

變更基隆市八斗子漁港特定區主要計畫
(工業區及倉儲區)通盤檢討書

基隆市政府

中華民國 100 年 5 月

基隆市都市計畫審核摘要表		
項 目	說 明	
都市計畫名稱	變更基隆市八斗子漁港特定區主要計畫（工業區及倉儲區）通盤檢討	
變更都市計畫法令依據	都市計畫法第二十六條	
變更都市計畫機關	基隆市政府	
自擬細部計畫或申請變更都市計畫之機關名稱或土地權利關係人姓名	基隆市政府	
本案公開展覽起訖日期	公告徵求意見	99 年 11 月 22 日起 30 天，刊登於聯合報 99 年 11 月 23、24、25 日 3 天
	公開展覽	
	公開說明會	
人民團體對本案之反應意見		
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	市 級	
	部 級	

變更基隆市八斗子漁港特定區主要計畫 (工業區及倉儲區)通盤檢討書

目 錄

第一章 緒論

第一節 計畫緣起.....	1-1
第二節 地理位置與範圍.....	1-1
第三節 辦理依據.....	1-1

第二章 現行計畫概要

第一節 實施經過.....	2-1
第二節 計畫範圍與年期.....	2-1
第三節 計畫人口與密度.....	2-1
第四節 土地使用計畫：.....	2-1
第五節 公共設施計畫.....	2-2
第六節 交通系統計畫.....	2-2
第七節 歷次個案變更.....	2-2

第三章 環境現況分析

第一節 自然環境分析.....	3-1
第二節 社經環境分析.....	3-2
第三節 本市港埠經濟與產業空間變遷.....	3-5

第四章 基地現況分析

第一節 編碼說明.....	4-1
第二節 現況調查分析.....	4-5

第五章 發展課題分析

第六章 發展定位—創意基隆空間分工及兩大發展主軸

第一節 跨層級的空間產業分工—北北基產業三角.....	6-1
第二節 基隆市產業用地與都市發展空間結構.....	6-6
第三節 產業發展構想.....	6-15

第七章 兩大主軸之發展策略構想

第一節 創意發展軸.....	7-1
第二節 科技物流發展軸.....	7-6
第三節 從出口導向港埠經濟空間轉向企業型的創意都市再生.....	7-19

第八章 區位功能檢討

第一節 用地轉型與調整原則.....	8-1
第二節 發展定位與功能.....	8-2

第九章 變更構想與內容

第一節 變更原則與構想.....	9-1
第二節 變更內容.....	9-11
第三節 實施進度與經費.....	9-11

圖目錄

圖 1-1	都市計畫區示意圖	1-2
圖 2-1	現行計畫示意圖	2-4
圖 3-1	基隆市坡度分析圖	3-1
圖 3-2	基隆港歷年貨櫃裝卸數量經 TEU 折算後成長曲線	3-12
圖 3-3	基隆市產業外移、港埠經濟轉型及其產業空間再發展之概念示意	3-17
圖 4-1	調查區編碼示意圖	4-2
圖 4-2	主計區編碼示意圖	4-4
圖 4-3	八斗子漁港特定區之「主計編碼」示意圖	4-5
圖 6-1	北部地區電子產業群聚分布示意圖	6-2
圖 6-2	臺灣智埠中樞規劃願景與定位示意圖	6-3
圖 6-3	北北基未來產業三角空間分工示意圖	6-5
圖 6-4	基隆市重要產業用地發展區位檢視圖	6-6
圖 6-5	基隆市環港區（市中心）發展願景	6-7
圖 6-6	八斗子副都心將以海科館作為啟動引擎之發展願景	6-8
圖 6-7	基隆市更新地區示意圖	6-10
圖 6-8	八堵更新地區規劃示意圖	6-11
圖 6-9	七堵火車站附近地區都市更新計畫之都市永續發展概念圖	6-12
圖 6-10	七堵副都心未來空間結構之定位與構想概念示意圖	6-14
圖 6-11	基隆市整體空間發展定位示意圖	6-14
圖 6-12	創意基隆四大核心與二大發展主軸示意圖	6-17
圖 7-1	位於六堵工業區內之法務部及衛生署倉庫	7-2
圖 7-2	台灣主要物流企業的發展情形	7-14
圖 7-3	典型之 4PL 服務內容 - 以 UPS 為例	7-14
圖 8-1	科技後援廊帶示意圖	8-2

表 目 錄

表 2-1	八斗子漁港特定區主要計畫土地使用面積分配表	2-3
表 2-2	八斗子漁港特定區主要計畫第一次通盤檢討後歷次個案變更表	2-3
表 3-1	基隆市歷年人口變遷.....	3-2
表 3-2	基隆市歷年人口結構.....	3-3
表 3-3	基隆市家戶所得分析.....	3-3
表 3-4	基隆市產業結構分析.....	3-4
表 3-5	基隆市就業結構分析.....	3-4
表 3-6	2001 年工業區及科學園區工商經營概況	3-10
表 3-7	基隆港 1972~2006 年歷年進出口 20 呎貨櫃折算數表	3-13
表 4-1	八斗子漁港特定區產業用地現況說明表	4-6
表 7-1	中華民國行業標準分類與物流產業對照表	7-7
表 7-2	物流分類型態說明表.....	7-13
表 9-1	基地檢討表	9-2

第一章 緒論

第一節 計畫緣起

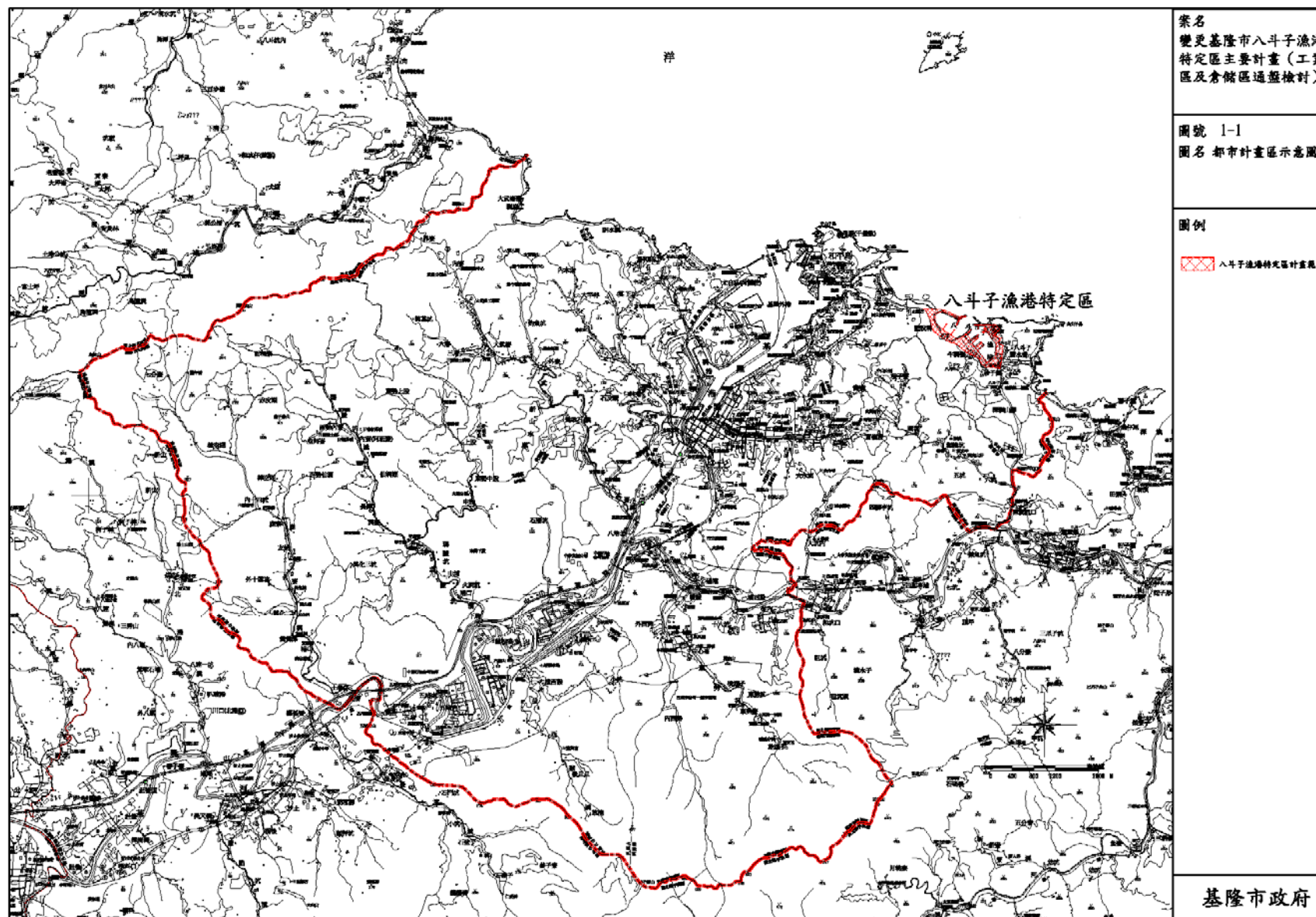
本市位於基隆河谷上，山多平原少、腹地有限，面對剩餘之平地使用必須確實發揮應有的經濟效益，以創造全市最大的利益。早期，因擁有港灣之效益，由中央主導開發，為基隆港的發展劃設大量倉儲區，而為配合國家經濟建設，亦劃設兩處傳統工業區，因而開啟了本市經濟命脈。持續發展至今，隨著台灣大量製造業的外移、港口貨運的衰退、全球化的產業競爭和縣、市競合的結果，致使早期劃設之產業用地面臨轉型危機；同時，全市大量的工業區與倉儲區，亦因早期發展定位不清及相關法令限制，致使原使用無法配合實際發展彈性使用，造成部分閒置空間及違規使用，阻礙本市產業及土地使用發展的可能性與潛力。為提高都市產業土地使用彈性，活化產業發展空間，爰辦理本次通盤檢討。

第二節 地理位置與範圍

八斗子漁港特定區主要計畫範圍分為八斗子漁港第一期泊區（即俗稱八斗子漁港），以及部份位於八斗子漁港第二期泊區（即俗稱碧砂漁港）之土地。八斗子漁港特定區範圍東南以漁港三街與八斗街為界，西南迄北寧路，東北至中油中心油庫及舊部落，北為堤防，計畫面積總計約 81.52 公頃。

第三節 辦理依據

都市計畫法第二十六條。



第二章 現行計畫概要

本計畫區隸屬基隆市八斗子漁港特定區主要計畫，計畫內容概述如下：

第一節 實施經過

「八斗子漁港特定區主要計畫」係台灣省農林廳漁業局為配合漁業發展需要，興建大型專用漁港而制定的特定區計畫，原計畫範圍僅包括八斗子漁港第一期工程地區及其附近一帶，於民國六十九年（西元 1980 年）發布實施。經四年後依都市計畫法第二十六條需予辦理都市計畫通盤檢討，為適應未來發展需要並求計畫之完整性，乃辦理擴大特定區計畫，將北寧路以北之第二期工程地區納入計畫範圍，同時配合修定範圍內之部份中山安樂及八斗子地區主要計畫。

於民國七十四年完成辦理變更及擴大八斗子漁港特定區主要計畫及擬定細部計畫，並於民國七十七年完成釘樁測量，測量結果計畫道路與現況道路不符，防波堤、碼頭堤岸線實地亦與計畫圖不符，民國八十一年發布實施之第一次通盤檢討配合實際現況修正。

第二節 計畫範圍與年期

八斗子漁港特定區東以八斗子街為界，西南迄北寧路，東北至中油公司油庫與舊部落，北為堤防，計畫範圍總面積計 81.52 公頃。

本區計畫年期以民國七十五年為基期，民國八十五年為計畫目標年。

第三節 計畫人口與密度

八斗子漁港特定區計畫人口為 1500 人，平均居住密度設定為 330 人/公頃。

第四節 土地使用計畫

本計畫之面積計 81.52 (81.5191) 公頃，土地使用分區約 21.8918

公頃；其中住宅區規劃二處、商業區 3 處、工業區 10 處、倉儲區 2 處，餘為休閒漁業專用區（詳表 2-1）。

第五節 公共設施計畫

公共設施用地約 59.6273 公頃，包括機關用地、漁市場用地、鄰里公園兼兒童遊樂場用地、綠地用地、變電所用地、加油站用地、道路用地、漁港用地、人行步道用地、社教機構用地、水道用地及水域用地等（詳表 2-1）。

第六節 交通系統計畫

聯外運輸路網主要道路包括：台 62 線（萬瑞快速道路）、台 2 線（北寧路）、台 2 丁線、縣 102（深澳坑路/逢甲路）、基市 6/北縣 123（調和街）等四條道路；次要道路包括：八斗街、環港街、漁港一街、漁港二街、漁港三街、觀海街、和豐街、新豐街等八條道路。

第七節 歷次個案變更

本計畫第一次通盤檢討公告實施後，歷次個案變更計 6 件，茲彙整詳如表 2-2 所示。

表 2-1 八斗子漁港特定區主要計畫土地使用面積分配表

使用別		計畫面積(公頃)	佔計畫總面積百分比(%)
土地 使用 分區	住宅區	1.0420	1.2782
	商業區	2.3022	2.8241
	工業區	6.2746	7.6971
	倉儲區	1.6530	2.0277
	休閒漁業專用區	10.6200	13.0276
	小計	21.8918	26.8548
公共 設施 用地	機關用地	1.0355	1.2703
	漁市場用地	1.8135	2.2246
	停車場用地	0.7432	0.9117
	鄰里公園兼兒童遊樂場用地	0.1820	0.2233
	綠地用地	0.0281	0.0345
	變電所用地	0.2940	0.3607
	加油站用地	1.3960	1.7125
	道路用地	7.9100	9.7032
	漁港用地	3.6719	4.5043
	人行步道用地	0.0650	0.0797
	社教機構用地	2.8362	3.4792
	水道用地	0.3220	0.3950
	水域用地	39.3299	48.2462
	小計	59.6273	73.1452
計畫總面積		81.5191	

資料來源：本計畫整理。

表 2-2 八斗子漁港特定區主要計畫第一次通盤檢討後
歷次個案變更表

編號	變更案名稱	發布實施日期文號
1	變更基隆市八斗子漁港特定區都市計畫(部份商業區、工業區及水道為道路用地)案	83 年 3 月 23 日基府工都 019740 號
2	變更基隆市八斗子漁港特定區都市計畫(部份工業區為變電所用地)案	83 年 3 月 24 日基府工都 019741 號
3	變更基隆市八斗子漁港特定區都市計畫(部份工業區為社教機構用地)案	92 年 6 月 17 日基府工都 貳字 0920055281 號
4	變更基隆市八斗子漁港特定區主要計畫(機關用地取消原限定使用項目)案	94 年 11 月 21 日基府都計 貳字第 0940129981 號
5	變更基隆市八斗子漁港特定區主要計畫(部分工業區、停車場用地、污水處理場用地、鄰里公園兼兒童遊樂場用地為社教機構用地)案(配合海洋科技博物館變更案)	95 年 3 月 17 日基府都計 貳字第 0950029610 號
6	變更基隆市八斗子漁港特定區主要計畫(部分商業區、工業區、機關用地、漁市場用地、停車場用地、綠地用地、道路用地、漁港用地、水域為休閒漁業專用區)案(八斗子漁港特定區休閒漁業專用區變更案)	96 年 9 月 17 日基府都計 壹字第 0960133521 號

資料來源：本計畫整理。



第三章 環境現況分析

第一節 自然環境分析

一、地形與地勢

全市面積約有 13,267 公頃，坡度 30%以下僅佔全市土地面積的 36.5%以下，其餘皆為山坡地，主要分佈於基隆河沿岸、基隆港及漁港區周圍、和平島西側、各溪流與河道周圍、碇內、五堵南、情人湖、內木山、安樂社區等。

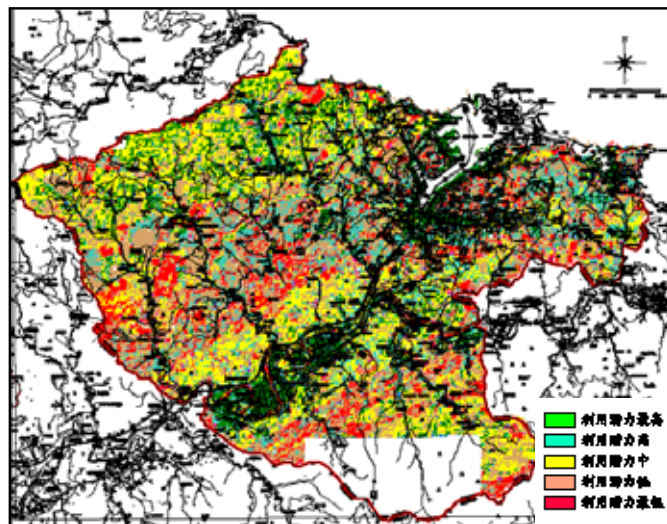


圖 3-1 基隆市坡度分析圖

二、地質

全市位於大屯火山群之間，境內之地層主要為形成於兩百萬年前左右第三紀中新世的沉積地層以及小部分之臺地堆積層。地層多東北—西南走向，以其沉積環境可分成屬海相的大寮層與南港層，以及屬陸相的五指山層、木山層以及石底層。岩層之生成均為沉積作用所造成之砂，頁岩互層。

全市地層之區位分布，以基隆河河谷之帶狀臺地堆積層為中心，分隔成對稱的南北二部分；基隆河以北及以南地層為以東北—西南走向漸次出現南港層—石底層—大寮層—木山層—五指山層等帶狀之地層分布。斷層帶之延伸方向大致與地層相同，另有煤礦礦脈與礦區之分布隨著木山與石底層之走向而行。

三、氣候

本市位於亞洲季風區，季風為影響氣候之最大決定因素：夏季西南季風帶來大量雨水，為暖濕型氣候；冬季東北季風強烈且寒冷，經過臺灣時為北部帶來豐沛雨量，因而出現冷濕氣候型態。除季風因素外，本市氣候亦受地形及地理位置因素之影響，年降雨天數平均達200天以上，年平均降雨量超過3,700公厘。降雨日數長，使得相對濕度較大平均高達80%。

四、水文

本市境內山岳分屬西北之大屯山支系以及東北的雪山山脈延伸二山系。河流穿流各山嶺間，略以獅球嶺與紅淡山為分水嶺，北屬基隆港水系，包括田寮河，旭川河及牛稠溪均流入基隆港；南屬基隆河水系，以流經境內基隆河為主，基隆河經暖暖與暖暖溪（其上游為東勢溪與西勢溪）會合，經八堵與大武崙溪會合，經連柑宅與草濫溪會合，經六堵與瑪陵坑溪會合，經五堵南與友蚋溪會合，基隆河流經市境全長約13公里，為本市主要水源。

第二節 社經環境分析

一、人口成長、分佈及年齡組成特性

基隆市的人口除了成長趨緩之外，近年人口更開始負成長，並且由於市中心的成長壓力，以及開發建案的引導，人口的分佈已有郊區化現象，從統計數據來看，市中心區如中正、中山、仁愛三區的人口呈現負成長，而安樂、信義、七堵、暖暖四區的人口則呈現正成長。

表 3-1 基隆市歷年人口變遷

年別 (民國)	總人口數 (人)	總人口增加數 (人)	自然增加 (人)	社會增加(人)
87	382,118	2,748	2,196	552
88	385,201	3,083	2,294	789
89	388,425	3,224	2,709	515
90	390,966	2,541	1,628	913
91	391,450	484	1,314	-830
92	392,242	792	882	-90
93	392,337	95	627	-532
94	391,727	-610	375	-985
95	390,633	-1,094	515	-1,609
96	390,397	-236	341	-577

資料來源：基隆市政府民政處。

而在人口結構方面，男女性別比率已逐漸接近，至民國 96 年，基隆市的男女性比例已縮小為 103：100，且與臺灣地區其他縣市一樣基隆開始面臨人口老化以及少子化的問題。就年齡組成而言，0-14 歲人口由民國八十七年佔總人口的 22.10%，至民國 96 年減為 16.53%；年齡介於 15 歲至 64 歲人口則由 70.45%增為 72.93%；而 65 歲以上的高齡人口則由 8.45%增為 10.54%。因此在扶養率方面，幼童扶養率逐年下降，而老人扶養率逐年上升，反映在總扶養率上則是呈現緩慢下降之趨勢。

表 3-2 基隆市歷年人口結構

年別 (民國)	總人口 數(人)	14 歲以下人口		15-64 歲人口		65 歲以上人口		總扶 養率	幼童 扶養 率(%)	老人 扶養 率(%)
		人口數 (人)	比例 (%)	人口數 (人)	比例 (%)	人口數 (人)	比例 (%)			
87 年	382,118	80,620	21.10	269,219	70.45	32,279	8.45	41.9	30.0	12.0
88 年	385,201	79,667	20.68	272,278	70.68	33,256	8.63	41.5	29.3	12.2
89 年	388,425	79,569	20.49	274,649	70.71	34,207	8.81	41.4	29.0	12.5
90 年	390,966	78,924	20.19	276,626	70.75	35,416	9.06	41.3	28.5	12.8
91 年	391,450	77,548	19.81	277,560	70.91	36,342	9.28	41.0	27.9	13.1
92 年	392,242	75,068	19.14	280,015	71.39	37,159	9.47	40.1	26.8	13.3
93 年	392,337	72,962	18.60	281,270	71.69	38,105	9.71	39.5	25.9	13.6
94 年	391,727	69,931	17.85	282,487	72.11	39,309	10.03	38.7	24.8	13.9
95 年	390,633	67,198	17.20	283,153	72.49	40,282	10.31	38.0	23.7	14.2
96 年	390,397	64,533	16.53	284,717	72.93	41,147	10.54	37.1	22.7	14.5

