

84-研(一)



高雄港區土地與相鄰市區土地使用相容性研究

臺灣省政府交通處港灣技術研究所
中華民國八十四年 六 月 三十 日

高雄港區土地與相鄰市區土地使用相容性研究

執行單位：規 劃 設 計 組

計畫主持人：謝 明 輝 副 處 長

協同主持人：張 金 機 所 長
 王 慶 福 組 長

參與人員	：	朱 金 元	研 究 員
	：	單 誠 基	副 研 究 員
	：	王 克 尹	副 研 究 員
	：	劉 文 雄	助 理 研 究 員
	：	曾 文 傑	助 理
	：	馬 維 倫	行 政 助 理
	：	黃 辰 男	協 理
	：	黃 玉 章	副 理
	：	賴 明 堂	組 長
	：	劉 志 誠	工 程 師

摘要

運籌帷幄，物盡其用，貨為港可，僅為港所，充不在業，擴、港，建、改、之、年、多、經、歷、港、際、國、之、重、最、區、地、灣、台、為、港、雄、高、及、輸、

物、貨、充、擴、建、改、之、年、多、經、歷、港、際、國、之、重、最、區、地、灣、台、為、港、雄、高、及、輸、

物、貨、充、擴、建、改、之、年、多、經、歷、港、際、國、之、重、最、區、地、灣、台、為、港、雄、高、及、輸、

1~2 著評害大地，理處組共旗項鹽

區、界、線、市、區、1~2 著評害大地，理處組共旗項鹽

界、線、市、區、1~2 著評害大地，理處組共旗項鹽

仲、裁、判、談、調、溝、由、經、出、提、研、本、地、方、之、突、有、為、結、評、回、之、

仲、裁、判、談、調、溝、由、經、出、提、研、本、地、方、之、突、有、為、結、評、回、之、

仲、裁、判、談、調、溝、由、經、出、提、研、本、地、方、之、突、有、為、結、評、回、之、

高雄港區土地與相鄰市區土地使用相容性研究

目 錄

第一章 前言

1.1 計畫緣起.....	1- 1
1.2 計畫目的.....	1- 2
1.3 計畫範圍.....	1- 2
1.4 作業流程.....	1- 4

第二章 高雄港市空間發展分析

2.1 高雄市都市發展背景分析.....	2- 1
2.2 高雄港基地背景分析.....	2-19
2.3 高雄港市關聯性分析.....	2-35
2.4 港灣再開發之理念.....	2-50

第三章 港區與相鄰市區土地使用現況分析

3.1 土地使用分區.....	3- 1
3.2 港區與相鄰市區土地使用現況.....	3- 4
3.3 港區與相鄰市區土地使用問題探討.....	3-27

第四章 港區土地與相鄰市區土地使用相容性分析

4.1 土地使用相容性分析之涵意.....	4- 1
4.2 相關案例引介.....	4- 6
4.3 土地使用相容性評估準則之確立.....	4-17
4.4 港區與相鄰市區土地使用相容性區位評估.....	4-26

第五章 港區與相鄰市區土地使用衝突管理分析

- 5.1 土地使用衝突管理之涵意.....5- 1
- 5.2 土地使用衝突管理案例.....5- 6
- 5.3 土地使用活動衝突分析.....5-12
- 5.4 土地使用活動衝突管理與規劃程序.....5-23

第六章 港區與相鄰市區土地使用短期改善策略

- 6.1 改善策略研擬之基本理念.....6- 1
- 6.2 土地使用短期改善策略研擬.....6- 4

第七章 港區與相鄰市區土地使用長期發展課題與對策

- 7.1 土地使用計畫.....7- 1
- 7.2 土地使用長期發展課題與對策.....7-16
- 7.3 長期發展相容性分析.....7-19
- 7.4 配合亞太海運中心計畫之土地使用調整建議.....7-22

第八章 結論與建議

- 8.1 結論.....8- 1
- 8.2 建議.....8- 6

表 目 錄

表 2.1-1 歷年人口成長趨勢分析.....	2- 8
表 2.2-1 高雄港主要聯外道路交通量及服務水準統計.....	2-23
表 2.2-2 高雄港現有土地使用計畫.....	2-27
表 2.2-3 高雄港歷年營運資料統計.....	2-31
表 2.2-4 高雄港貨物裝卸量及貨種組成(民國81年).....	2-32
表 2.3-1 高雄市、港發展沿革過程.....	2-39
表 2.3-2 高雄市倉儲業人口統計表(民國81年).....	2-43
表 3.1-1 港區與相鄰市區土地使用分區對照表.....	3- 3
表 3.2-1 港區土地使用特性摘要表.....	3- 5
表 3.3-1 高雄港相鄰市區土地使用狀況.....	3-28
表 4.1-1 相容性分析之應用.....	4- 4
表 4.3-1 高雄港區與相鄰都市區土地使用相容性評估準則.....	4-24
表 4.4-1 高雄港區與相鄰市區土地使用相容性評估.....	4-29
表 5.3-1 港區與相鄰市區土地使用活動衝突分析.....	5-14
表 5.4-1 衝突管理與規劃理念.....	5-29
表 6.2-1 土地使用短期改善策略建議.....	6- 5
表 7.3-1 高雄港區與相鄰市區長期土地使用相容性評估.....	7-20

圖 目 錄

圖 1.3-1 計畫範圍圖.....	1- 3
圖 1.4-1 作業流程圖.....	1- 5
圖 2.1-1 高雄市人口演進分佈圖.....	2- 3
圖 2.1-2 高雄市主要都市計畫範圍圖.....	2- 6
圖 2.1-3 人口成長特性分佈圖.....	2- 9
圖 2.1-4 人口密度分佈圖.....	2-10
圖 2.1-5 產業結構現況圖(民國81年).....	2-12
圖 2.1-6 產業人口成長趨勢圖.....	2-12
圖 2.1-7 高雄市歷年所得成長趨勢圖.....	2-13
圖 2.1-8 高雄都會區計畫土地使用示意圖.....	2-14
圖 2.1-9 相關重大建設計畫示意圖.....	2-17
圖 2.2-1 運輸系統現況示意圖.....	2-22
圖 2.2-2 高雄港港區運輸系統現況圖.....	2-25
圖 2.3-1 港區與鄰近市區空間發展現況.....	2-44
圖 2.3-2 港區與鄰近市區空間發展限制.....	2-46
圖 2.3-3 港區現況及未來發展.....	2-48
圖 3.1-1 土地使用分區圖.....	3- 2
圖 3.2-1 第一船渠土地使用現況圖(停車場已完成).....	3- 7
圖 3.2-2 第二船渠與蓬萊商港區土地使用現況圖.....	3- 7
圖 3.2-3 第三、四船渠、鹽埕及苓雅商港區土地使用現況圖.....	3-10
圖 3.2-4 中島商港區(含第一貨櫃中心)土地使用現況圖.....	3-14
圖 3.2-5 前鎮商港區(含第二貨櫃中心)土地使用現況圖.....	3-14

圖 3.2-6 前鎮漁港與小港商港區(含第三貨櫃中心)土地使用現況圖..	3-16
圖 3.2-7 大仁商港區(第五貨櫃中心)土地使用現況(興建中)圖.....	3-18
圖 3.2-8 中興商港區(第四貨櫃中心)土地使用現況圖.....	3-18
圖 3.2-9 第一貯木池及第七船渠土地使用現況圖.....	3-21
圖 3.2-10 第六船渠及旗后漁港土地使用現況圖.....	3-21
圖 3.2-11 港區土地使用活動現況示意圖.....	3-26
圖 4.4-1 相容性評估程序.....	4-27
圖 5.1-1 土地使用活動衝突管理處理流程.....	5- 2
圖 5.3-1 港區與民宅用地混淆形成衝突點.....	5-17
圖 5.3-2 港區倉棧儲存惡臭物形成衝突點.....	5-17
圖 5.3-3 港區水泥石化槽形成衝突點.....	5-19
圖 5.3-4 港區石化儲運形成衝突點.....	5-19
圖 5.3-5 港區聯外運輸活動形成衝突點.....	5-20
圖 5.3-6 港區船舶修造活動形成衝突點.....	5-20
圖 5.3-7 港區隔離居民親水性活動形成衝突點.....	5-22
圖 5.4-1 都市規劃衝突管理過程.....	5-24
圖 6.1-1 改善策略研擬之基本理念.....	6- 3
圖 7.1-1 高雄港與相鄰市區長期土地使用計畫.....	7-10
圖 7.4-1 港灣之演變示意圖.....	7-31

第一章 前 言

1.1 計畫緣起

台灣地區之經濟發展係屬於海島經濟類型，故國際貿易對於經濟發展之影響相當深遠，而國際貿易之進出口貨物，目前主要係利用海運來運輸，空運所佔之比率則相當有限。因此，基隆、台中、高雄、花蓮和蘇澳等五大國際商港擔負了台灣地區絕大部份進出口貨物之運輸任務。其中高雄港因港內水域廣闊、終年氣候溫和、內陸腹地寬廣、交通便捷，成為台灣地區最大的國際港埠，同時歷經多年之改建擴充，貨物運輸及港埠設施均已具現代化規模，且已列入世界知名國際港之林；其貨物吞吐量已佔全省三分之二，不僅為重要之國際門戶，更為大高雄地區帶來繁榮與進步。

但由於在港灣發展之過程，係以服務航商、提供便捷之裝卸為主要考量，對港區作業所可能帶給鄰近市區之影響，較為忽視；同時在港、市各自發展之情況下，以致港區土地與相鄰市區土地之使用並未有一整體之規劃。近年來隨著人們生活環境之改善，對生活品質要求之提昇，港區附近民眾對港區之土地使用方式及作業所帶來之景觀破壞、噪音及交通擁塞之干擾逐漸不滿，以致偶有抗爭現象之發生。台灣省政府交通處港灣技術研究所為改善此現象，乃進行辦理『高雄港區土地與相鄰市區土地使用相容性研究』，期以配合相鄰市區之土地使用發展，緩和對鄰近市街之影響為前提，針對高雄港區土地與相鄰市區土地之相容性進行全面檢討，並提出因應之道。

1.2 計畫目的

本計畫係針對高雄港區土地與相鄰市區土地之相容性進行全面檢討，並提出因應之道，其主要計畫目的有下列四項：

1. 掌握高雄港、市發展之脈動，瞭解其發展之相互關聯性，藉以作為港市未來發展分析之參考。
2. 分析高雄港、市土地使用活動之特性，以瞭解彼此間衝突和相互影響之重點，作為土地使用相容性分析之基礎。
3. 研提港區與相鄰市區土地相容性短期改善策略，做為主管單位行政之參考，以減少鄰近居民之反彈。
4. 研擬港區與相鄰市區土地使用調整策略，作為將來港市整體發展之參考依據。

1.3 計畫範圍

以高雄港區及其相鄰市區為計畫範圍，如圖 1.3-1所示。

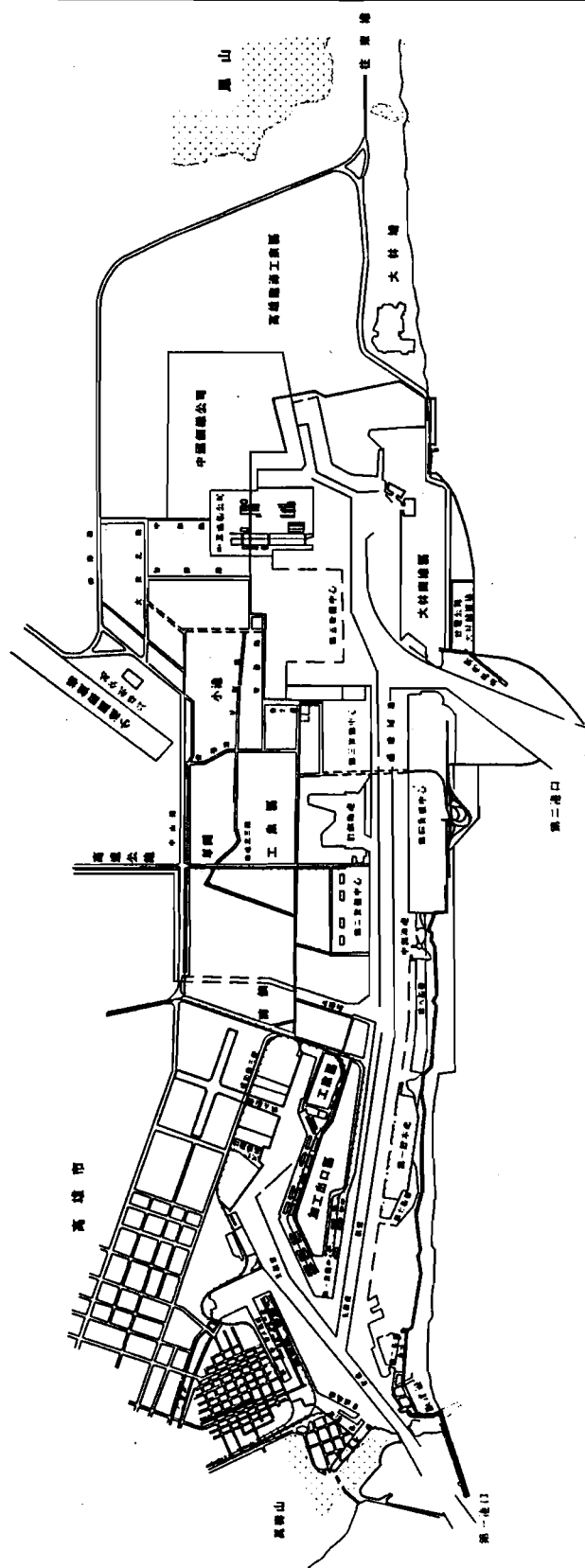


圖 1.3-1 計畫範園圖

1.4 作業流程

本計畫之工作將分為下列八個項目進行研究：

1. 基本資料蒐集與調查分析。
2. 相關案例分析
3. 研究地區背景分析
4. 港區與相鄰市區土地使用現況分析
5. 港區與相鄰市區土地使用相容性分析
6. 港區與相鄰市區短期改善策略研擬
7. 港區與相鄰市區未來發展課題與對策
8. 港區與相鄰市區土地使用調整策略研擬

本計畫之作業流程參見圖1.4-1。

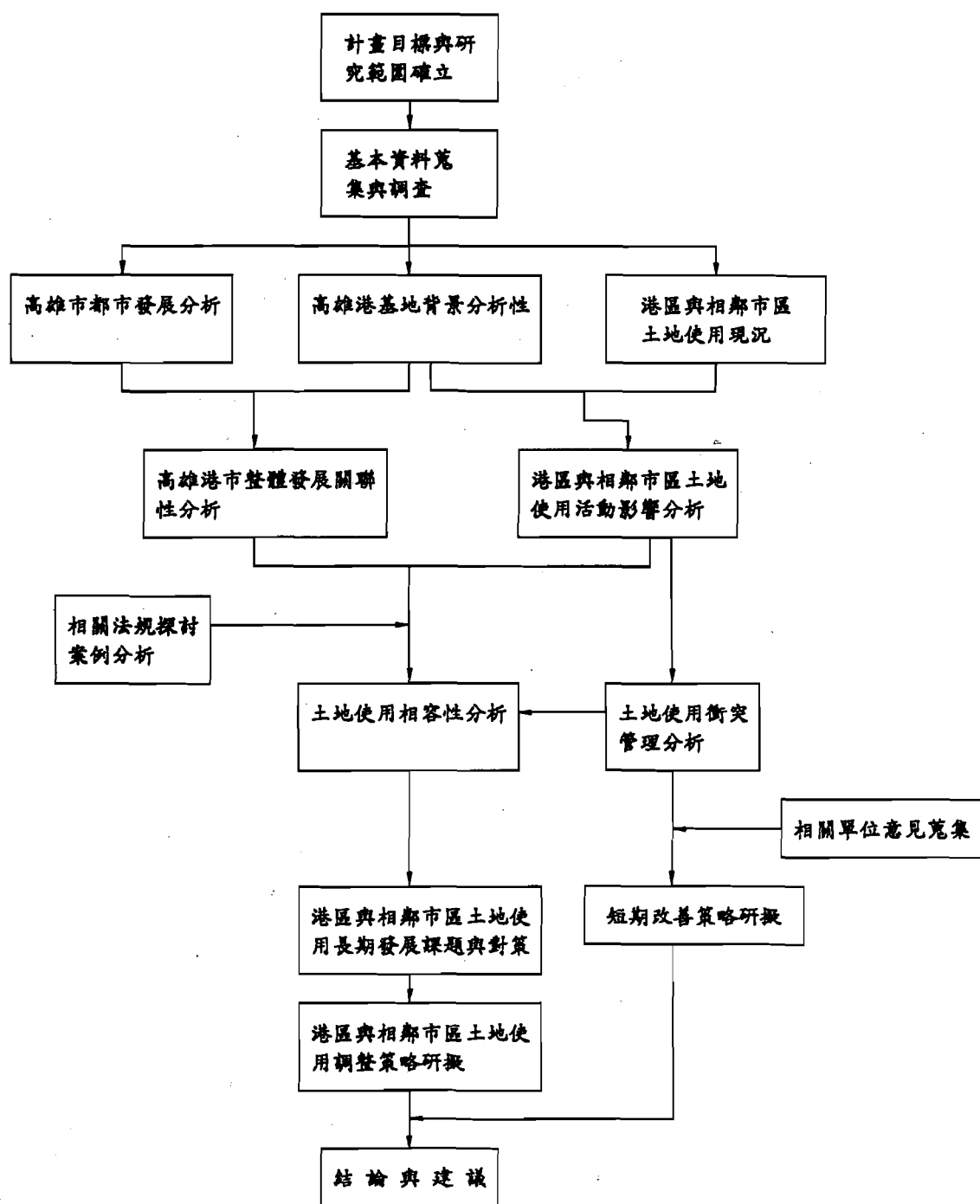


圖 1.4-1 作業流程圖

第二章 高雄港市空間發展分析

2.1 高雄市都市發展背景分析

高雄市位於台灣本島西南端，西臨台灣海峽，東接鳳山市，南臨林園鄉，北接橋頭鄉、梓官鄉，轄區呈狹長形，南北長約27.8公里，東西最寬處約為10.4公里，面積153.6029平方公里。地屬高雄平原區，區內有山丘河流、湖泊及海岸沙灘等，地形富於變化。海岸線則分佈於本市之西南面，現設有左營軍港及高雄港，高雄港旗津區外側濱海地區海灘平潔，已發展為遊憩使用。

2.1.1 高雄市都市發展

1. 歷史沿革

高雄市係一港埠都市，其發展並與高雄港的開發息息相關，自明嘉靖42年大陸東南沿海居民移民集居於旗津天后宮以來，其都市發展概分為三個階段：

- (1) 早期高雄市係由左營、鳳山、打狗三個性格迥異之城市所組成，其發展以農業為主，呈點狀農村聚落型態散佈各地。
- (2) 至日據時期，因縱貫鐵路通車、港口開闢及工業區之開發，高雄市逐漸形成以港口一帶為中心，向東擴張呈一偏心圓之小型都市。
- (3) 台灣光復後，因政府積極推動經建計畫，擴張港區，開闢工業區。港口之營運與工業之成長，帶動高

雄市之發展，乃成為台灣地區第二大城市，並為南部區域之中心都市。自民國六十八年七月改制為院轄市後，其政治地位則更趨重要。

2. 人口遷移演進分佈

高雄市人口演進如歷史沿革乙節所述，可分為三期，其演進分佈情形，請參見圖2.1-1。

(1) 早期：1563年至1894年

依史籍記載，漢人最早來高，始於明朝嘉靖四十二年(1563年)，大規模自大陸移民，則於明代(1661年)，鄭成功逐走荷人開始，於左營舊城設萬年縣治。清康熙廿三年(1683年)收台灣入版圖，次年於左營設鳳山縣治，移民哨船頭，其後來漢人移民逐漸向東南移居，並於西元1860年闢高雄商埠。

(2) 日據時期：1895年至1944年

清光緒廿一年(1895年)日人佔據台灣，是時高雄市人口已達三萬餘人。

光緒三十四年(1908年)，基隆至高雄鐵路通車，高雄開始築港，公佈都市計畫，計畫面積170公頃，範圍包括哨船頭與鹽埕區，容納人口42,000人，至此各型工廠逐漸設立。

民國十年(1921年)，人口達六萬餘人，都市計畫範圍擴大，增加前金與苓雅寮之一部份，預定容納人口為116,000人。在此時期主要發展有開闢港

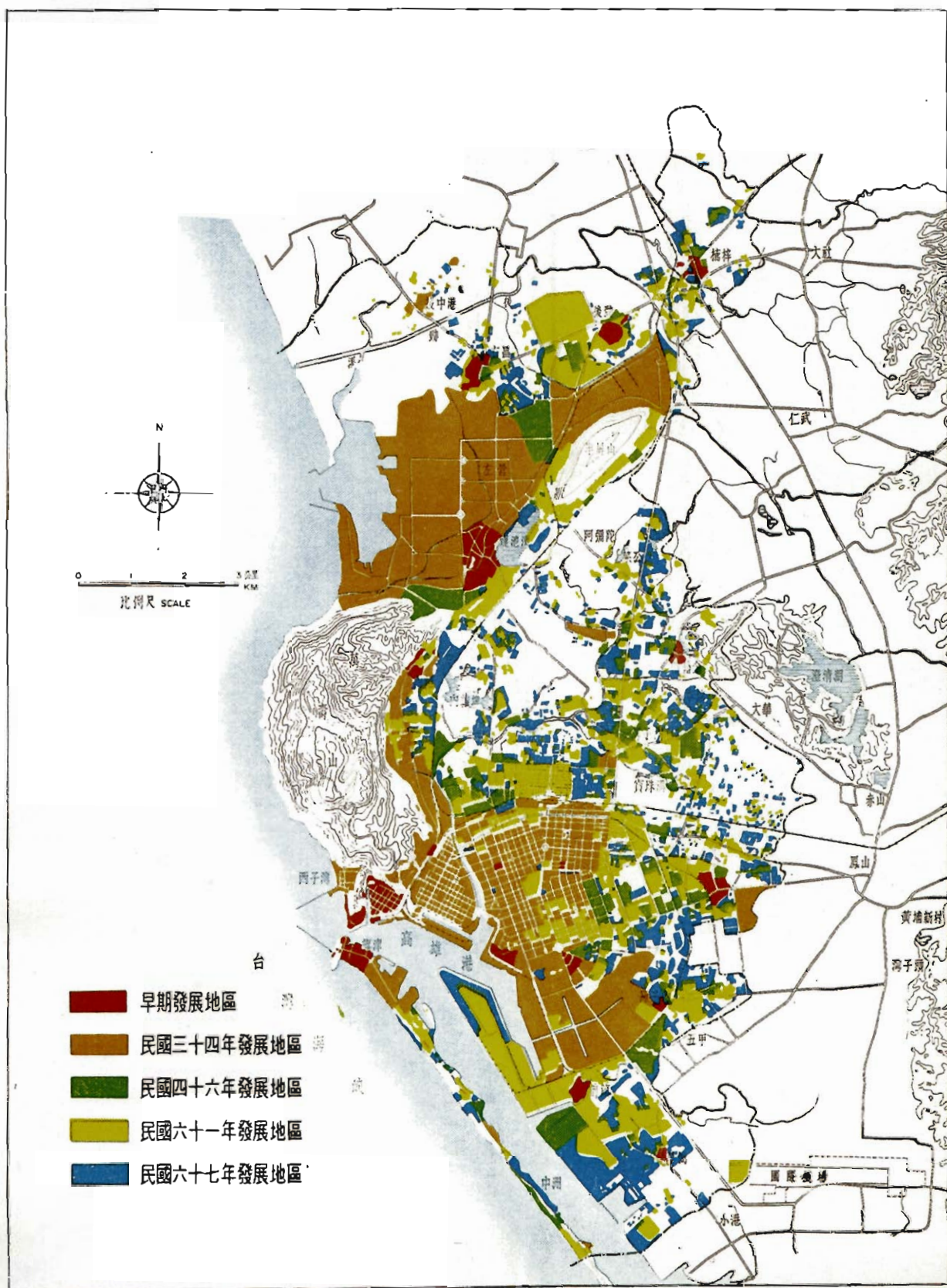


圖 2.1-1 高雄市人口演進分佈圖

口、疏浚港底、填鋪鹽埕區之魚塭鹽田，開發為市區、商業中心已由哨船頭移至鹽埕區。

民國廿五年(1936年)，都市計畫（即原高雄市都市計畫）面積擴大至4,623 公頃，計畫容納人口（至民國五十四年）增訂為400,000 人。

而後民國廿八年(1939年)，日人準備積極侵略南洋，在左營開軍港，將當地農民集體遷至新莊子。在此期間，各型工廠紛紛設立，半屏山北側、萬壽山麓與戲獅甲一帶已發展成為南部之工業重地，迄民國三十一年(1942年)人口達220,000人。

(3) 光復以後：1945年以後

光復年(民國三十四年)至民國四十二年期間為經濟復原及大陸撤退來台移民定居時期。光復當年因戰爭及日人遣返影響，高雄市人口降至十三萬餘人，至民國三十八年大陸撤退，來高軍民劇增，人口增至廿四萬人。

民國四十二年政府實施第一期經建計畫，將高雄市列為工業經濟發展及建設之重心，由此高市隨工業之發展，都市規模逐漸擴大。而後於民國四十七年起隨高雄港之擴建、工業區之開發、工商經濟迅速成長、就業人口大量湧入，至民國六十四年底人口已超過100 萬。

自高雄市於六十八年改制為院轄市後，併入小港，人口發展的腹地擴大，加上舊市區的發展逐漸

飽和，導致外圍地區的人口成長加速，如小港、楠梓、三民等三區則為近十年來人口成長最速的地區，截至八十一年底，高市人口已達140.6 萬人。

3. 都市計畫變遷演進

為適應高雄市都市發展及人口增加之需要，都市計畫之制訂實施地區亦隨之逐漸增加擴大，而各地區都市計畫之內容，則需配合發展之需要，從事計畫之變更修訂。

都市計畫之制定實施地區，除原有高雄市都市計畫於民國四十四年五月公佈實施外，民國五十八年四月以後分別增訂左營都市計畫、臨海特定區計畫、楠梓主要計畫、灣子內凹子底主要計畫、崗山仔都市計畫、旗津都市計畫等六處。而後，高雄市於民國六十八年七月改制升格為院轄市時，將高雄縣小港鄉併入，成為第十一個行政區；原有行政區域內之都市計畫，業於民國七十一年底公告實施之『擴大及變更高雄市楠梓、左營、灣子內凹子底及原高雄市都市計畫地區主要計畫(通盤檢討)計畫』中，有一通盤性之檢討分析；而後，自民國七十一年迄今，陸續又發佈九個都市計畫，然由於各計畫擬訂時期先後不一，均係按個別實質發展需要而制定，缺乏整體性的考慮，亟需統合研究、檢討分析。有鑑於此，高雄市乃於民國八十三年元月進行擴大及變更高雄市主要計畫工作，其各都市計畫範圍詳見圖2.1-2。

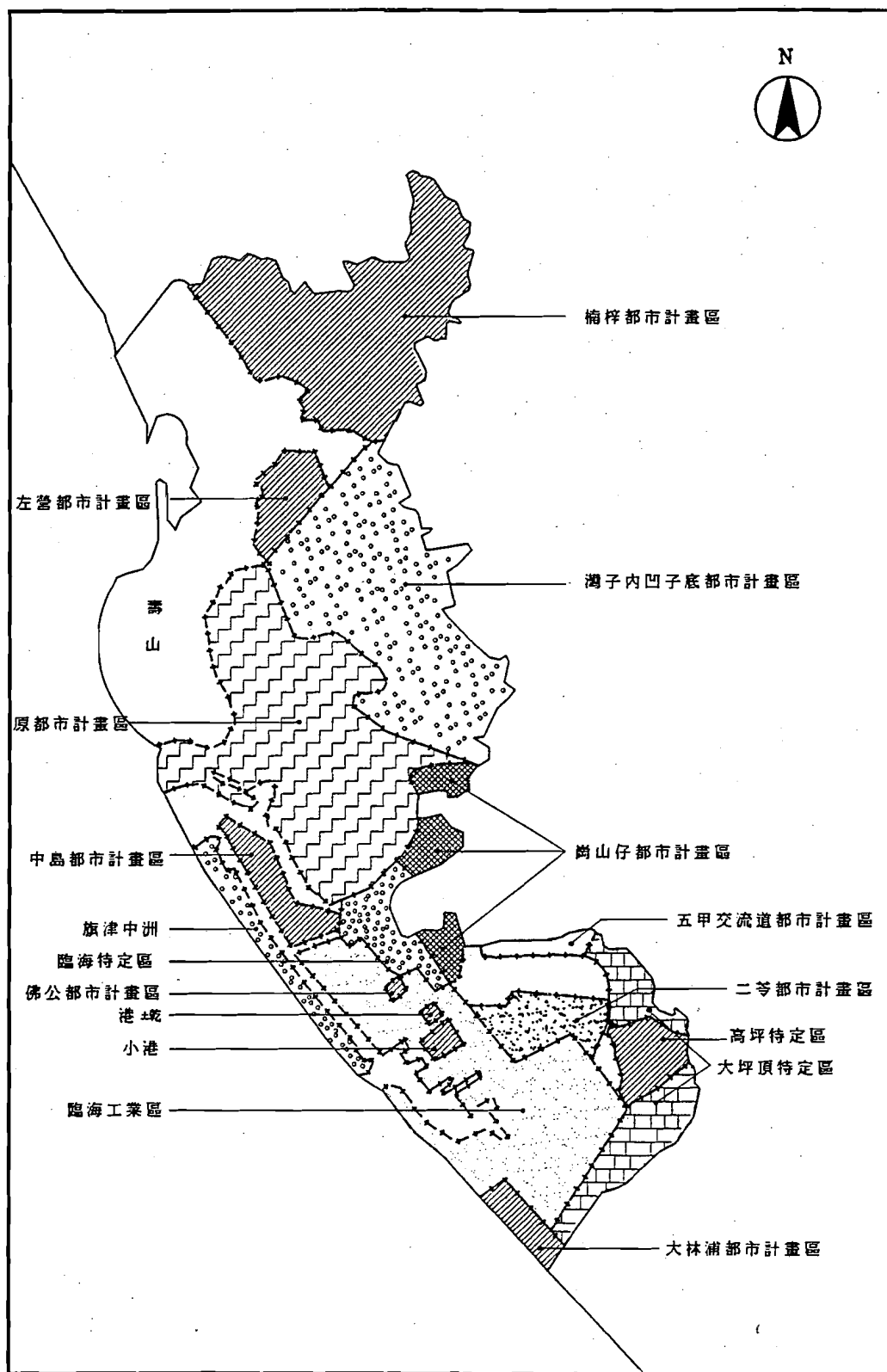


圖 2.1-2 高雄市主要都市計畫範圍圖

2.1.2 社經背景

1. 人口分析

高雄市自民國六十八年改制為院轄市後，已成為南部最重要之政治、經濟、文化中心，該市人口從民國七十年之122.7 萬人，增至民國81年之140.6 萬，年平均成長率為1.2%，即平均每年增加約1.6萬人，參見表2.1-1。其中以鹽埕、前金、新興三區之人口呈外流現象，而以小港區人口成長最為快速，每年平均成長達3.6%，已成為高雄市主要發展地區之一，請參見圖 2.1-3。

就人口密度而言，人口分佈並不平均，以新興區之人口密度最高、達35,000人／平方公里，苓雅區次之為27,000人／平方公里。而鼓山區、左營區、楠梓區、小港區，則均低於高雄市之平均人口密度。大體而言，高雄市整區均屬於高密度發展區，而現階段發展仍以舊港區為中心的區域較為集中，愈外圍地區則人口密度呈遞減狀態，參見表 2.1-1，圖 2.1-4。另由圖2.1-3 及圖 2.1-4 的比較中可發現，由於中心都市逐漸飽和，高雄市人口正逐漸向舊市區外圍分散，使人口郊區化發展日益顯著。

2. 產業結構

高雄市一、二、三級產業就業人口在民國八十一年共計66.6萬人，其中一級產業人口4.9 萬，佔總就業人口之7.3%，二級產業人口為22.7萬人，佔總就業人口之

表 2.1-1 歷年人口成長趨勢分析

分區 年期	鹽埕區	左營區	鼓山區	楠梓區	三民區	新興區	前金區	苓雅區	前鎮區	旗津區	小港區	高雄市 (合計)
7 0	43947	109760	100593	87674	246136	79090	46577	193032	198545	36136	85864	1227454
7 1	42893	108882	100975	93498	252778	78888	45805	198823	200201	35926	89506	1248175
7 2	42168	107676	102159	96874	258368	78888	45485	201714	199505	35500	93406	1261743
7 3	41859	106984	103795	99816	269125	78263	44692	206643	200933	35205	97817	1285132
7 4	41178	106559	104315	101981	278327	77590	44488	210977	200748	34772	101914	1302849
7 5	40423	105947	104827	104019	290384	76695	43217	216241	199404	34446	104949	1320552
7 6	39038	106081	106757	106135	301977	76102	41663	219669	203389	33799	108187	1342797
7 7	37733	106209	108491	109849	312141	74386	40838	220622	206247	33341	112229	1362086
7 8	36914	106938	108854	112461	316449	73578	39523	220515	208235	33177	117587	1374231
7 9	36109	107756	109705	117717	321291	71480	38755	226290	209018	34272	120767	1393160
8 0	35827	108858	110482	121472	324352	70322	38435	220300	208410	34487	123480	1396425
8 1	35035	110891	111921	124512	327828	69342	38134	219351	207151	34474	127270	1405909
年平均成長率(%)	-2.0	0.1	1.0	3.2	2.6	-1.2	-1.8	1.2	0.4	-0.4	3.6	1.2
人口密度(人/km ²)	24740	5719	7590	4821	16568	35058	20532	26907	10828	23549	3193	9153

資料來源：高雄市統計年報。

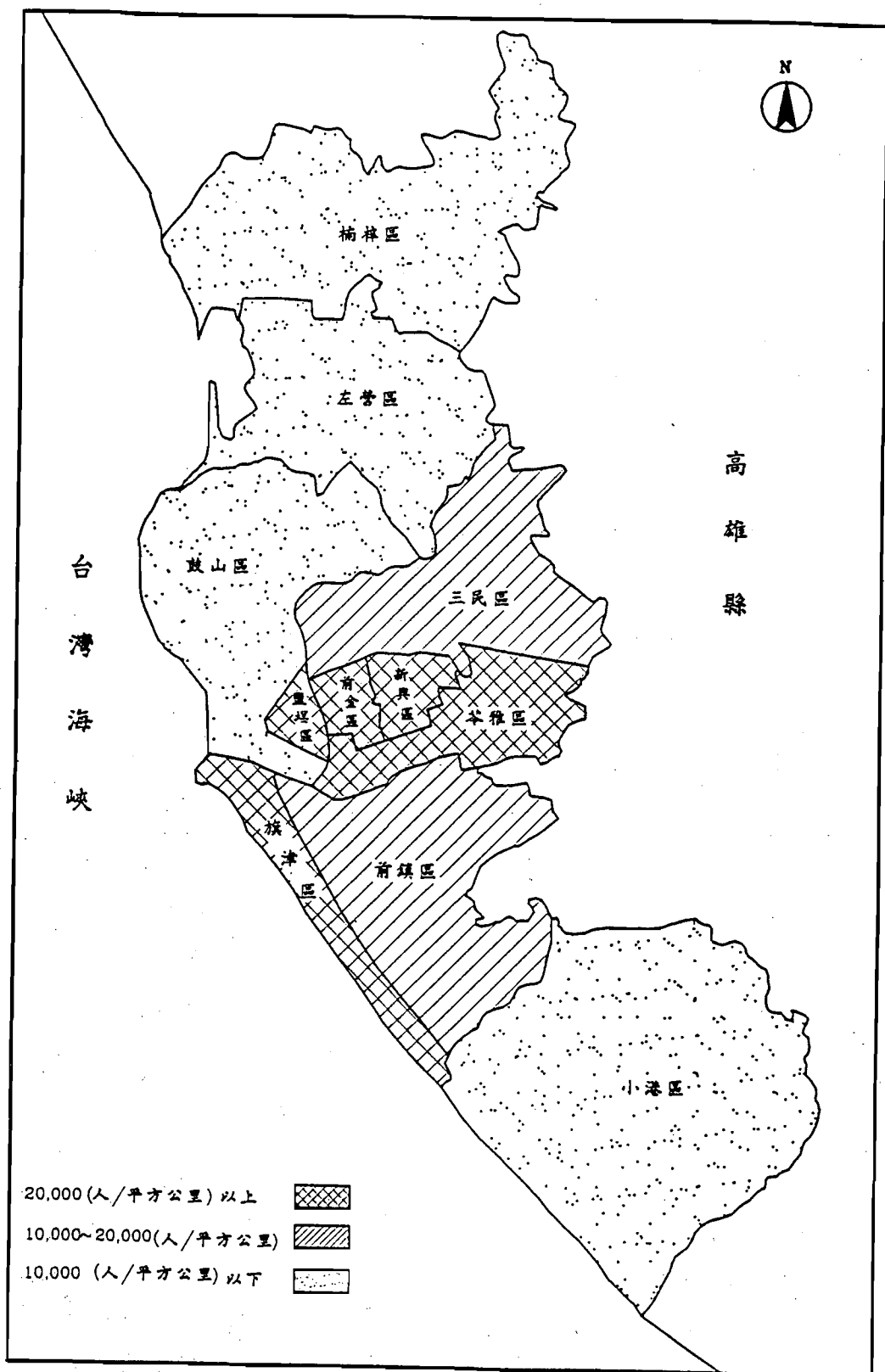


圖 2.1-4 人口密度分佈圖

34.0%，三級產業人口39.1萬人，佔總就業人口之58.7%。各級產業人口在近十年中皆呈正成長，其年平均成長率分別為1.47%、2.28%及3.49%。

整體而言，高雄市之產業結構係以第三級及第二級產業為主體，顯示與高市日益增加之工業區及都市商業服務功能之增加有關，詳見圖2.1-5及圖2.1-6。

3. 所得

高雄市近十年來平均家戶所得狀況如圖2.1-7 所示，由圖顯示，高雄市所得呈遞增快速成長現現象，尤其自民國七十六年以後，成長速度更快。其從民國七十年平均家戶所得為三十餘萬元，成長至民國八十一年之八十六萬元左右，約增加2.9 倍，平均年成長率為10.0%。

4. 土地使用

高雄市都市計畫區共計18處，總面積為 14,100.38 公頃，其土地使用情形，如圖 2.1-8；其中，前金、新興、鹽埕、苓雅等區多屬商業與住宅用地，左營、前鎮、旗津、小港等區則為工業用地，三民、楠梓、鼓山等區多農地、山地、工業用地及倉儲用地。

2.1.3 未來發展

1. 都市發展特色

(1) 南北帶狀蔓延發展之都市型態

高雄市南北狹長，南北約廿七公里，東西最寬

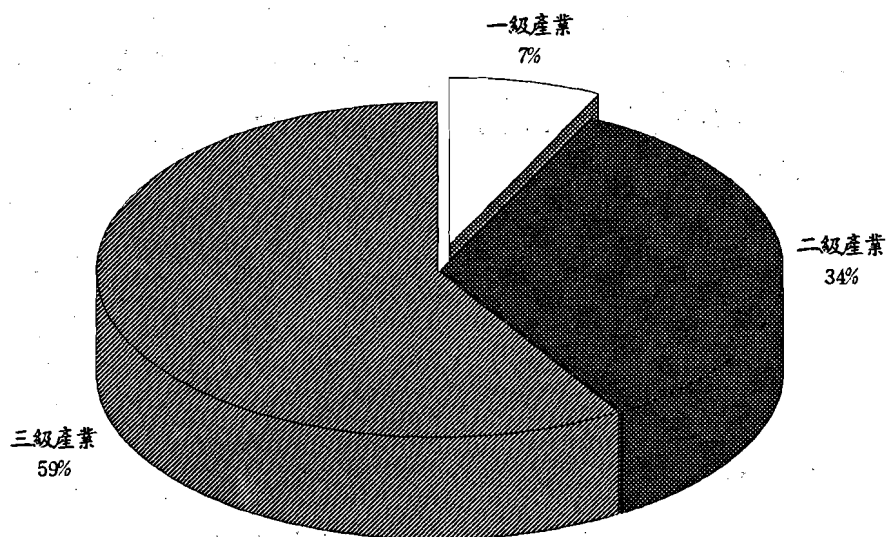


圖2.1-5 產業結構現況(民國81年)

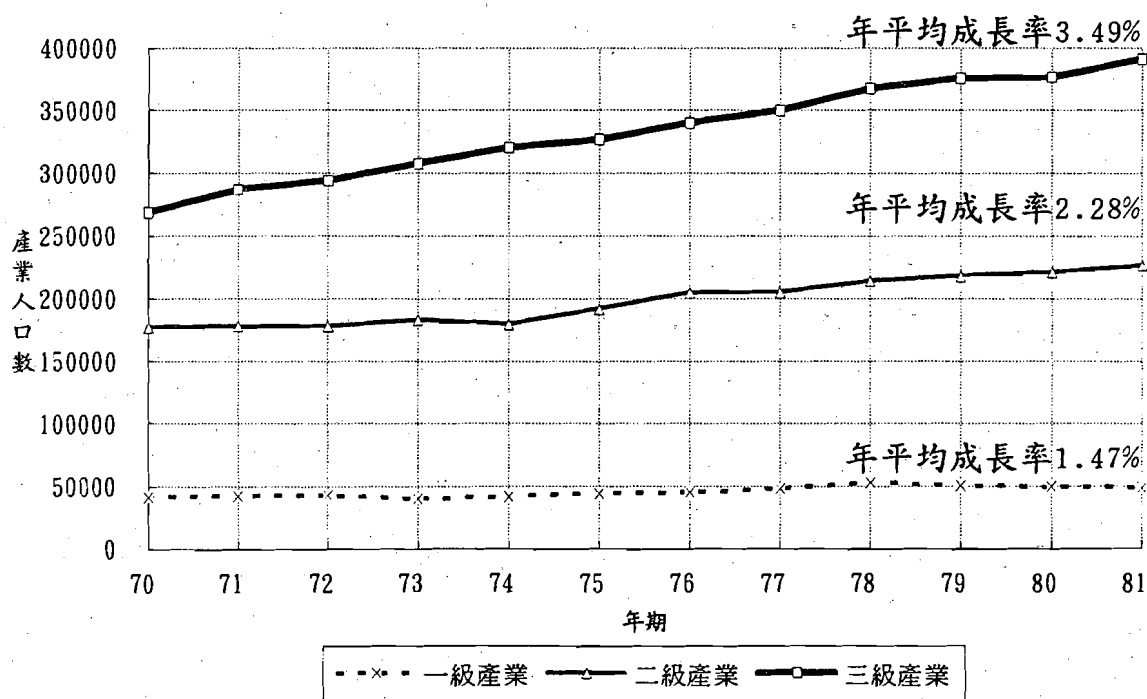


圖 2.1-6 產業人口成長趨勢圖

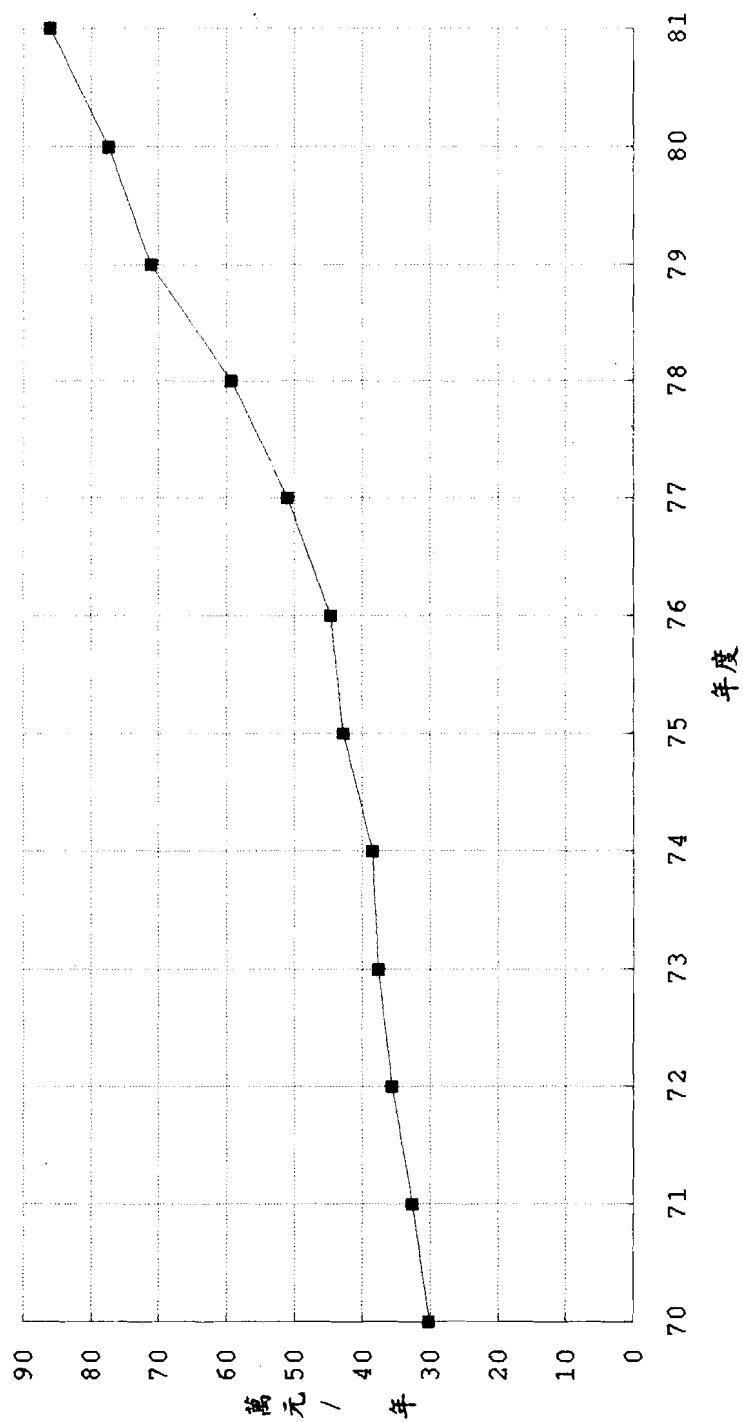


圖 2.1-7 高雄市歷年所得成長趨勢圖

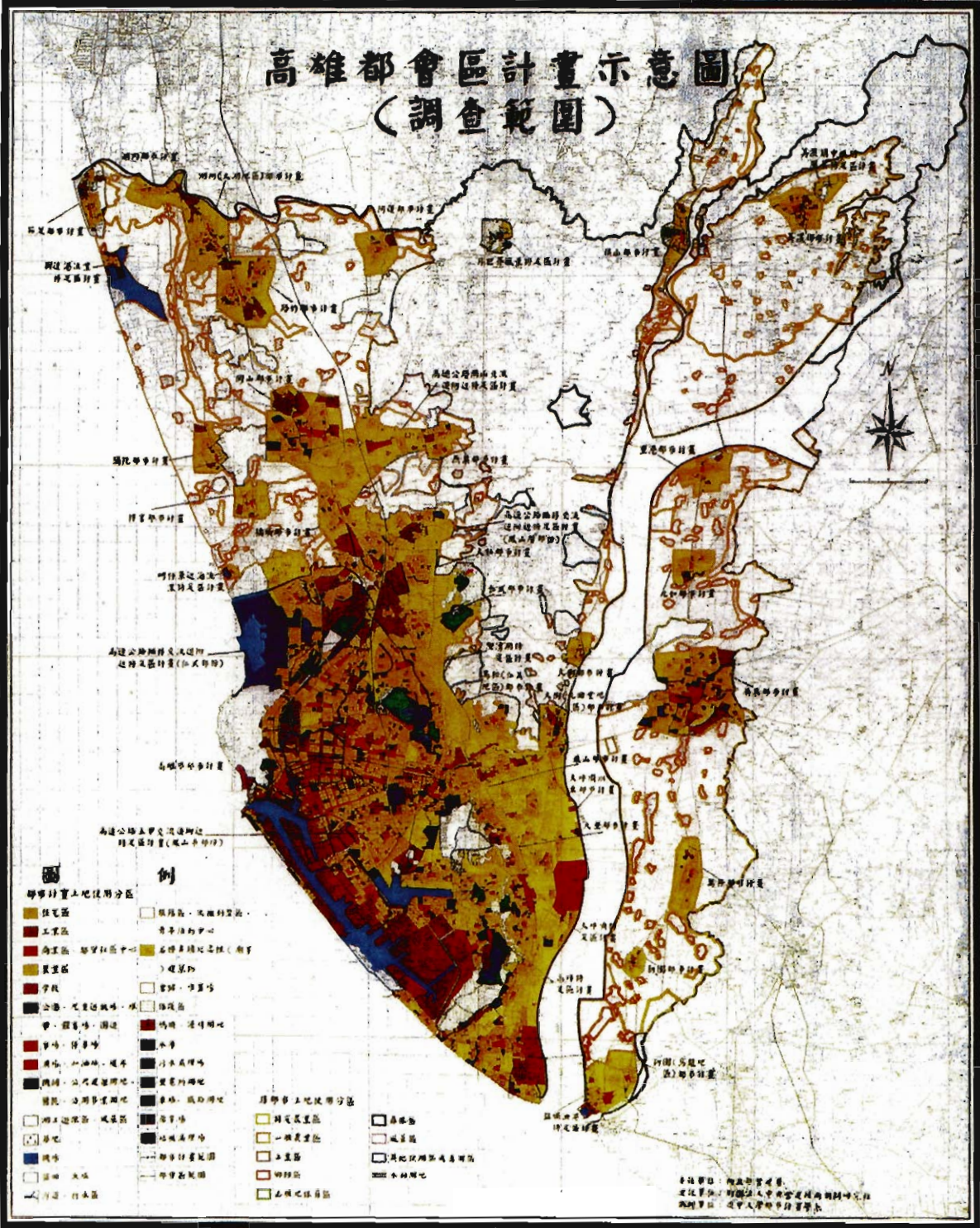


圖 2.1-8 高雄都會區計畫土地使用示意圖

處約十一公里，加上鐵路由中間通過，而形成南、北高雄發展型態差異。

(2) 國際港埠都市

高雄港是台灣地區最大國際港埠，貨物吞吐量約佔台灣地區三分之二，貨物運輸及港埠設施，均具現代化規模，已躋身世界最大國際海港之林，目前本港為遠東最大貨櫃轉運樞紐，不久亦將成為亞洲主要散裝貨物的轉運中心。在香港九七大限之後，高雄港的地位將益形重要。

