

# **擴大及變更高雄市主要計畫(配合高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫填築用地)案計畫書**

**申請機關：臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司**

**辦理機關：高雄市政府**

**中華民國 105 年 1 月**

高 雄 市 變 更 都 市 計 畫 審 核 摘 要 表		
項 目	說 明	
都市計畫名稱	擴大及變更高雄市主要計畫（配合高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫填築用地）案	
變更都市計畫法令依據	「非都市土地申請新訂或擴大都市計畫作業要點」第7點第3項 「都市計畫法」第10條、第27條第1項第4款、第45條	
變更都市計畫機關	高雄市政府	
申請變更都市計畫機關	臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司	
本案公開展覽起訖日期	自民國104年10月19日起至民國104年11月23日止（刊登104年10月19、20、21日聯合報、台灣導報）	
本案舉辦說明會日期	民國104年11月10日（本市小港區公所7樓會議室）	
人民團體對本案之反映意見	無	
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	市級	本市都市計畫委員會104年12月25日第51次會議決議：「修正通過」。
	部級	

# 目 錄

<b>第一章 緒論 .....</b>	<b>1-01</b>
第一節 計畫緣起 .....	1-01
第二節 計畫年期與範圍 .....	1-04
第三節 法令依據 .....	1-07
<b>第二章 上位及相關計畫 .....</b>	<b>2-01</b>
第一節 上位計畫 .....	2-01
第二節 相關計畫 .....	2-10
第三節 綜合分析 .....	2-24
<b>第三章 實質發展現況分析 .....</b>	<b>3-01</b>
第一節 自然環境分析 .....	3-01
第二節 社會經濟環境分析 .....	3-05
第三節 現行都市計畫概要 .....	3-12
第四節 土地使用現況 .....	3-15
第五節 公共設施現況 .....	3-17
第六節 交通運輸現況 .....	3-19
第七節 土地權屬 .....	3-21
<b>第四章 未來發展預測分析 .....</b>	<b>4-01</b>
第一節 高雄港發展趨勢 .....	4-01
第二節 碼頭需求分析 .....	4-07
第三節 交通運輸需求預測 .....	4-10
<b>第五章 整體規劃構想 .....</b>	<b>5-01</b>
第一節 開發構想 .....	5-02
第二節 產業發展 .....	5-07
第三節 土地使用 .....	5-09
第四節 道路系統 .....	5-14
第五節 都市防災規劃 .....	5-21
<b>第六章 實質規劃及變更計畫內容 .....</b>	<b>6-01</b>
第一節 計畫內容及變更原則 .....	6-01
第二節 擴大及變更內容 .....	6-03
第三節 實質計畫內容 .....	6-12
<b>第七章 實施進度及經費 .....</b>	<b>7-01</b>
第一節 實施進度 .....	7-01
第二節 公共設施開闢與實施經費 .....	7-03

## 附錄

- 附錄一 高雄港洲際貨櫃中心計畫核定函
- 附錄二 高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫核定函
- 附錄三 「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書環境影響差異分析報告」第212次會議審核修正通過函
- 附錄四 配合「高雄港洲際貨櫃中心第2期工程計畫」填築用地行政院104年4月16日院臺建字第1040015789號核定函
- 附錄五 洲際貨櫃中心第二期工程填海造地範圍編定暫編地號及面積計算成果圖
- 附錄六 內政部同意辦理「擴大及變更高雄市主要計畫（配合高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫填築用地）案」同意文件
- 附錄七 高雄市都市計畫委員會104年12月25日第51次會議紀錄

## 圖目錄

圖 1-1-1	高雄港整體規劃圖.....	1-02
圖 1-1-2	高雄港洲際貨櫃中心計畫範圍示意圖.....	1-03
圖 1-2-1	規劃範圍示意圖.....	1-05
圖 1-2-2	計畫範圍示意圖.....	1-06
圖 2-1-1	愛台 12 大建設—港市再造方案推動內容示意圖.....	2-05
圖 2-2-1	高雄港洲際貨櫃中心計畫第一期工程範圍示意圖.....	2-15
圖 2-2-2	第一期計畫 BOT 招商案工程位置示意圖.....	2-16
圖 2-2-3	高雄港自由貿易港區範圍示意圖.....	2-18
圖 2-2-4	高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估範圍示意圖.....	2-20
圖 2-3-1	相關計畫區位示意圖.....	2-27
圖 3-1-1	侵襲台灣地區颱風路徑示意圖.....	3-03
圖 3-2-1	紅毛港漁村歷史沿革圖.....	3-05
圖 3-2-2	本計畫區 102 年 10 月空拍現況圖.....	3-06
圖 3-2-3	本計畫區 104 年 12 月空拍現況圖.....	3-06
圖 3-2-4	小港區歷年人口成長趨勢圖.....	3-07
圖 3-3-1	第一期工程計畫擴大及變更都市計畫後土地使用分區示意圖... 3-12	
圖 3-3-2	計畫範圍周邊都市計畫概況示意圖.....	3-13
圖 3-4-1	洲際貨櫃中心第一期範圍現況示意圖.....	3-16
圖 3-4-2	洲際貨櫃中心第二期範圍現況示意圖.....	3-17
圖 3-5-1	高雄港洲際貨櫃中心第一期工程之公共設施分布示意圖.....	3-19
圖 3-6-1	高雄港周邊聯外道路系統示意圖.....	3-20
圖 3-7-1	計畫範圍周邊區域地籍概況示意圖.....	3-22
圖 4-1-1	高雄港整體發展趨勢示意圖.....	4-02
圖 4-1-2	高雄港貨櫃運量預測調整結果圖（單位：萬 TEU）.....	4-06
圖 4-2-1	洲際二期計畫平面配置示意圖.....	4-09
圖 4-3-1	營運期間聯外道路交通指派比例分配圖.....	4-17
圖 4-3-2	營運期間國道 7 號通車後聯外道路交通指派比例分配圖.....	4-17
圖 4-3-3	國道 7 號建設後對省道台 17 線路段交通量影響示意圖.....	4-29
圖 4-3-4	短期替代道路方案及建構長期港區路網結構示意圖.....	4-30
圖 5-1-1	高雄港洲際貨櫃中心整體規劃構想示意圖.....	5-05

圖 5-1-2	高雄港洲際貨櫃中心模擬示意圖 (1) .....	5-06
圖 5-1-3	高雄港洲際貨櫃中心模擬示意圖 (2) .....	5-06
圖 5-2-1	計畫區及其周邊地區未來產業發展型態示意圖 .....	5-08
圖 5-3-1	石化油品儲運中心配置示意圖 .....	5-09
圖 5-3-2	貨櫃中心及物流發展用地配置示意圖 .....	5-10
圖 5-3-3	土地使用配置構想示意圖 .....	5-13
圖 5-4-1	計畫區及其周邊地區道路系統整體規劃構想示意圖 .....	5-15
圖 5-4-2	計畫區及高雄都會區道路系統整體規劃構想示意圖 .....	5-16
圖 5-4-3	計畫區區內交通系統示意圖 .....	5-17
圖 5-4-4	洲際大道配置示意圖 .....	5-18
圖 5-4-5	跨港橋平面配置示意圖 .....	5-18
圖 5-4-6	南星計畫聯絡道平面示意圖 .....	5-20
圖 5-5-1	都市防災系統示意圖 .....	5-23
圖 5-5-2	火災延燒防止地帶示意圖 .....	5-24
圖 5-5-3	災害情境影響範圍示意圖 .....	5-25
圖 6-2-1	擴大都市計畫示意圖 .....	6-04
圖 6-2-2	變更編號 1 示意圖 .....	6-07
圖 6-2-3	變更編號 2 示意圖 .....	6-07
圖 6-2-4	變更編號 3 示意圖 .....	6-08
圖 6-2-5	變更編號 4 示意圖 .....	6-08
圖 6-2-6	變更編號 5 示意圖 .....	6-09
圖 6-2-7	變更編號 6 示意圖 .....	6-09
圖 6-2-8	變更都市計畫示意圖 .....	6-10
圖 6-3-1	擴大及變更都市計畫後土地使用分區示意圖 .....	6-15

## 表目錄

表 2-1-1	我國各國際商港之發展定位.....	2-01
表 2-1-2	高雄港及安平港實質建設計畫（101~105 年）綜理表.....	2-02
表 2-1-3	八大發展區劃設原則與發展重點綜理表.....	2-08
表 2-1-4	「發揮港灣工商都市之特色」目標中相關標的及主要措施綜整表.....	2-09
表 2-2-1	港區土地使用分區計畫檢討及修訂彙整表.....	2-11
表 2-2-2	原規劃方案基準與本計畫提出之修訂原則一覽表.....	2-14
表 2-2-3	高雄港自由貿易港營運區域概況表.....	2-18
表 2-3-1	上位計畫對本計畫之影響分析表.....	2-24
表 2-3-2	相關計畫對本計畫之影響分析表.....	2-25
表 3-1-1	高雄地區歷年氣象資料統計表.....	3-02
表 3-2-1	小港區歷年人口統計分析表.....	3-07
表 3-2-2	103 年小港區各年齡結構統計表.....	3-08
表 3-2-3	小港區 103 年人口結構分析表.....	3-08
表 3-2-4	100 年高雄市工商及服務業場所單位經營概況表.....	3-10
表 3-2-5	101 年小港區各級產業公司登記家數統計表.....	3-11
表 3-3-1	第一期工程計畫土地使用分區面積表.....	3-12
表 3-5-1	高雄港洲際貨櫃中心第一期工程之公共設施面積表.....	3-18
表 4-1-1	高雄港貨櫃運量現況及預測結果比較表.....	4-04
表 4-1-2	高雄港貨櫃運量預測調整結果表.....	4-05
表 4-2-1	高雄港貨櫃碼頭需求預測表.....	4-07
表 4-3-1	本計畫周邊道路幾何概況一覽表.....	4-11
表 4-3-2	路段服務水準評估等級表.....	4-11
表 4-3-3	本計畫周邊道路交通服務水準環境現況監測結果（平日）.....	4-12
表 4-3-4	本計畫周邊道路交通服務水準環境現況監測結果（假日）.....	4-12
表 4-3-5	本計畫周邊路段平均旅行速率之服務水準（平日）.....	4-13
表 4-3-6	本計畫周邊路段平均旅行速率之服務水準（假日）.....	4-14
表 4-3-7	洲際一、二期計畫開發完成後交通量推估.....	4-15

表 4-3-8	營運期間交通影響預測一覽表.....	4-16
表 4-3-9	營運準備期交通自然成長量影響預測一覽表.....	4-18
表 4-3-10	營運期間交通影響尖峰時段旅行速率預測一覽表.....	4-18
表 4-3-11	國道 7 號主線交通量指派結果.....	4-20
表 4-3-12	國道 7 號連絡道交通量指派結果.....	4-21
表 4-3-13	民國 110 年國道 7 號對國道 1 號主線影響分析.....	4-22
表 4-3-14	民國 120 年國道 7 號對國道 1 號主線影響分析.....	4-23
表 4-3-15	民國 130 年國道 7 號對國道 1 號主線影響分析.....	4-24
表 4-3-16	國道 7 號對省道台 17 線路段交通量影響分析.....	4-27
表 4-3-17	國道 7 號及短期重車替代道路交通量影響分析.....	4-28
表 5-3-1	第一期及第二期工程計畫土地使用分區面積表.....	5-13
表 5-5-1	計畫區防災機能規劃表.....	5-24
表 6-2-1	變更內容彙整表－擴大都市計畫地區.....	6-03
表 6-2-2	變更內容彙整表－變更都市計畫地區.....	6-06
表 6-2-3	擴大及變更前後土地使用面積表.....	6-11
表 6-2-4	規劃範圍土地使用分區面積檢核表.....	6-11
表 6-3-1	擴大及變更都市計畫後及規劃範圍總面積土地使用面積表.....	6-14
表 6-3-2	道路系統明細表.....	6-16
表 7-1-1	實施進度表.....	7-02
表 7-2-1	公共設施開闢表.....	7-03
表 7-2-2	洲際二期計畫分年工程經費需求表.....	7-04



# 第一章 緒論

## 第一節 計畫緣起

### 一、本計畫屬「高雄海空經貿城整體發展綱要計畫」國家重大建設計畫

高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫（以下簡稱洲際二期工程計畫）奉行政院列入「高雄海空經貿城整體發展綱要計畫」中推動執行，係屬國家重大建設計畫。本計畫依據開發區位與執行期程屬「高雄港洲際貨櫃中心」第二期工程。第一期工程於93年12月3日奉行政院院臺交字第0930091103號函核定，並辦理都市計畫擴大及變更作業，高雄市政府於96年12月13日就陸域部分公告發布實施「擴大及變更高雄市主要計畫（紅毛港地區配合高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫）案」，海域填築部分則於101年6月11日公告發布實施「擴大及變更高雄市主要計畫（配合高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫填築用地）案」。

### 二、因應高雄港洲際貨櫃中心整體計畫開發，提升港口之競爭力

洲際二期工程計畫全區均為填築土地，並奉行政院100年3月10日院臺交字第1000010038號函核定（詳附錄二），以及於100年12月13日環署綜字第1000109202號函，經行政院環境保護署環境影響評估審查委員會100年11月30日第212次會議審核通過（詳附錄三）。本計畫將洲際二期工程計畫所填築用地擴大高雄市都市計畫，擬定為港埠用地及其他必要之公共設施用地，並因應洲際二期工程計畫建設，配合變更高雄港洲際貨櫃中心第一期都市計畫土地使用內容，以利高雄港洲際貨櫃中心整體計畫之開發，以因應高雄港未來港務之發展，提升高雄港在世界各大港口之競爭力。

### 三、調整高雄港舊港區使用機能，達成重塑港市共榮生活圈

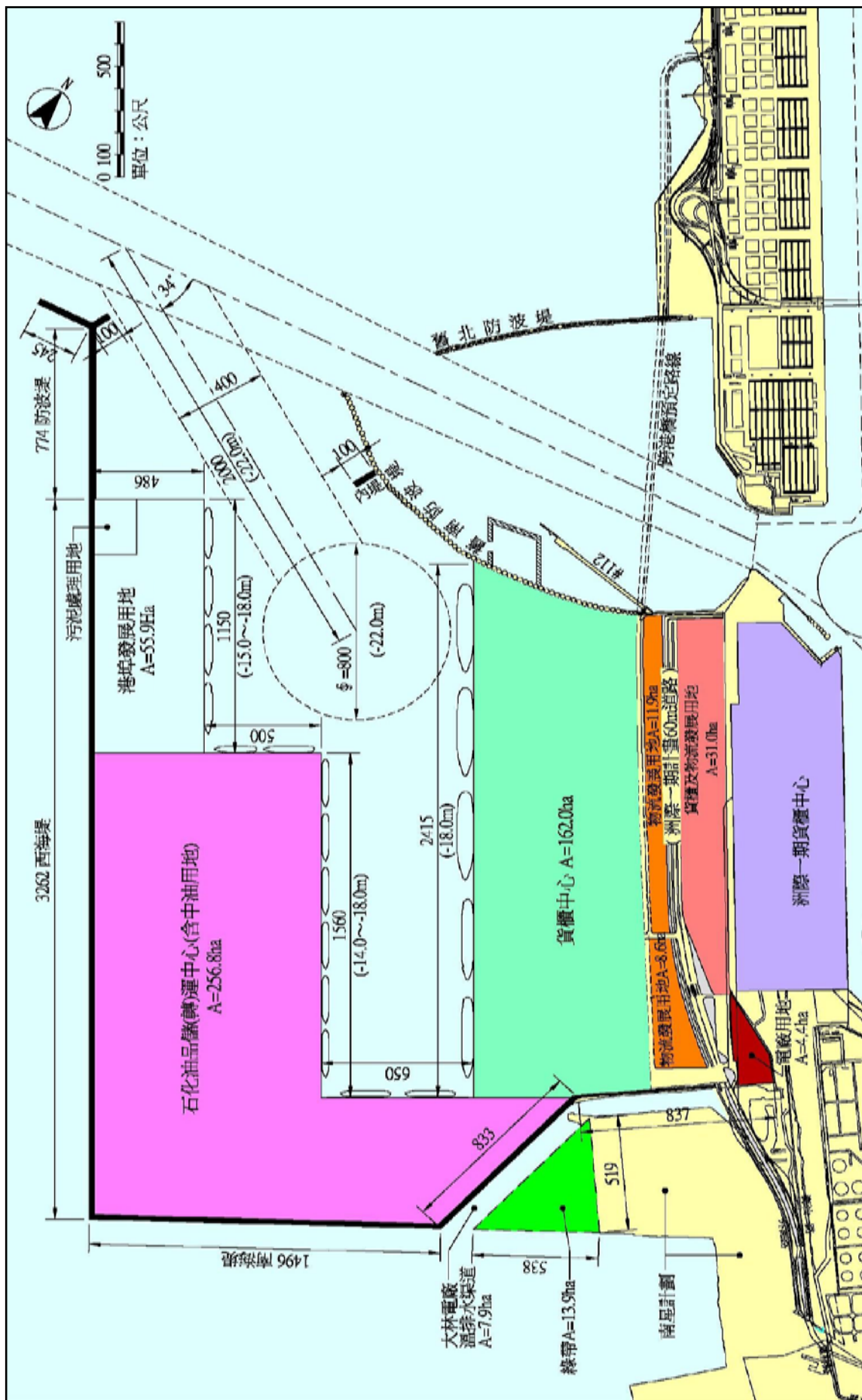
本計畫依行政院經濟建設委員會指示：「『高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫』屬『高雄海空經貿城整體發展綱要計畫』計畫項目，為加速推動高雄港朝向全球現代化之貨櫃中心及物流基地邁進，確保亞太地區貨櫃運輸樞紐港地位，交通部規劃自100至108年，於高雄港第二港口外海南側填築新生地422.5公頃，規劃興建石化油品儲運中心、新式貨櫃基地等設施，重塑南部石化產業競爭力。同時，協助舊港區石化業者之順利遷建，調整舊港區使用機能，達成重塑港市共榮生活圈之願景，原則同意。」是以，考量本工程建設之時效性及急迫性，爰依「都市計畫法」第27條第1項第4款規定變更都市計畫，以加速洲際二期工程計畫之執行。

爰此，港務公司針對高雄港未來貨櫃運輸發展之需求，依「非都市土地申請新訂或擴大都市計畫作業要點」第7點第3項及「都市計畫法」第10條及第27條第1項第4款，辦理擴大及變更都市計畫工作，將洲際二期工程計畫填築用地納編高雄市都市計畫範圍內，劃設計畫用地為「港埠用地」，以利高雄港洲際貨櫃中心工程之推動興建。



資料來源：臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司。

圖 1-1-1 高雄港整體規劃圖



資料來源：臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司。

圖 1-1-2 高雄港洲際貨櫃中心計畫範圍圖示意圖

## 第二節 計畫年期與範圍

### 一、計畫年期

依據全國區域計畫年期，本計畫之計畫目標年訂為民國115年。

### 二、規劃範圍

本規劃範圍位於高雄市小港區（詳附錄四），臨接高雄港第二港口及高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫西側。本次辦理都市計畫擴大及用地變更範圍則位在「高雄港洲際貨櫃中心計畫」第一期與第二期工程計畫範圍內。

洲際二期工程計畫奉行政院100年3月10日院臺交字第1000010038號函核定辦理工程施設，並辦理擴大都市計畫作業。

因本次計畫主要目的為將洲際二期工程計畫所填築用地納入高雄市都市計畫，編定為港埠用地及其他必要之公共設施用地，並因應洲際二期工程計畫建設，配合變更高雄港洲際貨櫃中心第一期都市計畫土地使用內容，故本規劃範圍為高雄港洲際貨櫃中心第一期與第二期工程計畫範圍，其規劃總面積約為700.85公頃，基地所在位置及範圍詳見圖1-2-1。

### 三、計畫範圍

本計畫範圍於洲際二期工程計畫範圍內，依循「高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫（核定本）」之整體規劃構想，內容包含洲際貨櫃中心基地及石化油品儲運中心之興建，並保留港埠發展用地需求，以因應高雄港短、中期及長期之營運需求，提出擴大高雄市都市計畫；另因應洲際二期工程計畫建設，配合調整變更高雄港洲際貨櫃中心第一期都市計畫土地使用內容，以利高雄港洲際貨櫃中心整體計畫之開發。其計畫範圍擴大部分面積為422.50公頃，變更部分面積為32.67公頃，基地所在位置及範圍詳見圖1-2-2所示。

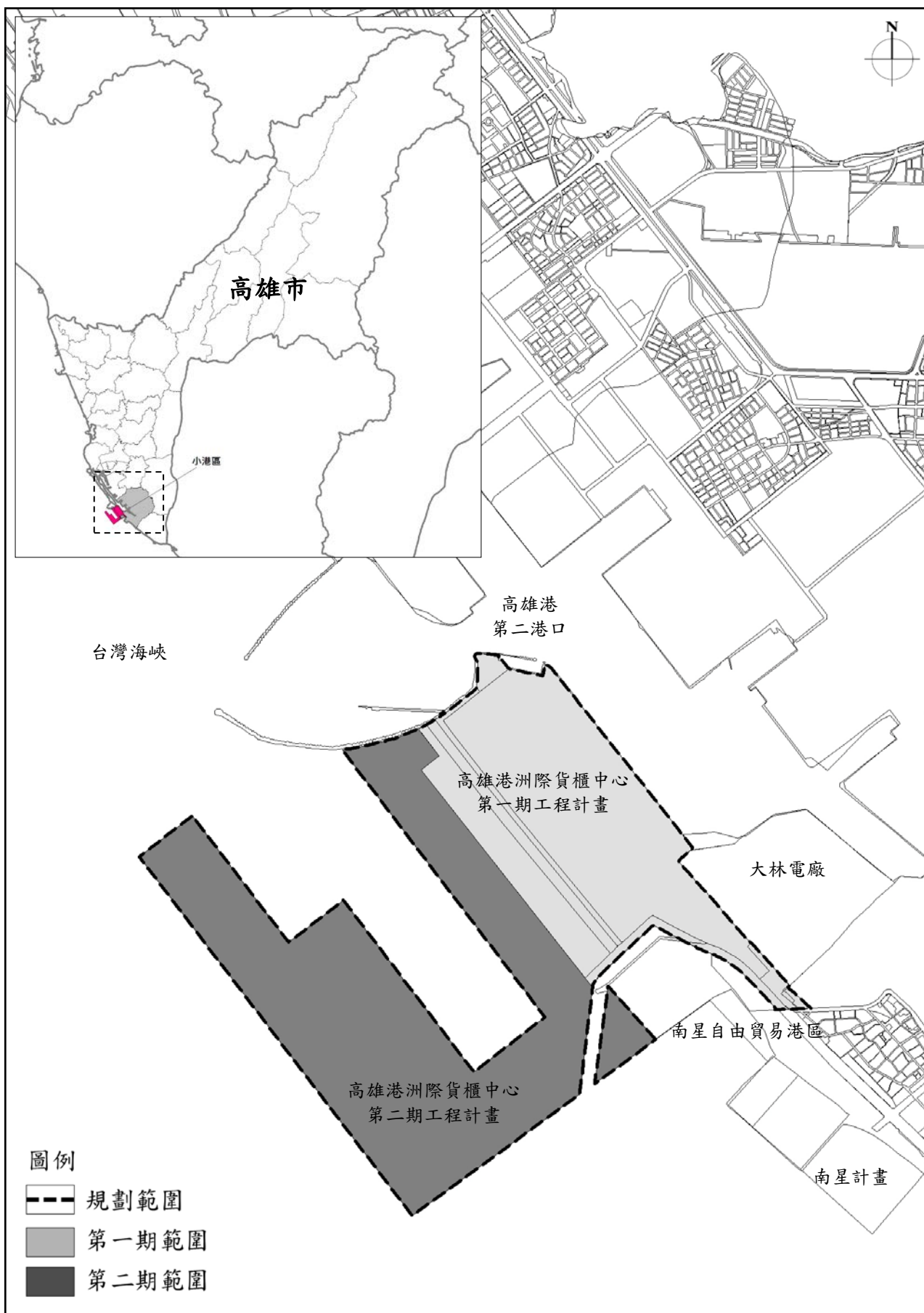


圖 1-2-1 規劃範圍示意圖

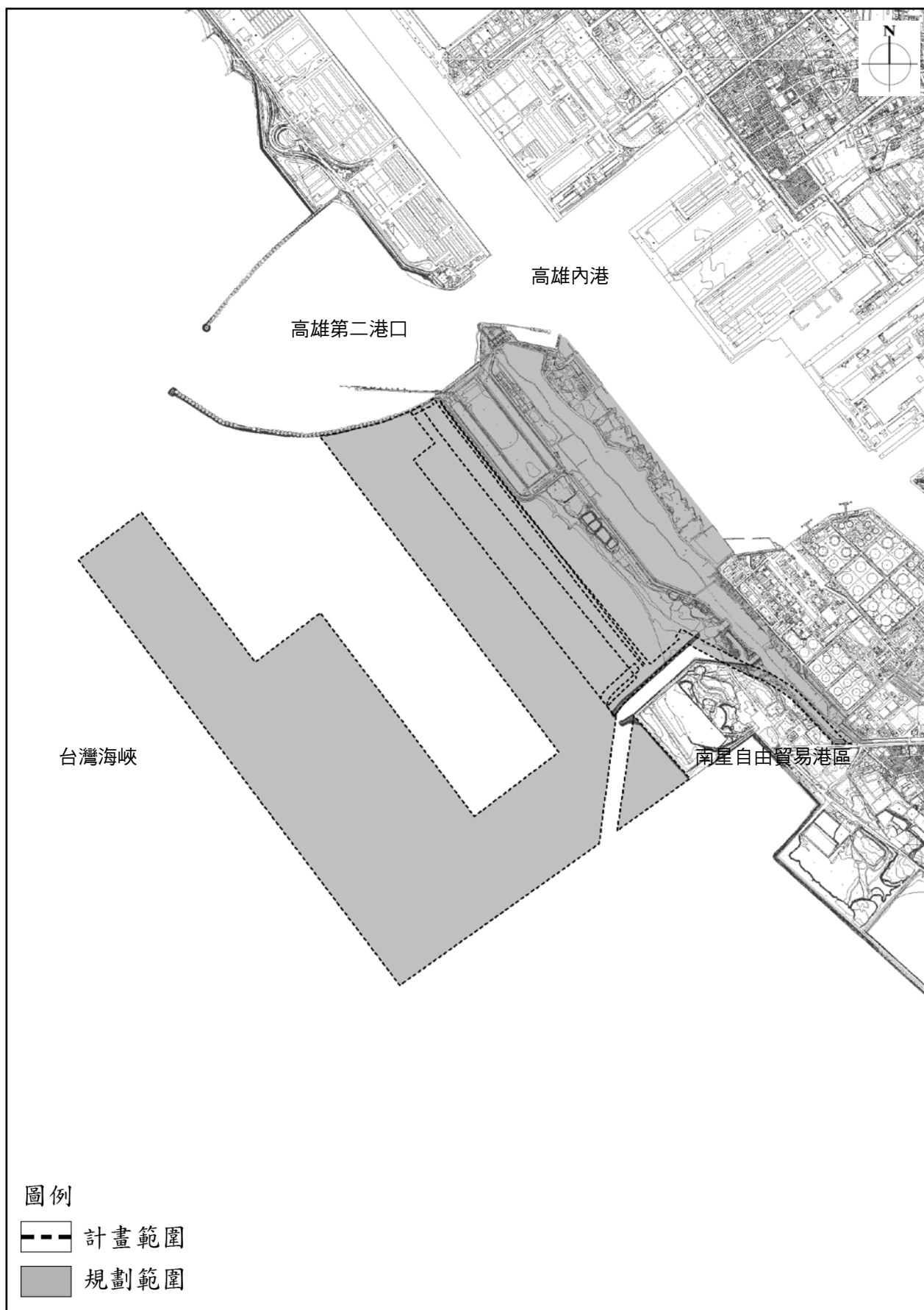


圖 1-2-2 計畫範圍示意圖

### 第三節 法令依據

本案辦理法令依據為「非都市土地申請新訂或擴大都市計畫作業要點」第7點及「都市計畫法」第10條、第27條第1項第4款及第45條，相關法令依據分述如下：

#### 一、「非都市土地申請新訂或擴大都市計畫作業要點」第7點第3項

依「非都市土地申請新訂或擴大都市計畫作業要點」第7點第3項規定：「屬配合國家重大建設需要。」得逕依都市計畫法定程序辦理，免受本要點規定之限制。故本計畫得逕依都市計畫法定程序辦理擴大都市計畫。

#### 二、「都市計畫法」第10條、第27條第1項第4款、第45條

本案計畫範圍土地為「奉行政院100年3月10日院臺交字第1000010038號函核定，並已納入『國家發展計畫（102至105年）』」確屬為配合中央興建之重大設施。故依「都市計畫法」第10條及第27條第1項第4款規定辦理都市計畫相關作業（詳附錄六）。另公共設施用地之劃設比例係依據「都市計畫法」第45條之規定辦理。

## 第二章 上位及相關計畫

### 第一節 上位計畫

#### 一、臺灣國際商港未來發展及建設計畫（101~105年）

為因應自由化、國際化之世界潮流，所帶來激烈之競爭，臺灣各國際商港配合行政院組織改造及航港體制改革，已將港務機關管理與經營的角色分屬「航港局」及「臺灣港務股份有限公司」，在「政企分離」的改制方式下，有利港務公司在經營上能發揮企業經營彈性及市場即時應變能力，由一個港務公司管轄下之港群分工合作，建立統合機制以提升競爭能力。

#### （一）各港發展定位

根據各港發展特性（如：硬體及環境條件、港口附近之產業發展情形、港口之營運現況、發展物流之條件，以及評估未來已具發展潛力之業務等）並配合航港體制改革，進行各港發展定位之檢討，檢討後我國各國際商港之發展定位如表2-1-1所示。

表 2-1-1 我國各國際商港之發展定位

港口別	發展定位
基隆港	1. 以近洋航線為主之貨櫃港 2. 兩岸客貨船及國際郵輪靠泊港 3. 亞太地區物流配銷中心
臺北港	1. 以遠洋航線為主之貨櫃港 2. 發展海空聯運 3. 汽車及其他產業之物流港
臺中港	1. 以近洋航線為主之貨櫃港 2. 中部區域加值型物流港 3. 主要能源、重工、石化原料進口港及油品儲轉中心 4. 兩岸客貨船靠泊港 5. 臨港工業之發展基地
高雄港	1. 貨櫃轉運樞紐港 2. 全方位加值物流港 3. 主要能源、重工、石化原料進出口港及油品儲轉中心 4. 具國際觀光及商旅服務之港口
花蓮港	1. 東部水泥、礦（砂）石及石材儲運港 2. 兼具觀光遊憩功能之港口
蘇澳港	1. 以綠能產業為主之加值型物流港 2. 兼具觀光及親水性港口
安平港	1. 南部地區散雜貨進出口港 2. 兼具觀光及親水性港口

資料來源：臺灣國際商港未來發展及建設計畫（101~105年）。



## (二) 臺灣國際商港經營目標

有關臺灣國際商港未來之各項事業計畫推展，可分三層次逐步推動，短期目標為改善核心業務、強化核心能力，自核心業務垂直延伸；中期目標為延伸核心能力、創造新能力，進行公司業務水平擴張發展，透過企業本身具備能力進行更新擴張活動；長期目標則為建構新核心能力，透過轉投資進行相關與非相關多角化以取得新事業，藉由新事業開發為企業注入成長動能，朝跨領域整合目標運作，創造綜效，追求港務公司永續競爭優勢。

為達到上述之經營願景與使命，經參考臺灣國際商港之運量預測及創業企圖心，訂定105年臺灣國際商港之量化經營目標如下：

1. 貨櫃量 1,800 萬 TEU 以上
2. 整體營收 300 億元以上、盈餘 100 億元以上
3. 旅客人數 130 萬人次以上

## (三) 高雄港實質建設計畫（101~105 年）

為達成政府賦予高雄港發展為貨櫃轉運樞紐港之定位及考量高雄港永續之發展，經內外部環境SWOT分析及發展策略之研擬，進行高雄港之整體規劃及建設計畫（101~105年）。

依據高雄港近程及中長程各項發展之計畫，研提實質建設計畫（101~105年），包括：「1.高雄港港區碼頭及相關設施整建工程計畫」、「2.高雄港中島商港區倉庫改建工程計畫（第一期）」、「3.高雄港港區污水系統工程（第二期）」等三項計畫（如表2-1-2所示）。

表 2-1-2 高雄港及安平港實質建設計畫（101~105 年）綜理表

項次	計畫名稱
1	高雄港及安平港港區碼頭及相關設施整建工程計畫
	1-1 高雄港洲際貨櫃中心二期北側遮蔽設施西防波堤工程
	1-2 高雄港港區公共倉儲興建工程
	1-3 高雄港第四貨櫃中心後線場地擴建工程
	1-4 高雄港第二貨櫃中心後方國有土地取得開發
1-5 安平港第10 號多功能碼頭新建工程	
2	高雄港中島商港區倉庫改建工程計畫（第一期）
3	高雄港港區污水系統工程（第二期）

資料來源：臺灣國際商港未來發展及建設計畫（101~105 年）。

## 二、高雄海空經貿城整體發展綱要計畫

依據「愛台12建設」總體計畫，選定「高雄港市再生」為12項優先建設之重要項目。希望利用高雄港海運樞紐地理優勢，連結東南亞地區重要海港，吸引製造、運籌等產業在高雄地區設立國際發貨中心或營運總部，推展新興產業，降低物流運輸成本，發展高雄都會地區為南部經貿火車頭。

此外，基於縣市合併的課題，亟需整合規劃、善用資源、發揮最大效益，為啓動南台灣都會區永續發展奠定紮實的基礎。因此，如何針對推動並促進高雄地區產業發展，打造高雄都會區成為南台灣經貿火車頭、提供更優質的產業環境之目標等課題，實有必要釐清並凝聚各方共識據以推動。

爰此，行政院規劃推動高雄海空經貿城整體發展綱要計畫，期能打造高雄發展願景，俾達成強化經濟成長動能及便利民眾生活之目標，其主要包含內容及預計達成經濟效益如下：

### （一）建設商港腹地

1. 南星計畫自由貿易港區計畫（第一期）
2. 南星計畫自由貿易港區計畫（第二期）
3. 高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫
4. 遊艇產業專區規劃計畫

### （二）開發水岸環境

1. 多功能經貿園區國、公營事業土地整合招商計畫
2. 國防部 205 廠原地整建暨開發計畫
3. 擴大軟體科技創新園區計畫
4. 興建高雄世界貿易展覽會議中心計畫
5. 中島加工出口區轉型與再開發計畫
6. 舊港區周邊地區與旗津地區再開發計畫
7. 壽山國家自然公園籌設計畫

### （三）提昇運輸效能

1. 國道 7 號計畫（高港東側聯外高（快）速公路計畫）
2. 高雄縣市濱海聯外道路（新台 17 線）建設計畫

### （四）預計達成之經濟效益

1. 可量化之經濟效益
  - （1）綱要計畫項下各計畫預計投入經費約 2,632 億元（含中央、地方政府公務預算、國營公司投資及各項非營業基金預算）。
  - （2）增加可利用土地：坪頂園區、仁武大社東南側農業區、航空貨運園區、機場北側農業區、已填築南星計畫區、唐榮工業區、中島石化碼頭、中油前鎮儲運所、多功能經貿園區，總計 2,047 公頃，其中土地變更價值約 800 億元。
  - （3）直接經濟效益：增加就業人口約 17 萬人，產值約 2 兆元。
  - （4）間接經濟效益：約 3.3 兆元。

## 2. 不可量化之經濟效益

- (1) 結合交通建設、地區再發展與產業園區之開發，帶動整體地區發展。
- (2) 降低海空港埠後線土地與交通成本，提升海港埠及城市之國際競爭力。
- (3) 調整產業結構，建構產業再生環境，改善整體地區環境，並提升產業競爭力。
- (4) 活化舊港區機能、設置國家自然公園及發展觀光文化園區，將可建立生物多樣性生態系，並增進觀光與休閒活動。
- (5) 培育新興產業優質人力，奠定未來競爭基礎。

## 三、愛台 12 建設—港市再造方案

愛台 12 建設之「高雄港市再造方案」主要是利用高雄港地理上的優勢區位，維持高雄港作為亞太海運樞紐港的地位，以活化港市資源，通暢港區聯外交通，創造優質貨物轉運及投資環境，以吸引製造業、運籌業及相關高附加價值加工產業與營運總部的設立。同時為促進新興創新產業群聚，吸引廠商進駐，創造就業機會，再造高雄港市共榮契機。除吸引鴻海集團進駐高雄港設立全球發貨中心與營運總部外，將積極吸引國際級物流業者進駐投資。

為連結東亞地區重要海港、空港，加上高雄地區房地產價格的優勢，吸引製造業、運輸業及其他產業在此設立全球發貨中心與營運總部，成為南台灣新經貿火車頭，提升高雄港洲際貨櫃中心的長期發展和港埠競爭力，其主要包含以下內容：

- (一) 興建洲際貨櫃中心：有利主航線母船靠泊，降低總體運輸成本，強化產業競爭力，確保高雄港樞紐港地位。
- (二) 建構便捷之聯外通道：改善港區及週邊道路系統，快速連結海、空港。
- (三) 推動高雄地區產業再生：辦理「高雄地區產業再生策略規劃方案」，以吸引高附加價值加工產業與營運總部設立；促進新興產業群聚，創造就業機會。
- (四) 辦理高雄港市再造整體規劃方案：推動高雄港市再造，創造高雄港市更優質的產業環境。



圖 2-1-1 愛台 12 大建設—港市再造方案推動內容示意圖

#### 四、新世紀第三期國家建設計畫（民國 98 至 101 年四年計畫）

行政院經建會「新世紀第三期國家建設計畫」將以「活力創新、均富公義、永續節能的先進國家」為國家發展新願景，共規劃策略包括：

- (一) 加速重建與鬆綁，擴大經濟附加價值
- (二) 體現互信與關懷，擴大社會資本價值
- (三) 推動節能與減碳，擴大環境永續價值

本計畫第一章經濟建設第六節對外貿易及第七節經濟建設內指出，未來4年政府積極推動洽簽自由貿易協定（FTA），以拓展經貿發展空間；拓展新興出口市場，加強自由貿易港區營運、招商，以提升出口競爭力。並推動「愛台12建設」，建構全島便捷交通網，加速高雄港市再造全面強化陸海空交通基礎建設，鞏固經濟發展磐石。其重要措施為：

- (一) 配合「愛台 12 建設」海空港建設發展，結合周邊土地開發，新設自由港區或擴增自由港區範圍；因應貨櫃（物）跨區移運控管需求，建立跨區貨櫃（物）控管機制。
- (二) 整合行政資源，加強招商，延攬國內外國際物流及高附加價值廠商進駐。
- (三) 推動高雄港市再造，規劃研擬台灣地區國際商港發展策略，建構便捷聯外通道，加速「高雄地區產業再生」，確保高雄港樞紐地位。

- (四) 改革航港管理體制，推動「港政管理」與「港務經營」分離；發展航港資訊系統；建置管理中心及港區自動化管理等系統，建構安全智慧化港埠。
- (五) 改善港埠軟硬體建設，結合地方觀光資源，發展多功能綜合性港埠，提升服務品質及附加價值。
- (六) 鼓勵民間參與投資港區公共建設，辦理「高雄港第6貨櫃中心」、台北港貨櫃儲運中心等BOT案，分別於民國102及103年完成。

高雄港洲際貨櫃中心發展即可提供高雄港區貨櫃儲運效能之提昇，而其中貨櫃中心BOT碼頭開發深水貨櫃碼頭區，作為大型船舶後所需之深水碼頭及作業場地，並藉由填築土地之開發，擴建港區作業所需水、陸域空間，提昇單位面積產能與經營效率，以強化高雄港競爭優勢。

## 五、台灣南部區域計畫

南部區域計畫於民國73年8月公告，並於民國85年6月完成第一次通盤檢討，其計畫範圍包括高雄、嘉義、屏東等南部八縣市，目前正辦理第二次通盤檢討。以下就第一次通盤檢討及第二次通盤檢討規劃草案與高雄市及本案相關之規劃內容說明如下：

### (一) 第一次通盤檢討

透過生活圈體系之劃分，在兼顧生產、居住、遊憩及自然保育等各項機能之前提下，形成自足式之生活空間。

#### 1. 整體發展構想

朝多核心發展，並結合港埠機能及資訊埠之建設，發展海運中心，同時以生產為主，加強商業、運輸倉儲、服務業、科技工業之發展，發揮區域中心之角色功能。

#### 2. 產業及經濟發展

提昇高雄生活圈之經濟產業層次，建立區域經濟中心之領導地位，利用高雄港之優勢發展條件及配合資訊埠之發展，帶動運輸倉儲、金融保險及商業等相關服務業之發展，同時設立商業、貿易服務機構、大型國際商品展覽場所及國際會議廳等設施，加強區域中心高雄市之商業、服務業機能。

#### 3. 都市發展與住宅建設

以高雄市為區域中心，推動大坪頂新市鎮建設、配合左營高鐵設站，吸引相關產業進駐並結合凹子底成為高雄新都心。

### (二) 第二次通盤檢討規劃草案

依據內政部營建署94年3月1日編訂「台灣南部區域計畫（第二次通盤檢討）規劃草案摘要」內容，與本計畫相關之規劃構想摘要如下：

### 1. 整體發展策略

利用高雄港、高雄小港機場之既有優勢，擴大基礎建設與投資，調整周邊地區土地使用，提供與國際同步之管理運籌服務與競爭力，並帶動支援產業體系（金融、關務、運輸物流、倉儲、資訊科技）之健全發展；配合高雄雙港計畫、南部科學園區、高鐵各車站特定區等重大建設，優先闢建聯外道路，整建周邊運輸系統，推動生活圈道路系統與都會區快速道路之建設。未來仍以海空雙港之地理優勢，配合完善之交通運輸系統規劃，作為區域經濟中心領導地位。

### 2. 整體發展構想

擴大建設空港海港承載運量，推動自由貿易港、經貿園區並強化物流運輸建設；配合物流運籌管理中心概念，整建港區與各工業區交通運輸，確保資源無障礙流通。

## 六、高雄市區域計畫（草案）

依據本市之人口、產業、土地使用等現況發展分析，同時考量自然資源特性，將全市劃分為八大發展區，透過生活圈與功能分區發展機能特性之整合，提出未來重點建設方向及必要性公共設施配置構想，並以分區定位作為日後都市計畫規劃、產業用地檢討等之指導原則之一。

據此，在全球化競爭時代，擁有海空雙港及優勢地理區位的大高雄地區，雖已奠定國際城市競爭基礎與能量，然在國際城市競爭愈趨激烈與生態都市潮流的當下，大高雄地區將以「生態城鄉」理念為基礎，建構國際都市格局，朝「一核雙心、三軸、八大功能分區」之空間架構發展，其涵蓋行政區、劃設原則及與三軸之關係等資訊，詳見表2-1-3所示。

本計畫屬「濱海城區增值軸」之「智慧運籌增值區」，以下茲就「濱海城區增值軸」及「智慧運籌增值區」之規劃構想進行說明。

- **一核**：以原高雄市舊市區為經貿核心，沿著紅橘雙線捷運廊道發展，核心規模擴展至北達凹子底，東至鳳山、烏松。
- **雙心**：以岡山為北高雄再發展之生活、生產中心；另以旗山作為山區與平原區銜接之轉運、觀光遊憩服務與防災中心。
- **三軸**：以觀光保育、產業創新、濱海增值為各軸帶發展主題，包括以山林資源與農業生產為主之「特色山城保育軸」、以城鄉發展為主之「產業新鎮創新軸」及兼具濱海遊憩與港灣支援產業之「濱海城區增值軸」。
- **八大發展區**：分別為經貿都會生活區、科技創新航空城、產業新鎮、近郊精緻農業區、觀光文化山城、自然公園族群文化區、智慧運籌增值區、海岸休憩廊帶。

表 2-1-3 八大發展區劃設原則與發展重點綜理表

空間發展架構		發展分區	涵蓋行政區	功能定位
一核	都會發展核	經貿都會生活區	左營、鼓山、三民、鳥松、鳳山、鹽埕、前金、新興、苓雅、前鎮、旗津	行政、商務、經貿、居住、轉運
三軸	特色山城保育軸	自然公園族群文化區	那瑪夏、桃源、茂林、甲仙、六龜	自然資源涵養、原民文化保存
		觀光文化山城	內門、旗山、美濃、杉林	山區轉運服務中心、山城聚落
	產業新鎮創新軸	近郊精緻農業區	阿蓮、田寮、燕巢、大樹	農業生產、地景保存
		科技創新航空城	路竹、岡山、橋頭、彌陀、梓官	北高雄生產與生活中心
		產業新鎮	楠梓、大社、仁武	基礎產業、居住
	濱海城區加值軸	海岸休憩廊帶	茄萣、永安、湖內	海洋觀光、漁村聚落
智慧運籌加值區		小港、林園、大寮	臨港產業、生活新鎮	

### (一) 濱海城區加值軸之空間規劃構想

海岸生活與產業為基礎之加值廊帶，空間規劃重點包括產業加值與空間加值。

#### 1. 產業加值

- (1) 北海岸線：透過漁港再造，結合觀光漁市、漁港與水產加工及高值化養殖業
- (2) 軍港以南至中島：文創、經貿觀光
- (3) 南海岸線：運籌物流

#### 2. 空間加值

透過濕地生態復育、海岸線治理、排水防洪建設，改善生活空間品質。



濱海城區加值軸空間規劃構想示意圖

### (二) 智慧運籌加值區之發展構想與策略計畫

利用海港、空港雙港基礎，配合物流型倉儲園區，發展南部物流中心，甚至發展為亞洲重要物流資訊發展中心，配合產業發展需求積極開發大坪頂兩特定區，並以大發工業區與林園工業區做為產業再發展示範基地，積極更新舊工業區，並且尋找工業區再發展新契機。

#### 1. 近程發展構想與策略計畫（2020年）

- (1) 大寮新鎮：主機廠及其西側農業區、眷村開發
- (2) 綠色產業園區：大坪頂以東國七匝道周邊土地開發、精密機械園區
- (3) 自由貿易港：洲際貨櫃中心、遊艇專區、南星自由貿易港區

#### 2. 遠期發展構想與策略計畫

- (1) 大林蒲石化園區
- (2) 小港物流園區：小港機場遷建釋出土地及其北側農業區開發
- (3) 第三港口及臨港產業園區：洲際貨櫃南側外海填築

## 七、高雄市主要計畫研究規劃案

### (一) 擴大及變更高雄市主要計畫（通盤檢討）之原發展定位

現行之高雄市主要計畫，係以民國85年完成之「擴大及變更高雄市主要計畫（通盤檢討）案」為執行依據，並以對外「發揮港灣工商都市之特色」、對內「改善居住環境創造獨特風格」為兩大發展目標，其中在「發揮港灣工商都市之特色」目標中所研擬之標的及主要措施如下表2-1-4所示。

表 2-1-4 「發揮港灣工商都市之特色」目標中相關標的及主要措施綜整表

目標	標的	主要措施
發揮港灣工業都市之特色	加強都會區中心都市機能	1.適時適量擴大行政界線 2.提供充分就業機會 3.加強文化建設與社會教育使市民終其一生都有學習之機會 4.加強中樞管理機能 5.規劃設置副都市中心 6.創造一富活力之市中心
	積極擴建高雄港	1.加強倉儲中心之功能 2.加強進出口貨物集散之功能
	強化國際門戶之功能	1.爭取各國在高雄設立辦事處 2.設立高雄國際貿易中心

### (二) 高雄市主要計畫研究規劃案之發展定位

依據正進行之高雄市主要計畫通盤檢討研究定位，高雄市未來將企圖利用區域整合，全球接軌邁向國際城市，發展科技、經貿、物流產業建構南台灣中心城市，與市民共同參與營造生態永續城市，打造「幸福之都」。

小港區在環境區域上擁有轉運經濟、貿易的區位優勢，配合擴大發展高雄洲際貨櫃中心、高雄港自由貿易港區與三國通道計畫、南星自由貿易港區整體發展計畫的推動提供產業腹地、臨海工業區的都市更新等都市計畫的規劃與實施，是將南高雄推上與國際接軌的交通門戶系統的不二選擇。依據上述說明，本計畫區所位於之地理區位將有效利用南高雄區位優勢，強化都市空間發展定位，發展成為物流運籌及國際自由貿易產業之樞紐。



## 第二節 相關計畫

### 一、高雄港未來發展及建設計畫（101~105年）

#### （一）計畫緣起

高雄港辦理「高雄港2040主計畫」，擬以宏觀視界探討高雄港在環太平洋地區未來30年之發展，並藉由主計畫勾勒出高雄港整體規劃及未來發展之藍圖，希望藉由各項計畫之推動，並在兼顧環保與城市發展等各項議題下，以最高服務品質、最有效率提供各型船舶安全進出、裝卸及儲運之設施，使高雄港成為亞太地區貨櫃運輸之樞紐港。

依行政院於86年2月27日台86交字第08652號函核定「台灣地區整體國際港埠發展規劃」時，指示每5年應至少進行通盤檢討一次之政策，並依上位計畫「臺灣地區商港整體發展規劃（101~105年）」及「臺灣地區商港整體規劃作業準則」，接續辦理「高雄港未來發展及建設計畫（101~105年）」，以陳報上級核定，並作為高雄港未來5年賡續辦理各項發展計畫之依據。

#### （二）高雄港土地使用分區定位

考量港市發展間之相容性，並配合原高雄縣市合併升格的利基考量，高雄港2040主計畫的區域發展策略，可將高雄港區分成四大分區，以劃分發展之方向：

1. 「親水遊憩商業區」，配合舊港區的更新，發展親水遊憩商業空間。
2. 「港埠物流區」，整合現有貨櫃中心、加工出口區，擴大後線的加工、倉儲物流空間，使之成為自由貿易港的經貿特區。
3. 「港埠產業發展區」，提供現有台船、中鋼、台灣中油、台電等公司對碼頭、水域之需求，確保港埠產業之發展。
4. 「永續發展區」，於高雄港南側外海開發洲際二期計畫，提供高雄港未來30年永續發展之空間，包括各類深水碼頭、後線及港埠產業發展之空間，以促進港埠產業上中下游之整合，達成高雄港「增值創量」雙V（Value & Volume）港永續發展之目標。

