

變更臺北港特定區計畫主要計畫
(交通服務用地土地使用內容)書

變更機關：新北市政府

中華民國 107 年 8 月

新北市變更都市計畫審核摘要表

項目	說明	
都市計畫名稱	變更臺北港特定區計畫主要計畫(交通服務用地土地使用內容)書	
變更都市計畫法令依據	都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款	
變更都市計畫機關	新北市政府	
自擬主要計畫或申請變更都市計畫之機關名稱或土地權利關係人姓名	臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司	
本案公開展覽起訖日期	公開展覽	
	公開說明會	
人民團體對本案之反映意見		
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	市級	
	部級	

目 錄

目錄.....	I
圖目錄.....	II
表目錄.....	III
壹、緒論.....	1
一、緣起.....	1
二、法令依據.....	2
三、變更位置及範圍.....	2
四、土地權屬.....	4
貳、上位及相關計畫.....	5
一、上位計畫.....	5
二、相關建設計畫.....	11
參、現行計畫概要.....	18
一、發布實施經過.....	18
二、計畫範圍與年期.....	18
三、土地使用分區計畫.....	18
四、公共設施計畫.....	20
五、交通系統計畫.....	20
肆、土地使用現況.....	23
一、計畫範圍周邊土地使用現況.....	23
二、計畫範圍內土地使用現況.....	23
伍、變更理由及內容.....	25
一、變更理由.....	25
二、變更內容.....	26
陸、變更後計畫.....	27
一、公共設施用地.....	27

圖 目 錄

圖 1-1	變更位置示意圖	2
圖 1-2	變更範圍示意圖	3
圖 1-3	變更範圍地籍示意圖	4
圖 2-1	國土空間發展策略規劃示意圖	5
圖 2-2	北臺都會區域空間發展構想圖	7
圖 2-3	新北市七大策略區範圍示意圖	8
圖 2-4	臺北港整體規劃及未來發展計畫	10
圖 2-5	淡江大橋及其聯絡道路規劃路線示意圖	12
圖 2-6	淡海輕軌場站分布示意圖	14
圖 2-7	八里輕軌捷運場站(規劃中)設置示意圖	15
圖 2-8	東 1-1 倉庫之旅運中心基地位置示意圖	17
圖 3-1	現行臺北港特定區計畫主要計畫土地使用分區示意圖	21
圖 4-1	本計畫區土地使用現況圖	24

表 目 錄

表 1-1	變更範圍土地清冊	4
表 3-1	擬定臺北港特定區計畫主要計畫(第二階段)後歷次都 市計畫變更案綜理表	19
表 3-2	現行臺北港特定區計畫主要計畫土地使用面積及百分 比統計表	22
表 5-1	變更臺北港特定區計畫主要計畫(交通服務用地土地使 用內容)變更內容綜理表	26

壹、緒論

一、緣起

海峽兩岸開放直航後，臺北港自民國 102 年首次開辦客輪業務，旅客運輸日益頻繁，目前更積極爭取開闢其他航線(如：廈門)，為提升服務品質，預計 107 年 10 月啟用臺北港東 1-1 倉庫之旅運中心，加上聯繫淡水與八里地區的「淡江大橋及其連絡道路建設計畫」工程，亦正推動工程發包作業中，通車後八里與淡水之間旅行距離大幅縮短，並可串連八里與淡水之觀光遊憩機能。未來，臺北港除提供貨運進出口及物流相關事業外，對於人員旅運服務、遊憩服務機能之需求預計也將逐漸提升。

本計畫為臺北港特定區計畫內之交通服務用地及部分港埠專用區，位於臺北港臨港大道左轉 A1 港區道路前右方空地，目前部分提供填海造地廢棄土卡車、大型鋼樑機具暫置及工程車輛停等臨時使用，現況部分低度使用。由於鄰近淡江大橋（建設推動中）與東 1-1 倉庫之旅運中心啟用，配合「淡江大橋及其連絡道路建設計畫」之推動，落實「臺灣國際商港未來發展及建設計畫(106~110 年)」，預計臺北港之人流與車流將逐年增加，衍生轉運與休息服務需求，惟臺北港周邊仍缺乏相關服務性設施，且變更範圍南側土地產權已由臺灣港務公司取得，有必要檢討調整計畫範圍土地使用規範，以發揮交通服務用地之機能。

為使現行都市計畫土地使用項目明確化，並且配合交通部臺北港發展建設計畫，檢討調整主要計畫與細部計畫內容。依據都市計畫法令及現行計畫指導，於維持原交通服務用地之機能下(維持原土地使用分區)，滿足臺北港區物流及人流服務需求，並且發揮公共設施服務功能，引導臺北港交通服務用地之開發使用。

本計畫之計畫目標如下：

- (一)配合淡江大橋建設整體規劃與交通部「臺灣國際商港未來發展及建設計畫(106~110 年)」發展需求，結合鄰近臺北港東 1-1 倉庫之旅運中心建置，於細部計畫訂定交通服務用地土地使用規範，落實招商作業與健全公共設施服務功能。
- (二)明確化交通服務用地發展內容，以利推動公共設施建設，促進台北港計畫區發展。

