

第七章 部門空間發展計畫

第一節 住宅部門空間發展計畫

壹、發展政策

一、住宅發展政策

新竹縣社會住宅政策，目前短、中期無新設社宅計畫，朝向以住宅補貼及包租代管政策辦理，中、長期後再行視情況辦理社會住宅計畫。相關住宅發展政策及建設計畫綜整詳下表所示。

表 7-1-1 住宅發展政策綜理表

類別	項目名稱	內容概述
全國國土計畫	住宅部門	1.社會住宅：全國至民國 109 年預期達成政府直接興建 4 萬戶及包租代管 4 萬戶，合計 8 萬戶；至民國 113 年達成政府直接興建 12 萬戶(含容積獎勵補充)及包租代管 8 萬戶，合計 20 萬戶。 2.老舊建築物耐震安檢：研擬「安家固園計畫」(簡稱老屋耐震安檢)，補助民國 88 年 12 月 31 日前取得建照之住宅辦理耐震能力初步評估及詳細評估。 3.都市更新：政府主導都市更新，透過大面積、低度利用，且未符都市應有機能之國公有土地再開發利用，帶動區域再發展。
新竹縣區域計畫(草案)	都市發展與住宅建設部門計畫	1.集約都市發展導向 2.改善農村社區環境 3.引導原住民族地區居住合法化
新竹縣住宅計畫	新竹縣 105-106 年度住宅計畫	1.提升居住環境品質：老舊住宅自主都市更新推動、新竹縣住宅機能全面提升、住宅品質檢驗機制、住宅景觀與都市景觀連結。 2.提供多元公平住宅補貼機制：針對國民的弱勢狀況提供適切多元的住宅補貼措施或行政協助措施、建立住宅相關公平的申請條件及查核機制、鼓勵私部門及第三部門開發經營適合弱勢者居住之住宅。 3.創造公平的租購屋機會：建立新竹縣住宅租賃市場機制、建立新竹縣內住宅租售交易價格公開配套措施、新竹縣內空屋運用及因應措施。 4.建立住宅資源平台：新竹縣住宅不動產相關資訊更新機制建立、強化新竹縣住宅品質之管控平台、新竹縣住宅環境品質資訊之建置。

資料來源：本計畫整理。

二、城鄉優先發展順序

(一)第一類城鄉發展地區。

- 1.推動都市更新之都市計畫地區及整體開發地區。
- 2.都市計畫地區之低度發展或無效供給地區，按直轄市、縣(市)國土計畫之指導，重新檢討發展。

(二)都市計畫農業區。

應符合直轄市、縣(市)國土計畫對於農業區發展定位及構想，並應避免使用農業主管機關界定之優良農地。

(三)都市計畫、非都市鄉村區、開發許可地區邊緣地區。

應避免使用農業主管機關界定之優良農地，並應整體規劃必要公共設施與運輸系統，以明確都市發展邊界，避免新增交通建設造成都市蔓延。

(四)新訂或擴大都市計畫地區。

(五)其他申請使用許可之地區。

三、新訂或擴大都市計畫之指導原則

(一)基本條件原則

符合下列條件之一者，得新訂或擴大都市計畫：

1.新訂都市計畫原則：

- (1)符合都市計畫法第 10 條或第 11 條規定，應擬定市(鎮)、鄉街計畫者，得新訂都市計畫。
- (2)經行政院核定屬配合國家重大建設計畫所需者。

2.擴大都市計畫原則：

- (1)住商為主型之都市計畫：申請範圍所在鄉(鎮、市、區)範圍內既有都市計畫住宅區(含整體開發地區)發展率達 80%以上，且各該都市計畫已無可釋出農業區(非屬優良農地者)者。
- (2)產業為主型之都市計畫：申請範圍鄰近既有都市計畫工業區或產業相關分區發展率達 80%，各該都市計畫無可釋出農業區(非屬農業發展地區第五類者)。
- (3)管制為主型之都市計畫：應經中央有關目的事業主管機關認定，申請範圍確有保持優美風景或管制發展需要，並經行政院核定者，得新訂或擴大都市計畫。

- 3.其他：因應都會區域發展或直轄市、縣(市)行政轄區整併，既有都市計畫如有整合需要者，得辦理都市計畫整併。

(二) 規劃原則

- 1.避免使用環境敏感地區土地，惟若基於整體規劃需要，將不可避免零星夾雜小面積土地納入新訂或擴大都市計畫時，應規劃為保護或保育等相關分區或公共設施用地為原則。
- 2.應避免使用農業主管機關認定之優良農地。
- 3.採擴大都市計畫方式辦理者，應考量當地既有都市計畫公共設施服務水準，並優先補充不足公共設施項目。

貳、新訂都市計畫及都市計畫農業區釋出需求檢核

本計畫依據第三章人口及居住用地之發展需求預測，民國 125 年之計畫人口總數為 66 萬人，需新增居住用地面積需求達約 372.34~421.94 公頃，經檢視現行都市計畫區劃設可供居住使用之分區尚不足數需求，本計畫指認可新增居住用地總量之前五大鄉鎮市分別為竹北市、竹東鎮、新豐鄉、寶山鄉以及湖口鄉。

綜上，現行都市計畫之農業區可作為都市發展用地腹地，並具變更為都市發展用地之潛力及市場條件，建議釋出都市計畫農業區作為住宅區，依現行都市計畫農業區面積檢視各該都市計畫區供需情形，其中竹北(含斗崙地區)都市計畫、高速鐵路新竹車站特定區主要計畫、竹東都市計畫、新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄部分(竹東鎮)、新竹科學工業園區特定區主要計畫-新竹縣轄部分(寶山鄉)、清泉風景特定區計畫等都市計畫區腹地略有供給不足之情形，可搭配都市更新、容積移轉等方式提高住宅區使用強度，但就整體居住用地面積而言，尚可滿足全縣未來發展需求。

另縣府刻正辦理新訂都市計畫-「台灣知識經濟旗艦園區特定區計畫」，較具備都市發展用地之潛力及市場條件，其計畫面積需求應考量目標年 125 年引進居住人口及居住用地預測、基礎公共設施需求及預留緩衝發展腹地等進行新訂都市計畫範圍劃設。

表 7-1-2 新竹縣各都市計畫區可新增居住用地面積需求分析綜理表

鄉鎮	都市計畫區	125 年計畫人口 (人)	現行計畫可容納人口 (人)	尚需容納人口數 (人)	每人享有樓地板面積 (平方公尺)	可新增居住用地總量 (公頃)	農業區面積 (公頃)	供需檢核
竹北市	竹北(含斗崙地區)都市計畫	137,000	117,911	19,089	60	57.27~63.63	43.63	不足
	高速鐵路新竹車站特定區主要計畫	32,000	31,844	156	65	0.51~0.56	--	不足
	台灣知識經濟旗艦園區特定區計畫(草案)	33,000	-	33,000	65	107.25~119.17	--	--
	小計	202,000	182,449	19,551	--	58.77~65.30	43.63	--
竹東鎮	竹東都市計畫	67,000	65,198	1,802	65	5.86~6.51	--	不足
	竹東(頭重、二重、三重)都市計畫	26,000	14,246	11,754	65	38.20~42.45	238.29	足夠

鄉鎮	都市計畫區	125 年計畫人口 (人)	現行計畫 可容納人口(人)	尚需容納 人口數 (人)	每人享有樓 地板面積 (平方公尺)	可新增居 住用地總 量(公頃)	農業區 面積 (公頃)	供需 檢核
	新竹科學工業 園區特定區主 要計畫-新竹縣 轄部分(竹東鎮)	23,000	1,214	21,786	65	70.80~ 78.67	0.91	不足
	小計	116,000	80,657	35,343	--	114.86~ 127.63	239.20	--
新埔鎮	新埔都市計畫	15,000	12,471	2,529	70	9.83~ 11.80	122.52	足夠
關西鎮	關西都市計畫	22,000	21,834	166	70	0.64~0.77	149.56	足夠
湖口鄉	湖口都市計畫	32,000	27,779	4,221	70	16.41~ 19.70	131.73	足夠
	湖口(老湖口地 區)都市計畫	4,000	3,880	120	70	0.47~0.56	112.97	足夠
	小計	36,000	31,659	4,341	--	16.88~ 20.26	244.70	--
新豐鄉	新豐(山崎地區) 都市計畫	24,000	17,598	6,402	70	24.90~ 29.88	65.70	足夠
	新豐(新庄子地 區)都市計畫	8,000	5,842	2,158	70	8.39~ 10.07	59.29	足夠
	小計	32,000	23,440	8,560	--	33.29~ 39.95	124.99	--
芎林鄉	芎林都市計畫	9,000	7,593	1,407	70	5.47~6.57	15.62	足夠
橫山鄉	橫山都市計畫	6,000	6,242	--	70	--	9.62	足夠
寶山鄉	寶山都市計畫	6,000	3,200	2,800	70	10.89~ 13.07	32.92	足夠
	新竹科學工業 園區特定區主 要計畫-新竹縣 轄部分(寶山鄉)	4,000	530	3,470	70	13.49~ 16.19	--	不足
	小計	10,000	3,730	6,770	--	24.38~ 29.26	32.92	--
北埔鄉	北埔(含鄉公所 地區)	6,000	6,107	--	70	--	52.83	足夠
峨眉鄉	無都計區	--	--	--	70	--	--	--
尖石鄉	無都計區	--	--	--	70	--	--	--
五峰鄉	清泉風景特定 區計畫	1,250	747	503	70	1.96~2.35	--	不足
總計	-	455,250	376,931	78,319	--	372.34~ 421.94	1035.59	--

資料來源：本計畫整理。

參、住宅空間發展定位及分布區位

一、住宅部門發展目標及定位

綜觀新竹縣自然及人文特色、近年發展趨勢、與城鄉發展特性，受惠於新竹科學園區之發展，具備了全臺灣最尖端的科技產業發展能量，且科技產業所帶來高素質的人力資源與大量的就業與居住人口，竹北、竹東、新竹市發展成為新竹都會區域，並逐漸向新竹縣新豐、寶山以及湖口外溢。

是故，為適度引導人口成長及開發的壓力，以維護新竹縣居住供給量與居住品質間之平衡，本計畫強調成長管理，故以「朝向都市集約發展成長管理」為目標定位，部門目標架構圖如下圖所示。

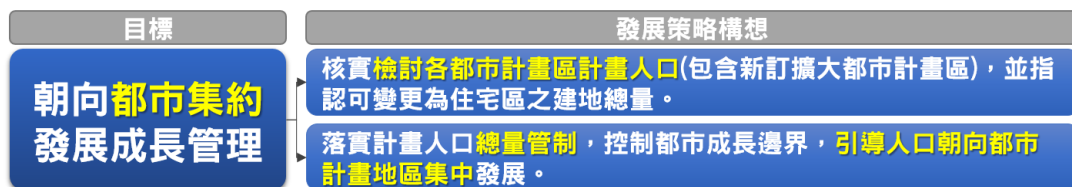
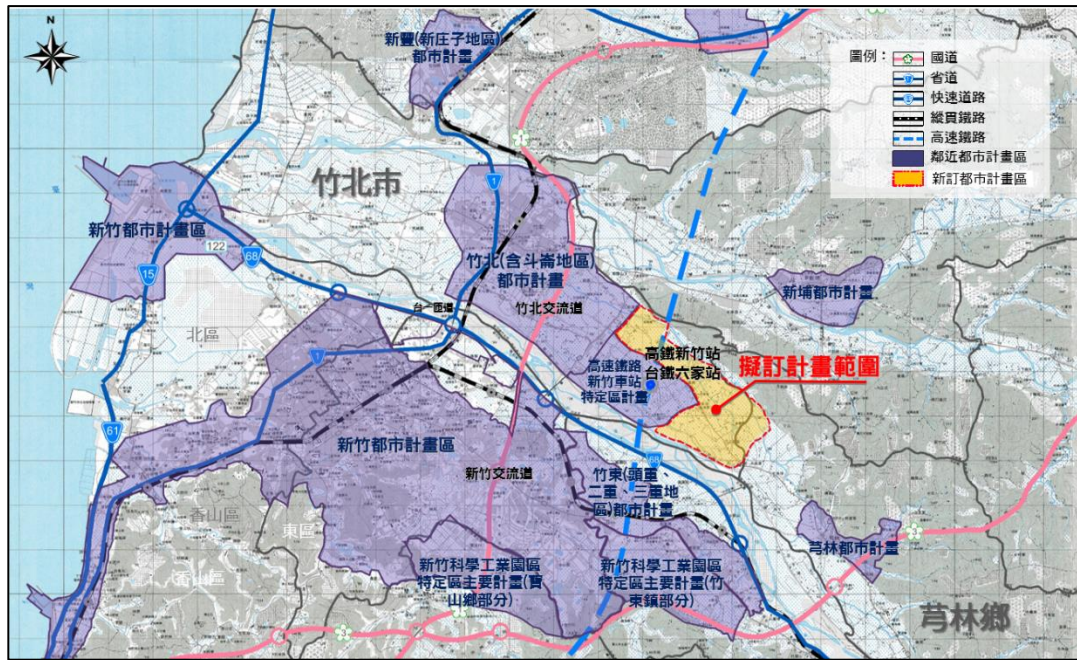


圖 7-1-1 住宅部門目標架構圖

二、新訂擴大都市計畫區位指認

本計畫以集約都市導向發展為目標，並於此目標項下提出包括「落實計畫人口總量管制，引導人口朝向都市計畫地區集中發展」、「指導各都市計畫可變更為住宅區之建地總量」，故因應竹北人口成長趨勢及需求，指認台灣知識經濟旗艦園區特定區範圍為新訂都市計畫地區，前開「新訂台灣知識經濟旗艦園區」已經行政院於 93 年 4 月 8 號院臺科字第 0930017126 號函同意列為國家重大建設，劃設產業專用區、國際示範村、交大竹北園區等面積上限為 142 公頃，其中國際示範村面積以不超過 20 公頃為原則，以新竹縣政府為開發主體，負責區段徵收作業、土地使用計畫及財源籌措等事宜。



