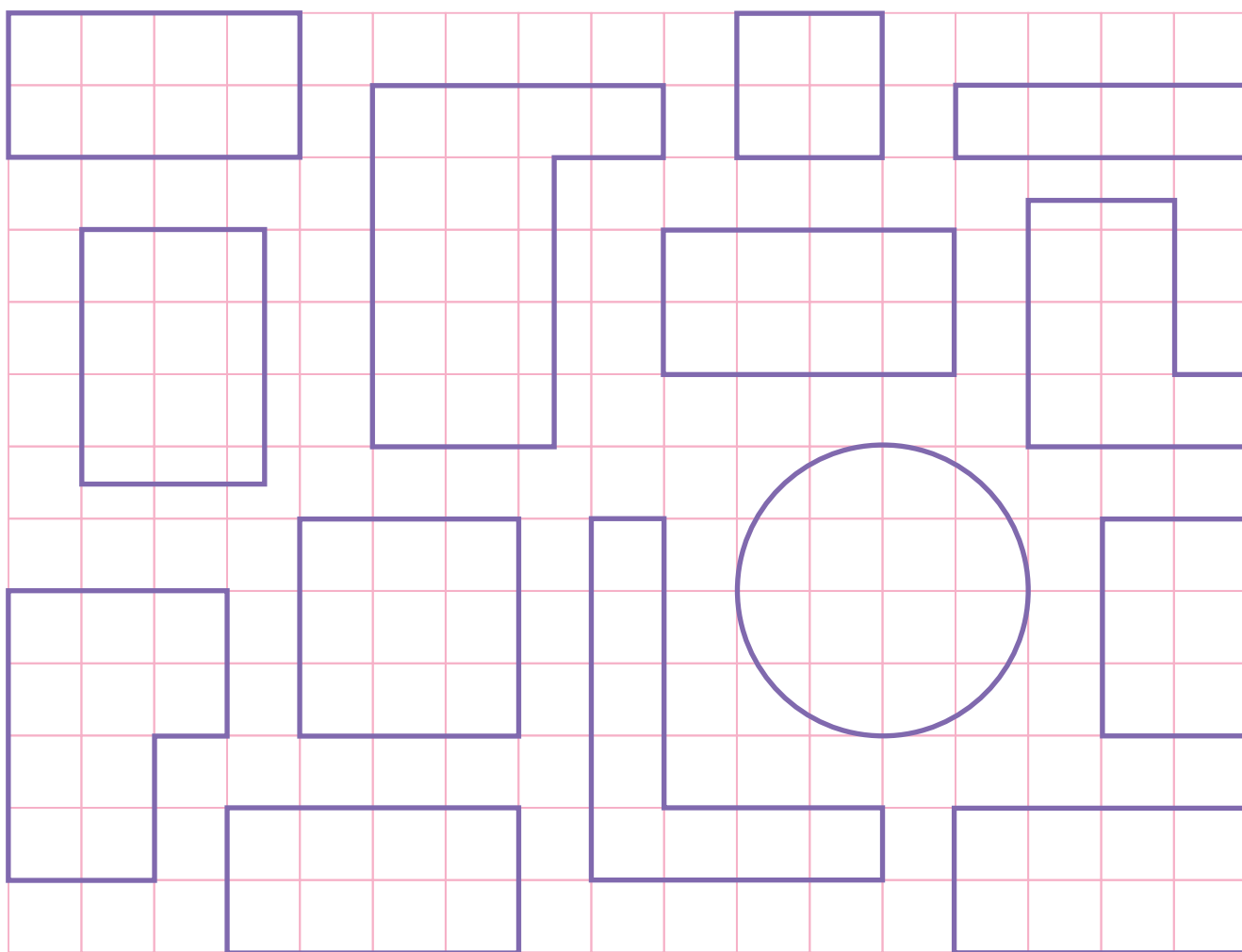


第五章

工业



目 录

1. 引言	1
2. 范围及应用	1
3. 本港工业之主要特色	2
4. 提供和预留工业用地的规划策略	2
5. 工业用途的定义	3
6. 工业活动及相关活动的概括类别	3
7. 各类土地用途	5
8. 地积比率及工人人口密度准则	12
9. 全港工业楼面面积及土地需求之评估	13
10. 对地点的要求	15
11. 设计概念	20
12. 建议地段面积	23
13. 建议的上盖面积和退入范围	24
14. 消防车辆的通道要求	24
15. 交通运输的要求	25
16. 停泊车辆和起卸货物的需求	29
17. 关于休憩用地及景观区的指引	30
18. 支援设施	33

表

- 表 1 有关地积比率的准则
- 表 2 有关工人人口密度的准则
- 表 3 各类工业用地的净面积与总面积比率
- 表 4 建议的地盘面积、地段面积、上盖面积及退入范围
- 表 5 通往工业地段的主要道路的总阔度最低标准
- 表 6 各个工业土地用途类别在泊车设施方面的要求
- 表 7 有关休憩用地及景观区的准则
- 表 8 各个工业土地用途类别的配套设施建议清单

图

- 图 1 工业土地用途类别
- 图 2 工业区的土地面积定义
- 图 3.1 设计概念 1：理想街道景观 — 适用于所有工业土地用途类别
- 图 3.2 设计概念 2：单一大型休憩用地 — 适用于所有工业土地用途类别
- 图 3.3 设计概念 3：园景平台 — 适用于工业及工业 / 办公室用地
- 图 3.4 设计概念 4：相连共用休憩用地 — 适用于工业邨、科学园及商业邨
- 图 3.5 设计概念 5：庭院式共用休憩用地 — 适用于工业邨、科学园及商业邨
- 图 3.6 设计概念 6：设置阔度符合最低标准的通路 — 适用于乡郊工业用地
- 图 3.7 设计概念 7：主要干路沿线的路旁停车等候处 — 适用于乡郊工业用地
- 图 4 新工业区内工业通道的最低标准

- 图 5.1 两面临街 / 紧急车辆通道图示(1)至(4)
- 图 5.2 两面临街 / 紧急车辆通道图示(5)至(8)
- 图 6 现有工业区内工业通道的最低标准
- 图 7.1 一般地段入口图则
- 图 7.2 地段入口花槽的一般垂直切面图
- 图 7.3 路边的树栅 / 矮柱和栏杆的一般安排
- 图 7.4 公用设施专用范围的一般安排
- 图 7.5 一般工业用地通道的一般园景设施
- 图 7.6 工业邨、科学园和商业邨工业用地通道的一般园景设施
- 图 7.7 中央种植地带的一般详图
- 图 7.8 个别地段退入范围的一般安排
- 图 A2.1 全港工业楼面面积需求预测方法

附录

- 附录 1 设于各类工业用地的工业示例
- 附录 2 全港工业楼面面积需求预测方法

工业

1. 引言

- 1.1 自中国推行「开放改革」政策以来，本港的工业开始转型。其后经济亦持续转型，趋向于以服务及知识为主导。这些转变对工业用地的需求，无论在质或量方面，均产生重大影响。
- 1.2 当局不断就工业用地的需求进行研究，并根据研究结果制订了一个策略大纲。本章所述的规划标准与准则便是根据该策略大纲所厘定。最近期的有关研究是在一九九六年年底完成的「为新工业区及商业园提供工业楼宇及制订规划指引和设计规范的研究」（下称「新工业区及商业园研究」），以及在一九九九年年底完成的「预留和提供工业用地的规划大纲的检讨研究」（下称「工业用地检讨研究」）。

2. 范围及应用

- 2.1 本章列出各类工业土地用途，政府会根据该等用途类别预留土地。本章同时刊载有关工业发展项目在设施供应和地点方面的标准与准则，包括地段面积、地积比率、上盖面积、工人人口密度、交通工程要求和配套设施等发展规范及规划标准。至于环境方面的考虑因素，以及有关休憩用地、车位以及上落客货设施等配套设施的规划准则，则纳入其他有关章节内。
- 2.2 有关发展规范及规划标准的准则，主要在规划新工业区时应用；如情况许可，该准则亦应在现有工业区内逐步施行，尤其应在综合重建大型物业时施行。

3. 本港工业之主要特色

- 3.1 本港制造业经历了重大转变，不少公司已把生产线及劳工密集的工序迁往中国华南地区及东南亚其他国家。虽然面对这些转变，制造业仍然是本港经济重要的一环。
- 3.2 随着生产线的转移，许多原来从事生产活动的工场也改变角色，转而从事非生产性的工作，例如行政、设计、销售及市场推广、制板、研究发展、品质控制和包装等，并与金融、运输、贸易及广告等行业建立起密切的联系。
- 3.3 虽然有不少公司把生产线迁离本港，但仍有不少厂商从事低增值的轻工制造业务。另一方面，近年新兴的制造业趋向于高增值、高科技和以资讯为主的行业，例如印刷、生产多媒体电脑软件和硬件、食物加工、生产电子玩具及优质钟表等。此外，贸易公司的数目亦大幅增加，当中有不少更积极从事产品设计、制模和制板、订定生产计划和品质控制等与制造业相关的业务。
- 3.4 随着制造业更积极地从事高科技及以资讯为主的业务，以及制造与商务方面的运作出现了错综复杂的关连，传统工业与办公室用途的分野已日渐模糊。这情况在新工业区尤为显著。现时，很多工业机构从事非生产、出/入口及以办公室为本的活动。商业用途渗入工业区的现象日益普遍。

4. 提供和预留工业用地的规划策略

- 4.1 根据「新工业区及商业园研究」的结果而就提供和预留工业用地事宜所制订的规划策略大纲，是在一九九七年获政府采纳的。该项研究从策略层面就工业用地的大小、提供的时间及分布等方面提出建议，并为依据《规划标准与准则》来进行的地区层面详细规划工作提供指引。制订该策略

大纲时，已充分考虑根据工业用地需求预测方法所计算出的土地需求量。

- 4.2 其后，政府根据「工业用地检讨研究」的结果对该策略大纲进行检讨，并于一九九九年年底采纳经检讨的策略大纲。有关策略指出，工业与办公室用途在空间需求上并非互不相关，而是有共通之处。为应付工业界与商界不断转变的需求，有关策略建议增加一个新的地带，名为「商贸」地带。
- 4.3 鉴于制造业将会愈来愈专注于生产高科技产品、研究发展以及提供服务，本港须按照这原则来规划及提供工业用地和楼宇。

5. 工业用途的定义

- 5.1 在一般情况下会采用以下由城市规划委员会所颁布的「工业用途」定义：

凡任何地方、处所或搭建物，若是用作货品或物料的制造、更改、清洗、修理、装饰、精加工、出售前改装、捣碎或拆除或变换，或用作贮存、装卸或处理货品及货物，或用作进行与上述程序有关的培训、研究、设计、发展、品质管制及包装者，均属工业用途。

6. 工业活动及相关活动的概括类别

- 6.1 为方便土地用途规划，我们根据工业活动及相关活动的一般经营特色及特殊要求把该等活动概括分类如下。

轻工制造活动

- 6.2 该类活动主要包括劳工密集的生产活动。虽然近年厂商纷纷迁往内地以及东南亚其他国家生产，但仍有不少厂商维持在港的生产活动。

工业相关活动

- 6.3 从事这类活动的公司主要是那些已把生产线迁离本港，但仍在港从事辅助业务的制造业公司，这些公司继续在港从事行政、销售及市场推广、设计、制板、品质控制、包装、研究发展等工作，这些工作虽然不属生产性质，但却是工业活动中不可或缺的工序。

在经营方面有特殊要求的商业活动

- 6.4 从事这些活动的主要是贸易公司。由于在经营及联系方面有特殊要求，该类公司未必适宜开设于传统的分层工厂大厦或办公室楼宇内。该等公司会选择交通方便以及能照顾商务访客的地方，例如分别设有载货升降机和载客升降机的大厦。虽然这类活动不属工业性质，然而，许多从事这类活动的公司在经营上需要较多地方贮存货物，以及专用的上落客货设施，因此该类公司较适宜开设于工业 / 办公室楼宇内。

高科技制造活动

- 6.5 该类活动主要属资本密集、高增值以及高度自动化 / 机械化的活动。该类活动可能需要特别的楼宇设计及 / 或地点要求，这取决于有关公司所采用的生产程序。

科技服务活动

- 6.6 该类活动主要涉及研究、新科技以及产品开发，而不涉及生产，即把实验室以及纯学术研究工作的科技成果加以应用，然后推出市场。资讯科技与电讯业是这个类别下的重要项目。属于这行业的机构从事制造、设计、发展、生产、操作、加工、装配或研究电讯设施和服务、资讯科技产品和服务，以及电子和微型电子系统货品和零件等。

非正式工业活动

- 6.7 该类活动主要涉及新界乡郊地区工场的工业活动，一般规模较小，性质较为简单，例如初步原料加工、机器维修等业务。

特殊工业活动

- 6.8 有别于本港主流的轻工制造业，特殊工业活动主要属重工业和涉及处理体积庞大的商品、原料及 / 或危险品的活动。这类活动通常需要大量资金以及占地广阔，而且一般在基础设施及地点方面都有特殊要求。部分更可能有潜在危险，或会严重影响环境。

7. 各类土地用途

各类工业土地用途

- 7.1 工业活动以及工业相关活动种类繁多，需要在不同类型的楼宇内进行，土地用途规划制度也需要满足这方面的需求。本章节所刊载的各项工业土地用途是因应已确定的需要而订定的，并且会在规划及预留土地时采用。图 1 列出了各类工业及工业相关活动和各类工业土地用途之间的关系。至于各类工业用地上适宜进行的工业及工业相关活动，则于附录 1 举例说明。
- 7.2 按照各种主要楼宇形式的差别，工业土地用途可分类为下述一般工业用途和特殊工业用途：

(a) 一般工业用途

一般工业用途属工业土地用途的主要类别，主要用作兴建多层工厂大厦、特别用途仓库及工业 / 办公室(工办)楼宇。属于这类别的土地用途为：

工业用途

- 7.2.1 预留作工业用途的土地，在法定及非法定的规划图则上通常划为或指定为「工业」区，旨在供发展多层工厂大厦之用。这类大厦内的工厂一般都是从事劳工密集和低增值的轻工制造活动。除制造工序外，这类大厦也适宜用作附属贮存处、附属办公室、附属陈列室、技术支援服务，以及资讯科技与电讯业等用途。
- 7.2.2 此外，预留作工业用途的土地也适宜发展一般贮物用途的多层货仓。一些需要经常装卸货物的贸易公司，若需要有大量贮物空间设于同一处所或楼宇内（至少占总实用楼面面积 30%），通常无法设于一般的商业 / 办公室楼宇内。这类贸易公司亦享有当然权利设于工业楼宇内。
- 7.2.3 由于本地制造业已较少从事直接生产活动，转而从事更多管理工作，因此需要较大比例的空间作附属办公室用途。在工业用途地带，与工业用途相关的办公室是经常准许的用途。

工业 / 办公室用途

- 7.2.4 「工业」地带内的工业 / 办公室楼宇只准从事工业及工业相关活动。设在工办楼宇内的办公室，只要直接与工业经营有关，其面积便不受限制。
- 7.2.5 贸易公司在经营上需要大量贮物空间，并经常要装卸货物，故商业楼宇不能满足它们在这方面的需求，因此，这类公司适合设于工办楼宇内。有鉴于此，只要贸易公司有不少于 30% 的实用楼面面

积用作贮物用途，便有当然权利设于「工业」地带的工办楼宇内。

- 7.2.6 为为使工业及工业 / 办公室楼宇在使用上更具弹性，在现有楼宇低层(不包括地库)的特别设计非工业部分内，很多商业用途是经常准许的，但这些商业用途与楼上的工业用途之间要以一层缓冲楼层分隔开，而且非工业部分内不可设有工业用途。至于哪些类别的商业用途有当然权利进行，或是可透过规划许可制度获得许可，则应按照区内情况而决定。

(b) 特殊工业用途

特殊工业用途属工业土地用途的主要类别，普遍用作兴建特别设计的楼宇，包括特别仓库楼宇。属于这类别的土地用途为：

工业邨

- 7.2.7 预留作发展工业邨之用的土地，在法定及非法定的规划图则上划为或指定作「其他指定用途」注明(只作工业邨用途)。这个土地用途类别主要照顾一些采用崭新或改良技术和工序，而且无法在多层工厂大厦或商业楼宇内营运的制造或服务业。对于高科技工业及工序独特或需要特殊设施的工业来说，这类土地在满足它们的需求方面发挥着重大作用。此外，一些面积细小的地段及小型出租楼宇尤其能照顾一些没有财政资源去自行建造专业楼宇的中小型公司的需求。

