

行政陳述意見狀

陳述人：陳朝成等 118 人

程序代理人：林彥彤
台北市中山區天祥路 61 巷 22 號 2 樓
(02)25969525

王曦
同上

張志誠
台北市中正區愛國西路 9 號 3 樓之 3
(02)2388-0667

張采羚
同上

李應有
同上

呂理坤
同上

蔡梅芬
同上

田奇峯
同上

王寶萱
同上

許文懷
同上

林子琳
同上

楊品紋
同上

為上列當事人參與「擬定桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫案」
106 年 8 月再公開展覽修正草案（以下簡稱再公展版本）聽證會議事件，
依法陳述意見事：

程序部分

壹、內政部公告參與聽證者應於 107 年 1 月 23 日前申請調查證據，惟參與聽證者斯時尚未收受他方書狀，且辦理聽證機關亦未整理本案爭執或不

爭執事項完畢，本案事實及爭點既未釐清，客觀上根本無從於 107 年 1 月 23 日前提出所有調查證據申請方法：

- 一、內政部固以 107 年 1 月 2 日台內營字第 1060820456 號公告本案於 107 年 1 月 13 日辦理選任代理人之協調會，並命參與聽證者應於 107 年 1 月 23 日前填具書面意見表、提出相關事證，如有證人、鑑定人或其他證據申請調查，亦應於 107 年 1 月 23 日前提出，復於 107 年 1 月 25 日舉辦聽證準備會議後，旋於 107 年 2 月 3 日舉辦聽證，惟查上開程序不無違反正當法律程序之嫌，實有再行調整之必要。
- 二、按最高行政法院 94 年度判字第 1620 號判決明揭：「聽證程序主要適用於行政機關作成不利益決定（尤其是不利益處分或授益行政處分之撤銷）時，對處分之相對人或利害關係人所提供之陳述相關事實、釐清法律問題，以及主張或提出證據之機會，而於當事人意見經充分陳述，事件已達可為決定之程度時，終結聽證，並斟酌全部聽證結果，作成行政決定，類似於訴訟程序中之『言詞辯論』程序。」，由上開判決意旨可知，聽證之主要目的在於使行政行為之相對人或利害關係人，於行政機關作成決定前，充分表達機會，加強溝通，促進參與，以確保依法行政原則得以落實，故聽證制度具有準司法之性質。
- 三、內政部以上開公告限制參與本案聽證者，應於 107 年 1 月 23 日前提出證人、鑑定人或其他證據申請調查，惟於 107 年 1 月 23 日之際，參與本案聽證者（無論為認同或不認同方），皆尚未收受對造之書狀，並不知悉對造之主張或理由，且辦理聽證機關亦未完全整理本案不爭執事項及爭點（含主要爭點下之子爭點），待證事實既尚未確定，客觀上根本無從期待參與聽證者可於 107 年 1 月 23 日提出全部之調查證據申請方法，詎料內政部以上開公告限制參與聽證者應於 107 年 1 月 23 日之期限申請調查證據，不無與聽證制度目的及正當法律程序相違。

貳、本案聽證影響人數至少為 2,401 人，縮減面積高達 127 公頃，聽證時程過於急迫，並未賦予參與聽證者蒐集證據資料、提出攻防方法之相當期限，為此懇請辦理聽證機關改訂聽證日期，且聽證應不以一場為限，應待可為決定程度始能終結：

一、次按行政程序法第 65 條規定：「主持人認當事人意見業經充分陳述，而事件已達可為決定之程度者，應即終結聽證。」，由本條文義可知，聽證程序應待事件已達到可為決定之程度，始得終結，倘相關事實及法律爭議尚未釐清，自不能逕予終結聽證程序。

二、經查本計畫之計畫範圍高達 4,560.21 公頃，其中區段徵收範圍亦高達 3,025.74 公頃，區段徵收之面積幾乎等同台北市內湖區之全部範圍，又本計畫所減縮約 127 公頃之土地及建物之所有權人及他項權利人總人數高達 2,401 人，影響人數、面積甚鉅，所涉議題甚廣、複雜性極高，皆須相當時間始能釐清。惟內政部公告協調會所選任參與聽證者，應於協調會舉辦完畢 10 日內即 107 年 1 月 23 日前提出書狀及所有證據聲請調查，且於 107 年 1 月 25 日預備會議後十日內，旋即舉辦本案聽證，且聽證於 107 年 2 月 5 日即舉行完畢，相關時程過於急迫，參與聽證者客觀上根本無時間詳加準備，參與聽證者收受對造書狀，亦僅有不到十日期間得以回應，且上開時程均未保留所有權人及他項權利人共 2,401 人其中未合法送達者之再行送達或通知之相當時限，程序上顯然剝奪未收受本案通知之所有權人及他項權利人參與本案聽證之權限，故本案聽證自不能訂於 107 年 2 月 5 日舉辦一場旋即終結聽證程序。

三、基於本案所涉人數高達 2,401 人，縮減範圍亦高達 127 公頃，且航空城計畫所涉議題具有高度專業性，內政部 107 年 1 月 2 日公告擬於一個月內即完成全部聽證程序，所訂期限實不合理，未給予參與聽證者陳述意見、蒐集證據資料、準備攻擊防禦方法之相當期限，內政部亦未說明擬於一個月內終結聽證程序之必要及急迫性，不無違背聽證制度之本質。為此，爰申請本案改訂聽證期日，且聽證不應以一場為限，應待所有事實及爭點均釐清，達到可為決定之程度，始得終結聽證程序。

實體部分

壹、就本次聽證爭點「本案再公開展覽修正草案中將本會第 832 次會議審議通過之計畫範圍再縮減約 127 公頃，是否有合理性及必要性。」規劃單位內政部營建署城鄉發展分署於本次再公展方案中再縮減 127 公頃，屬合理且必要之修正。

城鄉發展分署將「擬定桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫案（內政部都市計畫委員會第 832 次會議審定版）」（以下簡稱 832 次審定版）進行修改，縮減 127 公頃成為本計畫，主要是「依據國家發展委員會『中華民國人口推估（105 年至 150 年）』報告，台灣地區於民國 113 年達到高峰後即轉成負成長，考量桃園地區未來捷運通車後，交通更加便利，航空成周邊南崁、大園、菓林、客運園區、高鐵桃園車站、大竹地區仍有人口移居空間，故修正本計畫人口民國 130 年由 20 萬人調降為 18 萬人。」因此，按〈都市計畫定期通盤檢討實施辦法〉之檢討基準進行檢討，將實際所需區段徵收範圍予以減少，並依據《區域計畫法》第 11 條之指導，將宏竹里、兩河流域(三塊厝)共 127 公頃劃出於計畫範圍之外。（陳證一）

由前述可知，城鄉發展分署此次再公展方案會將宏竹里、兩河流域(三塊厝)共 127 公頃剔除於計畫範圍之外，主要考量的四點理由為(1)未來台灣人口為負成長、(2)未來桃園捷運通車後將提高周邊區域的通勤率、(3)周邊都市計畫人有人口移居空間、(4)宏竹里及兩河流域(三塊厝)屬依據區域計畫指導應優先剔除於計畫範圍之外的區域。

2016 年 4/29~5/1 之「桃園航空城計畫『機場園區特定區』特定農業區農牧用地納入徵收必要性聽證會議」及「桃園航空城計畫『附近地區（第一期）特定區』特定農業區農牧用地納入徵收必要性聽證會議」，乙方聽證代表即曾提出前四點理由，作為航空城計畫範圍應縮減之理由，故我方肯認城鄉發展分署此次再公展之縮減。

更有甚者，依據「中華民國人口推估（105 年至 150 年）」報告，106 年的高推估人口數為 2360.6 萬、中推估人口數為 2359.5 萬、低推估

人口數為 2358.4 萬（陳證二），然依據內政部戶政司實際統計之人口數，106 年我國之人口數實際上為 2357.1 萬人，比推估報告之高、中、低推估皆少，可知即使是採低推估模式，評估報告之人口數評估仍顯樂觀。反言之，再公展版本之計畫人口應可再進行調降。

貳、不論是 832 次審定版計畫或再公展版本之計畫範圍，皆屬過大，且宏竹里、兩河流域（三塊厝）屬計畫之邊陲地區，故本計畫將 832 次審定版計畫之計畫範圍縮減約 127 公頃，對「桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫」之計畫目的及推動航空城發展，不會有所影響。事實上，就推動航空城發展而言，本計畫立論仍存在諸多瑕疵，應再繼續縮小，方無違憲法第 15 條與第 23 條之意旨。

一、本計畫範圍仍然過大，尤其計畫書內文有許多沿用自 832 次審定版計畫書之基本計算或邏輯錯誤，經保守估計，就以下分析可知，以目前已縮減約 127 公頃後的本再公展版本來計算，仍應再縮減 550 公頃以上。故再公展版本將 832 次審定版計畫之計畫範圍縮減約 127 公頃尚屬不足，對「桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫」之計畫目的及推動航空城發展，自然不會有所影響。

（一）檢視內政部 106 年 8 月「擬定桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫案」（再公開展覽版），即再公展版本之規劃內容，仍可發現諸多基本錯誤，導致計畫範圍過大；經保守估計，本計畫範圍至少應再縮減約 550 公頃，以修正基本之計算或邏輯錯誤。故依徵收應以公共或公用事業必要者為限之基本法理，將「第 832 次會議審議通過之計畫範圍再縮減約 127 公頃」自為合理且必要。茲就「再公展版本」之產業專用區、車站專用區、住宅區、商業區規劃之基本錯誤，分述如下：

1、本計畫產業專用區部分應至少再縮減 109.8~128.1 公頃：

（1）本計畫規劃產業專用區推估基礎，乃援引 Michel van Wijk 於 2007 年所著之“Airports as Cityports in the City-region”一文所採用之模型，算出航空城周邊「因應機場客運

量所間接創造的就業機會」(8.35 萬)加上「國家重點發展產業所造的就業機會」(1.58 萬)共計約 9.93 萬個就業機會，再利用 2006 年工商普查資料之單位從業樓板需求，計算出可容納這些就業人口的面積共 586.37 公頃。然而，所謂「因應機場客運量所間接創造的就業機會」8.35 萬人，乃錯誤援引 Michel van Wijk (2007)所造成之結果。

- (2) Michel van Wijk (2007)主張實為：「……國際機場較國內機場創造更多直接就業：每百萬人次的客運量可創造 950 個就業機會……此外，每一個在機場區域的現場工作大約可衍生出額外的一個工作機會，依經驗法則，國際機場每百萬客運人次可創造(直接與間接合計)共 2000 個工作機會」(“International airports create more direct jobs than national airports: 950 jobs per one million passengers (mppa) for international airports... In addition, every on-site job generates roughly one additional job in the airport region, leading to the rule-of-thumb of 2000 jobs per million passengers for international airports.”)(陳證三)。由此可知，Michel van Wijk (2007)認為，每百萬客運人次可創造「直接」就業機會約 950 個，而每個「直接」就業機會可在附近地區帶來一個「間接」就業機會，總計約兩千個(官方所謂「低成長」模型，實際上即為 $950+950=1900$ ，吻合 Michel van Wijk (2007)的推估)。依本計畫推估民國 130 年機場客運量約為 6,478 萬人估算，可輕易得出「直接」與「間接」就業機會，應為各約 6.154 萬人，較前述「8.35 萬人」減少 2.196 萬人。依據再公展版本所用公式，即人均樓地板面積 $120\text{m}^2\sim 140\text{m}^2$ 、容積率 240%推估(再公展版本計畫書頁 4-17)，產業專用區即應減少 109.8~128.1 公頃。

- (3) 事實上，關於此一錯誤引用問題，居民及民間團體於 2016 年 4 至 5 月交通部辦理航空城之聽證時即已具狀提出，但並未得到合理答覆。此一錯誤引用乃肇因於內政部於 102 年 7 月所提

出之「擬定國際機場園區及附近地區特定區計畫書」版本第4-10，其錯誤引用 Michel van Wijk (2007)，誤以為每百萬客運量人次可創造約 950 個「直接」就業機會與 2000 個「間接」就業機會，總共「2950 個及業機會」，而未意識到 Michel van Wijk (2007)所謂「2000 個及業機會」乃直接與間接及業機會之總和。後來，內政部雖然在 103 年 10 月審定版將「2950 個及業機會」更正為「2,000 個及業機會」（103 年 10 月審定版計畫書第 4-11 頁），但仍未調整估算公式，因此才會得到 8.35 萬人的數據（其計算公式見陳證四）。此一錯誤一直沿用至再公展版本計畫書。故本計畫所估算之產業專用區仍顯然過大，實有再縮小之必要。

2、本計畫住宅區部分應至少再縮減 128.21 公頃：

(1) 本計畫規劃住宅區 545.81 公頃，較 832 次審定版計畫 633.28 公頃減少約 87.47 公頃；然而，本計畫所使用的推估公式，與 832 次審定版計畫相同，有明顯的邏輯錯誤，故應再減少至少 128.21 公頃，以修正該錯誤。本計畫推估邏輯為：依未來少子化，家戶平均人口為 2.5 人計，18 萬計畫人口共計 7.2 萬戶；再依內政部 104 年住宅資訊統計彙報（陳證五）桃園市平均每戶建坪約 50 坪、即 165m²（實際上為 48.69 坪、即約 160.68m²），推算總樓地板面積約 1,188 公頃；以容積率 200%推估，即得到用地需求 595 公頃（本計畫書頁 4-18），本計畫遂劃設 545.81 公頃。

(2) 邏輯錯誤之處在於：未來若少子化，則不僅家戶平均「人口」下降，家戶平均「建坪」也應隨之下降。然而，再公展版本計畫書卻對此全然未加以考慮。依內政部 104 年住宅資訊統計彙報，桃園市家戶平均建坪為 48.69 坪，對應到的家戶平均人口是 3.46 人，人均居住面積為 14.07 坪；依此一人均居住面積計算，若家戶人口下降至 2.5 人，則家戶平均建坪將下降至 35.175 坪、即約 116m²。如此一來，7.2 萬戶所需總樓地板面積僅約 835.2 公頃；同樣以容積率 200%推估，可得用地需

求為 417.6 公頃。此較再公展版本計畫書規劃 545.81 公頃減少 128.21 公頃。

- (3) 前開產業專用區之計算，亦是在計算出就業人口後，採用人均樓地板面積來計算總樓地板面積，故此處並無不採「人均居住面積」，逕自假設未來人均居住面積將大幅上升之理。按照再公展版本計畫書規劃，民國 130 年時人均居住面積竟將上升至 20 坪，遠超過當前全台任一縣市之人均居住面積，顯不合理；而當前桃園市人均居住面積 14.07 坪，尚較全台平均（14.01）為高，應為值得參採之數據。故本計畫所估算之住宅區仍顯然過大，實有再縮小之必要。

3、本計畫商業區部分應至少再縮減 229.89 公頃：

- (1) 本計畫之商業區劃設範圍，除未如產業專用區、住宅區等說明需求外，更違反〈都市計畫定期通盤檢討實施辦法〉第 31 條 1 項 1 款之要求。該條規定「商業區之檢討，應依據都市階層、計畫性質及地方特性區分成不同發展性質及使用強度之商業區，其面積標準應符合下列規定：一、商業區總面積應依下列計畫人口規模檢討之……二、商業區總面積占都市發展用地總面積之比例，依下列規定……」顯見該條第一款與第二款，乃分別要求都市計畫通盤檢討應就都市計畫「人口」與「總面積」檢討商業區之面積。根據第一款要求，「商業區總面積應依下列計畫人口規模檢討之：（一）三萬人口以下者，商業區面積以每千人不得超出零點四五公頃為準。（二）逾三萬至十萬人口者，超出三萬人口部分，商業區面積以每千人不得超出零點五零公頃為準。（三）逾十萬至二十萬人口者，超出十萬人口部分，商業區面積以每千人不得超出零點五五公頃為準。……」則本計畫計畫人口 18 萬人，最多僅能劃設 92.5 公頃之商業區。計算公式如下：

	30,000÷1,000×0.45	三萬人口以下部分
+	70,000÷1,000×0.50	逾三萬至十萬人口部分
+	80,000÷1,000×0.55	逾十萬至二十萬人口部分
=	92.5	可劃設之最大面積

然而，再公展版本計畫書卻完全忽略第一款之規範，而僅僅根據該條第二款，認定計畫範圍內商業區面積不應超過 662 公頃，即逕自劃設商業區 322.39 公頃，較比法定上限多出 229.89 公頃！

(2) 於 105 年交通部辦理航空城聽證時，民間團體即已針對商業區浮濫劃設違法問題提出質疑，然內政部僅一再重覆「依都市計畫定期通盤檢討辦法第 31 條規定，商業區劃設不能超過都市發展面積 15%」、「本案係屬『新訂都市計畫』，與『都市計畫通盤檢討』之性質有異，且本案商業區面積之劃設，符合前述實施辦法第 31 條第 2 項〔按：應為第 31 條第 1 項第 2 款〕規定，尚無違誤」云云（事證四交通部聽證作業報告頁 28、31），然本計畫確實以該〈都市計畫定期通盤檢討實施辦法〉第 31 條作為劃設商業區面積之基礎，未來亦必須進行都市計畫通盤檢討而受該實施辦法第 31 條之約束，故其所「性質有異」云云，應屬謬論。質言之，內政部從未解釋為何本計畫可僅就該實施辦法第 31 條第 1 項第 1、2 款擇一適用，而在未論證實質商業需求之情況下逕行劃設大面積之商業區。

(3) 本計畫之商業區規模不僅有違法之嫌，其所導致結果，更與一般規劃常識有違。根據桃園市都市發展局 105 年「桃園市各都市計畫人口發展概況表」（陳證六）與「桃園市各都市計畫-土地使用內容類型分析表」（陳證七），全桃園市各都市計畫總計畫人口為 2,027,470 人（現況人口為 1,600,232 人），而商業區之總面積為 481.81 公頃。本計畫計畫人口為 18 萬人，僅佔全桃園市各都市計畫總計畫人口的 8.88%；然本計畫商業區面積 322.39 公頃，竟佔全桃園市各都市計畫商業區總

面積的 66.91%！由此計畫人口與商業區面積比例之懸殊，顯見本計畫商業區之劃設過於浮濫；至少應再縮減 229.89 公頃，方有基本之計畫理性。

4、本計畫自由貿易港區部分應至少再縮減 71.7 公頃：

- (1) 本計畫預估民國 119 年桃園機場之貨運量將來到 448 萬噸（再公展計畫書頁 4-3），現有 58.5 公頃之貨運空間（包括華儲 13.3 公頃、榮儲 6.1 公頃、永儲 4.3 公頃、遠雄自貿港區 34.8 公頃）將無法吸納，故需再擴建 104.2 公頃之自由貿易港專用區（再公展計畫書頁 8-3 至 8-4）。然姑且假設該 448 萬噸之貨運量預估尚屬合理，仍毋須劃設如此龐大的自由貿易港區。現有 58.5 公頃貨運空間之貨運年容量為 288 萬噸，亦即平均每公頃可處理 4.92 萬噸之貨運量；依此比例，要處理 448 萬噸的貨運量，則僅需 91 公頃之貨運空間即已足夠，亦即至多僅需擴增 32.5 公頃；現行規劃擴增 104.2 公頃，顯然過多，應至少再縮減 71.7 公頃。
- (2) 實際上，除預計擴建 104.2 公頃之自由貿易港區外，本計畫尚規劃於機場專用區內新設置 33 公頃之貨運站（再公展計畫書頁 2-15），以與東側新自由貿易港區串連；此 33 公頃，約略等同前開為滿足運量成長至 448 萬噸所需之擴建面積（32.5 公頃），故是否仍有必要再行徵收，實不無疑義。於本聽證事證四「桃園航空城計畫機場園區特定區特定農業區農牧用地納入徵收必要性聽證作業報告」中，甲方主張每一公頃自由貿易港區僅能處理一萬噸貨運量，故「要達到 2030 年 450 萬噸的目標，自貿港需要擴建 126 公頃」云云（頁 24），然甲方對此說法並未提出佐證，此說法亦嚴重悖離現實。按「監察院 100 年度專案調查研究報告——我國國際機場競爭力與服務效能問題之探討」（以下簡稱「監察院報告」）載明，遠雄航空自由貿易港區 34.8 公頃土地，於 99 年時所處理之貨運容量為 50 萬公噸；且預計於 107 年將園區內第二、三期貨運站區全數開闢招商完成後，提升處理能量至 120 萬噸（監察院報告頁

11、21；陳證八），足見自由貿易港區每公頃之貨運年容量至少可達 3.45 萬噸（ $120 \div 34.8 \approx 3.45$ ），前開甲方說法顯屬謬論。依此處理效能，為達 2030 年 448 萬噸貨運量之目標，新增貨運站之 33 公頃或將現有自由貿易港區擴建至多 32.5 公頃即綽綽有餘。

5、綜上所述，即便在接受航空城發展目標以及運量預估的前提下，針對本計畫而言，產業專用區仍應至少再縮減 109.8～128.1 公頃，住宅區應至少再縮減 128.21 公頃，商業區應至少再縮減 229.89 公頃，自由貿易港區應至少再縮減 71.7 公頃，即本計畫總面積應再縮減 539.6～557.9 公頃，即約 550 公頃之規模，以修正基本之計算或邏輯錯誤。經查，832 次審定版會議之計畫範圍，其產業專用區為 591.75 公頃，較本計畫多 5.38 公頃；其住宅區為 633.28 公頃，較本計畫多 87.47 公頃；其商業區為 318.27 公頃，較本計畫少 4.12 公頃；其自由貿易港區為 139.74 公頃，與本計畫相同。故若本計畫（再公展版本）尚須再縮減 550 公頃，以修正基本錯誤，則第 832 次審定版計畫範圍，應需再縮減約 640 公頃才行（如下表）。因此，將第 832 次審定版計畫範圍縮減約 127 公頃，不但是合理且必要，事實上還嚴重不足，應該再繼續檢討縮減，方為正辦。

單位：公頃	修正基本錯誤後範圍 (A)	832 次計畫範圍 (B)	832 次計畫應縮減範圍 (B-A)	本計畫（再公展版本）範圍 (C)	本計畫（再公展版本）應縮減範圍 (C-A)
產業專用區	458.27～476.57	591.75	115.18～133.48	586.37	109.8～128.1
住宅區	417.6	633.28	215.68	545.81	128.21
商業區	92.5	318.27	225.77	322.39	229.89
自由貿易港區	35.5	104.2 (新增部分)	71.7	104.2 (新增部分)	71.7
總計	1003.87～1022.17	1647.5	628.33～646.63	1558.77	539.6～557.9

(二) 依土地徵收條例第 3 條及第 3 條之 2 所揭櫫之必要性原則，以及憲法第 23 條比例原則檢視，本計畫規模除應再縮減 550 公頃以修正基本之計算或邏輯錯誤外，其運量推估、土地使用需求之立論仍有諸多缺漏或欠明確之處，而有再檢討並縮小範圍之空間。茲就本計畫之產業專用區、住宅區、商業區使用需求立論有欠嚴謹部分，分述如下：

1、產業專用區部分：

(1) 綜觀再公展版本計畫書全文，論及產業專用區之規劃內容及需求者，僅有計畫書第四章第二節「產業發展定位」（再公展版本計畫書頁 4-4 至 4-10），惟其內容僅泛稱桃園航空城之關聯產業類別，完全未提出具體數據說明本計畫 586.37 公頃產業專用區中「各」產業專用區之面積是如何計算，亦未說明第二、二之一種產業專用區為何皆劃設於機場園區，而第三、四種產業專用區皆劃設於附近地區之評估依據及緣由，亦未論及第一種產業專用區仍作為油庫使用之安全性評估。

(2) 本計畫所推估之 586.37 公頃產業專用區需求，係依前開錯誤引用 Michel van Wijk (2007) 之模型而認定因機場客運量之間接就業機會為 8.35 萬人，加上重點發展產業之就業機會為 1.58 萬人，總計約 9.93 萬人就業機會，並以人均樓地板面積 120m²～140m² 推估之。然此處人均樓地板面積之推估實嫌武斷。其乃根據民國 95 年工商普查單位從業樓板需求，將「機械設備製造業」之 43.78m² 以及「倉儲業」之 195.88m² 需求平均，而得出每人樓地板需求面積為 120m²～140m²（再公展版本計畫書頁 4-17、附錄頁 2-10）。惟查：此處所引民國 95 年之工商普查資料，距今已超過十年之久，能否如實反映當前產業專用區之需求，已屬有疑；且行政院主計總處業已公布 100 年工商及服務業普查資料，桃園市政府未引用最新資料，亦未評估上開數據因時間經過變動之可能，逕謂產業專用區劃設面積應為 500 至

600 公頃云云，顯有重大違誤。

(3) 再者，依 95 年工商普查資料所示，其查詢行業別包含「製造業」、「批發及零售業」、「運輸及倉儲業」、「住宿及餐飲業」、「資訊及通訊傳播業」、「金融及保險業」、「專業、科學及技術服務業」、「支援服務業」、「藝術、娛樂及休閒服務業」等類別（陳證九），上開行業皆與本計畫所訂第一、二、二之一、三及四種產業專用區之核心業務、次核心業務或支援性產業相關（見本計畫書第 8-74 至 8-77 頁），本計畫卻僅以「機械設備製造業」及「倉儲業」之所需面積，推估全部產業專用區之劃設面積，其計算過程實過於粗糙，且未說明不採納其他行業別資料之原因。甚者，本計畫援引之「機械設備製造業」僅為「製造業」（大業別）所屬之中業別之一，而「製造業」其下尚有「其他運輸工具製造業」、「產業用機械設備維修及安裝業」等與本計畫產業專用區核心產業高度相關之行業；同樣地，本計畫所援用之「倉儲業」亦僅為「運輸及倉儲業」（大業別）其下中業別之一，「運輸及倉儲業」尚包含「航空運輸業」、「運輸輔助業」等中業別（見行政院主計總處中華民國行業標準分類（第 9 次修訂）第 15 至 22 頁、30 至 31 頁，陳證十）。本計畫僅僅擷取「機械設備製造業」及「倉儲業」（中業別）之所需面積，推估全部產業專用區面積，其計算結果自有重大違誤。若依 95 年工商普查資料，「製造業」（大業別）之人均用地面積為 56.09m²，「運輸及倉儲業」（大業別）之人均用地面積為 45.85m²，兩相平均，則可得人均樓地板需求面積僅為 50m² 左右，為本計畫書所謂 120m²～140m² 的 0.36～0.42 倍，亦即用地需求可驟減至 200～240 公頃。為何不採取此一數據，而逕採對人民財產權與生存權侵害較大之 500～600 公頃數據，本計畫書竟未予說明。

