



都市景觀期末報告

桃園國際機場特定區計畫報告

組別:第13組

指導主任: 莊翰華

組員: 梁淳鑫 謝昀霖 邱胤庭

# 第一章 緒論

## 計畫緣起

### 一、全球化經濟活動的新核心－航空城

在全球競爭的潮流中，機場時代隨之興起，不僅對時間敏感的貨物處理及分配設施被吸引到門戶機場，也由於全球服務經濟快速往前邁進，機場成為吸引長途運送的公司總部、區域辦公室及專業組織協會的磁鐵。以機場為中心的商業發展也使其成為引領都市發展的發動器，因為其本身就是就業、購物、貿易、商業、聚會及休憩的目的地，這些非航空機能及商業土地使用已將不少城市機場轉變為機場城市。而機場城市透過逐漸產生的廊帶、群聚及脊骨狀的機場關聯產業，逐漸引發一種新的都市形式－航空城 (Aerotropolis)。

機場不再只是轉運站而是吸引相關產業的聚寶盆，亦是國際競爭力的象徵；機場所在的城市在各國政府與產業全球佈局中，扮演運籌樞紐的重要角色。因此，世界各國無不傾舉國之力打造具競爭優勢的航空城，期能成為全球人流、物流、金流、資訊流及科技流的匯流基地，進而帶動國家經濟之整體發展。

## 二、臺灣與世界連結的重要門戶－桃園國際機場園區

臺灣位於東北亞、東南亞航圈中心，具有地理位置優勢。向北可連結東北亞航圈東京成田、首爾仁川及上海虹橋等機場，向南可連接東南亞航圈香港、新加坡及其他國家機場；桃園、新加坡、東京、首爾、香港、上海等六大機場間平均飛行時間以桃園的2小時30分為最短，顯示桃園國際機場優越的地理位置，具備轉運的競爭優勢。

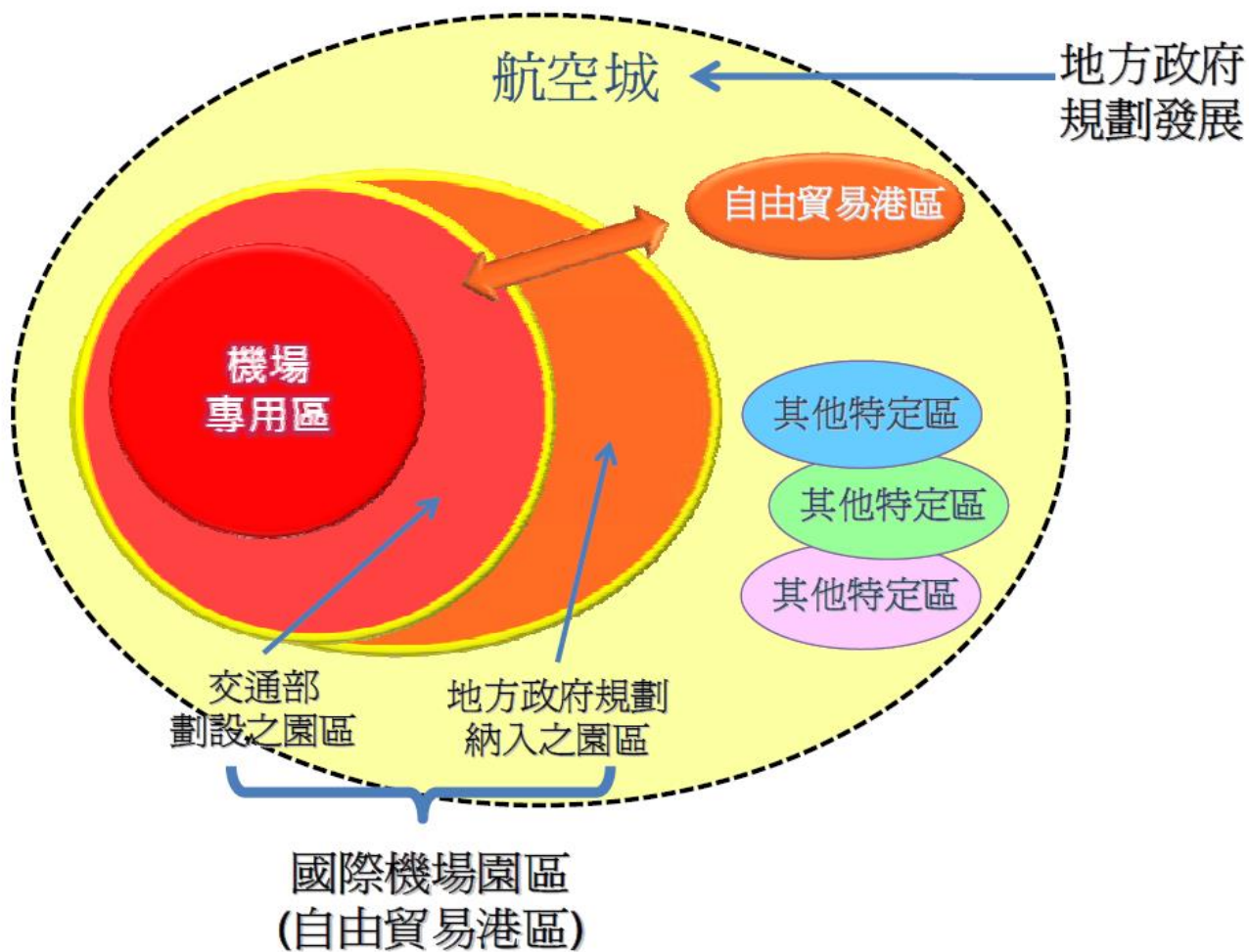
現階段機場二條跑道客貨運量無法因應未來發展需求，擴建第三跑道勢在必行。機場第三跑道選址於「桃園國際機場園區綱要計畫」(以下簡稱機場園區綱要計畫)規劃階段擬訂三種配置構想方案，考量後續發展條件及地理優勢，於現有桃園機場北跑道以北距離1,295公尺，為擴建第三跑道為最終方案，機場園區綱要計畫並於100年4月11日核定，擘畫桃園國際機場未來30年之發展藍圖，期能「強化桃園國際機場作為東亞樞紐機場之功能，並帶動國內潛力產業從事創新，創造更頻繁之客運需求」

機場園區綱要計畫為桃園國際機場躋身國際重要機場之重要指導計畫，除機場園區內第三跑道、第三航廈及各項建設之興建推動外，周邊地區更為提供機場關聯及支援產業重要腹地，以發揮競爭優勢與互補效能。

### 三、引領產業轉型愛臺十二建設之旗艦計畫－桃園國際 航空城行政院

民國98年12月2日院臺經字第0980073417號函核定通過「愛台12建設」總體計畫，以「活力經濟、永續台灣」的願景再創經濟新奇蹟，「桃園國際航空城」列為12項優先建設之一。

民國101年6月7日行政院第3301次會議通過「黃金十年 國家願景」，「打造臺灣成為東亞海空樞紐」列為31項施政主軸之一。以桃園國際機場為中心規劃的「桃園國際航空城」為建立海空樞紐施政主軸之首要旗艦計畫。在全球產業供應鏈緊密結合的趨勢下，善加利用桃園國際機場優越的地理位置，以其為引擎，匯聚國際商貿、會展、物流、金融、通信、科技、研發、遊憩、休閒、生活之產業與機能，讓人流、物流、商流、資金流和資訊流無障礙發展，推動現代化多功能之桃園國際航空城。一方面將企業化精神導入機場經營，擴充機場設施能量，改善機場聯外交通，以提升桃園國際機場運作效率及服務品質，塑造運輸功能強大且具競爭力之機場；另一方面，以機場為核心，藉由航空運輸快速服務之特性，吸引國內外關聯產業之廠商進駐，發揮產業群聚效果，進而帶動區域產業及經濟繁榮，提升國家競爭力。桃園航空城係以桃園國際機場所創造客貨運輸與運籌服務的便捷性與國際連結性，吸引相關產業在其周邊群聚發展，進而形成以機場為中心的多元機能都會區。桃園國際機場園區可視為蛋黃，周邊產業發展區可視為蛋白；以蛋黃外溢效益帶動周邊產業發展，而周邊產業發展又反過來產生良性循環，強化核心機場多元競爭力。蛋黃與蛋白相互回饋可產生乘數放大效應，進而帶動臺灣產業轉型，從單純進出口轉型為轉運加工再出口。因此，桃園航空城為國家級旗艦計畫，不只單純在擴充桃園機場容量、繁榮桃園縣經濟，更要帶動21世紀臺灣的產業轉型。



因應桃園航空城之推動與實現，先期重大工作已陸續完成，包括(1)民國98年01月23日國際機場園區發展條例發布，民國100年07月15日國際機場園區發展條例施行細則發布，(2)民國99年4月30日桃園縣政府公告實施桃園航空城區域計畫，(3)民國99年11月1日桃園國際機場股份有限公司成立負責機場營運，(4)國防部同意軍用機場遷移，原有土地騰空納入機場園區範圍，(5)民國100年4月11日行政院核定臺灣桃園國際機場園區綱要計畫、民國101年6月28日核定園區實施計畫，(6)推動完成第一航廈整建工程擴增旅運容量，(7)辦理國道二號機場聯絡道拓寬工程，擴增公路運輸容量，(8)賡續推動機場捷運及航空城捷運線興建計畫，提供機場園區及附近地區聯外軌道輸運服務。

## 四、桃園航空城核心計畫－「桃園航空城附近地區建設計畫」 及「桃園航空城機場園區建設計畫」

依國際機場園區發展條例第1條：「為提升國家競爭力，並促進國際機場園區及航空城發展，進而帶動區域產業及經濟繁榮，特制定本條例。」同條例第3條：「本條例用詞，定義如下：一、機場專用區：指主管機關劃定提供航空運輸服務所需之機場範圍。

二、國際機場園區：指機場專用區及其區內或毗鄰之自由貿易港區（以下簡稱自由港區）。三、航空城：指國際機場園區周邊因機場活動所衍生發展之各類商業、加工製造、會議展覽、休閒娛樂及住宅等相關使用之區域。……」行政院於民國102年03月27日核定「桃園航空城機場園區建設計畫」及「桃園航空城附近地區建設計畫」為重大建設，並依國際機場園區發展條例及土地徵收條例規定採區段徵收方式開發，。「桃園航空城機場園區建設計畫」用地範圍包括現有機場及自由貿易港區，及機場擴建區範圍(擴充第三跑道用地、機場擴充用地、自由貿易港區及周邊地區)及生活地區(國防部同意釋出之海軍基地及周邊地區)；「桃園航空城附近地區建設計畫」用地範圍包括航空噪音60分貝等噪音線以北之產業發展區，捷運車站周邊商業、住宅區(機場捷運A11、A15及A16車站及航空城捷運線G14車站周邊地區)。

## 五、桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫

桃園航空城區域計畫於民國99年4月公告實施，屬綱要性之指導計畫，空間上規劃八大功能分區，依區域計畫法及非都市土地使用管制規則申請開發許可，惟因下列因素致使計畫內容難以施行，包括(1)各功能分區位置及範圍未臻明確及其管制困難，(2)區域計畫範圍內土地以開發許可方式辦理，土地取得困難，(3)公共設施建設無法整體規劃、取得闢建，滿足地方需求。致使區域計畫政策產生轉折，故延續桃園航空城區域計畫之規劃理念，採新訂都市計畫方式辦理。依國際機場園區發展條例第9條：「主管機關得依第五條第一項園區綱要計畫，商請中央都市計畫主管機關擬訂園區特定區計畫。」奉行政院100年4月11日核定之「桃園國際機場園區綱要計畫」，交通部依國際機場園區發展條例第9條規定，於101年12月12日交航(一)字第1018100233號函送「擬定桃園國際機場園區及附近特定區計畫案」，請內政部協助辦理擬定特定區計畫及審議相關事宜，案經桃園縣政府102年1月28日府城綜字第1020012713號函同意後，內政部以102年2月19日台內營字第1020818013號函復交通部同意擔任都市計畫擬定機關。依「桃園航空城機場園區建設計畫」及「桃園航空城附近地區建設計畫」，內政部於民國102年5月17日台營字第1020805301號函示，基於本計畫為行政院核定之國家重大建設計畫，為提升桃園機場服務機能，就區位、規模及機能等項目原則同意辦理新訂都市計畫，並由內政部擔任都市計畫擬定機關。

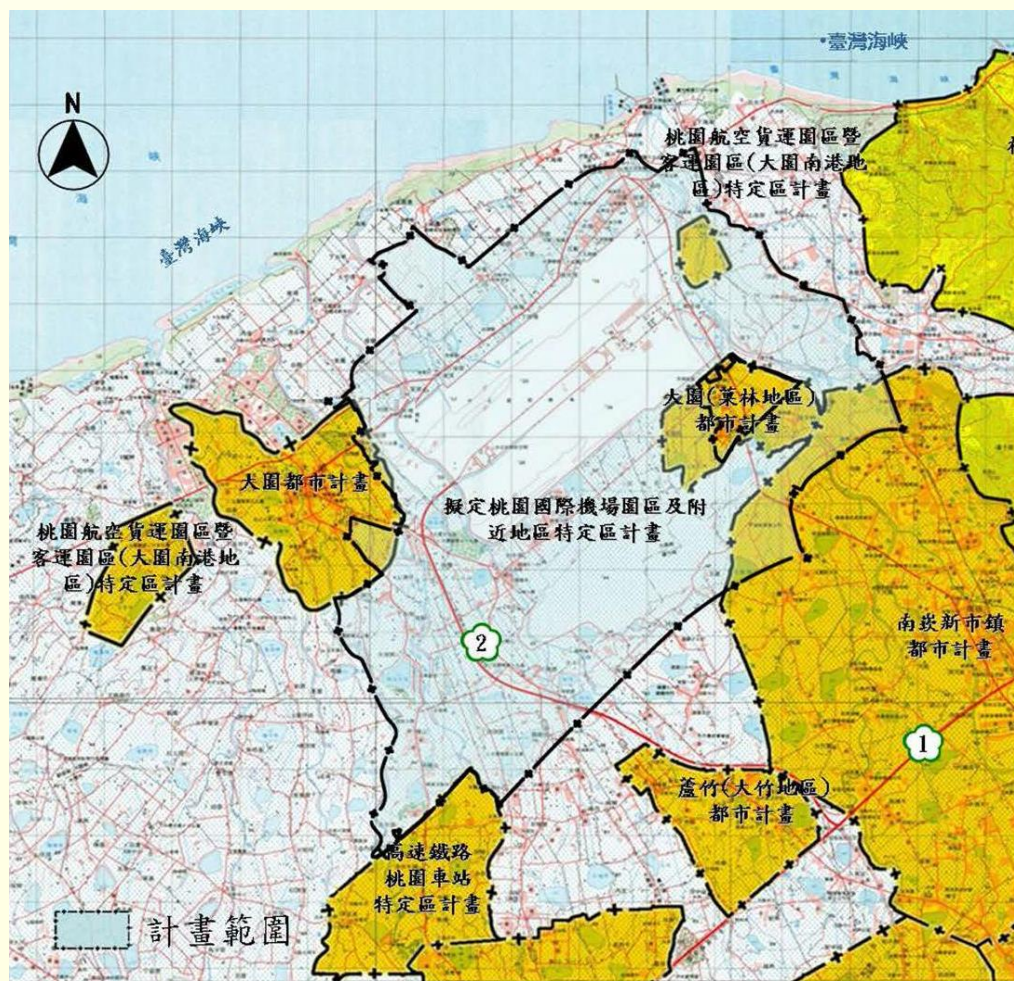
# 計畫範圍與面積



本計畫位於桃園縣之東北，距桃園火車站約10公里，距中壢火車站約12公里。行政轄區屬大園鄉及蘆竹鄉，隸屬大園鄉包括海口村、沙崙村、竹圍村、後厝村、圳頭村、埔心村、橫峰村、五權村、山腳村、大海村、三石村及菓林村等11村；隸屬蘆竹鄉包括海湖村、坑口村、山鼻村、內厝村、長興村、蘆竹村、宏竹村及新莊村等9村。



計畫北界以「臺灣桃園國際機場園區綱要計畫」省道台15線改道路線及中油沙崙油庫為界；東側以省道台15線、南崁溪中心線、南崁舊溪、縣道108線(海山路)、桃林鐵路及部份水圳為界；以長興路、省道台31線、國道2號為界；西側至高速鐵路桃園車站特定區邊界、老街溪堤防預定線中心線、大園都市計畫邊界、中山南路、中正東路為界。



計畫範圍包括行政院核定之「桃園航空城機場園區建設計畫」及「桃園航空城附近地區建設計畫」包括非都市土地約4,210.71公頃及都市土地476.51公頃（部分大園(菓林地區)都市計畫土地約157.34公頃、部分桃園航空貨運園區暨客運園區(大園南港地區)特定區計畫土地約45.02公頃、部分南崁新市鎮都市計畫土地約220.97公頃及部分大園都市計畫土地約53.18公頃，合計計畫面積4,687.22公頃。