科学园

- 7.2.8 预留发展作科学园之用的土地，在法定及非法定的规划图则上应划为或指定作「其他指定用途」注明(只作科学园用途)。这个土地用途类别的首要重点是科学研究、新科技及新产品的开发。科学园被视为发展本地高科技工业的其中一项技术支援基础设施。
- 7.2.9 「科学园研究」探讨在香港发展科学园的建议，以及在落实执行方面的各种问题。在该项研究中，科学园被视为以产业为本的发展计划，并会与各所大学、其他高等院校或主要研究中心保持正式的工作联系。科学园在设计上不但可鼓励开创和促进以知识为本的业务，而且有助设立其他管理机构，鼓励它们积极把科技及商业技术转移给园内其他机构。
- 7.2.10 其他活动包括生产过程中的其他元素，例如销售、市场推广、采购、财务管理及一般管理等，只要与核心研究及发展工作相关的活动，也可获准在科学园内进行。有限度的辅助生产活动也可获准在园内进行，这视乎个别情况而决定。
- 7.2.11 科学园将为以知识及科技为本的公司提供环境和建立形象，并应切合情况，配备完善的辅助及配套设施，包括商业及康乐设施。园内可为到访的学术及技术研究人员提供附服务设施的住宿地方。此外，园内应进行大规模的景观美化工程，以营造优美的环境。

乡郊工业用途

- 7.2.12 预留供乡郊工业活动之用的土地，在法定及非法定的规划图则上划为或指定作「工业(丁类)」用途。在这类土地上从事的活动，将仍以余下的间接成本较低的工业为主。基于经营上的要求，这些活动所采用的生产工序须在空地上而不能在分层工厂大厦内进行。区内的大多数非正式工业机构，都设于低层临时搭建物内，并附有空地供贮存货物、停泊车辆和起卸货物之用。这些工场通常设于乡郊地区个别面积较小的土地上。
- 7.2.13 乡郊工业活动也为环境及基建设施带来一些严重的负面影响。为求改善环境，我们需要限制这类作业。有见及此，除已划为「工业(丁类)」用途的土地外，不应再把新的土地划为这个用途。至于现有的工业使用者，则应为他们提供机会，让他们能以更有效率的方式在现有土地上作业。

其他有特殊要求的工业用途

- 7.2.14 这个土地用途类别会划为「其他指定用途」并附加适当注明，其所容纳的一般为资本密集和占地广阔的特殊工业。这些工业不能设于分层工厂大厦内，而且在基础设施及/或地点方面可能有特殊要求，例如需邻近深水航道、贴近海旁、用地上需设有散装贮存空间或货仓设施等。这些工业可能需大量用水或会产生一定程度的环境滋扰。

各类商贸土地用途

7.3 「商贸」地带可理解为「商业」及「工业」地带两者的结合，但并非用来取代这两个地带。「商贸」地带可合法用作非污染工业用途*、商业用途及办公室用途，而「工业」地带则仍须保留以用作进行传统工业活动。至于「商业」地带，则可照顾较高级的零售、综合零售 / 办公室及酒店发展的需求。

7.4 「商贸」地带的规划意向，主要是进行一般就业用途。在这个地带内，新的「商贸」楼宇经常准许进行资讯科技与电讯业、非污染工业、办公室及商业的混合用途。「商贸」地带在用途方面所提供的弹性，有助物业市场更迅速地对工商界正在转变中的需要作出回应。然而，为确保这个新地带的环境不受污染，这个地带内不准进行污染工业用途，包括厌恶性行业。在这个地带内的现有工业楼宇及工办楼宇内，只有那些具有较低火警危险，而且不会直接向公众提供顾客服务或供应货品的办公室用途，才有当然权利进行，以确保消防安全。

* 任何工业用途，若其所进行的活动不会因产生噪音、废水排放、振动、臭味、油烟、烟雾、煤屑、煤灰、尘埃或砂砾而对楼宇使用者及地区市容造成损害，即属非污染工业用途。《空气污染管制条例》、《水污染管制条例》、《废物处置条例》及《噪音管制条例》等有关条例，以及载于第九章有关「环境」的规划标准与准则，亦须予以参考。

7.5 虽然「商贸」地带会取代某些「工业」地带，但必须在适当地区保留「工业」地带，以维持足够的工业楼面空间供应来应付生产型工业的需求。基于规划制度应具弹性的原则，「工业」地带内经常准许进行资讯科技与电讯业及设置与工业用途相关的办公室。这类办公室用途须为相关的工业经营提供直接支援及辅助，而该等相关工业经营可以是位于或并非位于同一处所或建筑物，或是同一个一般工业区内。与工业用途不相关的办公室则必须向城规会申请许可。此外，在现有楼宇低层(不包括地库)的特别设计非工业部分内，有当然权利进行一般办公室用途，但这些办公室用途与楼上的工业用途之间要以一层缓冲楼层分隔开，而且非工业部分内不可设有工业用途。

7.6 下列各类楼宇，若为新发展或整幢楼宇的重建 / 改建部分，即有当然权利设于「其他指定用途」注明「商贸」地带内：

- (a) 商贸楼宇，用作资讯科技与电讯业、非污染工业(不包括涉及使用 / 贮存危险品的工业经营)、办公室及商业的混合用途；
- (b) 办公室楼宇，不论是否设有零售及其他商业用途；
- (c) 工业楼宇，用作非污染工业用途(不包括涉及使用 / 贮存危险品的工业经营)及附属办公室用途；以及
- (d) 工办楼宇，用作非污染工业用途(不包括涉及使用 / 贮存危险品的工业经营)及办公室用途(不包括直接向公众提供顾客服务或供应货品者)。楼宇低层的商业部分可以设有或不设商业用途。如果楼宇低层的商业部分设有商业用途，这些用途与楼上的工业用途之间要以一层缓冲楼层分隔开。

8. 地积比率及工人人口密度准则

8.1 各类工业用途的最高平均核准地积比率及地积比率核准幅度概列于下表 1：

表 1：有关地积比率的准则

土地用途		最高平均地积比率	地积比率核准幅度
一般工业用途 / 商贸用途	都会区内现有的工业区	9.5	5.0-12.0
	都会区内的新工业区	8.0	2.5-12.0
	新市镇及其他新发展区	5.0	3.5-9.5
特殊工业用途	工业邨	2.5	1.0-2.5
	科学园	2.5	1.0-3.5
	乡郊工业用途	1.6	1.0-2.0
	其他有特殊要求的工业用途	按经营要求而定	

8.2 上述地积比率核准幅度仅供参考之用。就个别规划而言，在决定个别用地在指定幅度之内的地积比率时，应根据当地的情况，例如高度和密度的限制、接驳道路的交通容量、基础设施等，而对上述标准作出所需的调整。

8.3 在拟定批地条件或契约修订条款时，应采用表 1 所载准则，这套准则亦适用于拟议的重新发展用地。至于拟重新发展而无须修订契约的已发展土地，则应视乎情况而采用《建筑物(规划)规例》或契约条款所订明的地积比率，惟仍须受其他相关法律条文所规限。

8.4 下表 2 概列有关工人人口密度的概括准则，以便在地区层面规划有关的基础建设，以及为工人提供设施：

表 2: 有关工人人口密度的准则

土地用途		工人人口密度
商贸用途		20-25平方米 / 工人
一般工业用途	工业用途	现有工业区: 25平方米 / 工人 新工业区: 35平方米 / 工人 货仓: 700平方米 / 工人
	工业 / 办公室用途	20平方米 / 工人(所有区域)
特殊工业用途	工业邨	75平方米 / 工人
	科学园	15平方米 / 工人
	乡郊工业用途	300名工人 / 公顷
	其他有特殊要求的工业用途	按运作需要而定

注: 由于不同地区和不同工业类别的工厂大厦, 在楼面面积分配及地积比率方面差别很大, 因此不适宜就工人人口密度订定硬性标准。较实际的做法是按各区本身的情况来计算。在没有详细资料的情况下, 应使用以上数字来估计大概的工人人数。在规划工业辅助设施时, 亦应采用以上数字。

9. 全港工业楼面面积及土地需求的评估

9.1 一九九一年的「工业用地发展策略」首次提出一套预测一般工业及仓库楼面面积需求的方法。稍后, 鉴于本港经济转型, 加上规划标准与准则又采纳了新的工业土地用途分类方法, 当局遂检讨并修订了该套预测方法, 把包括工业用地及工业 / 办公室用地的一般工业用地需求, 以及仓库用地需求的预测分开进行。经修订的预测方法载于附录 2。

9.2 进行预测时会采用楼面面积需求指标, 即一般工业用途及仓库的需求作为因变数。因变数根据多

个宏观及微观经济指标来进行回归分析，以得出建议的预测模式。有关的宏观及微观经济指标计有制造业就业水平、留用进口工业机器数量、转口货量、工业生产指数、仓库楼面面积生产量、一般工业用途及仓库总需求量的楼面面积滞后统计数字等。

9.3 循以上方法共得出五个预测模式，其中三个用以预测一般工业用地需求量，而另外两个则用作预测仓库用地需求量。根据这五个预测模式便可拟备为期 15 年期的室内楼面面积需求预测数字。为增加规划的灵活性，预测数字会分为不同的「级别」，以显示出最大和最小的潜在需求。

9.4 如有需要，楼面面积的需求预测可根据以下的数项假设数字转化为土地需求量：

(a) 用以把室内楼面面积需求量转化为建筑楼面面积需求量的因数；

(b) 地积比率的假设数字；以及

(c) 净面积与总面积比率的假设数字。

9.5 转化过程中所采用的地积比率假设数字一如表 1 所载。净面积与总面积比率的假设数字则载于附件表 3，这个比率是用以计算土地效益或发展容量，并概括评估发展区内可供作工业发展用途以及需拨供发展道路、休憩用地及其他设施的面积比例。净土地面积与总土地面积两者之间的关系于图 2 说明。

9.6 由于预测模式会定期作出调校，预测模式和得出的预测数字日后将会有所更改。因此，当现有的因变数和自变数出现新资料时，应马上列入考虑之列。另外，各项假设数字应定期检讨。日后倘经济结构有较重大的变化，则亦应考虑采用新的自变数。

- 9.7 经修订的预测方法结合了经济理论、统计技巧，以及质量判断和结果分析等专业范畴，从而得出合理可靠的预测数字。由于任何预测工作均不能单靠一个元素，故必须结合上述各个范畴来进行。
- 9.8 特殊工业用地的需求主要是政策主导的，因此，经修订的预测方法并无对这类需求进行预测。工业邨及科学园的用地需求预测会继续由香港科技园公司负责。预测具特殊要求工业用地的需求时，应参考有关界别的研究结果。至于乡郊工业用地，则假设供应量会大致维持在现有水平。

10. 对地点的要求

对地点的一般要求

- 10.1 各类工业及商贸土地用途对地点的一般要求如下：
- (a) 平地或大片平坦的阶地；
 - (b) 须方便前往港口设施、内陆货柜存放场或机场；
 - (c) 有便捷的通路接驳主要道路，在可能的情况下，最好能直通主要的干道，以避免对易受噪音影响的用途造成滋扰；
 - (d) 须方便前往市区现有商业中心；
 - (e) 有足够的自来水、排污以及存放 / 处理废物的设施、电力供应及电话服务；
 - (f) 选址应避免对住宅及其他易受影响土地用途造成不良的环境影响（例如产生噪音、异味、尘埃等），又或需要特别设计，以便装置合适设施来纾减该等影响；以及

- (g) 选址应避免破坏乡郊景色、郊野公园、集水区及环境易受影响的地区，且应妥为设计以及美化环境，务求把影响减至最低。

对地点的特殊要求

10.2 我们曾检讨各类工业及商贸土地用途对地点的要求，检讨结果显示，一些特殊的地点因素可能只适用于特定的土地用途：

10.3 工业及工业 / 办公室用途

- (a) 具备方便的公共交通，但不应直接毗连住宅及其他易受影响用途，除非与这些用途之间有商业或工办楼宇作为缓冲区；
- (b) 最好位于住宅区西面，以便全年大部分时间都能在顺风的方向；以及
- (c) 最好是接近跨界公路或铁路，以方便与外发中国加工工序有关的运输。

10.4 工业邨

- (a) 位于面积广大且未经开垦的土地或填海区，以确保能分阶段发展以及容许日后继续扩展；
- (b) 地点上符合特殊要求，可供那些不能在多层大厦内经营的工业使用；
- (c) 距离住宅区不应太远，但也不能与住宅区毗连，且应特别考虑对环境的影响；
- (d) 与其他工业邨之间有良好的交通网络，以加强工业界之间的联系；

- (e) 有足够公共运输服务，虽然不一定需要有集体运输系统，但最好有通路或交通工具接驳至集体运输系统；
- (f) 最好位于住宅区西面，以便全年大部分时间都能在顺风的方向；
- (g) 最好位于空气流通，以及污染不算严重的地区；以及
- (h) 地盘面积最少应有约 100 公顷为佳。

10.5 科学园

- (a) 位于面积广大且未经开垦的土地或填海区，以确保能分阶段发展以及容许日后继续扩展；
- (b) 设有先进的电讯基础设施；
- (c) 连接主要道路及铁路；
- (d) 以就近高等教育院校及 / 或研究发展机构为宜，以增强与工业界之间的合作；
- (e) 坐落于独特的、舒适的及 / 或景色优美的环境之中，以创造高质素的环境；以及
- (f) 地盘面积最少应有约 20 公顷为佳。

10.6 乡郊工业用途

- (a) 符合一些特殊的地盘要求，可供一般多层工厂大厦或工业邨不能容纳的工业使用；
- (b) 地盘具有某些特点和足够地方以提供露天存货场、泊车处和园景缓冲区；

- (c) 区内基础设施齐备，包括有足以容许货车和紧急车辆通过的通道；
- (d) 须特别注意尽量减少对环境造成不良影响；以及
- (e) 地盘面积最少应有约 5 公顷为佳。

10.7 其他有特殊要求的工业用途

- (a) 一般有大量土地。符合一些特殊的地盘要求，可供一般多层工厂大厦不能容纳的工业使用；
- (b) 远离住宅区，特别是要尽量减少对环境造成不良影响及产生潜在危险；
- (c) 最好位于住宅区西面，以便全年大部分时间都能在顺风的方向；
- (d) 最好位于空气流通以及污染不算严重的地区；
- (e) 地盘位于深水海旁，以符合若干特殊工业的需要，例如那些使用危险品作为原料或需要起卸大量原料的工业；
- (f) 这些符合若干特殊工业所需的深水海旁地盘应与所属水域的现有及规划用途互相协调；
- (g) 对于某些需要海路运输的特殊工业，有关水域的进出口航道必须有安全的导航路线供船只使用。船只发生意外的风险以及因船只发生意外而造成的危险，均不得超过可以接受的水平。有关方面须及早征询海事处处长对这些用地的意见；
- (h) 与某些特殊工业有关的其他具体要求；以及

(i) 地盘面积应按运作要求而决定。

10.8 危险品贮存仓库

(a) 多层工业大厦内的工厂可自设危险品贮存库，但这些贮存库的位置不得比周围的街道高出超过 30 米。贮存库的贮存量限制如下：

液体：第 5 类第 3 分类物质 2 500 公升；
或其他物质 1 350 公升

固体：900 千克

气体：按个别申请的实际情况予以考虑
(石油气除外)

(b) 如贮存超过豁免数量的危险品，必须获消防处处长发出有效牌照，并遵守有关的安全规定。如贮存超过豁免数量的石油气，则须经机电工程署署长批准。把危险品贮存库设在使用有关危险品的工厂内，可减少运送危险品的需要，从而减低运送过程中发生意外的可能性。

(c) 为补充上述所需的措施，应于便利使用者或中心位置兴建公众危险品仓库，以供同一工业区内所有有关机构使用，这些仓库可由单一东主管理。

(d) 位于工业中心内或其附近的海旁地盘，被认为是危险品仓库的理想选址，因为海路运输比陆路运输更便宜和安全。

(e) 倘若贮存大量危险品仓库的预留土地并非真正的多面向街地盘，则须容许在地段界线范围内辟造「多面向街」地盘。为此，消防处处长已规定任何地段界线与建筑界线之间均须保持 6 米宽的安全区，以便进行救火工作及保护周围的财产。

