

變更澄清湖特定區計畫
(配合高雄市仁武產業園區) 案

計畫書

高雄市政府

中華民國 106 年 10 月

變更澄清湖特定區計畫（配合高雄市仁武產業園區）案

計畫書

高雄市政府

高 雄 市 變 更 都 市 計 畫 審 核 摘 要 表			
項 目	說 明		
都市計畫名稱	變更澄清湖特定區計畫（配合高雄市仁武產業園區開發計畫）案		
變更都市計畫法令依據	1.都市計畫法第 27 條第 1 項第 3、4 款。 2.產業創新條例第 33 條。		
變更都市計畫機關	高雄市政府		
申請變更都市計畫機關	高雄市政府經濟發展局		
本案公開展覽起訖日期	公開展覽	自民國 106 年 7 月 6 日起至民國 106 年 8 月 7 日止 （刊登於自由時報及台灣新生報 106.7.7 至 106.7.9）	
	公開展覽	日 期	民國 106 年 7 月 25 日（二）9 時 30 分
	說明會	地 點	本市仁武區公所三樓會議室
人民團體對本案之反映意見	詳公開展覽期間人民或團體陳情意見綜理表		
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	市 級	106 年 8 月 25 日高雄市都市計畫委員會第 63 次會議審議修正通過	
	部 級		

目 錄

第一章 緒論	1-01
第一節 計畫緣起.....	1-01
第二節 法令依據.....	1-01
第三節 計畫範圍、位置與面積.....	1-01
第二章 現行都市計畫概要	2-01
第一節 都市計畫辦理歷程.....	2-01
第二節 計畫人口及計畫年期.....	2-01
第三節 土地使用計畫.....	2-02
第三章 產業政策及上位相關計畫	3-01
第一節 產業政策.....	3-01
第二節 上位計畫.....	3-09
第三節 相關計畫.....	3-12
第四章 實質發展現況分析	4-01
第一節 自然環境.....	4-01
第二節 現行都市計畫.....	4-08
第三節 土地使用現況.....	4-09
第四節 社會、經濟及實質發展現況分析.....	4-11
第五節 區域交通現況分析.....	4-27
第五章 高雄市仁武產業園區規劃	5-01
第一節 園區願景與角色定位.....	5-01
第二節 預期引進產業.....	5-04
第三節 機能規劃.....	5-11
第四節 整體規劃原則.....	5-12
第六章 變更內容	6-01
第一節 變更理由.....	6-01
第二節 變更內容.....	6-02
第三節 變更後計畫.....	6-05
第四節 都市防災規劃.....	6-20
第五節 農業區變更之必要性、公益性及不可取代性說明.....	6-22
第七章 實施進度及經費	7-01
第一節 開發方式.....	7-01
第二節 土地取得方式.....	7-01
第三節 實施進度及經費.....	7-02
第四節 開發後土地處理方式.....	7-03

圖目錄

圖 1-3-1	計畫範圍及區位示意圖	1-02
圖 2-3-1	現行澄清湖特定區計畫示意圖	2-05
圖 3-1-1	台灣近年主要產業發展政策方向	3-01
圖 3-1-2	產業升級轉型行動方案重點發展產業	3-03
圖 3-1-3	生產力 4.0 發展方案核心理念	3-05
圖 3-3-1	仁武產業園區周邊重要交通建設發展計畫示意圖	3-12
圖 3-3-2	計畫周邊社區開發計畫示意圖	3-14
圖 3-3-3	計畫周邊景憩資源分佈示意圖	3-16
圖 4-1-1	本計畫基地地形圖	4-01
圖 4-1-2	本計畫區域地質與已公告地質敏感區圖	4-03
圖 4-1-3	本計畫區域排水水系分布圖	4-05
圖 4-1-4	本計畫鄰近灌排水路分布圖	4-06
圖 4-2-1	計畫範圍現行都市計畫示意圖	4-08
圖 4-3-1	本計畫範圍土地使用現況情形	4-09
圖 4-3-2	計畫範圍土地權屬分布示意圖	4-10
圖 4-4-1	南部地區產業用地及工業部門生產總額分佈趨勢圖	4-14
圖 4-4-2	高雄地區產業園區產值分佈示意圖	4-18
圖 4-4-3	台灣各縣市產業群聚發展概況	4-19
圖 4-4-4	高雄市產業群聚發展概況	4-20
圖 4-4-5	大高雄地區產業園區分佈示意圖	4-21
圖 4-4-6	臺灣地區產業用地需求與供給統計	4-26
圖 4-5-1	基地周邊道路路網示意圖	4-27
圖 4-5-2	基地周邊主要道路示意圖	4-28
圖 4-5-3	交通量調查點位示意圖	4-30
圖 4-5-4	計畫範圍周邊公車停靠站位置圖	4-33
圖 4-5-5	計畫周邊停車場位置圖	4-35
圖 5-1-1	高雄產業發展區定位示意圖	5-01
圖 5-1-2	仁武 4.0 智能園區願景示意圖	5-02
圖 5-2-1	仁武 4.0 智能園區產業規劃概念	5-04
圖 5-2-2	仁武 4.0 智能園區引進產業類型	5-09
圖 5-4-1	規劃原則說明圖（一）	5-12
圖 5-4-2	規劃原則說明圖（二）	5-13
圖 5-4-3	規劃原則說明圖（三）	5-14
圖 5-4-4	規劃原則說明圖（四）	5-15
圖 5-4-5	空間規劃構想圖	5-16
圖 6-2-1	變更內容示意圖	6-03
圖 6-2-2	變更後示意圖	6-04
圖 6-3-1	路網交通規劃構想圖	6-07

圖 6-3-2	公共停車規劃構想圖	6-08
圖 6-3-3	人本交通規劃圖	6-10
圖 6-3-4	整體景觀及建築配置示意圖	6-13
圖 6-4-1	都市防災規劃圖	6-21
圖 6-5-1	本計畫農地分級分區示意圖	6-25

表目錄

表 2-1-1	澄清湖特定區計畫主要變更概況表	2-01
表 2-3-1	現行計畫面積一覽表	2-02
表 3-1-1	中央相關政策指導性說明表	3-06
表 3-2-1	全國區域計畫與本案指導性說明表	3-09
表 3-2-2	高雄市區域計畫規劃案總體空間構想	3-10
表 3-2-3	高雄市區域計畫規劃案與本案參考性說明表	3-11
表 3-3-1	仁武產業園區周邊交通重大建設計畫列表	3-12
表 3-3-2	高雄市產業園區計畫列表	3-13
表 3-3-3	計畫周邊社區開發計畫列表	3-14
表 3-3-4	計畫周邊景憩資源一覽表	3-16
表 4-1-1	計畫區附近地層分布表	4-02
表 4-1-2	高雄氣象測站歷年降雨量統計表	4-07
表 4-3-1	計畫範圍土地權屬分布概況統計表	4-10
表 4-4-1	高雄市仁武區村里鄰數、戶數及人口數統計	4-11
表 4-4-2	南部區域、高雄市及仁武區人口成長趨勢表	4-12
表 4-4-3	南部區域、高雄市及仁武區人口年齡組成分析表	4-12
表 4-4-4	高雄市產業人口結構統計表	4-13
表 4-4-5	南部地區產業用地分佈及工業部門生產總額表	4-13
表 4-4-6	南部地區民國 100 年製造業場所單位經營概況（按地區別及行業別分）	4-15
表 4-4-7	高雄地區 100 年前十行業別生產總額表	4-16
表 4-4-8	高雄市製造業產業結構概況	4-16
表 4-4-9	中央及地方政府管理之產業用地現況	4-22
表 4-4-10	民間自行管理之產業用地現況	4-23
表 4-4-11	各行政區列管未登記工廠統計表	4-24
表 4-4-12	台灣整體產業勞動生產力指數及成長率統計表	4-26
表 4-4-13	廠商之立即用地需求調查	4-27
表 4-5-1	基地主要道路系統實質設施一覽表	4-30
表 4-5-2	服務水準等級劃分標準彙整表	4-32
表 4-5-3	平日各路段服務水準評估結果彙整表	4-32
表 4-5-4	假日各路段服務水準評估結果彙整表	4-33
表 4-5-5	計畫範圍公車路線營運資料表	4-34
表 4-5-6	計畫範圍內路外停車場資訊	4-36
表 5-2-1	規劃引進產業類型交叉檢核	5-07
表 5-2-2	引進產業規劃概況	5-10
表 6-2-1	變更內容明細表	6-02
表 6-3-1	計畫範圍內土地使用分區及公共設施用地一覽表	6-05
表 6-3-2	園區開發前後道路路寬彙整表	6-06
表 6-3-3	園區總衍生人旅次推估表	6-14

表 6-3-4	運具選擇參數設定與衍生交通量	6-15
表 6-3-5	貨車旅次車種參數設定及衍生交通量	6-16
表 6-3-6	園區衍生交通量推估表(依車種).....	6-17
表 6-3-7	園區開發前後道路路寬彙整表	6-18
表 6-3-8	園區衍生交通量推估表	6-18
表 6-5-1	社會及經濟發展因素評估說明表	6-23
表 6-5-2	文化、生態及永續發展因素評估說明表	6-23
表 7-3-1	本計畫開發進度預估時程表	7-02

第一章 緒論

第一節 計畫緣起

為因應高雄都會區持續發展、提升高雄港國際競爭力，並解決交通壅塞問題，交通部台灣區國道新建工程局依交通部指示於96～98年間進行「高雄港東側聯外高（快）速公路（國七）可行性研究案」，以健全高雄都會區整體高（快）速公路路網，並促進地區均衡發展。而前述可行性研究案前奉行政院於99年3月19日以院台交字第0990012487號函核復原則同意，按上開函示略以，國道7號建設應通盤考量並整合沿線及交流道周邊可發展利用土地，以發揮建設效益。

鑑於高雄地區產業發展需求殷切，加以高雄地區境內已開發工業區使用率已逾九成以上，可釋出供產業進駐設廠之產業用地幾已租售完罄，且多數屬開發達二十年以上之老舊工業區，公共設施供給不足，整體空間品質不良。復考量經濟時代轉變之背景下，過去高雄地區以傳統石化、煉鋼等重製造工業為主的「工業區」已漸漸式微，且大量引進產業投資、重視單一製造功能之園區模式已不敷時代所需，於兼具生產、生活及生態等複合產業功能並講求園區整體環境營造的「產業園區」應運而生下，新型產業園區除導入直接製程行為外，更將著重住宿餐飲、金融保險、專業技術服務業等支援型使用，以提供兼具生產與服務機能的投資環境。

爰此，高雄市政府因應地方產業用地需求、為促進經濟與產業發展、加速產業轉型高值化，擬依前揭行政院函示內容，配合國道7號建設、按「產業創新條例」規定，於其沿線與國道10號仁武交流道周邊規劃開發高雄市仁武產業園區（以下簡稱本園區）。而本園區即本於顛覆傳統工業區形象並因應產業創新需求的理念進行規劃，期於融合周邊地景營造並以環境共生、低耗能低污染前提下，提供適量的產業用地及公共設施，促進重大交通建設及其周邊土地整合優化發展，並挹注產業群聚之經濟綜效，期望因應產業發展情勢，協助在地優勢產業朝向高值化發展，為產值發展需要，故依程序於106年5月16日簽奉市府同意辦理都市計畫變更（如附錄一）。

第二節 法令依據

依據都市計畫法第27條第1項第3款及第4款暨產業創新條例第33條之規定，辦理都市計畫變更。

第三節 計畫範圍、位置與面積

本計畫屬澄清湖特定區計畫範圍內，位於高雄市仁武區國道10號仁武交流道周邊，計畫區東北隅有觀音湖及仁武變電所，東側有仁武垃圾焚化廠、觀音山，西側為後安村社區。另計畫區西距高鐵左營站約9.3公里，西南距高雄港約18.1公里、距小港機場約19公里，而鄰近產業聚落部分，西側及西北側各約2.7公里及4公里處則有仁武、大社等工業區，全區面積約為74.05公頃。本計畫區位及範圍詳如圖1-3-1所示。



第二章 現行都市計畫概要

第一節 都市計畫辦理歷程

「澄清湖特定區計畫」行政轄區隸屬高雄市仁武區、大社區及鳥松區，依據第三次通盤檢討內容，其計畫範圍東沿縣道183號東側丘陵地向北延伸至仁武區之觀音湖再往北至大社區之觀音山，計畫面積約3,248.7371公頃。

本計畫位於「澄清湖特定區計畫」範圍內，澄清湖特定區計畫於民國58年11月15日發布實施，期間辦理8次個案變更後，於民國77年7月29日發布實施「澄清湖特定區計畫（第一次通盤檢討）案」，其後並曾辦理5次個案變更及土地使用分區管制要點專案通盤檢討後，再於民國87年7月14日發布實施「變更澄清湖特定區計畫（第二次通盤檢討）案」，後續歷經辦理43次個案變更或擬定細部計畫案。

現行計畫為民國105年11月24日發布實施「擴大及變更澄清湖特定區計畫（第三次通盤檢討）（第三階段）案」，作為本次辦理變更都市計畫之依據。有關澄清湖特定區計畫歷年來主要變更摘錄如表2-1-1。

表 2-1-1 澄清湖特定區計畫主要變更概況表

項次	公告日期	公告字號	案名
1	58.11.15	府建土字108548號	澄清湖特定區計畫
2	72.12.21	府建都字125560號	澄清湖特定區（觀音山地區）細部計畫並配合變更主要計畫案
3	77.07.29	府建都字98921號	澄清湖特定區計畫（第一次通盤檢討）案
4	80.11.05	府建都字163516號	擬定澄清湖特定區（觀音山、觀音湖）細部計畫案
5	87.07.14	府建都字134197號	變更澄清湖特定區計畫（第二次通盤檢討）案
6	103.10.28	高市府都發規字第10305752302號	擴大及變更澄清湖特定區計畫（第三次通盤檢討）（第一階段）案
7	103.10.28	高市府都發規字第10335069203號	變更澄清湖特定區細部計畫（土地使用分區管制暨都市設計基準）通盤檢討案
8	104.04.27	高市府都發規字第10431607202號	擴大及變更澄清湖特定區計畫（第三次通盤檢討）（第二階段）案
9	105.11.24	高市府都發規字第10534412702號	擴大及變更澄清湖特定區計畫（第三次通盤檢討）（第三階段）案
10	106.02.03	高市府都發規字第10630253003號	變更澄清湖特定區細部計畫（土地使用分區管制暨都市設計基準）通盤檢討（第二階段）案

第二節 計畫人口及計畫年期

澄清湖特定區計畫之計畫人口174,600人，居住密度為每公頃260人；計畫目標年為民國110年。

第三節 土地使用計畫

一、土地使用分區

現行計畫劃設住宅區、商業區、遊樂商業中心、工業區、旅館區、風景區、文教區、文教區（供停車場使用）、醫療專用區、農業區、保護區、青年活動中心區、河川區、加氣站專用區、倉儲區、宗教專用區、電信專用區、加油站專用區、工商綜合專用區、特定觀光發展專用區及各項公共設施用地。

二、公共設施用地

現行計畫劃設之公共設施用地項目包括學校用地、公園用地、鄰里公園兼兒童遊樂場、綠地、停車場用地、廣場兼停車場用地、機關用地、加油站用地、車站用地、人行廣場用地、水溝用地、水利用地、服務中心用地、焚化爐用地、自來水事業用地、變電所用地、墓地、殯葬設施用地、綠化人行步道、自來水加壓站用地、電路鐵塔用地、污水處理廠用地、社教用地、廣場用地、河道用地、工商綜合專用區（停車場使用）、工商綜合專用區（道路使用）、道路用地、道路用地（兼供高速公路使用）、道路用地兼供排水使用、滯洪池用地、公園用地（兼供滯洪池使用）、生態綠地、河道用地兼供道路使用、園道用地、鐵路用地、高速鐵路用地。

表 2-3-1 現行計畫面積一覽表

使用項目			面積	百分比（%）
土地使用分區	住宅區		581.7293	17.91
	商業區	商業區	1.5283	0.05
		鄰里中心商業區	10.5910	0.33
		社區中心商業區	15.9397	0.49
		小計	28.0590	0.86
	遊樂商業中心		10.7215	0.33
	工業區	特種工業區	16.4763	0.51
		甲種工業區	34.3836	1.06
		乙種工業區	5.7319	0.18
		小計	56.5918	1.74
	風景區		210.6497	6.48
	旅館區		19.4133	0.60
	文教區		8.8715	0.27
	文教區（供停車場使用）		0.4619	0.01
	醫療專用區		18.6180	0.57
	農業區		959.0433	29.52
	保護區		298.9690	9.20
	青年活動中心區		18.4634	0.57
	河川區		15.4045	0.47
	加氣站專用區		0.0602	0.0019
	倉儲區		0.9062	0.03
	宗教專用區		6.2291	0.19

表 2-3-1 現行計畫面積一覽表（續）

使用項目			面積	百分比（%）
土地使用分區	電信專用區		8.7452	0.27
	加油站專用區		0.1165	0.0036
	工商綜合專用區（綜1）		5.5631	0.17
	工商綜合專用區（綜2）		2.9086	0.09
	特定觀光發展專用區		8.1615	0.25
	小計		2,259.6866	69.56
公共設施用地	學校用地	文小	33.6711	1.04
		文中	21.9630	0.68
		文中小	2.4167	0.07
		小計	58.0508	1.79
	公園用地		270.5222	8.33
	鄰里公園兼兒童遊樂場		1.9485	0.06
	綠地		29.5621	0.91
	停車場用地		6.8880	0.21
	廣場兼停車場用地		2.2557	0.07
	機關用地		38.7101	1.19
	加油站用地		0.0213	0.0007
	車站用地		0.5797	0.02
	人行廣場用地		2.7183	0.08
	水溝用地		0.5838	0.02
	水利用地		12.4075	0.38
	服務中心用地		0.5724	0.02
	焚化爐用地		12.0928	0.37
	自來水事業用地		129.2353	3.98
	變電所用地		20.7734	0.64
	墓地		6.4605	0.20
	殯葬設施用地		1.6370	0.05
	綠化人行步道		0.2281	0.01
	自來水加壓站用地		0.0578	0.0018
	電路鐵塔用地		0.0607	0.0019
	污水處理廠用地		5.8042	0.18
	社教用地		2.2786	0.07
	廣場用地		2.0320	0.06
	河道用地		17.7011	0.54
	工商綜合專用區（綜3-1）（停車場使用）		1.4843	0.05
	工商綜合專用區（綜3-2）（道路使用）		1.4345	0.04
	道路用地		318.3095	9.80
	道路用地（兼供高速公路使用）		0.7926	0.02
	道路用地兼供排水使用		0.1335	0.0041
	滯洪池用地		1.8134	0.06
	公園用地（兼供滯洪池使用）		3.7764	0.12

表 2-3-1 現行計畫面積一覽表（續）

使用項目		面積	百分比（%）
公共設施用地	生態綠地	1.8250	0.06
	河道用地兼供道路使用	0.0136	0.0004
	園道用地	1.6164	0.05
	鐵路用地	8.4946	0.26
	高速鐵路用地	26.1748	0.81
	小計	989.0505	30.44
合計		3,248.7371	100.00

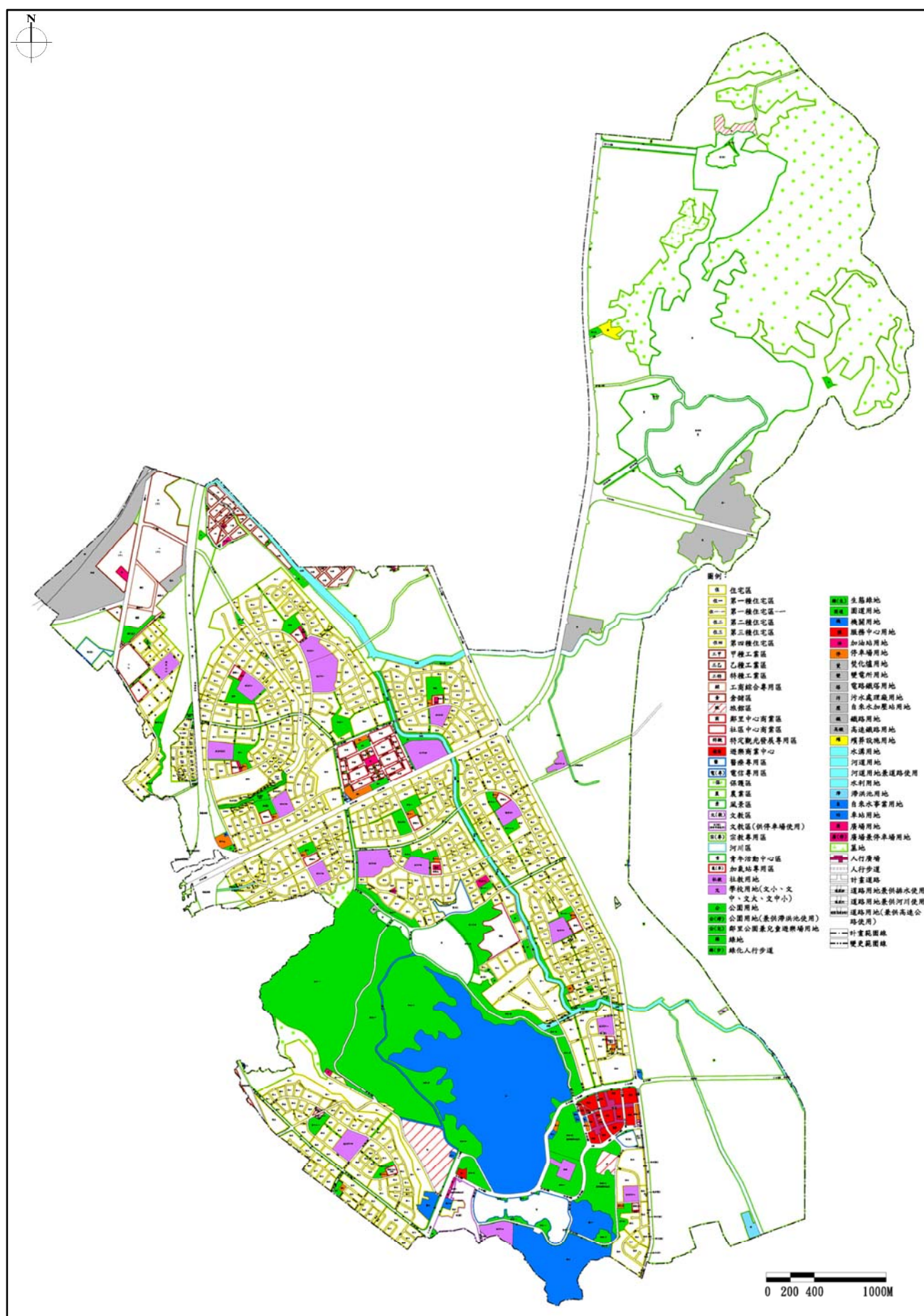


圖 2-3-1 現行澄清湖特定區計畫示意圖

第三章 產業政策及上位相關計畫

第一節 產業政策

由圖3-1-1所示之近年我國產業政策脈絡，可概略一窺中央及地方發展政策對本計畫之指導性，茲綜整「家有產業，產業有家」、「台灣產業結構優化-三業四化行動計畫」、「產業升級轉型行動方案」、「生產力4.0發展方案」與「策略性產業發展條例」等政策發展方向與重點產業，作為本計畫產業引進及土地使用規劃形成之基礎。

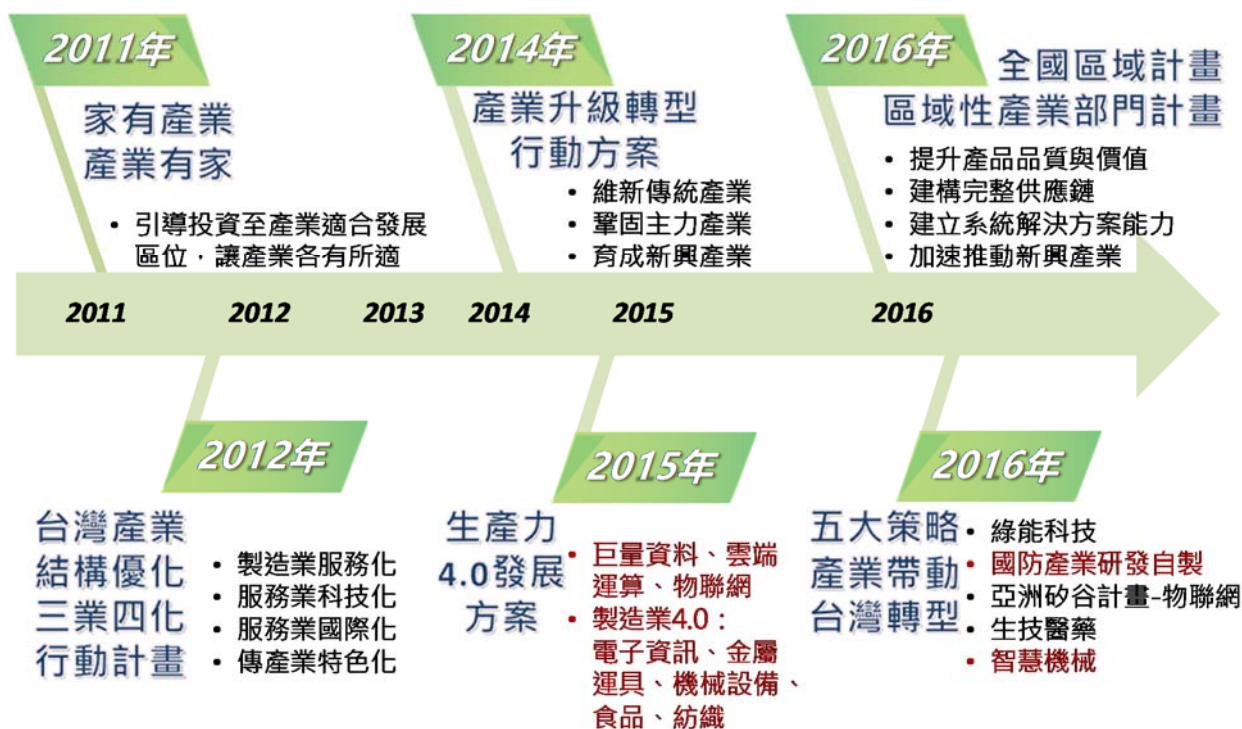


圖 3-1-1 台灣近年主要產業發展政策方向

一、家有產業・產業有家

(一) 政策概述

行政院經濟建設委員會於100年推動「產業有家・家有產業」計畫，係政府黃金十年「全面建設一區域均衡」之重點施政計畫，目的是要促進區域產業發展，將國內外資金及投資優先引介至產業適合發展之地方，除讓新興產業有落腳的地區外，每個區域也有主打的產業，進而達到提升產業國際競爭力、振興在地經濟、創造在地就業及促進區域建設均衡等目標。

(二) 政策目的及策略

1. 產業發展適地適性，繁榮地方經濟

透過地方發展產業之客觀優勢及主觀意願，找出具競爭力產業項目，同時配合投資區位及時程，整合投入發展產業所需的軟、硬體建設，強化產業發展環境。

2. 均衡區域發展機會，促進在地就業

創造就業並搭配產業人才培育，致力於加強相對發展緩慢地區的再生與開發，讓大家都有能力工作及有在地就業的機會，促使各區域發展機會均等。

3. 發展區塊產業，讓區域品牌國際化

透過跨域整合提升產業經濟規模，並結合「全球招商，投資台灣」計畫，引導資金及國際技術投入，提升區域產業國際競爭力，讓台灣更多的城市或區域走上國際。

（三）與本計畫指導性

該政策提出對高雄市之產業發展建議，並配合地區政策進行區域產業空間分布規劃研析，欲發展產業包含：文化創意、觀光旅遊、海洋產業（遊艇製造與活動產業）、國際物流、精緻農業、綠色能源、金屬鋼鐵與石化產業，本計畫後續規劃將考量地區發展政策及產業適地性之引入。

二、台灣產業結構優化-三業四化行動計畫

（一）政策概述

三業四化是「全部產業的轉型運動」，亦即我國全體產業均應朝「製造業服務化、服務業科技化與國際化、傳產業特色化」方向進行轉型。為落實推動本項政策，三業四化的推動作法分為二個階段，第一階段是先選取亮點示範推動，第二階段則擴大推動我國全產業進行轉型。

（二）政策目的及策略

1. 製造業服務化

以產品為中心的製造轉為以服務為中心導向的思考模式，透過服務來凸顯產品差異化，進而增加與客戶間的黏密度，創造更高的附加價值。

2. 服務業科技化

將服務業導入 ICT 能量，對消費者而言，透過 ICT 帶來更便利的新消費型態及創造新需求；對企業而言，應用科技能朝「高值化服務業」方向推動。

3. 服務業國際化

善加運用資源系統化、服務創新化等策略，並朝「可輸出式服務業」方向推動，提升我國服務業的國際能見度，以及促進服務貿易出口。

4. 傳產業特色化

透過科技、美學加值，來提升傳統產業的價值，如 ICT 應用、技術創新、特色產品開發及營運模式改善，協助傳統產業在質與量上全面升級。

（三）與本計畫指導性

本計畫後續規劃將考量地區特性及產業服務需求，於土地使用配置上整合相關製造、服務鏈；引商階段強調產業科技化、國際化訴求，以切合產業發展趨勢與轉型進化需求。

三、產業升級轉型行動方案

(一) 政策概述

以維新傳統產業、鞏固主力產業、育成新興產業為主軸，透過推高值/質-提升產品品級及價值、補關鍵-建構完整產業供應鏈體系、展系統-建立系統解決方案能力、育新興-加速新興產業推動等4大轉型策略，搭配政策工具輔助，全力協助產業升級轉型。

(二) 政策目的及策略

1. 發展目標

推動高質化產業發展（即具智慧、綠色、文創之產業內涵），期於 2020 年前達成製造業總產值 19.46 兆元、服務業 GDP 4.75 兆元之目標。

2. 產業重點發展項目

為達成產業高質化發展目標，經濟部依據臺灣目前產業發展現況，參考「有助國內產業結構進行轉型調整」、「政府在產業發展過程中可扮演重要角色」、「具備成為下一波新成長動能之產業」、「可創造或帶動國內相關就業機會」等四大原則，依四大發展策略篩選 40 項短中長期重點產業發展項目，未來將隨發展趨勢持續滾動檢討與檢視。



資料來源：經濟部「產業升級轉型行動方案簡報」（103年）。

圖 3-1-2 產業升級轉型行動方案重點發展產業

（三）與本計畫指導性

於「推高值/質-提升產品品質及價值」策略中，該方案擬策略性推動之產業項目包括高值石化產品、高值化金屬製品、航太材料/零組件等，後續本計畫將配合政策發展方向，考量高雄市欲發展之文化創意、觀光旅遊、海洋產業（遊艇製造與活動產業）、國際物流、精緻農業、綠色能源、金屬鋼鐵與石化等產業，依地方特性與市場需求擬定適宜導入之項目。

四、產業用地政策革新方案

（一）政策概述

因應國際經濟局勢變動，近年臺商回臺投資日益增多，惟國內產業用地現階段卻有都會區地價上漲、區域供需失調、用地閒置未利用等課題，以致有意設廠廠商無法取得適宜區位土地。因此，政府制定產業用地政策革新方案，期透過穩定產業用地供給、規劃適地產業區位等措施，促進土地有效利用、擴充適當產業用地，以持續推動臺灣經濟產業發展效能。

（二）政策目的及策略

為促進既有產業用地有效率之利用並規劃設置新園區，以下列兩大主軸與10項具體作法增加產業用地供給：

1. 主軸一：活化既有土地

提高閒置土地持有成本、增加短期買賣土地交易成本、運用金融工具控管土地使用、閒置土地回收機制、避免工業用地流失、強化土地清查及媒合機制。

2. 主軸二：增設適地性用地

政府單位開發新園區、推動民間自行申請設置園區、建立產業用地儲備制度、研議產業園區新開發模式。

（三）與本計畫指導性

本產業園區75%土地屬台糖公司所有，本政策方案於「研議產業園區新開發模式」中，有關與國營事業合作辦理園區開發以及採先租後售、一定比例出租（產業用地20%）、未於期限內完成使用原價買回等建議作法，將為本計畫研議開發營運模式之指導原則。

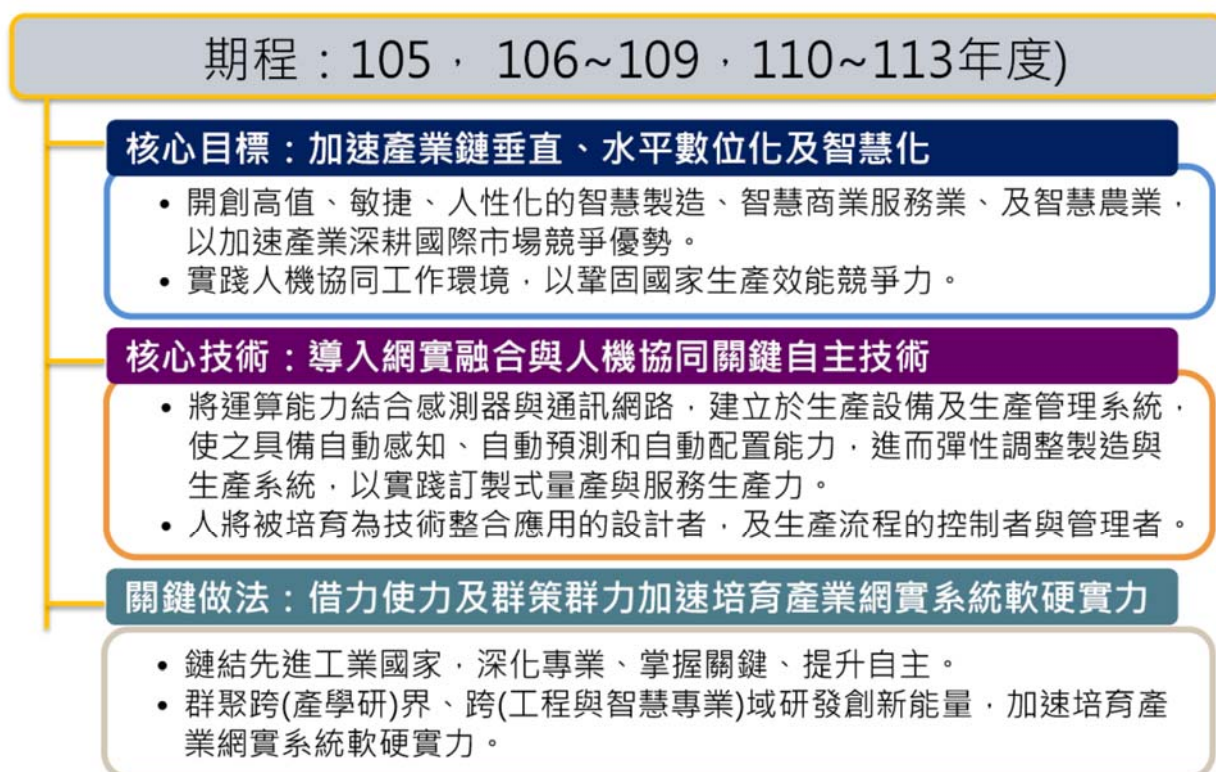
五、生產力4.0發展方案

（一）政策概述

以行政院推動的「智慧型自動化產業發展方案」為基礎，整合商業自動化、農業科技化之發展進程，提出生產力4.0發展方案，期能開發智慧機械、物聯網、巨量資料、雲端運算等技術來引領製造業、商業服務業、農業等提升產品與服務之附加價值，並發展人機協同工作的智慧工作環境，以因應高齡化社會工作人口遞減的勞動需求。

