

擬定澄清湖特定區計畫
(配合高雄市仁武產業園區)細部計畫案

計畫書

高雄市政府

中華民國 108 年 9 月

擬定澄清湖特定區計畫（配合高雄市仁武產業園區）細部計畫案

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	擬定澄清湖特定區計畫（配合高雄市仁武產業園區）細部計畫案		
變更都市計畫法令依據	都市計畫法第 17 條及同法第 22 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 108 年 6 月 21 日高雄市都市計畫委員會第 75 次會議審議通過	

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.....	1-02
第二章 主要計畫內容摘要	2-01
第一節 高雄市仁武產業園區規劃構想.....	2-01
第二節 變更內容摘要.....	2-05
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.....	3-14
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 土地使用現況.....	4-08
第三節 社會、經濟及實質發展現況分析.....	4-16
第四節 區域交通現況分析.....	4-36
第五章 擬定細部計畫內容	5-01
第一節 細部計畫內容.....	5-01
第二節 實質發展計畫.....	5-05
第三節 都市防災規劃.....	5-25
第四節 土地使用分區管制要點.....	5-27
第六章 事業及財務計畫	6-01
第一節 開發方式.....	6-01
第二節 土地取得方式.....	6-01
第三節 實施進度及經費.....	6-02
第四節 開發後土地處理方式.....	6-03

圖目錄

圖 1-3-1	計畫範圍及區位示意圖	1-02
圖 2-1-1	仁武 4.0 智能園區願景示意圖	2-01
圖 2-1-2	仁武 4.0 智能園區產業規劃概念	2-02
圖 2-1-3	空間規劃構想示意圖	2-04
圖 2-2-1	變更內容示意圖	2-07
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 3-2-1	高雄國土計畫空間發展構想示意圖	3-11
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	3-14
圖 3-3-2	計畫周邊社區開發計畫示意圖	3-16
圖 3-3-3	計畫周邊景憩資源分佈示意圖	3-17
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	本計畫範圍土地使用現況示意圖	4-08
圖 4-2-2	本計畫範圍土地使用現況情形	4-09
圖 4-2-3	計畫範圍內工廠分布示意圖	4-13
圖 4-2-4	計畫範圍土地權屬分布示意圖	4-15
圖 4-3-1	南部地區產業用地及工業部門生產總額分佈趨勢圖	4-19
圖 4-3-2	高雄地區產業園區產值分佈示意圖	4-23
圖 4-3-3	台灣各縣市產業群聚發展概況	4-24
圖 4-3-4	高雄市產業群聚發展概況	4-25
圖 4-3-5	大高雄地區產業園區分佈示意圖	4-27
圖 4-3-6	本計畫周邊未登記工廠分布示意圖	4-31
圖 4-3-7	臺灣地區產業用地需求與供給統計	4-34
圖 4-4-1	基地周邊道路路網示意圖	4-36
圖 4-4-2	基地周邊主要道路示意圖	4-37
圖 4-4-3	交通量調查點位示意圖	4-39
圖 4-4-4	計畫範圍周邊公車停靠站位置圖	4-42
圖 4-4-5	計畫周邊停車場位置圖	4-44
圖 5-1-1	細部計畫示意圖	5-04
圖 5-2-1	路網交通規劃構想圖	5-06
圖 5-2-2	公共停車規劃構想圖	5-07
圖 5-2-3	人本交通規劃圖	5-09
圖 5-2-4	整體景觀及建築配置示意圖	5-12
圖 5-2-5	整地後基地地形圖	5-19

圖 5-2-6	計畫區排水分區及排水系統配置圖	5-21
圖 5-2-7	自來水管線配置示意圖	5-22
圖 5-2-8	污水管線配置示意圖	5-23
圖 5-2-9	變電所用地位置及輸電管路（左）暨配電管路（右）規劃示意圖	5-24
圖 5-2-10	架空輸電線路地下化規劃示意圖	5-24
圖 5-3-1	都市防災規劃圖	5-26
圖 5-4-1	產業專用區建築退縮示意圖	5-32

表目錄

表 2-2-1	變更內容明細表	2-06
表 3-1-1	中央相關政策指導性說明表	3-06
表 3-2-1	全國國土計畫產業發展計畫	3-09
表 3-2-2	全國國土計畫未登記工廠土地使用指導原則	3-10
表 3-2-3	高雄國土計畫規劃與本案指導性說明表	3-12
表 3-2-4	城鄉建設開發在地型產業園區計畫與本案指導性說明表	3-12
表 3-3-1	仁武產業園區周邊交通重大建設計畫列表	3-14
表 3-3-2	高雄市產業園區計畫列表	3-15
表 3-3-3	計畫周邊社區開發計畫列表	3-16
表 3-3-4	計畫周邊景憩資源一覽表	3-18
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 4-2-1	基地內工廠使用現況彙整表	4-10
表 4-2-2	本園區其它使用示意彙整表	4-14
表 4-2-3	計畫範圍土地權屬分布概況統計表	4-15
表 4-3-1	高雄市仁武區村里鄰數、戶數及人口數統計	4-16
表 4-3-2	南部區域、高雄市及仁武區人口成長趨勢表	4-17
表 4-3-3	南部區域、高雄市及仁武區人口年齡組成分析表	4-17
表 4-3-4	高雄市產業人口結構統計表	4-18
表 4-3-5	南部地區產業用地分佈及工業部門生產總額表	4-18
表 4-3-6	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)	4-20
表 4-3-7	高雄地區 100 年前十行業別生產總額表	4-21
表 4-3-8	高雄市製造業產業結構概況	4-21
表 4-3-9	中央及地方政府管理之產業用地現況	4-28
表 4-3-10	民間自行管理之產業用地現況	4-29
表 4-3-11	台灣整體產業勞動生產力指數及成長率統計表	4-33
表 4-3-12	廠商之立即用地需求調查	4-34
表 4-3-13	本計畫區申請設置產業園區之用地適當性分析表	4-35
表 4-4-1	基地主要道路系統實質設施一覽表	4-38
表 4-4-2	服務水準等級劃分標準彙整表	4-40
表 4-4-3	平日各路段服務水準評估結果彙整表	4-40
表 4-4-4	假日各路段服務水準評估結果彙整表	4-41
表 4-4-5	計畫範圍公車路線營運資料表	4-42
表 4-4-6	計畫範圍內路外停車場資訊	4-44
表 5-1-1	計畫範圍內土地使用分區及公共設施用地一覽表	5-01
表 5-2-1	園區開發前後道路路寬彙整表	5-05
表 5-2-2	園區總衍生人旅次推估表	5-13

表 5-2-3	運具選擇參數設定與衍生交通量	5-14
表 5-2-4	貨車旅次車種參數設定及衍生交通量	5-15
表 5-2-5	園區衍生交通量推估表（依車種）	5-15
表 5-2-6	園區開發前後道路路寬彙整表	5-16
表 5-2-7	園區衍生交通量推估表	5-17
表 5-2-8	本園區營運期間周邊主要路口交通服務水準彙整表	5-18
表 5-2-9	基地排水系統設計標準	5-20
表 5-2-10	滯洪設施規劃資料表	5-21
表 6-3-1	本計畫開發進度預估時程表	6-02

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，依都市計畫法第27條第1項第3款及第4款規定辦理主要計畫變更，變更農業區及道路用地為產業專用區及加油站專用區；惟目前澄清湖特定區計畫主、細計僅作簡易分離，故本案後續依循主要計畫變更指導原則擬定細部計畫土地使用分區管制要點。

第二節 法令依據

依都市計畫法第17條及22條規定辦理。

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。

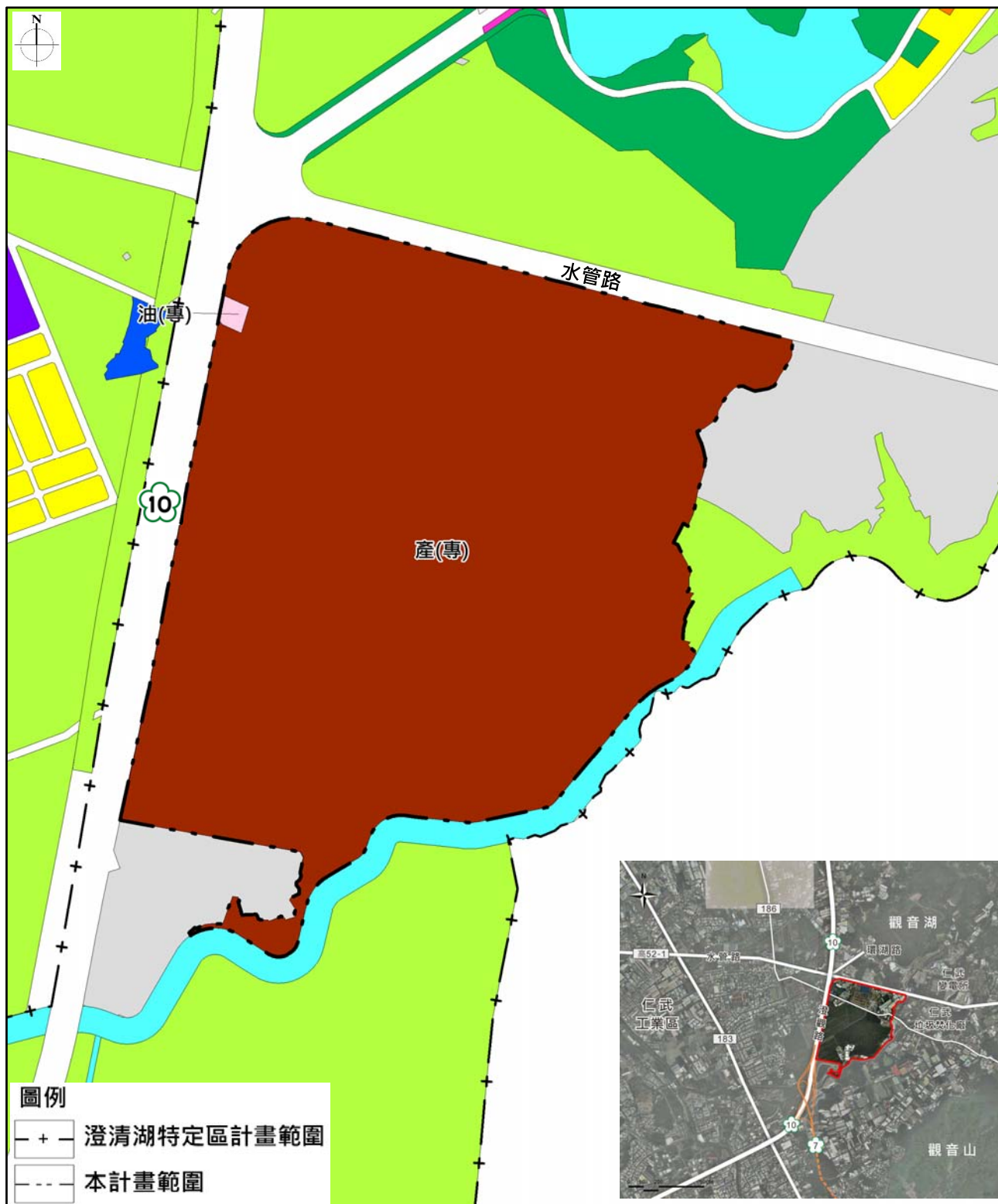


圖 1-3-1 計畫範圍及區位示意圖

第二章 主要計畫內容摘要

第一節 高雄市仁武產業園區規劃構想

一、園區願景與角色定位

在工業4.0的趨勢下，本園區以「智能園區」為發展願景，希冀透過重點產業的引進，輔以科技研發、教育研究等策略型產業的支援與投入，以及產業鏈的互聯網化(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並外溢產業群聚效益，以吸引新興產業進駐投資、輔導傳統產業升級轉型，創造南台灣新一波經濟發展契機。

鑒於極端氣候屢屢對環境帶來天然災害，園區整體規劃應具有對抗氣候變遷的韌性，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，以綠色基盤、著重環境涵容能力等友善環境的規劃理念為出發點，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，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」兼具的產業園區，即產業面透過智慧化設備、生產關鍵零組件與網實運用等提振產業轉型效能；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，在優化既有景觀的原則下，營塑兼具抗災韌性與園區美學的產業園區。



圖 2-1-1 仁武智能園區願景示意圖

二、預期引進產業

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、空氣污染防治、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2-1-2。

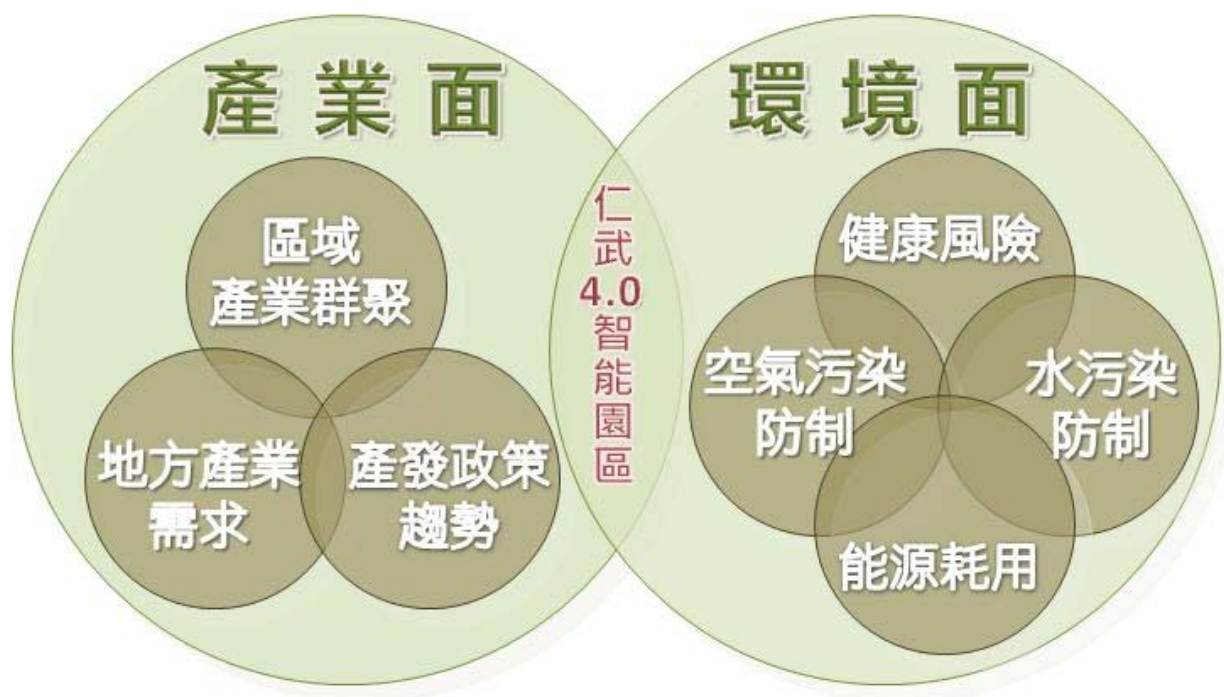


圖 2-1-2 仁武智能園區產業規劃概念

三、引進產業類型分析

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。

四、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「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。

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2-1-3。



圖 2-1-3 空間規劃構想示意圖

第二節 變更內容摘要

一、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。

二、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2-2-1；變更位置詳圖2-2-1變更內容示意圖。

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 2-2-1 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。

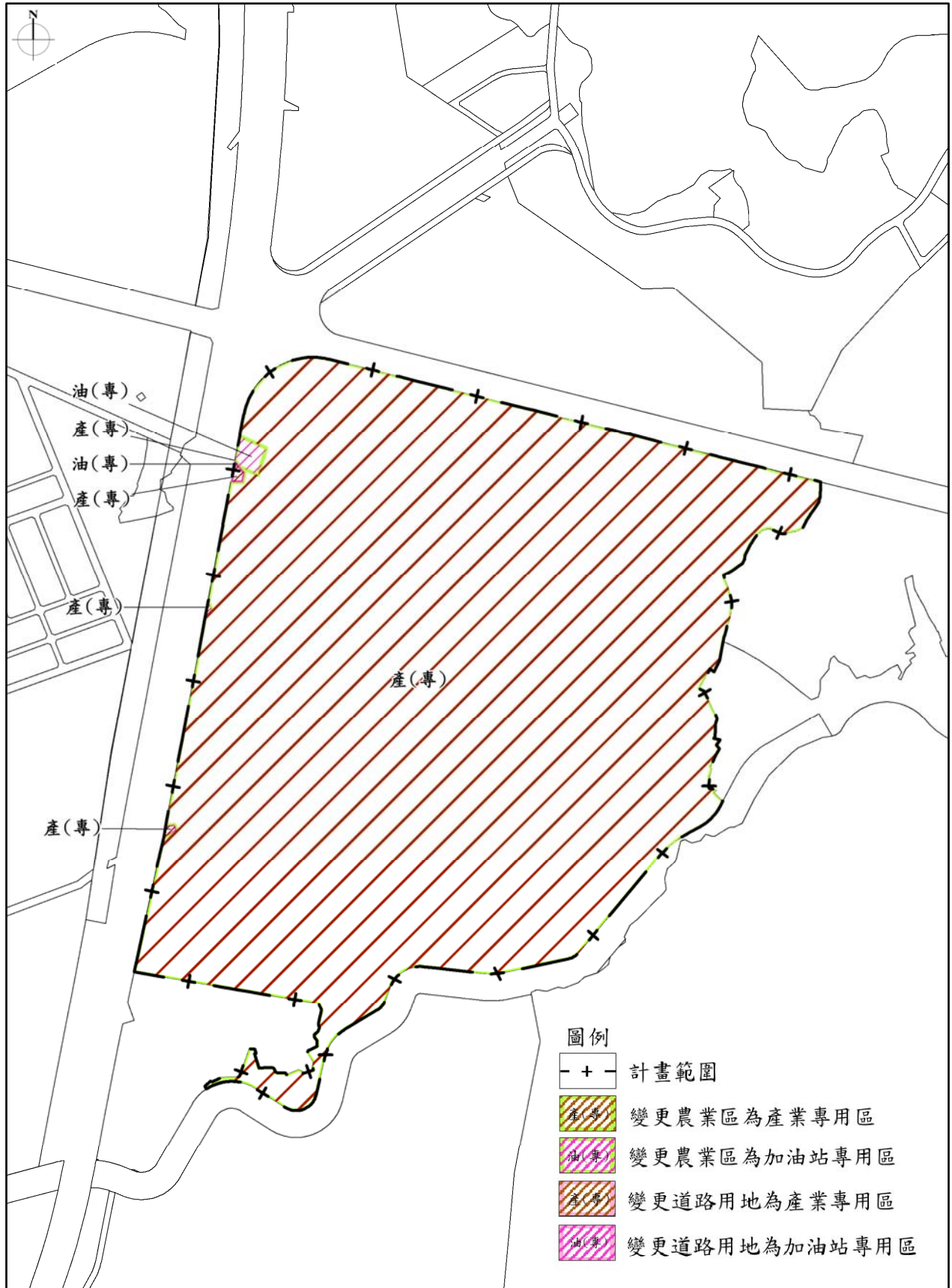


圖 2-2-1 變更內容示意圖

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「五大策略性產業帶動台灣轉型」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。

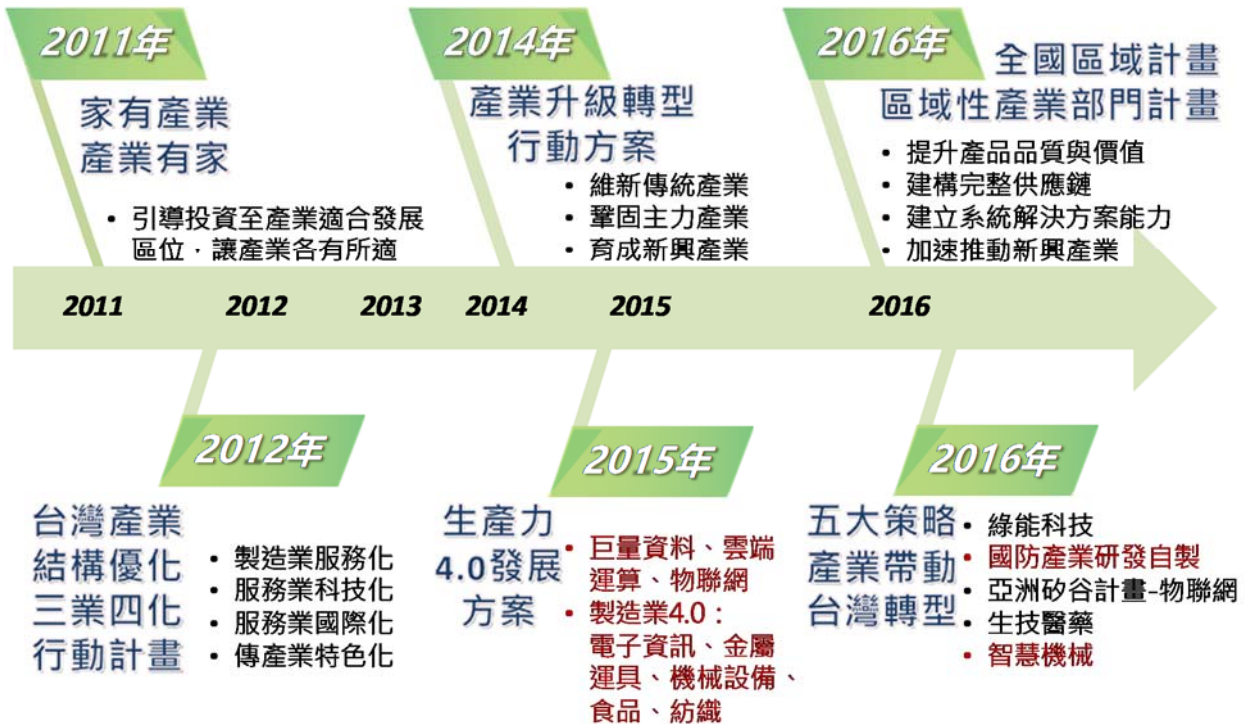


圖 3-1-1 台灣近年主要產業發展政策方向

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—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。

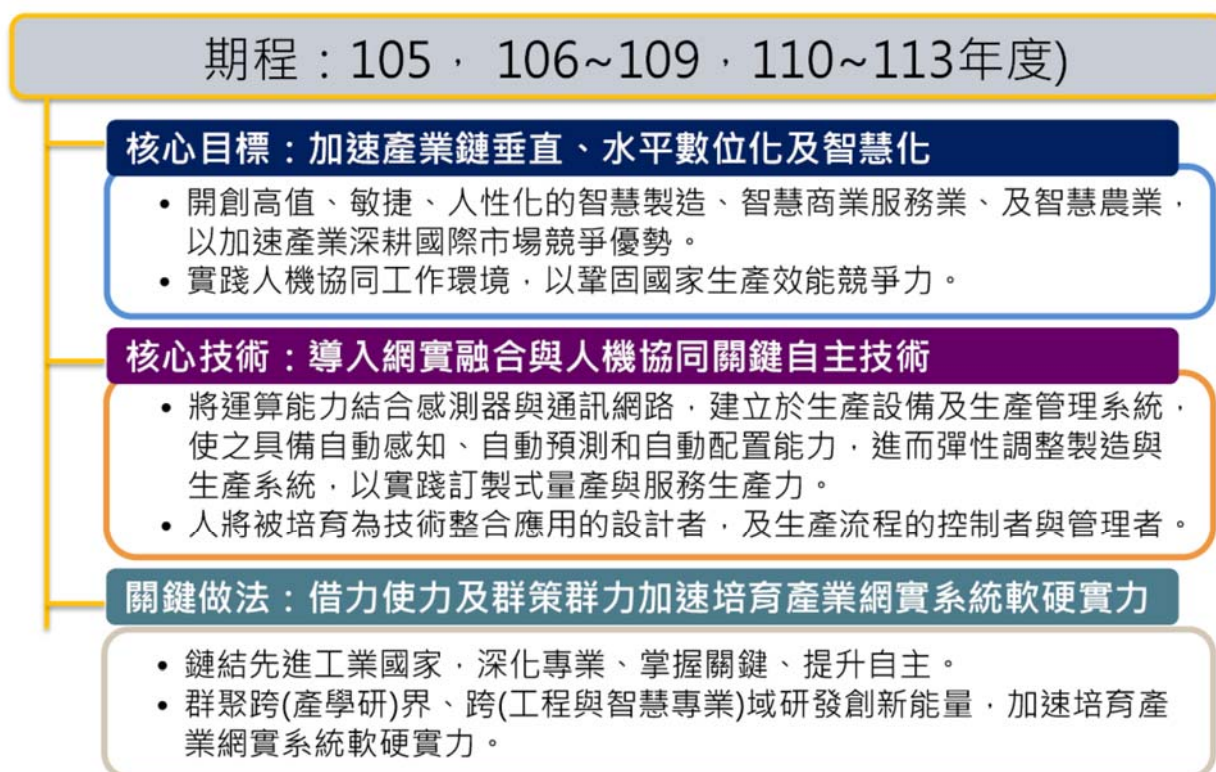
五、生產力4.0發展方案

（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、五大策略性產業帶動台灣轉型

(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
		<p>更好的消費環境與服務品質。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	
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	<p>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：</p> <p>主軸一：活化既有土地</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>主軸二：增設適地性用地</p> <ol style="list-style-type: none"> 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，有關於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。
五大策略性產業帶動台灣轉型	經濟部 105	<p>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：</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>激發產業創新風氣和能量，進而帶動產業的全面轉型升級。</p>	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、全國國土計畫（民國 107 年 04 月）