10.9 商贸用途

- (a) 位于运输设施的枢纽或方便前往集体运输设施的地区；
- (b) 因土地用途不协调或不能克服的环境及交通问题而不大可能重建作工业或住宅用途的工业区；
- (c) 因与易受影响用途为邻而存在某程度的不协调问题的地区，例如现有的住宅发展与工业发展之间的地区，可划为「商贸」地带，以作为缓冲区；以及
- (d) 区内大部分现有工业楼宇为空置率高、残旧，而且需要一些诱因促使其改变用途的地区。

11. 设计概念

一般规划设计原则

11.1 拟备工业区设计图时，应尽量采用下列之一般设计原则。虽然每项设计都会受制于个别地盘的环境，例如地形和地盘结构，但仍应尽量采用有关原则。不过，这些并非硬性规定的规则，而只是一些设计指引。

11.2 运作方面的考虑因素

- (a) 采用《香港规划标准与准则》本章或其他章节所载的有关标准与准则，以符合地段面积、通道、消防车辆通道、停泊车辆和起卸货物、休憩用地及环境美化等运作要求；
- (b) 在道路设计内界定明确的道路等级，但无须包括辅助道路。而每个地段均需提供两边临街面；

- (c) 须提供多个足以容纳停泊车辆和起卸货物设施，以及让有关车辆有足够转动范围的地段；
- (d) 在正常情况下可使用公用道路作为消防车辆通道，从而避免指定紧急车辆通道；
- (e) 在行人最易到达的地方提供公共运输设施；以及
- (f) 把社区、商业及康乐方面的支援设施集中在一起，而工业支援设施则聚集在其他地点。

11.3 城市设计、市容美化及环境等考虑因素

- (a) 提供路旁 / 街道园景设施，以划分行人和车辆通道，并确定入口的等级；
- (b) 把行人路与交通车辆分隔开；
- (c) 提供促进空气流通的通风廊；以及
- (d) 提供容易到达和易于管理的园景区及休憩用地。所辟设的休憩用地应主要用作静态康乐用途，例如休憩处和公园。

一般工业及商贸用途在设计上的具体考虑因素

11.4 工业及商贸用途

- (a) 如需划设紧急车辆通道，应依照消防处的规定进行；
- (b) 在用地的边缘及中央提供充足的园景美化地带，以改善一般市容；以及
- (c) 提供行人天桥，把支援设施的集中区与工业区其他地方连接起来。

特殊工业用地在设计上的具体考虑因素

11.5 工业邨和科学园

- (a) 如需划设紧急车辆通道，应依照消防处的规定进行；
- (b) 沿建筑物边缘提供退入范围以及在建筑物正面作适当设计及处理；
- (c) 为科学园提供临街面园景设施，以取代地段墙；
- (d) 建立卓越的形象，创造可吸引访客的内外环境；以及
- (e) 预留足够土地，以供日后延长道路、扩建休憩用地及商业、康乐等支援设施，并使分期发展和日后的扩建工程得以灵活进行。

11.6 乡郊工业用途

- (a) 如需划设紧急车辆通道，应依照消防处的规定进行；
- (b) 提供支路或避车处，以纾缓因货车轮候及在路旁起卸货物而造成的挤塞情况；
- (c) 在工场密集的用地提供访客及货车共用的泊车处；以及
- (d) 提供园景缓冲区，以改善工业建筑物的外观，并把凌乱的作业隔开。

11.7 其他有特殊要求的工业用地

- (a) 如需划设紧急车辆通道，应依照消防处的规定进行；

- (b) 提供实质设施，把这些工业用地与主要发展区充分分隔开来；
- (c) 提供受严格管制的界线，例如边界墙或铁丝围栏；以及
- (d) 顾及提供特殊基建辅助设施，例如码头和共用污水处理系统。

设计概念说明

11.8 根据已订明的设计考虑因素、活动性质、发展规模、业权安排和管理模式而为不同类别工业用地拟备的设计概念说明，分别载于图 3.1 至 3.7。这些设计概念说明所提出的道路设计、行人设施及园景 / 休憩用地的概括空间安排，应视乎地盘实际情况而灵活应用。这些说明只供参考之用，并不拟作为规范准则。

12. 建议地段面积

12.1 建议地段面积扼要载列于附件表 4。

12.2 就地段面积提出建议的目的如下：

- (a) 提供足以容纳停泊车辆、起卸货物设施及车辆转动范围的最小地段面积；
- (b) 提供足以容许高效益建筑设计的地段面积；
- (c) 提供足以达到发展指引各章节所建议的最高发展密度的地段面积；以及
- (d) 在需要划设退入范围的情况下，提供足以沿前界线、后界线和侧边界线设退入范围的地段面积。

13. 建议的上盖面积和退入范围

13.1 建议的上盖面积和退入范围亦扼要载列于附件表4。

13.2 管制上盖面积和退入范围的目的如下：

- (a) 减低可见的发展密度，以改善街道景观；
- (b) 减轻工业区的挤迫感及提供通风廊，以促进空气流通；
- (c) 在地段界线范围内提供车辆轮候 / 转动的地方，以纾缓路旁的挤塞情况；以及
- (d) 辟设园景设施，使建筑物产生较柔和的视觉效果。

14. 消防车辆的通道要求

14.1 把消防车辆通道要求纳入新工业区布局设计的原则如下：

- (a) 每个工业地段均应有两条车辆通道可供使用，以符合图 4「新工业区工业通道最低标准」所规定的道路要求。以设有中央分隔带的双程车路来说，其单程行车路应最少有 7.3 米宽。若因限制而不能提供中央分隔带，则没有中央分隔栏的双线双程行车路应最少有 13.5 米宽；
- (b) 若以公用道路作为消防车辆通道，则应指定紧急车辆通道。受到地盘限制而提供的紧急车辆通道，须符合路政署订定的路面荷载量标准，并应视作《道路交通条例》下的公用道路来进行维修管理，以及可由警方强制执行。工业地段的标准紧急车辆通道应有 9 米宽。只有在不能开辟专用道路的情况下，才

应考虑在有关地区设不足 9 米宽的紧急车辆通道，但此等紧急车辆通道的宽度亦不应少于 6 米。两面临街地段和紧急车辆通道的范例载于图 5.1 及图 5.2，以供参考；

- (c) 紧急车辆通道 / 路缘边线与建筑物正面相隔的平面距离不应超过 10 米，并应在紧接地段界线之处，以硬路面行人路形式提供能承受 20 吨荷载量的 6 米宽紧急车辆通道。为禁止车辆在紧急车辆通道 / 行人路停泊，应在与通道成直角的位置装设符合路政署标准的紧急防撞栏。防撞栏应距离出入口起码 11 米，以便消防车辆可以产生足够的冲力冲过防撞栏；以及
- (d) 工业邨及科学园的土地批约条款应包括在地段的退入范围内预留不少于 6 米宽的指定紧急车辆通道专用区。

14.2 现有工业区的消防车辆通道要求，载于图 6「现有工业区工业通道最低标准」。在现有工业区进行综合重建时，可采用新工业区的标准。在部门内传阅工业区设计图之前，应先及早征询消防处的意见。

15. 交通运输的要求

一般设计原则

15.1 交通运输需求的一般规划指引，已在《香港规划标准与准则》第八章内订明。在规划和设计新工业区的道路和其他运输设施时，应参照第八章所载及下述的设计原则：

- (a) 界定明确的道路等级；

- (b) 区域干路的设计应达到合适的标准，以容纳预期在区内产生的交通量和途经该区的交通量；
- (c) 为前往有关用地而提供的主要区内道路，应是设有园景中央分隔带的双程分隔车道；
- (d) 提供次要通道但不能直达有关用地的区内道路，应采用不分隔车路的标准；
- (e) 区内道路的设计不应吸引车辆途经该区；
- (f) 应为所有工业地段提供两边临街面；
- (g) 行人路线及通道应与车辆交通分隔；
- (h) 应在行人最易到达的地方提供公共运输设施；以及
- (i) 在可能的情况下，产生大量交通的工业或商贸应有直接通路接驳主要的干道，以避免对易受噪音影响的用途，例如通道沿路的住宅用途，造成滋扰。

道路等级

- 15.2 新工业区内的道路可概括划分为通往工业楼宇的主要通道或次要通道，并应界定明确的道路等级(见图 4)。
- 15.3 连接工业区与主要干路网及其他住宅或就业区的区域干路，应按运输署规定的标准进行设计，以容纳预期在区内产生的交通量和途经该区的交通量。区域干路不会为有关用地提供通道，但会为个别自给自足的社区提供连接通道，至于区内的主要及次要通道则由区内道路提供。

15.4 区内道路应采用直通道路、新月形或环路的形式。如可能的话，应避免采用令大型车辆不易转弯或倒车的尽头路。

提供主要通道的道路

15.5 为工业地段提供主要通道，而又是地盘出口和入口位置所在的区内道路，应按双程分隔车道标准进行设计。通往工业地段的主要通道的道路总宽度扼要载列于附件表 5。

15.6 在新工业区提供主要通道的道路，通常应按双线分隔标准设计，每条车路起码宽 7.3 米，半径不足 150 米的弯路则起码宽 7.9 米。车路之间应设无间断的中央园景分隔带，一般工业用地的车路分隔带起码宽 5 米；工业邨及科学园内的车路分隔带起码宽 2 米。地盘出入口对面的车路分隔带可略为断开，以便车辆右转进出地盘。

15.7 若因受到限制而不容许设有中央分隔带，提供主要通道的双线双程车路应最少宽 13.5 米。这项标准已在《运输规划及设计手册》第 2 册图 3.4.12.8 说明。

15.8 新工业区无须提供辅助道路，因为停泊车辆和起卸货物的设施应全部设于个别地盘内。

提供次要通道的道路

15.9 没有地盘入口或出口，但供车辆在工业区内行走的区内道路，可提供次要通道。

15.10 提供次要通道的双程不分隔车路应最少宽 10.3 米。发挥相若作用的单程路最少宽 7.3 米。这些标准已在《运输规划及设计手册》第 2 册之图 3.4.12.8 说明。

交界处

- 15.11 最适当的交界处设计取决于该交界处的交通特点。有关交界处种类的选择及选址的考虑因素，包括交界处相隔的距离，已在《运输规划及设计手册》第2册第4章概述。

行人路

- 15.12 一般工业用地行人路内的行人地带应最少宽4.5米，除乡郊工业区的行人地带应最少宽2.5米外，特殊工业用地的行人地带均最少应宽3.5米（有关行人路规划标准的详情及行人地带的定义，请看第八章第5.8段及表9）。行人路旁应提供种植及街道设施范围，一般工业用地行人路旁的种植及街道设施范围应最少宽4米，而特殊工业用地（乡郊工业区除外）为最少宽2米。视乎交通情况需要，行人过路处应设交通灯控制。要更有效地控制交通情况，可在路口的交通灯讯号中加入控制行人分段横过马路的讯号。主要道路交汇处、公用泊车处或公共运输设施等地点行人密集，是提供分层行人过路设施的充分理由。行人过路设施的设计指引载于《运输规划及设计手册》第2册第3.7节。
- 15.13 在设计行人路时，亦应考虑环境因素，例如空气质素。在可能的情况下，应把个别地盘内的行人路与车辆流通频繁的地方分隔。为减少冲突，应考虑提供独立的车辆及行人通道。如不能提供独立通道，可设置花槽或栏杆等实物作为分隔。
- 15.14 行人设施的设计应可供弱能人士使用。行人天桥应设有斜路及/或升降机。灯号控制的行人过路处应设低边行人路、有凹凸纹的警告条及提示横过马路的响号。

公共交通

15.15 公共运输设施应设于行人最易到达的地点，而且通常应设在地面和行人过路设施的附近。在评估公共运输交汇处设施的需要时，应从区内的需求角度考虑，并应参照第八章的规划指引所载。有关公共运输设施的位置及设计的指引，亦载于《运输规划及设计手册》第9册。

16. 停泊车辆和起卸货物的需求

工业发展及商贸用途的泊车设施需求

16.1 有关评估工业及商贸楼宇 / 区的泊车及上落客货设施需求的一般指引，载于《香港规划标准与准则》第八章。关于提供泊车设施的标准，已于附件表 6 扼述。至于泊车和上落客货设施的进一步设计指引，则载于《运输规划及设计手册》第7册。

16.2 由于新的工业及商贸区的个别用地内应已提供泊车和上落客货设施，故可无须提供路旁泊车设施。此外，应提供分隔墙或花槽等设施，以作为防止在路旁泊车的措施。

一般泊车设施

16.3 有关巴士和的士停泊处，以及公共泊车设施的提供。应作为全区发展策略的一部分，并应与交通工具营办商及有关政府部门磋商。关于停车场和公共运输设施提供的指引，已分别载于《运输规划及设计手册》第7及第9册。

17. 关于休憩用地及景观区的指引

一般设计原则

17.1 下列一般设计原则旨在通过改善工业区个别用地的设计元素，以及全面协调区内的美化环境建议，以改善工业区总体的景观和视觉效果：

- (a) 应在规划阶段的初期制订地盘总纲图，其中应包括休憩用地的规划和设计；
- (b) 应考虑到经营要求及其与其他地方安排的关系；
- (c) 动态及静态的康乐设施应设在容易到达的地点；
- (d) 休憩用地应在易于看见的地点辟设，以防被人非法占据和破坏；
- (e) 应设休憩用地系统，以在整个工业发展区形成有用而连贯的联系；
- (f) 应提供路旁 / 街道园景设施，把行人和车辆分隔；
- (g) 应在路旁设置花槽、矮柱及 / 或栏杆，防止有人在路旁停泊车辆和起卸货物；
- (h) 应辟设园景缓冲区，把服务设施用地隔开；以及
- (i) 应在有关用地的批约条款内订明，必需妥善管理和保养私人景观区。

指引和标准

17.2 关于辟设景观区和休憩用地的一般指引，已于附件表 7 扼述。图 7.1 至 7.9 是其中一些示例。这

些例子只会用作指引，而不应对日后工作细则的制订造成局限。

景观总纲图

17.3 除乡郊工业区外，应在所有土地用途类别的初步规划阶段制订整体的景观设计总图。

路旁 / 街道园景设施

17.4 下列的设计元素适用于以下工业用地类别——工业、工业 / 办公室、工业邨及科学园。

- (a) 应使用适当的铺筑物料(例如依据路政署规定的标准，铺砌互相紧扣的混凝土铺路砖)，以划分道路交界处、行人专区和个别地段的入口(见图 7.1)。至于工业区和工业 / 办公室区，则应依据路政署的设计标准设计防撞栏，这些防撞栏应设于离出入口两旁 11 米的地方；
- (b) 应在街道种植树木、设置高花槽及 / 或符合路政署标准的分隔墙，以改善行人通道和界定个别地段的入口。工业区和工业 / 办公室区的花槽应最少宽 4 米(由花槽内侧起计)；设于工业邨和科学园的花槽则应最少宽 2 米。所有高花槽应采用底部开口的设计，底部的泥土要疏松，并应在适当的距离安装灌溉水掣(见图 7.2 至 7.4)。此外，在工业邨和科学园出入口两旁均应设矮柱；
- (c) 应在高花槽内种植各种合适的植物或设置分隔墙，以免行人未经许可，擅自内进；
- (d) 地下公用设施和街道植树应限于行人道专用范围的不同部分，以防止日后的维修保养出现问题；

- (e) 应在通往该区的各个主要入口提供园景设施；
- (f) 在适当情况下，应在车路中央设置种植地带。以工业和工业 / 办公室用地来说，花槽最少应有 5 米宽(由花槽内侧起计)；设于工业邨和科学园的花槽则应最少宽 2 米。在可能的情况下，应装设自动洒水系统。图 7.5 至 7.7 显示在车路、行人专区和个别地段之间设置花草类园景的一般安排；
- (g) 应在全区 / 全邨适当地栽种不同品种的植物；
- (h) 应充分协调每个区 / 每个邨的街道设施(即街灯、标志、座椅、荫棚、废纸箱等)，使其在视觉上配合得调和一致；以及
- (i) 应研究桥梁(例如行人天桥)及有关建筑物的设计，以确保与周围的建筑设计融合和一致。

个别地段的园景设施

17.5 下列的设计元素适用于以下工业用地类别—工业邨和科学园。

- (a) 个别地段的布局设计应顾及建筑物的选址，以便创造更佳的环境；
- (b) 应以园景设施取代硬物设施(例如围栏和墙壁)，作为科学园的地段界线。如无可避免地要利用墙壁作为界线，则应同时种植花木(见图 7.8)；
- (c) 应在地段的退入范围内设置 2 米宽的种植地带；以及

