變更馬公都市計畫第Ｂ區細部計畫
（配合金龍頭灣區開發規劃）案
計畫書

申請單位：交通部航港局

辦理單位：澎湖縣政府

中華民國 111 年 7 月

澎湖縣變更都市計畫審核摘要表

項目	說明	
都市計畫名稱	變更馬公都市計畫第B區細部計畫（配合金龍頭灣區開發規劃）案	
變更都市計畫法令依據	都市計畫法第24條	
變更都市計畫機關	澎湖縣政府	
申請變更都市計畫機關	交通部航港局	
本案公開展覽起訖日期	公開展覽	自民國108年9月10日起至10月10日止，計30天（刊登於民國108年9月10日～12日澎湖時報）
	說明會	民國108年9月26日假澎湖縣政府第2會議室舉辦公開說明會
人民團體對本案之反映意見	無	
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	縣級	澎湖縣都市計畫委員會110年12月28日第136次會議決議：「修正通過」。

目　　錄

第一章　緒論

第一節　計畫緣起 1-01
第二節　法令依據 1-01
第三節　變更位置與範圍 1-01

第二章　現行都市計畫

第一節　都市計畫辦理歷程 2-01
第二節　現行都市計畫 2-03

第三章　發展現況分析

第一節　自然環境分析 3-01
第二節　上位相關計畫之指導 3-06
第三節　人口與人文景觀 3-13
第四節　土地使用現況與土地權屬概況 3-15
第五節　交通運輸現況 3-17

第四章　整體規劃構想

第一節　發展願景定位 4-01
第二節　開發主題與規劃原則 4-04
第三節　空間規劃與量體規劃 4-10
第四節　交通影響分析 4-18

第五章　實質變更內容

第一節　變更原則 5-01
第二節　變更理由 5-01
第三節　變更內容 5-03

第六章　變更後實質計畫

第一節　計畫範圍與面積 6-01
第二節　計畫年期 6-01
第三節　計畫人口 6-01
第四節　土地使用計畫 6-01
第五節　公共設施計畫 6-03
第六節　事業及財務計畫 6-05
第七節　土地使用分區管制要點及都市設計基準 6-06

附錄一　政府、潛在投資者及相關利害人訪談意見綜整

附錄二　澎湖縣都市計畫委員會第 136 次會議紀錄

圖目錄

圖 1-3-1　地理位置及計畫範圍示意圖 1-02
圖 2-1-1　擬定馬公都市計畫（馬公商港周邊地區）細部計畫案計畫圖 2-02
圖 2-1-2　變更馬公都市計畫第 B 區細部計畫（配合主細分離專案通盤檢討）案計畫圖 2-02
圖 2-2-1　第 B 區細部計畫區都市計畫示意圖 2-06
圖 3-1-1　歷年澎湖馬公港平均每月潮位統計圖 3-02
圖 3-1-2　侵襲臺灣之颱風路徑統計圖（民國前 14 年~民國 107 年） 3-04
圖 3-2-1　澎湖本島陸域三線發展構想示意圖 3-07
圖 3-2-2　馬公碼頭區未來發展整體規劃示意圖 3-10
圖 3-2-3　澎湖港跳島郵輪航線示意圖 3-11
圖 3-4-1　土地使用現況示意圖 3-15
圖 3-4-2　土地權屬概況示意圖 3-16
圖 3-5-1　馬公港區周邊道路系統示意圖 3-17
圖 3-5-2　測量路段位置示意圖 3-18
圖 3-5-3　馬公商港區周邊停車調查範圍 3-19
圖 4-1-1　金龍頭整體發展願景定位圖 4-01
圖 4-1-2　金龍頭灣區海陸轉運規劃圖 4-02
圖 4-1-3　金龍頭灣區發展行動架構圖 4-03
圖 4-2-1　金龍頭開發主題定位圖 4-04
圖 4-2-2　金龍頭整體規劃原則空間示意圖-建構人本交通 4-06
圖 4-2-3　金龍頭整體規劃原則空間示意圖-活化歷史記憶場所 4-07
圖 4-2-4　金龍頭整體規劃原則空間示意圖-打造連續性水岸 4-07
圖 4-2-5　金龍頭整體規劃原則空間示意圖-縫合港市紋理 4-08
圖 4-2-6　金龍頭整體規劃原則空間示意圖-縫合港市紋理 4-08
圖 4-2-7　金龍頭整體規劃原則空間示意圖-營塑多元化活動 4-09
圖 4-3-1　全區空間規劃配置圖 4-10
圖 4-3-2　歷史建築活化區未來規劃鳥瞰圖 4-11
圖 4-3-3　船運遊客服務區未來規劃鳥瞰圖 4-12
圖 4-3-4　灣區水域設施區未來規劃鳥瞰圖 4-13
圖 4-3-5　北側商店漫步區未來規劃鳥瞰圖 4-14
圖 4-3-6　沙灘海水浴場區未來規劃鳥瞰圖 4-15
圖 4-3-7　郵輪旅運中心未來規劃鳥瞰圖 4-16
圖 4-3-8　灣區量體分布圖 4-17
圖 4-4-1　短期 5-6 萬噸郵輪彎靠後周邊道路服務水準示意圖 4-22

圖 4-4-2　中期 7-8 萬噸郵輪彎靠後周邊道路服務水準.....4-24
圖 4-4-3　長期 11-12 萬噸郵輪彎靠後周邊道路服務水準.....4-26
圖 4-4-4　人本交通串聯觀光資源場域示意圖.....4-29
圖 4-4-5　海陸雙轉運中心位置示意圖.....4-31
圖 4-4-6　計畫範圍與周邊地區平面動線串聯示意圖.....4-31
圖 4-4-7　立體動線串聯剖面示意圖.....4-32
圖 4-4-8　沿街步道與情人道動線串聯示意圖.....4-32
圖 4-4-9　濱海步道、水岸休憩空間示意圖.....4-32
圖 4-4-10 車行動線示意圖.....4-33
圖 4-4-11 開放空間、公共設施與活動示意圖.....4-34
圖 5-3-1　變更內容示意圖.....5-04
圖 6-4-1　變更後都市計畫示意圖.....6-02

表目錄

表 2-1-1　歷次都市計畫檢討變更案一覽表 2-01
表 2-2-1　第 B 區細部計畫區土地使用計畫現行計畫明細表 2-04
表 2-2-2　第 B 區細部計畫區公共設施用地現行計畫明細表 2-05
表 3-1-1　歷年澎湖馬公碼頭潮位統計表（單位：m） 3-02
表 3-1-2　澎湖港域周邊波高統計表（民國 95 年至 107 年）（單位：%） 3-03
表 3-3-1　澎湖縣、馬公市及馬公都市計畫主要計畫歷年人口數統計分析表 3-13
表 3-3-2　馬公都市計畫 108 年各年齡結構統計表 3-13
表 3-4-1　土地權屬概況綜整表 3-16
表 3-5-1　現況各路段交通量及服務水準評估表 3-18
表 3-5-2　馬公港周邊 500 公尺範圍停車供給統計表 3-19
表 4-3-1　建物量體規劃表 4-17
表 4-4-1　澎湖港國內航線客輪運量預測 4-18
表 4-4-2　馬公港郵輪航線旅客量預測 4-18
表 4-4-3　商場衍生旅次人次估算表 4-19
表 4-4-4　運具分配比例及乘載率列表 4-19
表 4-4-5　本計畫開發後衍生各類型車輛旅次統計表 4-20
表 4-4-6　短期（110 年）尖峰小時衍生交通量 4-20
表 4-4-7　短期（110 年）郵輪碼頭開發後各路段交通量及服務水準評估表 4-21
表 4-4-8　道路服務水準等級表 4-21
表 4-4-9　中期（115 年）尖峰小時衍生交通量 4-23
表 4-4-10 中期（115 年）郵輪碼頭開發後各路段交通量及服務水準評估表 4-22
表 4-4-11 長期（120 年）尖峰小時衍生交通量 4-25
表 4-4-12 長期（120 年）郵輪碼頭開發後各路段交通量及服務水準評估表 4-25
表 4-4-13 短中長期郵輪碼頭開發前、開發後各路段道路服務水準評估表 4-26
表 4-4-14 計畫區短中長期停車空間需求綜整 4-27
表 4-4-15 計畫區短中長期停車供需綜整表 4-28
表 4-4-16 海陸雙轉運中心規劃原則 4-30
表 4-4-17 本計畫停車空間規劃一覽表 4-34
表 5-3-1　變更內容綜理表 5-03
表 5-3-2　土地使用分區管制要點變更前後條文對照表 5-05
表 5-3-3　都市設計基準變更前後條文對照表 5-08
表 6-4-1　第 B 區細部計畫區變更前後土地使用計畫明細表 6-01
表 6-5-1　第 B 區細部計畫區變更前後公共設施用地明細表 6-03
表 6-6-1　事業及財務計畫綜整表 6-05

第一章　緒論

第一節　計畫緣起

澎湖因富天然海島風情、自然人文資源獨特，近年來以國際觀光低碳度假島之觀光定位推動觀光產業蓬勃發展，觀光人次逐年成長；本計畫區所在之金龍頭灣區北接觀音亭遊憩區、篤行十村及莒光新村，南濱馬公港海域，西臨澎湖內海，東接馬公市區，位於馬公遊憩系統之重要觀光水岸，後續開發打造為港口觀光門戶。

澎湖縣政府以「馬公水岸時光走廊」為馬公港至觀音亭水岸之觀光策略主軸，加強規劃馬公第1~3漁港之娛樂休閒機能並串連延伸至馬公商港與金龍頭等水岸國公有土地，並於103年8月25日公告發布實施「擴大及變更馬公都市計畫（配合馬公商港金龍頭營區遷建整體規劃）主要計畫案」與「擬定馬公都市計畫（馬公商港周邊地區）細部計畫案」劃設為港埠用地（港B-1、港B-2）。

然而現行計畫（計畫區業於108年1月31日公告發布實施之「變更馬公都市計畫第B區細部計畫（配合主細分離專案通盤檢討）案」納入第B區細部計畫）之港埠用地係以港B-1、港B-2用地分區管制，其細部計畫道路之配置、土地使用管制規定皆影響未來港區郵輪碼頭及觀光服務設施之配設彈性，並阻隔與周邊市區、眷村風貌特定專用區之活動連結。澎湖縣政府於107年「金龍頭國際郵輪碼頭投資興建對澎湖整體影響評估與發展策略及規劃執行計畫案」，規劃金龍頭碼頭轉型型塑澎湖地區的海上迎賓門戶，以落實帶動港灣再生，打造馬公「國際濱海觀光亮點」之觀光空間發展策略。同時，為因應未來都市及郵輪產業之發展，臺灣港務股份有限公司依據「臺灣國內商港未來發展及建設計畫（106-110年）」及「國內商港整體規劃及發展計畫（111-115年）（草案）」之發展方向，研擬金龍頭灣區未來整體水岸開發走向及定位，作為金龍頭灣區開發之參考依據，共同促進澎湖港縣和諧繁榮。目前金龍頭碼頭相關之商港經營管理事項均由交通部航港局委託臺灣港務股份有限公司辦理營運。

綜上，考量金龍頭灣區觀光發展策略，以及港區未來開發構想與發展需求，依據都市計畫法第24條規定辦理都市計畫個案變更，調整第B區細部計畫道路及港埠用地土地使用配置、土地使用分區管制及都市設計基準之相關規定，以具體落實引入旅客服務及觀光設施之開發，串連港區、市區水岸購物餐飲空間及眷村、古城觀光廊帶。

第二節　法令依據

依據都市計畫法第24條規定辦理。

第三節　變更位置與範圍

計畫位置位於篤行十村以南、馬公商港以西、馬公金龜頭砲臺以東，為馬公都市計畫第B區細部計畫範圍內港埠專用區之港埠用地及道路用地，面積約4.61公頃，詳如圖1-3-1所示。

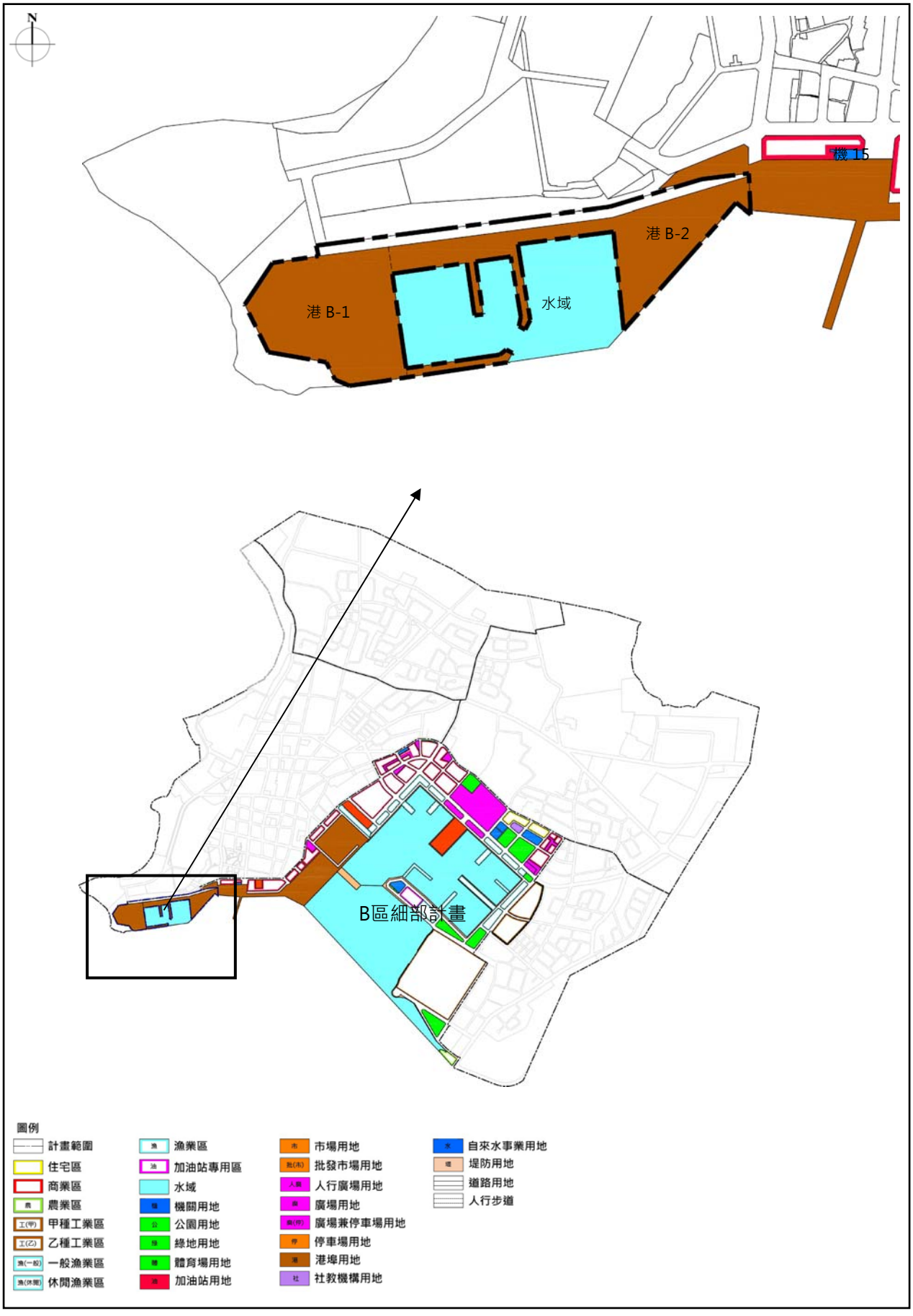


圖 1-3-1　地理位置及計畫範圍示意圖

第二章　現行都市計畫

本次擬變更之港埠用地及道路用地位於馬公都市計畫第B區細部計畫範圍，主要計畫為港埠專用區，以下針對港埠用地及道路用地之都市計畫辦理歷程與現行都市計畫進行說明。

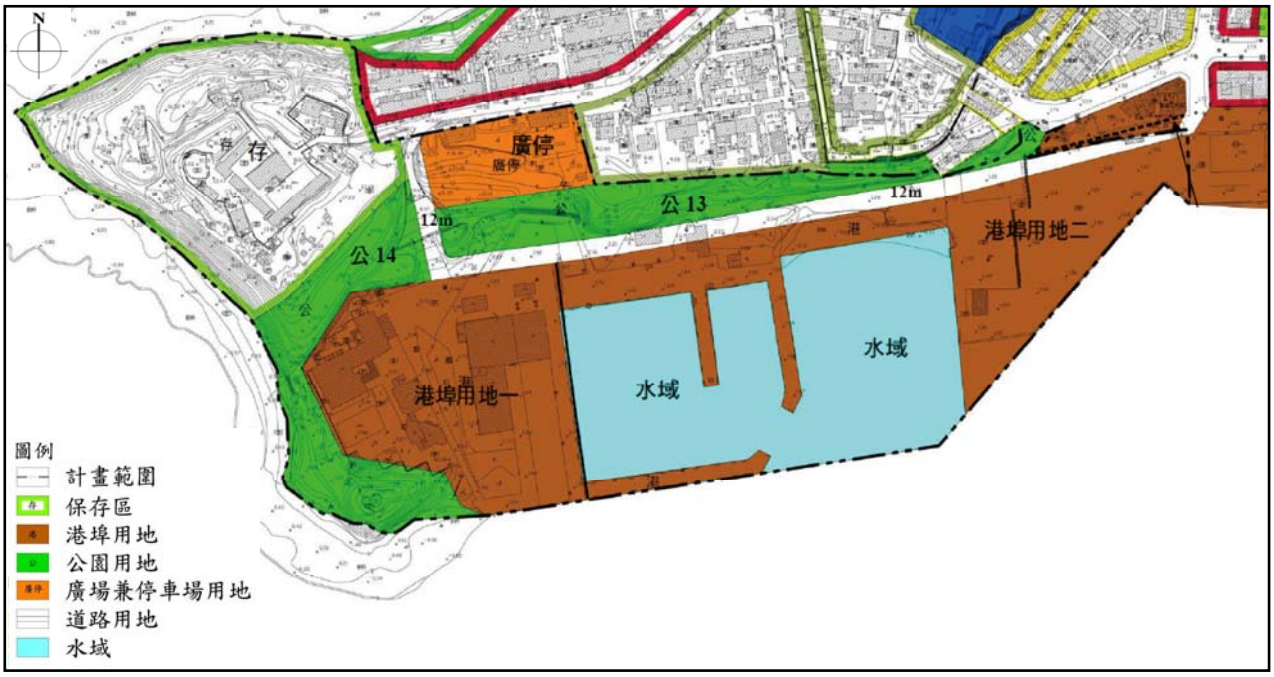
第一節　都市計畫辦理歷程

馬公碼頭區之港埠用地係於62年公告實施「馬公擴大暨修訂都市計劃說明」劃設為港埠用地，後於108年2月1日公告實施「變更馬公都市計畫主要計畫（配合主細分離專案通盤檢討）案」納入第B區細部計畫並變更為港埠專用區，108年2月15日公告實施「變更馬公都市計畫第B區細部計畫（配合主細分離專案通盤檢討）案」調整港埠用地編號為港B-3用地，其歷次都市計畫檢討變更詳如表2-1-1所示。

而金龍頭灣區之港埠用地原為機關用地與水域，係於62年12月1日公告實施「馬公擴大暨修訂都市計劃說明」劃設為機關用地，之後配合金龍頭國際郵輪港興建及提升馬公市觀光產業，於103年8月25日公告實施「擬定馬公都市計畫（馬公商港周邊地區）細部計畫案」變更為港埠用地並配合訂定土地使用分區管制要點與都市設計基準，後於108年2月15日公告實施「變更馬公都市計畫第B區細部計畫（配合主細分離專案通盤檢討）案」調整港埠用地編號為港B-1用地及港B-2用地，其歷次都市計畫檢討變更詳如表2-1-1所示。

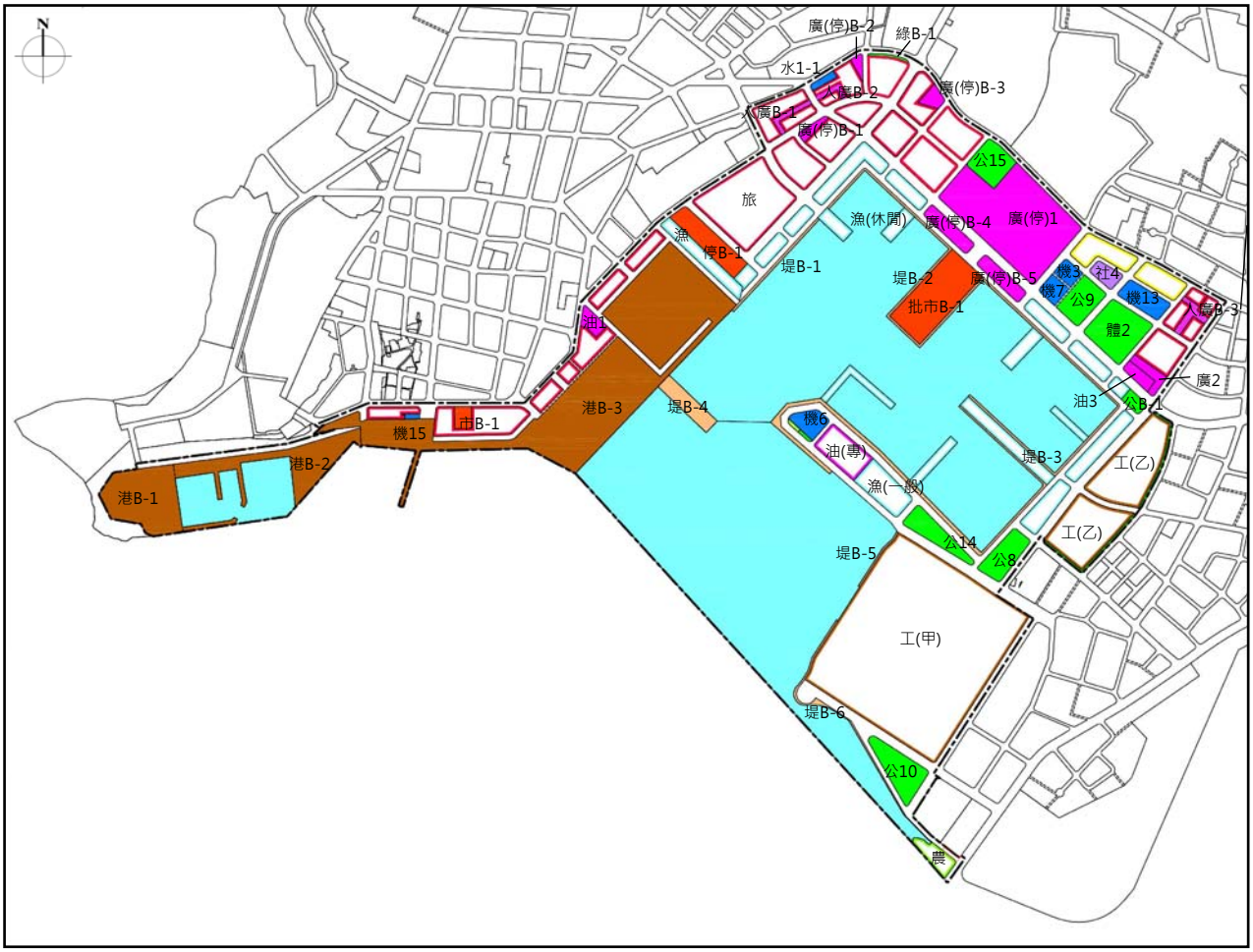
表 2-1-1　歷次都市計畫檢討變更案一覽表

編號	實施日期	公文字號	案名	變更內容說明
1	62.12.01	--	馬公擴大暨修訂都市計劃說明	1.馬公碼頭區土地劃設為港埠用地 2.金龍頭灣區土地劃設為機關用地
2	76.12.15	澎府建土字第50155號	馬公擴大暨修訂都市計畫（第一次通盤檢討）	1.馬公碼頭區土地維持港埠用地 2.金龍頭灣區土地維持機關用地
3	92.09.12	澎府觀發字第49865號	變更馬公都市計畫（第二次通盤檢討）	1.馬公碼頭區土地維持港埠用地 2.金龍頭灣區土地維持機關用地
4	103.08.25	府建城字第10308445142號	擴大及變更馬公都市計畫（配合馬公商港金龍頭營區遷建整體規劃）主要計畫	1.馬公碼頭區土地維持港埠用地 2.金龍頭灣區機關用地，因應未來國際郵輪市場發展趨勢需求，變更機關、綠地、港埠用地為港埠專用區
5	103.08.25	府建城字第10308445142號	擬定馬公都市計畫（馬公商港周邊地區）細部計畫案	1.馬公碼頭區土地維持港埠用地 2.金龍頭灣區土地劃設為港埠用地（港埠用地一、港埠用地二）、道路用地及水域，並配合訂定土管及都設規定
6	105.01.05	府建城字第10400684441號	變更馬公都市計畫（第三次通盤檢討）	1.馬公碼頭區土地維持港埠用地 2.金龍頭灣區土地維持港埠專用區
7	108.01.31		變更馬公都市計畫主要計畫（配合主細分離專案通盤檢討）案	1.馬公碼頭區土地變更為港埠專用區 2.金龍頭灣區土地維持港埠專用區
8	108.01.31		變更馬公都市計畫第B區細部計畫（配合主細分離專案通盤檢討）案	1.馬公碼頭區土地維持港埠用地(港B-3) 2.金龍頭灣區土地維持港埠用地(港B-1及港B-2)



資料來源：擬定馬公都市計畫（馬公商港周邊地區）細部計畫案。

圖 2-1-1　擬定馬公都市計畫（馬公商港周邊地區）細部計畫案計畫圖



資料來源：變更馬公都市計畫第B區細部計畫（配合主細分離專案通盤檢討）案。

圖 2-1-2　變更馬公都市計畫第 B 區細部計畫（配合主細分離專案通盤檢討）案計畫圖

第二節　現行都市計畫

變更範圍之港埠用地及道路用地於108年1月31日公告發布實施之「變更馬公都市計畫第B區細部計畫（配合主細分離專案通盤檢討）案」中納入第B區細部計畫範圍內，維持港埠用地（港B-1用地、港B-2用地）及道路用地，馬公都市計畫第B區細部計畫現行都市計畫說明如下。

一、計畫範圍與面積

本計畫區位於澎湖縣馬公都市計畫區之南側，東側以1-6-20M道路與編號B細部計畫區為界(含乙種工業區)，北側以2-21-15M道路與編號D細部計畫區為界；東側以2-6-15M、1-5-20M、2-16-15M、4-4-11M、2-25-15M道路及馬公商港地區12M道路與編號A細部計畫區為界，南至馬公都市計畫區南界，計畫面積148.88公頃，公共設施用地計畫面積為50.24公頃。

二、計畫年期：民國 110 年

三、計畫人口：計畫人口為 2,700 人，居住密度每公頃約 246 人。

四、土地使用計畫

本計畫區劃設住宅區、商業區、甲種工業區、乙種工業區、旅館區、宗教專用區、一般漁業區、休閒漁業區、漁業區、加油站專用區、水域、農業區等，詳如表2-2-1與圖2-2-1所示。

五、公共設施計畫

本計畫區劃設機關、公園、體育場、綠地、市場、批發市場、廣場、廣場兼停車場、停車場、加油站、港埠、社教機構、自來水事業、人行廣場、堤防及道路用地等公共設施用地，詳如表2-2-2與圖2-2-1所示。

表 2-2-1　第 B 區細部計畫區土地使用計畫現行計畫明細表

項目		計畫面積(公頃)	百分比1(%)	百分比2(%)
土地使用分區	住宅區	1.10	0.74	1.25
	商業區	10.22	6.86	11.57
	甲種工業區	13.09	8.80	14.82
	乙種工業區	3.57	2.40	4.04
	旅館區	2.39	1.61	2.71
	宗教專用區	0.03	0.02	0.03
	一般漁業區	4.32	2.90	4.89
	休閒漁業區	2.01	1.35	2.28
	漁業區	0.61	0.41	0.69
	加油站專用區	0.75	0.50	0.85
	水域	60.19	40.43	--
	農業區	0.35	0.24	--
	小計	98.19	66.26	43.13
公共設施用地	機關用地	1.29	0.87	1.46
	公園用地	3.41	2.29	3.86
	體育場用地	1.14	0.76	1.28
	綠地用地	0.33	0.22	0.37
	市場用地	0.18	0.12	0.20
	批發市場用地	1.80	1.21	2.04
	廣場用地	0.22	0.15	0.25
	廣場兼停車場用地	5.29	3.55	5.98
	停車場用地	0.81	0.55	0.92
	加油站用地	0.40	0.27	0.45
	港埠用地	14.15	9.51	16.02
	社教機構用地	0.23	0.16	0.26
	自來水事業用地	0.09	0.06	0.11
	人行廣場用地	0.39	0.26	0.44
	堤防用地	2.62	1.76	2.96
	道路用地	17.89	12.02	20.25
	小計	50.24	33.74	56.87
總計		148.88	100.00	--
都市發展用地		88.34	--	100.00

資料來源：變更馬公都市計畫第B區細部計畫（配合主細分離專案通盤檢討）案。
註1：表內面積應依核定計畫圖實地測量分割實際面積為準。
註2：百分比1係指占計畫區面積百分比、百分比 2係指占都市發展用地面積百分比。
註3：都市發展用地面積不包括水域、農業區之面積。

表 2-2-2　第 B 區細部計畫區公共設施用地現行計畫明細表

項目	設施編號	公設層級	位置及說明	面積（公頃）	比例
機關用地	機3用地	主計公設	供地方政府機關廳舍使用	0.20	0.40
	機6用地	主計公設	供海巡機關使用	0.33	0.66
	機7用地	主計公設	供地方政府機關廳舍使用	0.24	0.48
	機13用地	主計公設	供中央及地方政府機關廳舍使用	0.48	0.96
	機15用地	主計公設	供警政機關使用	0.04	0.08
	小計			1.29	2.58
公園用地	公8用地	主計公設	海濱公園	0.62	1.23
	公9用地	主計公設	鄰里公園	0.61	1.21
	公10用地	主計公設	海濱公園	0.82	1.63
	公14用地	主計公設	機6東側	0.59	1.17
	公15用地	主計公設	廣(停)1西側	0.62	1.23
	公B-1用地	細計公設	油3南側	0.15	0.30
	小計			3.41	6.77
體育場用地	體2用地	主計公設	機13南側	1.14	2.27
綠地用地	綠B-1	細計公設	廣(停)B-2東側	0.04	0.08
	綠B-2	細計公設	機6南側	0.03	0.06
	綠B-3	細計公設	乙種工業區旁綠地	0.12	0.24
	綠B-4	細計公設	乙種工業區旁綠地	0.14	0.28
	小計			0.33	0.66
市場用地	市B-1用地	細計公設	鄰里商業區內	0.18	0.36
批發市場用地	批市B-1用地	細計公設	第三漁港旁	1.80	3.58
廣場用地	廣2用地	主計公設	油3北側	0.22	0.46
廣場兼停車場用地	廣（停）1用地	主計公設	公15東側	4.16	8.28
	廣（停）B-1用地	細計公設	水1-1南側	0.12	0.24
	廣（停）B-2用地	細計公設	水1-1東側	0.09	0.18
	廣（停）B-3用地	細計公設	公15西側	0.17	0.34
	廣（停）B-4用地	細計公設	廣(停)1南側	0.38	0.76
	廣（停）B-5用地	細計公設	廣(停)1南側	0.37	0.73
	小計			5.29	10.53
停車場用地	停B-1用地	細計公設	漁業區旁	0.81	1.61
加油站用地	油1用地	主計公設	2-10號道路與2-11道路交叉處	0.20	0.40
	油3用地	主計公設	第三漁港東北側	0.20	0.38
	小計			0.40	0.78
港埠用地	港B-1用地	細計公設	金龍頭地區	2.06	4.10
	港B-2用地	細計公設	金龍頭地區	1.97	3.92
	港B-3用地	細計公設	油1南側	10.12	20.14
	小計			14.15	28.16
社教機構用地	社2用地	主計公設	公9北側	0.23	0.46
自來水事業用地	水1-1用地	主計公設	2-19號與4-1號道路交叉處	0.09	0.18

表 2-2-2　第 B 區細部計畫區公共設施用地現行計畫明細表（續）

項目	設施編號	公設層級	位置及說明	面積（公頃）	比例
人行廣場用地	人廣B-1用地	細計公設	商B-3內	0.12	0.24
	人廣B-2用地	細計公設	商B-3內	0.08	0.16
	人廣B-3用地	細計公設	鄰里商業區內	0.19	0.38
	小計			0.39	0.78
堤防用地	堤B-1用地	細計公設	水域周邊	0.14	0.28
	堤B-2用地	細計公設	水域周邊	0.85	1.69
	堤B-3用地	細計公設	水域周邊	0.84	1.67
	堤B-4用地	細計公設	水域周邊	0.50	0.99
	堤B-5用地	細計公設	水域周邊	0.06	0.12
	堤B-6用地	細計公設	水域周邊	0.23	0.46
	小計			2.62	5.21
道路用地	主計	主計公設		9.85	19.61
	細計	細計公設		8.04	16.00
	小計			17.89	35.61
總計				50.24	100.00

資料來源：變更馬公都市計畫第B區細部計畫（配合主細分離專案通盤檢討）案。

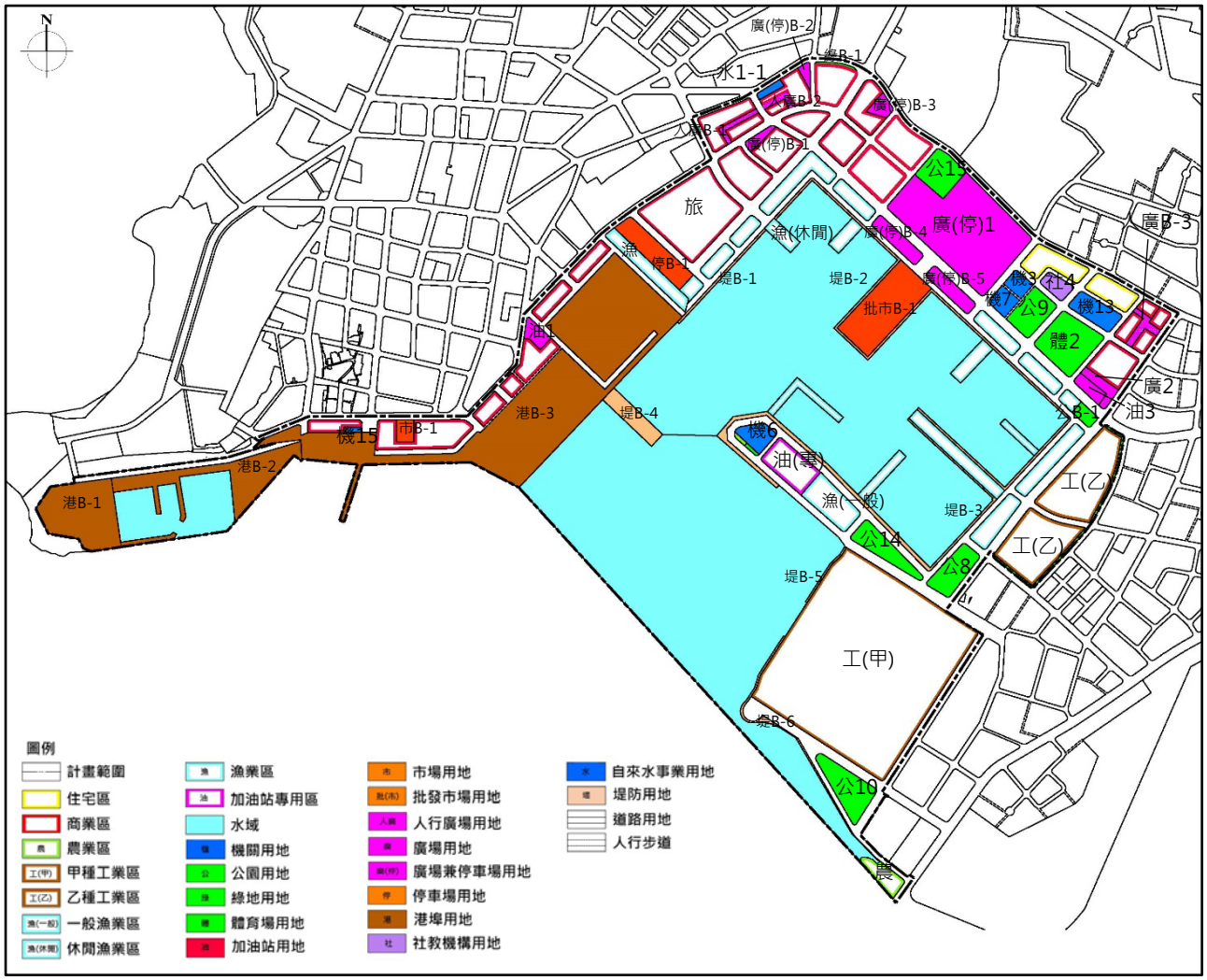


圖 2-2-1　第 B 區細部計畫區都市計畫示意圖

六、土地使用分區管制要點

（一）本要點依都市計畫法第 22 條及同法台灣省施行細則第 35 條規定訂定之。

（二）住宅區建蔽率、容積率如下規定：

1. 「住 B-1」住宅區之建蔽率不得大於 60%，容積率不得大於 200%。

2. 住宅區建築基地鄰接寬度 20 公尺以上道路者，其縱深 30 公尺範圍內得酌予提高容積率為 240%。

（三）商業區建蔽率、容積率如下規定：

1.「商 B-1」商業區之建蔽率不得大於 80%，容積率不得大於 400%。

2.「商 B-2」商業區之建蔽率不得超過 60%，容積率不得超過 300%。.