資料來源：基隆市政府民政處。

二、所得

90-95 年基隆市家庭戶數穩定成長至 139,314 戶，家戶所得至 95 年為 991,806 元，儲蓄率於 91、92 年時較為偏低，93 年、94 年則大幅提昇，95 年則回復至 14.4% 之水準。

表 3-3 基隆市家戶所得分析

年度 (民國)	家庭戶數 (戶)	所得總額 (元)	可支配所得 (元)	消費支出 (元)	儲蓄 (元)	儲蓄率 (%)
90	130,835	1,003,245	775,698	641,952	133,746	17.2%
91	133,088	944,630	722,155	640,591	81,564	11.3%
92	135,536	927,585	726,013	630,493	95,521	13.2%
93	137,528	1,093,045	868,343	700,769	167,573	19.3%
94	139,314	1,103,987	875,160	712,080	163,080	18.6%
95	140,376	991,806	782,453	670,004	112,450	14.4%

資料來源：都市及區域發展統計彙編。

三、產業結構分析

基隆市為一海港都市，港口直接產生貨運及交通運輸等經濟行為，對基隆市產業及經濟具有相當程度之影響，但因為全球不景氣，故從近十年各類產業登記家數變遷情形觀察，運輸倉儲、製造及金融保險不動產業呈現減少的趨勢。

表 3-4 基隆市產業結構分析

年度	總計	農、林、漁、牧、狩獵業	礦業及土石採取業	製造業	水電燃氣業	營造業	批發及零售業	運輸、倉儲及通信業	金融保險不動產及工商服務業	公共行政、社會服務及個人服務業(含其他不能歸類之行業)
86	9,576	51	2	377	4	582	5,812	1,497	367	884
87	9,878	62	2	376	4	628	6,003	1,496	374	933
88	10,226	63	2	368	4	695	6,223	1,494	410	967
89	10,482	64	2	359	4	753	6,400	1,490	430	980
90	11,097	61	3	229	1	898	6,887	1,435	446	1,137
91	11,533	57	4	231	0	949	7,247	1,430	363	1,252
92	10,479	56	4	179	0	821	6,650	1,219	300	1,250
93	10,744	56	4	167	0	901	5,742	1,217	24	2,633
94	10,810	56	5	157	1	1,007	5,643	1,217	25	2,699
95	10,941	59	6	154	2	1,100	5,582	1,219	26	2,793

資料來源：行政院主計處。

四、就業結構分析

在就業結構方面，基隆市就業人口約為全市人口的四成左右，三級產業人口約佔七成為最多；二級產業人口約佔三成，有逐漸增加的趨勢；初級產業人口不多約為 800 人左右，且近五年之就業人口急速縮減中；另外，本市至外地就業的人口比例約為四成。

表 3-5 基隆市就業結構分析

年度 (民國)	就業人口數 (千人)	就業者之行業結構(%)		
		一級產業	二級產業	三級產業
90	162	0.92	27.92	71.16
91	159	0.93	26.66	72.42
92	164	0.66	26.35	72.99
93	170	0.53	28.84	70.64
94	169	0.58	28.08	71.34
95	170	0.47	28.62	70.91

資料來源：都市及區域發展統計彙編。

第三節 本市港埠經濟與產業空間變遷

在基隆市的產業發展歷程中，港埠用地的發展及其產業關聯對於過去基隆市的工業區及倉儲區開發有密切的關係，這也是基隆市在北基三縣市中不同於其他兩縣市的在地優勢。因此，本節擬先針對基隆市的港埠經濟轉型及其與產業空間變遷的關係進行說明，以釐清港埠經濟的變化以及對產業用地轉型上的意義，作為擬定課題與定位的知識基礎。

一、基隆市港埠經濟產業發展歷程

基隆市本身地形限制下，屬於山城地形的發展格局，因此重要的產業區為多集中在基隆河谷當中。另一方面，由於基隆港賦予了本市在港埠及相關運籌、倉儲功能的發展，因此使得基隆市的產業空間具有明顯的港市特性。在全球化的衝擊及其產業轉型變遷的影響下，基隆市現有港埠型產業經濟空間亦開始受到轉型或變更使用的壓力。若從過去臺灣戰後產業經濟發展的歷程來看，基隆市的產業發展歷程可以分成兩大階段來分析：

（一）1960～1980 年代初期—加工出口區與港埠經濟的崛起

1.發展型國家及其經建政策

在臺灣戰後的經濟發展及其產業升級歷程中，「發展型國家」（developmental state）的經濟策略模式對於臺灣的經濟發展及其產業空間的再結構有著密切的影響。所謂的發展型國家，係強調國家（或中央政府）對於經濟發展政策進行強力政府干預，積極地投入經濟建設策略並且提供各種相關的配套優惠，以利產業的升級與國家經濟競爭力的提升，亞洲戰後的許多新興工業化經濟體（newly industrialized economies, NIEs）中，此一國家經濟發展模式是非常明顯的現象（見 Douglass, 1994）。換言之，經濟發展可說是國家發展議程的首要重點，都市也因此在此亞太區域的區域性功能都市體系中成為國家經濟發展「迎頭追趕策略」（catch-up strategy）的重要實驗場域，因而國家政策脈絡影響了都市產業空間的變遷方向（Newman and Thronley, 2003）。

在發展型國家政策的背景下，臺灣於戰後積極建設各種有利於工業資本積累的重要基盤設施，同時拓展各類利於工業生產用地以茲支援活動空間（見周志龍，1997）。因此，基隆港根據過

去日本統治時期的既有建設成果為基礎，陸續透過國家投資週邊基盤設施的擴建（基隆市政府，2004）¹，開始在臺灣戰後的國家經濟策略中扮演重要角色，成為臺灣過去產業發展過程中進口替代工業化（import substitute industrialization, ISI）模式乃至於日後出口導向工業化（export oriented industrialization, EOI）模式下的重要物流吞吐節點。

2. 港埠經濟與加工出口區的興起

特別是 1960 年代起，上述臺灣的 ISI 模式面臨了國內市場飽和、國際貿易收支逆差、農村人力大量剩餘的情況，加上美援自 1965 年後停止，致使臺灣必須另尋經濟發展途徑，以利國家經濟再結構（周志龍，1997）。因此，透過勞力密集輕工業之發展，開啟產品外銷途徑，並且創造國內就業機會與外匯收入，成為當時的主流思維。於是，工業區的發展，特別是加工出口區的設置，成為當時臺灣開啟港埠經濟與新工業生產空間的重點措施（李擇仁，2003）。

自從 1960 年獎勵投資條例、1965 年加工出口區設置管理條例通過之後，政府分別於以日本統治時期已有良好基礎的高雄港與基隆港為主軸，開始成立各種不同性質之工業區。首先，分別於高雄、楠梓、臺中潭子等地成立正式的第一代加工出口區。其中，加工出口區理念，係透過自由貿易區以及工業區的綜合設計，以及鄰近港埠用地的優越條件，成為物流運籌集散以及就地加工生產的產業空間（徐武雄，1997；李擇仁，2003）。由於加工出口區設置管理條例中對於投資園區內廠商施以關稅、貨物稅、契稅及營業稅的減免，且具有獨立專責運作的行政管理機關，並享有其他便利之軟硬體服務，使得投資與營運成本大為降低，提高了廠商進駐投資意願，也帶動起臺灣產業經濟的起飛。因此，加工出口區的設置，使得臺灣的都市化過程與全球經濟接軌，並在亞太功能型都市體系中扮演重要分工角色（見 Lo and Marcotullio, 2000）。

另外，基隆市於 1973 年為配合行政院國際經濟合作發展委

1 根據基隆市政府（2004）的委託研究中指出，戰後基隆港的一系列擴建工程都與國家重大發展有密切關聯。例如，1969～1972 的「五期 4 年計畫」、1973～1976 的「六期 4 年經建計畫」、1976～1981 的「6 年經建計畫」、1980～1984 的「基隆港 5 年發展計畫」、1991～1996 將本港列為「國家建設 6 年計畫」重點擴建工程之一，以及 1997 年之後的「基隆港整體規劃及未來發展計畫」開始進行的每 5 年通盤檢討一次，可以觀察出基隆港在國家發展量能下逐步擴建成長的路徑，亦是基隆港埠空間經濟受發展型國家重點經建計畫密切支援的寫照。

員會之「加強國家全面經濟發展」之原則，成立全國第一個示範性工業用地－六堵工業區，由經濟部工業局、美援會、土地銀行、公共工程局及基隆市政府共同組成「臺灣北部工業用地籌劃小組」，透過美援來進行開發。然而，本工業區並非依照獎勵投資條例或促進產業升級條例進行開發，因此後來於 1992 年解編轉型為都市計畫工業區，移交基隆市政府管理²。但就其本質上而言，仍可說是在加工出口區風潮下，為配合國家外向經濟發展政策建立起的具有「試驗性」意義的工業區，兼具了鄰近港埠用地及完備工業用公共設施等優點，為 1970～1980 年代期間北臺灣整合了加工出口機能的重要對外出口生產基地。

3.基隆市工業區及倉儲區的正式成型

基隆市的產業發展過程中，因為區位條件上鄰近基隆港，加上具有加工出口區特性的六堵工業區以及港埠用地的交互支援構成了基隆市的產業經濟主體。隨著出口導向工業化發展的成功經驗，基隆市也藉由港埠帶動成為國內外物流的進、出口門戶，扮演了 1970 年代後勞力密集工業在大臺北都會區著床的主要推手之一。除了臺北縣有大量工業區劃設外，早期六堵工業區提供的加工出口機能及基隆港帶動的產業外溢效果也促使基隆市的工業區逐步成型；同時，為了供應大型貨櫃、物流集散使用，基隆市亦劃設了相當數量之倉儲區以供使用。因此，至 1980 年代初期為止，基隆市區內工業區及倉儲區之普及，乃是奠基於此一階段港埠經濟活絡下之發展。

（二）1980 年代中期～至今——全球化與產業變遷的衝擊

1.新國際分工與產業外移

（1）新產業空間分工模式形成

EOI 模式的發展策略下，促使臺灣的經濟發展及國土空間與全球化帶動的經貿市場密切接軌，帶動起臺灣的工業化及都市化過程（見周志龍，1997）。然而，1980 年代中期之後，出口貿易帶動的臺灣經濟成長也連帶提升了所得及物價水準，致使此一階段開始臺灣的勞動成本日益增高；加上本階段因為民主化與地方自治的呼聲日漸成長，許多過去被漠視的環境保護議題相對浮現檯面，造成了與都市化及工業資本積累衝突的都

² 參見基隆市六堵工業區管理中心提供之官方網站介紹：
<http://cons.klcc.gov.tw/Lioudu/Industrial.asp>

市危機 (Chou, 1998)。因此，相對於亞太區域其他新興工業化後進國家的潛在勞動市場，臺灣傳統勞力密集產業的發展日漸不利，開始因為新國際分工的效應逐漸浮現出產業外移的現象。

(2) 跨界區域投資行為形成及產業外移

本階段在亞太區域的新國際分工過程中，逐步出現明顯的全球化壓力及區域化回應策略的交互影響。特別是中國大陸東南沿海城市改革開放後呈現的市場潛力，以及東協會員國的各項經貿合作計畫，使得亞太區域城市莫不以爭取外資 (foreign direct investment, FDI) 為重要發展議題，同時透過各種基盤建設及大型開發來吸引並擷取流動資本，使得各種跨界區域（例如：SIJORI 成長三角、印馬泰成長區域、圖們江流域合作計畫、華南經濟圈等）已經伴隨亞太產業空間分工而更加確定（見 Lo and Marcotullio, 2000; Yeung, 2000; Olds, 2001）。臺灣的產業空間與跨界投資也在此一過程中也被迫置入亞太區域的新空間分工當中（夏鑄九，1993），並且面臨到各種以「鉅型都市區域」(mega urban-region, MUR) 為尺度的亞太城際競爭現象 (Douglass, 2002)。

臺灣的跨界區域投資，因為地緣、文化及語言上的親近性，主要係以中國大陸為市場，成立起華南經濟圈域（特別是福建省的經濟特區）為主體的投資，形成以華人社會（另一為香港）為主「共同的經濟未來」(common economic future) (Sum, 2002)。根據王振寰（1997）的研究指出，1980 年代到 1992 年為止，臺灣對陸的投資主要以簡單加工出口及小資本、勞力密集產業為主；1993 年以後則逐漸以資本及技術密集產業為主，甚至與中國大陸內銷市場逐步整合。此一意涵代表著：「…臺灣中大型企業開始投資或外移大陸，主要著眼點在於大陸的內銷市場…第一波是所謂的夕陽工業，依賴的是低成本，因此國家機器並不十分介意，因為他們即使留在臺灣也無法生存，不外移到大陸也會到東南亞國家。然而第二波投資，卻是臺灣經濟賴以生存的資本及技術密集產業…」(王振寰，1997: 10)。

(3) 未來的臺灣產業空間鏈結及發展趨勢

臺灣未來的發展方向可由產業網絡近年來的變化得知——不論是高科技產業、或是傳統產業，經由臺商赴大陸投資，皆使得兩岸產業發展關係越來越緊密。臺灣產業網絡產生的變化

主要有下列四點：

- A.生產重心移轉：產業生產基地逐漸由臺灣移轉至中國大陸，探究其原因主要是因為生產因素中的土地、勞力成本較低的關係。
- B.生產模式改變：臺灣生產模式轉變，由大量生產轉變為朝向設計、個性、品牌之多樣化生產，此也代表著臺灣技術的累積與提升。
- C.知識代工層級：產業仍屬於代工型態居多，雖尚未全面自有品牌，但已由勞力代工轉變為知識代工，提升了臺灣在全球生產鏈之位階。
- D.全球運籌中心：負責原料取得、設計、生產、銷售、服務、庫存管理等，藉由整合資金流、物流與資訊流，透過供應鏈的管理，達到及時交貨與服務。臺灣目前電子業所遵行的955（95%的出貨、下單5天內交貨）、983（98%的出貨、下單3天內交貨）制度係廠商藉由生產網絡的彈性調整，使得臺灣電子產業在全球生產鏈中的運籌節點成形。

2.基隆市港埠經濟的危機與後工業化都市再結構

(1)港埠經濟體因產業再結構的後工業化壓力

於1960年代發展型國家經建策略下打造的基隆市港埠經濟，本階段中期在都市經濟體質上浮現了產業再結構的危機。對應大臺北都會區產經空間群聚軸帶的趨勢分析可知兩大重點：

- A.「高科技產業崛起」：當前臺灣產業結構的發展隨著科技的進步，以加工製造業為主的產業結構式微，而被高科技產業取而代之。
- B.「產業群聚浮現」：高科技產業網絡運作講求速度、彈性、自主，更強調產業群聚所帶來之創新學習能力，與傳統的協力生產網絡有很大的不同，而此現象主要發生於北部區域。

當北部區域傳統勞力與資本密集產業大量外移，以及高科技產業軸帶、金融與生產者服務、創意研發機能於1990年代中期以後逐漸取得主導地位的同時，傳統基隆市港埠經濟所創造的產業空間係以支援早年加工出口、傳統產業生產之物料倉

儲為主，因此發展上受到了北臺灣傳統產業再結構的影響，因而也連帶浮現出「後工業化」的壓力，此一趨勢不僅是發生在單一核心都市當中，而是在空間型式上以「多核心都市網絡」（polycentric city network）或是所謂的「城市-區域化」

（city-regionalization）的型式出現（參見 Chou, 2005; Hsu, 2005 a; b）。作為北臺灣傳統製造產業對外出口門戶的基隆市，自然被包絡在此一空間結構中，面臨後工業化都市的危機。

相對於科學工業園區續呈發展，北部工業區已有閒置現象。早期開發之工業區產業，在面對大環境不景氣及市場需求減緩下，已呈現衰退或閒置現象，其中北部工業區由於臺北縣、桃園縣關廠或外移家數較多，致營業辦公場所及廠房總樓地板面積，較上次普查縮減 60 萬 5 千平方公尺（或減 6.8%），就業機會減少 1 萬 9 千個（或減 11.6%）。例如，表 3-6 可知，北部地區工業區呈現出—家數減少、樓地板面積減少、就業員工減少、生產總額卻增加。對於產業空間及用地開發而言，這正意味著三項重點：

- A. 北部製造業結構正面臨轉型，朝高附加價值發展，然而傳統土地、勞力等生產要素需求減少。
- B. 傳統工業區產業需要的不是提供更多的土地給這些製造業，而是提供這些高附加價值產業相關的支援。
- C. 同樣，基隆市既有港埠經濟原係服務大臺北都會區傳統資本與勞力密集產業的出口門戶，隨著產業外移的結果，基隆市既有工業區與倉儲區功能勢必要進行調整，以配合大臺北都會區產業軸帶的產業升級。

表 3-6 2001 年工業區及科學園區工商經營概況

工業區別	場所單位數		使用樓地板面積		場所員工數		場所年生產總額	
	家	成長率	1,000m ²	成長率	千人	成長率	億元	成長率
工業區	17,825	-2.13	28,064	3.58	379.09	-1.99	14,843	6.36
北部地區	5,875	-13.58	8,293	-6.80	143.02	-11.62	6,490	11.55
中部地區	6,261	11.41	7,980	39.47	108.84	8.05	2,997	17.58
南部地區	5,075	-3.55	11,255	-6.19	122.27	3.10	5,233	-4.00
東部地區	614	15.20	536	12.67	4.95	-11.78	123	-10.22
科學工業園區	1,108	40.97	5,735	111.26	131.56	121.49	5,815	91.41
竹科	944	42.81	4,907	88.36	122.49	114.18	5,487	83.94
南科	164	31.20	828	655.32	9.07	311.34	328	496.36

資料來源：1. 台灣地區 90 年工商普查報告（95 年工商普查報告尚未發布）。

2. 行政院主計處。

(2)港埠營運績效降低與港市再生之迫切性

基隆港 2004 年是全球排名第 39 大貨櫃港。1945 年政府接收台灣時進行復建工程，1953 年以後開始增設港埠設施，復建完成後基隆港開始快速發展。1982 年至 1992 年間開始改建及增建貨櫃碼頭，使基隆港的營運量到達高峰，於是 1984 年成為世界第 7 大貨櫃港。其中重要的原因在於 1990 年代之後，基隆港受限於地形以及緊臨市區之外在條件，致港區無法有效擴建，於是面對國內外傳統港口的競爭，以及中國大陸沿海港口的快速崛起時，港口排名逐漸由前 10 大跌至 30 名之外。

根據行政院經建會（2002）提出的「挑戰 2008—國家發展重點計畫」的分析指出，目前政府針對基隆港區規劃二項政策：「自由貿易港區」與「觀光倍增計畫」，自由貿易港區的設置，不但會帶來大量的商務人潮，也會促使港區有閒置空間的釋出，而且在政府推動觀光倍增計畫，及目前周休二日促成休閒風氣的提升，基隆港區擁有相當量的人潮以及擁有可規劃的觀光空間，因此基隆港區發展觀光有其一定的優勢面。

製造業、倉儲業重要性下降，而服務業以及觀光活動的重要性上升，不代表基隆市必須完全跳脫製造業或者倉儲業的範疇。以多重空間層級的思考，目前臺北作為臺灣智埠中、北部發展高科技產業軸帶等背景下，基隆市的傳統產業除了可走向「觀光工廠」的方向之外，可考慮轉型扮演整個北部高科技產業區域的「後援辦公」角色，未來並結合「文化創意產業」發展，再生港埠經濟。

二、基隆市當前港埠經濟結構與產業空間意義

（一）基隆港進出口質量及港埠經濟結構檢視

1.基隆港進出口噸位數分析

根據基隆港務局（2006）的統計要覽資料顯示，目前基隆港的進出港貨物，主要皆以對國外進出口為主。在 2006 年的進出口貨物數量中，透過基隆港，自國外進口貨物高達 19,052,113 公噸，而出口量僅 7,264,866 公噸，尚且不及進口量的一半。另外就詳細貨物種類來分析，自國外進口最大宗之貨物種類前三名分別為：

- (1)礦產品（11,039,443 公噸）
- (2)卑金屬及其製品（2,274,643 公噸）
- (3)化學或有關工業產品（1,402,068 公噸）

至於最大宗出口貨物部分，係以：

- (1)塑膠橡膠及其製品（1,387,114 公噸）
- (2)化學或有關工業產品（1,216,471 公噸）
- (3)卑金屬及其製品（1,161,678 公噸）
- (4)紡織品及其製品（1,151,095 公噸）

2.進出港 20 呎貨櫃量（TEU）歷年變遷趨勢分析

不論進出口，都需要場所進行暫時之堆放貨櫃。因此，除了噸位數之分析外，真正影響基隆市倉儲區功能及其土地使用容量的因素乃係實際的進出口貨櫃數量增減趨勢。本研究根據交通部運輸研究所歷年之「運輸研究統計資料彙編」之內容整理，經過標準化 20 呎貨櫃計算單位（TEU）進行貨櫃量之折算後，基隆港進出港貨櫃量歷年變遷趨勢如下表 3-7 及圖 3-2 所示：