(d) 应在批约条款中就维修保养要求作出规定。

邨界线的园景设施

17.6 以下是适用于邨界线园景设施的指引：

- (a) 在可行的情况下，应在工业邨、科学园和乡郊工业区的界线提供全面美化环境设施，包括土丘及 / 或护土墙。这对于乡郊工业及那些须符合特殊要求，以减少对环境造成不利影响的工业尤其有用。植物的品种最好与邻近地区已种植的品种相若；以及
- (b) 界线的种植地带最少应有 6 至 7 米宽(见图 7.9)。

辟设休憩用地

17.7 以下是适用于辟设休憩用地的指引：

- (a) 大型公众休憩用地应依据《香港规划标准与准则》第四章的指引来提供，并应为有关的休憩用地制订整体总纲图；
- (b) 应提供其他休憩用地，以便组成一个休憩用地的系统或网络，把不同的建筑区段与大型休憩用地连接起来；以及
- (c) 休憩用地应种植树木，并应与在街道种植的树木融合在一起。

18. 支援设施

18.1 整体上应提供一系列社区、商业、居住、饮食、康乐及其他支援设施，以支援工业区内的机构，并应仔细规划这些设施，以免用途之间有所冲突。附件表 8 的建议一览表列出不同类别工业用地可能需要的各种支援设施。该表节录了支援工

业用地可能需要的种种设施，但并未尽录所有的设施，因此应因应毗邻地区所提供的设施，灵活地诠释建议的一览表。

18.2 部分支援设施可集中在交通极方便的地点，例如特别设计的购物中心，而基于运作理由，有些设施则只可以集中在一起，例如机械设备和厂房。表 8 展示了每种支援设施选址的概括因素。

18.3 支援设施的供应会按个别情况而有所不同，其中不少设施已在《香港规划标准与准则》其他章节阐述。为确定这些设施的种类和规模，或有需要进行调查。其中一部分设施的供应，已在《城规会规划指引》阐述。

提供支援设施的考虑因素

18.4 提供支援设施时，应考虑以下因素：

- (a) 某个工业区的特色，包括位置、主要工业类别、工人人口、工作人口的组合、商务访客的性质和环境质素；
- (b) 位置偏远的工业区最好能够自行提供多样化的设施；
- (c) 在未开垦土地建设的新工业区应预留足够土地，用以提供支援设施；以及
- (d) 以现有工业区来说，新的支援设施可纳入工办、商业楼宇重建计划或综合重建计划内。

工厂大厦的食堂指引

18.5 为了在工业区提供足够方便的地点供工人用膳，工厂大厦内可设置食堂。以下是适用的指引：

- (a) 食堂不可设置在批约条款指定用作车辆通道、供车辆停泊或起卸货物的地方，但在地

政监督予以批准后，则可在工厂楼宇的其他地方设置食堂，但须符合所有法例和部门规定；

- (b) 由于食堂是为在同一楼宇内工作的雇员而设，故不可设有直接通到街上的专用通道，但紧急通道则属例外；
- (c) 食堂的面积不应超逾该地段工厂大厦总建筑楼面面积的 10%；以及
- (d) 符合特定要求的工厂食堂可在现有楼宇的使用期内一直设置。

熟食中心

18.6 熟食中心的标准载于《香港规划标准与准则》第六章。

酒店

18.7 为了提供更多地点给游客和商务旅客选择、提高营商和处理业务的效率，并把区内各种活动更妥善地融合在一起，可考虑在划为「工业」及「商贸」地带的地区或其毗邻的合适用地提供多样化的住宿设施，例如酒店等。以下的指引可有助于权衡是否在工业 / 办公室区和科学园提供酒店：

- (a) 邻近的设施或用地，可吸引很多商务旅客聚集，例如机场、跨境交通运输车站和会议 / 展览区(例如展销会)；
- (b) 邻近有互相协调的用地，例如工业 / 办公室和商业 / 办公室楼宇、休憩用地及政府 / 机构 / 社区设施；
- (c) 邻近集体运输系统的车站或运输交汇处；

- (d) 位于临街面较长的显眼位置，因为酒店可以大大改善整个地区的市容；
- (e) 缺乏会议 / 展览设施的地区；
- (f) 从酒店正前方看到的景观可以接受；
- (g) 需要改善交通情况的地区，因为预期酒店发展所产生的重型货车交通量较少，兼且繁忙时间也有不同，故或可改善附近一带的交通情况；以及
- (h) 这种用途可设于存在邻接问题的地区，作为住宅发展、学校和医院等环境易受影响地区的缓冲区。

表 3：各类工业用地的净面积与总面积比率

土地用途		净面积对总面积比率 (%) ¹
一般工业用地	工业用地	45-55
	工业 / 办公室用地	45-55
特殊工业用地	工业邨	60-65
	科学园	55-65
	乡郊工业区	65-70
	其他具特殊要求的工业区 ²	不适用

*注： 1. 净面积对总面积比率只供参考之用，一俟依据新标准定出多个布局设计后，便应予以修订。

2. 其他具特殊要求的工业区的布局设计会按运作需求而定，故没有列出净面积对总面积比率。

表 4：建议的地盘面积、地段面积、上盖面积及退入范围

土地用途		最小地盘面积 (公顷)	最大上盖面积 (%)	建议地段面积	最小退入范围	一般建筑物高度
一般工业用途	工业用地	10	100 ¹	2 700 平方米 (45 米临街面 × 60 米深)	平台以上楼层侧面退入 4.5 米，前后退入 7.5 米	高层
	工业 / 办公室用地	5	100	2 700 平方米 (45 米临街面 × 60 米深)	与工业用途相同	高层
特殊工业用途	工业邨	100	40 ² -60	5 000 平方米 - 40 000 平方米 (62.5 米临街面 × 80 米深) ³	与另一工业地段接壤的每边周界退入 4.6 米，所有其他周界退入 7.6 米	低层
	科学园	20	65	5 000 平方米 - 20 000 平方米 (62.5 米临街面 × 80 米深)	与另一工业地段接壤的每边周界退入 5 米，所有其他周界退入 10 米	低至中层
	乡郊工业区	5	80	1 000 平方米	按运作需要而定	低层 (最高 13 米)
	其他具特殊要求的工业区	按经营要求而定				

注释：

- (1) 根据《建筑物(规划)规例》的规定，100%的上盖面积应只限于高度不逾地面水平以上 15 米的平台。至于平台之上的大厦，核准上盖面积百分率不应逾《建筑物(规划)规例》附表 1 订明的百分率。
- (2) 为工业邨订定最小上盖面积，是为免因地价低廉，不必要地多购土地。
- (3) 所建议的科学园的地段面积只是作为指引，地段面积较小亦可。

表 5：通往工业地段的主要道路的总阔度最低标准

土地用途		行车道	中央分隔带	路旁种植地带 ⁽¹⁾	行人路内的行人地带	总阔度之最低标准 ⁽²⁾
一般工业用途	工业用地	双线：每条 7.3 米	5 米	4 米	4.5 米	36.6 米
	工业 / 办公室用地	双线：每条 7.3 米	5 米	4 米	4.5 米	36.6 米
特殊工业用途	工业邨	双线：每条 7.3 米	2 米	2 米	3.5 米	27.6 米
	科学园	双线：每条 7.3 米	2 米	2 米	3.5 米	27.6 米
	乡郊工业区	7.3 米	不适用	1.5 米	2.5 米	15.3 米
	其他具特殊要求的工业区	按运作需要而定	不适用	2 米	不适用	不适用

注⁽¹⁾：在路旁种植地带内提供街道设施

⁽²⁾ 行人路沿建筑物毗邻需预留额外空间（详情请看第八章表 9）

表 6：各个工业及商贸土地用途类别的泊车设施需求

(a) 一般工业用途及商贸用途

发展类别		泊车设施需求		上落客货设施需求	
		标准	备注	标准	备注
一般工业用途	工业用途	- 私家车： 每 1 000-1 200 平方米总楼面面积设一个	见注 (1)-(3)	- 每 700-900 平方米总楼面面积设一个货车车位，其中 50% 应供停泊货车之用 - 面积不少于 45 米×40 米的用地应设一个货柜车上落货车位，其回车处的外半径为 11.6 米	见注 (1)-(5)
	工业 / 办公室用途	- 私家车： 每 600-750 平方米总楼面面积设一个	见注 (1)-(3)	- 就工业 / 办公室用途总楼面面积的 50%，每 1 000-1 200 平方米设一个货车车位；就余下的 50%，每 2 000-3 000 平方米设一个货车车位 - 以上规定的货车车位总数中，50% 须作停泊货车之用 - 每 800-1 200 平方米商业总楼面面积设一个只供上落货之用的货车车位 - 面积不少于 45 米×40 米的用地应设一个货柜车上落货车位，其回车处的外半径为 11.6 米	见注 (1)-(5)
商贸用途	工业楼宇	- 私家车： 每 600-750 平方米总楼面面积设一	见注 (1)-(3)	- 就总楼面面积的 50%，每 1 000-1 200 平方米设一个货车车位；就余下的 50%，每 2 000-3 000 平方米设一个货	见注 (1)-(5)

发展类别		泊车设施需求		上落客货设施需求	
		标准	备注	标准	备注
		个		车车位 - 以上规定的货车车位总数中，50%须作停泊货车之用 - 面积不少于45米×40米的用地应设一个货柜车上落货车位，其回车处的外半径为11.6米	
	工业 / 办公室楼宇	- 私家车： 每600-750平方米总楼面面积设一个	见注(1)-(3)	- 就工业 / 办公室用途总楼面面积的50%，每1000-1200平方米设一个货车车位；就余下的50%，每2000-3000平方米设一个货车车位 - 以上规定的货车车位总数中，50%须作停泊货车之用 - 每800-1200平方米商业总楼面面积设一个只供上落货之用的货车车位 - 面积不少于45米×40米的用地应设一个货柜车上落货车位，其回车处的外半径为11.6米	见注(1)-(5)
	办公室楼宇	- 私家车： 就总楼面面积的头15000平方米，每150-200平方米设一个；就余下的总楼面面积，每	见注(1)-(3)	- 每2000-3000平方米总楼面面积设一个货车车位 - 就地盘静面积至少达5000平方米的用地，每20000平方米或不足此数的总楼面面积设一个的士及私家车上落客停车处	见注(1)-(4)

发展类别		泊车设施需求		上落客货设施需求	
		标准	备注	标准	备注
		200-300 平方米设一个			
	商贸楼宇	- 私家车： 每 200-300 平方米总楼面面积设一个	见注 (1)-(3)	- 每 800-1 200 平方米总楼面面积设一个货车车位，其中 50% 应作停泊货车之用 - 地盘静面积至少达 5 000 平方米的用地，最低限制须设一个的士及私家车上落客停车处 - 面积不少于 45 米 × 40 米的用地应设一个货柜车上落货车位，其回车处的外半径为 11.6 米	见注 (1)-(5)

*注：

1. 如设有其他配套设施，《香港规划标准与准则》第八章 - 内部运输设施的有关标准将适用。
2. 按总楼面面积来提供设施的标准，同时适用于不足所指定的平方米数的总楼面面积。
3. 下列设计标准适用：
 - (i) 私家车的回车处 - 外半径为 7.5 米。
 - (ii) 货车的回车处 - 外半径为 11.5 米。
4. 为货车提供的设施中，65%为轻型货车设施；35%为重型货车设施。
5. 就面积少于 45 米 × 40 米的用地，应按个别情况及咨询运输署以决定所提供的货柜车上落货车位。

(b)特殊工业用途

发展类别	泊车设施需求 (见注(1)-(4))		
	私家车	货车	货柜车
1. 工业邨 ⁵	每 900 平方米总楼面面积设 1 个或每 450 平方米地盘面积设 1 个，两者中以数目较大者为准。所提供的车位中，50%须用作停泊私家车和轻型货车，另 50%须供货车停泊及上落货之用		面积不少于 45 米 × 40 米的用地应设一个货柜车上落货车位，其回车处的外半径为 11.6 米。
2. 科学园 ⁶	每 75 平方米总楼面面积设 1 个 (75%供私家车使用；25%供轻型货车使用)	每 5 000 平方米总楼面面积设一个	没有
3. 乡郊工业用途	每一机构设一个停车位，或每个机构每 900 平方米总楼面面积设一个停车位，两者中以数目较大者为准，以供货车 / 访客车停泊之用。		
4. 其他有特殊要求的工业用途	按运作需要而定		

注：

1. 如设有其他配套设施，《香港规划标准与准则》第八章 - 内部运输设施的有关标准将适用。
2. 以上规定的货车车位总数中，50%须作停泊货车之用。
3. 为货车提供的设施中，65%为轻型货车设施；35%为重型货车设施。
4. 按总楼面面积来提供设施的标准，同时适用于不足所指定的平方米数的总楼面面积。
5. 就工业邨来说，上述泊车设施属最低要求。香港科技园公司会根据个别用地的情况来评估泊车设施的实际需求。
6. 就科学园来说，重型货车的泊车设施规定并不适用。

表 7：有关休憩用地及景观区的准则

土地用途	整体景观 总纲图	路边 / 街道景观 美化工程		辟设休憩 用地	个别地段 的工程	邮界线的 工程
		种植地带中 位数	架高花槽 与路边的 距离			
工业用地	有	5 米	4 米	有	不适用	不适用
工业 / 办公 室用地	有	5 米	4 米	有	不适用	不适用
工业邨	有	2 米	2 米	有	2 米种植 地带	有
科学园	有	2 米	2 米	有	2 米种植 地带	有
乡郊工业区	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	有
其他具特殊 要求的工业 用地	有	不适用	2 米	有	不适用	有

表 8：各个工业土地用途类别的配套设施建议清单

配套设施种类		一般工业用途				特殊工业用途						
		工业用地		工业/办公室用地		工业邨		科学园		乡郊工业区		其他具特殊要求的工业用地
		(I)		(I/O)		(IE)		(SP)		(RI)		(SI)
		C	D	C	D	C	D	C	D	C	D	
A	社区设施											按运作需要而定
1	诊疗所	*		*		*		*				
2	邮政局	*		*		*		*				
3	日间托儿所	*		*		*		*				
B	膳食供应服务											
1	食堂		*		*		*		*		*	
2	熟食中心		*			*						
3	快餐店		*		*	*		*				
4	食肆	*		*		*		*				
C	商业服务											
1	超级市场	*		*	*			*				
2	便利店	*	*	*	*	*		*	*		*	
3	衣履及相关产品	*		*	*			*				
4	消费品	*		*	*			*				
5	耐用品	*		*	*			*				
6	银行	*		*	*	*		*				
7	自动柜员机设施	*	*	*	*	*		*	*			
D	商业配套服务											
1	中央电话系统			*				*				
2	中央接待员			*				*				
3	共用会客室			*				*				
4	设备(电脑、打字机)			*				*				
5	秘书服务			*				*				
6	簿记服务			*				*				
7	会计服务			*				*				
8	会议展览中心			*				*				
E	工业配套服务											
1	燃料	*		*		*		*				
2	机械设备及零件	*	*	*		*		*			*	
3	原料及半制成品	*	*	*		*		*				
4	汽车	*		*							*	
5	服务	*		*		*		*				
F	住宿设施											
1	员工宿舍			*		*		*				
2	附服务设施住宅			*				*				
3	酒店			*				*				
G	康乐设施											
1	室内体育设施	*		*				*				
2	室外体育设施	*		*				*				
3	会所		*		*			*				

注：

- 1 “C”指集中提供服务
- 2 “D”指分散提供服务
- 3 至于其他具特殊要求的工业用地，配套设施会按运作需要而提供。
- 4 本清单并非详尽无遗；配套设施可因应用地的实际环境而酌情增减。

