

變更高速鐵路桃園車站特定區
主要計畫(第二次通盤檢討)書
(草案)

擬定機關：桃園市政府

中華民國 108 年 5 月 22 日

變 更 桃 園 市 都 市 計 畫 審 核 摘 要 表

項	目	說	明
都 市 計 畫 名 稱	變更高速鐵路桃園車站特定區主要計畫(第二次通盤檢討)案		
變 更 都 市 計 畫 法 令 依 據	一、都市計畫法第26條 二、都市計畫定期通盤檢討實施辦法		
變 更 都 市 計 畫 機 關	桃園市政府		
申請變更都市計畫之機關名稱	桃園市政府		
本 案 公 開 展 覽 起 迄 日 期	公 告 徵 求 意 見	自民國105年11月15日至民國105年12月14日，於桃園市政府都市發展局、中壢區公所及大園區公所公告30日，並刊登自由時報	
	公 開 展 覽		
	公 開 說 明 會		
人 民 團 體 對 本 案 之 反 映 意 見	詳人民團體陳情意見綜理表		
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	市 級		
	內 政 部		

目 錄

第一章 緒論	1
第一節 計畫緣起.....	1
第二節 法令依據.....	1
第三節 檢討範圍與面積.....	2
第二章 上位及相關計畫	4
第一節 上位計畫.....	4
第二節 相關計畫.....	13
第三章 原有計畫概要	22
第一節 發布實施歷程.....	22
第二節 現行計畫內容概要	27
第四章 現況發展分析	34
第一節 自然環境分析.....	34
第二節 社會經濟環境分析	42
第三節 實質環境分析.....	55
第五章 發展預測與檢討分析	78
第一節 計畫年期.....	78
第二節 計畫人口	78
第三節 土地使用分區檢討	83
第四節 公共設施用地檢討	86
第六章 規劃原則與計畫構想	93
第一節 課題與對策.....	93
第二節 發展定位及檢討規劃構想	96
第三節 檢討變更原則.....	106
第四節 變更內容.....	109

第七章 檢討後之計畫內容	114
第一節 計畫範圍與面積.....	114
第二節 計畫年期及計畫人口	114
第三節 土地使用計畫.....	114
第四節 公共設施計畫.....	117
第五節 交通運輸系統計畫	120
第六節 都市防災計畫.....	124
第八章 實施進度及經費	129
第一節 開發方式與主體.....	129
第二節 開發經費及預定時程	129
附錄一 變更高速鐵路桃園車站特定區細部計畫(第二次通盤檢討)案公 共設施用地檢討機關協調會會議紀錄.....	附錄一-1

圖 目 錄

圖一-1 高速鐵路桃園車站特定區都市計畫區位置示意圖	2
圖一-2 計畫範圍行政範圍(里界)示意圖	3
圖二-1 國土空間發展結構圖	5
圖二-2 桃園市未來發展願景示意圖	7
圖二-3 桃園市五個空間發展面向示意圖	8
圖二-4 桃園市十三區發展定位示意圖	10
圖二-5 桃園航空城區域計畫功能分區示意圖	12
圖二-6 擬定桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫計畫範圍示意圖	13
圖二-7 擬定桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫空間發展策略示意圖	15
圖二-8 擬定桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫整體發展構想示意圖	16
圖二-9 桃園都會區航空城捷運線(綠線)路線方案示意圖	17
圖二-10 臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫示意圖	19
圖二-11 桃園市創新研發產業結構與本基地定位示意圖	21
圖三-1 民國 93 年個案變更案編號第三案變更面積示意圖	24
圖三-2 民國 107 年個案變更案編號第一案、第二案變更面積示意圖	25
圖三-3 現行高速鐵路桃園車站特定區主要計畫示意圖	29
圖三-4 現行高速鐵路桃園車站特定區主要計畫交通系統示意圖	32
圖三-5 現行高速鐵路桃園車站特定區主要計畫都市防災計畫示意圖	33
圖四-1 桃園市及本計畫區坡度示意圖	35
圖四-2 桃園市地質分布示意圖	37
圖四-3 高速鐵路桃園車站特定區計畫區水文分布示意圖	38
圖四-4 高速鐵路桃園車站特定區計畫周邊埤塘分佈位置示意圖	39
圖四-5 高速鐵路桃園車站特定區計畫災害潛勢示意圖	40
圖四-6 高速鐵路桃園車站特定區計畫淹水潛勢示意圖	41

圖四-7 近年桃園市、中壢區、大園區及計畫範圍近十年人口成長率趨勢圖	44
圖四-8 中壢區、大園區民國 106 年人口金字塔	46
圖四-9 桃園市近十年各級產業就業人口趨勢圖	47
圖四-10 桃園市與台灣地區相對成長分析圖	51
圖四-11 中壢區 105 年 3 月~106 年 2 月交易均價折線圖	53
圖四-12 大園區 105 年 3 月~106 年 2 月交易均價折線圖	53
圖四-13 高速鐵路桃園車站特定區計畫休閒遊憩資源分布示意圖 ...	54
圖四-14 高速鐵路桃園車站特定區計畫公私有土地分布示意圖	55
圖四-15 高速鐵路桃園車站特定區計畫土地使用現況示意圖	57
圖四-16 高速鐵路桃園車站特定區計畫建物樓層分析示意圖	61
圖四-17 高速鐵路桃園車站特定區計畫建物結構分析示意圖	62
圖四-18 高速鐵路桃園車站特定區計畫公共設施開闢情形示意圖 ...	67
圖四-19 桃園地區目標年之生活用水量趨勢推估圖	70
圖四-20 高速鐵路桃園車站特定區計畫現況道路系統示意圖	74
圖四-21 計畫範圍與周邊城鎮旅行時間示意圖	77
圖五-1 直線最小二乘法人口成長趨勢示意圖	79
圖五-2 公園用地及兒童遊樂場用地 500 公尺服務半徑範圍示意圖 ..	88
圖五-3 文小、文中用地 1,500 公尺服務半徑範圍示意圖	90
圖六-1 高速鐵路桃園車站特定區計畫區域發展定位示意圖	101
圖六-2 高速鐵路桃園車站特定區計畫空間發展構想示意圖	103
圖六-3 高速鐵路桃園車站特定區計畫交通系統發展構想示意圖 ...	104
圖六-4 自行車道系統設置建議	105
圖六-5 變更位置示意圖	113
圖七-1 土地使用計畫示意圖	116
圖七-2 道路系統計畫示意圖	121
圖七-3 區域防災示意圖	125
圖七-4 防(救)災系統計畫示意圖	128

表 目 錄

表二-1 國土空間結構表	4
表三-1 主要計畫歷次都市計畫變更一覽表	22
表三-2 高速鐵路桃園車站特定區主要計畫本次通盤檢討前土地使用 面積表	26
表三-3 現行高速鐵路桃園車站特定區主要計畫土地使用面積表	28
表三-4 本次通盤檢討前道路編號明細表	30
表四-1 近十年桃園市、中壢、大園區及計畫範圍人口成長統計表	43
表四-2 桃園市、中壢區及大園區近十年人口結構表	45
表四-3 桃園市、中壢區及大園區近十年扶養比及老化指數	45
表四-4 中壢區及大園區民國 106 年人口三階段統計表	45
表四-5 桃園市近十年各級產業就業人口數	46
表四-6 桃園市工商及服務業普查統計表	48
表四-7 桃園市各區工商業場所單位及員工人數增減情形一覽表	49
表四-8 桃園區行政區各產業就業員工數比例統計表	49
表四-9 桃園市與台灣地區之相對成長表	50
表四-10 桃園市住宅不動產情況資訊綜理表	52
表四-11 中壢區 105 年 3 月~106 年 2 月交易均價資訊表	53
表四-12 大園區 105 年 3 月~106 年 2 月交易均價資訊表	53
表四-13 高速鐵路桃園車站特定區計畫土地使用現況調查統計表	58
表四-14 高速鐵路桃園車站特定區計畫土地使用現況面積表	59
表四-15 高速鐵路桃園車站特定區計畫建物樓層統計	60
表四-16 高速鐵路桃園車站特定區計畫建物結構面積統計表	60
表四-17 高速鐵路桃園車站特定區計畫公共設施開闢情況統計表	65
表四-18 石門水庫供水區域涵蓋行政區	69
表四-19 桃園及板新地區現況及各目標年生活用水量推估表	69
表四-20 高速鐵路桃園車站特定區計畫重要節點公車及客運系統一 覽表	76
表五-1 高速鐵路桃園車站特定區計畫歷年人口成長統計表	78

表五-2 高速鐵路桃園車站特定區計畫人口預測推估分析表.....	79
表五-3 修正全國區域計畫及桃園市區域計畫(草案)分派本特定區計畫人口表	80
表五-4 格林勞利模式人口推估表.....	81
表五-5 高速鐵路桃園車站特定區主要計畫公共設施用地檢討分析表	86
表五-6 文小、文中用地面積及開闢情形一覽表.....	89
表五-7 中壢區及大園區近十年國小、國中學生人數統計表.....	91
表五-8 目標年國小學生人數推估暨文小用地需求推估表.....	92
表五-9 目標年國中學生人數推估暨文中用地需求推估表.....	92
表六-1 變更內容明細表.....	109
表六-2 變更面積增減統計表	111
表六-3 變更前後面積對照表	112
表七-1 高速鐵路桃園車站特定區計畫公共設施用地明細表.....	119
表七-2 道路編號明細表	122
表七-3 區域防災分析表	124
表七-4 臨時避難場所及中長期收容場所可容納避難人數統計表...	127

第一章 緒論

第一節 計畫緣起

「高速鐵路桃園車站特定區」又稱為青埔地區，係配合「臺灣西部走廊高速鐵路」興建計畫，即高速鐵路桃園站所擬定之特定區計畫，其目的為促進車站周邊土地有效利用，吸引產業及人口進駐，進而帶動車站周邊各地區之發展。

本特定區距離桃園機場僅約 6 公里，為國內外人士出入台灣的重要門戶，近年來政府積極推動「桃園航空城計畫」，發展機場周邊優質產業，將於本特定區設置「桃園會展中心」，以發展為航空城商務中心，帶動未來航空城發展。另外，民國 105 年由行政院國家建設發展委員會提出「亞洲•矽谷」計畫，於同年 9 月 8 日通過「亞洲•矽谷」推動方案，並於 11 月初正式啟動，全力推動物聯網(IOT)產業創新研發及健全創新創業生態體系，目標是鏈結亞洲、連結矽谷等全球知名科技核心聚落創新台灣，讓台灣成為成為亞太青年創新與創業發展基地。在「桃園航空城計畫」、「亞洲•矽谷」推動方案及本特定區內國際商務城、高鐵桃園站及桃園機場捷運等重大建設與計畫的加持下，本特定區儼然成為桃園市的新亮點與門戶城市。

「高速鐵路桃園車站特定區計畫」於民國 88 年 9 月 30 日公告實施，屬主要及細部計畫合併擬定之特定區計畫，後於民國 97 年辦理第一次通盤檢討時，辦理主要計畫及細部計畫分離作業，並分別於民國 98 年及民國 99 年發布實施主要計畫第一次通盤檢與細部計畫第一次通盤檢討案。其中，主要計畫自前次通盤檢討迄今，僅辦理過 2 次個案變更。

依據都市計畫法第 26 條規定，都市計畫發布實施後，擬定機關每三年內或五年內至少應通盤檢討一次，依據發展情況，並參考人民建議作必要之變更；高速鐵路桃園車站特定區自前次通盤檢討迄今已逾 6 年，因高鐵車站附近配合捷運建設，發展腳步甚為迅速，爰辦理本次通盤檢討。另本計畫地形圖完成於民國 98 年，因屬區段徵收整體開發區，發展至今新增大量建案，現況地形已有大幅改變，爰併同辦理本案地形圖修補測。

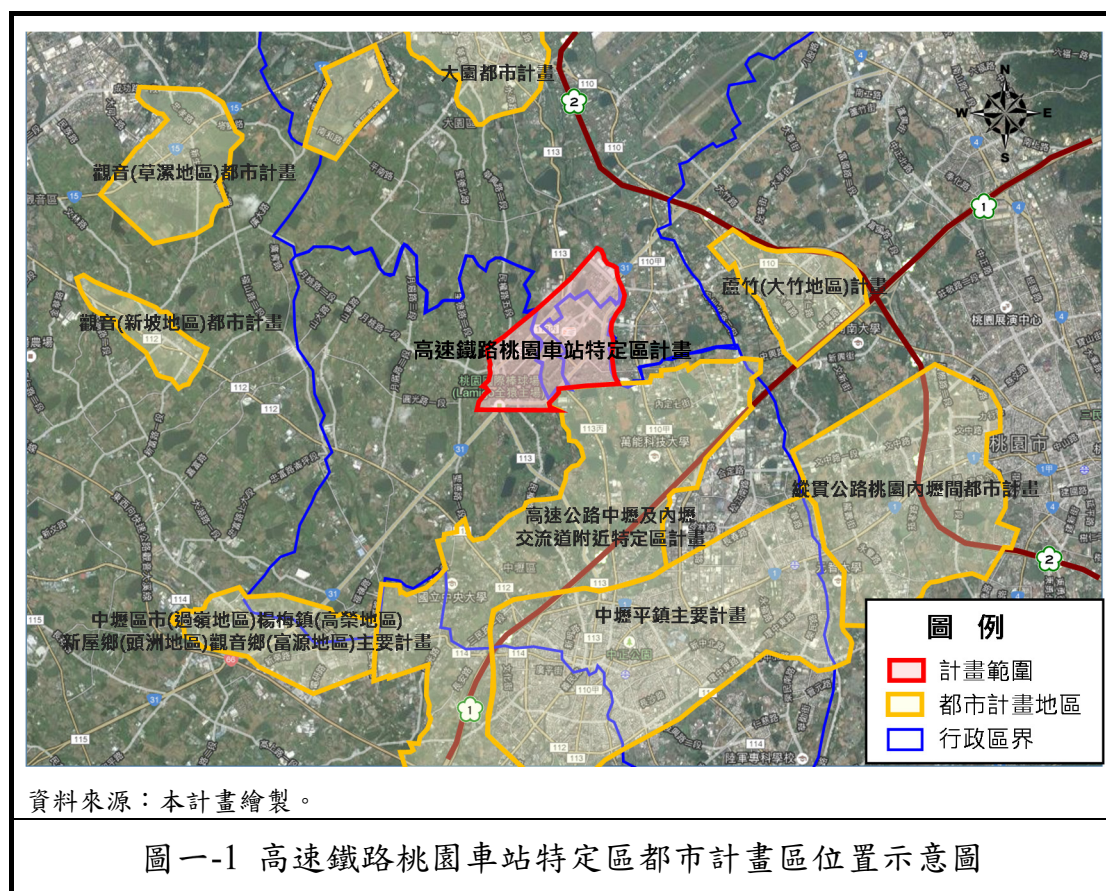
第二節 法令依據

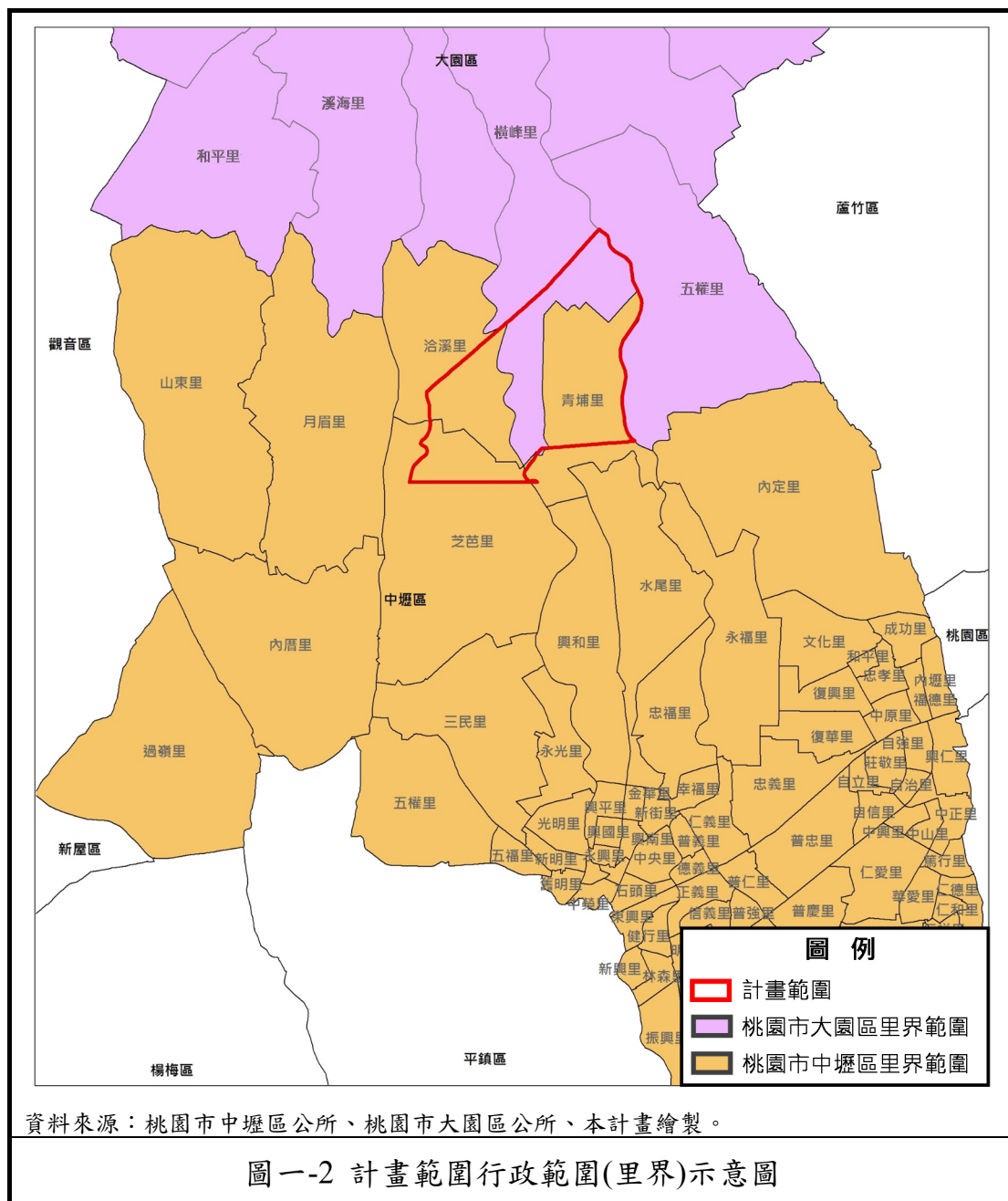
本次通盤檢討係依據「都市計畫法」第 26 條，及「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」相關規定辦理。

第三節 檢討範圍與面積

本特定區位於中壢市北方約 7 公里處，東南距桃園市中心約 10 公里，距中山高速公路約 3 公里餘，北距桃園國際機場約 6 公里。

計畫範圍之東西側以天然河川之新街溪、洽溪中心線為界，參照桃園軍用機場 1990 年日夜均能音量 60DNL 噪音為北側臨界線，南側銜接現有高速公路中壢及內壢交流道附近特定區都市計畫範圍為界。行政區域包含中壢區青埔里、洽溪里、芝芭里及大園區橫峰里所屬部分村里，計畫面積為 490.00 公頃。本計畫位置及範圍詳見圖一-1、圖一-2 所示。





第二章 上位及相關計畫

第一節 上位計畫

一、國土空間發展策略計畫(民國 99 年 2 月)

(一)內容概要

上承「台灣地區綜合開發計畫」(民國 68 年)與「國土綜合開發計畫」(民國 85 年)，重新檢討與研擬國土空間發展基本政策方針。考量未來國土空間發展應於環境保育與國土保安的基本前提下，強化國家發展競爭力與生活品質，提出「三軸、海環、離島」國土空間結構，建構「西部創新發展軸」、「東部優質生活產業軸」與「中央山脈保育軸」、「離島觀光生活圈」及「海洋環帶」。並以區域尺度提出「三大城市區域及東部區域」及地方尺度「七個區域生活圈及縣市合作區域」。另研提國土保育與永續資源管理、創新與產業經濟發展、城鄉永續發展、綠色與智慧化運輸及國土空間治理五大面向之行動計畫。

強化三大城市區域為範圍的整合治理工作，致力建立城鄉夥伴關係，避免內部的零和競爭模式。而三大城市區域在國家層次則採彼此合作的策略，各自發揮區域優勢，透過分工整合、優勢互補，提升國家整體競爭力。

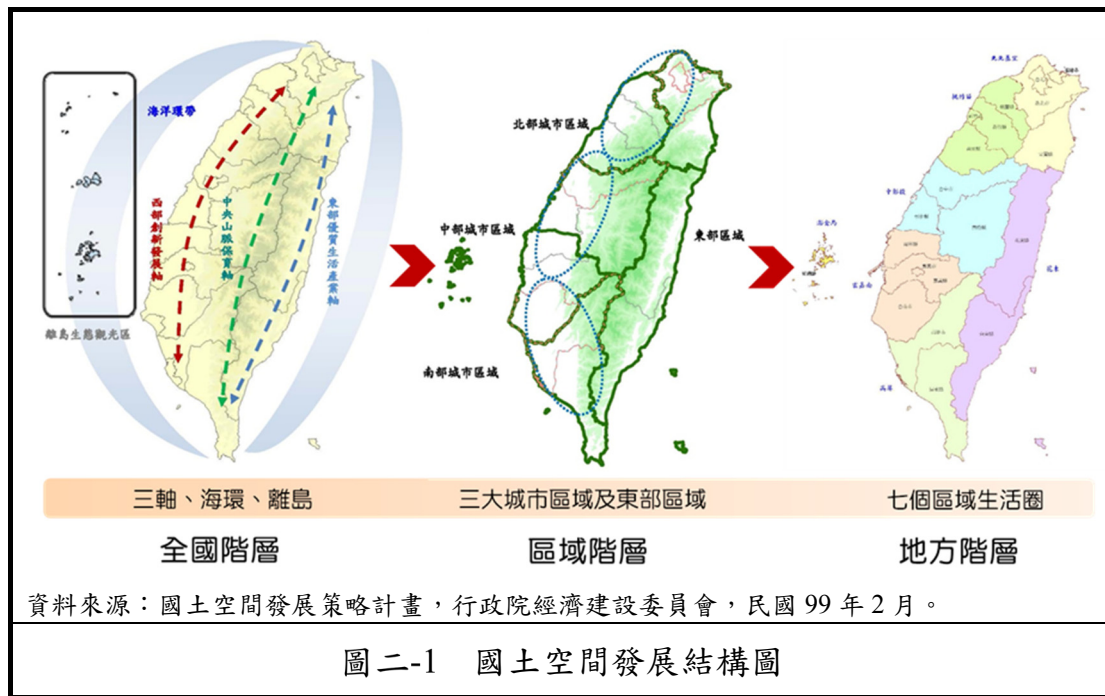
表二-1 國土空間結構表

階層	定位	內涵
國際階層	世界網絡關鍵節點	在世界的網絡中，台灣在 ICT 研發製造、科技創新、同業技術、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	北北基宜、桃竹苗、中彰投、雲嘉南、高屏、花東、彭金馬。
	縣市合作區域	跨域平臺之縣市合作區域。

資料來源：國土空間發展策略計畫，行政院經濟建設委員會，民國 99 年 2 月。

(二)上位指導關係

國土空間發展策略計畫積極強化臺灣優勢，透過強化海、空國際運輸，提升國際運輸格局。本計畫範圍位於桃園市，鄰近機場與高鐵，具國內外交通優勢，加以未來捷運路網之連結，為重要交通節點，極具發展潛力，應加強推動重點產業，提升桃園航空城之機能及國際能見度，使臺灣成為全球網絡成為重要關鍵節點。



二、修正全國區域計畫(民國 106 年 5 月)

(一)內容概要

內政部鑒於莫拉克颱風重創臺灣，並依區域計畫法第 13 條規定緊急辦理臺灣北、中、南、東部 4 個區域計畫檢討變更作業，於民國 99 年 6 月 15 日公告實施「變更臺灣北、中、南、東部區域計畫(第一次通盤檢討)——因應莫拉克颱風災害檢討土地使用管制」。之後為配合國土計畫法草案架構，計畫轉型為政策計畫，修正計畫名稱為「全國區域計畫」及相關內容後，內政部依據區域計畫法第 10 條規定，以民國 102 年 10 月 17 日台內營字第 1020810668 號公告實施全國區域計畫。後於 106 年 5 月 16 日台內營字第 1020810668 號公告實施「修正全國區域計畫」。

1.計畫年期

全國區域計畫之計畫目標年為民國 115 年，以擬訂空間發展策略，引導土地有秩序使用。

2.計畫目標

- (1)劃設環境敏感地區，落實國土保育與管理。
- (2)配合流域綜合治理計畫，進行土地使用規劃與檢討。
- (3)加強海岸地區管理，因應氣候變遷與防災。
- (4)確保農地總量，並維護糧食生產環境。
- (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。

(二)上位指導關係

桃園市為主要核心都市帶動區域整體發展，具多樣性都市產業與服務功能，足以作為周邊區域之生活及就業活動核心。應加強都市與環境的和諧相處，因應不同的環境而有因地制宜的開發手段及強度，將氣候變遷、災害發生的損傷降至最低。

三、全國國土計畫(民國 107 年 4 月)

(一)內容概要

國土計畫法（以下簡稱本法）於民國 105 年 1 月 6 日公布，並於同年 5 月 1 日公告施行。其立法目的係為「因應氣候變遷，確保國土安全，保育自然環境與人文資產，促進資源與產業合理配置，強化國土整合管理機制，並復育環境敏感與國土破壞地區，追求國家永續發展」。依本法第 45 條規定，中央主管機關應於本法施行後 2 年內，公告實施全國國土計畫（以下簡稱本計畫），爰依前規定擬定本計畫。

國土計畫是針對我國管轄之陸域及海域所訂定引導國土資源保育及利用的空間發展計畫，並且也是現有國家公園計畫及都市計畫的上位計畫。有別於直轄市、縣（市）國土計畫係以地方實質空間發展及使用管制為內容，本計畫屬全國性位階，其內容係以追求國家永續發展願景下，就全國尺度所研訂具有目標性、政策性及整體性之空間發展及土地使用指導原則。

(二)上位指導關係

國土計畫法公告實施後，直轄市、縣（市）主管機關應於 2 年內依本計畫指導訂定國土計畫外，現有國家公園計畫及都市計畫亦應遵循並配合檢討。至於政府相關部門計畫如住宅、運輸、產業及重要公共設施等，本計畫已整合納入部會提供的政策指導內容，相關部會亦應遵循配合推動部門計畫。此外，各目的事業主管機關在推動部門計畫時，應於先期規劃階段，依本法第 17 條規定徵詢同級主管機關意見，避免不同計畫間之競合，以共同落實國土永續發展目標。

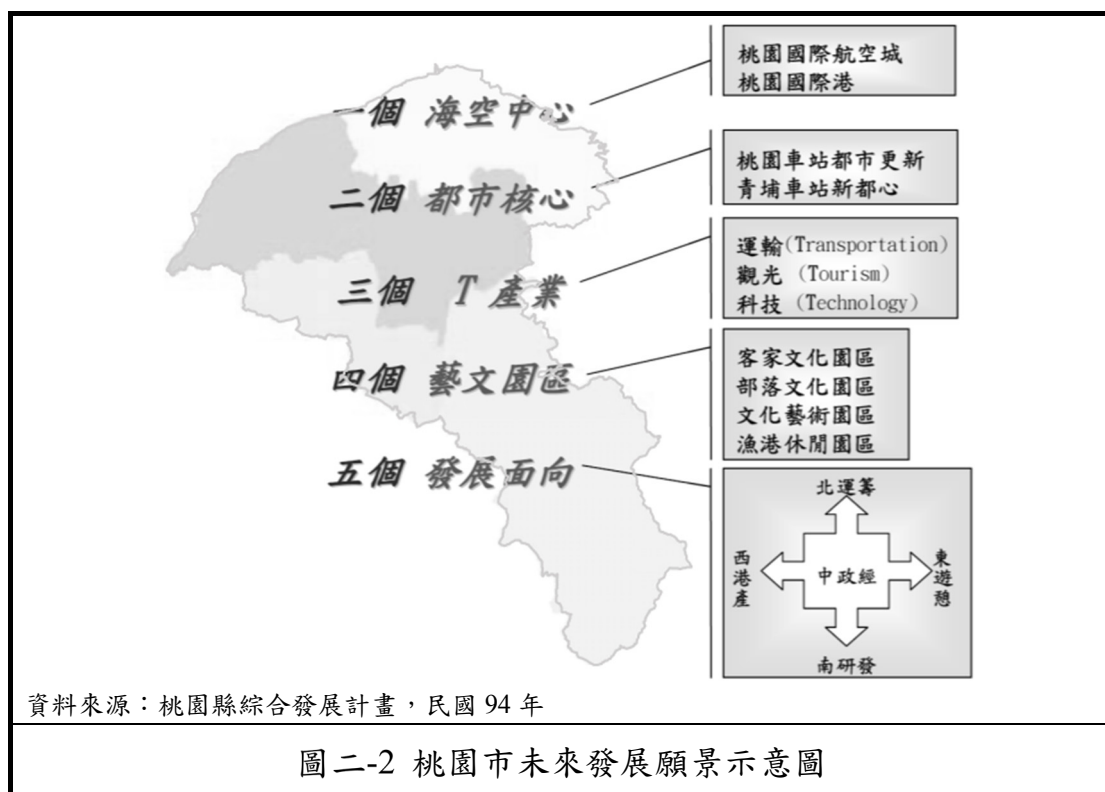
四、桃園縣綜合發展計畫(民國 94 年 1 月)

(一)內容概要

1.發展理念與願景

針對桃園縣(現桃園市)既有利基與優勢條件，提出桃園縣(現為桃園市)未來之發展理念，包括以下三點：(1)面向國際，區域整合(2)利用利基，發展潛力(3)綜合考慮，重點發展。

根據上述發展理念，勾勒桃園縣(現桃園市)未來之發展願景，包括一個海空中心(桃園國際航空城及桃園國際港)、二個都市核心(桃園及中壢都市發展核心)、三個 T 產業(即運輸 Transportation、觀光 Tourism 與科技 Technology 等三 T 產業)、四個藝文園區(客家文化園區、部落文化園區、文化藝術園區與漁港休閒園區)及五個發展面向(即北運籌、中政經、東遊憩、南研發與西港產)。



2.空間結構發展概念

(1)空間發展帶

依桃園縣(現桃園市)自然與實質環境特徵--海、田、城、山，將桃園縣(現桃園市)由西至東劃分為濱海發展帶、產業發展帶、城市發展帶以及觀光發展帶四個空間發展帶，並規劃各個別發展帶之主要發展概念，勾勒出桃園縣(現桃園市)整體發展之空間格局，期望落實空間結構發展構想，作為後續各部門計畫研擬實質發展計畫之基礎規劃藍本，藉以強化北運籌、中政經、西港產、南研發及東遊憩五大

分區之功能與特色。

(2)發展面向

發展面向考量各地區特性予以定位，以有效利用公共資源之分配，達成區域聚集發展及形塑地區特色等實質效益。

- A 北運籌：以桃園國際機場所位處於之大園及蘆竹為中心，發展結合鄰近鄉鎮發展為國際航空城、國際會議中心與物流轉運中心等。
- B 中政經：包括桃園、中壢、平鎮、及八德四個行政區，定位為桃園縣(現桃園市)之政經金融中心及都市更新特區。
- C 東遊憩：包括大溪及復興兩區，定位於觀光遊憩軸帶及民俗文化據點。
- D 南研發：以楊梅及龍潭為主，定位在發展科技研發中心。
- E 西港產：包括觀音與新屋，利用該區之產業及濱海區位特性，定位為發展國際工商港化園區及濱海親水藍帶。



(二)上位指導關係

本特定區橫跨大園區與中壢區，其位處於「桃園縣綜合發展計畫」內空間結構的「北運籌空間發展帶」與「中政經空間發展帶」，依該計畫所擬定，未來在「北運籌區域」內之城市發展方向，應朝向國際航空城、國際會議中心與物流轉運中心機能為主，並且暢通都市交通動脈，加強產業基礎設施與相關建設投資，兼顧建設與管理，促進產業研發升級；「中政經區域」內之城市的發展方向應朝向行政管理、金融貿易、工商服務業機能為主，並且透過交通設施的建設，

來達到便捷運輸交通軸帶，提高行政效率以及服務品質；闡述了本特定區將來作為支援與服務之空間角色定位。

五、桃園市區域計畫(草案)(民國 99 年 1 月)

(一)內容概要

1.計畫年期

配合航空城計畫，短程計畫年期為民國 110 年；長程計畫年期為民國 130 年。

2.總目標

重新檢視現有資源，瞭解桃園縣(現桃園市)本質、特色，以及近年發展趨勢，整合全縣地理、人口、資源、經濟等面向，提出具前瞻性之願景、目標與部門發展策略，推動桃園縣(現桃園市)成為具國際競爭力城市。

3.計畫願景

在全球化趨勢下兼顧城市獨特紋理與文化，調合傳統與創新，以「創意、永續、桃花園」為願景，創造具有全球競爭力的特色城鄉。

- (1)以創意啟發城鄉發展潛能，結合地方文化資產及特色。
- (2)以生態、生活、生產並重之永續精神提高城鄉競爭力。

4.空間發展結構

本計畫參考國土計畫之精神，劃分為四大功能分區，摘述如下：

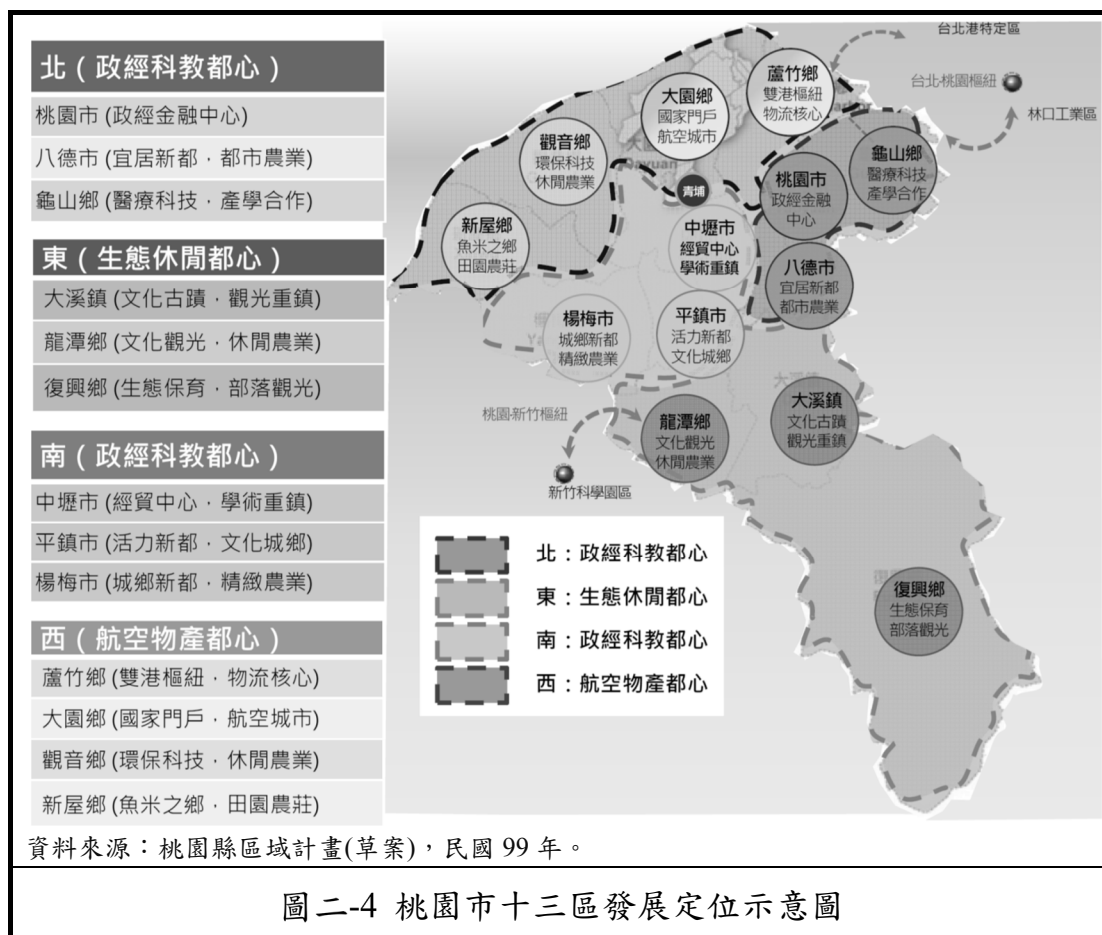
- (1)國土保育地區：以保育及保安為原則，並予限制開發使用，對環境劣化地區應加強辦理復育。
- (2)農業發展地區：確保基本糧食安全，積極保護大面積重要農業生產環境及基礎設施，並避免零星散漫之發展。
- (3)城鄉發展地區：以集約發展、成長管理為原則，創造寧適之生活環境及有效率之生產環境，確保完整之配套公共設施。
- (4)海洋資源地區：以保育及保安為指導原則，對港口、航道、漁業、觀光、能源、礦產及其他重要資源，應有整體規劃並增進其產業效益。

5.鄉市鎮發展定位

桃園縣(現桃園市)十三鄉鎮市(區)未來發展，以均衡區域發展治理之角度，北都心以桃園區為領航者；東都心以大溪區、龍潭區為發展重點；南都心以中壢區為發展核心；西都心則以航空城為重，四大都心各有一個發展核心，以確實達成區域治理均衡發展之目標。

中壢區位於桃園市境內平地行政區的中央，其交通條件優越，

與八個行政區相鄰，為桃園市內交通線輻輳中心，早年即為鄰近地區的經濟中心，境內水渠豐沛，老街溪、新街溪蜿蜒市區而過，此外大學院校數目居全市之冠，成為中壢工業區人才培育的搖籃，故以發展經濟貿易與學術重鎮為其主要發展定位；大園區位於桃園市轄區西北部，西北瀕臨台灣海峽，區內多為平原、稻田、或是廣闊之平地，是台灣桃園國際機場和未來桃園航空城的所在地，亦為桃園市政府推展航空城物流西都心之重點發展區，故以國家門戶、航空城市為其主要發展定位。



圖二-4 桃園市十三區發展定位示意圖

(二)上位計畫指導關係

本特定區橫跨大園區與中壢區，大園區發展定位屬西「航空物產心」，且為「國家門戶，航空城市」為發展，中壢區發展定位屬南「政經科教都心」，且為「經貿中心，學術重鎮」為發展。應配合航空城重大建設，透過軌道運輸系統及功能分區，發展兼俱機場相容產業及航空生活機能軸帶，作為支援桃園航空城之發展腹地，啟動機場經濟發展、提升全縣產業競爭優勢。機場周邊的產業發展與土地利用、運輸規劃，將大園帶入了一個嶄新的領域，桃園航空城的規劃，以機場結合周邊土地共同規劃，為大園區引進更多相關產業及人口，因此應積極創造國家門戶意象並將大園區打造為一個航空城市的都市型態。

六、桃園航空城區域計畫(民國 99 年 4 月)

(一)內容概要

為整合桃園國際機場及其周邊特定區域之地理、人口、資源、經濟活動等相互依賴及共同利益關係，內政部民國 99 年 4 月 28 日內授營綜字第 0990803264 號函核定「桃園航空城區域計畫」，桃園縣政府民國 99 年 4 月 30 日府城規字第 0990159952 號函公告，並自 5 月 1 日起實施。第一階段目標年為民國 110 年，計畫面積 6,150 公頃。期以「東亞航空轉運中心」作為國際之基礎，建構「臺灣航空產業鏈結中心」引領航空產業發展，並以「綠色優質環境永續生態城」作為因應全球氣候變遷首要前導示範地區。

桃園航空城區域計畫規劃八大功能分區，包括機場專用區、自由貿易港區、機場相容產業園區、經貿展覽園區、生活機能地區、航空服務生活地區、農產加值展銷地區與濱海遊憩地區；建構六軸三環發展軸帶，以交通建設串聯各功能分區之機能，相互帶動地區發展。

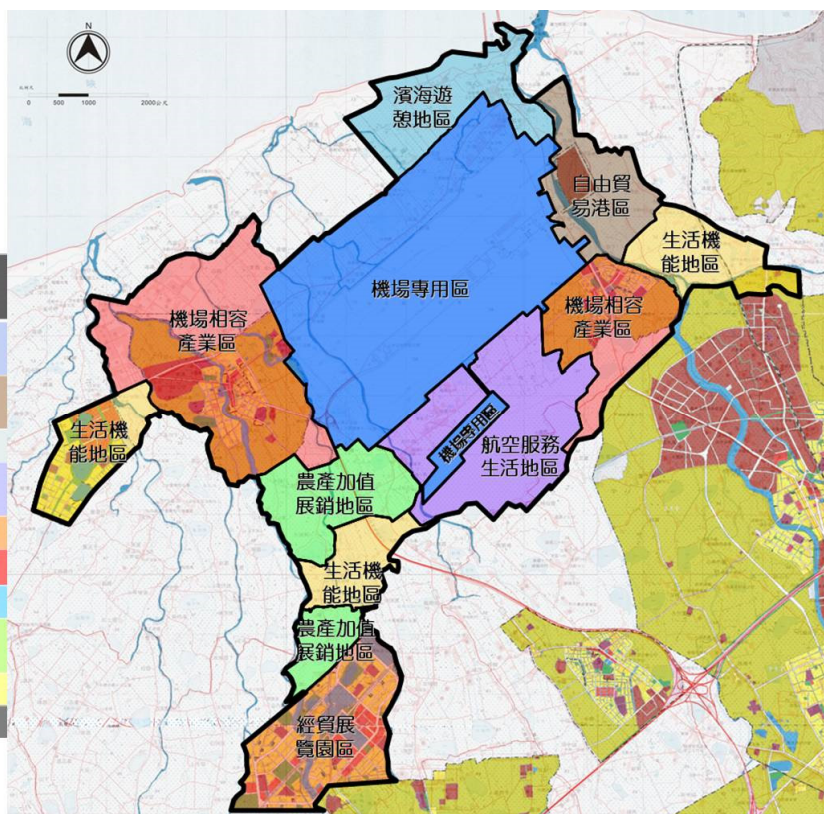
(二)上位計畫指導關係

本特定區位於桃園航空城區域計畫中所劃設之「經貿展覽園區」，產業發展重點即為推廣經濟貿易及相關展覽。故高鐵桃園站周邊應發展商務機能，做為產業資訊交換及產業研發中心，並提供會展空間媒合國際貿易活動，搭配高鐵車站與捷運系統，提供服務商務經貿人士所需之便捷交通運輸服務，並於周邊打造完整舒適之步行與自行車路網，輔以完善的生活服務及運動休閒機能，打造國際人才所需的舒適友善環境。

桃園航空城 功能分區圖

功能分區	面積 (公頃)
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



資料來源：桃園航空城區域計畫，桃園市政府，民國 99 年 4 月。

圖二-5 桃園航空城區域計畫功能分區示意圖

2.計畫目標

計畫由全球競爭角度，從國土、區域、跨域及桃園市空間特性，以永續發展為基礎，訂定「領航空港・綠色永續健康城」為計畫定位，在五大發展目標下訂定各項發展次目標，建立減量、減碳、綠色導向的健康城市。在此定位下，計畫目標如下：

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

3.空間發展策略

(1)東向

雙港合一，創造桃園國際機場人流、物流鏈結以西濱快速道路串聯桃園國際機場及臺北港，利用海運運輸成本低廉優勢及空運之時間優勢，原料半成品透過海港進口，加工後利用空港出口，發揮物流最大綜效，本計畫規劃之自由貿易港區將具備物流、製造與支援等三項機能。