#### （三）港區土地使用分區計畫檢討及修訂

為落實高雄港土地使用分區之發展定位，港區土地使用分區計畫檢討及修訂可分為港埠營運區、特定專業區及自由貿易港區，並依功能不同而細分為各機能分區，而本計畫係屬港埠營運區之散雜貨碼頭區、貨櫃碼頭區、產業專區，有關港區土地分區計畫檢討及修訂詳如表2-2-1所示。

表 2-2-1 港區土地使用分區計畫檢討及修訂彙整表

項目	機能分區	內容
港埠營運區	港埠行政區	● 除包括現有辦公室及港航檢查單位之辦公室外，港埠行政區亦須船舶交通管理系統塔台、信號台、聯合辦公大樓與其他高雄港內港勤工作船及海事工作船之停泊區。
	親水遊憩商業區	● 包括：#1~#10、#16~#22、第三船渠東西岸、旗后山下台機修造船廠等及其臨近區域。 ● 未來舊港區之空間再開發與機能轉型，將導入觀光郵輪碼頭與多元商業服務機能，並藉由親水岸線空間的開拓與港區服務動線系統的重塑，鏈結舊港區水岸遊憩機能及鼓鹽地區都市紋理，創造動態流暢的水岸公共場域。
	散雜貨碼頭區	● 包括#25、#27~#58、#71~#74、#122、洲際二期#S16~#S19。 ● #25將配合台肥公司103年停止租用，視情況調整為公務碼頭。
	貨櫃碼頭區	● 包括#61~#66（含#66延建）、#68~#70、#75~#81、#115~#121、#108~#111、洲際二期#S1~#S5。
	工業碼頭區	● 包括#85至#105及台電新建之#107等碼頭（含岸壁）臨水線50公尺內之土地（含中船、中鋼專用碼頭及中油碼頭）、第六、七船渠、新八船渠修造船廠艀裝碼頭。
	倉儲物流區	● 規劃擴建路兩側與前鎮河間之土地、前鎮商港區、洲際一期貨櫃中心後線、第四貨櫃中心後線擴建場地各規劃為倉儲物流區。
	產業專區	● 包括洲際二期石化油品儲運中心、南星計畫之港埠關聯產業專區。
特定專業區	工業專業區	● 造船工業區：包括第六、七船渠、第八船渠及中船臨港土地，供造、修、拆船使用等。 ● 工業區：高雄加工出口區、部分中鋼臨港土地等。 ● 電力專業區供作台電大林電廠使用。
	國防設備專業區	● 依行政院98.09.14核定「高雄港旗津、鼓山地區商港區域範圍調整案」之港區範圍，自海洋科技大學與國防設備專業區之圍牆，除原定海新村、北汕尾一帶，沿該圍牆將圍牆外區域劃出港區範圍，並劃設至中洲三路108巷底之中信造船公司西北側圍牆止。
	漁業專業區	● 依「高雄港旗津、鼓山地區商港區域範圍調整案」，因漁港及漁業專業區屬高雄市政府海洋局管理，除122號漁船渠由本港保留未來發展運用外，將所有漁港（含前鎮漁港水域）劃出港區範圍。
自由貿易港區	現有自由貿易港區	● 營運面積443.13公頃，包括：第一貨櫃儲運中心面積19.01公頃、第二貨櫃儲運中心51.23公頃，第三、五貨櫃儲運中心面積212.93公頃、第四貨櫃儲運中心面積114.52公頃、中島商港區30至39號碼頭區面積17.72公頃，第二貨櫃中心後方土地面積27.72公頃。
	擴增自由貿易港區	● 高雄港未來擬擴增區域營運面積合計約197.86公頃，包括：第二貨櫃中心後方土地11.08公頃、南星計畫區第一期自由貿易港區52.78公頃、洲際貨櫃中心一期134公頃。

#### (四) 與本計畫之關係

本次計畫依循其整體規劃構想，屬港埠營運區之散雜貨碼頭區、貨櫃碼頭區、產業專區，配合中油將石化油品儲（轉）運中心改遷移至海側，除對高雄港之港埠景觀及高雄市整體市容景觀將有所助益外，預期亦可對港市共榮發展之重大目標有相當正面效益。

## 二、高雄港整體規劃及未來發展計畫

原交通部高雄港務局為發展高雄港成為海運轉運中心，因應相關之內外環境變遷與充分利用有限之港灣資源，遂依奉行政院台86交08652號函核定「台灣地區整體國際港埠發展規劃」之結果，研訂此「高雄港整體規劃及未來發展計畫（民國91至95年）」計畫內容，以供未來高雄港整體發展有所依循。因高雄港整體規劃及未來發展計畫為一5年期之計畫，目前已完成「高雄港整體規劃及未來發展計畫（96至100年）」並於96年8月20日經行政院經建會審議通過。有關該計畫91年至95年與96年至100年所提高雄港之發展定位及整體規劃如下：

### (一) 民國 90 年至 95 年

1. 全國性綜合國際商港。
2. 海運轉運中心—遠洋航線轉運中心。
3. 境外航運中心，以服務大陸地區之轉口貨櫃。
4. 結合海運轉運中心、商業特區與港埠資訊設備，發展成為高附加價值營運特區。

### (二) 民國 96 年至 100 年

1. 港埠發展定位
  - (1) 全國性綜合國際商港
  - (2) 亞太地區貨櫃運輸之樞紐港
  - (3) 主要能源原料及重工石化原料進口港
  - (4) 具工、商產業之自由貿易港
  - (5) 製造、加工再出口及物流中心
  - (6) 境外航運中心指定港
  - (7) 兼具觀光及親水性港口
2. 發展目標
  - (1) 地區遠洋及近洋航線主要貨櫃集散港
  - (2) 具國際轉運中心功能之樞紐港
  - (3) 南部地區一般散雜貨之主要進出口港
  - (4) 台灣南部地區石油、煤炭、礦砂、石化等大宗工業原料之進口港

- (5) 境外航運中心、自由貿易港區及物流中心之運作，朝「物流港」發展
- (6) 資訊化作業、導入電子商務服務，朝「e-化港」發展
- (7) 港區資源活化利用，增加親水及商業等機能，發展為多功能綜合港

### 3. 發展策略

高雄港港口條件及地理位置皆相當優越，已具發展為區域性樞紐港之基礎，惟因商場瞬息萬變，高雄港本身仍應隨時因應內外環境變遷，將有限港灣資源加以充分利用。因此為因應貨櫃船大型化之趨勢，並為維持國際貨櫃轉運中心樞紐港地位，高雄港必須持續推動洲際貨櫃中心一、二期與遠程計畫，開發深水貨櫃碼頭區，儘速提供船舶大型化後所需之深水碼頭及作業場地，並藉由外海填地之開發，擴建港區作業所需水、陸域空間，整合港內各區域、各功能之使用，提昇單位面積產能與經營效率，以強化本身競爭優勢。

### 4. 未來發展計畫

#### (1) 近期發展計畫（96~100年）

- A. 港口航道配合計畫船型修正，調整航道寬度與水深
- B. 洲際貨櫃中心第一期工程計畫
- C. 聯外高架道路工程
- D. 碼頭改建加深工程

#### (2) 中遠期發展計畫（100年以後）

- A. 貨櫃碼頭改建
- B. 洲際貨櫃中心第二期工程計畫
- C. 二港口跨港橋工程

## 三、高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫

高雄港洲際貨櫃中心計畫依據開發區位與執行期程之不同，區分為近程計畫及長程計畫，其中近程計畫又分為二期開發。高雄港洲際貨櫃中心計畫在歷經數次調整審議修訂後，於民國93年12月3日奉行政院院臺交字第0930091103號函核定，同意先行辦理近程計畫第一期工程（以下簡稱洲際一期計畫），至於近程計畫第二期工程（簡稱洲際二期工程計畫，即本計畫），依行政院之指示，則應視經濟發展、市場需要及貨櫃船演進適時辦理檢討。

有鑒於「高雄港整體規劃及未來發展計畫（96年~100年）」已將高雄港定位為「製造、加工再出口及物流中心」，如何擴大物流增值所需之土地空間、提高港口整體產值，將成為本計畫之重點。本計畫規劃內容包含洲際貨櫃中心基地及石化油品儲運中心之興建，並保留港埠發展用地需求，以因應高雄港短、中期及長期之營運需求。預期本計畫完成後將可達到下列目標：

- (一) 協助中油及舊港區石化業者順利遷建，重新建立南部石化儲運中心，延續我國石化產業之競爭力
- (二) 建設現代化貨櫃及物流基地，確保樞紐港地位
- (三) 新闢碼頭岸線及港埠用地，容納未來運量成長
- (四) 整體結構性調整舊港區使用機能，重塑港市共榮生活圈

依據「高雄港洲際貨櫃中心計畫」綜合規劃報告，有關洲際二期計畫之原規劃配置方案經本計畫檢討後，已重新修訂計畫進港船型及平面配置原則，如表2-2-2所示，據以擬定本計畫之配置方案。

表 2-2-2 原規劃方案基準與本計畫提出之修訂原則一覽表

項目		原規劃方案	本計畫檢討修訂方向
計畫船型		貨櫃船：8,000~15,000TEU級 液散船：42,000DWT級	貨櫃船：18,000TEU級為主 液散船：仍採42,000DWT級
設施水域	航道長度	2,357m	2,000m
	航道水深	17.5m	22.0m以上
	迴船池	直徑1,000m	直徑≥800m
碼頭類別		貨櫃碼頭：6,000~9,000TEU級 石化液散碼頭：42,000DWT級	貨櫃碼頭：18,000TEU級 石化液散碼頭、散雜貨碼頭： 42,000DWT級以上
碼頭水深		貨櫃碼頭：16.5m 液散碼頭：14.0m	貨櫃碼頭：18.0m 石化液散碼頭：16.0m~18.0m 散雜貨碼頭：15.0m~18.0m
發展區位		東側（陸側）石化中心 西側（海側）貨櫃中心	東側（陸側）貨櫃中心 西側（海側）石化中心、港埠發展 用地、台電灰塘用地
土地需求		石化油品儲運中心：329公頃 貨櫃中心：183公頃	石化油品儲（轉）運中心256.8公頃、貨櫃中心162.0公頃（部分位於洲際一期計畫範圍內）、港埠發展用地55.9公頃（含污泥處理用地）、貨櫃及物流發展用地51.5公頃（位於洲際一期計畫範圍內）、台電灰塘用地13.9公頃。
港勤船渠區位		配置於舊二港口南防波堤側邊	改移至二港口舊南防波堤與#112碼頭間水域

說明：各方案之土地需求面積均包含洲際一期計畫土地。

資料來源：高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫工程計畫書（核定本），民國100年3月。

#### 四、高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫

「高雄港洲際貨櫃中心計畫」係依高雄港港區整體之開發特性與計畫執行時程之先後，將開發階段區分為長程發展規劃遠景與近程計畫範圍，其中近程計畫依據開發區位與開工期程之不同再區分為一、二期進行開發。

第一期計畫於111號煤輪碼頭至大林電廠北側之紅毛港聚落，開發具四席貨櫃碼頭之貨櫃儲運中心，以滿足民國100年之前貨櫃碼頭不足之情形，同時藉由碼頭及貨櫃場地之提供，調整改善高雄港現有航商貨櫃基地分散而不利經營之情形，並能配合紅毛港遷村之完成，妥善運用現有岸線及土地，以利港埠資源之有效利用。

同時第一期已依據促參法之規定，引進民間參與投資與營運本貨櫃中心，一方面可減輕政府負擔，另一方面亦能藉由民間經營效率提高對貨櫃船舶及貨物之服務水準，並可確保高雄港貨櫃貨源之穩定，並促進社會經濟發展。有關第一期工程主要內容如下：

##### (一) 開發範圍及內容

第一期工程係利用現有111煤輪碼頭與台電大林電廠間之岸線及土地，規劃興建四席可供新式大型船舶靠泊之深水貨櫃碼頭，碼頭總長度為1,500公尺，水深為-16公尺，以及後線場地面積約75公頃之貨櫃中心，並由政府完成紅毛港遷村取得用地後，辦理外海圍堤等基礎工程，及鼓勵民間業者以BOT模式投資興建貨櫃中心。計畫完成後可提供10,000萬TEU的貨櫃船靠泊，最高可達280萬TEU之貨櫃裝卸量，第一期工程之開發範圍及內容詳見圖2-2-1所示。

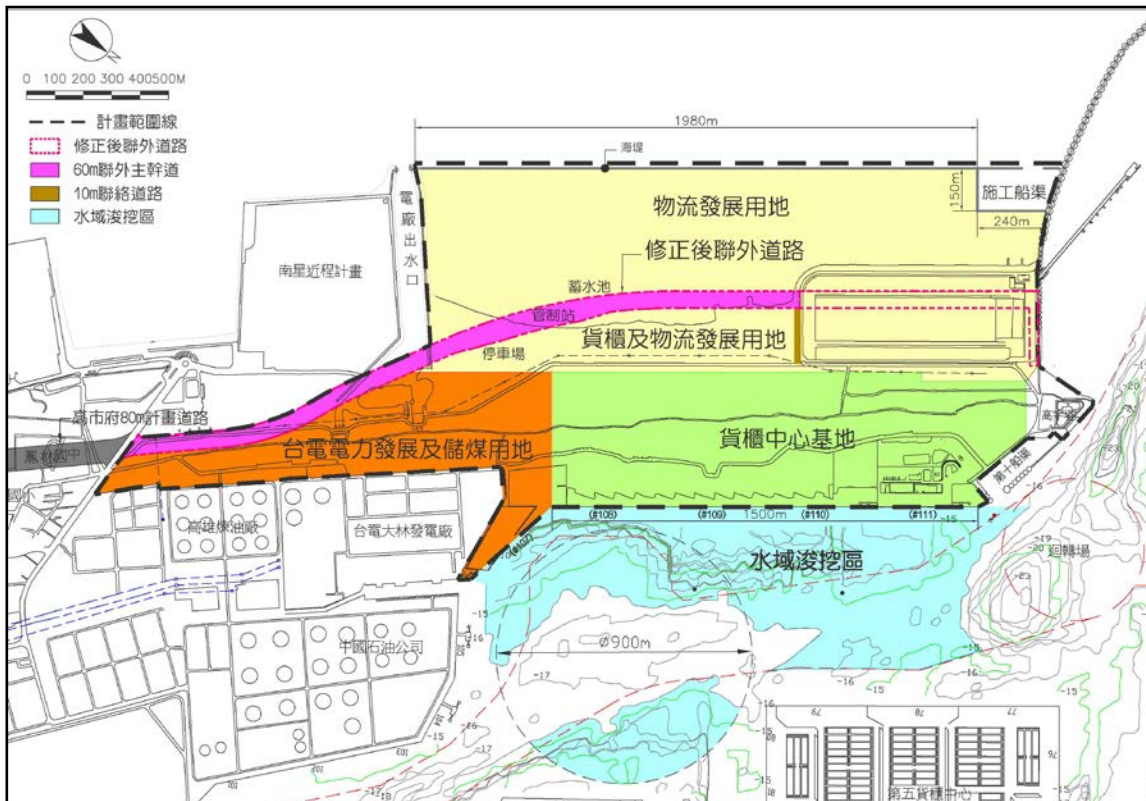
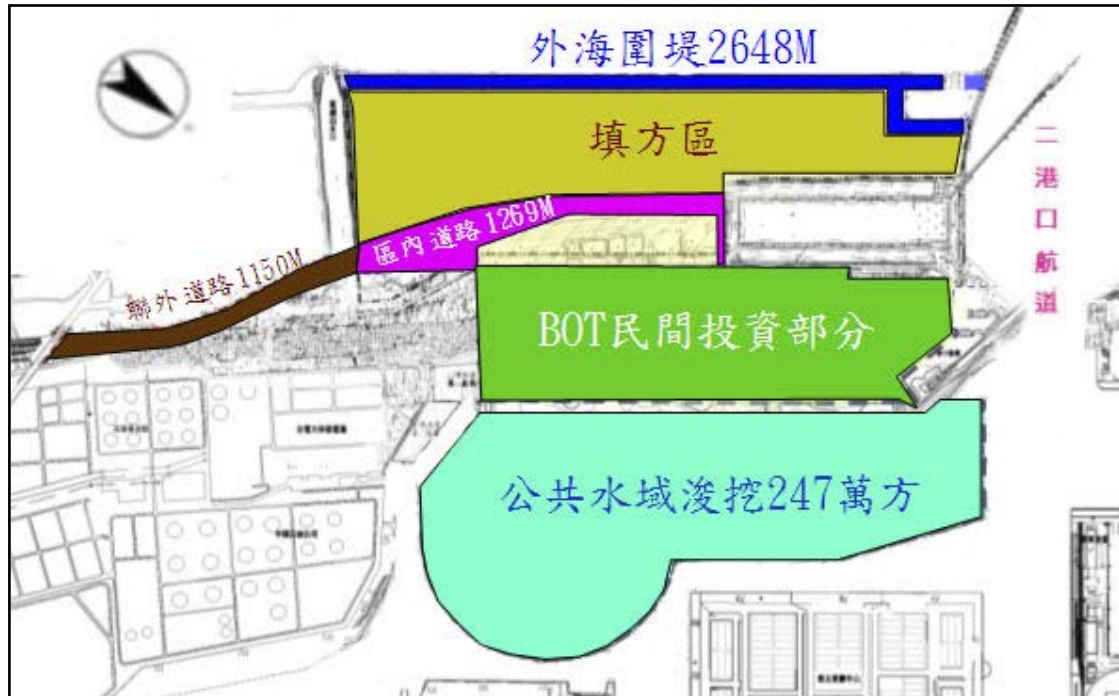


圖 2-2-1 高雄港洲際貨櫃中心計畫第一期工程範圍示意圖

## (二) 計畫期程 (如圖 2-2-2 所示)

1. 政府基礎設施興建期：94 年至 100 年
2. 民間營運設施興建期：96 年至 103 年
3. 營運期：100 年至 145 年



資料來源：臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司洲際貨櫃中心網站。

圖 2-2-2 第一期計畫 BOT 招商案工程位置示意圖

## (三) 政府投資部份

1. 用地取得：為開發長期為紅毛港村落使用之港區土地，乃將紅毛港遷村之不足經費 215.8 億元納入本計畫內。
2. 公共水域浚挖工程：辦理迴船池及船席外至現有航道間之公共操船水域浚挖，浚挖土方約 212 萬方。
3. 外海填方區圍堤工程：於大林煤場外側海域構築海堤約 2,622 公尺，以容納本計畫 107~111 號碼頭前水域浚深及台電興達電廠卸煤系統改善計畫浚挖所得土方回填需求。
4. 區內聯絡道路工程
  - (1) 道路位置位於距離碼頭法線700公尺處。
  - (2) 區內聯絡道路前段「台電發電廠出水口北側至銜接新闢80米外海路之區外部分」行政院核定為60米寬，並以35米為實際建設範圍，為維道路寬度之一致性及銜接需求，故本路段（台電發電廠出水口北側以後部分）亦維持相同之配置。

#### (四) 民間投資項目

第一期工程之貨櫃碼頭及後線場地等營運設施預定由民間業者投資，並由其自行進行規劃、設計、建造與經營。有關民間投資之營運設施如下：

1. 碼頭工程：貨櫃碼頭總長度 1,500 公尺及船席浚挖土方 64.5 萬方。
2. 貨櫃場工程
  - (1) 包括貨櫃儲存區場地工程：重櫃儲存區、空櫃儲存區、冷凍貨櫃儲存區所需場地鋪面、機具基礎等設施。
  - (2) 櫃場建築工程：包括貨櫃集散棧、辦公室、機具保養廠、碼頭作業室、管制站與出入口、加油站、汽機車停車場、阻絕設施等工程。
  - (3) 水電設施工程：包括貨櫃場變電站、照明塔、燈具、貨櫃起重機供配電設備、櫃場車機之供電設施、冷凍貨櫃供配電設備、給水、排水、電信、消防、污水處理等設備。
3. 貨櫃裝卸搬運營運設備：貨櫃儲運中心營運所需機具如橋式起重機、軌道式門型機、以及堆櫃機、堆高機、曳引車、拖車、地磅、電腦系統等設備。

#### (五) 與本計畫之關係

本次計畫依循其整體規劃構想，應整體考量與區外之道路路線，第二期工程道路規劃設計應延續第一期範圍都市計畫道路用地，並於本次填築用地納編都市計畫。

### 五、自由貿易港區計畫

配合政府「挑戰2008：國家發展重點計畫（2002－2007）」第七個子計畫「營運總部計畫」之「規劃自由港區計畫」，原高雄港務局規劃高雄港設置自由貿易港區，以建構現代化港埠經營環境，便捷貨物流通，提升高雄港及國家競爭力，進而促進我國物流發展。

依據市府於民國92年所提之自由貿易港區之規劃構想，短期以高雄港五大貨櫃中心及加工出口區包括楠梓園區、高雄園區、成功物流園區、臨廣園區等既有發展區塊為主；中期則以加工出口區之軟體科學園區、小港空運物流園區、緊鄰第二貨櫃中心之甲種工業區、以及南星填築土地為主；長期將配合洲際海空雙港建設期程，以南星繼續填築之二、三期海埔新生地及高雄市台17線以西低度使用之農業區、保護區土地開發為主。

高雄港自由貿易港區於民國92年10月3日向交通部提出申設，成為第一個自由貿易港區申設案，該申設案已於民國92年11月25日奉交通部初審通過，復於民國93年3月18日奉行政院核准籌設，並於民國94年1月開始營運。



高雄港自由貿易港區範圍包括高雄港第一至第五貨櫃儲運中心、中島商港區30至39號碼頭區、前鎮商港區第二貨櫃中心後方土地及洲際一期貨櫃中心後線與後方A5區土地（26.63公頃），營運面積合計469.76公頃，並包括南星計畫49.21公頃自由貿易港區範圍，高雄港自由貿易港區擴增為518.97公頃（如表2-2-3及圖2-2-3所示）。

表 2-2-3 高雄港自由貿易港營運區域概況表

區域		面積（公頃）	核准營運時間
已申設區域	第1-5貨櫃中心	397.69	94.01.01
	中島商港區30-39號碼頭後線	17.72	96.06.15
	第二貨櫃中心後方土地	27.72	102.02.05
	高雄港洲際一期貨櫃中心後線場地及後方A5區用地	26.63	104.01.06
	小計	469.76	—
	南星自由貿易港區	49.21	104.5.21
合計	518.97	—	



圖 2-2-3 高雄港自由貿易港區範圍示意圖

## 六、高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書

### (一) 計畫緣起

原交通部高雄港務局（以下簡稱高港局）為滿足舊港區石化碼頭與相關區位功能調整之空間需求，同時提供未來引進港埠關連產業發展之用地，以促進高雄港之再發展，並增進港市間土地使用之相容性與發展性，規劃推動「大林商港區開發計畫」。

高港局依環境影響評估法相關規定，辦理環境影響評估工作，歷經實施第一階段及第二階段環境影響評估工作，「大林商港區開發計畫環境影響評估報告書」於92年12月通過行政院環境保護署（以下簡稱環保署）環境影響評估審查（92年12月8日（92）環署綜字第0920089018號函），後續高港局為配合行政院推動新十大國家建設計畫，乃申請將「大林商港區開發計畫環境影響評估報告書」更名為「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書」，其亦於93年7月23日獲環保署同意備查在案（環署綜字第0930050564號函）。

高港局復於民國93年12月10日奉交通部轉行政院核定函，同意先行辦理部分計畫範圍（即洲際一期工程），並視經濟發展、市場需求及貨櫃船之演進，適時檢討後續發展。100年3月10日亦經行政院審查通過高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫。

然於洲際一期工程執行期間，由於航運市場持續發展，高雄港現有土地及相關港埠設施已顯不足，故對於發展轉運及物流中心業務無法順利推動；此外，因舊港區石化碼頭緊鄰市區人口稠密地區，對當地居民及產業調整均產生衝突現象，故透過整體結構性之功能區位調整，將貨櫃中心改配置於港側，使其緊鄰既有之貨櫃碼頭，透過同產業間之群聚效應，吸引投資業者進駐；另將污染危險性高之石化油品儲（轉）運中心移至海側，以減輕對高雄港市之影響；並因應航運市場需求及貨櫃船演進，需建設現代化貨櫃物流基地，以確保高雄港區樞紐港地位。

因此高港局乃檢討辦理後續工程計畫（即洲際二期工程），目前已完成洲際二期工程之先期規劃作業，然部分規劃內容調整後與原環境影響評估報告書內容有所差異，高港局特依環評法施行細則第37條第1項規定，提出「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書-環境影響差異分析報告」（以下簡稱本計畫），申請變更環境影響評估報告書內容，俾使洲際二期工程順利推動。

### (二) 開發內容

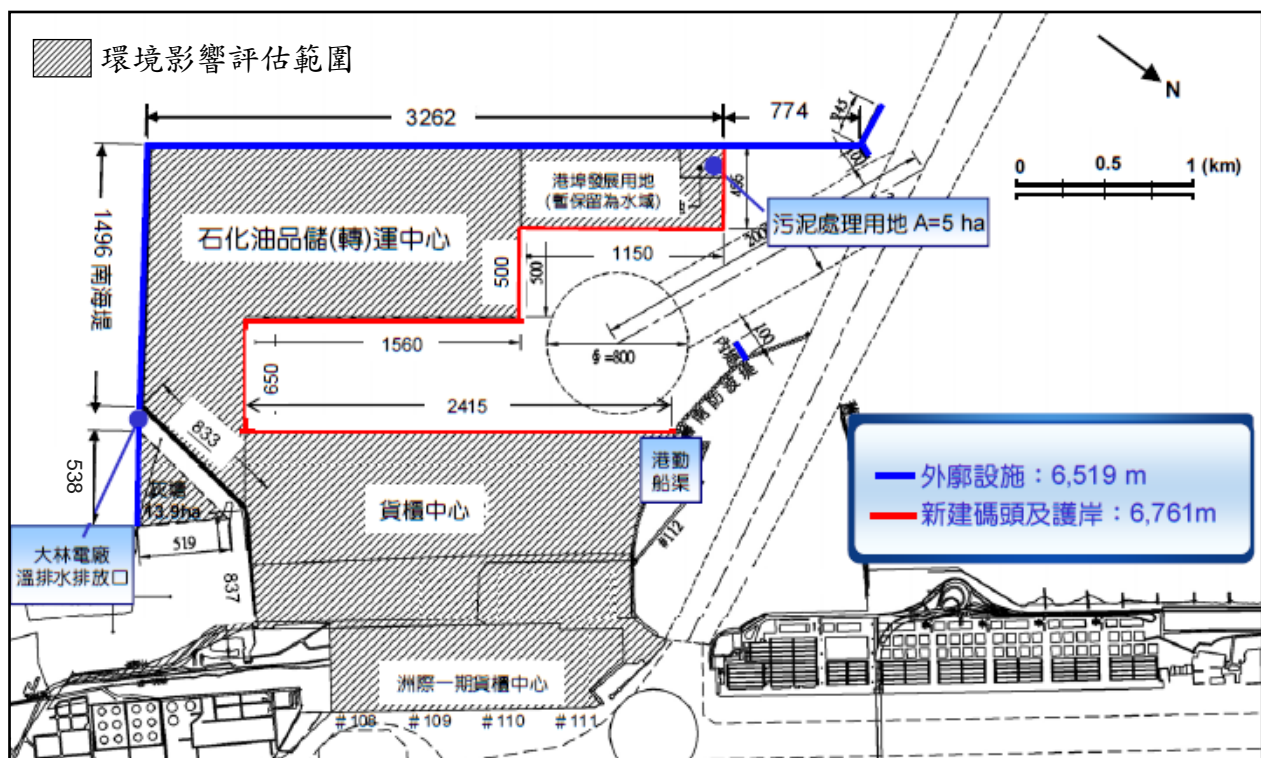
經檢討「高雄港洲際貨櫃中心計畫」原規劃方案之平面配置後，洲際二期計畫研提修訂之平面配置詳如圖2-2-4所示。修正後洲際二期開發計畫仍維持原外廓堤線，填地面積541.85公頃，總開發面積合計約659.16公頃。工程計畫規劃用途仍與原環評內容相同，主要異動為港埠設施之區位配置調整及開發期程之異動，主要之計畫工程分述如後。

## 1. 計畫範圍

洲際二期工程之平面配置依航運市場及船舶演進重新調整航道、迴船池、及填地範圍外，配置構想主軸將石化油品儲（轉）運中心改遷移至海側，對高雄港之港埠景觀及整體市容景觀有所助益，亦可對港市共榮發展之重大目標有相當正面效益。

此外，將貨櫃中心改配置於港側，使其緊鄰洲際一期計畫既有之4席貨櫃碼頭；另洲際一期工程之貨櫃中心與洲際二期工程未來新建貨櫃中心可規劃引進貨櫃及物流相關產業，可望利用物流業之加值、組裝、分銷功能與兩側之貨櫃中心整併為現代化物流發展用地。透過相同產業群聚化之效應，兩個貨櫃中心將更容易發揮現代化貨櫃基地及物流用地之綜效，吸引更多投資業者進駐。

洲際二期工程海側回填新生地北端保留作為港埠發展用地，可提供高雄港作為未來散雜貨碼頭及後線儲運設施及物流發展所需。惟該港埠發展用地將先完成海堤及護岸設施，填地工程以高雄港及附屬港之港池、航道、船席浚挖維護土方回填之用，未來則可視發展需求彈性調整開發期程。此外，另於港埠發展用地北側另保留一處污泥處理用地（約5公頃），供處理港區浚渫污泥使用。



資料來源：原交通部高雄港務局，高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書-環境影響差異分析報告，101年1月。

圖 2-2-4 高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估範圍示意圖

## 2. 引進產業類別

未來本開發計畫區將提供作為石油、化學與燃煤等大宗原料之進、轉口基地及轉承舊港口區石化碼頭遷移之用，並提供港區作為能源、礦產、油類、石化原料卸儲中心及其他與港務經營有關產業（如倉儲、物流與貨櫃運送等）。

### 3. 主要港埠設施

#### (1) 外廓及碼頭

本開發計畫規劃構築6,519m外廓堤（海堤、防波堤及內堤）與二港口舊南防波堤間圍成之水域，預計可規劃6,761m之碼頭及護岸，供18,000TEU級巨型貨櫃輪及石化散雜貨船靠泊，並於第二港口舊南防波堤與#112碼頭間之水域設置港勤船渠。

#### (2) 台電大林電廠溫排水排放

依100年3月21日環署綜字第1000022359B號核定之「大林電廠更新改建計畫環境影響說明書」辦理變更。經台電公司水工試驗模擬之結果，未來電廠溫排水渠道排放口改道至水深-11.5m排放，改道後之溫排水渠道東側約13.9公頃土地，將提供台電作為大林電廠灰塘使用，填灰完成後，用地將由交通部航港局作為綠地使用。

### 4. 浚填工程

本開發計畫合計洲際一、二期之填地面積約 541.85 公頃、總填方量約 8,110 萬方。由於洲際一期工程已完成部分回填（以填地高程採+4.5m），估算本開發計畫再回填量約需 7,479 萬立方公尺。而填築區域中約 55.9 公頃之港埠發展用地，規劃作為收受高雄港及附屬港池維護浚挖土方之用，故該港埠發展用地所需約 1,185.2 萬立方公尺之填方量，將在洲際二期工程完成後，依高雄港及附屬港浚挖量逐年回填，並依回填情形逐步進行開發使用；至於緊鄰南星計畫區之 13.9 公頃灰塘，將由台電大林電廠未來運轉產生之煤灰分年填築，並依回填情形逐步綠化，其填灰量約 209 萬立方公尺。扣除港埠發展用地及灰塘填方量後，合計所需抽砂回填量約為 6,084.8 萬立方公尺。

至於港池浚挖方面，洲際二期工程預計將港池水域浚深至水深-22.0m，約可取得 2,279.6 萬立方公尺之挖方，尚不足填方量約 3,805.2 萬立方公尺，原規劃全數以外海抽砂方式提供，惟為減輕外海抽砂對海域環境之影響，目前計畫增加納入國道 7 號高雄路段計畫剩餘土方約 220 萬方、高雄港客運專區—港埠旅運中心新建工程剩餘土方約 30 萬方、高雄港聯外高架道路計畫第 CM01 標中山高速公路延伸路廊及商港區銜接路廊道路工程剩餘土方約 6 萬方及興達漁港疏浚土方約 45 萬方等工程之替代料源土方運送至本計畫之回填區，供外海回填之用。

### 5. 空船舶廢棄物處理中心

本次規劃調整變更原環境影響評估報告書中之船舶廢棄物（含油廢水及油泥）處理方式（開發內容及減輕對策部分），取消設置船舶廢棄物處理中心，改採環保替代方案，由港區內營運廠商委託合格清除處理業者清除處理。

### （三）審查結論

依行政院環境保護署 92 年 12 月 8 日環署綜字第 0920089018 號「大林商港區開發計畫環境影響評估報告書」審查結論：大林商港區開發計畫有條件通過環境影響評估審查，開發單位應依下列事項辦理：

1. 大林商港區開發計畫完成後，其揮發性有機化合物（VOCs）年排放量不得超過 360 噸。
2. 大林商港區開發計畫完成後對周邊（北起永安液化天然氣接收港南防波堤，南至高屏溪口南岸）海岸如造成侵蝕，應負責改善。
3. 大林商港區開發計畫涉及漁業權補償問題，應依相關規定辦理。
4. 細部設計時，應協助台灣電力公司辦理因本計畫造成大林發電廠溫排水口改道所需之環境影響差異分析報告，並解決水頭損失問題。
5. 應於施工前依環境影響評估報告書內容及審查結論，訂定施工環境保護執行計畫，並記載執行環境保護工作所需經費；如委託施工，應納入委託之工程契約書。該計畫或契約書，開發單位於施工前應送本署備查。

依行政院環境保護署 100 年 12 月 13 日環署綜字第 1000109202 號函發環境影響評估審查委員會 100 年 11 月 30 日第 212 次會議記錄「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書-環境影響差異分析報告」審查結論如下：

1. 本環境影響差異分析報告審核修正通過。
2. 附帶建議：請開發單位就「替代填料」與本署廢棄物管理處研擬成立聯絡窗口及推動機制，確定進料內涵及方式，並配合廠區建設予以調整；如涉及變更，請依環境影響評估法規定辦理。

### （四）與本計畫之關係

上述開發範圍（大林商港區現有陸域及外海開發區，即大林商港區開發計畫），因配合行政院推動之新十大國家建設計畫，名稱修正為「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書」，已獲報行政院環保署備查在案。

高雄港洲際貨櫃中心第二期工程範圍係屬「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書」及「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書-環境影響差異分析報告（定稿本）」業經環境影響評估審查通過之範圍內，且依據行政院環境保護署 96 年 3 月 28 日環署綜字第 0960017378 號函示，本計畫範圍及內容均與原環評報告書所載計畫範圍與計畫內容相同，故本案無須實施教策環境影響評估。

## 七、國道7號高雄路段計畫綜合規劃暨配合工作建設計畫

### (一) 計畫內容

高雄都會區人口於民國96年已超過300萬人，加上高雄港每年貨櫃逾千萬TEU之吞吐量，造成高雄都會區之交通運輸型態日益複雜且壅塞，長期仰賴國道1號提供長途城際、都會通勤，使國道1號高雄路段雖已於95年拓寬完成，仍無法滿足日益成長之交通量。交通部運輸研究所於95年12月20日召開「高雄都會區聯外運輸系統去瓶頸改善方案」會議，結論建議由國工局辦理自高雄港區內直接經高雄都會區東側新闢一符合高快速公路標準公路之可行性研究，除可有效解決高雄都會區城際及都會交通壅塞問題外，並提高高雄港聯外運輸效率，有效提升高雄港交通營運績效及競爭力。嗣後交通部於96年2月8日召開「高雄港聯外高架道路計畫先期規劃報告」會議，結論請國工局統籌辦理「高雄港東側聯外高（快）速公路可行性研究」。

國工局於96年9月4日開始進行「高雄港東側聯外高（快）速公路可行性研究」，正式成果報告於98年7月8日陳報交通部，交通部業於98年10月13日由部長主持研商會議，原則同意國工局建議路廊方案並定位為國道。

### (二) 與本計畫之關係

未來將可解決國道1號末端壅塞問題、結合高雄港洲際貨櫃中心及高雄市政府南星計畫區設置特定倉儲轉運專區的陸運需求，並從高雄港洲際貨櫃中心用地一期南側出發，經由南星，串聯大坪頂、大寮、大社等地區，連接至國道7號的高速公路，提升南高雄地區對外聯外交通系統之完整性。

### 第三節 綜合分析

綜合以上有關上位及相關計畫之說明，綜整前述各計畫對本計畫區未來發展定位及土地使用、交通運輸等規劃之影響說明如下，詳見表2-3-1、表2-3-2及圖2-3-1所示。

- 一、因應高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫之需求，於海域部分依規定辦理土地登記，納編都市計畫範圍內，以利開發利用。
- 二、為保留本計畫基地使用之彈性，高雄港洲際貨櫃中心第一期用地已先行劃定主要計畫，第二期用地於辦理都市計畫時應配合整體工程建設計畫劃設相關公共設施。
- 三、配合該計畫聯外道路規劃，形成完整的環港道路系統；並考量高雄港洲際貨櫃中心第二期貨櫃中心招商時程，研擬本計畫之實施進度。

表 2-3-1 上位計畫對本計畫之影響分析表

計畫名稱	與本計畫之關聯性	配合規劃方向
臺灣國際商港未來發展及建設計畫 (101~105年)	臺灣國際商港之上位指導計畫	為因應自由化、國際化之世界潮流，高雄港應以「貨櫃轉運樞紐港」、「全方位加值物流港」、「主要能源、重工、石化原料進出口港及油品儲轉中心」為發展定位，健全港區碼頭機能。
高雄海空經貿城整體發展綱要計畫	高雄地區整體發展之上位指導計畫	為加速推動高雄港朝向全球現代化之貨櫃中心及物流基地邁進，以確保亞太地區貨櫃運輸樞紐港地位，規劃興建石化油品儲運中心、新式貨櫃基地等設施，重塑南部石化產業競爭力。同時，協助舊港區石化業者之順利遷建，調整舊港區使用機能，達成重塑港市共榮生活圈之願景。
愛台12建設—港市再造方案	高雄地區港區發展之上位指導計畫	維持高雄港作為亞太海運樞紐港的地位，以活化港市資源，通暢港區聯外交通，創造優質貨物轉運及投資環境
新世紀第三期國家建設計畫 (民國98至101年四年計畫)	加速高雄港市再造全面強化陸海空交通基礎建設，為高雄地區發展上位指導計畫	延攬國內外國際物流及高附加價值廠商進駐，擴增自由港區範圍，並提升服務品質及附加價值，進而鼓勵民間參與投資港區公共建設。

表 2-3-1 上位計畫對本計畫之影響分析表（續）

計畫名稱	與本計畫之關聯性	配合規劃方向
南部區域計畫	高雄地區發展之上位指導計畫	善用貨櫃中心之港埠優勢，結合鄰近倉儲運輸、工業相關產業，奠定區域經濟中心領導地位。
高雄市區域計畫 (草案)	高雄地區發展之上位指導計畫	本計畫位於濱海城區加值軸之智慧運籌加值區，應利用海港、空港雙港基礎，配合物流型倉儲園區，發展南部物流中心，甚至發展為亞洲重要物流資訊發展中心。
高雄市主要計畫研究 規劃案	高雄市都市計畫規劃之上位指導計畫	因應高雄港貨櫃中心計畫之需求，將所需用地納編都市計畫範圍內，以利整體規劃利用。

表 2-3-2 相關計畫對本計畫之影響分析表

計畫名稱	與本計畫之關聯性	配合規劃方向
高雄港未來發展及建設 計畫（101~105年）	該計畫將高雄港土地使用定位分為四大區塊，分別為「親水遊憩商業區」、「港埠物流區」、「港埠產業發展區」與「永續發展區」。	本次計畫依循其整體規劃構想，屬港埠營運區之散雜貨碼頭區、貨櫃碼頭區、產業專區，配合中油將石化油品儲（轉）運中心改遷移至海側，除對高雄港之港埠景觀及高雄市整體市容景觀將有所助益外，預期亦可對港市共榮發展之重大目標有相當正面效益
高雄港整體規劃及未來 發展計畫	本計畫範圍位於外海貨櫃中心及大林商港區之興建計畫範圍內，將影響本計畫之規劃內容。	為維持國際貨櫃轉運中心樞紐港之地位，後續仍必須持續推動洲際貨櫃中心一、二期與遠程計畫，開發深水貨櫃碼頭區。
高雄港洲際貨櫃中心 第二期工程計畫	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 協助中油及舊港區石化業者順利遷建，重新建立南部石化儲運中心，延續我國石化產業之競爭力。</li> <li>2. 建設現代化貨櫃及物流基地，確保樞紐港地位。</li> <li>3. 新闢碼頭岸線及港埠用地，容納未來運量成長。</li> <li>4. 整體結構性調整舊港區使用機能，重塑港市共榮生活圈。</li> </ol>	根據重新修訂計畫進港船型及平面配置原則，據以擬定擴大周邊填築用地之都市計畫。



表 2-3-2 相關計畫對本計畫之影響分析表（續）

計畫名稱	與本計畫之關聯性	配合規劃方向
高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫	<p>1.本計畫係為配合高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫而辦理都市計畫變更，為順利於預定時程內開發營運，應積極進行都市計畫作業。</p> <p>2.「高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫（第二次修正計畫）」考量保留貨櫃中心未來發展彈性及利於未來BOT廠商整體規劃，整體考量其他相關工程修正內容。</p>	<p>將貨櫃中心所需基地納編都市計畫範圍內，同時配合地區發展需求，擬定適當分區。而本次計畫將依循其整體規劃構想，整體考量貨櫃中心使用構想，變更第一階段範圍都市計畫土地使用分區，並配合擴大周邊填築用地之都市計畫。</p>
自由貿易港區計畫	<p>本計畫範圍（洲際貨櫃中心第一期）位於自由貿易港區預定範圍內，未來將有利於本地區之經濟發展。</p>	<p>基地規劃配置應預留彈性，僅作主要計畫之劃定，基地細分配置則視進駐廠商之需求再行劃設。</p>
高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書	<p>本計畫範圍位於環境影響評估審查通過之範圍內。</p>	<p>免依相關規定實施政策環境影響評估。</p>
國道7號高雄路段計畫綜合規劃暨配合工作建設計畫	<p>為有效解決高雄都會區城際及都會交通擁塞問題，提高高雄港及周邊工業區聯外運輸效率，以提升高雄港營運績效及競爭力。</p>	<p>配合該計畫聯外道路之建構，從高雄港洲際貨櫃中心用地一期南側出發，經由南星，串聯大坪頂、大寮、大社等地區，連接至國道7號的高速公路，提升南高雄地區對外聯外交通系統之完整性。</p>



圖 2-3-1 相關計畫區區位示意圖

## 第三章 實質發展現況分析

### 第一節 自然環境分析

#### 一、地形地勢

本計畫高雄港洲際貨櫃中心第二期地區為填築土地，其東側為高雄港洲際貨櫃中心第一期地區，部分係為高雄沖積平原之一部分，東北側為臨海工業區，西南側為台灣海峽，地勢平坦；西南海岸線一帶海灘狹小屬侵蝕海岸，地形較為複雜。目前第一期第二階段部分東側及西側正進行填築用地之工程，未來預期增加土地約120公頃。

#### 二、地質與土壤

本計畫周邊地區在地質分區上屬第四紀現代沖積層，主要由河川之砂土、粉土及有機土組成，而高雄港外海則屬沿海平原區，為現代海岸幼年期地層，由砂、粘土偶夾少量礫石組成。

依過去於計畫預定地附近所進行之鑽探及取樣分析結果顯示，工址地層在地表下0公尺~60公尺範圍內，主要係由粉土質細砂、砂及粉土為主，偶夾粘土層；部份地區則含有少量礫石或貝屑。

#### 三、水資源

本計畫區三面環海，西側為台灣海峽、北側為高雄第二港口及東側為高雄內港。計畫區水資源供應為台灣自來水公司第七管理處。

#### 四、氣候

本計畫位屬高雄市，全年各月氣溫均高，屬熱帶海洋性氣候。因受季風及中央山脈影響，乾雨季節分明，全年雨量約90%集中在5至9月。台灣地區冬季盛行東北季風，風力強勁，南下時受中央山脈阻擋，至西南沿海地區風力已甚緩和，所挾帶水汽亦多消失殆盡，氣候乾燥，旱季歷時約半年；夏季盛行西南季風，由台灣海峽攜帶大量水汽進入西南沿海地區，雨量豐沛，期間並時有颱風侵襲，帶來大量豪雨，為一年中之雨季。根據中央氣象局高雄測候站之逐時觀測資料，統計分析計畫區附近氣候如下：

##### (一) 氣溫

高雄地區位於北迴歸線以南，暖流黑潮自巴士海峽北上，受其影響，夏季長達200天以上，全年各月氣溫均高。年平均氣溫約為25.4°C；月平均氣溫以7月最高，以1月最低，各月之溫度曲線非常平滑，四季並非相當分明。

##### (二) 相對濕度

受海島型氣候影響，空氣中之濕度甚高。此外，高雄地區溫度變化不大，故月平均相對濕度變化亦小，近年之平均相對濕度約在73%至76%之間。歷年平均相對濕度約75%，因降雨主要集中於夏季，所以夏季各月之相對濕度明顯高於冬季各月之相對濕度。

### (三) 日照

日照之量測以明亮之時數為準，高雄地區全年陽光普照，平均年總日照時數約2,380小時。

### (四) 降雨量及降雨日數

高雄地區自民國91至103年之年平均降水量為1,922.8公厘。由各月平均降水量顯示，各月份雨量分配不均，雨量集中於5月至9月，每年10月至翌年4月為乾季，雨量稀少，由此可知本區乾雨季節分明。暴雨亦集中於5至9月之雨季，其主要受季風及地形二因素支配，冬季東北季風盛行，氣流從東海帶來豐富水汽，但季風至南部區域時，水汽多已凝結消失，故冬季為乾季，夏季西南季風盛行，風力溫和，因高溫而對流作用旺盛，易生對流性雷雨，帶來大量降水；以地形而言，自山地、丘陵向沿海地區遞減。高雄地區平均降雨日數為84天，亦多集中在5至9月之雨季。

表 3-1-1 高雄地區歷年氣象資料統計表

年份	項目	平均年降雨量 (公厘)	降雨日數 (日)	年均溫 (度)	相對濕度 (%)	日照時數 (小時)
91		1,037.5	71	25.6	75	2,466
92		1,326.0	66	25.4	74	2,515
93		1,439.5	69	25.2	73	2,574
94		2,821.4	96	25.0	76	2,329
95		2,045.5	81	25.7	76	2,261
96		2,194.0	97	25.5	75	2,365
97		2,591.3	96	25.1	75	2,283
98		1,756.3	72	25.4	75	2,523
99		2,160.7	82	25.4	75	2,425
100		1,796.7	85	24.9	74	2,136
101		2,196.7	102	25.4	76	2,257
102		1,688.2	81	25.5	74	2,307
103		1,942.0	88	25.6	74	2,494
平均		1,922.8	84	25.4	75	2,380

資料來源：臺灣南區氣象中心。

### (五) 風速及風向

高雄地區近年來其年平均風速為2.14公尺/秒，各年平均風速介於1.9公尺/秒至2.3公尺/秒之間，而各月最大風速大多在6公尺/秒以上，顯示平常風速並不強，但任何月份皆有發生較高風速之可能，颱風季節更曾有高達21.7公尺/秒之風速，各季節風速差距不大，惟冬夏兩季稍強，秋季稍弱。