第二節 產業發展部門空間發展計畫

壹、部門發展目標及定位

綜合新竹縣產業發展現況與優勢產業項目、用地預測、中央及地方產業發展政策，以及全國國土計畫與本計畫整體空間發展策略之指導，希冀新竹縣之產業於用地及機能上，朝向合理與效率地發展，故以「協調用地發展秩序，促進工商產業升級」為目標定位，部門目標架構圖如下圖所示。

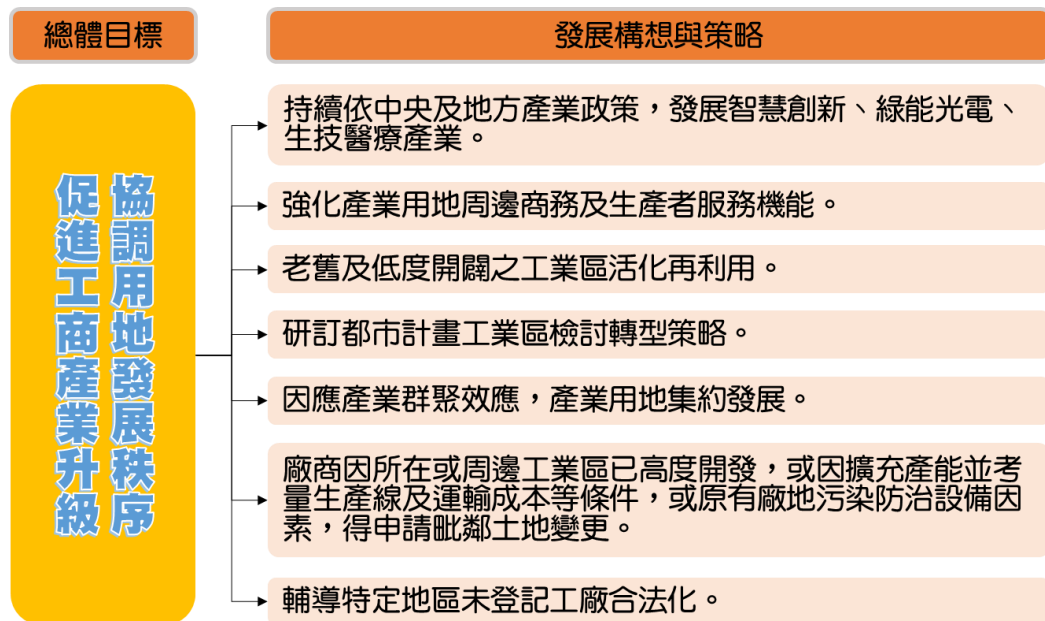


圖 7-2-1 產業部門目標架構圖

貳、產業空間分布區位

一、新設產業用地區位劃設原則

依據本計畫推估，新竹縣 125 年合法廠商擴廠及未登記工廠合法化用地需求為 529.45 公頃，扣除已整體規劃之報編工業區、獎投工業區及都市計畫工業區尚未利用之 185.03 公頃後，尚需增設產業用地約 344.42 公頃，並應依本計畫訂定之區位劃設原則辦理。

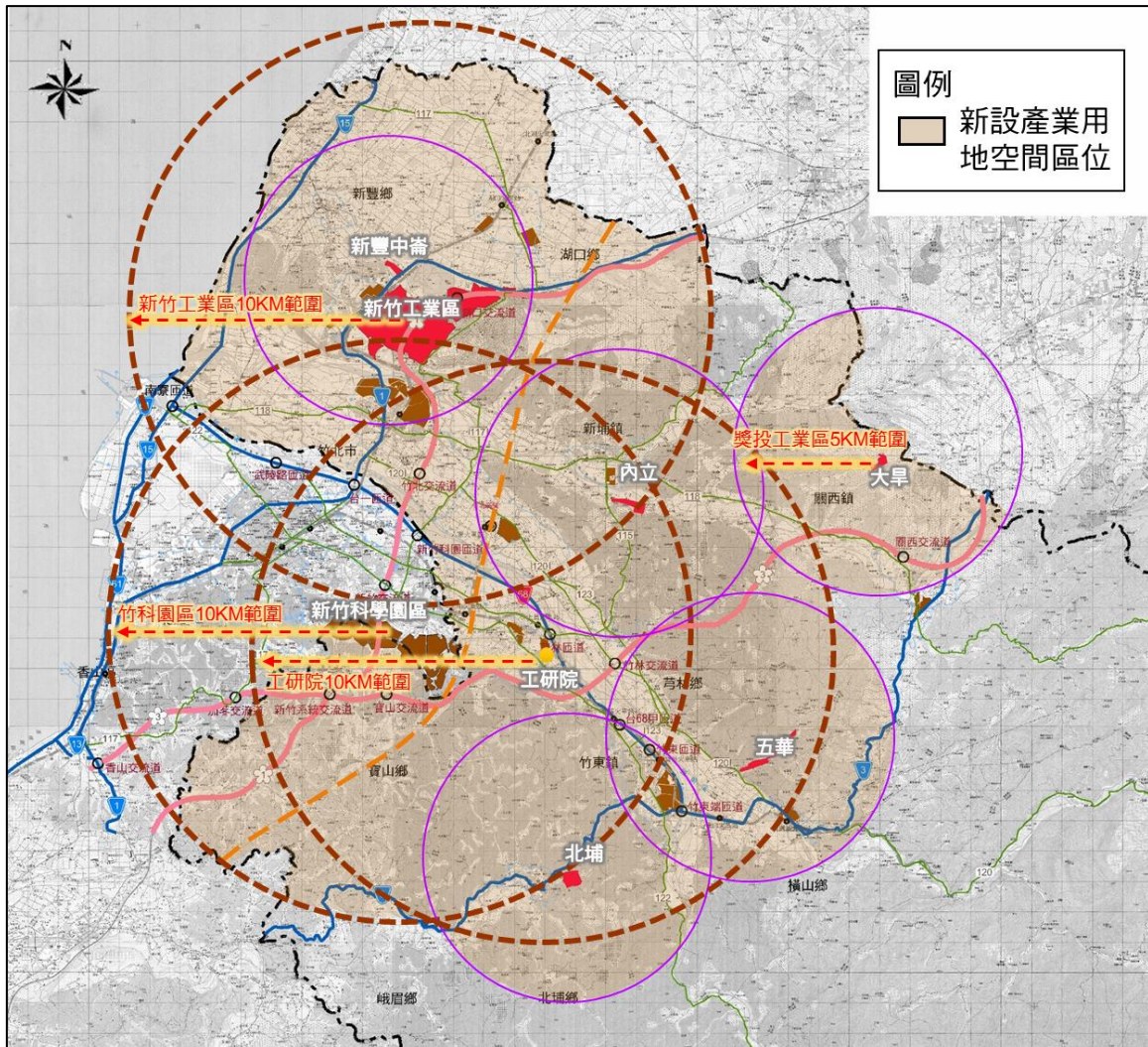
(一)應避免使用符合國土保育地區第一類、農業發展地區第一類、第五類之土地，且應盡量避免緊鄰上開功能分區，如不得不緊鄰者，應研提降低或減輕對其影響之因應措施。

(二)應符合下列區位條件之一：

- 1.應位屬高速公路或快速道路交流道、高鐵車站、臺鐵車站道路距離 5 公里範圍內。
- 2.應位屬既有工業區(產業園區)、科學園區，或相關工業、科技、研發之大專院校或研發機構資源道路距離 10 公里範圍內；或位屬獎投工業區道路距離 5 公里範圍內。(詳圖 7-2-2)

(三)鄰近既有都市計畫工業區或產業相關分區發展率達 80%，各該都市計畫無可釋出農業區(非屬農業發展地區第五類者)。

(四)應確保水電供給無虞。



- 註：1.應避免使用符合國土保育地區第一類、農業發展地區第一類、第五類之土地，且應盡量避免緊鄰上開功能分區，如不得不緊鄰者，應研提降低或減輕對其影響之因應措施。
- 2.鄰近既有都市計畫工業區或產業相關分區發展率達 80%，各該都市計畫無可釋出農業區(非屬農業發展地區第五類者)。
- 3.應確保水電供給無虞。

圖 7-2-2 新竹縣新設產業用地空間區位分布示意圖

二、科學園區新設區位劃設原則

本計畫依據全國國土計畫(107.4.30 公告)，科學工業園區至 125 年全國新增用地需求為 1,000 公頃，其中於新竹縣設置之需求，將與竹科管理局協商確認，並應符合下列區位劃設原則。

- (一)應避免使用符合國土保育地區第一類、農業發展分區第一類、第五類之土地。
- (二)應位於新竹科學工業園區周邊整體生活圈範圍，且應位屬高速公路或快速道路交流道、高鐵車站、臺鐵車站道路距離 5 公里範圍內。
- (三)應確保水電供給無虞。

第三節 交通運輸部門空間發展計畫

由於交通運輸部門涵蓋範圍廣，包含海、空港、軌道、道路、交通工程、ITS、人本交通、停車空間供需規劃等，因此，本計畫界定國土計畫交通運輸部門空間發展計畫分析範疇，以會影響運輸系統容量、旅行時間、連接端點等與空間有關的實質改善策略為主，交通工程與管理配套為輔，然由於路網、路權、節點之"指認"，尚需考量用地取得、工程可行、財務等評估，因此，以彙整已通過政策環評、經行政院核定、及地方政府列為施政重點之相關重大交通建設計畫等，得納入部門計畫，以作為未來城鄉發展地區第二類之三之劃設依據。

主要提出"評估規劃指導原則"，但側重於整合介面因應對策，不含個別改善計畫之實質規劃設計建議。空間尺度則以國際性、跨縣市、跨區之鐵、公路等運輸系統為主，至於各行政區內部的改善，則僅針對臺、高鐵等重要節點、聯外道的改善為主，地區性交通運輸改善建議則非本計畫規劃範疇。

另外，本計畫所指「綠色運具(輸)」，係為步行、自行車、客運公車、軌道運輸(含高鐵、火車、輕軌等)等系統之泛稱；「公共運具(輸)」則為客運公車、軌道運輸等之泛稱；「人本交通」主要為步行、自行車等系統；複合客運站係指臺、高鐵站、捷運站、公路客運(轉運)站等之泛稱。

壹、交通部「運輸政策白皮書」(民國 101 年 7 月)

以優質(Great)、可靠(Reliable)、環保(Environmental)、公義(Equitable)、無縫(Networked)運輸服務為五大發展主軸，以打造 GREEN 綠運輸環境，實現「永續運輸」願景，彙整與新竹縣有關之內容如下表所示。

表 7-3-1 交通部運輸政策白皮書-與新竹縣有關之行動措施一覽表

主軸	策略	行動方案／措施	主辦機關	協辦機關
G 優質	健全城際交通路網，完備都市運輸	重新審視整體鐵道運輸路網規劃，務實啟動可行的公共運輸建置方案	臺鐵局 高鐵局	路政司 地方政府
		進行整體公路路網檢討，分期有效改善現有瓶頸及重要策略地區聯外交通	公路總局 高公局	路政司 地方政府
		以都市設計角度結合鐵道場站、其他大眾運輸及人行空間之整體規劃	鐵工局	地方政府
		誘導地方發展因地制宜且通用化的公共運輸、加強執法及發展汽車客運	路政司	地方政府
		加速汰換老舊公車，並推廣低地板公車	路政司	地方政府
		穩定服務偏遠地區	路政司	地方政府

主軸	策略	行動方案／措施	主辦機關	協辦機關
	善用先進管理技術，提升物流效率	加強都會區物流管理，提升物流效率	地方政府	交通部
		規劃佈局物流轉運節點	地方政府	交通部
R 可靠	結合智慧運輸技術，提供可靠服務	強化即時交通資訊之蒐集與發布	管理資訊中心	地方政府
		改善高快速及都市道路交通管理控制	公路總局、高公局、地方政府	
		擴大公車動態資訊之服務層面與品質	地方政府、公路總局	路政司
		強化區域交通管理控制	公路總局、高公局、地方政府	
E 環保	推展低碳節能運輸，營造環境融合	合理反映能源成本，提高運輸部門能源使用效率	交通部、經濟部、環保署	地方政府
		推廣景點提供在地綠色人本運具服務	觀光局、地方政府	
		建立整合運輸與土地使用規範，鼓勵大眾運輸導向發展(TOD)計畫	內政部、交通部	地方政府
	落實離災防災救災，提高抗災能力	配合國土開發與保育計畫，擬定交通設施分等級之開發與復建原則、安全風險評估	交通部	內政部
E 公義	檢討既有法規制度，健全經管環境	加強運輸需求管理(合理反應私人運具外部成本，減少機動車輛運輸需求)	路政司	地方政府
	強化審議評估機制，引導永續發展	強化大眾捷運系統之邊際收益(MR)與邊際成本(MC)，確保系統永續發展	路政司	運研所 地方政府
N 無縫	改善公共運輸接駁，提供無縫服務	公共運輸轉運中心之規劃與建置	路政司	地方政府
		改善公共運輸場站周邊接駁環境	路政司	地方政府
		推動公共運輸E化整合	路政司	地方政府
		提供最後一哩服務	路政司	地方政府
	營造友善觀光環境，吸引千萬旅客	依景點發展潛力及資源特色，強化硬體設施整建，及周邊環境整體配套	觀光局	地方政府
		以生態保育及永續經營理念，適時實施遊客承載量分流或管制措施	觀光局	地方政府
		因地制宜，建構與提升觀光景點接駁運輸服務	觀光局	地方政府