(4) 此外，依本計畫書所載土地使用分區之容積率，第一、二、二之一、三及四種產業專用區之容積率分別為 180%、210%、210%、280%及 320%（見再公展計畫書第 8-80 頁），本計畫卻以一律以容積率為 240%計算產業專用區之所需面積，而未針對各

產業專用區面積分別計算，逕稱本案計畫產業專用區劃設面積為 500 至 600 公頃云云，自屬無稽。

(5) 依內政部營建署「102 年度國土利用監測計畫」之附錄七「工業區及園區開闢率分析成果、統計（圖面成果）」所示，本計畫鄰近之桃園市桃園科技園區（觀塘區）其開闢率僅有 54.6%，桃園市環保科技園區之開闢率為 57.8%，桃園市大潭濱海特定工業區之開闢率亦僅有 61.6%（見 102 年度國土利用監測計畫附錄七第 7-5 頁，陳證十一），足認本計畫鄰近地區之工業區開闢率不高，且單就上開工業區而論，其閒置用地即非建築面積分別高達 114.34 公頃、293.79 公頃及 150.53 公頃，總計約為 558 公頃，與本計畫規劃之產業專用區共 586.37 公頃相去不遠；本計畫卻未說明為何不利用現有閒置用地引進產業，亦未衡量本計畫鄰近工業區開闢率低落之事實，逕稱本案需額外徵收前揭範圍土地作為產業專用區使用，顯然欠缺徵收之必要性。

(6) 更有甚者，本計畫周邊之台北港特定區計畫、高鐵桃園車站計畫、桃園航空貨運園區暨客運園區（大園南港地區）特定區計畫均與本計畫引進之產業類別高度重疊，足認本案並無規劃設置產業專用區 586.37 公頃之必要性，茲分述如下：

- a. 依新北市政府 101 年 1 月之「擬定臺北港特定區計畫細部計畫（第二階段）書」所示，上開計畫之第一種產業專用區係以提供文化創意產業或公害較輕微工業進行製造結合研發或行銷為主要內容，其面積為 36.08 公頃；第二種產業專用區則係提供設置國際貿易及交流相關設施及商業設施為主要內容，其面積為 13.2 公頃（見擬定臺北港特定區計畫細部計畫（第二階段）書第 42、62 頁，陳證十二），其容許使用內容復經新北市政府 103 年 5 月「變更臺北港特定區計畫細部計畫（配合自由經濟示範區規劃方案修訂土地使用分區管制要點第 6 點）案」擴增包含經行政院公布之自由經濟示範區之產業類別，舉凡複合商務設施、電子商務、智慧物流、倉

儲、金融貿易、企業營運總部、觀光旅館購物商場、金融分支機構、遊憩設施、娛樂及健身服務業、旅館、展演設施等皆屬其內容（見變更臺北港特定區計畫細部計畫案附件三末頁，陳證十三），對照本計畫所訂第一、二、二之一、三及四種產業專用區之核心業務、次核心業務或支援性產業（見再公展版本計畫書第 8-74 至 8-77 頁）可知，臺北港特定區計畫與本計畫引進之產業類別高度重疊，詎本計畫完全未論及臺北港特定區計畫與本計畫重疊之項目，亦未評估臺北港特定區計畫對本計畫所生影響，自難逕認本計畫之產業專用區有設置之必要。

- b. 依桃園市政府 99 年 1 月「變更高速鐵路桃園車站特定區細部計畫（第一次通盤檢討）案計劃書」（下稱高鐵桃園車站計畫）可知，高鐵桃園車站計畫被定位為本計畫之「經貿展覽園區」，發展重點為設置國際會展展覽中心，並引入商務辦公、旅館、購物中心、娛樂設施、商務諮詢、資訊服務設施、國際金融業等（見高鐵桃園車站計畫案計劃書第 26 頁，陳證十四），其土地使用分區管制要點之要點六（一）、七並訂立一系列獎勵措施，以將該計畫打造為桃園航空城之經貿展覽園區（見高鐵桃園車站計畫案計劃書第 44 至 45 頁，陳證十四），同要點之要點八（六）更明文該計畫之產業專用區之使用項目包含高科技專業、工商服務及展覽、購物中心、文教休憩、機場相關服務業（其內容為供設置國際性商業總公司或航空公司、會議中心、貿易展示、金融、電信、訓練、資訊服務及相關行業之辦公建築、旅館、會議廳、商品展覽中心與相關設施交易交流使用，見高鐵桃園車站計畫案計劃書第 47 頁，陳證十四），足見高鐵桃園車站計畫與本計畫產業專用區之類別高度重疊。甚者，依桃園市政府 101 年 6 月「修訂高速鐵路桃園車站特定區細部計畫（土地使用分區管制要點）（配合行政院推動國際醫療產業）案」（下稱修訂高鐵桃園車站計畫），該特定區計畫更將土地使用分區管制要點之要點八（六）「高科技專業」擴增為「高科技專業、生技及醫療等相關」（見修訂高鐵桃園車站計畫第 15

頁，陳證十五），惟上開內容與本計畫之第三、四種產業專用區擬引進之核心發展產業完全相同（見再公展版本計畫書第 8-76 至 8-77 頁），由此可見高鐵桃園車站計畫中 21.9 公頃之產業專用區，實與本計畫產業專用區之目的、功用高度雷同，本計畫自應考量其與高鐵桃園車站計畫之重疊項目，縮減或刪除產業專用區之面積，並重新評估目前市場對高科技專業、生技及醫療等相關產業之整體需求。

- c. 另依內政部 103 年 3 月「變更桃園航空貨運園區暨客運園區（大園南港地區）特定區計畫（第一次通盤檢討）（補辦公開展覽）書」所載，上開計畫規劃「航空客運服務專用區」面積為 16.19 公頃，其使用項目為會議、展示、商務、旅館、航空服務訓練、辦公、國際物流配送產業、文化創意產業、醫療美容等項目（見變更桃園航空貨運園區暨客運園區（大園南港地區）特定區計畫書第 80 頁，陳證十六），其內容復與本計畫之第二、二之一、三、四種產業專用區之核心產業、次核心產業、支援性產業或附屬設施相互重疊（見再公展版本計畫書第 8-74 至 8-77 頁），惟本計畫完全未慮及上開計畫已規劃相同項目，亦未評估整體市場需求，顯未能充分證明產業專用區之徵收必要性。

- (7) 再者，本計畫書於推估「引進國家重點發展產業所創造就業機會」時，以全國就雲端運算產業預計新增 50,000 個就業機會、智慧電動車產業預計新增 24,000 個就業機會、綠能產業預計新增 110,000 個就業機會，並以桃園市就業人口佔全國就業人口之平均比重概念，估算出桃園縣未來得產生 15,842 人之產業人口（再公展版本計畫書第 4-12 頁）；本計畫進一步將此數據與因機場客運量所間接創造就業機會 8.35 萬人口相加，得到 9.93 萬就業人口，據以計算產業專用區所需面積（再公展版本計畫書頁 4-17）。惟查：「國家重點發展產業所創造就業機會」於全台創造之就業人口分布，應視各縣市產業屬性而定，而非如本計畫書所推論，逕以就業人口分布比例分配。退步言之，縱然依就業人口比例分配，則所有配予桃園市之就業人

口，應散佈各大工業區，而絕無悉數分配至再公展版本計畫產業專用區之可能。再公展版本計畫書就此部分之推估，顯有重大違誤。

2、住宅區部分：

- (1) 住宅區之土地使用需求，乃因應機場客運量衍生之及業人口及國家重點發展產業之產業人口，透過格林勞利模式推估而來；然前開論證已說明，國家重點發展產業之產業人口不應依全台各縣市就業人口比例分配；縱依就業人口比例分配，亦絕無悉數分配至本計畫產業專用區之理，故本計畫基於此一錯誤預設所推估之居住人口數顯有違誤，導致住宅區需求之 595 公頃顯為高估。
- (2) 本計畫與周邊既有都市計畫，包括大園都市計畫、大園（菓林地區）都市計畫、桃園航空貨運暨客運園區（大園南港地區）特定區計畫、高鐵桃園站特定區計畫均緊密毗鄰，該等計畫亦均於計畫內文指出其住宅區規劃乃因應航空城發展所帶來之產業人口，故應綜合考量並重新評估本計畫通勤率之合理性。經查，大園（菓林）都市計畫劃設住宅區 49.04 公頃、大園都市計畫劃設住宅區 72.83 公頃，桃園航空貨運暨客運園區（大園南港地區）特定區計畫住宅區 75.41 公頃，高鐵桃園站特定區計畫住宅區 184.09 公頃，總面積已高達 381.37 公頃，則是否尚有新增 595 公頃住宅區之必要？本計畫對此全然未加以考量，逕自認定 48%之通勤率為適當，顯有重大違誤。
- (3) 本計畫亦完全未慮及桃園市之空閒住宅率高達 21%、低度用電使用住宅比率為六都最高、待售住宅數自 101 年度第 4 季起持續上升等事實，亦未衡量計畫範圍內之商業區、產業專用區亦可容納部分居住人口，逕自規劃所需住宅區面積為 595 公頃，顯有違誤，茲分述如下：

- a. 就空屋率而論，依行政院主計總處 99 年「人口及住宅普查統計分析」可知，99 年底桃園市之空閒住宅數（無人經常居住）為 153,717 間，空閒住宅率高達 21%（見人口及住宅普查統計分析第 77 頁，陳證十七），復依內政部營建署 104 年 11 月「低度使用（用電）住宅、新建餘屋（待售）住宅統計資訊簡冊」，桃園市自 99 年至 103 年以來，其低度用電使用住宅之比率分別為 11.89%、10.5%、10.81%、10.95%及 10.99，皆屬於六都之中最高者，103 年度亦高於全國平均之 10.3%，且桃園市之新建餘屋（待售住宅）自 101 年度第 4 季起，由 1,262 間不斷攀升自 103 年度第 4 季之 4,698 間（見 104 年 11 月低度使用（用電）住宅、新建餘屋（待售）住宅統計資訊簡冊第 1、2 頁，陳證十八）。由上開客觀數據可知，桃園市現有空閒住宅存量極高，應可滿足部分人口居住需要，而無再徵收如此大範圍土地作為住宅區之必要；詎本計畫通篇竟未衡量桃園市之空閒住宅率、低度用電使用住宅比率、待售住宅數，徒稱本計畫需規劃 595 公頃住宅區云云，顯屬無稽。
- b. 復依系爭計畫所載之土地使用計畫面積表可知，本計畫除規劃住宅區 595 公頃外，尚有商業區 322.39 公頃；再依系爭計畫土地使用分區管制規定，商業區仍可作為住宅使用，其中第一種商業區為容積率 240%，容許作多戶住宅使用；第二種商業區容積率 280%，容許建築基地總樓地板面積 60%作多戶住宅使用；第三種商業區容積率 360%，容許建築基地總樓地板面積 40%作多戶住宅使用；第四種商業區容積率 380%，容許建築基地總樓地板面積 20%作多戶住宅使用（見再公展版本計畫書第 8-70 至 8-72 頁），依監察院 103 年內調 79 號調查報告之推估結果，可容納人口數約為 25.4 萬人，已遠遠超過計畫人口；如依每人樓地板面積 50m²為標準，推估可容納人口數更高達 35.54 萬人（見監察院 103 年內調 79 號調查報告第 15 至 16 頁，陳證十九），由此足證本計畫規劃高達 595 公頃之住宅區顯無必要性。

3、商業區部分：

縱使民間團體已於 105 年交通部辦理航空城聽證時，提出商業區面積有違背〈都市計畫定期通盤檢討實施辦法〉第 31 條之疑慮，內政部卻未對此加以檢討，甚至將商業區面積從 832 次審定版規劃之 318.27 公頃，擴增 4 公頃為 322.39 公頃，實難以理解。綜觀本計畫之再公展版本計畫書全文，無論是產業專用區、住宅區、自由貿易港區，儘管其用地需求之立論有欠嚴謹，尚且有提出可供檢視之模型或根據；然就商業區而言，再公展版本計畫書僅於第四章指出「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 662 公頃」以及第六章「規劃原則」一節提及「以捷運車站 TOD 發展概念規劃，考量計畫區人口總量及區位條件，規劃不同使用強度及住商混合使用比例之商業區」（再公展版本計畫書頁 4-18、6-20）等寥寥數語，即認定 322.39 公頃之面積為合理，而完全未佐以任何計算公式或論理依據說明，顯有恣意，欠缺徵收之合理性與必要性，自不待言。

4、自貿港區部分：

- (1) 前已述及，縱使接受 2030 年時桃園機場貨運量可達 448 萬噸之預估，亦僅需擴建 32.5 公頃之自由貿易港區便綽綽有餘。然前開 448 萬噸之預估是否合理，尚不無疑義。首先，2030 年之貨運量預估將達 448 萬公噸基礎，乃因 103 年 10 月審定版之計畫書預估桃園機場貨運量年成長率為 5.9%；然而，計算 2009 年（總貨運量約 165 萬公噸）至 2016 年（總貨運量約 209 萬公噸）之貨運年均成長率，可發現僅有 3.46%；依此推估 2030 年之貨運量，僅有 338 萬公噸，較 448 萬噸預估值減少 110 萬噸。其次，2017 年《臺灣桃園國際機場第三跑道環境影響說明書》已明確將航空城 2030 年之貨運量預估下修為 353.2 萬公噸，與 448 萬公噸的預估值亦相差 94.8 萬公噸（見臺灣桃園國際機場第三跑道環境影響說明書，頁 5-7，陳證二十），可見

448 萬噸之預估值顯有下修空間，依其進行徵收之必要性難謂充分。

- (2) 交通部民航局屢屢宣稱現有自由貿易港區不敷使用，需要更多自由貿易港區土地的劃設，才能夠趕上 2030 年的目標貨運量；其宣稱現有自由貿易港區不敷使用的證據，主要是目前廠商進駐率已達 80%（見事證四交通部聽證作業報告，頁 24-25）。然依據下表，所謂 80% 指的應是現有自由貿易港區「第一期」的進駐率。若觀現有自由貿易港區的實際進駐狀況，「第二期」、「第三期」於 2018 年完工後預計可供進駐之樓地板面積，尚有 139,944 坪及 23,658 坪；若將第一、二、三期可供進駐之樓地板面積合併計算，則園區整體可供進駐之樓地板面積實為 190,650 坪。依此，以 2016 年已出租之 22,252 坪分析之，僅占園區可供出租樓地板面積的 11.67%，尚有眾多可供進駐的樓地板面積，顯見現有自由貿易港區之需求並未如民航局所稱急迫。又查，100 年桃園國際機場園區綱要計畫內文便已提及「現有桃園自由貿易港區採先建廠辦後租賃之模式，其廠商進駐狀況未達 50%。」（見綱要計畫，頁 2-4，陳證二十一），且經建會亦曾於 99 年 11 月 30 日時就綱要計畫之內容表達以下疑慮：「不應將自由貿易港區視為未來一定獲利來源，以目前桃園機場自由貿易港區進駐狀況而言，尚餘許多閒置區域。因此除了從供給面考量開發量體外，建議同時以需求面考量，評估是否需要這麼多的自由貿易港區用地。」（見綱要計畫，頁 13-14，陳證二十一），顯見應無再開闢自由貿易港區之迫切必要性。

- 5、綜上所述，除前述基於基本計算或邏輯錯誤而應將本計畫再縮減約 550 公頃外，本計畫土地使用需求之立論仍有諸多缺漏或欠明確之處；依土地徵收條例第 3 條及第 3 條之 2 所揭櫫之必要性原則，以及憲法第 23 條比例原則檢視，本計畫仍有在前開 550 公頃之外再檢討並縮小範圍之空間；質言之，第 832 次會議審議通過之計畫範圍除應再縮減約 677 公頃（127 + 550）之外，尚須再繼續檢討計畫內容立論不甚嚴謹以及欠缺徵收合理性之處，再行縮小範圍，始無違土地徵收之基本法理。就

本爭點而言，將第 832 次會議審議通過之計畫範圍除應再縮減約 127 公頃具備合理性與必要性，自不待言。

(三) 本計畫既採取「區段徵收」之手段以取得計畫所需新增土地，則本計畫之規劃，自應衡量審酌區段徵收之公益性、最後手段性、衡平性等重要因素，論及區段徵收之概念，故本計畫所縮減範圍約 127 公頃內土地所有權人之財產權原則上應受存續保障：

- 1、按台北高等行政法院判決 98 年度訴字第 964 號判決明揭：「申言之，區段徵收作業性質乃在依都市計畫或土地使用計畫規劃內容辦理土地整理及必要性公共設施施作，至其餘之公共設施則於區段徵收開發完成後由各該管理機關於適當時機及依需求程度，循法定程序辦理興建」
- 2、經查內政部 106 年 8 月 11 日「擬定桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫一再公開展覽書」已明載：「本計畫依行政院核定之『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』重大建設範圍，依國際機場園區發展條例及土地徵收條例規定以區段徵收方式開發。」（見再公展版本第 8-106 頁）、「區段徵收地區依需用土地人分別以交通部及桃園市政府為開發主體，說明如下：(一)桃園航空城機場園區建設計畫範圍：交通部包括機場園區擴建範圍(擴充第三跑道用地、機場擴充用地、自由貿易港專用區及周邊地區)、以及海軍基地及周邊地區，面積計約 1,389 公頃。(二)桃園航空城附近地區建設計畫範圍：桃園市政府包括航空噪音 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)，面積計約 1,637 公頃。」（見再公展版本第 8-108 頁）
- 3、依上開再公展版本及前揭判決意旨可知，桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫於規劃之際，係採取「區段徵收」之方式以取得計畫所需新增土地，又區段徵收屬國家依法定程序剝奪原土地所有權人財產權之程序，關於區段徵收是否符合比例原

則，其公益性、必要性為何，如何權衡公益、私益間衝突，以及區段徵收所應適用相關原理原則，均屬於本計畫所應考量審酌之重要因素。是故，關於本計畫範圍縮減約 127 公頃，對於計畫目的及推動航空城發展之影響，自應慮及土地徵收屬於侵害財產權之最後手段，即人民之財產權原則上應受憲法第 15 條之存續保障，例外時始得以土地徵收程序剝奪，亦即本計畫所縮減範圍約 127 公頃內之土地所有權人之財產權原則上應受存續保障，使財產所有人得依財產之存續狀態行使其自由使用、收益及處分之權能，確保其所賴以維繫個人生存及自由發展其人格之生活資源，不得任意剝奪。

4、再者，依國際機場園區發展條例第 5 條第 1 項規定：「主管機關應擬訂園區綱要計畫，報行政院核定；變更時，亦同。但園區綱要計畫凡涉及國軍土地，暨國防安全相關事務，應先協調國防部同意。」、第 11 條規定：「主管機關核定園區實施計畫所需新增之土地，其為公有者，得由機場公司申請讓售取得；其屬國防部經管者，應先協調國防部同意。其為私有者，由機場公司與所有權人協議價購或以其他方式取得使用權利，協議價購或以其他方式取得使用權利已達計畫新增用地面積百分之五十，而其他新增計畫用地無法價購或取得使用權利時，得依法申請徵收。必要時，得由主管機關指定交通部民用航空局（以下簡稱民航局）依法辦理撥用、徵收或區段徵收。」

5、交通部前依國際機場園區發展條例第 5 條第 1 項規定，於 100 年 4 月擬定「台灣桃園國際機場園區綱要計畫」，此等綱要計畫即為本案「桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫案」之上位計畫，前揭綱要計畫已明載本案係採取「區段徵收」之方式取得擴建土地，認為機場園區需地規模大，考量整體開發效益、地主權益及推定執行性，不予採取「一般徵收」（見綱要計畫第 9-11 至 9-16 頁，陳證二十一）。上述綱要計畫既為「桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫案」之上位計畫，且採取「區段徵收」為取得擴建土地之手段，「區段徵收」當屬本計畫之重要內涵，無法單獨切割區分，故於探討「桃園國際機場

園區及附近地區特定區計畫」縮減約 127 公頃之議題，必然須論及區段徵收之概念，不能泛稱航空城計畫與土地徵收屬於不同二個行政程序，而漏未探討區段徵收所應適用之原理原則。

二、宏竹里、兩河流域（三塊厝）之 127 公頃，屬 832 次審定版計畫之邊陲地區，最具有剔除的優先性，故本計畫將 832 次審定版之計畫範圍縮減，並縮減宏竹里、兩河流域（三塊厝）所在之 127 公頃，對「桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫」之計畫目的及推動航空城發展，不會有所影響。

承上所述，桃園航空城計畫在原 2010 年桃園航空城區域計畫中，所規劃作為都市計畫區而將以區段徵收取得的土地，僅 1000 多公頃左右，也就是說，即便航空城徵收範圍縮小到 1/3，也不影響桃園航空城計畫之推動。即便我們不質疑規劃邏輯，不質疑以區段徵收而非一般徵收開發，也也不質疑預期過於樂觀的數據是否可達成，直接接受用新訂都市計畫的方式來推動航空城，目前這個「擬定桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫」的規劃版本，經前面精算亦顯示，本計畫因資料引用錯誤或計算錯誤的部分，在已剔除 127 公頃之後，還至少必須再縮小 550 公頃以上。特別這 127 公頃之主要規劃分區為住宅區，就前面的精算可知，在剔除本區之後，住宅區至少尚需再減少 128.21 公頃，顯見 127 公頃之剔除，不但不会影響航空城之推動發展，更可以導正之前數據引用和推估錯誤的問題，讓航空城未來不會變成空城。

據此，本次聽證標的範圍內的 127 公頃，實是最具有剔除的優先性，理由詳述如下：

（一）就航空城規劃歷史而言，兩河流域（三塊厝）及宏竹里此次被剔除，為內政部城鄉分署、桃市府、交通部民航局的共同規畫

832 次審定版計畫於 105 年 4 月舉行聽證後，內政部於同年 12 月以內授中辦地字第 1051310138 號函及內授中辦地字第 1051310145 號函（城鄉發展分署之事證五），分別請交通部民航

局及桃園市政府就 832 次審定版計畫中要進行變更者，與內政部城鄉發展分署共同討論，爾後於 106 年 8 月公告本計畫之再公展版本，足見此次計畫將宏竹里、兩河流域（三塊厝）約 127 公頃剔除，為內政部城鄉發展分署、桃園市政府、交通部民航局之共識，共同認定此 127 公頃具有剔除之優先性。

（二）本區位於邊陲，不在原區域計畫中被劃為應擬定成都市計畫的區塊，離主要建設甚遠，剔除不影響航空城推動

這 127 公頃皆位於航空城的邊緣地區，也都並非 99 年桃園航空城區域計畫中被規劃為都市計畫區域的部分（如陳證一，簡報 p.19），原就不屬於航空城發展之必要區塊，尤其與主要建設跑道和產業區皆相距甚遠，應被剔除於目前規劃的特定區計畫之外，否則若再納入特定區計畫（都市計畫）範圍走到後續的區段徵收程序，恐有違法違憲之虞。

（三）本區曾不只一次被剔除在計畫範圍之外，顯見並非需地機關認為的核心區域

其次，這 127 公頃可大分為兩塊：埔心溪及其支流所圍出的埔心里三塊厝地區和宏竹里被劃入計畫之宏竹地區。其中三塊厝地區，並且早已於 103 年 6 月 24 日都委會第 830 次會議中的會議紀錄 p.283 中載明三塊厝剔除於計畫範圍外「不致影響整體建設計畫」（陳證二十二）。而目前正在審查中的再公展版本，為內政部城鄉分署、桃市府、民航局的共同規畫，再次將三塊厝地區剔除，且再將宏竹地區也剔除在計畫外，顯見不論是開發單位和規劃單位皆經過專業評估後認定，此兩區合計 127 公頃之剔除於特定區計畫之外，並不會影響航空城之整體發展。

（四）本計畫住宅用地嚴重高估，本區剔除剛好可部分解決此一問題

從前面論述即可知，本都市計畫目前規劃之各種用地需求配置，在住宅區的部分是錯誤高估、相當浮濫，本 127 公頃，有超過

2/3 的土地是規劃成住宅區，就前面精算可知，在剔除本區 127 公頃後，此都市計畫還至少需要再減少 128.21 公頃住宅用地才合宜，本區自然具有剔除於都市計畫的優先性。

（五）此區鄰外交通系統完善，再公展版本已作相應調整，剔除後不影響都市計畫之效益

此 127 公頃位於計畫邊緣，本已臨接計畫邊界之重要幹道南青路，於連外交通上完全沒有問題，宏竹地區目前道路系統已甚完善，待未開發之海軍航空基地中道路系統開發完成，及可形成路網與計畫區內作完整相連；至於三塊厝地區，原本即有兩個埤塘和外部天然地理界線（埔心溪及其支流），剔除或納入對整體交通路網之建制顯無甚相關。（陳證二十三）

參、本計畫範圍縮減 127 公頃，對縮減範圍內居民權益之無負面影響，甚至因為未對縮減範圍內進行徵收，而實質保障了縮減範圍內居民的財產權、居住權、既有社會紋理、居民生活型態及產業活動。

一、本案計畫範圍縮減 127 公頃，因未造成人民基本權之限制，故對縮減範圍內之權益除無負面影響外，更是對於人民財產權之保障

（一）按司法院大法官釋字第 747 號解釋理由書：「憲法第 15 條規定人民財產權應予保障，旨在確保個人依財產之存續狀態，行使其自由使用、收益及處分之權能，並免於遭受公權力或第三人之侵害，俾能實現個人自由、發展人格及維護尊嚴（本院釋字第 400 號、第 709 號及第 732 號解釋參照）。憲法上財產權保障之範圍，不限於人民對財產之所有權遭國家剝奪之情形。國家機關依法行使公權力致人民之財產遭受損失（諸如所有權喪失、價值或使用效益減損等），若逾其社會責任所應忍受之範圍，形成個人之特別犧牲者，國家應予以合理補償，方符憲法第 15 條規定人民財產權應予保障之意旨（本院釋字第 440 號解釋參照）。」

(二) 緣本案 832 次審定版之都市計畫範圍為 4,687 公頃，經 貴部營建署城鄉發展分署與需地機關交通部、桃園市政府就 貴部都市計畫委員會第 904 次會議附帶決議視像研商後，修正草案之計畫範圍縮減為 4,560 公頃，減縮區段徵收範圍約為 127 公頃。就此區段徵收範圍縮減對於人民基本權利之影響而言，憲法基本權利之創設，原即為用於對抗國家公權力之侵害；而對本案而言，因縮減範圍內之居民將不會受到國家公權力之侵害（區段徵收），是對於居民權利（財產權）自不會產生影響，此乃當然之理。