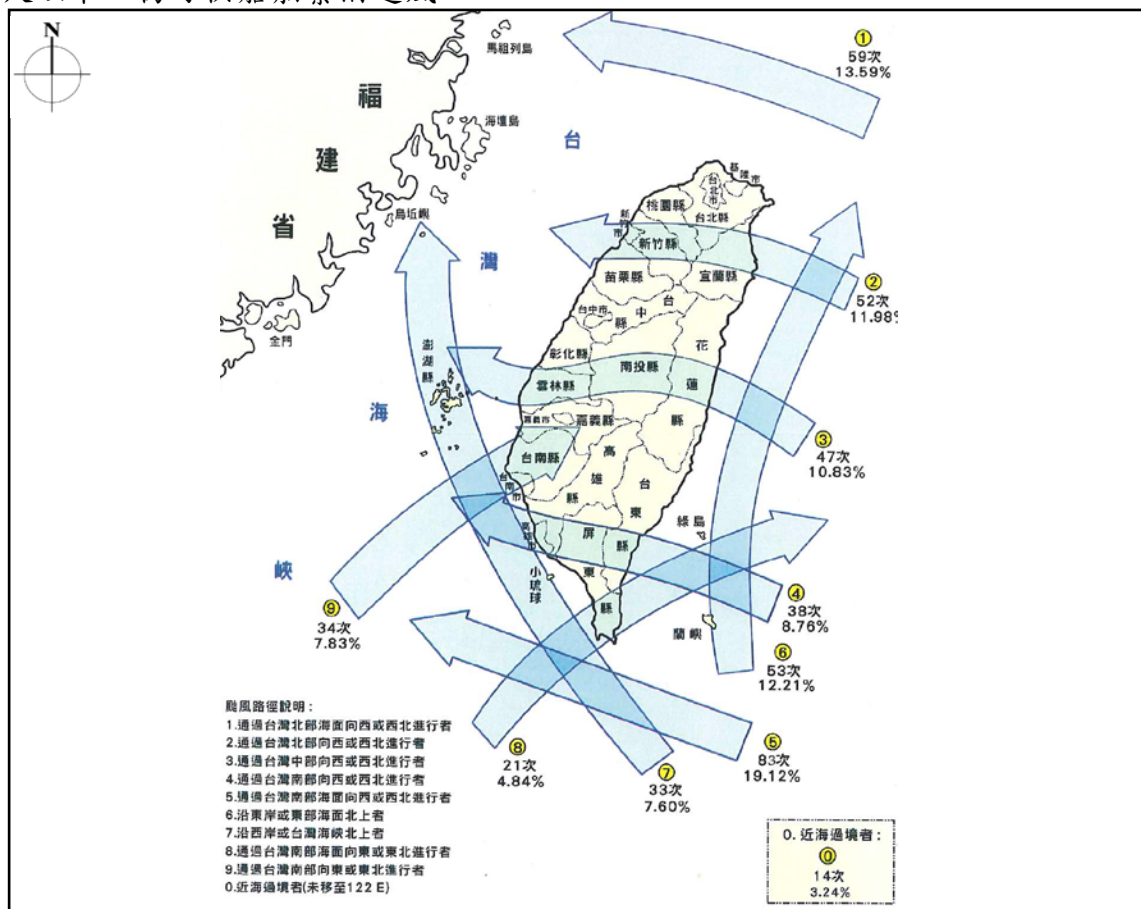
另根據中央氣象局全年風玫瑰圖資料，高雄地區風向發生頻率最高為北風，其次為西北風及西北西風，而風速超過3公尺/秒之頻率則以西北西方向為最大，其次為西北。由各季之風玫瑰圖，春季以北風及西北風為主，夏季則仍以西北風為最多，但南風及西北西風仍占有不少比例，秋季則以西北西風為主，冬季則以北風為主。而主要風向分布在西北西及北北東方向之間，而介於東、南、西之方向發生頻率卻極少。由此可知，全年風向除夏季有南風發生外，夏、秋以西北方向附近為較多，冬、春則稍偏北風。

## (六) 颱風

颱風侵台最早在4月下旬，最晚在12月中旬，共佔8個月之期間。過去112年來經過台灣附近海域之颱風，以8月份最多，相當於總數之29.98%，7月與9月份次之，各為總數之23.71%及22.92%，其餘各月被侵襲之機會較少，至於1月至3月歷年來均無侵台記錄。颱風經過台灣附近海域之次數每年不等，最多達10次，最少零次，一般而論，台灣平均每年受颱風侵襲之次數為4.11次。7、8、9月平均約有一次之機會，10月起大都轉向日本，致使台灣被侵襲之機率因而降低。

依據中央氣象局「百年侵台颱風路徑圖集及其應用」專題報告，將颱風侵台路徑劃分為十類（如圖3-1-1），其中以由台灣南部海面向西或西北進行之第五類颱風發生率最高，過去112年來總計發生83次之多，佔侵台颱風總數的19.12%，其次為通過台灣北部海面向西或西北進行之第一類颱風發生59次，佔13.59%。對於南部地區較具威脅之颱風路徑為第三、第七及第九類路徑，過去112年來總計發生114次，每年平均發生次數約為1.02次。由於颱風侵襲時，常帶來旺盛之西南氣流，造成豪雨，故高雄地區之降水量與颱風甚有關係。

依據「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書」針對洲際二期計畫區所作颱風波浪模擬，洲際二期計畫區大多數碼頭在颱風期間仍可保持1.5公尺以下，仍可供船舶繫泊避風。



資料來源：中央氣象局，百年侵台颱風路徑圖集及其應用專題報告。

圖 3-1-1 侵襲台灣地區颱風路徑示意圖

## 五、海象

### (一) 波浪

#### 1. 颱風期波浪

颱風時之波浪，因颱風強度及其路徑而異，颱風在高雄地區附近海岸登陸，或其中中心在高雄海岸極接近之處通過時，波浪較高，有實測 5.0 至 5.5 公尺之有效波高及 10 至 12 秒週期波浪之紀錄。

#### 2. 季節風期波浪

一般情形下，高雄港外海附近之波向，大致與風向一致，亦即在西（W）與南（S）之間，且大多與海岸線成垂直方向。

### (二) 潮汐與潮位

根據港務公司設於10號碼頭及二港口內之驗潮站實測潮位紀錄進行統計分析，顯示高雄港最高潮位發生於夏季朔望日附近，潮位約2.60m，最低潮位大都發生在冬季朔望日，水位幾近於零，平均潮位約在0.75m左右。

### (三) 潮流與海流

根據民國76年高雄市政府委託高雄海專於旗津外海所作之近岸流況調查得知，本區之海流流向大抵皆為沿岸之西北—東南方向，其流向與退潮位無明顯關係，不過一般而言其流向與潮位昇降約有1~2/小時之相位延遲，但趨勢不分明顯。其流速分佈大抵皆小於50cm/sec，所佔比率約達90%以上，其中尤以0~25cm/sec佔比率最多，平均約佔65%，最大實測流速受大潮差及颱風影響可達117.66cm/sec，平均流速約在15.08~22.07cm/sec之間，其主要流向則向南海流較向北海流為優勢。

另交通部運輸研究所於民國81年至82年間委託成大、台大及港研中心等單位對高雄港海域進行海氣象調查研究。分析所得之海潮流分佈情形歸納如下：

1. 冬、夏季海流特性類似，流向主要分佈於西北及東南方向，即約以沿海岸方向往復運動為主。夏秋與春夏交接季海流集中分佈於西北及東南兩方向，惟夏秋交接時 20 公尺測站東南向海流比例較大，春夏交接時北北西與南南東流向比例增加。由於四季海流顯著，均具東北流向成份，或可表示存在著一東北向之近似恆流。
2. 海流流速與測站岸遠近有關，距岸較遠，水深較深，其流速較大。
3. 潮流振幅在 30cm/sec 左右，主要沿平行海岸方向（西北—東南走向）做往復運動，潮位領先流速 4 小時，但其趨勢不十分明顯。流速大都小於 50cm/sec，而以 0~25cm/sec 所佔比例最多。

### (四) 漂砂

由原交通部高雄港務局於民國79年及83年之實測水深圖，在不同年分之等深線比較結果知：高雄港附近之歷年水深並無明顯之變化，研判該區海岸並無明顯之向南或向北之漂砂為主，高雄海域漂砂特性主要以向離岸（on-off shore）方向之漂砂為主，當夏季颱風來臨時，往往造成侵蝕海岸，且在岸邊400~500公尺，水深5~6公尺處均有一明顯沿岸沙洲（long shore bar）產生，愈往南端，該特性愈明顯，俟季節風時，再逐漸將沙洲推向岸側。

## 第二節 社會經濟環境分析

### 一、歷史沿革

#### (一) 小港區歷史沿革

本計畫區位於高雄市小港區，小港初名港仔墘，其義即海港畔的小村落，位於高雄潟湖南岸之鳳山港畔而名。日據初期港仔部落，由於里之西南有一條溝港（本區昔日由於居民長期排水，日久自村落東北向西南沖成一條大水溝）連接鹽水港（鳳山港）通往大林蒲竹子港。由於港區狹小、水面不廣，民國9年鳳山港淤塞，成為不通舟楫的迷你港灣，1920年由港仔墘改為小港，即港面狹小之意。

#### (二) 紅毛港歷史沿革

而計畫區東側為高雄港洲際貨櫃中心第一期，其原紅毛港（現已遷村拆除完畢）曾為荷蘭人控制殖民地的軍事港口之一，作為大員（即今安平）犄角之屏障，成為大員輔助港，當時的海軍駐紮於此海岬一角。紅毛港早期之大漁村已不存在，以往村民住在細長的南北向砂洲，遍地稀見草木，砂洲寬度僅100至200公尺，包括埔頭仔地區，全村長度達3,927公尺，東臨打狗灣澳，俗稱內海；西為天然砂丘，俗稱外海，為台灣海峽，可防外海風浪，居民向內海築新生地擴大居住地方，成為人工的新紅毛港聚落，詳圖3-2-1所示。但為因應高雄港外貿發展需要，提升營運功能，於紅毛港聚落地區開闢為高雄港洲際貨櫃中心第一期，至此紅毛港漁村於民國96年走入歷史。



資料來源：鄭親憲「高雄紅毛港聚落的滄海桑田」。

圖 3-2-1 紅毛港漁村歷史沿革圖

#### (三) 高雄港歷史沿革

依咸豐八年（公元1858年）所訂定之中英天津條約，於同治二年（公元1863年）開闢高雄港為國際貿易港，正式成立高雄關。高雄港發展成為現代化港區為民國47年辦理十二年擴建工程，高雄港與海爭地，填築新生地544公頃，由於貨物吞吐量遽增，民國69年完成中島新商港區開發工程計畫，增加深水碼頭27座，淺水碼頭2座。同時有高雄加工出口區、前鎮漁港、臨海工業區、煉鋼廠、造船廠以及第一、二、三、四貨櫃中心等相繼之開發。

民國64年完成第二港口之開闢工程，本計畫區則緊鄰於第二港口之南側。民國73年完成過港隧道工程，通行客貨車輛，使高雄港成為已具現代化設施之國際商港。由於高雄港貨櫃裝卸業務日益增加，乃自民國78年起，廣續興建第五貨櫃中心，計有8座深水碼頭，於民國89年完成。高雄港五個貨櫃中心，可提供迅速、準確完全的港勤服務。

本計畫區為高雄港洲際貨櫃中心預定地，目前正積極進行第二期填築工程，未來將有效提升碼頭作業能量及效率，詳圖3-2-2及圖3-2-3所示。



圖 3-2-2 本計畫區 102 年 10 月空拍現況圖



圖 3-2-3 本計畫區 104 年 12 月空拍現況圖



## 二、人口分析

本計畫區內人口以小港鄉治所在時期即集居於此之舊聚落居民為主體，民國103年小港區人口為156,171人，以下分別就小港區人口成長及經濟產業發展分項說明之。

### (一) 人口成長

計畫區位於高雄市小港區，分析小港區人口成長情形，歷年人口至103年呈成長趨勢，尤其以96年至101年間人口成長趨勢最為顯著。至103年人口為156,171人，詳見表3-2-1、圖3-2-4所示。

表 3-2-1 小港區歷年人口統計分析表

年期	人口數 (人)			人口成長率 (%)	性比例 (%)
	合計	男	女		
91	152,941	78,106	74,835	—	104.37
92	152,639	77,741	74,898	-0.20	103.80
93	153,118	77,968	75,150	0.31	103.75
94	151,475	77,021	74,454	-1.07	103.45
95	150,223	76,424	73,799	-0.83	103.56
96	151,685	76,921	74,764	0.97	102.89
97	153,123	77,434	75,689	0.95	102.31
98	153,896	77,521	76,375	0.50	101.50
99	154,548	77,635	76,913	0.42	100.94
100	154,772	77,627	77,145	0.14	100.62
101	155,779	77,934	77,845	0.65	100.11
102	156,115	77,933	78,182	0.22	99.68
103	156,171	77,893	78,278	0.04	99.51

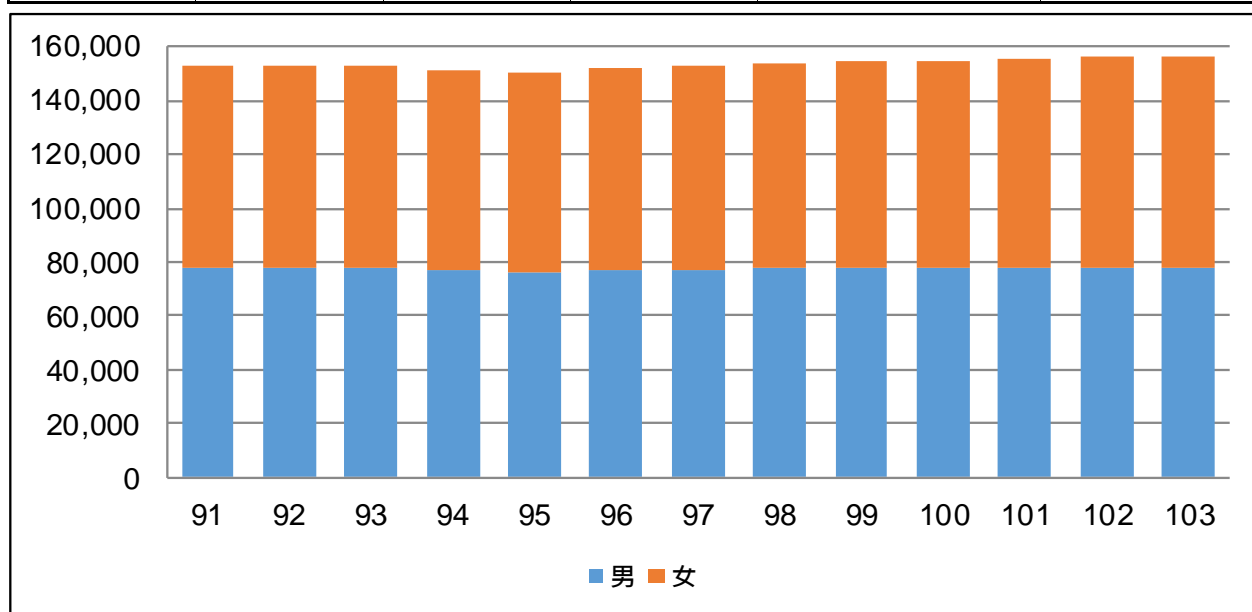


圖 3-2-4 小港區歷年人口成長趨勢圖

## (二) 人口結構

如表3-2-2及3-2-3所示，小港區之人口結構以青壯年人口佔最大多數，老年人口比例為9.00%（65歲以上），低於全市老年人口比例（11.95%）。就扶養比而言，小港區人口扶養比約29.63%，低於高雄市人口扶養比33.35%，顯示小港區之青壯年人口負擔較輕，可從事經濟生產活動之人口比率較高。

表 3-2-2 103 年小港區各年齡結構統計表

年齡	合計 (人)	男 (人)	女 (人)	佔總人口之 比例 (%)	年齡	合計 (人)	男 (人)	女 (人)	佔總人口之 比例 (%)
0-4	6,698	3,487	3,211	4.29	55-59	11,943	5,644	6,299	7.65
5-9	6,617	3,487	3,130	4.24	60-64	10,120	4,997	5,123	6.48
10-14	8,292	4,354	3,938	5.31	65-69	5,305	2,560	2,745	3.39
15-19	10,272	5,370	4,902	6.58	70-74	3,711	1,831	1,880	2.37
20-24	11,308	5,933	5,375	7.24	75-79	2,466	1,114	1,352	1.58
25-29	11,462	5,886	5,576	7.34	80-84	1,539	710	829	0.99
30-34	14,775	7,252	7,523	9.46	85-89	765	379	386	0.49
35-39	14,642	7,263	7,379	9.38	90-94	263	130	133	0.16
40-44	12,034	5,897	6,137	7.71	95-99	40	13	27	0.02
45-49	11,663	5,724	5,939	7.47	100以上	4	1	3	0.003
50-54	12,252	5,861	6,391	7.85	合計	156,171	77,893	78,278	100.00

表 3-2-3 小港區 103 年人口結構分析表

項目	高雄市		小港區	
	人數 (人)	比例 (%)	人數 (人)	比例 (%)
幼年人口	362,850	13.06	21,607	13.84
青壯年人口	2,084,053	74.99	120,471	77.14
老年人口	332,089	11.95	14,093	9.02
扶養比 (%)	33.35		29.63	

註：幼年人口為0~14歲，青壯年人口為15~64歲，老年人口為65歲以上。

### 三、經濟產業活動

#### (一) 產業趨勢分析

##### 1. 高雄市擁有國際商港及機場的獨特競爭優勢，全國最大的加工出口區

高雄市擁有國際商港及機場的獨特競爭優勢，為南台灣工商重鎮，轄區內有台灣最大工業區及加工出口區。根據經濟部工業局 101 年統計年報，高雄市包括原有的楠梓園區、高雄園區外，另有近年新設之成功物流園區、小港空運物流園區、臨廣園區及高雄軟體科技園區，面積共計 249.92 公頃，是全國最大的加工出口區。

##### 2. 以高雄多功能經貿園區結合土地開發及周邊科技產業，發展南部科技新城

高雄市自民國 54 年楠梓加工出口區成立之後，開始朝向以吸引外資、擴張出口為主的產業為發展方向，民國 65 年隨著中鋼、中油、中船等重工業設置後，啟動民間中石化、硫酸銹、民營的鋼鐵業，座落於前鎮及小港工業區，佔高雄市製造業總產值 70% 以上。

90 年代高雄加工出口區從傳統代工產業轉型以電子資訊為主的經濟加值型專業區，刺激高雄市產業結構的轉型。為因應產業結構的改變，高雄市政府於民國 89 年提出高雄多功能經貿園區構想，希望結合現有土地開發及南科的科技產業、高雄港埠、中油、台糖、台電等公民營工業用地，以發展成為南部科技新城。

##### 3. 配合加速港埠營運自由化作業，致力發展高雄港為亞太營運海運轉運中心

高雄港為我國第一大國際商港，港灣形勢天成，並擁有絕佳的地理位置，承載台灣進出口貨物 1/2 以上的吞吐量，民國 90 年以前為全球前 5 大貨櫃港。然近年來因國內勞力密集產業外移，中國經貿快速成長，上海、深圳兩港營運量大幅成長，致高雄港在全球主要貨櫃港之排名位居第 13 名。

港務公司為配合海運發展及貨櫃船舶大型化之趨勢，積極推動「高雄港洲際貨櫃中心計畫」以分期分區開發方式逐步辦理，期望藉高雄港的地理優勢及完備的軟硬體設施等條件，配合加速港埠營運自由化作業，致力發展高雄港為亞太營運海運轉運中心，使得高雄港在未來全球經濟及海運市場中扮演更積極的角色與地位。

## (二) 產業人口

如表 3-2-4 所示，依據「行政院主計總處 100 年臺閩地區工商及服務業普查」，本計畫所屬之小港區工商及服務業場所單位員工數計 62,666 人，位居高雄市第六。小港區工商及服務業場所計 6,117 家，平均每家具工數 10.24 人（62,666 人÷6,117 家），高於高雄市工商及服務業場所平均每家具工數 5.66 人（875,214 人÷151,533 家），顯示小港區之工商級服務業場所規模相較於高雄市平均而言較大。

表 3-2-4 100 年高雄市工商及服務業場所單位經營概況表

項次	行政區	場所單位		場所單位 員工人數 (人)	項次	行政區	場所單位		場所單位 員工人數 (人)
		家數 (家)	比例 (%)				家數 (家)	比例 (%)	
1	三民區	23,314	15.38	106,942	21	鹽埕區	2,284	1.51	9,034
2	前鎮區	10,954	7.23	81,341	22	湖內區	1,421	0.94	8,447
3	苓雅區	14,183	9.36	74,236	23	永安區	440	0.29	7,984
4	鳳山區	18,174	11.98	69,069	24	旗山區	2,134	1.41	7,144
5	楠梓區	8,120	5.36	65,330	25	阿蓮區	1,461	0.96	6,043
6	小港區	6,117	4.04	62,666	26	梓官區	1,465	0.97	5,821
7	左營區	10,543	6.96	51,216	27	旗津區	910	0.6	3,013
8	大寮區	5,649	3.73	41,177	28	美濃區	971	0.64	2,943
9	岡山區	5,590	3.69	39,934	29	彌陀區	649	0.43	2,089
10	新興區	6,444	4.25	37,255	30	茄萣區	738	0.49	2,037
11	仁武區	4,627	3.05	32,875	31	六龜區	503	0.33	1,256
12	鼓山區	5,889	3.89	29,534	32	內門區	380	0.25	1,096
13	前金區	3,342	2.21	24,606	33	甲仙區	272	0.18	651
14	路竹區	2,825	1.86	21,397	34	杉林區	249	0.16	638
15	大社區	2,205	1.46	15,662	35	田寮區	138	0.09	470
16	鳥松區	1,772	1.17	14,700	36	桃源區	71	0.05	194
17	林園區	2,382	1.57	14,116	37	那瑪夏區	50	0.03	109
18	燕巢區	1,506	0.99	13,932	38	茂林區	69	0.05	96
19	大樹區	1,934	1.28	10,381	總計	151,533	100.00	875,214	
20	橋頭區	1,758	1.16	9,780					

## (三) 產業結構

如表3-2-5所示，依據「高雄市統計年報（101年）」各級產業公司登記家數之統計資料，高雄市整體而言係以三級產業為主（55.18%），二級產業次之（42.16%）；而本計畫所屬之小港區係以二級產業為主（53.64%），三級產業次之（44.34%），其中二級產業又以營造業（29.26%）及製造業（22.09%）所佔比例較高。

表 3-2-5 101 年小港區各級產業公司登記家數統計表

類別		高雄市		小港區	
		家數（家）	比例（%）	家數（家）	比例（%）
一級產業	農林漁牧業	2,029	2.65	60	2.02
二級產業	礦業及土石採取業	570	0.74	22	0.74
	製造業	16,565	21.63	656	22.09
	電力及燃氣供應業	201	0.26	6	0.20
	用水供應及污染整治業	714	0.93	40	1.35
	營造業	14,249	18.60	869	29.26
	小計	32,299	42.16	1,593	53.64
三級產業	批發及零售業	17,329	22.62	589	19.83
	運輸及倉儲業	2,541	3.32	153	5.15
	住宿及餐飲業	2,582	3.37	68	2.29
	資訊及通訊傳播業	1,658	2.16	36	1.21
	金融及保險業	2,703	3.53	32	1.08
	不動產業	3,166	4.13	75	2.53
	專業、科學及技術服務業	4,244	5.54	108	3.64
	支援服務業	1,624	2.12	74	2.49
	公共行政及國防：強制性社會安全	6	0.02	—	—
	教育服務業	21	0.03	—	—
	醫療保健及社會工作服務業	8	0.02	—	—
	藝術、娛樂及休閒服務業	233	0.30	5	0.16
	其他服務業	1,126	1.47	31	1.04
未分類	5,028	6.56	146	4.92	
小計	42,269	55.18	1,317	44.34	
總計		76,597	100.00	2,970	100.00

### 第三節 現行都市計畫概要

#### 一、都市計畫概況

##### (一) 現行都市計畫

擴大及變更高雄市主要計畫（配合高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫填築用地）案，於101年6月11日公告發布實施，為本次擴大及變更案之現行都市計畫。其土地使用分區包括港埠用地面積233.75公頃、公園用地4.03公頃、綠地用地20.03公頃、園道用地9.47公頃、道路用地11.07公頃，合計面積278.35公頃。

表 3-3-1 第一期工程計畫土地使用分區面積表

項目	第一階段範圍		第二階段範圍		第一期工程範圍	
	面積 (公頃)	百分比 (%)	面積 (公頃)	百分比 (%)	面積 (公頃)	百分比 (%)
港埠用地	130.55	90.44	103.20	77.01	233.75	84.02
公園用地	3.42	2.37	0.61	0.45	4.03	1.45
綠地用地	4.17	2.89	15.86	11.84	20.03	7.21
園道用地	0.94	0.65	8.53	6.37	9.47	3.40
道路用地	5.27	3.65	5.80	4.33	11.07	3.92
計畫總面積	144.35	100.00	134.00	100.00	278.35	100.00

註：表內面積係供參考，實際面積應依地籍測量分割者為準。



資料來源：擴大及變更高雄市主要計畫（配合高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫填築用地）案（101年6月11日公告發布實施）

圖 3-3-1 第一期工程計畫擴大及變更都市計畫後土地使用分區示意圖

## (二) 計畫區與周邊都市計畫之關連

本計畫區鄰近臨海工業區、96年12月13日公告發布實施之「擴大及變更高雄市主要計畫（紅毛港地區配合高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫）案」、101年6月11日公告發布實施「擴大及變更高雄市主要計畫（配合高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫填築用地）案」、96年10月26日公告發布實施「變更高雄市都市計畫大林蒲地區細部計畫（第三次通盤檢討）案」及102年6月20日公告發布實施「擬定高雄市南星計畫區（配合南星自由貿易港區）細部計畫案」。

高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫第一階段都市計畫為陸域擴大及變更部分陸域都市計畫，第二階段為填築用地擴大都市計畫，總面積278.35公頃；南星自由貿易港區為因應港區產業發展與招商需求、擴大發揮自由貿易港區效應，變更主要計畫及擬定細部計畫。

本計畫擴大都市計畫之土地面積422.50公頃已填築中，依規定申請暫編地號辦理登記，再辦理擴大都市計畫相關事宜。有關本次擴大都市計畫範圍周邊區域之現行都市計畫概況，詳圖3-3-2所示。

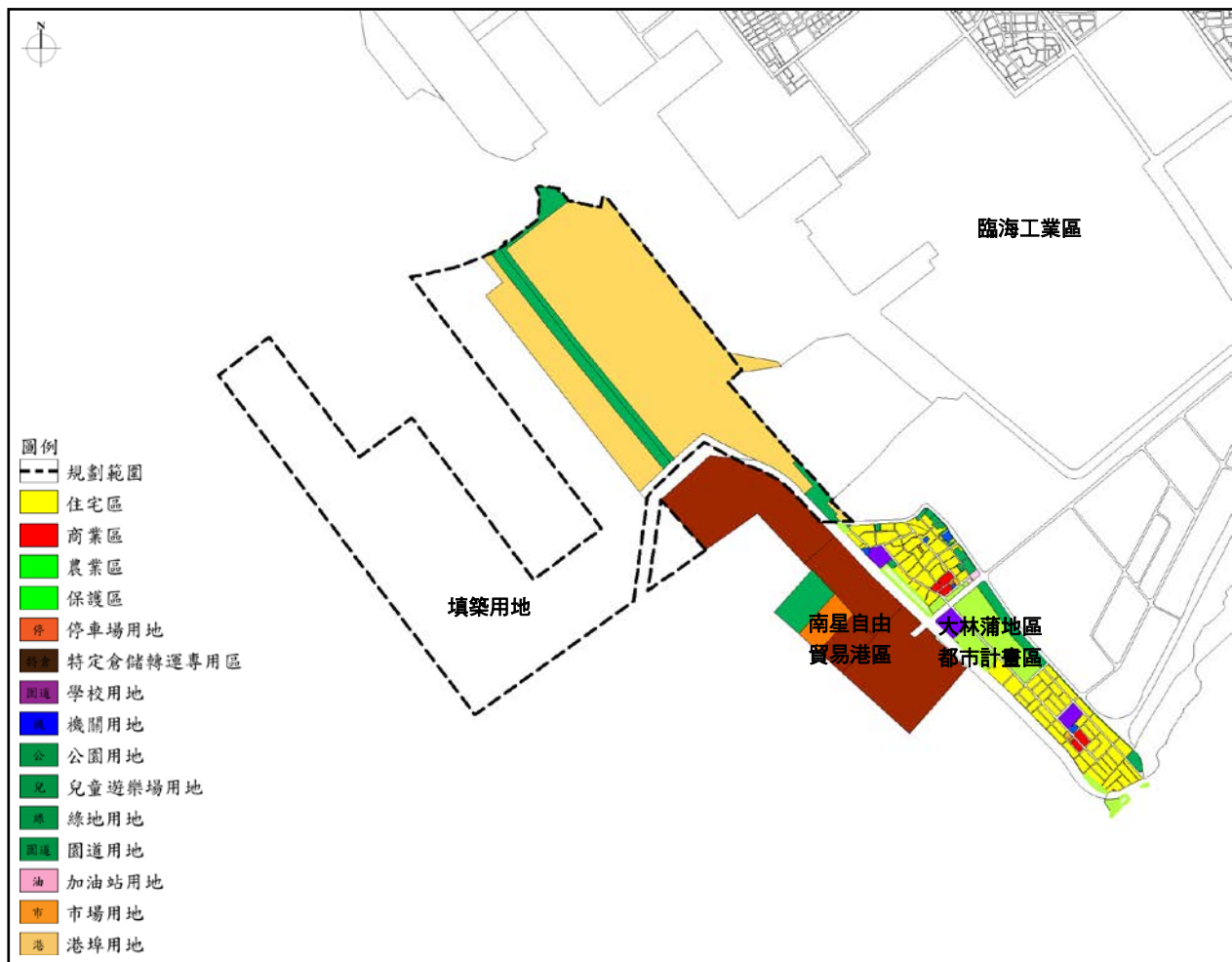


圖 3-3-2 計畫範圍周邊都市計畫概況示意圖

## 二、鄰近都市計畫分布之情形

### (一) 擴大及變更高雄市主要計畫（紅毛港地區配合高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫）

隨著高雄港洲際貨櫃中心之建設、自由貿易港區之設置、紅毛港遷村、及南部國際機場遷建至外海新生地，本計畫主要係作為洲際貨櫃中心第一期基地，未來產業發展將配合貨櫃碼頭之興建，以貨櫃貨及液散貨為主，配合洲際貨櫃中心政策，可增加自由貿易、加值服務、倉儲轉運及資訊服務等多角化營業項目及機能。

另外，為降低國家預算支出及增加高雄港民間投資與營運範圍之廣度，提高港埠之競爭力，已依「促進民間參與公共建設法」及「商港法」規定，以局部BOT或約定興建方式，開放公民營事業機構投資興建碼頭、機具及倉棧設施，並經營港埠裝卸儲運業務。

計畫之土地使用規劃將以提供產業活動空間使用為主，配合洲際貨櫃中心基地之興建，將基地內土地納入紅毛港地區都市計畫範圍並劃設其土地使用分區為港埠用地。有關本計畫劃設港埠用地之分區使用內容包括洲際貨櫃中心第一期基地、貨櫃及物流發展用地、台電電力發展及儲煤用地、道路用地、公園用地以及其他公共設施用地。

### (二) 擴大及變更高雄市主要計畫（配合高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫填築用地）案

第一期工程計畫填築用地係配合高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫辦理，以作為高雄港貨櫃運輸使用。開發內容主要為貨櫃碼頭、護岸、後線貨櫃場地及裝卸搬運機具等營運設施及必要之公共附屬設施，其未來使用目的單純且具特殊性，因全區為整體規劃建設，有別於一般都市計畫，且其使用目的及服務對象以海運貨櫃為主。

以第一期工程範圍為考量基礎，包含洲際貨櫃中心第一期基地、物流中心以及台電電力發展及煤倉設施為主要開發。洲際貨櫃中心第一期基地，未來使用機能包括貨櫃碼頭、自由貿易、加值服務、倉儲轉運及資訊服務等，目前已由高明貨櫃碼頭股份有限公司彈性配置基地使用。物流中心已完成填築工程。台電電力發展及煤倉設施目前已初步規劃，並於用地範圍劃設10%之公共設施用地（綠地用地）。第一期工程計畫填築用地計畫面積約為139.27公頃，其中屬擴大都市計畫範圍部分約為134公頃，變更高雄市主要計畫部分約為5.27公頃。

### (三) 變更高雄市都市計畫大林蒲地區細部計畫（第三次通盤檢討）案

大林蒲地區為一兼具居住與保護功能之社區，地處高雄最南端，因大片臨海工業區之阻隔，形成一較為獨立之住宅單元。位於中央大片之農業地帶，將本計畫區分為南北兩個鄰里社區一北為鳳林國小學區範圍內所形成之社區，南則以鳳鳴國小為中心發展成一新興之住宅社區。



#### (四) 變更高雄市主要計畫南星計畫區部分綠地用地、停車場用地（貨櫃停車場）為特定倉儲轉運專用區、綠地用地及停車場兼廣場用地（配合南星自由貿易港區）案

依行政院核定之「南星土地開發計畫」內容，整體南星自由貿易港區範圍內將預定供港埠關聯產業專區（佔總面積約60%）、停車空間（佔總面積約8%）、公共開放空間（佔總面積約19%）、行政中心（佔總面積約1%）及聯絡道路（佔總面積約12%）等相關使用；整體公共設施配置面積比例以不低於計畫區總面積38%為原則，且公共開放空間設置比例亦應符合都市計畫法第45條之相關內容規定。

民國102年6月20日公告發布實施之「變更高雄市主要計畫南星計畫區部分綠地用地、停車場用地（貨櫃停車場）為特定倉儲轉運專用區、綠地用地及停車場兼廣場用地（配合南星自由貿易港區）案」，變更部分綠地用地為特定倉儲轉運專用區（8.13公頃）、變更停車場用地（貨櫃停車場）為特定倉儲轉運專用區（14.91公頃）、綠地用地（0.63公頃）及停車場兼廣場用地（8.39公頃），以強化國際物流效率與降低產品成本，提昇國際競爭力。

#### (五) 擬定高雄市南星計畫區（配合南星自由貿易港區）細部計畫案

為期使南星計畫土地開發完成後能落實主要計畫之指導原則、因應港區產業發展與招商需求、擴大發揮自由貿易港區效應及確保該地區之土地資源合理有效利用等目標，乃依循主要計畫內容擬定南星自由貿易港區之細部計畫作業，並於民國102年6月20日公告發布實施，以利後續南星計畫土地開發及自由貿易港區招商營運事宜。擬定之特定倉儲轉運專用區分別說明如下。

##### 1. 特倉 1

考量高雄港申設倫敦金屬交易中心（LME）儲轉基地之需求，將位於南側23.33公頃之部分特定倉儲轉運專用區擬定為特倉 1，以供國際倉儲業者進駐興建 LME 倉儲設施使用。

##### 2. 特倉 2

因應國家綠能產業發展，規劃引進太陽能等相關綠能設備產業業者進駐，並考量帶動關連性產業發展需求，於計畫區北側擬定部分特定倉儲轉運專用區為特倉 2，主供綠能產業區及產業製造區機能專區發展，面積共計 53.93 公頃。

##### 3. 特倉 3

配合區內綠能產業製造、臨海工業區及中鋼公司等用水需求，於計畫區東南側擬定部分特定倉儲轉運專用區為特倉 3，以供設置海水淡化廠關聯產業使用，面積共計 9.34 公頃。

## 第四節 土地使用現況

### 一、洲際貨櫃中心第一期範圍現況

洲際貨櫃中心第一期範圍周邊土地現況主要為紅毛港文化園區、渡輪站及第六貨櫃中心等使用，其內容分述如下（如圖3-4-1所示）。

- （一）紅毛港文化園區：為高雄市政府文化局打造之兼具觀光、文化體驗及港口海洋體驗之園區。園區運用意象呈現和創意策展，保存紅毛港文化園區內的舊式建築。
- （二）高雄港第六貨櫃中心：為高明貨櫃碼頭股份有限公司開發規劃及管理中，可讓13,000TEU以上之貨櫃輪靠泊。
- （三）台電大林發電廠：部分屬台電大林發電廠未來更新機組使用腹地。
- （四）物流中心：完成圍堤設施後，作為未來貨櫃後線土地。



圖 3-4-1 洲際貨櫃中心第一期範圍現況示意圖

## 二、洲際貨櫃中心第二期範圍現況

目前第二期工程計畫場址填築用地工程進行中，相關執行工程分述如下（如圖3-4-2所示）：

- （一）海堤、防波堤暨台電大林電廠導流堤北堤工程於 101 年 3 月 7 日正式開工興建。
- （二）岸線、浚填、港勤船渠工程於 102 年 4 月 15 日正式開工興建，預計 106 年底完工。



圖 3-4-2 洲際貨櫃中心第二期範圍現況示意圖

## 第五節 公共設施現況

目前高雄港洲際貨櫃中心之公共設施，係以洲際貨櫃中心第一期地區為主。因本地區屬於高雄港區範圍內之港埠作業使用，為兼顧港埠用地之整體利用，其餘有實際需要之公共設施，得併同高雄港洲際貨櫃中心相關填築工程完工後，於本次高雄港洲際貨櫃第二期工程計畫範圍劃設足夠之公共設施，以符合都市計畫法第45條之10%公共設施用地之規定。有關目前貨櫃中心各項公共設施用地概況（詳見表3-5-1、圖3-5-1）說明如下：

### 一、公園用地

配合紅毛港文化園區設置腹地完整性之需求劃設，目前已開闢完成。

### 二、綠地用地

為提供完整貨櫃中心所需用地並提高土地使用效益，於台電電力發展及煤倉設施用地範圍南側劃設綠地用地，將來可提供附近居民及電廠工作人員休憩與活動使用。目前南側綠地用地尚未開闢，未來配合台電大林電廠更新一併開闢。北側75米寬綠帶尚未開闢，得視第二期工程計畫需求進行檢討。

### 三、園道用地

配合高雄港洲際貨櫃中心第一期道路工程規劃及開發調整計畫道路，並延續綠廊之延伸，劃設40公尺園道用地以銜接北側計畫中之跨港橋及30公尺園道用地以通往紅毛港文化園區，目前園道用地尚未開闢。

### 四、道路用地

高雄港洲際貨櫃中心於第一期計畫劃設1條主要計畫道路，除銜接南星路外，並預留高雄洲際貨櫃中心第二期工程計畫聯外道路規劃需求，目前道路用地部分開闢完成。

表 3-5-1 高雄港洲際貨櫃中心第一期工程之公共設施面積表

土地使用分區	面積（公頃）	佔第一期土地比例（%）
公園用地	4.03	1.45
園道用地	9.47	3.40
綠地用地	20.03	7.21
道路用地	11.07	3.92
總計	44.60	15.98

註：表內面積係供參考，實際面積應依地籍測量分割者為準。

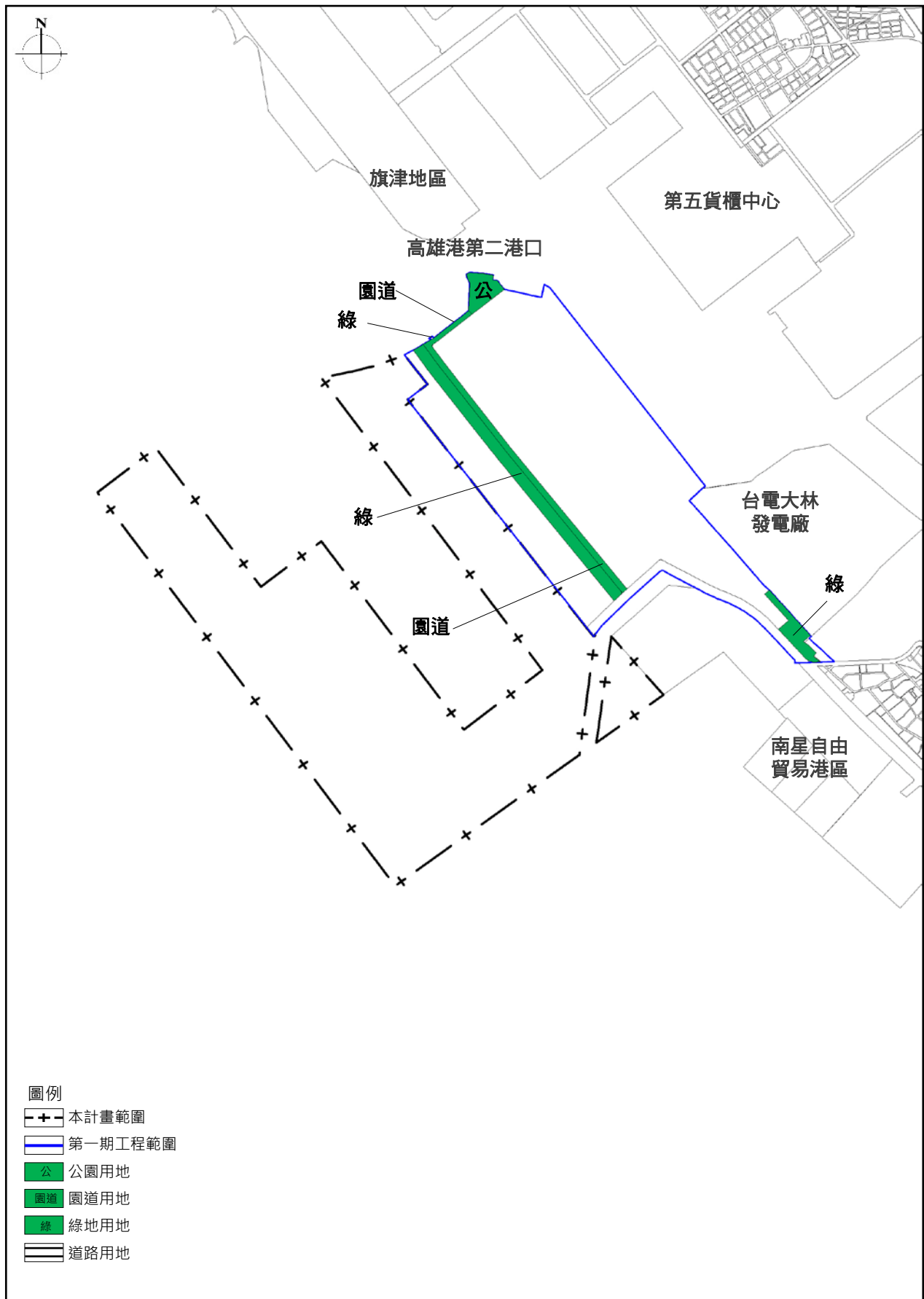


圖 3-5-1 高雄港洲際貨櫃中心第一期工程之公共設施分布示意圖

## 第六節 交通運輸現況

如圖3-6-1所示，高雄港區對外聯絡之交通系統以公路為主，其中係以國道1號、台88線、台17線為主，未來國道7號將行經南側向外連接；計畫範圍鄰近之道路系統主要包括南星路、沿海四路、中林路、鳳北路、鳳華路及龍鳳路等。以下茲就聯外交通系統、地區道路系統分別進行說明。

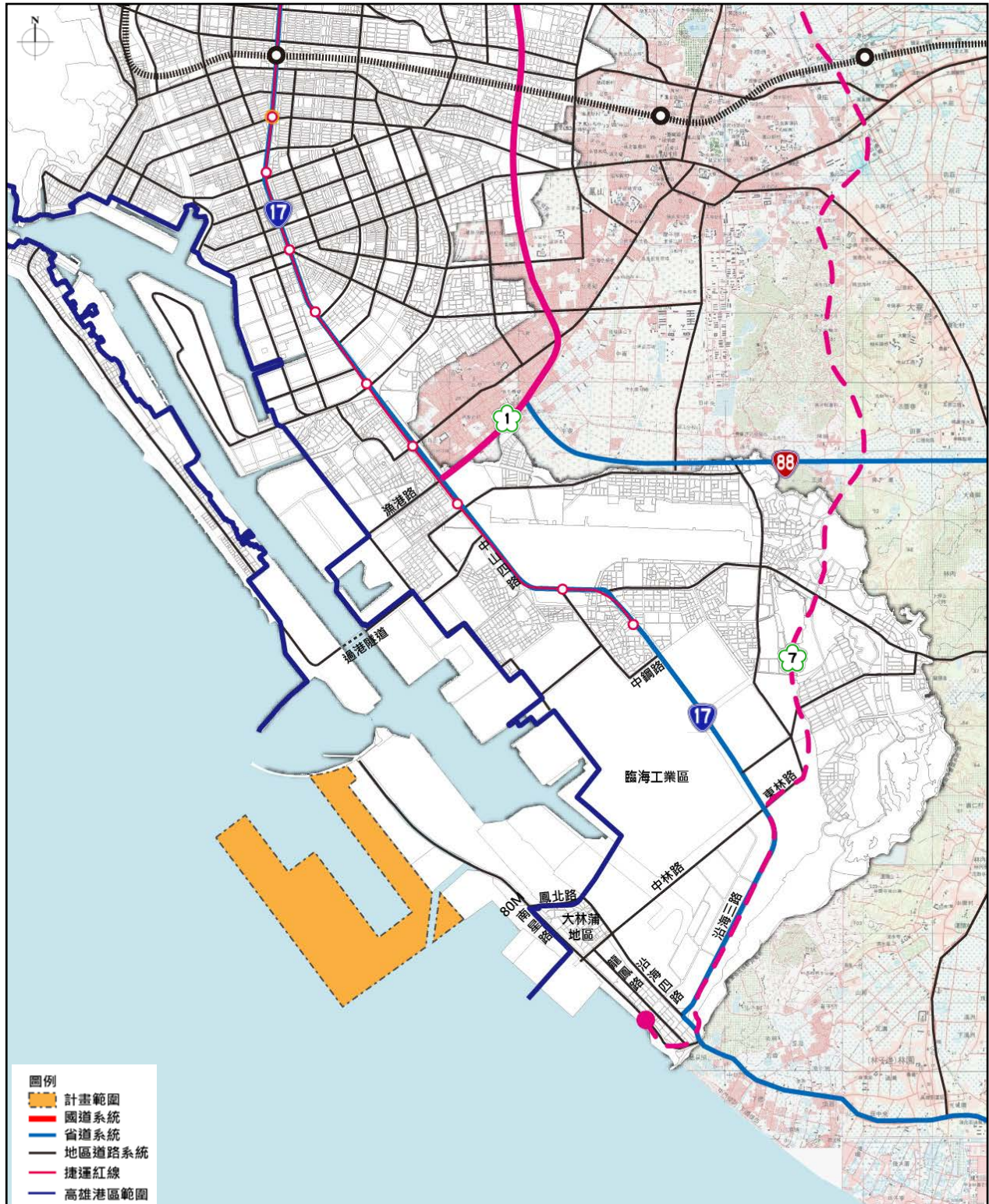


圖 3-6-1 高雄港周邊聯外道路系統示意圖

## 一、聯外交通系統

### (一) 國道系統－中山高速公路

中山高速公路北起基隆南迄高雄市前鎮區，沿途串聯西部走廊各主要城市，扮演港區長程貨運之功能，可透過港區周邊之連接性道路進出高雄港。根據高雄港貨運起迄特性調查之成果資料顯示，高雄港陸路貨運約有70%利用高速公路，其中又以貨櫃居多。

### (二) 省道系統－台 88 線、台 17 線

#### 1. 省道台 88 線

台 88 線主要服務高雄港區往來國道 1 號接屏北地區之貨運，可連繫鳳山、潮州及銜接國道 3 號往屏北屏南等地區。

#### 2. 省道台 17 線

台 17 線由台中市大甲區之台 1 線分出，進入高雄市區後即繞行於高雄港區週邊，可聯繫高雄市内之小港國際機場、中山高速公路、貨櫃碼頭區及臨海工業區等。往南至林園跨越雙園大橋後，可銜接屏東縣之東港、林邊等地區，為港區連絡都會區北部沿海鄉鎮及往南連接林園、屏東等地區之孔道，兼具中短途之聯外運輸服務，亦為港區與中山高聯繫之重要道路。

## 二、地區道路系統

### (一) 南星路（80 公尺）

目前南星路為貨櫃車行經洲際貨櫃中心與南星自由貿易港區之聯絡道路，以避免穿越大林蒲地區之住宅鄰里單元，其道路寬度約80公尺。

### (二) 沿海四路（12 公尺）

沿海四路北接鳳北路，南銜沿海三路及沿海公路。沿海三路及沿海公路均屬台17線省道系統，循沿海三、二、一路北上，可達高雄小港機場、高雄港第一港口；循高屏沿海公路往南經雙園大橋，可達屏東縣新園鄉，並銜接台27線省道往北至萬丹、屏東市。本段道路寬度約12公尺。

### (三) 中林路（12 公尺）

中林路係銜接沿海三路、沿海四路之重要道路，由於沿海四路須先往南1.6公里左右，才能銜接沿海三路北上，而有了中林路的直線連通，駕駛人至少可縮短2公里的車程，同時亦可避開沿海路/高屏沿海公路路口，減少延滯受阻的機會，道路寬度約達12公尺。

### (四) 鳳北路（27 公尺）

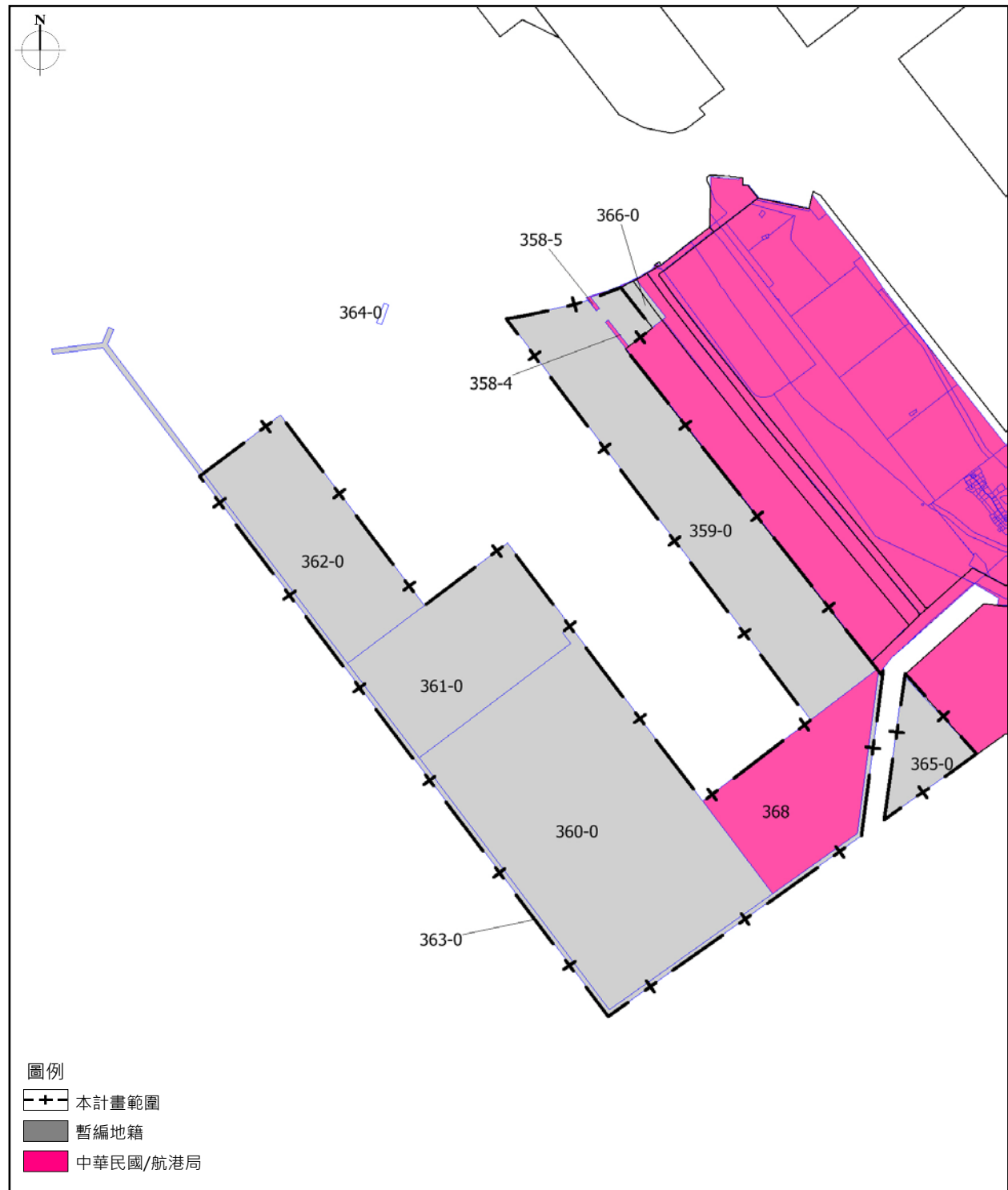
西側承繫南星路，東側可銜接沿海四路、中鋼大林蒲分廠，寬度約27公尺，為區內重要聯絡道路。

