

擴大及變更原高雄市主要計畫  
(配合新材料循環產業園區申請設置計畫)案  
計畫書

高 雄 市 政 府

中華民國 114 年 4 月



高雄市變更都市計畫審核摘要表		
項目	說明	
都市計畫名稱	擴大及變更原高雄市主要計畫（配合新材料循環產業園區申請設置計畫）案	
變更都市計畫法令依據	都市計畫法第 27 條第 1 項第 3 款	
變更都市計畫機關	高雄市政府	
申請變更都市計畫機關	經濟部	
座談會	本案於申請都市計畫前 3 年內已舉辦 4 場說明會，符合「都市計畫草案辦理公開展覽前應行注意事項」第 4 點但書規定，免辦理座談會。	
本案公開展覽起訖日期		
本案舉辦說明會日期		
人民團體對本案之反應意見		
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	市級	
	部級	



# 目錄

<b>第一章 緒論</b> .....	<b>一-1</b>
第一節 計畫緣起 .....	一-1
第二節 法令依據 .....	一-2
第三節 位置與範圍 .....	一-3
<b>第二章 相關計畫</b> .....	<b>二-1</b>
第一節 現行都市計畫概述 .....	二-1
第二節 上位及相關計畫 .....	二-8
<b>第三章 現況分析與未來發展推計</b> .....	<b>三-1</b>
第一節 自然環境分析 .....	三-1
第二節 社會經濟環境分析 .....	三-8
第三節 人口 .....	三-20
第四節 土地權屬 .....	三-22
第五節 土地使用現況 .....	三-24
第六節 公共設施現況 .....	三-29
第七節 交通運輸現況 .....	三-31
<b>第四章 擴大及變更計畫內容</b> .....	<b>四-1</b>
第一節 計畫目標 .....	四-1
第二節 整體規劃構想 .....	四-5
第三節 擴大及變更內容 .....	四-12
<b>第五章 變更後計畫</b> .....	<b>五-1</b>
第一節 計畫地區範圍說明 .....	五-1
第二節 土地使用計畫 .....	五-1
第三節 公共設施計畫 .....	五-3
第四節 交通運輸系統計畫 .....	五-5
第五節 整體景觀計畫 .....	五-8
第六節 都市防災計畫 .....	五-12
第七節 實施進度及經費概估 .....	五-15

附錄一 全國循環專區試點暨新材料循環產業園區申請設置計畫核定函

附錄二 內政部同意辦理「擴大及變更高雄市主要計畫(配合新材料循環產業園區)案」同意文件

## 表目錄

表 1-1	本園區範圍與面積綜理表	一-4
表 2-1	高雄市主要計畫變更歷程綜整表	二-3
表 2-2	高雄市主要計畫現行都市計畫面積表	二-5
表 2-3	本園區範圍內原高雄市主要計畫土地使用面積表	二-7
表 2-4	上位及相關計畫綜整表	二-8
表 3-1	本計畫鄰近區域地質特性說明表	三-3
表 3-2	高雄氣象站各項氣象資料月平均統計表	三-6
表 3-3	高雄市民國 105 年各級產業產值綜整表	三-8
表 3-4	高雄市民國 105 年二、三級產業生產總額綜整表	三-9
表 3-5	小港區民國 105 年二、三級產業生產總額統計表	三-10
表 3-6	高雄市產業人口變遷統計表	三-11
表 3-7	高雄市民國 105 年二、三級產業從業人數綜整表	三-12
表 3-8	小港區民國 105 年二、三級產業從業人數綜整表	三-13
表 3-9	民國 105 年製造業人均生產總額分析表	三-13
表 3-10	高雄市民國 105 年工業及服務業場所單位數統計表	三-14
表 3-11	小港區 105 年工業及服務業場所單位數統計表	三-15
表 3-12	民國 105 年製造業每場所單位平均生產總額分析表	三-16
表 3-13	高雄市製造業工廠廠房面積統計表	三-17
表 3-14	小港區製造業工廠廠房面積統計表	三-18
表 3-15	小港區及高雄市工廠廠房面積比較表	三-19
表 3-16	南部區域、高雄市、小港區及沿海六里人口成長趨勢表	三-20
表 3-17	南部區域、高雄市、小港區及沿海六里人口年齡組成分析表	三-21
表 3-18	本園區土地權屬表	三-22
表 3-19	土地使用現況面積表	三-28
表 3-20	公共設施現況彙整表	三-30
表 3-21	本園區鄰近周邊道路特性一覽表	三-32
表 3-22	調查路口綜整表	三-34
表 3-23	路口 1 服務水準彙整表	三-35
表 3-24	路口 2 服務水準彙整表	三-36
表 3-25	路口 3 服務水準彙整表	三-37
表 3-26	路口 4 服務水準彙整表	三-38
表 3-27	路口 5 服務水準彙整表	三-39
表 3-28	計畫範圍公車路線營運資料表	三-40
表 3-29	本計畫區周邊停車場現況彙整表	三-42

表 4-1	擴大及變更內容明細表.....	四-15
表 4-2	變更面積彙整表.....	四-20
表 4-3	變更前後土地使用面積增減對照表.....	四-21
表 5-1	園區土地使用計畫面積表.....	五-2
表 5-2	原高雄市主要計畫擴大及變更前後面積對照表.....	五-3
表 5-3	計畫道路表.....	五-5
表 5-4	實施進度及經費表.....	五-16
表 5-5	高坪特定區參與跨區區段徵收土地列表.....	五-17

## 圖目錄

圖 1-1	安置基地與園區基地位置示意圖 .....	一-2
圖 1-2	園區位置與周邊關係示意圖 .....	一-5
圖 1-3	本次擴大及變更都市計畫範圍示意圖 .....	一-5
圖 2-1	高雄市主要計畫現行都市計畫示意圖 .....	二-4
圖 2-2	本園區範圍內原高雄市主要計畫土地使用計畫示意圖 .....	二-7
圖 2-3	我國製造業四大工業區域結構分布圖 .....	二-13
圖 2-4	高雄市農漁業及製造業發展區位示意圖 .....	二-16
圖 2-5	高雄市國土功能分區分類套繪本園區範圍示意圖 .....	二-17
圖 2-6	國道 7 號高雄路段計畫路線位置示意圖 .....	二-20
圖 2-7	變更原高雄市主要計畫(配合國道 7 號高雄路段新建工程)案 (草案)變更位置示意圖 .....	二-22
圖 2-8	變更原高雄市主要計畫(配合國道 7 號高雄路段新建工程)案 變更內容示意圖(草案) .....	二-23
圖 2-9	小港林園線綜合規劃圖 .....	二-24
圖 2-10	高雄港自由貿易港區範圍圖 .....	二-26
圖 2-11	高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫圖 .....	二-27
圖 2-12	安置基地位置示意圖 .....	二-29
圖 3-1	基地地形示意圖 .....	三-1
圖 3-2	計畫區域地質圖 .....	三-2
圖 3-3	計畫區域鄰近活斷層分布圖 .....	三-4
圖 3-4	計畫區周邊區域性排水系統圖 .....	三-4
圖 3-5	計畫區周邊區域性排水系統圖 .....	三-5
圖 3-6	民國 112 年高雄氣象站風花圖 .....	三-7
圖 3-7	小港區各里人口密度及分布示意圖 .....	三-21
圖 3-8	土地權屬分布示意圖 .....	三-23
圖 3-9	園區基地周邊土地使用現況示意圖 .....	三-25
圖 3-10	土地利用現況示意圖 .....	三-27
圖 3-11	公共設施分布示意圖 .....	三-29
圖 3-12	園區周邊交通路網示意圖 .....	三-31
圖 3-13	80 公尺南星路現況斷面(由北往南)示意圖 .....	三-32
圖 3-14	交通量調查地點示意圖 .....	三-34
圖 3-15	計畫範圍周邊公車停靠站位置圖 .....	三-40
圖 3-16	停車場現況位置示意圖 .....	三-41
圖 4-1	園區計畫目標示意圖 .....	四-1

圖 4-2	新材料循環產業園區開發定位示意圖 .....	四-2
圖 4-3	園區周邊產業資源分布示意圖 .....	四-5
圖 4-4	園區三大循環模式示意圖 .....	四-7
圖 4-5	園區空間規劃構想示意圖 .....	四-8
圖 4-6	都市計畫變更示意圖 .....	四-19
圖 5-1	變更後園區土地使用計畫示意圖 .....	五-2
圖 5-2	主要道路系統示意圖 .....	五-6
圖 5-3	遊憩設施系統計畫示意圖 .....	五-11
圖 5-4	防災避難圈分布圖 .....	五-13
圖 5-5	都市防災規劃圖 .....	五-14
圖 5-6	分期分區發展計畫圖 .....	五-15
圖 5-7	高坪特定區與原大林蒲地區細部計畫農業區私有土地辦理跨 區區段徵收範圍示意圖 .....	五-18

# 第一章 緒論

## 第一節 計畫緣起

位於高雄市小港區的大林蒲地區，緊鄰臨海工業區，被煉油廠、發電廠、煉鋼廠與填海造陸的貨櫃中心等重工業包圍，地方因而有強烈的遷村或改善環境的民意反映。行政院為改善大林蒲地區居民長期被重工業包圍所造成之環境正義問題，105年6月14日國家發展委員會召開之研商新材料產業議題會議中，決議由行政院成立推動小組(大林蒲計畫)，經濟部及國家發展委員會共同擔任幕僚作業，由經濟部設置「新材料循環產業園區」，提供遷村之法源依據及財源。

為有效利用大林蒲遷村後騰空土地，及提高大林蒲鄰近之填海造陸之土地使用效率，經濟部依據「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」，提報「全國循環專區試點暨新材料循環產業園區申請設置計畫」(下稱中長程計畫)，分為「全國循環專區試點計畫」與「新材料循環產業園區申請設置計畫」兩分項計畫，已於108年10月8日經行政院核定辦理，並於112年12月4日核定修正計畫(詳附錄一)。透過其中之「新材料循環產業園區申請設置計畫」將大林蒲遷村作業納入並委託高雄市政府辦理，回應長期以來遷村之訴求。而大林蒲遷村後之土地與其周邊地區作為未來因應政府「5+2」產業政策推動朝循環經濟發展之園區基地。新材料循環產業園區範圍及大林蒲遷村安置基地位置示意圖如圖 1-1。

為追求產業永續發展，並解決工業區發展衍生之環保問題，「新材料循環產業園區」規劃致力促成「產業共生」、「資源共用」、「環境共享」三贏之局面，期戮力建構引導廠商朝向低污染、低排碳、安全、可循環、高值新材料等技術深耕與應用的產業園區，並在台灣 99%的能源仰賴進口的現實情況下，有必要藉提升能源使用效率，促進能資源的有效循環使用，確保國家永續發展及提高產業競爭力。

本計畫爰配合「新材料循環產業園區申請設置計畫」推動之必要性與急迫性，經內政部 113 年 4 月 9 日內授國都字第 11300146777 號函(詳附錄二)同意迅行擴大及變更都市計畫。



資料來源：全國循環專區試點新材料循環產業園區申請設置計畫；本計畫繪製。

## 第二節 法令依據

依據都市計畫法第 27 條第 1 項第 3 款之規定，辦理都市計畫變更。

## 第三節 位置與範圍

### 一、位置

「新材料循環產業園區」(以下簡稱園區)位於小港區，原高雄市主要計畫最南端，園區範圍除位於原高雄市主要計畫範圍，尚包含部分都市計畫外土地。

園區東北側緊鄰臨海工業區，以沿海四路、鳳北路與中油大林煉油廠、中鋼、台電大林發電廠相隔，西北側則鄰高雄港自由貿易港區範圍。園區範圍中央所夾南星路可銜接重要聯外道路台 17 線與規劃中之國道 7 號(圖 1-2)。

### 二、範圍與面積

依中長程計畫，園區範圍東以沿海四路為界，南至原高雄市主要計畫邊界農業區、保護區及港埠用地，西至沿海地區，北以鳳北路以及南星自由貿易港區第二期航港局廢撥範圍為界。其中南星路仍維持道路使用，故不納入新材料循環產業園區設置範圍。

園區範圍概可分為第一區大林蒲地區、第二區填海造陸區及第三區鳳鼻頭漁港等三區(圖 1-2)，各區範圍說明如下：

第一區大林蒲、邦坑及鳳鼻頭聚落，以大林蒲都市計畫剔除南星路、南星路以西之中林路及南側機關用地(保三總隊警犬分隊)後範圍為界。

第二區以南星計畫填海造陸區為主，包含部分自由貿易港區第二期範圍、部分特定倉儲轉運專用區及都市計畫外土地。中長程計畫核定之範圍，原屬自由貿易港二期部分，包含 8.39 公頃停車場兼廣場用地，經高雄市政府 114 年 3 月 4 日高市府都發規字第 11430667200 號函表示仍有開闢停車場之需求，考量目前已可依現行計畫逕行開闢，無納入園區之必要，故劃出園區範圍。園區第二區填海造陸區之範圍北界依航港局辦理廢撥之範圍以及停廣用地為界。

第三區(鳳鼻頭漁港地區)範圍以都市計畫港埠用地已完成地籍登記之陸域土地為界。

#### (一) 園區範圍內擴大及變更面積

園區設置面積約為 262.37 公頃。其中包括都市計畫面積約 195.99 公頃，都市計畫外土地約 66.38 公頃。

依中長程計畫指導，中林路未來維持道路使用，故本次不辦理變更，另園區範圍內屬 100 年拓寬台 17 線部分之道路用地同樣維持道路使用，亦不辦理變更。園區範圍內需辦理擴大都市計畫面積約 66.38 公頃、變更都市計畫面積約 192.55 公頃。

## (二) 配合園區設置變更毗鄰分區及用地

考量園區外毗鄰之港埠用地未來將不再繼續使用，及部分園區外毗鄰住宅區範圍現況實為道路，故於本案配合辦理變更，面積約 7.97 公頃。

## (三) 本次擴大及變更都市計畫面積

本次擴大及變更都市計畫面積合計約 266.90 公頃。位置與面積詳圖 1-3、表 1-1。

表1-1 本次擴大及變更都市計畫範圍與面積綜理表

新材料循環產業園區 262.37 公頃	都市計畫內面積 195.99 公頃	本次不辦理變更範圍： • 依中長程計畫中林路未來維持既有道路使用 • 部分台 17 線民國 100 年拓寬範圍	
		變更都市計畫範圍 192.55 公頃	本次擴大及變更 都市計畫面積 266.90 公頃
	都市計畫外面積 66.38 公頃	擴大都市計畫範圍 66.38 公頃	
園區外 毗鄰分區/用地 7.97 公頃	都市計畫內面積 7.97 公頃	住宅區 *0.00	
		港埠用地 7.97 公頃	

註：面積小於 0.01 公頃以「\*」表示  
資料來源：本計畫彙整。



圖1-2 園區位置與周邊關係示意圖

資料來源：本計畫繪製。



圖1-3 本次擴大及變更都市計畫範圍示意圖

資料來源：擴大及變更原高雄市主要計畫(第三次通盤檢討)(第一階段)案，民國 106 年 9 月；本計畫繪製。

## 第二章 相關計畫

### 第一節 現行都市計畫概述

變更範圍位於高雄市小港區，前為高雄縣小港鄉(民國 68 年 7 月 1 日始併入高雄市)，故本計畫雖位於高雄市主要計畫範圍內，其都市計畫歷程與原高雄市轄區略有不同。茲就變更範圍之計畫歷程及目前高雄市主要計畫內容摘要說明：

#### 一、變更範圍主要計畫變更歷程

大林蒲都市計畫最早於民國 63 年發布實施，後因小港區(原小港鄉)於 68 年 7 月 1 日併入高雄市，遂於 75 年 2 月 6 日發布實施擴大及變更高雄市港墘、小港、五甲、二苓及大林蒲地區主要計畫(通盤檢討)，檢討小港區內各都市計畫定位及未來發展規劃，擴大都市計畫至沿海四路。85 年 11 月 1 日公告之擴大及變更高雄市主要計畫(通盤檢討)案後納入高雄市主要計畫範圍，續於 91 年、94 年、98 年辦理 3 次主要計畫個案變更，變更範圍主要計畫變更歷程詳表 2-1。

大林蒲地區細部計畫於 77 年發布實施，並於 88 年及 97 年辦理 2 次通盤檢討。

#### 二、現行高雄市主要計畫

民國 85 年主要計畫第二次通盤檢討時將小港各都市計畫連同大坪頂特定區(高雄市部分)納入原主要計畫範圍。99 年縣市合併後，大坪頂特定區由高雄市政府啟動第三次通盤檢討作業，將原省市部分合併檢討，並於 109 年 2 月 26 日公告發布實施第一階段。惟高雄市主要計畫尚不及將高雄市小港區轄內的「大坪頂特定區」範圍剔除。故目前原高雄市主要計畫與大坪頂特定區計畫有部分範圍重疊。本計畫以民國 113 年 1 月 23 日發布實施「變更原高雄市主要計畫(公共設施用地專案通盤檢討)(第二階段)案」，為辦理變更都市計畫之依據。

依民國 113 年 1 月 23 日公告發佈實施之「變更原高雄市主要計畫(公共設施用地專案通盤檢討)(第二階段)案」計畫書，現行主要計畫住宅區面積為 4,418.30 公頃、商業區面積為 1,389.37 公頃、工業區面積為 797.65 公頃、農業區面積為 290.33 公頃、保護區面積為 305.11 公頃。詳圖 2-1 及表 2-2 所示。

### 三、本園區範圍內現行都市計畫

本園區位於原高雄市主要計畫，占計畫 195.99 公頃之面積。其中以住宅區及特定倉儲轉運專用區為主，分別占 37.15%及 36.60%，詳表 2-3 及圖 2-2 所示。

表2-1 變更範圍主要計畫變更歷程綜整表

項次	時間	公告字號	都市計畫名稱
1	63.08.22	高市府建都字第067866號	大林蒲都市計畫案
2	69.09.02	高市府工都字第020455號	本市變更及擴大小港大林蒲段 725-6 號等土地為學校用地案
3	75.02.06	高市府工都字第003762號	擴大及變更高雄市港墘、小港、五甲、二苓及大林蒲地區主要計畫(通盤檢討)
4	80.02.07	高市府建土字第80004200號	變更高雄市大林蒲地區都市計畫(部分農業區為綠地)案
5	82.01.19	高市府工都字第001085號	變更高雄市大林蒲地區都市計畫(部分農業區為綠地-中油大林廠安全隔離帶)案
6	82.10.29	高市府工都字第032709號	變更大林蒲地區都市計畫(部份住宅區為機關用地,部份綠地、加油站用地、道路用地及部份道路用地為綠地,並配合撤銷部份地區整體開發規定)案
7	85.11.01	高市府工都字第28050號	擴大及變更高雄市主要計畫(通盤檢討)案
8	91.08.06	高市府工都字第0910032947號	變更高雄市整體開發地區(高雄女中西南側、原機七機十一、原左公四、州仔村、大林蒲等地區)通盤檢討案
9	94.02.23	高市府都二字第0940009023號	擴大及變更高雄市主要計畫大林蒲農業區、保護區、公園用地、學校用地、綠地用地、道路用地及加油站用地為特定倉儲轉運專用區、住宅區、學校用地、綠地用地、道路用地及加油站用地(配合紅毛港遷村及南星計畫)案
10	96.12.13	高市府都二字第0960063756號	擴大及變更高雄市主要計畫(紅毛港地區配合高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫)案
11	98.04.17	高市府都二字第0980019721號	變更高雄市都市計畫主要計畫(小港大林蒲地區)部分農業區為道路用地案
12	101.06.11	高市府都發規字第10132425901號	擴大及變更高雄市主要計畫(配合高雄港洲際貨櫃中心第一期工程計畫填築用地)案
13	102.06.20	高市府都發規字第10232778901號	變更高雄市主要計畫南星計畫區部分綠地用地、停車場用地(貨櫃停車場)為特定倉儲轉運專用區、綠地用地及停車場兼廣場用地(配合南星自由貿易港區)案
14	106.09.22	高市府都發規字第10633209200號	擴大及變更原高雄市主要計畫(第三次通盤檢討)(第一階段)案

資料來源：本計畫整理。

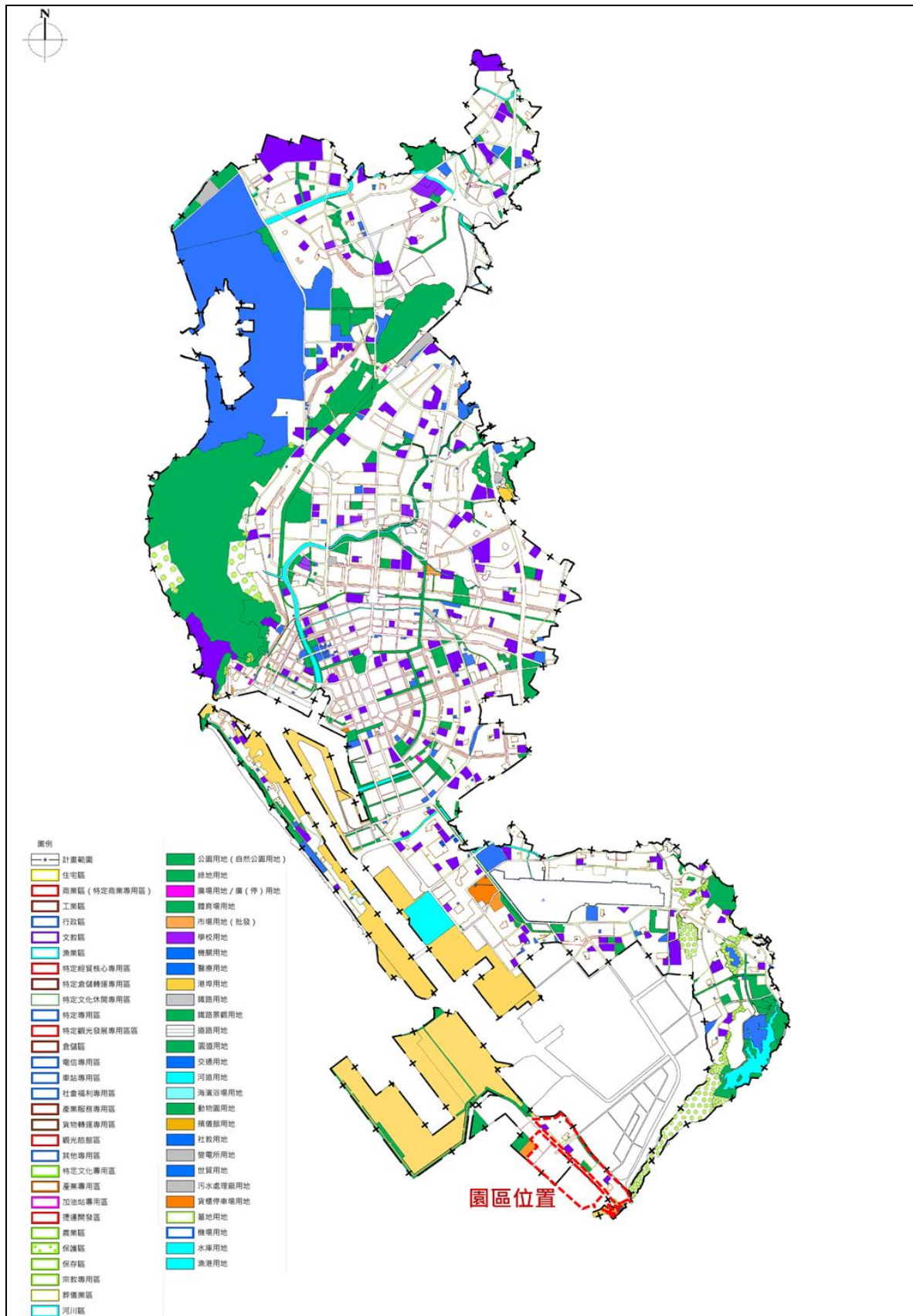


圖2-1 高雄市主要計畫現行都市計畫示意圖

資料來源：變更原高雄市主要計畫(公共設施用地專案通盤檢討)(第二階段)案，高雄市政府(民國 113 年 1 月 23 日)；本計畫整理。

表2-2 高雄市主要計畫現行都市計畫面積表

項目		面積(公頃)	百分比(%)
主要計畫土地 使用分區	住宅區	4,418.30	29.02
	商業區(特定商業專用區)	1,389.37	9.12
	工業區	797.65	5.24
	行政區	1.00	0.01
	文教區	31.50	0.21
	漁業區	21.21	0.14
	特定經貿核心專用區	160.03	1.05
	特定倉儲轉運專用區	297.64	1.95
	特定文化休閒專用區	55.06	0.36
	特定專用區	11.55	0.08
	特定觀光發展專用區	3.24	0.02
	倉儲區	2.11	0.01
	電信專用區	6.76	0.04
	車站專用區	19.58	0.13
	社會福利專用區	10.20	0.07
	產業服務專用區	9.16	0.06
	貨物轉運專用區	3.24	0.02
	觀光旅館區	15.04	0.10
	其他專用區	4.35	0.03
	特定文化專用區	3.53	0.02
	產業專用區	16.26	0.11
	加油站專用區	0.33	0.00
	捷運開發區	2.94	0.02
	農業區	290.33	1.91
	保護區	305.11	2.00
	保存區	15.88	0.10
	宗教專用區	2.69	0.02
葬儀業區	1.11	0.01	
河川區	0.29	0.00	
小計	7,895.46	51.85	
主要計畫公共 設施用地	公園用地(自然公園用地)	1,710.89	11.24
	綠地用地	254.90	1.67
	廣場用地/廣(停)用地	5.57	0.04
	體育場用地	95.29	0.63
	市場用地(批發)	13.95	0.09

項目	面積(公頃)	百分比(%)
學校用地	844.16	5.54
機關用地	1,378.86	9.05
醫療用地	31.42	0.21
港埠用地	850.19	5.58
漁港用地	82.24	0.54
鐵路用地/鐵路景觀用地	39.49	0.26
道路用地/園道用地	1,324.01	8.69
交通用地	40.35	0.26
河道用地	169.38	1.11
海濱浴場用地	0.61	0.00
動物園用地	49.81	0.33
殯儀館用地	17.59	0.12
社教用地	2.90	0.02
變電所用地	9.20	0.06
世貿用地	4.50	0.03
汙水處理廠用地	14.99	0.10
貨櫃停車場用地	35.65	0.23
墓地用地	15.85	0.10
機場用地	268.30	1.76
水庫用地	66.30	0.44
其他主要計畫公共設施用地	5.86	0.04
主要計畫公共設施用地合計	7,332.26	48.15
總計	15,227.72	100.00

註：原高雄市主要計畫與大坪頂特定區計畫有部分範圍重疊，表內面積統計包含大坪頂特定區計畫(原高雄市部分)。

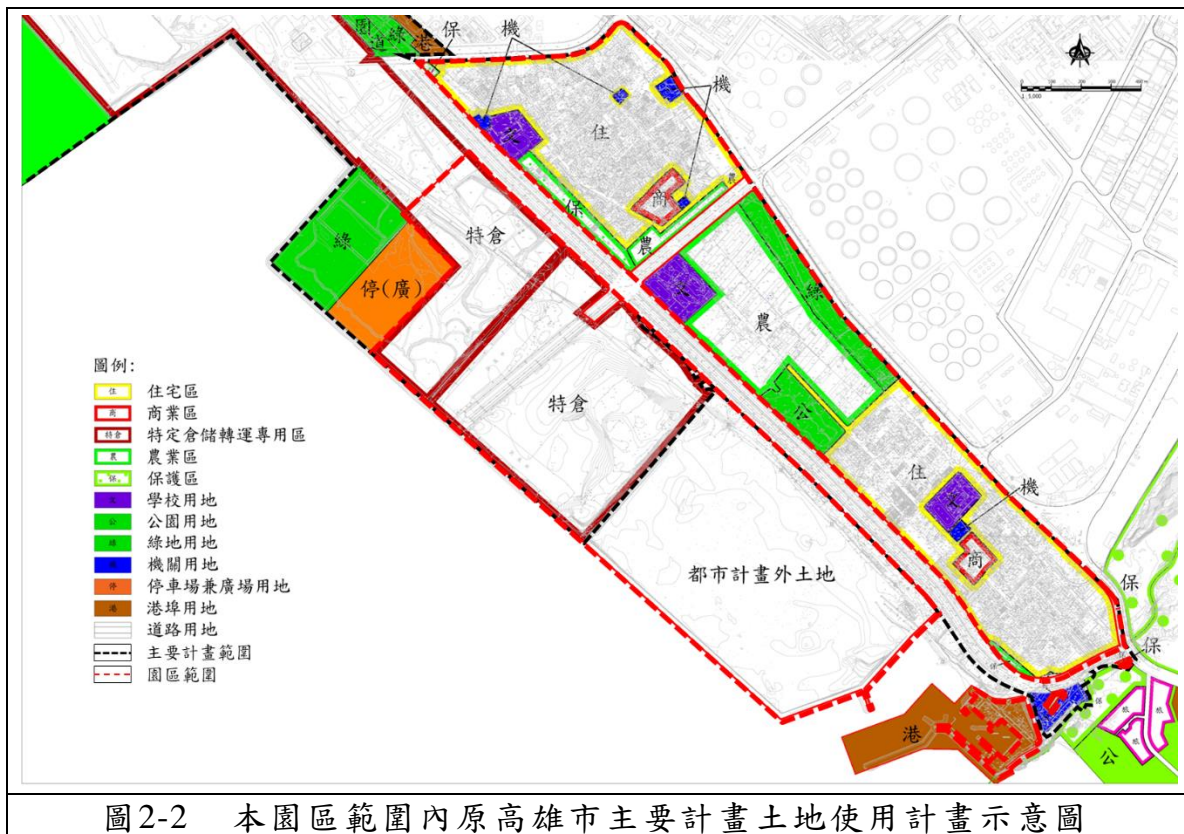
資料來源：變更原高雄市主要計畫(公共設施用地專案通盤檢討)(第二階段)案，高雄市政府(民國 113 年 1 月 23 日)。

表2-3 本園區範圍內原高雄市主要計畫土地使用面積表

項目		面積(公頃)	百分比(%)
土地使用分區	住宅區	71.53	36.50
	商業區	3.11	1.59
	特定倉儲轉運專用區	70.47	35.95
	農業區	23.56	12.02
	保護區	3.54	1.81
	小計	172.21	87.87
公共設施用地	公園用地	3.49	1.78
	綠地用地	5.45	2.78
	學校用地	6.91	3.52
	機關用地	1.19	0.61
	港埠用地	3.23	1.65
	道路用地	3.51	1.79
	小計	23.78	12.13
總計		195.99	100.00

註：表列面積係由圖面估算，實際面積以地籍測量為準。

資料來源：本計畫整理。



資料來源：本計畫繪製。

## 第二節 上位及相關計畫

本計畫綜整上位相關計畫，包含「修正全國區域計畫」、「全國國土計畫」、「高雄市國土計畫」、「全國循環專區試點暨新材料循環園區申請設置計畫」...等，作為本計畫後續開發與產業引入之指導，詳表 2-4 所示。

表2-4 上位及相關計畫綜整表

類別	政策	推動部門及推動年	重點說明	計畫指導
上位計畫	修正全國區域計畫	內政部，民國 106 年 5 月	以「前瞻趨勢、產業高質」作為產業發展願景，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」4大轉型策略，鼓勵企業提升智慧、綠色、文創的高質化產業內涵，進而帶動產業結構優化轉型。	本園區目標為提供在地廠商適宜之工業用地，符合全國區域計畫之指導及分析，後續應以高雄市具產業群聚效果及發展潛力之金屬機電工業、化學工業為基礎，結合相關研發成果，塑造為新材料生產基地。
	全國國土計畫	內政部，民國 107 年 4 月	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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，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。</li> </ul>	全國國土計畫指出，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。本園區區位恰於臨海地區，且臨近高雄港，又可與高雄市石化產業群聚之林園地區建構上下游廠商鏈結效應，維持產業群聚效果及具發展潛力之產業聚落良好發展。
	高雄市國土計畫	高雄市政府，民國 110 年 4 月(核定版)	高雄市未來製造業產業空間發展區位分為北高、中高、高屏、南高及都會核心等五大發展區。本園區所在之南高發展區為鋼鐵及石化製造業群聚區，未來朝向轉型為主，配合中高發展區之循環技術暨材料創新研發專區，導入循	依高雄市國土計畫之南高發展區未來產業發展策略指導，本園區引進產業可藉由鋼鐵、石化群聚之厚實基礎，並配合中高發展區之循環