(2)西向

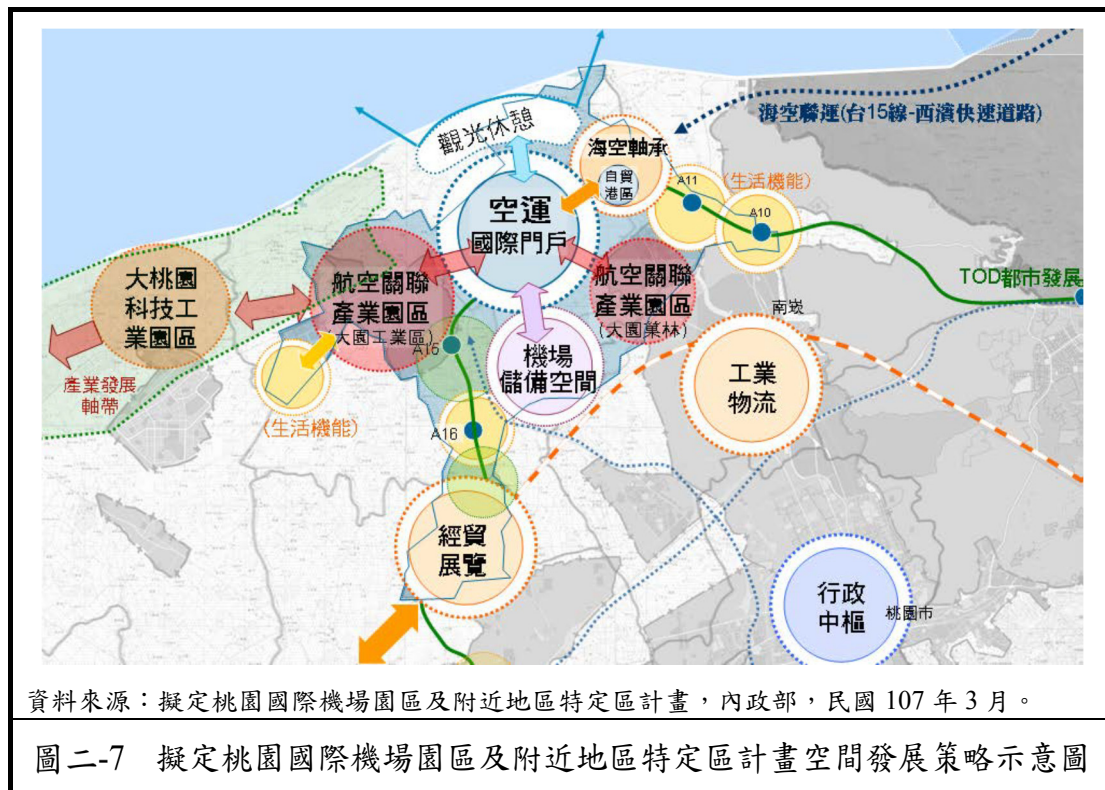
支援大桃園科技工業園區，發展新興科技軸帶西北側銜接大桃園科技工業園區，透過機場園區帶動的物流及產業效益，向西串連大桃園科技工業園區產業軸帶，帶動新興、高科技產業成長，同時支援機場相關產業發展。

(3)北向

連結沿海遊憩廊帶，引導觀光人流竹圍漁港是北桃園唯一的漁港，周邊自然環境景觀海濱風貌豐富，為桃園重要海濱遊憩廊帶，透過遊憩功能之提供，豐富發展機能。

(4)南向

推動產業及生活支援服務，連結高鐵國際商務城以 TOD 發展概念整體規劃捷運車站及其周邊土地，向南銜接高鐵國際商務城之經貿展覽功能；並透過捷運廊道連結桃園及中壢政經都心。



圖二-7 擬定桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫空間發展策略示意圖

4. 整體發展構想

(1) 土地使用面

- A. 依桃園國際機場園區綱要計畫，將現有機場範圍及擴建用地劃設機場專用區，以現有自由貿易港區及擴充用地劃設自由貿易港專用區，規劃引進物流機能，吸引高附加價值之物流服務業者進駐。
- B. 以 60 分貝噪音線以北之中環產業環帶劃設產業專用區，發展核心及次核心產業，並考量產業活動及類型之變動性，規劃不同面積規模之街廓，增加開發招商之彈性。
- C. 配合捷運車站 TOD 規劃理念，劃設商業發展核心及停車空間，三處主要發展核心及次核心地區規劃高強度之商業發展，並鼓勵多樣化且混合使用之土地使用型態。
 - 轉運核心：以捷運 A11 站/G32 站為核心，鼓勵產業、商業及混合使用型態。
 - 商業核心：位於計畫區中央，以 G15 至 G16 站間，規劃商業機能，發展為商業核心。
 - 政經核心：捷運 A16 站/G18 站周邊規劃行政中心及商業機能。
- D. 住宅使用劃設於以現行 60 分貝噪音線以南，延伸連接至高鐵桃園車站特定區及南崁新市鎮都市計畫區，並以人行、自行車藍綠軸串連延伸至其他土地使用分區。
- E. 注重都市設計並由地方特色發掘創造獨特新風貌，凝聚地方情感。

(二)對本計畫之影響

高速鐵路桃園車站特定區之發展將朝向「以商務、國際交流為主軸之國際商務城」，綜觀本特定區內各項基礎公共設施均已完備，近來更有民間參與投資建設，未來亦可透過便捷之交通運輸系統與航空城特定區緊密相連，提供國際商務城之經貿展覽功能，以及相關產業及生活支援服務。

二、桃園都會區大眾捷運系統綠線(航空城捷運線)暨土地整合發展可行性研究報告書(民國 100 年 7 月)

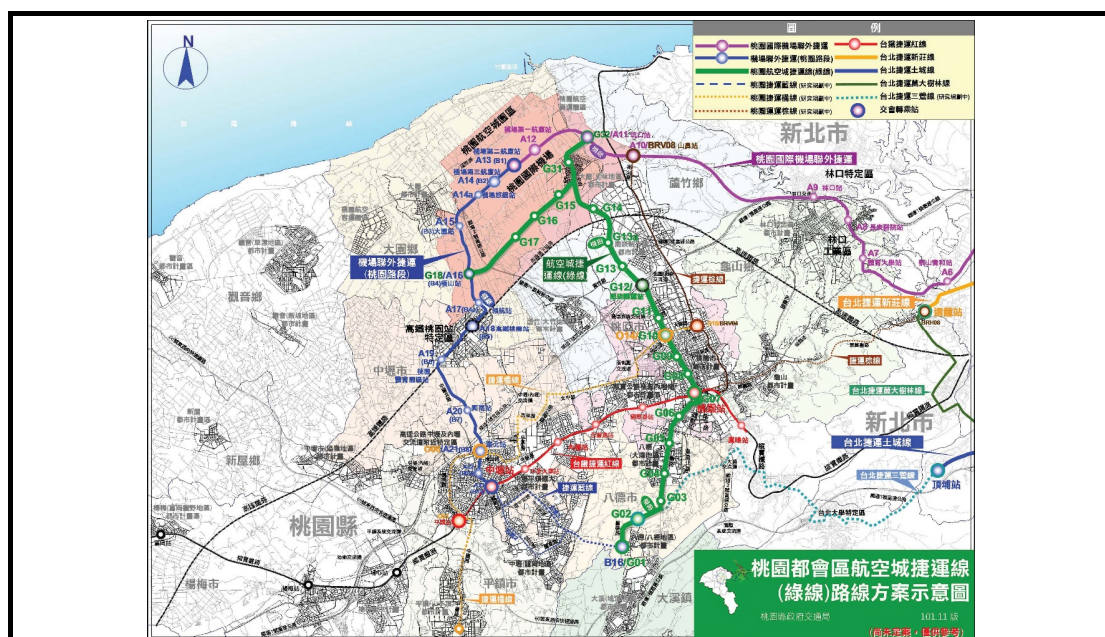
(一)內容概述

1.計畫目的

配合政府推動大眾運輸綠色交通政策及政府重大發展計畫，整體考量規劃範圍內相關重大建設，如臺鐵高架捷運化路線、機場捷運建設、航空城計畫等，探討於航空城航空產業園區與大園-蘆竹-桃園-八德路廊興建捷運綠線(航空城捷運線)的可行性，改善桃園地區交通壅塞，提高大眾運輸系統服務水準，促進地區經濟發展。

2.計畫內容

北自航空城特定區，桃園市大園區、蘆竹區、桃園區與八德區等 4 個區，提供桃園都會區東側主要廊帶之交通運輸服務。路線全長約 27.8 公里、設 21 座車站(含地下車站 10 座與高架車站 11 座)；路線及場站詳見圖二-9。



資料來源：桃園市政府交通局，民國 100 年 7 月。

圖二-9 桃園都會區航空城捷運線(綠線)路線方案示意圖

(二)對本計畫之影響

航空城捷運線規劃與臺鐵高架化建設計畫及機場捷運線直接轉乘，形成「口」字型路網後，能充分發揮捷運路網效益，不僅可以達到經濟規模，更能相輔相成，得以發揮乘數的效益。航空城捷運線將成為航空城聯外交通骨幹，同時串聯起大台北地區的捷運系統與其他原有的交通網絡，增加了捷運沿線各城鎮再發展的可及性。

本特定區內規劃設有捷運藍線 A17(領航站)、A18(高鐵桃園站)及 A19(桃園體育園區)等三站，待捷運開通後，可由捷運藍線 A16 站轉乘捷運綠線，提供中壢-航空城-蘆竹-桃園市區-大溪間之交通運輸服務，有助於吸引更多人口進駐，加速周邊土地整體開發，帶動本特定區的發展。

三、臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫第二次修正計畫書(交通部高速鐵路工程局，民國 102 年)

(一)內容概述

臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫為政府既定政策及未來重要施政方針，且已報奉行政院核定納入「愛台 12 國家發展重點計畫」。首要建設目標係將國家門戶（桃園國際機場）與北部地區重要的交通樞紐—臺北車站及高鐵桃園站連結，提供航空旅客快速、停站少的直達車，並提供市區預辦登機及行李託運之加值服務，旅客可以事先於臺北車站託運行李，並取得登機證；另一個建設目標則是配合沿線都市發展，帶動地方繁榮，提供每站停靠的普通車以服務通勤旅客，均衡城鄉發展。

路線自桃園國際機場往東經林口、新莊至臺北車站附近，往南經高鐵桃園站至中壢市中豐路與環北路口，範圍涵蓋臺北市（大同區、中正區）、新北市（三重區、新莊區、泰山區、林口區）、桃園縣（龜山鄉、蘆竹鄉、大園鄉、中壢市），路線全長約 51.03 公里，最大坡度達 4.92%，最小之轉彎半徑 100 公尺，其中地下段約 10.92 公里，高架段約 40.11 公里，共設置青埔機廠(鄰近 A17 車站)及蘆竹機廠(鄰近 A11 車站)，沿途共有 22 座車站，包括 15 座高架車站、7 座地下車站。

(二)對本計畫之影響

因應桃園地區近年來工商及人口成長快速，運輸需求提升，桃園國際機場捷運系統完通車後，可促使台北市、新北市與桃園市之間形成大臺北一日生活圈，另可配合沿線既有都市發展，帶動地方繁榮，促進城鄉均衡發展。本特定區內規劃設有捷運藍線 A17(領航站)、A18(高鐵桃園站)及 A19(桃園體育園區)等三站，未來機場聯外

捷運通車，可連通臺北市、新北市與桃園中壢區，將有助於提高本區對外便捷性，提供商務經貿人士所需之便捷交通運輸服務，符合地區未來發展需求，進而有效提高地區之競爭力。



四、亞洲·矽谷推動方案（民國 105 年 6 月）

（一）內容概述

為促進國內產業轉型升級，再創經濟發展動能，政府以「連結在地」、「連結未來」，以及「連結國際」等三大連結為原則，提出「亞洲·矽谷」、「智慧機械」、「生技醫藥」、「綠能科技」、「國防產業」、「新農業」，及「循環經濟圈」等產業創新計畫，作為未來產業發展方向。亞洲·矽谷等計畫將引領國內業者從在地需求出發，發展產業創新聚落，進而連結全球創新能量；同時達成提升技術水準、平衡區域發展、創造就業機會之效益。

基此，國發會規劃「亞洲·矽谷推動方案」，並於 105 年 9 月 8 日提報行政院第 3514 次院會通過，將由「推動物聯網產業創新研發」及「健全創新創業生態系」二大主軸，希望能在既有的半導體、ICT 等產業基礎上，結合軟體實力及創新能力；同時也將連結全球先進科技研發能量、國際人才、資金及市場等關鍵資源，引導出新經濟發展模式，期以物聯網促進產業轉型升級，以創新創業驅動經濟成長。

1.計畫架構

該方案之推動架構可分為「一個物聯網創新生態系」、「二大主軸」、「三大連結」、「四大策略」。

(1)一個物聯網創新生態系

係指建構一個以研發為本的創新創業生態系，結合大學院校、大企業、研究機構及新創中小企業所群聚之力量，提供研發、創新平台及技術上的支持；此外，由政府提供資金協助、人才培育、法規鬆綁等各項協助，以完善創新創業生態系。

(2)二大主軸

係指「推動物聯網產業創新研發」及「強化創新創業生態系」二大推動主軸。「亞洲·矽谷」推動方案將透過活絡創新人才、完善資金協助、完備創新法制及提供創新場域等方式，達到強化發展條件，完善物聯網創新生態體系，善用台灣優勢，建置物聯網軟硬整合試驗場域，深化國內外鏈結，提升研發能量及參與標準制定。

(3)三大連結

透過「連結在地」將過去中央政府主導的模式，轉變為與地方合作；「連結國際」部分，銜接國際人才、資金、技術及市場等關鍵資源，促進我國技術進步與人才國際化；「連結未來」部分，讓臺灣從過去強調硬體實力，進化轉型為軟硬整合。

(4)四大策略

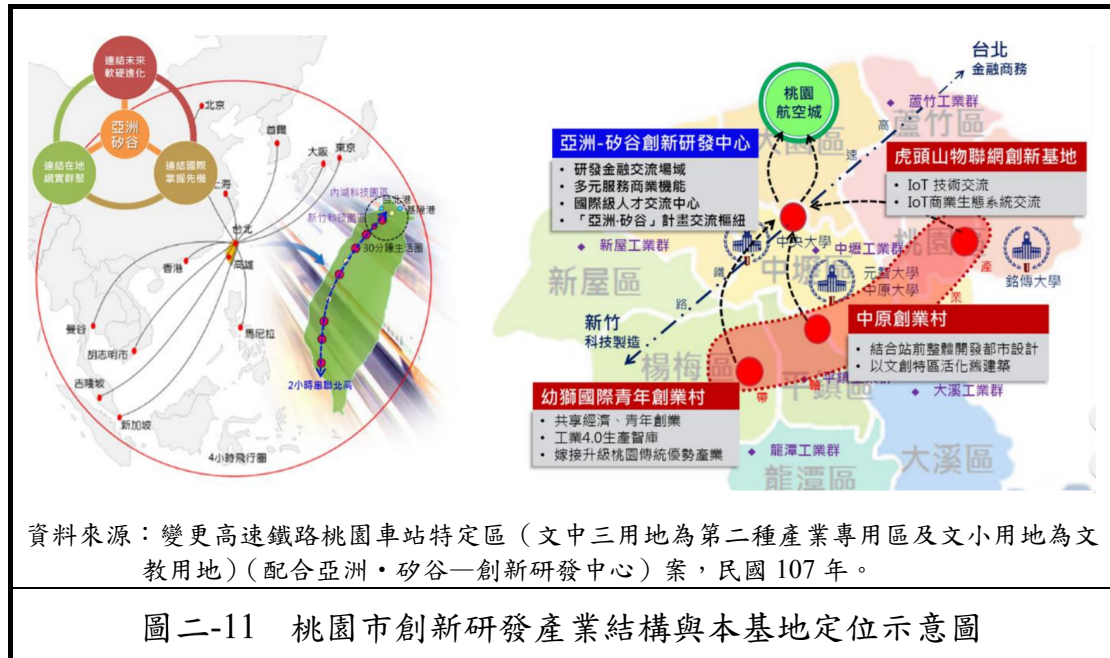
- A 體現矽谷精神，強化鏈結亞洲，健全創新創業生態系
- B 連結矽谷等國際研發能量建立創新研發基地
- C 軟硬互補，提升軟實力建構物聯網完整供應鏈
- D 網實群聚，提供創新創業與智慧化多元示範場域

2.創新研發中心

「亞洲·矽谷」計畫中，以桃園市作為物聯網(Internet of Things, IoT)研發中心與試驗場域，而「亞洲·矽谷」計畫欲引入之產業，以及培育專業人才所需之場域，則落於本特定區內之「創新研發中心」。「創新研發中心」未來擬引進高科技、文教休憩及相關工商服務等產業，吸引國內外企業及人才進駐，並透過商務活動與技術分享增加經驗交流，以提升智慧及創新產業技術與知識，促進軟體、文化創意相關產業之發展，帶動台灣傳統產業之提升與轉型。

除本基地外，桃園市近年重要創新產業發展基地尚有虎頭山物聯網創新基地、幼獅國際青年創意村、中原創業村等，以整體發展

布局觀察，目前楊梅區「幼獅國際青年創業村」、中壢區「中原創業村」、桃園區「虎頭山物聯網創新基地」，皆有相應之重點發展領域，卻缺乏實質空間提供各領域之創新研發產業展示與交流，此即為「創新研發中心」定位之重點。



規劃建構之「創新研發中心」可協助台灣大專院校國際化，鼓勵世界各國年輕人來台學習，並透過台灣育成系統，幫助國際年輕人在台灣創業，目標打造「亞洲青年創新 IPO 中心」。

未來建物初步規劃三大功能分區，分別為「創新研發區」在此區內配置實驗工坊、管理服務中心、餐飲及休閒等空間；「人才交流區」，在此區內配置創新人才訓練、展覽空間、育成中心、創新成品展售中心等空間；「商旅服務區」此區內規劃配置交誼廳、視訊中心、零售商業服務與人才住宿設施等空間，提供各地人才之需。

(二)對本計畫影響

本計畫為「亞洲·矽谷」欲引入之產業及培育專業人才所需之場域之一，預定於本計畫區桃園捷運站(A19)旁之第二種產業專用區設置「創新研發中心」，面積約為 8 公頃，採分期開發方式。配合前述推動方案，民國 107 年發布實施變更文中三用地為第二種產業專用區之個案變更案，待此案開發完成後，將達到完善國際教育環境，吸引國際企業設立研發中心，促進國際優質新創人才加入，匯聚創新能量。

第三章 原有計畫概要

第一節 發布實施歷程

一、計畫實施歷程

高速鐵路桃園車站特定區計畫於民國 88 年 9 月 30 日公告發布實施，後於民國 98 年辦理第一次通盤檢討時，因應地方發展需求，辦理主要計畫與細部計畫拆離，另於民國 99 年發布實施細部計畫第一次通盤檢討。主要計畫部分，前次通盤檢討迄今僅辦理過 2 次個案變更，其辦理歷程如下表：

表三-1 主要計畫歷次都市計畫變更一覽表

編號	計畫名稱	發布實施日期及文號
1	擬定高速鐵路桃園車站特定區計畫案	民國 88 年 9 月 30 日 府工都字 204701 號
2	變更高速鐵路桃園車站特定區計畫〈部分灌溉溝渠用地、公園用地、住宅區、河川區為道路用地；部分道路用地為住宅區、灌溉設施專用區；部分住宅區為住宅區(再發展區)；灌溉溝渠用地為灌溉設施專用區〉案	民國 91 年 3 月 21 日 府城鄉字 910052982
3	變更高速鐵路桃園車站特定區計畫(配合多功能棒球場體育園區計畫)案	民國 93 年 2 月 5 日 府城鄉字 930021786 號
4	變更高速鐵路桃園車站特定區計畫(配合區段徵收工程作業)案	民國 93 年 4 月 23 日 府城鄉字 930096808 號
5	變更高速鐵路桃園車站特定區計畫(配合中正國際機場聯外捷運系統建設計畫)案	民國 93 年 5 月 19 日 府城鄉字 930116655 號
6	變更高速鐵路桃園車站特定區計畫(配合區段徵收工程作業)案(配合區段徵收工程作業)案變更內容明細表第三案【原部分住宅區、住宅區(再發展區)變更為道路用地】案	民國 93 年 5 月 27 日 府城鄉字 930125938 號
7	變更高速鐵路桃園車站特定區計畫(配合巨蛋棒球場設置計畫)案	民國 93 年 10 月 7 日 府城鄉字 930252924 號
8	變更高速鐵路桃園車站特定區計畫(配合區段徵收工程作業)(部分公園用地及綠地	民國 94 年 6 月 28 日 府城鄉字 0940162139 號

編號	計畫名稱	發布實施日期及文號
	為宗教專用區)案	
9	變更高速鐵路桃園車站特定區計畫(調整機關用地二之指定用途及變更部分機關用地三為第二種商業區、部分第二種商業區為機關用地案	民國 96 年 8 月 28 日 府城鄉 0960286617 號
10	變更高速鐵路桃園車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)案	民國 98 年 12 月 24 日 府城規字 0980492908 號
11	變更高速鐵路桃園車站特定區主要計畫(環保設施用地為機關用地)案	民國 104 年 4 月 21 日 府都綜字第 10400722541 號
12	變更高速鐵路桃園車站特定區(文中三用地為第二產業專用區及文小用地為文教用地)(配合亞洲、矽谷—創新研發中心)計畫案	民國 107 年 11 月 5 日 府都綜字第 10702678710 號

資料來源：桃園市政府城鄉發展局都市計畫書圖資料查詢系統，本計畫彙整。

二、計畫面積釐正

(一)公園用地面積

本計畫之公園用地(公五)於擬訂計畫面積為 0.23 公頃，後於民國 93 年 4 月 23 日發布實施之「變更高速鐵路桃園車站特定區計畫(配合區段徵收工程作業)案」變更第三案，變更公五用地為住宅區，惟當時變更面積誤植為 0.2561 公頃，使公五用地變更面積已超出原擬訂面積，故於民國 98 年 12 月 24 日發布實施之「變更高速鐵路桃園車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)案」計畫書，其各項公園用地加總面積非等於公園用地總面積，應予釐正，以符實際。

本次通盤檢討公園用地與住宅區面積應配合釐正，釐正後公園用地總面積應增加 0.0261 公頃，修正後公園用地總面積為 26.45 公頃，與現行計畫各項公園用地面加總與得以相符；住宅區面積應減少 0.0261 公頃，修正後住宅區總面積為 184.06 公頃。

三、變更部分住宅區(再發展區)(0.1324 公頃)、住宅區(0.0305 公頃)為兒童遊樂場(0.1629 公頃)，變更部分住宅區(0.0055 公頃)為綠地(0.0055 公頃)，變更公五用地(0.2561 公頃)為住宅區(0.2561 公頃)，變更機四用地(0.3131 公頃)為停車場用地(0.3131 公頃)，變更停一用地(0.3133 公頃)為住宅區(0.3133 公頃)。

計畫區北隅文中一用地之西南側(民生社區)	住宅區 (再發展區)	0.1324	兒童遊樂場	0.1629	民眾陳情(人陳4)九之一號道路施工致使民宅與道路落差過大，嚴重影響建物結構安全，建請補辦徵收。	有關民生社區北側原增設8公尺道路擬向北調整範圍部分，應另案再行辦理公開展覽及說明會，若公開展覽期間無該案之陳情反對意見，則免再呈報內政部審議。
	住宅區	0.0305				
	住宅區	0.0055	綠地	0.0055		
	公園	0.2561	住宅區	0.2561	1. 為達區段徵收計畫之財務收入自償原則。 2. 原公園用地現有的高程與西側住宅單元之落差過大不利民眾使用，且週邊尚有公一、文小一、文中一等用地，足以提供該區鄰里住戶日常休閒活動場所使用。	
	機關用地	0.3131	停車場用地	0.3131		
	停車場用地	0.3133	住宅區	0.3133		

資料來源：本計畫彙整。

圖三-1 民國 93 年個案變更案編號第三案變更面積示意圖

(二)民國 107 年個案變更案變更面積

本計畫區民國 88 年之擬訂計畫，學校用地(文小三)面積為 2.69 公頃、(文中三)面積為 3.79 公頃。民國 107 年 11 月 5 日發布實施之「變更高速鐵路桃園車站特定區(文中三用地為第二產業專用區及文小用地為文教用地)(配合亞洲、矽谷—創新研發中心)計畫案」變更第一案，變更文中三用地為第二種產業專用區，惟當時以土地謄本面積 3.81 公頃作為變更面積，使文中三用地變更面積已超出原擬訂面積；變更第二案，變更文小三用地為文教用地，惟當時以土地謄本面積 2.68 公頃作為變更面積，使文小三用地變更面積亦超出原擬訂面積，使各處文小、文中用地加總面積非等於文小、文中用地總面積，應予釐正，以符實際。

本次通盤檢討依民國 88 年擬訂計畫書面積，分別修正文中三用地、第二種產業專用區、文小三用地與文教用地面積，釐正後民國 107 年變更案變更內容為變更文中三用地 3.79 公頃為第二種產業專用區 3.79 公頃，變更文小三用地 2.69 公頃為文教用地 2.69 公頃。

編號	位置	原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)	變更理由
一	計畫區西南側，桃園機場捷運(A19站北側)	文中三用地 (3.81)	第二種產業專用區 (3.81)	為配合「亞洲·矽谷」推動方案之一，規劃建構「創新研發中心」，故變更文中三用地為第二種產業專用區，以滿足文化創意、軟體科技等相關產業之空間使用需求。
二	計畫區西南側，桃園機場捷運(A19站南側)	文小三用地 (2.68)	文教用地 (2.68)	為設立多元學制國際學校，提供本地區及外籍專業人士教育需求，故變更文小三用地為文教用地。

資料來源：本計畫彙整。

圖三-2 民國 107 年個案變更案編號第一案、第二案變更面積示意圖

表三-2 高速鐵路桃園車站特定區主要計畫本次通盤檢討前土地使用面積表

項目/編號		第一次通盤檢討後面積(公頃)	歷次變更增減面積(公頃)	本次通檢前計畫面積(公頃)	佔計畫面積比例	佔都市發展用地面積比例
土地使用分區	住宅區	184.06		184.06	37.56%	41.16%
	商業區	39.90		39.90	8.14%	8.92%
	高鐵路車站專用區	19.68		19.68	4.02%	4.40%
	捷運車站專用區	0.44		0.44	0.09%	0.10%
	產業專用區	21.90		21.90	4.47%	4.90%
	第二種產業專用區	0.00	+3.79	3.79	0.77%	0.85%
	加油站專用區	0.48		0.48	0.10%	0.11%
	宗教專用區	2.36		2.36	0.48%	0.53%
	運動休閒專用區	4.90		4.90	1.00%	1.10%
	電信事業專用區	0.13		0.13	0.03%	0.03%
	河川區	32.71		32.71	6.68%	-
	灌溉設施專用區	10.07		10.07	2.06%	-
	小計	316.63	+3.79	320.42	65.39%	62.08%
公共設施用地	道路用地	81.17		81.17	16.57%	18.15%
	高鐵用地(站區外)	7.53		7.53	1.54%	1.68%
	公園用地	26.45		26.45	5.40%	5.91%
	綠地用地	9.29		9.29	1.90%	2.08%
	兒童遊樂場用地	0.63		0.63	0.13%	0.14%
	體育場用地	4.80		4.80	0.98%	1.07%
	廣場用地	0.18		0.18	0.04%	0.04%
	停車場用地	2.57		2.57	0.52%	0.57%
	文小用地	12.02	-2.69	9.33	1.90%	2.09%
	文中用地	6.78	-3.79	2.99	0.61%	0.67%
	文高用地	3.00		3.00	0.61%	0.67%
	文教用地	0.00	+2.69	2.69	0.55%	0.60%
	機關用地	1.48	+4.20	5.68	1.16%	1.27%
	環保設施用地	4.20	-4.20	0.00	0.00%	0.00%
	捷運機廠用地	12.00		12.00	2.45%	2.68%
	變電所用地	1.15		1.15	0.23%	0.26%
	電力設施用地	0.12		0.12	0.02%	0.03%
	小計	173.37	-3.79	169.58	34.61%	37.92%
計畫面積		490.00		490.00	100.00%	-
都市發展用地面積		447.22		447.22	-	100.00%

註：1.公園用地與住宅區面積，經釐正後公園用地總面積應增加 0.0261 公頃，總面積為 26.45 公頃；住宅區面積應減少 0.0261 公頃，總面積為 184.06 公頃。
2.釐正後民國 107 年變更案變更內容為變更文中三用地 3.79 公頃為第二種產業專用區 3.79 公頃，變更文小三用地 2.69 公頃為文教用地 2.69 公頃。
3.表內面積應以核定圖實際測量分割為準。

資料來源：本計畫彙整。

第二節 現行計畫內容概要

依上節歷次變更案彙整，現行高速鐵路桃園車站特定區主要計畫內容概述如下：

一、計畫範圍與面積

本特定區位於中壢區北方約 7 公里處，東南距桃園區中心約 10 公里，距中山高速公路約 3 公里餘，北距桃園國際機場約 6 公里。計畫範圍之東西側以天然河川之新街溪、洽溪中心線為界，參照桃園軍用機場 1990 年日夜均能音量 60DNL 噪音為北側臨界線，南側銜接現有高速公路中壢及內壢交流道附近特定區都市計畫範圍為界，行政區域包括中壢區青埔里、洽溪里、芝芭里及大園區橫峰里所屬部分村里，計畫面積為 490.00 公頃。

二、計畫年期

計畫目標年為民國 110 年。

三、計畫人口

計畫人口為 60,000 人。

四、土地使用計畫

現行計畫劃設住宅區、商業區、高鐵車站專用區、捷運車站專用區、產業專用區、第二種產業專用區、加油站專用區、宗教專用區、運動休閒專用區、電信事業專用區、河川區及灌溉設施專用區等 12 種土地使用分區，面積總計 320.42 公頃，佔計畫區總面積之 65.39%。

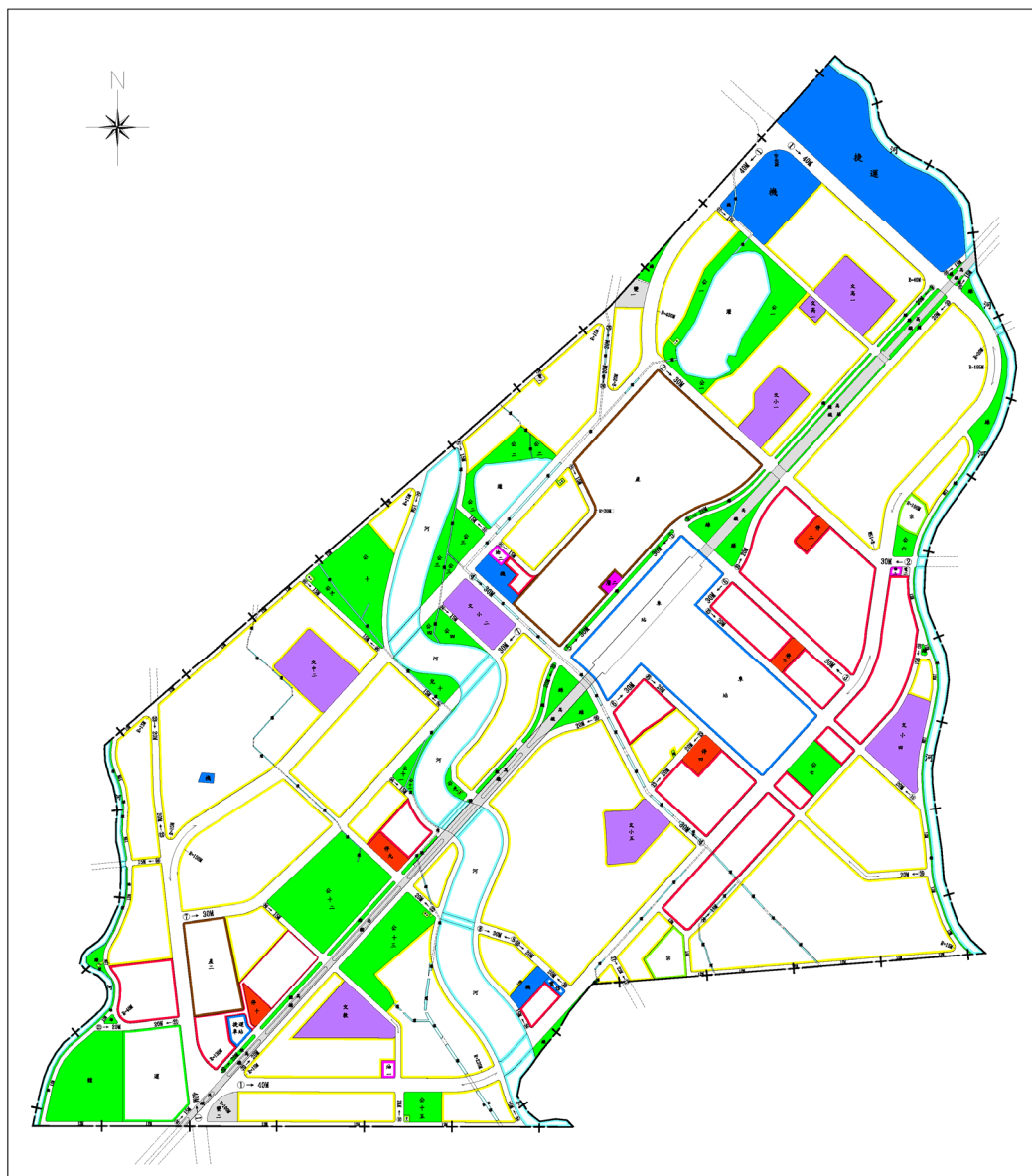
五、公共設施計畫

現行計畫劃設道路用地、高鐵用地、公園用地 12 處、綠地用地、兒童遊樂場用地 1 處、體育場用地 1 處、停車場用地 5 處、廣場用地 1 處、文小用地 4 處、文中用地 1 處、文高用地 1 處、文教用地 1 處、機關用地 8 處、捷運機廠用地 1 處、變電所用地 2 處及電力設施用地 2 處，等 16 種公共設施用地，面積約 169.58 公頃，佔計畫區總面積之 34.61%。

表三-3 現行高速鐵路桃園車站特定區主要計畫土地使用面積表

項目		計畫面積 (公頃)	估計畫面積 比例 (%)	佔都市發展用 地面積比例 (%)
土地 使用 分區	住 宅 區	184.06	37.56%	41.16%
	商 業 區	39.90	8.14%	8.92%
	高鐵車站專用區	19.68	4.02%	4.40%
	捷運車站專用區	0.44	0.09%	0.10%
	產業專用區	21.90	4.47%	4.90%
	第二種產業專用區	3.79	0.77%	0.85%
	加油站專用區	0.48	0.10%	0.11%
	宗教專用區	2.36	0.48%	0.53%
	運動休閒專用區	4.90	1.00%	1.10%
	電信事業專用區	0.13	0.03%	0.03%
	河 川 區	32.71	6.68%	-
	灌溉設施專用區	10.07	2.06%	-
	小 計	320.42	65.39%	62.08%
公共 設施 用地	道 路 用 地	81.17	16.57%	18.15%
	高鐵用地(站區外)	7.53	1.54%	1.68%
	公 園 用 地	26.45	5.40%	5.91%
	綠 地 用 地	9.29	1.90%	2.08%
	兒童遊樂場用地	0.63	0.13%	0.14%
	體 育 場 用 地	4.80	0.98%	1.07%
	廣 場 用 地	0.18	0.04%	0.04%
	停 車 場 用 地	2.57	0.52%	0.57%
	文 小 用 地	9.33	1.90%	2.09%
	文 中 用 地	2.99	0.61%	0.67%
	文 高 用 地	3.00	0.61%	0.67%
	文 教 用 地	2.69	0.55%	0.60%
	機 關 用 地	5.68	1.16%	1.27%
	捷運機廠用地	12.00	2.45%	2.68%
	變電所用地	1.15	0.23%	0.26%
	電力設施用地	0.12	0.02%	0.03%
	小 計	169.58	34.61%	37.92%
計 畫 面 積		490.00	100.00%	-
都市發展用地面積		447.22	-	100.00%

資料來源：本計畫彙整。



住宅區	灌溉設施專用區	廣場用地	變電所用
商業區	加油站專用區	停車場用地	電力設施用地
車站 高鐵車站專用區	電信事業專用區	文小 文小用地	高鐵 高鐵用地
捷運車站 捷運車站專用區	河川區	文中 文中用地	道路用地
產 產業專用區	公園用地	文高 文高用地	計畫範圍線
產二 第二種產業專用區	綠地	文教 文教用地	
運 運動休閒專用區	兒童遊樂場用地	捷運 捷運機廠用地	
宗 宗教專用區	體育場用地	機 機關用地	

資料來源：本計畫繪製。

圖三-3 現行高速鐵路桃園車站特定區主要計畫示意圖

註：本示意圖納入變更高速鐵路桃園車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)案後歷次變更案，統計至民國 108 年 3 月。

六、交通系統計畫

本計畫區位於桃園航空城區域計畫內，位處航空城交通路網三環(內、中、外)系統之外環—新建一號道路及台 31 線，另可透過桃 113 線串接中環及內環交通系統，提升本計畫區之交通可及性(詳表三-4)。

屬主要計畫道路部分，係可提供主要計畫性質之土地使用分區及公共設施對外聯絡，至屬鄰里性之道路於細部計畫再予劃設，屬主要計畫道路之主要及次要道路部分，原則仍保有交通之連續性，如圖三-4 所示。

(一)道路系統

計畫道路包括主要道路及次要道路，面積總計為 81.17 公頃。計畫區以 1-40M 道路及高鐵路線兩側單向 20M 道路延伸至區外之台 31 線作為聯外道路，另區內佈設 30M-15M 之主要及次要道路，並劃設 12M-8M 之地區性服務道路；道路編號明細詳表三-4。

(二)高速鐵路

高速鐵路由計畫區中央通過，車站部分劃設為高鐵車站專用區，其餘路線部分劃設為高鐵用地，面積為 7.53 公頃。

(三)捷運系統

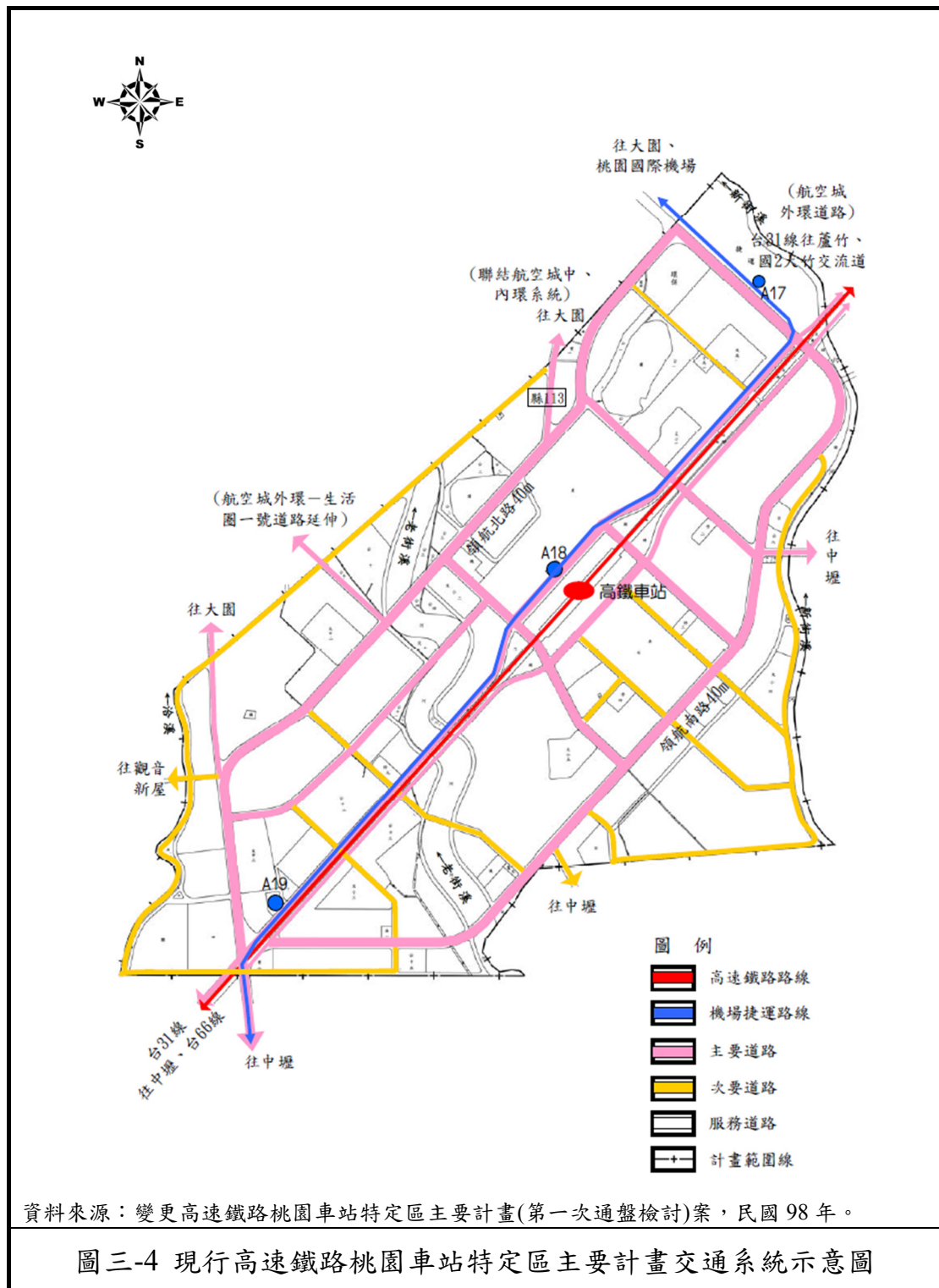
本計畫區有機場捷運自計畫區西北側至南側穿越，於捷運機廠用地、廣二附近及捷運車站專用區等分設 3 站。

表三-4 本次通盤檢討前道路編號明細表

編號	起迄點	寬度(M)	長度(M)	備註
1	計畫區內外環道	40	8,200	領航北路一~四段、領航南路一~四段
2	公一至新街溪	30	990	青昇路
3	產業專用區至道 1	30	640	青心路
4	文小二至道 1	30	1,020	青埔路一~二段
5	道 3 至道 4	30	480	高鐵北路一段(青心路一段至青心路間)
6	道 3 至道 4	30	270	高鐵北路一段(高鐵站前東路一段以東)、高鐵北路一段(高鐵站前西路一段以西)
7	產業專用區至計畫區西側	30	1,350	洽溪路
8	新街溪東側	30	100	公園路一段(致善路一段至致遠

編號	起迄點	寬度(M)	長度(M)	備註
				一路間)
9	道3至計畫區東側道1	20	960	高鐵北路一~二段(青心路至領航北路四段間)
10	道3至計畫區東側道1	20	960	高鐵北路一~二段(青心路至領航南路四段間)
13	高鐵站區西側(停四北側)	20	220	青園路
14	道1至計畫區北側	20	280	中山南路二段
15	道6至新街溪	20	780	站前東路一段
16	道6至新街溪	20	1,000	站前西路一段
17	道1至計畫區南側	22	70	新生路三段
18	道1至道8	20	210	公園路一段(致遠一路至領航南路二段間)
19	道4至計畫區西側道1(高鐵路線北側)	20	1,450	高鐵南路一~二段
20	道4至計畫區西側道1(高鐵路線南側)	20	1,380	高鐵北路一~二段
21	道1至洽溪	20	240	文康路(環溪路至領航北路一段間)
22	道1至老街溪	20	515	公園路一~二段(文發路至領航北路二段間)
23	道1至計畫區北側	20	400	永裕路
25	道1至老街溪(高鐵路線北側)	15	80	高鐵桃園站聯絡道(北)
26	道1至老街溪(高鐵路線南側)	15	50	高鐵桃園站聯絡道(南)
27	道1至環保設施用地	15	595	大成路二段
29	廣天寺至新街溪	15	1,010	青商路
31	計畫區北側至皇家社區	15	835	春德路
33	公四至道1	15	1,480	致善路二段
34	計畫區南側至計畫區北側	15	1,680	永溪路、永春路、洽溪路、永興路
38	道7至計畫區南側	15	690	文德路
40	道1至計畫區南側	15	70	高鐵南路三段(文康路至領航北路一段間)

註：實際道路長度應以地籍分割為準。



七、都市防災計畫

本計畫區已完成區段徵收開發作業，公共設施用地及下水道皆已施作完成，尚無重大災害之發生。另桃園市政府於民國 95 年完成「桃園縣政府加強地區防救災計畫」，其中 7 項子計畫為：旱災應變機制、大型地震震後火災應變機制、災害防救計畫強化及災害防救資料庫建置、縣管河川防災即時影像系統初步規劃暨建置、水災境

況模擬與降雨資訊整合展示系統之建置與應用、山坡地天然災害危險區域疏散避難規劃、山崩災害潛勢分析等，本計畫區已納入該防救災計畫系統內，透過該災害整合系統，達成預先防範及災後救援之防災目的。