全國國土計畫將產業部門分為農林漁牧、製造業、礦業及土石採取、科學園區、觀光等，以下就農林漁牧及製造業整理詳表3-2-1所示，另未登記工廠土地使用指導原則詳表3-2-2所示。

表 3-2-1 全國國土計畫產業發展計畫

項目	內容	與本計畫指導性
農林漁牧業	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本部門涵蓋農業產業價值鏈發展、林業與自然保育、漁業及海洋資源利用等面向，因此，未來空間發展將以農業發展地區、國土保育地區、海洋資源地區為主要分布區位，並依據產業特性於上述地區適性發展。 2. 為確保國內糧食安全，直轄市、縣（市）國土計畫於擬定土地利用方向時，涉及農地資源利用事宜，應併同考量各區域土地之產業發展現況、農業及農地資源盤查作業成果、未來發展潛力等，進行農業發展地區及其分類劃設作業。 3. 維護森林生態系服務價值，確保森林永續經營，推動友善環境及多元利用之林產業發展。連結中央山脈保育廊道，強化淺山及海岸區域保育，建構國土生態保育綠網，深化里山精神並發揮生態系服務功能。未來「國土生態保育綠色網絡建置計畫」將盤點、檢核目前生態保育之潛力區域或熱點，診斷出高脆弱與高風險之生態地區，並加以保全，本計畫及直轄市、縣（市）國土計畫應適時配合彈性滾動檢討。 	本計畫用地勘選、引進產業內涵係依全國國土計畫指導之產業發展計畫原則辦理。
製造業	<ol style="list-style-type: none"> 1. 發展對策：保留國家重要產業用地，促進產業永續發展；建立產業用地土地儲備機制，以提升因應全球產業變遷的彈性；保留良好產業群聚效果及發展潛力之產業聚落；產業發展用地規劃應與產業基礎設施相互配合，以促進產業永續發展。產業發展所需之基礎設施用地，應與產業用地規劃相互配套，以利產業永續發展；科學工業園區配合產業發展及轉型需求，由「生產效率導向」逐步轉型為「創新驅動導向」，並建構「生產、生活、生態」三生一體的優質環境，建立節能永續園區。 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；此外，供重化工業使用為主之產業園區宜考量氣候變遷及經環境影響評估後設於臨海或離岸地區，而目前政府亦積極加強機械設備製造業的產業供應鏈，推動石化、鋼鐵產業高值化發展、強化高值化關鍵產品研發及輔導廠商採行空氣污染減量措施，以降低對環境的污染。 	

資料來源：全國國土計畫，內政部，民國107年04月；本計畫整理。

表 3-2-2 全國國土計畫未登記工廠土地使用指導原則

項目	內容	與本計畫指導性
掌握未登記工廠資訊，擬定直轄市、縣（市）未登記工廠管理（輔導及清理）計畫	直轄市、縣（市）政府應辦理未登記工廠資訊調查作業，建立未登記工廠數量、區位、面積、產業種類等，並擬定直轄市、縣（市）未登記工廠管理（輔導及清理）計畫，進行未登記工廠分級分類輔導。對於零星、新增之未登記工廠，優先依法令其變更使用、停止使用或拆除恢復原狀等，以保護農業生產環境完整性及遏止未登記工廠新增情形	本計畫提供部分產業用地示範性輔導未登記工廠進駐，具逐步改善農地違規情形，呼應並落實全國國土計畫有關未登記工廠土地使用之指導原則。
輔導轉型或遷廠原則	針對非屬低污染產業或無法輔導廠地合法使用者，產業主管機關以按下列措施優先輔導為原則： （一）輔導轉型：轉導轉型為符合所屬國土功能分區分類下容許使用範疇之產業使用。 （二）輔導遷廠：無法輔導其轉型經營者，配合產業主管機關各項土地優惠措施及廠地供給資訊，遷移至合法產業園區（或產業用地）及其他可供設廠土地。	
輔導土地合理及合法使用	（一）屬聚集達一定規模以上或在地產業鏈結程度高之既存未登記工廠聚落，經產業主管機關認定符合中央或地方產業發展需求、具有優先輔導合法必要者，得輔導土地合理及合法使用。經產業主管機關認定非屬低污染產業者，優先朝輔導遷廠或轉型方式處理。 （二）產業主管機關應先查核未登記工廠聚落是否符合產業政策、鄰近產業園區（或產業用地）供給及產業園區規劃配合情形，以及是否符合所訂未登記工廠分級分類輔導措施。 （三）以不影響整體農業生產環境為前提，且避免位於符合農業發展地區第一類或國土保育地區第一類劃設條件之區位。如屬上述區位者，優先朝輔導轉型或與所屬國土功能分區分類相容之產業或輔導遷廠方式辦理。 （四）土地開發方式： 1. 循都市計畫檢討、變更或新訂擴大都市計畫或依本法使用許可程序辦理為原則，不符所屬國土功能分區分類者，先依法完成國土功能分區分類檢討變更程序後始得為之。 2. 依法需辦理環境影響評估、實施水土保持之處理（維護）及其他法令另有規定者，依環境影響評估法、水土保持法及其他法令規定辦理。 3. 依本法使用許可程序辦理者，應符合前述安全性、公平性、合理性等原則。	

資料來源：全國國土計畫，內政部，民國107年04月；本計畫整理。

二、高雄國土計畫（草案）

依循高雄國土計畫（草案），仁武產業園區因為於都市計畫區，依據全國國土計畫劃設條件，屬城鄉發展地區第一類。

另參考高雄國土計畫（草案）空間發展構想之指導，仁武產業園區位於產業升級軸帶。仁武產業園區位於產業創新廊帶下，其係由茄萣、永安、彌陀及梓官沿海地區為主的海洋產業，及路竹、岡山、仁武、大社、楠梓向南串聯至大寮、林園等高科技及傳統產業共構之產業廊帶組成。沿海地區透過擬定海岸保護計畫及復育海洋資源等策略，發展農漁業的體驗經濟，維持地方發展特色與競爭力；平原地區則透過捷運紅線延伸及高雄第二科學園區等重大建設投入，及收納廊帶周邊群聚未登記工廠設置產業輔導專區，形構機能完整的生產場域，並透過創新、加值、科技等產業，帶動產業朝高值化、低污染產業轉型，詳圖3-2-1所示。

高雄市農業主要位於西側沿海及東高雄，商業及服務業主要位於原高雄市，工業主要位於國道一號、國道七號、省道一號沿線廊道。整體產業空間概分為「濱海產業遊憩帶」、「基礎工業升級帶」、「國際經貿服務區」、「臨港型產業深化區」、「精緻農業加值區」，與本計畫相關之基礎工業升級帶內容詳表3-2-3所示。



圖 3-2-1 高雄國土計畫空間發展構想示意圖

資料來源：高雄國土計畫（草案）。

表 3-2-3 高雄國土計畫規劃與本案指導性說明表

內容說明	與本計畫指導性
<ol style="list-style-type: none"> 以南科高雄園區做為太陽能、生技醫療之發展核心，並整合生產設施、研發育成中心，形成擴大效應，帶動周邊工業區或國公有土地轉型發展。 持續發展螺絲螺帽、機械、光電等產業，促進產業鍊結及技術升級。 整合高雄第一科技大學、義守大學、高雄應用科技大學、高雄師範大學、樹德科技大學、高雄大學、海洋科技大學等七所學校資源，推動高雄學園計畫，以支援岡山金屬扣件產業、南科高雄園區生技醫材等產業之研發創新能力。 配合中油高雄煉油廠關廠，導入低碳產業研發園區，並輔導仁大工業區逐步轉型引入低污染生產製程之產業。 楠梓加工出口區建議輔導更新，放寬工業區容許使用，導入生產者服務業，以提升創新附加價值，滿足產業升級所需之服務機能。 閒置工業區再利用，鼓勵媒合引入新產業（如嘉新水泥等）。 農工混用聚集地區，建議配合工廠輔導辦法，非都市土地劃定設施型分區，都市計畫區輔導劃設為產業專用區，建立農工發展次序。 	<p>本計畫後續應以符合高雄國土計畫所指導之產業發展方向，包含促進產業鍊結及技術升級、於農工混用聚集地區，建議配合工廠輔導辦法劃設產業專用區等。</p>

資料來源：高雄國土計畫報告（草案）。

三、前瞻基礎建設計畫-城鄉建設開發在地型產業園區計畫

前瞻基礎建設計畫-城鄉建設開發在地型產業園區計畫分為「強化地方工業區公共設施補助方案」、「設置平價產業園區補助方案」、「推動城鄉特色產業園區發展計畫」與「提升加工區用地效能創新產業升級計畫」等四大分項計畫。

以下表說明前瞻基礎建設計畫-城鄉建設開發在地型產業園區計畫有關補助內容對本計畫之指導性。

表 3-2-4 城鄉建設開發在地型產業園區計畫與本案指導性說明表

內容說明	與本計畫指導性
<ol style="list-style-type: none"> 本計畫所需經費計126 億元（含強化地方工業區公共設施補助方案）。 106年經費用以專案管理(推動辦公室)並協助地方政府辦理補助計畫申請，107年、108年、109年及110年經費用以辦理園區先期規劃、環境影響評估及環境監測工作，與園區開發工程設計、監造及開發作業，期能於110年8月前完成園區開發作業。 未來將透過競爭型補助，由各地方政府提出財務分析及單價、數量等計算，評估相關風險與開發效益，視計畫之前瞻性、整合性、可行性篩選出合適補助對象。 	<p>本案第一期開發區工程已申請前瞻基礎建設計畫設置平價產業園區補助方案，並經核准補助在案。</p>

資料來源：前瞻基礎建設計畫-城鄉建設開發在地型產業園區計畫(核定本)。

四、上位計畫指導事項

(一) 用地勘選考量國內糧食安全

為確保國內糧食安全，土地利用方向涉及農地資源利用事宜，應併同考量各區域土地之產業發展現況、農業及農地資源盤查作業成果、未來發展潛力等，進行農業發展地區及其分類劃設作業。

(二) 產業引進考量國家發展對策

產業引進應考量以下事項：保留國家重要產業用地，促進產業永續發展；建立產業用地土地儲備機制，以提升因應全球產業變遷的彈性；保留良好產業群聚效果及發展潛力之產業聚落；產業發展用地規劃應與產業基礎設施相互配合，以促進產業永續發展；產業發展所需之基礎設施用地，應與產業用地規劃相互配套，以利產業永續發展；科學工業園區配合產業發展及轉型需求。

(三) 配合工輔法輔導未登記工廠進駐

農工混用聚集地區，建議配合工廠輔導辦法，非都市土地劃定設施型分區，都市計畫區輔導劃設為產業專用區，建立農工發展次序。

(四) 促進產業鍊結及技術升級

持續發展螺絲螺帽、機械、光電等產業，促進產業鍊結及技術升級。

(五) 申請前瞻基礎建設計畫

本案第一期開發區工程已申請前瞻基礎建設計畫設置平價產業園區補助方案，並經核准補助在案。

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、高雄—屏東間東西向第二條快速公路建設計畫等。

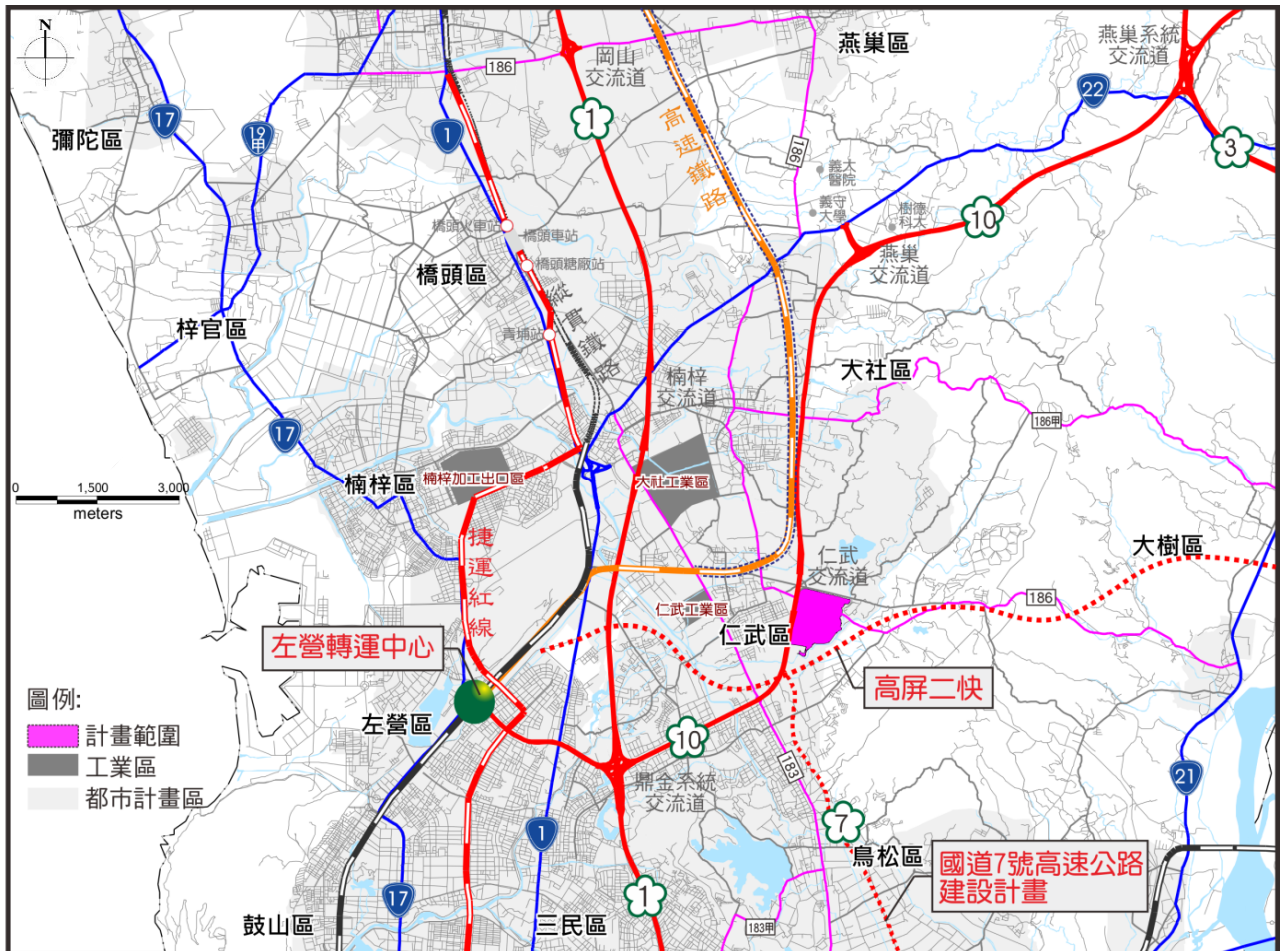


圖 3-3-1 仁武產業園區周邊重要交通建設發展計畫示意圖

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。	已於105年3月完成決標公告、105年6月與承包商完成簽約，目前招商中	交通部 高速鐵路工程局
國道7號高速公路建設計畫	計畫建議路廊自高雄市南星路起，向北沿臨海工業區，經小港、鳳山、大寮、鳥松區後，於高雄市仁武區銜接國道10號，全長約23公里。	環保署自103年9月召開計畫二階環評範疇界定會議，俟環評審議通過，將報奉行政院核定。	交通部 國道新建工程局

表 3-3-1 仁武產業園區周邊交通重大建設計畫列表（續）

計畫名稱	內容概述	執行進度	辦理單位
高雄—屏東間東西向第二條快速公路	規劃中的台灣東西向快速公路之一。以仁武區國道 10 號仁武交流道為起點，至國道 3 號鹽埔交流道至長治交流道間設置系統交流道做為路廊終點，計畫長度 23 公里，目前已通過可行性研究，未來需進行 2~3 年的規劃期及 5~6 年的施工期。	已編列至交通部中程施政計畫(106-109 年度)，計畫期程 108-114 年。	交通部公路總局

資料來源：本計畫整理。

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。
岡山本洲擴大工業區	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	計畫終止
金屬扣件物流倉儲產業園區	位於阿蓮區台糖九闔農場，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	計畫終止
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	計畫終止

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，每每大雨就淹水，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。

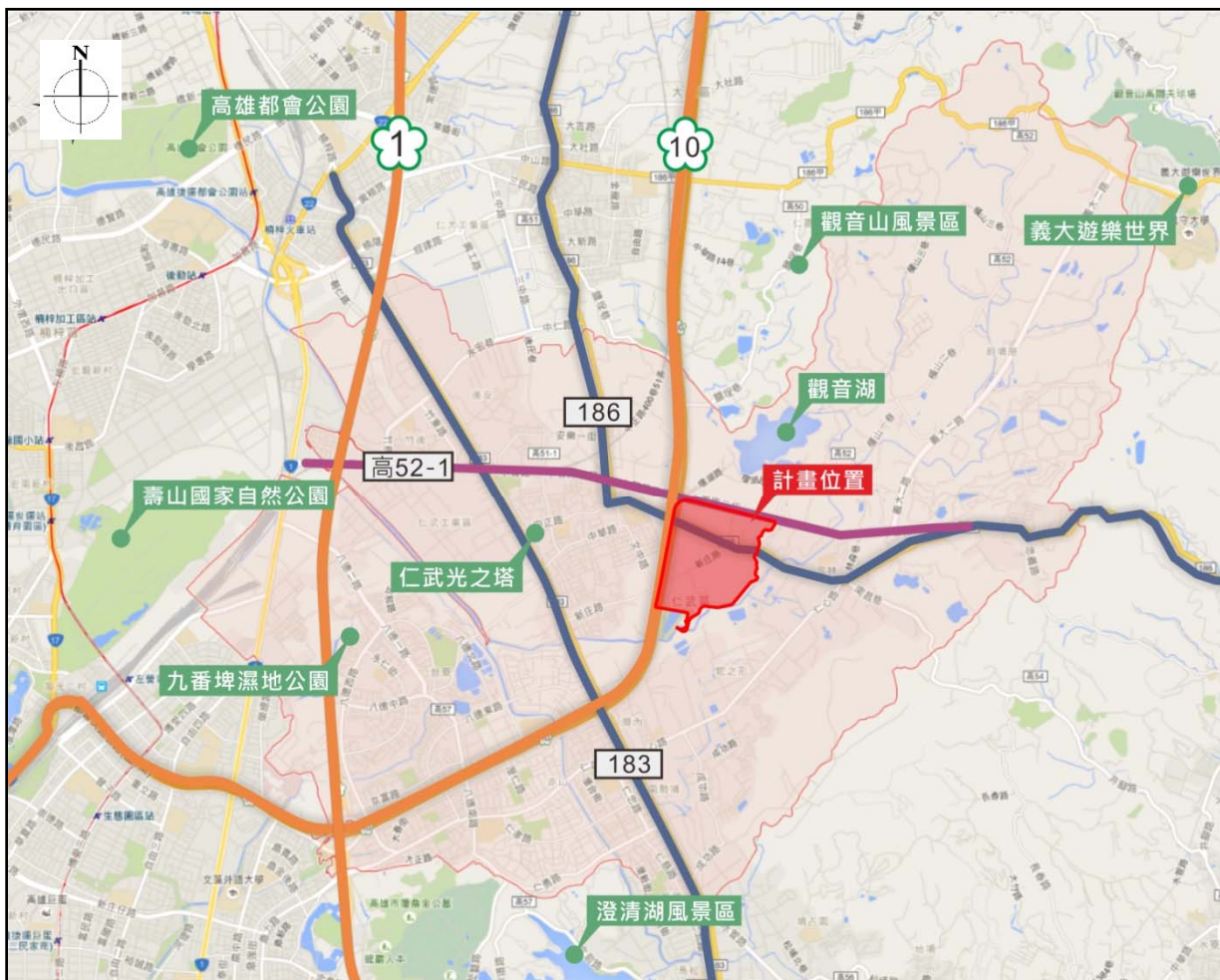



圖 3-3-3 計畫周邊景憩資源分佈示意圖

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，波光潑豔，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。

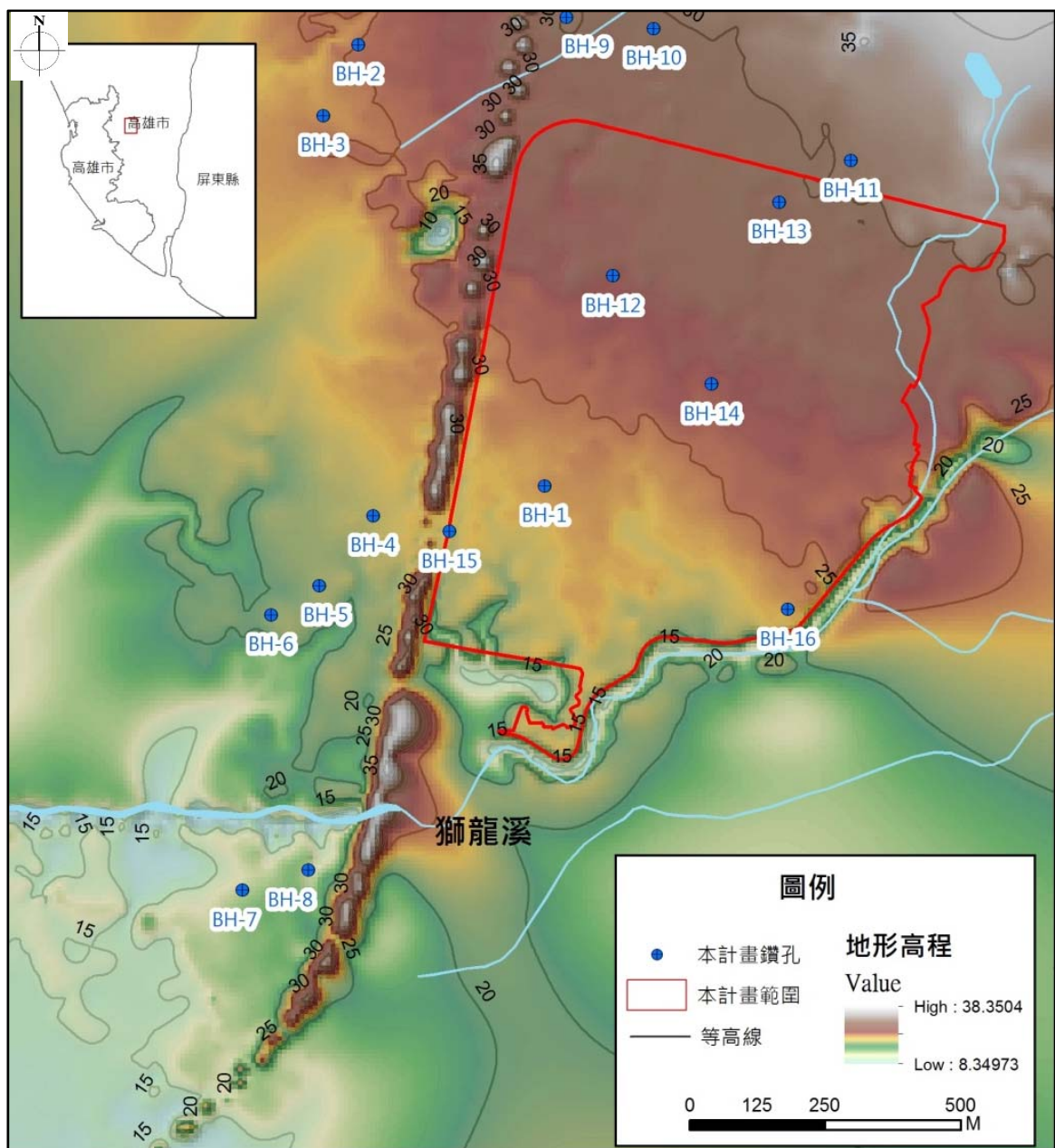


圖 4-1-1 本計畫基地地形圖

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）區域地層

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）區域地質構造

據前述地調所官方資料，本計畫場址並無活動構造直接通過，鄰近計畫區之斷層為旗山斷層及仁武斷層，其中旗山斷層為地調所公布之第一類活動斷層。如圖4-1-2所示。

旗山斷層約呈東北走向，由旗山區西南側，以東北向西南延伸至仁武區以北。由野外觀察斷層露頭得知，為一逆移斷層兼具左移分量，為地調所公布之第一類活動斷層。該斷層於仁武區以南可能受到沖積層掩覆而其分布不詳，故可能仍繼續於仁武區以南向南延伸（地調所，2014）。根據旗山斷層向南延伸報告（地調所，2016），旗山斷層南延止於仁武水管路一帶，而基地場址相距本斷層約0.92公里。