類別	政策	推動部門及推動年	重點說明	計畫指導
	全國循環專區試點暨新材料循環園區申請設置計畫	經濟部，民國 112 年 12 月	<p>環經濟，推動高雄產業園區朝向低污染之高值化產業發展。</p> <p>強調循環經濟與產業發展之結合，藉於高雄市小港區與臨海範圍設立「新材料循環產業園區」為核心，推動環境高質循環共生聚落，奠定我國循環產業發展基礎。園區（第一期）範圍包括第一區大林蒲地區、第二區鄰近已填海造陸區及第三區鳳鼻頭漁港陸域範圍。第一區用地取得作業以委託高雄市政府執行方式辦理，第二區、第三區用地則依產業創新條例讓售。</p>	<p>技術暨材料創新研發專區之研究成果落地量產，透過導入循環經濟概念，建構金屬、化材產業轉型高值化發展的新園區。</p> <p>園區之申請設置由經濟部依產業創新條例第 33 條第 1 項之規定，擬具可行性規劃報告，並依都市計畫法、環境影響評估法及其他相關法規提具書件，經各該法規主管機關核准後，由經濟部核定產業園區之設置。本園區後續開發應遵循該計畫之指導，優先協助推動大林蒲地區遷村，依計畫指導之作業方式，完成用地取得。並於引入關聯產業之同時，致力於實踐循環經濟以期改善地區環境，推動環境高質循環共生聚落。</p>
相關計畫	國道 7 號高雄路段計畫	交通部高速公路局，民國 112 年 4 月	國道 7 號建設之緣起是為舒緩工業區交通負擔及提升高雄市都會東側使用高速公路之可及性。整體路線北起國道 10 號，並於終點銜接南星路，提供高雄港聯外公路運輸服務效率。預計於 115 年施工，並於 119 年竣工。	依該計畫規劃，未來貫穿園區之南星路必將成為高雄港洲際貨櫃中心銜接國道 7 號的專用道路，大量往來之貨櫃車，對日後園區管理影響甚巨。經 113 年 5 月 15 日大林蒲遷村專案辦公室會議（第 14 次）決議，基於南星路使用現況及未

類別	政策	推動部門及推動年	重點說明	計畫指導
				來洲際貨櫃中心需求，南星路未來擬維持道路使用，不納入新材料產業園園區設置範圍。
	變更原高雄市主要計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案(草案)	高雄市政府，民國114年1月	國道7號高雄路段新建工程部分廊帶行經原高雄市都市計畫，應辦理變更。因「變更原高雄市主要計畫(公共設施用地專案通盤檢討)(第二階段)案」方於113年1月23日發布實施，倘依都市計畫法第26條規定之通盤檢討作業期程，將無法配合新建工程用地取得作業所需之時效。爰此，考量整體國道7號高雄路段新建工程之必要性、急迫性以及合理性，依都市計畫法第27條第1項第4款規定配合工程路權範圍之用地取得需求，辦理都市計畫個案變更。	該計畫合計劃設9處變更案，其中計畫區南側之變更案與園區距離較近，變更範圍為部分南星路路段、部分機關用地及部分住宅區，惟皆屬園區範圍外土地，對本計畫並無影響。
	高雄都會區大眾運輸系統小港林園線建設及周邊土地開發計畫	高雄市政府捷運工程局，民國111年9月	為促進大高雄都會區大眾捷運系統長遠發展，該計畫經綜合評估決議採延續捷運紅線一車到底之中運量系統，提供小港、林園地區便捷的大眾運輸服務。小港林園線全長約12公里，全線共設置7個站點。其中RL3站為地下形式，預計設置在沿海四路之三岔路口後於南星路口前，位於本園區東南側，預估於民國119年初通車。	捷運林園線RL3站位於本園區東南側，將來能夠為園區帶來便捷的大眾運輸服務，提供本園區串聯高雄市區與南北各產業園區及高雄國際機場另一種運具選擇。
	高雄港自由貿易區計畫	臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司，民國94年	配合「挑戰2008國家發展計畫」，設置高雄港自由貿易港區，營運面積總計669.53公頃，其中多以倉儲、物流、非鐵金屬、多國貨櫃物加值集併業務、鋼鐵、金屬製品、機械、模具等產業進駐。	自由貿易港區為臺灣國家發展計畫重點之一，於國家發展計畫(106至109年四年計畫暨106年計畫)中針對貨物量訂定成長目標，以及持續推動港區周邊各項工程開發與交通建設。小港區具備海空雙港之優勢，航線密集、轉運便利，各

類別	政策	推動部門及推動年	重點說明	計畫指導
				<p>項工程與交通建設可連帶提供臨海工業區及本園區之貨物轉運。在土地方面，本園區第二區西側土地與自貿港二期部分重疊，並相互涉及土地廢撥比例及園區範圍劃定之議題，對本園區開發期程有相當影響。</p>
	<p>高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫</p>	<p>臺灣港務股份有限公司，民國 100 年 3 月</p>	<p>預定填築新生地約 422.5 公頃，計劃興建碼頭 5 席水下負 18 公尺之深水貨櫃碼頭及 14 席散雜貨/石化碼頭，另計畫興建能源、石化原料之儲運中心、新式貨櫃基地及港埠發展用地等，以達成高雄港舊港區石化碼頭遷移及興建貨櫃物流基地等目標，滿足高雄港未來貨櫃運輸需求。</p>	<p>高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫興建能源、石化原料之儲運中心，為發展新材料產業之基石，另有新式貨櫃基地、港埠發展用地、5 席水下負 18 公尺之深水貨櫃碼頭及 14 席散雜貨/石化碼頭等。而本產業園區未來將引入新材料循環相關產業，且具有原料及產品進出口服務之需求，依據工業港設施面及地理位置條件，本園區可就近結合高雄港競爭優勢，促進園區、港、市整體發展。</p>
	<p>新材料循環產業園區申請設置計畫-大林蒲遷村安置計畫</p>	<p>經濟部，民國 113 年 1 月</p>	<p>大林蒲遷村因涉及用地取得、協議價購、拆遷安置與救濟等項，依行政院核定計畫指導，由經濟部委託高雄市政府辦理，並依土地徵收條例第 11 條所定優先採協議價購方式辦理用地取得，及依內政部 88 年 12 月 22 日台(88)內地字第 8886565 號函之規定，訂定專案補償救濟標準，作為後續各相關費用查估、發價之執行依據。</p>	<p>遷村安置計畫補充協議價購、土地取得與居民安置等條件，作為本案變更後用地取得辦理方式之依據。 遷村完成後大林蒲地區將無居民居住，本園區將利用遷村後騰出之土地及填</p>

類別	政策	推動部門及推動年	重點說明	計畫指導
			為加速推動取得新材料循環產業園區（第一期）私有土地，高雄市政府依「私有住商區土地一坪換一坪」、「建築物採專案全新價格補償」、「專案安置與額外救濟」等政策原則，除於現行法令規範架構下辦理協議價購作業及拆遷補償外，另行研擬專案補償救濟標準與配套，從優辦理協議價購及拆遷之安置補償救濟，以保障原有居民之居住生活權、經濟及社會權利。	海造地之土地，引入新材料相關產業，優化高雄市產業空間。

資料來源：本計畫整理。

## 一、修正全國區域計畫（內政部，民國106年5月16日公告實施）

### （一）政策概述

「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，但由於國土計畫法仍有多項子法及相關計畫與規範尚待訂定，目前國土計畫與全國區域計畫處於併行過渡階段，故本案仍以「修正全國區域計畫」為上位指導計畫，引導土地有秩序利用。

### （二）產業相關內容說明

#### 1、南部區域產業現況

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（圖2-3）。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。

#### 2、產業發展目標

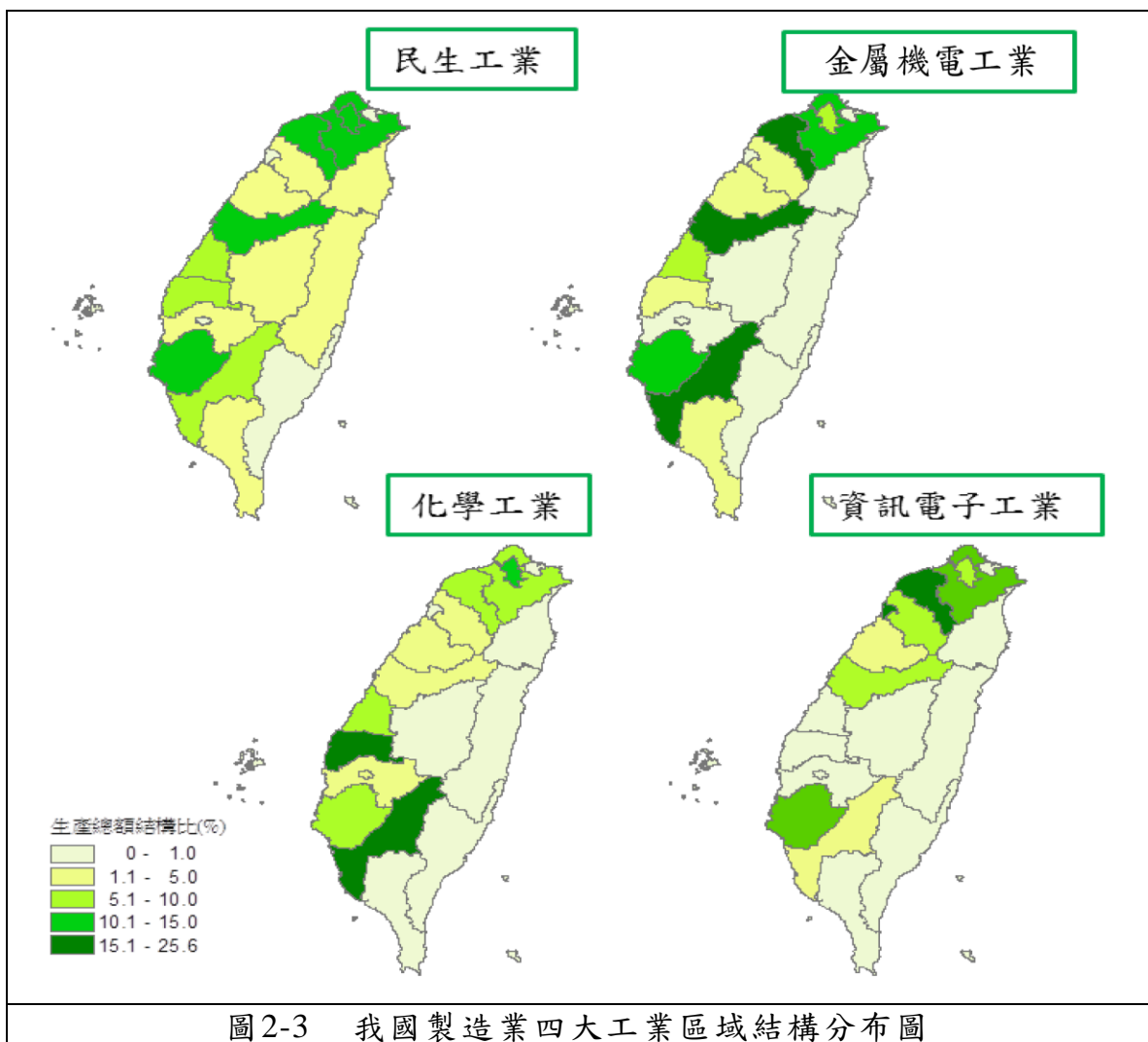
以「前瞻趨勢、產業高質」作為產業發展願景，以「維新傳統產業」、「鞏固主力產業」及「育成新興產業」為主軸，分別提出「提升產品品級及價值」、「建構完整產業供應鏈體系」、「建立系統解決方

案能力」及「加速新興產業發展」4大轉型策略，鼓勵企業提升智慧、綠色、文創的高質化產業內涵，進而帶動產業結構優化轉型。

於區域性產業發展用地部分，目標為即時提供廠商適宜之設廠用地，並確保水電等能資源供給與產業發展得以相互支應。

### (三) 對本園區之指導

本園區目標為提供在地廠商適宜之工業用地，依全國區域計畫之指導與分析（圖 2-3），後續應以高雄市具產業群聚效果及發展潛力之金屬機電工業、化學工業為基礎，結合相關研發成果，塑造為新材料生產基地。



資料來源：內政部，修正全國區域計畫，民國 106 年 5 月。

## 二、全國國土計畫（內政部，民國 107 年 4 月 30 日公告實施）

### （一）政策概述

國土計畫是針對我國管轄之陸域及海域所訂定引導國土資源保育及利用的空間發展計畫，其目的係為「因應氣候變遷，確保國土安全，保育自然環境與人文資產，促進資源與產業合理配置，強化國土整合管理機制，並復育環境敏感與國土破壞地區，追求國家永續發展」。

### （二）產業相關內容說明

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。

### （三）對本園區之指導

全國國土計畫指出，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。本園區區位恰於臨海地區，且臨近高雄港，又可與高雄市石化產業群聚之林園地區建構上下游廠商鏈結效應，維持產業群聚效果及具發展潛力之產業聚落良好發展。本園區未來可引入鄰近地區具發展潛力之金屬及化學材料產業，以產業高值化發展為目標，並輔以廢棄物減量與循環之概念，降低對地區環境之污染。

## 三、高雄市國土計畫（高雄市政府，民國 110 年 4 月）

### （一）產業相關內容說明

為調和高雄市長期重工業發展下對生活環境品質與國土保育之衝擊，並因應全球氣候變遷，透過高雄市國土計畫引導土地使用秩序發展，促進傳統產業轉型升級，厚實產業基礎，引進新興產業，帶動全市朝向低污染、低耗能、低環境衝突的產業發展，並建立產業用

地的永續環境、打造安全永續產業環境。

高雄市未來製造業產業空間發展區位分為北高、中高、高屏、南高及都會核心等五大發展區（圖 2-4）。本園區所在之南高發展區為鋼鐵及石化製造業群聚區，鋼鐵製造聚落以中油、中鋼、中船等大廠為核心，塑化、鋼鐵業則聚集於高雄港周邊。南高發展區未來朝向轉型為主，如本園區、洲際貨櫃中心第二期工程及林園高值化產業園區等。並配合中高發展區之循環技術暨材料創新研發專區，導入循環經濟，推動高雄產業園區朝向低污染之高值化產業發展，如金屬產業轉型為航太、醫材產業、運用鋼鐵、石化產業優勢發展新材料產業，以降低環境衝擊。

## （二）國土功能分區分類

依高雄市國土計畫之國土功能分區，本園區範圍內之國土功能分區為城鄉發展第一類、第二類之二及第二類之三，後續應以核定公告內容為準（圖 2-5）。另依國土計畫法第二十條第二項：「新訂或擴大都市計畫案件，應以位屬城鄉發展地區者為限」，本園區之國土功能分區皆屬城鄉發展地區，為可擴大都市計畫地區。

依據全國國土計畫第八章內容所述，城鄉發展第一類為非屬國土保育地區第四類及農業發展地區第五類範圍之都市計畫土地；城鄉發展第二類之二為核發開發許可地區（除鄉村區屬農村社區土地重劃案件者、特定專用區屬水資源設施案件者外）；城鄉發展第二類之三有相關計畫預計發展為城鄉發展區之地區，經核定重大建設計畫、成長管理計畫及鄉村地區整體規劃下，因應居住或產業發展需求擴大之發展範圍及都市計畫間之零星土地等。

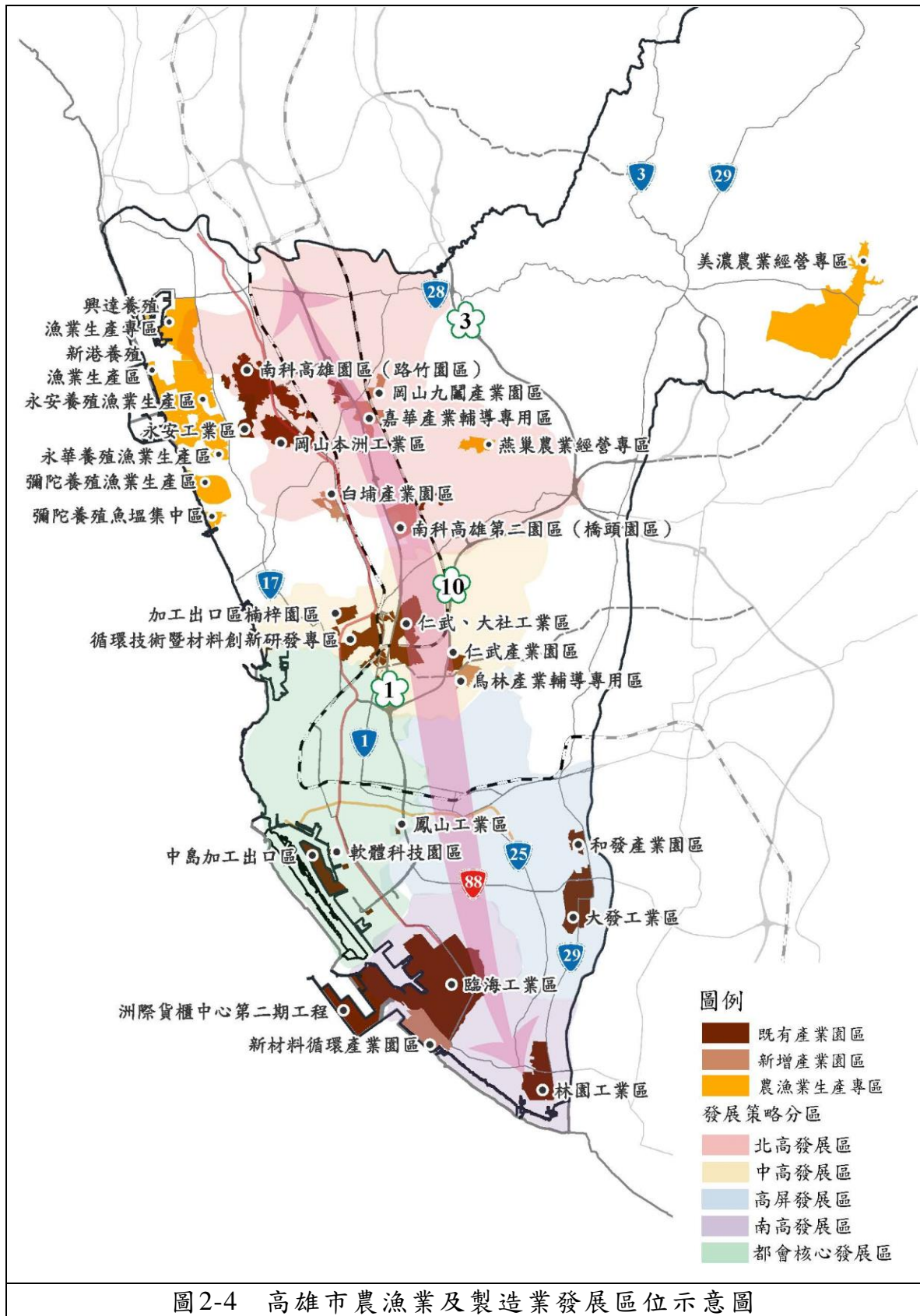


圖2-4 高雄市農漁業及製造業發展區位示意圖

資料來源：高雄市政府，高雄市國土計畫，民國 110 年 4 月。

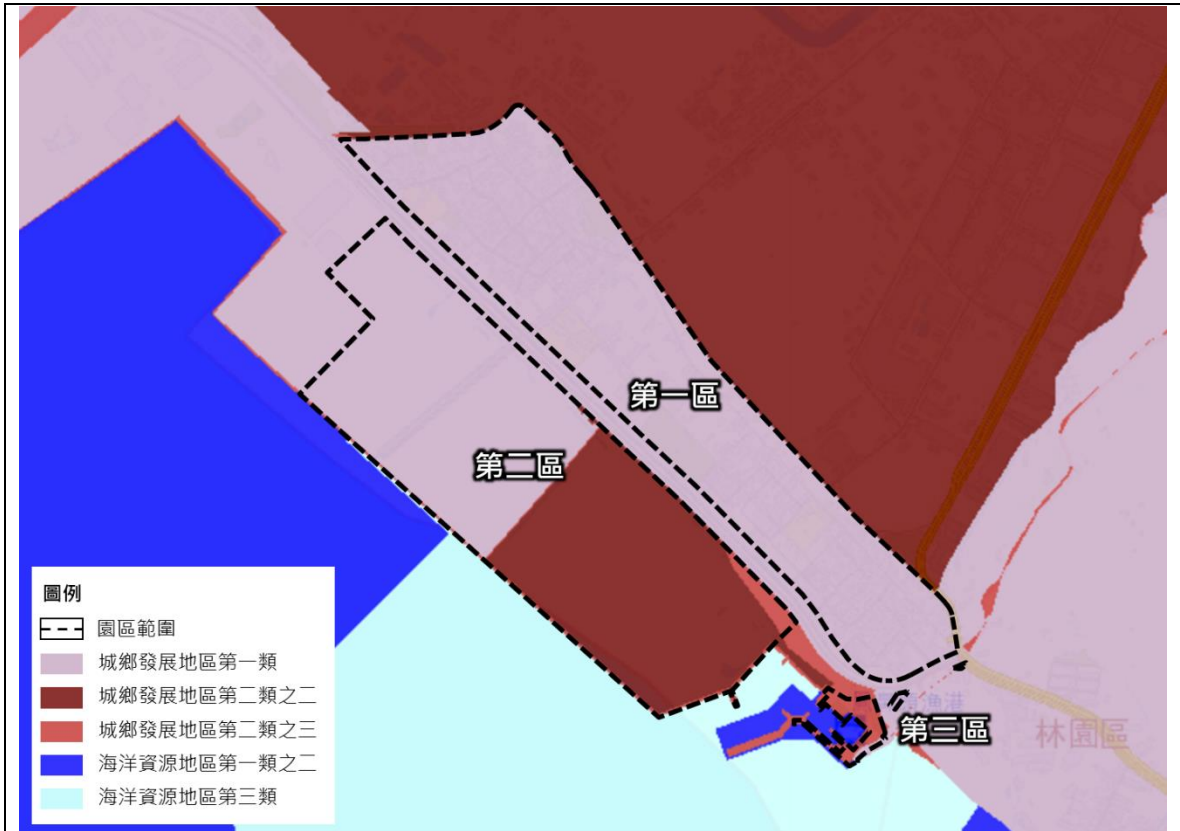


圖 2-5 高雄市國土功能分區分類套繪本園區範圍示意圖

資料來源：高雄地圖網，<https://gisdawn.kcg.gov.tw/landeasy/page6.cfm?major=14>，113 年 3 月 25 日。

### (三) 對本園區之指導

依高雄市國土計畫之南高發展區未來產業發展策略指導，本園區引進產業可藉由鋼鐵、石化群聚之厚實基礎，並配合中高發展區之循環技術暨材料創新研發專區之研究成果落地量產，透過導入循環經濟概念，在國土功能分區使用許可範圍內，建構金屬、化材產業轉型高值化發展的新園區。

## 四、全國循環專區試點暨新材料循環產業園區申請設置計畫（經濟部，行政院民國 112 年 12 月核定修正）

### (一) 計畫概述

為強化循環經濟與產業發展之結合，經濟部提出「全國循環專區試點暨新材料循環產業園區申請設置計畫」，其中有關「新材料循環產業園區申請設置計畫」將分兩階段推動，本階段選定小港區沿海之基地為第一期計畫範圍，以其為核心推動環境高質循環共生聚落，奠定我國循環產業發展基礎，內容摘要如下：

### 1、計畫目標

(1) 國內循環經濟之推動發展

(2) 設置新材料循環產業園區

(3) 優化高雄產業空間，推動環境高質循環共生聚落，完成大林蒲遷村

### 2、執行策略及方法

新材料循環產業園區（第一期）範圍包括大林蒲地區與鄰近已填海造陸區，涉及廣大私有土地之取得，依據用地特性分為第一區大林蒲地區、第二區鄰近已填海造陸區及第三區鳳鼻頭漁港陸域範圍。第一區位處園區核心位置，後續第二區及第三區開發將視大林蒲遷村計畫推動進行調整。

### 3、開發新材料循環產業園區（第一期）需用土地取得作業

未來新材料循環產業園區（第一期）第一區用地取得作業以委託高雄市政府執行方式辦理，並透過大林蒲遷村取得園區私有土地。依高雄市政府規劃，安置原大林蒲私有住商區居民土地，擬以航港局紅毛港遷村剩餘地及台糖鳳山南成土地作為遷村安置地區。

第二區、第三區用地依產業創新條例讓售，並由經濟部以本計畫可租售土地折價抵付高雄市有土地價款。

## (二) 對本園區之指導

園區之申請設置由經濟部依產業創新條例第 33 條第 1 項之規定，擬具可行性規劃報告，並依都市計畫法、環境影響評估法及其他相關法規提具書件，經各該法規主管機關核准後，由經濟部核定產業園區之設置。

本園區後續開發應遵循該計畫之指導，優先協助推動大林蒲地區遷村，並依產業創新條例取得開發產業園區需用土地，逐步開發建立循環示範園區，以能資源整合模式結合在地產業，於引入關聯產業之同時，致力於實踐循環經濟，以期改善地區環境，推動環境高質循環共生聚落。

## 五、國道 7 號高雄路段計畫建設計畫（交通部高速公路局，民國 112 年 4 月）

### (一) 計畫概述

國道 7 號建設之緣起是為舒緩工業區交通負擔及提升高雄市都

會東側使用高速公路之可及性。整體路線北起國道 10 號，行經高雄大社、仁武、鳥松、大寮、鳳山、小港及林園區，並於終點銜接南星路。國道 7 號總長約 23 公里。計畫期程目前預計 115 年施工，並於 119 年竣工。

計畫目標如下：

- 1、提供高雄港聯外及高雄都會區東側地區便捷快速之公路運輸服務，有效分擔國道 1 號南部路段龐大車流。
- 2、提高高雄港聯外運輸效率，進而提升高雄港營運績效及國際競爭力。
- 3、健全路網串連高雄機場及高雄港，提升海空門戶之國際接軌功能。
- 4、因應原高雄縣、市合併，港市再造以及產業重新布局，擘劃一條高雄港東側聯外高(快)速公路，提供新的發展廊帶及腹地，重啟南部經濟活力。
- 5、經由完整高快速路網之建立，加速高雄市整合發展，提升高雄都會東側林園、大寮、鳳山、鳥松、大樹、仁武等地區使用高快速公路之可及性，及提供便捷直通之高快速公路服務，促進都會區之均衡發展。
- 6、提供高雄港外海新開發區直通服務，引導中長程貨運分流至高快速公路，減少貨櫃車繞行市區道路，提升行車安全及市民生活品質。
- 7、沿線主要幹道設置交流道連絡道服務地區，縮短旅行時間距離以節省油耗，使長短程旅次分流，分散市區通過性車流，強化都會區聯繫及生活機能。

## (二) 對本園區之影響

依該計畫所述，國道 7 號為高雄港洲際貨櫃中心主要聯外道路，未來將可疏導高雄港、本園區、臨海工業區及小港機場間龐大之產業車流。而貫穿園區之南星路必將成為高雄港洲際貨櫃中心銜接國道 7 號的專用道路，大量往來之貨櫃車，對日後園區管理影響甚巨，並具有交通衝擊性。經 113 年 5 月 15 日大林蒲遷村專案辦公室會議（第 14 次）決議，基於南星路使用現況及未來洲際貨櫃中心需求，南星路未來擬維持道路使用，不納入新材料產業園園區設置範圍。

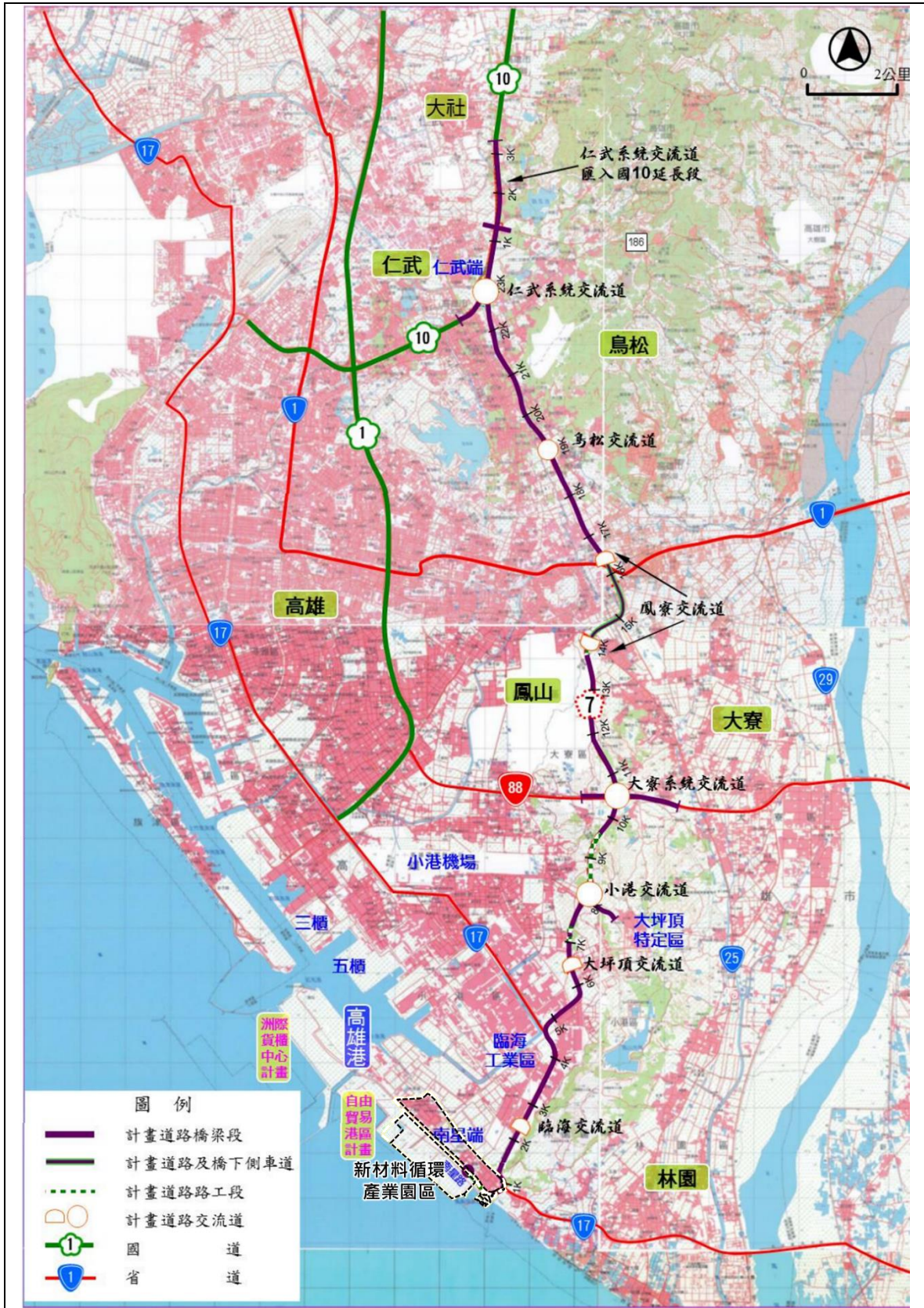


圖2-6 國道7號高雄路段計畫路線位置示意圖

資料來源：國道7號高雄路段計畫環境影響評估報告書(定稿本)，111年10月，交通部高速公路局；本計畫套繪。

## 六、變更原高雄市主要計畫(配合國道 7 號高雄路段新建工程)案(公展草案)(高雄市政府，民國 114 年 1 月)

### (一) 計畫概述

國道 7 號高雄路段新建工程部分廊帶行經原高雄市都市計畫，應辦理變更。因「變更原高雄市主要計畫(公共設施用地專案通盤檢討)(第二階段)案」方於 113 年 1 月 23 日發布實施，倘依都市計畫法第 26 條規定之通盤檢討作業期程，將無法配合新建工程用地取得作業所需之時效。爰此，考量整體國道 7 號高雄路段新建工程之必要性、急迫性以及合理性，由交通部高速公路局依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款規定配合工程路權範圍之用地取得需求，辦理都市計畫個案變更。