資料來源：民國 101 年運輸政策白皮書，交通部，民國 101 年 7 月。

貳、新竹縣交通運輸發展策略與區位分布

因應前述中央政策目標、地方施政計畫及未來重大發展課題，彙整已通過政策環評、經行政院核定、及地方政府列為施政重點之國際性、跨縣市、跨區重大交通建設計畫，提出未來應強化與路網、路權、節點有關的“整合介面”評估規劃策略與構想，以提高個別運輸計畫與系統間、及與土地使用部門間的整合效益，減少各運輸系統間不必要的惡性競爭與重覆投資、避免失序發展。

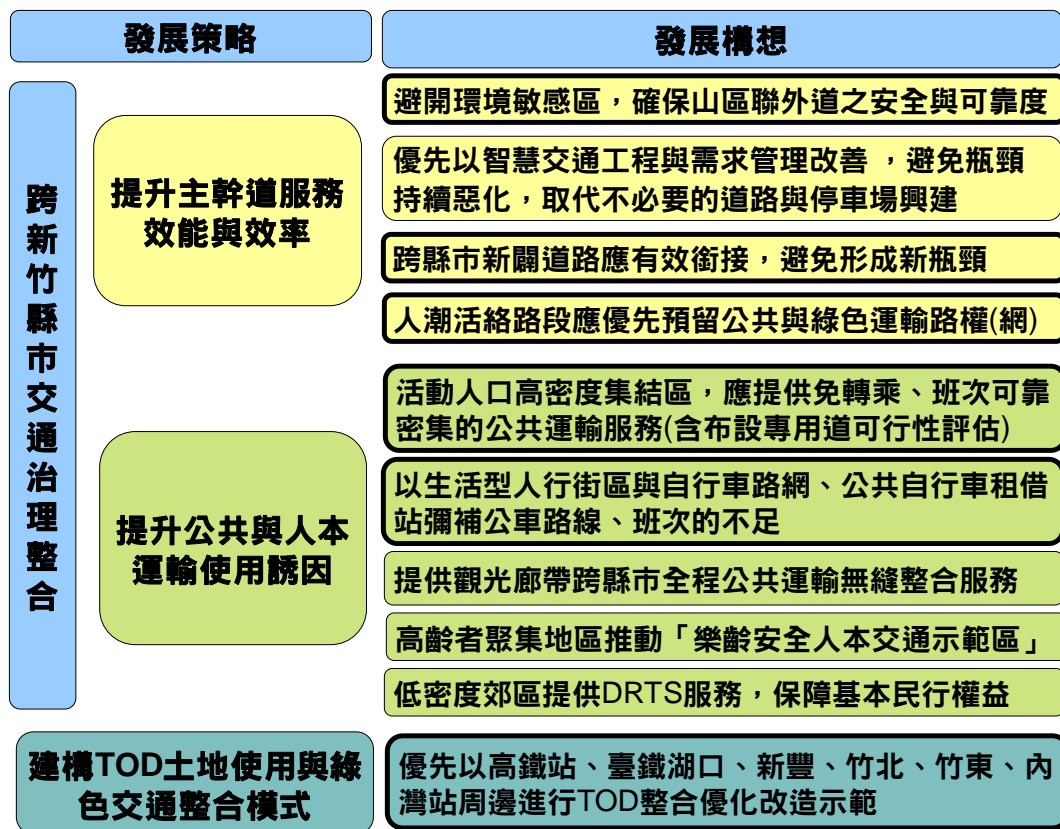
新竹縣除鳳山溪、頭前溪中下游為沖積平原外，其餘大多為丘陵、台地及山地，13處市鄉鎮與各景點發展強度與運輸資源、需求差異大，現況住工商等活動人口八成以上高度集中在竹北、竹東、湖口、新豐等4城鎮平原區，寶山則因科園的進駐，為全臺主要科技產業重鎮；因應重大土地開發計畫，未來將更加強化新竹縣市跨頭前溪兩岸此廊帶開發強度；觀光熱點則主要集中在東側台3線周邊，以竹東為主要觀光轉運節點。

未來在2國道、2快道、2省道、6縣道所建構的主幹道路網、及高鐵站、人字型臺鐵縱貫線與六家/內灣線路網14處車站基礎下，因應舊市區高度飽和、頭前溪兩岸大規模開發，在交通部「五大 GREEN 永續運輸」政策主軸下，如何因勢利導、借力使力、整合不足之處，降低對傳統汽、機車的倚賴與減少碳排放量，致力朝向既使不開車，但生活、觀光公共與人本運輸便捷性仍不減、或充滿搭乘吸引力。

表 7-3-2 新竹縣主要城鎮跨縣市與跨城鎮之軌道運輸、主幹道路網功能完備性檢核表

活動人口≥ 10 萬城鎮	區域次要核心 (新竹市)	區域次要核心 (竹北市)	一般市鎮	苗栗縣	桃園市
竹北市 (區域次要 核心)	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺鐵縱貫線 ● 國道 1 號(科園、竹北交流道改善工程**、五楊高架延伸**) ● 台 1(新闢替代道**)、15、61*線 ● 縣道 117(科園)、118 線 ● 竹 54-2(溪州橋)線 ● 高鐵橋下道-公道五-縣道 122 線-科園力行路* ● 跨頭前溪替代道** ● 新竹縣市環狀輕軌路線** 	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺鐵內灣/六家線 ● 台 1、縣道 117 線-台 68 線(快道) ● 縣道 120-123 線 ● 縣道 117-122 線 	<ul style="list-style-type: none"> ● 新豐：台 1、15、61 線、臺鐵縱貫線 ● 新埔、關西：縣道 118 線 ● 芎林、橫山、尖石：縣道 120 線 ● 五峰：117 線-台 68 線-122 線 ● 北埔、峨眉：台 68-3 線 ● 寶山：國道 1 號 	<ul style="list-style-type: none"> ● 高鐵 ● 臺鐵縱貫線 ● 國道 1 號 ● 台 1、61*(快道)線 	縣道 118
竹東鎮 (地方核心)	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺鐵內灣線 ● 國道 3 號(科園) ● 台 68 線(快道) ● 縣道 122 線(科園) ● 公道五東延 ● 內灣支線兩側道* 		<ul style="list-style-type: none"> ● 新埔：縣道 115 線 ● 關西：國道 3 號、台 3 線 ● 芎林：縣道 115、123 線 ● 橫山、尖石：縣道 120、臺鐵內灣線、內灣地區聯外道路改善** ● 五峰：縣道 122 線**、台 68 線東延** ● 北埔、峨眉：台 3 線 ● 寶山：國道 3 號 	<ul style="list-style-type: none"> ● 國道 3 號 ● 台 3 線 ● 縣道 115 	<ul style="list-style-type: none"> ● 國道 3 號 ● 台 3 線
湖口鄉 (地方核心)	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺鐵縱貫線 ● 國道 1 號(科園、新竹工業區) ● 台 1 線 ● 縣道 117 線(新竹工業區) ● 台 1 線替代道** 	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺鐵縱貫線 ● 國道 1 號(科園、新竹工業區) ● 台 1 線 ● 縣道 117 線 	<ul style="list-style-type: none"> ● 新豐：台 1 線、臺鐵縱貫線 ● 新埔、關西：縣道 117-118 線 ● 芎林、橫山、尖石：縣道 117-120 線 ● 寶山：國道 1 號 	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺鐵縱貫線 ● 國道 1 號 ● 台 1 線 	<ul style="list-style-type: none"> ● 臺鐵縱貫線 ● 國道 1 號 ● 台 1、31 線

註：「*」為已核定的計畫或已送至內政部審議的都市計畫道路；「**」為尚未核定之新闢道路。資料來源：本計畫彙整。



註：粗框為國土計畫中交通運輸與土地使用整合介面較為有關的路網、路權、節點。

圖 7-3-1 新竹縣整體運輸系統發展策略與構想架構示意圖

一、主幹道路網健全，善用智慧運輸避免尖峰瓶頸持續惡化，人潮活絡路段應優先留設合理的綠色交通路權寬(長)度

新竹縣 13 處行政區由 2 高(國道 1、3 號)、2 快(台 61、68 線)、4 省道(台 1、3、15、31 線)、6 縣道(縣道 115、117、118、120、122、123 線)、竹北光明六路、竹北 30 米外環道、高鐵橋下道等重要市區道路等，已形成七縱七橫聯外與區內主幹道路網，進出緊鄰的新竹市、桃園市、苗栗縣各至少有 18、12、8 條道路，105 年人均道路面積為北部區域、臺灣地區均值的 1.5、1.2 倍。

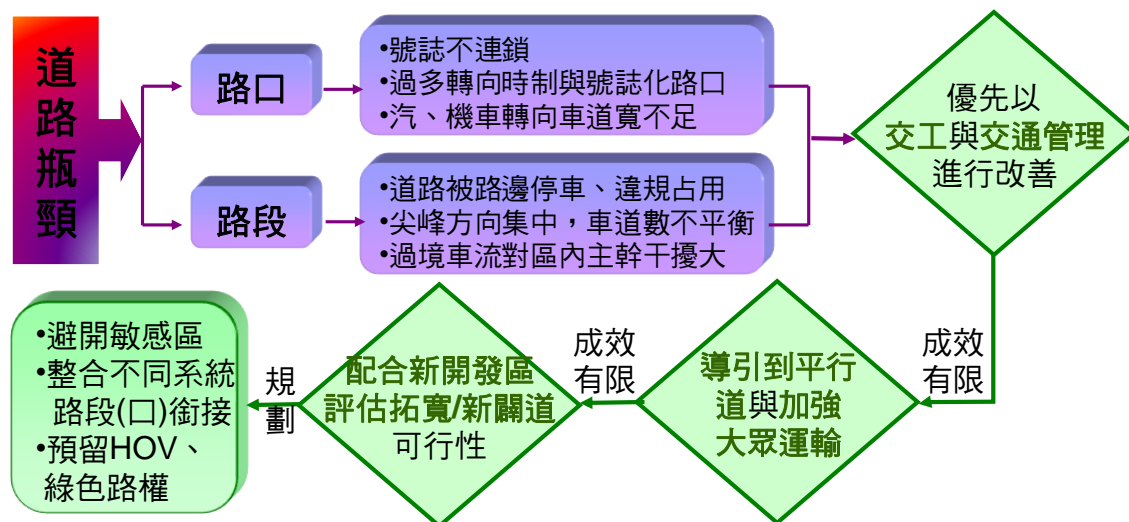
八成以上住工商活動人口高度集結在竹北、竹東、湖口、新豐等 4 處，其主幹道兩旁密度多高達萬人以上/平方公里，現況已共有五縱五橫主幹道，平均每 0.7-2.3 公里即有 1 條雙向四車道以上的主幹道，路網堪稱健全，但平日尖峰瓶頸路段長期難解。

未來計畫以高鐵橋下道路續接縣道 122 線與竹科(已核定)、國道 1 號竹北交流道改善工程、跨頭前溪替代道、台 1 替代道、國道 1 號五楊高架道

路延伸新竹、頭份可行性研究、北二高寶山交流道聯絡道第二~三期拓寬工程(竹 43 線)、北二高茄苳交流道通往新竹聯絡道路改善工程(A)段等，以擴大跨新竹縣市道路容量；另擬台 68 線快道東延至軟橋新闢工程以改善進出五峰的聯外道路(後 7 項 106 年底尚未核定)。

(一) 首重釐清道路瓶頸成因，優先以經費少、施工期短、用地徵收抗爭少的智慧交通工程、(跨縣市)號誌連鎖、與需求管理(如停車收費、提供共享運具)等進行改善，不宜只透過拓寬與新建工程進行改善。

1. 優先進行主幹道號誌連鎖、或評估封閉部分號誌化路口或時制之可行性，以減少主幹交通衝突點，並降低主幹道路口延滯與肇事率。
2. 由於主幹道兩側多已緊鄰建物，拓寬不易，可評估透過縮減主幹道中央分隔島或車道寬度、或取消路邊停車位、或尖峰實施高承載專用道(high-occupancy vehicle lane，以下簡稱 HOV)或調撥車道，以減少車流量、增加(方向)車道數、或提供較具安全與車行效率的快慢分隔道。
3. 配合新竹縣市環狀輕軌路線評估結果，進一步評估台 1 線、縣道 122、117 線、高鐵橋下道路、跨頭前溪替代道等布設高承載專用道(HOV)、或公共運輸專用道、提高周邊停車費率的可行性。
4. 建議進一步評估國道 1 號現每日晨昏峰開放竹北-公道五路肩供小汽車通行路段，改為 HOV 道、或加長開放路段的可行性。



資料來源：本計畫整理。

圖 7-3-2 道路瓶頸問題釐清與 TSM 改善優先順序建議

(二)善用各主幹道優勢分工，透過動態資訊網、可變標誌指示(CMS)等導引過境與目的型旅次分流，以大幅降低過境車流對區內主幹、公車的干擾。

建議以國道1、3號、台1、3、61、68線為聯外主幹，以縣道117、118、120、122線、內灣支線兩側道、高鐵橋下道等為頭前溪兩岸區內主幹，導引過境車流優先行駛聯外主幹，降低過境車流對區內主幹、公車骨幹干擾，確保公車可靠的旅行時間。