本計畫於第一次通盤檢已擬具本計畫區之都市防災計畫，其內容包含防災避難場所、都市滯洪空間、火災延燒防止地帶與防(救)災路線，都市防災計畫示意圖如圖三-5。



第四章 現況發展分析

第一節 自然環境分析

桃園市地勢東南高西北低，主要為台地地形，適合都市發展，山坡地則集中於復興區及大溪區一帶；此氣候溫暖，降雨以夏季為多。境內雖有數條斷層帶經過，但因其活動不明顯，暫不造成危害。水文方面，桃園市主要分為大漢溪及古石門溪兩大水系，上千口的埤塘則為桃園最特殊之自然資源，使桃園成為著名的「千埤之鄉」。

本特定區位處大園區與中壢區兩大行政區交界處，大園區位於桃園市轄西北部，地勢自西南向東北傾斜，平均高度約海拔三十五公尺，區內多為平原、稻田、或是廣闊之平地，西北部則是綿長沙灘海岸；水文方面，南崁溪發源於龜山，流經桃園區、蘆竹區，再由本區出海，為桃園市最大河川，其他河川尚有老街溪、新街溪、埔心溪、後厝溪等河川。中壢區位於桃園市平地行政區的中央，與八個行政區相鄰，在地形上屬於較平緩的台地；水文方面，境內水渠豐沛，老街溪、新街溪蜿蜒市區而過，農作又得桃園與石門大圳灌溉之利，連年豐收。以下針對氣候、地形地勢、地質土壤、水文及災害潛勢等面向分析：

一、氣候

桃園市氣候受到東北季風與西南季風影響最大，每年1~5月盛行風向為東北風，而6月起盛行風向轉為西風或西南風，直至9月再漸漸轉為東北風。風速約介於2.1m/sec~3.6/sec之間，秋、冬季的風速大於春夏二季；東北風伴隨較強的風速，夏季亦有稍強的偏西及西南風；年雨量在1,500至2,000公厘（山區2,000至4,000公厘），以夏季較多，冬季較少，但降雨日數反而以冬季為多。

桃園市內氣候溫暖，四季變化並不顯著，只有長夏短冬之差異，夏季比較酷熱，冬季溫度則屬溫暖宜人。各地溫度，一年之中以5月~10月較高，其中又以7月及8月氣溫為最高，平均在27℃左右，最低為1至2月，平均在13℃左右，全年平均溫度約23℃。相對溼度桃園市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%。

大園區屬副熱帶季風氣候區，在地勢上為臨海的平原，地面上無起伏山丘做屏障，冬季東北季風較強，最冷月平均溫度約在11度，夏季亦不會過於炎熱；夏季多雨，冬季亦不虞久旱。中壢區同屬副熱帶季風氣候區，年平均氣溫為21.9度，一年中以7、8月氣溫最高，月平均溫度為28度，1、2月氣溫較低，月平均溫度約15度，冬季多雨，但雨量夏季又比冬季多，年平均降雨量約1,900公厘，常

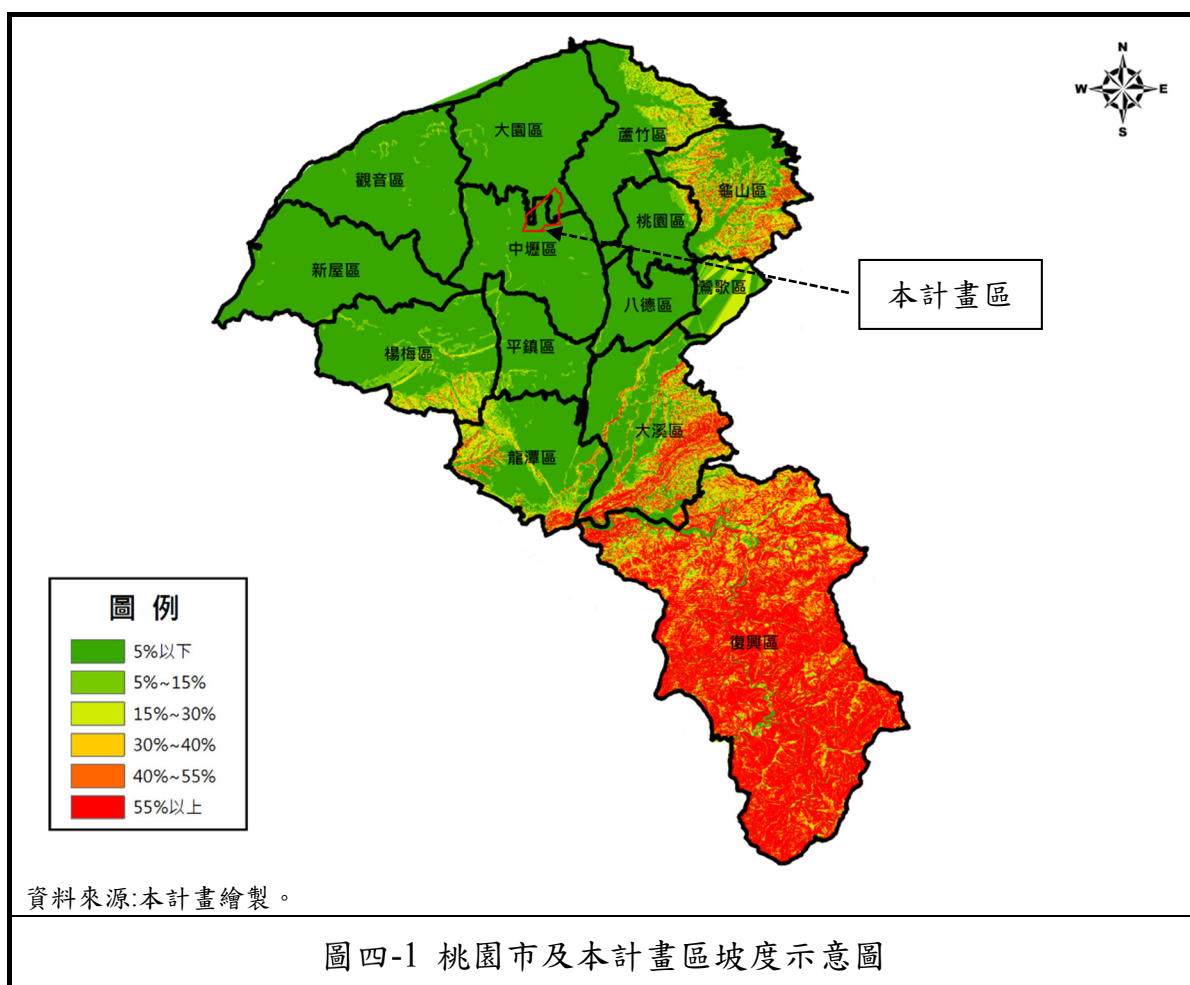
年風向為東北風。

整體而言，計畫範圍位於桃園內陸且為平原地區，故氣候溫暖，四季變化不大，適合居住及發展產業科技。

二、地形、地勢

桃園地區地形高度由東南側向西北方向降低，主要以台地為主，由北而南桃園台地、中壢台地、平鎮台地、伯公崗台地、及湖口台地等地，為臺灣西部一連串第四紀台地一部分。由於大漢溪流經本市，將桃園市劃分為東南及西南兩區。東南區為標高 300 公尺至 2,000 公尺以上之山地，屬於雪山山脈山系，山勢陡峭、河谷狹窄；西北地區地勢較為平緩，大多為丘陵與沖積台地。其中楊梅區、龍潭區、大溪區與復興區的標高在 320 公尺以上，分布在中央地帶的桃園區、龜山區、中壢區、蘆竹區、八德區與平鎮區標高為 320~30 公尺，西北沿海地區的大園區、觀音區、新屋區的標高在 30 公尺以下。

本特定區位於大園區南側及中壢區北側，即大園區與中壢區交界處，屬於平原地形，平均坡度約 5% 以下，故全區地勢平緩(詳圖四-1)。



三、地質及土壤

構成桃園台地各台地之礫石層一般稱為「台地礫層」，亦有學者以「紅土台地堆積層」稱之。此紅土礫石層常被細分成不同地層，即店子湖層、中壢層及桃園層。這些地層的岩性相差不大，主要由下部的礫石層與上部的紅土層組成，礫石主要為白色石英岩、暗灰色砂質砂岩、淺灰色砂岩，另含少量黑色玄武岩，礫石直徑則通常在 10 至 30 公分之間。

礫石堆積層以下之地層主要為頭嵙山層，又區分為楊梅層與大茅埔礫岩。楊梅層主要由礫石、砂岩及泥岩之互層組成，其中以砂岩成份較多，含有眾多的原生沈積構造如交錯層、波痕粒級層、重荷鑄型、侵蝕面等構造。楊梅層可依岩性分成上下兩段：下段為照鏡段，岩性為厚層砂岩及砂岩、泥岩互層為主，自下而上砂岩比例漸減；上段為照明段，由礫岩、砂岩及泥岩之互層組成，自下而上礫岩所佔比例逐漸增加。大茅埔礫岩則整合於楊梅層之上，岩性以礫岩為主，偶含砂岩透鏡體。

桃園市主要褶皺構造包括及新埔向斜、平鎮背斜、楊梅向斜、圓山背斜、觀音背斜及中壢向斜等。境內活動斷層分為第二類活動斷層 1 及存疑性活動斷層 2 兩種類型，其中第二類活動斷層有湖口及大平地斷層，存疑性活動斷層則有南崁、雙連坡斷層。

根據經濟部中央地質調查所地質資料整合查詢系統(詳圖四-2)，本特定區地質主要由更新世中壢層、更新世店子湖層及第四紀沖積層組成，詳細地質之概況分述如下：

(一)更新世中壢層

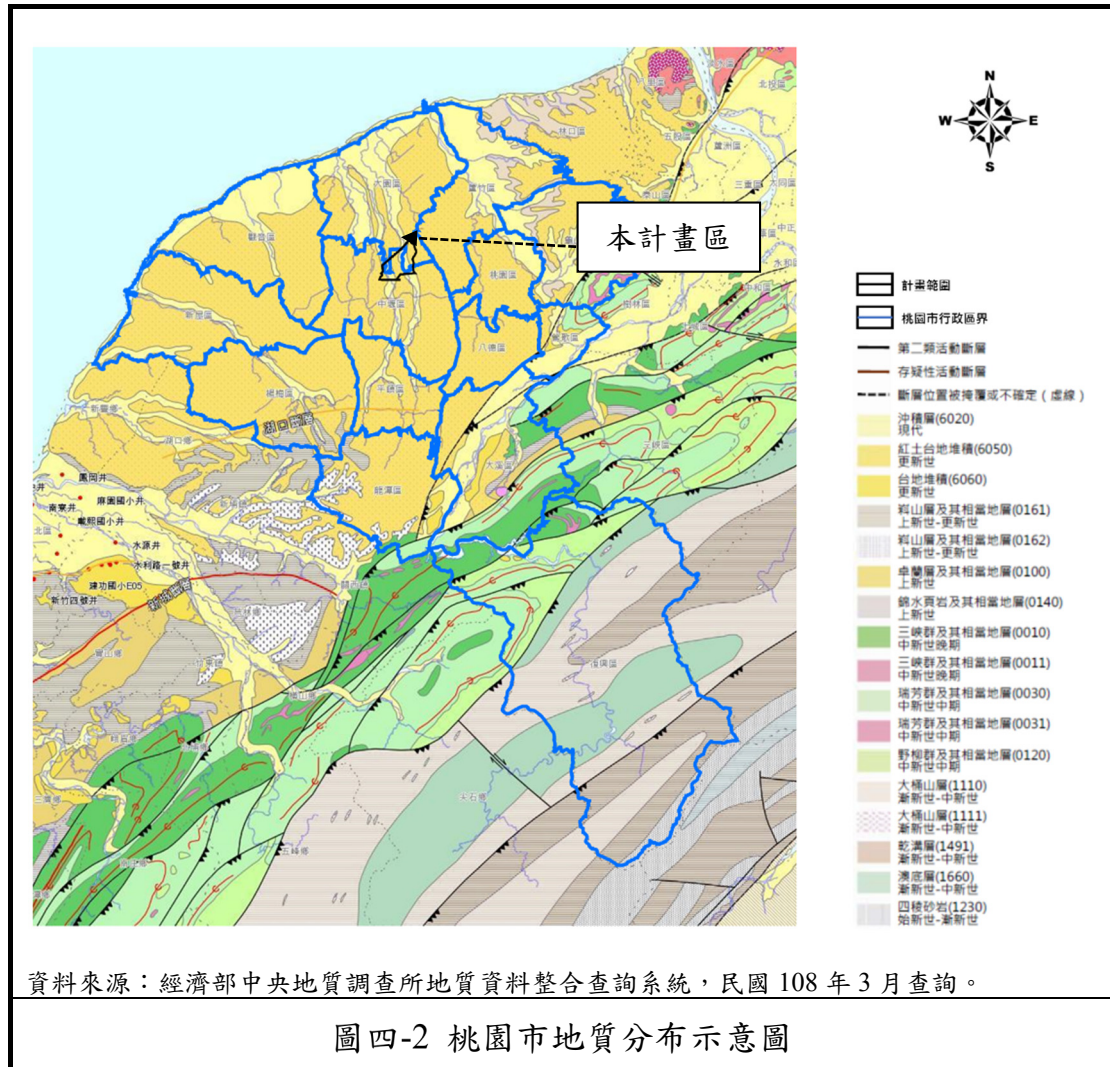
「中壢層」出露於中壢台地上，構成高低不同之數段階地。主要以礫石和上覆 1 公尺左右之紅土質土壤所組成，礫石主要為砂質砂岩，其中混有砂質黑色頁岩，膠結物為泥砂，有時被鐵質溶液所侵染。礫石之淘選甚差，各種大小粒度之圓形礫石錯綜混合，排列毫無系統。全層一般厚度在 20 至 30 公尺之間，其中紅土厚度平均約為 1 公尺。

(二)更新世店子湖層

「店子湖層」主要出露於平鎮台地，主要由下部的礫石層和上部的紅土層所組成。礫石主要為白色石英岩、暗灰色砂質砂岩、淺灰色砂岩等，另含少量的黑色玄武岩。礫石直徑通常在 10 至 30 公分之間，亦有達 1 公尺以上者。全層厚度約為 10 至 20 公尺，其中紅土層之厚度在 1 至 2 公尺間。

(三)第四紀全新世沖積層

「沖積層」係由溪流積作用所形成，多出現在新街溪與老街溪的流域中，主要由礫、砂及泥組成。其中以砂、泥所佔比例較多，這些堆積物皆來自各溪流上游之砂岩、泥岩、火山岩及石灰岩等。



四、水文

(一)河川

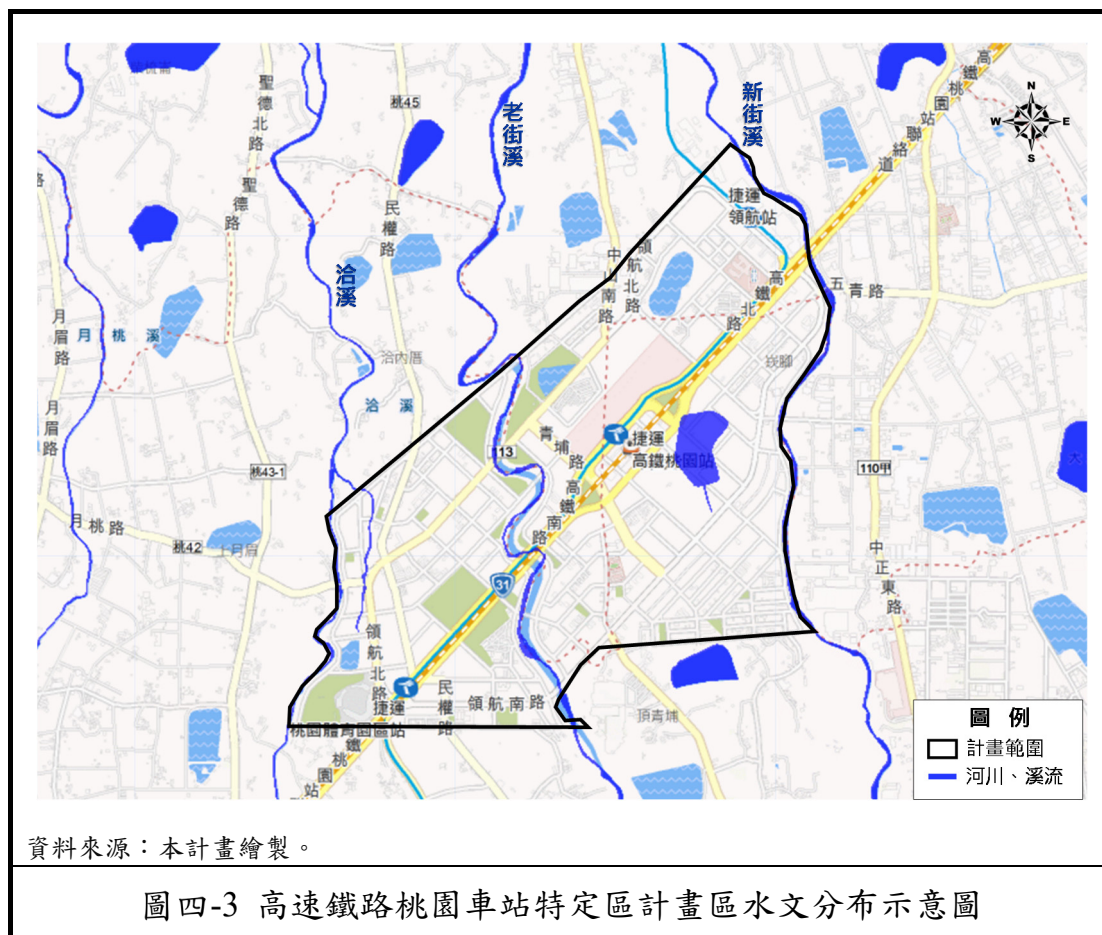
桃園市境內主要河川有 4 條：大漢溪、南崁溪、老街溪及社子溪。流域發源於東南高山地者，水量大其流亦長，經淡水河入海，為大漢溪及烏塗窟溪。流域發源於西北台地者，水量少而流亦短，為南崁溪。

桃園台地之水系，除湖口台地呈「樹枝狀水系」外，主要是以接近「放射狀水系」之型態向海岸輻散，河流短小，且未與來自中央山脈之河流連接而自成一系統。水系中唯一與區域趨勢不同者為大漢溪。大漢溪在流經石門之後，改變原本向西的流向，而轉向東北經

由台北盆地出海。

本特定區東側以新街溪中心線為界，西側以洽溪中心線為界，另有老街溪以南北向貫穿本特定區中心(詳圖四-3)。新街溪發源於龍潭台地南端三角林之北，沿平鎮區金陵路往北，流經本特定區東側後，進入大園區內海里之北流入台灣海峽，近年來，政府單位在中壢區忠福段、溪州段整建新街溪河濱步道，並在民國 102 年 1 月啟用新街溪水岸光廊。老街溪主流發源於龍潭區三林里三角林西側埤塘，流經平鎮區，中壢區、大園區，出中壢市區，向北過中山高速公路，經興南由本特定區南側往北進入大園區，與田心溪會合後入台灣海峽。另外，老街溪左岸之大支流田心子溪，其上游為洽溪，流經本計畫區西側。

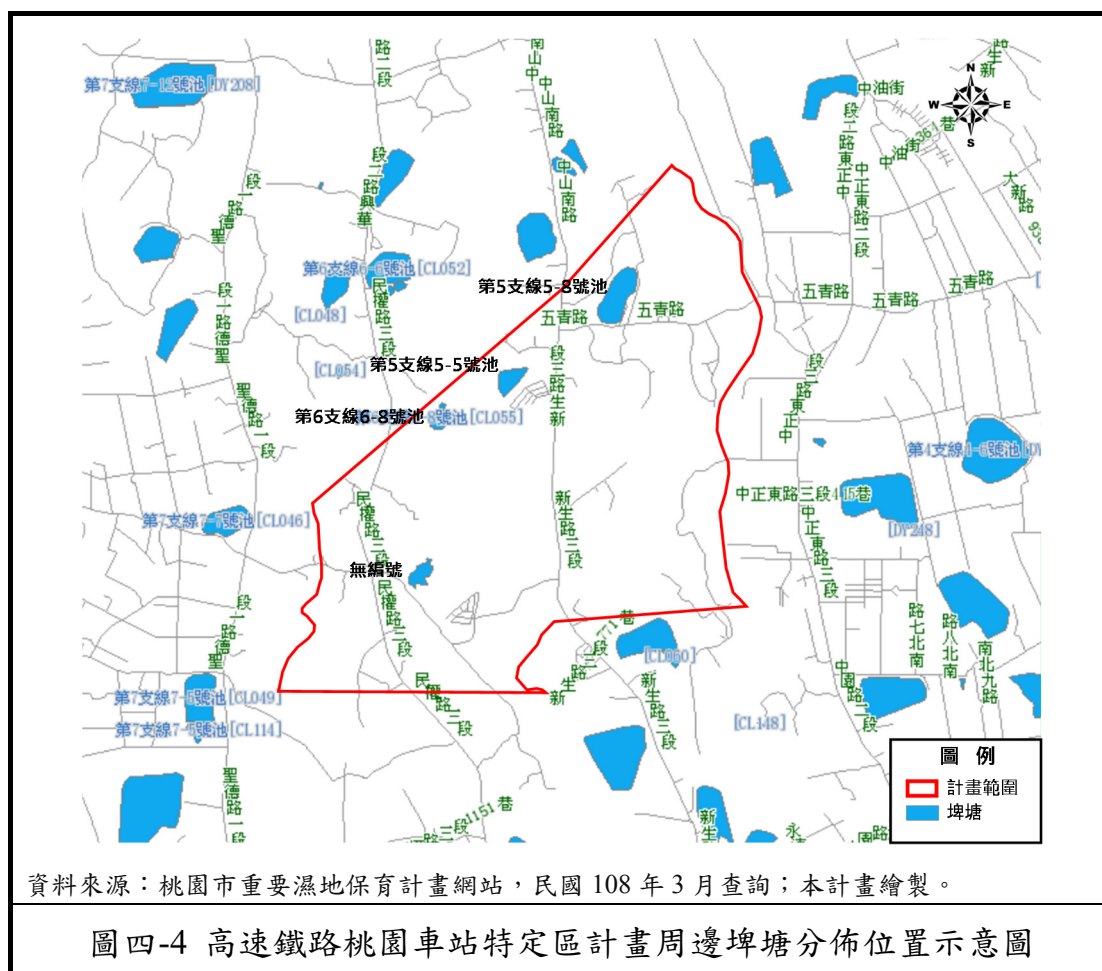
目前老街溪之主、支流之大部份河段，特別是中、下游河段皆已被大量之家庭(生活)污水與工業廢水加以長期嚴重污染，民國 100 年初啟動老街溪開蓋工程與整治工程，目前第一階段整治計畫已完工，開蓋後所釋出的水岸空間，建構 3.6 公里的無障礙自行車步道，展現老街溪的沿岸風光；新街溪目前已規劃 3 公里長的親水帶狀河濱綠園帶，沿著新街溪的河流兩側新建長約 1.5 公里的河濱步道，亦成為當地居民散步、運動的主要去處。



(二) 埤塘

桃園市內溪流多流短、流量又小之無能河，水資源缺乏，只好堆築陂塘，儲水灌溉。因陂塘深度皆小，貯水量有限，只好多築陂塘，增加貯水容積。日治時期依桃園農田水利組合調查，桃園台地上共有 8,000 個陂塘。桃園市是著名的「千塘之鄉」，這些人工池塘，本地人稱為「埤」或「陂」（日治時改為「坡」），挖掘目的是為農田儲水灌溉的，清代末年數量更高達 5,000 至 10,000 之間。民國 92 年，依據桃園市航空影像圖建置之 GIS 資料統計，桃園市埤塘數量共 3,345 個，水域面積約 2,709 公頃，從航照圖上分析，坡度較急池面較小，坡度平緩池面較大；池水深度近堤岸處較淺，距堤愈遠則愈深。因此，就埤塘的分佈情況來看，靠近山區埤塘較少且較小，逐漸向沿海擴散，大園區、觀音區及新屋區等沿海地區散佈著較大且較密的大小埤塘。

本特定區內目前尚有 4 處埤塘，分別位於計畫區內公園用地(公一)內之灌溉設施專用區，即編號第 5 支線 5-8 號池、公園用地(公二)南側之灌溉設施專用區，即編號第 5 支線 5-5 號池、公園用地(公十)內，即編號第 6 支線 6-8 號池，以及公園用地(公十三)內，其面積分別為 4.51 公頃、1.65 公頃、0.99 公頃及 1.28 公頃(詳圖四-4)。



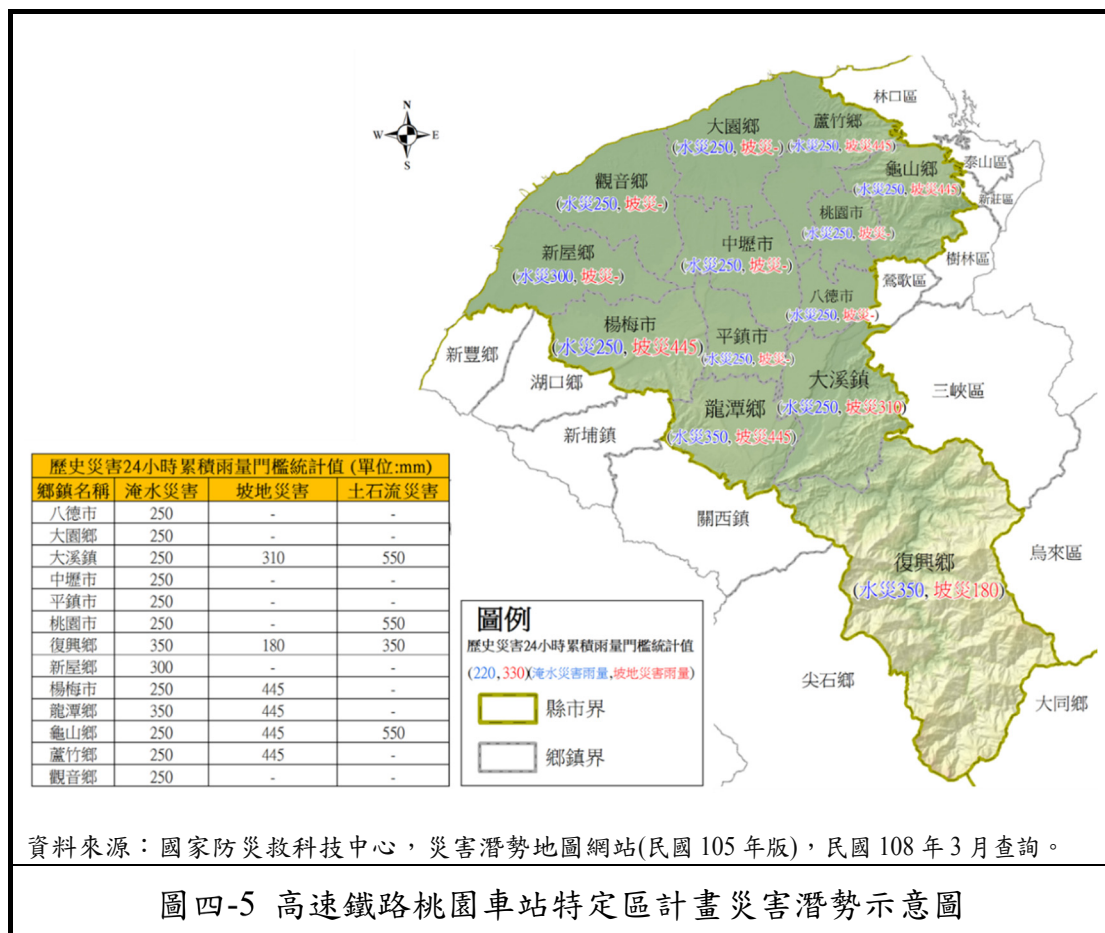
五、災害潛勢分析

大園區及中壢區境內為平地，地勢平坦，平均坡度 5% 以下，故依據國家防災救科技中心歷史災害 24 小時累積雨量門檻統計資料顯示，本計畫區內無坡地及土石流災害（詳圖四-5）。

依據民國 105 年版災害潛勢地圖網站模擬 24 小時累積雨量 350mm 淹水潛勢圖分析，本特定區內三條溪流新街溪、老街溪、洽溪、民權路四段兩側以及青塘園易淹水，新街溪淹水深度約 0.5~3 公尺，老街溪與青塘園淹水深度約 0.5~3 公尺以上，其餘地區淹水深度約 0.5~2 公尺。

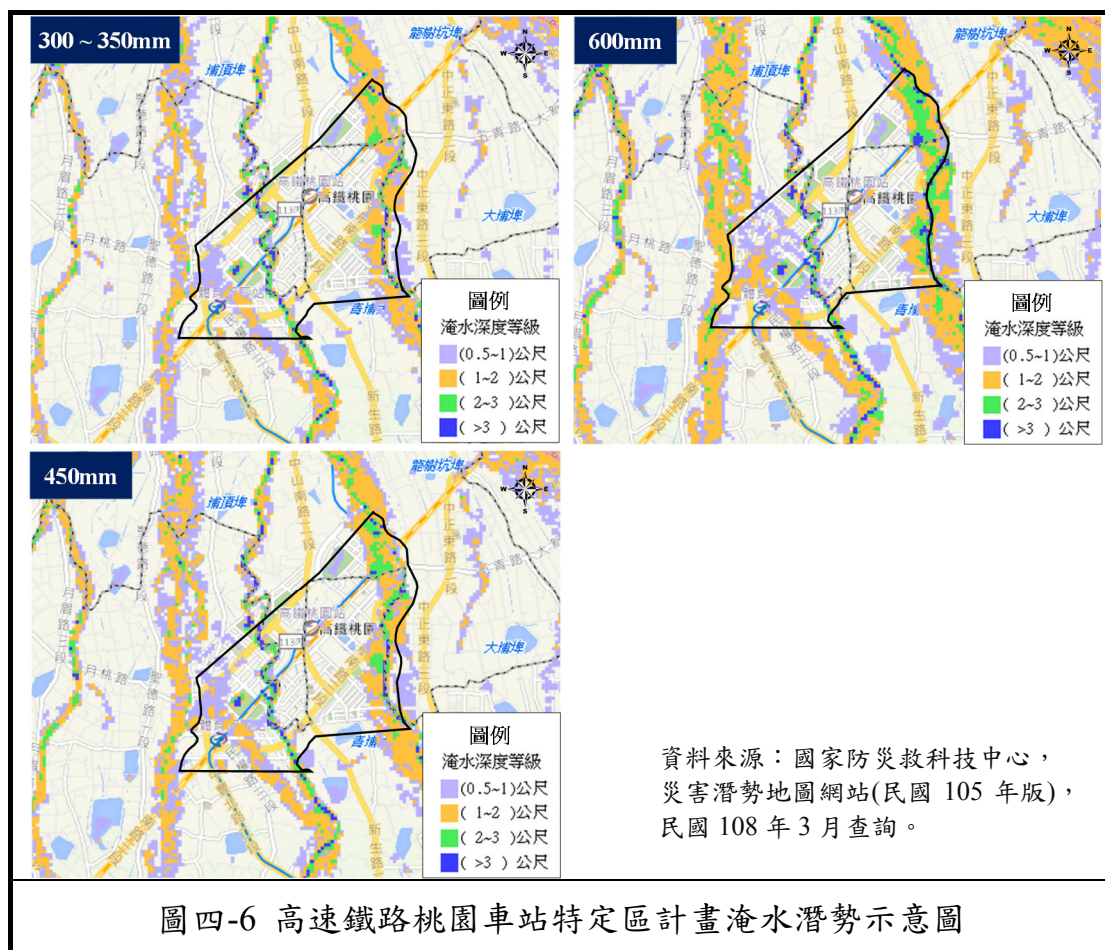
累積雨量 450mm 時，新街溪、老街溪、洽溪、民權路四段兩側以及青塘園發生淹水，新街溪淹水深度約 0.5~3 公尺，老街溪與青塘園淹水深度約 0.5~3 公尺以上，其餘地區淹水深度約 0.5~2 公尺。

若累積雨量達 600mm 時，除前述淹水地區，老街溪以西洽溪以東區域亦發生淹水，淹水深度可達到 0.5~2 公尺，計畫範圍一日暴雨淹水潛勢示意圖參見圖四-6。



資料來源：國家防災救科技中心，災害潛勢地圖網站(民國 105 年版)，民國 108 年 3 月查詢。

圖四-5 高速鐵路桃園車站特定區計畫災害潛勢示意圖



第二節 社會經濟環境分析

一、歷史沿革

桃園市的行政轄區，民國 34 年桃園仍隸屬於新竹縣，直到民國 39 年才設置桃園縣，轄桃園、大溪、中壢、楊梅四鎮及蘆竹、大園、龜山、八德、龍潭、平鎮、新屋、觀音、角板等九鄉。民國 56 年中壢鎮改制為中壢市，民國 64 年桃園鎮改制為桃園市，民國 81 年平鎮升格為縣轄市，民國 84 年八德由鄉改制為市，民國 103 年桃園縣升格為直轄市，目前桃園市共有 13 個區，除復興區為山地外，其他 12 個區可概分為南、北兩區，以福建漳州泉州移民為主開拓定居之地區：桃園區、龜山區、八德區、蘆竹區、大園區及大溪區等區通稱北桃園，以桃園區為重心，又因居民大多屬閩南籍，故又稱閩南區，以廣東嘉應、惠州移民為主開拓定居之處；中壢區、平鎮區、楊梅區、龍潭區、新屋區及觀音區等區通稱為南桃園，以中壢區為重心，因居民大多屬客家籍，故又稱為客家區；復興區則以原住民泰雅族為主，為桃園市唯一的山地區。

本計畫區位屬大園區及中壢區之部分範圍內，以下滋就兩區之社會、經濟等相關背景逐一說明。

中壢市(今中壢區)原名澗仔壠，窪地客語謂之壠，此處有新街溪、老街溪平行，中間形成窪地，乃稱為澗仔壠。又因地處艋舺、竹塹中點，行旅至此常歇夜，固名「中壠」；中壠乃是早期物資來往之必經通道，又因其位於較中央且平坦之處，更顯此地區轉運點位置的重要。小聚落各自成立，彼此間的路線成為早期的主要道路。本區為在桃園市平地行政區的中央，一區而與同級八個行政區相鄰，在全市為陸鄰最多，自然形成市內交通線輻輳中心；全區劃分 85 里，以中山高速公路為界，以工商、住宅區為主的東側各里，面積遠較以農業區主的西側各里小，以地形考量，全區大致可以區分成中心商業區、內壠、龍岡、大西區(青埔、大崙、過嶺)四部分，是全國工商發展、人口成長最快速的區域之一，而除了先天條件優越外，工業區的設立更助長了三級產業之發展。

中壢區在雍正年間屬淡水，後改淡水廳，光緒年間則改為台北府淡水、新竹縣分轄其後日治時期為新竹州中壢郡中壢庄，民國 34 年光復後，改為桃園縣中壢鎮，民國 56 年改為桃園縣中壢市，民國 103 年配合桃園市升格為中壢區迄今，目前劃分 85 里 1,902 鄰。

大園區舊稱「大坵園」，漢人把水田叫「田」，把旱田叫「園」，意思是指大塊的旱田，因以前此地缺乏水利，除沿海地帶區民以捕魚為生，大部分居民只能種植甘藷及一些耐旱的蔬菜等農作物。清康熙年間，閩南人及彰州人移居到此，為了防禦粵人的侵襲，就在住家菜園四周築土石城牆，形成橢圓形的城堡，現今消費市場附近

叫城後，中山南路叫南門，中華路郵局附近叫北門皆因此得名。民國九年改稱「大園」，近年因桃園國際機場、中正航空科學館、中國石油公司沙崙輸油站、大園工業區、竹圍漁港公設帶動本區繁榮與人口增加。

大園區在雍正年間屬淡水，後改淡水廳，光緒年間則改為台北府淡水、新竹縣分轄，其後日治時期為新竹州桃園大郡大園庄，民國 34 年二戰後，改為新竹縣桃園區大園鄉，民國 40 年改為桃園縣大園鄉，民國 103 年配合桃園市升格為大園區迄今，目前劃分 18 里 411 鄰。

二、人口成長分析

高速鐵路桃園車站特定區計畫範圍涵括中壢區青埔里、洽溪里、芝芭里及大園區橫峰里等部分範圍，以下針對人口成長、結構分析。

(一)人口成長

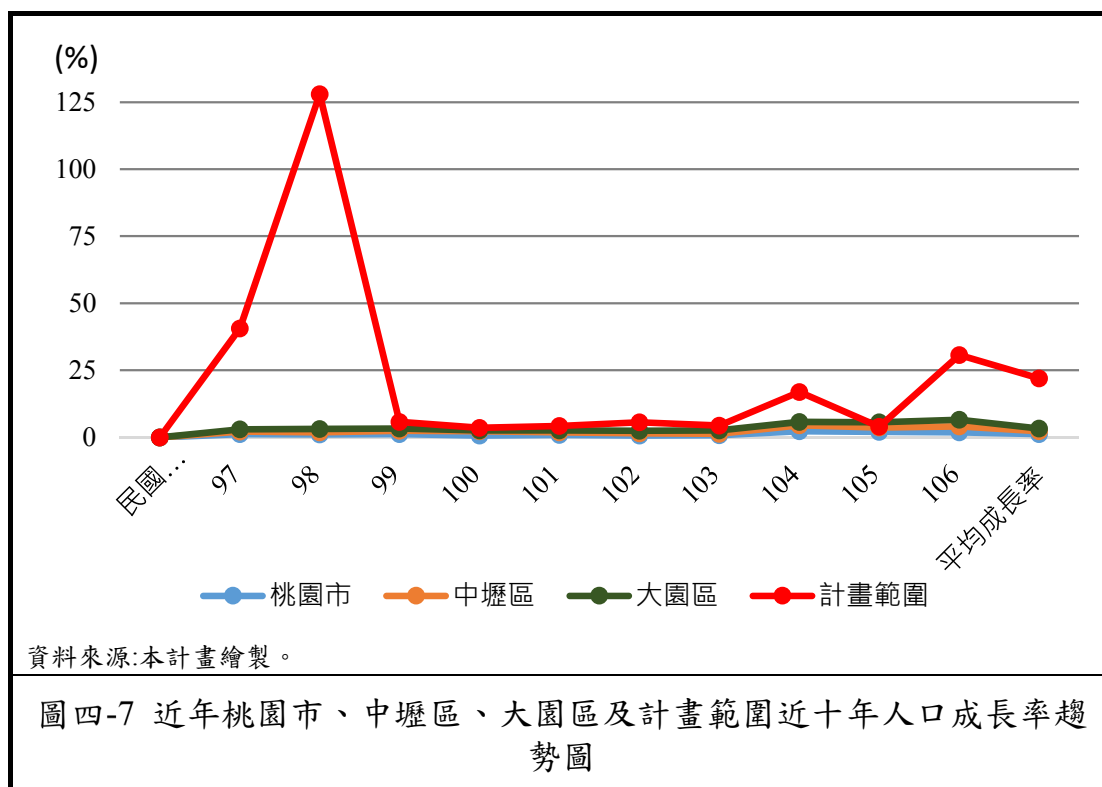
桃園市、中壢區及大園區之人口於過去 10 年大致整體呈現正成長趨勢，其中桃園市與中壢區近 10 年間之年平均成長率分別為 1.24%及 1.26%，大園區則為 1.19%。

本計畫範圍為高鐵桃園站所在地，隨著民國 96 年高鐵板橋—左營段通車，民國 98 年本計畫範圍內人口大幅度成長；就成長率而言，本計畫範圍相較於桃園市、中壢區及大園區，人口成長率略高，年平均成長率高達 18.76%，顯示本計畫區由在重大建設帶動及整體開發影響，未來極具人口成長潛力（詳表四-1、圖四-7）。

表四-1 近十年桃園市、中壢、大園區及計畫範圍人口成長統計表

民國 (年)	桃園市		中壢區		大園區		計畫範圍	
	人口數 (人)	成長率 (%)	人口數 (人)	成長率 (%)	人口數 (人)	成長率 (%)	人口數 (人)	成長率 (%)
97	1,958,686		362,129		80,274		3,679	
98	1,978,782	1.03%	365,109	0.82%	81,309	1.29%	8,270	124.79%
99	2,002,060	1.18%	369,770	1.28%	81,966	0.81%	8,477	2.50%
100	2,013,305	0.56%	372,429	0.72%	82,136	0.21%	8,568	1.07%
101	2,030,161	0.84%	376,217	1.02%	82,756	0.75%	8,709	1.65%
102	2,044,023	0.68%	378,918	0.72%	83,586	1.00%	8,986	3.18%
103	2,058,328	0.70%	381,449	0.67%	84,531	1.13%	9,157	1.90%
104	2,105,780	2.31%	389,782	2.18%	85,565	1.22%	10,186	11.24%
105	2,147,763	1.99%	396,453	1.71%	87,158	1.86%	10,019	-1.64%
106	2,188,017	1.87%	405,216	2.21%	89,281	2.44%	12,439	24.15%
平均成長率		1.24%	-	1.26%	-	1.19%	-	18.76%

資料來源：桃園市政府民政局民國 97 年~106 年桃園市現住人口數、中壢戶政事務所歷年人口統計資料、大園戶政事務所歷年人口統計資料、民國 97 年~106 年營建統計年報，民國 108 年 3 月查詢。



(二)人口結構

桃園市、中壢區以及大園區近十年人口結構皆呈現幼年人口(0-14 歲)持續下降，勞動人口(15-64 歲)及老年人口(65 歲以上)持續上升現象（詳表四-2 及表四-3）。

老人口比例，為老年人口數佔總人口數之比例，係衡量一個國家/地區人口老化程度的指標。根據聯合國世界衛生組織定義，65 歲以上老年人口佔總人口比例達到 7%時稱為「高齡化社會」，達到 14%是「高齡社會」，若達 20%則稱為「超高齡社會」。觀察近十年老年人口比例，顯示桃園市、中壢區及大園區均已邁入高齡化社會，在老年人口漸增趨勢下，對於老年人社會福利與適合老年人有關之公共設施及醫療設備，需予以落實及注意。

扶養比為無生產能力之幼年人口及老年人口與勞動人口之比值，扶養比越高代表勞動人口的負擔愈重，愈低代表負擔愈少。桃園市、中壢區及大園區近十年皆呈現扶養比逐年下降的趨勢，代表勞動人口的湧入，勞動人口負擔愈輕。

依據民國 104 年中壢區與大園區的人口金字塔圖，顯示兩行政區皆屬於鐘形的人口金字塔，呈現中間胖、上下窄的情形，顯示低年齡層的人口與老年人口的比例較少，勞動人口人口比例較高之情形，且男性與女性人口大約各佔一半（詳圖四-8 及表四-4）。

表四-2 桃園市、中壢區及大園區近十年人口結構表

民國 (年)	桃園市			中壢區			大園區		
	0-14 歲 (人)	15-64 歲 (人)	65 歲以上 (人)	0-15 歲 (人)	15-65 歲 (人)	65 歲以上 (人)	0-16 歲 (人)	15-66 歲 (人)	65 歲以上 (人)
97	386,146	1,414,937	157,603	69,383	262,341	30,405	15,928	57,150	7,196
98	375,565	1,441,272	161,945	67,218	266,766	31,125	15,505	58,446	7,358
99	363,341	1,473,703	165,016	65,211	272,849	31,710	14,939	59,605	7,422
100	350,658	1,494,077	168,570	63,361	276,672	32,396	14,302	60,385	7,449
101	340,982	1,514,913	174,266	61,855	280,834	33,528	13,861	61,308	7,587
102	333,658	1,528,505	181,860	60,677	283,266	34,975	13,562	62,159	7,865
103	326,256	1,540,482	191,590	59,881	284,804	36,764	13,253	63,126	8,152
104	326,854	1,575,296	203,630	60,325	290,504	38,953	12,993	64,052	8,520
105	329,307	1,599,031	219,425	60,814	293,928	41,711	13,007	65,115	9,036
106	331,649	1,620,364	236,004	61,776	298,640	44,800	13,117	66,517	9,647