計畫位於工程範圍之南端，涉及「原高雄市都市計畫」南側之住宅區、工業區、農業區、保護區、公園用地(自然公園用地)、綠地用地、道路用地/園道用地(圖 2-7)等分區用地須配合工程辦理變更。

### (二) 對本園區之影響

國道 7 號之新建係為解決現有南北向交通過度集中於國道 1 號所產生之交通問題，未來國道 7 號高雄路段將可提供港區更為便捷之聯外交通幹道，有效改善國 1 末端交通壅塞情形、分散車流。國道 7 號南端終點於園區南側下地，未來通車後本園區將得充分發揮區位之優勢，快速便捷的透過國道 7 號進行城際運輸，亦降低產業車流進出市區對其餘用路人之影響。

該計畫合計劃設 9 處變更案，其中計畫區南側之變更案與園區距離較近，變更範圍為部分南星路路段、部分機關用地及部分住宅區，惟皆屬園區範圍外土地，對本計畫並無影響。

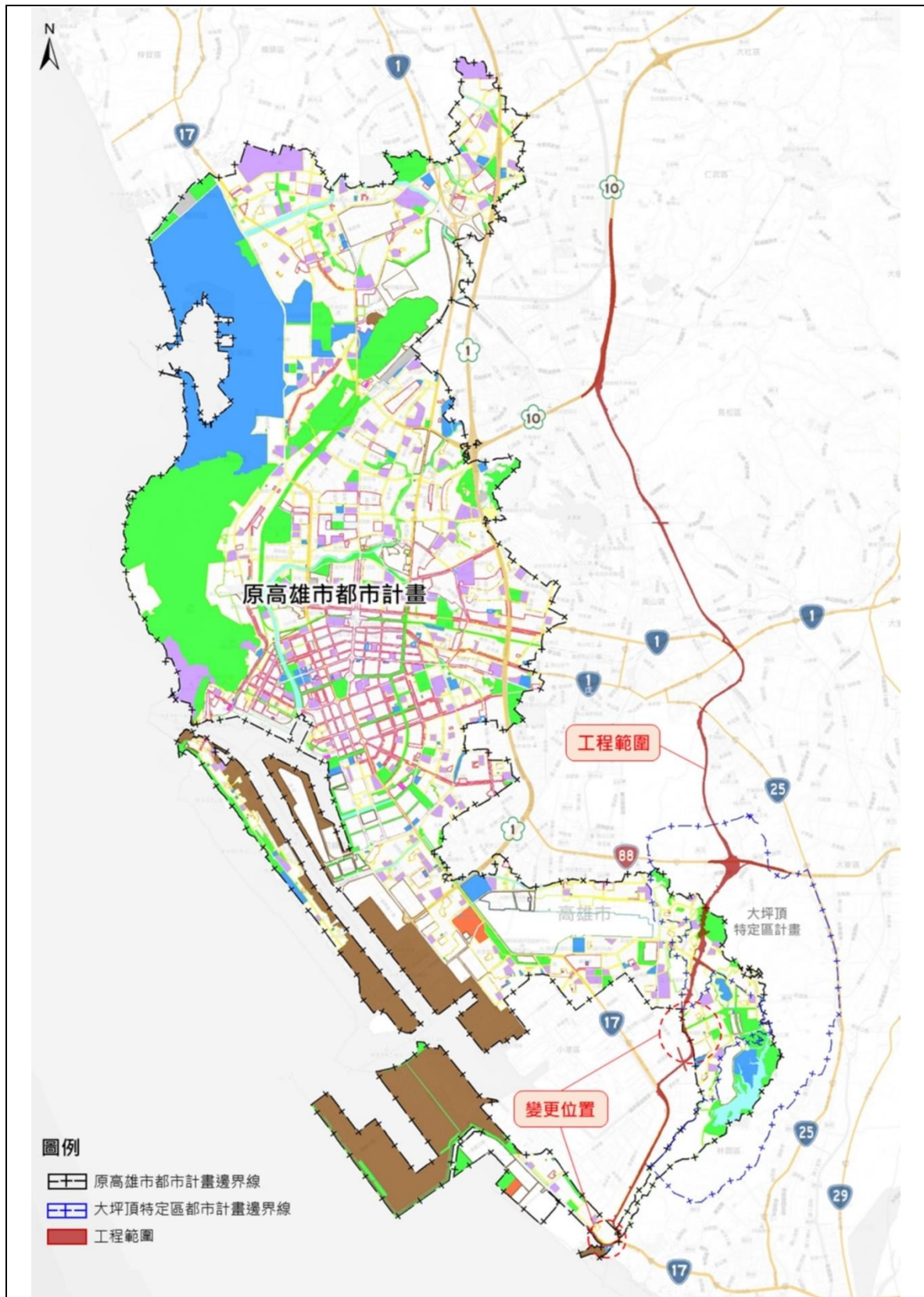
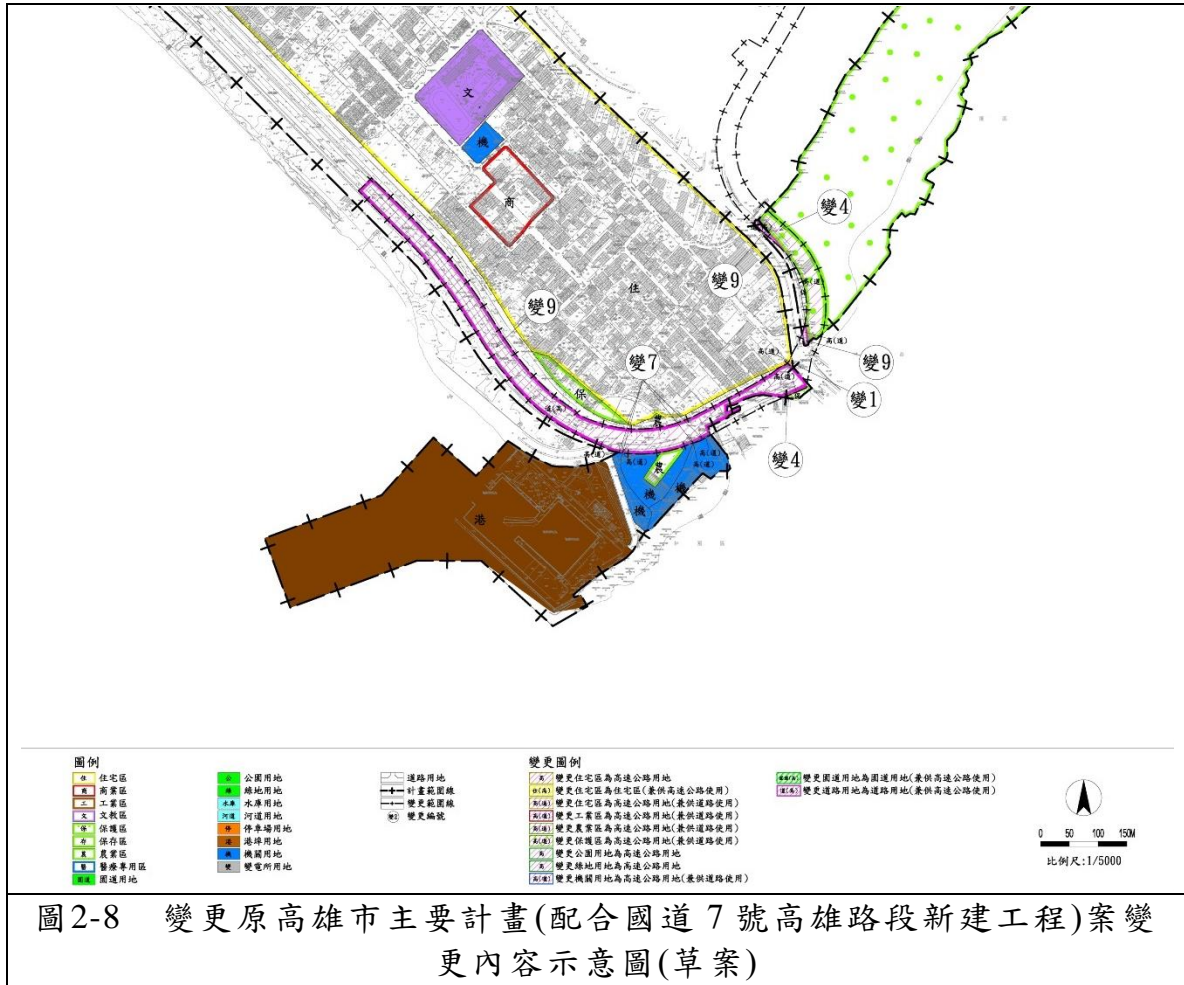


圖2-7 變更原高雄市主要計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案(草案)變更位置示意圖

資料來源：變更原高雄市主要計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案(公展草案)，114年1月，高雄市政府都市發展局。



資料來源：變更原高雄市主要計畫(配合國道7號高雄路段新建工程)案(公展草案)，114年1月，高雄市政府都市發展局。

## 七、高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設及周邊土地開發計畫綜合規劃（高雄市政府捷運工程局，民國111年9月）

### (一) 計畫概述

為促進大高雄都會區大眾捷運系統長遠發展，該計畫經綜合評估決議採延續捷運紅線一車到底之中運量系統，提供小港、林園地區便捷的大眾運輸服務。小港林園線全長約12公里，全線共設置7個站點。其中RL3站為地下形式，預計設置在沿海四路之三岔路口後於南星路口前，位於本園區東南側，預估於民國119年初通車。

### (二) 對本園區之影響

捷運林園線RL3站位於本園區東南側，將來能夠為園區帶來便捷的大眾運輸服務，提供本園區串聯高雄市區與南北各產業園區及

高雄國際機場多一種運具選擇。高雄市政府交通局於捷運林園線公聽會階段，已針對周邊各站既有接駁公車進行調整，且捷運通車前須提送轉乘接駁報告，內容包含接駁站位、公車站、計程車排班距、停車格數等，將有助於提升使用大眾運輸工具之意願。



圖2-9 小港林園線綜合規劃圖

資料來源：高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設及周邊土地開發計畫綜合規劃報告書(核定本)，111年9月，高雄市政府捷運工程局。

## 八、高雄港自由貿易港區計畫（臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司，民國 94 年）

### （一）計畫概述

配合「挑戰 2008 國家發展計畫」，設置高雄港自由貿易港區，計畫範圍為高雄港第一至第五貨櫃儲運中心總面積 397.69 公頃、第二貨櫃儲運中心、第三、五貨櫃儲運中心、第四貨櫃儲運中心、中島商港區 30 至 39 號碼頭區、前鎮商港區第二貨櫃中心後方區域、洲際貨櫃中心第一期第六貨櫃中心及 A5 區、高雄港南星計畫區、中島商港區 30-3 倉庫及周邊空地、洲際貨櫃中心第二期第七貨櫃中心等，營運面積總計 669.53 公頃。

其中多以倉儲、物流、非鐵金屬、多國貨櫃物加值集併業務、鋼鐵、金屬製品、機械、模具等產業進駐。自由貿易港內規劃供營運貨物，免徵關稅、貨物稅、營業稅、菸酒稅、菸品健康捐、推廣貿易服務費及商港服務費；可申請區外委託加工，擴大重整、加工等附加價值作業功能；毗鄰土地遼闊，可相互合作、發揮乘數效應；各貨櫃中心距高速公路 2 公里；距小港國際機場 3 公里，交通便捷；設置自動化門禁管制系統，透過資訊平臺辦理電子資料傳輸作業，縮短車輛進出站時間，加速轉運作業時效，免除轉口櫃人工押運作業，高雄自由貿易港區範圍，如圖 2-10 所示。

### （二）對本園區之影響

自由貿易港區為臺灣國家發展計畫重點之一，於國家發展計畫（106 至 109 年四年計畫暨 106 年計畫）中針對貨物量訂定成長目標，以及持續推動港區周邊各項工程開發與交通建設。小港區具備海空雙港之優勢，航線密集、轉運便利，各項工程與交通建設可連帶提供臨海工業區及本園區之貨物轉運。在土地方面，本園區第二區西側土地與自貿港二期部分重疊，並相互涉及土地廢撥比例及園區範圍劃定之議題，對本園區開發期程有相當影響。



圖2-10 高雄港自由貿易港區範圍圖

資料來源：高雄港自由貿易港區計畫，94年，臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司。

## 九、高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫（臺灣港務股份有限公司，民國100年3月）

### （一）計畫概述

高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫係依據行政院高雄海空經貿城整體發展綱要計畫所辦理，並於民國100年3月10日奉行政院核定。

高雄港洲際貨櫃中心第二期工程位於二港口南側外海水域，預定填築新生地約422.5公頃，計劃興建碼頭5席水下負18公尺之深水貨櫃碼頭及14席散雜貨/石化碼頭，另計畫興建能源、石化原料之儲運中心、新式貨櫃基地及港埠發展用地等，以達成高雄港舊港區石化碼頭遷移及興建貨櫃物流基地等目標，滿足高雄港未來貨櫃運輸需求，維持貨櫃樞紐港競爭優勢，另興建石化油品儲運中心，將散佈於現有港區且毗鄰市區之石化碼頭與儲槽，遷移至本區集中營運，進行港埠區位功能調整，促進高雄港、市整體發展，預期效益如下所述：

- 1、增加5席-18m水深之深水貨櫃碼頭、其總長度2,415m，並可供23,000TEU級之大型貨櫃船靠泊使用。

- 2、每年可增加約 400 萬 TEU 之貨櫃裝卸能量。
- 3、中油公司預定興建 432 萬公秉容量儲槽，協助解決部分儲槽遷建所需用地等問題。
- 4、設置自由貿易港區用地約 246 公頃，有利相關產業群聚，帶動南臺灣產業發展。
- 5、促成港市再造，發展都會港灣遷移舊港區石化碼頭，舊港區開發為親水商業遊憩，打造都會港灣。

## (二) 對本園區之影響

高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫興建能源、石化原料之儲運中心，為發展新材料產業之基石，另有新式貨櫃基地、港埠發展用地、5 席水下負 18 公尺之深水貨櫃碼頭及 14 席散雜貨/石化碼頭等，以達成高雄港舊港區石化碼頭遷移及興建貨櫃物流基地等目標，並預留物流增值中心用地，朝向「物流港」方向發展，提升高雄港區轉運功能，有利於周邊地區距倉儲物流需求之廠商進駐發展。而本產業園區未來將引入新材料循環相關產業，且具有原料及產品進出口服務之需求，依據工業港設施面及地理位置條件，本園區可就近結合高雄港競爭優勢，促進園區、港、市整體發展。

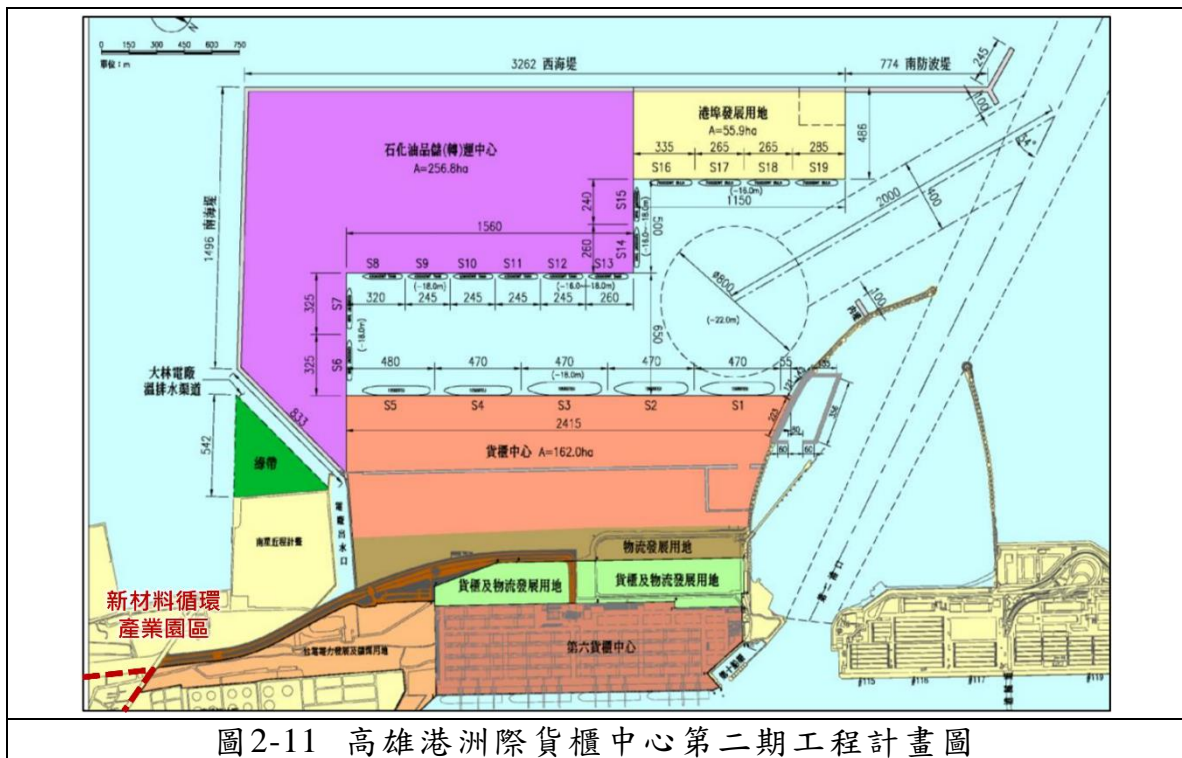


圖 2-11 高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫圖

資料來源：高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫，100 年 3 月，臺灣港務股份有限公司。

## 十、大林蒲遷村安置計畫（經濟部，民國 113 年 1 月）

### （一）計畫概述

高雄小港沿海大林蒲聚落、邦坑聚落與鳳鼻頭聚落(以下簡稱大林蒲)緊鄰臨海工業區，長期被煉油廠、發電廠、煉鋼廠與貨櫃中心等包圍，居住環境嚴重受影響，地方因而有遷村或改善環境的民意反映。高雄市政府為了解當地居民心聲，自民國 100 年起至 106 年，先後辦理三次調查、普查，最終結果有 89.04%的受訪居民贊成遷村。

大林蒲遷村因涉及用地取得、協議價購、拆遷安置與救濟等項，依行政院核定「全國循環專區試點暨新材料循環產業園區申請設置計畫」指導，由經濟部委託高雄市政府辦理，並依土地徵收條例第 11 條所定優先採協議價購方式辦理用地取得，及依內政部 88 年 12 月 22 日台(88)內地字第 8886565 號函之規定，訂定專案補償救濟標準，作為後續各相關費用查估、發價之執行依據。

依高雄市政府規劃，為安置原大林蒲私有住商區居民，以交通部航港局紅毛港遷村剩餘地及台糖鳳山南成及中崙住宅區土地作為開發新材料循環產業園區安置原住戶所需用土地(圖 2-12)。為加速推動取得新材料循環產業園區（第一期）私有土地，高雄市政府依「私有住商區土地一坪換一坪」、「建築物採專案全新價格補償」、「專案安置與額外救濟」等政策原則，除於現行法令規範架構下辦理協議價購作業及拆遷補償外，另行研擬專案補償救濟標準與配套，從優辦理協議價購及拆遷之安置補償救濟，以保障原有居民之居住生活權、經濟及社會權利。



資料來源：大林蒲遷村安置計畫書。

## (二) 對本園區之影響

遷村安置計畫補充協議價購、土地取得與居民安置等條件，作為本案變更後用地取得辦理方式之依據。遷村完成後大林蒲地區將無居民居住，本園區將利用遷村後騰出之土地及填海造地之土地，引入新材料相關產業，優化高雄市產業空間。

## 第三章 現況分析與未來發展推計

### 第一節 自然環境分析

#### 一、地形地勢

本計畫區位北側近高雄港，東北側近鳳山丘陵，西側緊鄰台灣海峽，地形分區屬於高雄平原。依據本計畫地形測量成果(如圖 3-1)，除南星路以西部分填土堆積區高程可達近 20 公尺外，其餘計畫範圍高程多介在 0 至 10 公尺，全區平緩。

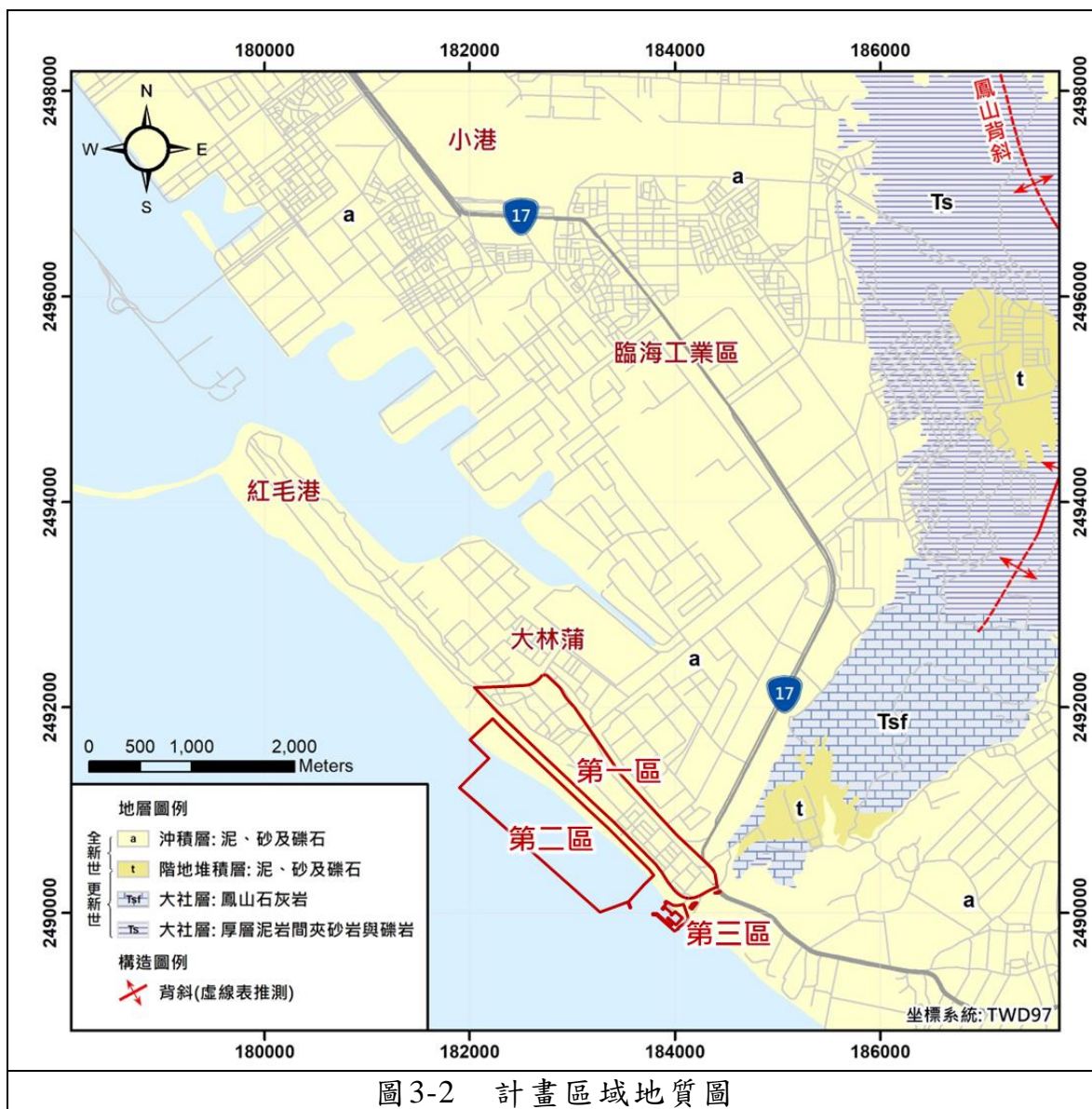


資料來源：本計畫繪製。

## 二、地質

### (一) 區域地質概況

依中央地質調查所之區域地質圖顯示(如圖 3-2 所示)，本計畫鄰近區域地表以沖積層為主，其組成材料為泥、砂以及礫石。計畫區東北側之地層屬更新世之大社層，各地層之岩性說明如表 3-1。



資料來源：1.經濟部中央地質調查所，民國 102 年，易淹水地區上游集水區地質調查及資料庫圖冊；2.經濟部中央地質調查所，民國 90 年，五萬分之一臺灣地質圖及說明書—高雄第二版。

表3-1 本計畫鄰近區域地質特性說明表

年代	地層	特性
全新世	沖積層(a)	由未固結之泥、砂與礫石組成。
	階地堆積層(t)	由未固結之泥、砂與礫石組成。
更新世	大社層(Tsf)	鳳山石灰岩，生物泥粒岩或粒泥岩及生物泥礫岩或礫泥岩
	大社層(Ts)	厚層泥岩間夾砂岩與礫岩。

資料來源：1.經濟部中央地質調查所，民國 102 年，易淹水地區上游集水區地質調查及資料庫圖冊；2.經濟部中央地質調查所，民國 90 年，五萬分之一臺灣地質圖及說明書—高雄第二版；3.本計畫整理。

## (二) 基地地質概況

綜整基地之地質調查成果與既有鑽孔資料，針對兩地區之地層特性，分述如後。

### 1、第一區(大林蒲地區)

本區可大致分為五層，地層由最上部至最下部依序為覆蓋層、粉土質黏土層、粉土質細砂層夾粉土或黏土、粉土質黏土層及泥岩層。

### 2、第二區(填海造地區)

本區可大致分兩層，上部為回填層，其下為粉土質細砂層夾粉土或黏土。

## (三) 斷層

依據經濟部中央地質調查所公佈之活動斷層圖(如圖 3-3 所示)，本計畫區內並無活動斷層通過，最近之活動斷層為旗山斷層及潮州斷層，距本計畫區皆超過 20 公里，故此二活動斷層對本計畫區應無直接影響。

## 三、水文

### (一) 區域排水

本計畫基地位於高雄港以南，屬於高雄小港沿海排水集水區範圍，基地周邊區域性排水系統如圖 3-4 所示。

基地內之區域性排水系統，主要有高雄市政府規劃設計之南星排水及中林排水，分別位於南星路及中林路下，並於 97 年 10 月竣工。排水設施現況除中林路之中林排水及南星路下方之南星排水外。依據高雄市政府都市開發處提供之「南星計畫環場道路整併外海路及中林路延建工程」竣工資料顯示，南星路下之南星排水主要

為排水明溝，以中林路為界，分別自南星路東北及西南沿南星路匯集，並由中林排水兩側匯入，續由南星路西側之中林排水匯流入海。南星路西側之中林排水為排水明溝(W8.8xH4.07~5.79)，至海堤前以雙孔箱涵(2-W4.4xH2.5)銜接至海堤外排放。

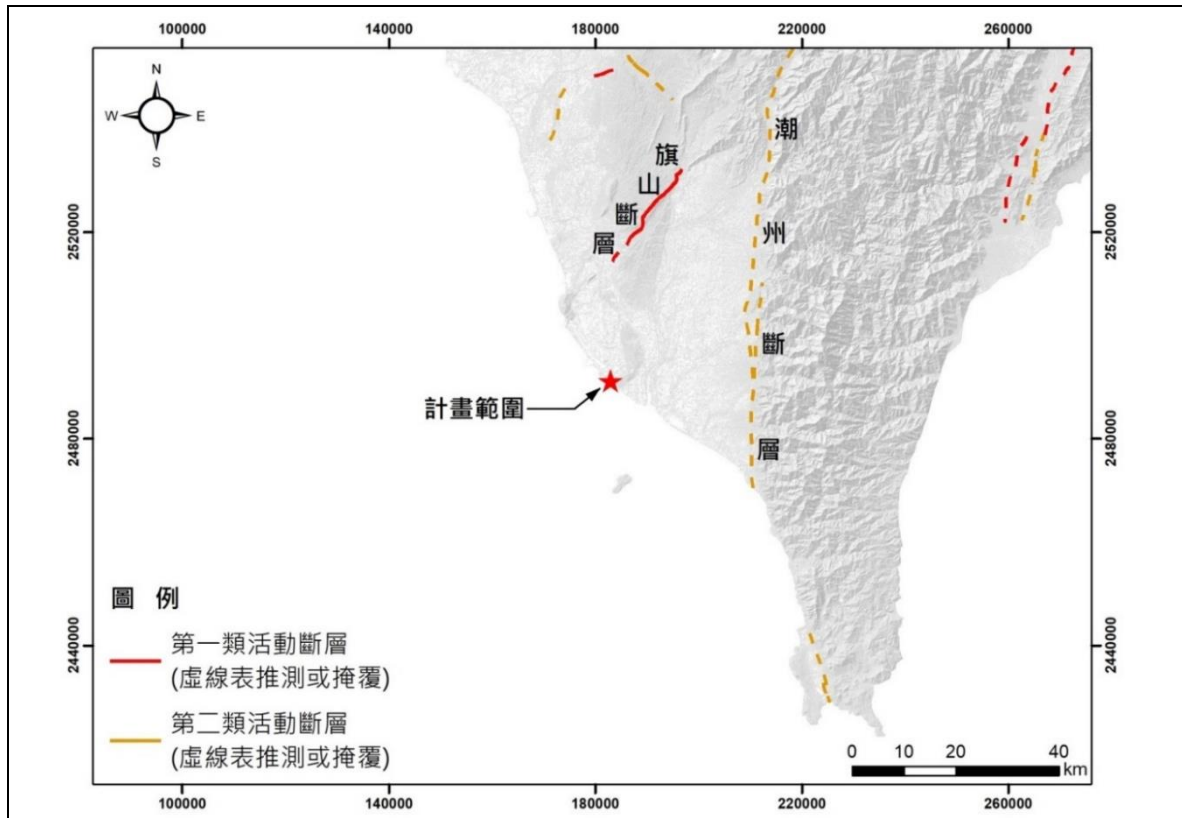


圖3-3 計畫區域鄰近活斷層分布圖

資料來源：經濟部中央地質調查所，民國 101 年，臺灣活動斷層分布圖。



圖3-4 計畫區周邊區域性排水系統圖

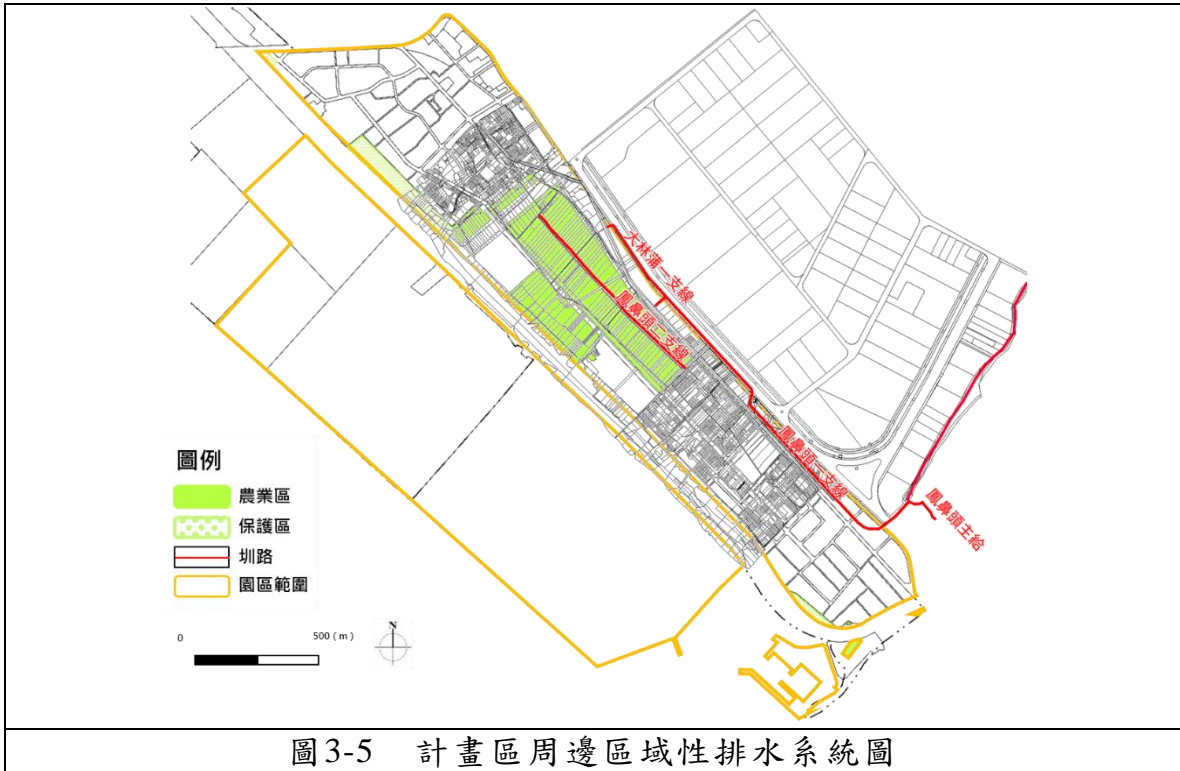
資料來源：經濟部水利署，全球資訊網。

## (二) 地下水位

根據本計畫鑽探結果，本計畫區地下水位約位於地表下-4.8m~-5.5m 處，由於本計畫區為臨海區域，其地下水主要仍受潮汐影響。

## (三) 灌排系統

本計畫基地內部排水系統經鳳鼻頭主給、鳳鼻頭一、二支線及大林蒲一支線流入曹公舊圳幹線排水，如圖 3-5 所示。



資料來源：1.農業部農業資料開放平台，農田水利灌排渠道系統圖(民國 113 年 9 月查詢)；  
2.本計畫繪製。

## 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站自民國 103 年至民國 112 年共計 10 年觀測資料如表 3-2，分析本計畫基地所在地區之氣象條件如下。

### (一) 氣壓

本計畫區歷年月平均氣壓介於 1,004 百帕~1,018 百帕之間，年平均氣壓在 1,012 百帕左右，以 1 月份之氣壓最高，而以 8 月份之氣壓最低。整體而言，夏季氣候受熱帶低壓所主導，故平均氣壓值略低於受大陸性冷高壓所主導的冬季氣壓。