3.「商 B-3」商業區之建蔽率不得超過 60%，容積率不得超過 540%。

4.「商 B-4」商業區之建蔽率不得超過 80%，四樓以上不得超過 50%，容積率不得超過 540%。

5.「商 B-5」商業區之建蔽率不得超過 80%，容積率不得超過 540%。

（四）甲種工業區、乙種工業區之建蔽率不得大於 70%，容積率不得大於 210%。甲種工業區專供船舶修造使用。

（五）旅館區之建蔽率不得超過 60%，容積率不得超過 350%。

（六）「宗(專)2」宗教專用區建蔽率不得超過 30%，容積率不得超過 30%；新建寺廟的使用除供宗教活動、供奉、祭祀及所必須之服務設備(公廁、茶水間、儲藏室等)使用外，不得提供香客及一般住宿使用。

（七）一般漁業區之建蔽率不得超過 60%，容積率不得超過 120%；以供漁港卸貨、加油、補給、維修運作及相關設施之使用為主。並得供製冰、冷凍、農漁產品加工及展售、機械修理、漁業五金、電氣、油漆及機油等之零售及經主管機關核准之與農漁業有關之零售使用項目為限。

（八）休閒漁業區之建蔽率不得大於 70%，容積率不得大於 120%；以供觀光漁業活動有關之餐飲、海產、食品、一般休閒性之店舖、觀光漁市之使用為主及經漁業主管機關核准之與促進觀光休閒活動有關之使用項目為限。

（九）漁業區之建蔽率不得大於 70%，容積率不大於 210%，以供觀光漁業活動有關之餐飲、海產、食品、一般休閒性店舖、觀光漁市、製冰、冷凍、漁產品加工等使用為主及經漁業主管機關核准之與促進觀光休閒活動有關之行業或設施為限。

（十）加油站專用區之建蔽率不得大於 40%，容積率不得大於 80%。

（十一）「水域 B-3」水域得作為船舶停泊與棧橋設施使用，水域之管理維護得由港區主管機關依商港法令辦理，海面仍以維持水域為原則。

（十二）機關、自來水事業及社教機構等用地之建蔽率不得大於 50%，容積率不得大於 250%。

（十三）體育場用地之管制內容如下：

1. 建蔽率不得大於 60%，容積率不得大於 250%。

2. 體育場用地申請建築時，應自道路境界線至少退縮 5 公尺建築，如有設置圍牆之必要者，圍牆應自道路境界線至少退縮 3 公尺，且退縮建築之空地應植栽綠化，但得計入法定空地。惟如有特殊情形者，得由本縣都市計畫委員會審決確定。

（十四）批發市場及零售市場用地之建蔽率不得大於 80%，容積率不得大於 240%。

（十五）「停 B-1」停車場用地如依「促進民間參與公共建設法」相關規定供民間參與公共建設，其附屬事業之容許使用項目除依「都市計畫公共設施多目標使用辦法」規定外，另可容許「批發業」、「觀光及旅遊服務業」、「娛樂及健身服務業」、「會議及工商展覽中心」、「倉儲物流業」、「購物中心及批發量販業」、「廣告業」、「修理服務業」、「文化及教育設施」、「電影片映演業」及其他經澎湖縣政府審查核准之項目。且其附屬事業使用樓地板面積不受「都市計畫公共設施多目標使用辦法」限制。

（十六）「廣(停)1」廣場兼供停車場用地定位為縣民廣場，做為觀光遊憩及常民生活場域；容許觀光遊憩及其相關附屬設施使用，包括行政辦公及管理服務設施、主題性特色建築、展售及餐飲設施等。其建蔽率不得大於 10%，容積率不得大於 15%。

「廣(停)B-3」用地得作為停車場及其管理單位辦公場所、行政及管理服務設施等使用。其建蔽率不得建蔽率不得大於 10%，容積率不得大於 15%。

（十七）加油站用地之建蔽率不得大於 40%，容積率不得大於 80%。

（十八）港埠用地之規定如下：

1. 「港 B-1」、「港 B-2」港埠用地

（1）建蔽率不得大於 50%，容積率不得大於 200%；港埠用地內申請建築基地應為已登錄地籍之土地；仍未登錄地籍之土地（如棧橋、潮間帶...等範圍），不得列入建築基地，後續如依照相關法規辦理填築及登錄土地作業後，始可申請建築使用。

（2）「港 B-1」港埠用地得做下列使用

A.商港服務旅客、港埠觀光之相關設施：

（A）觀光及旅遊服務業（J9）、會議及展覽服務業（JB）、租賃業（JE）、藝文業（J6）、社教設施（圖書館、社會教育館、藝術館、博物館、科學館、陳列館、水族館）、旅行業（J902）、文康設施（音樂廳、體育場所、集會場所、文康活動中心、歌劇院）、旅館業（J901）等。

（B）旅館業（J901）經營場所附設之綜合零售業（F3）、百貨超市及餐飲業（F5）

（C）陸上運輸服務業（G1、G2）、水上運輸服務業（G3、G4）、其他運輸業輔助業（G7）。

B.經港埠主管機關依商港法令同意作為便利船舶出入、停泊、貨物裝卸、倉儲、港埠觀光之水面、陸上、海底等必要性公用服務設施或其他主管機關同意之公共設施使用。

（3）「港 B-2」港埠用地得做下列使用

A.主要使用

（A）陸上運輸服務業（G1、G2）、水上運輸服務業（G3、G4）、其他運輸業輔助業（G7）。

（B）經港埠主管機關依商港法令同意作為便利船舶出入、停泊、貨物裝卸、倉儲、港埠觀光之水面、陸上、海底等必要性公用服務設施或其他主管機關同意之公共設施使用。

B.附屬設施：附屬設施之使用樓地板面積總合不得超過建築總樓地板面積之20%。

（A）觀光及旅遊服務業（J9）、會議及展覽服務業（JB）、租賃業（JE）、藝文業（J6）、社教設施（圖書館、社會教育館、藝術館、博物館、科學館、陳列館、水族館）、旅行業（J902）、文康設施（音樂廳、體育場所、集會場所、文康活動中心、歌劇院）、旅館業（J901）等。

（B）港埠旅運中心內經由整體設計及管理之建築樓層得作為綜合零售業（F3）、百貨超市、餐飲業（F5）、銀行業（H101）及保險業（H501）。

2. 「港 B-3」港埠用地建蔽率不得大於 70%，容積率不得大於 200%，其使用需經港埠主管機關核准。其有關建築行為應經都市設計審議委員會許可始得申請建築。

（十九）為鼓勵基地之整體合併建築使用及公益性設施，訂定下列獎勵措施：

1. 有關設置公共開放空間獎勵部分應依建築技術規則規定辦理。

2. 建築物提供部分樓地板面積供下列使用者，得增加所提供之樓地板面積。但以不超過基地面積乘以該基地容積率之 30%為限。

（1）私人捐獻或設置圖書館、博物館、藝術中心、兒童、青少年、勞工、老人等活動中心、景觀公共設施等公眾使用；其集中留設之面積在 100 平方公尺以上，並經目的事業主管機關核准設立公益基金管理營運者。

（2）建築物留設空間與天橋或地下道連接供公眾使用，經交通主管機關核准者。

3. 各土地使用分區除增額容積及依都市計畫法第 83-1 條規定可移入容積外，於法定容積增加建築容積後，不得超過下列規定：

（1）依都市更新法規實施都市更新事業之地區：建築基地一點五倍之法定容積或各該建築基地零點三倍之法定容積再加其原建築容積。

（2）前款以外之地區：建築基地一點二倍之法定容積。

前項所稱增額容積，指都市計畫擬定機關配合公共建設計畫之財務需要，於變更都市計畫之指定範圍內增加之容積。

舊市區小建築基地合併整體開發建築、高氯離子鋼筋混凝土建築物及放射性污染建築物拆除重建時增加之建築容積，得依都市計畫法第 33 條、第 40 條及放射性污染建築物事件防範及處理辦法規定辦理。

（二十）本計畫區內之公共設施用地均得依「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」之規定作多目標使用。

（二十一）本計畫區內有關都市設計之範圍與規定，詳見本計畫區之都市設計準則。

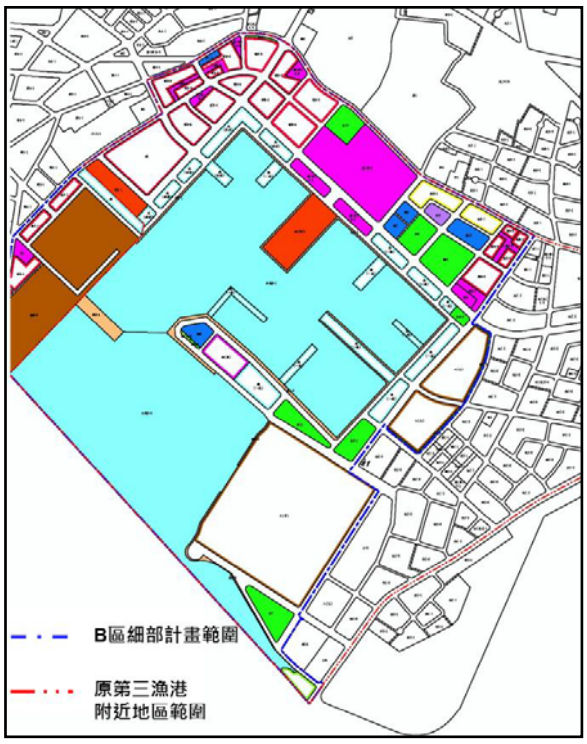
（二十二）本要點未規定者，適用其他法令及相關規定辦理。

七、都市設計準則

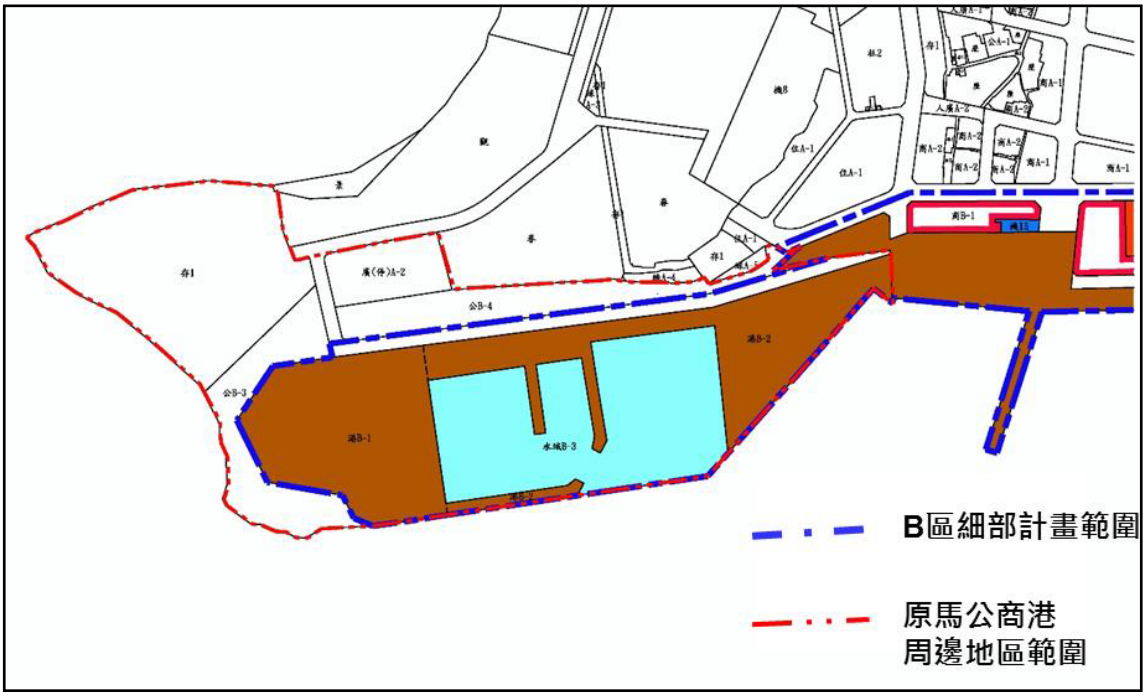
（一）本都市設計準則依據依據都市計畫法台灣省施行細則第 35 條規定及本細部計畫區「土地使用分區管制要點」訂定，以作為本縣都市設計審議委員會審議之參據。

（二）本計畫區內都市設計審議範圍如下：

1. 馬公第三漁港附近地區（附圖）



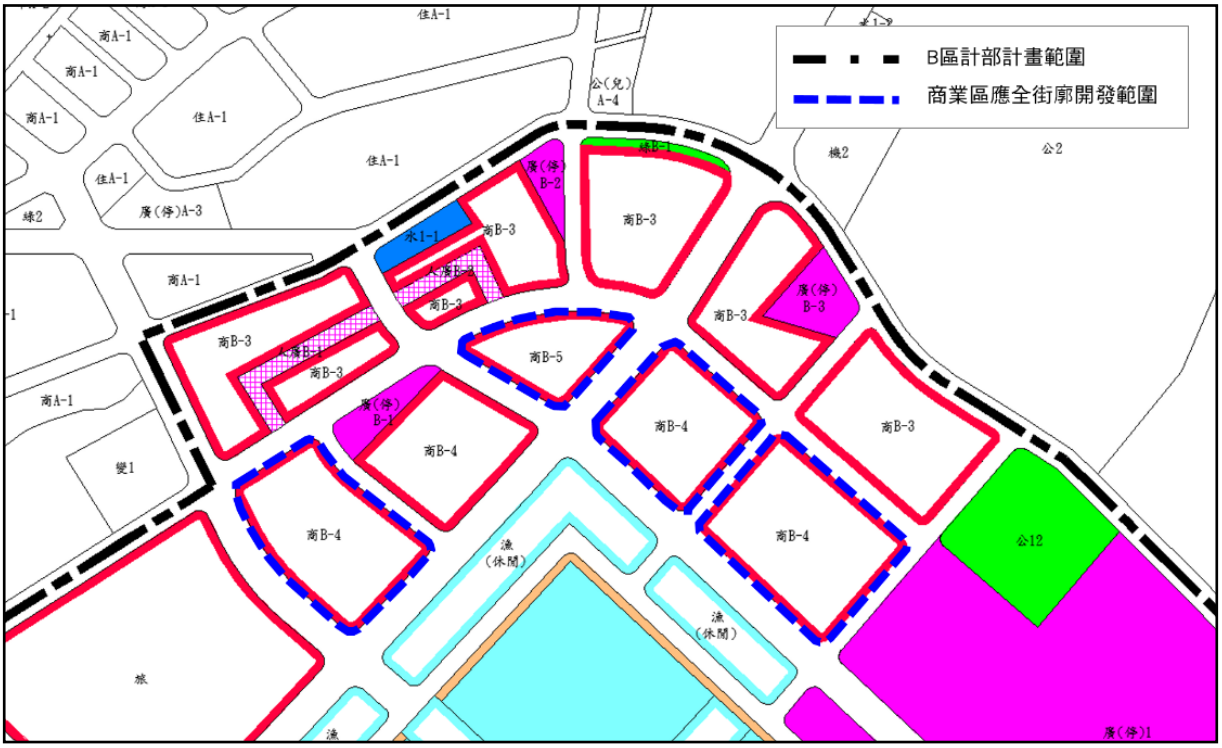
2. 馬公商港周邊地區（附圖）



（三）馬公第三漁港附近地區之都市設計以提升本區之整體環境品質、提供舒適的人行徒步空間並型塑觀光漁港都市風貌，相關都市設計準則如下：

1. 本區內規定應辦理都市設計審議地區之建築基地，應先經本縣都市設計審議委員會審議通過後，始得核發建築執照。

2. 本區內旅館區、休閒漁業區及部分「商 B-4」、「商 B-5」商業區街廓土地應全街廓開發(商業區應全街廓開發範圍如附圖)。



3. 本區之建築基地應依下列規定退縮建築：

（1）面臨 11 公尺鄰港道路之建築基地（含公共設施用地）應自道路境界線至少留設 4 公尺寬之退縮建築開放空間；其他各土地使用分區之建築基地應自道路境界線退縮留設開放空間之最小寬度如下：

土地使用分區	面臨道路寬度	退縮建築開放空間之最小留設寬度
商B-3	15公尺(含)以上	3公尺
	15公尺以下計畫道路（不含人行廣場用地）	2公尺
商B-4及商B-5	15公尺(含)以上	3公尺
	15公尺以下計畫	2公尺
旅館區	不限	3公尺
休閒漁業區及一般漁業區	不含 11 公尺鄰港道路	3公尺

（2）建築基地面臨多條道路者，各面皆須留設退縮建築開放空間。

（3）退縮建築開放空間內不得設置圍牆，應設置無遮簷人行空間供公共使用；寬度 4 公尺(含)以上之退縮建築開放空間內並應植栽綠化。

（4）退縮建築開放空間應與相鄰之道路人行道併同設計，且應維持與相鄰建築基地鋪面之連續性，並不得有高低差。

（5）退縮建築開放空間不得開挖地下室，惟其留設寬度大於本準則規定之最小留設寬度部分，不在此限。

（6）退縮建築開放空間得計入法定空地。

4. 本區之建築物應依下列規定留設 3.5 公尺寬之連續騎樓：

（1）位於「商 B-2」商業區面臨計畫道路之建築基地者，應於面臨計畫道路側留設。

（2）位於「商 B-3」商業區面臨計畫道路(不含五號道路)及人行廣場用地之建築基地者，應於面臨計畫道路及人行廣場用地側留設。

（3）位於「商 B-4」及「商 B-5」商業區面臨計畫道路及休閒漁業區面臨 11 公尺鄰港道路之建築基地者，應於面臨計畫道路側留設。

（4）位於建築基地面臨多條計畫道路或人行廣場用地者，各面皆須留設。

（5）指定留設之騎樓需與相鄰騎樓併同設計；其鋪面設計應維持與相鄰建築基地鋪面之連續性，並不得有高低差。

5. 於「商 B-4」及「商 B-5」商業區及旅館區不同街廓之建築物間，得依下列規定設置具有頂蓋之空中廊道相連通：

（1）空中廊道應設置於 2 樓以上，且底部淨高不得低於 6 公尺。

（2）空中廊道之寬度不得超過 8 公尺，且開放供公眾通行使用之淨寬不得小於 3 公尺；其作為人行通道使用部分得不計入建築容積，其餘應計入建築容積部分，應納入空中廊道連通二側建築物所在之建築基地計算，且其個別納入比例應由各該建築基地之土地所有權人協議訂定，並於申請都市設計審議時表明之。

6. 人行廣場用地不得作為停車場之主要出入口，但得用以暫時停車以供裝卸貨使用。

7. 本計畫區之建築物高度限制規定如下：

（1）位於休閒漁業區之建築物高度不得超過二層樓；斜屋頂屋脊高度不得超過 12 公尺。

（2）位於一般漁業區之建築物高度不得超過三層樓；斜屋頂屋脊高度不得超過 12 公尺。

8. 本區之建築造型、材質、及色彩規定如下：

（1）位於休閒漁業區及一般漁業區之建築物需設置斜屋頂，其斜屋頂之投影面積比例應佔建築投影面積百分之五十以上，屋頂斜率應大於三分之一。

（2）位於休閒漁業區之建築物二樓應於面向漁港側留設 6 公尺寬之戶外露台以供戶外餐飲及觀景活動使用。

（3）新建建築物之外牆及斜屋頂需提出材質及色彩計畫，供本縣都市設計審議委員會審議。

（4）設置於屋頂之空調、視訊、機械、水箱、管線等設備應適當隱蔽或納入整體造型考量。

9. 位於「商 B-4」及「商 B-5」商業區、面臨 11 公尺鄰港道路之休閒漁業區及一般漁業區建築基地，其廣告招牌及街道傢俱，應配合建築整體設計。

10. 本區內經本縣都市設計審議委員會審議通過之案件，如有變更設計，應重提本縣都市設計審議委員會審議；但屬微幅變更，其變更內容未超出下列情況者，得由幹事會審議：

（1）變更退縮建築開放空間，變更後仍符合本區準則第 3 點之規定，且未涉及與相鄰建築基地鋪面之連續性。

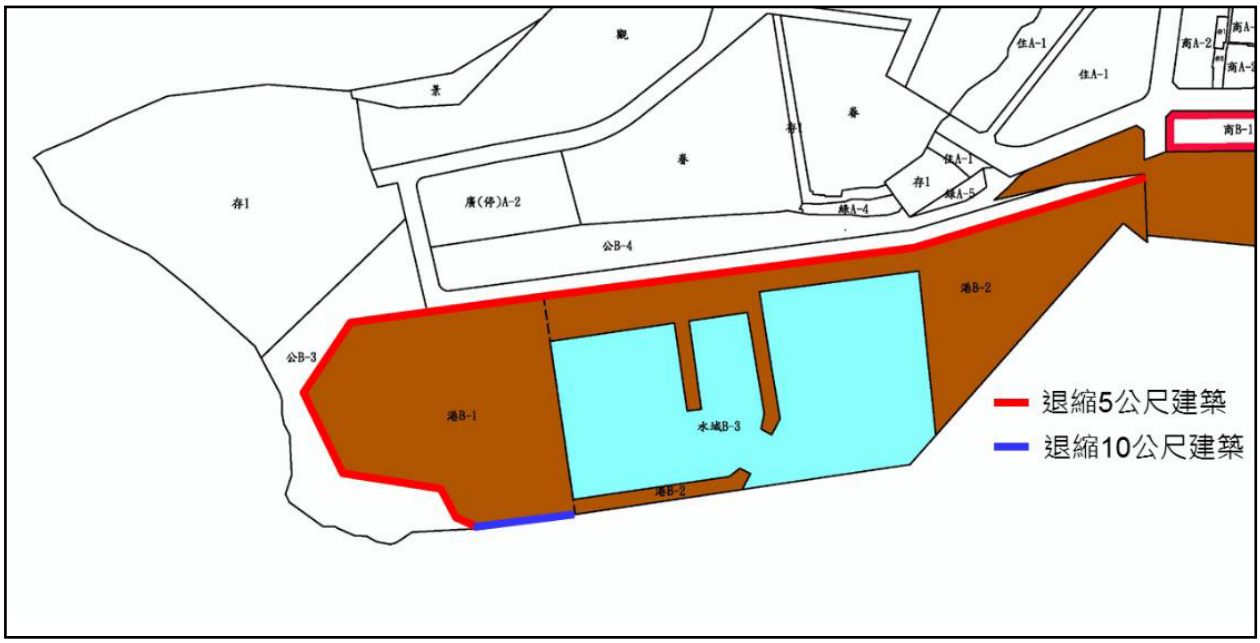
（2）變更騎樓之高度，且未涉及與相鄰建築基地鋪面之連續性。

（3）變更建築物高度，變更後仍符合本區準則第 7 點之規定。

11. 本準則所規定事項，如有因基地特殊難以執行之情形，得經本縣都市設計審議委員會就實際情況審決之，不適用本準則全部或一部之規定。

（四）馬公商港地區之都市設計以配合馬公港整體觀光規劃，保存軍事史蹟風貌並建立澎湖整體水岸遊憩景觀為目標，打造本計畫區成為澎湖國際觀光水岸景點，相關都市設計規定如下：

1. 本基準除下列規定外，另依「馬公商港臨海街區都市設計準則」規定辦理。
2. 本區內基地申請建築時應自計畫道路及公園境界線退縮 5 公尺建築。
3. 「港 B-1」、「港 B-2」港埠用地臨水岸之建築基地，除旅客通行棧道、岸電設施、船舶靠泊出入輔助設施、安全及景觀維護等設施之外，建築物臨海岸線需退縮 10 米建築，臨水岸應保持淨空，以利消防搶救及人員疏散（詳如附圖所示）。



4. 「港 B-1」、「港 B-2」港埠用地之開發，應考量西側公園用地之地形與地貌，不得任意破壞既有擋土及邊坡防護設施，並配合建築動線整體規劃通往宗南亭之地面階梯或人行道。
5. 「港 B-1」港埠用地申請開發建築時，應於用地內配合留設至少一南北向服務通道以銜接區外道路系統，其淨寬不得小於 8 公尺，該通道之土地使用分區仍為港埠用地，並於申請建築時，載明其區位與配置情形於都市設計方案。
6. 「港 B-1」、「港 B-2」港埠用地內應自行規劃、設置汙水處理設施處理各種使用活動所產生之廢水，未經處理廢水不得直接排放。
7. 「港 B-1」港埠用地之建築物高度，應考量周邊地區之地形與地貌，並與周邊環境整體規劃設計，需製作建築物視覺模擬提供審議；「港 B-2」港埠用地內建築物之高度不得超過 4 層樓或 14 公尺
8. 「港 B-1」、「港 B-2」港埠用地以供公眾使用為原則，另有關港埠用地未來建築開發應提出交通衝擊評估與停車空間檢討及改善，並納入開發計畫。

9. 植栽計畫公園及綠地邊界選用之植栽品種宜採用澎湖原生種且適合海岸生長環境之植栽為主，並以具防風特性為佳，其他開放空間仍以適合海岸環境之品種為主。

10. 建築物附設設施－招牌廣告為維持海岸之風貌整體性，避免景觀雜亂，計畫區內商業活動招牌及廣告物設置形式，未經審查同意不得任意設置。

11. 因基地條件無法達到本基準規定或具有特殊創意及整體規劃設計方案，經本縣都市設計審議委員會審議通過者，得不受本基準一部或全部規定之限制。

（五）本準則未規定事項，適用其他法令之規定。

第三章　發展現況分析

第一節　自然環境分析

一、地形地勢

計畫範圍內馬公市除東南側馬公商港地形較為平坦外，其他區域如金龜頭砲臺、馬公商港北側區域多為坡地。

二、地質土壤

澎湖縣地質因板塊活動，由數層熔岩流疊置構成之玄武岩層，歷經數萬年風化、海蝕所形成之特殊地貌。其中，馬公商港之地質主要以現代海濱堆積層及澎湖層為主。

三、海岸及港埠

（一）海岸

澎湖之海岸線蜿蜒曲折，海蝕現象使海崖和海岸風貌變化大，其中馬公市之海岸線由4種海岸組成，分別為海崖海岸、礁岩海岸、砂礫海岸、白砂海岸。外婆的澎湖灣坐落在馬公商港內，其為由白沙所構成之海岸，是馬公市少數可下至沙灘戲水之處，另有礁岩海岸自馬公市北側澎湖灣一帶延伸至觀音亭以南，其主要為玄武岩海岸地形，建物倚地形而建，形成特殊地景風貌。

（二）港埠

1. 商港範圍

馬公港為澎湖港的碼頭之一，交通部於民國 93 年公告澎湖港為國內商港。馬公碼頭區之商港範圍則於民國 85 年 10 月 23 日核定，包括北側現有港區及南側測天島礁岩區。嗣後將測天島至修造船廠間之淺灘地修正劃出商港範圍，另將案山船澳前之水域略作調整，並於民國 93 年核定馬公碼頭區商港範圍總面積約 70.3 公頃，其包含水域面積 60.4 公頃及陸域面積 9.9 公頃。

2. 港灣環境條件

馬公碼頭區位於澎湖本島西南灣岸，本身為一開口朝西的馬蹄形天然港灣，無外廓防波堤，海底底質靠近碼頭部份為砂質，港區之南、北邊均有自然地形屏障，港域遮蔽良好，風浪平緩，且緊鄰馬公市，為行政、商業、觀光及漁業中樞，是澎湖群島對外海運之主要門戶、民生物資的主要輸入港口，航道寬度 120m、水深-7.0~-11.0m；迴船池直徑 310m、水深-7.0~-8.5m。馬公碼頭區現有碼頭 9 座，含客運碼頭、貨運碼頭、護岸碼頭等，共長 1,019m，現港埠規劃朝向觀光、旅遊及休閒等功能發展，尤其澎湖縣政府管轄之馬公第一、二漁港已整建為漁人碼頭，毗鄰澎湖國內商港馬公碼頭區九號碼頭，向西延伸至三號、四號碼頭前之石滬廣場，北接馬公市中正路形象商圈，形成觀光新據點。

四、海象條件

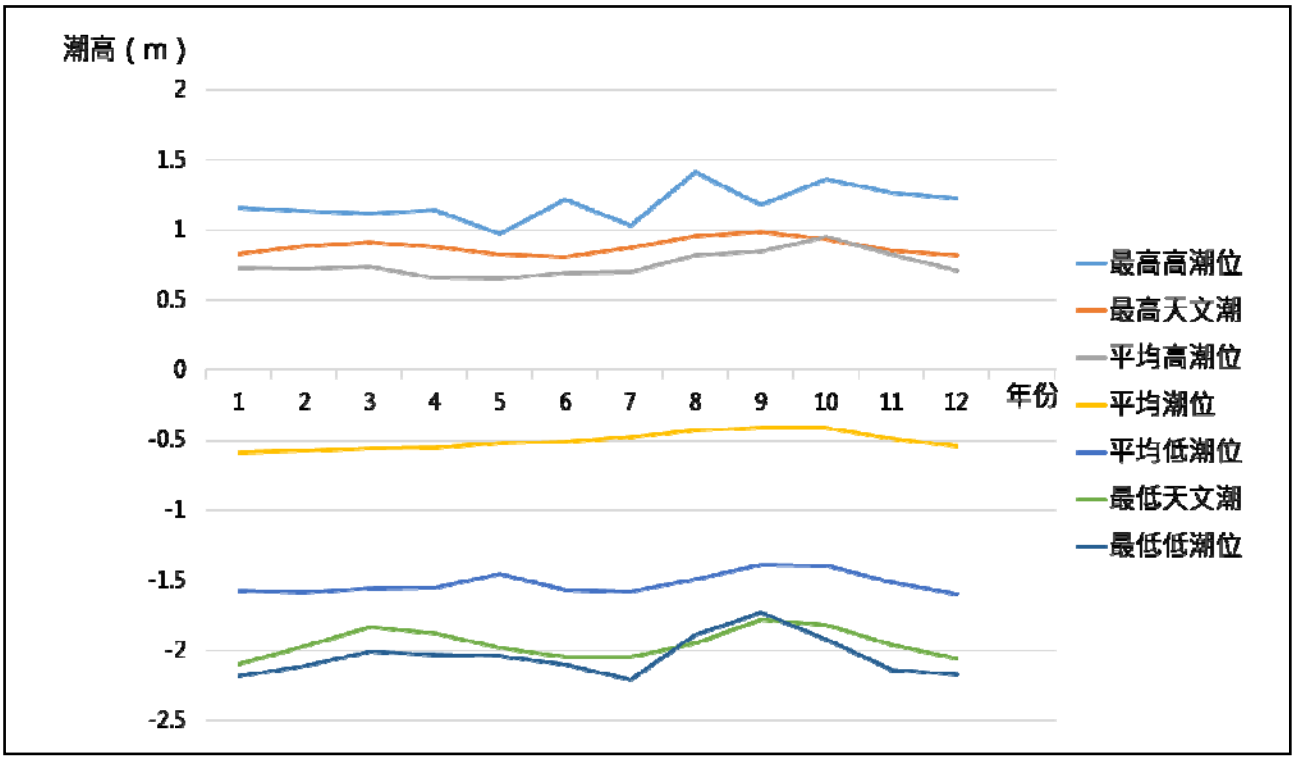
（一）潮汐

根據中央氣象局發佈之水位統計資料，馬公港於民國44年至民國106年之62年間，每年8月至12月馬公港平均高潮位較其他月份高，其中又以10月居於首位；而平均低潮位則主要出現在每年12月至隔年2月，詳如表3-1-1及圖3-1-1所示。

表 3-1-1　歷年澎湖馬公碼頭潮位統計表（單位：m）

月份	高潮位		低潮位		天文潮		平均潮位
	最高位	平均位	最低位	平均位	最高位	最低位	
1	1.157	0.725	-2.183	-1.574	0.828	-2.095	-0.585
2	1.135	0.719	-2.112	-1.585	0.883	-1.972	-0.577
3	1.115	0.738	-2.01	-1.556	0.911	-1.833	-0.56
4	1.137	0.656	-2.03	-1.551	0.876	-1.878	-0.552
5	0.969	0.648	-2.043	-1.453	0.824	-1.983	-0.523
6	1.215	0.696	-2.098	-1.568	0.809	-2.048	-0.509
7	1.029	0.701	-2.21	-1.582	0.872	-2.047	-0.477
8	1.408	0.821	-1.891	-1.495	0.957	-1.947	-0.431
9	1.175	0.845	-1.731	-1.389	0.981	-1.78	-0.411
10	1.361	0.951	-1.919	-1.397	0.932	-1.819	-0.411
11	1.265	0.822	-2.139	-1.512	0.852	-1.962	-0.491
12	1.224	0.71	-2.171	-1.598	0.82	-2.058	-0.541
全年	1.408	0.788	-2.21	-1.5	0.884	-1.944	-0.508

資料來源：交通部中央氣象局，統計期間民國44-106年。



資料來源：交通部中央氣象局，統計期間民國44-106年。

圖 3-1-1　歷年澎湖馬公港平均每月潮位統計圖

（二）波浪

1. 季風波浪

為了解澎湖地區波浪特性，茲蒐集民國 95 年至 107 年間，港灣技術研究中心於澎湖進行波浪觀測之資料，由統計結果可知，歷年波高以 0.1~1.0m 為主，共佔 52.2%，其中更以 0.1~0.5m 之波高為首，約佔 30.3%，整體而言，澎湖較少出現 4m 以上的波浪；而從週期來看，以 5~6 秒之週期為主，其佔比約為 35.3%，詳如表 3-1-2 所示。

而從波向來看，全年波向以東北向為主，歷年平均佔 61.3%，其次方向為西北向及西南向，佔比分別為 17.9%及 12.7%。從季節與波向分布來看，春、秋及冬季，皆以東北波向為主，其佔比皆超過該季節六成以上、西北波向次之，約占一成以上；夏季波向則較為平均，但以西南波向為主，比例約為 34.8%。綜上所述，澎湖縣波浪四季以東北向為主，其次為西南向，而本計畫後續將作為郵輪及客輪之停靠區及郵輪小艇接駁區等，皆需加強東北及西南向之消波設施，降低波浪對郵客輪與船隻所帶來之損害。

表 3-1-2　澎湖港域周邊波高統計表（民國 95 年至 107 年）（單位：%）

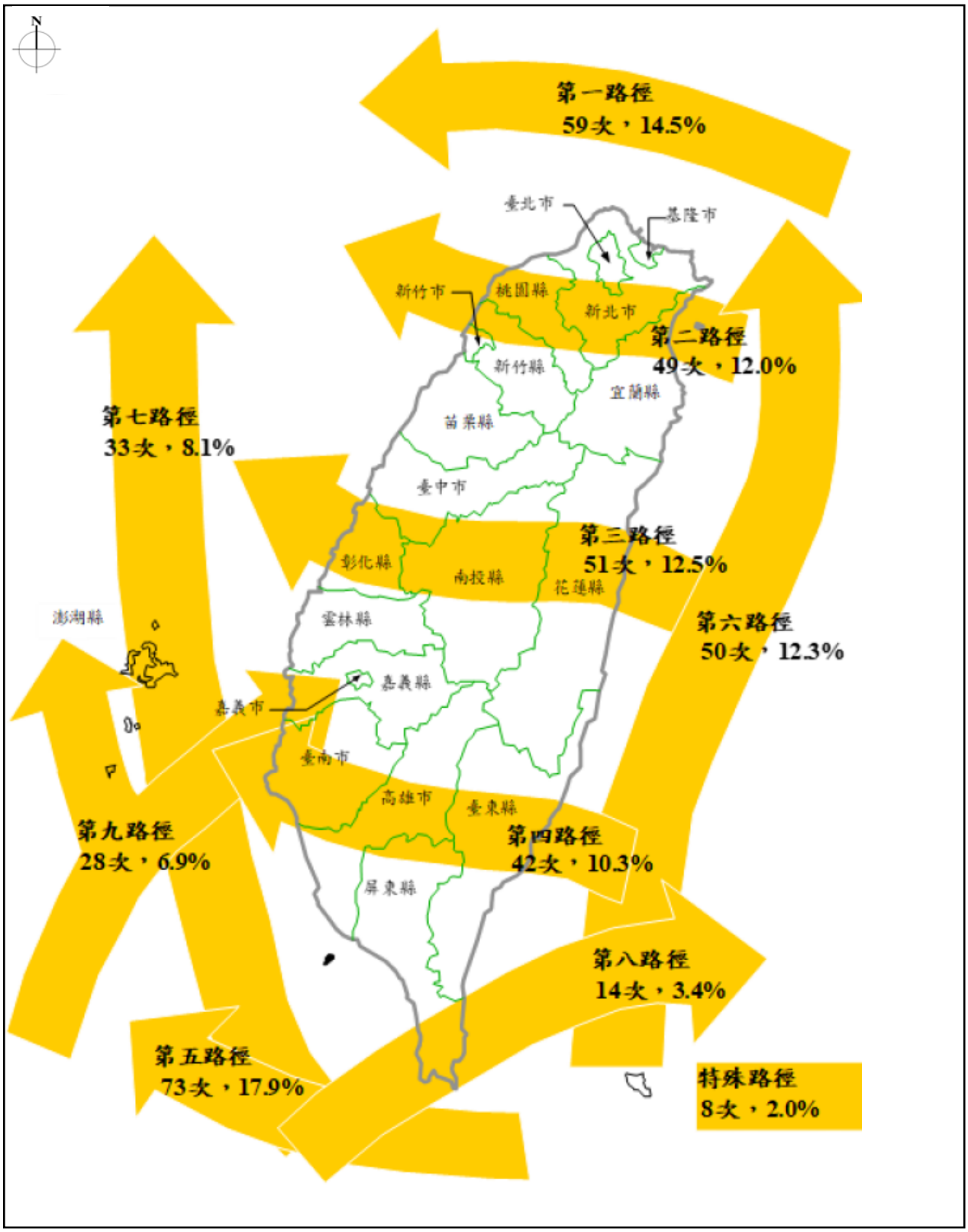
波高（公尺）	週期（秒）						
	3.0~4.0	4.0~5.0	5.0~6.0	6.0~7.0	7.0~8.0	8.0~	合計
0.1~0.5m	6.6	19.8	3.9	0.1	0.0	0.0	30.3
0.5~1.0m	1.3	14.5	5.5	0.7	0.0	0.0	21.9
1.0~1.5m	0.0	8.9	5.7	0.2	0.0	0.0	14.9
1.5~2.0m	0.0	2.8	10.2	0.2	0.0	0.0	13.3
2.0~3.0m	0.0	0.1	9.9	5.1	0.0	0.0	15.2
3.0~4.0m	0.0	0.0	0.1	2.9	0.6	0.0	3.6
4m 以上	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.1	0.8
合計	7.9	46.1	35.3	9.2	1.2	0.1	100.0