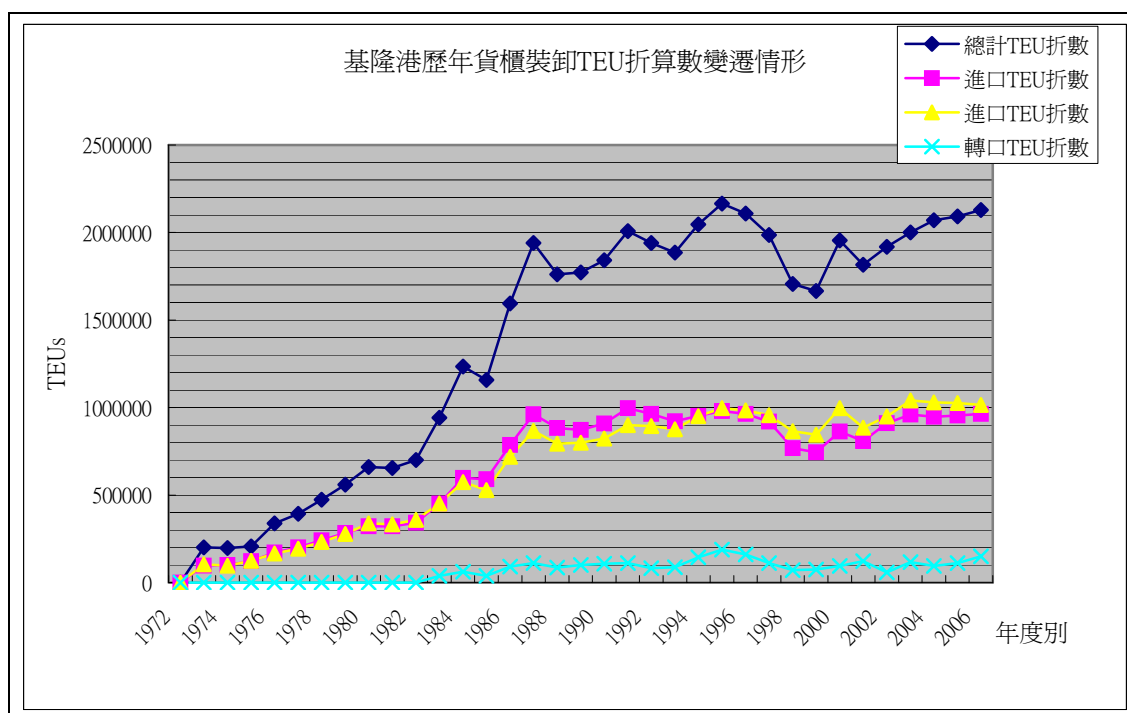


圖 3-2 基隆港歷年貨櫃裝卸數量經 TEU 折算後成長曲線

(1)貨櫃成長趨勢總量分析

根據表 4-8 及圖 4-3 之統計資料顯示，基隆港 1970 年代初期到近年之進出口貨櫃總量大致上逐年成長。雖然於 1970 年代初期僅有 20 萬左右 TEU 貨櫃個數，自 1975 年起逐漸可以由 TEU 的年度增額，觀察到前述 1970~80 年代陸續港口擴建成果及其帶動港埠經濟效益。自從 1980 年代起，正好可對應諸多文獻所提及臺灣 EOI 模式發酵的興盛時期，貨櫃總量的年度邊際增額自 1980 年至 1986 年之間大量起飛，於 1987 年飆增至將近 200 萬次貨櫃量，將近於 1970 年代初期的 10 倍，為基隆港貨櫃容量第一次顯著之高峰。

表 3-7 基隆港 1972~2006 年歷年進出口 20 呎貨櫃折算數表

(單位：TEU)

年度別	總計 TEU 折算數	出口 TEU 折算數	進口 TEU 折算數	轉口 TEU 折算數
1972	---	---	---	---
1973	201,613	96,919	104,694	---
1974	196,794	100,470	96,324	---
1975	206,017	122,199	123,818	---
1976	338,884	172,126	166,758	---
1977	393,767	200,639	193,129	---
1978	473,669	240,685	232,984	---
1979	560,378	282,699	277,679	---
1980	659,647	322,209	337,438	---
1981	655,445	322,022	333,425	---
1982	701,230	342,130	359,100	---
1983	942,526	451,899	452,049	38,578
1984	1,233,794	598,133	573,384	62,277
1985	1,157,804	591,471	528,718	37,615
1986	1,594,612	785,729	717,883	91,000
1987	1,939,818	962,873	866,257	110,688
1988	1,761,693	882,730	793,343	85,620
1989	1,771,929	872,512	798,730	100,687
1990	1,840,775	909,366	823,492	107,917
1991	2,007,750	997,201	899,738	110,811
1992	1,940,581	964,415	893,726	82,440
1993	1,886,423	922,210	876,609	87,604
1994	2,046,567	952,350	950,095	144,122
1995	2,165,191	979,370	997,058	188,763
1996	2,108,576	963,775	984,312	160,489
1997	1,985,476	919,134	955,584	110,758
1998	1,706,877	768,956	865,853	72,068
1999	1,665,622	744,379	845,789	75,454
2000	1,954,528	862,422	997,258	94,848
2001	1,815,863	808,695	884,313	122,855
2002	1,918,606	911,354	948,353	58,899
2003	2,000,710	960,832	1,039,878	* 116,463

2004	2,070,192	946,441	1,029,400	94,351
2005	2,091,458	954,235	1,026,361	110,862
2006	2,128,815	964,488	1,014,758	149,569

資料來源：整理自交通部運輸研究所歷年「運輸研究統計資料彙編」。

註：1982 年（民國 71 年）以前，缺乏對於轉口資料之官方統計數據紀錄。另外，2003 年之數據，運輸研究統計資料彙編之資料在記載上似有誤謬（進出口加上轉口之貨櫃量遠超過當年度總計），特此聲明。

自此之後，雖然每年度貨櫃裝卸總量迭有增減，但已大致穩定維持此一水準，歷年紀錄中最高峰之年度貨櫃量係出現於 1995 年（高達 2,165,191 TEU）、隔年 1996 亦出現歷年次高貨櫃量紀錄（2,108,576 TEU）；亦即，由數據可以看出，支援這些貨櫃儲放使用之基隆市港埠及都市計畫倉儲區的空間容量，雖然截至 2007 年基隆港務局最新的初估，雖然總貨櫃量的實質成長已創新高達 220 萬 TEU 以上，但主要成長量在於轉口貨櫃之增加（可由表 3-7 中近四年之轉口數據得知）。就長期態勢來看進出口貨櫃成長幅度已呈現穩定狀態，而較不易出現早期國家出口導向經濟階段的實質增額，加上臺北港未來將吸取遠洋航線停泊交易的運輸量，因此就現況而言多以 1980 年代後半～1990 年代中期之容量已足堪目前使用需要，而不應再增加倉儲區之劃設。

(2)貨櫃進、出口比例分析

另外，參見上圖 3-2，分別由進口及出口貨櫃數量加以分析，自 1983 年起，每年進、出口量比例上的相差份額雖逐年開始有所差距，惟彼此相差幅度並未太大，且其各年度之增減趨勢亦符合上述貨櫃總量之增減趨勢。然而，就長期趨勢觀察，1994 年可以視為進、出口貨櫃數量消長之分水嶺：

A.1983～1994 年階段

正好對應臺灣 EOI 模式在亞太區域分工體系中外向經濟發展的成熟階段，因此作為北臺灣製造業生產就近對外出口的門戶，基隆港於此一時期展現相對出較大的出口量，可說是基隆市港埠經濟的黃金高峰時期。

B.1995 至今階段

隨著全球化以及中國沿海城市潛在產業市場崛起造成的產業外移³效應，基隆港埠經濟體質明顯出現變化，儘管

3 事實上，根據行政院經建會官方的統計數字顯示，自從 1990 年代初期配合解嚴後逐步開放台商對大陸投資，此後對陸投資的資金額度可說自 1993 年起顯著的逐年增加。例如，1991 年台商

2000 年以後出口量仍稍有成長趨勢，但是本階段之出口貨櫃量已明顯不如進口貨櫃量。顯見過去能帶動基隆港出口之產業外移，彼此有莫大影響與關聯。在後工業化都市的佈局之下，都市消費活動及其相應支援之服務產業勢必將取代生產製造活動成為產經空間主流，如何因應後工業社會生產、消費關係轉換下的產業用地活動轉型，顯然亦屬於基隆市當前重要挑戰。

3.基隆市港埠用地目前發展 SWOT 分析

配合物流進出口比例以及大臺北都會區產業結構的轉型，基隆港埠用地已劃設為自由貿易港區，以期提高物流及運輸倉儲等相關產業進駐，以及提高基隆港的國際競爭力等。而對於基隆市港埠用地目前發展可進行 SWOT 分析如下：

(1)優勢（S）

- A.直接連接國道一及三號高速公路。
- B.鄰近北部政經與消費中心擁有全台 52%貨源。
- C.地處泛太平洋與亞洲航線交會處，為近洋航線主要靠泊港及遠洋航線轉口港。

(2)劣勢（W）

- A.港埠用地緊鄰市區及山區而無法擴建。
- B.緊鄰商業區及基隆市都心地段，倉儲租金較高降低廠商使用意願。
- C.市區道路崎嶇且交通系統雜亂，不利物流運籌的集散活動。

(3)機會（O）

- A.北臺區域合作已開始進行，提供基隆港以都會經濟合作為基礎的潛在市場。
- B.後工業化臺北都會區已成型，對於高階消費品之海外進口需求增加。

對陸投資金額不過 174.2 百萬美元，1992 年增加為 247 百萬美元（增額幅度 47%），但是 1993 年起暴增為 1,140.4 百萬美元，相較成長幅度高達 367.1%，此後多在此一投資量上逐年增加，至 2004 年底已將近 7,000 百萬美元之對陸投資。此一投資趨勢，正可與 1990 年代中期之後基隆港出口量相對於進口量減少之趨勢，可作一鮮明之對照。

- C.鄰近營建署推動之指標性都市更新案「基隆火車站暨西二、西三碼頭」，只要未來兩岸三通開放，便有交通可及性所增加之經濟再生機會。

(4)威脅（T）

- A.兩岸三通尚未開放，限制了基隆港對外突破發展之機會。
- B.面臨臺北港競爭與中國大陸東南新興港口之崛起，港口排名在十年內由世界前十大跌到四十名以外。
- C.大臺北都會區傳統產業外移，使其出口功能及重要性有減緩趨勢。

（二）港埠經濟轉型對基隆市產業空間之意義及轉型方向之啟示

從多重空間層級的概念來歸納上述討論，不論在質與量相較之下，都顯示出後工業化對於大臺北都會區的影響，致使基隆港目前主要功能係以國外進口貨物以供北臺灣（特別是大臺北都會區）的消費或中間投入使用為主。反之，過去 EOI 經濟發展模式所創造的港埠經濟功能——以基隆港作為北臺灣或是大臺北都會區傳統製造業對外輸出之功能已居於次要角色。換言之，由於出口量在實質上已經開始逐漸有減少的趨勢，未來基隆港的功能作為服務大臺北都會區後工業化都市消費進口門戶的功能將會日漸重要（詳圖 3-3）。

由於新區域分工及產業外移等現象，使得出口主導的港埠經濟型態已開始轉變，因此產業再結構的過程將影響基隆市工業區及倉儲區的使用型態與活動容量。既然出口傳統製造業產品的質量已居次要角色的影響，現有工業區及倉儲區顯然必須要重新調整使用型態。轉型應掌握重點有三：

1.不宜再增設工業及倉儲區

目前基隆市工業區及倉儲區之增設已無實質之迫切性，而應以維持現況容量為主。

2.釋出老舊或閒置用地辦理產業用地再生

從目前製造業外移及相對出口量減少的趨勢，可以預期未來工業區及倉儲區的閒置將更加嚴重，因此應釋出並且轉型部分老舊、閒置不用之工業區及倉儲區，以利基隆市產業用地的再開發，創造新產業活動的在地移植。

3.維持具穩定營運績效的工業及倉儲用地

同時，配合現有穩定成長之進口貨櫃量，保留一定量之工業區及倉儲區供部分仍有營運績效之傳統產業使用，另一部分轉型並填補支援港區營運、處理進口貨物事宜所必須之運籌、倉儲設施的支援用地。

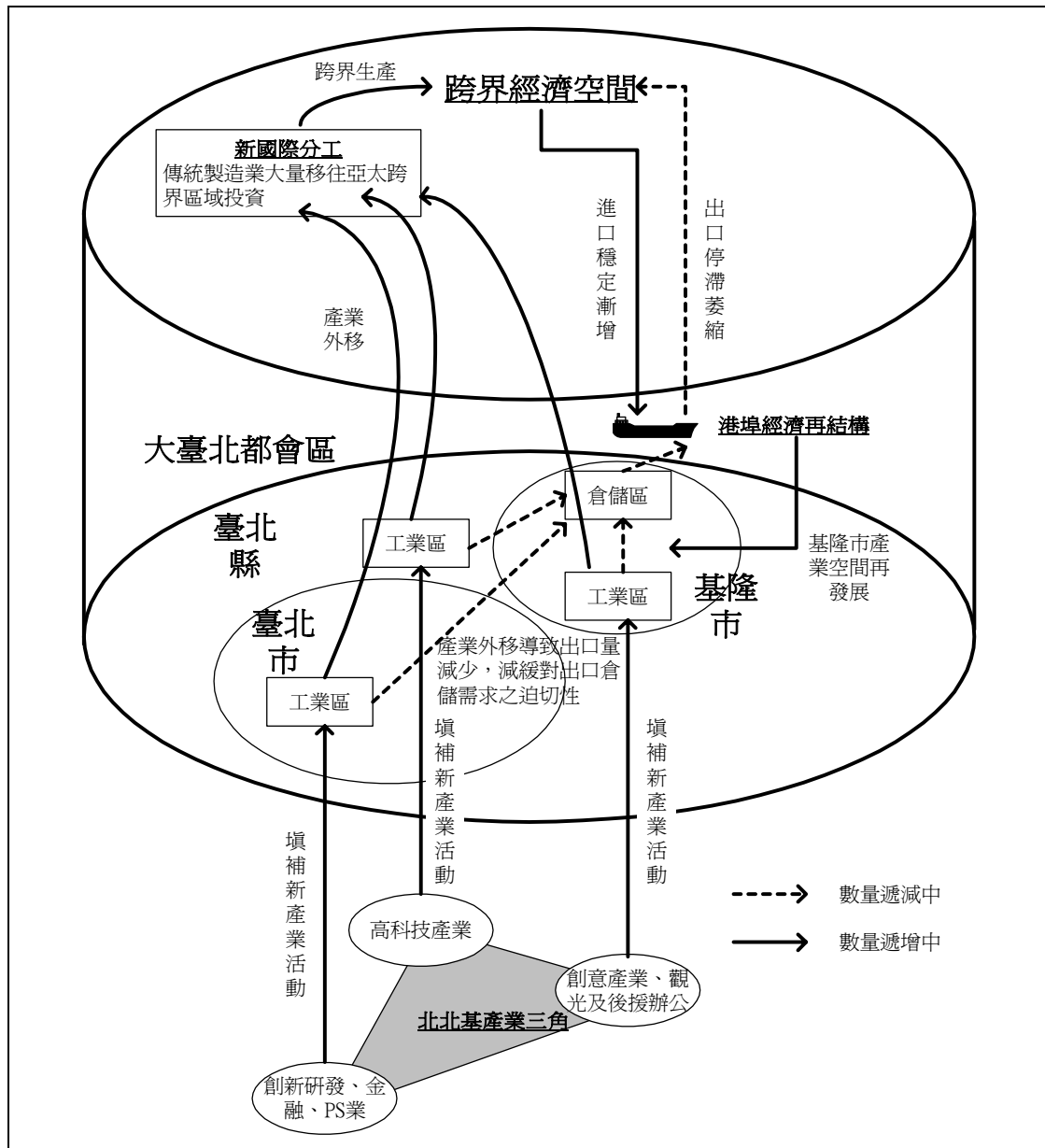


圖 3-3 基隆市產業外移、港埠經濟轉型及其產業空間再發展之概念示意

第四章 基地現況分析

第一節 編碼說明

一、調查編碼

本次通檢考量地區特性，將全市分為十一個大區進行調查，調查區編碼依序為：1 碧砂漁港、2 六坑、3 和平島、4 東明路、5 碇內、6 外木山、7 基金一路、8 八堵、9 大武崙、10 六堵與連柑宅、11 五堵南，並將位於各調查區內之工業區及倉儲區予以編碼，例如位於大武崙地區之工業區即依序編為工-9-1、工-9-2、
、
、
等等，倉儲區則依序編為倉-9-1、倉-9-2、
、
、
等等。

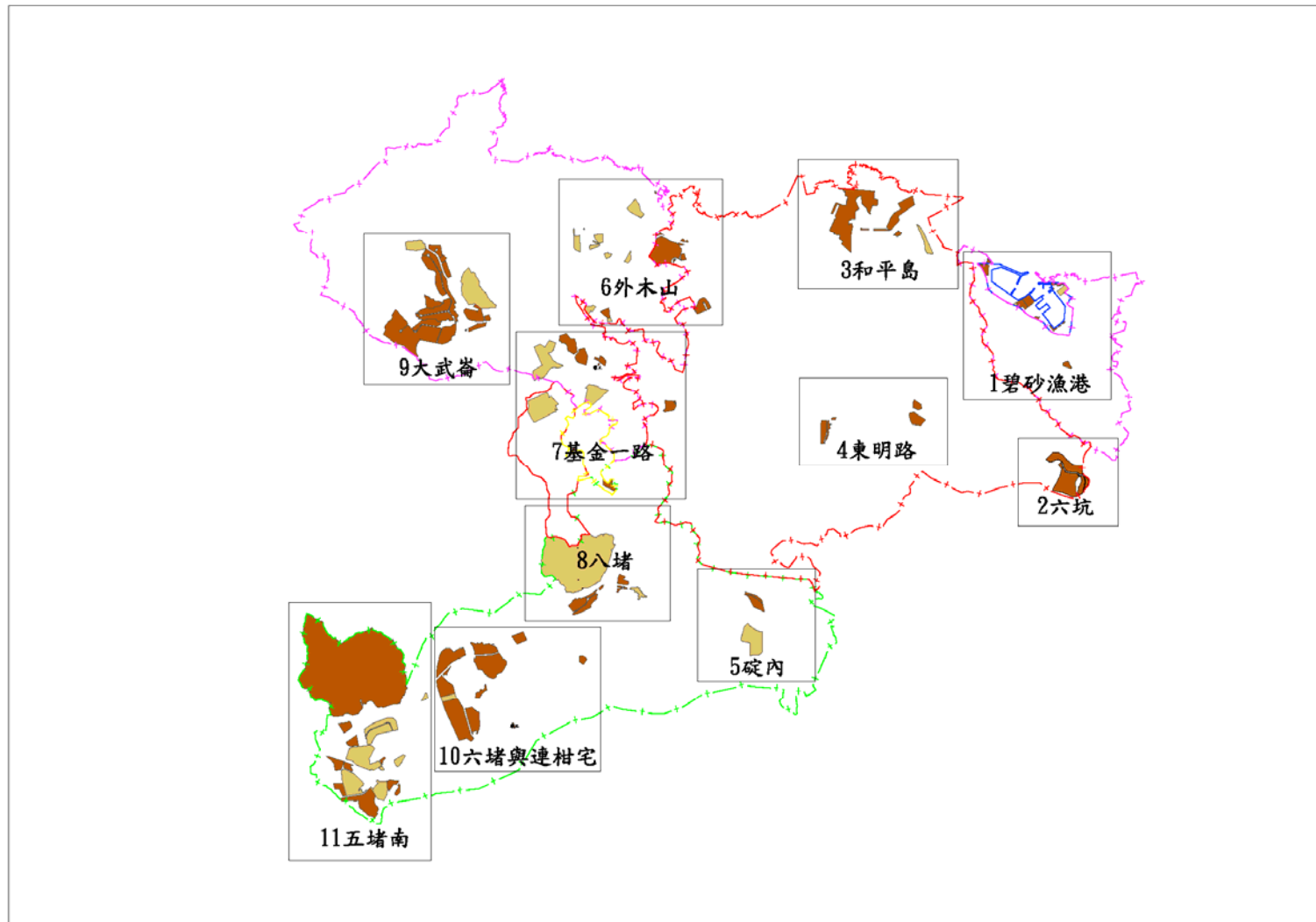


圖 4-1 調查區編碼示意圖

二、主計編碼

由於全市現行有五個主要計畫區，為配合主計首先將其依序編為：Ⅰ港口商埠地區、Ⅱ中山安樂八斗子地區、Ⅲ七堵暖暖地區、Ⅳ安樂社區、Ⅴ八斗子漁港特定區；再將十一大區之基地依主計之不同重新順編為「主計編碼」，例如八斗子漁港特定區之工業區編為工Ⅴ-1、工Ⅴ-2、、、，倉儲區則編為倉Ⅴ-1、倉Ⅴ-2、、、等等。