(3) 重化工業重鎮

高雄乃最大工業重鎮，以重工業及石化工業為主，擁有全國面積最大的臨海工業區，及全國最大的鋼鐵、造船、石油化學工廠，高雄及楠梓加工出口區則為輕工業主要分佈地區。工業發展增加市民就業機會，但也帶來嚴重的污染問題。

(4) 重要漁業中心

高雄市漁業地位居全台灣地區之首位，以遠洋漁業為主，其中前鎮漁港現為全台灣第一大漁港，高雄市動力漁船數雖僅佔全台灣漁船數之 20%，但其總噸位數卻佔全台灣之 67%，而漁產量更佔全台灣總產量之 60%，且每年維持百分之三之穩定成長率。今後若能加強國際合作，改進漁撈設備、技術，則漁業發展前途將更為樂觀。

2. 相關建設

高雄市相關發展計畫整理如圖 2.1-9，可知未來高雄市相關建設相當多，茲將其歸納為土地使用、交通運輸、公共設施及觀光遊憩等四類說明，如下：

(1) 土地使用

- 高坪特定區開發計畫
- 大林蒲填海計畫
- 經國文化園區
- 大坪頂特定區開發計畫
- 凹仔底新都心
- 工商綜合區

(2) 交通運輸

- 高雄市區鐵路地下化及其用地整體開發計畫
- 高雄都會區快速道路
- 高雄都會區大眾捷運系統
- 高速鐵路
- 南部第二高速公路
- 東西向快速道路
- 跨海大橋
- 交通瓶頸改善計畫(高雄市)
- 高雄港埠整體開發計畫
- 高雄深水港計畫
- 高雄機場遷移計畫
- 亞太地區交通轉運中心

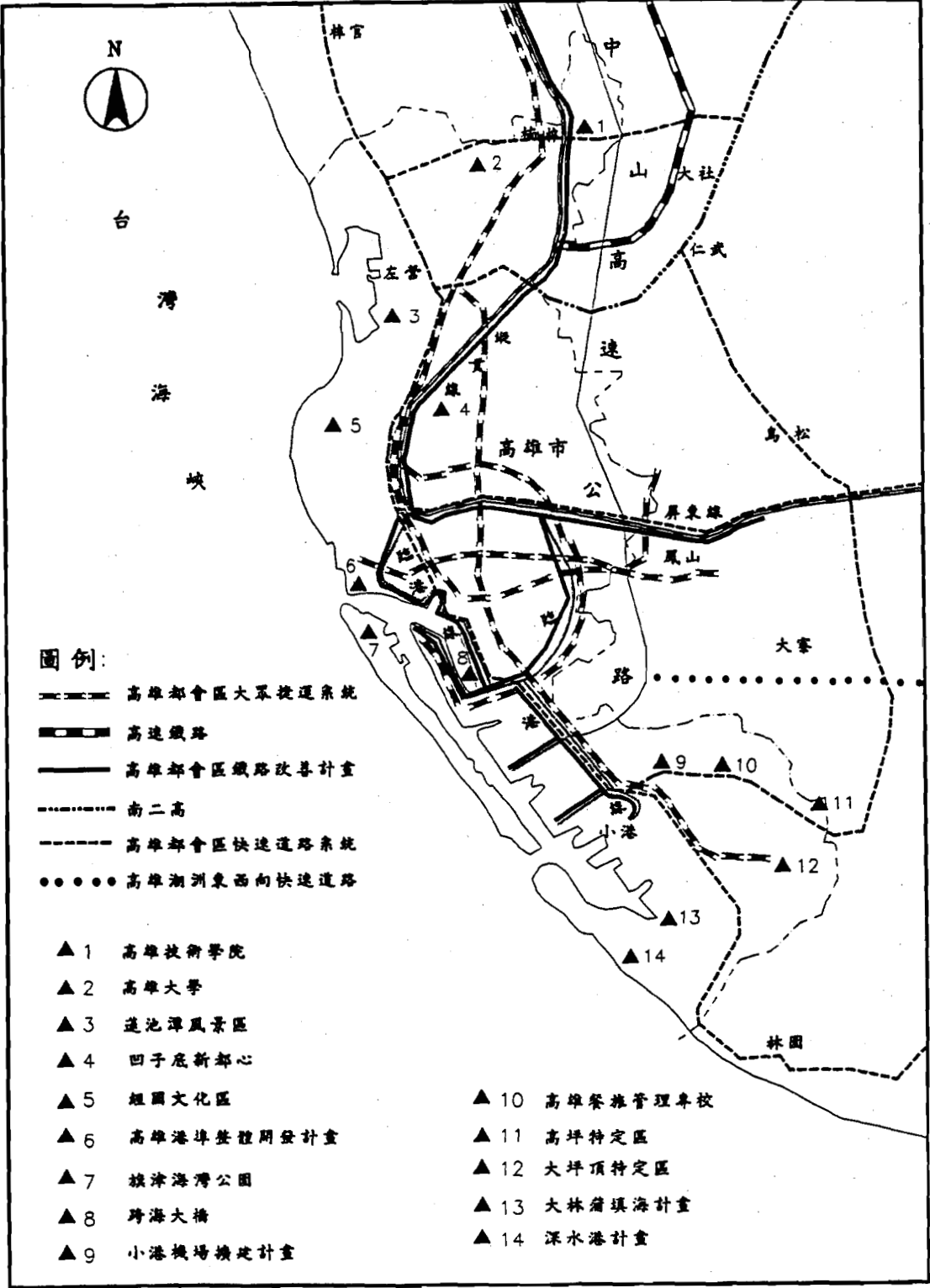


圖 2.1-9 相關重大建設計畫示意圖

(3) 公共設施

- 污水下水道工程
- 高雄大學
- 高雄技術學院
- 國立高雄餐旅管理專科學校

(4) 觀光遊憩

- 旗津海岸公園
- 蓮池潭風景區

2.2 高雄港基地背景分析

高雄港位於台灣省西南海岸，西北自高雄市萬壽山，東南迄於高雄市小港區之大林埔，長達12公里，臨海有天然沙洲為屏障，港區水域遼闊，形勢天成。本港位屬東南季風地帶，終年氣候溫和宜人，不僅潮流平穩、地質優越，更享有腹地寬廣、交通便利之優勢，為台灣地區最大且具多功能之綜合性天然良港。

2.2.1 高雄港發展沿革

高雄港於1908年開始築港，工程分兩期進行，原預訂於民國18年(1929年)完成，可容八仟噸船隻進港，後因太平洋戰爭爆發，築港工程即告停頓，本港設備遭盟機轟炸，幾被全毀，航道亦為沈船阻塞。

民國34年(1945年)台灣光復，開始進行高雄港之整建，民國35年(1946年)至民國44年(1955年)為港灣復舊時期，計改建十、十一、十二、十九及新濱一、二號碼頭，重建十號碼頭，增置浮筒及新建通棧倉庫，增加倉儲量六萬五仟噸。

自民國45年(1956年)至民國54年(1965年)為港灣整建時期，新建登陸艇碼頭、淺水碼頭、二十及三十一號碼頭各一座，倉庫二十二棟，堆貨場一處，香蕉冷氣庫一棟，再增倉儲量八萬噸。

自民國55年(1966年)起為本港港灣發展時期，實施本港十二年擴建計畫，將高雄港水域面積由3.3 平方公里擴大為12.7平方公里，填築新生地544 公頃，相繼有中島商港區、高雄加工出口區、前鎮漁港、臨海工業區、大鋼廠、造船廠、第一、二、三貨櫃中心及第二港口的開闢開發建設。

第二港口開闢完成後，旗津區成爲一個孤島，因此橫跨主航道修築一四線道海底隧道，於民國70年(1981年)五月開工，73年(1984年)完成。過港隧道興建完成後，續開闢旗津區中興商港區爲第四貨櫃中心，並自民國79年(1990年)起在小港闢建大仁商港區爲第五貨櫃中心。

2.2.2 港區社經背景

1. 就業人口

台灣地區近十餘年來，經濟蓬勃發展，進出口貿易鼎盛，進出各港口之貨物逐年增加，以高雄港成長最迅速，爲因應進出口貿易及經濟發展所需，港區之各項設施積極擴充，港口營運業務亦不斷拓展。

高雄港港務的增長，爲高雄市提供了大量的直接間接之就業機會，直接提供之就業機會，如高雄港務局員工、碼頭裝卸工人、進出口業、報關行、代理行、船運公司、倉儲業等從業人員等；而間接的就業機會，則包括直接就業機會所誘生之相關產業，如商業、金融保險業，服務業以及因港口之利所帶來之工業發展所需之員工等，故高雄港對於高雄市就業機會提供方面有其影響力，相對的，高雄市亦提供充裕之人力與土地資源，對高雄港營運拓展有相當的助益。

2. 交通運輸

(1) 聯外運輸系統

① 道路系統

A.高雄港區之聯外道路系統，主要以中山高速公路、台 1 線、台17線及縣 183等道路為軸線，再配合高雄市區道路及其他省縣道形成聯外路網，詳如圖2.2-1 所示。一般而言，港區往北長途貨物以使用高速公路為主，其他往屏東或高雄都會區鄰近地區之貨物則以台 1、台17及縣183 為主。

B.目前高雄港主要聯外道路之服務水準概況，詳如表2.2-1 所示，顯然大部份路段之服務水準已達D或E級。

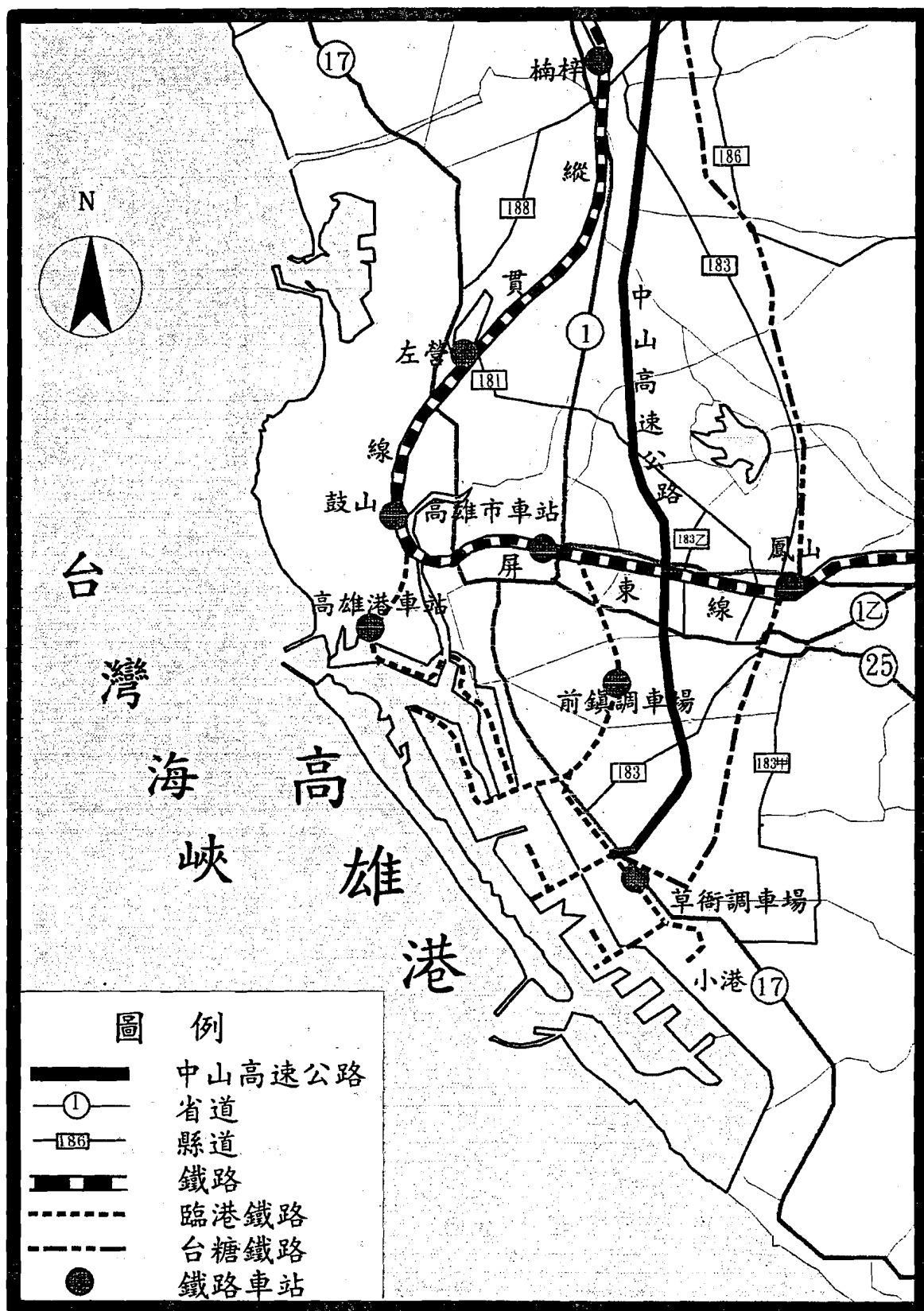
②鐵路系統

高雄港聯外鐵路系統包括台鐵縱貫線、屏東線及南迴鐵路，路線佈設如圖2.2-1 所示。其中後者負責屏東、花東方向的貨物運輸，前者負責本島其他地區的貨物運輸。

(2) 港區運輸系統

①道路系統

A.就港區道路系統而言，在中島商港區係以環區路為主；在中興商港區則以中興路為主；在前鎮、小港等港區則以新生路轉亞太路接東亞路為主要南北向軸線，配合擴建路、漁港北四路、漁港北三路、漁港南三路等東西向主要集散道路，再銜接其他港區道路連絡各碼頭。其中



2-22

表 2.2-1 高雄港主要聯外道路交通量及服務水準統計

路線編號	起 點	迄 點	里 程	路面寬	交通量 (PCU)	全日容量	V/C	服務水準
高速公路	岡 山	楠 梓	7	—	90,500	96,000	0.94	E
台 一	南台南	岡 山	23.3	22	52,041	60,000	0.87	D
	岡 山	市 界	7.3	24	83,153	90,000	0.92	E
	市 界	屏東	31.9	27	26,583	60,000	0.44	B
台 一 乙	高雄	後 庄	5.5	15	41,386	60,000	0.69	C
台 十 七	高雄	新 右 昌	96	20	16,451	62,500	0.26	A
	小 港	雙園大橋	15.5	20	47,932	62,500	0.77	D
台二十五	鳳 山	林 園	17.5	22	57,936	62,500	0.93	E
縣177	縣 界	岡 山	11.5	9	10,411	17,400	0.60	D
	梓 官	赤 崁	3.4	6	11,988	17,400	0.69	E
縣183	楠 梓	仁 武	9.6	6	45,000	6,000	0.75	D
	仁 武	鳳 山	4.4	9	83,054	10,000	0.83	D
	鳳 山	五 甲	5.7	9	43,245	10,000	0.43	B
縣183甲	鳳 山	小 港	4	7	18,233	20,000	0.91	E
縣183乙	鳥 松	高 雄	5.7	20	56,683	62,500	0.90	E
縣188	楠 梓	嶺 口	13.7	20	19,932	62,500	0.32	A

資料來源：1.省公路局交通量調查

2.本計畫分析整理

，擴建路路幅34公尺，佈設雙向四線快車道及兩線混合車道，其餘道路路幅均在20公尺至30公尺不等，有關港區道路系統詳如圖2.2-2所示。

B.上述道路系統中，除環區路外，其餘均因聯繫中島、前鎮、小港及中興等商港區之貨櫃中心，故服務對象以貨櫃拖車為主，其中，中興商港區必須靠過港隧道接漁港南三路與新生路聯繫。另外，擴建路為中島商港區及加工出口區的唯一進出道路，尖峰時間有大量的通勤旅次，其中又以乙種車輛居多，交通較為混亂。

②鐵路系統

A.港區鐵路系統以臨港線為主，縱貫鐵路（鼓山站～高雄港站）為輔。臨港線主要由第一臨港線及第二臨港線所組成，第一臨港線於成功路與凱旋路口附近分出中島支線通往中島商港區，第二臨港線則有第二貨櫃支線、第三貨櫃支線及中鋼支線等三條支線。系統中除第一臨港線高雄站至前鎮調車場之間為單線電化區間外，其餘均為單線且未電氣化，其路線如圖2.2-2所示。

B.目前臨港線鐵路的服務對象以貨櫃及大宗散貨為主，縱貫鐵路線（鼓山站～高雄港站）則以其他零擔項目為主。

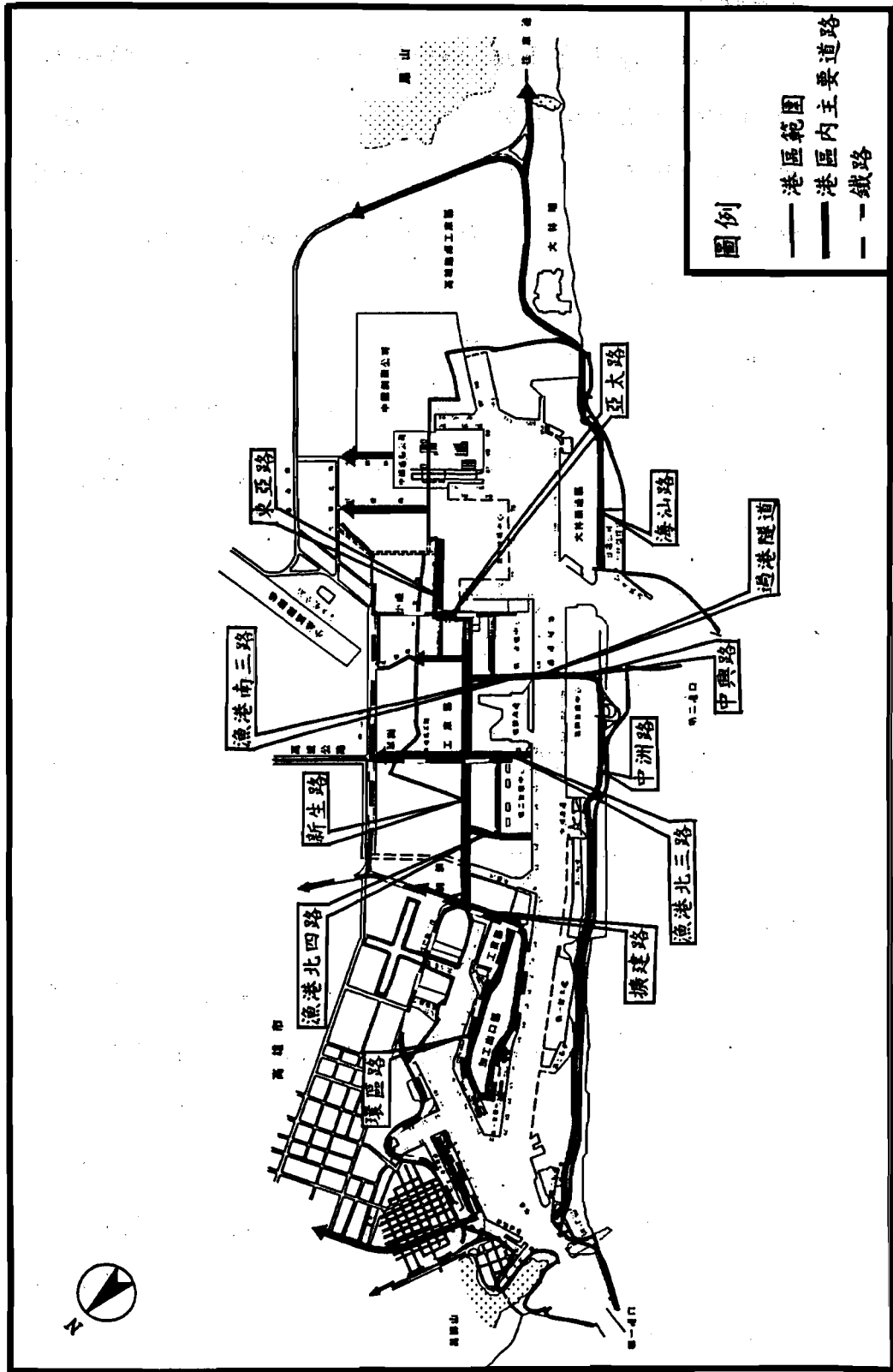


圖 2.2-2 高雄港區運輸系統現況圖

3. 土地使用

高雄港區現有土地面積約 2,396公頃；其中陸域面積 1,126公頃，佔港區面積之47%，水域面積約1,270公頃，佔港區面積之 53%。陸域範圍內各類土地使用面積如表2.2-2所示，其中以碼頭作業區所佔616公頃為最大，其次為工業區之170 公頃，其餘則為港務行政、造船工業、漁港、台電、中油..等用地。

由於貨櫃運輸部門是港區主要之活動型態；在 616公頃之港區碼頭作業區，貨櫃中心就佔了195 公頃，分別為：

第一貨櫃中心： 6公頃

第二貨櫃中心： 43公頃

第三貨櫃中心： 44公頃

第四貨櫃中心：102公頃

2.2.3 高雄港基地發展潛力與限制

1. 發展潛力

高雄港為國內吞吐量最高之港口，本身地理及自然條件十分優越，為台灣地區港灣條件最優之港口。高雄港目前正興建第五貨櫃中心，完工後將可大幅提昇貨櫃之裝卸能量，如能配合高雄港發展成為海運中心，並將港內之碼頭加以整合及遷建，對未來之港區作業將有相當大之助益。高雄港二港口以北附近之海域可做為高雄港未來外海擴建之用，高雄港除因具備深水船席可作為

表 2.2-2 高雄港現有土地使用計畫

土地使用計畫	現有計畫土地面積
港區碼頭作業區	616 公頃
港務行政區	16 公頃
造船工業區	82 公頃
漁港區	56 公頃
工業區	170 公頃
台電公司專用地	36 公頃
中油公司專用地	83 公頃
綠地	6 公頃
貯木池	27 公頃
保留地	34 公頃
陸域面積	1,126 公頃
水域面積	1,270 公頃
總面積	2,396 公頃

國內基礎工業之原料進口港外，並為繼續維持國內產品運往北美及歐洲之主要港口。此外，高雄港具有廣大之直航市場、低廉之港埠成本、最低之航運成本及合適之作業環境等有利條件，使其更具發展潛力。

2. 發展限制

高雄港在發展上亦有其限制，就運輸系統方面而言，為其主要聯外道路系統之中山高速公路及經過市區部份之省道，皆有容量不足及干擾都市交通之現象；就土地使用方面而言，高雄港緊臨高雄市之都市發展區域，其地價高昂使高雄港之陸域發展空間有限，且港、市間無適當之緩衝阻隔，造成土地使用混合程度及複雜性偏高，妨礙港市之發展；此外，高雄港土地權屬複雜，以及港內若干漁港分佈，在土地使用上的不經濟、不相容，亦為港區未來發展之限制。

2.2.4 高雄港營運現況與作業特性分析

1. 進出港貨物吞吐量及裝卸量

高雄港82年全年進港貨物為62,984,086公噸，出港貨物為14,069,183公噸，合計吞吐量為77,053,269公噸，較81年減少2,443,742公噸，減少率為-3.07%。另就裝卸量而言，高雄港82年全年裝卸量合計為243,608,781收費噸，較81年增加29,410,639收費噸，增加率13.73%。

2. 進出港船舶數及噸位數

高雄港82年全年進港船舶合計 12,888 艘次，總噸 211,428,123，與81年比較增加654艘次，總噸位則增加 28,743,084總噸，增加率分別為5.35%與15.7%。出港船舶合計12,872艘次，總噸 211,138,017，與81年比較增加671 艘次，總噸位則增加28,865,183總噸，增加率分別為5.50%與15.84%。

3. 貨櫃裝卸量

高雄港因地理條件優越、服務良好，為世界各地大航商爭相靠泊之港口，因而發展為台灣地區最大貨櫃進出港，其所承載貨物量亦為最多。民國82年貨櫃裝卸量為4,635,895 TEU，較81年增加675,377 TEU，增加率為17.05%；其中進口櫃1,389,029TEU，比81年增加11.18%；出口貨櫃1,434,533TEU，比81年增加14.61%；轉口櫃1,812,233TEU，比81年增加24.17%。最近十年之年平均成長率為12.38%，其中進口櫃為9.47%，出口櫃為9.08%，轉口櫃為23.42%。由於高雄港自民國72年起開始致力於轉口櫃之發展，因而使高雄港之貨櫃裝卸業務蒸蒸日上，已發展成為世界第三大貨櫃港。

4. 倉儲量

82年全年進倉量為 4,401,141收費噸，較81年減少 1,001,629收費噸，減少率為18.54%；出倉量為4,392,546收費噸，延日存倉量為 29,825,411 收費噸，較81年減

少12,883,647 收費噸，減少率為 30.17%，倉儲使用率為22.64%。

前述各項營運資料統計如表2.2-3 所示。

5. 內陸貨物運輸

根據交通部運研所之『台灣地區國際商港貨物內陸運輸系統規劃』報告顯示，高雄港之主要裝卸貨種為貨櫃，其次為管道貨、散貨；由民國81年高雄港裝卸之各類貨物量資料(如表 2.2-4所示)亦顯示，其貨櫃裝卸業務佔裝卸總量之67%。

2.2.5 未來港區重大建設計畫

目前高雄都會區正在進行或研擬中之重大建設計畫，與高雄港未來發展有直接關聯性者包括：

1. 高雄港區整體規劃

高雄港區範圍內未來之發展構想

- (1) 大仁商港區：計畫興建74號多用途碼頭一座，長314公尺，水深 13公尺，貨櫃碼頭7座，其中75、76、80、81號等4 座碼頭水深14 公尺，總長1,310公尺，77、78、79號三座碼頭水深15公尺，總長 1,030公尺，及其貨櫃起重機等必要裝卸機具及配屬設施，年裝卸量將增加140萬TEU。
- (2) 大林商港區：視1998年以後，當時世界航運貨物的發展趨勢及需求，再決定將總長 1,650公尺之大林

表 2.2-3 高雄港歷年營運資料統計

年 期	進港船舶 (艘 次)	進港船舶 總噸位數 (仟公噸)	出港船舶 (艘 次)	出港船舶 總噸位數 (仟公噸)	貨物吞吐量 (仟公噸)	貨物裝卸量 (仟收費噸)	貨櫃裝卸個數 (TEU)	延日存倉量 (仟收費噸)
7 1	8,056	81,703	8,006	79,884	43,256	76,610	1,193,998	59,553
7 2	8,692	95,213	8,669	95,144	51,761	93,995	1,479,482	51,211
7 3	8,631	99,283	8,619	98,721	53,821	113,275	1,784,980	48,477
7 4	8,756	106,933	8,745	105,981	55,240	118,572	1,900,853	41,246
7 5	9,795	121,363	9,772	121,287	60,726	143,747	2,482,468	45,840
7 6	10,258	133,269	10,251	133,803	67,938	160,511	2,778,786	54,604
7 7	10,855	153,221	10,889	152,652	78,787	181,729	3,082,838	60,459
7 8	10,974	157,785	10,970	158,140	78,147	191,042	3,382,511	35,734
7 9	10,939	160,810	10,917	160,548	77,987	190,945	3,494,630	34,599
8 0	11,465	170,336	11,468	170,744	77,126	207,448	3,913,108	50,865
8 1	12,234	182,685	12,201	182,273	79,497	214,198	3,960,518	42,709
8 2	12,888	211,428	12,872	211,138	77,053	243,609	4,635,895	29,825

資料來源：交通統計月報(民國83年)。

表 2.2-4 高雄港貨物裝卸量及貨種組成(民國81年)

單位：計費噸										
散	貨	雜	貨	櫃	管	道	其	他	合	計
裝	1,662,205	322,758	71,208,234	5,823,383	1,657,775	80,680,455				
卸	21,960,950	12,714,818	71,370,423	20,568,491	7,066,152	133,680,833				
合	23,623,155	13,037,576	142,578,657	26,391,874	8,723,927	214,361,288				
計	(11%)	(6%)	(67%)	(12%)	(4%)	(100%)				

資料來源：1.交通部運研所，『運輸資料分析』，82年6月

2.本計畫分析整理。

商港區開發為五座貨櫃碼頭或五座大宗散貨卸儲碼頭，屆時年裝卸量增加100萬TEU或約四千餘萬公噸。

本港待中興商港區、大仁商港區、大林商港區全部完成後，年吞吐量將達一億五千餘萬公噸，屆時如仍不敷運量之需求時，則構想開發大鵬灣為本港輔助港因應。

2. 高雄深水港計畫

交通部為因應我國未來航運需求及世界航運船舶大型化之趨勢，乃有開發深水港之議，而高雄港乃一可行地點之一，高雄港為開發大林商港區，已進行紅毛港遷村計畫。此同時，市政府為了處理建築等廢棄物，乃進行大林埔填海計畫，至今已填數百公頃。因此，促成政府進行填海造陸計畫之可行性研究，而位於高雄之中鋼、中船、中油期望能獲得新生地以擴充其生產營運，乃由交通部進行深水港開發之研究，並擇高雄港進行深水港計畫方案。

3. 紅毛港遷村計畫

高雄港務局擬定高雄港遠程計畫，將紅毛港劃設為大林商港區。其範圍位於二港口南側，面積約112公頃。並計畫將紅毛港居民辦理安置遷村計畫。

4. 高雄市跨海大橋

民國68年以後，由於貨櫃集散問題日趨嚴重，港務

局爲解決此問題特劃設旗津區南部之中和、中興里一帶爲中興商港區，爲使商港區與高雄市相接，便於貨櫃之進出，曾有過港隧道之興建，但鑑於未來的不敷使用加上位置偏南，對於旗津區人口最密集之旗后與高雄市區中心之連繫，亦不夠便捷，爲因應旗津對外交通之需求，宜於北端之旗后另闢一交通孔道便與市區銜接，使落後多年之旗津區得因交通條件之改進，減緩或遏止其衰頹之趨勢，此爲興建跨港大橋緣由之一，另一緣由爲可促使萬壽山公園與旗津海濱緊密結合，使高雄西界走廊之觀光潛力可充分發揮。

2.3 高雄港市關聯性分析

2.3.1 港灣與都市互動關係探討

在考量港灣與都市之關係時，首先應就港灣在都市之生活、經濟及社會上所扮演之角色及其功能，來加以分析。此大致可由以下三方面來思考：

1. 港灣關聯產業

有港灣自然就有港灣相關產業之存在，其特徵即是直接以港灣為其活動之場所，例如海運業、裝卸業、倉儲業、運輸業及相關政府單位，而經由港灣關聯產業所提供之就業機會、所得，對一港灣都市而言，佔一相當之比重。

2. 依存港灣之產業

貿易、金融、保險，亦或材料之輸入、成品之輸出等，在生產活動後，利用港灣之各種製造業、水產業以及其關聯產業，其活動依附港灣之產業，即為依存港灣之產業，此與港灣關聯產業相關，提供港灣都市之就業機會、增加所得。

3. 市民生活與港灣之結合

以上之港灣關聯產業以及依存港灣產業，為使其產業活動能順利進行，因此，會有反種相關產業附隨而來，由此提供多數人生活及休閒所需之日常食、衣、住，亦即須有三級產業之存在。因此，由於港灣關聯產業亦

或依存港灣產業之設立，形成了一市集，而與港灣相依存。

同時，由於港灣為居民日常生活所需物質之轉運站、渡輪、基地、遊樂船、漁船之基地，對居民而言，港灣為市民直接利用之場所。

所以可說港灣為都市發展之根基，亦為都市之活力源。因此就某種意義來說，港灣可說是都市之母。

再由港灣之發展來看，以往所謂之港，大都具天然之屏障，僅有小規模繫船護岸，由於港灣及市街地之發展還未成形，因此臨海地區有充分的餘裕，提供都市及港灣功能充分發揮之空間，所以，實際上亦可說為一體。但港與都市之關係，隨著時代之進步，亦產生了很大變化，特別是在經濟發展時期，隨著都市需求之逐漸增多，港灣亦全力進行增擴建，在各種領域中，為提供都市之生活與經濟活動之所需，發揮了重要之功能。

但是在港灣功能多樣化、大規模化、專業化之反面，港灣卻逐漸與都市分離，碼頭所產生之交通量，帶給市街之負荷以及港灣為中心之臨海部，受運輸形態、產業結構化之變化及都市化之進展以及人間、社會價值觀之變化等影響，土地利用及功能亦逐漸變化，同時為提供成長之都市所需之各種功能用地，改善生活環境，提供市民遊憩休閒之場所等，與港區鄰近之市區地常會有過密發展之現象，而此與港灣為因應物流技術之革新，加強生產功能，相互之間即會有所妨害，導致商業機能

減低之問題發生，港灣周邊交通阻塞之現象浮現，同時，使得原本為形成港都原動力之市民，對港灣之共有意識喪失，而無法形成一健全之港灣都市。

但港灣之都市功能應如何考量，有各種不同之論點，有一種說法為在港灣規劃中，本來就應包含都市功能計畫。但此牽涉到港灣之本質究竟是什麼的問題，在商港法中，所謂商港區域係指劃定商港界限以內之水域與為商港建設、開發及營運所必須之陸上地區、其與都市計畫之關聯並無明確之說明，因此商港區域即限定為運輸交通有關之土地利用範圍，亦即港灣基本上為運輸交通設施之集合體，與港灣都市居民之活無緣。

目前港灣都市之臨海部幾乎全為港灣空間所佔，因此，可理解港灣對整體都市空間之形成具有很大大之影響，如何周詳考量規劃並積極利用港灣空間所具備之獨特性，建設與都市協調之港灣地區極為重要。

邁向21世紀，在日益都市化之發展下，為維持港灣都市之健全發展，對於構成此要素之"人"、"功能"與"環境"之相互協調(融合)，使其成為具情趣與活力之港都的再生即有必要。在此所謂的"環境"係指與"人"生活之相關之空間，而非狹義之自然環境，但由"人"之觀點來看問題，即為一很棘手之事，由於人們所追求之事基本上即具相當的不正確性且充滿著變化，其慾望在某一意義上來說為無限的，所以在人們之生活圈中對港灣之

要求，亦隨人們生活之滿足程度及社會之變遷而改變，貧窮時，追求"量"，滿足度提高後追求"質"，此意謂對港灣之要求之環境，亦隨社會之變化而變化，如以目前都市對港灣之要求來說，大致可歸納為：

1. 為確保都市功能用地需求，港灣應提供都市物流設施用地、都市產業用地、都市設施用地等。
2. 為改善生活環境，港灣應提供住宅、新市鎮用地，工業移轉用地，危險品之集中化，住宅環境之改善等。
3. 為確保市民之遊憩休閒場地，因此臨海區域對市民之開放，親水設施之整建，開放空間與景觀之美化即很重要。

而對港灣來說，為因應物流技術之革新，於是需進行碼頭之整建，臨海交通設施之充實，危險物品處理設施之集中，歷史文化設施之保護，港灣關連業務功能之強化，環境保護等，而為因應相鄰都市之需求，除配合週遭環境條件之變化，適當調整港埠設施中，近幾年來港灣再開發之需要逐漸浮升。

2.3.2 歷史發展關聯性分析

高雄市稱為港都，與高雄港的發展彼此息息相關，依2.1節之分析可瞭解，可概分為四個時期：(1) 開發初期(2) 日據時期 (3) 光復初期 (4) 現今時期；各階段之演進概況參見表 2.3-1。

表 2.3-1 高雄市、港發展沿革過程

年 期 (西元)		高 雄 市 發 展 沿 革	高 雄 港 發 展 沿 革
開 發 初 期	1661 (清順治年間)	高雄市設治之始，初步開發地區為現之楠梓、左營、前鎮區部份。	設高雄海關、開為商港
	1862 (清同治二年)		
日 據 時 期	1899	公佈市區計畫，以運河以西土地約 170萬平方公尺為打狗市區計畫區域，預定容納 4萬 2千人，為本市都市計畫之始	計畫開闢高雄港 完成築港計畫 高雄港第一期築港工程(1912年完成)
	1906		
	1908		
	1912		
	1921		
	1923		
	1924		
	1932		
	1936		
	1937		
	1940		
光 復 初 期	1945 (民國光復)	台灣光復，正式成立高雄市政府，市區面積 113.7496平方公里，人口13萬餘人，行政區分為後勁、右沖、鹽埕、鼓山、左營、楠梓、三民、新興、苓雅、前鎮、旗津等 12 個行政區	高雄港第三期築港工程
	1946		
	1953		
	1955		
	1958		
	1959		
	1965		高雄港擬定12年擴建計畫，同時開闢臨海工業區 設立中島加工出口區 中島新商港開發工程(1975完成)

表 2.3-1 高雄市、港發展沿革過程(續)

年 期 (西元)		高 雄 市 發 展 沿 革	高 雄 港 發 展 沿 革
開 發 初 期	1661 (清順治年間)	高雄市設治之始，初步開發地區為現之楠梓、左營、前鎮區部份。	設高雄海關、闢為商港
	1862 (清同治二年)		
現 今 時 期	1969	配合高雄港擴建計畫，實施『左營都市計畫』計畫範圍為左營區縱貫鐵路以北、海軍訓練基地以東，半屏山以西	第二港口正式施工開鑿，中洲至紅毛港渡輪開航
	1970	公佈『小港特定區計畫及臨海特定區計畫』面積共計471.60公頃，大部份屬於前鎮區小部份屬於小港區	完成第一貨櫃儲運中心於中島尖端，另開闢第二貨櫃中心於前鎮區，開始設置楠梓加工出口區
	1971	公佈『灣子內凹子底都市計畫』範圍包括左營區縱貫鐵路附近及苓雅區東北部，面積共計2353.55公頃	
	1972	公佈『中島都市計畫』及『楠梓都市計畫』前者位於前鎮區南邊，計畫面積214.80公頃，主要為工業，故不容納人口，後者範圍整個楠梓區及左營海運區，面積為2218.53公頃，目標年人口為26萬人	新建第二貨櫃中心及兩座深水碼頭竣工
	1973	公佈『崗山仔地區都市計畫』位於本市東南方及與鳳山交接處，屬於前鎮區及苓雅區，面積270.19公頃，計畫人口4萬~5萬 3千人	楠梓加工出口區開發完成
	1974	公佈『大林蒲都市計畫』、『旗津中河一帶都市計畫』、『二苓都市計畫』，範圍包括臨海工業區西南端(屬小港區)，旗津區，總面積為915.85公頃，人口為101,000人	
	1975		第二港口開闢竣工、正式通航
	1976	本市人口至本年一月底超過100萬人	第二港口開闢工程全部完工
	1978	公佈『港墘地區都市計畫』及『大坪頂以東都市計畫』，後者大部份屬於高雄縣，高雄市僅佔53.2公頃，總計125.49公頃	
	1979	高雄市升格為省轄市，擴大行政區劃入高縣小港鄉，同年公佈『佛公段地區都市計畫』面積35.43公頃，人口 9千~1萬1千人。	
	1981		旗津海底隧道開工興建(1984年完工)
	1982	公佈『擴大地區都市計畫』，位於萬壽山以北，『灣子內凹子底都市計畫』及『原高雄都市計畫區』間，面積共1507.26公頃	
	1983		成立貨物儲運中心，發展貨櫃及大宗貨物儲轉業務
	1984	公佈『高坪特定區主要計畫』，配合大坪頂新市鎮開發，面積達294.8公頃，計畫人口為45,000人	
	1990		於小港開建大仁商港區為第五貨櫃中心

即自漢人移居高雄市，高雄港開港後，高雄市之發展即受到高雄港之影響；初期，高雄市之發展得力於天然港灣之便，物資可相互交流；日本人佔據期間，實施建港與都市計畫，並且銳意改善對外交通，發展工業，高雄市之人口、產業乃迅速發展。

光復以來，市政府與港務局積極展開各項建設，都市經濟日趨繁榮，人口迅速成長大量集中，高雄港成為國際大港，高雄市成為國際都市；時至今日，高雄港、市仍持續地發展，各項建設亦持續地展開。

此一歷史性的回顧，再再顯示高雄市之發展與高雄港之營運發展息息相關。

2.3.3 經濟發展關聯性分析

台灣地區近十餘年來，經濟蓬勃發展，進出口貿易鼎盛，進出各港口之貨物逐年增長，其中又以高雄港之成長最為迅速。因為進出口貿易及經濟發展之所需，高雄港之各項設施積極擴充，港口營運之業務亦不斷的拓展。

高雄港港務的增長，為高雄市供了大量的直接與間接之就業機會；直接提供之就業機會包括高雄港務局員工、碼頭裝卸工人、進出口業報關行、代理行、船運公司、倉儲業等從業人員等；而間接的就業機會則包括直接就業機會所衍生之相關產業，如商業、金融保險業，服務業以及因港口之利所帶來之工業發展所需之員工等。

高雄港對高雄市的就業提供，亦可由高雄市的就業結構窺其端倪，如表 2.3-2 所示，高雄市的有業人口中以第三級產業就業人口所佔比率最高，如民國 81 年度即高居 58.69%；另就運輸倉儲業在第三級產業人口組成之佔比率加以分析，如表 2.3-2 所示，可得知，其佔第三級就業人口的比率為 12.43%，佔總有業人口的比率為 7.29%，顯現與港口營運有直接關聯的運輸倉儲業，對高雄市就業機會的提供有其貢獻，加上間接衍生之就業機會，如金融保險業、商業、服務業等亦有相當的比例，故高雄港對於高雄市就業機會提供方面有其影響力。

相對的，高雄市亦提供充裕之人力與土地資源，對高雄港營運拓展有相當的助益。

2.3.4 空間發展關聯性分析

高雄市緊臨港區之都市發展區，包含有商業使用、住宅使用、工業使用、農業使用、公共設施及交通運輸用地....等，土地使用混合程度高。高雄港與鄰近市區空間發展約略可分為幾種主要之發展型態(如圖 2.3-1)，茲說明如后：

1. 舊港區一帶

舊港區(1-16號碼頭)緊鄰高雄市主要都市中心及壽山，目前港區主要功能為提供散、雜貨之集散運輸用途，由於現有鹽埕區已呈高密度商業型態之發展，港區往內擴張腹地不足，發展受限。同理，此地區之居民亦無法有效利用港區水域，親水性甚低。

表 2.3-2 高雄市倉儲業人口統計表(民國81年)

有業人口		第三級產業人口		運輸倉儲及通訊業		
人數	年成長率 %	人數	百分比 %	人數	就三級產業 所佔比率	就有業人口 所佔比率
666,272	3.16%	391,002	58.69%	48,591	12.43%	7.29%

資料來源：高雄市統計要覽。

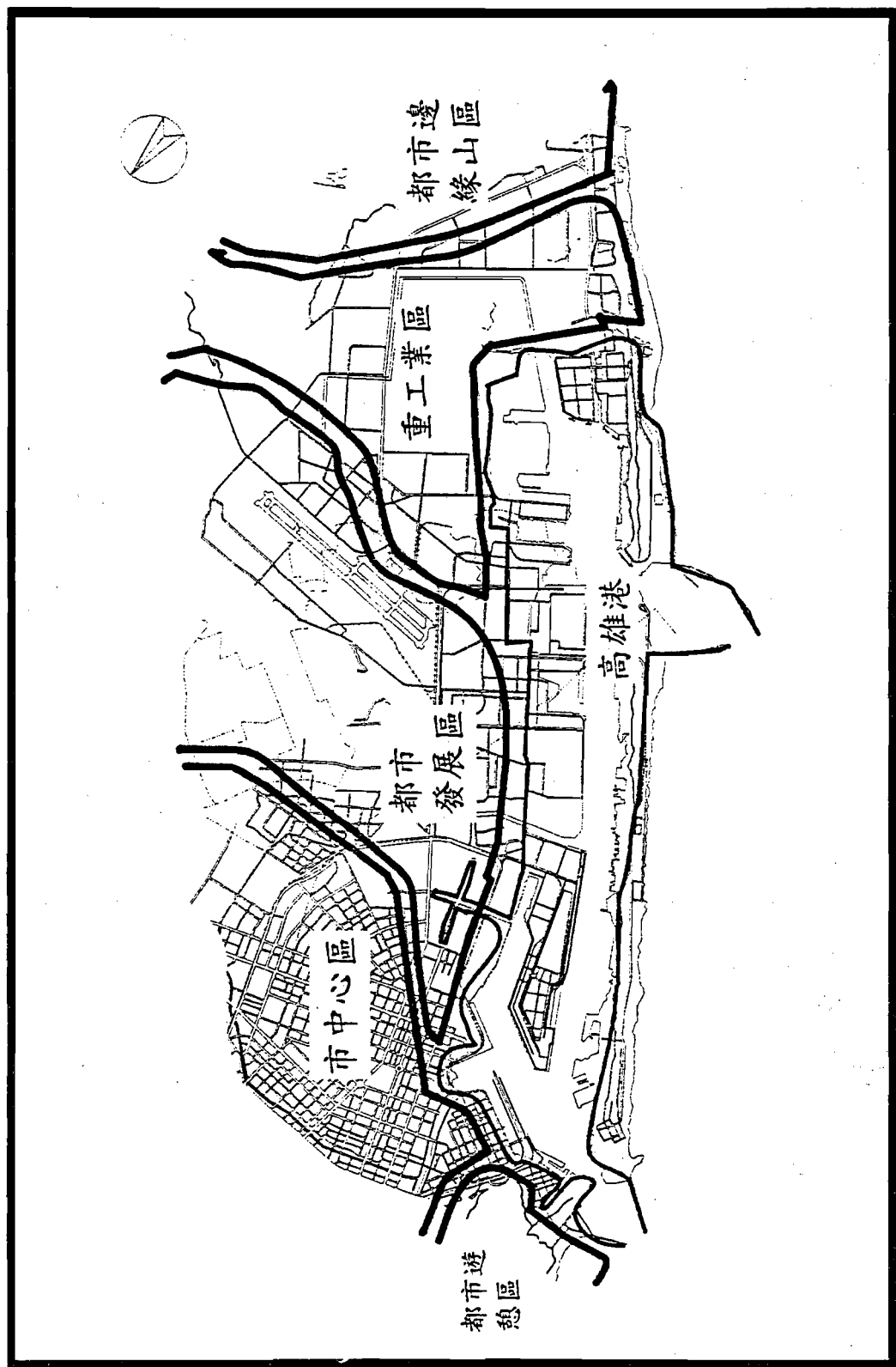


圖 2.3-1 港區與鄰近市區空間發展現況

2. 港區東側一帶

此區北起舊港區，沿東南方向沿伸到臨海工業區，本區主要之空間發展型態為工業區使用及住宅使用，其中住宅使用面積約340公頃，工業使用面積約370公頃。工業使用內主要活動類型活大多是與港區相關之產業，如漁產加工業、倉儲設施、化工廠及儲運區等。至於住宅使用有各種不同密度之居住型態，例如中鋼所屬住宅社區，屬高密度住宅，近年來並陸續改建中。