資料來源：桃園縣民政局網站民國 97 年~106 年桃園市現住人口數，民國 108 年 3 月查詢。

表四-3 桃園市、中壢區及大園區近十年扶養比及老化指數

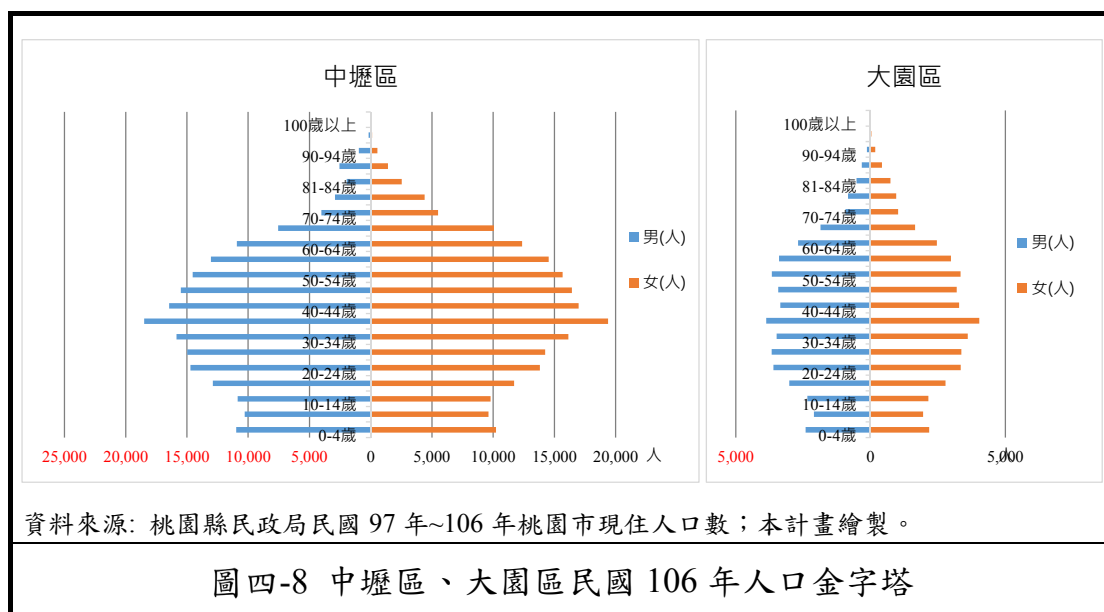
民國 (年)	桃園市		中壢區		大園區	
	老年人口比例	扶養比	老年人口比例	扶養比	老年人口比例	扶養比
97	8.05%	38.43%	8.40%	38.04%	8.96%	40.46%
98	8.18%	37.29%	8.52%	36.86%	9.05%	39.12%
99	8.24%	35.85%	8.58%	35.52%	9.05%	37.52%
100	8.37%	34.75%	8.70%	34.61%	9.07%	36.02%
101	8.58%	34.01%	8.91%	33.96%	9.17%	34.98%
102	8.90%	33.73%	9.23%	33.77%	9.41%	34.47%
103	9.31%	33.62%	9.64%	33.93%	9.64%	33.91%
104	9.67%	33.68%	9.99%	34.17%	9.96%	33.59%
105	10.22%	34.32%	10.52%	34.88%	10.37%	33.85%
106	10.79%	35.03%	11.06%	35.69%	10.81%	34.22%

資料來源：桃園縣民政局民國 97 年~106 年桃園市現住人口數；本計畫整理，民國 108 年 3 月查詢。

表四-4 中壢區及大園區民國 106 年人口三階段統計表

年齡階層	中壢區		大園區	
	男(人)	女(人)	男(人)	女(人)
0-15 歲	32,135	29,641	6,856	6,261
15-65 歲	147,380	151,260	34,136	32,381
65 歲以上	20,166	24,634	4,646	5,001

資料來源：桃園縣民政局民國 106 年桃園市現住人口數；本計畫整理，民國 108 年 3 月查詢。



三、產業發展

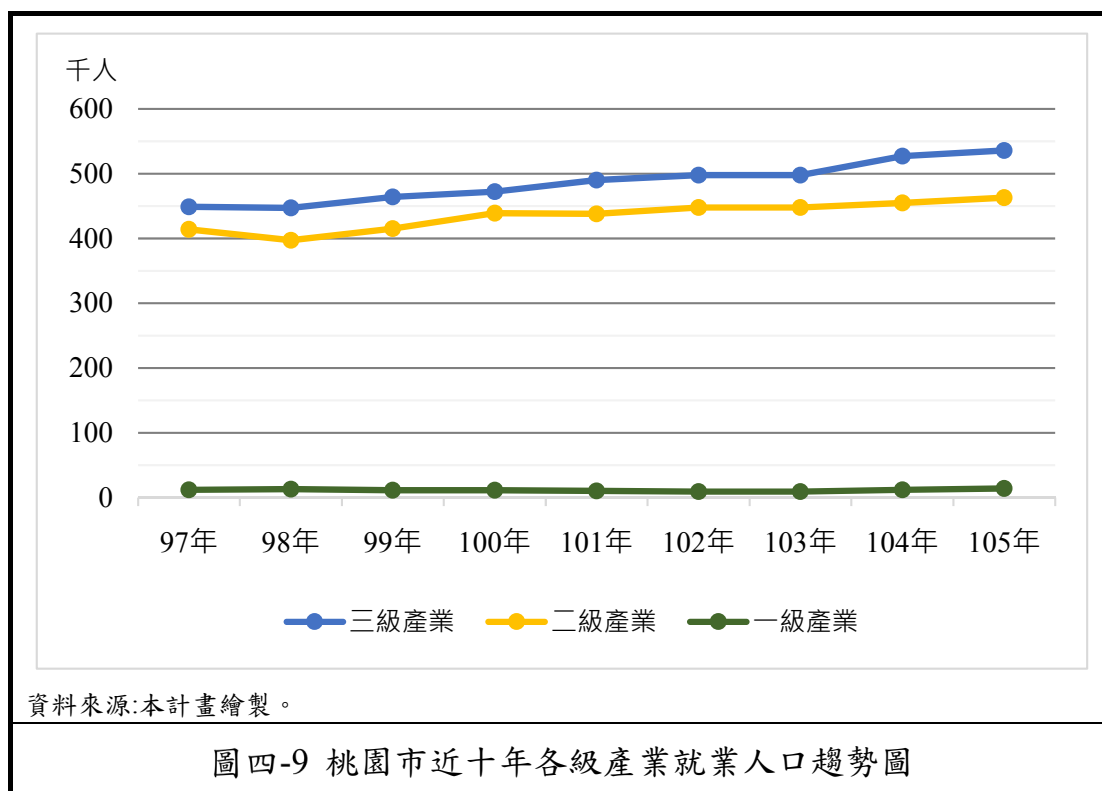
(一)整體產業結構

就桃園市各級產業歷年從業人口變化趨勢來看，整體而言，總就業人口數民國 97 年後逐步上升，顯示桃園市近年產業發展轉型且漸趨穩定；在各級產業方面，如下表所示，一級產業就業人口大致呈下降趨勢，近兩年略有提升；而桃園市二級產業就業人口穩定成長，民國 106 年約佔桃園市總就業人口 46%左右；三級產業就業人口亦穩定成長，且佔桃園市總就業人口比例均為最高，民國 106 年佔桃園市總就業人口約 53%（詳圖四-9 及表四-5）。

表四-5 桃園市近十年各級產業就業人口數

民國 (年)	總就業人口		一級產業		二級產業		三級產業	
	人數 (千人)	百分比 (%)	人數 (千人)	百分比 (%)	人數 (千人)	百分比 (%)	人數 (千人)	百分比 (%)
97 年	858	100.00	11	1.28	419	48.83	428	49.88
98 年	874	100.00	12	1.37	414	47.37	449	51.37
99 年	857	100.00	13	1.52	397	46.32	447	52.16
100 年	890	100.00	11	1.24	415	46.63	464	52.13
101 年	922	100.00	11	1.19	439	47.61	472	51.19
102 年	938	100.00	10	1.07	438	46.70	490	52.24
103 年	955	100.00	9	0.94	448	46.91	498	52.15
104 年	955	100.00	9	0.94	448	46.91	498	52.15
105 年	994	100.00	12	1.21%	455	45.77	527	53.02
106 年	1012	100.00	14	1.38%	463	45.75	536	52.96

資料來源：都市及區域發展統計彙編民國 97 年~106 年，民國 108 年 3 月查詢。



(二)產業規模分析

桃園市因鄰近大台北都會區，交通便捷、勞動力供給充裕、腹地寬闊，且政府積極推動重大建設、招商政策以及開發工業區，使得總體經濟發展頗具成效。由於桃園市優良的投資環境，成為國內的工商大城，截至民國 100 年底止，全市工業產值突破 2 兆 8 千億元、工廠登記家數達 1 萬 332 家。

總體產業結構而言，桃園市以二、三級產業發展為主，民國 91 年服務業部門比例首度超越工業部門，顯示桃園市已逐漸邁向三級產業導向的經濟發展。

民國 105 年底桃園市工業及服務業場所單位數共計有 111,055 家，與民國 100 年底 96,701 家比較，增加 14.84%；其中工業部門場所單位數成長 17.72%(以電力及燃氣供應業成長比例最高)、服務業部門場所單位數成長 13.93%(以不動產及租賃業、教育服務業成長比例最高)。依民國 105 年資料顯示，工業部門場所單位數以製造業、營造業廠家數所佔比例較高，合計佔工業及服務業部門之 24.01%；服務業部門場所單位數則以批發及零售業廠家數所佔比例較高，合計約佔工業及服務業部門之 38.02% (詳表四-6)。

表四-6 桃園市工商及服務業普查統計表

項目		民國 100 年底		民國 105 年底		增減比例(%)	
		場所 單位 (家)	就業員 工數 (人)	場所 單位 (家)	就業員 工數 (人)	場所 單位 (家)	就業員 工數 (人)
工業 部門	礦 業 及 土 石 採 取	15	127	17	178	13.33%	40.16%
	製 造 業	14,825	419,569	16,173	458,052	9.09%	9.17%
	電 力 及 燃 氣 供 應 業	31	1,520	43	1,998	38.71%	31.45%
	用 水 供 應 及 污 染 整 治 業	611	3,754	669	4,251	9.49%	13.24%
	營 造 業	7,787	40,388	10,490	45,036	34.71%	11.51%
	小 計	23,269	465,358	27,392	509,515	17.72%	9.49%
服務業 部門	批 發 及 零 售 業	39,968	147,648	42,227	151,290	5.65%	2.47%
	運 輸 倉 儲 及 通 信	3,790	39,509	4,401	57,676	16.12%	45.98%
	住 宿 及 餐 飲 業	8,278	31,549	11,294	47,513	36.43%	50.60%
	資 訊 及 通 訊 傳 播 業	669	6,175	901	6,979	34.68%	13.02%
	金 融 及 保 險 業	1,535	17,290	1,885	18,646	22.80%	7.84%
	不 動 產 及 租 賃 業	1,784	8,719	2,560	10,165	43.50%	16.58%
	專 業 科 學 及 技 術 服 務 業	3,218	12,261	3,545	14,368	10.16%	17.18%
	支 援 服 務 業	2,037	31,070	2,462	44,264	20.86%	42.47%
	強 制 性 社 會 安 全 服 務 業	-	-	-	-	-	-
	教 育 服 務 業	1,347	7,628	1,927	12,692	43.06%	66.39%
	醫 療 保 健 及 社 會 工 作 服 務 業	2,189	31,900	2,032	34,889	-7.17%	9.37%
	藝 術 、 娛 樂 及 休 閒 服 務 業	1,375	6,324	1,675	6,949	21.82%	9.88%
	其 他 服 務 業	7,242	13,682	8,754	16,697	20.88%	22.04%
	小 計	73,432	353,755	83,663	422,128	13.93%	19.33%
總 計	96,701	819,113	111,055	931,643	14.84%	13.74%	

資料來源：行政院主計處民國 100 年、105 年商業及服務業普查，民國 108 年 3 月查詢。

以各場所單位數而言，民國 100 年工商業場所單位數達 4,000 家以上行政區有 9 個，依序為桃園區、中壢區、楊梅區、蘆竹區、大園區、龜山區、八德區、龍潭區、平鎮區，佔全市工商業場所單位數 91.52%；民國 105 年工商業場所單位數達 4,000 家以上行政區有 10 個，依序為桃園區、中壢區、楊梅區、蘆竹區、大園區、龜山區、八德區、龍潭區、平鎮區，並增加大溪區，佔全市工商業場所單位數 95.17%；以民國 100-105 年成長比例而言，新屋區係增加較快速的行政區，桃園市各區整體而言，近五年成長幅度總計 14.84%，其中復興區是唯一負成長的行政區（詳表四-7）。

以就業員工數而言，民國 100 年工商業就業員工數達 50,000 人以上行政區有 7 個，依序為桃園區、中壢區、楊梅區、蘆竹區、大園區、龜山區與平鎮區，佔全市工商業員工人數 80.27%；民國 105 年工商業就業員工數達 50,000 人以上行政區有 7 個，依序為桃園區、中壢區、楊梅區、蘆竹區、大園區、龜山區與平鎮區，佔全市工商業員工人數 80.16%；以成長比例而言，大園區和新屋區成長最快速（詳表四-7）。

以民國 105 年商業及服務業普查桃園市各區各產業就業員工數為基礎資料，計算各產業就業員工數所佔比例之關係，本計畫範圍座落的中壢及大園區主要產業皆為製造業為主（詳表四-8）。

表四-7 桃園市各區工商業場所單位及員工人數增減情形一覽表

行業別	年底場所單位數(家)			年底員工人數(人)		
	100 年	105 年	增減比較(%)	100 年	105 年	增減比較(%)
桃園區	23,082	25,086	8.68%	160,894	155,506	-3.35%
中壢區	19,303	21,474	11.25%	142,689	160,318	12.35%
大溪區	3,881	4,335	11.70%	21,987	23,778	8.15%
楊梅區	6,022	7,147	18.68%	54,755	60,651	10.77%
蘆竹區	7,230	8,902	23.13%	89,932	111,343	23.81%
大園區	4,049	4,722	16.62%	50,809	70,134	38.03%
龜山區	8,072	9,959	23.38%	103,108	126,407	22.60%
八德區	7,258	8,577	18.17%	48,374	49,229	1.77%
龍潭區	4,784	5,512	15.22%	38,592	46,551	20.62%
平鎮區	8,704	9,978	14.64%	55,300	62,489	13.00%
新屋區	1,764	2,435	38.04%	14,809	20,501	38.44%
觀音區	2,236	2,617	17.04%	37,142	43,993	18.45%
復興區	316	311	-1.58%	722	743	2.91%
總計	96,701	111,055	14.84%	819,113	931,643	13.74%

資料來源：行政院主計處民國 100 年、105 年商業及服務業普查，民國 108 年 3 月查詢。

表四-8 桃園區行政區各產業就業員工數比例統計表

業別/ 行政區	礦業及 土石採 取	製造業	電力 及燃 氣供 應業	營造業	批發及 零售業	運輸倉 儲及通 信業	住宿及 餐飲業	金融及 保險業	不動 產及 租賃 業	專業科 學及技 術服務 業	文化運 動及休 閒服務 業	其他 服務業
桃園區	0.00%	25.46%	0.58%	6.28%	23.04%	4.02%	6.62%	4.28%	2.33%	3.14%	1.14%	2.40%
中壢區	0.00%	41.68%	-	4.40%	19.89%	3.86%	7.52%	3.58%	1.53%	2.08%	1.06%	2.68%
大溪區	0.00%	47.98%	-	1.44%	2.93%	0.45%	1.04%	0.21%	0.10%	0.15%	0.23%	0.36%
楊梅區	0.00%	59.43%	-	1.82%	4.79%	1.92%	1.44%	0.41%	0.28%	0.30%	0.37%	0.62%
蘆竹區	0.00%	58.28%	-	2.62%	9.26%	7.96%	3.17%	0.84%	0.56%	0.64%	0.44%	0.95%
大園區	0.00%	38.50%	-	1.50%	5.92%	13.34%	2.39%	0.45%	0.25%	0.43%	0.06%	0.41%
龜山區	0.00%	63.06%	-	3.17%	9.57%	2.03%	2.75%	0.62%	0.39%	1.03%	0.31%	0.79%
八德區	0.00%	48.74%	-	2.37%	6.91%	0.76%	1.25%	0.61%	0.35%	0.38%	0.17%	0.70%
龍潭區	0.00%	63.30%	-	1.27%	3.56%	0.36%	1.44%	0.36%	0.28%	0.34%	0.39%	0.63%
平鎮區	0.00%	44.77%	-	2.73%	8.30%	1.44%	1.97%	0.44%	0.37%	0.51%	0.19%	0.88%
新屋區	0.13%	-	-	0.45%	1.27%	0.25%	0.44%	0.13%	-	-	0.04%	0.19%
觀音區	0.00%	57.76%	-	0.87%	1.73%	0.68%	0.36%	-	0.05%	0.15%	0.04%	0.13%
復興區	0.00%	-	-	0.03%	0.12%	0.02%	0.17%	-	-	-	0.04%	0.01%
全市 平均	0.04%	49.91%	0.58%	2.23%	7.48%	2.85%	2.35%	1.08%	0.59%	0.83%	0.34%	0.83%

資料來源：行政院主計處民國 105 年商業及服務業普查，民國 108 年 3 月查詢。

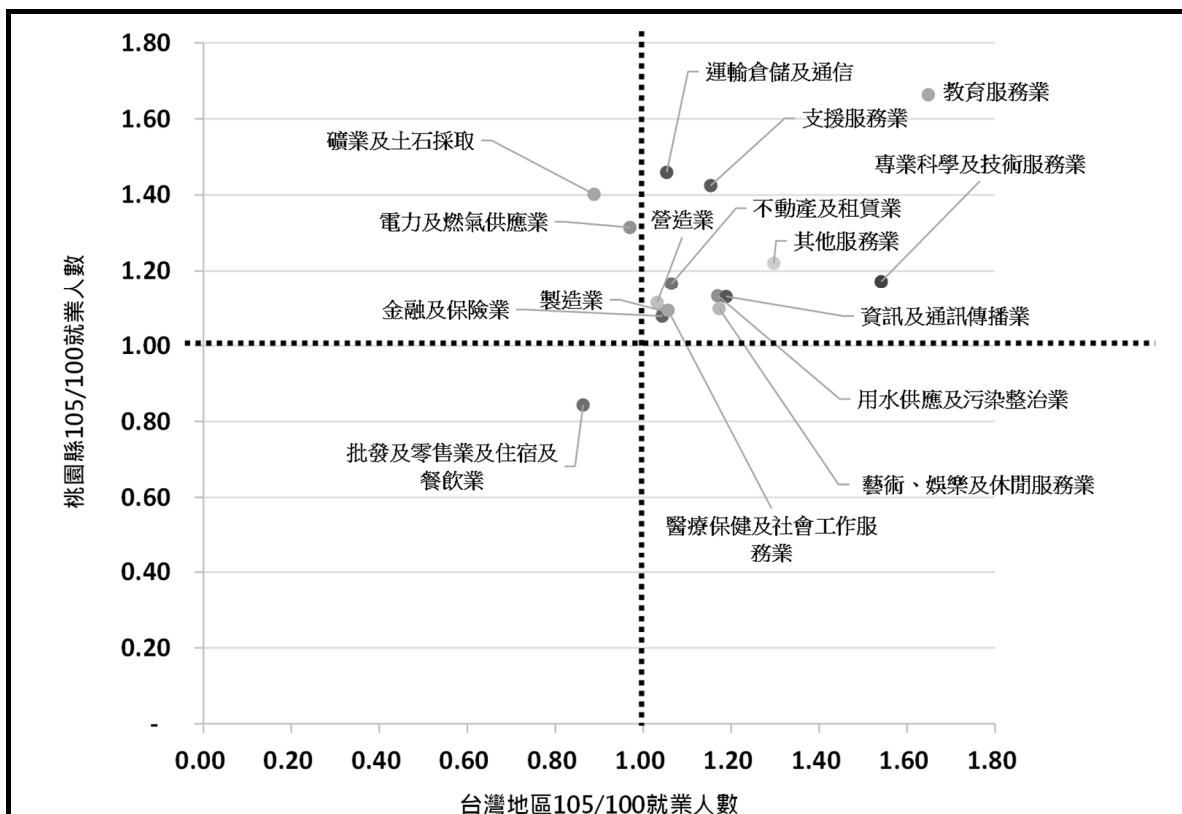
(三)相對成長分析

台灣地區、桃園市民國 100 年及 105 年就業人口相對成長大多集中於 1.0 至 1.2 之間，其中教育服務業是桃園市相對於台灣地區成長較多的行業，其次成長較多的包括礦業及土石採取、運輸倉儲及通信與支援服務業。而當中位於第一象限者（不動產及租賃業、專業科學及技術服務業、醫療保健等）皆為現今台灣發展之趨勢產業，顯現桃園市於未來產業發展中擁有較好之遠景；而位於第二象限之礦業及土石採取、電力及燃氣供應業，則因成長比例高於全台灣之平均，故將其視為桃園市當地之特殊產業；位於第三象限者表示此類產業於桃園市或全台灣中均為發展較慢之產業；位於第四象限之產業表示其成長比例低於全台灣之平均，故將其視為未來發展之潛力產業(桃園市無第四象限之產業)(詳圖四-10、表四-9)。

表四-9 桃園市與台灣地區之相對成長表

項 目	台灣地區			桃園市		
	100 年 就業數 (人)	105 年 就業數 (人)	105 年占 100 年就 業數比	100 年 就業數 (人)	105 年 就業數 (人)	105 年占 100 年就 業數比
礦業及土石採取	4,353	3,867	0.89	127	178	1.40
製 造 業	2,789,296	2,917,066	1.05	419,569	458,052	1.09
電力及燃氣供應業	32,550	31,570	0.97	1,520	1,998	1.31
用水供應及污染 整 治 業	29,716	34,751	1.17	3,754	4,251	1.13
營 造 業	508,086	524,069	1.03	40,388	45,036	1.12
批發及零售業及 住 宿 及 餐 飲 業	2,331,271	2,013,432	0.86	179,197	151,290	0.84
運輸倉儲及通信	356,077	375,103	1.05	39,509	57,676	1.46
資訊及通訊傳播業	191,660	227,846	1.19	6,175	6,979	1.13
金 融 及 保 險 業	385,507	402,089	1.04	17,290	18,646	1.08
不動產及租賃業	111,703	118,850	1.06	8,719	10,165	1.17
專業科學及技術 服 務 業	213,295	328,644	1.54	12,261	14,368	1.17
支 援 服 務 業	344,026	396,725	1.15	31,070	44,264	1.42
教 育 服 務 業	89,574	147,630	1.65	7,628	12,692	1.66
醫療保健及社會 工 作 服 務 業	398,866	421,324	1.06	31,900	34,889	1.09
藝術、娛樂及休閒 服 務 業	70,748	82,945	1.17	6,324	6,949	1.10
其 他 服 務 業	160,344	207,963	1.30	13,682	16,697	1.22
小 計	8,017,072	8,233,874	-	819,113	884,130	-

資料來源：行政院主計處民國 100 年、105 年商業及服務業普查，民國 108 年 3 月查詢。



資料來源：行政院主計處民國 105 年商業及服務業普查，民國 108 年 3 月查詢。

圖四-10 桃園市與台灣地區相對成長分析圖

四、不動產市場

近幾年桃園地區的房地產市場，因短期供給量過大，以及航空城開發案之不確定性，部分地區相對處於低檔，現階段仍值得觀察。未來如航空城開發案確定後，勢必對附近地區的不動產市場造成影響，高鐵桃園車站特定區位居中壢及大園要衝之地理位置優勢，在台北生活圈及桃園生活圈發展日趨飽和之下，必然將成為台灣北部最重要的新興地區之一，故以下針對中壢區、大園區住宅不動產市場與不動產交易價格，以及計畫範圍不動產交易價格分析，作為後續檢討變更之參考。

(一)中壢區與大園區住宅不動產市場

依內政部營建署住宅及不動產資訊統計，民國 107 年第 3 季桃園市住宅不動產資訊，中壢區住宅存量僅次於桃園區，大園區僅高於新屋、觀音與復興區；中壢區住宅交易買賣總件數低於桃園區，大園區則高於大溪區、新屋區、觀音區與復興區；新增住宅供給以建照執照總數檢視，其中壢區共約 406 宅，僅次於桃園區、八德區與龜山區，大園區共有 43 宅，僅高於平鎮區、大溪區與復興區；中壢區住宅需求以設有戶籍宅數統計約有 129,259 宅，需求量其次於桃園區，然其供需比為全市最高，大園區設有戶籍宅數統計約有

25,975 宅，供需比僅高於平鎮區及復興區。

表四-10 桃園市住宅不動產情況資訊綜理表

地區	住宅存量 宅數 (宅)	住宅買賣 總件數 (筆)	建造執照 總宅數 (宅)	設有戶籍 宅數(筆)	供需比
桃園區	192,739	2,101	992	142,587	1.35
大溪區	181,366	734	406	129,259	1.40
中壢區	84,646	553	29	67,250	1.26
楊梅區	79,096	438	646	61,762	1.28
蘆竹區	68,313	403	42	50,773	1.35
大園區	36,385	90	32	27,331	1.33
龜山區	69,001	448	261	50,305	1.37
八德區	33,184	204	43	25,975	1.28
龍潭區	73,538	341	725	52,182	1.41
平鎮區	48,642	204	101	36,433	1.34
新屋區	15,262	39	159	11,561	1.32
觀音區	22,723	93	106	17,529	1.30
復興區	3,012	1	1	2,832	1.06

資料來源：內政部營建署住宅及不動產資訊 107 年第 3 季，民國 108 年 3 月查詢。

(二)房地產交易價格

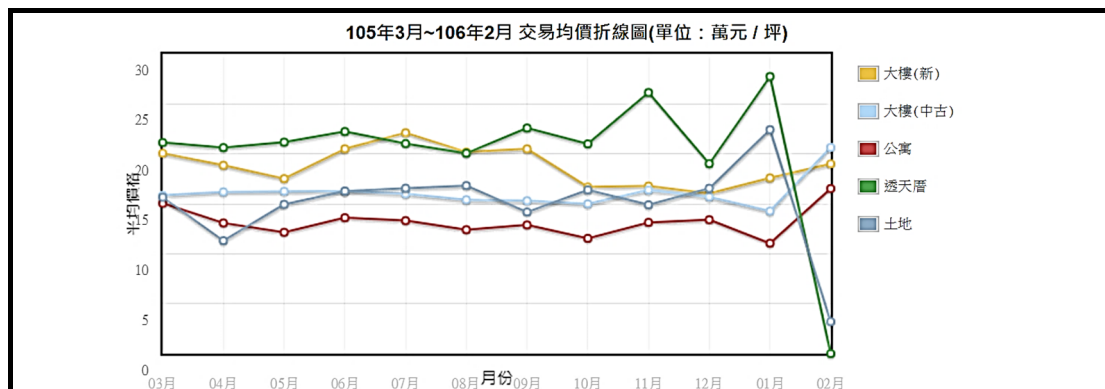
依據桃園市住宅及不動產資訊桃寶網民國 105 年 3 月~106 年 2 月交易均價統計資料，中壢區透天厝、大樓(中古)及土地(素地)交易均價呈現上漲趨勢，透天厝交易均價約落在每坪 21.40 萬元，大樓(中古)交易均價約落在每坪 15.81 萬元，土地(素地)交易均價約落在每坪 15.47 萬元，其餘均呈現微幅下跌。

大園區近十年除透天厝交易均價均呈現持平外，透天厝交易均價約落在每坪 15.28 萬元，其餘呈現微幅下跌。

表四-11 中壢區 105 年 3 月~106 年 2 月交易均價資訊表(單位:萬元/坪)

建物型態 交易單價		大樓(新)	大樓(中古屋) 齡 5 年以上	公寓 五樓含以下無電梯	透天厝	店面(店鋪)	其他建物	土地(素地)
本期 交易	最高	39.02	42.44	33.41	78.3	125.19	30.46	130
	均價	18.52	15.81	13.09	21.4	38.24	16.69	15.47
	最低	11.1	0.29	3.11	6.37	8.77	4.97	0.25
與前期 均價比較		▼1.23 6.20%	▼0.27 1.70%	▼0.10 0.80%	▼0.76 3.40%	▼0.24 1.00%	▲4.65 38.70%	▼1.43 8.50%
與去年同期 均價比較		▼1.23 6.20%	▼0.27 1.70%	▼0.10 0.80%	▼0.76 3.40%	▼0.24 1.00%	▲4.65 38.70%	▼1.43 8.50%

資料來源：桃園市住宅及不動產資訊桃寶網，民國 108 年 3 月查詢。



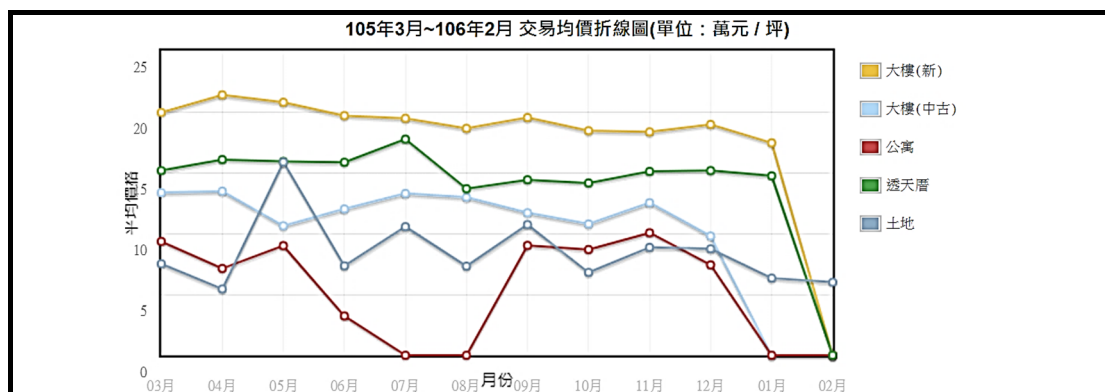
資料來源：桃園市住宅及不動產資訊桃寶網，民國 108 年 3 月查詢。

圖四-11 中壢區 105 年 3 月~106 年 2 月交易均價折線圖(單位:萬元/坪)

表四-12 大園區 105 年 3 月~106 年 2 月交易均價資訊表(單位:萬元/坪)

建物型態 交易單價		大樓(新)	大樓(中古屋) 齡 5 年以上	公寓 五樓含以下無電梯	透天厝	店面(店鋪)	其他建物	土地(素地)
本期 交易	最高	29.15	25.88	13.08	27.95	0	19.97	69.77
	均價	19.41	12.02	8.64	15.28	0	10.83	8.88
	最低	11.93	7.2	3.23	4.43	0	1.69	0.5
與前期 均價比較		▼2.18 10.10%	▼0.81 6.30%	▼0.72 7.70%	▼0.42 2.70%	▼39.20 100.00	▼3.52 24.50%	▼2.40 21.30%
與去年同期 均價比較		▼2.18 10.10%	▼0.81 6.30%	▼0.72 7.70%	▼0.42 2.70%	▼39.20 100.00	▼3.52 24.50%	▼2.40 21.30%

資料來源：桃園市住宅及不動產資訊桃寶網，民國 108 年 3 月查詢。



資料來源：桃園市住宅及不動產資訊桃寶網，民國 108 年 3 月查詢。

圖四-12 大園區 105 年 3 月~106 年 2 月交易均價折線圖(單位:萬元/坪)

五、休閒遊憩資源

查詢桃園市現有法定文化資產登錄資訊，本計畫範圍內並無古蹟及歷史建築物；在休閒遊憩資源部分，區內設有多處觀光遊憩景點，包含已完工的青塘園及桃園國際棒球場，部分完工開幕的華泰商務城(GLORIA OUTLETS)、橫山書法公園暨書法藝術館，以及興建中的冠德 Green Mall 與規劃中的桃園市立美術館、桃園會展中心、桃園流行音樂劇場暨原住民族文創中心等，各休閒遊憩資源相關資料與分布位置詳圖四-13。

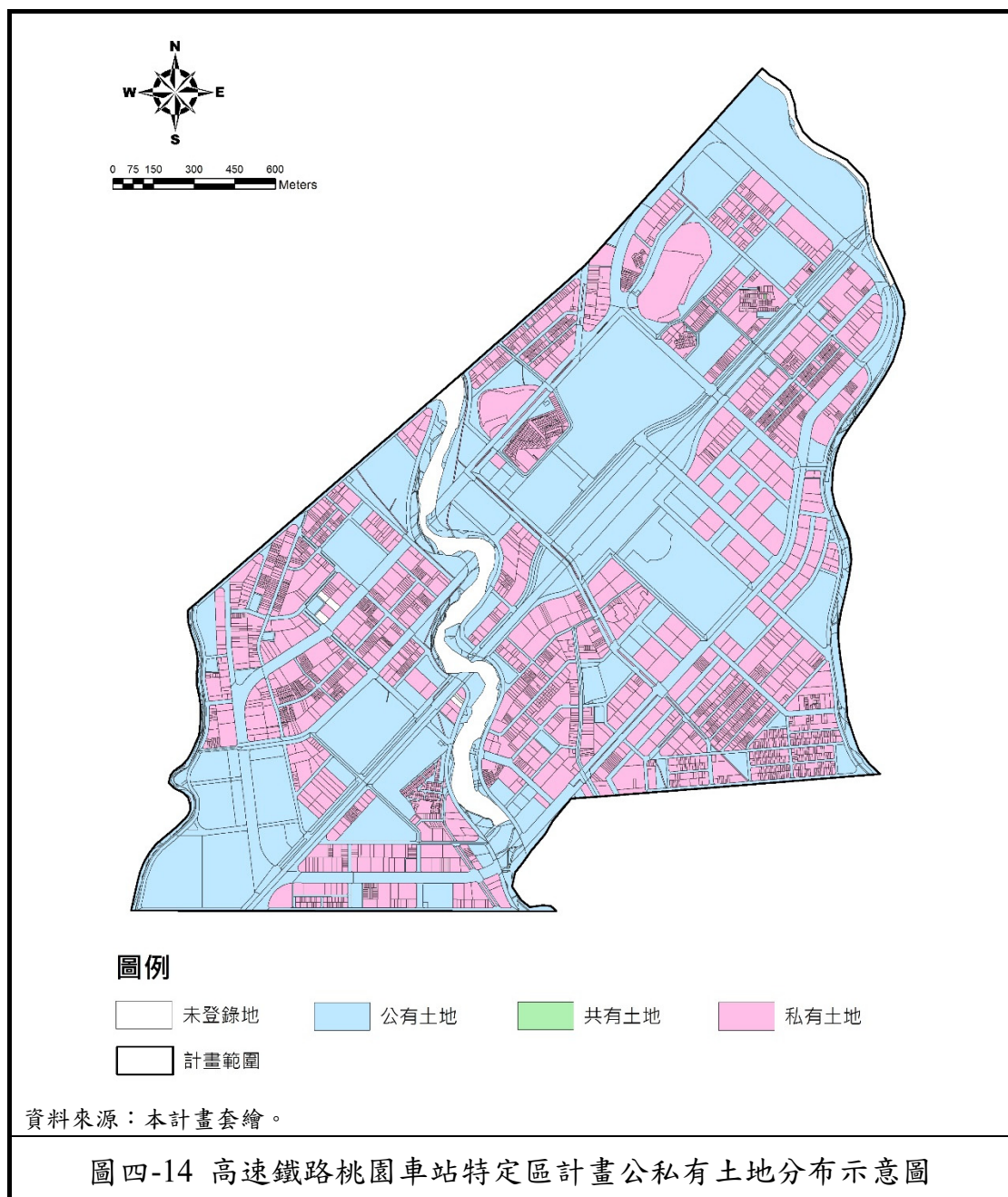


圖四-13 高速鐵路桃園車站特定區計畫休閒遊憩資源分布示意圖

第三節 實質環境分析

一、土地權屬

本計畫範圍之土地包含桃園市大園區五塊厝段下埔小段、青山段、青峰段與橫山段橫山小段等 4 個地段，以及桃園市中壢區芭里段、青平段、青昇段、青芝段、青溪段、洽溪段、啟文段與廣青段等 8 個地段，合計計畫範圍共含括 12 個地段。本計畫範圍採區段徵收整體開發方式開發，故計畫範圍內之公共設施用地皆已取得並分別登記為各主管機關管有(詳圖四-14)；另外，位於計畫範圍東側之新街溪以及位於中央之老街溪，其部分土地屬未登錄地。



二、土地使用

(一)土地使用現況

依據本計畫民國 105 年土地使用現況調查結果，本計畫範圍內土地利用現況以「未使用土地」為主(26.31%)，主要分布計畫範圍內住宅區與商業區土地，其次為道路使用(22.97%)，再其次為建築中土地(10.79%)，主要分布計畫範圍內住宅區與商業區土地以及高鐵桃園站北側產業專用區；商業使用主要分布與高鐵桃園站北側產業專用區內，現況為華泰商務城(GLORIA OUTLETS)使用，其餘零星分布於住宅區與商業區(詳圖四-15、表四-13)。以下就計畫範圍內，住宅區、商業區、其他專用區與公共設施用地之土地使用現況說明如下：

1.住宅區

現行住宅區面積為 184.06 公頃，已使用面積約 93.53 公頃(含住宅使用與其他使用)，開闢率約 50.82%；其中現況為住宅使用面積僅約 33.68 公頃，作為其他使用面積約 59.85 公頃，尚未開闢使用之空荒地約 90.53 公頃，詳見圖四-15 及表四-14。

2.商業區

現行商業區面積為 39.90 公頃，已使用面積約 19.43 公頃(含商業使用與其他使用)，開闢率約 48.71%；其中現況為商業使用面積不足 0.01 公頃，作為其他使用面積約 19.43 公頃，尚未開闢使用之空荒地約 20.47 公頃，故現況商業區大部分未開闢使用(詳見圖四-15 及表四-14)。

3.其他使用分區

現行計畫尚劃設有高鐵車站專用區、捷運車站專用區、產業專用區、加油站專用區、宗教專用區、運動休閒專用區、電信事業專用區、河川區及灌溉設施專用區等各項使用分區，現況除高鐵車站專用區、宗教專用區與加油站專用區仍有部分土地為已開闢但未使用之空荒地外，其餘均已開闢使用。各項土地使用分區之使用現況與開闢率詳見圖四-15 及表四-14 所示。

4.公共設施用地

現行計畫共劃設 15 類公共設施用地，現況除停車場用地、文中用地、文小用地、機關用地與變電所用地仍有部分土地已開闢但未使用之空荒地外，其餘均已開闢使用。各項公共設施之使用現況與開闢率詳見圖四-15 及表四-14 所示。

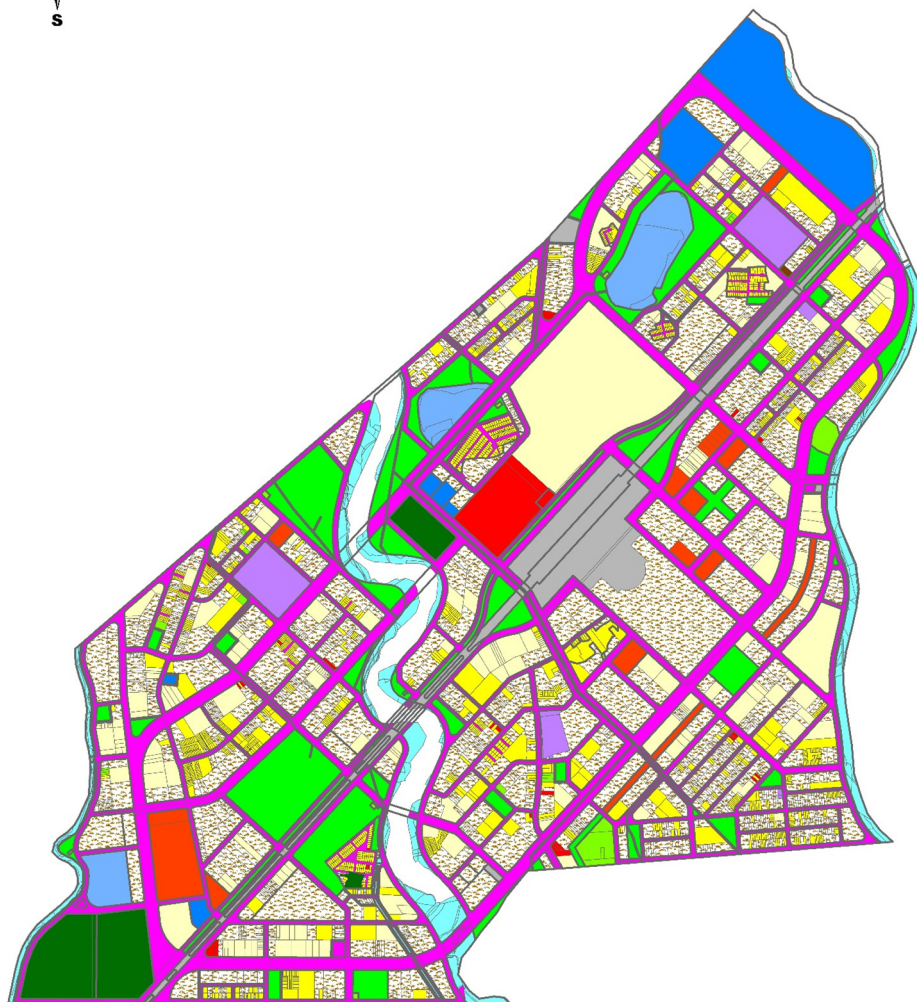


圖	住宅使用	學校使用	農業使用	道路使用
	商業使用	文化設施使用	捷運使用	體育場使用
	工業使用	停車場使用	水利使用	高鐵使用
例	宗教使用	加油站使用	公用設備使用	建築中土地
	機關使用	公園綠地使用	河道或溝渠使用	未使用土地

資料來源：本計畫套繪，調查時間 106 年 5 月。

圖四-15 高速鐵路桃園車站特定區計畫土地使用現況示意圖

表四-13 高速鐵路桃園車站特定區計畫土地使用現況調查統計表

使用現況	使用面積(公頃)	開闢率
住宅使用	33.93	6.92%
商業使用	5.99	1.22%
工業使用	0.09	0.02%
加油站使用	0.29	0.06%
宗教使用	2.34	0.48%
農業使用	0.47	0.10%
河道或溝渠使用	34.75	7.09%
水利使用	10.30	2.10%
高鐵使用	18.61	3.80%
公園綠地使用	43.07	8.79%
體育場使用	11.70	2.39%
停車場使用	10.26	2.09%
學校使用	6.74	1.37%
機關使用	3.65	0.74%
公用設備使用	0.73	0.15%
文化設施使用	0.27	0.05%
建築中土地	52.88	10.79%
捷運使用	12.44	2.54%
未使用土地	128.93	26.31%
道路使用	112.56	22.97%
總計	490.00	100.00%

資料來源：本計畫調查整理，調查時間 106 年 5 月。

表四-14 高速鐵路桃園車站特定區計畫土地使用現況面積表

項目		計畫面積 (公頃)	已使用面積 (公頃)	開闢率 (%)
土地使用分區	住宅區	184.06	93.53	50.82%
	商業區	39.90	19.43	48.71%
	高鐵車站專用區	19.68	11.13	56.55%
	捷運車站專用區	0.44	0.44	100.00%
	產業專用區	21.90	21.90	100.00%
	加油站專用區	0.48	0.29	60.26%
	宗教專用區	2.36	2.31	97.88%
	運動休閒專用區	4.90	4.90	100.00%
	電信事業專用區	0.13	0.13	100.00%
	河川區	32.71	32.71	100.00%
	灌溉設施專用區	10.07	10.07	100.00%
	小計	316.63	196.85	62.17%
公共設施用地	道路用地	81.17	81.17	100.00%
	高鐵用地(站區外)	7.53	7.53	100.00%
	公園用地	26.45	26.45	100.00%
	綠地用地	9.29	9.29	100.00%
	兒童遊樂場用地	0.63	0.63	100.00%
	體育場用地	4.80	4.80	100.00%
	停車場用地	2.57	2.57	100.00%
	廣場用地	0.18	0.18	100.00%
	文小用地	12.02	5.81	48.37%
	文中用地	6.78	6.78	100.00%
	文高用地	3.00	2.69	89.57%
	機關用地	5.68	3.65	64.20%
	捷運機廠用地	12.00	12.00	100.00%
	變電所用地	1.15	0.50	43.54%
	電力設施用地	0.12	0.12	100.00%
	小計	173.37	164.17	94.71%
計畫面積		490.00	361.02	73.68%
都市發展用地面積		447.22	-	-