# 第三章 實質發展環境

## 自然生態環境

### 一、地形與地勢

桃園縣以大漢溪為界劃分為東南及西北兩區，東南區為標高300公尺以上的丘陵地、階地及山岳，西北區則地勢平緩，為台地及階地地形。

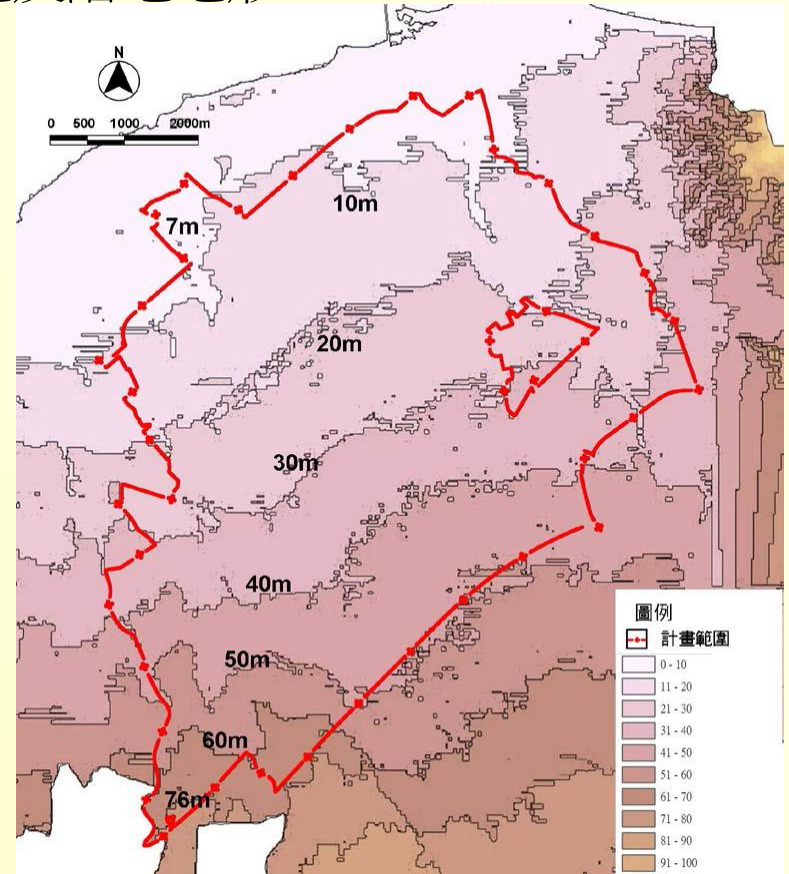
計畫範圍屬台地地形

地勢平緩由東南側向西北方向降低

高程介於海拔7公尺至76公尺間

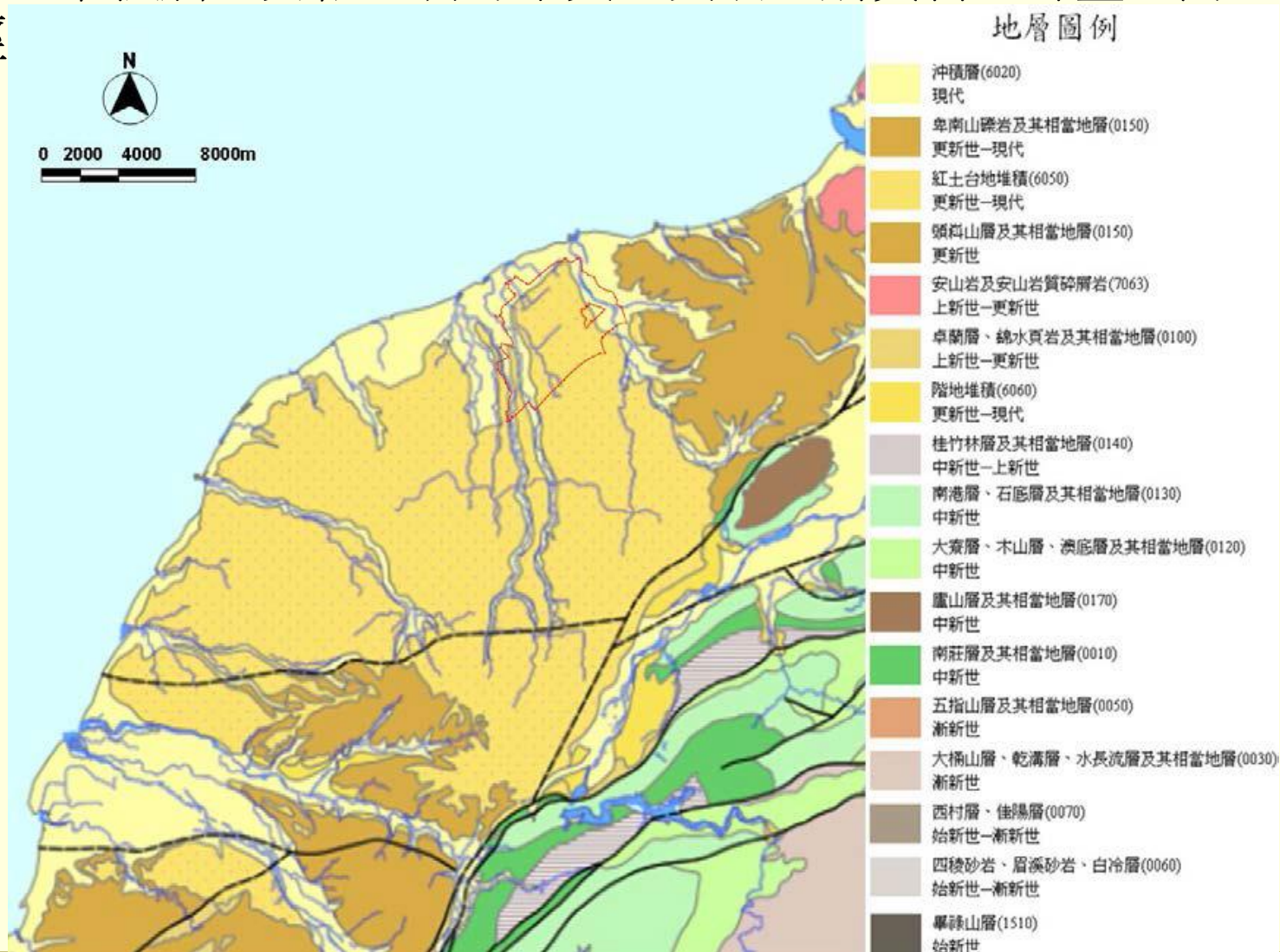
整體坡度平緩

多屬平均坡度5%以下的地區



## 二、地質與土壤

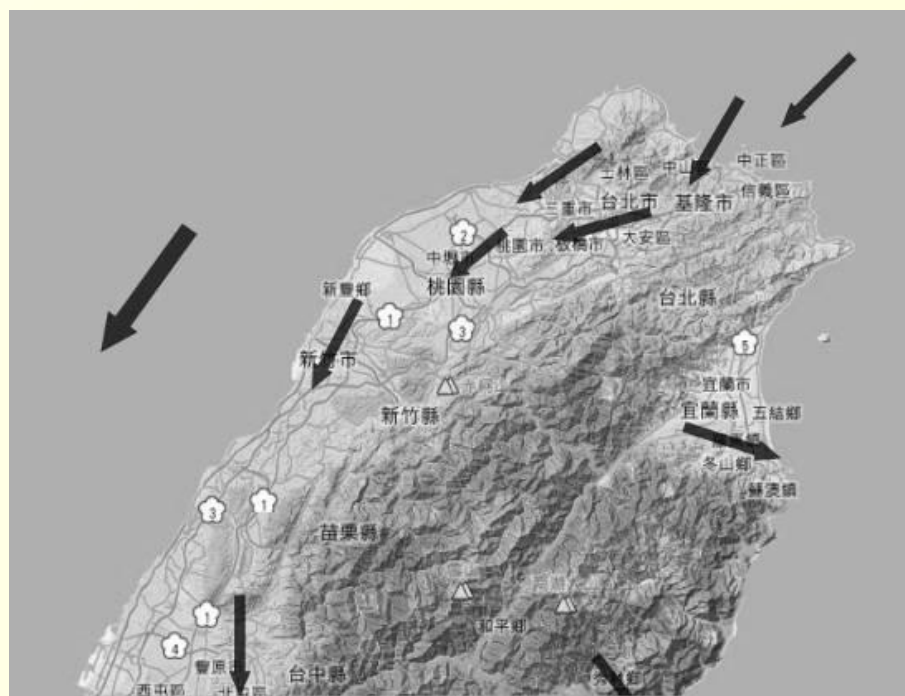
計畫範圍內南崁溪、新街溪及老街溪周邊地區屬現代沖積層，其餘則屬紅土台地堆積層，另依經濟部中央地質調查所資料，計畫區內並無斷層帶經



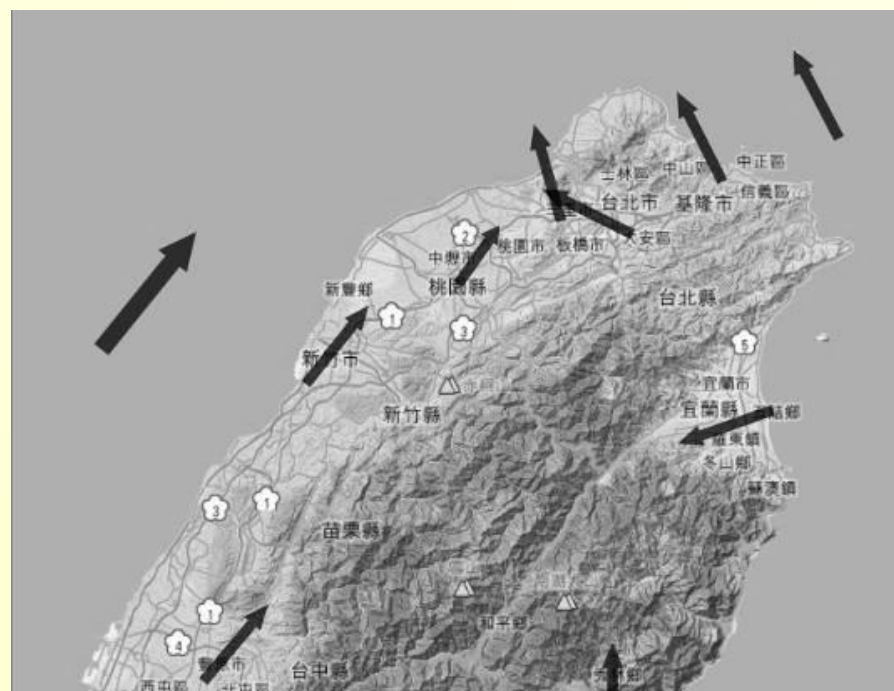
# 三、氣候

## (一)風向

桃園縣受東北季風與西南季風影響，1至5月盛行風向為東北風，6月起盛行風向轉為西風或西南風，直至9月漸漸轉為東北風。風速約介於2.1~3.6m/sec之間，秋冬季的风速大於春夏二季。



冬季



夏季

## (二)雨量

桃園縣近15年平均雨量約1,849公厘，以夏季較多，冬季較少，但降雨日數反以冬季為多。影響桃園縣降雨量最主要的因素有春季的梅雨鋒，主要月份為3~4月；夏季午後對流系統及颱風與其所引進旺盛西南氣流所帶來的雨量，其中以梅雨鋒面降水為主，月份為6~7月。冬季的東北季風由於受中央山脈的阻擋，並沒有帶來太多之降水，僅有秋季9~10月降雨量較大，因而春季及夏季的降水量遠大於秋冬。以近五年每月降雨量檢視，降雨季及與非降雨季之雨量差距改變，自200公厘增加至375公厘，而非降雨期間降雨量降低，顯示氣候型態逐漸改變，降雨季洪患、枯水期限水等因素須納入規劃考量。

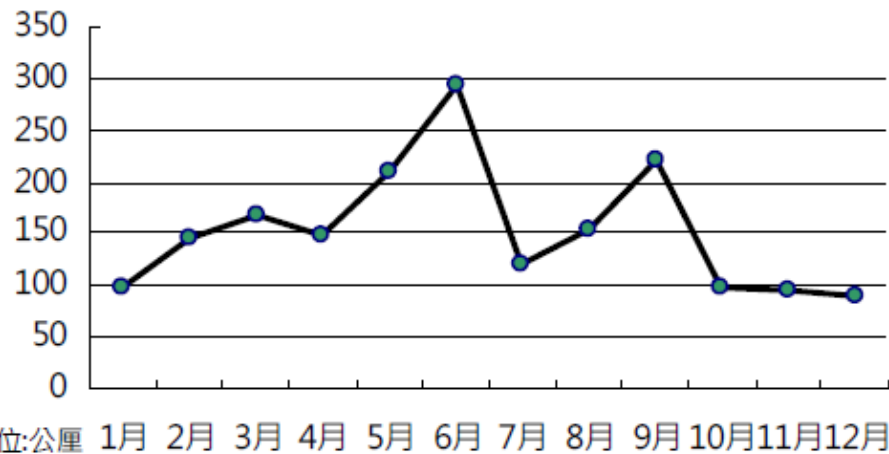


圖3-4 桃園縣87~101年月平均降雨量變動圖

表 3-1 桃園縣雨量統計表

單位:公厘

| 月份<br>年份 | 1月    | 2月    | 3月    | 4月    | 5月    | 6月    | 7月    | 8月    | 9月    | 10月   | 11月   | 12月   | 總雨量   |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 87年      | 155.0 | 358.0 | 191.0 | 151.5 | 185.5 | 261.0 | 52.5  | 104.5 | 157.5 | 241.5 | 15.5  | 86.0  | 1,960 |
| 88年      | 65.5  | 8.0   | 204.5 | 40.0  | 370.5 | 132.0 | 55.0  | 59.5  | 13.0  | 38.0  | 21.5  | 85.0  | 1,093 |
| 89年      | 32.0  | 157.0 | 2.0   | 155.5 | 12.0  | 394.5 | 106.0 | 184.5 | 64.0  | 121.0 | 94.5  | 137.0 | 1,460 |
| 90年      | 157.5 | 34.0  | 150.0 | 156.5 | 179.0 | 48.5  | 162.0 | 51.0  | 998.5 | 10.5  | 7.0   | 23.5  | 1,978 |
| 91年      | 39.0  | 60.5  | 170.5 | 22.5  | 101.0 | 32.0  | 161.0 | 57.0  | 104.5 | 47.0  | 26.5  | 87.0  | 909   |
| 92年      | 76.5  | 19.5  | 97.5  | 194.5 | 98.0  | 155.0 | 2.5   | 7.5   | 47.5  | 6.5   | 24.0  | 1.0   | 730   |
| 93年      | 124.9 | 152.5 | 190.9 | 168.9 | 142.4 | 9.4   | 212.2 | 402.6 | 404.2 | 302.0 | 20.5  | 171.3 | 2,302 |
| 94年      | 59.5  | 319.5 | 297.0 | 62.5  | 601.5 | 166.5 | 254.0 | 389.0 | 81.0  | 118.5 | 19.0  | 62.0  | 2,430 |
| 95年      | 63.5  | 98.0  | 230.0 | 335.0 | 293.5 | 504.0 | 175.0 | 64.0  | 351.5 | 1.5   | 109.5 | 174.0 | 2,400 |
| 96年      | 117.5 | 84.5  | 299.5 | 234.0 | 109.5 | 817.5 | 12.5  | 269.0 | 214.0 | 209.5 | 177.0 | 24.5  | 2,569 |
| 97年      | 102.0 | 189.5 | 146.5 | 177.5 | 218.0 | 274.0 | 353.5 | 0.0   | 694.5 | 33.5  | 159.0 | 37.5  | 2,386 |
| 98年      | 37.5  | 37.5  | 213.0 | 91.0  | 26.5  | 181.5 | 43.0  | 3.0   | 20.5  | 104.0 | 96.5  | 70.0  | 924   |
| 99年      | 139.0 | 250.0 | 92.0  | 149.5 | 212.0 | 317.0 | 58.0  | 197.5 | 126.0 | 153.0 | 88.0  | 93.0  | 1,875 |
| 100年     | 117.5 | 89.0  | 127.0 | 26.5  | 324.0 | 271.5 | 190.0 | 135.5 | 14.0  | 90.5  | 271.0 | 126.0 | 1,783 |
| 101年     | 204.5 | 307.5 | 115.0 | 308.5 | 286.0 | 634.5 | 39.5  | 304.5 | 175.0 | 55.0  | 312.0 | 199.0 | 2,941 |
| 平均       | 96.8  | 145.4 | 166.8 | 148.4 | 211.2 | 292.8 | 120.7 | 154.3 | 222.4 | 98.1  | 93.9  | 90.0  | 1,849 |

### (三)溫度及相對溼度

夏季比較酷熱，冬季溫度則屬溫暖宜人，其中以7月及8月氣溫為最高，平均在29℃左右，最低為1月，平均在16℃左右，全年平均溫度約23℃。相對溼度桃園縣年平均相對溼度介於75%~81%間，上半年(1~6月)相對溼度約為80%~85%，下半年(7月~12月)的70%~80%。

表 3-2 桃園縣氣溫統計表

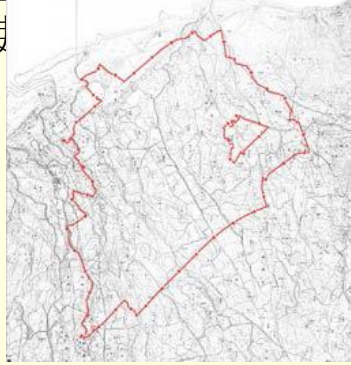
單位:℃

| 月份<br>年份 | 1月   | 2月   | 3月   | 4月   | 5月   | 6月    | 7月   | 8月   | 9月   | 10月  | 11月  | 12月  | 平均   |
|----------|------|------|------|------|------|-------|------|------|------|------|------|------|------|
| 87年      | 16.1 | 16.6 | 19.0 | 24.2 | 25.9 | 28.0  | 30.2 | 29.6 | 26.7 | 24.8 | 22.3 | 19.3 | 23.6 |
| 88年      | 17.1 | 16.7 | 16.2 | 22.3 | 23.9 | 27.8  | 24.7 | 28.4 | 27.9 | 25.1 | 21.1 | 17.0 | 22.4 |
| 89年      | 17.0 | 16.0 | 18.4 | 21.2 | 25.3 | 27.9  | 29.6 | 28.4 | 27.2 | 25.7 | 22.1 | 19.7 | 23.2 |
| 90年      | 17.5 | 18.1 | 19.1 | 21.9 | 25.4 | 28.5  | 29.5 | 30.1 | 26.5 | 24.2 | 20.5 | 18.4 | 23.3 |
| 91年      | 16.1 | 17.8 | 21.1 | 19.6 | 26.6 | 28.6  | 29.6 | 30.1 | 27.1 | 25.1 | 20.8 | 18.9 | 23.5 |
| 92年      | 16.2 | 17.6 | 18.2 | 23.6 | 25.1 | 27.4  | 30.8 | 30.1 | 28.4 | 24.4 | 22.3 | 17.4 | 23.5 |
| 93年      | 15.4 | 17.8 | 17.6 | 21.9 | 25.8 | 27.2  | 29.7 | 29.4 | 27.3 | 23.0 | 22.5 | 19.5 | 23.1 |
| 94年      | 15.5 | 16.2 | 17.3 | 23.0 | 26.2 | 28.2  | 29.8 | 29.3 | 28.8 | 25.0 | 23.2 | 16.6 | 23.3 |
| 95年      | 17.7 | 17.8 | 18.7 | 23.1 | 25.5 | 28.0  | 30.3 | 29.9 | 27.0 | 25.6 | 22.9 | 18.8 | 23.8 |
| 96年      | 17.3 | 18.7 | 19.7 | 21.2 | 26.4 | 26.4  | 30.4 | 28.7 | 27.5 | 24.8 | 20.7 | 19.3 | 23.4 |
| 97年      | 16.5 | 14.1 | 19.3 | 22.5 | 24.9 | 27.5  | 29.6 | 29.7 | 27.8 | 25.9 | 21.6 | 18.4 | 23.2 |
| 98年      | 15.7 | 20.2 | 18.6 | 21.3 | 25.3 | 28.2  | 30.1 | 29.8 | 29.0 | 24.3 | 21.5 | 17.2 | 23.4 |
| 99年      | 16.9 | 17.6 | 20.0 | 20.7 | 25.5 | 26.2  | 30.3 | 30.0 | 28.8 | 24.4 | 21.1 | 17.5 | 23.3 |
| 100年     | 14.7 | 14.9 | 15.5 | 21.0 | 24.3 | 28.5  | 28.8 | 29.2 | 27.7 | 24.5 | 22.7 | 16.6 | 22.4 |
| 101年     | 15.2 | 16.8 | 16.5 | 21.2 | 23.4 | 27.8  | 28.6 | 29.8 | 27.7 | 24.6 | 21.3 | 17.9 | 23.1 |
| 平均       | 16.3 | 17.2 | 18.3 | 21.9 | 25.3 | 27.74 | 29.4 | 29.5 | 27.6 | 24.7 | 21.7 | 18.1 | 23.2 |

# 都市發展歷史

## 一、發展沿革

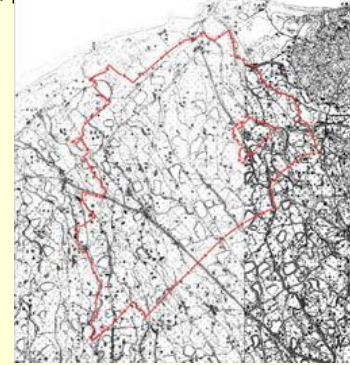
大園鄉早期居民以種菜、甘藷為生，因地勢平坦貌似遼闊的園，故稱大坵園，自1895年日治時期改名為「大園」，延用迄今。蘆竹鄉舊名蘆竹厝，墾殖初期為蘆竹茂生濕地，當地居民以蘆葦築屋居住，人稱為蘆竹厝。民國51年(1962年)至民國63年(1974年)為冷戰時期，政府與美國中央情報局合作在台設置「黑貓中隊」，由美方提供飛機和技術，我方提供飛行員和後勤基地，駐紮於大園鄉，後因美國與大陸關係緩和，民國59年(1970年)時停止任務。民國59年(1970年)政府推動十大建設，規劃桃園縣興建「中正國際機場」（現臺灣桃園國際機場）。民國68年(1979年)機場啟用，改變了生活和都市發展型態，促進人口移居。近年因經濟落勢，桃園縣逐漸成為北台灣重要經濟圈，台灣桃園國際機場之空貨運量逐年成長，使大園鄉成為重要門戶。