(三) 次者，依據我國司法院大法官近來對於諸多徵收爭議所作成之大法官解釋（諸如：第 747 號解釋、第 743 號解釋等）可知，當人民之財產遭受政府公權力之侵害時，方會產生國家限制人民財產權行為是否合憲之爭議。然就本案而言，現討論者為「縮減 127 公頃對『縮減範圍內』居民權利之影響」，而如前所述，既國家針對系爭 127 公頃範圍內之土地已不列入航空城都市計畫之範圍，後續對此亦不為區段徵收，則縮減範圍內之居民自可保全自己之房地，即可如前揭釋字所言「確保個人依財產之存續狀態，行使其自由使用、收益及處分之權能」，故就該縮減範圍內之人民權利（財產權）自無影響可言。

(四) 此外，國家對於人民基本權限制本應符合比例原則之考量，在徵收人民土地之際亦應嚴加審酌徵收之公益性及必要性，並應於對人民最小侵害下為之。是以， 貴部城鄉分署今主動檢視計畫範圍而作成縮減計畫範圍之決定，致原先預計被區段徵收之居民得以不被徵收，可確保自己之房地不受國家公權力之侵害，使居民得保有自己之房地，可維持現在居住之安穩，此對於居民之財產權實為正面之保障。

二、依《經濟社會文化權利國際公約》（下稱《經社文公約》）關於居住權之規定，本計畫剔除 127 公頃，有助於保障縮減範圍內人民居住權

(一) 兩公約所揭示保障人權之規定，具有國內法律之效力。適用兩公約規定，應參照其立法意旨及兩公約人權事務委員會之解釋。各級政府機關行使其職權，應符合兩公約有關人權保障之規定，避免侵害人權，保護人民不受他人侵害，並應積極促進各項人權之實現。公民與政治權利國際公約及經濟社會文化權利國際公約施行法（下稱兩公約施行法）第 2 條至第 4 條定有明文。

(二) 關於居住權 (Right to housing, 又譯為「適當住房權」) 之保障，《經社文公約》及相關一般性意見設有下列規定：1. 《經社文公約》第 11 條第 1 項規定：本公約締約國確認人人有權享受其本人及家屬所需之適當生活程度，包括適當之衣食住及不斷改善之生活環境。締約國將採取適當步驟確保此種權利之實現，同時確認在此方面基於自由同意之國際合作極為重要。2. 《經社文公約》第 4 號一般性意見（下稱第 4 號一般性意見）規定：(1) 委員會認為，不應狹隘或限制性地解釋住房權利，譬如，把它視為僅是頭上有一片遮瓦的住處，或把住所完全視為商品。應該把它視為安全、和平和尊嚴地居住某處的權利。至少有兩項理由可以認為這樣理解是恰當的。首先，住房權與作為《公約》前提的其他人權和基本原則密切相關。就此而言，《公約》的權利源於「人身的固有尊嚴」，而這一「人身固有的尊嚴」要求，在解釋「住房」一詞時，應重視其他多種考慮，最重要的是，應確保所有人不論其收入或經濟來源如何，都能享有住房權。其次，第 11 條第 1 項的應理解為，不僅是指住房，而且是指適當的住房。人類居住環境及全球住房策略（至 2000 年）委員會闡明：「適當的住所意味著……適當的獨處居室、適當的空間、適當的安全、適當的照明和通風、適當的基本基礎設施和就業和基本設備的合適地點－一切費用合情合理」（第 7 條）。(2) 在這方面，委員會認為，強制驅逐的事例推定 (prima facie) 與《公約》的要求不相容。只有在最為特殊的情形 (the most exceptional circumstances)，並合乎國際法的有關原則，才是允許的（第 18 條）。

(三) 居住權與兩公約上其他權利一樣，源自於「人身的固有尊嚴」(第 4 號一般意見書第 7 條參照)，住居就是安身立命的住所，而禁止迫遷的意旨，就是保障生存權，剝奪住居，就是剝奪生存權。考量到這樣的意旨，迫遷禁止之誡命，本質上即不受《經社文公約》第 2 條第 1 項所規定「依現有資源逐漸實踐」的限制(第 7 號一般性意見第 9 條參照)，促進發展進而實現人權，也不是剝奪居住權保障的正當理由(第 7 號一般性意見第 18 條參照)。

(四) 是以，依照經社文公約及相關一般性意見之見解，人民基於固有尊嚴，本應享有居住權，而人民就此應有安身立命之住所。而於本案中，本計畫現剔除 127 公頃，實是對於剔除範圍內人民適足居住權之保障，使其等得以安全、和平與尊嚴的居住，不受到國家強制驅逐。因此，本計畫剔除 127 公頃除對於剔除範圍內之居民權益無負面影響外，更有助於實踐經社文公約所保障之適足居住權。

三、雖依前述論述仍應有縮減空間，然較 832 次審定版，本計畫縮減面積之 127 公頃，依然降低了航空城發展對於既有社會紋理、居民生活型態及產業活動之衝擊：

(一) 農地保存及農業生產環境保存之利益：

1、2011 年「全國糧食安全會議」所做成之結論，我國擬於 2020 年達成糧食自給率 40%之政策目標，以此標準推算，全國所需之農地總面積約需 74 至 81 萬公頃。根據 2014 年《全國區域計畫修正案草案》引用內政部 2011 年統計年報資料顯示，非都市土地特定農業區及一般農業區範圍內主要供農業使用土地面積僅約 44.6 萬公頃，其中特定農業區農牧用地面積 270,876 公頃、一般農業區農牧用地面積 175,204 公頃，縱然再加計都市土地編定為農業區面積共 9.9 萬公頃土地，54.5 萬公頃之農地數量，亦距糧食自給率 40%之政策目標所需農地數量相當遙遠。

- 2、且依 2010 年農地現況資源分析結果，當前台灣地區非都市土地特定農業區及一般農業區之農牧用地，其農地存量僅約 84%，亦即有 16% 的農地現況已遭轉用。準此，從糧食安全的層次以觀，我國農地治理的目標至少有三：其一為現有農地數量「淨零損失」，其二為已遭轉用、污染、劣化之農地應積極搶救，力求恢復農業使用；其三為其他使用分區之土地，適合農業生產經營者，應積極嘗試變更為農業區。
 - 3、本特定區範圍內原有土地使用以農業為主，且有相當部分系優良農地或經重大農業改良設施改良之農地，依前述之農地管理原則應予保存。
- (二) 農地之保存除對台灣糧食生產整體有正面效應，對於生活於其中從事農業生產之農民而言，亦得保存其賴以生存之職業及生活型態。
- 1、雖另有主張縮減範圍仍納入區段徵收，將農民聚集於農業專用區。惟此法將使農民其農地與住家之距離相距現狀之數倍乃至於數十倍不只，重新適應之過程磨損被徵收農民繼續從事農業之生產意願，所影響者除生活態樣、產業活動，更將涉及農保之存否、老農津貼之有無，嚴重侵害被徵收農民之生存權，尤以老農為甚。
 - 2、根據再公展版本計畫書之人口分析，近年來計畫範圍內人口老化之比例逐年攀升，過去有論者分析眷村改建之案例，透過訪談發現居住建物之改變、鄰里關係之改變，均會使得老年人產生嚴重疏離感(郭慶瑩，2006)，而其心理狀態之轉變亦會對生理產生影響；以此觀之，大量徵收農地，對於老年農民而言，可能產生極大負面衝擊。
 - 3、綜上所述，再公展版本計畫縮減徵收範圍，降低對於全國糧食安全及農業生產之負面衝擊，避免農地持續流失，保有縮減範

圍內既有社會與環境紋理，應屬對居民之正面影響。

四、人民並無請求國家徵收其所有土地之公法上請求權，故無論從都市計畫整體性或憲法對於基本人權保障之法理觀之，均應以都市計畫之公益性及居住權保障考量為先：

（一）如前所述，土地徵收係以國家強制力為後盾，強制徵收人民私有財產權，除徵收目的限於公共利益外，亦需審視該公共利益之達成非徵收而不可得。司法院大法官釋字第 732 號解釋理由書中論及，交通事業所必須者以外之毗鄰地區土地之徵收，系「將使土地資源之利益重新分配或移轉予國家或其他私人享有，造成原土地所有權人遭受土地損失之特別犧牲」，取得用地應以與土地所有權人共享土地資源利益，侵害較小之方式為之。據此，再公展計畫縮減了不具有公益性及必要性之範圍，降低對於人民財產權之侵害，實屬正面修正及影響。

（二）雖有論者主張希望能參與本計畫及區段徵收，然此屬於對土地徵收或進行開發之預期利益。觀都市規劃有其變動性，非具有外部法效力之行政法規，對於土地獲利之預期，或因預期而進行之土地處分，均非屬應保障之信賴利益。且依依最高法院 99 年度判字第 1146 號判決意旨，人民並無請求國家徵收其所有土地之公法上請求權。因此，無論從都市計畫整體性或憲法對於基本人權保障之法理觀之，均應以都市計畫之公益性及居住權保障考量為先：

- 1、按最高法院 99 年度判字第 1146 號判決詳謂：「土地徵收係指國家因公益需要，為興辦公共事業，對人民受憲法保障之財產權，經由法定程序予以剝奪之謂。因而，土地徵收係基於興辦有利於公益之公共事業之需要，國家始得依法律所定程序為之，準此，徵收係對財產權具目的性侵害，並非國家純粹取得財產權之工具，更非調整私益衝突之手段，而是為實現公益需要之最後不得已措施。由於徵收是侵害財產權之最後不得已手段，因而公用徵收須符比例原則，有無實施公用徵收之必

要，依我國現行法制，需由需用土地人於踐行法定程序（諸如：舉辦公聽會、徵收前之協議，有無以徵收以外之法律手段，取得所需用土地之可能性，申請目的事業主管機關之許可等等）公平衡量公益與私益之重要性，斟酌決定後再擬具詳細之徵收計畫書，報請主管機關核准之。職此之故，是否實施公用徵收，相關機關具有行政裁量權，一般人民並不具有請求國家實施公用徵收，而用以侵害自己所受保障財產權之權利。從而原判決以本件上訴人並無請求國家徵收其所有土地之公法上請求權，另土地所有權人請求地方政府擬具徵收計畫向內政部申請核准，充其量亦僅具促使地方政府為該權限之發動而已，殊難謂一經人民申請，地方政府即負有向內政部申請核准徵收之義務為由，而駁回上訴人之訴，依法自無違誤。」

- 2、依最高行政法院 99 年度判字第 1146 號判決意旨可知，人民並無請求國家實施公用徵收，而用以侵害自己所受保障財產權之權利，亦即人民並無請求國家徵收其所有土地之公法上請求權，故本計畫縮減範圍約 127 公頃內之土地所有權人，依法並無請求內政部應將其土地劃入徵收範圍之權利，其主張自屬無理由，並不可採。

肆、結論

綜上所述，就本次「本案再公開展覽修正草案中將本會第 832 次會議審議通過之計畫範圍再縮減約 127 公頃，是否有合理性及必要性」此一聽證爭點，規劃單位內政部營建署城鄉發展分署於本次再公展方案，針對 832 次審定版計畫所進行縮減之 127 公頃，屬合理且必要之修正。

原因在於，本計畫範圍仍然過大，尤其計畫書內文有許多沿用自 832 次審定版計畫書之基本計算或邏輯錯誤，經前述之保守估計可知，以目前已縮減約 127 公頃後的本再公展版本來計算，仍應再縮減 550 公頃以上，才屬合理之都市計畫規劃，故再公展版本將 832 次審定版計

畫之計畫範圍縮減約 127 公頃尚屬不足，故對「桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫」之計畫目的及推動航空城發展，自然不會有所影響。

而宏竹里、兩河流域（三塊厝）之 127 公頃，屬 832 次審定版計畫之邊陲地區，且並非位於 99 年桃園航空城區域計畫範圍內，故最具有剔除的優先性，本計畫優先縮減宏竹里、兩河流域（三塊厝）所在之 127 公頃，符合區域計畫指導，屬於正確之區位選擇，亦對「桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫」之計畫目的及推動航空城發展，不會有所影響。

並且，本計畫範圍縮減 127 公頃，對縮減範圍內居民權益之無負面影響，甚至因為未對縮減範圍內進行徵收，而實質保障了縮減範圍內居民的財產權、居住權、既有社會紋理、居民生活型態及產業活動。簡言之，相對於因納入計畫範圍內而徵收所產生之負面影響，劃出計畫範圍對於居民而言，將因為不受徵收而具有實質保障權益之正面影響。

綜上所陳，懇請 貴部鑒核。

此 致

內政部 公鑒

【證物及附件】

陳證一：106 年 11 月 10 日「擬定桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫」內政部都市計畫委員會第 1 次專案小組，內政部城鄉發展分署簡報大綱 p. 18-p. 19。

陳證二：「中華民國人口推估（105 年至 150 年）」報告，表 13-1、表 14-1、表 15-1。

- 陳證三：「Airports as Cityports in the City-region, Urban and Regional Research centre Utrecht, Faculty of Geosciences, Utrecht University」第 111 頁。
- 陳證四：產業專用區面積之估算——官方版本與正確版本之對照。
- 陳證五：104 年第 3 季住宅資訊統計彙報第 117 頁。
- 陳證六：桃園市都市發展局 105 年「桃園市各都市計畫人口發展概況表」
- 陳證七：桃園市都市發展局 105 年「桃園市各都市計畫-土地使用內容類型分析表」
- 陳證八：監察院 100 年度專案調查研究報告—我國國際機場競爭力與服務效能問題之探討，頁 1、11、21。
- 陳證九：95 年工商及服務業普查查詢系統
- 陳證十：行政院主計總處中華民國行業標準分類(第 9 次修訂)第 15 至 22 頁、30 至 31 頁
- 陳證十一：102 年度國土利用監測計畫附錄七第 7-5 頁。
- 陳證十二：擬定臺北港特定區計畫細部計畫(第二階段)書第 42、62 頁。
- 陳證十三：變更臺北港特定區計畫細部計畫書附件三末頁。
- 陳證十四：變更高速鐵路桃園車站特定區細部計畫(第一次通盤檢討)案計畫書第 26、44 至 45、47 頁。
- 陳證十五：修訂高速鐵路桃園車站特定區細部計畫(土地使用分區管制要點)(配合行政院推動國際醫療產業)書第 15 頁。
- 陳證十六：變更桃園航空貨運園區暨客運園區(大園南港地區)特定區計畫(第一次通盤檢討)(補辦公開展覽)書第 26 至 27、48 至 49、80 頁。
- 陳證十七：99 年人口及住宅普查總報告統計結果提要分析第 77 頁。
- 陳證十八：104 年 11 月底度使用(用電)住宅、新建餘屋(待售)住宅統計資訊簡冊第 1、2 頁。
- 陳證十九：監察院 103 年度內調字第 79 號調查報告第 14 至 16 頁。
- 陳證二十：臺灣桃園國際機場第三跑道環境影響說明書，頁 5-7。
- 陳證二十一：臺灣桃園國際機場園區綱要計畫，頁 2-4、9-11 至 9-16、13-14。
- 陳證二十二：103 年 6 月 24 日都委會第 830 次會議中的會議紀錄 p. 283。

陳證二十三：106 年 11 月 17 日「擬定桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫」內政部都市計畫委員會第 2 次專案小組，內政部城鄉發展分署簡報大綱 p. 15、23。

中 華 民 國 1 0 7 年 1 月 2 3 日

陳述人 陳朝成等 118 人

程序代理人 林彥彤

王曦

張志誠

張采羚

李應有

呂理坤

蔡梅芬

田奇峯

王寶萱

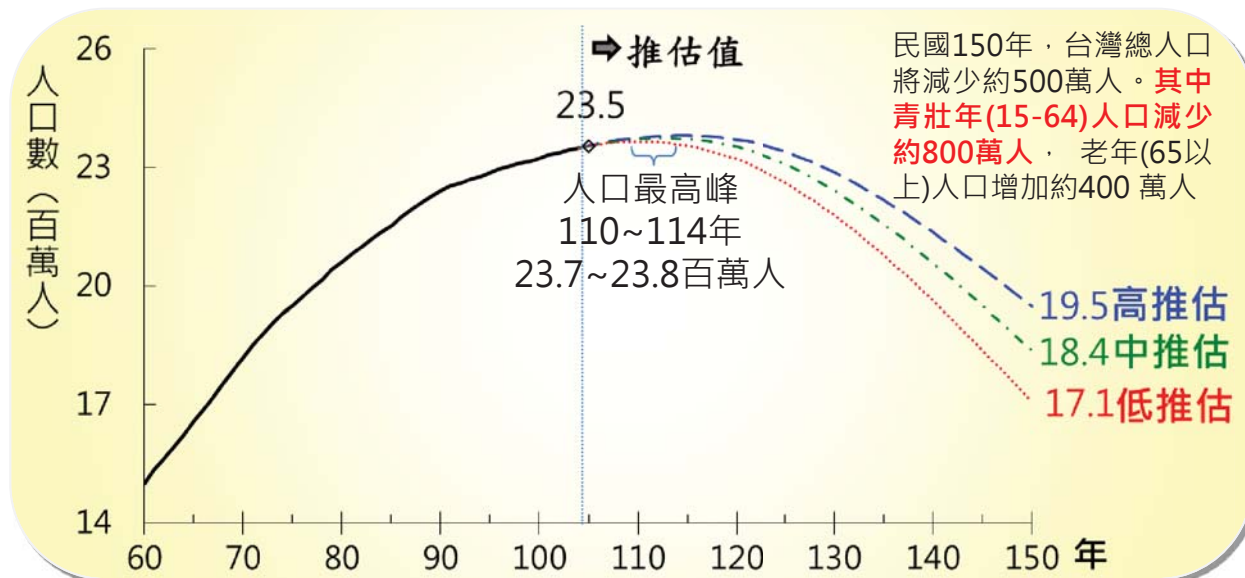
許文懷

林子琳

楊品紋

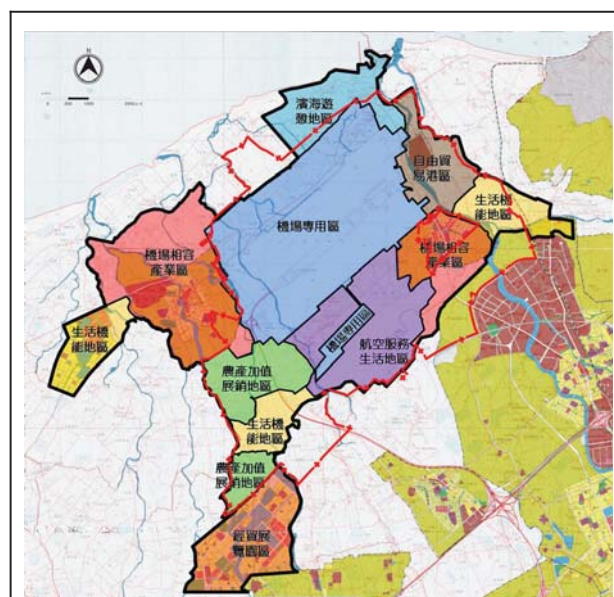
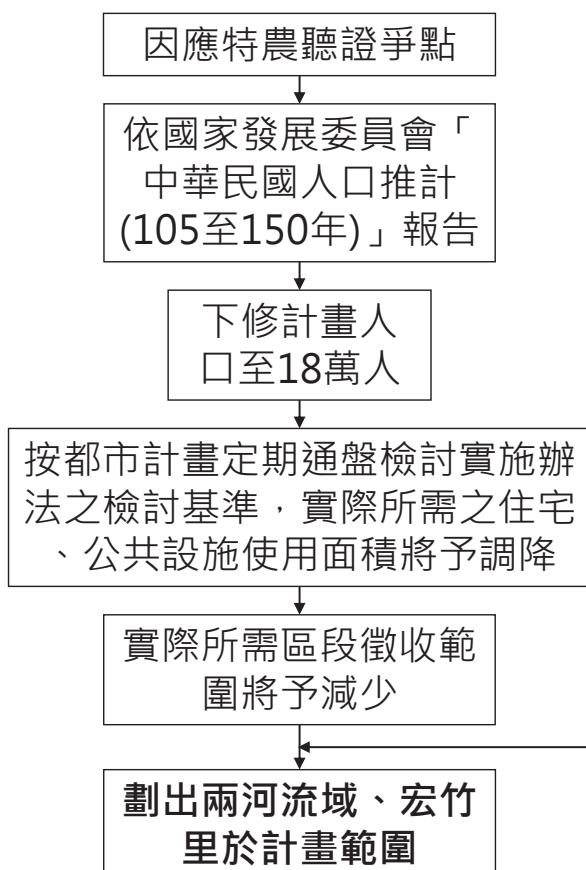
□ 計畫人口調整

- 依國家發展委員會「中華民國人口推計(105至150年)」報告，**台灣地區民國113年人口達高峰後即轉成負成長**，考量桃園地區未來捷運通車後，交通更加便利，航空城周邊南崁、大園、菓林、客運園區、高鐵桃園車站、大竹地區仍有人口移居空間，故**修正本計畫人口民國130年由20萬人調降為18萬人**。



資料來源：國家發展委員會，中華民國人口推計(105至150年)，105年。

□ 計畫範圍檢討



桃園航空城區域計畫功能分區示意圖

區域計畫法第11條之指導
桃園航空城區域計畫範圍

表13-1 未來人口數、性比例、總生育率、零歲平均餘命及年齡中位數—高推估

年 別		年底人口數			總人口 性比例 (女=100)	總生育率 (人)	零歲平均餘命		年齡 中位數 (歲)
民國	西元	總人口 (千人)	男 (千人)	女 (千人)			男 (歲)	女 (歲)	
105	2016	23,552	11,725	11,826	99.1	1.23	77.2	83.7	40.4
106	2017	23,606	11,736	11,869	98.9	1.23	77.4	83.9	41.0
107	2018	23,653	11,745	11,908	98.6	1.23	77.5	84.0	41.5
108	2019	23,693	11,750	11,943	98.4	1.24	77.7	84.2	42.0
109	2020	23,726	11,753	11,974	98.2	1.24	77.8	84.3	42.5
110	2021	23,755	11,753	12,002	97.9	1.25	78.0	84.4	43.0
111	2022	23,778	11,751	12,027	97.7	1.25	78.1	84.6	43.6
112	2023	23,794	11,746	12,048	97.5	1.26	78.2	84.7	44.1
113	2024	23,804	11,739	12,065	97.3	1.27	78.3	84.8	44.6
114	2025	23,808	11,728	12,080	97.1	1.28	78.4	84.9	45.2
115	2026	23,807	11,716	12,091	96.9	1.30	78.6	85.0	45.7
116	2027	23,801	11,701	12,100	96.7	1.31	78.7	85.1	46.2
117	2028	23,788	11,683	12,105	96.5	1.33	78.8	85.2	46.7
118	2029	23,769	11,662	12,107	96.3	1.35	78.9	85.3	47.2
119	2030	23,742	11,638	12,104	96.1	1.38	79.0	85.4	47.7
120	2031	23,708	11,610	12,098	96.0	1.40	79.1	85.5	48.1
121	2032	23,665	11,578	12,087	95.8	1.42	79.2	85.6	48.6
122	2033	23,614	11,542	12,073	95.6	1.44	79.3	85.7	49.0
123	2034	23,555	11,502	12,053	95.4	1.45	79.3	85.8	49.4
124	2035	23,485	11,457	12,029	95.2	1.46	79.4	85.9	49.7
125	2036	23,406	11,407	11,999	95.1	1.47	79.5	85.9	50.0
126	2037	23,318	11,353	11,965	94.9	1.48	79.6	86.0	50.3
127	2038	23,221	11,296	11,926	94.7	1.49	79.7	86.1	50.7
128	2039	23,117	11,234	11,882	94.5	1.49	79.7	86.2	51.0
129	2040	23,004	11,169	11,835	94.4	1.50	79.8	86.3	51.3
130	2041	22,883	11,101	11,782	94.2	1.50	79.9	86.3	51.6
131	2042	22,755	11,030	11,726	94.1	1.50	80.0	86.4	51.9
132	2043	22,620	10,955	11,665	93.9	1.50	80.0	86.5	52.2
133	2044	22,479	10,879	11,601	93.8	1.50	80.1	86.5	52.5
134	2045	22,333	10,800	11,533	93.6	1.50	80.2	86.6	52.8
135	2046	22,182	10,720	11,462	93.5	1.50	80.2	86.7	53.0
136	2047	22,025	10,638	11,387	93.4	1.50	80.3	86.7	53.3
137	2048	21,863	10,554	11,309	93.3	1.50	80.4	86.8	53.5
138	2049	21,696	10,468	11,228	93.2	1.50	80.4	86.9	53.8
139	2050	21,526	10,382	11,145	93.2	1.50	80.5	86.9	54.0
140	2051	21,353	10,294	11,059	93.1	1.50	80.5	87.0	54.2
141	2052	21,176	10,206	10,971	93.0	1.50	80.6	87.1	54.4
142	2053	20,997	10,116	10,880	93.0	1.50	80.6	87.1	54.5
143	2054	20,815	10,026	10,788	92.9	1.50	80.7	87.2	54.6
144	2055	20,630	9,935	10,695	92.9	1.50	80.7	87.2	54.8
145	2056	20,444	9,844	10,600	92.9	1.50	80.8	87.3	54.8
146	2057	20,256	9,753	10,503	92.9	1.50	80.8	87.3	54.8
147	2058	20,066	9,661	10,406	92.8	1.50	80.9	87.4	54.7
148	2059	19,875	9,568	10,307	92.8	1.50	80.9	87.4	54.5
149	2060	19,683	9,476	10,208	92.8	1.50	81.0	87.5	54.4
150	2061	19,490	9,383	10,107	92.8	1.50	81.0	87.6	54.2

表13-2 未來人口總增加、自然增加、出生、死亡、社會增加數及其比率—高推估

年 別		總增加		自然增加		出生		死亡		社會增加	
民國	西元	人數 (千人)	總 增加率 (‰)	人數 (千人)	自然 增加率 (‰)	人數 (千人)	粗出生率 (‰)	人數 (千人)	粗死亡率 (‰)	人數 (千人)	社會 增加率 (‰)
105	2016	60	2.5	47	2.0	216	9.2	169	7.2	13	0.5
106	2017	54	2.3	40	1.7	212	9.0	172	7.3	14	0.6
107	2018	47	2.0	34	1.4	208	8.8	175	7.4	13	0.6
108	2019	40	1.7	27	1.2	205	8.7	178	7.5	13	0.5