图 1：工业土地用途类别

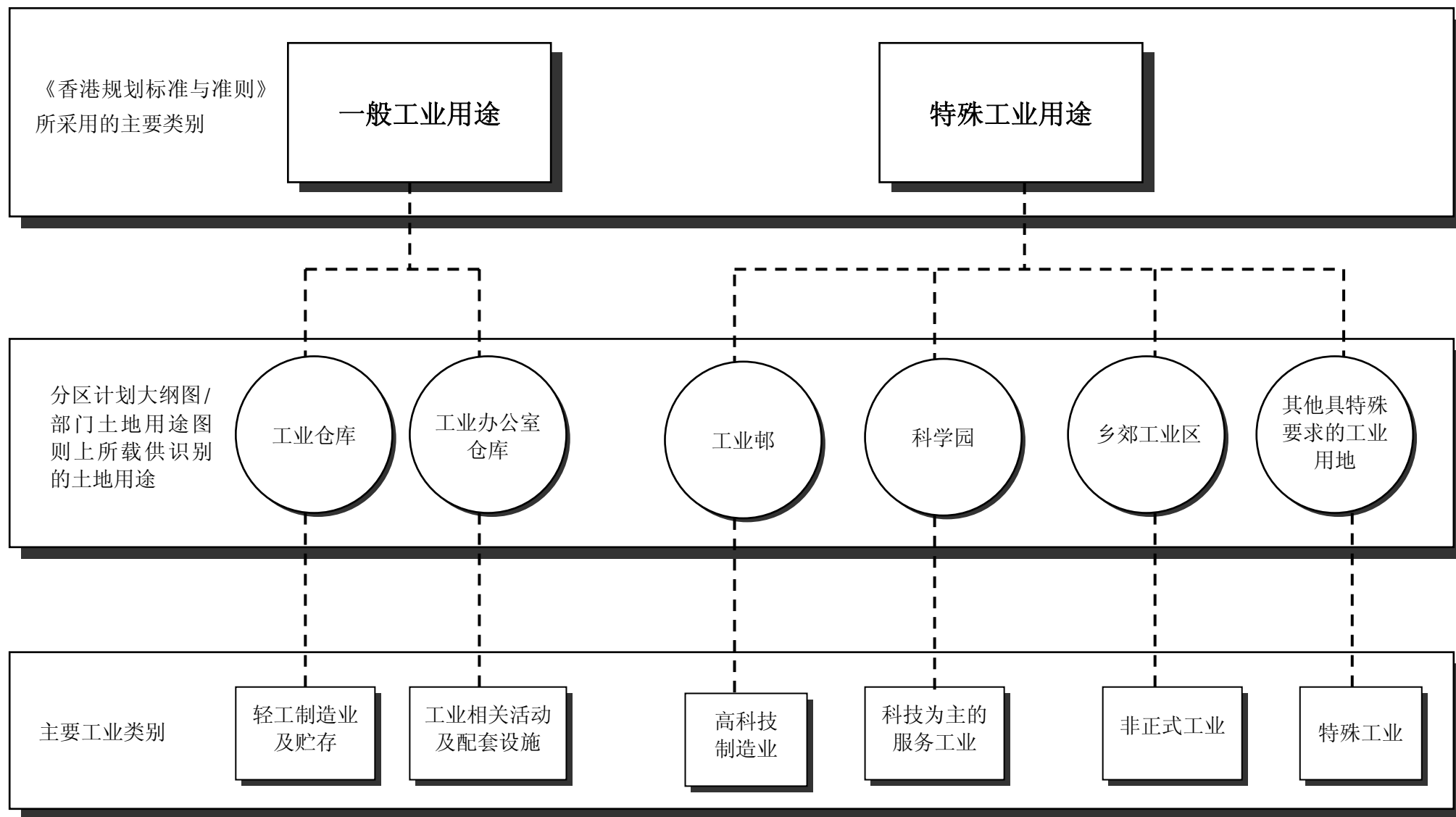
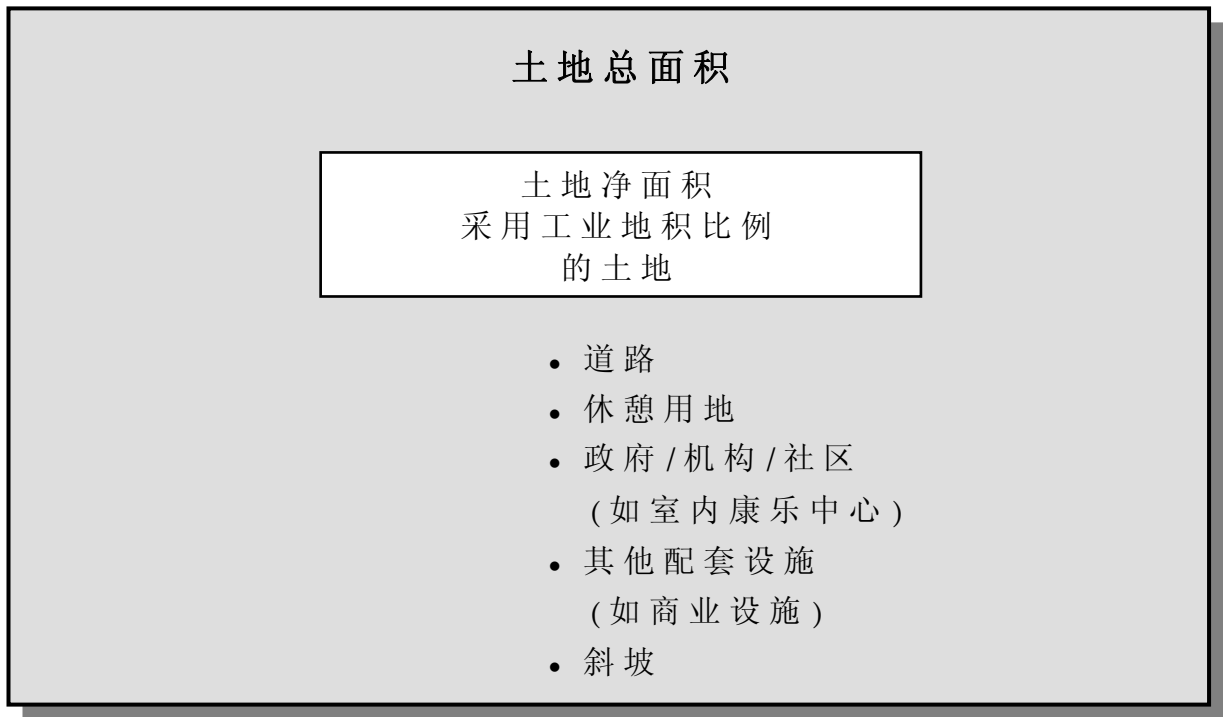
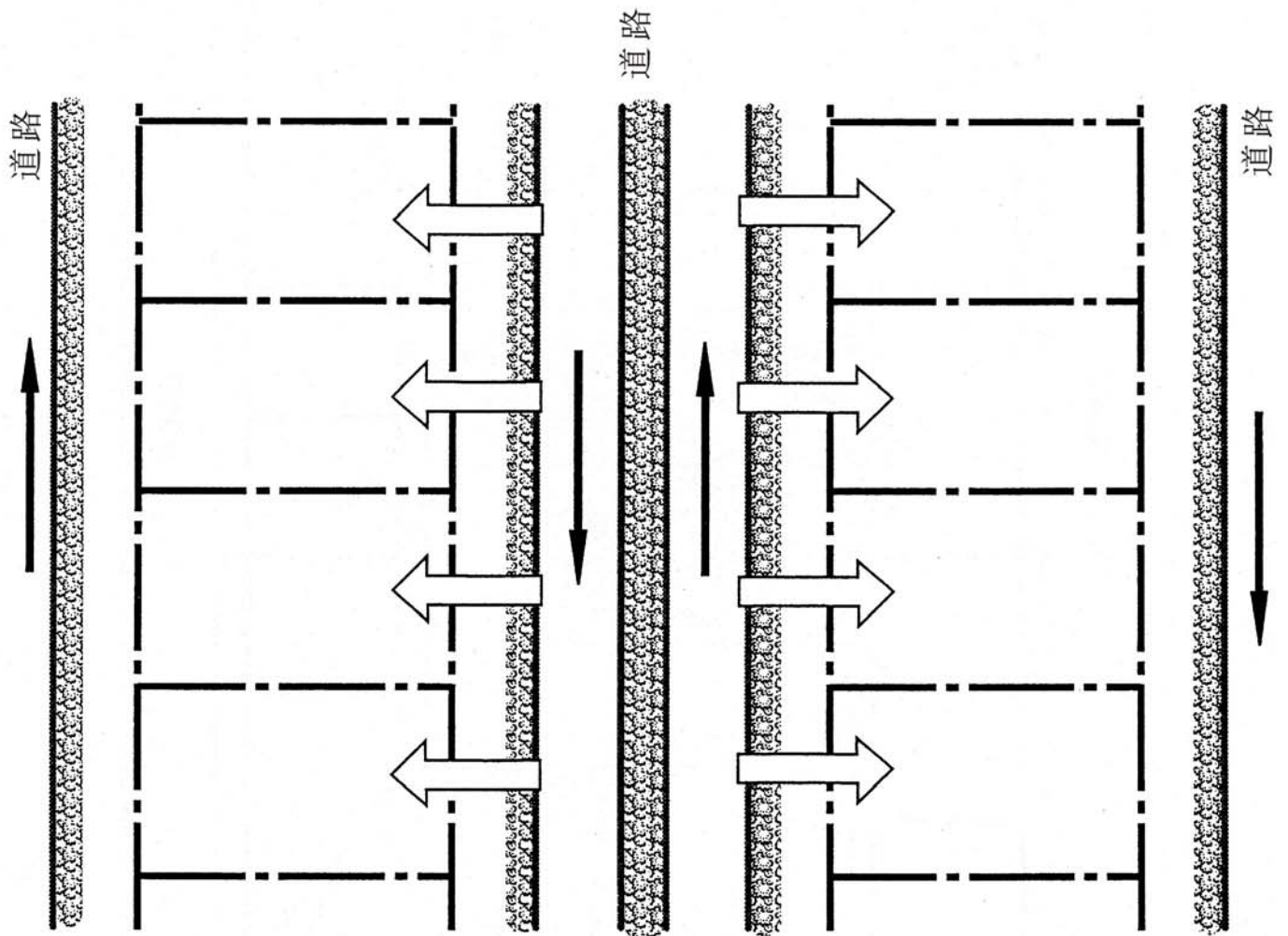


图 2 : 工业区的土地面积定义





优点：

- 整个地区景观一致。
- 行人路与行车道分隔，可减少车辆非法停泊以及上落客货。

缺点：

- 车辆/行人流向受到限制。
- 行人路经常跨越行车道(约40至50米)。

设计概念 1：
理想街道景观-适用于所有工业土地
用途类别

规划署

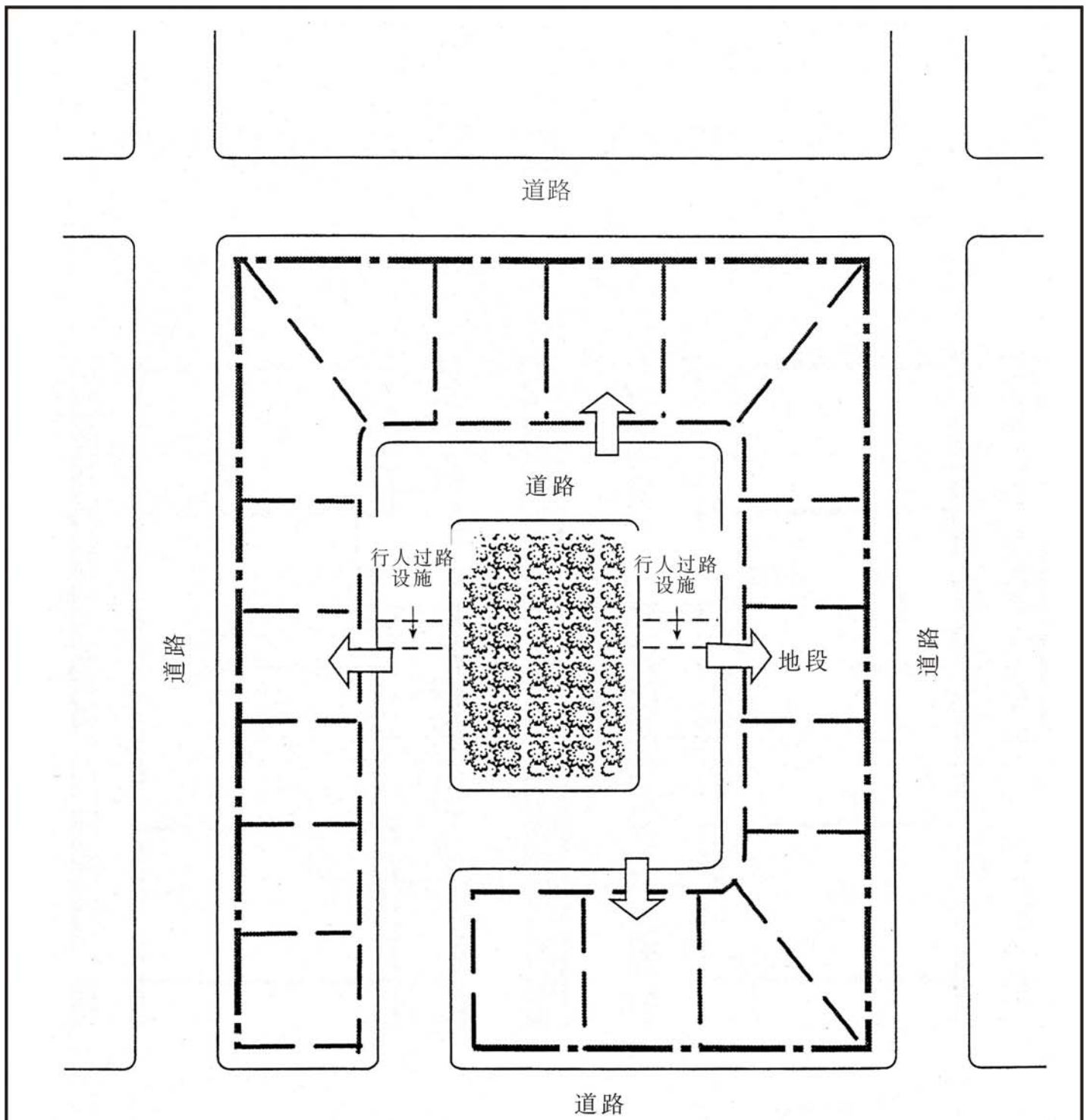


图则编号
M/SS/07/33

日期 图号

档案

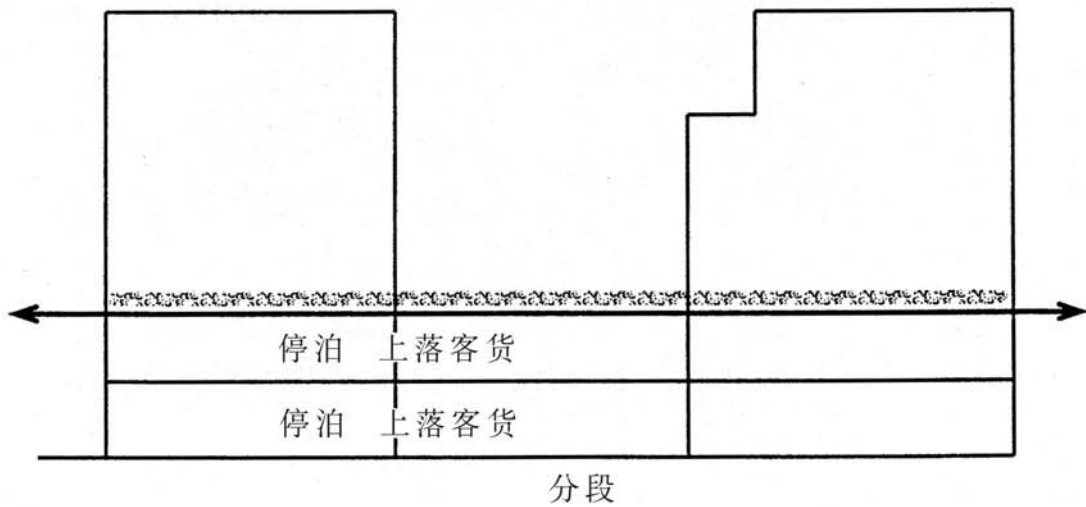
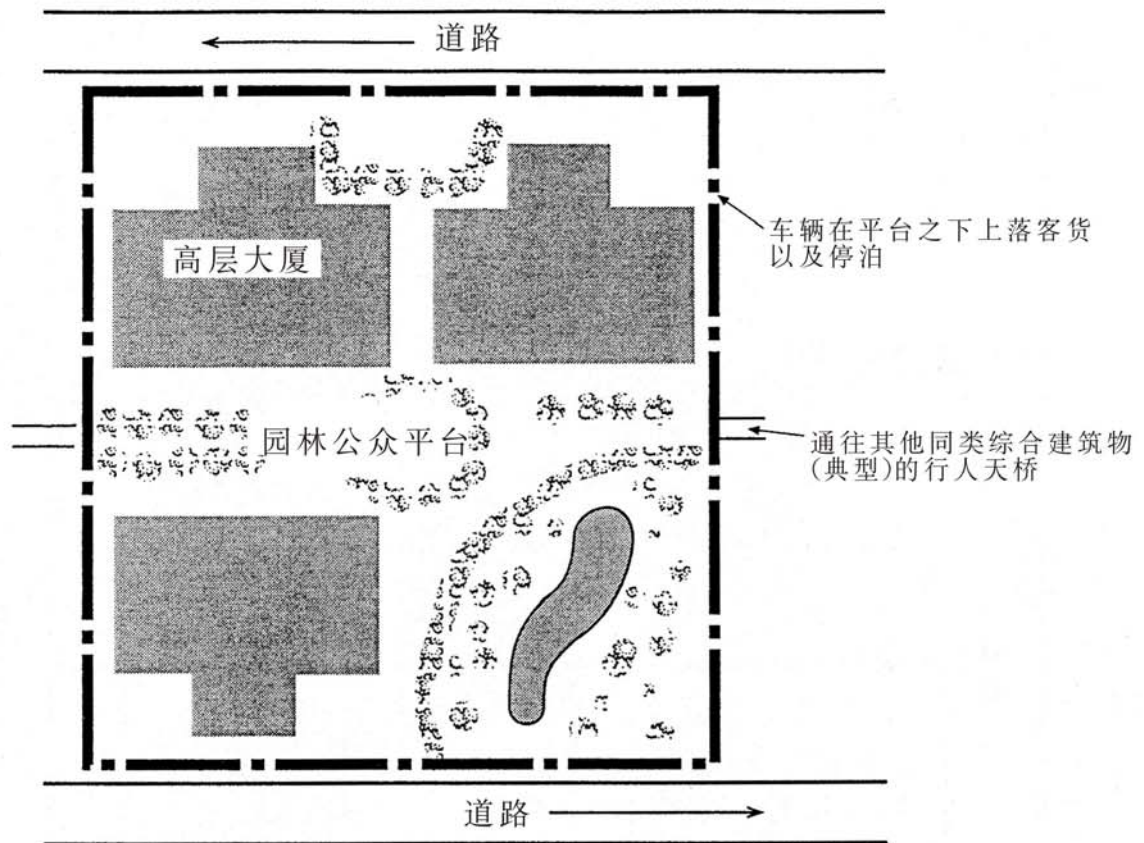
3.1