二、法令依據

依據都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款規定辦理。

三、變更位置及範圍

(一)計畫位置

本計畫變更位置位於新北市八里區，變更範圍西側鄰臺北港、東側與十三行博物館相鄰、並且鄰近淡水河出海口(詳圖 1-1)。

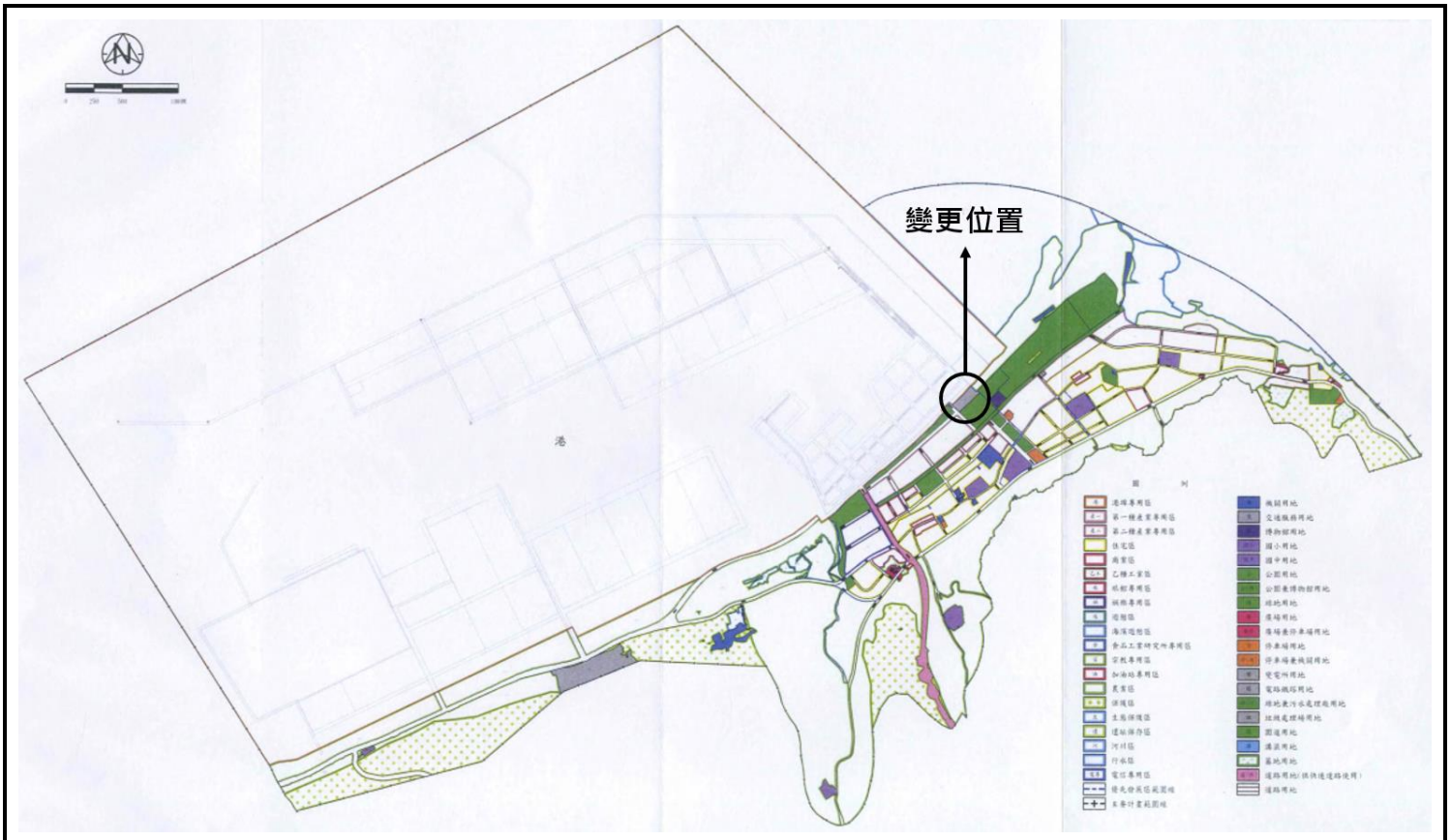


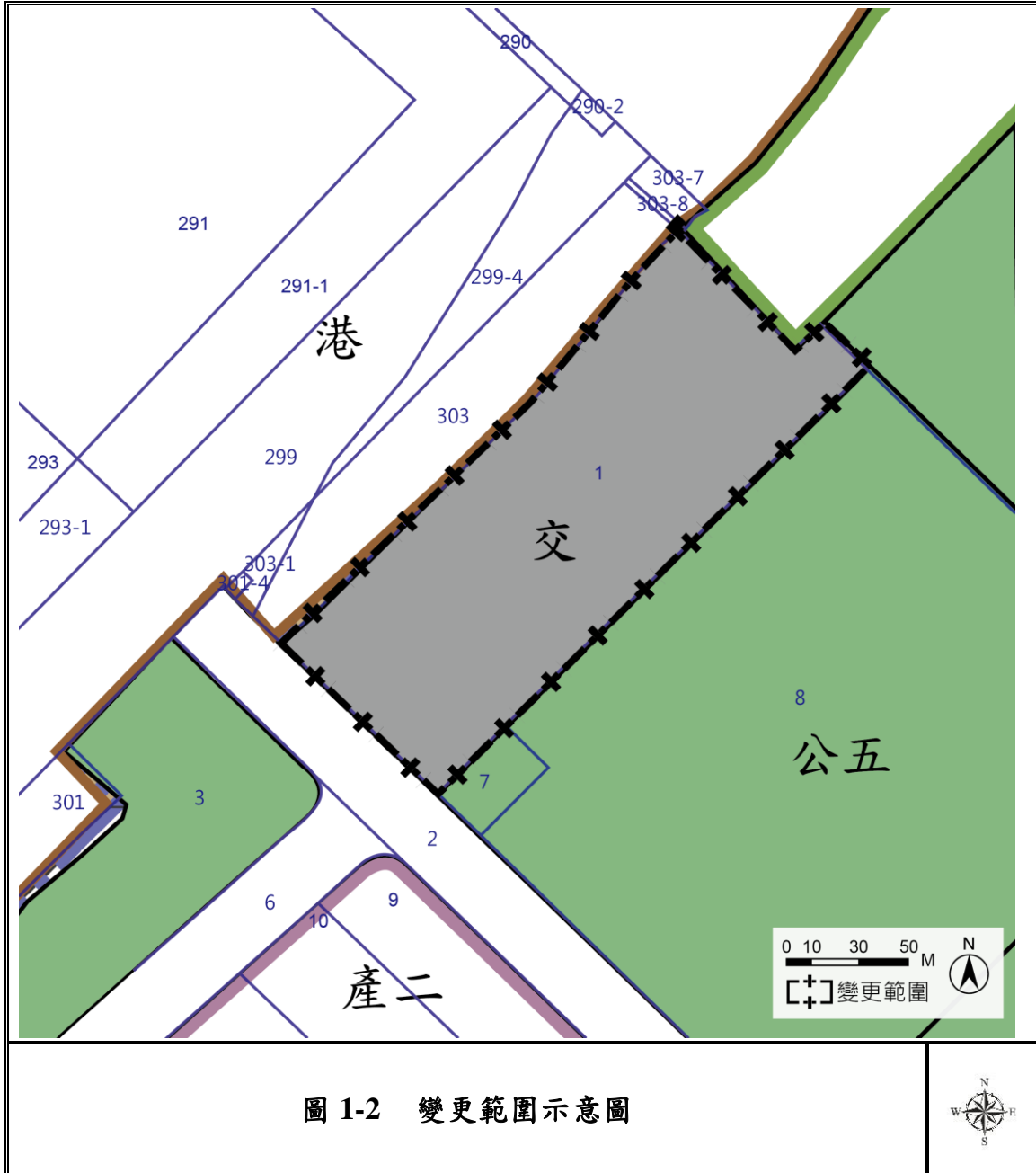
圖 1-1 變更位置示意圖

資料來源：新訂臺北港特定區計畫主要計畫（第二階段）案。



(二)變更範圍

申請變更範圍（詳圖 1-2）包括臺北港段 1 地號等 1 筆土地，屬臺北港特定區主要計畫內之交通服務用地，面積約為 2.2 公頃（詳圖 1-3）。



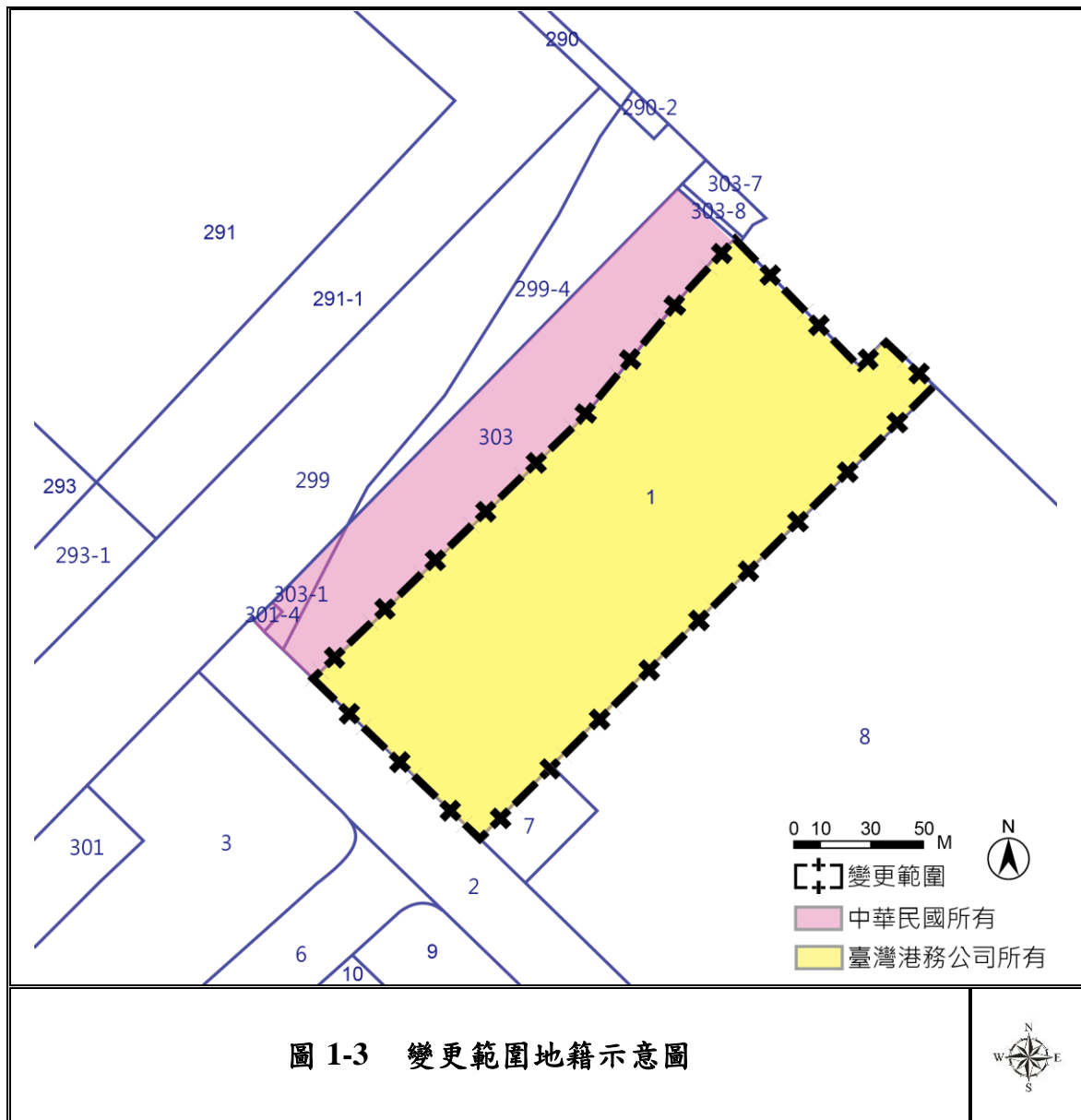


圖 1-3 變更範圍地籍示意圖

四、土地權屬

變更範圍屬臺北港段 1 地號為「臺灣港務股份有限公司」(以下簡稱港務公司)持有，面積約 22,028.27 m²，如表 1-1 及圖 1-3 所示。

表 1-1 變更範圍土地清冊

編號	地段	地號	面積(m ²)	土地使用分區	所有權人	管理者	備註
1	臺北港段	1	22,028.27	交通服務用地	臺灣港務股份有限公司	臺灣港務股份有限公司	港區外
合計			22,028.27	-			