表14-1 未來人口數、性比例、總生育率、零歲平均餘命及年齡中位數—中推估

年 別		年底人口數			總人口	總生育率	零歲平均餘命		年齡
民國	西元	總人口 (千人)	男 (千人)	女 (千人)	性比例 (女=100)	(人)	男 (歲)	女 (歲)	中位數 (歲)
105	2016	23,547	11,723	11,824	99.1	1.20	77.2	83.7	40.4
106	2017	23,595	11,731	11,864	98.9	1.20	77.4	83.9	41.0
107	2018	23,637	11,737	11,900	98.6	1.20	77.5	84.0	41.5
108	2019	23,670	11,739	11,932	98.4	1.20	77.7	84.2	42.0
109	2020	23,698	11,738	11,960	98.1	1.20	77.8	84.3	42.5
110	2021	23,719	11,734	11,984	97.9	1.20	78.0	84.4	43.1
111	2022	23,733	11,728	12,005	97.7	1.20	78.1	84.6	43.6
112	2023	23,741	11,719	12,022	97.5	1.20	78.2	84.7	44.2
113	2024	23,741	11,706	12,035	97.3	1.20	78.3	84.8	44.7
114	2025	23,734	11,690	12,044	97.1	1.20	78.4	84.9	45.3
115	2026	23,721	11,671	12,050	96.9	1.20	78.6	85.0	45.8
116	2027	23,700	11,649	12,051	96.7	1.20	78.7	85.1	46.3
117	2028	23,672	11,623	12,049	96.5	1.20	78.8	85.2	46.9
118	2029	23,634	11,592	12,042	96.3	1.20	78.9	85.3	47.4
119	2030	23,587	11,557	12,029	96.1	1.20	79.0	85.4	47.9
120	2031	23,530	11,518	12,012	95.9	1.20	79.1	85.5	48.4
121	2032	23,463	11,473	11,990	95.7	1.20	79.2	85.6	48.9
122	2033	23,387	11,424	11,963	95.5	1.20	79.3	85.7	49.3
123	2034	23,301	11,370	11,931	95.3	1.20	79.3	85.8	49.8
124	2035	23,203	11,311	11,893	95.1	1.20	79.4	85.9	50.2
125	2036	23,096	11,246	11,849	94.9	1.20	79.5	85.9	50.6
126	2037	22,978	11,177	11,801	94.7	1.20	79.6	86.0	50.9
127	2038	22,852	11,104	11,748	94.5	1.20	79.7	86.1	51.3
128	2039	22,717	11,028	11,690	94.3	1.20	79.7	86.2	51.6
129	2040	22,574	10,947	11,627	94.2	1.20	79.8	86.3	52.0
130	2041	22,422	10,862	11,560	94.0	1.20	79.9	86.3	52.4
131	2042	22,263	10,775	11,488	93.8	1.20	80.0	86.4	52.7
132	2043	22,097	10,685	11,413	93.6	1.20	80.0	86.5	53.1
133	2044	21,925	10,592	11,333	93.5	1.20	80.1	86.5	53.4
134	2045	21,748	10,498	11,250	93.3	1.20	80.2	86.6	53.7
135	2046	21,565	10,401	11,164	93.2	1.20	80.2	86.7	54.0
136	2047	21,377	10,303	11,074	93.0	1.20	80.3	86.7	54.3
137	2048	21,184	10,202	10,981	92.9	1.20	80.4	86.8	54.6
138	2049	20,986	10,100	10,885	92.8	1.20	80.4	86.9	54.9
139	2050	20,784	9,997	10,786	92.7	1.20	80.5	86.9	55.2
140	2051	20,578	9,893	10,685	92.6	1.20	80.5	87.0	55.5
141	2052	20,369	9,788	10,581	92.5	1.20	80.6	87.1	55.8
142	2053	20,156	9,682	10,475	92.4	1.20	80.6	87.1	56.0
143	2054	19,941	9,574	10,367	92.4	1.20	80.7	87.2	56.2
144	2055	19,723	9,466	10,257	92.3	1.20	80.7	87.2	56.4
145	2056	19,503	9,357	10,145	92.2	1.20	80.8	87.3	56.6
146	2057	19,280	9,248	10,033	92.2	1.20	80.8	87.3	56.8
147	2058	19,056	9,138	9,918	92.1	1.20	80.9	87.4	56.9
148	2059	18,830	9,027	9,803	92.1	1.20	80.9	87.4	57.0
149	2060	18,602	8,916	9,686	92.1	1.20	81.0	87.5	57.0
150	2061	18,373	8,805	9,568	92.0	1.20	81.0	87.6	56.9

表14-2 未來人口總增加、自然增加、出生、死亡、社會增加數及其比率—中推估

年 別		總增加		自然增加		出生		死亡		社會增加	
民國	西元	人數 (千人)	總 增加率 (%)	人數 (千人)	自然 增加率 (%)	人數 (千人)	粗出生率 (‰)	人數 (千人)	粗死亡率 (‰)	人數 (千人)	社會 增加率 (%)
105	2016	55	2.3	42	1.8	211	9.0	169	7.2	13	0.6
106	2017	49	2.1	35	1.5	206	8.8	172	7.3	14	0.6
107	2018	41	1.8	28	1.2	203	8.6	175	7.4	13	0.6
108	2019	34	1.4	21	0.9	199	8.4	178	7.5	13	0.5

表15-1 未來人口數、性比例、總生育率、零歲平均餘命及年齡中位數—低推估

年 別		年底人口數			總人口	總生育率	零歲平均餘命		年齡
民國	西元	總人口 (千人)	男 (千人)	女 (千人)	性比例 (女=100)	(人)	男 (歲)	女 (歲)	中位數 (歲)
105	2016	23,542	11,721	11,822	99.1	1.17	77.2	83.7	40.4
106	2017	23,584	11,725	11,859	98.9	1.16	77.4	83.9	41.0
107	2018	23,617	11,726	11,891	98.6	1.15	77.5	84.0	41.5
108	2019	23,640	11,723	11,917	98.4	1.13	77.7	84.2	42.0
109	2020	23,653	11,715	11,939	98.1	1.11	77.8	84.3	42.6
110	2021	23,658	11,703	11,955	97.9	1.09	78.0	84.4	43.2
111	2022	23,654	11,687	11,967	97.7	1.08	78.1	84.6	43.7
112	2023	23,641	11,667	11,974	97.4	1.06	78.2	84.7	44.3
113	2024	23,618	11,642	11,976	97.2	1.04	78.3	84.8	44.9
114	2025	23,586	11,613	11,973	97.0	1.03	78.4	84.9	45.4
115	2026	23,546	11,581	11,966	96.8	1.01	78.6	85.0	46.0
116	2027	23,498	11,544	11,954	96.6	1.00	78.7	85.1	46.6
117	2028	23,440	11,503	11,937	96.4	0.99	78.8	85.2	47.1
118	2029	23,372	11,457	11,916	96.1	0.97	78.9	85.3	47.7
119	2030	23,294	11,406	11,889	95.9	0.96	79.0	85.4	48.3
120	2031	23,207	11,350	11,857	95.7	0.95	79.1	85.5	48.8
121	2032	23,109	11,290	11,819	95.5	0.95	79.2	85.6	49.3
122	2033	23,001	11,224	11,777	95.3	0.94	79.3	85.7	49.9
123	2034	22,883	11,154	11,729	95.1	0.93	79.3	85.8	50.4
124	2035	22,755	11,079	11,677	94.9	0.93	79.4	85.9	50.9
125	2036	22,617	10,998	11,618	94.7	0.92	79.5	85.9	51.3
126	2037	22,469	10,914	11,555	94.4	0.92	79.6	86.0	51.8
127	2038	22,312	10,825	11,487	94.2	0.91	79.7	86.1	52.2
128	2039	22,146	10,732	11,414	94.0	0.91	79.7	86.2	52.5
129	2040	21,972	10,635	11,337	93.8	0.90	79.8	86.3	52.9
130	2041	21,789	10,535	11,254	93.6	0.90	79.9	86.3	53.4
131	2042	21,599	10,431	11,168	93.4	0.90	80.0	86.4	53.8
132	2043	21,403	10,325	11,077	93.2	0.90	80.0	86.5	54.1
133	2044	21,200	10,217	10,983	93.0	0.90	80.1	86.5	54.5
134	2045	20,991	10,106	10,885	92.8	0.90	80.2	86.6	54.9
135	2046	20,777	9,993	10,784	92.7	0.90	80.2	86.7	55.3
136	2047	20,557	9,878	10,679	92.5	0.90	80.3	86.7	55.6
137	2048	20,332	9,761	10,570	92.3	0.90	80.4	86.8	56.0
138	2049	20,101	9,643	10,458	92.2	0.90	80.4	86.9	56.3
139	2050	19,866	9,523	10,344	92.1	0.90	80.5	86.9	56.7
140	2051	19,627	9,401	10,226	91.9	0.90	80.5	87.0	57.0
141	2052	19,384	9,278	10,106	91.8	0.90	80.6	87.1	57.3
142	2053	19,138	9,154	9,983	91.7	0.90	80.6	87.1	57.7
143	2054	18,888	9,029	9,859	91.6	0.90	80.7	87.2	58.0
144	2055	18,635	8,903	9,732	91.5	0.90	80.7	87.2	58.4
145	2056	18,380	8,776	9,604	91.4	0.90	80.8	87.3	58.6
146	2057	18,122	8,648	9,474	91.3	0.90	80.8	87.3	58.9
147	2058	17,863	8,520	9,342	91.2	0.90	80.9	87.4	59.1
148	2059	17,601	8,392	9,210	91.1	0.90	80.9	87.4	59.4
149	2060	17,338	8,262	9,076	91.0	0.90	81.0	87.5	59.7
150	2061	17,074	8,133	8,941	91.0	0.90	81.0	87.6	59.9

表15-2 未來人口總增加、自然增加、出生、死亡、社會增加數及其比率—低推估

年 別		總增加		自然增加		出生		死亡		社會增加	
民國	西元	人數 (千人)	總 增加率 (%)	人數 (千人)	自然 增加率 (%)	人數 (千人)	粗出生率 (‰)	人數 (千人)	粗死亡率 (‰)	人數 (千人)	社會 增加率 (%)
105	2016	50	2.1	37	1.6	206	8.7	169	7.2	13	0.6
106	2017	42	1.8	28	1.2	200	8.5	172	7.3	14	0.6
107	2018	33	1.4	20	0.8	194	8.2	175	7.4	14	0.6
108	2019	23	1.0	10	0.4	188	7.9	178	7.5	13	0.5

Netherlands Geographical Studies 353

Airports as Cityports in the City-region

**Spatial-economic and institutional positions and institutional learning in
Randstad-Schiphol (AMS), Frankfurt Rhein-Main (FRA), Tokyo Haneda (HND)
and Narita (NRT)**

Michel van Wijk

Utrecht 2007

Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap
Faculteit Geowetenschappen Universiteit Utrecht

4.6 Landside development: economic impacts

The dynamics in the aviation market and the trends in airport privatisation and commercialisation are directly related to developments on the landside of the airport. This section focuses on the economic impacts, before urban dynamics are discussed in section 4.7. There is ample research on measuring the effect of the airport in creating added value and jobs in the region.¹⁰ Despite different definitions and research results, researchers agree the economic impact of international airports is considerable.

The total economic effects of airports, in terms of added value and jobs, are caused by direct impacts, and the spin-off or secondary jobs of the airport caused by indirect, induced and catalytic effects (Graham 2001:184). Direct impacts are employment and income generated directly by the operation of the airport. Indirect impacts are employment and income generated in the chain of suppliers of goods and services to the direct activities at the airport and the airport vicinity, for instance fuel, utilities, cleaning and construction. Induced impacts are employment and income generated by the spending of airport workers, e.g. food, retail and transport. Finally, the airport as a business factor can generate catalytic effects in the city-region.¹¹

International airports create more direct jobs than national airports: 950 jobs per one million passengers (mppa) for international airports versus 750 jobs mppa for national airports (Graham 2001; York Aviation and ACI 1998, 2004). In addition, every on-site job generates roughly one additional job in the airport region, leading to the rule-of-thumb of 2000 jobs per million passengers for international airports (*ibid.*, see Table 4.5). Airports in liberal market economies as Canada and the U.S. show high direct and indirect impacts due to outsourcing with flexible and part-time labour contracts.¹²

The case studies are put here in perspective with other major competitive airports. Despite the inaccuracies and variations in worldwide definitions, Table 4.5 shows considerable differences

Table 4.5 Direct and indirect jobs per million passengers per annum (mppa)¹³

Airport	Year	Passengers (millions)	Direct jobs (mppa)	Secondary jobs (mppa)	Total jobs (mppa)
Phoenix	1996	30.4	1213	2998	4211
Vancouver	1997	14.8	1546	2005	3551
Paris CdG	1996	31.7	1560	1910	3470
Tokyo Haneda*	2002	62.0	532		
Tokyo Narita*	2002	29.1	2061	2195****	3282****
München	1996	15.7	1057	2131	3206
Frankfurt**	2003	48.4	1281	1674	2955
Schiphol***	2003	41.0	1390	1439	2829
Schiphol	1997	31.0	1581	806	2387
Milan	1994	13.0	649	1984	2633
Washington Dulles	1998	15.6	992	796	1788
Washington Natl.	1998	15.8	646	402	1048
Barcelona	1994	10.7	458	463	921

Source: Graham (2001), *NAA (2002), **York Aviation and ACI (2004), ***Regioplan (2005), **** For Tokyo-Haneda and Tokyo-Narita jointly

陳證四：產業專用區面積之估算——官方版本與正確版本之對照

內政部於 102 年 7 月所提出之「擬定國際機場園區及附近地區特定區計畫書」版本第 4-10，其錯誤引用 Michel van Wijk (2007)，誤認為每百萬客運量人次可創造約 950 個「直接」及業機會與 2,000 個「間接」及業機會，總共「2,950 個及業機會」（內政部 102 年 7 月擬定桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫計畫書，頁 4-10）。其後內政部雖於 103 年 10 月審定版計畫書中將「2950 個及業機會」更正為「2,000 個及業機會」（103 年 10 月審定版計畫書第 4-11 頁），但仍持續將「直接」與「間接」及業機會之關係理解為「950:2000」。因此，103 年 10 月審定版計畫書與本計畫書表 4-4（頁 4-12），均認為當每百萬客運量帶來 1,900 個及業機會，則未來將產生「直接」就業機會 3.96 萬人與「間接」及業機會 8.35 萬人。計算公式為：

$$64.78(\text{百萬客運量}) \times 0.19(\text{萬人}) = 12.3082 (\text{萬人}) \leftarrow \text{總及業人口}$$

$$\text{直接就業機會} : 12.3082 \times \frac{950}{2950} \blacksquare 3.96 (\text{萬人})$$

$$\text{間接就業機會} : 12.3082 \times \frac{2000}{2950} \blacksquare 8.35 (\text{萬人})$$

然而根據 Michel van Wijk (2007) 之模型，依據經驗法則，若每百萬運量帶來 1,900 個及業機會，其中「直接」與「間接」及業機會應該是各 950 個。內政部所採用模型雖然就「總及業人數」而言與 Michel van Wijk (2007) 一致，但卻會低估「直接」及業人口，並高估「間接」及業人口，並因而高估容納間接及業人口之產業專用區面積。若將「直接」與「間接」就業人口理解為「1:1」而非「950:2000」的關係，正確計算公式應如下：

$$64.78(\text{百萬客運量}) \times 0.19(\text{萬人}) = 12.3082 (\text{萬人}) \leftarrow \text{總及業人口}$$

$$\text{直接就業機會} : 12.3082 \times \frac{1}{2} \blacksquare 6.154 (\text{萬人})$$

$$\text{間接就業機會} : 12.3082 \times \frac{1}{2} \blacksquare 6.154 (\text{萬人})$$

值得注意的是，此 6.154 萬直接與間接及業人口，乃依 Michel van Wijk (2007) 所謂「經驗法則」而得；內政部擅自將之定義為所謂「低成長」模型，實屬無稽。

住宅資訊統計彙報

Housing Statistics

民國 104 年第 3 季
3rd Quarter, 2015

委託單位：內政部營建署

Construction and Planning Agency, Ministry of the Interior

規劃單位：財團法人國土規劃及不動產資訊中心

Institute for Physical Planning and Information

中華民國 104 年 12 月

12/2015

表 2-1-5 103 年度住宅居住水準年報表
2-1-5 Annual Statistics of Dwelling Quality
資料時間：民國 103 年底 End of 2014

單位：坪、人 Unit: Ping, Person

區域別 Administrative Area	平均每戶建坪 Average Area per Household	平均每戶人數 Average Household Size	平均每人居住面積 Average Living Space per Person
總計 Total	44.12	3.15	14.01
新北市 New Taipei City	32.91	3.25	10.13
臺北市 Taipei City	31.94	3.13	10.20
桃園市 Taoyuan City	48.69	3.46	14.07
臺中市 Taichung City	50.95	3.15	16.17
臺南市 Tainan City	48.21	3.12	15.45
高雄市 Kaohsiung City	48.33	3.05	15.85
臺灣省 Taiwan Province	...	...	...
宜蘭縣 Yilan County	47.43	3.17	14.96
新竹縣 Hsinchu County	61.14	3.49	17.52
苗栗縣 Miaoli County	57.69	3.39	17.02
彰化縣 Changhua County	52.65	3.31	15.91
南投縣 Nantou County	53.05	3.03	17.51
雲林縣 Yunlin County	48.24	2.85	16.93
嘉義縣 Chiayi County	46.36	2.77	16.74
屏東縣 Pingtung County	48.69	2.84	17.14
臺東縣 Taitung County	46.08	2.58	17.86
花蓮縣 Hualien County	42.82	2.64	16.22
澎湖縣 Penghu County	40.15	2.63	15.27
基隆市 Keelung City	31.95	2.80	11.41
新竹市 Hsinchu City	49.41	3.36	14.71
嘉義市 Chiayi City	47.10	2.97	15.86
福建省 Fuchien Province	...	...	...
金門縣 Kinmen County	...	...	...
連江縣 Lienchiang County	...	...	...
資料來源或填報單位 Source	行政院主計總處 Directorate-General of Budget, Accounting and Statistics, Executive Yuan		
備註 Note	欄位定義詳如附錄：一、編製說明 (二)住宅資訊統計年報表。 Refer to appendix: 1 for field definitions.		

編號	都市計畫名稱	計畫人口_人	現況人口_人	現況占計畫人口 比例_百分比
1	桃園市都市計畫	200,000	182,203	91.10%
2	縱貫公路桃園內壢間都市計畫	120,000	125,107	104.26%
3	中壢平鎮都市擴大修訂計畫	300,000	307,467	102.49%
4	中壢(龍岡地區)都市計畫	120,000	111,885	93.24%
5	中壢(過嶺地區)楊梅(高榮地區)新屋(頭洲地區)觀音(富源地區)主要計畫	25,000	19,168	76.67%
6	平鎮(山仔頂地區)都市計畫	63,000	49,928	79.25%
7	龍壽、迴龍地區都市計畫	10,800	9,815	90.88%
8	南崁地區都市計畫註	280,000	243,291	86.89%
9	楊梅都市計畫	135,000	104,017	77.05%
10	楊梅(富岡、豐野地區)都市計畫	15,000	12,793	85.29%
11	大溪鎮(埔頂地區)都市計畫	42,000	33,164	78.96%
12	八德(大湳地區)都市計畫	80,000	69,012	86.27%
13	八德(八德地區)都市計畫	22,000	7,305	33.20%
14	龜山都市計畫	50,000	60,201	120.40%
15	復興都市計畫	1,500	1,536	102.40%
16	龍潭都市計畫	30,000	25,542	85.14%
17	石門都市計畫	12,000	11,401	95.01%
18	蘆竹(大竹地區)都市計畫	32,000	22,768	71.15%
19	大園都市計畫	28,000	11,097	39.63%
20	大園(?林地地區)都市計畫	18,000	7,227	40.15%
21	觀音都市計畫	11,000	3,662	33.29%
22	觀音(草漯地區)都市計畫	63,000	8,635	13.71%
23	觀音(新坡地區)都市計畫	6,000	6,084	101.40%
24	新屋都市計畫	9,500	8,206	86.38%
25	大溪都市計畫	22,500	22,412	99.61%
26	高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫	30,000	50,752	169.17%
27	林口特定區都市計畫(桃園)	200,000	54,181	27.09%
28	小烏來風景特定區計畫	1,600	1,919	119.94%
29	巴陵達觀山風景特定計畫區	1,570	1,353	86.18%
30	石門水庫水源特定區計畫	4,000	3,601	90.03%
31	桃園航空貨運園區暨客運園區(大園南港地區)特定區計畫	27,000	5,266	19.50%
32	高速鐵路桃園車站特定區計畫	60,000	8,986	14.98%
33	高速公路楊梅交流道附近特定區計畫	7,000	10,248	146.40%
	合計/平均	2,027,470	1,600,232	80.22%

編號	都市計畫名稱	住宅區 面積公頃	住宅區 比例	商業區 面積公頃	商業區 比例	工業區 面積公頃	工業區 比例	文教區 面積公頃	文教區 比例	農業區 面積公頃	農業區 比例	保護區 面積公頃	保護區 比例	河川區 面積公頃	河川區 比例	總使用 分區面積公頃	總使用 分區比例
1	桃園市都市計畫	346.4	46.41%	67.56	9.05%	140.36	18.80%	1.33	0.0018	152.13	20.38%	0	0.00%	29.56	3.96%	746.42	100.00%
2	縱貫公路桃園內壢間都市計畫	195.21	16.97%	13.09	1.14%	103.93	9.03%	0.94	0.0008	819.25	71.21%	0	0.00%	0	0.00%	1150.4	100.00%
3	中壢平鎮都市擴大修訂計畫	878.76	55.57%	76.75	4.85%	226.19	14.30%	6.53	0.0041	326.5	20.65%	0	0.00%	33.21	2.10%	1581.4	100.00%
4	中壢(龍岡地區)都市計畫	347.5	42.58%	30.92	3.79%	44.52	5.45%	0.14	0.0002	393.07	48.16%	0	0.00%	0	0.00%	816.15	100.00%
5	中壢(過嶺地區)楊梅(高榮地區)新屋(頭洲地區)觀音(富源地區)主要計畫	101.21	26.97%	9.54	2.54%	74.39	19.82%	0	0	187.3	49.91%	0	0.00%	2.7	0.72%	375.29	100.00%
6	平鎮(山仔頂地區)都市計畫	201.55	25.01%	15.46	1.92%	127.2	15.78%	0	0	459.28	56.98%	0	0.00%	0	0.00%	805.99	100.00%
7	龍壽、迴龍地區都市計畫	22.43	65.58%	1	2.92%	8.71	25.47%	1.68	0.05	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	34.2	100.00%
8	南崁地區都市計畫	618.58	21.63%	39.08	1.37%	742.55	25.96%	2.99	0.001	1206.5	42.19%	68.6	2.40%	143.27	5.01%	2859.9	100.00%
9	楊梅都市計畫	315.91	32.02%	22.26	2.26%	244.47	24.78%	0	0	275.86	27.96%	82.76	8.39%	5.07	0.51%	986.53	100.00%
10	楊梅(富岡、豐野地區)都市計畫	49.61	20.08%	5.56	2.25%	37.02	14.99%	0	0	136.3	55.18%	17.4	7.04%	0	0.00%	247.01	100.00%
11	大溪鎮(埔頂地區)都市計畫	181.9	53.02%	9.05	2.64%	59.02	17.20%	0	0	35.59	10.37%	56.99	16.61%	0	0.00%	343.06	100.00%
12	八德(大湳地區)都市計畫	181.2	61.98%	11	3.76%	34.48	11.79%	0	0	65.68	22.47%	0	0.00%	0	0.00%	292.36	100.00%
13	八德(八德地區)都市計畫	83.23	78.93%	13.14	12.46%	7.01	6.65%	0	0	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	105.45	100.00%
14	龜山都市計畫	176.58	51.10%	15.55	4.50%	59.61	17.25%	2.16	0.0063	0	0.00%	70.4	20.37%	21.06	6.09%	345.58	100.00%
15	復興都市計畫	4.86	7.09%	1.01	1.47%	0	0.00%	0	0	0	0.00%	55.63	81.18%	0	0.00%	68.53	100.00%
16	龍潭都市計畫	70.11	30.38%	8.83	3.83%	0	0.00%	0.27	0.0012	150.49	65.20%	0	0.00%	0	0.00%	230.81	100.00%
17	石門都市計畫	62.37	7.63%	3.94	0.48%	0.95	0.12%	0	0	240.82	29.48%	164.21	20.10%	36.49	4.47%	816.95	100.00%
18	蘆竹(大竹地區)都市計畫	81.52	26.86%	6.61	2.18%	27.14	8.94%	0	0	185.23	61.04%	0	0.00%	2.9	0.96%	303.45	100.00%
19	大園都市計畫	72.83	16.90%	4.93	1.14%	51.57	11.97%	0	0	250.74	58.19%	0	0.00%	50.6	11.74%	430.93	100.00%
20	大園(?林地地區)都市計畫	49.04	21.18%	4.22	1.82%	2.5	1.08%	0	0	157.56	68.06%	0	0.00%	13.65	5.90%	231.51	100.00%
21	觀音都市計畫	21.49	12.98%	1.37	0.83%	48.47	29.27%	0	0	93.89	56.69%	0	0.00%	0	0.00%	165.62	100.00%
22	觀音(草漯地區)都市計畫	209.63	67.22%	14.63	4.69%	2.44	0.78%	0	0	33.61	10.78%	0	0.00%	0	0.00%	311.87	100.00%
23	觀音(新坡地區)都市計畫	17.24	10.43%	1.76	1.06%	8.4	5.08%	0	0	135.37	81.86%	0	0.00%	0	0.00%	165.36	100.00%
24	新屋都市計畫	32.89	22.69%	3.24	2.23%	13.61	9.39%	0	0	94.07	64.88%	0	0.00%	0	0.00%	144.98	100.00%
25	大溪都市計畫	69.63	36.85%	7.91	4.19%	30.9	16.35%	0	0	60.25	31.88%	19.69	10.42%	0	0.00%	188.98	100.00%
26	高速公路中壢及內壢交流道附近特定區計畫	56.19	2.92%	0	0.00%	95.41	4.96%	7.32	0.0038	1724.7	89.65%	0	0.00%	0	0.00%	1923.9	100.00%
27	林口特定區都市計畫(桃園)	196.91	2.97%	9.85	0.15%	716.09	10.81%	41.56	0.0063	440.82	6.66%	5102.4	77.04%	0	0.00%	6622.7	100.00%
28	小烏來風景特定區計畫	8.44	5.30%	0.53	0.33%	0.85	0.53%	0	0	31.31	19.64%	78.12	49.01%	33.69	21.14%	159.38	100.00%