### (五) 龍鳳路（15 公尺）

北銜接自鳳西街，為大林蒲聚落往南至鳳鼻頭之主要道路之一，寬度約15公尺。

## 第七節 土地權屬

本計畫擴大計畫之土地均為填築土地，土地取得均以填海造地而成，填築土地之產權均登記為中華民國所有，管理機關則依「商港法」第7條規定，指定其管理機關為交通部航港局。有關洲際貨櫃中心第二期工程填築用地範圍編定暫編地號詳如附錄五所示。有關本次擴大都市計畫範圍周邊區域地籍概況詳如圖3-7-1所示。





## 第四章 未來發展預測分析

依行政院95年10月6日核定「臺灣地區商港整體規劃（96~100年）」及100年5月核定「臺灣地區商港整體規劃（101-105年）」之定位，高雄港將朝綜合性且多功能之港埠機能發展，其中為達成亞太地區貨櫃運輸樞紐港之目的，將藉由整合境外航運中心、自由貿易港區及物流與運籌中心計畫等方式，以增強高雄港對貨櫃貨源之競爭力。再配合高雄港洲際貨櫃中心工程之興建，增加貨櫃碼頭設施，以改善既有航商因貨櫃基地分散而不利經營之情形，同時滿足高雄港發展為海運轉運樞紐港之業務成長所需。

以下分別就高雄港洲際貨櫃中心工程興建後高雄港發展趨勢、石化發展趨勢及未來引進之貨櫃運量預測、碼頭設施需求以及現況情形進行比較分析，並針對碼頭興建後所衍生之交通運輸需求進行預測分析，以了解用地規模需求。

### 第一節 高雄港發展趨勢

#### 一、石化發展趨勢分析

目前高雄港舊港區內有約300餘座石化油品儲槽及營運設施散落於中島區及其鄰近區位，緊臨高雄市之核心精華地帶，與高雄市市區發展不相容。加上港埠發展已朝向專業化、集中化，因此如何遷移與安置高雄港舊港區內石化油品儲槽及營運設施，調整港區碼頭功能，已成為高雄港亟須面對之課題。

高雄港未來要因應航商、產業界對土地及深水碼頭之需求，有必要開發新港區，逐步提供高雄港未來30年發展之空間，同時將舊港區進行再開發，以創造新的價值，達成高雄港「增值創量」雙V（Value & Volume）港口之發展目標。其港區發展趨勢分析如下：

#### （一）舊港區石化油品儲運設施應配合高雄都市發展而轉型

港區內部分石化碼頭位於第四船渠底部，在第四船渠水域空間受限的情況下，不僅無法滿足原設計15,000DWT船型進泊需求，也同時限制船型擴大、提高運能之發展空間；且因港區內現有約300餘座石化油品儲槽及營運設施散落於中島區及其鄰近區位，均緊臨高雄市之核心精華地帶，與高雄市都市發展不相容。

有關港市整合發展，以往已有多項研究計畫及政策，包括「高雄港舊港區再開發計畫規劃」、「高雄多功能經貿園區計畫」、「高雄港中島商港區細部規劃」及設置自由貿易港區等，均是朝向港市資源整合利用及港埠多元化發展之目標進行規劃。因此現今散佈於港區心臟地帶且與都會區相鄰之石化碼頭、石化油品儲槽及營運設施若能配合進行搬遷，提供港埠進行區位調整之機會，將是促進港市再開發之契機。



圖 4-1-1 高雄港整體發展趨勢示意圖

## (二) 未來土地需求最迫切者為石化、倉儲物流、貨櫃碼頭

經過本港務公司訪談航商、產業界之需求，及由各貨種運量預測結果顯示，高雄港未來土地需求最迫切者包括：石化、倉儲物流、貨櫃碼頭、鋼鐵、造船、電力等業者。若不包含倉儲物流與貨櫃碼頭需求，確切土地面積需求已達1,727公頃，碼頭長度需求達6,600公尺。

## (三) 因應船舶大型化之發展示深水碼頭之需求

同時因應船舶大型化之發展，航商、產業界表示有深水碼頭之需求，未來進出高雄港之超大型船舶，可能包括：18,000TEU超大型貨櫃船、30萬DWT級油輪、30萬DWT級大宗散貨船等。

## (四) 協助中油及舊港區石化業者順利遷建，重新建立南部石化儲運中心，延續我國石化產業之競爭力

根據工研院IEK統計，2006年我國石化產業產值達1.27兆元，在製造業中占極為重要之比例，顯見石化產業對我國經濟發展之重要性，而煉油廠更為石化產業鏈之源頭，攸關中下游相關產業之發展。

本計畫將可提供256.8公頃之土地、10席42,000DWT級以上石化油品碼頭供中油及其他石化業者利用，可解決迫切舊港區石化油品儲運設施之遷廠問題、提供港區內既有石化業者搬遷所需用地，並有機會進一步整合各家業者，建立南部地區石化原料及油品儲運中心，延續我國石化產業競爭力；且因港埠區位遠離市區，不會與都市機能相互干擾，有助於改善都市生活環境，並藉由廠區遷建時一併將設備汰舊更新，可達到降低污染、改善環保之效果。

## (五) 現有 2 席油品碼頭及儲槽設施設置用地將配合遷移至洲際二期石化油品儲運中心，並足夠未來發展需求

高雄港區油品碼頭現有6席，至115目標年時約需要6席，故現有碼頭席數已可滿足其需求。但考量高雄市舊港區的轉型與高雄多功能經貿園區的發展，#56、#57油品碼頭未來將配合遷移至洲際二期石化油品儲運中心。該區將新建10席石化與油品碼頭，應可容納目標年2席遷建之需求。

將於本計畫區海側新生地規劃一處256.8公頃之石化油品儲（轉）運中心，除提供中油公司油槽遷建及建立南部石化油品儲（轉）運中心所需之儲槽設施設置用地（已含中油前鎮儲運所遷移用地）約203.3公頃外，另53.5公頃將供舊港區內現有石化油品儲運業者搬遷所需用地。

## 二、貨櫃運輸趨勢分析

本計畫分別參考節錄行政院於93年12月3日核定之「高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫綜合規劃」及原交通部高雄港務局「高雄港2040主計畫（草案）」之運量預測。

### （一）考量臺灣本島商港及競爭港群發展，貨櫃運量現況及預測仍具參考性

「高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫綜合規劃」在考量台北港貨櫃碼頭陸續加入營運及亞太與大陸港埠對市場需求的影響後，於民國100年及110年時高雄港貨櫃運量預測值分別為1,076.65（萬TEU/年）及1,355.12（萬TEU/年），詳表4-1-1所示。

高雄港貨櫃運量值於民國95年為977.47（萬TEU/年）、96年為1,025.68（萬TEU/年）、97年為967.66（萬TEU/年）。於民國97年高雄港貨櫃裝卸量因經濟不景氣而衰退，世界排名也從前年的世界第8名滑落至第12名。但根據現況營運情形檢核民國95年貨櫃運量值落於預測年95年之中估值與高估值之間；民國96年貨櫃運量值落於預測年95年之中估值與高估值之間；而97年貨櫃運量值落於預測年95年之中估值與高估值之間，預測年100年之低估值與中估值之間。所預測值均落於估計中，因此，本預測表之參考性高。

表 4-1-1 高雄港貨櫃運量現況及預測結果比較表

年度 項目	95	96	97	100	110
實際裝卸量	977.47	1,025.68	967.66	963.63	—
低估值	865.96	—	—	967.10	1,209.63
中估值	963.94	—	—	1,076.65	1,355.12
高估值	1,071.30	—	—	1,196.53	1,513.82
建議值	963.94	—	—	1,076.65	1,355.12

註：單位為萬TEU。

資料來源：1. 「高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫綜合規劃」。

2. 臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司全球資訊網。

### （二）參酌國際公司之預測值，開發洲際二期預計將增加 1.5% 至 3% 貨櫃運量

而「高雄港2040主計畫」則以「臺灣地區商港整體規劃（101-105年）」等上位計畫為基礎，詳表4-1-2所示，參考英國Drewry公司對高雄港貨櫃運量提出之三種不同情境之預測值，綜合檢視其對於高雄港進出港運量預測之合理性，並將以高雄港現有之營運統計資料、港埠條件、發展策略及考量鄰近競爭港口之影響，進行高雄港港埠進出港運量調整預測分析。其貨櫃運量預測調整假設如下：

1. 配合洲際二期及南側自由貿易港區開發，依其建設期程預計增加 1.5% 至 3% 貨櫃運量。

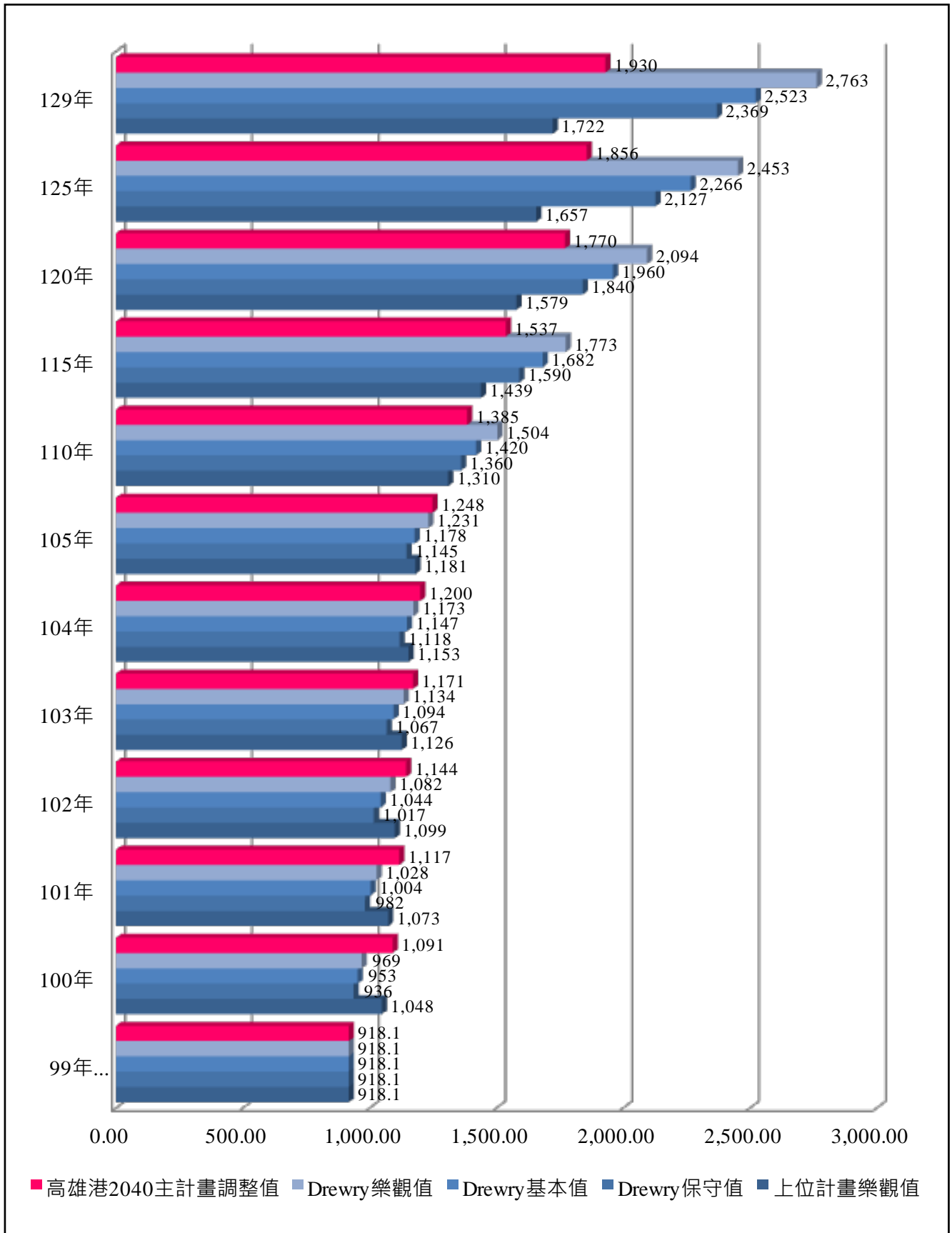
2. ECFA 簽訂後帶動 GDP 之成長，短期估計高雄港貨櫃運量可高於上位計畫之預測約 3%。另外，除簽訂 ECFA 後對於傳統產業（化學塑膠橡膠業、機械業及鋼鐵業等）的正面影響可能增加之貨櫃運量外，另帶動韓國、日本及東協等國可能與我國簽訂 FTA，預計在 FTA 貿易條件下將增加國內投資及國外出口，也將提昇我國運量之成長，推估計高雄港貨櫃運量之預測以長期（民國 105 年至民國 129 年）再增加 2%至 4%貨櫃運量。

如表4-1-2所示，民國99年實際裝卸量為918.1（萬TEU/年），而民國105年為1,248（萬TEU/年）、110年為1,385（萬TEU/年）、115年為1,537（萬TEU/年）。因近年大環境不佳，因此高雄港貨櫃裝卸量也相對減少，但兩岸直航後經濟逐漸好轉，高雄港貨櫃運量逐漸增加。故當前應先將基礎設施完成，避免景氣好轉貨運量增加時造成設施不足，而流失商機。

表 4-1-2 高雄港貨櫃運量預測調整結果表

年期	上位計畫 樂觀值	Drewry 保守值	Drewry 基本值	Drewry樂觀 值	高雄港2040主 計畫調整值
99（現況）	918.1	918.1	918.1	918.1	918.1
100	1,048	936	953	969	1,091
101	1,073	982	1,004	1,028	1,117
102	1,099	1,017	1,044	1,082	1,144
103	1,126	1,067	1,094	1,134	1,171
104	1,153	1,118	1,147	1,173	1,200
105	1,181	1,145	1,178	1,231	1,248
110	1,310	1,360	1,420	1,504	1,385
115	1,439	1,590	1,682	1,773	1,537
120	1,579	1,840	1,960	2,094	1,770
125	1,657	2,127	2,266	2,453	1,856
129	1,722	2,369	2,523	2,763	1,930

註：1.99年數據為高雄港貨櫃運量現況值；2.表內數字單位為萬TEU。  
資料來源：高雄港2040主計畫（草案）。



註：單位為萬TEU。

資料來源：高雄港2040主計畫（草案）。

圖 4-1-2 高雄港貨櫃運量預測調整結果圖（單位：萬 TEU）

## 第二節 碼頭需求分析

### 一、貨櫃碼頭能量設定

本計畫參照行政院民國90年核定之「高雄港整體規劃及未來發展計畫」報告及參考原交通部高雄港務局「高雄港2040主計畫」（草案），於高雄港貨櫃碼頭每席能量採47.9萬TEU/年計算，可得目前高雄港現有23席（計算運能為21席，#67、#81不列入貨櫃碼頭席數計算）貨櫃碼頭之能量約為1,006萬TEU/年。由於本計畫未來將發展為匯集洲際主航線之貨櫃中心，不僅為配備有較新式設備之貨櫃碼頭基地，且轉運比例亦將提高，故本計畫於評估新建碼頭數時，所設定每席貨櫃碼頭之能量改以每席70萬TEU/年作為代表能量，並據以估算本計畫之整體能量及碼頭設施需求。

### 二、貨櫃碼頭需求分析

「高雄港2040主計畫」（草案）考量高雄港整體貨櫃碼頭設施現況，依上述設定推估目前高雄港全部貨櫃碼頭作業能量約為1,006萬TEU/年。如比對前述各年期貨櫃運量之需求，至民國129年時，高雄港所需增建之貨櫃碼頭累計約在14席左右（詳見表4-2-1所示）。綜觀貨櫃碼頭需求來看至民國105年需要25席（缺4席）、110年需要27席（缺6席）、115年需要29席（缺8席）、120年時需要32席（缺11席）、125年需要34席（缺13席）及129年需要35席（缺14席）。

表 4-2-1 高雄港貨櫃碼頭需求預測表

年期	貨櫃預測運量 (a) (萬TEU/年)	貨櫃碼頭總 需求數	不足之作業能量 (b) = (a) - 1,006 (萬TEU/年)	累計新增碼頭需求 <每席=70萬TEU/年> (席)
民國100年	1,091	23	85	2
民國105年	1,248	25	242	4
民國110年	1,385	27	379	6
民國115年	1,537	29	531	8
民國120年	1,770	32	764	11
民國125年	1,856	34	850	13
民國129年	1,930	35	924	14

資料來源：高雄港2040主計畫（草案）。

「高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫綜合規劃」及「高雄港2040主計畫」（草案）不足之貨櫃碼頭席數，其中高雄港洲際貨櫃中心第一期工程基地，其岸線長度於100年已提供2席之運能，103年可再提供另外兩席，總增加之4席貨櫃碼頭運能可滿足至民國109年運量的需求，不足部分則藉由本計畫高雄港洲際貨櫃中心第二期工程之開發來滿足貨櫃運量成長之需求。

### 三、用地規模需求分析

經檢討「高雄港洲際貨櫃中心計畫」之有關近程計畫之原規劃方案之平面配置後，修正洲際一、二期計畫合計開發範圍為659.16公頃。

洲際二期計畫最佳方案之平面配置除依修訂後規劃基準重新調整航道、迴船池及填地範圍外，配置構想主軸在於將貨櫃中心改配置於港側，使其緊鄰洲際一期計畫興建之4席貨櫃碼頭；另洲際一期計畫之貨櫃中心與洲際二期計畫未來新建貨櫃中心間之約51.5公頃土地，可規劃引進貨櫃及物流相關產業，可望利用物流業之加值、組裝、分銷功能與兩側之貨櫃中心整併為現代化物流發展用地。透過相同產業群聚化之效應，兩個貨櫃中心將更容易發揮現代化貨櫃基地及物流用地之綜效，吸引更多投資業者進駐。

此外，洲際二期計畫將石化油品儲（轉）運中心改遷移至海側，相信除對高雄港之港埠景觀及高雄市整體市容景觀將有所助益外，預期亦可對港市共榮發展之重大目標有相當正面效益。洲際二期計畫之回填新生地將結合洲際一期工程，進行整體土地使用配置之規劃，如圖4-2-1所示。規劃有石化油品儲（轉）運中心、貨櫃中心、物流發展用地、港埠發展用地及公共設施用地等，說明如下：

#### （一）石化油品儲（轉）運中心

在海側填地方面，將於本計畫區海側回填新生地規劃一處256.8公頃之石化油品儲（轉）運中心，除提供中油公司油槽遷建及建立南部石化油品儲（轉）運中心所需之儲槽設施設置用地（已含中油前鎮儲運所遷移用地）約203.3公頃外，另53.5公頃將供舊港區內現有石化油品儲運業者搬遷所需用地。

#### （二）貨櫃中心及物流發展用地

洲際二期計畫港側之回填新生地，將併同洲際一期計畫貨櫃中心部份填地範圍整併開發，於預定跨港橋位置西側擬規劃設置面積約162公頃之現代化貨櫃中心。同時，二港口跨港橋預定路線東側土地（包括未來台電公司大林煤場遷出後之空地）將配合洲際一期計畫貨櫃中心，規劃為貨櫃及物流發展用地，開發面積約為51.5公頃。

#### （三）港埠發展用地

洲際二期計畫海側回填新生地北端保留約50.9公頃之港埠發展用地，可提供作為高雄港未來散雜貨碼頭及後線儲運設施及物流發展所需用地。惟該港埠發展用地將先完成海堤及護岸設施，填地工程暫不納入本計畫實施範圍，保留水域供未來港池浚挖維護土方回填之用，未來則可視發展需求彈性調整開發期程。此外，另於港埠發展用地北側另保留一處污泥處理用地（約5公頃），供處理港區浚渫污泥使用。

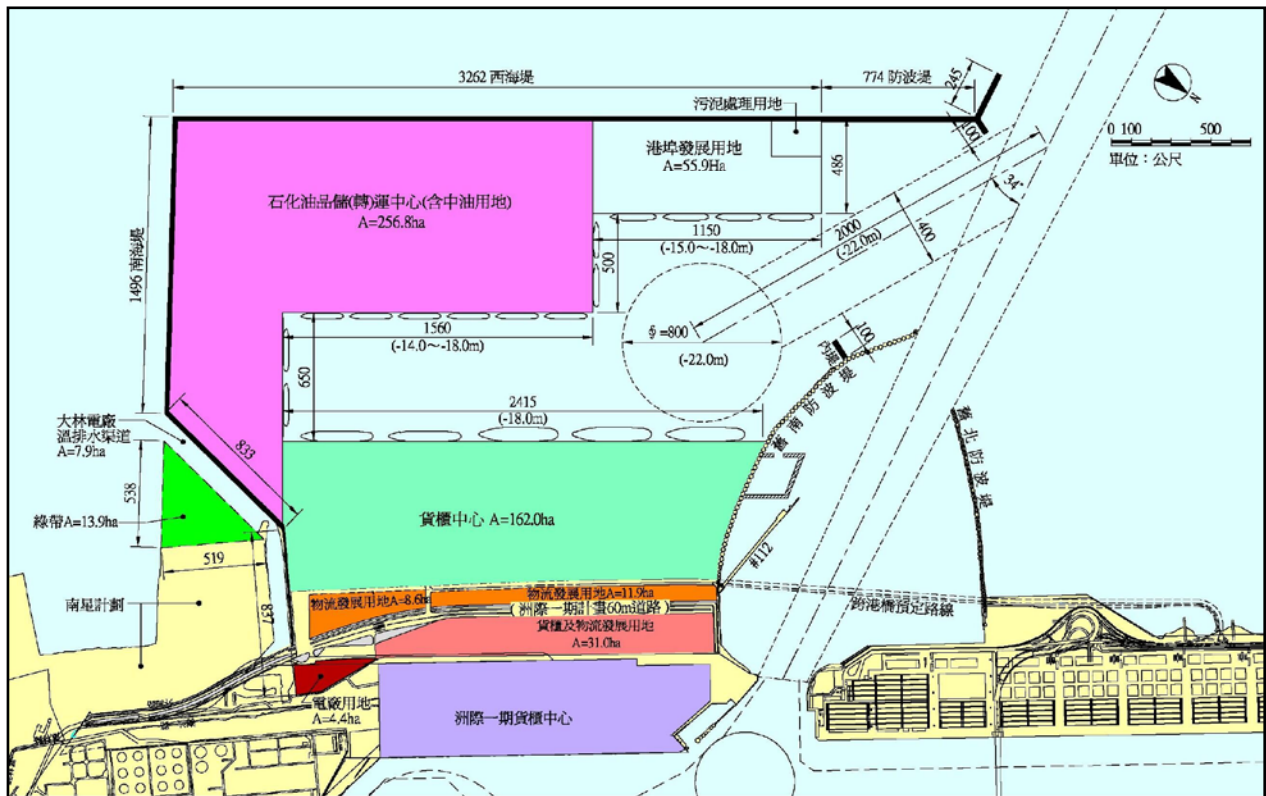


#### (四) 台電灰塘及大林電廠溫排水渠道

配合原環評結論及台電公司之需求，將大林電廠溫排水渠道改道至水深-12.0公尺排放，改道後之溫排水渠道東側約13.9公頃土地，將提供台電作為大林電廠灰塘使用，填灰完成後，用地將由交通部航港局作為綠地。而溫排水導流渠延伸段及灰塘圍堤設施，經與台電公司協商同意，由台電公司負責出資興建。

#### (五) 其他公共設施

其他公共設施包含外環道路、防風林、安全隔離帶、自來水及電力管線、消防設施、變電站、管制站、公共藝術設置等。其中外環道路部份，洲際二期計畫擬沿海堤內側規劃設置防風林區，以營造港區綠意。配合往返洲際二期計畫區之交通需求，本計畫沿海堤及防風林側規劃雙向六車道，路寬30公尺以上之環港道路，環港道路在跨港橋與洲際一期約60公尺寬道路銜接路段，將適度加寬至約80公尺，以紓解該處匯集繁忙之車流。



資料來源：臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司。

圖 4-2-1 洲際二期計畫平面配置示意圖

### 第三節 交通運輸需求預測

依據行政院100年3月10日核定之「高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫書（核定本）」之交通量預測及101年1月核定之「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書-環境影響差異分析報告」，除進行交通運輸流量補充調查外，另針對基地開發後所衍生的交通需求主要分為兩類，一為貨物運輸所產生的貨運交通量，另一為從業員工上下班之旅運需求，其交通影響評估及改善策略分述如下。

#### 一、現況交通調查說明

為瞭解自環境影響評估報告書核定後，本計畫鄰近交通量及路段交通服務水準變化情形，選擇「沿海二路」、「沿海四路」、「中林路與南星路口」及「鳳北路與南星路口」進行交通運輸流量補充調查。

本次交通調查補充資料，於 99年8月29日（假日）、99年8月30日（平日）分別進行交通流量及路段平均行駛速率調查，其調查結果如后。

##### （一）道路幾何特性現況

有關本計畫周邊道路之交通幾何條件現況詳表4-3-1所示。

##### （二）道路交通特性現況

本次補充調查道路尖峰時段之交通流量與服務水準評估，係依據台北市政府交通局於民國81年出版之「市區道路交通工程管理策略之研究」及交通部運輸研究所民國90年出版之「2001年台灣地區公路容量手冊」之評估標準來進行服務水準評估，評估標準請參見表4-3-2。

由現況交通道路補充調查結果顯示（詳表4-3-3及表4-3-4），受測路段平日交通量明顯高於假日，研判因鄰近臨海工業區就業人口多，且高雄港區對外之貨物運輸服務量大，故平日有較高之交通量，其交通尖峰時段多出現在上、下班時間。「沿海二路」路段之平、假日道路服務水準分別為C~D級及A級；「沿海四路」路段之平、假日道路服務水準均為A級；「中林路與南星路路口」之平、假日道路服務水準均為A級；「鳳北路、鳳林路、內海路及南星路口」之平、假日道路服務水準均為A級。

另外進行補充調查路段之平均旅行速率結果顯示（詳表4-3-5及表4-3-6），中林路與南星路「鳳北路~沿海路」路段平均旅行速率於平、假日（上、下午尖峰及離峰時間）介於26.9~29.3KPH之間，服務水準均屬B級；沿海二路「中鋼路~世全路」路段平均旅行速率於平、假日（上、下午尖峰及離峰時間）介於13.1~19.8KPH之間，服務水準介於D~E級；沿海四路（中林路北側）「鳳林路138巷~大業南路」路段平均旅行速率於平、假日（上、下午尖峰及離峰時間）介於20.3~24.4KPH之間，服務水準均屬C級；鳳北路與南星路「南星路~中心路」路段平均旅行速率於平、假日（上、下午尖峰及離峰時間）介於23.8~27.5KPH之間，服務水準介於B~C級。

整體而言，本計畫周邊道路，經由交通服務水準評估及平均旅行速率評估結果顯示，除了沿海二路之交通現況較差外，其餘道路之交通現況尚屬可接受狀況。

表 4-3-1 本計畫周邊道路幾何概況一覽表

路名	路寬	路型	車道	車道寬度	慢車道寬度	路肩寬	障礙物	路邊停車	容量
沿海二路	32	中央實體分隔（快慢車道實體分隔）	雙向六車道	3	3	0.5	雙邊	無	5,967
沿海四路	20	中央標線分隔	雙向四車道	3.5	—	3	雙邊	有	3,704
南星路 (中林路口)	42	中央實體分隔（快慢車道實體分隔）	雙向六車道	3.75	3	2.5	雙邊	無	6,275
中林路	14	中央標線分隔	雙向四車道	3	—	1	雙邊	無	3,500
鳳北路	20	中央標線分隔	雙向四車道	3.5	—	0.5	雙邊	無	3,704
南星路 (鳳北路口)	42	中央實體分隔（快慢車道實體分隔）	雙向六車道	3.75	3	2.5	雙邊	無	6,275
內海路	9	中央標線分隔	雙向二車道	4	—	0.5	單邊	無	2,276
鳳林路	10	中央標線分隔	雙向二車道	3	—	1.5	單邊	無	2,164

資料來源：高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書-環境影響差異分析報告，民國101年1月。

表 4-3-2 路段服務水準評估等級表

服務水準	市區三級道路旅行速率 (kph)	V/C	交通性質描述
A	≥ 33	≤ 0.5	自由車流
B	25~33	0.50~0.65	穩定車流（少許延滯）
C	20~25	0.65~0.75	穩定車流（延滯可接受）
D	16~20	0.75~1.00	接近不穩定車流（延滯可容忍）
E	10~16	1.00~1.20	不穩定車流（延滯不可容忍）
F	≤ 10	≥ 1.2	強迫車流（交通已阻塞）

資料來源：交通部運輸研究所，2001年台灣地區公路容量手冊，民國90年。

表 4-3-3 本計畫周邊道路交通服務水準環境現況監測結果（平日）

測點	路段	尖峰時段	方向	容量C (PCU/Hour)	流量V (PCU/Hour)	流量容量 比V/C	服務水準
沿海二 路段	沿海二 路	14~15	往小港機場	5,967	4,383	0.734	C
		14~15	往林園		4,538	0.760	D
沿海四 路段	沿海四 路	07~08	往鳳北路	3,704	1,347	0.364	A
		17~18	往沿海三路		757	0.204	A
南星路 與中 林路口	南星路	17~18	往鳳北路	6,275	92	0.015	A
		17~18	往中林路		83	0.013	A
	中林路	16~17	往沿海四路	3,500	53	0.015	A
		17~18	往南星路		83	0.024	A
南星路 與鳳 北路口	鳳北路	08~09	往沿海四路	3,704	352	0.095	A
		17~18	往大林埔		489	0.132	A
	南星路	08~09	往鳳北路	6,275	175	0.028	A
		17~18	往中林路		41	0.007	A
	內海路	17~18	雙向	2,276	578	0.254	A
	鳳林路	16~17	雙向	2,164	132	0.061	A

資料來源：高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書-環境影響差異分析報告，民國101年1月。

表 4-3-4 本計畫周邊道路交通服務水準環境現況監測結果（假日）

測點	路段	尖峰時段	方向	容量C (PCU/Hour)	流量V (PCU/Hour)	流量容量 比V/C	服務水準
沿海二 路段	沿海二 路	16~17	往小港機場	5,967	2,767	0.464	A
		16~17	往林園		2,857	0.479	A
沿海四 路段	沿海四 路	07~08	往鳳北路	3,704	432	0.117	A
		17~18	往沿海三路		310	0.084	A
南星路 與中林 路口	南星路	08~09	往鳳北路	6,275	68	0.011	A
		08~09	往中林路		46	0.007	A
	中林路	08~09	往沿海四路	3,500	38	0.011	A
		07~08	往南星路		51	0.015	A
南星路 與鳳北 路口	鳳北路	07~08	往沿海四路	3,704	295	0.080	A
		17~18	往大林埔		247	0.067	A
	南星路	09~10	往鳳北路	6,275	23	0.004	A
		07~08	往中林路		34	0.005	A
	內海路	07~08	雙向	2,276	285	0.125	A
	鳳林路	12~13	雙向	2,164	92	0.043	A

資料來源：高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書-環境影響差異分析報告，民國101年1月。

表 4-3-5 本計畫周邊路段平均旅行速率之服務水準（平日）

起迄路段	時段	方向	平均旅行速率 (km/hr)	服務水準
沿海二路 (中鋼路~世全 路)	上午尖峰時間 07:00~09:00	往世全路	14.4	E
		往中鋼路	14.3	E
	離峰時間 13:00~15:00	往世全路	19.4	D
		往中鋼路	19.8	D
	下午尖峰時間 17:00~19:00	往世全路	15.5	E
		往中鋼路	15.8	E
沿海四路 (中林路北側) (鳳林路138巷~ 大業南路)	上午尖峰時間 07:00~09:00	往大業南路	20.3	C
		往鳳林路158巷	20.4	C
	離峰時間 13:00~15:00	往大業南路	22.0	C
		往鳳林路159巷	22.0	C
	下午尖峰時間 17:00~19:00	往大業南路	20.5	C
		往鳳林路160巷	20.9	C
南星路與中林路 (鳳北路~沿海 路)	上午尖峰時間 07:00~09:00	往沿海路	26.9	B
		往鳳北路	27.1	B
	離峰時間 13:00~15:00	往沿海路	28.2	B
		往鳳北路	28.9	B
	下午尖峰時間 17:00~19:00	往沿海路	28.4	B
		往鳳北路	28.6	B
南星路與鳳北路 (南星路~中心 路)	上午尖峰時間 07:00~09:01	往中心路	25.3	B
		往南星路	25.2	B
	離峰時間 13:00~15:01	往中心路	25.0	B
		往南星路	24.2	C
	下午尖峰時間 17:00~19:01	往中心路	24.3	C
		往南星路	23.8	C

資料來源：高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書-環境影響差異分析報告，民國101年1月。

表 4-3-6 本計畫周邊路段平均旅行速率之服務水準（假日）

起迄路段	時段	方向	平均旅行速率 (km/hr)	服務水準
沿海二路 (中鋼路~世全 路)	上午尖峰時間 07:00~09:00	往世全路	13.1	E
		往中鋼路	13.1	E
	離峰時間 13:00~15:00	往世全路	18.4	D
		往中鋼路	18.2	D
	下午尖峰時間 17:00~19:00	往世全路	13.8	E
		往中鋼路	13.7	E
沿海四路 (中林路北側) (鳳林路138巷~ 大業南路)	上午尖峰時間 07:00~09:00	往大業南路	21.1	C
		往鳳林路158巷	21.9	C
	離峰時間 13:00~15:00	往大業南路	24.4	C
		往鳳林路159巷	24.3	C
	下午尖峰時間 17:00~19:00	往大業南路	22.3	C
		往鳳林路160巷	22.6	C
南星路與中林路 (鳳北路~沿海 路)	上午尖峰時間 07:00~09:00	往沿海路	27.3	B
		往鳳北路	27.4	B
	離峰時間 13:00~15:00	往沿海路	28.7	B
		往鳳北路	29.3	B
	下午尖峰時間 17:00~19:00	往沿海路	28.5	B
		往鳳北路	28.5	B
南星路與鳳北路 (南星路~中心 路)	上午尖峰時間 07:00~09:01	往中心路	27.5	B
		往南星路	27.1	B
	離峰時間 13:00~15:01	往中心路	27.2	B
		往南星路	26.6	B
	下午尖峰時間 17:00~19:01	往中心路	26.6	B
		往南星路	24.9	C

資料來源：高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書-環境影響差異分析報告，民國101年1月。

## 二、交通需求預測及交通影響評估

### (一) 高雄港洲際一、二期計畫開發完成後交通量推估

洲際貨櫃中心一、二期計畫開發完成後，衍生之交通需求可分為二大類，一為石化與貨櫃業者之貨物運輸需求，另一則為從業人員上下班之旅運需求。依據「高雄港洲際貨櫃中心第一期基礎設施興建工程細部規劃報告書」之研究成果，洲際一、二期計畫開發完成後所衍生之尖峰小時交通量約為1,786PCU/HR（詳表4-3-7），將全部衍生交通量（包括每年3%之交通成長量）以全數指派至主要運輸路段，並假設平日交通量影響最大的情境來預測營運期間對鄰近地區交通運輸之影響。評估後平日交通服務水準結果詳表4-3-8，其中主要運輸道路「沿海二路」之V/C值於變更前介於0.734~0.760之間，變更後V/C值介於1.316~1.352之間，其服務水準由變更前之C~D級降為F級；「南星路」之V/C值於變更前介於0.007~0.028之間，變更後V/C值介於0.294~0.323之間，其變更前後均維持A級。

表 4-3-7 洲際一、二期計畫開發完成後交通量推估

車種	洲際一期計畫尖峰小時交通量 (PCU/HR)	洲際二期計畫尖峰小時交通量 (PCU/HR)	洲際一、二期計畫開發完成後尖峰小時交通量 (PCU/HR)
聯結車	512	586	1,098
大貨車	0	116	116
小客車	55	355	410
機車	19	125	145
公車客運	3	14	17
小計	590	1,196	1,786

資料來源：高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書-環境影響差異分析報告，民國101年1月。

由於本計畫至全面營運前之準備期長達12年（民國99年~民國110年），交通自然成長量已對鄰近交通增量造成影響，經評估若未考量本計畫衍生之交通量下，「沿海二路」之V/C值於變更前介於0.734~0.760之間，變更後V/C值介於1.017~1.053之間，其服務水準受交通自然成長量降至E級（詳表4-3-9），其道路服務水準已達不穩定車流之狀況，故少許交通增量即會造成道路服務水準降低。

此外，考量中林路及鳳北路之次要運輸道路，衍生交通量假設以50%集中率至次要道路，則「沿海四路」之V/C值於變更前介於0.204~0.364之間，變更後V/C值介於0.233~0.402之間，其服務水準將由變更前之A級降為B~C級；「中林路」之V/C值於變更前介於0.015~0.024之間，變更後V/C值介於0.033~0.042之間，其服務水準均維持A級；「鳳北路」之V/C值於變更前介於0.095~0.132之間，變更後V/C值介於0.116~1.156之間，其服務水準均維持A級。另與原環評服務水準（詳表4-3-8）比較，沿海四路差異不大；中林路與鳳北路則較原環評服務水準較好。

此外，目前規劃「高雄港東側聯外高（快）速公路（國道7號）」（預計107年完工），將為未來營運期間重要對外運輸之交通命脈。另根據交通部臺灣區國道新建工程局於100年7月1日簡報內容所示，興建國道7號後，預估會減輕國道1號終點處10%~30%車流，假設沿海二路往北車流約50%車流均匯入國道1號，故國道7號興建後，亦會減少沿海二路尖峰小時車流約15%，為約910 PCU/HR，而本計畫營運期間往北對外運輸路線也將由南星路接國道7號，避免行經沿海二路，以可紓緩沿海二路之交通量，亦可有效降低運輸車輛行駛市區道路，故相關交通道路服務水準亦可相對提升，相關行駛路線變更詳圖4-3-1及圖4-3-2。

表 4-3-8 營運期間交通影響預測一覽表

道路名稱	方向 (往)	容量 (PCU/HR)	變更前 (基準年民國99年)			營運期間 (民國110年)					原環評 服務水準
			流量V (PCU/HR)	V/C	服務水準	自然 成長 流量	營運 衍生 流量	合計流量V' (PCU/HR)	V'/C	服務 水準	
沿海 二路 段	往小港機 場	5,967	4,383	0.734	C	6,067	1,786	7,853	1.316	F	-
	往林園		4,538	0.760	D	6,282	1,786	8,068	1.352	F	-
沿海 四路 段	往鳳北路	3,704	1,347	0.364	A	1,865	893	2,758	0.745	C	C
	往沿海三 路		757	0.204	A	1,048	893	1,941	0.524	B	
南 星 路 與 中 林 路 口	往鳳北路	6,275	92	0.015	A	127	1,786	1,913	0.305	A	-
	往中林路		83	0.013	A	115	1,786	1,901	0.303	A	-
	往沿海四 路	3,500	53	0.015	A	73	893	966	0.276	A	D
	往南星路		83	0.024	A	115	893	1,008	0.288	A	
南 星 路 與 鳳 北 路 口	往鳳北路	6,275	175	0.028	A	242	1,786	2,028	0.323	A	-
	往中林路		41	0.007	A	57	1,786	1,843	0.294	A	-
	往沿海四 路	3,704	352	0.095	A	487	893	1,380	0.373	A	B
	往大林蒲		489	0.132	A	677	893	1,570	0.424	A	

註：1.自然成長流量為本計畫變更前現況流量經交通自然年成長率假設3%所預估之數值。

2.沿海四路、中林路、鳳北路集中率50%來估算，即893 PCU。

資料來源：高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書-環境影響差異分析報告，民國101年1月。





資料來源：高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書-環境影響差異分析報告，民國101年1月。

圖 4-3-1 營運期間聯外道路交通指派比例分配圖



資料來源：高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書-環境影響差異分析報告，民國101年1月。

圖 4-3-2 營運期間國道 7 號通車後聯外道路交通指派比例分配圖

另外本計畫為瞭解主要路段於變更前及營運期間之平均旅行速率變化情形俾評估交通影響程度，爰利用補充調查之成果資料為基礎進行推估，估算營運期間之平均旅行速率。

以沿海二路、沿海四路、南星路與鳳北路等4處路段進行營運期間平均旅行速率評估，所衍生交通量對路段平均旅行速率之影響與變化情形如表4-3-10所示。

評估結果顯示，營運期間沿海二路路段交通行駛狀況，於尖峰時段旅行速率降為16.8~17.1km/hr，沿海四路之旅行速率降為18.2~18.5km/hr，南星路之旅行速率降為21.3~21.6km/hr，鳳北路之旅行速率降為20.7~21.7km/hr，研判因營運準備期間交通自然成長量已對本計畫評估路段造成一定程度之影響，再加上本計畫營運衍生流量，以致模擬推估之行駛速率降低，故於後續提擬改善策略，以提升洲際貨櫃中心周邊交通。

表 4-3-9 營運準備期交通自然成長量影響預測一覽表

道路名稱	方向 (往)	容量 (PCU/ HR)	變更前 (基準年民國99年)			營運目標年 (民國110年)			
			流量V (PCU/HR)	V/C	服務水準	自然成長流 量V' (PCU/HR)	V/C	服務水準	
沿海二路段	往小港機場	5,967	4,383	0.734	C	6,067	1.017	E	
	往林園		4,538	0.760	D	6,282	1.053	E	
沿海四路段	往鳳北路	3,704	1,347	0.364	A	1,865	0.503	B	
	往沿海三路		757	0.204	A	1,048	0.283	A	
南星路與 中林路口	南星路	6,275	92	0.015	A	127	0.020	A	
			往中林路	83	0.013	A	115	0.018	A
	中林路	3,500	往沿海四路	53	0.015	A	73	0.021	A
			往南星路	83	0.024	A	115	0.033	A
南星路與 鳳路口	南星路	6,275	往鳳北路	175	0.028	A	242	0.039	A
			往中林路	41	0.007	A	57	0.009	A
	鳳北路	3,704	往沿海四路	352	0.095	A	487	0.132	A
			往大林蒲	489	0.132	A	677	0.183	A

註：自然成長流量為本計畫變更前現況流量經交通自然年成長率假設3%所預估之數值。  
資料來源：高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書-環境影響差異分析報告，民國101年1月。

表 4-3-10 營運期間交通影響尖峰時段旅行速率預測一覽表

道路名稱	方向	變更前 (基準年民國99年)			營運期間 (民國110年)		
		V	V/C	平均旅行速率 (km/hr)	V'	V/C	平均旅行速率 (km/hr)
沿海二 路段	往小港機場	4,383	0.734	19.4	7,853	1.316	16.8
	往林園	4,538	0.760	19.8	8,068	1.352	17.1
沿海四 路段	往鳳北路	1,347	0.364	20.4	2,758	0.745	18.5
	往沿海三路	757	0.204	20.5	1,941	0.524	18.2
南星路	往鳳北路	92	0.015	28.6	1,913	0.305	21.6
	往中林路	83	0.013	28.4	1,901	0.303	21.3
鳳北路	往沿海四路	352	0.095	25.3	1,380	0.373	21.7
	往大林蒲	489	0.132	23.8	1,570	0.424	20.7

資料來源：高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書-環境影響差異分析報告，民國101年1月。

## (二) 區域運輸需求預測

### 1. 零方案（無國道7號建設）

本計畫區域運輸需求影響分析彙整如表 4-3-13、表 4-3-14 及表 4-3-15 所示。無國道 7 號建設之條件下，國道 1 號臺南都會區段於民國 110 年~120 年之交通服務水準維持在 C~D 服務水準，民國 130 年之交通服務水準約 C~E；國道 1 號高雄市區段維持在 E~F 服務水準；而鄰近本計畫區之五甲—終點路段，於民國 110 年之交通服務水準維持在 E 級，民國 120 年~130 年之交通服務水準略降至 E~F 級，建議於後續提擬改善策略，以提升區域周邊交通服務水準。

### 2. 國道7號建設完成後

#### (1) 國道7號主線交通量分析

依據國道7號高雄路段計畫綜合規劃暨配合工作建設計畫，國道7號規劃方案主線各年期之交通量預測結果，彙整如表4-3-11所示。表中顯示國道7號主線於民國130年尖峰小時單向最大車流量在3,276pcu/hr 左右，車道需求為2車道。由其路段交通量分布情形，主要交通量分布在高松路至國道10號路段，顯示主要為臨海工業區、大發工業區及屏東地區大量車流藉由本道路與高雄市及國道10號連繫。依交通量分析顯示國道7號主線依雙向4車道布設可滿足運輸需求。

#### (2) 國道7號交流道連絡道交通量分析

國道7號交流道連絡道路各年期之交通量預測結果，彙整如表4-3-12所示。顯示國道7號連絡道路台17線服務水準可維持在B級，高坪二十二路可維持在B級，高松路可維持在C級，台88可維持在D級，台25線可維持在D級，台1可維持在C級，神農路可維持在C級，縣186線則可維持在C級。

#### (3) 國道7號對國道1號交通影響分析

國道7號對國道1號道路各年期之交通量影響變化結果，彙整如表4-3-13、表4-3-14及表4-3-15所示。顯示國道1號臺南都會區段仍維持在C~D服務水準，轉移約6~9%之聯結車旅次，整體減少約3~5%交通量；國道1號高雄市區段約可轉移約10~30%之聯結車旅次，整體減少約10~25%交通量，岡山至高雄段可由E~F級提升至D級服務水準。

表 4-3-11 國道 7 號主線交通量指派結果

路段	方向	民國110年							民國120年							民國130年									
		小型車 (輛/日)	大客車 (輛/日)	大貨車 (輛/日)	聯結車 (輛/日)	車輛數 (輛/日)	重車比 (%)	尖峰交 通量 (pcu/hr)	服務水 準	小型車 (輛/日)	大客車 (輛/日)	大貨車 (輛/日)	聯結車 (輛/日)	車輛數 (輛/日)	重車比 (%)	尖峰交 通量 (pcu/hr)	服務水 準	小型車 (輛/日)	大客車 (輛/日)	大貨車 (輛/日)	聯結車 (輛/日)	車輛數 (輛/日)	重車比 (%)	尖峰交 通量 (pcu/hr)	服務水 準
起點台 17	往南	597	36	940	2,393	3,966	84.95	563	A	533	35	920	3,596	5,084	89.52	767	A	585	37	908	5,196	6,726	91.3	1,049	A
	往北	582	36	940	2,391	3,949	85.26	562	A	535	35	920	3,593	5,083	89.47	767	A	583	37	908	5,189	6,717	91.32	1,048	A
台17 上林路	往南	5,154	131	1,067	2,450	8,802	41.45	915	A	5,187	127	1,055	3,658	10,027	48.27	1,127	A	5,314	126	1,141	5,333	11,914	55.4	1,438	A
	往北	5,153	131	1,067	2,448	8,799	41.44	915	A	5,073	128	1,055	3,655	9,911	48.81	1,119	A	5,304	127	1,140	5,326	11,897	55.42	1,436	A
上林路 大坪頂	往南	6,143	209	1,615	2,914	10,881	43.54	1,131	A	6,328	204	1,619	4,216	12,367	48.83	1,372	A	6,556	205	1,701	5,952	14,414	54.52	1,701	A
	往北	6,155	211	1,621	2,919	10,906	43.56	1,134	A	6,227	206	1,631	4,214	12,278	49.28	1,366	A	6,552	209	1,705	5,945	14,411	54.53	1,700	A
大坪頂 高松路	往南	8,459	235	1,640	2,930	13,264	36.23	1,302	A	8,087	250	1,694	4,263	14,294	43.42	1,516	A	8,792	233	1,819	6,041	16,885	47.93	1,888	A
	往北	8,477	236	1,646	2,936	13,295	36.24	1,305	A	7,986	251	1,707	4,263	14,207	43.79	1,511	A	8,804	237	1,823	6,034	16,898	47.9	1,889	A
高松路 台 88	往南	19,389	703	2,481	3,512	26,085	25.67	2,306	A	20,052	691	2,573	4,913	28,229	28.97	2,606	B	21,565	682	2,691	6,659	31,597	31.75	3,029	C
	往北	19,295	703	2,492	3,520	26,010	25.82	2,302	A	19,994	692	2,588	4,915	28,189	29.07	2,604	B	21,597	684	2,682	6,668	31,631	31.72	3,032	C
台88 台25	往南	13,473	1,097	1,895	2,101	18,566	27.43	1,625	A	13,140	1,083	1,831	2,751	18,805	30.12	1,707	A	13,440	1,047	2,072	3,692	20,251	33.63	1,914	A
	往北	13,340	1,101	1,914	2,110	18,465	27.76	1,620	A	13,078	1,087	1,844	2,751	18,760	30.29	1,705	A	13,480	1,049	2,064	3,687	20,280	33.53	1,916	A
台25 台1	往南	8,453	661	1,625	1,539	12,278	31.15	1,101	A	8,097	669	1,553	2,038	12,357	34.47	1,157	A	8,704	651	1,789	2,842	13,986	37.77	1,363	A
	往北	8,351	666	1,640	1,547	12,204	31.57	1,097	A	8,107	673	1,566	2,034	12,380	34.52	1,159	A	8,657	653	1,781	2,835	13,926	37.84	1,358	A
台1 神農路	往南	21,813	1,327	2,603	1,751	27,494	20.66	2,246	A	21,593	1,337	2,628	2,308	27,866	22.51	2,332	A	22,745	1,333	2,924	3,114	30,116	24.48	2,584	B
	往北	21,624	1,329	2,611	1,760	27,324	20.86	2,235	A	21,719	1,343	2,612	2,302	27,976	22.37	2,338	A	22,742	1,336	2,915	3,107	30,100	24.45	2,582	B
神農路 國 10	往南	30,359	1,577	3,663	2,086	37,685	19.44	3,040	C	28,811	1,600	3,740	2,592	36,743	21.59	3,031	C	29,919	1,592	4,069	3,362	38,942	23.17	3,277	C
	往北	30,128	1,577	3,680	2,094	37,479	19.61	3,027	C	28,948	1,595	3,739	2,581	36,863	21.47	3,038	C	29,937	1,585	4,063	3,354	38,939	23.12	3,276	C