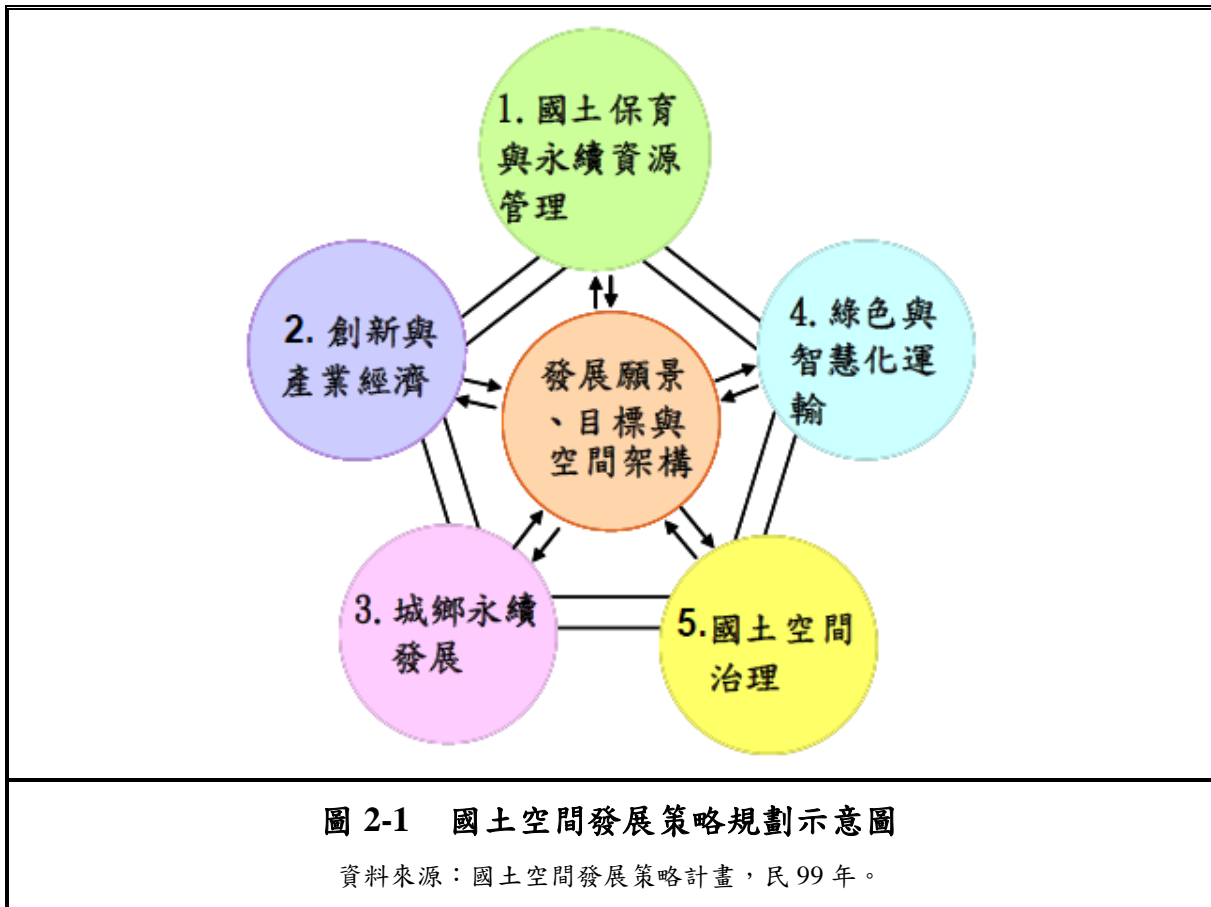
貳、上位及相關計畫

一、上位計畫

(一)國土空間發展策略計畫(行政院經建會，民國 99 年)

本計畫位於西部創新發展軸、北部區域及北北基宜生活圈內，其相關指導如下：

- 1.西部創新發展軸：設定特定優勢與發展主軸，加強投資區域成長極與區域產業發展走廊的公共基礎建設，並優化產業投資環境。
- 2.北部城市發展構想：區內產業活動興盛，國際海空港運輸便捷、軌道運輸系統漸趨完善，城市區域整體服務機能完備，未來本區整體發展應掌握北台特有的優勢，突顯區域的獨特性展現國際競爭力。
- 3.北北基宜生活圈：各區域生活圈均有相當人口與腹地支撐其區域之發展與消費市場；可根據區域內產業特色與地理環境各自定位，創造各區域之特殊競爭優勢。



(二)修正全國區域計畫(內政部營建署，106年5月)

新北市作為區域範疇重點發展中心之一，具備帶動區域整體發展與多樣性的都市產業與服務功能，足以作為周邊區域之生活及就業活動核心。目前既有都市發展用地已足以滿足發展需要，未來城鄉發展應以既有都市計畫地區為優先區位，並加速辦理都市更新、都市計畫整體開發地區，促進土地資源再利用；此外，倘有新增城鄉發展需求，應以大眾運輸場站及其周邊地區為主要發展範圍，依循大眾運輸導向土地使用原則，提高大眾運輸場站(如高鐵車站、臺鐵車站、捷運車站、客運轉運站等)及其周邊土地土地使用強度；並強化觀光遊憩地區大眾運輸系統，以提高可及性，本計畫未來鄰近八里輕軌BL3站，且交通服務用地可利用周邊自行車道作為綠色交通服務中繼站，應依循大眾運導向原則辦理。

(三)北臺都會區域計畫 2030(內政部營建署，民國 97 年)

預估於西元 2030 年時，北臺都會區人口將達 1,200 萬人，為提升大臺北都會區之城市位階，發展具有「永續產業、宜居環境及高效能基盤設施」的國際都會。空間發展指導原則包括：

- 1.臺北縣市經貿中心空間品質優化
- 2.桃園機場國家門戶的航空城發展
- 3.產學園區間實體及虛擬網路形成
- 4.以人為本的都會宜居環境再強化
- 5.永續為先的成長管理及環境確保

本計畫區配合「北臺都會區域計畫 2030」永續產業、宜居環境之願景，透過「都市空間結構更新」及「觀光資源整合」等策略項目及子計畫為指導原則，透過整合地區土地使用機能，促進土地有效利用。

