
內部報酬率	-2.09%	1.39%	4.01%	6.42%	8.67%
自償率	0.81	0.94	1.04	1.15	1.26
回收年限	無法回收	10	9	9	9
125 年時基金餘額	-611,027	441,421	1,325,687	2,207,673	3,089,659

(3)開發成本增加與土地處分收益減少同時變動

A.說明

由於土地開發不確定因素眾多，開發成本增加與土地處分收益減少同時變動的情境亦有可能發生，為瞭解此不利之狀況對財務產生之影響，故納入本項分析。

為利評估，將以開發成本增加 10%、收益減少 10%、以及開發成本增加 20%、收益減少 20%等二種情形，分析其對財務產生之影響。

B. 評估結果

若開發成本增加與土地處分收益減少同時發生時，將對計畫產生負面效益；當開發成本增加 10%、土地處分收益減少 10%時，內部報酬率已降為負值，自償率已小於 1。

表 7-7 開發成本增加與土地處分收益減少敏感性分析　　單位：萬元

財務評估指標	不變動	開發成本增加 10% 土地處分收益減少 10%	開發成本增加 20% 土地處分收益減少 20%
淨現值(折現率 3%)	274,785	-1,182,605	-2,854,360
內部報酬率	4.01%	-1.37%	N/A
自償率	1.04	0.84	0.65
回收年限	9	無法回收	無法回收
125 年時基金餘額	1,325,687	-447,867	-2,527,327

（七）風險控管計畫

雖然實際情形恐非前述情況能夠說明，但一般而言，風險變數不外乎建設經費超支、土地折價銷售、與貸款利率上升等，而其他諸如銷售時程延遲、建設工期延宕等因素所造成之利息成本增加，亦應予以重視。本財務計畫屬保守規劃，然若上述風險不幸發生時，為不影響既定財務目標之達成，需有適當之風險管理計畫以資因應，並宜視實際情況統籌運用及管理資金，以吸收風險。

經前開分析顯示各相關風險變數對財務方案及財務目標之影響，故風險管理策略實為本案成敗關

鍵因素。針對上述風險產生因素分析結果，研擬管理策略如下。

1. 提高開發單位層級，以利協調推動

本案由本部統籌辦理開發、本部營建署負責執行。已開發區目前雖已完成大部分建設，然而後期發展區各項待辦作業涉及各級政府和相關單位之權責，需有效溝通，以獲其配合，例如區外供水計畫、聯外交通系統、軍方營區遷建、地下管線申挖與移交無償公共設施予新北市政府維護管理等等，涉及交通部、經濟部、國防部、新北市政府、新北市淡水區公所、台灣自來水公司、臺北自來水事業處、中華電信股份有限公司、臺灣電力股份有限公司…等相關單位。

綜上，行政協調、溝通及相關部門之配合，實為開發工作能否如期完成之重要因素。有鑑於此，實有統一事權並提高開發單位層級之必要，以利協商作業之進行。

2. 融資策略

宜嚴守保守預估分年需求數，「分批動撥之」之經驗，以降低利息支出。

3. 嚴格控管開發工程進度，避免工期延宕

後期發展區之開發一旦進入工程開發階段，即應進行嚴格之進度控管，避免工期延宕造成後續一連串負面效應。

4. 隨時調整銷售策略，以利資金回收

土地銷售作業是否能順利完成，嚴重影響財務目標之達成，故應配合不動產市場之供需變化，隨時調整銷售策略，以利去化剩餘土地，降低折價銷售與銷售時程延遲對財務所造成之影響。

5. 勵行撙節開支，減少非必要支出

於公共工程進行中應勵行撙節開支，減少非必要支出，以減少利息支出、確保財務狀況良好。

6. 調整非急迫性公共設施用地之開發時序

為增進土地開發效率、減少時間成本，於區段徵收工程進行中，可將公共設施未來建築開發時程或區位因素納入考量，調整非急迫性公共設施用地之開發時序，以增進土地去化效率。

7. 調整都市計畫使用分區或放寬土地使用分區管制規定，提升土地利用價值

於發展過程應適時檢討都市計畫是否有未盡之處、土地使用分區管制要點是否有阻礙投資意願之情事，以提升投資與土地價值。

8. 積極引入旗艦廠商，提振新市鎮就業供給，以加快土地銷售作業

積極引入旗艦廠商於工作機會之供給應是顯而易見的，且該旗艦廠之調度人口，亦應有一定比例之住宅需求，故能有效帶動人口進駐，達成在地就業的目標，連帶使建商看到未來契機，加快土地標售進度。