資料來源：國道7號高雄路段計畫綜合規劃暨配合工作建設計畫。

表 4-3-12 國道 7 號連絡道交通量指派結果

	路段	方向	容量	民國 110年		民國 120年		民國 130年	
				尖峰小時交通量 (pcu/hr)	V/C (LOS)	尖峰小時交通量 (pcu/hr)	V/C (LOS)	尖峰小時交通量 (pcu/hr)	V/C (LOS)
南星路	路線 末端	往東	5,073	1,601	0.32 (A)	2,169	0.43 (B)	2,735	0.54 (B)
		往西	5,073	1,602	0.32 (A)	2,170	0.43 (B)	2,736	0.54 (B)
台17 (林園 交流道)	路線 南側	往南	5,472	2,194	0.40 (B)	2,366	0.43 (B)	2,465	0.45 (B)
		往北	5,472	2,201	0.40 (B)	2,348	0.43 (B)	2,454	0.45 (B)
	路線 北側	往南	5,472	1,691	0.31 (A)	1,851	0.34 (A)	1,909	0.35 (A)
		往北	5,472	1,696	0.31 (A)	1,845	0.34 (A)	1,899	0.35 (A)
台17 (臨海 交流道)	路線 南側	往南	5,472	1,964	0.36 (A)	2,161	0.39 (B)	2,263	0.41 (B)
		往北	5,472	1,955	0.36 (A)	2,159	0.39 (B)	2,275	0.42 (B)
	路線 北側	往南	5,472	1,656	0.30 (A)	1,811	0.33 (A)	1,889	0.35 (A)
		往北	5,472	1,642	0.30 (A)	1,806	0.33 (A)	1,899	0.35 (A)
高坪 二十二路	路線 東側	往東	2,643	896	0.34 (A)	1,151	0.47 (B)	1,089	0.41 (B)
		往西	2,643	893	0.34 (A)	1,151	0.47 (B)	1,084	0.41 (B)
	路線 西側	往東	2,643	1,106	0.42 (B)	1,329	0.50 (B)	1,321	0.50 (B)
		往西	2,643	1,103	0.42 (B)	1,328	0.50 (B)	1,314	0.50 (B)
高松路	路線 東側	往東	3,572	1,193	0.33 (A)	1,059	0.30 (A)	1,039	0.29 (A)
		往西	3,572	1,155	0.32 (A)	1,043	0.29 (A)	1,014	0.28 (A)
	路線 西側	往東	3,572	2,628	0.74 (C)	2,648	0.74 (C)	2,702	0.76 (C)
		往西	3,572	2,600	0.73 (C)	2,626	0.74 (C)	2,674	0.75 (C)
台88	路線 東側	往東	5,700	3,948	0.69 (C)	4,046	0.71 (C)	4,161	0.73 (C)
		往西	5,700	3,952	0.69 (C)	4,066	0.71 (C)	4,163	0.73 (C)
	路線 西側	往東	3,800	3,245	0.85 (D)	3,353	0.88 (D)	3,444	0.91 (D)
		往西	3,800	3,250	0.85 (D)	3,374	0.89 (D)	3,449	0.91 (D)
台25	路線 東側	往東	3,458	2,824	0.82 (D)	2,780	0.80 (D)	2,664	0.77 (C)
		往西	3,458	2,846	0.82 (D)	2,799	0.81 (D)	2,691	0.78 (C)
	路線 西側	往東	3,458	1,879	0.54 (B)	1,894	0.55 (B)	1,816	0.53 (B)
		往西	3,458	1,899	0.55 (B)	1,912	0.55 (B)	1,840	0.53 (B)
台1	路線 東側	往東	3,686	2,701	0.73 (C)	2,914	0.79 (C)	2,867	0.78 (C)
		往西	3,686	2,690	0.73 (C)	2,901	0.79 (C)	2,882	0.78 (C)
	路線 西側	往東	3,686	1,551	0.42 (B)	1,681	0.46 (B)	1,545	0.42 (B)
		往西	3,686	1,524	0.41 (B)	1,658	0.45 (B)	1,539	0.42 (B)
神農路	路線 東側	往東	3,572	2,252	0.63 (C)	2,285	0.64 (C)	2,287	0.64 (C)
		往西	3,572	2,256	0.63 (C)	2,289	0.64 (C)	2,284	0.64 (C)
	路線 西側	往東	3,572	2,110	0.59 (B)	2,120	0.59 (B)	2,118	0.59 (B)
		往西	3,572	2,117	0.59 (B)	2,124	0.59 (B)	2,114	0.59 (B)
縣 186	路線 東側	往東	3,572	1,099	0.31 (A)	1,104	0.31 (A)	1,093	0.31 (A)
		往西	3,572	1,100	0.31 (A)	1,105	0.31 (A)	1,081	0.31 (A)
	路線 西側	往東	3,572	2,472	0.69 (C)	2,490	0.70 (C)	2,679	0.75 (C)
		往西	3,572	2,473	0.69 (C)	2,491	0.70 (C)	2,679	0.75 (C)

資料來源：國道7號高雄路段計畫綜合規劃暨配合工作建設計畫。

表 4-3-13 民國 110 年國道 7 號對國道 1 號主線影響分析

區段	方向	車道數	民國110年							
			零方案			國7			聯結車減少量	
			聯結車 (輛/日)	尖峰小 時交通 量 (pcu/hr)	服務 水準	聯結車 (輛/日)	尖峰小 時交通 量 (pcu/hr)	服務 水準	(輛/日)	%
臺南系統 - 永康	南向	3	5,962	4,588	C	5,754	4,461	C	208	3.49
	北向	3	6,002	4,595	C	5,753	4,459	C	249	4.15
永康 - 仁德	南向	3	6,034	4,408	C	5,764	4,238	B	270	4.47
	北向	3	6,026	4,404	C	5,762	4,233	B	264	4.38
仁德 - 仁德系統	南向	3	6,357	5,393	D	6,066	5,165	D	291	4.58
	北向	3	6,345	5,390	D	6,064	5,163	D	281	4.43
仁德系統 - 路竹	南向	3	6,462	5,066	C	6,060	4,784	C	402	6.22
	北向	3	6,464	5,071	C	6,061	4,782	C	403	6.23
路竹 - 高科	南向	3	6,433	5,055	C	6,028	4,879	C	405	6.30
	北向	3	6,436	5,032	C	6,028	4,904	C	408	6.34
高科 - 岡山	南向	3	6,360	5,047	C	5,985	4,816	C	375	5.90
	北向	3	6,362	5,049	C	6,022	4,823	C	340	5.34
岡山 - 楠梓	南向	3	6,351	5,082	C	5,925	4,857	C	426	6.71
	北向	3	6,354	5,081	C	5,926	4,858	C	428	6.74
楠梓 - 鼎金系統	南向	3	7,349	5,824	E	6,365	5,204	D	984	13.39
	北向	3	7,342	5,828	E	6,360	5,199	D	982	13.38
鼎金系統 - 高雄	南向	5	10,152	11,284	F	8,213	9,113	D	1,939	19.10
	北向	5	10,148	11,275	F	8,207	9,109	D	1,941	19.13
高雄 - 五甲	南向	4	9,998	8,959	F	7,272	6,910	C	2,726	27.27
	北向	4	9,986	8,957	F	7,257	6,902	C	2,729	27.33
五甲 - 終點	南向	3	6,379	5,935	E	5,906	5,336	D	473	7.41
	北向	3	6,380	5,947	E	5,910	5,339	D	470	7.37

資料來源：國道7號高雄路段計畫綜合規劃暨配合工作建設計畫。

表 4-3-14 民國 120 年國道 7 號對國道 1 號主線影響分析

區段	方向	車道數	民國120年							
			零方案			國7			聯結車減少量	
			聯結車 (輛/日)	尖峰小 時交通 量 (pcu/hr)	服務 水準	聯結車 (輛/日)	尖峰小 時交通 量 (pcu/hr)	服務 水準	(輛/日)	%
臺南系統 - 永康	南向	3	6,829	4,783	C	6,564	4,709	C	265	3.88
	北向	3	6,794	4,756	C	6,582	4,696	C	212	3.12
永康 - 仁德	南向	3	7,000	4,603	C	6,673	4,456	C	327	4.67
	北向	3	6,999	4,595	C	6,630	4,438	C	369	5.27
仁德 - 仁德系統	南向	3	7,413	5,572	D	7,029	5,386	D	384	5.18
	北向	3	7,412	5,578	D	7,014	5,388	D	398	5.37
仁德系統 - 路竹	南向	3	7,442	5,295	D	6,902	4,985	C	540	7.26
	北向	3	7,444	5,297	D	6,905	4,987	C	539	7.24
路竹 - 高科	南向	3	7,418	5,305	D	6,874	5,105	C	544	7.33
	北向	3	7,419	5,290	D	6,876	5,100	C	543	7.32
高科 - 岡山	南向	3	7,336	5,267	D	6,831	5,066	C	505	6.88
	北向	3	7,336	5,274	D	6,833	5,072	C	503	6.86
岡山 - 楠梓	南向	3	7,326	5,307	D	6,768	5,073	C	558	7.62
	北向	3	7,328	5,316	D	6,771	5,075	C	557	7.06
楠梓 - 鼎金系統	南向	3	8,066	5,847	E	7,296	5,260	D	770	9.55
	北向	3	8,062	5,842	E	7,296	5,251	D	766	9.50
鼎金系統 - 高雄	南向	5	11,782	11,511	F	9,655	9,273	D	2,127	18.05
	北向	5	11,778	11,502	F	9,651	9,269	D	2,127	18.06
高雄 - 五甲	南向	4	11,651	9,362	F	8,534	7,232	D	3,117	26.75
	北向	4	11,638	9,371	F	8,519	7,235	D	3,119	26.80
五甲 - 終點	南向	3	7,252	6,242	E	6,235	5,478	D	1,017	14.02
	北向	3	7,254	6,241	F	6,234	5,480	D	1,020	14.06

資料來源：國道7號高雄路段計畫綜合規劃暨配合工作建設計畫。

表 4-3-15 民國 130 年國道 7 號對國道 1 號主線影響分析

區段	方向	車道數	民國130年							
			零方案			國7			聯結車減少量	
			聯結車 (輛/日)	尖峰小 時交通 量 (pcu/hr)	服務 水準	聯結車 (輛/日)	尖峰小 時交通 量 (pcu/hr)	服務 水準	(輛/日)	%
臺南系統 - 永康	南向	3	8,054	5,091	C	7,578	4,933	C	476	5.91
	北向	3	7,992	5,083	C	7,578	4,940	C	414	5.18
永康 - 仁德	南向	3	8,159	4,887	C	7,647	4,671	C	512	6.28
	北向	3	8,092	4,871	C	7,691	4,669	C	401	4.96
仁德 - 仁德系統	南向	3	8,646	5,840	E	8,047	5,604	D	599	6.93
	北向	3	8,655	5,840	E	8,049	5,602	D	606	7.00
仁德系統 - 路竹	南向	3	8,824	5,562	D	8,067	5,260	D	757	8.58
	北向	3	8,825	5,564	D	8,070	5,262	D	755	8.56
路竹 - 高科	南向	3	8,705	5,579	D	8,059	5,360	D	646	7.42
	北向	3	8,790	5,595	D	8,061	5,361	D	729	8.29
高科 - 岡山	南向	3	8,641	5,492	D	7,987	5,290	D	654	7.57
	北向	3	8,708	5,511	D	7,989	5,303	D	719	8.26
岡山 - 楠梓	南向	3	8,706	5,585	D	7,947	5,320	D	759	8.72
	北向	3	8,708	5,586	D	7,949	5,322	D	759	8.72
楠梓 - 鼎金系統	南向	3	9,237	6,187	E	8,196	5,594	D	1,041	11.27
	北向	3	9,156	6,173	E	8,269	5,608	D	887	9.69
鼎金系統 - 高雄	南向	5	13,710	12,096	F	10,742	9,690	D	2,968	21.65
	北向	5	13,705	12,092	F	10,737	9,685	D	2,968	21.66
高雄 - 五甲	南向	4	13,464	9,864	F	9,198	7,404	D	4,266	31.68
	北向	4	13,446	9,856	F	9,179	7,408	D	4,267	31.73
五甲 - 終點	南向	3	7,922	6,465	F	5,990	5,472	D	1,932	24.39
	北向	3	7,879	6,463	F	5,991	5,474	D	1,888	23.96

資料來源：國道7號高雄路段計畫綜合規劃暨配合工作建設計畫。



### 三、改善策略

根據已通過環境影響評估審查之「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書-環境影響差異分析報告」與「國道7號高雄路段計畫綜合規劃暨配合工作建設計畫」及「高雄港2040主計畫(草案)」，本計畫對於交通改善以「短期多元接駁替代方案」、「鼓勵搭乘大眾運輸交通工具」、「國道7號建設」、「持續推動二港口跨港橋之建設」等策略來因應，其分述如下。

#### (一) 提出民國 110 年短期多元接駁替代方案，以減輕港區周邊客貨運輸之干擾

##### 1. 引導貨櫃重車行駛替代道路，有效紓解台 17 線路段現有之交通量

為根本改善港區周邊台 17 線中鋼路至金福路道路容量不足及客、貨車衝突問題，研擬民國 110 年短期替代道路方案以減輕台 17 線港區間貨運轉口重車車輛，引導重車行駛沿海三路轉中鋼路—大業北路—台機路—光和路—東亞南路—東亞路銜接金福路貨櫃專用道及港區聯外道路系統至港區各貨櫃中心，金福路—國道 1 號維持 B 級，聯結車減少 25.21%至 47.70%，中鋼路—金福路由 E 級提升為 D 級，聯結車減少約 26.77%至 38.70%，顯示短期替代道路方案將有效紓解台 17 線金福路—國道 1 號及中鋼路—金福路現有之交通量。

##### 2. 貨櫃運輸-港內駁運，減少轉運時間、油耗及碳排放，降低陸運衝擊及營運成本

(1) 「鼓勵4萬總噸以下貨櫃船移泊」：為因應高雄港第六貨櫃中心啓用後所增加與其他貨櫃中心聯運或航商調度之轉運交通所需，本公司目前鼓勵航商4萬總噸以下貨櫃船移泊方式加以因應，俾縮短貨櫃車陸運拖運距離，減少轉運時間、油耗及碳排放，降低陸運衝擊及營運成本。

(2) 「以動力駁船作為港區內貨櫃駁運」：以動力駁船作為港區內貨櫃駁運，降低陸運交通之影響。

(3) 辦理「高雄港整體交通路網及運輸模式改善研究」，綜合評估地下管道貨物運輸及水路貨物運輸等複合式運輸可行方案，以及實體路網方案，期能提出短、中、長期跨港運輸推動方案，提供後續營運配套輔助措施，以降低國道七號興建完成前可能之衝擊。

##### 3. 石化油品運輸採管線運輸，避免槽車運送增加交通衝擊。

##### 4. 散貨運輸：長期發展用地填築完成後將以港內較具污染性之散貨優先轉移至本區，以減輕對市區環境之影響，填築完成後尚需闢建密閉式倉儲，故營運時可配合國 7 興建期程由國 7 運送。

#### (二) 鼓勵並提供搭乘大眾運輸工具接駁，以降低各路段之尖峰交通量

未來營運期間貨運尖峰時間將盡量避開員工通勤尖峰時間，以降低各路段之尖峰交通量，且本計畫將規劃30%比例使用大眾運輸系統，如使用交通車或公車等方案銜接高雄捷運路線，以降低員工上下班之車流量。

### (三) 配合國道 7 號建設完成，研擬重車行駛路線

為紓解中山高速公路末端之交通瓶頸，並建構完整之高雄都會區域運輸路網，交通部已指示國道新建工程局於96年度著手辦理「高雄港東側聯外高速公路可行性研究」，研議興建高雄都會區外環高速公路。目前該計畫正式成果報告於98年7月8日陳報交通部，交通部業於98年10月13日由部長主持研商會議，原則同意國工局建議路廊方案並定位為國道，該計畫可行性研究行政院經建會於99年2月1日召開審議會議後提99年2月8日第1381次委員會審議原則同意依可行性研究評選結果，以(C0+A)整合方案接續辦理綜合規劃工作，另鑑於本計畫名稱冗長且易與其它既有計畫名稱混淆，經報奉交通部同意於綜合規劃階段更名為「國道7號高雄路段」，據以辦理「國道7號高雄路段計畫綜合規劃暨配合工作」。

該路線預定由本計畫區南側南星路銜接，往北延伸至國道10號以北，再連接既有之國道1號、3號等高速公路網。本計畫聯外之連接性道路擬利用南星路連接國道7號建設計畫興建之國道路線。此路線可避開市區道路及中山高末端之壅塞，行車時間應可較由市區道路接中山高節省，完工通車後除可改善中山高末端之道路服務水準，亦可大幅降低本計畫區長途貨運車輛之旅行時間成本。未來往來本計畫區之車輛可選擇國道7號與外界聯繫，可經南星路接國道7號南星端後，往北銜接台88快速道路及國道1號與國道10號及國道3號，以減少對現有地方道路系統之影響。

### (四) 國道 7 號建設完成後，將對省道台 17 交通量改善效果顯著

茲節錄「國道7號高雄路段計畫綜合規劃暨配合工作建設計畫」國道7號計畫對省道台17線各路段各年期之交通量影響預測結果，並配合上述研擬未來重車行駛路線之影響進行說明，彙整如表4-3-16所示。

#### 1. 國道 7 號建設完成後，本計畫區鄰近路段之聯結車減少 42.36% 至 42.45%

國道 7 號建設完成後，於民國 110 年各路段服務水準分別為，金福路－國道 1 號維持 B 級，聯結車減少 21.28%，中鋼路－金福路為 E 級，聯結車減少約 22.92% 至 23.14%，本計畫區鄰近之沿海四路－中林路維持 A 級，聯結車減少 42.36% 至 42.45%。

#### 2. 本區段之道路服務水準可由 B 級提升為 A 級，其中以聯結車轉移量最為明顯

如圖 4-3-3 所示，本計畫區位於小港區紅毛港地區，主要交通匯集點位於沿海四路－中林路區段，且來往車輛也以貨運車次為主要類型，因此於國道 7 號建設完成後對於沿海四路－中林路區段所衍生之聯結車減少量約在 42.36% 至 53.56%，本區段之道路服務水準可由 B 級提升為 A 級，其中以聯結車轉移量最為明顯，顯示國道 7 號對本計畫區衍生之交通量及省道台 17 線之交通運轉改善效果相當顯著。

表 4-3-16 國道 7 號對省道台 17 線路段交通量影響分析

年期	區段	方向	零方案			國道7號建設後			聯結車減少量		尖峰小時交通減少量	
			聯結車 (輛/ 日)	尖峰小時 交通量 (pc/h)	服務 水準	聯結車 (輛/ 日)	尖峰小時 交通量 (pc/h)	服務 水準	(輛/ 日)	%	(pc/h)	%
民國 110 年	金福路 - 國道1號	東向	94	3,965	B	74	3,629	B	20	21.28	336	8.47
		西向	94	3,965	B	74	3,622	B	20	21.28	343	8.65
	中鋼路 - 金福路	東向	2,068	6,088	E	1,594	5,856	E	474	22.92	232	3.81
		西向	2,070	6,067	E	1,591	5,853	E	479	23.14	214	3.53
	沿海四路 - 中林路	南向	5,425	2,590	A	3,122	1,642	A	2,303	42.45	948	36.60
		北向	5,422	2,587	A	3,125	1,642	A	2,297	42.36	945	36.53
民國 120 年	金福路 - 國道1號	東向	107	4,003	B	81	3,687	B	26	24.30	316	7.89
		西向	106	4,003	B	81	3,686	B	25	23.58	317	7.92
	中鋼路 - 金福路	東向	2,497	6,490	E	1,935	6,158	E	562	22.51	332	5.12
		西向	2,506	6,468	E	1,930	6,187	E	576	22.98	281	4.34
	沿海四路 - 中林路	南向	7,425	3,093	B	3,948	1,813	A	3,477	46.83	1,280	41.38
		北向	7,426	3,089	B	3,949	1,806	A	3,477	46.82	1,283	41.53
民國 130 年	金福路 - 國道1號	東向	178	3,930	B	98	3,697	B	80	44.94	233	5.93
		西向	177	3,931	B	97	3,673	B	80	45.2	258	6.56
	中鋼路 - 金福路	東向	3,342	6,777	E	2,161	6,233	E	1,181	35.34	544	8.03
		西向	3,343	6,744	E	2,157	6,245	E	1,186	35.48	499	7.40
	沿海四路 - 中林路	南向	9,501	3,571	B	4,412	1,889	A	5,089	53.56	1,682	47.10
		北向	9,502	3,570	B	4,440	1,898	A	5,062	53.27	1,672	46.83

資料來源：國道7號高雄路段計畫綜合規劃暨配合工作建設計畫。

表 4-3-17 國道 7 號及短期重車替代道路交通量影響分析

年期	區段	方向	零方案			國道7號建設及重車替代道路			聯結車減少量		尖峰小時交通減少量	
			聯結車 (輛/日)	尖峰小時 交通量 (pc/h)	服務 水準	聯結車 (輛/日)	尖峰小時 交通量 (pc/h)	服務 水準	(輛/日)	%	(pc/h)	%
民國 110 年	金福路 - 國道1號	東向	94	3,965	B	70	3,448	B	24	25.21	517	13.05
		西向	94	3,965	B	70	3,441	B	24	25.21	524	13.22
	中鋼路 - 金福路	東向	2,068	6,088	E	1,514	5,563	D	554	26.77	525	8.62
		西向	2,070	6,067	E	1,511	5,560	D	559	26.98	507	8.35
	沿海四路 - 中林路	南向	5,425	2,590	A	3,122	1,642	A	2,303	42.45	948	36.60
		北向	5,422	2,587	A	3,125	1,642	A	2,297	42.36	945	36.53
民國 120 年	金福路 - 國道1號	東向	107	4,003	B	77	3,503	B	30	28.08	500	12.50
		西向	106	4,003	B	77	3,502	B	29	27.41	501	12.52
	中鋼路 - 金福路	東向	2,497	6,490	E	1,838	5,850	D	659	26.38	640	9.86
		西向	2,506	6,468	E	1,834	5,878	D	673	26.84	590	9.13
	沿海四路 - 中林路	南向	7,425	3,093	B	3,948	1,813	A	3,477	46.83	1,280	41.38
		北向	7,426	3,089	B	3,949	1,806	A	3,477	46.82	1,283	41.53
民國 130 年	金福路 - 國道1號	東向	178	3,930	B	93	3,512	B	85	47.70	418	10.63
		西向	177	3,931	B	92	3,489	B	85	47.94	442	11.24
	中鋼路 - 金福路	東向	3,342	6,777	E	2,053	5,921	D	1,289	38.57	856	12.63
		西向	3,343	6,744	E	2,049	5,933	D	1,294	38.70	811	12.03
	沿海四路 - 中林路	南向	9,501	3,571	B	4,412	1,889	A	5,089	53.56	1,682	47.10
		北向	9,502	3,570	B	4,440	1,898	A	5,062	53.27	1,672	46.83

資料來源：國道7號高雄路段計畫綜合規劃暨配合工作建設計畫。

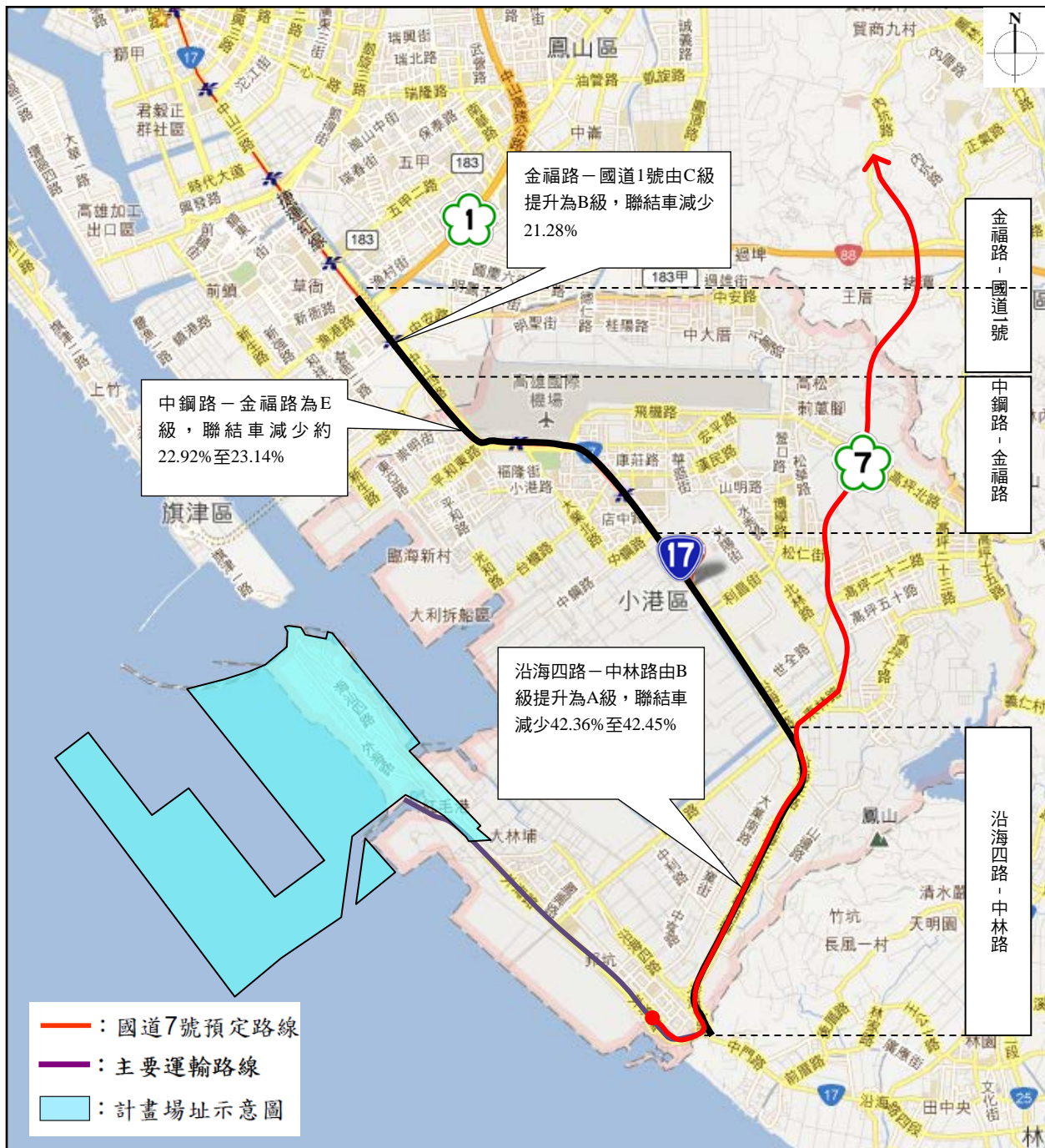


圖 4-3-3 國道 7 號建設後對省道台 17 線路段交通量影響示意圖

### (五) 持續推動二港口跨港橋之建設，以健全港區周邊交通路網

#### 1. 長期民國 120 年至 130 年依港區路網結構，持續建設聯外及連接性功能道路系統

依據「高雄港 2040 主計畫」之發展願景與藍圖及近年政府積極推動高雄港區周邊重大公路建設改善計畫，長期民國 120 年至 130 年港區路網結構依其功能定位，概分為聯外及連接性功能，其中，屬聯外功能者共包含國道 7 號高速公路、三國通道（含銜接路廊）計畫及高雄港聯外高架道路計畫－中山高速公路延伸路廊；屬連接性功能者共包括高雄港聯外高架道路計畫－商港區銜接路廊、高雄港二港口跨港橋計畫及第二過港隧道。

## 2. 將推動二港口跨港橋建設，以降低貨車對市區交通衝擊及提升港區間轉口櫃服務

由圖 4-3-4 所示，未來本計畫區通往港區貨櫃中心及高雄市市區貨櫃車輛，則以本計畫區北側銜接二港口跨港橋—過港隧道—高雄港聯外高架道路計畫—商港區銜接路廊—國道 1 號；長程通往屏東、北高雄及台南等方向則以計畫區南側南星路—國道 7 號—台 88 線快速道路往屏東或國道 10 號往北高雄及台南地區。依高雄港貨運起迄特性，本計畫區未來貨運將可藉由上述計畫之推動，尤其以二港口跨港橋之建設最能大幅減少計畫區貨櫃車量行駛台 17 線市區道路之現象，降低貨車對市區交通衝擊，並提升港區間轉口櫃服務。

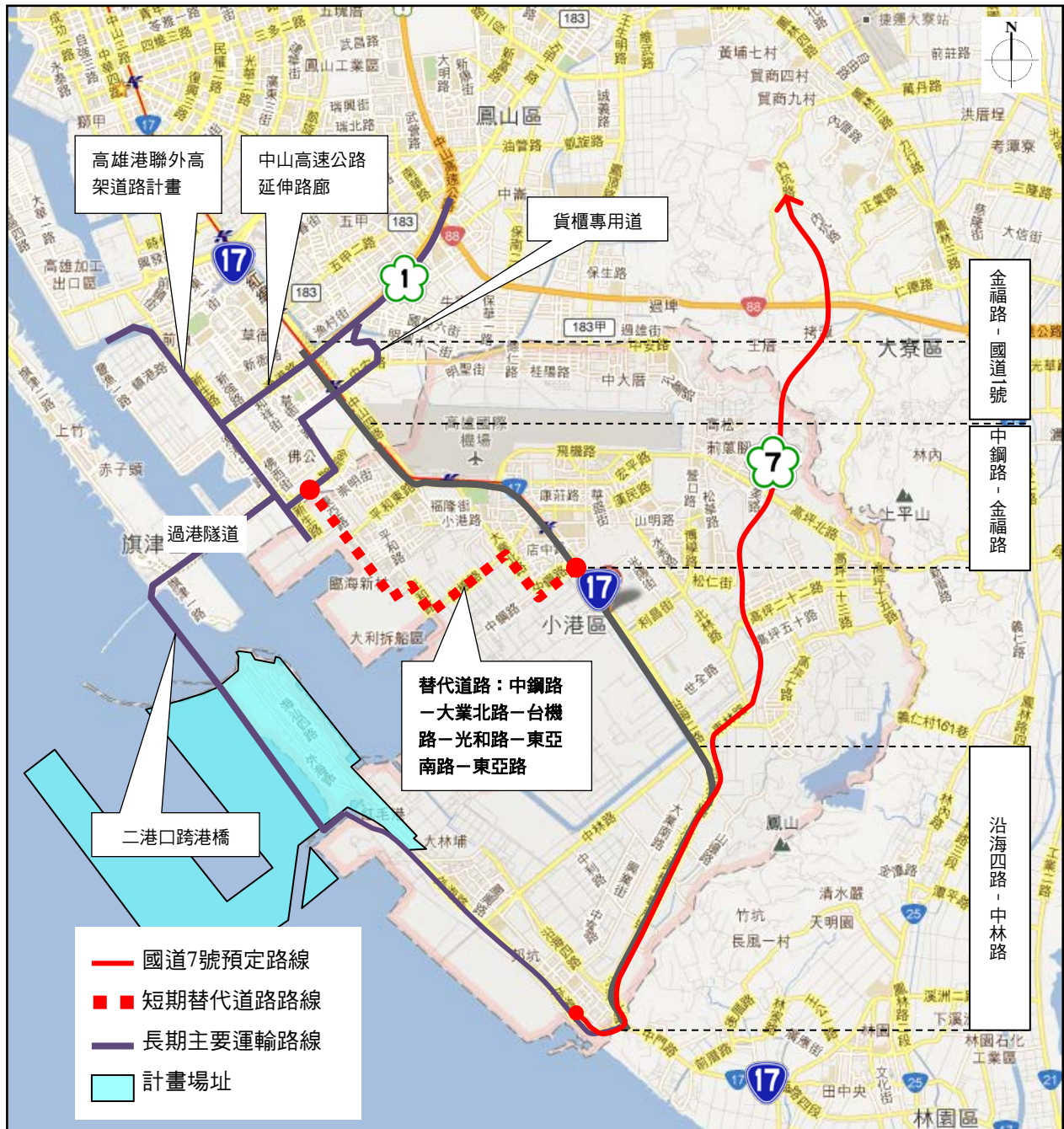


圖 4-3-4 短期替代道路方案及建構長期港區路網結構示意圖

## 第五章 整體規劃構想

### ● 藉由整體港區工程新建協助調整舊港區使用機能，達成重塑港市共榮生活圈之願景

本案係配合高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫辦理，該計畫係奉行政院列入「高雄海空經貿城整體發展綱要計畫」中推動執行，係屬國家重大建設計畫。計畫目的主要為持續建設高雄港朝向全球現代化之貨櫃中心及物流基地邁進、確保亞太地區貨櫃運輸樞紐港地位；另將可協助舊港區石化業者之順利遷建，重新建立南部石化儲運中心，延續我國石化產業之競爭力，亦可藉由整體結構性調整舊港區使用機能，達成重塑港市共榮生活圈之願景。

### ● 第一、二期工程計畫皆完成環境影響評估之審查

依行政院環境保護署92年12月8日環署綜字第0920089018號「大林商港區開發計畫環境影響評估報告書」審查結論：大林商港區開發計畫有條件通過環境影響評估審查。開發範圍（大林商港區現有陸域及外海開發區，即大林商港區開發計畫），因配合行政院推動之新十大國家建設計畫，名稱修正為「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書」，已獲報行政院環保署備查在案。高雄港洲際貨櫃中心第一、二期工程範圍係屬「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書」及「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書環境影響差異分析報告（定稿本）」業經環境影響評估審查通過之範圍內，且依據行政院環境保護署96年3月28日環署綜字第0960017378號函示，本計畫範圍及內容均與原環評報告書所載計畫範圍與計畫內容相同，故本案無須實行政策環境影響評估。

### ● 全區為整體規劃建設，有別於一般都市計畫，並提供必要之公共服務設施

依據上揭計畫之開發內容主要包含洲際貨櫃中心基地及石化油品儲運中心之興建，並保留港埠發展用地需求，以因應高雄港短、中期及長期之營運需求。其未來使用目的單純且具特殊性，因全區為整體規劃建設，有別於一般都市計畫，且其使用目的及服務對象以海運貨櫃及油品儲（轉）運為主，因此本案都市計畫公共設施用地將結合開發內容之公共設施及公共設備等進行研擬，提供作為區內必要之服務設施。

### ● 本次擴大及變更都市計畫惟整體考量第一、二期工程計畫及港區必要性需求進行

本計畫主要規劃內容係屬洲際二期工程計畫填築用地擴大都市計畫，在高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫中主要配合洲際貨櫃中心之需求為基礎，劃設港埠用地及必要公共設施用地作為貨櫃碼頭基地，並建立便捷之聯外道路系統，以因應基地開發後之交通運輸需求。本案除依循「高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫（核定本）」將海域填築用地擴大都市計畫外，並因應實質工程計畫建設需求部份範圍整併開發，其中為使得貨櫃中心留有足夠面積寬度及港埠用地完整性，故將現行高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫之原60公尺寬道路用地及原40公尺寬圍道用地變更為綠地用地及港埠用地，而部分綠地用地變更為港埠用地。另配合南星自由貿易港區聯絡橋之建設與台電溫水排水渠道北側阻擋波浪之功能，變更部分港埠用地及道路用地為港埠用地及綠地用地。本次依循都市計畫法第45條規定，補足必要之公共設施用地。

## 第一節 開發構想

有關洲際二期工程計畫開發構想，除延續高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫內容外，包括石化油品儲（轉）運中心之興建、貨櫃中心及物流發展用地、港埠發展用地及其他公共設施等四大部分，其構想分述如後（其各用地關係及開發構想示意圖詳見圖5-1-1所示）：

### 一、石化油品儲（轉）運中心劃設構想：協助中油及舊港區石化業者順利遷建，重新建立南部石化儲運中心，延續我國石化產業之競爭力，並調整舊港區使用機能，達成重塑港市共榮生活圈之願景

根據工研院IEK統計，2006年我國石化產業產值達1.27兆元，在製造業中占極為重要之比例，顯見石化產業對我國經濟發展之重要性，而煉油廠更為石化產業鏈之源頭，攸關中下游相關產業之發展。本計畫將可提供256.8公頃之土地、10席42,000DWT級以上石化油品碼頭供中油及其他石化業者利用，提供港區內既有石化業者搬遷所需用地，並有機會進一步整合各家業者，建立南部地區石化原料及油品儲運中心，延續我國石化產業競爭力；且因港埠區位遠離市區，不會與都市機能相互干擾，有助於改善都市生活環境，並藉由廠區遷建時一併將設備汰舊更新，可達到降低污染、改善環保之效。

### 二、貨櫃中心及物流發展用地劃設構想：建設現代化貨櫃及物流基地，確保樞紐港地位

目前國際現代化大型貨櫃基地之基本條件，碼頭水深至少須16公尺，後線縱深應達700公尺左右；然高雄港除洲際一期4座碼頭水深可達16公尺外，其餘貨櫃碼頭皆小於16公尺，且後線腹地面積較小。本計畫完成後將可提供5席18,000TEU超大型貨櫃輪泊靠之現代化貨櫃碼頭，及162公頃之櫃場用地。同時，配合洲際一期計畫已完成之貨櫃中心，本計畫另可規劃約51.5公頃之物流發展用地，可供發展貨櫃運輸、倉儲與物流增值產業，預期可發揮群聚效應，吸引兩岸三通直航後回流之台商投資進駐，提昇高雄港競爭力，確保高雄港作為亞太地區貨櫃樞紐港地位。

### 三、港埠發展用地劃設構想：新闢碼頭岸線、區內必要港區連絡道及港埠用地，容納未來運量成長

由於上位計畫「臺灣地區商港整體發展規劃（96~100年）」預測未來高雄港運量仍將持續成長、以及舊港區石化碼頭遷建所需，後續必需再增建碼頭設施；在港內已無其餘岸線可供開發的條件下，新闢碼頭岸線及後線用地，為本計畫之重要目標之一。



#### 四、公共設施用地劃設構想：整體考量高雄港洲際貨櫃中心第一、二期公共設施需求，規劃系統性公共設施

本計畫依循洲際二期工程計畫，檢討變更第一期工程計畫土地使用分區適宜性，並依循實質工程計畫配置及貨櫃基地後線縱深應達700公尺左右之需求，調整變更第一期75公尺寬之綠地用地、40公尺寬園道用地及原60公尺寬之道路用地，並於第二期工程計畫中整體考量港區管制區內、外之區別劃設都市計畫公共設施用地，以符合都市計畫法第45條之10%公共設施用地。以下針對第一期及第二期土地使用分區（公共設施用地）配置構想說明。

##### （一）第一期都市計畫部分

1. 於台電電力發展及煤倉設施用地範圍南側規劃劃設隔離綠帶（綠地用地），除配合提供應劃設 10%計畫面積之公共設施用地外，並可做為區內員工及大林蒲地區居民休憩場所。
2. 配合高雄市政府所設置之紅毛港文化園區腹地完整性之需求，將原公園用地西側（現況為灘地）劃設公園用地。
3. 配合洲際二期工程計畫貨櫃運輸及作業車輛出入之需求，以及港區管制區內、外設置管制站需求，調整變更道路用地為港埠用地，以作為聯繫洲際二期貨櫃中心以及紅毛港文化園區進出道路。
4. 配合洲際一期工程計畫 60 公尺寬洲際大道施工完工，其作為進入貨櫃中心及港區行政中心之中央軸線意象，現況並已佈設完善之道路綠帶、防風林及必要之綠美化設施，因此本次變更道路用地為園道用地。
5. 考量未來市區運輸需求、銜接北側二港口跨港橋之規劃及銜接紅毛港文化園區進出道路，調整變更部分港埠用地為園道用地。
6. 原 60 公尺寬道路用地依據「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書」道路需求並有效管理及區分港區管制區內外安全，變更道路用地為港埠用地（3 公尺寬），且配合南星自由貿易港區聯絡橋之建設與台電溫水排水渠道北側阻擋波浪之功能，變更部分道路用地為港埠用地（20 公尺寬）及綠地用地。
6. 配合洲際二期工程計畫，二港口南堤劃設寬 20 至 30 公尺綠地用地有效防止第二港口海浪飛沫及阻擋波浪之功能，並確保港區內安全。
7. 配合洲際二期工程計畫，預留洲際貨櫃中心第二期工程計畫聯外道路未來交通規劃需求、貨櫃運輸、作業車輛出入及設置港區管制站有效管理港區之安全性，劃設為港埠用地。

##### （二）第二期擴大都市計畫部分

1. 依都市計畫法規定應劃設 10%計畫面積之公共設施用地，緩衝石化油品轉運中心與環港道路之安全隔離帶，劃設 14 公尺寬綠地用地及 97 公尺寬之大片安全隔離綠地用地。

2. 依據洲際二期工程計畫，為緩衝港埠發展用地與環港道路之安全隔離帶，並可作為緊急防災隔離帶，劃設 14 公尺寬綠地用地。
3. 大林電廠溫排水渠道口東側土地作為大林電廠灰塘用地之規劃，該灰塘用地填灰完成後，將作為綠地用地。
4. 配合西海堤與南海堤作為洲際貨櫃中心設置堤岸及防風林，形成 36 公尺寬帶狀綠地用地，可有效防止海浪飛沫及阻擋波浪之功能，並確保港區內安全所劃設。
5. 二港口南堤劃設寬 20 至 30 公尺綠帶有效防止海浪飛沫及阻擋波浪之功能，並確保港區內安全。
6. 緩衝港區內貨櫃碼頭區及石化油品轉運中心區之功能，劃設 50 公尺寬之隔離綠地用地。
7. 有效區分港區管制區內、外之動線，銜接東側第一期工程計畫港區動線規劃及滿足第二期工程計畫交通需求，於西海堤與南海堤 36 公尺寬帶狀綠地用地與為緩衝港埠發展用地 14 公尺寬綠地用地及 97 公尺寬之大片安全隔離綠地用地間，劃設 30 公尺寬港埠用地滿足港區管制區內之交通需求。

依循以上之構想繪製模擬示意圖，其模擬圖詳見圖 5-1-2 及圖 5-1-3。

整體工程計畫範圍

機能分區位置

服務性公共設施

規劃用地關係位置

土地使用構想

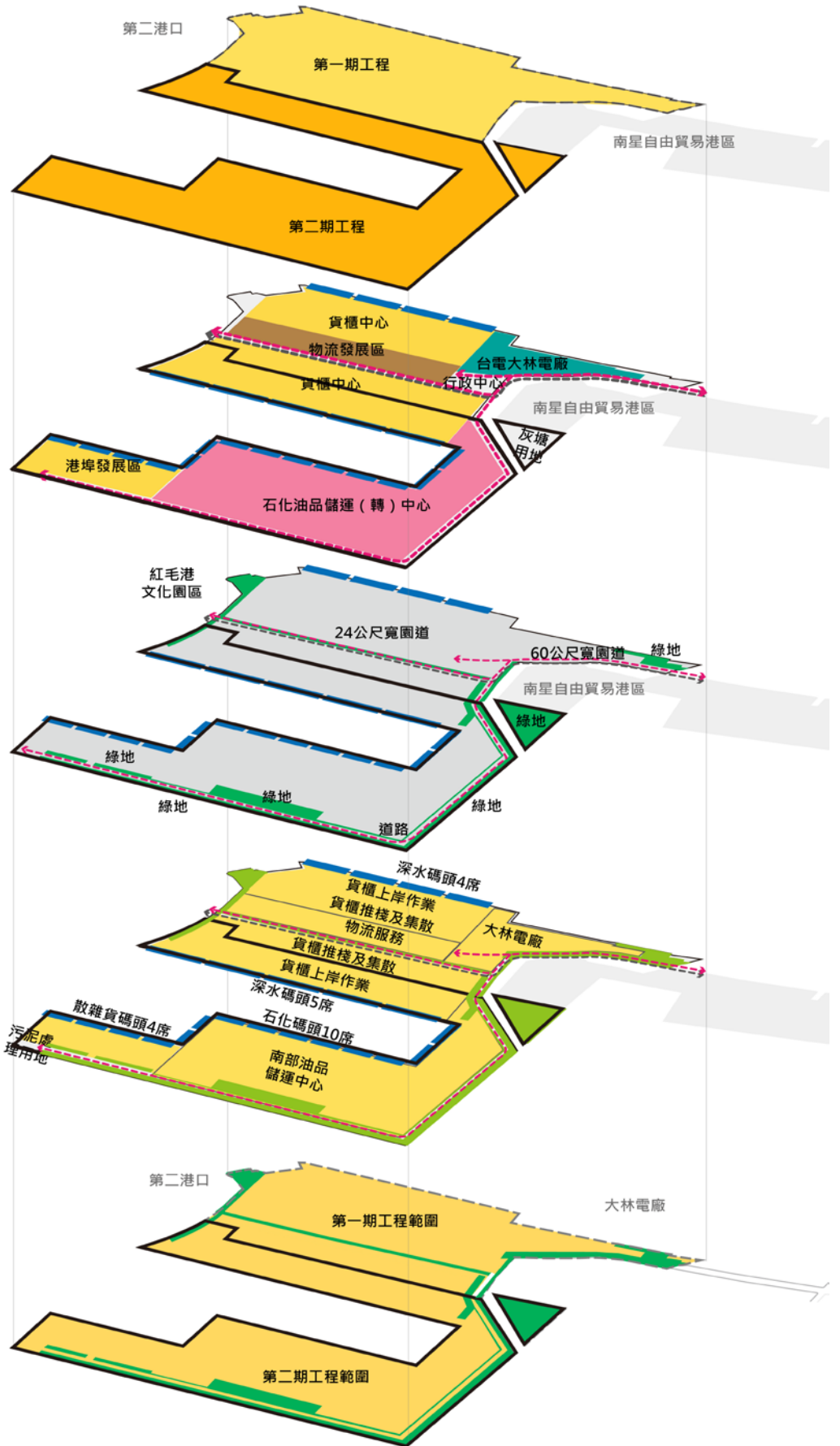


圖 5-1-1 高雄港洲際貨櫃中心整體規劃構想示意圖



圖 5-1-2 高雄港洲際貨櫃中心模擬示意圖（1）



圖 5-1-3 高雄港洲際貨櫃中心模擬示意圖（2）

## 第二節 產業發展

隨著高雄港洲際貨櫃中心之建設、自由貿易港區之設置、港區交通運輸逐漸完備，未來計畫範圍周邊地區之發展型態將朝自由貿易、國際物流及倉儲轉運等方向發展，如圖5-2-1所示。本計畫主要係作為高雄港洲際貨櫃中心基地，未來產業發展將配合貨櫃碼頭之興建，以貨櫃貨為主，可增加自由貿易、加值服務、倉儲轉運及資訊服務等多角化營業項目及機能。

### 一、發展高雄港成為亞太地區貨櫃樞紐港

目前國際現代化大型貨櫃基地之基本條件，碼頭水深至少須18公尺，後線縱深應達700公尺左右。而本計畫完成後將可提供5席水深-18公尺供18,000TEU超大型貨櫃輪泊靠之碼頭及後線縱深700公尺約162公頃之櫃場用地；同時，配合洲際一期計畫已完成4席貨櫃碼頭及75公頃之貨櫃場，以及本計畫規劃約51.5公頃之物流發展用地，可供發展貨櫃運輸、倉儲與物流加值產業，形成一處完整之現代化貨櫃及物流基地，預期可發揮群聚效應，吸引航商及相關業者前來投資，確保高雄港持續作為亞太地區貨櫃樞紐港地位。

### 二、啟動港市再造契機，重塑港市共榮生活圈

高雄港、市之間歷經多年來之發展，形成目前舊港區內石化油品儲運設施緊鄰市區中心的窘境，不僅業者營運規模受限，連帶影響市區環境品質；透過本計畫外海港區之開發，將可提供港區內石化油品儲運業者搬遷所需用地，港埠區位與功能可再重新調整，進一步帶動蓬萊、鹽埕、苓雅等港區再開發的契機，以營造優質的港都生活空間，重新塑造港市共榮生活圈。

### 三、建立南部石化儲運中心，延續我國石化產業競爭力

根據工研院統計，石化產業於我國製造業中占極為重要之比例，而煉油廠更為石化產業鏈之源頭，攸關中下游相關產業之發展。本計畫將可提供256.8公頃之土地及10席石化品碼頭供中油及其他石化業者使用，可協助解決中油高雄煉油廠迫切之遷廠部分儲槽用地之問題，並進一步整合中島港區各家業者搬遷至本計畫範圍，建立南部地區石化原料及油品儲運中心，延續我國石化產業競爭力。