- 优点：
- 所有大厦均可通往休憩用地。
 - 休憩用地面积大，可集中兴建康乐设施。
 - 中央休憩用地管理较容易。
- 缺点：
- 休憩用地与大厦之间有道路分隔。
 - 行人/车辆分隔不足。
 - 休憩用地未能连接起来。
 - 休憩用地由于四周均有工业大厦遮挡，加上环境嘈杂以及空气污浊，区内人士可能不太愿意前往。
 - 该等面积细小的地方四周均为工业大厦，可能会被毗邻的活动滥用。

设计概念 2：
单一大型休憩用地-适用于所有工业
土地用途类别

规划署		
图则编号 M/SS/07/34	日期	
档案	图号 3.2	



优点：

- 有很多地方可辟作园景休憩用地。
- 可轻易从其他大厦前往休憩用地。
- 休憩用地与停泊及上落客货区分隔。
- 可在平台兴建通道连接其他的休憩用地。
- 平台下的覆盖率高。

缺点：

- 兴建园景平台及高架行人通道会增加建筑成本。
- 休憩用地可能过多，以致使用率不足。
- 会吸引区外闲杂人等前来，大厦保安可能受到影响。

设计概念 3：
园景平台-适用于工业及工业/
办公室用地

规划署



图则编号

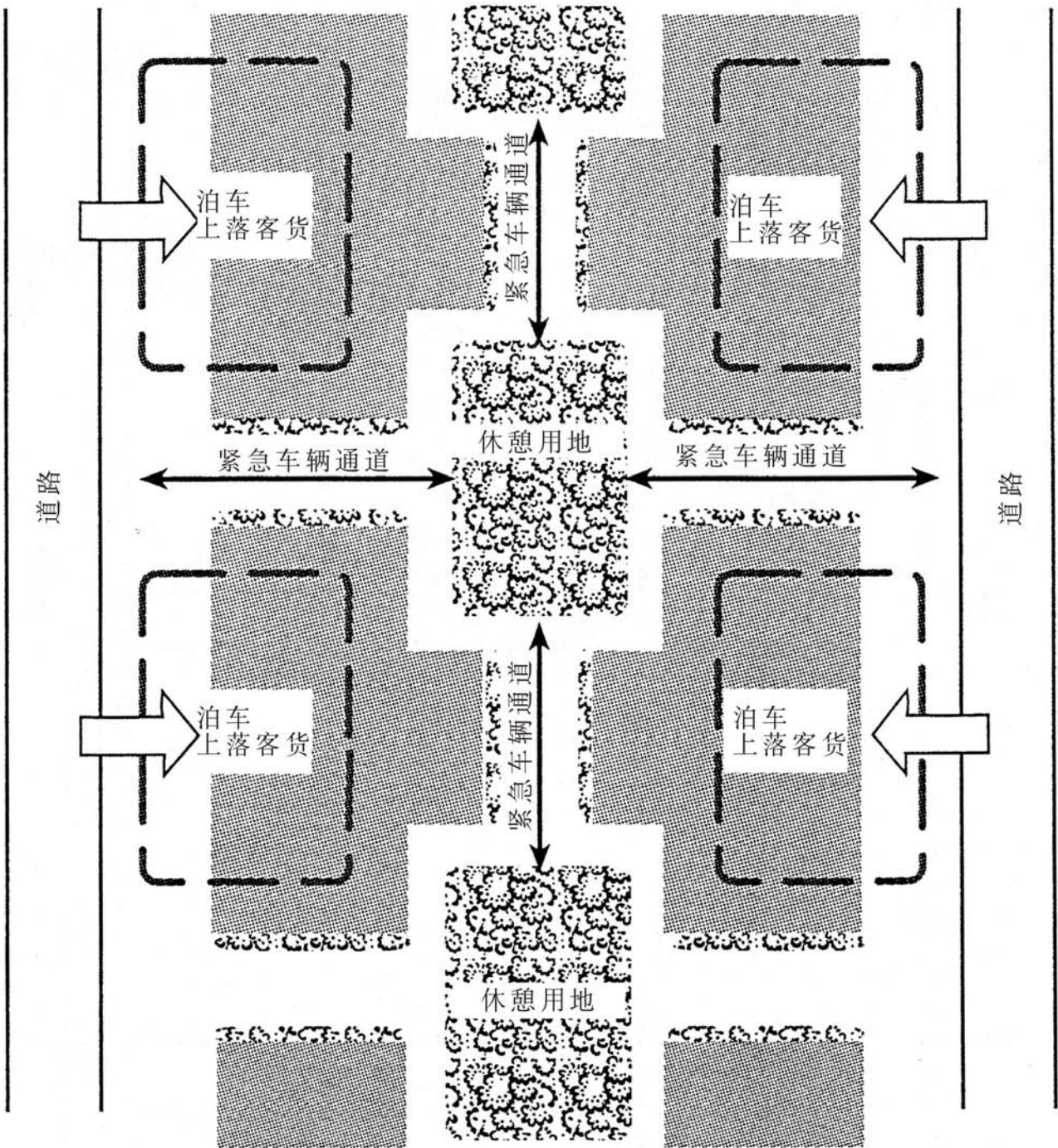
M/SS/07/35

日期

图号

档案

3.3



优点：

- 车辆通道与行人通道可以充份分隔。
- 休息用地的分布较平均更容易到达和渗透范围更广。
- 大厦之间的休息用地相连。
- 更多机会采用有趣的大厦设计。

缺点：

- 休息用地/紧急车辆通道可能被滥用为贮存地方。
- 警方巡逻车未必可以驶到大厦之间的休息用地/紧急车辆通道。
- 休息用地可能过剩和未能地尽其用。
- 需清楚界定休息用地/紧急车辆通道的维修责任谁属。

设计概念 4：
相连共用休息用地-适用于工业邨、
科学园及商业邨

规划署

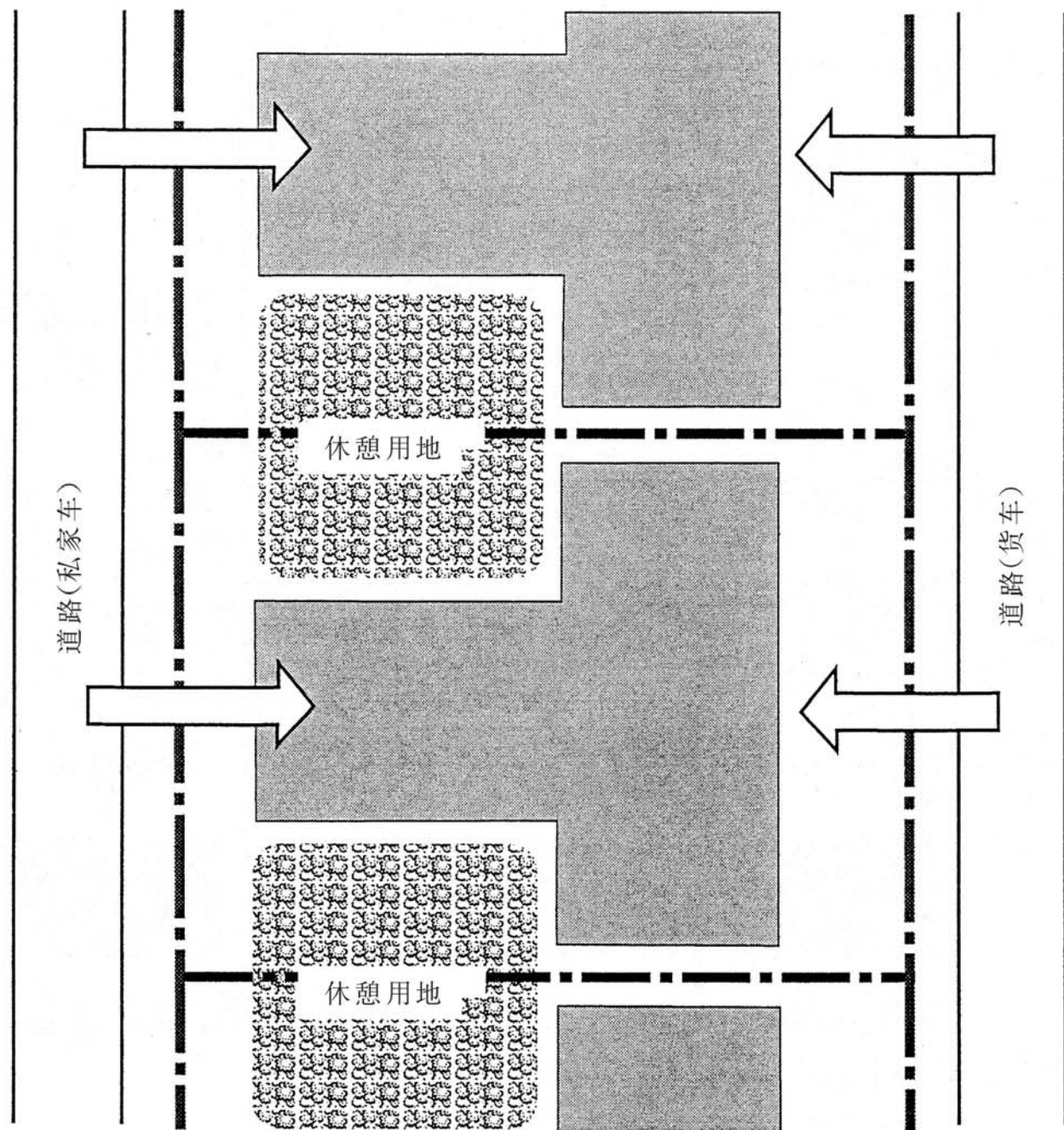


图则编号
M/SS/07/36
档案

日期

图号

3.4



优点：

- 整个范围内的休憩用地分布平均。
- 可轻易从大厦前往休憩用地。
- 休憩用地与上落客货区分隔开。
- 行人活动与上落客货活动分开进行。

缺点：

- 休憩用地与大厦之间为通道所分隔。
- 休憩用地范围并不相连。
- 需清楚界定休憩用地的维修责任谁属。

设计概念 5：
庭院式共用休憩用地-适用于工业邨、
科学园及商业邨

规划署

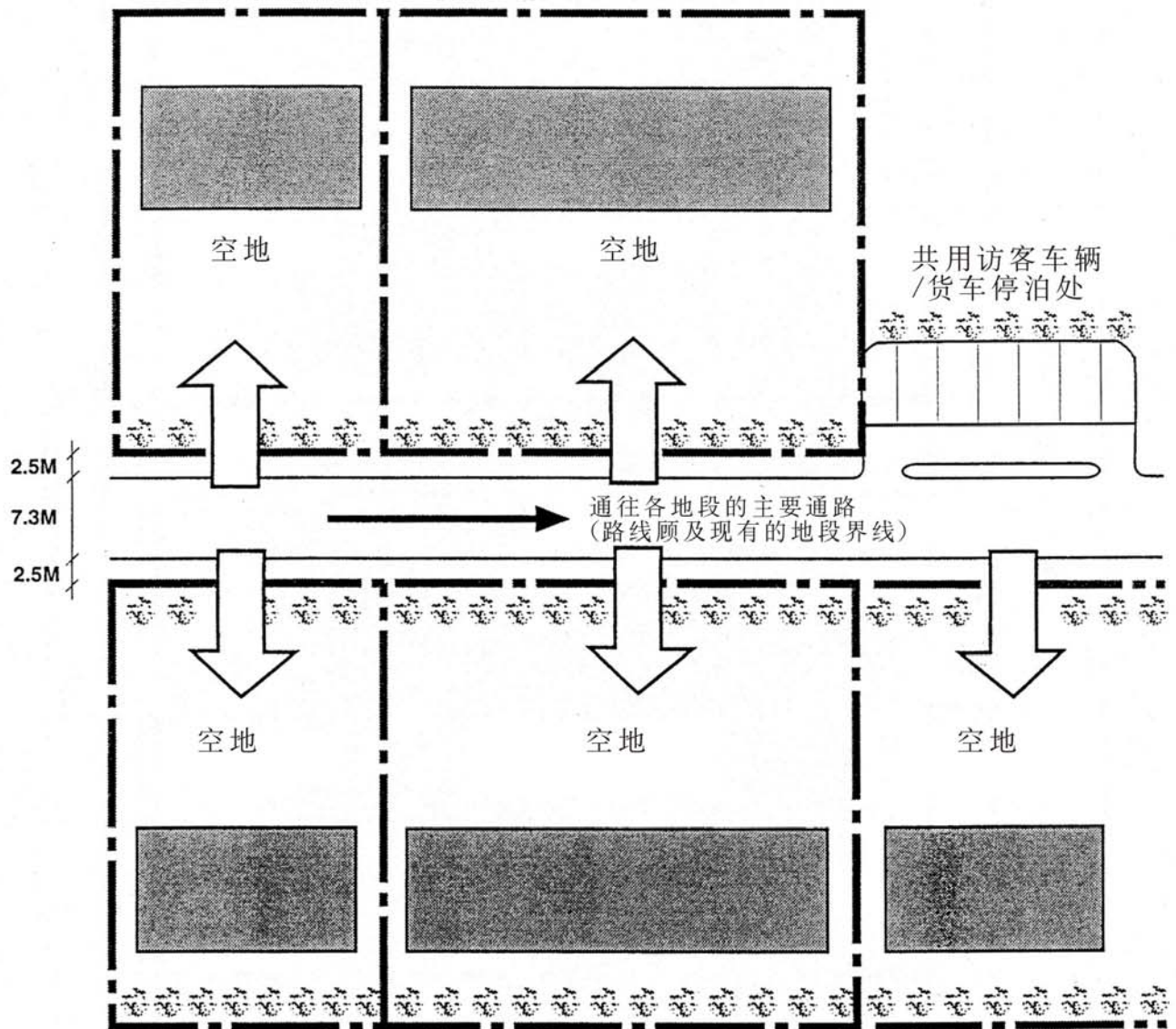


图则编号
M/SS/07/37
档案

日期

图号

3.5



- 优点：
- 可保留状况尚佳的现有临时建筑物。
 - 设置完整的通路及停泊设施，使工厂的运作更有效率，并提供合并和扩充的机会。
- 缺点：
- 为了扩阔道路和提供共用的访客车辆/货车停泊设施，可能需要收地。