表3-2 高雄氣象站各項氣象資料月平均統計表

項目 月份	氣壓 (百帕)	平均氣溫 (°C)	相對濕度 (%)	風速 (公尺/秒)	降水量 (公釐)	降水日數 (日)
1月	1,017.55	19.99	72.20	1.99	27.20	3.20
2月	1,017.43	20.55	71.30	2.11	15.70	2.90
3月	1,014.99	23.17	72.00	1.92	30.30	3.40
4月	1,012.47	25.85	72.70	2.08	47.80	4.10
5月	1,009.49	28.07	77.40	1.89	204.90	8.90
6月	1,007.25	29.40	78.80	1.96	365.65	12.60
7月	1,006.04	29.62	78.10	2.12	302.20	12.30
8月	1,005.47	28.81	81.20	2.00	694.63	18.30
9月	1,007.82	28.94	78.20	1.94	246.65	9.20
10月	1,011.71	27.39	75.30	1.70	56.35	4.90
11月	1,014.91	25.22	75.10	1.70	18.40	1.90
12月	1,017.40	21.60	71.40	1.95	9.90	2.80
年平均	1,011.92	25.73	75.20	1.92	*2,019.68	*84.50

註：「\*」表累積總量

資料來源：中央氣象局觀測資料查詢網站(<https://e-service.cwb.gov.tw/HistoryDataQuery/index.jsp>)，民國 103 年～112 年。

## (二) 氣溫

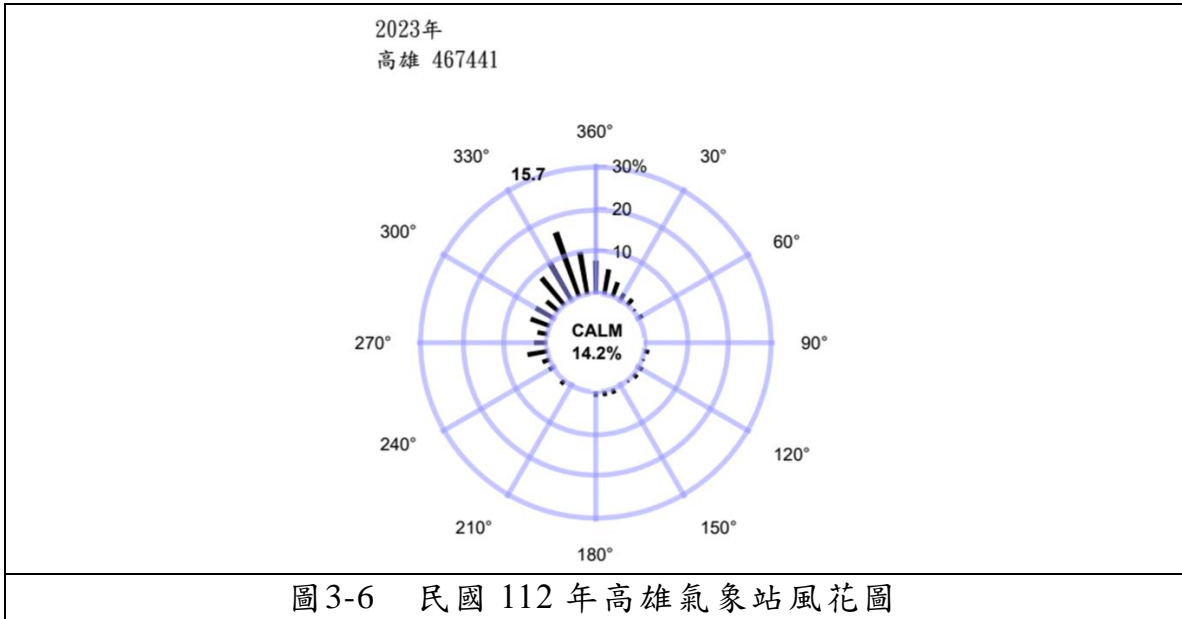
本計畫區全年氣溫介於 19.99°C～29.62°C 之間，年平均氣溫約為 25.73°C。從 5 月至 10 月氣候較為炎熱，12 月至隔年 3 月氣候較寒冷，全年各月份之平均氣溫以 7 月最高、以 1 月份最低。

## (三) 相對溼度

本計畫區全年相對濕度約 71.30%～81.20% 之間，年平均相對濕度為 75.20%。

## (四) 風速與風向

本計畫區年平均風速約為 1.92 公尺/秒，全年變化不大，約在 1.70 公尺/秒～2.12 公尺/秒之間。另蒐集高雄氣象站民國 112 年全年風花圖(圖 3-6)，本區域盛行風向為西北風，靜風(風速 < 1.0 公尺/秒)發生占比約 14.2%



資料來源：中央氣象局，民國 112 年，氣候資料年報-地面資料。

### (五) 降水量與降水日數

本計畫區月平均降水量約 9.90~694.63 公釐，以 5 月~9 月較多，10 月~4 月較少。全年累計降水總量約 2019.68 公釐，全年降水日數約為 84.50 日。

## 第二節 社會經濟環境分析

本節將依據生產總額、產業人口、產業家數等，比對高雄市與小港區的產業特性進行分析。依據行政院主計處「中華民國統計資訊網」所公開之工業及服務業普查統計資料，目前生產總額地區別統計的最新資料為民國 105 之普查結果，為使比較資料具一致性，從業人數及場所單位數資料採用同年份之數據，並針對本園區擬引進之產造業進一步進行交叉分析。

### 一、產業別生產總額

#### (一) 高雄市產業別生產總額：二級產業產值最高，製造業為核心

依據行政院主計總處 105 年工業及服務業普查結果，高雄市生產總額總計 3.61 兆。其中，二級產業生產總額約 2.50 兆，(占 69.37% 為)最多，三級產業次之，生產總額 1.07 兆(占 29.61%)，至於一級產業生產總額 0.04 兆，僅占 1.02%，詳表 3-3。

表3-3 高雄市民國105年各級產業產值綜整表

產業	生產總額(億元)	生產總額(兆元)	百分比(%)
一級產業	368	0.04	1.02
二級產業	25,013	2.50	69.37
三級產業	10,677	1.07	29.61
合計	36,058	3.61	100.00

註：最新資料為民國 105 年工業及服務業普查資料。(查詢時間：113 年 9 月)。

資料來源：1. 中華民國統計資訊網，工業及服務業普查，工業及服務業場所單位經營概況；

2. 本計畫整理。

進一步細究二級產業別生產總額之組成，工業種類可細分為礦業及土石採取業、製造業、電力及燃氣供應業、用水供應及污染整治業、營建工程業等 5 大類型，其中以製造業對於高雄市之工業生產總額貢獻最多，占比為 87.47%。從表 3-3 顯示高雄市二級產業的生產總額為三級產業的兩倍以上，而二級產業的產值幾乎是由製造業所撐起，顯見製造業為高雄市產業發展核心，詳表 3-4 所示。

表3-4 高雄市民國105年二、三級產業生產總額綜整表

產業別		生產總額(千元)	各產業 百分比(%)	產業別 百分比 (%)
二級	礦業及土石採取業	509,430	0.02	0.01
	製造業	2,187,987,520	87.47	61.31
	電力及燃氣供應業	86,960,859	3.48	2.44
	用水供應及污染整治業	28,872,912	1.15	0.81
	營建工程業	196,949,582	7.87	5.52
	小計	2,501,280,303	100.00	70.08
三級	批發及零售業	295,331,927	27.66	8.27
	運輸及倉儲業	164,510,995	15.41	4.61
	住宿及餐飲業	90,401,725	8.47	2.53
	出版、影音製作、傳播及資 通訊服務業	78,009,367	7.31	2.19
	金融及保險業、強制性社會 安全	148,229,748	13.88	4.15
	不動產業	41,988,328	3.93	1.18
	專業、科學及技術服務業	45,766,559	4.29	1.28
	支援服務業	39,929,545	3.74	1.12
	教育業	13,428,615	1.26	0.38
	醫療保健及社會工作服務業	103,201,401	9.67	2.89
	藝術、娛樂及休閒服務業	10,344,727	0.97	0.29
	其他服務業	36,590,081	3.43	1.03
	小計	1,067,733,018	100.00	29.92
合計		3,569,013,321	-	100.00

註：105年為最新統計資料(民國113年9月查詢)。

資料來源：1.中華民國統計資訊網，工業及服務業普查，工業及服務業場所單位經營概況；  
2.本計畫整理。

## (二) 小港區產業別生產總額

根據行政院主計總處105年工業及服務業普查之生產總額統計資料，小港區二級產業之生產總額約6億元，三級產業約5千萬元，相差十倍以上，可見小港區經濟體以二級產業為主，詳表3-5所示。

細觀產業別，小港區製造業的生產總額佔二級產業約95.41%，比起表3-4高雄市製造業佔87.47%，更勝一籌，顯見小港區產業對製造業的依賴極深，產業量能基底紮實。

表3-5 小港區民國105年二、三級產業生產總額統計表

產業別		生產總額 (千元)	各產業 百分比(%)	產業別 百分比(%)
二級	礦業及土石採取業	-	-	-
	製造業	585,863,408	95.41	87.96
	電力及燃氣供應業	12,128,642	1.98	1.82
	用水供應及污染整治業	2,932,523	0.48	0.44
	營建工程業	13,134,038	2.14	1.97
	小計	614,058,611	100.00	92.19
三級	批發及零售業	10,798,680	20.76	1.62
	運輸及倉儲業	22,609,813	43.46	3.39
	住宿及餐飲業	4,039,919	7.77	0.61
	出版、影音製作、傳播及資通訊服務業	496,522	0.95	0.07
	金融及保險業、強制性社會安全	2,958,547	5.69	0.44
	不動產業	634,205	1.22	0.10
	專業、科學及技術服務業	1,140,601	2.19	0.17
	支援服務業	2,683,647	5.16	0.40
	教育業	599,379	1.15	0.09
	醫療保健及社會工作服務業	3,725,276	7.16	0.56
	藝術、娛樂及休閒服務業	230,489	0.44	0.03
	其他服務業	2,106,284	4.05	0.32
	小計	52,023,362	100.00	7.81
合計		666,081,973	-	100.00

註：105年為最新統計資料(民國113年9月查詢)。

資料來源：1.中華民國統計資訊網，工業及服務業普查，工業及服務業場所單位經營概況。；2.本計畫整理。

## 二、產業人口結構

### (一) 高雄市產業人口結構：整體就業率高，且三級產業人口最多

依據高雄市政府主計處統計，近十年來高雄市就業率均高達96%，除民國109年、民國110年因新冠肺炎疫情導致就業率稍微下降，其餘年份均呈逐漸上漲之趨勢。以十年統計平均觀察，從事三級產業人口最多，高達60.27%；次之為二級產業，占36.41%之就業人口；而一級產業僅占3.32%，詳表3-6。顯示以工業起家的高雄早已邁進後工業化時代，既有二級產業之轉型已如箭在弦。本計畫為因應循環經濟時代的來臨，於小港區產業聚落核心地區提供約200公頃之產業用地，供作循環產業發展之重要核心基地。除提供二級產業進駐之產業用地外，亦將導入住宿餐飲、金融保險、專業

技術等三級產業之支援服務，園區預計將能提供近 9,000 個就業機會，期能有效為小港地區挹注就業人口拉力。

表3-6 高雄市產業人口變遷統計表

年度	一級產業		二級產業		三級產業		就業人數 (千人)	勞動力人口 (千人)	就業率 (%)
	人數 (千人)	百分比 (%)	人數 (千人)	百分比 (%)	人數 (千人)	百分比 (%)			
103	42.64	3.28	473.07	36.39	784.29	60.33	1,300	1,353	96.08
104	44.88	3.41	472.58	35.91	798.55	60.68	1,316	1,368	96.20
105	42.97	3.26	471.19	35.75	803.85	60.99	1,318	1,373	95.99
106	44.19	3.31	483.40	36.21	807.41	60.48	1,335	1,387	96.25
107	48.86	3.63	481.87	35.80	815.27	60.57	1,346	1,398	96.28
108	43.84	3.25	491.98	36.47	813.18	60.28	1,349	1,401	96.29
109	46.62	3.50	492.57	36.98	792.81	59.52	1,332	1,386	96.10
110	45.23	3.35	505.58	37.45	799.20	59.20	1,350	1,405	96.09
111	41.89	3.11	490.31	36.40	814.80	60.49	1,347	1,398	96.35
112	42.75	3.15	498.29	36.72	816.10	60.14	1,357	1,405	96.58
平均	44.39	3.32	486.08	36.41	804.55	60.27	1,335	1,387	96.22

註：112 年為最新統計資料(民國 113 年 9 月查詢)。

資料來源：1. 中華民國縣市重要統計指標查詢系統；2. 本計畫整理。

根據行政院主計處「中華民國統計資訊網」105 年之資料，整理出高雄市產業別從業人數統計如表 3-7 所示。進一步觀察工業及服務業之產業別從業人數，二級產業以製造業約 30 萬人為最多，三級產業以批發零售業 21 萬人為最多。整體而言，高雄市三級產業人數為二級產業的一點五倍左右。

表3-7 高雄市民國105年二、三級產業從業人數綜整表

產業別		產業別從業 人數(人)	各產業 百分比(%)	產業別 百分比(%)
二 級	礦業及土石採取業	139	0.04	0.01
	製造業	298,806	77.50	30.99
	電力及燃氣供應業	4,236	1.10	0.44
	用水供應及污染整治業	6,433	1.67	0.67
	營建工程業	75,953	19.70	7.88
	小計	385,567	100.00	39.99
三 級	批發及零售業	215,776	37.29	22.38
	運輸及倉儲業	52,967	9.15	5.49
	住宿及餐飲業	71,098	12.29	7.37
	出版、影音製作、傳播及資通訊 服務業	14,708	2.54	1.53
	金融及保險業、強制性社會安全	34,119	5.90	3.54
	不動產業	10,827	1.87	1.12
	專業、科學及技術服務業	26,189	4.53	2.72
	支援服務業	42,820	7.40	4.44
	教育業	17,369	3.00	1.80
	醫療保健及社會工作服務業	54,847	9.48	5.69
	藝術、娛樂及休閒服務業	8,502	1.47	0.88
	其他服務業	29,428	5.09	3.05
	小計	578,650	100.00	60.01
合計		964,217	-	100.00

資料來源：1.中華民國統計資訊網，工業及服務業普查，工業及服務業場所單位經營概況(民國113年9月查詢)；2.本計畫整理。

## (二) 小港區產業別人口結構

根據行政院主計處「中華民國統計資訊網」105年工業及服務業普查統計結果，整理出小港區產業別從業人數，如表3-8所示。在二級產業中製造業從業人數共有3萬多人，整體而言皆為其他產業別從業人數的倍數，顯見小港區製造業的既有人才量能相當龐大。

表3-8 小港區民國105年二、三級產業從業人數綜整表

產業別		產業別從業 人數(人)	各產業 百分比(%)	產業別 百分比(%)
二 級	礦業及土石採取業	-	-	-
	製造業	33,897	80.63	49.91
	電力及燃氣供應業	543	1.29	0.80
	用水供應及污染整治業	1,002	2.38	1.48
	營建工程業	6,599	15.70	9.72
	小計	42,041	100.00	61.91
三 級	批發及零售業	8,193	31.67	12.06
	運輸及倉儲業	5,619	21.72	8.27
	住宿及餐飲業	2,901	11.21	4.27
	出版、影音製作、傳播及資通訊服務業	155	0.60	0.23
	金融及保險業、強制性社會安全	713	2.76	1.05
	不動產業	248	0.96	0.37
	專業、科學及技術服務業	473	1.83	0.70
	支援服務業	3,326	12.86	4.90
	教育業	766	2.96	1.13
	醫療保健及社會工作服務業	1,970	7.61	2.90
	藝術、娛樂及休閒服務業	190	0.73	0.28
	其他服務業	1,316	5.09	1.94
	小計	25,870	100.00	38.09
合計		67,911	-	100.00

資料來源：1.中華民國統計資訊網，工業及服務業普查，製造業場所單位經營概況(民國113年9月查詢)；2.本計畫整理。

### (三) 小港區製造業人均產值高於高雄市平均值

高雄市與小港區 105 年製造業人均產值分析如下，高雄市人均產值 7,322.44 元，低於小港區製造業人均 17,283.64 元，見表 3-9。小港區製造業人均產值較高雄市平均高，顯示小港區製造業的勞力依賴度相較高雄市低，此基礎有助於推動本園區朝向高值化發展。

表3-9 民國105年製造業人均生產總額分析表

地區	產業別	生產總額(千元)	人數(千人)	人均生產總額(元/人)
高雄市	製造業	2,187,987,520	298,806	7,322.44
小港區	製造業	585,863,408	33,897	17,283.64

註：105 年為地區別生產總額最新統計資料(民國 113 年 8 月查詢)。

資料來源：1.中華民國統計資訊網，工業及服務業普查；2.本計畫整理。

### 三、二、三級產業場所單位數

從上述盤點生產總額及從業人數的結果中可以得知，高雄市的二、三級產業量能占絕大多數，因此本部分聚焦著重在工業及服務業的分析上。

#### (一) 高雄市產業場所單位數：工業約占二、三級產業總家數的 18%

依據行政院主計總處 105 年工業及服務業普查統計結果，高雄市二級產業家數約 3 萬家，約占二、三級產業總家數的 18%，而三級產業家數為二級產業的四倍多，共約 13.7 萬家，約占 82%。二級產業中的製造業及營建工程業家數最多，幾乎各占一半；而三級產業以批發及零售業為大宗，住宿及餐飲業次之。如表 3-10 所示。

表3-10 高雄市民國105年工業及服務業場所單位數統計表

產業別		場所單位數 (家)	各產業百分比(%)	產業別百分比(%)
二級	礦業及土石採取業	23	0.08	0.01
	製造業	14,579	48.61	8.72
	電力及燃氣供應業	102	0.34	0.06
	用水供應及污染整治業	912	3.04	0.55
	營建工程業	14,376	47.93	8.60
	小計	29,992	100.00	17.93
三級	批發及零售業	68,708	50.06	41.09
	運輸及倉儲業	6,244	4.55	3.73
	住宿及餐飲業	20,401	14.87	12.20
	出版、影音製作、傳播及資通訊服務業	1,454	1.06	0.87
	金融及保險業、強制性社會安全	3,217	2.34	1.92
	不動產業	2,736	1.99	1.64
	專業、科學及技術服務業	5,468	3.98	3.27
	支援服務業	3,566	2.60	2.13
	教育業	3,100	2.26	1.85
	醫療保健及社會工作服務業	3,867	2.82	2.31
	藝術、娛樂及休閒服務業	2,180	1.59	1.30
	其他服務業	16,297	11.87	9.75
	小計	137,238	100.00	82.07
合計		167,230	-	100.00

資料來源：1.中華民國統計資訊網，工業及服務業普查，工業及服務業場所單位經營概況(民國 113 年 8 月查詢)；2.本計畫整理。

## (二) 小港區產業場所單位數

根據工業及服務業普查資料 105 年統計，小港區二級產業家數約 1,500 家，約占二、三級產業總家數的 23%。二級產業家數最多的是營建工程業，三級產業則是批發及零售業。

表3-11 小港區105年工業及服務業場所單位數統計表

產業別		場所單位數 (家)	各產業 百分比(%)	產業別 百分比(%)
二級	礦業及土石採取業	-	-	-
	製造業	610	40.03	9.17
	電力及燃氣供應業	5	0.33	0.08
	用水供應及污染整治業	77	5.05	1.16
	營建工程業	832	54.59	12.51
	小計	1,524	100.00	22.92
三級	批發及零售業	2,340	45.65	35.19
	運輸及倉儲業	454	8.86	6.83
	住宿及餐飲業	821	16.02	12.35
	出版、影音製作、傳播及資通訊服務業	41	0.80	0.62
	金融及保險業、強制性社會安全	77	1.50	1.16
	不動產業	74	1.44	1.11
	專業、科學及技術服務業	131	2.56	1.97
	支援服務業	200	3.90	3.01
	教育業	138	2.69	2.08
	醫療保健及社會工作服務業	127	2.48	1.91
	藝術、娛樂及休閒服務業	88	1.72	1.32
	其他服務業	635	12.39	9.55
	小計	5,126	100.00	77.08
合計		6,650	-	100.00

資料來源：1.中華民國統計資訊網，工業及服務業普查(民國 113 年 8 月查詢)；2.本計畫整理。

## (三) 小港區製造業每場所單位之生產總額高於高雄市平均值

高雄市與小港區製造業每場所單位之平均生產總額分析，如表 3-12 所示。高雄市製造業 105 年每場所單位平均生產總額約為 1.50 億元，小港區約為 9.60 億元/家，平均每場所單位全年生產總額遠高於高雄市表現。顯見在製造業中，小港區的廠商擁有較大的生產規模及效益，對高雄市的經濟貢獻也相當高。

表3-12 民國105年製造業每場所單位平均生產總額分析表

地區	產業別	生產總額(千元)	廠所單位數(家)	場所單位平均生產總額 (元/家)
高雄市	製造業	2,187,987,520	14,579	150,078,025
小港區	製造業	585,863,408	610	960,431,816

註：105年為地區別生產總額最新統計資料(民國113年9月查詢)。

資料來源：1.中華民國統計資訊網，工業及服務業普查；2.本計畫整理。

#### 四、製造業廠房面積

以高雄市重要市政統計資料庫公開資訊，依民國112年廠房面積資料進行製造業各細項產業之設廠面積分析。

##### (一) 高雄市製造業工廠廠房面積：金屬類製造業占地最廣

根據高雄市政府經發局高雄市重要市政統計資料庫民國112年資料顯示，高雄市製造業廠房面積以基本金屬製造業為最多，占高雄市製造業總廠房面積約24%，次之為金屬製品製造業占比約23%，詳表3-13所示。上述皆為金屬類製造業，合計面積占高雄市廠房約一半，顯見在高雄市製造業中，金屬類製造業的產業規模相當龐大，相當於全市製造業的龍頭。

##### (二) 小港區製造業工廠廠房面積

根據高雄市政府經發局高雄市重要市政統計資料庫民國112年資料顯示，小港區製造業廠房面積以基本金屬製造業為最廣，占小港區製造業總廠房面積將近七成，詳表3-14所示。小港區多數廠房都供基本金屬製造業使用，可見在小港製造業中有極大規模投入基本金屬業之生產。

##### (三) 小港區廠房占地約為全高雄市四分之一，且以基本金屬製造業為大宗

比較小港區各產業項廠房面積之於高雄市之占比，可以發現小港區的基本金屬製造業的面積占全高雄市的72%，見表3-15。又於表3-13得知高雄市基本金屬製造業占地最廣，約占全製造業面積之24%。以此推論基本金屬製造業屬高雄市製造業主力，並於小港區形成產業群聚，為高雄製造業重中之重。

表3-13 高雄市製造業工廠廠房面積統計表

產業項	面積(公頃)	百分比(%)
食品製造業	100.67	6.48
飲料製造業	2.50	0.16
菸草製造業	-	-
紡織業	22.03	1.42
成衣及服飾品製造業	1.96	0.13
皮革、毛皮及其製品製造業	2.83	0.18
木竹製品製造業	26.83	1.73
紙漿、紙及紙製品製造業	50.59	3.26
印刷及資料儲存體複製業	5.49	0.35
石油及煤製品製造業	29.40	1.89
化學原材料、肥料、氮化合物、塑橡膠原料及人造纖維製造業	116.95	7.53
其他化學製品製造業	32.04	2.06
藥品及醫用化學製品製造業	2.51	0.16
橡膠製品製造業	9.98	0.64
塑膠製品製造業	63.50	4.09
非金屬礦物製品製造業	45.58	2.94
基本金屬製造業	371.29	23.91
金屬製品製造業	359.60	23.15
電子零組件製造業	28.40	1.83
電腦、電子產品及光學製品製造業	7.65	0.49
電力設備及配備製造業	56.12	3.61
機械設備製造業	109.24	7.03
汽車及其零件製造業	22.90	1.47
其他運輸工具及其零件製業	56.36	3.63
家具製造業	13.13	0.85
其他製造業	15.57	1.00
總計	1,553.11	100.00

資料來源：1.高雄市經濟發展局，PC-AXIS 高雄市重要市政統計資料庫，高雄市工廠廠房面積(民國 113 年 9 月查詢)；2.本計畫整理。

表3-14 小港區製造業工廠廠房面積統計表

產業項	面積(公頃)	百分比(%)
食品製造業	10.17	2.64
飲料製造業	0.01	0.00
菸草製造業	-	-
紡織業	0.45	0.12
成衣及服飾品製造業	0.25	0.06
皮革、毛皮及其製品製造業	-	-
木竹製品製造業	0.27	0.07
紙漿、紙及紙製品製造業	0.64	0.17
印刷及資料儲存體複製業	0.38	0.10
石油及煤製品製造業	1.75	0.45
化學原材料、肥料、氮化合物、塑橡膠原料及人造纖維製造業	3.17	0.82
其他化學製品製造業	4.61	1.20
藥品及醫用化學製品製造業	-	-
橡膠製品製造業	0.76	0.20
塑膠製品製造業	5.41	1.40
非金屬礦物製品製造業	8.88	2.30
基本金屬製造業	267.31	69.26
金屬製品製造業	26.83	6.95
電子零組件製造業	1.56	0.40
電腦、電子產品及光學製品製造業	0.32	0.08
電力設備及配備製造業	9.45	2.45
機械設備製造業	15.82	4.10
汽車及其零件製造業	0.69	0.18
其他運輸工具及其零件製業	24.61	6.38
家具製造業	0.61	0.16
其他製造業	1.97	0.51
總計	385.93	100.00

資料來源：1.高雄市經濟發展局，PC-AXIS 高雄市重要市政統計資料庫，高雄市工廠廠房面積(民國 112 年底)(民國 113 年 9 月查詢)；2.本計畫整理。

表3-15 小港區及高雄市工廠廠房面積比較表

產業項	小港區工廠廠房面積(公頃)	高雄市工廠廠房面積(公頃)	小港區占比(%)
食品製造業	10.17	100.67	10.10
飲料製造業	0.01	2.50	0.23
菸草製造業	-	-	-
紡織業	0.45	22.03	2.05
成衣及服飾品製造業	0.25	1.96	12.66
皮革、毛皮及其製品製造業	-	2.83	-
木竹製品製造業	0.27	26.83	1.00
紙漿、紙及紙製品製造業	0.64	50.59	1.26
印刷及資料儲存體複製業	0.38	5.49	6.98
石油及煤製品製造業	1.75	29.40	5.96
化學原材料、肥料、氮化合物、 塑橡膠原料及人造纖維製造業	3.17	116.95	2.71
其他化學製品製造業	4.61	32.04	14.40
藥品及醫用化學製品製造業	-	2.51	-
橡膠製品製造業	0.76	9.98	7.65
塑膠製品製造業	5.41	63.50	8.52
非金屬礦物製品製造業	8.88	45.58	19.49
基本金屬製造業	267.31	371.29	72.00
金屬製品製造業	26.83	359.60	7.46
電子零組件製造業	1.56	28.40	5.49
電腦、電子產品及光學製品製造業	0.32	7.65	4.13
電力設備及配備製造業	9.45	56.12	16.84
機械設備製造業	15.82	109.24	14.49
汽車及其零件製造業	0.69	22.90	3.01
其他運輸工具及其零件製業	24.61	56.36	43.66
家具製造業	0.61	13.13	4.68
其他製造業	1.97	15.57	12.67
總計	385.93	1,553.11	24.85

資料來源：1.高雄市經濟發展局，PC-AXIS 高雄市重要市政統計資料庫，高雄市工廠廠房面積(民國 112 年底)(民國 113 年 9 月查詢)；2.本計畫整理。

## 第三節 人口

### 一、區域人口成長趨勢

依據行政院內政部社會經濟資料服務平台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、小港區及本計畫所在沿海六里近 5 年人口成長情形，詳表 3-16 所示。

南部區域人口呈現負成長，近五年成長率平均為-0.36%；高雄市人口也呈現負成長的現象，近五年年成長率平均為-0.26%，人口數下降趨勢較南部區域-0.36 輕微。

本計畫所在之小港區近五年人口成長率平均為-0.35%。本計畫所在地之沿海六里涵蓋鳳林里、鳳源里、鳳興里、鳳森里(部分)、龍鳳里(部分)及鳳鳴里(部分)，沿海六里近五年人口成長率平均為-0.80%，與南部區域、高雄市及小港區相比人口數衰退程度最為嚴重。高雄以重工業起家，尤以小港區為重工業區，沿海六里更是被眾多重工業包圍的環境，再加上普遍的少子化議題以及環境健康疑慮，諸多因素都有可能成為近幾年人口變遷的因素。