三、第二期發展區第二開發區

本次報核因二期二區地形較為陡峭開發不易，現階段採區段徵收方式開發財務恐難以自償，宜先行辦理土地開發適宜性規劃工作，未來評估如有開發需求再循程序報核後執行開發。

四、整體財務需求

（一）已開發區

1.已執行收支

83 年至 101 年已支出 427.84 億元，已回收 586.08 億元，收支相抵為 158.24 億元。

2.待執行收支

102 年至 108 年待支出 113.50 億元，待回收 113.55 億元，收支相抵為 0.05 億元。

3.小計

預計已開發區至 108 年完成開發，總支出為 541.34 億元，總收入為 699.63 億元。

（二）第二期發展區第一開發區之開發

本次報核第二期發展區第一開發區之開發，預計支出 728.22 億元，回收 860.79 億元。

（三）小結

在不計入二期二區之情況下，預計已開發區及二期一區可創造新市鎮開發基金餘額約 290.86 億元。

表 7-8 整體財務需求表

分期分區 收入支出	已開發區	後期發展區 二期一區	總計
	金額	金額	
年期	83～108 年	100～114 年	—
支出	541.34 億元	728.22 億元	1,269.56 億元
收入	699.63 億元	860.79 億元	1,560.42 億元
收入-支出	158.29 億元	132.57 億元	290.86 億元

資料來源：本計畫整理。

捌、重要配套措施

本新市鎮之開發，相關重要配套措施說明如下：

一、聯外交通

（一）淡海輕軌運輸系統

1.計畫概述

淡海輕軌運輸系統綜合規劃路線規劃建議以整體路網為最適方案，該路網整合綠山線（由捷運紅樹林站沿省道台二線西行至濱海路口，再經濱海路、沙崙路至淡海新市鎮第一期第一開發區北界【G1 站至 G8 站】，並由沙崙路延伸至漁人碼頭【G6 站延伸至 B6 站】）與藍海線（由捷運淡水站起始，於紅毛城以東路段單軌行經省道台二乙線與淡水老街，至新生街與中正路交會處合併為雙軌，經省道台二乙線、濱海路、沙崙路至淡海新市鎮第一期第一開發區北界【B1 站至 G7 站】，並由沙崙路延伸至淡水區公所預定地【G6 站延伸至 G4 站】)，路線全長約 13.99 公里，設 20 座車站。

目前綜合規劃作業檢討路線方案，建議路線方案說明如下：

(1)綠山線：起自捷運淡水線紅樹林站，沿中正東路北行，轉至淡金路（省道台二線）續往北，於濱海路往西，至沙崙路轉往北至淡海新市鎮第一期第一開發區之北緣止，路線全長約 7.34 公里，設 11 座車站。

(2)藍海線：起自捷運淡水站，路線分為「省道台二乙段」及「淡水老街段」，各採平面單軌型式佈設，於新生街與中正路交匯處合併為雙軌，並沿省道台二乙線往西佈設至沙崙海水浴場淡海路右轉經 11 號計畫道路跨公司田溪後