3. 港區南側一帶

本區主要為臨海工業區及中船、中鋼、中油等大型國營事業，貨櫃公司、倉儲業、石化工業亦是區內重要工業活動類型。本區為台灣主要之重工業中心。在靠近海域一側，則有大林發電廠、油槽區及紅毛港漁村。

綜觀港區與市區空間發展型態，可發現其間幾項空間發展限制如下：(參見圖 2.3-2)

- (1) 市區都市發展緊臨港區，兩者之間土地使用混合程度及複雜性高，缺乏適當緩衝，妨礙港市之發展。
- (2) 市區商業區高昂地價阻斷港區繼續往內陸發展之機會，且降低居民親水性活動。
- (3) 港區東側住宅區緊臨港區，工業區穿插其中，造成實質環境之低落。
- (4) 危險物品之運輸形成安全威脅。

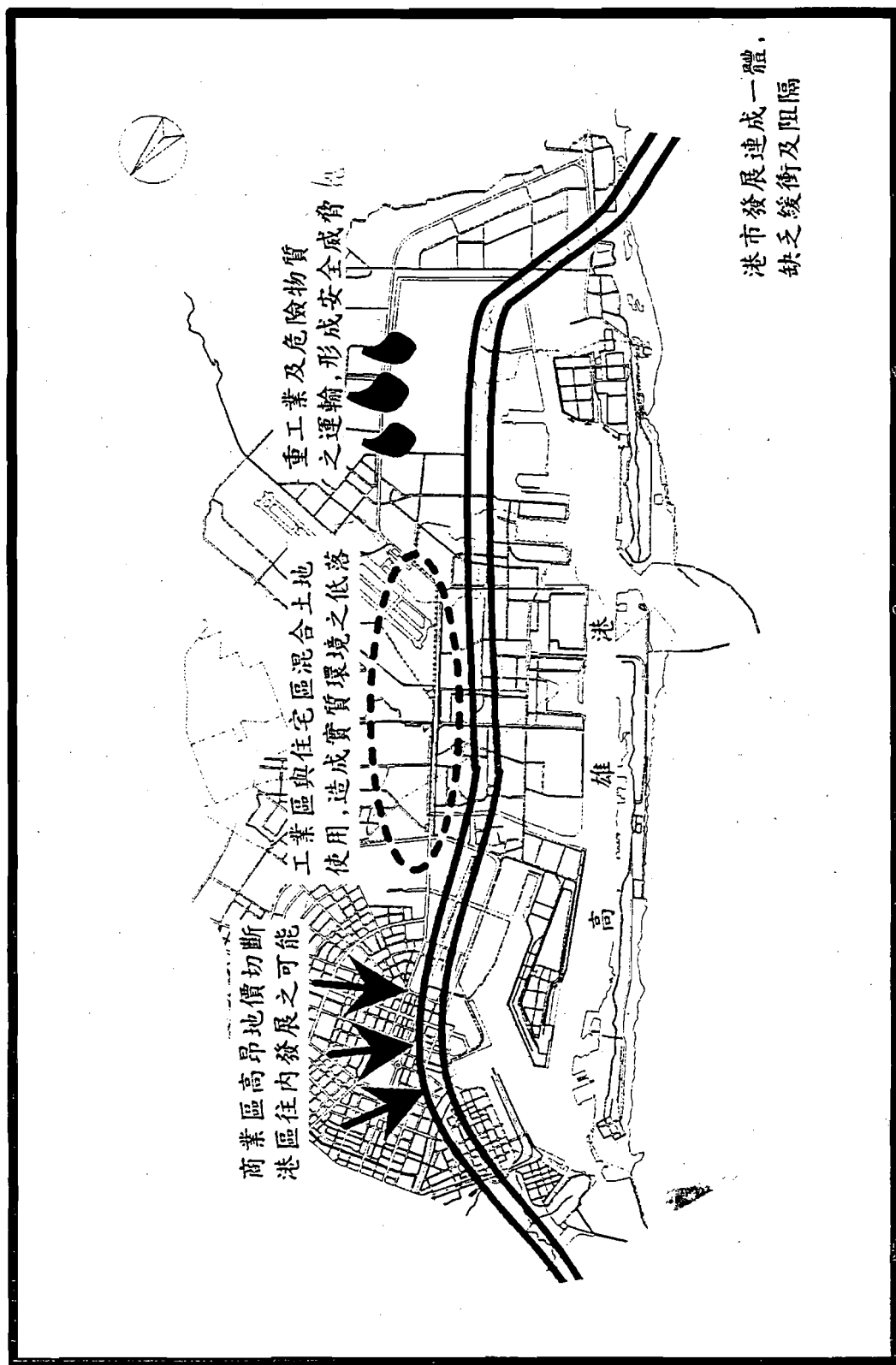


圖 2.3-2 港區與鄰近市區空間發展限制

2.3.5 發展計畫關聯性分析

依據交通部運輸研究所所擬『高雄港整體開發計畫』所賦予高雄港做為亞太地區海運中心之構想，高雄港區未來整體土地發展型態必須以能滿足海運中心運轉所需之各類土地使用為主要目的，其中更包括依該發展構想所衍生各相關配合設施之用地需求；因此未來高雄市，甚而整個高雄都會區之整體發展，與高雄港之未來整體開發將有極重要之關聯性，如前面2.1.4節及2.2.5節中所述之各項發展建設計畫。茲將港、市發展計畫關聯性分析如下：

1. 港區與鄰近市區未來發展關聯

以分區發展概念，將土地使用及港區貨運特性相近之活動集中配置，利用清晰且具層級性之交通運輸幹道為骨架相互連結；各分區內並維持良好之內部網路，特別在各個貨櫃中心間必須維持良好之流通及交換功能；建立高效率之流通網路、有機性之土地使用，以創造成功海運中心。根據『高雄港整體開發計畫』港、市未來發展方向參見圖 2.3-3，並說明如下：

- (1) 商港區之發展方向為往二港口以北外海發展
- (2) 工業港區未來應往現有工業區外海（二港口以南外海）發展
- (3) 商港特區可往二港口以北外海水域或現有貨櫃中心鄰近地區發展
- (4) 將雜貨集中於現有蓬萊、鹽埕、苓雅及中島等商港區

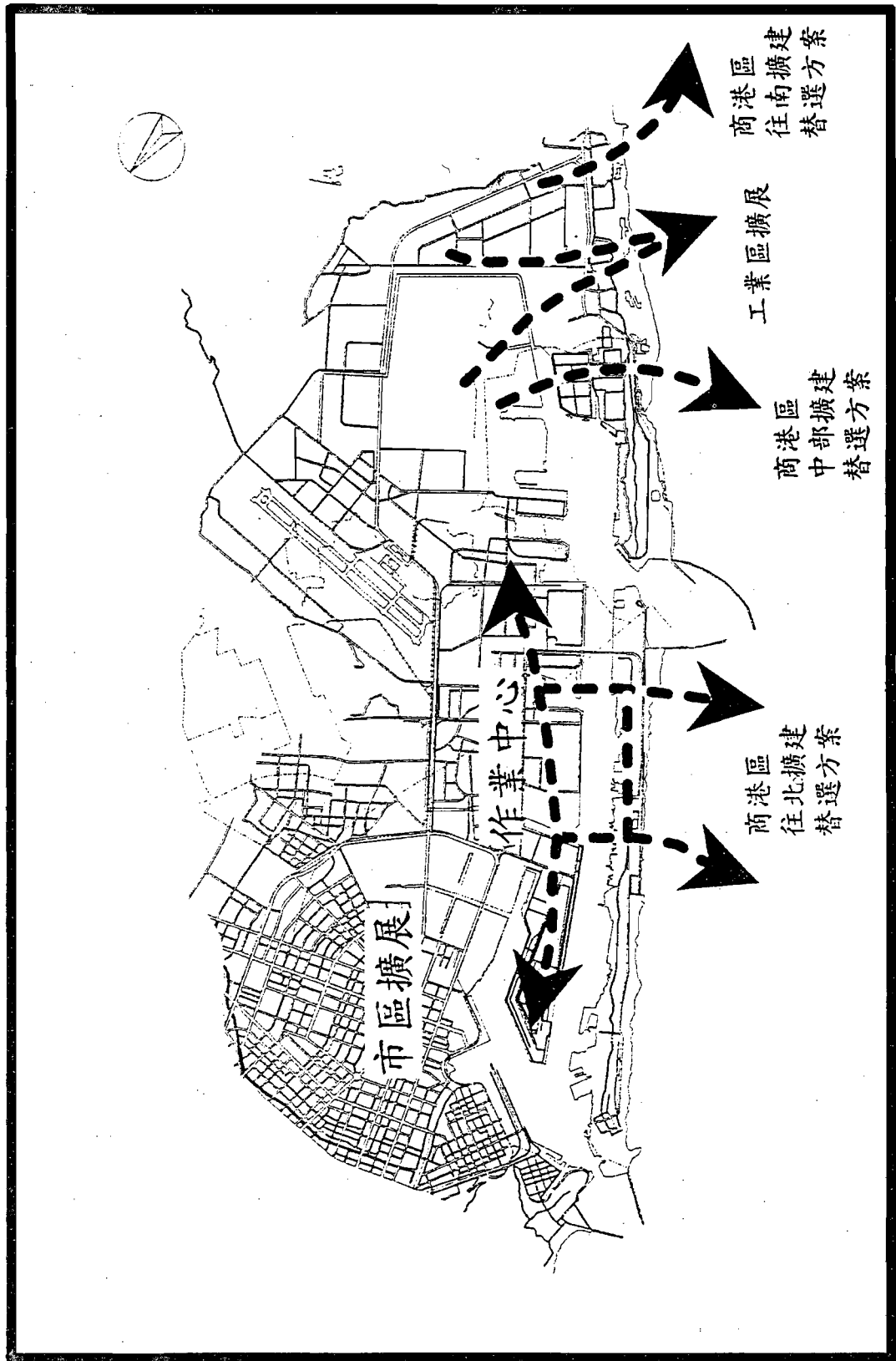


圖 2.3-3 港區現況及未來發展

(5) 高雄都會區可往規劃都市發展之臨海區發展

2. 港區與市區運輸系統發展關聯

由於高雄港實質發展上已與都會區之發展連成一體，進出港區之貨物均需利用都會區道路，型態互異之客、貨運輸不僅造成市區道路之嚴重負荷，港區聯外運輸績效不彰更構成高雄港發展之隱憂。因此，必需將高雄都會區快速道路系統整體規劃及高雄港整體開發計畫互相配合，以提升整體運輸效率。

2.4 港灣再開發之理念

2.4.1 港灣再開發之背景

所謂港灣再開發為對在功能上或物理上大多已老化之設施的港灣空間加以再調整，使貴重的沿岸區域重生，並再造合理且理想的空間。

港灣再開發之動機，係因港灣設施之物理上老化，功能上陳舊或因對設施有新的需求，以及環境之保護，安全性之確保等，而產生再開發之動機。

再者，對港灣整體而言，由於空間之限制，現有設施地區之再重組，空間功能配置之再組成，功能強化等之問題，促成再開發之動機，相鄰都市對觀水空間之要求，都市土地需要等所構成動機之原因較多。

此外，港區危險品之儲槽等，為確保安全將其集中管理等，亦是促成港灣再開發之動機。

無論如何，港灣再開發不僅應由目標地區，更應由沿岸區域整體之中加以考量，而再開發之目的，也應由港灣振興、地區振興等觀點來考慮。所以，通常要進行再開發，其背景主要為：

1. 港灣本身求改變之需要(功能之更新、充實)：

亦即港灣設施之老朽化(物理上之耐用年限)、亦或貨櫃船等船舶之大型化等運輸發展之結果，使得既有設施無法有效提供使用(經濟上之耐用年限)。為因應此新的運輸需要，一般均建設更有效率之新設施，例如日本神戶的Port island，即為此代表。

2. 由於港灣與都市相鄰土地之不相容(社會之耐用年限)：

隨著港灣活動之蓬勃發展，都市之活動亦增大，相反地，如果都市活動繁榮，亦會帶給港灣蓬勃之生機，當港灣活動與都市間產生密切連接時，其結果往往導致都市生活環境之惡化(噪音、振動、交通等)，若將其放置不管，將影響港灣都市，所以必須要調整土地利用功能，使其為具優越環境之港灣都市。

3. 都市為了本身之再開發而向港灣尋求開發之地：

亦即由港灣提供都市功能用地，由於都市位於臨海部，而港位於其邊緣，且港為都市之流通與生產活動之基地，亦即港灣為躍進中都市之顏面，為創造品質高雅之都市環境，因此臨海部之再開發將無可避免，所以此亦為港灣再開發之一因。

4. 市民對親水性空間之需求：

亦即所謂改善港灣及海邊活潑性之要求。以往，港是為本身之需要而進行建設，並無餘暇考量市民對海濱之需求。而今，儘可能地開放海岸空間建設，使市民親近港的需要時代已來臨了。

2.4.2 港灣再開發之方法論

1. 港灣再開發之要求把握

港灣再開發之要求，根據以上之研究，大致可分為三種情況，第一為港灣設施在物理上或社會上已達耐用

年限。第二爲港灣之整體亦或某一部份地區之活動，在功能上或環境上與其他的活動不協調而引起問題時。第三爲由都市整體的構成與臨海部之綜合利用的觀點來看，目前之使用爲不相容的。其中第二的情況所謂功能之考量，有港灣活動與都市活動間之問題，港灣內部引起的問題，隨著港灣需求之增加導致港灣擴建空間不足之情況，以及港灣功能提昇相關之問題點等。

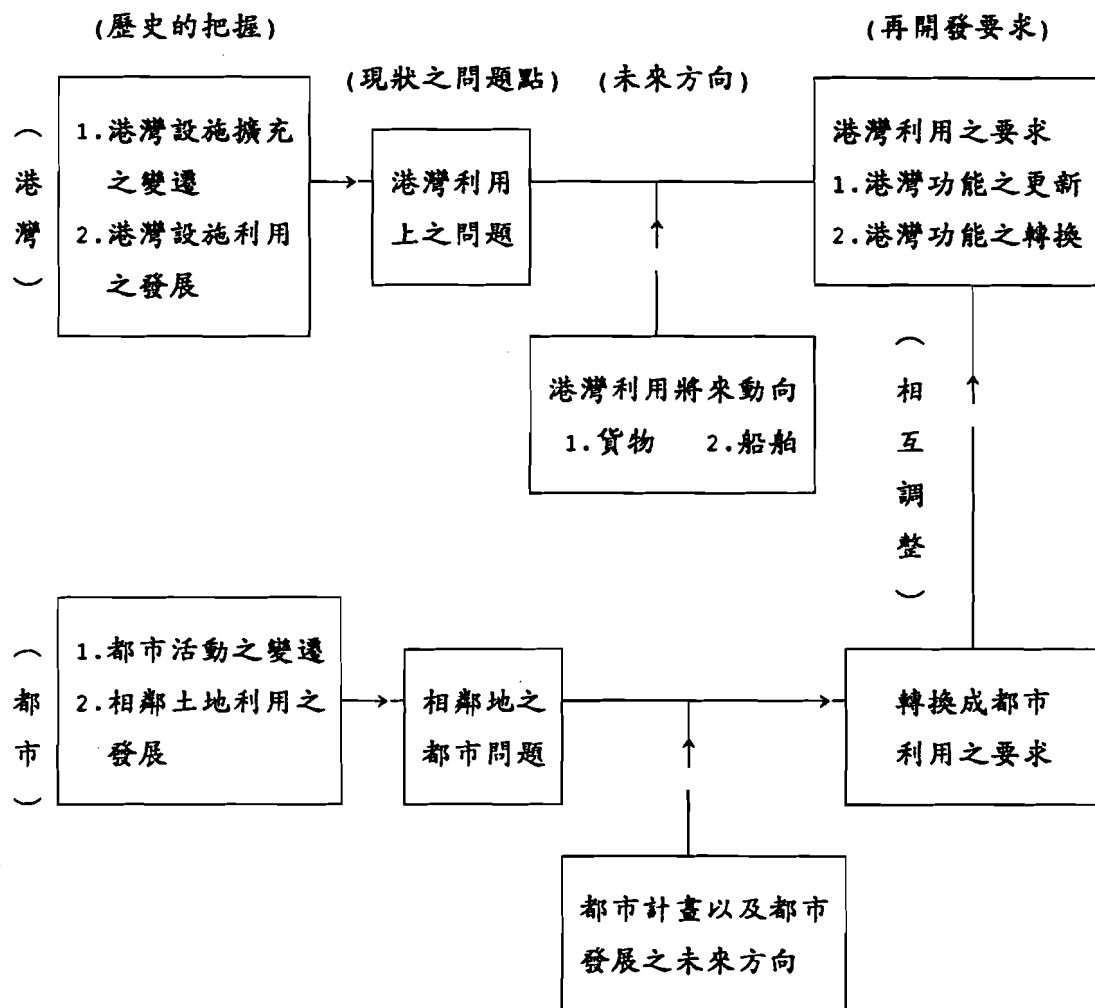
港灣再開發之目標區域(亦或空間)，不用說即是目前以任何形式配置之港灣設施展開港灣活動之地區，通常隨著都市活動之活潑化展開，其與港灣活動之間產生密切連接時，即會產生干擾。因此在考量此種港灣空間之再開發時，即需以港灣的利用與都市的利用基本的二個觀點來檢討，爲具體把握港灣的利用，即需(1) 將港灣設施之擴建以及港灣設施利用之發展加以明確化。(2) 將港灣利用上之問題點以不同的立場加以明確化。(3) 貨物及利用船舶等未來發展應掌握。而對轉換爲都市功能之要求，應把握(1) 相鄰地之都市活動以及土地利用之發展。(2) 將目前之都市問題加以明確化(特別是與港灣空間相關所產生的)。(3) 考慮包含該港灣空間之地區的都市計畫以及都市發展之將來方向。

根據以上之觀點與方法，可知對港灣再開發之要求可歸納爲三種，第一爲港灣功能更新之要求，此種要求不僅無損於現有港灣功能，更可因港灣設施之改良整修

，使港灣功能較現況更加強化。第二為對港灣功能轉換之要求，此要求主要為因應未來之發展，將港灣功能加以轉換。第三為將港灣功能轉換為都市功能。

以上三種再開發之要求，經常會產生矛盾相對之情況。因此，在實際計畫檢討時，應針對矛盾處再加以調整。

以上港灣再開發要求之掌握，以流程表示如下：



2. 港灣再開發之必要性檢討

港灣再開發之目標，簡單而言，即為港灣空間之合理利用與都市空間利用之利用調整二部份。

(1) 再開發之必要性檢討

- ①碼頭設施物理上耐用年限
- ②碼頭設施社會上耐用年限
- ③裝卸貨物量之變化對策
- ④裝卸貨物質之變化對策
- ⑤海上運輸變化之對策
- ⑥相鄰都市土地使用之相容性
- ⑦都市之需求

(2) 再開發之方向檢討

- ①功能更新
- ②功能轉換
- ③功能變更
- ④功能喪失

第三章 港區與相鄰地區土地使用現況分析

3.1 土地使用分區

本研究為能有系統的進行各項分析，將研究範圍劃分為若干較小單元，稱之為土地使用分區。分區的目的乃在定義土地使用的空間位置，並且便於歸納分析社經發展資料及其它與土地使用相關之影響變動。土地使用分區通常依下列原則劃分：

- (1) 同質性，區內的土地使用、經濟、社會等特性儘量使其一致，並以不破壞原行政界線為原則。
- (2) 以重要河川、公路、鐵路、山陵等自然藩籬為界。
- (3) 以分區間之活動為掌握重點，在分區劃分時應能使區內活動對規劃之影響降至最小。

本研究土地使用分區之劃分除儘可能依據上述原則外，另考慮配合港區既有營運作業區之特性及完整性，據此將本研究範圍劃分為15個土地使用分區。其中第8及第13分區因區內作業特性仍有顯著差異，各再予細切為二個次分區，各分區之分佈及所含行政細分區(指屬於高雄市行政區、里)，如圖3.1-1及表3.1-1所示。另需加以說明的是，高雄港港區在整體行政區劃分上屬於高雄市之鼓山區、鹽埕區、苓雅區、前鎮區、小港區及旗津區，此外，屬於港區範圍內的中船、中鋼及大林商港區等則因無港、市土地使用不相容之問題，故在此不予以分區。

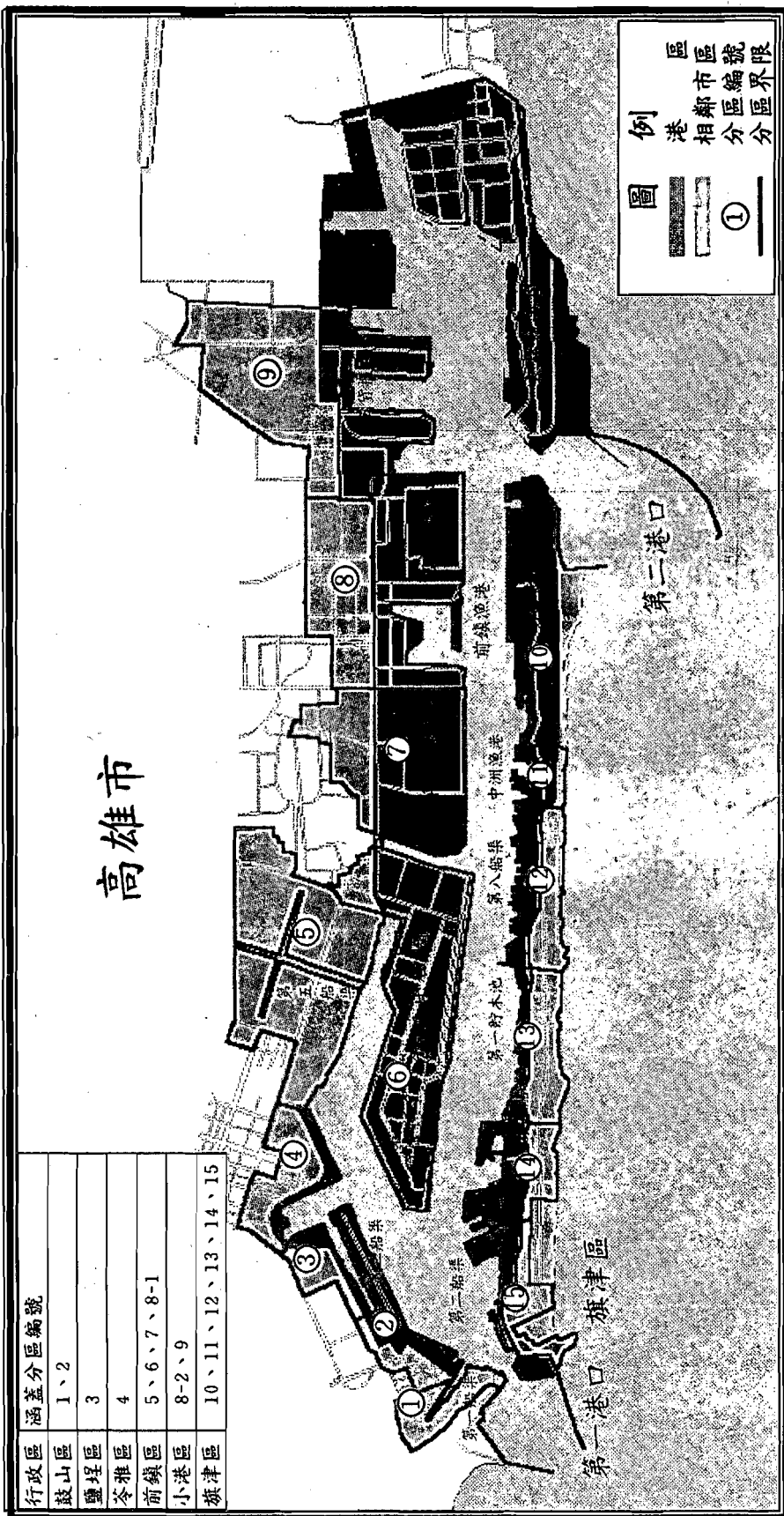


圖 3.1-1 土地使用分區圖

表 3.1-1 港區與相鄰市區土地使用分區對照表

大分區	次分區	高雄港作業區	高雄市行政細分區代號及名稱
1		第一船渠	鼓山區：01壽山里、02哨船頭里 03惠安里
2		第二船渠與蓬萊商港區	鼓山區：04延平里、05麗興里 06維生里
3		第三船渠與鹽埕商港區	鹽埕區：07新豐里、08新化里、09南端里 10沙地里
4		苓雅商港區	苓雅區：11博仁里、12苓洲里、13苓昇里 14苓中里、15苓東里
5		前鎮區[包括第五船渠]	前鎮區：16鎮北里、17忠純里、18忠誠里 19建隆里、20興邦里
6		中島商港區	前鎮區：21鎮中里
7		前鎮商港區	前鎮區：22興化里、23仁愛里
8	8-1	前鎮漁港	前鎮區：24明孝里
	8-2	小港商港區	小港區：25草衙里
9		大仁商港區[第五貨櫃中心]	小港區：26港口里、27港正里、28小港里 29鳳宮里
10		中興商港區	旗津區：30安順里、31中興里
11		中洲漁港	旗津區：32中洲里
12		第八船渠	旗津區：33上竹里
13	13-1	第一貯木池	旗津區：34南汕里
	13-2	第七船渠	
14		海軍修造船廠	旗津區：35復興里、36北汕里、37實踐里
15		第六船渠旗后漁港	旗津區：38旗下里、39振興里、40慈愛里

註：行政細分區指高雄市之行政區(里)

3.2 港區與相鄰市區土地使用現況

3.2.1 土地使用現況

高雄港及相鄰市區之土地使用現況就行政分區可分為：新興、鹽埕、苓雅等區多屬於港埠、商業與住宅用地；前鎮、旗津、小港等區則多屬港埠工業區及倉儲用地。本研究進行現況土地使用調查後，將港市主要活動區位標示於圖上，以兩者之中心點分別計算其空間關係(距離、面積)，列示如表 3.2-1，並依前節之港區與相鄰市區土地使用分區，依順時針方向，分別說明其現況之使用情形如下：

1. 分區 1

(1) 港區—第一船渠

主要係提供小型漁船和工作船臨時靠泊之用（如圖3.2-1），目前第一船渠兩旁碼頭由高雄市政府發包施工亦已完成，總長 1,617公尺。由於船渠面積受都市發展之限制，無法向市區擴建，同時船渠水深不足，僅能作為小型漁船靠泊之用。船渠底端港內水域，為配合高雄市都市計畫更新作為停車場用地，高雄港務局為敦親睦鄰，全力配合無償提供，目前已完成停車場工程。

(2) 相鄰市區—鼓山區(壽山里、哨船里、惠安里)

第一船渠屬於高雄市鼓山區，緊鄰哨船頭街及濱海二路，兩旁大部份屬於都市計畫商業區用地和

表 3.2-1 港市主要活動之面積與相互距離

土地使 用分區	港 區	主要活動面積 (平方公尺)	相鄰市區	主要活動面積 (平方公尺)	港市主要活動空間距離 (公尺)
1	1.鼓山第一漁港：小型 漁船靠泊 2.旗津渡輪口	1.漁港(僅臨水線) 2.渡輪口：240	大部份民宅聚落， 日用雜貨商店混雜 其間	1.住宅：262700	1.漁港—住宅：170 2.渡輪口—住宅：210
2	1.鼓山第二漁港 2.海軍新濱碼頭 3.私有建物緊臨船渠 4.船渠附近尚有土地閒 置 5.客輪碼頭 6.雜貨碼頭，依賴臨港 鐵路運輸 7.港務相關行政機構林 立	1.漁港：37900 2.雜貨碼頭：113700 3.倉棧：151600	主要鼓山區之商業 區，大多為傳統老 舊建物及小型雜貨 店，往外則為鼓山 區商業中心	1.住宅：126500 2.商業區：42200	1.漁港—住宅：180 2.漁港—商業區：150 3.雜貨碼頭—住宅：1040 4.雜貨碼頭—商業區：1100 5.倉棧—住宅：660 6.倉棧—商業區：720
3	1.駁船碼頭與雜貨碼頭 (淺水碼頭) 2.倉棧部份存魚粉腥臭 難聞 3.有國內及國際貨運航 線 4.面積狹窄，動線不佳 ，港區作業紊亂、擁 擠 5.有鐵路運輸	1.雜貨碼頭：34200 2.倉棧：42700	臨港鐵路相隔為台 糖倉庫、台機空地 ，住宅較少，倉庫 空地乏人管理	1.倉庫：11200 2.住宅：152000	1.雜貨碼頭—倉庫：130 2.雜貨碼頭—住宅：170 3.倉棧—倉庫：250 4.倉棧—住宅：60
4	1.部份軍用碼頭 2.散雜貨、水泥、油庫 及化學品儲存槽等污 染性及安全性受爭議 之碼頭區 3.給水碼頭 4.土地面積狹長，較難 運用 5.有鐵路運輸	1.水泥槽：20900 2.石化儲槽：31400	商業大樓、住宅林 立，包括住商大樓 及透天住宅	1.住宅：411200 2.商業區：76100	1.水泥槽—住宅：60 2.水泥槽—商業區：130 3.石化槽—住宅：60 4.石化槽—商業區：130
5	1.僅擁有碼頭線之水域 面積，而無倉儲裝卸 區域 2.台肥專用碼頭乙座 3.非作業船臨時靠泊之 用	1.台肥專用及非作業 船碼頭：12000	臨海水域線後為公 、私人工廠，主要 工業區為主，住宅 區為輔，台肥及台 機位於本區	1.工業區：1117700	1.台肥專用碼頭及非作業船 碼頭—工業區：350
6	1.獨立於港區，不與都 市相鄰 2.主要為加工出口區， 危險品、大宗貨物及 雜貨碼頭 3.第一貨櫃中心設於此 ，可儲存貨櫃2500個 (TEU) 4.倉庫使用率不高	1.散雜貨碼頭 ：533200 2.貨櫃碼頭：319900	鄰近地區為貨櫃儲 放場，建物老舊	1.貨櫃儲放場： 127800	1.散雜貨碼頭—貨櫃儲放場 ：1930 2.貨櫃碼頭—貨櫃儲放場： 3300

註：主要活動面積與距離以中心點量測於都市計畫圖上而得。

表 3.2-1 港市主要活動之面積與相互距離(續)

土地使用分區	港區	主要活動面積 (平方公尺)	相鄰市區	主要活動面積 (平方公尺)	港市主要活動空間距離 (公尺)
7	1. 石化化學碼頭 2. 第二貨櫃中心設於此，可儲放貨櫃18000個(TEU) 3. 中油工作船碼頭	1. 石化碼頭：508100 2. 貨櫃碼頭：571700	貨櫃聚集中心，前鎮國小及部份住宅使用	1. 住宅：376100 2. 學校：53700	1. 石化碼頭—住宅：450 2. 石化碼頭—學校：490 3. 貨櫃碼頭—住宅：1020 4. 貨櫃碼頭—學校：1100
8	8-1	1. 前鎮漁港為遠洋漁船中心，漁業繁榮	1. 漁港：514900	大部份住宅、路邊為攤販、小吃店	1. 住宅：889100 2. 餐飲業：900
	8-2	1. 第三貨櫃中心設於此，可儲放貨櫃18000個(TEU) 2. 小港南港區為穀倉碼頭及貨櫃碼頭	1. 貨櫃碼頭：588500	工業用地	1. 工業：40900
9	1. 目前正積極施工中，預定興建八座深水碼頭 2. 第五貨櫃中心將設於此，可儲放貨櫃54000個(TEU)	1. 貨櫃中心預定地(興建中)	主要為工業使用，其它為住宅使用及工廠用地	1. 工業：480300 2. 住宅：640500	—
10	1. 全為貨櫃深水碼頭 2. 可儲放貨櫃34000個(TEU)，全年貨櫃營運佔全港之一半以上	1. 貨櫃碼頭：961900	與市區並無直接相鄰(空地)	—	—
11	1. 典型之近海漁業港口 2. 漁商混雜區	1. 漁港：157400	臨街主要為海產店，餘小型雜貨店	1. 住宅：35400 2. 餐飲業：500	1. 漁港—住宅：170 2. 漁港—餐飲業：160
12	第八船渠附近多為中型修造船廠	1. 修造船廠：274300	漁民住宅，除雜貨店外無其他商業活動，旗津第一公墓亦於此區	1. 住宅：265300	1. 修造船廠—住宅：120
13	13-1	1. 第一貯木池規劃有三區供小型漁船靠泊，餘規劃為工作船等使用。	1. 漁港：77600	大部份住宅區	1. 住宅：106200
	13-2	2. 第七船渠附近多為小型修造船廠	1. 修造船廠：86200	大部份住宅區	1. 住宅：70800
14	1. 整修、待修之船舶靠泊 2. 軍用碼頭	1. 軍事區：333700 2. 修造船廠：26400	主要為眷村、部份平房式住宅、臨街部份為商店	1. 住宅：178400 2. 商業：39200	1. 軍事—住宅：150 2. 軍事—商業：220 3. 修造船廠—住宅：150 4. 修造船廠—商業：250
15	1. 第六船渠為修造船區 2. 漁港為小型漁船靠泊區。 3. 安檢碼頭	1. 修造船廠：4100 2. 漁港：185900	主要為商業、住宅與機關、市場用地，另一側為海岸公園	1. 商業：47400 2. 住宅：184100	1. 修造船廠—商業：320 2. 修造船廠—住宅：300 3. 漁港—商業：100 4. 漁港—住宅：110

註：主要活動面積與距離以中心點量測於都市計畫圖上而得。



圖 3.2-1 第一船渠土地使用現況圖(停車場已完成)

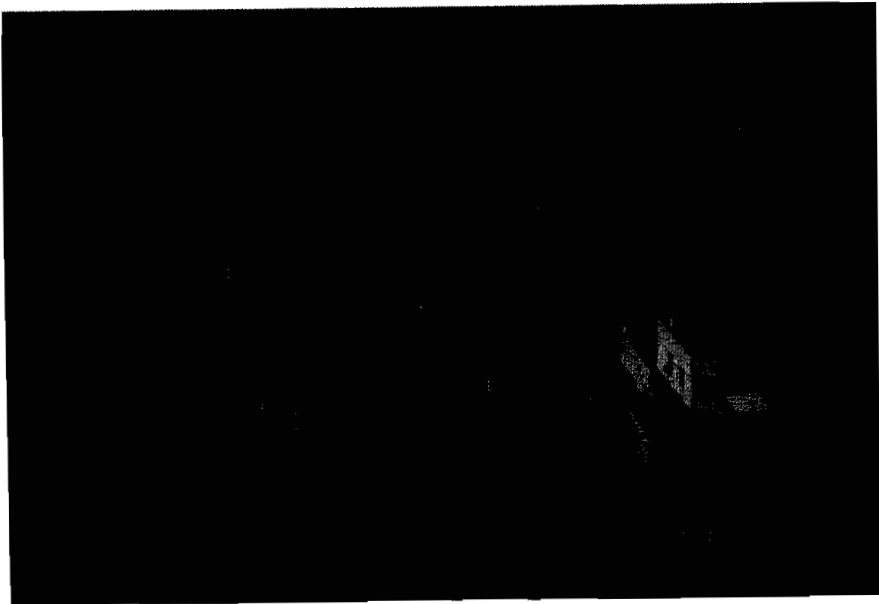


圖 3.2-2 第二船渠與蓬萊商港區土地使用現況圖

部份住宅區用地，目前本區都市商業活動不明顯，同時民宅聚落與小雜貨店混雜其間，屬於鼓山老市區，街道、住宅整體而言較為老舊且密度較高。

2. 分區 2

(1) 港區—第二船渠、蓬萊商港區

第二船渠主要係提供小型漁船靠泊及上下漁獲之用，設有一漁市場。緊鄰漁港碼頭線前端有一鼓山辦事處，在漁會與南隆冷凍冰廠間，有緊密的私有民宅聚落（如圖3.2-2），屬於港區範圍內之私有建築物，由於本船渠後線土地縱深約 30 公尺處，有廢鐵道和雜物散佈其間，而港務局對該土地利用機會不多，因此多年來均維持現狀。

蓬萊商港區從 2 號碼頭至 10 號碼頭，為雜貨碼頭區，碼頭後線之蓬萊路有港務局棧埠處、財政部高雄關、檢驗局、港警所、招商局和港務局港工處等單位居於其間，碼頭後線有鐵路支線與鹽埕商港區銜接，緊鄰市中心發展受限制，同時本區雜貨碼頭後線之倉棧使用率不高，倉棧設施有閒置現象。

(2) 相鄰市區—鼓山區(延平里、麗興里、維生里)

第二船渠屬於高雄市鼓山區，與港區範圍線相鄰之市區屬於都市計畫商業區用地，目前大多為傳統老舊之建築物與小型雜貨店，都市商業活動並不

明顯，再往外即為鼓山區商業中心，商店、辦公大樓及住宅林立。

3. 分區 3

(1) 港區—第三船渠、鹽埕商港區

第三船渠末端為港務局工作船渠，往前有駁船碼頭，再往前即為鹽埕商港區，有淺水碼頭和第11、12號碼頭，本區碼頭主要為供駁船、國內航線、和香港航線之船舶靠泊使用，屬雜貨作業區。駁船碼頭後線有駁 1、駁 2、駁 3號倉庫，其中駁 2、駁 3號倉庫租給高港鐵路裝卸公司存放魚粉，味道腥臭難聞。鹽埕商港區有碼頭五座，碼頭線總長1252公尺，其中淺水 1號、淺水2 號和淺水3 號碼頭為國內航線靠泊區，水深6.5 公尺，主要為提供高雄、金門和高雄、澎湖之航線載運建材、水泥、瓷土和民生用品等，11、12號碼頭水深9 公尺，主要為香港線之船舶靠泊使用，為國際航線碼頭（如圖3.2-3）。國內航線碼頭後線約20公尺即緊臨鐵路，由於碼頭岸肩寬度不足，因此多採船邊提貨，但因交通動線不佳，出口迴轉過大，港區作業顯得相當紊亂與擁擠。

(2) 相鄰市區—鹽埕區（新豐里、新化里、南瑞里、沙地里）

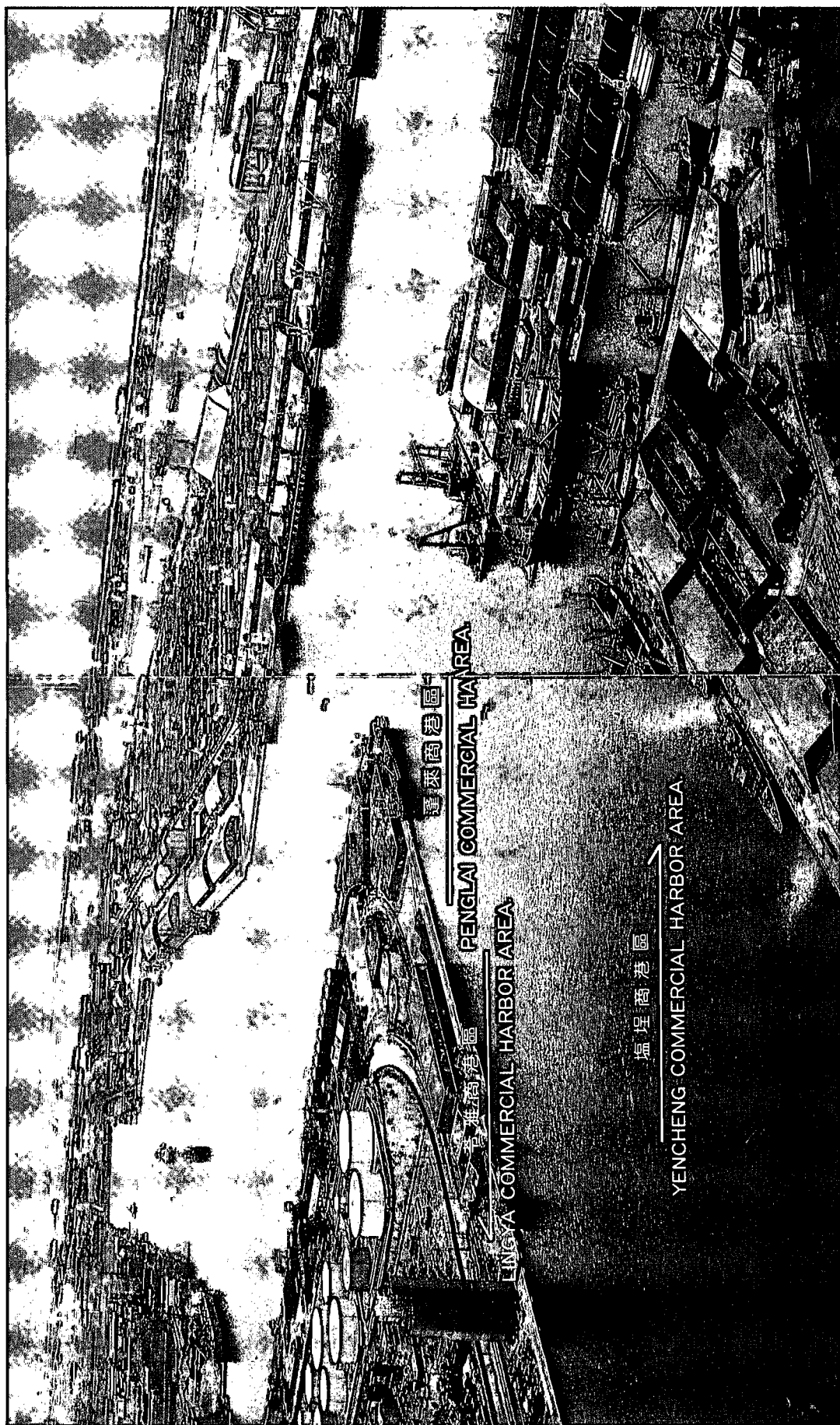


圖 3.2-3 第三、四船渠、鹽埕及苓雅商港區土地使用現況圖

第三船渠與鹽埕商港區屬高雄市鹽埕區，屬都市計畫商業區用地，在港區範圍線外，亦即以臨港鐵路相隔有台糖倉庫、台機空地及市府污水加壓站等，附近居民住家較少，倉庫及空地無人管理，雜草叢生。

4. 分區 4

(1) 港區—苓雅商港區

苓雅商港區緊鄰鹽埕商港區(如圖 3.2-3)，兩商港區間以登陸艇1 號和2 號碼頭相隔，港區碼頭編號從13號至21號，其間登陸艇1 號2 號及13號碼頭為軍用碼頭是海軍開往金門之專用碼頭，緊接13號碼頭即為14~17號之散雜貨及水泥碼頭，現有水泥圓庫三座，並預定再興建水泥圓庫11座。18~20號碼頭為中油油品碼頭，碼頭後線為油庫及化學品儲存槽用地，面積約二公頃，中油公司預定83年底前進行拆遷。第21號碼頭，為給水站碼頭專供給水船靠泊作業之用。

(2) 相鄰市區—苓雅區(博仁里、苓洲里、苓昇里、苓中里、苓東里)

本區屬高雄市苓雅區，苓雅區在民國六十七年高雄市第十一期重劃時即劃定為商業區，且為行政中心，鄰近港區，商業大樓及住宅林立，為典型的新興都市發展。商業活動密集且繁榮，本區商業活

動以現代化之高級商業辦公大樓和大商場為主，商業氣息濃厚，住宅區之分佈亦以新興之高級住宅大樓和傳統之透天住宅為主，屬於住商密集區，區內人口及交通流量均集中且繁忙。

5. 分區 5

(1) 港區—前鎮區(第五船渠)

本區22號碼頭水深10.5公尺長120.15公尺，現為非作業船碼頭，位於台鋁公司用地之前面，提供非作業船臨時靠泊之用，25號水深10.5公尺長250公尺，為台肥公司之專用碼頭。

(2) 相鄰市區—前鎮區(鎮北里、忠純里、忠誠里、建隆里、興邦里)

緊臨本區臨海水域線之後線有台鋁公司、台灣機械公司、大華耐火磚廠、南部火力電廠、台肥三廠、中美嘉吉飼料廠、通用化工廠、開南木業公司等公、私人工廠用地，不屬港務局管轄。本區外圍與高雄市前鎮區相銜接，由於前鎮區之土地使用主要以工業區為主，住宅區為輔，兩者均以成功路和港區外圍相銜接，成功路兩旁大部份為傳統小雜貨店及工廠用地，商業活動功能不明顯。

6. 分區 6

(1) 港區—中島商港區

從27號碼頭至58號碼頭均屬港務局中島商港區

範圍，碼頭共32座，水深為10.5公尺，每座碼頭長約200公尺(如圖3.2-4)。本區27、28、29號三座碼頭水深10.5公尺長，為華夏海灣與台塑專用碼頭，30號碼頭前200公尺為台塑專用，後93.5公尺為駁船及雜貨碼頭，31號碼頭為香蕉冷凍專用碼頭外，40、41、42、43四座為貨櫃碼頭，44號碼頭為穀類專用碼頭外，其餘碼頭均為大宗貨及散雜貨碼頭，其中56、57號碼頭為危險品及大宗雜貨碼頭，58號碼頭為港勤作業船碼頭。本區31號至39號碼頭後線均有兩棟倉庫，惟使用率均不高，有閒置現象。

(2) 相鄰市區—前鎮區(鎮中里)

由於中島商港區位於港內，不與都市相鄰，因此沒有土地使用相容問題之困擾，惟大量的貨櫃車與貨車進出，遇到加工區員工上下班時間，經常造成嚴重之交通阻塞現象。

7. 分區 7

(1) 港區—前鎮商港區

前鎮商港區範圍從59號碼頭至66號碼頭(如圖3.2-5)，其中59號碼頭水深6公尺，為中油公司工作船碼頭，60、61、62號碼頭為石油化學碼頭，60號碼頭水深6.5公尺，其餘10.5公尺，為中油公司石油化學品儲運站用地，63~66號四座貨櫃碼頭水深12公尺，船席長約250公尺，為高雄港第二貨櫃中心，其中65、66號碼頭租給中國貨櫃公司專用。