資料來源:2018年港灣海氣象官舍資料統計年報（澎湖港域觀測海氣象資料）。

2. 颱風波浪

為了解計畫區之颱風波浪狀況，本計畫係以民國 106 年至 107 年所有經過澎湖之颱風與其帶來之波浪為討論依據，對比歷年澎湖整體波浪狀況。其中從波高平均來看，颱風期間波高平均 0.91m，低於澎湖歷年波高平均 1.19m；從浪高來看，颱風期間以小浪（~1.5m）為主，其佔比約 61.7%，相較於歷年平均 36.8%高出許多；主要波向於颱風期間也出現變化，歷年波向主要為東北方，佔 61.3%，而颱風期間主要波向集中在西南方與西北方，合佔 63.7%。

另外，依據中央氣象局歷年颱風調查報告資料，將過去侵臺颱風路徑大致劃分為九類，因本計畫區位於臺灣西海岸之澎湖地區，並以第 3、4、7 與第 9 類路徑之颱風對於澎湖鄰近海域影響較大，每年侵臺颱風中約有 37.8%機率可能直接影響本計畫區海域，即平均每年約有 1.26 個颱風會直接影響本計畫區海域，侵襲臺灣之颱風路徑統計，詳圖 3-1-2 所示。



註1：民國46年前颱風路徑資料，採中央氣象局圖書館歷年颱風調查報告，1897～1957年侵臺颱風綱要表之9類路徑分類　（http://photino.cwb.gov.tw/rdcweb/lib/clm/tyname.htm；民國47年後採用中央氣象局TDB防災颱風資料庫　（http://rdc28.cwb.gov.tw/data.php）

註2：颱風編號-191610、191710、194700、197426、199603無颱風路徑資料故不列入統計分類。

圖 3-1-2　侵襲臺灣之颱風路徑統計圖（民國前 14 年~民國 107 年）

五、氣候

（一）氣溫：平均溫度 23°C

澎湖位於亞洲大陸邊緣，氣候深受大區域的氣候所影響。另北回歸線通過馬公市虎井里，故除虎井以南氣候屬熱帶外，大部份地區屬於亞熱帶氣候區，民國108年年均溫度為24.3°C，以1月均溫18.0°C最低，7月均溫 29.1°C最高。澎湖雖四周環海，氣溫理應較為溫和，但地表缺乏良好植被，在夏季之陸地容易因日照而加溫，雖有南風吹拂，仍讓人感覺燥熱；冬天則在強大的東北季風吹拂下，使人體的感覺溫度約低於實際溫度7°C。

（二）雨量：降雨集中 4~8 月

澎湖地勢平坦缺乏高山屏障，難以凝結氣團中的水氣，不易產生地形雨，且因嚴重缺乏水氣，使相對濕度未達降水程度，再加上風速、日照等影響，為臺灣降雨最少縣市之一。其雨量乾季、雨季差別明顯，9月至2月屬於乾季，降雨量約200mm；4月至9月為雨季，降雨量約800mm；全年降雨日僅約95天。

澎湖地區雨水的酸鹼度為中性偏鹼，此乃因澎湖地區空氣污染小，二氧化碳、氮氧化物、硫氧化物等造成酸雨的化合物濃度不大，且由海水蒸發懸浮在空氣中的鹽類被雨水吸收，甚至使得雨水略呈鹼性。

（三）風速：平均最大風速可達到 15m/s

澎湖地區於秋末初冬（冬季10月至翌年3月）時，東北季風通過狹長型的臺灣海峽加速風力，在缺乏地形屏蔽下，使澎湖冬季常被強勁東北季風籠罩。於民國109年平均最大風速可來到11.5m/s，若遇結構完整之大陸冷氣團時，風速更常達8級以上，陣風亦達12級以上，使澎湖冬季的活動與旅次明顯減少；夏天時，澎湖的風向轉為南風，平均最大風速在8.3m/s，相當於5級清風。

第二節　上位相關計畫之指導

一、澎湖縣國土計畫（民國 110 年）

（一）計畫內容

以「海洋生態、創意觀光、序續菊島」為澎湖整體空間發展願景，期望建立一個以低碳生態保育並結合創意觀光的有序與永續菊島。依照發展願景將澎湖縣國土與城鄉發展結構分為雙核、三環及三線，依序分述如下。

1. 雙核：經貿、產業雙核

雙核分別指「馬公新灣」及「龍門尖山」，前者為澎湖地區政經發展的中心亦作為澎湖觀光經貿核心區，未來港區轉型除導入觀光政策外，亦可結合觀光郵輪發展，將馬公新灣區打造成「海上休閒門戶」，強化現有之經貿服務機能；後者則作為創新觀光產業之核心，除以貨運進出為主要功能外，未來將結合港口運輸機能，配合創新產業、環保綠能及客運觀光發展，形成一創新觀光產業核心區。

2. 三環：海上藍色三環

分別為北海東海遊憩環、南海遊憩環以及澎湖灣內海遊憩環，其中「澎湖灣內海遊憩環」涵蓋馬公地區、西嶼鄉等重要觀光景點及當地主要生活空間，未來更以串聯各小型漁港、馬公港及環內海各港對接，結合周邊土地發展巡航活動與遊艇產業，建立各社區經濟次核心。

3. 三線：陸域觀光三線

除本島現有的南北環旅遊線外，亦加強湖西地區的規劃建設，並提出「黃金海岸文化長灘」計畫，奠定西湖成為未來澎湖縣海、空門戶新意象，發展為澎湖本島第三條主要旅遊路線，詳圖 3-2-1 所示。

4. 運用 ITS 交通科技並引入低碳運具，發展全國綠色低碳交通示範場域。

（1）以主、次要生活圈強化減少集中通往馬公市區之交通旅次需求，並引入低碳運具、ITS 智慧運輸科技，打造永續生活圈，落實永續交通策略。

（2）落實人本交通概念：在發展密集地區，如馬公市區，透過人行道系統建置、自行車道建合、及澎BIKE 設置，建構以人為尺度友善的交通環境，達成低碳生活島標。

5. 依循「低碳、永續」之發展願景建立永續觀光休憩模式

（1）遊憩承載量之推估與訂定

為確保澎湖觀光永續經營，需推估遊憩載量，推算過程應依交通運輸、生態影響、公共設施供給量、觀光遊憩設施供給量等進行整合分析，以提出遊憩承載量，指導未來觀光發展計畫之制定。

（2）低碳觀光模式建構

澎湖縣內陸上交通因公車系統班次少且不固定，旅客多依賴汽、機車往返各景點間，造成交通亂象及溫室氣體排放量之問題。爰此，應加強景點交通之大眾運輸服務可及性與便利性，達成「低碳觀光」之目標。

6. 拓展國際郵輪、遊艇度假旅遊市場，推廣國際觀光交流，提升國際能見度

加速澎湖郵輪掛靠港埠及旅客服務設施，目前馬公商港以發展「國際郵輪停靠港」為目標，惟馬公商港現況僅有一號碼頭可供 5 萬噸以下郵輪泊靠，且有泊位長度上之限制，無法滿足最新型郵輪之需求，且相關通關設施皆位於二號碼頭港埠大樓中，不便於旅客通關查驗作業。目前馬公港為國內商港，須經特許才能經營國際郵輪，未來配合金龍頭郵輪碼頭之新建，應朝向轉型為國際商港。



資料來源：澎湖縣國土計畫，民國109年。

圖 3-2-1　澎湖本島陸域三線發展構想示意圖

（二）與本計畫之相關性

依據澎湖縣國土計畫法，本計畫範圍位於「馬公新灣觀光經貿核心區」，應藉由該計畫對空間發展之策略重新整合馬公港周邊現有資源，配合觀光發展土地開發及經營模式，強化當地吸引力及新亮點。另本計畫屬城鄉發展地區第一類，係依都市計畫法及其都市計畫管制，惟辦理新訂或擴大都市計畫、都市計畫檢討變更時，應先辦理環境敏感地區查詢，應考量環境敏感地區土地使用管制原則，研擬檢討變更內容及配套措施。

二、國內商港未來發展及建設計畫（106-110 年）（交通部航港局，105 年）

（一）計畫內容

依據民國105年交通部核定「國內商港未來發展及建設計畫（106～110年）」，澎湖港為一港二碼頭區型態，於整體發展定位中屬於國內商港。為達成計畫賦予澎湖港作為「澎湖地區對外及各島間之主要港口」、「兩岸小三通港口」與「兼具觀光及親水性港口」之定位，而規劃馬公碼頭區作為兼具觀光及親水性之客運為主、貨運為輔。

（二）計畫發展目標

1. 滿足澎湖地區對外及離島間海上客運運輸需求

鼓勵航商船舶汰舊換新，縮短航行時間，藉良性競爭增加海上運輸吸引力。

2. 提供大型郵輪發展停靠所需之港埠設施

重新規劃合適操航水域空間，以提供郵輪操航與靠泊使用，並鼓勵民間投資經營郵輪旅運中心，以提升通關服務品質及客運服務效率。

3. 搭配民間投資，營造觀光港口景觀意象與改善環境

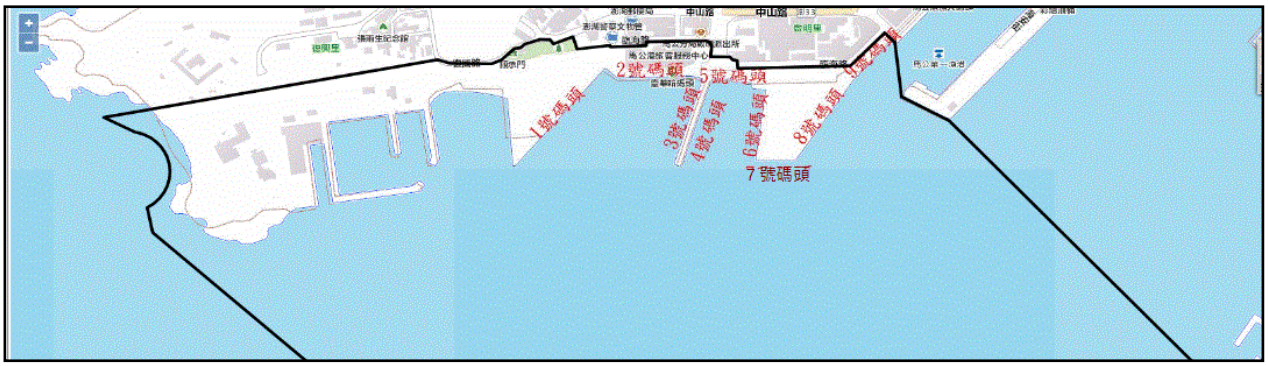
配合郵輪業者投資郵輪碼頭及周邊觀光據點之機會，檢討並調整港埠設施機能，考量整體規劃與區域串聯，以利結合觀光遊憩之客運業務發展。

4. 滿足澎湖地區及兩岸小三通海上貨物運輸需求

藉由郵輪客運衍生之貨運需求，帶動澎湖貨運量提升，並鼓勵航商投資相關設施或物流中心，並以金龍頭碼頭區為作為兩岸小三通主要港口。

（三）與本計畫之相關性

透過「國內商港未來發展及建設計畫（106-110年）」詳細檢討馬公商港#1至#9號碼頭之設施及完善規劃各碼頭之使用目的，並賦予#1碼頭作為郵輪彎靠之願景，使本計畫對於未來周邊土地規劃和方向更為明確，充分發揮金龍頭灣區最大使用效益。



資料來源：臺灣港務股份有限公司，民國110年。

三、國內商港整體規劃及發展計畫（111-115 年）（草案）（交通部航港局，民國 109 年）

（一）計畫內容

本計畫以「國內商港未來發展及建設計畫（106～110年）」為基礎，延續並重新賦予澎湖港未來發展及規劃方向為澎湖地區對外之主要港口、兩岸小三通港口、觀光遊憩港口、郵輪跳島示範港，除充分利用現有港埠設施資源外，更規劃相容性高的觀光遊憩加值服務區。

（二）發展策略

1. 配合中央政策及澎湖縣整體發展，吸引民間廠商投資開發、營造觀光港口景觀意象

藉由中央政策、澎湖縣整體發展計畫及港址所在環境特性，全力發展客運及觀光遊憩業務，提高政府投資強度，吸引廠商投資開發，促進港埠發展。並持續推動及鼓勵民間投資經營金龍頭、碼頭區增設無障礙上下岸設施及可供旅客遮陽擋風避雨之休憩廊道及賞景設施，提高旅客來港期間之旅遊體感品質，並吸引遊客於客運停航期間進港遊憩賞景，打造港埠觀光賞景。

2. 結合中央藍色公路政策改善澎湖港整體使用環境

透過藍色公路十年政策，建設郵輪碼頭、旅客服務中心及周邊設施，並強化港口候船、通關、上下岸及旅遊服務之體驗，更積極開闢航線，配合郵輪客運服務，以馬公碼頭區為核心建構澎湖郵輪、客運之藍色觀光公路系統及中心跳島 HUB。

3. 海上環島公路系統建置，分擔馬公碼頭區陸域交通負荷量

定位澎湖港後續作為郵輪跳島示範港，串聯臺灣本島及澎湖與各離島縣市，並以馬公碼頭區為核心，除完善郵輪及客運服務外，更可同時分擔馬公碼頭周邊交通負荷。

（三）與本計畫之相關性

延續前期商港計畫，本計畫（草案）更結合未來藍色公路十年計畫，特別針對郵輪及客輪建設系統之建置，並完善港邊交通及相關設施。該計畫可作為本計畫主要規劃依據之一，強調未來馬公商港除商業發展計畫外，亦可最為澎湖本島的雙轉運中心，帶動澎湖與其他離島的觀光動能。

四、前瞻基礎建設計畫（澎湖縣政府，民國 106 至 109 年）

（一）馬公第三漁港國際廣場新闢工程（民國 107 至 109 年）

1. 計畫內容

該計畫預期塑造馬公市海港城市風貌，藉由公有地「廣停用地及公園用地」（即國際廣場）及周邊環境進行整體規劃設計及改造，以創造觀光新亮點，建立澎湖新特色地標，形塑成具有海洋氛圍之觀光休憩活動之場域。透過植栽美化、空間形塑，串聯觀音亭、馬公港、亞果遊艇碼頭、馬公第二、三漁港及南海遊客中心等，期望強化澎湖縣的海洋環境特色，落實永續、低碳的地景環境，營造適於居民與遊客的多樣化公共生活場域。

2. 與本計畫之相關性

第三漁港之國際廣場目的為強化澎湖縣的海洋環境特色，未來本計畫周邊設施可與海洋意象結合，打造馬公商港獨具之海洋觀光港口意象。

（二）馬公城區（含觀音亭地區）馬公港水岸計畫（民國 106 至 107 年）

1. 計畫內容

以海洋為主要核心，發展永續、低碳、慢活、地域特色及環境體驗等，塑造澎湖特殊區域景觀。計畫發展願景為：雙環共生，發展與保育並重的內環發展核心。馬公舊城區一帶為內環的發展核心，連結馬公港水岸(第一、第二漁港)至觀音亭地區與鎖港港口，定位為生活、水岸休憩觀光及觀光之支持性服務設施之發展區。

2. 與本計畫之相關性

本計畫得藉由該計畫串聯金龍頭碼頭至觀音亭公園及第一、二及三漁港，打造馬公水岸遊憩觀光環境，推動觀光產業國際化，詳圖 3-2-1 所示。



資料來源：澎湖縣政府建設處，馬公城區(含觀音亭地區)馬公港水岸計畫(106～107年)。

圖 3-2-2　馬公碼頭區未來發展整體規劃示意圖

五、藍色公路十年綜合發展規劃（110-119 年）（草案）（交通部，109 年）

（一）計畫內容

1. 計畫範圍與內容

透過政府與民間共同合作，並就航運、港埠及船舶三項構面進行規劃，共同推動遊輪產業，促進離島觀光及交通，以減少陸上交通負荷及空氣污染，並同步提升港埠建設、船舶更新及觀光配套，帶動臺灣觀光再升級。

2. 發展定位與空間規劃構想

該計畫共提出四項策略，分別為「升級海運客運服務，強化觀光遊憩功能」、「國際多元行銷宣傳，開發跳島藍海市場」、「健全遊艇發展環境，港埠轉型招商引資」及「藍色公路貨運轉型」，以下將分別詳述策略內容。

（1）升級海運客運服務，強化觀光遊憩功能

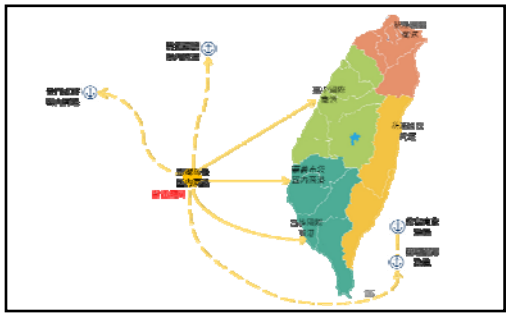
因應行政院核定「國家發展四年計畫（106-109年）」，積極推動離島建設及發展海洋經濟，並全面開展陸海空建設，海運部分擬定「整合航港、觀光資源推動客運海上藍色公路」及「以旅客導向優化港埠旅運設施與服務」，來強化離島觀光遊憩之功能。

（2）新興前瞻，發展新興休閒藍色公路

A.發展金門-澎湖航線，結合雙方擁有的特殊歷史文化，以陸客客源至金門旅遊之觀光能量為基礎，將金門旅客引導至澎湖觀光，開發金門-澎湖海運客運航線，促進離島與離島間之旅遊新模式。

B.澎湖南方四島航線：藉由行銷、推廣補助及乘載率提升獎勵金，並結合南方四島豐富之自然景觀與觀光資源，發展海陸遊程及新型態海洋觀光模式，創造具有潛力的新興旅遊市場。

C.臺中-澎湖藍色公路航線：透過增闢航線獎勵及乘載率獎勵金方式補助業者，並提供誘因鼓勵相關產業之業者投入，以完善海運交通運輸環境。



資料來源：「藍色公路現況及未來發展」報告，交通部航港局。

圖 3-2-3　澎湖港跳島郵輪航線示意圖

（二）與本計畫之相關性

金龍頭營區作為馬公港之咽喉，為馬公港及市區多元發展之重要腹地，藉由強化馬公港客運設施並串聯周邊主要景點，讓澎湖走向具海洋城市意象之特色觀光景點。除拓展並創造優質海運服務環境之外，更積極辦理金龍頭景觀規劃與建立硬體設施，以創造良好招商條件，吸引郵輪業者將資金投入與經營跳島郵輪航線，營造澎湖觀光新亮點。

六、大南方、大發展─南臺灣發展計畫（國家發展委員會，民國 108 年）

（一）計畫內容

「大南方、大發展」計畫主要針對南臺灣及離島之產業、農業、交通及觀光四大領域，以振興南臺灣就業及消費，吸引投資及青年回流，帶動中南部整體發展，並依據此計畫，推動離島廉價航空、海洋公路及郵輪旅遊發展。

1. 用交通連結世界

未來將規劃高鐵南延並以高雄為中心，塑造至屏東、臺南、雲嘉、離島及東亞、東南亞之交通路網，以交通連結世界，帶動人才和資金流動。未來更將與藍色公路十年政策共同發展大南方地區，並將交通串連至海洋公路，完善臺灣與周邊離島、國家之藍色運輸軸帶。

2. 用觀光創造繁榮

（1）旅遊度假服務提升至國際水準，吸引國內、國際觀光客：藉由建設「國際級景區」，並拓展周邊衛星景點，提升硬體建設及服務品質，鼓勵民間投資興建特色產業，促進地方觀光發展，並結合與規劃當地大型節慶及活動。

（2）透過降低旅宿業經營成本、國內旅遊交通費用，如發展國內團遊、高鐵及臺鐵離峰折扣、推動離島廉價航空等，提高居民至該縣市遊玩意願，並規劃海洋公路，發展郵輪旅遊，使旅客旅遊不僅侷限於陸地。

（二）與本計畫之相關性

南臺灣發展計畫期望能藉由提供優質觀光服務留住國人與旅客，並推廣國內交通、規劃海洋公路與郵輪發展，並可作為本計畫依循原則之一，藉由拓展計畫周邊特色景點，提升硬體建設及服務品質，帶動金龍頭灣區發展、促進地方產業發展，以讓澎湖走向國際觀光市場為目標。

第三節　人口與人文景觀

一、人口

（一）人口成長

澎湖縣自民國99年至108年之人口數由96,918人增加至105,207人，近10年增加人口數為8,289人；馬公市自民國99年至108年之人口數由57,061人增加至62,999人，近10年增加人口數為5,938人；馬公都市計畫自民國99年至108年之人口數由32,071人減少至31,452人，近10年減少人口數為619人，有關計畫區歷年人口成長情形，詳見表3-3-1所示。

表 3-3-1　澎湖縣、馬公市及馬公都市計畫主要計畫歷年人口數統計分析表

年度	澎湖縣		馬公市		馬公都市計畫	
	人口數（人）	成長率(%)	人口數（人）	成長率（%）	人口數（人）	成長率(%)
99年	96,918	0.74	57,061	1.11	32,071	-2.03
100年	97,157	0.25	57,468	0.71	30,462	0.01
101年	98,843	1.74	58,490	1.78	30,825	1.19
102年	100,400	1.58	59,502	1.73	31,231	1.32
103年	101,758	1.35%	60,335	1.40%	31,492	0.84
104年	102,304	0.54%	60,924	0.98%	31,559	0.21
105年	103,263	0.94%	61,740	1.34%	31,737	0.56
106年	104,073	0.78%	62,308	0.92%	31,717	-0.06
107年	104,440	0.35%	62,610	0.48%	31,575	-0.45
108年	105,207	0.73%	62,999	0.62%	31,452	-0.39

資料來源：1. 澎湖縣政府民政局、主計處；2. 本計畫整理。

（二）人口年齡組成

依據澎湖縣民政處人口統計資料，馬公都市計畫人口組成以25-29歲人口比例最高，為8.06%，其次為20-24歲、35-39歲等，比例分別為7.92%、7.89%等，以青壯年人口比例較高，詳如表3-3-2所示。

表 3-3-2　馬公都市計畫 108 年各年齡結構統計表

年齡別	人口數	比例（%）	年齡別	人口數	比例（%）
0~4歲	1,077	3.42	55~59歲	2,335	7.42
5~9歲	1,129	3.59	60~64歲	2,181	6.93
10~14歲	1,233	3.92	65~69歲	1,797	5.71
15~19歲	1,765	5.61	70~74歲	1,171	3.72
20~24歲	2,489	7.92	75~79歲	864	2.75
25~29歲	2,533	8.06	80~84歲	715	2.27
30~34歲	2,268	7.21	85~89歲	432	1.37
35~39歲	2,480	7.89	90~94歲	209	0.67
40~44歲	2,391	7.60	95~99歲	54	0.17
45~49歲	2,146	6.82	100歲以上	5	0.02
50~54歲	2,178	6.93	合計	31,452	100.00

資料來源：1. 澎湖縣政府民政局；2. 本計畫整理。

二、歷史人文紋理及景觀資源分析

變更範圍周邊地區之歷史人文紋理及景觀資源分述如下。

（一）眷村生活及聚落景觀資源



既有的眷村生活空間是變更範圍具特色的項目之一，留有商店、幼稚園、眷舍等空間故事供人玩味，另外，本區曾因藝工隊勞軍進駐一段時間，居民耳濡目染之下，使得金龍頭地區周邊為許多知名藝人的故鄉。此外眷村聚落構造之特色分析，篤行十村眷戶因接管日軍撤退後遺留之眷舍，故本區還保有許多日治時期房舍，有木造及磚造等構造形式；莒光新村之建築材料採當地特有材料玄武岩構成，各具特色。

（二）人文及文化資產景觀資源



澎湖早期於清光緒十二年即開始築城，至今保留了部分城牆，馬公市區的中央街為馬公市發展最早的街道，目前保存街屋立面及分布集中之古蹟如四眼井、施公祠、萬軍井等。變更範圍位於馬公市舊城區西側，擁有多處文化資產資源，馬公市區內即擁有11處古蹟及13處歷史建築，文化資源相當豐富，如媽宮古城、馬公金龜頭砲臺、觀音亭等多處及歷史建築，古城牆目前為澎湖防衛司令部圍牆使用。

（三）軍事設施景觀資源



在軍事設施景觀資源來說，以海軍海蛟大隊駐守區域為主，包含早期青年活動中心招待所及瞭望台空間，可結合南側港埠設施進行整體開發規劃，另有與日常生活場域相結合且閒置的軍事設施有2處防空洞、地下坑道出入口、毋忘在莒標語等空間資源，目前已非軍方權屬及管理。

（四）港埠設施景觀資源



澎湖地區擁有多處漁港碼頭及各類型船舶停泊區域，變更範圍之港埠區域轉型為遊憩港或其他相關設施，仍需投入相關之公共建設、景觀服務設施、景觀綠美化之規劃。目前已非軍方權屬及管理，已於104年11月、109年5月陸續撥用給交通部航港局。

第四節　土地使用現況與土地權屬概況

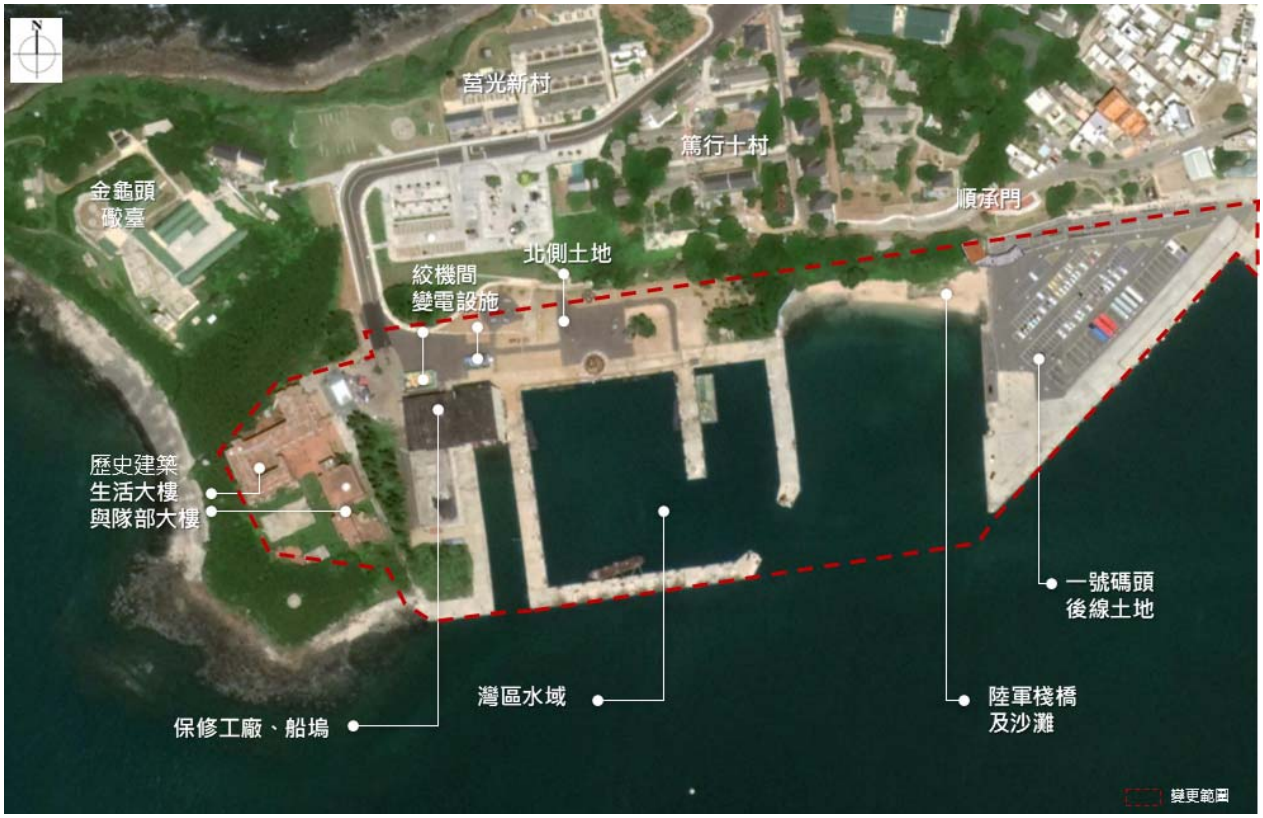
以下針對計畫範圍之土地使用現況以及土地權屬概況進行說明。

一、土地使用現況

計畫範圍港埠用地原為海蛟三中隊使用，目前內部仍保有隊部大樓、生活大樓、保修廠、船塢、高壓變電站、絞機間、岸電設施、岸水設施、哨亭等設施。民國107年海蛟三中隊已完成遷建，已於104年11月、109年5月陸續撥用給交通部航港局，現況地上物均閒置未使用，計畫範圍周邊有彈藥庫、金龜頭礮臺等。此外，隊部大樓及生活大樓（原金龍頭青年活動中心）已於109年2月11日依「歷史建築紀念建築登錄廢止審查及輔助辦法」第2條第1項第2、3款基準辦理登錄為紀念建築，修復及再利用計畫已於110年9月8日經澎湖縣政府核備通過，詳如圖3-4-1所示。

二、土地權屬概況

計畫範圍之港埠用地及道路用地為澎湖縣馬公市馬公段地號2512-2、2512-3、2512-13、2512-14、2512-16、2512-20、2524-3、2524-5、2524-6、2524-7、2524-8、2524-13、2665、2665-3、2667、2667-1、2667-5、2667-6、2667-7、2667-8、2667-9等土地及未登錄地，分別為澎湖縣政府、財政部國有財產署與交通部航港局管理之國有土地、澎湖縣政府管理之縣有土地及未登錄地，面積約為4.61公頃，詳如圖3-4-2所示。



資料來源：本計畫繪製。

圖 3-4-1　土地使用現況示意圖

表 3-4-1　土地權屬概況綜整表

	行政區	地段	地號	面積(公頃)	比例(%)	權屬	管理機關
1	馬公市	馬公段	2512-2、2512-3、2512-13、2512-14、2524-3、2524-5、2524-6、2524-7、2524-8、2665、2667、2667-1、2667-5、2667-6、2667-7、2667-8、2667-9等	4.03	87.42	中華民國	交通部航港局
2	馬公市	馬公段	2512-20、部分2665-3	0.34	7.37	中華民國	澎湖縣政府
3	馬公市	馬公段	2524-13	0.0003	0.00	中華民國	財政部國有財產署
4	馬公市	馬公段	2512-16	0.11	2.39	澎湖縣	澎湖縣政府
5	馬公市	馬公段	未登錄地	0.13	2.82		
總計				4.61	100.00		

製表時間：110年9月。



製表時間：110年9月。

圖 3-4-2　土地權屬概況示意圖

第五節　交通運輸現況

一、聯外交通

鄰近馬公商港周圍之道路包括：介壽路、民族路、中山路、中正路、民生路、重慶街、民權路與民福路，其中，中正路、中山路、民族路為港區主要之聯外道路，如圖3-5-1所示，各聯外道路起迄路線說明如下：



資料來源：本計畫繪製。

圖 3-5-1　馬公港區周邊道路系統示意圖

（一）中山路：本道路西起於順承門、東止於民福路/民權路/臨海路口，為東西向聯外道路之一，道路長度僅約 470 公尺，為馬公港銜接民族路之主要道路。

（二）中正路：中正路位於馬公商港前，隸屬縣道 203，直行銜接同屬縣道 203 之民生路，往東經民權路/光復路口銜接中華路（縣道 203）及新生路（縣道 205）。

（三）民族路：本道路為馬公市主要南北向道路之一，南起於臨海路口，道路北端呈東西走向，止於文光路，其間與民生路相交，透過民生路東行銜接中華路（縣道 203）或新生路（縣道 205）後，可接縣道 204 通往馬公航空站、及龍門漁港等地區。

針對馬公港區周邊主要道路進行平日交通量調查，調查結果如表3-5-1所示。由表可知在車輛種類方面，於調查時段中馬公市區以機車及小客車為主，僅民族路、中山路及介壽路出現大客車行經。在交通量方面，馬公商港區周邊道路以民族路、中山路及民福路之交通量較高，分別介於246~255PCU、240~327PCU及204~237PCU之間；民生路、中正路及介壽路之交通流量則分別介於134~189PCU及117~174PCU之間；而民權路之交通流量為39~96PCU之間。

在道路服務水準方面，七條道路皆為雙向兩車道。中山路向東路段屬B級服務水準；其餘道路均屬A級服務水準，目前無嚴重交通壅塞問題出現。

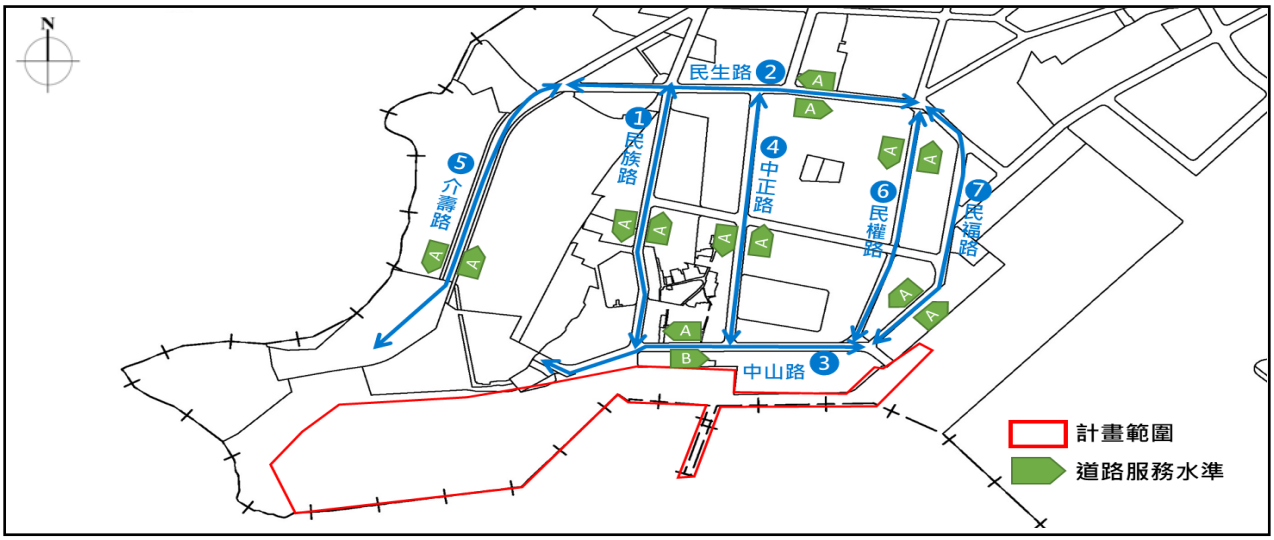


圖 3-5-2　測量路段位置示意圖

表 3-5-1　現況各路段交通量及服務水準評估表

編號	道路名稱	方向	道路容量	車種（輛）			交通量	V/C	服務水準
				機車（0.5pcu）	小客車（1pcu）	大客車（2pcu）			
1	民族路（民生路~中山路）	往南	800	246	132	0	255	0.32	A
		往北	800	192	126	12	246	0.31	A
2	民生路（中正路~民權路）	往西	800	164	107	0	189	0.24	A
		往東	800	136	66	0	134	0.17	A
3	中山路（民族路~民權路）	往西	800	180	150	0	240	0.30	A
		往東	800	210	138	42	327	0.41	B
4	中正路（惠民路~中山路）	往南	800	126	54	0	117	0.15	A
		往北	800	132	108	0	174	0.22	A
5	介壽路（民生路～中山路）	往南	800	108	66	24	168	0.21	A
		往北	800	90	96	18	177	0.22	A
6	民權路（民生路~中山路）	往南	800	78	0	0	39	0.05	A
		往北	800	96	48	0	96	0.12	A
7	民福路（中山路~民生路）	往南	800	234	120	0	237	0.30	A
		往北	800	192	108	0	204	0.26	A