设计概念 6：
设置阔度符合最低标准的通路-适用于
乡郊工业用地

规划署



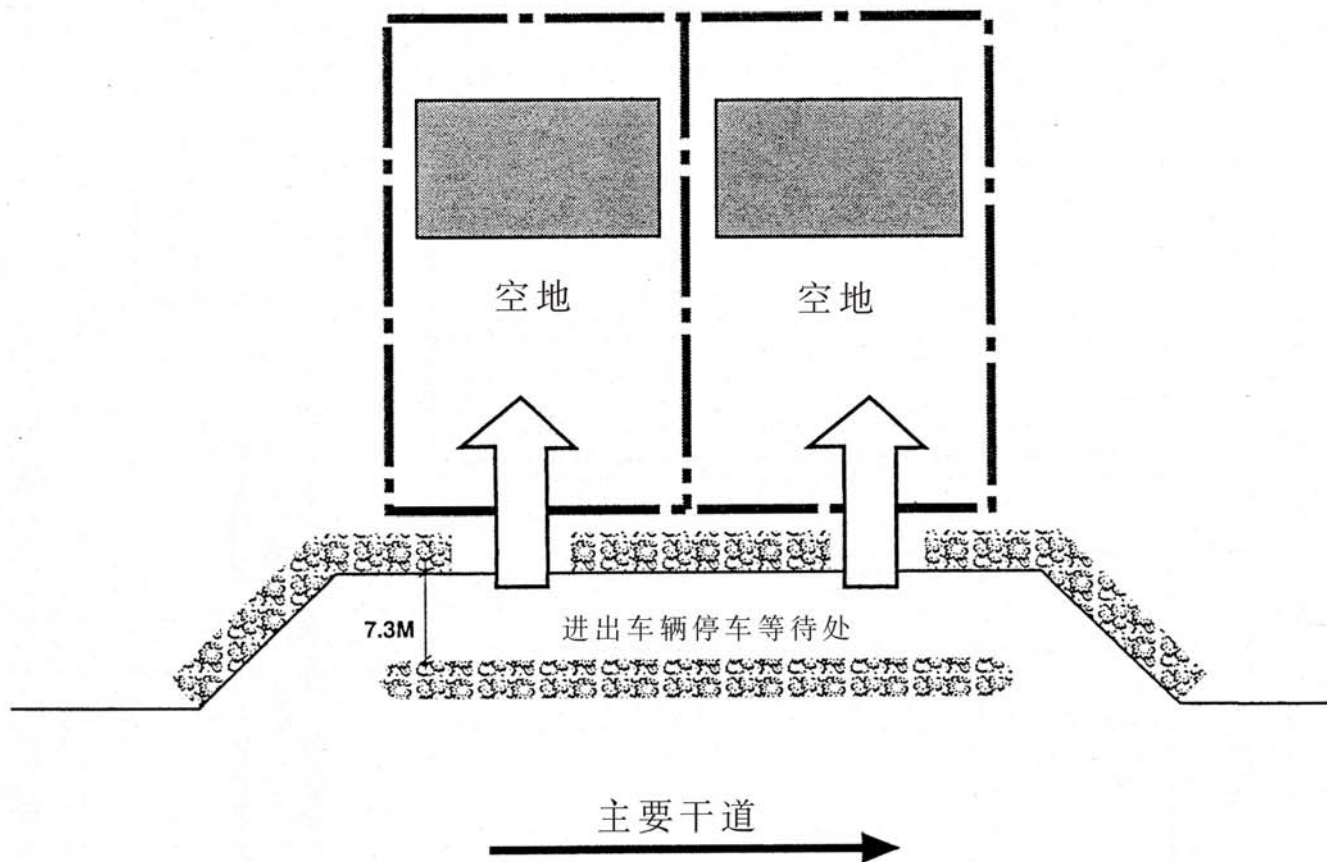
图则编号
M/SS/07/38

日期

图号

档案

3.6



- 优点:
- 可借景观美化减低乡郊建筑物所带来的视觉影响。
 - 减少对主要干路沿线交通的阻塞。
- 缺点:
- 只在乡郊干路沿线上间歇可行。
 - 为了开设路旁停车等候处，可能需要收地。

设计概念 7:
主要干路沿线的路旁停车等待处-适用于
乡郊工业用地

规划署



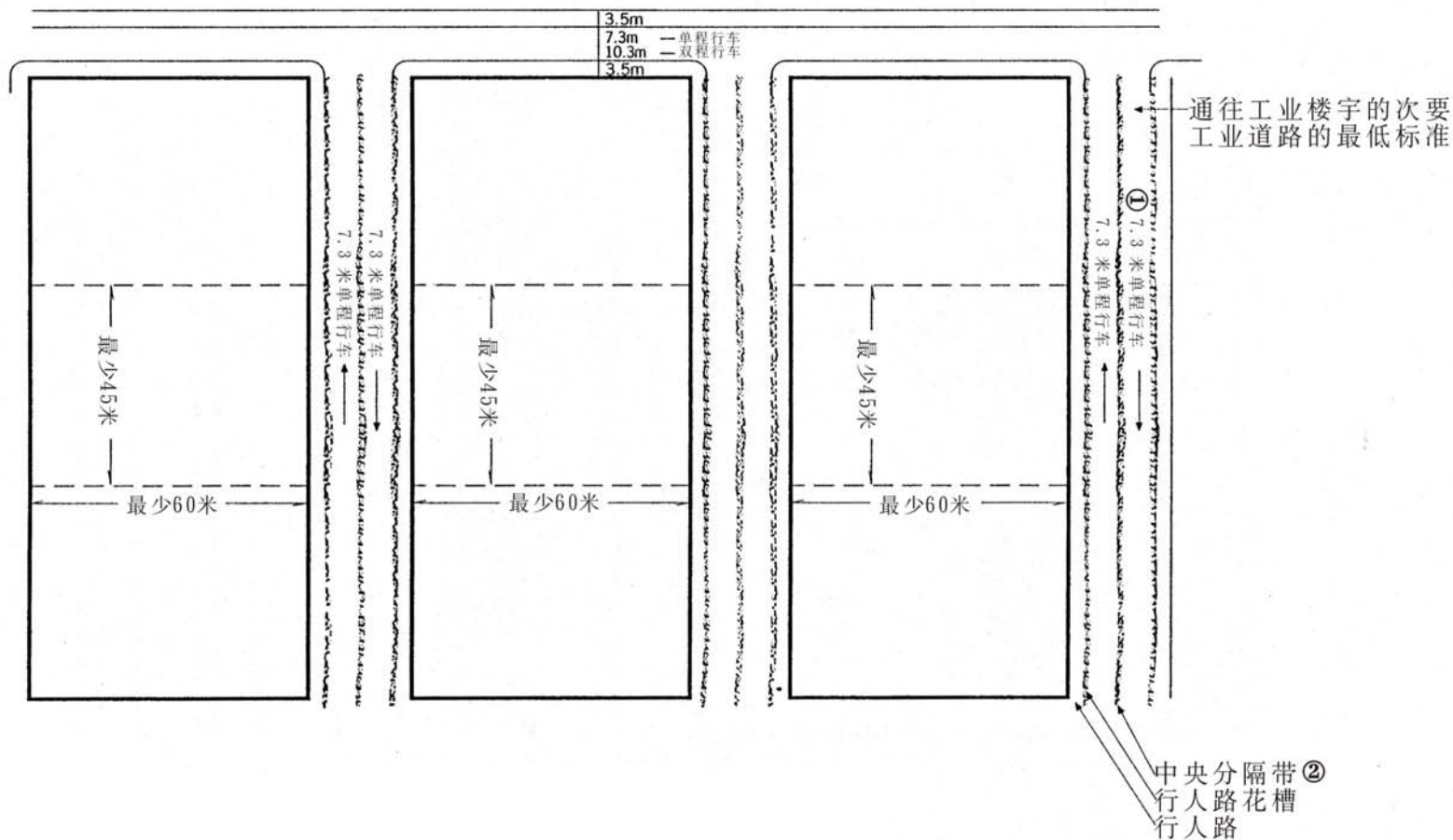
图则编号
M/SS/07/39
档案

日期

图号

3.7

通往工业楼宇的主要
工业道路的最低标准



注：① 假如因土地限制而不能设中央分隔带，应设阔度为13.5米的双线双程行车道。
② 不同土地用途的行人路及景观设计标准见表5。

不合比例

新工业区内工业通道的最低标准

规划署



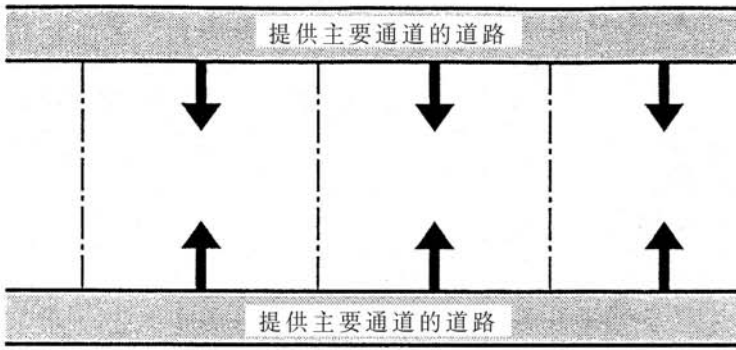
图则编号
M/SS/07/40

日期

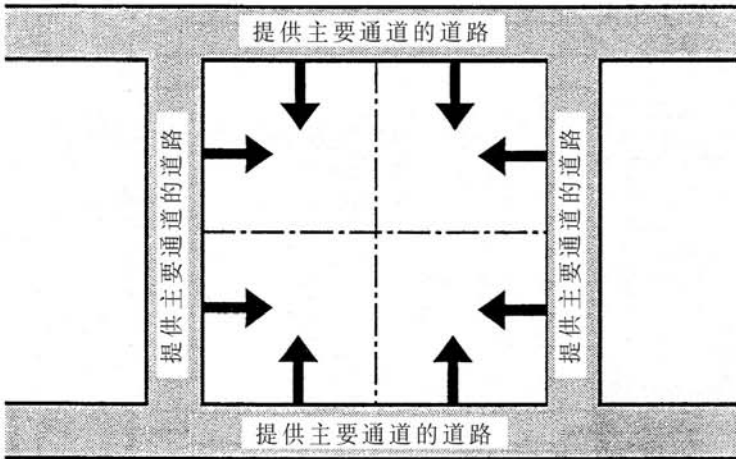
图号

档案

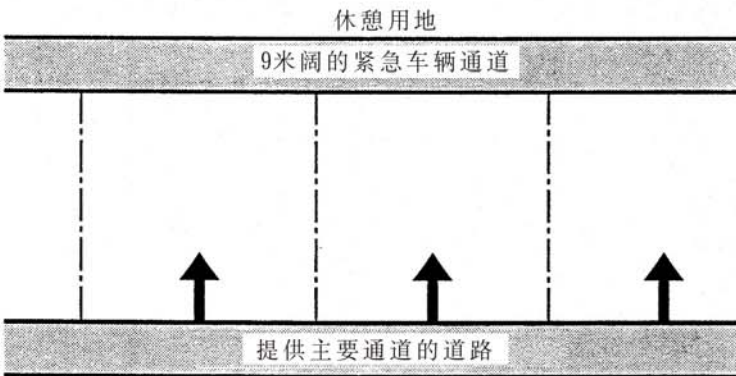
4



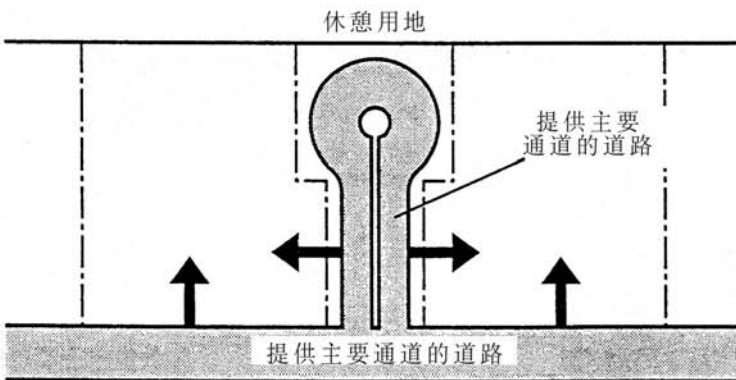
- (1) 更佳
- 两旁都设有紧急车辆通道
 - 两旁都设有维修设施专用通道



- (2) 更佳
- 两旁都设有紧急车辆通道
 - 两旁都设有维修设施专用通道



- (3) 可以接受
- 两旁都设有紧急车辆通道
 - 其中一旁设有维修设施专用通道
 - 可能以单车径或行人路的形式兴建紧急车辆通道，以配合毗邻的休憩用地



- (4) 可以接受
- 两旁都设有紧急车辆通道
 - 两旁都设有维修设施专用通道

两面临街/紧急车辆通道图示(1)至(4)

规划署

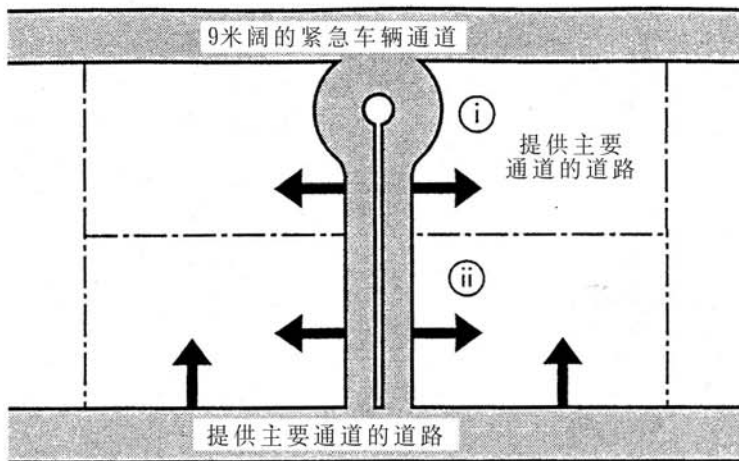


图则编号
M/SS/07/41

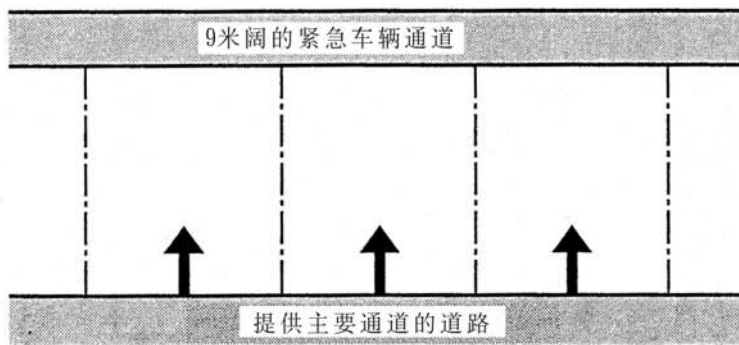
日期 图号

档案

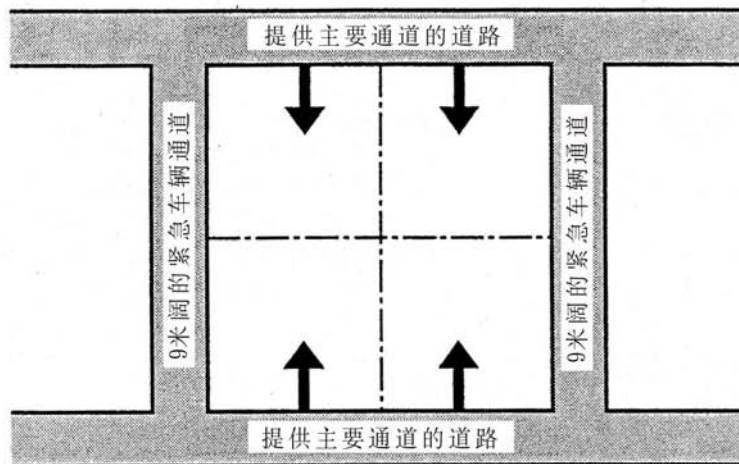
5.1



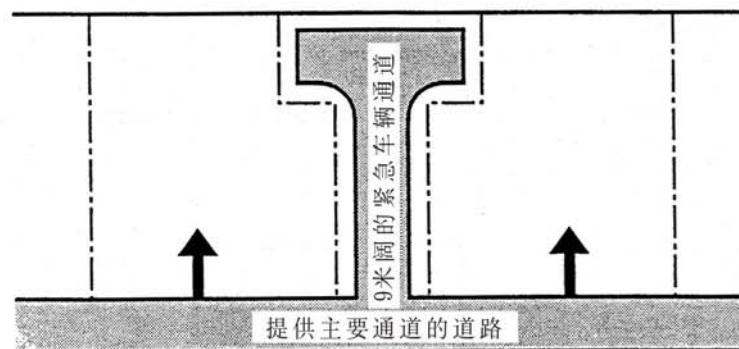
- (5) 可以接受
- 两旁都设有紧急车辆通道
 - (i) 其中一旁设有维修设施专用通道；
 - (ii) 两旁都设有维修设施专用通道