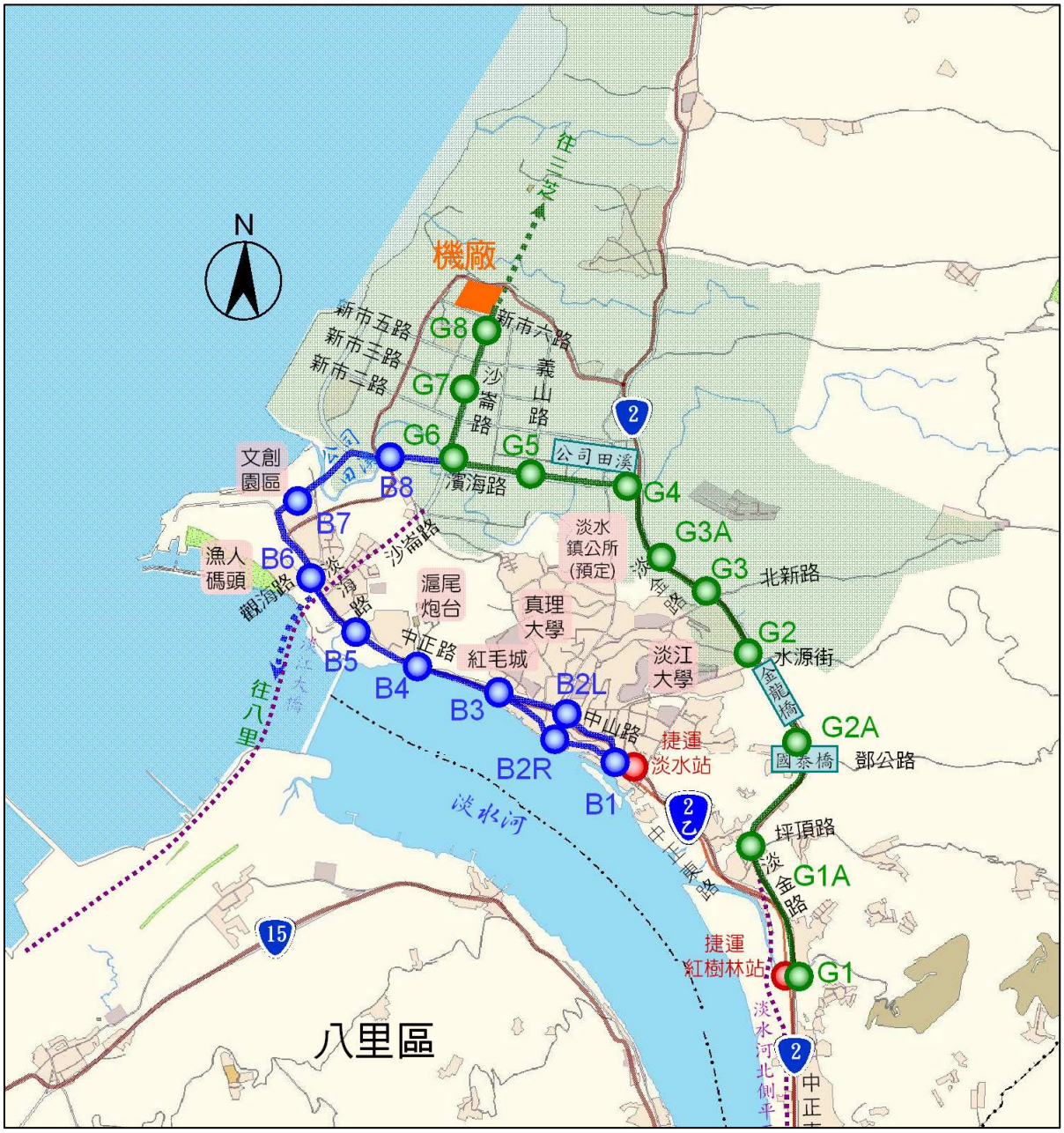
再右轉沿濱海路至淡海新市鎮沙崙路路口往北與綠山線共軌。路線長度為 7.86 公里，其中與綠山線共軌部份約為 1.21 公里，共設置 9 個平面車站(不含與綠山線共線之 3 個車站)。

(3)興建優先順序：第一階段興建綠山線與藍海線 G6 站經文創園區至漁人碼頭路段。第二階段興建由漁人碼頭延伸至紅毛城路段；至於紅毛城至淡水站路段，建議於第一期興建路段完工營運後再視地區交通情況與民眾意願決定是否採行上述建議方案，或改採行經中山路（省道台二乙線）平面單軌雙向營運之方案辦理。

2. 辦理情形

99 年 6 月 8 日行政院函示原則同意淡海輕軌運輸系統可行性研究報告書之綠山線及藍海線路網，並優先推動綠山線。

102 年 2 月 25 日行政院核定淡海輕軌運輸系統綜合規劃報告書，第一期優先路線（綠山線及 G6 站至 B6 站）預定於行政院核定後 6 年完工通車。淡海輕軌運輸系統綜合規劃之整體路網，由 99 年核定之 14 站增加至 20 站，在本計畫區範圍內則增加了 G3A 站、B8 站（詳圖 8-1)。



資料來源：2013，淡海輕軌運輸系統綜合規劃（核定本）。

圖 8-1 淡海輕軌運輸系統綜合規劃整體路網示意圖

3. 後期發展區

(1)淡海輕軌運輸系統往北延伸

為創造土地開發與交通建設之最大效益，本計畫建議將已核定之「淡海輕軌運輸系統」綠山線往北延伸，並建議增設三至四座捷運場站。

(2)機廠用地遷移計畫區北側

第二發展區第一開發區目前規劃有產業專用區，為加速本計畫開發，使土地開發與交通建設一併到位，於考量綠山線通車時程後，建議將原規劃綠山線機廠用地（位於 G8 站）北移至計畫區北側，以整合交通與產業政策，提供在地就業機會，減少通勤旅次需求，期以產業帶動新市鎮發展之目標，建構綠能、低碳城市。