1898



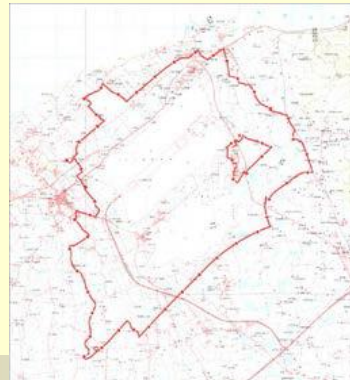
1921



1924



1985



1992



2003

# 人口

## 一、人口成長

桃園縣設縣年民國39年總人口為343,153人，至今人口持續穩定成長，近十年之平均成長率為1.25%，直至目前人口總數已達203萬人。

大園鄉及蘆竹鄉近十年人口呈現逐年增加趨勢，大園鄉年成長率較低，蘆竹鄉於民國99年以前人口成長快速，近年有逐漸趨緩勢態。

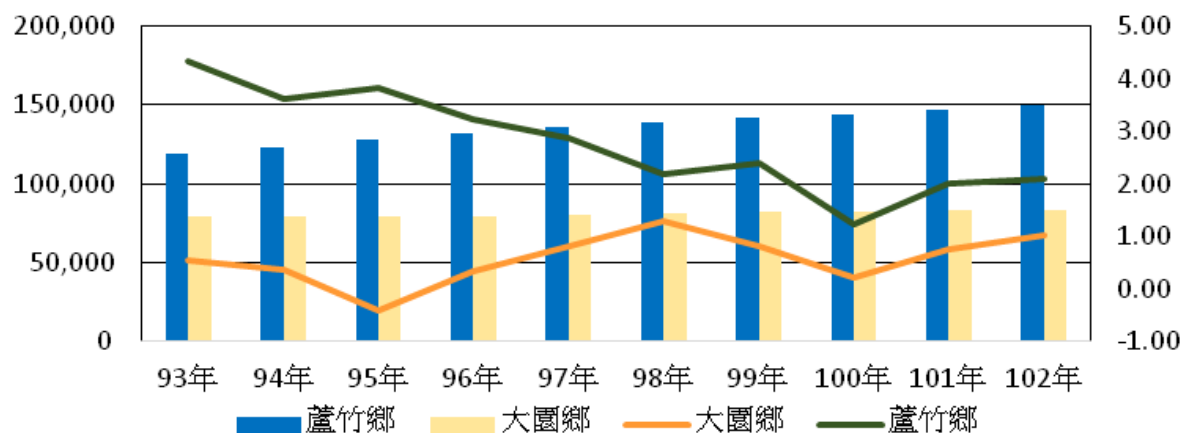


表 3-4 桃園縣、大園鄉及蘆竹鄉歷年人口成長概況表

| 地區<br>年度 | 桃園縣       |        | 大園鄉    |        | 蘆竹鄉     |        |
|----------|-----------|--------|--------|--------|---------|--------|
|          | 人口數(人)    | 成長率(%) | 人口數(人) | 成長率(%) | 人口數(人)  | 成長率(%) |
| 93年      | 1,853,029 | 1.70   | 79,404 | 0.55   | 118,581 | 4.35   |
| 94年      | 1,880,316 | 1.47   | 79,683 | 0.35   | 122,947 | 3.62   |
| 95年      | 1,911,161 | 1.64   | 79,354 | -0.41  | 127,765 | 3.84   |
| 96年      | 1,934,968 | 1.25   | 79,624 | 0.34   | 131,942 | 3.22   |
| 97年      | 1,958,686 | 1.23   | 80,269 | 0.81   | 135,768 | 2.86   |
| 98年      | 1,978,782 | 1.02   | 81,309 | 1.29   | 138,727 | 2.17   |
| 99年      | 2,002,060 | 1.16   | 81,966 | 0.80   | 142,120 | 2.39   |
| 100年     | 2,013,305 | 0.56   | 82,136 | 0.21   | 143,886 | 1.24   |
| 101年     | 2,030,161 | 0.84   | 82,756 | 0.75   | 146,779 | 2.01   |
| 102年     | 2,044,023 | 0.68   | 83,577 | 1.41   | 149,852 | 2.05   |

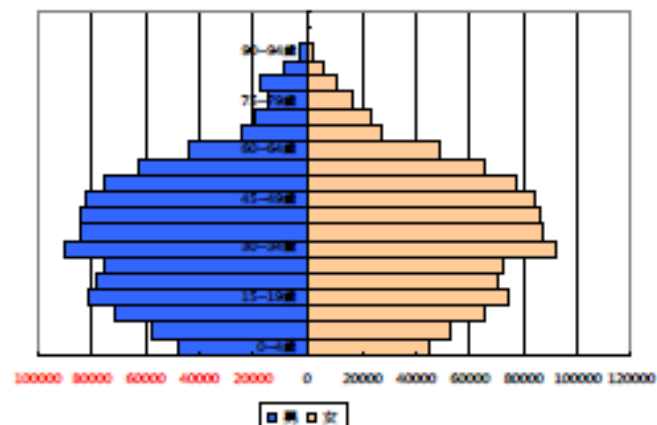
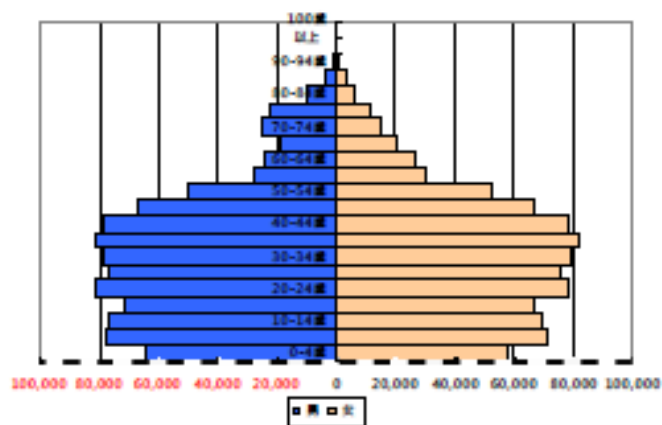
大園鄉及蘆竹鄉歷年人口成長趨勢圖資

## 二、人口結構

年齡組成及扶養比方面，桃園縣總人口數逐年增加中，老年人口比例越來越高，老化指數也在民國101年達到54.5%，計畫範圍的鄉鎮中，大園鄉人口老化指數由民國93年底之36.75%提高至民國102年底的54.99%，扶養比則由民國93年底之46.04%降低至民國102年底的34.47%，依數字顯示，大園鄉幼年層人口有流失現象；蘆竹鄉人口老化指數由民國93年底之22.59%提高至民國102年底的35.05%，扶養比則由45.55%降低至35.62%，老

表 3-6 桃園縣歷年人口結構一覽表

| 年度   | 總人口數<br>(人) | 幼年層<br>0-14歲<br>(人) | 勞動力層<br>15-64歲<br>(人) | 老年層<br>65歲以上<br>(人) | 扶養比<br>(%) | 老年人口<br>比例<br>(%) | 老化指數<br>(%) |
|------|-------------|---------------------|-----------------------|---------------------|------------|-------------------|-------------|
| 93年  | 1,853,029   | 413,397             | 1,298,465             | 141,167             | 42.71      | 7.62              | 34.15       |
| 94年  | 1,880,316   | 406,916             | 1,328,149             | 145,251             | 41.57      | 7.72              | 35.70       |
| 95年  | 1,911,161   | 401,456             | 1,359,807             | 149,898             | 40.55      | 7.84              | 37.34       |
| 96年  | 1,934,968   | 394,093             | 1,387,612             | 153,263             | 39.45      | 7.92              | 38.89       |
| 97年  | 1,958,686   | 386,146             | 1,414,937             | 157,603             | 38.43      | 8.05              | 40.81       |
| 98年  | 1,978,782   | 375,565             | 1,441,272             | 161,945             | 37.29      | 8.18              | 43.12       |
| 99年  | 2,002,060   | 363,341             | 1,473,703             | 165,016             | 35.85      | 8.24              | 45.42       |
| 100年 | 2,013,305   | 350,658             | 1,494,077             | 168,570             | 34.75      | 8.37              | 48.07       |
| 101年 | 2,030,161   | 340,982             | 1,514,913             | 174,266             | 34.01      | 8.58              | 51.10       |
| 102年 | 2,044,023   | 333,658             | 1,528,505             | 181,860             | 33.73      | 8.90              | 58.50       |



# 土地使用

## 一、土地權屬

計畫區土地權屬私有土地面積2,500公頃，佔總面積約53.34%；公有土地包括桃園國際機場、海軍桃園基地、道路、高速公路、捷運、鐵路、河川及部份埤塘和水圳等，約佔總面積46.66%。

表 3-19 計畫區權屬面積表

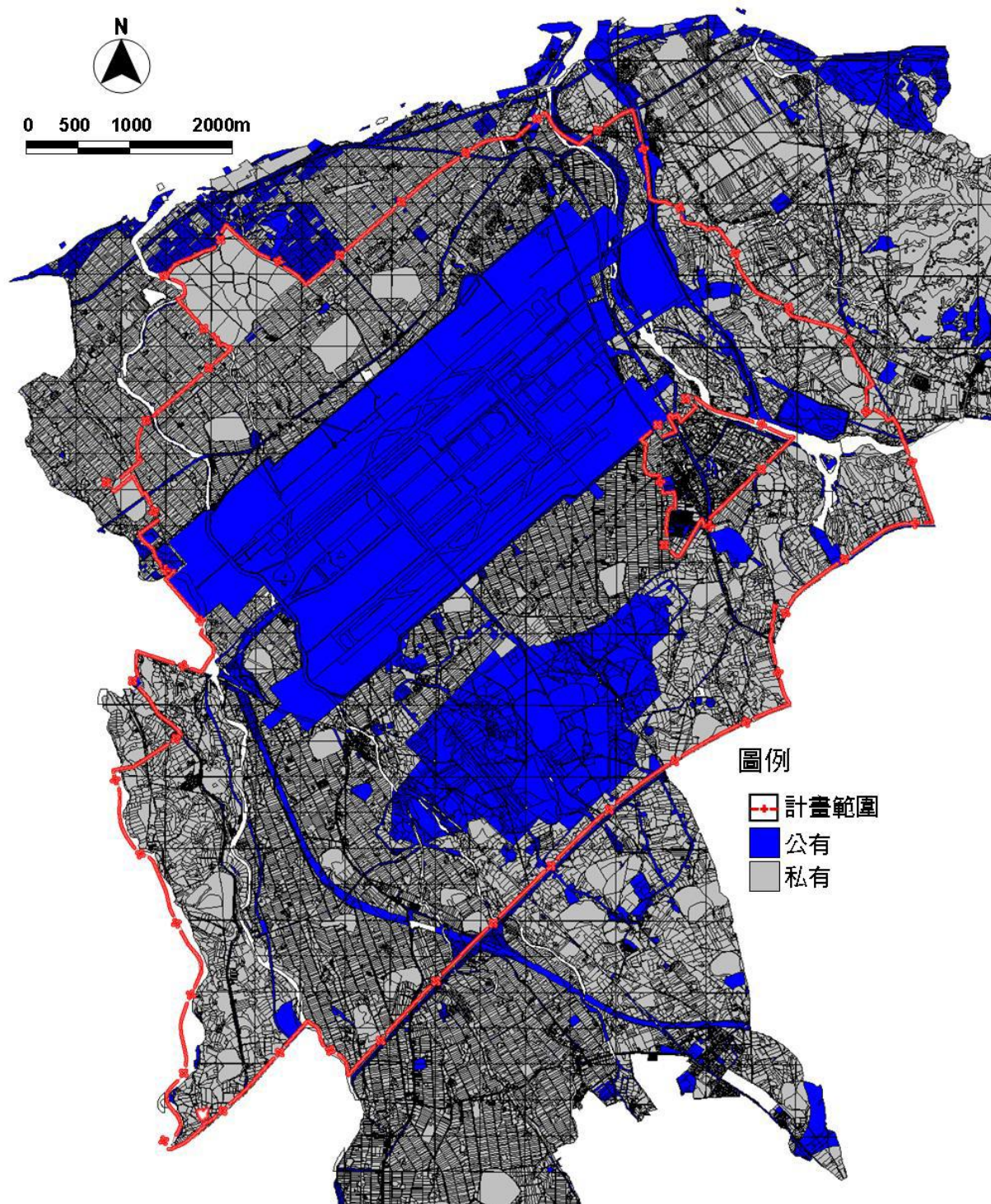
| 項目 |        | 面積(公頃) | 佔總面積比例(%) |
|----|--------|--------|-----------|
| 公有 | 中華民國   | 2,039  | 43.52     |
|    | 桃園縣    | 58     | 1.23      |
|    | 桃園縣大園鄉 | 43     | 0.91      |
|    | 未登錄土地  | 47     | 1.00      |
|    | 小計     | 2,187  | 46.66     |
| 私有 |        | 2,500  | 53.34     |
| 總計 |        | 4,687  | 100.00    |

## 二、公告現值

計畫區內以民國101年土地公告現值計算，公告現值在10,000元/m<sup>2</sup>以下者，面積約3,434公頃，佔總面積73.26%

。表3-20 計畫區民國101 年土地公告現值面積表

| 公告現值(元/m <sup>2</sup> ) | 面積(公頃) | 佔總面積比例(%) |
|-------------------------|--------|-----------|
| 0至10,000                | 3,434  | 73.26     |
| 10,000至15,000           | 116    | 2.48      |
| 15,000以上                | 1,137  | 24.26     |
| 總計                      | 4,687  | 100.00    |



## 計畫區權屬 分布示意圖

## 二、使用現況

### (一)土地利用現況

計畫區土地使用現況主要包括桃園國際機場（1,128 公頃，佔總面積24.29%）、海軍桃園基地（434 公頃，佔總面積9.35%）及沙崙油庫（90 公頃，1.88%），其它土地使用包括住宅、商業和學校等呈零星分布。計畫範圍內農業使用主要分佈於機場北側、海軍基地周邊、高速公路兩側及南崁溪北側，包含休耕農地面積約906公頃，總計農業使用面積為約1,891 公頃。

表 3-21 計畫區土地使用現況面積表

| 項目                 | 面積<br>(公頃) | 比例(%) | 項目                   | 面積<br>(公頃) | 比例(%)  |
|--------------------|------------|-------|----------------------|------------|--------|
| 住宅使用               | 121        | 2.61  | 桃園國際機場 <sup>註1</sup> | 1,128      | 24.29  |
| 商業使用               | 64         | 1.38  | 海軍桃園基地 <sup>註1</sup> | 434        | 9.35   |
| 工業使用               | 168        | 3.62  | 學校                   | 13         | 0.28   |
| 倉儲使用 <sup>註1</sup> | 55         | 1.18  | 埤塘 <sup>註1</sup>     | 128        | 2.71   |
| 農業使用               | 1,891      | 39.95 | 河川                   | 139        | 2.99   |
| 道路                 | 216        | 4.65  | 其他 <sup>註2</sup>     | 321        | 6.99   |
| 總計                 |            |       |                      | 4,687      | 100.00 |

# 交通系統

## 一、道路系統

就計畫區之交通現況而言，主要之客運旅次產生與吸引點發生在桃園國際機場、高鐵桃園站及大園市區，周邊則包括蘆竹(南崁)市區及大桃科地區，主要聯外道路為國道2號、省道台31線、台4線、台15線、縣道110線及113線。計畫區內主要道路幾何特性與服務功能詳下表說明。

| 道路等級 | 道路編號  | 起迄點         | 路寬(m) | 車道數(雙向) | 分隔型式    | 功能說明                                                  |
|------|-------|-------------|-------|---------|---------|-------------------------------------------------------|
| 國道   | 國1    | 林口IC~機場系統IC | 35    | 8       | 中央分隔    | 桃園縣境南北向主要幹道。                                          |
|      |       | 機場系統IC~楊梅IC | 28    | 6       | 中央分隔    |                                                       |
|      | 國2    | 機場端~鶯歌系統IC  | 21    | 4       | 中央分隔    | 連絡國1、國3與桃園國際機場，亦為北桃園東西向主要幹道。                          |
| 快速公路 | 台61   | 台15~台66     | 38    | 6~8     | 中央及快慢分隔 | 桃園縣境濱海地區南北向主要幹道。                                      |
| 省道   | 台4    | 台15~南崁      | 22    | 6       | 中央分隔    | 桃園國際機場、國1與桃園市之東西向主要連絡道路。                              |
|      |       | 南崁~經國路      | 38    | 8       | 中央分隔    |                                                       |
|      |       | 經國路~台1      | 24    | 6       | 標線分隔    |                                                       |
|      | 台15   | 台61~台66     | 21~28 | 4       | 中央分隔    | 桃園縣境沿海地區南北向主要道路，且為大桃科之主要聯外道路。                         |
|      | 台31   | 台4~台66      | 35~50 | 6       | 中央及快慢分隔 | 連絡台4、國2、高鐵桃園站與台66，為高鐵站區重要聯外道路。                        |
| 縣道   | 縣108  | 台15~縣105    | 12    | 2       | 標線分隔    | 竹圍、海湖地區與林口地區之主要連絡道路。                                  |
|      | 縣110  | 台61~台1      | 18    | 4       | 標線分隔    | 銜接台61、國2與國1交流道，為大園、桃園、八德、鶯歌連絡道路。                      |
|      | 縣110甲 | 縣110~台1     | 18    | 4       | 標線分隔    | 大園與中壢之連絡道路，亦為高鐵桃園站主要之聯外道路。                            |
|      | 縣113  | 台15~高鐵桃園站   | 18    | 4       | 標線或中央分隔 | 大園、中壢、平鎮與龍潭之連絡道路，亦為高鐵桃園站主要之聯外道路，高鐵桃園站~台1段為桃園捷運藍線行經路線。 |
|      |       | 高鐵桃園站~台1    | 35    | 8       | 中央分隔    |                                                       |
|      | 縣113丙 | 縣113~台1     | 24    | 4       | 中央分隔    | 高鐵桃園站與中壢之另一聯外道路。                                      |
| 鄉道   | 桃5    | 縣108線~縣110線 | 8     | 2       | 標線分隔    | 蘆竹與大園之聯絡道路                                            |
|      | 桃15   | 台4~縣110線    | 18    | 4       | 中央分隔    | 桃園市與蘆竹水尾地區之聯絡道路                                       |

計畫區及其周邊道路幾何特性與服務功能彙整表

# 軌道系統

## (一)高速鐵路

高鐵桃園站位於本計畫區西南。自民國96年至民國100年總旅客量總旅客量成長91%。

桃園站於民國100年平均進站

旅客量約為340萬人次，為大台北地區次高者。

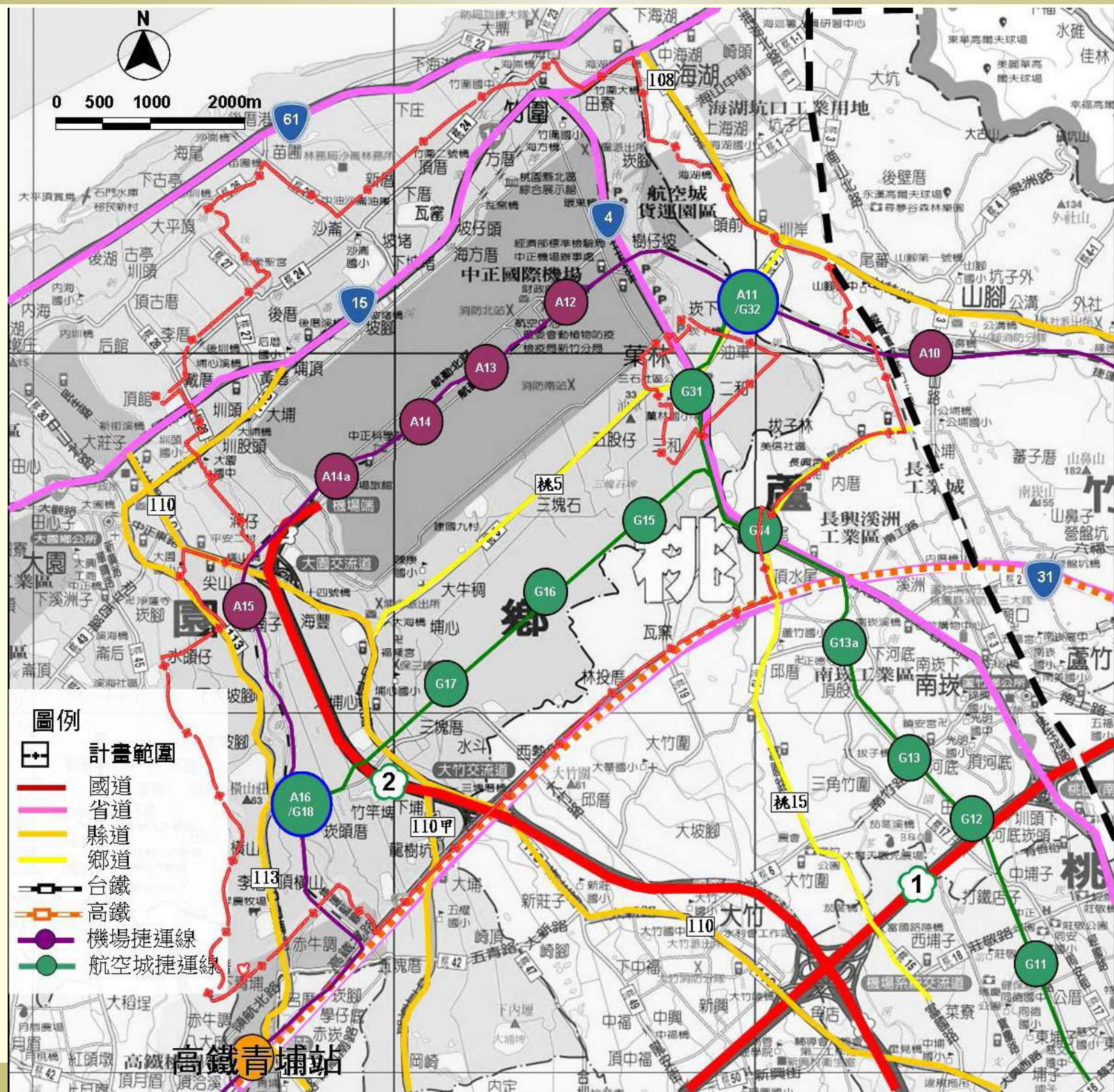
## (二)捷運系統

1.臺灣桃園國際機場聯外捷運系統桃園機場聯外捷運計畫計有A11、A12、A13、A14、A14a、A15及A16等7站位於本計畫範圍內，後續通車後，機場捷運將成為大台北地區及桃園地區轉乘往桃園機場間重要的機場聯絡軌道系統。