(三)如經審慎評估後，仍需以新闢或拓寬道路因應，應避開環境敏感區、且避免土地過度被分割與不當開發，並有效整合(跨縣市)不同路段(口)銜接，以避免形成新瓶頸；並整體考量輕軌路網，興建道路應優先評估預留必要的公共運輸專用路權可行性，如跨頭前溪替代道接公道五、高鐵橋下道南延竹科等新闢道。

(四)頭前溪跨縣市兩岸應專案辦理整體交通容受力影響評估與因應對策，提出合理開發量體與高運能、低車流量的公共與綠色運輸改善配套(如快捷公車、環狀輕軌路網、輕軌先導公車)，以大幅提升交通容受力，避免開發衍生車流癱瘓地區交通。

(五)調整道路路權長期以「汽機車道為優先」的規劃與使用模式，人潮活絡路段(含拓寬與新闢道路)應優先留設合理的綠色交通路權寬(長)度，加速優化人行道的「普及率與適宜性」。

- 1.道路兩側為住工商等活動人口使用等既有道路，可透過調整中央分隔島或車道數(寬度)、取消路邊停車位等方式，進行公車停等區、人行道或自行車道等較適寬度的增設，並與既有人行道、自行車道路網銜接串連。
- 2.緊鄰 ≥ 0.5 萬人/km² 高密度活動人口集結區、且路寬 ≥ 20 米的既有與新闢道路，應優先檢討調整留設公共運輸專用路權之必要性與可行性，包括台1線、縣道118、120、122、117線、高鐵橋下道等。既有道路可因應新闢道分流程度，透過調整中央分隔島或車道數(寬度)等進行布設；新闢道可先以一般公車服務、或以綠帶先行預留公共運輸專用道，配合未來開發強度，定期檢討升級的時機。
- 3.規劃設計時，應注意結合既有的綠帶、水岸、公共據點，重視人行道或自行車道無障礙設計、標誌共桿整併、植栽(綠化、草坪等)與公共設施帶等整體斷面寬度與組件區位配置的合理性，及人行道透水鋪面系統應同步完善及戶端共同管道(溝)系統，以確保路平、路美、透水鋪面與道路使用年限，減少道路挖掘頻率與養護費用。

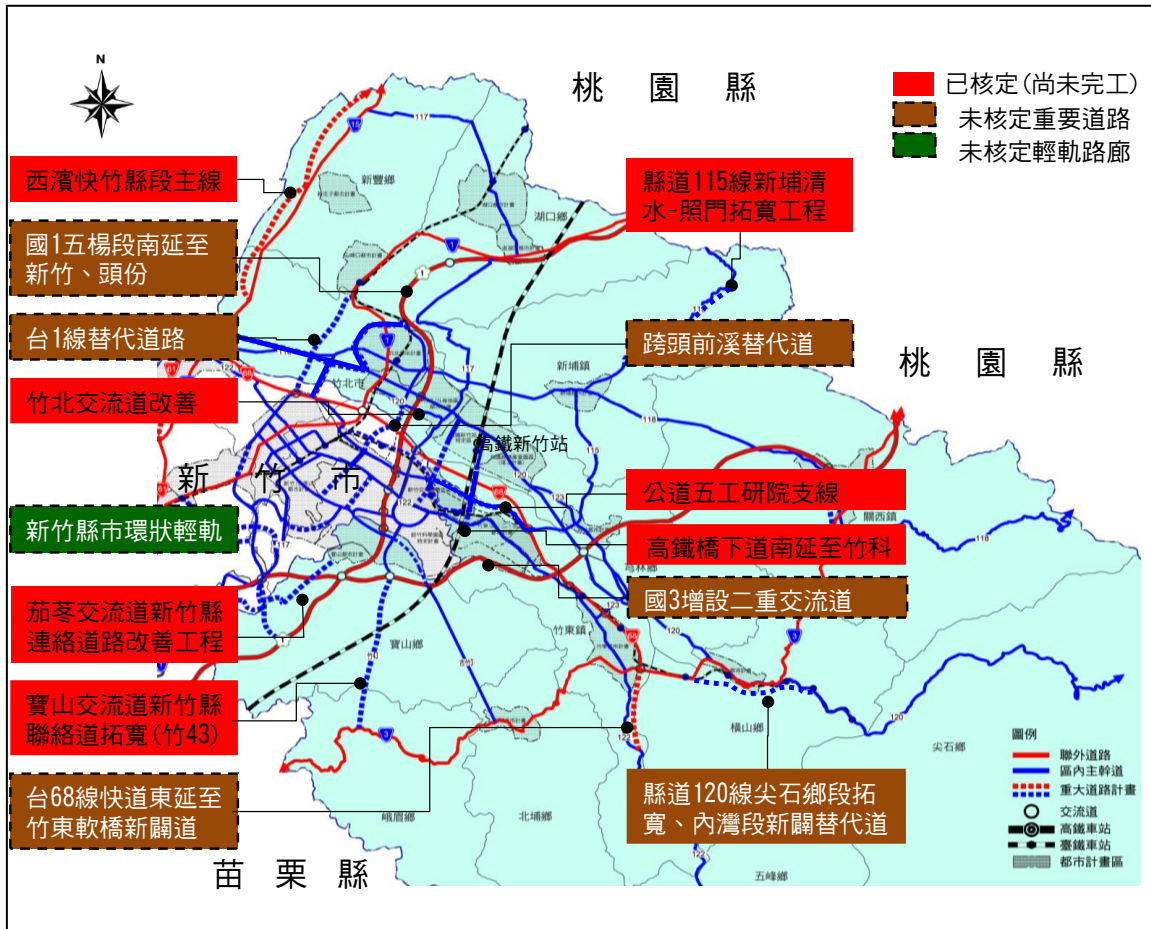
(六) 建立各級道路退縮帶，以確保都市與非都市地區可發展用地之優質開發品質，並預留未來綠色運輸路權擴充之彈性。

(七) 確保偏鄉聯外道路系統之安全性與可靠度，以融合地景地物、自然生態設計概念，規劃具永續性及觀光性之景觀道路。

新竹縣主要災害敏感區集中在尖石、五峰、北埔、峨眉等山區，在區域永續與觀光發展的目標下，其道路建設思維應有別於平原區，以環境與地景保育為優先，並積極落實「防災重於救災、離災更重於防災」政策，採取下列「道路減量」措施。主要配合土地使用計畫，僅提供當地居民或觀光發展的基本交通需求，但需確保其聯外與緊急救援道路系統之安全性與可靠度，並以融合地景地物、自然生態設計概念，規劃具永續性及觀光性之景觀道路。

- 1.除防災或重劃考量、或行政院專案核准外，不再新闢與拓寬道路，避免土地過度被分割與不當開發，破壞自然生態景觀。
- 2.原有道路如有修復需求，以配合國土開發與保育計畫之交通設施等級開發與復建，以恢復到原道路等級或原狀為限，並建置聯外道路監測及災害預警系統，提高抗災能力。
- 3.部分路段現實施限(全)時段禁駛甲或乙類大客車，或機動實施預警性管制封閉通行，必要時，得視災害程度啟動常態性、較嚴格的地區進入車輛總量管制，甚至考慮季節性封山幾個月，讓土地休養生息。

(八) 密切關注智慧化交通管理、自動駕駛無人(公)車等智慧科技運輸的發展應用，及其對瓶頸路段改善、道路路權分配、公共運輸場站等實質影響。



註：1.未核定計畫中，跨頭前溪替代道已於 106 年底辦理規劃設計中；環狀輕軌 106 年底已公告決標，預計 107 年底完成可行性評估作業。

2.緊鄰高密度活動人口集結區、且路寬 ≥ 20 米的既有與新關道路，應優先檢討調整留設綠色運輸路權之必要性與可行性，包括台 1 線、縣道 118、120、122、117 線、高鐵橋下道、跨頭前溪替代道等。

圖 7-3-3 新竹縣現況與未來整體聯外與區內主幹道車行系統彙整示意圖

二、公共與人本綠運輸：積極提升服務競爭力與使用誘因

新竹縣 13 處行政區共有人字型臺鐵縱貫線與六家/內灣線 14 處車站、3 條國道客運路線、1 高鐵站、至少 55 條客運公車路線，已初具良好的聯外與區內、觀光熱點之公共運輸路網基礎；然近 8 年新竹縣整體私人運具使用比僅下降 1.2%，雖通勤學私人運具比下降 1.8%，但較全縣均值高 1.7%，而整體、通勤族公共運輸使用比僅各增加 1.6、1.3%，且縣市排名由第 5 高降至第 9 名，近 4 年僅縱貫線新豐、竹北站運量增幅達 14、8%，其餘臺鐵 12 站與高鐵新竹站運量幾乎為 0 成長，顯示如何吸引民眾樂於使用，尚待更積極配套措施。

由國內外發展經驗均顯示，公共運輸要與私人運具競爭、永續經營並不容易，很難數月立即見到成效，需確保合理路線、班次、票價，並務求準點，

減少不必要的等車與轉乘時間，並透過完善複合客運場站，整合不同鐵、公路系統路線班次、與搭乘區位，私人運具停車需求管理等配套，長期、循序漸進、持之以恆的發展，才能逐漸調整民眾高度倚賴汽機車的使用習慣，培養「忠實、穩定」的客源。

初期可以補貼免費試營運推廣，但免費並非公共運輸發展成功的關鍵，長期應以能自負盈虧、或採用低底盤、節能清潔公車，或準點性、運能較高的 BRT、輕軌等，為永續經營目標。由於新竹縣轄內城鄉發展差異大，未來在既有基礎下，因應不同需求強度，以地區較具優勢的運輸資源進行分工及整合，分階段建置合適的公共運輸與接駁服務。

表 7-3-3 新竹縣各行政區既有綠色運輸資源檢核表

市鄉鎮 名稱	活動人口 ¹ (萬人)		106 年既有公共與綠色運輸資源					
	95 年	100 年	高鐵 ²	臺鐵	國道 客運	付費公 路客運	市區或醫 療公車	生活與休閒型 自行車路網
竹北市	16.83	21.09	√* (快捷 公車)	√ ^{3、4} (2 站中僅 竹北站 有)		√	√	√
竹東鎮	11.45	11.34	√* (台灣 好行)	√	√	√	√	√ ⁵ (內灣線 4 站 中 2 站有)
新埔鎮	4.16	4.04				√	√	√
關西鎮	3.71	3.62			√(六福 村)	√	√	√
湖口鄉	13.28	13.81	√* (快捷 5 號)	√ ^{3、4} (2 站中僅 湖口站 有)		√	√ (新竹工業區)	√ ⁵
新豐鄉	6.40	6.46	√* (觀光 3 號)	√ ⁴		√	√ (新竹工業區)	√
芎林鄉	2.52	2.45			√	√	√	√
橫山鄉	1.66	1.57	√* (內灣 線)	√ ⁴ (5 站 中僅富 貴站有)		√	√(內灣)	√ ⁵ (內灣線 5 站 中 4 站有)
北埔鄉	1.14	1.10	√* (台灣 好行)			√	√	√
寶山鄉	3.99	3.98				√	√	√
峨眉鄉	0.67	0.65	√*			√	√	√

市鄉鎮 名稱	活動人口 ¹ (萬人)		106 年既有公共與綠色運輸資源					
	95 年	100 年	高鐵 ²	臺鐵	國道 客運	付費公 路客運	市區或醫 療公車	生活與休閒型 自行車路網
			(台灣 好行)					
尖石鄉	0.86	0.94				√	√	√
五峰鄉	0.49	0.49				√	√	√
新竹縣 合計	67.14	71.54	1 站 7 行政 區	14 站 5 行政 區	3 條路 線 3 行政 區	>35 條 13 行政 區	>20 條 13 行政 區	>300 公里 13 行政 區

註：1.活動人口包含居住人口與工商服務業及業數，工商服務業及業數每 5 年調查一次、最新為 100 年。

2.高鐵車站係以 10 公里為服務範圍，其中打「*」者為平、假日均有免轉乘的接駁公車或臺鐵六家/內灣線服務者。

3.標註 3 者，表示有對號快班次停靠的臺鐵車站。

4.標註 4 者，表示有提供「兩鐵(非可攜式自行車可上車)環保運送班次」停靠的臺鐵車站者。

5.標註 5 者，表示路線 500 米範圍內有行經臺鐵車站或既有公路客運站的自行車路網。

資料來源：本計畫整理。

(一)中長途城際運輸已具備以高鐵與臺鐵為主、國道客運為輔的運輸能量與搭乘習慣；未來以強化其與地區接駁公車路線班次、搭乘地點無縫整合，位於平坦地區城鎮車站可透過設置公共自行車租借站，以彌補接駁公車之路線、班次不足。

(二)因勢利導與強化都會區主要運輸走廊較具競爭力的公共運輸系統搭乘便利性，提高汽、機車使用者改搭意願，為升級為優先(專用)路權的公共運輸系統培養客源，並減少碳排放量、PM2.5 空氣汙染與瓶頸路段車流。

1.湖口-新豐、新竹工業區-竹北舊市區-竹市南北向走廊，可以臺鐵縱貫線 4 站、台 1 線客運公車為骨幹、人字型臺鐵路線及客運公車為網，並廣為宣導搭臺鐵不用怕塞車、車程可靠、尖峰班次密集。

臺鐵縱貫線 4 站尖峰車程時間遠較客運公車、私人運具具優勢，且配合臺鐵都會區班次捷運化政策，現其尖峰班次 7-17 分鐘 1 班，活動人口多高度集結在車站周邊 0.5-1.5 公里內步行可及、自行車適乘範圍內，應善用此優勢。

2.竹北縣政中心、高鐵站&特定區-竹市東區、科園、臺鐵新竹站等南北向走廊，可以國道 1 號、縣道 117 線、高鐵橋下道客運公車、臺鐵六家線為骨幹，但現均有公車班次因尖峰塞車無法準點之窘境；106 年底提出環狀輕軌專用或優先路網可行性評估以為因應，以提供準點、可靠、車程短的軌道運輸服務。