表3-16 南部區域、高雄市、小港區及沿海六里人口成長趨勢表

年度	南部區域		高雄市		小港區		沿海六里	
	人口數 (人)	成長率 (%)	人口數 (人)	成長率 (%)	人口數 (人)	成長率 (%)	人口數 (人)	成長率 (%)
108	6,349,298	-0.21	2,773,198	-0.01	157,793	0.03	19,957	-0.76
109	6,324,945	-0.38	2,765,932	-0.26	157,356	-0.28	19,852	-0.53
110	6,275,573	-0.78	2,744,691	-0.77	156,035	-0.84	19,713	-0.70
111	6,238,142	-0.60	2,728,137	-0.60	154,808	-0.79	19,450	-1.33
112	6,248,767	0.17	2,737,941	0.36	155,009	0.13	19,322	-0.66
平均	6,287,345	-0.36	2,749,980	-0.26	156,200	-0.35	19,659	-0.80

資料來源：1.內政部社會經濟資料服務平台，112 年 12 月；2.高雄市政府民政局，112 年 12 月；3.本計畫整理(民國 113 年 9 月查詢)。

### 二、區域人口組成

依據行政院內政部社會經濟資料服務平台及高雄市政府主計處之資料，南部區域、高雄市、小港區及沿海六里民國 112 年人口年齡組成之結構分析，扶養比分別為 43.41%、43.43%、39.60%及 34.26%，詳見表 3-17。相較於南部區域、高雄市及小港區之人口結構，沿海六里 15~64 歲之主要經濟活動人口占比相對較高。有生產力的壯年人口所需負擔之 14 歲以下及 65 歲以上扶養人口較少，扶養比較低，詳表 3-17 所示。

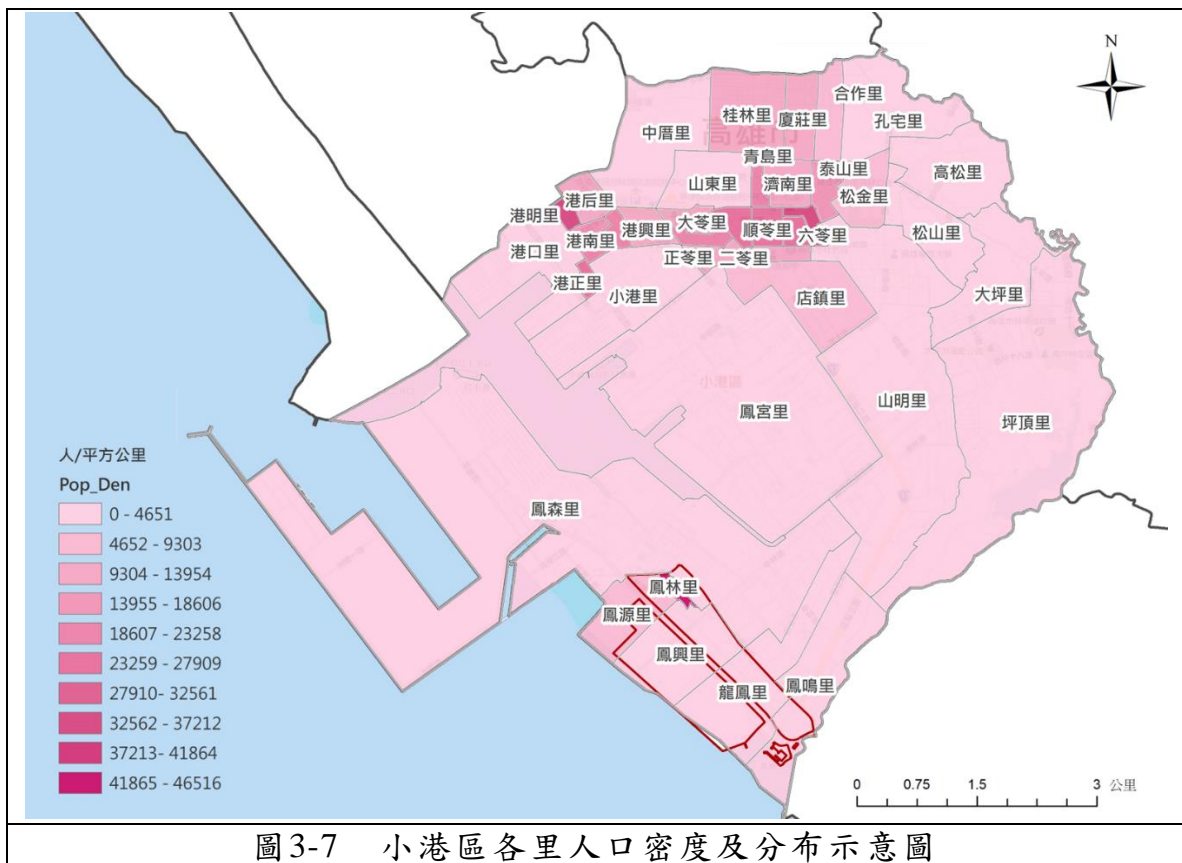
表3-17 南部區域、高雄市、小港區及沿海六里人口年齡組成分析表

區域 人口組成	0~14 歲(A)		15~64 歲(B)		65 歲以上(C)		扶養比(%) (A+C)/B x100%
	人數 (人)	百分比 (%)	人數 (人)	百分比 (%)	人數 (人)	百分比 (%)	
南部區域	682,014	10.75	4,357,311	68.50	1,209,442	19.03	43.41
高雄市	305,933	11.17	1,908,962	69.72	523,046	19.10	43.43
小港區	17,860	11.52	111,035	71.63	26,114	16.85	39.60
沿海六里	1,584	8.20	14,392	74.49	3,346	17.32	34.26

資料來源：1.行政院內政部社會經濟資料服務平台，112 年 12 月；2.高雄市政府主計處，112 年 12 月；3.本計畫整理(民國 113 年 9 月查詢)。

### 三、小港區人口分布

依據內政部戶政司 113 年之最新資料，小港區人口分布之現況如圖 3-7 所示，人口多數聚集在小港區市中心，即以目前捷運小港林園線之小港站為中心點。另有些許人口聚集在園區範圍之大林蒲地區，尤以鳳林里人口密度最高，鳳源里次之。惟未來遷村計畫實際啟動後，大林蒲地區將無人居住。



資料來源：1.內政部戶政司，政府資料開放平台(113 年 7 月查詢)；2.本計畫繪整。

## 第四節 土地權屬

本園區面積約 262.37 公頃，公有土地約占 65.02%，公私共有土地約占 0.15%，私有土地約占 34.83%。土地權屬統計詳表 3-18 所示，土地權屬分布詳圖 3-8 所示。

園區內公有土地共約 170.57 公頃，占 65.02%，其中國有土地約 57.14 公頃，高雄市有土地約 113.43 公頃。公有土地管理單位包括財政部國有財產署、經濟部、交通部公路總局、交通部航港局、內政部警政署保安警察第三總隊、高雄市政府、高雄市小港區鳳林國民小學、高雄市小港區鳳鳴國民小學、高雄市立鳳林國民中學、農業部農田水利署高雄管理處(原臺灣高雄農田水利會)及海洋委員會海巡署南部分署等。

公私共有土地共約 0.41 公頃，占 0.15%，私有土地面積約 91.39 公頃，占 34.83%。

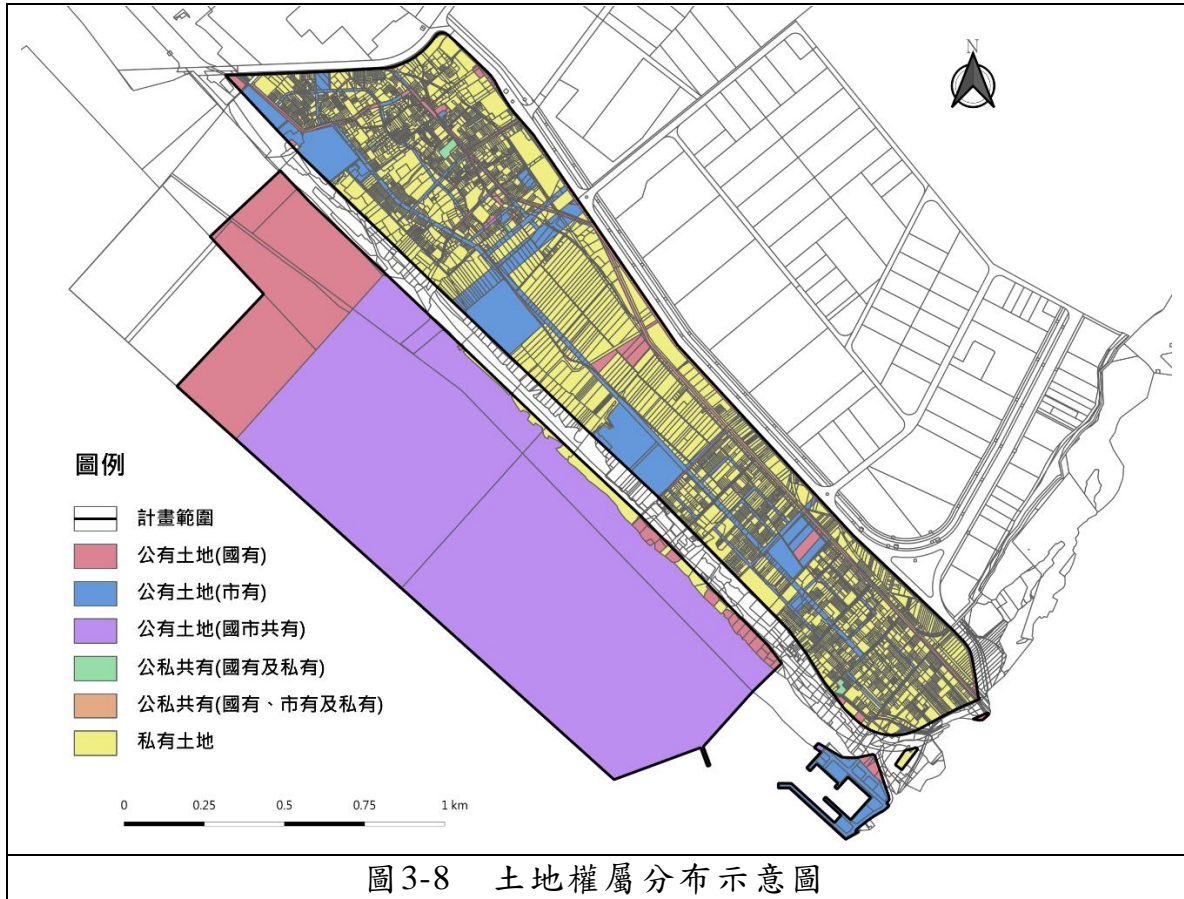
表3-18 本園區土地權屬表

權屬	所有權人	面積(公頃)		百分比(%)	
公有	中華民國	57.14	170.57	21.79	65.02
	高雄市	113.43		43.23	
公私共有	中華民國	0.06	0.41	0.02	0.15
	高雄市	*0.00		0.00	
	私人	0.35		0.13	
私有		91.39		34.83	
合計		262.37		100.00	

註 1：表內面積僅供參考，實際面積應以土地登記面積為準。

註 2「\*」：面積或占比標示為「0.00」者係因面積計算至小數第二位，以下四捨五入，故未顯示小數第二位後之數字。

資料來源：本計畫計算。



資料來源：本計畫整理。

## 第五節 土地使用現況

### 一、周邊土地使用現況

園區東北側緊鄰臨海工業區，西北側為自由貿易港區，屬高雄港範圍，東南側鄰近台 17 線，西南側則為海域。

#### (一) 臨海工業區

臨海工業區鄰近本園區範圍東北側處，為目前國內已開發規模最大之工業區之一，產業類別包括基本金屬製造業、金屬製品製造業、機械設備製造修配業、非金屬礦物製品製造業、運輸工具製造修配業、化學製品製造業、食品及飲料製造業、電力設備製造修配業等，為一綜合性工業區。區內重要廠商包括台灣糖業股份有限公司、唐榮鐵工廠股份有限公司、台灣中油股份有限公司煉製事業部大林煉油廠、中國鋼鐵股份有限公司、中鋼機械股份有限公司、台灣國際造船股份有限公司、中國石油化學工業開發股份有限公司等。

臨海工業區內另設有高雄臨海林園大發工業區聯合污水處理廠。設立之初採簡單初級處理，於民國 79 年進行第一期污水廠改善工程為二級處理，民國 87 年進行第二期改善工程為三級處理。後由高雄市政府推動之「民間參與高雄市臨海污水廠暨放流水回收再利用 BTO 計畫」目前已完成第一期建設，產製再生水供臨海工業區廠家使用。

#### (二) 高雄自由貿易港區

園區範圍北側之高雄自由貿易港區設有貨櫃中心、碼頭區域，發展倉儲、金屬製品、物流、機械等產業，自 94 年開始營運，目前共進駐 35 家廠商。

#### (三) 保安警察第三總隊警犬分隊

保安警察第三總隊警犬分隊位於南星路南側之機關用地，執行貨櫃安全檢查工作，負責海關緝私及港口維安之重責。

#### (四) 南星路

南星路作為本園區之重要聯外道路，而銜接南星路之國道 7 號將於 119 年竣工，提供園區車輛更便捷的聯外交通路線。另一方面也因為國道 7 號提供高雄港洲際第六、七貨櫃中心貨櫃車之通行，往來行經園區之大量貨櫃車將會大幅影響園區內交通。

(五) 南星路以南保護區

位於園區範圍外南側之大坪頂以東地區都市計畫保護區，現況作貨櫃製造商、運輸商及空地使用。



資料來源：1.內政部國土測繪中心，112年國土利用調查成果圖第一級；2.高雄市小港區區公所；3.Google Maps；4.本計畫拍攝。

## 二、園區範圍內土地使用現況

依內政部國土測繪中心 112 年國土利用調查成果，按土地利用分級分類系統之第一級分類，園區範圍內土地使用現況如圖 3-10 所示，各類土地使用面積統計結果如表 3-19。

### (一) 南星路以東地區土地使用現況

園區範圍內南星路以東地區為現住人口集中之大林蒲地區，以住宅、商業、學校使用為主。人口與建築多集中於大林蒲、邦坑及鳳鼻頭聚落，建物型式以低樓層加強磚造建物為主。現況並無明顯商業活動群聚，區內設有 2 處國小 1 處國中，農業區土地現況以非農用居多，部分作為倉儲、零售、工廠等使用，其餘則有零星果樹、果園及早田。

另依經濟部產業園區管理局委託高雄市政府辦理大林蒲遷村先期調查及評估作業盤點大林蒲地區內既有宗教設施共有 14 處，多分布於住宅區內，經高雄市政府民政局初步評估，宗教設施現況如第一節所示。

### (二) 南星路以西地區土地使用現況

南星路以西之填海造陸區，係高雄市政府環保局 84 年起以南星計畫之廢棄物填海造陸形成之土地，現況為空置地，沿岸設有堤防。現況都市計畫道路中林路僅劃設至南星路西側部分，惟現況道路已延伸開闢至堤防處，設有雙向四車道及兩側慢車道，地區排水設亦沿中林路以明渠方式設置，向西排至臺灣海峽。

高雄市政府雖已完成南星路以西地區填海造陸工程，惟現況地形仍呈不規則現象，於北側近中林路處有隆起之高丘，南側則有未填平之積水深坑，如圖 3-1 所示，未來仍應配合園區需求重新整地。

### (三) 鳳鼻頭漁港地區土地使用現況

園區最南端之鳳鼻頭漁港係因南星計畫執行後當地漁筏無處靠泊，當時為配合漁業發展需求而興建之。漁港地區現況設有一處海巡署鳳鼻頭漁港安檢所，漁船檢修設備、停泊靠岸晴雨棚及一處公共廁所。道路沿堤防設置並可銜接至南星路進出此區。



圖3-10 土地利用現況示意圖

資料來源：1.內政部國土測繪中心，112年國土利用調查成果圖第一級；2.Google Maps；3.本計畫拍攝。

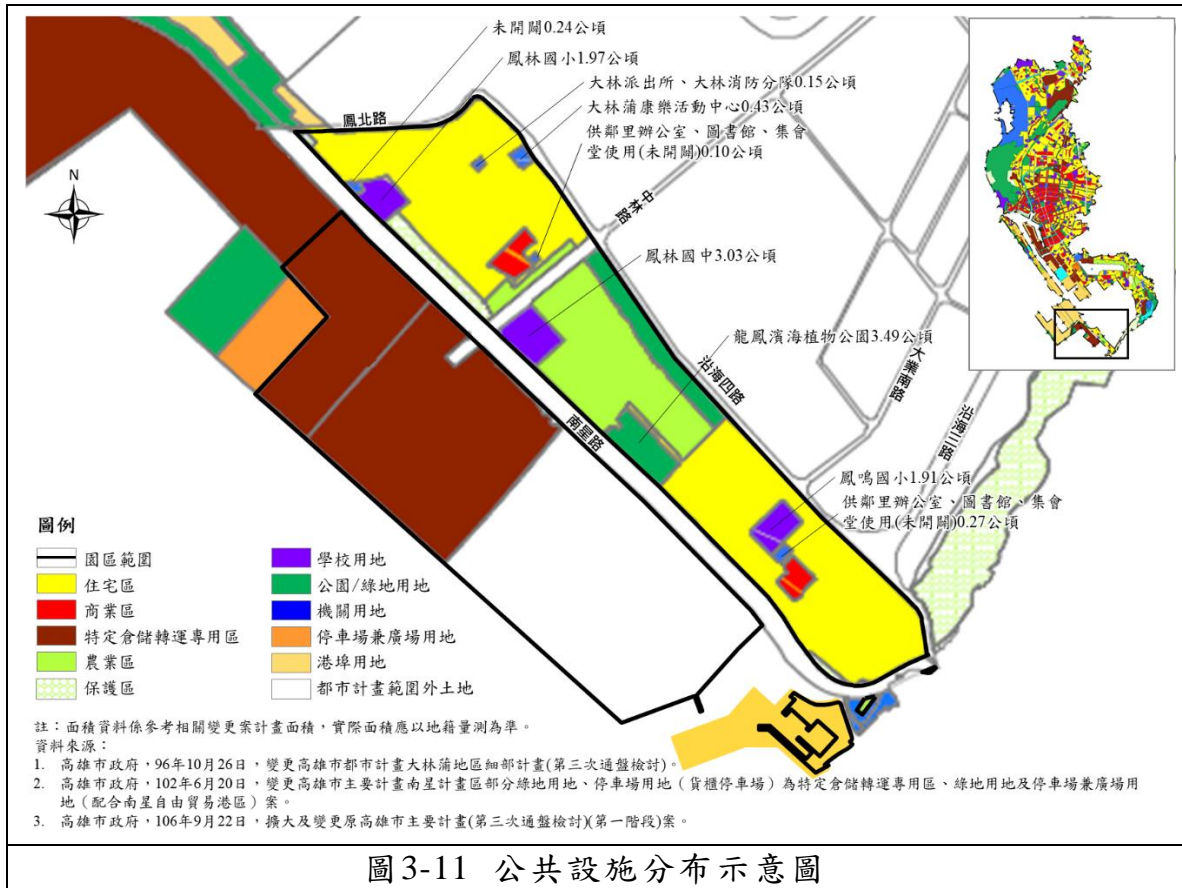
表3-19 土地使用現況面積表

土地利用第一級分類	面積(公頃)	百分比(%)
農業利用土地	23.90	9.11
森林利用土地	0.80	0.30
交通利用土地	25.95	9.89
水利利用土地	1.17	0.45
建築利用土地	52.66	20.07
公共利用土地	8.91	3.40
遊憩利用土地	8.18	3.12
其他利用土地	140.80	53.66
總計	262.37	100.00

資料來源：內政部國土測繪中心，112年國土利用現況調查第一級；本計畫彙整。

## 第六節 公共設施現況

本計畫範圍內現行都市計畫劃設之公共設施包括機關、學校、公園、綠地、停車場兼廣場用地、港埠用地及道路等公共設施用地。各公共設施用地分布如圖 3-11，使用現況彙整如表 3-20 所示。



資料來源：本計畫繪製。

表3-20 公共設施現況彙整表

區位	用地	面積(公頃)	使用現況
南星路以東、 中林路以北	機關用地	0.24	未開闢
	學校用地	1.97	鳳林國小
	機關用地	0.15	大林派出所、大林消防分隊
	機關用地	0.43	大林蒲康樂活動中心
	機關用地	0.10	未開闢
南星路以東、 中林路以南	學校用地	3.03	鳳林國中
	公園用地	3.49	龍鳳濱海植物公園
	綠地用地	5.44	未開闢
	學校用地	1.91	鳳鳴國小
	機關用地	0.27	未開闢
	港埠用地	3.23	鳳鼻頭漁港

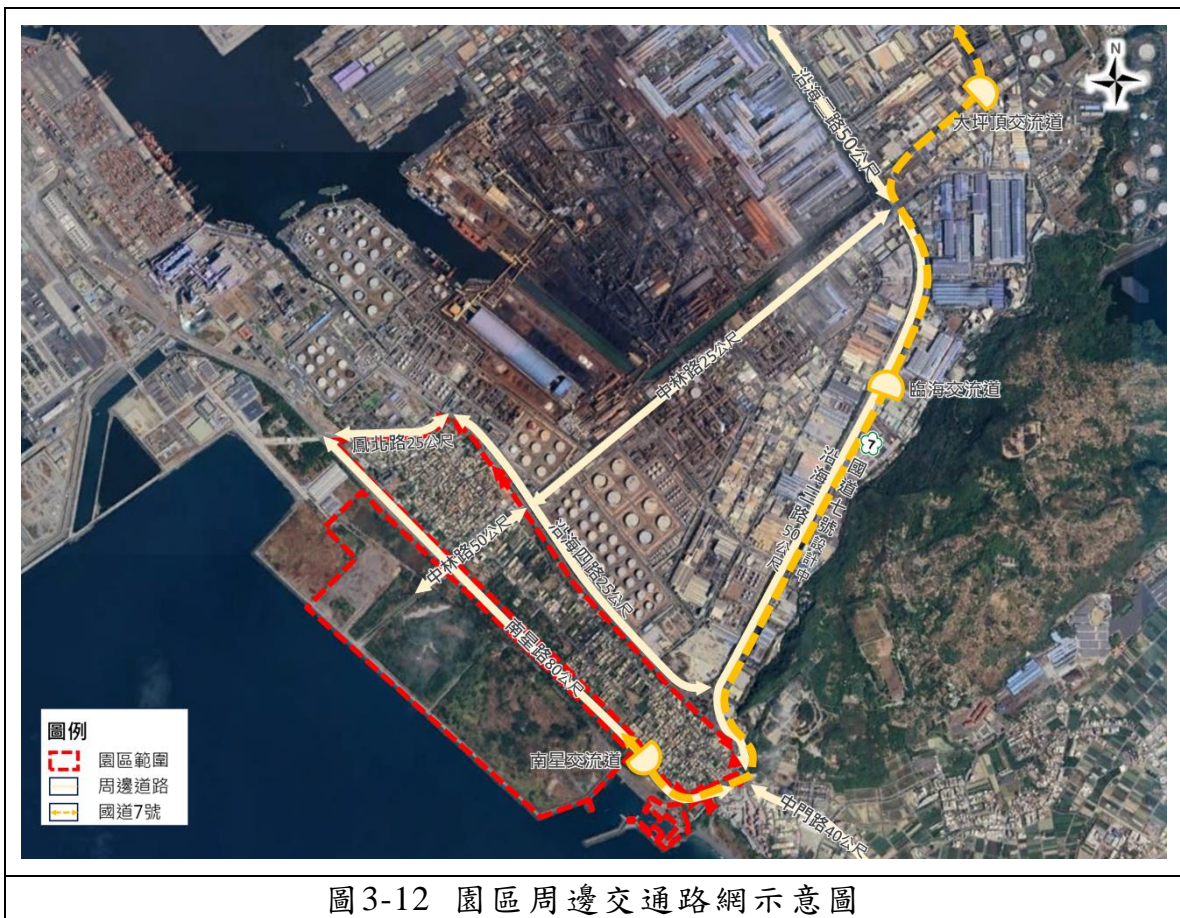
註：實際面積以地籍測量計畫核定面積為準。

資料來源：1.變更高雄市都市計畫大林蒲地區細部計畫(第三次通盤檢討)，96年10月26日；2.變更高雄市主要計畫南星計畫區部分綠地用地、停車場用地(貨櫃停車場)為特定倉儲轉運專用區、綠地用地及停車場兼廣場用地(配合南星自由貿易港區)案，102年6月20日；3.擴大及變更高雄市主要計畫(第三次通盤檢討)(第一階段)案，106年9月22日；4.本計畫整理。

## 第七節 交通運輸現況

### 一、周邊交通系統分析

本園區範圍現況有 50 公尺寬中林路通過。聯外道路包括 80 公尺寬南星路行經將園區分為東、西二區，東北側則有 50 公尺寬沿海三路(台 17 線)及 30 公尺寬沿海四路行經。另設計中之國道七號將行經園區南側並於南星路鄰近鳳鼻頭漁港處設置交流道下地。茲整理周邊道路路網如圖 3-12 所示。



資料來源：本計畫繪製。

### 二、道路幾何特性分析

本計畫經實地踏勘調查後，茲將前述基地周邊重要道路之道路幾何特性進行資料蒐整與分析，如表 3-21 所示。

表3-21 本園區鄰近周邊道路特性一覽表

路名及區位		道路寬度 (公尺)	單向 車道分配	分隔 型態	人行道寬 (公尺)	停車管制
南星路	中門路- 鳳北路	80	2快1機	中央 快慢	—	紅、黃線 禁止停車
中林路	沿海二路- 沿海四路	25	2混1機	中央 分隔	2.0~3.0	紅線禁止 停車
	沿海四路- 南星路	50	2快1機	中央 快慢	3.0~5.0	無停車管 制
沿海三路	中林路- 南星路	50	4快1機	中央 快慢	2.0~2.5	紅、黃線 禁止停車
沿海四路	沿海三路- 鳳北路	25	2混1機	標線	2.5~3.0	無停車管 制

註：「快」為快車道，「混」為快慢混合車道，「機」為機車道，「中央快慢」為中央與快慢分隔。

資料來源：本計畫整理。

(一) 南星路

南星路以南北向經過本園區，往北可通往洲際貨櫃中心，往南可銜接台 17 線中門路通往林園、屏東等地區，為本園區聯外南北向主要道路之一。

南星路路寬 80 公尺，採中央快慢分隔布設，設有中央分隔之雙向四車道，及兩側設置快慢分隔及機慢車道，作為南北向聯繫之通行道路。詳圖 3-13。

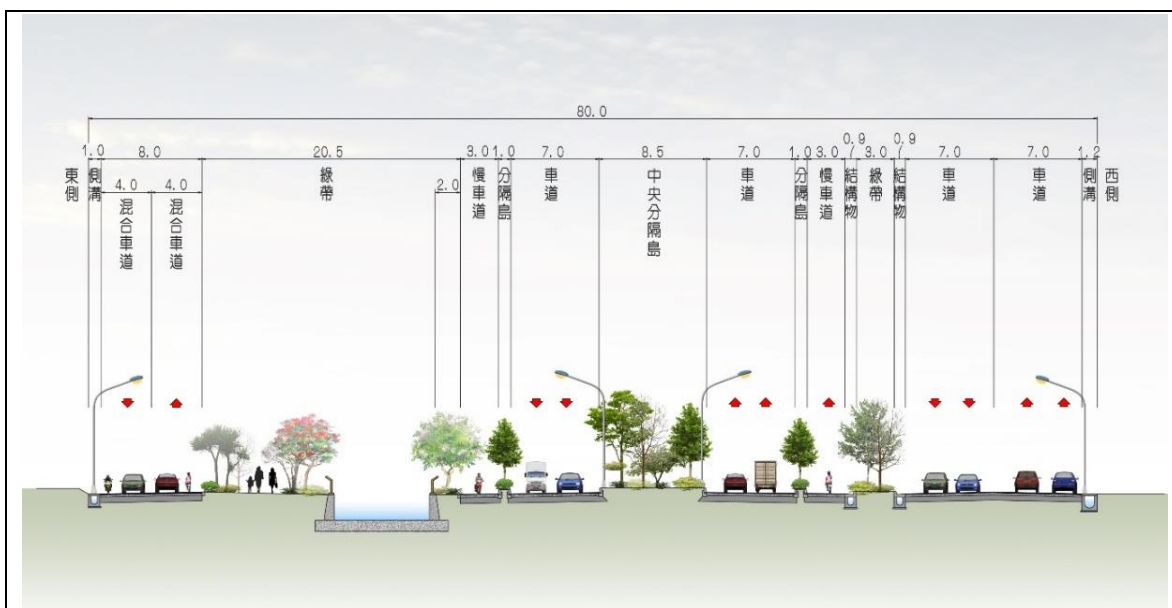


圖3-13 80 公尺南星路現況斷面(由北往南)示意圖

資料來源：本計畫繪製。

## （二）中林路

中林路始於計畫區內南星路口，往東北方向止於沿海二路，可連接台 17 線往返高雄市區及屏東縣境，為大林蒲地區及鄰近工業區東西向主要道路之一。

中林路於沿海四路至沿海二路之間路段採標線分隔，道路寬度 25 公尺，雙向車道各配置 2 混車道、1 機車專用道，道路兩側現有 2.0~3.0 公尺人行道，路旁兩側繪設紅線管制停車。於南星路至沿海四路之間路段採中央快慢分隔布設，道路寬度 50 公尺，雙向車道配置各 2 快車道、1 機車專用道，道路兩側現有 3.0 至 5.0 公尺人行道，路旁兩側無停車管制。

## （三）沿海三路

沿海三路屬省道台 17 線，行經計畫區東南端邊界，路寬 50 公尺，北起中林路口，南迄南星路口，前後串聯沿海二路、中門路，採中央快慢分隔布設，雙向車道各配置 4 快車道及 1 機車道，道路兩側現有 2.0 至 2.5 公尺人行道，路旁兩側繪設紅、黃線管制停車。

## （四）沿海四路

沿海四路行經計畫區東北側邊界，路線平行南星路，北起於鳳北路，南止於沿海三路，路寬 30 公尺，採標線分隔布設，雙向車道配置各 2 混合車道及 1 機車道，道路兩側現有 2.5 至 3.0 公尺人行道，路旁兩側無停車管制措施。

## 三、道路服務水準

為掌握本計畫區鄰近道路交通量特性，本計畫調查計畫區周邊平日及假日尖峰時段，於民國 109 年 3 月 24、25、28 及 29 日調查本計畫區周邊之沿海三路、沿海四路、南星路、中林路、鳳北路及鳳鳴路之道路服務水準。經調查後，依據交通部 2011 年臺灣公路容量手冊之道路容量計算方式及服務水準劃分標準，鄰接本計畫區道路之服務水準多為 A 級。

僅路口 5 於平日尖峰時段(07:00~08:00)，台 17 線(往林園)轉出之車流服務水準為 B 級，但仍為流暢之車流，整體而言基地本計畫區周邊道路多為十分流暢之車流，調查地點如圖 3-14、調查結果如表 3-22~表 3-27。