本部於 100 年 7 月 29 日參與新北市政府召開之「研商淡海輕軌運輸系統增設車站及用地取得與開發方式事宜」協商會議，向新北市政府提出上開規劃構想，會中主席建議，考量交通部淡海輕軌運輸系統綜合規劃暨環境影響評估計畫之報核時程，其報核內容仍朝機廠用地設置於 G8 站之方式規劃；而本計畫則可先將機廠用地規劃於計畫區北側；若未來兩計畫之開發時程可相互配合時，則淡海輕軌運輸系統計畫再考量採計畫變更及辦理環境影響差異分析之方式進行向北延伸調整；惟若因開發時程未能配合或交通主管機關另有考量時，則機廠維持於原位址（G8 站）。

(3)輕軌場站新增轉運功能

為疏解淡海新市鎮地區交通，未來將考量選擇適當輕軌場站新增區域轉運功能，以疏解

捷運淡水站轉運車流並增加開發誘因。

綜上，本部將持續與交通部、新北市政府及相關單位共同協商辦理後續相關事宜。

（二）淡江大橋建設計畫

1.計畫簡介

本計畫民國 89 年已通過環境影響之評估，目前交通部公路總局刻正規劃報告，民國 99 年「淡江大橋及其連絡道規劃報告綜合檢討」報告書研商會議中，決議將建設期程由原規劃 10 年縮短為 6 年，後續由交通部、內政部營建署及新北市政府協議分擔財務。未來淡江大橋主要規劃於淡水河口，緊臨臺灣海峽，工程包括淡水端連絡道（長度 1.5 公里）、主橋（長度 900 公尺，路寬 32.8 公尺，單向含 2 快車道、1 機慢車道、人行道及路肩）及八里端連絡道（長度 6.0 公里）。

「淡江大橋」位置位於淡水河口，規劃從漁人碼頭跨越淡水河至八里左岸，興建完工後民眾可在八里、淡水兩地直接通行，減少八里與淡水之往返交通時間，不必繞至關渡大橋，此外亦可成為淡海新市鎮主要聯外道路之一，並活絡淡海新市鎮開發、帶動漁人碼頭及十三行博物館等旅遊休憩景點及經濟效益之發展。

2.辦理情形

行政院吳院長於 99 年 1 月 3 日視察淡海新市鎮發展行程中裁示為配合淡海新市鎮發展計畫，請儘速進行淡江大橋之環境差異分析。

現階段交通部公路總局辦理之環境差異分析報告已送交環保署審議中，後續俟環保署核定環境差異分析報告後，始得正式提報建設計畫予行政院進行後續作業，預計於 108 年完工。

綜上，建請交通部持續與新北市政府、本部及相關單位共同協商辦理後續相關事宜。

（三）淡水河北側沿河平面道路工程

1.計畫簡介

本計畫係就淡水河右岸竹圍至紅樹林聯絡道路工程對鄰近交通之改善。其計畫內容為：

(1)建構省道台二線之替代輔助道路，改善淡水交通。

(2)道路兩側進行植生綠化，營造綠意盎然且富季節色彩變化之綠色廊道。

(3)將中斷的自行車道予以串聯。

2.計畫範圍

(1)計畫道路主要沿淡水河右岸紅樹林至竹圍路段

(2)北起省道台 2 線/省道台二乙線，南迄省道台二線/中央北路。

(3)路線全長約 4.7 公里。

3.辦理情形

淡水河北側沿河平面道路工程第 3A 標已於 100 年 12 月 16 日進行開工典禮，總工程預計於 104 年 12 月完工通車。未來總工程效益包括：

(1)改善省道台二線竹圍至紅樹林段之交通壅塞現況。

(2)增加淡水與台北地區走廊之道路容量。

(3)提升淡水地區聯外運輸效率。

(4)兼顧交通運輸，環境景觀與地方發展。

二、區外供水

（一）已開發區

水源自翡翠水庫引水經臺北市大同加壓站及新北市竹圍加壓站，送至淡海新市鎮內配水池。臺北自來水事業處將支援供應此工程，並納入大同關渡線自來水工程設施計畫內辦理，相關工程項目為大同第三座配水池暨加壓站工程、大同關渡線輸水管工程、大度配水池加壓站工程及大度線輸水管工程等。