2.桃園都會區大眾捷運系統綠線(航空城捷運線)航空城捷運線共計有G14～G18及G31、G32等7站位於本計畫範圍內，其中G32站與機場捷運線A11站銜接，G18站則與機場捷運線A16站銜接。

## (三)桃林鐵路

桃林鐵路行駛經計畫區東側，其中海山火車站位於計畫區範圍內，桃林鐵路原為載運燃煤至林口火力發電廠及附近水泥工廠而設置，配合縱貫線桃園一中壢段鐵路高架化工程，已於民國101年12月31日停駛。



# 上位及相關計畫

1. 桃園國際機場園區肩負提升國家競爭力。
2. 產業整體發展之關鍵角色。
3. 附近地區更為涵養產業的重要腹地。

# 上位計劃

## 1. 「愛台 12 建設」總體計畫

行政院經濟建設委員會提出之「愛台12建設」總體計畫，主要目的是希望藉由12重點建設公共建設，再創經濟新奇蹟，以達到「活力經濟、永續台灣」的願景及經濟發展、社會公義及環境保護並重之目標，期以擴大國內需求、改善投資環境、強化經濟體質並提昇生活品質。

# 國土空間發展策略計畫

| 階層   | 定位                | 內涵                                                        |
|------|-------------------|-----------------------------------------------------------|
| 國際階層 | 世界網絡關鍵節點          | 在世界網絡中，臺灣在ICT研發製造、科技創新、農業技術、華人文化、觀光、亞太運籌門戶區位等領域佔有重要關鍵節點地位 |
| 全國階層 | 三軸、海環、離島          | 中央山脈保育軸、西部創新發展軸、東部優質生活產業軸、海洋環帶、離島生態觀光區                    |
| 區域階層 | 三大城市區域及東部區域       | 北部城市區域、中部城市區域、南部城市區域、東部區域                                 |
| 地方階層 | 七個區域生活圈<br>縣市合作區域 | 北北基宜、桃竹苗、中彰投、雲嘉南、高屏、花東、澎金馬                                |

# 變更臺灣北、中、南、東部區域計畫 (因應莫拉克颱風災害檢討土地使用管制)

- (一)劃設環境敏感地，建立資源及土地使用績效管制制度。
- (二)全面落實國土使用管制。
- (三)保育優良農地資源，兼顧整體經濟發展。
- (四)加強水資源保育，管制水源地區土地使用種類與規模。
- (五)強調公平合理機制，改善土地使用變更許可制度。
- (六)落實成長管理措施。
- (七)落實離島永續發展，強化土地使用及部門計畫協調整合。
- (八)指定城鄉發展優先順序。

# 計畫目標

1. 賡續劃設環境敏感地區，落實國土保育與管理。
2. 確保農地總量，並維護糧食生產環境。
3. 配合流域綜合治理計畫，進行土地使用規劃與檢討。
4. 加強海岸地區管理，因應氣候變遷與防災。
5. 整合產業發展需求，提升產業發展競爭力。
6. 檢討各級土地使用計畫，促使產業土地活化與再發展。
7. 落實集約城市理念，促進城鄉永續發展。
8. 擬定都會區域及特定區域計畫，促進跨域資源整合。

## 西航空物產都心

航空城(沿海四鄉鎮  
及青埔特區)



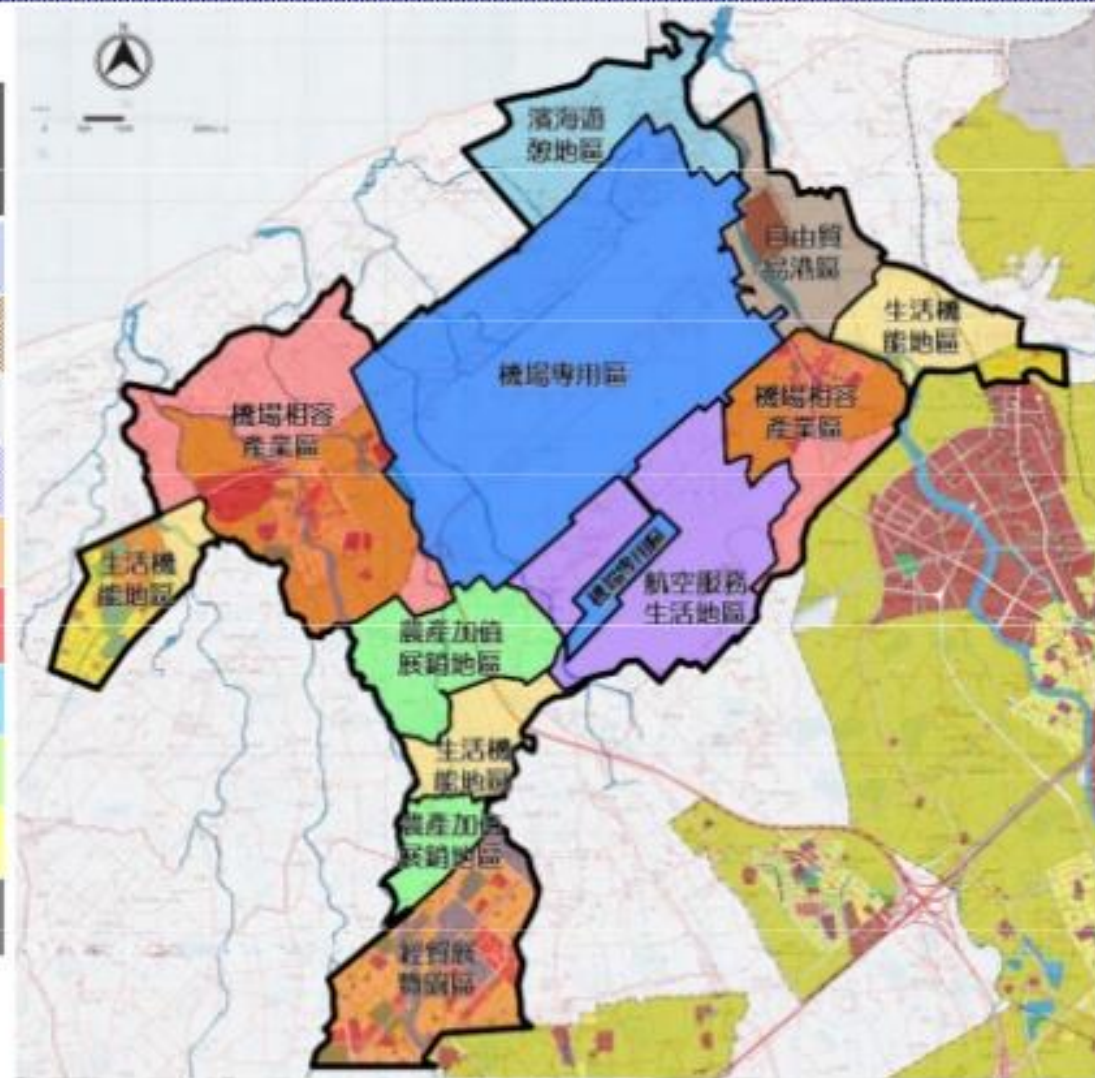
桃園縣四大都心發展定位示意圖

# 桃園航空城區域計畫

## 桃園航空城區域計畫—八大功能分區

| 功能分區     |        | 面積<br>(公頃) |
|----------|--------|------------|
| 機場<br>園區 | 機場專用區  | 1,770      |
|          | 自由貿易港區 | 330        |
|          | 小 計    | 2,100      |
| 航空服務生活地區 |        | 670        |
| 經貿展覽園區   |        | 490        |
| 機場相容產業區  |        | 1,345      |
| 濱海遊憩地區   |        | 380        |
| 農產加值展銷地區 |        | 460        |
| 生活機能地區   |        | 705        |
| 總 計      |        | 6,150      |

註：機場園區為適用「國際機場  
園區發展條例」之範圍



# 重大建設計畫

一、臺灣桃園國際機場園區綱要計畫行政院民國100年4月11日核定交通部提出之「臺灣桃園國際機場園區綱要計畫」。透過整體產業成長及客貨運發展趨勢分析，桃園國際機場園區之功能定位為「起迄與轉運並重之東亞樞紐機場」及「提供優質便捷之客貨流通環境以協助我國產業發展」

# 桃園機場跑道配置方案評估表

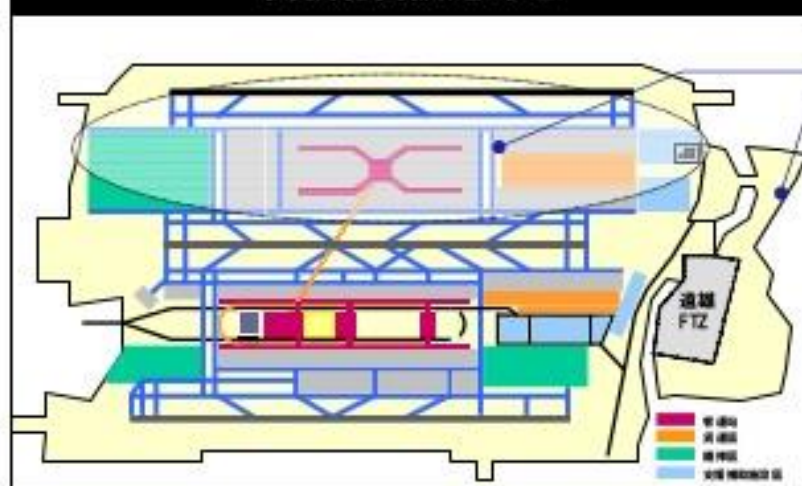
| 項目     | 方案 A<br>(Open Parallel)                        | 方案 B<br>(Open + Close Parallel)                  | 方案 C<br>(Open + Close Parallel)                  |
|--------|------------------------------------------------|--------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| 發展目標運量 | 5,800 萬人/年                                     | 5,800 萬人/年                                       | 5,800 萬人/年                                       |
| 跑道容量   | 80~90 次/小時<br>7~9 千萬人/年                        | 68 次/小時<br>5~6.5 千萬人/年                           | 70 次/小時<br>5~6.5 千萬人/年                           |
| 用地徵收範圍 | 575 公頃                                         | 460 公頃                                           | 430 公頃                                           |
| 周邊環境衝擊 | 搬遷人口 1.4 萬人<br>搬遷面積 110 公頃<br>禁限建新增面積 4,900 公頃 | 搬遷人口 5 千人 搬<br>遷面積 61 公頃 禁限<br>建新增面積 1,620<br>公頃 | 搬遷人口 1 萬人 搬<br>遷面積 80 公頃 禁限<br>建新增面積 3,820<br>公頃 |
| 計畫發展彈性 | 可因應發展目標運<br>量需求，並能確保<br>可靠的機場容量並<br>保留計畫發展彈性。  | 可因應發展目標運<br>量需求，但無因應<br>運量再成長之餘裕。                | 可因應發展目標運<br>量需求，但無因應<br>運量再成長之餘裕。                |

機場園區內之設施規劃與土地使用配置，分述如下：

| 機場專用區 | 跑滑道設施 | 客運站區    | 貨運站區 | 航機維修區 |
|-------|-------|---------|------|-------|
| X     | X     | 旅客航廈    | 貨運站  | X     |
| X     | X     | 客運機坪    | 貨運機坪 | X     |
| X     | X     | 複合式商業設施 | X    | X     |

## 桃園國際機場園區之分期擴建藍圖(第二期)

### 開發北側擴建用地



### 開發新用地

- 2017~20：興建貨運站、停機坪、維修區
- 2017~25：自由貿易港區開發
- 2019~30：興建衛星廊廡(落成後可多服務3,200萬人次/年)
- 2019~23：興建地下PMS、支援輔助設施
- 2026~30：興建第三RWY、TWY

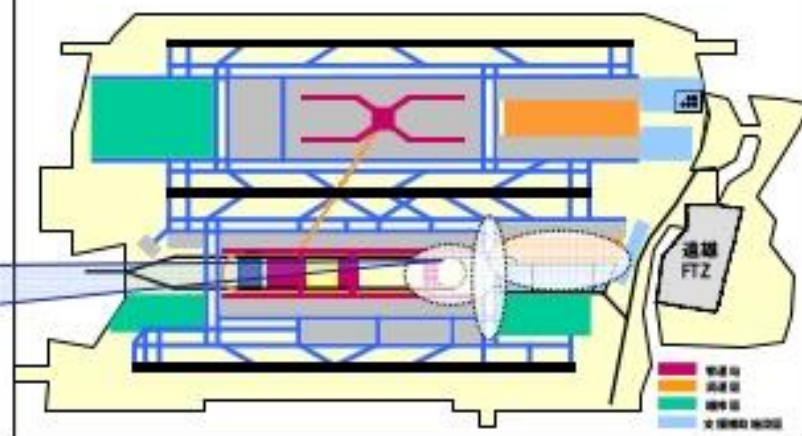
註1) 配合北側擴建用地取得時程，部分停機坪、滑行道、貨運站、維修區可提前施作

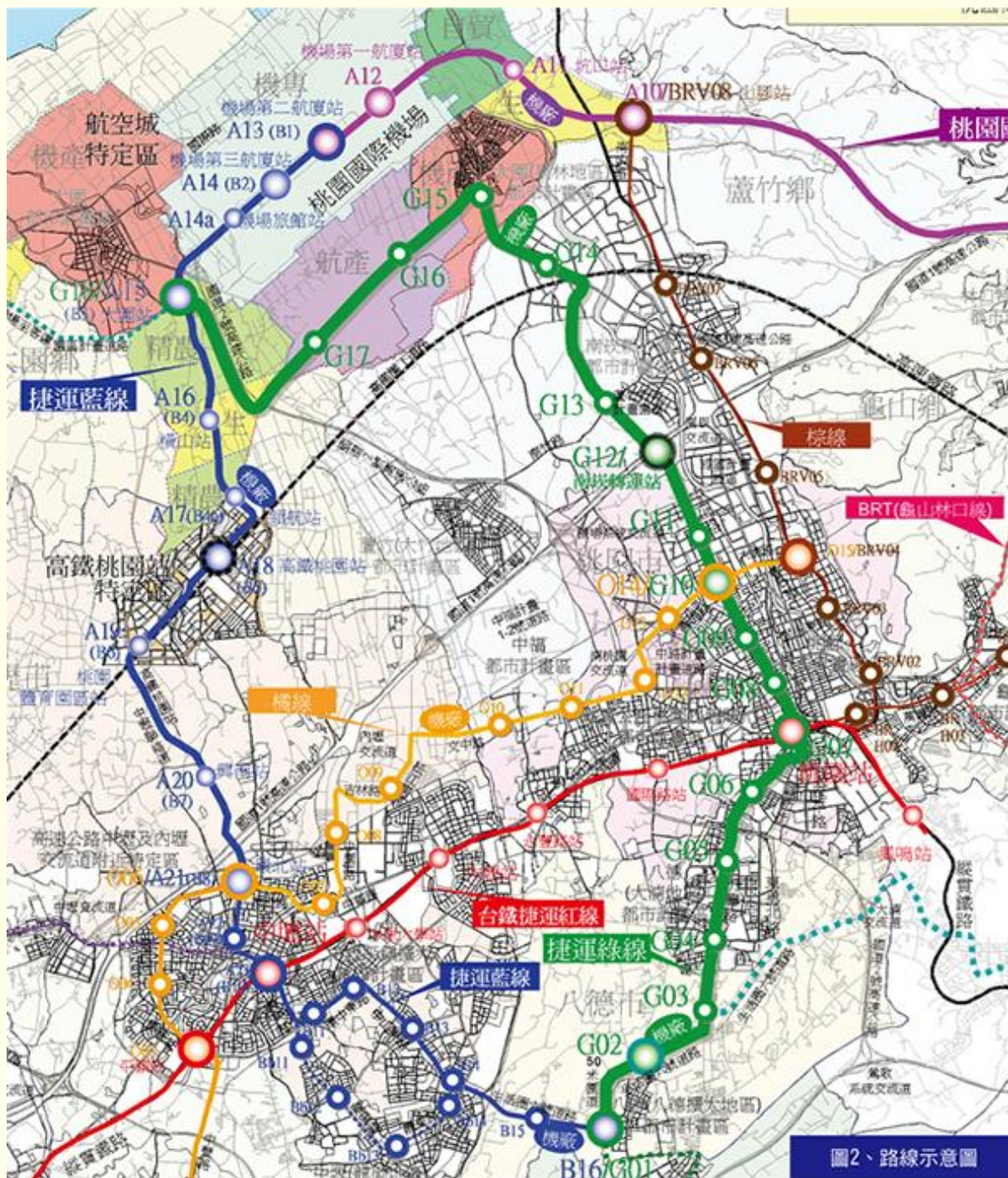
註2) 上述期間係指實際建設工程期，不包含前置作業期

### 整頓保留開發彈性之既有用地

- T1及其周邊用地之用途轉換或再開發
- 整頓既有貨運區配置，以提高貨物處理效率，達到土地最佳使用效能
- EC滑行道雙向擴建

### 整頓與再開發既有用地





自民國97年桃園縣政府即積極推動大眾捷運系統建設計畫，整體路網規劃以「目字型的快捷路網」為主要架構；其中綠線路廊（規劃範圍大園-蘆竹-南崁-桃園-八德路廊）在桃園都會區整體路網中因符合都市空間發展結構、可配合上位政策計畫及重大發展計畫、屬高交通需求運輸走廊、可有效紓解鄰近主要道路如台4線與桃園市中正路交通壅塞問題、可與臺鐵高架化（捷運紅線）及機場捷運（捷運藍線）銜接轉乘構成路網提升運輸效能、符合境內各鄉鎮市與核心區發展之均衡性等特性，為整體路網中可與重大建設與其他交通建設期程上結合的優先計畫，需求性最高，為最優先推動的捷運路線。