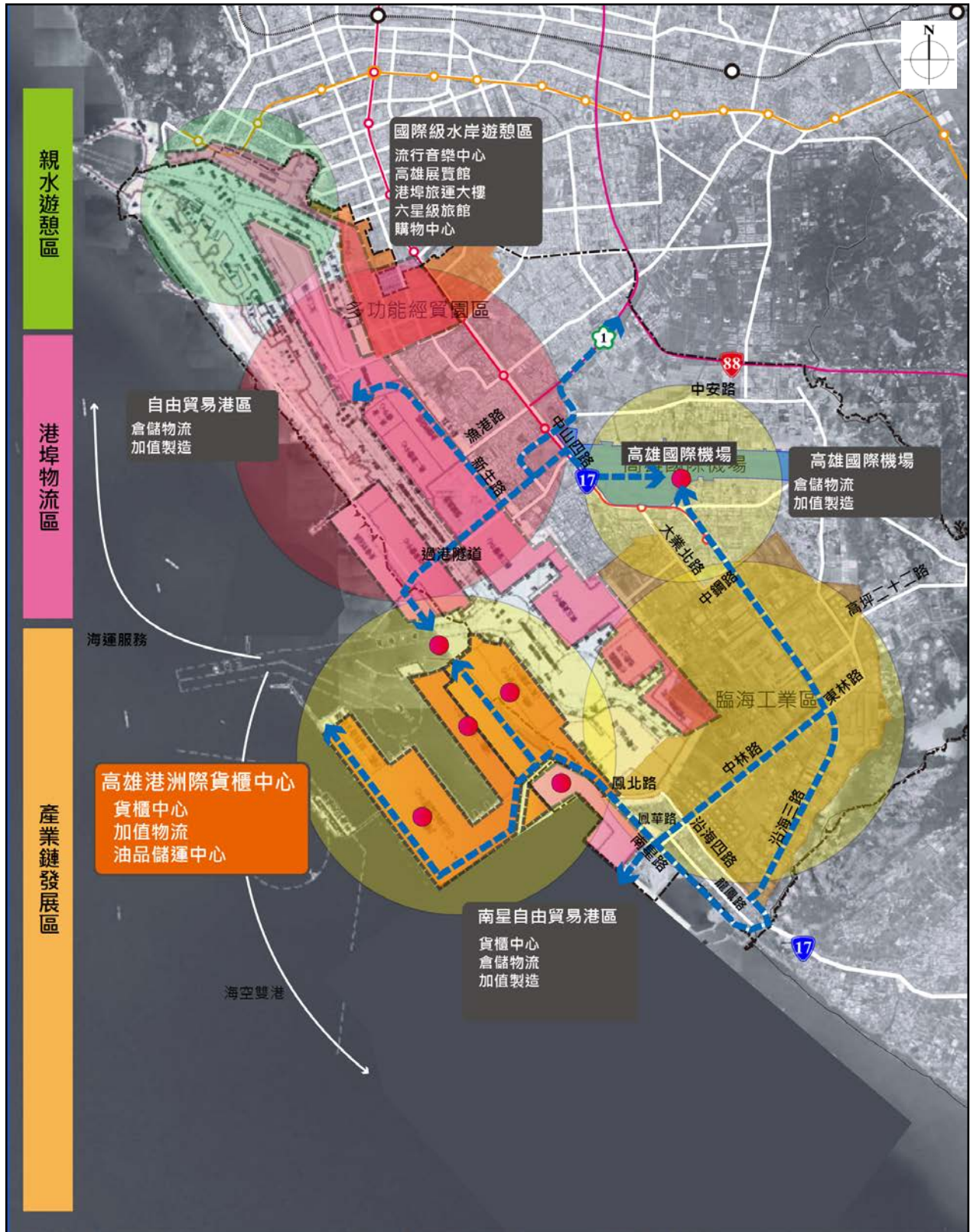


圖 5-2-1 計畫區及其周邊地區未來產業發展型態示意圖

### 第三節 土地使用

因應前述產業發展需求，本計畫之土地使用將以提供產業活動空間使用為主。有關第二期工程計畫劃設港埠用地之使用內容包括石化油品儲（轉）運中心用地、貨櫃中心及物流發展用地、港埠發展用地與綠地用地等，其說明如下：

#### 一、石化油品儲（轉）運中心用地（港埠用地）

石化油品儲（轉）運中心除提供中油公司前鎮儲運所遷移及建立南部石化油品儲轉運中心儲槽設施設置之用地需求外，另保留供現有舊港區石化油品儲運業者搬遷所需之用地。石化儲運中心主要由中油結合舊港區民間石化業者一同使用，如圖5-3-1所示，其相關說明如下：

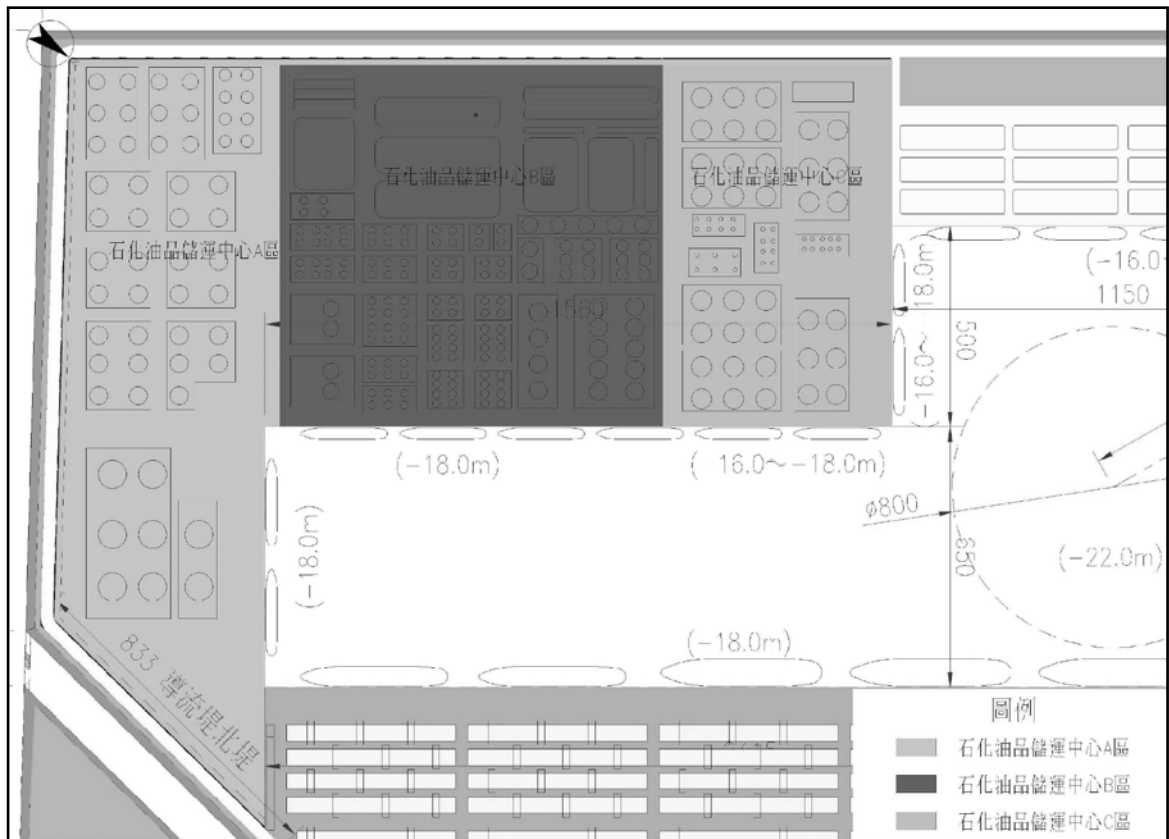


圖 5-3-1 石化油品儲運中心配置示意圖

#### （一）石化油品儲運中心

本區塊主要提供作為建立南部石化儲運中心，包括中油及相關民間石化業者使用，並作為舊港區民間石化業者及中油公司前鎮儲運所儲運設施之搬遷使用，有效改善舊港區都市環境及提昇高雄多功能經貿園區之發展動能。廠區前半段臨碼頭區域預計規劃儲油槽；廠區後半段臨海堤處則規劃作為控制室、辦公室、停車場、灌裝場、地磅站、倉庫等設施。

## (二) 石化液散碼頭

石化油品儲（轉）運中心配設於計畫區南側，接臨岸線規劃配置10席42,000DWT級石化液散碼頭，碼頭岸線總長度2,710公尺，以滿足中油公司及港內石化業者遷移的需求；其中6席由中油開發利用，另保留4席則供其他舊港區石化業者使用。

## 二、貨櫃中心及物流發展用地（港埠用地）

填築完成之用地將規劃作為貨櫃及物流發展用地，加上結合洲際貨櫃中心第一期工程計畫規劃為物流發展用地，以作為倉儲轉運及資訊服務等產業未來發展腹地。洲際貨櫃中心基地將規劃興建5席深水貨櫃碼頭，基地配置包括碼頭、貨櫃場、貨櫃及物流發展區及作業機具貨櫃場等，詳見圖5-3-2所示。

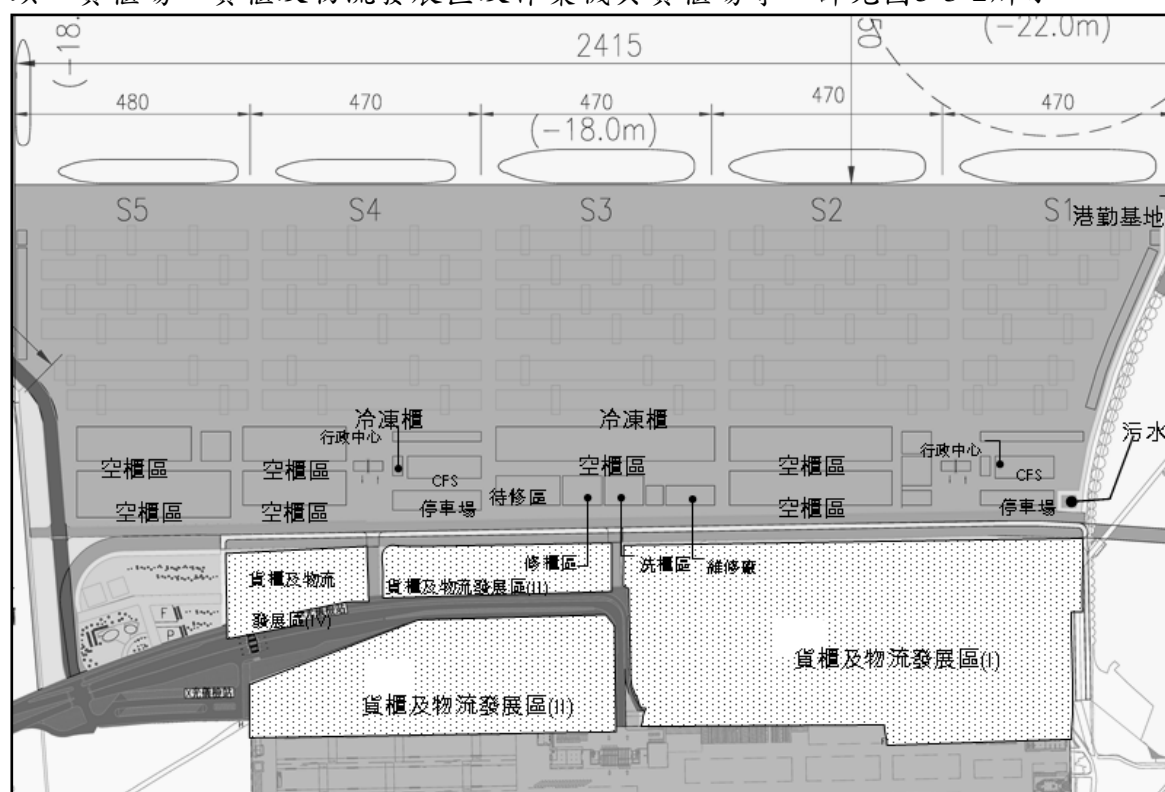


圖 5-3-2 貨櫃中心及物流發展用地配置示意圖

### (一) 碼頭配置

碼頭岸線長達2,415公尺，預計規劃5席貨櫃碼頭，碼頭設計水深預計採-18公尺，可供18,000TEU級巨型貨櫃輪停靠。

### (二) 貨櫃場配置

#### 1. 貨櫃中心碼頭：符合巨型貨輪停靠作業之需求

貨櫃中心碼頭面寬度暫訂 45.5 公尺，可供設置軌距 35 公尺之貨櫃起重機，碼頭後線保留 47.5 公尺寬的空間以供放置艙蓋板及貨櫃車船邊提交貨動線，合計碼頭法線至儲櫃區之寬度約為 93 公尺，此等岸肩配置應可符合巨型貨輪停靠作業之需求。



## 2. 櫃場：包括重櫃區、空櫃區及冷凍櫃區及彈性使用區域等

櫃場採 13 Row 軌道式門式機作業模式進行規劃，儲櫃區以平行碼頭法線方式佈置，初步規劃可配置 30 個重櫃儲櫃區，包含 2 個冷凍櫃儲櫃區，合計可提供地面儲櫃位 22,854 G.S.。另規劃 7 個空櫃儲櫃區，可提供 9,028 G.S.之地面儲櫃位。除前述重櫃區、空櫃區及冷凍櫃區外，尚規劃 2 處 CFS，作為拆併櫃之場地，以增加營運彈性，另規劃行政區二處。

## 3. 港勤基地：港勤人員進出及維修作業所需

另考量貨櫃中心北側緊鄰舊南防波堤及港勤船渠區域，將港勤基地設於貨櫃中心與舊南防波堤間畸零地，為方便港勤人員進出及維修作業所需，設置 10 公尺寬聯絡通道，並以 10 公尺隔離綠帶與貨櫃中心區隔。此外，為處理貨櫃中心、港埠行政區及貨櫃及物流發展區人員生活廢水，規劃設置二級污水處理站一處，整體配置如圖 5-3-2 所示。

### （三）貨櫃及物流發展區配置

規劃設置貨櫃及物流發展用地，該用地緊臨洲際一期計畫與洲際二期計畫之貨櫃中心，並鄰近高雄國際機場，海空運輸及聯外交通便捷，加上高雄港完備資訊傳輸系統，故具備有發展物流產之條件。未來結合洲際一期計畫與洲際二期計畫貨櫃中心設為自由貿易港區後，預期將可吸引業者投資進駐。

### （四）作業機具配置

考慮航運發展趨勢、到港船型分佈、內港操船便利性、船席調派、投資效益等因素，配合貨櫃中心營運與作業所需之機具設備，如空櫃堆高機、堆高機、拖車頭、車架、各種營運資訊軟體及電腦周邊系統、管制大門之自動監控系統、地磅、維修廠房、消防器材、辦公設備等，未來將視業者實際營運需求自行配置。

## 三、港埠發展用地（港埠用地）

本計畫區之海側緊鄰迴船池附近保留一處港埠發展用地（港埠用地），初期暫保留作為水域供收容港區維護土方之用，未來填築完成之後再交由業者開發利用，預計將以大宗散貨儲運中心或散雜貨中心之經營型態發展，港內如中島商港區之散雜貨、原木碼頭、水泥、危險品及大宗液貨碼頭等可轉移至本區裝卸，減輕對市區環境之影響，舊港區空出之碼頭則可考慮另行規劃利用。另，未來將有 5 公頃作為污泥處理用地，供港區浚渫污泥處理使用。

## 四、港區管制區內交通動線（港埠用地）

本計畫依循「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書-環境影響差異分析報告」及配合「高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫（核定本）」，因應洲際貨櫃中心營運需求及有效管理港區內安全，變更第一期 60 公尺寬計畫道路為 30 公尺寬港埠用地，以利銜接洲際貨櫃中心第二期範圍 30 公尺寬交通動線，其面積約為 16.61 公頃。

## 五、綠地用地

本計畫之綠地用地包含配合變更第一期工程計畫之綠地用地，防止海浪飛沫及阻檔波浪所劃設36公尺寬之綠地用地，提高區內土地完整使用價值及增加休憩場所之綠地用地，台電灰塘用地填灰完成後之綠地用地，本計畫範圍之綠地用地面積共計51.9公頃，其分別說明如下。

### (一) 因應碼頭設計深度配合變更第一期工程計畫之綠地用地

本計畫公共設施之配置係以規劃範圍整體考量後，參採開發計畫實質需求，檢討第一期工程計畫土地使用分區適宜性，並依循實質工程計畫配置及貨櫃基地後線縱深應達600至700公尺左右之需求，因此調整第一期工程範圍75公尺寬之綠地用地，並於第二期工程計畫中整體考量劃設都市計畫公共設施用地，以符合都市計畫法第45條之10%公共設施用地。

### (二) 防止海浪飛沫及阻檔波浪，並確保港區內安全

為防止海浪飛沫及阻檔波浪，並確保港區內安全，於西海堤及南海堤邊緣劃設36公尺寬之綠地用地，於北海堤劃設20至30公尺寬之綠地用地。

### (三) 提高區內土地完整使用價值及增加休憩場所之環境品質

為提高區內土地完整使用價值及增加休憩場所之環境品質，提供園區員工一個舒展身心的綠色場所，並作為該地區共同公共開放空間與活動節點，於石化油品儲（轉）運中心及港埠發展用地腹地內（計畫區西側）部分用地劃設綠地用地。

### (四) 台電灰塘用地填灰完成作為綠地用地

另配合大林電廠溫排水渠道口東側土地作為大林電廠灰塘用地之規劃，該灰塘用地填灰完成後，將作為綠地用地。

## 五、園道用地

### (一) 洲際貨櫃中心入口之中央洲際大道軸線劃設 60 公尺寬園道用地

配合洲際一期工程計畫60公尺寬洲際大道施工完工，其作為進入貨櫃中心及港區行政中心之中央軸線意象，現況並已佈設完善之道路綠帶、防風林及必要之綠美化設施，變更道路用地為60公尺寬園道用地。

### (二) 紅毛港文化園區及預留跨港橋市區動線劃設 24 公尺寬園道用地

依據洲際二期工程計畫交通估算，並考量未來跨港橋市區運輸需求、銜接北側二港口跨港橋之規劃及銜接紅毛港文化園區進出道路，變更部分港埠用地、綠地用地為24公尺寬園道用地。

第一期及第二期工程計畫土地使用分區面積及土地使用分區配置圖詳表5-3-1及圖5-3-3所示。

表 5-3-1 第一期及第二期工程計畫土地使用分區面積表

項目	第一期工程範圍		第二期工程範圍		總計	
	面積 (公頃)	百分比 (%)	面積 (公頃)	百分比 (%)	面積 (公頃)	百分比 (%)
港埠用地	251.32	90.29	371.03	87.82	622.35	88.80
公園用地	4.03	1.45	—	—	4.03	0.58
綠地用地	9.53	3.42	51.47	12.18	61.00	8.70
園道用地	13.47	4.84	—	—	13.47	1.92
計畫總面積	278.35	100.00	422.50	100.00	700.85	100.00

註1.表內面積係供參考，實際面積應依地籍測量分割者為準。

2.公園、綠地及園道用地佔計畫面積10.24%，符合都市計畫法第45條規定。（園道用地可提供1/2之開放空間）

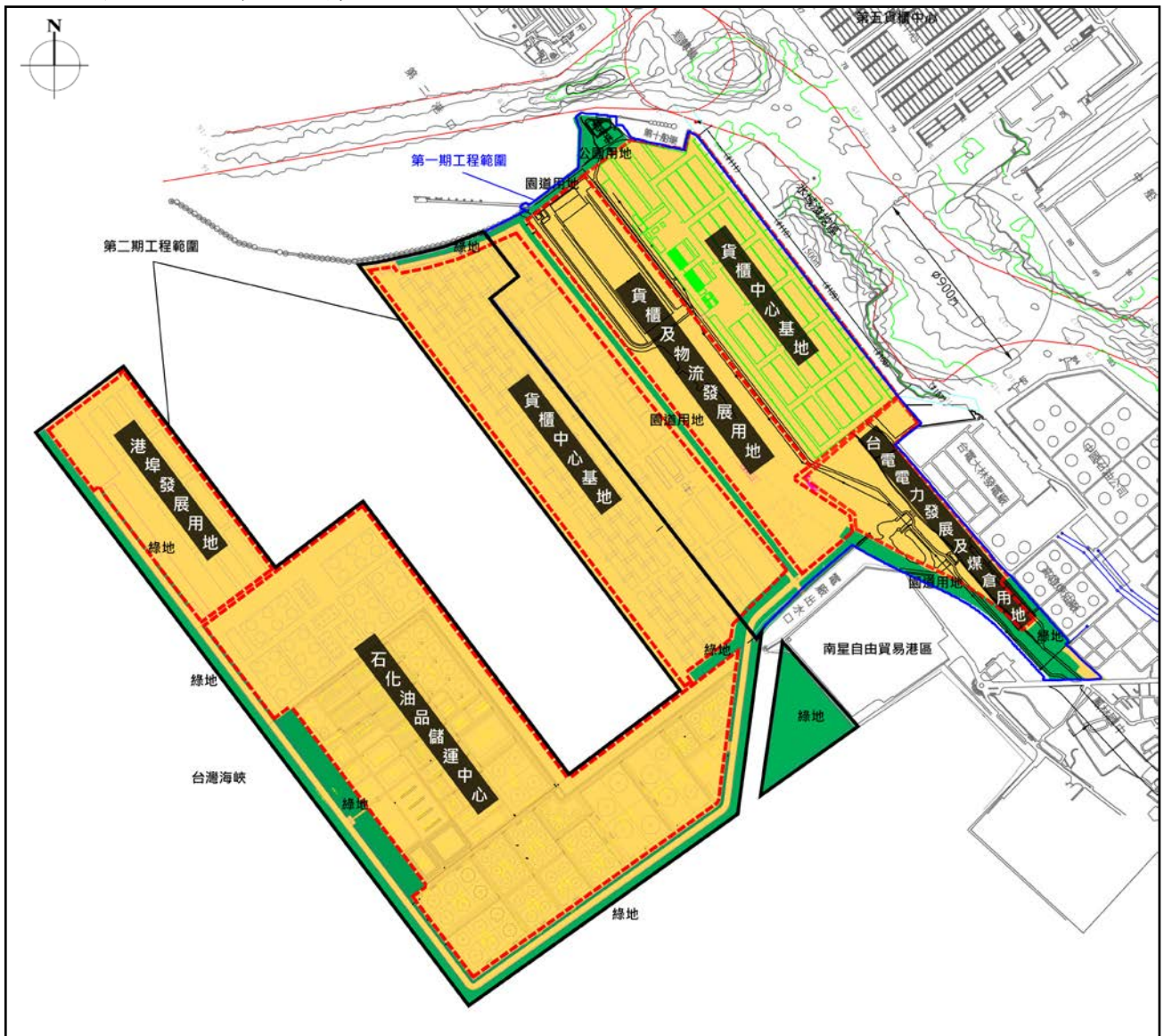


圖 5-3-3 土地使用配置構想示意圖

## 第四節 道路系統

### 一、整體交通規劃構想

本計畫區與高雄地區間目前以南星路及沿海三路為主要的車行通道。未來第二期計畫範圍可藉由第一期60公尺聯絡道路銜接南星路至沿海三路，並連接國道7號道路路網，如圖5-4-1及5-4-2所示。

往來洲際貨櫃中心之車輛可選擇兩條路徑與外界聯繫，其一可經南星路接沿海三路後，再銜接高雄都會區道路系統；其二可接國道7號至台88線再接回高雄都會區道路系統或國道10號接國道1號或3號。

### 二、聯外交通動線

茲按「高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫（核定本）」及「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書」之交通旅次之起迄分佈及相關聯外道路服務水準情形，研擬未來聯外交通路線如下：

#### （一）高雄市小港及前鎮地區

可由20至30公尺寬環港道路（第二期）→60公尺寬聯外道路（第一期）→80公尺寬南星路→沿海三路→中山路；或由20至30公尺寬環港道路→60公尺寬聯外道路→80公尺寬南星路→國道7號→大寮系統→台88→中山路（台17線）。

#### （二）高雄市楠梓、岡山、路竹或旗山地區

可由20至30公尺寬環港道路（第二期）→60公尺寬聯外道路（第一期）→80公尺寬南星路→沿海三路（台17線）→中山四路（台17線）→國道1號末端→國道1號（岡山或路竹）→鼎金系統→國道10號（旗山）；或由60公尺聯外道路→80公尺南星路→國道7號→仁武系統→國道1號（岡山或路竹）或國道10號（旗山）。

#### （三）高雄市林園或大寮地區

可由20至30公尺寬環港道路（第二期）→60公尺寬聯外道路（第一期）→80公尺寬南星路→沿海三路（台17線）→中門路（台17線）（林園）→鳳林路（台25線）（大寮）；或由60公尺聯外道路→80公尺南星路→國道7號→大寮系統→台88→林園或大寮。

#### （四）屏東地區

可由20至30公尺寬環港道路（第二期）→60公尺寬聯外道路（第一期）→80公尺寬南星路→沿海三路（台17線）；或由60公尺聯外道路→80公尺南星路→國道7號→台88線→潮州系統。



圖 5-4-1 計畫區及其周邊地區道路系統整體規劃構想示意圖

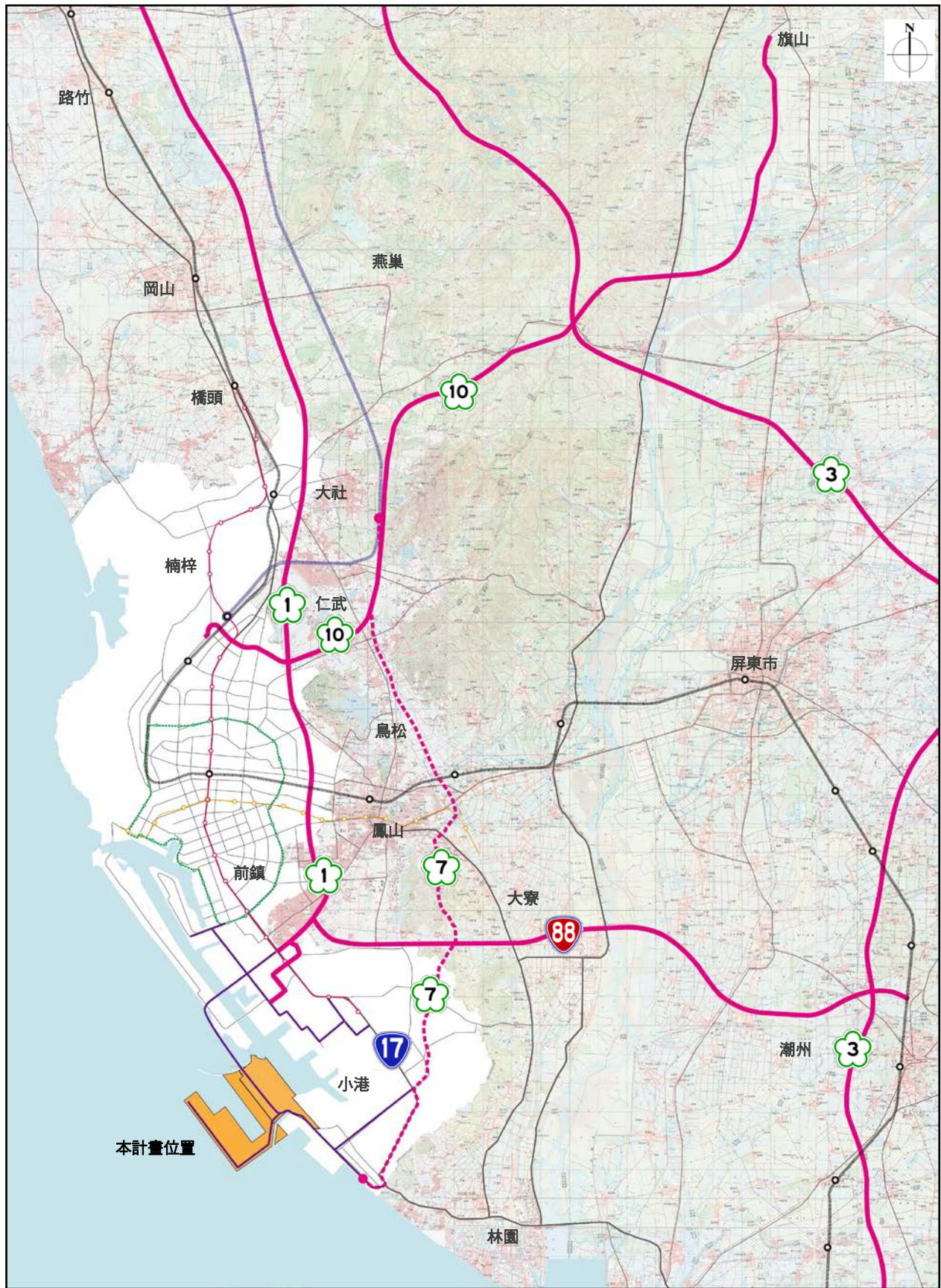


圖 5-4-2 計畫區及高雄都會區道路系統整體規劃構想示意圖

### 三、區內道路系統

茲按「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書」及配合「高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫（核定本）」內容，規劃本計畫區內道路系統，如圖5-4-3所示，本計畫共規劃洲際大道、第二港口跨港橋及紅毛港文化園區連絡道路、貨櫃中心專用道路、南星計畫聯絡道路及環港道路等道路層級，並標示港區非屬管制範圍地區，其內容分別說明如下：

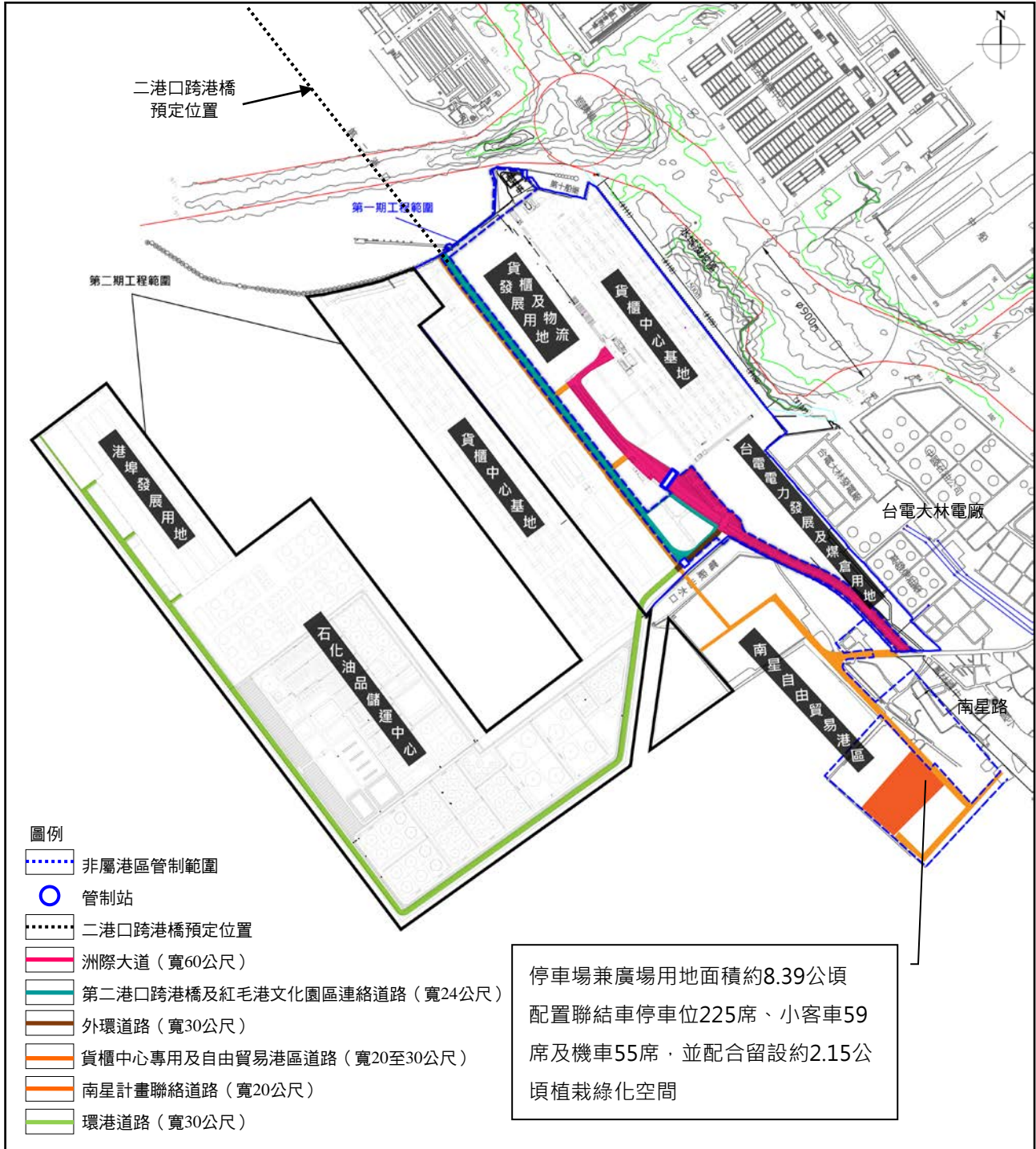


圖 5-4-3 計畫區區內交通系統示意圖

### (一) 區內主要聯外動線

1. 南向聯外路廊：洲際大道（已完工，北段管制區內港埠用地、南段管制區外園道用地）

洲際大道（寬 60 公尺）路線起點銜接鳳北路與南星路，聯外道路中段行經海澄安檢站西側，並以排水箱涵方式跨越台電大林電場溫水排放渠道。聯外道路末段即洲際大道，以雙向 8 車道配置，並於洲際大道中央設置登記站，可分為 8 車道進出，登記站東側另設超高車輛車道 1 處。登記站東側設置大型停車場 1 座，以供貨櫃車及洽公車輛停放。洲際大道串連第六貨櫃中心、貨櫃區及物流發展用地，並透過東西向港區道路與東側未來設置之貨櫃中心連通，其平面配置詳圖 5-4-4 所示。

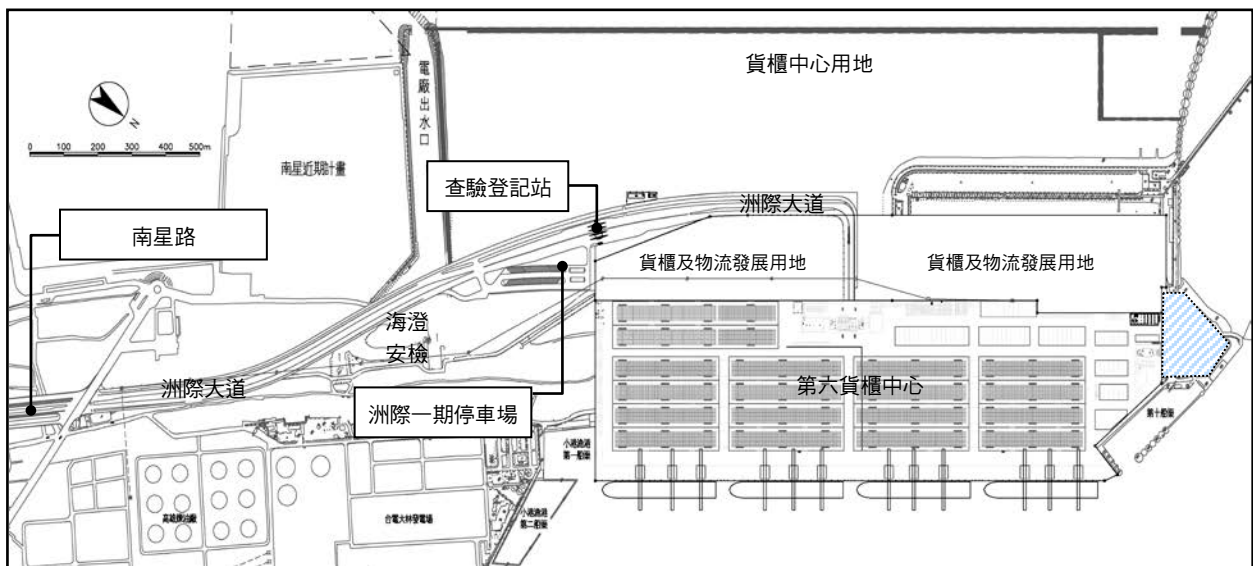


圖 5-4-4 洲際大道配置示意圖

2. 北向聯外路廊：二港口跨港橋（預定）（園道用地）

二港口跨港橋南起台電大林電場溫水排放渠道北側附近之洲際一期聯外道路與洲際二期外環道路路口，沿海岸西側、經現況外側海堤北行，跨越二港口後，續沿旗津南端中興交流道西側櫃場邊界及海堤外側北行佈設，路線下地後銜接旗津一路。二港口跨港橋車道預定配置雙向 2 車道之四、六櫃專用車道，以及雙向四車道之港、市混流車道，其平面配置詳圖 5-4-5 所示。

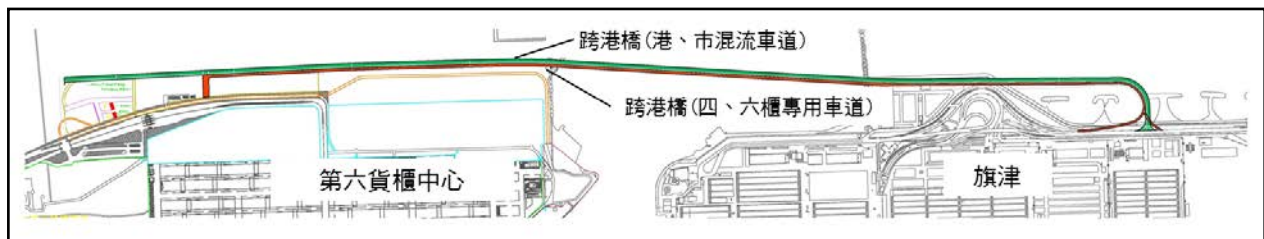


圖 5-4-5 跨港橋平面配置示意圖



## (二) 區內各分區聯絡動線

### 1. 外環道路 (寬 30 公尺) (港埠用地)

外環道路預計設置雙向 4 車道道路，其設計寬度約 30 公尺，於外環道路與南星計畫聯絡道路口前設置雙向四車道之管制站，以提供石化油品儲運中心及港埠發展用地車輛使用。外環道路位於港區管制區內，因此都市計畫劃設為港埠用地，其中為維持港區安全得設置必要之管制站設施。

### 2. 環港道路 (寬 30 公尺) (港埠用地)

環港道路提供石化油品儲運中心以及散雜貨中心車輛作為出入及銜接道路，設計寬度為 30 公尺，並於都市計畫劃設為港埠用地。

### 3. 貨櫃中心專用道路 (港埠用地)

洲際二期貨櫃中心專用道路提供各碼頭貨櫃車連結及聯外道路，本計畫依據「高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫(核定本)」及「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書」之規劃，因位在港區管制區內，因此都市計畫劃設為港埠用地，並於貨櫃中心專用道路留設貨櫃車停等空間，設計全寬為 20 公尺。

### 4. 紅毛港文化園區連絡道路 (園道用地)

紅毛港文化園區位於港區北側，為港區重要之觀光景點，配合紅毛港文化園區連通之需求於區內設置連絡道路，依據「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書」由於交通量較小，預定配置雙向 2 車道道路，設計全寬為 10 公尺寬。由於紅毛港文化園區連絡道路提供區外車輛通行，且穿越港區內物流發展用地與貨櫃中心用地，路權邊須設置圍籬與港區區隔，故非屬港區管制範圍，於都市計畫劃設為園道用地，未來將可與跨港橋預定路線併行。

紅毛港文化園區連絡道於穿越港區區內聯絡道時須採用立體交叉型式，未來將配合港區管制區內道路採用設置橋梁跨越區內聯絡道路。

### 5. 南星計畫聯絡道路 (已完工) (港埠用地)

南星計畫與洲際二期計畫以聯絡道路銜接。聯絡道路以南星計畫區內道路橫交處為起點，跨越台電溫排水渠道後進入洲際二期計畫範圍，銜接貨櫃中心專用道與環港道路路口處結束。南星計畫聯絡道斷面配合南星計畫之規劃，配置雙向 2 車道道路，設計全寬為 20 公尺。

由南星計畫區進入洲際二期計畫區之車輛可直行連通至各貨櫃中心，抑或左轉通往石化油品儲運中心及港埠發展區。洲際二期各單位車輛亦可直接藉由聯絡道銜接前往南星計畫區。南星計畫聯絡道路於都市計畫劃設為港埠用地，可銜接洲際貨櫃中心寬 30 公尺之外環道路。南星計畫聯絡道平面詳圖 5-4-6 所示。

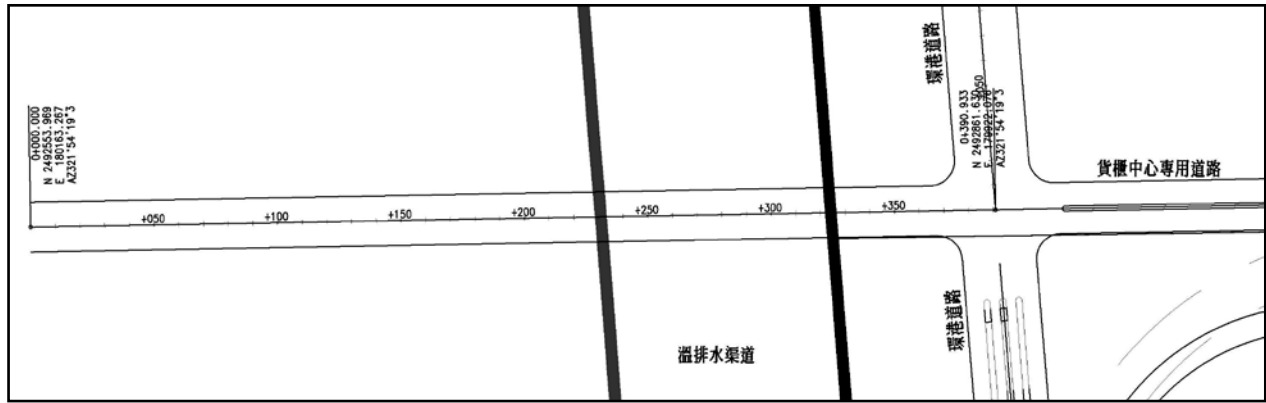


圖 5-4-6 南星計畫聯絡道平面示意圖

### (三) 洲際貨櫃中心及南星自由貿易港區管制區內外停車空間

依據「擬定高雄市南星計畫區（配合南星自由貿易港區）細部計畫書」，已留設停車場兼廣場用地面積約8.39公頃，為滿足整體洲際貨櫃中心、南星自由貿易港區及港區管制區外貨櫃車輛與民眾遊憩之停車需求，並可增加整體開放空間比例與景觀串連效果。

停車場兼廣場用地共計配置聯結車停車位225席、小客車59席及機車55席，並配合留設約2.15公頃植栽綠化空間，以融合整體景觀意象，並達到降噪、減碳、保水與串連休憩據點之效果，並可有效紓解整體洲際貨櫃中心、南星自由貿易港區及港區管制區外貨櫃車輛。

## 第五節 都市防災規劃

### 一、整體都市防災規劃構想

本計畫區緊鄰高雄港第二港口，屬於高雄港重要進出門戶之一，故配合港灣地區防救災體系與土地使用型態調整，建立有效率之都市防災系統，以降低災害事件之影響與衝擊，乃確保本計畫區與港區安全之重要關鍵。

本計畫區之都市防災目的在於防止都市廣域災害的發生及蔓延，並在重大災害發生時發揮疏散、救助、避難及復舊的機能，故本計畫配合實質發展情形，依照鄰近地區道路系統及公共設施，規劃近鄰生活圈系統與防災據點、公共開放空間避難系統、消防救災路線系統、火災延燒防止地帶、支援據點等都市防災系統。

另外，本計畫區位於高雄港區範圍內，故除空間面之規劃構想外，未來亦可配合高雄港務分公司行政防災編組，進一步提升本計畫區之防救災效能。

### 二、近鄰生活圈系統與防救災據點

根據交通部運研所95年3月「運用地理資訊系統技術建立港灣地區防救災體系之研究—以高雄港為例」規劃，本區劃設兩處避難圈區域，便於災害發生時救援工作進行。在考量本區與大林蒲地區救災資源分佈狀況後，整合為獨立防災圈，並以規劃範圍內公園用地、綠地用地及大林蒲地區消防站、綠地用地、學校用地等公共設施用地作為緊急避難場所與防災據點。

#### （一）緊急避難場所

緊急避難場所之規劃原則以面積大於10,000平方公尺之區域公園、全市性公園、體育場所、兒童遊樂場等設施為緊急避難場所，除平時可作為地區居民活動空間外，因其空曠與綠覆率高之特性，具備緊急避難與防救災之機能。另外，考量陸上及海上救援之近便性，選擇計畫區內鄰近救災道路及海岸線之公園、綠地等設施用地為緊急避難場所，一方面藉由防災道路系統之導引，使之串連以形成都市防救災系統之一部份；另一方面則可配合進行海上救援。

參考「變更高雄市都市計畫大林蒲地區細部計畫（第三次通盤檢討）案」之標準，本計畫以每人平均擁有1~2平方公尺的避難面積為原則。由於計畫區內多為貨櫃、碼頭及物流發展用地，依目前港務公司港務作業型態推估，作業人口不多，故現行規劃防救災系統應可滿足避難需求。

本計畫擬於規劃範圍內之公園用地、綠地用地及南星自由貿易港區內綠地用地及中油大林煉油廠西側之隔離綠帶為計畫區內之緊急避難場所，詳如圖5-5-1所示。

## （二）中長期收容場所

中長期收容場所以中、小學為主要規劃對象，社教機構、活動中心、政府機關設施、社會福利機構、醫療衛生機構等，為配合指定對象，並以每人2平方公尺，可收容100人以上之場所為原則。

本計畫擬規劃大林蒲計畫區內文1用地（鳳林國小）、文中用地（鳳林國中）為中長期收容場所，詳圖5-5-1所示。

## 三、公共開放空間避難系統

本區內之公園用地、園道用地、綠地用地等公共開放空間，因其空曠與綠覆率高之特性，可延緩災害之蔓延，亦具備緊急避難場所與防救災據點之功能，故可藉由防救災整備道路之導引，使本地區內之公園用地、園道用地、綠地用地等設施用地串連，形成都市防救災系統之一部分。此外，鄰近本地區之大林蒲地區內之學校，其操場、球場、校舍、活動中心等亦具備防救災據點之功能，詳如表5-5-1及圖5-5-1所示。

### （一）公園、綠地用地

規劃範圍內公園用地及綠地用地總面積約65.03公頃，以內政部建研所研究成果，避難開放空間每人所需土地面積約為4平方公尺，則本計畫區內及鄰近公園、綠地等永久性空地至少可容納之避難人口約162,575人。

### （二）學校用地

鄰近大林蒲計畫區內兩學校用地總面積約4.97公頃，以內政部建研所之研究成果，避難開放空間每人所需之土地面積約為4平方公尺，而學校用地之空地比率以60%計算，則計畫區內學校用地可容納之避難人口約7,455人。

此外，若以學校作為避難收容所，假設規劃範圍鄰近學校之容積率為240%計算，依據內政部建研所有關避難場所每人之樓地板面積2平方公尺之規劃標準推估，則規劃範圍鄰近學校建築可容納之避難人口約為59,640人。

## 四、消防救災路線系統

規劃範圍因三面臨海，劃設20至30公尺寬環港道路（港埠用地）、24公尺寬及60公尺寬園道用地作為對外之聯絡道路，故未來防救災路線，陸域部分主要由本區劃設之30公尺寬環港道路（港埠用地）、20公尺寬南星連絡道（港埠用地）、24公尺寬及60公尺寬園道用地，大林蒲地區之80公尺南星路、中林路及鳳北路為主要救災道路及救援輸送道路使用；海域部分則以港勤船渠為消防救援據點，環繞本區之水域為主要防救災路線。而區內未來配合洲際貨櫃之開發所留設之通道作為疏散避難路線（次要救災路線），並確保其路線暢行無阻，且可銜接主要救災路線，構成整個防救災道路系統網，詳如圖5-5-1所示。