資料來源：1. 調查時間109年9月25日，昏峰時段17:00~19:00；2. 2011年臺灣公路容量手冊。

二、停車空間供給分析

本計畫針對馬公商港周邊之停車格供給進行調查及分析，並以一號碼頭為中心，向外以500公尺為半徑劃設調查範圍，詳細調查範圍及停車場分布如圖3-5-3所示。

計畫範圍內共有兩處停車空間，分別位於1號碼頭及7號碼頭，其中1號碼頭後續將部分規劃為旅客中心，並假設未來停車格數為目前停車格數之一半，故將提供60位小客車及24位遊覽車；此外，馬公商港周邊停車場及馬公市路段之停車格共提供計321位停車格數，詳如表3-5-2所示。

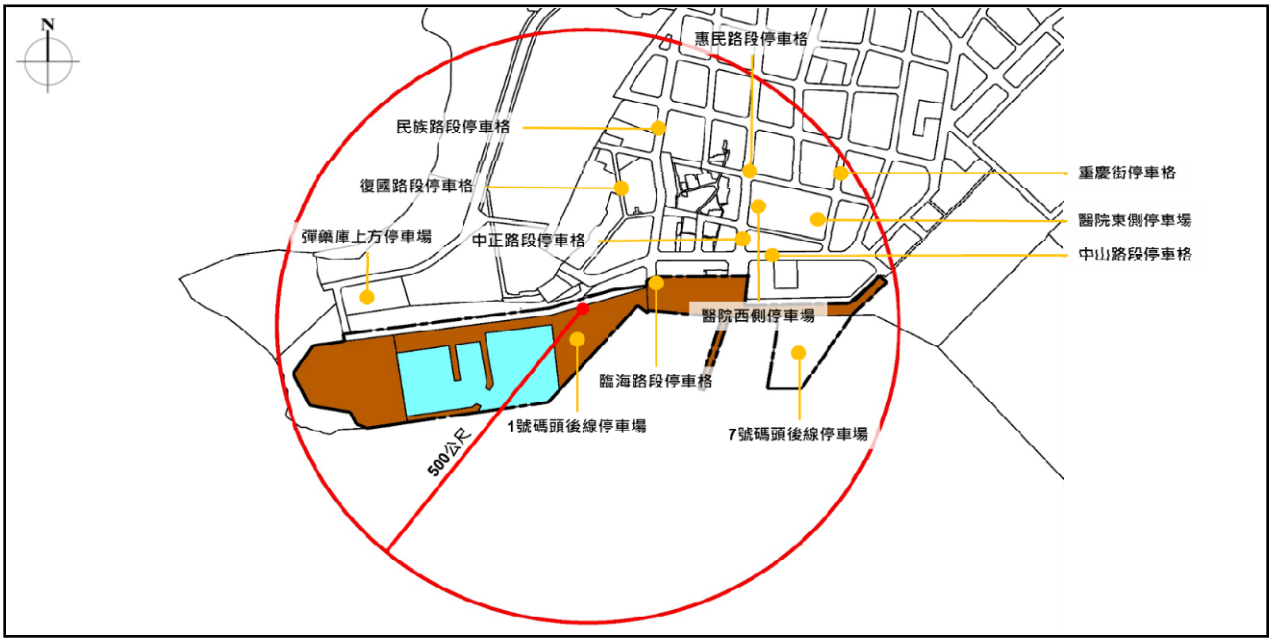


圖 3-5-3　馬公商港區周邊停車調查範圍

表 3-5-2　馬公港周邊 500 公尺範圍停車供給統計表

區位	道路名稱	有格位停車數	無格位停車數	小計
馬公商港周邊	臨海路	0	84	84
	中正路	11	1	12
	中山路	0	43	43
	重慶街	15	0	15
	惠民路	0	4	4
	民族路	0	45	45
	仁愛路	0	11	11
	彈藥庫上方停車場	52	0	52
	澎湖醫院東側汽車停車場	30	0	30
	澎湖醫院西側汽車停車場	25	0	25
	小計	133	188	321
馬公商港內部	馬公1號碼頭後線停車場	60位小客車、24位遊覽車	0	84
	馬公7號碼頭後線停車場	50	0	50
	小計	134	0	134
合計		247	188	435

三、大眾運輸系統

（一）公車系統

澎湖本島的公車系統共計15條營運路線，可分成4個系統：203線系統包含外垵線、通梁線及沙港線；澎南系統包含風櫃線、烏崁線及山水線；湖西系統包含龍門及尖山迴旋線、青螺、北寮、太武等路線；除上述3系統外，尚有光華、國軍醫院、0路東、0路西等路線。前3個系統大都以馬公市為中心，向外放射，將各個村落與作為全澎湖就學、工作、洽商、購物、娛樂等旅次吸引中心的馬公市中心區串連一起，亦為變更範圍主要的公車運輸系統。

（二）空運系統－馬公航空站

澎湖地區有馬公、七美與望安等三個航空站，其中馬公航空站為澎湖縣對外空中交通的主要據點，變更範圍以縣道205銜接縣道202及縣道204可達馬公航空站。馬公航空站於民國66年8月開航，馬公機場民航站區擴建工程於91年9月27日完工啟用，提昇了澎湖居民對外空中運輸之品質，目前航線有馬公-台北、台中、嘉義、台南、高雄、七美、七美-高雄、望安-高雄等八線。

（三）海運系統－馬公商港

澎湖地區除了倚賴航空對外聯繫，馬公商港亦是澎湖群島對外海上交通運輸首要門戶，變更範圍可以縣道205可抵達馬公商港。根據「國內商港整體規劃及發展計畫（111-115年）（草案）」，後續配合中央政策、藍色公路十年計畫、澎湖縣整體發展及馬公港獨特地理位置，將馬公商港定位為對外及各島間之主要港口、兩岸小三通港口以及郵輪跳島示範港與觀光遊憩港口，並利用港埠周遭之地理環境與景點特色，全力發展客運及觀光遊憩活動。

海上交通航線可分為對外與離島間二部份。對外航線又分客貨二部份，其中貨運部份馬公、鎖港、龍門、望安、七美與台灣本島間均有貨輪行駛；客運部份以鄰近變更範圍的馬公商港為主要據點，有台華輪、滿天星1號、滿天星2號、今一之星、凱旋3號、百麗輪、太吉之星、光正6 號、南海之星、南海之星2號、藍鵲輪及雲豹輪等航線。

澎湖境內交通航運系統主要分為南海系統與非南海系統，共計有8條營運中主要航線，與本計畫相關的航運系統為南海系統，目前至二、三級島嶼船班主要有四條線，分別為自馬公港第三漁港前往桶盤、虎井、望安－七美及望安－將軍澳嶼等，平時每日均有交通船。

第四章　整體規劃構想

依據「金龍頭灣區開發可行性研究」，金龍頭灣區轉型後之規劃構想說明如下。

第一節　發展願景定位

一、願景定位：打造金龍頭海陸雙轉運中心

因應馬公都市及未來港區旅運發展，未來金龍頭發展願景定位將以打造海陸轉運複合機能為目標，打造金龍頭成為「海陸雙轉運中心」。除水陸轉運功能外，更整合馬公市區多元面向發展，其中，港區與都市商業、現地港運商務、市區商業、歷史文化以及海岸觀光資源的緊密結合是為本計畫推行之重要基礎，從而建構本區核心發展願景與定位。而金龍頭擁有絕佳地理位置與海岸環境優勢，本計畫將整合周邊港市資源，以打造金龍頭灣區為國際級海陸轉運及觀光水岸為願景，規劃擬定最適宜之整體開發方案。詳如圖4-1-1說明：



資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

圖 4-1-1　金龍頭整體發展願景定位圖

為達到「獨特創新的海島港口遊憩體驗」的核心價值，完善的交通轉運機制規劃勢在必行，金龍頭灣區未來將致力成為濱海觀光亮點，未來將強化1號碼頭延建及後線土地轉運機能，同時建構澎湖水上公路系統，分散陸域交通負荷，詳以下說明：

1. 建構水運轉運站

可規劃現有小型船渠做為郵輪接駁船、離島交通船轉乘基地、水上巴士轉運西嶼等或觀光娛樂船使用，大郵輪可於錨區下錨，再轉乘郵輪附屬接駁艇上岸，引導人流進入金龍頭灣區，並分攤 1 號碼頭後線交通負荷，詳圖 4-2-2 所示。

2. 建構陸運轉運站

1 號碼頭後線則作為陸域轉運站，打造轉運服務中心，提供轉運民眾旅遊服務，其周邊外部空間則提供遊覽車、市區公車、公共停車場停車等陸域接駁、與水運轉運形成互補，詳圖 4-2-2 所示。



資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究

圖 4-1-2　金龍頭灣區海陸轉運規劃圖

二、行動架構：以海陸運雙系統發展六大開發主題

延續整體發展願景定位「海陸雙轉運中心」，金龍頭灣區未來將致力成為濱海觀光亮點，並以「創造獨特創新的海島港口遊憩體驗」為核心價值，本計畫建議金龍頭灣區應朝向提升港運服務、水岸觀光之軟硬體建設品質，創造永續環境經營能量為前提，營塑馬公市區臨海新空間魅力，建構金龍頭成為兼顧國際海陸運輸、水岸觀光及文化內涵發展的特色區域。

本案將以「海運」、「陸運」為兩大空間機能作為起點，進一步針對全區空間研擬區域六大開發主題，並且制定有助於提升未來空間品質之規劃原則，逐步落實各區空間機能定位與具體實施方案，詳如圖4-1-2發展架構圖所示。



資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

圖 4-1-3　金龍頭灣區發展行動架構圖

第二節　開發主題與規劃原則

金龍頭灣區周邊資源豐富，未來開發具備多面向發展之潛力，為能有效聚焦規劃主題，使其未來開發方向明確化，故藉由以下開發主題定位，強化金龍頭灣區未來屬性特色，同時訂立開發規劃原則，使開發主題與空間規劃更能相得益彰。

一、六大開發主題：水運轉運、陸運轉運、旅客服務、濱海觀光、港濱商業、水岸景觀

本計畫以水運轉運、陸運轉運、旅客服務、濱海觀光、港濱商業、水岸景觀等六大面向建構金龍頭灣區未來主題發展，透過馬公自身文化背景與環境特色，區別金龍頭與國內其他港口更加獨樹一幟的開發產品地位，是為唯一可整合多元風貌的海陸運觀光商港。



資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

圖 4-2-1　金龍頭開發主題定位圖

（一）水運轉運：打造水運轉運核心

金龍頭作為馬公市區第一大商港，水運機能為港區首要任務。目前馬公港區除一號至九號碼頭，亦包含第一至第三漁港，其中如亞果遊艇碼頭、菊島之星、南海遊客中心以及Pier3三號港購物中心，皆為本港運廊帶重要資源，未來結合金龍頭灣區水域與一號碼頭開發，將更能提升水運轉運核心之能量。



資料來源：https://bronze50.com/

（二）陸運轉運：串接市區陸運接駁

未來水運機能全面啟動後，港區旅客動線與馬公市區之陸運串接亦為發展重點，金龍頭灣區應建置一整合性服務的陸運轉運中心，整合公車、接駁車、計程車、小客車停車等多樣機能，以利後續灣區周邊觀光遊憩並與市區交通無縫接軌。



資料來源：https://news.wttw.com/

（三）旅客服務：提供優質轉運配套

未來金龍頭灣區水域作為大型商務及觀光旅運動線集中點，應提供旅客完善的旅遊服務機能，如旅客服務中心、臨時停等休憩咖啡廳、港濱大型會議空間...等，建構金龍頭灣區各項機能自給自足，以提升整體便利性。



資料來源：https://aniseblog.tw/203284

（四）濱海觀光：帶動濱海觀光活動

馬公臨海街區以水岸景觀為重要資源，本計畫整合海濱廊帶各項觀光資源，包含觀音亭海濱遊憩區、金龜頭砲台、金龍頭灣區內沙灘等，未來更可利用區內沙灘，串聯建構海濱遊憩廊帶，強化提升本案計畫區之海線景觀，塑造整體親水美質景觀觀光環境。



資料來源：https://implan.com/

（五）港濱商業：豐富附屬商業設施

目前馬公市區觀光人潮多集中中正路商圈及馬公旅運大樓至中正路商圈段，而金龍頭灣區以旅運為發展核心，勢必引入更多人流，觀光設施配套將更能提升整體灣區發展。未來應加強引入各類連鎖產業進駐，豐富灣區內商業業態，期望未來可以將金龍頭灣區國際旅運人流帶進市區深度體驗在地文化及商圈消費。



資料來源：https://implan.com/

（六）水岸景觀：提升港濱景觀風貌

本案核心旨於打造金龍頭灣區成為海陸運兼備商港，故除了交通設施，灣區內更需要其他相關附屬配套設施，如商業、觀光遊憩等，為提升灣區整體視覺景觀、國際商港形象自明性建立，應強化區內景觀設施建立，如植栽營造、休憩區等。



資料來源：https://w-architecture.com/

二、開發規劃原則

馬公市區三面環海，水岸自然環境與戰地文化資源多元，隨著近年馬公市觀光蓬勃發展，市港觀光整合已然勢在必行，如何在現有資源保存活化、城市競爭力提升、商港形象優化以及水岸環境永續發展之間取得平衡，則須全盤且具系統之規劃。本計畫以在地歷史、商業、地形資源為本，整合各空間資源之特色，作為本案整體規劃原則訂立的基準，以期充分發揮既有環境之優勢，擴大本區水岸商港與觀光機能永續並存。各原則包含：活化歷史記憶場所、打造連續性水岸、縫合港市紋理、打造水岸地標、營塑多元化活動等，相關說明如下：

（一）建構人本交通 Humanity-Oriented Transportation

透過金龍頭港區整體規劃，未來將注入嶄新旅運與觀光能量，其與周邊各重要景點(如篤行十村、觀音亭親水遊憩區、遊艇碼頭、菊島之星等)及馬公市區之串聯，為加值金龍頭港區整體發展效益一大重點。透過人本交通理念，於實質規劃中串聯海陸空間，藉以凸顯在地環境特色，展現地區生活圈精神與價值，並使區域內的家庭或個人獲得交通需求上的品質與安全需求，詳如圖4-2-2所示。



資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

圖 4-2-2　金龍頭整體規劃原則空間示意圖-建構人本交通

（二）活化歷史記憶場所 History Renaissance

以保留歷史建築，活化建築量體，並注入新活動型態，對土地有感情寄託並轉換，是反映當地文化，能讓旅客有不同的體驗。全面深入調查、掌握區內外歷史文化資源之特色，並妥善針對歷史建築進行空間修復與機能活化，透過與周邊水岸空間營造整合，甚至連結市區文化記憶場所，如天后宮，使金龍頭灣區觀光風貌更具文化底蘊。



資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

圖 4-2-3　金龍頭整體規劃原則空間示意圖-活化歷史記憶場所

（三）打造連續性水岸 Continuous Waterfront

連續性的豐富水岸，創造多元且豐富型態之水岸空間，完備之水岸空間由活化舊港口、提供水岸多元型態，使遊客享受延綿之水岸步道，欣賞港區及城市間之美，並提升娛樂水岸休憩場域。金龍頭灣區水岸包含戰地歷史建築、港口、沙灘等元素多元，透過連續性水岸動線串聯，使水岸空間更加富含魅力。



資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

圖 4-2-4　金龍頭整體規劃原則空間示意圖-打造連續性水岸

（四）縫合港市紋理 Connect Harbor & City

港口與城市的縫合，為港灣城市發展之重要元素，透過港市動線整合(如藍綠廊道延續、自行車道、大眾運輸動線串聯、城市與水岸之行人徒步專用道等)，或於港區與城市介面，以可利用之廣場、開放空間作為緩衝區，以達到整體空間舒適度。



資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

圖 4-2-5　金龍頭整體規劃原則空間示意圖-縫合港市紋理

（五）打造水岸地標 Create Landmark

城市空間中獨特的地標建築或景點總是能夠吸引遊客目光，金龍頭灣區擁有獨特戰地歷史建築，如能透過充實軟硬體條件達到活化之目標，將能再塑獨具地域特色之灣區地標，將人聚集並活絡水岸空間。



資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

圖 4-2-6　金龍頭整體規劃原則空間示意圖-縫合港市紋理

（六）營塑多元化活動 Diverse Activities

將水岸空間增加活動豐富性，以點狀空間注入活動能量，創造活潑的動態水岸軸帶。透過豐富水岸多元化活動，如遊艇活動、戶外市集、水上接駁、水岸綠廊、歷史建築戶外文化展演活動、商業設施活動及開放休憩空間等，皆可帶動整體多元化活動之發展，並且創造更多城市與港口的連結。



資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

圖 4-2-7　金龍頭整體規劃原則空間示意圖-營塑多元化活動

第三節　空間規劃與量體規劃

本案計畫範圍內地形型態多樣，更擁有豐富的歷史文化資產，透過各區更加妥善的空間規劃，賦予適當的港區新機能定位，並整合新舊建物量體設計，提供金龍頭港區嶄新風貌。

一、空間規劃：六大開發主題配合機能分區各司其職，強化港區轉運機能

金龍頭港區空間規劃依其既有現況建物與環境，結合未來發展需求，共分觀光發展區及客運服務區兩大區塊，其中本章節將針對六大開發主題進行明確的空間機能規劃配置，主要分為觀光發展區(預計招商範圍)及客運服務區。觀光發展區包含歷史建築活化區、船運遊客服務區、灣區水域設施區、北側商店漫步區、沙灘海水浴場區等；客運服務區則為一號碼頭服務區。透過前述六大開發主題建構各分區空間機能屬性定位，確立各區設施未來服務性質、提供產品發展以及可創造的具體空間效益，其全區分布與配置如圖4-3-1所示。



資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

圖 4-3-1　全區空間規劃配置圖

二、空間規劃

本章節針對前述六大開發主題規劃分區說明其空間規劃、新舊建物機能規劃、未來期望之空間氛圍以及預計提供使用者之服務詳細說明：

（一）歷史建築活化區：歷史建築室內外利用，可作為水運轉運配套服務設施

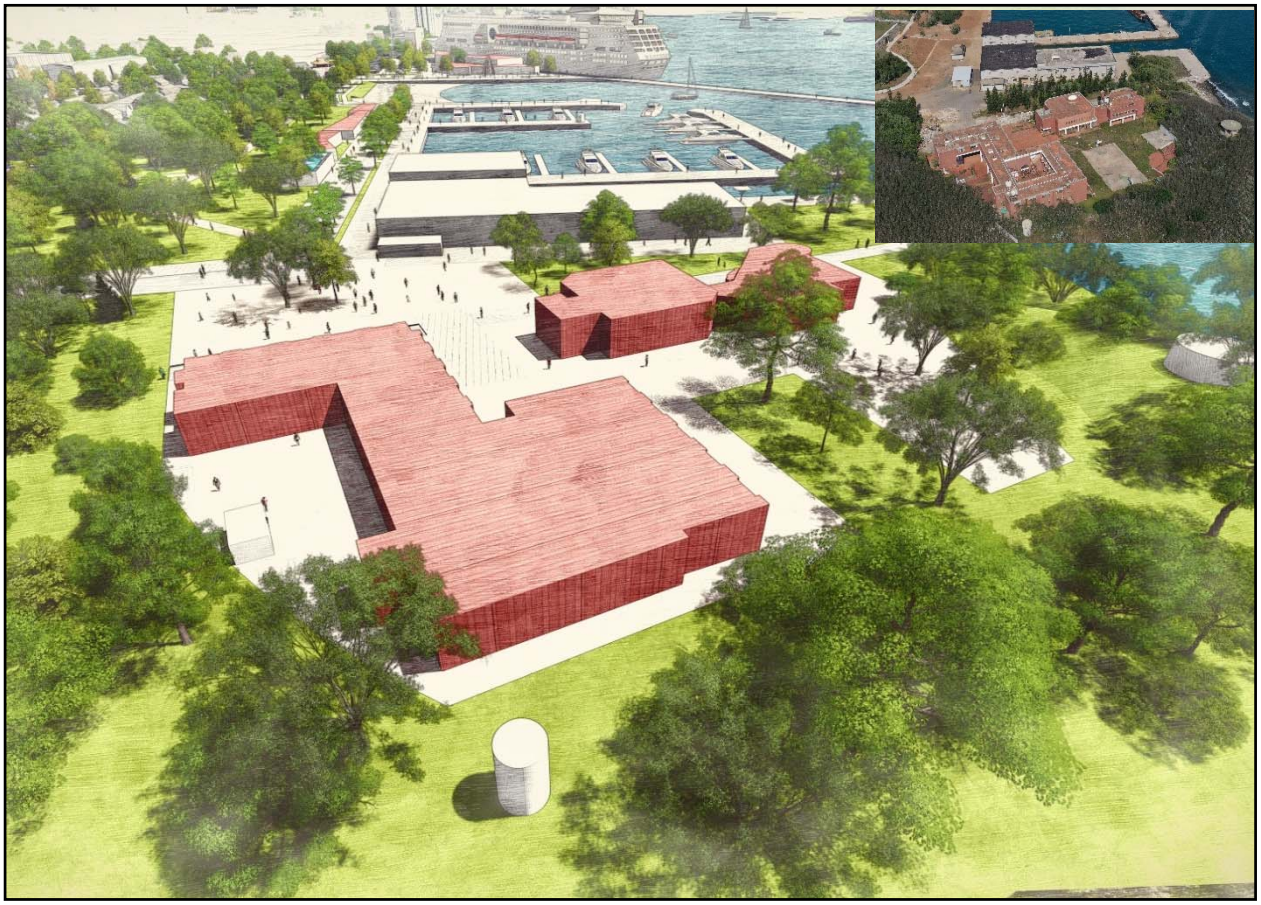
以生活大樓與隊部大樓為活化重點，本區為重要歷史建物集中區，亦為過去軍事要塞，未來透過空間營造手法，可結合歷史建物活化策略創造新時代創意空間體驗。

1. 生活大樓與隊部大樓

有別於周邊多為歷史文化導覽活動，將隊部大樓改造為青創藝文空間，利用歷史建物改建提供在地年輕人藝術創作空間，區內設置職人手作空間與書店，遊客亦可在這裡體驗手作及閱讀書籍。另外生活大樓則可重新規劃為大型會議空間、餐飲服務空間。

2. 戶外休憩廣場

利用生活大樓與隊部大樓戶外空間，營造景觀休憩廣場，提供民眾戶外停等、休憩空間以外，亦強化空間自明性，創造進入建物前的期待感。



資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

圖 4-3-2　歷史建築活化區未來規劃鳥瞰圖

（二）船運遊客服務區：船塢具特殊性，整修作為旅客服務中心、餐飲或展覽空間

船塢及保修工廠位於水岸，結合曳船道形成港區最具船事特色的建築，藉由其地理位置特性，未來主要提供水運轉運機能，更利用建築特色結合藝術展演創造觀光話題性。

1. 保修工廠

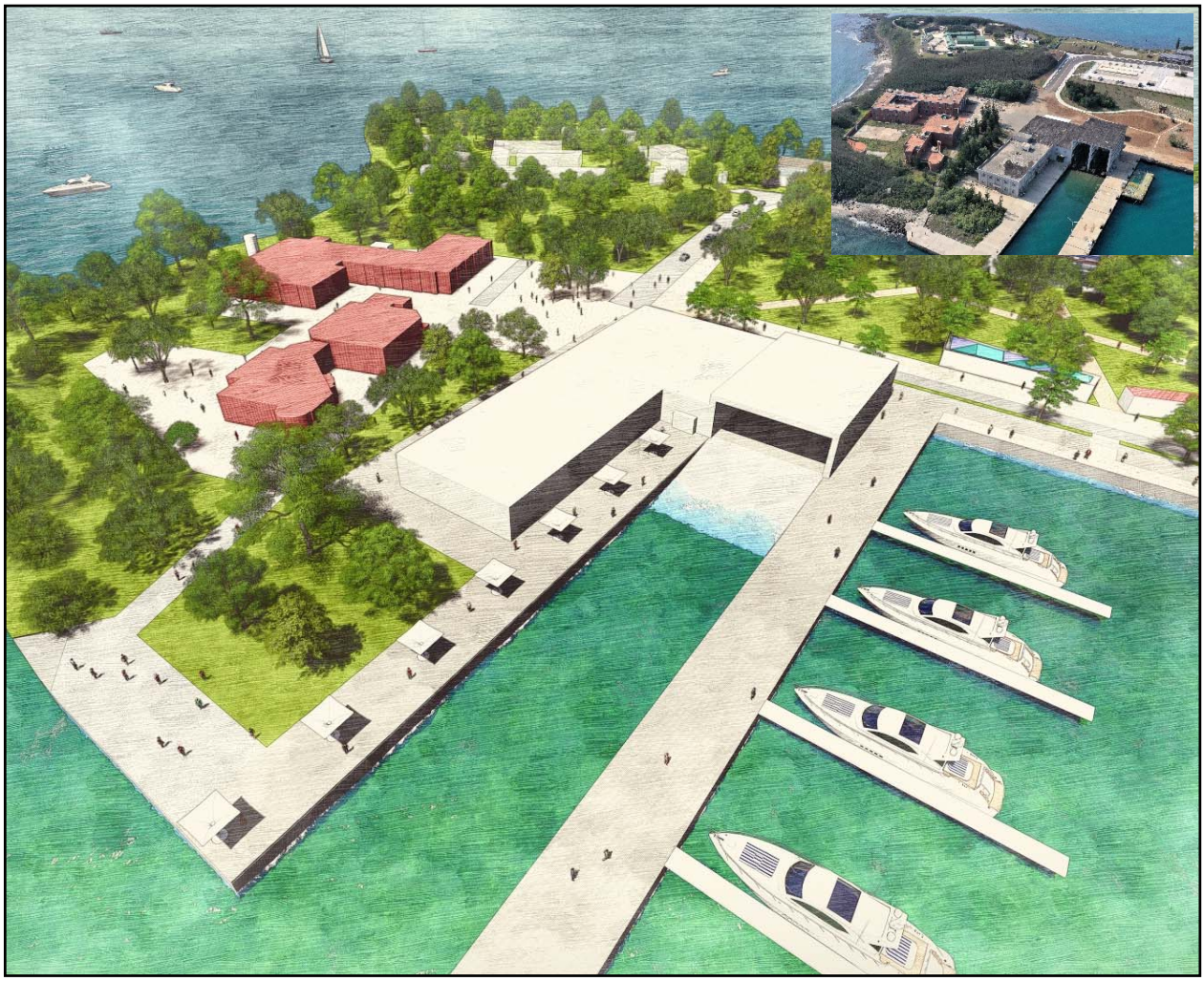
保修工廠建物量體大，可保留後改建為旅客服務中心，提供搭船旅客等待休憩空間、旅遊資訊服務站、簡易餐飲服務空間及水運轉運站之接駁服務。

2. 船塢

船塢建築空間具特色，未來可整建為藝術展覽館，定期提供藝術家進駐並可設置藝術品於港區周邊，另配合主題餐飲及咖啡廳提供水岸休憩空間

3. 曳船道

保留獨特曳船道設施，結合船塢特殊空間創造船隻維修環境教育體驗，並於戶空間設置公共藝術，延伸船塢室內藝術展演空間。



資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

圖 4-3-3　船運遊客服務區未來規劃鳥瞰圖

（三）灣區水域設施區：可作為接駁小艇、娛樂船或離島交通船停靠

灣區本身即擁有良好的碼頭設施條件，未來可透過港區相關設施加強，如碼頭鋪面改善、港區照明、交通船上下岸安全設施導入、繫纜樁安全設施等，提升港區基礎配套設施品質，帶給旅客、遊客更加完善的交通旅遊體驗。

1. 停靠大型郵輪接駁船、離島交通船

可供大型郵輪接駁（5.1 萬噸以上）及離島交通船(桶盤、虎井、望安、七美、南方四島、花嶼、將軍)轉運，及水上巴士轉運西嶼等使用。

2. 娛樂船

除交通船以外，澎湖以海鮮捕釣著名，因此發展出許多海上船釣體驗活動，本區亦可提供娛樂船（小艇包船、日間船釣、夜釣小管、海洋牧場平台船、海上花火觀賞船）使用，不限郵輪旅客使用。



資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

圖 4-3-4　灣區水域設施區未來規劃鳥瞰圖

（四）北側商店漫步區：以商店街串聯周邊步道，引導人流進入基地西側

觀光局109年9至11月首次於金龍頭灣區舉辦澎湖國際海灣燈光節時，以全區規劃為徒步區之方式提供遊客放心安全之徒步環境，本計畫援引此概念，規劃北側平坦地形作為面海商店街，銜接情人道及上方介壽路停車場，臨海側則有設有濱海散步道、自行車道及遊園車車道，提供東西向動線串接。

1. 商店街

可連結情人道及沿街步道，並將人流由東側旅運中心引導至基地西側的特色空間，商店街內可販售地方特色產品、小吃或文創商品等。

2. 遊園車接駁

商店街前可設置遊園車，服務短時間旅客，並可將郵輪旅客由 1 號碼頭後線土地引導至基地，另於夜間可供商店街運補，緊急時做為消防救難通道。

3. 自行車道與濱海步道

建議與林務公園管理所配合，拆除情人道圍牆，並於商店街前設置自行車道及濱海步道，增加水岸連結性



資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

圖 4-3-5　北側商店漫步區未來規劃鳥瞰圖

（五）沙灘海水浴場區

港區與一號碼頭之間沙灘現況良好，未來透過沙灘補沙工程，擴大沙灘活動空間，並且保留既有陸軍棧橋，作為沙灘與一號碼頭銜接之動線。

1. 陸軍棧橋

既有陸軍棧橋自日據時期保留至今，可予以保留並局部修復，作為與一號碼頭之動線串聯，增添地方歷史風情，並在其周邊設置解說導覽牌誌，使民眾經過時可一睹棧橋風貌，更可作為微型環境歷史教育場域。

2. 沙灘

未來透過空間營造手法，除沙灘補沙以外，可於周邊商店街販賣沙灘遊憩有關商品，如游泳圈、泳衣、陽傘等，使沙灘活動更加多元有趣。



資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

圖 4-3-6　沙灘海水浴場區未來規劃鳥瞰圖

（六）一號碼頭服務區(非預計招商範圍)：打造大型觀光郵輪旅運中心據點

一號碼頭現況為停車場，未來配合碼頭延建可停靠大型觀光郵輪，提供更多經由藍色公路之遊客量，並於一號碼頭建設旅運服務中心，本區土地使用將創造更大效益。

1.郵輪旅運中心

1 號碼頭可由 5.1 萬郵輪提升至 7.5 萬噸郵輪直靠，水深由 7M 增加至 9M，長度由 190M 增加至 320M，其後線土地將興建郵輪旅運中心，根據「澎湖國內商港整體規劃及發展計畫（111-115 年）（草案）」初步規劃郵輪旅運中心及服務區面積約 667 M^2，周邊設施包含停車場、道路、撲面及景觀等附屬設施。

2. 戶外景觀空間與遊客下客區

旅客中心外部空間透過整體空間規劃，提供郵輪舒適上下船動線與檢票口，並且提供戶外景觀空間，營造高品質海濱開放空間廊帶。

3. 停車場

後線土地提供大小客車停車場，並且提供遊園車轉運停靠。



資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

圖 4-3-7　一號碼頭服務區未來規劃鳥瞰圖

三、全區量體規劃

灣區內主要量體包含既有隊部大樓改造為青創藝文空間、原生活大樓改造為會議廳及咖啡廳、原船塢改造為藝術展覽咖啡廳，以及商店街、旅運大樓，其區內建物量體分布如圖4-3-8所示。

表 4-3-1　建物量體規劃表

	建物(樓層數)	樓層數	建蔽面積 (m2)	總樓地板面積 (m2)
1	青創藝文空間(隊部大樓)	3F	1,330.48	3,428.4
2	會議廳咖啡廳(原生活大樓)	2F	745.6	1,297.35
3	藝術展覽咖啡廳(保修工廠及船塢)	2F	2,322.55	3,169
4	商店街	1F	970	970
5	旅運大樓	--	667	667

資料來源：1.金龍頭灣區開發可行性研究。
2.澎湖國內商港整體規劃及發展計畫（111-115年）（草案）。



資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

圖 4-3-8　灣區量體分布圖

第四節　交通影響分析

為建構計畫區內交通安全性與舒適性，本計畫以人車分流為規劃原則，分為人行動線及自行車動線、車行動線等兩種類型。此外，為避免郵輪泊靠後，短時間內產生之車潮影響市區交通系統，將分析未來郵輪碼頭開發完成後衍生之交通量與衝擊評估，茲說明如後。

一、交通影響分析

為探討未來金龍頭郵輪碼頭落成後對周邊交通可能產生之影響，考量藍色公路十年發展計畫效應及郵輪市場情境，以澎湖縣政府108年「金龍頭國際郵輪碼頭投資興建對澎湖整體影響評估與發展策略及規劃執行計畫案」為推估架構，對於未來短中長期可能產生之旅次，並藉由運具分配率、乘載率推估衍生之車旅次量，進而分析對周邊道路服務水準之影響，以利計畫區整體交通動線規劃。

（一）衍生人旅次推估

1.國內航線客運量預測

依據「澎湖國內商港整體規劃及發展計畫（111-115 年）（草案）」預估，澎湖港國內航線客運運量未來於民國 110 年、115 年、120 年將達為 65.9 萬人、71.7 萬人及 75.2 萬人，其中，布袋－馬公航線客運量占臺澎航線 8 成以上，未來國內客輪航線預期仍以該航線為主，詳如表 4-4-1 所示。

表 4-4-1　澎湖港國內航線客輪運量預測

國內航線別	民國110年（短期）	民國115年（中期）	民國120年（長期）
馬公－高雄	67,912	73,876	77,489
馬公－布袋	573,185	624,002	654,932
澎湖馬公－其他	18,245	19,369	19,899
合計	659,342	717,247	752,319

資料來源：澎湖國內商港整體規劃及發展計畫（111-115年）（草案）。

2. 郵輪航線客運量預測

目前馬公港 1 號碼頭可提供 5 萬噸級郵輪彎靠，未來將透過延建及浚深 1 號碼頭發展跳島郵輪中心（離島示範港），目標以引進 7.5 萬噸級以上郵輪彎靠為主。本計畫參考「藍色公路十年綜合發展規劃(草案)」及「國內商港整體規劃及發展計畫(111-115 年)(草案)」，觀察客運量成長趨勢可知，近年國內赴澎湖旅遊風氣盛行，國內客運量呈現上升趨勢，但國際航線受兩岸政治關係、新冠肺炎疫情及郵輪航班等因素影響，整體客運量之成長動能較為趨緩，僅呈現小幅成長趨勢，預測於民國 110 年、115 年及 120 年將分別帶來 7,800、22,500 及 33,800 位旅客，其旅客量預測詳表 4-4-2 所示。

表 4-4-2　澎湖港郵輪航線旅客量預測

旅客量	民國110年（短期）	民國115年（中期）	民國120年（長期）
國際航線 （郵輪及藍色公路）	7,800	22,500	33,800

資料來源：1. 澎湖國內商港整體規劃及發展計畫（111-115年）（草案）；2. 藍色公路十年綜合發展規劃（110-119年）（草案）。

3. 金龍頭灣區開發

配合金龍頭海陸雙轉運中心之規劃，未來歷史建築修復再利用為青創藝文空間、商場、會議廳、咖啡廳以及商店街規劃，其來訪旅次及員工數量之評估，係參考 107 年「義大亞洲廣場商業大樓新建工程環境影響差異分析報告（定稿本）」，例假日全日進入旅次產生率 26.42 人/100m²、離開旅次產生率 26.24 人/100m²。本計畫歷史建物及商店街之樓地板面積為 8,864.75 平方公尺，未來開發後例假日尖峰小時衍生 485 人旅次，詳表 4-4-3 所示。

表 4-4-3　商場衍生旅次人次估算表

項目		例假日全日人次/每百坪樓地板面積	本計畫商場衍生尖峰小時人旅次
例假日	進入	26.42	245
	離開	26.24	240
	總計	-	485

資料來源：1. 107年「義大亞洲廣場商業大樓新建工程環境影響差異分析報告（定稿本）」；
2. 本計畫整理。

（二）衍生旅次運具分配率分析

1. 國內航線

依「澎湖國內商港整體規劃及發展計畫（111-115 年）（草案）」之國內航線客運量推估，並假設團體旅遊多以大客車為主要乘載運具，自由行則採小客車及步行，三者比例分別為 42.5%、6.9%及 50.6%。而於承載率方面，參酌「國內商港未來發展及建設計畫（106-110 年）」內之承載係數，其中，大客車平均每車約搭載 35 人，小客車平均搭載 1.6 人。