資料來源：本計畫調查整理，調查時間 106 年 5 月。

(二)建物樓層及結構分析

1.建物樓層數分析

計畫範圍現況建築樓層為 1 至 21 層樓以上，大致以 4~6 層樓為主，比例約 38.42%，其次為 2~3 層樓建築，比例約 32.84%，座落區位分散於計畫範圍住宅區、商業區內；再其次為 1 樓建築，比例約 14.84%，多座落於產業專用區內，其餘分散於住宅區內。21 層樓(含)以上建築，比例僅約 0.73%，主要集中在高鐵站周邊商業區以及捷運 A19 站周邊住宅區。計畫範圍內建物樓層分布區位及比例詳表四-15、圖四-16。

表四-15 高速鐵路桃園車站特定區計畫建物樓層統計

建物樓層	建物數量(棟)	佔建物總數量
1F	755	14.84%
2-3F	1,671	32.84%
4-6F	1,955	38.42%
7-10F	243	4.78%
11-14F	268	5.27%
15-20F	160	3.14%
21F(含)以上	37	0.73%
小計	5,089	100.00%

資料來源:本計畫統整。

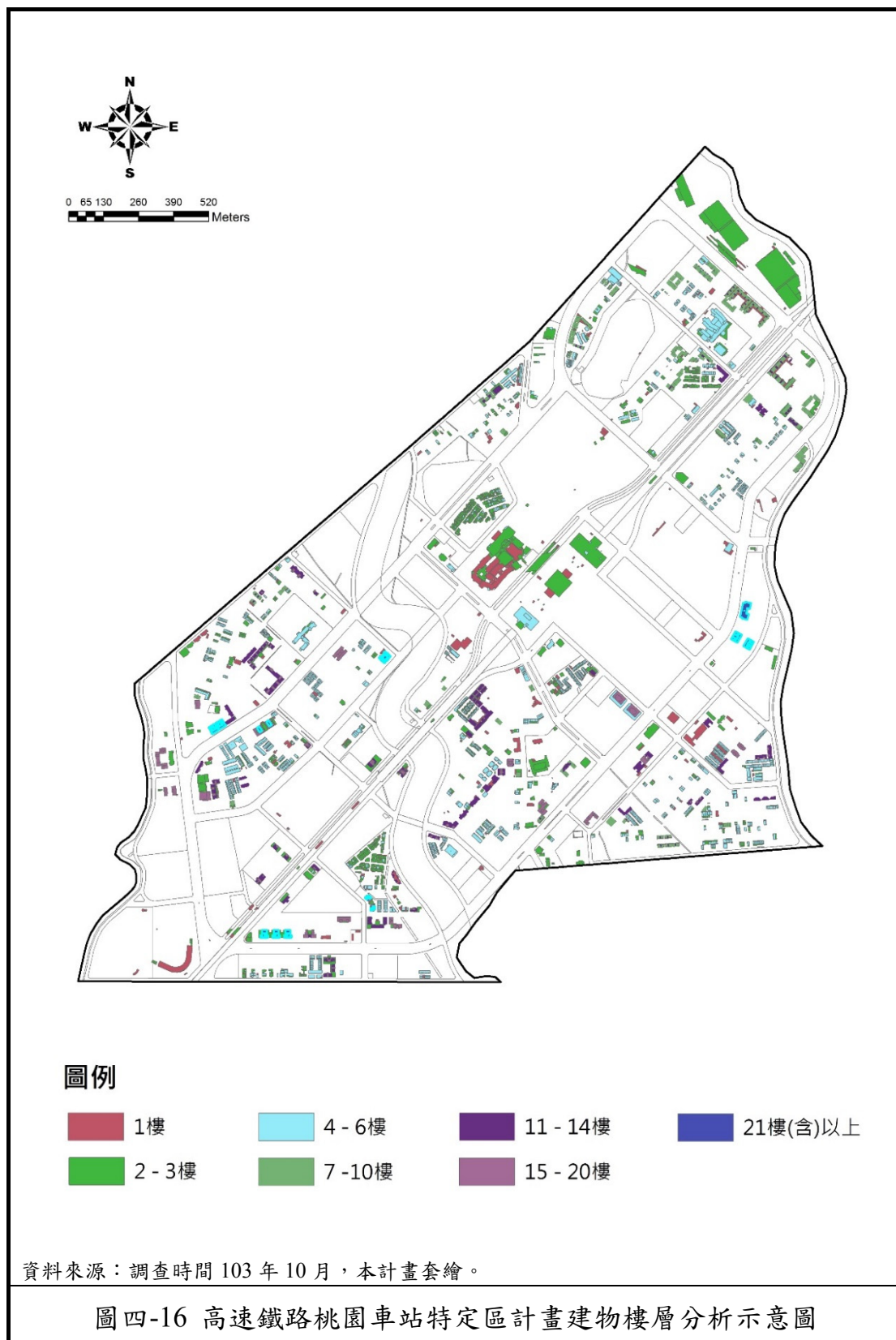
2.建物結構分析

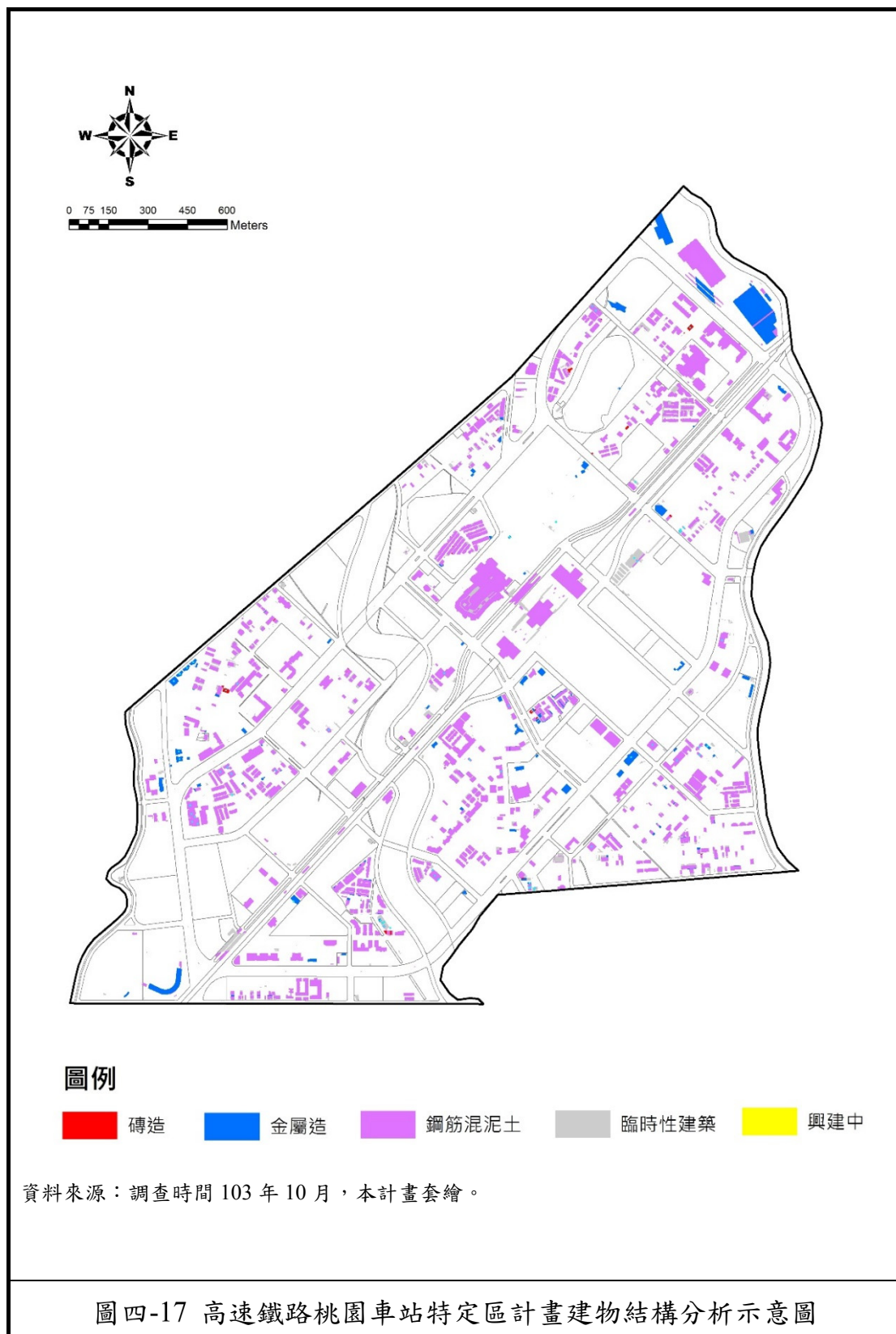
計畫範圍之建物結構現況以鋼筋混凝土為主，約佔 77.35%，座落區位分散於高鐵北路以北住宅區、商業區、產業專用區與車站專用區內各使用分區與用地；其次以臨時性建築為主，約佔 11.72%，座落區位分散於計畫範圍內；其三為鐵皮屋之建物，約佔 10.55%，座落區位分散於高鐵北路以北住宅區與老街溪兩側住宅區內。計畫範圍內建物結構分布區位及比例詳表四-16、圖四-17。

表四-16 高速鐵路桃園車站特定區計畫建物結構面積統計表

類別	建物數量(棟)	面積(平方公尺)	佔建物總面積
磚造	28	1,858.40	0.38%
鐵皮屋	174	52,192.68	10.55%
鋼筋混凝土	4,887	382,721.47	77.35%
臨時性建物	1,240	58,013.05	11.72%
興建中	114	1.14	0.00%
總計	6,443	494,786.74	100.00%

資料來源:本計畫統整。





(三)小結

依土地使用現況調查結果顯示，全區土地使用現況若排除道路使用，以未使用土地與建築中土地為主，建築高度以 4-6 樓為主，建

築結構中鋼筋混凝土占比高達 7 成；其中住宅區現況已開闢約 50.82%，惟僅 18.30%作住宅使用，建築高度以 4-6 樓為主，建築結構以鋼筋混凝土為主者高達 9 成，面臨聯外道路與主要道路住宅區，如同一般市區以住商混合使用型態為主；商業區現況雖已開闢 48.71%，惟作商業使用面積不足 0.01 公頃，區內建築高度以 15-20 樓為主，建築結構皆為鋼筋混凝土。綜上，顯示計畫區內大部分可建築土地仍尚未興建，已興建之建築屋齡小，且多為住宅區內建築多為透天厝形式建築，商業區內建築多為電梯高樓型式建築，故未來都市發展策略上，應加強整體開發區之發展動能，輔以高鐵與捷運等相關重大建設，進而帶動本特定區之發展。

三、公共設施用地現況及開闢情形

現行計畫劃設公園用地 12 處、綠地用地、兒童遊樂場用地 1 處、體育場用地 1 處、廣場用地 1 處、停車場用地 5 處、文小用地 4 處、文中用地 1 處、文高用地 1 處、文教用地 1 處、機關用地、捷運機廠用地 1 處、變電所用地 2 處、電力設施用地 2 處、高鐵用地及道路用地等 16 項公共設施用地，總計面積約 169.58 公頃，佔總面積 34.61%。各項公共設施用地現況、開闢情形與開闢率，詳見表四-17 及圖四-18 所示。

(一)公園用地

現行計畫劃設公園用地 12 處，面積總計 26.45 公頃，現況 12 處均已開闢為公園使用，為地方居民假日休閒遊憩之開放空間，面積總計 26.45 公頃，開闢率為 100.00%。其中公十二現況為青塘園，公十三為未來桃園市立美術館預定地。

(二)綠地用地

現行計畫劃設綠地用地，面積總計 9.29 公頃，現況已開闢為公園使用，為串聯公共開放空間、提供親水河岸空間與交通緩衝空間使用，面積總計 9.29 公頃，開闢率為 100.00%。

(三)兒童遊樂場用地

現行計畫劃設兒童遊樂場用地 1 處，面積總計 0.63 公頃，現況已開闢為公園使用，為地方兒童遊憩之開放空間，面積總計 0.63 公頃，開闢率為 100.00%。

(四)體育場用地

現行計畫劃設體育場用地 1 處，面積總計 4.80 公頃，現況已開闢為桃園國際棒球場，為地方運動休閒活動空間，面積總計 4.80 公頃，開闢率為 100.00%。

(五)廣場用地

現行計畫劃設廣場用地 1 處，面積總計 0.18 公頃，現況已開闢，為提供進出 A18 捷運站之人行廣場使用，面積總計 0.18 公頃，開闢率為 100.00%。

(六)停車場用地

現行計畫劃設停車場用地 5 處，面積總計 2.57 公頃，現況 5 處均已開闢為停車場使用，為提供計畫範圍內停車需求，面積總計 2.57 公頃，開闢率為 100.00%。其中停二現況為第二停車場，停三現況為第三停車場，停四現況為第四停車場，停九現況為免費停車場，停十現況為免費停車場。

(七)文小用地

現行計畫劃設文小用地 4 處，面積總計 9.33 公頃，現況 2 處已開闢，面積總計 4.29 公頃，開闢率為 45.98%。其中文小二現況為青埔慢速壘球場、文小五現況為青埔國民小學。另外，體育局已向教育局租用文小二及文小四至民國 109 年，文小二已開闢為青埔慢速壘球場，文小四規劃興闢足球場(參見附錄一)。

(八)文中用地

現行計畫劃設文中用地 1 處，面積總計 2.99 公頃，現況已開闢為青埔國民中學，面積總計 2.99 公頃，開闢率為 100.00%。

(九)文高用地

現行計畫劃設文高用地 1 處，面積總計 3.00 公頃，現況已開闢為桃園市立大園國際高級中學，面積總計 3.00 公頃，開闢率為 100.00%。

(十)機關用地

現行計畫劃設機關用地，面積總計 5.68 公頃，現況部分開闢，分別作為中壢區洽溪里社區活動中心、中壢分區青埔派出所、桃園市政府消防局與航空城願景館(約 0.91 公頃)使用，面積總計 1.81 公頃，開闢率為 31.87%。依據主管機關警察局表示位於機六、機七用地已無使用需求。

(十一)捷運機廠用地

現行計畫劃設捷運機廠用地 1 處，面積總計 12.00 公頃，現況已開闢，為提供機廠聯外捷運線維修機廠及場站使用，面積總計 12.00 公頃，開闢率為 100.00%。

(十二)變電所用地

現行計畫劃設變電所用地 2 處，面積總計 1.15 公頃，現況 1 處已開闢，面積總計 0.53 公頃，開闢率為 46.09%。其中變一現況為五權一次配電所。

(十三)電力設施用地

現行計畫劃設電力設施用地 2 處，面積總計 0.12 公頃，現況均已開闢，面積總計 0.12 公頃，開闢率為 100.00%。

(十四)高鐵用地(站區外)

現行計畫劃設高鐵用地 1 處，面積總計 7.53 公頃，現況已開闢，為高鐵路綫及其他相關設施使用，面積總計 7.53 公頃，開闢率為 100.00%。

(十五)道路用地

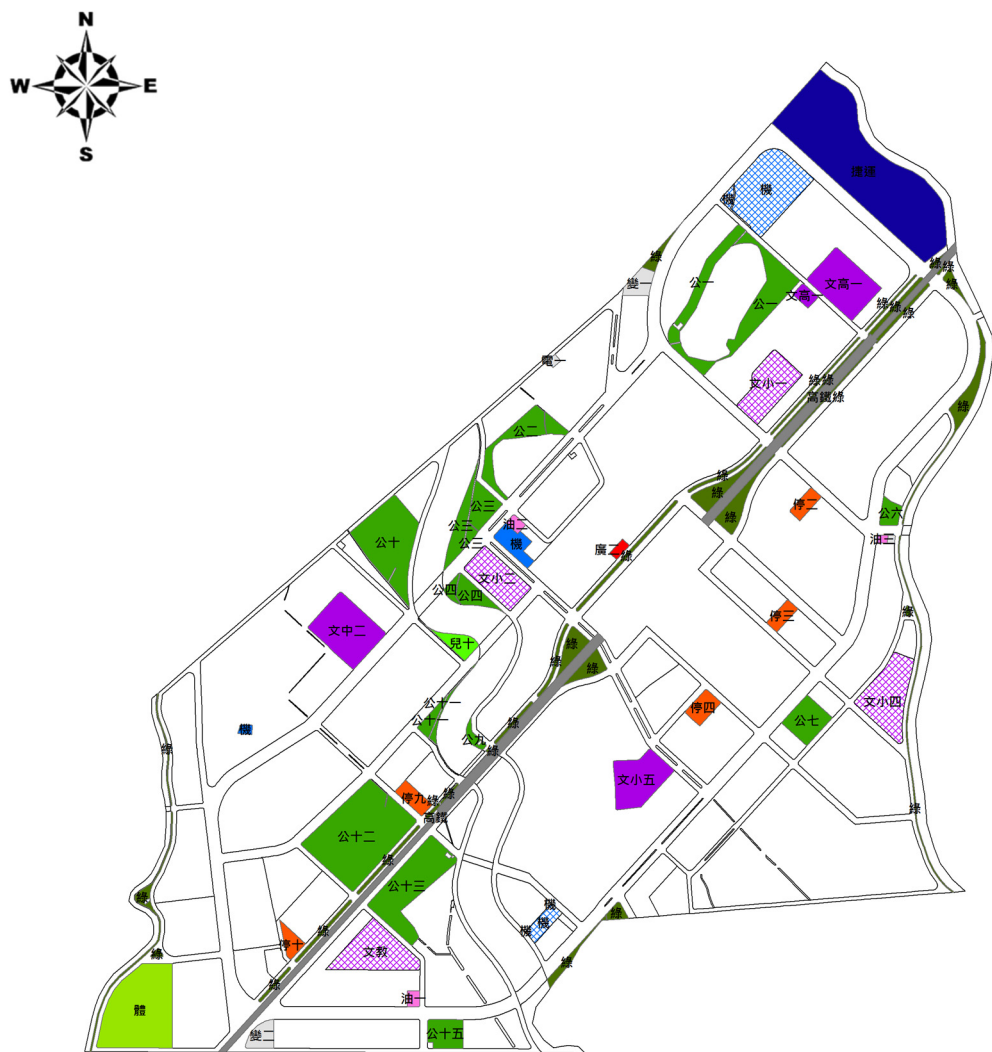
現行計畫劃設道路用地，面積總計 81.17 公頃，現況均已開闢為道路使用，面積總計 81.17 公頃，開闢率為 100.00%。

表四-17 高速鐵路桃園車站特定區計畫公共設施開闢情況統計表

項目	編號	計畫面積 (公頃)	開闢面積 (公頃)	開闢率	備註
公園用地	公一	4.07	4.07	100.00%	
	公二	1.71	1.71	100.00%	
	公三	1.96	1.96	100.00%	
	公四	0.92	0.92	100.00%	
	公六	0.46	0.46	100.00%	有籃球場
	公七	1.28	1.28	100.00%	
	公九	0.23	0.23	100.00%	
	公十	4.51	4.51	100.00%	
	公十一	0.52	0.52	100.00%	
	公十二	6.34	6.34	100.00%	青塘園
	公十三	3.48	3.48	100.00%	
	公十五	0.97	0.97	100.00%	
	小計	26.45	26.45	100.00%	
綠地用地		9.29	9.29	100.00%	
兒童遊樂場用地(兒十)		0.63	0.63	100.00%	
體育場用地		4.80	4.80	100.00%	桃園國際棒球場
廣場用地(廣二)		0.18	0.18	100.00%	
停車場用地	停二	0.46	0.46	100.00%	第二停車場
	停三	0.45	0.45	100.00%	第三停車場

項目	編號	計畫面積 (公頃)	開闢面積 (公頃)	開闢率	備註
	停四	0.65	0.65	100.00%	第四停車場
	停九	0.57	0.57	100.00%	免費停車場
	停十	0.44	0.44	100.00%	免費停車場
	小計	2.57	2.57	100.00%	
學校用地	文小一	2.28	-	0.00%	預計 107 年 8 月設立 籌備處進行設校工程 (興建中)
	文小二	2.00	2.00	100.00%	青埔慢速壘球場
	文小四	2.76	-	0.00%	預定興闢足球場(未 開闢)
	文小五	2.29	2.29	100.00%	青埔國民小學
	小計	9.33	4.29	45.98%	
	文中二	2.99	2.99	100.00%	青埔國民中學
	小計	2.99	2.99	100.00%	
	文高一	3.00	3.00	100.00%	桃園市立大園國際高 級中學
	小計	3.00	3.00	100.00%	
	文教用地	2.69	0.00	0.00%	(未開闢)
機關用地	機一	0.11	0.11	100.00%	中壢區洽溪里社區活 動中心
	機二	0.30	0.30	100.00%	中壢分區青埔派出所
	機三	0.35	0.35	100.00%	中壢分區青埔派出所
	機五	0.20	-	0.00%	供桃園市政府及所屬 機關使用(未開闢)
	機六	0.20	-	0.00%	供桃園市政府及所屬 機關使用(未開闢)
	機七	0.18	-	0.00%	供桃園市政府及所屬 機關使用(未開闢)
	機八	0.14	0.14	100.00%	桃園市政府消防局
	機九	4.20	0.91	21.67%	供桃園市政府及所屬 機關使用(部分開闢)
	小計	5.68	1.81	31.87%	
捷運機廠用地		12.00	12.00	100.00%	施工中
變電所用地	變一	0.53	0.53	100.00%	五權一次配電所
	變二	0.62	-	0.00%	(未開闢)
	小計	1.15	0.53	46.09%	
電力設施用地	電一	0.06	0.06	100.00%	電路鐵塔
	電二	0.06	0.06	100.00%	電路鐵塔
	小計	0.12	0.12	100.00%	
高鐵用地(站區外)		7.53	7.53	100.00%	
道路用地		81.17	81.17	100.00%	

資料來源：本計畫調查彙整。



圖例

已開闢

 公園用地

 兒童遊樂場用地

 綠地用地

 體育場用地

 廣場用地

 停車場用地

 學校用地

 機關用地

捷運機廠用地

 變電所用地

電力施設用地

高鐵路用地

未開闢

 學校用地

 **機關用地**

 變電所用地

資料來源：本計畫套繪。

圖四-18 高速鐵路桃園車站特定區計畫公共設施開闢情形示意圖

四、公用設備實施建設概況

(一)自來水

1.淨水廠

大園區與中壢區之供水由台灣自來水公司第二區管理處大湳淨水場負責供應，大湳淨水場座落於桃園區國際路一段桃園大圳北側，佔地約五公頃，於民國 71 年 9 月竣工，民國 72 年 2 月底正式成立、營運，目前並已完成第二期的擴建，一、二期設計出水量合計每日 30 萬噸，目前每日出水量約 35 萬噸。大湳淨水場水源源自石門水庫，設有 2 處取水口。原水經處理、加壓後供應桃園區、八德區、大園區、蘆竹區、龜山區、林口區等行政區域，以及龜山、林口工業區、桃園國際機場等用水，供水人口達六十萬餘人。

2.水源供給

桃園區與中壢區在水利署水資源規劃當中，屬北部區域的石門地區，以大漢溪為主要供應水源。惟北部區域中，除台北地區之供水最為不虞匱乏，尚有餘裕可支應鄰近地區之用水，其他地區用水若僅以該地區之區域性水源供應，皆呈現缺水之景況，最終須仰賴台北地區提供水源進行區域間之支援。個別而言，板新石門地區包括新北市之八里、五股、蘆洲、泰山、新莊、林口、樹林、板橋、土城、三峽、鶯歌與中和等區、桃園市全部行政區(詳表四-18)。

依據經濟部民國 104 年石門水庫調蓄潛能檢討及跨水系經營策略規劃，推估桃園及板新地區目標年之生活用水量(詳表四-19)，包含節水情境與保水情境。節水情境為根據民國 102 年「邁向永續國家—節水行動方案(草案)」中之政策總目標，預期民國 105 年減至每人每日 260 公升，120 年減至每人每日 240 公升，民國 105 年至 120 年之生活用水量依此線性推估，民國 103 至 105 年之生活用水量則以目前(103 年)桃園及板新地區之生活用水量線性遞減至民國 105 年 260 公升推估；保守情境則假設生活用水量維持不變，至民國 120 年各年用水量與現況(103 年)相同。

推估之結果為桃園地區在節水情境下，民國 110 年之生活用水量將降低至 66.83 萬立方公尺，120 年將再降低至 63.25 萬立方公尺；若為保守情境，則民國 110 年之生活用水量增加為 72.11 萬立方公尺，120 年為 72.27 萬立方公尺。板新地區若依照節水情境推估，110 年之生活用水量將降低至 65.14 萬立方公尺，民國 120 年將再降低至 61.66 萬立方公尺。若依保守情境推估，則 110 年之生活用水量增加為 73.65 萬立方公尺，民國 120 年增加為 73.76 萬立方公尺，整體而言顯示桃園及板新地區生活用水量仍現逐年遞減。

表四-18 石門水庫供水區域涵蓋行政區

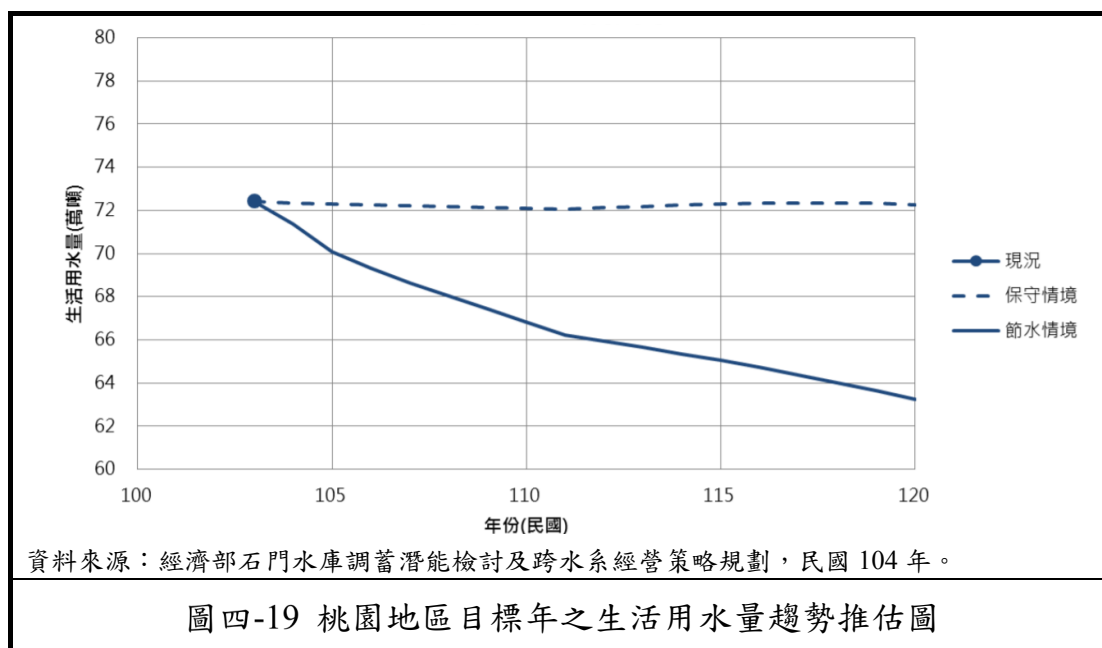
供水區域	主要涵蓋行政區域	概估行政區面積 (km ²)		行政區域人口數 (人)
板新地區(台灣自來水股份有限公司第十二區管理處-板新系統供水區)	八里區	39.4933	455.5507	2,096,611
	五股區	34.8632		
	泰山區	19.1603		
	新莊區	19.7383		
	板橋區	23.1373		
	樹林區	33.1288		
	土城區	29.5578		
	三峽區	191.4508		
	鶯歌區	21.1248		
	三重區	16.317		
	蘆洲區	7.4351		
	中和區	20.1400		
桃園地區(台灣自來水股份有限公司第二區管理處-石門系統供水區)	林口區	54.1519	924.3284	2,127,506
	桃園區	34.8046		
	中壢區	76.5200		
	平鎮區	47.7532		
	八德區	33.7111		
	楊梅區	89.1229		
	蘆竹區	75.5025		
	龜山區	72.0177		
	龍潭區	75.2341		
	大溪區	105.1206		
	大園區	87.3925		
	觀音區	87.9807		
	新屋區	85.0166		

資料來源：經濟部石門水庫調蓄潛能檢討及跨水系經營策略規劃，民國 104 年。

表四-19 桃園及板新地區現況及各目標年生活用水量推估表

用水地區	用水情境	103 年	105 年	105 年	115 年	120 年
桃園地區	節水情境 (萬立方公尺)	72.43	70.07	66.83	65.04	63.25
	保守情境 (萬立方公尺)		72.29	72.11	72.30	72.27
板新地區	節水情境 (萬立方公尺)	73.59	67.64	65.14	63.48	61.66
	保守情境 (萬立方公尺)		73.61	73.65	73.88	73.76

資料來源：經濟部石門水庫調蓄潛能檢討及跨水系經營策略規劃，民國 104 年。



石門水庫為桃園地區主要供水設施，發生取水設施損壞或水源濁度抬昇時影響供水甚劇，鑒於過去數場颱風屢造成水庫及大漢溪水源原水濁度抬昇，超過淨水場處理能力，以致影響桃園與板新地區供水等前車之鑑，以及水庫泥沙淤積致庫容減少之事實，本地區水資源經理應特別著重於大漢溪受濁度影響而無法正常供水時之備援設施與石門水庫改造措施，以分散供水風險並延長水庫壽命。

(二)雨水下水道

台灣地區降雨量豐沛，每次降雨量大，相對的水患頻繁，藉下水道迅速將降下的雨水予以排除，以防積水造成水災，保障國民生命財產安全。桃園市目前規劃 488 公里雨水下水道，截至民國 104 年底已完工 283 公里，實施率達 58.11%。

配合高速鐵路興建計畫，高速鐵路桃園車站特定區計畫，以區段徵收方式取得特定區用地，並施設最完善之公共設施其中地下管線工程，包含污水下水道工程、雨水下水道工程、共同管道工程及傳統管線工程（自來水管線工程、電力管線工程、電信管線工程、H I 管線工程、瓦斯管線工程、警訊管線工程及軍訊管線工程等）；平面工程包含交通運輸系統規劃，整地及道路工程、灌排水系統及都市防災計畫等。故本計畫範圍已建置完整之雨水下水道系統，可符合地區排水所需。

(三)污水下水道設施

鑒於污水下水道為國家現代化之重要指標，在我國「愛台十二項建設」中，污水下水道普及率提昇與污水處理率為重點之一。桃園市政府為加速推動污水下水道建設，採用「促進民間參與公共建

設法」之相關規定引用民間活力、資金與技術，參與污水下水道系統之建設。除可加速提升污水下水道用戶接管普及率，提升國家與程式競爭力外更可帶動污水下水道相關產業之發展振興經濟發展，已於民國 101 年完成「桃園地區污水下水道系統興建營運案(BOT)」之發包及簽約手續，目前已積極展開規劃、設計與施工作業，。

桃園市截至民國 103 年 12 月底之「公共污水下水道普及率」為 5.39%，迄今接管戶數為 27,726 戶(全市總戶數為 514,582 戶)，污水妥善處理率 61.74%。已規劃 8 處地區系統(5 處採公辦方式，3 處採促參 BOT 方式)，該 8 處系統全部完工後，預計民國 111 年底「公共污水下水道普及率」可達約 36%之普及率。

中壢地區污水下水道工程 BOT 案於民國 105 年 8 月簽約，計畫內容包括污水處理廠、公共污水管線及用戶接管工程，污水收集範圍包含中壢及內壢交流道附近特定區計畫、中壢平鎮都市計畫、中壢龍岡地區都市計畫與高鐵桃園車站特定區計畫，營運年限為 35 年，是國內近年來最大規模的 BOT 案。中壢污水下水道系統以收集家庭污水為主，污水主幹管管徑介於 $\phi 500\sim 1,500$ mm之間，預計興建長達 246 公里的污水下水道管網系統，以及日處理量 156,800 噸的水資源回收中心，可處理 20 萬戶的家庭污水，提升桃園市 32%的污水下水道接管率，預估八年後全市接管率可增加十倍，從目前的 6%提升至 60%。本定區內的污水下水道管線目前都已埋設完畢，俟水資源回收中心興建完畢即可接管。

五、交通運輸概況

(一)道路系統現況

1.聯外道路

本特定區位處航空城交通路網三環系統之外環，聯外道路有省道台 31 線、縣道 113 號、縣道 113 丙、桃 45 縣與高鐵南、北路，目前皆已開闢使用。本計畫範圍聯外道路現況說明如下：

(1)領航南路一段至四段(省道台 31 線)

省道台 31 線為沿台灣高速鐵路高架橋下兩側用地闢建之新路，起自桃園市蘆竹區台 4 線，終點為楊梅區桃 106 線民有路一段，以東北至西南向通過本特定區範圍東南側，於高鐵南路二三段岔路與縣道 113 號及高鐵南路二段交會，往西南出本計畫範圍，全長約為 21.3 公里；全線除高鐵桃園站區外環道路為雙向八車道外，其餘路段均為雙向四線快車道附帶兩線慢車道配置，為本計畫範圍通往大園、中壢、楊梅之重要聯外道路。

(2)領航北路一段至三段、中山南路二段(縣道 113 號)

線道 113 號，北起桃園市大園區後厝，南至桃園市龍潭區十一份，以東北至西南向通過本計畫範圍西北側，全長約為 31.22 公里。縣道 113 號自中山南路二段進入本特定區西側，並於高鐵南路二、三段岔路與省道台 31 線及高鐵南路二段交會，再往南出本計畫範圍南側，為本計畫範圍往北通往臺灣桃園國際機場與往南通往中壢市中心之重要聯外道路。

(3)青埔路一段至新生南路三段(縣道 113 丙)

線道 113 丙號，北起領航北路三段，南至中壢市環北路，大致以南北向通過計畫範圍，全長約為 6.003 公里。縣道 113 丙起於本計畫區北側領航北路三段，並於領航南路二、三段岔路與省道台 31 線交會後，向西至新生路三、四段岔路，再往南出本計畫範圍東南側。其路線與高鐵桃園站聯絡道路大致平行，為本計畫範圍通往中壢市中心之重要聯外道路。

(4)民權路三段至四段(桃 45 線)

民權路三段至四段，北起永園路一段，南至國道一號，大致以南北向通過計畫範圍。自北側進入計畫範圍，北起領航北路二段，南止於計畫區內之文興路，其中民權路四段止於領航南路一段，再往南銜接民權路三段可通往中壢市中心，往北則可通往大園都市計畫區。

(5)高鐵北路、高鐵南路

北起領航北路四段，南止於計畫範圍內文康二路，以東北西南向貫穿計畫範圍中心，途中行經高鐵桃園站兩側，並於計畫區南側即桃園國際棒球場旁，與領航北路一段(縣道 113 號)以及領航南路一段(省道台 31 線)交會，連接省道台 31 線及縣道 113 號，再往南可由台 31 線通往中壢與楊梅地區，由縣道 113 號通往中壢市中心，往北亦可由省道台 31 線通往大園地區。

2.主要道路

配合計畫區之聯外道路規劃，劃設 20 公尺~30 公尺道路作為計畫區主要道路系統，包含領航北路四段青昇路、青心路、青園路、高鐵站前西路、高鐵站前東路、公園路、青峰路、洽溪路、永裕路與文康路，目前皆已開闢使用，本計畫範圍主要道路現況說明如下：

(1)領航北路四段

領航北路四段位於計畫範圍內東北側，始於青昇路，往西可連接領航北路三段或縣道 113 號，往南自高鐵北路二段起與省道台 31 線共線，至青昇路銜接領航南路三段，屬半環型道路，並連接多條區內重要聯外道路。

(2)青昇路

青昇路自北側進入計畫範圍內，北起領航北路三段與領航北路四段交接處，與省道台 31 線交會後，往南至青溪路二段出計畫範圍，後至青昇橋連接中興路，屬計畫範圍縱向主要道路之一。

(3)高鐵站前西路、高鐵站前東路

高鐵站前西路、高鐵站前東路為兩條南北向平行道路，自高鐵桃園站前向南延伸，其中高鐵站前東路至青埔四街連接青溪路一段，並與高鐵站前西路交會於新街溪西側後出計畫範圍，屬計畫範圍連接高鐵桃園前、後站之縱向道路。

(4)公園路一段至二段

公園路自北側進入計畫範圍內，北起永泰路，南止於領航南路二段(省道台 31 線)，途中行經計畫範圍內兩大公園(青塘園與桃園美術館預定地)，為計畫範圍內西側地區之縱向主要道路。

(5)青峰路一段至二段

青峰一路、青峰二路位於計畫範圍東側，為一東西向道路，東側始於青埔路一段，西側止於青心路，往東可連接五青路進入蘆竹地區，往西銜接青心路或高鐵北路一段可達高鐵桃園站，為計畫範圍內東側地區之東西向主要道路。

(6)洽溪路

洽溪路位於計畫範圍西側，為一東西向道路，東側始於領航北路四段(縣道 113 號)，西側止於領航北路一段(縣道 113 號)往西可連接領航北路三段或縣道 113 號，往東可達計畫範圍內華泰商務城(GLORIA OUTLETS)，往西可連接領航北路一段(縣道 113 號)出本計畫範圍，為計畫範圍內西側地區之東西向主要道路。

(7)永裕路

永裕路位於計畫範圍西側，為一南北向道路，北起永園路一段，南止於領航北路一段(縣道 113 號)，為計畫範圍內西側地區之南北向主要道路。

(8)文康路

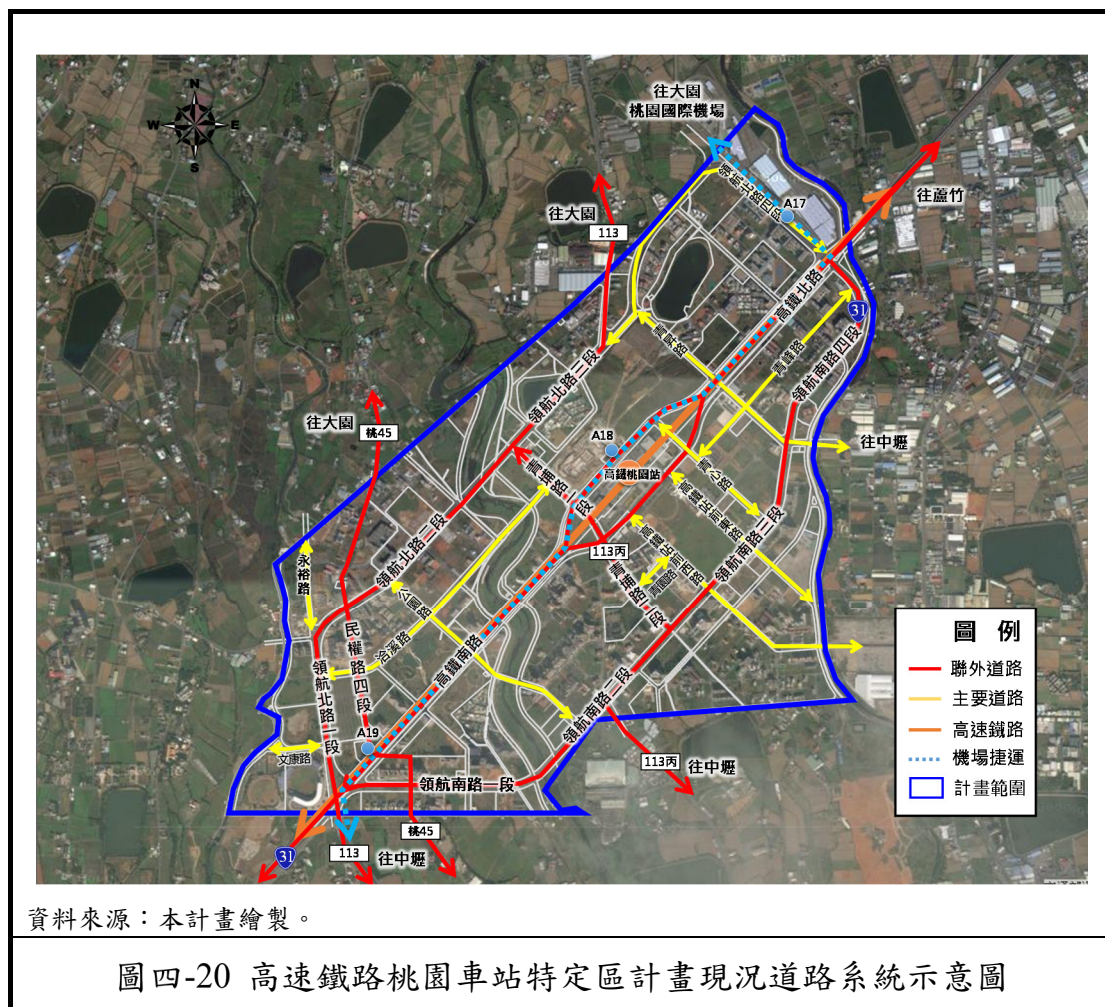
文康路位於計畫範圍西側，為一東西向道路，東側始於環溪路，西側止於領航北路一段(縣道 113 號)，行經桃園國際棒球場北側，為計畫範圍內西側地區之東西向主要道路。

(9)青心路

青心路與高鐵站前西路、高鐵站前東路平行，自高鐵桃園站前向南延伸，為一南北向道路，北起高鐵北路一段，南止於領航南路三段(省道台 31 線)，屬計畫範圍連接高鐵桃園前、後站之縱向主要道路。

(10)青園路

青園路位於高鐵桃園站南側，為一東西向道路，東側始於高鐵站前西路一段，西側止於青埔路二段(縣道 113 丙號)，屬計畫範圍內高鐵桃園站南側，高鐵站前西路一段以西商業區之東西向主要道路。



(二)大眾運輸系統

計畫範圍內之大眾運輸系統包含高速鐵路、捷運系統與公車客運系統，在高速鐵路部分，計畫範圍中心設有高鐵桃園站；在捷運系統部分，設有 A17 領航站、A18 高鐵桃園站與 A19 桃園體育園區站共三站；在公車客運系統部分，除一般公車客運外，另有高鐵快捷公車與各公所提供之免費接駁公車。本計畫範圍大眾運輸系統現況說明如下：

1.高速鐵路

本計畫範圍內中心設有高鐵桃園站，路線由計畫區中央通過，自民國 95 年正式啟用至今，因位置緊鄰臺灣桃園國際機場，有航空地域建築限制，故車站構造為地下車站，並設有側式月台兩座，總樓地板面積約為 81,516 平方公尺，該車站亦為台灣高速鐵路及桃園國際機場捷運(未通車)的共構之鐵路車站。

2.捷運系統

桃園機場捷運由台北車站往南經過桃園國際機場至桃園市中壢區全長 51.03 公里，全線設有 22 個車站。桃園機場捷運自計畫範圍西北側至南側穿越，並於計畫範圍內設置三座高架車站，包含 A17 領航站、A18 高鐵桃園站與 A19 桃園體育園區站共三站，目前皆尚未通車。

3.公車及客運系統

計畫範圍內之公車及客運運輸系統發達，以桃園客運為主，另有台灣高鐵公司經營之高鐵快捷公車、亞通巴士與中壢客運，其中桃園客運又包含一般公車與各公所免費公車，本計畫整理計畫範圍內包含捷運 A17 領航站、A18 高鐵桃園站與 A19 桃園體育園區站，以及高鐵桃園站與桃園國際棒球場等重要節點公車及客運系統相關資訊一覽表詳表四-20。