（二）政策目的及策略

本方案核心理念是藉由產業科技優勢，打造臺灣成為全球生產製造供應鏈的關鍵地位，並營造人機協同優質工作環境，三大核心理念分述如下。



資料來源：行政院。

圖 3-1-3 生產力 4.0 發展方案核心理念

（三）與本計畫指導性

因應智慧機械、物聯網、巨量資料、雲端運算等技術需求與發展趨勢，本計畫於產業引進、用地規劃甚至引商構想方面，將呼應政策方向與趨勢，以利整體產業之協同發展。

六、策略性產業發展條例（研擬中）

（一）政策概述

以「3連結」（連結未來、連結全球、連結在地）打造「5大創新研發計畫」，包含：綠能科技、國防產業研發自製、亞洲矽谷計畫-物聯網、生技醫藥、智慧機械，以激發產業創新風氣和能量，進而帶動產業的全面轉型升級。

（二）政策目的及策略

1. 連結未來

掌握下一世代的產業發展趨勢，依據台灣的客觀條件和比較優勢，規劃推動前瞻性的創新研發中心計畫。

2. 連結全球

依據所規劃策略性產業特性，篩選先進技術國家，做為台灣連結的主要對象。在技術上，將和這些區域的相關機構及企業啟動合作及試驗計畫；在人才上，將啟動更積極的常設性人才交流及延攬機制；在資金上，將和這些區域的企業進行相互投資，並與創投及私募基金合作；在市場上，透過合作企業及台商在全球據點，建構供應全球市場的網絡。

3. 連結在地

串連各個創新研發基地，促進跨領域的創新，以及跨區域的整合。同時，台灣內部的在地需求，可以做為產業的先期市場和試驗基地，再進一步推廣到國際市場的應用。

4. 與本計畫指導性

因應 3 連結之創新思維，本計畫於產業引進及引商上，將納入創新產業試驗基地概念及國際市場推廣訴求，以因應革新之政策。

表 3-1-1 中央相關政策指導性說明表

政策	推動單位及推動年	內容說明	與本計畫指導性
家有產業·產業有家	國發會 100~110	1. 具共識優勢產業 (1) 文化創意（音樂及數位、流行音樂、電視） (2) 觀光旅遊 (3) 國際物流 (4) 精緻農業（石斑魚、觀賞魚、有機） (5) 醫療產業 2. 部會建議適合發展產業 (1) 會展產業 (2) WiMAX (3) 智慧綠建築 (4) 生物科技 (5) 精密機械 3. 強棒產業 (1) 石化 (2) 金屬 (3) 鋼鐵	本計畫後續規劃將考量地區發展政策並針對相關產業建議，優先考量、適地引入，俾與周邊群聚發展。
台灣產業結構優化-三業四化行動計畫	經濟部 101	1. 製造業服務化 以產品為中心的製造轉為以服務為中心導向的思考模式。 2. 服務業科技化 將服務業導入 ICT 能量，以降低交易成本，提供更多的服務數量、	本計畫後續規劃將考量地區特性及產業服務需求，於土地使用配置上整合相關製造、服務鏈；引商階段強調產業科技化、國際化訴求，以切合產業發展趨勢與轉型進化需求。

表 3-1-1 中央相關政策指導性說明表（續）

政策	推動單位 及推動年	內容說明	與本計畫指導性
		更好的消費環境與服務品質。 3. 服務業國際化 善加運用資源系統化、服務創新化等策略，並朝「可輸出式服務業」方向來推動。 4. 傳產業特色化 透過科技、美學加值，來提升傳統產業的價值，並鼓勵業者提升研發、智慧創新，促進業者與下游進行密切結合。	
產業升級 轉型行動 方案	經濟部 103	以維新傳統產業、鞏固主力產業及育成新興產業為主軸，分別提出提升產品品級及價值、建構完整產業供應鏈體系、建立系統解決方案能力及加速新興產業發展等4大轉型策略，搭配政策工具輔助，全力協助產業升級轉型所需。	於「推高值/質-提升產品品質及價值」策略中，該方案擬策略性推動之產業項目包括高值化石化產品、高值化金屬製品、航太材料/零組件等，後續本計畫將配合政策發展方向，考量高雄市欲發展之文化創意、觀光旅遊、海洋產業（遊艇製造與活動產業）、國際物流、精緻農業、綠色能源、金屬鋼鐵與石化等產業，依地方特性與市場需求擬定適宜導入之項目。
產業用地 政策革新 方案	經濟部 104	為促進既有產業用地有效率之利用並規劃設置新園區，以兩大主軸與10項具體作法增加產業用地供給： 主軸一：活化既有土地 1. 提高閒置土地持有成本 2. 增加短期買賣土地交易成本 3. 運用金融工具控管土地使用 4. 閒置土地回收機制 5. 避免工業用地流失 6. 強化土地清查及媒合機制 主軸二：增設適地性用地 1. 政府單位開發新園區 2. 推動民間自行申請設置園區 3. 建立產業用地儲備制度 4. 研議產業園區新開發模式	本產業園區75%土地屬台糖公司所有，本政策方案於「研議產業園區新開發模式」中，有關與國營事業合作辦理園區開發以及採先租後售、一定比例出租（產業用地20%）、未於期限內完成使用原價買回等建議作法，將為本計畫研議開發營運模式之指導原則。
生產力4.0 發展方案	行政院 105~113	以「智慧型自動化產業發展方案」為基礎，整合商業自動化、農業科技化發展進程，提出生產力4.0發展規劃，期能開發智慧機械、物聯網、巨量資料、雲端運算等技術來	因應智慧機械、物聯網、巨量資料、雲端運算等技術需求與發展趨勢，本計畫於產業引進、用地規劃甚至引商構想方面，將呼應政策方向與趨勢，

表 3-1-1 中央相關政策指導性說明表（續）

政策	推動單位 及推動年	內容說明	與本計畫指導性
		引領製造業、商業服務業、農業產品與服務附加價值提升及人機協同的智慧工作環境。	以利整體產業之協同發展。
策略性產業發展條例（研擬中）	— 105	產業發展策略以「3連結」（連結未來、連結全球、連結在地）打造「5大創新研發計畫」，包含： 1. 綠能科技 2. 國防產業研發自製 3. 亞洲矽谷計畫-物聯網 4. 生技醫藥 5. 智慧機械 激發產業創新風氣和能量，進而帶動產業的全面轉型升級。	因應3連結之創新思維，本計畫於產業引進及引商上，將納入創新產業試驗基地概念及國際市場推廣訴求，以因應革新之政策。

第二節 上位計畫

一、修正全國區域計畫案（106 年 5 月）

「全國區域計畫」係空間計畫體系中最上位法定空間計畫，規範全國土地利用基本原則，目前國土計畫法雖已於105年1月通過，並於105年5月施行，但於「全國國土計畫」實施前，將有6年過渡期間，故本案仍以「全國區域計畫」為上位指導計畫，引導土地有秩序利用。

表 3-2-1 全國區域計畫與本案指導性說明表

項目		內容說明	與本計畫指導性
區域性 部門計畫	區域性產業 發展計畫	五、空間發展構想 （一）區域性產業用地 現今工業區域發展，中、南部地區著重金屬機械、化學工業等工業部門成長。 產業區域現況分布、產業區位設置原則與評估未來產業發展說明如下： 1. 資訊電子工業（如電子零組件製造業、電腦、電子產品及光學製品製造業等）依現況調查多位於北部地區。未來產業園區設置應與所需資源及人口分布計畫相配合，其中，技術密集型產業宜設於鄰近都市地區。 2. 金屬機電工業（如機械設備製造業、基本金屬製造業等）、化學工業（如石油及煤製品製造業、化學材料製造業等）、民生工業（如食品製造業、紡織業等）現況以中部、南部區域為主。具產業群聚效果及發展潛力之產業聚落應維持其良好發展，透過研發中心設立，塑造為研發及新材料生產基地。 3 為確保產業用地於空間發展之效率，未來臺灣將透過「產業升級轉型行動方案」，以「維新傳統產業」、「鞏固主力產業」及「育成新興產業」為主軸，以「提升產品品級及價值」、「建構完整產業供應鏈體系」、「建立系統解決方案能力」及「加速新興產業推動」轉型策略，持續協助產業升級轉型，達成產業高值化目標。	本計畫後續應以符合全國區域計畫所指導之產業或具該產業群聚效果及發展潛力之相關產業為導入主要考量。

資料來源：修正全國區域計畫案，內政部（106.5）。

二、高雄市區域計畫規劃案（104 年）

以下說明高雄市區域計畫規劃案有關總體空間構想、產業部門構想對本計畫之參考性。

城市總體空間朝「一核雙心三軸」布局，以觀光保育、產業創新、濱海加
 值為發展主軸，本案計畫範圍屬產業新鎮創新軸之「產業新鎮」區，構想以基
 礎產業及居住為引入活動，並以轉型高價值、低污染、低環境衝擊之產業為本
 案願景與角色定位。

表 3-2-2 高雄市區域計畫規劃案總體空間構想

空間發展 架構		發展分區	功能定位
一 核	都會發展核	經貿都會 生活區	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	自然資源涵養、 原民文化保存
		觀光文化 山城	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	農業生產、 地景保存
		科技創新 航空城	北高雄生產與生活 中心
		產業新鎮	基礎產業、居住
	濱海城區 加值軸	海岸休憩 廊帶	海洋觀光、 漁村聚落
智慧運籌 加值區		臨港產業、 生活新鎮	

The map illustrates the spatial development framework of the Kaohsiung Metropolitan Area, centered around the '都會發展核' (Metropolitan Core) in pink. It features four main axes: the '產業新鎮創新軸' (Industrial New Town Innovation Axis) in yellow, the '特色山城保育軸' (Characteristic Mountain City Conservation Axis) in green, the '濱海城區加值軸' (Coastal City Value-added Axis) in blue, and the '智慧運籌加值區' (Smart Logistics Value-added Area) in light blue. Key zones include the '自然公園族群文化區' (Natural Park Ethnic Culture Area), '近郊精緻農業區' (Near-suburban Precision Agriculture Area), '觀光文化山城' (Scenic Cultural Mountain City), '科技創新航空城' (Tech Innovation Aviation City), and '海岸休憩廊帶' (Coastal Leisure Corridor). A red box labeled '計畫位置' (Plan Location) points to the central urban core. The map also shows major roads, rivers, and surrounding areas like the '自然公園' (Natural Park) and '族群文化區' (Ethnic Culture Area).

資料來源：高雄市區域計畫規劃案總結報告(104)。

表 3-2-3 高雄市區域計畫規劃案與本案參考性說明表

項目	說明	檢討分析	與本計畫指導性
各級產業檢討分析	主力產業： - 金屬：基本金屬、金屬製品（占全國同業別生產總額34%）。 - 石化：石油及煤製品、化學材料、化學製品業（占全國同業別生產總額30%）。	發展檢討 長期重工業發展對環境負荷沉重。 因應分析 宜轉型朝高價值、低污染、低環境衝擊發展。	本計畫後導入以轉型高價值、低污染、低環境衝擊之產業為主。
工業發展軸線構想	建議配合產業聚落引入產業機能： - 岡山路竹：以發展綠能光電產業為主 - 仁武、大社：配合中油遷廠後引入產業機能，發展轉型後之相關產業。 - 鳥松、大寮、林園、前鎮、小港：以發展傳統加值產業為主。	儲備產業用地發展構想 岡山本洲擴大園區 金屬與精密機械 新市鎮後期發展區 高雄港洲際貨櫃中心第二期計畫 石化與物流 南星遊艇專區計畫 遊艇製造 金屬扣件物流園區 金屬扣件產業 綠色產業園區 低汙染綠色產業 綠能光電產業 傳統產業轉型 傳統產業加值	

資料來源：高雄市區域計畫規劃案總結報告(104)。

第三節 相關計畫

一、交通建設計畫

本計畫周邊相關交通建設計畫整理如圖3-3-1及表3-3-1所示。鄰近之相關重要交通建設計畫包括岡山轉運站、高鐵左營轉運站及國道7號高速公路建設計畫。

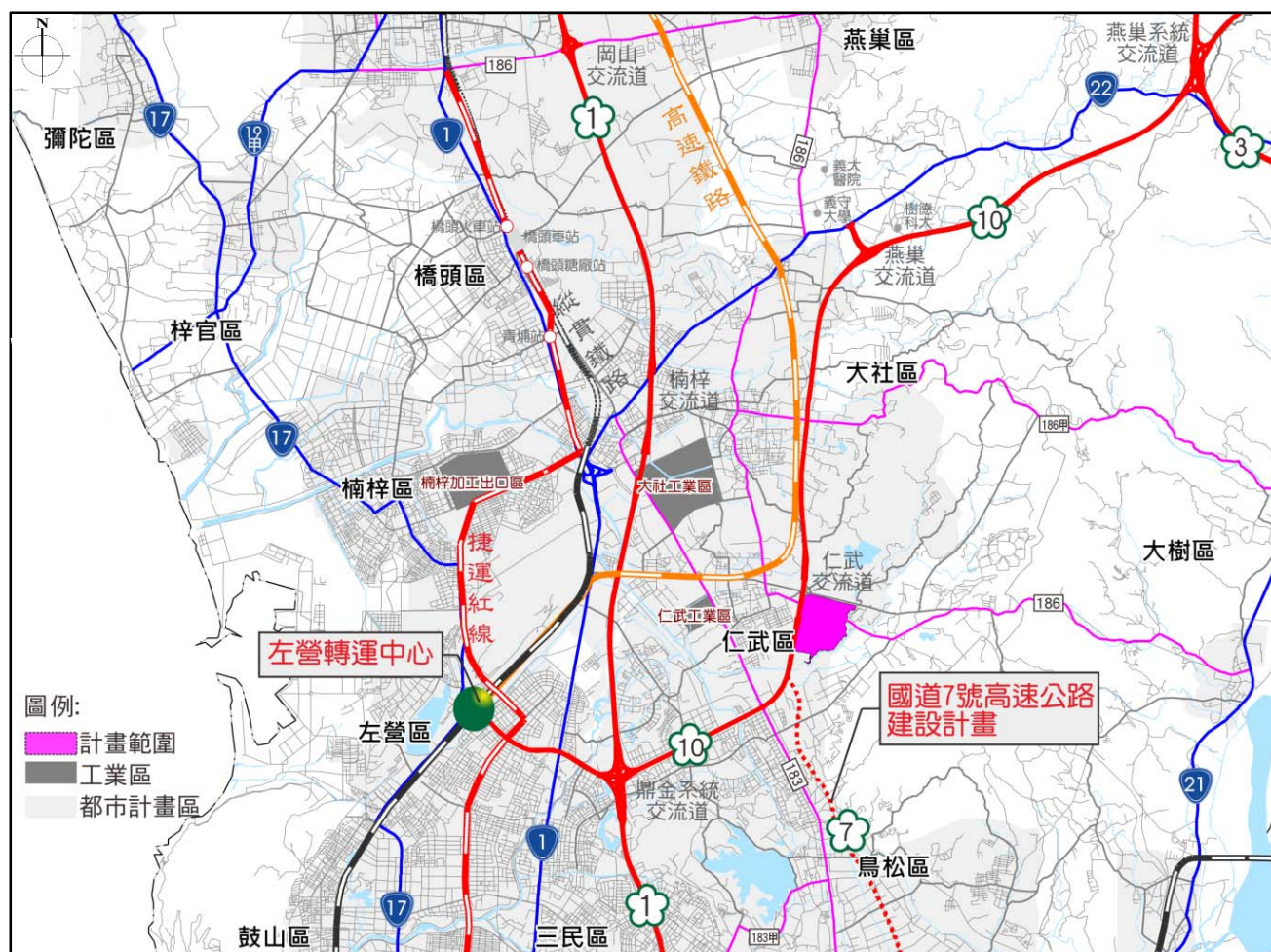


圖 3-3-1 仁武產業園區周邊重要交通建設發展計畫示意圖

表 3-3-1 仁武產業園區周邊交通重大建設計畫列表

計畫名稱	內容概述	執行進度	辦理單位
岡山轉運站	岡山轉運站與南岡山轉運站分別位於台鐵岡山車站與捷運南岡山站前，兩處轉運站均採3席月台配置，可提供北高雄岡山地區利用台鐵及捷運紅線等軌道系統進出都會核心之轉運服務。	已於102年2月7日正式啟用。南岡山轉運站則已配合捷運R24車站於101年12月23日同步啟用。	高雄市交通局
左營轉運站興建營運移轉案	此轉運專用區屬高雄市都市計畫細部計畫，規劃設置於高鐵左營站以西之轉運專用區，土地面積約1.33公頃。設置16席月台，可提供北高雄都會核心高鐵、台鐵、捷運、公路客運及市區公車等全方位轉運服務。	刻正辦理都市計畫變更程序，預計106年下旬完成促參議約及簽約作業。	高速鐵路工程局
國道7號高速公路建設計畫	國道7號路線全長約23公里，沿線設置南星端、林園、臨海、大坪頂、小港、大寮系統、鳳寮、烏松、仁武系統等9處匝道或系統交流道。主要因應高雄港洲際貨櫃中心二三期衍生之車流需求。	103年7月提報交通部轉送環保署召開會議審查，刻進入第二階段環評程序。	交通部

二、其他相關建設計畫

另整理本計畫範圍周邊與本計畫直接或間接相關之重大建設包括園區開發、新社區開發、既有遊憩資源及計畫，以作為後續規劃之考量要素之一。

（一）產業園區

依產業用地政策革新方案，市政府根據101基礎製造業擴廠需求調查，指出仍約有176公頃產業用地需求缺口。為因應擴大投資、台商回流、未登記工廠遷移，近年市府積極推動之產業園區開發計畫如表3-3-2所示；惟除和發產業園區業於103年7月核准設置並辦理標售外，其餘園區或因環保或因民意或因工程等議題，均呈計畫暫停狀態。

表 3-3-2 高雄市產業園區計畫列表

園區名稱	內容概述	進駐產業	執行進度
和發產業園區	位於大寮區，共136公頃土地，可售地91公頃。滿足本市產業用地需求，發展精密機械及金屬製品產業。	機械、金屬製品、交通、電子電力製造業	103年中核准設置，標售招商中。
岡山本洲產業園區	位於岡山區、路竹區，共87公頃土地，可售地56公頃。滿足本市產業用地需求，同時發展精密機械產業。	機械製造業	計畫暫停
金屬扣件物流倉儲產業園區	位於阿蓮區台糖九闖農場，以高速鐵路兩側、台19甲省道兩側及產業道路為界之區域，共155公頃，滿足本市產業用地需求，使金屬扣件產業根留台灣。	螺絲螺帽鉚釘業（含倉儲物流）、金屬模具及其他專業機械設備業	計畫暫停
南星計畫遊艇產業專區	位於高雄港南側約1.5公里，面積220公頃，供遊艇業之上、中、下游廠商如供應商、五金製造商、協力廠商、船廠及物流等，並可滿足建造120呎以上巨型遊艇之需求。	遊艇及其相關零組件製造業	計畫暫停

資料來源：高雄市政府經發局。

(二) 社區開發

調查計畫範圍周邊社區開發計畫如圖3-3-2及表3-3-3所示，以作為後續人口引進規劃考量之一。

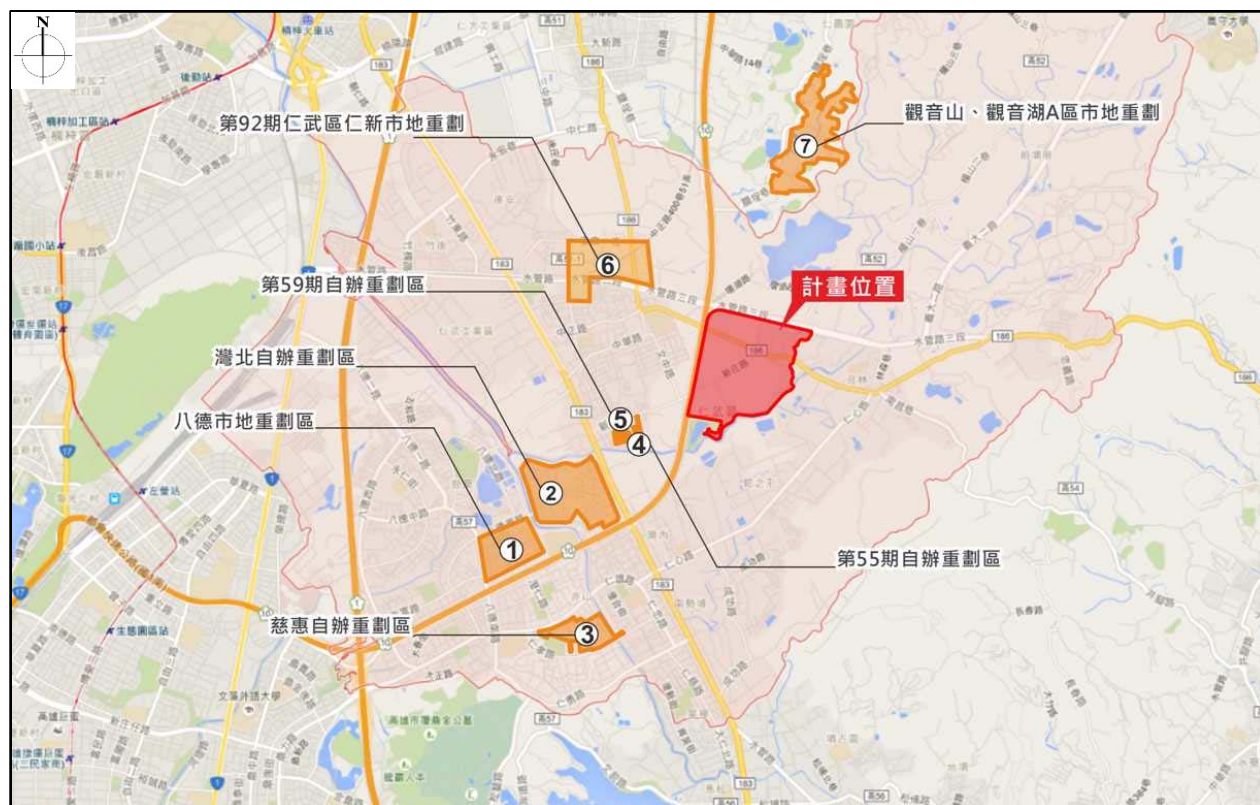


圖 3-3-2 計畫周邊社區開發計畫示意圖

表 3-3-3 計畫周邊社區開發計畫列表

計畫名稱	內容概述	執行進度	辦理單位
八德市地重劃區	鄰近澄清湖特定區，四周廣大腹地佈設齊備的休憩設施，社區中心商業區之開發，帶動澄清湖附近商業契機。	96年完工	高雄市地政局
灣北自辦重劃區	為改善因國道十號鼎金環線仁武段通車後，灣內地區公共設施之不足，又因本區地屬低窪，每遇大雨就淹水，擬以自辦重劃開闢公共設施以加速地方繁榮，並施設區域排水系統解決居民之苦。	96年完工	民間自辦
慈惠自辦重劃區	為改善灣內地區公共設施之不足及提供住宅用地、商業用地等，而透過都市計畫程序變更，土地所有權人依法發起以自辦市地重劃方式開發本區。	99年完工	民間自辦
第55期自辦重劃區	本區原為農業區，透過都市計畫通盤檢討變更為住宅區，附帶以市地重劃方式辦理，為提升本地區都市土地利用效率，並完成都市計畫附帶之公共設施建設，開發為建築用地。	101年公告重劃計畫書	民間自辦

表 3-3-3 計畫周邊社區開發計畫列表（續）

計畫名稱	內容概述	執行進度	辦理單位
第59期自辦重劃區	本區西側之瑞鴻段重劃區已開發建築，然因本地區土地多屬共同持有或地形不完整，且區內道路均未徵收開闢，造成土地閒置無法開發使用，故為提升土地利用效率及地方之繁榮發展，本地區土地所有權人乃發起自辦市地重劃。	102年公告重劃計畫書	民間自辦
觀音山、觀音湖A區市地重劃	依澄清湖特定區計畫第二次通盤檢討辦理市地重劃，考量觀音山及觀音湖地區發展趨勢，為附近地區觀光遊憩產業之再發展預作規劃管理，劃設住宅、綠地、道路及水土保持等設施，並整合鄰近交通系統，提供高品質遊憩及居住空間。	105年辦理環境影響評估	高雄市地政局

資料來源：高雄市政府地政局。

3. 周邊景憩資源

調查計畫範圍周邊景憩資源，以作為後續整體規劃之景憩資源串連之發想元素之一。

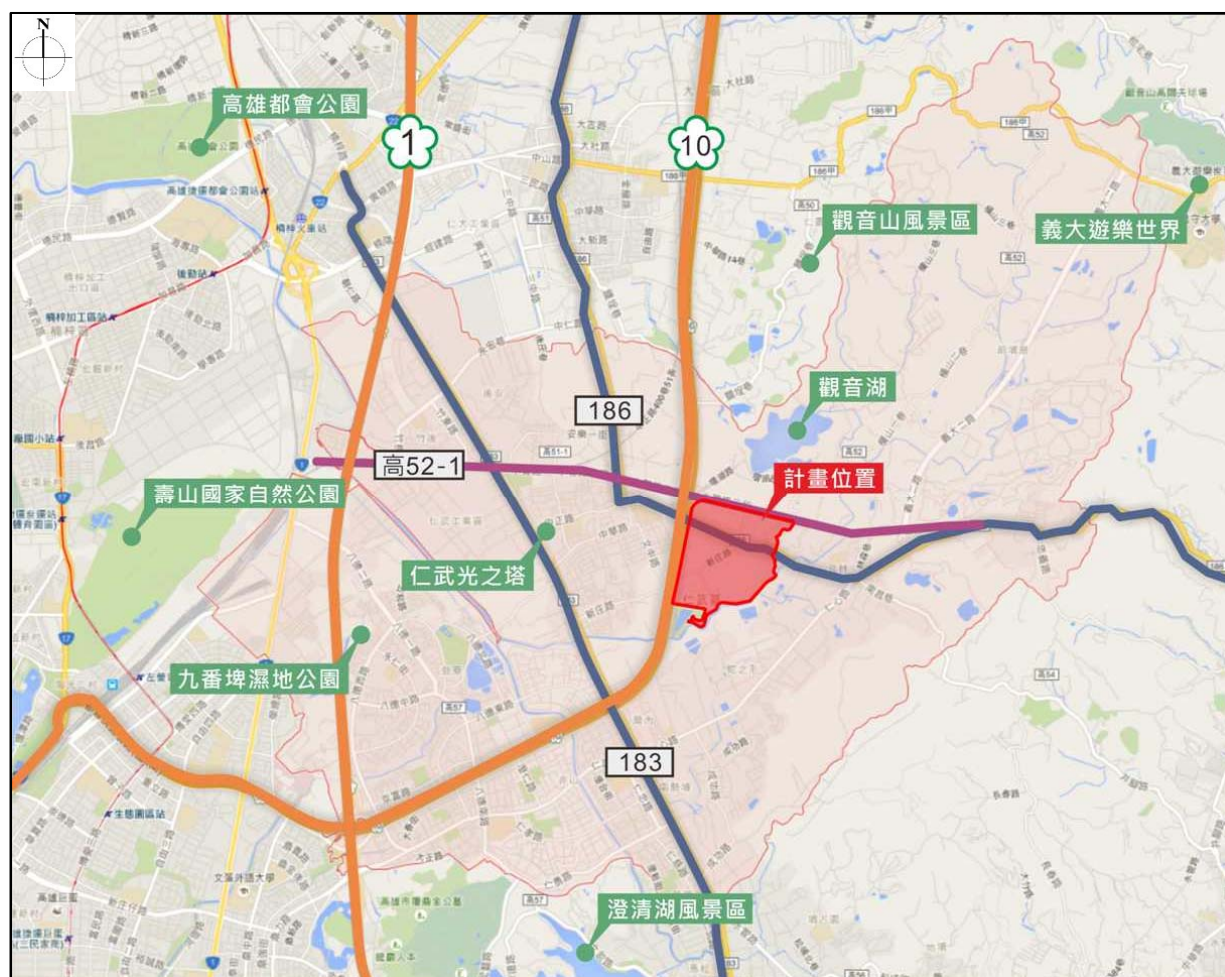


圖 3-3-3 計畫周邊景憩資源分佈示意圖

表 3-3-4 計畫周邊景憩資源一覽表

名稱	內容概述	現況照片
觀音湖	舊稱「總督埤」，湖水終年不乾涸，波光潋豔，湖邊沼地蘊含豐富生態，並有長875公尺、寬4.5公尺的自行車道。	
觀音山風景區	高雄十大名山之一，有著名的翠屏夕照、金鐘靈台等「觀音八景」。赤腳自然公園擁有豐富鐵質的砂岩，風化後土質細緻，吸引民眾赤足登山、健行、運動。	
義大遊樂世界	為南台灣規模最大的主題遊樂園區，園內分為三個主題區，結合遊樂設施、美食餐廳、小吃街、名店百貨及飯店，為休閒渡假村型式。	
仁武光之塔	隨電纜地下化後，將位於水管路與仁和街口的鐵塔加以改造，象徵了仁武脫胎換骨。鐵塔經過彩繪及架設平坦坡道可瞭望四週開闊的風景，夜晚燈光效果更增添地區風情。	
九番埤濕地公園	原為荒廢灌溉埤塘，後經過環保團體及地方奔走爭取、整理疏濬，採濕地公園的概念規劃散步道、親水區、教育區、水質沉澱區及自然林區等設施，提供自然生物棲息之地，也是地區滯洪防災之重要設施。	
高雄都會公園	範圍主要為台糖青埔農場，休閒設施包括兒童遊戲場、景觀親水池、散步步道、涼亭、籃球場、網球場等，假日並有戶外活動舉辦，吸引眾多遊客入園。	
壽山國家自然公園	面積1,123公頃，屬高位珊瑚礁地隆起的石灰岩地質，物種豐富的動植物與自然的生態環境，造就了高雄城市綠洲。公園內除了遊憩區之外，還有史蹟保存區、特別景觀區及管制區。為高雄市推動由工業城市轉型為生態城市的最大基地。	

表 3-3-4 計畫周邊景憩資源一覽表（續）

名稱	內容概述	現況照片
澄清湖風景區	佔地375公頃，湖畔闢有環湖公路，風景點分散在公路二側，沿線區分為八景，鄰近並設有青年活動中心、體能訓練場、泳池、射箭場、林間小屋、及露營地。	

資料來源：高雄市旅遊網。

第四章 實質發展現況分析

第一節 自然環境

一、地形地勢

本計畫基地位置所位於高雄市仁武區，山麓丘陵與平原區交界，工區範圍南起獅龍溪附近，北至水管路南側。整體而言，仁武區地形為東北高西南低，而本計畫基地之地形起伏小，地勢亦呈現東北向西南緩傾之趨勢。

本計畫區北側緊臨水管路、南側鄰獅龍溪，東側為既有不合分區工廠，西側以澄觀路為界，東西寬約920公尺、南北長約1,160公尺，區域地勢呈北高南低走向，現地高程從EL.31公尺漸降至EL.20公尺，平均坡度約為1.0%。計畫基地地形概況詳圖4-1-1所示。

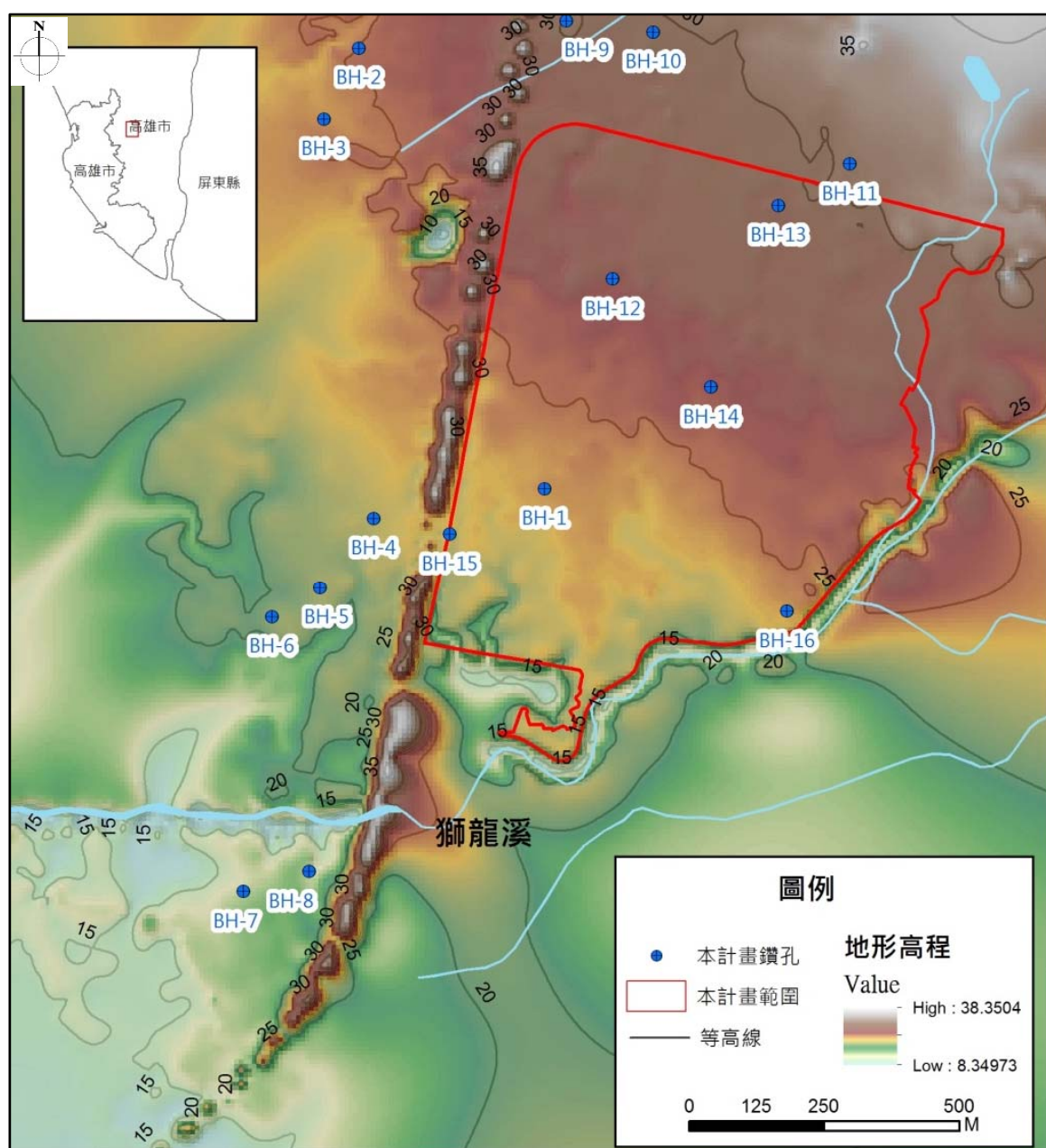


圖 4-1-1 本計畫基地地形圖

二、地質

彙整經濟部中央地質調查所（以下簡稱地調所）出版之地質圖—高雄圖幅（2001）、旗山斷層條帶地質圖（林啟文等，2009）、易淹水地區上游集水區地質調查及資料庫建置之流域地質圖（地調所，2013）及活動斷層地質敏感區劃定計畫書F003旗山斷層（地調所，2014），本計畫區周邊區域地質分布之地層由老至年輕依序為南勢崙砂岩、大社層、嶺口礫岩及沖積層等。地質構造上，位於基地西北方約1公里處具有旗山斷層地質敏感區通過，屬第一類活動斷層，相關位置如平面地質圖所示。茲將計畫區周圍各地層與地質構造特性說明如后。