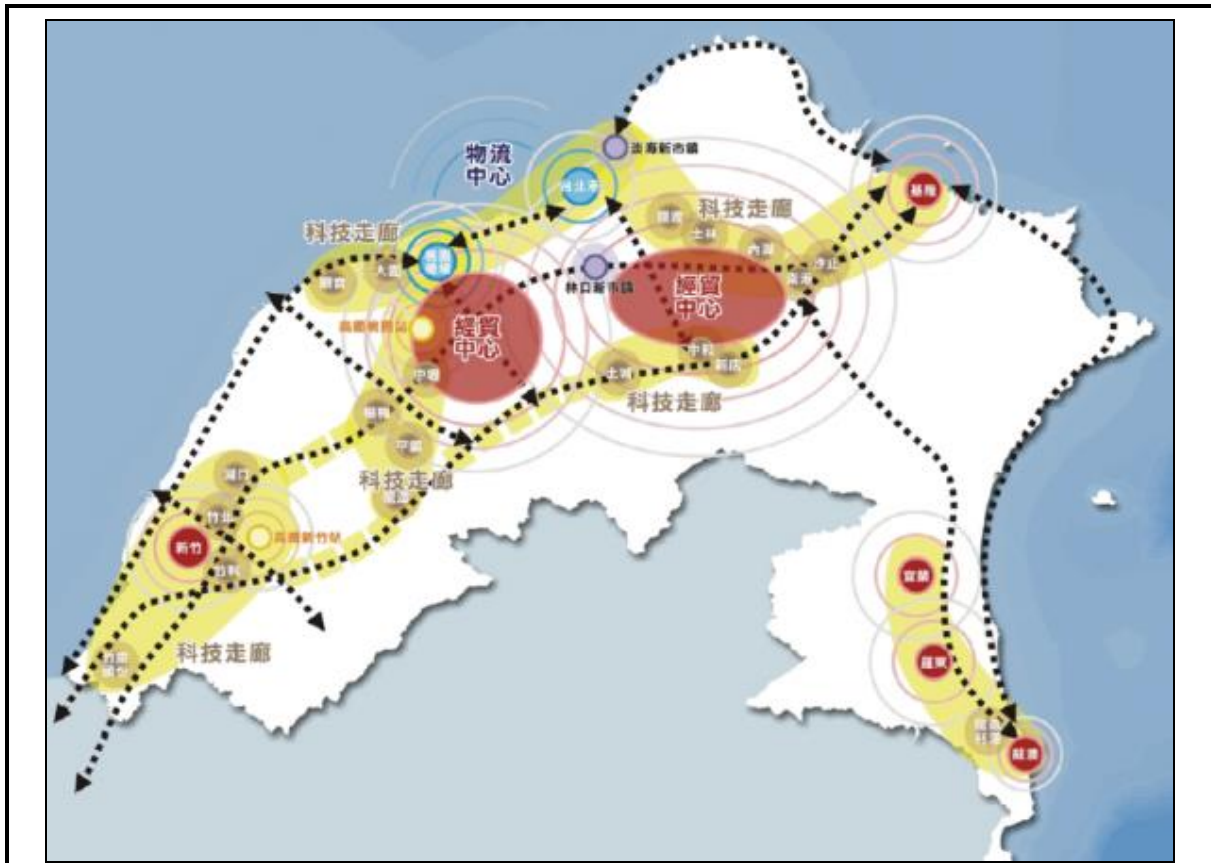


圖 2-2 北臺都會區域空間發展構想圖

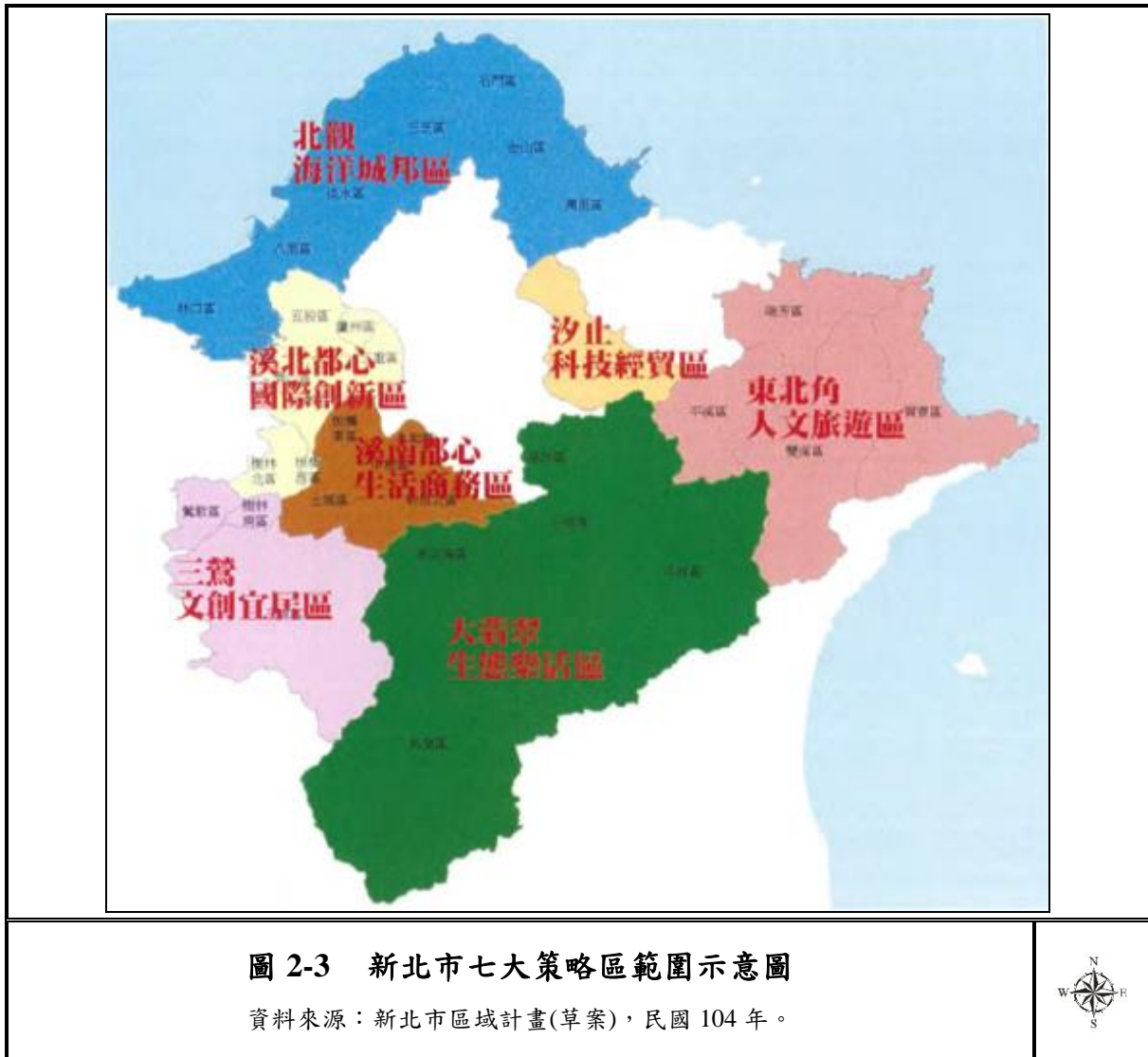
資料來源：北臺都會區域計畫 2030，民國 97 年。



(四) 新北市區域計畫(新北市政府，民國 106 年)

新北市區域計畫於 106 年 12 月 6 日核定，並於 106 年 12 月 15 日發布實施，以西元 2040 年為目標年，總體空間結構為跨域聚合型城市，包含三大環域系統、六條創新走廊及多核心成長極。

依據發展構想，將新北市分為七大功能分區，本計畫位於「北觀海洋城邦區」內，隨重大交通建設如捷運淡水及其延伸線、淡江大橋等投入後，以林口、淡海新市鎮作為雙港聯運的後勤基地，並藉臺北港特定區及桃園航空城特定區之開發建設，除鞏固臺北港在北臺之經貿核心地位外，更能發揮門戶優勢。此外，透過山海遊憩軸帶之整合與軟硬體改善，串聯觀音山、大屯山及北海岸多元自然遊憩資源，以及淡水八里重要藝文資源之修復與建設，達到地方文化復育之效果，使北觀地區朝產業、遊憩、文化並重之國際海灣複合都市發展。



(五)臺灣國際商港未來發展及建設計畫(106-110 年)(臺灣港務股份有限公司，民國 105 年)

依據行政院核定之「臺灣國際商港未來發展及建設計畫」(106-110 年)，臺北港之整體發展定位包含：1.遠洋航線貨櫃港。2.海運快遞及海空聯運港。3.汽車及其他產業物流港。

其中，本計畫部分為港區內之交通服務用地，依據該計畫之分區，應劃設各類車輛之停車場地，並設置公廁及休息室等公用設施，提供到港車輛駕駛臨時休憩使用。除停車外，未來該交通服務用地建議可結合加油、給水、車輛維修，以及餐飲、購物、零售等功能，提供更完整的服務。

另外，臺北港近程發展計畫(106~110 年)與本計畫相關之新興計畫包含臺北港親水遊憩區土地使用整體規劃、臺北港聯外交通整合規劃、臺北港港區細部規劃、臺北港公共設施工程計畫、臺