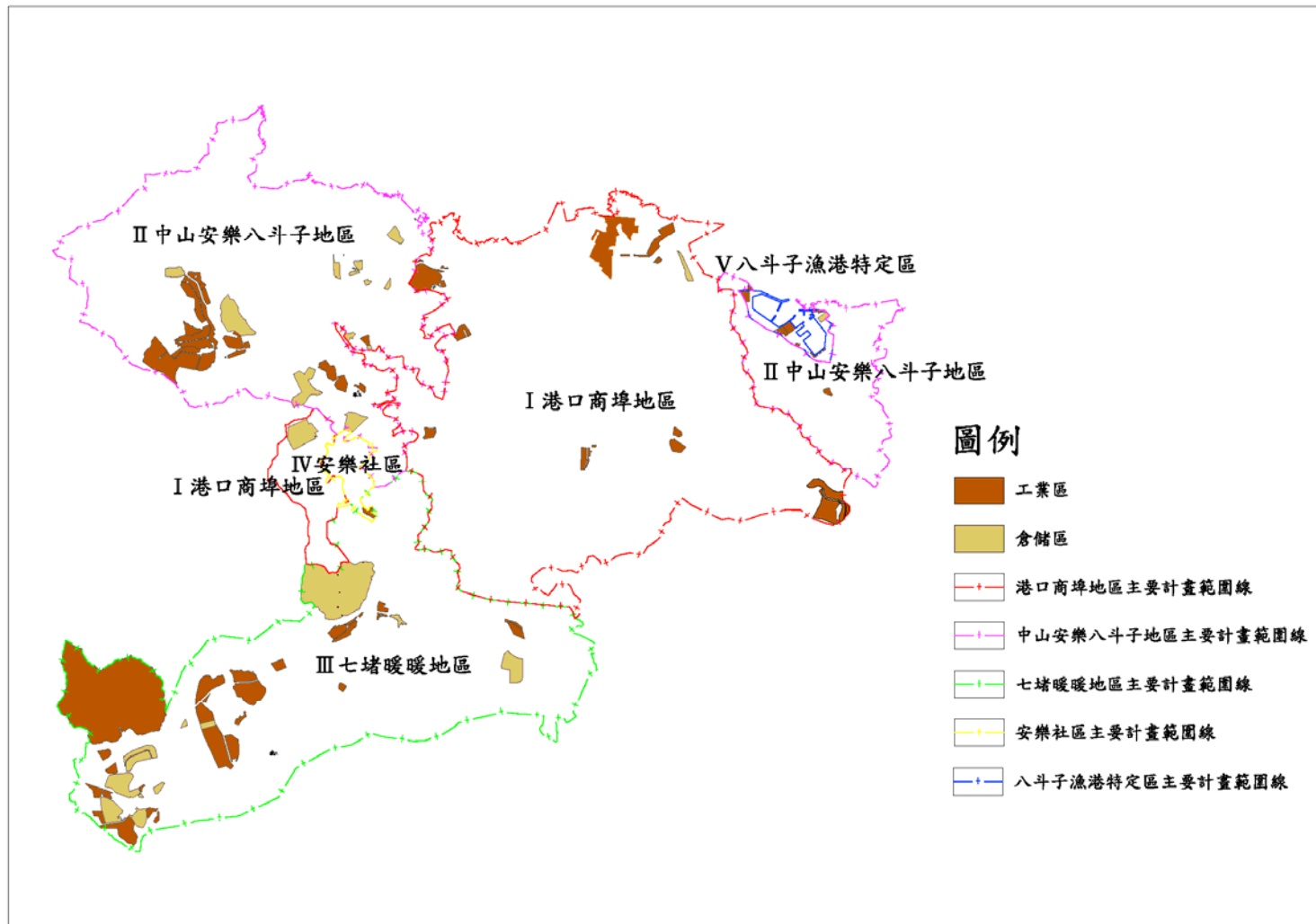


圖 4-2 主計區編碼示意圖

第二節 現況調查分析

八斗子漁港特定區現行共有 10 處工業區及 2 處倉儲區，以下依據主計編碼，綜合整理各基地之原計畫、使用現況及土地權屬等資料說明如后：

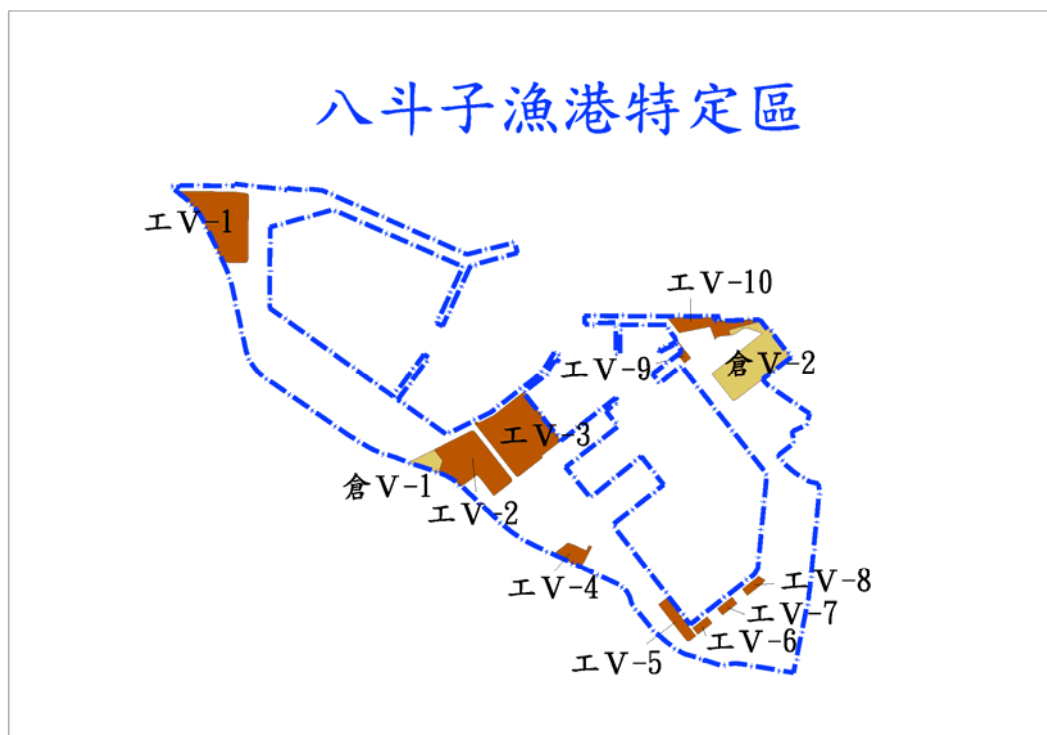


圖 4-3 八斗子漁港特定區之「主計編碼」示意圖

表 4-1 八斗子漁港特定區產業用地現況說明表

主計編碼	現行計畫	使用現況	說明	土地權屬	調查編碼
工 V-1	工		南側由 988 海鮮店、7-11 便利商店、極品咖啡等商店使用中；東南側為建寶食品公司之工廠；北側目前施工中。	土地北半側為公有，南半側為私有	工-1-2
工 V-2	工		目前作為停車場使用。	土地多為公有	工-1-3
工 V-3	工		尚未開闢，為綠地使用。	土地多為公有	工-1-4

主計編碼	現行計畫	使用現況	說明	土地權屬	調查編碼
工V-4	工		北都冷凍食品工廠。	土地多為私有	工-1-5
工V-5	工		由基隆區漁會及海霸王工廠使用中。	土地多為私有	工-1-6
工V-6	工		大隆製冰工廠。	土地半為公有半為私有	工-1-7

主計編碼	現行計畫	使用現況	說明	土地權屬	調查編碼
工V-7	工		尚未開闢，為綠地使用。	土地多為公有	工-1-8
工V-8	工		尚未開闢，為綠地使用。	土地多為公有	工-1-9
工V-9	工		目前有一幢台電所屬建物。	土地多為公有	工-1-10

主計編碼	現行計畫	使用現況	說明	土地權屬	調查編碼
工 V-10	工		尚未開闢，供堆放消波塊使用。	土地多為公有	工-1-11
倉 V-1	倉		興闢作綠地使用，並堆放若干消波塊。	土地多為公有	倉-1-1
倉 V-2	倉		原有中油儲油槽，現已不作儲油使用。	土地小部分為公有 大部分為私有	倉-1-2

資料來源：本計畫整理。

第五章 發展課題分析

基隆市目前產業用地發展之主要課題如下：

一、山城地形限制造成地理區隔，不利跨界/跨層級投資進駐

從熊彼得取向的企業型城市觀念來分析，一個有強勢競爭力的都市發展有賴於能夠從多重空間層級中（從都市、都會、區域、國家甚至超國家空間）尋求新的標的顧客來源，因此勢必涉及到穩定尋求跨界/跨層級投資者的進駐，方能不斷促進產業升級以及在地閒置空間的發展。然而，由於基隆屬於山城格局，所以對於外部的跨界投資者最大的障礙在於投資腹地有其侷限性。

此外，由於基隆港腹地所擁有的倉庫 35 座及堆貨場 28 座，大部分均已充分使用，惟因地形所限，現有港口設施無法擴充，以致大部分貨櫃在船邊直裝或直提後，均必須經由內陸貨櫃集散場辦理其相關作業，造成貨櫃集散場向基隆河谷蔓延至臺北縣汐止鎮或是朝基金公路延伸至大武崙一帶。特別是貨櫃場，由於營運上需要作為大型重物（特別是實體貨櫃）的堆放，沒有寬敞穩定的地形地基，不易開闢進行營運。

二、港埠機能轉型及與臺北港功能競合之問題

（一）發展定位與功能性調整之問題

在企業型城市的競爭策略中，城市本身必須如同廠商一般，作為積極的競爭行動者，以自身的優勢去開創「地方差異」，以提高其強勢的競爭力。然而，就基隆而言，最主要的地方特性就是結合了港埠與都心的共同發展，因此即使目前港埠的實質出口量有逐年降低之趨勢，實際上港埠經濟對於基隆市的產業發展仍有不可分割的重要性，因為這是基隆市不同於臺北縣市的「地方優勢」。

然而，目前臺北港業已正式通過掛牌營運，雖然其定位上係以基隆港之輔助港為主，並且做了遠洋、近洋航線的區分，但是遠洋航線以臺北港為主之後實對基隆市的港埠經濟營運量仍有不可忽視的衝擊，將影響基隆市在北北基產業走廊中的進出門戶形象。同時，臺北港所瓜分的物流吞吐量也將影響基隆市藉由港口吸引臺北縣、市產業動能的實際成效，而無法對現有工業及倉儲功能的調整過程中創造出實際用地需求。

因此，當「大臺北門戶」的地方優勢受到新競爭者的衝擊時，基隆市傳統產業空間的再發展勢必會受到形象模糊的阻礙。換言之，雖然企業型城市的競爭策略中強調應引入新的都市場域或空間，但是同樣也須兼顧以新的資源來強化競爭優勢才行。所以，基隆市的產業政策必須要重新檢視基隆港與市區發展的關聯性，並且在產業用地轉型上與基隆港的轉型共同做檢討，才能重新創造新的地方差異，以利門戶形象的再生。

（二）工業及倉儲使用現況與港埠用地未來政策方向脫節

近年來基隆港進出口量削減，港埠經濟面臨瓶頸，無法因應後工業時代脈絡的轉變，進行產業結構性調整，使得港埠經濟空間的存在，及相關的負面效應，反而成為一種產業體質轉型上的危機來源。由於 1990 年代之後，基隆港受限於地形以及緊臨市區之外在條件，致港區無法有效擴建，於是面對國內外傳統港口的競爭，以及中國大陸沿海港口的快速崛起時，港口排名逐漸由前 10 大跌至 30 名之外。針對此一營運危機，目前政府針對基隆港區規劃了二項港埠再發展政策，一為「自由貿易港區」、另一為「觀光倍增計畫」。自由貿易港區的設置，不但會帶來大量的商務人潮，也會促使港區有閒置空間的釋出；而政府推動觀光倍增計畫，以及目前因為周休二日的關係，休閒風氣的提升下，基隆港區擁有相當量的人潮以及擁有可規劃的觀光空間，因此基隆港區發展觀光有其一定的優勢面。

然而，在企業型城市的競爭策略下，新都市空間的創造，也需要有創新方法來提供這些新型態空間，對應在實質面就是土地使用管制制度規範上。基隆市現有劃定之工業區及倉儲區等土地使用項目，多為支援傳統工業發展之空間活動所設計，面對港埠功能因應大臺北產業經濟的轉型與調整，無法配合後工業多核心都會經濟再生進行支援。即使現有產業活動之間的轉換也不易進行，更遑論新型態產業進駐或新產業空間的提供。

當基隆港透過自由貿易港區之設立而尋求轉型同時，現有用地分區管制的調整，讓容許使用活動更加彈性化與多樣性，以便配合大臺北都會區多核心後工業化的過程進行使用型態的轉換，已經是當前工業區及倉儲區僵化用地管制上需著手解決的結構性問題。

三、產業發展基盤障礙

（一）實質基盤障礙－交通系統、港埠設施容量不足且土地使用活動紊亂

產業空間的競爭力，並非僅是傳統提供投資獎勵優惠等在地「成本節省面」的「經濟誘因」即可。企業型城市治理模式下，具有創新思維的強勢競爭策略更要求注重「非經濟誘因」層面的「社會、實質、文化環境」，這些層面都有賴實質與制度基盤的提供，才能在動態市場中創造更為穩定「經濟環境」。

然而，就實質基盤層面的不足來分析，首先可討論交通動線的問題。相較於臺北縣、市，由於基隆市受限於地形因素影響，因此陸運交通系統的道路容量及運輸效率受到限制。由於高鐵通車後在大臺北都會區產生的三鐵共構效應僅連結板橋、臺北、南港車站等重要節點，而不包括基隆市區的腹地，因此交通串連的限制將影響了基隆與臺北縣、市間產業走廊整合的成效。此外，目前基隆市雖然已開始進行市區輕軌捷運系統的規劃設計，但短期尚無法立即呈現立竿見影的成效，都將對市區內各工業區間的內部連結與群聚效應產生負面影響。

其次，從倉儲容量及土地使用格局來分析，基隆市港埠地區土地毗鄰市中心商業區及市政中心，由於單位使用空間已達飽和，土地使用分區混雜且不相容，包括交通、機關、港埠、鐵路及商業等用地間，因缺乏緩衝空間及發展用地，造成港埠地區與市容景觀不協調，使人有擁擠不堪的感覺；最嚴重地方為港埠貨櫃運輸，必須經過市區中心，致中山高速公路往基隆客貨運車輛，遇到交通運輸運輸尖峰時，往往造成高速公路回堵，更使得市區道路形成堵塞，使得港埠地區土地發展，嚴重阻礙整體土地使用型態。

（二）制度基盤障礙－業用地整體規劃投資上呈現區位矛盾與定位不明

現有工業區及倉儲區的開發除了因為地形因素造成土地使用活動容易達飽和且紊亂之外，工業及倉儲區在規劃設計上亦缺乏整體性的配套措施。例如，早期倉儲區之劃設並未明確規定允許使用項目，惟隨著基隆港業務之調整，現有倉儲區已出現大量閒置土地；事實上，隨著 1990 年代以後日漸明顯的產業外移，工業區的閒置使用情形也不例外。

當成功的企業型城市會因應市場動態主動且積極的提出各種「反省論述」的同時，明確的都市階層定位成為極為重要的策略核心。因為明確的定位，有助於都市去界定自身在各個不同空間層級中的市場區隔以及標的顧客群，才有利於多層級的都市行銷論述的提出。然而，基隆市由於目前缺乏明確的功能定位，鑑於國家政治

考量、廠商利潤追求，產業資源大多聚焦於首都核心地區、或者高科技產業園區，造成基隆市在產業經濟上，逐漸成為一個邊緣化的都市。加上目前北縣即將升格成為直轄市，未來其較為豐富之財政資源、產業走廊以及仍有部分優勢之工業發展，基隆市的整體產業投資策略若無明確分工及市場區隔，在產業用地的規劃投資上則會呈現嚴重的區位矛盾以及無法整合的落差。

四、三級產業服務層級不足

（一）高階生產者服務業及高科技產業欠缺打造市場區隔的經濟基礎

相較於臺北市的創新研發及金融、管理等生產者服務機能，以及臺北縣目前日漸產生群聚效果的高科技及生物科技產業的軸帶，基隆市目前在大臺北產業三角欠缺這部分的經濟基礎，因此在空間經濟上難以形成可以對外輸出服務的經濟產能。此一課題呈現的問題重點就是：當傳統工業區及倉儲區要因應轉型的同時，其他產業在基隆亦不具有都會層級的優勢，因此在轉型上如何建構不同於北縣市的市場區隔，成為重要思維。

換言之，「市場區隔」與「地方形象」雖然不是「經濟因素」，卻是能夠有效開創地方差異，以利創新空間可以跨界流動的市場中強勢競爭的「非經濟因素」，並且利於地區行銷的推動。因此，這項思維可說是一個很重要的產業用地再生的切入點。

因此，若要走向高科技產業轉型，直接會面臨到臺北市內湖、南港及北投、士林等園區，以及臺北縣的科技走廊等發展軸帶的強勢競爭。由於基隆市目前三級產業結構在高階生產者服務業以及高科技產業都欠缺基礎經濟產能，除了不利於競爭之外，過於重疊的產業市場也使基隆在北臺區域的分工過程中也不利於塑造出基隆市的在地優勢及獨特地方形象。

（二）地區性需求難以與跨界國際經貿接軌，須重新根據地方特性尋找品牌

就多重層級的視角來分析，由於市區面積、地形及水文等地理條件的限制，使得基隆市欠缺較大的產業活動發展腹地，因此基隆市目前的產業多以服務地區性需求為主。從都市競爭以及全球經濟的角度來分析，現有產業結構要進一步服務大臺北都會區都有困難，若要將現有產業活動與跨界國際經貿活動整合也將有其困難性，急需重新定位新的產業發展方向，並創造具有地區特性的產業

型態為宜，方能以地方差異的創造來提供跨界活動的引入。

換言之，閒置產業空間的再生，首要重點須先檢討需轉型為何種標的產業，因此涉及到都市產業政策在不同空間層級間要如何進行「跨界連結」以及「階層定位」的問題。其次，在產業重新定位的過程中，應以建立市場區隔以及塑造獨特「地方品牌」（place branding）作為原則。因此，現有僅供地區性服務的產業結構要如何突破或升級實為一大課題，應由在地優勢及地方特性的層面出發來重新思考，而並非以追求具重疊性或無法以地區成長利基出發的產業活動作為目標。

第六章 發展定位—創意基隆空間分工及兩大發展主軸

基隆市不論是在轄區面積、腹地、人口及產業用地等人文與社會經濟面向上都不若臺北縣市來得豐富，但是本區具有多樣的自然地形景觀以及珍貴的天然港口資源，而過去臺灣早期先民開拓及列強殖民的許多遺跡也構成獨特的文化歷史遺產；因此，除了可作為北臺區域對外的國際門戶之外，對於吸引觀光及創意資源的進駐，亦有其獨特之在地條件及優勢。本節基於此一出發點，先由北北基的空間層級來提出「北北基產業三角」之未來空間分工模式；其次，以基隆市的都市結構來探討基隆市未來可能的發展模式；最後，以「創意基隆」的思維提出未來政策構想與二大發展軸，為基隆市工業區及倉儲區的產業轉型方向提出新的思考契機。

第一節 跨層級的空間產業分工—北北基產業三角

一、大臺北都會區產業分工及發展趨勢

（一）大臺北都會區重要產業分工

1. 北部區域產業群聚概況及發展趨勢

臺北市挾帶著生產者服務業的優勢，又位於北臺灣海空港及陸運交通的中樞，可說是科技產業走廊的推動核心，具有較完整的企業營運總部、物流運籌中樞的功能，藉以調節科技產業走廊的產業布局及合作互動。北部區域產業群聚屬於網絡式，以區位商數看群聚北部地區的主要廠商多屬電子資訊類產業，其中電腦及周邊設備與電子零組件之廠家數最多。以電子業為主體的北部區域，在九零年代發展達到高峰，然而此時亦出現因比較利益則前往大陸追求更便宜的土地與勞力的台商。在大環境的改變與外商的逼迫之下，2000年之後，大型電子業業者明顯的移往大陸發展，大陸台商此時投資重點也由珠江流域逐漸北移至長江流域，其中以筆記型電腦最具代表性。

觀察北部區域電子業群聚，根據經濟部工業局（2005）「工

業區產業群聚調查及策略規劃」報告書成果，將 90 年工商普查的資訊整理分析後，分別以廠商數與產值顯示電子業群聚空間分析的狀態，北部地區電子產業群聚分佈示意圖顯示以鄉鎮市區為單位，以隨機出現的方式顯示電子業廠商分佈狀態（詳圖 6-1，每一點代表 10 家），最密集的地區在於台北縣與桃園縣沿著高速公路分佈。另計算有高速公路交流道的鄉鎮市之電子業廠商總數占北部地區電子業廠商總數高達 75.29%，產值則達到 90.01%。由此可見地理上的鄰近仍是相當重要的，地理上的鄰近將會導致時間上的節省，面對面的接觸較為容易，這些因素將會促使關係的產生與成本的下降。由目前觀之北部地區電子業已成為沿著兩條高速公路分佈的產業雙軸帶。

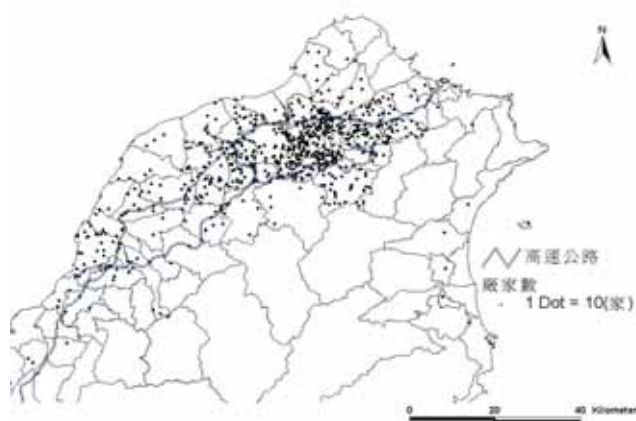


圖 6-1 北部地區電子產業群聚分布示意圖

資料來源：經濟部工業局，2005。

2. 高速公路沿線科技走廊發展軸帶

在「挑戰 2008 國家發展重點計畫」之國家創新研發基地計畫、「產業高質化計畫」及「營運總部計畫」目標指導下，配合一高、二高交通便利及新興高科技產業園區，轉型升級沿線工業區，發展以高科技產業支援系統之「北臺科技雙軸」，北臺科技雙軸包括大臺北都會區科技走廊之南港、內湖、北投士林、關渡；臺北縣之汐止、蘆洲、土城、樹林及基隆市之五堵地區，上述範圍以一高、二高為主軸，期藉由三方合作建構「北臺科技雙軸」，使產業發展相輔相成，共創最大經濟規模。換言之，北北基目前高科技產業發展軸線主要有二：