（一）地層

本計畫區主要為第四紀地層與現代沖積層，地層由老至年輕依序為南勢崙砂岩、大社層、嶺口礫岩及沖積層，各地層岩性說明如表 4-1-1。

表 4-1-1 計畫區附近地層分布表

地層名稱	岩性說明
沖積層	未膠結的礫石及砂所組成，間夾透鏡狀薄層砂層。
嶺口礫岩	本層下部為礫岩與泥岩互層偶夾透鏡狀細粒砂岩；上部以厚層礫岩偶夾透鏡狀細粒砂岩或泥岩。整體而言，嶺口礫岩下部泥岩較多上部泥岩很少。
大社層	以厚層泥岩為主，間夾 50 公分至 3 公尺細粒至中粒砂岩、10 公分至 1 公尺的礫石層與砂、頁岩互層，部分砂岩可見化石碎屑。
南勢崙砂岩	本層下段以厚層細粒至中粒砂岩、泥質砂岩為主，間夾有厚層的薄砂、頁岩互層；上段為厚層碳質頁岩局部夾中粒至細粒砂岩。

（二）地質構造

據前述地調所官方資料，本計畫場址並無主要地質構造線通過，距離場址最近之斷層為旗山斷層地質敏感區，該地質敏感區離場址西北方約1公里，為地調所公布之第一類活動斷層。

旗山斷層約呈東北走向，於旗山區北側連接平溪斷層，向西南延伸至仁武以北，由野外觀察斷層露頭得知，旗山斷層為一逆移斷層兼具左移分量，主斷層帶以斷層泥為主要組成，於仁武剖面上下盤可能均屬大社層。旗山斷層於仁武地區受沖積層掩覆，而於仁武以南可能仍繼續向南延伸（地調所，2014）。

（三）計畫範圍地下水分布狀況

參考地調所工程地質探勘資料庫，基地周圍鑽探近30處之資料，計畫區西北端之地下水位為地表面下深度約5.1公尺（BH-181），至國道10與水管路交匯處地下水位漸升至地表面下深度約3.9公尺（鑽孔20），接續於國道7號用地獅龍溪滯洪池附近，地下水位持續緩升至地表面下深度約2.4公尺（BK-12-2），經過獅龍溪後地下水位變化為地表面下深度約1~5公尺間（BK-12-1、BK-12-3、CK-10-2、EK-12-1與EK-13-1）。而由水壓計量測所得之地下水壓資料，顯示量測深度範圍內之水壓大致呈現靜態水壓分佈。

(四) 基地地質敏感區概況

依據地質法子法「地質敏感區劃定變更廢止辦法」，將地質敏感區劃分「地質遺跡地質敏感區」、「地下水補注地質敏感區」、「活動斷層地質敏感區」及「山崩與地滑地質敏感區」等四類，本計畫區經查詢後並未與相關之敏感區重疊。



圖 4-1-2 本計畫區域地質與已公告地質敏感區圖

(五) 地震

計畫區位於高雄市仁武區，依據內政部「建築物耐震設計規範及解說」規定係屬一般工址區域，短週期設計水平譜加速度係數為0.6；最大考量水平譜加速度係數為0.8。

依現地地層初步判斷，計畫區工址屬第三類地盤（軟弱地盤），設計地震與最大考量地震之工址短週期放大係數分別為1.2與1.0。由此可計算得計畫區之工址短週期設計水平譜加速度係數為0.72；工址最大考量水平譜加速度係數為0.80。依據前述同規範，地表加速度（PGA）係數為短週期譜加速度係數之0.4倍，故計畫區工址設計地表加速度為0.288g；工址最大考量地表加速度為0.320g。另依據內政部「建築物基礎構造設計規範」（民國90年10月2日台內營字第9085629號函訂定）第七章之解說，水平向地震係數為水平向地表加速度（PGA）之半，故計畫區工址設計及最大考量地震之水平向地震係數分別

三、水文

（一）區域排水

本計畫基地位於高雄市仁武區，屬高雄市市管區域排水—後勁溪排水系統之集水區範圍內；後勁溪排水路起於獅龍溪排水與曹公新圳會流處（八漕橋上游），收集支流排水系統包括黑橋排水、楠梓區雨水下水道系統、楠梓排水系統、半屏山排水、竹子門排水、竹後排水、仁武排水、獅龍溪排水系統及曹公新圳排水系統等，沿途流經仁武、楠梓後，於援中港地區流入台灣海峽。集水區面積約73.45平方公里。

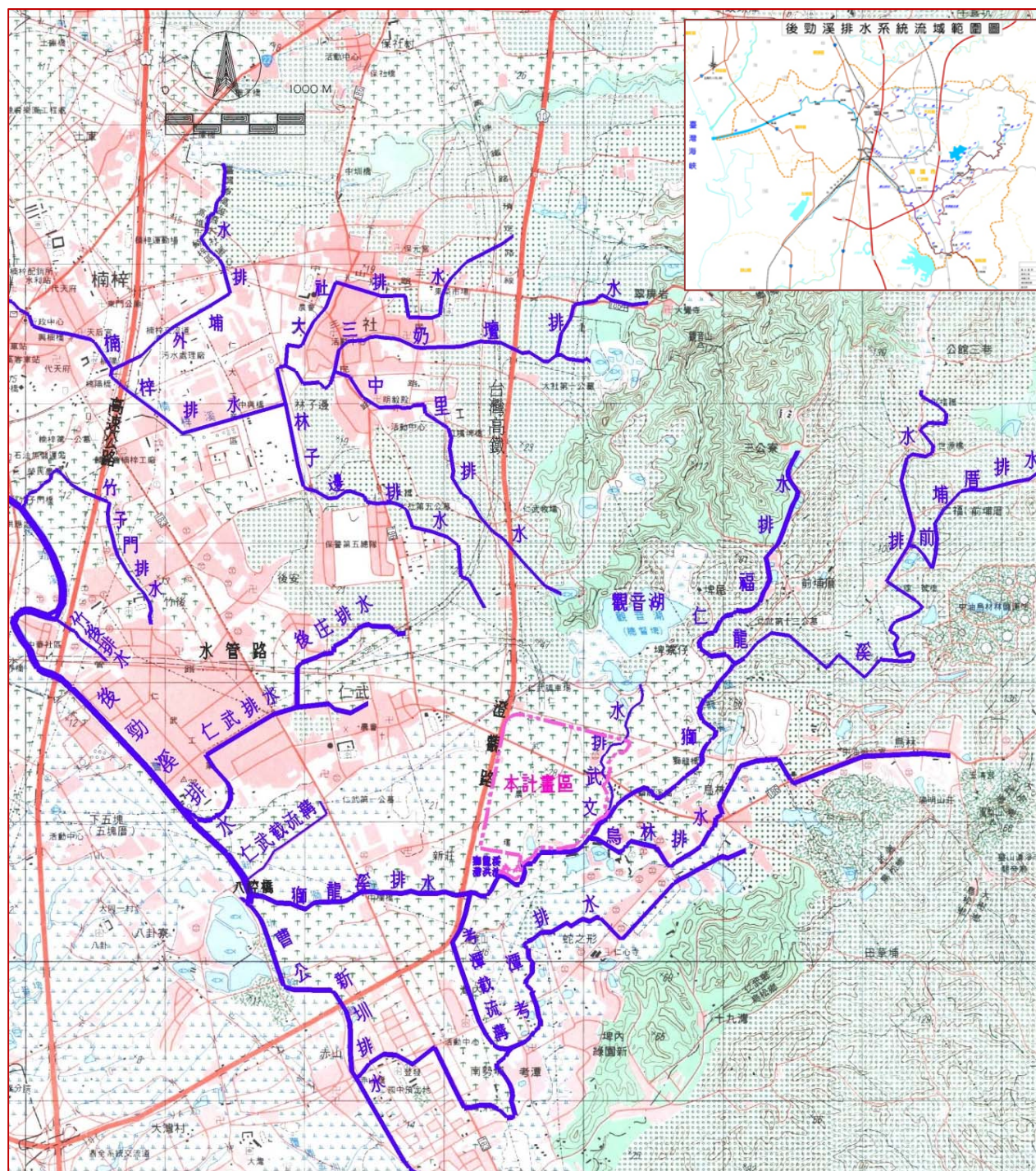
計畫區南鄰之獅龍溪排水，發源自仁武鄉石坎山流向西南蜿蜒而下，沿途匯集前埔厝排水、仁福排水、文武排水等山溝排水及烏林排水後，於八漕橋上游約100公尺處與曹公新圳排水會合後，流入後勁溪排水系統終點，長度約10.07公里，集水區面積約15.13平方公里。獅龍溪排水系統已依據經濟部98年6月29日經授水字第09820207170號函核定之「高雄地區後勁溪排水系統整治及環境營造規劃報告」完成相關之治理工程及後續維護管理工作。排水之保護標準為10年重現期距之計畫洪水位，25年重現期距之洪水不溢堤為原則（高雄市政府101年10月獅龍溪排水、烏林排水、考潭排水治理計畫）。

計畫區西鄰仁武都市計畫內，依仁武區雨水下水道規劃，水管路以北區域之逕流由水管路之下水道系統收集後往西排入竹後排水，於中山高速公路下匯入後勁溪。水管路以南至獅龍溪排水以北、國道10號高速公路（澄觀路）以西之區域排水，由下水道系統收集後排入仁武排水，再排入後勁溪。高雄市政府為改善仁武地區之淹水問題，依經濟部核定之「易淹水地區水患治理計畫第二階段治理工程」，於民國100年完成仁武截流溝工程，以提高仁武排水及仁武區雨水下水系統之排洪能力。本計畫區域排水之水系分布如圖4-1-3所示。

（二）灌排系統

計畫區灌溉系統隸屬於高雄農田水利會轄區之總督埤灌區，計畫區附近目前之灌溉方式為於觀音湖（總督埤）取水，以觀音湖第一支線及第二支線將水引至觀音湖西側及南側灌區後再排入竹後排水及獅龍溪排水。

觀音湖舊稱「總督埤」，為曹公圳附屬埤塘之一，觀音湖係攔截後勁溪支流獅龍溪溪水而形成的半人工湖，為仁武地區重要的灌溉水源之一，除提供仁武農場蔗園灌溉，雨季來臨時亦可發揮蓄水與防洪功能。本計畫區臨近灌排水路分布情形如圖4-1-4所示。



資料來源：高雄市政府水利局。

圖 4-1-3 本計畫區域排水水系分布圖

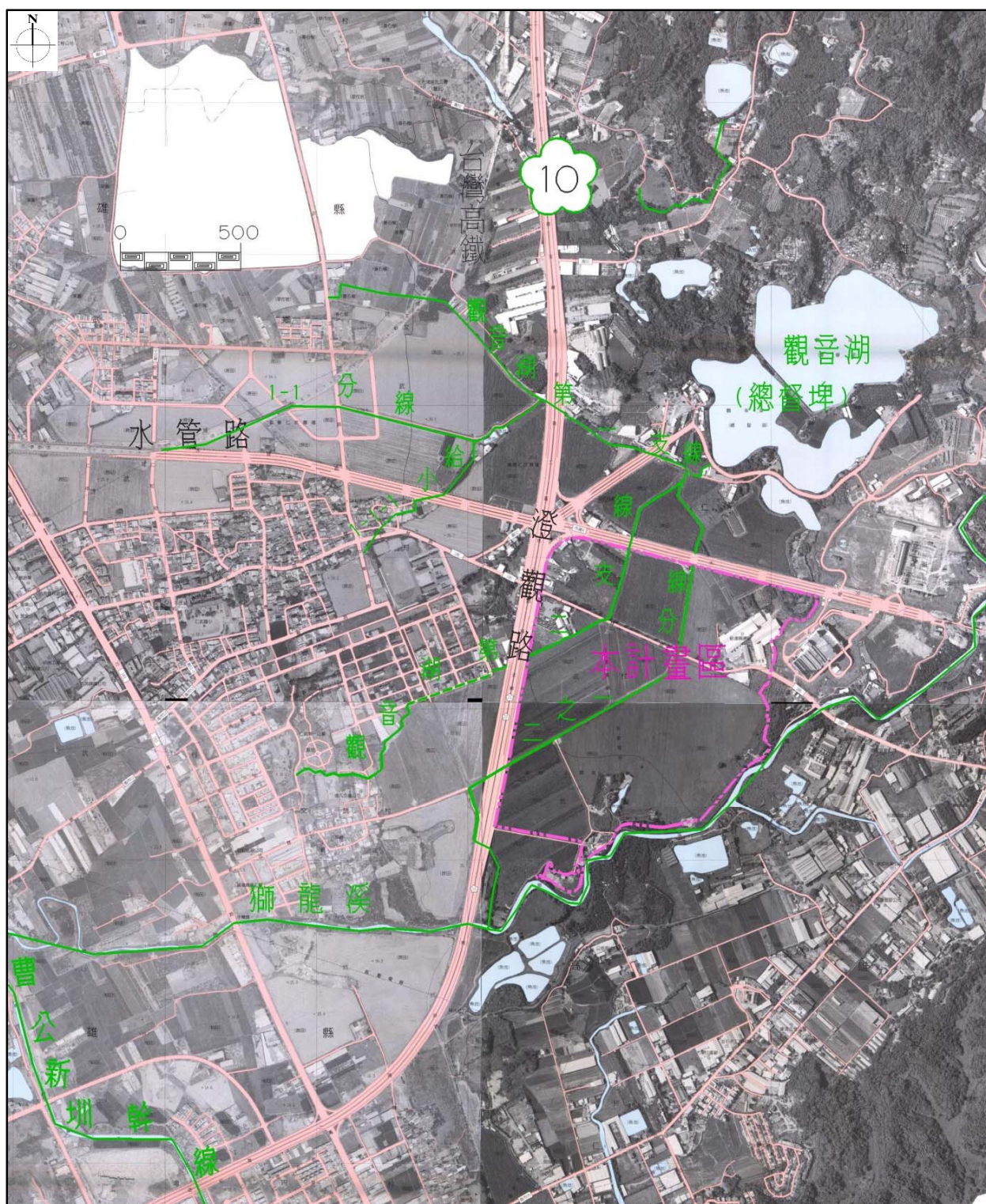


圖 4-1-4 本計畫鄰近灌排水路分布圖

四、氣候

本計畫位於高雄市境內，屬熱帶性季風氣候，終年高溫，依據中央氣象局高雄氣象測站民國105年觀測資料，分析本計畫基地所在地區之氣象條件如下。

（一）氣溫

年平均溫度約25.9℃，105年之月平均氣溫以1月之19.3℃最低，7月之30.2℃最高。

（二）相對溼度

105年之平均相對濕度約75.9%，月平均相對濕度以9月之81%最高，2月之70%最低。

（三）氣壓

105年平均氣壓約1012.0毫巴，月平均氣壓介於1003.8～1018.3毫巴。

（四）風向風速

整體最頻風向為北風。105年最大十分鐘風速平均約8.4公尺/秒，以9月之17.2公尺/秒最大，11月之5.4公尺/秒最小。

（五）降雨量

歷年月平均降雨日數最多之月份為8月，為16日；而降雨日數最少之月份為12月，為2日，年平均降雨日數為114日。月平均降雨量較多之月份集中於6~10月，均超過200mm以上，年平均降雨量為258.6mm，高雄氣象測站歷年各月降雨量統計如表4-1-2所示。

表 4-1-2 高雄氣象測站歷年降雨量統計表

年份 \ 月份	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	年平均 值
1931~2000	14.5	18.9	37.2	60.8	159.2	402.8	396.9	387.6	168.7	43.6	17.9	11.3	1719.4
2005	0	43	16.5	4.4	310	1030	687	420	202.5	63.5	21	23.5	2821.4
2006	5.5	0	11	92.5	107	568.5	901.5	159	161	1.5	36	2.0	2045.5
2007	8	7.5	7.5	24	293.4	276.8	76	1229.3	125.5	92.5	53.5	0.0	2194
2008	14.8	16.1	15.1	32.5	106.5	1199.7	653.1	162	293	26.5	72	0.0	2591.3
2009	0	0.5	30	72.8	14	311.5	200.5	934.5	134.5	48.5	9	0.5	1756.3
2010	1.5	10.5	1.0	48.0	188.0	257.0	437.0	164.7	853.0	175.5	13.0	11.5	2160.7
2011	7.7	3.5	8	29.5	106	392	543	367.5	71.5	55	172.5	40.5	1796.7
2012	0	30.5	8.5	112.5	283.5	832.5	52.5	756.5	54.5	0.7	46.5	18.5	2196.7
2013	0	0	23	94.5	351	87	185.5	765.7	93.5	23	17	48	1688.2
2014	0	16	67	27	198.5	235	309.5	902	172	0	1.5	13.5	1942.0
2015	6.0	38.0	0.0	7.0	300.5	10.0	200.0	548.0	140.5	25.5	41.0	27.5	112.0
2016	179.5	24.5	79.0	182.5	97.5	383.0	315.0	427.0	1098.0	259.5	57.0	1.0	258.6
月平均值	20.9	13.4	20.2	54.7	217.0	414.8	363.0	482.1	283.6	52.1	36.3	25.5	165.3

註：表內數據單位為公釐。

資料來源：中央氣象局高雄氣象測站自1931年至2016統計資料。

第二節 現行都市計畫

計畫區位於高雄市仁武區，屬澄清湖特定區計畫範圍；為配合仁武產業園區開發檢討變更都市計畫，現行計畫內容包括農業區（73.5225公頃）及道路用地（0.0790），面積計74.05公頃。詳如圖4-2-1所示。

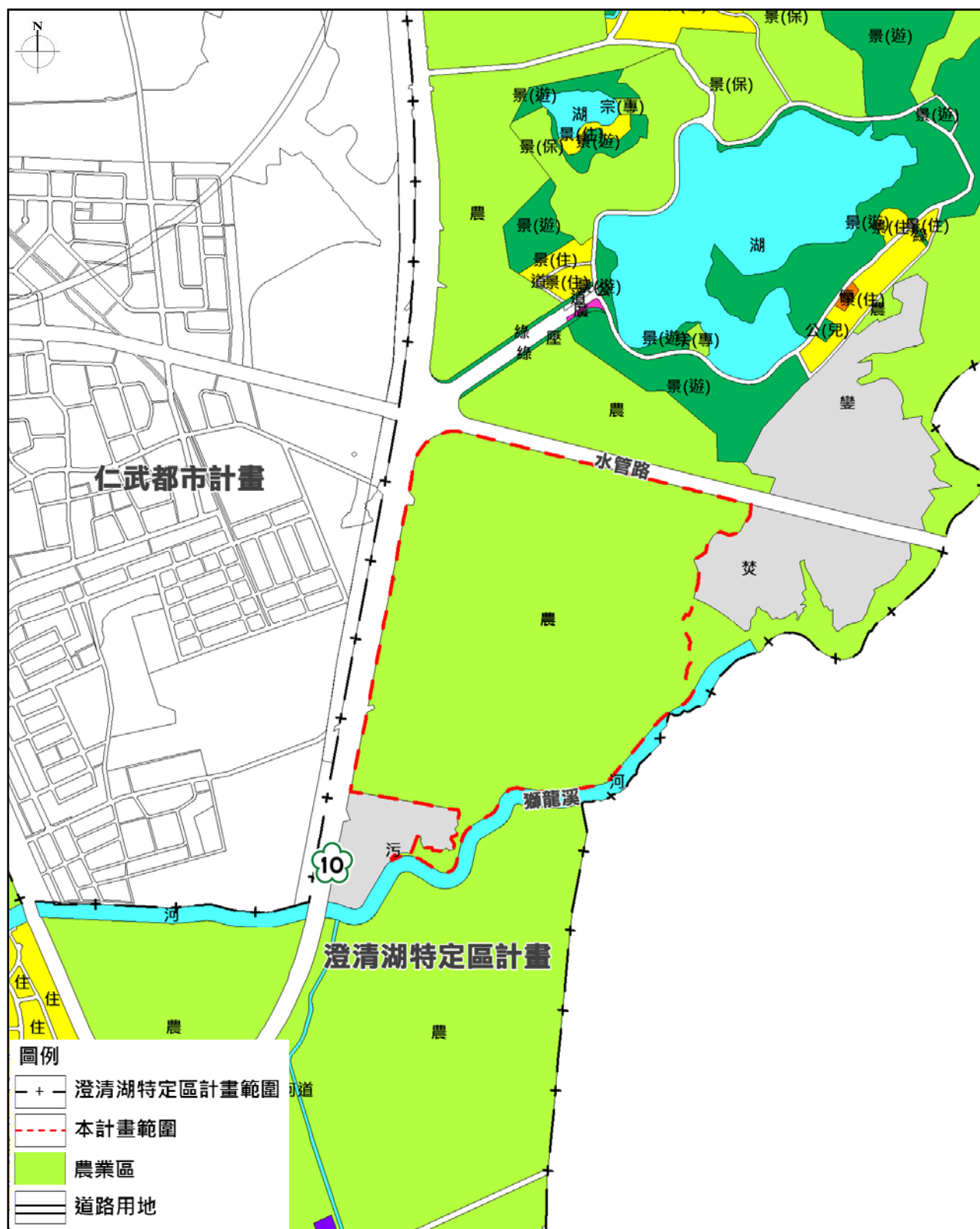


圖 4-2-1 計畫範圍現行都市計畫示意圖

第三節 土地使用現況

一、土地使用現況

仁武產業園區基地範圍以農業（旱作、果樹）、工業（製造業、倉儲）及商業等使用為主。本次變更範圍土地使用現況及分布詳圖4-3-1所示。

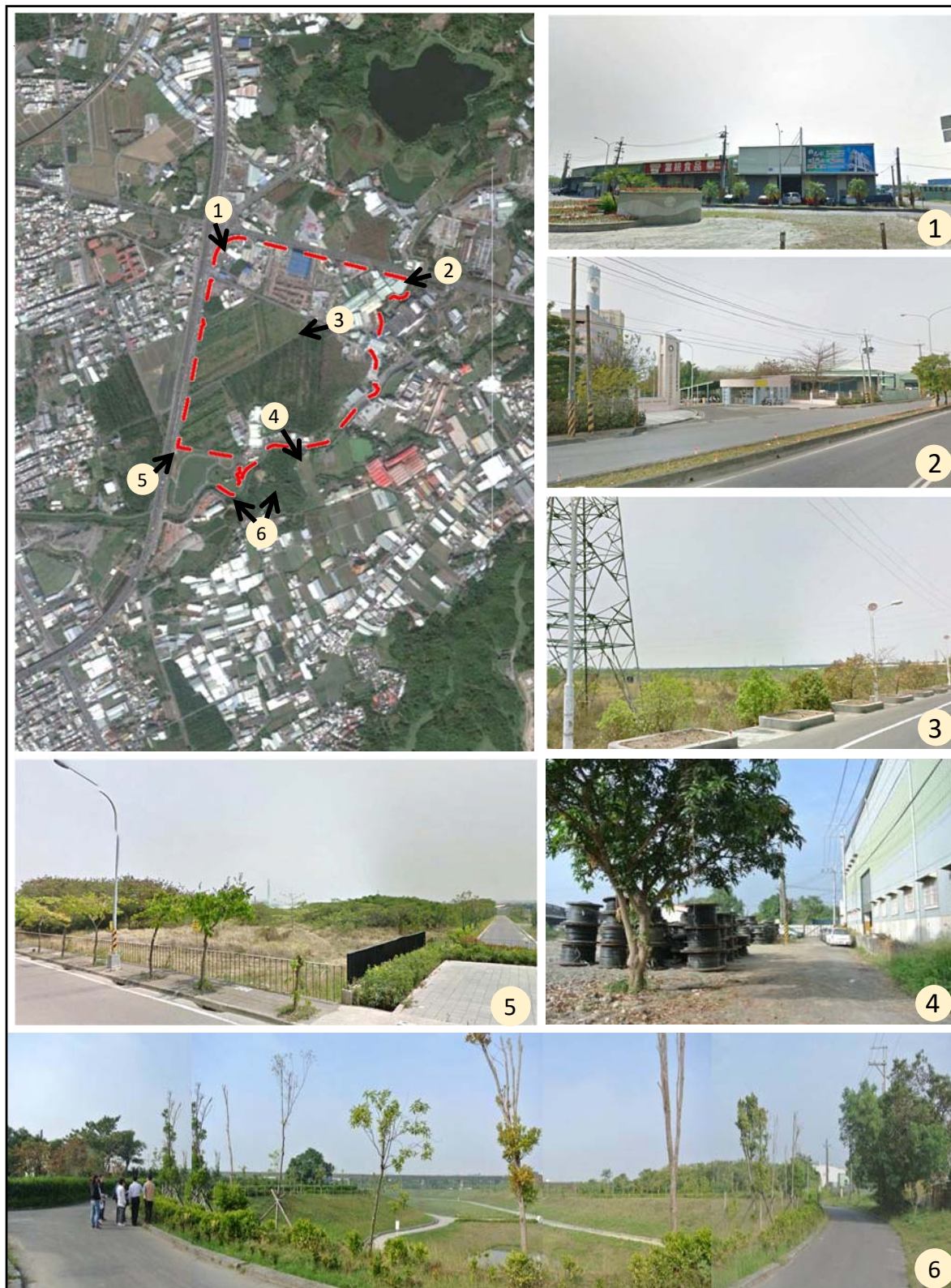


圖 4-3-1 本計畫範圍土地使用現況情形

二、土地權屬分佈概況

本計畫基地面積計74.05公頃，計畫範圍內公、私有土地各佔4.58%及95.42%。私有土地中，台糖公司及農田水利會所有土地分別佔72.16%及0.96%，一般私有土地佔比達22.30%。土地權屬統計及分布詳表4-3-1及圖4-3-2所示。

表 4-3-1 計畫範圍土地權屬分布概況統計表

所有權人		筆數	使用面積（平方公尺）	比例（%）
公有地	高雄市	6	6,824	0.92
	中華民國	31	27,083	3.66
私有地	台灣糖業股份有限公司	38	534,340	72.16
	臺灣高雄農田水利會	8	7,092	0.96
	一般公司	7	26,436	3.57
	一般私人	118	138,690	18.73
合計		208	740,465	740,465

註：表內面積依地形圖量測統計，實際面積應以地籍分割測量面積為準。

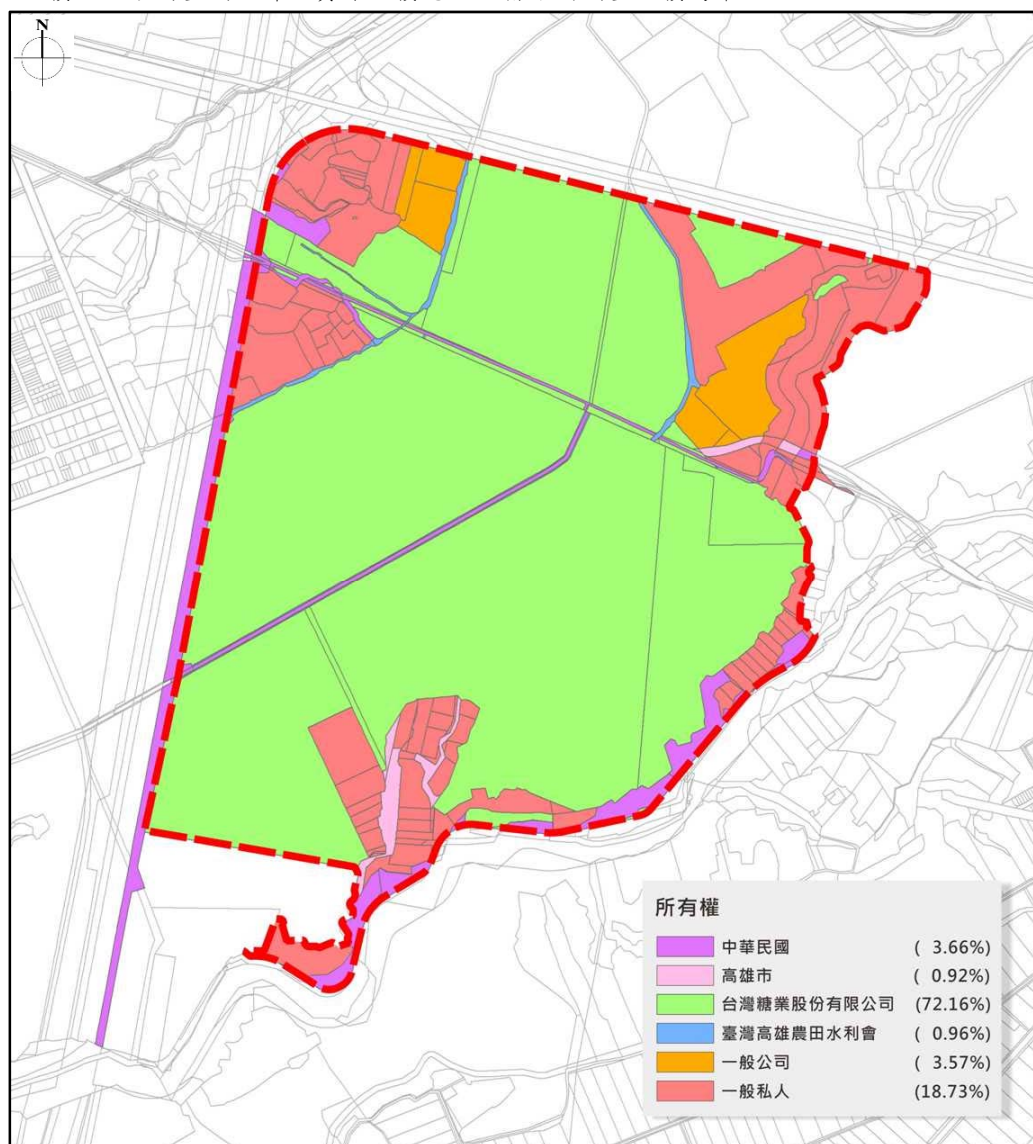


圖 4-3-2 計畫範圍土地權屬分布示意圖

第四節 社會、經濟及實質發展現況分析

一、人口特性

本計畫基地位於高雄市仁武區，由西至東分屬文武里及烏林里，文武里為仁武區人口數第二大里。依據高雄市仁武戶政事務所之人口統計資料，截至105年底止，仁武區計16里388鄰32,122戶，其中男性人口42,763人、女性人口41,359人，合計人口數84,122人，如表4-4-1。

表 4-4-1 高雄市仁武區村里鄰數、戶數及人口數統計

村里名稱	鄰數	戶數	人口數（人）		
			男	女	合計
大灣里	15	1,952	2,318	2,231	4,549
灣內里	21	3,268	4,287	4,270	8,557
考潭里	23	1,186	1,555	1,486	3,041
烏林里	24	1,335	2,269	2,230	4,499
仁福里	12	335	478	456	934
仁武里	35	2,459	3,310	3,036	6,346
文武里	58	3,784	5,326	5,233	10,559
竹後里	21	1,062	1,285	1,225	2,510
八卦里	74	7,193	9,012	8,835	17,847
高楠里	16	801	994	935	1,929
後安里	14	1,127	1,524	1,433	2,957
中華里	11	834	984	874	1,858
五和里	22	1,901	2,582	2,425	5,007
仁和里	10	1,566	2,269	2,206	4,475
赤山里	21	2,370	3,351	3,261	6,612
仁慈里	11	949	1,219	1,223	2,442
合計	388	32,122	42,763	41,359	84,122

資料來源：高雄市仁武戶政事務所，104年12月。

二、人口成長

依據行政院主計處及高雄市政府民政局公布之人口統計資料，綜整南部區域、高雄市及仁武區近5年人口成長情形如表4-4-2。其中，南部區域人口數在近年來呈現負成長的現象，年平均成長率為-0.15%；而高雄市人口成長率於103年降至谷底後，近年已呈回穩、緩升態勢；相較於南部區域與高雄市近年人口成長情況，本計畫所在之仁武區，其人口平均成長態勢較高雄市及南部區域明顯而強勢，自100年至104年以來，年平均成長率達2.11%，推測其人口成長的原因應為仁武地區工業區密集發展，提供了穩定的就業機會，而近年左營高鐵站、國道十號道路之營運通車，亦大大提升地區交通便捷性，於新興住宅紛紛擇定本區已開闢住宅聚落進場下，為仁武區挹注人潮及發展動能，而此效益預期於國道七號興設後將更形顯著。

表 4-4-2 南部區域、高雄市及仁武區人口成長趨勢表

年度	仁武區		高雄市		南部區域	
	人口數 (人)	成長率 (%)	人口數 (人)	成長率 (%)	人口數 (人)	成長率 (%)
101	77,371	-	2,778,659	-	6,052,468	-
102	79,392	2.61	2,779,877	0.04	6,044,600	-0.13
103	80,994	2.02	2,778,912	-0.03	6,035,976	-0.14
104	82,614	2.00	2,778,918	0.00	6,025,551	-0.17
105	84,122	1.83	2,779,371	0.02	6,016,516	-0.15
年平均成長率		2.11	--	0.01	--	-0.18

資料來源：行政院主計處、高雄市政府民政局（104年）。

三、人口組成

南部區域、高雄市及仁武區人口年齡組成之結構詳如表4-4-3。由該表可知，仁武區之人口結構相較於南部區域及高雄市而言，15～64歲之主要經濟活動人口佔比相對較高。於14歲以下及65歲以上之受撫養人口佔比較低下，因每位有生產力的壯年人口所需扶養之無生產力的年齡人口較少，致仁武區的勞動參與率及經濟生產力優於高雄市及南部區域，故對本計畫而言，此人口結構應有助於產業園區開發營運後，勞動力之供應。

表 4-4-3 南部區域、高雄市及仁武區人口年齡組成分析表

區域	人口數 (人)	0~14 歲 (A)		15~64 歲 (B)		65 歲以上 (C)		扶養比 (%) (A+B) /C
		人數 (人)	比例 (%)	人數 (人)	比例 (%)	人數 (人)	比例 (%)	
仁武區	84,122	4,219	5.02	64,938	77.20	8,322	9.89	0.19
高雄市	2,779,371	113,696	4.09	2,061,974	74.19	373,604	13.44	0.24
南部區域	6,016,516	236,372	3.93	4,436,892	73.75	852,555	14.17	0.25

資料來源：行政院主計處、高雄市政府民政局，104年12月。

四、產業人口結構

依據高雄市政府主計處統計，高雄市及業人口數達總人口數之45%以上，其中以從事三級產業之人口最多，二級產業人口為次，顯示工業區分布密集之高雄地區過去雖然以二級產業為發展主力，惟近年產業人口已隨經濟時代變遷轉向三級產業。而本計畫為因應經濟時代的變革，除提供二級產業進駐之產業用地外，更將導入住宿餐飲、金融保險、專業技術等支援服務業，期能有效為仁武地區挹注產業人口拉力。

表 4-4-4 高雄市產業人口結構統計表

年度	一級產業		二級產業		三級產業		就業 人口數 (人)	高雄市 總人口數 (人)	就業比例 (%)
	人口數 (人)	百分比 (%)	人口數 (人)	百分比 (%)	人口數 (人)	百分比 (%)			
100 年	41,000	3.23%	465,000	36.61%	764,000	60.16%	1,270,000	2,774,470	45.77%
101 年	39,000	3.04%	472,000	36.76%	773,000	60.20%	1,284,000	2,778,659	46.21%
102 年	38,000	2.94%	468,000	36.19%	786,000	60.79%	1,293,000	2,779,877	46.51%
103 年	43,000	3.31%	473,000	36.38%	784,000	60.31%	1,300,000	2,778,912	46.78%
104 年	45,000	3.42%	473,000	35.94%	799,000	60.71%	1,316,000	2,778,918	47.36%

資料來源：高雄市政府主計處（104年）。

五、高雄產業發展現況與趨勢

（一）南部地區

1. 南部地區產業用地主要集中於高雄市，且生產總額最高

產業用地類型多元，包括規劃導向之都市計畫工業區、非都市計畫工業區丁種建築用地，及開發導向並分屬經濟部工業局、經濟部加工出口區管理處及科技部主管之編定工業區、加工出口區及科學園區等，考量開發導向的產業用地係按各該目的事業主管法規設置後，以立即釋出供廠商設廠為目的，與規劃導向產業用地相形而言較不具儲備性質，而和本計畫申請設置並規劃釋出之模式相仿，茲以開發導向之產業用地為主要討論對象。