- 3.竹東-新竹市東(科園)、北區等東西向走廊，可以臺鐵內灣與六家線、客運公車為骨幹
- 4.優先提供竹北、湖口、竹東進出科園、新竹工業區、高鐵站等潛在主客群直捷、免轉乘或優(免)費、尖峰班次密集、行駛高快速道、或尖峰高承載專用道的「雙低(低油耗、低底盤)」公車服務，縮短車程時間。
- 5.評估現況公共運輸運能是否能滿足頭前溪兩岸全面開發需求，及骨幹路網布設專用道的可行性，以確保可靠、準點、高運(效)能的服務。
不同公共運輸專用或優先道運能、營運效率、建造成本差異不小，特別是在建造成本將明顯影響財務自償率，可因應公共運輸成長、需求改善目標、民間參與投資意願，評估規劃較適導入系統。
- 6.配合骨幹直捷、尖峰班次密集服務型態調整，進行重疊客運公車路線班次的整併，擴大新興發展區路線服務，提高資源使用效率。

表 7-3-4 新竹縣、市主要運輸走廊較具優勢的公共運具與路徑比較表

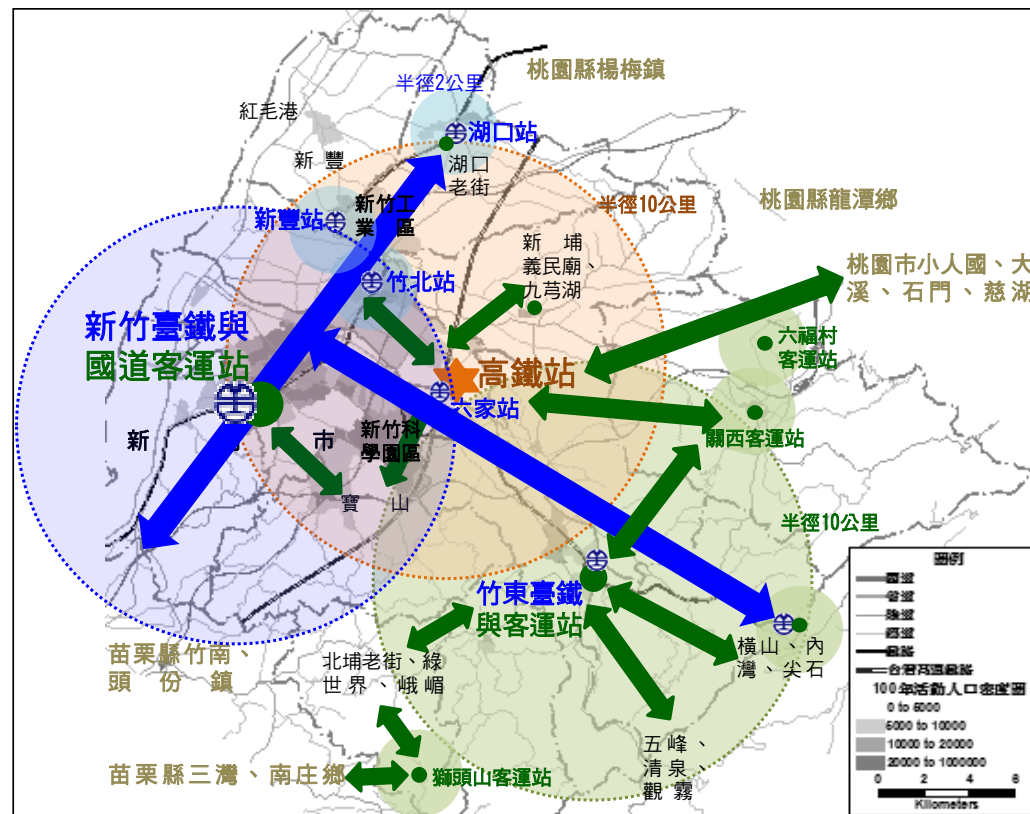
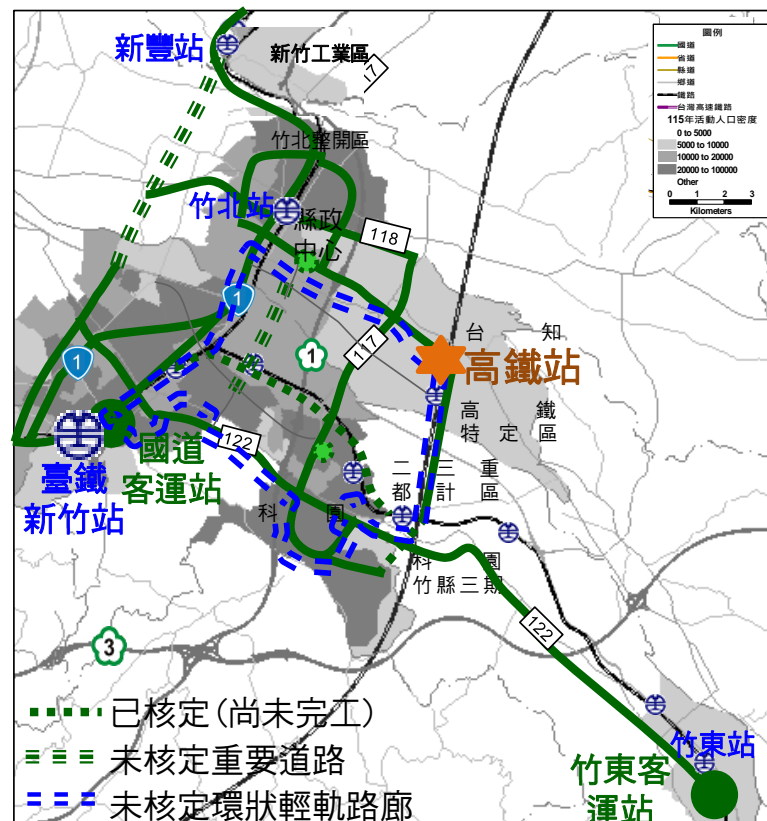
起迄點	行駛(接駁)路徑	尖峰單向車程(分鐘)	轉乘次數	備註
竹北高鐵站-竹市科園管理局	臺鐵六家線+公車	20-25	1-2	於臺鐵新莊站轉乘公車，現多需於科技生活館轉乘園區接駁車
	國道 1 號、或縣道 117 線	18-37	0-1	現多需於科技生活館轉乘接駁車、且 易塞車無法準點 ；尖峰國道路肩可評估劃設 HOV 道
	高鐵橋下道	20	0-1	現無客運公車，將南延至力行路
高鐵新竹站-臺鐵新竹站	臺鐵六家線	19	0	現配合高鐵班次、30 分鐘 1 班，未來配合車站周邊新開發區進駐強度，協商臺鐵增班(站)因應
	台 68 線	18	0	原有台灣好行竹塹線，但 106 月停駛
	縣道 117-122 線	45-60	0	現高鐵快捷公車路線、但 無法準點
新竹工業區管理中心-臺鐵新竹站	台 1 線	25-35	0	尖峰易塞車無法準點
	國道 1 號	20-40	0	易塞車無法準點 ，尖峰路肩可評估劃設 HOV 道可行性
	臺鐵縱貫線+公車	20-23	1	現臺鐵 7-15 分鐘 1 班，未來配合需求強度，協商臺鐵增班(站)因應
臺鐵竹北(湖口)站-臺鐵新竹站	臺鐵縱貫線	5-8(14-25)	0	
	台 1 線	20-25(35-40)	0	
臺鐵竹東站-臺鐵新竹站	臺鐵內灣線	31	0	現平、假日各 8、5 班
	台 68 線	30	1	現有 5673 新竹-下公館路線，但停靠縣道 122 線、距離竹東車站約 1 公里
	縣道 122 線	35-45	0	現 7-10 分鐘 1 班，但 尖峰塞車無法準點

註：1.搭乘時間僅計車程時間，不含等車與轉乘步行時間。

2.車站步行可及範圍活動人口密度多 ≥ 0.5 萬人/km²。

3.綠網底為較具優勢的公共運具與路徑；斜粗體字為易塞車的公車骨幹(如台 1 線、縣道 117、122 線等)可評估布設尖峰高承載專用道或輕軌可行性、或提高周邊停車費率的可行性等關鍵配套。

資料來源：本計畫整理。



註：1.新竹縣轄區 106 年底共計 14 處臺鐵站、1 處高鐵站已啟用。

2.雙虛線為 106 年底已公告決標的新竹環狀輕軌路網，正進行可行性評估作業，但現僅有研究路廊，尚未指認車站區位，如後續納入中央前瞻計畫核定，輕軌車站周邊土地使用應配合通盤檢討。

資料來源：本計畫整理。

圖 7-3-4 新竹縣公共運輸主軸與 TOD 客運節點周邊活動人口密度關係圖

(三)對於公共運輸較不具經營效益的偏遠郊區、山區與景點，可參考尖石智慧 DRTS 執行成效，運用智慧科技動態派遣，提供兼顧居民固定班次、遊客預約彈性供給的「需求反應式公共運輸服務」(Demand Responsive Transport Services, DRTS)，透過(預約)共乘，保障基本民行，降低公車虧損補貼負擔。

(四)推動「樂齡人本交通示範區」，以鼓勵弱勢及銀髮族安心、放心出門。

峨眉、橫山、北埔、關西等老年人口超過或近 20%的「超高齡社區」、或高齡者經常聚集地區(如主要聚落、活動中心、公園等)，逐年擴大改善區內通用化街道，提供安全、無礙的友善人行步道、自行車道與 DRTS 服務，以鼓勵弱勢及銀髮族安心、放心、便利出遊。

(五)提升客運節點「最後(前)一哩」「無縫接軌」轉乘接駁服務機能，擴大骨幹公共運輸的覆蓋率，或彌補地區公車之不足。

- 1.應強化城際客運或不同地區接駁車路線班次間的轉乘無縫整合、減少轉乘等候時間，並提高轉乘地區公車與優化搭乘環境、減少轉乘步行距離。
- 2.優化主要客運節點「一站整合」的功能，讓不同運具(或同方向路線)搭乘點位應盡量集中於同一站體(路側)，以提高搭(轉)乘自明性與轉乘便利、進出秩序與舒適性、減少轉乘步行距離。

(1)以高鐵新竹站(與臺鐵六家共站)、竹東臺鐵與客運公車站、新竹臺鐵與國道客運站為跨縣市主要客轉運樞紐中心。

(2)以臺鐵新豐、湖口、竹北站、關西客運站為跨城鎮客轉運中心；以內灣、獅頭山、六福村等觀光熱點為跨縣市(城鎮)觀光廊帶客轉運中心。

目前除高鐵新竹站「一站整合」環境優良、且提供區內(含鄰近一般市鎮)、觀光廊道間接駁公車路線外，其餘主要臺鐵站、客運公車站路線側多未提供地區接駁車停靠席位，或地區公車搭乘地點分散，轉乘步行距離稍遠、且轉乘動線、停等環境不佳，明顯降低民眾使用意願。

未來可依客運站等級規模提供地區公車接駁路線與停靠區、人行道、自行車道與(租用)停車空間、計程車與親友接送臨停空間、汽機車轉乘停車位朝路外化布設等，改善客運場站周邊轉乘秩序與環境。

如受限於腹地無法集中，則至少轉乘步行時間應在乘客可接受範圍內，且轉乘運具搭乘點位應在目視可及或應製作相關導引地圖與指標為原則；且應優先預留機車、自行車等二輪車停車位，增設節能減碳的公共電動車、自行車租賃站，以彌補公車路網或班次的不足。

- 3.優先建構客運節點周邊進出主要住宅區、學區、機關間的人本交通路網，推動人行步道與騎樓淨空整平，建構安全、連續、舒適、兼顧休閒與生活型雙網合一的自行車路網。

(六) 主要觀光廊帶多為災害敏感區，在永續觀光發展前提下，提供跨縣市(城鎮)多元綠色觀光運具智慧整合服務、低碳漫遊

對於山地面積占全縣一半的新竹縣而言，山區為其特色觀光廊帶；但也多是主要災害敏感區，在永續觀光發展目標前提下，如何確保進出尖石、五峰等偏鄉、山區道路居民與遊客人、車的安全與需求，更顯迫切與重要。由於山區觀光淡旺季明顯，旅遊旺季時，路幅狹窄與腹地有限的偏鄉景點尖峰聯外與區內道路常會出現擁塞、停車空間不足窘境；但拓建或新闢道路與停車空間並非最佳解方，因為可能會造成敏感環境的惡化衝擊，以及道路與停車空間於淡季大量閒置的投資浪費。

參考瑞士、日本九州、黑部立山等以丘陵山區為主的知名觀光廊帶，均以提供多元具趣味體驗的公共運具服務，以吸引遊客搭乘，且客運公車、DRTS、自行車、古(步)道、遊湖船或纜車等低碳運具，具有班次、或路線得彈性調度特性，適合淡旺季遊客數差異大的新竹縣觀光發展導入與整合優化。以國家級一線九驛鐵道文化觀光、臺三線客庄浪漫大道為主軸，提供跨縣市(城鎮)多元綠色觀光運具智慧整合服務、低碳漫遊。

- 1.為鼓勵綠色智慧觀光運輸，主要聯外客轉運節點(如臺鐵竹東、內灣站)、觀光熱點(如獅頭山、六福村)，應優先進行整備與優化轉搭乘環境(如上圖 7-3-4)，提供寬裕的路外轉乘客運空間，供大客車、中小型公車、DRTS 派遣車輛、(觀光)計程車、或自行車租借站等轉運或臨停，便利乘客上下車的優質空間。