圖3-14 交通量調查地點示意圖

資料來源：本計畫繪製。

表3-22 調查路口綜整表

路口編號	簡圖	
1		
2		
3		
4		
5		

資料來源：1.調查時間為民國 109 年 3 月 24、25、28 及 29 日；2.本計畫整理。

表3-23 路口1服務水準彙整表

路口名稱	平日				
	尖峰小時 流量(V)	尖峰小時 發生時段	道路設計 容量(C)	V/C	服務水 準等級
南星路(往電廠)轉出	881.1	16:00~ 17:00	6,331	0.14	A
轉入南星路(往電廠)	1,042.9	07:00~ 08:00	6,331	0.16	A
鳳北路(往大林蒲)轉出	838.9	07:00~ 08:00	3,704	0.23	A
轉入鳳北路(往大林蒲)	529.6	16:00~ 17:00	3,704	0.14	A
南星路(往林園)轉出	328.2	16:00~ 17:00	6,331	0.05	A
轉入南星路(往林園)	524.7	16:00~ 17:00	6,331	0.08	A
鳳北路(往南星計畫區)轉出	195.6	16:00~ 17:00	3,704	0.05	A
轉入鳳北路(往南星計畫區)	187.6	23:00~ 00:00	3,704	0.05	A
路口名稱	假日				
	尖峰小時 流量(V)	尖峰小時 發生時段	道路設計 容量(C)	V/C	服務水 準等級
南星路(往電廠)轉出	584.1	16:00~ 17:00	6,331	0.09	A
轉入南星路(往電廠)	236.0	07:00~ 08:00	6,331	0.04	A
鳳北路(往大林蒲)轉出	206.0	07:00~ 08:00	3,704	0.06	A
轉入鳳北路(往大林蒲)	432.3	16:00~ 17:00	3,704	0.12	A
南星路(往林園)轉出	121.8	14:00~ 15:00	6,331	0.02	A
轉入南星路(往林園)	208.3	16:00~ 17:00	6,331	0.03	A
鳳北路(往南星計畫區)轉出	65.1	17:00~ 18:00	3,704	0.02	A
轉入鳳北路(往南星計畫區)	27.3	07:00~ 08:00	3,704	0.01	A

資料來源：1.調查時間為民國 109 年 3 月 24、25、28、29 日；2.本計畫整理。

表3-24 路口2服務水準彙整表

路口名稱	平日				
	尖峰小時 流量(V)	尖峰小時 發生時段	道路設計 容量(C)	V/C	服務水準 等級
南星路(往電廠)轉出	583.3	16:00~ 17:00	6,331	0.09	A
轉入南星路(往電廠)	353.1	16:00~ 17:00	6,331	0.06	A
中林路(往大林蒲)轉出	140.8	07:00~ 08:00	3,852	0.04	A
轉入中林路(往大林蒲)	178.7	16:00~ 17:00	3,852	0.05	A
南星路(往林園)轉出	336.3	16:00~ 17:00	6,331	0.05	A
轉入南星路(往林園)	421.3	16:00~ 17:00	6,331	0.07	A
路口名稱	假日				
	尖峰小時 流量(V)	尖峰小時 發生時段	道路設計 容量(C)	V/C	服務水準 等級
南星路(往電廠)轉出	207.7	16:00~ 17:00	6,331	0.03	A
轉入南星路(往電廠)	122.9	14:00~ 15:00	6,331	0.02	A
中林路(往大林蒲)轉出	38.6	17:00~ 18:00	3,852	0.01	A
轉入中林路(往大林蒲)	80.6	16:00~ 17:00	3,852	0.02	A
南星路(往林園)轉出	113.5	14:00~ 15:00	6,331	0.02	A
轉入南星路(往林園)	167.7	16:00~ 17:00	6,331	0.03	A

資料來源：1.調查時間為民國 109 年 3 月 24、25、28、29 日；2.本計畫整理。

表3-25 路口3服務水準彙整表

路口名稱	平日				
	尖峰小時 流量(V)	尖峰小時 發生時段	道路設計容 量(C)	V/C	服務水 準等級
沿海四路(往煉油廠)轉出	880.2	16:00~ 17:00	3,704	0.24	A
轉入沿海四路(往煉油廠)	1,125.1	07:00~ 08:00	3,704	0.30	A
中林路(往大林蒲)轉出	1,383.1	07:00~ 08:00	3,852	0.36	A
轉入中林路(往大林蒲)	1,094.5	17:00~ 18:00	3,852	0.28	A
沿海四路(往林園)轉出	410.9	07:00~ 08:00	3,704	0.11	A
轉入沿海四路(往林園)	668.7	16:00~ 17:00	3,704	0.18	A
中林路(往南星計畫區)轉出	630.4	17:00~ 18:00	3,852	0.16	A
轉入中林路(往南星計畫區)	326.7	07:00~ 08:00	3,852	0.08	A
路口名稱	假日				
	尖峰小時 流量(V)	尖峰小時 發生時段	道路設計容 量(C)	V/C	服務水 準等級
沿海四路(往煉油廠)轉出	559.7	16:00~ 17:00	3,704	0.15	A
轉入沿海四路(往煉油廠)	313.2	07:00~ 08:00	3,704	0.08	A
中林路(往大林蒲)轉出	443.1	07:00~ 08:00	3,852	0.12	A
轉入中林路(往大林蒲)	609.6	16:00~ 17:00	3,852	0.16	A
沿海四路(往林園)轉出	92.3	14:00~ 15:00	3,704	0.02	A
轉入沿海四路(往林園)	269.3	16:00~ 17:00	3,704	0.07	A
中林路(往南星計畫區)轉出	207.0	16:00~ 17:00	3,852	0.05	A
轉入中林路(往南星計畫區)	120.7	16:00~ 17:00	3,852	0.03	A

資料來源：1.調查時間為民國 109 年 3 月 24、25、28、29 日；2.本計畫整理。

表3-26 路口4服務水準彙整表

路口名稱	平日				
	尖峰小時 流量(V)	尖峰小時 發生時段	道路設計 容量(C)	V/C	服務水 準等級
沿海四路(往煉油廠)轉出	379.6	16:00~ 17:00	3,704	0.10	A
轉入沿海四路(往煉油廠)	349.7	07:00~ 08:00	3,704	0.09	A
大業南路(往大林蒲)轉出	379.1	17:00~ 18:00	2,800	0.14	A
轉入大業南路(往大林蒲)	544.6	07:00~ 08:00	2,800	0.19	A
沿海四路(往林園)轉出	616.9	07:00~ 08:00	3,704	0.17	A
轉入沿海四路(往林園)	414.9	16:00~ 17:00	3,704	0.11	A
龍興路(往鳳鼻頭漁港)轉出	246.4	07:00~ 08:00	2,600	0.09	A
轉入龍興路(往鳳鼻頭漁港)	166.3	16:00~ 17:00	2,600	0.06	A
路口名稱	假日				
	尖峰小時 流量(V)	尖峰小時 發生時段	道路設計 容量(C)	V/C	服務水 準等級
沿海四路(往煉油廠)轉出	135.5	16:00~ 17:00	3,704	0.04	A
轉入沿海四路(往煉油廠)	87.9	06:00~ 07:00	3,704	0.02	A
大業南路(往大林蒲)轉出	160.2	15:00~ 16:00	2,800	0.06	A
轉入大業南路(往大林蒲)	88.2	07:00~ 08:00	2,800	0.03	A
沿海四路(往林園)轉出	105.9	06:00~ 07:00	3,704	0.03	A
轉入沿海四路(往林園)	202.2	15:00~ 16:00	3,704	0.05	A
龍興路(往鳳鼻頭漁港)轉出	65.8	06:00~ 07:00	2,600	0.03	A
轉入龍興路(往鳳鼻頭漁港)	71.6	16:00~ 17:00	2,600	0.03	A

資料來源：1.調查時間為民國 109 年 3 月 24、25、28、29 日；2.本計畫整理。

表3-27 路口5服務水準彙整表

路口名稱	平日				
	尖峰小時流量(V)	尖峰小時發生時段	道路設計容量(C)	V/C	服務水準等級
台 17 線(往高雄市區)轉出	1,380.1	17:00~18:00	5,836	0.24	A
轉入台 17 線(往高雄市區)	1,831.5	07:00~08:00	5,836	0.31	A
山邊路轉出	6.8	14:00~15:00	600	0.01	A
轉入山邊路	10.3	17:00~18:00	600	0.02	A
台 17 線(往林園)轉出	3,006.9	07:00~08:00	5,836	0.52	B
轉入台 17 線(往林園)	2,104.1	17:00~18:00	5,836	0.36	A
南星路轉出	465.0	16:00~17:00	6,331	0.07	A
轉入南星路	346.5	16:00~17:00	6,331	0.05	A
鳳鳴路轉出	4,417.2	16:00~17:00	2,164	0.21	A
轉入鳳鳴路	4,299.2	16:00~17:00	2,164	0.16	A
路口名稱	假日				
	尖峰小時流量(V)	尖峰小時發生時段	道路設計容量(C)	V/C	服務水準等級
台 17 線(往高雄市區)轉出	792.6	17:00~18:00	5,836	0.14	A
轉入台 17 線(往高雄市區)	704.6	17:00~18:00	5,836	0.12	A
山邊路轉出	13.5	16:00~17:00	600	0.02	A
轉入山邊路	23.8	16:00~17:00	600	0.04	A
台 17 線(往林園)轉出	874.2	17:00~18:00	5,836	0.15	A
轉入台 17 線(往林園)	1,350.1	17:00~18:00	5,836	0.23	A
南星路轉出	201.0	16:00~17:00	6,331	0.03	A
轉入南星路	149.9	14:00~15:00	6,331	0.02	A
鳳鳴路轉出	1,997.8	16:00~17:00	2,164	0.09	A
轉入鳳鳴路	2,234.9	14:00~15:00	2,164	0.07	A

資料來源：1.調查時間為民國 109 年 3 月 24、25、28、29 日；2.本計畫整理。

#### 四、公共運輸狀況

本計畫範圍之公車客運公司有港都客運、高雄客運及國光客運等，共計有 13 處停靠站，公車停靠站位置如圖 3-15 所示。公車路線統計共有 4 條公車路線，包括 2 條長途客運公車及 2 條市區公車營運類型，各公車路線營運資料如表 3-28 所示。

#### 五、停車場設施分析

本園區周邊共劃設 4 處停車場用地，其中 3 處停車場皆已開闢，可服務大林蒲聚落居民、周邊工業區之停車使用；另有一處停車場尚未開闢，現況為閒置用地，詳圖 3-16 及表 3-29 所示。



圖3-15 計畫範圍周邊公車停靠站位置圖

資料來源：1.港都客運、高雄市公車動態資訊、公路客運即時動態資訊網站；2.本計畫繪製。

表3-28 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、國光客運、屏東客運	公路客運	9117	高雄—台 17 線—墾丁	04:15-22:30	固定班次	平日 8 班 假日 8 班
高雄客運、國光客運、屏東客運	公路客運	9117 A	高雄—台 17 線—墾丁/枋寮	05:40 -20:30	固定班次	平日 18 班 假日 18 班
港都客運	市區公車	紅 2	小港站 -鳳鼻頭港	平日 06:10-22:30 假日 06:20-22:30	20-30 分	平日 47 班 假日 39 班
港都客運	市區公車	林園幹線	小港站 -林園區公所	平日 05:45-23:10 假日 05:55-23:10	平日 5-25 分 假日 5-60 分	平日 61 班 假日 41 班

資料來源：港都客運、高雄市公車動態資訊、公路客運即時動態資訊網站。



資料來源：本計畫繪製。

表3-29 本計畫區周邊停車場現況彙整表

停車場名稱	使用分區	開闢狀況	基地位置	停車格位數/收費情形	使用現況
龍鳳路公共停車場	停車場用地	已開闢	龍鳳街、朝福街交叉口	汽車：30 席 /不收費	 停車使用
鳳盛街公共停車場		已開闢	鳳盛街上	汽車：17 席 /不收費	 停車使用
未開闢停車場用地	停車場兼廣場用地	未開闢	位於本計畫區外西北側，現況為閒置空地	-	閒置空地
南星路大型遊覽車停車場	港埠用地	已開闢	南星路上 (第六貨櫃中心旁)	汽車：222 席 大客車：71 席 /皆不收費 主要供廠區人員使用	 停車使用

資料來源：本計畫整理。

## 第四章 擴大及變更計畫內容

### 第一節 計畫目標

#### 一、推動國內循環經濟之發展

全球經濟發展的驅動，長期建立在大量資源的消耗上，致使地球的資源愈顯匱乏，而環境卻愈顯惡劣，爰國際趨勢提倡綠色創新與循環經濟（circular economy）之策略，以減少廢棄物產生並使資源能夠更有效地被利用，創造價值與降低環境衝擊。而國內高度仰賴進口能源的現實情況下，期藉提升能源使用效率，促進能資源的有效循環使用，確保國家永續發展及提高產業競爭力。

循環經濟的發展基礎著重在廢棄物減量、資源回收再利用，及加強產品生態化設計與清潔生產相關科技的發展與應用。目前政府「5+2」產業政策推動五大創新研發產業，透過以創新、就業、分配為核心的經濟發展新模式，帶動產業競爭力，而在推動過程中將導入循環經濟之概念，符合產業永續發展、能資源再生利用之目標，促成「產業共生」、「資源共用」、「環境共享」三贏之局面(圖 4-1)。



資料來源：本計畫繪製。

#### 二、建立循環經濟示範園區

本計畫以循環經濟思維模式發展新材料循環產業園區，透過系統性的規劃設計（生產、貯存、輸送、利用、回收及廢棄），將園區企業生產過程排放的能源、資源、廢棄物及廢水，妥善收集、再生及

循環利用。並以本園區為核心推動環境高質循環共生聚落，奠定我國循環產業發展基礎。

在因應環保法規加嚴管理之同時，透過區域能資源整合鏈結，促成剩餘之能資源循環永續利用，除可節省產業投資空氣污染防治設施及廢棄資源委託處理等成本外，亦可藉此降低廠商燃料之耗用及二氧化碳排放量，減少污染排放及環境負荷，提升產業園區環境品質。

未來產業園區主要係透過綠色創新材料產業之培育研發，以三零（零廢棄、零污染與零工傷）概念，追求產品低污染、低毒性、低排碳及完全循環之特性，進而建構園區內之循環經濟，以能資源整合模式結合在地產業，帶動產業升級轉型與創新。新材料循環經濟所帶來的產業升級轉型與能資源循環利用概念，與高雄市「產業高雄」與「永續高雄」之整體發展主軸之概念相符。故本案亦參照高雄市產業發展與永續發展之二項發展主軸，設定「產業鏈結·材料循環」作為園區之發展定位，冀藉由新材料循環園區以新材料、新技術使產品與副產品達到三零與完全循環之特性，將既有產業聚落之投入與產出循環連結(圖 4-2)，使新材料循環產業園區成為既有產業鏈結之樞紐，兼顧產業發展與環境永續，以建構地區循環經濟產業鏈與能資源循環模式，使產業發展與環境永續不再是相互競合之關係，轉變成為互利共生方式，達到經濟與環境雙贏的效益。



圖4-2 新材料循環產業園區開發定位示意圖

資料來源：行政院 112 年 12 月 4 日核定修正「全國循環專區試點暨新材料循環產業園區申請設置計畫。」

### 三、優化高雄產業空間，推動環境高質循環共生聚落，完成大林蒲遷村

高雄地區為重工業發展之重鎮，主要為基礎工業，並吸引了一連串中、下游相關產業投入，為高雄地區帶來產值及就業機會。近年來，多項國家級的重要產業及交通建設計畫亦挹注於小港地區，包括國道七號、高雄港自由貿易港區及洲際二期貨櫃中心等。

長期以來高雄地區的重工業發展，是國家經濟運轉的重要命脈與根基，但同時也帶來了環境問題。高雄市小港區大林蒲緊鄰臨海工業區，被煉油廠、發電廠、煉鋼廠與填海造陸的貨櫃中心等重工業包圍，居民長期飽受廠區噪音、空氣污染、交通不便及工安事故頻傳，地方因而有強烈的遷村或改善環境的民意反映。故藉由本計畫之發起，優先協助推動大林蒲地區遷村，解決大林蒲居民長期面臨的居住環境品質問題。

本計畫藉由引入新型態循環經濟產業，優化高雄市空間佈局。將來園區規劃朝循環經濟模式發展，回應長期經濟發展造成的環境正義問題。希冀藉由與鄰近已發展產業進行能資源鏈結，配合周邊相關重大建設之規劃，形成循環經濟的產業發展聚落，創造多元條件以協助油、電、鋼鐵、新材料、綠能等能資源整合，達到產業轉型、產業升級、產業創新三大目標。

除園區本身之建設外，新材料循環產業園區於推動階段將參考經濟部產業發展署(原工業局)過去推動能資源整合經驗，透過補助方式促進廠商間主動之合作，將園區內產業之產品、原物料、副產品、廢料、電力與熱能等能資源，於技術可行之範圍內互相整合，進而形成循環產業共生聚落。依據目前高雄產業園區以交通考量為主之分布特性，後續可依交通路網系統推動，將循環經濟概念與成功經驗自電業、鋼鐵等基礎型產業擴張至其他類別產業，建構複合產業之循環經濟，朝向零排放與零污染之方向邁進，亦促進園區整體產業轉型與升級。

環境高質循環共生聚落推動著重於區域污染與排放之減量，以建立高質環境為核心理念，並藉由完善規劃的能資源整合鏈結系統以達能資源循環最佳化模式，以最少的能資源使用創造最大的經濟效益。循環產業共生聚落之推動以落實 5R 之設計理念（Reuse（再利用）、Recovery（回收）、Recycle（再循環）、Repair、（再維修）與

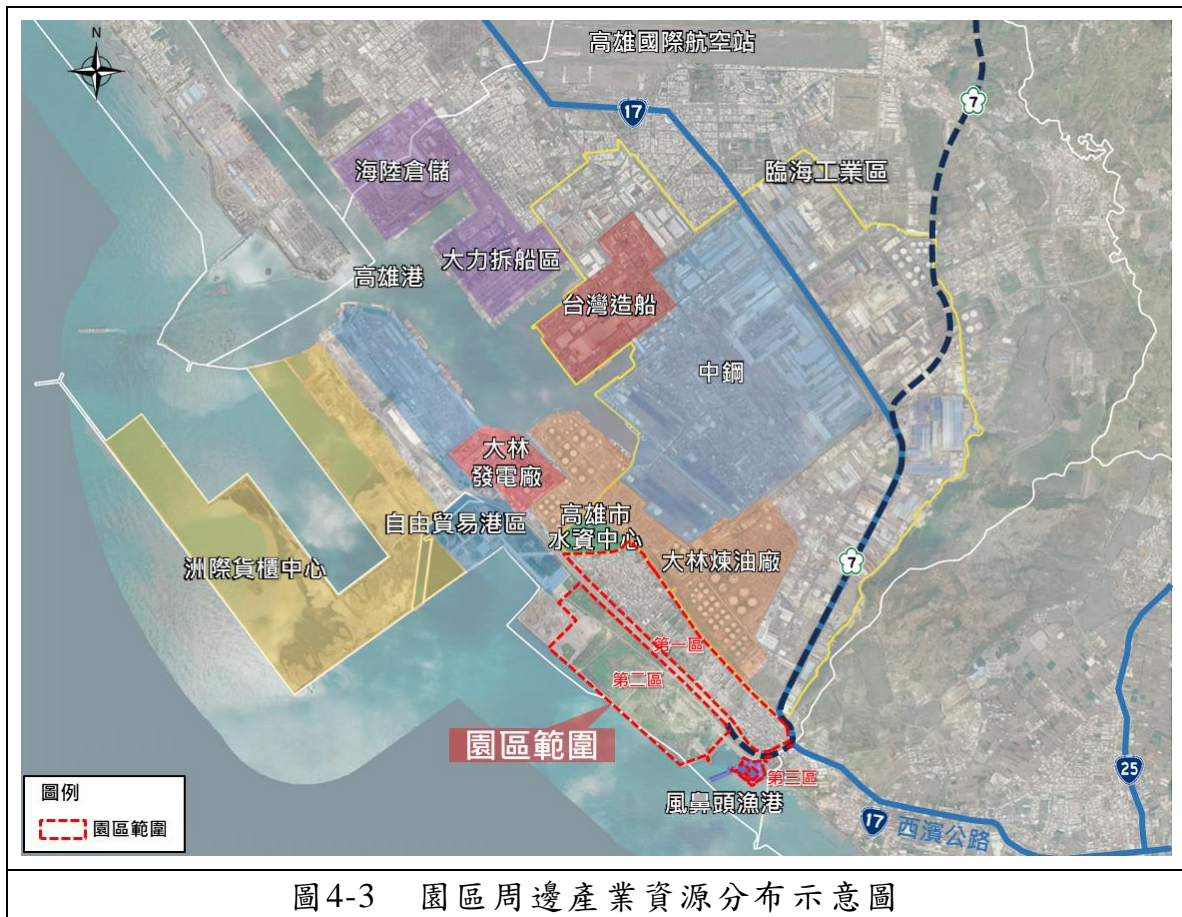
Reduce (減廢節能)) 為目標，著重區域內水、熱、電、原物料及 CO<sub>2</sub> 等廢棄物資源應能整合再生利用。

## 第二節 整體規劃構想

### 一、發展構想

#### (一) 能資源整合產業新布局

配合中央推動 5+2 產業創新計畫、高雄循環經濟圈之發展理念，評估南部地區產業特性，盤點本園區周邊鄰近資源，包含中鋼、大林發電廠、高雄市臨海水資源中心及大林煉油廠等設施場域(圖 4-3)，善用周邊產業基礎與地理優勢，規劃產業間資源循環與廢棄物再利用之循環園區，以整合資源循環與廢棄物再利用等能資源，推動能資源整合、建構區域鏈結網絡、促進地區命脈產業轉型並永續發展。



資料來源：本計畫繪製。

#### 1、產業循環模式

「新材料循環產業園區」將重新定義產業循環模式，建構從「製造與消費」到「資源回收再利用」的循環發展模式。規劃整合園區周邊既有產業可利用之能資源(圖 4-3)，引進永續新興材料及低污染之

石化高值化產業，將高雄從重工業產業，轉型為永續循環產業。

## 2、園區循環產業類型

依高雄市優勢產業之產業特質，就園區循環產業分為「新材料產業」、「循環輔助產業」與「循環服務產業」三部分：

### (1) 新材料產業

「新材料產業」係為材料之生產，而新材料之定義包含高值化材料、次世代創新材料、可循環化之創新材料等。

### (2) 循環輔助產業

「循環輔助產業」係指可將新材料產業廠商所產生之副產物資源化利用之廠商，即屬循環輔助產業。

### (3) 循環服務產業

「循環服務產業」係指相關能資源整合供應、廢棄物資源化、廢水處理再利用等相關業者。

## (二) 循環利用與整合模式

園區將藉由內部循環、外部循環與知識循環等三大循環途徑(圖4-4)，透過能資源的再利用讓資源生命週期延長或不斷循環，並有效緩解廢棄物與污染問題。

### 1、內部循環

設置三大循環中心(水資源、能資源及廢棄物資源)以整合區內資源再利用，包含廠商之間的副產物或廢棄物資源化後的物質交流、園區內能源的整合、園區內水的循環再生利用等。

(1) 水資源循環利用中心：整合區內外水源及區內用水管理，包含規範園區內之水循環利用、雨水利用、廢水處理、製備再生水等。

(2) 區域能資源供應中心：整合區內外能源、回收區內熱能進行蒸汽加壓、設置區內汽電共生廠與鍋爐滿足區內蒸汽需求，以及廠商間能源交換的公設建置與管理等。

(3) 廢棄物資源循環利用中心：利用蒸汽鍋爐將主要廢棄物轉換成能

源，提供進駐廠商蒸氣與電力；不具熱值之廢棄物將媒合並引進能使用相關副產品之廠商進行循環，或處理具營建用途循環潛勢之物料並製成產品。



圖4-4 園區三大循環模式示意圖

資料來源：本計畫繪製。

## 2、外部循環

將區內循環中心連接區外能資源，有效整合鄰近資源且再行利用。園區鄰近可評估整合再利用之資源包含中鋼餘裕熱源、高雄市臨海水資源中心之再生水來取代自來水源、高雄地區的爐石爐渣做為資源化建材及南部地區之固體再生燃料(SRF)等。

## 3、技術與知識的循環

園區將結合高雄五輕的新材料研發專區之研發成果，扮演生產基地的角色，以推動高附加價值的綠色新材料量產、創造高經濟產值之低污染產品、發展本土新穎材料，減少材料進口依賴性及製程耗損率等。

## 二、空間規劃構想

配合「全國循環專區試點暨新材料循環產業園區申請設置計畫」為擴大循環經濟推動之整體效益，選定本基地設立「新材料循環產業園區」。規劃原則應以能資源循環產業之區位關聯性及土地利用完

整性為基本考量，配合地區發展紋理及周邊地區能資源節點串聯，以園區路網重要節點與核心服務據點之三核三軸意象為園區整體空間規劃基本架構。本園區空間規劃構想如圖 4-5，說明如後。



圖4-5 園區空間規劃構想示意圖

資料來源：本計畫繪製。

### (一) 三核三軸空間架構

園區面積約 262.37 公頃，受地方既有南星路貫穿，故於規劃園區空間構想時亦將區域既有發展紋理納入規劃考量，減少園區設置與周邊地區之衝突，優化園區開發效益。在追求產業發展同時友善地方環境、提供市民不同於傳統工業區之優質休憩環境。

#### 1、打造兼顧管理、生活、休憩之三核心

##### (1) 園區管理服務核

延續地方發展之既有紋理，於進入園區二大重要幹道—南星路、中林路之交叉節點，規劃為園區管理服務核心，設置園區管理機構、提供警消進駐空間，另為滿足園區內從業人員及進園區洽公人員之生活需求，引入支援服務產業，並配合劃設大面積之綠化空間，型塑園區管理服務核心之意象。

## (2) 生活支援服務核

配合捷運小港林園線將於園區東南側設置 RL3 站，將其鄰近地區規劃為生活支援服務核心，引進支援服務業，並配合劃設大面積開放空間，提供未來捷運接駁之轉運基地及作為介接人行系統之樞紐。園區南側之生活支援服務核，除可滿足園區內從業人員及進園區洽公人員之生活、通勤需求，亦可擴展服務對象至園區外圍鄰近地區。

## (3) 休閒遊憩服務核

位於園區最南端之鳳鼻頭漁港將配合大林蒲遷村作業辦理廢港後，利用其既有之漁港風情及海景、夕陽資源，引進支援服務業，發展為園區之休閒遊憩服務核，塑造園區除了工業廠房以外的軟元素，除可提供園區附屬之商務住宿、餐飲、辦公...等機能，亦可擴展服務對象至園區外圍鄰近地區。

## 2、建構三軸雙十字之道路系統

道路系統之規劃，應考量既有道路系統與周邊整體發展需求，規劃並串聯區內交通系統。

### (1) 南北貫穿一縱軸

南星路南北貫穿園區中央位置，為園區最重要之聯外道路。南星路雖不在園區設置範圍內，但宏觀區域空間結構，確為園區所包夾之核心縱軸。園區規劃配合其既有道路實體分隔植栽槽之綠廊，強化其二側之綠帶元素，形塑國道七號於南星路下地進入園區之綠色大道，打造園區南北軸線之綠廊道意象。

### (2) 東西聯絡二橫軸

園區基地形狀南北長約 3 公里、東西寬約 1 公里，分別於南北區域各規劃一條橫軸串接聯外道路，與南北縱軸形成雙十字之道路系統。

北區的橫軸以中林路為基礎。中林路為東西向既有道路，南星路以東之中林路可連接至臨海工業區，南星路以西之中林路則延續南星路以東路型設置，滿足園區未來使用需求及道路設計之連貫性。

南區的橫軸則以新闢橫向道路建構。考量園區周邊既有路網，

新闢橫向道路以對接臨海工業區大業南路規劃，作為基地南區銜接聯外道路之主要動線。

二橫軸之規劃均可順利串接南星路與沿海四路，往西則通往海堤，作為預留園區未來可能向外海擴充之主要出入動線。

園區內應再依設廠需求，劃設服務道路連接園區主要道路及聯外道路，完整園區交通運輸網絡。並考量大型車輛用路需求，園區道路應劃設不低於「高雄市建築管理自治條例」中都市計畫道路截角標準之道路截角。

## (二) 三大循環中心(循環服務產業)設置

考量與區外能資源銜接及未來園區管理之近便性，於鄰近區外具資源整合潛力之中鋼、大林煉油廠、大林發電廠及臨海水資中心之區位，規劃「區域能資源供應中心」及「水資源循環利用中心」，並於基地南端設置「廢棄物資源循環利用中心」等三大循環中心。

- 1、水資源循環利用中心：規劃設置於鄰近高雄市臨海水資源中心之區位，設置廢水廠及結合再生水設施，統籌整合區內外水資源循環利用。
- 2、區域能資源供應中心：規劃配置於鄰近園區管理服務核心之區位，以便有效進行統一管理，並整合南部地區廢棄物資源循環再利用，運用有機廢棄物成為區域能資源供應中心鍋爐之燃料。
- 3、廢棄物資源循環利用中心：能源需求較低之廢棄物資源循環利用中心規劃配置於基地南端，可協助園區內無法回收之無機廢棄物再利用去化，視需求生產相關產品資源循環再利用。

## (三) 依能源需求性配置產業區位

園區導入循環經濟，以產業永續發展、能資源再生利用為目標，依據進駐產業之特性及其關聯性配置用地，以利能資源有效循環利用。依「新材料產業」、「循環輔助產業」對能源需求特性配置產業用地，藉此達到能資源有效循環。

### 1、新材料產業

新材料產業對熱能需求最高，規劃配置於鄰近區域能資源供應中心之區位。

## 2、循環輔助產業

循環輔助產業係實踐園區內循環之重要一環，以循環利用新材料產業副產品作為原料之產業為主，屬對環境衝擊程度及對熱能需求較低之產業，可規劃於遠離區域能資源供應中心之新材料產業外圍區位。

### (四) 兼顧環保與隔離的綠地系統

依周邊環境特性與公眾使用之情形，劃設合宜之開放性公共設施，以確保地區生活環境品質。考量實質發展需求及鄰近土地使用之相容性，依相關法規規定，於園區周界劃設綠地作為隔離設施、緩衝地帶，提供遊憩、休閒、隔離、緩衝、防災等多功使用性質，以提高其使用效能。

### (五) 結合景觀綠化的能資源管線布設

整合環繞園區的緩衝綠帶系統，依廠商設廠需求布設能資源循環公共管線，以利各設廠坵塊串接能資源循環體系，既易於日後維護管理又可利用植栽予以遮蔽美化。

### (六) 園區韌性及海綿城市規劃

為減輕區內排水系統負荷，園區透過公園綠地等公共設施之用地規劃輔以工程設計，提升園區承洪韌性並達到打造海綿城市之目標。

- 1、依「產業園區各種用地用途及使用規範辦法」，綠地、綠帶、防風林、隔離綠帶及公園使用土地之合計面積，應占全區土地總面積百分之十以上。故園區規劃沿周界設置 10 公尺以上之綠地及隔離設施，並於區內設置大型滯洪公園，串聯園區整體綠色基盤網絡，建構具高保水能力之公共設施系統。
- 2、配合都市計畫土地使用分區管制要點、建築基地綠化設計技術規範及高雄市建築自治條例等有關建築退縮、基地及建物綠化之規定，規範園區未來產業用地開發後，應具備一定程度之截水、保水能力。
- 3、滯洪池規劃應以水利署審議出流管制規劃之降雨強度標準設計，確保園區內之防洪能力，在遭遇強降雨時能透過滯洪池及園區綠地公園等保水設施延遲洪峰時間，提高承洪韌性，確保不致對下游地區造成衝擊。

## 第三節 擴大及變更內容

### 一、變更理由

#### (一) 落實 5+2 產業創新計畫目標

中央政府為加速臺灣產業轉型升級，提出「智慧機械」、「亞洲·矽谷」、「綠能科技」、「生醫產業」、「國防產業」、「新農業」及「循環經濟」等 5+2 產業創新計畫，作為驅動台灣下世代產業成長的核心。