仁武斷層位在高雄市仁武區灣內附近，包括2段直線崖，走向北北西，長約3公里，東側上升，孫習之(1964)推論此斷層向北可連接旗山斷層。此直線崖，崖高1~3公尺，未見地層變位現象（楊貴三，1986）。中央大學工程地質與防災研究室，指出直線崖長約4.5公里，呈西北東南走向。基地場址相距本斷層約0.65~1.14公里。

依據「建築物耐震設計規範及解說」修訂草案(104、105年)，已將旗山斷層列為仁武區場址區域考量近斷層效應之斷層，後續建築物耐震設計時，應將其地動潛勢、近斷層效應等納入計畫場址工程設計考量。

(三) 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如圖4-1-2。



圖 4-1-2 本計畫區域地質與已公告地質敏感區圖

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。

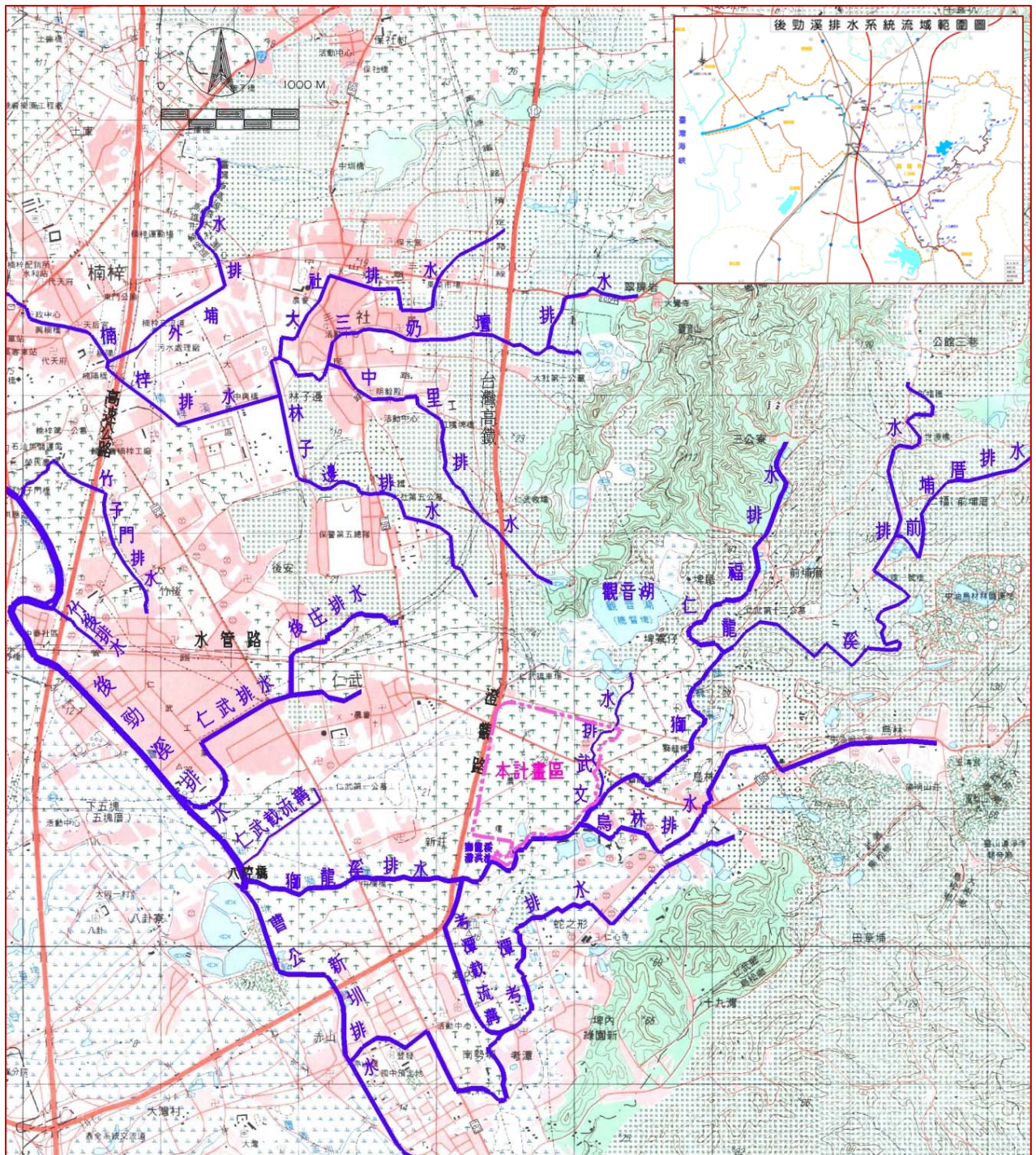
計畫區南鄰之獅龍溪排水，發源自仁武鄉石坎山流向西南蜿蜒而下，沿途匯集前埔厝排水、仁福排水、文武排水等山溝排水及烏林排水後，於八漕橋上游約100公尺處與曹公新圳排水會合後，流入後勁溪排水系統終點，長度約10.07公里，集水區面積約15.13平方公里。獅龍溪排水系統已依據經濟部98年6月29日經授水字第09820207170號函核定之「高雄地區後勁溪排水系統整治及環境營造規劃報告」完成相關之治理工程及後續維護管理工作。排水之保護標準為10年重現期距之計畫洪水位，25年重現期距之洪水不溢堤為原則（高雄市政府101年10月獅龍溪排水、烏林排水、考潭排水治理計畫）。

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

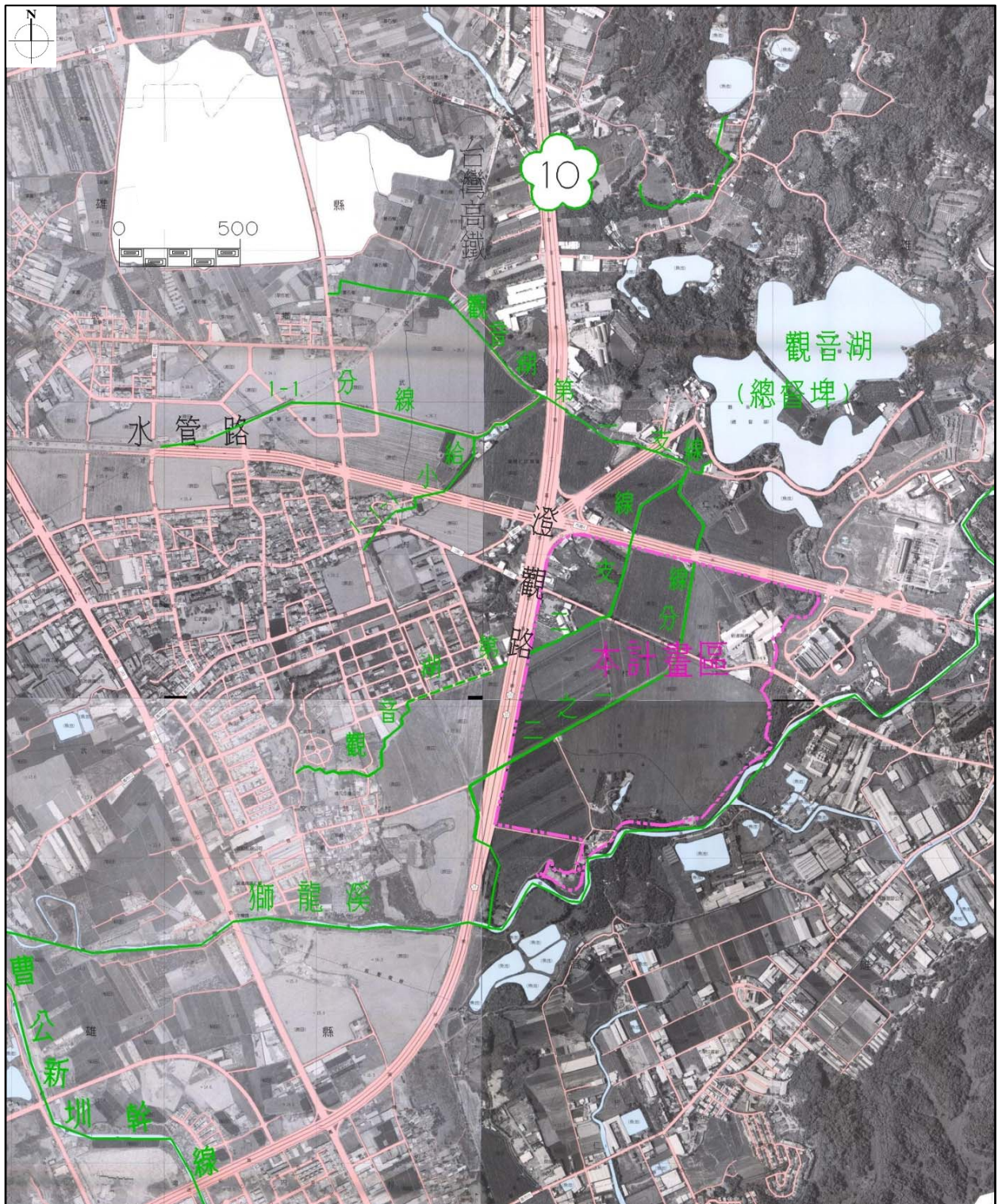


圖 4-1-4 本計畫鄰近灌排水路分布圖

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°C，105年之月平均氣溫以1月之19.3°C最低，7月之30.2°C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

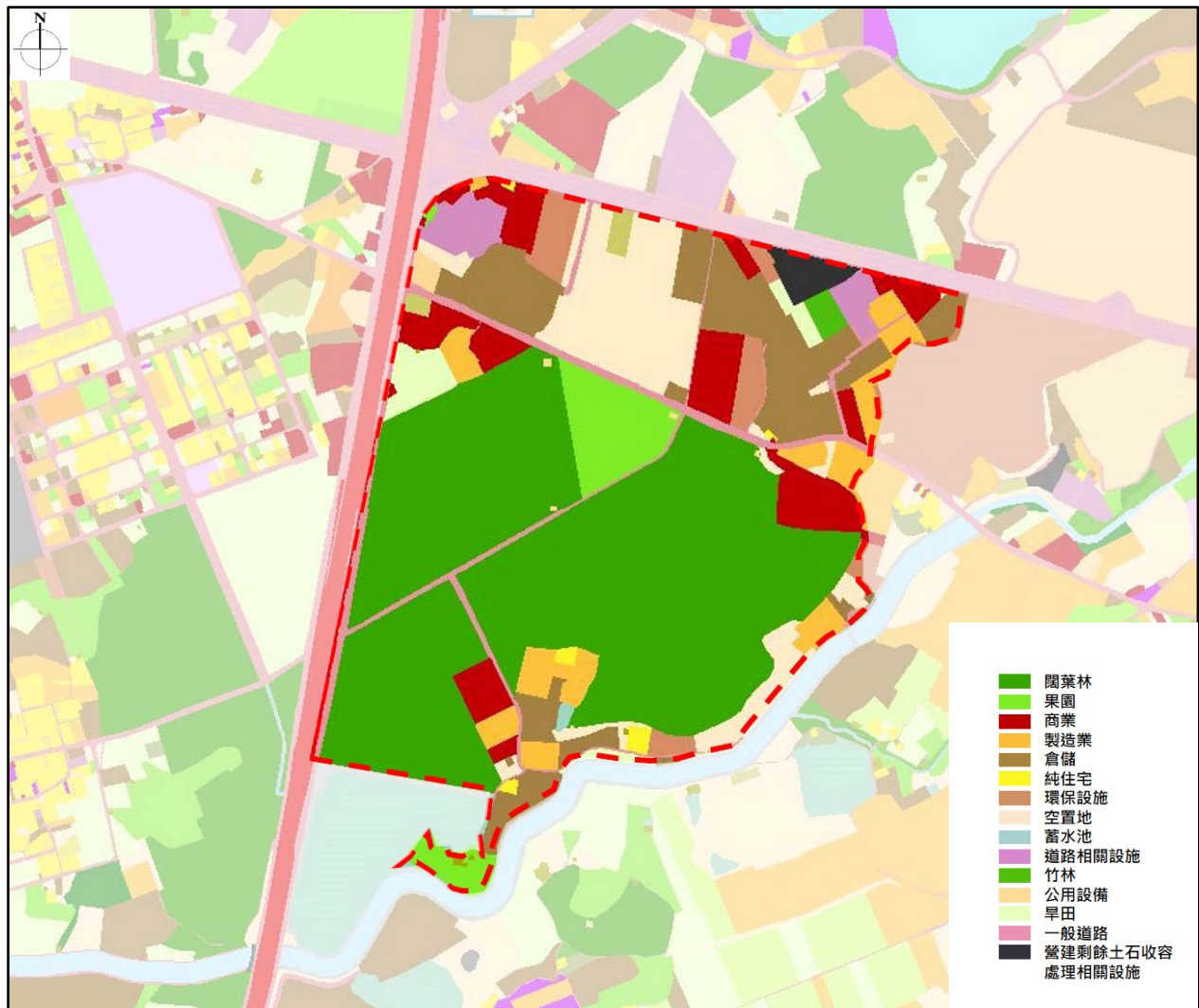
註：表內數據單位為公釐。

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 土地使用現況

一、土地使用現況

仁武產業園區基地以平地造林、苗木生產、工廠、閒置荒地等使用為主，並無特定農業區農牧用地。其中，工廠（包括工廠、資源回收廠、工具機停放場等使用）總計51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。基地土地使用現況示意圖及現況照片詳圖4-3-1以及圖4-3-2所示。



資料來源：內政部國土測繪中心，國土利用調查(107)。

圖 4-2-1 本計畫範圍土地使用現況示意圖

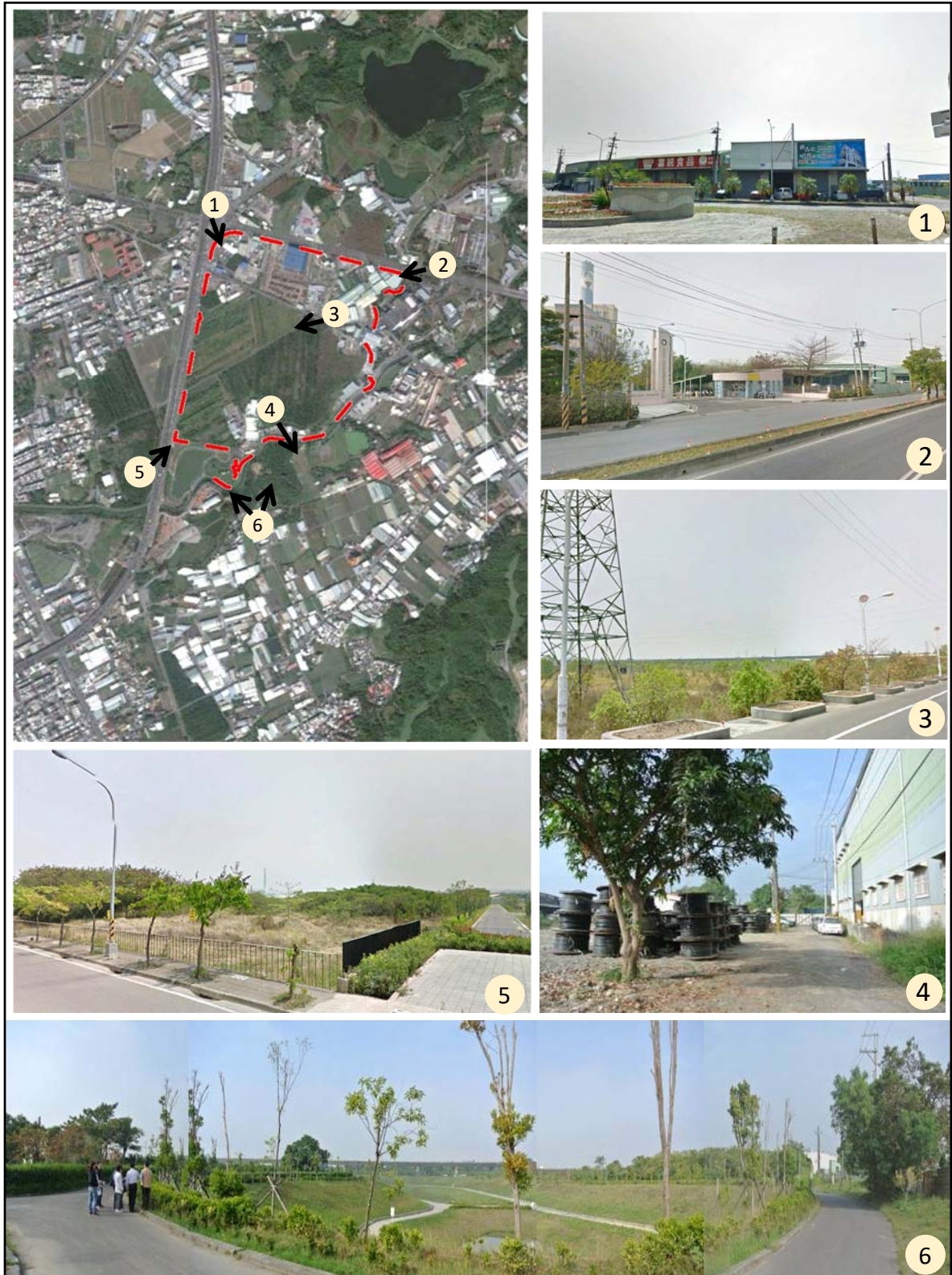


圖 4-2-2 本計畫範圍土地使用現況情形

(一) 未登記工廠

根據經濟部商業司登記資料，本徵收計畫範圍內工廠計有51家，皆無工廠登記，既有未登記工廠產業類別以機械設備製造業、金屬製品製造業、汽車(含其他運輸工具)及其零件製造業、產業用機械設備維修及安裝業為主，並包括食品及飼品製造業、家具製造業、批發業、運輸及倉儲業、汽車維修業…等，詳表4-3-1以及圖4-3-3所示。

表 4-2-1 基地內工廠使用現況彙整表

編號	道路名稱	地號	土地權屬	使用現況	建築結構	工廠名稱	產品類別	台糖土地(租期)	工廠登記
1-1	仁安一巷	982、 983、984	私人	工廠	鐵皮屋	黑松股份有限公司	食品飲料相關業		無
1-2			私人	工廠	鐵皮屋	宇豪企業行	倉儲配送/運輸物流		無
2-1	仁安一巷	973、 974、 985~989、 991~993	私人	工廠	鐵皮屋	耕坊行股份有限公司高雄營業所	食品什貨批發業		無
2-2	仁安一巷		私人	工廠	鐵皮屋	偉聯實業股份有限公司	耐火木材		無
2-3	仁安一巷		私人	工廠	鐵皮屋	中華銲接技術社	銲接、電銲、一般手工電銲		無
2-4	仁安一巷		私人	工廠	鐵皮屋	翰功股份有限公司	家具		無
3	水管路		私人	工廠	鐵皮屋	美食家食材通路股份有限公司	食材原料		無
4	水管路		991-2	私人	工廠	鐵皮屋	陞達堆高機有限公司	堆高機、零件加工製造	
5	水管路	1002	私人	工廠	鐵皮屋	不具名	堆置		無
6	仁林路	971、 729、729- 14	私人	工廠	鐵皮屋	綜泰特殊鋼有限公司	中鋼鐵材、合金鋼、碳素鋼、塑膠模具		無
7	仁林路	976、 977、978	私人	工廠	鐵皮屋	園玉貿易有限公司	機具批發		無
8	仁林路	728-1、 732-2	私人	工廠	鐵皮屋	鈺潔國際事業有限公司	抽取式衛生紙包裝		無
9	水管路	1030、 1031-8	私人	工廠	鐵皮屋	聯福資源科技有限公司	五金批發		無
10	水管路	1031-1	私人	工廠	鐵皮屋	高斌貿易股份有限公司	進口貿易		無
11	水管路	1031-2	私人	工廠	鐵皮屋	鈺志貿易有限公司	大型機具零件		無
12	水管路	1031-3、 1030-1、 1031-5、 1031-6、 1031-9	私人	工廠	鐵皮屋	星達貿易有限公司	建設機械		無
13	水管路	1027、 1031-4	私人	工廠	鐵皮屋	大友高空	--		無
14	水管路	1026	私人	工廠	鐵皮屋	不具名	--		無

編號	道路名稱	地號	土地權屬	使用現況	建築結構	工廠名稱	產品類別	台糖土地(租期)	工廠登記
15	水管路	1024	私人	工廠	鐵皮屋	不具名	--		無
16	澄觀路	1023、1028	私人	工廠	鐵皮屋	鴻億汽車修護廠	汽車維修		無
17	澄觀路	1030、1031-7	私人	工廠	鐵皮屋	南台灣信鴿聯合會	遊覽車維修		無
18	澄觀路	1158、689	私人	工廠	鐵皮屋	精韋企業有限公司	高壓油管、夾管機及切管機		無
19	澄觀路	698-2	私人	工廠	鐵皮屋	一男重工有限公司	大型機具租借		無
20	仁林路	707、708、709、714	私人	工廠	鐵皮屋	VOLVO	大型車停車場		無
21	仁林路	709-1	私人	工廠	鐵皮屋	不具名			無
22	仁林路	699、710	私人	工廠	鐵皮屋	元翊行	五金製品、廢料處理五金製品批發		無
23	仁林路 146巷	729-5、729-22、729-23、729-6	私人	工廠	鐵皮屋	不具名			無
24	仁林路 146巷	729-3、729-18	私人	工廠	鐵皮屋	不具名			無
25	仁林路 146巷	729-19	私人	工廠	鐵皮屋	古早味豆腐	食品		無
26	仁林路 146巷	729-20	私人	工廠	鐵皮屋	不具名			無
27	仁林路 146巷	729-15	私人	工廠	鐵皮屋	不具名	金屬製品製造		無
28	仁林路 146巷	729-16	私人	工廠	鐵皮屋	邑紘企業有限公司	金屬製品製造		無
29	仁林路 146巷	729-17	私人	工廠	鐵皮屋	不具名			無
30	仁林路 146巷	6	私人	工廠	鐵皮屋	不具名			無
31	仁林路 146巷	6-1	私人	工廠	鐵皮屋	不具名			無
32	新庄巷	27	私人	工廠	鐵皮屋	宏綺電信工程股份有限公司	專業、科學及技術服務業		無
33	新庄巷	27-1	私人	工廠	鐵皮屋	世耀金屬工業有限公司	金屬製品製造		無
34	新庄巷	27-2	私人	工廠	鐵皮屋	協億機械工程有限公司	金屬製品製造		無
35	新庄巷	27-9	私人	工廠	鐵皮屋	永鑫汽車企業社	汽車維修		無
36	新庄巷	27-5	私人	工廠	鐵皮屋	不具名	機械設備		無
37	新庄巷	27-6、27-7、27-8	私人	工廠	鐵皮屋	不具名	汽車貨運業		無
38	新庄巷	17-2、17-12	私人	工廠	鐵皮屋	不具名	塑膠粒、再製粒倉庫加工		無

編號	道路名稱	地號	土地權屬	使用現況	建築結構	工廠名稱	產品類別	台糖土地(租期)	工廠登記
39	新庄巷	17-6	私人	工廠	鐵皮屋	CYS 精業盛企業有限公司			無
40	新庄巷	17-5、17-8、22-12、22-7、17-14、17-15	私人	工廠	鐵皮屋	互崧企業有限公司	家具批發、系統櫥櫃		無
41	新庄巷	22-1	私人	工廠	鐵皮屋	東和木材行	建築材料批發及製造		無
42	新庄巷	23、21-3	私人	工廠	鐵皮屋	金發企業社	批發		無
43	新庄巷	21-2、23-1、23-2	私人	工廠	鐵皮屋	台灣好夫曼企業有限公司			無
44	新庄巷	21-1	私人	工廠	鐵皮屋	不具名	倉庫		無
45	新庄巷	21-7	私人	工廠	鐵皮屋	不具名	芋頭加工		無
46	新庄巷	20	私人	工廠	鐵皮屋	郁景實業有限公司	電子產品		無
47	新庄巷	20-1	私人	工廠	鐵皮屋	凱臻電子有限公司	電子產品製造		無
48	新庄巷	20-4	私人	工廠	鐵皮屋	不具名	線香、紙錢		無
49	新庄巷	21-4	私人	工廠	鐵皮屋	不具名	建築橫板		無
50	水管路二段	1009	台糖	廢土回收	鐵皮屋	新世紀環保服務股份有限公司		103/07-107/12	無
51	仁林路	1009	台糖	廠房	鐵皮屋	昕立旺保修廠		102/03-107/03	無