南部區域包含嘉義縣、台南市、高雄市及屏東縣等四縣市，該等縣市境內編定工業區、加工出口區及科學園区分佈情形及工業部門生產總額詳如表 4-4-5 所示。另佐以圖 4-4-1 可知，南部地區各縣市之產業用地與工業部門生產總額於各縣市分佈情形大體而言呈現一致，產業用地主要集中於高雄市，且生產總額最高。

表 4-4-5 南部地區產業用地分佈及工業部門生產總額表

縣市別	編定工業區		加工出口區		科學園區		合計		生產總額 (千元)
	數量 (處)	土地 面積 (公頃)	數量 (處)	土地 面積 (公頃)	數量 (處)	土地 面積 (公頃)	數量 (處)	土地 面積 (公頃)	
嘉義縣	8	1,485	-	-	0	0	8	1,485	144,704,378
台南市	32	3,191	-	-	1	1,043	33	4,234	1,320,430,506
高雄市	30	6,497	6	199	1	570	37	7,266	2,090,289,001
屏東縣	9	792	1	123	-	-	10	915	136,826,677
合計	79	11,965	7	322	2	1,613	88	13,900	3,692,250,562

資料來源：1.行政院主計處（100年）；2.投資台灣入口網。

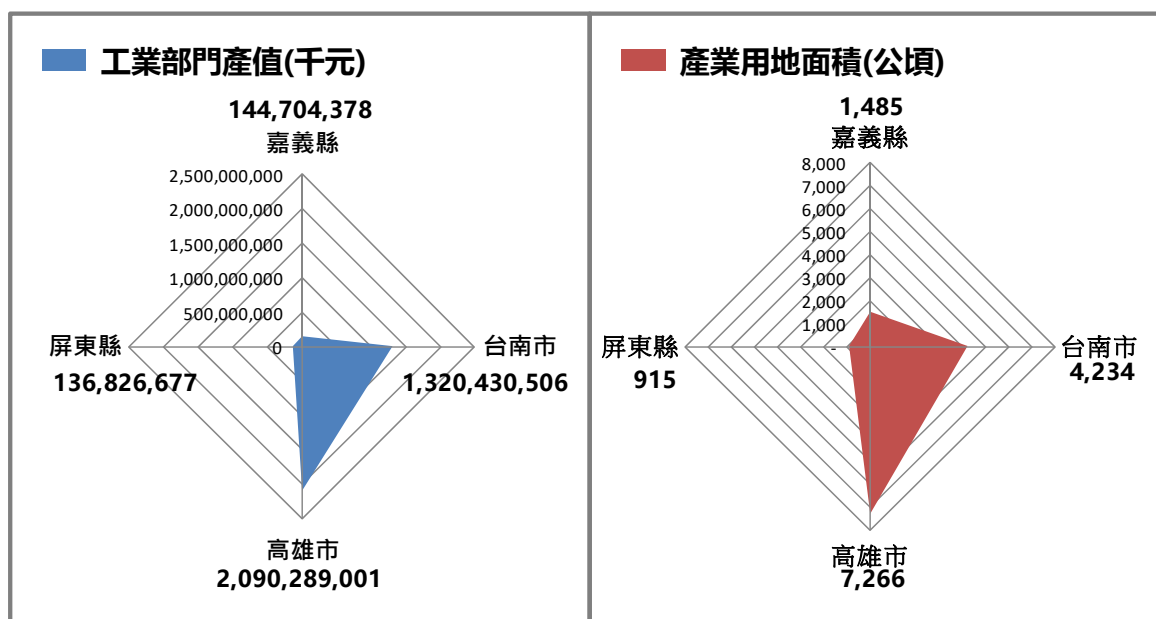


圖 4-4-1 南部地區產業用地及工業部門生產總額分佈趨勢圖

2. 基本金屬製造業最具發展競爭力

依表 4-4-6 行政院主計處對南部地區年製造業分析結果，南部地區生產總額以基本金屬製造業 9,481 億元居第 1，占該業全國生產總額之 62.46%，南部區域係以基本金屬製造業最具發展競爭力。

另金屬製品製造業生產總額居該地區第 5，占其全國生產總額之 33.96%，顯見本地區金屬產業供應鏈已趨完整，為國內主要金屬產業重心；至化學材料製造業生產總額 8,683 億元居該地區第 2，占該業全國生產總額之 40.04%，居各地區之冠，另石油及煤製品製造業亦占該業全國生產總額逾 4 成，可見本地區亦為國內重要石化產業之所在。

表 4-4-6 南部地區民國 100 年製造業場所單位經營概況（按地區別及行業別分）

區域	年底場所 單位數 (家)	與 95 年 增減比較 (%)	占該業 百分比 (%)	年底從業 員工人數 (人)	與 95 年 增減比較 (%)	占該業 百分比 (%)	年底實際 運用固定 資產 (十億元)	與 95 年 增減比較 (%)	占該業 百分比 (%)	全年生產 總額 (十億元)	與 95 年 增減比較 (%)	占該業 百分比 (%)	全國 排名
台灣	162504	6.15	-	2727903	3.39	-	9059.3	6.89	-	16841	22.84	-	-
南部地區 (按生產總 額前 5 大中 行業排序)	35752	8.97	-	642755	6.09	-	2865	11.16	-	4936.9	28.59	-	-
基本金屬製 造業	1145	0.62	23.42	50985	10.26	48.22	416.8	26.38	55.7	948.1	24.99	62.46	1
化學材料製 造業	481	11.6	27.69	24509	13.07	33.95	299.2	23.04	40.05	868.3	52.99	40.04	2
電子零組件 製造業	735	3.81	11.6	120963	9.85	21.32	727.9	1.81	24.57	798.3	6.43	22.79	2
石油及煤製 品製造業	59	19.18	32.96	4915	6.04	42.23	248.7	47.25	53.42	585.6	53.03	43.27	2
金屬製品製 造業	9103	9.74	21.7	92395	3.77	27.11	169.7	36.19	33.42	389.8	29.52	33.96	5

資料來源：製造業普查結果分析摘要報告，行政院主計處（100年）。

(二) 大高雄地區

1. 大高雄地區產業生產總額以製造業居冠

高雄市產值居全國首位之產業包含：基本金屬製造業，占全國約 43%；其他化學材料製造業，占全國約 11%。由表 4-4-7 顯示基本金屬、化學材料等製造業占有支撐地區經濟發展之重要地位。

表 4-4-7 高雄地區 100 年前十行業別生產總額表

排序	行業別	全年生產總額 (千元)	佔高雄市製造 業百分比	佔全國同 業百分比
1	基本金屬製造業	654,066,753	36.72%	43.76%
2	化學材料製造業	235,293,268	13.21%	10.66%
3	金屬製品製造業	229,772,597	12.90%	19.87%
4	電子零組件製造業	212,191,472	11.91%	6.04%
5	其他運輸工具及其零件製造業	82,243,498	4.62%	24.33%
6	醫療器材及用品製造業	1 446 111	0.08%	2.64%
7	機械設備製造業	66,950,104	3.76%	7.03%

資料來源：1.行政院主計處，工商及服務業普查（100年）。

2. 製造業中以金屬製造為主流

由表 4-4-8 及圖 4-4-2 工商及服務業普查之 2011 年高雄市主要產業營收額佔全國該業別營收額比例分析，高雄市以基本金屬製造業最為突出，營收約佔全國該業 44%。而以高雄市本身產業結構來看，基本金屬製造業營收亦為全市最高，佔全市營收比例高達 36%。

金屬製品製造業則於企業數、員工數、營收總額與營收佔全國該業比重上亦名列前茅。至於石油及煤製品製造業之營收佔比較低，主要係因其總公司設籍地不在高雄所致。

整體而言，基本金屬製造業與金屬製造業為深根於高雄市發展的兩大支柱產業，建立穩固之產業鏈發展基礎，透過產業群聚模式與政策適度引導，應能使得知識、技術、專業人才產生外溢效果，促使產業升級再造，達到價值與價格之提升。

表 4-4-8 高雄市製造業產業結構概況

產業別	企業數		員工數		全年營收總額（千元）		
	家數	佔全市 製造業 百分比	人數	佔全市 製造業 百分比	營收 (千元)	佔全市 製造業 百分比	佔全國 該業百 分比
高雄市 總體製造業	12,921	100.00%	250,370	100.00%	1,923,890,428	100.00%	-
石油及煤製品 製造業	22	0.17%	477	0.19%	20,383,707	1.06%	1.39%
化學材料製造業	161	1.25%	6,511	2.60%	248,231,726	12.90%	10.85%
化學製品製造業	233	1.80%	4,630	1.85%	28,530,644	1.48%	9.65%

表 4-4-8 高雄市製造業產業結構概況（續）

產業別	企業數		員工數		全年營收總額（千元）		
	家數	佔全市製造業百分比	人數	佔全市製造業百分比	營收（千元）	佔全市製造業百分比	佔全國該業百分比
塑膠製品製造業	597	4.62%	8,952	3.58%	39,219,749	2.004%	7.86%
基本金屬製造業	431	3.34%	27,040	10.80%	691,315,956	35.93%	43.56%
金屬製品製造業	3,714	28.74%	46,790	18.69%	244,085,834	12.69%	18.72%
電子零組件製造業	289	2.24%	56,941	22.74%	244,050,530	12.69%	5.16%
電腦、電子產品及光學製品製造業	154	1.19%	3,042	1.22%	8,655,954	0.45%	0.10%
電力設備製造業	432	3.34%	7,755	3.10%	36,839,237	1.91%	3.77%
機械設備製造業	1,360	10.53%	17,479	6.98%	74,143,551	3.85%	7.32%
汽車及其零件製造業	195	1.51%	3,483	1.39%	12,305,190	0.64%	2.40%
其他運輸工具及其零件製造業	292	2.26%	13,427	5.36%	81,658,361	4.24%	23.50%
產業用機械設備維修及安裝業	1,672	12.94%	12,833	5.13%	23,268,185	1.21%	17.65%
其他製造業	3,369	26.07%	41,010	16.38%	171,201,804	8.90%	-

資料來源：行政院主計處，工商及服務業普查（100年）。

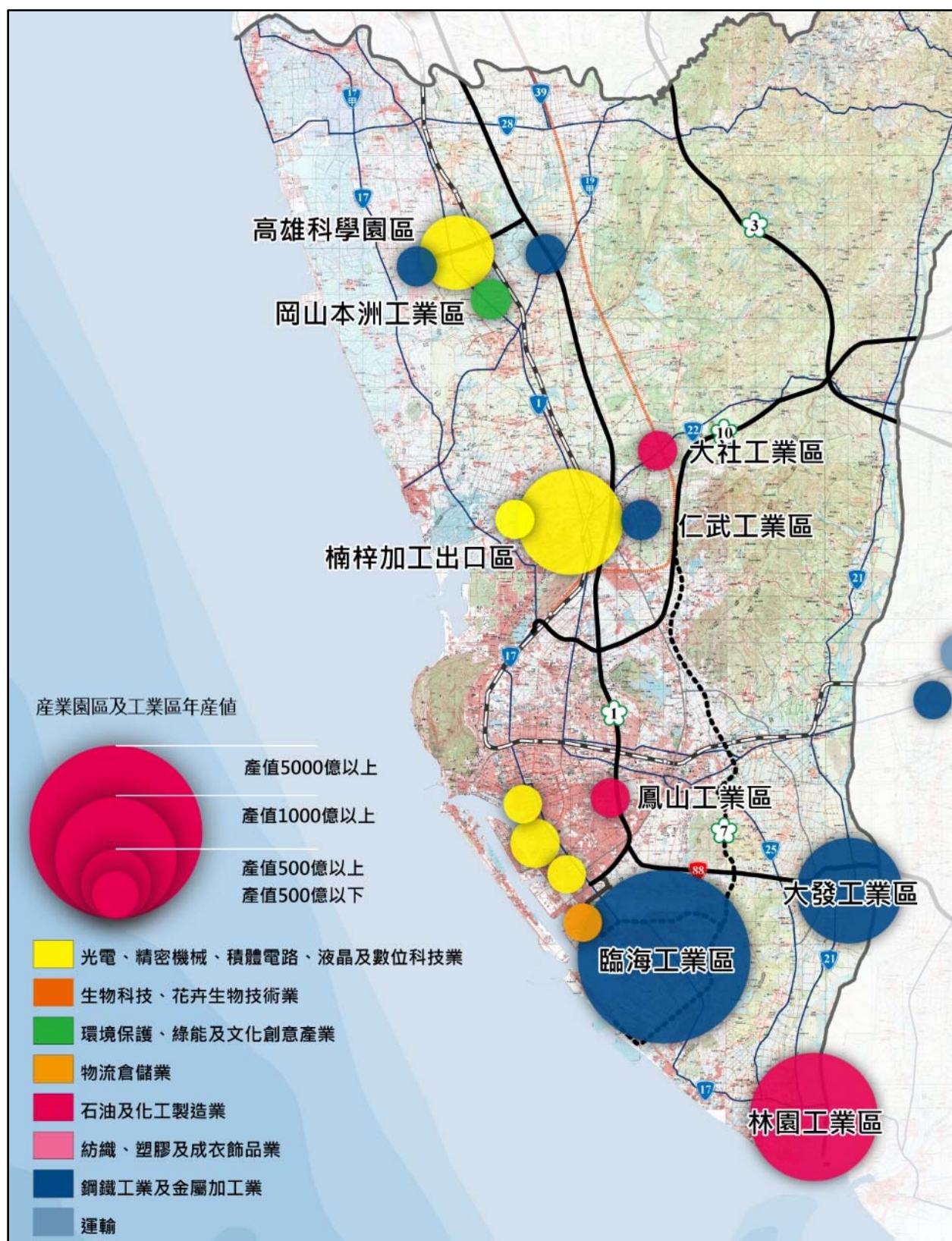
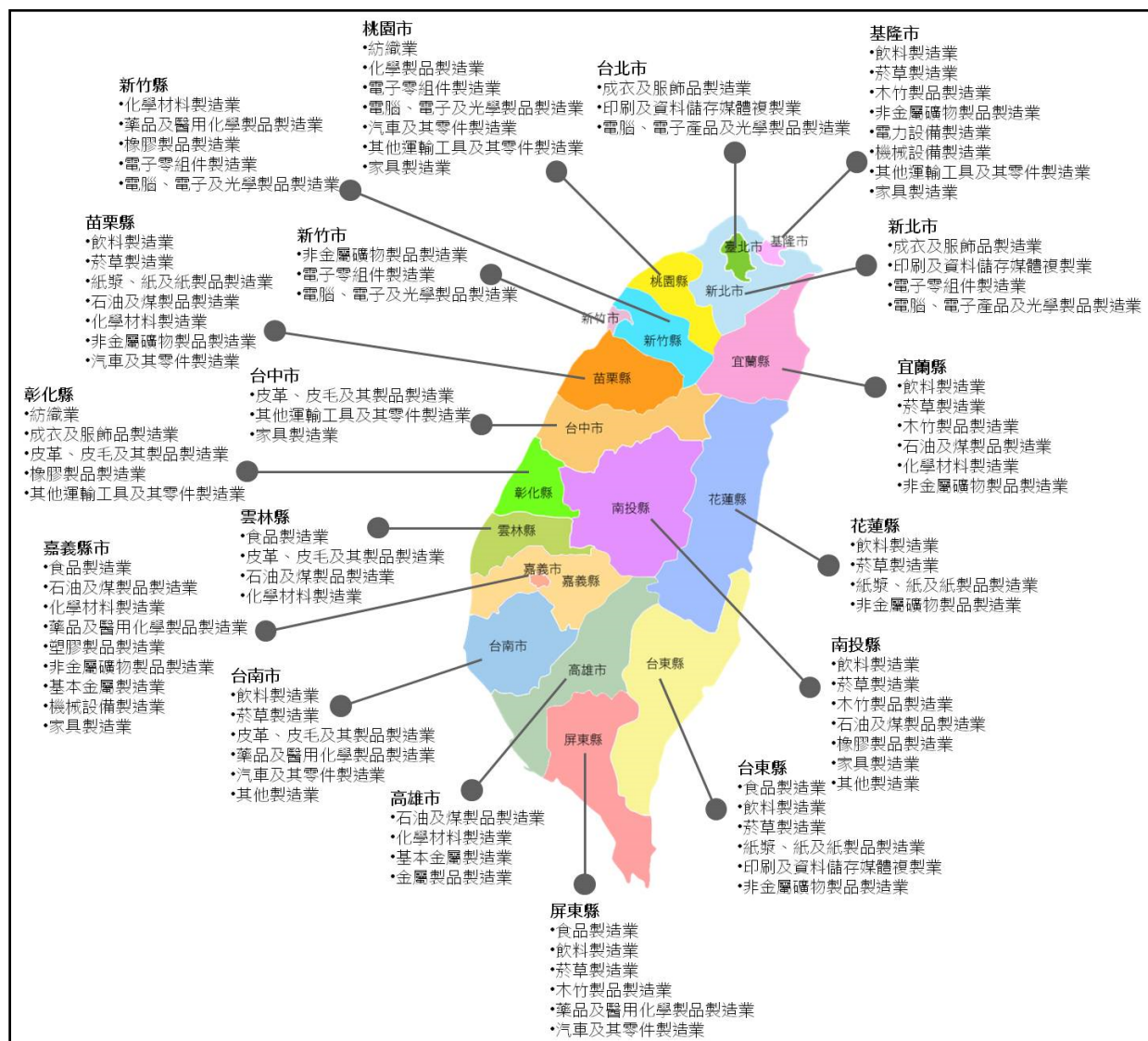


圖 4-4-2 高雄地區產業園區產值分佈示意圖

六、大高雄地區以金屬加工為主的產業園區集中在中高雄及高屏發展圈

（一）高雄以石化、化材、金屬製造業為產業群聚發展強項

依台灣產業群聚發展空間之分佈，北部主要為電子科技產業群聚、中部為精密機械及工具機產業群聚、南部為金屬、石化及化學產業群聚為主，如圖4-4-3所示，各城市各有特色產業群聚引導發展。



資料來源：工研院IEK，2013台灣產業群聚發展分佈。

圖 4-4-3 台灣各縣市產業群聚發展概況

（二）金屬加工主要集中在中高雄及高屏發展圈

目前高雄地區之產業發展係以工商及服務業發展為主，就業人口多從事製造業。其中高雄市目前經工業局劃定共9處編定工業區及5處科學園區，鄰近之台南市則有6處工業局劃定之工業區及1處科學園區，南側之屏東縣共3處工業局劃定之工業區及1處科學園區。從圖4-4-4顯示，高雄金屬加工群主要集中在中高雄發展圈，如鄰近本基地的大社及仁武工業區，以及位於高屏發展圈的工業區。

另依據高雄市政府經濟發展局「高雄地區重點產業與策略性產業招商引資策略之研究」，選定主力產業為金屬產業為主。未來高雄市產業應掌握整體高雄地區產業發展趨勢，逐漸朝向以精密關鍵零組件為主之高技術及知識密集產業發展。

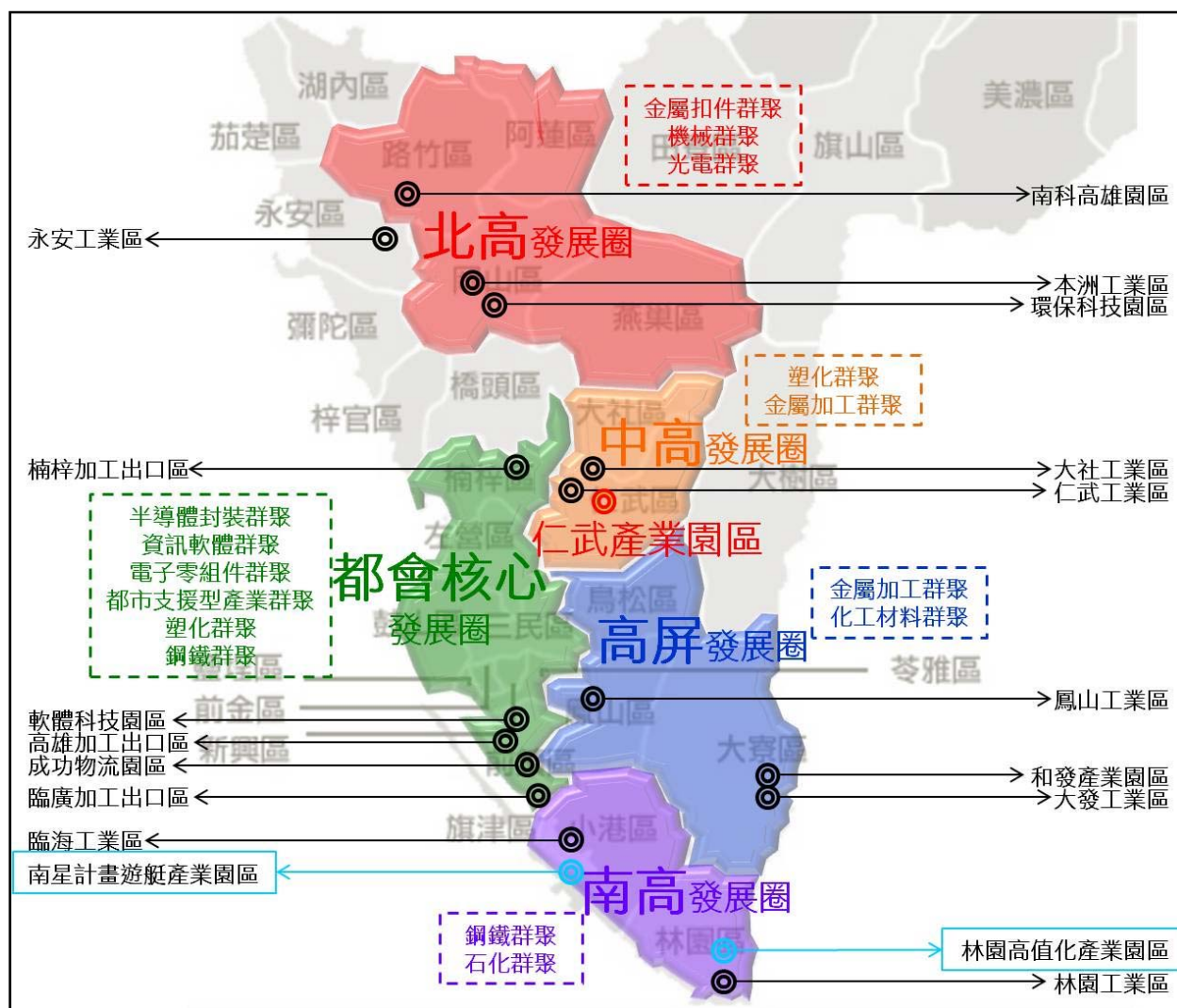


圖 4-4-4 高雄市產業群聚發展概況

七、高雄產業用地供給不足

(一) 高雄產業用地分佈現況

南部區域在都會區擴張與全球經濟轉型的壓力下，連動影響高雄地區的工業發展資源、建設、制度、企業與機會環境。如何調整高雄整體產業結構，促使產業發展邁向高科技、低污染、自動化與高附加價值的階段，即是當前首要的發展課題。關於高雄產業園區與工業區之空間分佈，詳見下圖4-4-5。

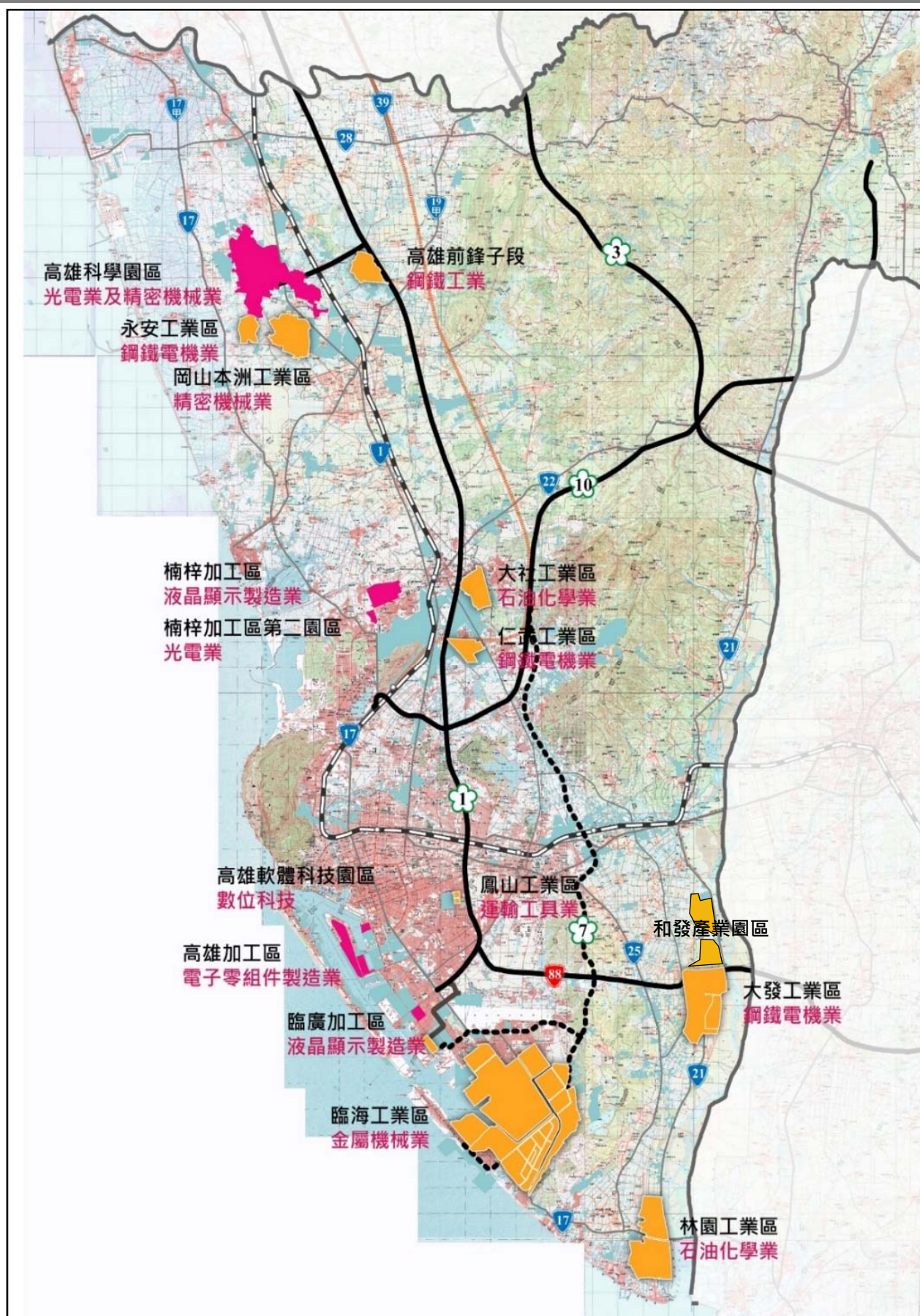


圖 4-4-5 大高雄地區產業園區分佈示意圖

(二) 中央及地方政府管理之產業用地供給現況

由表4-4-9產業用地現況表之資料顯示，高雄市由中央及地方政府開發主導之產業用地面積3,815公頃，其中，工業園區3,010公頃、科學園區570公頃、加工出口區195公頃、環保暨農業科技園區40公頃。惟就各該用地開發使用情形觀之，現階段科學園區、加工出口區及環保科技園區可釋出土地有限，約僅20公頃；編定工業區中，截至105.12底，除岡山本洲工業區尚餘3.58公頃(產一用地0.42公頃、產二用地3.16公頃)待處分、和發產業園區58.42公頃(產一用地)陸續標售而有較大用地釋出外，其他園區用地幾已售罄或完租，至於申請設置中園區無論南星或林園高值化產業園區則因大林蒲遷村議題而延宕規劃。

表 4-4-9 中央及地方政府管理之產業用地現況

編號	產業用地類別	園區名稱	行政區	面積 (公頃)	引進產業	尚可釋出面積	可提供 時間	
1	編定工業區 (含編定未開發用地及申請設置中用地)	永安工業區	永安區	73.20	金屬、化學材料	0		
2		大社工業區	大社區	109.95	石化、機械	0		
3		仁武工業區	仁武區	21.11	金屬、機械、化學	0		
4		鳳山工業區	鳳山區	11.03	汽車修配與零件	0		
5		林園工業區	林園區	403.24	石化、塑膠	0		
6		大發工業區	大寮區	374.19	金屬、化學材料、 廢五金	0		
7		岡山本洲 工業區	岡山區	208.13	金屬製品、加工	3.58	可立即使用	
8		臨海工業區	前鎮區	1582	金屬製品	0		
9		和發產業園區	大寮區	136.23	金屬、運輸工具、 電子零組件	58.42	標售中	
-		編定完成小計			2,919.08		62.00	
10		南星計畫遊艇產業 園區	小港區	86.40	遊艇產業	58	延宕規劃	
11	林園高值化 產業園區	林園區	3.99	-	3.99	延宕規劃		
編定工業區（政府）小計				3,009.47		123.99		
12	科學園 區	南科高雄園區	路竹區	569.99	光電、積體電路	16.35	可立即使用	
13	加工出口 區	成功物流園區	前鎮區	8.40	物流	0		
14		軟體科技園區	前鎮區	7.90	數位科技	0		
15		高雄 加工出口區	前鎮區	72.30	電子零組件	0.3	可立即使用	
16		楠梓 加工出口區	楠梓區	97.80	半導體封裝測試	0		
17		臨廣 加工出口區	前鎮區	9.02	電子零組件	0		
加工出口區小計				195.42		0.3		
18	環保科技園 區	環保科技園區	岡山區	40.00	環保科技	0.42	可立即使用	
總計面積				3,814.88		0.42		
可釋出產業用地面積						79.07		

註：南星計畫遊艇產業園區及林園高值化產業園區屬規劃階段且目前延宕中不計入可釋出面積，尚可釋出面積參考來源為產業用地政策革新方案，仍以實際報編產業用地資料為準。

資料來源：1.高雄市都市計畫工業區整體規劃案；2.本計畫105年調查整理。

(三) 民間自行管理之產業用地供給現況

民間自行管理之產業用地，多係興辦產業人依獎勵投資條例或促進產業升級條例或產業創新條例申請設置之產業園區，該類型之產業園區原則均係興辦產業人自行取得土地，申請設置後即自行設廠。是此，除現正編定中之德興產業園區，其他皆已無產業用地可釋出（詳表4-4-10）。

表 4-4-10 民間自行管理之產業用地現況

園區名稱	行政區	面積 (公頃)	引進產業	尚可釋出 面積	可提供時間
高雄前鋒子段	岡山區	53.00	鋼鐵	0	-
油機公司申編工業區	路竹區	15.49	通用機械設備製造	0	-
天聲工業產業園區	路竹區	9.35	金屬製品	0	-
慈陽科技工業產業園區	路竹區	9.80	基本金屬、化學材料	0	-
英鈿工業產業園區	路竹區	6.18	金屬製品	0	-
誠毅紙器工業園區	永安區	24.57	紙製品	0	-
南六企業不織布產業園區	燕巢區	7.31	紡織	0	-
國峰生物科技產業園區	路竹區	5.76	肥料製造、化學製品	0	-
震南鐵線產業園區	路竹區	13.75	金屬製品	0	-
芳生螺絲二廠報編工業區	岡山區	5.86	金屬製品	0	-
正隆紙器工業園區	燕巢區	10.37	紙製品	0	-
高雄台上段	永安區	13.00	綜合性	0	-
永新工業區	岡山區	12.47	紡織	0	-
大德工業區	岡山區	19.57	綜合性	0	-
中鋼結構燕巢工業區	路竹區	45.01	鋼鐵	0	-
路竹工業用地	路竹區	26.00	金屬、機械、運輸工具與零件	0	-
橋頭工業用地	橋頭區	35.00	綜合性	0	-
燕巢工業用地	燕巢區	32.00	綜合性	0	-
德興產業園區	-	6.07	-	-	申請設置中
可釋出產業用地面積				0	

資料來源：1.高雄市都市計畫工業區整體規劃案；2.本計畫105年調查整理。

八、高雄市未登記工廠以大寮及仁武區居多

依「高雄市政府執行104年輔導未登記工廠合法經營業務成效報告」，高雄縣市合併前高雄縣市未登記工廠態樣有顯著差異，在原高雄市轄區內，未登記工廠多集中於三民區、鼓山區內，依據紀佩君小姐與岳裕智先生於94年所作之研究「地區產業空間聚集變化特性之分析——以高雄市製造業為例」，民國90年之前，原高雄市工業發展正好集中於現行三民區、鼓山區一帶，顯示未登記工廠分布與工業發展有高度正相關；而工廠經營型態亦因都市化程度高，多是150平方公尺以下，藏身於住宅區或商業區、規模較小的家庭工廠，行業類別以金屬製品製造業、機械設備製造業、印刷業與食品製造業為主。

原高雄縣未登記工廠則有伴隨工業區分佈之現象，多集中於大寮區、岡山區與仁武區等都市計畫或非都市計畫農業區，面積多為500平方公尺以上之中大型工廠，甚至有超過10,000平方公尺之工廠，產業類別則與原高雄市相似，以金屬製品製造業、機械設備製造業與食品製造業為主。

本市目前共計有1,321家未登記工廠列管中，進一步分析目前所列管之1,321家未登記工廠分佈之行政區，以大寮區最多計287廠家，仁武區計217廠家次之，這兩個行政區占總列管家數38.15%，可見分佈位置仍以本市傳統工業區為主，另有75列管廠家因調查資料查未有行政區資料仍需於未來進一步確認，各行政區列管未登記工廠統計如表4-4-11所示。

表4-4-11 各行政區列管未登記工廠統計表

行政區	廠家數(家)	行政區	廠家數(家)	行政區	廠家數(家)
大寮區	287	大樹區	29	彌陀區	6
仁武區	217	燕巢區	28	美濃區	5
岡山區	97	林園區	23	甲仙區	4
大社區	71	左營區	21	新興區	4
鳥松區	67	前鎮區	19	田寮區	3
路竹區	51	楠梓區	17	前金區	3
三民區	40	梓官區	16	六龜區	2
小港區	40	永安區	15	杉林區	2
湖內區	37	鼓山區	14	鹽埕區	2
鳳山區	35	茄萣區	11	桃源區	1
阿蓮區	32	苓雅區	8	未知	75
橋頭區	32	旗山區	6		
總計					1,321

資料來源：高雄市政府執行104年輔導未登記工廠合法經營業務成效報告

九、綜合分析

（一）全球產業發展趨勢與挑戰

產業發展受到全球化、國際城市競爭，以及氣候變遷、人口結構改變等影響，除了面臨產業生命週期縮短、少量多樣化與客製化需求、人力與材料成本增加、勞動人口數量下降等挑戰，造成產業經營必須改變，而能源不確定性及永續與環保議題，亦牽動產業升級轉型之需求。台灣正面臨代工模式困境與大陸紅色供應鏈崛起侵蝕，持續下修的經濟數據與衰退的企業獲利，顯示台灣產業轉型已迫在眉睫。

（二）全球競逐之智慧化發展

依科技發展趨勢，工業發展可劃分為下列進程，第一階段 1980 年左右，機械半自動化生產取代手工的「工業1.0」；第二階段 1990 年左右，整廠生產線自動化而大量生產的「工業2.0」；第三階段2000年左右，資訊時代帶來企業IT電子化、自動化生產的「工業3.0」；第四階段2010年左右，隨著機器人應用與智慧決策系統進步，於生產線上大量運用智慧機器人、物聯網、大數據進行先進製造與服務智慧自動化的「工業4.0」。