29	巴陵達觀山風景特定計畫區	2.05	1.19%	1.22	0.71%	0	0.00%	0	0	0	0.00%	157.72	91.50%	7.92	4.59%	172.38	100.00%
30	石門水庫水源特定區計畫	21.93	0.91%	19.08	0.79%	0	0.00%	0	0	0	0.00%	1934.3	80.37%	0	0.00%	2406.7	100.00%
31	桃園航空貨運園區暨客運園區(大園南港地區)特定區計畫	78.03	44.94%	22.82	13.14%	0	0.00%	0	0	0	0.00%	0	0.00%	0	0.00%	173.64	100.00%
32	高速鐵路桃園車站特定區計畫	184.09	58.13%	39.9	12.60%	0	0.00%	0	0	0	0.00%	0	0.00%	32.71	10.33%	316.66	100.00%
33	高速公路楊梅交流道附近特定區計畫	18.67	3.34%	0	0.00%	30.14	5.39%	0	0	428.14	76.55%	82.34	14.72%	0	0.00%	559.29	100.00%

監察院 100 年度專案調查研究報告

～我國國際機場競爭力與服務效能問題之探討～

目 次

壹、 題目	1
貳、 專案調查研究主旨	1
一、 研究緣起	1
二、 目的與範疇	1
參、 問題背景與現況	2
一、 國際機場競爭力之概述	2
二、 相關法令規定	5
三、 機場航空站等級及屬性	7
四、 機場設施容量及客貨運現況	10
五、 航空貨物集散站	17
六、 機場服務效能指標與評比	23
七、 我國與各國國際機場之競爭情形	25
八、 桃園國際機場營運管理檢討及改善情形	27
九、 國際機場發展方向	28
十、 交通部推動我國國際機場競爭力之相關作為	34
肆、 研究方法與過程	40
一、 專案小組會議	40
二、 院外調卷	40
三、 諮詢暨座談	40
四、 履勘	41
五、 資料文獻蒐整研析	41

高雄國際機場	3,150	60	32	B747	414,835	國際客機停機位：12 國際客貨機停機位：5 國內停機位：8 直昇機停機位：9 接駁停機位：20 修護停機位：3	邊燈 頭燈 末端燈 中心線燈 著陸區燈(09)	邊燈	MALSR(09) REIL(27) PAPI
臺北松山機場	2,605	60	34	A330-300	288,000	國際客機停機位：4 國內停機位：8 接駁(遠端機坪)：23(現因停放遠東航機，可供使用18架位) 修護停機位：4 直昇機停機位：7	邊燈 頭燈 末端燈	邊燈	SSALR(10) REIL(28) PAPI

資料來源：民航局，99年民航統計年報。

表 7 各國際機場客運航站及貨運站容量設施表

機場別	客 運 航 站			貨 運 站	
	面積 (平方公尺)	尖峰小時 客運容量 (人次/小時)	客 運 年容量 (人次/年)	面積 (平方公尺)	貨 運 年容量 (公噸)
臺灣桃園國際機場	第一航廈： 160,031 第二航廈： 317,926	第一航廈： 4,000 第二航廈： 5,000	第一航廈： 12,000,000 第二航廈： 17,000,000	華儲公司 133,079 榮儲公司 61,248 永儲公司 43,000 遠雄自貿港區 347,857	680,000 700,000 300,000 500,000
高雄國際機場	國際航廈 70,985 國內航廈 17,500	國際 1,800 國內 1,260	國際 6,090,000 國內 4,200,000	16,813	100,000
臺北松山機場	第一航廈 46,000 第二航廈 15,000	國際 1,292 國內 1,056	國際 1,800,000 國內 2,500,000	國際 2,412 國內 560	國際 24,000 國內 14,000

資料來源：民航局，99年民航統計年報。

位，對於桃園國際機場進、出、轉口貨物儲存與裝拆、整盤(櫃)貨物處理、空盤(櫃)儲存等倉儲產業之發展與設施容量之增加，均有積極正面之助益。

〈3〉就貨物處理量加以分析，榮儲公司開始營運第1年之貨物處理量即已達到12萬噸，而95年更已成長至42.4萬噸，其中轉口貨量佔48.6%，顯見該公司倉儲業務逐漸以轉口貨物倉儲為發展方向。

(4)遠雄航空自由貿易港區股份有限公司

〈1〉桃園航空貨運園區係由民航局於91年公告招標，92年與遠翔航空貨運園區股份有限公司(後於95年更名為遠雄航空自由貿易港區股份有限公司)簽約，由其負責開發、招商及營運，依該公司之規劃，全區共分為5大功能區，分別為航空貨運站、倉辦大樓、加值園區、國內外物流中心及商業運籌中心。其中遠雄航空自由貿易港區股份有限公司自行經營之「航空貨物集散站區」主要包括：航空貨運站、倉辦大樓與其周邊停車空間約13.0公頃及物流中心之機放倉與快遞倉與其周邊停車空間約2.2公頃，該站區於94年底完工，95年1月起開始營運，已使桃園國際機場每年增加50萬噸之貨物倉儲能量，而且於107年前，該園區亦將視市場需求情形，於預留之區位擴建貨運站區，將處理能量提升至120萬噸；此外，為開闢貨源、增加招商誘因及降低投資成本，該園區已朝向自由貿易港區之方向發展，並於94年5月獲准成立自由貿易港區，95年1月正

95年工商及服務業普查查詢系統

自98年5月1日起 參訪人次：[75235](#)

- 說明
- 統計指標定義說明
 - 常見問題FAQ
 - 與我們聯絡
 - 電話(02)23803579

樹狀清單：

依各縣市別查詢 [圖表查詢]

依大行業別查詢(臺灣地區) [圖表查詢]

依中、小、細行業別查詢(臺灣地區)

- 礦業及土石採取業[圖表查詢]
- 製造業[圖表查詢]
- 電力及燃氣供應業
- 用水供應及污染整治業[圖表查詢]
- 營造業[圖表查詢]
- 批發及零售業[圖表查詢]
- 運輸及倉儲業[圖表查詢]
- 住宿及餐飲業[圖表查詢]
- 資訊及通訊傳播業[圖表查詢]
- 金融及保險業[圖表查詢]
- 不動產業[圖表查詢]
- 專業、科學及技術服務業[圖表查詢]
- 支援服務業[圖表查詢]
- 強制性社會安全
- 教育服務業
- 醫療保健及社會工作服務業[圖表查詢]
- 藝術、娛樂及休閒服務業[圖表查詢]
- 其他服務業[圖表查詢]

中華民國行業標準分類

(第 9 次修訂)

為因應經濟活動之變化及節省篇幅，本分類與聯合國國際行業標準分類對照表及各細類參考子目，建置於本處網站 (<http://www.stat.gov.tw>) 供各界查詢。

行政院主計處編印

中華民國 100 年 3 月

大類	中類	小類	細類	行 業 名 稱
C				製造業
	08			食品製造業
		081		肉類處理保藏及其製品製造業
			0811	屠宰業
			0812	冷凍冷藏肉類製造業
			0813	肉品製造業
		082		水產處理保藏及其製品製造業
			0821	冷凍冷藏水產製造業
			0822	水產品製造業
		083		蔬果處理保藏及其製品製造業
			0831	冷凍冷藏蔬果製造業
			0832	蔬果製品製造業
		084	0840	食用油脂製造業
		085	0850	乳品製造業
		086		碾穀、磨粉及澱粉製品製造業
			0861	碾穀業
			0862	磨粉製品製造業
			0863	澱粉及其製品製造業
		087	0870	動物飼料配製業
		089		其他食品製造業
			0891	烘焙炊蒸食品製造業
			0892	麵條、粉條類食品製造業
			0893	製糖業
			0894	糖果製造業
			0895	製茶業
			0896	調味品製造業
			0897	調理食品製造業
			0899	未分類其他食品製造業
	09			飲料製造業
		091		酒精飲料製造業
			0911	啤酒製造業
			0919	其他酒精飲料製造業
		092	0920	非酒精飲料製造業
	10	100	1000	菸草製造業
	11			紡織業
		111		紡紗業

大類	中類	小類	細類	行 業 名 稱
			1111	棉、毛紡紗業
			1112	人造纖維紡紗業
			1113	人造纖維加工絲業
			1119	其他紡紗業
		112		織布業
			1121	棉、毛梭織布業
			1122	人造纖維梭織布業
			1123	玻璃纖維梭織布業
			1124	針織布業
			1129	其他織布業
		113	1130	不織布業
		114	1140	印染整理業
		115		紡織品製造業
			1151	紡織製成品製造業
			1152	繩、纜、網製造業
			1159	其他紡織品製造業
	12			成衣及服飾品製造業
		121		梭織成衣製造業
			1211	梭織外衣製造業
			1212	梭織內衣及睡衣製造業
		122		針織成衣製造業
			1221	針織外衣製造業
			1222	針織內衣及睡衣製造業
		123		服飾品製造業
			1231	襪類製造業
			1232	紡織手套製造業
			1233	紡織帽製造業
			1239	其他服飾品製造業
	13	130		皮革、毛皮及其製品製造業
			1301	皮革、毛皮整製業
			1302	鞋類製造業
			1303	行李箱及手提袋製造業
			1309	其他皮革、毛皮製品製造業
	14	140		木竹製品製造業
			1401	製材業
			1402	合板及組合木材製造業

大類	中類	小類	細類	行 業 名 稱
			1403	建築用木製品製造業
			1404	木質容器製造業
			1409	其他木竹製品製造業
	15			紙漿、紙及紙製品製造業
		151		紙漿、紙及紙板製造業
			1511	紙漿製造業
			1512	紙張製造業
			1513	紙板製造業
		152	1520	紙容器製造業
		159		其他紙製品製造業
			1591	家庭及衛生用紙製造業
			1599	未分類其他紙製品製造業
	16			印刷及資料儲存媒體複製業
		161		印刷及其輔助業
			1611	印刷業
			1612	印刷輔助業
		162	1620	資料儲存媒體複製業
	17	170	1700	石油及煤製品製造業
	18			化學材料製造業
		181	1810	基本化學材料製造業
		182	1820	石油化工原料製造業
		183	1830	肥料製造業
		184		合成樹脂、塑膠及橡膠製造業
			1841	合成樹脂及塑膠製造業
			1842	合成橡膠製造業
		185	1850	人造纖維製造業
	19			化學製品製造業
		191	1910	農藥及環境用藥製造業
		192	1920	塗料、染料及顏料製造業
		193	1930	清潔用品製造業
		194	1940	化粧品製造業
		199	1990	其他化學製品製造業
	20	200		藥品及醫用化學製品製造業
			2001	原料藥製造業
			2002	西藥製造業
			2003	生物藥品製造業

大類	中類	小類	細類	行 業 名 稱
			2004	中藥製造業
			2005	體外檢驗試劑製造業
			2009	其他醫用化學製品製造業
	21	210		橡膠製品製造業
			2101	輪胎製造業
			2102	工業用橡膠製品製造業
			2109	其他橡膠製品製造業
	22	220		塑膠製品製造業
			2201	塑膠皮、板、管材製造業
			2202	塑膠膜袋製造業
			2203	工業用塑膠製品製造業
			2209	其他塑膠製品製造業
	23			非金屬礦物製品製造業
		231		玻璃及其製品製造業
			2311	平板玻璃及其製品製造業
			2312	玻璃容器製造業
			2313	玻璃纖維製造業
			2319	其他玻璃及其製品製造業
		232		耐火、黏土建築材料及陶瓷製品製造業
			2321	耐火材料製造業
			2322	黏土建築材料製造業
			2323	陶瓷衛浴設備製造業
			2329	其他陶瓷製品製造業
		233		水泥及其製品製造業
			2331	水泥製造業
			2332	預拌混凝土製造業
			2333	水泥製品製造業
		234	2340	石材製品製造業
		239		其他非金屬礦物製品製造業
			2391	研磨材料製造業
			2392	石灰製造業
			2393	石膏製品製造業
			2399	未分類其他非金屬礦物製品製造業
	24			基本金屬製造業
		241		鋼鐵製造業
			2411	鋼鐵冶煉業

大類	中類	小類	細類	行 業 名 稱
			2412	鋼鐵鑄造業
			2413	鋼鐵軋延及擠型業
			2414	鋼鐵伸線業
		242		鋁製造業
			2421	鍊鋁業
			2422	鋁鑄造業
			2423	鋁材軋延、擠型、伸線業
		243		銅製造業
			2431	鍊銅業
			2432	銅鑄造業
			2433	銅材軋延、擠型、伸線業
		249		其他基本金屬製造業
			2491	其他基本金屬鑄造業
			2499	未分類其他基本金屬製造業
25				金屬製品製造業
		251		金屬手工工具及模具製造業
			2511	金屬手工工具製造業
			2512	金屬模具製造業
		252		金屬結構及建築組件製造業
			2521	金屬結構製造業
			2522	金屬建築組件製造業
		253		金屬容器製造業
			2531	鍋爐、金屬貯槽及壓力容器製造業
			2539	其他金屬容器製造業
		254		金屬加工處理業
			2541	金屬鍛造業
			2542	粉末冶金業
			2543	金屬熱處理業
			2544	金屬表面處理業
			2549	其他金屬加工處理業
		259		其他金屬製品製造業
			2591	螺絲、螺帽及鉚釘製造業
			2592	金屬彈簧製造業
			2593	金屬線製品製造業
			2599	未分類其他金屬製品製造業
26				電子零組件製造業

大類	中類	小類	細類	行 業 名 稱
		261		半導體製造業
			2611	積體電路製造業
			2612	分離式元件製造業
			2613	半導體封裝及測試業
		262	2620	被動電子元件製造業
		263	2630	印刷電路板製造業
		264		光電材料及元件製造業
			2641	液晶面板及其組件製造業
			2642	發光二極體製造業
			2643	太陽能電池製造業
			2649	其他光電材料及元件製造業
		269		其他電子零組件製造業
			2691	印刷電路板組件製造業
			2699	未分類其他電子零組件製造業
	27			電腦、電子產品及光學製品製造業
		271		電腦及其週邊設備製造業
			2711	電腦製造業
			2712	顯示器及終端機製造業
			2719	其他電腦週邊設備製造業
		272		通訊傳播設備製造業
			2721	電話及手機製造業
			2729	其他通訊傳播設備製造業
		273	2730	視聽電子產品製造業
		274	2740	資料儲存媒體製造業
		275		量測、導航、控制設備及鐘錶製造業
			2751	量測、導航及控制設備製造業
			2752	鐘錶製造業
		276	2760	輻射及電子醫學設備製造業
		277		光學儀器及設備製造業
			2771	照相機製造業
			2779	其他光學儀器及設備製造業
	28			電力設備製造業
		281	2810	發電、輸電、配電機械製造業
		282	2820	電池製造業
		283		電線及配線器材製造業
			2831	電線及電纜製造業

大類	中類	小類	細類	行 業 名 稱
			2832	配線器材製造業
		284		照明設備製造業
			2841	電燈泡及燈管製造業
			2842	照明器具製造業
		285		家用電器製造業
			2851	家用空調器具製造業
			2852	家用電冰箱製造業
			2853	家用洗衣設備製造業
			2854	家用電扇製造業
			2859	其他家用電器製造業
		289	2890	其他電力設備製造業
29				機械設備製造業
		291		金屬加工用機械設備製造業
			2911	冶金機械製造業
			2912	金屬切削工具機製造業
			2919	其他金屬加工用機械設備製造業
		292		其他專用機械設備製造業
			2921	農用及林用機械設備製造業
			2922	採礦及營造用機械設備製造業
			2923	食品、飲料及菸草製作用機械設備製造業
			2924	紡織、成衣及皮革生產用機械設備製造業
			2925	木工機械設備製造業
			2926	化工機械設備製造業
			2927	橡膠及塑膠加工用機械設備製造業
			2928	電子及半導體生產用機械設備製造業
			2929	未分類其他專用機械設備製造業
		293		通用機械設備製造業
			2931	原動機製造業
			2932	流體傳動設備製造業
			2933	泵、壓縮機、活栓及活閥製造業
			2934	機械傳動設備製造業
			2935	輸送機械設備製造業
			2936	事務機械設備製造業
			2937	污染防治設備製造業
			2938	動力手工具製造業
			2939	其他通用機械設備製造業

大類	中類	小類	細類	行 業 名 稱
	30			汽車及其零件製造業
		301	3010	汽車製造業
		302	3020	車體製造業
		303	3030	汽車零件製造業
	31			其他運輸工具及其零件製造業
		311	3110	船舶及其零件製造業
		312		機車及其零件製造業
			3121	機車製造業
			3122	機車零件製造業
		313		自行車及其零件製造業
			3131	自行車製造業
			3132	自行車零件製造業
		319	3190	未分類其他運輸工具及其零件製造業
	32			家具製造業
		321		非金屬家具製造業
			3211	木製家具製造業
			3219	其他非金屬家具製造業
		322	3220	金屬家具製造業
	33			其他製造業
		331		育樂用品製造業
			3311	體育用品製造業
			3312	玩具製造業
			3313	樂器製造業
			3314	文具製造業
		332		醫療器材及用品製造業
			3321	眼鏡製造業
			3329	其他醫療器材及用品製造業
		339		未分類其他製造業
			3391	珠寶及金工製品製造業
			3392	拉鍊及鈕扣製造業
			3399	其他未分類製造業
	34	340	3400	產業用機械設備維修及安裝業

大類	中類	小類	細類	行 業 名 稱
H				運輸及倉儲業
	49			陸上運輸業
		491	4910	鐵路運輸業
		492	4920	大眾捷運系統運輸業
		493		汽車客運業
			4931	公共汽車客運業
			4932	計程車客運業
			4939	其他汽車客運業
		494	4940	汽車貨運業
		499	4990	其他陸上運輸業
	50			水上運輸業
		501	5010	海洋水運業
		502	5020	內河及湖泊水運業
	51	510	5100	航空運輸業
	52			運輸輔助業
		521	5210	報關業
		522	5220	船務代理業
		523		貨運承攬業
			5231	陸上貨運承攬業
			5232	海洋貨運承攬業
			5233	航空貨運承攬業
		524		陸上運輸輔助業
			5241	停車場業
			5249	其他陸上運輸輔助業
		525		水上運輸輔助業
			5251	港埠業
			5259	其他水上運輸輔助業
		526	5260	航空運輸輔助業
		529	5290	其他運輸輔助業
	53	530		倉儲業
			5301	普通倉儲業
			5302	冷凍冷藏倉儲業
	54			郵政及快遞業
		541	5410	郵政業
		542	5420	快遞服務業

大類	中類	小類	細類	行 業 名 稱
I				住宿及餐飲業
	55			住宿服務業
		551	5510	短期住宿服務業
		559	5590	其他住宿服務業
	56			餐飲業
		561	5610	餐館業
		562		飲料店業
			5621	非酒精飲料店業
			5622	酒精飲料店業
		563		餐飲攤販業
			5631	餐食攤販業
			5632	調理飲料攤販業
		569	5690	其他餐飲業

編號	縣市別	工業區名稱	工業區類型	建物面積(A)	非建物面積	道路面積(R)	總面積(B)	開闢率(%)	
								A/B	工業區開闢率
96	桃園縣	永安工業用地	縣市報編工業區	193,350	201,837	30,175	425,362	45.5%	82.5%
97	桃園縣	幼獅擴大工業用地	縣市報編工業區	686,192	410,630	68,965	1,165,787	58.9%	95.9%
98	桃園縣	民豐工業區	縣市報編工業區	107,489	90,271	20,804	218,564	49.2%	86.2%
99	桃園縣	蘆竹海湖坑口工業用地	縣市報編工業區	636,431	864,213	72,268	1,572,912	40.5%	77.5%
100	桃園縣	環保科技園區	縣市報編工業區	215,303	2,937,936	18,174	3,171,413	6.8%	57.8%
101	桃園縣	桃園科技園區(觀塘區)	縣市報編工業區	47,756	1,143,412	129,306	1,320,474	3.6%	54.6%
102	桃園縣	大潭濱海特定工業區	縣市報編工業區	234,443	1,505,310	475,462	2,215,215	10.6%	61.6%
103	桃園縣	林口特定區都市計畫	都市計畫工業區	2,446,819	6,406,586	-	8,853,405	27.6%	78.6%
104	桃園縣	龍巖迴龍地區	都市計畫工業區	49,652	44,062	-	93,714	53.0%	104.0%
105	桃園縣	八德(大埔地區)都市計畫	都市計畫工業區	128,856	209,952	-	338,808	38.0%	89.0%
106	桃園縣	八德(八德地區)都市計畫	都市計畫工業區	37,168	26,909	6,327	70,404	52.8%	103.8%
107	桃園縣	觀音(草漯地區)都市計畫	都市計畫工業區	372	24,181	-	24,553	1.5%	52.5%
108	桃園縣	蘆竹(大竹地區)都市計畫	都市計畫工業區	174,627	103,603	-	278,230	62.8%	113.8%
109	桃園縣	觀音(新坡地區)都市計畫	都市計畫工業區	10,256	75,471	-	85,727	12.0%	63.0%
110	桃園縣	觀音都市計畫	都市計畫工業區	137,489	310,684	-	448,173	30.7%	81.7%
111	桃園縣	中壢、楊梅、新屋、觀音(蘆源地區)等都市計畫	都市計畫工業區	225,294	527,378	-	752,672	29.9%	80.9%
112	桃園縣	新屋都市計畫	都市計畫工業區	35,597	111,596	-	147,193	24.2%	75.2%
113	桃園縣	小烏來風景特定區都市計畫	都市計畫工業區	327	8,129	-	8,456	3.9%	54.9%
114	桃園縣	大園都市計畫	都市計畫工業區	135,239	366,550	-	501,789	27.0%	78.0%
115	桃園縣	楊梅交流道都市計畫	都市計畫工業區	136,525	119,212	-	255,737	53.4%	104.4%
116	桃園縣	楊梅都市計畫	都市計畫工業區	1,041,735	1,400,315	-	2,442,050	42.7%	93.7%
117	桃園縣	大溪都市計畫	都市計畫工業區	149,771	159,882	-	309,653	48.4%	99.4%
118	桃園縣	大園(果林地區)都市計畫	都市計畫工業區	13,035	12,783	-	25,818	50.5%	101.5%

核定實施

擬定臺北港特定區計畫 細部計畫(第二階段)書

擬定機關：新北市政府
中華民國101年1月



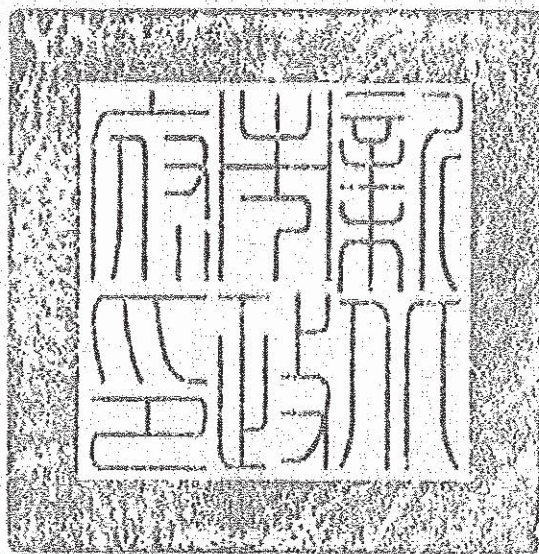
表 6 擬定訂臺北港特定區計畫細部計畫(第二階段)變更前後計畫面積統計表

項目	現行計畫 面積 (公頃)	主要計畫 第二階段 增減面積 (公頃)	細部計畫 第二階段 增減面積 (公頃)	細部計畫第二階段變更後			備註
				面積 (公頃)	佔計畫面 積比例 (%)	佔都市發 展用地比 例(%)	
港埠專用區	595.67			595.67	13.43%	55.70%	
第一種產業專用區	36.08			36.08	0.81%	3.37%	
第二種產業專用區	0.00	19.47	-6.27	13.20	0.30%	1.23%	
住宅區	0.00	34.20	-34.20	0.00	0.00%	0.00%	
第一種住宅區	36.23			36.23	0.82%	3.39%	
第二種住宅區	0.46		30.22	30.66	0.69%	2.87%	
第三種住宅區	44.44		-0.12	44.32	1.00%	4.14%	
商業區	0.00	9.91	-9.91	0.00	0.00%	0.00%	
第一種商業區	2.24		2.66	4.90	0.11%	0.46%	
第二種商業區	0.35			0.35	0.01%	0.03%	
第三種商業區	3.31		6.94	10.25	0.23%	0.96%	
第四種商業區	3.16			3.16	0.07%	0.30%	
乙種工業區	4.57			4.57	0.10%	0.43%	
旅館專用區	0.57			0.57	0.01%	0.05%	
娛樂專用區	0.00	13.33		13.33	0.30%	1.25%	
遊憩區	12.46			12.46	0.28%	1.17%	
食品工業研究所專用區	2.07			2.07	0.05%	0.19%	
宗教專用區	2.54	-1.10		1.44	0.03%	0.13%	
加油站專用區	0.12			0.12	*	0.01%	
電信專用區	0.16			0.16	*	0.01%	
原非都市土地未指定分區	4.94	-4.94		0.00	0.00%	—	
農業區	631.81	-128.73		503.08	11.34%	—	
保護區	182.62			182.62	4.12%	—	
生態保護區	175.82			175.82	3.96%	—	
遺址保存區	0.87			0.87	0.02%	—	
河川區	55.35			55.35	1.25%	—	
行水區	0.12	-0.12		0.00	0.00%	—	
水域	2447.70			2447.70	55.19%	—	
合計	4243.66	-57.98	-10.70	4174.98	94.14%	75.69%	
公共設	機關用地	9.80	0.04	9.67	0.22%	0.90%	
	交通服務用地	0.86	2.20	3.06	0.07%	0.29%	
	博物館用地	1.19		1.19	0.03%	0.11%	