2. 郵輪航線

考量馬公港屬性為一郵輪掛靠港，其乘客下船後之旅遊特性及運具分配推估如下：

（1）國際郵輪旅客多以半日遊或1日遊為旅遊行程需求，故應以1日可往返之海運、陸運或自行車、徒步等交通方式進行。

（2）參考104年「馬公碼頭區轉型後客運碼頭（含後線設施）及水域設施調整規劃」以及「2017年海上郵輪論壇」，國際郵輪旅客約有30%為自由行、70%為團體旅遊，其中，自由行旅客假設選擇搭乘計程車之比例為50%，其餘為步行，團體旅遊則假設50%選擇大客車作為運具。

3. 金龍頭灣區開發

本計畫之衍生人旅次，透過各開發類別之運具分配比例與乘載率，將人旅次轉換為車輛數，並以小客車當量數推估，本計畫開發後衍生車旅次數如表 4-4-4 所示，假日尖峰小時衍生 169 PCU。

表 4-4-4　運具分配比例及乘載率列表

類別	運具別	汽車	機車	計程車	公車	捷運及步行	自行車	合計
商場顧客	比例	31.20%	39.40%	10.00%	13.40%	5.00%	1.00%	100.00%
	承載率	1.92	1.56	1	25	—	1	—

資料來源：1. 105年民眾日常使用運具狀況調查；2. 本計畫整理。

表 4-4-5　本計畫開發後衍生各類型車輛旅次統計表

運具類別	假日尖峰衍生車輛旅次量	
	進入	離開
汽車（輛）	40	39
機車（輛）	62	61
計程車（輛）	25	24
公車（輛）	1	1
自行車（輛）	2	2
總計（PCU/時）	85.6	83.3
總計（進入+離開）	169	

註：汽車、計程車＝1PCU；公車＝2PCU；機車=0.3PCU；自行車＝0PCU。

（三）短期（110 年）衍生交通量分析：金龍頭灣區開發及 5-6 萬噸級郵輪彎靠

根據上述金龍頭灣區開發推估之延伸交通量，以及馬公1號碼頭現況可供5-6萬噸級郵輪彎靠，考量國內航班班次集中，尖峰小時旅次以全日之1/2推估；至於國際郵輪進港即為尖峰小時，依前述衍生旅次量、運具分配率及乘載率推估，本計畫短期衍生交通量分析如下：

1.國內航線尖峰小時人數為 903 人次

以民國 110 年尖峰小時旅次 903 次為現況推估量，並依據前述運具分配及乘載率之假設計算尖峰小時衍生之交通量，搭乘小客車之旅客約 62 人次、搭乘大客車之旅客約 384 人次。

2.郵輪旅客尖峰小時人數為 1,500 人次

目前馬公 1 號碼頭尚可提供 5-6 萬噸級郵輪彎靠，未來俟延建完成後將擴大彎靠船型，故短期仍以 5-6 萬噸級郵輪（載客量約 1,500 人）進行分析，為保守估計灣區周邊交通衝擊程度，初步以滿載情況進行交通影響模擬，於尖峰小時旅客人數約為 1,500 人次。

依前述郵輪旅客下船後之旅遊特性分析，自由行旅客選擇搭乘計程車約 225 人，團體旅遊旅客搭載大客車約 525 人。由估算結果可知，尖峰小時將衍生 26 輛大客車、115 輛小客車（含計程車），衍生之交通量合計為 161PCU（詳如表 4-4-6 所示）。

表 4-4-6　短期（110 年）尖峰小時衍生交通量

船型		運具	運具分配率（%）	運具旅次量	乘載率（人/車）	車輛數（輛）	交通量（PCU）	合計（PCU）
尖峰小時	國內渡輪	大客車	42.50	384人次/小時	35	11	20	161
		小客車	6.90	62人次/小時	1.6	39	39	
	國際郵輪	大客車	35.00	525人次/小時	35	15	27	
		計程車	15.00	225人次/小時	3	75	75	

註：小客車當量大客車1.8PCE、小客車1.0PCE

3.交通衝擊分析

考量周邊影響範圍內交通量將隨人口及社會經濟之變化而變動，本計畫參考「澎湖區域計畫（期末報告）」之人口之成長預估，擬以平均年成長率來推估未來年基地周邊之交通量。假設以 1.01%作為未來年平均成長率，並估算金龍頭灣區開發情境下，周邊道路自然成長後之交通量。

前述衍生之交通量經路網指派後，可推估 5-6 萬噸郵輪彎靠前、後之道路交通量，並進一步利用道路飽和度（V/C）進行服務水準分析，以尖峰小時衍生之交通量推估，僅民族路及中山路往西服務水準從 A 降至 B 級外，其餘服務水準皆無變化（詳如表 4-4-7、圖 4-4-1 所示）。

表 4-4-7　短期（110 年）郵輪碼頭開發前、開發後各路段交通量及服務水準評估表

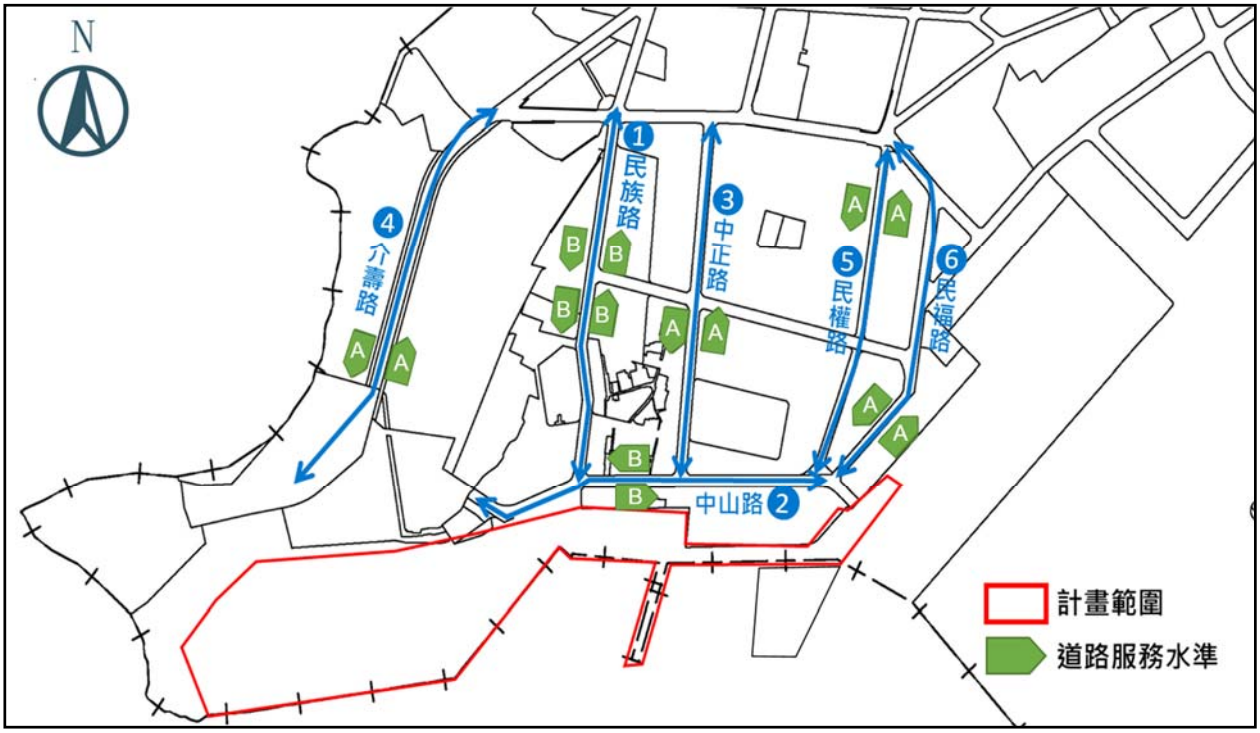
編號	路段區間	方向	道路容量	開發前			開發後		
				交通量	V/C	服務水準	交通量	V/C	服務水準
1	民族路（民生路~光明路）	往南	800	166	0.20	A	397	0.50	B
		往北	800	172	0.21	A	403	0.50	B
	民族路（仁愛路~中山路）	往南	800	255	0.32	A	387	0.48	B
		往北	800	246	0.31	A	378	0.47	B
2	民生路（中正路~民權路）	往西	800	189	0.24	A	354	0.44	B
		往東	800	134	0.17	A	299	0.37	B
3	中山路（民族路~民權路）	往西	800	240	0.30	A	339	0.42	B
		往東	800	327	0.41	B	426	0.53	B
4	中正路（惠民路~中山路）	往南	800	117	0.15	A	150	0.19	A
		往北	800	174	0.22	A	207	0.26	A
5	介壽路（民生路～中山路）	往南	800	168	0.21	A	267	0.33	A
		往北	800	177	0.22	A	276	0.35	A
6	民權路（仁愛路~中山路）	往南	800	39	0.05	A	72	0.09	A
		往北	800	96	0.12	A	129	0.16	A
7	民福路（中山路~仁愛路）	往南	800	237	0.30	A	270	0.34	A
		往北	800	204	0.26	A	237	0.30	A

資料來源：1. 本計畫調查，調查時間民國109年9月25日；2. 2011年臺灣公路容量手冊。

表 4-4-8　道路服務水準等級表

等級	A	B	C	D	E	F
V/C值	~0.36	0.36~0.54	0.54~0.71	0.71~0.87	0.87~1.00	1~

資料來源：2011年臺灣公路容量手冊。



資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

圖 4-4-1　短期 5-6 萬噸郵輪彎靠後周邊道路服務水準示意圖

（四）中期（115 年）衍生交通量分析：7-8 萬噸級郵輪彎靠

考量現況離島國際郵輪市場發展受疫情影響，短期國際客運量可能有較大之變動，但預估疫情過後，中長期而言國際客運量將回復原有之穩定成長。預計碼頭延建完成後即可擴大彎靠船型，中期則以7-8萬噸級郵輪彎靠為模擬情境，其衍生交通量推估如下：

1.國內航線尖峰小時人數為 983 人次

以民國 115 年尖峰小時旅次 983 次為推估量，並依據運具分配及乘載率之假設計算尖峰小時衍生之交通量，搭乘小客車之旅客約 68 人次、搭乘大客車之旅客約 418 人次。

2.郵輪旅客尖峰小時人數為 2,000 人次

以中長期而論國際客運量將於疫情過後回復原有成長趨勢，考量未來藍色公路十年計畫之發展策略及金龍頭國際郵輪碼頭開發效益，評估國際航線潛力、航次、船型（7-8 萬噸級郵輪載客量約 2,000 人），為保守估計灣區周邊交通衝擊程度，初步以滿載情況進行交通影響模擬，於尖峰小時旅客人數約為 2,000 人次。

依郵輪旅客下船後之旅遊特性分析，自由行旅客選擇搭乘計程車約 300 人，團體旅遊旅客搭載大客車約 700 人。由估算結果可知，尖峰小時衍生 32 輛大客車、142 輛小客車（含計程車），衍生之交通量合計為 200PCU（詳如表 4-4-9 所示）。

表 4-4-9　中期（115 年）尖峰小時衍生交通量

船型		運具	運具分配率（%）	運具旅次量	乘載率（人/車）	車輛數（輛）	交通量（PCU）	合計（PCU）
尖峰小時	國內渡輪	大客車	42.50	418人次/小時	35	12	22	200
		小客車	6.90	68人次/小時	1.6	42	42	
	國際郵輪	大客車	35.00	700人次/小時	35	20	36	
		計程車	15.00	300人次/小時	3	100	100	

註：小客車當量大客車1.8PCE、小客車1.0PCE

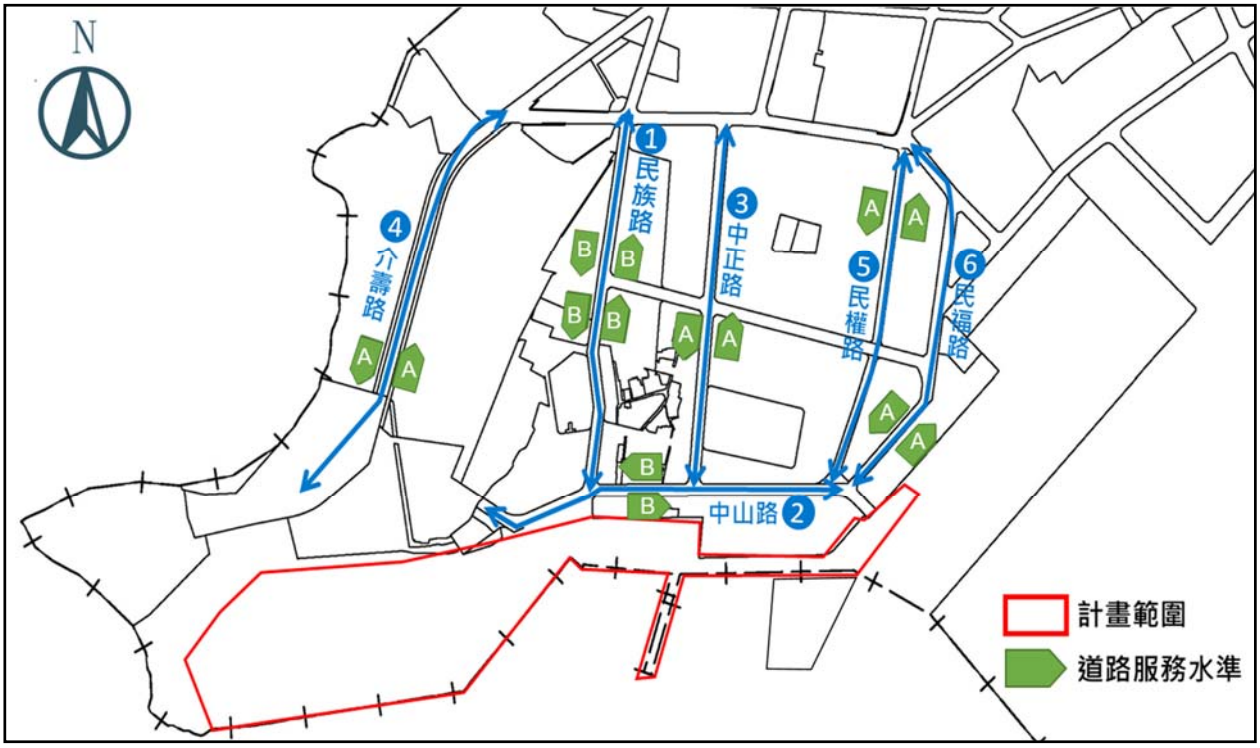
3.交通衝擊分析

考量周邊影響範圍內交通量將隨人口及社會經濟之變化而變動，本計畫參考「澎湖區域計畫（期末報告）」之人口之成長預估，擬以平均年成長率來推估未來年基地周邊之交通量。假設以 1.01%作為未來年平均成長率，並估算金龍頭灣區開發情境下，周邊道路自然成長後之交通量。

前述衍生之交通量經路網指派後，可推估 7-8 萬噸級郵輪彎靠前、後之道路交通量，並進一步利用道路飽和度（V/C）進行服務水準分析，以尖峰小時衍生之交通量推估，除民族路及中山路往西路段服務水準從 A 降至 B 級外，其餘服務水準皆無變化（詳如表 4-4-10、圖 4-4-2 所示）。

表 4-4-10　中期（115 年）郵輪碼頭開發前、開發後各路段交通量及服務水準評估表

編號	路段區間	方向	道路容量	開發前			開發後		
				交通量	V/C	服務水準	交通量	V/C	服務水準
1	民族路（民生路~光明路）	往南	800	166	0.20	A	424	0.53	B
		往北	800	172	0.21	A	430	0.54	B
	民族路（仁愛路~中山路）	往南	800	255	0.32	A	403	0.50	B
		往北	800	246	0.31	A	394	0.49	B
2	民生路（中正路~民權路）	往西	800	189	0.24	A	374	0.47	B
		往東	800	134	0.17	A	319	0.40	B
3	中山路（民族路~民權路）	往西	800	240	0.30	A	351	0.44	B
		往東	800	327	0.41	B	438	0.55	B
4	中正路（惠民路~中山路）	往南	800	117	0.15	A	154	0.19	A
		往北	800	174	0.22	A	211	0.26	A
5	介壽路（民生路～中山路）	往南	800	168	0.21	A	279	0.35	A
		往北	800	177	0.22	A	288	0.36	A
6	民權路（仁愛路~中山路）	往南	800	39	0.05	A	76	0.09	A
		往北	800	96	0.12	A	133	0.17	A
7	民福路（中山路~仁愛路）	往南	800	237	0.30	A	274	0.34	A
		往北	800	204	0.26	A	241	0.30	A



資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

圖 4-4-2　中期 7-8 萬噸郵輪彎靠後周邊道路服務水準

（五）長期（120 年）衍生交通量分析：11-12 萬噸級郵輪彎靠

本計畫目標雖以引進7.5萬噸級郵輪彎靠為主，惟考量亞洲郵輪市場發展趨勢及金龍頭灣區開發後之觀光潛力，未來有望可吸引更大型郵輪泊靠，故長期以11-12萬噸級郵輪彎靠為預測模擬情境，其衍生交通量推估如下：

1.國內航線尖峰小時人數為 1,031 人次

以民國 120 年尖峰小時旅次 1,031 人次為推估量，並依據運具分配及乘載率之假設計算尖峰小時衍生之交通量，搭乘小客車之旅客約 71 人次、搭乘大客車之旅客約 438 人次。

2.郵輪旅客尖峰小時人數為 2,550 人次

鑑於全球郵輪經濟起飛，亞洲市場成長率逐年攀升，未來將配合 Fly Cruise 的發展趨勢，成為新興的旅遊模式，長期而言郵輪掛靠港將吸收更多的觀光經濟效益。長期則以 11-12 萬噸級郵輪（載客量約 3,000 人）進行分析，預估平均載客率達 85%，於尖峰小時旅客人數約為 2,550 人次。

依郵輪旅客下船後之旅遊特性分析，自由行旅客選擇搭乘計程車約 383 人，團體旅遊旅客搭載大客車約 893 人。由估算結果可知，尖峰小時衍生 39 輛大客車、172 輛小客車（含計程車），衍生之交通量合計為 242PCU（詳如表 4-4-11 所示）。

表 4-4-11　長期（120 年）尖峰小時衍生交通量

船型		運具	運具分配率（%）	運具旅次量	乘載率（人/車）	車輛數（輛）	交通量（PCU）	合計（PCU）
尖峰小時	國內渡輪	大客車	42.50	438人次/小時	35	13	23	242
		小客車	6.90	71人次/小時	1.6	44	44	
	國際郵輪	大客車	35.00	893人次/小時	35	26	47	
		計程車	15.00	383人次/小時	3	128	128	

資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。
註：小客車當量大客車1.8PCE、小客車1.0PCE

3.交通衝擊分析

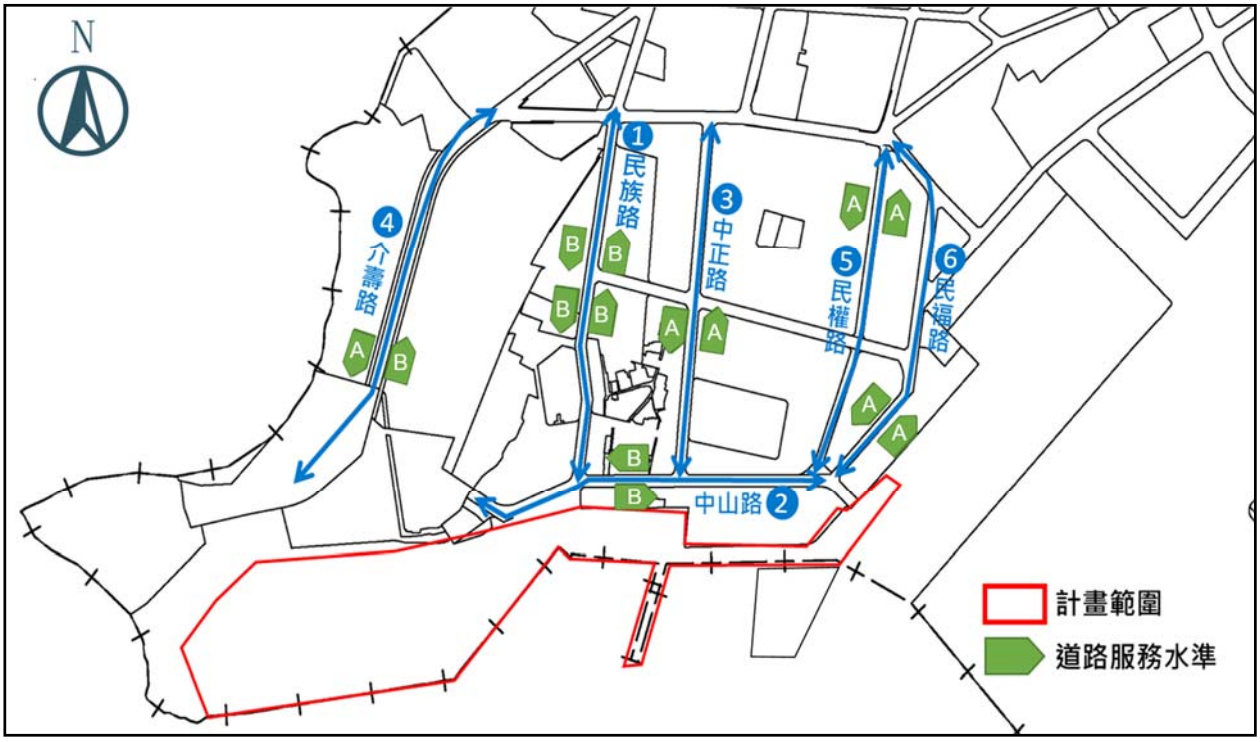
考量周邊影響範圍內交通量將隨人口及社會經濟之變化而變動，本計畫參考「澎湖區域計畫（期末報告）」之人口之成長預估，擬以平均年成長率來推估未來年基地周邊之交通量。假設以 1.01%作為未來年平均成長率，並估算金龍頭灣區開發情境下，周邊道路自然成長後之交通量。

前述衍生之交通量經路網指派後，可推估 11-12 萬噸級郵輪彎靠前、後之道路交通量，並進一步利用道路飽和度（V/C）進行服務水準分析，以尖峰小時衍生之交通量推估，除民族路、中山路往西及介壽路服務水準從 A 降至 B 級外，其餘服務水準皆無變化（詳如表 4-4-12、圖 4-4-3 所示）。

表 4-4-12　長期（120 年）郵輪碼頭開發前、開發後各路段交通量及服務水準評估表

編號	路段區間	方向	道路容量	開發前			開發後		
				交通量	V/C	服務水準	交通量	V/C	服務水準
1	民族路（民生路~光明路）	往南	800	166	0.20	A	457	0.57	B
		往北	800	172	0.21	A	463	0.58	B
	民族路（仁愛路~中山路）	往南	800	255	0.32	A	421	0.53	B
		往北	800	246	0.31	A	412	0.52	B
2	民生路（中正路~民權路）	往西	800	189	0.24	A	395	0.49	B
		往東	800	134	0.17	A	340	0.42	B
3	中山路（民族路~民權路）	往西	800	240	0.30	A	365	0.46	B
		往東	800	327	0.41	B	452	0.56	B
4	中正路（惠民路~中山路）	往南	800	117	0.15	A	159	0.20	A
		往北	800	174	0.22	A	216	0.27	A
5	介壽路（民生路～中山路）	往南	800	168	0.21	A	293	0.37	B
		往北	800	177	0.22	A	302	0.38	B
6	民權路（仁愛路~中山路）	往南	800	39	0.05	A	81	0.10	A
		往北	800	96	0.12	A	138	0.17	A
7	民福路（中山路~仁愛路）	往南	800	237	0.30	A	279	0.35	A
		往北	800	204	0.26	A	246	0.31	A

資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。



資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

圖 4-4-3　長期 11-12 萬噸郵輪彎靠後周邊道路服務水準

（六）綜合分析

1. 道路服務水準

綜上所述，經交通衝擊影響評估分析，金龍頭郵輪碼頭開發後，其周邊現有道路均足以因應短、中、長期尖峰小時所衍生之交通量，整體而言，道路服務水準均呈現 A 至 B 等級，皆屬良好等級（詳表 4-4-13 所示）。爰此，配合上位計畫發展願景與國際趨勢，建議無需另闢金龍頭灣區 12 米計畫道路，以建構人本友善之水岸休閒空間。

表 4-4-13　短中長期郵輪碼頭開發前、開發後各路段道路服務水準評估表

編號	路段區間	方向	道路容量	道路服務水準			
				碼頭開發前		碼頭開發後	
				現況（郵輪未彎靠）	短期110年5-6萬噸郵輪彎靠	中期115年7-8萬噸郵輪彎靠	長期120年11-12萬噸郵輪彎靠
1	民族路（民生路~光明路）	往南	800	A	B	B	B
		往北	800	A	B	B	B
	民族路（仁愛路~中山路）	往南	800	A	B	B	B
		往北	800	A	B	B	B
2	民生路（中正路~民權路）	往西	800	A	B	B	B
		往東	800	A	B	B	B
3	中山路（民族路~民權路）	往西	800	A	B	B	B
		往東	800	B	B	B	B
4	中正路（惠民路~中山路）	往南	800	A	A	A	A
		往北	800	A	A	A	A

表 4-4-13　短中長期郵輪碼頭開發前、開發後各路段道路服務水準評估表（續）

編號	路段區間	方向	道路容量	道路服務水準			
				碼頭開發前		碼頭開發後	
				現況（郵輪未彎靠）	短期110年5-6萬噸郵輪彎靠	中期115年7-8萬噸郵輪彎靠	長期120年11-12萬噸郵輪彎靠
5	介壽路（民生路～中山路）	往南	800	A	A	A	B
		往北	800	A	A	B	B
6	民權路（仁愛路~中山路）	往南	800	A	A	A	A
		往北	800	A	A	A	A
7	民福路（中山路~仁愛路）	往南	800	A	A	A	A
		往北	800	A	A	A	A

資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

2. 金龍頭灣區開發停車空間需求分析

本計畫就金龍頭灣區開發前基本遊客人次及開發後國內航線、郵輪灣靠所衍生尖峰小時遊客人次，依據短、中、長期預估旅次統計資料為基礎，配合運具指派、停車需求比例、乘載率及周轉率進行停車空間需求量之估算。其計算公式詳下述：

表 4-4-14　計畫區短中長期停車空間需求綜整

項目	尖峰小時旅次	運具分配率(%)			各運具分派人數(人)			運具平均承載率(輛/人)			周轉率			潛在停車空間需求		
		汽車	機車	大客車	汽車	機車	大客車	汽車	機車	大客車	汽車	機車	大客車	汽車	機車	大客車
短期																
金龍頭灣區開發	485	31.2	39.4	-	151	191	-	1.92	1.56	-	2.5	2.5	-	32	49	-
國內航線	552	6.9	-	42.5	38	-	234	1.6	-	35	2.5	-	12	10	-	1
郵輪灣靠	1,500	15.0	-	70.0	225	-	1,050	3	-	35	2.5	-	2.5	30	-	12
總計	2,537	-	-	-	414	191	1,284	6.52	-	70	-	-	-	**72**	**49**	**13**
中期																
金龍頭灣區開發	485	31.2	39.4	-	151	191	-	1.92	1.56	-	2.5	2.5	-	32	49	-
國內航線	552	6.9	-	42.5	38	-	234	1.6	-	35	2.5	-	12	10	-	1
郵輪灣靠	2,000	15.0	-	70.0	300	-	1,400	3	-	35	2.5	-	2.5	40	-	16
總計	3,037	-	-	-	489	191	1,634	6.52	-	70	-	-	-	**82**	**49**	**17**
長期																
金龍頭灣區開發	485	31.2	39.4	-	151	191	-	1.92	1.56	-	2.5	2.5	-	32	49	-
國內航線	552	6.9	-	42.5	38	-	234	1.6	-	35	2.5	-	12	10	-	1
郵輪灣靠	2,550	15.0	-	70.0	382	-	1,785	3	-	35	2.5	-	2.5	52	-	21
總計	3,587	-	-	-	571	191	2,019	6.52	-	70	-	-	-	**94**	**49**	**22**

資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

註：計畫區潛在停車需求＝尖峰小時遊客人數x運具分派比例÷運具乘載率÷車位周轉率

依現行規劃，金龍頭灣區可提供 104 席小客車停車空間（含無障礙停車空間）、110 席機車停車空間及 17 席大客車停車空間，供給量尚屬足夠，可滿足灣區開發後國內航線及郵輪灣靠衍生之停車需求，計畫區內小客車停車空間之需供比為 0.69~0.90、機車停車空間之需供比為 0.45、大客車停車空間之需供比為 0.76~1.29（詳表 4-4-15 所示）。

以短中長期停車供需統計觀之，計畫區長期較缺乏大客車停車空間，但考量本計畫大客車多屬接駁性質，且可以透過區內供給大於需求之汽機車空間轉換為大客車席位，故整體而言，本計畫平面停車空間可充分支應未來金龍頭灣區開發、國內航線、大型郵輪灣靠旅次成長所衍生之停車需求。

表 4-4-15　計畫區短中長期停車供需綜整表

項目	停車供需		小客車停車位（席）	機車停車位（席）	大客車停車位（席）
短期	供給量	歷建外停車空間	15	20	-
		1號碼頭停車空間	89 (含4席無障礙)	90	17
		小計	104	110	17
	需求量		72	49	13
	供需差距量		+32	+61	+4
	需供比		0.69	0.45	0.76
中期	供給量	歷建外停車空間	15	20	-
		1號碼頭停車空間	89 (含4席無障礙)	90	17
		小計	104	110	17
中期	需求量		82	49	17
	供需差距量		+22	+61	-
	需供比		0.78	0.45	1.00
長期	供給量	歷建外停車空間	15	20	-
		1號碼頭停車空間	89 (含4席無障礙)	90	17
		小計	104	110	17
	需求量		94	49	22
	供需差距量		+10	+61	-5
	需供比		0.90	0.45	1.29

資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

二、交通動線因應規劃

考量全區以人本交通為規劃原則，配合郵輪彎靠後旅客上下船之動線，並提升計畫範圍與周邊地區串聯流暢性，採人車分流方式規劃旅客疏運動線，分述如下。

（一）人本交通規劃：低碳運具、人行及自行車動線

1.低碳運具動線

配合低碳運輸發展願景，未來將於商店街前道路設置遊園車道供遊園車通行，藉此將郵輪旅客自 1 號碼頭後線土地引導至計畫區西側，並透過低碳遊園車接駁站點串聯海岸與古城觀光景點，有效結合觀光資源與人本交通。低碳運具宜由澎湖縣政府按國土計畫及相關上位計畫指導，根據整體觀光資源進行規畫及營運，金龍頭灣區至碼頭區域等臺灣港務股份有限公司經管之範圍將配合辦理。

2.人行動線

提供行人寬敞親水之水岸人行步道，透過水岸步道串聯，旅客可沿著步道動線前往舊城區、眷村文化園區遊覽觀光，若以 1 號碼頭為中心，周邊觀光景點均可於步行 20 分鐘內抵達。

3.自行車動線

未來將設置共享自行車設施，於水岸步道旁規劃自行車動線，並串聯周邊莒光營區環園自行車道，發展綠色交通觀光軸線，促使旅客可藉由完善的自行車動線暢遊周邊熱門觀光場域。



資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

圖 4-4-4　人本交通串聯觀光資源場域示意圖

（二）海陸雙轉運中心

配合1號碼頭延建及郵輪接駁需求，成立海陸雙轉運中心，加強碼頭後線土地轉運機能，以減緩市區陸運交通衝擊，並建置水域轉運站，分散陸域交通負荷，帶動整體效益（詳表4-4-16及圖4-4-5所示）。

1. 陸域轉運站

為胃納未來 1 號碼頭延建供 7.5 萬噸以上郵輪停靠後大量旅客，於碼頭後線土地設置陸域轉運站，作為遊覽車、低碳遊園車、自行車等多元運具轉乘、接駁、停等空間，旅客可透過不同運具選擇進行城市旅遊，並規劃多種遊覽動線及特殊遊程，分眾觀光，引導人流前往活動節點。

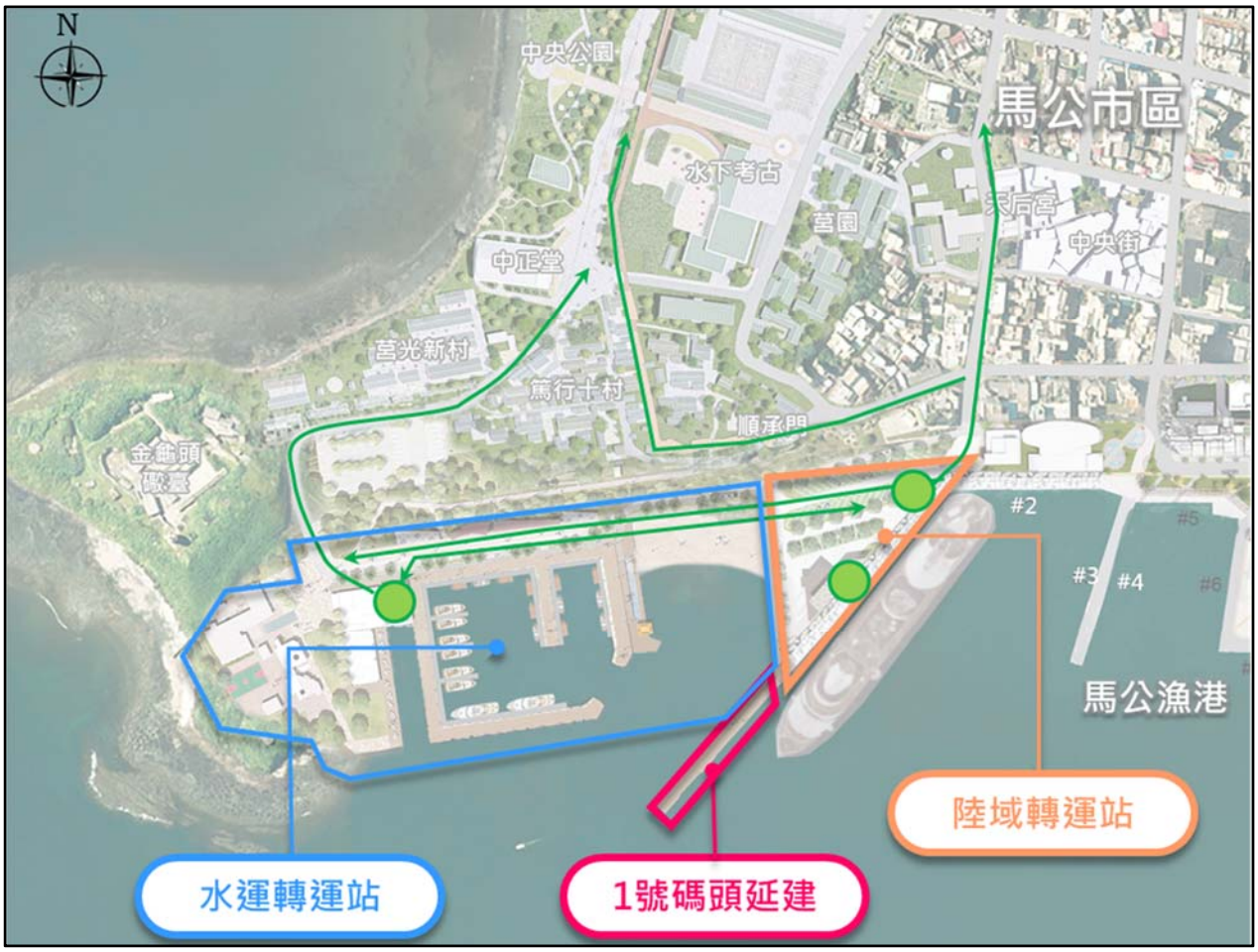
2. 水域轉運站

水域轉運站將作為郵輪接駁船、觀光娛樂船、水上接駁等轉乘基地，輔助 7.5 萬噸以上郵輪附屬接駁艇上岸，引導人流進入金龍頭灣區，以紓解旅客湧入馬公市區，並搭配不定期主題航線，分攤 1 號碼頭後線交通及南海遊客中心水上接駁負荷。

表 4-4-16　海陸雙轉運中心規劃原則

項目	規劃原則
停靠規劃	1.1號碼頭可由5.1萬郵輪提升至7.5萬噸郵輪直靠（水深由7M增加至9M，長度由190M增加至320M） 2.水運轉運站使用接駁方式靠泊
人流	1.大型郵輪直靠，其人流可於雙轉運中心及1號碼頭進行分散（7.5萬噸郵輪單次載客量約可至2千人） 2.水運轉運站可引導郵輪接駁人潮至馬公市西側，進行觀光串聯
交通負荷	1.1號碼頭後線容納約需25輛大型遊覽車提供服務（以2千人載客量之郵輪，若以半數乘客搭乘遊覽車計） 2.水運轉運站可提供交通船、觀光船等分散馬公市區交通負荷
設施成本	1.1號碼頭延建成本預估7.1億（工期約22個月） 2.交通船安全上下岸設施興建成本約1.8億（工期約8個月）
施工期間配套	1. 1號碼頭於興建期間之客輪席位不足及郵輪靠泊配套 2.水運轉運站建置不影響現行馬公商港運行，但可能需支援1號碼頭於興建期間停泊需求