1.考量機場噪音影響教學，將鄰近桃園國際機場周邊之大園國中、文小、部份農業區納入本計畫範圍。

2.納入機場捷運A15站周邊土地，故將中山南路及中正東路所夾農業區、工業區納入本計畫範圍。

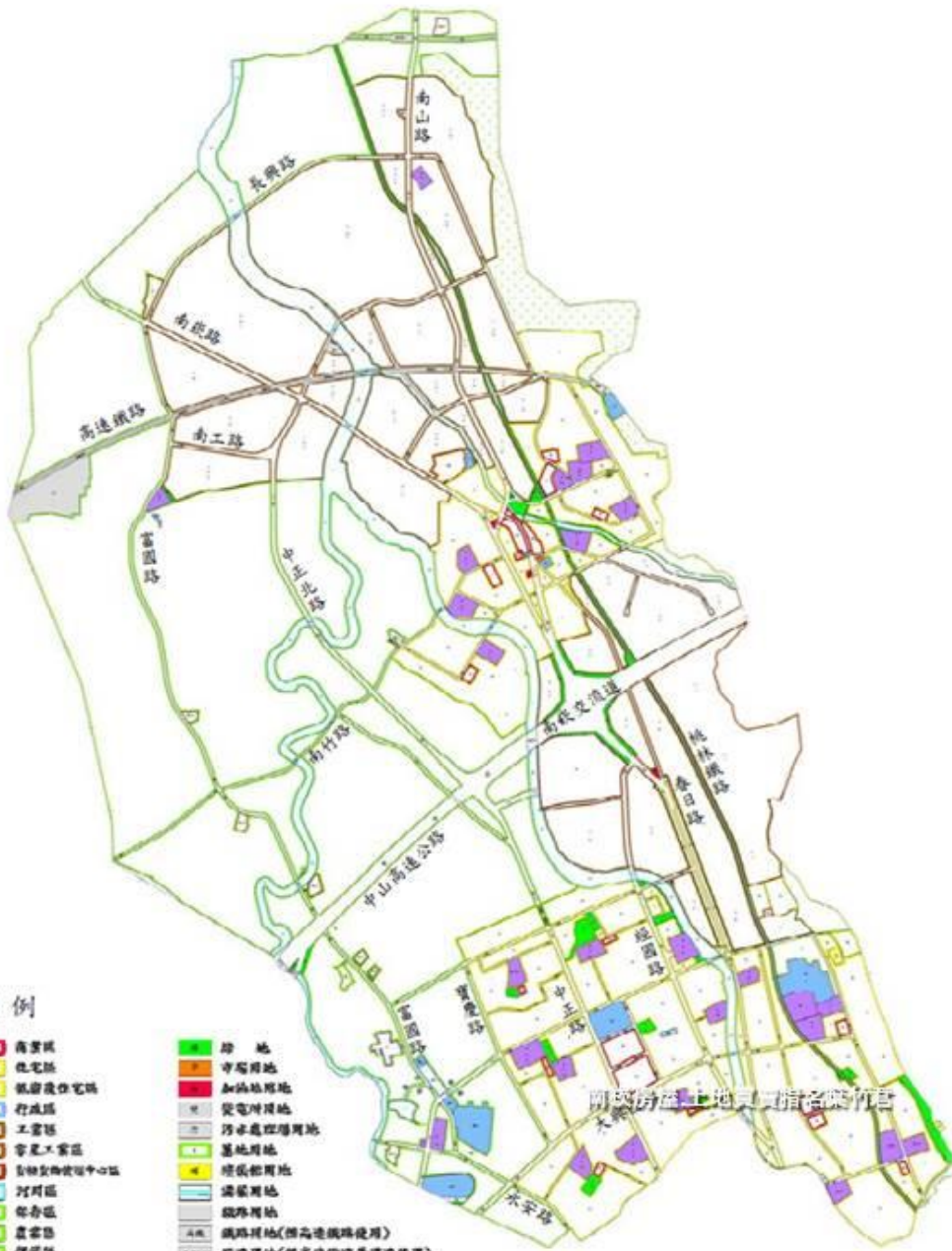


圖 2 現行都市計畫示意圖

配合航空城捷運線G14站周邊土地使用規劃，將桃林鐵路以西、長興路三、四段以北及高速鐵路以北所夾之農業區納入本計畫範圍，與南崁新市鎮工業區相銜接。

圖例

- |             |                 |
|-------------|-----------------|
| 商業區         | 綠地              |
| 住宅區         | 市場用地            |
| 服務專用區       | 加蓋地             |
| 行政區         | 變電所用地           |
| 工業區         | 污水處理用地          |
| 倉庫、倉區       | 墓地              |
| 科學工業中心區     | 墳場用地            |
| 河川區         | 灌溉用地            |
| 都市區         | 鐵路用地            |
| 農區          | 鐵路用地(供高鐵路使用)    |
| 農區          | 鐵路用地(供高鐵路暨鐵路使用) |
| 農區          | 農文區用地           |
| 農區          | 電路用地            |
| 工業聯合專用區     | 捷運站用地           |
| 電信專用區       | 捷運站用地           |
| 宗教專用區       | 捷運站用地(供供鐵路使用)   |
| 河川區(供供鐵路使用) | 鐵路用地            |
| 鐵路用地        | 鐵路用地(供供河川使用)    |
| 學校用地        | 應辦市地產別區         |
| 少年體育用地      | 都市計畫別區          |
| 衛生醫療用地      |                 |
| 公園用地        |                 |



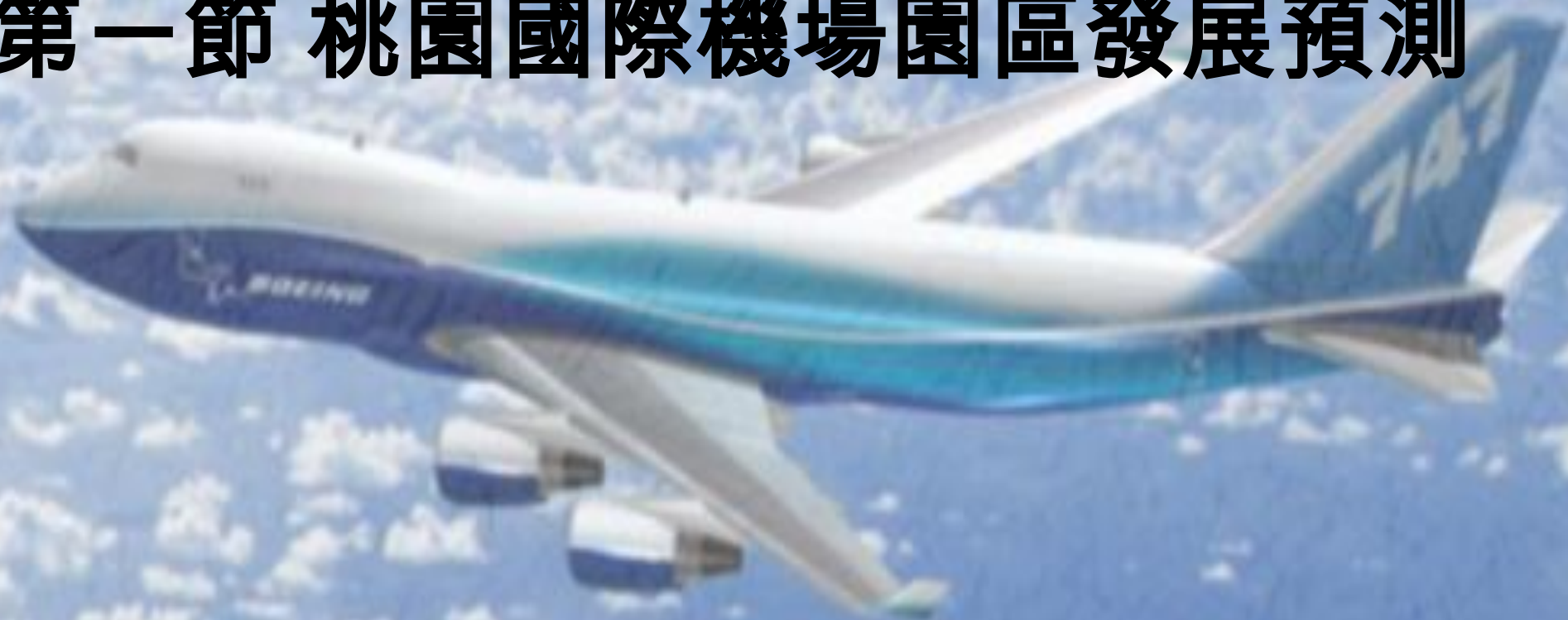


Taoyuan Airport  
桃園機場



## 第四章 發展預測與檢討

# 第一節 桃園國際機場園區發展預測



# 一、航空運量現況分析

## \* 歷年客運量分析

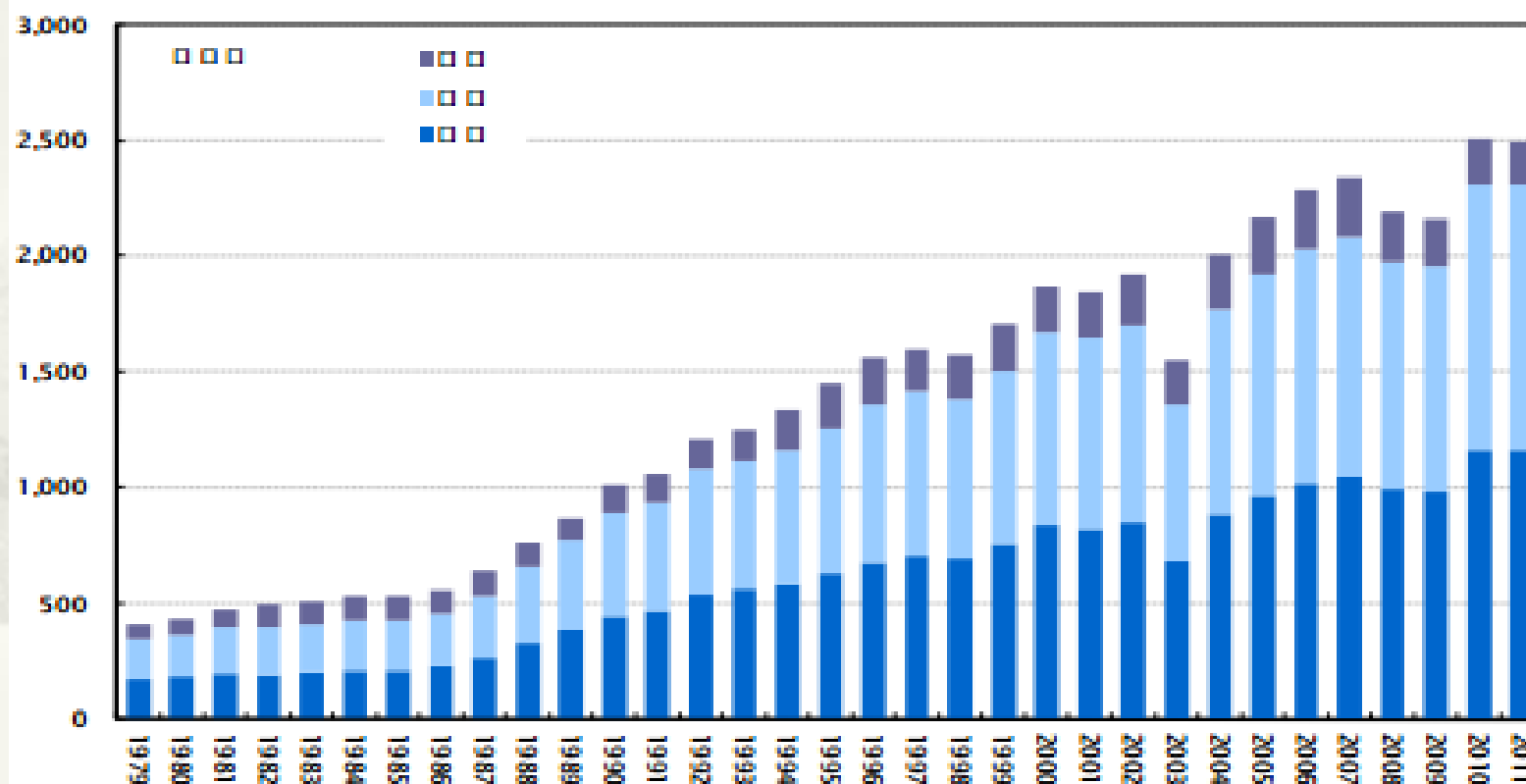


圖 4-1 桃園國際機場之歷年國際客運量變化示意圖

# 一、航空運量現況分析

## \* 歷年貨運量分析

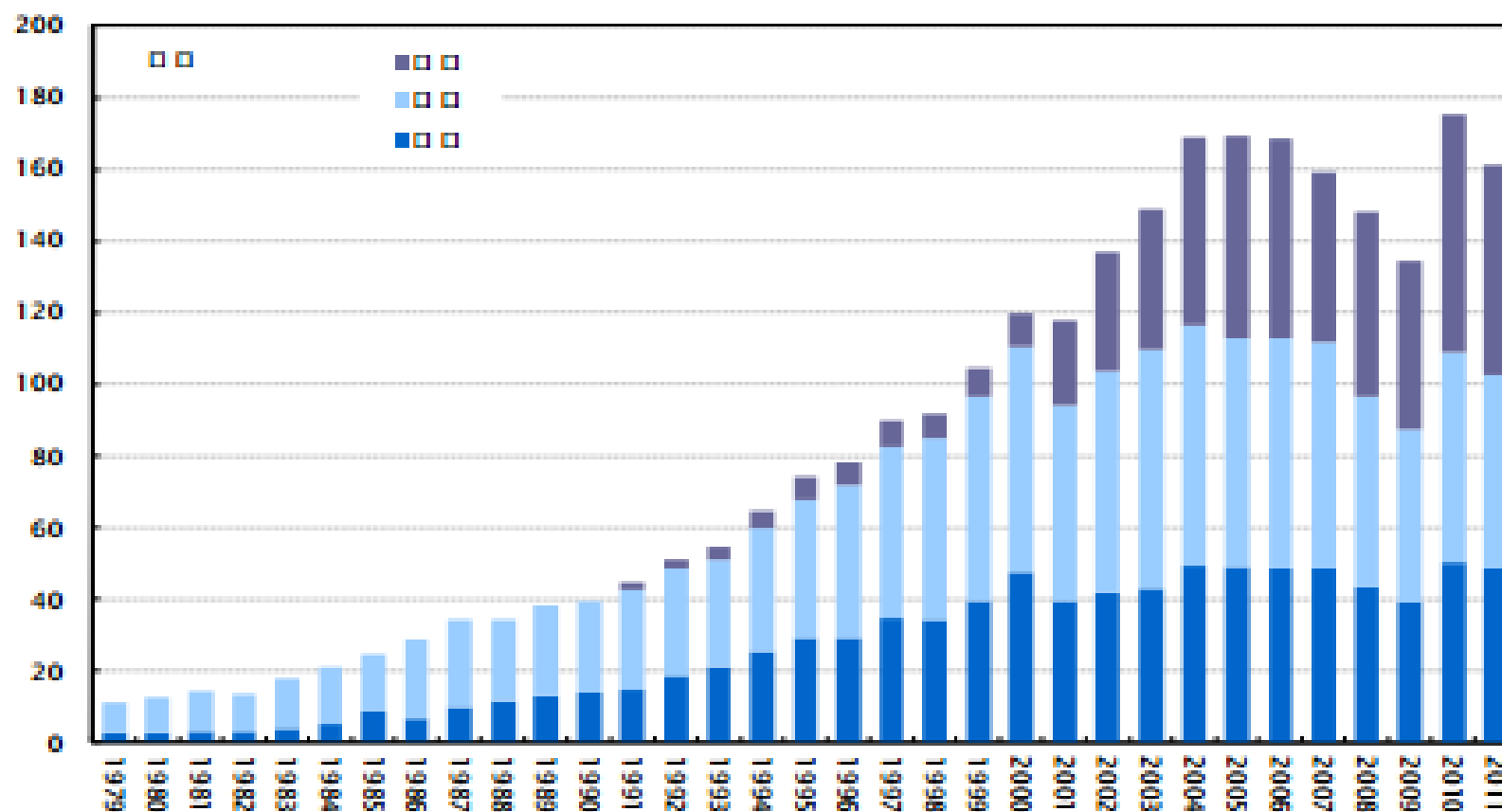


圖 4-2 桃園國際機場之歷年國際貨運量變化示意圖

## 二、航空運量發展預測推估

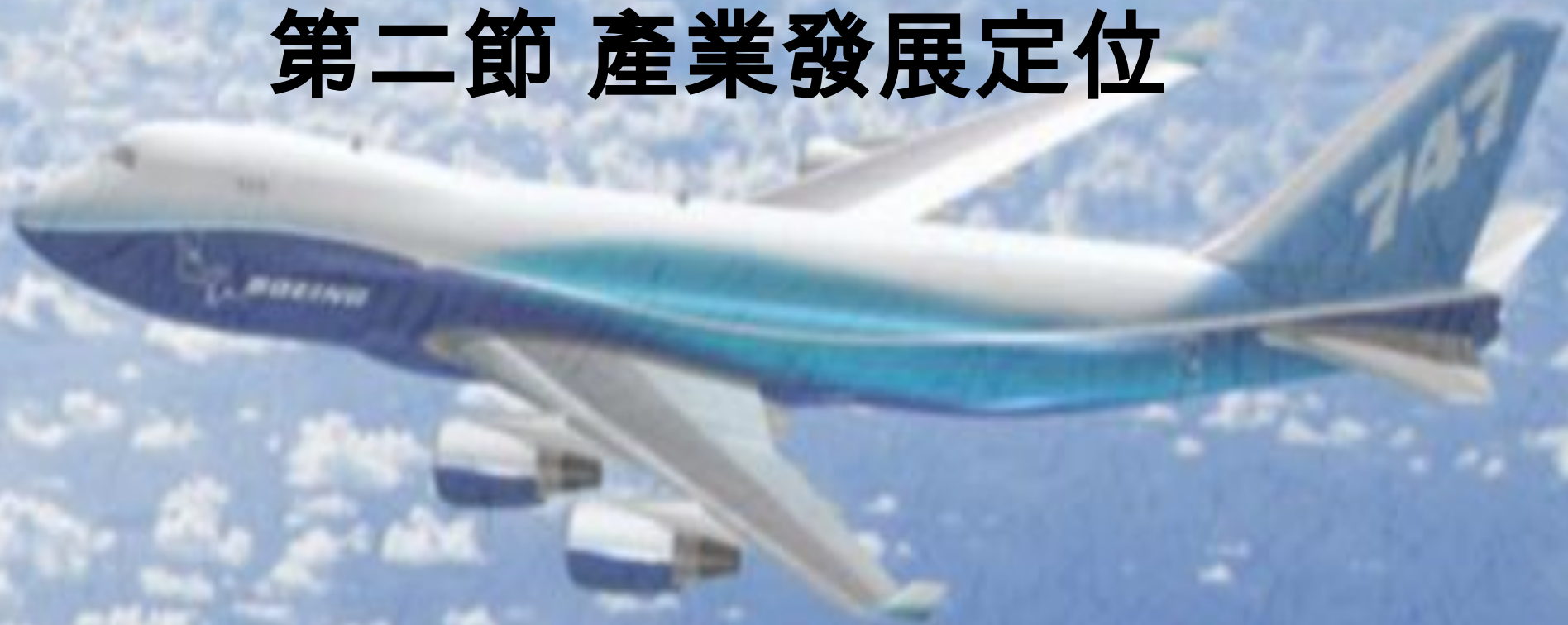
Taoyuan Airport  
桃園機場

表 4-1 桃園國際機場運量預測結果整理(適度發展情境)

| 預測類別 |         | 民國109年<br>(2020年) | 民國119年<br>(2030年) |
|------|---------|-------------------|-------------------|
| 客運量  | 起迄客運    | 1,337             | 1,453             |
|      | 兩岸起迄客運  | 2,204             | 2,817             |
|      | 轉機旅客    | 999               | 1,620             |
|      | 合計(萬人次) | 4,540             | 5,890             |
| 貨運量  | 起迄貨運    | 124               | 153               |
|      | 兩岸起迄貨運  | 85                | 118               |
|      | 轉口貨物    | 113               | 177               |
|      | 合計(萬噸)  | 322               | 448               |
| 起降架次 | 客運航班    | 28.4              | 39.2              |
|      | 貨運航班    | 5.4               | 7.5               |
|      | 合計(萬架次) | 33.8              | 46.7              |

資料來源：臺灣桃園國際機場園區實施計畫，桃園國際機場股份有限公司，民國101年5月

## 第二節 產業發展定位



# 一、產業發展構想

## \* 航空城產業發展要素

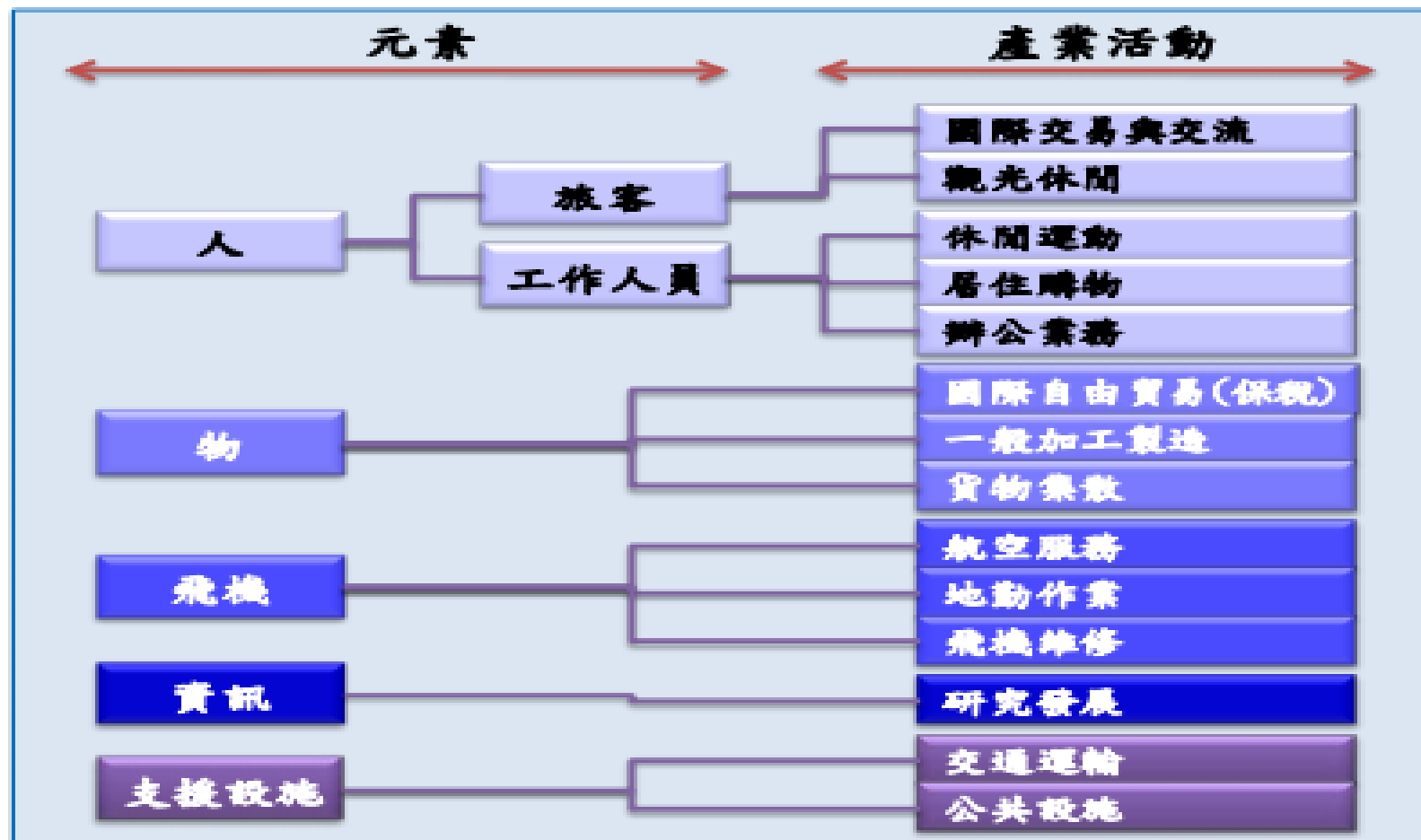


圖 4-3 航空城元素與產業活動對應圖



Taoyuan Airport  
桃園機場

## 產業類別

## 機場依賴型產業

## 機場關聯產業

### 內容

- 1.運輸車輛租賃業
- 2.停車服務業
- 3.空運人員訓練業
- 4.航空及衍生產業
- 5.空廚製造業
- 6.倉儲集散業
- 7.貨物承攬業及報關業(含快遞)
- 8.進出口加工組合業
- 9.航空裝備及維修業