(1) 中山高沿線為發展生技與製造生產之科技走廊

大臺北都會區科技走廊沿著中山高主要是發展生物科技、電子資訊、娛樂通訊產業；其中，臺北縣沿中山高的部分

是發展 IT 製程設計、IC 產品設計、生物科技為主。

(2) 二高沿線則為發展高科技之新興產業

臺北縣的產業發展，沿二高則是發展 IT 科技、軟體、通訊及電子等高科技新興產業。然而，當二高沿線的創新群聚不斷浮現出重要性的同時，臺北縣於此一軸帶早期劃定之諸多傳統都市計畫工業區正面臨著衰退的問題。雖然有部分產業仍有生機，但是仍應強化傳統產業與高附加價值產業的鏈結，提升其競爭力。

3. 臺北市南港為核心的臺灣智埠中樞

在前述二產業軸帶之下，臺北市因為在三級產業上的相對優勢及主導性，配合高鐵通車之後進一步帶動的產業群聚效應，因此大臺北都會區未來產業發展的主要核心在於臺北市南港地區的創新研發機能上。在目前臺北市政府都市發展局相關規劃政策構想中，本區由於具有高鐵首發車站之優勢，結合中研院、軟體園區、國家設計研究中心之在地條件，同時可就地緣關係與信義計畫區之金融服務、內湖與汐止之科技產業進行鏈結，因此被定位為「**臺灣智埠中樞**」，意即臺灣創新研發大本營（Taiwan Brain Power Base）——以高鐵場站為核心，結合生物科技、軟體、會議展覽、文化創意四大產業中心為主軸進行多功能整合（詳圖 6-2）。



圖 6-2 臺灣智埠中樞規劃願景與定位示意圖

4.基隆市於北北基之產業功能

在產業成長三角的構想中，北北基各有其功能互補性，由於臺北市目前在創意研發及金融管理機能上業已形成智埠中樞的發展模式，且臺北縣延中山高、北二高兩條運輸動線形成的科技走廊亦有明顯產業群聚效應。

換言之，目前分工態勢中，很明顯臺北市具有金融服務及管理機能，另外提供了研發及知識密集產業的發展基地；臺北縣由於工業用地在北北基三縣市當中佔有最多的面積，目前二級產業也仍有一定的生機，因此發展上傾向於進行產業升級，目前沿著中山高、北二高沿線形成的高科技產業軸帶已具有產業群聚優勢；相對地，基隆市主要在地優勢在於基隆港埠用地及其自由貿易港區的啟動，提供了境外運籌及倉儲、物流發展的功能。

二、空間分工構想

透過區位、產業結構與基盤設施之分析，北北基在地理上可形成緊密互補的「北北基產業三角」：

- 1.臺北市：以國際金融中心、南港、內湖及北投科技園區建立金融及生產者服務中心、創新研發活動中樞。
- 2.臺北縣：利用中山高與北二高主軸，強化生物、高科技產業走廊及部分仍有生機，結合高科技與知識密集之傳統工業。
- 3.基隆市—利用河谷、公路、港埠優勢，建立創意文化活動、後援辦公服務及對外輸出門戶，並強化商務管理機能，可以「創意基隆」作為未來產業空間之發展定位（詳圖 6-3）。

三、基隆市產業空間發展方向

若由個別縣市在地優勢及都會區等跨層級整合的角度觀之，未來基隆市產業空間在大臺北都會區中可朝以下方向發展：

（一）推動高科技港埠商務管理、倉儲物流及後援辦公

結合臺北縣市高科技與創新研發群聚及其產品對外輸出需求，於港埠週邊建立專業顧問諮詢及重大商務情報分析等進階商務管理服務產業，以活絡基隆港市經濟再生。可作為大臺北都會區各種高科技產業與創新研發活動的「後援辦公」（back-office）基地及物流管理業，強化貨櫃及其他相關倉儲物流、科技導向商務、會議活動

進出門戶地位。

（二）發展為文化創意產業基地

雖然基隆市的文化創意產業近年發展態勢不若北縣市明顯，但正也顯示兩大特性：

1. 文化創意產業在基隆市尚未產生過度飽和並享有發展潛能。
2. 臺北縣市的文化產業波集效果尚未在基隆市發酵，值得策略性推動。

因此，執行上可考慮配合南港的創意研發機能，於基隆設置前衛的文化藝術工作場所，以及設置培育創意人才的試驗性創意育成園區（creative incubator park），以達彼此相輔相成功效。

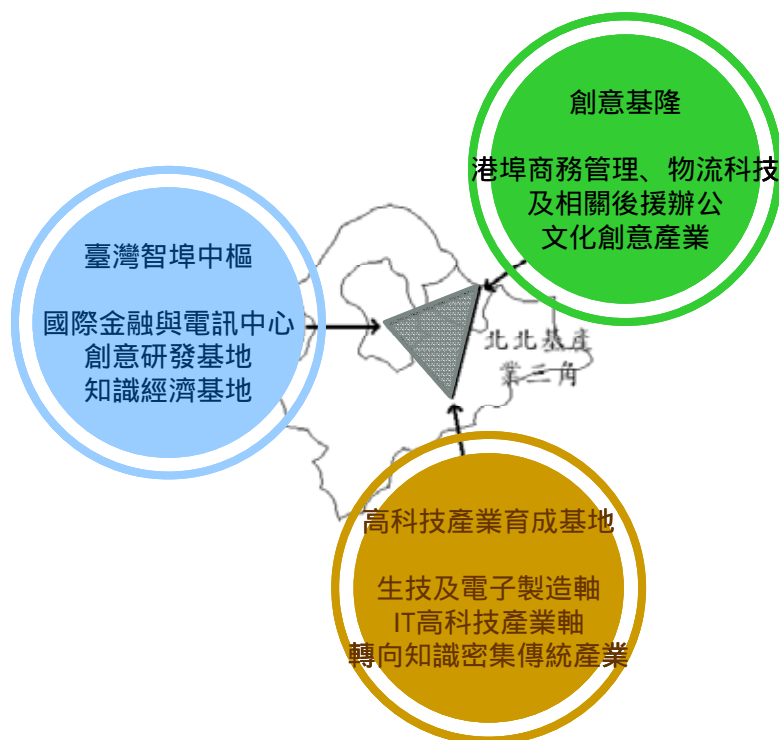


圖 6-3 北北基未來產業三角空間分工示意圖

第二節 基隆市產業用地與都市發展空間結構

一、重大產業用地檢視

基隆市重要產業用地包括大武崙工業區、六堵與連柑宅工業區、五堵南工業區、基隆港自由貿易港區、造船工業區、及申設中之北台綜合科技園區與中華倉儲等，此可由圖 6-4 加以勾勒其區位。

但由於基隆市平坦地集中、坡地開發受限的特性下（山坡地比例達 94%），使得都市發展極為不易，在大型可開發土地不多的情況下，產業用地的轉型即被多方提出討論，而產業用地的釋出是否適當則須由產業用地、都市發展空間結構、交通建設等要素交互檢視方得以釐析。



圖 6-4 基隆市重要產業用地發展區位檢視圖

二、都市發展空間結構檢視

依據民國八十四年「基隆市整體發展綱要計畫」所述，基隆市由於「單一核心」的發展模式受限於腹地不足，容易形成都市生活環境

之惡化，故為解決目前所面臨的各項都市發展課題，進而提出一個市中心及三個副都心之多核心發展模式。這三個副都心分別是大武崙副都心、八斗子副都心及七堵副都心。由於市中心、八斗子副都心及大武崙副都心之各項計畫皆已進行了相當的時日，具有明確之定性描述與具體的建設計畫，故若干地區的產業用地已因應上位計畫的指導予以檢討變更；而位於基隆河谷之七堵副都心，則已於「擴大暨變更基隆市主要計畫(通盤檢討)」案中被定位為「住、工、商臨水新鎮」，因此，如何從產業用地轉型的角度來配合七堵副都心之發展愈發重要。由於基隆河谷是基隆市與台北都會區的中介地帶，也是早期基隆市產業發展的集中地區，欲達成本計畫型塑科技後援辦公以及北北基產業經濟互惠的目標，首先必須從相關市政論述加以探討。

（一）市中心

市中心的未來發展方向有二，一是西二西三碼頭都市更新案，二是環港商圈都市更新構想；環港商圈都市更新構想目前尚未成案，西二西三碼頭都市更新案則已積極推動。從目前市中心的发展程度來看，最大的課題在於發展用地已趨飽和，而由於基隆港是一個都市型的港口，故擁有發展高層次三級產業的潛力，這部分可待西二西三碼頭之都市更新案加以實踐。另外，交通政策上已規劃東西岸聯外道路，以避免貨櫃車駛進市中心。綜上，市中心之發展方向應為結合港口優勢以創造基隆市獨有的自明性，並以滿足相關高層次三級產業之服務需求為優先。

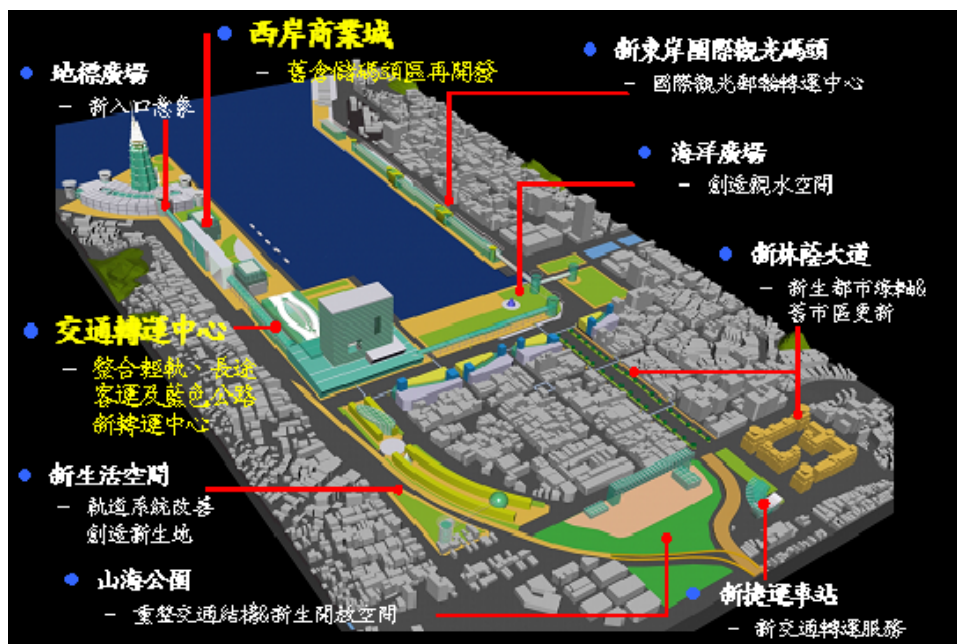


圖 6-5 基隆市環港區（市中心）發展願景

（二）八斗子副都心

八斗子副都心向為漁港風貌的實踐場域，且由於海洋科技博物館建設計畫的啟動而使得此一定性陳述得以明確實踐。

目前於此副都心尚有「海洋教育文化與觀光休閒園區」計畫刻正進行中，因此未來八斗子將建設成為以「海洋」為主題，形塑「碧砂漁港－八斗子漁港－海科館」生命共同體之廊帶，以帶入商機繁榮漁村，建立永續經營之環境。

可預見未來如能結合鄰近海洋大學之建教合作，則此副都心將可由觀光型態提昇為學術型態之副都心。因而基隆市政府亦已將一些面積較為零散狹小之工業區或倉儲區，配合附近相關計畫之需要予以檢討釋出。



圖 6-6 八斗子副都心將以海科館作為啟動引擎之發展願景

資料來源：海洋科技博物館籌備處網站。

（三）大武崙副都心

大武崙在區位上恰為安樂區之中心，可結合其鄰近地區的優勢醫療資源（長庚區域醫院）、交通路網（北二高、萬瑞快速道路、西岸聯外道路）及遊憩資源（情人湖、新山水庫），發展一個兼具行政與經濟機能的副都心。市府除計劃成立安樂區的行政園區外，並計劃成立完全中學與地區文化中心，以增加本副都心之文教機能、並減少往市中心之交通運量。

大武崙工業區一向是本副都心最重要的產業用地，相關的轉型或改善計畫，市府均積極推動，如：(1)曾依交通旅遊局觀光路線之規劃安排，視廠商轉型意願，分別在 94、95 年 3 月向經濟部中部辦公室推薦大武崙工業區之毅太企業股份有限公司、耀集食品工廠股份有限公司等兩家公司為觀光工廠輔導計畫受輔導對象；(2)配合內政部營建署「城鎮地貌改造—創造台灣城鄉風貌示範計畫」補助方案，協助大武崙工業區爭取「入口意象景觀整修工程」補助經費；(3)協助大武崙工業區向工業局申請 97 年度 20 年以上老工業區環境改造示範計畫。

大武崙工業區可說是本副都心發展的領航員，在綜合發展計畫（1999）中，大武崙被定位為優質居住之副都心，關於倉儲用地之轉型與再發展，於該計畫建議應以滿足現有住宅社區需求為主。

（四）七堵副都心

以下羅列七堵副都心週邊之相關重要計畫，簡要說明市府對於基隆河谷地帶之發展願景，並於後續提出本計畫對於「基隆河創意谷地再造」未來空間結構之定位與構想。

1.基隆市綜合發展計畫（1999）

於本計畫中關於七堵副都心之構想內容包括：(1)站前廣場、交通動線以及人行廣場之改善。(2)商業空間的整治規劃設計，試辦參與式環境改善工程。(3)發展休閒遊憩產業。(4)發展休閒服務中心計畫。(5)擬定新區政園區計畫。(6)大型購物及遊憩休閒中心計畫。(7)規劃都市防災生活圈計畫等。

2.基隆市都市更新白皮書（2007）

於本計畫中，位於基隆河谷地帶的更新地區包括有八堵、七堵火車站附近地區、連柑宅、六堵工業區、堵南街及明德三路等六處更新地區，空間則定位為交通樞紐與水岸景觀區。



圖 6-7 基隆市更新地區示意圖

3.八堵地區都市更新先期規劃案

本案之目標為：一、重塑水岸空間，提升整體住宅環境品質；二、建立以人為本的都市環境，強調公共空間重要性；三、塑造八堵車站為地區門戶意象。

本計畫範圍主要包含八中社區與八堵車站，面積約 11.7 公頃。區內八堵車站的部分公有土地比例甚高。由於台鐵鐵道縮減，配合都市更新僅將北側宿舍區與南側臨台五線部分釋出，總計納入更新範圍之土地面積約 3.2 公頃，面積大小適宜、形狀完整，可作為優先發展地區，帶動都市更新事業的發展。

基隆河與計畫範圍整體空間關係密切，周邊同時具有交通與親水空間的優勢，是地區發展的重點與契機。



圖 6-8 八堵更新地區規劃示意圖

4.七堵火車站附近地區都市更新計畫

基於七堵火車站之定位為西部幹線高級列車發站，若結合附近七期重劃區的公共工程興闢，將可為七堵火車站的開發提供多功能之使用並帶動地方發展機會；為了使週邊土地使用亦能配合賦予都市機能，發揮交通轉運中心特性，爰將範圍擴大：北以中山高為界，東南以省道及鐵路為界，西至連柑宅工業區，總面積高達 187.58 公頃。

本案的發展構想以永續為出發，內容涵蓋住宅、商業、遊憩等機能，且為了能夠從質與量全面提昇地區環境價值，並引入綠建築、文化創意園區、健康生態園區、地方特色市集、藝文音樂特區及水岸飲品藝廊等多功能使用，全面翻轉七堵車站附近地區之建築容貌及居住景觀，成為一個足以吸引外地新鮮人入住的優質居住生活環境。



圖 6-9 七堵火車站附近地區都市更新計畫之都市永續發展概念圖

資料來源：中華綠建築暨景觀環境學會。

三、「基隆河創意谷地再造」之定位與構想

從上述關乎基隆河谷的各項政策指導與更新計畫，本計畫所營造之「基隆河創意谷地再造」自不能忽視相關計畫所賦予的強大發展期望與動能，故就上述計畫綜合歸納基隆河谷未來空間結構之定位與構想建議如下：

- (一) 有關綜合發展計畫中所列之「配合七堵車站轉型、重建、改造七堵市區整體環境」構想，大多已由「七堵火車站附近地區都市更新計畫」加以實踐，然大型購物及遊憩休閒中心計畫尚未成形，建議可由七堵火車站鄰近之產業用地予以檢討變更，以補足七堵副都心之消費吸引與需求。
- (二) 「七堵火車站附近地區都市更新計畫」以成為一個足以吸引外地新鮮人入住的優質居住生活環境自許，並規劃將連柑宅工業區發展成為文化創意園區，故於此範圍週邊之產業用地可考慮加以聯結推廣，如文化創意產業之需地空間不如預期，則鄰近產業用地之轉型，可考慮副都心其他之發展需求，或以變更手段放寬產業用地之土地使用項目與內容。
- (三) 「六堵工業區」已有四、五家高科技廠商進駐，可持續作為高科技廠商群聚效應之基礎，且與本計畫科技後援物流發展軸並不相悖，反而可藉由高科技廠商的進駐，吸引支援型產業如備

料產業之進駐，符合科技後援之性質。然而，高科技發展基地群聚效應發生後，相對的消費性商業需求將會產生，因此適當地放寬產業用地之土地使用項目與內容亦應加以考量。

- （四）五堵北細部計畫區位於六堵工業區與五堵南工業區中間，以提供住宅機能為主，此區應維持住宅機能，並作為東北側七堵副都心、六堵工業區及五堵南工業區之支援性住宅社區。
- （五）五堵南工業區為最接近台北縣市的地區，應作為科技後援辦公之發展重心。
- （六）由於物流管理之科技後援辦公集中至五堵南工業區，而沿基隆河谷走廊往東北延伸之各地區，已於上述加以定位，因此東北側台 62 與一高交界處之產業用地應可配合鄰近住宅、商業或都市發展需要之公設用地加以檢討釋出，不適續作產業用地使用，避免大型貨櫃車流干擾七堵副都心未來之發展。
- （七）本區之產業用地經以上之釐析，將集中於西南側之六堵工業區及五堵南工業區；有關其衍生之物流行為，應儘量避免大型貨櫃車流干擾本區之生活路廊之營造（生活路廊：自東北向西南依序為：八堵路→明德一路→明德二路→明德三路→北縣大同路三段），基本的原則是生活路廊應保留區內外通勤交通之功能。
- （八）至於由六堵工業區與五堵南工業區產生的大型車流，建議應避免經由生活路廊輸送，而應經由五堵交流道銜接一高後再接至二高或台 62 快速道路送往目的地。短期的作法建議可將【明德二路→明德三路→五堵交流道】與【工建西路→實踐路→堵南街→五堵交流道】的道路功能加以區分，長期的作法則建議考慮於五堵南工業區另闢一條物流專用道銜接至一高，再接至二高或台 62 快速道路送往目的地。



圖 6-10 七堵副都心未來空間結構之定位與構想概念示意圖



圖 6-11 基隆市整體空間發展定位示意圖

第三節 產業發展構想

基隆市為因應後工業化時代之來臨，在原有產業發展已達瓶頸之際，應積極思考透過都市計畫方式將產業發展予以轉型，並因應時空轉變將土地使用管制加以調整；有鑑於此，於闡述環境現況及四大空間發展定位之後（圖 6-11），進一步論述產業發展構想如后：

一、未來基隆市經濟發展核心

（一）基隆火車站及自由貿易港區

基隆火車站及港埠用地可說是基隆市從過去發展至今最具代表性的經濟核心，也是港埠經濟活化的重點空間。目前，營建署提出的四大指標性都市更新案之一，「基隆火車站暨西二、西三碼頭都市更新案」面積高達 9.14 公頃。其都市計畫變更內容包括，西三碼頭、港西街至基隆火車站約 6 公頃的港埠用地、商業區及鐵路用地，將變更為港埠商旅客運專用區，規劃作客輪旅客中心、百貨公司、商場、文化藝術館、辦公大樓或觀光旅館。

本都市更新案已成為未來帶動基隆市中心商務辦公活動升級、高級購物消費及觀光休閒活動的商業型不動產開發的重點地段。配合自由貿易港區的產業招商，都市更新完成後對市中心交通動線的改善，此一文藝、商業及觀光活動開發導向的港灣再生皆有助於活絡基隆市中心不動產市場價值，並提高投資與產業發展機會。

（二）基隆河谷地帶產業走廊

除了市中心及其港埠經濟之外，產業活動也需要後線給予支援。惟宥於山城地形限制，基隆河谷地帶的產業走廊愈發成為本市珍貴的產業用地資源。前已說明，本區除了大型的倉儲業者以外，基隆河谷的主要工業區及倉儲區包括了五堵南工業區、六堵工業區及連柑宅工業區等；由於本區已有多處產業用地呈現閒置或是未開發狀態，或者面臨到改作工業住宅的使用壓力。對於珍貴的產業用地資源而言，基隆河谷地帶之產業走廊既有的閒置空間就成為重要的產業轉型基地。

自從員山子分洪道完成之後，過去本區因地勢低窪導致的水患威脅已然排除，加上地價與臺北縣市精華地段相比相對低廉，形成本區產業空間活化之另一在地優勢。基於中山高之交通動線可銜接臺北縣的產業群聚，加上基隆市現有的豐富港灣優勢以及自然景