循環經濟讓產業從「開採、製造、使用、丟棄」直線式的線性經濟，轉型為「資源永續」的循環經濟，行政院並於民國 107 年通過「循環經濟推動方案」，將循環經濟理念、永續創新思維融入各項經濟活動，藉由臺灣擁有各產業完整聚落之優勢，積極進行廢棄物管理制度革新、研發循環利用技術，減少資源使用過程中對環境負面之衝擊，並提高能源及資源使用效率，以達到平衡經濟穩固發展與減少環境負荷之目標。

本計畫以循環經濟思維模式發展新材料循環產業園區，透過系統性的規劃設計（生產、貯存、輸送、利用、回收及廢棄），將園區企業生產過程排放的能源、資源、廢棄物及廢水，妥善收集、再生及循環利用，做為落實中央政府 5+2 產業創新計畫「循環經濟」目標之示範園區。

#### (二) 促進大高雄產業結構轉型

中央政策引導重點產業走向高值發展。依「經濟部 2020 年產業發展策略」分析，我國產業發展以資訊電子業為主，然以金屬機械相關製造業最具發展潛力、其次為化學工業。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 105 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與石油化學材料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、石化相關製造為核心，整合串聯下游高附加價值的新興產業。

本計畫位於南高發展圈，藉此區位優勢整合石化產業及金屬關聯製造業，可有效連結並轉化園區間的競合關係，並做為中油新材料循環經濟產業研發專區研發成果落地量產之試驗基地，採機能分

工以鞏固高雄循環經濟圈。

### (三) 建立能資源整合循環再利用示範園區

本計畫緊鄰臨海工業區，被煉油廠、發電廠、煉鋼廠與填海造陸的貨櫃中心等重工業包圍，環境不適宜人居。本計畫將於遷村後，透過區域能資源整合，促成剩餘之能源循環永續利用，除可節省產業投資空氣污染防治設施及廢棄資源委託處理等成本外，亦可藉此降低廠商燃料之耗用及二氧化碳排放量，減少污染排放及環境負荷，提升產業園區環境品質。

新材料循環產業園區為一循環示範園區，希冀透過區域能資源整合鏈結，建立一套能資源的交換機制，以最少的能資源使用創造最大的經濟效益，並以減少能資源耗用及污染減量為目標。

## 二、擴大及變更內容

本園區中長程計畫核定後，依大林蒲遷村專案辦公室第十四次會議決議，考量南星路之使用現況及需求，未來維持道路使用不納入園區範圍，經調整後本園區設置面積約為 262.37 公頃。

本次擴大都市計畫面積約為 66.38 公頃，另依中長程計畫規劃中林路未來維持道路使用及 100 年拓寬台 17 線之道路部分無須辦理變更。園區外部分毗鄰分區配合本次園區申設一併辦理變更，故本次擬變更部分面積約為 200.52 公頃。本次擴大及變更主要計畫後，新材料循環產業園區範圍應另擬細部計畫。擴大及變更內容詳表 4-1 及圖 4-6。

### (一) 擴大都市計畫地區

位於南星路以西之都市計畫外地區，為圍堤填海造陸之海埔新生地，面積約 66.38，擴大為高雄市主要計畫範圍，並劃設為產業專用區(附)。

### (二) 變更都市計畫地區

#### 1、南星路以西都市計畫地區

變更南星路以西之特定倉儲轉運專用區為產業專用區(附)及道路用地，面積約 70.47 公頃。

## 2、大林蒲邦坑聚落及鳳鼻頭聚落

變更大林蒲邦坑聚落及鳳鼻頭聚落之住宅區、商業區、農業區、保護區、公園用地、綠地用地、學校用地、機關用地及道路用地為產業專用區(附)，面積約 118.84 公頃。並為留設道路截角及順修路型，變更部分住宅區及保護區為道路用地，面積約 0.0075 公頃。

## 3、鳳鼻頭漁港

變更南星路以南鳳鼻頭漁港地區之港埠用地為產業專用區(附) 3.23 公頃及都市計畫外 7.97 公頃。

表4-1 擴大及變更內容明細表

編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
擴	南星路以西之都市計畫外地區	都市計畫外 66.38	產業專用區 (附) 66.38	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 配合中央推動 5+2 產業創新計畫、高雄循環經濟圈之發展理念，以新材料循環產業園區為一示範基地，規劃產業間資源循環與廢棄物再利用之循環園區，推動能資源整合、建構區域鏈結網絡、促進地區命脈產業轉型並永續發展。</li> <li>2. 促進海埔新生地有效利用與管理，擴大為都市計畫範圍，劃設為產業專用區(附)，納入新材料循環產業園區一併擬定細部計畫。</li> </ol>	附帶條件： <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 應擬定細部計畫。</li> <li>2. 公共設施用地種類及位置得視產業園區實際需要，於園區範圍內調整。</li> </ol>
1	南星路以西之都市計畫地區	特定倉儲轉運專用區 70.47	產業專用區 (附) 67.88  道路用地 2.59	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 南星自由貿易港區無使用需求之土地範圍，依行政院核定計畫納入新材料循環產業園區第一期(第二區)，由經濟部取得土地並開發產業園區。</li> <li>2. 配合中央推動 5+2 產業創新計畫、高雄循環經濟圈之發展理念，以新材料循環產業園區為一示範基地，規劃產業間資源循環與廢棄物再利用之循環園區，推動能資源整合、建構區域鏈結網絡、促進地區命脈產業轉型並永續發展。</li> </ol>	附帶條件： <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 應擬定細部計畫，並劃設總面積不低於原計畫面積之公共設施用地。</li> <li>2. 公共設施用地種類及位置得視產業園區實際需要，於園區範圍內調整。</li> <li>3. 中林路下方之中林排水仍由水利主管機關維護管理。</li> </ol>

編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
				3. 中林路因具聯外道路性質，且其下方為中林排水，故將延伸路段配合規劃為主要計畫道路。	
2	大林蒲邦坑聚落 鳳鼻頭聚落	住宅區 71.53	產業專用區 (附) 95.28	1. 配合中央推動 5+2 產業創新計畫、高雄循環經濟圈之發展理念，以新材料循環產業園區為一示範基地，規劃產業間資源循環與廢棄物再利用之循環園區，推動能資源整合、建構區域鏈結網絡、促進地區命脈產業轉型並永續發展。 2. 現行計畫部分街廓並未留設道路截角，配合本次園區規劃之道路截角辦理變更，確保用路安全及計畫合理性。	附帶條件： 1. 應擬定細部計畫，並參照原高雄市主要計畫變更負擔規定劃設公共設施用地。 2. 自保護區變更為產業專用區者，應劃設不低於變更面積 40% 之公共設施用地。 3. 自公共設施用地變更者，應劃設不低於變更面積 32% 之公共設施用地。 4. 前開公共設施用地種類及位置得視產業園區實際需要，於園區範圍內調整。
	商業區 3.11				
	保護區 3.54				
	公園用地 3.49				
	綠地用地 5.45				
	學校用地 6.91				
	機關用地 1.19				
	道路用地 0.06				
	保護區 0.0039	道路用地 0.0075			
	住宅區 0.0036				
	住宅區 *0.00	道路用地 *0.00		園區範圍變更後剩餘之毗鄰土地使用分區，配合現況辦理變更，維持計畫合理性。	非屬園區範圍

編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
3	邦坑聚落	農業區 23.56	產業專用區 (附) 23.56	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 配合中央推動 5+2 產業創新計畫、高雄循環經濟圈之發展理念，以新材料循環產業園區為一示範基地，規劃產業間資源循環與廢棄物再利用之循環園區，推動能資源整合、建構區域鏈結網絡、促進地區命脈產業轉型並永續發展。</li> <li>2. 配合大林蒲遷村安置計畫書內容及內政部 89 年 3 月 31 日台（89）內中地字第 8978662 號函頒「辦理跨區市地重劃及跨區區段徵收作業規範」第 6 點規定訂定附帶條件。</li> </ol>	附帶條件： <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 應擬定細部計畫，並參照原高雄市主要計畫變更負擔規定，劃設不低於變更面積 40% 之公共設施用地。</li> <li>2. 前開公共設施用地種類及位置得視產業園區實際需要，於園區範圍內調整。</li> <li>3. 併同高坪特定區內部分住宅區土地(詳圖 5-7、表 5-5)，以跨區區段徵收方式整體開發。</li> </ol>
4	鳳鼻頭漁港	港埠用地 11.20	產業專用區 (附) 3.23	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 配合中央推動 5+2 產業創新計畫、高雄循環經濟圈之發展理念，以新材料循環產業園區為一示範基地，規劃產業間資源循環與廢棄物再利用之循環園區，推動能資源整合、建構區域鏈結網絡、促進地區命脈產業轉型並永續發展。</li> <li>2. 配合已登錄土地範圍納入新材料園區第一期（第三區）整體開發。</li> <li>3. 鳳鼻頭漁港將循法定程序廢港。</li> </ol>	附帶條件： <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 應擬定細部計畫，並參照原高雄市主要計畫變更負擔規定，劃設不低於變更面積 32% 之公共設施用地。</li> <li>2. 前開公共設施用地種類及位置得視產業園區實際需要，於園區範圍內調整。</li> </ol>
			都市計畫外 7.97	港埠用地範圍係依漁港計畫範圍劃設，配合新材料園區設置，鳳鼻頭漁港將循法定	本範圍無登錄地號。

編號	位置	變更內容(公頃)		變更理由	備註
		原計畫	新計畫		
				程序廢港，爰配合變更為都市計畫範圍外。	

註：1.表內面積應以核定圖分割測量面積為準。

2.面積小於 0.005 公頃者以「\*」表示。

資料來源：本計畫彙整。

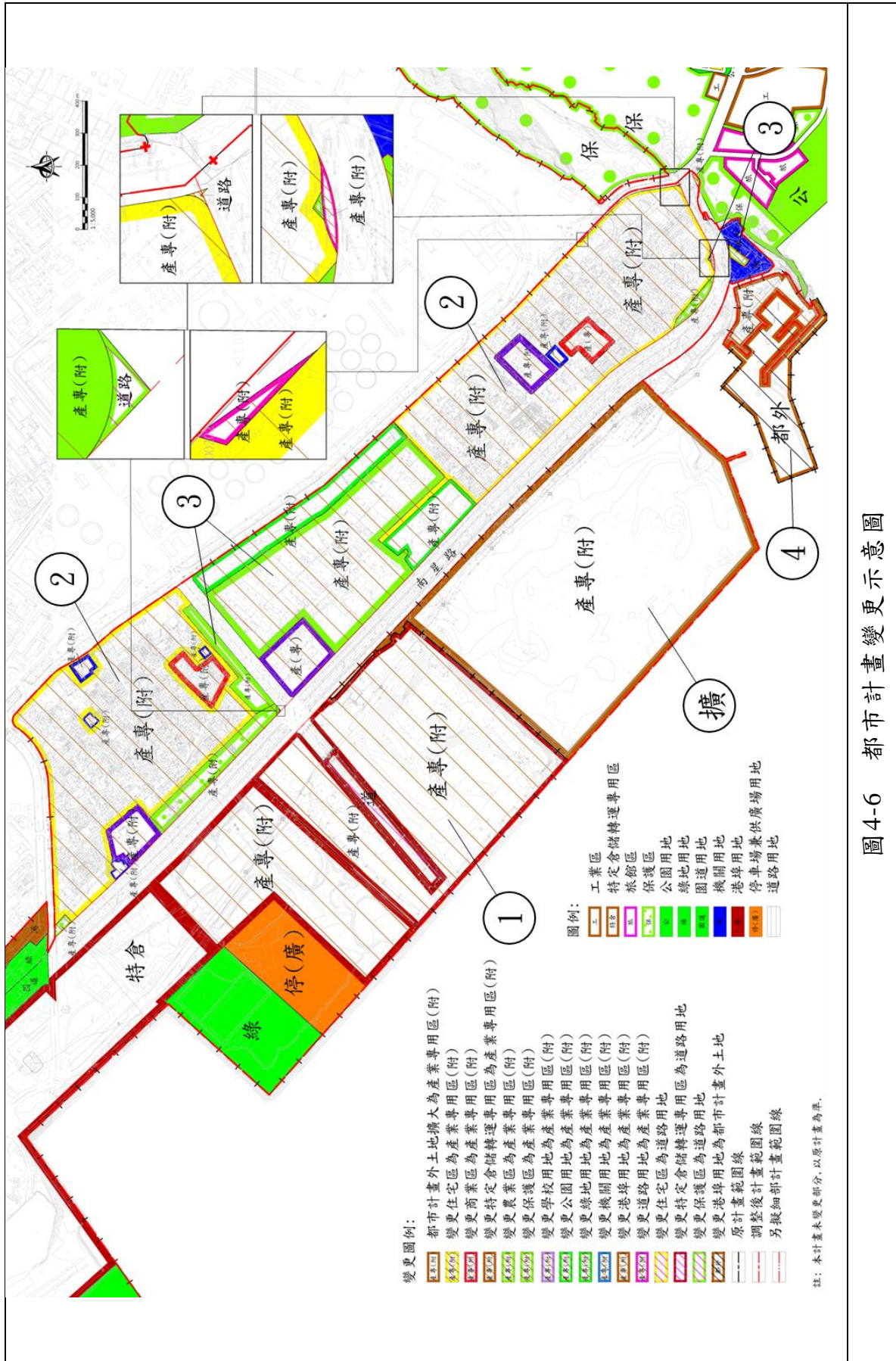


圖4-6 都市計畫變更示意圖

表4-2 變更面積彙整表

變更編號 項目		擴	1	2	3	4	合計 (公頃)
土地 使用 分區	住宅區			-71.53			-71.53
	商業區			-3.11			-3.11
	特定倉儲轉運專用 區		-70.47				-70.47
	產業專用區	+66.38	+67.88	+95.28	+23.56	+3.23	+256.33
	農業區				-23.56		-23.56
	保護區			-3.54			-3.54
	小計	+66.38	-2.59	+17.10		+3.23	+84.12
公共 設施 用地	公園用地			-3.49			-3.49
	綠地用地			-5.45			-5.45
	學校用地			-6.91			-6.91
	機關用地			-1.19			-1.19
	港埠用地					-11.20	-11.20
	道路用地		+2.59	-0.06			+2.54
	小計	+0.00	+2.59	-17.10		-11.20	-25.71
合計	+66.38	+0.00	+0.00		-7.97	+58.41	
都市計畫外	-66.38				+7.97	-58.41	

資料來源：本計畫彙整。

表4-3 變更前後土地使用面積增減對照表

項目		現行計畫面積 (公頃)	變更增減面積 (公頃)	變更後面積 (公頃)
土地 使用 分區	住宅區	71.53	-71.53	0.00
	商業區	3.11	-3.11	0.00
	特定倉儲轉運專用區	70.47	-70.47	0.00
	產業專用區(附)	0.00	+256.33	256.33
	農業區	23.56	-23.56	0.00
	保護區	3.54	-3.54	0.00
	小計	172.21	+84.12	256.33
公共 設施 用地	公園用地	3.49	-3.49	0.00
	綠地用地	5.45	-5.45	0.00
	學校用地	6.91	-6.91	0.00
	機關用地	1.19	-1.19	0.00
	港埠用地	11.20	-11.20	0.00
	道路用地	0.07	+2.53	2.60
	小計	28.31	-25.71	2.60
合計		200.52	+58.41	258.93
都市計畫外		66.38	-58.41	7.97
總計		266.90	0.00	266.90

註：實際面積應以發布實施後地籍分割面積為準。

## 第五章 變更後計畫

### 第一節 計畫地區範圍說明

本次擴大及變更都市計畫範圍為新材料循環園區範圍剔除維持道路使用之中林路，全區變更為產業專用區及主要計畫層級之公共設施。另併同變更園區範圍外毗鄰之住宅區及港埠用地，以維持計畫與現況地方發展之合理性。

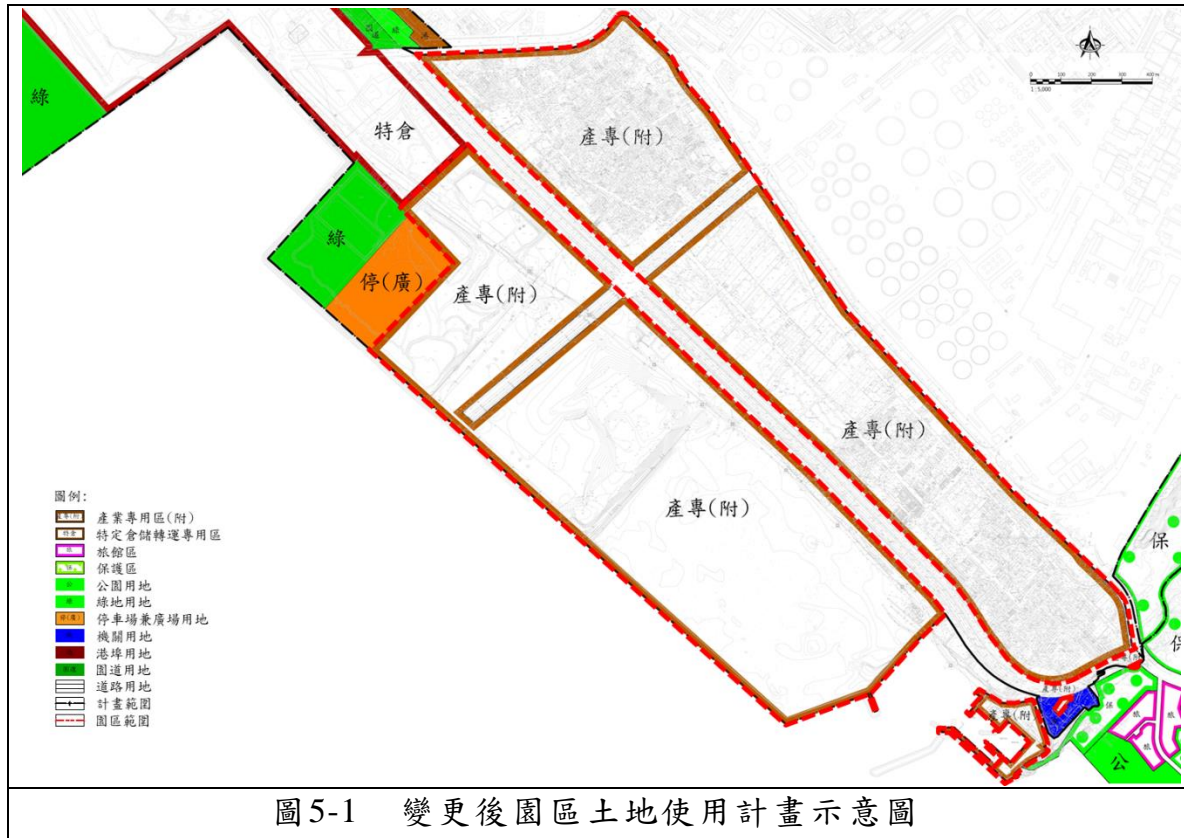
園區範圍未來應另擬細部計畫，並針對園區未來之願景及引進產業規劃研擬土地使用計畫、公共設施計畫、道路系統規劃、土地使用分區管制、事業及財務計畫等內容，以確保園區的發展方向符合整體規劃目標，提升土地利用效益，並創造良好的產業發展環境。

### 第二節 土地使用計畫

本次擴大及變更都市計畫後園區範圍內之土地使用分區劃設產業專用區(附)及道路用地，詳圖 5-1、表 5-1 所示。

新材料循環產業園區應以核定設置之園區範圍另擬細部計畫，並依實際發展需要研擬道路系統計畫、公共設施計畫、土地使用分區管制及事業財務計畫。另依「產業創新條例」之規定，細部計畫之公共設施用地所占面積，應不低於全區土地總面積之 20%，且應符合高雄市主要計畫變更負擔回饋規定。依「產業園區各種用地用途及使用規範辦法」之規定，綠地、綠帶、防風林、隔離綠帶及公園使用土地之合計面積，應不低於全區土地總面積之 10%。

本園區全區劃設為產業專用區，主要計畫之產業專用區面積為 256.33 公頃，占計畫總面積 97.70%，如圖 5-1 所示。應另於細部計畫依據進駐產業之性質與規模，及產業之間循環利用關係作規劃配置，分別規劃不同規模之設廠坵塊供廠商使用，並劃設必要之公共設施，使其循環效益達最大綜效。



資料來源：本計畫繪製。

表5-1 園區土地使用計畫面積表

項目		面積(公頃)	百分比
土地使用分區	產業專用區(附)	256.33	97.70%
	小計	256.33	97.70%
公共設施用地	道路用地	6.04	2.30%
	小計	6.04	2.30%
總計		262.37	100.00%

註：實際面積應以發布實施後地籍分割面積為準。

### 第三節 公共設施計畫

#### 一、道路用地

為維持地區既有發展紋理及依中長程計畫指導，中林路未來維持道路使用，並延伸中林路路型劃設為主要計畫道路。細部計畫應以中林路為基礎，劃設區內聯絡道路，以提高園區銜接區外之服務功能。

表5-2 原高雄市主要計畫擴大及變更前後面積對照表

項目		原計畫 (公頃)	本次增減 (公頃)	變更後 (公頃)	百分比 (%)
土地 使用 分區	住宅區	4,418.30	-71.53	4,346.77	28.44%
	商業區(特定商業專用區)	1,389.37	-3.11	1,386.26	9.07%
	工業區	797.65		797.65	5.22%
	行政區	1.00		1.00	0.01%
	文教區	31.50		31.50	0.21%
	漁業區	21.21		21.21	0.14%
	特定經貿核心專用區	160.03		160.03	1.05%
	特定倉儲轉運專用區	297.64	-70.47	227.17	1.49%
	特定文化休閒專用區	55.06		55.06	0.36%
	特定專用區	11.55		11.55	0.08%
	特定觀光發展專用區	3.24		3.24	0.02%
	倉儲區	2.11		2.11	0.01%
	電信專用區	6.76		6.76	0.04%
	車站專用區	19.58		19.58	0.13%
	社會福利專用區	10.20		10.20	0.07%
	產業服務專用區	9.16		9.16	0.06%
	貨物轉運專用區	3.24		3.24	0.02%
	觀光旅館區	15.04		15.04	0.10%
	其他專用區	4.35		4.35	0.03%
	特定文化專用區	3.53		3.53	0.02%
	產業專用區	16.26	+256.33	272.59	1.78%
	加油站專用區	0.33		0.33	0.00%
	捷運開發區	2.94		2.94	0.02%
	農業區	290.33	-23.56	266.77	1.75%
	保護區	305.11	-3.54	301.57	1.97%
	保存區	15.88		15.88	0.10%
	宗教專用區	2.69		2.69	0.02%
	葬儀業區	1.11		1.11	0.01%
河川區	0.29		0.29	0.00%	

項目		原計畫 (公頃)	本次增減 (公頃)	變更後 (公頃)	百分比 (%)
	小計	7,895.46	+84.12	7,979.58	52.20%
公共設施用地	公園用地(自然公園用地)	1,710.89	-3.49	1,707.40	11.17%
	綠地用地	254.90	-5.45	249.45	1.63%
	廣場用地/廣(停)用地	5.57		5.57	0.04%
	體育場用地	95.29		95.29	0.62%
	市場用地(批發)	13.95		13.95	0.09%
	學校用地	844.16	-6.91	837.25	5.48%
	機關用地	1,378.86	-1.19	1,377.67	9.01%
	醫療用地	31.42		31.42	0.21%
	港埠用地	850.19	-11.20	838.99	5.49%
	漁港用地	82.24		82.24	0.54%
	鐵路用地/鐵路景觀用地	39.49		39.49	0.26%
	道路用地/園道用地	1,324.01	2.53	1,326.55	8.68%
	交通用地	40.35		40.35	0.26%
	河道用地	169.38		169.38	1.11%
	海濱浴場用地	0.61		0.61	0.00%
	動物園用地	49.81		49.81	0.33%
	殯儀館用地	17.59		17.59	0.12%
	社教用地	2.90		2.90	0.02%
	變電所用地	9.20		9.20	0.06%
	世貿用地	4.50		4.50	0.03%
	汙水處理廠用地	14.99		14.99	0.10%
	貨櫃停車場用地	35.65		35.65	0.23%
	墓地用地	15.85		15.85	0.10%
	機場用地	268.30		268.30	1.76%
水庫用地	66.30		66.30	0.43%	
其他主要計畫公共設施用地	5.86		5.86	0.04%	
	小計	7,332.26	-25.71	7,306.55	47.80%
	總計	15,227.72	+58.41	15,286.13	100.00%

註：1.實際面積應以發布實施後地籍分割面積為準。

2.原高雄市主要計畫與大坪頂特定區計畫有部分範圍重疊，表內面積統計包含大坪頂特定區計畫(原高雄市部分)。

資料來源：變更原高雄市主要計畫(公共設施用地專案通盤檢討)(第二階段)案，高雄市政府(民國113年1月23日)。

## 第四節 交通運輸系統計畫

道路功能分類之目的，在於區分道路系統形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。茲配合園區空間規劃構想及土地使用計畫，進行交通動線規劃，以建構層級分明的交通運輸系統。

### 一、幹線道路及主要道路之配置

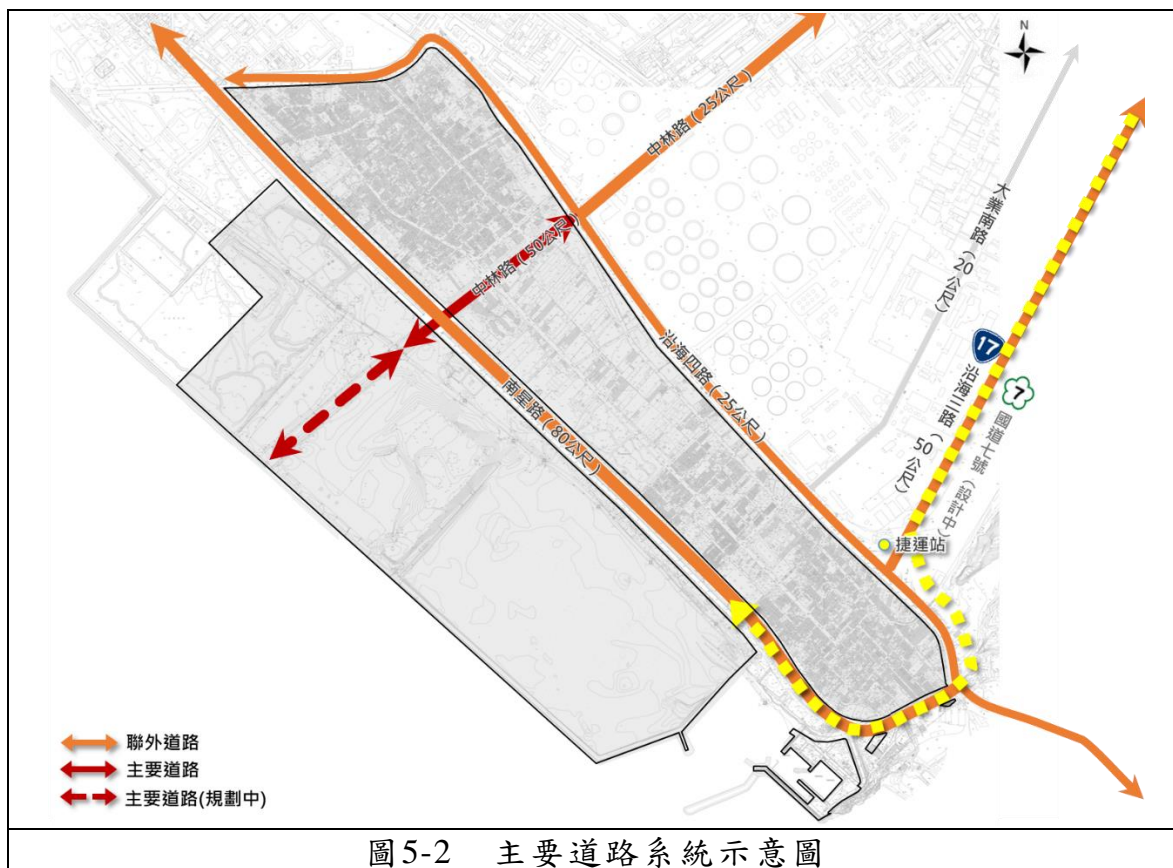
為尊重原都市發展的空間脈絡，配合既有之聯外幹線道路及已開闢之主要道路，延伸主要計畫道路中林路，供填海造陸之海埔新生地銜接聯外幹線道路。計畫道路表如表 5-3，主要道路系統如圖 5-2 所示，詳細之道路系統計畫應於細部計畫內加以說明。

表5-3 計畫道路表

道路層級	主計三通編號	道路名稱	道路寬度(公尺)	道路長度(公尺)	說明
聯外幹道	-	中林路	25	-	往北串接省道台 17 線可至高雄市區，往南可接台 17 線至屏東縣新園鄉、東港鎮，提供大區域之城際交通服務
	1-4-3	沿海三路	50	-	
	2-120-1	沿海四路	25	-	往西可銜接鳳北路往北，往東則可接台 17 線至屏東縣新園鄉、東港鎮
	2-104-1	南星路(外海路)	80	-	高雄港南側貨運區主要對外道路，為貨運傳送至台 17 線的必經通道
主要道路	2-121-1	中林路	50	622	銜接沿海四路
		中林路(延伸)	50	523	既有中林路向西延伸路段，為本次變更範圍

註：道路長度僅計算本計畫範圍內長度。

資料來源：1.擴大及變更原高雄市主要計畫(第三次通盤檢討)(第二階段)案(發布實施版)，高雄市政府(民國 108 年 6 月)；2.本計畫整理。



資料來源：本計畫繪製。

## (一) 聯外幹線道路

### 1、南北向

南北向聯外道路以 80 公尺寬南星路與 25 公尺寬沿海四路為主。

#### (1) 南星路

南星路往北可通往高雄港自由貿易港區及洲際貨櫃中心，為高雄港南側貨運區主要的對外道路；往南則可連接台 17 線，往北通往小港、高雄市區及以北縣市，往南至屏東縣新園鄉、東港鎮。未來國道 7 號完工後，將可更為便捷由南星路銜接國道系統進行城際運輸。

#### (2) 沿海四路

沿海四路往北可經由鳳北路銜接南星路通往北側自由貿易港區；往南則可接台 17 線，北往小港、高雄市區及以北縣市，南至屏東縣新園鄉、東港鎮，未來亦可沿台 17 線往北連接國道 7 號臨海交流道。

### 2、東西向

東西向聯外道路以中林路（路寬 25 公尺）與沿海三路（路寬 50

公尺）為主，往北串接省道台 17 線可至高雄市區，往南接台 17 線可至屏東縣新園鄉、東港鎮，提供大區域之城際交通服務。

## （二）主要道路

為延續原都市發展的空間脈絡，考量既有中林路為大林蒲地區對外銜接聯外道路之主要道路，規劃其延伸路段供南星路以西填海造陸區域串接聯外道路。延續既有中林路之路線、路型，計畫路寬 50 公尺。

## 二、道路系統規劃原則

新材料循環產業園區應以核定設置之園區範圍另擬細部計畫，並依實際發展需要研擬道路系統計畫，規劃原則如下：

### （一）建構完整路網，確保車流順暢

園區應配合聯外幹線道路及主要道路之配置，規劃完整之路網系統，確保開發後之交通車流可順暢通行。

### （二）新增區內道路，服務園區內部運輸需求

除基地主要道路外，園區應配置層級分明之主次要道路系統，供園區內旅次活動串聯，進而紓解部份路段車流量，減輕周邊道路負擔。

## 三、其他交通設施

新材料循環產業園區應以核定設置之園區範圍另擬細部計畫，並依下列原則規劃其他交通設施。

### （一）低碳人本運輸環境打造

園區內應規劃人行及自行車道，達成人車分道、步行友善之環境。輔以區內公園綠地等公共設施帶之串聯，與未來園區南側捷運站銜接，提升大眾運具之可及性。

### （二）配合捷運系統，預留接駁需求空間

園區應配合捷運站之設置區位，考量可能衍生之接駁需求，規劃必要之公共設施用地，預留轉乘設施之設置需求。

### （三）廠商停車需求內化

考量未來園區開發後引入之及業人口所需停車空間及入駐廠商業務洽商之個別需求，相關之停車需求由設廠廠商內化，不外溢由園區負擔公共設施，規劃由園區廠商於廠區內自行依需求設置停車空間。