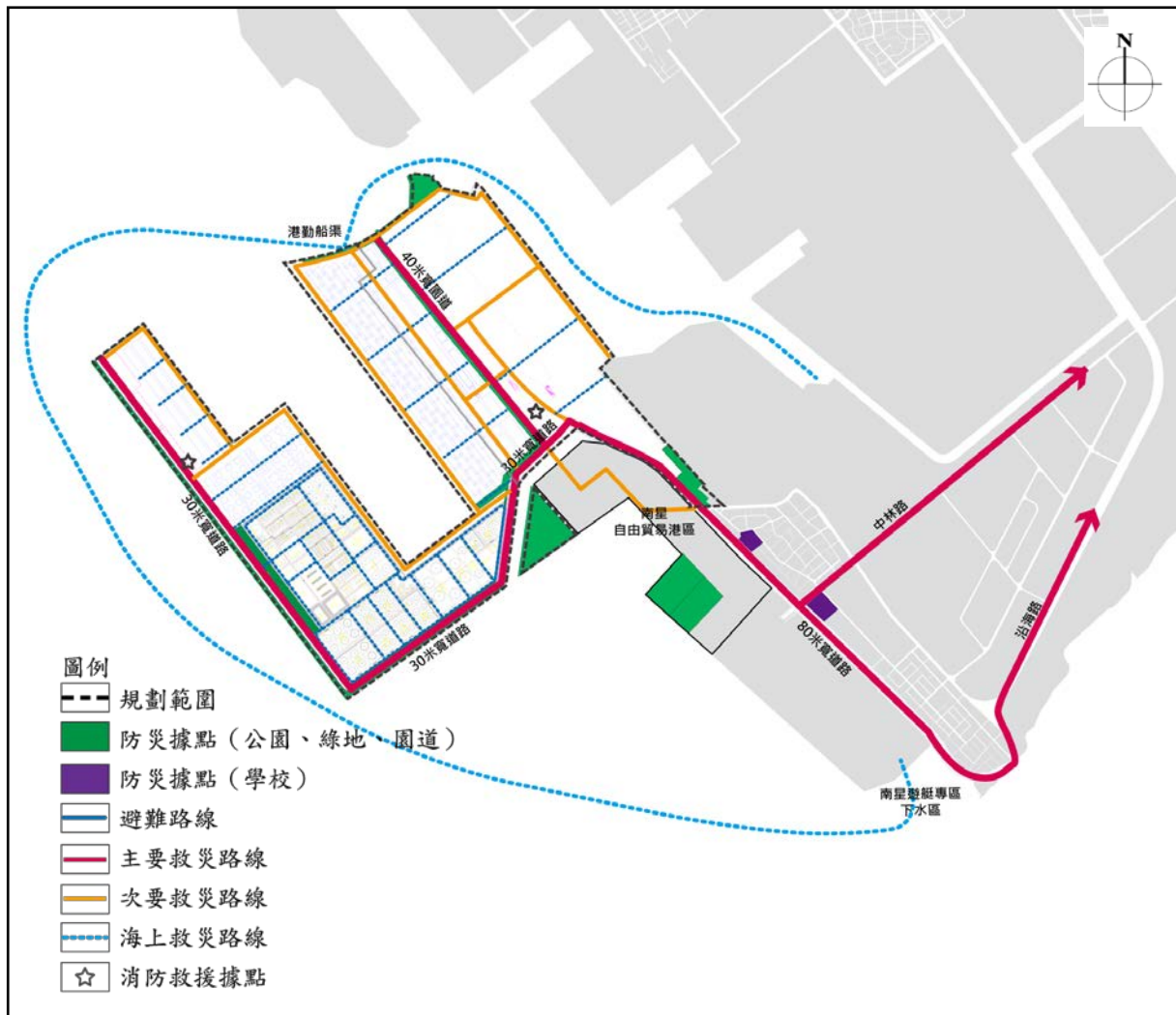


圖 5-5-1 都市防災系統示意圖

## 五、火災延燒防止地帶

公園用地、綠地用地及園道用地等公共開放空間，因空曠與綠覆率高之特性，可延緩災害之蔓延，具備緊急避難與防救災之機能，而寬度15公尺以上之道路亦具延緩災害之蔓延之功能。因此藉由防災道路系統串連計畫區內之公園、綠地、園道等用地形成火災延燒防止地帶，避免火災快速延燒於其他範圍內，使災害損失降至最低。本計畫規劃之火災延燒防止地帶包括30公尺環港道路（港埠用地）、20公尺寬南星連絡道（港埠用地）、24公尺寬及60公尺寬園道用地、大林蒲地區之80公尺南星路、規劃範圍內港區通道、公園用地、綠地用地及大林蒲計畫區內綠1用地及隔離綠帶等，詳圖5-5-2所示。

## 六、支援據點

除上述之避難空間系統、防災道路系統及火災延燒防止地帶外，尚可利用規劃範圍內行政中心、消防中心及鄰近之警察治安據點—警察局、警察分局及分駐（派出）所；消防據點—消防隊及消防分隊等作為防災支援據點。規劃範圍之防災支援據點為大林派出所、大林消防分隊、中油公司大林廠消防隊、第10船渠等，詳如表5-5-1所示。



圖 5-5-2 火災延燒防止地帶示意圖

表 5-5-1 計畫區防災機能規劃表

範圍	防災據點		公共開放空間避難系統	消防救災路線系統	支援據點
	緊急避難場所	中長期收容場所			
範圍、南星自由貿易區及大都會計畫區 範圍、南星自由貿易區及大都會計畫區	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 公園用地 (紅毛港文化園區)</li> <li>■ 綠地用地</li> <li>■ 綠地用地及停車場兼廣用地 (南星自由貿易區)</li> <li>■ 隔離綠帶 (大林蒲都市計畫區)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 鳳林國小</li> <li>■ 鳳林國中</li> <li>■ 港區管制區內行政中心</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 公園用地 (紅毛港文化園區)</li> <li>■ 綠地用地</li> <li>■ 園道用地</li> <li>■ 綠1用地及隔離綠帶 (大林蒲計畫區)</li> <li>■ 鳳林國小</li> <li>■ 鳳林國中</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 30公尺寬環港道路</li> <li>■ 24公尺寬及60公尺寬園道用地</li> <li>■ 20公尺寬南星連絡道</li> <li>■ 大林蒲地區80公尺南星路</li> <li>■ 區內道路系統</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 大林派出所</li> <li>■ 大林消防分隊</li> <li>■ 中油公司大林廠消防隊</li> <li>■ 港勤船渠</li> <li>■ 洲際貨櫃中心行政中心</li> </ul>

## 七、因應工業災害之替代防救災路線與醫療據點

根據交通部運研所95年3月「運用地理資訊系統技術建立港灣地區防救災體系之研究—以高雄港為例」之災害境況資料庫圖層展示，本計畫區主要工業災害為中油大林煉油廠及大林發電廠潛在之爆炸災害。經該計畫評估，顯示當12,000公噸儲槽爆炸時，本計畫區所在位置僅屬於建物窗戶破損危險區，非屬於人員傷亡危險區（詳見圖5-5-3）。爰此，本計畫就工業災害發生時之替代防救災路線與醫療據點進行說明如下。

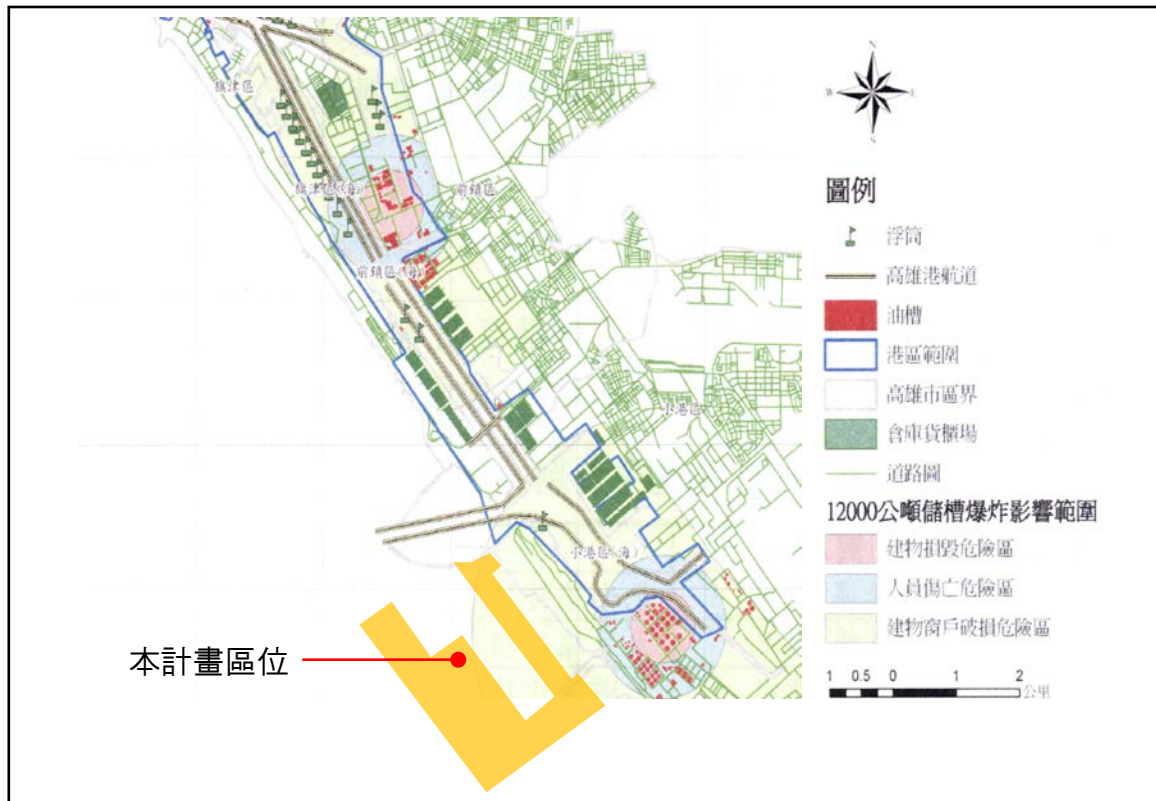


圖 5-5-3 災害情境影響範圍示意圖

### （一）替代防救災路線

因應前述工業災害之影響，本計畫建議將鳳林國中、鳳林國小、80公尺南星路、50公尺中林路連接大林派出所、大林消防分隊、中油公司大林廠消防隊等剔除於避難據點、防救災道路與支援據點之外。

建議以第一期工程範圍公園用地、24公尺寬及60公尺寬園道作為避難據點與防救災道路，南側則以80公尺南星路為防救災道路，亦可透過港勤船渠拖船基地支援海上防救災路線。

### （二）醫療據點及傷患運送路線

本計畫區最近之醫療據點為小港醫院，建議工業災害發生時，應以80公尺南星路銜接沿海三路（台17線）為救護道路，或透過海上防救災路線（約10～15分鐘）轉往旗津醫院進行救護。

## 第六章 實質規劃及變更計畫內容

### 第一節 計畫內容及變更原則

#### 一、變更都市計畫地區

配合「高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫（第二次修正計畫）」、「高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫」及「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書-環境影響差異分析報告」，規劃範圍內土地應以完整性為主要考量。本計畫之變更都市計畫地區應依循以下原則：

#### （一）配合洲際貨櫃中心第二期工程計畫用地需求之土地劃設原則

依循「高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫（第二次修正計畫）」、「高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫」及「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書-環境影響差異分析報告」之跨港橋、紅毛港文化園區連絡道實質寬度需求及貨櫃中心腹地700公尺深度之一致性，變更部分綠地用地為港埠用地、調整園道用地位置。

#### （二）區分港區管制區內外交通動線及使用需求及延續防災功能之道路規劃原則

應依循「高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫（第二次修正計畫）」、「高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫」及「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書-環境影響差異分析報告」之港區管制區內外交通動線，港區管制區外以劃設「園道用地」為主，其劃設原則分述如下：

##### 1. 港區管制區外交通動線劃設為「園道用地」

包括具足夠之綠美化空間及路側防風林植栽之寬 60 公尺洲際大道，以及南北向寬 24 公尺供紅毛港文化園區連絡道、長期跨港橋預留空間及未來市區交通動線需求使用。因此變更道路用地、部分港埠用地、部分綠地用地為園道用地。

##### 2. 港區管制區內交通動線劃設為「港埠用地」

其餘港區管制區內配合工程實質設計及未來港區營運安全考量，包括寬 30 公尺環港道路、寬 20 公尺貨櫃中心道路、寬 20 公尺南星自由貿易港區連絡道及港區之必要連通路口皆劃設為港埠用地。因此變更道路用地、部分港埠用地、部分綠地用地為港埠用地。

#### （三）考量與洲際貨櫃中心第二期工程計畫銜接之公共設施用地規劃原則

應依循「高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫（第二次修正計畫）」、「高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫」及「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書-環境影響差異分析報告」之規劃，應考量二港口南堤鄰接外海，必須留設足夠寬度劃設堤線及防災綠帶，並為緩衝港區內貨櫃碼頭區及石化油品轉運中心區之功能，應劃設足夠寬度之隔離綠帶。



## 二、擴大都市計畫地區

土地使用分區之劃設，需考量洲際貨櫃中心之實質發展需求及與鄰近土地使用之相容性。配合洲際貨櫃中心之實質發展需求，本計畫之土地使用分區及計畫範圍之劃設，以「高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫（第二次修正計畫）」、「高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫」及「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書-環境影響差異分析報告」之計畫範圍及環評範圍為擴大都市計畫劃設之基礎，其擴大範圍應依循以下原則：

### （一）提供完整貨櫃中心所需用地並提高土地使用效益，落實綠色港口規劃原則

綠色港口規劃原則除硬體港埠及環保設施建置外，在港埠永續規劃的空間面上，應就港埠機能劃設具效率土地分區及創造港區親水空間及綠帶緩衝區。

### （二）符合南部油品儲（轉）運中心及國際物流中心產業需求之土地劃設原則

配合石化產業政策、高雄港區碼頭空間調配計畫、物流及大型船舶需求，興建油品儲（轉）運中心、貨櫃中心基地，增加貨櫃碼頭設施、卸油碼頭、儲槽及管線設施等設施，以避免舊港區石化油品儲運設施影響港市發展，並改善既有航商因貨櫃基地分散而不利經營之情形，同時滿足高雄港發展為海運轉運樞紐港之業務成長所需。

### （三）考量與 30 公尺外環道路系統銜接及延續綠廊與防災功能之規劃原則

配合高雄港洲際貨櫃中心之實際需求，依循「高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫（第二次修正計畫）」、「高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫」及「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書-環境影響差異分析報告」之道路實質寬度需求，並考量「擴大及變更高雄市主要計畫（配合高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫填築用地）案」寬30公尺東西向交通動線與二期用地主要聯外道路銜接進行劃設，將港區管制區內之外環道路系統劃設為港埠用地；再者，道路斷面之設計應考量西堤與南堤路段斷面鄰接外海，必須留設足夠寬度劃設堤線及防災綠帶。

### （四）符合產業發展需求及都市環境維護之公共設施用地劃設原則

應兼顧洲際貨櫃中心發展需求、土地承载力、生態系統、延續綠廊之延伸及周邊地區環境品質之維護，並符合都市計畫法第45條規定，於本次計畫劃設10%之公共設施用地將以高雄港洲際貨櫃中心計畫第一、二期規劃範圍進行劃設及檢討。

### （五）石化油品儲（轉）運中心（含中油用地）之公共設施用地符合集中劃設原則

依循「高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫」，石化油品儲（轉）運中心面積高達256.8公頃，為兼顧南部油品儲運中心發展需求，並考量公共設施用地採「整體規劃檢討、集中劃設提供」的使用彈性與利用效率，本區之公共設施用地亦應符合都市計畫法第45條規定，於本次計畫劃設10%之公共設施用地。

## 第二節 擴大及變更內容

本計畫之土地使用規劃將以提供港埠產業活動空間使用為主，因此劃設為港埠用地為主，使用內容包括貨櫃中心及物流發展用地（港埠用地）、石化油品儲（轉）運中心（港埠用地）、後期發展用地（港埠用地），其他包含園道用地及綠地用地等，有關本計畫擴大及變更都市計畫內容分別說明如下：

### 一、擴大都市計畫部分

依前述規劃原則將高雄港洲際貨櫃中心第二期工程範圍內都市計畫外土地劃設為港埠用地（約為371.03公頃）及綠地用地（約為51.47公頃），擴大計畫面積約為422.50公頃，內容說明如表6-2-1及圖6-2-1所示。

表 6-2-1 變更內容彙整表－擴大都市計畫地區

編號	位置	計畫內容			理由		
		原計畫	面積 (公頃)	新計畫			
1	高雄港洲際貨櫃中心第二期計畫工程範圍內土地	填築用地	371.03	港埠用地	1. 配合高雄港洲際貨櫃中心、自由貿易港區等相關計畫對土地發展定位及實質發展需求為貨櫃中心、貨櫃及物流發展區、石化油品儲運中心及港埠發展用地（部分得兼供污泥處理廠使用）。		
2					13.90	綠地用地	2. 配合洲際貨櫃中心第二期工程交通需求及有效控管港區管制區內車輛，提供作為銜接第一期洲際貨櫃中心所需之寬30公尺通路。
3					19.94		3. 其餘港區管制區內配合工程實質設計及未來港區營運安全考量，包括寬30公尺環港道路、寬20公尺貨櫃中心道路、寬20公尺南星自由貿易港區連絡道及港區之必要連通路口皆劃設為港埠用地。
4					0.99		大林電廠灰塘用地填灰完成後，作為綠地使用。
5					1.76		西海堤與南海堤作為洲際貨櫃中心設置堤岸及防風林，形成36公尺寬帶狀綠地，可有效防止海浪飛沫及阻擋波浪之功能，並確保港區內安全所劃設。
6					14.01		二港口南堤劃設寬20至30公尺綠帶有效防止海浪飛沫及阻擋波浪之功能，並確保港區內安全。
7					0.87		緩衝港區內貨櫃碼頭區及石化油品轉運中心區之功能，劃設寬50公尺之隔離綠帶。
總計					422.50		—
				緩衝港埠發展用地與環港道路之安全隔離帶，劃設寬15公尺綠地。			

註：表內面積係供參考，實際面積應依地籍測量分割者為準。

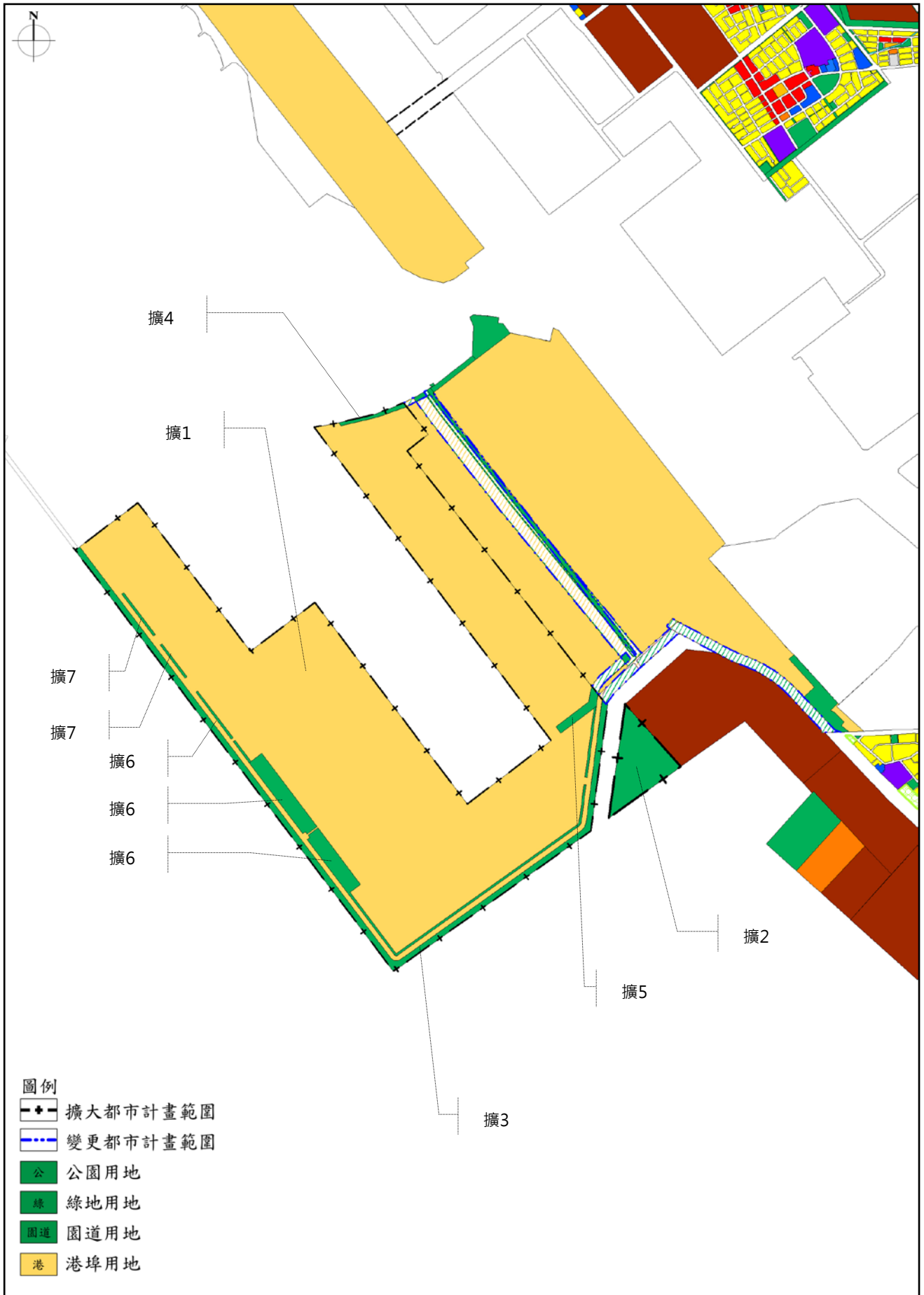


圖 6-2-1 擴大都市計畫示意圖

## 二、變更都市計畫部分

本次依循「高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫（第二次修正計畫）」、「高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫」及「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書」核定實質計畫內容，將併同洲際貨櫃中心一期計畫部份範圍整併開發，其變更都市計畫部分分述如下，並綜整說明如表6-2-2、表6-2-3及圖6-2-2所示。

### （一）變更為綠地用地部分

1. **變更編號 1**：二港口南堤劃設寬 20 至 30 公尺綠地用地有效防止海浪飛沫及阻擋波浪之功能，確保港區內安全，並可向西延伸綠地用地至擴大都市計畫區，因此變更港埠用地及園道用地為綠地用地。
2. **變更編號 5**：配合南側台電溫水排水渠道及使港灣岸線有效防止海浪飛沫及阻擋波浪之功能，因此變更道路用地為寬 50 公尺綠地用地。
2. **變更編號 6**：緩衝港區內貨櫃碼頭區及石化油品轉運中心區之功能，劃設寬 50 公尺之隔離綠帶，並可向西延伸綠地用地至擴大都市計畫區，因此變更港埠用地為綠地用地。

### （二）變更為園道用地部分

1. **變更編號 3**：考量港區管制區內部管制安全及管制區外部公共開放空間之串連，以及未來跨港橋及紅毛港文化園區連絡道之交通需求，故將現行高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫之寬 40 公尺港埠用地及綠地用地變更為寬 24 公尺園道用地。
2. **變更編號 4**：配合洲際一期工程計畫寬 60 公尺洲際大道施工完工，其作為進入貨櫃中心及港區行政中心之中央軸線意象，現況並已佈設完善之道路綠帶、防風林及必要之綠美化設施，因此變更道路用地及部分港埠用地為寬 60 公尺園道用地。

### （三）變更為港埠用地部分

1. **變更編號 2**：配合工程設計需求，為建設深水碼頭及使貨櫃中心留有足夠面積寬度之碼頭後線 700 公尺縱深及港埠用地完整性，因此變更園道用地及綠地用地為港埠用地。
2. **變更編號 5**：考量港區管制區內部管制安全，變更寬 60 公尺計畫道路為港埠用地（作為寬 30 公尺區內道路），並可向西銜接洲際貨櫃中心第二期範圍寬 30 公尺交通動線。

表 6-2-2 變更內容彙整表－變更都市計畫地區

編號	位置	變更內容			理由
		原計畫	面積 (公頃)	新計畫	
1	計畫區北側堤防	園道用地	0.08	綠地用地	二港口南堤劃設寬20至30公尺綠地用地有效防止海浪飛沫及阻擋波浪之功能，確保港區內安全，並可向西延伸綠地用地至擴大都市計畫區。
		港埠用地	0.19		
2	第七貨櫃中心	園道用地	4.11	港埠用地	依循「高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫(第二次修正計畫)」、「高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫」及「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書」內容，其中為建設深水碼頭及使貨櫃中心留有足夠面積寬度之碼頭後線700公尺深度及港埠用地完整性。
		綠地用地	15.03		
3	南北向24公尺寬園道用地	港埠用地	0.59	園道用地	考量港區管制區內部管制安全及管制區外部公共開放空間之串連，以及未來跨港橋及紅毛港文化園區連絡道之交通需求，故將現行高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫之寬40公尺園道用地、港埠用地及綠地用地變更為寬24公尺園道用地。
		綠地用地	0.15		
4	60公尺寬洲際大道	港埠用地	0.19	園道用地	配合洲際一期工程計畫寬60公尺洲際大道施工完工，其作為進入貨櫃中心及港區行政中心之中央軸線意象，現況並已佈設完善之道路綠帶、防風林及必要之綠美化設施，因此變更道路用地為寬60公尺園道用地。
		道路用地	7.26		
5	50公尺寬綠地用地及港區管制區內30公尺寬交通動線	道路用地	3.15	綠地用地	配合南側台電溫水排水渠道及使港灣岸線有效防止海浪飛沫及阻擋波浪之功能，因此變更道路用地為寬50公尺綠地用地。
			0.66	港埠用地	考量港區管制區內部管制安全，變更寬60公尺計畫道路為港埠用地(作為寬30公尺區內道路)，並可向西銜接洲際貨櫃中心第二期範圍寬30公尺交通動線。
6	50公尺寬之隔離綠帶	港埠用地	1.26	綠地用地	緩衝港區內貨櫃碼頭區及石化油品轉運中心區之功能，劃設寬50公尺之隔離綠帶，並可向西延伸綠地用地至擴大都市計畫區，因此變更港埠用地為綠地用地。
總計			32.67	—	—

註：表內面積係供參考，實際面積應依地籍測量分割者為準。

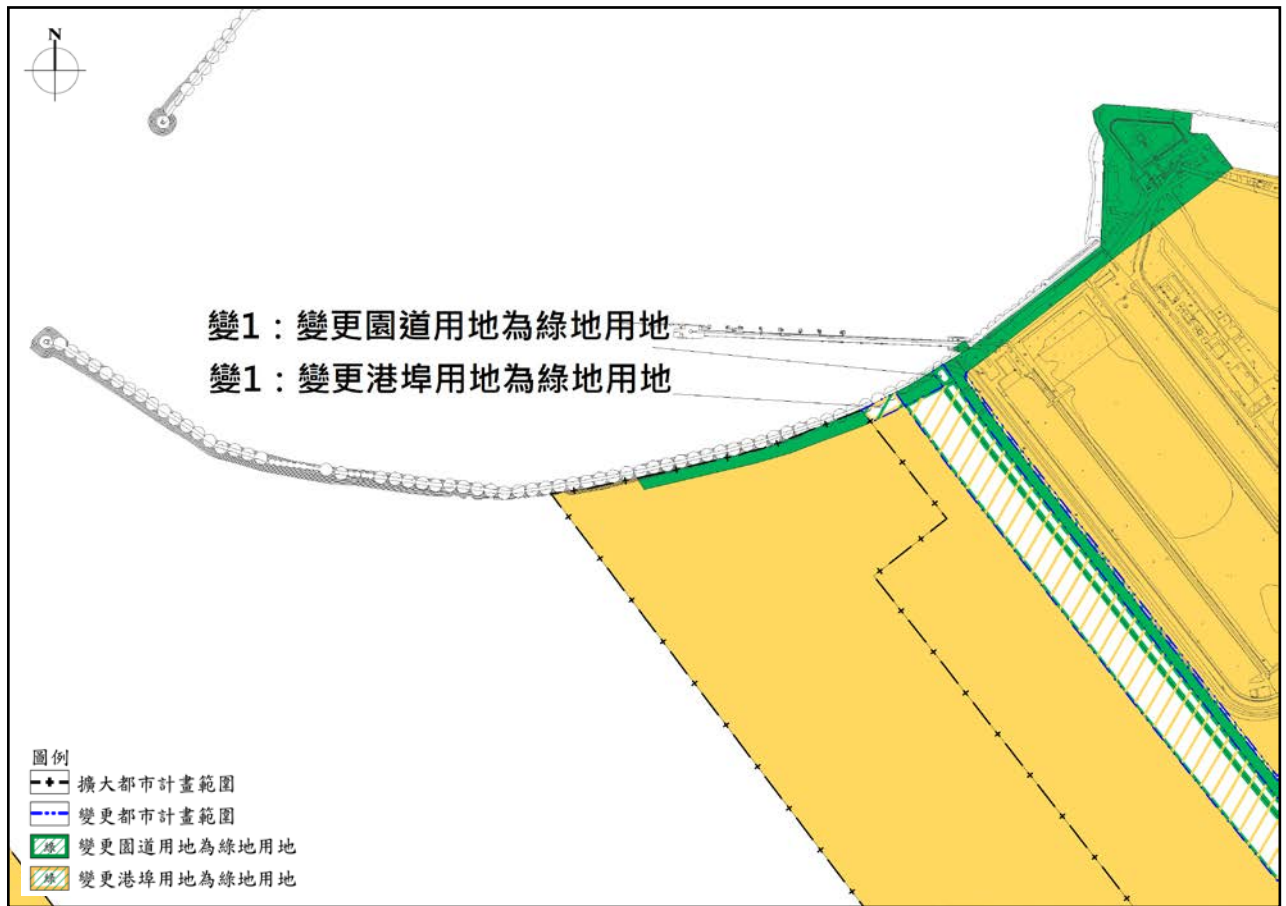


圖 6-2-2 變更編號 1 示意圖

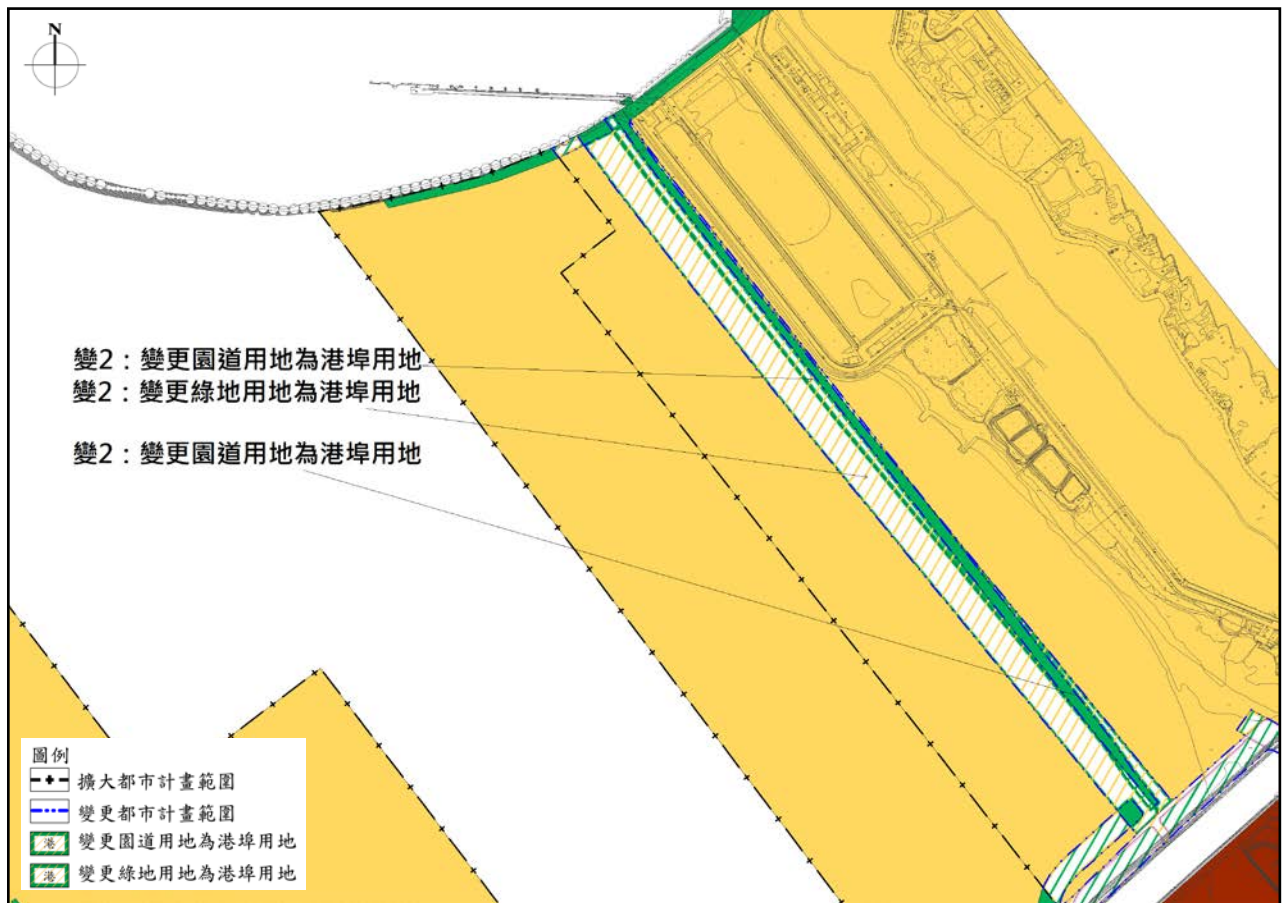


圖 6-2-3 變更編號 2 示意圖

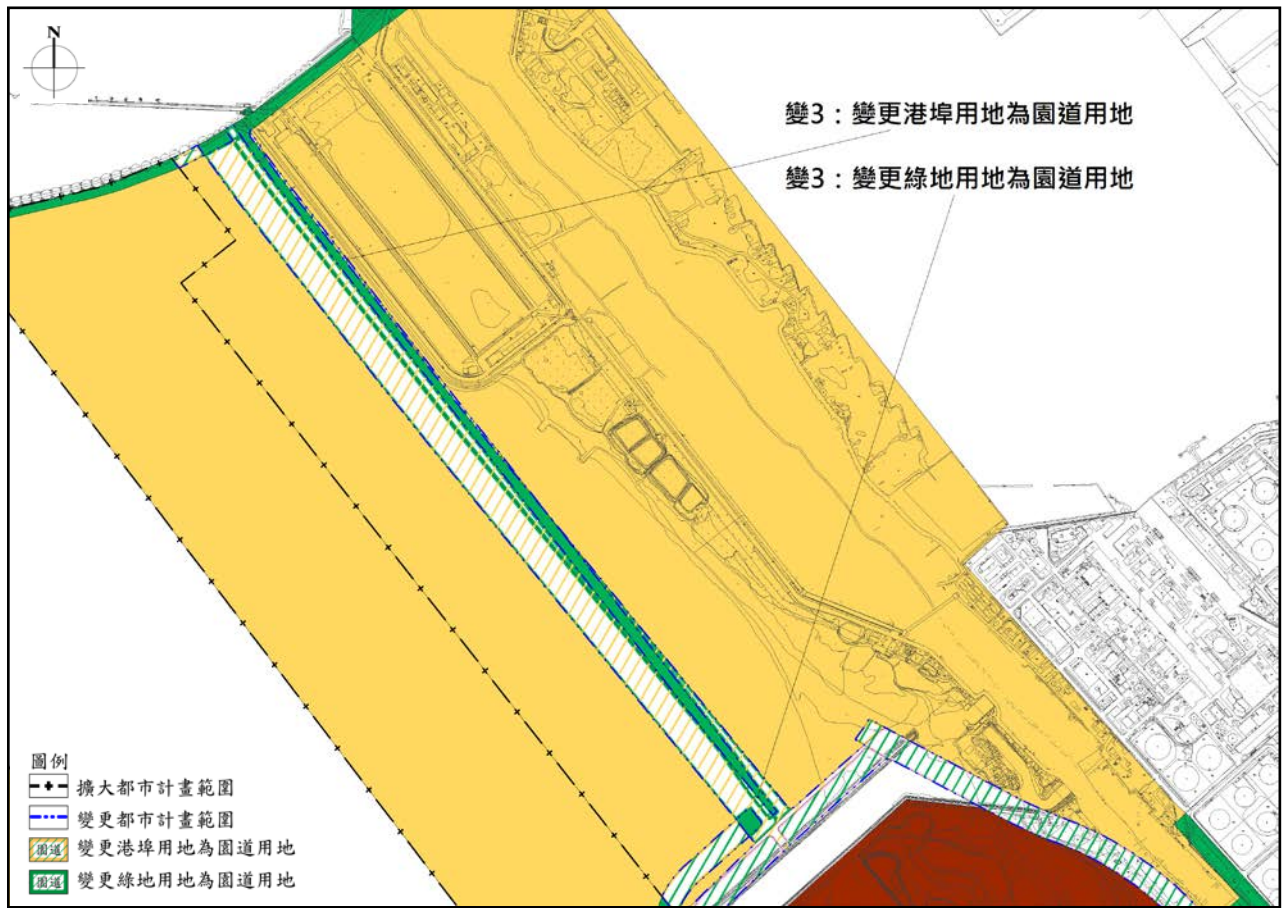


圖 6-2-4 變更編號 3 示意圖

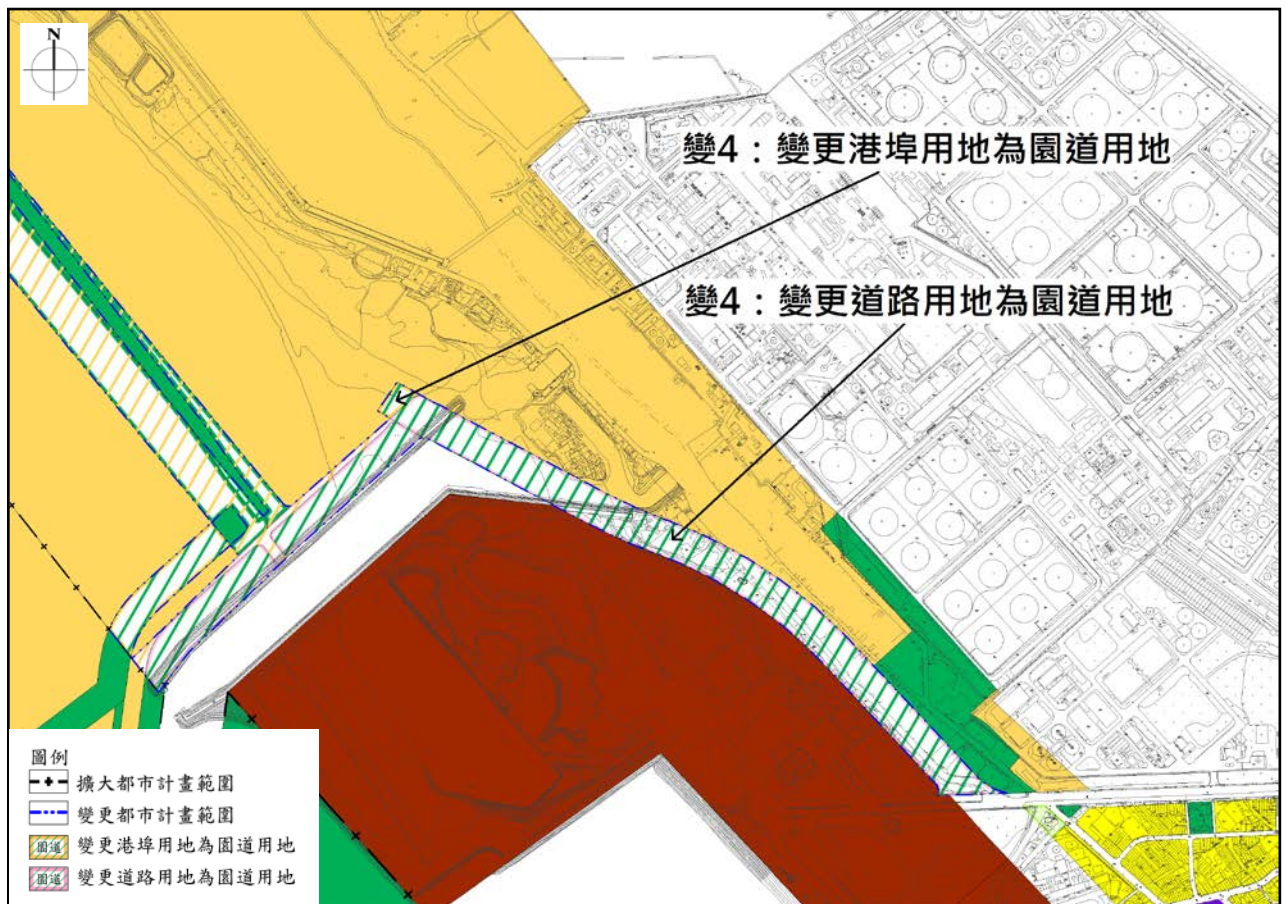


圖 6-2-5 變更編號 4 示意圖

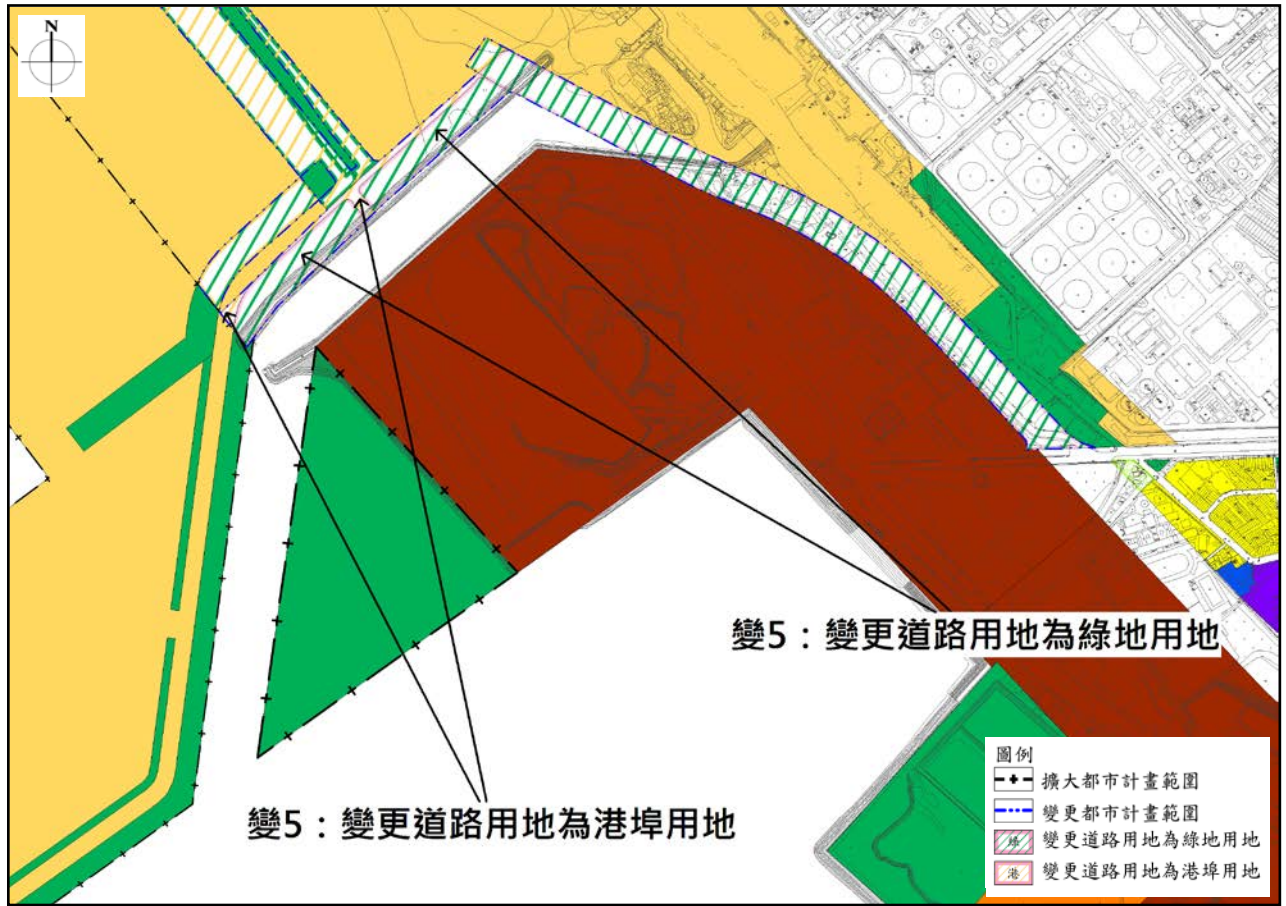


圖 6-2-6 變更編號 5 示意圖

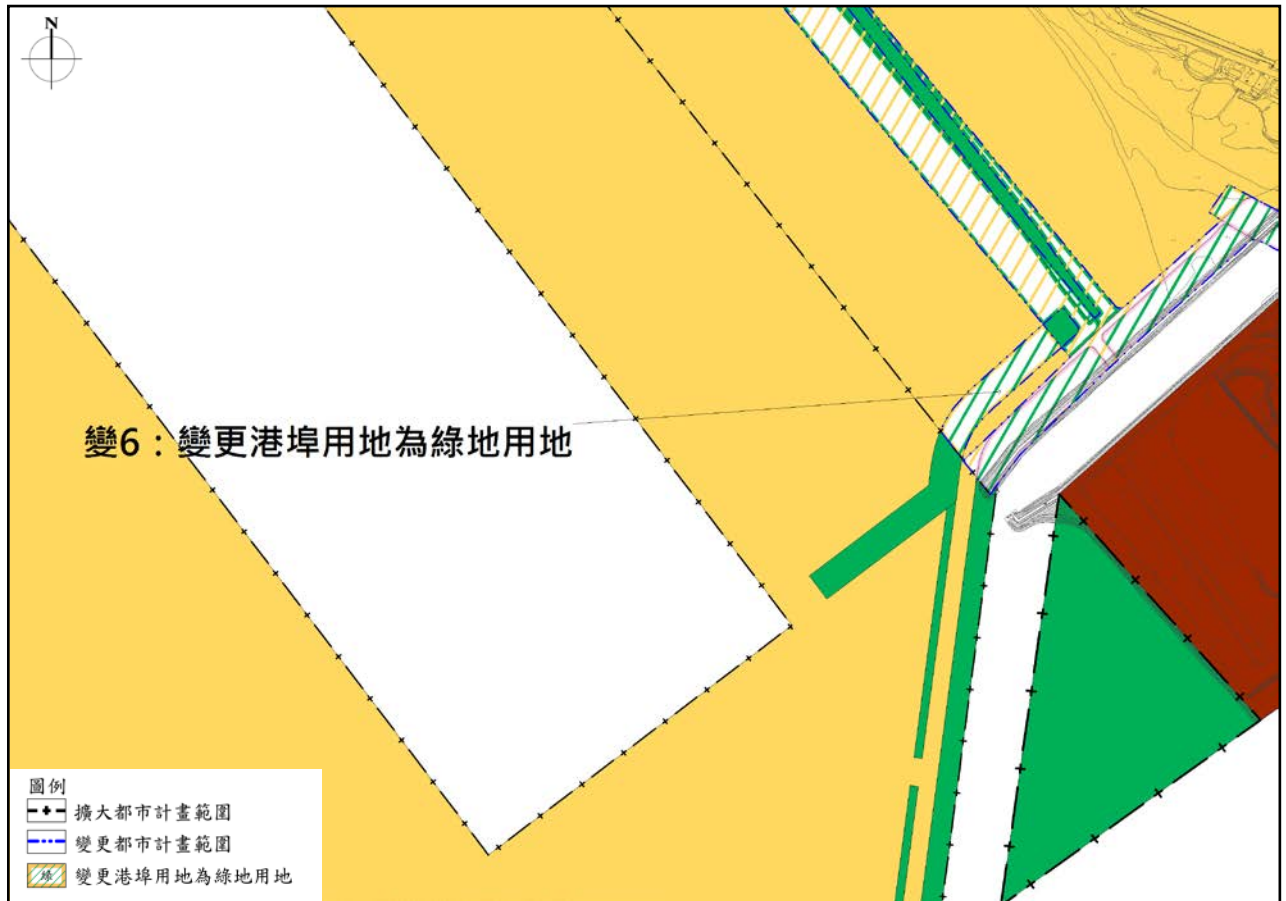


圖 6-2-7 變更編號 6 示意圖



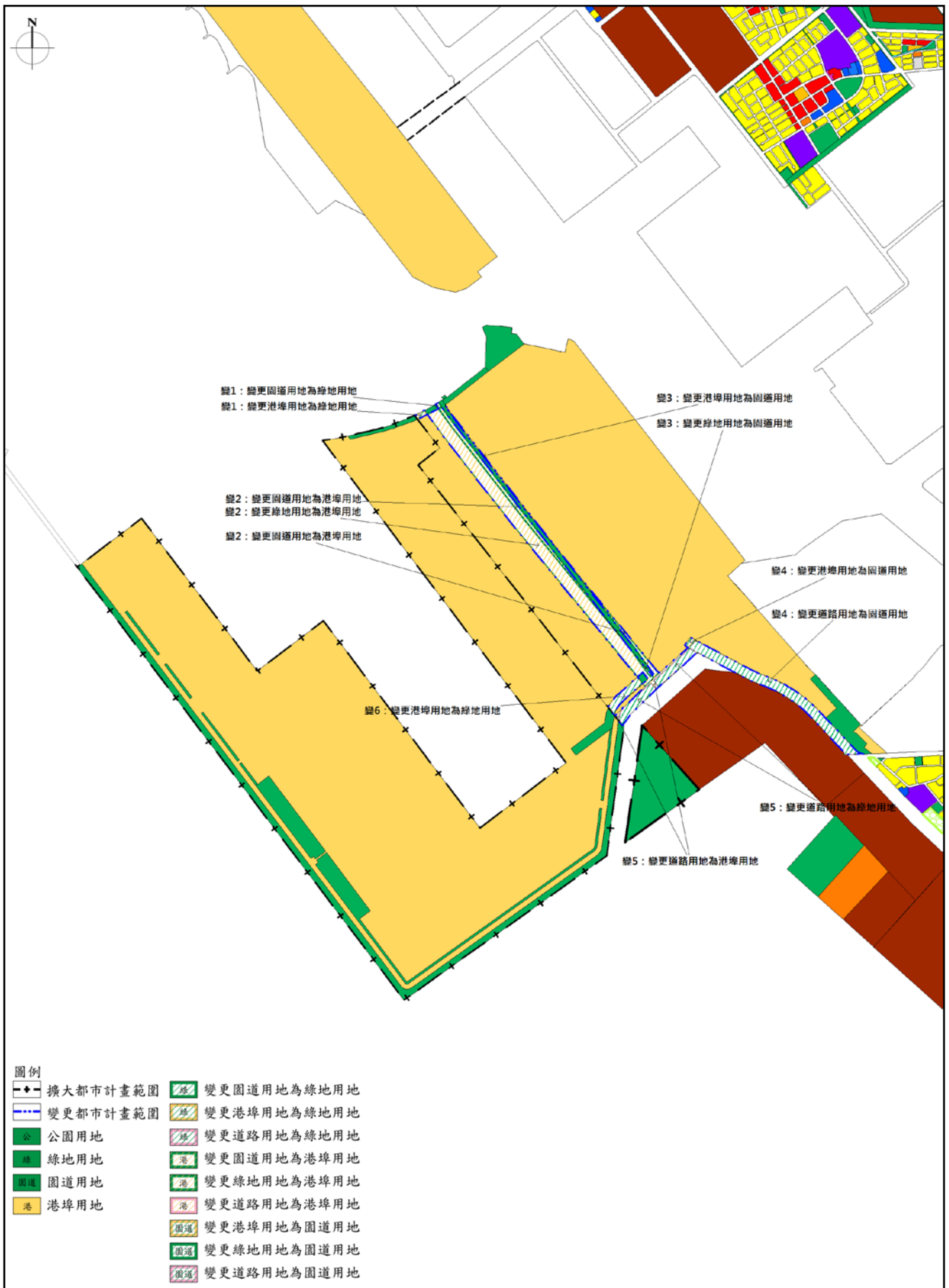


圖 6-2-8 變更都市計畫示意圖

表 6-2-3 擴大及變更前後土地使用面積表

項目	原計畫面積 (公頃)	新計畫面積 (公頃)
都市計畫外填築用地	422.50	—
港埠用地	2.23	390.83
綠地用地	15.18	56.15
園道用地	4.19	8.19
道路用地	11.07	—
合計	<b>455.17</b>	<b>455.17</b>