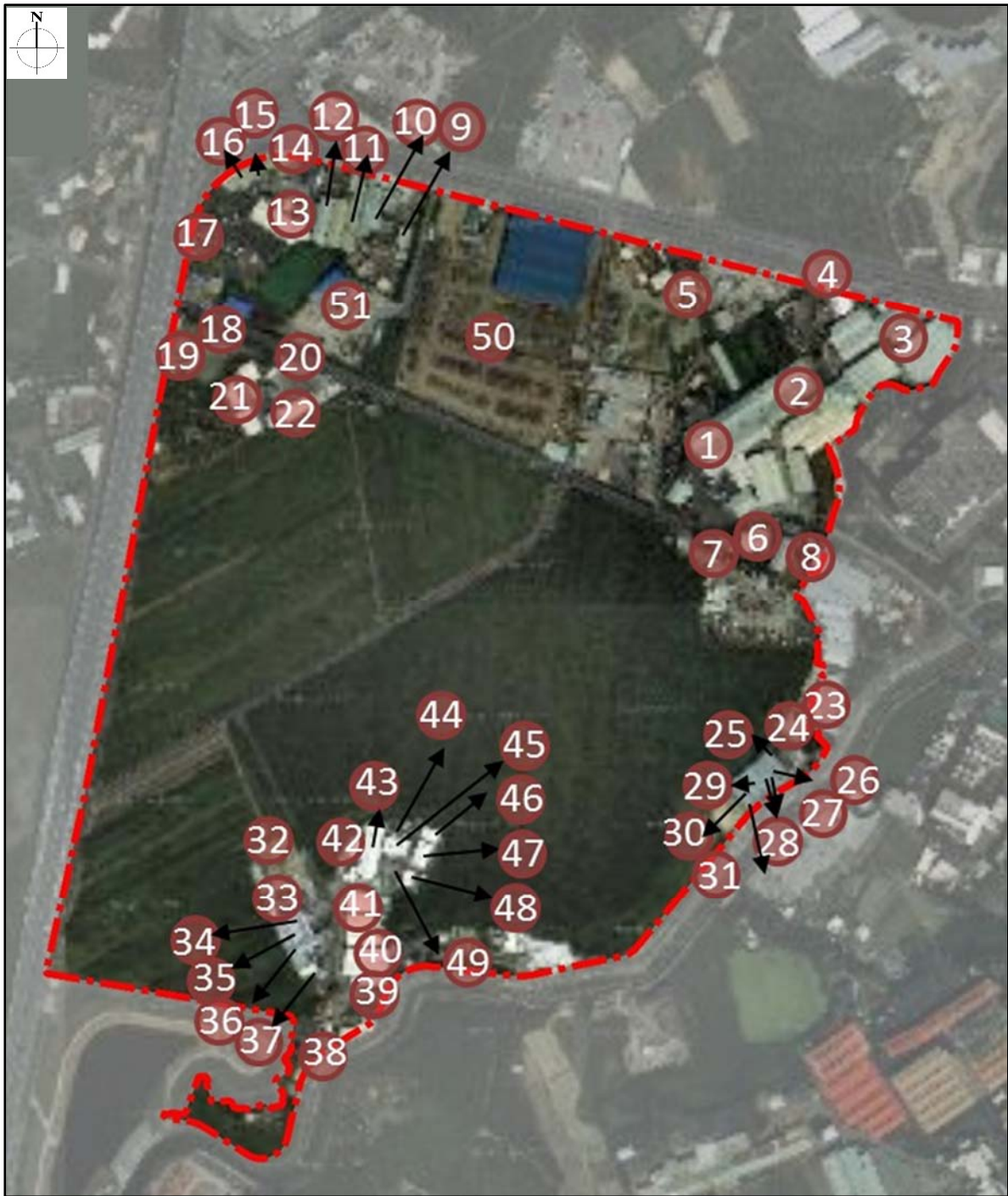


圖 4-2-3 計畫範圍內工廠分布示意圖

(二) 其它使用

經本計畫現況調查，本園區維持農業使用之地主以種植竹筍為主，其它為檳榔攤、閒置為空地、埤塘或雜草，詳表7-3所示。

表 4-2-2 本園區其它使用示意彙整表

<p>使用 類別</p>	<p>檳榔攤</p>	<p>空地</p>
<p>照片 示意</p>		
<p>使用 類別</p>	<p>竹筍</p>	<p>埤塘</p>
<p>照片 示意</p>		

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4-2-1及圖4-2-2所示。

表 4-2-3 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。

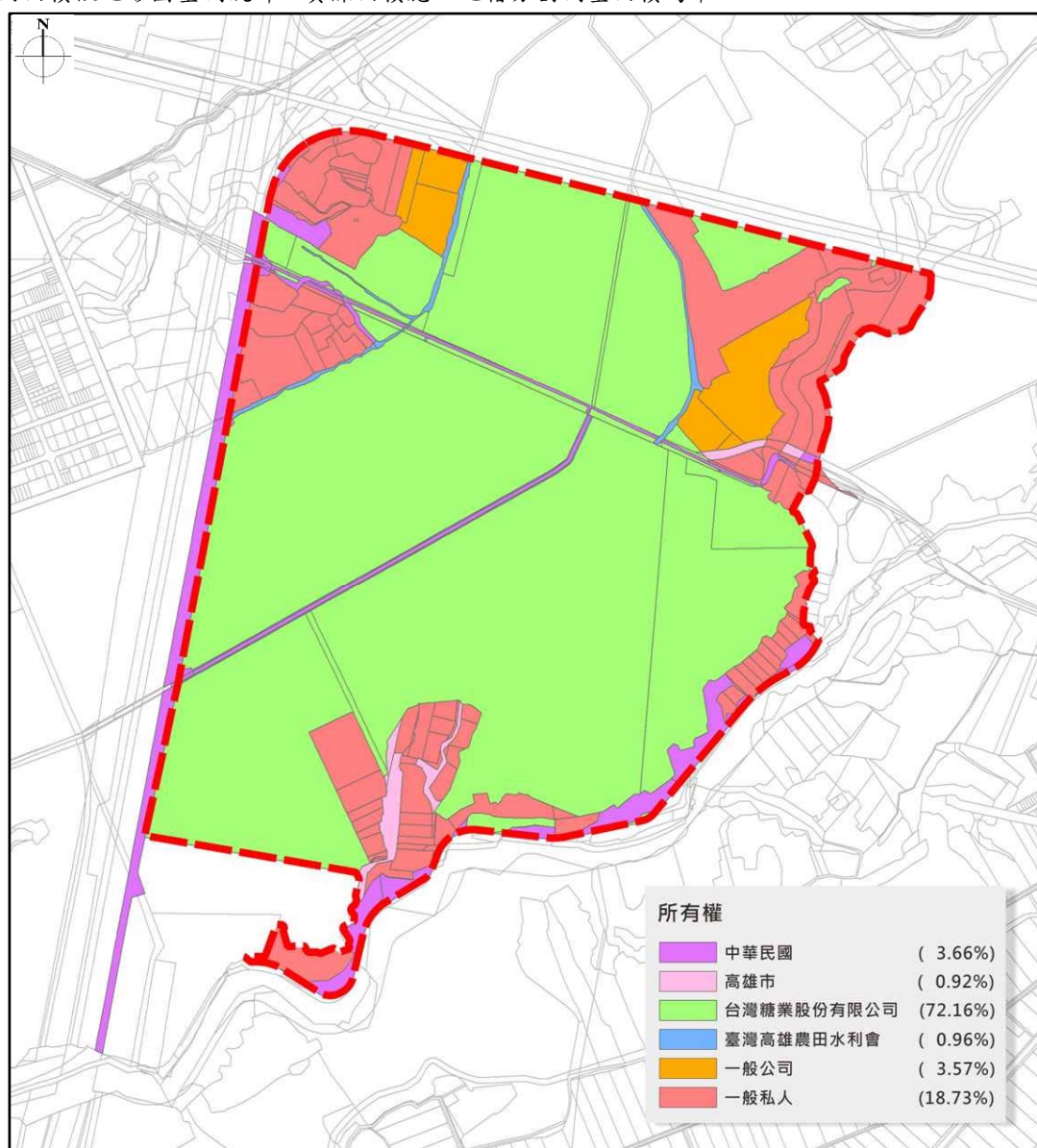


圖 4-2-4 計畫範圍土地權屬分布示意圖

第三節 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4-3-1。

表 4-3-1 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4-3-2。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 4-3-2 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4-3-3。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，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 4-3-3 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 4-3-4 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區分佈情形及工業部門生產總額詳如表 4-3-5 所示。另佐以圖 4-3-1 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 4-3-5 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。

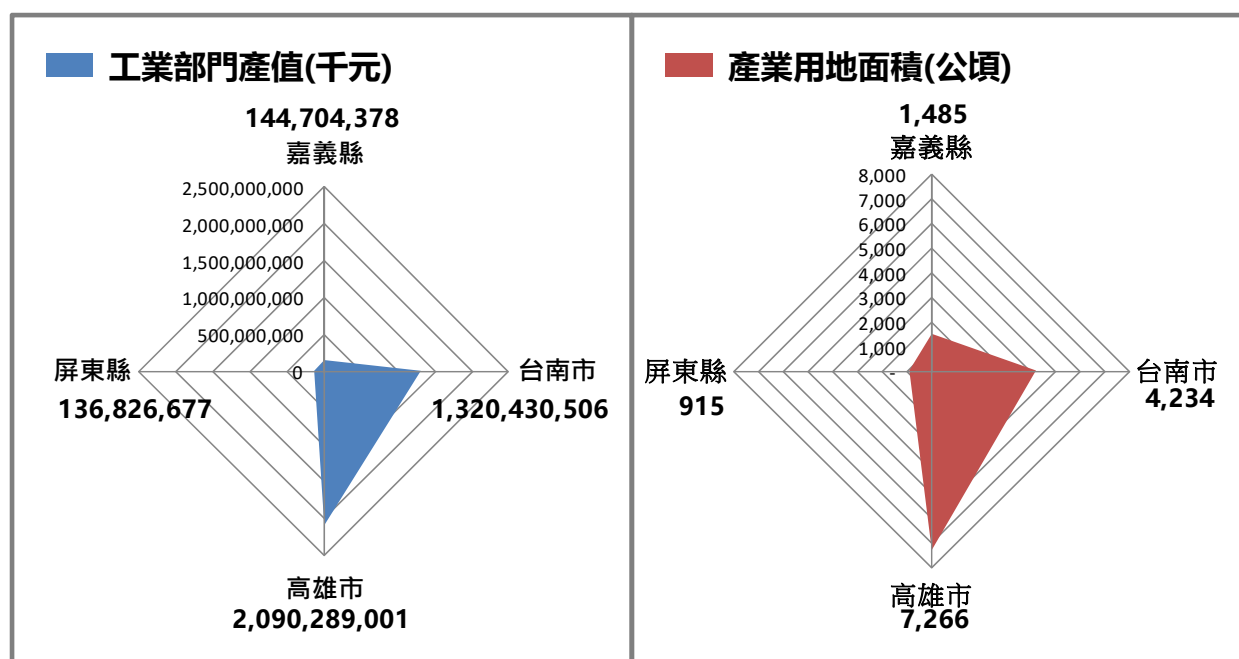


圖 4-3-1 南部地區產業用地及工業部門生產總額分佈趨勢圖

2. 基本金屬製造業最具發展競爭力

依表 4-3-6 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 4-3-6 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 4-3-7 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：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 4-3-8 及圖 4-3-2 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 4-3-8 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 4-3-8 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）。

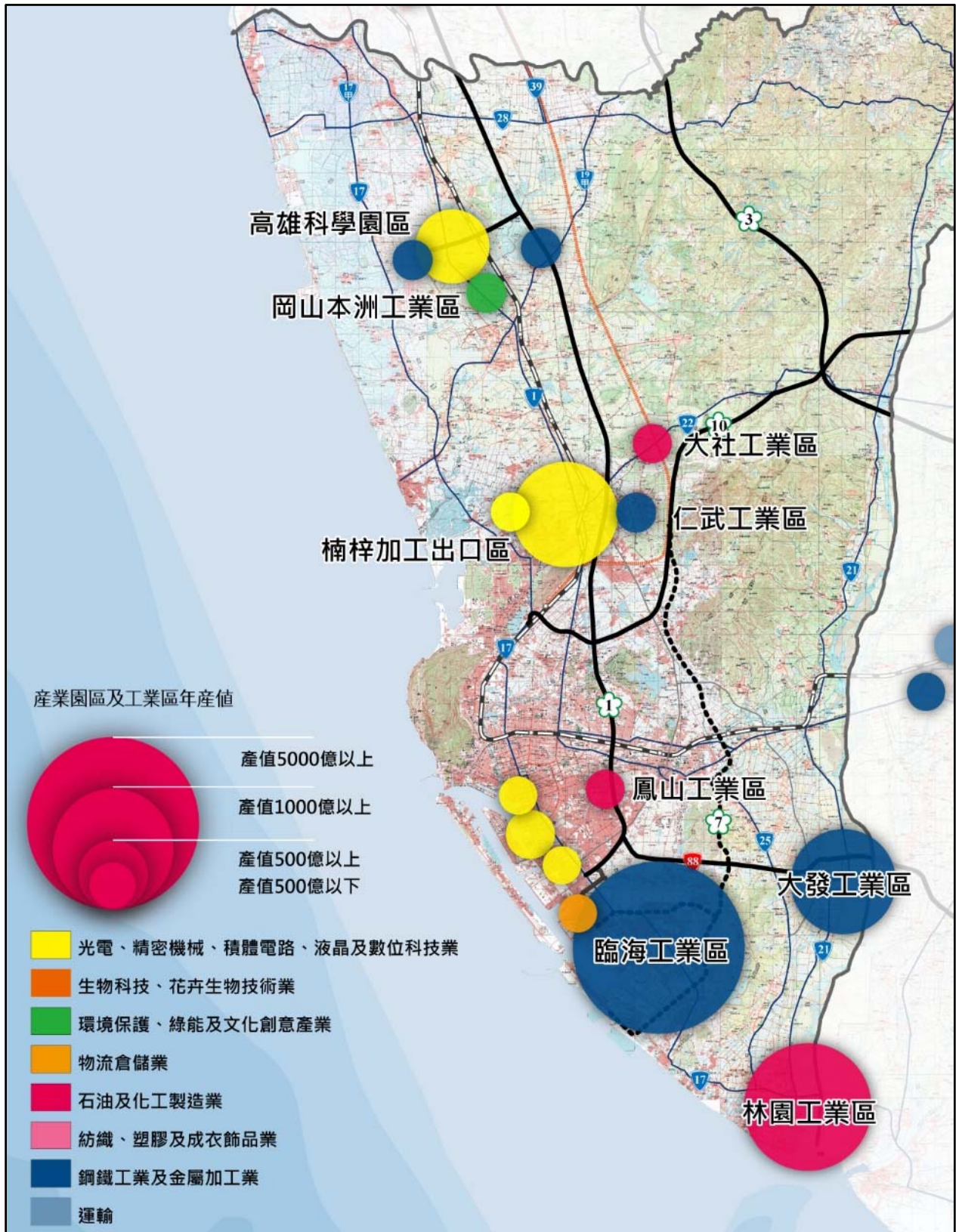
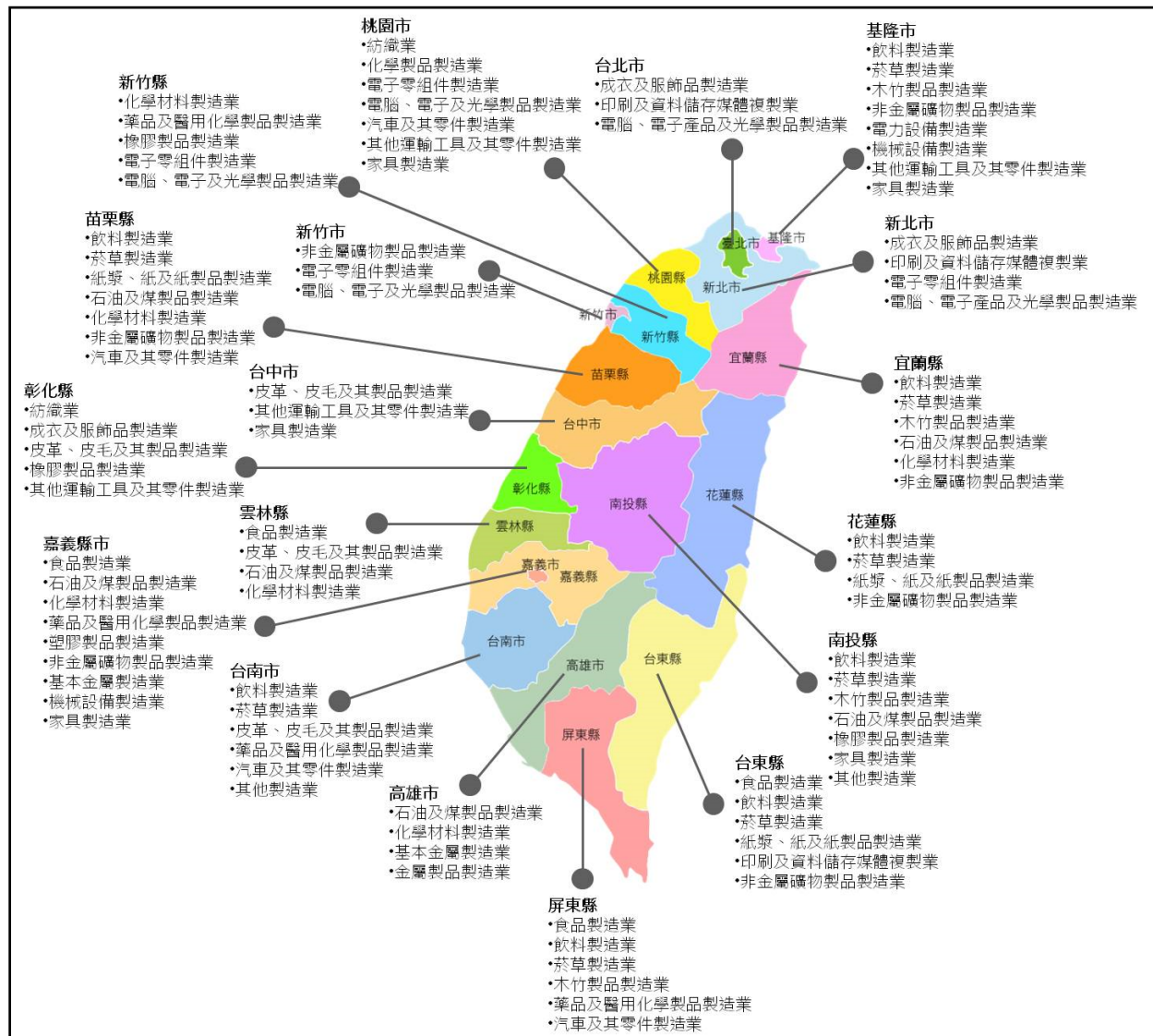


圖 4-3-2 高雄地區產業園區產值分佈示意圖

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4-3-3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 4-3-3 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4-3-4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。

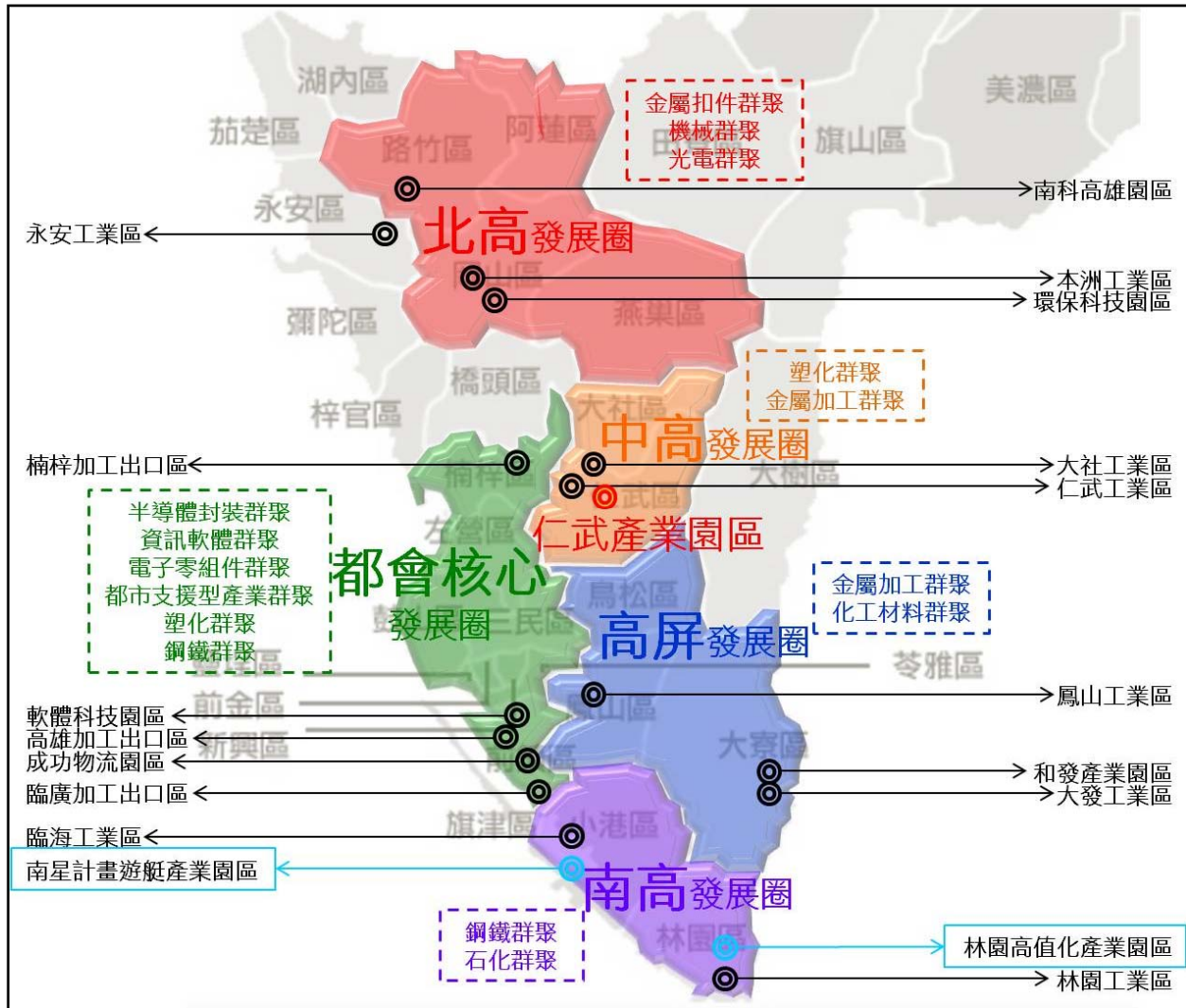


圖 4-3-4 高雄市產業群聚發展概況

七、高雄新興產業

(一) 國防船艦

目前國防產業以國艦國造為主要目標之一，力求2025年內首艘新型國造潛艦下水。此產業上、中、下游協力供應廠家繁多，上游包含造船鋼板的供應，中游為船用主裝備與油漆，下游則是船東最終使用者。

此政策除了可促進船用裝備、鋼鐵等中下游工業的連鎖發展，亦可帶動一般性工業如鐵艙品、塗裝、室裝、電機、電纜等發展，產生群聚效應，創造產值及促進本地就業機會。我國造船產業又以高雄為主要產業聚落，國內四大船廠，有三家坐落於此，中下游廠商亦高度集中於台南、高雄、屏東一帶。高雄市船舶產業聚落主要位於旗津造船專區、臨海工業區、大發工業區、興達港遊艇專區。

高雄市除了船廠商集中度高外，亦可利用在地主力產業鋼鐵提供船用鋼材及金屬製品業提供相關裝備及零組件供應及石油化學工業提供防鏽、有色塗料等，有助於發展國艦完整供應鏈體系。

（二）航太產業

1. 依據國防部於民國 106 年之統計，臺灣航太產業整體產值突破新台幣 1,085 億元。
2. 依據航空業估計，在未來 20 年，全球將有 3 萬 4,000 架新飛機的需求，總產值將達 5.2 兆美元；亞太地區將佔新飛機產值市場的 3 分之 1 以上，市場需求量為 1.2 萬架，總產值也有 1.7 兆美元。
3. 高雄已構建一個航太產業微型聚落，國內有 1/3 的航太生產聚落位於高雄，且航太零組件指標性大廠皆位於高雄，如：漢翔發動機岡山廠、晟田科技、駐龍、長亨及公準等精密機械零件加工公司等，其產業規模更佔台灣整體航太產值之 1/4。
4. 民國 105 年，航太與醫材專業特殊材料商忠正公司投資新台幣 4,640 萬元，在高雄仁武區設立亞太特殊金屬轉運中心。
5. 中科院、漢翔、中鋼、長榮航宇精密、東台精機、油機工業及榮田精機等航太業大廠，於民國 105 年加入南台灣航空產業產學聯盟，藉由集結國防航太研發、國內金屬材料領導廠商與相關工具機業者，建立上中下游完整供應鏈體系，推動南台灣金屬產業升級轉型。