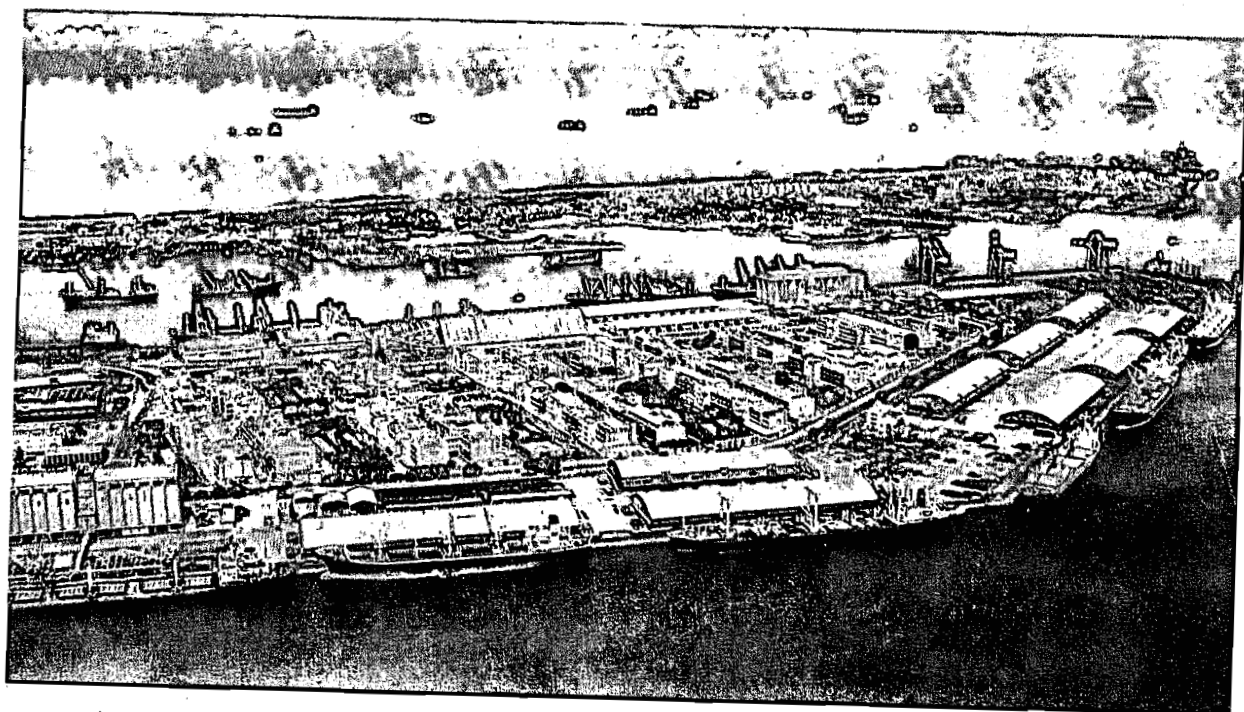


圖 3.2-4 中島商港區(含第一貨櫃中心)土地使用現況圖

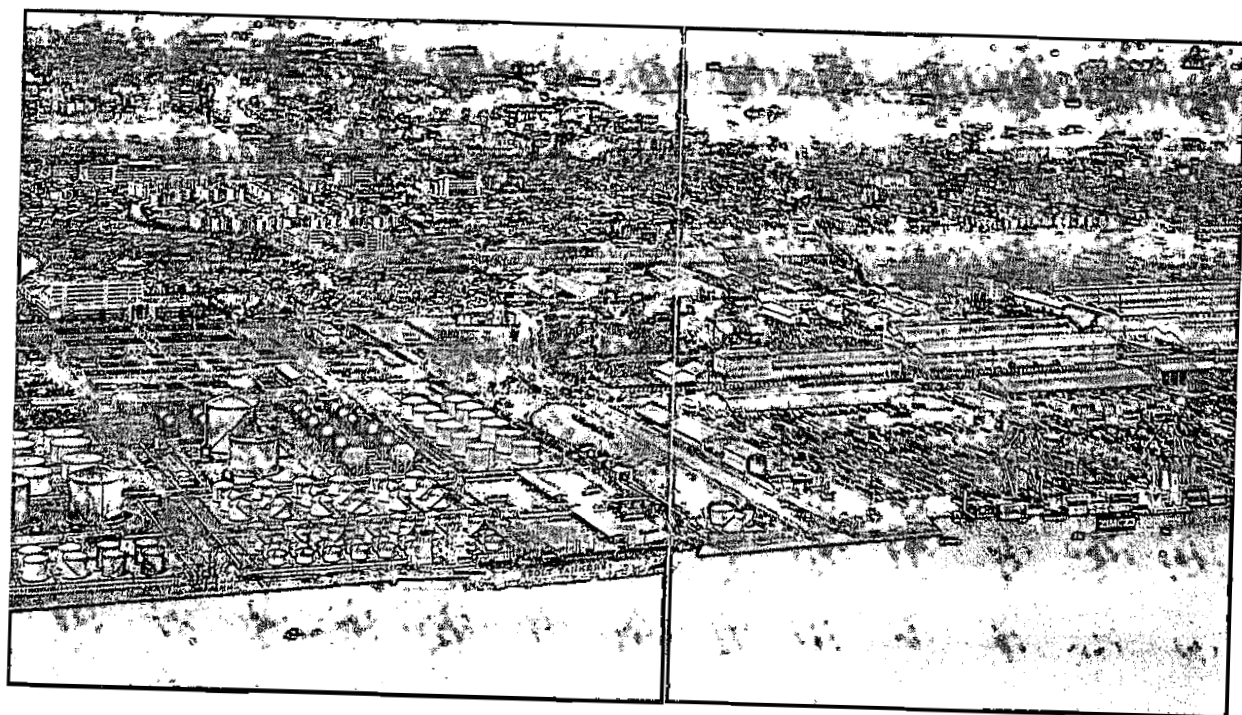


圖 3.2-5 前鎮商港區(含第二貨櫃中心)土地使用現況圖

(2) 相鄰市區—前鎮區(興化里、仁愛里)

前鎮商港區藉新生路與後線之住宅使用和工業使用阻隔良好，本區 61、62 號碼頭外圍臨近前鎮河旁有一前鎮國小，以及小範圍之住宅區，第二貨櫃中心外圍則屬工業區，鄰接港埠用地之新生路兩旁為文教用地、工廠用地、民營貨櫃集散站用地等，來往交通流量相當頻繁，但商業活動功能不明顯。

8. 分區 8

• 分區8-1

(1) 港區—前鎮漁港

前鎮漁港(如圖 3.2-6)為遠洋漁船中心，大型遠洋漁船之補給、修護、焊接與漁貨之卸載均集中於此，為港區內最大之漁港基地。

(2) 相鄰市區—前鎮區(明孝里)

前鎮漁港區後線土地主要與零星住宅相鄰，路旁均為傳統之小雜貨店及攤販、小吃店，由於緊臨漁港區旁，聲音吵雜、髒亂，環境不理想，商業活動以漁產品為主。

• 分區8-2

(1) 港區—小港商港區

小港商港區中之第三貨櫃中心碼頭編號從68～70號，水深14公尺，碼頭長320公尺，為貨櫃出租專用碼頭，其中68、69號碼頭租給美商APL

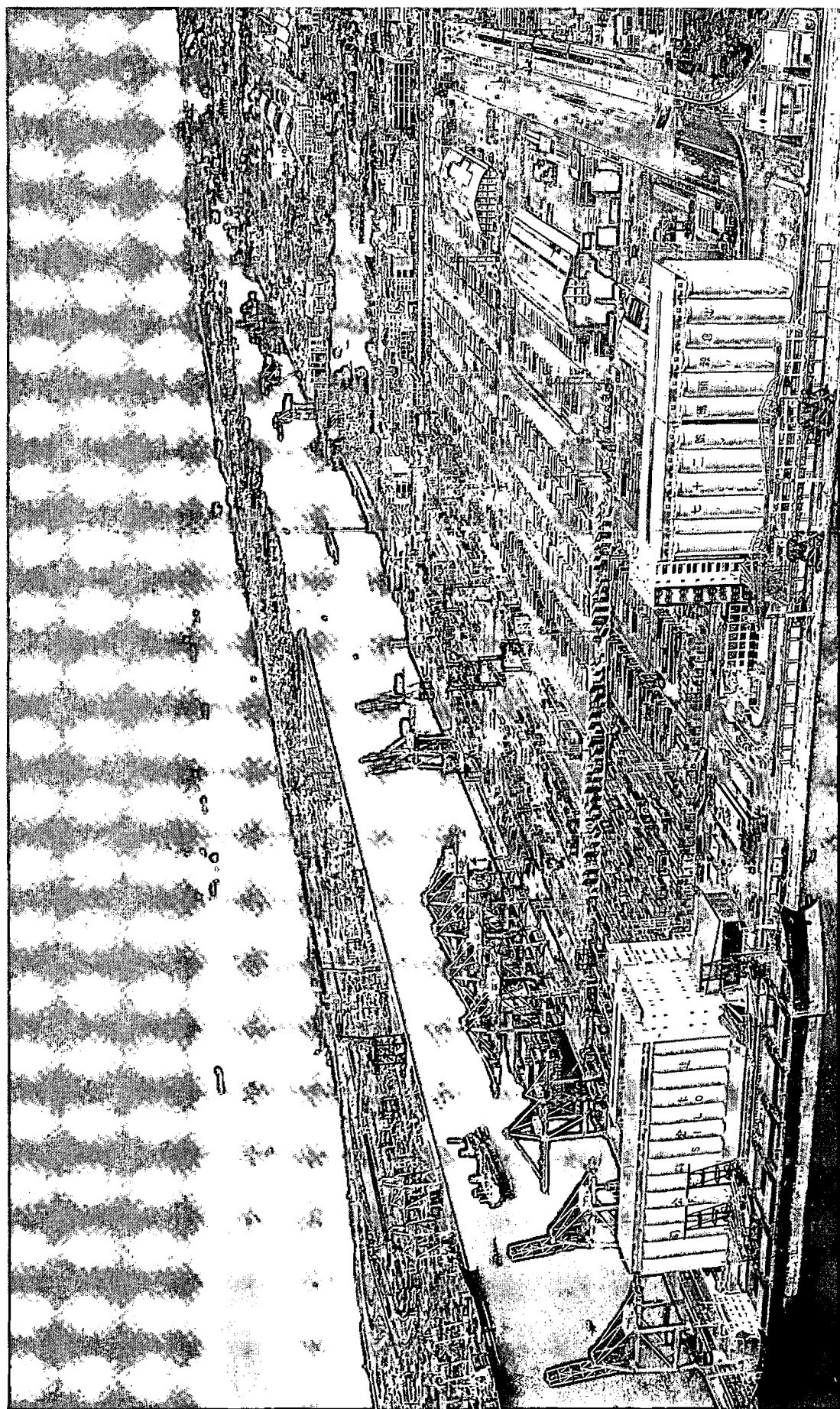


圖 3.2-6 前鎮漁港與小港商港區(含第三貨櫃中心)土地使用現況圖

，70號碼頭租給陽明公司。71號、72號碼頭水深14公尺長320公尺，為遠東公司所租用之穀類碼頭。

(2) 相鄰市區—小港區(草衙里)

小港商港區外圍主要為工業用地，因工業用地內設有民營貨櫃集散站，吸引了相當多的進出港貨櫃及空櫃之存放，船公司提領貨櫃時，造成市區交通之阻礙。

9. 分區 9

(1) 港區—大仁商港區(第五貨櫃中心)

本區碼頭從74號至81號，預定興建8座碼頭（如圖3.2-7）其中14公尺水深碼頭四座，15公尺水深碼頭三座，13公尺水深重件碼頭一座，及貨櫃場地100公頃，碼頭長度從320公尺至350公尺不等，本區興建完成後，將成為高雄港最現代化之貨櫃中心，預期可為高雄港引進更多之貨櫃，為航商提供更佳之服務。

(2) 相鄰市區—小港區（港口里、港正里、小港里、鳳宮里）

第五貨櫃中心屬高雄市小港區，藉東亞路(312號道路)與市區相鄰接，本區外圍幾乎均為臨海鋼鐵廠，聯華實業公司與大享鋼鐵公司之工廠用地，為一典型之工業區，僅在面鄰東亞路旁有一小部份

圖 3.2-7 大仁商港區(第五貨櫃中心)
土地使用現況(興建中)圖

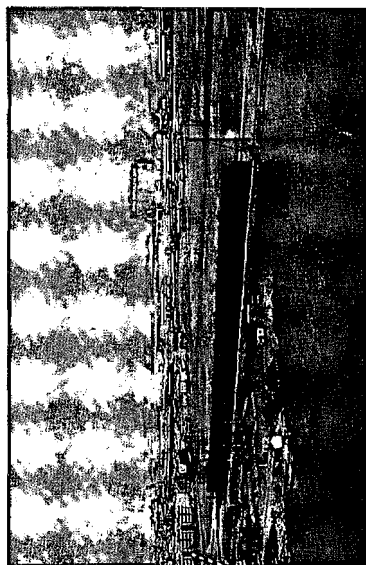
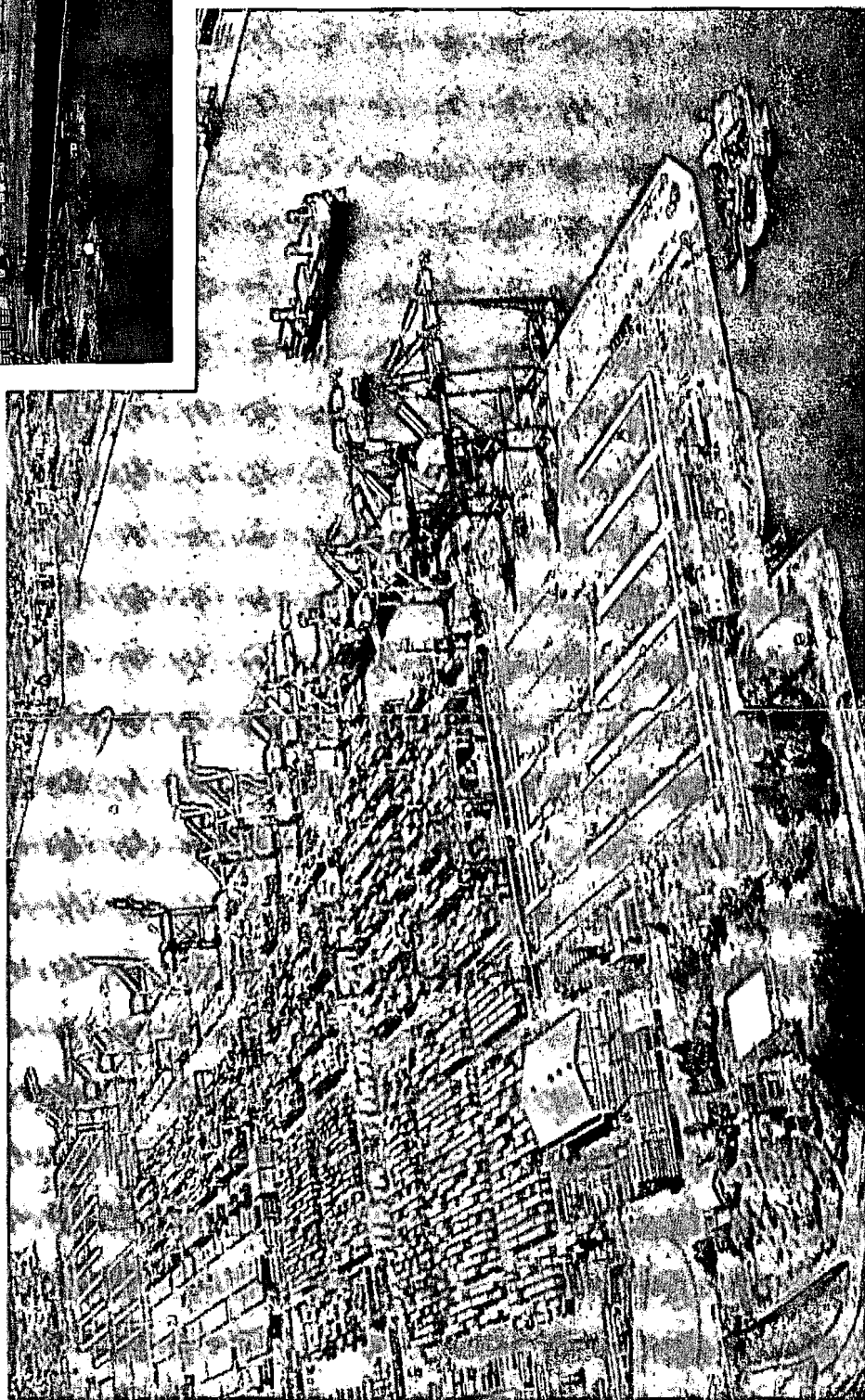


圖 3.2-8 中興商港區(第四貨櫃中心)土地使用現況圖



之住宅區，屬中鋼公司及中船公司之員工宿舍，其餘均為工廠用地及港埠用地，幾乎無商業活動。

10. 分區10

(1) 港區—中興商港區

第四貨櫃中心碼頭從115號至122 (如圖3.2-8)，每座碼頭水深14公尺，碼頭長除115 號為276.86公尺外，其餘均為320 公尺。本中心之貨櫃碼頭均為出租專用碼頭，其中115、116號碼租給長榮公司，117號碼頭租給宏洋海運公司，118、119 號碼租給海陸公司，120號碼頭租給快桅公司，121號碼頭租給川崎公司，122號碼頭預定租給M.O.L公司，第四貨櫃中心之碼頭為高港最現代化之貨櫃碼頭，每年之貨櫃營運量佔全港貨櫃總量之一半以上。

(2) 相鄰市區—旗津區(安順里、中興里)

由於第四貨櫃中心之道路聯絡網路與過港隧道規劃完善，貨櫃車進入港區貨櫃中心提領貨櫃，與市區車輛進出市區獨立分離，不互相干擾，因此儘管本區貨櫃裝卸量相當龐大，但聯絡道路之車流相當順暢，不會產生阻塞現象，加以本中心位於第二港口航道左側，而且均臨海，不與都市相銜接，故無都市之商業活動。

11. 分區11

(1) 港區—中洲漁港

中洲漁港為小型近海漁船靠泊避風之用，漁港旁民宅住家與海產店林立，屬漁商混雜區，漁港旁之豪濱製冰公司位於漁產加工廠與住宅區邊，為港區漁獲卸載冰凍之主要存放場所，漁港兩側均為小型漁船及整修中之漁船停靠。

(2) 相鄰市區—旗津區(中洲里)

中洲漁港屬旗津區，漁港旁之商業活動主要以海產店和修造船廠為主，中洲漁會亦位於漁港旁，商業活動不明顯。

12. 分區12

(1) 港區—第八船渠

第八船渠主要是提供民間較大型造船廠整修、待修及造船等船舶停放之用。

(2) 相鄰市區—旗津區(上竹里)

第八船渠碼頭後線旁即為漁民住宅聚落和民營修造船廠用地，且緊臨第八船渠，除修造船廠和小雜貨店外幾乎無其他商業活動。

13. 分區13

• 分區13-1

(1) 港區—第一貯木池

第一貯木池原為港務局臨時貯放原木的水域(圖3.2-9)，由於近年來進口原木短少，存放在貯木池內之原木不多，目前第一貯木池之第八區

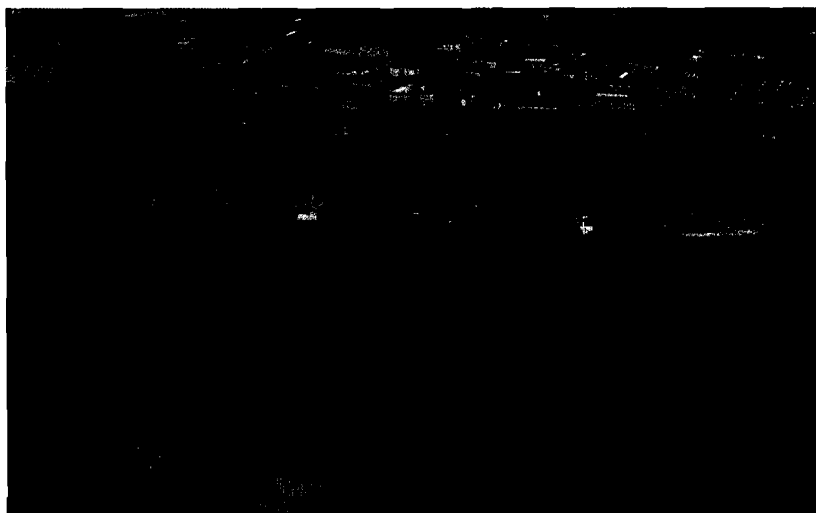


圖 3.2-9 第一貯木池及第七船渠土地使用現況圖



圖 3.2-10 第六船渠及旗后漁港土地使用現況圖

水域現已闢建為中興漁港，而第六、七區水域現正由市政府闢建漁港中，未來均以靠近海漁船為主。本分區水域偶有廢油、圾垃及廢棄物漂浮水面，環境較不理想。

(2) 相鄰市區—旗津區(南汕里)

本區後線均為漁民住宅聚落，商業活動不明顯。

• 分區13-2

(1) 港區—第七船渠

第七船渠主要提供民間修造船廠整修、待修船舶停靠之用。

(2) 相鄰市區—旗津區(南汕里)

本區後線均為漁民住宅聚落，商業活動不明顯。

14. 分區14

(1) 港區—海軍區及修造船廠

本區之碼頭線水域主要為海軍區及待修和整修中之船舶靠泊。

(2) 相鄰市區—旗津區(復興里、北汕里、實踐里)

本區主要為眷村，部份為平房式之住宅，臨街部份為商店。

15. 分區15

(1) 港區—第六船渠、旗后漁港

旗后漁港爲小型漁船靠泊區(圖3.2-10)，現由市府漁業處所派鼓山漁港管理站人員兼管之，漁業處每年均編有預算清理漁港內之污染，惟因少部分漁民及臨近住戶隨意丟棄廢棄物，故整治效果不彰。第六船渠爲造船公司承租之修造船工廠用地，後面爲港務局修造工廠。

(2) 相鄰市區—旗津區(旗下里、振興里、慈愛里)

本區屬旗津市區，商店到處林立，商業活動以海產飲食店爲主，加以第六船渠背後之旗津海岸公園，景色優美，配合對面的海產店集結區，觀光資源潛力雄厚，高雄市政府已在濱海區闢建公園散步道、停車場等公共設施，以吸引人潮，本區之都市活動已逐漸成爲觀光休憩區。

整體而言，第一船渠、第二船渠、第三船渠、鹽埕商港區及苓雅商港區係屬高雄港最早開發之處，亦即舊港區，目前主要爲提供雜貨之集散運輸及漁港停泊之用，但由於緊臨高雄市主要都市中心，港區之發展與市區都市之發展時有衝突產生。前鎮區、中島商港區及前鎮漁港與第三貨櫃中心附近主要土地使用型態爲工業區及住宅區，工業區內大多是港區關聯產業，包括漁產加工業、倉儲區、化學工廠與堆積場等。

第五貨櫃中心附近爲高雄臨海工業區，主要爲大型國營事業，如中鋼、中船等，本區爲台灣主要重工業中心。

3.2.2 土地使用活動特性

由前節港區與相鄰市區土地使用活動現況分析，茲歸納其土地使用特色如下：

1. 港市之間土地使用活動序列尺度不明顯，活動強度不一
自第一港口起，依順時針方向分析港區之活動性質(如圖3.2-11)，試圖將港市之間歸納成一規津之活動序列尺度，然礙於港市各自早期規劃之格局，致其兩者之間土地使用活動序列尺度難成體系，產生紊亂混淆之現象，如下所示：

(港區)漁業、行政、使用	→雜貨、漁業、行政、軍事使用→
(市區)住商、文教使用	→住商混合使用→
(港區)雜貨、倉儲使用	→散雜貨、水泥、石化使用→
(市區)住宅、倉庫使用	→商業住宅使用→
(港區)碼頭臨水線水城	→貨櫃、散雜貨、加工區→
(市區)工業使用	→倉儲使用→
(港區)石化、貨櫃使用	→貨櫃、漁業使用→
(市區)住宅、文教使用	→住宅、工業使用→
(港區)貨櫃中心預定地	→貨櫃使用→
(市區)工業、住宅使用	→空地→
(港區)漁業使用	→修造船舶工業使用→
(市區)住宅使用	→住宅使用→

(港區)漁業、修造船舶工業使用→軍事、修造船舶工業使用 →
(市區)住宅使用 →住宅、商業使用 →

(港區)漁業、修造船舶工業使用→

(市區)商業、住宅使用 →

2. 港區活動自成一封閉體系，各區間無法直接往來

由於港埠行政關卡重重，即便分區間毗鄰，亦無法直接由甲區進入乙區，必須藉由港區外道路、通過各分區關卡，方得抵達目的地，是故，雖港區土地為一完整地域，然各分區間係各自獨立，無直接往來之通路。

3. 港區內主要以貨櫃化活動為主，且倉棧使用率偏低。

4. 港區土地使用活動較為多樣化及複雜化，唯部份土地狹長難以有效運用，同時常發生港區用地與民宅用地混淆不清的狀況。

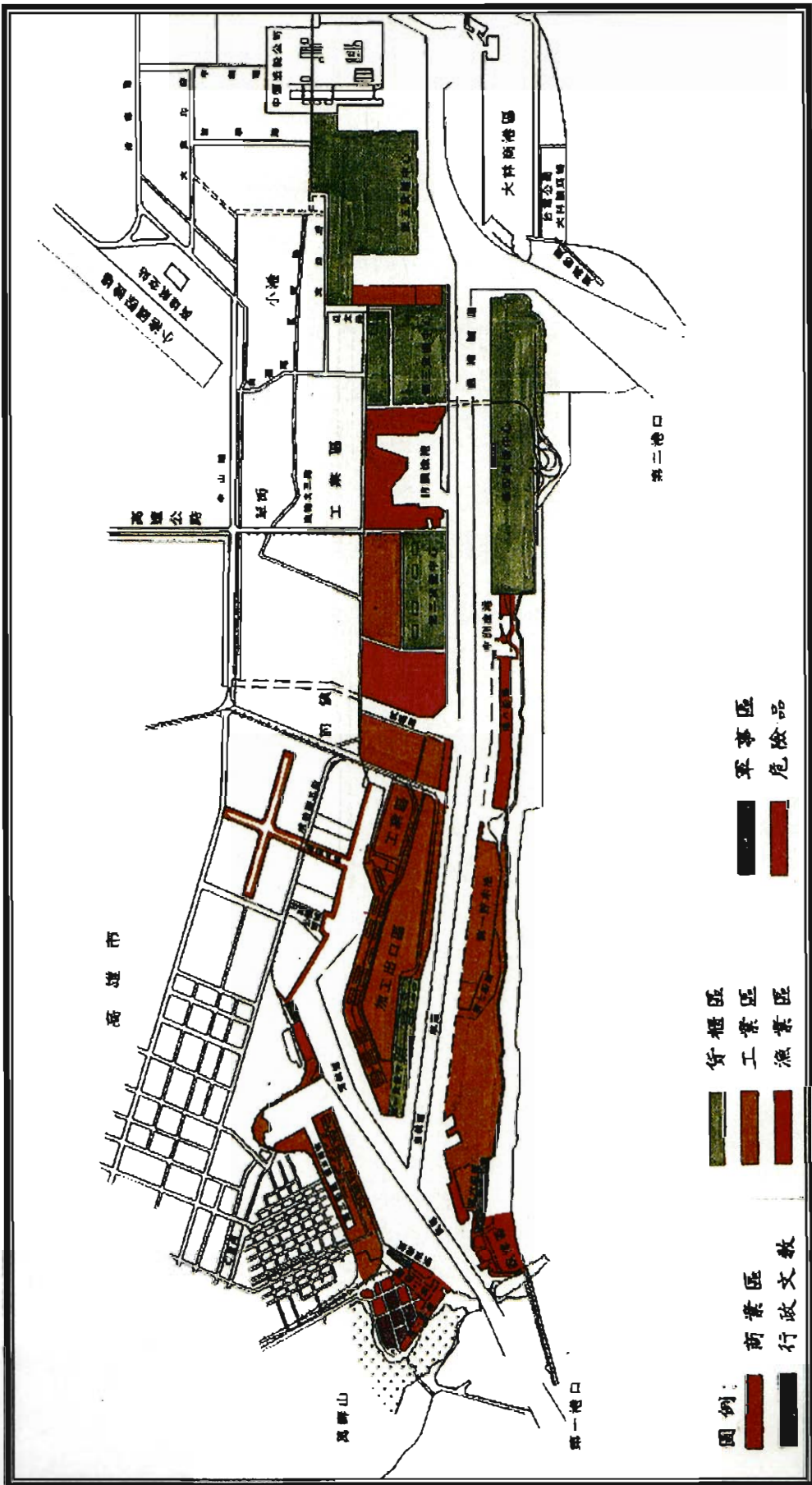


圖 3.2-11 港區土地使用活動現況示意圖

3.3 港區與相鄰市區土地使用問題探討

由前述對港市現況背景之瞭解與實地踏勘後，將其顯現出的現況問題分別加以說明，如表 3.3-1所示。

- 分區 1：哨船頭附近港區內有甚多私有地為住宅使用，造成港區用地與民宅用地混淆不清。
- 分區 2：第二船渠與相鄰市區一帶民房與港區漁獲冷藏交易活動等場所，交相混雜，導致居住環境品質低落。另外，港區與相鄰市區無適當界限加以阻隔，私有建物緊臨船渠，且有部份港區土地遭其佔用。
- 分區 3：蓬萊與鹽埕商港區與相鄰市區之空地閒置甚多，雜草叢生，且許多倉棧使用不高。
- 分區 4：苓雅商港區與相鄰市區之水泥專用碼頭對鄰近市區居民之環境影響應如何改善，以及石化油槽對鄰近居民之潛在安全威脅與視覺景觀衝擊，應如何降低。
- 分區 5：第五船渠市區工業使用廢水排放，影響鄰近港區水域環境整潔與空氣品質。
- 分區 6：中島港區與相鄰市區進出港區之重型貨車藉由鄰近市區道路所造成之環境影響應如何減輕。
- 分區 7：前鎮商港區內之中油石化儲運對鄰近居民及文教活動造成潛在安全威脅與視覺景觀衝擊。
- 分區 8：(1) 前鎮漁港環境品質問題，以及漁船經常在碼頭邊就地修理、燒焊，導致廢料隨意堆置及潛在危險性。
(2) 小港商港區進出港區之重型貨車藉由鄰近市區道路所造成之交通衝擊問題。

表 3.3-1 高雄港與相鄰市區土地使用問題探討

土地使 用分區	港 區	相 鄰 市 區	問 題 說 明
1	1. 鼓山第一漁港：小型 2. 漁船泊口	大日其 部用間 份雜 民貨 宅商 聚落， 落混， 雜	港務局用地與民宅 用地不清
2	1. 鼓山第二漁港 2. 海軍新碼頭 3. 海軍新碼頭 4. 海軍新碼頭 5. 海軍新碼頭 6. 海軍新碼頭 7. 海軍新碼頭	主區舊店區 要，建，商 鼓大物往來 山多及外中 區為小則心 之傳統雜貨 業老貨山	民藏交住 房交相環 與易混境 港活雜品 區動，質 漁等導低 獲場致落 冷所居
3	1. 取船碼頭與雜貨碼頭 2. (淺水碼頭) 存魚粉腥 3. 倉棧，國內及國際貨運航 4. 有線，狹窄，動線不佳擁 5. 面，積港區作業紊亂、	臨港鐵路相台為地 糖，倉庫，較相空庫 空住宅人少倉 地地人管理	空草棧 地叢生 閒置，不 甚且高 多許。 ，多 雜倉
4	1. 部散及染之給土運有 2. 軍貨化學品及頭面狹長，較難 3. 用、品安區頭積狹長，較難 4. 碼頭、油等爭 5. 碼頭、油等爭	商立及 業，透 大包天 樓括住 、住宅 住宅林 宅大	水近影石民與 泥市響化之視 專區應油潛覺 用居如槽在景 碼頭之改鄰全衡 對環善近威擊 鄰境。居脅。
5	1. 僅面區台非用 2. 擴積域肥作 3. 有，碼而無倉乙座泊之 4. 線倉儲之 5. 水裝卸	臨海水人域線後為公 、工私區工廠，主宅台 區業為輔本區及 機位於本區	市排域品 區放環質 工，境。 業影整 使響潔 用港與 污區空 水水氣
6	1. 獨市主危雜第， 2. 立相要險貨一可 3. 於港區，不與都 4. 港區，不與都 5. 港區，不與都	鄰近地，區為貨種儲 放場，建物老舊 鄰近地，區為貨種儲 放場，建物老舊	進車路響 出藉所。 港由造 區鄰成 之近之 重市環 型區境 貨道影

分區 9：大仁商港區進出港區之重型貨車藉由鄰近市區道路行駛，對相鄰市區之住宅造成噪音、安全上之影響。

分區10：中興商港區因與市區部份並無密切連接，故尚無發生問題。

分區11：中洲漁港部份偶有垃圾、廢油造成環境較不理想。

分區12：第八船渠之修造船廠作業所產生之噪音影響相鄰市區之居住品質。

分區13：(1) 第一貯木池環境較不理想，部份地區偶有垃圾、廢棄物造成環境品質問題。

(2) 第七船渠修造船廠噪音問題。

分區14：修造船廠作業所產生之噪音影響鄰近居民之居住品質。

分區15：第六船渠旗后漁港環境較不理想，影響觀瞻及相鄰市區整體景觀。

第四章 港區土地與相鄰市區土地使用相容性分析

根據前一章節對於港市現況分析與問題探討後，初步瞭解其根本問題乃在於不同的土地使用分區之相容性，意即港市之間單一活動對它種活動是否造成外部不經濟的現象產生，此等現象可藉由相容性分析結果探究其不相容程度，並據此研擬可行的改善策略，以減輕其不相容程度；然而，目前土地使用相容性之基礎研究仍甚缺乏，僅於土地使用分區管制相關規定中將一般土地使用活動予以分組，以管制地區之土地使用類型，且高雄市目前亦未訂定各類土地使用分組，僅採一般列舉式管制措施，是故，相容性之評估標準尚欠缺客觀、一致性的準則，容易造成眾說紛云的現象。因此本章的重點乃在探討研究土地使用活動相容性準則的訂定，以及港市相容性之評估，期使本研究結果能更客觀合理，並提供未來台灣地區國際港埠相容性問題之參考依據。

以下就土地使用相容性分析之涵意、相關案例之引介、相容性評估準則之確立，以及港市土地使用相容性評估結果分別加以說明。

4.1 土地使用相容性分析之涵意

一、相容性分析之定義與評估等級

首先本研究參考相關案例研究，將相容性分析做一嚴謹之定義，並探討一般相容性評估等級與應用，以爲後續研究之參考。

1. 相容性分析之定義：本研究對於相容性分析之定義係探討不同活動間之互動影響，所衍生外部經濟效果之程度，而予以適當的改善或維持稱之。而所謂相容性可從兩個方面來解釋，其一是從正面的互動影響效果，即不同活動相鄰設立而產生地方聚集經濟效果者，另一則是從負面的互動影響效果，即不同活動相鄰設立而產生外部性不經濟效果者。而不相容活動所產生的外部性不經濟效果包括：

- | | |
|---------------|-----------|
| (1) 噪音 | (7) 交通擁擠 |
| (2) 空氣污染 | (8) 不雅景觀 |
| (3) 放射性災害 | (9) 衛生 |
| (4) 高溫強光 | (10) 治安 |
| (5) 可燃性及爆炸性危險 | (11) 文化衝擊 |
| (6) 水污染 | (12) 居民習慣 |

2. 相容性評估等級：根據上述對相容性分析之定義，可將相容性評估等級劃分為四個等級，分別說明如下：

- 相容：不同活動設立在一起而不互相干擾，且均可以相鄰設立而不產生外部不經濟效果者。
- 部份相容：不同活動組中，大部份細分項是彼此相容的，其他少部份則可在一起，也可不在一起。
- 部份不相容：不同活動組中，大部分細分項是不相容的，其他少部分則可在一起，也可不在一起。

- 不相容：表示不同使用組中之活動，均因設立在一起而產生外部性不經濟效果者，故不宜同時設立。

二、相容性分析之應用

根據前述對相容性評估等級之劃分，分別說明其一般應用策略或方向，如表4.1-1所示，並說明如下：

1. 相容(強化使用)：針對不同活動設立在一起而不產生外部不經濟效果者，予以加強合作維持或引入。
2. 部份相容(管理使用)：針對不同活動組中部份細分項是彼此相容的，其他部份則可予以誘導方式促進經濟效果。
3. 部份不相容(設計使用)：針對不同活動組中，部份細分項是不相容的活動予以工程設計或管制處理。
4. 不相容(計畫使用)：針對不同使用組中之活動，可能因設立在一起而產生外部性的不經濟效果者，予以必要的土地使用調整。

三、相容性分析考慮因素

本研究參酌以往對土地使用活動特性之相關研究，針對不同活動相容性的研究調查，除作必要的基本資料分析外，另比較不同地區活動特性的差異，同時以居民親身體驗作為基礎，結合空間區位關係，研擬土地使用相容性的準則。其考慮的因素主要可分為下列四大項：

表 4.1-1 相容性分析之應用

評估等級	評估說明	應用手段
相 容	不同活動設立在一起而不互相干擾，且均可以相鄰設立而不產生外部不經濟效果者。	發展、強化維持
部 份 相 容	不同活動組中大部份細分項是彼此相容的，其他少部份則可在一起，也可不在一起。	誘導、管理
部 份 不 相 容	不同活動組中，大部分細分項是不相容的，其他少部分則可在一起，也可不在一起。	工程設計或管制
不 相 容	表示不同使用組中之活動，均因設立在一起而產生外部性不經濟效果者，故不宜同時設立。	計畫性調整

1. 環境影響

由於港區各碼頭之使用與活動特性不盡相同，因此對鄰近市區環境產生影響亦不相同，主要考慮環境影響因素為空氣污染、噪音、水污染及景觀等。

2. 交通衝擊

由於高雄港為主要貨櫃進出口之港口，再加上港區許多石化、重工業區，使得港區衍生龐大貨運車流，又港區之聯外道路以通過市區為主，以致尖峰時刻對鄰近市區產生交通擁塞之不良影響，因此有關交通衝擊影響因素亦為訂定土地活動相容性準則之考慮要素之一。

3. 居民心理感受

如前面所述，針對港區土地與相鄰市區土地不同活動特性的差異與相容性之準則訂定，必須以居民親身體驗作為基礎，因此有關居民心理感受程度亦為考慮因素重點之一，心理感受主要包括居民對居住品質、居住安全之感受。

4. 地區發展之影響

由於高雄市之都市發展區域緊臨高雄港，二者之間土地使用混合程度相當高，同時部份港區緊臨高雄市高密度商業發展區，造成市區都市發展之阻隔，影響相鄰市區之經濟發展，甚至鄰近地區地價的滑落等因素，此等因素亦列入本研究考量訂定土地使用活動相容性準則相關考慮因素之一。

4.2 相關案例引介

一、高雄市工業發展與區位檢討規劃(高雄市政府工務局，76年10月)

該計畫主要為改善都市環境品質、促進都市發展，以檢討高雄市工業區區位，研擬未來工業發展計畫。其中，於『工業區位評估指標擬定』與『各工業區發展建議』之分析中，已具有探討土地使用相容性之基本內涵，茲說明如下：

1. 工業區位評估指標擬定

高雄市工業區位之評估指標，包括：

(1) 自然條件

①風向

工業的區位須與風向配合，如會排放黑煙或廢氣的工廠，其區位不宜在住宅的上風帶，以避免風向擴大污染範圍，殃及下風帶居民，破壞環境品質。

②河域

河流具有供水與排水的功用，且可以保持良好視覺景觀。若工廠設於河流兩旁，廠商會貪一時之便，逕行將工業廢水排放於河流中，使河水受到污染，產生惡臭，嚴重破壞景觀。故河流兩旁，尤其河流上源地帶應盡量避免設置工業區。

(2) 土地使用

①工業區內

政府有計畫的發展工業，故將工業分成特種工業、甲種工業、乙種工業三種，來限制各工業區內工廠應適合作某種工業使用；而政府有些政策也不能使廠商利於遵循，使廠商無法配合政府政策，以致影響整體工業發展。

②工業區外

工廠照理應在政府所劃定工業區內從事生產，以避免干擾其他土地使用都市活動。但有些違章工廠沒有經過政府許可，擅自在工業區外設廠，甚至逕行在住宅區內從事生產，而妨礙附近居民的安寧。因此，爲了維護公共利益，此類違章工廠應加以適當處置。

(3) 原料

各種工業所需之原料不同，故其所選擇的區位也會不同。依照韋伯理論，生產所需原料若爲特殊物質或原料笨重者，則工廠應設於原料產地。若原料或燃料須來自國外，則爲節省運輸費用，工廠應盡量靠近港口設立。

(4) 公害

根據高雄市環保局所提供之高雄市污染性工廠資料，分成空氣污染與水污染兩類如下：

①空氣污染

以金屬基本業、化學材料業、木竹製品業、非金屬礦物業、石油及煤製品業等佔大多數。因這類工廠在從事生產時會排放煙塵或廢氣，若沒有設置空氣污染防治設施，或防治設施不佳，便會造成空氣污染而漫延至工廠附近的地區，影響居民居住環境品質。

②水污染

以食品業、化學材料業、金屬製品業、金屬基本業佔大多數。因這類工廠用水量較大，其工業廢水常含有化學物，若沒有經過適當處理，直接排入河道中，便會造成水污染。不但河中生物無法生存，且會使水起化學變化，甚至產生惡臭。

除此以外，工廠之閃光、惡臭、震動和噪音的資料亦應重視。

(5) 都市安全

將生產時之易燃、易爆與易毒氣外洩的工廠分成六類，分別為①生產氧氣②生產乙炔③生產氯乙烯、二氯乙烷④生產甲醇、異丙醇、丙酮⑤生產液化石油氣、⑥液化石油氣分裝場。

上述六類工廠在生產時隱藏突發的危險性，應考慮儘量遠離人多的地方設立，尤其應避免設立於住宅

區附近。否則，一旦這些工廠生產時一時疏忽而發生意外，必會危害到附近居民，其傷害與損失的嚴重性將是可以預期的。

(6) 交通

交通是工廠設廠所考慮的重要因素之一，交通愈方便，愈能縮短原料或產品的運輸時間，減少運輸成本，而獲得高的利潤。由於每個廠商生產的產品不同，原料來源與銷售市場亦有不同，故其對交通運具的選擇便有差異。

2. 各工業區位發展建議分析

對於各工業區位之檢討，主要由下列幾項實質發展現況，進行分析後，研提發展建議：

- (1) 工業區現況位置
- (2) 計畫面積
- (3) 工業區發展程度(使用率)
- (4) 製造業特性
- (5) 周圍道路現況
- (6) 分區與周圍環境之關係(土地使用計劃與現況)
- (7) 分區之主要污染源
- (8) 國家政策

二、相容的土地混合使用管制辦法之研究—以高雄市為例（李永展，台大土研所碩論，72年6月）

一套完整的土地使用管制規則內容包括：土地使用分區之劃定、土地使用性質之規定、建築容積管制規定、不合分區使用規定之處理及其他有關之規定等。該研究主要為探討前二項之基礎研究。其認為合理的土地混合使用型態，應該將所有土地使用分為兩大類型，即特別使用及一般使用。特別使用乃指某些設施(或機能)，其本身或具聚集或規模因素者，或能產生極大的外部效果者，或服務對象遍及全市居民者，或為大型公共設施、國防治安設施等，均不宜和一般使用(包括居住使用)混合在一起，而應基於全市整體的觀點予以分區規劃，這些特別使用所占有的空間，便劃定為特別使用區。除去特別使用以外之使用，稱為一般使用，其或由於作業規模、服務對象較小，或由於產生之外部效果較小，或不具聚集、規模因素，而允許在某種條件下互相混合。而該研究所指土地混合使用係針對一般使用性質作合理之混合使用而言。茲要述其與本計畫相關之內容：

1. 居民環境滿意度評估指標：

該研究在進行相容性的土地混合使用分組時，曾從事居民問卷調查，其認為影響居住環境之外部效果較直接的因素有五項：

- (1) 空氣品質
- (2) 噪音
- (3) 周圍道路(安全感、寬度)

(4) 環境衛生

(5) 居住密度

2. 產業外部效果分析

調查得產業外部效果影響較嚴重之產業包括：冷凍食品、金屬物熔接、化學原料及其製品、廢金屬料及廢車場、洗車、商場、批發店、冷藏庫、殯儀館、貨櫃運輸公司辦事處、影印晒圖等。

3. 相容的土地使用組別之劃定

探討內容主要為劃分『商業服務範圍』，其劃分相容土地使用組別主要乃利用系統分析之方法，其步驟為：

- (1) 劃分商業分組大類：依外部效果、服務範圍及服務機能分為兩類：一般商業設施及主要商業設施。另依服務等級(機能)則可分成全市型、社區型及鄰里型三者。
- (2) 細分類合併歸類：以服務範圍及服務等級之異同予以合併歸類，共分成日用品零售店、中級品零售店、高級品零售店等14小類。
- (3) 排除不相容類組：依前述產業外部效果評價分析結果，管制具外部負效果之商業組別。

最後，其相容的土地混合管制為，同一服務機能(等級)分區所允許的使用以同一服務機能(等級)之土地使用為原則，但對於具有外部負效果的使用組則予管制。

4. 土地混合使用機能分區之劃定

土地混合使用機能分區劃定之目的，主要在消除傳統土地使用分區任意劃定及無法反應都市發展現象之缺失，而劃定機能分區之優點可以和都市機能與都市發展密切配合，藉以釐清不相容使用活動的種類，以進一步管制其使用，其步驟為：

(1) 各類土地使用佔有率

乃每街廓之土地使用單元佔有率，即每種土地使用單元佔該街廓所有土地使用單元總數之百分比，且以一、二樓作為街廓土地混合使用機能之探討對象。

(2) 土地使用混合程度

街廓內各種相鄰使用單元間之鄰接次數加總作為分母，而以每街廓內『混合使用』單元之權數加總為分子，即可求得每一街廓中土地使用混合之程度。

(3) 土地混合使用機能分區之制定

共分成全市型商業機能區、社區型商業機能區、鄰里型商業機能區及居住區四類。其劃分標準係根據土地使用佔有率、混合程度及服務機能三者為主。

5. 相容的土地混合使用管制原則

只針對不相容的土地使用單元予以管制，至於同一機能分區中各種相容使用區位則由市場機能決定，

若其機能改變時(如商業使用佔有率提高或降低)，亦容許其適時彈性調整其機能等級。

三、台肥公司南港廠區基地土地使用與區內、外交通運輸系統改善規劃研究及相關都市計畫修改建議方案之規劃研究（台肥公司，80年9月）

該計畫中之相容性分析主要係針對第二世貿中心及軟體工業園區引入後之活動進行相容性分析。其主要係研擬不同活動間的相容性評估準則，並據以分析計畫區內的活動相容性，以及引入活動與附近地區活動之相容性，最後並提出計畫區未來土地使用變更的調整建議。茲分述其與本計畫較相關之內容如下：

1. 相容性評估準則之建立

依據各種不同活動相互間所可能產生的衝擊，該研究研擬的相容性評估準則如下：

- (1) 相容：兩種不同活動可設立在一起而不互相干擾，甚至可以相鄰設立而產生地方聚集經濟效果者。
- (2) 部分相容：兩種不同活動組中部分細分項是彼此相容的，其他部分則可在一起，也可不在一起。
- (3) 部分不相容：兩種不同活動組中，部分細分項是不相容的，其他部份則可在一起，也可不在一起。
- (4) 不相容：表示兩種不同使用組中之活動，可能因設立在一起產生外部性的不經濟效果者，故不宜同時設立。

2. 計畫區內引入活動與鄰近地區活動之相性分析

計畫區所引入之活動與附近地區活動作相容性分析，其步驟為：

- (1) 界定計畫區內活動項目
- (2) 界定計畫區外之活動項目
- (3) 相容性評估分析：除考慮不相容的影響因素外（如前述），係透過專家集體討論評估而獲致之結果，請參見附表1。

四、廿一世紀的港口與港口開發之理念(日本運輸省港灣局)

該研究在港口空間之管理研究上有值得本研究參考借鏡之處，說明如下：

在港口空間中之水域謂之『港口區域』，陸域謂之『臨港地區』，而在港口主管機關所指定之港區界線內鄰接於港口區域則謂之『港口鄰接區域』，爲了港口適當的管理、營運計，對這些區域的空間必需以法規來加以管制。在港口再開發時亦均需依法辦理，其內容以符合綜合性港口空間的規劃目的爲目標，茲概述如下：