台灣自來水公司辦理部分工程項目，以省市界為起點，其計畫內容包含：省道臺二線管線工程、中繼加壓站工程以及淡海新市鎮特定區範圍內自來水配水池工程等項目。

本計畫推動之效益，可免除新市鎮住戶缺水之虞，並有助於淡海新市鎮產業及人口引進，以及加速新市鎮土地銷售，回收新市鎮開發成本。

為順利推動本案，本部自計畫開辦至今，定期召開「區外供水計畫推動協調會議」，並就目前執行進度與相關執行過程中所遭遇之困難進行充份溝通、討論並研商可行之解決方案，藉以加速本計畫之推動，本部仍請兩事業單位依既定計畫進度戮力推動，以提供淡水地區穩定且品質優良的用水。

（二）後期發展區

為因應後期引進人口及產業之用水，須再行增設區內自來水管線系統及配水池等工程建設以供使用；而有關區外供水的部分則建請台灣自來水公司及臺北自來水事業處協助辦理相關工程建設，其新增開發費用由相關權責單位協商訂定之。

目前淡海新市鎮於已開發區設置一座容量為35,000 立方公尺之配水池。當後期發展區之人口及

相關產業引進時，預估須再增加用水量約為 59,000 噸。本計畫於後期發展區增設二處自來水用地，設置容量為 37,000 立方公尺及 22,000 立方公尺之配水池，以供應後期發展區使用，詳圖 8-2 所示。