觀、文史遺產資源等，因此，本區的閒置產業空間具有轉型成為創意產業、物流空間及科技導向後援辦公服務的市場潛力，也就是本計畫所謂「創意基隆」之實踐。

二、創意基隆的核心產業組成

（一）形成創意空間的市場利基

所謂的「創意基隆」，係以科技物流產業及文化創意產業為核心，另外配合服務業以及觀光活動的引進，以重建基隆獨特的都市形象並活化產業空間。質言之，目前基隆的內外部環境享有以下幾點優勢，可作為實踐創意空間的市場利基：

1. 新的都市行銷市場—創意活動的發展成為後工業化都市發展的一種趨勢

科技物流服務、商情管理、後援辦公乃至於文化創意產業之發展在全球與亞太地區已形成重要發展趨勢，且均屬於高度腦力需求之產業，因此創意經濟在後工業化時代成為新的經濟洪流，而且有助於一個具競爭力的企業型城市在多層級的空間當中搶佔市場優勢。以目前歐美許多先進國家的都市發展過程為例，面臨到傳統產業外移導致產業空間閒置時，莫不以引進文化創意活動作為重新包裝衰敗市容以及活化地區經濟的重點策略，因此，不僅只是重視硬體拆除重建的都市更新手段而已，更是再生文化形象的「都市文藝復興」（urban renaissance）。例如，以新加坡的都市文藝復興策略為例，就是強調引進創意產業、強化都市美容、推動全球觀光，將「新加坡帶入全世界，全世界帶入新加坡」，形成「跨界文化網絡」（Kong, 2000）。換言之，基隆在後工業化都市的影響下，除了持續升級既有產業之外，也應當考慮文化創意活動的建構，以成為亞太區域的重要文化都市。

2. 新的都市階層定位—臺灣具形成亞太創意島嶼的潛力

由於過去多元殖民者以及歷代新移民開發、融合之背景，臺灣本身蘊藏了相當豐富的文史資源以及創意人才。此外，除了大量當代藝術創作人才之外，臺灣也是華人當代藝術收藏家最多的地區，因此當代文化收藏之市場雖廣大，但缺乏一群聚中心。因此，於北北基都會區基隆可先定位為臺灣的重要文藝復興首都，然後中程以成為兩岸四地華人圈重要文藝活動中繼站為目標，長程則期許將亞太甚至全球層級的文化市場帶入地方發展。於此同

時，創意氛圍的營造，將有助於研發機能及科技人才的集中，不只是藝術活動，相關的科技產業也將因為創意活動的聚集效果促成產業群聚。

3.新的都市競爭優勢來源—基隆具有鄰近大臺北都會區創造創意氛圍的絕佳在地優勢

大臺北都會可說是全臺灣人文薈萃之所在，但是對於許多藝術創作或是需要高度創意活動的業者（例如：設計、媒體、出版業等，包括高科技業者等都需要創意活動來支援其研發功能）而言，大臺北都會區的地價昂貴形成了發展上最大的成本障礙。相較之下，基隆市現有許多閒置之工業廠房及倉庫，相對北臺區域來說，其地價租金較為低廉，且交通上仍屬便捷，易將大臺北都會區的人文薈萃引入基隆市，因此具有可將其擴大發展之優勢。

（二）新都市場域/空間的引進—創意基隆之兩大發展主軸

根據以上分析歸納，創意基隆應結合現有的物流優勢之再造，並引入新都市空間之創意優勢，以四大核心價值構成二大發展主軸：

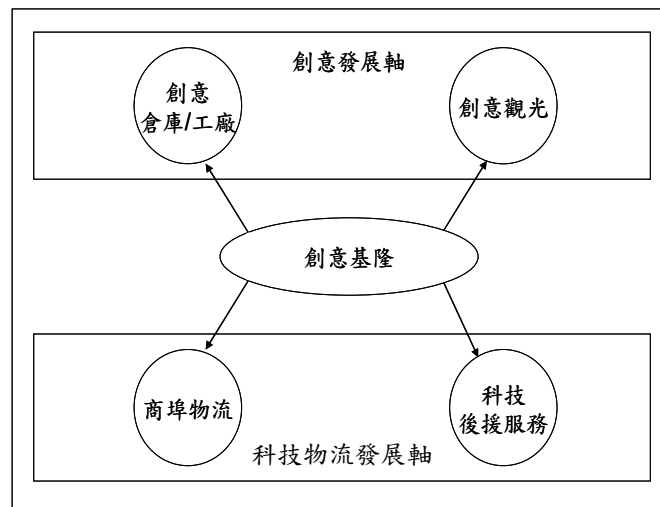


圖 6-12 創意基隆四大核心與二大發展主軸示意圖

1.創意發展軸

(1)創意倉庫/工廠

現有老舊或閒置之倉庫、廠房不需要拆除並且變更作為其他住宅或商業使用，只要經過簡單的廠房內外部環境清理後，即可以轉型作為藝文工作者的工作室，並且可兼作為創意作品倉儲以及展演地點。同時，結合藝文工作者的創作活動來改造

園區景觀意象，提高觀光與文化經濟的價值，並形成藝文業者、消費者、旅客共同構成的文化創意生產/消費產業群聚。

(2) 創意觀光

配合創意倉庫/工廠塑造的文化經濟潛力，另可推動創意觀光活動來提升創意產品及其廠房的附加價值，尤其是將傳統工廠結合在地鄰里、配合旅遊業及動線設計、廠房改觀，轉型為「觀光工廠」。目前大武崙工業區中已有經營極為成功之觀光工廠。

另外，基隆市的自然景觀與文史資產，加上未來基隆港部分碼頭結合火車站進行的觀光旅遊活動轉型，亦有助於提高本市閒置產業空間或傳統產業結合觀光的轉型。

2. 科技物流發展軸

(1) 商埠物流

基隆港的港埠經濟雖然因產業環境變遷致使功能不若以往興盛，但是其運籌的經濟角色仍為基隆市產業經濟空間重要的基礎，畢竟世界上任何一座港口對於所在的城市都是獨一無二的重要資產，所以經濟活動如果不善加利用港口的優勢來作為經濟轉型的依據，而想要透過其他新產業，則基隆本身的在地特色就無法。即使是觀光或是創意活動，也都必須依賴有效率的物流及運輸來加以維繫其商業行為下的生產與消費通路，並有效的規劃與配置各種場地設備的作業調度，因此商埠物流機能將扮演了創意基隆構想中的核心運籌角色。

(2) 科技後援服務

現代產業日漸分工的結果，彈性化、細緻化與多樣化已成為一種趨勢，因此許多後線服務已成為獨立運作的專業部門。特別是後援辦公，由於具有重要商務情報管理、資訊掌控及聯繫、商情諮詢、客戶服務功能，成為高科技業者、物流業者（乃至於需要高度創意的設計業者）不可或缺的重要支援部門。換言之，由於基隆河谷具有鄰近臺北縣市高科技產業主軸以及創新研發機能的地緣優勢，加上地價低廉，可成為本類型新興但極具商業潛力的後援辦公業者進駐，包括提供在地創意業者不可或缺的服務（包括：藝術會展安排、聯繫與創意旅遊資訊提供等）。

第七章 兩大主軸之發展策略構想

第一節 創意發展軸

一、創意發展軸的定義

創意發展軸係以文化創意產業做為推動的產業主體。根據促進產業研究發展貸款辦法中第三條之定義，所謂的文化創意產業，「指源自創意或文化積累，透過智慧財產之形成與運用，具有創造財富與就業機會潛力，並促進整體生活環境提升之產業。包含視覺藝術產業、音樂與表演藝術產業、文化展演設施產業、工藝產業、電影產業、廣播電視產業、出版產業、廣告產業、設計產業、設計品牌時尚產業、建築設計產業、創意生活產業、及數位休閒娛樂產業。」

因此，創意發展軸並非僅是單純的指涉高級的藝術文化活動而已，而是許多可以創造財富與就業機會的各種廣泛的知識密集產業，包含了出版、媒體、設計、工藝、時尚乃至於品牌等具有高度「附加價值」的產業活動皆屬此一範疇。換言之，文化創意產業是極具有潛力的、多元的、高附加價值的新都市產業發展方向。

二、新的都市空間生產方式—創意發展軸整體再發展計畫

（一）亞太當代藝術中心

1.推動主要地區

以六堵及連柑宅地區做為主要的推動地區。

2.主要情形概述

經現況調查發現，位於六堵工業區有一隸屬法務部之倉庫用地，面積約 2.05 公頃，目前有九個倉庫廠房（詳圖 7-1），以放置法務部及衛生署之檔案為主，產權完全屬於公有。建議可優先推動成為基隆市實驗性育成場所（音樂、劇團、展覽等），並透過「文化企業家」的群聚效果，建構兩岸四地華人圈的藝術創作及交易中心。

3.創意群聚發展策略構想

以公有土地再生作為帶動六堵及連柑宅產業用地轉型之旗

艦計畫，作為本區的產業用地再發展重點。其策略主軸有二：

(1) 旗艦計畫—當代藝術工作室

以法務部倉庫為主要核心，協請市府與法務部協商後釋出，然後引進知名的當代藝術工作室、畫坊、藝術團體等進駐本園區，以廉價、寬敞的空間提供當代藝術創作以及作品展演、交易的場所，可配合火車站暨西二西三碼頭再生、大武崙工業區的觀光工業園區、五堵南工業區的創意倉庫等共同包裝行銷成旅遊套裝景點，形成基隆市服務大臺北都會區及國際藝文活動愛好者一處觀光休閒及鑑賞藝文創作的地點。

(2) 週邊群聚效應—試驗性藝文活動創作場所

週邊配合亞太當代藝術中心的建立，可以將其他公有或閒置用地（如六堵服務中心）規劃轉型後成為試驗性的育成場所（包括音樂、劇團、展覽），提供藝術表演團體人員培訓、成果展演、藝文觀賞的空間，並結合藝術工作室的互補性形成創意人才及其產業活動的群聚效果。



圖 7-1 位於六堵工業區內之法務部及衛生署倉庫

（二）創意觀光工業園區

1. 推動主要地區

以大武崙工業區做為主要的推動地區。

2. 主要情形概述

本區目前已有經營極為成功的觀光工廠「毅太科技」設廠於此，並且已採產官學合作的方式來吸引地方社區團體以及學校單位的結盟。

3.主要策略構想

(1)持續配合經濟部工業區的工業園區更新

由於本區面積完整，且位於北海岸觀光動線要道上，本區有轉型為觀光工廠為主要發展重點的市場潛力。不同於六堵、連柑宅及五堵南等工業區，由於本區具有經濟部工業局設置的管理中心，因此可以此做為平台，未來考慮持續與經濟部工業局推動的工業園區更新政策結合，進行整體景觀改造，提高旅遊活動的吸引力，並持續輔導業者走向創意研發與高附加價值的經營方向轉型。

(2)與旅遊業策略聯盟

與旅遊公會進行策略聯盟，有助於作為推動傳統產業再升級的模範。將本區做為基隆市套裝旅遊的重要景點之一，市府除了定期為該區設計觀光活動以外，並應建立明確的沿途導覽及動線規劃，同時改善大武崙園區周邊的交通流量，以提升創意工廠的地區品牌能見度，加強對觀光活動的行銷。

(3)輔導創意倉庫/工廠

配合廠商意願，其他閒置或因為老舊而面臨低度使用之產業用地，可考慮轉型為創意倉庫/工廠，以結合大臺北都會區的休閒旅遊活動需求。

三、相關產業用地再發展配套措施與構想

（一）人才培訓及產業引入策略

1.設立創意育成部門（creative incubator）

創意產業的群聚形成有賴兩大部門，其一是創作空間的提供，其二則是創作人才的養成。因此，亞太當代藝術中心是提供創意活動聚集的硬體設施，另外需要軟體配合，也就是人才的進駐與培育。

吸引藝術工作團體進駐屬於短期效果，長遠方向則是要於在地創意空間中持續培育人才，才可使創意經濟具有市場動態及永續性。因此，可以於當代藝術中心的園區中設置創意文化人才育成部門，透過授課培育方式，一方面可增加駐場藝術工作者的收入來源，提高進駐意願，另一方面則可提供相關人才培訓管道¹，更加強化基隆河谷等同於創意河谷的在地形象，有利於更多業者與文化創意愛好者進入，使得群聚效應更加擴大。如此地理市場區隔就會自動形成，臺北縣市的用地空間也難以對基隆河谷的創意氛圍產生取代性。

2. 推動整體性的地區行銷策略

前已提及市場區隔以及地方品牌的重要性，在空間上所延伸的意義就是所謂的「地區行銷」的推動。因此，設計過程中應當給予明確的地方形象，同時與市府之招商活動共同整合，以達到產業活動與產業空間政策的一致性。

3. 推動各在地產業協進會與旅遊業者策略聯盟

推動創意產業以及觀光工廠等轉型，除了發展定位、地區品牌的建立之外，重要的就是「產品通路」的打造，因此旅遊業的參與可扮演重要之「空間觸媒」，並有助於建立標的顧客群與新興創意業者間的「生產－消費通路」，並且提昇地方形象的推廣效果。

（二）財務誘因策略

1. 租稅補貼多樣化

由於產業群聚的效果須在長期上才能彰顯其經濟效益，因此為了吸引創意人才進駐，並促成產業群聚效應，應當透過租稅補貼機制的建立，來提供土地業主使用活動轉型以及創意工作者進

1 事實上，基隆市本身即有許多相關創意人才培育的機構可做為結盟：除市內美術教師外，二信廣告設計科，及台北藝文學校對相關藝術人員之培訓因同位於北部，區位上應可支應，另外，基隆正積極爭取國家科技海洋實驗中心，海洋科技博物館亦將動工興建，基隆火車站都市更新積極推動，顯示出基隆未來發展潛力。

駐的財務補助，以使其不至於在短期內營生困難。至於租稅補貼方式，建議可透過多元管道為之，分為兩種形式：

(1)間接的土地、營業及其他租稅減免

針對土地所有權人或業者在營業稅、所得稅及土地稅的減免，以降低其財務負擔。未來制度設計上可考慮根據「基隆市促進民間參與公共建設減免地價稅房屋稅及契稅自治條例」類似的減稅補貼方式來提供創意產業進駐的優惠條件。另外，對於有心贊助創意產業於基隆生根的企業團體（特別是在地企業），也可考慮給予稅務減免的獎勵機制。

(2)直接的專案融資或財務獎助

除了傳統的租稅減免之外，制度設計應當考慮多樣化的形式，包括對創意人才培訓、教育等方面進行直接提供創意教育業者、學員的獎助；另外對於進駐園區的文化創意產業則提供優惠利率的專案融資管道，以利其財務經營與長期規劃。

2.文化創意基金

全球主要的文化城市如紐約和倫敦，觀察其成功的原因中，政府分派資源以供文化及藝術活動的發展具有重要影響力，也就是文化基金的設置，以監督各類型開銷、補助及營收（馮久玲，2002）。因此，不論是文化藝術園區、或是從事觀光工廠、倉庫，都應當由業者、土地所有權人及政府共同籌組文化創意基金會，建立文化創意基金來針對創意產業進行專案管理，以利資源分派，監督營運收支損益，並有效運用財務機制來促進公私夥伴的共同合作。

第二節 科技物流發展軸

一、科技物流發展軸引進產業評估

科技物流發展軸未來亟欲引進之產業類別包括倉儲物流、後援辦公、商情管理及運籌等需要高度創意研發機能的知識密集型產業，這些產業在發展上雖無法直接定位為高科技產業，但卻是屬於高科技產業，甚至大型跨國企業等在處理「決策機能」、「重大情報分析與諮詢機能」、「商務資訊管理機能」與「物流運籌派遣機能」時的智慧中樞，具有極高的經濟發展潛力與地方競爭能量。

然而有關後援辦公、商情管理及運籌等知識密集型產業由於屬於高度發展之產業型態，與傳統倉儲物流產業有別，故本節首先爰引經濟部投資業務處之物流產業鏈報告，綜合物流產業之定義與發展型態，並歸納基礎引進產業後，再據以提出科技物流發展軸之整體再發展計畫與配套措施。

（一）物流產業定義

根據經濟部投資業務處之物流產業鏈報告所載，經濟部商業司曾於 2004 年 8 月召開專家座談「研商『流通』、『物流』、『運籌』及『運輸』等產業定義與範疇」會議，其會議結果以美國物流協會之「物流」定義為主，認為物流是供應鏈程序之一部分，在起源點與消費點間，針對物品、服務及相關資訊之具效率及效果的正向與逆向流通與儲存，進行規劃、執行與控管，以達顧客的要求。

此一會議並將物流的部分歸納為三大部分，包括：運輸業(客運除外)、倉儲業(含加工)以及物流輔助業(包含報關、承攬)。展開後的相關行業包括有：鐵路運輸業、汽車貨運業、其他陸上運輸業、海洋水運業、民用航空運輸業、儲配運輸物流業、報關業、船務代理業、貨運承攬業、陸上運輸輔助業、水上運輸輔助業、航空運輸輔助業、其他運輸輔助業、倉儲業、郵政業、快遞服務業。

將上述相關產業重新對照「中華民國行業標準分類」（第 8 次修訂版本），並考量符合本市用地管制狀況，重新羅列本市可納入之物流產業如下（對照表詳如表 7-1 所示），包括：

- 1.鐵路運輸業（H4910）（客運除外）
- 2.汽車貨運業（H4940）
- 3.其他陸上運輸業（H4990）
- 4.海洋水運業（H5010）（客運除外）
- 5.報關業（H5210）
- 6.船務代理業（H5220）
- 7.陸上貨運承攬業（H5231）
- 8.海洋貨運承攬業（H5232）
- 9.其他運輸輔助業（H5290）
- 10.普通倉儲業（H5301）
- 11.冷凍冷藏倉儲業（H5302）
- 12.快遞服務業（H5420）

表 7-1 中華民國行業標準分類與物流產業對照表

分類編號				行業名稱及定義	是否符合 物流產業 定義	理由
大類	中類	小類	細類			
H				運輸及倉儲業 凡從事以各種運輸工具提供定期或不定期之客貨運輸及其運輸輔助、倉庫經營、郵政及快遞等行業均屬之。附駕駛之運輸設備租賃亦歸入本類。 不包括： • 鐵路車輛、航空器及船舶修理應歸入 3400 細類「產業用機械設備維修及安裝業」。 • 未附駕駛之運輸設備租賃應歸入 772 小類「運輸工具設備租賃業」之適當細類。 • 汽車修理應歸入 9511 細類「汽車維修業」。	—	本表以細類作為對照欄位。
	49			陸上運輸業 凡從事鐵路、大眾捷運、汽車等客貨運輸之行業均屬之。管道運輸亦歸入本類。	—	本表以細類作為對照欄位。
		491	4910	鐵路運輸業 凡從事鐵路客貨運輸之行業均屬之。 不包括： • 鐵路車輛修理應歸入 3400 細類「產業用機械設備維	客運除外	符合經濟部商業司對物流產業之定義。

分類編號				行業名稱及定義	是否符合 物流產業 定義	理由
大 類	中 類	小 類	細類			
				修及安裝業」。 • 車站內獨立經營之零售店應歸入 47-48 中類「零售業」之適當類別。		
		492	4920	大眾捷運系統運輸業 凡從事以軌道運輸系統輸送都會區內旅客之行業均屬之。 不包括： • 鐵路客運應歸入 4910 細類「鐵路運輸業」。	否	此為客運。
		493		汽車客運業 凡從事以汽車運輸旅客之行業均屬之。	—	本表以細類作為對照欄位。
			4931	公共汽車客運業 凡從事以汽車行駛固定路線及班次，提供一般旅客客運服務之行業均屬之。 不包括： • 校車及員工交通車之經營應歸入 4939 細類「其他汽車客運業」。	否	此為客運。
			4932	計程車客運業 凡從事以計程或計時收費方式，提供小客車客運服務之行業均屬之。 不包括： • 附駕駛之客車租賃應歸入 4939 細類「其他汽車客運業」。	否	此為客運。
			4939	其他汽車客運業 凡從事 4931 及 4932 細類以外汽車包租或承攬載客等客運服務之行業均屬之，如遊覽車、校車及員工交通車之經營等。 不包括： • 未附駕駛之客車租賃應歸入 7721 細類「汽車租賃業」。	否	此為客運。
		494	4940	汽車貨運業 凡從事以載貨汽車或聯結車運送貨物或貨櫃貨物之行業均屬之。搬家運送服務亦歸入本類。 不包括： • 以貨車配送用水至用戶應歸入 3600 細類「用水供應業」。 • 郵政及快遞服務應歸入 54 中類「郵政及快遞業」之適當類別。 • 未附駕駛之貨車租賃應歸入 7721 細類「汽車租賃業」。	是	符合經濟部商業司對物流產業之定義。
		499	4990	其他陸上運輸業 凡從事 491 至 494 小類以外陸上運輸之行業均屬之，如管道、人力車、畜力車、纜車等運輸服務。 不包括：	是	符合經濟部商業司對物流產業之定義。