資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

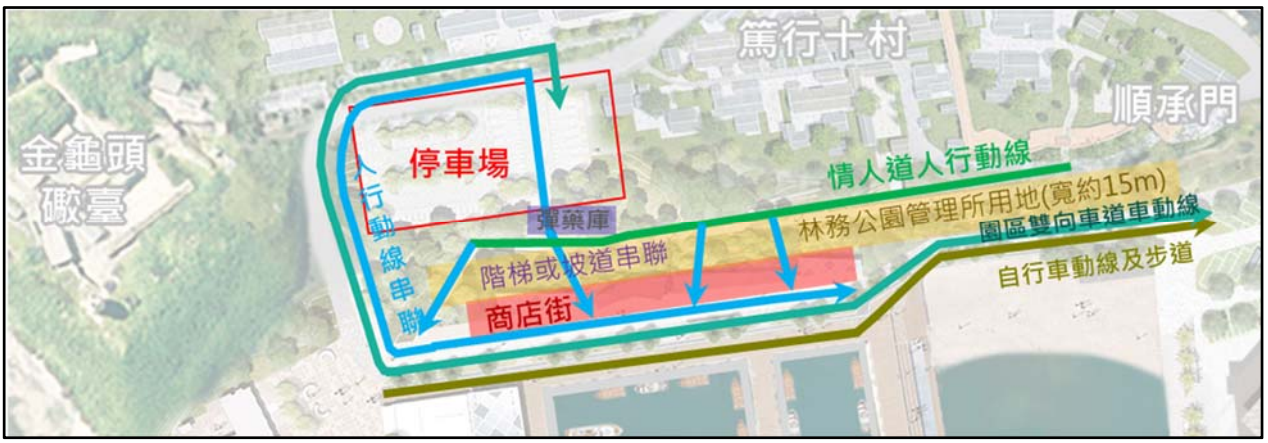


資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

圖 4-4-5　海陸雙轉運中心位置示意圖

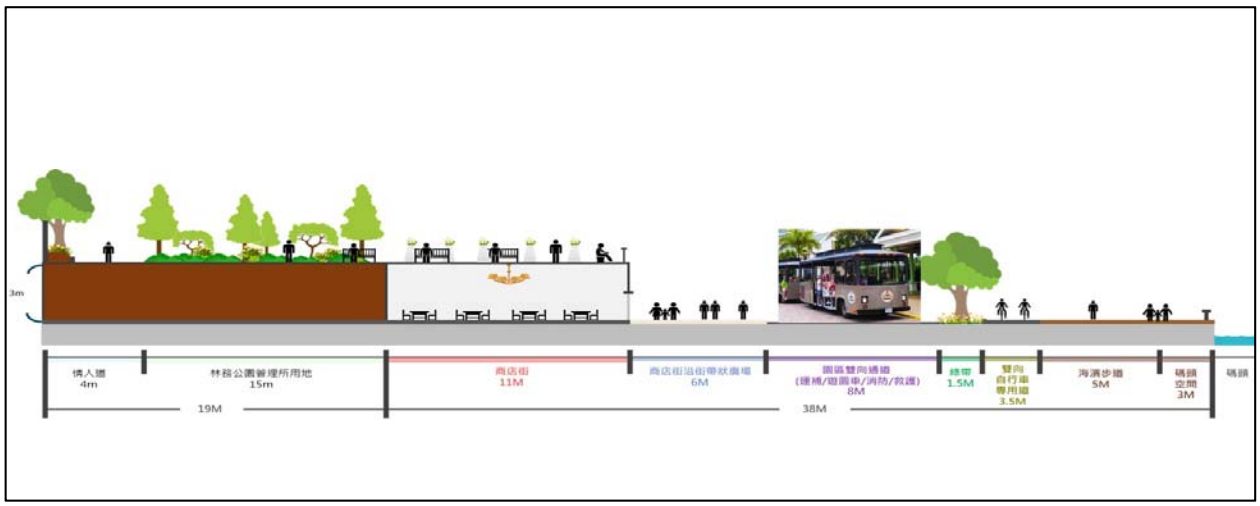
（三）區內動線與周邊基地串聯動線

為增加計畫範圍與周邊地區銜接流暢度，規劃透過階梯或緩坡動線串接，並於情人道與商店街上方設置延伸平台，串聯北側篤行十村及情人道至金龍頭灣區。同時，人行步道、自行車道及低碳遊園車動線強化東西兩側連結性，以東串聯1號碼頭及馬公市區，以西串聯金龜頭砲臺及莒光新村等（詳圖4-4-6所示）。



資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

圖 4-4-6　計畫範圍與周邊地區平面動線串聯示意圖



資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

圖 4-4-7　立體動線串聯剖面示意圖

其中對於商店街及情人道之間，部分路段高低落差約3~4公尺等，為加強銜接空間之有效利用，建議將其中間屬林務公園管理所管轄之公園用地填高，與本案商店街頂部形成觀海大平台，並於平台上提供植栽、休憩座椅或裝置藝術等，延伸情人道之休憩空間（詳圖4-4-7、4-4-8及4-4-9所示）。



圖 4-4-8　沿街步道與情人道動線串聯示意圖



圖 4-4-9　濱海步道、水岸休憩空間示意圖

綜上所述，配合金龍頭灣區開發願景，打造以人為本的步行環境，並鼓勵澎湖地區綠色能源產業發展，本區以低碳運輸、綠色交通為規劃原則，留設大面積開放空間提供多元運具轉乘場域，並於濱海規劃連續性的環島路徑，藉此型塑獨特之低碳運具搭配多元主題開放空間之濱海綠色體驗軸。

（三）車行動線

金龍頭郵輪碼頭開發後，旅客對外交通主要仰賴大客車及小客車進行接駁疏運，由於鄰近灣區之東西向中山路及臨海路道路狹小，較不利通行，為避免短時間產生之車潮影響既有交通系統，車流疏散將以南北向介壽路、民族路與民福路為主要連絡幹道，往北串聯東西向道路，以降低本區車流湧入臨海側之中山路及馬公市區，造成交通負荷。

為便利串聯至北海及跨海大橋或往東至馬公機場等重要景點及設施，建議離港後由介壽路及民族路往北串連東西向道路以治平路為主，並以陽明路與四維路作為東西向串聯之替代道路。此外，亦可由民福路作為離港道路，向北串聯海埔路，再銜接東西向之新店路，作為港灣聯外之主要動線（詳圖4-4-10所示）。

另由於1號碼頭規劃為大型巴士與小客車接駁區，未來將於郵輪進港期間施行路邊停車以及車行動線管制，以有效疏運車潮，降低交通衝擊。



資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

圖 4-4-10　車行動線示意圖

（四）交通設施

考量郵輪碼頭、馬公港客運停靠後，短時間內將帶來大量的乘車需求，除於1號碼頭後線、計畫區東側及西側各設置停車空間外，亦將位於入口處之彈藥庫北側停車場納入規劃，作為乘車、接駁、停等空間，並規劃連續的濱海環島路徑，引入自行車與遊園接駁車，提供遊客更多元之交通設施。

1. 1 號碼頭後線、計畫區東側、西側及彈藥庫北側停車空間

為有效疏導郵輪及旺季旅客之交通運輸，滿足郵輪碼頭開發後衍生停車需求，於郵輪碼頭後線土地、計畫區東側及西側規劃停車場，且彈藥庫北側停車空間位於灣區入口處，爰將其一併納入規劃，作為多元運具接駁之停等空間，四區合計約可提供 128 席機車停車格、158 席汽車及 61 席大客車停車空間。

表 4-4-17　本計畫停車空間規劃一覽表

項目	機車	汽車	大客車
西側停車場（新增）	20	15	0
1號碼頭停車場	90	89	17
北側停車場	48	34	12
東側停車場	0	29	17
合計	158	167	46

資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

2. 共享自行車站

為降低私人運具使用率，打造舒適低碳環境，共享自行車站設置於東西兩側共 2 處，方便遊客及民眾租借還車，參考高雄市 City Bike 設置原則，共享自行車站占地面積為 100m^2，未來將委外管理及營運，並採無需用電的輕樁系統，使建置租用站與租借車更為彈性靈活。

3. 遊園接駁車

配合本區人本友善空間、低碳運輸規劃構想，將於區內引入遊園接駁專車並設置 2 處站點，服務短時間旅客，同時結合接駁路線與觀光熱點，以利引導旅客至周邊景點遊覽。



資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

圖 4-4-11　開放空間、公共設施與活動示意圖

第五章　實質變更內容

本章擬先就變更原則以及變更理由說明，進而說明本次變更內容，因本次變更內容亦包括土地使用分區管制要點及都市設計基準規定調整，其對照表補充說明如后。

第一節　變更原則

配合「金龍頭海陸雙轉運中心」考量未來發展構想及港區整體發展需求，區內土地規劃應以配合歷史、商業、旅運、觀光等面向之多元機能為主要考量，其變更原則說明如下。

一、配合「金龍頭海陸雙轉運中心」發展需求，變更道路用地為港埠用地(港 B-1、港 B-4)，以人本交通及低碳運具串接周圍觀光資源，降低貫穿車流之衝擊，同時作為通道使用，以利提升整體觀光品質。

二、配合「金龍頭海陸雙轉運中心」發展需求，變更部分港埠用地（港 B-2）為港埠用地（港 B-1），以因應未來衍生之商業、觀光等機能配置規劃之彈性。

三、配合「金龍頭海陸雙轉運中心」發展需求，調整港埠用地（港 B-1、港 B-2、港 B-4）以及增訂港埠用地（港 B-4）之土地使用分區管制要點、都市設計基準等相關規定，以利因應未來衍生之商業、觀光等機能需求及開發彈性。

第二節　變更理由

一、變更細部計畫道路為港埠用地(港 B-1、港 B-4)、變更部分港埠用地(港 B-2)為港埠用地(港 B-1)，建立低碳永續及人本交通環境，並提升整體腹地及觀光品質

配合「澎湖縣國土計畫（草案）」之引入低碳運具，打造永續生活圈，以永續交通為目標，落實人本交通概念，透過人行道系統建置、自行車道建合，建構以人為尺度友善的交通環境，變更道路用地為港埠用地，建立「低碳、永續」之永續觀光休憩模式。港埠用地(港B-4)規劃作為道路延伸供公眾通行使用，串聯濱海開放空間，同時區內規劃低碳遊園車或公車、運補及緊急救難道路，以提升觀光品質、輔助商業機能運作及支援緊急救難通行。

另依據「金龍頭灣區開發可行性研究」，對於港埠用地（港B-2）之開發構想，除1號碼頭延建置320m提供郵輪靠泊外，其後線土地預計興建郵輪旅運中心，提供旅運相關及辦公空間等使用；另外於港埠用地（港B-2）及12公尺計畫道路部分預計規劃為商店街，未來可連結情人道及沿街步道，故需變更部分港埠用地（港B-2）為港埠用地（港B-1）及道路用地變更為港埠用地(港B-1、港B-4)，並配合調整土地使用分區管制與都市設計基準規定，並已取得相關土地所有權人同意變更（財政部國有財產署南區分署澎湖辦事處110年10月6日台財產南澎一字第11008033070號函），以因應未來作為「金龍頭海陸雙轉運中心」所衍生之國際觀光、商業及旅遊相關需求。

二、放寬港埠用地(港 B-2)附屬設施使用樓地板面積上限規定，以利旅客商業消費需求

依據澎湖縣政府103年8月25日公告發布實施「擬定馬公都市計畫（馬公商港周邊地區）細部計畫案」之土地使用分區管制要點，港埠用地（港B-1）容許做為商港服務旅客、港埠觀光之相關設施使用；而港埠用地（港B-2）則主要作為水、陸運輸服務業及商港裝卸倉儲等主要使用，可供商業使用之附屬設施，則限制使用樓地板面積不得超過建築總樓地板面積之20%。

由於目前已規劃將1號碼頭(部分港B-2)延建為郵輪碼頭，後線亦將設置旅運相關設施及公共設施，惟目前作為旅運通關機能之空間已足敷使用，應有放寬附屬設施使用樓地板面積之空間，作為旅客商業消費需求使用。

另依據建築法及建築物使用類組及變更使用辦法，1號碼頭(部分港B-2)規劃作為郵輪旅運大樓使用，郵輪旅運大樓部分空間係作為供旅客等候運輸工具之場所，其從屬用途樓地板面積不得超過該使用單元樓地板面積之五分之二(40%)，並已於「變更馬公都市計畫（馬公商港周邊地區）細部計畫案」107年5月8日第一次專案小組會議取得共識。

三、調整港埠用地都市設計基準有關留設南北向道路等規定，提升開發彈性

都市設計基準現行計畫(四)之2為「計畫區內基地申請建築時應自計畫道路及公園境界線退縮5公尺建築。」，以及都市設計基準現行計畫(四)之5為「「港B-1」港埠用地申請開發建築時，應於用地內配合留設至少一南北向服務通道以銜接區外道路系統，淨寬不得小於8公尺，...。」，建議調整變更理由如下：

（一）由於港埠用地（港 B-1）之澎湖金龍頭青年活動中心已於 109 年 2 月 11 日依「歷史建築紀念建築登錄廢止審查及輔助辦法」第 2 條第 1 項第 2、3 款基準辦理登錄為歷史建築，修復及再利用計畫已於 110 年 9 月 8 日經澎湖縣政府核備通過」，若再依據上述規定「留設至少一南北向服務通道」或「自計畫道路及公園境界線退縮 5 公尺建築」，恐無發展腹地作為規劃使用。且本次規劃多以人本交通為導向，以綠色交通為發展原則，規劃低碳運具及多種步行動線，並採徒步或以接駁車方式規劃。故建議刪除留設服務通道及退縮建築等規定，增加港埠用地開發彈性。

（二）港埠用地（港 B-2）臨岸寬僅 26 米，腹地狹長不利開發使用，目前 1 號碼頭後線臨水側土地受限碼頭及護岸地下結構限制，可供建築土地已自岸線退縮 15 公尺以上，且經評估可供建築使用面積不足 1 公頃。依據「金龍頭灣區開發可行性研究」，未來擬朝向「金龍頭海陸雙轉運中心」發展，港埠用地（港 B-2）除作為郵輪碼頭、興建郵輪旅運中心外，亦規劃作為商店街使用，且為臻基地與北側情人道及篤行十村之高低差人行串聯，強化階梯或坡道銜接至金龍頭灣區內之商店街。惟依據現行都市設計基準之退縮建築規定，商業使用發展腹地不足，同時亦不利人行串聯，故建議放寬退縮建築規定，增加港埠用地開發彈性，提升人流串聯有效性，以利整體開發規劃。

第三節　變更內容

本次實質變更內容係將部分港埠用地(港B-1)變更為港埠用地(港B-4)、部分港埠用地(港B-2)變更為港埠用地(港B-1、港B-4)，以及變更道路用地為港埠用地(港B-1、港B-4)，並配合調整土地使用分區管制要點及都市設計基準等相關規定調整，其變更內容詳如表5-3-1所示，變更前後條文對照表詳如表5-3-2及5-3-3所示。

表 5-3-1　變更內容綜理表

編號	變更區位	變更內容				變更理由
		原計畫	面積（公頃）	新計畫	面積（公頃）	
1	港埠用地（港B-1）	港埠用地（港B-1）	0.10	港埠用地（港B-4）	0.10	1.配合1號碼頭未來擬延建為郵輪碼頭，港埠用地(港B-2)亦將設置旅運相關設施及公共設施，現有土地使用分區不符未來郵輪碼頭營運使用需求，爰於本次變更現行12公尺寬之東西向計畫道路調整路型變更為12公尺寬港埠用地(港B-4)，以及變更部分港埠用地(港B-2)為港埠用地(港B-1)，可符合開發需求及對於土地之使用彈性，增加開發誘因。 2.現有土地使用分區管制要點規定不符未來郵輪碼頭營運使用需求，應放寬附屬設施使用樓地板面積之空間及允許土地使用項目，爰於本次修訂土地使用分區管制要點，在港埠用地無過度開發疑慮下，可符合業者開發需求及對於土地之使用彈性，發展澎湖郵輪觀光旅遊，提升馬公港國際觀光客運之競爭力。 3.現行都市設計基準規定限制該基地未來商業空間發展及使用彈性，且不符合未來郵輪碼頭營運使用需求，故爰於本次修訂都市設計基準相關規定，以增加開發誘因，發展澎湖郵輪觀光旅遊。
2	港埠用地（港B-2）	港埠用地(港B-2)	0.84	港埠用地(港B-1)	0.66	
				港埠用地(港B-4)	0.18	
3	道路用地（B2-2之12公尺寬計畫道路）	道路用地	0.57	港埠用地(港B-1)	0.27	
				港埠用地(港B-4)	0.30	
4	土地使用分區管制要點	1.調整第18條之「旅館業經營場所附設之綜合零售業、百貨超市及餐飲業」為「綜合零售業、百貨超市及餐飲業」。 2.增訂「港B-1」港埠用地得依文化資產保存法等相關法規及修復及再利用計畫辦理。 3.調整「港B-2」港埠用地之附屬設施之使用樓地板面積使用上限規定。 4.增訂「港B-4」港埠用地相關規定 修改內容詳如表5-3-2所示，修改後條文詳如第六章變更後之土地使用分區管制要點。				
5	都市設計基準	1.調整(二)之馬公商港周邊地區應辦理都市設計審議範圍之附圖。 2.刪除(四)之2退縮建築規定 3.刪除(四)之5港埠用地(港B-1)應留設8公尺區內道路相關規定。 4.配合「變更道路用地為港埠用地(港B-4)」，於港埠用地(港B-4)應留設至少8公尺寬作為道路延伸供公眾通行使用，如有管制之必要時應與縣府交通相關單位協商公告管制事宜。 修改內容詳如表5-3-3所示，修改後條文詳如第六章變更後之都市設計基準。				

註：凡本次都市計畫變更未指明變更部分，應以原有計畫為準。

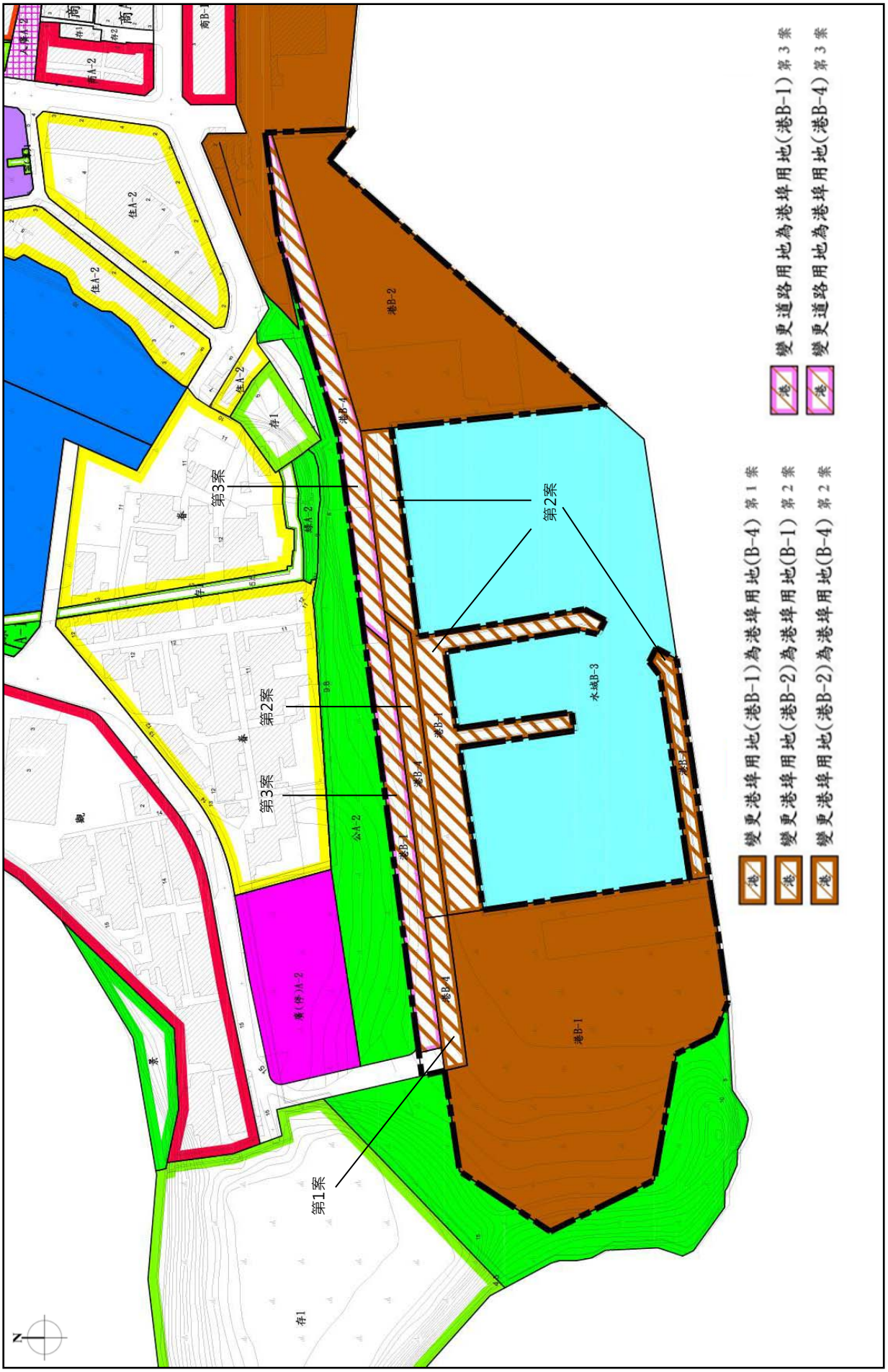


圖 5-3-1　變更內容示意圖

表 5-3-2　土地使用分區管制要點變更前後條文對照表

現行計畫條文	修正後計畫條文	變更理由
（十八）港埠用地之規定如下： 1.「港B-1」、「港B-2」港埠用地 （1）建蔽率不得大於50%，容積率不得大於200%；港埠用地內申請建築基地應為已登錄地籍之土地；仍未登錄地籍之土地（如棧橋、潮間帶…等範圍），不得列入建築基地，後續如依照相關法規辦理填築及登錄土地作業後，始可申請建築使用。 （2）「港B-1」港埠用地得做下列使用 A.商港服務旅客、港埠觀光之相關設施： （A）觀光及旅遊服務業（J9）、會議及展覽服務業（JB）、租賃業（JE）、藝文業（J6）、社教設施（圖書館、社會教育館、藝術館、博物館、科學館、陳列館、水族館）、旅行業（J902）、文康設施（音樂廳、體育場所、集會場所、文康活動中心、歌劇院）、旅館業（J901）等。 （B）旅館業（J901）經營場所附設之綜合零售業（F3）、百貨超市及餐飲業（F5） （C）陸上運輸服務業（G1、G2）、水上運輸服務業（G3、G4）、其他運輸業輔助業（G7）。	（十八）港埠用地之規定如下： 1.「港B-1」、「港B-2」港埠用地 （1）建蔽率不得大於50%，容積率不得大於200%；港埠用地內申請建築基地應為已登錄地籍之土地；仍未登錄地籍之土地（如棧橋、潮間帶…等範圍），不得列入建築基地，後續如依照相關法規辦理填築及登錄土地作業後，始可申請建築使用。 （2）「港B-1」港埠用地得做下列使用 A.商港服務旅客、港埠觀光之相關設施： （A）觀光及旅遊服務業（J9）、會議及展覽服務業（JB）、租賃業（JE）、藝文業（J6）、社教設施（圖書館、社會教育館、藝術館、博物館、科學館、陳列館、水族館）、旅行業（J902）、文康設施（音樂廳、體育場所、集會場所、文康活動中心、歌劇院）、旅館業（J901）等。 （B）綜合零售業（F3）、百貨超市及餐飲業（F5） （C）陸上運輸服務業（G1、G2）、水上運輸服務業（G3、G4）、其他運輸業輔助業（G7）。	1.考量現有建蔽率、容積率對於開發總樓地板面積已有限制，且既有碼頭及護岸地下結構亦限制馬公港＃1碼頭後線臨水側之港埠用地(港B-2)可建築範圍不足1公頃，故於本次變更部分港埠用地(港B-2)為港埠用地(港B-1)，依據規劃構想規劃部分，該地區規劃為商店街，其商業使用需求預計高於現行土地使用分區管制規定，故需配合調整土管規定，以因應未來國際郵輪衍生之國際觀光、商業及旅遊相關需求。 2.為了增加開發誘因，採取放寬港埠用地水岸遊憩設施、綜合零售業、百貨超市、餐飲業等規定，符合商港法第3條第一項第五款「商港設施」之容許項目-港埠觀光，亦符合業者開發需求及對土地之使用彈性。 3.港埠用地(港B-1)、(港B-2)之開發規定，原依據離島重大建設投資計畫，將港埠用地(港B-1)設定為BOT範圍開發國際觀光旅館，港埠用地(港B-2)則以服務郵輪設施為考量。由於目前已規劃將1號碼頭(部分港B-2)延建為郵輪碼頭，後線亦將設置旅運相關設施及公共設施，惟目前作為旅運通關機能之空間已足敷使用，應有放寬附屬設施使用樓地板面積之空間，作為旅客商業消費需求使用。 4.另依據建築法及建築物使用類組及變更使用辦法，1號碼頭(部分港B-2)規劃作為郵輪旅運大樓使用，郵輪旅運大樓部分空間係作為供旅客等候運輸工具之場所，其從屬用途樓地板面積不得超過該使用單元樓地板面積之五分之二(40%)，並已於「變更馬公都市計畫（馬公商港周邊地區）細部計畫案」107年5月8日第一次專案小組會議取得共識。

表 5-3-2　土地使用分區管制要點變更前後條文對照表（續）

現行計畫條文	修正後計畫條文	變更理由
B.經港埠主管機關依商港法令同意作為便利船舶出入、停泊、貨物裝卸、倉儲、港埠觀光之水面、陸上、海底等必要性公用服務設施或其他主管機關同意之公共設施使用。 （3）「港B-2」港埠用地得做下列使用 A.主要使用 （A）陸上運輸服務業（G1、G2）、水上運輸服務業（G3、G4）、其他運輸業輔助業（G7）。 （B）經港埠主管機關依商港法令同意作為便利船舶出入、停泊、貨物裝卸、倉儲、港埠觀光之水面、陸上、海底等必要性公用服務設施或其他主管機關同意之公共設施使用。 B.附屬設施：附屬設施之使用樓地板面積總合不得超過建築總樓地板面積之20%。 （A）觀光及旅遊服務業（J9）、會議及展覽服務業（JB）、租賃業（JE）、藝文業（J6）、社教設施（圖書館、社會教育館、藝術館、博物館、科學館、陳列館、水族館）、旅行業（J902）、文康設施（音樂廳、體育場所、集會場所、文康活動中心、歌劇院）、旅館業（J901）等。	B.經港埠主管機關依商港法令同意作為便利船舶出入、停泊、貨物裝卸、倉儲、港埠觀光之水面、陸上、海底等必要性公用服務設施或其他主管機關同意之公共設施使用。 C.得依文化資產保存法等相關法規及修復及再利用計畫辦理。 （3）「港B-2」港埠用地得做下列使用 A.主要使用 （A）陸上運輸服務業（G1、G2）、水上運輸服務業（G3、G4）、其他運輸業輔助業（G7）。 （B）經港埠主管機關依商港法令同意作為便利船舶出入、停泊、貨物裝卸、倉儲、港埠觀光之水面、陸上、海底等必要性公用服務設施或其他主管機關同意之公共設施使用。 B.附屬設施：附屬設施之使用樓地板面積總合不得超過建築總樓地板面積之40%。 （A）觀光及旅遊服務業（J9）、會議及展覽服務業（JB）、租賃業（JE）、藝文業（J6）、社教設施（圖書館、社會教育館、藝術館、博物館、科學館、陳列館、水族館）、旅行業（J902）、文康設施（音樂廳、體育場所、集會場所、文康活動中心、歌劇院）、旅館業（J901）等。	5.綜上，在無犧牲旅運機能、現有1號碼頭後線可建築範圍限制，及現有建蔽率、容積率對於開發範圍及總樓地板面積已有限制，以及已於107年5月8日第一次專案小組會議取得共識–從屬用途樓地板面積不得超過該使用單元樓地板面積之40%之情況下，放寬港埠用地(港B-1)之商港服務旅客、港埠觀光使用之（B）使用規定，另提升港埠用地(港B-2)商業使用樓地板面積上限至法定容積之40%規定，維持低密度開發且保有大面積開放空間，亦可符合業者開發需求及對於土地之使用彈性。 6.增訂「港B-1」港埠用地得依文化資產保存法等相關法規及修復及再利用計畫辦理。 7.配合新增「港B-4」港埠用地，增訂「港B-4」港埠用地之使用項目。

表 5-3-2　土地使用分區管制要點變更前後條文對照表（續）

現行計畫條文	修正後計畫條文	變更理由
（B）港埠旅運中心內經由整體設計及管理之建築樓層得作為綜合零售業（F3）、百貨超市、餐飲業（F5）、銀行業（H101）及保險業（H501）。 2.「港B-3」港埠用地建蔽率不得大於70%，容積率不得大於200%，其使用需經港埠主管機關核准。其有關建築行為應經都市設計審議委員會許可始得申請建築。	（B）港埠旅運中心內經由整體設計及管理之建築樓層得作為綜合零售業（F3）、百貨超市、餐飲業（F5）、銀行業（H101）及保險業（H501）。 2.「港B-3」港埠用地建蔽率不得大於70%，容積率不得大於200%，其使用需經港埠主管機關核准。其有關建築行為應經都市設計審議委員會許可始得申請建築。 3.「港B-4」港埠用地應留設至少8公尺寬作為道路延伸供公眾通行使用。	

註：凡本次都市計畫變更未指明變更部分，應以原有計畫為準。

表 5-3-3　都市設計基準變更前後條文對照表

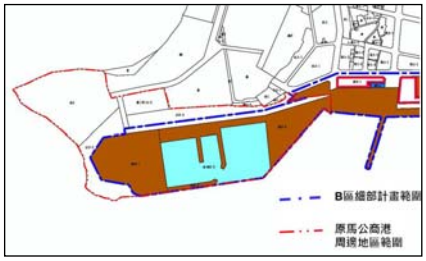
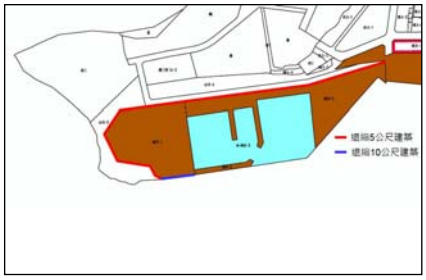
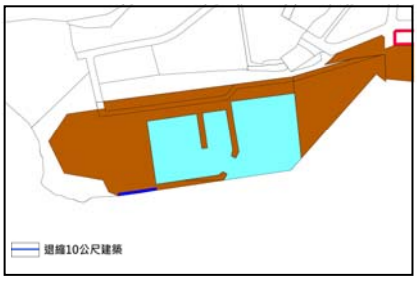
現行計畫條文	修正後計畫條文	變更理由
（二）本計畫區內都市設計審議範圍如下： 2.馬公商港周邊地區（附圖）  	（二）本計畫區內都市設計審議範圍如下： 2.馬公商港周邊地區（附圖）  	配合變更後都計圖調整附圖
（四）馬公商港地區之都市設計以配合馬公港整體觀光規劃，保存軍事史蹟風貌並建立澎湖整體水岸遊憩景觀為目標，打造本計畫區成為澎湖國際觀光水岸景點，相關都市設計規定如下： 1.（略以） 2.本區內基地申請建築時應自計畫道路及公園境界線退縮5公尺建築。	（四）馬公商港地區之都市設計以配合馬公港整體觀光規劃，保存軍事史蹟風貌並建立澎湖整體水岸遊憩景觀為目標，打造本計畫區成為澎湖國際觀光水岸景點，相關都市設計規定如下： 1.（略以） 2.（刪除）	由於1號碼頭後線臨水側土地受限碼頭及護岸地下結構限制，已自岸線退縮至少15公尺，經評估可供建築使用面積不足1公頃；且如前述目前規劃開發總樓地板面積比例不高，可保留大部分面積作為人行空間、綠地等公共使用空間，故建議放寬，刪除此項規定。
3.「港B-1」、「港B-2」港埠用地臨水岸之建築基地，除旅客通行棧道、岸電設施、船舶靠泊出入輔助設施、安全及景觀維護等設施之外，建築物臨海岸線需退縮10米建築，臨水岸應保持淨空，以利消防搶救及人員疏散（詳如附圖所示）。  	2.「港B-1」、「港B-2」港埠用地臨水岸之建築基地，除旅客通行棧道、岸電設施、船舶靠泊出入輔助設施、安全及景觀維護等設施之外，建築物臨海岸線需退縮10米建築，臨水岸應保持淨空，以利消防搶救及人員疏散（詳如附圖所示）。  	調整項次及附圖。

表 5-3-3　都市設計基準變更前後條文對照表（續）

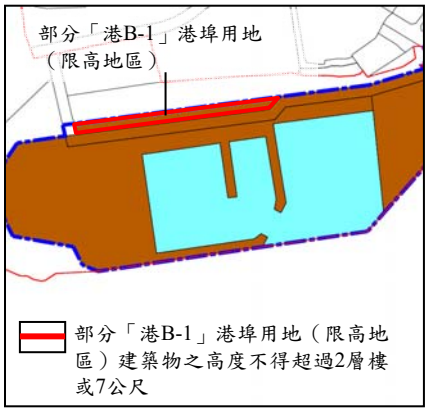
現行計畫條文	修正後計畫條文	變更理由
4.「港B-1」、「港B-2」港埠用地之開發，應考量西側公園用地之地形與地貌，不得任意破壞既有擋土及邊坡防護設施，並配合建築動線整體規劃通往宗南亭之地面階梯或人行道。	3.「港B-1」、「港B-2」港埠用地之開發，應考量西側公園用地之地形與地貌，不得任意破壞既有擋土及邊坡防護設施，並配合建築動線整體規劃通往宗南亭之地面階梯或人行道。	調整項次。
5.「港 B-1」港埠用地申請開發建築時，應於用地內配合留設至少一南北向服務通道以銜接區外道路系統，其淨寬不得小於 8 公尺，該通道之土地使用分區仍為港埠用地，並於申請建築時，載明其區位與配置情形於都市設計方案。	（刪除）	由於本計畫區已鄰接都市計畫道路，土地使用人自須妥善規劃通路與其銜接，惟無需強制規定設置並限制道路尺寸，降低土地使用彈性，爰建議刪除此項。
6.「港 B-1」、「港 B-2」港埠用地內應自行規劃、設置汙水處理設施處理各種使用活動所產生之廢水，未經處理廢水不得直接排放。	4.「港 B-1」、「港 B-2」港埠用地內應自行規劃、設置汙水處理設施處理各種使用活動所產生之廢水，未經處理廢水不得直接排放。	調整項次。
7.「港 B-1」港埠用地之建築物高度，應考量周邊地區之地形與地貌，並與周邊環境整體規劃設計，需製作建築物視覺模擬提供審議；「港 B-2」港埠用地內建築物之高度不得超過 4 層樓或 14 公尺。	5. 「港 B-1」港埠用地之建築物高度，應考量周邊地區之地形與地貌，並與周邊環境整體規劃設計，需製作建築物視覺模擬提供審議；部分「港 B-1」港埠用地（限高地區）建築物之高度不得超過 2 層樓或 7 公尺（詳如附圖所示），「港 B-2」港埠用地內建築物之高度不得超過 4 層樓或 14 公尺。  	1.為維持情人道視覺景觀，增訂「港B-1」港埠用地（限高地區）之高度限制規定–建築物之高度不得超過2層樓或7公尺。 2.調整項次。

表 5-3-3　都市設計基準變更前後條文對照表（續）

現行計畫條文	修正後計畫條文	變更理由
8.「港 B-1」、「港 B-2」港埠用地以供公眾使用為原則，另有關港埠用地未來建築開發應提出交通衝擊評估與停車空間檢討及改善，並納入開發計畫。	6.「港 B-1」、「港 B-2」及「港 B-4」港埠用地以供公眾使用為原則，「港 B-4」港埠用地應留設至少 8 公尺寬作為道路延伸供公眾通行使用，如有管制之必要時應與縣府交通相關單位協商公告管制事宜。另有關港埠用地未來建築開發應提出交通衝擊評估與停車空間檢討及改善，並納入開發計畫。	1.配合「變更道路用地為港埠用地(港B-4)」，新增應留設至少8公尺寬作為道路延伸供公眾通行使用，如有管制之必要時應與縣府交通相關單位協商公告管制事宜。 2.調整項次。
9.植栽計畫公園及綠地邊界選用之植栽品種宜採用澎湖原生種且適合海岸生長環境之植栽為主，並以具防風特性為佳，其他開放空間仍以適合海岸環境之品種為主。	7.植栽計畫公園及綠地邊界選用之植栽品種宜採用澎湖原生種且適合海岸生長環境之植栽為主，並以具防風特性為佳，其他開放空間仍以適合海岸環境之品種為主。	調整項次。
10.建築物附設設施－招牌廣告為維持海岸之風貌整體性，避免景觀雜亂，計畫區內商業活動招牌及廣告物設置形式，未經審查同意不得任意設置。	8.建築物附設設施－招牌廣告為維持海岸之風貌整體性，避免景觀雜亂，計畫區內商業活動招牌及廣告物設置形式，未經審查同意不得任意設置。	調整項次。
11.因基地條件無法達到本基準規定或具有特殊創意及整體規劃設計方案，經本縣都市設計審議委員會審議通過者，得不受本基準一部或全部規定之限制。	9.因基地條件無法達到本基準規定或具有特殊創意及整體規劃設計方案，經本縣都市設計審議委員會審議通過者，得不受本基準一部或全部規定之限制。	調整項次。