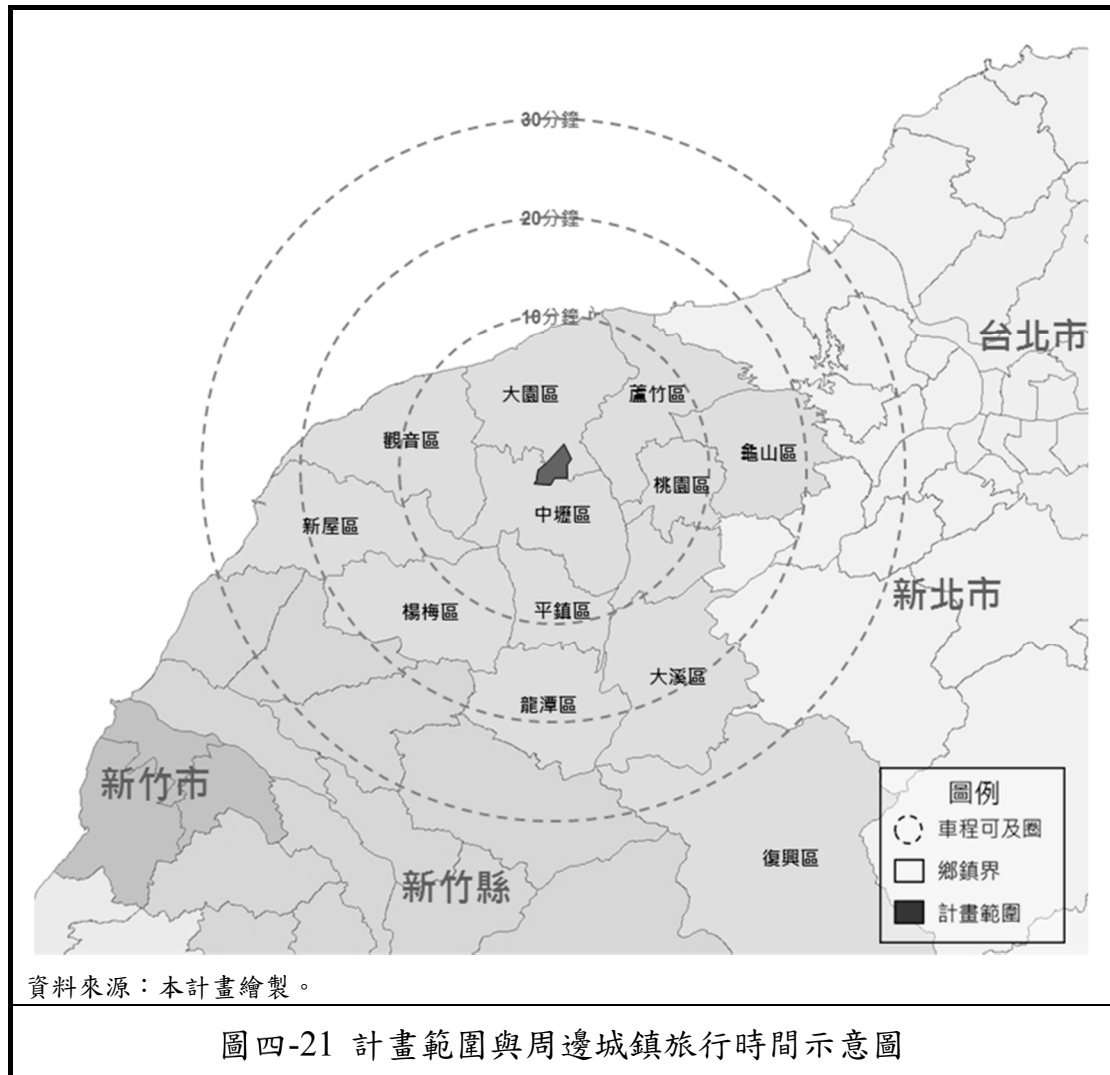
表四-20 高速鐵路桃園車站特定區計畫重要節點公車及客運系統一覽表

路線名稱	起訖點	營運公司	營運班次 (班/日)	頭 班 車	末 班 車
206 高鐵快捷公車	高鐵桃園站-桃園	台灣高鐵公司	16	5:50	22:30
170 高鐵快捷公車	高鐵桃園站-中壢	台灣高鐵公司	52	7:00	23:45
高鐵快捷公車直達車	高鐵桃園站-桃園	台灣高鐵公司	35	7:00	23:45
171 捷運藍線先導公車	中壢-桃園高鐵站	桃園客運	3	8:40	14:40
705	高鐵桃園站-桃園國際機場	統聯客運	16	7:00	23:45
5089	中壢-高鐵桃園站-桃園機場	桃園客運	13	7:00	19:25
5087	中壢-高鐵桃園站-大園	桃園客運	32	6:20	23:00
132A	中壢-中央大學-高鐵桃園站	桃園客運	8	7:30	18:50
L305 蘆竹免費公車	高鐵桃園站-蘆竹鄉公所	桃園客運	10	6:50	21:30
L209 內定青埔灰線中壢免費公車	中壢區公所-高鐵桃園站	桃園客運	10	6:00	19:00
707	桃園高中—桃園棒球	桃園客運	12	6:40	22:10
707A	桃園高中—桃園棒球	桃園客運	37	6:00	21:00
L505 高鐵接駁線大園區公所免費公車	大園區公所-高鐵桃園站	亞通巴士	1	6:30	-
L509 願景館線大園區公所免費公車	高鐵車站-桃園航空城願景館	亞通巴士	15	7:00	16:00
172 中壢	中壢-中央大學-高鐵桃園站	中壢客運	6	8:05	19:20

資料來源：桃園公車動態資訊系統；桃園市大園區公所；桃園市中壢區公所；桃園市蘆竹區公所；本計畫彙整。

六、周邊據點距離及旅行時間

以一般平均車行速率 50(公里/時)計算，計畫範圍可以在 10 分鐘左右抵達桃園國際機場、桃園區市中心與中壢區市中心；20 分鐘內可抵達桃園各行政區；30 分鐘內抵達新北市與新竹縣等較大型的城鎮，顯示本計畫範圍區位優良、交通便利，計畫範圍與周邊城鎮旅行時間詳圖四-21 所示。



七、計畫道路開闢情形

本計畫範圍內道路用地劃設 81.17 公頃，現況均已依計畫道路開闢，無未開闢之道路。

第五章 發展預測與檢討分析

第一節 計畫年期

前次「變更高速鐵路桃園車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)案」(民國 98 年)之計畫目標年為 110 年，如今計畫年期已即將屆滿。故本次通盤檢討宜配合「全國國土計畫」之年期，將本計畫之計畫年期調整為民國 125 年。

第二節 計畫人口

現行計畫人口為 60,000 人(民國 110 年)，因計畫區尚未開發完成，故現況人口亦尚未達計畫人口數；為能符合未來地區發展所需，並配合全國國土計畫之計畫年期，本次檢討分別透過「自然成長推估」及「上位計畫分派」及「格林勞利模式推估」等方式，推估本計畫區至民國 125 年之人口成長情況，再與計畫人口比較，以了解計畫人口是否有調整必要。

一、自然成長推估

依據統計資料顯示，高速鐵路桃園車站特定區計畫近 10 年人口呈現持續增加趨勢，惟因機場捷運、航空城等主要帶動地方發展之重大建設均尚未完成，故人口成長幅度尚不明顯，計畫範圍歷年人口數參見表五-1 所示。

表五-1 高速鐵路桃園車站特定區計畫歷年人口成長統計表

民國 (年)	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106
人數 (人)	3,679	8,270	8,477	8,568	8,709	8,986	9,157	10,186	10,019	12,439

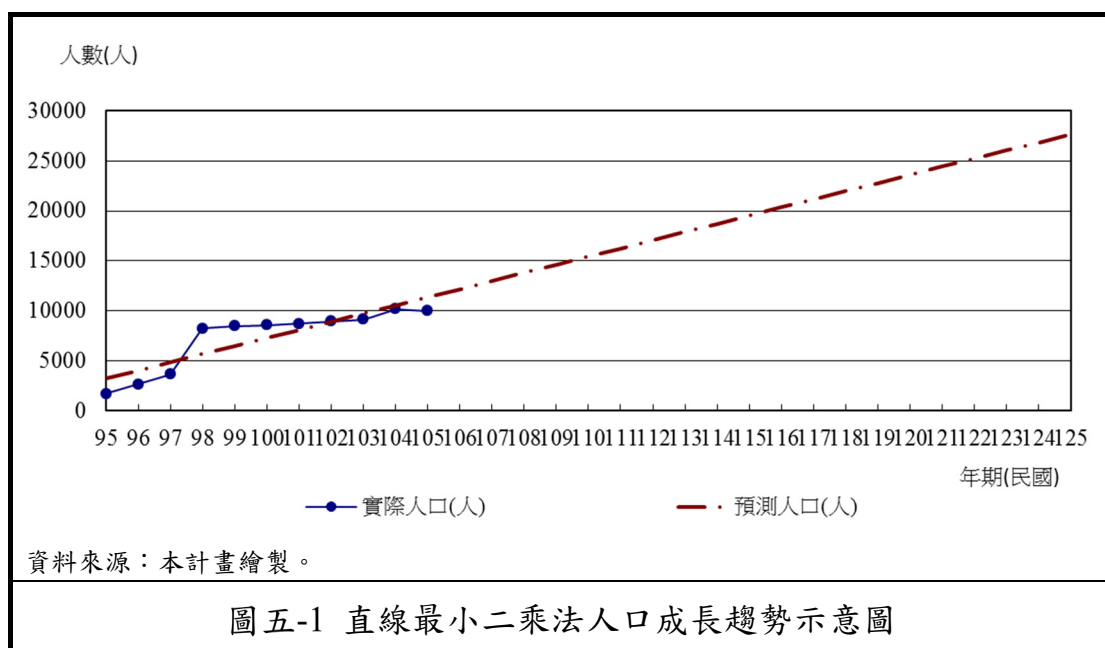
資料來源：民國 97 年~106 年營建統計年報，民國 108 年 3 月查詢。

透過彙整本特定區計畫歷年人口數，再以數學模型用趨勢法分析並推估至計畫目標年人口成長情形，結果採最小平均離差之預測值為參考值。分析結果，採用直線最小二乘法預測未來人口，並假設在無重大計畫投入或經濟環境轉變等影響下，依此法推估高速鐵路桃園車站特定區計畫至民國 125 年人口數為 27,672 人，其成長曲線如所示。即本計畫區約以每年總人數增加 814 人之速度穩定成長，則在無重大計畫投入或經濟環境轉變等影響下，總人數成長至 60,000 人尚須 58 年，參見表五-2。

表五-2 高速鐵路桃園車站特定區計畫人口預測推估分析表

預測方法	預測民國 125 年人口	飽和人口	平均離差
1. 算術級數法	26,589	—	1,757
2. 幾何級數法	699,152	—	3,314
3. 正比增加理論	334,484	—	3,025
4. 等分平均法	25,939	—	1,442
5. 直線最小二乘法	27,672	—	1,288
6. 對數直線最小二乘法	308,807	—	1,920

資料來源：本計畫推估。



二、上位計畫分派

依據全國區域計畫民國 115 年人口總量分派至桃園市人口數約 222 萬人，另依據桃園市區域計畫(草案)加計重大建設引入人口後，推估至民國 115 年桃園市總人口約為 237 萬人，並考慮都市地區因建設優勢將較非都市土地吸引較多人口聚集之因素，採增量分配方式依個別都市計畫吸引人口強度區分指派人口。高鐵特定區屬 15 個高強度區中之一，於高強度區分派比例佔 23.92%，於 237 萬終極人口之分派總量約為 27,624 人；分派結果如表五-3 所示。

表五-3 修正全國區域計畫及桃園市區域計畫(草案)分派本特定區計畫人口表

	修正全國區域計畫	桃園市區域計(草案)			
	民國 115 年分派桃園市人口數(人)	民國 104 年人口數(人)	都市及非都市人口比例	民國 115 年 237 萬增量人口(人)	民國 115 年高速鐵路桃園車站特定區計畫預計分派比例及人數(人)
都市計畫地區	-	1,602,067	74.59%	1,767,839	23.92% 27,624
非都市計畫	-	545,696	25.41%	602,161	
合計	2,220,000	2,147,763	100.00%	2,370,000	

資料來源：修正全國區域計畫，民國 106 年 5 月；桃園市區域計畫(草案)，民國 105 年；桃園市統計要覽 105 年。

三、格林勞利模式推估

桃園高鐵特定區之劃設目的在提供高鐵場站及產業專用區引入之就業人口生活所需，因此擬訂計畫時係以格林勞利(Garin-Lowry)模型之觀念，以基礎就業人口帶來之依賴(扶養)人口，再引申出間接所需服務(零售)就業人口概念之循環，來推算特定區未來引入人口總數。目前因本特定區之產專區使用尚未達到飽和，且配合亞洲矽谷計畫將引進新的就業人口，故可以此模型確認未來可能之發展(人口)總量。

(一)基本假設

- 1.假設由基礎產業人口導出依賴人口，並由依賴人口導出服務就業人口，另服務就業人口依次增加的數量，終究可小至忽略不計，其過程收斂而趨於穩定平衡。
- 2.參考相關科學園區案例，通勤率以 65%估算，即本特定區可提供 35%之就業人口與其帶來之居住人口。
- 3.人口乘數參考新竹科學園區、竹南科學園區等案例，假設為 2.14。
- 4.人口服務比例，參考本市民國 105 年統計年報中服務業就業人口比率，設定為 0.25。

(二)特定區引入人口推估

本特定區計畫主要提供就業機會之分區包括產業專用區、第二種商業區、高鐵車站特定區、及未來亞洲矽谷變更之第二種產業專用區等，參考新竹科學園區及一般商場開發案例，以產業人口密度每公頃 350 人作為引進就業人口之參考，故本案之產業專用區引入之基礎就業人口約為 25,729 人。採格林勞利模型之引申函數計算引進之服務人口與依賴人口，於未來本特定區開發完成時，預計可引進 60,803 人。

表五-4 格林勞利模式人口推估表

項目	數量	單位	說明
產專區面積	73.51	公頃	產專 21.9+商二 28.12+高鐵車站專用區 19.68+亞洲矽谷 3.81。
產業密度	350	人/公頃	
就業人口	25,729	人	
通勤率	65%		
本特定區基礎就業人口	9,005	人	
引申服務人口(1)	19,271	人	人口乘數 2.14
引申服務就業人口(1)	4,818	人	服務業人口比例 0.25
引申服務人口(2)	10,310	人	
引申服務就業人口(2)	2,577	人	
引申服務人口(3)	5,516	人	
引申服務就業人口(3)	1,379	人	
引申服務人口(4)	2,951	人	
引申服務就業人口(4)	738	人	
引申服務人口(5)	1,579	人	
引申服務就業人口(5)	395	人	
引申服務人口(6)	845	人	
引申服務就業人口(6)	211	人	
引申服務人口(7)	452	人	
引申服務就業人口(7)	113	人	
引申服務人口(8)	242	人	
引申服務就業人口(8)	60	人	
引申服務人口(9)	129	人	
引申服務就業人口(9)	32	人	
引申服務人口(10)	69	人	
引申服務就業人口(10)	17	人	
引申服務人口(11)	37	人	
引申服務就業人口(11)	9	人	
引申服務人口(12)	20	人	
引申服務就業人口(12)	5	人	
引申服務人口(13)	11	人	
引申服務就業人口(13)	3	人	
引申服務人口(14)	6	人	
引申服務就業人口(14)	1	人	
引申服務人口(15)	3	人	
引申服務就業人口(15)	1	人	
引進人口合計	60,803	人	

四、檢討後人口

綜上，上述三種人口推估方式可知，方法一及方法二因皆屬以趨勢法所作之推估，因此結果較為相近，於計畫年期之人口均為 27,700 人左右，與計畫人口 60,000 人差距較大。

若以格林勞利模式推估，則因無計畫年期之限制，僅考慮發展飽和時之人口總量，則其總量較符合擬定時設定之計畫人口 60,000 人。惟考量本計畫區已完成整體開發，並無公共設施取得壓力，且計畫範圍內設有捷運藍線 A17(領航站)、A18(高鐵桃園站)及 A19(桃園體育園區)等三站已開通，可連通臺北市、新北市與中壢區，大幅提升地區交通便利性；另一方面，高鐵桃園站與捷運廠站周邊之商業區亦尚未發展，且本府積極投入創新研發中心、桃園會展中心等重大建設，若未來開發完成，人口勢必有較大的成長動能，加上本特定區設有桃園高鐵站，且鄰近桃園國際機場等優勢，將有助於提高本區對外連結之交通便捷性，進而吸引人口進駐本特定區。故本次檢討建議至民國 125 年之計畫人口仍維持為 60,000 人。

第三節 土地使用分區檢討

一、住宅區

依「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」第 30 條規定，住宅區之檢討，應依據都市發展之特性、地理環境及計畫目標等，區分成不同發展性質及使用強度之住宅區，其面積標準應依據未來二十五年內計畫人口居住需求預估數計算。

現行主要計畫劃設住宅區 184.06 公頃，使用面積約 93.01 公頃(含作為其他使用者)，使用率為 50.53%。若以住宅區容積率 200%、每人居住樓地板面積 50 平方公尺推估，住宅區全數開發後可容納人口總量約 73,624 人，已超越計畫人口 60,000 人。

另因部份主要計畫住宅區於細部計畫係劃設為道路用地，故如以細部計畫之住宅區與住宅區(再發展區)共 152.86 公頃，全數開發後可容納人口總量約 61,144 人，與計畫人口 60,000 人相符，故本次檢討宜維持現行住宅區之規模與區位。

主要計畫住宅區開發後容納人口總量

$(184.06 \text{ 公頃} \times \text{容積率 } 200\%) \div 50\text{m}^2/\text{每人} = 73,624 \text{ 人。}$

細部計畫住宅區開發後容納人口總量

$(152.86 \text{ 公頃} \times \text{容積率 } 200\%) \div 50\text{m}^2/\text{每人} = 61,144 \text{ 人。}$

二、商業區

現行主要計畫劃設商業區 39.90 公頃，現況實際作商業使用面積不足 0.01 公頃，總使用面積約 16.87 公頃(含作為其他使用面積)，使用率約為 42.28%。

依「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」第 31 條規定，商業區應依據都市階層、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)依計畫人口規模檢討：本區計畫人口為 60,000 人

1.三萬人口以下者，商業區面積以每千人不得超出 0.45 公頃。

$(30,000 \text{ 人}/1,000 \text{ 人}) \times 0.45 \text{ 公頃}/\text{每千人} = 13.50 \text{ 公頃。}$

2.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 0.55 公頃。

$(30,000 \text{ 人}/1,000 \text{ 人}) \times 0.55 \text{ 公頃}/\text{每千人} = 16.50 \text{ 公頃。}$

➤ $13.50 \text{ 公頃} + 16.50 \text{ 公頃} = \underline{30.00 \text{ 公頃。}}$

(二)商業區總面積占都市發展用地總面積之比例：次區域中心、地方中心、

都會區衛星市鎮及一般市鎮不得超過 10%。本區為桃園市之次區域中心。

$447.22 \text{ 公頃} \times 10\% = 44.72 \text{ 公頃}$ 。

本計畫劃設商業區 39.90 公頃，尚符合通盤檢討法令規定，且因目前都市發展尚未成熟，本次檢討宜維持現行商業區規模與區位。

三、高鐵車站專用區

現行計畫劃設高鐵車站專用區 1 處，面積 19.68 公頃，北側為現有高鐵桃園站以及捷運藍線 A18 站(捷運高鐵桃園站)所在，現況已開闢完成，但僅有高鐵桃園站正式通車營運；南側現況為大面積空地，該計畫目前刻正進行可行性評估。考量現況已開闢完成，且桃園捷運系統已完工通車，本次檢討宜維持現行高鐵車站專用區之規模與區位。

四、捷運車站專用區

現行主要計畫劃設捷運車站專用區 1 處，面積 0.44 公頃，為現有捷運藍線 A19 站(桃園體育園區)所在地，現況已完工。考量桃園捷運系統目前已完工通車，本次檢討宜維持現行捷運車站專用區之規模與區位。

五、產業專用區

現行主要計畫劃設產業專用區 1 處，面積 21.90 公頃，為現有華泰商務城(GLORIA OUTLETS)所在地，左側為第一期園區，右側為第二期園區。因現況均已開發完成，本次檢討除配合個案增設之第二種產業專用區，將名稱調整為第一種產業專用區外，宜維持現行產業專用區之規模與區位。

六、第二種產業專用區

現行主要計畫劃設第二種產業專用區 1 處，面積 3.79 公頃，為配合「亞洲·矽谷」推動方案之一，規劃建構「創新研發中心」，故變更原文中三用地為第二種產業專用區，以滿足文化創意、軟體科技等相關產業之空間使用需求。因第二種產業專用區係配合專案劃設，本次檢討宜維持第二種產業專用區之規模與區位。

七、加油站專用區

現行主要計畫劃設加油站專用區 3 處，其中油一、油二現況仍未開闢，油三現況為全國加油站所在地，三者面積總計 0.48 公頃。考量現有加油站專用區區位優良，均設於本計畫範圍內之重要聯外道路旁，且計畫區仍處發展中，目前已開闢加油站僅有一處，恐不足未來發展需求，故本次檢討宜維持現行加油站專用區之規模與區位。

八、宗教專用區

現行主要計畫劃設宗教專用區 10 處，面積總計 2.36 公頃，現況多已開闢為寺廟使用，為地方信仰中心。其中宗二與宗五劃設位置與現況寺廟位置不符，經主管機關徵詢廟方表示並無取得土地意願，爰經協商會議建議於本次檢討將該二處宗教專用區回復為公園用地。故本次檢討除宗二及宗五配合現況變更外，其餘宗教專用區宜維持現行之規模與區位。

九、運動休閒專用區

現行主要計畫劃設運動休閒專用區 1 處，面積 4.90 公頃，即現有「桃園國際棒球場」。考量現況已開闢完成，本次檢討宜維持現行運動休閒專用區之規模與區位。

十、電信事業專用區

現行主要計畫劃設電信事業專用區 1 處，面積 0.13 公頃，現況已開闢完成。本次檢討宜維持現行電信專用區之規模與區位。

十一、河川區

主要計畫劃設之河川區即為現有新街溪、老街溪與洽溪，面積總計 32.71 公頃。考量係配合現況劃設，本次檢討宜維持現行河川區之規模與區位。

十二、灌溉設施專用區

現行主要計畫劃設灌溉設施專用區，面積總計 10.07 公頃，現況已開闢完成，路面部分多為綠化之道路分隔島，地下則為供管線與灌溉溝渠等設施使用。考量現況已開闢完成，本次檢討宜維持現行灌溉設施專用區之規模與區位。

第四節 公共設施用地檢討

一、劃設數量檢討

公共設施用地部分，以計畫人口 60,000 人檢討計畫範圍內各項主要計畫之公共設施用地結果如表五-5 所示。

檢討結果顯示，本計畫依「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」規定，除社區公園外，以閭鄰公園標準檢討主要計畫之各公園用地，其中公六、公九各不足 0.04 公頃、0.27 公頃。考量各公園用地現況均已開闢完成，其服務半徑已可涵蓋本特定區內之住宅區；另一方面，本特定區現有人口數距離計畫人口數仍有成長空間，且社區公園面積亦高於最低檢討標準，尚無增設之急迫性，故本次檢討宜維持現行公園用地之規模與區位。

主要計畫之停車場用地依車輛預估數 20%之公共停車需求估算，不足 6.62 公頃，其餘公共設施用地面積尚符合最低檢討標準。

表五-5 高速鐵路桃園車站特定區主要計畫公共設施用地檢討分析表

項目	編號	面積 (公頃)	計畫人口 60,000 人			
			檢討標準	需求面積 (公頃)	檢討結果 (公頃)	備註
公園 用地	公一	4.07	1.閭鄰公園按閭鄰單位設置，每一計畫處所最小面積不得小於 0.5 公頃為原則。	閭鄰公園 每處 0.50	閭鄰公園 公六 -0.04 公九 -0.27	本計畫公園用地均未指定為閭鄰公園或社區公園。本次檢討假設最大面積公園(公十二)為社區公園，其餘為閭鄰公園。
	公二	1.71				
	公三	1.96				
	公四	0.92				
	公六	0.46				
	公七	1.28	2.社區公園每一計畫處所最少設置一處，人口在十萬人口以上之計畫處所最小面積不得小於四公頃為原則，在一萬人以下，且其外圍為空曠之山林或農地得免設置。	社區公園 每處 4.00	社區公園 公十二 +2.34	
	公九	0.23				
	公十	4.51				
	公十一	0.52				
	公十二	6.34				
	公十三	3.48				
	公十五	0.97				
小計	26.45					
綠地 用地	-	9.29	按自然地形或其設置目的檢討。	-	-	
兒童 遊樂場 用地	兒十	0.63	按閭鄰單位設置，每處最小面積不得小於 0.1 公頃為原則。	0.10	+0.53	
體育場 用地	-	4.80	應考量實際需要設置，其面積之二分之一，可併入公園面積計算。	-	-	
廣場 用地	廣二	0.18	按實際需要檢討之。	-	-	
停車場 用地	停二	0.46	停車場用地面積應依各都市計畫地區之社會經濟發展、交通運輸狀況、	9.19	-6.62	306.27×60 千人×25 m ²

項目	編號	面積 (公頃)	計畫人口 60,000 人			
			檢討標準	需求面積 (公頃)	檢討結果 (公頃)	備註
	停三	0.45	車輛持有率預測、該地區建物停車空間供需情況及土地使用種類檢討規劃之，並不得低於計畫區內車輛預估數 20%之停車需求。但考量城鄉發展特性、大眾運輸建設、多元方式提供停車空間或其他特殊情形，經都市計畫委員會審議通過者，不在此限。 市場用地、機關用地、醫療用地、體育場所用地、遊憩設施用地，及商業區、特定專用區等停車需求較高之用地或使用分區，應依實際需要檢討留設停車空間。 前二項留設之停車場及停車空間，應配合汽車、機車及自行車之預估數，規劃留設所需之停車空間。			×20% =91,881(m ²)
	停四	0.65				
	停九	0.57				
	停十	0.44				
	小計	2.57				
文小 用地	文小一	2.28	都市計畫區內學校每生不得小於 12 m ² 。 應會同主管教育行政機關依據學齡人口數占總人口數之比例或出生率之人口發展趨勢，推計計畫目標年學童人數，參照國民教育法第八條之一授權訂定之規定檢討學校用地之需求。(註 2)	3.64	+5.69	(60,000 人 ×5.06%)× 12 m ² =36,432.00 (m ²)
	文小二	2.00				
	文小四	2.76				
	文小五	2.29				
	小計	9.33				
文中 用地	文中二	2.99	都市計畫區內學校每生不得 14.3 m ²	2.31	+0.68	(60,000 人 ×2.69%)×14.3 m ² =23,080.20 (m ²)
	小計	2.99				
文高 用地	文高一	3.00	由教育主管機關研訂整體配置計畫及需求面積。	-	-	
文教 用地	文教	3.79	按實際需要檢討之。	-	-	
機關 用地	-	5.68	按實際需要檢討之。	-	-	
捷運機 廠用地	-	12.00	按實際需要檢討之。	-	-	
變電所 用地	變一	0.53	按實際需要檢討之。	-	-	
	變二	0.62				
	小計	1.15				
電力設 施用地	電一	0.06	按自然地形或其設置目的檢討。	-	-	
	電二	0.06				
	小計	0.12				
高鐵 用地 (站區外)	-	7.53	按實際需要檢討之。	-	-	
道路 用地	-	81.17	按實際需要檢討之。	-	-	

註：1.依民國 106 年交通部統計處桃園市小客車持有率約 306.27(輛/千人)計算；平均 1 車位用地面積以 25 m²計算(包含車位、車道、機房等)。

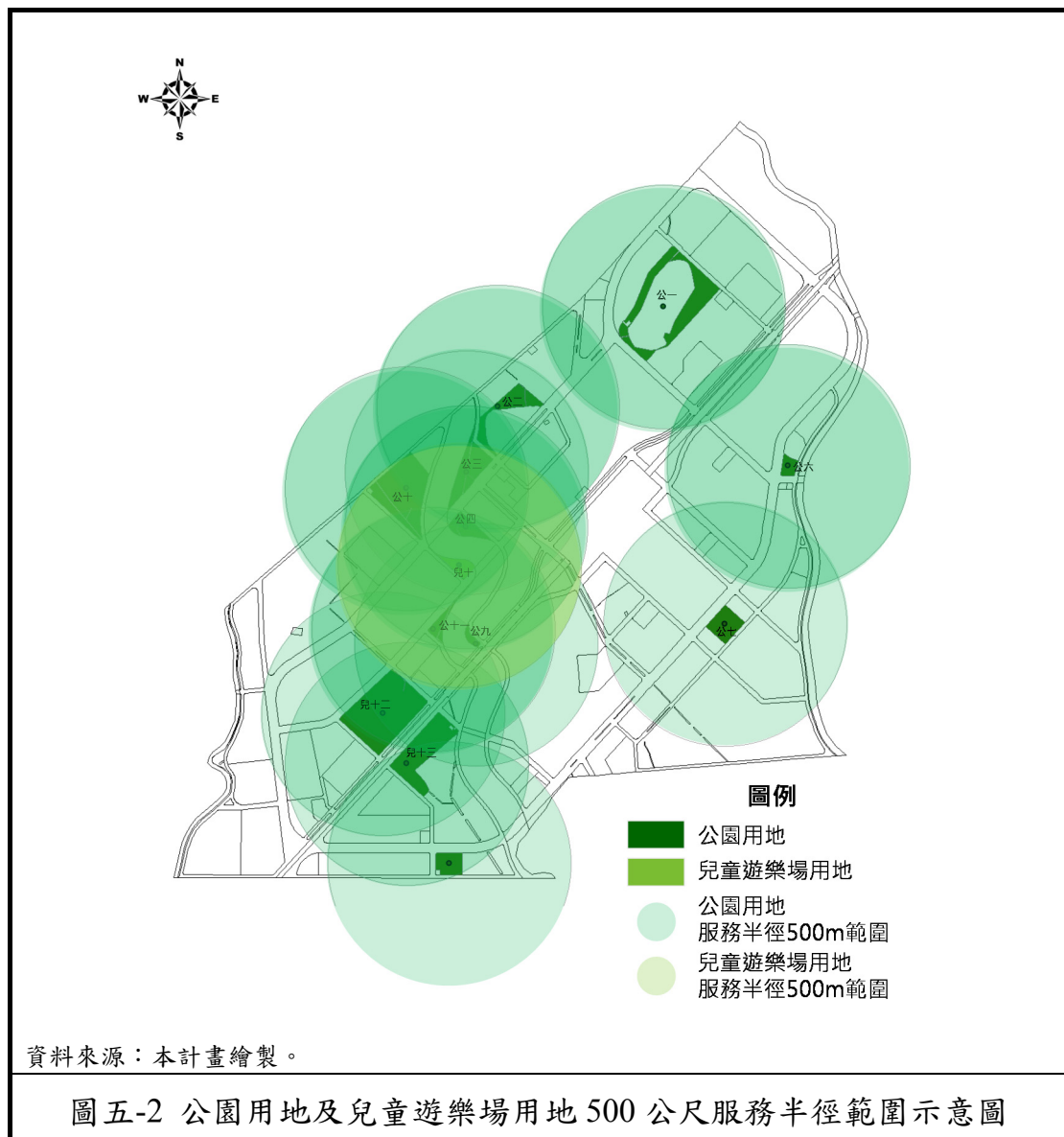
2.國小、國中就學比例，參考民國 107 年 11 月 5 日發佈實施之「變更高速鐵路桃園車站特定區(文中三用地為第二產業專用區及文小用地為文教用地)(配合亞洲、矽谷—創新研發中心)計畫案」推估結果。

二、公園綠地服務半徑分析

針對主要計畫之公園用地及兒童遊樂場用地，以服務半徑 500 公尺評估需求量。考量兒童遊樂場用地細部計畫共劃設 16 處，而主要計畫僅劃設 1 處，故本部份併同公園用地之服務範圍一併檢討，詳細分析結果如下。

根據相關文獻資料，一般對鄰里公園服務範圍在 400~800 公尺之間，其所需花費的時間約為 10-15 分鐘。本檢討係以鄰里公園之概念檢討區內公園用地及兒童遊樂場用地，因此以服務半徑 500 公尺，估算本主要計畫之公園用地及兒童遊樂場服務範圍。

分析結果，其服務範圍大致可涵蓋本特定區內之住宅區，其中又以高鐵南路以北及老街溪兩側地區之公園用地，分布最為密集，而僅有一處之兒童遊樂場用地之服務範圍，亦座落在此區域內(詳圖五-2)。



三、國中小用地供需分析

本部分將從兩種面向評估，其一為供給面向-即現有學校用地之提供，其二為需求面向-即以民國 125 年學生人數推估班級設置需求。詳細分析內容如下：

(一)文小、文中用地供給分析

首先盤點本特定區文小用地與文中用地劃設面積及開闢情形，並以半徑 1,500m 服務半徑，檢討文小、文中用地之服務範圍。

1.現況文小、文中用地劃設及開闢情形

本特定區內共有 4 處文小用地與 1 處文中用地，現況除文小二(現作為青埔慢速壘球場使用)、及文小五(青埔國小)、文中二(青埔國中)已開闢外，其餘文小用地皆尚未開闢(參見表五-6)。另外，體育局向教育局租用文小二及文小四至民國 109 年，文小二已開闢為青埔慢速壘球場，文小四規劃興闢足球場(參見附錄一)。

表五-6 文小、文中用地面積及開闢情形一覽表

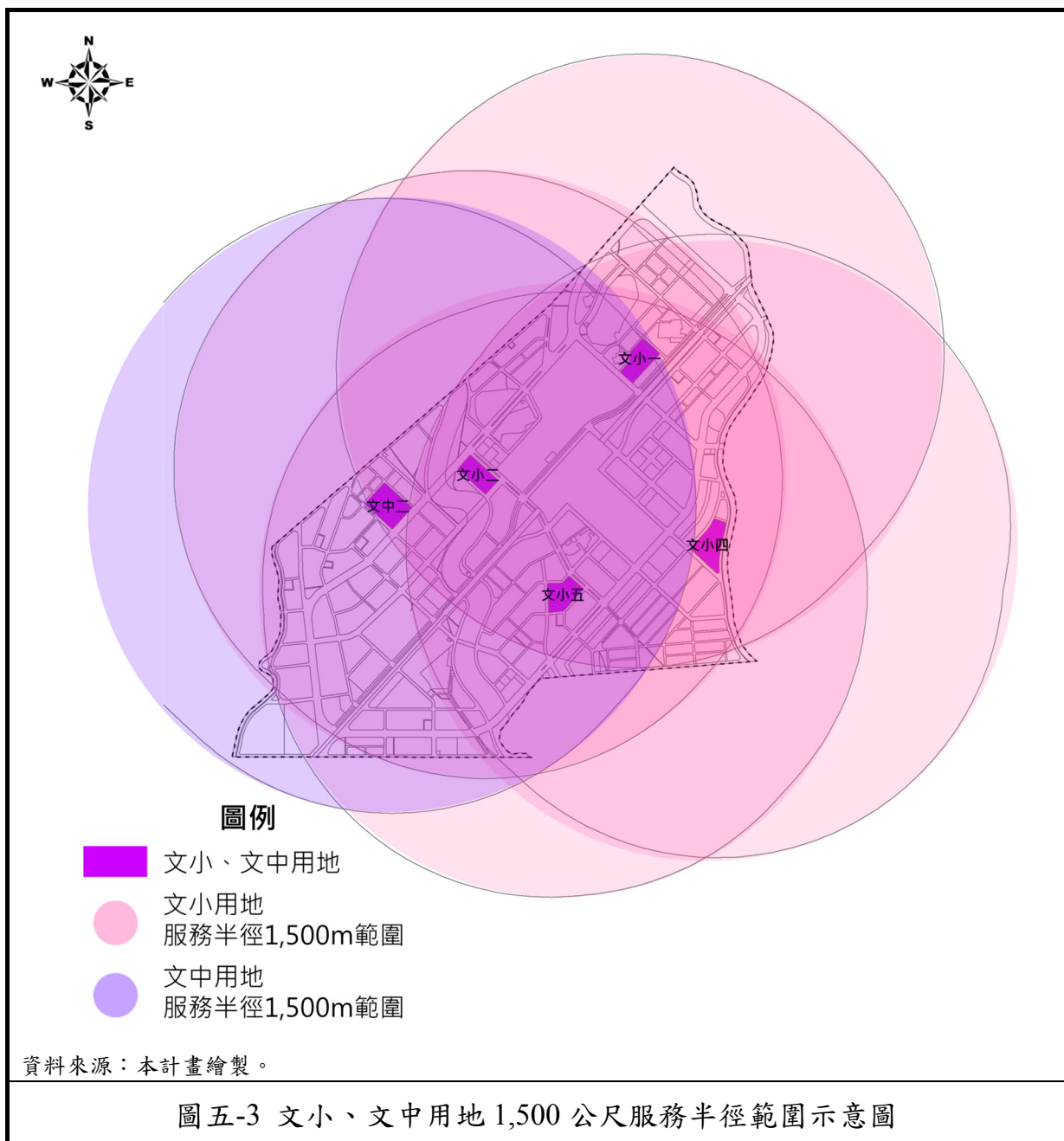
項目	編號	面積 (公頃)	開闢情形	備註
文小用地	文小一	2.28	未開闢 (興建中)	預計 107 年 8 月設立籌備處進行設校工程
	文小二	2.00	已開闢	青埔慢速壘球場 (體育局租用至民國 109 年)
	文小四	2.76	未開闢	擬興闢足球場 (體育局租用至民國 109 年)
	文小五	2.29	已開闢	青埔國小
文中用地	文中二	2.99	已開闢	青埔國中

資料來源：變更高速鐵路桃園車站特定區主要計畫(第一次通盤檢討)案，民國 98 年 12 月 24 日；
中華民國 106 年 5 月 11 日桃都計字第 1060013076 號函機關協調會會議紀錄。

2.文小、文中用地服務水準檢討

為符合本計畫區學童就學需求，依「都市計畫公共設施保留地檢討作業原則」及「國民中小學設備基準」規定，以服務半徑 1.5 公里(1,500m)，通學時間半小時內為原則估算文小、文小用地服務範圍。

分析結果，在文小用地部分，文小一、文小五服務範圍已涵蓋文小二與文小四之服務範圍；在文中用地部分，文中二服務範圍已大致可涵蓋本計畫區，提供就學需求(詳圖五-3)。



(二)文小、文中用地需求分析

首先分析近 10 年國小、國中學生人數發展趨勢，另依據「國民中小學設備基準」，推估目標年區內文小、文中學生人數及需求班級數量。

(1)計畫範圍歷年國小、國中學生人數發展趨勢

本特定區橫跨中壢區及大園區，其近 10 年國小學生人數發展趨勢，依統計結果，中壢區及大園區民國 97 至 106 年間，國小及國中學生人數均呈現下降趨勢（參見表五-7）；其中十年間兩行政區國小學生人數共減少 10,297 人，國中學生人數共減少 6,059 人，顯示少

子化趨勢顯著。

表五-7 中壢區及大園區近十年國小、國中學生人數統計表

年	國小學生人數			國中學生人數		
	中壢區(人)	大園區(人)	合計(人)	中壢區(人)	大園區(人)	合計(人)
97	30,668	6,713	37,381	16,412	3,132	19,544
98	29,262	6,416	35,678	16,590	3,080	19,670
99	28,337	6,152	34,489	16,225	2,978	19,203
100	27,578	5,894	33,472	15,734	2,897	18,631
101	26,373	5,530	31,903	15,262	2,809	18,071
102	25,081	5,197	30,278	13,868	2,730	16,598
103	24,531	4,980	29,511	13,620	2,590	16,210
104	23,825	4,747	28,572	12,987	2,271	15,258
105	23,122	4,431	27,553	12,062	2,022	14,084
106	22,832	4,252	27,084	11,559	1,926	13,485

資料來源：本計畫彙整自桃園市政府民國 97-106 統計年報。

(2)用地需求推估

依前述公共設施用地檢討分析結果，本計畫範圍位於中壢區及大園區，參考 107 年 11 月 5 日發佈實施個案變更案之推估數據，推估國小就學比例約為 5.06%、國中就學比例約為全國總人口之 2.69%。依教育部「國民中小學設備基準」規定，每位學生最小使用校地面積進行推估。

推估結果當本特定區計畫人口達 60,000 人，需提供 3.64 公頃文小用地及 2.31 公頃文中用地。國小每校至少面積不得少於 2 公頃，故本區所需國小校數 1.82 所，即至少 2 所。國中每校至少面積不得少於 2.5 公頃，故本區所需國中校數 0.92 所，即至少 1 所(詳表五-8、表五-9)。

依上述推估可知，現行計畫已劃設 4 處文小用地，面積共 9.33 公頃，較計畫需求數超出 5.69 公頃；現有 1 處文中用地，面積 2.99 公頃，較計畫需求數超出 0.68，故現行計畫文小及文中用地面積，均可滿足本特定區達計畫人口 60,000 人之國小國中學生就學需求。

表五-8 目標年國小學生人數推估暨文小用地需求推估表

計畫人口 (人)	國小學生 人數占現 況人口比 (%)	推估國小 學生人數 (人)	學校每生 最小面積 (m ²)	推估國小 需求學校 面積 (公頃)	每校應設 最小面積 (公頃)	現行計畫劃設 文小用地面積 (公頃)
60,000	5.06%	3,036	12	3.64	2.00	9.33

註:1.國小人數占現況人口比例，參考民國 107 年 11 月 5 日發佈實施之「變更高速鐵路桃園車站特定區(文中三用地為第二產業專用區及文小用地為文教用地)(配合亞洲、矽谷—創新研發中心)計畫案」推估結果。

2.學校每生最小依面積、每校應設最小面積，參考教育部「國民中小學設備基準」規定。

資料來源：本計畫估算。

表五-9 目標年國中學生人數推估暨文中用地需求推估表

計畫人口 (人)	國小學生 人數占現 況人口比 (%)	推估國小 學生人數 (人)	學校每生 最小面積 (m ²)	推估國小 需求學校 面積 (公頃)	每校應設 最小面積 (公頃)	現行計畫劃設 文小用地面積 (公頃)
60,000	2.69%	1,614	14.3	2.31	2.50	2.99

註:1.國中人數占現況人口比例，參考民國 107 年 11 月 5 日發佈實施之「變更高速鐵路桃園車站特定區(文中三用地為第二產業專用區及文小用地為文教用地)(配合亞洲、矽谷—創新研發中心)計畫案」推估結果。

2.學校每生最小依面積、每校應設最小面積，參考教育部「國民中小學設備基準」規定。

資料來源：本計畫估算。

(三)小結

依據服務半徑分析結果，文小二與文小四服務範圍與其他文小用地服務範圍重疊；文中二用地服務範圍仍涵蓋大多數計畫範圍，僅北側部分地距離文中用地超過 1,500 公尺以上。

另假設現有人口結構中學齡人數比例不變時，當「高速鐵路桃園車站特定區計畫」人口數成長至 60,000 人時，國小、國中學生數分別為 3,036 人、1,614 人；以每生最小面積推估，目標年文小用地需求面積約 3.64 公頃，文中用地約 2.31 公頃，故現行文小用地與文中用地面積，已達目標年文小、文中學生人數所需。

第六章 規劃原則與計畫構想

第一節 課題與對策

一、計畫面

課題一：計畫年期即將屆滿

說明：現行計畫以民國 110 年為計畫目標年，因計畫年期即將屆滿，應予調整本計畫目標年。

對策：配合內政部民國 107 年 4 月 30 日公告實施「全國國土計畫」之目標年期，調整本計畫之計畫目標年為民國 125 年。

課題二：計畫人口之檢討

說明：自民國 97 年到民國 106 年間，人口平均成長率為 18.76%，呈現人口正成長趨勢。現行都市計畫人口數為 60,000 人，惟計畫範圍依民國 106 年人口統計資料，顯示現況人口數為 12,439 人，與計畫人口有明顯落差。

對策：考量本計畫區已完成整體開發，並無公共設施取得壓力，且計畫範圍內捷運藍線 A17(領航站)、A18(高鐵桃園站)及 A19(桃園體育園區)等三站已開通，可連通臺北市、新北市與中壢區，大幅提升地區交通便利性；另一方面，高鐵桃園站與捷運廠站周邊之商業區亦尚未發展，且桃園市政府積極投入創新研發中心、桃園會展中心等重大建設，若未來開發完成，人口勢必有較大的成長動能，加上本特定區設有桃園高鐵站，且鄰近桃園國際機場等優勢，將有助於提高本區對外連結之交通便捷性，進而吸引人口進駐。故本次檢討建議計畫人口仍維持為 60,000 人。

課題三：在國家級重大政策及周邊重大開發建設之布局下，本計畫範圍應如何調適與配合都市空間角色之轉變。

說明：

- 1.民國 99 年「桃園航空城區域計畫」將本特定區規劃為「經貿展覽園區」，產業發展重點為推廣經濟貿易及相關展覽；民國 105 年提出的「亞洲·矽谷」推動方案，規劃於本特定區建構「創新研發中心」，並結合未來周邊如「桃園會展中心」、「幼獅國際青年創業村」等重要開發，目標是連結矽谷等全球知名科技核心聚落，成為亞太青年創新與創業發展基地。
- 2.本特定區內各重大建設與計畫正熱烈進行，上述政策與計畫均影響區內未來都市空間結構與發展，土地使用該如何配合，將是本