變更基隆市八斗子漁港特定區主要計畫（工業區及倉儲區）通盤檢討
第七章 兩大主軸之發展策略構想

分類編號				行業名稱及定義	是否符合 物流產業 定義	理由
大類	中類	小類	細類			
				- 以管線配送氣體燃料、蒸汽及冷暖氣、用水至用戶應分別歸入 3520 細類「氣體燃料供應業」、3530 細類「蒸汽供應業」、3600 細類「用水供應業」。 - 救護車運送服務應歸入 8699 細類「未分類其他醫療保健服務業」。		
	50			水上運輸業 凡從事海洋、內河及湖泊等船舶客貨運輸之行業均屬之。觀光客船之經營亦歸入本類。 不包括： - 船舶修理應歸入 3400 細類「產業用機械設備維修及安裝業」。 - 承包船舶上餐飲服務應歸入 56 中類「餐飲業」之適當類別。 - 未附駕駛之船舶及供休閒娛樂用之遊艇租賃應分別歸入 7722 細類「船舶租賃業」、7731 細類「運動及娛樂用品租賃業」。	—	本表以細類作為對照欄位。
		501	5010	海洋水運業 凡從事海洋船舶客貨運輸之行業均屬之。 不包括： 博弈船舶之經營應歸入 9200 細類「博弈業」。	客運除外	符合經濟部商業司對物流產業之定義。
		502	5020	內河及湖泊水運業 凡從事內陸河川、湖泊之船舶客貨運輸之行業均屬之。	否	本市並無內河及湖泊水運業。
	51	510		航空運輸業 凡從事航空客貨運輸及其他航空業務之行業均屬之。 不包括： - 航空器修理應歸入 3400 細類「產業用機械設備維修及安裝業」。 - 未附駕駛之航空器租賃應歸入 7729 細類「其他運輸工具設備租賃業」。	—	本表以細類作為對照欄位。
			5101	民用航空運輸業 凡從事航空客貨運輸之行業均屬之。	否	本市並無航空運輸業。
			5102	普通航空業 凡從事民用航空運輸以外航空業務之行業均屬之，如空中勘查、空中消防、空中搜救、空中拖吊、空中噴灑、航空照測等服務。空中遊覽亦歸入本類。	否	本市並無航空運輸業。
	52			運輸輔助業 凡從事報關、船務代理、貨運承攬、運輸輔助等行業均屬之。停車場之經營亦歸入本類。	—	本表以細類作為對照欄位。
		521	5210	報關業 凡受貨主委託，從事貨物進出口報關相關服務之行業均屬之。	是	符合經濟部商業司對物流產業之定義。

分類編號				行業名稱及定義	是否符合 物流產業 定義	理由
大類	中類	小類	細類			
		522	5220	船務代理業 凡從事以委託人名義，在約定授權範圍內代為處理船舶客貨運送及其相關業務之行業均屬之，如代辦商港、航政、船舶檢修手續等服務。 不包括： • 以自己名義，為委託人籌辦船舶貨運業務者應歸入 5232 細類「海洋貨運承攬業」。	是	符合經濟部商業司對物流產業之定義。
		523		貨運承攬業 凡從事陸上、海洋及航空貨運承攬之行業均屬之。 不包括： • 陸上、水上、航空貨運應分別歸入 49 中類「陸上運輸業」、50 中類「水上運輸業」、51 中類「航空運輸業」之適當類別。	—	本表以細類作為對照欄位。
			5231	陸上貨運承攬業 凡從事鐵路、陸路貨運承攬服務之行業均屬之。	是	符合經濟部商業司對物流產業之定義。
			5232	海洋貨運承攬業 凡從事以自己名義，為委託人籌辦船舶貨運業務之行業均屬之。 不包括： • 以委託人名義，在約定授權範圍內代為處理船舶客貨運送及其相關業務者應歸入 5220 細類「船務代理業」。	是	符合經濟部商業司對物流產業之定義。
			5233	航空貨運承攬業 凡從事以自己名義，為委託人籌辦航空貨運業務之行業均屬之。	否	本市並無航空運輸業。
		524		陸上運輸輔助業 凡從事停車場、汽車拖吊、貨物裝卸及道路、橋樑、隧道管理等陸上運輸輔助之行業均屬之。	—	本表以細類作為對照欄位。
			5241	停車場業 凡從事提供車輛停泊之場所，以計時、計次、計日或訂合約方式收取租金之行業均屬之。 不包括： • 空地租賃應歸入 6811 細類「不動產租售業」。	否	停車場之設置應依都市計畫相關法令管制。
			5249	其他陸上運輸輔助業 凡從事 5241 細類以外陸上運輸輔助之行業均屬之，如汽車拖吊、貨物裝卸及道路、橋樑、隧道管理等。	否	貨物裝卸可包含於 H5290，其他項目應依都市計畫相關法令管制。
		525		水上運輸輔助業 凡從事港埠管理、港區內工作船、交通船及拖駁船經	—	本表以細類作為對

變更基隆市八斗子漁港特定區主要計畫（工業區及倉儲區）通盤檢討
第七章 兩大主軸之發展策略構想

分類編號				行業名稱及定義	是否符合 物流產業 定義	理由
大類	中類	小類	細類			
				營、引水、貨物裝卸、海難救助等水上運輸輔助之行業均屬之。		照欄位。
			5251	港埠業 凡從事港口、碼頭、船塢、燈塔、航道管理等行業均屬之。 不包括： • 小艇碼頭管理應歸入 9329 細類「其他娛樂及休閒服務業」。	否	依港埠用地之土管要點管制。
			5259	其他水上運輸輔助業 凡從事 5251 細類以外水上運輸輔助之行業均屬之，如港區內工作船、交通船及拖駁船經營、引水、貨物裝卸、海難救助等。 不包括： • 水上消防服務應依政府或民間單位分別歸入 8311 細類「政府機關」或 9499 細類「未分類其他組織」。	否	依港埠用地之土管要點管制。
		526	5260	航空運輸輔助業 凡從事航空站管理、機坪內航空器拖曳、導引及行李、貨物、餐點裝卸、飛行管制服務等航空運輸輔助之行業均屬之。	否	本市並無航空運輸業。
		529	5290	其他運輸輔助業 凡從事 521 至 526 小類以外運輸輔助之行業均屬之，如貨櫃及貨物集散站經營、與運輸有關之貨物檢驗、代計噸位等公證服務。 不包括： • 與保險有關之公證服務應歸入 6559 細類「其他保險及退休基金輔助業」。 • 與契約文書有關之公證服務應歸入 6919 細類「其他法律服務業」。 • 汽車以外之運輸工具清潔服務應歸入 8120 細類「清潔服務業」。 • 汽車清洗服務應歸入 9512 細類「汽車美容業」。	是	符合經濟部商業司對物流產業之定義。
	53	530		倉儲業 凡從事提供倉儲設備及低溫裝置，經營普通倉儲及冷凍冷藏倉儲之行業均屬之。以倉儲服務為主並結合簡單處理如揀取、分類、分裝、包裝等亦歸入本類。 不包括： • 以銷售商品為主並結合運輸、倉儲及簡單處理應歸入 G 大類「批發及零售業」之適當類別。 • 以運輸服務為主並結合倉儲及簡單處理應歸入 49 中類「陸上運輸業」、50 中類「水上運輸業」、51 中類「航空運輸業」之適當類別。 • 停車場之經營應歸入 5241 細類「停車場業」。 • 空地租賃應歸入 6811 細類「不動產租售業」。	—	本表以細類作為對照欄位。
			5301	普通倉儲業 凡從事提供倉儲設備，經營堆棧、棚棧、倉庫、保稅倉庫等行業均屬之。	是	符合經濟部商業司對物流產

分類編號				行業名稱及定義	是否符合 物流產業 定義	理由
大類	中類	小類	細類			
						業之定義。
			5302	冷凍冷藏倉儲業 凡從事提供低溫裝置，經營冷凍冷藏倉庫等行業均屬之。	是	符合經濟部商業司對物流產業之定義。
	54			郵政及快遞業 凡從事信件、包裹、貨物等收取、運輸及遞送服務之行業均屬之。	—	本表以細類作為對照欄位。
		541	5410	郵政業 凡從事函件、包裹、快捷郵件及傳真郵件等之收寄投遞服務及代辦郵政業務之行業均屬之。 不包括： • 以按次收費或依合約計酬方式從事整批郵件運輸服務應依其運輸方式分別歸入 4910 細類「鐵路運輸業」、4940 細類「汽車貨運業」、5010 細類「海洋水運業」、5020 細類「內河及湖泊水運業」、5101 細類「民用航空運輸業」。 • 郵政儲金匯兌服務應歸入 6415 細類「郵政儲金匯兌業」。	否	依郵政用地之土管要點管制。
		542	5420	快遞服務業 凡從事貨物、包裹、不具通信性質文件等取件、運輸及遞送服務之行業均屬之。宅配服務亦歸入本類。 不包括： • 銷售商品所附帶之宅配服務應歸入 G 大類「批發及零售業」之適當類別。 • 以按次收費或依合約計酬方式從事整批貨物、包裹等運輸服務應依其運輸方式分別歸入 4910 細類「鐵路運輸業」、4940 細類「汽車貨運業」、5010 細類「海洋水運業」、5020 細類「內河及湖泊水運業」、5101 細類「民用航空運輸業」。	是	符合經濟部商業司對物流產業之定義。

資料來源：本計畫整理。

（二）物流產業之發展歷程

以下簡述物流產業於台灣之發展歷程。

表 7-2 物流分類型態說明表

分類型態	定義	特性	台灣發展歷程
First-Party Logistics (1PL)	製造商自行處理所有的物流功能	■ 自行擁有車隊與倉庫 ■ 小區域買賣	1990 之前
Second-Party Logistics (2PL)	貨運公司或倉儲公司接受製造商之物流委託	貨運公司或倉儲公司 ■ 資金需求高 ■ 進入障礙低 ■ 低周轉率	1990 之前
Third-Party Logistics (3PL)	專門為其他企業設計與管理物流流程、運輸規劃模式、倉儲方式之專業物流	■ 提供物流整合性服務：包括從原料採購、加工生產、運輸配送乃至於商品銷售進行統一運作管理，降低整個供應鏈之物流成本 ■ 強調以資訊系統與經營知識來增加其附加價值	1990～2004
Fourth-Party Logistics (4PL)	物流服務型態提昇至「產業國際物流」與「轉運中心」	■ 島內物流拓展為國際物流 ■ 供應鏈成員之跨區域整合 ■ 即時資訊交換 ■ 國際物流接軌、布局 ■ 更多類型如流通加工、物流顧問諮詢、報關文件、貨物承攬、製造業深層加工、國際貿易企業、資訊系統商等業者以提供不同服務內容的方式進入物流服務市場	2005 之後

資料來源：經濟部投資業務處－物流產業鏈報告，本計畫整理。

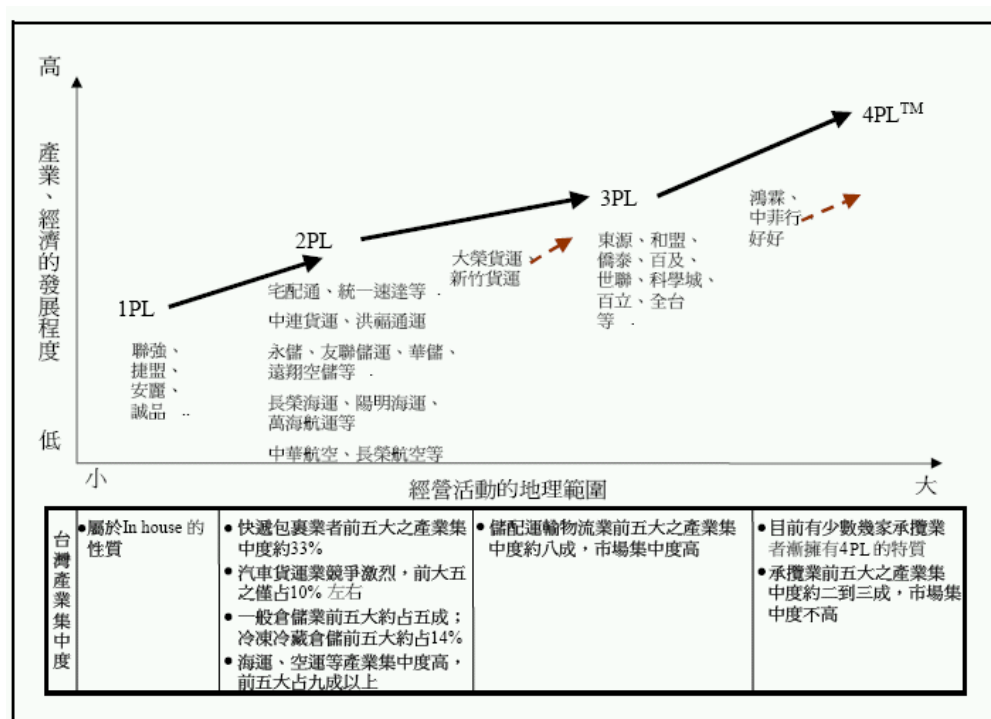


圖 7-2 台灣主要物流企業的發展情形

資料來源：經濟部投資業務處－物流產業鏈報告。



圖 7-3 典型之 4PL 服務內容－以 UPS 為例

資料來源：經濟部投資業務處－物流產業鏈報告。

（三）小結

由於知識密集的特性，當臺北市已經透過研發基地、金融及生產者服務業為主軸，而臺北縣密集的於中山高及北二高交通動線沿線形成科技產業群聚的同時，基隆市應特別重視這些知識經濟導向先進產業的重要性，特別是在創意研發機能上，將可帶動的「從事研究新產品、新技術、新創作或新經營模式、改進生產或製作技術、改進提供勞務技術、改善製程及研究改良增進生產、銷售、訓練或展演效率之活動...」。換言之，創意人才及創意氛圍的培養，除了藝術文化活動之環節外，知識及研發人力的培養、訓練及服務乃是先進產業活動之發展重點。

當大臺北都會區的產業發展亟需這些先進產業支援的同時，由於基隆市本身擁有港埠經濟的天然基盤，以及許多做為後線的倉儲用地，加上緊鄰臺北縣市的便捷交通軸帶，在科技物流發展軸之推動上便具有重要優勢；亦即，密切結合基隆市既有的港埠優勢，將成為打造「創意基隆」此一獨特地區品牌的重要利基。

另外，諸如流通加工、物流顧問諮詢、報關文件、貨物承攬、製造業深層加工、國際貿易企業、資訊系統商等產業，如今皆以多樣服務內容的方式跨入物流服務市場，此 4PL 之跨業整合特性，與本計畫科技物流發展軸結合倉儲物流、後援辦公、商情管理及運籌等需要創意研發機能之知識密集型產業概念與策略，在方向上是一致的。就土地使用管制的規劃層面而言，勢必要在傳統物流產業的基礎上，檢討產業引進策略並於土地使用內容上進行相應之調整。

二、新的都市空間生產方式—科技物流發展軸整體再發展計畫

（一）推動產業專用區

1.主要推動地區

產業專用區擬以基隆河谷地帶做為的主要推動地區。

2.主要情形概述

基隆河谷地帶由於地緣上緊鄰臺北縣汐止，加上中山高的串連，相對於基隆市其他重要產業空間，基隆河谷地帶在地緣上較易聯繫臺北縣科技產業走廊的發展，臺北捷運延伸的政策即以此為重要的發展節點，加上相較臺北縣市來得低廉的地價，利於轉型為產業專用區。

3.主要推動策略

因此，在新型態產業用地的規劃設計上，可以分成以下幾項重要的產業型態進行設計：

（1）支援港埠用地及科技走廊的物流管理

藉以鞏固在地經營良好，仍有生機之工業及倉儲業，同時透過物流管理機能給予自由貿易港區提供運籌調度及分派等後線服務，以此作為串聯大臺北科技產業網絡及自由貿易港區的「科技網絡物流節點」。

（2）智慧型後援辦公產業

以知識經濟為基礎，引進後援辦公產業，透過低廉地價吸引專業的商務、資訊及客戶服務中心進駐，並可設置大型會議中心。針對大臺北高科技業者在「商務經營、商情分析管理、重大會務安排、資訊保安、客戶服務及業務控管」等極具專業顧問能力、高度知識產能的後援辦公業者進駐，以便有效控管並安排高科技業者的重大商務與知識生產活動，形成服務大臺北都會區的「科技服務知識櫥窗」。

（二）外圍其他工業區及倉儲區彈性再生戰略

1. 主要推動地區

針對外圍其他零星分布的工業區及倉儲區，因不利於規模或聚集經濟效益，且多呈現閒置使用或未開發狀態，需要釋出或轉型者。

2. 主要情形概述

在發展上，因地形關係不利於大型倉儲業開發，或是因位處於基隆市區外圍邊緣地帶、地塊分布零星不利於產業群聚之工業區等，提供輔導轉型建議方向，以做為科技物流發展軸的輔助發展支線。

3. 主要推動策略

因地形關係分布零星之傳統產業用地，可以配合檢討鄰近分區與環境品質之變更，同時未來應積極輔導私有土地業主合作，朝向創意倉庫轉型。此外，目前仍有穩定業務營運量之業者，可配合科技物流發展軸之發展，提供作為產業專用區及基隆港自由貿易港區進行「委外加工」用的後線支援基地。

三、相關配套措施與構想

（一）訂定產業專用區之細分區

為了提高廠商進駐的意願，除了既有的地價低廉以及交通動線的優勢以外，可再考慮於細部計畫中訂定細分區方式，以便同時將新型態的各種相關活動及設施（例如，會議中心、展場、辦公大樓等）納入產業專用區當中。

由於物流業涉及到各種物料及（半）成品的配送、管理及售後服務等項目，而後援辦公更緊密結合了會議、服務中心以及商務諮詢等機能在內，因此相較於傳統的貨櫃場等倉儲業者的土地使用模式而言，在空間使用的立體性以及周邊功能的複雜性上更加提高。

故應訂定產業專用區之細分區，以利國際物流、運籌、科技服務、商務管理及其他後援辦公業者的進駐，促進科技物流發展軸的形成以及用地再發展。

（二）增訂產業專用區細分區之土地使用容許項目與差別容積

由於科技物流、後援辦公及文化創意產業多屬於先進的新型態產業，並於近年逐漸成為國家定位之重要策略性產業，惟落實到一般都市計畫產業用地上時，仍應研參原計畫之土地使用分區管制及其容許使用項目上的限制。

在工業區的現行法令中，根據都市計畫法臺灣省施行細則規定（參見該條例第 18 條～第 22 條），除了第 18 條關於一般性商業設施²之規定，屬於科技後援物流較為相關之容許使用外，較少涉及對於物流、商務中心、媒體及會議產業、後援辦公等相關產業之規範。而倉儲區之現行法令，於細則中並無規範（細則中僅規範倉庫區），而是散見於基隆市各細部計畫之中，同時僅規範其容積，並無容許使用項目之規範，故而應於細部計畫土管要點中增訂此部分之規範。

且科技物流產業多需要許多複合型或是高強度的土地使用活動，而展示中心或商務中心、教育訓練機構及育成中心又多是這些產業（甚至文化創意產業）必備之基礎設施，因此對於產業專用區之細分區同時必須考量不同土地使用容許項目。至於低強度變更為高強度使用，則可研擬相關回饋策略予以管制。

2 根據都市計畫法臺灣省施行細則第 18 條之規定，有關乙種工業區中容許使用之一般商業設施包括了下列七項：

- (一)一般零售業、一般服務業及餐飲業：其使用土地總面積不得超過該工業區總面積百分之十。
- (二)一般事務所及自由職業事務所：其使用土地總面積不得超過該工業區總面積百分之十。
- (三)運動休閒設施：其使用土地總面積不得超過該工業區總面積百分之十。
- (四)銀行、信用合作社、農、漁會信用部及保險公司等分支機構：其使用土地總面積不得超過該工業區總面積百分之十。
- (五)大型展示中心或商務中心：使用土地面積超過一公頃以上，且其區位、面積、設置內容及公共設施，經縣（市）政府審查通過者。
- (六)倉儲批發業：使用土地面積在一公頃以上五公頃以下、並面臨十二公尺以上道路，且其申請開發事業計畫、財務計畫、經營管理計畫，經縣（市）政府審查通過者。
- (七)旅館：其使用土地總面積不得超過該工業區總面積百分之十，並以使用整棟建築物為限。

第三節 從出口導向港埠經濟空間轉向企業型的創意都市再生

綜合以上分析可知，基隆市過去的工業區及倉儲區劃設，有其時代背景。最主要的考慮就是基於早年 EOI 外向經濟發展模式下，為了支援大量進出口貨櫃儲放需求，以及鄰近港區的在地生產加工，因此港埠經濟可說是基隆傳統產業空間發展上的主要動力。

儘管近年的物流型態轉變，進口貨櫃大於出口貨櫃，且貨櫃量增加逐漸有以轉口為主的趨勢，但是港埠與都市發展的結合仍為基隆重要的在地優勢，其「門戶品牌」仍是臺北縣市無法模仿的地域特性（locality）。然而，除了此一地方優勢之外，基隆的產業空間亦須在多重層級的尺度下考慮與北部區域其他縣市的分工，並且仔細觀察、反省目前的發展定位及未來的市場區隔走向。鑒於亞太區域近年來藝術文化活動及相關的創意產業（設計、媒體、影音等產業）日漸活絡，且具有帶動跨界觀光的潛力，基隆市本身獨特的觀光地理資源以及多風貌歷史背景正成為帶動閒置空間進行文化創意再生的重要市場誘因，同時也利於與臺北縣市既有的金融、研發及控管機能、高科技產業群聚作出明確的功能互補以及市場劃分。

在都市行銷工作中，都市品牌建立並不是一件簡單的工作，需要許多新的創新思維投入。從熊彼得創新精神角度出發的企業型城市戰略而言，閒置空間轉向創意空間的再利用，或是引導既有的傳統倉儲或製造產業進行創意導向、高附加價值的產業升級（例如，倉儲業與科技物流及後援辦公結合、傳統工廠轉型為觀光工廠），都屬於「新都市空間的生產」，然而，重點在於「生產方式」、「市場區隔」、「資金來源」、「發展定位」等都需要進一步的整合。因此，「創意基隆」所界定四大核心價值元素，及其相關推動機制可說是一個起點，「基隆雖小」但「願景極大」，此實為未來必須審慎思考以及落實的再發展策略方向。