北港南碼頭區碼頭興建工程、臺北港後線倉庫興建工程等，顯示未來臺北港機能將大幅提升，且具備海運交通、倉儲物流、休閒遊憩等多元機能。臺北港發展的藍圖包括：

1.臺北港親水遊憩區土地使用整體規劃

親水遊憩區範圍包括港區範圍內 10.5 公頃及港區範圍外 29.46 公頃(屬新北市管轄範圍)，為避免與未來市府整體開發之內容發生無法競合問題，同時為保護海岸及避免土地閒置荒蕪，未來護岸基礎設施完工之後，港區範圍內之土地將先以綠帶處理。建議未來合併辦理土地使用整體規劃，而屬於市府主管範圍之私有地徵收或景觀工程仍由市府主導，則本區已完成之基礎建設及新生用地即可結合特定區之濱海遊憩區，與新北市政府共同整體規劃及開發利用。

2.臺北港聯外交通整合規劃

因應物流倉儲區及南碼頭區之發展，爰有必要重新檢討港區交通系統，健全整體港區連絡道路，提高聯外運輸效率及改善混合車流之衝突，以因應未來交通流量之成長。

3.臺北港港區細部規劃

有鑑於臺北港建港迄今歷經第一期、第二期整體擴建工程，有關土地及碼頭分區使用原則上係依循早期開發需求而設定，惟配合港埠發展趨勢及鄰近市區經濟成長，目前之港區土地使用及臺灣國際商港未來發展及建設計畫(106~110年)碼頭港埠裝卸特性宜配合通盤重新規劃檢討。

4.臺北港公共設施工程計畫

本工程內容包含南碼頭區 A 填區公共設施(含地質改良)、南碼頭區 B 填區(S09 後線)公共設施、物流倉儲區第一期公共設施等項目。

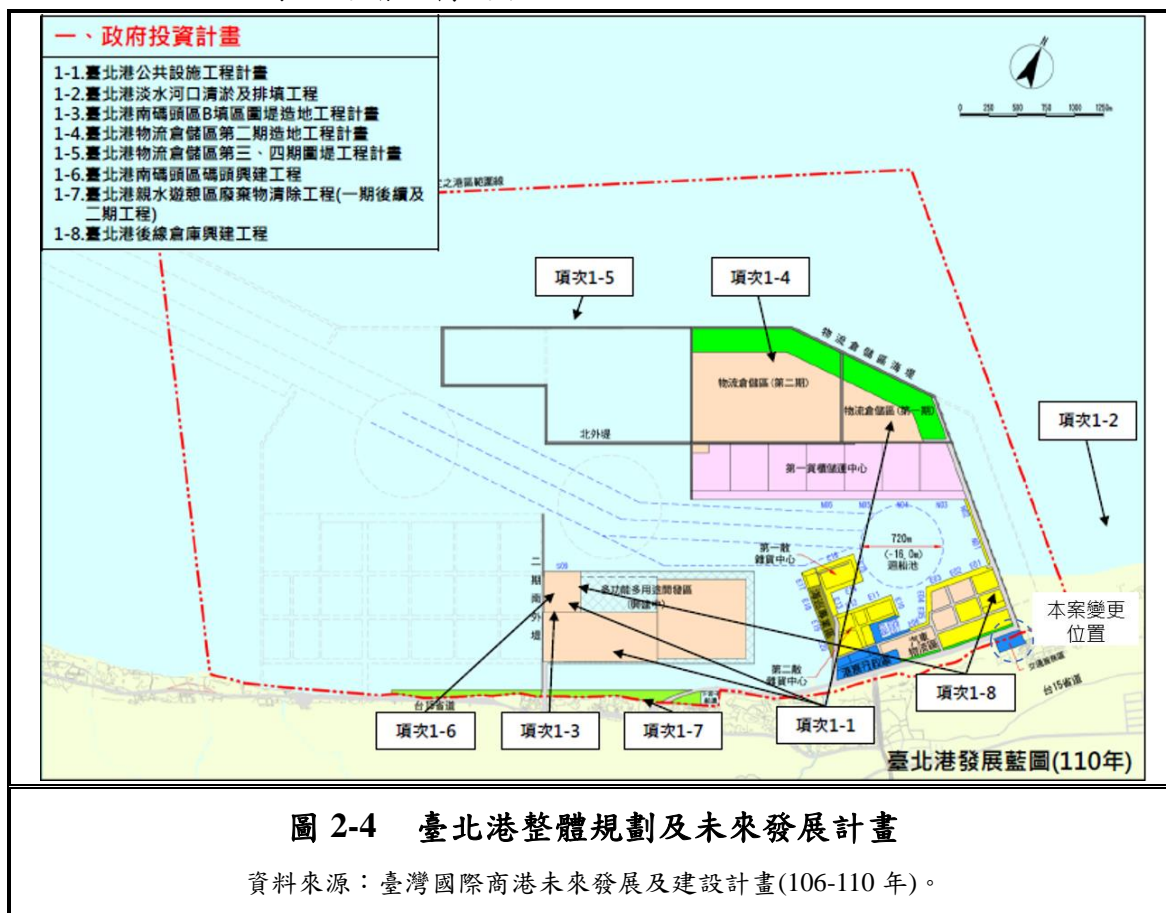
5.臺北港南碼頭區碼頭興建工程

南碼頭區 A 填區(約 44 公頃)已完成土地填築作業，為吸引民間企業進駐及提供建廠用地需求，除興建必要之公共設施外，南碼頭區應配合興建碼頭，以提供進駐廠商裝卸原料及成品使用。

6.臺北港後線倉庫興建工程

臺北港為積極發展海運快遞及海空聯運，已於民國 104 年完成 E1-1 多功能倉庫興建工程，同時提供旅客服務以及

做為海運快遞貨物轉運站。配合其發展，擬於鄰近 E1-2 辦理倉庫興建，期能結合東碼頭區便捷交通系統，提供貨物即時性通關及轉運功能。



二、相關建設計畫

(一)臺灣地區西部走廊東西向快速公路建設計畫 八里-新店線(民國 96 年)(已通車)

東西向快速道路八里-新店線西起西濱快速公路之新北市八里區臺北港 50 公尺聯外道路，東至新店秀朗橋，並增設秀朗橋新店端左轉環快匝道工程，沿途經新北市五股區、新莊區、板橋區、中和區，總長度約 36.9 公里。

其成果效益為承擔重大港口聯外交通、發揮地方均衡發展、縮短城鄉差距、構築整體快速公路網等目標。完工後，可銜接八里區之臺北港及新店秀朗橋，由北而南貫穿新北市人口稠密區，配合新北市側環快與特二號道路，組成新北市快速道路路網，構成淡水河西岸之交通動脈，促進臺北都會區整體發展。

本案執行單位為交通部國道新建工程局，其中板橋交流道至秀朗橋中和端路段已於民國 92 年 1 月完工通車，八里端至五股中興路段已於 98 年 1 月完工通車，五股至八里段已於 98 年 9 月 19 日完工通車。

(二)淡江大橋及其聯絡道路建設計畫 (民國 103 年) (施工中)

淡江大橋位置規劃於淡水河口，緊臨臺灣海峽，規劃從漁人碼頭跨越淡水河至八里左岸，全長約 12.08 公里，建設經費約新臺幣 154 億元，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，此外可成為淡海新市鎮主要聯外道路之一。

淡江大橋分成 3 個標案進行，第一標為臺北港臨港大道段，已於 105 年 11 月竣工；第二標為八里端引橋匝道及淡水端明挖覆蓋隧道段，預計 109 年 9 月竣工；第三標是主橋段及連絡道，已於 107 年 4 月 17 日召開評選委員會並選出優勝廠商。公路總局西濱北工處刻正辦理修正計畫陳報行政院核定中，俟行政院核定修正計畫後辦理決標及簽約事宜，預計 112 年底前完工。

依據「淡江大橋及其聯絡道路建設計畫」路線規劃，本計畫變更範圍約位於工程 3K+500 處，屬第二標工程範圍，擬於臨港大道規劃設置北向匝道，並與設置於商港路之南向匝道(已完工)提供完整之交流道服務。



圖 2-5 淡江大橋及其聯絡道路規劃路線示意圖

資料來源：淡江大橋及其聯絡道路建設計畫，民國 103 年。



(三)淡海輕軌捷運(施工中)