1. 港口區域及港口鄰接區域

港口區域是以該經濟水域確爲港口整體的管理、營運上所需之最小限度的區域加以制定者。港口鄰接區域則是港口區域以外爲了該港口區域及港口鄰接區域等範圍在保安需求上所指定之地區。在這些區域內之水域或公用空地之佔用、砂土之採取、其設施之興建或改建均須加以明文規定，其他自水線 20m 以內之

結構物的興建或改建等，尤其包括在港口區域內之水域自其上空100m高的區域至水下 60m深之區域內，均需經過該港口主管機關之同意。

2. 臨港地區

爲使港口能圓滿的管理營運計，臨港地區必需與港口地區形成具有一整體功能的陸域，爲求圓滿達成港口諸項活動，並確保港口功能計，須依港口主管機關所擬定的規定來執行。臨港地區原則上須加以分區，在臨港地區被分區的地區上，爲求港口適當的管理營運計與一般的市區地有別，須以獨特的規定來執行，而非以建築技術規則在用途地區上所規定之建築用途來處理，而須依商港法及地方公共之用途規定來處理。從謀求創造綜合性港口空間的觀點上而言，應適當的在各種多元化地區將建築可能之設施範圍加以擴大，同時亦應將特別地區的制度加以納入。以使此特定地區須與某些地區作一整體規劃時，可就其個別的建築，在主管機關就整體設施上加以積極的全面規劃出其相關位置，以利作爲特定港口開發地區之『開發規劃指南』。臨港地區之分區可包括：

- (1) 商業區：以旅客或一般貨物處理爲目的之區域。
- (2) 特殊貨物港區：以煤炭、礦石及其他大量散貨處理爲目的之區。

(3) 工業港區：以設置工廠及其他工業用設施為目的之區域。

(4) 鐵路連絡港區：以鐵路與船舶聯繫接駁為目的之區域。

(5) 漁港區：以水產物處理及漁船停泊為目的之區域。

(6) 燃料供給港區：辦理船舶用燃料及供給為目的之區域。

(7) 危險品港區：以處理爆炸物及其他危險品為目的之區域。

(8) 遊艇碼頭區：供作運動或娛樂用的遊艇、汽艇等使用為目的之區域。

(9) 景觀保健區：以規劃景觀同時謀求增進港灣關係者的保健為目的之區域。

4.3 土地使用相容性評估準則之確立

4.3.1 土地使用活動分類

一、土地使用活動分類之意義：

土地使用現況資料乃為正確描述各種土地使用情形，以為現況之了解與未來規劃之依據。分類系統則係為簡化資料，便於土地用管制之規劃。故本研究於進行土地使用相容性分析之前，應將各種性相似、相關或外部效果類似之土地使用活動予以歸類。

劃分土地使用活動類別除考慮土地及空間使用之因素外，還必須考慮當地之自然環境、社會文化、政治及公共利益等因素，故分類系統必須具有下列特性：

1. 調和性

分類系統應與都市計畫及土地使用計畫配合。

2. 可用性

分類系統應具有彈性，以反應都市發展之變化，並滿足各種不同使用目的之需求。

3. 正確性

對全市之土地使用描述應確可信。

4. 包容性

分類系統應具包容性，以便涵蓋都市內所有可能之各種土地使用活動。

5. 分析性(比較性)

分類系統應能比較同一都市內各個不同地區之土地使用型態之異同，亦可用以比較各個不同都市或區域之土地使用型態之異同。

6. 經濟性

分類系統之建立，在考慮彈性、正確性及包容性之同時，尚須追求分類工作及所需費用之極小化。

二、土地使用活動分類依據

一般土地使用活動分類之方法可採『使用性質』分類，亦可採『活動系統』分類，或兩者並用。本研究特採兩者並用之分類方式。

為便於土地使用相容性分析之進行，本研究之土地使用活動分類系統遵循下列各原則：

- 分類應包含所有各種土地使用。
- 分類應有明確之定義與區分。
- 分類系統應易於了解使用及操作。

在進行土地使用活動分類之前，由於港區與相鄰市區之港埠用地與都市計畫土地使用分區已定，故先依照這些分區使用再參考台北市及高雄市土地使用分區管制規則之使用編組，因而構成了港區與相鄰市區之活動使用組。接著，將土地使用現況調查之土地使用類別資料，依照上述之分類標準，分別歸納入各種活動使用組中。

1. 高雄市土地使用活動使用組別

針對高雄市土地使用現況，在考慮上述條件後，本研究將高雄市土地使用活動系統分為33類（參見附表2），並說明如下：

(1) 住宅

住宅使用之土地，包括建築基地、前後院、側院及附屬住宅使用之空地，眷村住宅亦屬之，但不包括軍中營舍、學校、機關、公共事業用地或工業用地範圍內之單身宿舍、眷屬舍及學生宿舍。細分時並考慮住宅類型、住宅層數、建築密度及居住單位之基地面積等。

(2) 商業設施

供商業及服務設施使用之一切土地。分為一般商業設施及主要商業設施兩大類。分類時，須考慮服務機能、服務等級、外部效果及營業或作業空間之需求。

(3) 工業設施

分為輕工業設施、一般製造業設施以及特殊製造業設施。按其外部效果、作業標準、工廠規模而分類。

(4) 公共設施

分為一般型公共設施及全市型公共設施兩大類。前者服務範圍屬鄰里型；後者則社區型或全市型。

(5) 運輸倉儲設施

高雄市爲一港口都市，擁有相當多之運輸倉儲設施，所以特地另歸爲一類。舉凡鐵路、公路、飛機場、車站、停車場等歸併爲交通運輸設施；另倉庫及貨物處理場，則歸爲倉儲設施。

2. 高雄港土地使用活動使用組別

針對高雄港土地使用現況及未來計畫，在考慮分類原則後，本研究將高雄港土地使用活動系統分爲19類(參見附表3)，並說明如下：

(1) 倉儲堆置

港區倉儲堆置作業使用之土地，其分類細項包括倉庫、通棧、露天堆置場(一般散雜貨、大宗散貨)等作業之土地使用，細分時乃考慮作業特性、外部效果等特性分組。

(2) 漁業設施

港區漁業設施使用之土地，其使用組包括漁獲冷藏、漁市批發、漁港區等設施之土地使用，細分時按其外部效果、作業空間特性分組。

(3) 工業設施

港區工業設施使用之土地，其使用組包括船舶修造、廢料處理、公害輕微之工業、公害較重之工業、公害嚴重之工業等設施之土地使

用，細分時需根據其外部效果、作業特性、工廠規模而分類。

(4) 貨物裝卸

港區貨物卸設施使用之土地，其使用組包括貨櫃裝卸、散雜貨裝卸等設施之土地使用，細分時則再根據各項裝卸作業特性、產生之外部效果、貨物種類而分類。

(5) 專用區

港區專用區使用之土地，其使用組包括軍事區、遊憩區、物流配銷區等設施之土地使用，細分時則依其外部效果、作業特性而分類。

(6) 貨物陸運

港區貨物陸運設施使用之土地，其使用組包括鐵路運輸、貨櫃陸運、散雜貨陸運等設施之土地使用，細分時則依運輸型式、外部效果、輸運貨物作業特性而分類。

4.3.2 土地使用相容性評估準則之建立

有關土地使用相容性評估準則，事實上目前並無港市間可用的標準，因此，本研究將針對高雄港與鄰近市區土地使用及其活動特性可能產生之外部效果，參考高雄市土地使用管制規劃草案、台北市土地使用分區管制規則及相關案例，據以建立本研究土地使用活動相容性評估準則。期間並透過

專家學者的問卷諮詢，以及多次與實務單位舉行之研討會等過程所獲得之意見，經由本研究以群體討論之方式詳細修定之，以利不僅只用於本研究上，進而亦可提供其它港市間發展之參考。

依據各種不同活動相互間所可能產生的影響，並參考相關案例以及4.1 節相容性分析與評估等級研擬本研究的相容性評估標準如下：

1. 相容等級：港區與相鄰市區不同活動設立在一起而不互相干擾，且均可以相鄰設立而不產生外部不經濟效果者。亦即考慮其規模與距離影響效果後，各項活動為相容。
2. 部分相容等級：港區與相鄰市區不同活動組中大部份細分項是彼此相容的，其他則可在一起，也可不在一起。亦即考慮其規模與距離影響效果後，各項活動大部份為相容或部份相容，少部份為部份不相容之活動。
3. 部分不相容等級：港區與相鄰市區不同活動組中，大部分細分項是部份不相容或不相容的，其他則可在一起，也可不在一起。亦即考慮其規模與距離影響效果後，大部份活動為部份不相容或不相容，少部份為部份相容或相容。

4. 不相容等級：港區與相鄰市區不同活動中全部會有因設立在一起而產生外部性不經濟效果者，故不宜同時設立。亦即考慮其規模與距離影響效果後，各項活動均為不相容。

基於上述的評估標準，同時加上本研究就高雄港市相鄰地區土地使用現場之瞭解，乃針對港區及市區之各項可能活動彼此間之影響狀況，並參考高雄市及台北市土地使用管制規則及相關案例訂定土地使用相容性評估準則如表 4.3-1所示，舉例說明如下：

1. 港區『倉儲漁獲作業』與相鄰市區『住宅文教設施』部份：
 - (1) 『倉儲堆置活動』與相鄰市區之活動大都『部分不相容』。
 - (2) 『漁獲冷藏活動』與相鄰市區之活動大部份為『部分不相容』使用。
 - (3) 『漁市批發活動』與相鄰市區活動大部分為『部分不相容』使用。
2. 港區『工業作業區』與相鄰市區『住宅文教設施』部份：
 - (1) 『船舶修造活動』與相鄰市區活動大部分為『部分不相容』使用。
 - (2) 『廢料處理活動』與相鄰市區活動大部分為『部分不相容』使用。
 - (3) 『公害輕微之工業』與相鄰市區活動大部分為『不相容』。

表 4.3-1 高雄港區與相鄰都市區土地使用相容性評估準則

港區作業 市區土地使用	倉儲堆置區	漁獲冷藏區	漁市批發區	船舶修造區	廢料處理區	公害輕微工業區	公害較重工業區	公害嚴重工業區	軍事區	漁港區	客運運送區	貨運裝卸區	散裝貨裝卸區	行政公務區	遊憩區	物流配銷區	鐵路運輸	貨櫃陸運	散裝貨陸運
住宅	△	△	×	△	×	△	×	×	□	△	○	×	×	○	○	△	△	△	△
教育設施	△	△	×	×	×	×	×	×	□	△	○	×	×	○	○	□	△	△	△
社區遊憩設施	△	△	×	△	×	△	△	×	□	□	○	△	△	○	○	□	△	△	△
社區通訊設施	○	○	□	□	□	△	△	×	□	□	○	□	□	○	○	○	○	□	□
社區安全設施	○	○	○	○	□	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
大型遊憩設施	△	△	△	△	△	△	△	×	□	□	○	△	△	○	○	□	△	△	△
公用事業設施	○	○	○	○	□	△	△	×	□	□	○	□	□	○	□	□	□	□	□
公務機關	△	△	△	△	□	△	△	△	□	□	○	□	□	○	○	□	□	□	□
文教設施	△	△	×	×	×	×	×	×	□	△	○	×	×	○	○	□	△	△	△
自由職業事務所	□	□	□	△	△	×	×	×	□	□	○	△	△	○	○	□	□	□	□
農業及農業建築	□	□	□	△	△	×	×	×	□	□	○	□	□	○	□	□	□	□	□
衛生及福利設施	△	△	△	△	△	×	×	×	□	□	○	△	△	○	○	□	□	□	△
日常用品零售業	□	□	□	□	△	×	×	×	□	□	○	□	□	○	○	○	□	□	□
市場	□	□	○	□	△	×	×	×	□	□	○	□	□	○	□	○	□	□	□
日常服務業	△	△	△	□	△	×	×	×	□	□	○	□	□	○	□	□	□	□	□
金融機構	△	△	△	△	△	△	△	×	□	□	○	□	□	○	○	□	□	□	□
宗祠及宗教建築	△	△	△	△	△	×	×	×	□	□	○	□	□	○	○	□	□	□	□
一般零售業	□	□	□	□	△	×	×	×	□	□	○	□	□	○	○	○	□	□	□
一般服務業	△	△	△	△	△	×	×	×	□	□	○	□	□	○	□	□	□	□	□
一般事務所	△	△	△	△	△	×	×	×	□	□	○	□	□	○	□	□	□	□	□
旅遊及運輸服務業	□	□	□	□	□	△	△	×	□	□	○	□	□	○	○	○	○	□	□
旅社	△	△	△	△	×	×	×	×	□	□	○	×	×	○	○	□	△	△	△
特種零售業	□	□	□	□	△	×	×	×	□	□	○	□	□	○	□	○	□	□	□
修理服務業	△	△	□	○	□	△	△	×	□	□	○	□	□	○	□	□	□	□	□
娛樂健身服務業	△	△	□	□	△	×	×	×	□	□	○	□	□	○	○	□	□	□	□
特定服務業	△	△	□	□	△	×	×	×	□	□	○	□	□	○	□	□	□	□	□
殯葬服務業	△	△	□	□	△	×	×	×	□	□	○	□	□	○	△	□	□	□	□
一般批發業	△	△	□	□	△	×	×	×	□	□	○	□	□	○	□	□	□	□	□
倉儲業	○	○	○	□	△	△	△	×	□	□	○	○	○	○	△	○	○	○	○
施工機料及廢料堆置或處理	○	○	□	○	○	△	△	×	□	△	△	□	□	○	△	□	□	○	○
公害輕微之工業	△	△	△	□	△	○	△	×	△	△	□	□	□	△	△	□	○	○	○
公害較重之工業	△	△	△	□	□	△	○	×	×	×	□	□	□	△	×	△	○	○	○
公害嚴重工業	×	×	×	×	○	×	×	○	×	×	×	□	□	×	×	△	○	○	○

註：1. ○代表相容、□代表部份相容、△代表部份不相容、×代表不相容
2. 參考"台北市土地使用分區管制規則"及"高雄市土地使用管制規則草案"

(4) 『公害較重之工業』與相鄰市區活動大部分為『不相容』。

(5) 『公害嚴重之工業』與相鄰市區活動大部分為『不相容』。

3. 港區『客貨運輸作業』與相鄰市區『住宅文教設施』部份：

(1) 『貨櫃與散雜貨裝卸』與相鄰市區活動大部分為『部份不相容』。

(2) 『客運及行政公務』與相鄰市區活動大部分為『相容』。

4.4 港區與相鄰市區土地使用相容性區位評估

4.4.1 評估程序說明

港區與相鄰市區土地使用活動之相容性評估，其評估程序如圖4.4-1 所示，並說明如下：

1. 研究範圍確定

確定港區與相鄰市區之研究範圍，並將其劃分為較小單元(分區)。

2. 土地使用現況調查

蒐集、調查土地使用現況資料，包括活動種類、分佈及區位。

3. 界定活動項目

依據土地使用調查資料，將各分區之土地使用，分別依港市活動使用組別分類表，界定其活動項目與使用組別。

4. 評估準則表

依各分區界定之土地使用組別，透過已建立之相容性評估準則表，分別建立各分區之相容性評估矩陣。

5. 評估指標量化轉換

將各分區之相容性評估矩陣以量化指標轉換其評估等級。

6. 空間量權重

將各分區之主要活動區位，以其中心點於圖上量測空間特性如面積、距離等資料輸入，做為進行相容性評估之中各活動之間評估權重。

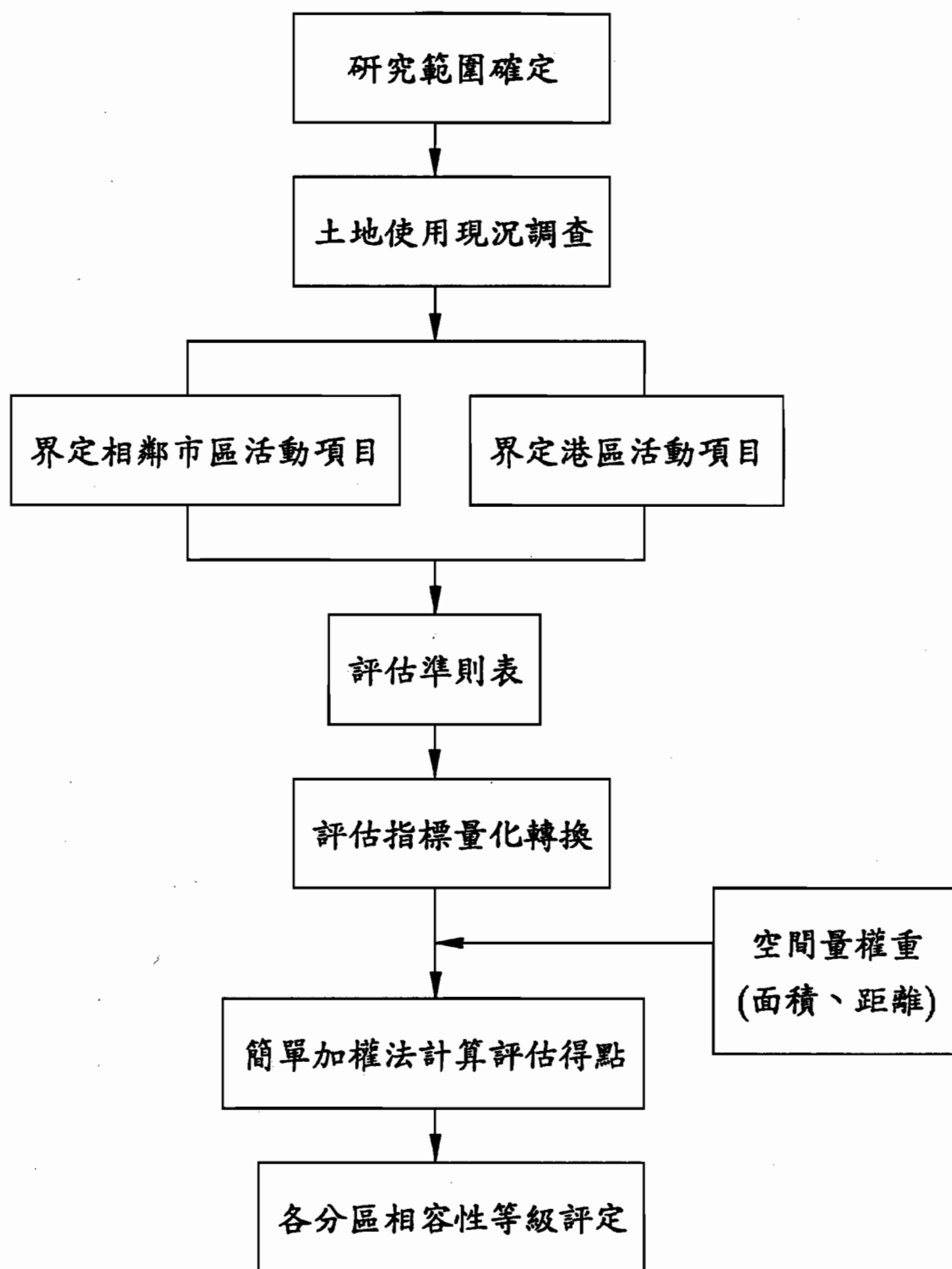


圖 4.4-1 相容性評估程序

7. 簡單加權法計算評估得點

應用簡單加權法(Simple Weighted Method)將各分區量化後之評估矩陣及空間量權重綜合計算其評估得點。

8. 各分區相容性等級評定

依據相容性評估等級，將各分區加權後之評估得點，採四等分法分別評定各分區之相容性等級。

4.4.2 各分區相容性評估結果

根據前節之相容性評估表及各評估等級之定義，分別針對規劃範圍內之15個分區進行相容性評估。評估結果詳如表4.4-1所示，整體而言，高雄港區與相鄰市區土地使用相容性評估結果大多為相容及部份相容，唯其中港區與相鄰市區仍存在部份活動為部份不相容，必須審慎考慮其潛在影響。另外，第4及第8-1分區為部份不相容，其中第4分區之土地使用活動包括港區與相鄰市區部份，港區活動主要包括倉儲堆置、公害較重工業、軍事區、鐵路運輸、散雜貨裝卸、散雜貨陸運、行政公務等，相鄰市區活動主要包括住宅、社區遊憩設施、自由職業事務所、日常用品零售業、日常服務業、一般零售業、一般服務業、一般事務所、旅社、修理服務業、娛樂健身服務業等，並經由評估準則共有21個活動為部份不相容，9個活動為不相容，佔所有活動比例甚高，且考量其規模與距離因素後，整體而言影響甚大，因此本分區評定為『部份不相容』。其主要原因乃港區水泥槽、油槽等公害較重工業對相鄰市區活動大多為不相容，因此評估結果

表 4.4-1 高雄港區與相鄰市區土地使用相容性評估

分區	港區活動	相鄰市區活動	評估說明	評估得點	評估結果
1	漁港區、行政公務	住宅、公務機關、文教設施、日常用品零售業市場、日常服務業、一般零售業、旅社、修理服務業	兩者活動大多為部份相容 其中港區之漁港區，以及相鄰市區之住宅、文教設施為部份不相容，必須審慎考慮其潛在影響。	2.37	部份相容
2	倉儲堆置、漁獲冷藏、漁市批發、漁港區、鐵路運輸、客運運送、散雜貨裝卸、散雜貨陸運、行政公務等	住宅、公用事業、公務機關、日常用品零售業、旅社、修理服務業等	兩者活動大多為部份相容 其中港區之倉儲堆置、漁獲冷藏、批發、散雜貨裝卸、陸運等以及相鄰市區之住宅、公務機關等為部份不相容及不相容，必須審慎考慮其潛在影響。	2.46	部份相容
3	倉儲堆置、漁獲冷藏、鐵路運輸、散雜貨裝卸、散雜貨陸運、行政公務等	住宅、自由職業事務所、日常用品零售業、日常服務業、金融機構、旅社、娛樂健身服務業、倉儲業、施工機料及廢料堆置或處理	兩者活動大多為部份相容 其中港區之倉儲堆置、散雜貨裝卸等，以及相鄰市區之住宅等，為部份不相容，必須審慎考慮其潛在影響。	2.41	部份相容
4	倉儲堆置、公害較重工業、軍事區、鐵路運輸、散雜貨裝卸、散雜貨陸運、行政公務等	住宅、社區遊憩設施、自由職業事務所、日常用品零售業、日常服務業、一般零售業、一般服務業、一般事務所、旅社、修理服務業、娛樂健身服務業等	港區水泥槽、油槽等公害較重工業對相鄰市區活動大多為不相容，且其所佔面積甚大，評估權重值相對地較高	3.15	部份不相容
5	(僅包括海城活動)	住宅、日常用品零售業、施工機料及廢料堆置或處理、公害較重工業	兩者活動為相容	1.02	相容
6	倉儲堆置、鐵路運輸、貨櫃裝卸、散雜貨裝卸、貨櫃陸運、散雜貨陸運、行政公務	倉儲業、施工機料及廢料堆置或處理	兩者活動大多為相容	1.78	部份相容

註：相容0.5~1.5，部份相容1.5~2.5，部份不相容2.5~3.5，不相容3.5~4.5。

表 4.4-1 高雄港區與相鄰市區土地使用相容性評估(續)

分 區	港 區 活 動	相鄰市區活動	評估說明	評估得點	評估結果
7	倉儲堆置、公害輕微之工業、鐵路運輸、貨櫃裝卸、貨櫃陸運、行政公務	住宅、教育設施、旅遊及運輸服務業、倉儲業	兩者活動大多為部份相容，其中港區之公害輕微工業、貨櫃裝卸、陸運等，以及相鄰市區之住宅、教育設施等為部份不相容，必須審慎考慮其潛在影響。	2.05	部份相容
8	8-1 漁獲冷藏、漁市批發、漁港區、行政公務	住宅、日常用品零售業、市場、日常服務、一般零售業、一般服務業、施工機料及廢料推置或處理、公害輕微之工業	港區之漁港區、漁獲冷藏、漁市批發等活動對相鄰市區活動大多為部份不相容，且其所佔面積甚大	2.86	部份不相容
	8-2 倉儲堆置、鐵路運輸、貨櫃裝卸、散雜貨裝卸、貨櫃陸運、散雜貨陸運	住宅、日常用品零售業、市場、日常服務、一般零售業、一般服務業、施工機料及廢料推置或處理、公害輕微之工業	港區之貨櫃裝卸、陸運等以及相鄰市區之住宅等，為部份不相容，必須審慎考慮其潛在影響。	2.43	部份相容
9	貨櫃裝卸、貨櫃陸運	住宅、日常用品零售業、施工機料及廢料推置或處理、公害輕微之工業	兩者活動大多為部份相容，其中港區之貨櫃裝卸、陸運等，以及相鄰市區之住宅等，為部份不相容，必須審慎考慮其潛在影響。	1.62	部份相容
10	貨櫃裝卸、貨櫃陸運	(空地)	兩者活動為相容	1.05	相容
11	漁獲冷藏、漁市批發、漁港區	住宅、日常用品零售業、市場、一般零售業	兩者活動大多為部份相容，其中港區之漁港漁獲冷藏、批發等，以及相鄰市區之住宅等，為部份不相容及不相容，必須審慎考慮其潛在影響。	2.12	部份相容
12	漁獲冷藏、漁市批發、漁港區、船舶修造	住宅、日常用品零售業、市場、日常服務業、殯葬服務業	兩者活動大多為相容，港區之船舶修造等，以及相鄰市區之住宅等，為部份不相容，必須審慎考慮其潛在影響。	2.20	部份相容
13	13-1 漁獲冷藏、漁港區	住宅、日常用品零售業、日常服務業	兩者活動大多為部份相容，港區之漁港區等，以及相鄰市區之住宅等，為部份不相容，必須審慎考慮其潛在影響。	2.14	部份相容
	13-2 船舶修造	住宅、日常用品零售業、日常服務業	兩者活動大多為部份相容，港區之船舶修造等，以及相鄰市區之住宅等，為部份不相容，必須審慎考慮其潛在影響。	2.02	部份相容
14	船舶修造、軍事區	住宅、日常用品零售業、日常服務業	兩者活動大多為部份相容，港區之船舶修造等，以及相鄰市區之住宅等，為部份不相容，必須審慎考慮其潛在影響。	1.97	部份相容
15	漁獲冷藏、漁市批發、船舶修造、漁港區	住宅、大型遊憩設施、公務機關、自由職業事務所、日常用品零售業、市場、日常服務、金融機構、修理服務業、娛樂健身服務業	兩者活動大多為部份相容，港區之漁港漁獲冷藏、批發等，以及相鄰市區之住宅等，為部份不相容，必須審慎考慮其潛在影響。	2.38	部份相容

註：相容0.5~1.5，部份相容1.5~2.5，部份不相容2.5~3.5，不相容3.5~4.5。

為部份不相容。而第8-1 分區之土地使用活動包括港區與相鄰市區部份，港區活動主要包括漁獲冷藏、漁市批發、漁港區、行政公務等活動，相鄰市區活動主要包括住宅、日常用品零售業、市場、日常服務、一般零售業、一般服務業、施工機料及廢料推置或處理、公害輕微之工業，並經由評估準則表，其中前鎮漁港共有12個活動為部份不相容，1 個活動為不相容，佔所有活動比例甚高，且考量其規模與距離因素後，整體而言影響甚大，因此評定為部份不相容，其主要原因乃港區漁港漁獲冷藏、批發及修造對相鄰市區住宅活動為部份不相容及不相容。因此，必需針對具有部份不相容或不相容活動這些地區之不相容原因研提改善策略，以利港區與相鄰市區之互利發展。

第五章 港區與相鄰市區土地使用衝突管理分析

一般而言，土地使用相容性分析，著重於依據相關土地使用管理規定，從靜態的土地使用型態，去研判土地使用之相容與否，較難忠實反映現實土地使用之動態活動現象。另外，土地使用之主體一人，基於主觀意識之判斷，對於土地使用活動所產生衝擊(IMPACT)之感受，亦常非客觀、理性方式可以掌握。因此，本研究乃借鏡國外行之多年之“土地使用衝突管理”觀念，藉由衝突分析之理念，更廣泛、深入的去探討高雄港、市土地使用所存在的現實問題；亦將從管理之角度思考改善之策略。

5.1 土地使用衝突管理之涵意

1. 土地使用活動衝突管理之定義

衝突(CONFLICTING)係指由於意識的矛盾與差異，所產生之某些干擾或對立之形式；此種差異可能是真實的，也可能是想像的。如果人們感覺或認為有差異存在時，則會有衝突之狀態存在。而土地使用活動的衝突管理，通常就是對某些現況或構想中的土地使用，或開發公開的表示不同意，而進行分析及處理，其一般處理流程如圖 5.1-1所示。

一般而言，土地使用活動衝突的持續時間較長，因為它有較長之潛伏期，且極易造成長期不穩定。而土地使用活動衝突一般具有區位性，即是衝突的發生源自於空間元素，如

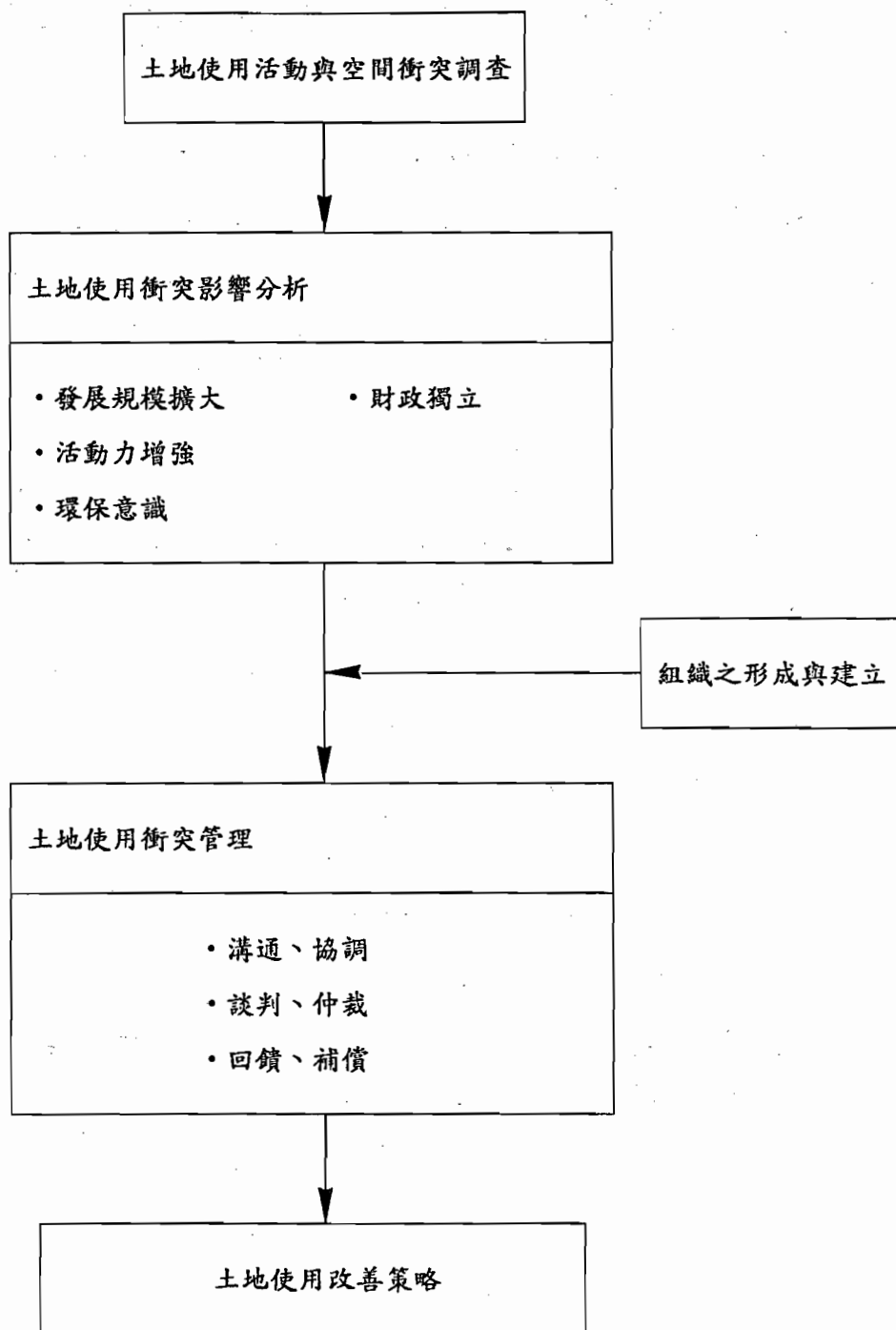


圖 5.1-1 土地使用活動衝突管理處理流程

都市擴大、景觀保育等；其區位包括：(1) 在可及性很高的地區——其土地之供應無法滿足需求，如市中心區，(2) 發展移轉區——在此區許多現況使用漸漸轉變為他種使用，如市區內之衰敗地區，(3) 快速成長地區——則走向多目標的土地使用，如大都市的外圍發展區等。

2. 土地使用活動衝突之類型及原因

造成土地使用活動衝突之原因，可大致歸納為下列四種類型：

(1) 發展規模擴大

過度的發展通常會造成土地用活動衝突，因為有些地區可利用的土地有限，在必須選擇適合的發展型態時便會發生衝突。

(2) 活動力增強

土地使用規模與強度增大，將使得土地使用活動力增強，這種特徵可說多面性的，最直接的特徵便是運輸活動。私人交通運輸的大量提供，是造成土地使用活動衝突的主要原因之一，它不僅包括了交通設施，如道路、橋樑及停車場等，也包括了交通活動本身，如噪音、污染及危險等。

(3) 環保意識

目前，台灣的社會仍存有經濟掛帥，帶動國家發展的想法，但過度的追求經濟成長，卻對空間環境及生活品質，造成莫大的衝擊。有鑒於此，社會有識之士或居

民團體乃起而對抗，紛紛成立保護團體。這些團體之抱負可能會有所不同，但他們共同的目標是在努力的減少因變化而產生的衝擊。保護者經常和新的發展提案起衝突，因為這些發展提案終將改變事物原本好的一面。如果說這些發展只會引起極小的變化，或者所採用的發展方式經證實是可以接受的，則所引起的衝突當不會太激烈；若這些提案涉及內容很大、很重要或者是足以危害敏感的地區，則會引起他們強烈的反應，造成土地使用活動的衝突。

(4) 財政獨立

地方政府的空間(土地使用)衝突，往往係基於財政獨立；藉由行政管轄範圍的調整，以擴大稅源。這些行政範圍之擴大，經常會提昇空間衝突。雖然各層級政府的政治訴求不同，但空間衝突可為一種政治意識型態的衝突。

3. 土地使用活動衝突分析之課題

一般研究衝突分析，包括四個重要課題：(1) 外部效果，(2)土地價值，(3)政府機關的角色，(4) 利益團體與政治。通常任何一衝突，都至少涵蓋一個以上的研究課題。

(1) 外部效果

外部效果是早期研究空間衝突的主要課題。土地使用之“外部”或“波及”效果，可能因其聚集經濟，提高財產價值；且會因社會環境的維護良好，而間接提昇

整個社區價值。反之，若因負面效果，則會破壞環境品質及鄰里價值。外部效果之波及，將隨著其距離中心地遠近而系統化的改變；而其影響程度，則與有外部效果事物的種類、規模及鄰近地區的本質和密度有關。

(2) 土地價值

土地價值往往和它現在使用型態，或可能使用之型態有很大的關係。此外，其土地價值及使用型態，和其相鄰土地的價值及使用型態，也有相互影響的關係。然而，土地是固定的，土地無法為追求某些利益，或避免某些不利的事情，而變更其關係位置。因此，大家在追求土地利用價值之提昇，必須設法避免彼此間不良影響。

(3) 政府機關的角色

政府機關在土地使用之管制利用上，是基於主導的地位，干預與管制係為儘量的減少或管理衝突（如解決土地的不相容使用等），然而經常也在保護其本身的利益，因此乃製造出利益衝突。另外，政府機關權利與責任的垂直劃分，亦造成不同層級政府間的衝突。

(4) 利益團體與政治

衝突形成的另一因素，乃因為不同團體間的利益衝突，或一些基於政治利益所製造的對立。這些利益團體，都儘量利用其掌握的特殊資源，企圖從對方手中，爭取更多的利益。而利益團體喜歡採用之手段，係斤斤計較的程序，即所謂的談判程序。

5.2 土地使用衝突管理案例

瑞士因其特殊地質、狹小之土地、人民需求和一系列的國家目標，造成其發展之壓力，且許多壓力都表現在空間衝突方式上。因此，瑞士聯邦政府一九八〇年公布實施的全國綜合性計畫，特別注重空間活動的適切協調；法規也要求空間的衝突，必須明確的加以管理。以下特別舉出瑞士聯邦政府對土地使用衝突管理之經驗，作為本研究之借鏡。

1. 瑞士空間衝突之緣起

瑞士許多全國性計畫目標相互充滿衝突，如在針對自然資源之保護、聚落之復建、區域之劃分、食物之供給和國防等全國性之計畫目標，這種壓力在工業化社會是相當的普遍，然而在瑞士則相當的重要，因為它反映出該國特性。為了使重要的衝突管理能在瑞士計畫制度中建立起來，因此全國性綜合計畫 (RPG) 於1978年通過，並於1980年實施。瑞士的空間衝突包括許多因素，其發生的原因分別是發展規模的擴大、活動力增強、財政獨立及保育。

以瑞士米特蘭區之空間衝突為例，該區有全瑞士最大的工商業中心，且是全國的農業心臟地區。在過去之分析中發現，在茹尼奇(Zurich) 和索羅森(Solothurn)兩個都市之間；有70個和空間有關之衝突問題被確認，而其中有50個以上之衝突具有重要策略性，即超越地方性。這些衝突的確認是根據人的學識、和州的計畫單立之討論和報紙之分析而來的，因此可能疏忽掉某些衝突，如近來尚未完全公開爭論的衝

突。有八個衝突項目是普遍發生於此地區，例如農業用地發展、地下水污染和家庭廢棄物處理等，這些衝突再加上其他特殊衝突，如高速鐵路聯絡系統興建對整個地區將會有廣泛的衝擊等。目前這些衝突可分很多層次，如農業用地發展之壓力並非全面性的，而其發展尺度及重要性是因地而異。另外十六個衝突之影響較少，如採礦、交通噪音、空氣污染等，這些衝突雖是區域性的，但它也包括了非空間性的因素。

進一步的衝突分類則項目會更細小，它不僅包括了個別地段的發展，也包括了許多非空間性尺度的政策衝突，有25個衝突來自交通運輸方面，並兼具空間與非空間性之特性。其他的主要衝突分別和能源供給、保護、垃圾處理和土地發展有關。此外，本區域內還有八個潛在的衝突，它們所以會發生嚴重爭執，是因整個方案尚未成熟，且缺乏更深入的知識與瞭解，這些項目包括能源、能源之製造、運送和處理、土地發展、污染和運輸等。

2. 瑞士空間衝突管理之規劃過程

瑞士因地狹人稠，土地使用所衍生之衝突，由來已久。而瑞士政府，在處理空間衝突之過程，也面臨許多挑戰。過程中，則是透過不斷的土地使用管制計畫之修訂，來達成減少或管理土地使用衝突。其規劃處理過程，大致可區分為三個階段，茲介紹如下：

(1) 初期階段

廿世紀初，因瑞士人們生活方式不斷的發生衝突，

故成立了兩個相當重要之組織即：瑞士文化和建築資產保護聯盟瑞士自然保護聯盟。一九一五，年茹尼奇市和附近的幾個市鎮爲了整個都市擴大發展的問題，而組織一個國際性的計畫團體叫『茹尼奇之成長』(GrossZurich)，但這個行動因第一次世界大戰發生而終止。到一九二〇年，成立了聯邦都市化法，其中定有綱要計畫之指導原則；同時也有許多建築師團體開始對計畫起了關注與共識。然而，三〇年代，德國和意大利兩個走向中央集權式之政治制度，影響瑞士計畫制度之發展，如在一九三二年國會曾極力批評當時送審的計畫法，因爲這種法案被認爲會造成中央集權；一直到十一年以後，全國計畫委員會完成了全國及區域計畫報告後，計畫才又被重視。這個報告雖然未獲得憲法之迴響，但有許多市鎮開始著手其實質計畫，以管制土地使用和建築物。而後，在一九六〇年代，因爲制定了許多和土地使用有關之單一法規，且沒有建立綜合性土地使用的構想，造成全國協調性的計畫架構難以建立。到了一九六〇年代結束之時，即發現這些法規已無法應付發展之需求了。

(2) 中期階段

爲了建立全國性計畫之基礎，在一九六九年憲法修訂時，要求制定聯邦計畫法；這種法律之修訂，主要受另外法律之影響：即聯邦聚落發展法，此法要求劃定優先地區以便日後規劃工作之進行，因此需要全國性的計

畫為依據，才能劃定優先發展地區。此外，瑞士之全國發展理念，是要促使更多政治活動，來協助聯邦經濟單位去配合推動住宅法案的實施。這種發展理念，是用於說明瑞士在西元二〇〇〇年時之都市體系和結構。因此，他們希望討論之建議，並非和以前一樣，僅限於某一項目，而是綜合性的建議，這種情形在以前策略不清楚的時候，是無法進行討論協商的。

(3) 最後階段

到了一九七六年，當全國計畫法初步草案給國會退回重擬時，使得當時計畫主事感到相當灰心，當時被退回之原因，在於草案中之法規規定過多、限制過嚴，使得聯邦政府之權力過大。但是計畫法規之重要性已被大家接受了，只是部份內容及形式令人不滿意而已。

而後，修訂過之全國性綜合計畫於一九七八年通過，並於一九八〇年頒布實施。此計畫指出計畫之目標與意圖，並明確的說明聯邦及市鎮之責任與義務。計畫之型態，已經不只是由上而下或由下而上的型態，已同時包括該二者計畫型態，且對空間上的活動做適切的協調。法規也要求空間的衝突，必須明確的加以管理。

3. 瑞士空間衝突管理的借鏡

關於衝突的管理也是常常出現許多困難，就好像是連續性計畫的觀念一樣，衝突也需要智慧來做某些重要判斷，這些判斷通常不易為之。在瑞士，傳統的政治意識制度通常不

探討衝突的問題，因此，更難以認定衝突問題所在，且無法公開的將衝突告知全國大眾。而瑞士在處理空間衝突問題上的實務經驗，大致可歸納為下列三項，可提供參考借鏡。

(1) 協調的重要

傳統技術和心態使得彼此之間協調相當不易建立，以從事區域規劃的經驗及獨立自主的自由，使其無法成為良好的協調。因為協調是一種技術，必須從經驗中獲得且必須發展成為一個完善的架構。瑞士波耳州(BERNKanton)在處理空間衝突問題上，投注了相當大的努力從事協調的工作，特別是在資訊協調層次，而也獲得相當好的成效。

(2) 民意的參與

瑞士是實施全民投票表決制的國家，因此，有市民參與計畫所遭遇的問題也特別重要。例如任何實質建設項目(如兒童遊戲場、社區中心等興建)必須取決於民意。但每當表決是否接受指導計畫中的個別建設項目時，總是意見紛歧難以妥協。瑞士的規劃師必須好好去評估市民如何參與計畫的程序，及如何將指導計畫內容用最好的方式表現出來。但有證據顯示，市民參與的問題也開始被注重，如茹尼奇地區民眾對指導計畫所反對的內容都很清楚，且茹尼奇市已經針對其反對事項展開反駁，當地的電視網也播放有關社區之規劃問題，並舉辦討論會。

(3) 計畫的連續性

以往州及市鎮有關的規劃工作，大部份都是委託私人的顧問公司來做。這種方式雖然能製造大量的計畫，但卻不適合連續性的計畫程序，且無法讓政治家們對某些事項進行討論和做決策。但連續性計畫程序卻要經常和民眾進行溝通，其中還包括州的政治人物的溝通，這種程序自然的會減少私人顧問的就業機會，但相對的卻要增加州政府規劃部門職員的工作能力了。但無論如何，瑞士人已經體認到計畫法的必要性、協調的重要性的衝突的管理。

5.3 土地使用活動衝突分析

5.3.1 土地使用活動衝突調查

1. 調查內容

本研究為了解高雄港相鄰市區居民對於高雄港土地使用活動之感受，包括心理、景觀、公害、交通衝擊、安全性等之影響，作為土地使用衝突分析之參考，將以廣泛的資料蒐集與調查，以及相關人士之訪談等方面著手，以獲得充份的土地使用活動衝突資料，其主要工作內容包括：

(1) 現場踏勘

本研究為瞭解高雄港區與相鄰市區土地使用活動衝突之主要原因及區位等資訊，已多次至高雄港區與相鄰市區進行廣泛性現場踏勘並實地瞭解其問題所在，利用攝影、照相及記錄之方式，以獲得港區與相鄰市區可能衝突點之空間資料，以利分析參考之用。

(2) 相關人士訪談

本研究為瞭解高雄港區與相鄰市區土地使用活動衝突之相關人士看法，以及探求可能潛在之衝突點，並獲取相關單位改善構想等資訊，特別與當地人士進行訪談，並曾邀集相關單位人員現地訪談及錄音，據此以掌握與衝突點最密切相關人士之意見，使後續研究更切實。

(3) 陳情資料查閱

本研究為瞭解高雄港區與相鄰市區土地使用活動衝突之當地民意反映，特別蒐集衝突產生點居民之陳情資料，以深入探討其衝突原因及掌握衝突抗爭訴求，做為本研究衝突管理之參考依據。

2. 調查結果

本研究已於工作期間陸續完成了上述調查內容中之現場踏勘、相關人士訪談以及陳情資料查閱等工作，經整理分析後(參見附錄一)，納入本研究相容性分析及衝突分析所需輸入資料內容，以使本研究之分析結果更能反映實際狀況。

5.3.2 土地使用活動衝突分析

本研究根據港區與相鄰市區土地使用調查，以及土地使用活動衝突調查結果，進行港區與相鄰市區土地使用活動衝突分析，以探討各土地使用分區之衝突原因及類型，做為後續短期改善策略之參考依據。

綜合分析結果，港區與相鄰市區具有土地使用活動衝突現象之分區共有九處，如表 5.3-1所示，而就目前分析瞭解，港市間產生土地使用衝突現象較顯著為分區4、分區 9 及分區15，屬輕微衝突為分區2、分區3、分區 7、分區12、分區13-2及分區14，而現況仍未發覺有衝突現象者為分區1、分區5、分區6、分區 8、分區10、分區11及分區13-1，其中分區2、分區3、分區 4 之第二船渠、第三船渠及苓雅商港

表 5.3-1 港區與相鄰市區土地使用活動衝突分析

土地使用分區	衝突點原因	型 類	衝突程度
1	無	無	無
2	港區內土地遭民宅佔用兩者混淆不清	發展規模擴大	輕微衝突
3	倉棧儲放惡臭物，影響住宅空氣品質	環保意識	輕微衝突
4	水泥槽、油槽等污染性及潛在危險性影響相鄰市區活動	發展規模擴大、環保意識	顯著衝突
5	無	無	無
6	無	無	無
7	石化儲運及運輸活動潛在危險性影響相鄰市區住宅及文教活動	發展規模擴大，環保意識	輕微衝突

表 5.3-1 港區與相鄰市區土地使用活動衝突分析(續)

土地使用分區		衝突點原因	型 類	衝突程度
8	8-1	無	無	無
	8-2	無	無	無
9		鄰近道路重車頻繁，噪音嚴重，影響相鄰市區住宅活動	發展規模擴大，活動力增強、環保意識	顯著衝突
10		無	無	無
11		無	無	無
12		修造船廠噪音影響相鄰市區住宅活動	環保意識	輕微衝突
13	13-1	無	無	無
	13-2	修造船廠噪音影響相鄰市區住宅活動	環保意識	輕微衝突
14		修造船廠噪音影響相鄰市區住宅活動	環保意識	輕微衝突
15		安檢碼頭使用偏低，且隔離居民親水性活動	發展規模擴大	顯著衝突