次通盤檢討重點。

對 策：本次檢討從上位計畫指導之區域機能、產業發展趨勢，以及區內相關重大建設開發等多面向綜合分析，重新檢視本特定區未來發展方向及定位後，確認上述重大建設與桃園航空城及本特定區劃設原意一致，因此確認仍維持既有發展目標與方向不變。

二、空間面

課題四：計畫區內現行都市計畫停車場用地不足。

說 明：

- 1.依「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」第三章公共設施用地之檢討基準規定檢討區內停車場用地劃設面積，以車輛預估數 20%檢討時，停車場用地面積不足 6.62 公頃。
- 2.機場捷運 A19(桃園體育園區)站，周邊位於運動休閒專用區上之「桃園國際棒球場」若有舉辦比賽時，常有臨時停車空間不足之情形。另考量未來周邊「創新研發中心」、「桃園會展中心」陸續完工，恐增加停車需求。

對 策：

- 1.針對區內公共設施用地管有機關明確表示已無用地需求之公共設施用地，優先檢討變更為停車場用地。
- 2.透過土地使用分區管制要點將停車空間需求內化，明確規範區內建築基地開發應設置之汽、機車停車空間。

課題五：機六用地、機七用地經主管機關表明已無使用需求，宜檢討變更為其他適當使用分區或用地。

說 明：

- 1.本計畫之機關用地(機六)原規劃供作大園派出所使用，惟現況機三用地已設立中壢青埔派出所，考量青埔派出所與機六相距僅約 800 公尺，且大園區橫峰里第 26-29 鄰及 31-35 鄰於民國 98 年已納入中壢分局管轄，經大園分局評估後，機六用地已無使用需求。
- 2.本計畫之機關用地(機七)原規劃供作里民活動中心使用，惟民政局於民國 106 年 5 月 2 日召開之機關協調會中，表示機七用地已無建置里民活動中心之需求。

對 策：配合本案機關協調會(民國 106 年 5 月 2 日召開)決議，需地單位已表示無用地需求，故於本次檢討變更為其他適當分區，或供其它有需求之單位使用。如其他單位皆無使用需求，優先考慮變更為停車場用地。

課題六：部份宗教專用區位置與寺廟實際座落位置不相符。

說明：

- 1.依據民國 94 年 6 月 28 日公告發布實施之「變更高速鐵路桃園車站特定區計畫(配合區段徵收工程作業)(部分公園用地及綠地為宗教專用區)案」，共劃設七處宗教專用區，並經該福德祠重建委員會所同意價購。
- 2.依據現況調查，其中宗二、宗五現況並無任何寺廟座落，都市計畫與使用現況不相符，應於本次通盤檢討調整變更。

對策：本次檢討經主管機關洽該二處寺廟確認無用地取得意願及興建寺廟需求；故依規劃原意，將宗二、宗五恢復為毗鄰使用分區，使地用得以相符。

三、交通面

課題七：缺少便捷之自行車道路線系統規劃。

說明：現有土地使用分區管制要點，僅規定退縮帶狀開放空間人行道串連之規定，未將自行車道納入規劃，為落實轉運樞紐及優質宜居生活圈構想，應建構完善整自行車道系統。

對策：

- 1.落實綠色運輸理念，以 TOD 發展理念，提出自行車道系統建議，連結區內重要空間節點與開放空間，打造便利通行系統，提升行的品質。
- 2.公共建築之退縮及重要節點，應留設自行車停車空間。

四、防災面

課題八：因應全球氣候變遷，都市規劃應考量氣候調適因素，並避免環境災害潛勢地區影響地區發展，危害都市居住環境。

說明：依據民國 103 年版災害潛勢地圖網站模擬 24 小時累積雨量 600mm 淹水潛勢分析，本計畫區新街溪、老街溪、洽溪、民權路四段兩側、青塘園以及老街溪以西洽溪以東區域為災害潛勢地區，易發生淹水，恐威脅居民居住安全。

對策：

- 1.現行計畫已擬具本特定區之都市防災計畫包含避難空間、滯洪空間、火災防止延燒地帶及防(救)災路線，未來可進一步將區內防(救)災路線、防災避難場所依功能屬性分類，建構不同層級之防(救)災路線與防災避難場所。
- 2.透過土地使用管制要點中增加「開挖率」規定，提升基地保水率，降低災害發生頻率。

第二節 發展定位及檢討規劃構想

一、發展定位

民國 103 年 12 月 25 日原桃園縣升格直轄市，名為「桃園市」，成為臺灣北部第三個直轄市。桃園市創稅能力為全國第二，工商產值高，且擁有多元文化等優勢，為全國人民平均年齡最年輕的城市。近年來桃園地區積極推動各項建設與政策，包括臺鐵高架捷運化、都會捷運系統等重大建設，又因位處國際機場出入門戶，配合桃園航空城計畫、亞州·矽谷計畫及相關配套計畫，桃園市將扮演著國門之都之角色，擔任國家競爭之經濟引擎，帶動北臺灣的經濟發展。

因應桃園市升格與各項重大建設發展，各地區之需求與定位需要進一步的重新檢視與相互配合，以符合桃園地區整體都市長遠發展之方向。本特定區屬航空城計畫一環，亦為「亞州·矽谷」相關配套計畫之實驗場域之一，故本次通盤檢討將以宏觀的角度思考本特定區之未來，本部分蒐集「空間區位機能」、「產業發展」與「重大開發建設」等三個面向之資訊，綜整本特定區在各計畫中所扮演之角色以及被賦予之任務後，進而研擬本計畫之發展定位，作為後續擬定發展構想之基礎。

(一)空間區位機能面向

1.桃園縣區域計畫(草案)

「桃園市區域計畫」(草案)，以區域之均衡發展為理念，在空間結構上型塑四個都心，分別為北：政經科教都心(桃園區、八德區、龜山區)、東：生態休閒都心(大溪區、龍潭區、復興區)、南：政經科教都心(中壢區、平鎮區、楊梅區)以及西：航空物產都心(航空城及蘆竹區、大園區、觀音區、新屋區)。本計畫範圍位於中壢區與大園區間，橫跨政經科教都心與航空物產都心，依據「桃園縣市域計畫」(草案)，中壢區的發展定為「經貿中心、學術重鎮」，過去以中壢為桃園主要發展雙核心之一，面臨桃園航空城發展，未來應強調都會生活圈概念，以都會發展中樞為整體都市發展定位，協助桃園航空城發展；大園區的發展定為「國家門戶、航空都市」，以航空作為地區主要發展核心目標。

2.桃園航空城區域計畫(民國 99 年 4 月公告)

為整合桃園國際機場及其周邊特定區域之地理、人口、資源、經濟活動等相互依賴及共同利益關係，研擬「桃園航空城區域計畫」，經內政部核定後，原桃園縣政府於民國 99 年 4 月 30 日府城規字第 0990159952 號函公告實施。此計畫共規劃八大功能分區，包括機場

專用區、自由貿易港區、航空服務生活地區、機場相容產業區、經貿展覽園區、農產加值展銷地區、濱海遊憩地區、生活機能地區等八大分區。本計畫範圍位於「經貿展覽園區」，未來發展供國際會展中心及展覽服務、商務辦公、資訊服務、國際金融業務、購物商場及餐館、休閒娛樂及運動服務、旅館及旅遊服務等機能。

3.擬定桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫(民國 107 年審定)

桃園航空城區域計畫於民國 99 年 4 月公告實施，惟因部分因素計畫內容難以施行，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。該計畫由全球競爭角度，從國土、區域、跨域及桃園縣空間特性，以永續發展為基礎，訂定「領航空港·綠色永續健康城」為計畫定位，並擬定空間四大空間發展策略，東向：雙港合一，創造桃園國際機場人流、物流鏈結、西向：支援大桃園科技工業園區，發展新興科技軸帶、北向：連結沿海遊憩廊帶，引導觀光人流、南向：推動產業及生活支援服務，連結高鐵國際商務城等四大策略。本計畫範圍屬「南向：推動產業及生活支援服務，連結高鐵國際商務城」，以 TOD 發展概念整體規劃捷運車站及其周邊土地，向南銜接高鐵國際商務城之經貿展覽功能；並透過捷運廊道連結桃園及中壢政經都心。

4.高速鐵路桃園車站特定區計畫

行政院經建會於 96 年 10 月 15 日召開「研商高鐵桃園站發展定位事宜」會議，將此本特定區定位為「國際商務城」。另經建會主委民國 96 年 11 月 12 日「增加投資台灣，擁抱全球商機」專案報告，提出高鐵桃園站發展為「國際商務城」，未來將引入國內外企業設立營運總部及展覽館。

另於前次通盤檢討，給予本計畫定位「桃園航空城之先期發展地區」及「國際經貿交流中心」，擬發展航空成相關產業及設施，並透過大眾運輸系統促使本特定區成為台灣在國際上之重要交流中心。

(二)產業發展面向

1.桃園市產業發展面向

依據桃園區區域計畫針對現況桃園市產業群聚發展分布，以及臺北與新竹縣市之產業發展狀況，規劃向北、向南聯結產業如下。

- (1)向北鏈結產業：桃園市與中壢市(文化創意產業及金融服務業)、桃園航空城(物流服務業)、龜山鄉(醫療生技相關產業)。
- (2)向南鏈結產業：龍潭鄉(光電科技與半導體產業)、觀音鄉(綠色科技與綠能產業)。

2.航空城產業發展面向

航空城相關產業活動之元素有五類，包括人、物、飛機、資訊及支援設施等；本計畫基地位於該計畫之「經貿展覽園區」，引入「六大新興產業」及「臺灣產業結構優化-三業四化政策」，將結合「桃園市五大優勢產業」、北臺區域產業技術支援，並運用周邊地區既有產業脈絡資源，發展「機場關連型產業」(國際會議服務業、展示服務業、餐飲服務業、國際旅館業、金融服務業、電信服務業、資訊服務業、研發訓練業、觀光休閒業以及商業等)，引導航空城產業活動。

3.亞洲矽谷計畫之產業發展面向

為發揮台灣製造優勢，連結矽谷潛力企業，鼓勵在地及國際青年創新創業，將推動「亞洲矽谷」推動方案。該計畫將以桃園市做為IOT2(物聯網，Internet of Things)研發中心與試驗場域，並優先發展智慧物流、智慧交通、健康照護、智慧機器人及智慧城市等領域，臺灣創新企業可將研發成果及創新技術整套輸往國外應用市場。

配合「亞洲·矽谷」推動方案，為達成未來將大力招攬矽谷企業來臺設立新公司，並媒合矽谷企業與臺灣企業展開合作，使台灣成為亞太創新交流樞紐之目標。擬於本計畫範圍內建立「創新研發中心」，連結矽谷與國際的創新中心，透過吸引國外優秀人才來臺；亦希望幫助台灣大專院校更加國際化，鼓勵世界各國年輕人來台學習，並透過台灣育成系統(如產學合作、矽谷實習等)，幫助國際年輕人在台灣創業，提高臺灣產業人才競爭力，目標打造「亞洲青年創新 IPO 中心」。

(三)重大開發建設面向

1.桃園會展中心

此開發規劃於計畫範圍內桃機場捷運 A19 站(桃園體育園區站)西北側商一用地及部分住宅區。以建構全世界五星級以上的會展場所為目標，預計將設置可提供 1,200 個攤位的展覽中心、國際會議中心及星級飯店。凝聚以機場為中心的多元機能都會區，帶動桃園市優勢產業，亦可結合鄰近之新北、新竹縣市之產業特色及能量，形成北臺灣國際會展產業鏈合作橋樑。

2.桃園市立美術館

此計畫規劃於計畫範圍內公十三用地，鄰近桃園捷運 A19 站(桃園體育園區站)。以桃園獨有的「陂塘」文化為意象，結合在地美術與創新育成為概念的新一代美術館，目前處規劃中階段，未來空間包含常設展、特展、典藏、教育推廣、文化導覽諮詢、戶外藝術休憩等空間，可望成為國門之都的入口意象。

3.橫山書法公園暨美術館

此開發規劃於計畫範圍內公一用地，鄰近桃園捷運 A17 站(領航站)。未來於「橫山書法公園」內，將興建「橫山書法美術館」，並建置環湖步道、清水碼頭、親子廣場，還有橫峰集會所及書法美術館，預定 2019 年完工，作為台灣推廣漢字文化及書法藝術的文化設施。

4.創新研發中心

此計畫規劃於計畫範圍內文中三用地，鄰近桃園捷運 A19 站(桃園體育園區站)。配合「亞洲·矽谷」推動方案，規劃建構「創新研發中心」，幫助台灣大專院校國際化，鼓勵世界各國年輕人來台學習，並透過台灣育成系統，幫助國際年輕人在台灣創業。

5.華泰商務城(GLORIA OUTLETS)

此開發規劃於計畫範圍內桃園高鐵站及桃園捷運 A18 站(高鐵桃園站)北側之產業專用區。為全台灣最大的美式露天購物中心，由國泰人壽與華泰大飯店在桃園市青埔地區合作開發，設定有精品 Outlet、國際商務辦公、觀光旅館及娛樂等各式機能。第一期、第二期已開始營運，第三期預計 2019 年 5 月完工，後續尚有第四期工程，未來可提供桃園市民更多的消費選擇。

6.冠德 GREEN MALL

此開發規劃於計畫範圍內桃園捷運 A19 站(桃園體育園區站)西側商一用地。以創造適合全球人才居住的在地綠色健康城為主軸，包含 A19 捷運站體及其西側商業區之興建，預計引進環球購物中心及酒店服務式公寓等機能。

(四)本計畫發展定位

於「空間區位機能」而言，現行桃園市空間發展，係以桃園、中壢為主之雙核心之空間結構，未來俟桃園航空城以及桃園市重大開發建設計畫陸續完成後，將有發展北移之現象，而桃園、中壢及桃園航空城將構成桃園市主要發展核心。本特定區位於桃園航空城西南側，往北連接桃園航空城，往南亦可連接中壢，由於交通運輸便利，且緊鄰南北兩大核心圈，將成為桃園市未來兼具產業及住宅發展新都圈。

於「產業發展」而言，本特定區承襲上位及相關計畫之指導，遵循「桃園航空城計畫」之規劃原則，以「經貿展覽園區」為地區機能發展主軸。另外，近年智慧城市議題在台灣各城市發酵，桃園市以本特定區作為智慧城市之試驗場域，將前述「經貿展覽園區」之產業發展定位，與智慧產業結合，透過便捷之國際機場、高速鐵路與機場捷運路網，連結台灣重要都會區及亞洲各重要城市，使本特定

區成為台灣與世界接軌之重要國際交流中心。

於「重大開發建設」而言，本特定區內各類型重大建設急速發展，包含產業類型「桃園市貿中心」、「創新研發中心」等，以及提升居住品質之「桃園市立美術館」、「橫山書法公園暨美術館」、「華泰商務城(GLORIA OUTLETS)」與「冠德 Green Mall」，另有便捷的高速鐵路及捷運等大眾運輸系統，皆有效提供產業及居住發展所需。

綜上，本特定區依循上位計畫指導，以現有基地條件優勢、便捷之高速鐵路與機場捷運路網及區內重大建設為發展基礎，加上「桃園航空城計畫」與「亞洲·矽谷」計畫的加持，未來在各國際企業總部、研發團隊進駐及會展空間等周邊附屬公共設施之完備下，將建構出計畫區內完善的發展藍圖，故訂定本計畫區之發展定位為「雙鐵城際新樞紐·國際經貿智慧城」，期整合智慧科技、經貿商務、轉運樞紐、優質居住等機能，塑造桃園市未來新都心。

1.航空城產業發展與商務服務的支援腹地 – 空間區位機能

桃園捷運路網系統完成後，將提升本計畫地區聯外交通之便利性與可及性，不但促成本特定區與桃園、中壢兩大政經中心以及桃園航空城的互動發展，更與北臺都會區緊密連結，提升地區競爭條件。區內捷運高鐵桃園(A18)站，以站外連通道與高鐵桃園站相連，周邊緊鄰區域將成為本特定區商業最活絡地區，配合航空城發展，除提供一般鄰里消費亦配合區內產業發展提供商務服務之多元複合商業機能，成為進出本特定區第一站及最後一站的重要服務區域。另外，在「亞洲·矽谷」等重大政策與建設帶下，本特定區將做為桃園及中壢都會核心區蔓延發展之腹地，使得本特定區不僅是桃園市重要的交通樞紐，亦是未來中壢、桃園之外的第三都心。

2.北台通勤優質生活圈 – 空間區位機能

以便捷有善的交通系統與多元的商業、休閒遊憩機能做為地區居住空間發展基礎，規範合理之居住密度，提供適當之公共設施與開放空間，打造完善生活機能之生活環境，提昇整體生活環境品質，做為區內產業發展、周邊政經發展核心與北臺通勤所需之優質住宅腹地，注入地區發展新動能。

3.創新研發交流的中心樞紐 – 產業發展

桃園市政府正積極推動創新創業、社會企業、鼓勵企業營運總部回流桃園之相關措施，以提升桃園市產業發展層次。配合「亞洲·矽谷」產業政策，於本特定區捷運桃園體育園區(A19)站附近規劃「創新研發中心」及「桃園會展中心」，結合籌備中的「幼獅國際青年創業村」，整合資通訊、機械、材料等在地優勢產業，使本特定區

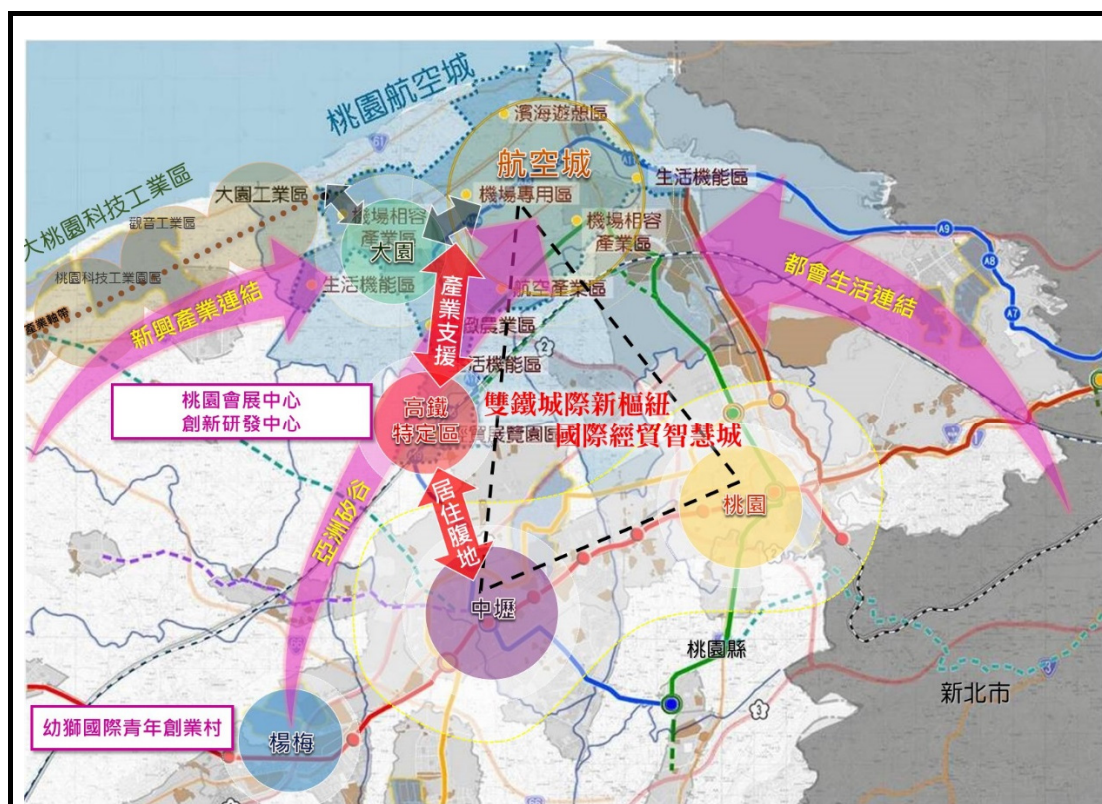
將成為高成長發展基地、區域創新交流樞紐及亞洲青年創新 IPO 中心，帶動桃園市產業升級、翻轉桃園市之產業發展結構之核心區域。

4.因應重大政策計畫發展之公共設施 – 產業發展

為提供優質產業與居住環境，在各重大政策與建設的投入下，應考量大量人潮進駐後續引發之公共設施需求如停車空間等，在不影響居民使用權益下，以服務半徑檢討變更非必要公共設施用地，或採公共設施用地多目標使用方式，滿足區內產業發展所衍生之公共設施需求。

5.藝文與休閒兼具之複合式活動場域 – 重大開發建設

本特定區在自然景觀部份，擁有桃園特有的埤塘自然景觀特色，以及老街溪、新街溪以及洽溪三條藍帶系統，在人造設施部份，現有桃園國際棒球場、大型購物中心、航空城願景館等休閒遊憩場域。在市府大力的推展下，除老街溪、新街溪水岸整治計畫，打造綠意盎然的親水步道外，近年亦積極於本特定區內營造生活藝文空間，如規劃桃園市立美術館、橫山書法公園暨美術館等藝文空間，作為文化活動、教育及育樂新據點。故未來應整合既有藝文與休閒場域，透過便利的通行空間串聯休閒活動場域，成為桃園假日休閒新地標。



資料來源：本計畫繪製。

圖六-1 高速鐵路桃園車站特定區計畫區域發展定位示意圖

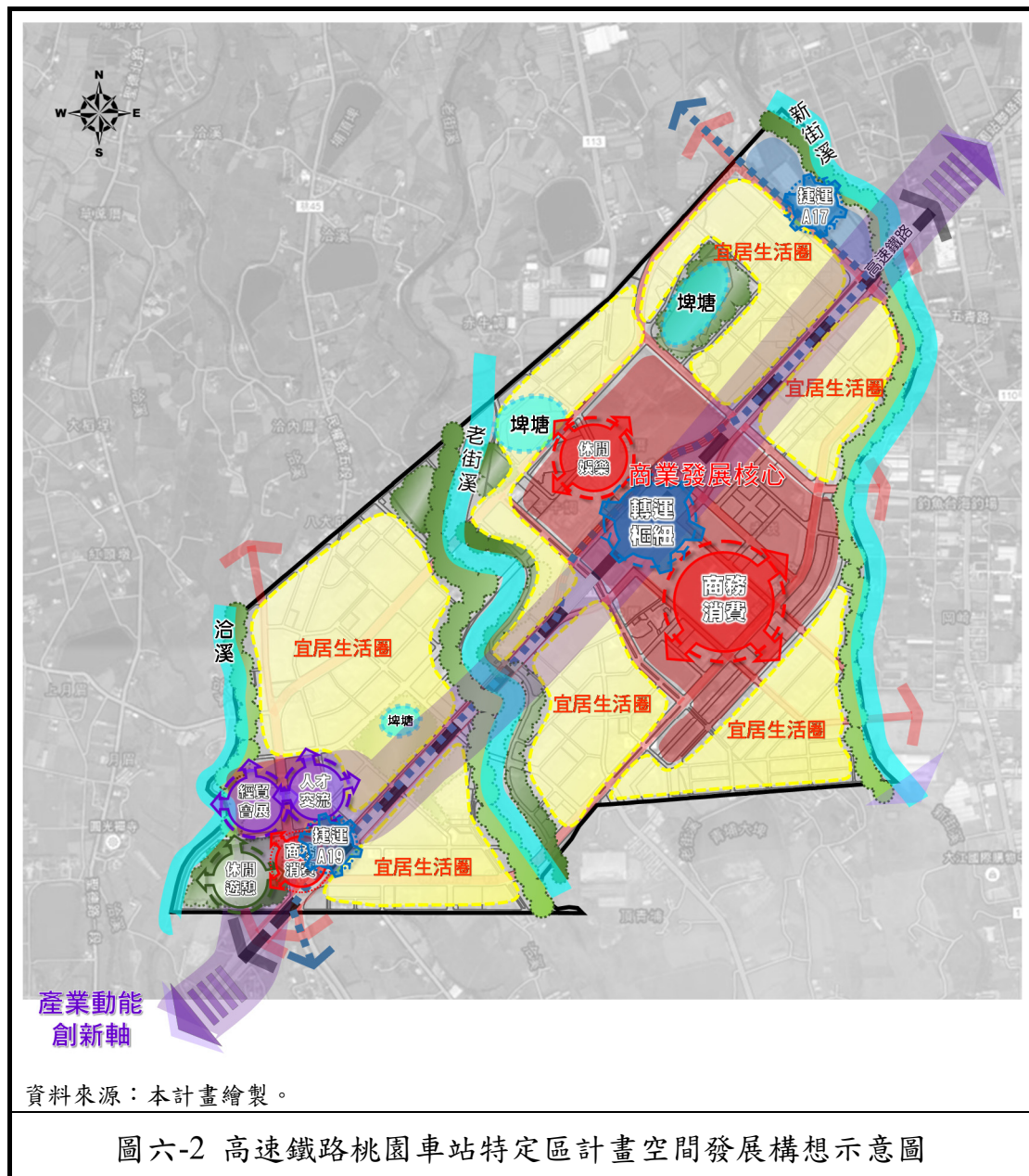
二、整體發展構想

依循前述地區發展定位，為提昇地區服務品質，做為桃園市新都市之角色，本計畫之發展構想將以空間、交通系統、綠帶水資源、都市防災等四個面向，檢視本都市計畫未來發展需求，進而提出本次通盤檢討之構想，達到「**雙鐵城際新樞紐・國際經貿智慧城**」之發展定位。以下分成空間發展構想、交通系統發展構想、綠帶水資源發展構想、都市防災發展構想等四部分，分別研提對應的發展構想。

(一)空間發展構想

空間發展將以 TOD 及 POD 為主要規劃理念，以區內各車站為核心，加強人行徒步環境，順著都市紋理向四周發展，串聯高鐵、捷運車站及周邊地區，實現多功能的生活機能。車站周邊區域為主要核心圈，以科技會展產業、高強度之複合式商業發展機能為主，帶動周邊土地之利用及發展；外圍則發展優質住宅機能，輔以公園綠地與休憩設施機能，塑造優質居住與休閒環境。

在既有的都市分工角色，結合特定區既有發展成果，以捷運系統串聯區內交通轉運樞紐、商業發展核心、創新研發中心及桃園會展中心構成「**產業動能創新軸**」，提供航空城周邊產業支援，並成為經貿、人才資源的聚集地，活化低度利用之土地，注入地區發展新動能。以商業區、娛樂購物中心及高鐵、機場捷運(A18)轉運樞紐構成「**商業發展核心**」，提供地方未來產業發展所衍生之商務需求，透過複合式的商業規劃，滿足不同客群所需之消費需求。另外，以區內藍帶資源及配合都市發展紋理，規劃宜居生活圈，增加居住空間，提供舒適、休閒、健康的住居住環境。



(二)交通系統發展構想

1. 打造國門轉運樞紐，帶動地區運輸新動能

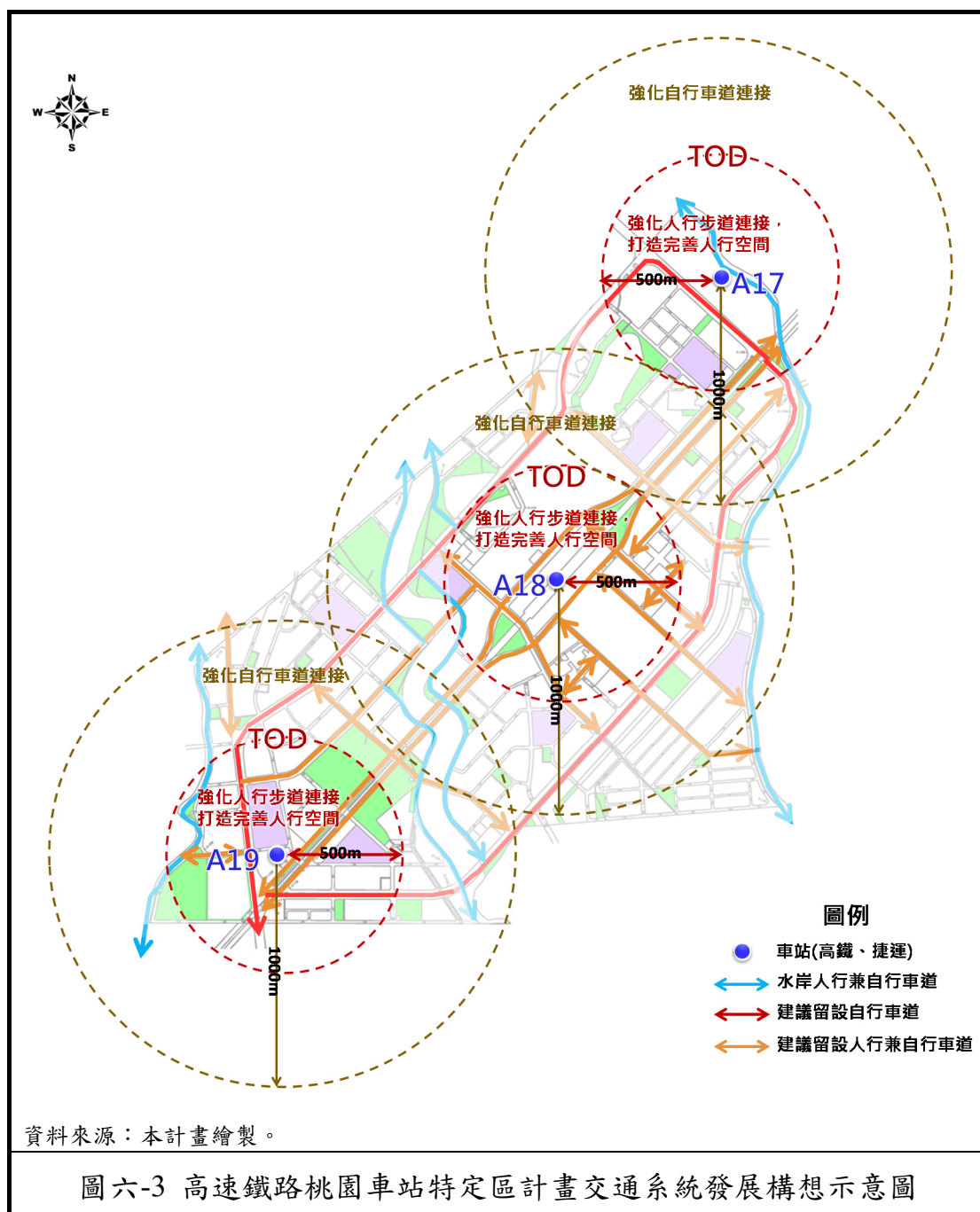
本特定位於北桃園與南桃園之間，坐擁交通轉運樞紐區位，現況設有三座捷運站與高鐵桃園站。其交通系統發展構想，對外，將藉由便利的捷運系統連結桃園航空城以及桃園、中壢兩大發展核心，成為旅客出入桃園重要轉運樞紐，亦可以此條件發展成為核心地區住宅、產業及商務服務之支援腹地。

2. 以 TOD 導向塑造友善便利的通行環境

對內，提升捷運周邊住宅區、商業區至捷運車站之可行性與便

利性。以退縮建築帶狀空間指定留設人行步道，串聯水岸周邊既有人行步道，並於高鐵車站前部分商業區街廓，指定街角廣場留設，塑造景觀節點或吸引民眾停留的開放空間。

另提出自行車道系統設置建議，加強各捷運、高鐵車站及重大景點之串聯，並連結老街溪兩岸、新街溪西岸、洽溪東岸既有人行兼自行車道，構成兼具水岸風光與生態遊憩功能之網狀通行系統落實綠色交通。





(三)都市防災發展構想

1. 既有防(救)災路線、防災避難場所，應參酌其可擔負之防災功能與服務半徑，依功能屬性予以劃分適當層級，有效發揮應有防救災功能。
2. 計畫範圍內現有之埤塘劃設為公園或灌溉設施專用區，除保留其生態特性及景觀資源之外，應利用既有埤塘做為滯洪調節環境之功能。
3. 增加土地使用管制要點中「開挖率」等規定，提升基地保水率。

第三節 檢討變更原則

本計畫依據「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」為檢討準則，參考發展現況、都市發展預測、課題與對策、發展定位與構想以及各主管機關與需地機關之意見，擬定本計畫之檢討變更原則如下：

一、計畫範圍與年期

- (一)計畫範圍經檢討尚無變更範圍之需要，故宜維持現行計畫。
- (二)現行計畫之計畫目標年設定為民國 110 年，考量計畫年期已即將屆滿，故本次檢討計畫年期，將依循上位計畫之指導，以民國 107 年 4 月 30 日公告實施之「全國國土計畫」所訂定之計畫目標年(民國 125 年)作為檢討依據，予以調整。

二、計畫人口

計畫人口係依據近年來人口成長趨勢、公共設施服務水準、現行計畫實際可容納人口數等因素推估進行調整。經數量化推估預測，原計畫目標年(民國 110 年)計畫人口高於現況人口，且亦高於依人口成長趨勢推估至民國 125 年與「桃園市區域計畫(草案)」分派人口。惟本區為桃園市投注最多重大交通建設之地，未來發展可期，故本次通盤檢討仍維持現行計畫強度，以 60,000 人作為民國 125 年計畫人口，並以此作為各項檢討基礎。

三、土地使用分區

土地使用分區之檢討依據「都市計畫法」及「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」等相關規定，並依據各實際使用現況檢討之。規劃期間經機關協調會提出之機關需求，或公民或團體陳情意見經研析符合規劃構想，且未損及公共利益或他人權益者，均列為檢討參考。有關各土地使用分區檢討變更原則如下：

(一)住宅區

計畫範圍現有法定容積可供給居住之樓地板面積，已滿足計畫目標年人口所需，本次通盤檢討之住宅區檢討變更原則如下：

- 1.依據「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」有關住宅區檢核標準之規定辦理。
- 2.依人口成長結構分析，原計畫規劃之住宅區面積供給充裕，住宅區土地儘量以不增加為原則，於原規劃住宅區位上開發。

(二)商業區

依計畫人口規模檢討本計畫商業區面積，已滿足計畫目標年之

商業區發展需求，本次通盤檢討之商業區檢討變更原則如下：

- 1.依據「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」有關商業區檢核標準之規定辦理。
- 2.商業區依現況調查分析，目前計畫區內商業區使用率約 48.71%，故本次通盤檢討以不再增設商業區面積為原則。
- 3.配合 TOD 之發展構想，高強度商業使用易造成外部性衝擊之商業開發，故商業區設置應以各大眾運輸場站周圍地區為限，且坐落區位應具備交通便捷、靠近人群聚集點，並可作為鄰里單元之核心，滿足地方發展經貿交流中心與地方一般消費之商業型態及需求。

(三)產業專用區

因應航空城計畫發展目標與趨勢，細分為二種產業專用區，以航空城相關產業發展(如提供工商服務及展覽、購物中心等相關產業使用)，或引進軟體科技、文化創意及相關工商服務產業，並採整體規劃方式進行。

(四)宗教專用區

- 1.本計畫之宗教專用區，原為保存維護原有計畫範圍內寺廟而劃設，故本次通盤檢討若無新增之寺廟，原則不再增設宗教專用區；若已劃設宗教專用區與現況不符，則應依規劃原意，恢復為原使用分區。
- 2.新設立之宗教建築物，其申請人申請檢討變更應具備下列條件：(1)領有合法宗教團體登記，並為土地所有權人或取得土地所有權人同意變更文件者。(2)興辦事業計畫經宗教目的事業主管機關同意者。

(五)河川區

本計畫範圍內之河流包括新街溪、老街溪與洽溪等三條，已配合河川用地範圍線劃設並開發完成，如後續河川用地範圍線有調整必要，在不妨礙周邊土地利用前提下，得配合主管機關水務局之需求調整。

(六)其他土地使用分區

應配合原劃設目的與實際發展需要調整變更，若原主管機關、團體已無使用需求，且無法提出相關使用計畫及具體財務計畫，即原分區劃設目的消失，得予以檢討變更為其他適當使用分區或公共設施用地。

四、公共設施用地

公共設施用地檢之檢討配合內政部 102 年 11 月 29 日台內營字第 10203489291 號函頒「都市計畫公共設施保留地檢討變更作業原則」，並依據「都市計畫法」及「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」

等相關規定，並依據各實際使用現況檢討之。經機關協調會提出之機關需求或公民或團體陳情意見經研析符合規劃構想，且未損及公共利益或他人權益者，列為檢討參考。有關各公共設施用地檢討變更原則如下：

(一) 學校用地

計畫範圍現有文小用地、文中用地面積，已滿足計畫年期民國125年人口所需，本次通盤檢討之學校用地檢討變更原則如下：

- 1.依據「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」有關學校用地檢核標準之規定辦理。
- 2.文小用地與文中用地，面積須達都市計畫定期通盤檢討規定標準為原則，超出檢討標準之面積如無其他需求者應予以保留。計畫範圍內僅規劃一處文高用地，故儘量不減少現行計畫面積為原則。
- 3.計畫範圍內學校用地應將周邊地區未來發展趨勢納入考量，在符合檢討標準之前提下，若有學校用地替代方案及具體可行開發計畫情形下，得予優先檢討變更為其他公共設施用地。

(二) 公園、綠地、廣場、兒童遊樂場、體育場用地

依據都市計畫法第45條之規定，檢討計畫範圍內公園、體育場所、綠地、廣場、兒童遊樂場等用地，占土地面積未達計畫面積之10%；又依都市計畫定期通盤檢討實施辦法第17條規定，上開五項用地計畫面積不得低於通盤檢討前計畫劃設之面積，故有關上開用地於檢討時原則應予保留。

(三) 機關用地

機關用地設置標準係依實際需求而劃設；因本區係為整體開發地區，故擬維持為機關用地，或變更為其他有需求之公共設施用地及分區。

(四) 停車場用地

計畫範圍現有停車場用地，因劃設面積尚低於檢討標準，本次通盤檢討維持原停車場用地面積為原則，若有有其他公共設施用地經主管機關評估已無用地需求，且其他單位亦無用地之需求，則優先考量變更為停車場用地。

(五) 其他公共設施用地(變電所、電力設施、高鐵、捷運機廠)

公共設施用地之檢討應依據都市計畫相關法令規範、中央或地方興辦之重大建設及其相關必要設施、開闢現況、需地機關之需求、主管機關之意願等因素，配合實際發展需求予以變更。

(六)道路用地

道路系統之檢討調整應配合交通主管機關之交通建設計畫及預算，調整後應不影響交通系統之完整性。計畫範圍內計畫道路皆已開闢，故原則維持現行計畫面積及其服務功能。

五、土地使用分區管制及都市設計準則

配合桃園市升格為直轄市，依全市性標準及「高鐵桃園站都市設計審議作業手冊」修正相關規定。

第四節 變更內容

本次檢討實際變更內容共計 4 案，變更內容明細詳表六-1、面積增減統計詳表六-2、變更前後面積對照詳表六-3；變更位置詳圖六-5 所示。

表六-1 變更內容明細表

編號	位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)		
1	計畫目標年	民國 110 年	民國 125 年	現行主要計畫之計畫年期即將屆滿，配合全國國土計畫目標年期為民國 125 年，調整本特定區計畫目標年為民國 125 年。	
2	機五西側	機關用地 (機六) 0.2000	停車場用地 0.3800	機六用地(警察局)、機七用地(民政局)之管理機關表示無使用需求，考量本特定區公共停車空間不足，且區位鄰近鄰里商業區，故變更為停車場用地，增加區內停車空間。	
		機關用地 (機七) 0.1800			

編號	位置	變更內容		變更理由	備註
		原計畫 (公頃)	新計畫 (公頃)		
3	公一及 公九內	宗教專用區 (宗二) 0.0400	公園用地 (公一) 0.0400	宗二、宗五現況 無寺廟坐落，經 民政局查訪寺廟 負責人均無取得 土地意願，故依 民政局建議恢復 原使用分區（公 園用地）。	
		宗教專用區 (宗五) 0.0100	公園用地 (公九) 0.0100		
4	高鐵車站專 用區北側產 業專用區	產業專用區 21.9000	第一種 產業專用區 21.9000	配合「亞洲·矽 谷」推動方案之 「創新研發中 心」，變更文中三 用地為第二種產 業專用區，為利 後續管理，將原 產業專用區調整 名稱為第一種產 業專用區。	

註：1.凡本次檢討未指明變更部分，均應以現行計畫為準。

2.表內面積應依核定圖辦理實地分割測量面積為準。

表六-2 變更面積增減統計表

項目		變 1 案	變 2 案	變 3 案	變 4 案	小計
土地 使用 分區	住宅區	修 訂 計 畫 年 期 。				
	商業區					
	高鐵車站專用區					
	捷運車站專用區					
	產業專用區				-21.9000	-21.9000
	第一種產業專用區				+21.9000	+21.9000
	第二種產業專用區					
	加油站專用區					
	宗教專用區			-0.0500		-0.0500
	運動休閒專用區					
	電信事業專用區					
	河川區					
	灌溉設施專用區					
	小計		0.0000	-0.0500	0.0000	-0.0500
公共 設施 用地	道路用地					
	高鐵用地(站區外)					
	公園用地			+0.0500		+0.0500
	綠地用地					
	兒童遊樂場用地					
	體育場用地					
	停車場用地		+0.3800			0.3800
	廣場用地					
	文小用地					
	文中用地					
	文高用地					
	文教用地					
	機關用地		-0.3800			-0.3800
	捷運機廠用地					
	變電所用地					
	電力設施用地					
	小計		0.0000	+0.0500	0.0000	+0.0500
總計	計		0.0000	0.0000	0.0000	0.0000