配合後期發展區開發，本部業於 101 年 7 月 2 日就本計畫區外供水與台水公司及北水處洽商，未來供水最大可達 13.3 萬 CMD，短期供水應可無虞。

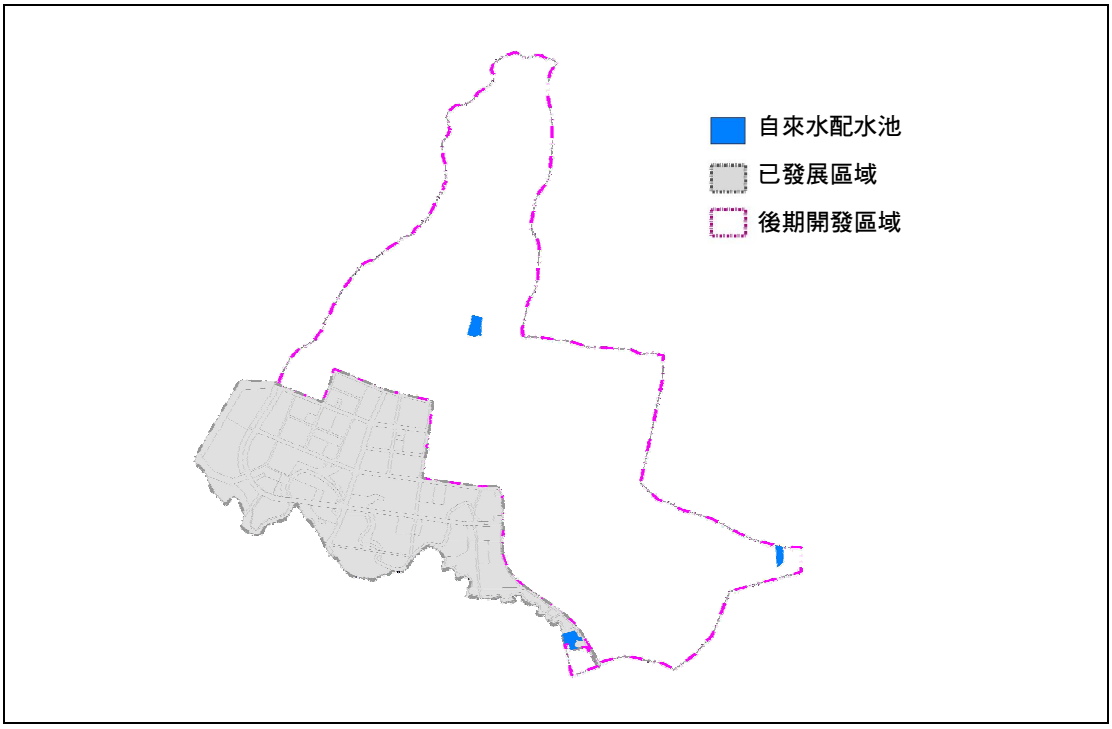


圖 8-2 後期發展區自來水配水池設置位置示意圖

三、輸配線路及其他線路工程

新市鎮特定區內、外必要之公用事業及公共設施等興建及管理維護相關事宜，後續將與各該公用事業及公共設施主管機關協調。

四、產業發展

（一）產業園區招商作業

為吸引廠商投資進駐，以新興產業園區帶動新市鎮整體開發，有關產業園區之招商作業，建請經濟部、國科會、新北市政府及工研院等相關單位協助辦理後續招商事宜。

（二）厚植在地文創產業

另為提昇在地文創產業行銷展演及創意激發，強化淡水地區觀光資源，建請文化部與新北市政府協助辦理投資及招商事宜。

五、工程配合事項

（一）垃圾掩埋場遷移事宜

本計畫配合新北市環保政策目標，建請新北市政府遷移已存在的垃圾掩埋場並取消其垃圾轉運功能，未來營運期間直接將垃圾運送至八里焚化廠處理；遷移後之土地將規劃為公園、綠地使用，相關遷移費用由權責單位協商訂定之。

（二）公墓遷移事宜

配合後期整體開發計畫，將現況公墓用地先行規劃為公園、綠地，並請新北市政府、淡水區公所協助辦理公墓舊墓遷移事宜，相關遷移費用由權責單位協商訂定之。

六、行政配合事項

（一）淡水陸軍神鷹營區相關事宜

本部基於新市鎮開發，考量軍事營區周圍實施建築物高度之控管，劃設為禁建、限建，與周圍住商用地、產業發展等理念並不相容，建請軍方與本部共同研商後續相關事宜，以提升土地使用效率。

本部已於 101 年 5 月 23 日與國防部進行初步協商，並於 101 年 7 月 26 日進行現地會勘作業，將持續協商都市計畫之修正方案。

（二）政策說明與民眾參與

本計畫區段徵收作業為減少民怨、加速開發程序，於都市計畫法定程序前，請新北市政府及淡水區公所協助與在地居民溝通協調。

至 102 年 1 月底止，本部計已召開都市計畫通盤檢討公展說明會 4 場，並寄發五千一百餘份開發意願問卷調查表、產業發展座談會 3 場，規劃座談會 3 場，依環境影響評估法規定訪談或寄發問卷調查 600 份及意見領袖 15 份；自 101 年 8 月 7 日起每星期二、四辦理區段徵收駐點說明，提供民眾區段徵收相關諮詢服務，另自 102 年 1 月 11 日起連續舉辦 10 場「協商淡海新市鎮第 2 期發展區第 1 開發區區段徵收範圍會議」，向住宅社區居民說明建物拆遷、補償、安置與保留相關問題，後續並將分批邀集現有工廠說明拆遷、補償、安置與保留處理方式。

七、相關公共建設配合之因應措施

（一）區外供水計畫已於 96 年經行政院裁示，由新市鎮開發基金補助其建設經費；其他公共設施、輸電線路等公共管線工程，目前均已列入財務計畫中，本部將積極協調其配合同步進行，相關工程介面整合問題將與各有關單位協調，並投入必要成本，適當調整排程，俾利工程銜接。

（二）有關淡江大橋建設計畫及淡海輕軌運輸系統（綠山線），本部除依行政院核定之計畫內容提撥新市鎮開發基金補助外，並協調建設主管機關於後續開發過程依行政院核定時程積極配合辦理。至有關輕軌運輸系統向北延伸暨機廠北遷計畫，將協調新北市政府即刻啟動相關作業程序，以期配合二期一區公共建設時程於 111 年順利完成。

玖、工作分工與期程

一、工作分工

本工作分工表係配合新市鎮開發所研擬之具體措施，詳如表 9-1 所示。

表 9-1 淡海新市鎮開發執行計畫工作分工表

工作項目	工作細項	主辦機關	協辦機關	辦理時程
聯外交通	1.淡江大橋建設計畫	交通部公路總局	內政部營建署 新北市政府	99.04～108.12
	2.淡水河北側沿河平面道路計畫	新北市政府	交通部 內政府營建署	100.06～104.12
	3.淡海輕軌運輸系統（綠山線）	交通部 新北市政府	內政部營建署 臺北市政府	95.09～108.12
	4.淡海輕軌運輸系統往北延伸暨機廠北遷事宜	新北市政府	交通部 內政部營建署	102.01～111.12
區外供水	區外供水計畫	台灣自來水公司 臺北自來水事業處	內政部營建署 經濟部水利署 新北市政府	96.06～106.12
輸電線路	輸電線路工程	臺灣電力股份有限公司	內政部營建署	103.01～108.12
產業發展	1.產業園區招商作業	內政部營建署 新北市政府	經濟部 工業技術研究院 行政院國家科學委員會	103.07～109.12
	2.厚植在地文創產業	文化部 新北市政府	內政部營建署	103.07～109.12
第一期發展區第一、二開發區 賡續辦理作業	1.土地銷售作業	內政部營建署	—	103.01～107.12
	2.輕軌場站設置區域轉運站	交通部 新北市政府	內政部營建署	101.01～108.12
	3.賡續辦理淡海新市鎮已開發區之港平營區遷建案相關事宜	內政部營建署	國防部	～108.12