（三）綠能產業

1. 台灣擁有極佳的能源技術研發和製造能力，可望在今後 10 年內發展成為能源產業大國，引領台灣的社會邁入低碳化與產業高值化的境界。
2. 高雄市近年配合產業政策逐漸轉型朝綠色低碳城市，更成立全國唯一地方政府型的「高雄市政府綠色產業中小企業創新育成中心」，由國立中山大學專業團隊進駐服務，藉由產、官、學合作發揮綠色產業群聚效應，藉此打造綠能港都。
3. 高雄市金屬鋼鐵產業發展完善、陽光、風力充足，具綠能相關產業鏈發展潛力，再加上周邊十餘所大專院校可提供高素質之人才，以及鄰近興達港風電專區作為離岸風機發展重要基礎設施，更凸顯綠能產業（低用水、低空汙）發展優勢。

八、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 4-3-5。

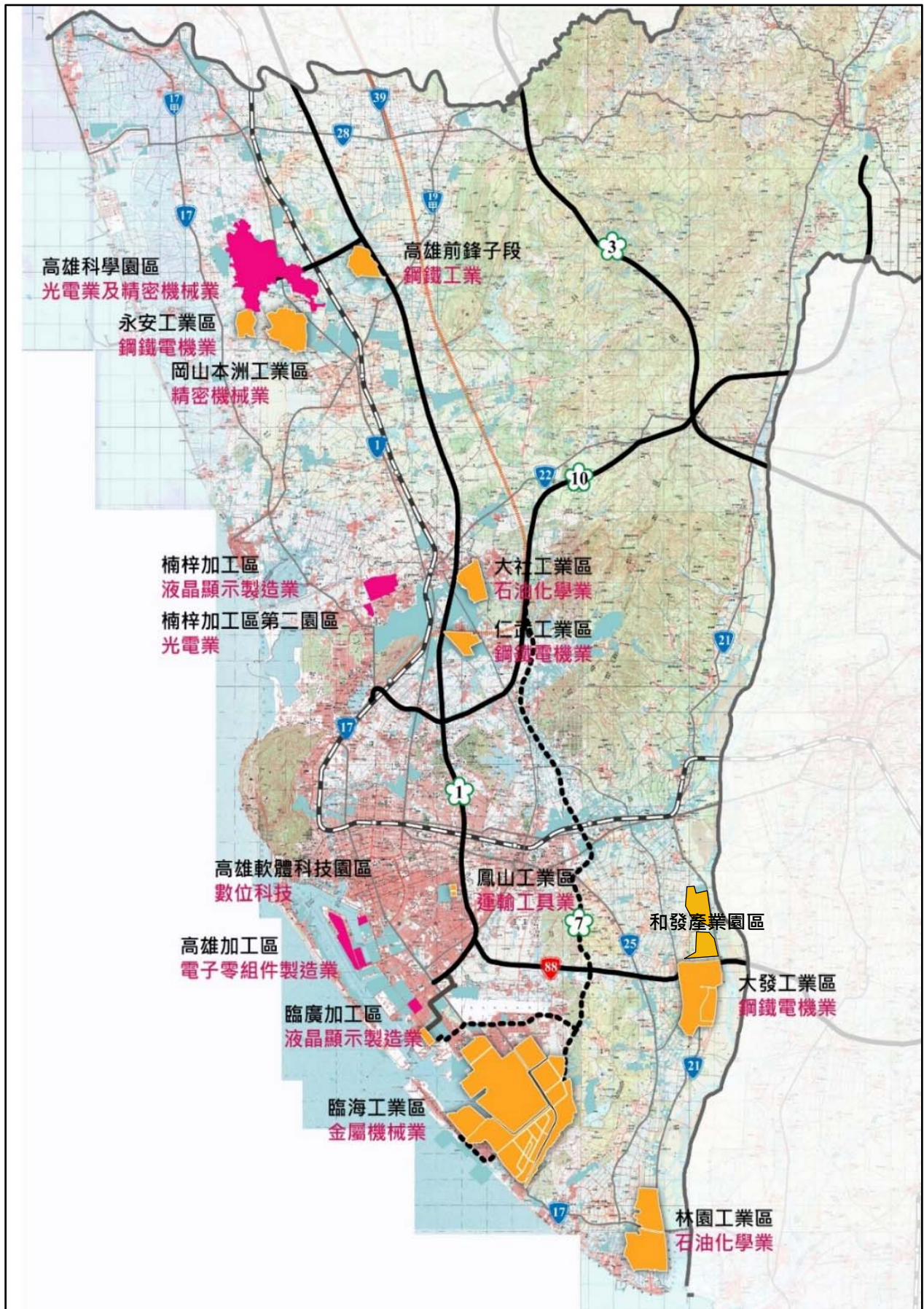


圖 4-3-5 大高雄地區產業園區分佈示意圖

(二) 中央及地方政府管理之產業用地供給現況

由表4-3-9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4,013.76公頃，其中，工業園區2,888.14公頃、科學園區930.2公頃、加工出口區195.42公頃。

惟就各該用地開發使用情形觀之，現階段科學園區及加工出口區可釋出土地有限，約僅8.38公頃；編定工業區中，截至108年3月底，除岡山本洲工業區尚餘0.42公頃(產一用地)待處分、和發產業園區32.20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。

和發產業園區32.20公頃可供標租售租土地中，約有18.84公頃待申(標)售，其餘13.36公頃為只租不售土地，現興建標準廠房以輔導和發產業園區周邊未登記工廠進駐。

和發產業園區預計108年底前完工，而本園區結合和發產業園區能量，藉上中下游分工串接，創造加乘效益，預計於109年前辦理標售作業，分別解決中高及高屏產業發展圈產業用地需求。

表 4-3-9 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	永安工業區	永安區	64.37	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	21.00	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	0.42	可立即使用
8		臨海工業區	前鎮區	1560	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	32.20	標售中
編定工業區(政府)小計				2,888.14		32.62	
10	科學園區	南科高雄園區	路竹區	569.99	光電、積體電路	8.38	可立即使用
11		高雄第二科學園區	橋頭區	360.21	半導體、生醫、智慧航太	-	申設中
科學園區小計				930.20		8.38	
12	加工出口區	成功物流園區	前鎮區	8.40	物流	0	
13		軟體科技園區	前鎮區	7.90	數位科技	0	
14		高雄加工出口區	前鎮區	72.30	電子零組件	0.3	可立即使用
15		楠梓加工出口區	楠梓區	97.80	半導體封裝測試	0	
16		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	
總計面積				4,013.76		41.30	
可釋出產業用地面積						41.30	

資料來源：1.高雄市政府經濟發展局；2.本計畫108年3月整理。

(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，除現正編定中之拓鑫實業產業園區、裕鐵企業路竹產業園區、大井泵浦工業產業園區、德興產業園區及莒光塑膠研發產業園區，其他皆已無產業用地可釋出（詳表4-3-10）。

表 4-3-10 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
路竹區後鄉段工業用地	路竹區	25.32	依核定計畫	0	-
橋頭區五里林工業用地	橋頭區	37.52	依核定計畫	0	-
燕巢區滾水坪工業用地	燕巢區	31.24	依核定計畫	0	-
高雄前峰子段	岡山區	53	依核定計畫	0	-
高雄台上段	岡山區	13	依核定計畫	0	-
永新工業區	岡山區	12.52	精密鋼板加工等	0	-
大德工業區	岡山區	19.57	金屬製品	0	-
中鋼結構燕巢工業區	路竹區	45.01	鋼鐵	0	-
油機公司申編工業區	路竹區	15.72	通用機械設備製造	0	-
芳生螺絲二廠報編工業區	岡山區	5.86	金屬製品	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	-
南六企業不產業園區	燕巢區	7.31	紡織	0	-
震南鐵線產業園區	路竹區	13.75	金屬製品	0	-
正隆紙器工業園區	燕巢區	10.37	紙製品	0	-
宇揚航太科技產業園區	路竹區	12.12	航空器零組件	0	-
拓鑫實業產業園區	永安區	6.58	拉釘帽系列等	-	申請設置中
裕鐵企業路竹產業園區	路竹區	17.39	冷軋鋼捲等	-	申請設置中
大井泵浦工業產業園區	路竹區	5.76	抽水機、噴霧機等	-	申請設置中
德興產業園區	永安區	6.26	金屬製品	-	申請設置中
莒光塑膠研發產業園區	茄苳區	6.01	塑膠製品	-	申請設置中
可釋出產業用地面積				0	

資料來源：1.高雄市政府經濟發展局；2.本計畫108年3月整理。

(四) 高雄市閒置產業用地處理情形

依產業園區閒置土地認定與輔導使用及強制拍賣辦法（107.12.10）第3條可知：所謂閒置土地，係指產業用地自取得所有權之日起，逾三年未完成建廠，包含下列各款未完成建築使用情形之一者：一、未建廠或設廠面積之建蔽率低於百分之三十；二、未具主要機械設備或營業設備；三、未取得目的事業主管機關核准登記或營運許可證明文件；四、已取得目的事業主管機關核准登記或營運許可證明文件，經撤銷、廢止或喪失效力。

依照經濟部107年9月26日經工字第10704605161號書函，高雄市公告閒置土地計6筆，面積約為9.8公頃，位於大寮區大發工業區及小港區臨海工業區（詳附錄七）。而本市針對閒置產業用地已有相關配套措施如下：

1. 市府開發之產業園區處理模式

(1) 園區服務管理機構定期進行使用調查

為避免產業園區土地閒置，將由園區服務管理機構定期針對已租售土地進行使用調查，並回報清查成果予本府查核，俾利土地媒合資料之更新。

(2) 限期完成使用

有關閒置土地，將依產業創新條例第46-1條意旨，要求廠商須依法於期限內完成建築使用，屆期未完成建築使用者，將透過罰鍰及公開強制拍賣處理。

本府和發產業園區訂有廠商申購產業用地3年內完成使用、完成使用滿5年後始得轉讓土地予他人規定，後續仁武產業園區亦將比照辦理，避免土地炒作與閒置。

2. 建置招商平台，以媒合私人土地

考量現有閒置產業用地以私人土地為主，因此，本市建置相關招商平台，以資訊透明、即時化，媒合需用土地人及合法產業用地土地所有權人進行交易。

九、未登記工廠

(一) 高雄市未登記工廠以大寮及仁武區居多

為掌握未登記工廠現況，本市經發局於104、105、106年建置「高雄市工廠空間地理資訊系統」（以下簡稱GIS系統），並於105年底正式上線使用，藉由GIS系統之管控功能，隨時掌握列管中之未登記工廠即時空間分布情況，以及案件裁處追蹤辦理情形。截至108年3月為止，本府列管之高雄市未登記工廠家數約1,882家。

(二) 本計畫周邊未登記工廠

本計畫5公里範圍內之未登記工廠約有107家（105/5/20後稽查列管未登記工廠），未登記工廠面積倘以家數*250坪（全市未登記工廠平均規模）估列，約為8.8公頃，產業發展現況以金屬製品製造業、食品製造業及機械設備製造業為主，如圖4-3-6所示。

(三) 本計畫區內未登記工廠

園區範圍內現存51家既有不合分區使用工廠，產業類別以機械設備製造業、金屬製品製造業、汽車(含其他運輸工具)及其零件製造業、產業用機械設備維修及安裝業為主，並包括食品及飼品製造業、家具製造業、批發業、運輸及倉儲業、汽車維修業…等。

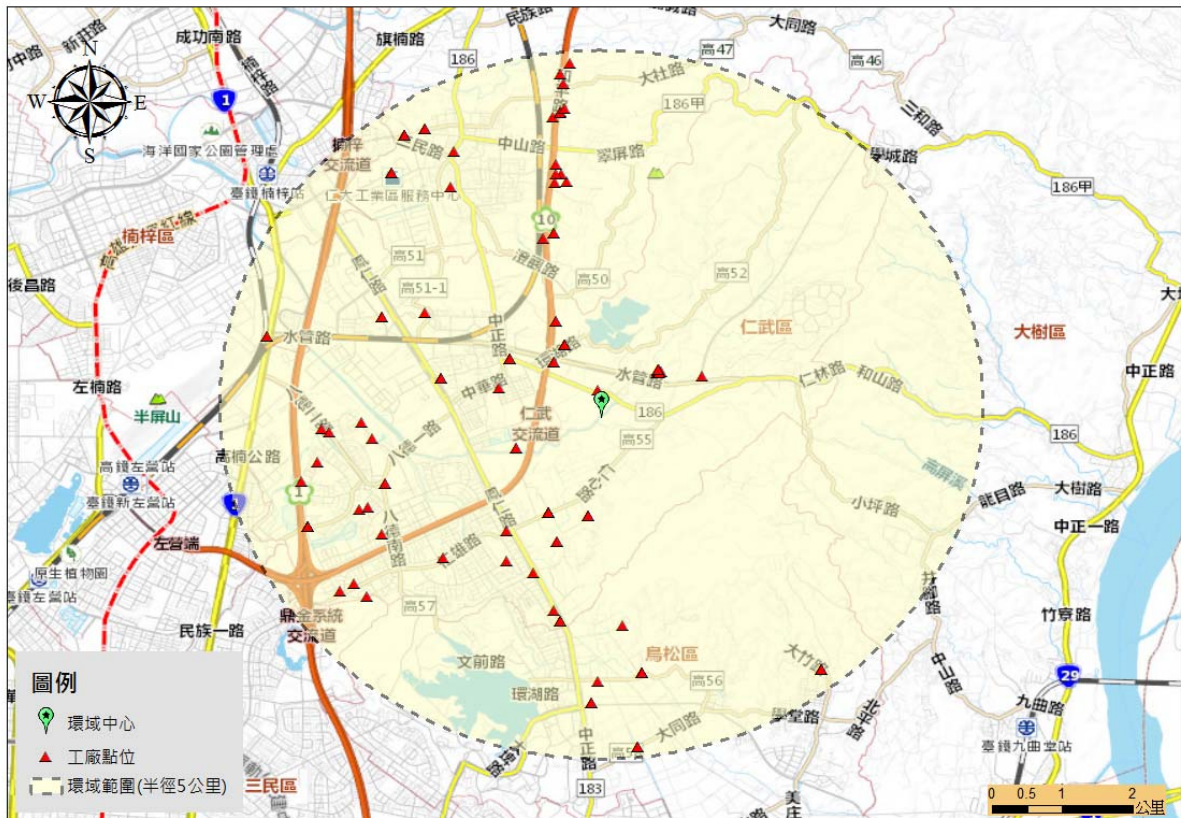


圖 4-3-6 本計畫周邊未登記工廠分布示意圖

十、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 4-3-11）。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 4-3-11 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 汙染整治業		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

（1）高雄市整體產業需求

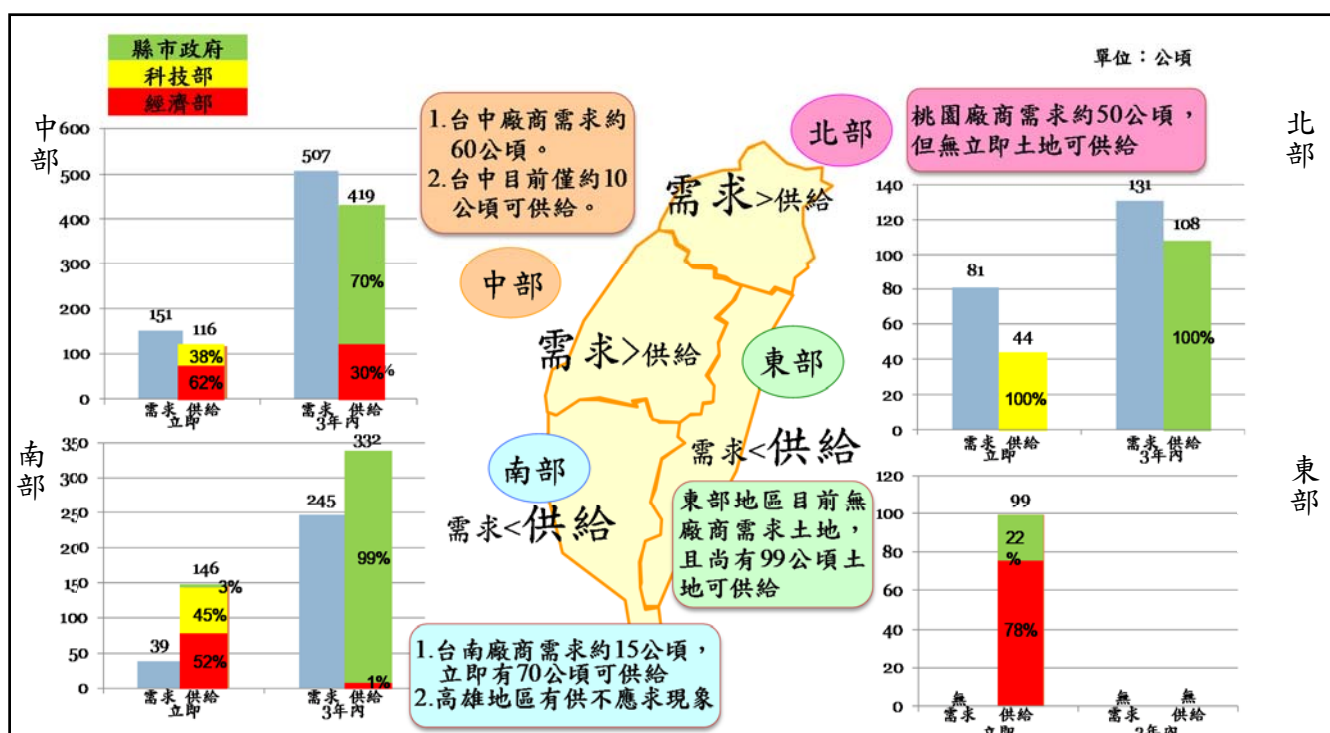
依經濟部工業局民國104年經行政院核定之「產業用地政策革新方案」，目前整體南部地區產業用地的供給大於需求，如台南科技工業區，依據經濟部工業局104年統計，此園區總面積457公頃，已銷售面積約212公頃，佔全區面積約46%。其原因包括產業用地價格上、經濟部工業局及地方政府近年積極針對老舊工業區進行各項軟硬體更新之成效等因素降低了產業用地需求。

依圖4-3-7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%。

依中央通訊社105年1月發布之新聞，和發產業園區在2015年5月啟動預登記以來，已有171家廠商申請登記，其中以金屬製品及機械設備製造業比例最高，包括蘋果手機軟板工供應商、高爾夫球頭專業製造商、Toyota與Audi汽車零件大廠、國際級遊艇五金廠，及部分知名機械廠和國內知名家電品牌廠商。

高雄市政府特別成立跨局處推動小組協助開發作業，第一期土地已於2015年10月出售，第二期土地也將進行公開標售，另為提高園區進駐優勢，標售價格底價小於9.4萬元/坪，相較於北部平均約58.2萬及中部平均約20.5萬的進駐成本減少許多，而預登記的面積已達可租售面積的146%，可見高雄市產業園區仍有供不應求的狀況。

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。但產業園區土地利用具有強烈的政策目標導向，係為政府鼓勵與扶植產業發展之作為，故應提供合理價位的土地，並防止土地投機炒作，而非單純銷售土地。因此，未來銷售策略應著重於如何築巢引鳳，透過旗艦廠商的進駐，為高雄產業發展注入活水。



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 4-3-7 臺灣地區產業用地需求與供給統計

依據表 4-3-12 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。

表 4-3-12 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) 廠商進駐本園區意願調查

本計畫區鄰近高雄市區，且位於國道10號，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）及金屬研究中心，產業支援結構完整。於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，於問卷調查過程中，廠商詢問度甚高，有效問卷數約122份。就擬進駐園區之產業家數觀察，以金屬製品製造業為主，佔49%，其次，依序為機械設備製造業佔14%、食品製造業佔15%、運輸工具(含汽車及其他運輸工具)及其零件製造業佔10%；若就需求用地面積觀之，需地規模最大者則為金屬製品製造業，佔53%，其次機械設備製造業為13%、食品製造業為12%，綜上，擬進駐產業以金屬製品製造業為主，機械設備製造業、食品製造業居次。

截至目前為止，調查統計之設廠用地需求約58公頃，另於規劃過程掌握航太廠商需求約28公頃，總計約86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143公頃(86/60%=143)，詳表4-3-13所示。

表 4-3-13 本計畫區申請設置產業園區之用地適當性分析表

園區名稱	產業需求分析	高雄市內其他產業用地可供使用情況說明
仁武產業園區	<ol style="list-style-type: none"> 依潛在投資調查資料統計，有意進駐本計畫區之廠商115家，需地面積58公頃，另於規劃過程掌握航太廠商需求約28公頃，總計約86公頃，大於本計畫可提供產業用地之面積(約48公頃)。 本計畫區面積74公頃、產業用地面積48公頃，廠商需地面積為計畫區產業用地面積之179%，已逾計畫可供給之用地規模，顯示本計畫區開發符合產業及廠商發展需求。 	<ol style="list-style-type: none"> 截至目前為止，計畫調查之產業用地需求86公頃，依法規設算，產業園區申請設置面積可達143公頃。 目前高雄境內開發中之產業園區僅和發產業園區，其他產業用地幾近售罄或出租。 就尚可釋出產業空間之園區檢討，和發產業園區刻正開發標售，於園區由申請設置以迄開發、營運動輒5~10餘年之情況下，因開發年期不同，本案於和發園區開發之同時併行啟動申請設置作業，反具適時儲備產業發展用地、無縫接軌地方設廠需求功效。 綜上，本計畫擬申請設置之產業用地面積48公頃，可適時儲備並滿足地方產業潛在用地需求。

資料來源：本計畫整理。

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106年「高雄市輔導未登記工廠合法經營業務成效報告」，本市目前列管之未登記工廠中，以大寮區最多計310廠家，仁武區計275廠家次之，這兩個行政區占總列管家數36.86%，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。

第四節 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 4-4-1）。

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。

高屏二快是規劃中的台灣東西向快速公路之一。以左營高鐵為起點，至國道 3 號鹽埔交流道，計畫長度 24.8 公里，依據目前規劃的路廊，位於本園區東南側，設有仁武系統交流道及義大二路交流道。

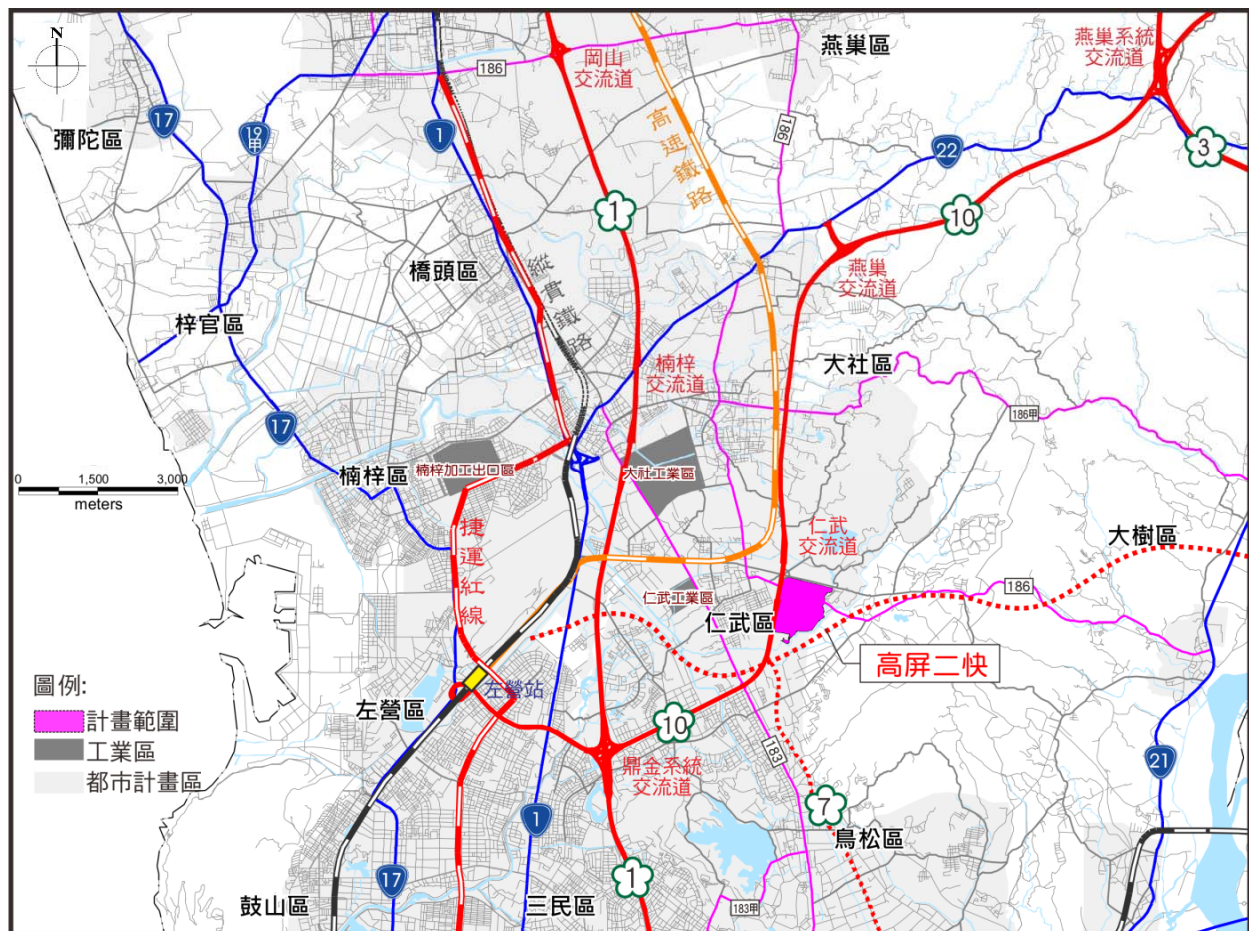


圖 4-4-1 基地周邊道路路網示意圖

2. 基地周邊主要道路（詳圖 4-4-2）

(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 4-4-2 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4-4-1。