註：1.凡本次檢討未指明變更部分，均應以現行計畫為準。

2.表內面積應依核定圖辦理實地分割測量面積為準。

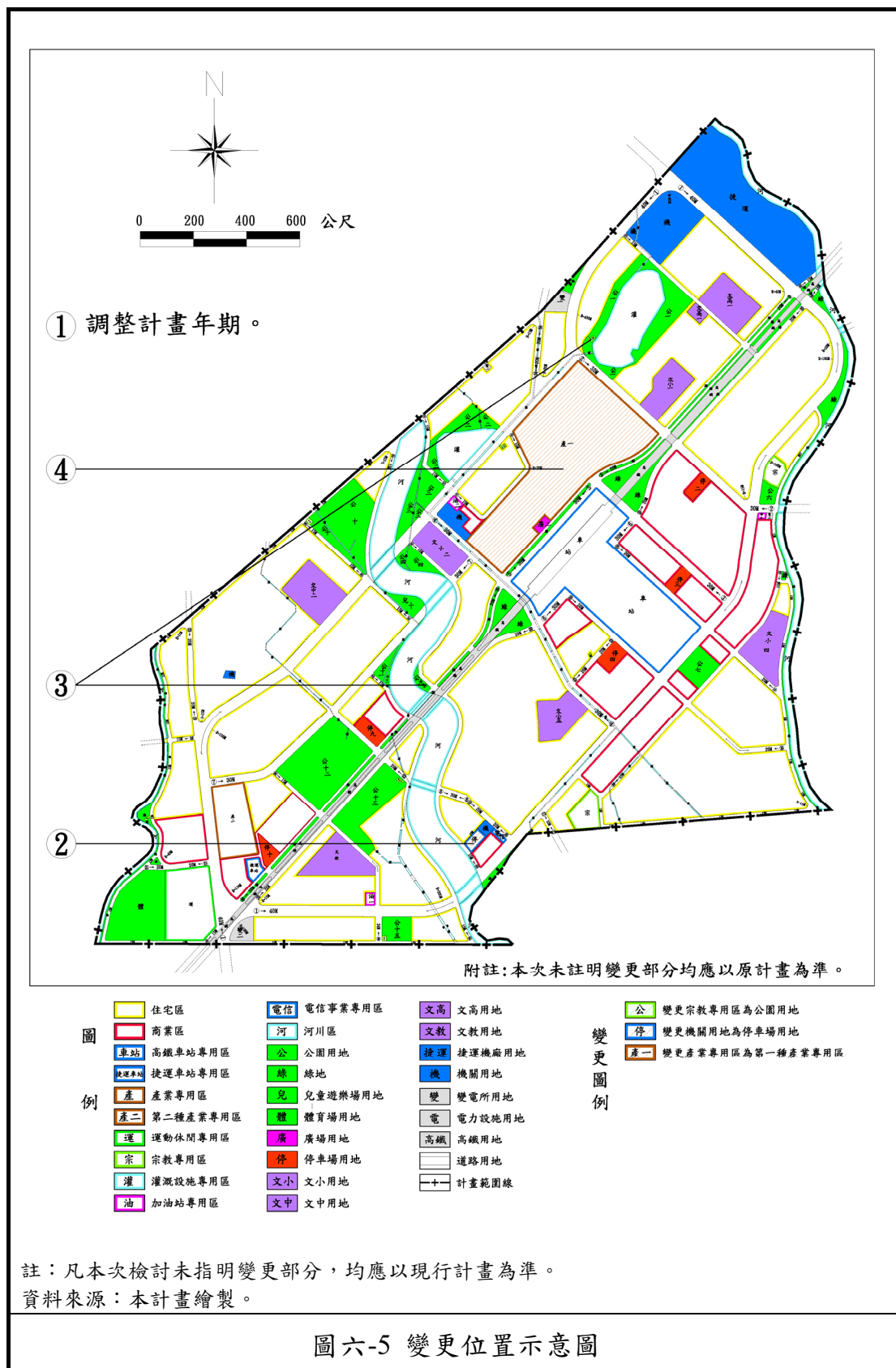
3.欄內面積係變更面積，單位：公頃。

表六-3 變更前後面積對照表

項目		現行計畫 面積 (公頃)	本次通盤檢 討增減面積 (公頃)	本次檢討後	
				計畫面積 (公頃)	占計畫總面 積百分比
土地 使用 分區	住宅區	184.06		184.06	37.56%
	商業區	39.90		39.90	8.14%
	高鐵車站專用區	19.68		19.68	4.02%
	捷運車站專用區	0.44		0.44	0.09%
	產業專用區	21.90	-21.9000	0.00	0.00%
	第一種產業專用區	0.00	+21.9000	21.90	4.47%
	第二種產業專用區	3.79		3.79	0.77%
	加油站專用區	0.48		0.48	0.10%
	宗教專用區	2.36	-0.05	2.31	0.47%
	運動休閒專用區	4.90		4.90	1.00%
	電信事業專用區	0.13		0.13	0.03%
	河川區	32.71		32.71	6.68%
	灌溉設施專用區	10.07		10.07	2.06%
	小計	320.42	0.0000	320.37	65.38%
公共 設施 用地	道路用地	81.17		81.17	16.57%
	高鐵用地(站區外)	7.53		7.53	1.54%
	公園用地	26.45	+0.05	26.50	5.41%
	綠地用地	9.29		9.29	1.90%
	兒童遊樂場用地	0.63		0.63	0.13%
	體育場用地	4.80		4.80	0.98%
	廣場用地	0.18		0.18	0.04%
	停車場用地	2.57	0.3800	2.95	0.60%
	文小用地	9.33		9.33	1.90%
	文中用地	2.99		2.99	0.61%
	文高用地	3.00		3.00	0.61%
	文教用地	2.69		2.69	0.55%
	機關用地	5.68	-0.3800	5.30	1.08%
	捷運機廠用地	12.00		12.00	2.45%
	變電所用地	1.15		1.15	0.23%
	電力設施用地	0.12		0.12	0.02%
	小計	169.58	0.0000	169.63	34.62%
計畫面積		490.00		490.00	100.00%
都市發展用地面積		447.22		447.22	-

註：1.凡本次檢討未指明變更部分，均應以現行計畫為準。

2.表內面積應依核定圖辦理實地分割測量面積為準。



第七章 檢討後之計畫內容

第一節 計畫範圍與面積

本次計畫範圍係以現行變更高速鐵路桃園車站特定區主要計畫(第二次通盤檢討)案之範圍為主。東西側以天然河川之新街溪、洽溪中心線為界，參照桃園軍用機場 1990 年日夜均能音量 60DNL 噪音為北側臨界線，南側銜接現有高速公路中壢及內壢交流道附近特定區都市計畫範圍為界。

計畫總面積約 490.00 公頃，行政區域包括中壢市青埔里、洽溪里、芝芭里及大園鄉橫峰村等四村里。

第二節 計畫年期及計畫人口

一、計畫年期

以民國 125 年為計畫目標年。

二、計畫人口

計畫人口 60,000 人。

第三節 土地使用計畫

本次通盤檢討後，共劃設住宅區、商業區、高鐵車站專用區等 12 項土地使用分區，計畫面積合計 320.37 公頃。各使用分區檢討後面積如下：

一、住宅區

本次檢討考量住宅區尚在持續發展中，住宅區之規模及區位亦符合計畫所需，故本次檢討住宅區擬維持原計畫。經檢討後住宅區面積維持為 184.06 公頃，佔計畫面積之 37.56%。

二、商業區

本次檢討考量商業區尚在持續發展中，商業區之規模及區位亦符合計畫所需，故本次檢討商業區擬維持原計畫。經檢討後商業區面積共計 39.90 公頃，佔計畫面積之 8.14%。

三、高鐵車站專用區

本次檢討維持原計畫，經檢討後高鐵車站專用區面積共計 19.68 公頃，佔計畫面積之 4.02%。

四、捷運車站專用區

本次檢討維持原計畫，經檢討後捷運車站專用區面積共計 0.44 公頃，佔計畫面積之 0.09%。

五、第一種產業專用區

本次檢討配合第二種產業專用區劃設，將原產業專用區調整分區名稱為第一種產業專用區，經檢討後第一種產業專用區面積計 21.90 公頃，佔計畫面積之 4.47%。

六、第二種產業專用區

本次檢討維持原計畫，經檢討後第二種產業專用區面積計 3.79 公頃，佔計畫面積之 0.77%。

七、加油站專用區

本次檢討維持原計畫，經檢討後加油站專用區面積共計 0.48 公頃，佔計畫面積之 0.10%。

八、宗教專用區

本次檢討後減少 2 處宗教專用區(宗二、宗五)，經檢討後宗教專用區面積共計 2.31 公頃，佔計畫面積之 0.47%。

九、運動休閒專用區

本次檢討維持原計畫，經檢討後運動休閒專用區面積共計 4.90 公頃，佔計畫面積之 1.00%。

十、電信事業專用區

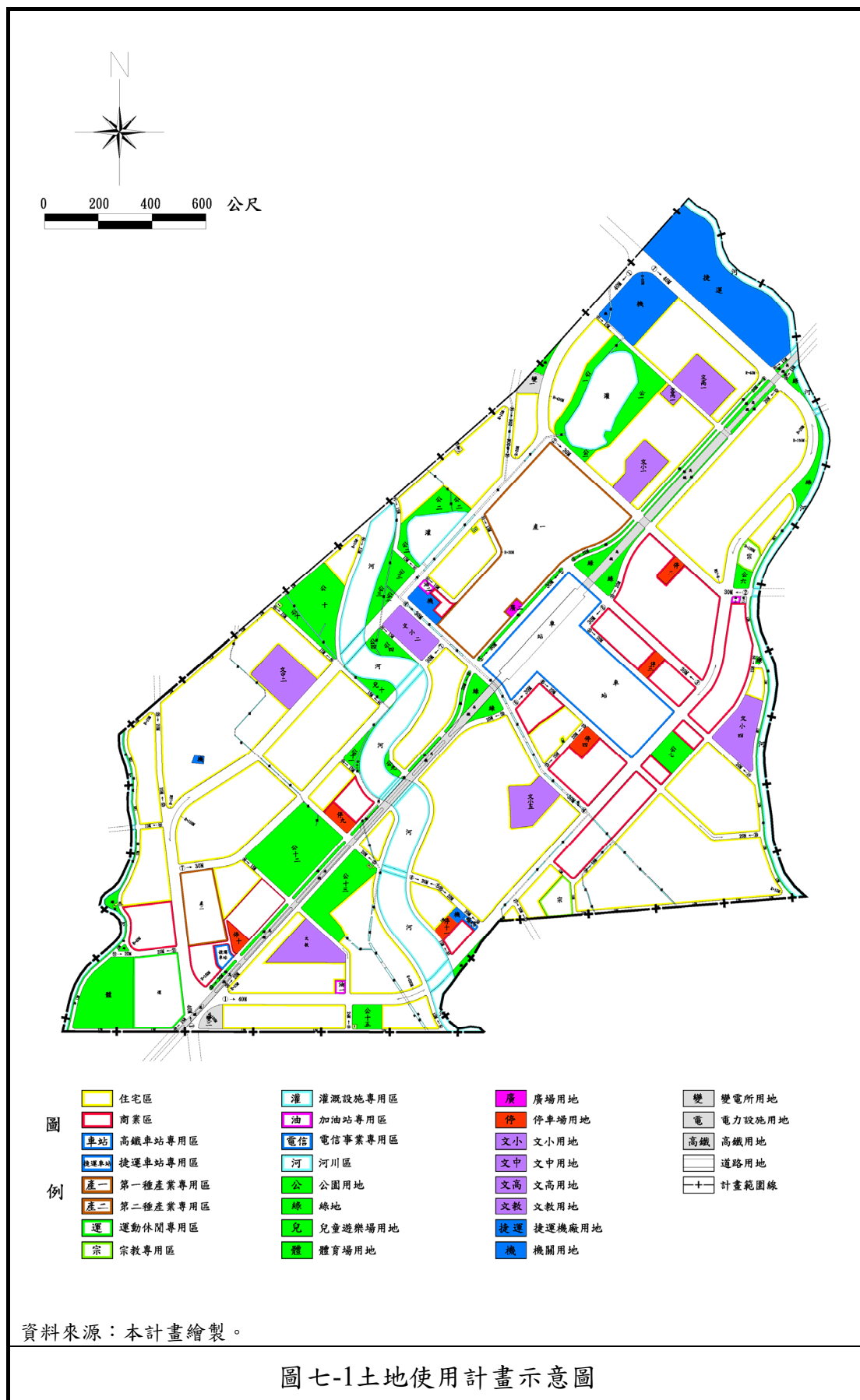
本次檢討維持原計畫，經檢討後電信專用區面積 0.13 公頃，佔計畫面積之 0.03%。

十一、河川區

本次檢討維持原計畫，經檢討後河川區面積 32.71 公頃，佔計畫面積之 6.68%。

十二、灌溉設施專用區

本次檢討維持原計畫，經檢討後灌溉設施專用區面積 10.07 公頃，佔計畫面積之 2.06%。



第四節 公共設施計畫

本次通盤檢討後，共劃設公園用地、綠地用地、兒童遊樂場用地等 16 項公共設施用地，計畫面積合計 169.63 公頃。本次通盤檢討後之公共設施用地明細詳表七-1 所示。

(一)公園用地

本次檢討後公一面積增加 0.04 公頃，公九面積增加 0.01 公頃，公園用地共 12 處，面積合計為 26.50 公頃，占計畫總面積之 5.41%，以維持各居住單元之生活環境品質。

(二)綠地用地

本次檢討後維持原計畫之綠地用地，計畫面積為 9.29 公頃，占計畫總面積之 1.90%，作為地形、分區與交通緩衝空間使用隔離需要。

(三)兒童遊樂場用地

依都市計畫定期通盤檢討實施辦法規定，兒童遊樂場用地應按閭鄰單位設置。本案於主要計畫共劃設 1 處兒童遊樂場用地，面積 0.63 公頃，占計畫總面積之 0.13%，以提供各閭鄰單元內居民必要之開放活動空間。

(四)體育場用地

本次檢討後維持體育場用地 1 處，即既有桃園國際棒球場使用，以維持地方居民運動休閒活動所需空間。體育場用地面積 4.80 公頃，占計畫總面積之 0.98%。

(五)廣場用地

本次檢討後維持廣場用地 1 處，以提供進出 A18 捷運站之人行廣場使用。廣場用地面積 0.18 公頃，占計畫總面積之 0.04%。

(六)停車場用地

本次檢討後新增停車場用地 1 處，停車場用地共 6 處，面積合計為 2.95 公頃，占計畫總面積之 0.60%，以滿足各居住單元公共停車需求。

(七)文小用地

本次檢討後維持文小用地共 4 處，計畫面積為 9.33 公頃，占計畫總面積之 1.90%，分別供青埔國民小學及未來人口成長後之國小設校使用。

(八)文中用地

本次檢討後維持文中用地 1 處，計畫面積為 2.99 公頃，占計畫總面積之 0.61%，供青埔國民中學使用及未來人口成長後之國中設校使用。

(九)文高用地

本次檢討後維持文高用地 1 處，計畫面積為 3.00 公頃，占計畫總面積之 0.61%，供桃園市立大園國際高級中學使用。

(十)文教用地

本次檢討後維持文教用地 1 處，計畫面積為 2.69 公頃，占計畫總面積之 0.55%，供桃園市立大園國際高級中學使用。

(十一)機關用地

本次檢討後減少部分機關用地(即細部計畫公共設施編號機六、機七)，檢討後計畫面積 5.30 公頃，占計畫總面積之 1.08%，供桃園市政府及所屬機關使用。

(十二)捷運機廠用地

本次檢討後維持捷運機廠用地 1 處，計畫面積 12.00 公頃，占計畫總面積之 2.45%，供機廠聯外捷運線維修機廠及場站使用。

(十三)變電所用地

本次檢討後維持變電所用地 2 處，計畫面積 1.15 公頃，占計畫總面積之 0.23%，分別供五權一次配電所及未來人口成長後之增設使用。

(十四)電力設施用地

本次檢討後維持電力設施用地 2 處，計畫面積 0.12 公頃，占計畫總面積之 0.02%，供電力設施使用。

(十五)高鐵用地(站區外)

本次檢討後維持高鐵用地 1 處，計畫面積 7.53 公頃，占計畫總面積之 1.54%，供高鐵路線及其他相關設施使用。

(十六)道路用地

本次檢討後維持原計畫道路用地，計畫面積 81.17 公頃，占計畫總面積之 16.57%，供區內通行使用。

表七-1 高速鐵路桃園車站特定區計畫公共設施用地明細表

項目	編號	計畫面積 (公頃)	備註
公園用地	公一	4.11	
	公二	1.71	
	公三	1.96	
	公四	0.92	
	公六	0.46	
	公七	1.28	
	公九	0.24	
	公十	4.51	
	公十一	0.52	
	公十二	6.34	青塘園
	公十三	3.48	
	公十五	0.97	
	小計	26.50	
綠地用地		9.29	
兒童遊樂場用地 (兒十)		0.63	
體育場用地		4.80	桃園國際棒球場
廣場用地(廣二)		0.18	
停車場用地	停二	0.46	第二停車場
	停三	0.45	第三停車場
	停四	0.65	第四停車場
	停九	0.57	免費停車場
	停十	0.44	免費停車場
	停十一	0.38	(未開闢)
	小計	2.95	
學校用地	文小一	2.28	預計 107 年 8 月設立籌備處進行設校工程(興建中)
	文小二	2.00	青埔慢速壘球場
	文小四	2.76	預定興闢足球場(未開闢)
	文小五	2.29	青埔國民小學
	小計	9.33	
	文中二	2.99	青埔國民中學
	小計	2.99	
	文高一	3.00	桃園市立大園國際高級中學

項目	編號	計畫面積 (公頃)	備註
	小計	3.00	
文教用地		2.69	(未開闢)
機關用地	機一	0.11	中壢區洽溪里社區活動中心
	機二	0.30	中壢分區青埔派出所
	機三	0.35	中壢分區青埔派出所
	機五	0.20	供桃園市政府及所屬機關使用(未開闢)
	機八	0.14	桃園市政府消防局
	機九	4.20	供桃園市政府及所屬機關使用(未開闢)
	小計	5.30	
捷運機廠用地		12.00	
變電所用 地	變一	0.53	五權一次配電所
	變二	0.62	(未開闢)
	小計	1.15	
電力設施 用地	電一	0.06	
	電二	0.06	
	小計	0.12	
高鐵用地(站區外)		7.53	
道路用地		81.17	

註：表內面積應依核定圖辦理實地分割測量面積為準。

資料來源：本計畫彙整。

第五節 交通運輸系統計畫

本計畫道路系統配合計畫區交通發展需求，並依據不同道路服務機能，可分為聯外道路、主要道路與次要道路三種道路層級，詳細內容如下：

一、聯外道路

計畫區內以領航南路一段至四段(省道台 31 線)、領航北路一段至三段與中山南路二段(縣道 113 號)、青埔路一段至新生南路三段(縣道 113 丙)、民權路三段至四段(桃 45 線)、高鐵北路、高鐵南路為計畫區內聯外道路系統。

二、主要道路：寬度 20~30 公尺

配合計畫區之聯外道路規劃，劃設 20 公尺~30 公尺計畫道路，包含領航北路四段、青昇路、青心路、青園路、高鐵站前西路、高鐵站前東路、公園路一段至二段、青峰路一段至二段、洽溪路、文康路

與永裕路等，作為計畫區內主要道路系統。

三、次要道路：寬度 15 公尺

配合各住宅鄰里與商業區，劃設寬度 15 公尺計畫道路，作為計畫區內次要道路，以建構完善之交通系統。



表七-2 道路編號明細表

編號	起迄點	寬度(M)	長度(M)	道路層級	備註
1	計畫區內外環道	40	8,200	聯外道路 領航北路四段為主要道路	領航北路一~四段、領航南路一~四段
2	公一至新街溪	30	990	主要道路	青昇路
3	產業專用區至道1	30	640	主要道路	青心路
4	文小二至道1	30	1,020	聯外道路	青埔路一~二段
5	道3至道4	30	480	聯外道路	高鐵北路一段(青心路一段至青心路間)
6	道3至道4	30	270	聯外道路	高鐵北路一段(高鐵站前東路一段以東)、高鐵北路一段(高鐵站前西路一段以西)
7	產業專用區至計畫區西側	30	1,350	主要道路	洽溪路
8	新街溪東側	30	100	主要道路	公園路一段(致善路一段至致遠一路間)
9	道3至計畫區東側道1	20	960	聯外道路	高鐵北路一~二段(青心路至領航北路四段間)
10	道3至計畫區東側道1	20	960	主要道路	青峰路一~二段(青心路至領航南路四段間)
13	高鐵站區西側(停四北側)	20	220	主要道路	青園路
14	道1至計畫區北側	20	280	聯外道路	中山南路二段
15	道6至新街溪	20	780	主要道路	站前東路一段
16	道6至新街溪	20	1,000	主要道路	站前西路一段
17	道1至計畫區南側	22	70	聯外道路	新生路三段
18	道1至道8	20	210	主要道路	公園路一段(致遠一路至領航南路二段間)
19	道4至計畫區西側道1(高鐵路線北側)	20	1,450	聯外道路	高鐵南路一~二段
20	道4至計畫區西側道1(高鐵路線南側)	20	1,380	聯外道路	高鐵北路一~二段
21	道1至洽溪	20	240	主要道路	文康路(環溪路至領航北路一段間)

編號	起迄點	寬度(M)	長度(M)	道路層級	備註
22	道1至老街溪	20	515	主要道路	公園路一~二段(文發路至領航北路二段間)
23	道1至計畫區北側	20	400	主要道路	永裕路
25	道1至老街溪(高鐵路線北側)	15	80	次要道路	高鐵桃園站聯絡道(北)
26	道1至老街溪(高鐵路線南側)	15	50	次要道路	高鐵桃園站聯絡道(南)
27	道1至環保設施用地	15	595	次要道路	大成路二段
29	廣天寺至新街溪	15	1,010	次要道路	青商路
31	計畫區北側至皇家社區	15	835	次要道路	春德路
33	公四至道1	15	1,480	次要道路	致善路二段
34	計畫區南側至計畫區北側	15	1,680	次要道路	永溪路、永春路、洽溪路、永興路
38	道7至計畫區南側	15	690	次要道路	文德路
40	道1至計畫區南側	15	70	次要道路	高鐵南路三段(文康路至領航北路一段間)

註:表內道路長度僅供參考，應以依據實際分割測量長度、面積為準。

第六節 都市防災計畫

依據行政院民國 83 年 7 月 28 日第 2391 次院會「災害防救方案」決議暨「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」第 6 條規定，為加強對都市計畫避難場所設施及路線之設計，都市防災計畫應納入都市計畫通盤檢討辦理。爰此，本計畫乃依計畫區特性，針對區域防災系統、防(救)路線和防災避難場所等提出都市防災計畫。

一、區域防災系統

桃園市政府已於民國 92 年編訂「桃園縣地區災害防救計畫」，並於升格後計續延用，藉以健全桃園市防救災體系。有關本特定區防災空間包含消防救災體系(以消防隊為據點)、警察據點與醫療服務據點(以區域及地區醫院為據點)，說明如下：

(一)消防救災體系

以桃園市政府做為桃園市救災救護指揮中心，各行政區以各區公所為核心，全市共設置四大救災救護大隊，其中本特定區內大園區屬於第三大隊責任範圍，中壢區屬於第二大隊責任範圍。本特定區半徑 500 公尺範圍內，僅有一處桃園市政府消防隊第二大隊青埔分隊，另外，本特定區外東側半徑 5 公里處，設有桃園市政府消防隊第三大隊大竹分隊。

(二)警察據點

設置警察據點之主要目的是為蒐集災變情報資訊及維持災後秩序，本次檢討將本特定區內現有桃園市政府警察局中壢分局青埔派出所(機三)作為警察常駐據點，於災害發生時發揮應有功能及任務。

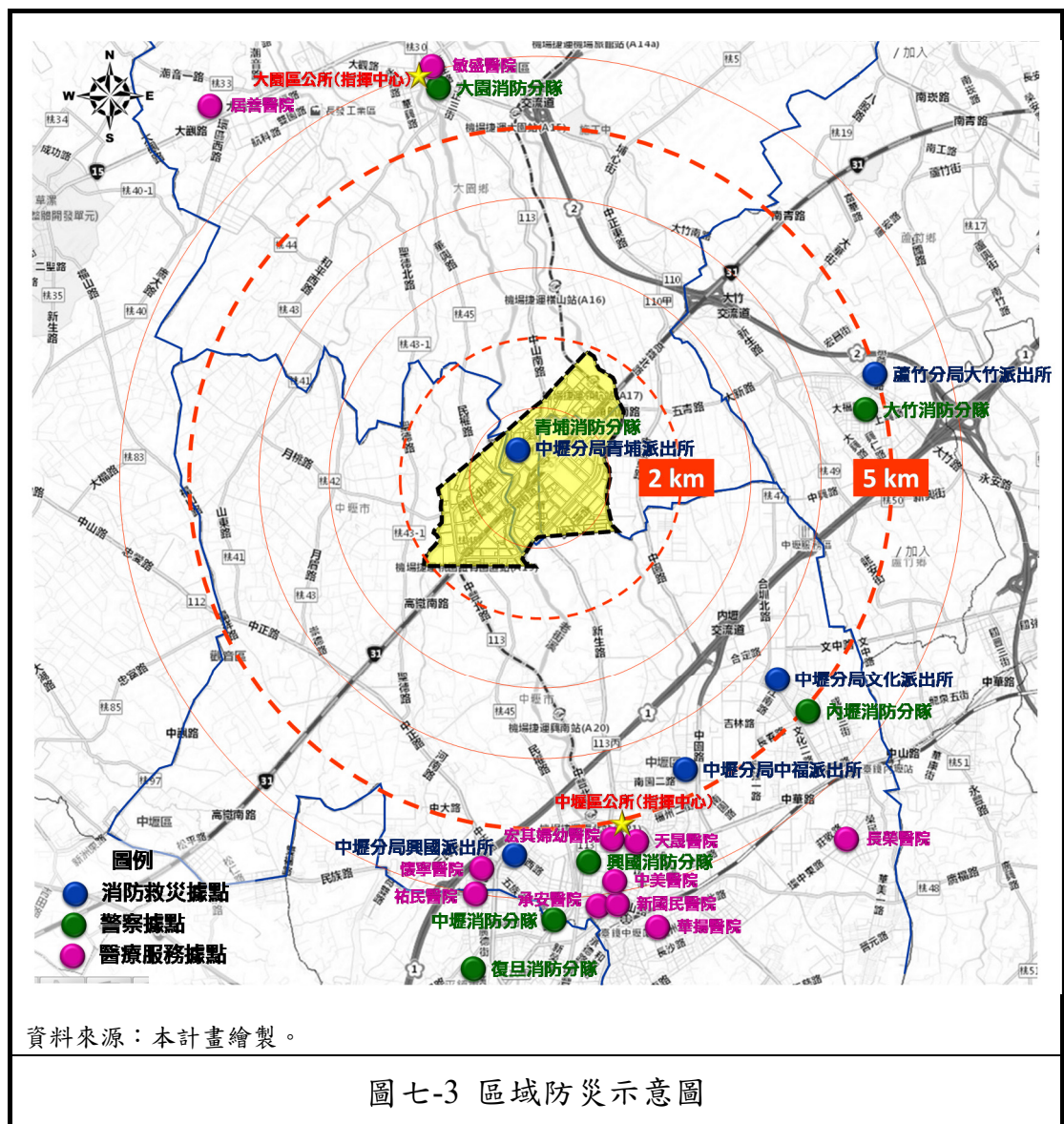
(三)醫療服務據點

本特定區內現況無設置衛生所及醫院。依據桃園市消防局網站統計，桃園市共有 11 處急救責任醫院，其中中壢區內設有成天醫療社團法人天晟醫院，距離本特定區約 6 公里，大園區則無此類型醫院。另依據桃園市政府衛生局統計，桃園市地區級以上醫院共有 35 家，惟本特定區半徑 5 公里內無地區級醫院，距離本特定區最近醫院需至中壢市區或大園市區內。

表七-3 區域防災分析表

項目	原則	現況	規劃內容
消防救災體系	桃園市政府為桃園市救災救護指揮中心，各行政區以各公所為核心，全市共設	本特定區內，僅有一處桃園市政府消防隊第二大隊青埔分隊。	建議位於機關用地(機八)上消防局應儘速開闢及設置相關設施。

項目	原則	現況	規劃內容
	置四大救災救護大隊。		
警察據點	以現有警察局作為警察常駐據點。	本特定區內，僅有一處桃園市政府警察局中壢分局青埔派出所。	--
醫療服務據點	1.大型醫院:包含急救責任醫院與地區級醫院 2.小型醫院:衛生所及其他醫院	1.本特定區內無設置醫院及衛生所。 2.距離本特定區最近之急救責任醫院及皆為天成醫療社團法人天晟醫院；地區級醫院以大園區敏盛醫院及中壢區宏其婦幼醫院。	視未來人口發展情形設置。



二、防(救)災路線

本特定區之防(救)災路線，主要依據火災及地震災害規劃設計，利用現有道路系統建立，並與防災避難場所串聯。同時考量於救災進行中，因建築倒塌、落下物的阻隔與原道路寬度不足等因素，致使消防及救難車輛無法通行。因此，本特定區之防(救)災道路，將依據道路寬度及服務功能，劃分為緊急避難道路、救援輸送道路及避難輔助道路等三個層級，說明如下：

(一)緊急避難道路

指定本特定區內寬度 20 (含)公尺以上之聯外道路與主要道路，做為第一層之緊急避難道路，在災害發生時必須優先保持暢通且於救災時能進行交通管制。

(二)救援輸送道路

指定本特定區內寬度 15 (含)~20 公尺之道路為救援輸送道路，配合緊急避難道路建構成完整之路網，此層級道路主要作為消防、便利車輛運送物資至各防災據點之機能為主，同時亦為避難人員通往避難地區路徑之用。

(三)避難輔助道路

指定區內街廓間寬度 12 公尺之道路為避難輔助道路，此道路層級主要作為各指定避難場所、防災據點之設施無法鄰接緊急避難道路、救援輸送道路之路網時，必須藉由輔助性質的路徑連結其他避難空間、據點或連通緊急避難道路、救援輸送道路之路網。

(四)火災延燒防止地帶

指定本特定區之交通系統、開放空間以及藍帶資源如:新街溪、老街溪、洽溪，為火災延燒防止地帶，具有防止火災延燒之隔離功用。另於土地使用分區管制中規定建築物退縮之植栽綠化空間，亦可作為火災延燒防止帶。

三、防災避難場所

本特定區以機關用地做為防(救)災指揮中心，並以學校、公園、綠地、兒童遊樂場等開放空間之公共設施用地做為防災避難場所，兼作避難防災場所及緊急疏散地區使用，依其區位、面積因素又可分為臨時避難場所與中長期收容場所，說明如下：

(一)防(救)災指揮中心

以計畫區內產業專用區北側之機關用地(細部計畫之機二、機三、

機八)，即中壢分區青埔派出所與桃園市政府消防隊第二大隊青埔分隊所在位置，作為本特定區之防(救)災指揮中心。

(二)臨時避難場所

臨時避難場所之劃設，係考量突發性之緊急事故，供作居民暫時之避難空間使用，避難空間設置考量逃生(步行)之可行性，以半徑 400-500 公尺的疏散圈距離為最佳。指定本計畫區之公園用地(1公頃以下)、兒童遊樂場、綠地、廣場等開放空間為臨時避難場所。本計畫臨時避難場所可容納人數共計 154,620 人，足夠容納本計畫人口 60,000 人。

(三)中長期收容場所

中長期收容場所之劃設，考量因空間阻隔或緊急事故，供作暫時避難空間使用外，並提供較完善的設施及可供蔽護的場所，收容場所主要為提供災後都市復建完成前，避難生活所需設施，並且為當地避難人員獲得各種資訊的場所。

本計畫區內機關用地(細部計畫之機一、機五、機九)、學校用地(文小一、文小二、文小四、文小五、文中二、文高一)、文教用地、運動休閒專用區、體育場用地、高鐵車站專用區(站區廣場)及 1 公頃以上大型公園(公一、公二、公三..等 7 處)可作為中長期收容場所，惟考量河岸公園較不適宜作為收容場所，故本計畫可作為中長期收容場所之大型公園共三處(公七、公十二、公十三)，其餘作為臨時避難場所。本計畫中長期收容場所可容納人數共計 137,533 人，亦足夠容納本計畫人口 60,000 人。

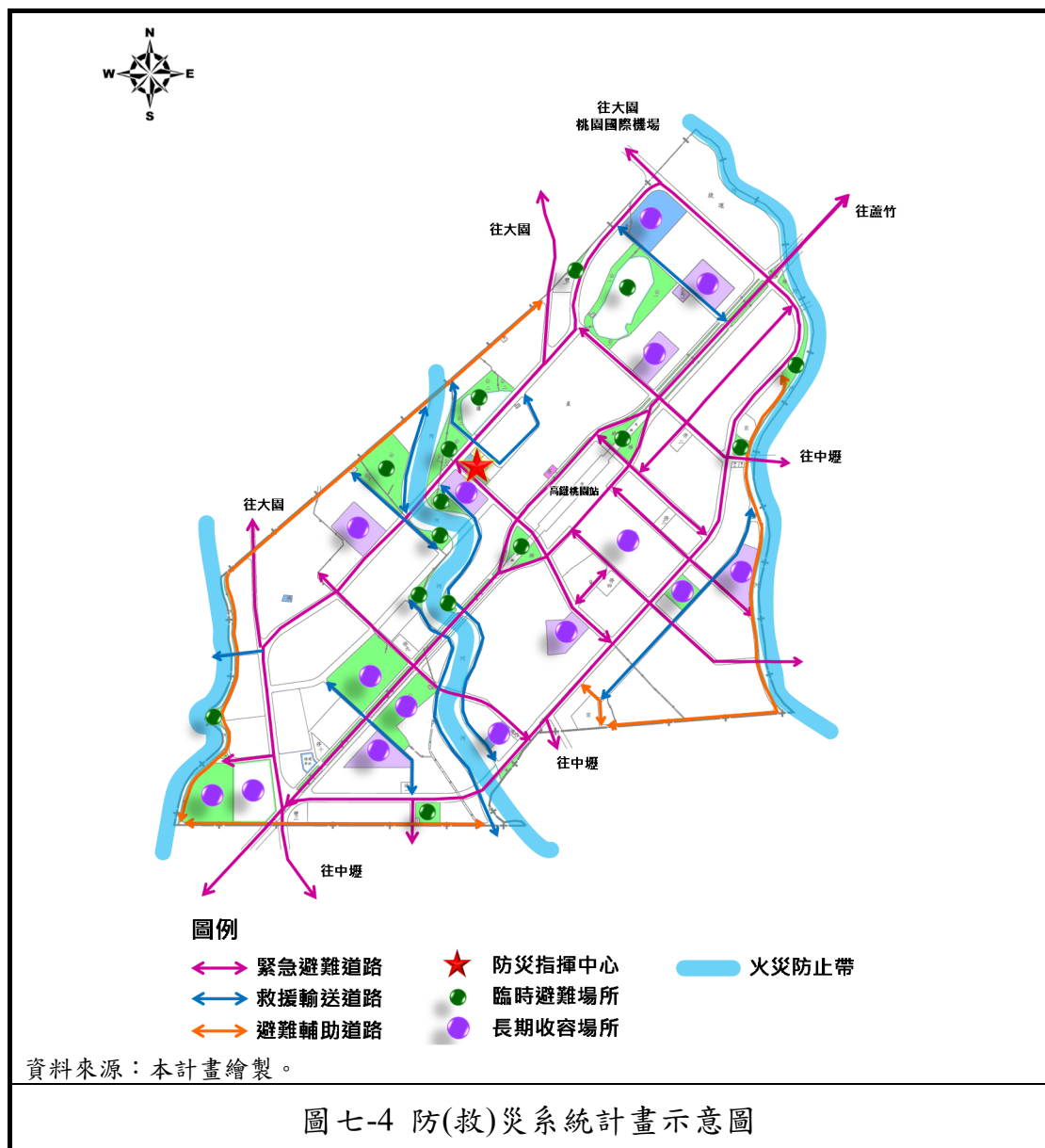
表七-4 臨時避難場所及中長期收容場所可容納避難人數統計表

項目	現況/原則	規劃內容	可容納避難人數			
			避難場所	面積 (公頃)	避難空間 (公頃)	避難人數 (人)
臨時避難場所	依鄰里單元 規劃地區防 災避難場所 結合公共設 施、法定空 地等開放空 間，作為未 來都市避難 及緊急疏散 之場所	公園、綠地、兒童 遊樂場、廣場法 定空地等開放空 間	公 園	15.40	9.24	92,400
			綠 地	9.29	5.57	55,740
			兒童遊樂場	0.63	0.50	5,040
			廣 場	0.18	0.14	1,440
			小 計	25.50	15.46	154,620
中長期收容場所	地等開放空 間，作為未 來都市避難 及緊急疏散 之場所	機關用地(細部計 畫之機一、機五、 機九)、學校用地 (文大、文中、文 小)、文教用地、 運動休閒專用 區、體育場用地、	機 關 用 地	4.51	4.51	15,033
			學 校 用 地	15.32	15.32	51,067
			文 教 用 地	2.69	2.69	8,967
			運 動 休 閒 專 用 區	4.90	4.90	16,333
			體 育 場 用 地	4.80	4.80	16,000

項目	現況/原則	規劃內容	可容納避難人數			
			避難場所	面積 (公頃)	避難空間 (公頃)	避難人數 (人)
		高鐵車站專用區 (站區廣場)、1 公 頃以上未鄰河岸 大型公園(公七、 公十二、公十三)	高鐵車站專 用區	2.00	2.00	6,667
			大型公園	11.10	6.66	22,200
			小計	45.32	40.88	136,267
防指 災揮 救中 難心	作為地區之 防災指揮中 心	產業專用區北側 之機關用地(細部 計畫之機二、機 三、機八)	-			

註：1.公園與兒童遊樂場之避難空間以面積 x60%計算、綠地與廣場以面積 x80%計算。

2.參酌東京市與名古屋市避難道路及設施設置標準，以及國內防災相關研究，分別以 1 m²/人計算臨時避難場所及 3 m²/人計算長期收容場所可容納人數之基準。



第八章 實施進度及經費

第一節 開發方式與主體

本特定區採區段徵收方式辦理開發，區段徵收範圍，以計畫總面積扣除河川區與灌溉設施專用區計之，約 447.22 公頃。於民國 88 年計畫於發布實施後，由內政部擔任開發主體，桃園市政府負責地上物查估拆遷、補償費發放、抵價地與優先買回土地分配作業及地籍整理等業務；交通部(高鐵局)負責經費籌措及土地處分作業。

第二節 開發經費及預定時程

本特定區目前已辦竣區段徵收作業，公共設施用地皆已完成用地取得，預計民國 108 年進行財務結算。雖已完成區段徵收作業，惟部份機關用地(即細部計畫之機五、機九)、學校用地(文小一、文小二、文小四)、文教用地、停車場用地(停十一)及變電所用地(變二)未依其使用目的開發，其實際開發時程應視各需地機關之使用需求計畫而定。

附錄一 變更高速鐵路桃園車站特定區細部計畫(第二次通盤檢討)案公共設施用地檢討機關協調會會議紀錄

檔 號： 106.05.11
保存年限： 106100266

桃園市政府都市發展局 函

地址：33001桃園市桃園區縣府路1號2樓
承辦人：劉真嘉
電話：03-3322101#5224
電子信箱：077136@mail.tycg.gov.tw

受文者：興利工程顧問股份有限公司

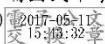
發文日期：中華民國106年5月11日
發文字號：桃都計字第1060013076號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如主旨(1060013076 Attach01.pdf)

主旨：檢送「變更高速鐵路桃園車站特定區（第二次通盤檢討）
主要計畫及細部計畫案」公共設施用地檢討機關協調會議
紀錄1份，請查照。

說明：依據本局106年4月19日桃都計字第1060009739號開會通知
單續辦。

正本：交通部高速鐵路工程局、交通部公路總局、財政部國有財產署、台灣電力股份有
限公司、桃園市政府體育局、桃園市大園區公所、桃園市中壢區公所、桃園市政
府工務局、桃園市政府民政局、桃園市政府交通局、桃園市政府教育局、桃園市
政府社會局、桃園市政府警察局、桃園市政府消防局、桃園市政府水務局、桃園
市立大園國際高級中學、桃園市立青埔國民中學、桃園市中壢區青埔國民小學

副本：興利工程顧問股份有限公司(含附件)



1060013076

附錄一 變更高速鐵路桃園車站特定區細部計畫(第二次通盤檢討)案公共設施用地檢討機關協調會會議紀錄

「變更高速鐵路桃園車站特定區（第二次通盤檢討）主要計畫及細部計畫案」公共設施用地檢討機關協調會會議紀錄

一、時間：106 年 5 月 2 日(二)上午 9 時 30 分

二、地點：本府 1501 會議室

三、主持人：劉副局長振誠

記錄：劉真嘉

四、出席人員：詳會議簽到簿

五、會議簡報：略

六、出席單位及人員意見及會議結論：

(一)請規劃單位依下列各表之公設需求情形錄案研處，並納入後續規劃參考。

(二)下表若各相關單位尚未確認公共設施用地之需求，再請於文到次日起 7 天內提供需求及補充具體意見內容，以利後續審議進度。

公設	編號	需求情形	
機關用地	機一	社會局	機一用地有使用需求。
	機二	警察局	機二用地有使用需求。
	機三	警察局	機三用地有使用需求。
	機五	消防局	無意見。
	機六	警察局	機六用地無使用需求。 機六用地原規劃供作大園區派出所使用，現況機三用地已設立中壢區青埔派出所使用，考量青埔派出所與機六相距僅約 800 公尺，且大園區橫峰里第 26-29 鄰以及 31-35 鄰於民國 98 年已納入中壢分局管轄，經大園分局評估後，機六用地已無使用需求。
	機七	社會局	無意見。
	機八	消防局	無意見。
	機九	桃園市政府交通局 交通部高速鐵路工程局	無意見。
學校用地	文小一	教育局	1.配合亞洲·矽谷計畫推動，擬變更文中三用地為第二種產業專用區及變更文小三用地為文教用地，該個變案已經本市都委會審查通過，後續將提內政部都委會審議。 2.文小一、文小二及文小四用地仍有使用需求。 3.有關體育局提出建議變更文小二及文小四
	文小二	教育局	
	文小三	教育局	
	文小四	教育局	

附錄一 變更高速鐵路桃園車站特定區細部計畫(第二次通盤檢討)案公共設施用地檢討機關協調會會議紀錄

公設	編號	需求情形	
			用地為體育場用地一節，係由體育局請本局協助提供 5~10 年內尚無設校計畫之學校用地，本局僅提供該局租用至民國 109 年做臨時興建做運動場設施使用。
	文小五	青埔國民小學	-
	文中二	桃園市立青埔國民中學	-
	文中三	教育局	配合推動亞洲矽谷計畫，擬變更文中三用地為第二種產業專用區及變更文小三用地為文教用地，該個變案已經本市都委會審查通過，後續將提內政部都委會審議。
	文高一	桃園市立大園國際高級中學	無意見。
公園用地	公一	工務局	本計畫區公園用地已全數開闢，皆有使用需求。
	公二		
	公三		
	公四		
	公六		
	公七		
	公八		
	公九		
	公十		
	公十一		
	公十二		
	公十三		
	公十五		
	公十五		
兒童遊樂場用地	兒一	工務局	本計畫區兒童遊樂場用地已全數開闢，皆有使用需求。
	兒二		
	兒三		
	兒五		
	兒六		
	兒七		
	兒八		
	兒九		
	兒十		
	兒十一		
	兒十二		
	兒十三		
	兒十四		
	兒十五		
	兒十五		

附錄一 變更高速鐵路桃園車站特定區細部計畫(第二次通盤檢討)案公共設施用地檢討機關協調會會議紀錄

公設	編號	需求情形	
	兒十六		
	兒十七		
綠地		工務局	綠地 18 用地現況為私有土地，建議變更為其他使用分區。
		財政部國有財產署	綠 19 用地，請貴府於計畫發布實施後，依國有財產法第 38 條等相關規定辦理撥用；另有償無償之劃分標準，應依行政院訂頒之「各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則」辦理。
停車場用地	停一	交通局	本計畫區停車場用地皆已開闢完成；其中停九、停十現況為免費停車場，尚未委外經營。
	停二		
	停三		
	停四		
	停五		
	停六		
	停七		
	停八		
	停九		
	停十		
廣場用地	廣一	工務局	本計畫區廣場用地已全數開闢，皆有使用需求。
	廣二		
	廣三		
變電所用地	變一	台灣電力股份有限公司	無意見。
	變二		
電力設施用地	電一	台灣電力股份有限公司	無意見。
	電二		
道路用地		工務局	本計畫區道路用地已全數開闢，皆有使用需求。
		大園區公所	無意見。
		中壢區公所	無意見。
		交通部公路總局	-
高鐵用地		交通部高速鐵路工程局	無意見。
園道用地		大園區公所	無意見。
體育場用地		體育局	1.體育場用地已開闢為青埔運動公園棒球場，有使用需求。
			2.本計畫區文小二現況為青埔慢速壘球場使用及文小四規劃興闢足球場地，現況已經

附錄一 變更高速鐵路桃園車站特定區細部計畫(第二次通盤檢討)案公共設施用地檢討機關協調會會議紀錄

公設	編號	需求情形
		建中；上述兩處學校用地若經教育局評估沒有設校需求，建議將學校用地變更為體育場用地。

七、散會：下午 10 時 15 分

附錄一 變更高速鐵路桃園車站特定區細部計畫(第二次通盤檢討)案公共設施用地檢討機關協調會會議紀錄

「變更高速鐵路桃園車站特定區（第二次通盤檢討）主要計畫及細部計畫案」公共設施用地檢討機關協調會簽到簿

- 一、時間：106年5月2日(二)上午9時30分
- 二、地點：本府1501會議室
- 三、主持人：劉副局長振誠
- 四、出席人員：

單位	職稱	簽名
交通部高速鐵路工程局		林良如 郭永祥
交通部公路總局		
財政部國有財產署		李承堯 林國三
台灣電力股份有限公司		劉金華 謝安祥 謝安祥 謝安祥
大園區公所		張文治
中壢區公所	技士	葉叙凡
體育局	科員	范敏郁
工務局 新建工程處		譚穎 陳信宏 曾清芳
民政局		
交通局	技士	甘書幻 吳子強
教育局	股長	蔣吉良
社會局	助理員	趙靜
警察局		李安文 吳宇翔
消防局	專員	王麗玲

附錄一 變更高速鐵路桃園車站特定區細部計畫(第二次通盤檢討)案公共設施用地檢討機關協調會會議紀錄

「變更高速鐵路桃園車站特定區（第二次通盤檢討）主要計畫及細部計畫案」公共設施用地檢討機關協調會簽到簿

- 一、時間：106年5月2日(二)上午9時30分
 二、地點：本府1501會議室
 三、主持人：劉副局長振誠
 四、出席人員：

單位	職稱	簽名
水務局		謝俊
大園國際高級中學		彭德全
青埔國民中學		
青埔國民小學		
都市發展局		劉五仁
		劉英祐
興利工程顧問股份有限公司		謝祐爾 劉子瑄