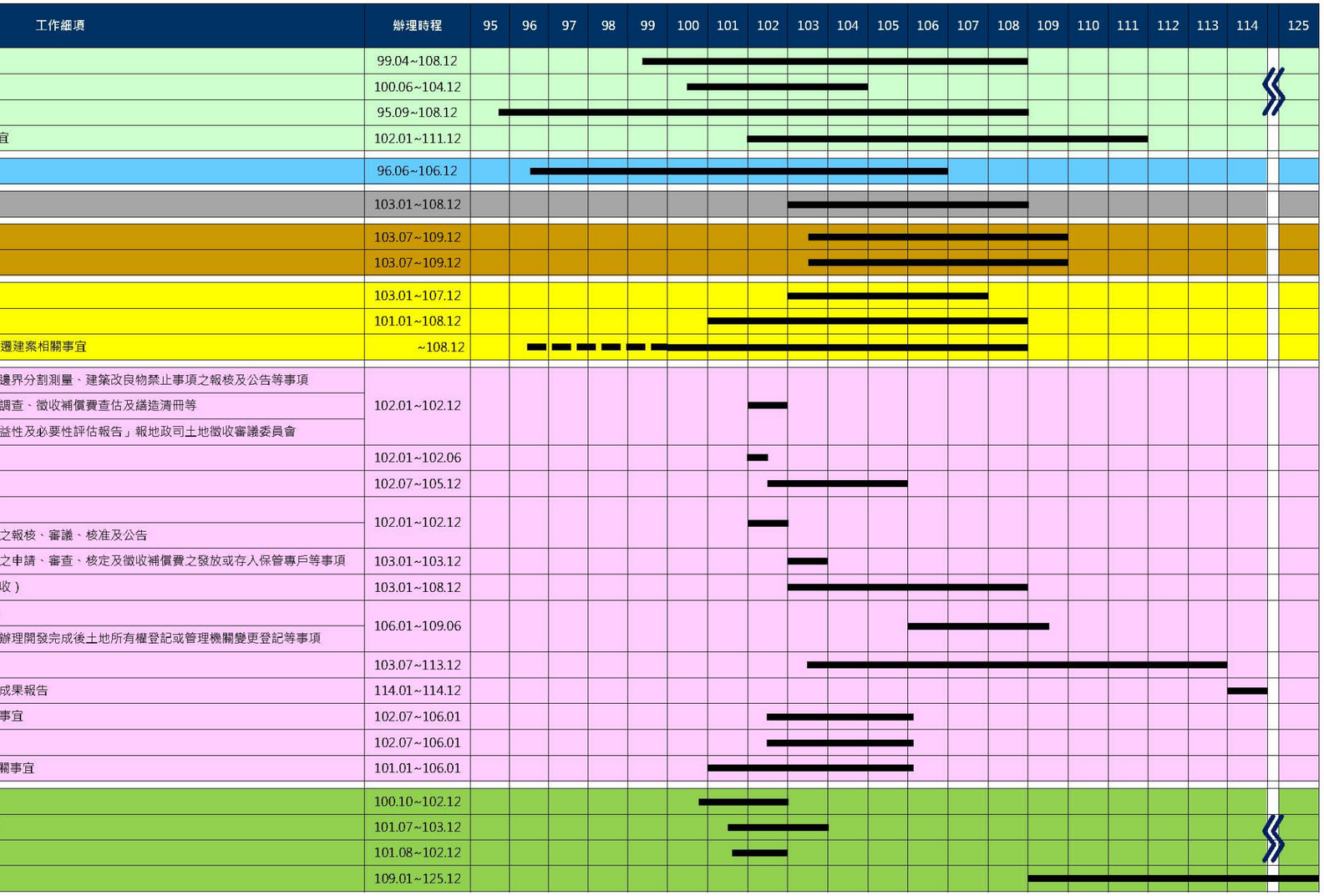
工作項目	工作細項		主辦機關	協辦機關	辦理時程
第二期發展區第一開發區 區段徵收作業	1.準備作業	(1)範圍勘選、範圍邊界分割測量、建築改良物禁止事項之報核及公告等事項	內政部營建署	新北市政府	102.01～102.12
		(2)地籍資料整理、調查、徵收補償費查估及繕造清冊等			
		(3)「區段徵收之公益性及必要性評估報告」報地政司土地徵收審議委員會			
	2.區段徵收工程(規劃)				102.01～102.06
	3.區段徵收工程(細部設計)				102.07～105.12
	4.正式作業	(1)核定抵價地比例			102.01～102.12
		(2)區段徵收計畫書之報核、審議、核准及公告			
		(3)發給抵價地案件之申請、審查、核定及徵收補償費之發放或存入保管專戶等事項			103.01～103.12
		(4)工程施工(含驗收)			103.01～108.12
		(5)辦理抵價地分配			106.01～109.06
		(6)地籍整理及囑託辦理開發完成後土地所有權登記或管理機關變更登記等事項			
		(7)土地處分			103.07～113.12
		(8)財務結算、撰寫成果報告			114.01～114.12
	5.工程配合事項	(1)垃圾掩埋場遷移事宜	新北市政府	內政部營建署	102.07～106.01
		(2)公墓遷移事宜	淡水區公所	內政部營建署 新北市政府	102.07～106.01
	6.行政配合事項	淡水陸軍神鷹營區相關事宜	國防部	內政部營建署 新北市政府	101.01～106.01