表 4-4-1 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4-4-2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4-4-3、表4-4-3及4-4-4。

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。

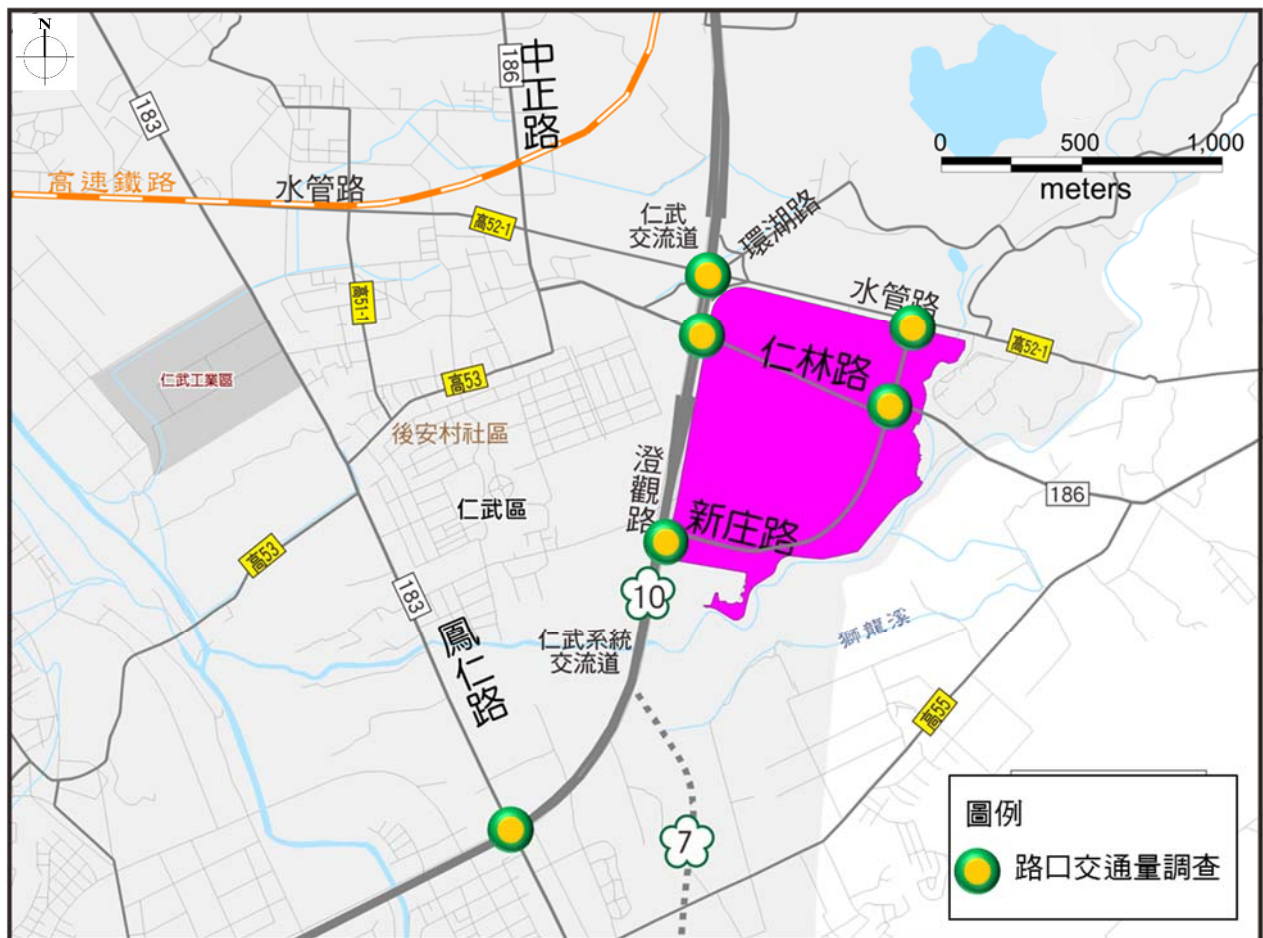


圖 4-4-3 交通量調查點位示意圖

表 4-4-2 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	平均速率與速率差距(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 4-4-3 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			
	起點	迄點				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	4,410	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
水管路	中正路(縣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(縣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	1,000	629	0.63	28.0	C	648	0.65	27.1	C
			往東			432	0.43	24.7	D	488	0.49	24.4	D
	仁林路	水管路	往西	1	1,000	658	0.66	27.6	C	717	0.72	22.0	D
			往東			704	0.70	26.9	C	941	0.94	22.2	D
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

資料來源：本計畫彙整。

表 4-4-4 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
	起點	迄點											
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
水管路	中正路 (縣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 (縣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	1,000	546	0.55	32.2	B	562	0.56	31.4	B
			往東			430	0.43	24.7	D	436	0.44	26.1	C
	仁林路	水管路	往西	1	1,000	571	0.57	29.4	C	580	0.58	31.2	B
			往東			651	0.65	28.0	C	795	0.80	23.8	D
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

資料來源：本計畫彙整。

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4-4-4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4-4-5表所示。

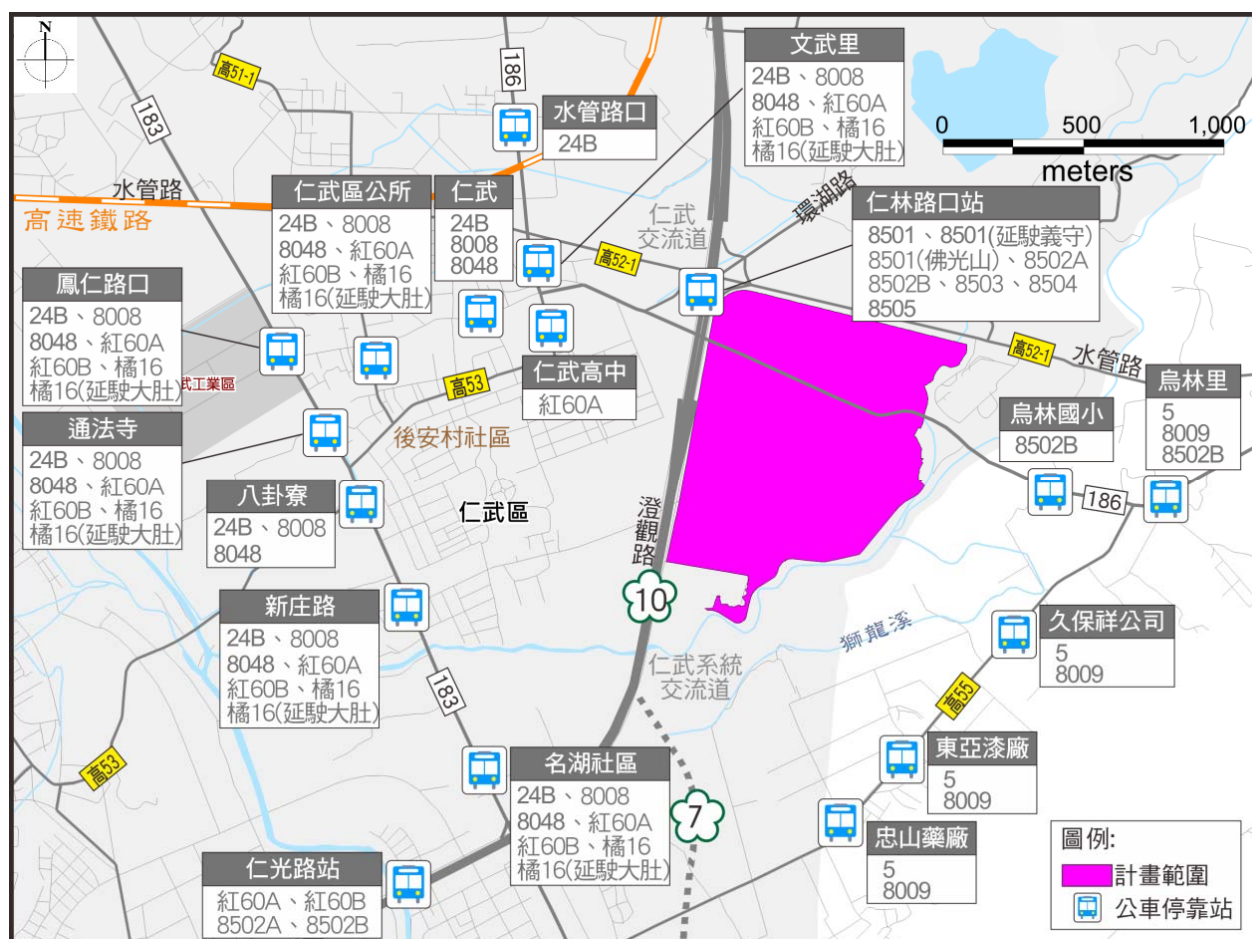


圖 4-4-4 計畫範圍周邊公車停靠站位置圖

表 4-4-5 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 4-4-5 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3處民營停車場，位置如圖4-4-5所示。收費標準多採計次及計時收費，路外停車場資訊如表4-4-6所示。

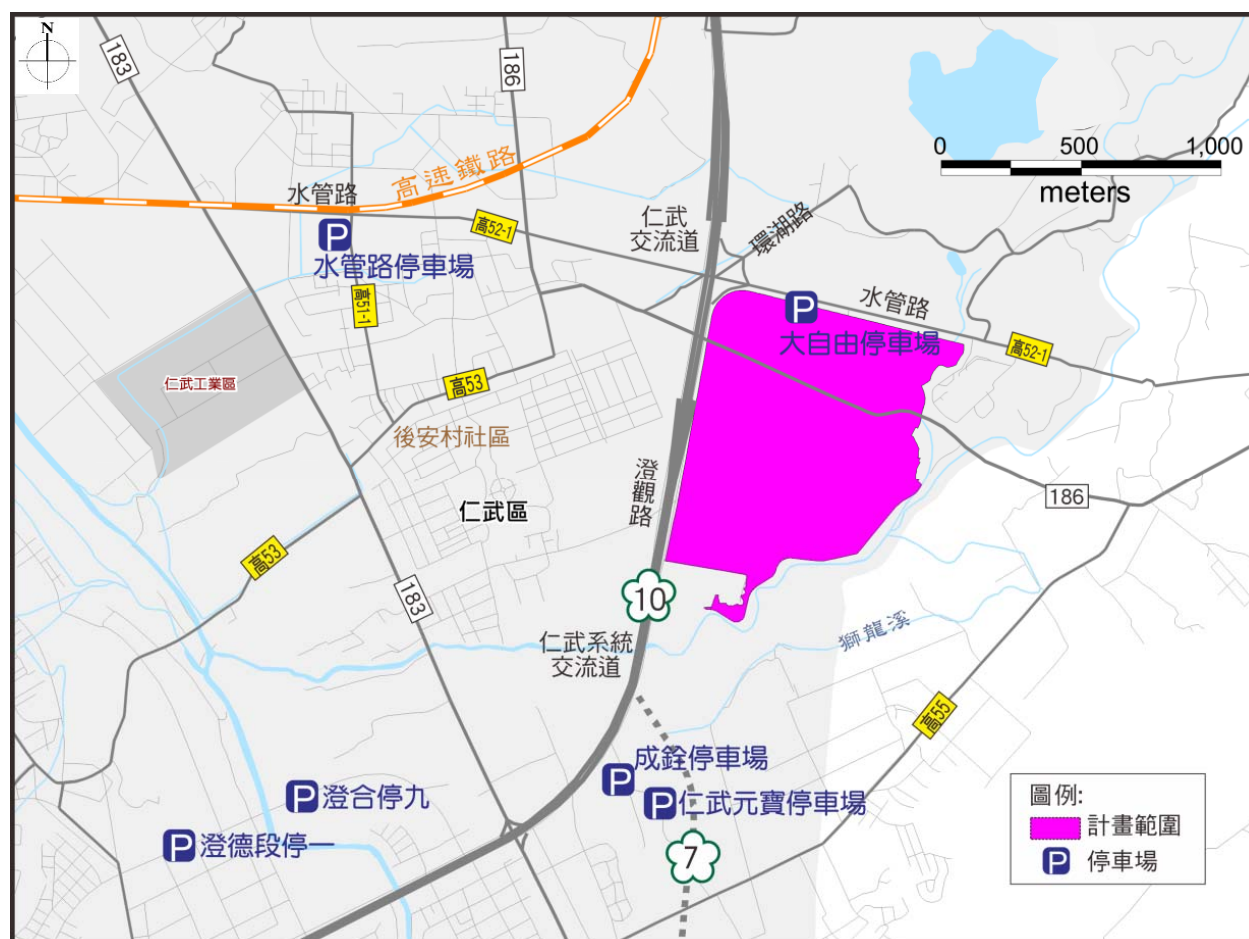


圖 4-4-5 計畫周邊停車場位置圖

表 4-4-6 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	24小時
公有	澄合停九	八德東路旁	平面	-	58	-	計次30元/6小時	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
合計				242	261	0	-	

資料來源：1.高雄市政府交通局（107年10月），高雄市公有及民營路外停車資訊。2.本計畫整理。

第五章 擬定細部計畫內容

第一節 細部計畫內容

一、計畫年期

比照「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」訂民國110年為計畫目標年。

二、計畫內容

依據主要計畫之指導，本園區土地於細部計畫規劃設置產業專用區（擬供生產製造、研究發展、支援服務等產業使用）、加油站專用區，及公共設施用地（供園區通行、滯洪排水、緩衝休閒、環保運轉、停車等基礎設施以及公用事業、公務設施使用）等使用類別，詳表5-1-1所示。

表 5-1-1 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（產1）	45.5612	61.53%
	產業專用區（產2）	2.6952	3.64%
	加油站專用區	0.1874	0.25%
	小計	48.4438	65.42%
公共設施用地	管理服務用地	0.5786	0.78%
	供水設施用地	0.4323	0.58%
	電力設施用地	0.6675	0.90%
	環保設施用地	1.5056	2.03%
	停車場用地	1.5831	2.14%
	公園用地	0.9806	1.32%
	公園兼滯洪池用地	5.5493	7.49%
	綠地用地	2.1260	2.87%
	綠地兼供道路使用	1.3994	1.89%
	道路用地	10.7803	14.56%
	小計	25.6027	34.58%
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

1. 產業專用區 (產 1)

本計畫劃設之產業專用區 (產 1)，面積 45.5612 公頃，佔總面積 61.53%。計畫範圍北側因鄰近觀音湖風景區，故水管路一帶之產業專用區 (產 1) 擬引進部份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)。

計畫基地臨澄觀路 (國道 10 號) 之產業專用區 (產 1)，交通便捷，因應坵塊規模及土地整合利用特性，以大型及中型坵塊進行配置，擬提供企業總管理機構等標竿企業使用為主，以對外標舉智能園區形象。

至於計畫範圍西南側沿獅龍溪之產業專用區 (產 1)，因應坵塊規模特性，則擬輔導計畫範圍內或周邊既有未登記工廠進駐發展，以小型坵塊進行配置。

2. 產業專用區 (產 2)

本計畫產業專用區 (產 2) 面積 2.6952 公頃，佔總面積 3.64%，配置於計畫範圍北側臨水管路處，考量基地北界隔水管路外有觀音湖風景區，故因應環境特性，於各該設施方便行抵的水管路南側用地上，原則配置供住宿餐飲、金融保險等支援型產業使用之產業專用區 (產 2)，期適度外溢園區服務效能，以支援都市服務需求、帶動地方整體發展。

3. 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) 變更為加油站專用區，以落實土地管理機制。

(二) 公共設施用地

本計畫公共設施用地面積共 25.6027 公頃，佔全區總面積之 34.58%，符合產創條例第 39 條：「公共設施所佔面積，不得低於全區土地總面積 20%」暨都市計畫農業區變更使用審議規範第 34 點：「...申請變更為工業區者，其公共設施及公用設備用地及代用地之面積合計不得低於申請變更使用總面積之 30%」等規定。茲依相關規劃考量與環境特性，說明本計畫公共設施計畫之規劃內涵。

1. 管理服務用地

本計畫於基地北側劃設一處管理服務用地，面積 0.5786 公頃，佔總面積 0.78%，作為園區行政服務管理機構，並提供園區廠商及就業員工行政服務、會議、聯誼、小型展示及文化、休閒運動等設施。除滿足園區產業運轉之行政服務需求外，未來透過周邊公園、綠色園道等景觀軸線之整體規畫與串聯，將整合園區滯洪設施及獅龍溪景觀資源，提供園區就業員工、來訪遊客及鄰近住民一處休閒活動聚點。

2.供水設施用地

本計畫基地地形東北高西南低，因應園區供水需求，於計畫區東北側毗鄰澄清湖特定區計畫焚化爐用地處劃設供水設施用地一處（面積 0.4323 公頃，佔總面積 0.58%），設置配水池及相關管閥、加壓及機電設備，以提供產業園區運轉所需用水。

3.電力設施用地

為確保園區能有充裕、可靠、品質良好之電力供應，於計畫範圍內東南側鄰獅龍溪防汛道路劃設一處電力設施用地（面積 0.6675 公頃，佔面積 0.90%），興建屋內型一次配電變電所及電路鐵塔，以供應園區高、低壓用戶用電以及地下化輸電線路連接區外系統。

4.環保設施用地

為有效處理園區運轉衍生污水及廢棄物，本計畫於計畫基地南界臨獅龍溪處劃設一處環保設施用地（面積 1.5056 公頃、佔總面積 2.03%），興建園區污水處理廠及其它設施，以滿足園區污水及廢棄物處理需求。

5.停車場用地

因應園區運轉之停車需求，依都市計畫農業區變更使用審議規範，按範圍內居住規模或服務人口車輛預估數之 20%設置公共停車場；總計本計畫劃設 4 處停車場用地，合計面積 1.5831 公頃，佔全區總面積 2.14%。

6.公園用地

為形成計畫基地內景觀系統節點並與支援服務核心整體規劃，本計畫劃設 1 處公園用地，面積 0.9806 公頃，佔全區總面積 1.32%，將提供園區就業員工及周邊毗鄰住民之休閒環境與空間。

7.公園兼滯洪池用地

本計畫於基地南側劃設 1 處公園兼滯洪池用地（面積 5.5493 公頃，佔全區總面積 7.49%），期與既有南界外之獅龍溪區域滯洪池整合規劃，以形塑並創造園區成為兼具公園休憩、防洪等功能之綠色智能園區。

8.綠地用地（綠地兼供道路使用）

視周邊土地使用特性，本計畫於基地周界以寬約 10~20 公尺以上具隔離功能之綠帶或道路、水路等設施，隔離緩衝銜接周邊土地，劃設綠地用地（綠地兼供道路使用）面積計 3.5254 公頃，佔全區總面積 4.76%。

9.道路用地

於區內配置道路用地，面積計 10.7803 公頃，佔全區總面積 14.56%。



圖 5-1-1 細部計畫示意圖

第二節 實質發展計畫

一、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 5-2-1 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

二、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

配合產業園區開發、區內道路系統配置以及未來周邊地區道路系統可能之變化，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5-2-1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。

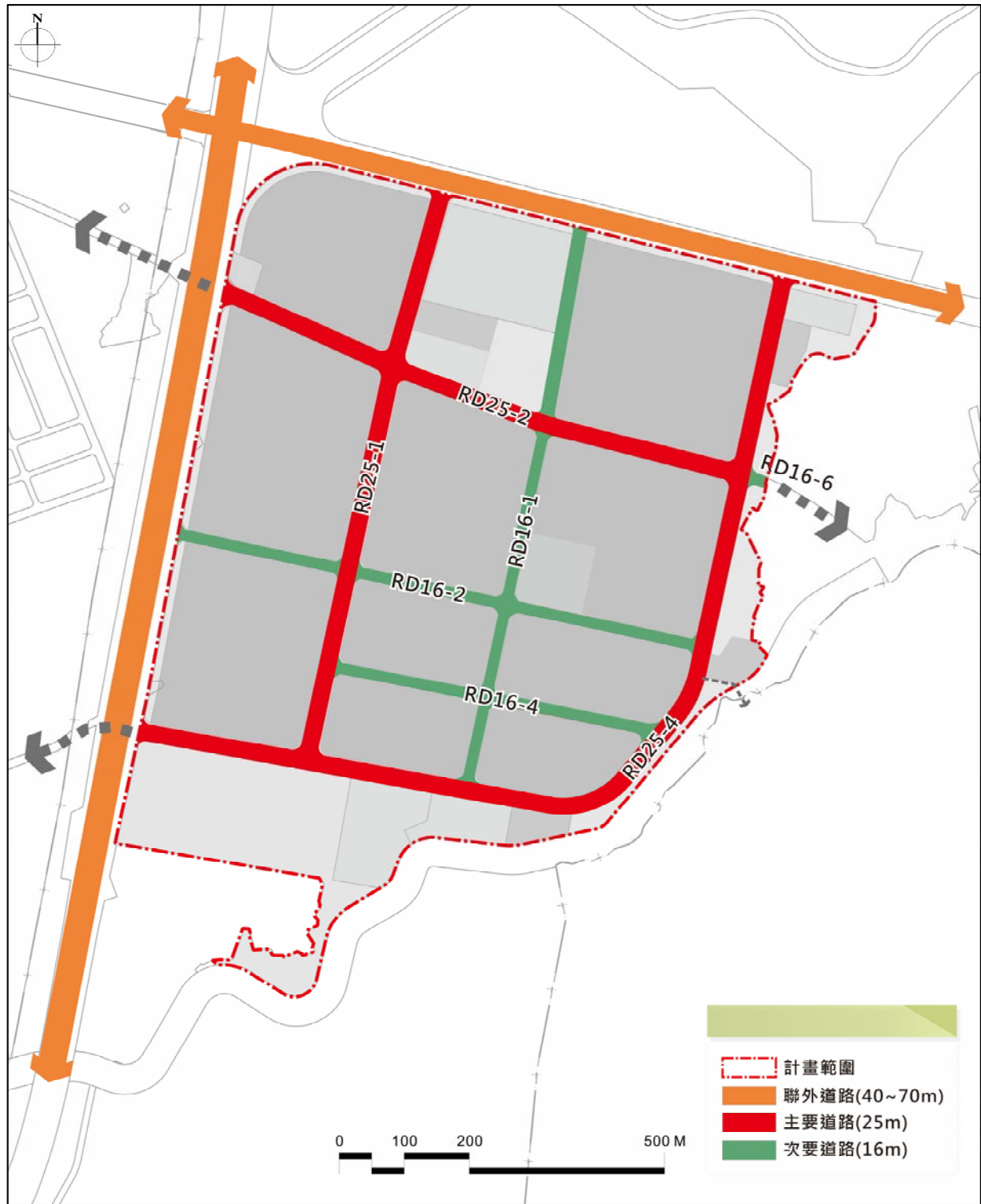


圖 5-2-1 路網交通規劃構想圖

三、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1.58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5-2-2所示。