土地使用分區	容許使用內容
港埠專用區	依行政院依據商港法核定之商港建設計畫使用。 發電廠設立前，需經新北市政府核准。
第一種產業專用區	以提供文化創意產業或公害輕微之工業進行製造結合研發（含研究、設計、訓練、創業輔導）或行銷（含展示、銷售、演出、實作）為一體之設施使用為主，其容許使用項目包括： 1. 文化創意產業之研發、製造或行銷，文化創意產業係指行政院文化建設委員會訂定之「視覺藝術」、「音樂及表演藝術」、「工藝」、「設計產業」、「出版」、「電視與廣播」、「電影」、「廣告」、「文化展演設施」及「數位休閒娛樂」等產業。 2. 公害較輕微之工業之研發、製造或行銷，公害較輕微之工業係指除地方特色產業及文化創意產業外，非屬都市計畫法臺灣省施行細則第十七條限制之建築物及土地之使用。 3. 非自行研發或製造產品之一般零售業、餐飲業、一般服務業及金融分支機構，其使用土地面積不得超過第一種產業專用區土地總面積之 50%。 4. 公害防治設備、環境保護設施、停車場及其他公用設備及公共服務設施。 5. 其他經新北市政府核准之相關設施。
第二種產業專用區	以提供設置國際貿易及交流相關設施及商業設施為主，其容許使用項目包括： 1. 報關、貿易、金融、工商服務及其相關行業之營業、辦公、研發及訓練設施。 2. 企業營運總部。 3. 推廣、展示、銷售設施。 4. 集會堂、會議設施。 5. 旅館、招待所。 6. 一般零售業、餐飲業及一般服務業。 7. 公害防治設備、環境保護設施、停車場及其他公用設備及公共服務設施。 8. 其他經新北市政府核准之相關設施。 第二種產業專用區除供臺北港設置交通服務設施外，其地面第一層限作一般零售業、餐飲業及一般服務業使用。
住宅區（包括第一至三種住宅區）、商業區（包括第一至四種	依都市計畫法臺灣省施行細則相關規定辦理；其中位於第三種商業區B10、B11 街廓之建築基地，其地面第一層至第三層樓限作商業相關設施使用。第三種商業區B5、B6、B7、B8、B9、B12、B13、B14、B15、B16街廓之建築基地，其地面第一

核定實施

變更臺北港特定區計畫細部計畫（配合自由經濟示範區規劃方案修訂土地使用分區管制要點第6點）案



擬定機關：新北市政府

中華民國 103 年 5 月

原條文

新條文

變更理由

貳、土地使用內容、強度及其他管制事項

六、本計畫區內土地使用分區除都市計畫法臺灣省施行細則及其他相關法令有訂定者外，依下列規定辦理：

土地使用分區	容許使用內容
第二種產業專用區	以提供設置國際貿易及交流相關設施及商業設施為主，其容許使用項目包括： 1. 報關、貿易、金融、工商服務及其相關行業之營業、辦公、研發及訓練設施。 2. 企業營運總部。 3. 推廣、展示、銷售設施。 4. 集會、展覽、會議設施。 5. 旅館、招待所。 6. 一般零售業、餐飲業及一般服務業。 7. 公害防治設備、環境保護設施、停車場及其他公用設備及公共服務設施。 8. 其他經新北市政府核准之相關設施。 第二種產業專用區除供臺北港設置交通服務設施外，其地面第一層限作一般零售業、餐飲業及一般服務業使用。

六、本計畫區內土地使用分區除都市計畫法臺灣省施行細則及其他相關法令有訂定者外，依下列規定辦理：

土地使用分區	容許使用內容
第二種產業專用區	以提供設置國際貿易及交流相關設施及商業設施為主，其容許使用項目包括： 1. 報關、貿易、金融、工商服務及其相關行業之營業、辦公、研發及訓練設施。 2. 企業營運總部。 3. 推廣、展示、銷售設施。 4. 集會、展覽、會議設施。 5. 旅館、招待所。 6. 一般零售業、餐飲業及一般服務業。 7. 公害防治設備、環境保護設施、停車場及其他公用設備及公共服務設施。 8. 經行政院公布自由經濟示範區之產業類別。 9. 其他經新北市政府核准之相關設施。 第二種產業專用區除供臺北港設置交通服務設施外，其地面第一層限作一般零售業、餐飲業、一般服務業及經行政院公布自由經濟示範區之產業類別使用。

照案通過。

1. 配合行政院經建會「自由貿易示範區」政策，增進產業彈性。
2. 配合行政院經建會「自由貿易示範區」政策，增進產業彈性。
3. 配合行政院經建會「自由貿易示範區」政策，增進產業彈性。

變更高速鐵路桃園車站特定區細部
計畫(第一次通盤檢討)案計畫書

桃 園 縣 政 府

中 華 民 國 九 十 九 年 一 月

柒、發展願景與功能定位

一、發展願景

本計畫區遵循「國際商務城」及「桃園航空城一經貿展覽園區」之規劃指導原則，以設置國際會展展覽中心，並引入商務辦公、旅館、購物中心、娛樂設施、商務諮詢、資訊服務設施、國際金融業等，以發展經貿交流產業為主軸，並透過便捷之高鐵及機場捷運網路，作為台灣與世界接軌之交流中心為發展願景。

二、功能定位

(一)桃園航空城之先期發展地區

本計畫區為桃園航空城計畫中已完成都市計畫及公共設施用地取得之地區，已可進行實際開發行為，發展相關產業及設施。

(二)國際經貿交流中心

依循「桃園航空城一經貿展覽園區」之產業發展定位，透過便捷快速之高速鐵路連結台灣重要都會區，益以興建中之機場捷運系統，本區將可成為台灣在國際上之重要交流中心。

捌、發展課題與對策

課題一：需因應「桃園航空城計畫」檢討及調整都市計畫內容

說明：

一、「桃園航空城計畫」定位本計畫區為「經貿展覽園區」，其發展重點為設置國際會展覽中心，並引入商務辦公、旅館、購物中心、娛樂設施、商務諮詢、資訊服務設施、國際金融業等。

二、高鐵車站專用區、產業專用區及第二種商業區等，發展限制條件不同，影響開發使用進度，現除高鐵車站站區已開發使用外，其餘尚未開發。

對策：

一、訂定符合發展目標使用項目者，獎勵樓地板面積之興建。

二、訂定加速開發時程者，獎勵樓地板面積之興建。

三、鬆綁產業專用區需全街廓整體開發之限制。

現行計畫條文內容	檢討後條文	備註
第二章土地使用分區管制及開發強度 四、住宅區之建蔽率不得大於百分之五十，容積率不得大於百分之二百。	第二章土地使用分區管制及開發強度 四、住宅區之建蔽率不得大於百分之五十，容積率不得大於百分之二百。 另為鼓勵住宅區大規模開發建設，區內建築基地經合併後面積大於 2,000 m²者，得增加興建容積樓地板面積佔基準容積 2%；大於 5,000 m²者得增加興建容積樓地板面積佔基準容積 5%；大於 10,000 m²者得增加興建容積樓地板面積佔基準容積 10%。惟建築基地於本案公告實施之日後，再予以細分割之新增土地地號，不得與原分割之母地號土地合併申請獎勵。	為促進住宅區開發及提升環境品質，增訂住宅區合併開發之容積獎勵規定。
五、商一(鄰里性商業區)係指位於住宅鄰里單元內之商業區，其建蔽率不得大於百分之七十，容積率不得大於百分之二百四十。	五、商一(鄰里性商業區)係指位於住宅鄰里單元內之商業區，其建蔽率不得大於百分之七十，容積率不得大於百分之二百四十。	維持原條文。
六、商二(主要商業區)係指位於高鐵車站專用區周邊之中心商業區，其建蔽率不得大於百分之六十，容積率不得大於百分之三百。	六、商二(主要商業區)係指位於高鐵車站專用區周邊之中心商業區，其建蔽率不得大於百分之六十，容積率不得大於百分之三百。另為促進開發，得依下列事項辦理： (一)「商二」建築物供國際觀光旅館、國際會議廳、展覽館、國際商業總公司或航空公司等使用項目並經桃園縣都市設計審議委員會審查通過者，得以上開使用樓地板面積合算增加 10% 樓地板面積。 (二)前開該使用之樓地板面積及其增加興建之樓地板面積皆應明確標示於建築使用執照內，且於核發建築使用執照五年內不得辦理變更使用項目。 (三)為鼓勵商二(主要商業區)大規模開發建設，區內建築基地經合併後面積大於 6,000 m²者，得增加興建容積樓地板面積佔基準容積 2%；大於 10,000 m²者得增加興建容積樓地板面積佔基準容積 5%；大於 20,000 m²者得增加興建容積樓地板面積佔基準容積 10%。 (四)上開獎勵容積規定不受本要點第二十三條之限制。	為加速本計畫區發展「經貿展覽園區」之目的，增列商二建築物符合發展目的之使用項目者及大規模開發者，予以獎勵容積，且不受獎勵容積 1.5 倍之限制。

現行計畫條文內容	檢討後條文	備註						
	七、為鼓勵本計畫區加速開發建設為「經貿展覽園區」之目的，訂定下列獎勵措施： (一)高鐵車站專用區及產業專用區於本案發布實施日起算，下列期限內申請建造執照且依本府核發建造執照內容及竣工期限內申領建築使用執照者，得依下表規定增加興建容積樓地板面積。 <table><tr><td>申請建造執照期限</td><td>增加興建容積樓地板面積占基準容積比例</td></tr><tr><td>3年以內</td><td>10%</td></tr><tr><td>5年以內</td><td>5%</td></tr></table> (二)依前項獎勵規定核發建造執照後，除下列情形外，不得辦理建造執照變更設計： 1.變更起造人或其他與設計內容無關之變更事項。 2.建造執照前後圖面或圖說內容不一致，且不變更建築物使用項目、外觀、內部公共設施位置與面積。 3.依規定設置天橋(或地下連接通道)，需留設之公共空間。 4.依本府要求配合辦理者。 5.以建造執照變更設計申請日期重新核算增加興建容積樓地板面積者。 6.其他經桃園縣都市設計審議委員會審議通過得不因變更建造執照內容而刪減獎勵興建容積樓地板面積。 (三)依建築法申請展延竣工期限者，應依照其申請日期，重新核算獎勵興建容積樓地板面積，若需減少獎勵興建容積樓地板面積時應辦理變更設計。 (四)建造執照起造人依據前項辦理建造執照變更設計而需拆除整建者，不得要求任何補償。 (五)上開獎勵容積規定不受本要點第二十三條之限制。	申請建造執照期限	增加興建容積樓地板面積占基準容積比例	3年以內	10%	5年以內	5%	為加速本計畫區發展「經貿展覽園區」之目的，增訂高鐵車站專用區及產業專用區於一定期限內開發建築者予以容積獎勵，且不受獎勵容積 1.5 倍之限制。
申請建造執照期限	增加興建容積樓地板面積占基準容積比例							
3年以內	10%							
5年以內	5%							

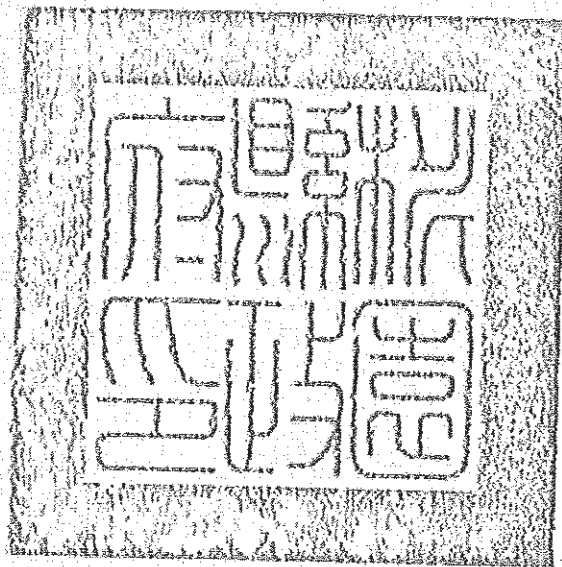
現行計畫條文內容	檢討後條文	備註
七、「產業專用區」應以引進高科技、文教休憩、機場相關服務及相關工商服務等產業為限，並應由開發單位或高鐵主管機關擬訂整體開發計畫，其必要性服務設施種類應依土地利用計畫及交通需求，予以適當配置。 前項留設作為必要之必要性服務設施，應由本專用區開發者，自行興建、管理及維護，並開放供公眾使用。 (一)產業專用區應由開發單位或高鐵主管機關研擬整體開發計畫，提經桃園縣都市計畫委員會審議通過後實施。整體開發計畫內容應包括： 1. 整體規劃構想。 2. 土地利用計畫(含各分區使用管制規定)。 3. 道路運輸計畫。 4. 必要性服務設施計畫(包括上、下水道系統、公園綠地計畫、公共停車場、公共管溝及環保服務設施等)。 5. 事業及財務計畫。 6. 經營管理計畫。 7. 其他相關配合計畫。 (二)產業專用區之整體開發計畫，應符合下列原則： 1. 必要性服務設施應能滿足區內之需求。 2. 應避免對外部環境造成負面衝擊。 3. 規劃配置須與外部土地使用相容，並與之配合整體規劃設計。 (三)審議通過之整體開發計畫若有申請變更之需要時，應依整體開發計畫審議程序重新申辦。 (四)產業專用區之開發建築應於發照前，送經「桃園縣都市設計審議委員會」審議通過後為之。	八、「產業專用區」應以引進高科技、文教休憩、機場相關服務及相關工商服務等產業為限，並應由開發單位或高鐵主管機關擬訂整體開發計畫，其必要性服務設施種類應依土地利用計畫及交通需求，予以適當配置。 前項留設作為必要之必要性服務設施，應由本專用區開發者，自行興建、管理及維護，並開放供公眾使用。 (一)產業專用區應由開發單位或高鐵主管機關研擬整體開發計畫，並得採分期分區開發方式辦理，提經桃園縣都市計畫委員會審議通過後實施。整體開發計畫內容應包括： 1. 整體規劃構想。 2. 土地利用計畫(含土地使用管制規定)。 3. 道路運輸計畫。 4. 必要性服務設施計畫。 5. 事業及財務計畫。 6. 經營管理計畫。 7. 其他相關配合計畫。 (二)產業專用區之整體開發計畫，應符合下列原則： 1. 必要性服務設施應能滿足區內之需求，劃設面積不得低於總面積之30%。 2. 應避免對外部環境造成負面衝擊。 3. 規劃配置須與外部土地使用相容，並與之配合整體規劃設計。 (三)審議通過之整體開發計畫若有申請變更之需要時，應依整體開發計畫審議程序重新申辦。 (四)產業專用區之開發建築應於發照前，送經「桃園縣都市設計審議委員會」審議通過後為之。	1. 點次調整。 2. 為促進產業專用區加速開發，取消產業專用區「以完整街廓整體開發為原則」之規定，以增加開發彈性。 3. 為因應必要性服務設施之需要，刪除現行計畫條文「…(包括上、下水道系統、公園綠地計畫、公共停車場、公共管溝及環保服務設施等)」之規定。 4. 為提供產業專用區充足之公共設施服務，產業專用區須提供不低於總面積之30%土地作為必要性服務設施，並須自行闢建並維護管理。該必要性服務設施用地得計入法定空地。

現行計畫條文內容	檢討後條文	備註
(五)區內之各項開發行為，涉及環境影響評估者，均應依環境影響評估相關法令規定辦理。 (六)產業專用區得視實際需要，再予細分劃設下列分區並容許下列各項使用： 1. 高科技專業分區：供高科技產業及其相關之研發、技術性諮詢與服務事業等設施使用。 2. 工商服務及展覽分區：供設置金融、工商服務、媒體視訊傳播及相關行業之辦公建築、旅館、會議廳、商品展覽中心(場)等相關設施使用。 3. 購物中心分區：供設置結合購物、運動、休閒娛樂、文化、飲食、展示、資訊等設施之大型購物中心或結合倉儲與批發之倉儲量販中心使用。 4. 文教休憩分區：供設置文化教育、休閒遊憩、大型運動等設施並兼具大型活動表演及文教展覽等相關設施使用。 5. 機場相關服務業分區：供設置國際性商業總公司或航空公司、會議中心、貿易展示、金融、電信、訓練、資訊服務及相關行業之辦公建築、旅館、會議廳、商品展覽中心與相關設施交易交流使用。 6. 其他分區：經桃園縣政府審查核准得供與產業發展有密切關聯，且非供居住、無污染性之相關設施使用。 (七)產業專用區之開發規模及分區管制規定如下： 1. 產業專用區申請開發規模應依整體開發計畫，以完整街廓整體開發為原則，區內之必要性服務設施不得計入法定空地。 2. 產業專用區規劃為各種分區時，扣除必要性服務設施後，其餘可建築用地之平均容積率	(五)區內之各項開發行為，涉及環境影響評估者，均應依環境影響評估相關法令規定辦理。 (六)產業專用區得視實際需要，再予細分下列各項使用： 1. 高科技專業使用：供高科技產業及其相關之研發、技術性諮詢與服務事業等設施使用。 2. 工商服務及展覽使用：供設置金融、工商服務、媒體視訊傳播及相關行業之辦公建築、旅館、會議廳、商品展覽中心(場)等相關設施使用。 3. 購物中心使用：供設置結合購物、運動、休閒娛樂、文化、飲食、展示、資訊等設施之大型購物中心或結合倉儲與批發之倉儲量販中心使用。 4. 文教休憩使用：供設置文化教育、休閒遊憩、大型運動等設施並兼具大型活動表演及文教展覽等相關設施使用。 5. 機場相關服務業使用：供設置國際性商業總公司或航空公司、會議中心、貿易展示、金融、電信、訓練、資訊服務及相關行業之辦公建築、旅館、會議廳、商品展覽中心與相關設施交易交流使用。 6. 其他使用：經桃園縣政府審查核准得供與產業發展有密切關聯，且非供居住、無污染性之相關設施使用。 (七)產業專用區之使用管制規定如下： 1. 產業專用區內之必要性服務設施得計入法定空地。 2. 產業專用區規劃為各種使用時，扣除必要性服務設施後，其餘可建築用地之平均容積率不得大於百分之二百四十，各種使用之建蔽率不得大於下列規定：	

公告實施

中華民國 101 年 6 月 14 日 發文
府地字第 1010147484 號

修訂高速鐵路桃園車站特定區細部計畫(土地
使用分區管制要點)(配合行政院推動國際醫
療產業)案



桃 園 縣 政 府

中 華 民 國 101 年 6 月

現行計畫條文內容	本次檢討修正條文	備註
1. 整體規劃構想。 2. 土地利用計畫(含土地使用管制規定)。 3. 交通運輸計畫。 4. 必要性服務設施計畫。 5. 事業及財務計畫。 6. 經營管理計畫。 7. 其他相關配合計畫。 (二)產業專用區之整體開發計畫，應符合下列原則： 1. 必要性服務設施應能滿足區內之需求，劃設面積不得低於總面積之 30%。 2. 應避免對外部環境造成負面衝擊。 3. 規劃配置須與外部土地使用相容，並與之配合整體規劃設計。 (三)審議通過之整體開發計畫若有申請變更之需要時，應依整體開發計畫審議程序重新申辦。 (四)產業專用區之開發建築應於發照前，送經「桃園縣都市設計審議委員會」審議通過後為之。 (五)區內之各項開發行為，涉及環境影響評估者，均應依環境影響評估相關法令規定辦理。 (六)產業專用區得視實際需要，再予細分下列各項使用： 1. 高科技專業使用：供高科技產業及其相關之研發、技術性諮詢與服務事業等設施使用。 2. 工商服務及展覽使用：供設	規定)。 3. 交通運輸計畫。 4. 必要性服務設施計畫。 5. 事業及財務計畫。 6. 經營管理計畫。 7. 其他相關配合計畫。 (二)產業專用區之整體開發計畫，應符合下列原則： 1. 必要性服務設施應能滿足區內之需求，劃設面積不得低於總面積之 30%。 2. 應避免對外部環境造成負面衝擊。 3. 規劃配置須與外部土地使用相容，並與之配合整體規劃設計。 (三)審議通過之整體開發計畫若有申請變更之需要時，應依整體開發計畫審議程序重新申辦。 (四)產業專用區之開發建築應於發照前，送經「桃園縣都市設計審議委員會」審議通過後為之。 (五)區內之各項開發行為，涉及環境影響評估者，均應依環境影響評估相關法令規定辦理。 (六)產業專用區得視實際需要，再予細分下列各項使用： 1. 高科技專業、生技及醫療等相關使用：供高科技、生技及醫療產業及其相關之研發、技術性諮詢與服務事業等設施使用。 2. 工商服務及展覽使用：供設置金融、工商服務、媒體視訊傳播及相關行業之辦公建築、旅館、會議廳、商品展覽中心(場)等相關設施使用。 3. 購物中心使用：供設置結合購	管制名稱，以因應使用需求。

變更桃園航空貨運園區暨客
運園區(大園南港地區)特定
區計畫(第一次通盤檢
討)(補辦公開展覽)書

擬定機關：內政部
中華民國一〇三年三月

第三章 課題與對策

壹、土地使用分區

課題：本計畫區之灌溉設施專用區保留之必要性。

說明：本計畫區原劃設3處灌溉設施專用區，係為保留桃園地區特殊的埤塘文化，但桃園農田水利會提出其中2處目前已無灌溉功能，劃設為灌溉設施專用區將限制其發展及使用項目。

對策：桃園縣政府近年提出「桃園縣埤塘水圳新生整體發展計畫」，並積極推動「桃園縣埤塘水圳保存及獎勵新生利用自治條例」，因此本計畫區內之灌溉設施專用區，仍暫保留原灌溉設施專用區，俟未來配合桃園縣整體埤塘水圳之發展以研議後續使用方式。

貳、公共設施

課題一：區段徵收完成後，建案陸續開始興建，人口尚未移入，區內劃設之3處學校用地，均尚未開闢使用。

說明：現行計畫劃設3處學校用地，其中包括2處文小以及1處文中用地，面積9.75公頃，本次檢討配合教育局需求變更1處文小用地為文高用地，檢討後學校用地為1處文小、1處文中及1處文高用地，由於人口尚未進駐，因此學校用地尚未開闢。

對策：為因應本計畫區未來發展之需求，仍維持學校用地之現行規劃，為活化土地，於開闢使用前，則可依「都市計畫公共設施保留地臨時建築使用辦法」，提供作為社區活動等使用。

課題二：本計畫區之垃圾焚化爐用地保留之必要性。

說明：

(一)由於目前桃園地區垃圾量尚未達到飽和，目前尚無開闢垃圾焚化爐用地之需求。

(二)桃園縣政府100年12月5日桃環綜字第1000071886號函表示，桃園縣目前廢棄物處理量足夠，並無興建焚化爐需求。

(三)交通部民航局表示，為促進本特定區內垃圾焚化爐用地有效利用，並積極辦理桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫

區區段徵收範圍內合法建物拆除後之安置計畫，建議變更垃圾焚化爐用地為住宅區，並規劃為安置街廓，以供安置使用。

對策：「桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫」係屬國家重大建設計畫，基於土地活化利用及配合交通部積極辦理桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫區區段徵收範圍內合法建物拆除後之安置計畫，擬變更垃圾焚化爐用地為住宅區（航空城安置街廓使用）。

參、交通系統

課題一：計畫區內停車場用地計畫面積不足法定規定。

說明：

- (一)查客運園區內現行計畫劃設停車場用地5處，計畫面積2.06公頃，以車輛預估數20%推估停車場用地之標準，總計需4.41公頃之停車場用地，本計畫區不足2.35公頃。
- (二)查貨運園區內規劃停車位總計約2,200個，區分為員工專用部分以及訪客使用部分，其中小客車規劃有平面停車場150個，加值大樓地下二樓600個及倉辦大樓地下一樓至三樓1,200個，共計1,950個，目前由專業停車場公司管理。

對策：

(一) 客運園區

1. 考量本計畫區前已辦理區段徵收完竣，是以，有關客運園區不足之停車場用地面積仍應按通案性處理原則(以每戶至少設置1輛停車位方式)辦理，即依本計畫土地使用分區與都市設計管制要點第13點規定設置提供，以滿足客運園區停車需求空間。

2. 客運園區停車空間相關計算方式如下：

客運園區停車空間

=住宅區面積*容積率÷單位面積應設置一停車位數*停車位面積

=73.66(ha) *180% ÷150(平方公尺/個) *30(平方公尺/個)=26.52公頃。

(二) 貨運園區

依民航局97年資料，貨運園區110年預估活動人口約2.5

表九 變更桃園航空貨運園區暨客運園區(大園南港地區)特定區計畫(第一次通盤檢討)變更內容明細表

編號	位置	變更內容		變更理由
		原計畫(公頃)	新計畫(公頃)	
1	計畫目標年	民國100年	民國115年	配合全國區域計畫(第一次通盤檢討)(草案)調整計畫目標年。
2	全計畫區	住宅區 (73.44)	第一種住宅區 (28.35) 第二種住宅區 (41.81) 第三種住宅區 (3.28)	將住宅區依非整體開發街廓、整體開發街廓及安置住宅予以劃分。
3	客運園區專用區南側	商業區 (0.38)	商業區(再發展區) (0.38)	配合再發展區範圍予以變更。
4	貨運園區	貨運及貨物加值專用區 (0.09)	道路用地 (0.09)	1. 配合現況變更。 2. 以提昇道路系統之轉彎半徑以利大型車輛出入需要。
5	客運園區停一用地左側	商業區 (0.01) 商業區 (0.002) 人行步道用地 (0.02) 停車場用地 (0.08)	廣場兼停車場用地(0.01) 道路用地 (0.002) 道路用地 (0.02) 道路用地 (0.08)	查交通部民用航空局前辦理區段徵收時，已於幸福社區西側留設通道(大園鄉客運一段28、28-1、28-2、28-3、28-4、29等6筆地號土地)供其進出。 2. 考量環埤塘人行步道系統連貫性、當地道路系統完整性，及埤塘景觀，本次將現況進出通道及毗鄰土地變更為計畫道路(6米)及廣場兼停車場用地。
6	客運園區東北隅、宗教專用區左側	商業區 (0.19)	道路用地 (0.19)	配合區段徵收成果辦理變更
7	客運園區文小一用地東北側、變電所用地西北側	第二種住宅區 (0.10)	道路用地 (0.10)	配合區段徵收成果辦理變更。
8	計畫區東南側，變電所用地東側	電信事業用地 (0.21)	電信專用區 (0.21)	配合電信事業民營化。

表九 變更桃園航空貨運園區暨客運園區(大園南港地區)特定區計畫(第一次通盤檢討)變更內容明細表

編號	位置	變更內容		變更理由
		原計畫(公頃)	新計畫(公頃)	
9	客運園區文小二用地北側，屬安置街廓	第一種住宅區(0.07)	道路用地(0.07)	配合區段徵收成果辦理變更。
10	客運園區東南側	垃圾焚化爐用地(2.38)	第三種住宅區(1.78) 公園用地(0.60)	1. 本案變更範圍皆為民航局管有土地。 2. 本案為配合「擬定桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫」區段徵收範圍內合法建物之安置計畫所需，變更部分垃圾焚化爐用地為第三種住宅區、部分垃圾焚化爐用地為公園用地及天然氣用地為公園用地。 3. 依桃園縣公共設施變更回饋處理原則，依變更範圍30%作為負擔捐贈(即公園用地0.68公頃)。
		天然氣用地(0.08)	公園用地(0.08)	
11	文小(一)用地	文小(一)用地(2.82)	文高用地(2.82)	配合桃園縣政府教育局使用需求，變更文小(一)用地為文高用地。
12	計畫區全區	增(修)訂土地使用分區與都市設計管制要點		增(修)訂