隨著「工業4.0」的時代來臨，生產製造已朝向數位化、預測化與人機協作化發展，從量化生產進步到多元訂製式量產及服務模式，提升附加價值與生產力。工業4.0將是創造產業下一波成長新動能，而產業供應鏈加速垂直整合與水平數位化則是競爭關鍵。

（三）台灣製造業面臨課題

1. 低成本角逐市場的製造型態不再是台灣產業致勝關鍵。
2. 面臨開發中國家搶佔量產市場、工業先進國家搶佔高端客製化市場之雙重挑戰。
3. 創新轉型關鍵在於創造產品之附加價值，營運模式須兼具產品與服務價值之提升。
4. 依據行政院 2020 年預估就業人力缺口高達 196 萬人，台灣產業將面臨嚴重缺工問題，且就業人口有高齡化趨向，45~64 歲勞動人口比例上升，15~24 歲比例下降。全國勞動人口數於 2015 年約 11,638,000 人。預測逐年遞減，2060 年僅剩 2015 年之 52.0%，約 6,051,760 人。
5. 依據行政院主計處 101 年度台灣整體產業勞動生產力指數統計結果，從民國 90 至 101 年台灣整體產業勞動生產力呈現正成長趨勢，主要來自於製造業的貢獻（詳表 4-4-12）。然而，製造業的勞動生產力指數成長率從 95 年開始逐年降低，因此預估未來製造業產值將受到勞動投入效力降低而影響而隨之下降。

表 4-4-12 台灣整體產業勞動生產力指數及成長率統計表

年份	全體產業		製造業		電力及燃氣供應		用水供應及污染整治業		營造業		服務業		批發及零售業	
	指數	成長率(%)	指數	成長率(%)	指數	成長率(%)	指數	成長率(%)	指數	成長率(%)	指數	成長率(%)	指數	成長率(%)
90	80.87	-	68.08	-	78.04	-	67.90	-	99.46	-	89.38	-	82.48	-
91	84.84	4.91	75.48	10.87	82.49	5.70	74.63	9.91	107.94	8.53	90.37	1.11	84.53	2.49
92	87.86	3.56	81.91	8.52	86.66	5.06	77.03	3.22	107.44	-0.46	91.49	1.24	86.67	2.53
93	91.13	3.72	86.53	5.64	89.99	3.84	77.91	1.14	108.95	1.41	93.71	2.43	88.54	2.16
94	94.95	4.19	92.47	6.86	95.62	6.26	87.80	12.69	102.00	-6.38	96.61	3.09	95.36	7.70
95	100.00	5.32	100.00	8.14	100.00	4.58	100.00	13.90	100.00	-1.96	100.00	3.51	100.00	4.87
96	105.42	5.42	107.38	7.38	104.82	4.82	98.80	-1.20	100.36	0.36	104.28	4.28	104.91	4.91
97	105.78	0.34	108.46	1.01	101.95	-2.74	93.69	-5.17	95.72	-4.62	104.48	0.19	107.51	2.48
98	106.62	0.79	110.84	2.19	99.07	-2.82	93.76	0.07	95.92	0.21	104.50	0.02	108.61	1.02
99	115.37	8.21	128.41	15.85	103.97	4.95	89.41	-4.64	104.57	9.02	108.07	3.42	113.11	4.14
100	119.82	3.86	135.19	5.28	107.69	3.58	88.07	-1.50	99.61	-4.74	111.84	3.49	118.45	4.72
101	119.27	-0.46	136.29	0.81	104.65	-2.82	85.51	-2.91	97.32	-2.30	110.66	-1.06	117.43	-0.86

資料來源：1.行政院主計處（100年）；2.本計畫整理。

註：勞動生產力指數＝（產業生產指數 ÷ 受僱者總工時指數）× 100，以衡量勞動投入效力高低之依據。

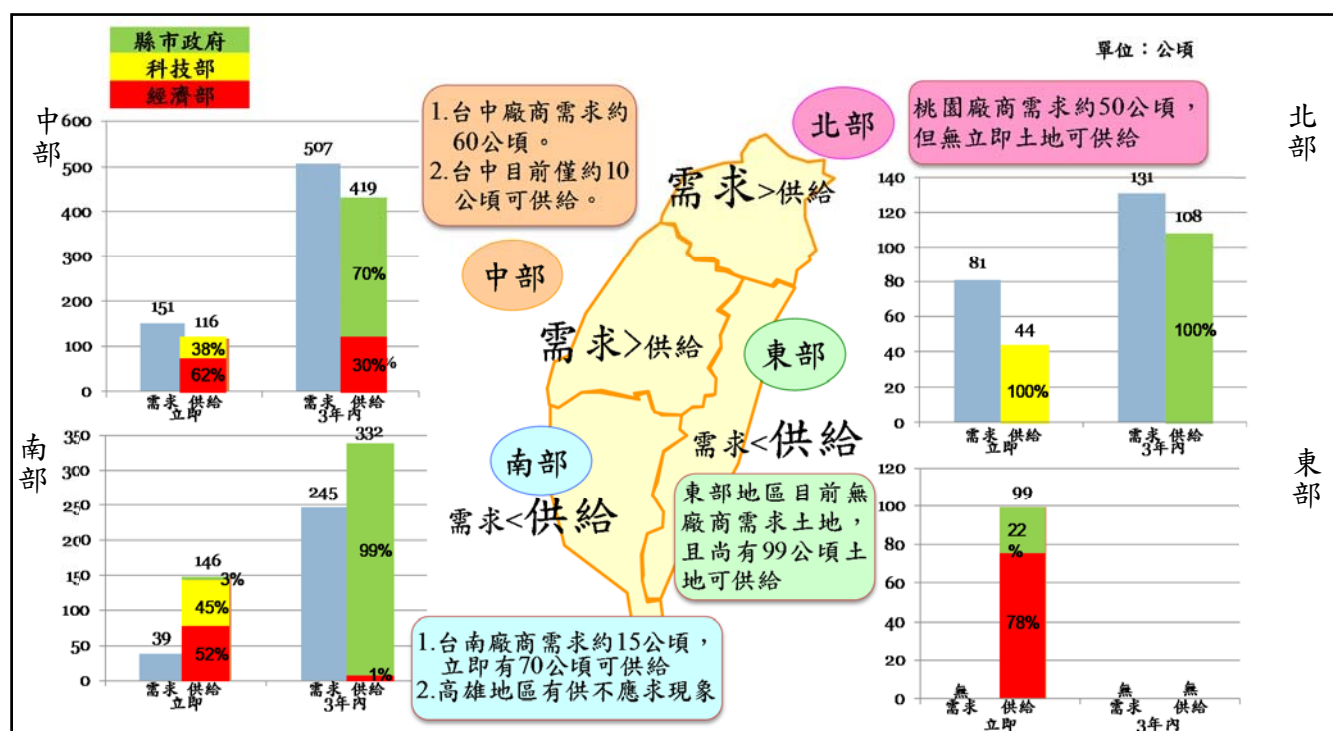
（四）高雄產業用地不足，無法滿足產業發展需要

1. 南部產業用地供過於求，高雄產業用地供不應求

依經濟部工業局民國 104 年經行政院核定之「產業用地政策革新方案」，目前整體南部地區產業用地的供給大於需求，如台南科技工業區，依據經濟部工業局 104 年統計，此園區總面積 457 公頃，已銷售面積約 212 公頃，佔全區面積約 46%。其原因包括產業用地價格上、經濟部工業局及地方政府近年積極針對老舊工業區進行各項軟硬體更新之成效等因素降低了產業用地需求。

依圖 4-4-6 所示，惟僅高雄地區有供不應求的現象。目前高雄地區無論是工業局或地方政府開發之工業區，產業用地多已售罄或出租中，顯示高雄的產業用地需求強勁。此外，依照行政院主計處之製造業企業單位經營概況調查結果，企業單位數在 95 年至 100 年從 11,484 家增加到 12,921 家，成長了約 13%，緣此，當市場需求大於供給時，預期本園區未來土地銷售將相當熱絡。

依據表 4-4-13 行政院全球招商聯合服務中心之調查顯示，南台灣工業園區廠商立即產業用地需求為 39 公頃，廠商多半傾向落腳於產業發展較為成熟的高雄市。同時高雄市工業會亦表示，高雄地區工業用地之潛在需求約達 500 公頃以上，但高雄產業用地幾乎皆已完成租售，除因產業轉型釋出部分空間之外，目前已無多餘土地讓廠商及時拓展產能。



資料來源：經濟部工業局（104年2月），「產業用地政策革新方案」。

圖 4-4-6 臺灣地區產業用地需求與供給統計

表 4-4-13 廠商之立即用地需求調查

需地產業	區位	面積（公頃）	覓地現況
物流業	南部地區	0.50	中油土地接洽中
零組件製造業	南部地區	8.00	尚未找到符合需求之土地
電子產業	南部地區	0.30	區位評估中
螺絲製造業	南部地區	1.98	區位評估中
化學	南部地區	0.10	區位評估中
半導體清洗	南部地區	1.98	尚未找到符合需求之土地
食物加工	南部地區	11.57	區位評估中
軟式印刷電路板	南部地區	7.00	區委會、土徵會審查中
菸草	南部地區	7.60	經濟部投審會審查中
總計	-	39.03	-

資料來源：行政院全球招商聯合服務中心、經濟部工業局，103年。

2. 高雄市未登記工廠以大寮及仁武區居多，應持續輔導未登記工廠至產業用地

依「高雄市政府執行 104 年輔導未登記工廠合法經營業務成效報告」，本市目前共計有 1,321 家未登記工廠列管中，以大寮區最多計 287 廠家，仁武區計 217 廠家次之，這兩個行政區占總列管家數 38.15%。本計畫區位於仁武區，周邊未登記工廠眾多，未來本園區於引進產業規劃構想應給予適當比例予未登記工廠進駐。

第五節 區域交通現況分析

一、區域交通

(一) 道路系統與服務現況

1. 路網發展

本園區位於國道 10 號仁武交流道旁，周邊聯外道路交通便利，計有國道系統（國 1、國 3 及國 10）、省道系統（臺 1 及臺 22）及縣道系統（縣道 183、縣道 186）等。基地鄰近仁武交流道，藉由鼎金系統交流道可銜接國 1，以及利用燕巢系統交流道可轉往國 3，周邊聯外運輸發達。由基地經國道 10 號約 10 分鐘左右可達三鐵共構的左營站，不論是藉由捷運通往高雄市區或是搭乘台鐵、高鐵前往各城市皆甚為便利（詳圖 4-5-1）。

國道 7 號仁武系統交流道位於基地東南側處，未來可利用地方道路銜接至國道 7 號通往小港區，預期可藉海空港聯外功能的強化，帶動仁武產業園區及其沿線發展廊帶重啟南部經貿活力。

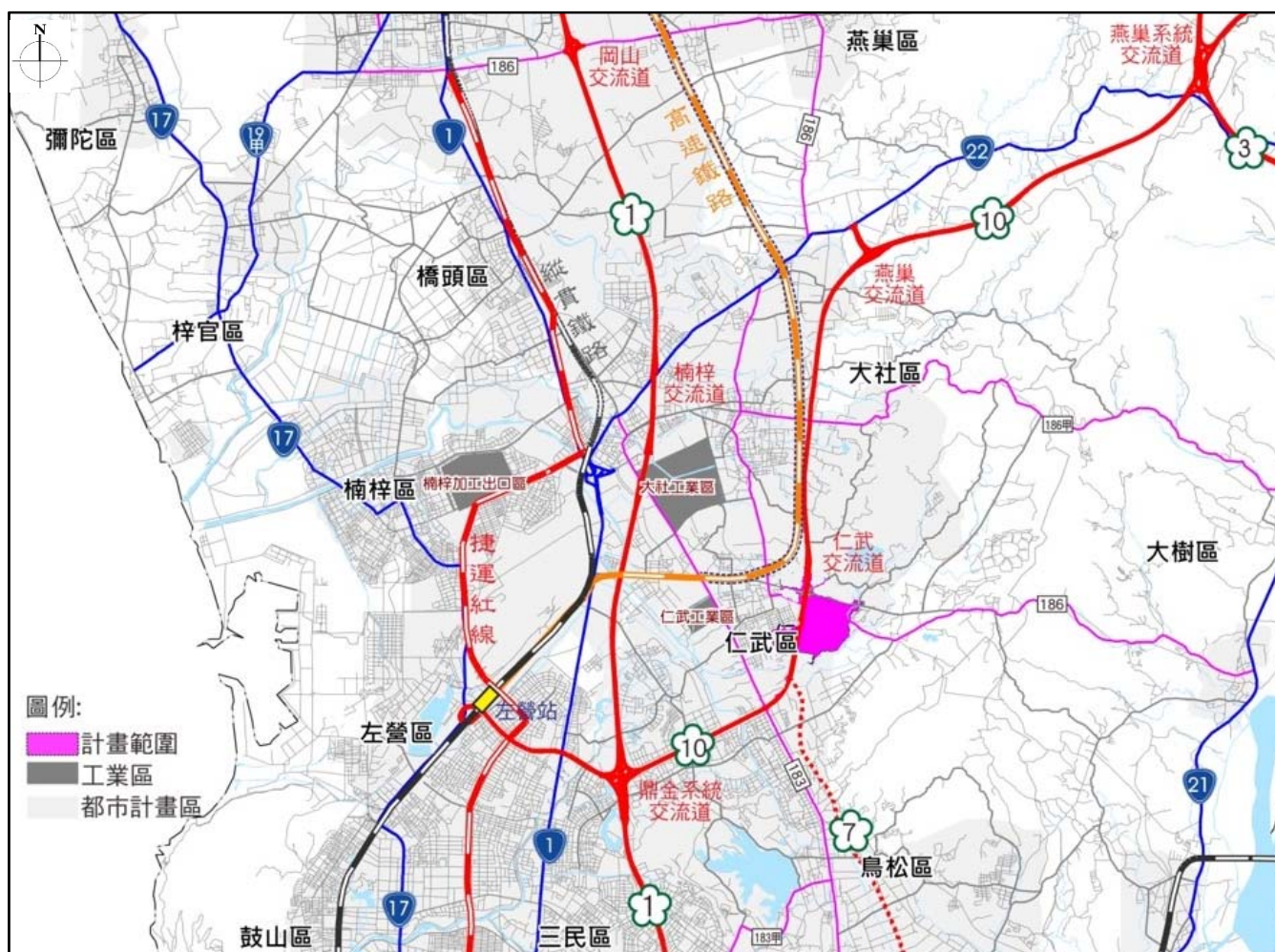


圖 4-5-1 基地周邊道路路網示意圖

2. 基地周邊主要道路（詳圖 4-5-2）

(1) 鳳仁路（縣183）

北起楠梓區，南迄鳳山區，全長約為19.7公里。於計畫區道路寬約為40公尺，採實體中央及快慢分隔，雙向各配置4車道。基地可利用縣道183線通往鳥松、鳳山等地區，以及經由183線銜接183甲線可達小港機場。

(2) 仁林路（市186）

西起高雄市永安區，東至大樹區，全長約為34.3公里。於計畫區內道路寬約16公尺，採中央標線分隔，雙向各配置1車道，基地可利用縣道186線往來岡山、燕巢、大社及大樹等地區。



圖 4-5-2 基地周邊主要道路示意圖

(3) 澄觀路

澄觀路為國道10號橋下道路，西起仁武區，東至大社與仁武區之交界，全長約為5.5公里。於計畫區道路寬約65公尺，採中央實體分隔，雙向各配置5車道。

(4) 水管路（高52-1線）

為仁武通往楠梓區高楠公路、大樹區186縣道之主要道路，全長約為6公里。於計畫區道路寬約40公尺，採中央實體分隔，雙向各配置3車道。

(5) 環湖路

為仁武區通往觀音湖之道路，與澄觀路、水管路成五叉路口，由澄觀路、水管路及環湖路路口起路寬約40公尺，長約450公尺，採中央實體分隔，雙向各配置3車道；鄰近觀音湖環湖道路寬約10公尺，採中央標線分隔，雙向各配置1車道。

(6) 新庄路

為仁武區內東西向道路，西起縣道183縣（鳳仁路），東迄水管路三段，全長約1.9公里，無分隔形式，雙向共1車道，路寬約6公尺。

(二) 道路實質設施

鄰近本園區之道路實質設施配置，國道部分均採雙向6車道的佈設，其餘省道、縣道及其他道路實質設施配置詳表4-5-1。

表 4-5-1 基地主要道路系統實質設施一覽表

道路名稱	路段起迄		路寬 (公尺)	方向	車道	中央分隔 型式	人行 設施	路邊 停車 格
	起	迄						
國道1號	楠梓交流道	鼎金系統交流道	26	往北	3	實體分隔	-	-
				往南	3		-	-
國道3號	田寮交流道	燕巢系統交流道	32	往北	3	實體分隔	-	-
				往南	3		-	-
國道10號	仁武交流道	燕巢交流道	32	往西	3	實體分隔	-	-
				往東	3		-	-
臺1線	岡山區	仁武區	34	往北	3	實體分隔	V	-
				往南	4		V	-
	仁武區	鳳山區	34	往北	4	實體分隔	V	-
				往南	4		v	-
市183線	楠梓區	仁武區	40	往北	4	實體分隔	V	-
				往南	4		V	-
	中山路	水管路	10	往西	1	標線分隔	-	-
				往東	1		-	-
市186線	仁武交流道	水管路三段	10	往西	1	標線分隔	-	-
				往東	1		-	-
縣道186 甲線	中正路 (市186線)	國道10號	18	往西	2	標線分隔	-	-
				往東	2		V	V
澄觀路	水管路	新庄路	65	往北	5	實體分隔	V	-
				往南	5		V	-
水管路	國道10號	義大二路	40	往西	3	實體分隔	V	-
				往東	3		V	-
環湖路	國道10號	仁安三巷	40	往西	3	實體分隔	V	-
				往東	3		V	-
新庄路	鳳仁路 (市183線)	水管路三段	10	往西	1	標線分隔	-	-
				往東	1		-	-

資料來源：交通部國道高速公路局、交通部公路總局。

二、交通量調查

本計畫交通量調查成果分析係以表4-5-2服務水準等級劃分標準表進行園區鄰近各重要路口交通量析，各路口轉向交通量調查資料整理為上、下午尖峰小時各路段交通輛資料，平假日各路段服務水準評估結果整理如圖4-5-3、表4-5-3及4-5-4。

依據現況交通量補充調查資料結果顯示，鄰近道路平常日尖峰小時交通量大多高於假日尖峰小時交通量，故本計畫將以「平常日」尖峰小時交通量及其服務水準之變化作為後續評估之參考依據，以反應未來園區設置對交通可能之影響狀況。

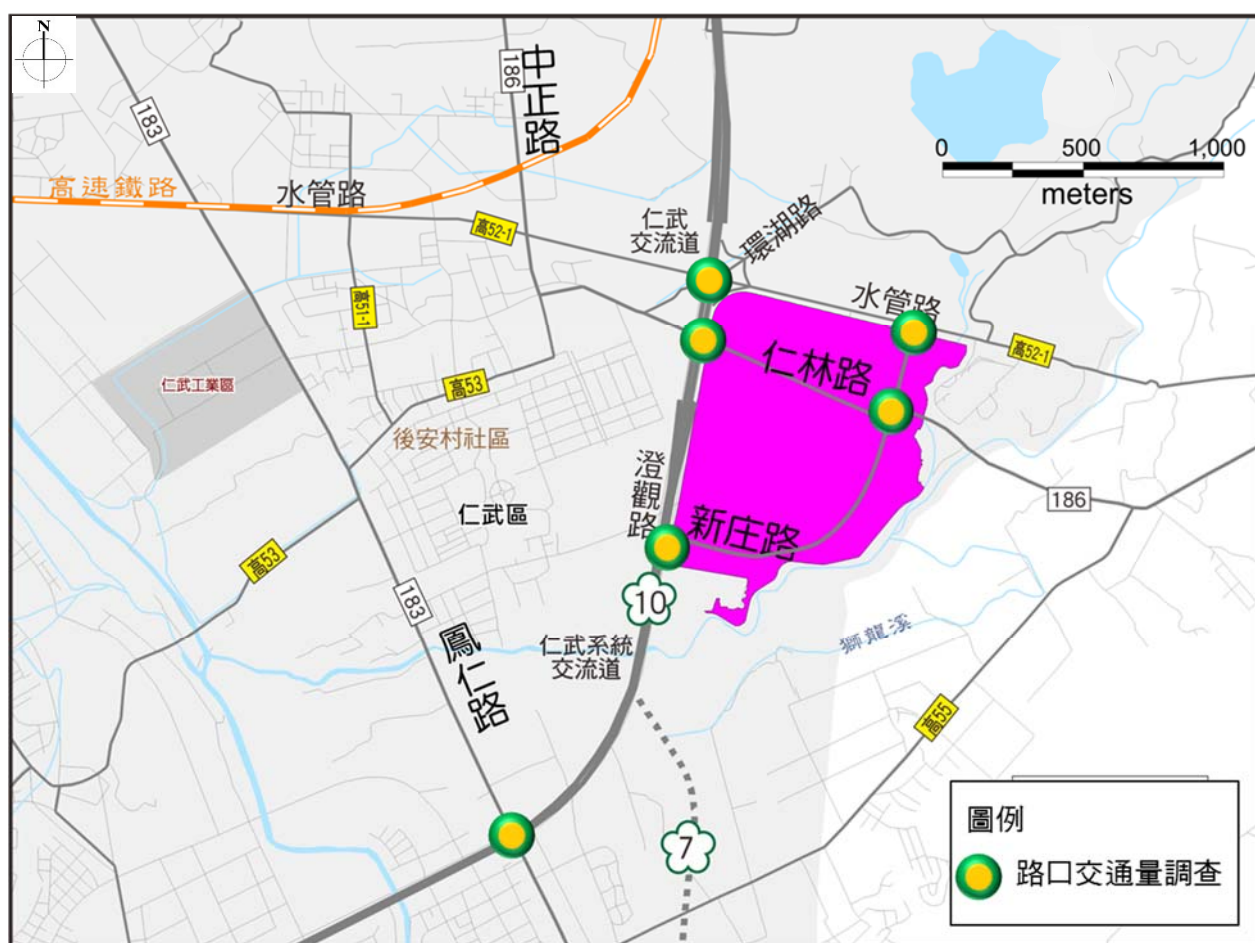


圖 4-5-3 交通量調查點位示意圖

表 4-5-2 服務水準等級劃分標準彙整表

服務水準	號誌化路口 ²	市區路段 ^{1,2}				郊區多車道 ²				高速公路 ²	
	平均延滯時間 (秒/車)	平均速率 (km/hr) ²			V/C值 ¹	平均速率 (km/hr) ²			V/C值	V/C值	平均速率與速限差距 (km/hr)
		市區幹道速限 ≤50 公里/小時	市區幹道速限 60 公里/小時	市區幹道速限 70 公里/小時		郊區幹道速限 ≤50 公里/小時	郊區幹道速限 60~70 公里/小時	郊區幹道速限 80 公里/小時			
A	≤15	≥35	≥40	≥45	<0.5	≥35	≥40	≥50	0.00~0.37	<0.35	≤5
B	15~30	30~35	35~40	40~45	0.5~0.65	30~35	35~40	45~50	0.37~0.62	0.35~0.60	6~10
C	30~45	25~30	30~35	35~40	0.65~0.75	25~30	30~35	40~45	0.63~0.79	0.60~0.85	11~15
D	45~60	20~25	25~30	30~35	0.75~1.0	20~25	25~30	35~40	0.80~0.91	0.85~0.95	16~25
E	60~80	15~20	20~25	25~30	1.0~1.2	15~20	20~25	30~35	0.92~1.00	0.95~1.0	26~35
F	>80	<15	<20	<25	>1.2	<15	<20	<30	>1.00	>1.0	>35

資料來源：1.市區道路交通工程管理策略之研究，台北市政府交通局，民國81年6月。

2.「2011年台灣地區公路容量手冊」，交通部運輸研究所。

表 4-5-3 平日各路段服務水準評估結果彙整表

道路名稱	路段		方向	車道數	道路容量	上午尖峰				下午尖峰			
						交通量 (PCU/HR)	V/C	速率 (km/hr)	服務水準	交通量 (PCU/HR)	V/C	速率 (km/hr)	服務水準
	起點	迄點											
澄觀路	水管路	仁林路	往北	5	5,400	4,410	0.82	23.7	D	3,069	0.57	32.7	B
			往南	5	5,400	2,853	0.53	28.1	C	2,238	0.41	29.9	C
	仁林路	新庄路	往北	5	5,400	4,171	0.77	24.6	D	2,372	0.44	35.6	A
			往南	5	5,400	2,597	0.48	29.2	C	2,188	0.41	29.9	C
	新庄路	鳳仁路	往北	3	3,200	2,891	0.90	21.9	D	1,907	0.60	31.8	B
			往南	3	3,200	1,395	0.44	29.6	C	1,715	0.54	27.8	C
鳳仁路	新庄路	澄觀路	往北	4	4,300	2,327	0.54	27.6	C	2,265	0.53	28.1	C
			往南	4	4,300	2,004	0.47	27.3	C	2,094	0.49	27.1	C
	澄觀路	仁心路	往北	4	4,300	1,848	0.43	27.7	C	1,892	0.44	27.6	C
			往南	4	4,300	1,667	0.39	28.1	C	2,036	0.47	27.3	C
中正路	文安一街	水管路	往北	2	1,200	1,064	0.89	22.3	D	990	0.82	23.5	D
			往南	2	1,200	1,235	1.03	19.3	E	957	0.80	24.1	D
	水管路	仁林路	往北	2	1,200	1,079	0.90	22.0	D	972	0.81	23.8	D
			往南	2	1,200	1,206	1.01	19.9	E	1,024	0.85	22.9	D
水管路	中正路 (市186)	國道10號	往西	3	3,200	2,242	0.70	27.5	C	2,342	0.73	25.9	C
			往東	3	3,200	1,658	0.52	29.4	C	1,737	0.54	28.6	C
	國道10號	義大二路	往西	3	3,200	1,364	0.43	29.7	C	1,712	0.53	27.8	C
			往東	3	3,200	1,600	0.50	29.0	C	1,569	0.49	29.1	C
仁林路	中正路 (市186)	國道10號	往西	1	1,200	823	0.69	28.2	C	830	0.69	27.9	C
			往東	1	1,200	958	0.80	24.0	D	818	0.68	26.4	C
	國道10號	新庄路	往西	1	1,200	833	0.69	27.8	C	1,188	0.99	20.2	D
			往東	1	1,200	933	0.78	24.4	D	687	0.57	32.6	B
新庄路	國道10號	仁林路	往西	1	900	629	0.70	24.5	D	648	0.72	23.5	D
			往東			432	0.48	24.2	D	488	0.54	22.6	D
	國道10號	鳳仁路	往西	1	1,200	888	0.74	26.0	C	552	0.46	36.2	A
			往東	1	1,200	919	0.77	25.7	C	374	0.31	37.9	A
環湖路	國道10號	仁安三巷	往西	3	3,200	549	0.17	33.3	B	482	0.15	33.5	B
			往東	3	3,200	462	0.14	33.6	B	396	0.12	33.8	B

表 4-5-4 假日各路段服務水準評估結果彙整表

道路 名稱	路段		方向	車道數	道路 容量	上午尖峰				下午尖峰			
						交通量 (PCU/HR)	V/C	速率 (km/hr)	服務 水準	交通量 (PCU/HR)	V/C	速率 (km/hr)	服務 水準
澄觀路	水管路	仁林路	往北	5	5,400	4,064	0.75	24.9	D	2,934	0.54	33.6	B
			往南	5	5,400	2,658	0.49	29.3	C	2,055	0.38	30.2	B
	仁林路	新庄路	往北	5	5,400	3,968	0.73	25.3	C	2,126	0.39	36.1	A
			往南	5	5,400	2,452	0.45	29.5	C	2,079	0.38	30.2	B
	新庄路	鳳仁路	往北	3	3,200	2,852	0.89	22.2	D	1,815	0.57	32.8	B
			往南	3	3,200	1,471	0.46	29.4	C	1,585	0.50	29.2	C
鳳仁路	新庄路	澄觀路	往北	4	4,300	2,020	0.47	30.0	B	1,428	0.33	34.6	B
			往南	4	4,300	1,940	0.45	27.5	C	1,954	0.45	27.5	C
	澄觀路	仁心路	往北	4	4,300	1,563	0.36	28.4	C	1,054	0.25	29.5	C
			往南	4	4,300	1,483	0.34	28.6	C	1,927	0.45	27.5	C
中正路	文安一 街	水管路	往北	2	1,200	1,028	0.86	22.9	D	943	0.79	24.3	D
			往南	2	1,200	1,194	0.99	20.1	D	868	0.72	25.5	C
	水管路	仁林路	往北	2	1,200	1,043	0.87	22.6	D	914	0.76	24.8	D
			往南	2	1,200	1,165	0.97	20.7	D	970	0.81	23.8	D
水管路	中正路 (市 186)	國道10 號	往西	3	3,200	2,180	0.68	28.4	C	2,246	0.70	27.4	C
			往東	3	3,200	1,658	0.52	29.4	C	1,683	0.53	29.1	C
	國道10 號	義大二 路	往西	3	3,200	1,340	0.42	29.8	C	1,665	0.52	28.3	C
			往東	3	3,200	1,616	0.51	28.9	C	1,558	0.49	29.1	C
仁林路	中正路 (市 186)	國道10 號	往西	1	1,200	825	0.69	28.1	C	691	0.58	33.7	B
			往東	1	1,200	883	0.74	25.3	C	766	0.64	27.2	C
	國道10 號	新庄路	往西	1	1,200	724	0.60	32.3	B	1,172	0.98	20.5	D
			往東	1	1,200	892	0.74	25.1	C	604	0.50	34.9	B
新庄路	國道10 號	仁林路	往西	1	900	546	0.61	29.2	C	562	0.62	28.3	C
			往東			430	0.48	24.2	D	436	0.48	24.5	D
	國道10 號	鳳仁路	往西	1	1,200	923	0.77	25.4	C	446	0.37	37.1	A
			往東	1	1,200	788	0.66	27.9	C	308	0.26	38.4	A
環湖路	國道10 號	仁安三 巷	往西	3	3,200	462	0.14	33.6	B	412	0.13	33.7	B
			往東	3	3,200	491	0.15	33.5	B	451	0.14	33.6	B

三、大眾運輸現況

(一) 公車系統

本計畫範圍之公車客運公司有高雄客運、義大客運、南台灣客運及統聯客運等，共計有17處停靠站，公車停靠站位置如圖4-5-4所示。公車路線統計共有16條公車路線，包括3條長途客運公車、9條市區公車及4條捷運接駁公車營運類型，各公車路線營運資料如表4-5-5表所示。

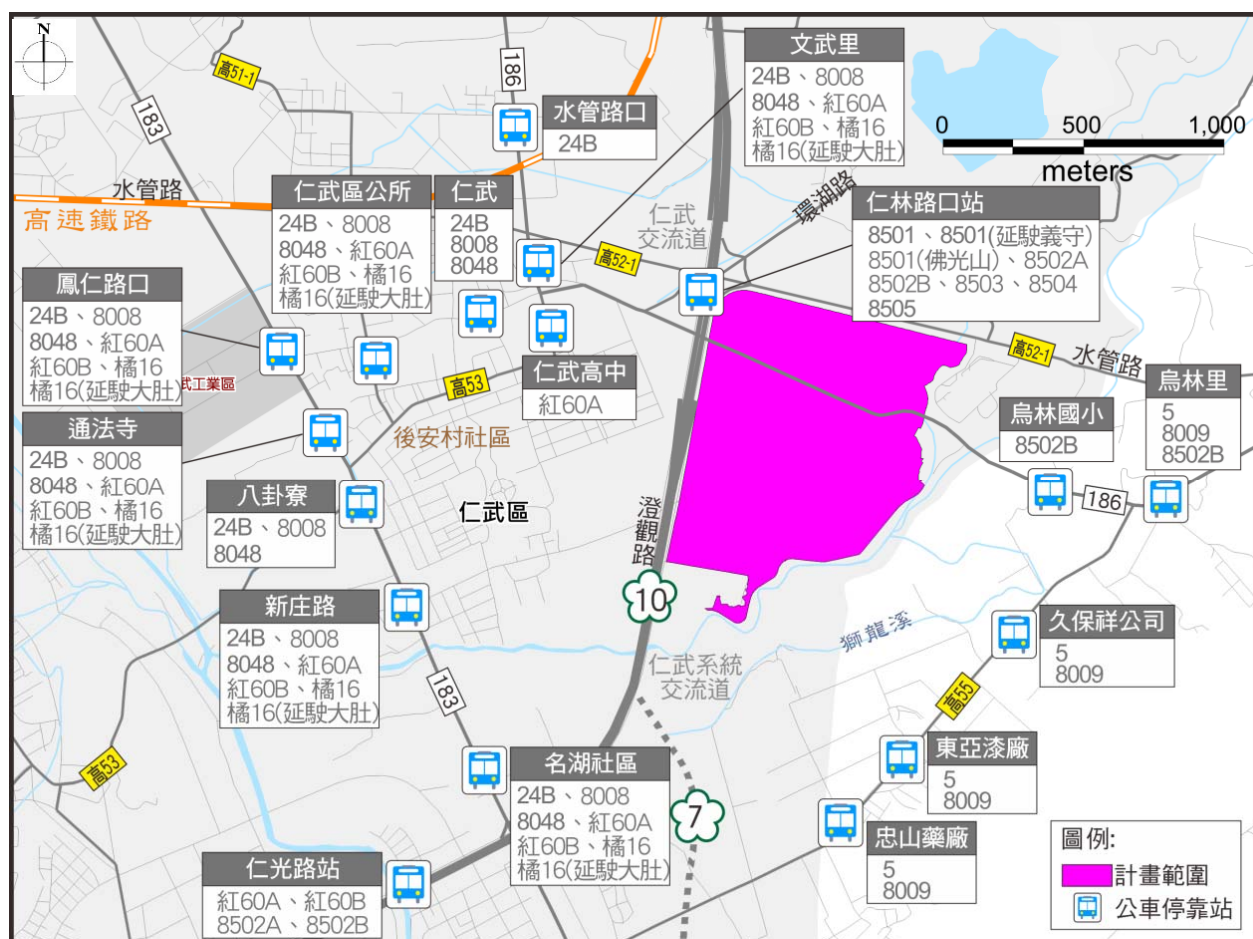


圖 4-5-4 計畫範圍周邊公車停靠站位置圖

表 4-5-5 計畫範圍公車路線營運資料表

客運公司	路線類別	路線編號	路線起迄	首班/末班 發車時間	班距	單向班次
高雄客運	市區公車	5	鳳山-關帝廟	05:35~17:27	固定班次	平日10班 假日2班
	市區公車	24B	聖埔圓照寺-捷運巨蛋站	平日06:05	固定班次	平日1班 假日停駛
	公路客運	8008	高雄-岡山	06:00~13:00	固定班次	平日2班 假日停駛
	公路客運	8009	高雄-澄清湖-旗山	06:00~14:25	固定班次	平日2班 假日2班
	公路客運	8048	屏東-楠梓	06:10~17:25	固定班次	平日6班 假日6班