### 三、變更及擴大後面積檢核

依據都市計畫法第45條「公園、體育場所、綠地、廣場及兒童遊樂場，應依計畫人口密度及自然環境，作有系統之布置，除具有特殊情形外，其佔用土地總面積不得少於全部計畫面積百分之十。」進行第一期及第二期面積檢核。本計畫分別劃設公園用地4.03公頃、綠地用地61.00公頃及園道用地13.47公頃（園道用地可提供1/2之開放空間），合計佔總面積700.85公頃之10.24%，符合都市計畫法第45條規定，相關面積如表6-2-4所示。

表 6-2-4 規劃範圍土地使用分區面積檢核表

項目	第一期工程範圍		第二期工程範圍		總計	
	面積 (公頃)	百分比 (%)	面積 (公頃)	百分比 (%)	面積 (公頃)	百分比 (%)
港埠用地	251.32	90.29	371.03	87.82	622.35	88.80
公園用地	4.03	1.45	—	—	4.03	0.58
綠地用地	9.53	3.42	51.47	12.18	61.00	8.70
園道用地	13.47	4.84	—	—	13.47	1.92
計畫總面積	278.35	100.00	422.50	100.00	700.85	100.00

註1.表內面積係供參考，實際面積應依地籍測量分割者為準。

2.公園、綠地及園道用地佔計畫面積10.24%，符合都市計畫法第45條規定。（園道用地可提供1/2之開放空間）

### 第三節 實質計畫內容

#### 一、土地使用計畫

在綜合前述有關本計畫緣起及配合相關建設計畫與實質發展需求，本次擴大及變更都市計畫後土地使用內容如表6-3-1及圖6-3-1所示，另本計畫區內開發行為如符合環境影響評估法及開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準者，應依規定實施環境影響評估。有關土地使用相關內容說明如下：

- (一) 因應高雄港洲際貨櫃中心整體工程計畫需求，包括變更第一期工程計畫增加港埠用地（約 19.80 公頃）以及擴大填築用地擬定為港埠用地（約 371.03 公頃）。分別說明如下：
1. 配合高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫中貨櫃中心腹地深度需求，將第一期工程計畫範圍內之部分園道用地及綠地用地變更為港埠用地。
  2. 配合高雄港洲際貨櫃中心、自由貿易港區等相關計畫對土地發展定位及實質發展需求為貨櫃中心、貨櫃及物流發展區、石化油品儲運中心及港埠發展用地（部分得兼供污泥處理設施使用）。
  3. 配合洲際貨櫃中心第二期工程交通需求及有效控管港區管制區內車輛，提供作為銜接第一期洲際貨櫃中心所需之 30 公尺寬通路。
  4. 其餘港區管制區內配合工程實質設計及未來港區營運安全考量，包括寬 30 公尺環港道路、寬 20 公尺貨櫃中心道路、寬 20 公尺南星自由貿易港區連絡道及港區之必要連通路口皆劃設為港埠用地。
- (二) 規劃範圍劃設系統性及足夠之綠地用地，並為確保洲際貨櫃中心各個功能分區有效隔離及留設安全距離，劃設系統性及寬度足夠之綠地用地，以符合都市計畫法第 45 條之 10% 公共設施用地之規定，同時提供港區管制區內必要之管線設置管架使用，本次變更及擴大共劃設綠地用地 56.15 公頃。分別說明如下：
1. 二港口南堤劃設寬 20 至 30 公尺綠帶有效防止海浪飛沫及阻擋波浪之功能，並確保港區內安全，其面積約 1.26 公頃。
  2. 為緩衝港區內貨櫃碼頭區及石化油品轉運中心區之功能，劃設 50 公尺寬之隔離綠帶，其面積約 3.06 公頃。
  3. 台電大林電廠灰塘用地劃設塊狀綠地用地，面積約 13.90 公頃。
  4. 南側溫水排水渠道西北側、西海堤與南海堤作為洲際貨櫃中心設置堤岸及防風林，形成寬 36 至 50 公尺帶狀綠地，可有效防止海浪飛沫及阻擋波浪之功能，並確保港區內安全帶狀綠地，其面積約 23.05 公頃。
  5. 為確保洲際貨櫃中心各個功能分區有效隔離及留設安全距離，石化油品儲（轉）運中心劃設帶狀綠地用地，其面積約 14.01 公頃。
  6. 為確保洲際貨櫃中心各個功能分區有效隔離及留設安全距離，港埠發展用地劃設帶狀綠地用地，其面積約 0.87 公頃。

- (三) 整合港區管制區外市區道路系統、洲際貨櫃中心入口中央軸線，並配合跨港橋、紅毛港文化園區連絡道實質寬度需求及貨櫃中心腹地 700 公尺深度之一致性劃設為園道用地，其面積約 8.19 公頃。
- (四) 因本計畫區緊臨海域，為都市計畫排水之最下游，計畫區內既已整體考量排水系統之安排布置，將區內雨水收集後直接排入港池海域，並無影響都市計畫既有河道及排水設施，亦無涉及既有都市計畫排水負載容量，故於本計畫區內不設置有關「建築技術規則」建築設計施工編第 4 條之 3 之雨水貯集滯洪設施。

## 二、公共設施計畫

本計畫之公共設施計畫係配合洲際貨櫃中心之發展需求，並依據都市計畫法第45條規定，進行相關之規劃變更作業。因本地區屬於高雄港區範圍內之港埠作業使用，為兼顧港埠用地之整體利用，其餘有實際需要之公共設施，得併同洲際貨櫃中心相關填築工程完工後，因此於本次擴大都市計畫作業中劃設足夠之公共設施（綠地用地及園道用地），以符合都市計畫法第45條之10%公共設施用地之規定。本次擴大及變更都市計畫後公共設施內容如表6-3-1及圖6-3-1所示，並說明如下：

### (一) 港埠用地

本次擴大及變更都市計畫後劃設港埠用地2處，計畫面積共計390.83公頃，佔本次計畫總面積約85.86%。

### (二) 綠地用地

本次擴大及變更都市計畫後劃設綠地用地6處，面積共計56.15公頃，佔本次計畫總面積約12.34%。綠地用地（綠2）用地面積約1.26公頃，佔本次計畫總面積約0.28%；綠地用地（綠4）用地面積約3.06公頃，佔本次計畫總面積約0.67%；綠地用地（綠5）用地面積約13.90公頃，佔本次計畫總面積約3.05%；綠地用地（綠6）用地面積約23.05公頃，佔本次計畫總面積約5.07%；綠地用地（綠7）用地面積約14.01公頃，佔本次計畫總面積約3.08%；綠地用地（綠8）用地面積約0.87公頃，佔本次計畫總面積約0.19%。

### (三) 園道用地

本次擴大及變更都市計畫後劃設2條園道用地，面積共計8.19公頃，佔本次計畫總面積約1.80%。

表 6-3-1 擴大及變更都市計畫後及規劃範圍總面積土地使用面積表

項目	本次擴大及變更計畫範圍		規劃範圍 (洲際貨櫃中心)		備註		
	面積 (公頃)	百分比 (%)	面積 (公頃)	百分比 (%)			
港埠用地	390.83	85.86	622.35	88.80	—		
公共設施用地	綠地 用地	綠1	—	—	0.04	0.01	第一期工程北側畸零綠地
		綠2	1.26	0.28	1.48	0.21	第一期工程北側堤防綠帶
		綠3	—	—	4.17	0.59	台電大林廠塊狀綠帶
		綠4	3.06	0.67	3.48	0.50	第七貨櫃中心與石化油品儲(轉)運中心間隔離綠帶
		綠5	13.90	3.05	13.90	1.98	台電灰塘用地
		綠6	23.05	5.07	23.05	3.29	南側溫水排水渠道西北側、西海堤與南海堤作為洲際貨櫃中心設置堤岸及防風林
		綠7	14.01	3.08	14.01	2.00	石化油品儲(轉)運中心劃設帶狀綠地用地
		綠8	0.87	0.19	0.87	0.12	港埠發展用地隔離及留設安全距離
		小計	56.15	12.34	61.00	8.70	—
	園道 用地	園道1	—	—	1.04	0.15	位在計畫區北側銜接紅毛港文化園區及寬24公尺園道2用地
		園道2	0.74	0.16	4.98	0.71	位在洲際貨櫃中心第一期工程中央，連接計畫區南北向交通動線
		園道3	7.45	1.64	7.45	1.06	為目前完工通車之寬60公尺洲際大道
		小計	8.19	1.80	13.47	1.92	—
	公園用地	—	—	4.03	0.58	現況作為紅毛港文化園區	
小計	64.34	14.14	78.50	11.20	—		
總計	455.17	100.00	700.85	100.00	—		

註：表內面積係供參考，實際面積應依地籍測量分割者為準。



圖 6-3-1 擴大及變更都市計畫後土地使用分區示意圖

### 三、交通系統計畫

本次擴大及變更都市計畫有關交通系統部分，依據「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書」內容研擬足夠道路寬度之道路系統，並考量計畫區整體道路系統功能、洲際貨櫃中心發展需求及港區管制區之管理效益，本計畫將管制區內道路研擬劃設為港埠用地以利管制，包括劃設30公尺寬之環港道路（港埠用地），以延續第一期工程範圍之30公尺寬外環道路（港埠用地）規劃。本計畫管制區內之道路系統劃設原則及內容如下：

#### （一）港區管制區內港埠用地道路系統劃設原則

##### 1. 提供港埠用地貨櫃運輸及港區安全管制之交通需求

依據都市計畫書圖製作要點中規定，交通運輸系統應包含主要道路系統、次要道路系統與其他有關交通設施。但由於本案係因應高雄港之整體發展需求及洲際貨櫃中心之開發時程，為避免影響未來之港區貨運路網規劃，保留港埠用地整體開發的完整性，目前於本計畫區南側及西側劃設寬30公尺港埠用地作為港區內交通動線，並預為銜接第一期工程範圍之寬30公尺外環通路，詳見表6-3-2所示。

##### 2. 具防災與救護機能

由於高雄港洲際貨櫃中心基地三面環海，僅東南側部分與陸地連結，因此主要計畫所劃定之寬36公尺帶狀綠地、寬30公尺聯外交通動線肩負有都市防災以及緊急救護的功能，此為貨櫃中心重要之聯外交通，遇有緊急事故時將可提供作為救災之用，後續道路劃設時宜考量與此主要計畫道路的銜接。

表 6-3-2 道路系統明細表

編號	道路劃設情形	路寬（公尺）	起迄點
1	主要計畫道路 （考量位在港區管制區 內劃設為港埠用地）	30	東起高雄洲際貨櫃中心第一期工程範圍之30公尺外環道路，南海堤側道路沿計畫區36公尺寬帶狀綠地向西延伸約2.32公里後，西海堤側道路向北延伸至綠4用地北側。

註：表內面積係供參考，實際面積應依地籍測量分割者為準。

#### （二）新闢道路（港埠用地）劃設原則

本計畫目的係將高雄港洲際貨櫃中心第二期工程範圍納入高雄市都市計畫範圍，考量用地規劃需求，以及地區整體計畫道路之完整性，於計畫區劃設30公尺寬之港埠用地作為港區內交通動線，以銜接第一期工程範圍之30公尺寬外環通路，其計畫道路路線調整原則如下：

1. 為配合往返洲際二期計畫區之交通需求，本計畫沿海堤及防風林側預計規劃雙向六車道、路寬30公尺以上之環港道路（港埠用地）。

2. 環港道路與洲際一期 30 公尺寬道路（港埠用地）銜接路段，將其斷面設計適度進行調整，以紓解該處匯集繁忙之車流。

### （三）計畫道路（港埠用地）設計原則

本計畫為配合往返洲際二期計畫區之交通需求，沿海堤及防風林側規劃雙向六車道、路寬30公尺以上之環港道路。有關本計畫於南海堤及西海堤之道路設計內容分別如下：

#### 1. 南海堤側道路設計內容

高雄洲際貨櫃中心第二期工程之南海堤設計寬度共 76 公尺寬，其中設計考量因素包括：

- （1）聯絡高雄洲際貨櫃中心第二期之貨櫃中心。
- （2）銜接高雄洲際貨櫃中心第一期工程之30公尺寬交通動線。
- （3）維持港區安全設置必要之管制站設施。規劃寬30公尺為雙向6車道道路（寬23公尺）、陸上管線設置區（寬3公尺）、人行道（寬3公尺）及分隔島（寬1公尺）。

#### 2. 西海堤側道路設計內容

高雄洲際貨櫃中心第二期工程之西海堤設計寬度共 80 公尺寬，其中之設計考量因素包括：

- （1）主要為提供石化油品儲（轉）運中心車輛進出。
- （2）聯絡污泥處理用地。規劃寬30公尺為雙向6車道道路（寬23公尺）、陸上管線設置區（寬3公尺）、人行道（寬3公尺）及分隔島（寬1公尺）。



## 第七章 實施進度及經費

### 第一節 實施進度

依據「高雄洲際貨櫃中心第二期工程計畫（核定本）」，政府部門負責執行前置作業及工程施工；營運設施及部份填地工程將由業者投資，其中石化油品儲（轉）運中心之儲槽及管線設施、10席石化碼頭等營運所需設施，規劃將由業者投資設置，主要以「合作興建」方式進行開發；貨櫃中心之5席貨櫃碼頭及後線護岸、貨櫃場地、貨櫃中心填地、土建工程及作業機具等營運設施，則依促參法採BOT方式進行開發。預計於民國104年至108年底陸續完成相關工程，詳見表7-1-1及表7-1-2所示。

#### 一、政府辦理進度

政府辦理項目包括外廓堤及護岸工程、港埠發展用地護岸（含西護岸）、填地工程（港內浚挖）、港區環港道路及公共設施，預計於民國109年底完成。

- （一）至民國 106 年底：完成南海堤、西海堤。
- （二）至民國 105 年底：完成港埠發展用地護岸（含西護岸）及填地工程（港內浚挖）。
- （三）至民國 106 年底：完成南防波堤及內堤。
- （四）至民國 108 年底：完成港區環港道路及公共設施。

#### 二、民間辦理進度

民間辦理項目包括貨櫃中心及石化中心，其分別說明如下。

##### （一）貨櫃中心

- 1. 至民國 104 年底：完成貨櫃碼頭護岸工程，其包含一期圍堤拆移。
- 2. 至民國 105 年底：完成填地工程，由外海抽沙回填。
- 3. 至民國 109 年底：完成 5 席貨櫃碼頭、貨櫃中心土建及附屬設施、作業機具設備。

##### （二）石化油品儲（轉）運中心

- 1. 至民國 102 年底：完成臨時護岸。
- 2. 至民國 106 年底：完成石化中心碼頭護岸兼碼頭及填地。
- 3. 至民國 109 年底：完成石化油品儲槽設施。

表 7-1-1 實施進度表

工作項目			預定進度				100年				101年				102年				103年				104年				105年				106年				107年				108年			
			1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
政府 辦理 項目	1	外廓堤	南海堤																																							
	2	及護岸	西海堤																																							
	3	工程	南防波堤及內堤																																							
	4	港埠發展用地護岸（含西護岸）																																								
	5	填地工程（港內浚挖）																																								
	6	港區環港道路及公共設施																																								
民間 辦理 項目	1	貨櫃中 心	貨櫃碼頭護岸工程（含一期圍堤拆移）																																							
	2		貨櫃碼頭（5席）																																							
	3		填地工程（外海抽沙回填）																																							
	4		貨櫃中心土建及附屬設施																																							
	5		作業機具設備																																							
	6	石化油 品儲 （轉） 運中心	臨時護岸																																							
	7		石化中心碼頭護岸（兼碼頭）																																							
	8		填地（外海抽沙）																																							
	9		石化油品儲槽設施（含管線）																																							

資料來源：高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫。

## 第二節 公共設施開闢與實施經費

### 一、公共設施開闢

因區內皆屬公有土地，相關之公共設施，由用地機關依法辦理撥用及開闢。故計畫區內綠地用地（綠2）、綠地用地（綠4）、綠地用地（綠5）、綠地用地（綠6）、綠地用地（綠8）未來之開闢及後續管理維護單位為臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司；至於位於台灣中油股份有限公司承租範圍內之綠地用地（綠7），其未來之開闢及後續管理維護單位為台灣中油股份有限公司，請參考表7-2-1所示。

表 7-2-1 公共設施開闢表

設施項目種類	面積 (公頃)	主辦單位	預定完成 期限	設施開闢及後續管理單位
綠地用地（綠2）	1.26	臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司	民國109年	臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司
綠地用地（綠4）	3.06			
綠地用地（綠5）	13.90			
綠地用地（綠6）	23.05			
綠地用地（綠7）	14.01			台灣中油股份有限公司
綠地用地（綠8）	0.87			臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司

資料來源：本計畫整理。

### 二、實施經費

本計畫總經費依各項工程依當年幣值概估之分年工程經費約需新台幣905.99億元，詳見表7-2-2所示。

#### （一）政府投資金額：約新台幣 281.06 億元

政府投資經費為281億562萬元，其中航港建設基金約211億562萬元，高港營運基金約70億元，洲際二期計畫分年工程經費編列與使用如表7-2-2所示。

#### （二）民間投資金額：約新台幣 624.93 億元

民間投資營運項目為貨櫃中心、石化油品儲（轉）運中心，預估金費約624億9,337萬元。

表 7-2-2 洲際二期計畫分年工程經費需求表

出資別	分年 投資項目		100年	101年	102年	103年	104年	105年	106年	107年	108年	合計
			一	外廓堤工程	10,000	2,243,128	3,642,446	3,173,972	2,038,062	1,060,449	2,158,437	—
二	港埠發展用地護岸（含西護岸）	—	—	—	—	2,887,373	1,745,570	—	—	—	4,632,943	
三	填地工程（港內浚挖）	—	—	—	1,963,817	999,288	2,033,951	—	—	—	4,997,056	
四	港勤船渠	—	—	—	—	282,596	287,599	—	—	—	570,195	
五	港區環港道路及公共設施	—	—	—	—	345,173	878,205	1,072,500	727,655	555,401	3,578,934	
政府 投資	合計		10,000	2,243,128	3,642,446	5,137,789	6,552,492	6,005,774	3,230,937	727,655	555,401	28,105,622
	經費 來源	航港建設基金	10,000	2,243,128	3,242,446	3,487,789	4,902,492	4,355,774	1,580,937	727,655	555,401	21,105,622
		高港營運基金	—	—	400,000	1,650,000	1,650,000	1,650,000	1,650,000	—	—	7,000,000
		合計	10,000	2,243,128	3,642,446	5,137,789	6,552,492	6,005,774	3,230,937	727,655	555,401	28,105,622

註：表內數字單位為新臺幣仟元。

資料來源：高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫。

**附錄一 高雄港洲際貨櫃中心計畫核定函**

正本

# 航政司

## 行政院 函

受文者：交通部

速別：最速件

密等及解密條件：普通

發文日期：中華民國九十三年十二月三日

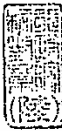
發文字號：院臺交字第09300091103號

附件：如文

主旨：所報「高雄港洲際貨櫃中心計畫」之可行性研究、綜合規劃、環境影響評估報告書及選擇與替代方案之成本效益分析等報告一案，請照本院經濟建設委員會會商結論辦理。

說明：

- 一、復九十二年七月二十日交航(一)字第0930007546號函。
- 二、本計畫係配合紅毛港遷村取得用地，該遷村計畫中有關合法遷村戶認定問題宜先妥善釐清，避免產生幽靈戶等弊端。
- 三、影附本院經濟建設委員會九十二年十月二十九日都字第0930004838號致本院秘書長函一份。



正本：交通部  
副本：財政部、行政院主計處、行政院公共工程委員會、行政院環境保護署、高雄市政府（以上均含附件）、行政院經濟建設委員會（無附件）

# 院長游錫堃 請假

## 副院長葉莉蘭 代辦

機關地址：台北市一〇〇忠孝東路一段一號  
傳真：(〇二)三三五六九二〇

交通部總收文第 65199 號

中華民國九十三年 12 月 6 日

正本

行政院經濟建設委員會 函

受文者：行政院秘書長

機關地址：10020台北市寶慶路三號  
電話：02-2316-5300  
承辦人：汪宗瀛  
電子郵件：chwang@cepd.gov.tw

速別：最速件

密等及解密條件：

發文日期：九十三年十月二十九日

發文字號：都字第0930004838號

附件：

主旨：交通部函院檢陳高雄港務局所擬「高雄港洲際貨櫃中心計畫」之可行性研究、綜合規劃、環境影響評估報告書及選擇與替代方案之成本效益分析等報告，經該部審議擬同意辦理一案，經本會會商相關機關，獲致結論，復請查照轉陳。

說明：

- 一、復 貴秘書長九十三年七月二十二日院臺交字第09300三四九四〇號函。
- 二、交通部所報「高雄港洲際貨櫃中心計畫」，經該部依照本會九十三年八月五日會商相關機關意見，修正計畫名稱為「高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫」，並就計畫內容作適當修正後，以九十三年十月七日交航（一）字第09300一〇三三二號函送本會，經本會於九十三年十月廿日邀請 鈞院秘書處、主計處、公共工程委員會、環境保護署、財政部國庫署、交通部、高雄港務局、高雄市政府會商，獲致結論如次：
  - （一）「高雄港洲際貨櫃中心計畫」屬「挑戰二〇〇八：國家發展重點計畫」及「新十大建設」計畫項目，為國家當前重要施政計畫，應審慎辦理，加速推動。
  - （二）交通部所報「高雄港洲際貨櫃中心計畫」，原則同意先辦理第一期工程，交通部已就第一期工程完成相關規劃報告，據以編列年度預算。至於第二期工程計畫，建請交通部視

檔 號：  
保 存 年 限：



P1103

經濟發展、市場需要及貨櫃船演進適時檢討辦理。

(三) 本案關鍵在於紅毛港遷村之順利完成，該遷村案已另案辦理並達成共識，請高雄市政府與高雄港務局遵照 院長相關指示努力執行，務必於九十四年底前儘速完成。如為因應遷村作業擬動用備用替代計畫方案時，應先審慎評估後，依規定調整計畫陳報核定。

(四) 本案有關台電公司使用高雄港一一一號卸煤碼頭及後側堆煤場之騰讓時程，請交通部協調經濟部密切配合計畫需要辦理。

(五) 本案所需經費，政府負擔部分共二二九·一億元，包括紅毛港遷村二一五·八億元，擬編列中央特別預算；及基礎工程二三·三億元，擬由中央特別預算負擔一六·三九億元，不足數六·九一億元，擬由航港建設基金支應，原則同意，其中，基礎工程經費，請交通部依「政府公共工程計畫與經費審議作業要點」規定送請工程會覈實審查，並依預算法及相關規定辦理。另營運設施一二〇·三二億元擬由民間投資，原則同意，請交通部就財務面審慎估算，並依促參法及相關規定儘速辦理。

(六) 本案第一期工程填築新生地約一〇〇公頃，原則同意依商港法第八條規定登記為國有，管理機關為交通部高雄港務局。

正本：行政院秘書長  
副本：

主任委員  
胡勝正



正本

航政司  
行政院 函

機關地址：10058 臺北市忠孝東路1段1號  
傳 真：02-33566920

10052

臺北市仁愛路1段50號

受文者：交通部

發文日期：中華民國100年3月10日

發文字號：院臺交字第1000010038號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文

主旨：所報貴部高雄港務局研擬之「高雄港洲際貨櫃中心第2期工程計畫」一案，照本院經濟建設委員會審議結論辦理。

說明：

- 一、復99年12月10日交航字第0990062820號函。
- 二、檢附本院經濟建設委員會100年2月23日總字第1000000856號致本院秘書長函影本及旨揭工程計畫書（核定本）各1份。

正本：交通部

副本：經濟部、行政院主計處、行政院公共工程委員會、高雄市政府(均含附件)、行政院經濟建設委員會(檢附旨揭工程計畫書核定本1份)

院長 吳敦義

交通部總收文第 24735 號  
中華民國 100. 3. 11

**附錄二 高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫核定函**

### 行政院經濟建設委員會 函

地址：10020台北市寶慶路3號  
電話：02-2316-5300  
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100年2月23日  
發文字號：總字第1000000856號  
速別：最速件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：無

主旨：奉 交議，交通部陳報「高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫」一案，業經本會委員會議審議獲致結論，復請 查照轉陳。

說明：

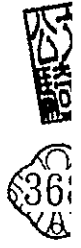
- 一、復 貴秘書長99年12月21日院臺交字第0990108382號函。
- 二、本案業經本會於100年1月13日邀集 鈞院秘書處、主計處、財政部、交通部(含運輸研究所、高雄港務局)、經濟部、公共工程委員會、環境保護署、高雄市政府、台灣中油股份有限公司、台灣電力股份有限公司及學者專家等相關單位代表研商，嗣經交通部於100年1月19日以交航(一)字第1000000602號函報修正計畫書至本會後，提100年1月24日本會第1404次委員會議討論，獲致結論如次：
  - (一)為加速推動高雄港朝向全球現代化之貨櫃中心及物流基地邁進，確保亞太地區貨櫃運輸樞紐港地位，交通部規劃自100至108年，於高雄港第二港口外海南側填築新生地422.5公頃，規劃興建石化油品儲運中心、新式貨櫃基地等設施，重塑南部石化產業競爭力。同時，本案亦有助於舊港區石化業者之順利遷建，調整舊港區使用機能，達成重塑港市共榮生活圈之願景，原則同意。
  - (二)本案政府負擔經費共需281.1億元，由航港建設基金支應211.1億元、高雄港務局營業基金支應70億元。至於台灣中油公司及台灣電力公司參與本案開發部分，應請經濟部持續協助交通部妥為協調推動，俾利計畫如期完



行政院總收文 100年02月24日



100000010038



裝  
訂  
線

成。

(三)嗣應港埠環境快速變遷之特性，本案後續推動請交通部專案督導，涉及第一期計畫仍在建工程應彈性調整、擷節資源，並於開發過程中注重海域、海洋、海岸及生態等議題及永續經營之目標，審慎規劃增加執行能量及因應未來多功能發展等課題。

(四)本計畫騰空範圍與填築區域，將造成大高雄地區空間結構與產業之變化，請高雄市政府與交通部高雄港務局密切配合，以夥伴關係共同推動土地之活化與更新，配合新引進之產業機能，檢討都市計畫相關容許使用、回饋負擔及容積管制等事項，俾能發揮海港之優勢與特色，吸引民間投資，帶動地方產業再生與發展。

三、本案修正計畫業經交通部於100年1月19日以交航(一)字第1000000602號函送 鈞院秘書處在案。

正本：行政院秘書長

副本：交通部、本會都市及住宅發展處

電子公文換章  
2011/02/26

**附錄三 「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書環境影響差異分析報告」第 212 次會議審核修正通過函**

檔 號：  
保存年限：

## 行政院環境保護署 函

地址：10042 台北市中華路1段83號  
承辦單位：綜計處 承辦人：溫育勇  
聯絡電話：(02)23117722 分機：2748  
傳真電話：(02)23312958  
電子信箱：yywen@epa.gov.tw

受文者：交通部高雄港務局

發文日期：中華民國100年12月13日  
發文字號：環署綜字第1000109202號  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：

主旨：有關「高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書環境影響差異分析報告」案，經本署環境影響評估審查委員會第212次會議審核修正通過，後續應辦事項詳如說明，請查照。

說明：

- 一、依交通部100年2月17日交總字第1000001372號函暨 貴局100年11月15日高港環污字第1000020126號函辦理。
- 二、旨揭會議附帶建議：請開發單位就「替代填料」與本署廢棄物管理處研擬成立聯絡窗口及推動機制，確定進料內涵及方式，並配合廠區建設予以調整；如涉及變更，請依環境影響評估法規定辦理。
- 三、旨揭會議紀錄本署100年12月8日環署綜字第1000107789號書函諒達。
- 四、請將上開會議紀錄涉及本案審議部分及本函納入定稿，並檢具環境影響差異分析報告定稿本8本，且依「環境影響評估書件電腦建檔作業規範」，製作電腦檔案光碟8份及已塗銷個人資料之檔案光碟1份，送本署核備。



五、另請於來函中敘明本案開發單位負責人、環境影響評估業務部門主辦人電子郵件信箱，及剩餘土石方許可核發機關、督導機關，俾利本署後續環境影響評估注意事項之通知與重要訊息之聯絡及函送定稿本予餘土許可核發機關、督導機關。

六、如有不服本處分，得於文到之次日起30日內，備具訴願書並檢附本處分，經由本署向行政院提起訴願。

正本：交通部高雄港務局

副本：交通部、本署廢棄物管理處

2011/12/13  
11:19:28

署長 沈世宏

本案依照分層負責規定授權單位主管決行





(三)擬依100年7月21日專案小組第2次審查會議結論1辦理。

二、決議：本環境影響差異分析報告變更項目除隔音牆變更部分不予同意外，其餘審核修正通過。

#### 第四案 高雄港洲際貨櫃中心計畫環境影響評估報告書環境影響差異分析報告

##### 一、初審意見

(一)100年9月16日專案小組第3次審查會議結論如下：

1. 本環境影響差異分析報告建議審核修正通過。

2. 請開發單位依下列意見補充、修正，經有關委員及專家學者確認後，提本署環境影響評估審查委員會核定：

- (1)考量綠色內涵之精神，應朝綠色能源方向規劃，及補充綠色港灣之規劃內容。
- (2)建立海域生態調查標準作業程序，並針對可能衝擊擬訂相關環境保護對策。
- (3)評估污泥處理用地之土地承載能力，審慎規劃該用地未來港埠發展用途。
- (4)針對未荷重區、結構區之填方來源，應儘量採用可能之替代料源，減少海域抽砂量，避免對海岸變遷之衝擊影響。
- (5)本環境影響差異分析報告定稿備查後，變更部分始得施工。

(二)開發單位於100年11月15日函送補正資料至署，業經

本署轉送有關委員及專家學者確認在案。

(三)擬依100年9月16日專案小組第3次審查會議結論1辦理。

##### 二、決議：

(一)本環境影響差異分析報告審核修正通過。

(二)附帶建議：請開發單位就「替代填料」與本署廢棄物管理處研擬成立聯絡窗口及推動機制，確定進料內涵及方式，並配合廠區建設予以調整；如涉及變更，請依環境影響評估法規定辦理。

#### 第五案 貝民公司台中港建廠計畫環境影響說明書第一次環境影響差異分析報告

##### 一、初審意見

(一)100年10月17日專案小組審查會議結論如下：

1. 本環境影響差異分析報告建議審核修正通過。

2. 請開發單位依下列意見補充、修正，經有關委員、專家學者及相關機關確認後，提本署環境影響評估審查委員會核定：

- (1)應補充全廠區總硫之質量平衡圖，並說明廢水量增加對於放流海域水體水質之影響。
- (2)空氣污染防治設備之SOx處理效率應達99%。
- (3)應補充說明硫酸工廠(新建及遷建)之相關空間規劃及管線配置。

(4)應配合臺中港務局推動「綠色港灣」之政策，並

### 行政院環境保護署 會議簽名單

會議名稱：本署環境影響評估審查委員會第212次會議

時間：100年11月30日（星期三）上午9時30分

地點：本署4樓第5會議室

主席：沈主任委員世宏 紀錄：張同婉

出席（列）席單位及人員：

機關或單位	姓名	稱及姓名
出席者：		
邱副主任委員文彥		
黃委員萬翔	黃美純代	
黃委員敏恭		
胡委員興華	蕭祺暉代	
陳委員振川	李顯學代	
陳委員正宏	翁新翰代	
李委員俊璋	李信輝	
凌委員永健	凌新健	
劉委員益昌	劉益昌	

註：本人擔任本委員會（小組）委員，當公正執行法定職務，絕不接受與本職務有關之請託關說或不當利益，並保守職務上知悉之機密，如有違反上述規定，願負有關法律責任。

機關或單位	姓名	稱及姓名
李委員培芬	李培芬	
李委員素馨	李素馨	
陳委員莉	陳莉	
洪委員振發	洪振發	
馮委員秋霞		
陳委員尊賢		
簡委員連貴		
林委員慶偉	林慶偉	
龍委員世俊		
李委員載鳴	李載鳴	
張委員添晉		

註：本人擔任本委員會（小組）委員，當公正執行法定職務，絕不接受與本職務有關之請託關說或不當利益，並保守職務上知悉之機密，如有違反上述規定，願負有關法律責任。

機關或單位	名稱	姓名
水質保護處		張莉珣
廢棄物管理處		李宜輝
環境衛生及毒物管理處		顏文修
法規會		吳七峰
溫減管理室		薛加滄
土壤及地下水污染整治基金管理會		楊宜寧
環境檢驗所		李承信
環境督察總隊		蘇聖傑
綜合計畫處		

機關或單位	名稱	姓名
列席者:		
交通部台灣區國道新建工程局		黃宏敬
國立海洋科技博物館籌備處		柯永澤
內政部營建署		曾士表
交通部高雄港務局		鍾榮國
貝民股份有限公司		沈秉臣
蘇澳石礦股份有限公司		陳正添
承警建設開發股份有限公司		簡再發
經濟部		葉純鈴
經濟部水利署		潘復哲
桃園縣政府		魏伯源
榮航行秘書處		林心怡
本署空氣品質保護及噪音管制處		吳正通

**附錄四 配合「高雄港洲際貨櫃中心第 2 期工程計畫」  
填築用地行政院 104 年 4 月 16 日院臺建字第  
1040015789 號核定函**

## 內政部 函

地址：10017臺北市中正區徐州路5號  
聯絡人：廖宜真  
聯絡電話：02-23566093  
傳真：02-23976875  
電子信箱：moi1573@moi.gov.tw

受文者：高雄市政府

發文日期：中華民國104年4月21日  
發文字號：台內地字第1040413739號  
速別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：如說明三(10404137390-1.xls)

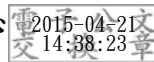
主旨：有關貴府為配合高雄港洲際貨櫃中心第2期工程計畫填築  
用地，函請將計畫範圍納入所轄行政區域1案，業奉行政院  
104年4月16日院臺建字第1040015789號函核定，請依說明  
二、三辦理，請查照。

說明：

- 一、復貴府104年1月14日高市府民區字第10332835500號函。
- 二、請依「省（市）縣（市）勘界辦法」第7條規定，於本次  
行政區域調整主要地點樹立界標，並繪具區域界線詳細地  
圖（含數值檔），送本部分別存轉備案。至有關界標樹立  
事宜，請依本部91年5月22日台內地字第0910068483號令頒  
「行政區域界標作業要點」規定辦理。
- 三、檢附行政區域調整報表1份，請依規定填具調整前後所轄  
面積等資料，並由網際網路上傳至本部統計處資料庫。

正本：高雄市政府

副本：本部營建署、民政司、統計處、國土測繪中心



檔 號：

保存年限：

# 高雄市政府 函

機關地址：83001 高雄市鳳山區光復路2段  
132號

承辦單位：民政局區政監督科

承辦人：陳育輝

電話：7995678轉5056

電子信箱：yiehway@kcg.gov.tw

受文者：臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司

發文日期：中華民國104年5月5日

發文字號：高市府民區字第10402209400號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：內政部104年04月21日函文影本(ATTCH1 12013441\_10402209400A0C\_ATTCH1.pdf)

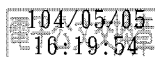
主旨：函轉內政部有關本府為配合高雄港洲際貨櫃中心第2期工程計畫填築用地，將計畫範圍納入本市行政區域乙案，詳如說明，請查照。

說明：

- 一、依據內政部104年04月21日台內地字第1040413739號函辦理。
- 二、本案業奉行政院104年04月16日院臺建字第1040015789號函核定在案，惠請貴公司依該函說明二規定辦理並副知本府，俾利續辦相關事宜。
- 三、檢附旨揭函文影本1份。

正本：臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司

副本：高雄市政府都市發展局、高雄市政府地政局、高雄市小港區公所、本府民政局



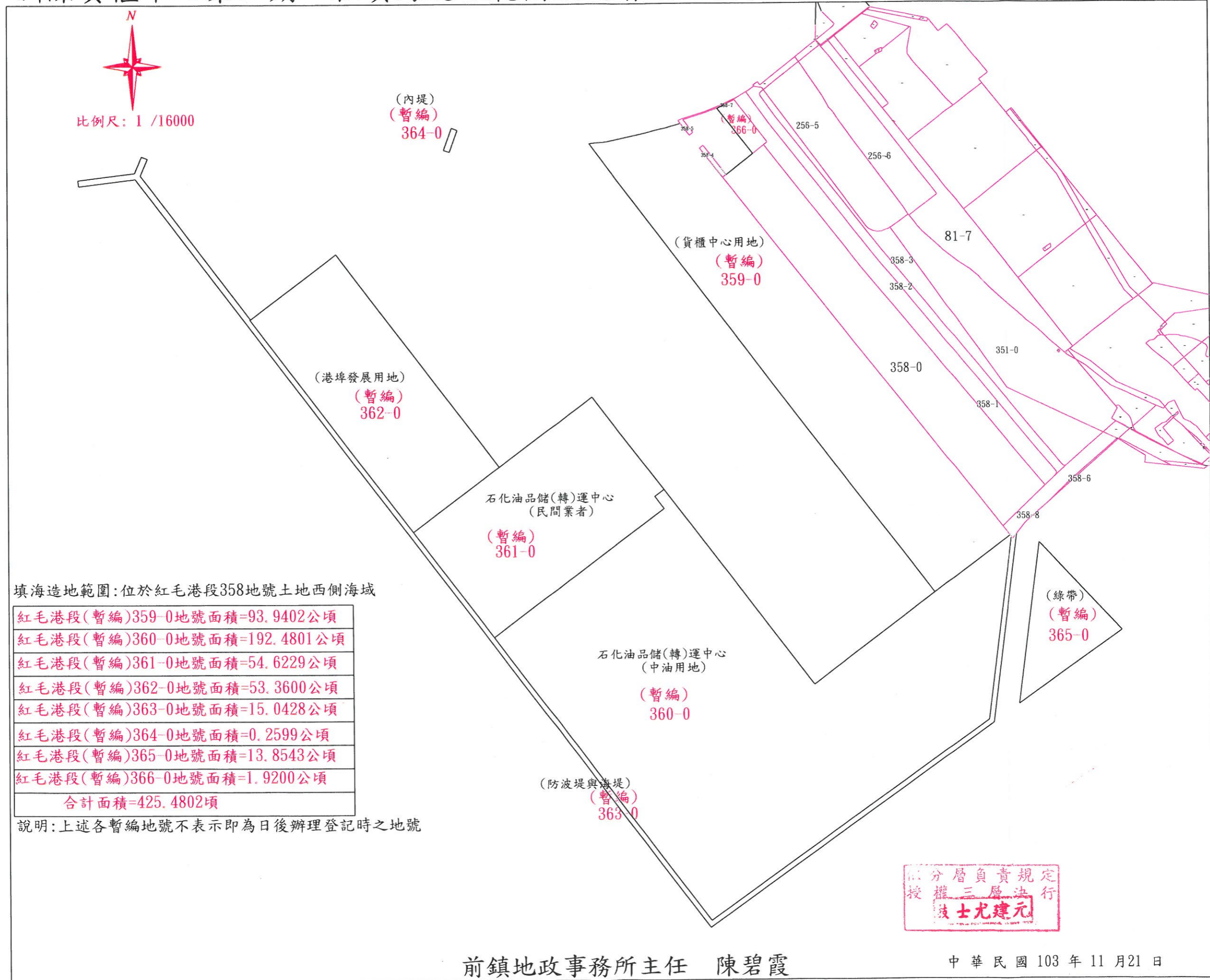
臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司



1043053405 104/5/5

**附錄五 洲際貨櫃中心第二期工程填海造地範圍編定  
暫編地號及面積計算成果圖**

# 洲際貨櫃中心第二期工程填海造地範圍編定暫編地號(359~366地號)及面積計算成果圖





**附錄六 內政部同意辦理「擴大及變更高雄市主要計畫  
（配合高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫  
填築用地）案」同意文件**

檔 號：

保存年限：

## 內政部 函

機關地址：10556臺北市八德路2段342號(營  
建署)

聯絡人：李志祥

聯絡電話：02-87712616

電子郵件：ljs@cpami.gov.tw

傳真：02-87712624

受文者：臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司

發文日期：中華民國103年3月4日

發文字號：內授營都字第1030104180號

速別：速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如說明一

主旨：有關貴部函為臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司配合高雄洲際貨櫃中心第二期工程計畫填築用地，擬依都市計畫法第27條第1項第4款規定，申請辦理「擴大及變更高雄市主要計畫（配合高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫填築用地）案」乙案，請查照。

說明：

- 一、依據交通部103年1月17日交航（一）字第1039900001號函及103年2月25日交航（一）字第1039900021號函辦理，並檢附上2函影本1份及申請變更計畫書2份。
- 二、案准交通部前開103年2月25日號函說明二、三各略以：「本計畫業奉行政院100年3月10日院臺交字第1000010038號函核定，並已納入『國家發展計畫（102至105年）』，確屬為配合中央興建之重大設施。」、「因高雄港舊港區石化業與高雄市區間之衝突，亟須藉由上開規劃興建之石化油品儲運中心作為遷移基地而改善，另臺灣中油公司刻規劃調整大林煉油廠儲槽設備遷移至洲際貨櫃中心，以配合政府承諾於104年五輕遷廠之政策期程。」到部，本案涉及都市計畫變更部分，同意依都

臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司



1033051584 103/3/4.

市計畫法第27條第1項第4款規定，辦理個案變更都市計畫，並請貴府協助依法定程序辦理。

三、至於本案涉及擴大都市計畫部分，依都市計畫法第13條規定，都市計畫擬定機關為貴府，請本於職權，自行核處。

正本：高雄市政府

副本：交通部航港局、臺灣港務股份有限公司、臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司、本部營建署（都市計畫組二科）

103/03/04  
16:14:05

裝

訂

線

**附錄七 高雄市都市計畫委員會 104 年 12 月 25 日  
第 51 次會議紀錄**

# 高雄市都市計畫委員會 104 年 12 月 25 日 第 51 次 會議紀錄

一、時間：民國104年12月25日（星期五）下午2時30分

二、地點：高雄市政府第四會議室

三、主席：陳主任委員金德

記錄：陳惠美

四、出席委員：

陳主任委員金德、劉副主任委員曜華、詹委員達穎、賴委員文泰、楊委員欽富、徐委員中強、張委員學聖、李委員彥頤(請假)、丁委員澈士(請假)、陳委員啟仁(請假)、白委員金安、陳委員世雷、劉委員富美、張委員志清、張委員桂鳳(洪介仁代)、李委員怡德、趙委員建喬(蘇志勳代)、黃委員進雄、陳委員勁甫(林弘慎代)、蔡委員長展(陳琳樺代)、曾委員文生(林英斌代)

五、會議承辦單位：

高雄市政府都市發展局(區審科)

薛淵仁、萬美娟、胡怡鶯  
陳惠美

六、列席單位：

(一) 列席單位

行政院環境保護署

臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司 張展榮、陳中龍、  
李豐旗、鍾偉誠

台灣中油股份有限公司 姜繼文

高雄市政府交通局 黃瓊珠

高雄市政府經濟發展局 孫嘉良

高雄市政府環境保護局 張瑞琿、陳偉德、  
曾啟清、蕭培元

高雄市政府地政局 吳玉蓮、吳宜庭、  
楊銘仁

高雄市政府民政局	林宜真
高雄市政府教育局	陳素華、吳國男
高雄市政府工務局（建管處）	
高雄市殯葬管理處	鄭明興、楊國康
高雄市政府工務局新建工程處	吳恩兆、蘇兆林
高雄市阿蓮區公所	陳豪、鄭美華
高雄市燕巢區公所	許雅霜
高雄市政府都市發展局	高鎮遠、張文欽、 賴郁晴、唐一凡、 邵月鳳、鍾坤利、 戴志安、林肇志

（二）高雄市議會：列席議員

七、審議案件：

第一案：擴大及變更高雄市主要計畫(配合高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫填築用地)案

決議：本案為行政院核定之重大公共建設計畫，除都市計畫說明書文字、面積誤繕部分，請提案單位釐清修正，另相關道路斷面示意圖為避免造成日後執行爭議予以刪除外，餘照公展草案內容通過。

第二案：變更大坪頂特定區主要計畫(第三次通盤檢討)案、變更及擬定大坪頂特定區細部計畫通盤檢討案

決議：本案除下列意見修正外，餘照專案小組建議意見(詳附錄一)通過。

一、主要計畫人陳編號47圓通寺陳情案：

有關圓通寺東側廣場用地、停車場用地及風景區，因

符合保護區檢討變更原則（坡度陡峭，為維護自然資源及保護生態），變更為保護區；其餘部分依專案小組建議意見通過。

二、土地使用分區管制要點、都市設計基準及整體開發地區土地開發許可要點依都發局所提修正條文內容（詳如附表五~七）通過。

【附錄一】專案小組建議意見彙整如下：

- 一、計畫區內道路系統、公園等公共設施用地那些須優先開闢先行檢討評估，訂出原則，同時區分其為主要計畫或細部計畫層級，並予以列表說明及標示開闢情形。
- 二、大坪頂特定區因多屬山坡地，部分地區又位於鳳山水庫水質水量保護區範圍，又現況墳墓、土壤污染潛勢場址零星散布且範圍廣大，全區除大坪、坪頂及孔宅舊聚落外，住宅區、商業區受限於整體開發方式的限制，公共設施開闢率低，加上房地產市場因素，以致都市計畫自68年發布實施至今遲遲無法開發。本案參酌內政部頒訂「整體開發地區處理方案」並配合地方發展需求，將公展草案有關整體開發地區之內容部分調整如下：
  - (一)公展草案附1地區以市地重劃方式辦理整體開發，經地政局表示目前尚無開發計畫，故取消依坡度區分整體開發地區（附1、附2）附帶條件及開發方式之規定，整體開發範圍維持現行計畫，本次通檢不另擬細部計畫，未來另循相關規定辦理。
  - (二)原公展細部計畫草案除整體開發地區土地開發許可要點、土地使用分區管制要點、都市設計基準等實質變更案，配合前述建議調整修訂納入細部計畫書外；其餘涉及整體開發方式之實質變更案維持現行計畫內容。
  - (三)本計畫區之整體開發地區，同意比照原台灣省部分之開

發方式辦理，其開發方式包括：

1. 區段徵收
2. 開發許可
3. 市地重劃
4. 一般徵收

(四)申請開發許可之最小申請開發面積由 3 公頃調降為 2 公頃，另公共設施用地負擔比例由 35%調降為 30%。

(五)道路與公共設施用地原則上應配合辦理整體開發，納入公共設施負擔，惟依地方建設或發展之實際需要，得優先採一般徵收方式辦理開發。

三、本計畫區學校用地經主管機關教育局參酌學校設置標準相關規定、服務範圍計畫人口、區位、地形及土地權屬等因素，綜合檢討評估後提出文中 1、國小 1、國小 2、國小 9 用地未有設置學校之需求，不予保留。另為因應完全中學設校需求，國小 4 併入文高用地。本計畫區原則尊重教育局評估檢討結果，同意文中 1、國小 1、國小 2、國小 9 用地變更為住宅區及國小 4 用地變更為文高用地，其餘維持原計畫。前開學校用地變更及開發則依據本案整體開發地區開發方式相關規定辦理。

四、變更主要計畫、細部計畫實質變更內容及公開展覽期間公民或團體陳情意見審議建議詳如附表「市都委會專案小組建議意見」欄。(詳如附表一~四)。

第三案：變更阿蓮都市計畫(第四次通盤檢討)案、變更阿蓮都市計畫細部計畫(土地使用分區管制要點)通盤檢討案  
決議：本案照專案小組建議意見(詳附錄二)通過。

【附錄二】專案小組建議意見彙整如下：

- 一、土地使用分區管制要點條文別由「第一點」修正為「一、」，依此類推。
- 二、計畫書誤繕部分授權規劃單位釐整更正。



三、實質變更內容、新增編號 10 土地使用分區管制要點及公開展覽期間公民或團體陳情意見審議建議詳如附表專案小組建議意見欄。(詳如附表八~九)

第四案：變更燕巢都市計畫(第四次通盤檢討)案、變更燕巢都市計畫細部計畫(土地使用分區管制要點暨都市設計基準)通盤檢討案

決議：本案除附 3 整體開發區之規劃配置業經都發局與地政局研商確認，照都發局提案修正內容通過(如附圖)，後續由地政局辦理區段徵收可行性評估外，餘照專案小組建議意見(詳附錄三)通過。

【附錄三】專案小組建議意見彙整如下：

一、計畫書誤繕部分授權規劃單位釐整更正。

二、實質變更內容、新增編號 7 土地使用分區管制要點、新增編號 8 都市設計基準及公開展覽期間公民或團體陳情意見審議建議詳如附表專案小組建議意見欄。(詳如附表十~十一)

八、臨時動議：無

九、散會：下午 4 時 30 分