註：1. 凡本次通盤檢討未指明變更部分，均應以原計畫為準。

2. 表內面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。

計畫面積為 35.57 公頃，作為進、出口及轉口倉庫、保稅倉庫、打拆盤作業區、辦公行政區、物流發貨中心、批發倉儲、集散站及空盤櫃維修服務區等使用。本專用區由交通部民用航空局整體規劃設計執行。

二、航空客運服務專用區

計畫面積 16.19 公頃，作為會議、展示、商務、旅館、航空服務訓練、辦公、國際物流配銷產業、文化創意產業、醫療美容及其他經目的事業主管機關核准之使用。本專用區由交通部民用航空局整體規劃設計執行。

三、第一種住宅區

計畫面積 28.28 公頃，將原住戶保留分配、安置街廓、透天住宅(面寬 6 米)及田園住宅(面寬 19-22 米)為第一種住宅區。

四、第二種住宅區

計畫面積 28.28 公頃，將原整體開發街廓劃為第二種住宅區。

五、第三種住宅區

計畫面積 28.28 公頃，配合新訂桃園國際機場園區及附近特定區計畫所需劃設安置住宅使用，劃為第三種住宅區。

六、商業區

計畫面積 22.26 公頃，主要提供計畫區人口之商業服務，同時作為支援航空客運專用區相輔相成使用。

七、商業區(再發展區)

計畫面積 0.38 公頃，為再發布實施前已作為商業使用之土地，商業區(再發展區)剔除區段徵收範圍。

五、宗教專用區

劃設宗教專用區 1 處，計畫面積 0.04 公頃。

六、灌溉設施專用區

計畫區現況分布店子埤、打架埤及甘蔗埤三座埤塘，係供現有農田灌溉使用，計畫面積 20.32 公頃。

七、電信專用區

99 年人口及住宅普查

總報告統計結果提要分析

行政院主計總處 編印
民國 101 年 9 月

表 66 10 年間空閒住宅之變動

	民國 99 年底		民國 89 年底		空閒住宅率 增減比較 (百分點)
	空閒住宅數(宅) (無人經常居住)	空閒住宅率(%)	空閒住宅數(宅) (無人經常居住)	空閒住宅率(%)	
總 計	1 559 604	19.3	1 232 128	17.6	1.7
臺 灣 地 區	1 555 575	19.3	1 228 798	17.6	1.7
北 部 地 區	741 886	19.6	564 266	17.6	2.0
新北市(臺北縣)	328 742	22.0	221 531	17.4	4.6
臺 北 市	122 905	13.4	101 102	12.2	1.2
基 隆 市	40 886	25.2	35 443	23.8	1.4
新 竹 市	32 249	20.7	25 528	20.0	0.7
宜 蘭 縣	36 497	22.8	30 750	21.9	0.9
桃 園 縣	153 717	21.0	132 426	23.2	-2.2
新 竹 縣	26 890	16.8	17 486	14.8	2.0
中 部 地 區	365 291	19.6	310 504	18.9	0.7
臺 中 市	198 842	21.1	168 901	20.9	0.2
臺 中 市	123 713	26.2	101 916	26.0	0.2
臺 中 縣	75 129	16.0	66 985	16.2	-0.2
苗 栗 縣	26 668	16.2	22 449	15.6	0.6
彰 化 縣	70 445	18.3	61 701	17.2	1.1
南 投 縣	28 774	18.0	23 645	16.1	1.9
雲 林 縣	40 562	19.0	33 808	18.2	0.8
南 部 地 區	406 109	18.3	316 315	16.2	2.1
臺 南 市	126 029	19.6	91 699	16.2	3.4
臺 南 市	55 449	19.5	47 197	19.1	0.4
臺 南 縣	70 580	19.8	44 502	13.9	5.9
高 雄 市	175 548	17.6	137 793	15.9	1.7
高 雄 市	113 670	19.3	82 275	16.5	2.8
高 雄 縣	61 878	15.1	55 518	15.2	-0.1
嘉 義 市	19 984	19.7	18 384	20.4	-0.7
嘉 義 縣	35 151	20.4	23 251	15.3	5.1
屏 東 縣	43 049	16.0	39 899	16.0	0.0
澎 湖 縣	6 348	22.1	5 289	20.6	1.5
東 部 地 區	42 289	21.7	37 713	21.0	0.7
臺 東 縣	14 262	19.3	12 757	18.7	0.6
花 蓮 縣	28 027	23.3	24 956	22.5	0.8
金 馬 地 區	4 029	22.9	3 330	21.7	1.2
金 門 縣	3 690	24.0	2 758	20.8	3.2
連 江 縣	339	14.9	572	27.6	-12.7

註：1.空閒住宅：係指該住宅無人經常居住，並且未供其他用途使用，包括待租、待售、已售或已租，尚無人經常居住住宅、有第2棟以上未經常居住住宅、因工作等原因居住他處而未經常居住住宅等。

2.空閒住宅率：(空閒住宅數/住宅數)×100%。

低度使用(用電)住宅、新建餘屋(待售)住宅

統計資訊簡冊

104年11月出刊

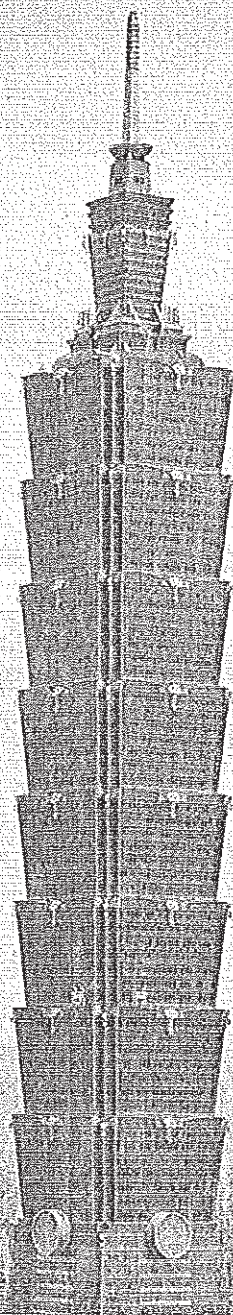


壹、綜合說明

貳、低度使用(用電)住宅資訊

參、新建餘屋(待售)住宅資訊

肆、附錄



委託單位：內政部營建署

執行單位：學聯不動產資訊顧問有限公司

計畫主持人：林素菁副教授

共同主持人：章定煊副教授

協同主持人：胡志平副教授

雷淑儀助理教授

壹、綜合說明

■ 低度使用(用電)住宅

本署利用房屋稅籍資料與台電用電資料，將月平均用電度數低於60度的住宅，界定為低度使用(用電)住宅。民國98年至103年，全國低度使用(用電)住宅占存量比例從11.49%逐漸降低至民國100年的10.15%，再增加至民國101年的10.63%，民國103年為10.30%，較102年減少0.2個百分點。依103年度11、12月份用電資料顯示，台北市與新北市低度使用(用電)住宅比例維持在7~8%，相對於中南部縣市比例較低，整體趨勢上也與其他縣市稍有差異。宜蘭縣、雲林縣、嘉義縣、台東縣、花蓮縣與連江縣，為比例較高的縣市。六都中新北市整體比例雖低於全國各縣市，但因房屋稅籍住宅類數量多，推算低度使用(用電)住宅數約有11萬多宅，相對高於其他縣市。

就低度使用(用電)住宅數量而言，新北市相對較高的行政區有淡水區、板橋區與新莊區；台北市則為中山區、北投區與士林區；桃園市為桃園區、中壢區與八德區；台中市為西屯區、北屯區與北區；台南市為東區、永康區與北區；高雄市則為三民區、鳳山區與楠梓區。

若就低度使用(用電)住宅比例而言，新北市相對較高的行政區有萬里區、三芝區與石門區；台北市則為中正區、大同區與北投區；桃園市為復興區、龍潭區與大園區；台中市為中區、和平區與新社區；台南市為龍崎區、左鎮區與楠西區；高雄市則為桃源區、甲仙區與那瑪夏區。

■ 新建餘屋(待售)住宅

本署利用地籍資料、房屋稅籍資料與台電用電資料，將屋齡五年內、仍維持第一次登記且有銷售可能性的住宅，視為新建餘屋(待售)住宅。從民國99年第二季2.5萬餘宅緩降至100年第四季2.1萬餘宅，102年第四季為2.7萬宅，103年第一季上升至3.4萬宅，第四季則為3.8萬餘宅。103年第四季新北市新建餘屋(待售)住宅為8,956宅，數量較多，高雄市為6,722宅，數量次之，台北市、台中市與桃園市約3,100至4,600多宅，台南市的新建餘屋(待售)住宅數則約在2,100宅上下。

而就99年第二季至103年第四季變化趨勢而言，新北市因推案量大，新建餘屋(待售)住宅總數相對維持較大數量，高雄市、桃園市與台中市自103年第一季起逐步上升，同期台北市、台南市則呈現相對穩定的趨勢。

103年第四季統計，六都各行政區新建餘屋(待售)住宅數超過400宅的地區包括：新北市的三重、中和、汐止、林口、板橋、淡水、新店、新莊；台北市的內湖；台中市的北屯、西屯；桃園市的八德、中壢、平鎮、桃園；高雄市的三民、左營、楠梓、鼓山、鳳山等區；台南市則以安南區、善化區兩區數量相對較多。

貳、低度使用(用電)住宅資訊

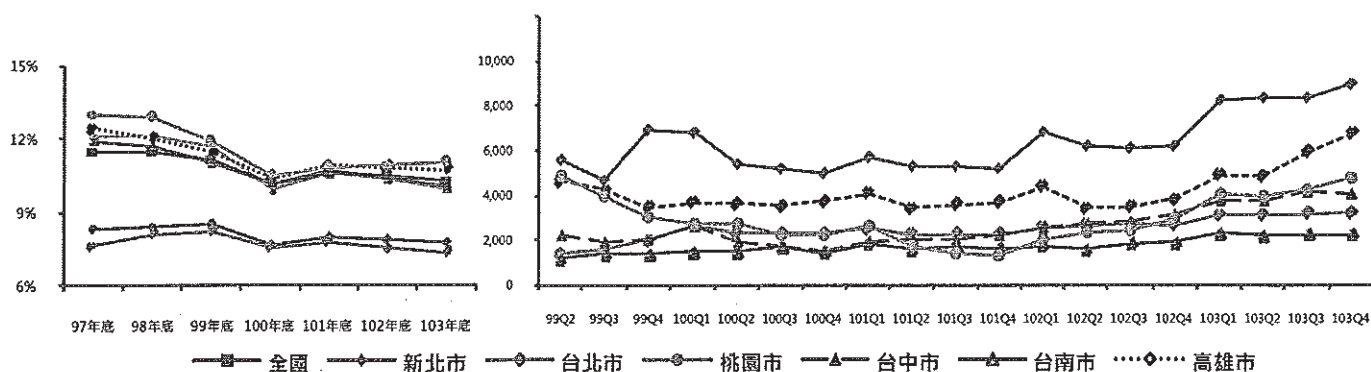
時間	99年度11、12月份		100年度11、12月份		101年度11、12月份		102年度11、12月份		103年度11、12月份	
縣市	宅數	百分比	宅數	百分比	宅數	百分比	宅數	百分比	宅數	百分比
全國	884,978	11.17	813,925	10.15	863,083	10.63	856,924	10.50	849,869	10.30
新北市	123,733	8.50	113,972	7.71	119,136	7.97	117,772	7.83	118,963	7.81
台北市	71,118	8.25	65,907	7.56	68,504	7.81	66,354	7.55	64,749	7.34
桃園市	85,376	11.89	76,746	10.50	79,969	10.81	81,992	10.95	83,962	10.99
台中市	108,098	11.68	92,356	9.96	100,938	10.61	99,156	10.36	96,750	9.98
台南市	69,791	11.04	65,210	10.19	69,335	10.73	67,371	10.38	66,036	10.08
高雄市	111,550	11.47	102,672	10.42	108,460	10.88	108,414	10.83	108,825	10.76
宜蘭縣	27,795	16.52	26,651	15.70	28,399	16.46	27,657	15.95	27,641	15.74
新竹縣	18,277	10.96	18,355	10.63	21,073	11.81	20,290	11.25	20,557	11.16
苗栗縣	20,902	11.90	20,015	11.24	21,680	12.05	22,758	12.54	22,544	12.25
彰化縣	48,867	13.12	45,882	12.20	47,886	12.64	47,509	12.50	46,823	12.22
南投縣	20,499	13.17	19,509	12.40	20,453	12.93	20,587	12.97	20,220	12.66
雲林縣	33,920	15.14	32,323	14.30	33,762	14.84	33,710	14.77	33,593	14.61
嘉義縣	24,542	15.03	23,480	14.25	24,460	14.76	24,751	14.86	24,472	14.59
屏東縣	31,346	11.71	29,749	10.94	31,908	11.65	31,998	11.66	31,301	11.34
台東縣	12,551	15.20	11,684	14.01	12,402	14.80	12,140	14.50	11,884	14.15
花蓮縣	18,765	14.98	17,600	13.93	18,741	14.75	18,689	14.69	18,340	14.39
澎湖縣	3,673	11.88	3,579	11.49	3,718	11.89	3,730	11.92	3,783	12.04
基隆市	21,882	13.93	19,683	12.47	20,622	13.01	20,432	12.85	19,935	12.47
新竹市	16,109	10.79	13,607	8.90	16,049	10.24	15,485	9.84	13,940	8.68
嘉義市	13,986	13.62	12,683	12.26	13,204	12.76	13,522	13.07	12,897	12.42
金門縣	1,911	12.92	1,969	12.60	2,039	12.35	2,262	13.22	2,295	12.92
連江縣	287	12.71	293	12.75	345	14.48	345	14.18	359	14.56

註：低度使用(用電)住宅數係由內政部不動產資訊平台之房屋稅籍住宅類數量乘以低度使用(用電)住宅比例估算而得。

參、新建餘屋(待售)住宅資訊

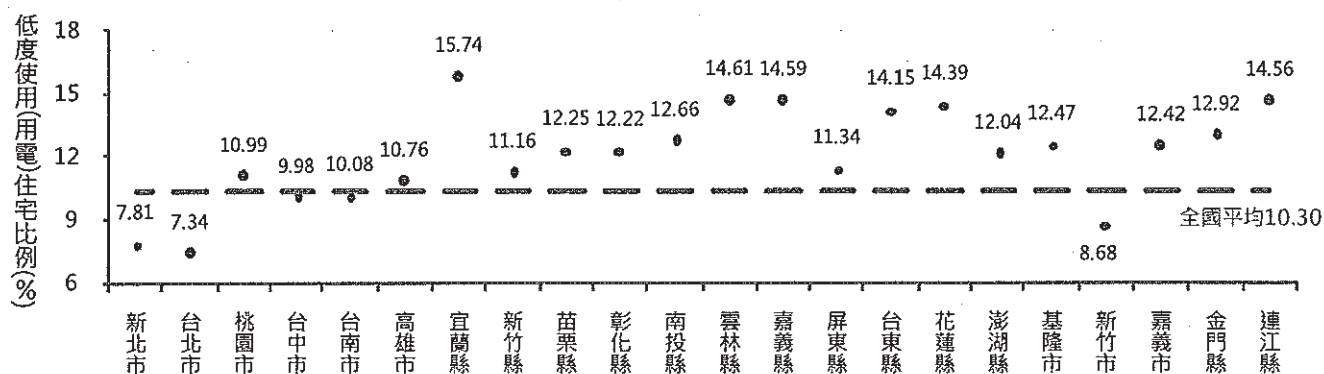
單位：宅

時間 縣市	101Q1	101Q2	101Q3	101Q4	102Q1	102Q2	102Q3	102Q4	103Q1	103Q2	103Q3	103Q4
全國	24,397	21,945	22,189	22,714	27,287	25,556	26,424	27,838	34,223	33,785	35,921	38,241
新北市	5,684	5,266	5,279	5,157	6,834	6,130	6,108	6,159	8,237	8,296	8,335	8,956
台北市	2,462	2,201	2,231	2,218	2,511	2,618	2,672	2,639	3,092	3,101	3,149	3,190
桃園市	2,620	1,644	1,407	1,262	1,954	2,315	2,395	2,949	4,017	3,940	4,272	4,698
台中市	1,847	1,957	2,001	2,244	2,543	2,749	2,795	3,124	3,754	3,695	4,095	4,057
台南市	1,813	1,581	1,659	1,595	1,736	1,572	1,826	1,875	2,251	2,166	2,225	2,206
高雄市	4,082	3,409	3,527	3,676	4,352	3,393	3,424	3,789	4,897	4,829	5,883	6,722
宜蘭縣	373	274	283	267	310	276	301	326	348	350	396	418
新竹縣	1,130	1,210	1,283	1,567	1,907	1,681	1,658	1,621	1,829	1,834	1,892	2,024
苗栗縣	548	537	543	508	513	532	494	497	620	618	647	668
彰化縣	525	608	680	735	849	812	1,017	1,092	1,175	1,112	1,134	1,132
南投縣	246	214	223	236	246	260	297	293	275	260	293	288
雲林縣	279	317	327	345	403	353	376	364	390	443	475	488
嘉義縣	402	383	345	335	361	365	376	381	385	371	474	502
屏東縣	263	246	267	284	318	255	358	439	469	413	448	695
台東縣	35	43	32	29	27	24	20	24	28	30	38	47
花蓮縣	218	196	217	184	196	182	182	164	169	170	160	168
澎湖縣	22	19	21	28	27	25	23	25	23	22	23	22
基隆市	762	652	702	603	677	572	512	367	405	366	235	228
新竹市	853	917	873	1,126	1,187	1,103	1,242	1,371	1,477	1,412	1,385	1,355
嘉義市	124	156	161	170	186	184	189	175	193	180	172	179
金門縣	109	115	128	145	150	155	159	164	189	177	190	198
連江縣	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



六都低度使用(用電)住宅比例折線圖

六都新建餘屋(待售)住宅宅數折線圖



103年度11、12月份全國、各縣市低度使用(用電)住宅比例分布狀況

量、用地徵收範圍、周邊環境衝擊、計畫發展彈性」5 大項進行評估，雖整體跑道系統容量皆能因應本計畫設定之發展目標運量需求，惟方案 B、C 在因應發展目標運量需求後已無餘裕，未來桃園機場園區高度成長將須再另覓用地建設新的跑道。而方案 A 為確保整體跑道系統容量最大化，雖然新建之第三跑道與北跑道位置距離較遠，所需配合的用地徵收範圍最大、對周邊環境的衝擊也較其他方案大，但除能因應發展目標運量需求之外，在跑道容量上尚保留相當餘裕，確保未來計畫發展彈性。因此，為確保可靠之機場容量並保留計畫發展彈性，跑道配置採用方案 A，於現有兩條跑道維持不變情況下，另於現有機場北側新增第三跑道，以減少對桃園地區居民噪音及禁限建之影響，並依循機場整體西客東貨配置原則，於其西側規劃客機坪與衛星廊廳，並透過地下 PMS¹²與第三航廈進行串聯，東側則規劃貨機坪與新貨運站；另因應今後國籍航空機隊擴充及外籍航空公司進駐可能帶動之維修需求，於機場西北側之擴建用地規劃新維修區。

- (四) 另「自由貿易港專用區」，係因應兩岸直航及 ECFA 簽署後之產業布局與商機，規劃於既有機場園區之東側自由貿易港區擴建，除可與機場貨運設施高度聯結，亦期望藉其便捷與優惠措施，吸引更多國內外企業進駐而帶動貨運量成長，並可支援我國產業轉型、提高附加價值，以拓展海外市場。有關自由貿易港區機能部分，應引具備物流、製造與支援等三項機能。「物流機能」除招攬一般倉儲物流業者進駐外，亦須吸引高附加價值之物流服務業者進駐，

¹² 即旅客自動電車輸送系統 (People Mover System)。

並與製造機能結合。「製造機能」招攬對象係以仰賴空運為主之電子零組件製造業者（其主要業務在於進行研發試產或量產前試產之前端研發製造）為主。「支援機能」係指金融、法律、會計等專為自由貿易港區業者提供服務之機構。此外，亦須如零售、餐飲等提供自由貿易港區內就業人口服務之業者進駐。

(五)復依「桃園機場園區綱要計畫」所載，機場園區至2030年以前之總投資金額達2,940億元，包含基礎建設(擴建用地取得與聯外道路建設)與航空、非航空建設，其中預定辦理區段徵收開發成本(2011~16年)，由民航作業基金成立專案計畫辦理；機場園區聯外道路除部分由區段徵收計畫辦理外，餘由國道基金辦理；「機場園區之航空與非航空建設」部分由民間參與開發、部分由民航作業基金支應，其餘由國營機場公司籌措辦理。預計於2011~2020年間辦理既有用地之活用與取得擴建用地，2017~2030年間開發北側擴建用地，如於辦理區段徵收期間取得地主同意，亦可提早同步展開環評相關調查作業。將有助於將整體開發作業期程提前約4年(2024年)完成。

(六)綜上，系爭計畫中之「桃園航空城機場園區建設計畫」係依交通部所擬「桃園機場園區綱要計畫」而劃設，且「機場專用區」與「自由貿易港專用區」具前瞻及整體性規劃，用以增進機場設施與功能，方向允宜肯認；惟有關第三跑道之配置方案與專用區之規模，仍應循法定程序，於申請徵收時，由土地徵收審議小組依法審查。

三、「桃園航空城附近地區建設計畫」係由桃園縣政府負責開發，所規劃住宅區、商業區容納人口數額，已超

過系爭計畫年期 130 年之計畫人口 20 萬人，且未考量鄰近都市計畫區住宅區、商業區可容納的人口數額，難謂允當。

(一)按非都市土地申請新訂或擴大都市計畫作業要點第 5 點規定：「(一)區位分析：1.都市發展趨勢之關聯影響：(1)新訂或擴大都市計畫，該申請範圍所在之鄉(鎮、市、區)既有都市計畫區都市發展用地或計畫人口應達百分之八十以上。……(二)規模分析：全直轄市、縣(市)已發布實施或擬訂中之都市計畫(含本部區委會、各級都市計畫委員會審議中或審議通過，但尚未發布實施之新訂或擴大都市計畫，與都市計畫通盤檢討案件)其計畫人口、計畫年期、計畫範圍、計畫面積與區域計畫總量管制及成長管理之配合情形…。2.應依據各該區域計畫對於目標年人口與用地需求總量管制及成長管理之指導，核實推估人口成長與分布，及實際用地需求。3.調查計畫範圍內之現況人口，並說明擬引進計畫人口(含居住人口或產業人口)之策略及優勢條件。各類型都市計畫之計畫人口規模推估方式如下：…(2)產業為主型：依據產業發展需要，核實推算就業人口，並應經中央工業或產業主管機關核可。…非都市土地以發展產業、保持優美風景、管制發展或其他特定目的，申請辦理新訂或擴大都市計畫者，得不受第一項第一款之限制。」

(二)揆之上開作業要點第 5 點規定內容，有關區位分析之規定，係為避免既有都市計畫閒置，造成公共投資浪費，故要求申請範圍所在之鄉(鎮、市、區)都市發展用地或計畫人口應達 80% 以上，並應先行利用既有都市計畫整體開發地區、都市更新地區或農業區；有關規模分析，則依據各該區域計畫對於目

標年人口與用地需求總量管制及成長管理之指導，核實推估人口成長與分布，及實際用地需求。並調查計畫範圍內之現況人口，並說明擬引進計畫人口（含居住人口或產業人口）之策略及優勢條件。詢據內政部表示，系爭計畫案係以發展「產業」為主之新訂都市計畫¹³，故得不受上開要點有關「區位分析」之限制，亦即本計畫案得免予考量申請範圍所在之鄉（鎮、市、區）既有都市計畫區都市發展用地或計畫人口是否達 80% 以上之條件。惟該項「區位分析」規定，僅係「得」免予考量，並非當然排除適用，於規劃與審議過程中，必要時仍應酌予納入考量，先予敘明。

- (三)復按原行政院經濟建設委員（改制後為國家發展委員會）「2010 年至 2060 年臺灣人口推計」結果，臺灣地區 100 年總人口約為 2,322 萬人，高、中、低推計人口零成長分別出現在 2025 年、2022 年及 2018 年，總人口高峰分別為 2,357 萬人、2,345 萬人及 2,335 萬人，人口數差異甚微（各約 35 萬人、23 萬人及 13 萬人）。以總人口數觀察，國內人口數發展呈現零成長趨勢。又因育齡婦女人數持續減少，未來縱使生育率能再回升，國內總人口數轉為負成長，已無法避免。另全國區域計畫（102 年 10 月 17 日公告實施）將 115 年桃園縣人口發展總量訂為 221 萬人，而桃園縣統計資料，該縣目前人口總數 203 萬人，近 10 年之平均成長率雖為 1.25%，惟成長率已由 92 年 1.64% 依逐漸遞減至 101 年之 0.84%¹⁴。該縣所擬定之區域計畫（草案），將 130 年

¹³ 該部 102 年 5 月 17 日同意函亦載明：「本案係屬發展產業為主之都市計畫」

¹⁴ 資料來源：桃園縣統計要覽（92 年-101 年）；轉引自擬定桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫（再公展草案），頁 3-14。

預計總人口（人口發展總量）上限訂為 250 萬人，全縣尚可容納約 47 萬人，在全國總人口數以及該縣人口成長率不斷遞減的趨勢下，如何逆勢增加如此多的人口，非無疑義；且按系爭計畫區所在各村土地納入範圍內之比例及各村於 102 年現居人口予以推估，系爭計畫區現居人口僅約 3 萬餘人。惟系爭計畫年期訂為 130 年，計畫人口 20 萬人¹⁵，佔全縣預計增加人口（47 萬）的 42.55%，就增加人口分布之預測是否有所偏差，值得商榷。