- 1.國際會議服務業
- 2.展示服務業
- 3.餐飲服務業
- 4.國際旅館業
- 5.金融服務業
- 6.電信服務業
- 7.資訊服務業
- 8.研發訓練業
- 9.觀光休閒業
- 10.商業



Taoyuan Airport  
桃園機場

## 桃園縣五大產業群

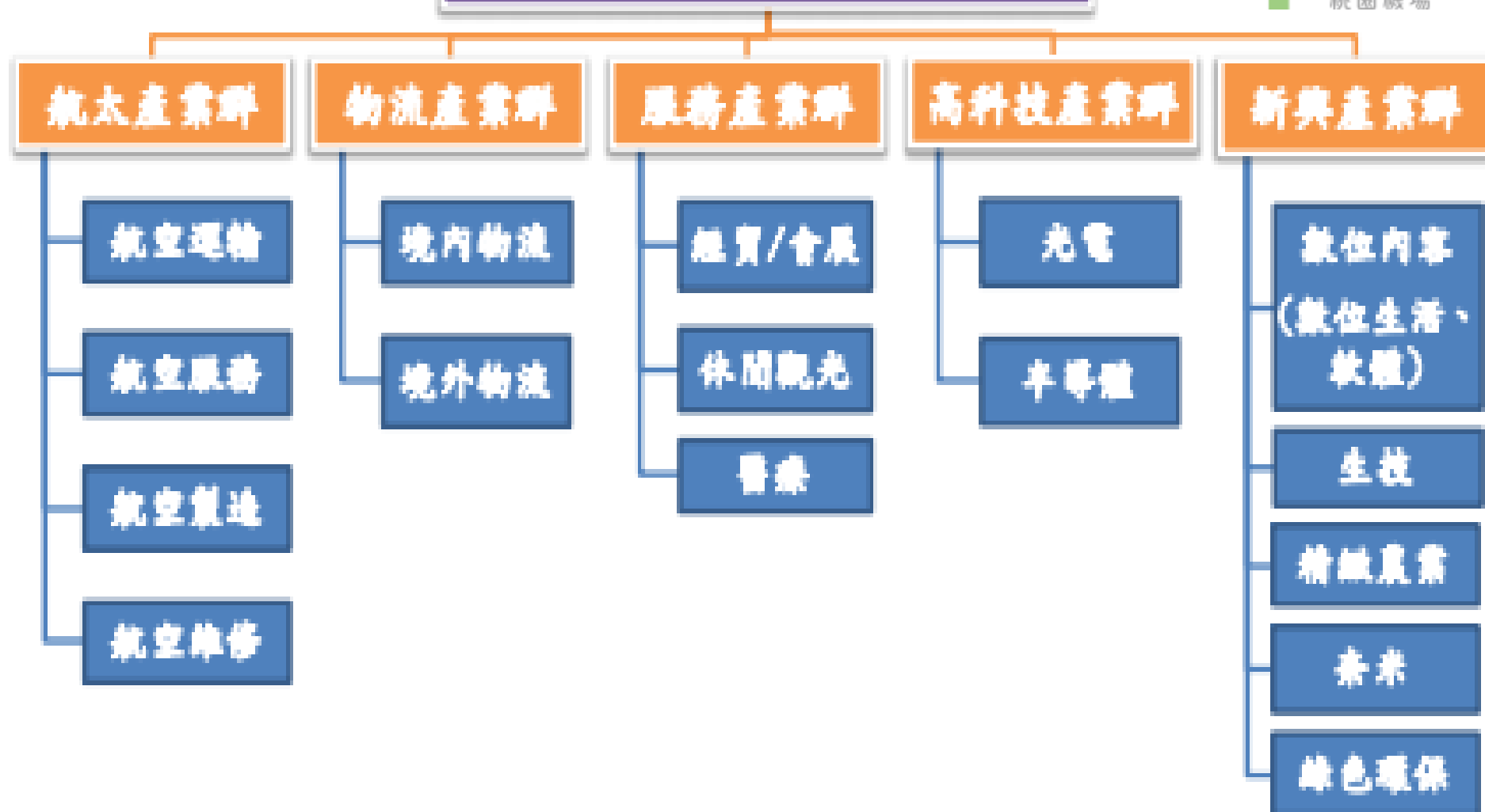


圖 4-4 桃園縣五大產業群示意圖

# 一、產業發展構想

## \* 產業發展概念

1. 國家重點發展產業
2. 六大新興產業
3. 「臺灣產業結構優化-三業四化」
4. 桃園縣優勢產業
5. 發展概念

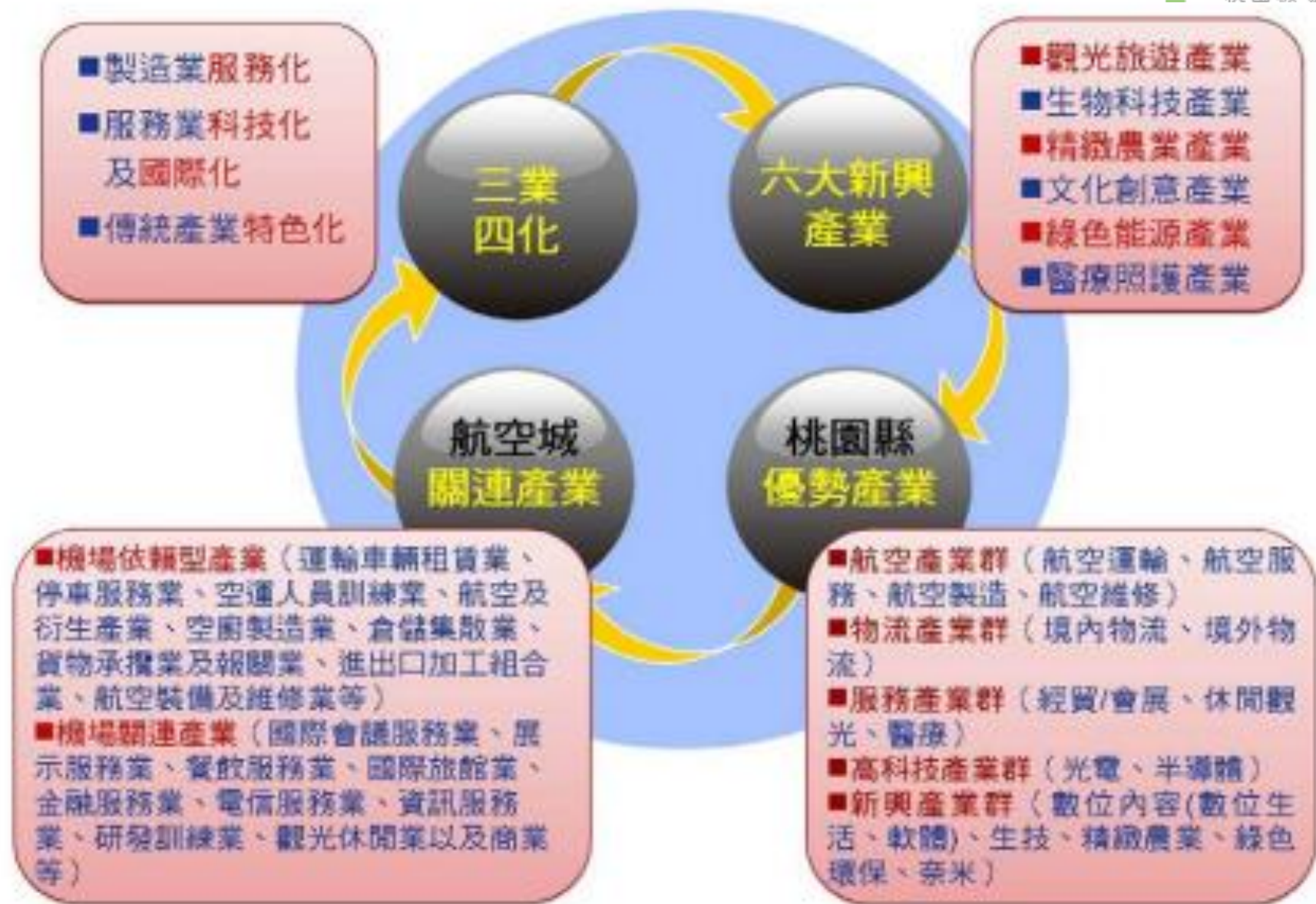


圖 4-5 航空城產業發展概念圖

# 一、產業發展構想

## \* 產業發展內容

### 1. 自由貿易港區

(1) 引進產業原則

(2) 引進產業類別

### 2. 產業專用區

(1) 引進產業原則

(2) 引進產業類別

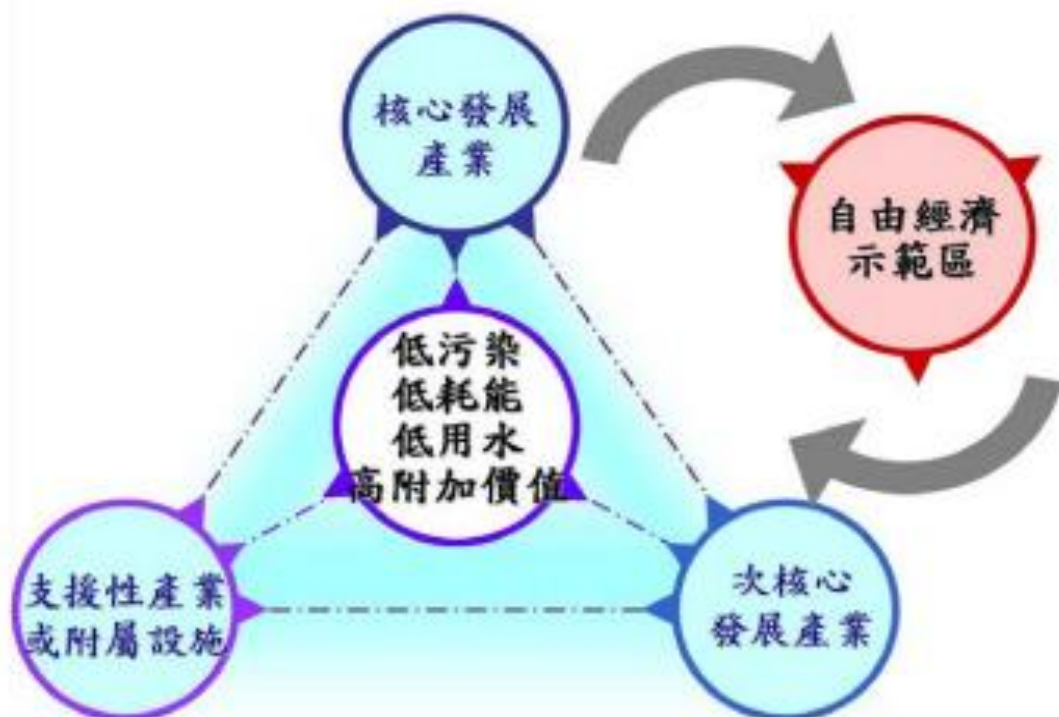
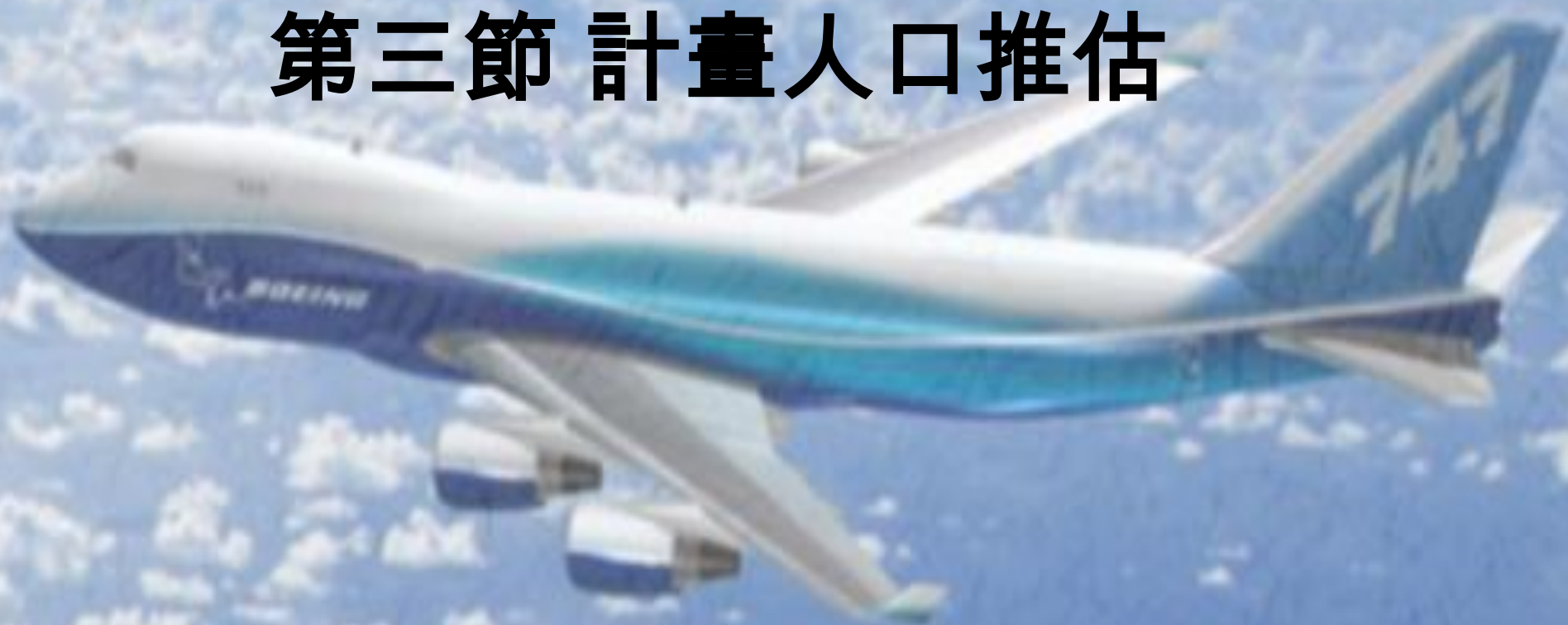


圖 4-6 產業發展內容示意圖

# 桃園航空城引進產業類別一覽表

| 核心發展 產業                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 次核心發 展產業                                                                                                                                                                               | 支援性產 業或附屬 設施                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ol style="list-style-type: none"><li>1.國際物流配銷相關產業</li><li>2. 區域技術服務中心</li><li>3. 文化創意產業</li><li>4. 航空輔助相關產業</li><li>5. 生物科技產業</li><li>6. 精緻農業加值展銷相關產業</li><li>7. 雲端運算產業</li><li>8. 智慧車輛產業</li><li>9. 綠能產業</li><li>10. 工商會議及展覽產業</li><li>11. 複合休閒相關產業</li><li>12. 其他經目的事業<br/>主管機關同意之產業</li></ol> | <ol style="list-style-type: none"><li>1. 國際醫療產業</li><li>2. 國際人才培訓中心</li><li>3. 金融保險相關產業</li><li>4. 批發及零售業</li><li>5. 國際貿易業</li><li>6. 運輸服務業</li><li>7. 其他經目的事業<br/>主管機關同意之產業</li></ol> | <ol style="list-style-type: none"><li>1. 旅館業、飯店業</li><li>2. 一般事務所</li><li>3. 公務機關、法人機構、<br/>社區遊憩設施、社區通訊<br/>設 施、公共事業設施</li><li>4. 前開各款之相關倉庫、<br/>研發、教育、人才培訓、<br/>推 廣、實作體驗、服務辦<br/>公室（所）、生產實驗室、<br/>訓練房舍、環保、勞工衛<br/>生與安全、防災、員工宿<br/>舍、員工餐廳等設施</li><li>5. 其他經目的事業主管機<br/>關同意之產業</li></ol> |

### 第三節 計畫人口推估



## 一、人口預測方式說明

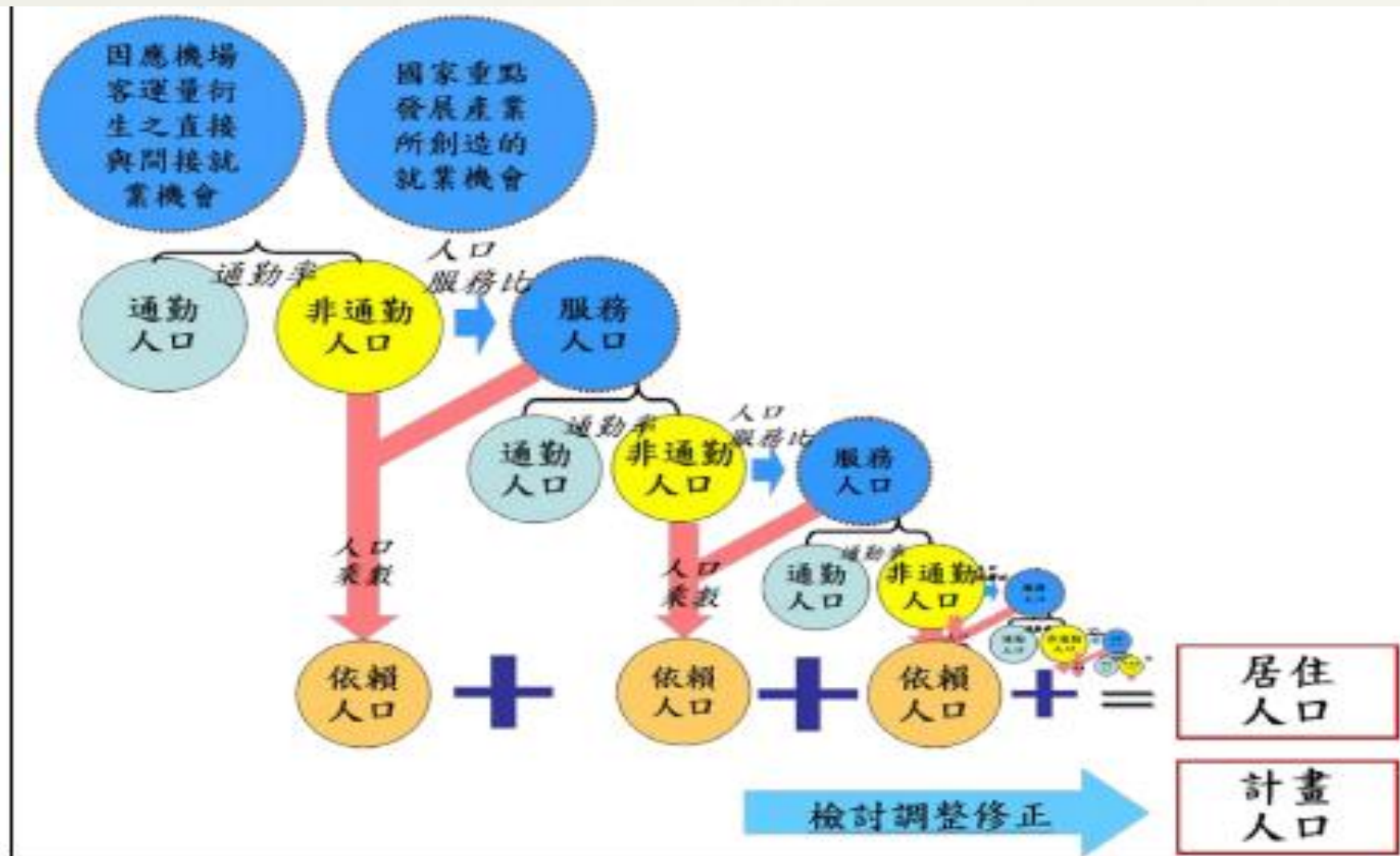


圖 4-7 計畫人口預測推導示意圖

## 二、產業人口推估

### \* 桃園國際機場及業人口之推估

| 目標年(130年)             | 及業人數 (萬人)  |            |            |
|-----------------------|------------|------------|------------|
|                       | 低成長(1,900) | 中成長(2,400) | 高成長(2,850) |
| 因應機場客運量<br>所直接創造的就業機會 | 3.96       | 5.01       | 5.94       |
| 因應機場客運量<br>所間接創造的就業機會 | 8.35       | 10.54      | 12.52      |
| 合計                    | 12.31      | 15.55      | 18.46      |