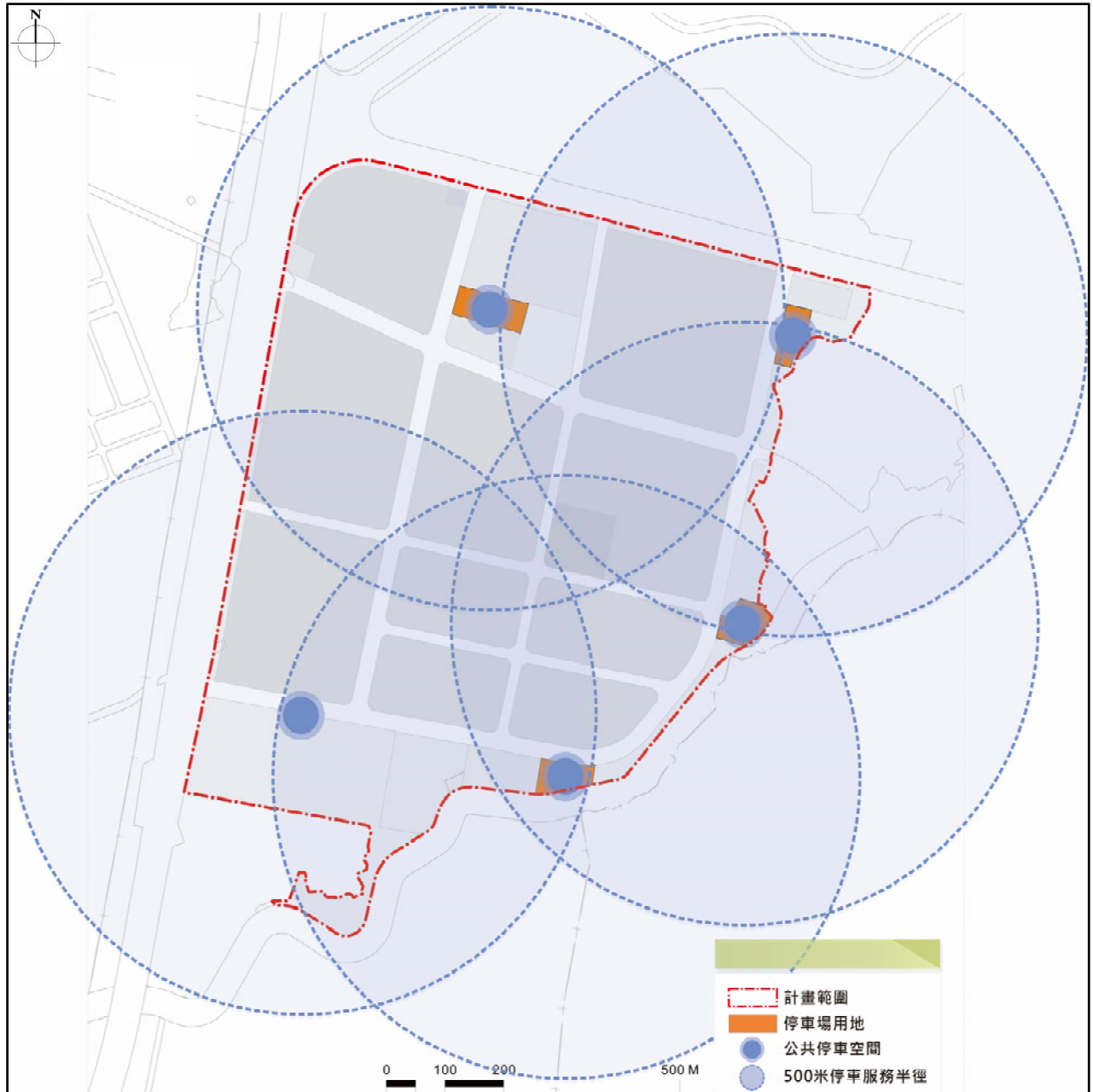


圖 5-2-2 公共停車規劃構想圖

四、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）自行車停駐站

於園區公園、公共停車場等適當地點設置自行車停駐站，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 5-2-3 人本交通規劃圖

五、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。

六、建築配置計畫

(一) 建築配置、量體與型態

將於細部計畫規劃產業專用區（產1）及產業專用區（產2）。產1係供設置廠房或其他製造、生產、研究、試驗等活動所需相關設施之用地，建蔽率60%、容積率210%；惟廠商申請建築時，管理機關得視設廠性質及需求酌予增加容積率，增加後容積率不得超過300%，而產1設有彈性管制規定，總容積不得超過1,091,669平方公尺。

建築基地之建築退縮帶應適當綠化緩衝設計，降低對周圍環境之視覺衝擊；基地留設之法定空地亦應配合鄰近開放空間加以串連，提供員工接觸藍綠帶及景觀節點之機會；基地同時鄰接主、次要道路時，盡量避免於主要道路設置車輛出入口，且車輛出入口不得超過兩處，惟小汽車停車位設置數超過150輛時，得增設1處出入口，以控制工廠營運之交通影響性。

產2則供配合園區營運所需產業如住宿餐飲、金融保險、得進駐產1以外之專業科學技術服務、文化創意、運輸通信等進駐之用地，建蔽率60%、容積率300%，結合周邊空間特性，強化園區支援服務功能。

(二) 建築量體、型態管制設計準則

1. 整體建築物景觀應能表現和諧與平衡的量體關係，建物立面應簡潔、明亮，或可搭配虛實牆面豐富立面之變化。
2. 建築物外觀顏色需淡雅，且應與周圍環境配合，主體材料宜選擇易清洗、耐候性佳及易維護之材料。
3. 各廠房如共用同一街廓時，宜將法定空地配合集中留設，提供作共用之中庭或供員工休閒利用之空間

4. 建築退縮原則

臨 25 米(含 25 米)以上道路之建築線退縮深度為 8 米；面臨 25(不含 25 米)以下之道路，應自道路境界線退縮 6 公尺。基地位於道路交角處其退縮線應自兩退縮線交叉點再各自退縮最短邊規定深度位置連線為其退縮線；非臨道路側，應自基地境界線退縮 3 公尺

5. 退縮地應植栽綠化，不得設置圍籬，並與人行道合併或與園區整體景觀綠地系統配合；退縮地除經產業園區管理機構核准可為出入口外，不得作為車道、停車場或放置未經核准的雜項工作物。

(三) 建築高度

高度管制之目的在於控制園區天際線之變化，避免某些單一建築之突兀表現破壞園區整體垂直量體之平衡美感。高度管制之考量因素，除了分區使用之機能要求外，亦須考量都市設計之視覺美學。管制原則如下：

1. 產 1 內之建築群高度，應力求街廓整體視覺與美感上之平衡，避免某些建築太過突出，造成視覺突兀感。

2.建築物因使用機能或特殊需求而超高者，須就整體量體和容積管制分析，經園區管理機構同意後為之。

(四) 建築附屬物

包括廠房天線、水塔、排風空調等應配合廠房建築進行整體設計，避免過於凌亂之建築附屬物影響園區景緻。



圖 5-2-4 整體景觀及建築配置示意圖

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5-2-2所示。

表 5-2-2 園區總衍生人旅次推估表

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5-2-3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775PCU/日(雙向)。

表 5-2-3 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
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%	-	-	775
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 12%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270車次/日，如表5-2-4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1,044 PCU進出。

表 5-2-4 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	-	-	270	1.0	270
合計	2,168	-	-	-	657	-	1,044

備註：本園區設定以小客車旅次量加計12%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5-2-5，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7,082 PCU，並設定本園區之尖峰小時係數(雙向)為全日(雙向)之29%，則尖峰小時約產生2,054PCU之交通量。

表 5-2-5 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	1,072
小客車	2,249	2,249	652
大客車	52	94	27
小貨車	225	270	78
大貨車	387	774	225
合計	11,710	7,082	2,054

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29%。

3.資料來源：本計畫分析整理。

(四) 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 2,054 (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5-2-6所示。

(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。

表 5-2-6 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

2. 有無本園區開發交通影響分析

(1) 計畫周邊主要路段服務狀況分析

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 7,082(PCU/日-雙向)，尖峰小時交通量約達2,054(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5-2-7)。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。

(2) 計畫周邊主要路口服務狀況分析

營運期間本園區周邊重要路口交通衝擊分析整理如表5-2-8所示，本計畫目標年尖峰小時衍生交通量約為2,054 (PCU/hr-雙向)，以澄觀/環湖/水管路口觀之，於目標年無本計畫時，路口總交通量約為12,704pcu/hr，目標年本計畫路口總交通量約為13,147pcu/hr，增量433 pcu/hr約佔總路口交通量的3%；澄觀/仁林路口部分，於目標年無本計畫時，路口總交通量約為9,734pcu/hr，目標年有本計畫路口總交通量約為9,923pcu/hr，增量188 pcu/hr約佔總路口的2%。營運期間雖衍生增加交通量，對路口運轉雖有些微影響，但路口延滯值與目標年無本計畫比約僅提高2秒左右，仍可維持與現況相同之服務水準，詳見表5-2-8說明；惟未來高屏二快之建設與完工，則可有效提升周邊交通服務水準。

表 5-2-7 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
國道 10 號	鼎金系統交流道	仁武交流道	往西	6,450	5,377	0.83	76.2	C4	6,450	5,612	0.87	72.3	D4
			往東	6,450	5,256	0.81	77.2	C4	6,450	5,464	0.85	73.8	C4
	仁武交流道	燕巢交流道	往西	6,450	3,581	0.56	90.0	B2	6,450	3,786	0.59	87.4	B3
			往東	6,450	3,513	0.54	90.5	B2	6,450	3,688	0.57	88.3	B3
澄觀路	水管路	仁林路	往北	5,400	5,109	0.95	21.1	D	5,400	5,063	0.94	20.2	D
			往南	5,400	3,013	0.56	27.1	C	5,400	3,188	0.59	26.0	C
	仁林路	新庄路	往北	5,400	4,844	0.90	22.1	D	5,400	4,729	0.88	21.5	D
			往南	5,400	3,338	0.62	27.8	C	5,400	3,500	0.65	27.5	C
	新庄路	鳳仁路	往北	3,200	3,042	0.95	21.0	D	3,200	3,259	1.02	20.1	D
			往南	3,200	1,749	0.55	28.5	C	3,200	1,866	0.58	28.2	C
鳳仁路	新庄路	澄觀路	往北	4,300	2,393	0.56	27.1	C	4,300	2,591	0.60	25.6	C
			往南	4,300	2,131	0.50	27.0	C	4,300	2,154	0.50	27.0	C
	澄觀路	仁心路	往北	4,300	1,965	0.46	27.4	C	4,300	2,018	0.47	27.3	C
			往南	4,300	1,749	0.41	27.9	C	4,300	1,825	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	2,685	0.84	23.2	D
			往東	3,200	1,762	0.55	28.3	C	3,200	1,879	0.59	26.3	C
	國道 10 號	義大二路	往西	3,200	1,450	0.45	29.5	C	3,200	1,548	0.48	29.2	C
			往東	3,200	1,653	0.52	28.8	C	3,200	1,772	0.55	28.5	C
仁林路	中正路 (縣 186)	國道 10 號	往西	1,200	894	0.74	25.3	C	1,200	927	0.77	24.6	D
			往東	1,200	992	0.83	23.5	D	1,200	1,061	0.88	22.3	D
	國道 10 號	新庄路	往西	1,200*	885	0.74	25.6	C	2,150	945	0.44	29.7	C
			往東	1,200*	1,002	0.84	23.3	D	2,150	1,042	0.48	29.5	C
新庄路	國道 10 號	仁林路	往西	1,000*	669	0.67	26.0	C	2,150	719	0.33	32.5	B
			往東		493	0.49	24.1	D	2,150	971	0.45	30.5	B
	仁林路	水管路	往西	1,000*	706	0.71	21.3	D	2,150	982	0.46	29.5	C
			往東		678	0.68	22.7	D	2,150	1,211	0.56	27.0	C
環湖路	國道 10 號	仁安三巷	往西	3,200	584	0.18	33.2	B	3,200	624	0.19	33.1	B
			往東	3,200	493	0.15	33.5	B	3,200	517	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。

資料來源：本計畫整理。

表 5-2-8 本園區營運期間周邊主要路口交通服務水準彙整表

簡圖	方向	目標年無本計畫				目標年有本計畫 (高屏二快尚未闢建)				
		施工期間		路口		營運期間		路口		
		交通量 (pcu/hr)	平均延滯 (sec/pcu)	平均延滯 (sec/pcu)	服務 水準	交通量 (pcu/hr)	平均延滯 (sec/pcu)	平均延滯 (sec/pcu)	服務 水準	
	N	A	1450	66.3	73.3	E	1,548	68.5	75.5	E
		B	5109	79.2			5,063	80.2		
		C	1762	62.2			1,909	64.6		
		D	3798	75.4			4,003	79.9		
		E	584	58.8			624	59.6		
	N	A	885	53.0	75.3	E	945	54.2	76.2	E
		B	4844	87.1			4,729	86.9		
		C	992	51.4			1,061	52.8		
		D	3013	70.9			3,188	74.7		
	N	A	669	44.4	56.0	D	719	45.2	58.5	D
		B	3042	61.2			3,259	64.8		
		C	977	47.2			1,095	49.1		
		D	1983	56.3			2,097	58.2		
	N	A	1749	48.8	56.4	D	2,161	55.7	59.4	D
		B	1965	61.6			2,018	62.5		
		C	3260	55.0			3,525	59.5		
		D	2131	59.9			2,154	60.3		

八、公共設施用地需求及規劃

(一) 整地工程

1. 因應計畫基地特性，採由北向南傾斜之地勢逐層遞減整地高程，全區整地後坵塊高程介於 EL.31 公尺至 EL.17 公尺間。
2. 配合設廠需求，坵塊坡度控制在 3% 以下，道路與各廠區坵塊順接。
3. 整地挖、填方邊坡分別以垂直：水平=1：1.5 及 1：2 為限，以符合現地地質設計安全並提供穩定之坡面。
4. 全區整地初步規劃掘除約 0.2 公尺，同時考量滯洪池設置需求，全區挖方量 19.8 萬方、填方量 19.8 萬方，預計可達土方挖填平衡目標。

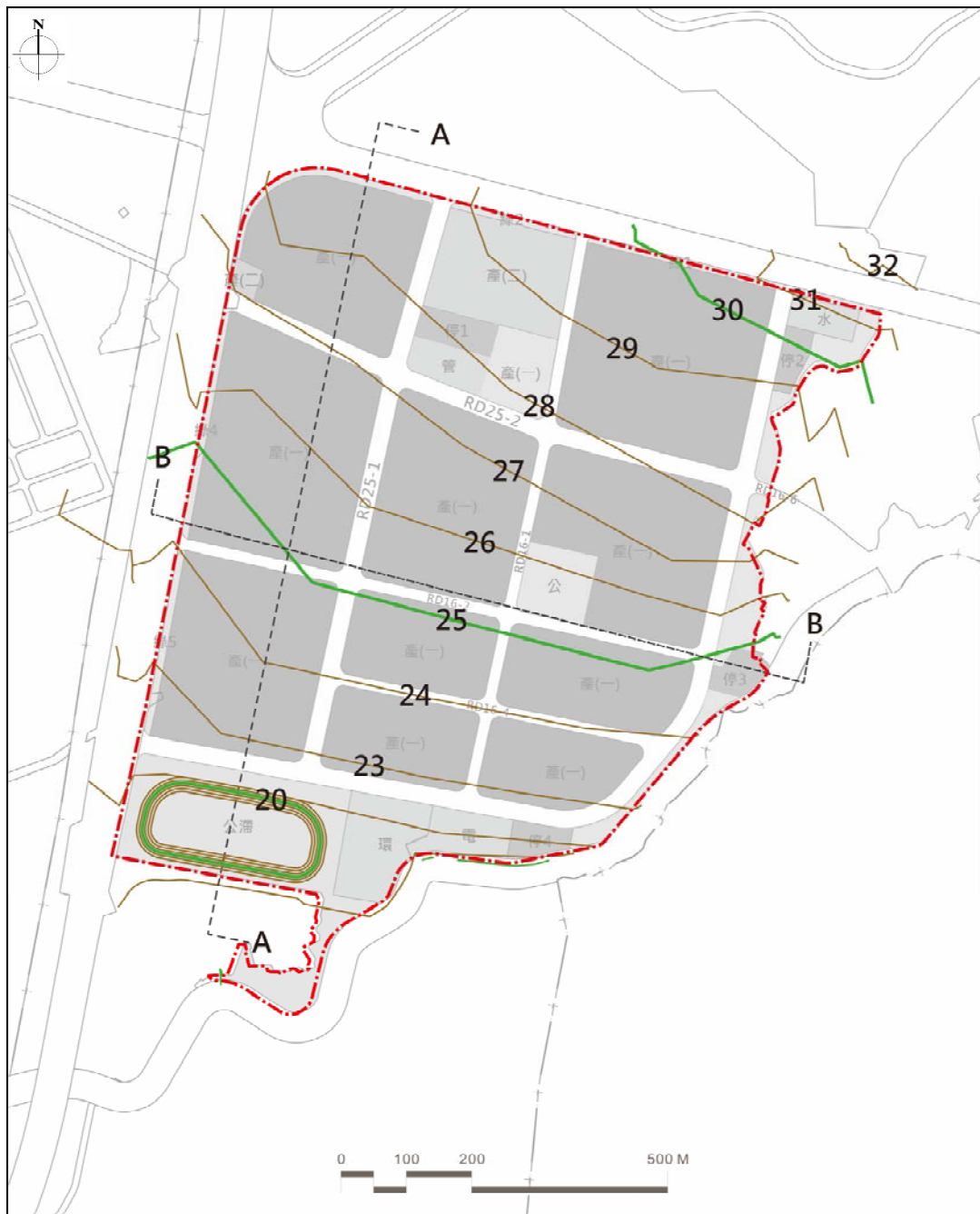


圖 5-2-5 整地後基地地形圖

(二) 排水工程

- 1.排水系統佈置儘量符合原地表流況並與區內整地、丘塊佈置及道路系統佈置相配合，除特別需求外，原則上均採重力方式排水。
- 2.為避免開發區範圍外之地表逕流排入開發區內，增加區內排水系統負荷，區外逕流儘可能導流排至區外之既有排水路，若區外無適當溝渠排放時，方考量導入區內排水系統。
- 3.排水系統於排入獅龍溪前設置滯洪池調蓄因開發增加之逕流量；排水出口高程考量下游水路整治水位高程，進行整地高程與滯洪池規劃。

表 5-2-9 基地排水系統設計標準

排水設施	設計頻率（再現期）	備註
排水系統	25 年	
滯洪設施設計容量	100 年	依都市計畫農業區變更使用審議規範
滯洪設施出口設計流量	10 年	依「後勁溪排水系統－獅龍溪排水、烏林排水、考潭排水治理計畫」(101.10)

資料來源：本計畫整理。

- 4.排水出口之位置，儘量選在可自然排水及避開受外水入侵之地點，如須設置閘門或抽水機房時，將於設計階段與水利主管機關協調並選定基礎較佳之地點設置。
- 5.本計畫開發後，區內農地已無灌溉需求；但部份穿越基地之灌排水路，將維持其灌排功能及配合土地使用配置進行改道。灌排系統改道方案路徑業於 106.6.23 徵得台灣高雄農田水利會原則同意在案(高農水管字第 1060004343 號函)，後續將依灌溉排水管理相關規定辦理。
- 6.滯洪設施規劃資料列如表 5-2-8、表 5-2-9；排水系統配置參見圖 5-2-6。因應開發後滯洪需求，園區南側地勢低點劃設 5.5493 公頃公園兼滯洪池用地；未來開發後之雨水逕流將由新設之園區排水系統收集至下游滯洪設施再排放入獅龍溪。

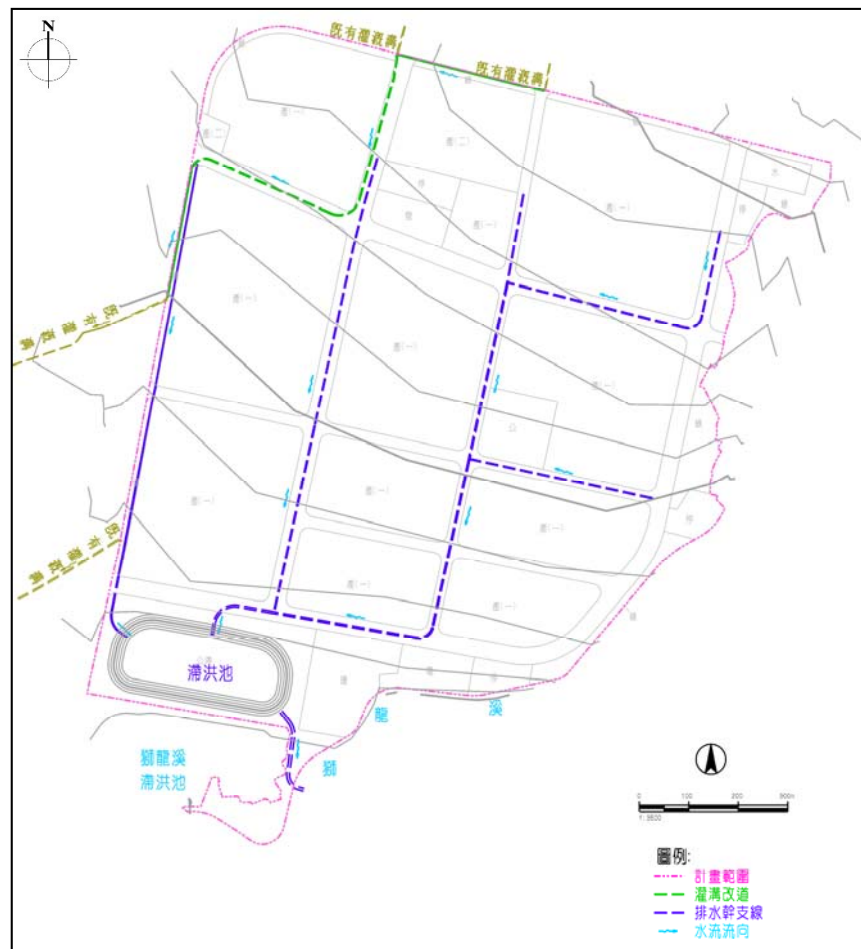


圖 5-2-6 計畫區排水分區及排水系統配置圖

表 5-2-10 滯洪設施規劃資料表

參數	單位	參數值	備註	
集水區面積	公頃	74.05		
集流時間 t_c	min	11.00	依開發區排水系統規劃計算結果	
$t_p=0.6t_c+t_c^{0.5}$	hr	0.54		
基期 t_b	hr	1.44		
下游渠道容許排放頻率年 t	year	10		
開發後滯洪池設計頻率年 T	year	100		
10年重現期降雨強度 I_{10}	mm/hr	140.44		
100年重現期降雨強度 I_T	mm/hr	181.97		
開發前洪峰流量 Q_{10} (10年重現期)	cms	17.33		
容許排放量 Q_1 (放流量)	cms	8.52	以獅龍溪治理10年重現期比流量 0.115cms/ha計算	
開發後洪峰流量 Q_2 (100年重現期)	cms	28.07		
V_s 永久滯洪量(須調蓄逕量)	m^3	50,583		
V_{sd} 永久蓄洪量($=1.1*V_s$)	m^3	55,642		
規劃設計容量	滯洪深度	m	3.00	
	滯洪面積	m^2	20,000	
	滯洪量	m^3	60,000	大於所需蓄洪量，OK

資料來源：本計畫整理。

(三) 給水工程

1. 本園區平均日用水量 2,800CMD、最大日用水量 3,400CMD、尖峰用水量 6,100CMD，規劃以自來水供應，依據「自來水工程設施標準解說」及「用水計畫書件內容及格式」規範，配水池規劃容量為 8,400 立方公尺，以滿足產業園區工業、民生及消防等用水供應要求。
2. 因應供水調配需求，園區東北側地勢高點劃設 0.4323 公頃供水設施用地；送水管線送至供水設施用地後，繼以抽水機加壓供水方式配送至各產業用地及公共設施用地。
3. 供水管線配合園區道路路線儘量形成網狀，以利管線維修時減少停水之範圍，在正常操作情況下，使全區配水系統之供水壓力均勻穩定，並避免水體停滯於管末端形成死水影響水質。