其中內灣站距竹東站約 25 分鐘車程，不僅具進出尖石溫泉區觀光公共運輸轉運節點的功能，也是旅遊旺季攔截轉運節點，另外，也是尖石鄉重大防災疏散節點。

- 2.以現況台灣好行竹東-北埔老街-獅山線、獅山南庄線、親子樂園線(中壢-小人國-六福村)、高鐵站進出六福村、湖口老街-紅毛港、新埔義民廟-九芎湖、竹東-內灣等至少 7 條觀光路線為主軸，整合或擴大至周邊如峨眉湖、尖石溫泉區、五峰、頭份珊瑚湖、桃園石門風景區等觀光熱點，提供新竹縣跨苗栗縣、桃園市觀光走廊 1-3 日遊全程公共綠運輸路線班次、搭乘地點無縫轉乘、各類優惠套票服務。

如五峰清泉觀光區，現有 2 條公車路線自竹東發車服務，單程路線長度約 13 公里，但每日班次僅 2 班，建議可配合旺季或假日增班，且公車停靠點均位於縣道 122 線，由於清泉觀光區包含清泉溫泉區、張學良

故居、三毛夢屋均位於縣道 122 線 350-600 米步行可及範圍，因此，建議除公車增班外，周邊人行步道環境亦應一併整備。

3. 近年內灣風景區遊客數多高達 300 萬人次/年，且結合一線九驛鐵道觀光周邊環境整備，遊客搭乘內灣線意願高、幾乎班班客滿，但受限於班次，建議縣府協商臺鐵局增加內灣線服務班次可行性、或配合旅遊淡旺季提供內灣-尖石溫泉區間的接駁公車班次，以紓解進出內灣-尖石沿線景點道路擁塞、停車不足窘境。

內灣觀光廊帶深具鐵道、客家、原民、美食、溫泉、螢火蟲、季節花、賞景步道等多元特色觀光元素，除以臺鐵內灣線為主軸，一線九驛臺鐵各站與尖石溫泉區應優化整備周邊步道或假日行人徒步區、自行車系統或地區接駁車，形成觀光綠運輸系統；再者，由於目前新竹縣溫泉區主要集中在內灣車站周邊 10-15 公里，包含尖石嘉樂與錦屏村竹 60 線、竹 62 線、縣道 120 線附近，現均有公路客運、快捷 6 號路線行駛，但均由竹東發車，單程路線長度大於 33 公里、每日班次在 10 班左右。由於溫泉區淡旺季、平假日遊客數差異大，建議內灣-尖石溫泉區等熱門觀光廊帶，假日路線應可行駛內灣-主要溫泉區的區間車(觀光專車)，縮短營運里程、增加班次，吸引遊客使用。

4. 在全縣山海湖自行車路網、一線九驛鐵道觀光基礎下，整合跨縣市、環島運動休閒型自行車道路網，持續推廣具特色的兩鐵(臺鐵+鐵馬)與三鐵(高鐵+臺鐵內灣線+鐵馬)「共 Go 行低碳漫旅」、智慧綠色運輸暢遊體驗。
5. 參考尖石智慧 DRTS 執行成效，持續推廣偏鄉提供兼顧居民通學、就醫、外地民眾旅遊的可動態派遣共乘的智慧共享公共運輸服務，可適度確保營運收入、降低政府營運補貼。
6. 提供「一站整合、一票搞定、一網(站)打盡」之貼心智慧旅遊服務。

三、優先以高開發強度的臺鐵新豐、竹北、湖口、竹東站、或輕軌站(尚未核定)，進行 TOD 示範整合改造

TOD(Transit Oriented Development)規劃理念為在主要公共運輸客運站服務範圍內，規劃較高強度的居住、就業、商業與全縣型公共設施，讓民眾可以利用步行、自行車或接駁公車在 10 分鐘內進出主要軌道場站，即在車站周邊滿足其一天所需的活動，以減少汽、機車的使用，同時支撐高興建成本的軌道運輸可達一定規模以上的穩定運量，以達永續經營的目標。

- (一) 持續關注高鐵新竹站、或臺鐵新竹站「一站整合」五大運具之實施成效，以作為其他軌道車站 T 與 D 同步整合到位的 TOD 改造參考

(二)透過都市更新或都市計畫用地調整、都市設計管制、或基地開發交通衝擊評估程序，讓車站周邊土地朝高密度、多元化使用，並確立以公共、綠色運具為區內與聯外交通主軸，確保提供安全、連續、舒適的行走或自行車騎乘環境，促使民眾日常生活步行、自行車、公共運具可及與無縫轉乘，降低對機動車輛的倚賴、的機動旅次的碳排放量與空氣品質。

- 1.以複合客運站為基底發展 TOD，以「公共運輸」與「步行與自行車」為拉力，「停車管理」為推力，推拉式交通整合措施雙管齊下。
- 2.主要公共運輸場站、市區、科園等重要據點建議應全面實施汽、機車停車收費、或適度提高停車費率，並適度降低汽、機車停車位供給。
- 3.評估現況公共運輸效能、運能是否能滿足竹竹苗、頭前溪兩岸全面開發高強度旅次需求，及骨幹路網布設專用道的可行性，以確保可靠、準點、高運(效)能的服務。

基地開發衍生的車流是否會嚴重影響地區交通，主要與大眾運具比、區內比有極密切關係，顯示交通可承受程度為一動態調整結果，如持續提升大眾運具比(由 1 車多人(人流)取代 1 車 1 人(車流))、區內比(住工商混合程度)，將可持續降低車流量、以及對車道的需求，亦即如 TOD 能 T(Transit)與 D(Development)充分整合到位，大規模、高強度開發不見得不好。

然不同公共運輸專用或優先道運能、營運效率、建造成本差異不小，特別是在建造成本將明顯影響財務自償率，可因應公共運輸成長、需求改善目標、民間參與投資意願，評估規劃較適導入系統，包含目前正在評估的新竹縣市環狀輕軌路線。

在專用或優先道尚未核定前，可先以如輕軌先導公車先行，預為培養未來軌道運輸穩定的客源，包含優先提供竹北、湖口、竹東進出科園、新竹工業區、高鐵站等潛在主客群直捷、免轉乘或優(免)費、尖峰班次密集、行駛高快速道、或尖峰高承載專用道的「雙低(低油耗、低底盤)」公車服務，縮短車程時間。

- 4.可透過設置公共自行車或電動二輪車租借站、或共乘搭乘站，以彌補接駁公車之路線、班次之不足。
- 5 短期間對於公共運具路網班次較不足地區、或民眾仍偏好使用汽、機車者，鼓勵推廣使用節能清潔車輛，並規劃優先停放空間，與能源補充站等相關支援設施。

圖 7-3-5 新竹縣跨縣市觀光廊帶公共運輸路網與客運節點示意圖

第四節 重要公共設施部門空間發展計畫

壹、發展政策目標

公共設施及公用設備計畫應提供滿足民眾生活需求、便利其生活之設施，建立完善的公共設施及公用設備系統為目標，並由政策與相關計畫分析所需之大型公共設施，藉此開發促進地方之經濟成長，並豐富都市活力、吸引產業的投入，繁榮地方經濟的都市發展。本部門之總體目標為「健全縣級公設，改善城鄉服務差距」，四個次目標分別為：「健全公共設施建置與用地檢討」、「強化區域維生系統與服務品質」、「發展大型公共設施與特色營造」、「普及社會服務資源與醫療保健」，部門目標架構圖如下圖所示。



圖 7-4-1 公共設施部門目標架構圖

貳、水資源設施

一、總體發展策略

因應北部區域遭遇南勢溪原水高濁度備援能力不足、部分區域自有水源(如基隆及新竹地區)且水源調度能力尚待提升、水庫庫容須有效維持、用水效率待提升等關鍵問題，為使北部區域供水穩定，故訂定水資源計畫願景目標如下，以作為北部區域水資源計畫規劃及推動之依據：

(一)合理有效使用水量，提高水源利用效率。

(二)適度開發調度水源，因應未來供需情勢。

(三)強化供水應變措施，提昇氣候異常調適能力。

二、發展課題、對策及發展區位

(一)水資源設施：至目標年達到每日供水 74.91 萬噸

1. 需求預測

依經濟部水利署「臺灣北部區域水資源經理基本計畫(第 1 次檢討)」，新竹地區(包括新竹縣市)推估至民國 120 年生活用水(人口數 107 萬人)需求量为 33.8 萬噸/日、工業用水(新竹科學工業園區、新竹生物醫學園區、新竹縣鳳山工業區開發)需求量为 33.9 萬噸/日，總需水量為 67.7 萬噸/日。經配合本計畫預測至目標年民國 125 年之計畫人口 119 萬人(含新竹市 53 萬人、新竹縣 66 萬人)及產業用地需求 180.36 公頃(含新竹市 51.75 公頃、新竹縣 128.61 公頃)。經換算新竹地區(含新竹縣、新竹市)至民國 125 年需水量約 74.91 萬噸/日，其中生活用水量約 36.8 萬噸/日、工業用水量約 38.11 萬噸/日。

2. 課題與對策說明

臺灣各區之水資源因天然條件及產業發展方向不同，未來將產生不同的問題，如隨氣候極端化及水庫淤積，地面水供水潛能將無可避免逐漸下降，天然水資源開發利用總量管制目標亦須配合動態調整；另因產業群聚相繼發展，用水需求將快速增加。經評估新竹地區供水缺口以工業用水為主，不足水量將視本地區工業用水成長情形檢討採取在地多元開發(海淡水、再生水或充分開發新竹地區自有水源，如鳳山溪等)或北北桃地區遠距跨區調度方案。另參考 107 年 9 月 28 日召開「新竹市國土計畫規劃作業委託技術服務案第 10 次工作會議(機關協調議題)」有關水資源供需檢討議題，經濟部水利署、台灣自來水股份有限公司第三區管理處代表均表示，因應「行政院解決企業所面臨五缺問題」之供水方案，天花湖生態水庫興建工程及桃園新竹備援管線等計畫皆已列入前瞻基礎建設計畫，未來均可因應新竹地區水資源短缺之課題。

表 7-4-1 新竹地區水資源經理策略與措施說明(自來水系統)

策略	措施說明
節約用水	目前每人每日生活用水量約 274 公升，將配合節水三法持續推動各項節水措施。
有效管理	本區(含苗栗地區)現況(103 年)自來水管線系統漏水率約 15.4%，將持續改善自來水管網漏水，提高水源利用效率，並以 109 年底降至 13.01% 為目標。

策略	措施說明
彈性調度	本區水源現況可配合桃園新竹雙向管線及苗栗永和山水庫支援新竹管線系統，進行彈性調度支援。為充分利用板新地區供水改善二期計畫功能，配合大漢溪水源南調桃園管線及桃園新竹雙向管線系統，將在確保雙北地區有足夠備用水源量前提下，再檢討提升雙北區域內水源往桃竹地區調度之能力。
多元開發	本區現況水源需求每日 55.9 萬噸，至民國 125 年水源需求推估為每日 74.91 萬噸，本區 120 年水源量為每日 62 萬噸，供水缺口以工業用水為主，不足水量將視本地區工業用水成長情形檢討採取在地多元開發(海淡水、再生水或充分開發新竹地區自有水源，如鳳山溪等)或上述北北桃地區遠距跨區調度方案，至何種穩定供水方式較為經濟有效，仍將考量系統建置成本、技術困難度、輸水距離、輸水損失等因素，作出最佳決策，並配合加強查核已核定之用水計畫，於必要時核減或廢止開發不如預期個案用水量以為因應。

資料來源：臺灣北部區域水資源經理基本計畫(第 1 次檢討)(核定本)，經濟部水利署，民國 106 年 3 月。本計畫配合相關推估情形修正。

(二) 水利設施：以綜合治水思維加強水資源保護管理

1. 課題與對策說明

- (1)針對老舊堤防辦理加固加強基腳保護，並配合老舊堤防整建，進行整體營造河川棲地環境，持續推動重要河川及區域排水環境營造計畫。
- (2)持續推動重要河川及區域排水環境營造計畫等相關因應策略。
- (3)將流域綜合治水納入國土整體規劃，修訂土地使用及空間規劃相關法規及計畫，加強都市保水能力。子集水區規劃明定氣候變遷調適目標，明確低衝擊開發、排水系統、滯洪系統處理分工能量，以確保逕流分擔出流管制策略落實。
- (4)加強落實土地開發與各類排水出流管制，推動逕流分擔出流管制納入土地與建築物管理等相關規定及制定審議規範。
- (5)加強區域排水及中小排水疏浚工程。

2. 發展區位

縣境內河川、區域排水系統及其集水區範圍。

參、重要公共設施

一、總體發展策略

透過「健全公共設施建置與用地檢討」、「強化區域維生系統與服務品質」、「發展大型公共設施與特色營造」、「普及社會服務資源與醫療保健」等，確保本縣公共設施及公用設備服務水準，提升地區生活環境品質。

(一) 依本縣整體空間發展格局，調和公共設施資源

- 1.在整體空間發展格局下，依各區發展位階、發展定位與地方特性，檢討各項公共設施用地之需求性與必要性。
- 2.區域性文化、教育、遊憩及運動等設施之新增，可以各發展區塊及生活圈為服務範圍，綜合考量地方特性、發展需求及設施狀況，進行資源合理分配。
- 3.透過都市計畫土地使用分區管制要點與都市設計規範，將公共設施之形象風貌與自然、人文及在地特色作緊密結合，營造具特色的大臺中意象。
- 4.檢討現有區域排水及雨水下水道系統之通洪排水能力，並應逐年提升已核定公共污水下水道系統開闢率及接管率。