註：凡本次都市計畫變更未指明變更部分，應以原有計畫為準。

第六章　變更後實質計畫

第一節　計畫範圍與面積

本計畫區位於澎湖縣馬公都市計畫區之南側，東側以1-6-20M道路與編號B細部計畫區為界（含乙種工業區），北側以2-21-15M道路與編號D細部計畫區為界；東側以2-6-15M、1-5-20M、2-16-15M、4-4-11M、2-25-15M道路及馬公商港地區12M道路與編號A細部計畫區為界，南至馬公都市計畫區南界，計畫面積148.88公頃。

第二節　計畫年期：民國 110 年

第三節　計畫人口

計畫人口為2,700人，居住密度每公頃約246人。

第四節　土地使用計畫

本計畫區劃設住宅區、商業區、甲種工業區、乙種工業區、旅館區、宗教專用區、一般漁業區、休閒漁業區、漁業區、加油站專用區、水域、農業區等，變更後之土地使用計畫詳如表6-4-1與圖6-4-1所示。

表 6-4-1　第 B 區細部計畫區變更前後土地使用計畫明細表

項目		變更前 計畫面積(公頃)	變更面積 （公頃）	變更後 計畫面積(公頃)	百分比(%)
土地使用分區	住宅區	1.10	--	1.10	0.74
	商業區	10.22	--	10.22	6.86
	甲種工業區	13.09	--	13.09	8.80
	乙種工業區	3.57	--	3.57	2.40
	旅館區	2.39	--	2.39	1.61
	宗教專用區	0.03	--	0.03	0.02
	一般漁業區	4.32	--	4.32	2.90
	休閒漁業區	2.01	--	2.01	1.35
	漁業區	0.61	--	0.61	0.41
	加油站專用區	0.75	--	0.75	0.50
	水域	60.19	--	60.19	40.43
	農業區	0.35	--	0.35	0.24
	小計	98.19	--	98.19	66.26
公共設施用地	機關用地	1.29	--	1.29	0.87
	公園用地	3.41	--	3.41	2.29
	體育場用地	1.14	--	1.14	0.76
	綠地用地	0.33	--	0.33	0.22
	市場用地	0.18	--	0.18	0.12
	批發市場用地	1.80	--	1.80	1.21
	廣場用地	0.22	--	0.22	0.15
	廣場兼停車場用地	5.29	--	5.29	3.55
	停車場用地	0.81	--	0.81	0.55

表 6-4-1　第 B 細部計畫區變更前後土地使用計畫明細表（續）

項目		變更前計畫面積(公頃)	變更面積（公頃）	變更後計畫面積(公頃)	百分比(%)
公共設施用地	加油站用地	0.40	--	0.40	0.27
	港埠用地	14.15	+0.57	14.72	9.90
	社教機構用地	0.23	--	0.23	0.16
	自來水事業用地	0.09	--	0.09	0.06
	人行廣場用地	0.39	--	0.39	0.26
	堤防用地	2.62	--	2.62	1.76
	道路用地	17.89	-0.57	17.32	11.63
	小計	50.24	0.00	50.24	33.74
總計		148.88	0.00	148.88	100.00

註1：表內面積應依核定計畫圖實地測量分割實際面積為準。
註2：百分比 1係指占計畫區面積百分比、百分比 2係指占都市發展用地面積百分比。
註3：都市發展用地面積不包括水域、農業區之面積。

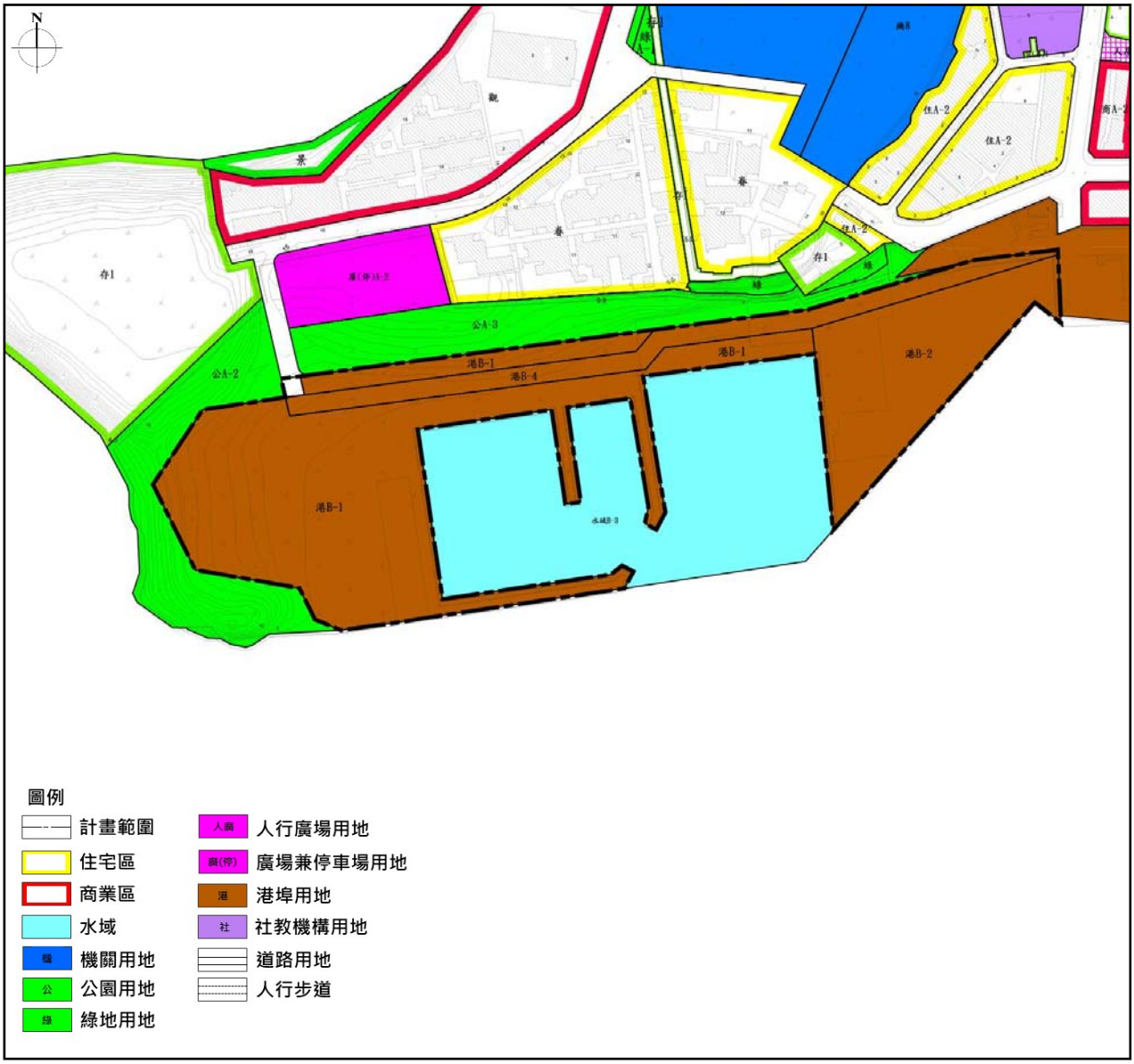


圖 6-4-1　變更後都市計畫示意圖

第五節　公共設施計畫

本計畫區劃設機關、公園、體育場、綠地、市場、批發市場、廣場、廣場兼停車場、停車場、加油站、港埠、社教機構、自來水事業、人行廣場、堤防及道路用地等公共設施用地，變更後之公共設施計畫詳如表6-4-2與圖6-4-1所示。

表 6-5-1　第 B 區細部計畫區變更前後公共設施用地明細表

項目	設施編號	公設層級	位置及說明	變更前計畫面積(公頃)	變更面積（公頃）	變更後計畫面積(公頃)
機關用地	機3用地	主計公設	供地方政府機關廳舍使用	0.20	--	0.20
	機6用地	主計公設	供海巡機關使用	0.33	--	0.33
	機7用地	主計公設	供地方政府機關廳舍使用	0.24	--	0.24
	機13用地	主計公設	供中央及地方政府機關廳舍使用	0.48	--	0.48
	機15用地	主計公設	供警政機關使用	0.04	--	0.04
	小計			1.29	--	1.29
公園用地	公8用地	主計公設	海濱公園	0.62	--	0.62
	公9用地	主計公設	鄰里公園	0.61	--	0.61
	公10用地	主計公設	海濱公園	0.82	--	0.82
	公14用地	主計公設	機6東側	0.59	--	0.59
	公15用地	主計公設	廣(停)1西側	0.62	--	0.62
	公B-1用地	細計公設	油3南側	0.15	--	0.15
	小計			3.41	--	3.41
體育場用地	體2用地	主計公設	機13南側	1.14	--	1.14
綠地用地	綠B-1	細計公設	廣(停)B-2東側	0.04	--	0.04
	綠B-2	細計公設	機6南側	0.03	--	0.03
	綠B-3	細計公設	乙種工業區旁綠地	0.12	--	0.12
	綠B-4	細計公設	乙種工業區旁綠地	0.14	--	0.14
	小計			0.33	--	0.33
市場用地	市B-1用地	細計公設	鄰里商業區內	0.18	--	0.18
批發市場用地	批市B-1用地	細計公設	第三漁港旁	1.80	--	1.80
廣場用地	廣2用地	主計公設	油3北側	0.22	--	0.22
廣場兼停車場用地	廣（停）1用地	主計公設	公15東側	4.16	--	4.16
	廣（停）B-1用地	細計公設	水1-1南側	0.12	--	0.12
	廣（停）B-2用地	細計公設	水1-1東側	0.09	--	0.09
	廣（停）B-3用地	細計公設	公15西側	0.17	--	0.17
	廣（停）B-4用地	細計公設	廣(停)1南側	0.38	--	0.38
	廣（停）B-5用地	細計公設	廣(停)1南側	0.37	--	0.37
	小計			5.29	--	5.29
停車場用地	停B-1用地	細計公設	漁業區旁	0.81	--	0.81

表 6-5-1　第 B 區細部計畫區變更前後公共設施用地明細表（續）

項目	設施編號	公設層級	位置及說明	變更前計畫面積(公頃)	變更面積（公頃）	變更後計畫面積(公頃)
加油站用地	油1用地	主計公設	2-10號道路與2-11道路交叉處	0.20	--	0.20
	油3用地	主計公設	第三漁港東北側	0.20	--	0.20
	小計			0.40	--	0.40
港埠用地	港B-1用地	細計公設	金龍頭地區	2.06	+0.83	2.89
	港B-2用地	細計公設	金龍頭地區	1.97	-0.84	1.13
	港B-3用地	細計公設	油1南側	10.12	--	10.12
	港B-4用地			--	+0.58	0.58
	小計			14.15	+0.57	14.72
社教機構用地	社2用地	主計公設	公9北側	0.23	--	0.23
自來水事業用地	水1-1用地	主計公設	2-19號與4-1號道路交叉處	0.09	--	0.09
人行廣場用地	人廣B-1用地	細計公設	商B-3內	0.12	--	0.12
	人廣B-2用地	細計公設	商B-3內	0.08	--	0.08
	人廣B-3用地	細計公設	鄰里商業區內	0.19	--	0.19
	小計			0.39	--	0.39
堤防用地	堤B-1用地	細計公設	水域周邊	0.14	--	0.14
	堤B-2用地	細計公設	水域周邊	0.85	--	0.85
	堤B-3用地	細計公設	水域周邊	0.84	--	0.84
	堤B-4用地	細計公設	水域周邊	0.50	--	0.50
	堤B-5用地	細計公設	水域周邊	0.06	--	0.06
	堤B-6用地	細計公設	水域周邊	0.23	--	0.23
	小計			2.62	--	2.62
道路用地	主計	主計公設		9.85	--	9.85
	細計	細計公設		8.04	-0.57	7.47
	小計			17.89	--	17.32
總計				50.24	0.00	50.24

第六節　事業及財務計畫

港埠用地得透過促進民間參與公共建設或出租等方式辦理，可由現行管理者臺灣港務股份有限公司自行或委託民間廠商進行開發、興建、營運及使用收益。

計畫範圍內土地分別為澎湖縣政府、財政部國有財產署與交通部航港局管理之國有土地、澎湖縣政府管理之縣有土地及未登錄地，後續有關澎湖縣政府、財政部國有財產署與未登錄地，將依相關規定辦理撥用作業給交通部航港局。

表 6-6-1　事業及財務計畫綜整表

分期		規劃開發項目（預估）	開闢經費概估
港埠用地	金龍頭灣區開發	• 郵輪接駁設施之碼頭引道設施 • 人行道及自行車、公車、遊園車、緊急救難、運補等運具通道鋪面 • 碼頭設施鋪面 • 歷建修復及再利用 • 船塢保修廠修復為遊客中心或候船室 • 交通船上下岸安全設施無障礙登船設施建置 • 帶狀商店街建置 • 景觀設施、照明及監控設備	約6.62億元
	1號碼頭延建及旅運中心	• 1號碼頭延建 • 旅運中心建置	約9.40億元
	總計		約16.02億元

註：本表所編列開發經費及預定完成期限得視主辦單位財務狀況酌予調整。

第七節　土地使用分區管制要點及都市設計基準

一、土地使用分區管制要點

（一）本要點依都市計畫法第 22 條及同法台灣省施行細則第 35 條規定訂定之。

（二）住宅區建蔽率、容積率如下規定：

1. 「住 B-1」住宅區之建蔽率不得大於 60%，容積率不得大於 200%。

2. 住宅區建築基地鄰接寬度 20 公尺以上道路者，其縱深 30 公尺範圍內得酌予提高容積率為 240%。

（三）商業區建蔽率、容積率如下規定：

1. 「商 B-1」商業區之建蔽率不得大於 80%，容積率不得大於 400%。

2. 「商 B-2」商業區之建蔽率不得超過 60%，容積率不得超過 300%。.

3. 「商 B-3」商業區之建蔽率不得超過 60%，容積率不得超過 540%。

4. 「商 B-4」商業區之建蔽率不得超過 80%，四樓以上不得超過 50%，容積率不得超過 540%。

5. 「商 B-5」商業區之建蔽率不得超過 80%，容積率不得超過 540%。

（四）甲種工業區、乙種工業區之建蔽率不得大於 70%，容積率不得大於 210%。甲種工業區專供船舶修造使用。

（五）旅館區之建蔽率不得超過 60%，容積率不得超過 350%。

（六）「宗(專)2」宗教專用區建蔽率不得超過 30%，容積率不得超過 30%；新建寺廟的使用除供宗教活動、供奉、祭祀及所必須之服務設備(公廁、茶水間、儲藏室等)使用外，不得提供香客及一般住宿使用。

（七）一般漁業區之建蔽率不得超過 60%，容積率不得超過 120%；以供漁港卸貨、加油、補給、維修運作及相關設施之使用為主。並得供製冰、冷凍、農漁產品加工及展售、機械修理、漁業五金、電氣、油漆及機油等之零售及經主管機關核准之與農漁業有關之零售使用項目為限。

（八）休閒漁業區之建蔽率不得大於 70%，容積率不得大於 120%；以供觀光漁業活動有關之餐飲、海產、食品、一般休閒性之店舖、觀光漁市之使用為主及經漁業主管機關核准之與促進觀光休閒活動有關之使用項目為限。

（九）漁業區之建蔽率不得大於 70%，容積率不大於 210%，以供觀光漁業活動有關之餐飲、海產、食品、一般休閒性店舖、觀光漁市、製冰、冷凍、漁產品加工等使用為主及經漁業主管機關核准之與促進觀光休閒活動有關之行業或設施為限。

（十）加油站專用區之建蔽率不得大於 40%，容積率不得大於 80%。

（十一）「水域 B-3」水域得作為船舶停泊與棧橋設施使用，水域之管理維護得由港區主管機關依商港法令辦理，海面仍以維持水域為原則。

（十二）機關、自來水事業及社教機構等用地之建蔽率不得大於 50%，容積率不得大於 250%。

（十三）體育場用地之管制內容如下：

1. 建蔽率不得大於 60%，容積率不得大於 250%。

2. 體育場用地申請建築時，應自道路境界線至少退縮 5 公尺建築，如有設置圍牆之必要者，圍牆應自道路境界線至少退縮 3 公尺，且退縮建築之空地應植栽綠化，但得計入法定空地。惟如有特殊情形者，得由本縣都市計畫委員會審決確定。

（十四）批發市場及零售市場用地之建蔽率不得大於 80%，容積率不得大於 240%。

（十五）「停 B-1」停車場用地如依「促進民間參與公共建設法」相關規定供民間參與公共建設，其附屬事業之容許使用項目除依「都市計畫公共設施多目標使用辦法」規定外，另可容許「批發業」、「觀光及旅遊服務業」、「娛樂及健身服務業」、「會議及工商展覽中心」、「倉儲物流業」、「購物中心及批發量販業」、「廣告業」、「修理服務業」、「文化及教育設施」、「電影片映演業」及其他經澎湖縣政府審查核准之項目。且其附屬事業使用樓地板面積不受「都市計畫公共設施多目標使用辦法」限制。

（十六）「廣(停)1」廣場兼供停車場用地定位為縣民廣場，做為觀光遊憩及常民生活場域；容許觀光遊憩及其相關附屬設施使用，包括行政辦公及管理服務設施、主題性特色建築、展售及餐飲設施等。其建蔽率不得大於 10%，容積率不得大於 15%。

「廣(停)B-3」用地得作為停車場及其管理單位辦公場所、行政及管理服務設施等使用。其建蔽率不得建蔽率不得大於 10%，容積率不得大於 15%。

（十七）加油站用地之建蔽率不得大於 40%，容積率不得大於 80%。

（十八）港埠用地之規定如下：

1. 「港 B-1」、「港 B-2」港埠用地

（1）建蔽率不得大於 50%，容積率不得大於 200%；港埠用地內申請建築基地應為已登錄地籍之土地；仍未登錄地籍之土地（如棧橋、潮間帶...等範圍），不得列入建築基地，後續如依照相關法規辦理填築及登錄土地作業後，始可申請建築使用。

（2）「港 B-1」港埠用地得做下列使用

A.商港服務旅客、港埠觀光之相關設施：

（A）觀光及旅遊服務業（J9）、會議及展覽服務業（JB）、租賃業（JE）、藝文業（J6）、社教設施（圖書館、社會教育館、藝術館、

博物館、科學館、陳列館、水族館）、旅行業（J902）、文康設施（音樂廳、體育場所、集會場所、文康活動中心、歌劇院）、旅館業（J901）等。

（B）綜合零售業（F3）、百貨超市及餐飲業（F5）

（C）陸上運輸服務業（G1、G2）、水上運輸服務業（G3、G4）、其他運輸業輔助業（G7）。

B.經港埠主管機關依商港法令同意作為便利船舶出入、停泊、貨物裝卸、倉儲、港埠觀光之水面、陸上、海底等必要性公用服務設施或其他主管機關同意之公共設施使用。

C.得依文化資產保存法等相關法規及修復及再利用計畫辦理。

（3）「港 B-2」港埠用地得做下列使用

A.主要使用

（A）陸上運輸服務業（G1、G2）、水上運輸服務業（G3、G4）、其他運輸業輔助業（G7）。

（B）經港埠主管機關依商港法令同意作為便利船舶出入、停泊、貨物裝卸、倉儲、港埠觀光之水面、陸上、海底等必要性公用服務設施或其他主管機關同意之公共設施使用。

B.附屬設施：附屬設施之使用樓地板面積總合不得超過建築總樓地板面積之40%。

（A）觀光及旅遊服務業（J9）、會議及展覽服務業（JB）、租賃業（JE）、藝文業（J6）、社教設施（圖書館、社會教育館、藝術館、博物館、科學館、陳列館、水族館）、旅行業（J902）、文康設施（音樂廳、體育場所、集會場所、文康活動中心、歌劇院）、旅館業（J901）等。

（B）港埠旅運中心內經由整體設計及管理之建築樓層得作為綜合零售業（F3）、百貨超市、餐飲業（F5）、銀行業（H101）及保險業（H501）。

2. 「港 B-3」港埠用地建蔽率不得大於 70%，容積率不得大於 200%，其使用需經港埠主管機關核准。其有關建築行為應經都市設計審議委員會許可始得申請建築。

3. 「港 B-4」港埠用地應留設至少 8 公尺寬作為道路延伸供公眾通行使用。

（十九）為鼓勵基地之整體合併建築使用及公益性設施，訂定下列獎勵措施：

1. 有關設置公共開放空間獎勵部分應依建築技術規則規定辦理。

2. 建築物提供部分樓地板面積供下列使用者，得增加所提供之樓地板面積。但以不超過基地面積乘以該基地容積率之30%為限。

（1）私人捐獻或設置圖書館、博物館、藝術中心、兒童、青少年、勞工、老人等活動中心、景觀公共設施等公眾使用；其集中留設之面積在100平方公尺以上，並經目的事業主管機關核准設立公益基金管理營運者。

（2）建築物留設空間與天橋或地下道連接供公眾使用，經交通主管機關核准者。

3. 各土地使用分區除增額容積及依都市計畫法第83-1條規定可移入容積外，於法定容積增加建築容積後，不得超過下列規定：

（1）依都市更新法規實施都市更新事業之地區：建築基地一點五倍之法定容積或各該建築基地零點三倍之法定容積再加其原建築容積。

（2）前款以外之地區：建築基地一點二倍之法定容積。

前項所稱增額容積，指都市計畫擬定機關配合公共建設計畫之財務需要，於變更都市計畫之指定範圍內增加之容積。

舊市區小建築基地合併整體開發建築、高氯離子鋼筋混凝土建築物及放射性污染建築物拆除重建時增加之建築容積，得依都市計畫法第33條、第40條及放射性污染建築物事件防範及處理辦法規定辦理。

（二十）本計畫區內之公共設施用地均得依「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」之規定作多目標使用。

（二十一）本計畫區內有關都市設計之範圍與規定，詳見本計畫區之都市設計準則。

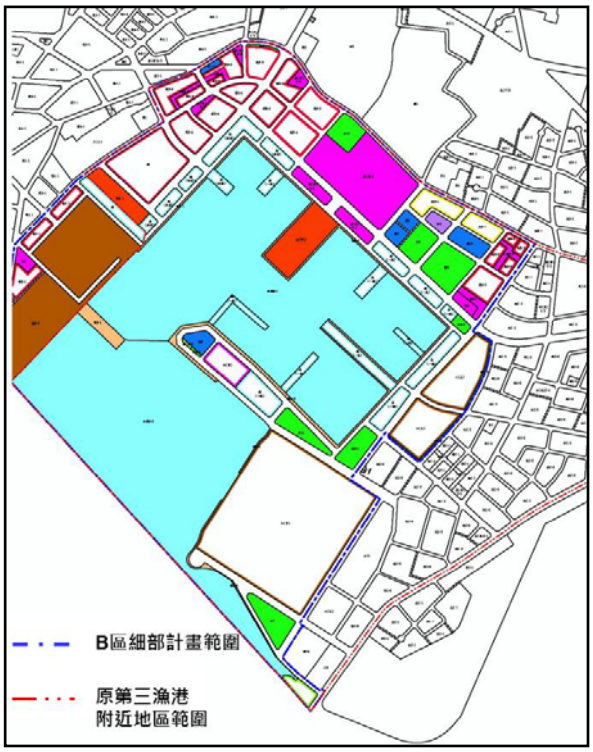
（二十二）本要點未規定者，適用其他法令及相關規定辦理。

二、都市設計準則

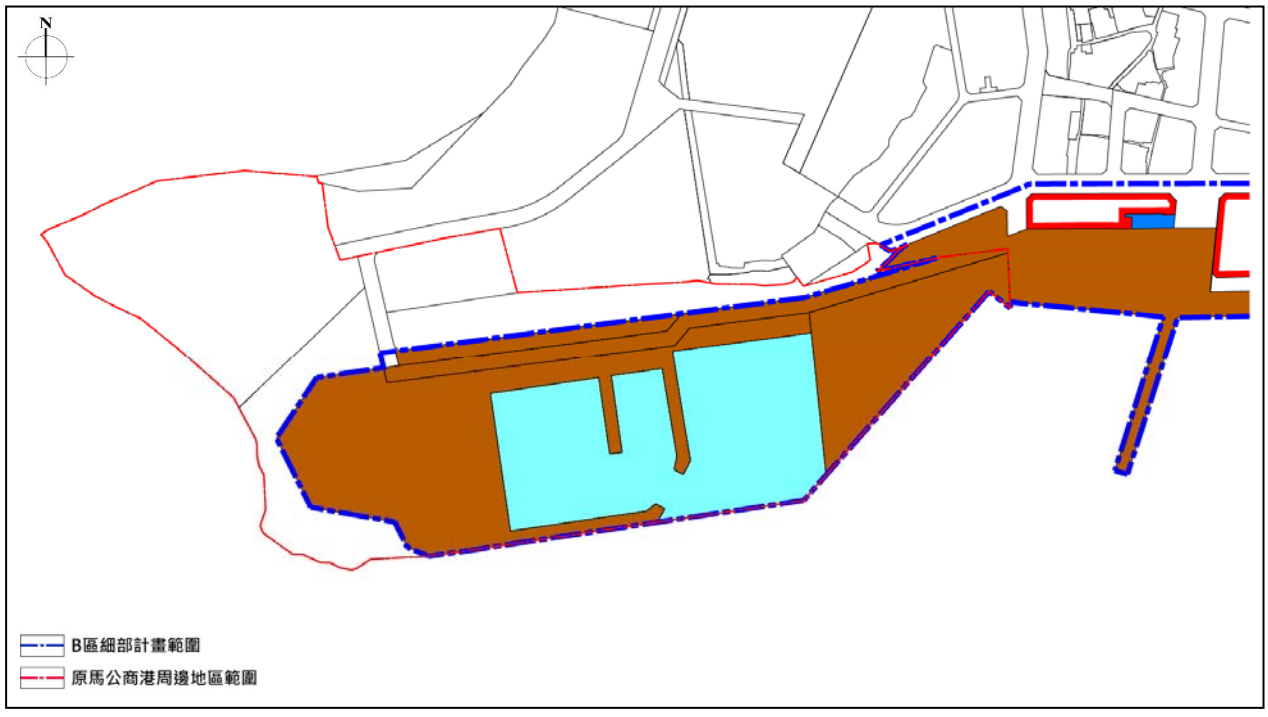
（一）本都市設計準則依據依據都市計畫法台灣省施行細則第 35 條規定及本細部計畫區「土地使用分區管制要點」訂定，以作為本縣都市設計審議委員會審議之參據。

（二）本計畫區內都市設計審議範圍如下：

1. 馬公第三漁港附近地區（附圖）



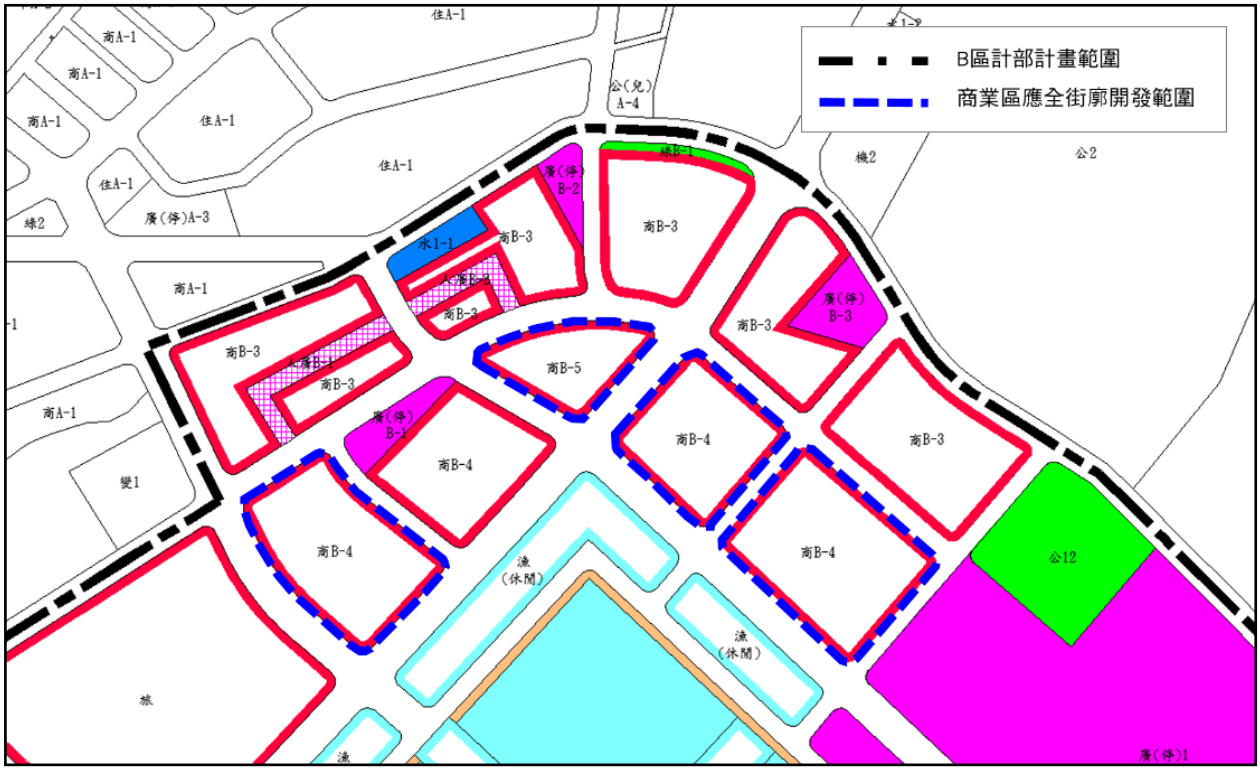
2. 馬公商港周邊地區（附圖）



（三）馬公第三漁港附近地區之都市設計以提升本區之整體環境品質、提供舒適的人行徒步空間並型塑觀光漁港都市風貌，相關都市設計準則如下：

1. 本區內規定應辦理都市設計審議地區之建築基地，應先經本縣都市設計審議委員會審議通過後，始得核發建築執照。

2. 本區內旅館區、休閒漁業區及部分「商 B-4」、「商 B-5」商業區街廓土地應全街廓開發(商業區應全街廓開發範圍如附圖)。



3. 本區之建築基地應依下列規定退縮建築：

（1）面臨 11 公尺鄰港道路之建築基地（含公共設施用地）應自道路境界線至少留設 4 公尺寬之退縮建築開放空間；其他各土地使用分區之建築基地應自道路境界線退縮留設開放空間之最小寬度如下：

土地使用分區	面臨道路寬度	退縮建築開放空間之最小留設寬度
商B-3	15公尺(含)以上	3公尺
	15公尺以下計畫道路（不含人行廣場用地）	2公尺
商B-4及商B-5	15公尺(含)以上	3公尺
	15公尺以下計畫	2公尺
旅館區	不限	3公尺
休閒漁業區及一般漁業區	不含 11 公尺鄰港道路	3公尺

（2）建築基地面臨多條道路者，各面皆須留設退縮建築開放空間。

（3）退縮建築開放空間內不得設置圍牆，應設置無遮簷人行空間供公共使用；寬度 4 公尺(含)以上之退縮建築開放空間內並應植栽綠化。

（4）退縮建築開放空間應與相鄰之道路人行道併同設計，且應維持與相鄰建築基地鋪面之連續性，並不得有高低差。

（5）退縮建築開放空間不得開挖地下室，惟其留設寬度大於本準則規定之最小留設寬度部分，不在此限。

（6）退縮建築開放空間得計入法定空地。

4. 本區之建築物應依下列規定留設 3.5 公尺寬之連續騎樓：

（1）位於「商 B-2」商業區面臨計畫道路之建築基地者，應於面臨計畫道路側留設。

（2）位於「商 B-3」商業區面臨計畫道路(不含五號道路)及人行廣場用地之建築基地者，應於面臨計畫道路及人行廣場用地側留設。

（3）位於「商 B-4」及「商 B-5」商業區面臨計畫道路及休閒漁業區面臨 11 公尺鄰港道路之建築基地者，應於面臨計畫道路側留設。

（4）位於建築基地面臨多條計畫道路或人行廣場用地者，各面皆須留設。

（5）指定留設之騎樓需與相鄰騎樓併同設計；其鋪面設計應維持與相鄰建築基地鋪面之連續性，並不得有高低差。

5. 於「商 B-4」及「商 B-5」商業區及旅館區不同街廓之建築物間，得依下列規定設置具有頂蓋之空中廊道相連通：

（1）空中廊道應設置於 2 樓以上，且底部淨高不得低於 6 公尺。

（2）空中廊道之寬度不得超過 8 公尺，且開放供公眾通行使用之淨寬不得小於 3 公尺；其作為人行通道使用部分得不計入建築容積，其餘應計入建築容積部分，應納入空中廊道連通二側建築物所在之建築基地計算，且其個別納入比例應由各該建築基地之土地所有權人協議訂定，並於申請都市設計審議時表明之。

6. 人行廣場用地不得作為停車場之主要出入口，但得用以暫時停車以供裝卸貨使用。

7. 本計畫區之建築物高度限制規定如下：

（1）位於休閒漁業區之建築物高度不得超過二層樓；斜屋頂屋脊高度不得超過 12 公尺。

（2）位於一般漁業區之建築物高度不得超過三層樓；斜屋頂屋脊高度不得超過 12 公尺。

8. 本區之建築造型、材質、及色彩規定如下：

（1）位於休閒漁業區及一般漁業區之建築物需設置斜屋頂，其斜屋頂之投影面積比例應佔建築投影面積百分之五十以上，屋頂斜率應大於三分之一。

（2）位於休閒漁業區之建築物二樓應於面向漁港側留設 6 公尺寬之戶外露台以供戶外餐飲及觀景活動使用。

（3）新建建築物之外牆及斜屋頂需提出材質及色彩計畫，供本縣都市設計審議委員會審議。

（4）設置於屋頂之空調、視訊、機械、水箱、管線等設備應適當隱蔽或納入整體造型考量。

9. 位於「商 B-4」及「商 B-5」商業區、面臨 11 公尺鄰港道路之休閒漁業區及一般漁業區建築基地，其廣告招牌及街道傢俱，應配合建築整體設計。

10. 本區內經本縣都市設計審議委員會審議通過之案件，如有變更設計，應重提本縣都市設計審議委員會審議；但屬微幅變更，其變更內容未超出下列情況者，得由幹事會審議：

（1）變更退縮建築開放空間，變更後仍符合本區準則第 3 點之規定，且未涉及與相鄰建築基地鋪面之連續性。

（2）變更騎樓之高度，且未涉及與相鄰建築基地鋪面之連續性。

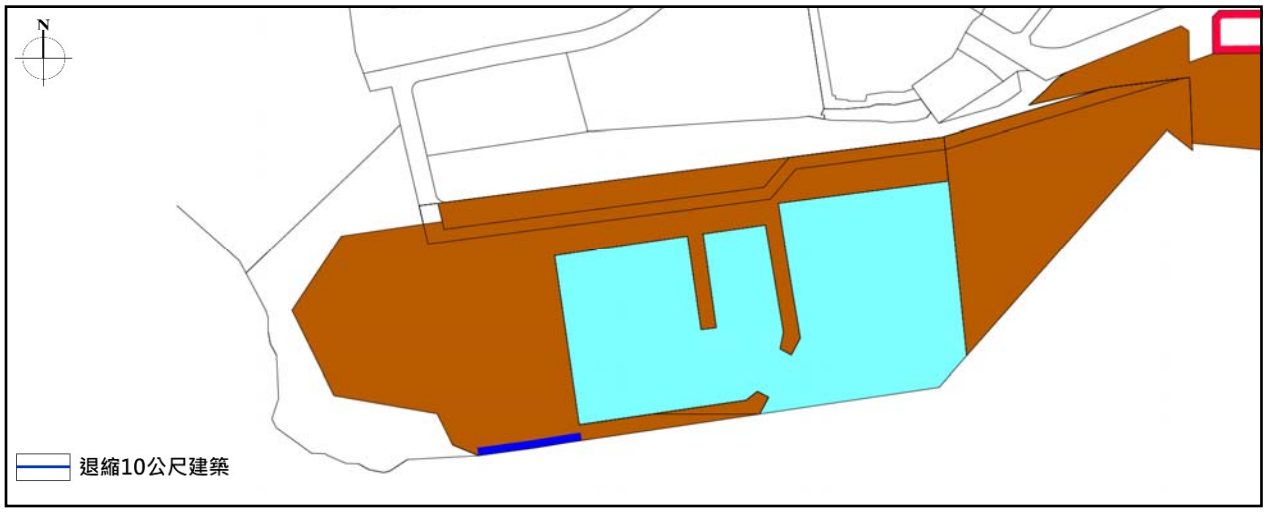
（3）變更建築物高度，變更後仍符合本區準則第 7 點之規定。

11. 本準則所規定事項，如有因基地特殊難以執行之情形，得經本縣都市設計審議委員會就實際情況審決之，不適用本準則全部或一部之規定。

（四）馬公商港地區之都市設計以配合馬公港整體觀光規劃，保存軍事史蹟風貌並建立澎湖整體水岸遊憩景觀為目標，打造本計畫區成為澎湖國際觀光水岸景點，相關都市設計規定如下：