區土地使用分區係屬高雄港最早開發之處，亦即舊港區，目前主要為提供雜貨之集散運輸及漁港停泊之用，但由於緊臨高雄市主要都市中心，港區之發展與市區都市之發展時有衝突產生。分區7、分區9之前鎮商港區、大仁商港區（第五貨櫃中心）附近主要土地使用型態為新興住宅區及工業區，港區內大多是港區關聯產業，包括倉儲區、化學工廠與堆積場及貨櫃中心等，亦影響相鄰市區之住宅及文教活動，造成時有衝突產生。分區12、分區13-2、分區14、分區15之第七、八船渠、海軍修造船廠及第六船渠旗后漁港土地使用分區係屬早期發展地區，大多為船舶修造等港區關聯性高之活動，但由於緊臨市區，造成港區之發展與市區之發展亦時有衝突產生。茲就現況產生衝突的分區，分別說明如下：

1. 分區 2衝突說明

相鄰市區住宅緊臨船渠(如圖 5.3-1)，部份民宅佔用港區內土地，而港區主管單位欲索回被佔用土地時，迭遭既有使用者抗爭，因此本分區土地使用活動衝突產生乃肇因於此，且歸納其類型應屬"發展規模擴大"。而其衝突程度因尚未形成組織及採行強烈抗爭活動，分析結果應屬於輕微衝突。

2. 分區 3衝突說明

港區內部份倉棧時有儲放惡臭物(如圖 5.3-2)，影響相鄰市區住宅空氣品質，因此本分區土地使用活動衝突產生於此，且歸納其類型應屬於"環保意識"。而其衝



圖 5.3-1 港區與民宅用地混淆形成衝突點

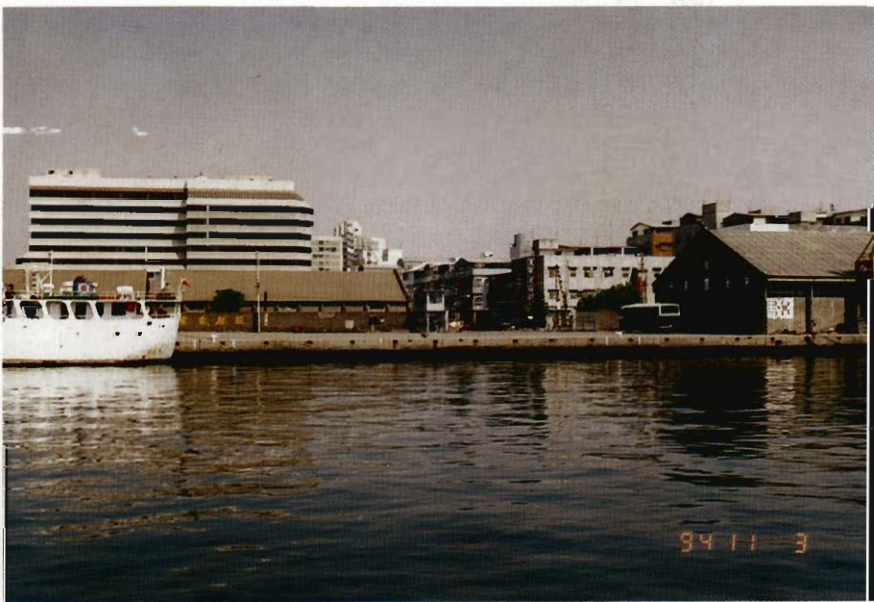


圖 5.3-2 港區倉棧儲存惡臭物形成衝突點

突程度因尚未形成組織型態及採行強烈的抗爭活動，分析結果應屬於輕微衝突。

3. 分區 4衝突說明

港區內水泥槽、油槽等污染性及潛在危險性活動影響相鄰市區住商活動，引起當地居民產生強烈的衝突抗爭現象(如圖 5.3-3)，因此本分區土地使用活動衝突肇因於此，且歸納其類型應屬於"發展規模擴大"及"環保意識"。而其衝突程度因已形成自救委員會之組織型態，且曾發起強烈的抗爭活動，分析結果應屬於顯著衝突。

4. 分區 7衝突說明

港區之石化儲運及運輸活動之潛在危險性，影響相鄰市區住宅及文教活動(如圖 5.3-4)，引起當地居民之反彈，因此本分區土地使用活動衝突乃肇因於此，且歸納其類型應屬於"發展規模擴大"及"環保意識"。而其衝突程度亦尚未形成組織型態，及採行強烈的抗爭活動，分析結果應屬於輕微衝突。

5. 分區 9衝突說明

港區鄰近道路重車頻繁，噪音嚴重，影響相鄰市區住宅活動(如圖 5.3-5)，引起當地居民之反彈，因此本分區土地使用活動衝突乃肇因於此，且歸納其類型應屬於"發展規模擴大"及"環保意識"。而其衝突程度因已形成組織型態，且曾採行強烈的抗爭行動，分析結果應屬於顯著衝突。



圖 5.3-3 港區水泥石化槽形成衝突點



圖 5.3-4 港區石化儲運形成衝突點



圖 5.3-5 港區聯外運輸活動形成衝突點



圖 5.3-6 港區船舶修造活動形成衝突點

6. 分區12、分區13-2、分區14衝突說明

港區內修造船廠噪音影響相鄰市區住宅活動，引起當地居民之反彈(如圖 5.3-6)，因此本分區土地使用活動衝突乃肇因於此，且歸納其類型應屬於 "發展規模擴大"及"環保意識"。而其衝突程度因尚未形成組織及採行強烈抗爭活動，分析結果應屬於輕微衝突。

7. 分區15衝突說明

港區內安檢碼頭使用偏低，且隔離居民親水性活動，引起當地居民之反彈(如圖 5.3-7)，因此本分區土地使用活動衝突乃肇因於此，且歸納其類型應屬於 "發展規模擴大"。而其衝突程度因已形成組織型態及採行強烈抗爭活動，分析結果應屬於顯著衝突。



圖 5.3-7 港區隔離居民親水性活動形成衝突點

5.4 土地使用活動衝突管理與規劃程序

本研究將根據衝突發生的原因、類型及程度，運用衝突管理的手段進行規劃，而『衝突管理』是規劃過程的一部分，衝突管理涉及到衝突狀況的決策，而規劃是決策管理過程的一種，必需考慮不確定性、複雜性、不連續性等衝突的特性，以獲得一個衝突管理之架構，如圖5.4-1 所示，其精神乃主要集中在處理衝突，並透過溝通協調與談判仲裁二過程來解決。

1. 衝突管理過程

衝突管理是一個連續性的過程，且是一條迴路過程，在採取決策前必先掌握一些情報，如調查、分析等的一貫式規劃方法，在實務上，將會花費很多的時間在資料的蒐集上，且要篩濾何情報是有益或不利於決策者，因此，基本上將會是連續性之循環過程。

2. 衝突管理技術

(1) 溝通協調

① 內涵包括

- 要協調之內容為何：即衝突之內容、本質、空間參數等。
- 為何要協調：即克服決策者衝突狀況中有限的認知，使其決策有更大的可行性，並能因應未來衝突管理之發展需要。
- 預期協調的結果或產出。

② 協調原則

- 選擇性：認知資源有限，需協調使其發揮更大效用。

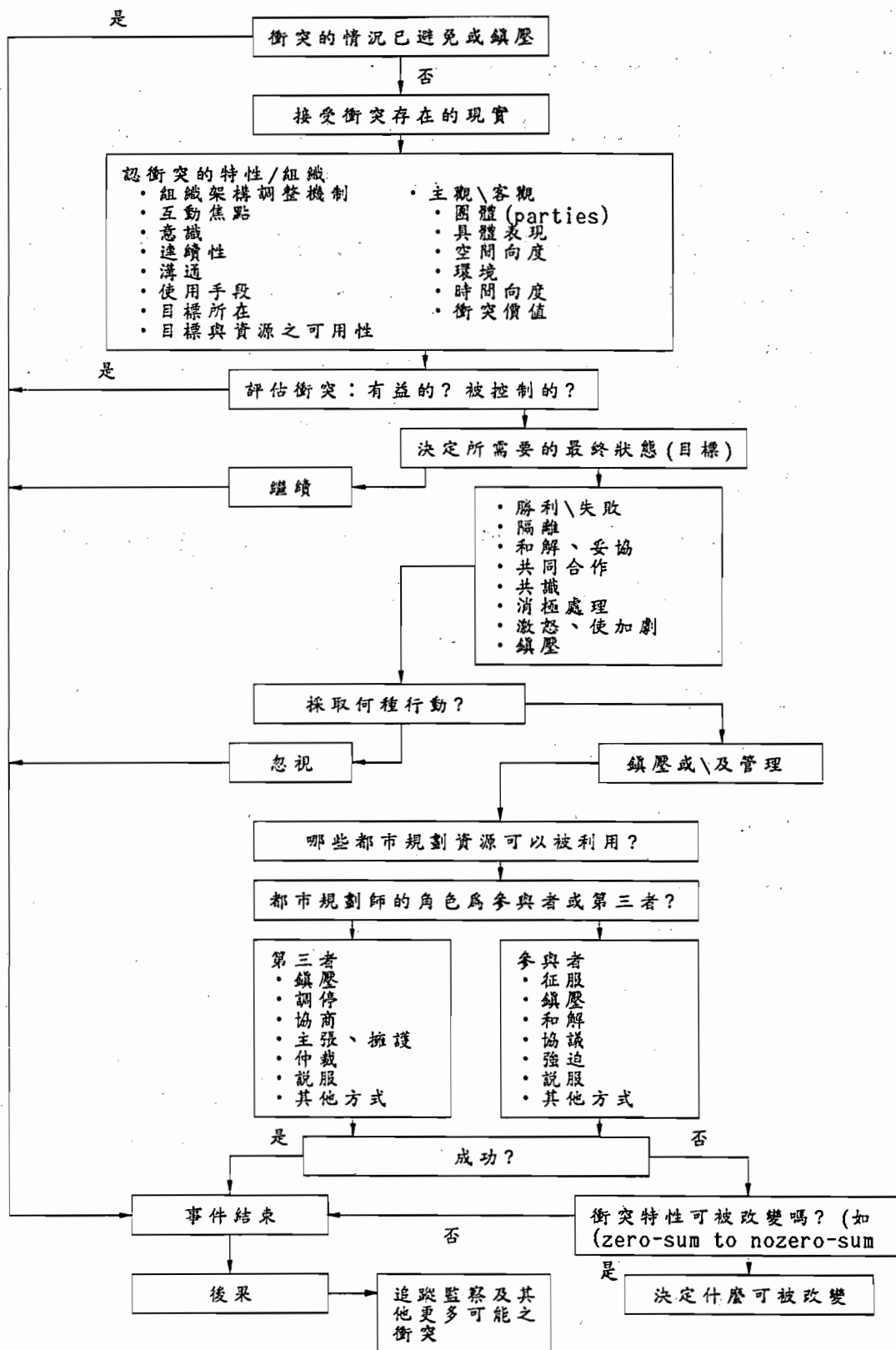


圖 5.4-1 都市規劃衝突管理過程

- 目的性：認清協調手段可以達成及不能達成何目的，此點在長程與短程衝突之處理上很有幫助。
- 敏感性：在衝突狀況中，可涵括不同團體價值觀之認知與反應。
- 適應性：當衝突改變時，必需去審察與適應新的改變或安排。
- 明白性：提供一開放式的技巧，並幫助民眾在他們的決策擬訂過程中知道更多的相關知識或資訊。

(2) 談判仲裁

談判的步驟可以八個順序階段說明，每個階段之間可因衝突狀況之差異而變動，這八個階段如下：

- ①準備階段：界定清楚相關的課題，優先順序、態度、價值觀、差異等之可用策略與一致性程度。
- ②辯論：提出並證實各自的立場或觀點，聆聽並答辯各自的替選方案。
- ③約定原則：訂明任一方願作之讓步。
- ④提案：建議化解衝突之可能方案。
- ⑤套裝分組：累積分類所有的議案及可能的讓步，以促進雙向溝通的過程。
- ⑥討價還價：願作讓步的條件。
- ⑦結束討論：確定無進一步可能之讓步及結論

⑧達成協議：各個團體依循的最終協議，通常包括說明、澄清疑點、解釋、理解等要點。

(3) 回饋補償

回饋、補償的方式包括回饋基金、核定補(賠)償、公共建設補助、健康檢查、國家賠償等。當受害人抗議身體健康受損時，是否應進行健康檢查？唯也有可能是健康檢查的實際運作不同於字面意義，實務上污染者以支付體檢費用為名，作為廣義的補償作用。

一般而言，公共建設的補助與損害賠償無關，畢竟公共建設與損害範圍並無因果關係，之所以有公共建設之補助的約定，主要由於污染者不願接受其法律上有賠償責任，但現實上，又必須付出一筆費用以解決紛爭，於是乃有此種折衷處理方案之產生。

另外，受害者得國家賠償，依國家賠償法第三條規定：公有公共設施因設置或管理有欠缺，致人民生命、身體或財產受損害者，國家應負損害賠償責任。但是，在有些案件，人民必須訴諸自力救濟，才可獲得賠償。由此可見，國家賠償法在衝突管理處理中，並未發揮其應有的機能。

而就回饋基金、賠償、補償、健康檢查、建設基金支付者而言，主要為污染者或中央政府、省(市)政府、縣(市)政府。

就金額支付對象而言，大體上可分為對個人(或戶)為之，或對整個社區之兩種。

值得注意的是，金錢訴求本身未必都是壞事。例如抗議人確有損失，而且該損失也確實是所抗議的污染者所造成，依法可以請求損害賠償。只因爲我國有關此等合法的求償，在既有公害損害賠償法制未能正常運作的情況之下，往往容易造成似是而非或似非而是的混亂罷了。有鑑於此，對此等問題有所助益的公害補償、因果關係推定、舉證責任轉換等制度，有待逐步建立。

3. 衝突管理組織

處理衝突時，使參與者在談判與協調過程中，反映他們各自貢獻，並相互調整改變其觀念。對於參與整個過程的團隊，可歸納爲以下五類：

- (1) 計畫之決策小組：各地區可因地而異，也許是政府之規劃部門，政府議會或內閣議會等，常常是五到七人小組，他們是行政機構或議會執行者。
- (2) 日常性活動的規劃者：通常爲各規劃機構的領導者，也包括政府、議會，有時也包括了規劃過程中專門技術方面的人才。
- (3) 專業規劃小組：爲完成規劃的專業工作，抽調各團隊成員所組成的小組，因爲規劃工作常扮演著協調土地開發、規劃、實施的角色，因此一個結構健全的團隊其合作過程會助於加強專業知識的理解及擴大視野。
- (4) 負責執行政策的組織：這類組織包括廣大的公私機構，如中央或地方政府及許多小型或大型之公司，在這麼多機構中，非常需要協調及溝通。

- (5) 具有特殊代表性角色的團體：包括計畫區範圍內之特定社區，及和計畫有關的某些專門知識的人所組成。由於他們都具有特殊之利益或利害關係，因此將成為協調與談判過程之一個挑戰。

4. 衝突管理產出結果

衝突管理就是處理糾紛、誤解的事端。衝突之因可能包括不了解『衝突內涵』所造成。因此，清楚的列出詳實依據之文件和清晰的表達能力，對衝突管理來說是很重要的。詳實的文件包括資料的由來、誰作的、為何目的作、何時作、內容如何等，還要將所有不確定、假設、標準、限制等事項指明，以利決策之制定。而清晰的表達能力將幫助人們閱讀及了解研究報告，同時也讓別人知道規劃者選擇及替選方案擬定之依據為何。

綜合以上所述，整個衝突管理與規劃間關係之架構，摘要如表 5.4-1，縱向分四部分為過程、技術、組織、產出結果，橫向分為規劃守則、執行守則，可適用於一般性的衝突管理。因此，本研究將針對高雄港、市土地使用產生衝突點之地區，詳細探討分析後，運用衝突管理之手段來達到降低事件衝突性，導引港市朝向互利發展之預期目標。

表 5.4-1 衝突管理與規劃理念

	規 劃 守 則	執 行 守 則
過 程	循環之連續性	重覆審察與修正
技 術	決策的焦點 磋商與協調	適應性分析 選擇性與彈性
組 織	雙向的參與 合作	動態的 團體的
產 出 結 果	衝突的管理	澄清與界定

第六章 港區與相鄰市區土地使用短期改善策略

6.1 改善策略研擬之基本理念

高雄港港區之土地使用類型多屬於工業使用，而相鄰市區之土地使用類型則為住宅、商業、或公共設施等不同之使用型態。由於土地使用活動的強度與特性不同，故不同使用型態之土地使用便產生相容性的問題。一般而言，土地使用相容性高，則其衍生衝突的機會較少，而土地使用存在不相容狀況，則引發衝突的可能性即非常高；然而，衝突的發生常存有認知差距及非理性的成份，較難掌握；因此，相容性分析與衝突分析的結果，其間未必然存在直接關聯性。因此，本研究根據土地使用相容性分析，及土地使用衝突分析結果，將高雄港區與相鄰市區之土地使用型態，歸納成以下四種狀況：

1. 土地使用相容或部份相容，但實質上對居民生活產生衝突
2. 土地使用部份不相容或不相容，且實質上對居民生活產生衝突
3. 土地使用部份不相容或不相容，但實質上對居民生活不產生衝突
4. 土地使用相容或部份相容，且實質上對居民生活不產生衝突

根據以上四種狀況，本研究在土地使用改善的基本理念上，經由相容性分析的結果，提供二方面的思考方向；積極面：則在導引相容性高的土地使用類型聚合，以創造聚集經濟效益；消極

面：則在排除不相容的土地使用類型聚合，以避免產生外部不經濟性；而其根本上實際運用之作爲，則是透過計畫或整體規劃之手段。關於土地使用衝突分析，則在發掘土地使用所浮現的不協調問題，透過衝突管理的方式，利用硬體改善或管理手段，達到短期改善的效果。除此之外，實務單位的意見亦相當重要，因其直接接觸問題，較能深入問題核心，切中要害。鑒此，本研究在研提高雄港港區及相鄰市區的土地使用改善策略時，將從學理面——即相容性分析與衝突管理理論，及實務面二方面同時著手，以兼顧理論與實務之精神，其改善策略研擬之基本理念如圖 6.1-1 所示。至於改善年期之劃分，則視問題改善之迫切性，並考慮各相關單位之執行能力，及配合各單位未來相關計畫之時程，分成短、中、長期建議之時程如下：

1. 短期——以2 年內預期可以實施及執行完畢之改善措施。
2. 中期——以5 年內預期可以透過規劃方式之工程設計或管理手段達成改善。
3. 長期——將經由計畫手段進行土地使用調整的方式，預期耗時將較長久。

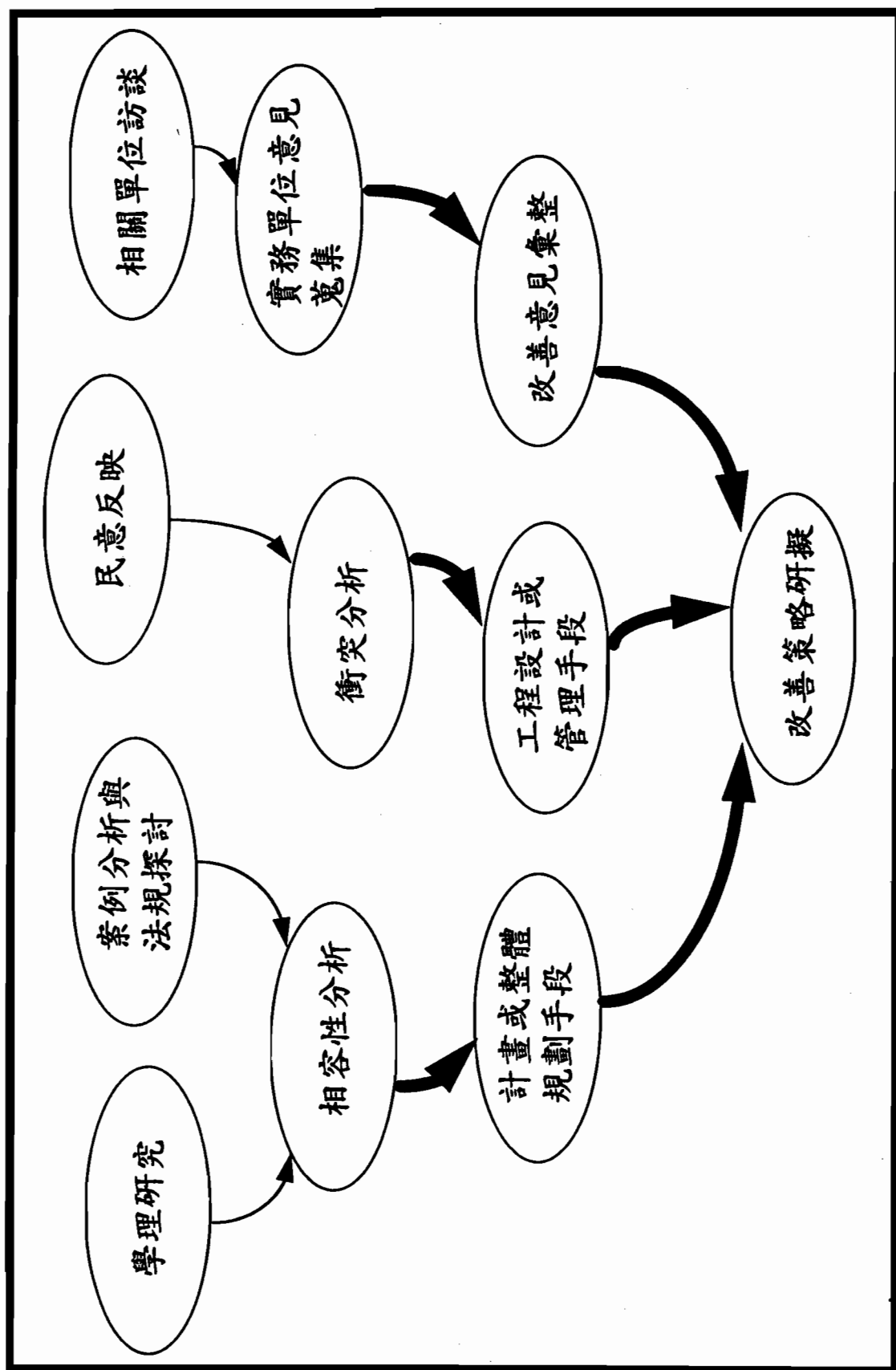


圖 6.1-1 改善策略研擬之基本理念

6.2 土地使用短期改善策略研擬

如前節所述，港區與相鄰市區間土地使用之相容性改進，涉及港區內整體發展之規劃調整，及都市計畫地區土地使用之通盤檢討，需要較長的時間去推動達成。因此，本研究建議，短期改善策略之研擬，將著重於已浮現之土地使用衝突問題之改進；所採用之改善方式，將包括短期可完成之工程改善手段及管理手段能達成之改善策略。據此，短期亟需改善之分區包括已產生衝突現象之第2、3、4、7、9、12、13-2、14、15 分區，改善策略列舉如表 6.2-1，並綜合說明如下：

1. 分區 2：本分區問題性質為部份相容，但產生輕微衝突，考慮如何釐清港區與相鄰市區大地使用情形，以促進互利發展。

(1) 說明：第二船渠與相鄰市區中舊港區因缺乏港市間之明顯界限，以致部份民房緊臨船渠且佔用港區用地，與港區漁獲冷藏交易活動等場所，交相混雜，導致居住環境品質低落。

- (2) 策略：
- 建立雙方溝通協調組織以釐清土地使用情形
 - 建立租賃關係，促使既有使用者合法化
 - 加強地區環境整潔維護工作
 - 加強地區排水設施及垃圾清運

(3) 行動方針：

- 由港務局財產室與市府地政處列冊整理港區土地遭佔用的情形，並加強建立雙方溝通協調組織以釐清土地使用情形

表 6.2-1 土地使用短期改善策略建議

分區別	問題性質		短期改善策略
	相容性評估	衝突分析	
1	部份相容	無衝突	—
2	部份相容	輕微衝突	• 建立租賃關係，促使既有使用者合法化 • 加強地區環境整潔維護工作 • 加強地區排水設施及垃圾清運
3	部份相容	輕微衝突	• 加強倉棧空氣流通品質檢控 • 檢討倉棧使用類別 • 定期清潔倉棧內部及四周 • 預防空雜地形成問題淵藪 • 視實際發展需要，考慮變更為其它用途之可行性。
4	部份不相容	顯著衝突	• 建立環保監測系統 • 建立民眾申訴管道並即時處理 • 舉辦公聽說明會或參觀活動 • 加強水泥槽與圍牆美化—鼓勵民眾參與 • 運輸車輛行車秩序管理
5	相容	無衝突	—
6	部份相容	無衝突	—
7	部份相容	輕微衝突	• 建立環保監測系統 • 建立民眾申訴管道並即時處理 • 運輸車輛行車秩序管理
8	8-1	部份不相容	無衝突
	8-2	部份相容	無衝突

表 6.2-1 土地使用短期改善策略建議(續)

分 區 別		問 題 性 質		短 期 改 善 策 略
		相容性評估	衝突分析	
9		部份相容	顯著衝突	• 建立駕駛規範：安排行駛時間、路線、速度，避免於夜間及清晨之密集性。 • 防噪設施之建立
10		相容	無衝突	—
11		部份相容	無衝突	—
12		部份相容	輕微衝突	• 加強港區與市區之緩衝阻隔 • 修造作業應於規定時間進行，以免影響居住安寧 • 考慮適度積極作法，與鄰里建立合諧關係
13	13-1	部份相容	無衝突	—
	13-2	部份相容	輕微衝突	• 加強港區與市區之緩衝阻隔 • 修造作業應於規定時間進行，以免影響居住安寧 • 考慮適度積極作法，與鄰里建立合諧關係
14		部份相容	輕微衝突	• 加強港區與市區之緩衝阻隔 • 修造作業應於規定時間進行，以免影響居住安寧 • 考慮適度積極作法，與鄰里建立合諧關係
15		部份相容	顯著衝突	• 提供居民以不妨礙安檢作業之親水活動通道及區位。

- 由港務局明訂租賃管理契約及港區管理維護公約，並加強取締、嚴格執行
- 港務局與佔用戶協商租賃事宜，並溝通佔用清除處理原則
- 由港務局加強管理製冰廠夜間運作避免對周圍造成干擾
- 由港務局與市府針對港區與相鄰市區定期進行環境清潔聯合稽核維護工作

2. 分區 3：本分區問題性質為部份相容，但產生輕微衝突，考慮如何減低倉棧儲存物之環境污染，並提高其使用效率。

(1) 說明：第三船渠與蓬萊商港區及相鄰市區中，港區倉棧經常儲存惡臭物，影響相鄰市區住宅空氣品質，並減低倉棧使用效率。相鄰市區空地閒置甚多，雜草叢生，且許多倉棧使用不高，港市土地未合理規劃使用。

(2) 策略：

- 協調港區加強倉棧空氣流通品質檢控
- 檢討倉棧使用類別
- 預防空雜地形成問題淵藪
- 視實際發展需要，考慮變更為其他用途之可行性
- 定期清潔倉棧內部及四周

(3) 行動方針：

- 商請藉由市府環保局之污染防治即辦小組及申訴管道

(如專線電話或信箱)，接受民眾檢舉報告後立即處理並通知檢舉人處理情形。

- 由港務局環保所每月定期檢查倉棧內部及四周之環境，如有污染或不潔，應立即改善
- 商請市府針對相鄰市區空雜地維護清潔、綠化，規劃為公園或運動場所為宜
- 由港務局進行港區倉儲檢討計畫，以重新定位本區倉儲之服務功能、效率，並探討其可能變更為其他用途之可行性。
- 大貨車應儘量避免於夜間進出裝卸貨物，由港務局與相關單位協商規範貨車行駛路線，以減低交通衝擊

3. 分區 4：本分區問題性質為部份不相容，且產生顯著衝突，考慮如何減低污染性及潛在危險性之工業活動，以提升環境品質。

(1) 說明：①苓雅商港區與相鄰市區中，港區水泥專用碼頭對鄰近市區居民之環境影響應如何改善。

②苓雅商港區與相鄰市區中，石化油槽對鄰近居民之潛在安全威脅與視覺景觀衝擊，應如何降低。

(2) 策略：• 建立環保監測系統

- 建立民眾申訴管道並即時處理
- 舉辦公聽說明會或參觀活動
- 加強水泥槽與圍牆美化—鼓勵民眾參與
- 運輸車輛行車秩序管理

(3) 行動方針：

- 商請市府環保局建立噪音及空污環保監測即時顯示板，以隨時公佈當地的環境品質
- 由港務局建立專用服務電話、申訴信箱，直接與民眾進行溝通協調
- 由港務局協調業者配合社區活動，舉辦水泥槽作業知性之旅，以敦親睦鄰，並使民眾瞭解水泥槽作業情形，達到宣傳效果。
- 由港務局協調業者透過『第三團體』與居民針對衝突議題進行協商溝通
- 由港務局協調業者補助鄰近校園舉辦水泥槽及港區周圍圍牆美化繪畫競賽
- 由港務局與相關單位協商規範貨車行駛路線，以減低交通衝擊
- 商請市府警察機關加強公路貨運行車秩序管理，包括車輛清潔、防噪設施、行駛速度、駕駛行為規範等，並嚴格執行違規取締罰款。

4. 分區 7：本分區問題性質為部份相容，但產生輕微衝突，考慮如何減低石化儲運區具有潛在危險性與影響空氣品質之石化儲運活動，以提升環境品質。

(1) 說明：前鎮商港區與相鄰市區中，港區石化儲運活動，對鄰近市區具有潛在危險性並影響空氣品質。

(2) 策略：• 建立環保監測系統

- 建立民眾申訴管道並即時處理
- 運輸車輛行車秩序管理

(3) 行動方針：

- 商請市府環保單位建立噪音及空污環保監測即時顯示板，以隨時公佈當地的環境品質
- 由港務局協調其管理機關設立專用服務電話、信箱，以廣納意見，促進衛生安全
- 由港務局協調其管理機關加強臨時災變處理之預防教育及緊急應變處理演習
- 由港務局協調其管理機關定期執行港區內的安全檢查（如油管設施），確保中石化的正常安全運作，以消弭人為疏忽產生之危險
- 由港務局協調業者於區內廣植高大茂密樹木，以緩和視覺景觀
- 由港務局與相關單位協商規範貨車行駛路線，以減低交通衝擊
- 由港務局協調管理機關加強石化儲運行車秩序管理，並標示貨品種類及緊急應變方法與聯絡電話

5. 分區 9：本分區問題性質為部份相容，但產生顯著衝突，考慮如何減輕運輸活動之環境影響，以提升道路之使用效益。

(1) 說明：大仁商港區與相鄰市區中，進出港區之重型貨車藉由鄰近市區道路所造成之噪音與安全影響應如何減輕。

(2) 策略：• 建立駕駛規範：安排行駛時間、路線、速度，避免於夜間及清晨之密集性。

• 防噪設施之建立

(3) 行動方針：

- 建立大貨車行車規範，由港務管理機關配合警察機關，針對本分區主要道路如東亞路、亞太路，訂定大貨車行車速限並加重違規處罰，以達成嚇阻效果，降低因超速而造成對附近居民安全及噪音之影響
- 由港務管理機關考量第五貨櫃中心作業時間，儘量避免大貨車於夜間及清晨行駛東亞路之密集性，期間可考慮改駛金福路。
- 由市政府警察單位擬定劃設臨海工業區聯外路線道路，以避免大貨車須繞經東亞路，影響附近民宅居住環境。
- 由港務局沿東亞路適當位置，規劃設置隔音設施。
- 由市政府環保單位針對東亞路鄰近民宅進行噪音偵測，若超過標準值之民宅，則列冊登記，由港務局補助其裝設噪音防止強化門窗。

6. 分區12、13-2、14：這些分區問題性質均為部份相容，但產生輕微衝突，考慮如何減低船舶修造活動之噪音影響，提高居住環境品質

(1) 說明：第八船渠、第七船渠、海軍修造船廠一帶與相鄰市區，其中修造船廠噪音影響鄰近環境。

(2) 策略：

- 加強港區與市區之緩衝阻隔
- 修造作業應於規定時間內進行，以免影響居住安寧
- 考慮適度的積極作法，與鄰里建立合諧關係

(3) 行動方針：

- 商請市府環保單位於修造船廠與民宅間設置噪音監測即時顯示板，以隨時瞭解其噪音程度，利於監控。
- 若有超出噪音標準值之地區，則由環保單位逕行告發，並勒令改善。
- 由港務局協調主管單位(工業局)與各修造船廠協商，協助其改建為標準作業廠房。
- 由港務局協調主管機關協助各修造船廠設置隔音設施，以降低作業噪音影響。
- 由港務局協調主管機關協商各修造船廠擬定適當作業時間。並設立民眾檢舉專線，若有違規情形則由市府環保局加重處罰。
- 由港務局協調主管機關商請各修造船廠以積極作法參與社區敦親睦鄰活動，與鄰里建立合諧共榮關係。

7. 分區15：本分區問題性質為部份相容，但產生顯著衝突，考慮如何減低港區與市區之疏離分隔，以促進居民之親水性活動

(1) 說明：旗后漁港與相鄰市區中，港區安檢碼頭與市區設置圍籬，影響居民親水性活動及相鄰市區整體景觀。

(2) 策略：• 提供居民以不妨礙安檢作業之親水活動通道及區位

(3) 行動方針：

• 建議港務局以不妨礙港區安檢作業之條件下，在旗津渡船碼頭至海岸公園之間，規劃設置親水場所，提供居民休憩活動場地。

第七章 港區與相鄰市區土地使用長期發展課題與對策

本研究根據港區與相鄰市區土地使用之相容性評估結果，針對其產生部份不相容及不相容活動現象，建議透過中長期都市計畫或港埠整體規劃手段來改善。因此，本研究參考相關研究計畫，並歸納高雄港、市未來之發展遠景，以長期性的觀點剖析港市間未來發展的課題，從而研擬因應對策，以作為未來港、市間互利共榮發展規劃之參考。

7.1 土地使用計畫

7.1.1 高雄市未來發展目標與遠景

一、發展目標

本研究參考"高雄都會區實質發展計畫規劃"與"擴大及變更高雄市主要計畫(通盤檢討)案規劃技術報告"所勾繪出高雄市未來發展及預定達成目標遠景，透過高雄市之發展現況分析、重大建設計畫研究及未來發展概況預測，以高雄市所具有之資源條件，規劃研擬高雄市之發展總目標為：

- 建設現代化工商港灣都市
- 塑造人性化居住環境
- 創造國際明日之星

此總目標係高雄市在目標年追求達成的理想。因此，本研究在進行土地使用相容性問題改善策略研擬時，必須儘量

符合高雄市揭示之發展遠景與目標，進行相關問題之改善，方能規範港市良性發展達成預期的目標。茲將與本研究相關之高雄市發展目標摘述如下，以爲本研究之指導方向：

目標一：健全都市發展，提供市民良好之生活環境

標 的：

- 提供整體性都市發展模式，促進公私建設效率，保障市民生活。
- 合理分佈產業及人口以促進都市均衡發展。
- 提供市民休閒遊憩場所與設施，充份享受休閒生活以增進身心健康。

目標二：提昇高雄市在遠東地區國際都市之地位

標 的：

- 強化高雄市國際港埠及貿易金融中心地位。

目標三：確立高雄市整體發展產業政策

標 的：

- 推動各種服務業資訊與現代化。
- 二級產業生產技術及設備現代化。
- 促進產業升級。

目標四：改善經濟結構

標 的：

- 第三級產業比重再提高。
- 保持二級產業穩定成長。

目標五：創造就業機會，提高人民所得

標 的：

- 發展商業、服務業。
- 促進工業升級。

目標六：促進產業區位合理配置

標 的：

- 調整現有產業區位。
- 維護並整建現有舊都市中心。
- 未來產業配置合理化。

目標七：改善居住環境促進都市健全發展

標 的：

- 加強公共設施建設。
- 防止住宅區不當之混合使用。

目標八：強化高雄市商業機能，增進都會區中心都市的領導功能

標 的：

- 建立現代化副都市中心，全市中樞管理中心及地區商業中心。

目標九：配合高雄港開放，建設高雄市為一工商港灣大都市

標 的：

- 建立高雄市為遠東第一大港及貨櫃轉運中心。
- 配合高雄港之開放，強化鹽埕商業活動機能。

目標十：確立本市未來工業發展方向，匡導經濟活動正常發展

標 的：

- 整頓區位與使用不當之工業用地，建全都市計畫正常發展。
- 確實實施土地使用分區管制辦法。
- 加速開發都市計畫工業區並完成細部計畫之規劃。

目標十一：防治工業污染，改善環境品質

標 的：

- 避免危險性工廠靠近住宅區設廠。
- 防止家庭污水與工業廢水直接排入河道，以避免污染水源。
- 加強空氣污染防治。

目標十二：強化港口機能，提升國際運輸地位。

標 的：

- 規劃港、市整體運輸計畫。

目標十三：建立完整的觀光遊憩事業發展系統，提升居民生品質。

標 的：

- 發揮工商港灣都市之特色，創造高雄市之鮮明意象。

二、土地使用發展計畫

高雄市之土地使用發展計畫係依據高雄市綜合發展計畫及修訂綱要計畫內容加以整合，其主要考慮包括土地使用、觀光遊憩、產業發展及交通運輸等實質發展構想，茲分項說明如下：

(一)土地使用

1. 新社區開發

配合捷運系統開闢及勞工住宅需求，擬於小港區之未發展地開發為中高密度之新住宅社區。

2. 都市更新

早期發展的地區，配合捷運系統之開發，選擇窳陋地區進行都市更新規劃。

3. 工廠遷建

污染性工業及小型、家庭式工廠遷移至楠梓、港墘地區之工業區內。

4. 臨港鐵路廢止

臨港鐵路東段地下化、西段拆除後，原用地配合新興地區之商業機能規劃為休閒、購物之多功能消費廣場。

5. 大林蒲填海計畫(南星計畫)

於二港口南側創造包括闢建深水港、飛機製造廠、工業區、自由貿易中心、海洋博物館及遊憩中心、海洋大學及漁業特定區等填海造陸計畫。

6. 商業機能

商業設施沿各發展走廊分佈，但仍具有階層關係。鹽埕區、中山—中正路商業帶及中樞管理中心仍為中心商業區。

7. 住宅機能

住宅有部份沿市中心—中山路—小港發展走廊分佈，屬於住商混合區，再外兩側則為中密度住宅區。

8. 工業機能

(1) 精密工業區

包括高雄加工區、高雄煉油廠舊址、大學用地北面及臨海工業區東側四處，以發展精密及高科技工業促進工業升級為目的，佔地約 800公頃。

(2) 重化工業區

位於臨海工業區及楠梓，以容納重化工業及污染性工業，佔地約 1100 公頃。

(3) 一般工業區

一般工業則分散於各走廊上，以都市型工業為主，佔地約 473公頃。

(二) 觀光遊憩

1. 開放鹽埕區散裝碼頭，作為觀光碼頭；並重整堀江商場，劃設具特色行人徒步區，恢復鹽埕碼頭風光。
2. 設置跨海大橋，並強化旗津遊憩功能。
3. 開發前鎮部份地區為大型遊憩區，並開放部份高雄港作為遊憩使用。

(三)產業發展

1. 第一級產業發展

(1) 農業：以都市型作物為主，並朝向精緻農業發展。農地分佈在外圍地區。

(2) 漁業：

①發展內容：採遠洋與近海漁業發展並重原則。

②發展區位：規劃前鎮、小港臨海新村等漁港為重要之漁港專業區，將高雄港第一貯木池規劃為近海漁港區，並於旗津外海規劃大型遠洋漁港，以紓解漁船泊地停靠之不足。

2. 第二級產業

(1) 精密及高科技工業

①發展內容：以技術密集型工業為未來發展重點，提昇產業結構。

②發展區位：臨海工業區東側前鎮地區。

A.臨海工業區東側建議發展為精密工業園區，以高科技之研究工業為主。

B.原高雄煉油廠變更為高科技工業園區。

C.前鎮的高雄加工區則發展為附加價值之技術密集型工業。

(2) 重化工業

①發展內容：水泥業應促其遷離高雄市，大型之重化工業區則予以保留。

②發展區位：臨海工業區的中船中鋼予以保留。其他重化工業宜視其污染程度及產業關聯性，輔導遷至臨海工業區或遷離高雄市。

3. 第三級產業

(1) 行政中心：於本計畫構想中凹子底仍將作為行政中心。

(2) 商業服務中心：

①中心商業區：以發展專門性服務、貿易、金融、保險等為主。

②發展區位：

A. 鹽埕區以發展專門性商業、娛樂業為主。

B. 沿十字型(中山—中正路)商業帶以發展高層次服務業、資訊服務等之中樞管理機能。

(四) 交通運輸

1. 市區道路

以沿拆除後之臨港鐵路(凱旋路)連接大順路所形成的半環狀快速道路爲中心，向北、東、南方呈輻射狀的快速道路路網。向北可經中華路通往左營，連接台17號公路，及民族路接台1號省道；向東則連接縣186及183號道路，通往仁武、大社；向南則沿中山路及縣191號道路通往林園。如此往北、東、南三向的對外及過境交通皆可迅速流通，不致滯留於市區內。

2. 市區鐵路改善

臨港線仍予拆除作爲環狀快速道路及捷運路線使用。

根據上述各項發展目標及構想，高雄市在進行"擴大及變更高雄市主要計畫(通盤檢討)案"時，提出高雄市土地使用發展計畫，如圖7.1-1所示，期使都市建設之效率增加，並改善都市生活環境品質，以充份發揮高雄市成爲具有區域中心、區域貨物集散、運輸倉儲、漁業、濱海遊憩及都會區中心都市等多項功能。

7.1.2 高雄港長期發展目標與遠景

高雄港未來發展遠景與目標，係參考交通部運輸研究所"高雄港整體開發計畫"所規劃訂定。茲摘述如下，以爲本研究之指導方向。

一、高雄港長期發展目標

1. 提供貨櫃運輸業最佳之服務

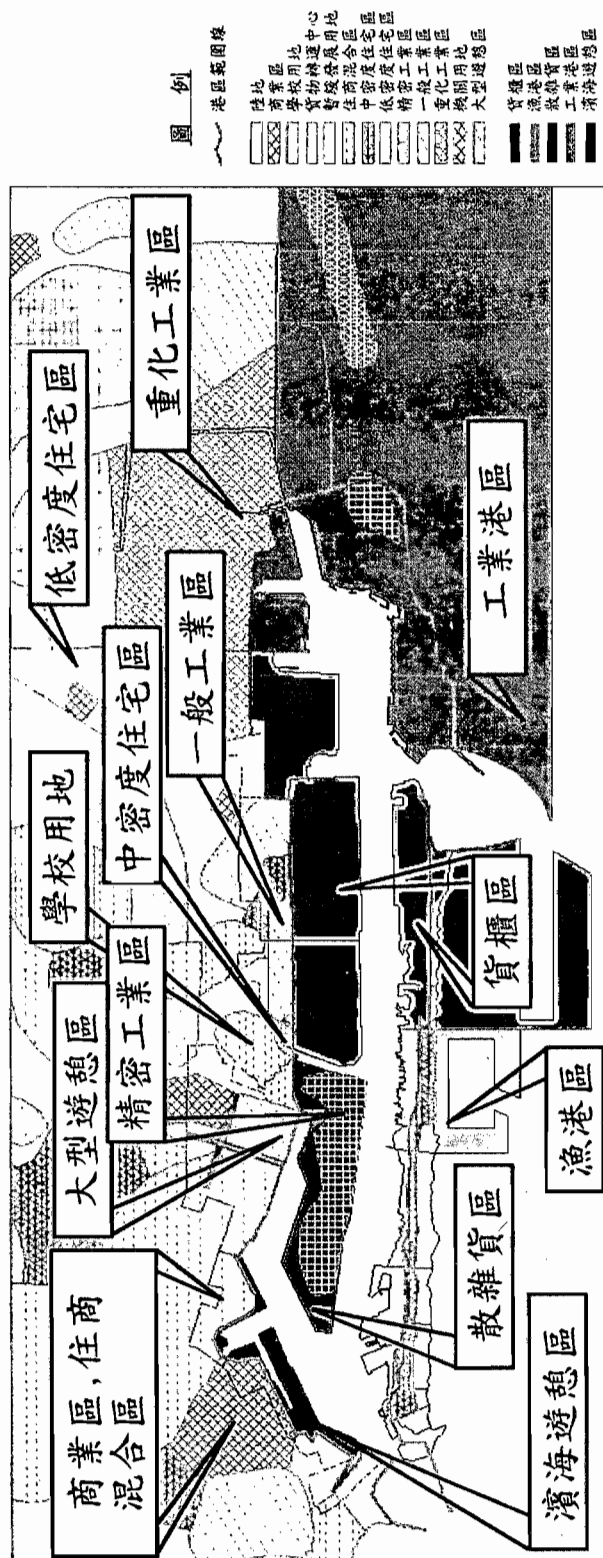


圖 7.1-1 高雄港與相鄰市區長期土地使用計畫

航運公司由貿易路線及港口之選擇來控制其貨櫃運輸路線，因航運界彼此間競爭激烈，為維持並增加其市場佔有率，航運公司通常於其貿易網路上擇一港口，使其能以最低的價格提供最好之服務以增加其競爭能力。一般而言，航運公司所付之港埠費用及碼頭租金為一港埠主要收入之來源，航商可說是港埠之主要顧客，故港埠發展之第一目標即為提供令航商滿意之服務。

2. 提供至國內市場最便捷之通道

在貨櫃運輸之成本中，航運公司在台灣須負擔費用相當高之內陸運輸費。卡車公司於高雄港及桃園附近內陸集散站間之貨櫃拖運總費用幾與高雄港之全年總收入相當。目前，內陸運輸問題之主要關鍵在於台灣中山高速公路過於擁塞，故其建議以鐵路複合運輸作為替代模式，期能降低運費並改善服務品質。

3. 港埠資源之最有效利用

高雄港整體發展策略之目標即如何在原先各項限制條件下，充份利用港埠現有資源及其特性，以最經濟之方式擴充港埠能量以符合未來之需求。

4. 提供附加價值活動之機會

高雄港欲成為海運中心則必須提供使用者在港

區附近進行產品附加價值活動之機會。香港現為中亞地區主要之海運中心，而台灣由於缺乏與大陸間之直接海上貿易而無法與香港競爭，一旦兩岸直航，則高雄港將有機會成為海運中心之地位。而一旦兩岸開放直航，則高雄港促進再出口活動成長最迫切之措施，即為在貨櫃中心鄰近地區提供土地以興建現代化之再出口設施。

5. 競爭力之提昇

競爭力的基礎來自於生產力，台灣海運中心港埠系統將因其貨櫃中心之生產力而居於區域性領導地位。所謂貨櫃中心之能量並非僅指橋式起重機之裝卸能力，尚包括船舶至貨櫃中心間每一環節之能量。增加港埠生產力之改善計畫包括下列數項：

- 海關作業程序之合理化
- 碼頭工人組織與訓練之適當改進
- 貨櫃中心自動化設施
- 大型貨櫃中心之建立以達經濟規模

6. 功能之提昇

台灣目前之港埠作業由於係獨佔事業，對其本身之商業運作意願並不熱衷，以轉運市場而言，船公司所尋求的為一提供最低作業成本之基地，而高雄港目前之作業環境似乎並無法提供較低之作業成本。

二、高雄港長期發展遠景

高雄港內碼頭目前由於發展過程中貨種及船型變遷，碼頭之興建區域約可分為散雜貨區、貨櫃碼頭區、工業港區及散佈各處之漁港，由於各貨種其裝卸方式及作業型態並不相同，如能將作業型式相同之碼頭集中則將增加裝卸之使用效率，配合高雄港目前現況，交通部運研所「高雄港整體開發計畫」建議將高雄港依其碼頭使用分為五大區(如圖 7.1-1)包括：