## 第五節 整體景觀計畫

園區景觀計畫將融合產業與環境永續發展，以綠色基盤及生態設計為主要原則，透過區內公園與綠地等自然空間，串聯園區內外藍綠帶景觀資源，使整體園區景觀融入當地自然地景與人文環境。

### 一、景觀規劃原則

#### (一) 基地環境與景觀生態之共生

在進行園區開發之時應將「與當地生態環境共生」之理念融入，透過生態規劃與設計手法，利用雨水收集再利用、透水性鋪面、多孔隙設計、綠色走廊、生態跳島及原生植栽等設計手法，落實綠色園區生態理念。另園區建設應使用較為環保的建材及廢棄物回收再利用之環保再生材，落實材料循環理念以及強化自然生態環境。

#### (二) 園區意象軸線之建立

雖園區基地分列於南星路兩側，然南星路為地區重要穿越性幹道，且為貫穿園區之重要聯外道路。園區於南星路二側規劃綠帶，結合南星路槽化分隔島之帶狀綠化空間與南星路上未加蓋之明渠藍帶元素，建立進入園區之意象軸線。

配合園區內部連通之服務道路，整合人行道、自行車道，形成系統性的低碳交通路網。透過人車分道與複層式植栽規劃以及園區核心地區之大規模綠色開放空間，巧妙地將低碳人本交通環境、大型公園開放空間及環園區綠帶系統建立視覺層次感，強化園區整體綠色軸線之意象。

#### (三) 建構完整的生態綠地系統

為顧及當地既有環境之生態，延續在地物種發展，透過遍布於園區內之綠地系統與區內大小公園系統建構生態廊道，並透過建築物開放空間與退縮綠帶，將綠色網絡由外而內完整延伸至園區之中，建構兼具休憩性與生態性之綠地系統。

#### (四) 保護既有優良的林木資源

為塑造園區整體優美之景觀，對於現有之林木資源，應依其生長狀態、樹齡、移植存活率以及景觀價值等條件進行評估，訂定植栽保留及移植原則，確保既有優良林木景觀保存。

## 二、景觀規劃構想

### （一）入口及節點意象

針對道路節點及各產業用地主要出入口，設置意象牆面、雕塑或指示牌並加上植栽綠美化外，車道鋪面以不同材質呈現，利用材料、產業特色或顏色融入設計，呈現入口節點特色意象，與一般車道柏油鋪面作區隔，除可減緩各入口節點之車行速度外，亦可提升本產業園區之整體感。

### （二）園區意象軸線之建立

為強調園區入口意象及行車視覺序列感，建立園區對外之自明性，突顯園區簡潔有序之軸線意象，透過地區幹道之南星路及園區內規劃建構之雙十字路網，帶給用路人寬闊、有序之意象。此外，中林路兩側規劃廣闊公園與綠地系統，運用色彩繽紛、樹姿優美的植栽，配合周圍土地使用規劃，達到環境整合，破除工業區之刻板印象。

### （三）隔離空間之緩衝與綠化

園區周界規劃行政管理設施、非生產設施及綠帶系統達到隔離空間留設，其中緩衝綠帶除了提供綠地系統、維護地方生態與緩衝之作用外，尚可減低園區開發建築量體對當地環境之景觀衝擊。另配合園區於綠地內設置之公共管架規劃，選用適合植栽減低管架設置所帶來之視覺景觀衝擊。

#### 1、隔離緩衝綠帶

為塑造生活化之整體工作環境，減輕產業開發帶來之環境、景觀衝擊，於園區北側臨自由貿易港區及鳳北路留設 10 公尺綠帶，臨沿海四路以及南星路兩側留設 20 公尺以及西側臨海面留設 30 至 50 公尺寬之緩衝綠帶，作為與北側大林煉油廠以及海堤之間的景觀緩衝區域，未來配合景觀造景與植栽設計，將可有效達到視覺阻隔及環境保護之目的。

#### 2、廠區退縮綠帶

為提升園區內部之整體景觀品質，使區內處處綠意盎然，且道路景觀有秩序並充分綠化，規定各廠房之退縮建築深度，並限制其使用方式，以加強區內整體景觀綠化效果。

## 三、遊憩設施系統

園區應另擬細部計畫，並於細部計畫中劃設合計不低於全區土

地總面積百分之十之公園、綠地用地，以串聯隔離綠帶及中央景觀軸線。

園區服務核心周圍及鄰近捷運站區位，預估為未來人口活動較密集區域，宜集中留設大面積開放空間，並透過人行、自行車系統銜接，串連全園區之公園、既有漁港等遊憩設施系統。



圖 5-3 遊憩設施系統計畫示意圖

## 第六節 都市防災計畫

本計畫區進行都市防災之目的在於防止都市廣域災害發生及蔓延，並於重大災害發生時提供疏散、救助、避難及復舊的機能，故本計畫參照高雄市都市防災系統整體規劃，配合實質發展情形、周邊地區道路系統及公共設施等，規劃防災避難圈、防救災據點、公共開放空間避難系統、消防救災路線系統、火災延燒防止地帶、支援據點及維生系統。

### 一、防災避難圈及防災據點

#### (一) 防災避難圈

根據「擴大及變更原高雄市主要計畫(第三次通盤檢討)(第二階段)案」之防災避難圈指定原則，本計畫區劃設為一分區避難圈，另劃設四處鄰里避難圈(詳圖 5-4)，應於細部計畫規劃公園、綠地、服務中心...等可供作為緊急避難場所與防災據點之公共設施用地。

#### (二) 防災支援據點

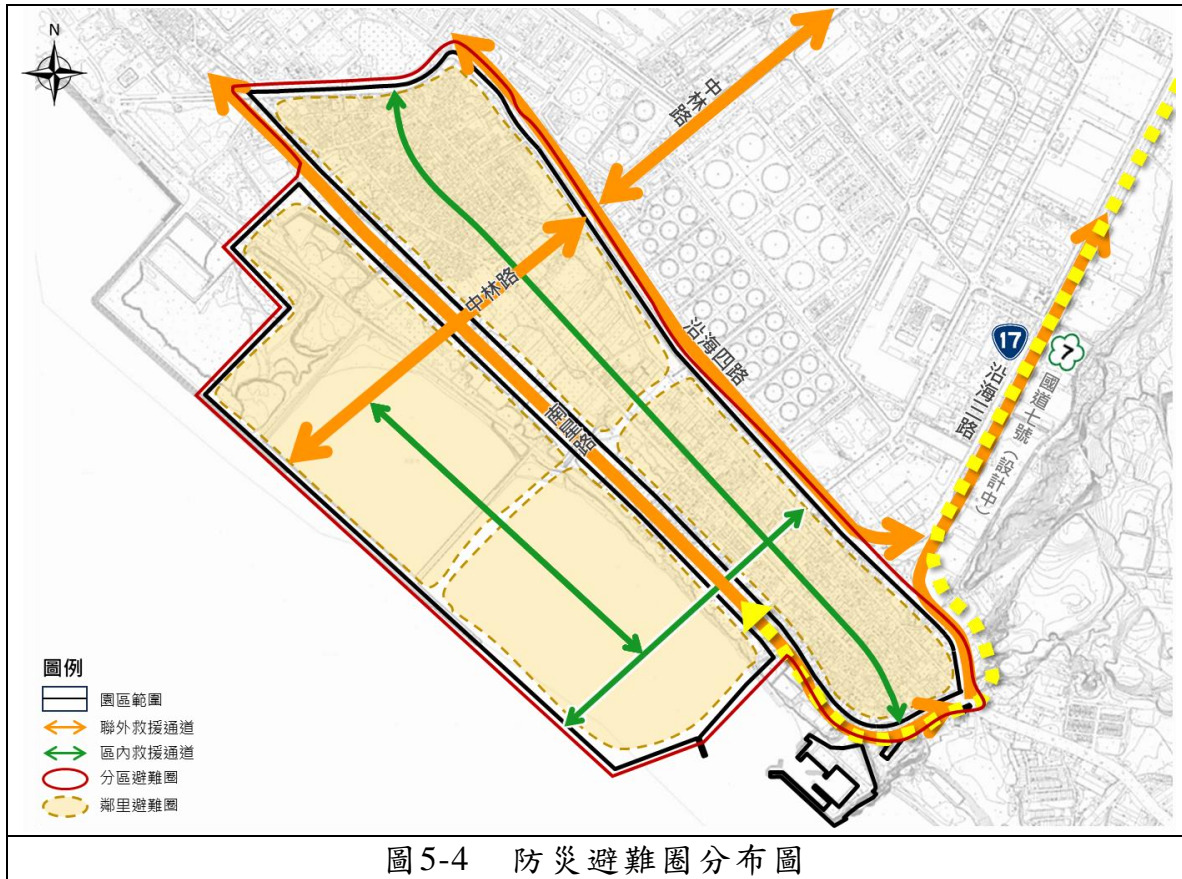
防/救災指揮中心規劃配置於園區二條聯外動線之交叉節點，並兼作傷難救助中心，規劃整合園區管理服務中心、警察/消防單位等重要防災支援機構集中進駐，統合調度各開放空間之臨時避難及防救災據點之救災資源使用。

### 二、緊急避難場所

緊急避難場所屬個人自發性避難去所，對象為圈域內各開放空間，包括基地內之空地、綠地、公園及道路等等，且以每人 0.5 平方公尺、可容納 50 人以上之場所為原則。

細部計畫應依避難圈規劃園區內之開放空間如：公園、綠地及廣場等作為計畫區內之緊急避難場所。區內之公園及綠地等公共開放空間，可延緩災害之蔓延，兼具緊急避難場所與救災據點之功能，並藉由道路系統之線性引導，串聯區內之各點狀公共開放空間，形成網絡性都市防救災系統。

毗鄰計畫道路之退縮建築空地亦可作為緊急避難救傷區，作為區內救援或緊急醫療臨時區，但須避免影響道路交通。



資料來源：本計畫繪製。

### 三、消防救災路線系統

#### (一) 聯外救援通道

以聯外道路作為第一級之緊急道路，包含南北向之 80 公尺寬南星路，東西向之 50 公尺寬中林路，並搭配銜接臨海四路提供救援通道。

#### (二) 區內救援通道

基地內所有道路寬度規劃 30 公尺以上，作為救援通道使用，發生災害時應保持交通暢通，供救援輸送與消防通道，避免道路障礙影響緊急救災或消防死角。

#### (三) 其他支援通道

設廠用地後側應留設足供大型消防車通行之退縮建築空間，並與相鄰建基地之退縮建築空間連通，供作消防救災之支援通道。

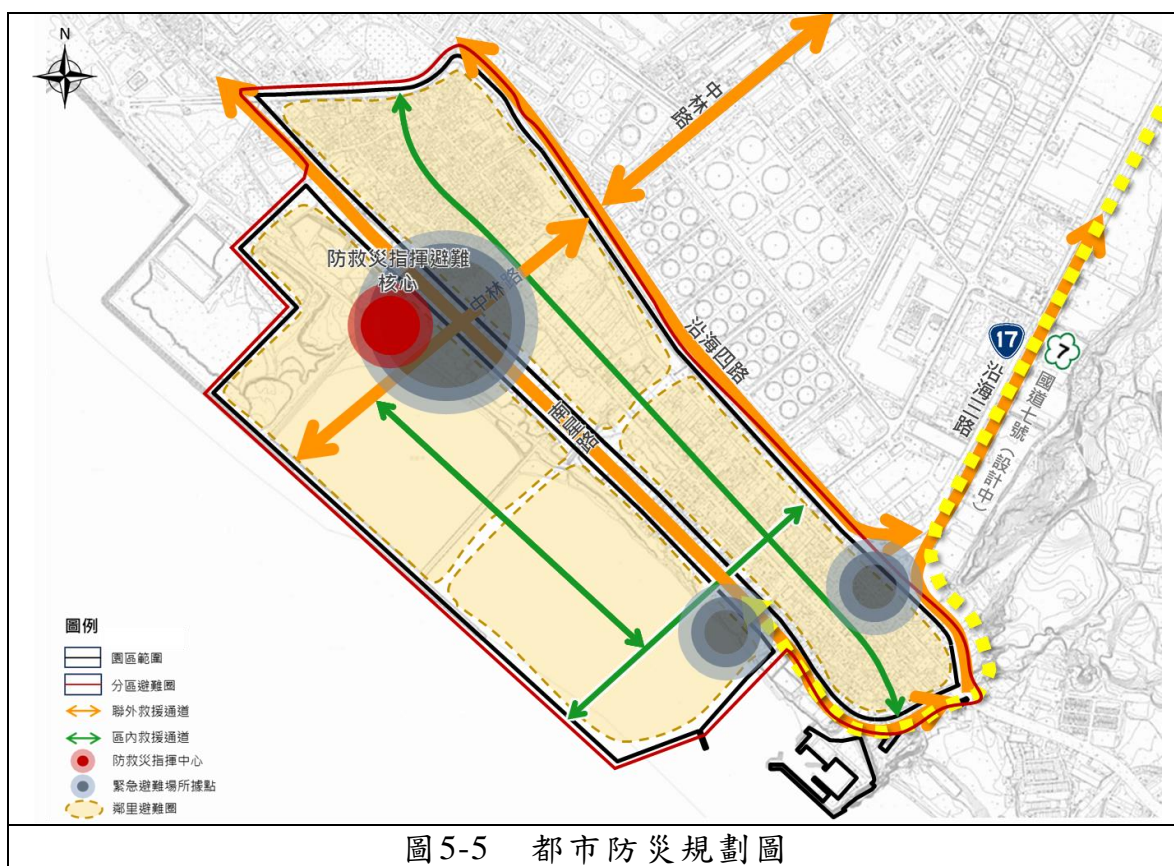
### 四、火災延燒防止地帶

本園區之火災延燒防止地帶，係利用隔離綠帶、道路及開放空間系統結合，提供火災延燒防止隔離功能。

園區內全區性火災延燒防止地帶以規劃之道路、綠帶及兼具滯洪功能之公園等等開放空間作為主軸，其次以產業專用區四周指定退縮建築空間作為火災延燒防止地帶。此外，產業專用區內各建築物間之開放空間亦具有火災延燒防止地帶之功能。透過上述公共設施系統規劃及建築規範建構園區火災延燒防止地帶。

## 五、維生系統

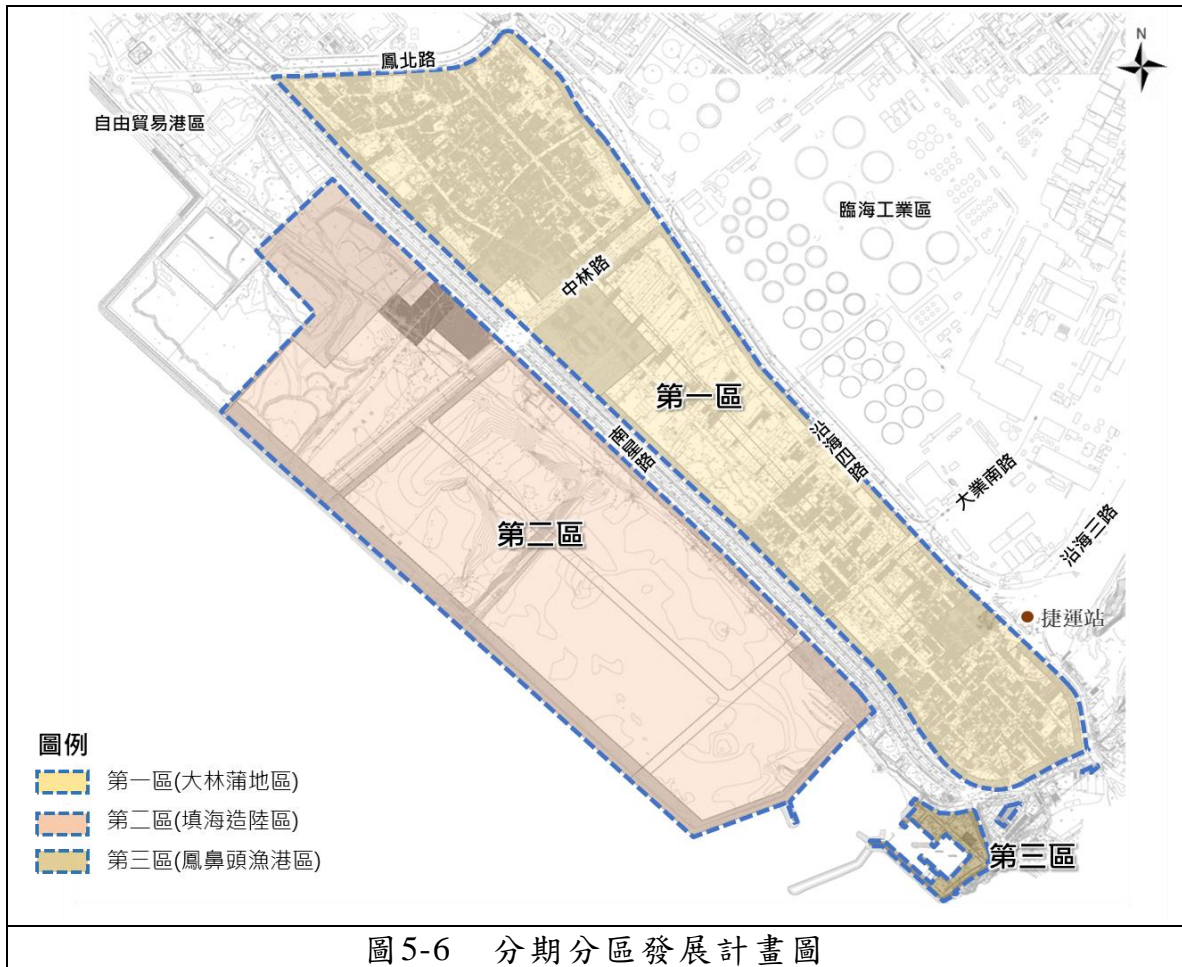
園區管理機構將建構供用水、電力、電信、消防等維生管線系統供應以及災害通報系統，連線管理服務中心資訊化管理，於災時掌握管線資訊，避免危險管線發生二次災害。



資料來源：本計畫繪製。

## 第七節 實施進度及經費概估

本計畫因涉及大林蒲地區私有土地之取得，依據用地特性分為第一區大林蒲地區、第二區填海造陸區及第三區鳳鼻頭漁港區。第一區及第三區擬於大林蒲遷村完畢後進行開發，第二區之開發將視大林蒲遷村計畫推動狀況進行調整，計畫開發推動之分期分區發展計畫如圖 5-6 所示。



資料來源：本計畫繪製。

### 一、實施進度

#### (一) 開發進度

依中長程計畫指導及園區實際開發進度，本園區預計於園區核定設置公告後四年內完成大林蒲遷村及園區所需用土地取得作業，並啟動園區工程設計、公共工程施工、土地銷售、成本結算等作業。預計於取得用地後六年內完成園區開發作業，實施進度詳表 5-4 所示。

表5-4 實施進度及經費表

項目	面積 (公頃)	土地取得 方式			開發經費(億元)			主辦 單位	預定 完成 期限	經費 來源
		徵 收	區 段 徵 收	其 他	用 地 取 得	規 劃 設 計 及 開 發 工 程 費	合 計			
產業 專用 區	256.33	✓	✓	✓	1,183.44	335.22	1,518.66	經濟部 (產業 園區 管理 局)	用 地 取 得 後 6 年 年 內 完 成	產 業 園 區 開 發 管 理 基 金 籌 措  公 務 預 算 編 列
道 路 用 地	6.04	✓		✓						

資料來源：本計畫彙整。

## (二) 園區基地用地取得

### 1、公有土地

依據產業創新條例第 42 條規定，中央主管機關為開發產業園區需用公有土地時，由各該出售公地機關逕行辦理讓售，不受土地法第二十五條及地方政府公產管理法令規定之限制。

#### (1) 財政部國有財產署管理之國有土地

園區內由財政部國有財產署管理之國有土地，後續將由經濟部陳報行政院核定，循預算程序作價撥充產業園區開發管理基金，由經濟部統一業管。

#### (2) 高雄市有土地

高雄市有土地(含交通部航港局廢撥後土地)依據產業創新條例第 42 條規定，逕行辦理讓售，並得由經濟部採土地公告現值作價，以本計畫可租售土地折價抵付土地價款。

### 2、私有土地

#### (1) 台糖、中油土地

依據產業創新條例第 42 條規定，中央主管機關為開發產業園區需用私有土地時，得徵收之。本案將以徵收方式取得台糖公司及

中油公司土地，並依土地徵收條例第 11 條規定先行辦理協議，得以土地作價方式參與合作開發。

(2) 其它私有土地

依據產業創新條例第 42 條規定，中央主管機關為開發產業園區需用私有土地時，得徵收之。本案將依土地徵收條例第 11 條規定，於徵收土地前先與土地所有權人協議價購，協議不成再以徵收方式取得。

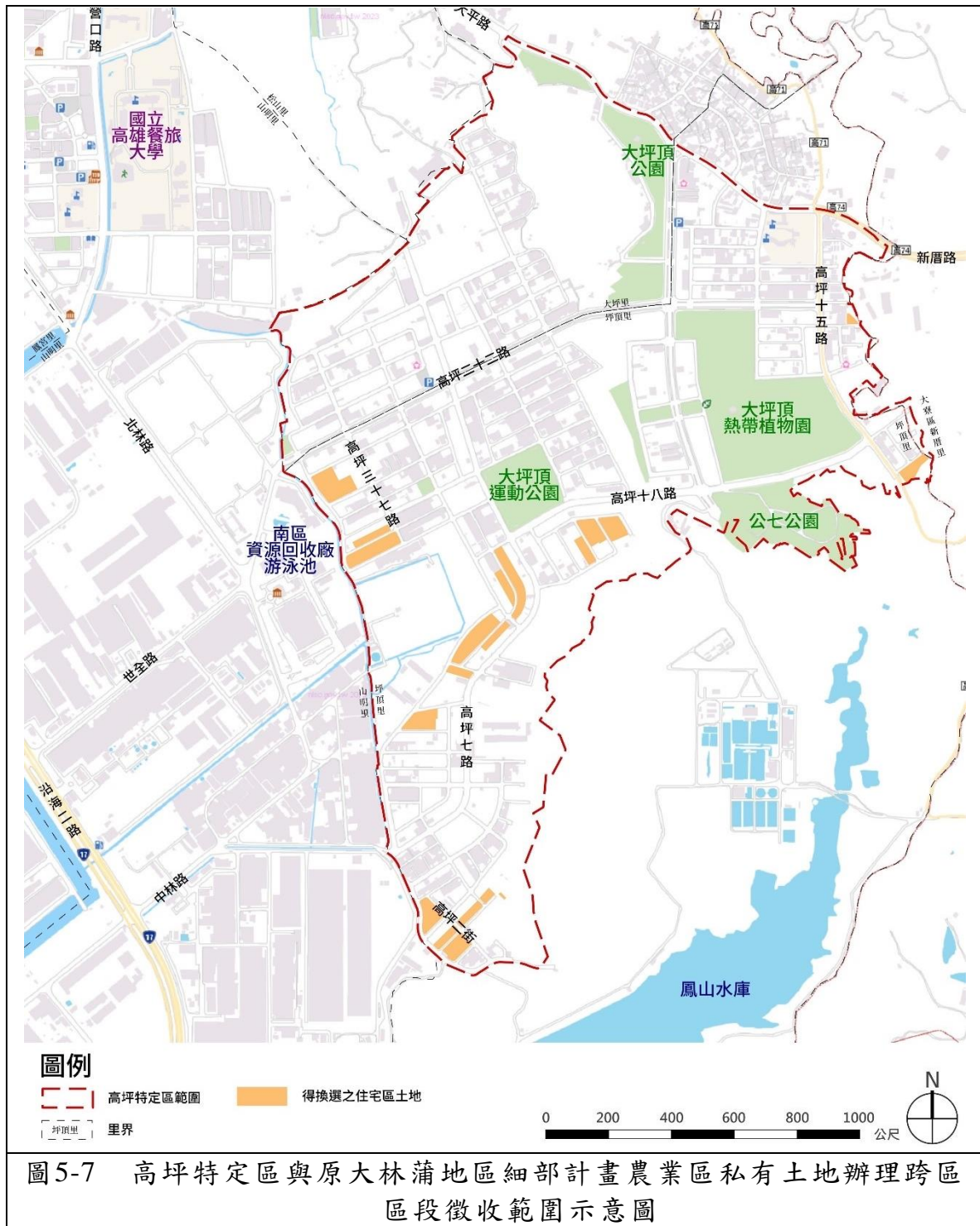
(3) 原農業區(變更第 3 案)跨區區段徵收作業

為加速用地取得，原大林蒲地區細部計畫農業區私有土地得依行政院 112 年 12 月 4 日核定修正之「全國循環專區試點暨新材料循環產業園區申請設置計畫」及「大林蒲遷村安置計畫書」，以與「高坪特定區」標售剩餘之約 7.75 公頃(共 21 筆)住宅區土地(詳圖 5-7、表 5-5)以跨區區段徵收方式開發，以增加農業區地主領取土地做為補償之選項。

表5-5 高坪特定區參與跨區區段徵收土地列表

地段	地號
坪鳳段	2
	98
	108
	112
	226
	458-5
	458-6
	484-4
	485
	503-1
	504-1
	514
	520-1
	542
	544
	689
	694
	695
	696
	697
	699

資料來源：高雄市政府地政局。



資料來源：大林蒲遷村安置計畫書。

## 二、經費概估

本園區開發所需總經費概估約 1,519 億元，詳表 5-4。

附錄一 全國循環專區試點暨新材料循環產業園區申請設置計畫核定函

檔 號：

保存年限：

## 行政院 函

地址：100009臺北市忠孝東路1段1號

受文者：經濟部等

發文日期：中華民國112年12月4日

發文字號：院臺經字第1120015338號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：密（本件於公布時解密）

附件：如文

主旨：所報「全國循環專區試點暨新材料循環產業園區申請設置計畫」修正草案一案，准予依核定本，掌握時效如期如質完成，並照核復事項辦理。

說明：

- 一、復112年9月4日經工字第11251030510號函。
- 二、檢附修正「全國循環專區試點暨新材料循環產業園區申請設置計畫」（核定本）1份。

核復事項：

- 一、鑒於國際局勢變化推動物價快速成長，以及綠色供應鏈已為主流趨勢，新材料循環產業園區之建置倘耗時愈久，公私部門所負擔成本愈高，爰應加速遷村作業之執行，請依本院108年10月8日函示原則，與高雄市政府依土地徵收條例之行政程序及相關法律原則，依法核實訂定遷村案相關救濟金、獎勵金、補助金之標準，同時應斟酌政府財力狀況及實際情形合理發給，盡速與當地居民溝通協調，儘早完成大林蒲遷村安置計畫書之核定。
- 二、考量本次修正計畫已重新調整相關遷村準備金，作為未來啟動遷村作業時土地估價調漲或補償救濟條件變動所需彈性，後續應以本次修正遷村經費為上限，避免再次追加經費及修正計畫。
- 三、有關本計畫擬增購台糖土地6.38公頃作為安置地一節，考量尚未完成大林蒲居民遷村方案選擇調查，安置地面積需求尚未定案，未來應視實際開發作業啟動時程及居民安置需要，

覈實編列所需相關經費。

- 四、本案有關安置土地(航港局及台糖土地)提供安置戶之適法性問題，應符合土地徵收條例及國有財產法相關規定，本於權責依相關規定程序辦理。
- 五、本案擬將鳳鼻頭漁港廢港並納入循環產業園區開發範圍一節，因涉及漁港廢港或收購漁船(筏)等事項，恐與目前漁港建設及漁船(筏)收購補助政策競合，為避免衍生漁民工作權益與補償救濟條件等議題，應與高雄市政府審慎研妥所承諾協助漁民轉籍、漁會轉會或轉業輔導等配套執行措施。

正本：經濟部

副本：內政部、財政部、交通部、國家發展委員會、行政院主計總處(均含附件)



附錄二 內政部同意辦理「擴大及變更高雄市主要計畫（配合新材料循環產業園區）案」同意文件

## 內政部 函

地址：105404臺北市松山區八德路2段342  
號(國土署)

聯絡人：陳政均

聯絡電話：(02)8771-2607

電子郵件：ginny970109@nlma.gov.tw

受文者：經濟部

發文日期：中華民國113年4月9日

發文字號：內授國都字第1130014677號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如說明一

主旨：關於經濟部函為經濟發展需要，擬依產業創新條例設置「新材料循環產業園區」案，申請依都市計畫法第27條第1項第3款規定辦理都市計畫變更1案，請查照。

說明：

- 一、依據經濟部113年3月26日經授園字第11355302100號函辦理，並檢送前開號函及其附件影本各1份。
- 二、案准經濟部上開號函（略以）：「本案係本部基於居民生存權、財產權及環境權等公益性考量，並配合行政院107年12月4日核定『五加二』產業之『循環經濟推動方案』，為有效利用大林蒲遷村後騰空土地，及提高大林蒲鄰近之填海造陸土地使用效率，由本部……向行政院提報『全國循環專區試點暨新材料循環產業園區申請設置計畫』，並奉行政院108年10月8日經院臺經字第1080191232號函核定，嗣依行政院112年12月4日院臺經字第1120015338號函核定修正在案。……分項計畫二『新材料循環產業園區申請設置計畫』主要計畫目標為『國內循環經濟之推動發展』、『設置新材料循環產業園區』、『優化高雄產業空間，推動環境高質循環共生聚落完成大林蒲遷村』。」有案；次查上開號函附件「新材料循環產業園區設置計畫簡介」中都市計畫變更內容1節（略以）：「依行政院核定『新材料循環產業全區申請設置』之執行期程，預定114年完成園區核定設置，具辦理急迫性。高市府自106年9月22日公告發布實施『擴大及變更原高雄市主要計畫（第三次通盤檢討）（第一階段）案』，至111年5月12日公告發布實施第五階段，前後歷時6年……」，本案實無法納入該地區下次

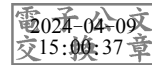


通盤檢討辦理，爰本案同意依都市計畫法第27條第1項第3款規定辦理個案變更，並請貴府協助依法定程序辦理。

- 三、依上開號函說明四，本案已於110年起陸續舉辦4場說明會，符合本部107年1月22日台內營字第1070800103號函頒「都市計畫草案辦理公開展覽前應行注意事項」第4點之但書規定情形，併予敘明。

正本：高雄市政府

副本：經濟部、本部國土管理署國土計畫組、都市計畫組



# 都市計畫技師圖記頁

中興工程顧問股份有限公司辦理之擴大及變更原高雄市主要計畫(配合新材料循環產業園區申請設置計畫)案，業經本技師依照既有之學理、準則、都市計畫相關法規，就各項數據理性預測與判斷其未來發展需要，並就現實條件與人民權益加以綜合考量，完成計畫書圖內容、相關會議紀錄等編制，且依規定製作工作底稿備查。惟都市計畫（或都市更新.....等）須依都市計畫委員會（或都市更新及爭議處理審議會.....等）完成審議並經主管機關核定後確定，所有內容應以最終審定為準。

都市計畫技師姓名：	技師執業執照證號：技執字第 _____ 號
技師公會名稱：	公會會員證號 _____
技師執業機構名稱：	

技師圖記

技師簽章： \_\_\_\_\_

日期： \_\_\_\_\_