工作項目	工作細項	主辦機關	協辦機關	辦理時程
後期發展區全區	1.環境影響評估作業	內政部營建署	行政院環境保護署	100.10～102.12
	2.山坡地範圍檢討及水土保持計畫相關作業	內政部營建署	新北市政府 行政院農業委員會水土保持局	101.07～103.12
	3.都市計畫完成法定審議程序	內政部營建署	新北市政府	101.08～102.12
	4.智慧電網建置計畫	臺灣電力股份有限公司	經濟部	109.01～125.12

資料來源：本計畫整理。

二、工作期程

本次報核暫不列入二期二區之期程，未來評估如有開發需求再循程序報核後執行開發。

表 9-2 淡海新市鎮開發執行計畫工作期程表

相關工作	工作細項		辦理時程
聯外交通	1. 淡江大橋建設計畫		99.04~108.12
	2. 淡水河北側沿河平面道路計畫		100.06~104.12
	3. 淡海輕軌運輸系統（綠山線）		95.09~108.12
	4.淡海輕軌運輸系統往北延伸暨機廠北遷事宜		102.01~111.12
區外供水	區外供水計畫		96.06~106.12
輸電線路	輸電線路工程		103.01~108.12
產業發展	1. 產業園區招商作業		103.07~109.12
	2. 厚植在地文創產業		103.07~109.12
第一期發展區第一、二開發區廣續辦理作業	1. 土地銷售作業		103.01~107.12
	2. 輕軌場站設置區域轉運站		101.01~108.12
	3. 廣續辦理淡海新市鎮已開發區之港平營區遷建案相關事宜		~108.12
第二期發展區第一開發區區段徵收作業	1. 準備作業	（1）範圍勘選、範圍邊界分割測量、建築改良物禁止事項之報核及公告等事項	102.01~102.12
		（2）地籍資料整理、調查、徵收補償費查估及繕造清冊等	
		（3）「區段徵收之公益性及必要性評估報告」報地政司土地徵收審議委員會	
	2. 區段徵收工程（規劃）		102.01~102.06
	3. 區段徵收工程（細部設計）		102.07~105.12
	4. 正式作業	（1）核定抵價地比例	102.01~102.12
		（2）區段徵收計畫書之報核、審議、核准及公告	
		（3）發給抵價地案件之申請、審查、核定及徵收補償費之發放或存入保管專戶等事項	103.01~103.12
		（4）工程施工（含驗收）	103.01~108.12
		（5）辦理抵價地分配	106.01~109.06
		（6）地籍整理及囑託辦理開發完成後土地所有權登記或管理機關變更登記等事項	
		（7）土地處分	103.07~113.12
		（8）財務結算、撰寫成果報告	114.01~114.12
	5. 工程配合事項	（1）垃圾掩埋場遷移事宜	102.07~106.01
		（2）公墓遷移事宜	102.07~106.01
	6. 行政配合事項	淡水陸軍神廟營區相關事宜	101.01~106.01
後期發展區全區辦理事項	1. 環境影響評估作業		100.10~102.12
	2. 山坡地範圍檢討及水土保持計畫相關作業		101.07~103.12
	3. 都市計畫完成法定審議程序		101.08~102.12
	4. 智慧電網建置計畫		109.01~125.12