- 遊客及休憩活動區
- 散雜貨區
- 貨櫃區
- 工業港區
- 漁港區

現將各分區之未來發展計畫概略描述如后。

1. 遊客及休憩活動區 (蓬萊、鹽埕、苓雅商港區)

本區未來除作為客運碼頭、遊艇碼頭等休憩碼頭區外，並配合港務大樓、貿易中心大樓之興建與附近高雄市鹽埕區之商業區結合發展成為新的商業中心。

2. 散雜貨區 (中島商港區)

此一區域之後線現設有加工出口區，利用鄰近港區方便原料零件進口及成品出口之優點，進行加

工出口作業，近年來由於亞洲鄰近國家已提供較低廉之勞力，原在此設廠之產業已逐漸外移，政府雖鼓勵其他產業在此一加工出口區內設廠，惟此類產業與廠區附近散雜貨碼頭作業之關連性不大，其建議將加工出口區自碼頭後線移除，將此一區域之土地提供業者作為與附近碼頭作業關連較大之裝卸倉儲及配貨中心用，以增加土地之使用效益，部份面積並作為48-58 號碼頭後線擴充之用以增加碼頭之裝卸能量。

3. 貨櫃碼頭區

貨櫃區之發展亦為高雄港成為海運中心之主題，其建議將現有中油#60～#62危險品碼頭區之後線貯槽遷移至工業港區內，除可增加港區之作業安全及完整性外，並可將原址改建為貨櫃碼頭，另有前鎮漁港正位於第二、三貨櫃中心之間，除漁船進出可能影響商船作業外，未來各項貨櫃作業改善後，長且連續的碼頭面將可提昇碼頭之作業效率，因此其建議將前鎮漁港遷移而將原址改建為貨櫃中心以增加作業之完整性。

為配合未來之貨櫃運量需求，該計畫亦建議在外海區擴建貨櫃碼頭以增加高雄港之貨櫃裝卸能量。

4. 工業港區

高雄港之工業港區基本上為各國營事業為本身

作業需求在自有廠區內興建碼頭所構成，碼頭都為各產業所自建且與港區相連，無法提供其他業者使用，各國營企業本身原已擬就擴建計畫，交通部也曾研擬高雄港深水港計畫以因應該項需求，惟因國內環保意識及產業結構已逐漸改變，且國營事業已漸有民營化之趨勢，故各國營事業企業之擴充已採較審慎之態度，該計畫為配合各基礎工業未來之發展並考量現況及各項限制條件，仍建議將大林商港區外海區域保留作為未來工業港區發展用地。

5. 漁港區

由於高雄港內之漁港散佈各處，且前鎮漁港正位於第二、第三貨櫃中心之間，未來貨運量增加時，漁船進出勢必對商船進出造成影響，因此其建議在外海區域興建一綜合性之大型漁港容納港區現有漁船，並採先建後拆原則，以較完善之設施吸引漁船移往新漁港以達到商漁港分離之政策並提昇船機之作業效率。

7.2 土地使用長期發展課題與對策

本研究為使高雄港、市各項資源作合理有效的運用，及達成港市長期健全發展。將依據港市發展目標與遠景，掌握所可能產生的問題，來研擬高雄港、市長期發展課題與對策，茲分別說明如后：

課題一：高雄市長期受工業污染、噪音、振動等影響，因此，未來發展過程中，高雄港如何兼顧港的發展需要及環境保護，為港市未來發展之重要課題。

1. 說明：
 - (1) 過去之港區發展著重於獲取經濟發展之最大效益，致較忽略發展過程中可能附帶產生之外部不經濟問題，如污染、噪音等，影響相鄰市區環境品質。
 - (2) 配合高雄港灣之優越條件，未來發展將以臨海工業區及前鎮、中島等地區為主要港區作業用地，此雖可促進本地區之經濟發展，但同時也將污染集中於該區，造成環境惡化。基於經濟發展與環境保護兼容並顧之需要，謀求合適的解決方式是刻不容緩的。
2. 對策：
 - (1) 貫徹土地使用分區管制精神，採漸進方式規劃辦理。
 - (2) 規劃前鎮地區石化儲運及國營事業用地，以供未來港市發展所需。
 - (3) 綜合高雄市都市計畫通盤檢討及港區整體規劃原則，適時檢討港、市整體發展。

課題二：展望高雄港未來將發展成爲一具有多功能之海運中心，如何在其港區整體規劃上與相鄰市區取得平衡，爲港、市未來發展的重要課題。

1. 說明：高雄港目前漁港及商港混合在一起，但因其機能不同，港務局有意將漁港及商港分開。而政府更積極推動高雄港成爲亞太地區之海運中心，相信商港必會快速發展，但目前高雄港只有已規劃完成的六個貨櫃中心及15處深水碼頭，考量未來需求將不敷使用，故若要開發其他港埠用地，均會對相鄰市區土地使用產生衝擊，此爲另一須嚴謹考量的課題。

2. 對策：(1) 配合亞太海運中心之目標指導下，應積極進行港埠整體規劃，並建立港、市協調溝通管道，以利港、市未來互利發展。

(2) 配合未來港灣再開發之港埠功能轉換，以前瞻性之觀點，檢討其與相鄰市區之相容性問題。

課題三：高雄港區與鄰近市區計畫用地已劃定，未來發展時兩者應如何互相配合調整。

1. 說明：高雄都市發展與國際港埠發展之腳步皆十分迅速，由於其發展步調與型態配合不良，亦欠缺彼此間整體性與前瞻性的考量，致產生各行其事，甚至互相爭地的情況。惟兩者均已完成法定程序，難作大規模之變更。然而由於港區與相鄰市區活動特性相異，容易產生土地使用不相容等外部性的環境問題。

2. 對策：(1) 掌握港、市間之互動關係，配合市區都市再發展(都市更新)，進行規劃與調整。
- (2) 協調港、市相關單位，促其成立溝通協調小組，以建立港、市間發展之共識。
- (3) 調整港區土地使用，減輕港區作業對市區環境的負面影響。
- (4) 建立港區與相鄰市區整體合理之土地使用活動序列尺度、保留其多樣化之港埠機能。
- (5) 港區用地的編定未充份使用的部份，應重新檢討其適用性。

課題四：未來港區擴展後，聯外運輸對市區交通造成干擾，並加劇對市區土地使用造成阻隔，應如何處理？

1. 說明：未來港區將以貨櫃運輸為主，其聯外運輸由於大型車佔總車流比重相當大，將造成市區交通繁重的負擔與干擾，其車輛運行產生的噪音、空氣污染及安全性的威脅亦將更加嚴重。另一方面，由於港區聯外運輸除公路外，鐵路系統亦為一重要運輸工具，而這也造成了相鄰市區方面土地利用的阻斷，亦值得重視。
2. 對策：(1) 建立高雄港完善之聯外道路系統，並規劃港區完整集運路線。對臨港鐵路及聯外道路之規劃改善，除考慮對市區道路交通衝擊之降低外，亦應滿足相鄰市區土地使用整體發展之需要，避免阻隔都市發展。
- (2) 考慮利用非運輸手段(如土地使用配合調整)，以降低對市區交通造成不良影響。

7.3 長期發展相容性分析

根據前節對於高雄港、市未來發展計畫規劃遠景之瞭解及相關課題，本研究將依其既定的發展模式進行土地使用相容性評估，做為土地使用調整策略研擬之依據，期使港市之間能朝向良性互動的發展前進。

首先將港市未來活動依港區及相鄰市區已劃分之十五個土地使用研究分區，分別將其土地使用活動根據使用組別歸類後，再依據本研究建立之土地使用活動相容性評估準則進行相容性評估。綜合分析結果，如表 7.3-1所示，未來高雄港區與相鄰市區土地使用相容性評估結果均為相容或部份相容，因此，建議採用誘導、管理等手段，針對這些研究分區具有部份不相容或不相容活動研提改善策略，以利港區與相鄰市區之互利發展。

表 7.3-1 高雄港區與相鄰市區長期土地使用相容性評估

分區	港 區 活 動	相鄰市區活動	評估說明	評估得點	評估結果
1	遊憩區、行政公務	住宅、公務機關、文教設施、日常用品零售業市場、日常服務業、一般零售業、旅社、修理服務業	兩者活動大多為相容或部份相容	1.11	相容
2	行政公務、遊憩區、客運運送	住宅、公用事業、公務機關、日常用品零售業、旅社、修理服務業	兩者活動大多為相容或部份相容	1.06	相容
3	行政公務、遊憩區	住宅、自由職業事務所、日常用品零售業、日常服務業、金融機構、旅社、娛樂健身服務業	兩者活動大多為相容或部份相容	1.14	相容
4	行政公務、遊憩區	住宅、社區遊憩設施、自由職業事務所、日常用品零售業、日常服務業、一般零售業、一般服務業、一般事務所、旅社、修理服務業、娛樂健身服務業	兩者活動大多為相容或部份相容	1.12	相容
5	(僅包括海域活動)	住宅、日常用品零售業、大型遊憩設施	兩者活動相容	1.01	相容
6	倉儲堆置、散雜貨裝卸、散雜貨陸運、行政公務	住宅	兩者活動大多為部份相容，其中港區之倉儲堆置、散雜貨裝卸及陸運，以及相鄰市區之住宅等為部份不相容，必須審慎考慮其潛在影響	1.62	部份相容

註：相容0.5~1.5，部份相容1.5~2.5，部份不相容2.5~3.5，不相容3.5~4.5。

表 7.3-1 高雄港區與相鄰市區長期土地使用相容性評估(續)

分 區	港 區 活 動	相鄰市區活動	評估說明	評估得點	評估結果
7	貨櫃裝卸、貨櫃陸運、物流配銷區	住宅、教育設施、旅遊及運輸服務業、倉儲業、公害輕微之工業	兩者活動大多為部份相容，其中港區之貨櫃裝卸、陸運等，以及相鄰市區之住宅、教育設施等為部份不相容，必須審慎考慮其潛在影響。	1.99	部份相容
8	8-1 貨櫃裝卸、貨櫃陸運、物流配銷區	住宅、日常用品零售業、市場、日常服務、一般零售業、一般服務業、公害輕微之工業	港區之貨櫃裝卸、陸運等，以及相鄰市區之住宅等，為部份不相容，必須審慎考慮其潛在影響。	2.42	部份相容
	8-2 貨櫃裝卸、貨櫃陸運、物流配銷區	住宅、日常用品零售業、市場、日常服務、一般零售業、一般服務業、公害輕微之工業	港區之貨櫃裝卸、陸運等，以及相鄰市區之住宅等，為部份不相容，必須審慎考慮其潛在影響。	2.32	部份相容
9	貨櫃裝卸、貨櫃陸運、物流配銷區	住宅、日常用品零售業、公害嚴重之工業	兩者活動大多為部份相容，其中港區之貨櫃裝卸、陸運等，以及相鄰市區之住宅等，為部份不相容，必須審慎考慮其潛在影響。	1.57	部份相容
10	貨櫃裝卸、貨櫃陸運、物流配銷區	(擴建為港區用地)	—	1.01	相容
11	貨櫃裝卸、貨櫃陸運、物流配銷區	(擴建為港區用地)	—	1.17	相容
12	漁獲冷藏、漁市批發、漁港區、船舶修造	住宅、日常用品零售業、市場、日常服務業、殯葬服務業	兩者活動大多為相容，港區之船舶修造漁獲冷藏批發等，以及相鄰市區之住宅等，為部份不相容，必須審慎考慮其潛在影響。	2.20	部份相容
13	13-1 漁獲冷藏、漁港區	住宅、日常用品零售業、日常服務業	兩者活動大多為部份相容，港區之漁港區等，以及相鄰市區之住宅等，為部份不相容，必須審慎考慮其潛在影響。	2.14	部份相容
	13-2 船舶修造	住宅、日常用品零售業、日常服務業	兩者活動大多為部份相容，港區之船舶修造等，以及相鄰市區之住宅等，為部份不相容，必須審慎考慮其潛在影響。	2.02	部份相容
14	船舶修造、軍事區	住宅、日常用品零售業、日常服務業	兩者活動大多為部份相容，港區之船舶修造等，以及相鄰市區之住宅等，為部份不相容，必須審慎考慮其潛在影響。	1.97	部份相容
15	漁獲冷藏、漁市批發、船舶修造、漁港區	住宅、大型遊憩設施、公務機關、自由職業事務所、日常用品零售業、市場、日常服務、金融機構、修理服務業、娛樂健身服務業	兩者活動大多為部份相容，港區之漁港漁獲冷藏、批發等，以及相鄰市區之住宅等，為部份不相容，必須審慎考慮其潛在影響。	2.38	部份相容

註：相容0.5~1.5，部份相容1.5~2.5，部份不相容2.5~3.5，不相容3.5~4.5。

7.4 配合亞太海運中心計畫之土地使用調整建議

根據前節相容性分析之結果顯示，未來港市之相關發展計畫多為相容及部份相容，並未產生明顯的衝突現象，依相容性應用理論上應無須計畫性調整其土地使用分區的需要，然由於目前政府正大力推動『亞太海運中心』計畫，高雄港市為一主要的推動地區，為使將來的計畫更臻完善，本研究乃參考亞太海運中心計畫的初步規劃精神，以整體性的觀點探討未來港區與相鄰市區土地活動序列尺度間的關係，期以長遠性的角度，由『港市土地互利相容』的立場建議其可能的調整方向，以作為將來港市整體發展之參考，由於目前亞太海運中心計畫，尚處於初步規劃階段，實質的內容尚未明確，因此本計畫僅提出初步的構想，以供後續相關計畫參考。

在規劃程序上，首先由未來土地使用特性分析建議其土地使用調整原則，然後參考未來港市發展計畫、亞太海運中心計畫等，分析其可行之土地使用調整方向並研提相關配合措施，以供港市整體計畫執行之參考。

7.4.1 土地使用調整原則

為促進港市和諧共容的環境，避免產生不相容的現象，並配合港埠及相鄰市區未來發展方向，現行計畫的港市土地使用若需適當調整，則應考慮相鄰市區與港區土地使用活動特性、區位條件及未來發展模式構想等因素，因此，建議配合亞太海運中心計畫需進行港區與相鄰市區土地使用調整時，應考慮下列原則：

1. 港區或相鄰市區土地使用調整時，應考慮彼此之發展影響，朝向良性互動的調整方向進行。
2. 港區與相鄰市區土地使用之活動序列尺度應逐漸建立，趨向一致相容的發展。
3. 土地使用調整應考慮與生活機能、就業及工商活動相諧和。
4. 作業關聯性大的土地使用類別應予聚集。
5. 不相容的土地使用分區或容易產生衝突的活動應予隔離或遷至外圍。
6. 建立適當的緩衝區以調和港區與市區活動。
7. 道路劃設應考慮其功能目的，維持其連貫性與完整性。
8. 土地使用調整應朝向『管用合一』的目標邁進，使計畫管制與實際使用相符，期使各分區能夠得到合理的管理與維護。
9. 土地使用調整應考量基地與街廓完整性與鄰近計畫之配合程度。
10. 零星發展、關聯性低或已呈遲滯發展之工業用地，應予調整，使其朝前瞻性的發展遠景進行，並提高土地利用價值。
11. 港區土地使用調整與市區更新計畫及相關發展計畫應相結合，以營造一個現代化的工商港灣都市。

7.4.2 土地使用調整構想及相關配合措施

一、土地使用調整構想

目前政府正積極規劃高雄成爲『亞太海運中心』，相關規劃計畫陸續展開。其中，經建會初步構想中的『高雄轉運特區』的範圍在現在的前鎮加工出口區，營運方向著重於倉儲轉運，期使在不侵犯現有廠商的利益下，把現有加工出口區內的碼頭和空地，移作支援倉儲轉運之用。除此之外，高雄市政府亦委託顧問公司辦理『高雄發展爲亞太營運特區先期研究規劃案』工作，擬依高雄地區的特性，將高雄規劃爲『亞太營運特區』，使高雄地區在廿一世紀成爲多功能的營運中心，規劃重點使其兼具自由貿易區與科技園區的功能，內容則包括水岸休閒遊憩購物區(蓬萊、鹽埕、苓雅商港區)、散雜貨碼頭區(中島商港區)及金融經貿園區(前鎮工業區)等，期使高雄市成高雄港轉運核心區的資源腹地，共同朝向亞太海運中心目標邁進。另外，高雄港務局根據『高雄港整體開發計畫—策略計畫—2020年』之濱海遊憩區基本構想，目前正初步規劃將原14~20號碼頭改爲國內外大型客輪碼頭，其後線土地將開闢爲休閒走廊，綜合性觀光旅館、會議中心、候船設施等，以提高其土地利用價值，此舉將可結合相鄰市區原商業活動帶及前述未來水岸休閒遊憩購物區、金融經貿園區，期能塑造出港市整體的都市景觀特色。

本節主要基於前述高雄港、市未來發展遠景的目標，綜合考量港市土地使用活動特性，期在客觀性、整體

性的觀點下，配合亞太海運中心計畫針對港市土地建立一效率化、合理化的活動序列尺度調整方向，使港市在和諧互利互動的發展下，朝向現代化、國際化、功能多樣化的目標邁進，同時進一步地促使高雄港成為高雄市再發展的助力，而高雄市活化的都市機能則能成為高雄港國際化的有力後盾。

因此，配合亞太海運中心計畫引入之土地使用調整構想係基於港市『互利共榮』的前提下，而由『土地相容』的角度切入，同時，以未來相關發展計畫為藍圖，藉由土地分區使用疊圖分析的程序，檢討其活動序列間是否產生衝突現象，並建議其可行之調整方向。而本研究將根據未來高雄港市之發展遠景，主要為配合前述『亞太海運中心』的引入，在高雄港方面以『高雄港整體開發計畫—策略計畫—2020年（民國82年3月）』為基礎，而高雄市未來發展則以『高雄市綜合發展計畫』（民國78年9月）為藍圖，其構想已如前圖7.1-1所示。經初步研究分析，發現未來港區與市區發展活動間之序列尺度為：

（倉儲轉運特區）

（港區） 遊客及休憩活動區 → 散雜貨區 →

（市區） 遊憩、學校、商業及住商混合區 → 遊憩區、商業區 →

（ 亞 太 營 運 特 區 ）

(轉運中心)

(港區)	貨櫃區	→工業港區	→
(市區)	工業區、學校、中密度住宅	→重化工業、精密→ 工業、中低密度 住宅、遊憩區、 填海造陸(遊憩 區、機場等)	

(港區) 漁港區

(市區) 中密度住宅、遊憩區

大抵而言，其土地使用活動內容，除少部份活動間若欠缺適當阻隔或管制，將可能產生部份干擾外（參見7.3節），在主要活動序列間未發生顯著衝突現象。惟考量高雄港之亞太海運中心的設立及港區交通衝擊之影響，建議港市未來調整方向，儘量朝此主要活動序列尺度進行，同時未來亞太營運特區與轉運中心之區位應考量對港市土地相容性的影響，並進行土地相容性評估，以避免造成衝突。除此之外，對於局部地區之干擾活動建議除建立港市間適當之阻隔緩衝區外，應同時採取誘導一管理手段，以利互利發展；而在交通衝擊之減輕方面，依『高雄都會區鐵路地下化可行性研究暨先期規劃（初稿）』（民國83年12月）之建議，未來第一臨港線將拆

除，而第二臨港線地下化，故建議將來應建立可行的港區專用道路以因應取代部份鐵路運輸功能及滿足未來發展之所需，其可行的路線設立方式，係先適度地建立港市地界的適當緩衝阻隔，然後佈設高架或平面道路，並儘量避免與市區道路平面相交，而採接連區域性聯絡路網，如此，則可避免干擾市區環境，降低交通衝擊影響。

二、相關配合措施建議

為使未來之土地使用發展持續性地朝構想中之相容和諧方向進行，以下研提相關配合措施，以確保計畫之完整性，分成建議港市應共同努力的『一般配合措施』與『建議市區之配合措施』二者，分別說明如下：

1. 一般配合措施

- ①港區與市區未來相關發展計畫應密切配合並充實港區生活』空間方面的功能。
- ②擬定港區及相鄰市區土地使用分區管制辦法，並詳列各種使用分區容許之土地使用活動內容，以加強管制。
- ③建立港區與市區適當之緩衝阻隔：如漁港區與相鄰住宅間、專用道路與市區間等。
- ④港區與私人設施土地使用之釐清與界定
- ⑤市區道路與港區專用道路規劃時功能定位應清楚，並持續進行檢討改善
- ⑥秉持先建後拆原則，避免民怨產生

⑦遠洋及近海綜合漁業中心之規劃設置應協調漁業相關團體，擬定合理誘因以吸引漁船前往（如重建補償、居住問題之解決及漁港環境之良善規劃等等），以達到計畫之預定目標。

⑧景觀美化與維持

⑨高污染者應符合EIA 標準，以昭公信方可設立

⑩藉由第三團體居中協調港市相關問題，建立省市溝通橋樑，適時研討相關計畫。

2. 建議市區相關配合措施

港區土地的劃設有其必要性與政策性，因此，既不容許縮小港區腹地範圍，也斷不可浪費港區土地的利用，由此顯見港區土地之稀有性與珍貴性！然而由於早期都市的發軔係源自港區，因此港、市之發展雖甚密切，卻缺乏適當的阻隔與管理上的溝通，同時在規劃上既缺乏發展擴充之彈性，在土地使用上又各自發展，無法互相兼顧，乃導致既成的發展格局。

經由逐次發展歷程的堆積，相鄰市區之活動序列呈現較不規則的變化，而其調整的彈性亦有限，因此，本研究基於『土地相容性』的立場，建議市區土地在進行實質規劃時能考慮與港區土地政策及活動序列尺度之配合，以增進土地利用效率，同時避免在未來對居民生活造成干擾或形成潛在抗爭事

件的肇因。是故，建議相鄰市區相關配合措施如下：

①加強相鄰市區土地使用的管制

包括逐步降低港區（如貨櫃、散雜貨、工業港區）附近住宅區的發展強度與規模，嚴格控制鄰近港區之工業區內變相為住宅、商業使用的廠辦大樓，管制漁港區內不合使用規定之住商活動等。

②遊憩區位之審慎評估調整與活動內容的控制

鄰近港區的地方若能適當的設立綠地，則對都市環境、防災及港市緩衝阻隔的設立有極大的助益，然若相鄰市區規劃遊憩區的活動強度複雜而龐大，則其遊憩行為不見得對遊客健康有正面的價值，甚且可能引發潛在衝突，故屬於『部份不相容』之使用。目前，依『高雄市綜合發展計畫』的構想在中島商港區東側將規劃成大型的都市遊樂區型態的遊憩區，而在『亞太營運特區』的構想中則定位為金融經貿區，兩者差異甚大，建議應整合相關計畫，並考量其與港區之相容性問題，以調整其內涵。再者，填海造陸計畫中之遊憩區設置，則宜考慮配合港區活動序列尺度與區位條件，重新審慎評估。

③鄰近港區之重大計畫，在互利共容的基礎下，應與港區開發計畫進行整合與協調

鄰近港區之計畫包括亞太營運特區、市區更新、遊憩區開發及填海造陸計畫，其可與港區發展計畫相互串聯，共同規劃，以避免投資浪費，而填海造陸計畫的內涵則建議其與港區未來之『工業港』發展相互整合。

整體而言，目前台灣濱海利用計畫應儘量地保留自然海岸線，以港埠建設而言，儘量利用既有之港灣，針對可與市區共同開發者，重新規劃其使用，以作整體再開發之考量。就以『日本邁向廿一世紀之港灣』發展藍圖來說明，如圖 7.4-1所示，其基本精神為將過去偏重在貨運及臨港工業利用為主之港灣建設，注入對『生活空間』具人性化一面之綜合性港灣空間，使港埠建設更能溶入相容性理念，以加強港埠適居性之提昇，此一理念或可供作為台灣未來港埠發展之重要借鏡之一。

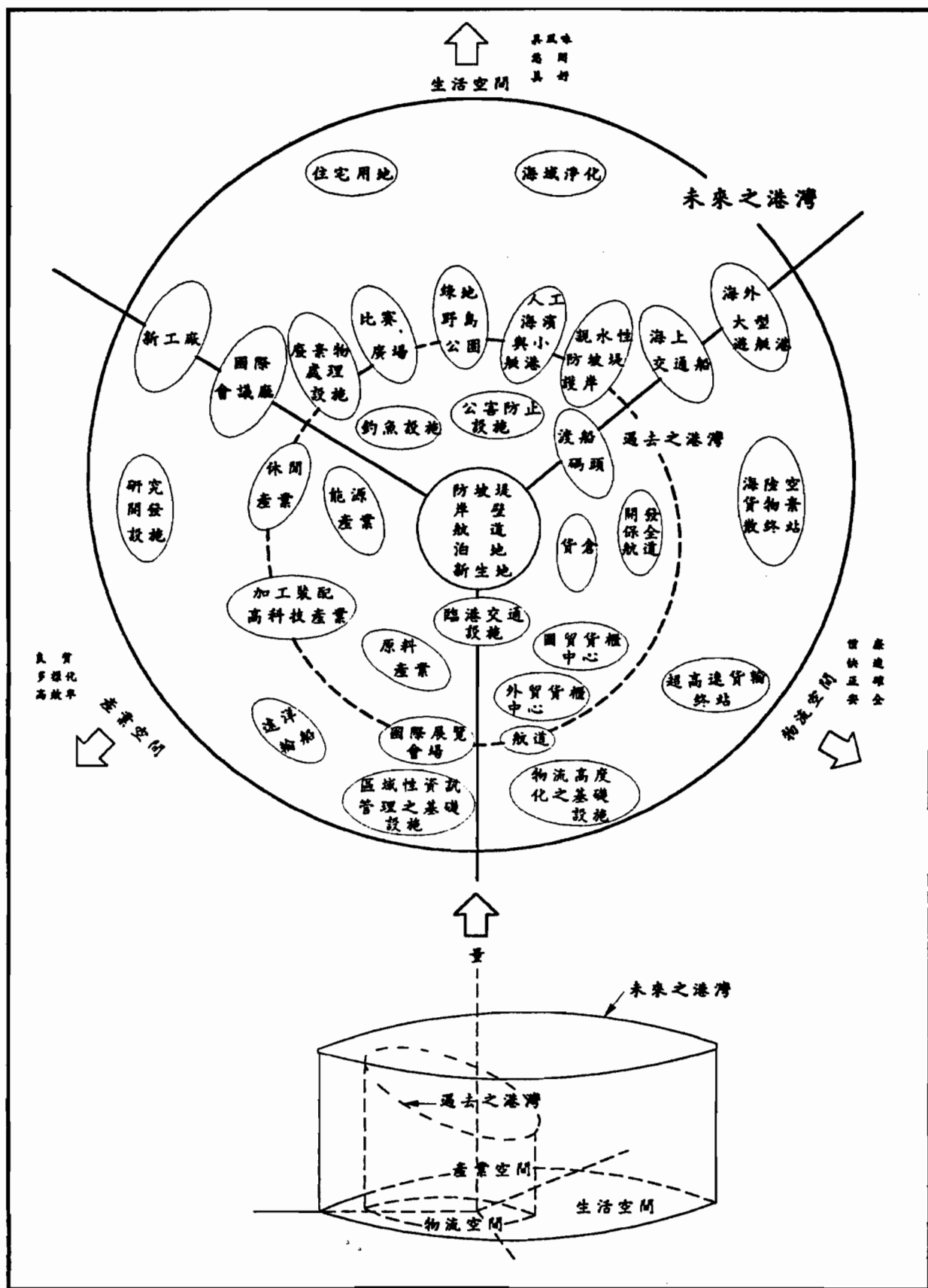


圖 7.4-1 港灣之演變示意圖

第八章 結論與建議

8.1 結論

1. 高雄港現況土地使用主要為碼頭作業區 (54.8%)，其次為工業使用 (15.1%)，其餘為港務行政、造船工業、漁港、台電、中油等用地，為一兼具海運、工業、漁業之多功能中心。而其相鄰市區現況土地使用主要為住宅、商業使用，其次為工業使用、公共設施用地等，土地混合使用程度高。
2. 整體而言，第一船渠、第二船渠、第三船渠、鹽埕商港區及苓雅商港區係屬高雄港最早開發之處，亦即舊港區，目前主要為提供雜貨之集散運輸及漁港停泊之用，但由於緊臨高雄市主要都市中心，港區之發展與市區都市之發展時有衝突產生。前鎮區、中島商港區及前鎮漁港與第三貨櫃中心附近主要土地使用型態為工業使用及住宅使用，工業使用大多是港區關聯產業，包括漁產加工業、倉儲區、化學工廠與堆積場等。

第五貨櫃中心附近為高雄臨海工業區，主要為大型國營事業，如中鋼、中船等，本區為台灣主要重工業中心。

綜觀港區與市區空間發展型態，可發現其間幾項空間發展限制如下：

- (1) 市區都市發展緊臨港區，兩者之間土地使用混合程度及複雜性高，缺乏適當緩衝，妨礙港市之發展。

- (2) 市區商業住宅發展阻斷港區繼續往內陸發展之機會，相對的港區則降低居民親水性活動。
 - (3) 港區東側部份住宅緊臨港區，工業區穿插其中，造成實質環境之低落。
 - (4) 危險物品之運輸形成安全威脅。
3. 按研究分區進行現況土地使用調查後，分析結果顯示港區與相鄰市區土地使用活動序列尺度不一致，造成許多相容性問題如下：
- (1) 民房與港區漁獲冷藏交易活動等場所交相混雜，導致居住環境品質低落。
 - (2) 水泥專用碼頭對鄰近市區居民之環境影響。
 - (3) 石化油槽對鄰近居民之潛在安全威脅與視覺景觀衝擊。
 - (4) 進出港區之重型貨車藉由鄰近市區道路所造成之環境影響。
 - (5) 修造船廠噪音，影響鄰近環境。
 - (6) 漁港區環境不佳，影響觀瞻及相鄰市區整體景觀。
4. 相容性分析主要係探討不同活動間之互動影響，所衍生外部經濟效果之程度，而予以適當的改善或維持稱之。而所謂相容性可從兩個方面來解釋，其一是從正面的互動影響效果，即不同活動相鄰設立而產生地方聚集經濟效果者，另一是從負面影響效果，即不同活動相鄰設立而產生外部性不經濟效果者。而根據港市現況分析與問題探討後，初步瞭解其根本問題乃在於不同的土地使用分區之相容性，意即港市之間單

一活動對它種活動是否造成外部不經濟的現象產生，此等現象可藉由相容性分析結果探究其不相容程度，並據此研擬可行的改善策略，以減輕其不相容程度，如相容程度可應用發展、強化維持手段，部份相容程度可應用誘導、管理手段，部份不相容程度可應用工程設計或管制手段，不相容程度則必須應用計畫性調整手段。

5. 依據各種不同活動相互間所可能產生的影響，研擬本研究的相容性評估標準：

- (1) 相容等級
- (2) 部分相容等級
- (3) 部分不相容等級
- (4) 不相容等級

基於上述的評估標準，同時加上本研究就高雄港市相鄰地區土地使用現場之瞭解，乃針對港區及市區之各項可能活動彼此間之影響狀況，並參考高雄市及台北市土地使用管制規則及相關案例訂定適合港市土地使用相容性評估準則表。

6. 根據相容性評估表，分別針對規劃範圍內之15個分區進行相容性評估。評估結果整體而言，大多為相容及部份相容，僅第4 及第8-1 分區為部份不相容。

7. 一般而言，土地使用相容性分析，著重於依據相關土地使用管理規定，從靜態的土地使用型態，去研判土地使用之相容與否，較難忠實反映現實土地使用之動態活動現象。另外，土地使用之主體一人，基於主觀意識之判斷，對於土地使用

活動所產生衝擊(IMPACT)之感受，亦常非客觀、理性方式可以掌握。因此，本研究乃借鏡國外行之多年之“土地使用衝突管理”觀念，藉由衝突分析之理念，更廣泛、深入的去探討高雄港、市土地使用所存在的現實問題，而土地使用活動的衝突管理，通常就是對某些現況或構想中的土地使用或開發公開的表示不同意，而進行分析及處理。

8. 本研究根據港區與相鄰市區土地使用調查，以及土地使用活動衝突調查結果，進行港區與相鄰市區土地使用活動衝突分析，以探討各土地使用分區之衝突原因及類型，做為後續短期改善策略之參考依據。綜合分析結果，港區與相鄰市區具有土地使用活動衝突現象之分區共有九處，比例甚高，而就目前分析瞭解，港市間產生土地使用衝突現象較顯著為分區4、分區9及分區15，屬輕微衝突為分區2、分區3、分區7、分區12、分區13-2及分區14，其原因類型多屬發展規模擴大、環保意識提高，以及活動力增強等因素。
9. 港區與相鄰市區間土地使用之相容性改進，涉及港區內整體發展之規劃調整，及都市計畫地區土地使用之通盤檢討，需要較長的時間去推動達成。因此，本研究建議短期改善策略之研擬，將著重於已浮現之土地使用衝突問題之改進；所採用之改善方式，將包括短期可完成之工程改善手段及管理手段能達成之改善策略。據此，短期亟需改善之分區包括已產生衝突現象之第2、3、4、7、9、12、13-2、14、15分區，改善策略則請詳見表6.2-1。

10. 根據高雄港、市未來發展計畫規劃遠景之瞭解及相關課題，本研究依其既定的發展模式進行土地使用相容性評估，做為土地使用調整策略研擬之依據，期使港市之間能朝向良性互動的發展前進。首先將港市未來活動依港區及相鄰市區已劃分之十五個土地使用研究分區，分別將其土地使用活動根據使用組別歸類後，再依據本研究建立之土地使用活動相容性評估準則進行相容性評估。綜合分析結果，未來高雄港區與相鄰市區土地使用相容性評估結果均為相容或部份相容。
11. 土地使用調整應考量未來高雄港市之發展遠景，在高雄港方面主要以『高雄港整體開發計畫—策略計畫—2020年』為基礎，而高雄市未來發展則以『高雄市綜合發展計畫』為藍圖，經初步分析結果發現未來港區與市區發展活動間之序列尺度大抵而言，除少部份活動間若欠缺適當阻隔或管制，將可能產生部份干擾外，在主要活動序列間未發生顯著不相容之衝突現象，惟考量亞太海運中心的設立及港區交通衝擊之影響，仍建議進行方向(參見7.4節)，以供參考因應。

8.2 建議

1. 建議港區配合市區主管機關儘速共同擬定土地使用分區管制辦法，並詳列各種使用分區容許之土地使用活動內容，以加強管制。因此，建議高雄市政府在進行『高雄市土地使用管制規劃草案』修正研究時，協調港區主管機關派員參與提供意見，以使該草案之訂定能兼顧港市之整體發展。
2. 建議本研究研擬之相容性準則表，由港市相關單位持續地檢討與修正，以符合港市未來蓬勃快速發展的腳步，避免其不合時宜。
3. 建議配合未來港灣再開發後之港埠功能轉換，應以整體性、前瞻性之觀點檢討港、市間之相容性問題。
4. 本研究牽涉到的機關、部門頗多，由於各主管機關立場不同，極易造成決策衝突，難以執行之狀況，因此，對於各機關及部門間的溝通、協調，必須特別的注重。

附錄

附表 1 台肥南港廠區基地引入活動項目相容性分析

基地引入活動項目		基地引入活動項目	第二世貿中心				軟體工業園區									
			展覽活動	辦公活動	會議活動	住宿活動	研究活動	展示活動	教學活動	資訊交流活動	休閒活動	餐飲活動	住宿活動	交通運輸活動	金融服務活動	管理服務活動
第二世貿中心	展覽活動	●														
	辦公活動	●	●													
	會議活動	●	●	●												
	住宿活動	●	●	●	●											
軟體工業園區	研究活動	●	●	●	○	●										
	展示活動	●	●	●	●	●	●									
	教學活動	○	○	○	○	●	○	●								
	資訊交流活動	●	○	○	○	●	○	○	●							
	休閒活動	●	●	●	●	●	●	●	●	●						
	餐飲活動	●	○	○	○	○	●	○	○	○	●					
	住宿活動	○	○	○	○	○	○	●	○	○	○	●				
	交通運輸活動	●	●	●	○	●	●	○	●	○	○	○	●			
	金融服務活動	●	●	●	○	○	●	○	○	○	○	○	○	●		
	管理服務活動	○	○	○	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	廢棄物處理活動	▲	▲	▲	▲	○	▲	▲	▲	▲	▲	▲	○	▲	○	●

備註：●：相容

○：部份相容

▲：部份不相容

×：不相容

附表 2 相鄰市區活動使用組別

組 別	使用組名稱	使用組細項
一	住宅	(1) 獨立住宅。 (2) 雙拼住宅。 (3) 連棟住宅。 (4) 集合住宅。 (5) 高層集合住宅。 (6) 寄宿舍。
二	教育設施	(1) 托兒所。 (2) 幼稚園。 (3) 小學。 (4) 中等學校。
三	社區遊憩	(1) 戶外遊憩設施。 (2) 公園、兒童遊樂園。 (3) 戶外籃球場、網球場、棒球場、游泳池、溜冰場及其他運動場。 (4) 高爾夫球練習場。
四	衛生及福利	(1) 醫院、療養院、診所、助產室，但不包括傳染病及精神病院。 (2) 衛生所(站)。 (3) 育幼院、養老院、救濟院、盲人院、孤兒院、殘疾收容院。
五	社區通訊	(1) 郵政支局、代辦所。 (2) 電信分支局、辦事處。
六	社區安全設施	(1) 消防隊(分隊部)。 (2) 警察分局、派出(分駐)所。
七	大型遊憩	(1) 超過五公頃之大型公園。 (2) 高爾夫球場。
八	公用事業	(1) 公共汽車或其他公眾運輸站。 (2) 變電所。 (3) 煤氣、天然氣整(加)壓站。 (4) 無線或電視設施。 (5) 鐵路客貨站及鐵路用地。 (6) 電信機房。 (7) 自來水或下水道抽水站。 (8) 自來水處理廠或配合設備。 (9) 加油站。 (10) 其他公用事業設施。
九	公務機關	(1) 各級行政機關。 (2) 各級民意機關。 (3) 國際機構及外國駐華機構。 (4) 其他公務機構。

附表 2 相鄰市區活動使用組別(續一)

組 別	使 用 組 名 稱	使 用 組 細 項
十	文教	(1) 圖書館。 (2) 社會教育館。 (3) 藝術館。 (4) 紀念性建築物。 (5) 博物館、科學館、歷史文物館、陳列館、水族館、動物園、植物園。 (6) 音樂廳。 (7) 專科學校、學院、大學及研究所。 (8) 體育場所、集會場所。 (9) 文康活動中心。 (10) 其他文教設施。
十一	日常用品零售業	(1) 飲食品。 (2) 日用雜貨。 (3) 糧食。 (4) 服飾日用品。 (5) 日常用五金。
十二	市場	(1) 零售市場。 (2) 超級市場。
十三	一般零售業	(1) 中西藥品。 (2) 書籍、紙張、文具體育用品。 (3) 家具、裝潢、木器、藤器。 (4) 水電及空氣調節工程器材。 (5) 電氣、自行車及其零件等之出售、樣品間。 (6) 古玩、藝品。 (7) 地毯。 (8) 鮮花、禮品。 (9) 鐘錶、眼鏡。 (10) 照相器材。 (11) 樂器。 (12) 縫紉。 (13) 珠寶、首飾。 (14) 獵具、釣具。 (15) 呢絨、綢緞。 (16) 百貨。 (17) 皮件及皮箱。 (18) 音響、視聽器材及唱片、錄音帶。 (19) 汽車、機車、機械器具及其零件等之出售及樣品間，但不包括修理。 (20) 科學儀器。 (21) 假髮。 (22) 醫療衛生用品。 (23) 茶業。 (24) 委託。 (25) 集郵、錢幣。 (26) 打字機及其他事務用機器。 (27) 度量衡器。 (28) 估衣。 (29) 觀賞魚類、鳥類。 (30) 玻璃及鏡框。 (31) 種子、園藝及園藝用品。 (32) 玩具。 (33) 茶館、咖啡館。 (34) 餐館。 (35) 橋棋社。

附表 2 相鄰市區活動使用組別(續二)

組 別	使用組名稱	使用組細項
十四	特種零售業	(1) 油漆、塗料、顏料、染料。 (2) 建築材料。 (3) 煤氣、瓦斯、煤油等燃料及器具。 (4) 礦油業。 (5) 觀賞動物類。 (6) 蛇類。 (7) 飼料。 (8) 化工原料。 (9) 爆竹煙火。
十五	日常服務業	(1) 洗染。 (2) 理髮。 (3) 美容。 (4) 照相。 (5) 成衣。 (6) 織補。 (7) 傘、皮鞋修補及擦鞋。
十六	一般服務業	(1) 職業介紹所、傭工介紹所。 (2) 病理檢驗所。 (3) 出租計程車行。 (4) 當舖。 (5) 家畜性補習班。 (6) 營業性補習班。 (7) 禮服及其他物品出租。 (8) 搬場業、但不包括停車所。 (9) 裱褙(藝品裝裱)。 (10) 土木修繕業。 (11) 除蟲驅鼠業。
十七	一般事務所	(1) 房地產買賣、租賃業。 (2) 建築、開發公司及營造業。 (3) 土地開發業。 (4) 貿易行。 (5) 經銷、代理業。 (6) 報社、通訊社、雜誌社。 (7) 廣告業。 (8) 徵信業。 (9) 速記、打字、晒圖、影印、複印、油印及刻印。 (10) 翻譯業及其他工商服務業。
十八	自由職業事務所	(1) 律師、建築師、會計師、技師。 (2) 工程及技術服務。 (3) 代書。

附表 2 相鄰市區活動使用組別(續三)

組 別	使用組名稱	使用組細項
十九	金融機構	(1) 銀行、金融及投資總機構。 (2) 證券交易所。 (3) 保險公司。 (4) 信託業。 (5) 銀行分行。 (6) 保險公司分公司。 (7) 合作金庫支庫。 (8) 信用合作社分社。 (9) 農會信用部。 (10) 證券經紀業。
二十	修理服務業	(1) 二、三級保養之汽車修理業。 (2) 機車修理。 (3) 各種機械、電機修理。 (4) 金屬物熔接。 (5) 成衣。 (6) 織補。 (7) 傘、皮鞋修補及擦鞋。
二一	娛樂健身服務業	(1) 戲院、劇院、電影院。 (2) 歌廳。 (3) 夜總會、俱樂部。 (4) 廣播公司、電視公司。 (5) 籃球、網球、桌球、羽毛球、室內高爾夫球等球類運動比賽練習場地。 (6) 保齡球館、撞球房。 (7) 戶內溜冰場、游泳池。 (8) 國術館柔道館、跆拳道館、空手道館、劍道館及拳擊、舉重等教練場所或健身房。 (9) 兒童樂園。 (10) 電動玩具店。 (11) 樂隊業。
二二	特定服務業	(1) 酒吧。 (2) 酒家。 (3) 舞廳。 (4) 特定營業之咖啡館、茶室。 (5) 營業性浴室。 (6) 按摩院。
二三	殮葬服務業	(1) 殯儀館。 (2) 壽具、葬儀店。
二四	旅遊及運輸服務業	(1) 貨櫃運輸公司辦事處。 (2) 貨運行辦事處。 (3) 旅行社及遊覽汽車客運公司辦事處。 (4) 航空、海運運輸公司辦事處。 (5) 報關行、託運行辦事處。 (6) 營業性停車空間。

附表 2 相鄰市區活動使用組別(續四)

組 別	使用組名稱	使用組細項
二五	倉儲業	(1) 冷藏庫。 (2) 貨櫃運輸之集散卸場或庫房。 (3) 貨運、遊覽汽車客運、航空運輸、報關、託運等業之車輛、貨物提存場房。 (4) 其他倉儲業。
二六	一般批發業	(1) 疋頭、服飾品。 (2) 日用飲食品。 (3) 化學原料及其製品。 (4) 金屬器材。 (5) 機械及電氣器材。 (6) 建築材料。
二七	旅社	(1) 旅社(旅館)。 (2) 觀光旅館。 (3) 國際觀光旅館。
二八	宗祠及宗教建築	(1) 宗祠(祠堂、家廟)。 (2) 教堂。 (3) 寺廟、庵堂及其他類似建築物。
二九	施工機料及廢料堆置或處理	(1) 施工機械及施工材料。 (2) 羽毛。 (3) 碎玻璃、碎陶瓷類。 (4) 建築廢料。 (5) 廢金屬料及廢車場。 (6) 廢紙、廢布。 (7) 廢橡膠品。 (8) 廢橡膠品。 (9) 廢塑膠品。 (10) 垃圾以外之其他廢料。
三十	農業及農業建築	(1) 農作物種植場。 (2) 家畜及家禽飼養場。 (3) 花園、花房、苗圃及果園。 (4) 農業倉庫及農舍。 (5) 魚池。 (6) 牛羊牧場。 (7) 堆肥場(舍)。 (8) 集貨分裝場。

附表 2 相鄰市區活動使用組別(續五)

組 別	使用組名稱	使用組細項
三一	公害輕微之工業	(1) 製茶業。 (2) 印刷業。 (3) 製版業。 (4) 裝訂業。 (5) 紙容器製造業。 (6) 化妝品業、但不包括肥皂、香皂、藥皂等之製造。 (7) 真空鍍金業。 (8) 瓶、罐、袋裝食品製造業。 (9) 傘製造業。 (10) 木、竹、藤、柳器製造業，但不包括家具製造。 (11) 棉、麻、毛、絲、人造及合成纖維針織業。 (12) 碾米及穀類研磨加工業。 (13) 不含酒飲料製、瓶裝業。 (14) 製冰業。 (15) 帆布加工業。 (16) 地毯及類似物磨製造業。 (17) 繩、纜、袋、網等製造業。 (18) 鞋帽製造業、但不包括膠鞋製造。 (19) 義肢、擔架及支架等製造業。 (20) 筆墨、硯台、墨水、墨汁等製造業。 (21) 皮革製品加工業。 (22) 玻寶及貴重金屬製品製造業。 (23) 科學儀器及其他精密儀器製造業。 (24) 鐘錶製造業。 (25) 收音機、錄音機(帶)、錄影機(帶)、電視機、電子計算機等電子產品製造業。 (26) 電器器具製造修配業，但不包括家庭及辦公用電氣器具。 (27) 運輸工具用電器裝置製造業。
三二	公害較重之工業	(1) 廠房設備規模大於前款規定標準且性質合乎前款規定性質之工業。 (2) 使用電力從事沖、彈作業之工業。 (3) 塑膠製品加工業。 (4) 使用高週波機之工業。 (5) 家具製造業(包括金屬家具及裝飾品製造業) (6) 噴漆業。 (7) 織物之翻毛、起毛或彈棉業。 (8) 豆腐製造業。 (9) 樂器製造業。 (10) 體育用品製造業。 (11) 玩具製造業。 (12) 獸、禽、肉類食品加工業，但不包括屠宰。 (13) 水產倉品加工業，但不包括魚介加工。 (14) 含酒精飲料製造業及瓶裝業。 (15) 菸草製造業。 (16) 蠟品製造業。 (17) 縫紉、編織、打、計算等機具製造業。 (18) 無動力車輛製造業。 (19) 無動力小型船舶製造業。 (20) 洗瓶業。 (21) 通信機械製造業。

附表 2 相鄰市區活動使用組別(續六)