第八章 區位功能檢討

第一節 用地轉型與調整原則

一、對於目前仍維持穩定營運，具有既定產能之廠商：以輔導未來可穩定持續使用工業用地為目標，並輔導廠商進行產業升級，提高與大臺北都會區產業軸帶的分工整合。

二、已呈現閒置狀態之用地：調整土地使用分區及容許組別；或透過交通、鄰近港埠用地、地價低廉等優勢引進新型態產業活動。新型態活動可分成兩種類型：

（一）大面積、坡度適宜或近交流道處—注入創意基隆四大核心元素

主要係針對北北基產業三角進行空間分工，針對大臺北都會區的高階生產者服務業、高科技產業及研發、文化、創意活動等後工業都市極化現象中大量群聚於都市區域的新產業機能，賦予根據各次分區的空間區位特性，分別注入四大要素，並於細部計畫中檢討分區管制項目與內容。

（二）零星分布者—經常性生產者及消費者服務業

此一類型產業為日常生產及消費活動所必需，可活絡基隆市後工業轉型下的在地消費服務，並且對於既有製造業提供生產服務鏈結，提高製造業附加價值，諸如大型批發商場、運輸及物流業等。

三、配合基隆河谷地帶定位科技後援廊帶

由於基隆市先天平地稀少的特性，產業用地多分佈於原有之交通發展網絡沿線，據此可定位科技後援廊帶，並分為主線與支線，以利各基地利用交通連結功能，有效成為北北基產業分工之結點。



圖 8-1 科技後援廊帶示意圖

第二節 發展定位與功能

根據產業用地現況分析之劃分，以地理空間分佈之十一大區，分別賦予其發展定位與功能。

一、碧砂漁港地區

（一）發展定位

1. 休閒漁業觀光。

（二）發展功能

1. 海洋及漁業等關聯性產業得於工業區設置。

2. 倉儲區除得設置海洋及漁業等倉儲使用用，並得配合設置海洋及漁業及其附屬性服務及觀光產業等變更使用。

3. 配合「海科館至碧砂漁港地區都市計畫整體規劃暨通盤檢討案」，釋出若干工業區或倉儲區為海洋產業發展用地。

二、六坑地區

（一）發展定位

1.科技後援廊帶支線。

2.海洋科技產業。

（二）發展功能

1.因近台 62 快速道路深澳坑匝道，可注入創意基隆四大核心元素，發展成為科技後援廊帶支線。

2.可朝向海洋科技產業發展。

三、和平島地區

（一）發展定位

1.造船工業區。

2.觀光遊憩產業。

（二）發展功能

1.西側台船造船工業區維持造船工業區及關聯性工業使用。

2.八尺門漁港二側工業區及倉儲區配合和平島國門山海關發展變更為觀光遊憩相關產業使用。

四、東明路地區

（一）發展定位

1.配合鄰近都市發展得變更為毗鄰分區。

（二）發展功能

1.坡度平緩地區得配合鄰近都市發展得變更為毗鄰分區。

2.坡度陡峭地區為維護土地所有權人權益，故不予變更。

五、碇內地區

（一）發展定位

1.科技後援廊帶支線。

2.配合鄰近都市發展得變更為毗鄰分區。

（二）發展功能

1.工業區得設置無污染性產業。

2.近暖暖交流道，倉儲區得配合科技後援廊帶發展，或配合鄰近都市發展得變更為毗鄰分區。

六、外木山地區

（一）發展定位

1.特殊產業園區。

2.配合鄰近都市發展得變更為毗鄰分區或公共設施用地。

（二）發展功能

1.牛稠港軍用工業區維持軍用關聯性產業使用。

2.台肥廠工業區維持肥料產業園區使用。

3.畸零工業區配合細部計畫劃設鄰里性公共設施或併鄰近使用變更。

4.部分倉儲區因交通條件不佳、腹地不足，配合鄰近都市發展得變更為毗鄰分區使用。

5.漁港周邊工業區於細部計畫中指明作配合漁港使用之冷凍加工食品等用途者，依原細部計畫規範使用，不予變更。

七、基金一路地區

（一）發展定位

1.科技後援廊帶支線

2.配合鄰近都市發展得變更為毗鄰分區。

（二）發展功能

1.現有忠聯順全及尚志貨櫃之倉儲區作為科技後援廊帶支線用地。

- 2.大潤發倉儲區目前作為倉儲物流產業使用，可發展成為科技後援廊帶支線產業用地。
- 3.安樂一路工業區位於都市發展中心，配合鄰近都市發展變更為商業區。
- 4.餘工業區除慈濟使用之工業區維持原計畫外，因鄰近八堵交流道，均得作為科技後援廊帶支線產業用地。

八、八堵地區

（一）發展定位

- 1.支援七堵副都心。
- 2.科技後援廊帶。
- 3.配合鄰近都市發展得變更為毗鄰分區。

（二）發展功能

- 1.中油油庫仍維持原計畫外，餘未來發展方向可朝向支援七堵副都心或作為科技後援廊帶之使用。
- 2.餘工業區未來發展方向可朝向科技後援廊帶或配合鄰近都市發展得變更為毗鄰分區。

九、大武崙地區

（一）發展定位

- 1.創意/觀光產業及服務園區
- 2.科技後援廊帶支線。

（二）發展功能

- 1.原報編之大武崙工業區，由工業局管理。
- 2.大武崙工業區轉型為創意/觀光產業用地。
- 3.大武崙工業區之轉型得利用西南側公有土地優先設置創意/觀光服務園區。

4.基金路沿線倉儲區或工業區基地平緩地區可發展為科技後援廊帶之支線。

5.配合鄰近都市發展得變更為毗鄰分區。

十、六堵與連柑宅地區

（一）發展定位

1.科技後援廊帶。

2.文化創意產業。

（二）發展功能

1.六堵工業區間之倉儲區係公有土地，推動作為文亞太當代藝術園區示範園區。

2.連柑宅工業區及鄰近工業區得轉型作為文化創意產業使用。

3.六堵工業區已有高科技進駐，未來可作為科技後援廊帶之高科技產業園區。

4.位於都市發展用地內之零星工業區配合鄰近都市發展得變更為毗鄰分區。

十一、五堵南地區

（一）發展定位

1.科技後援廊帶。

（二）發展功能

1.工業區供設置無污染性工業或科技物流產業使用。

2.倉儲區供設置科技物流產業使用。

3.百福社區北側倉儲區配合現況需求變更為行政區。

4.五堵國小西側倉儲區配合鄰近都市發展得變更為毗鄰分區。

第九章 變更構想與內容

第一節 變更原則與構想

一、變更原則

本次工業區及倉儲區之通盤檢討，考量市場、區位、交通條件、都市發展以及轉型契機，提出變更原則如下：

（一）維持原計畫

- 1.已於擴大暨變更基隆市主要計畫（通盤檢討）案內列為「需簽訂協議書，始能核定實施案件」者。
- 2.已於擴大暨變更基隆市主要計畫（通盤檢討）案內列為「暫予保留案」者，基本上維持原計畫為原則；惟基隆河谷沿線地帶，屬本市重要產業用地，應優先配合本案發展定位予以考量轉型。
- 3.配合「海科館至碧砂漁港地區都市計畫整體規劃暨通盤檢討案」之工業區及倉儲區。
- 4.已於主要計畫或細部計畫中變更為公共設施用地者。
- 5.屬經濟部工業局管理之大武崙工業區。
- 6.其他配合本府相關政策者。

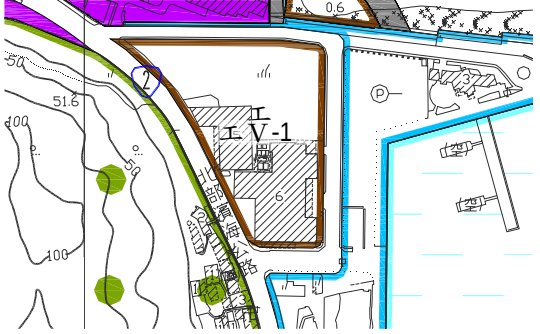
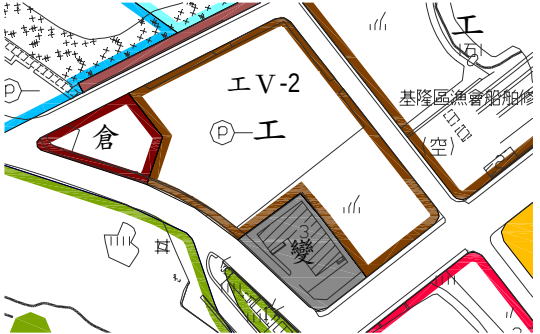
（二）為提昇產業再發展契機，符合本次檢討發展定位之基隆河谷地帶或其他潛力地區之工業區或倉儲區，以變更為產業專用區為原則。

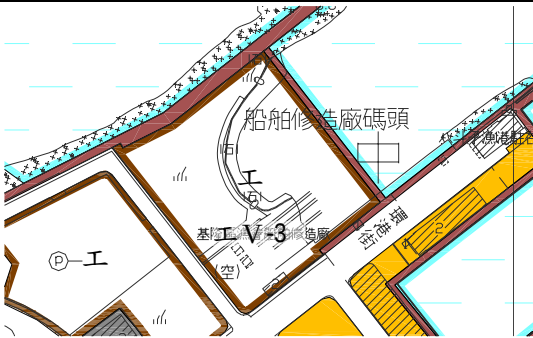
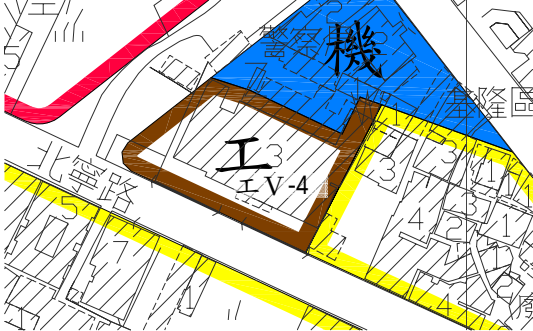
（三）未列案於本次通檢之工業區及倉儲區，未來土地所有權人得依「都市計畫工業區檢討變更審議規範」及「基隆市都市計畫倉儲區變更使用審議規範」另循都市計畫程序辦理。

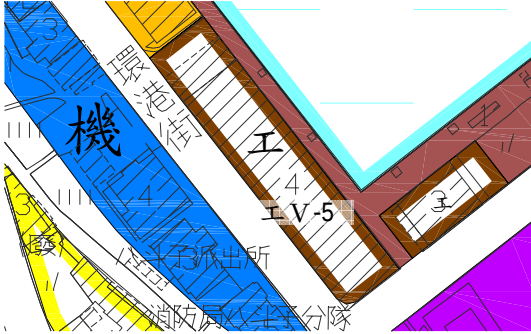
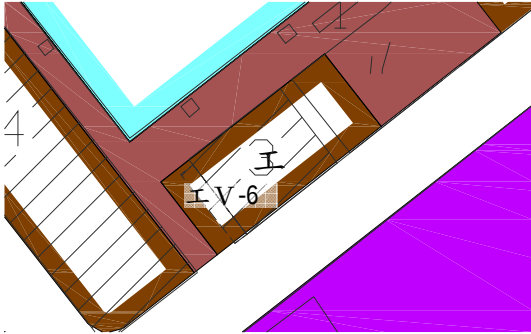
二、基地檢討

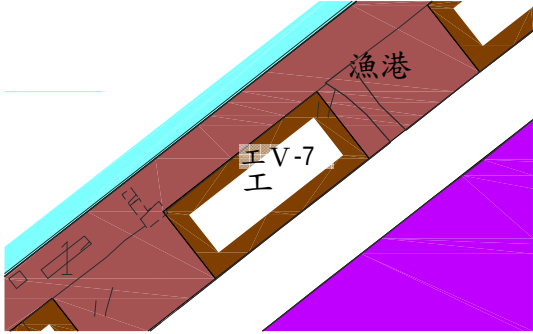
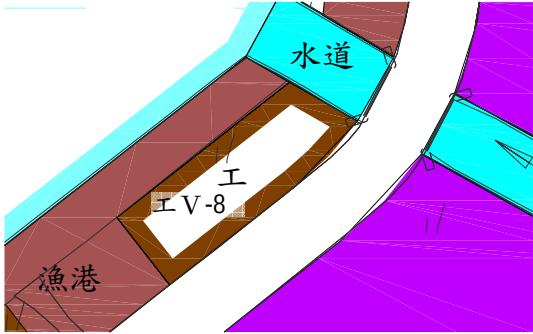
本節依據各區發展定位與功能並配合變更原則，將位於本計畫區內之基地進行個別檢討：

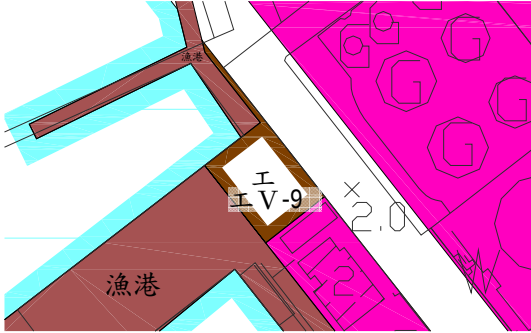
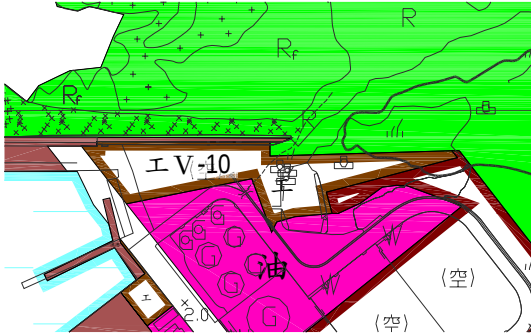
表 9-1 基地檢討表

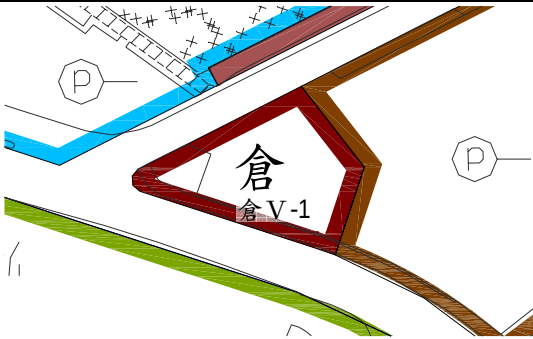
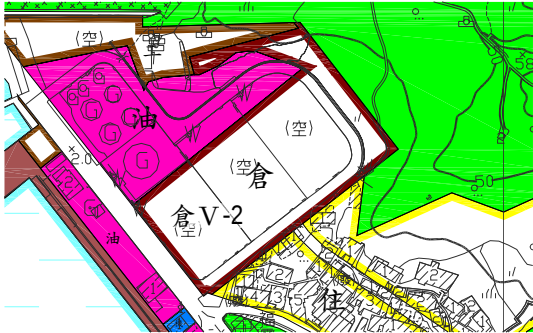
主計編碼	檢討圖示	檢討說明	備註
			調查編碼
工 V-1		配合「海科館至碧砂漁港地區都市計畫整體規劃暨通盤檢討案」內容調整，故於本次檢討不予變更。	工-1-2
工 V-2		配合「海科館至碧砂漁港地區都市計畫整體規劃暨通盤檢討案」內容調整，故於本次檢討不予變更。	工-1-3

主計編碼	檢討圖示	檢討說明	備註
			調查編碼
工 V-3		配合「海科館至碧砂漁港地區都市計畫整體規劃暨通盤檢討案」內容調整，故於本次檢討不予變更。	工-1-4
工 V-4		配合「海科館至碧砂漁港地區都市計畫整體規劃暨通盤檢討案」內容調整，故於本次檢討不予變更。	工-1-5

主計編碼	檢討圖示	檢討說明	備註
			調查編碼
工 V-5		配合「海科館至碧砂漁港地區都市計畫整體規劃暨通盤檢討案」內容調整，故於本次檢討不予變更。	工-1-6
工 V-6		配合「海科館至碧砂漁港地區都市計畫整體規劃暨通盤檢討案」內容調整，故於本次檢討不予變更。	工-1-7

主計編碼	檢討圖示	檢討說明	備註
			調查編碼
工 V-7	 A diagram showing a brown industrial zone labeled '工 V-7' and '工'. It is adjacent to a blue area labeled '漁港' (Fishing Port) and a green area.	配合「海科館至碧砂漁港地區都市計畫整體規劃暨通盤檢討案」內容調整，故於本次檢討不予變更。	工-1-8
工 V-8	 A diagram showing a brown industrial zone labeled '工 V-8' and '工'. It is adjacent to a blue area labeled '水道' (Waterway) and a green area labeled '漁港' (Fishing Port).	配合「海科館至碧砂漁港地區都市計畫整體規劃暨通盤檢討案」內容調整，故於本次檢討不予變更。	工-1-9

主計編碼	檢討圖示	檢討說明	備註
			調查編碼
工 V-9		配合「海科館至碧砂漁港地區都市計畫整體規劃暨通盤檢討案」內容調整，故於本次檢討不予變更。	工-1-10
工 V-10		配合「海科館至碧砂漁港地區都市計畫整體規劃暨通盤檢討案」內容調整，故於本次檢討不予變更。	工-1-11

主計編碼	檢討圖示	檢討說明	備註
			調查編碼
倉 V-1		配合「海科館至碧砂漁港地區都市計畫整體規劃暨通盤檢討案」內容調整，故於本次檢討不予變更。	倉-1-1
倉 V-2		配合「海科館至碧砂漁港地區都市計畫整體規劃暨通盤檢討案」內容調整，故於本次檢討不予變更。	倉-1-2

資料來源：本計畫整理。

三、產業發展內容

為因應科技物流發展軸與創意發展軸之發展，規劃產業專用區發展內容如下：

（一）產業專用區（原計畫為倉儲區者）

1. 倉儲物流產業

(1) 以經濟部商業司對物流產業之定義為基礎，納入鐵路運輸業（客運除外）、汽車貨運業、其他陸上運輸業、海洋水運業（客運除外）、報關業、船務代理業、陸上貨運承攬業、海洋貨運承攬業、其他運輸輔助業、普通倉儲業、冷凍冷藏倉儲業、快遞服務業等十二種產業（不含倉儲批發業¹）。

(2) 必要之附屬設施（辦公處所、員工宿舍等）。

2. 文化创意產業

依文化创意產業發展法第 3 條定義之四種不涉及商業行為之產業，包括視覺藝術產業、音樂與表演藝術產業、文化資產應用及展演設施產業、工藝產業等。

（二）產業專用區（原計畫為工業區者）

1. 倉儲物流產業

(1) 以經濟部商業司對物流產業之定義為基礎，納入鐵路運輸業（客運除外）、汽車貨運業、其他陸上運輸業、海洋水運業（客運除外）、報關業、船務代理業、陸上貨運承攬業、海洋貨運承攬業、其他運輸輔助業、普

¹ 由於倉儲批發業係訂於都市計畫法臺灣省施行細則第 18 條第 2 項第 4 款第六目，屬於一般商業設施，故不列於原計畫為倉儲區者得使用之項目。

通倉儲業、冷凍冷藏倉儲業、快遞服務業等十二種產業（不含倉儲批發業）。

(2)必要之附屬設施（辦公處所、員工宿舍等）。

2.文化創意產業

依文化創意產業發展法第 3 條定義之四種不涉及商業行為之產業，包括視覺藝術產業、音樂與表演藝術產業、文化資產應用及展演設施產業、工藝產業等。

3.無污染性乙種工業

以都市計畫法台灣省施行細則第 18 條乙種工業區允許使用項目為基礎，但有關第 2 項第 4 款之一般商業設施，僅納入需經都市計畫主管機關核准之一般零售業、一般服務業、餐飲業、銀行及信用合作社等。

4.行政院發佈施行之「新興重要策略性產業屬於製造業及技術服務業部分獎勵辦法第五條第一項附表」之產業。

（三）需變更細部計畫始得使用者

1.倉儲物流產業

(1)以經濟部商業司對物流產業之定義為基礎，納入鐵路運輸業（客運除外）、汽車貨運業、其他陸上運輸業、海洋水運業（客運除外）、報關業、船務代理業、陸上貨運承攬業、海洋貨運承攬業、其他運輸輔助業、普通倉儲業、冷凍冷藏倉儲業、快遞服務業等十二種產業（不含倉儲批發業）。

(2)必要之附屬設施（辦公處所、員工宿舍等）。

2.依文化創意產業發展法第 3 條定義之產業。

3.無污染性乙種工業

以都市計畫法台灣省施行細則第 18 條乙種工業區允許使用項目為基礎，但有關第 2 項第 4 款之一般商業設施，僅納入需經都市計畫主管機關核准之一般零售業、一般服務業、餐飲業、銀行及信用合作社等。

4.行政院發佈施行之「新興重要策略性產業屬於製造業及技術服務業部分獎勵辦法第五條第一項附表」之產業。

5.大型展示中心及商務中心

將都市計畫法台灣省施行細則第 18 條第 2 項第 4 款中之大型展示中心及商務中心等二項獨立出來，以因應科技物流發展軸之發展，但需透過變更細計並回饋後始得使用。

四、預期效益

- （一）解決都市計畫法臺灣省施行細則第十八條之乙種工業區得作一般商業使用，所衍生之工業住宅問題。
- （二）解決倉儲區與工業區稅率不公之問題。
- （三）簡化都市計畫變更程序，促進產業用地活化。

第二節 變更內容

本次通檢於八斗子漁港特定區經檢討後並無變更計畫。

第三節 實施進度與經費

本計畫變更工業區及倉儲區為產業專用區，同時擬定全市產業專用區細部計畫，並訂定其土地使用管制要點及相關回饋辦法，以使產業用地得以活化，並符合地方產業發展期待。由於本次變更並未增設公共設施，故無編列經費之必要。