## 二、產業人口推估

### \* 國家重點發展產業新增就業機會衍生產業人口

經濟部根據國家重點發展產業之規劃，並就桃園縣就業人口占全國就業人口之平均比重概念，合計衍生產業人口約 15,842 人。

### \* 產業人口推估

| 目標年(130年)                    | 可能創造的產業人口 (萬人) |       |       |
|------------------------------|----------------|-------|-------|
|                              | 低成長            | 中成長   | 高成長   |
| 桃園國際機場衍生<br>及業人口             | 12.31          | 15.55 | 18.46 |
| 國家重點發展產業<br>新增就業機會衍生<br>產業人口 | 1.58           | 1.58  | 1.58  |
| 總計                           | 13.89          | 17.13 | 20.04 |



### 三、計畫人口推估

表 4-6 民國 130 年居住人口推估表

| 項目         |            | 低成長   | 中成長   | 高成長   |
|------------|------------|-------|-------|-------|
| 及業人口推估(萬人) |            | 13.89 | 17.13 | 20.04 |
| 相關參數       | 通勤率(%)     | 45    |       |       |
|            | 人口乘數       | 2.21  |       |       |
|            | 人口服務比率     | 0.23  |       |       |
| 推估結果       | 居住人口小計(萬人) | 23.58 | 29.08 | 34.03 |

\* 居住人口

\* 計畫人口

表 4-10 計畫人口總量管制檢討表

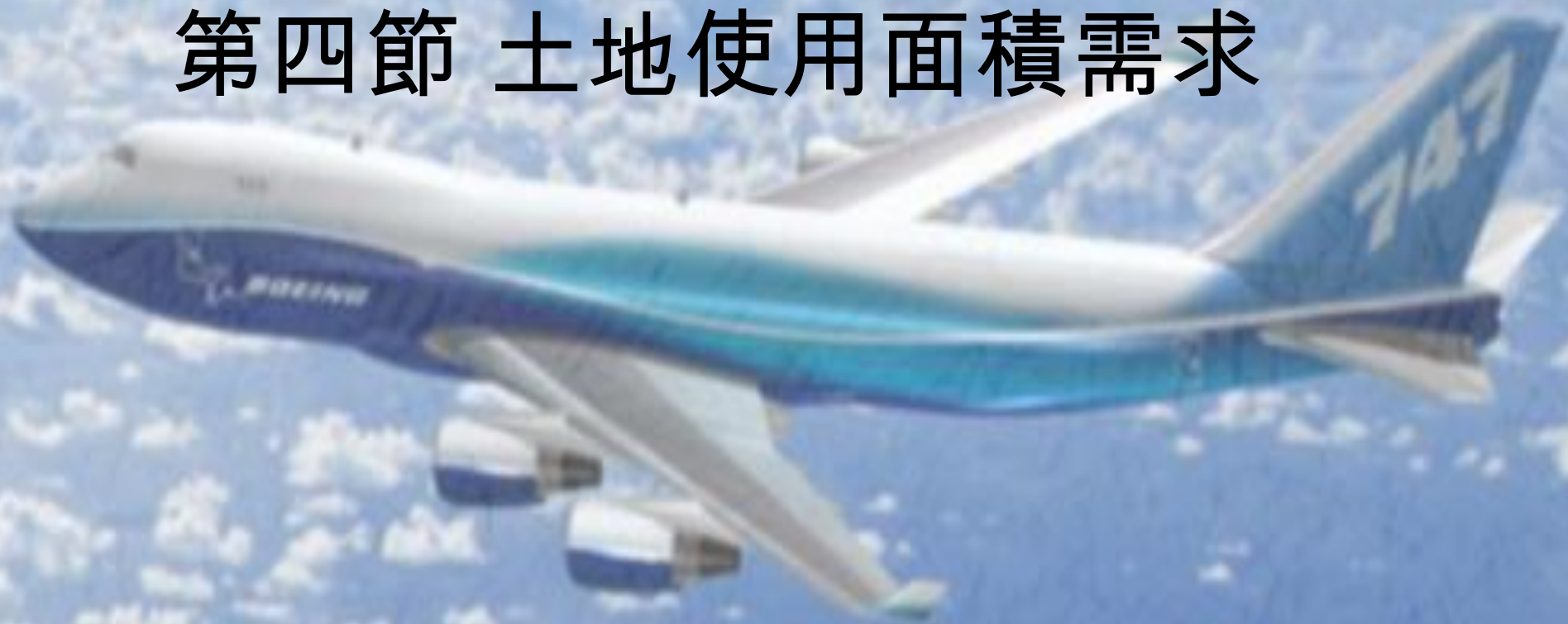
| 項目                       | 115年<br>(萬人)      | 130年<br>(萬人)      |
|--------------------------|-------------------|-------------------|
| (A)區域計畫之全縣發展總量上限         | 221 <sup>註1</sup> | 250 <sup>註2</sup> |
| (B)全縣尚可容納人口(扣除現況人口201萬人) | 20                | 49                |
| (C)桃園縣內重大都市計畫縣外社會增加人口    | 4.66              | 11.52             |
| (D)本計畫縣外社會增加人口           | 6.60              | 11.00             |
| (E)總量管制檢討(B-C-D)         | +8.74             | +26.48            |

註1：依全國區域計畫(內政部 102 年 10 月)

註2：依桃園縣區域計畫(草案)

## • 小 結

## 第四節 土地使用面積需求



# 一、機場專用區

- \* 桃園國際機場用地

- \* 桃園國際機場園區綱要計畫

包括第三跑道、新貨運站、貨機坪、第三航站、客機坪、支援輔助設施區、維修區等。擴大面積約508公頃。

- \* 機場專用區共需約1,732公頃土地。



## 二、自由貿易港專用區

- \* 貨運及貨物加值專用區
- \* 周邊擴建區
- \* 擴大吸引國內外人流、物流及金流投資規模，並支援及補充現行自由貿易港區之需求。
- \* 自由貿易港區內產業規劃重點
  - ① 機場園區綱要計畫內容
  - ② 導入具備物流
  - ③ 製造與支援

# 三、產業專用區

## \* 因應桃園縣工業用地轉型之需求

- ① 工業區土地應逐步釋出以因應都市發展
- ② 未來此間之企業廠房，將鼓勵其搬遷至機場周邊產業專用區發展
- ③ 重點產業或加工出口產品將於機場園區周邊集中規劃

## \* 因應機場園區及國家重點產業之發展需求

- ① 全面提升台灣經濟與國際地位，符合整體產業轉型升級需求
- ② 計需劃設 500 公頃~600 公頃之產業專用區

## 四、商業及車站專用區



依「都市計畫定期通盤檢討辦法」規定，商業區總面積占都市發展用地總面積之比例不得超過15%，計算商業區面積不應超過679公頃。



# 五、住宅區

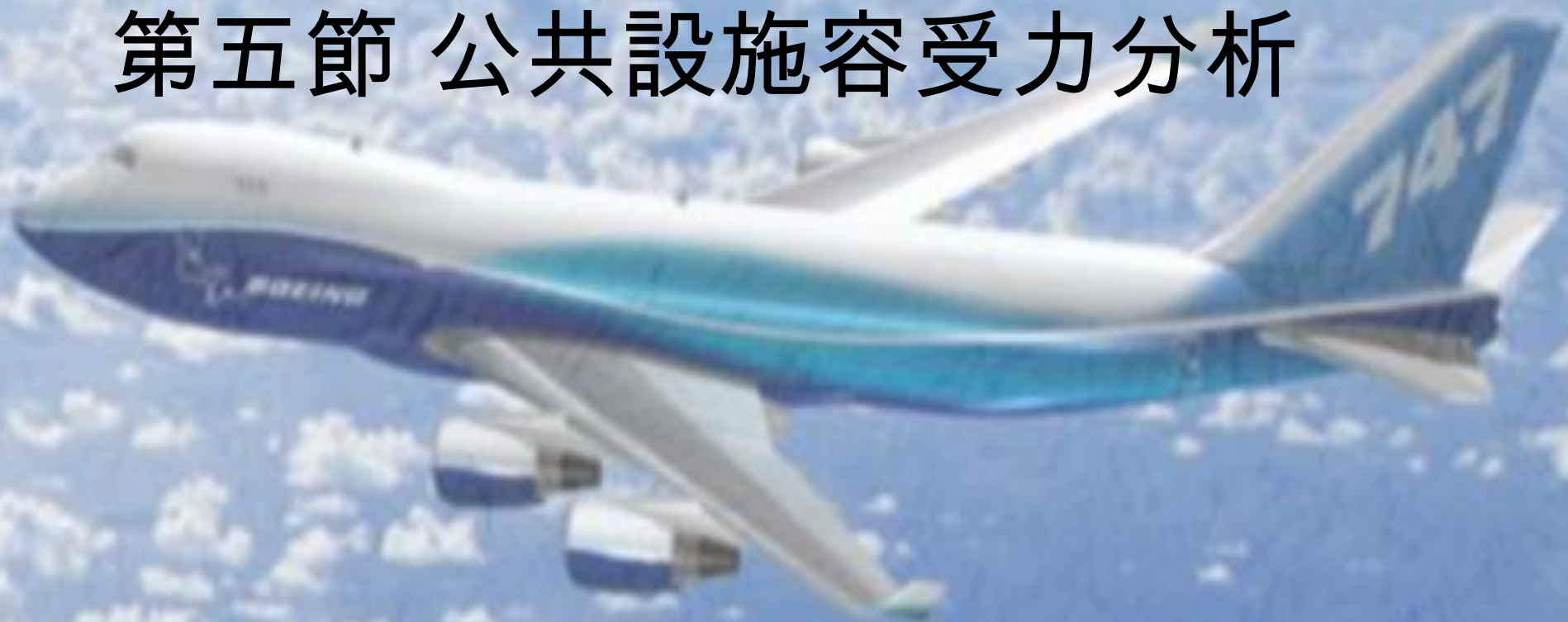
- \* 本計畫人口20萬人，推估戶數8.47萬戶，總樓地板面積約1,398，以住宅區容積率200%推估住宅用地需求約700公頃。



表 4-11 土地使用需求規模推估綜理表

| 項目                  | 推估說明                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 推估面積        |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| 機場專用區               | 包括現有桃園國際機場用地及桃園國際機場園區綱要計畫指導新增第三跑道機場擴建用地範圍                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 1732 公頃     |
| 自由貿易港專用區            | 依桃園國際機場園區綱要計畫指導自由貿易港區擴建範圍，包含現有航空貨運園區及其周邊航空噪音 60 分貝線以北至台 15 線之間地區。                                                                                                                                                                                                                                                                 | 161 公頃      |
| 產業專用區 <sup>12</sup> | <ul style="list-style-type: none"> <li>以「因應機場客運量所間接創造的就業機會」(8.35 萬)及「國家重點發展產業所創造的就業機會」(1.58 萬)，計約為 9.93 萬個就業機會。</li> <li>根據 2006 年工商普查單位從業樓板需求，篩選相關適用產業類型，包括機械設備製造業 43.78 m<sup>2</sup>、及倉儲業 195.88 m<sup>2</sup>；並取產業發展每人所需樓地板面積 120 m<sup>2</sup>~140 m<sup>2</sup>，並依容積率 240%推估產業專用區需求面積，估計需劃設 500 公頃~600 公頃之產業專用區。</li> </ul> | 500~600 公頃  |
| 商業及車站專用區            | 桃園縣未來升格為直轄市，依「都市計畫定期通盤檢討辦法」規定，商業區總面積占都市發展用地總面積之比例不得超過 15%，計算商業區面積不應超過 679 公頃。                                                                                                                                                                                                                                                     | 不應超過 679 公頃 |
| 住宅區                 | 本計畫人口 20 萬人，推估戶數 8.47 萬戶(參考區域計畫二通草案 115 年戶量 2.36 人/戶推計)，並依桃園縣平均每戶建坪 50 坪(165 m <sup>2</sup> )(參考內政部營建署住宅資訊統計年報)，總樓地板面積約 1,398 公頃，以住宅區容積率 200%推估住宅用地需求約 700 公頃。                                                                                                                                                                    | 700         |

## 第五節 公共設施容受力分析



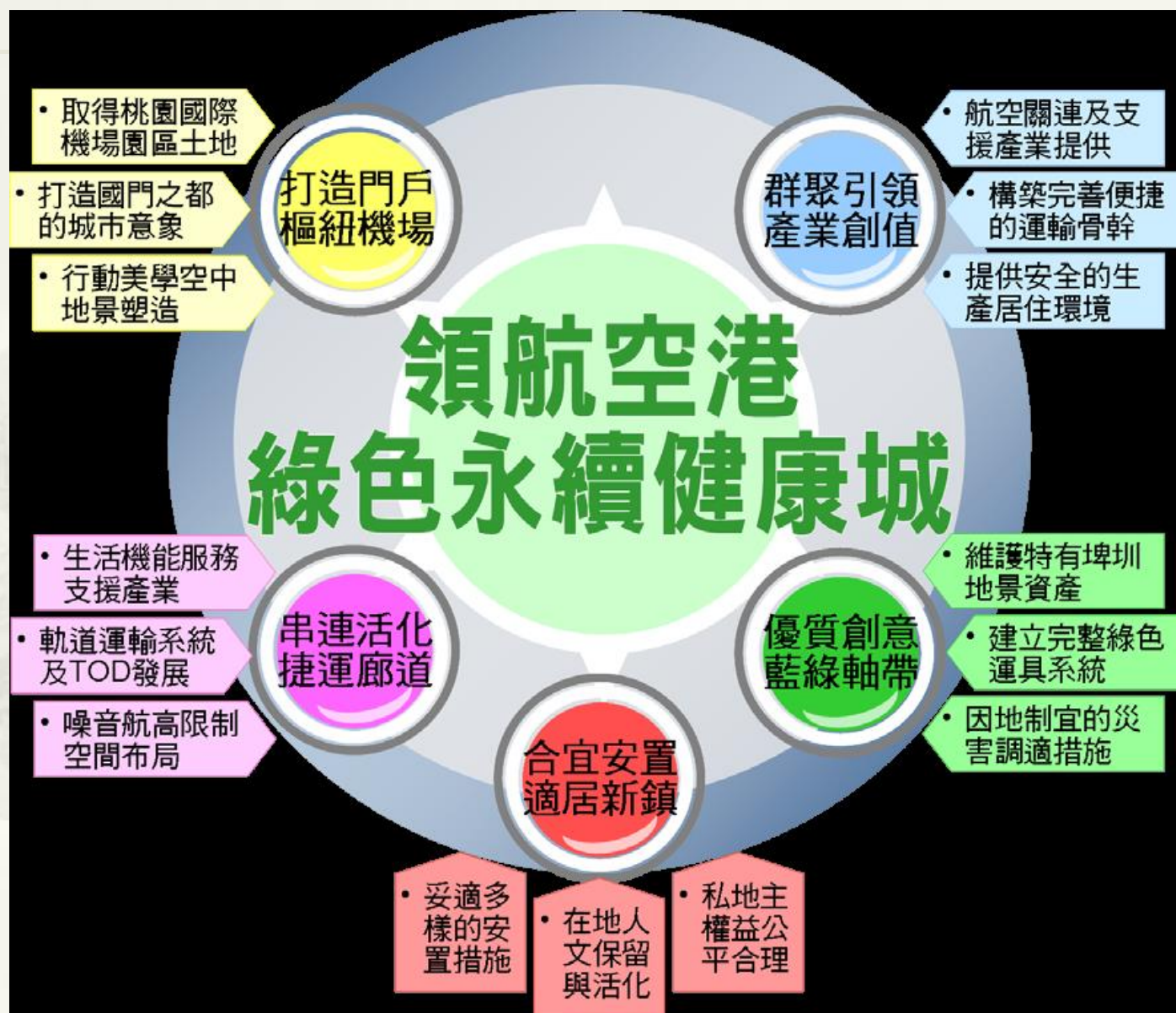


# 一、計畫目標

---

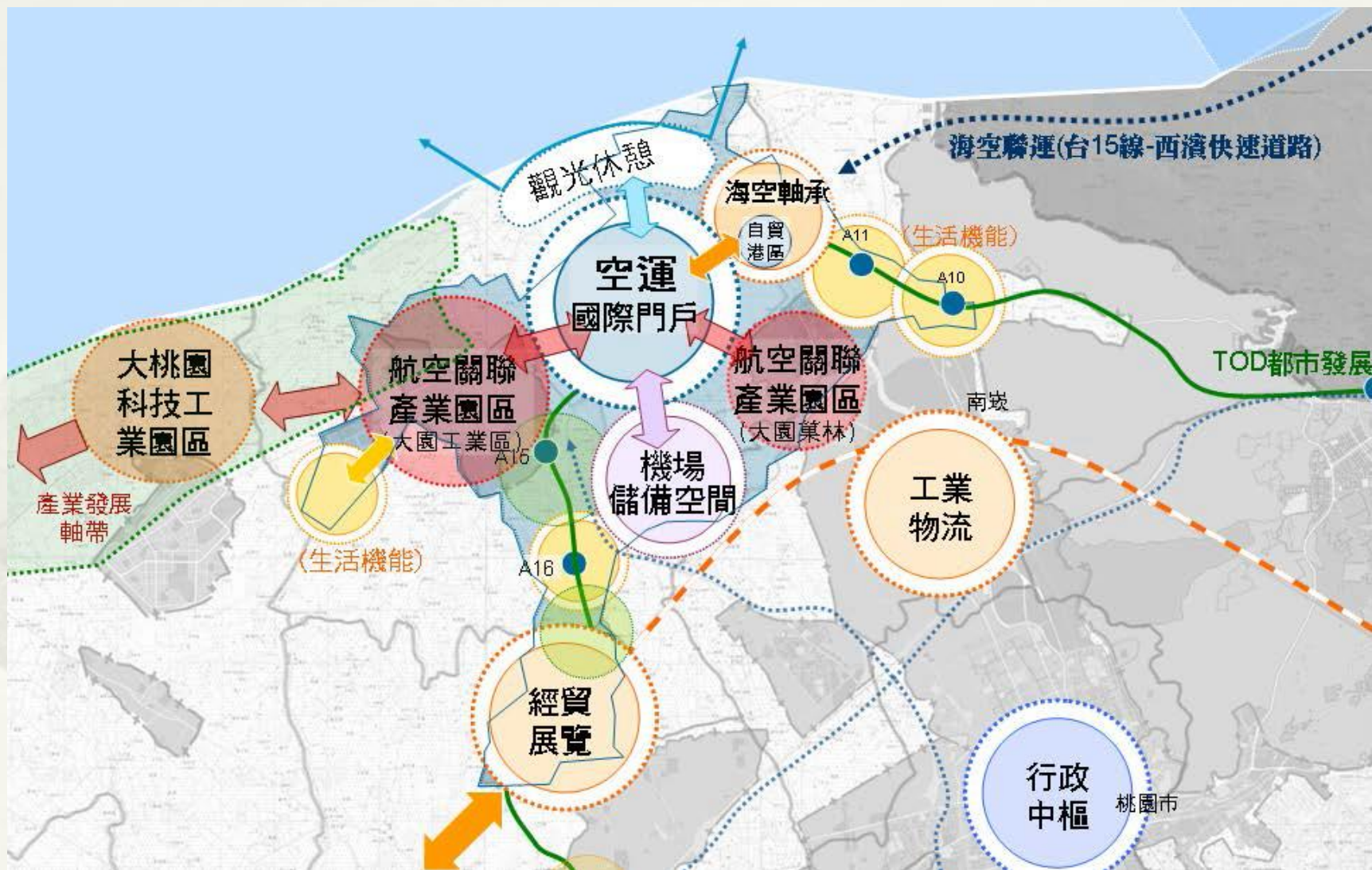
- \* (一)發展成為東亞樞紐機場，打造首要門戶提升國家競爭力
- \* (二)引領自由經濟啟航，帶動國家產業產值提昇及轉型
- \* (三)串連活化捷運廊帶，發揮軌道運輸效能
- \* (四)優質創意藍綠軸帶，形塑北臺區域新都心
- \* (五)尊重在地人文，妥善安置適居環境