表 4-5-5 計畫範圍公車路線營運資料表（續）

客運公司	路線類別	路線編號	路線起迄	首班/末班 發車時間	班距	單向班次
義大客運	市區公車	8501 (佛光山)	高鐵左營站-佛陀紀念館	平日 08:00~17:00 假日 08:00~20:00	固定班次	平日15班 假日27班
	市區公車	8501	高鐵左營線-義大世界	06:50~23:20	固定班次	平日33班 假日47班
	市區公車	8502A	美術館站-義大世界	06:30~23:30	固定班次	平日13班 假日13班
	市區公車	8502B	美術館站(經烏林里)- 義大世界	11:30~21:30	固定班次	平日3班 假日3班
	市區公車	8503	市政大樓站-義大世界	06:40~23:30	固定班次	平日20班 假日20班
	市區公車	8504	黃埔公園站-義大世界	06:40~23:00	固定班次	平日16班 假日16班
	市區公車	8505	前鎮高中站-義大世界	06:40~23:30	固定班次	平日10班 假日10班
南台灣 客運	捷運紅線 接駁公車	紅60A	高鐵左營站-仁武區公所	平日 05:45~19:10 假日 06:55~20:05	20-35分	平日12班 假日12班
	捷運紅線 接駁公車	紅60B	高鐵左營站-大社區公所	05:40~22:10	25-40分	平日31班 假日31班
統聯客運	捷運橘線 接駁公車	橘16	鳳山轉運站-仁武區公所	平日 06:10~23:20 假日 06:20~22:30	固定班次	平日32班 假日20班
	捷運橘線 接駁公車	橘16 (延大肚)	鳳山轉運站-大社區公所	平日 06:20~17:00 假日 06:30~17:00	固定班次	平日6班 假日6班

資料來源：高雄客運、義大客運、南台灣客運及統聯客運網站。

（二）停車場現況

目前計畫範圍內現況之停車場類型，可分成路邊停車及路外停車場，茲分別說明如下：

1.路邊停車場

根據高雄市交通局路邊停車場停車資料（106 年 1 月），計畫範圍內澄觀路（八德西路至仁林路段）設有路邊停車格，收費方式為計次收費，每次 30 元。

2.路外停車場

計畫範圍周邊地區路外停車場有 8 處，包含 3 處公有停車場及 5 處民營停車場，位置如圖 4-5-5 所示。收費標準多採計次及計時收費，路外停車場資訊如表 4-5-6 所示。

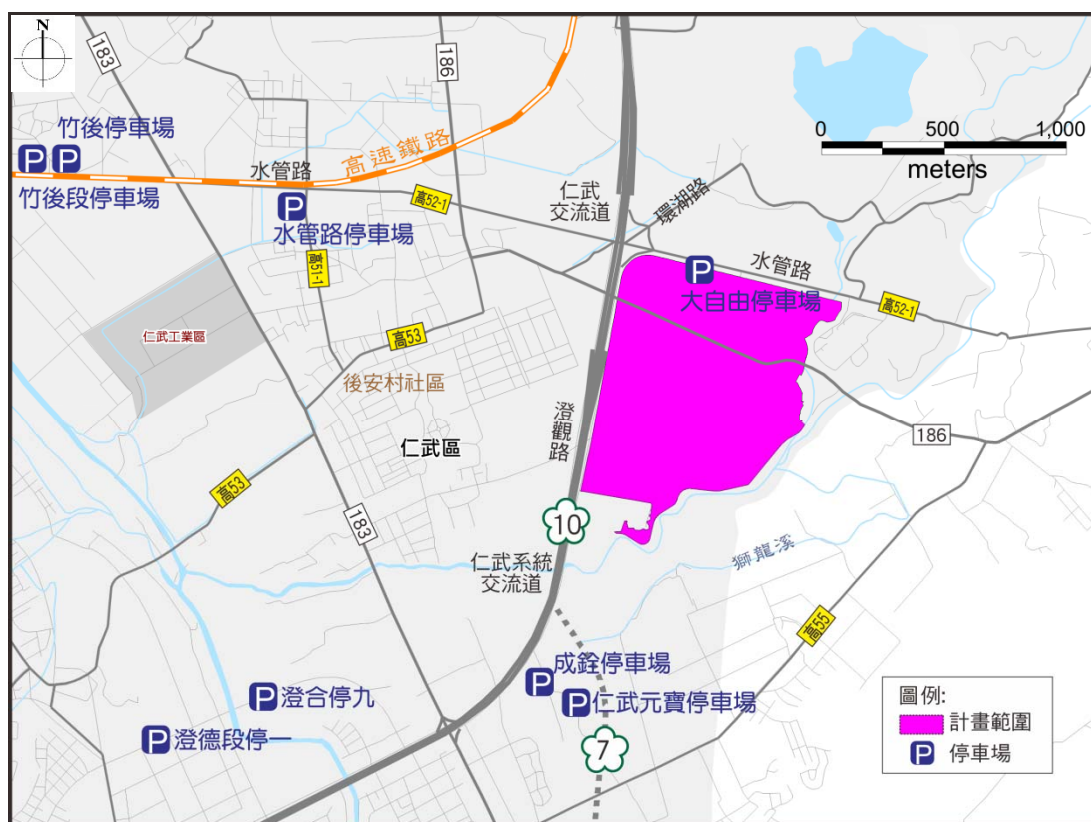


圖 4-5-5 計畫周邊停車場位置圖

表 4-5-6 計畫範圍內路外停車場資訊

營運方式	停車場名稱	位置	型式	大型車	小型車	機車	收費方式	營運時間
公有	竹後段	水管路北側、竹後社區活動中心旁	平面	-	38	-	計次收費:30元/6小時	24小時
公有	澄德段停一	八德東路與京吉6路	平面	-	108	-	計次30元/6小時(08:00~22:00)	24小時
公有	澄合停九	八德東路旁	平面	-	58	-	計次30元/6小時(08:00~22:00)	24小時
民營	成銓停車場	灣勢段25、26、27、及28等四筆地號(灣內路一段152巷過加油站右轉)	平面	13	3	-	計時收費:30元/時 月租收費:2000元/月	24小時
民營	仁武元寶停車場	灣勢段28-7及400-3地號土地(灣內路一段152巷過加油站右轉)	平面	37	-	-	計時收費:30元/時 計次收費:45元/次	07:00~23:00
民營	大自由停車場	仁新段912地號(水管路三段仁安二巷對面)	平面	192	54	-	計時收費:100元/時 計次收費:300元/次 月租收費:3000元/月	24小時
民營	竹後停車場	竹後後208、213地號(水管路、竹門巷上)	平面	-	38	-	計次收費:30元/6小時 月租收費:1000元/月	24小時
民營	19水管路停車場	仁春段1118地號部份使用(水管路二段與仁和街口)	平面	142	-	-	計時收費:每小時300元。月租收費:每月3000元。	24小時
合計				242	299	0	-	

資料來源：高雄市政府交通局（106年1月），高雄市公有及民營路外停車資訊。

第五章 高雄市仁武產業園區規劃

第一節 園區願景與角色定位

一、以「智能園區，韌性仁武 4.0」帶動整體產業轉型升級

以高雄整體產業佈局來看，如圖5-1-1所示，北高雄以南科高雄園區領軍，加上多所大專院校之研發動能與專業技術人才，使其成為科學研究與創新之育成重心；中高雄藉由財團法人金屬工業研究中心的輔佐，與大社、仁武、楠梓加工出口區等地方既有產業基礎，共同帶動整體產業走向轉型升級；南高雄則肩負運籌樞紐功能，扮演國際門戶角色與臨港基礎產業高值化的發展基地。

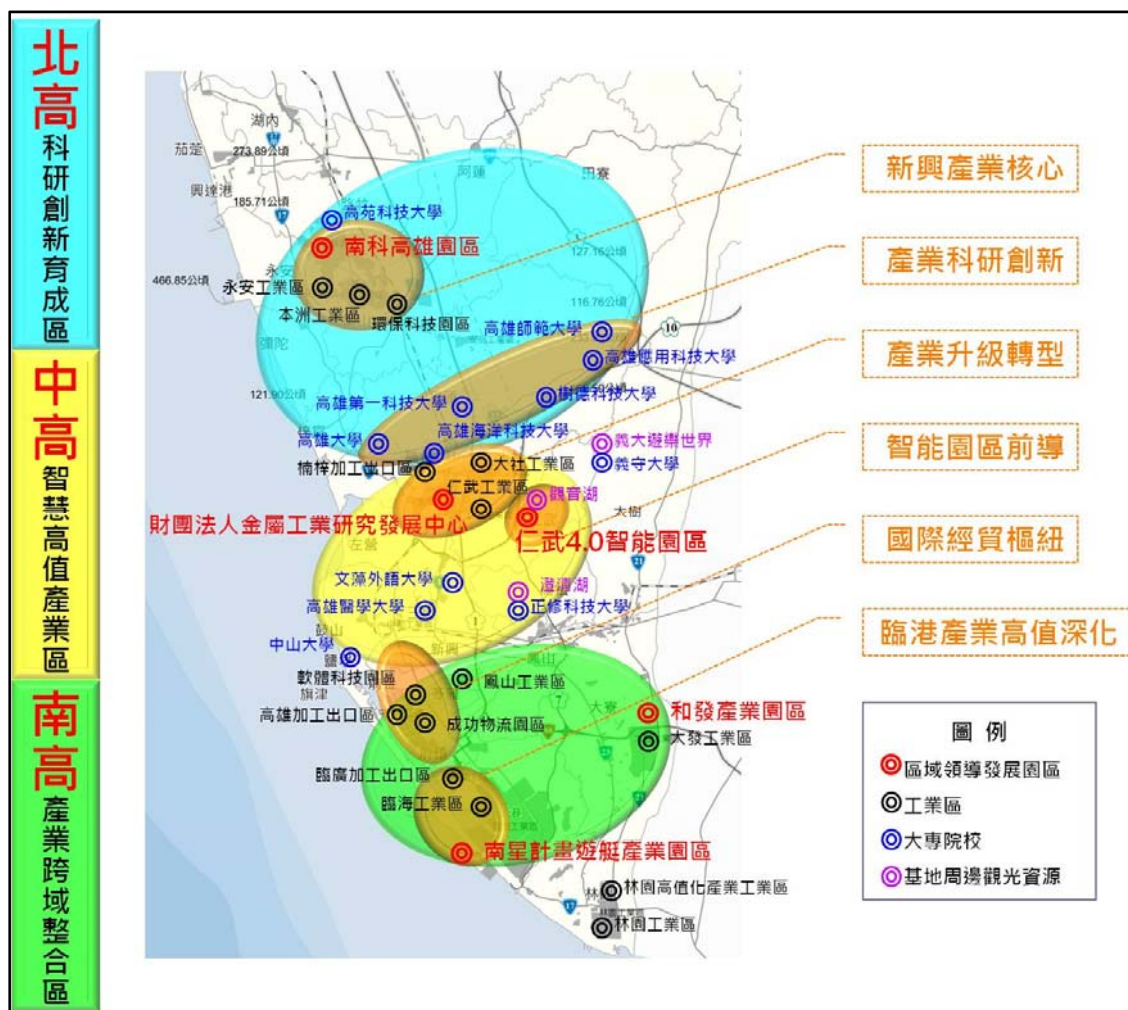


圖 5-1-1 高雄產業發展區定位示意圖

位於中高雄地區之「仁武4.0智能園區」，上有北高雄之研發優勢，下有南高雄之國際性運籌支援，立基於中高雄既有產業發展基礎之上，藉由導入生產力4.0策略，可從傳統製造業中升級再發展。

在工業4.0的趨勢下，本園區以「智能園區」為發展願景，希冀透過產業鏈的互聯網化（Internet）、物聯網化（Internet of Things, IoT）與客製化服務，將仁武產業園區打造為智慧化園區，超越園區實際藩籬，創造外溢效益。透過引進重點產業的能量帶動，輔以科技研發、教育研究等策略型產業的支援與投入，

以「科技金石、點亮創新」為發展期許，藉由產業群聚的加值效果，將服務機能外溢至周邊地區，進一步成為南台灣首屈一指的「智能創新園區」，吸引優質外商、海外經驗豐富的台商，以及國內外學術研發型之企業機構進駐，以促進新興產業發展、輔導傳統產業升級轉型，並帶動南台灣多元就業機會，創造新一波經濟發展。

鑒於環境氣候變遷，極端氣候屢屢對環境帶來天然災害，又考量2014年高雄市因石化輸送管線外洩，造成嚴重氣爆事件，不但威脅民眾生命財產安全，更重創環境品質。在面對氣候變遷與人為管理不當所致的天災人禍之下，園區整體規劃應具有對抗氣候變遷的韌性，而非將風險與災難當成單一偶發事件無積極作為。據此，除以「智能園區」理念引導產業永續經營之外，本園區更將導入「韌性園區」的發展願景，以友善環境之規劃理念為出發點，促進園區在國土保育、基礎工程設施與景觀維護上達到永續發展目標，從而提供完善的產業投資環境，並建構具有氣候變遷調適能力的韌性園區。

綜合上述，期許仁武產業園區成為「智能」與「韌性」兼具的工業4.0產業園區，如圖5-1-2所示，其內涵包括產業效能、開發建設、綠色人本、管理服務之進化。即產業面透過智慧化設備、生產關鍵零組件與網實運用提振產業轉型效能，並將生產與服務綜效以智能化與互聯服務網的方式，帶動整體產業廊帶發展；環境營造面則以人本為考量，以海綿園區的理念為基礎，藉由智慧與綠色工法，保留在地特色。在優化既有景觀的原則之下，營塑兼具抗災韌性與園區美學的產業園區。



圖 5-1-2 仁武 4.0 智能園區願景示意圖

二、「仁武 4.0 智能園區」定位為重點產業的工業 4.0 前導基地

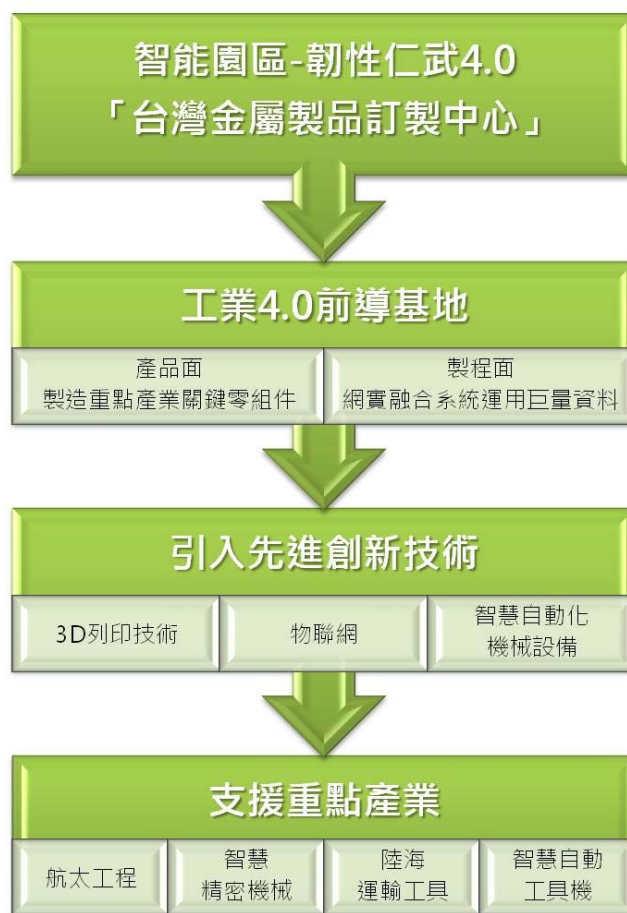
搭配未來台灣產業發展方向來看，強調將以五大重點產業創新發展計畫作為國家產經政策最高指導，全力提升台灣經濟實力層次，其中包括國防航太、智慧機械、亞洲矽谷、生物醫藥與綠能科技等五大面向，既符合全球市場潮流趨勢亦能滿足台灣下個世代的需求。更重要的是台灣已具有相當產業發展基礎，掌握部分專業技術與市場，但尚需進一步整合發展，促使專業技術更上一層樓，以利產品打入中高端國際市場。

五大重點產業雖分屬不同領域，但關鍵設備、零組件與周邊設施皆需要專業化的五金加工產品相配合，而金屬製品製造業為高雄強勢產業，已具備相當產業能量，能為國家五大重點產業提供專業化的金屬製品訂製生產服務。

高雄本身具有造船工業發展基礎，可與國防航太產業發揮相輔相成的效果，且蔡英文總統主張推動軍機、軍艦、潛艦、民航機與船舶的國用國造政策方向，盼促使國防工業與民間工業結合發展，將中研院與相關研發單位的專業技術與民間相關廠商的技術能力共同整合，使得國家軍購預算一方面可支持台灣國防自主發展，同時亦帶動台灣民間相關工業技術成長，提升整體產業競爭力。

就地方產業特性與發展基礎來看，本園區具有塑造成為「台灣金屬製品訂製中心」之潛力，廠商透過引入智慧自動化機械設備、3D列印技術，並結合物聯網科技，可進階提供高值化設備零組件的訂製服務，包括感測器、傳感器與控制器等，為航太工程、智慧精密機械、陸海運輸工具、智慧自動工具機等台灣重點產業量身打造特殊金屬製品，讓專業訂製化的金屬製品成為國際知名的 Made in Kaohsiung 產品。

本園區作為具有代表性意義的工業 4.0 前導基地，將可由產品層面與製程層面對國家產業發展作出貢獻。產品層面係指本園區可為工業 4.0 重點產業與國家五大重點產業提供訂製化的關鍵金屬製品零組件，支援產業升級發展；而製程層面則係指本園區鼓勵進駐廠商藉由網實融合系統（Cyber-Physical System, CPS）運用巨量資料，並採用智慧自動化機械設備等新興技術，深化原有工業優勢，並透過物聯網將廠務、供應鏈、客戶服務與環保作業，全面聯網監控與管理，依據國內外市場不同客戶之需求，提供高專業度的訂製金屬製品。



第二節 預期引進產業

依據產業發展特性與市場潛力分析結果，中央政策引導重點產業走向高值化發展，其中以資訊電子業為主，又以基本金屬及其相關製造業最具發展潛力。大高雄基本金屬製造業占有支撐地區經濟發展之重要地位，而以金屬加工為主的產業園區集中在中高雄及高屏發展圈。在全球競逐製造業智慧化發展的趨勢下，帶動了金屬相關製造業的用地發展需求，但高雄地區產業園區用地已無多餘空間可供釋出使用。

產業園區之開發除肩負帶動台灣經濟發展外，面對台灣地狹人稠資源有限，亦應謹慎思索永續使用的發展趨勢。基此，順應節能減碳與智慧化發展之目標，仁武產業園區之產業引進構想，將從「產業面」分析既有產業群聚與地方產業需求，整合產業發展政策以篩選潛力產業，輔以「環境面」有關健康風險、空氣污染防制、水污染防治等指標考量，建議可落實園區低污染、高值化及智慧化等發展目標的適宜進駐產業，如圖5-2-1。

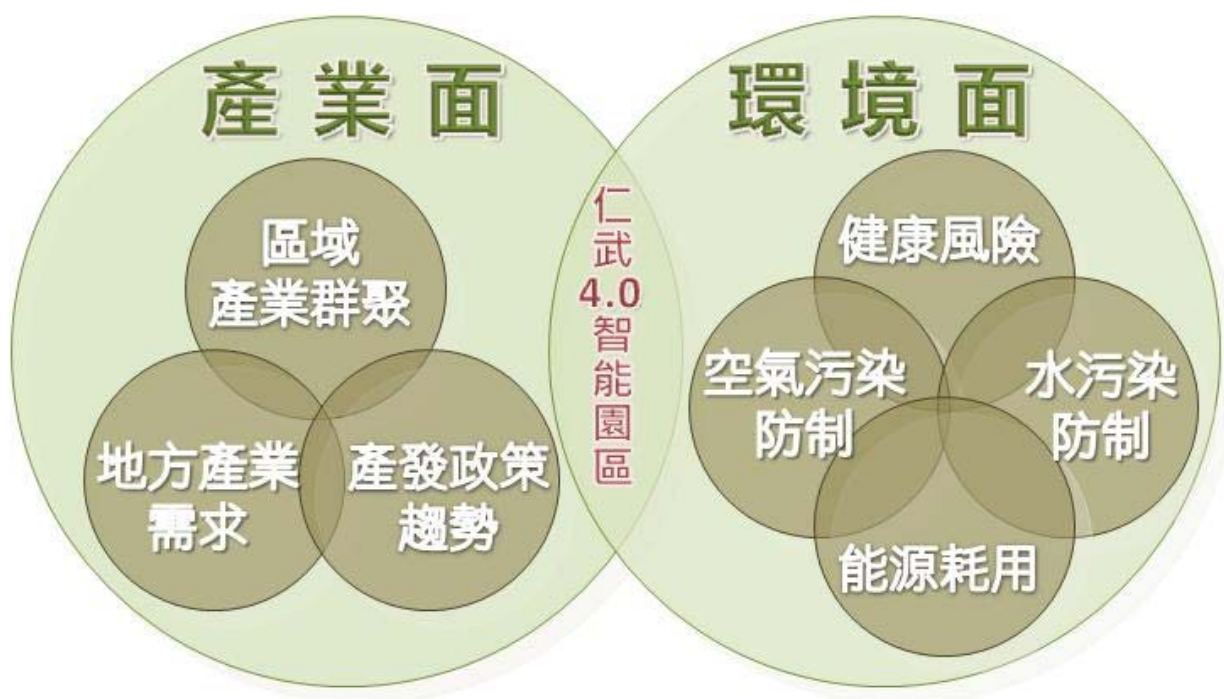


圖 5-2-1 仁武 4.0 智能園區產業規劃概念

一、引進產業類型分析

為滿足產業發展需求與維護生活環境品質，進而追求永續利用的理想，規劃產業園區之產業引進類型時，除應考慮地方原有產業聚落、周邊產業群聚效應與潛在需求廠商外，另應考量健康風險、空氣污染防制、水污染防治與能源耗用之影響，以篩選出低風險、低污染、低耗能與高發展性之進駐產業類型。

(一) 產業面

1. 產業政策趨勢

中央政策引導重點產業走向高值／質化發展。依「經濟部 2020 年產業發展策略」研究結果，我國產業發展以資訊電子業為主，基本金屬及其相關製造

業最具發展潛力。此外，下游高附加價值的新興產業將成為發展重點，以 2020 年為目標將向下調整中間財以及高耗能產業占製造業比重；而從「民國 100 年工商服務普查統計資料」亦可發現，大高雄基本金屬製造業占有支撐地區經濟發展之重要地位，因此，高雄未來產業高值／質化發展方向，應以基本金屬及其相關製造為核心，整合串聯下游高附加價值的新興產業。

2. 區域產業聚落

依據世界經濟論壇（WEF）統計，台灣產業群聚發展競爭力為世界首屈一指。產業鏈之上、中、下游廠商透過區域群聚發展，利於廠商相互學習，使得知識、技術與人才得以產生外溢效應，提高區域廠商之生產能力與價值。

就南部地區而言，依據高雄市政府經濟發展局「高雄地區重點產業與策略性產業招商引資策略之研究」，選定主力產業為金屬產業為主。未來高雄市產業應掌握整體高雄地區產業發展趨勢，逐漸朝向以精密關鍵零組件為主之高技術及知識密集產業發展。

大高雄地區以金屬加工為主的產業園區集中在中高雄及高屏發展圈，本園區位於兩發展圈中心，應藉此區位優勢整合金屬關聯製造業及服務業，將彼此的競爭關係升級為合作關係。

3. 地方產業需求

依據行政院全球招商聯合服務中心之調查顯示，南台灣工業園區廠商立即產業用地需求為 39 公頃依據行政院全球招商聯合服務中心調查結果及本計畫訪談結果顯示，南台灣立即產業用地需求約為 500 公頃，廠商傾向落腳於產業發展較為成熟之高雄，但本市產業用地幾乎皆已完成租售，除因產業轉型釋出部分空間之外，目前已無多餘土地可供廠商及時拓展產能。

依據本計畫廠商進駐意願調查可知，多數廠商皆表達地方產業用地供不應求的問題急待解決，故本園區應加速辦理開發事宜，以適時掌握市場機會。依據廠商問卷調查結果顯示，需地產業類別以金屬製品製造業居多，需地規模為 27.31 公頃，機械設備製造業次之，需地規模為 8.93 公頃，再者為汽車及其零件製造業，需地規模為 4.96 公頃，上述三類主力產業需地規模計為 41.2 公頃，其餘產業需求地規模約為 7.73 公頃，實際土地需求面積已達到為 48.93 公頃。

（二）環境面

1. 健康風險

依據健康風險評估技術規範之相關規定，產業營運階段之製造、使用、貯存與廢棄等行為衍生之危害性化學物質必須提列清單，以辦理開發行為影響範圍內居民健康之增量風險評估。所謂危害性化學物質可分為三類，第一類為依環境保護及安全衛生法規所列之毒性化學物質、固定污染源空氣污染物、放流水標準所列之化學物質、有害事業廢棄物、土壤污染管制標準所列之化學物質、地下水污染管制標準所列之化學物質、作業環境空氣中有害化學物質與勞工安全衛生法所稱危險物、有害物、有機溶劑、特定化學物質等；第二類為依斯德

哥爾摩公約、蒙特婁議定書與其他國際環境保護公約所規範之化學物質；第三類為環境影響評估審查委員會指定之其他有害化學物質。

2. 空氣污染防治與固定污染源空氣污染物排放標準

空氣污染物之種類包括氣狀污染物、粒狀污染物、衍生性污染物、毒性污染物、惡臭污染物等。為維護環境品質與民眾健康，針對產業活動所產生直接或間接空氣污染物之種類、濃度與總量進行管控，並依土地用途對於空氣品質之需求，設立三級防制區。一級防制區內，除了維繫住戶民生需要之設施，不得新增或變更固定污染源。二級防制區內，新增或變更之固定污染源污染物排放量達一定規模者，排放量須經模式模擬證明不超過防制區及空氣品質受影響之鄰近防制區污染物容許增量限值。三級防制區內既存固定污染源應縮減排放量，新增或變更之固定污染源污染物排放量達一定規模者，應採用最佳可行控制技術，且排放量經模式模擬證明不超過所在地之防制區及空氣品質受影響之鄰近防制區污染物容許增量限值。

3. 水污染防治與放流水標準

為防治水污染，確保水資源清潔，以維護生態體系與生活環境品質。政府針對公司、工廠、礦場、廢水代處理業、畜牧業或其他經中央主管機關指定之事業，於製造、操作、自然資源開發過程中或作業環境產生含有污染物之水，或在事業之外產生含有污染物之水，皆須符合相關放流水規範標準，以物理、化學或生物方法處理，再以適當設施排放至適當之處。對於部分廢污水污染風險疑慮較大之產業，如光電材料及元件製造業、化工業、石化業等，亦依據水污染防治法另訂定適用之放流水標準，針對水質、成份與排放量上限皆有詳細規範，以管控水體品質。

4. 能源耗用

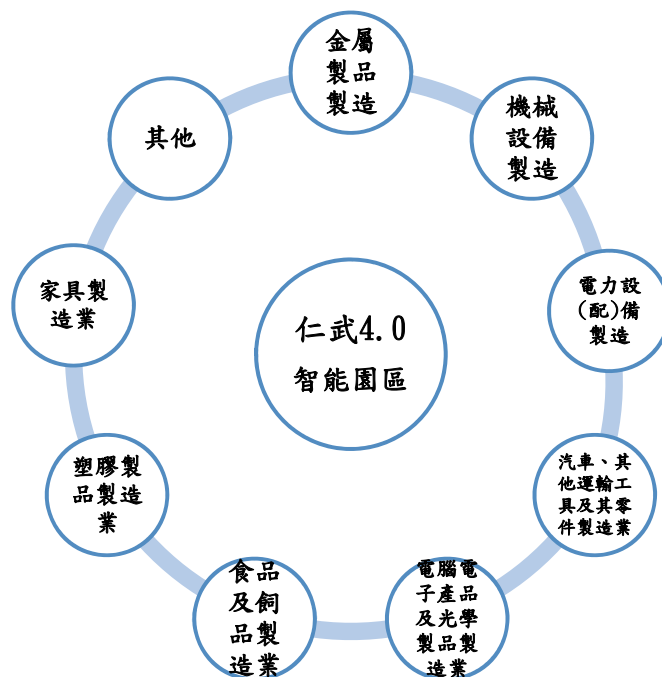
隨著生存環境破壞、資源運用殆盡之隱憂，國際能源危機與溫室效應加劇；而台灣過去製造業在追求規模經濟時，常造成資源的耗用與環境的破壞。因應氣候變遷、能源缺乏議題，政府政策擬以下游高附加價值的新興產業為發展重點，向下調整中間財以及高耗能產業占製造業比重，因此，本計畫篩選擬引進產業時，綜整考量產業用水、用電等能源耗用情形，期建構並落實園區發展成為低耗能永續園區目標。

（三）產業類型與風險檢核

仁武產業園區之發展規劃需奠基過去、立足現在與放眼未來，因此依據前述「產業面」與「環境面」因素，與各種製造業進行交叉評比，檢視各業之發展性與風險性程度。結論係以「金屬製品製造業」、「機械設備製造業」、「電腦、電子產品及光學製品製造業」、「電力設備及配備製造業」、「汽車及其零件製造業」、「其他運輸工具及其零件製造業」、「食品及飼品製造業」與「產業用機械設備維修及安裝業」等八大製造業脫穎而出，成為仁武產業園區主要擬引進的產業標的。

二、引進產業類別及比例

依前述分析，初步規劃引進之產業類別包括金屬製品製造業；機械設備製造業；電腦、電子產品及光學製品製造業（以量測、導航及控制等關鍵零組件及設備為主）；電力設備及配備製造業；汽車、其他運輸工具及其零件製造業；以及產業用機械設備維修及安裝業、食品及飼品製造業...等製造業，再輔以專業、科學及技術服務業之配套規畫，提供園區系統研發與解決方案之整體支援服務，以提升園區專業訂製技術與產品品質，打響



Made in Kaohsiung的形象與知名度。有關本園區引進產業類別及比例如表5-2-2及圖5-2-5所示。

（一）以金屬製品為園區產業主軸

引進產業以金屬製品為主軸，機械設備為輔。依前述分析，初步規劃引進之產業類別包括金屬製品製造業；機械設備製造業；電腦、電子產品及光學製品製造業（以量測、導航及控制等關鍵零組件及設備為主業）；電力設備製造業；汽車及其他運輸工具及其零件製造業。

（二）藉由專業、科學及技術服務業讓產業升級及高值化

本園區擬發展成為「台灣金屬製品訂製中心」，鼓勵廠商透過各種技術提供訂製化高值設備零組件，包括感測器、傳感器與控制器等，為航空太空工程、陸海運輸工具、智慧精密機械、智慧自動工具機等台灣重點產業量身打造特殊金屬製品及設備零組件，讓專業訂製化之金屬製品成為國際知名的Made in Kaohsiung產品。為協助廠商提升專業技術能力並提供系統解決能力，擬配合引進企業總管理機構及管理顧問業、研究發展服務業、專門設計服務業、工程服務及相關技術顧問業、技術檢測及分析服務業等專業、科學及技術服務業，促進產業升級與高值化。

（三）開放食品觀光工廠、產業用機械設備維修及安裝業等其他產業進駐，以安置既有工廠、整合鄰近觀光資源

本計畫基地鄰近觀音湖、澄清湖、義大遊樂世界等觀光景點，每年約有150萬觀光旅遊人次；本計畫整合周邊環境資源，擬規劃引入食品及飼品等其他製造業設立觀光工廠，期使本園區不僅是一個智慧化的產業園區，更是一個可協同地方共同發展成為具觀光休閒功能的友善園區。

此外，本計畫範圍內及其周邊現存相當數量的未登記工廠，因此，考量園區產業規劃時，除思慮整體產業發展趨勢與地方產業基礎外，更擬適度輔導基地內甚至周邊未登記工廠常規化經營，以降低園區開發阻力、健全周邊環境品質。經初步清查，基地內未登記工廠主要以產業用機械設備維修及安裝業較多，考量此類廠商能協助並支援園區主力產業發展，因此擬納入園區引進產業規劃中，俾滿足相關未登記工廠轉型需求。

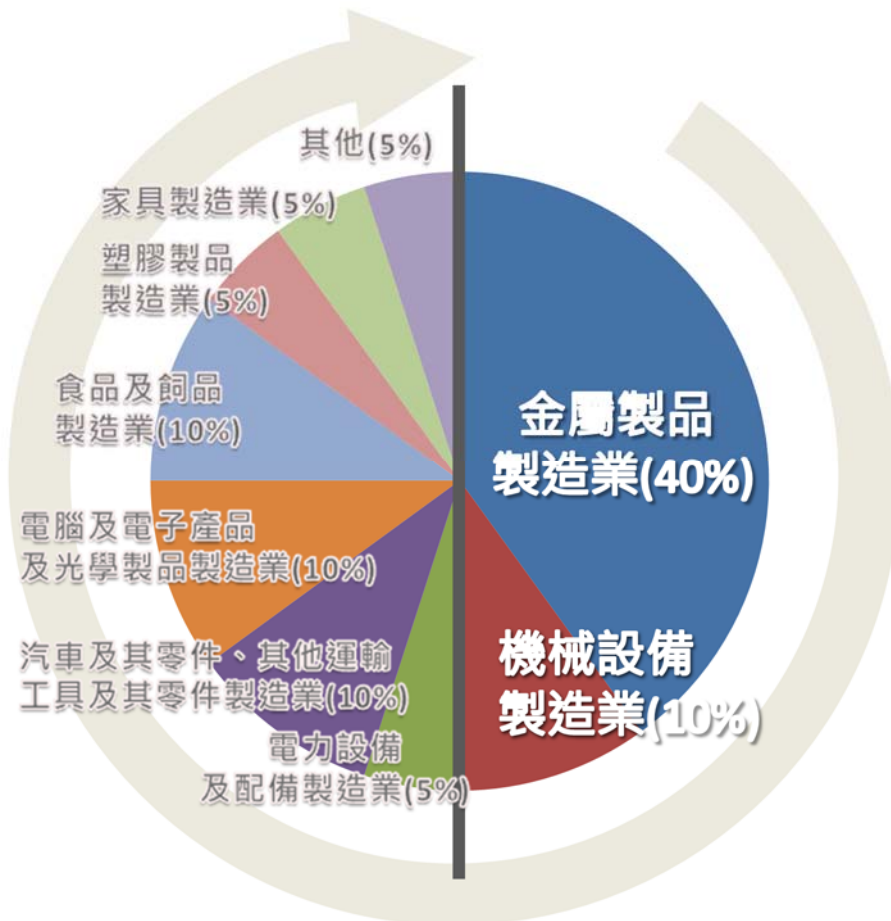


圖 5-2-2 仁武 4.0 智能園區引進產業類型

表 5-2-2 引進產業規劃概況

產業類別		內容說明
金屬製品製造業		從事金屬刀具、手工具、金屬模具、金屬結構及建築組件、金屬容器、金屬加工處理及其他金屬製品製造之行業，但不包含金屬表面處理業。
機械設備製造業		從事產業專用及通用機械設備製造之行業。
電力設備及配備製造業		從事發電、輸電、配電機械、電線及配線器材、照明設備及配備、家用電器等電力設備及配備製造之行業。
汽車、其他運輸工具及其零件製造業	汽車零件製造業	從事汽車及其專用零配件製造之行業。
	其他運輸工具及其零件製造業	從事汽車以外其他運輸工具及其專用零配件製造之行業。
電腦、電子產品及光學製品製造業		從事電腦及其週邊設備、通訊傳播設備、視聽電子產品、資料儲存媒體、量測設備、導航設備、控制設備、鐘錶、輻射設備、電子醫學設備、光學儀器及設備等製造之行業。
食品及飼品製造業		從事將農、林、漁、牧業產品處理成食品及飼品之行業，如肉類、水產及蔬果之加工及保藏、動植物油脂、乳品、碾穀、磨粉及澱粉製品與動物飼品等製造。
塑膠製品製造業		從事塑膠製品製造之行業。
家具製造業		從事各種材質(陶瓷、水泥及石材除外)之家具及裝設品製造之行業。
其他		其他經本府工業主管機關核定之低污染製造業。
依工業園區各種用地用途及使用規範辦法第三條所載，其他與工業生產相關之得進駐行業： 一、電力及燃氣供應業。 二、批發業（不含農產原料及活動物批發業、燃料批發業、其他專賣批發業）。 三、倉儲業（含儲配運輸物流）。 四、資訊及通訊傳播業（不含影片放映業、傳播及節目播送業、電信業）。 五、企業總管理機構及管理顧問業、研究發展服務業、專門設計服務業、工程服務及相關技術顧問業、技術檢測及分析服務業。 六、污染整治業。 七、洗衣業（具中央工廠性質）。 八、其他經本府工業主管機關核准安置之既有行業。		