組 別	使用組名稱	使用組細項
三三	公害嚴重之工業	(1) 使用機器從事壓鑄，壓延作業之工業。 (2) 使用電力從事錘、鋸(不包括鋸木)、乾磨(不包括動、礦物之粉細磨加工)作業之工業。 (3) 使用車床、沖床及其他工作母機從事金屬製品製造、加工、修理之工業。 (4) 木材防腐業。 (5) 製材業。 (6) 玻璃磨光業。 (7) 橡膠及其製品造業(包括輪胎、膠鞋製造)。 (8) 酵母業。 (9) 乳酪業。 (10) 醬油、醬味、醃漬業。 (11) 金屬鑄造(不包括手工藝品)及處理業。 (12) 電池製造業。 (13) 魚類加工業(包括罐頭)。 (14) 塑膠製造業。 (15) 食用油製煉業。 (16) 黏膠業。 (17) 水泥製品業。 (18) 漂液製造業。 (19) 鋁製品加工業。 (20) 肥皂、香皂、藥皂、清潔劑製造業，但不包括分裝調配。 (21) 織物染料整理業。 (22) 消毒劑製造業。 (23) 纖維消毒、洗染、漂白業(包括羊毛洗滌)。 (24) 油布或油氈製造業。 (25) 動物標本剝製製造業。 (26) 染料、顏料製造業。 (27) 溶劑製造業。 (28) 骨碳及骨質製品製造業。 (29) 油脂提煉製造業。 (30) 香料提煉製造、但不包括調配。 (31) 軟片製造業。 (32) 發電、配電機械製造及修配業。 (33) 絕緣線、電纜製造業。 (34) 電燈泡、照明管製造業。 (35) 製藥業。 (36) 亞硫酸及氣漂白業。 (37) 四至五級保養之汽車修理業。 (38) 礦物加工業。 (39) 動物用製造業。 (40) 軋鋼業。 (41) 原動機製造及修配業。 (42) 農業、工業、建築、開礦等用機械製造及修配業。 (43) 窯業(包括陶瓷器皿、磚、耐火磚、瓦製造)。 (44) 汽車製造裝配業。 (45) 鐵路車輛製造修配業。 (46) 航空器具製造修配業。 (47) 航行河海器具製造修配業。 (48) 油漆及一般塗料、油墨製造業。 (49) 染色業。 (50)

附表 3 港區活動使用組別

組 別	使用組名稱	使用組細項
一	倉儲堆置	(1) 倉庫、通棧 (2) 露天堆置場(一般散雜貨、大宗散貨)
二	漁獲冷藏	(1) 漁獲冷凍、冷藏庫 (2) 漁獲簡易處理
三	漁市批發	(1) 漁市場 (2) 漁獲包裝、裝卸場
四	船舶修造	(1) 船舶修理、建造工廠 (2) 船舶拆解場
五	廢料處理	(1) 施工機料堆置用地 (2) 廢料堆置用地 (3) 廢棄物處理站
六	公害輕微之工業	(1) 製茶業。* (2) 印刷業。* (3) 製版業。* (4) 裝訂業。* (5) 紙容器製造業。* (6) 化妝品業、但不包括肥皂、香皂、藥皂等之製造。* (7) 真空鍍金業。* (8) 瓶、罐、袋裝食品製造業。* (9) 傘製造業。* (10) 木、竹、藤、柳器製造業，但不包括家具製造。* (11) 棉、麻、毛、絲、人造及合成纖維針織業。* (12) 碾米及穀類研磨加工業。* (13) 不含酒飲料製、瓶裝業。* (14) 製冰業。 (15) 帆布加工業。* (16) 地毯及類似物製造業。* (17) 繩、纜、袋、網等製造業。 (18) 鞋帽製造業、但不包括膠鞋製造。 (19) 義肢、擔架及支架等製造業。* (20) 筆墨、硯台、墨水、墨汁等製造業。* (21) 皮革製品加工業。* (22) 珠寶及貴重金屬製品製造業。* (23) 科學儀器及其他精密儀器製造業。* (24) 鐘錶製造業。* (25) 收音機、錄音機(帶)、錄影機(帶)、電視機、電子計算機等電子產品製造業。 (26) 電器器具製造修配業，但不包括家庭及辦公用電氣器具。 (27) 運輸工具用電器裝置製造業。

註：註明* 之使用組細項為目前港區尚未存在之使用項目。

附表 3 港區活動使用組別(續一)

組 別	使用組名稱	使用組細項
七	公害較重之工業	(1) 廠房設備規模大於前款規定標準且性質合乎前款規定性質之工業。 (2) 使用電力從事沖、彈作業之工業。* (3) 塑膠製品加工業。* (4) 使用高週波機之工業。* (5) 家具製造業(包括金屬家具及裝飾品製造業) (6) 噴漆業。* (7) 織物之翻毛、起毛或彈棉業。* (8) 豆腐製造業。* (9) 樂器製造業。* (10) 體育用品製造業。* (11) 玩具製造業。* (12) 獸、禽、肉類食品加工業，但不包括屠宰。* (13) 水產倉品加工業，但不包括魚介加工。 (14) 含酒精飲料製造業及瓶裝業。 (15) 菸草製造業。* (16) 蠟品製造業。* (17) 縫紉、編織、打、計算等機具製造業。* (18) 無動力車輛製造業。* (19) 無動力小型船舶製造業。 (20) 洗瓶業。* (21) 通信機械裝造業。*
八	公害嚴重之工業	(1) 使用機器從事壓鑄，壓延作業之工業。* (2) 使用電力從事錘、鋸(不包括鋸木)、乾磨(不包括動、礦物之粉細磨加工)作業之工業。* (3) 使用車床、沖床及其他工作母機從事金屬製品製造、加工、修理之工業。* (4) 木材防腐業。* (5) 製材業。* (6) 玻璃磨光業。* (7) 橡膠及其製品造業(包括輪胎、膠鞋製造)。* (8) 酵母業。* (9) 乳酪業。* (10) 醬油、醬味、醃漬業。* (11) 金屬鑄造(不包括手工藝品)及處理業。* (12) 電池製造業。* (13) 魚類加工業(包括罐頭)。 (14) 塑膠製造業。* (15) 食用油製煉業。* (16) 黏膠業。* (17) 水泥製品業。 (18) 漂液製造業。* (19) 鋁製品加工業。*

註：註明* 之使用組細項為目前港區尚未存在之使用項目。

附表 3 港區活動使用組別(續二)

組 別	使用組名稱	使用組細項
		(21)肥皂、香皂、藥皂、清潔劑製造業，但不包括分裝調配。* (22)織物潭染整理業。* (23)消毒劑製造業。* (24)織維消毒、洗染、漂白業(包括羊毛洗滌)。* (25)油布或油氈製造業。* (26)動物標本剝製製造業。* (27)染料、顏料製造業。* (28)溶劑製造業。* (29)骨碳及骨質製品製造業。* (30)油脂提煉製造業。* (31)香料提煉製造、但不包括調配。* (32)軟片製造業。* (33)發電、配電機械製造及修配業。* (34)絕緣線、電纜製造業。* (35)電燈泡、照明管製造業。* (36)製藥業。* (37)亞硫酸及氯氣漂白業。* (38)四至五級保養之汽車修理業。* (39)礦物加工業。* (40)動物用製造業。* (41)軋鋼業。* (42)原動機製造及修配業。* (43)農業、工業、建築、開礦等用機械製造及修配業。* (44)窯業(包括陶瓷器皿、磚、耐火磚、瓦製造)。* (45)汽車製造裝配業。* (46)鐵路車輛製造修配業。* (47)航空器具製造修配業。* (48)航行河海器具製造修配業。 (49)油漆及一般塗料、油墨製造業。* (50)染色業。*
九	軍事區	(1) 軍事設施 (2) 營舍 (3) 軍用碼頭
十	漁港區	(1) 漁船碼頭 (2) 補給站 (3) 漁獲裝卸用地
十一	客運運送	(1) 客運碼頭 (2) 旅客候船區

註：註明* 之使用組細項為目前港區尚未存在之使用項目。

附表 3 港區活動使用組別(續三)

組 別	使用組名稱	使用組細項
十二	貨櫃裝卸	(1) 貨櫃碼頭 (2) 貨櫃裝卸場 (3) 貨櫃儲存場 (4) 車架停放場 (5) 貨物集散站 (6) 貨櫃集散站
十三	散雜貨裝卸	(1) 大宗散貨(煤、礦砂)碼頭 (2) 液體散貨(油品、化學品、石化產品)碼頭 (3) 液體散貨儲槽 (4) 穀類碼頭 (5) 穀倉 (6) 一般散貨(砂石、肥料、非金屬礦)碼頭 (7) 雜貨碼頭
十四	行政公務	(1) 港務行政辦事處 (2) 警務機關、檢查哨
十五	遊憩區※	(1) 濱海遊憩區※ (2) 遊艇碼頭※
十六	物流配銷※	(1) 貨物配銷設施※ (2) 銀行(分行)※ (3) 貨櫃運輸公司辦事處※ (4) 貨運行辦事處※ (5) 營業性停車空間※ (6) 海運公司辦公大樓※
十七	鐵路運輸	(1) 鐵道用地 (2) 鐵路裝卸站
十八	貨櫃陸運	(1) 一般平面、立體道路 (2) 專用道路※
十九	散雜貨陸運	(1) 一般平面、立體道路 (2) 管道、輸送帶運輸設施 (3) 專用道路※

註：註明※之使用組細項為目前港區尚未存在之使用項目。

附 錄 一

高雄港區與相鄰市區土地相容性研究 港、市土地使用實地踏勘紀錄

一、調查日期：83.11.03~83.11.05

二、參與人員：徐中強(高雄市政府都市計畫課)
許雄威(高雄港局港務組)
張國明(高雄港務局工務組規劃課)
吳課長(高雄港務局財產室)
劉文雄(省政府港研所)
劉志誠、薛玉珠(亞聯公司)

三、調查結果：

(一)現場調查

(二)整體性問題及其他建議

附 錄 二

『高雄港區土地與相鄰市區土地使用相容性研究』案 期中報告研討會議紀錄

一、時間：民國八十四年元月二十日(星期五)上午九時零分

二、地點：高雄港務局三樓會議室

三、參與人員：

交通處三科：陳忠志

高雄市政府：徐中強、歐秀卿、黃登福、周學光、鄭武軒

高雄港務局：謝錦璋、陳培寬、張國明、陳錦城、曾次弘、黃錫棠
、蘇琴惠、李文彬、吳義雄、尤福興、許雄威

成功大學都研所：(未出席)

逢甲大學建都所：(未出席)

逢甲大學都計系：莊瑞洪

亞聯工程顧問公司：許照雄、黃玉章、賴明堂、劉志誠

港灣技術研究所：張金機、王慶福、朱金元、王克尹

四、主持人：謝明輝

紀錄：劉文雄

五、主席報告：

請各位對本次期中報告所遺漏的部份及所存在的問題等，提出一些高見，使本研究的結論與建議更切合實際及更趨完善，同時亦可為交通處、高雄港務局及高雄市政府有所遵循及依據。

六、港灣技術研究所簡報：(略)

14. 市政府與民眾抗爭溝通的橋樑—民間團體

(市)：由於目前國內公共政策較難明確下達，故容易形成政府與民眾認知上的差異。而市政府之立場係政府機關，應支持政策的決定；然其另一方面主要為服務市民，亦應兼顧市民請求，因此產生兩難的情形。然而，值得一提的是，目前高雄市已有民間團體，可作為市府與民眾抗爭的橋樑。其為非營利性的民間團體或基金會（包括環保、公共政策、自來水等團體，不只一個組織），當政策較難明確下達時，可透過其舉辦之研討會的方式逐步取得共識，如此之決策參考較具代表性及理性。其民間團體的組成包括學者專家、政府人士、民意代表及民眾等等。

七、綜合討論：

高雄港務局

- (一)第15頁之第六船渠，可由安檢作業區旁的小路從勝隆造船廠進入漁船渠，因原漁船渠甚小，故而修建之漁船與工作船時有相撞事故發生，因此請在本區加強研究。
- (二)第4區(苓雅區)欲發展為水泥專用區，然市民堅決反對，不但新建的水泥槽不准興建，連原有的水泥槽亦都須限期拆除，故本區宜將聯外道路的規劃設計一併列入研究，以免本區將來的發展受到限制。
- (三)土地短期改善策略研擬中第6區未提出改善策略，同時中島商港區可否再細分出6-1加強研究，因為本區常與市區住民有爭執。
- (四)第6區靠擴建路後面蓋有許多房子，可能將來會發生很大的衝突，請考慮一併列入加以研究。
- (五)大林商港區建議考慮增為第16區加以研究。
- (六)第9區第五貨櫃中心與中鋼、中船居民的東亞路部份，是否可以目前第五貨櫃中心已規劃完成的計畫如綠帶隔離等加以研究。

辦理情形

- (一)第六船渠漁船與工作船時有相撞事故發生，應屬於水域航道管理之改善研究較為適當，故暫不列入本研究辦理。

- (二)第 4區(苓雅商港區)原欲發展為水泥專用區，但鄰近居民堅決反對，且依『高雄港整體開發計畫』，亦將其規劃為濱海遊憩區，為配合後續發展趨勢，本研究初步建議聯外道路可利用現有的海邊路進出即可，但仍建議將來對本區之聯外道路仍應再深入探討與規劃。
- (三)短期改善策略主要乃針對衝突分析結果中已浮現之持續性抗爭事件研提改善對策，而第 6區(中島商港區)據本研究現場訪談資料顯示，本區主要呈現交通衝擊問題，唯其並未有公開持續性之抗爭活動，因此依本研究之衝突分析，本分區應屬於無衝突類型，故未研擬短期改善策略，但仍建議此項交通衝擊問題，應納入港區聯外運輸規劃中。
- (四)本研究衝突分析主要乃針對已浮現之抗爭問題，因此對於第 6區擴建路旁之住宅可能存在之潛在性衝突問題，因未產生實質的衝突意見，因此並不列入加以研究。
- (五)大林商港區目前尚在開發階段，且根據高雄港整體開發計畫，並未與市區實質相鄰，故應無土地使用不相容問題因此考慮不列入加以研究。
- (六)對於本分區因重車行駛引發之噪音問題，除了既定改善計畫如綠帶隔離等措施外，本研究將配合研擬多項改善措施以供參考。

高雄市政府漁業處

- (一)高雄市漁港環境相當特殊，商漁港合一且未劃分，本市十

二處漁港，船隻均在高雄港區內，由於漁民教育與知識較低且缺乏公德心而隨意亂倒垃圾，同時有不少工作船佔用漁港碼頭作維修工作及製造髒亂，雖有待改善之處仍多，惟本案期中報告實地踏勘紀錄中，有些意見與事實出入很大，請予修正。

(二)有關前鎮漁港目前無專人負責管理，致產無管理狀態乙節，事實上本處設有管理站，並設有管理員二人，除了負責漁船的進出港審核外，亦負責漁港船渠的調配。另有關於清潔維護工作則委由打撈公司處理。

(三)有關環境髒亂及廢棄船污染水域乙節，本處目前設有四個管理站，並不定期巡視，遇有廢船時即依漁港法公告，而八十三年度亦已打撈11艘並加以解體處理，同時副本亦函請港務局註銷這些漁船籍，請加以修正。

(四)有關廢船乏人管理，牌照可賣回給農委會，故廢船無法立即清除部份。所謂廢船應是沉置之漁船，但有些卻是出海作業不敷成本而休業狀態之漁船，如符合農委會收購條件者，當然可依法申請農委會收購，惟其規定年限為十五年，故依照查證的結果，前鎮漁港無廢船情形。

(五)有關中洲漁港的水域及航道仍需港務局清理部份，本處所設管理站是不定期巡視，遇有髒亂情形，即隨時簽報，並由本處招商處理，請予修正。

(六)有關商漁港權青問題中的『市政府漁業政策不明，漁船增加的速度久缺專人管理』等問題，然目前漁業政策是由中

央農委會訂定，農委會為因應國際漁業趨勢的發展及漁業源枯絕的現況，已於七十六年採取汰舊換新不讓漁船增加的措施，並於七十九年訂定收購老舊漁船的辦法。

- (七)有關漁港現況管理問題，全部歸罪於本處管理不善，有欠公允，懇請亞聯公司在報告內有關漁船管理部份，重新加以修正。

辦理情形

- (一)本研究踏勘紀錄主要為瞭解港區與相鄰市區存在的問題原因，因此曾邀請港務局與市政府相關單位代表進行實地踏勘訪談以獲取實務單位的寶貴意見，而針對漁港問題，本研究將參配本意見再與主管單位進行深入瞭解，以獲取更詳實完整的資料做為參考。
- (二)參照辦理。
- (三)根據本研究實地踏勘結果，有部份漁船廢棄漂浮，污染水域，且漁港環境不佳，主要為漁民較缺乏公德心，因此建議應加強教育與管理。
- (四)參照辦理。
- (五)參照辦理。
- (六)參酌辦理。
- (七)有關漁港現況問題其成因甚多，本研究僅就相關單位對其問題現象之可能原因加以闡明，為掌握問題的完整，將再與漁業主管單位進行溝通瞭解。

高雄港務局

(一)報告中所研擬的改善策略，基本上是由衝突分析而來，但衝突分析的準則不像相容性分析有準則的訂定可遵循，同時在輕微或顯著的衝突均不一定要加以處理，然有時輕微的衝突常是潛在的，故希望在衝突分析時，亦能像相容性分析訂定一些標準加以認定，若認定的結果須要加以說明時，均須將其輕微或顯著衝突的所在，加以說明及補充。

(二)有關改善策略的研擬，主要是短期的改善策略，至於中、長期的改善策略是以後繼續要研擬的重點，針對改善策略研擬的一些結果，在第12、13、14區中提到適度回饋之活動，些一回饋的活動因與各區的廠商有關，事實上港務局並非回饋的主體，而當地的造船廠才是回饋的主體，故應在文字上將其說明清楚以免造成誤會。

(三)本局希望與市府漁業處共同合作在高雄港區外找一個地方研擬規劃綜合漁港可行性的研究，盼能斧底抽薪解決港市之間一些衝突或不愉快及與航商造成國際上的事故等，並希望漁業處對高雄漁業的發展有明確及前瞻性的政策與看法。

辦理情形

(一)衝突分析主要是探討居民對於現況或構想中的土地使用或開發公開的表示不同表此等事件來進行分析處理，因此，

分析內容較偏向於主觀心理層面，故本研究將依衝突分析涵義界定在已淨現的部份而不包含潛在的部份，也就是已有抗爭行為或書面陳情等者，至於潛在性的則因怕引發新的抗爭而避免與居民作直接的探討，故將已有抗爭事宜的列為顯著衝突，而曾在報章雜誌發表而無持續行為者則列為輕微衝突。

- (二)有關回饋問題事實上亦用得很審慎，因為欲如何落實，事實上是很困難，若太極端的作為又不易落實，故回饋的主體以及可行的措施將予以釐清並提出供相關單位參考。
- (三)參考辦理。

高雄市政府漁業處

- (一)高雄漁港投資迄今數額龐大，若政府再在高雄港外投資興建漁港，不但造成政府投資的浪費，且必遭致漁業及企業界的反對。高雄港原是漁港發展而來，為了商業的需要而建商港，故迄今幾十年商漁港沒有劃分。
- (二)有關港區污染問題則是由於港務局本位主義太重，本處曾要求漁港納入整個港區的污染整治範圍內，但港務局反對，致季風時垃圾互相漂流，即使將漁港排除在高雄港外，高雄港的環保工作亦未必可以做好。
- (三)配合紅毛港的遷村，港務局已爭取一仟伍佰餘萬元進行高雄綜合漁業中心可行性之研究，目前並委由漁業顧問社辦理中，建議亞聯公司與漁業顧問社接洽並密切加以配合。

- (四)附錄一踏勘紀錄中之前鎮漁港的說明中，述及目前產生無管理狀態，似爭過於嚴重，請能適當的加以修正處理。

辦理情形

參照辦理。

高雄市政府(工務局)

- (一)第 4-20頁表 4.3-1 中教育設施與公害輕微及公害較重工業區應認定為不相容。
- (二)附錄一中有關『人民的意見就是市長的意見』『人民的意見代表市政府的意見』等字眼有失原發言內涵，請改以『市政府有尊重民眾意見之義務，故需加強溝通與協調，以取得民眾之認同』為宜。
- (三)附錄一踏勘紀錄第11項小港區(第三貨櫃及第五貨櫃中心)部份，市政府發言第4、5點非市政府代表所言，請刪除。

辦理情形

- (一)參照辦理
- (二)附錄一踏勘記錄中所載各項發言為求真實性，本研究並不多加以潤飾，唯較為尖銳的言詞部份將考量加以修飾。
- (三)參照辦理

高雄港務局

- (一)對於後續重點土地使用在未來發展與策略方面，有關第 4

區與第 5 區的關連性，依據衝突分析結果第 4 區(苓雅區)是屬顯著突區，其中本局編號的 18、19、20 號碼頭，中油公司原租用期限為今年六月到期，後因中油公司使用關係須要延長至明年，本區因緊臨商業大故對本區將來在土地規劃應用上宜加以研究，第 5 區目前除台肥專用碼頭外，尚有 22 號碼頭，原為台灣漁業公司進口漁粉之專用碼頭，現已由港務局收回作為非作業船席，因該碼頭無聯外道路，目前尚無法發揮作用，依據報告本區的後線土地與臨近的水線附近將來可能配合貨運轉運中心的發展，會與市區發生緊密的關係，雖目前並無衝突，惟本區將來的聯外道路是否可就上述關係請研究單位加強探討。

(二)附錄一中的踏勘紀錄部份，顧問公司可能因用簡明表示關係，難免有些失真，如前鎮漁港無人管理乙節，所指的可能是陸上部份，在水域方面目前前鎮漁港是比較好的，因紀錄所言似乎過於嚴重，故請顧問公司保留發言的原意，請不要將太過份的言詞寫在紀錄上，並加以適當的修正。

(三)漁業處所提在第一船渠有許多工作船，但這些工作船在日據時代即在此處停泊在此，另外有一部份的工作船，本局已摧促高雄市的海事公會儘速興建專用碼頭供其工作船停泊。

(四)第 3-1 頁倒數第三行『港區土地權屬不明』，應屬用詞錯誤，港區土地無論國有、省有、市有或私有，權屬應都很明確，請修正。

- (五)第3-13頁，分區13『第一貯木池目前均為小型漁船避風靠泊和海上工作船，駁船靠泊使用』，與事實不符，第一貯木池共分八區，其中僅三區供漁船靠泊用，而工作船渠，目前尚未興建。
- (六)第3-29頁倒數四行，分區 5第五船渠港區污水排放，影響鄰近市區環境整潔與空氣品質乙節，按第五船渠僅水域屬港區，且該船渠並無船舶航行或停泊，因此不可能有港區污水排放，請修正。
- (七)第3-30頁土地使用分區 5與前項相同，請一併修正。
- (八)第3-33頁分區14所述之民間修造船廠乙節，依 3-2頁分區圖所示，該區應全部為海軍軍區及海軍修造船廠，無民間修造船廠，請再查證。
- (九)第3-15頁及5-26頁分區 5中均指出此區中有臨海工業區之污水排放管出口，請指出確實位置。
- (十)第4-24頁分區 5倒數第二行表示港區中之廢料處理及相鄰市區之住宅不相容乙節，請詳細說明港區廢料處理之位置，以利查證是否屬港區或是那一個單位所處理的。
- (十一)第5-27頁分區15之衝突點原因，已因本局為加強港區與社區間之緩衝阻隔即將在安檢碼頭後方闢建隔離綠地，綠地之規劃並與當地里長協週達成共識，因此本原因已可取消。
- (十二)短期改善策略請提出具體之改善方法，如 6-7頁分區13-2改善策略第一項『加強港區與市區之緩衝相隔』，經查該區為第七船渠修造船廠區，廠房與社區間僅隔一條寬約一米半的巷道，請說明如何做好緩衝阻隔。

- (十三)第6-7 頁分區15及 6-9頁課題六之第二項策略，便利居民親水活動之申請管道，請說明居民將提出何種親水活動申請，並請考慮法律之限制。
- (十四)附錄一之第十項前鎮漁港說明之第二項，港務局內部書函中曾明訂『漁港區內可容許之土地使用種類』乙節，似乎非港務局內部書函訂定者，請問明財產室該書函之訂定單位後加以修正之。
- (十五)附錄一之踏勘紀錄部份，可能爲了簡明，將參加踏勘人員提供之意見及說明抽出部份予以申連，因此有少部份失真，俟後請衡量保持發言之原意。

辦理情形

- (一)第 4區(苓雅商港區)18~20號中油租用碼頭因緊臨市區主要商業中心，造成土地使用不相容現象，故本研究在長期土地使用調整時將納入研究。至於第 5區港區目前僅有臨水線及台肥、非作業船碼頭，餘均爲相鄰市區之工業用地，若欲發揮此二碼頭之功用，建議港區主管單位應積極配合市區規劃之"亞太營運特區規劃—金融、經貿園區(原前鎮工業區)"計畫，重新檢討此二碼頭之功能定位較爲適當。

(二)參照辦理

(三)參考辦理

(四)參照辦理

(五)參照辦理

(六)參照辦理

(七)參照辦理

(八)根據分區範圍圖，分區14內有部份修造船廠，順榮造船公司等。

(九)分區 5第 5船渠水域之污水排放應為前鎮工業區之污水排放，本研究將予以修正。

(十)港區中之廢料處理應為相鄰市區前鎮工業區之污水排放處理，本研究將予以修正。

(十一)分區15之顯著衝突原因乃是居民認為安檢碼頭使用偏低，且阻礙居民親水性活動，汰此藉助港區與社區間之緩衝阻隔闢建綠地實有其需要性，唯積極面更應考慮如何滿足其親水活動需求，方能消弭衝突原因於無形。

(十二)分區13-2所研擬之改善策略中『力強港區與市區之緩衝阻隔』乃針對其主要污染源—噪音，考慮廠房與社區間非常鄰近，可以隔音牆等緩衝阻隔方式加以改善。

(十三)分區15便利民親水活動之申請管道，主要乃考慮在目前法令限制下可能無法實行，因此需要港務主管機關基於滿市互利共榮的目標下，考量如何予以提供便利合法之申請管道，以利居民從事休憩、垂釣等活動所需。

(十四)參照辦理。

(十五)參照辦理。

莊瑞洪教授

- (一)建議增加名稱對照表，以利了解其相屬性。
- (二)在港、市土地使用狀況中建議將面積、空間距離、分隔方式、分隔方式、相鄰長度等比較具體的資料列入說明，以利未來執行時可看出其數量間的關係。
- (三)有關土地使用在名詞上請加以劃分，計畫時則用住宅區、商業區、工業區，等而在現況時則採用居住使用，商業使用、工業使用等。
- (四)在相容分析或衝突分析中比較著重於現況，但在未來的研究中可增加港市間未來的改善方案，故建議應以港市整體關連性加以辦理，因有些問題是隱藏在此整體問題層面上者。
- (五)表 4.3-1 相容性評估表中建議港、市均以活動對活動來界定會比較一致。
- (六)衝突管理應著重於溝通、協調，惟目前均係由政府部門在辦理，然其策略必須符合地方的需求始可建樹。
- (七)港市土地使用研究範圍，到底僅做陸域方面或是水陸域均包括在內應加以釐清。

辦理情形

- (一)本研究已於期中報告 3-3 頁建立土地使用研究分區名稱對照表。
- (二)由於本研究相容性評估主要乃考慮港市活動間之外部影響效果，其規模與波及程度主要與面積及相互間距離密切相

關，因此將此類具體空間量關係納入本研究中，以反映相容性評估之客觀性。

(三)參照辦理。

(四)本研究將港市研究範圍劃分為 15 個研究分區，目的是希望詳細瞭解其土地使用現況，亦即從微觀的向度去探討土地使用相容性問題，唯有些問題是牽涉港市整體性問題層面上，因此本研究亦從巨觀的角度去探討港市整體關聯性問題，包括歷史、經濟、空間計畫發展等關聯性，而在後續研究中，亦將從微觀與自觀的角度去探討港市未來的相容性問題。

(五)本研究研擬之相容性評估準則表主要乃依據台北市及高雄市之土地使用管制標準加以推估而成，其土地使用管制組別項目均以"設施"或"行業別"來分類，主要內涵乃表示由此等設施或行業別所產生之活動類別，因此本研究仍沿用其組別名稱界定活動內容較具一致性。

(六)衝突管理主要的精神乃是透過溝通、協調等手段來消弭或減低人民的抗爭活動，因此本研究已就研究範圍內衝突產生的原因類型與課題進行深入瞭解與分析，以掌握實際的抗爭訴求，據此研擬可行的改善策略，唯在研究過程中為避免引發新的抗爭而不與居民作直接的探討，乃藉由現場踏勘、相關人士及實務單位訪談、陳情資料查閱等調查工作來獲取地方的實際需求。

(七)港市土地使用研究範圍之界定主要乃考慮土地使用相容性分析中，港區與相鄰市區各類土地使用活動所產生之外部

- (七)第二區的民宅問題亦請加強研究。
- (八)紅毛港問題應配合市政府的遷村在未雨綢繆上港務局應如何配合高雄市政府進行，請研究單位一併納入考量。
- (九)第五貨櫃中心與中船、中鋼宿舍區間是顯著的衝突，雖可用綠帶等工程技術加以隔離，但仍建議研究單位宜擬定中，長期的改善策略加以改善。
- (十)在相容分析中有擬定準則，而在衝突分析中則未擬定準則，故請研究單位重新加以考量。
- (十一)有關12、13、14區內的回饋問題，建議加以清楚的說明。
- (十二)有關商港的分離問題，並非港務局欲將漁港排除在商港外，商漁港合一是歷史發展所形成的結果，以基隆港的八斗仔漁港與正濱漁港為例，顯然有問題，也就是說今天漁港並不是沒有發展而是漁港的發展比商港的速度較慢而已，為避免前鎮漁港與中洲漁港重踏覆轍，而未能達成港務局原先興建新漁港的目的計，必須慎重加以考量，故對港區內包括污染整治或港區規劃或建設等，商港均須考慮到漁港的存在，因此建議港務局在整體規劃或整治建設時應將漁港納入在內作同等的考量。
- (十三)建議不管在輕微或顯著的衝突中均應有改善策略或方案，請研究單位加以考量。並請高雄港務局及高雄市政府加以指導應如何進行較為適宜。並請港研所及亞聯公司多請高雄市政付與高雄港務局予以指導應如何做始可解決雙方真正的問題。

九、散會。

通部最近對於高雄港的管理問題上業已提報到行政院，而行政院經建會也已作最後的決定，爲了將來高雄港的發展能與高雄市互相配合，已決定成立高雄港港埠管理委員會，而此高雄港港埠委員會則分設二小組，其一爲四港建設合一小組，由高雄市政府秘書長擔任召集人，而由相關的省、市、港以及業者、專家、學者們共同參與，另一爲棧埠業務計畫小組，並由台灣省政府秘書長主持。

- (二)有關高雄港區與相鄰市區土地使用上應如何相容，則可作爲將來高雄市政府市港建設合一小組推動工作之依據。
- (三)有關漁港的問題，請港研所及亞聯公司慎重加以考慮的是原有土地使用相容上是著重於陸域方面，而水土或分量較輕，故水域方面請繼續加強。
- (四)台灣的各國際商港，原均係漁港，爲了繁榮地方的關係而朝向商港方面發展，且發展的速度很快，而漁業亦非萎縮，而是成長的速度較慢，且目前所發生的衝突，事實上是規模擴大所形成的，故對漁港方面宜加強溝通及協調，並將漁港問題加以納入考量及研究。
- (五)有關市政府工務局所提文詞方面的修正及4-22頁內文教設施與教育設施等應如何相容均請加以考量及修正。
- (六)第四區顯著衝突中的改善，宜以工程方面加以改善，並建議港研所及亞聯公司等研究單位與高雄港務局互相配合加以深入的研究，(包括#13~#17碼頭)，即使本區不再興建水泥槽而做其他用途時，其聯外道路的規劃亦請一併考量加以研究。

效果，應儘可能納入本研究範圍內，方能實際反映港市間之互動影響，而水域方面的外部效果主要由陸域土地使用活動所衍生而來，因此本研究之重點將著重於陸域方面之土地使用情形。

港研所張所長

- (一)資料的錯誤與用詞上的尖銳等均會加以修正。
- (二)各位之建議擬作為後續研究之依據。
- (三)下一步的研究中會與高雄市漁業處加強溝通，尤其對漁港的管理或再開發等均將會更加強溝通。
- (四)可以量化之處將會儘量加以量化。

高雄港務局謝副局長

- (一)親水性應誘導其延伸在旗津區外。
- (二)漁港建於高雄港區外是省、市會報時所提出之意見，而非高雄港務局要將漁港迫出高雄港外。

交通處三科陳技正

本科前次所提意見雖全部均納入本期中報告內，唯有些字眼仍嫌過於尖銳，請再加以修正。

八、主席結論：

- (一)高雄港與高雄市兩者之間是合者兩種，分者兩害，因此交

附 錄 三

『高雄港區土地與相鄰市區土地使用相容性研究』案 期末報告研討會議紀錄

一、時間：民國八十四年五月廿六日(星期五)上午十時正

二、地點：本公司第一會議室

三、主持人：王董事長慶瑞

記錄：薛玉珠

四、出席委員(單位)：

何教授東坡：(未出席)

周教授宜強：(未出席)

莊教授瑞洪：(未出席)

王組長慶福：(未出席)

高雄港務局：洪祿助、許雄威、張國明

高雄市政府都市計畫課：：(未出席)

高雄市政府漁業處：周學光

台灣省政府交通處港灣技術研究所：朱金元

亞聯工程顧問股份有限公司：黃辰男、黃玉章、賴明堂、劉志誠

五、亞聯工程顧問公司簡報：(略)

六、綜合討論：

高雄港務局

- (一)衝突分析結果建議的改善措施，對於執行單位執行上的困難（如辦說明會、市民有約、回饋等），希望能夠加以考量。
- (二)9-8 頁建議港市主管機關共同擬定土地使用分區管制辦法，請研究單位再考量應如何去進行。

辦理情形：

- (一)本研究針對衝突分析結果所研提的短期改善措施，乃參考國內外一般衝突管理的經驗，並透過相關實務單位實地踏勘訪談結果，據此研擬較具體可行的改善措施，期間並曾邀請港市相關單位與學者專家共同舉行研討會，經過多次的討論修正後，期使短期改善措施研擬能更臻完善，唯考量後續執行方面，若存在有執行上的困難，則本研究將針對其執行難處再審慎考量修正，以爲短期改善措施能加速落實。
- (二)本研究建議請高雄市政府在進行『高雄市土地使用管制規劃草案』修正研究時，協調港區主管機關派員參與提供意見，以使該草案之訂定能兼顧港市之整體發展。

高雄市政府漁業處：

- (一)P、2-13 『現有漁港是遠東最佳漁港....，於沿岸及低地發展養殖業，則漁業前途甚爲樂觀。』建議修正爲，以遠

洋漁業為主，其中前鎮漁港現為全台灣第一大漁港，高雄市動力漁船數雖僅佔全台灣漁船數 20%，但其總噸位數卻佔全台灣之 67%，而漁產量更佔全台灣總產量之 60%，今後若能加強國際漁業合作增加漁船作業水域，及改進漁撈設備技術等，則高雄漁業之發展前途將更為樂觀。

(二)P、2-24 漁港區，54公頃。建議修正為漁港區，56公頃。

(三)P、3-19 第一貯木池原為港務局....，環境不佳。建議修正為第一貯木池之第八區水域現已闢建為中興漁港，而第六、七區水域現正由市政府闢建漁港中，未來均以泊靠近海漁船為主。

(四)P、3-20 『旗后漁港為小型漁船泊靠區，由於缺乏管理....污染嚴重』同時漁港旁....。建議修正為『旗后漁港，以停泊小型漁船為主，現由市府漁業處所派鼓山漁港管理站人員兼管之，漁業處每年均編有預算清理漁港內之污染，惟因少部分漁民及臨近住戶隨意丟棄廢棄物，故整治效果不彰』。

(五)P、7-7『將高雄港第一貯木池規劃為漁港，並於旗津外海』...。建議修正為.....『將高雄港第一貯木池規劃為近海漁港區，並於旗津外海』....。

(六)P、A-2 目前高雄港內共13個漁港區，若劃為市區....，建議修正為目前高雄港內若不包含正在興建中或未來擬興建之漁港，計有 10個漁港區(即前鎮漁港、鼓山漁港

、旗后漁港、中興漁港、大汕頭漁港、上竹里漁港、中洲漁港、小港漁港、小港第十漁港、小港臨海新村漁港等十處)。

(七)P、A-8 前鎮漁港

(1) 問題：

(港)：①漁港區環境較髒亂

②垃圾及廢油污染水域

建議修正為：①、②合併為『①因部份漁民、工作船業者及臨近漁港之住戶欠缺公德心，任意丟棄廢棄物及排放廢油、水使漁港區環境較為髒亂。

(八)P、A-11 第一貯木池：

①目前正興建三座漁港，市府負責。

建議修正為：①目前第八區水域已闢建為中興漁港，而第六、七區水域現正由市府漁業處興建漁港中。

(九)P、A-12 旗后漁港：

(1) 問題：①港區水域髒亂。

建議修正為：①部份漁民及臨近漁港住戶不守法，任意丟棄廢棄物，使港區水域略顯髒亂。

(十)紅毛港遷村計畫中之遷建漁港係於本區內之臨海新村漁港內及其附近，緊臨第五貨櫃中心，該新漁港係由港務局出資興建，面積約11公頃，待完工後，港務局計畫將收回小港漁港、小港第十漁港，並在遷村後之原紅毛港地區闢建第六貨櫃中心或作其他港埠設施用地。

辦理情形：

參考辦理。

高雄港務局

- (一)土地使用改善策略，儘量不能影響高雄港發展及功能，例如貨櫃碼頭夜間裝卸時間管制，將影響航商航運時間的掌握，進而導致其不願，請研究單位加以考量。
- (二)2-44頁『商業特區可往外發展....』據瞭解高雄港並無商業特區之計畫，請研究單位再加以查證。
- (三)7-7 頁『希望開放部份高雄港做為遊憩活動』請說明其主要內容為何？

辦理情形：

- (一)本研究對於土地使用改善策略研擬乃基於產生衝突現象地區之主要訴求，做為研擬可行措施之基礎，而港區是以謀求最大經濟效益為追求目標，卻往往忽視了相鄰市區居民所受的外部不經濟效果，因此適度地減低污染源強度，乃是短期內較為立竿見影的做法，並希望藉本研究結果，能塑造港市生命共同體的認同感。
- (二)2-44頁『商業特區可往外發展....』應修正為『商港特區可往外發展...』。
- (三)根據『高雄市綜合發展計畫及修訂綱要計畫』內容，該計畫預定開發前鎮部份地區（參見圖7.1-1）為大型遊憩區，並希望開

放部份高雄港做為遊憩使用，而據本研究瞭解，目前尚無更詳細之內容，僅港區部份希望能做為海上遊憩活動使用。

高雄港務局

(一)港市衝突重點應該是旗津區，因港區和市區活動混雜，其間並無明顯的隔離，尤其是修造船作業與相鄰市區較為嚴重，至於水泥槽原本就已有隔絕，應該較無影響，請研究單位加以考量。

(二)本案可提供行政單位(高雄市、港務局)間的協調參考。

辦理情形：

參考辦理。

七、主席結論：

(一)本研究重點應該是著重於短期改善策略，至於長期性土地使用調整，應提出原則性建議做為整體規劃參考較為適當。

(二)對於衝突改善策略，執行上的困難應加以考量方能落實。

(三)漁港問題應加強納入分析，對於執行上的問題，則僅提出原則上建議。

(四)本案長期性發展，主要朝定性方式提出建議，其研究結果建議納入高雄港整體規劃進一步考量。

八、散會。

附錄四

「高雄港區土地與相鄰市區土地使用相容性研究案」 期末報告會議會議紀錄

一、時間：民國八十四年六月二十二日(星期四)下午二時

二、地點：高雄港務局三樓第一會議室

三、參與人員：如簽到簿

交通處三科

高雄市政府

高雄港務局

亞聯工程顧問公司

港灣技術研究所

四、主持人：張所長金機

紀錄：馬維倫

五、主席報告：(略)

六、港灣技術研究所簡報：(略)

七、綜合討論：

高雄市政府工務局：

- (一)第6-4頁市政府為都市計劃『科』非『課』，請更正。
- (二)行動方針：舊港區第二船渠的土地管理權，由地政處及地政事務所管理，市政府地籍資料土地權責單位在地政處，請修正。
- (三)第6-7頁綠帶隔離政策以二年內完成恐難如願，建議改為中、長程計劃。
- (四)環境清潔之維護方面建議港務局主動與市府環保單位做聯合稽察。
- (五)第6-8頁行動方針第一點：由市府環保局成立空氣防治小組，目前已有①檢舉專線可列入參考。②另有成立二十四小時立即處理中心處理公害防治事件。
- (六)第6-9頁噪音方面：一樣牽涉市府環保局的權責問題。請港務局主動協調。
- (七)第6-12 頁由環保單位針對東亞路民宅之噪音偵測工作這部份，仍請港務局協調共同監測。
- (八)土地使用分區管制規劃，市政府工務局在八十五年度已編列專業預算，本報告中有建設性內容本局會納入規劃來參考修正。
- (九)現交通部已成立『高雄港管理委員會』成員包括交通部、高港局、省政府及高雄市政府，希望透過『高雄港管理委員會』做整合及協調工作。

辦理情形：①修正意見遵照辦理。②港區及鄰近地區環保監測維護工作，請港務局主動協調市環保所處理。

高雄港務局：

- (一)第6-7頁有關環境清潔聯合稽察維護工作範圍應是指第二船渠後方民宅部份，本局環保所來配合應無問題，由於漁業專用區目前是開放的，應加強聯合管理。
- (二)港務局環保單位及市環保局，一年有二次協調會議，二方

面都配合很好，報告中提及需要配合整體之監測板這方面，屆時本單位可協調。

高雄市政府漁管處：

- (一)有關污染整治問題市府經費不足，不易執行，須配合港務局來執行。
- (二)漁港區不合時宜之住商活動管制，由於漁管處無權責且無規劃住商活動，因此無法執行，本案須配合市府都市計劃之活動管制來執行。

高雄港務局：

依商港法規定港區內漁業專業區由目的事業主管機關來主管故應由市府漁業處來管理。

亞聯公司：

就現在相關法令，建議權責劃分不清楚之地方往上承報相關單位等釐清後再由各相關權責單位協調執行。

辦理情形：漁港區附近不合時宜之住商活動管制，承辦上級相關單位確定權責機構後，由該機構負責協調改善。

高雄港務局：

- (一)港區土地在使用管理及分類上建議把相關問題及現況內容作分析探討後，提交「高雄港管理委員會」去裁示定位，以明確劃分權責機構。
- (二)第2-25頁第三點，總數應改為2396公頃。
- (三)第2-31頁旗津外海填土興建國宅事宜係依據高雄港深水港計劃以未來計劃為參考基礎。
- (四)簡報第31頁建議刪除「成立敦親睦鄰建設基金，期望透過適度回饋」等字眼，避免執行困擾及無謂的紛爭。

亞聯公司：

修造船廠長期對鄰近市區生態活動造成長期的干擾現象，所以用回饋的方式做一適度的改善，才做此建議性之想法。

高雄港務局：

建議簡報資料第31頁第二項：港務局協調其主管機關協助修造船廠設置隔音設施或改建為標準廠房。第四項：港務局協調其主管機關商請各修造船廠經常協調溝通與鄰里建立合諧共榮關係。

亞聯公司：

當初考慮之出發點為二①達到改善依據法源來執行。②衝突的對方由於政府基金的編列會提高政府的誠信，增加圓和的氣氛。

主席：

消除衝突需有積極的作為，但最好不訴諸於『建設基金』這類文字，而改以積極建設來回饋、改善生活環境品質來表達較理想。

辦理情形：修正意見遵照辦理，同意刪除『建設基金』字眼，並接受港務局之意見，以積極建設來回饋，同時以改善生活品質來建立鄰里合諧關係。

高雄港務局：

第4-14頁港口區域內之水域自其上空100m高的區域至水下60m之區域內，均需經過該港主管機關之同意。請問在國內執行法規是否有參考案例？

亞聯公司：

這份資料出處是『二十一世紀港口與港口開發之理念』國內不一定引用這些數據，目前只列入參考而已。

高雄港務局：

- (一)第6-4頁及6-7頁第二行處都提到釐清產權之事，其實雙方土地產權採登記制已很明確，應修正。
- (二)第6-11頁事實上第二貨櫃中心避免夜間裝卸是非常困難，

可否提出替代方案。

(三)第6-14頁目前旗后漁港已設置綠地提供休閒使用，希望修正為目前已使用之狀況。

亞聯公司：

就貨櫃中心夜間裝卸之問題可從①調整時間②交通動線的改變來規劃。總之還是以實務單位之觀點來修正。

高雄港務局：

此報告是協助港務局處理衝突，而不是增加衝突的產生，因此不要強調夜間不能裝卸貨物這件事以免增加衝突。

主席：

建議透過聯外道路系統之改善使貨櫃車改道行駛，同意刪除夜間停工事宜。

辦理情形：依照主席指示刪除貨櫃中心夜間停工事宜，本案以透過聯外道路系統之改善來誘使貨櫃車改道行駛。

高雄市政府漁管處：

(一)第2-13倒數第三行「每年維持百分之三之穩定成長率」並非事實，建議刪除。

(二)第3-6頁(13-1)第一貯木池有三區為小型漁船靠泊缺乏管理，已產生汙染。(15)漁港為小型漁船靠泊區，有垃圾、廢油等汙染。事實上目前已委由環保單位加強清理，所以這二列文字請婉轉修正刪除缺乏管理字眼。

(三)第3-7頁上圖，請利用新的現況圖。

(四)第3-8頁第六行「鼓山漁會」請改為「高雄市漁會鼓山辦事處」。

(五)第3-19頁倒數第六行：水域廢油、垃圾及廢棄物漂浮水面環境不佳。請適度修正形容詞。

(六)第3-27頁(11、13、15)關於汙染的描述也一併修正。

(七)第7-7第十行請將「鼓山」改為「小港臨海新村」。

(八)第B-6頁(三)有關第二港口北堤這部份建議刪除。因為市

府正委託漁技社辦理高雄綜合漁業中心之規劃，漁港位置到底還在那裏還未決定，目前地點正規劃中，為避免誤導請刪除。

辦理情形：修正意見，遵照辦理。

高雄港務局：

- (一)第6-7頁第二船渠是市環保局轄區，本局不做管理，因此請刪掉港務局三字。
- (二)第3-6頁(13-1)請不要強調『缺乏管理』。

辦理情形：遵照辦理。

高雄港務局謝副局長：

- (1)高雄港土地取得不易，建港之初並未將綠化、休閒等因素做考量，目前儘量配合，若土地實再太小也不能強求。
- (2)親水性不是親港，觀念請釐清。高港只是一狹長之航道，港區全部為作業區大家應正視『親水性』不宜在港區範圍內。
- (3)商漁港分離有其必要。國際商港不適遊艇碼頭的經營，正常的吞吐已擁擠不堪更遑論遊憩區的規劃。
- (4)很感謝各單位做這研究。相容性的重點是不要產生爭議、磨擦。避免刻板陳敘以免造成『未見其利先見其弊』之缺失。

交通處陳技正：

- (1)協調者立場本不同，本研究能達到港市意見的協調就是最好之結果。
- (2)研究報告希望能實用，研究單位儘量修正俾便使用單位能採納，以提高參考價值。
- (3)顧問公司、港研所初步建議案可部份修正，把不易執行之短期策略改為中、長期，如此以較充裕的時間做協調後再採行應比較恰當。
- (4)公務員要有新觀念，必須往前看，整合新的資訊、新方式

報告才具實用性與前瞻性。

主席結論：

- (1) 爭議性之內容用較委婉來潤飾，避免無謂衝突發生。
- (2) 規範不要訂得太死板，造成執行困難。
- (3) 親水性、親港性與商漁港分離政策是否背離，本所在作整體規劃時會提出探討分析。
- (4) 今天定稿之前在本年八月份交通部還會有查核，屆時還會邀請港務局相關人員出席討論。
- (5) 這次承蒙高雄市政府的協調與配合及港務局提供場地及寶貴意見，在這一併致謝。

八、散會。

高雄港區土地與相鄰市區土地
使用相容性研究

編輯者：規劃設計組

發行人：張金機

發行所：台灣省交通處港灣技術研究所

打字排版：明進印刷廠

04-3265859

中華民國84年出版，印製190冊，非賣品

1995—No. 1

統一編號

03096484078

Institute of Harbor & Marine Technology

Wuchi , Taichung District , Taiwan

June , 1995