為加速淡海新市鎮開發，考量區域運輸需求及現有捷運路網未能服務淡海新市鎮，故推動淡海輕軌之建置。淡海輕軌包含綠山線及藍海線，綠山線由捷運紅樹林站沿中正東路、淡金公路往北，至濱海路往西，於沙崙路轉往北至新市六路路口，路線長約 7.34 公里；藍海線起於中山路與中正路之分隔島，中山路與中正路各布設平面單軌，至新生街與中山路交會後併為雙軌，並沿臺 2 乙線往西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，沿濱海路至沙崙路口後，往北與綠山線共軌，路線長約 7.86 公里，其中與綠山線共軌部分約為 1.21 公里。

綠山線由捷運紅樹林站往北經由新市鎮東側進入第一期發展區市鎮中心，為直接服務淡海新市鎮往來臺北都會區之最短路徑；藍海線串連淡水漁人碼頭、紅毛城、淡水老街等觀光遊憩景點，活絡淡海遊憩發展。

淡海輕軌運輸系統可行性研究報告書已經由行政院核定，原則同意綠山線及藍海線之雙線路網，並優先推動綠山線與藍海線漁人碼頭段。行政院於 102 年 2 月 25 日核定淡海輕軌運輸系統建設計畫，並由新北市政府擔任建設主管機關。第一期路網包含紅樹林站至崁頂站(V01-V11)及淡水漁人碼頭站至台北海洋大學站(V26-V28)，路線總長度約為 9.55 公里，共設 14 座候車站以及 1 座機廠，一期工程(綠山線)預定將於 107 年 12 月完工。

(四)八里輕軌捷運(規劃中)

八里輕軌路線起於淡水漁人碼頭觀海路南側公園用地，並擬共用淡海輕軌藍海線路線往南行進至沙崙路與中正路路口右轉岔出，沿沙崙路往南與計畫中之淡江大橋共構跨越淡水河，隨八里端匝道轉往博物館路行經十三行博物館，沿商港三路、商港一路至臺 64 線附近止，全長約 5.6 公里，共設置 7 座平面車站。本計畫案於 103 年 7 月 14 日啟動可行性研究，106 年 11 月 17 日提送交通部審議。另交通部於 107 年 1 月 30 回覆審查意見，修正報告書後於 107 年 4 月 30 日提送交通部審議。目前最新的路線圖詳圖 2-7。



圖 2-7 八里輕軌捷運場站(規劃中)設置示意圖

註：路線尚未核定，本圖僅供參考。

資料來源：新北市政府捷運工程局網站。

(五)台 64 線及台 61 甲線交會口交通系統改善

台 64 線與台 61 甲線交會路口位於新北市八里區商港路及臨港大道路口，路口西側為臺北港港區、北側為台 61 甲主線下匝道及臨港大道，往東於商港路可銜接省道台 64 線，或往南沿省道台 61 甲可連接省道台 61 線西濱快速公路高架橋。由於多條重要道路交會於此，現況以號誌管制各向車流，時制多達 5 時相，增加車輛停等時間，服務水準不佳。

為改善路口交通效率，研擬系統交流道方案，提升台 61 甲線與台 64 線兩快速公路之聯繫效率，未來並可與淡江大橋所增設之 2 匝道形塑一完整系統交流道，提供台 61 甲線及台 64 線完整交通服務功能。



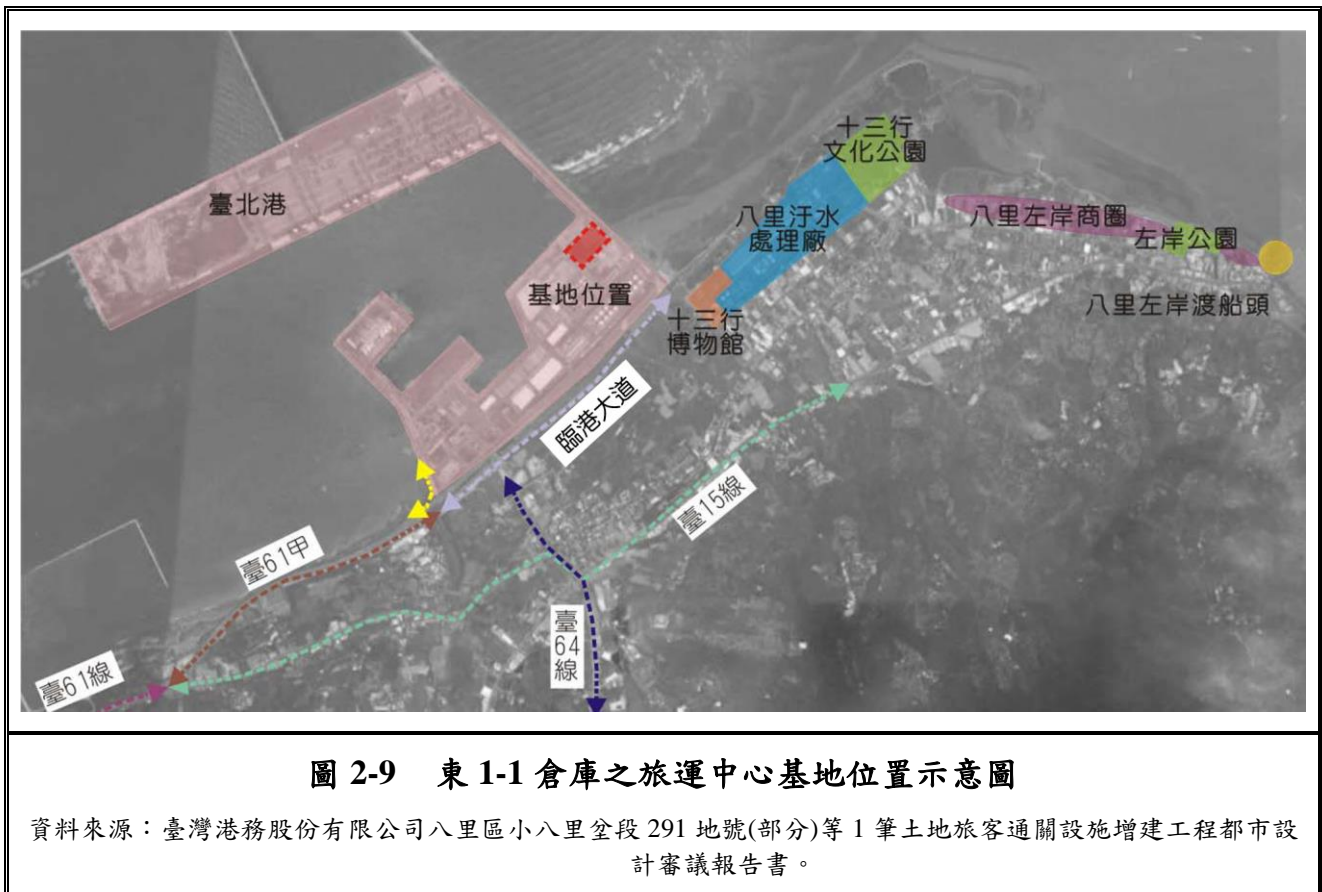
圖 2-8 台 64 線及台 61 甲線交會口長期改善方案示意圖

資料來源：「台 64 線及台 61 甲線交會口交通系統改善可行性評估工作」，民國 105 年 9 月版，交通部公路總局。

(六)臺灣港務股份有限公司八里區小八里坌段 291 地號(部分)等 1 筆土地旅客通關設施增建工程(施工中)

自 102 年臺北港客貨輪開航，臺北港旅客運輸日益頻繁，為提升旅運服務品質，臺灣港務股份有限公司規劃於東 1-1 倉庫設置旅客通關設施，並辦理八里區小八里坌段 291 地號(部分)等 1 筆土地旅客通關設施增建工程(以下簡稱東 1-1 倉庫之旅運中心)。該工程位於臺北港東 1-1 碼頭之散雜貨區(物流倉儲)，屬臺北港管制區範圍內，利用臺北港東 1-1 碼頭現有空間，規劃增建符合旅客候船與通關需求之旅運中心，包含專用車道、內部通關設施配置、停車空間等，使符合現代化國際港旅客服務中心功能。

東 1-1 倉庫之旅運中心之都市設計審議書圖已於 105 年 4 月 15 日經新北市政府同意核備，105 年 11 月 16 日開始施工，預計 107 年 10 月前正式啟用。