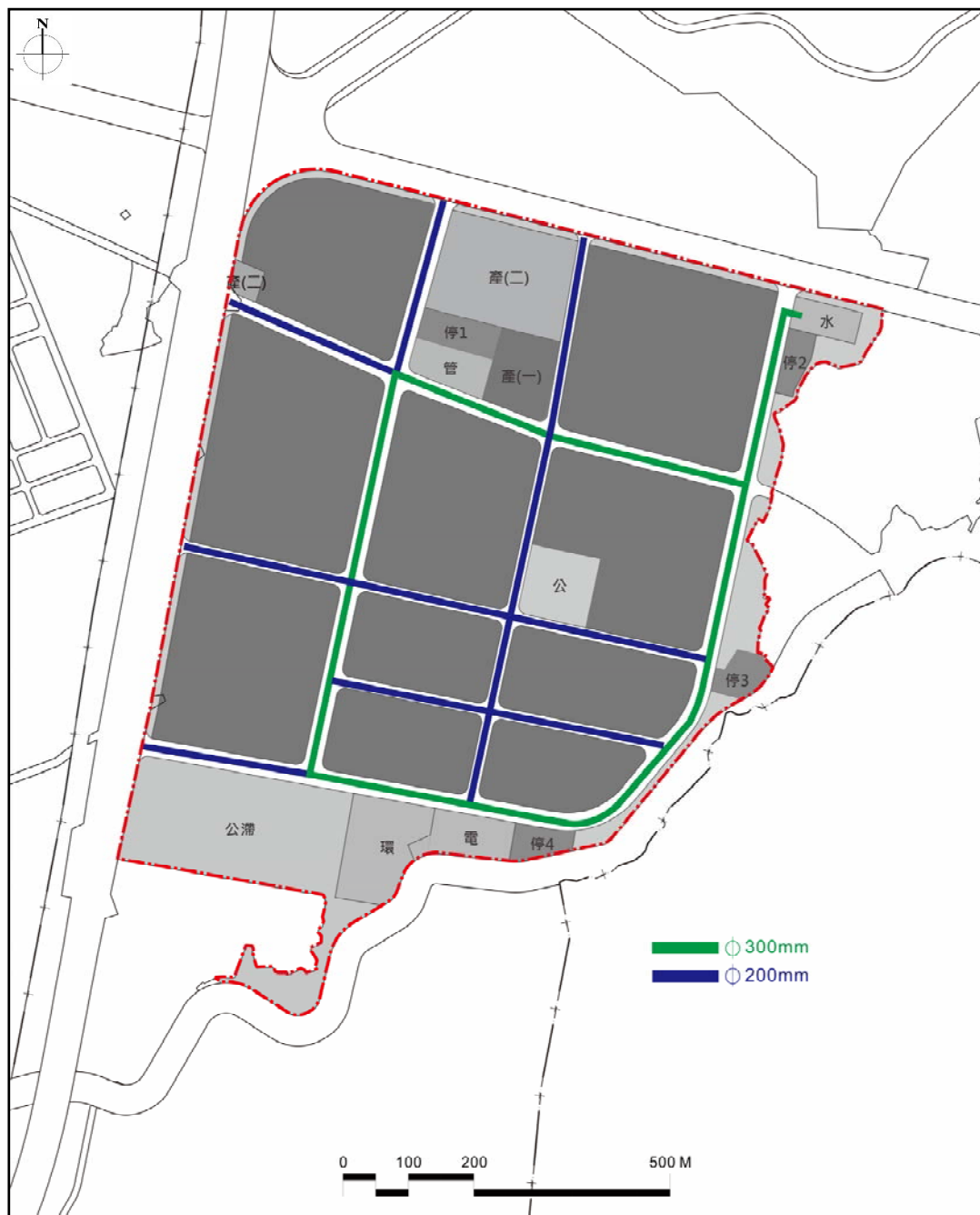


圖 5-2-7 自來水管線配置示意圖

(四) 污水收集及處理工程

1. 依進駐產業特性，園區平均日污水量 2,400CMD、最大日污水量 2,900CMD、最大時污水量 5,200CMD。
2. 園區廢污水主要來自工業廢水，依據污水下水道設計指南及下水道工程設施標準等相關設計標準，配合地形、沿園區計畫道路規劃廢(污)水收集管線，採重力方式由北往南收集至園區南側地勢低點之 1.5056 公頃環保設施用地。污水收集系統初步規劃配置如圖 5-2-8。
3. 園區污水處理流程為粗柵、進流抽水站、細柵、曝氣沉沙除油池、調勻池、混凝池、初沉池、生物處理池、二沉池、混凝池、終沉池、過濾消毒池等，最終經放流池放流；污泥處理流程經貯存、濃縮、脫水、最終處置等程序予以處理。
4. 放流水質將符合最新頒布之放流水標準及相關規定，並埋設專管搭排仁大海放管。

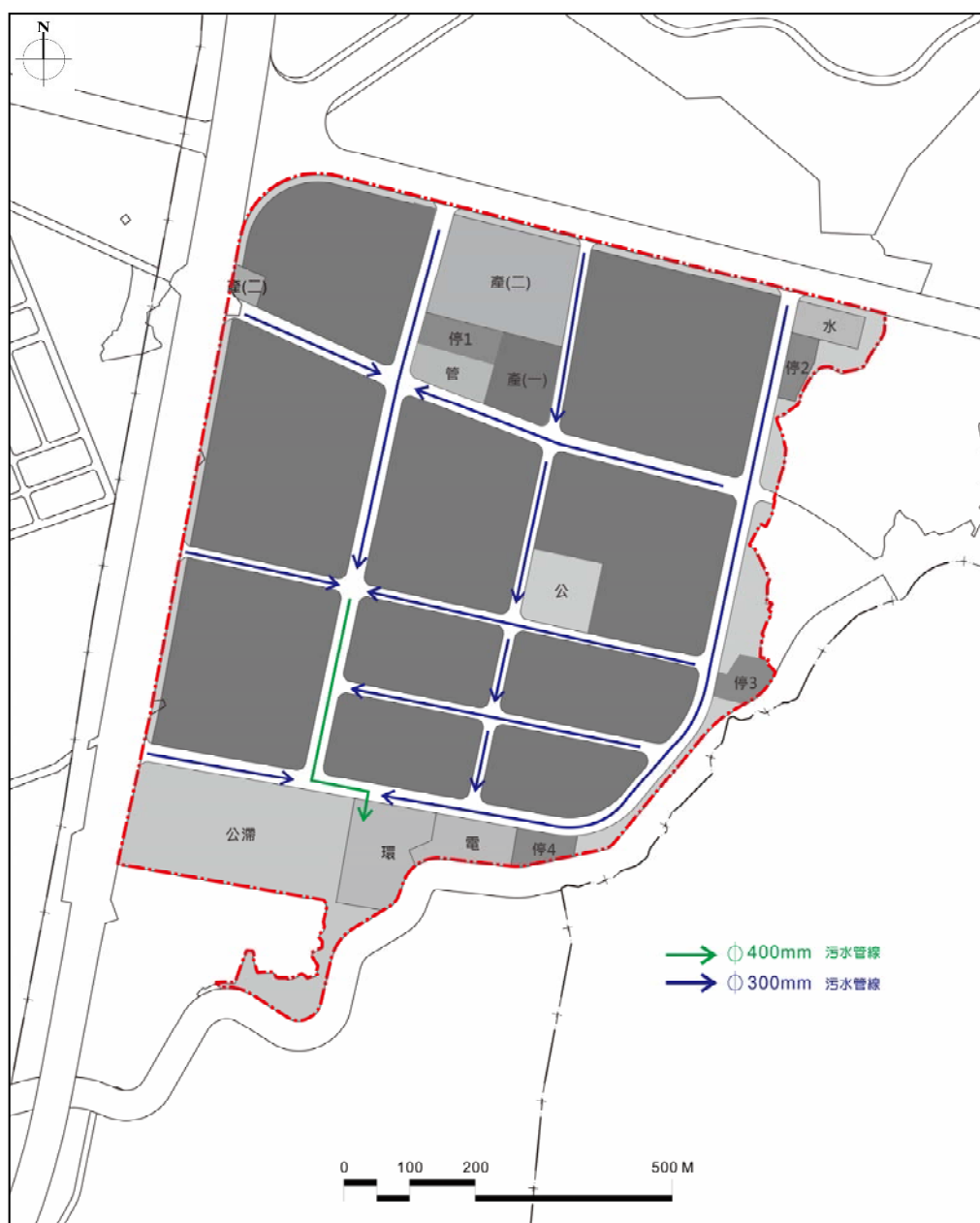


圖 5-2-8 污水管線配置示意圖

(五) 電力工程

1. 依據園區引進產業及就業人口規劃，推估需用電量為 59MW。
2. 為確保園區能有充裕、可靠及品質良好之電力供應，於園區南側劃設 0.6675 公頃電力設施用地，供台電興建屋內型一次配電變電所(D/S)及電路鐵塔，以供本計畫區未來高、低壓用戶用電以及地下化輸電線路連接區外系統。
3. 園區配電管路配合道路規劃，採地下管路方式於車道下方埋設，並於適當地點設置電力人孔或手孔。園區用戶再依台電公司相關規則規定，於其建築基地或建物內設置適當之配電場所及通道，以供台電公司裝設供電設備。
4. 既有特高壓 161kV 架空輸電線路，經計畫區北界規劃之電力連接站轉入地下，沿區內道路下方埋設輸電管路，至計畫區南界新設之鐵塔連接站銜接原高架輸電線路。

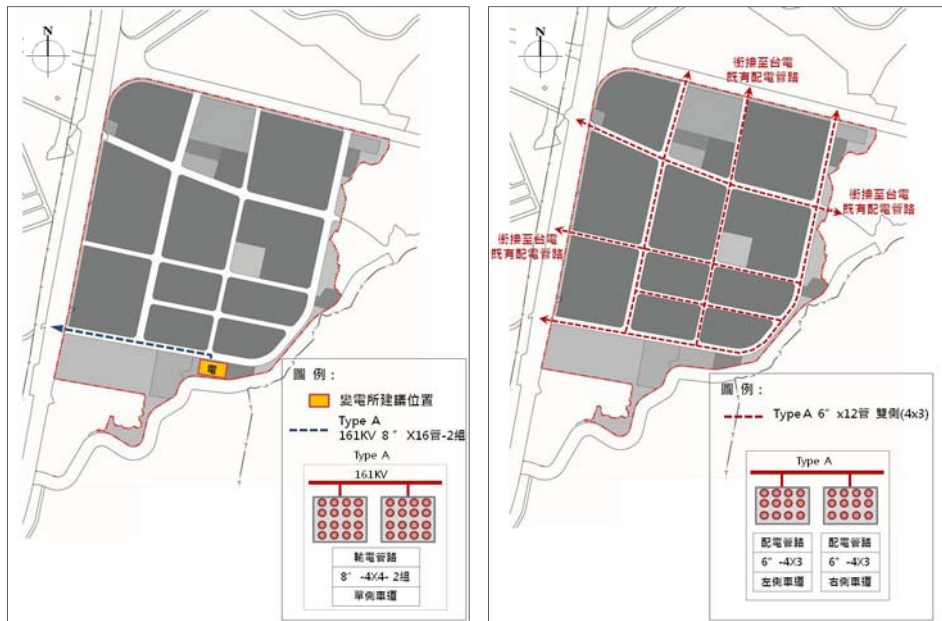


圖 5-2-9 變電所用地位置及輸電管路（左）暨配電管路（右）規劃示意圖



圖 5-2-10 架空輸電線路地下化規劃示意圖

第三節 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。



第四節 土地使用分區管制要點

為促進高雄市仁武產業園區土地利用的合理性與效率性，並塑造園區環境風格，使整體規劃符合公共安全、環境衛生與發展寧適性等目標。據此，對本園區土地及建築物之使用，按「產業創新條例」、「都市計畫法」第22條及同法高雄市施行細則，訂定土地使用分區管制要點：

第一點 本要點依據都市計畫法第22條及同法高雄市施行細則訂定之。

第二點 本園區內土地及建築之使用管制，依本要點規定辦理，本要點未規定者，依產業創新條例及其他相關法令辦理。

第三點 本園區內土地使用依產業創新條例劃設為下列分區及用地：

一、產業專用區：

(一) 產業專用區(產1)。

(二) 產業專用區(產2)。

二、公共設施用地。

三、其他經中央主管機關核定之用地。

第四點 產業專用區(產1)係供與工業生產直接或相關之下列各行業使用：

一、製造業，其容許使用之產業類別細分為：

(一) 金屬製品製造業(不含金屬表面處理業)。

(二) 機械設備製造業。

(三) 電力設備及配備製造業(不含放射性工業、電池製造業與專門表面處理之行業)。

(四) 汽車零件製造業。

(五) 其他運輸工具及其零件製造業。

(六) 電腦、電子產品及光學製品製造業。

(七) 食品及飼品製造業。

(八) 塑膠製品製造業。

(九) 家具製造業。

(十) 經本府工業主管機關核定之低污染製造業。

二、與工業生產相關之行業，包括以下：

- (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) 經本府工業主管機關核准安置之既有行業。

第五點 產業專用區（產 1）得併供下列附屬設施使用：

- 一、辦公室。
- 二、倉庫。
- 三、生產實驗及訓練房舍。
- 四、環境保護設施。
- 五、單身員工宿舍。
- 六、員工餐廳。
- 七、從事觀光工廠或文化創意產業之相關設施。

第六點 產業專用區（產 2）係配合產業發展政策及整體營運需要，提供下列支援產業使用：

- 一、住宿及餐飲業。
- 二、金融及保險業。
- 三、機電、管道及其他建築設備安裝業。
- 四、汽車客、貨運業、運輸補助業、郵政及快遞業。
- 五、電信業。

六、第四點第一項以外之專業、科學及技術服務業（不含獸醫服務業、藝人及模特兒等經紀業）。

七、其他教育服務業。

八、醫療保健服務業。

九、創作及藝術表演業。

十、連鎖便利商店。

十一、其他經中央主管機關核准之行業。

第一項供支援產業使用之土地，於符合建築、消防及其他安全法規規範要件下，得與第四點第一項所列行業於同一建築物內混合使用，但其所占樓地板面積，不得超過該建築物總樓地板面積百分之三十。

第七點 管理服務用地係供園區管理機構行政、金融、商務、會議、展示、研討、餐飲、購物、防救災等多功能使用為主，其容許使用項目：

一、行政機關。

二、金融、保險分支機構。

三、產品展示陳列設施。

四、會議設施、集會堂。

五、職業訓練教育設施。

六、創業輔導設施。

七、安全、衛生、福利、醫療設施。

八、通訊設施與機構。

九、公用事業設施。

十、招待所、員工活動中心。

十一、轉運設施、停車場。

十二、餐飲業。

十三、警察消防機構。

十四、其他經中央主管機關核准之服務設施。

第八點 其他公共設施用地之容許使用項目如下：

- 一、公園兼滯洪池用地：供綠化景觀設施、水土保持設施、防洪設施、滯洪池、生態保育設施等使用。
- 二、綠地用地（綠地兼供道路使用）：以綠化使用為主，並得為防風林、景觀綠帶、隔離綠帶、隔離綠帶兼供道路及其他不妨害綠地功能且經本園區管理機構同意設置之設施使用。
- 三、供水設施用地：供自來水事業設施及其附屬設施使用。
- 四、電力設施用地：供電力事業、輸配電鐵塔及其附屬設施使用。
- 五、環保設施用地：供污水處理設施、廢棄物收集設施與環境監測及其附屬設施使用。
- 六、停車場用地：供興建平面、立體停車場、相關交通服務設施及其附屬設施使用。
- 七、道路用地：供道路、管制哨及相關道路附屬設施使用。

第九點 法定建蔽率及容積率上限規定如下：

使用分區/用地		建蔽率 (%)	容積率 (%)	
土地使用分區	產業專用區 (產1)	60	210	
	產業專用區 (產2)	60	300	
公共設施用地	管理服務用地	60	250	
	供水設施用地	60	250	
	電力設施用地	60	250	
	環保設施用地	60	250	
	停車場用地	平面	10	20
		立體	80	240
	公園用地	15	30	
	公園兼滯洪池用地	15	30	

為因應廠商進駐設廠之需求，提高土地使用彈性，產業專用區（產 1）容積管制規定如下：

- 一、產業專用區（產 1）容積率不得超過 210%，惟申請建築時，產業園區目的事業主管機關得視設廠性質及需求酌予增加容積率，增加後容積率不得超過 300%。
- 二、目的事業主管機關應進行本計畫範圍內產業專用區（產 1）總容積管制，即產業專用區（產 1）總容積不得超過 1,093,469 平方公尺。

第十點 本園區內建築基地不得適用建築技術規則及其他有關容積獎勵相關法規之規定。

第十一點 本園區內停車場用地之規劃與設計原則：

- 一、停車場週邊（含退縮地）應設置寬度 2 公尺以上之綠地，並以遮蔭大型喬木及 1.5 公尺以上綠籬適當分隔停車空間。
- 二、每處停車場之聯外出入口不得超過兩個。
- 三、每三個停車位至少種植一株遮蔭喬木，每十個併排汽車停車位間須設置栽植槽。

第十二點 本園區內建築基地之附設停車空間應依建築技術規則辦理。

第十三點 本園區貨物裝卸位設置數量應按下表規定辦理：

使用分區	應附設裝卸位數
產業專用區（產1）	每一基地至少需附設一裝卸位。
產業專用區（產2）	樓地板面積在500平方公尺（含）以上至3,000平方公尺（含）者，應附設一裝卸位，總樓地板面積3,000平方公尺以上者，每超過3,000平方公尺或其零數應增設一裝卸位。

- 說明：
1. 每一裝卸位寬度不得小於 4 公尺、長度不得少於 13 公尺，有頂蓋者其高度不得小於 4.2 公尺，但若須使用貨櫃車裝卸者，應依實際所需規模設置。
 2. 裝卸位應設置在同一建築基地內，同一幢建築物內供二類以上用途使用者，設置標準分別計算附設。
 3. 貨物裝卸位及堆積場應避免直接曝露於道路及永久性開放空間之公共視野內，且須以建築物或適當設施或植栽作有效遮擋。
 4. 基地裝卸位及堆積場不得佔用退縮地。

第十四點 本園區產業專用區建築退縮原則：

- 一、臨 25 公尺（含）以上道路之建築線退縮深度為 8 公尺；面臨 25 公尺以下之道路，應自道路境界線退縮 6 公尺。基地位於道路交角處其退縮線應自兩退縮線交叉點再各自退縮最短邊規定深度位置連線為其退縮線；非臨道路側，應自基地境界線退縮 3 公尺，詳圖 5-4-1。建築基地之退縮部分，除另有規定外，應設置淨寬至少 1.5 公尺之無遮簷人行步道，並以鋪設透水性鋪面為原則，且應與相鄰基地所設置之人行步道順平相接，並不得設置階梯。
- 二、退縮地應植栽綠化，不得設置圍籬，並與人行道合併或與園區整體景觀綠地系統配合；退縮地除經產業園區管理機構核准可為出入口外，不得作為車道、停車場或放置未經核准的雜項工作物。

三、退縮地得埋設公共管線，且以地下化為原則，並應避免破壞退縮地之完整性；若必需設置於地面上之設備，應予以遮蔽並加以綠化植栽處理，且須符合各公共設備事業單位之規定。

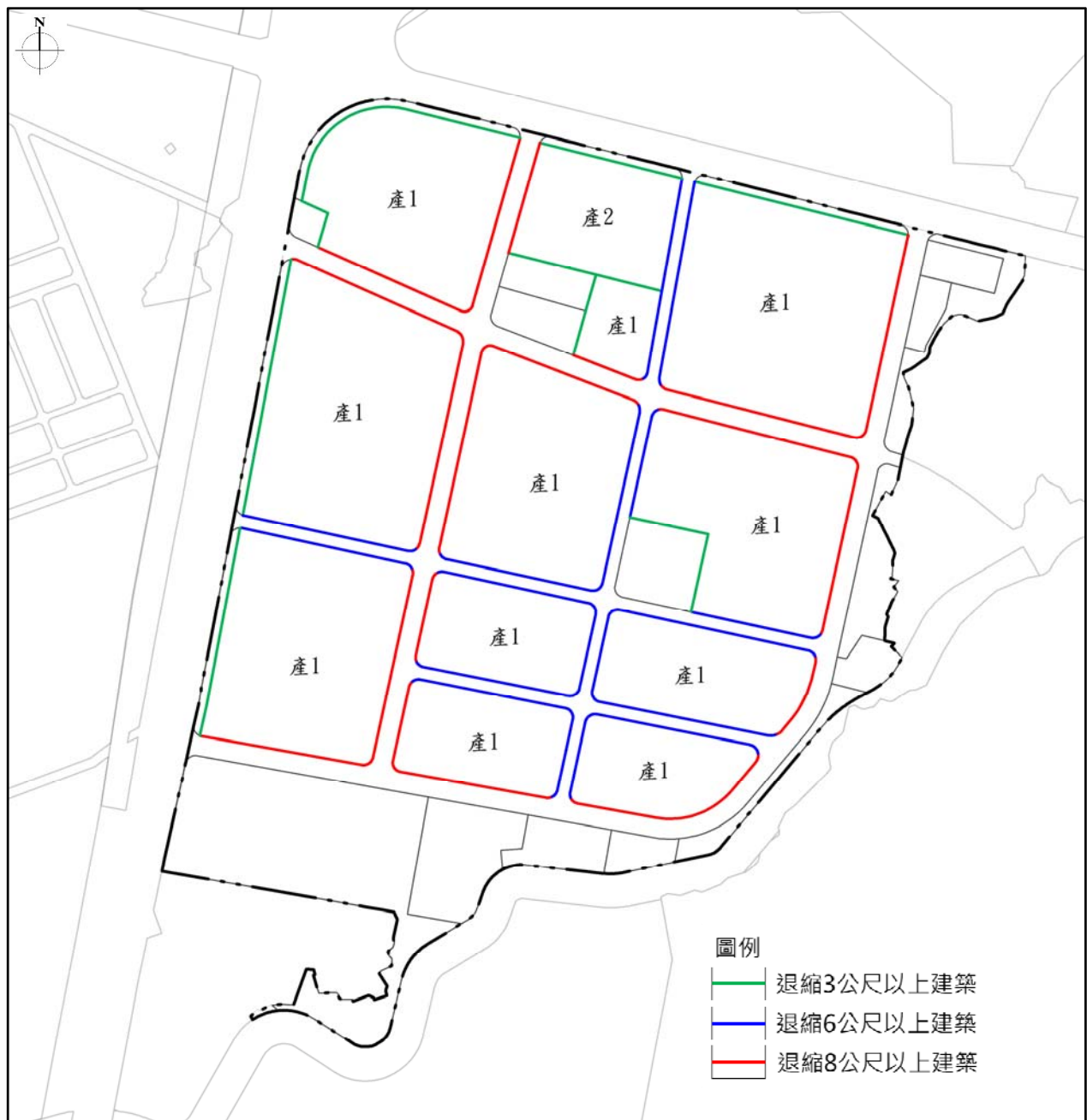


圖 5-4-1 產業專用區建築退縮示意圖

第十五點 本園區之建築基地不分規模應予綠化，檢討計算依建築基地綠化設計技術規範辦理。其建築物均應依高雄市綠建築自治條例之規定辦理。

第十六點 本園區建築如設置圍牆者，應符合下列規定：

- 一、沿街面之圍牆應採透視性設計或設置綠籬，其圍牆高度自基地地面不得高於 180 公分，且牆面視覺可穿透比率需達百分之五十以上；其他圍牆高度不得高於 250 公分。
 - 二、供汽車或人行進出之出入口圍牆高度以地面層樓高，且以不超過 4 公尺為限，該部分得免檢討視覺可穿透比率。
- 惟視基地開發需求，經本園區管理機構同意者，不在此限。

第十七點 建築量體、型態管制及建築附屬物設計原則：

- 一、屋頂突出物應配合建築物造型作整體設計或遮蔽。
- 二、建築物臨街立面之附屬設備（冷氣機、水塔、廢氣排出口等）應配合建築物立面整體設計或遮蔽。
- 三、本園區內建築物應依建築技術規則建築設計施工篇第三百二十一條至第三百二十三條（綠建材）之規定辦理，且立面材料不得使用未經處理之金屬浪板、石綿瓦、塑膠浪板、其他具公害或易燃性材料。

第十八點 本園區指標設施之設置應依下列原則辦理：

- 一、基地出入口標示物
 - （一）應設置於廠址使用之道路側，並擇主要出入口旁退縮地範圍，距建築線至少 1.5 公尺。
 - （二）標示物只限於標示地址、聯絡方式、建築物名稱、公司機構名稱及企業標誌。
 - （三）標示物之立面面積不得超過 8 平方公尺，垂直高度不得超過 2.5 公尺。
- 二、建築物壁面標示物
 - （一）僅限標示建築物名稱、公司機構名稱及企業標誌。
 - （二）每棟建築物之單一鄰街立面得設置一處牆面標示物；每一基地之牆面標示物最多設二處，且不得在屋頂突出物上出現；但建築物之單一鄰街立面長度超過 200 公尺以上，每 200 公尺可增設牆面標示物一處，標示物數量不受前述規定限制。
 - （三）牆面標示物面積以不得超過 4.5 平方公尺，字高不得超過 1.2 公尺，且不得突出於牆面。

惟視基地開發需求，經本園區管理機構同意者，不在此限。

- 第十九點 植栽綠化應包含喬木、灌木草花及地被等植栽，且植栽不得遮蔽或妨礙各項標誌、燈號等系統、公共人行通道及車輛出入口。
- 第二十點 沿街面種植之喬木應選用深根性、枝幹強韌、根系垂直之樹種，且配合相鄰基地沿街面喬木樹種，維持街道景觀協調。
- 第二十一點 本園區內公共設施及公用設備用地，如擬依都市計畫公共設施用地多目標使用辦法作多目標使用時，以供作非營業性之公共使用者為限。

第六章 事業及財務計畫

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。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，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」、「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108年6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108年6月產業園區公告設置後，配合土地取得(0.5年)、公共設施與設備及景觀綠化等工程施作暨驗收、結算(3年)等作業時程需求，園區開發工程擬於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6-3-1。

計畫基地預估經費約145億元；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。本計畫以仁林路為界概分為二期開發區，第一期開發區申請經濟部工業局補助地方政府設置平價產業園區補助方案並核准補助在案，補助項目及核配經費按「經濟部工業局補助地方政府強化地方工業區公共設施及設置平價產業園區作業要點」規定辦理；第二期開發區所需開發費用，則由市府或市府委託之公民營事業籌措。

表 6-3-1 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	106/8
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	108/4
4	內政部都委會審議都市計畫變更審查通過	108/3
5	產業園區編定	108/5
6	產業園區編定公告	108/6
7	甄選專案管理顧問/統包商或開發商(含設計、監造顧問)	107/11、108/12
8	用地取得(協議價購/徵收)	108/8、109/3
9	開發工程施工及監造	109/5
10	公共設施工程結算及成本總結	111/12
11	招商及銷售	108/10
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、完成使用保證金等規範以及屆期未完成建築使用之處分規範等)，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。

- 一、產業專用區(產 1、產 2)、加油站專用區土地，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、電力設施用地出售設置變電所及電路鐵塔等相關設施。
- 三、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，依產創條例第 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。