(二) 專案檢討閒置或未開闢公共設施(含鄰避性設施)，進行合宜轉型

- 1.因應人口高齡化及少子化問題，將未開闢學校用地調整為其他公共使用。如老人福利設施、長期照顧設施、社會福利設施或文化教育設施，以符合社區生活機能需求，並彌補此類用地不足之情形。
- 2.使用已飽和或近飽和之鄰避性設施(如垃圾衛生掩埋場、公墓等)，應進行長期再利用規劃，評估改設為公園綠地等開放空間之可行性。
- 3.檢討都市計畫區內之公共設施分布及開闢情形，將可轉型之用地規劃為相對缺乏之公園綠地、開放空間或停車場使用，逐年提昇人均綠地面積。

(三) 規劃興建特色展演藝文園區

本縣現有專業級演藝設施僅本縣文化局演奏廳，提供中小型室內展演空間。考量本縣基於歷史及地緣情境，具有豐富的客家、原民文化特色，應以發揚地方文化特色為原則，提供各地小而美的精緻展演空間。為發揚客家音樂，新竹縣政府即規劃於充滿客家特色的竹東鎮打造客家音樂村，透過音樂傳承並推廣客庄文化特色，並提供客家音樂創作、後製與製片等相關設備，協助輔導現代客家優秀音樂家作品發表，透過本中心之服務與營運，讓豐富多元客家音樂與文化傳承得發揚光大。

二、發展課題、對策及發展區位

(一) 下水道設施：優先於都市計畫人口密集區加強相關建設

1. 污水下水道

(1) 課題與對策說明

- A.新竹縣目前已完成之污水處理設施共計 2 座(竹北水資源回收中心、竹東水資源回收中心)，全部完工後每日可以處理 8.1 萬噸污水，目

前刻正進行竹北污水下水道系統第二、三期建設計畫、竹東污水下水道系統第二期建設計畫。

- B.加速都市計畫人口密集區之污水下水道建設，逐步規劃鄉村區及聚落建設污水處理設施；並優先加強水庫集水區內都市計畫地區生活污水處理規劃與建設。
- C.積極辦理已完工污水處理廠服務區域內之用戶接管工程，並持續推動公共污水處理廠放流水回收再利用計畫，將已完工運轉污水處理廠轉型成都市水庫，創造生活污水循環使用的永續價值。
- D.針對高污染廢水制定嚴格排放標準及總量，並針對新設產業、大型開發達一定規模者，規範設置獨立污水處理設施、控管其污水排放方式之標準，並鼓勵其設置水質淨化設施、規劃再生水或處理水運用方案。

(2) 發展區位

- A.加速都市計畫人口密集區之污水下水道建設，積極辦理已完工污水處理廠服務區域內之用戶接管工程；規劃建設新污水下水道系統之污水處理廠及主次幹管。
- B.本縣芎林鄉、橫山鄉、寶山鄉、新豐鄉、湖口鄉、新埔鎮、北埔鄉等地區皆已完成污水下水道系統規劃，其中竹北市、竹東鎮污水下水道系統後期計畫及新豐鄉污水下水道系統已列入內政部營建署污水下水道第五期建設計畫(104 年至 109 年)。未列入第五期計畫之其他鄉鎮，後續仍應積極爭取加速開闢污水下水道系統建設，或研議跨區納管之整合規劃。偏遠地區或農村地區等則建議朝向規劃設置小型污水處理或生態池等設施，作為替代方案。

2. 雨水下水道

(1) 課題與對策說明

- A.持續規劃、檢討雨水下水道系統，推動治理工程。
- B.配合經濟部水利署「出流管制、逕流分擔」相關法規，於都市土地以「低衝擊開發-海綿城市」理念推動都市總合治水及低衝擊開發示範工程，加強新開發地區區檢討逕流量、留設雨水調節空間。
- C.積極建置雨水下水道空間資料庫，以及颱風、豪雨都市淹水情資即時通報系統，提升都市整體防洪能力。
- D.持續推動建立自主防災社區，強化非工程手段防災措施之落實。

(2) 發展區位

- A. 以「易淹水地區水患治理計畫」及「流域綜合治理計畫」已完成流域整體規劃者為優先，推動辦理市管之河川、排水、海堤及其他排水路改善。
- B. 以都市計畫區及高淹水風險地區為優先推動雨水下水道建設區位，訂定合適之都市保護標準，指認其都市滯洪潛力區位，配合都市計畫區道路、建築及公共設施多目標等開發，辦理下水道及都市總合治水建設，提升都市地區保護標準，亦利區域排水系統之整體規劃銜接。

(二) 環境保護設施：一般廢棄物及事業廢棄物達 100% 焚化處理

1. 一般廢棄物

(1) 課題與對策說明

- A. 新竹縣廢棄物處理方式以回收再利用(55.07%)、焚化(42.50%)、其他(2.43%)等方式辦理，其中焚化以跨區轉送至新竹市垃圾焚化廠處理為主。105 年平均每日焚化處理量約 692 公噸，其焚化處理量仍有餘裕，現有之焚化廠處理能力將可滿足未來發展之需求。
- B. 另本縣現況廢棄物採衛生掩埋方式處理者僅佔總量之 0.02%，考量近年本縣平均每人每日垃圾清運量逐漸降低，垃圾掩埋需求亦逐年下降，故新竹縣現有之垃圾掩埋場將可滿足未來發展之需求。
- C. 透過加強執行沿線垃圾分類檢查，落實資源回收工作，以加強源頭減量、垃圾分類，提升資源回收率。
- D. 妥善處理轄內生活垃圾及事業廢棄物，並支援處理垃圾區域合作，以達 100% 焚化處理目標。
- E. 持續推動已封閉的垃圾掩埋場土地，進行維護及綠化，並規劃設置太陽光電系統，作為市民休閒及環保宣教場所。

(2) 發展區位

- A. 優先提升、活化既有設施效能。
- B. 逐步達成廚餘全面回收再利用，進而減少垃圾處理費用、延長焚化爐使用壽命，落實在地循環經濟。
- C. 已封閉或已停用之垃圾掩埋場(包括新豐衛生掩埋場三期、北埔簡易掩埋場、關西衛生掩埋場、寶山衛生掩埋場)應持續投入復育工作，並擬定長期再利用計畫。

2. 事業廢棄物

(1) 課題與對策說明

- A.各目的事業主管機關於規劃或推動產業政策時，應依序考量以清潔生產、源頭減量、資源循環及再利用等原則，並預測未來 5 年所主管各別產業之重點廢棄物產出情形，具體評估既有去化管道量能是否足以負荷，據以規劃於適當區位設置充裕之廢棄物處理設施，以達供需平衡。
- B.各目的事業主管機關應依其所主管產業發展之需求，於新設之產業園區、科學工業園區，合理考量規劃配置適當之事業廢棄物清除處理設施用地。
- C.積極輔導業者申請事業廢棄物清理計畫書及公民營各項清除處理許可、變更程序審查及進行查核輔導工作，增加事業廢棄物資源循環、增加去化管道、減少環境污染與非法棄置，促進區內現地處理。

(2) 發展區位

- A.考量事業廢棄物處理是整體產業之一環，應於新設及既有之產業園區、科學工業園區時，劃設足夠處理其產生之廢棄物處理設施用地。
- B.新設之事業廢棄物處理設施用地，以既有或新設之產業園區、科學工業園區之土地為優先考量。

(三) 長照設施：完備社區整體照顧服務模式，平衡區域照護資源

1. 課題與對策說明

- (1)盤整閒置空間，優先釋出作為長照服務設施，含社區整合型服務中心、複合型服務中心、巷弄長照站等。
- (2)簡化國有閒置空間釋出之行政程序、鬆綁土地、建管、消防法規，加速設置社區式、機構住宿式長照資源。
- (3)挹注經費以充實資源不足地區、原鄉地區在地化長照服務資源，厚植整體服務量能。

2. 發展區位

除刻於竹北市規劃興建社會福利綜合大樓外，考量福利需求應有可及性及可近性，建議可於竹東建設一處社會福利綜合館，提供除照護弱勢族群所需服務，亦可劃設提供一般民眾使用之親子館、兒童遊樂設施等。

(四) 醫療設施：提升次區域醫療資源至醫療網每萬人 35 床目標

1. 課題與對策說明

- (1) 竹北次區域許可病床數已達設置目標，未來發展應以提高開放病床數至符合醫療網目標為主；竹東次區域許可病床數及開放病床數皆未達醫療網目標。
- (2) 未來如有設置醫院計畫，建議應設置於竹東次區域。醫療資源之城鄉差距則為全縣整體性問題，除硬體設施外，亦應配合相關醫療政策平衡醫療資源。
- (3) 選定轄區無醫療院所的村里別，辦理偏遠地區衛生所巡迴醫療服務，提升偏遠地區民眾享受醫療保健權利。
- (4) 輔導轄區內急救責任醫院爭取衛生福利部認證「急重症緊急醫療能力分級」資格。
- (5) 建構雲端健康照護服務，持續擴大服務範圍，整合醫療照護產業及週邊產業，透過異業合作創造商業契機，建立完整的健康照護服務網絡。

2. 發展區位

- (1) 推動新竹生物醫學園區臺大新竹生醫園區分院、新竹健康產業醫療園區儘速興闢完成。
- (2) 雖竹北次區域已達設置目標，惟依衛生福利部醫事司公告「緊急醫療資源不足地區」，本縣竹北次分區、竹東次分區皆屬其緊急醫療資源不足地區，其中竹東次分區指定以臺北榮民總醫院新竹分院、國立臺灣大學醫學院附設醫院竹東分院為責任醫院；竹北次分區指定以東元綜合醫院、天主教仁慈醫療財團法人仁慈醫院。至於竹東次區域則未達設置目標，未來若有增設醫療設施需求，建議優先於上該區域優先設置。

(五) 教育設施：促進校園空間活化利用或社區性綜合使用

1. 課題與對策說明

- (1) 推動國中小學閒置校舍活化，輔導其轉型作幼兒園、社會教育、實驗教育、社會福利、一般辦公處所、觀光服務設施、休閒運動設施、社區集會場所、藝文展演場所等設施。
- (2) 經評估無活化效益、可行性之閒置校舍，辦理校舍土地歸還、拆除等作業。
- (3) 活用大專院校土地，針對退場、停辦私立學校，鼓勵其空間改申請辦理其他教育、文化或社會福利等事業。

2. 發展區位

- (1)縣內已裁併中小學之廢棄、閒置校舍。
- (2)縣內教育部輔導轉型、退場之大專院校。

(六)殯葬設施：現有設施足敷使用，公墓遷葬後土地應考量活化利用計畫

1. 課題與對策說明

- (1)推動辦理公墓遷葬土地活化利用，營造友善環境空間。
- (2)因應未來殯葬設施使用需求，充實本縣殯葬設施服務量能。
- (3)推動環保自然葬，建立有尊嚴的喪葬環境，提升殯葬服務品質。
- (4)推動殯儀館、火葬場、納骨塔一元服務設施，規劃紀念園區。

2. 發展區位

- (1)公墓遷葬土地活化利用：以鄰近都市化人口集中地區且已公告禁葬者為優先。
- (2)現有殯葬設施經本府主管機關檢討已符未來發展需求，未來應以已核准設立之殯葬設施強化管理為主。