1. 本基準除下列規定外，另依「馬公商港臨海街區都市設計準則」規定辦理。

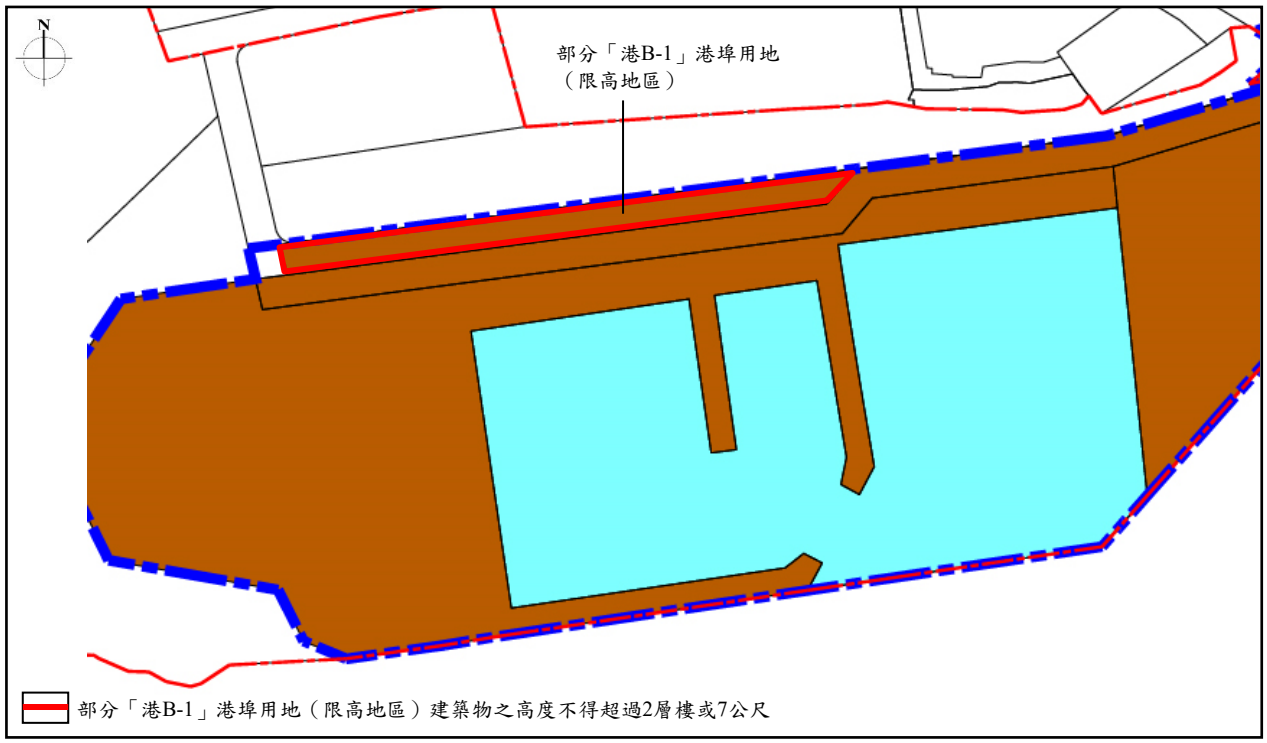
2. 「港 B-1」、「港 B-2」港埠用地臨水岸之建築基地，除旅客通行棧道、岸電設施、船舶靠泊出入輔助設施、安全及景觀維護等設施之外，建築物臨海岸線需退縮 10 米建築，臨水岸應保持淨空，以利消防搶救及人員疏散（詳如附圖所示）。



3. 「港 B-1」、「港 B-2」港埠用地之開發，應考量西側公園用地之地形與地貌，不得任意破壞既有擋土及邊坡防護設施，並配合建築動線整體規劃通往宗南亭之地面階梯或人行道。

4.「港 B-1」、「港 B-2」港埠用地內應自行規劃、設置汙水處理設施處理各種使用活動所產生之廢水，未經處理廢水不得直接排放。

5. 「港 B-1」港埠用地之建築物高度，應考量周邊地區之地形與地貌，並與周邊環境整體規劃設計，需製作建築物視覺模擬提供審議；部分「港 B-1」港埠用地（限高地區）建築物之高度不得超過 2 層樓或 7 公尺（詳如附圖所示），「港 B-2」港埠用地內建築物之高度不得超過 4 層樓或 14 公尺。



6. 「港 B-1」、「港 B-2」、「港 B-4」港埠用地以供公眾使用為原則，「港 B-4」港埠用地應留設至少 8 公尺寬作為道路延伸供公眾通行使用，如有管制之必要時應與縣府交通相關單位協商公告管制事宜。另有關港埠用地未來建築開發應提出交通衝擊評估與停車空間檢討及改善，並納入開發計畫。

7. 植栽計畫公園及綠地邊界選用之植栽品種宜採用澎湖原生種且適合海岸生長環境之植栽為主，並以具防風特性為佳，其他開放空間仍以適合海岸環境之品種為主。

8. 建築物附設設施－招牌廣告為維持海岸之風貌整體性，避免景觀雜亂，計畫區內商業活動招牌及廣告物設置形式，未經審查同意不得任意設置。

9. 因基地條件無法達到本基準規定或具有特殊創意及整體規劃設計方案，經本縣都市設計審議委員會審議通過者，得不受本基準一部或全部規定之限制。

（五）本準則未規定事項，適用其他法令之規定。

附錄一　政府、潛在投資者及相關利害人訪談意見綜整

依據「金龍頭灣區開發可行性研究」，政府、潛在投資者及相關利害人訪談意見綜整說明如下。

一、開發定位及產品

（一）#1 碼頭延建已列為既定政策並納入「國內商港未來發展建設計畫（111 年-115 年）」，港務公司後續將依其規劃期程辦理延建工程。

（二）金龍頭未來擬發展水上轉運站為核心功能，並結合#1 碼頭後線發展之陸域轉運站，共構「海陸雙轉運中心」。

（三）可配置指標型建築，活化歷史建物、保修船塢、彈藥庫，以故事行銷。

（四）應考量東北季風淡季，規劃遮風設施。

（五）建議於東側靠沙灘之部分（港區設施以東）保留其高低差，以保留情人道之舊有樣貌；西側之部分則可以步道等方式連接並拆除圍牆，增加視野。

二、動線規劃

（一）港務局與澎湖縣政府已獲得原 12 米計畫道路，辦理都市計畫變更為港埠用地之共識。

（二）建議東延至#1 碼頭後側之 12 米道路由港務公司自行規劃。

（三）建議區內道路至少 8 米路寬。

（四）建議增加綠化空間，配合觀光步道、運具連接。

（五）陸域轉運站建議具備停留 20 台大巴之空間。

（六）情人道之銜接部分於施工後可無償使用，由林務公園管理所維護管理。

三、招商面向

（一）建議以設定地上權方式招商，或由政府整體營造、興建再分租。

（二）建議以不同廠商、分區招商，並可考量賦予廠商第二期優先租賃權。

（三）建議投資廠商應具備郵輪產業經營管理背景。

四、市場評估

（一）建議可加入特色活動以增加淡季觀光人數。

（二）國內旅遊及跳島旅遊為旅遊新商機，澎湖觀光市場發展可期，未來金龍頭並可配合#1 碼頭延建，深耕國際郵輪市場。

附表 1　產官學整體訪談意見彙整表

面向	摘要內容
開發定位及產品	◆ 產品規劃需與周邊市場區隔，並強化本計畫定位。 ◆ **#1碼頭延建已列為既定政策並納入「國內商港未來發展建設計畫（111年-115年）」**，待經部、院核定後，港務公司後續將依其規劃期程辦理延建工程。 ◆ 金龍頭未來擬發展水上轉運站為核心功能，並結合#1碼頭後線發展之陸域轉運站，共構「**海陸雙轉運中心**」。 ◆ **建議增加腹地範圍**，以利整體使用。 ◆ 金龍頭灣區可規劃**多功能旅客中心**，同時提供旅客服務及商業機能。 ◆ **歷史建物可回歸以前使用用途，增加歷史意義**，或作為**餐飲百貨、文創休憩區**，**展示澎湖文化、歷史之場所**。 ◆ 建議配置**指標型建築**，並**活化保修船塢**，可提供**維修服務**功能，滿足停靠船舶之需求。. ◆ 應考量東北季風淡季，規劃**遮風設施**。 ◆ 建議金龍頭灣區以**故事行銷**推廣，強調歷史脈絡以建立國際目標市場。 ◆ 建議於**東側靠沙灘之部分（港區設施以東）保留其高低差**，以保留情人道之舊有樣貌；**西側之部分則可以步道等方式連接並拆除圍牆**，增加視野。
動線規劃	◆ 民國108年1月15日**港務局與澎湖縣政府已獲得原12米計畫道路，辦理都市計畫變更為港埠用地之共識**。 ◆ 建議**東延至#1碼頭後側之12米道路由港務公司自行規劃**。 ◆ 建議**區內道路至少8米路寬**。 ◆ 動線應與莒光營區整體規劃，並建議增加**綠化空間**，配合**觀光步道、運具**連接，擴大遊憩系統，增加遊客停留時間。 ◆ **陸域轉運站建議具備停留20台大巴之空間**。 ◆ 需考量**郵輪接駁小船可能會碰壞灣區內停靠之遊艇**。 ◆ **#1碼頭郵輪之使用應不會影響灣區內遊艇**，而**交通船無須移至金龍頭停靠**。 ◆ **情人道之銜接部分於施工後可無償使用，由林務公園管理所維護管理。**
招商面向	◆ 建議以**設定地上權**方式招商，或由**政府整體營造、興建，再分租予廠商**，提高投資意願。 ◆ 除非有大型廠商願意投入大筆資金，否則**以不同廠商、分區招商較能吸引投資**。 ◆ 若採統一招商、分期開發，應考量租金、開發權利金，建議可採**權利金分期支付**。 ◆ 若分區招商，可待第一期營運後，再擴大經營範圍，並賦予廠商**第二期優先租賃權**。 ◆ #1碼頭國際港埠旅運中心若有部分樓層及停車場供業者經營，可增加投資意願。 ◆ 建議投資廠商應具備郵輪產業經營管理背景。
市場評估	◆ 建議可加入**特色活動**以增加淡季觀光人數。 ◆ 壽險業者因法令規定不得轉租非自建之不動產，而此區涉及較多經營層面，除非未來有較大的經營合作對象，才考慮評估此區投資。 ◆ 國內旅遊及跳島旅遊為後疫情時代之旅遊新商機，**澎湖旅遊觀光市場發展可期，**未來金龍頭並可配合#1碼頭延建，深耕國際郵輪市場。

資料來源：金龍頭灣區開發可行性研究。

附錄二　澎湖縣都市計畫委員會第136次會議紀錄

澎湖縣都市計畫委員會第136次會議紀錄

一、時間：110年12月28日（星期二）上午9時30分

二、地點：本府第1會議室

三、主持人：賴主任委員峰偉（洪副主任委員慶驚 代）　　紀錄：陳昱維

四、出（列）席單位：詳簽到單

五、提案討論：詳附件

六、散會：上午12時0分

澎湖縣都市計畫委員會第136次會議提案資料

討論事項	第一案	所屬鄉市	馬公市
案由	變更馬公都市計畫第B區細部計畫（配合金龍頭灣區開發規劃）案		
說明	一、計畫緣起 澎湖近年來以國際觀光低碳度假島之觀光定位推動觀光產業蓬勃發展，觀光人次逐年成長；本計畫區所在之金龍頭灣區北接觀音亭遊憩區、篤行十村及莒光新村，南濱馬公港海域，西臨澎湖內海，東接馬公市區，位於馬公遊憩系統之重要觀光水岸，後續開發打造為港口觀光門戶。 澎湖縣政府以「馬公水岸時光走廊」為馬公港至觀音亭水岸之觀光策略主軸，加強規劃馬公第1~3漁港之娛樂休閒機能並串連延伸至馬公商港與金龍頭等水岸國公有土地，並於103年8月25日公告發布實施「擴大及變更馬公都市計畫（配合馬公商港金龍頭營區遷建整體規劃）主要計畫案」與「擬定馬公都市計畫（馬公商港周邊地區）細部計畫案」劃設為港埠用地（港B-1、港B-2）。 然而現行計畫（計畫區業於108年1月31日公告發布實施之「變更馬公都市計畫第B區細部計畫（配合主細分離專案通盤檢討）案」納入第B區細部計畫）之港埠用地係以港B-1、港B-2用地分區管制，其細部計畫道路之配置、土地使用管制規定皆影響未來港區郵輪碼頭及觀光服務設施之配設彈性，並阻隔與周邊市區、眷村風貌特定專用區之活動連結。澎湖縣政府於107年「金龍頭國際郵輪碼頭投資興建對澎湖整體影響評估與發展策略及規劃執行計畫案」，規劃金龍頭碼頭轉型型塑澎湖地區的海上迎賓門戶，以落實帶動港灣再生，打造馬公「國際濱海觀光亮點」之觀光空間發展策略。同時，為因應未來都市及郵輪產業之發展，臺灣港務股份有限公司依據「臺灣國內商港未來發展及建設計畫（106-110年）」及「國內商港整體規劃及發展計畫（111-115年）（草案）」之發展方向，研擬金龍頭灣區未來整體水岸開發走向及定位，作為金龍頭灣區開發之參考依據，共同促進澎湖港縣和諧繁榮。目前金龍頭碼頭相關之商港經營管理事項均由交通部航港局委託臺灣港務股份有限公司辦理營運。 綜上，考量金龍頭灣區觀光發展策略，以及港區未來開發構想與發展需求，依據都市計畫法第24條規定辦理都市計畫個案變更，調整第B區細部計畫道路及港埠用地土地使用配置、土地使用分區管制及都市設計基準之相關規定，以具體落實引入旅客服務及觀光設施之開發，串連港區、市區水岸購物餐飲空間及眷村、古城觀光廊帶。		

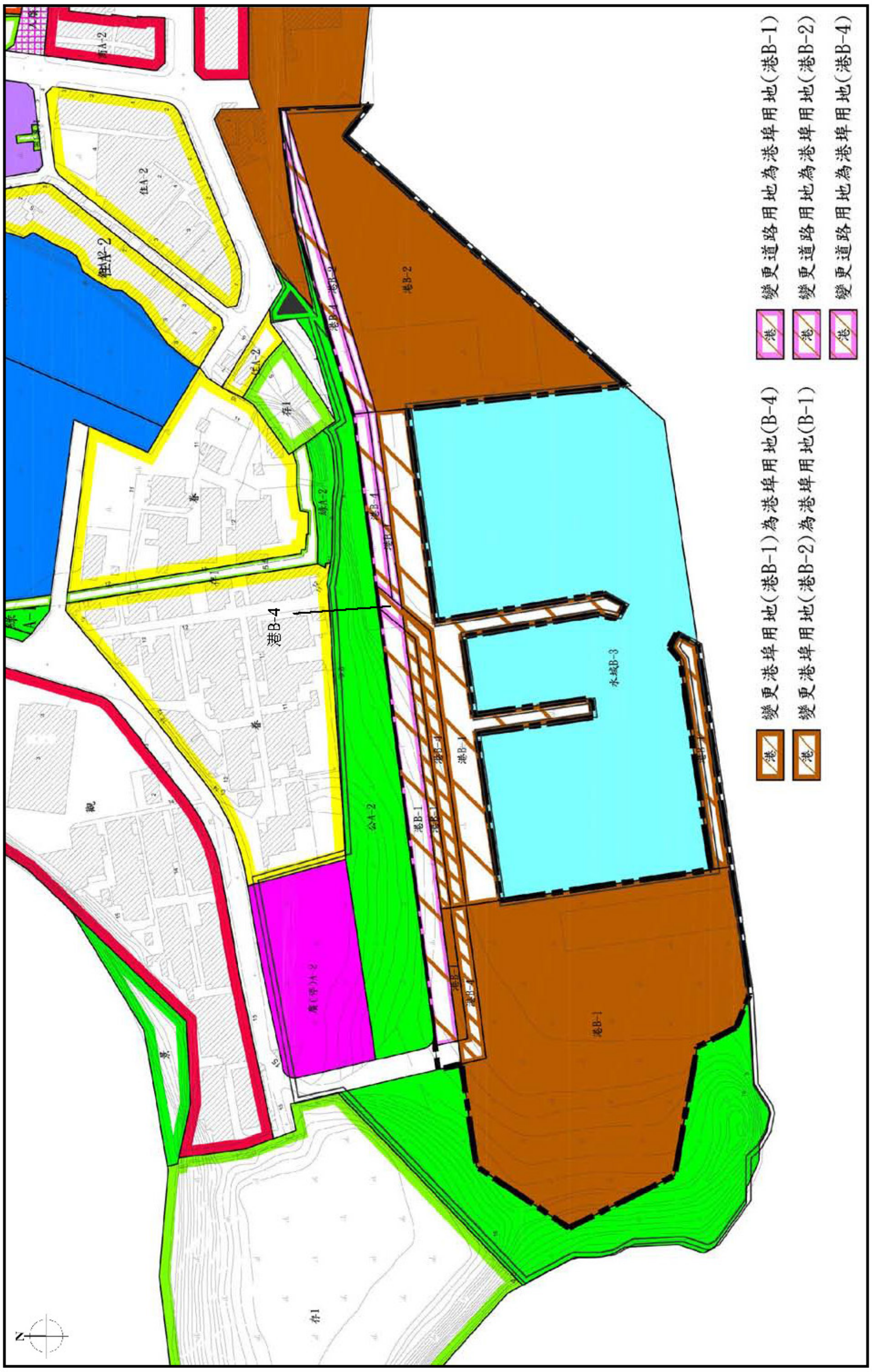
說明	二、法令依據：依都市計畫法第24條規定辦理。 三、辦理機關：澎湖縣政府 四、申請變更都市計畫機關：交通部航港局 五、變更內容： （一）調整現行都市計畫，以符未來郵輪碼頭營運開發需求及使用需求(詳如附表一及附圖一) 1.變更部分港埠用地(港B-1)為港埠用地(港B-4) 2.變更部分港埠用地(港B-2)變更為港埠用地(港B-1)、港埠用地(港B-4) 3.變更道路用地為港埠用地(港B-1)、港埠用地(港B-2)、港埠用地(港B-4) （二）修訂土地使用分區管制要點(詳如附表二) 1.調整第18條之「旅館業經營場所附設之綜合零售業、百貨超市及餐飲業」為「綜合零售業、百貨超市及餐飲業」。 2.增訂「港B-1」港埠用地得依文化資產保存法等相關法規及修復及再利用計畫辦理。 3.調整「港B-2」港埠用地之附屬設施之使用樓地板面積使用上限規定。 4.增訂「港B-4」港埠用地相關規定 （三）修訂都市設計基準(詳如附表三) 1.調整(二)之馬公商港周邊地區應辦理都市設計審議範圍之附圖。 2.刪除(四)之2退縮建築規定 3.刪除(四)之5港埠用地(港B-1)應留設8公尺區內道路相關規定。 4.配合「變更道路用地為港埠用地(港B-4)」，於港埠用地(港B-4)「港B-4」港埠用地（8公尺寬）作為道路延伸供公眾通行使用，如有管制之必要時應與縣府交通相關單位協商公告管制事宜。

說明	六、公開展覽及公民團體陳情意見 本案於民國108年9月10日起至10月10日辦理公開展覽作業，公開展覽期間共計30天（刊登於民國108年9月10~12日澎湖時報），並於民國108年9月26日假澎湖縣政府第2會議室舉辦公開說明會，本次公開展覽期間尚未接獲公民團體陳情意見。
辦法	提請本縣都市計畫委員會第136次會審議。
決議	有關「變更馬公都市計畫第B區細部計畫（配合金龍頭灣區開發規劃）案」，同意依委員建議意見以及下列意見修正通過。 一、情人道南側商店街部分原則同意變更，另請將高度限制–建築物之高度不得超過2層樓或7公尺之相關規定納入都市設計管制，以維持情人道視覺景觀，並考量是否調整用地編號，以利後續執行建築物高度之管制。 二、現行12公尺寬之東西向計畫道路建議配合情人道南側商店街部分調整路型，變更為12公尺寬之港B-4用地並維持至少8公尺寬通道供公眾通行使用。。 三、請規劃單位依委員意見修正計畫書，並將修正內容函詢委員同意後通過。

附表一　變更內容綜理表

編號	變更區位	變更內容				變更理由	縣都委會決議
		原計畫	面積（公頃）	新計畫	面積（公頃）		
1	港埠用地(港B-1)	港埠用地(港B-1)	0.07	港埠用地(港B-4)	0.07	1.配合1號碼頭未來擬延建為郵輪碼頭，港埠用地(港B-2)亦將設置旅運相關設施及公共設施，現有土地使用分區不符未來郵輪碼頭營運使用需求，爰於本次變更部分港埠用地(港B-2)及道路用地為港埠用地(港B-1)、港埠用地(港B-2)及港埠用地(港B-4)，可符合開發需求及對於土地之使用彈性，增加開發誘因。另港埠用地(港B-4)後續作為道路延伸供公眾通行使用，應無涉及回饋。 2.現有土地使用分區管制要點規定不符未來郵輪碼頭營運使用需求，應放寬附屬設施使用樓地板面積之空間及允許土地使用項目，爰於本次修訂土地使用分區管制要點，在港埠用地無過度開發疑慮下，可符合業者開發需求及對於土地之使用彈性，發展澎湖郵輪觀光旅遊，提升馬公港國際觀光客運之競爭力。 3.現行都市設計基準規定限制該基地未來商業空間發展及使用彈性，且不符合未來郵輪碼頭營運使用需求，故爰於本次修訂都市設計基準相關規定，以增加開發誘因，發展澎湖郵輪觀光旅遊。	依大會決議辦理
2	港埠用地(港B-2)	港埠用地(港B-2)	0.84	港埠用地(港B-1)	0.72		
				港埠用地(港B-4)	0.12		
3	道路用地(B2-2 之12公尺寬計畫道路)	道路用地	0.57	港埠用地(港B-1)	0.31		
				港埠用地(港B-2)	0.06		
				港埠用地(港B-4)	0.20		
4	土地使用分區管制要點	1.調整第18條之「旅館業經營場所附設之綜合零售業、百貨超市及餐飲業」為「綜合零售業、百貨超市及餐飲業」。 2.增訂「港B-1」港埠用地得依文化資產保存法等相關法規及修復及再利用計畫辦理。 3.調整「港B-2」港埠用地之附屬設施之使用樓地板面積使用上限規定。 4.增訂「港B-4」港埠用地相關規定 修改內容詳如表5-3-2所示，修改後條文詳如第六章變更後之土地使用分區管制要點。					
5	都市設計基準	1.調整(二)之馬公商港周邊地區應辦理都市設計審議範圍之附圖。 2.刪除(四)之2退縮建築規定 3.刪除(四)之5港埠用地(港B-1)應留設8公尺區內道路相關規定。 4.配合「變更道路用地為港埠用地(港B-4)」，於港埠用地(港B-4)「港B-4」港埠用地（8公尺寬）作為道路延伸供公眾通行使用，如有管制之必要時應與縣府交通相關單位協商公告管制事宜。 修改內容詳如表5-3-3所示，修改後條文詳如第六章變更後之都市設計基準。					

註：凡本次都市計畫變更未指明變更部分，應以原有計畫為準。



附圖一　變更內容示意圖

5

附表二　土地使用分區管制要點變更前後條文對照表

現行計畫條文	修正後計畫條文	變更理由	縣都委會決議
（十八）港埠用地之規定如下： 1.「港B-1」、「港B-2」港埠用地 （1）建蔽率不得大於50%，容積率不得大於200%；港埠用地內申請建築基地應為已登錄地籍之土地；仍未登錄地籍之土地（如棧橋、潮間帶…等範圍），不得列入建築基地，後續如依照相關法規辦理填築及登錄土地作業後，始可申請建築使用。 （2）「港B-1」港埠用地得做下列使用 A.商港服務旅客、港埠觀光之相關設施： （A）觀光及旅遊服務業（J9）、會議及展覽服務業（JB）、租賃業（JE）、藝文業（J6）、社教設施（圖書館、社會教育館、藝術館、博物館、科學館、陳列館、水族館）、旅行業（J902）、文康設施（音樂廳、體育場所、集會場所、文康活動中心、歌劇院）、旅館業（J901）等。	（十八）港埠用地之規定如下： 1.「港B-1」、「港B-2」港埠用地 （1）建蔽率不得大於50%，容積率不得大於200%；港埠用地內申請建築基地應為已登錄地籍之土地；仍未登錄地籍之土地（如棧橋、潮間帶…等範圍），不得列入建築基地，後續如依照相關法規辦理填築及登錄土地作業後，始可申請建築使用。 （2）「港B-1」港埠用地得做下列使用 A.商港服務旅客、港埠觀光之相關設施： （A）觀光及旅遊服務業（J9）、會議及展覽服務業（JB）、租賃業（JE）、藝文業（J6）、社教設施（圖書館、社會教育館、藝術館、博物館、科學館、陳列館、水族館）、旅行業（J902）、文康設施（音樂廳、體育場所、集會場所、文康活動中心、歌劇院）、旅館業（J901）等。	1.考量現有建蔽率、容積率對於開發總樓地板面積已有限制，且既有碼頭及護岸地下結構亦限制馬公港#1碼頭後線臨水側之港埠用地(港B-2)可建築範圍不足1公頃。此外，依據規劃構想規劃部分港埠用地(港B-2)為商店街，其商業使用需求預計高於現行土地使用分區管制規定，故需配合調整土管規定，以因應未來國際郵輪衍生之國際觀光、商業及旅遊相關需求。 2.為了增加開發誘因，採取放寬港埠用地水岸遊憩設施、綜合零售業、百貨超市、餐飲業等規定，符合商港法第3條第一項第五款「商港設施」之容許項目-港埠觀光，亦符合業者開發需求及對土地之使用彈性。 3.港埠用地(港B-1)、(港B-2)之開發規定，原依據離島重大建設投資計畫，將港埠用地(港B-1)設定為BOT範圍開發國際觀光旅館，港埠用地(港B-2)則以服務郵輪設施為考量。由於目前已規劃將1號碼頭(部分港B-2)延建為郵輪碼頭，後線亦將設置旅運相關設施及公共設施，惟目前作為旅運通關機能之空間已足敷使用，應有放寬附屬設施使用樓地板面積之空間，作為旅客商業消費需求使用。	依大會決議辦理

附表二　土地使用分區管制要點變更前後條文對照表（續）

附表二　土地使用分區管制要點變更前後條文對照表

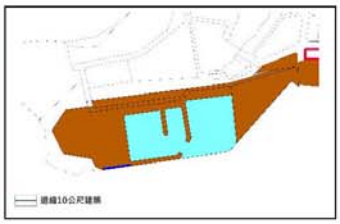
現行計畫條文	修正後計畫條文	變更理由	縣都委會決議
（十八）港埠用地之規定如下： 1.「港B-1」、「港B-2」港埠用地 （1）建蔽率不得大於50%，容積率不得大於200%；港埠用地內申請建築基地應為已登錄地籍之土地；仍未登錄地籍之土地（如棧橋、潮間帶…等範圍），不得列入建築基地，後續如依照相關法規辦理填築及登錄土地作業後，始可申請建築使用。 （2）「港B-1」港埠用地得做下列使用 A.商港服務旅客、港埠觀光之相關設施： （A）觀光及旅遊服務業（J9）、會議及展覽服務業（JB）、租賃業（JE）、藝文業（J6）、社教設施（圖書館、社會教育館、藝術館、博物館、科學館、陳列館、水族館）、旅行業（J902）、文康設施（音樂廳、體育場所、集會場所、文康活動中心、歌劇院）、旅館業（J901）等。	（十八）港埠用地之規定如下： 1.「港B-1」、「港B-2」港埠用地 （1）建蔽率不得大於50%，容積率不得大於200%；港埠用地內申請建築基地應為已登錄地籍之土地；仍未登錄地籍之土地（如棧橋、潮間帶…等範圍），不得列入建築基地，後續如依照相關法規辦理填築及登錄土地作業後，始可申請建築使用。 （2）「港B-1」港埠用地得做下列使用 A.商港服務旅客、港埠觀光之相關設施： （A）觀光及旅遊服務業（J9）、會議及展覽服務業（JB）、租賃業（JE）、藝文業（J6）、社教設施（圖書館、社會教育館、藝術館、博物館、科學館、陳列館、水族館）、旅行業（J902）、文康設施（音樂廳、體育場所、集會場所、文康活動中心、歌劇院）、旅館業（J901）等。	1.考量現有建蔽率、容積率對於開發總樓地板面積已有限制，且既有碼頭及護岸地下結構亦限制馬公港#1碼頭後線臨水側之港埠用地(港B-2)可建築範圍不足1公頃。此外，依據規劃構想規劃部分港埠用地(港B-2)為商店街，其商業使用需求預計高於現行土地使用分區管制規定，故需配合調整土管規定，以因應未來國際郵輪衍生之國際觀光、商業及旅遊相關需求。 2.為了增加開發誘因，採取放寬港埠用地水岸遊憩設施、綜合零售業、百貨超市、餐飲業等規定，符合商港法第3條第一項第五款「商港設施」之容許項目-港埠觀光，亦符合業者開發需求及對土地之使用彈性。 3.港埠用地(港B-1)、(港B-2)之開發規定，原依據離島重大建設投資計畫，將港埠用地(港B-1)設定為BOT範圍開發國際觀光旅館，港埠用地(港B-2)則以服務郵輪設施為考量。由於目前已規劃將1號碼頭(部分港B-2)延建為郵輪碼頭，後線亦將設置旅運相關設施及公共設施，惟目前作為旅運通關機能之空間已足敷使用，應有放寬附屬設施使用樓地板面積之空間，作為旅客商業消費需求使用。	依大會決議辦理

附表二　土地使用分區管制要點變更前後條文對照表（續）

現行計畫條文	修正後計畫條文	變更理由	縣都委會決議
（B）旅館業（J901）經營場所附設之綜合零售業（F3）、百貨超市及餐飲業（F5） （C）陸上運輸服務業（G1、G2）、水上運輸服務業（G3、G4）、其他運輸業輔助業（G7）。 B.經港埠主管機關依商港法令同意作為便利船舶出入、停泊、貨物裝卸、倉儲、港埠觀光之水面、陸上、海底等必要性公用服務設施或其他主管機關同意之公共設施使用。 （3）「港B-2」港埠用地得做下列使用 A.主要使用 （A）陸上運輸服務業（G1、G2）、水上運輸服務業（G3、G4）、其他運輸業輔助業（G7）。 （B）經港埠主管機關依商港法令同意作為便利船舶出入、停泊、貨物裝卸、倉儲、港埠觀光之水面、陸上、海底等必要性公用服務設施或其他主管機關同意之公共設施使用。	（B）綜合零售業（F3）、百貨超市及餐飲業（F5） （C）陸上運輸服務業（G1、G2）、水上運輸服務業（G3、G4）、其他運輸業輔助業（G7）。 B.經港埠主管機關依商港法令同意作為便利船舶出入、停泊、貨物裝卸、倉儲、港埠觀光之水面、陸上、海底等必要性公用服務設施或其他主管機關同意之公共設施使用。 C.得依文化資產保存法等相關法規及修復及再利用計畫辦理。 （3）「港B-2」港埠用地得做下列使用 A.主要使用 （A）陸上運輸服務業（G1、G2）、水上運輸服務業（G3、G4）、其他運輸業輔助業（G7）。 （B）經港埠主管機關依商港法令同意作為便利船舶出入、停泊、貨物裝卸、倉儲、港埠觀光之水面、陸上、海底等必要性公用服務設施或其他主管機關同意之公共設施使用。	4.另依據建築法及建築物使用類組及變更使用辦法，1號碼頭(部分港B-2)規劃作為郵輪旅運大樓使用，郵輪旅運大樓部分空間係作為供旅客等候運輸工具之場所，其從屬用途樓地板面積不得超過該使用單元樓地板面積之五分之二(40%)，並已於「變更馬公都市計畫（馬公商港周邊地區）細部計畫案」107年5月8日第一次專案小組會議取得共識。 5.綜上，在無礙牲旅運機能、現有1號碼頭後線可建築範圍限制，及現有建蔽率、容積率對於開發範圍及總樓地板面積已有限制，以及已於107年5月8日第一次專案小組會議取得共識-從屬用途樓地板面積不得超過該使用單元樓地板面積之40%之情況下，放寬港埠用地(港B-1)之商港服務旅客、港埠觀光使用之（B）使用規定，另提升港埠用地(港B-2)商業使用樓地板面積上限至法定容積之40%規定，維持低密度開發且保有大面積開放空間，亦可符合業者開發需求及對於土地之使用彈性。 6.增訂「港B-1」港埠用地得依文化資產保存法等相關法規及修復及再利用計畫辦理。 7.配合新增「港B-4」港埠用地，增訂「港B-4」港埠用地之使用項目。	依大會決議辦理

附表二　土地使用分區管制要點變更前後條文對照表（續）

附表三　都市設計基準變更前後條文對照表

現行計畫條文	修正後計畫條文	變更理由	縣都委會決議
（二）本計畫區內都市設計審議範圍如下： 2.馬公商港周邊地區（附圖） 	（二）本計畫區內都市設計審議範圍如下： 2.馬公商港周邊地區（附圖） 	配合變更後都計圖調整附圖	依大會決議辦理
（四）馬公商港地區之都市設計以配合馬公港整體觀光規劃，保存軍事史蹟風貌並建立澎湖整體水岸遊憩景觀為目標，打造本計畫區成為澎湖國際觀光水岸景點，相關都市設計規定如下： 1.（略以） 2.本區內基地申請建築時應自計畫道路及公園境界線退縮5公尺建築。	（四）馬公商港地區之都市設計以配合馬公港整體觀光規劃，保存軍事史蹟風貌並建立澎湖整體水岸遊憩景觀為目標，打造本計畫區成為澎湖國際觀光水岸景點，相關都市設計規定如下： 1.（略以） 2.（刪除）	由於1號碼頭後線臨水側土地受限碼頭及護岸地下結構限制，已自岸線退縮至少15公尺，經評估可供建築使用面積不足1公頃；且如前述目前規劃開發總樓地板面積比例不高，可保留大部分面積作為人行空間、綠地等公共使用空間，故建議放寬，刪除此項規定。	依大會決議辦理
3.「港B-1」、「港B-2」港埠用地臨水岸之建築基地，除旅客通行棧道、岸電設施、船舶靠泊出入輔助設施、安全及景觀維護等設施之外，建築物臨海岸線需退縮10米建築，臨水岸應保持淨空，以利消防搶救及人員疏散（詳如附圖所示）。 	2.「港B-1」、「港B-2」港埠用地臨水岸之建築基地，除旅客通行棧道、岸電設施、船舶靠泊出入輔助設施、安全及景觀維護等設施之外，建築物臨海岸線需退縮10米建築，臨水岸應保持淨空，以利消防搶救及人員疏散（詳如附圖所示）。 	調整項次及附圖。	依大會決議辦理

附表三　都市設計基準變更前後條文對照表（續）

現行計畫條文	修正後計畫條文	變更理由	縣都委會決議
5.「港 B-1」港埠用地申請開發建築時，應於用地內配合留設至少一南北向服務通道以銜接區外道路系統，其淨寬不得小於 8 公尺，該通道之土地使用分區仍為港埠用地，並於申請建築時，載明其區位與配置情形於都市設計方案。	（刪除）	由於本計畫區已鄰接都市計畫道路，土地使用人自須妥善規劃通路與其銜接，惟無需強制規定設置並限制道路尺寸，降低土地使用彈性，爰建議刪除此項。	依大會決議辦理
8.「港 B-1」、「港 B-2」港埠用地以供公眾使用為原則，另有關港埠用地未來建築開發應提出交通衝擊評估與停車空間檢討及改善，並納入開發計畫。	6.「港B-1」、「港B-2」及「港B-4」港埠用地以供公眾使用為原則，「港B-4」港埠用地（8 公尺寬）作為道路延伸供公眾通行使用，如有管制之必要時應與縣府交通相關單位協商公告管制事宜。另有關港埠用地未來建築開發應提出交通衝擊評估與停車空間檢討及改善，並納入開發計畫。	1.配合「變更道路用地為港埠用地(港B-4)」，新增作為道路延伸供公眾通行使用，如有管制之必要時應與縣府交通相關單位協商公告管制事宜。 2.調整項次。	依大會決議辦理

註：凡本次都市計畫變更未指明變更部分，應以原有計畫為準。