參、現行計畫概要

一、發布實施經過

「新訂臺北港特定區計畫主要計畫(第一階段)案」(以下簡稱主要計畫第一階段案)於98年12月31日發布實施。

新北市政府於100年8月23日起以北府地區字第10011154151號公告臺北港特定區計畫之區段徵收範圍，且依土地徵收條例第20條第1項、第3項辦理土地及土地改良物補償費之發給，並以新北市政府北府地區字第1001287359號函通知土地所有權人於100年10月4日至6日領取，區段徵收範圍之細部計畫於98年12月24日臺北縣都市計畫委員會第394次會審查通過，已符合前開部都委會之規定，故配合「新訂臺北港特定區計畫主要計畫(第二階段)案」(以下簡稱主要計畫第二階段案)發布實施，計畫面積為4,434.92公頃。自101年1月18日發布實施以來，歷次都市計畫變更案如表3-1所示。

二、計畫範圍與年期

臺北港特定區主要計畫範圍面積為4,434.92公頃，其範圍邊界如下：

- (一)東大致以觀音山山麓60公尺等高線位置為界，將部分八里龍形都市計畫區土地納入，並以包含淡水河漂沙帶區域土地為原則，順沿計畫線銜接臺北港港區範圍線。
- (二)北及西以港區範圍線為界，陸域部分以瑞樹坑溪為西界。
- (三)南除以林口都市計畫北側區界為界外，另以觀音山山麓60公尺等高線為參考，將低於60公尺高程之部分下罟子、荖阡坑兩處非都市土地納入。

臺北港特定區主要計畫，以民國110年為目標年。

三、土地使用分區計畫

主要計畫之使用分區計畫如圖3-1與表3-2所示，包含港埠專用區、第一種產業專用區、第二種產業專用區、住宅區、商業區、乙種工業區、旅館專用區、娛樂專用區、遊憩區、食品工業研究所專用區、宗教專用區、加油站專用區、電信專用區、農業區、保護區、生態保護區、遺址保存區及河川區等，面積共4,205.23公頃，占計畫面積比例為94.82%。

表 3-1 擬定臺北港特定區計畫主要計畫（第二階段）後歷次都市計畫變更案綜理表

項目	計畫名稱	發布實施日期	文號
1	擬定臺北港特定區計畫主要計畫（第二階段）案	101 年 1 月 18 日	101 年 01 月 13 日北府城都字第 10019352192 號
2	變更臺北港特定區計畫（部分農業區為旅館專用區、廣場兼停車場用地為溝渠用地）（實施進度）案	101 年 04 月 27 日	101 年 04 月 25 日北府城都字第 10115791761 號
3	變更臺北港特定區計畫（配合水仙溪水道治理計畫調整河川區及區段徵收範圍、部分農業區為零星工業區、部分國小用地為住宅區、部分公園用地為農業區及訂正部分都市計畫）案	101 年 12 月 24 日	101 年 12 月 18 日北府城都字第 10130562961 號
4	變更臺北港特定區計畫（土地使用分區管制要點第十二點）案	102 年 12 月 31 日	102 年 12 月 31 日北府城都字第 10233775221 號
5	變更臺北港特定區計畫主要計畫（停車場兼機關用地為公園用地、公園兼博物館用地『公博二』為停車場兼機關用地及綠地用地）案	105 年 8 月 11 日	105 年 08 月 08 日新北府城都字第 10514467851 號
6	變更臺北港特定區計畫主要計畫（配合淡江大橋及其連絡道路建設計畫）案	105 年 11 月 11 日	105 年 11 月 09 日新北府城都字第 10520928053 號

四、公共設施計畫

主要計畫劃設機關用地十七處，面積 9.84 公頃；博物館用地一處，面積 1.19 公頃；國小用地五處，面積 9.34 公頃；國中用地二處，面積 6.49 公頃；公園用地八處，面積 37.74 公頃；公園兼博物館用地三處，面積 3.49 公頃；廣場用地一處，面積 0.55 公頃；廣場兼停車場用地三處，面積 0.78 公頃；停車場用地三處，面積 1.12 公頃；停車場兼機關用地一處，面積 1.23 公頃；交通服務用地一處，面積 2.20 公頃；變電所用地一處，面積 0.21 公頃；電路電塔用地一處，面積 0.09 公頃；綠地用地一處，面積 3.95 公頃；綠地兼污水處理場用地一處，面積 25.36 公頃；垃圾處理廠用地面積 12.93 公頃；園道用地一處，面積 8.82 公頃；溝渠用地面積 0.11 公頃；墓地用地二處，面積 6.23 公頃；道路用地(供快速道路使用)面積 12.56 公頃；道路用地面積 85.46 公頃，合計 229.69 公頃，占計畫總面積比例為 5.18%，詳見表 3-2。

五、交通系統計畫

主要計畫主要聯外道路包括東西向八里新店線快速道路(商港路)、臺 15 線、縣 105 線(中華路三段)，區內主要道路包括臨港大道、博物館路、山海大道(今八里大道)、中山路，區內服務道路則包括 12 公尺以下道路。



圖 3-1 現行臺北港特定區計畫主要計畫土地使用分區示意圖

資料來源：新訂臺北港特定區計畫主要計畫（第二階段）案。



表 3-2 現行臺北港特定區計畫主要計畫土地使用面積及百分比統計表

項目		面積(公頃)	估計畫面積比例	佔都市發展用地比例	
土地 使用 分區	港埠專用區	3,044.96	68.66%	--	
	第一種產業專用區	37.51	0.85%	2.70%	
	第二種產業專用區	19.47	0.44%	1.40%	
	住宅區	128.32	2.89%	9.23%	
	商業區	19.90	0.45%	1.43%	
	乙種工業區	5.08	0.11%	0.37%	
	旅館專用區	0.63	0.01%	0.05%	
	娛樂專用區	13.33	0.30%	0.96%	
	遊憩區	12.46	0.28%	0.90%	
	食品工業研究所專用區	2.07	0.05%	0.15%	
	宗教專用區	1.44	0.03%	0.10%	
	加油站專用區	0.12	*	0.01%	
	電信專用區	0.16	*	0.01%	
	原非都市土地未指定分區	0.00	0.00%	0.00%	
	農業區	505.12	11.39%	36.34%	
	保護區	182.62	4.12%	13.14%	
	生態保護區	175.82	3.96%	12.65%	
	遺址保存區	0.87	0.02%	0.06%	
	河川區	55.35	1.25%	3.98%	
	行水區	0.00	0.00%	0.00%	
小計	4,205.23	94.82%	83.48%		
公共 設施 用地	機關用地	9.84	0.22%	0.71%	
	博物館用地	1.19	0.03%	0.09%	
	學校用地	國小用地	9.34	0.21%	0.67%
		國中用地	6.49	0.15%	0.47%
	公園用地	37.74	0.85%	2.72%	
	公園兼博物館用地	3.49	0.08%	0.25%	
	人行步道用地	0.00	0.00%	0.00%	
	廣場用地	0.55	0.01%	0.04%	
	廣場兼停車場用地	0.78	0.02%	0.06%	
	停車場用地	1.12	0.03%	0.08%	
	停車場兼機關用地	1.23	0.03%	0.09%	
	交通服務用地	2.20	0.05%	0.16%	
	變電所用地	0.21	*	0.02%	
	電路鐵塔用地	0.09	*	0.01%	
	綠地用地	3.95	0.09%	0.28%	
	綠地兼污水處理場用地	25.36	0.57%	1.82%	
	垃圾處理場用地	12.93	0.29%	0.93%	
	園道用地	8.82	0.20%	0.63%	
	溝渠用地	0.11	*	0.01%	
	墓地用地	6.23	0.14%	0.45%	
	道路用地(供快速道路使用)	12.56	0.28%	0.90%	
	道路用地	85.46	1.93%	6.15%	
	小計	229.69	5.18%	16.52%	
都市發展用地合計 (不含港埠專用區)		1,389.96	--	100.00%	
計畫區面積合計		4,434.92	100.00%	--	