註：1.放射性工業(包括放射性元素分裝、製造、處理工業，及原子能工業)、電池製造業與專門從事表面處理之行業，不得進駐本產業園區。

2.其他經本府工業主管機關核定之低污染製造業係指單位面積污染需求量為園區平均值之80%以下之廠商。

3.工業主管機關對於第一種產業專用區(產業用地(一))之使用用途規定有變更時，得逕依工業主管機關之規定調整。

4.本表所列產業類別之比例不做為後續環評管制依據，得於總量管制不變原則下，依實際售地調整。

第三節 機能規劃

為落實「產業效能、開發建設、管理服務、綠色人本」等開發願景，擬將該等願景融入於空間規劃內涵中，用以詮釋「4.0新世代智能創新園區」，本園區相關機能規劃界定為生產機能、休閒機能、居住機能及服務機能，其理念說明如下：

一、匯聚新產業：建構兼具生產、研發、服務機能的新型化產業鏈

生產機能的引進，主要以多元化設置目標為原則。為符合產業高值化之發展目標，除了規劃各具規模的生產群落外，更因應經濟時代變遷所需，導入具研發及生產者服務屬性之產業型態，以適性引導各類型之產業群聚發展；並在產業群的運作間產生創新驅動因子，據以形成一個新型化的產業鏈，使園區整體發展能夠更為鮮明、活絡。

二、擁抱大自然：創造緊密連結、多功能的整合型綠色紐帶

休閒機能主要以同質化為設置原則，以創造綠色園區之意象。為營造優質環保的開放空間，透過整體考量設置滯洪池、公園及緩衝綠帶，俾使藍綠系統能夠緊密連結、相形連續；並希冀藉由藍綠帶的整體景觀規劃與設計，有效達到生活美學、防範火災、降低滯災兼具的主要功能，成為市民或工作者樂於活動、親近自然的一個整合型綠色紐帶。

三、智慧化服務：打造智慧化、多元化、創新化的科技管理樞紐

服務機能主要以經濟化為設置考量。為促進園區發展能夠更有競爭力，是以透過園區管理中心之設置，除硬體建設應朝向綠建築發展外，於軟體建設方面，亦可善用物聯網之互連基礎，建立雲端資源分享、企業策略聯盟諮詢、海內外商業資訊交流等多元的互動平台，以做為服務園區的科技管理樞紐。

第四節 整體規劃原則

於研擬土地使用構想前，茲考量基地周邊既有條件及因應規劃原則，以作為後續整體規劃依據。

一、區位環境

說明：基地範圍以西隔國道 10 號外為農業區及住宅區；以北隔水管路外為農業區及觀音湖；以東主要臨變電所、焚化爐等鄰避設施以及獅龍溪；以南則鄰獅龍溪滯洪池。

因應：考量本計畫周邊土地使用型態多元，基於尊重共存原則，於考量既有路網、河川、滯洪設施之隔離性及生態資源性，本計畫規劃配置上擬適度透過公園、綠帶等公共設施劃設，作為資源整合及緩衝改善等因應。

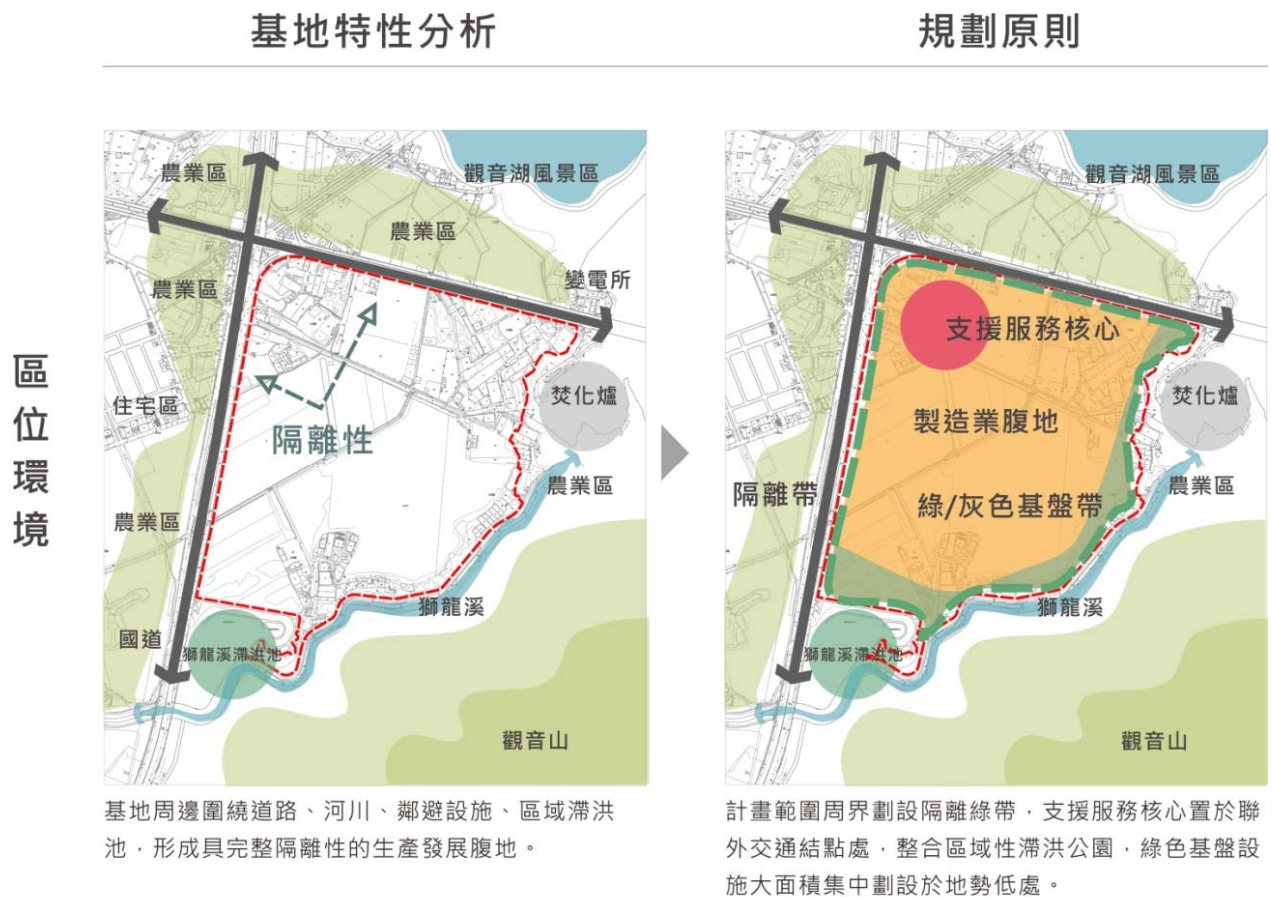


圖 5-4-1 規劃原則說明圖（一）

二、土地紋理

現況：在土地條件方面，基地內有灌排水路及許多未經整體規劃之通路行經基地，致基地紋理形狀較不規則。在路網條件方面，基地內新庄路之道路寬度過於狹小，未來園區營運後之交通服務水準恐不足因應。

因應：善用穿越基地之既成道路，劃設高效率之主要、聯外路網系統，再考量區域排水路功能保存、開發營運衍生交通服務等需求，劃設各層級道路及相關配套設施，以滿足灌排改道、坵塊運轉所需服務。

基地特性分析

規劃原則

地區紋理



基地內未經整體規劃之既成道路、區/灌排、農路夾雜，使紋理形狀不均，難以整體串連利用。



善用基地既成道路，並配合國道橋墩、既有計畫道路，安排區內新設道路及區/灌排，並形塑核心及綠色基盤景觀軸線，串連基地內外之豐富資源。

圖 5-4-2 規劃原則說明圖（二）

三、地上物設施

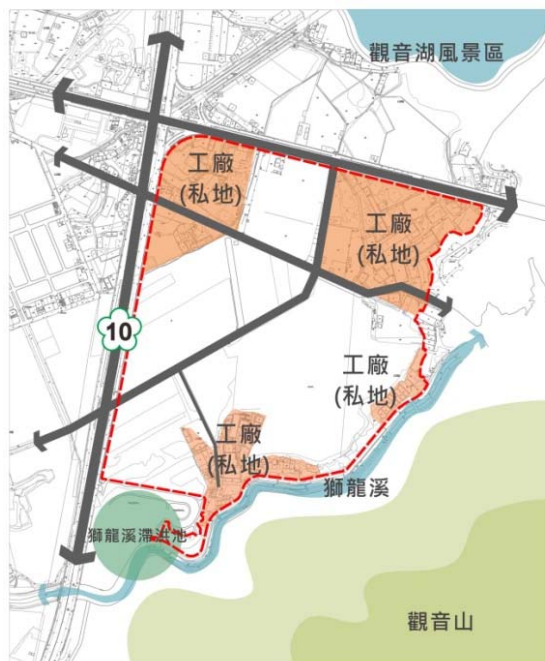
現況：計畫範圍內現有零星工廠等地上物設施分布，且部分存在時間許久，應針對該等土地所有權人、承租戶不同使用需求特性及意願研擬相關配套措施。

因應：採彈性預留原則，盡量避免規劃道路直接穿越範圍內既有工廠土地；土地使用規劃上，將現有座落工廠之土地，盡量規劃供產業使用為主，一方面維繫原廠家之使用性質及權益，一方面為後續私地主、廠家可能不願參與開發、並採原地保留的決策變數作為因應，以避免後續衍生非必要之爭議。

基地特性分析

規劃原則

地上物設施



事先調查土地所有權人意願、現有工廠等設施，視整體規劃需要，彈性劃設配套用地。



尊重既有紋理，盡可能避免規劃道路直接貫穿既有建築，以保留彈性，降低開發衝擊。

圖 5-4-3 規劃原則說明圖（三）

四、景觀資源

現況：基地範圍周邊計有獅龍溪、觀音湖、觀音山系等多樣豐富的生態源體系，係屬都市發展過程中的重要景觀資源。

因應：採串聯共生原則，透過大型景觀公園、緩衝綠帶配合人本交通設施，緊密連結藍綠系統並規劃明確的端點或軸線，以綠色交通串連區外重要景觀資源，形塑市民與員工樂於親近的整合型綠色智能園區，並增加生物多樣性以增添活絡生機。

基地特性分析

規劃原則

景觀資源



基地周邊有農業區、獅龍溪、觀音湖、觀音山系等多樣豐富的生態資源體系，屬都市藍綠景觀資源。



以景觀公園整合園道、綠帶、慢行系統，串連支援服務核心及區外景觀，建構明確端點與軸線，形塑市民與員工樂於親近的綠色園區。

圖 5-4-4 規劃原則說明圖（四）

五、空間規劃構想

依據前述規劃原則，延伸空間規劃構想如圖5-4-5。



圖 5-4-5 空間規劃構想圖

第六章 變更內容

第一節 變更理由

一、中央政策引導重點產業走向高值化發展

依據「經濟部2020年產業發展策略」中央產業發展政策內容，南部區域以高雄與台南海洋經濟為核心，重點發展國際運籌、國際觀光、文化創意、光電科技、農業生技與綠色能源等產業，同時未來產業發展應考量與港口、空港及各項重大建設發展作連結，成為金屬、石化關聯性等高值產業發展用地，朝石化等基礎在地產業發展，創造一定就業與營運產值。因此未來本計畫區之產業類別應利用既有空港及陸上交通建設之基礎，發展金屬、石化關聯性等高值產業，並結合南部區域國際運籌、國際觀光、文化創意、光電科技、農業生技與綠色能源等產業，組構未來高雄地區之產業結構新態勢。

二、地方政府產業發展政策

依據「高雄市經濟發展白皮書」、「高雄地區產業再生策略規劃」、「產業有家，家有產業—高雄產業願景」、「高雄地區重點產業與策略性產業招商引資策略之研究」與高雄市政府各單位中長程施政計畫等相關資料，工業發展以優先促進鋼鐵、金屬與石化傳統產業高值化（如金屬扣件、鋼鐵設備、精密機械、生醫材料、高附加價值石化原料及製品），強調中下游關鍵產業與異業結合，厚實技術與效能，引入綠色製程與推動低碳園區，朝向低污染與高價值產業發展，並積極發展綠能、生醫材料、遊艇製造等新興產業聚落及整合倉儲物流，帶動地區關聯產業發展。

三、高雄產業用地供給不足需求強勁

高雄產業用地供不應求，依行政院主計處之製造業企業單位經營概況調查結果，目前工業局或本府開發之工業區，產業用地皆多已售罄或出租中，顯示高雄的產業用地需求強勁。本成立跨局處產業推動小組協助開發作業情形，其產業預登記的面積亦已達可租售面積的146%，加以仁武工業區由中央及地方政府管理產業用地或民間管理產業用地，進駐率皆亦已達100%，顯兆本市產業用地明顯有供不應求之情況。

四、仁武產業園區位於中心地帶優勢，串聯北石化，整合南鋼鐵

仁武地區為高雄主要產業中心地區，往北可串聯本洲工業區、永安工業區、南科高雄園區、楠梓加工出口區及岡山地區工業群聚，往南可串聯和發產業園區、大發工業區、林園工業區、臨海工業區及屏東工業區等，依據其區位優勢，未來可作為金屬製品、機械設備、運輸工具零組件等產業鏈之創新、研發產業核心，以帶動高雄產業鏈轉型創新，創造高附加價值。且基地緊鄰國道10號與仁武交流道，未來將設置國道7號，可連接國道1號及3號等區域性交通幹道。市區道路緊鄰水管路、仁林路（高186）及鳳仁路（高183），可快速連接市區及鳳山、岡山等產業聚落，道路交通便利。

第二節 變更內容

經前述現況分析及規劃構想研擬，主要計畫將73.9675公頃之農業區及0.0790公頃之道路用地變更為產業專用區、加油站專用區。有關變更內容詳表6-2-1；變更位置詳圖6-2-1變更內容示意圖、圖6-2-2變更後示意圖。

主要計畫指導細部計畫應劃設總面積不低於30%之公共設施用地，於產業專用區妥予配置區內細部計畫公共設施用地，包括園區內之鄰里公園、管理服務用地、停車場用地及綠地兼供道路使用等。

表 6-2-1 變更內容明細表

位置	變更內容				變更理由
	變更前分區	面積 (公頃)	變更後分區	面積 (公頃)	
道路 編號 I-4 南 側， II-2 東側 (水管 路以 南、 澄觀 路以 東)	農業區	73.9675	產業專用區	73.7810	1.因應地方產業用地需求、為促進經濟與產業發展、加速產業轉型高值化，配合國道7號建設、按「產業創新條例」規定，於其沿線與國道10號仁武交流道周邊規劃開發高雄市仁武產業園區。 2.本園區即本於顛覆傳統工業區形象並因應產業創新需求的理念進行規劃，期於融合周邊地景營造並以環境共生、低耗能低污染前提下，提供適量的產業用地及公共設施，促進重大交通建設及其周邊土地整合優化發展，並挹注產業群聚之經濟綜效。
			加油站專用區	0.1865	
	道路用地	0.0790	產業專用區	0.0781	
			加油站專用區	0.0009	

註：表內面積應以核定圖實際測量分割為準。

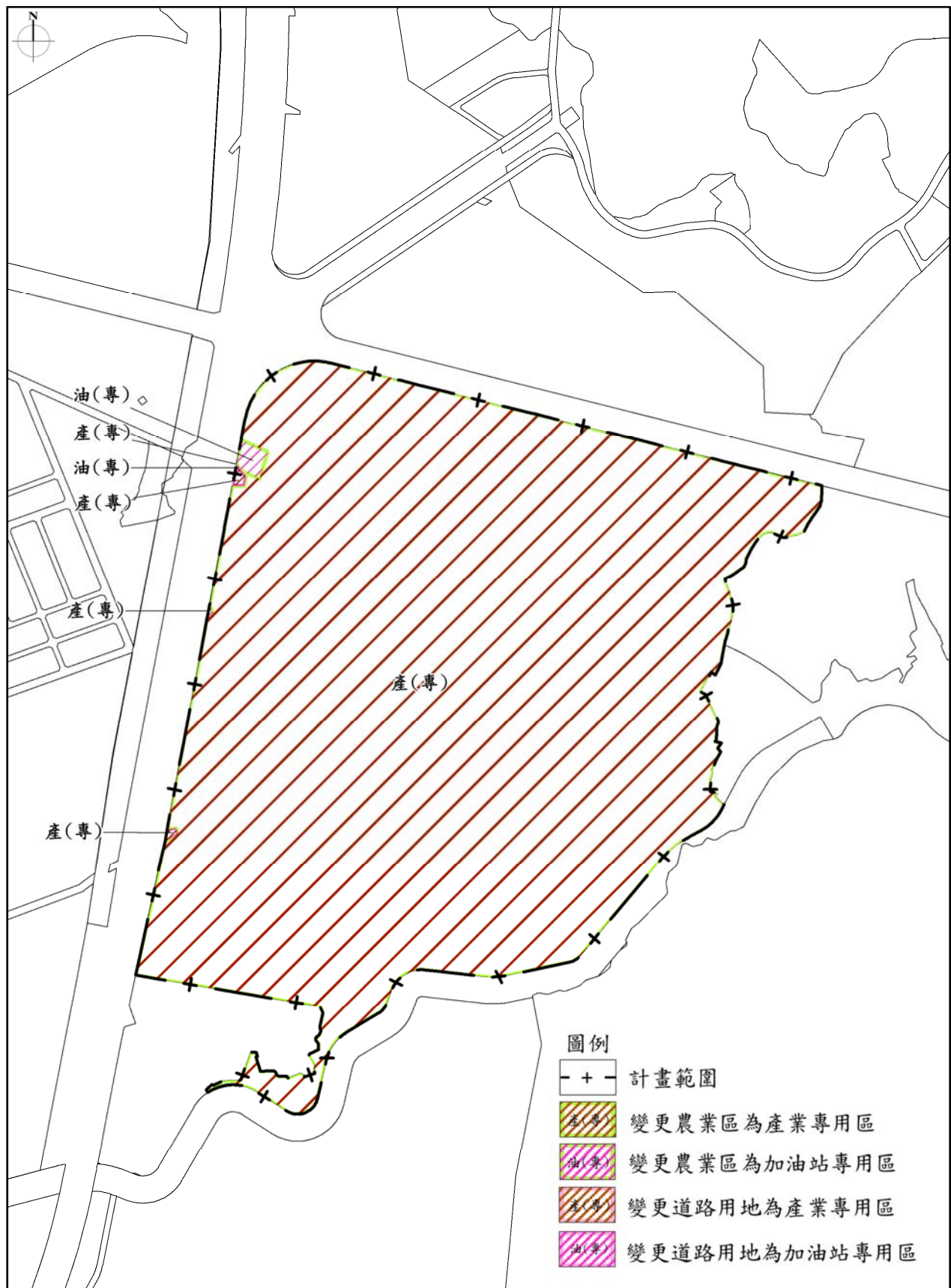


圖 6-2-1 變更內容示意圖

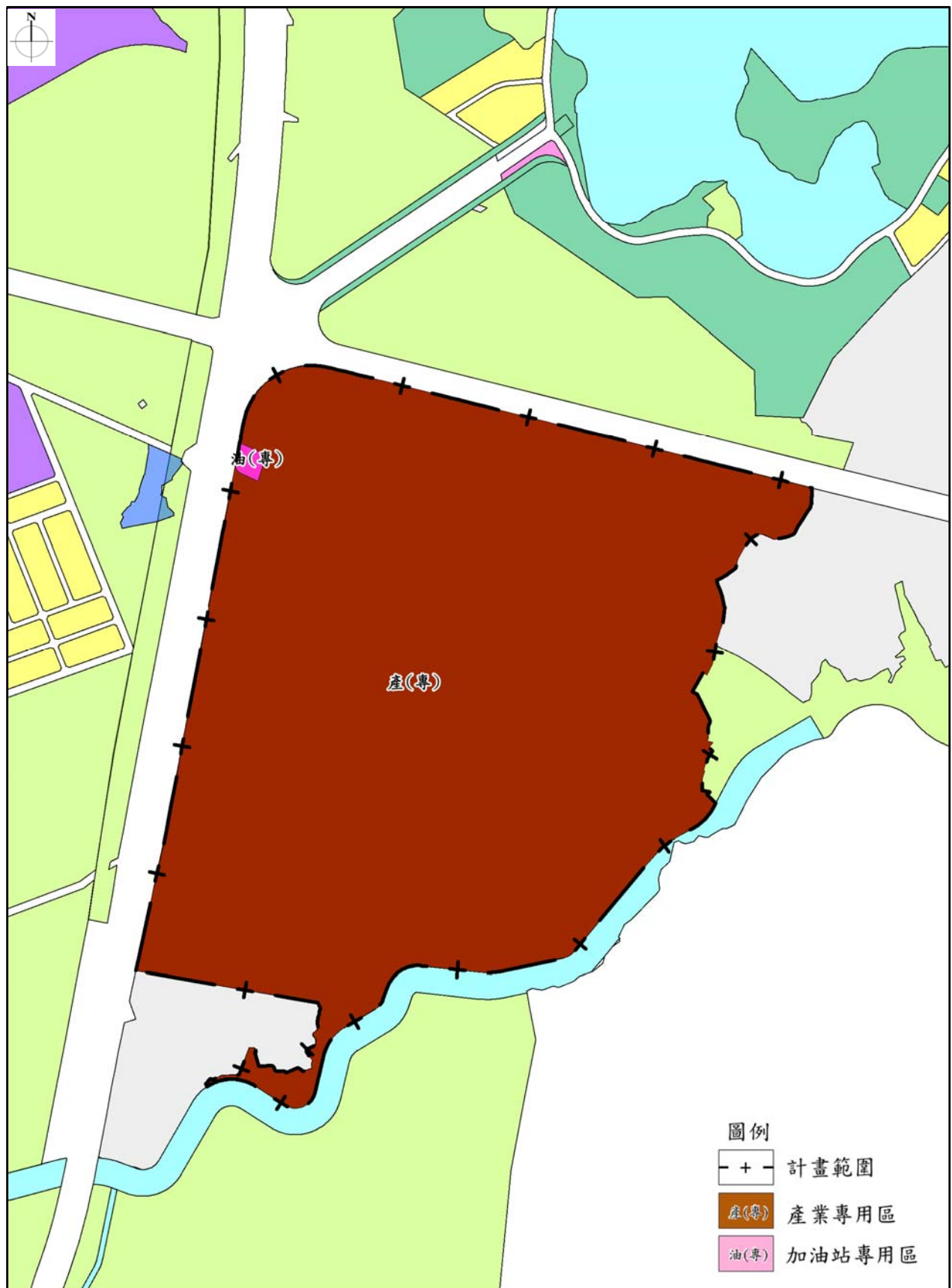


圖 6-2-2 變更後示意圖

第三節 變更後計畫

本園區土地主要計畫變更後設有產業專用區（擬供生產製造、研究發展、支援服務等產業使用）、及加油站專用區，詳表6-3-1所示。

表 6-3-1 計畫範圍內土地使用分區及公共設施用地一覽表

項目	分區或用地	面積（公頃）	佔百分比
土地使用分區	產業專用區	73.8591	99.75%
	加油站專用區	0.1874	0.25%
總計		74.0465	100.00%

註：表內面積應以核定圖實際測量分割為準。

一、土地使用分區

（一）產業專用區

主要計畫劃設之產業專用區面積為73.8591公頃，佔總面積99.75%。產業專用區擬輔導計畫範圍內或周邊既有未登記工廠進駐發展，將於細部計畫內容規劃以小型坵塊進行配置。中、大型坵塊預期引進份企業總管理機構等標竿企業使用、觀光工廠及專業技術服務業（如管理顧問業、研究發展服務業、專門設計服務業、工程服務及相關技術顧問業、技術檢測及分析服務業等）、引入住宿餐飲、金融保險等支援型產業使用之產業專用區，期適度外溢園區服務效能，以支援都市服務需求，藉此帶動地方整體發展強化地區觀光、休憩、體驗及支援服務機能。

（二）加油站專用區

本計畫範圍內現存1處台糖加油站（仁林加油站），為保障地主權益、提供車輛加油服務，將既有加油站所在土地（面積0.1874公頃）變更為加油站專

二、道路系統改善建議

（一）建構完整道路系統，紓解周邊車流

除基地聯外道路系統外，基地內於細部計畫亦配置層級分明之主次要道路系統，供園區內旅次活動串聯，進而紓解部份澄觀路車流量，減輕澄觀路負擔。

（二）既有道路拓寬改善，提升園區整體道路系統

目前以東西向及南北向貫穿計畫區之仁林路及新庄路，可串接園區主要旅次活動區塊及聯外道路，故將作為園區主要交通動線。但仁林路現況為標線分隔雙向兩車道道路，而新庄路為無分隔道路，於未來園區開發衍生之交通量勢必對各該道路造成衝擊下，因應整體開發需要並為紓緩未來交通負荷，本計畫擬將仁林路及新庄路拓寬為25公尺並配置為雙向四車道道路，以擔負主要交通動線任務，滿足交通運轉需求。

表 6-3-2 園區開發前後道路路寬彙整表

道路名稱	路段起迄		路寬（公尺）	
	起	迄	無本計畫開發	有本計畫開發
仁林路	澄觀路	新庄路	16	25
新庄路	澄觀路	水管路三段	6	25

三、路網交通系統

道路功能分類之目的，在於區分道路系統成不同層次的次系統，並賦予各次系統不同的任務，以期發揮道路系統最高的效能，茲配合土地使用計畫及整體園區空間活動系統，進行交通動線規劃，以建構層級分明的路網架構。

（一）聯外道路規劃

為延續原都市計畫的空間脈絡及園區用地規劃佈局，構成南北向與東西向雙軸的園區運輸路網架構，此架構在交通運作上，可適度分散通勤旅次的集中情形，減輕園區內部道路及聯外道路之交通負荷，聯外動線發展構想如圖6-3-1所示。說明如下：

1. 南北向以澄觀路為主，透過仁武交流道可串接國道 10 號及國道 7 號，提供大區域之城際交通服務。
2. 東西向以水管路為主，往西可銜接仁武、楠梓地區，往東則可抵大樹地區。

（二）區內道路系統

1. 主要道路

為園區主要區內交通動線，串接主要旅次活動區塊及聯外道路，路寬以 25 公尺，配置雙向四車道為主。

2. 次要道路

提供各主要旅次活動區塊與園區主要道路相銜接之服務功能，路寬以 16 公尺，配置雙向四～二車道為主。

3. 既有通道維持

維持對岸跨越獅龍溪既有通道進出功能，本計畫擬於停 3 用地南界之綠地上留設 8 公尺寬之通道銜接 RD25-4 道路。

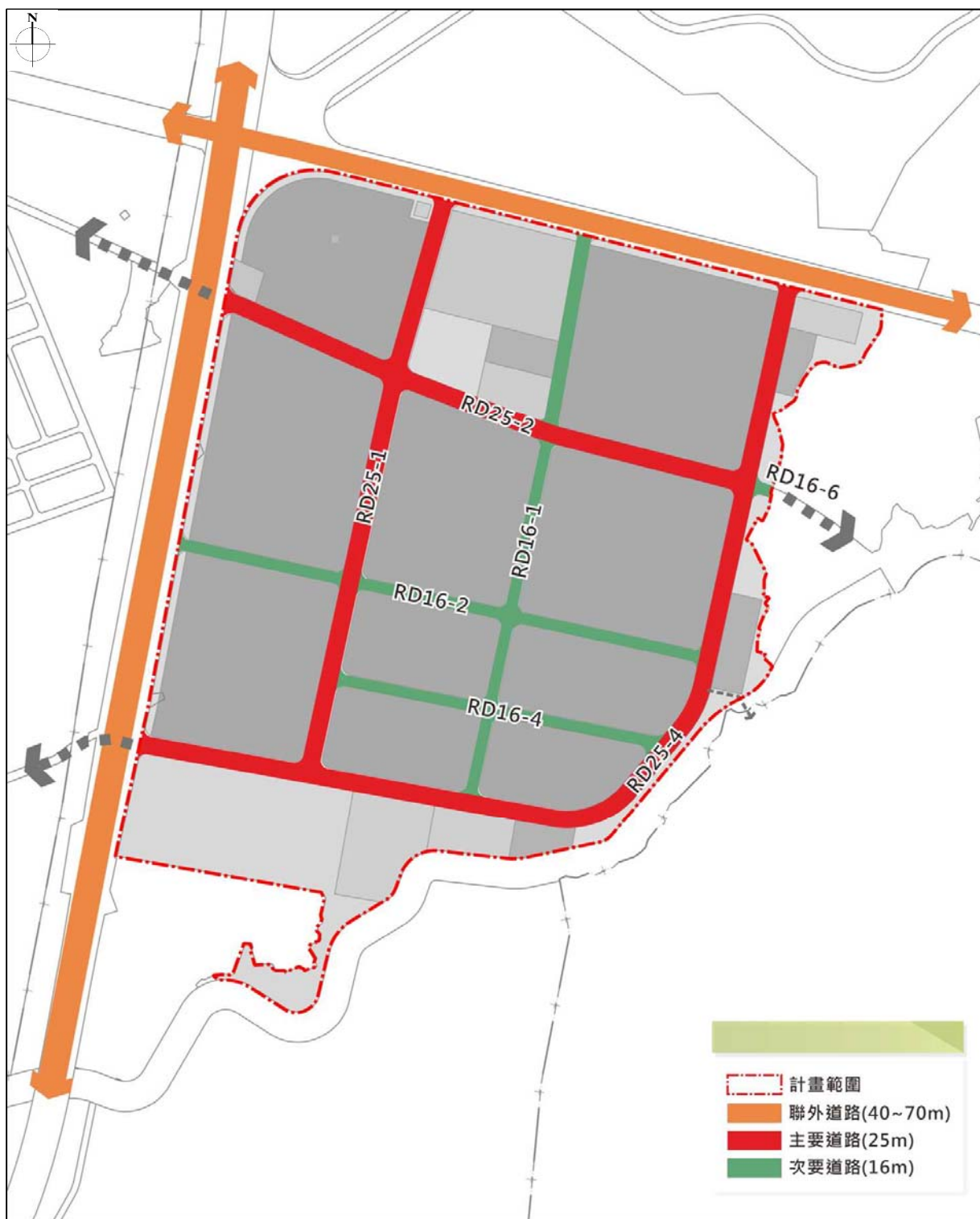


圖 6-3-1 路網交通規劃構想圖

四、停車空間規劃

依都市計畫農業區變更使用審議規範規定，本園區公共停車場劃設需求約1.11公頃；而本園區實際配置面積為1.78公頃，符合作業規範要求。於配置停車場區位時，本計畫依據土地使用需求，以500公尺為服務範圍劃設，俾使園區就業或服務人口能夠在10分鐘步行距離內抵達各區域之公共停車場，公共停車規劃構想如圖6-3-2所示。

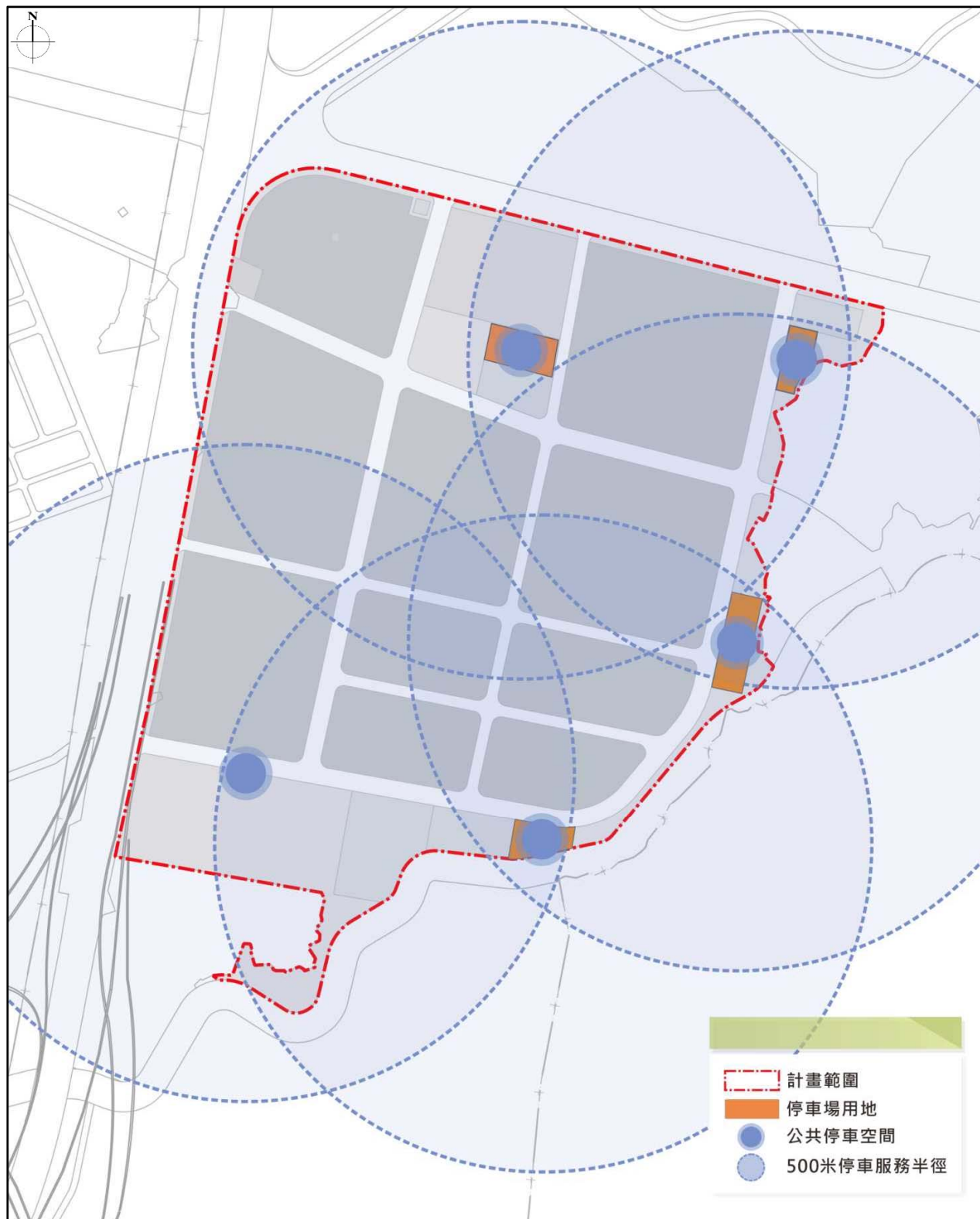


圖 6-3-2 公共停車規劃構想圖

五、人本交通系統

無論開車或坐車，任何運具於及戶時皆需步行，如何讓走路變得容易、安全、快樂，為落實無碳交通理念的重要考量。本計畫擬透過下列人本交通系統，創造鼓勵走路的环境，建構園區慢行綠網。

（一）慢行景觀園道

對於大規模基地的開發，提供直接、連續且未受干擾的步行基礎設施架構，並整合相關設施規畫（如鄰近的公車站位、舒適的候車環境等），除可提高步行的便利性與吸引力、提供「無縫」的人行旅次服務、提升運具轉乘效率外，另一方面亦可為園區營塑休閒、安全、樂活的工作生活空間。