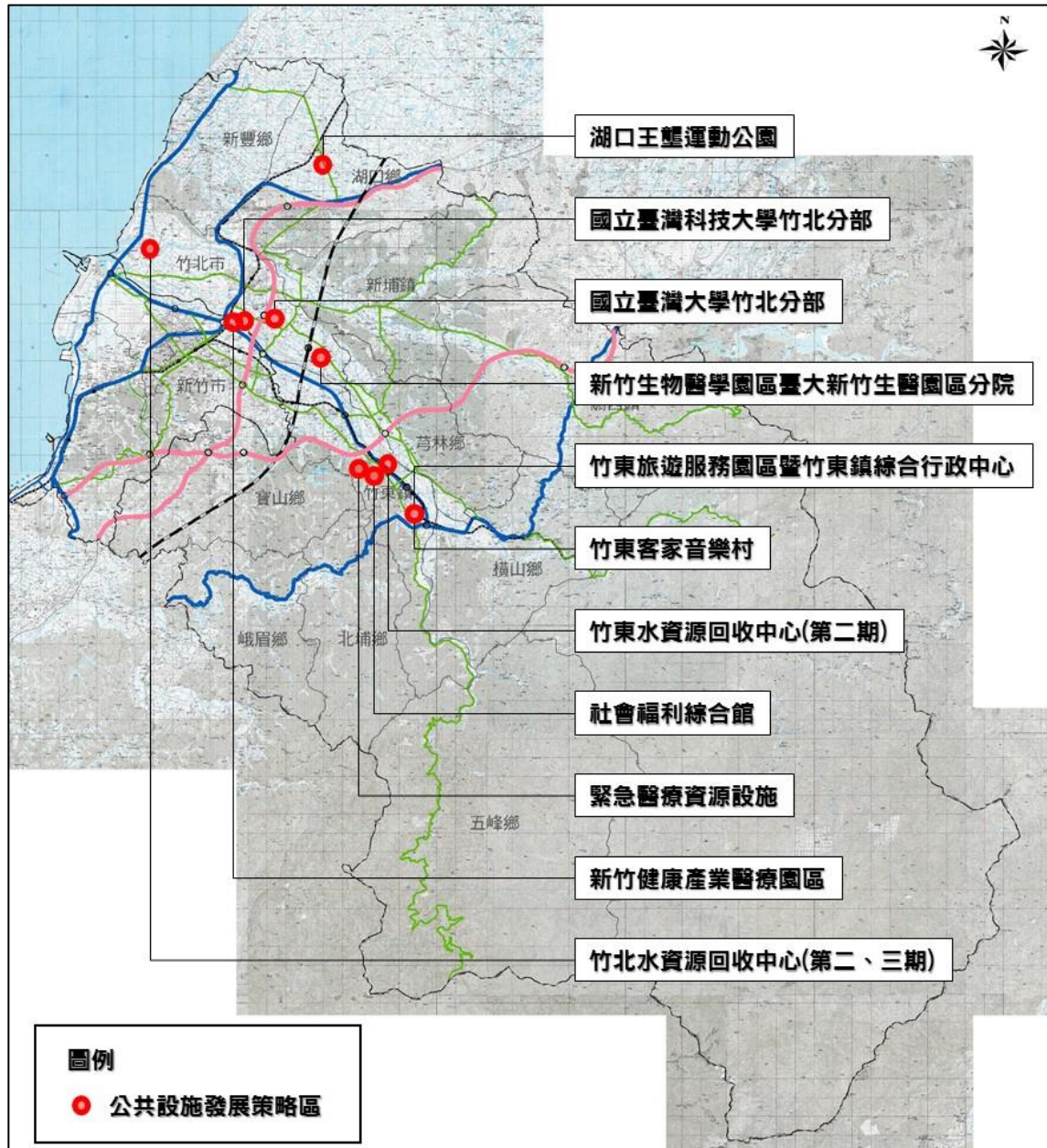


圖 7-4-2 新竹縣公共設施發展策略區位置示意圖

第五節 觀光遊憩部門空間發展計畫

壹、發展目標

新竹縣因具豐富地形之自然資源特性、閩客原族群發展歷程、產業發展特色等，並分布依國家公園法、發展觀光條例、及風景特定區管理規則劃定之雪霸國家公園、國家級風景特定區、縣級風景特定區，觀光遊憩資源多元。爰訂定觀光遊憩部門之發展目標為「整合主題遊憩資源，完善觀光發展環境」，期能藉由指認及整合境內豐富多元之主題遊憩資源，加上引導觀光遊憩及其相關配套設施之改善及品質提升，以推動新竹縣觀光產業發展及提升遊憩環境品質。

貳、部門發展政策

參酌新竹縣政府施政計畫，將以積極開發與規劃本縣觀光資源、推動觀光工程與設施維護、輔導與管理觀光產業、行銷觀光活動及風景區經營與管理，整體行銷新竹縣，以推動觀光永續發展，擴大發展觀光產業利基為目標，相關推動重點如下：

一、整體行銷新竹縣觀光，促進遊樂業、旅宿及溫泉發展

(一)提升本縣旅宿業住房率

統計本縣主要觀光遊樂地區連續假期訂房率(依據交通部觀光局辦理連續假期訂房率就各縣市主要觀光風景區、遊樂區住宿率統計)。

(二)提升本縣遊客人次

統計整年度本縣各觀光遊憩區遊客人次，較前1年度成長1%(依據轄內民間登記有案之風景遊樂區管理單位及所屬各風景特定區管理單位月報資料彙編統計遊客人次)。

二、形塑風情小鎮、城鎮之心以落實城鄉均衡發展

(一)中興河道水岸周邊生活資源及運輸連結

依據「中興河道水岸空間整體規劃」結果及初步構想，本計畫擬推動「水岸周邊人行道、護欄、景觀照明及特色意象營造」、「水岸周邊空間資源盤查及動線串聯」及「水岸周邊綠園道設置及周邊空間塑造」三大工作項目。

(二) 106 年度新竹縣五峰鄉清泉藝術之森計畫

配合 2017 兩岸三館之交流活動(張學良兩岸三館年會及論壇)吸引外賓前來，將周邊設施與觀光環境進行整備，以期打造本區成為可帶動並加值地方產業的五峰特色旅遊線之觀光亮點。

三、加強建構悠遊好行環境

推動「關新田園自行車道示範計畫」，藉由縣 118 及鄉道竹 16 規劃自行車道，橫向串連歷史小鎮—關西、新埔，並銜接環島 1 號線，縫補山線自行車路網進行地區整合建設。

四、遊憩據點特色加值計畫

(一) 飛鳳山休憩園區周邊景點環境改善計畫

芎林鄉周邊休憩景點多元，且具有歷史價值，透過相關串連計畫，沿線將本鄉據點連結，打造專屬旅遊帶規劃。

(二) 新竹縣尖石鄉玉峰村遊憩系統-老鷹溪步道修繕計畫

為增加尖石鄉之觀光及產業活絡，期能透過資源整合修繕步道，吸引觀光遊客匯集，提升該地原民之人文氣息，增加旅遊遊程之深度及廣度，讓此地成為遊客體驗步道周邊景觀不二選擇。

(三) 峨眉鄉十二寮生活遊憩據點特色加值計畫

以「漫步茶寮趣、遊遍橘香」為環境營造主題，透過在地文化廊道的形塑，以硬體設施建置結合地方文化、產業活動的推廣營造遊客漫步在地氛圍之環境。

參、部門空間發展定位與分布區位

一、觀光遊憩系統

配合新竹縣豐富多樣的山、水、海等地景資源為基礎，規劃 3 處面狀景觀遊憩發展區及 1 處觀光發展核心，說明如下：

(一) 參山國家風景區

以「參山國家風景區」內之「獅頭山風景區」為其範圍，位於峨眉、北埔、竹東地區。其核心策略在於應用現有之觀光發展資源，以建構多樣且豐富的生活支援環境。

(二) 頭前溪水域

建構區域層次的景觀休憩發展核心，使藍帶空間得以與都市生活緊密結合。

(三) 濱海區域

以「海域地區」之「陸域部分」為其範圍，藉由特殊自然景觀的活動特性指認，豐富區域之休閒遊憩機能。

(四) 內灣觀光發展核心

以內灣支線終點「內灣站」為觀光發展門戶，通過台三線、內灣支線與竹東、北埔、峨眉、關西地區連結，及縣道 120、122 與五峰、尖石地區連結，串連豐富的觀光資源，提升新竹縣內觀光多元價值。

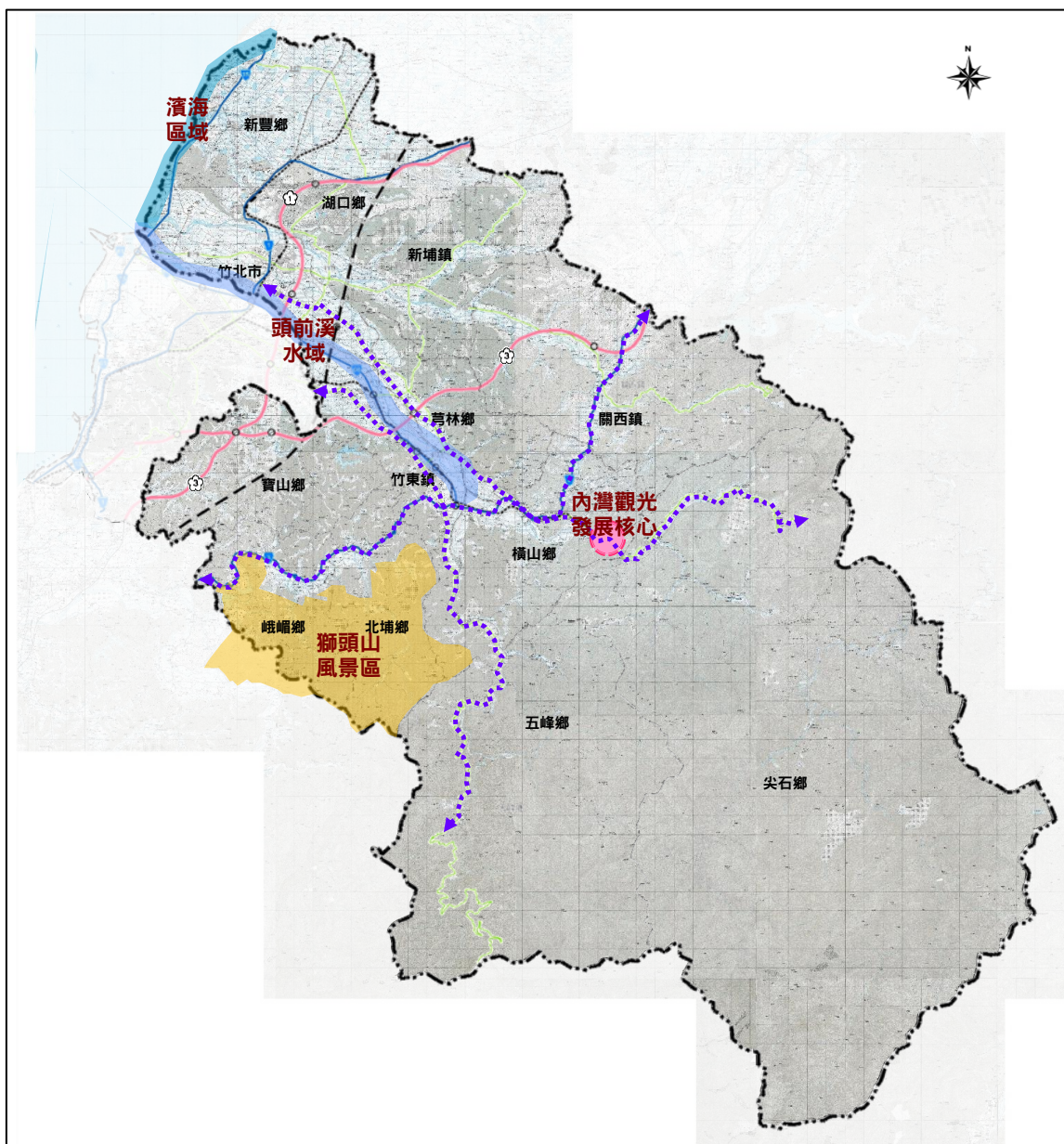


圖 7-5-1 觀光遊憩系統示意圖

二、觀光發展策略地區

本計畫於「整合主題遊憩資源，完善觀光發展環境」之發展目標下，擬藉由「指認設施型使用分區(觀光遊憩機能)，引導多元觀光遊憩及住宿設施發展」、「配合溫泉法政策，輔導溫泉區設施土地合法化」等策略構想，以引導、整合觀光政策、遊憩資源及土地利用管制。

(一) 指認觀光發展策略地區，引導多元觀光遊憩及住宿設施發展

勘選重大觀光發展建設計畫與具發展潛力之遊憩觀光據點周邊地區，指認為得預留容許觀光遊憩設施發展之相關功能分區，以引導觀光產業發展，並完善遊憩及住宿設施；爰此，建議得指認具觀光遊憩設施設置潛力之區位，並於國土功能分區劃定時適度預留開發彈性，以推動未來觀光遊憩產業發展。

(二) 配合溫泉法政策，輔導溫泉區設施土地合法化

依據民國 98 年「新竹縣溫泉區管理計畫」調查成果，新竹縣境共分布 9 處溫泉露頭，分別位於橫山鄉、尖石鄉、五峰鄉等，配合「溫泉法」修訂內容，以有效管理溫泉取供事業、確保溫泉開發建設保育、指導溫泉土地及建築使用。

為輔導新竹縣溫泉地區設施土地合法化，本計畫爰指認尖石鄉小錦屏、那羅、嘉樂與橫山鄉內灣等 4 處地區，評估預留適當功能分區之可行性，以利後續溫泉設施利用及發展之彈性。

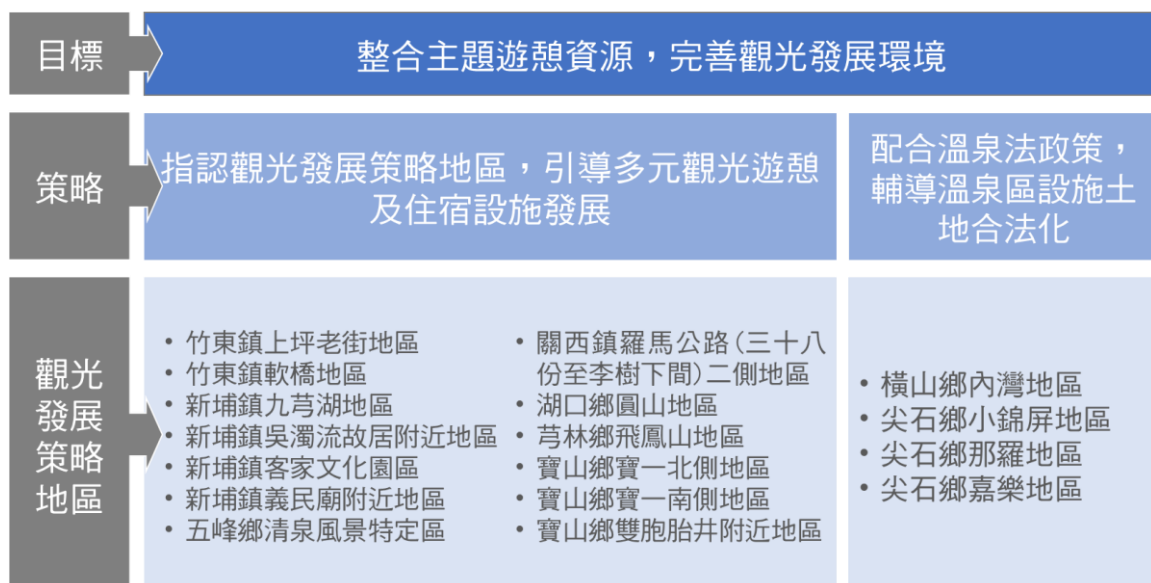


圖 7-5-2 觀光遊憩目標構想策略示意圖