註：「*」表示面積過小，不列入計算。

資料來源：新訂臺北港特定區計畫主要計畫（第二階段）案。

肆、土地使用現況

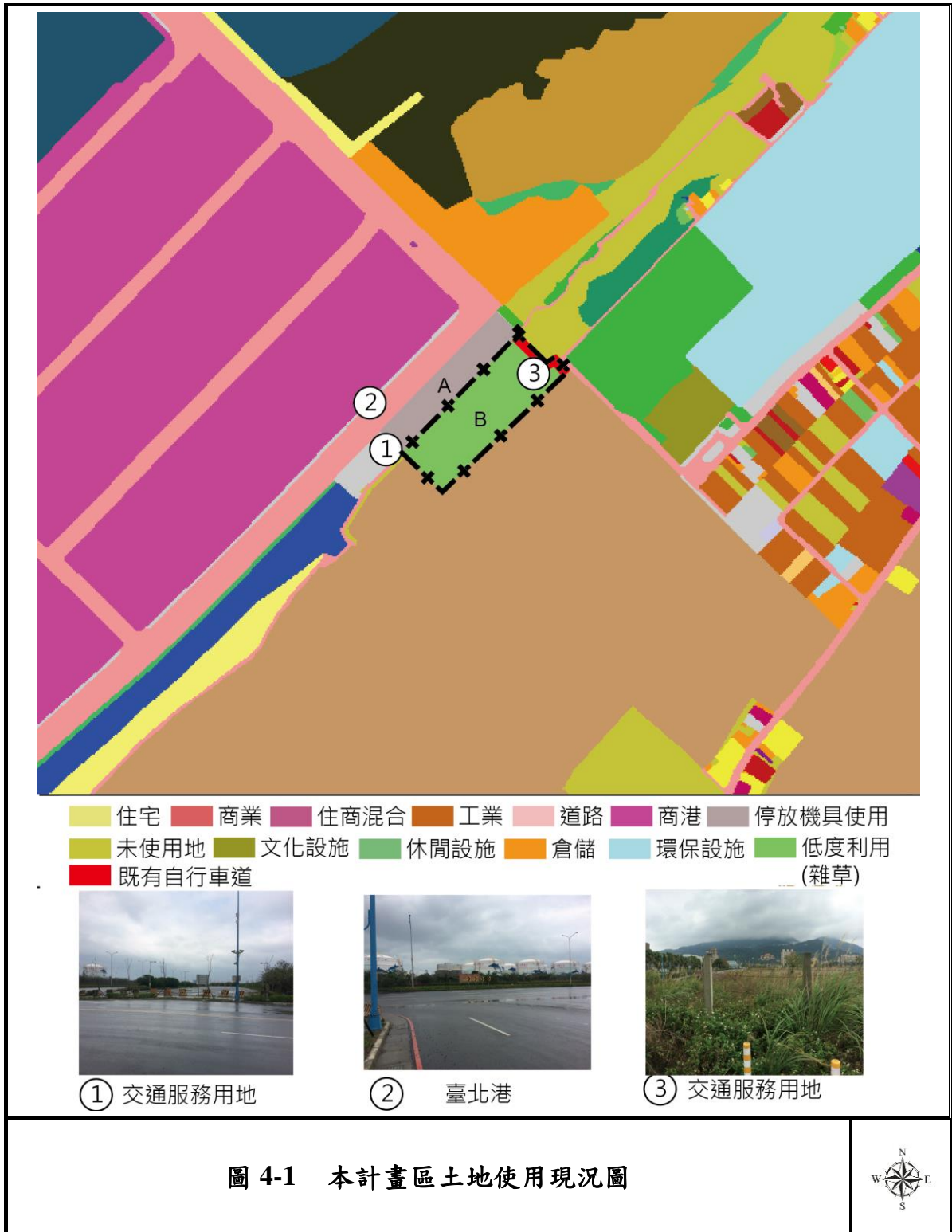
一、計畫範圍周邊土地使用現況

本計畫區東側為十三行博物館，並有部分公園用地已開闢，十三行博物館東北側為環保設施，東南側則有零星製造業，西北側臨港大道北側主要是臺北港港區範圍及其附屬設施，南側為人工改變中土地，屬區段徵收範圍，土地使用現況圖詳圖 4-1。

此外，北側臺北港港區內正規劃興建東 1-1 倉庫之旅運中心，於 105 年 11 月 16 日開始施工，預計 107 年 10 月前正式啟用。

二、計畫範圍內土地使用現況

港區範圍外者(圖 4-1 之 B 區)為臺北港特定區之區段徵收範圍(已完成區段徵收與基礎工程)，目前現況因土地使用項目有關人員休息服務之內涵不明確，致無法辦理開發利用，現況屬低度利用狀態。本計畫區東北側邊緣(圖 4-1 紅色色塊)，部分用地已提供予新北市政府開闢為自行車道。



伍、變更理由及內容

一、變更理由

(一)配合國家重大建設計畫，健全交通服務用地公共服務機能

配合「淡江大橋及其連絡道路建設計畫」，提供交通服務區用地西北側鄰臺北港臨港大道之基地寬 2.5 公尺空間，作為修坡、標誌架、路燈基座及擺設紐澤西護欄使用，另將利用退縮空間規劃人行步道與植栽。同時為因應淡江大橋通車後增加之人流與車流，考量人車休息停等衍生之交通服務需求，提昇交通服務用地之公共服務機能。

(二)臺北港使用需求快速成長，交通服務用地可提供支援

臺北港為臺灣北部之重要國際商港，且港域仍有新生地填築做為物流倉儲及招商營運之用地，另位於臺北港東 1-1 碼頭已新建完成客運碼頭及旅運大樓，規劃交通服務用地做為服務臺北港—平潭船舶客運航線之旅客、車輛停等之處，未來尚有新航線開闢(如：臺北港—廈門)，因此為因應臺北港船舶客、貨運輸之交通及旅客進出停等需求，有必要明確健全交通服務用地之服務機能。

(三)結合地區交通服務需求，適度調整土地使用強度

交通服務用地位居淡江大橋及輕軌八里端之交通要衝，現行土地使用強度過低已不符未來發展需求，有必要增進土地使用效益，符合市場機制與未來開發潛力，爰適度調整土地使用強度，強化八里地區服務品質，帶動八里地區發展。

(四)兼顧周邊遊憩服務需求，提升民眾生活品質

變更範圍周邊餐飲及購物機能較為缺乏，透過土地使用強度之調整，引導交通服務用地開發，提供更多元服務，亦可滿足周邊民眾餐飲與購物等基本生活需求，提升地方居民生活消費便利性，改善居住品質，未來變更範圍內規劃之開放空間，亦能提供地方居民休閒遊憩使用。

(五)規劃串連周邊開放空間，增加景觀自明性

原都市計畫交通服務用地之法定容積率較低，造成交通服務用地不易招商使用，現況低度利用無法開發，影響都市景觀品質。考量本計畫區周邊多為開放空間(公園用地與綠地)，爰藉由本次變更，規劃變更範圍與周邊開放空間之串連，創造都市重要節點空

間，強化計畫區景觀自明性。

二、變更內容

本計畫變更內容詳表 5-1。

表 5-1 變更臺北港特定區計畫主要計畫(交通服務用地土地使用內容)變更內容綜理表

編號	變更項目	變更內容		變更理由
		原計畫	新計畫	
1	第三節公共設施用地第十二點	<p>十二、交通服務用地</p> <p>現行主要計畫無交通服務用地，本次發布配合臺北港現行使用區位，劃設交通服務用地一處，作為貨物進出港口作業緩衝空間，供貨物轉用、汽車及貨櫃修理、倉儲及人員休息服務使用，增設後面積 2.20 公頃，占計畫總面積之 0.05%。</p> <p>惟長期而言，仍請港務局將交通服務用地移入港區內，以內部化為原則。</p>	<p>十二、交通服務用地</p> <p><u>現行主要計畫配合臺北港使用區位，劃設交通服務用地一處，規劃面積 2.20 公頃，占計畫總面積之 0.05%。交通服務用地土地使用強度及容許項目於細部計畫中訂定。</u></p>	<ol style="list-style-type: none"> 公共設施用地之交通服務用地容許使用項目部分，回歸細部計畫土地使用分區管制要點內規範。 為使交通服務用地開發內容明確化，提供完善交通旅運服務機能，將土地使用強度與容許項目授權於細部計畫中訂定。 配合時空背景之變化(政府組織改造)，將交通服務內部化相關文字刪除。

陸、變更後計畫

本次變更未指明部分，皆依據原計畫內容為準，變更後公共設施用地內容如下：

一、公共設施用地

現行主要計畫配合臺北港使用區位，劃設交通服務用地一處，規劃面積 2.20 公頃，占計畫總面積之 0.05%。交通服務用地土地使用強度及容許項目於細部計畫中訂定。