因此，本計畫擇定園區內主要道路之設施帶，配合兩側建築退縮管制及相關設施規劃，串連工商服務核心、東側設施帶及南側生態滯洪池等景觀資源與焦點，賦予綠意、休閒功能營造慢行景觀園道，以形塑園區融合產旅風格的樂活特色。

（二）主要慢行系統

1. 自行車道系統

為建構園區慢行綠網，本計畫擬利用園道、主次要道路設施帶及綠帶公園等開放空間規畫設置自行車道及自行車停車空間，並與觀音湖風景區自行車系統進行串連。其中，道路設施帶（綠帶）可視基地條件提供自行車停車空間，路外自行車停放位置則係針對主要旅次產生吸引點，於公共空間及停車場規劃路外公共自行車停車架。

2. 人行系統

園區人行系統主要係透過園道、主次要道路的人行道（單側寬度約 1.5~2 公尺）延伸串連公園綠地及公共設施，未來並配合園區建築退縮帶的留設，可進一步調整主、次要道路的人行道寬度。

（三）自行車租借停駐點

於園區公園、公共停車場等適當地點設置自行車租借站，提供園區使用者一個無碳交通的平台，減少汽車駛入園區機率，創造休閒、樂活的園區環境品質。



圖 6-3-3 人本交通規劃圖

六、整體景觀計畫

園區景觀計畫以綠色基盤、生態設計為原則，提供生機盎然的自然空間，並串連區外藍綠帶資源（觀音湖、獅龍溪、區外滯洪池公園及綠地），以形成相互串連之藍綠帶開放空間，且使整體地景生態棲地更趨完整，讓園區藍綠坵塊不再是生態孤島，而是與周邊生態可聯結的環境。在此基礎上，研擬相關開放空間規劃說明如下。

（一）藍綠帶開放系統

1. 景觀綠軸

以園道、公園綠軸整合人行道、自行車道，形成系統性的低碳交通路網，搭配四季變化且樹姿優美的複層植栽，形塑園區綠色網絡。

2. 融合藍綠之緩衝綠帶

園區四周留設隔離綠帶連接既有藍綠帶，減輕工業開發及視覺衝擊，形成完整性之環境生態。

3. 景觀節點塑造

以滯洪池規劃及綠帶系統為生態廊道，結合休憩綠地的劃設，共同形塑景觀焦點，形成一個兼具生態意涵與地區防災功能的生態廊道與網絡。

4. 建築風貌管制

藉由建築退縮管制、開放空間留設、牆面線指定及色彩、材質管制等方式美化園區環境，進而與綠帶、景觀滯洪池等系統相結合，延伸景觀空間之連續性，強化園區意象。

5. 人行道休憩空間系統串聯

園區道路皆設有人行步道，道路植栽規劃採用樹形優美之樹種，林蔭下再輔以複層植栽或草原地等濃密林蔭綠帶，創造出多樣性、富有四季應時變化的景觀，並利於小型動物遷移或棲息之生態廊道。

（二）公園綠地、退縮地

1. 生態滯洪池與公園綠地之 LID 設計

滯洪池以生態式規劃設計，區內公園綠地之排水渠道及低地，採 Low Impact Development (LID) 之雨水花園模式，創造兼具防洪與生態景觀之開放空間環境。

2. 開放空間之多功能防災設計

開放空間以多功能原則規劃設計，提供兼具多功能活動及防災之臨時收容場所，設計時融合綠意與鋪面，創造綠意變化的環境場域。

3. 退縮綠帶之運用

透過建築退縮帶之複層植栽及綠覆率規定，強化園區綠化效果。



圖 6-3-4 整體景觀示意圖

七、交通量預測與衝擊分析

(一) 客運交通量預測

1. 衍生旅次量推估

(1) 引進活動人口

本計畫產業專用區預期引進直接就業人口約6,300人。

(2) 相關參數設定

本園區旅次主要分為通勤旅次及其他旅次兩種旅次目的，參考過去相關計畫予以設定旅次發生率，其中：

A. 通勤旅次

以本園區產業專用區每日進出園區之就業旅次為基礎，假設平均每人每日發生 2 個通勤旅次。

B. 其他旅次

指未來各廠區之其他旅次數及洽公、運送等員工通勤以外之工務商務旅次等，以每人每日 0.3 人次進行估算。

(3) 衍生旅次數

根據上述假設進行本園區內各類衍生旅次數計算，總衍生旅次約為 14,490 人次/日，如表 6-3-3 所示。

表 6-3-3 園區總衍生人旅次推估表

仁武產業園區			
旅次類別	旅次衍生率(旅次數/人)	總就業員工數	衍生旅次數 (人次/日)
通勤旅次	2	6,300	12,600
其他旅次	0.3		1,890
總旅次	-	-	14,490

2. 衍生交通量推估

將前述衍生旅次數，乘上各該旅次之運具使用比例、小汽車當量，再除以各運具乘載率，將求得通勤旅次及其他旅次之雙向交通量。

(1) 相關參數設定

參考交通部「104年民眾日常使用運具狀況調查」之高雄市通勤旅次運具使用比例、高雄市政府「高雄都會區家戶旅次訪問調查」其他旅次運具使用比例，以及高雄地區相關案例之乘載率資料，作為衍生交通量推估基礎。「通勤旅次」與「其他旅次」之參數設定彙整如表 6-3-4 所示，包括運具比例及小客車當量(PCE)。

(2) 衍生交通量

根據推估，本園區開發將衍生 6,038 PCU/日(雙向)之交通量，如表 6-3-4

所示，其中，「通勤旅次」為5,263PCU/日(雙向)、「其他旅次」為776PCU/日(雙向)。

表 6-3-4 運具選擇參數設定與衍生交通量

各旅次運具選擇參數及衍生交通量					
旅次類別	運具類別	運具比例	承載率	PCE	衍生交通量 (PCU/日-雙向)
通勤旅次	小客車	22.2%	1.42	1	1,966
	大客車	9.1%	25	1.8	83
	機車	66.8%	1.1	0.42	3,214
	其他	1.9%	-	-	-
	合計	100.0%	-	-	5,263
旅次類別	運具類別	運具比例	承載率	PCE	衍生交通量 (PCU/日-雙向)
其他旅次	小客車	21.3%	1.42	1	283
	大客車	7.9%	25	1.8	11
	機車	66.6%	1.1	0.42	481
	其他	4.2%	-	-	-
	合計	100.0%	-	-	776
所有旅次合計		-	-	-	6,038

資料來源：1.通勤旅次運具比例參考交通部「104年民眾日常使用運具狀況調查」。

2.其他旅次運具比例參考高雄市政府「高雄都會區家戶旅次訪問調查」。

3.其他運具為非機動運具。

(二) 貨運交通量預測

1. 衍生旅次量推估

(1) 相關參數設定

本園區貨運旅次以工廠原料、產品進出運輸之貨物衍生率推估之；按園區特性，設定原料及產品運送旅次之平均貨運量為45公噸/公頃/日。

(2) 衍生貨運量

根據上述假設，本園區產業用地總衍生貨運量為2,168噸/日。

2. 衍生交通量推估

(1) 基本背景

本園區之貨運旅次以工廠原料及產品之進出運輸為主，相關參數之設定係參考科學工業園區設置相關研究成果。

(2) 相關參數設定

A.原料及產品運送旅次

假設以大貨車為貨運運輸工具，參考科學工業園區設置相關研究，設定每部大貨車平均載重為 7.0 公噸，空車率為 25%，俾將衍生貨物量換算為大貨車車輛數。

而小客車當量(PCE)則依據交通部「交通工程手冊」之「一般公路-平原區」路段設定，考量聯結車種，調整其 PCE 為 2.0。

B.小貨車服務旅次

依據已開發工業區經驗，服務就業員工生活需求衍生之小貨車旅次數約為小客車旅次數之 10%~12%左右，本園區設定以小客車旅次量加計 10%作為小貨車服務旅次數。

(3) 衍生交通量

據上述分析，可推估本園區未來之貨運需求分別為大貨車387車次/日、小貨車225車次/日，如表6-3-5所示，依據小客車當量(PCE)將上述貨車車輛數換算為小客車當量數(PCU)，則園區平均每日約有999 PCU進出。

表 6-3-5 貨車旅次車種參數設定及衍生交通量

貨車旅次參數及衍生交通量							
貨運旅次 類別	衍生貨運量 (公噸/日)	使用 車種	載重數 (公噸/車)	空車率 (%)	衍生車輛數 (輛次/日 -雙向)	小客車當 量(PCE)	衍生交通量 (PCU/日-雙向)
原料運送 貨運旅次	2,168	大貨車	7	25%	387	2.0	774
小貨車 服務旅次	-	小貨車	-	-	225	1.0	225
合計	2,168	-	-	-	612	-	999

備註：本園區設定以小客車旅次量加計10%作為小貨車服務旅次。

(三) 園區總衍生交通量分析

將上述客、貨運旅次數推估所得之衍生交通量彙整如表6-3-6，考慮機車、小客車、大客車、小貨車及大貨車等五車種，每日雙向總衍生交通量為11,710輛次，換算為小客車當量，則每日雙向衍生交通量為7,037 PCU，並設定本園區之尖峰小時係數(雙向)為全日(雙向)之20%，則尖峰小時約產生1,407 PCU之交通量。

表 6-3-6 園區衍生交通量推估表(依車種)

園區各車種衍生交通量推估			
車種	全日車輛數 (輛次/日-雙向)	全日交通量 (PCU/日-雙向)	尖峰交通量 (PCU/hr-雙向)
機車	8,797	3,695	739
小客車	2,249	2,249	450
大客車	52	95	19
小貨車	225	225	45
大貨車	387	774	155
合計	11,710	7,037	1,407

註: 1.PCE依據仁武區地形特性，參考交通部之「交通工程手冊」加以設定。

2.假設尖峰小時交通量佔全日平均交通量之20%。

3.資料來源：本計畫分析整理。

(四) 有無本計畫交通衝擊分析

1.交通配套改善計畫

本園區開發後，推估衍生交通量約達 1,407 (PCU/hr-雙向)，因應基地開發後，基地周邊可能衍生之交通問題，本計畫提出下列因應策略：

(1) 建構完整道路系統，紓解周邊車流

除基地聯外道路系統外，基地內亦配置層級分明之主次要道路系統，供園區內旅次活動串聯，並紓解部份澄觀路車流量，減輕澄觀路負擔。

(2) 既有道路拓寬改善，提升園區整體道路系統

目前以東西向及南北向貫穿計畫區之仁林路及新庄路，可串接園區主要旅次活動區塊及聯外道路，為園區未來運轉之主要交通動線。惟目前仁林路為雙向兩車道之16公尺道路，新庄路為無分隔之6公尺道路，考慮未來園區開發衍生之交通量勢必對各該道路造成衝擊，故因應整體開發需要並為紓緩未來交通負荷，本計畫擬將仁林路、新庄路貫穿本計畫區之路段，拓寬為25公尺道路，以擔負主要交通運轉功能。有無本計畫開發之道路寬度如表6-3-7所示。

表 6-3-7 園區開發前後道路路寬彙整表

道路名稱	路段起迄		路寬(公尺)	
	起	迄	無本計畫開發	有本計畫開發
鳳仁路	楠梓區	仁武區	40	40
澄觀路	水管路	新庄路	70	70
水管路	國道10號	義大二路	40	40
環湖路	國道10號	仁安三巷	40	40
仁林路	澄觀路	新庄路	16	25
新庄路	澄觀路	水管路三段	6	25

(3) 建立綠色人本之交通環境，提供園區安全樂活工作空間

規劃園區綠園道路，可供行人與自行車通行，達到綠色人本交通環境，創造悠遊樂活空間。

2. 有無本園區開發交通影響分析

未來園區開發、產業進駐後，其所帶動引進之就業、相關活動人口以及原料運輸等旅次需求，將衍生聯外交通量。本計畫針對前述運輸需求預測，參考高雄地區運具使用比例，推估園區每日衍生客貨運進出交通量將達 7,037 (PCU/日-雙向)，尖峰小時交通量約達 1,407 (PCU/hr-雙向)，爾後，進一步分析目標年有無園區開發之基地周邊主要道路路段服務水準變化(詳表 6-3-8)。經初步交通量指派分析，未來仁武產業園區周邊主要道路，包括澄觀路、水管路、縣 186 線(仁林路)及鳳仁路等主要路段仍可維持原來之服務水準。

表 6-3-8 園區衍生交通量推估表

園區周邊主要道路衍生交通量推估													
道路 名稱	路段		方向	目標年無本計畫					目標年有本計畫				
				道路 容量	交通量	V/C	旅行速率指標		道路 容量	交通量	V/C	旅行速率指標	
	起點	迄點					速率 (km/hr)	服務 水準				速率 (km/hr)	服務 水準
澄觀路	水管路	仁林路	往北	5,400	5,109	0.95	21.1	D	5,400	4,961	0.92	20.6	D
			往南	5,400	3,013	0.56	27.1	C	5,400	3,130	0.58	26.3	C
	仁林路	新庄路	往北	5,400	4,844	0.90	22.1	D	5,400	4,633	0.86	21.8	D
			往南	5,400	3,338	0.62	27.8	C	5,400	3,447	0.64	27.6	C
	新庄路	鳳仁路	往北	3,200	3,042	0.95	21.0	D	3,200	3,191	1.00	20.6	D
			往南	3,200	1,749	0.55	28.5	C	3,200	1,831	0.57	28.3	C
鳳仁路	新庄路	澄觀路	往北	4,300	2,393	0.56	27.1	C	4,300	2,467	0.57	26.5	C
			往南	4,300	2,131	0.50	27.0	C	4,300	2,154	0.50	27.0	C

表 6-3-8 園區衍生交通量推估表（續）

道路 名稱	路段		方向	目標年無本計畫					目標年有本計畫				
				道路 容量	交通量	V/C	旅行速率指標		道路 容量	交通量	V/C	旅行速率指標	
	起點	迄點					速率 (km/hr)	服務 水準				速率 (km/hr)	服務 水準
	澄觀路	仁心路	往北	4,300	1,965	0.46	27.4	C	4,300	2,001	0.47	27.3	C
			往南	4,300	1,749	0.41	27.9	C	4,300	1,787	0.42	27.8	C
水管路	中正路 (縣186)	國道10號	往西	3,200	2,549	0.80	24.7	D	3,200	2,635	0.82	23.5	D
			往東	3,200	1,762	0.55	28.3	C	3,200	1,843	0.58	26.5	C
	國道10號	義大二路	往西	3,200	1,450	0.45	29.5	C	3,200	1,517	0.47	29.3	C
			往東	3,200	1,653	0.52	28.8	C	3,200	1,720	0.54	28.6	C
	中正路 (縣186)	國道10號	往西	1,200	894	0.74	25.3	C	1,200	909	0.76	24.8	D
			往東	1,200	992	0.83	23.5	D	1,200	1,039	0.87	22.7	D
仁林路	國道10號	新庄路	往西	1,200*	885	0.74	25.6	C	4,300	926	0.22	29.8	C
			往東	1,200*	1,002	0.84	23.3	D	4,300	1,021	0.24	29.6	C
新庄路	國道10號	仁林路	往西	1,000*	669	0.67	26.0	C	2,150	703	0.33	32.8	B
			往東		493	0.49	24.1	D	2,150	948	0.44	30.6	B
	仁林路	水管路	往西	1,000*	706	0.71	21.3	D	2,150	958	0.45	29.6	C
			往東		678	0.68	22.7	D	2,150	1,185	0.55	27.4	C
環湖路	國道10號	仁安三巷	往西	3,200	584	0.18	33.2	B	3,200	611	0.19	33.1	B
			往東	3,200	493	0.15	33.5	B	3,200	505	0.16	33.4	B

註：仁林路原為標線分隔雙向兩車道道路，產業園區開發後規劃為25公尺寬主要道路
 新庄路原為無分隔之雙向一車道道路，產業園區開發後規劃為25公尺寬主要道路

第四節 都市防災規劃

一、避難空間

（一）防/救災指揮中心

防/救災指揮中心設置於園區管理服務中心，管理服務中心並可兼傷難救助中心，統領整合各開放空間之臨時收容場所及防救災據點。

（二）避難場所據點

避難場所設置於園區各開放空間，利用區內之公園、綠地、停車場等開放空間系統，服務半徑250米，使所有人員能自發性在5至10分鐘內步行至緊急避難據點。

（三）防救災據點

與地區性的指揮、消防、警察、醫療、物資等防災據點網路連結，並注重其區位及距離的合理性，以及機能上之續存性。

二、防救災動線

（一）區內救援通道

基地內所有道路均為救援通道，尤其是25公尺以上之道路，發生災害時優先以保持交通暢通，作為救援輸送與消防通道，其它道路亦為救災重要通路，應儘量維持路網交通，避免道路障礙影響緊急救災或消防死角。

（二）聯外救援通道

以聯外道路作為第一級之緊急道路。

（三）其他支援通道

道路人行道/自行車道可作為緊急避難救傷區，作為區內救援或緊急醫療臨時區，但需避免影響道路交通。

三、維生系統

園區管理機構將建構供水、電力、電信、消防等維生系統供應以及災害通報系統，並配合大型避難空間設置空中緊急運送基地。



圖 6-4-1 都市防災規劃圖

第五節 農業區變更之必要性、公益性及不可取代性說明

一、必要性說明

(一) 中央及地方政府開發用地幾已售罄或完租，本計畫申設面積符合要求

現階段科學園區、加工出口區及環保科技園區可釋出土地有限，約20公頃；編定工業區中，截至105.12底，除岡山本洲工業區尚餘3.58公頃待處分、和發產業園區65.47公頃陸續標售而有較大用地釋出外，其他園區用地幾已售罄或完租。

本計畫進行潛在投資者訪談及問卷調查時，相關業者均對本計畫區開發表達高度進駐需求與意願；截至目前為止，調查統計之設廠用地需求約58公頃，按產業創新條例第39條地2項：「產業用地所佔面積，不得低於全區土地總面積60%」規範推算，仁武產業園區面積應可達97公頃($58/60\%=96.67$)，本計畫申設面積約74公頃低於規範符合要求。

(二) 高雄地區在地廠商與代表表示產業需求強勁，建議加速開發本產業園區

高雄地區無論是工業局或地方政府開發之工業區，產業用地均已全數售罄或出租，目前新增供給力道明顯不足，經訪談高雄市產業團體、管理單位、輔導單位及開發單位等各方代表皆表示擬擴廠廠商以及回流的台商，購買不到土地設廠，仁武產業園區區位條件良好，地理位置位於中心點，且具有交通便捷，勞動力充足，基地面積大等優勢，具開發可行性，建議加速開發。

二、公益性說明

(一) 提升仁武都市景觀與周邊整體環境升級

基地現況以非農業使用為主，工廠自行增擴建影響都市景觀與整體環境，且基地範圍周邊計有獅龍溪、觀音湖、觀音山系等多樣豐富的生態源體系，係屬都市發展過程中的重要景觀資源。

可透過本產業園區採串聯共生原則，透過大型景觀公園、緩衝綠帶配合人本交通設施，緊密連結藍綠系統並規劃明確的端點或軸線，以綠色交通串連區外重要景觀資源，形塑市民與員工樂於親近的整合型綠色智能園區，並增加生物多樣性以增添活絡生機。

(二) 地方產業輔導朝產業加值服務發展

就仁武地區工廠家數眾多的金屬製品製造業與機械設備製造業，均屬小規模廠家，單位面積約僅0.1至0.2公頃。而基地現況多數為工廠(包括工廠、資源回收廠、機具停放場等使用)總計23家，皆無工廠登記；主要設置並集中分布於澄觀路以東之水管路、仁林路沿線一帶。藉本園區之設置可輔導廠商合法利用，一併提升地方產業加值服務發展。

(三) 社會、經濟發展因素評估

就本園區開發之社會及經濟發展因素評估詳表6-5-1所示。

表 6-5-1 社會及經濟發展因素評估說明表

類別	說明項目	總評估
社會因素	1.人口結構及就業影響	1-1區內以平地造林及既有工廠為主，不影響人口、年齡結構。 1-2園區開發後，預計引進6,300個直接就業員工，市府將與進駐廠商協商，保障一定比例之當地就業名額。
	2.周圍社會關係	2-1園區劃設產業用地2並設置管理服務機構，可適度引進餐飲、住宿、金融、專業辦公室等支援服務設施，滿足周邊部分服務需求，提高當地生活機能。 2-2園區引進的就業員工，有助當地發展的活絡。
	3.弱勢住民族群之生活型態	3-1基地現況多為台糖公司平地造林與零星工業使用。 3-2計畫範圍內無弱勢族群。
	4.居民健康風險	4-1本計畫引進產業非屬健康風險評估技術規範所列應辦理健康風險評估作業之產業，應無造成居民健康之風險。 4-2後續倘依環評審查要求應辦理健康風險評估，將配合辦理，以保障園區附近地區之居民健康。
經濟因素	1.稅收	1-1園區開發衍生產值及就業機會，將增加政府營利事業所得稅、營業稅、個人所得稅、地價稅、房屋稅等稅收。
	2.糧食安全	2-1基地現況以平地造林、未登記工廠、閒置荒地等使用為主，尚無明顯產業活動，不影響整體糧食安全。 2-2經空間、交通、土地權屬及農業資源等條件因子分析，計畫基地屬具產業發展潛力地區，對於糧食安全之影響已在高雄市區域計畫之檢討範圍內。
	3.增減就業	3-1預計新增6,300名就業人口。 3-2未來園區如有非專業性勞力需求，將考量優先錄用原承租戶。
	4.周邊生產環境之影響	4-1本計畫位於國道10號仁武交流道周邊；基地開發有助於強化周邊產業聚落。
	5.周邊土地利用完整性	5-1本計畫範圍主要以台糖土地為主，再配合河川、道路、灌排水路等界線劃設，均以整筆土地使用為原則，儘可能避免土地畸零問題。

(四) 文化、生態及永續發展因素評估

就本園區開發之文化、生態及永續發展因素評估詳表6-5-2所示。

表 6-5-2 文化、生態及永續發展因素評估說明表

類別	說明項目	總評估
文化及生態因素	1.自然城鄉風貌	1-1計畫開發將改變原有台糖造林、未登記工廠零散分布等景緻。惟透過區內完善綠地系統的建構、隔離綠帶的配置及退縮建築的管制，本園區將串聯區內外景觀資源，創造豐富的綠意變化及空間層次感，使園區形成相對獨立區域，卻又與周圍地景整合共存。
	2.文化古蹟改變	2-1經查本計畫區內無文化遺址或古蹟存在。

表 6-5-2 文化、生態及永續發展因素評估說明表（續）

類別	說明項目	總評估
文化及生態因素	3.生活條件或模式	3-1 園區開闢後，將提供公共設施及就業機會，並輔導未登記工廠轉型營運，對周邊生活與生產環境改善將有助益。
	4.生態環境	4-1 園區開發過程可能造成局部植被剷除消失，將研擬妥善的原有林木保存及移植計畫等，確保園區及其周邊生態的永續性與發展性。 4-2 基地周邊留設隔離綠帶與大面積公園綠地，提供野生動物生存空間和活動廊道。 4-3 因應生態環境調查結果，環境保護因應對策載明於環境影響說明書中。
永續發展因素	1.永續環境	1-1 採串聯共生原則，透過基地內公園綠地、園道等綠色基盤，以明確的端點或軸線串連區內外重要景觀資源，增加生物多樣性及相關物種能夠進入園區的機會，使園區環境生機活絡。
	2.永續經濟	2-1 引進落實低污染、高值化、智慧化等園區發展目標的適宜產業。 2-2 整合區域產業網絡，產業發展方向以金屬關聯製造業及其支援服務業為核心，強化產業研發合作機制，以落實園區促進區域產業升級轉型的開發目標。 2-3 現有工廠座落土地，盡量規劃供產業使用，以維繫原廠家使用權益。
	3.永續社會	3-1 從經濟發展角度出發，計畫基地鄰近仁武工廠群聚區域，可適度滿足鄰近廠商擴廠需求並輔導未登記工廠轉型發展。 3-2 對於區內部分原農業使用者，將確保土地承租戶權益，研擬相關保障措施及救濟計畫，並於開發過程中納入考量，以尊重既有社會紋理。 3-3 為避免不相容使用造成外部衝擊，藉用地區位安排、隔離綠帶或相關設施劃設等規劃手法，使區外農業使用不受區內工業發展影響，進而營造地景和諧共存樣貌。

三、不可取代性說明

（一）符合中央與地方產業發展政策

於中央政策上，依據「經濟部2020年產業發展策略」中央產業發展政策內容，南部區域以高雄與台南海洋經濟為核心，同時未來產業發展應考量與港口、空港及各項重大建設發展作連結，成為金屬等關聯性高值產業發展用地，本園區引進以金屬為主之產業與中央政策相符。

於地方政策上，依據「高雄市經濟發展白皮書」、「高雄地區產業再生策略規劃」、「產業有家，家有產業-高雄產業願景」、「高雄地區重點產業與策略性產業招商引資策略之研究」與高雄市政府各單位中長程施政計畫等相關資料指出，工業發展以優先促進鋼鐵與金屬等傳統產業高值化（如金屬扣件、鋼鐵設備、精密機械、生醫材料、高附加價值石化原料及製品），本園區引進以金屬為主之產業與中央政策相符。

（二）配合國7重大建設指導選定本園區作為產業園區之發展腹地

配合國7重大建設計畫指導，應於其沿線與國道10號仁武交流道周邊規劃開發高雄仁武產業園區。爰此，考量本計畫區鄰近高雄市區，且位於國道10號及國道7號系統交流道預定地周邊，區位優良、交通便捷；計畫區周邊並分布有大社、仁武等產業聚落（基本金屬、化學材料、金屬製品、機械設備等製造業）及產學研究中心（金屬研究中心），產業支援結構完整。

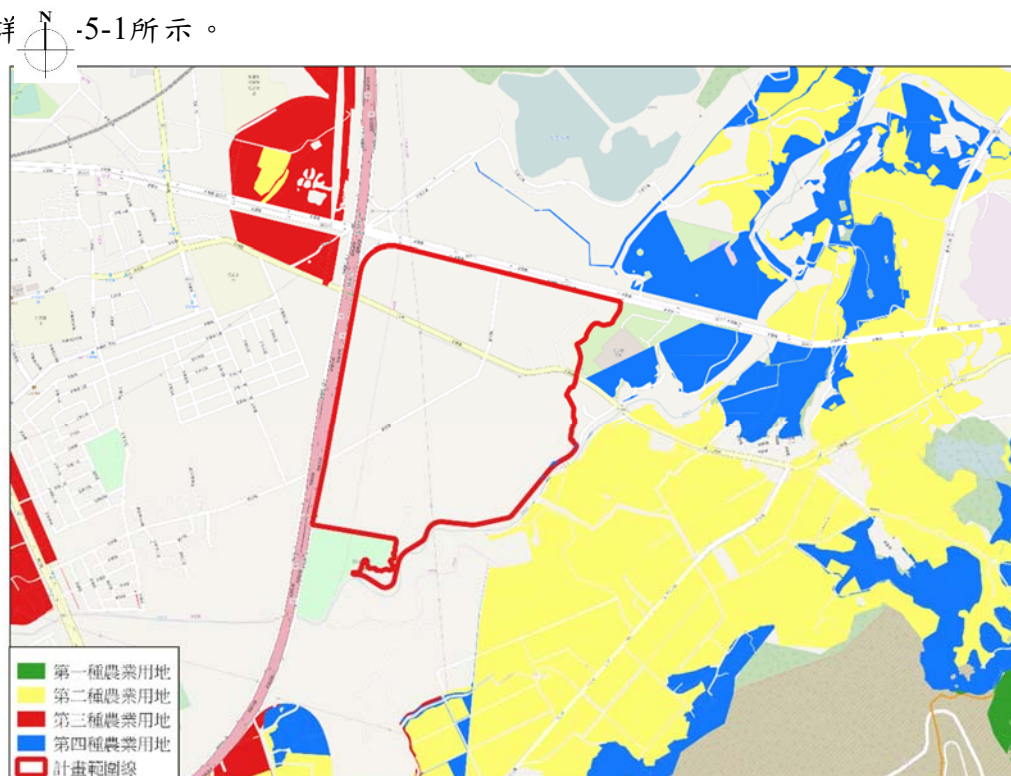
依其區位優勢，未來將作為金屬製品、機械設備、運輸工具零組件等產業鏈之創新、研發產業核心，以帶動高雄產業鏈轉型創新，創造高附加價值。

四、區位設置合理性

綜上所述，本計畫符合中央與地方產業發展政策，且配合國7重大建設指導選定本園區作為產業園區之發展腹地，又全區多屬於台糖土地（平地造林）、23家未登記工廠及閒置荒地，其中78%土地所有權人及利害關係人表示願意參與或樂見本園區開發。因此，本計畫區位設置符合政策指導，現況多為非農業使用且對土地所有權人未有顯著影響。

另依106年5月發布實施之全國區域計畫，有關於農地需求議題：「為確保國內糧食安全，維護農地資源，因應農業多元發展目標等需求，...直轄市、縣（市）政府於擬定區域計畫或規劃土地利用方向，涉及農地資源利用事宜，應依據農地資源分類分級劃設及檢核作業相關成果，優先保留第1種農業用地、第2種農業用地及第4種農業用地，以該等面積範圍內供農業使用土地加總作為維護農地資源之控管基準。」

經查農地分級分區圖資，本計畫未屬於各級農業用地範圍，故本計畫申設區位應屬合理，詳圖5-1所示。



資料來源：高雄市政府農業局。

圖 6-5-1 本計畫農地分級分區示意圖

五、農地變更規模合理性

中央及地方政府開發之產業用地幾已售罄或完租，本計畫申設面積符合要求（依潛在投資者訪談及問卷調查，調查統計之設廠用地需求約58公頃，按產業創新條例第39條地2項：「產業用地所佔面積，不得低於全區土地總面積60%」規範推算，仁武產業園區面積應可達97公頃($58/60\%=96.67$)，本計畫申設面積約74.05公頃低於規範符合要求）。

第七章 實施進度及經費

第一節 開發方式

本計畫開發主體為高雄市政府，依據「產業創新條例」第三十三條規定申請設置產業園區。

第二節 土地取得方式

本計畫係產業創新條例規定申請設置之產業園區，依產業創新條例第 42 條規定，需用私有土地時，得徵收之；需用公有土地時，由各該出售機關逕行辦理讓售，不受土地法第 25 條及地方政府公產管理法令規定之限制。其中，主管機關申請徵收私有地時，依土地徵收條例第11條規定，除國防、交通或水利事業，因公共安全急需使用土地未及與所有權人協議者外，需用土地人應先與所有權人協議價購或以其他方式取得；所有權人拒絕參與協議或經開會未能達成協議且無法以其他方式取得者，始得申請徵收。

另本計畫區範圍內大宗土地屬台糖公司所有，依產業用地政策革新方案，應先以經濟部訂頒之「政府機關與經濟部所屬國營事業機構合作開發產業園區處理原則」或台糖公司「土地出租及提供設定地上權作業要點」，按個案條件洽商台糖公司合作開發或出租土地，協商不成，再以協議價購、徵收方式推動開發。

至於計畫區內夾雜供工廠使用之土地，依據產創條例44條規定，未來仍維持原有產業使用之土地，得由其所有權人按所有土地面積比率，負擔產業園區開發建設費用後保留。

綜上，按土地權屬特性，本計畫擬依下列方式取得產業園區開發所需土地：

一、國有土地

依「產業創新條例」第 42 條第2項暨「國有財產法」第 42 條第1項第3款規定，洽公地管理機關逕行讓售；讓售價格按產業園區徵收私有土地同一地價區段原始用性質相同土地之補償地價計算。

二、農田水利會土地

依「農田水利會財產處理要點」規定，採協議價購、讓售或徵收等方式取得。

三、台糖公司土地

依「政府機關與經濟部所屬國營事業機構合作開發產業園區處理原則」、「土地出租及提供設定地上權作業要點」、「產業創新條例」、「土地徵收條例」等規定，視台糖公司意願與協議成果，以合作開發、租地+設定地上權、協議價購、徵收等方式取得。

四、一般私有土地

依「產業創新條例」、「土地徵收條例」等規定，依地主配合意願與協議成果，以協議價購或其他方式、徵收等方式取得；私人被徵收之土地，依「土地徵收條例」第30條規定，按照徵收當期之市價補償其地價。

第三節 實施進度及經費

按計畫開發進度，本計畫於107年5月完成產業園區申請設置作業程序後，將循序啟動土地取得、工程設計、公共工程施工、土地銷售、成本結算以及公共設施移交接管等作業。為滿足產業用地殷切需求，本計畫產業用地擬採預租售制度，於工程初步設計後即行審定土地售價，並於土地取得完成、公共工程動工之同時，提前辦理產業用地公告預租售作業，並於公共主體工程完成時交地供廠商同步進駐建廠。

預估本計畫自107年5月產業園區公告設置後，配合土地取得(1年)、公共設施與設備及景觀綠化等工程施作(3年)與驗收結算(0.5年)等作業時程需求，園區開發工程共歷時4.5年而擬於111年底完工。因應後續招商，本計畫開發期程將配合廠商設廠需求彈性調整。開發進度詳表7-3-1。

計畫基地預估經費約154億元，將由市府或市府委託之公營事業籌措；各項開發成本之認定依「產業創新條例」及相關子法規定辦理，其中地上物拆遷及補償費用，考量本計畫土地使用現況以台糖公司平地造林為主，並存在相當數量的工廠使用情形，因應計畫區土地使用特性以500萬元/公頃計算，則本計畫地上物拆遷補償費估計約為37,100萬元。

表 7-3-1 本計畫開發進度預估時程表

	工作項目	預定完成期限（年/月）
1	提送可行性規劃報告書、環境影響說明書等資料至經濟部	106/5
2	市都委會審議都市計畫變更審查通過	106/8
3	環保署審查通過	106/12
4	內政部都委會審議都市計畫變更審查通過	107/2
5	產業園區編定	107/4
6	產業園區編定公告	107/5
7	甄選開發商（或施工單位）/總顧問	106/12
8	用地取得（徵收）	108/7
9	開發工程設計、審查、施工及監造	111/12
10	公共設施工程結算及成本總結	111/12
11	招商及銷售	108/9
12	公共設施用地及設施移交接管	111/12

註：配合後續招商，本計畫開發期程將因應廠商設廠需求彈性調整。

第四節 開發後土地處理方式

本計畫係產業創新條例規定申請設置之產業園區，開發後土地或建築物將依產業創新條例暨產業園區土地建築物與設施使用收益及處分辦法之規定辦理，不受土地法第25條、國有財產法及地方政府公產管理法令規定之限制。

為避免產業園區開發後，需地廠商以屯地方式炒作土地價格，或廠商無力經營時卻不願轉售，造成廠房閒置且土地效益無法充分利用之情事，本計畫將依據引進廠商或設施性質，於後續開發契約及土地租售要點中明定土地出售限制條款(包括限期使用、限制移轉、完成使用保證金、原價買回等規範)，以落實防炒機制。

依據產業創新條例等相關法規規定，將視實際開發情形及開發後土地使用特性，按採取下列彈性處理方式，於細部計畫規劃產業專用區為產1及產2用地，說明如下：

- 一、產業專用區土地，視產業輔導政策、安置需求及擬引進產業性質及收益性，以出售、標售、出租、標租或設定地上權等方式提供適當之處分及廠商進駐設廠。
- 二、電力事業用地出售設置變電所等相關設施。
- 三、加油站專用區土地範圍，目前為台糖公司所有並經營，爾後得依合作開發方式優先配回繼續經營各該業務。
- 四、區內提供自來水事業或警消…等公務單位使用之公共設施用地、公共建築物及設施，依產業創新條例第46條第1項第3款暨第51條第1項第2款規定，於所有權登記為市有、管理機關為高雄市政府經濟發展局並由產業園區服務中心代管後，再依無償或以其他協商方式提供使用。