超過計畫人口，上述之計算結果，尚不含系爭計畫規定之獎勵容積 20%²¹以及附近計畫人口未達 80% 以上之「大園」、「大園（菓林地區）」、「航空貨運園區（大園南港地區）特定區計畫」、「高速鐵路桃園車站特定區」、「蘆竹（大竹地區）」等都市計畫住宅區 434.88 公頃、商業區 75.22 公頃可提供之居住人口在內（如附表 4）。復據本院諮詢專學者所提供資料，依 69-89 年及 99 年人口及住宅普查初步統計結果，桃園縣 99 年住宅普查空閒住宅尚有 153,722 宅，佔該縣住宅總量之 21%，如何去化仍是一大問題。

（五）綜上，「桃園航空城附近地區建設計畫」規劃住宅區、商業區容納人口數額，已超過系爭計畫年期 130 年之計畫人口 20 萬人，且未考量鄰近都市計畫區住宅區、商業區可容納的人口數額，難謂允當。

四、「桃園航空城附近地區建設計畫」開發總費用高達 1,596 億元，而桃園縣目前尚有 6 個區段徵收開發案進行，開發總費用約 368 億元，其財務可行性實有深入評估之必要；該計畫之發展與機場建設密不可分，必須配合機場建設之期程進行，如遇開發延宕或外溢效果未顯著時，勢將影響整體發展之時程與規模，該計畫之開發，允宜考量採分期分區方式進行。

（一）按都市計畫法第 15 條第 1 項規定：「市鎮計畫應先擬定主要計畫書，並視其實際情形，就左列事項分別表明之：……九、實施進度及經費。」、第 16 條規定：「鄉街計畫及特定區計畫之主要計畫所應

²¹ 依系爭計畫土地使用分區管制第 35 點：「依本計畫容積獎勵以該建築基地基準容積之 20% 為限。惟依『大眾捷運系統土地開發辦法』者，不在此限。」、第 36 點規定：「計畫區建築基地得依建築技術規則建築設計施工篇第十五章之『實施都市計畫地區建築基地綜合設計』規定辦理，但容積獎勵額度以該基地面積乘以該基地基準容積率之 20% 為上限。」

2. 航空貨運量預測

(1) 進出口貨運量預測

航空貨運主要承載貨種為高單價電子產品、生鮮花卉、精密儀器等，回顧國內外相關航空運量預測文獻，由於國際貨運量與國家經濟發展之生產規模與量體息息相關，故與國內生產毛額(GDP)關係密切。

(2) 轉口貨運量預測

配合自由港區之設立、貨運園區物流專區等境內關外之貨物加值活動，或中國進出口貨物於臺灣併裝轉機，可望進一步提升轉口貨運比例。

整體而這，桃園國際機場航空貨運量至目標年(131年)預計可成長至500.2萬公噸之規模，其中進出口運貨量為200.1萬公噸、轉口貨運量為300.1萬公噸，各分年之貨運量預測請詳圖5.1-5。

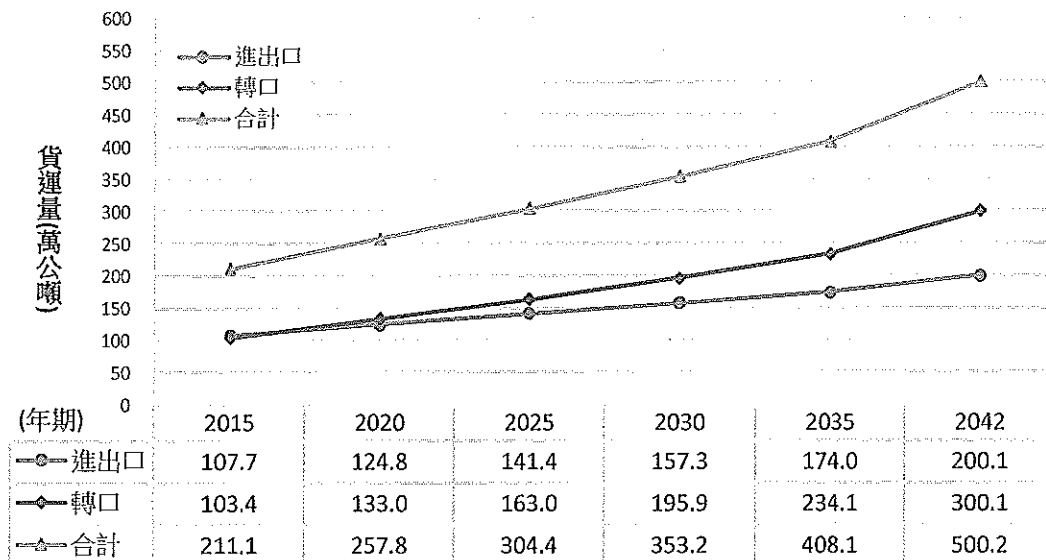


圖 5.1-5 桃園國際機場貨運量預測結果

3. 飛機起降架次預測

(1) 客機起降架次預測

考量客機機型、平均座位數(274人/機)及70%載客率，進行起降次預測。

(2) 全貨機起降架次預測

航空貨物運輸可分為貨機載貨、客機載貨，而運隨著客運量成長，客機腹載貨物之運量與比例應向增加，故預估未來客機負擔承載貨運比例將提高，至目標年(131年)貨機載貨與客機載貨比例將達40:60。

整體而言，桃園國際機場目標年(131年)飛機總起降架次為491,080架次，其中客機為451,060架次、貨機為40,020架次，各分年之起降架次預測請詳圖5.1-6、圖5.1-7。

臺灣桃園國際機場園區綱要計畫

交 通 部

中 華 民 國 1 0 0 年 4 月

(二) 提高航空網絡之密度

除增加硬體建設以因應需求外，亦須建構桃園國際機場良好之軸輻(Hub and Spoke)航網，以強化我國成為東亞樞紐機場之競爭優勢。

為提升桃園國際機場之客貨運量，首要之務在於奠定中短程之軸輻航網基礎。兩岸直航雖已開啟嶄新客貨需求，但仍需同步吸納東南亞與南亞航線之客貨，才能發揮桃園國際機場優越的地理位置以打造綿密的中短程軸輻航網。

北美向來屬桃園國際機場較具發展優勢(美國已對我國開放天空，我國籍航空業者可依市場需求，調整其飛美之航點與航班)之長程航線，除持續提高航點與航班之整體航網密度外，同時亦須強化與歐洲之航網密度，打造綿密的長程軸輻航網。

(三) 提升價格及服務方面之競爭力

提升服務品質與彈性價格策略，可提高外籍航空公司與大型國際物流整合業者(即航空快遞業者)進駐桃園國際機場之意願。

提升服務品質之具體策略包含簡化貨品進出轉口程序並給予物流業者申報之彈性、簡化海空聯運之通關程序、提供一站式物流運籌服務、規劃航空公司與大型國際物流整合業者專屬之辦公空間、客貨停機位、理貨空間、貨運站空間、通關窗口、提供單一顧客服務窗口，建立便捷的資訊流通管道，並定期進行顧客意見調查等。

提高價格競爭力之具體策略包含針對新進駐之航空公司或大型國際物流整合業者，依其使用狀況設計降落費、機坪使用費、空橋使用費、辦公室、貨運站土地租金、電費等彈性優惠措施；針對非尖峰時段與深夜凌晨時段採取降落費優惠、針對海空聯運貨物提供海空港設施使用費之優惠等。

(四) 提升旅客使用滿意度

依旅客特性分類，規劃符合其各自需求之差異化服務策略。針對所有旅客，建議提升報到櫃檯、安檢及證照查驗之服務效率、增加餐飲與購物之選擇性及空間，並根據 ACI 服務品質評鑑之

9.3.1. 基礎建設項目

一. 擴建用地取得

(一) 循區段徵收途徑朝一次取得、分階段開發方式辦理

機場園區擴建用地包括機場專用區及自由貿易港區等擴建所需土地，其中，機場專用區內新建設施多屬第三跑道等機場專用的必要附屬設施，具高度公益及管制性；而自由貿易港區屬境內關外特區，因應兩岸直航、ECFA 簽署後之產業佈局，以及物流供應鏈變化所帶來之成長契機，擴大自由貿易港區為桃園機場可否有效發展成為東亞樞紐之重要配套設施。

於機場園區擴建計畫為帶動航空城甚至國家發展之旗艦計畫，考量本計畫需地規模龐大（達745公頃）且大部分土地歸屬私人所有，另後續開發又涉及大面積聚落、學校、寺廟、墓地之拆遷，乃基於區段徵收之地主配合意願較高，且具加速周邊公共建設、帶動航空城整體發展的可觀外部效益等考量，擬採區段徵收方式辦理機場園區擴建用地取得作業，俾提升計畫執行可行性。本計畫採區段徵收之考量詳如下表。

有鑑於第三跑道為發展樞紐機場之必要設施，應避免日後鄰近聚落更形密集，增加土地取得難度與成本，甚至因鄰近建物林立，影響未來跑道及其周邊飛航條件。此外，分期分區取得用地，將因土地價格上漲，增加土地取得成本，且就民眾權益而言，於特定區計畫擬定過程中，將民眾土地使用類別劃定為機場園區用地卻未取得，可能又形成土地使用限制，易生民怨。因此，為儘早規範並管制鄰近土地發展，減輕機場擴建成本，進而維護民眾權益，乃朝一次取得機場園區擴建用地，再採分階段方式推動開發，以為未來發展奠定基礎。

綜上，土地取得作業預定於2011年著手準備、隔年正式啟動，爾後，於完成公共工程施工、配地、標讓售土地等程序後，於2026年底完成整體開發程序，因此，區段徵收作業期程自2011年推估至2026年底。

表 9-5 用地取得方式之比較

評估指標	一般徵收	區段徵收
財務負荷	開發成本較小	- 機場園區需地規模甚大，倘以無償取得用地之方式辦理區徵，總面積初估達 4,500 公頃以上；，除排擠北部區域相關計畫外，預期將承擔極高之財務負荷與風險 - 以滿足機場園區擴建用地需求及地主 100%領地條件，經國防部協助同意釋出 353 公頃土地(海軍基地保留 74.5ha 土地)供整體開發利用，區段徵收面積為 1,563 公頃，且開發財務負擔與一般徵收案差異有限
地主權益與推動執行性	- 區內大部分為私有地，地主領取徵收補償後，可能無法於周邊購回土地，致有面臨強大抗爭與阻力之可能性 - 大面積聚落、學校之拆遷安置較困難	- 地主可選擇領取現金或抵價地，其權益不因徵收而消失，地主配合意願較高 - 地主領回之抵價地面積雖較原土地少，但經整體改良後，土地價值大幅提升 - 具分享航空城發展效益機會 - 得利用區徵開發後土地，安置被迫拆遷住戶及學校 - 較可降低土地取得壓力、提升執行開發可行性
整體開發效益	僅辦理機場園區用地開發，帶動地方整體發展之效益較差	具加速周邊公共建設、促進土地利用效率、均衡地方發展並創造財稅收益之整體效益

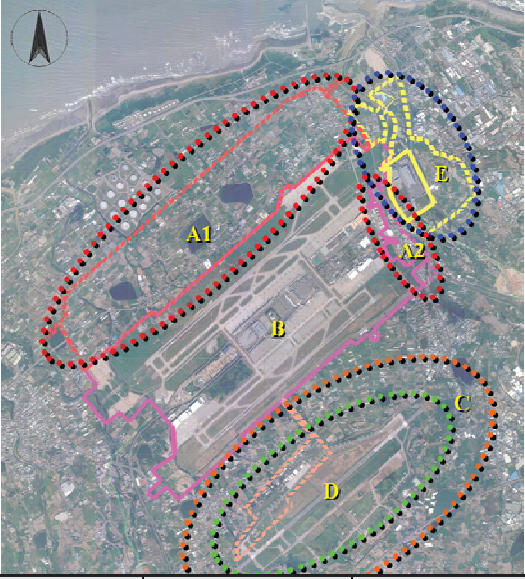
資料來源：本計畫整理

(二) 區段徵收規模

就區段徵收之作業精神與原則觀之，以往區段徵收計畫案係藉由可供標讓售配餘地之處分抵付開發總費用；而區段徵收所謂之公共設施屬一般性公共設施，未涵括機場等大型特定之公共設施類項。本計畫需地規模龐大，若擬無償取得機場園區擴建用地，初估區徵總面積將達4,500公頃以上，除排擠北部區域相關計畫外，預期將承擔極高之財務負荷與風險。

因此，為提升計畫執行可行性，本計畫乃以滿足機場園區擴建用地需求及地主100%領地條件下，推估區段徵收所需規模暨成本。依據鄰近土地發展現況，初步篩選周邊得納入區段徵收開發之可能用地如下圖，因應作業簡化需要，茲以桃園國際機場為核心，將周邊土地概分為 A、C、D、E 等分區並簡要述明土地特性如下表所示。

表 9-6 機場周邊配合整體開發土地特性與參數設定

					
分區 項目		A 區(含 A1、A2)	C 區	D 區	E 區
面積		615 公頃 為機場擴建用地， 屬機場專用區	以海軍機場基地為核心之周邊土地，視取得用地規模及規劃考量調整	427.5 公頃 配合機場擴建需求，國防部同意保留部份用地，其餘無償釋出供統籌規劃開發，為配合區徵開發之主要用地	130 公頃 為自由貿易港區擴建用地
公告現值 (元/m ²)	私地	2,600	2,900	-	2,600
	公地	3,300	7,600	無償提供	2,800
公有地面積		56.16 公頃	44.58 公頃	427.50 公頃	31.17 公頃
軍方保留地		-	-	74.5 公頃	-
土地重劃特性		農地重劃	農地重劃	非農地重劃	非農地重劃
抵價地比例		45%	45%	-	40%
公設比例		機場專用區：0%	生活區：40%	軍方保留地：0%	自貿港區：20%
				生活區：40%	

註:表列 C 區土地平均公告現值及公有地面積，係按機場園區特定區計畫案查估成果，依分區面積 390 公頃推計，當配合開發規模及納入開發區位調整時，土地公告現值及權屬面積亦將變動。

資料來源：本計畫整理

依據區段徵收作業規定，按機場周邊可能配套開發土地特性及參數設定估算，本計畫經協調國防部同意釋出353公頃海軍基地土地（D 區；因應國防戰備需求，仍保留74.5公頃用地）下，為取得745公頃機場園區用地，需於海軍基地周邊再擴充390公頃區段徵收規模，方可滿足地主100%領地之要求，因此，因應機場園區發展構想，未來整體開發之區段徵收面積將達1,563公頃以上。有關區段徵收開發規模如下表所示。

表 9-7 配合機場園區擴建需求之區段徵收規模彙整表

用地分區 \ 用地需求		面積(公頃)
機場園區	機場專用區(A)	615
	自貿港區(E)	130
	小計	745
配合開發地區	海軍基地(D)	427.5
	其他周邊土地(C)	390
	小計	817.5
最小區徵面積		1,562.5

資料來源：本計畫整理

(三) 區段徵收開發成本 595 億元

區段徵收所需開發成本茲依初擬範圍之土地特性，按下列原則與假設估列。

1. 土地現金補償費用

本計畫估算土地現金補償費用時，將依公地處理原則（除海軍基地外，其餘公地以領錢不領地且有償方式撥供開發）及領取現金補償比例（私有地10%、公有地100%）等設定，按相關用地平均公告土地現值，以加4成補償，且每5年調整10%原則估列之。

2. 地上物拆遷補償費用

比照一般徵收案之補償標準，地上物補償費按1,200萬元/公頃、遷移費按300萬元/公頃，且每5年調整20%概算之。

3. 土地整理暨行政作業費用

依區段徵收作業經驗，土地整理費用按120萬元/公頃、行政作業費用按50萬元/公頃估列之。

4. 公共設施費用

區段徵收之公共設施費用，包括道路、橋樑、溝渠、雨污水下水管道、鄰里公園、廣場、綠地及兒童遊樂場等公共設施之規劃設計費、施工費、材料費、工程管理費、整地費、需用土地人應分擔之管線工程費用及其他經主管機關核定必要公共設施之全部或部分費用。有鑒於本計畫納入整體開發之用地中，機場專用區土地主要供衛星廊廳、跑道、機坪等設施使用，故於估列公共設施費用時，除機場擴建用地以700萬元/公頃列計外，其餘參照相關開發經驗，以2,000萬元/公頃，且每年調整1%概算之。

5. 軍方代拆代建費

依98.06.16「研商海軍桃園基地遷建相關事宜」會議決議，以49.6億元列計代拆代建所需經費。

本計畫以區段徵收方式取得機場園區用地之資金需求為595億元(當年幣值，不含利息)，其成本結構如表9-8所示。

表 9-8 區段徵收之開發成本

項目	金額(億元)當年幣值
私地現金補償費	37.81
公地現金補償費	85.60
地上物拆遷補償費	169.63
土地整理費	18.75
行政作業費	7.81
公共設施費	225.04
軍方代拆代建費	49.60
私地現金補償費	37.81
公地現金補償費	85.60
開發成本合計	594.24

資料來源：本計畫整理

二. 聯外道路建設費用達 211 億元，由國道基金支應

承前所述，為建構機場聯外完整高快速路網，需進行新闢國2大園支線西延(大園交流道~台61)、桃園航空城北側聯外高(快)速公路；配合機場北擴，需進行台15改道與台4路口改善。總計聯外道路計畫費用除可納入本計畫區徵費用之部分外，尚需國道基金另編列約211億元支應，詳如表9-9與表9-10所示。

表 9-9 聯外道路建設計畫

項次	道路計畫	主辦機關	建設經費	用地取得經費	備註
1	國2大園支線西延 (大園交流道~台61)	高公局	國道基金 (約50億元)	國道基金 (約5億元)	健全機場西側聯外 高快速路網，提高客 運效率
2	桃園航空城北側聯 外高(快)速公路	國工局	國道基金 (約132億 元)	用地屬機場園區 範圍內者納入本 案區徵費用支 應；其餘由國道 基金支應(國道基 金需負擔24億元)	健全機場東側聯外 高快速路網，提高貨 運效率
3	台15改線	公路總局	納入區徵 費用支應	納入區徵費用支 應	配合機場擴大，路線 北移
4	台4路口改善	公路總局	納入區徵 費用支應	納入區徵費用支 應	為加強北側貨運站 與FTZ之連繫，路口 配合立交改善

資料來源：本計畫整理

項次	意見	回覆
		滿足財務需求」等三項目標。 ■ 採一次取得、分階段開發方式推動，以奠定發展基礎 1. 第三跑道為發展樞紐機場之必要設施，應避免日後鄰近聚落更形密集，增加土地取得難度與成本，甚至因鄰近建物林立，影響未來跑道及其周邊飛航條件。 2. 此外，分期分區取得用地，將因土地價格上漲，增加土地取得成本；且就民眾權益考量，於特定區計畫擬定過程中，將民眾土地使用類別劃定為機場園區用地卻未取得，可能又形成土地使用限制，易生民怨。為儘早規範並管制鄰近土地發展，減輕機場擴建成本，進而降低民怨、維護民眾權益，建議朝一次取得機場園區擴建用地，再採分階段方式開發，以為未來發展奠定基礎。
十四	經建會	
1	不應將自由貿易港區視為未來一定獲利來源，以目前桃園機場自由貿易港區進駐狀況而言，尚餘許多閒置區域。因此除了從供給面考量開發量體外，建議同時以需求面考量，評估是否需要這麼多的自由貿易港區用地。	敬悉。業將本項意見列入後續辦理原則，作為綜合規劃階段之依據。
2	報告書及簡報中，對於負債比皆出現前定義不同之情形，請修正。	遵照辦理。統一修正為：負債權益比=負債總額除以股東權益。
3	報告書中，部分章節對於區段徵收採公告現值之敘述，誤用為採公告地價，請修正。	報告書中，土地現金補償費用係依公告現值加成計算，至於租金、權利金之試算，則按開發完成後之公告地價估列，本計畫將重新檢核修訂誤植之處。

2、有關計畫範圍調整部分：

(1) 編號 1 至編號 3 擬剔除計畫範圍部分，皆因有民眾陳情反對納入區段徵收範圍，且反對納入之土地分布零散，妨礙該地區整體規劃及公共設施配置，經徵求需地機關桃園縣政府意見後，該府原則同意整體規劃確有難度，前開 3 處範圍剔除於計畫範圍外，不致影響整體建設計畫；至有關編號 4 河川區依堤防預定線調整部分，併同初步建議意見（六）河川區部分已取得共識，爰建議本特定區計畫範圍依城鄉發展分署所提調整方案通過，調整後計畫面積為 4,643.39 公頃（詳圖 3 及表 3）。

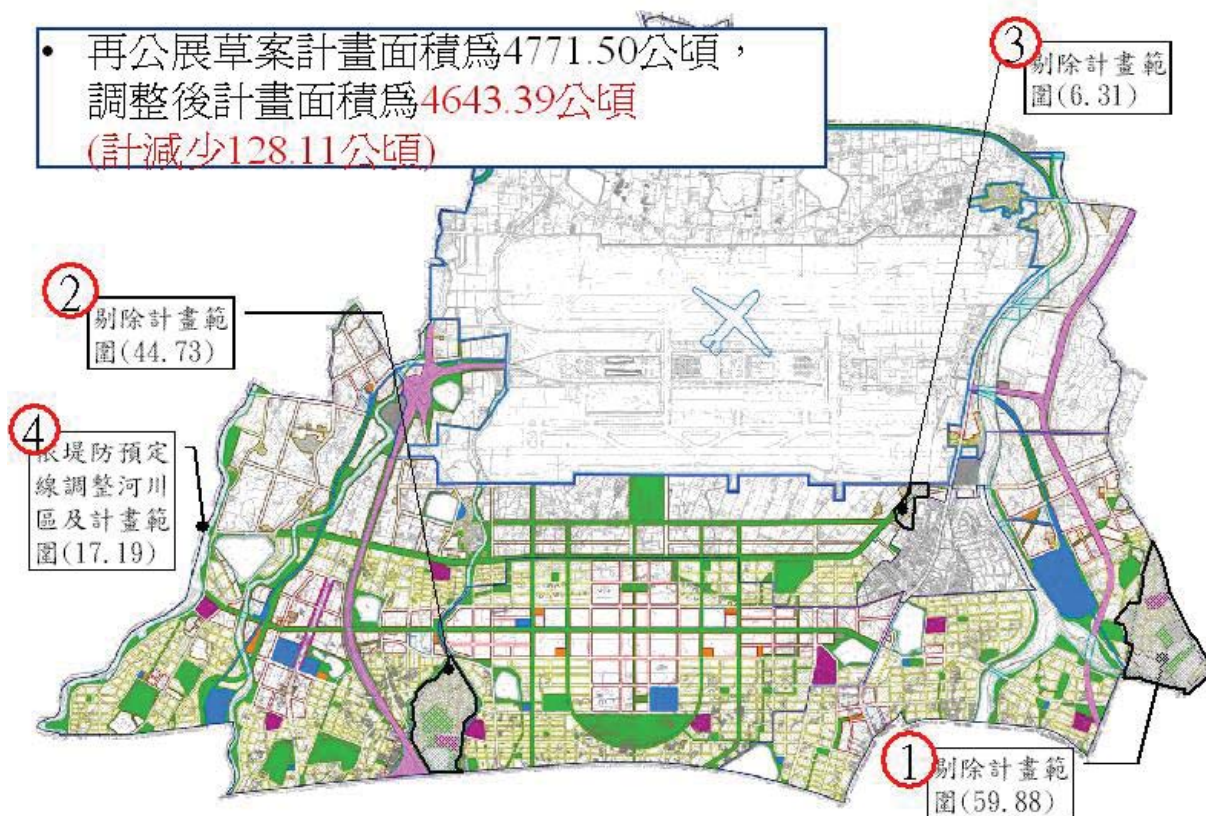


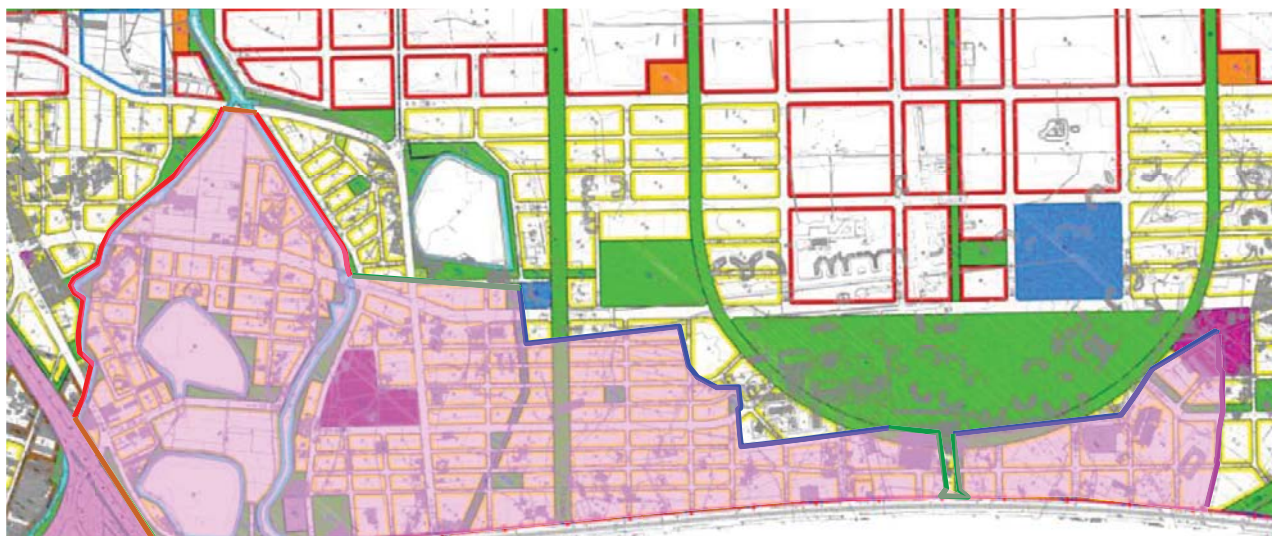
圖 3 再公展草案調整方案示意圖

計畫人口
減少2萬人

推估參數

- 戶量：2.5人/戶
- 單位樓地板：165m²/戶
- 住宅平均容積率：200%

可減少住宅區面
積60~66公頃



- 依832次會議審定內容，兩河流域及宏竹里規劃以住宅區為主，住宅區面積63.14公頃。
- 依自然地形、海軍基地範圍及人為地貌為界，配合整體路網調整。

- 剔除計畫範圍
- 埔心溪堤防預定線
- 海軍基地邊界
- 行政區界(里界)
- 現況道路
- 整體規劃考量

再公展版剔除區附近道路系統

透過東西向聯外道路可達高鐵桃園站、桃園、南崁等地區，亦可透過南北向主要道路連通機場及桃園、八德及國道1號。



- ➡ 聯外道路
- ➡ 主要道路