# 計畫定位-領航空港綠色永續健康城

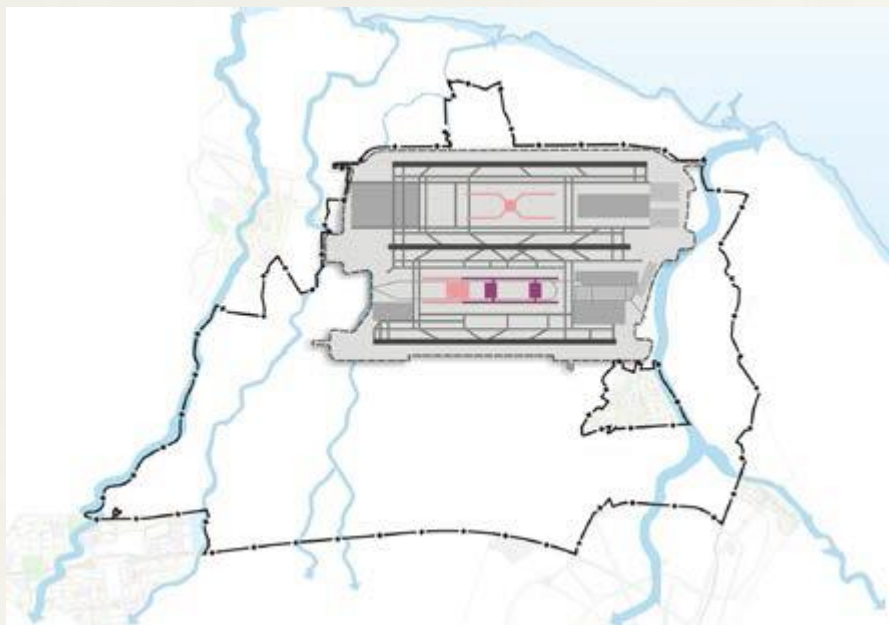


# 規劃構想

- \* (一)東向：雙港合一，創造桃園國際機場人流、物流鏈結
- \* (二)西向：支援大桃園科技工業園區，發展新興科技軸帶
- \* (三)北向：連結沿海遊憩廊帶，引導觀光人流
- \* (四)南向：推動產業及生活支援服務，連結高鐵國際商務城



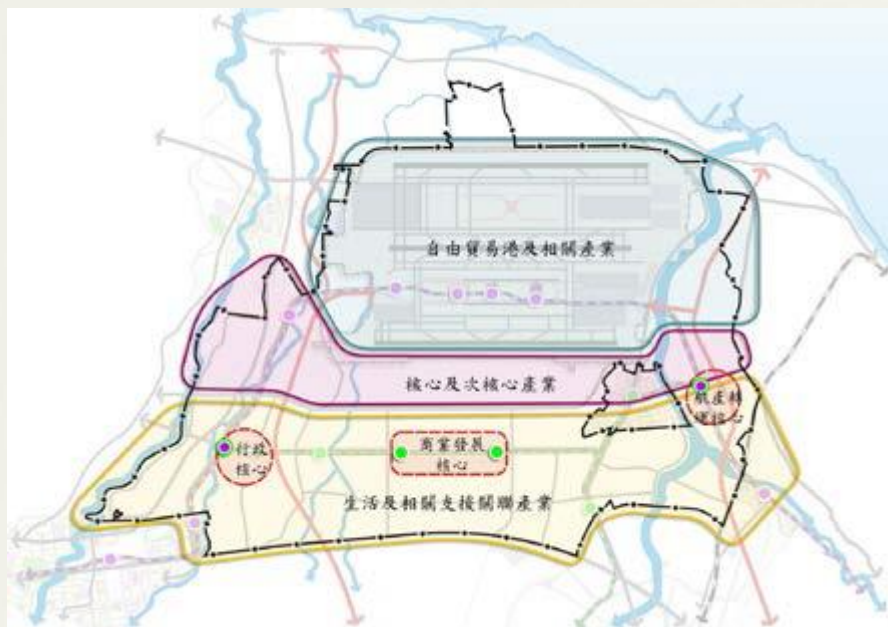
# 空間發展結構



(一)一個國際機場



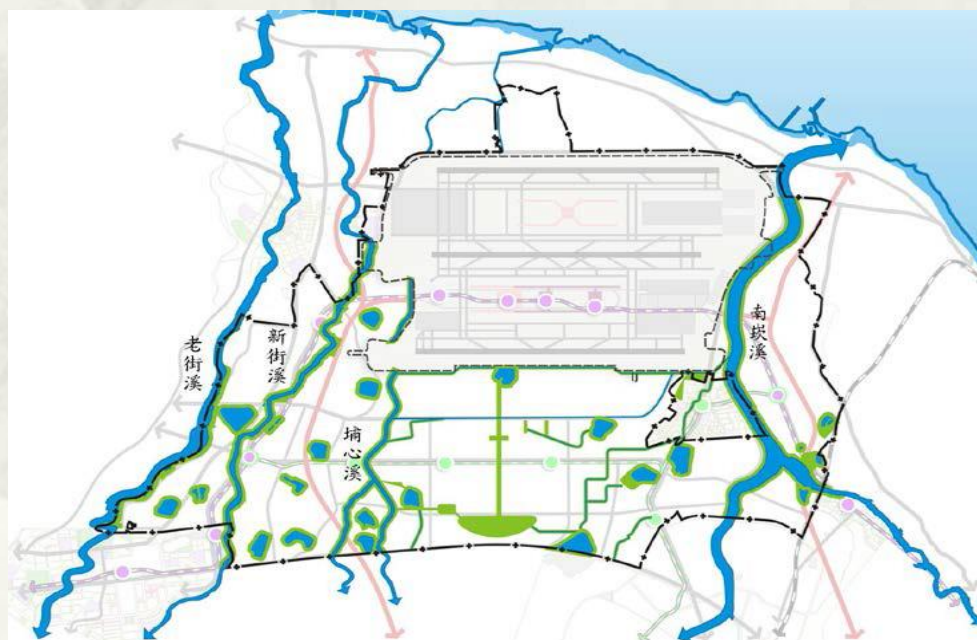
(二)二高二捷



(三)三環三核



(四)四縱四橫



(五)五大生態綠系

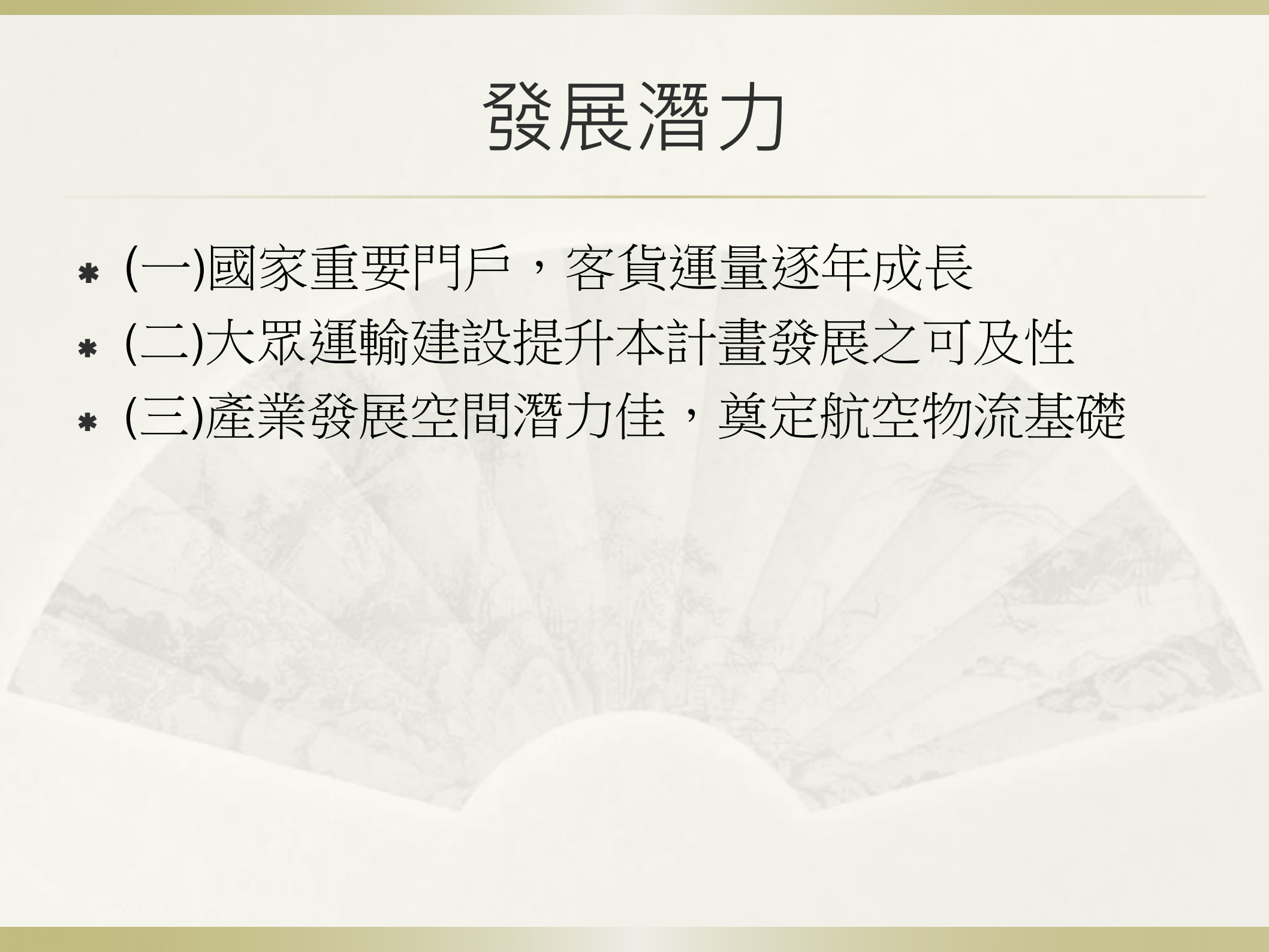
# 外部威脅

---

- \* (一)全球暖化，極端氣候之因應
- \* (二)大陸城市及航運擴展，海西特定區的威脅
- \* (三)國土空間發展目標及總量管制
- \* (四)與周邊既有都市計畫區之競合

# 發展潛力

---

- \* (一)國家重要門戶，客貨運量逐年成長
  - \* (二)大眾運輸建設提升本計畫發展之可及性
  - \* (三)產業發展空間潛力佳，奠定航空物流基礎
- 

---

# 英文論文

research on city public traffic system planning

城市公共交通樞紐選址與商業潛能開發

**Breaking the trend of modern transportation of various modes of transportation single development pattern, to form a variety of transportation that is a division of labor and co-integrated development model for China's major cities, as the main realization of public transport, development and construction of multi-level urban public transportation hub is an important foundation.**

- \* 現代交通的發展趨勢打破了各種交通方式單一的發展格局，形成多種交通方式既有分工又有合作的綜合發展模式，對於我國各大城市而言，實現以公共交通為主體，發展和建設多層次的城市公共交通樞紐是重要的基礎。

**Urban public transport hub is the city passenger transport system, an important node, hub to attract a lot of traffic at the same time bringing commerce, real estate, advertising, resource development and other commercial potential, and therefore a reasonable choice pivot position not only affect the normal functioning of the transportation hub function , but also affect the business benefits brought about by the hub**

- \* 城市公共交通樞紐是城市客運交通系統中的重要節點，樞紐吸引的大量客流同時帶來了商貿、房地產、廣告、資源開發等商業潛能，因此樞紐位置的合理選擇不但影響著樞紐交通功能的正常發揮，也影響著樞紐所帶來的商業效益**

**Hub layout** Locating city passenger transportation hubs can be divided into two categories: one is to serve the city traffic, in order to undertake Transferring to a different main functions and internal line between the various modes of transportation between the city; the other is located in airports, railway stations, docks and other, mainly to solve the problem of external transport and cohesion conversion city traffic, often referred to as "external transport hub"

- \* 樞紐佈局選址方法:城市客運交通樞紐主要可以分為兩類：一類是服務於市內交通，以承擔市內各種交通方式之間和不同線路內部之間的中轉換乘為主要功能；另一類是位於機場、火車站、碼頭等，主要解決對外交通與市內交通的銜接轉換問題，通常稱之為“對外交通樞紐”

**Urban public transport hub carries a variety of modes of transport in one place, both in the limited space inside the flow line to solve a variety of vehicles organization, improve cohesion and external various transportation systems and the surrounding roads, but also to improve the overall traffic in the area environment, attracting a large number of passenger play commercial potential. From a macro perspective, the hub of component elements include nodes, lines and networks.**

- \* 城市公共交通樞紐承載著多種交通方式於一處，既要在有限的場地內要解決內部各種車輛的流線組織，完善與外部各種交通系統和周邊道路的銜接，更要改善該地區的整體交通環境，吸引大量的客流發揮商業潛能。從宏觀角度看，樞紐構成要素包括節點、線路和網絡。**

**Node is the hub of the system function space operations gathering places; the line is the hub in order to ensure spatial displacement of passengers necessary infrastructure; and channel network is the hub of various levels of nodes and lines composed of. Its location can be rational distribution method via node flow method. Firstly, traffic flow distribution networks and lines to give each node the size of traffic flow, according to the traffic node is set to determine the position of a public transportation hub, concrete steps are as follows**

- \* 節點是樞紐系統功能作業的空間聚集場所；線路是樞紐為了保證乘客的空間位移必須的基礎設施；而網絡是指各個不同層次的樞紐的節點和線路共同組成的通道。其選址方法可以通過節點流量法進行合理佈局。首先利用交通網絡的流量分配得到各個節點和線路的交通流量的大小，根據節點的流量確定該位置是否設置為公共交通樞紐，具體步驟如下**

**1. Determine the regional transport network and the division of traffic zone. 2. Assign passenger OD matrix to transport networks, to give each section of the flow  $q_{ij}$ . 3. Calculate the passenger traffic of each node: 4. Each node traffic sorted by size, has made a number of  $m$  of the planned total number of hub. The above process may get public transportation hub layout scheme.**

- \* 1.確定交通網絡區域範圍並劃分交通小區。2.將客流OD矩陣分配到交通網絡中，得到各個路段的流量 $q_{ij}$ 。3.計算各個節點的交通客流量。4.將各節點按照交通流量大小排序，取得規劃總數量為 $m$ 的樞紐個數。上述方法可以得到公共交通樞紐的規劃佈局方案。

**Commercial potential development of public transport hub in the planning and construction of the hub at the same time, should be business planning and development, in order to speed up the recovery of funds, increase economic efficiency. First, the development of urban public transportation hub resources must be based on transport as a fundamental, major public transport hub attached to rail traffic and generate resources, therefore, it must rely on commercial development and use of rail to rail transportation function, based on reasonable and appropriate develop**

- \* 公共交通樞紐的商業潛能開發在樞紐規劃建設的同時，應進行商業規劃和開發，以加快回收資金，提高經濟效益。首先，城市公共交通樞紐資源的開發必須以交通運輸為根本，大型公共交通樞紐資源依附於軌道交通而產生，因此，其商業開發和利用必須依托軌道交通，以軌道交通功能為基礎，合理、適度開發**

**Secondly, rail transportation, real estate, commerce, advertising and communications resources development and subway traffic is closely related to its commercial resource development and subway operators complementary, should constitute rail transit mainly to subway, real estate, commerce, advertising and communications, etc. resource development, supplemented by the service system, improve the function of public rail transport services**

- \* 其次，軌道交通房地產、商貿、廣告和通信資源的開發與地鐵的客流量息息相關，其商業資源開發與地鐵交通運營相輔相成，應構成以軌道交通為主，以地鐵、房地產、商貿、廣告和通信等資源開發為輔的服務體系，完善軌道交通服務大眾的功能**

**Again, urban public transport hub as an important focal point of the city and sending passenger transport, its organization and management not only to meet the largest and fastest growing transit passenger flow distribution requirements, but also should meet evacuation and passenger carriers to match capacity requirements**

- \* 再次，城市公共交通樞紐作為城市客運交通的重要匯集點和發送點，其組織管理不僅要滿足最大、最快集散中轉客流的要求，還應該滿足疏散和承運客流能力相匹配的要求**

**the promotion of commercial development hub**  
**If the one-sided pursuit of scale passenger hub,**  
**while ignoring its construction harmony with the**  
**surrounding road network system, it will definitely**  
**cause traffic congestion, urban traffic system**  
**operating inefficiencies and other issues. Thus**  
**ensuring the hub and urban road network**  
**construction and operation of an integrated**  
**system is the basis for the promotion of**  
**commercial development hub**

- \* 如果片面地追求樞紐的客流規模，而忽視其建設與周邊道路網系統的協調，必定會造成城市交通擁堵，城市交通系統運行效率低下等問題。因此保證樞紐建設運營與城市路網系統的一體化是促進樞紐商業開發的基礎

**Urban public transport hub implies a huge opportunity to develop its commercial form There are five types: Multi-type, its location in the target investment interests generally around one large hub, occupying the land area and the development of the property to the scale effect direction, but also we need precise breakdown on capital investment and operational**

- \* 城市公共交通樞紐蘊涵著巨大的商機，其商業形態有五種開發類型：一是投資利益的多元型，其選址的目標一般圍繞較大的樞紐站，佔據土地面積和發展物業效果向規模化的方向發展，更需在資金投入和運作上精密細分**

**Second, the complex, at the initial stage of construction traffic hub, you can use the accumulation of traffic potential efficacy of complementary, coordinated development of shopping center formats to build up popularity, by satisfying the complementary aspects of the effectiveness of consumer features, extending customer shopping the residence time centers, thereby increasing the consumption of virtually; three distinctive functional in airports, terminals, bus stations and other tourist hubs, tourist attractions can be developed according to different themes store features**

- \* 二是具有互補效能的複合型，在交通樞紐站的建設初始階段，可以利用積聚客流量的潛能，協同發展用以積聚人氣的購物中心業態，通過滿足消費功能方面的互補效能，延長顧客在購物中心內的停留時間，從而在無形中增加消費量；三是個性鮮明的功能型，在機場、碼頭、旅遊巴士站等樞紐，可以根據不同的特點發展旅遊特色的主題商店**

**Fourth, there is a good environment polymeric, it shall retain cultural characteristics, with excellent shopping environment and culture gather popularity; five is fast and friendly, next to the rail station workers are often out of the direct construction of an efficient and convenient store on the purchase of goods and services increased Featured**

- \* 四是有良好的環境聚合型，應根據需要保留文化特色，用優良的購物環境和文化氛圍集聚人氣；五是快捷便利型，在上班族經常進出的軌道車站旁邊，直接建設一種快捷便利的商店，在選購服務上增加特色商品**

**Conclusion location problem of urban public transport hub is a matter of planners and developers concerned about the resources, rational planning of transport hub not only to consider the distribution of industrial and commercial enterprises, residential areas and other land properties and function of the cell, but also taking into account the passage of passenger transport corridors in order to make full use of existing facilities and avoid redundant construction and investment, more importantly, according to the development of urban spatial structure, to make a rational distribution hub, to guide and promote the commercial development of the city, the hub of opportunities to achieve**

- \* 結語城市公共交通樞紐的選址問題是規劃人員和資源開發人員關心的問題，合理規劃交通樞紐不僅要考慮工商企業、居住區等用地性質與功能小區的分佈，還要考慮到客運交通走廊的通道，以便充分利用現有的設施條件，避免重複建設與投資，更重要的是要根據城市空間結構的發展，對樞紐做出合理佈局，引導並促進城市的商業開發，實現樞紐的無限商機**

---

# The End