- (6) 仅可接受
- 两旁都设有紧急车辆通道
 - 其中一旁设有维修设施专用通道



- (7) 仅可接受
- 两旁都设有紧急车辆通道
 - 其中一旁设有维修设施专用通道



- (8) 仅可接受
- 两旁都设有紧急车辆通道
 - 其中一旁设有维修设施专用通道

两面临街/紧急车辆通道图示(5)至(8)

规划署



图则编号
M/SS/07/42
档案

日期

图号

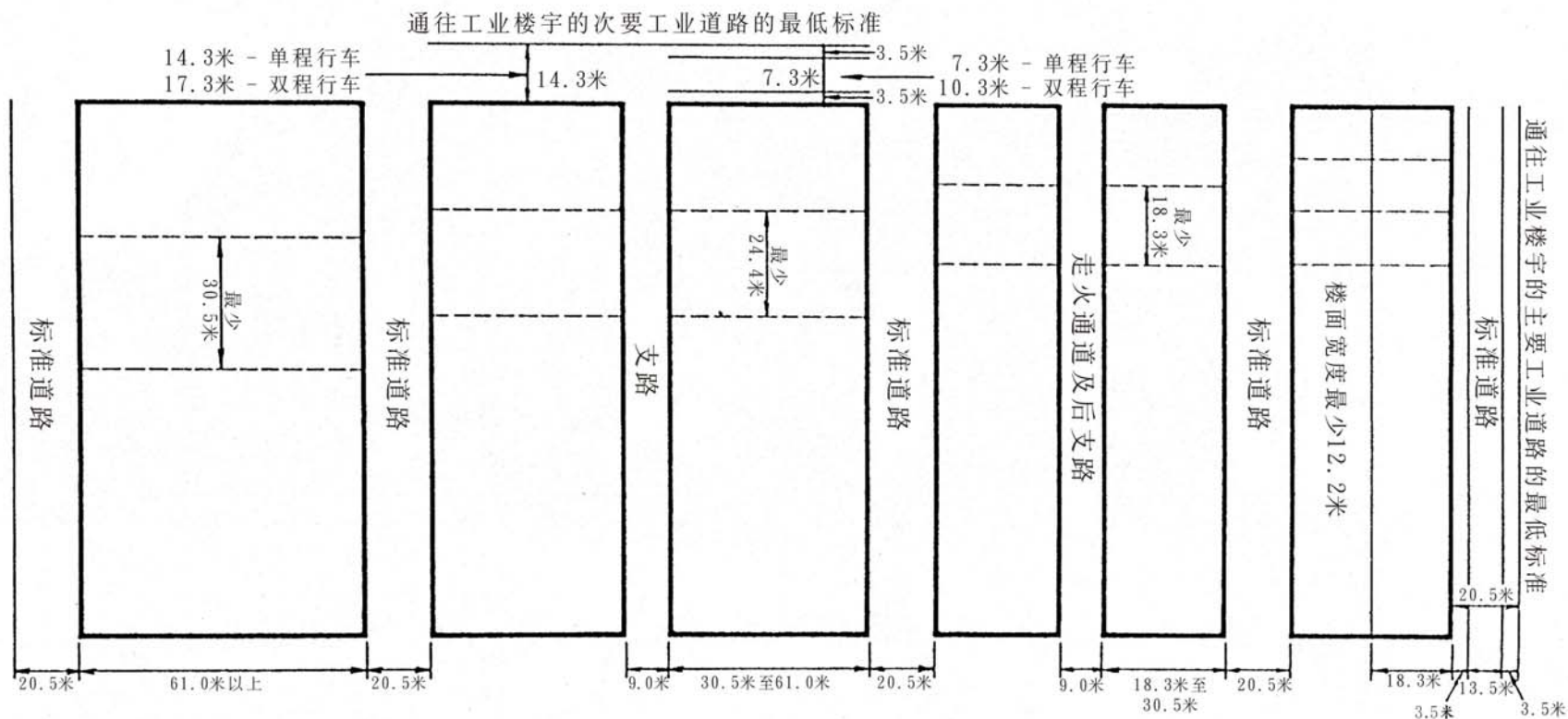
5.2

大型地盘
(1 860 平方米以上)

中型地盘
(750 至 1860 平方米以上)

小型地盘
(335 至 750 平方米以上)

超小型地盘
(225 至 335 平方米以上)



注：与道路标准有关的地段深度，应顾及消防安全规定，除非已征询消防处的意见，否则不应超越有关规定。

不按比例

新工业区内工业通道的最低标准

规划署



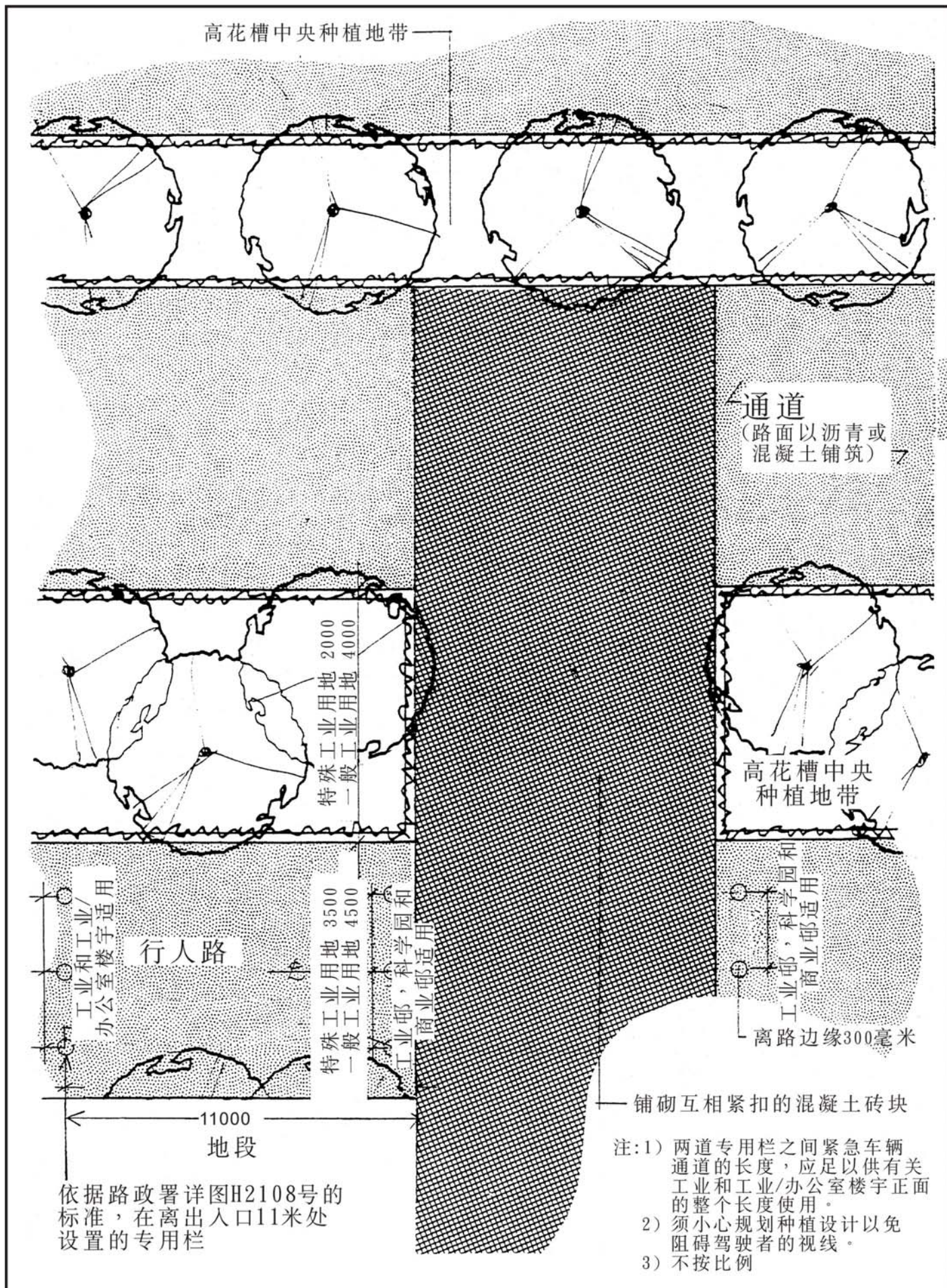
图则编号
M/SS/07/43

日期

图号

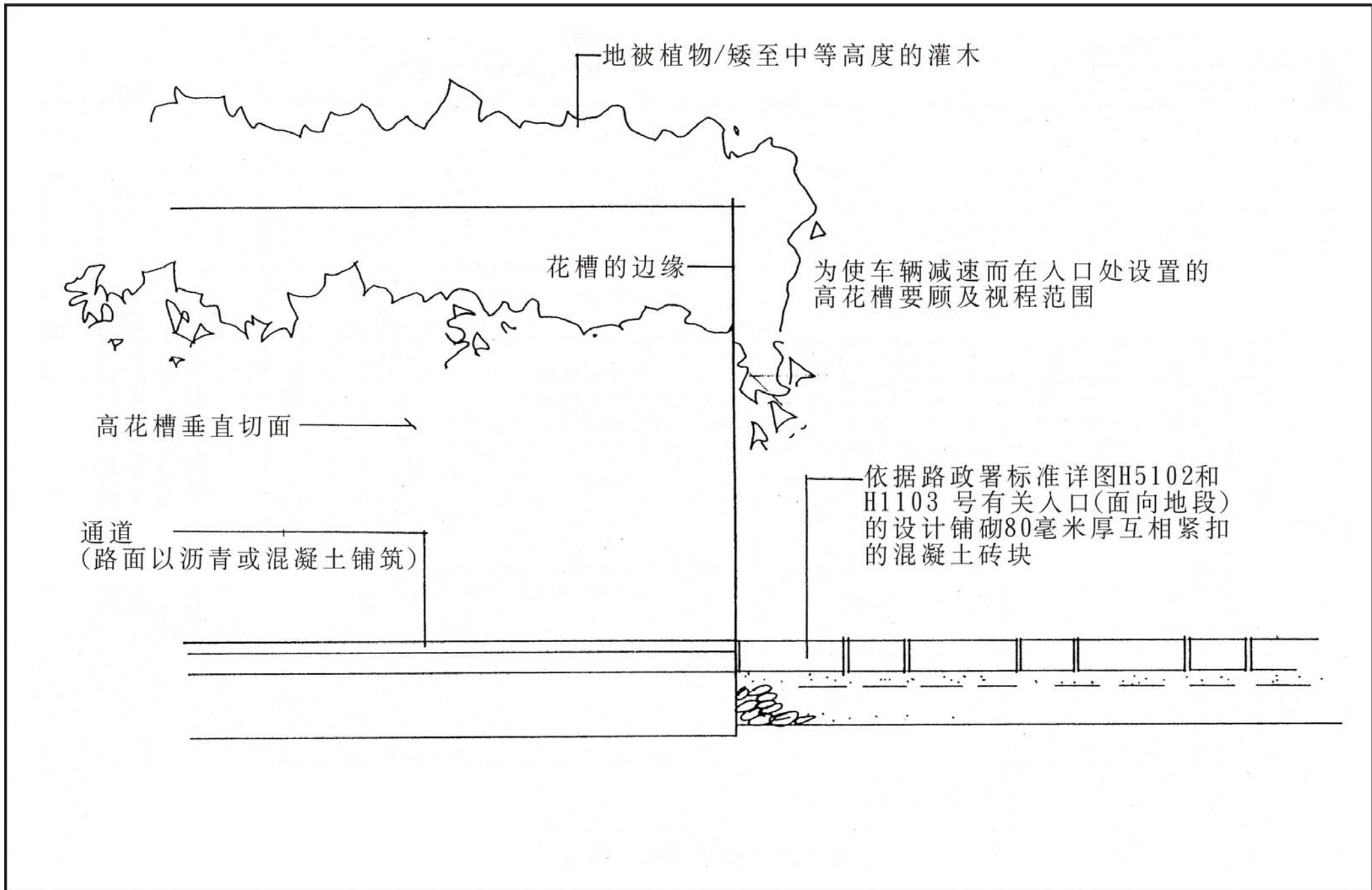
档案

6



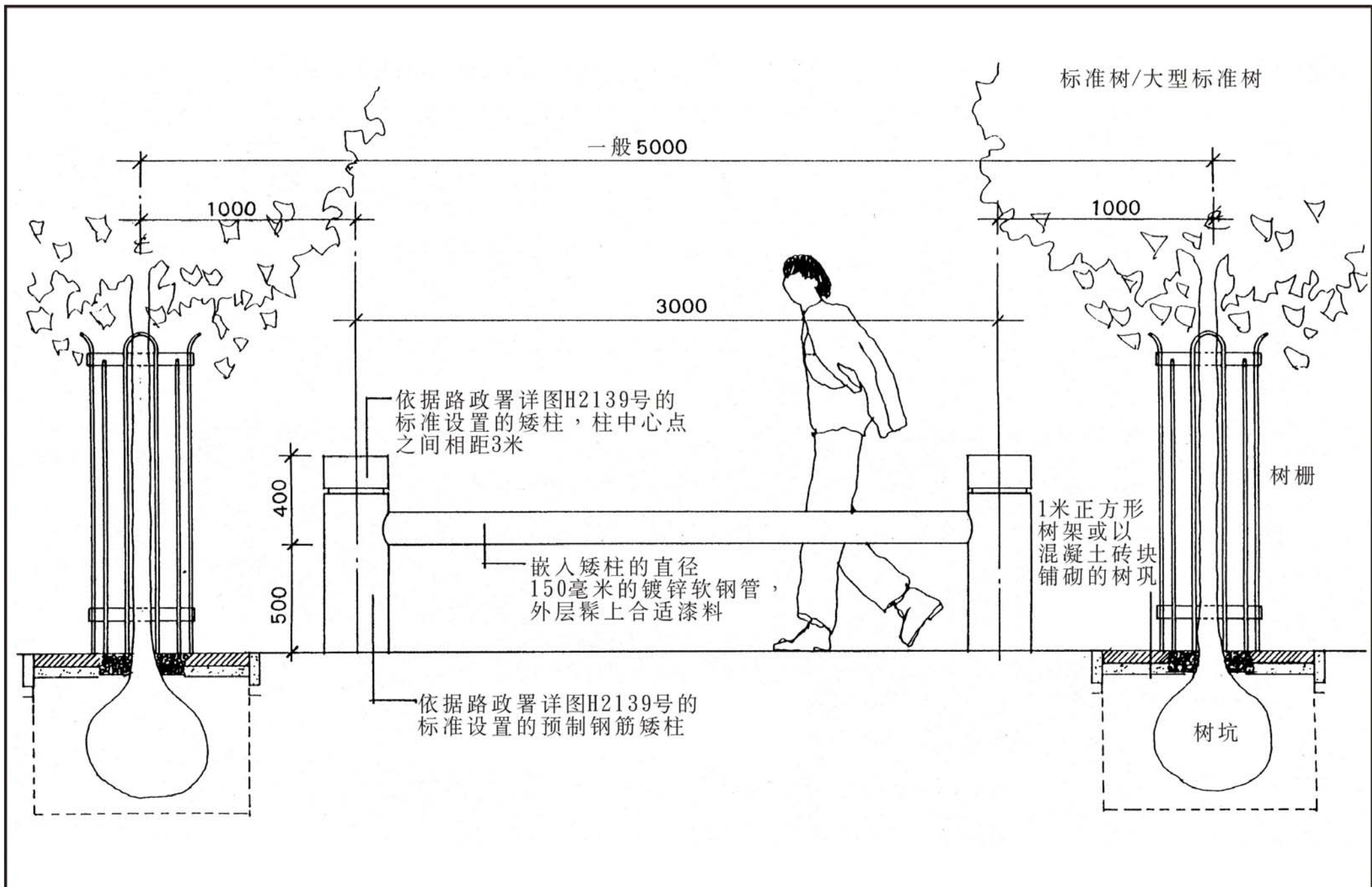
一般地段入口图则

规划署		
图则编号 M/SS/07/44	日期 11/06	
档案	图号 7.1	



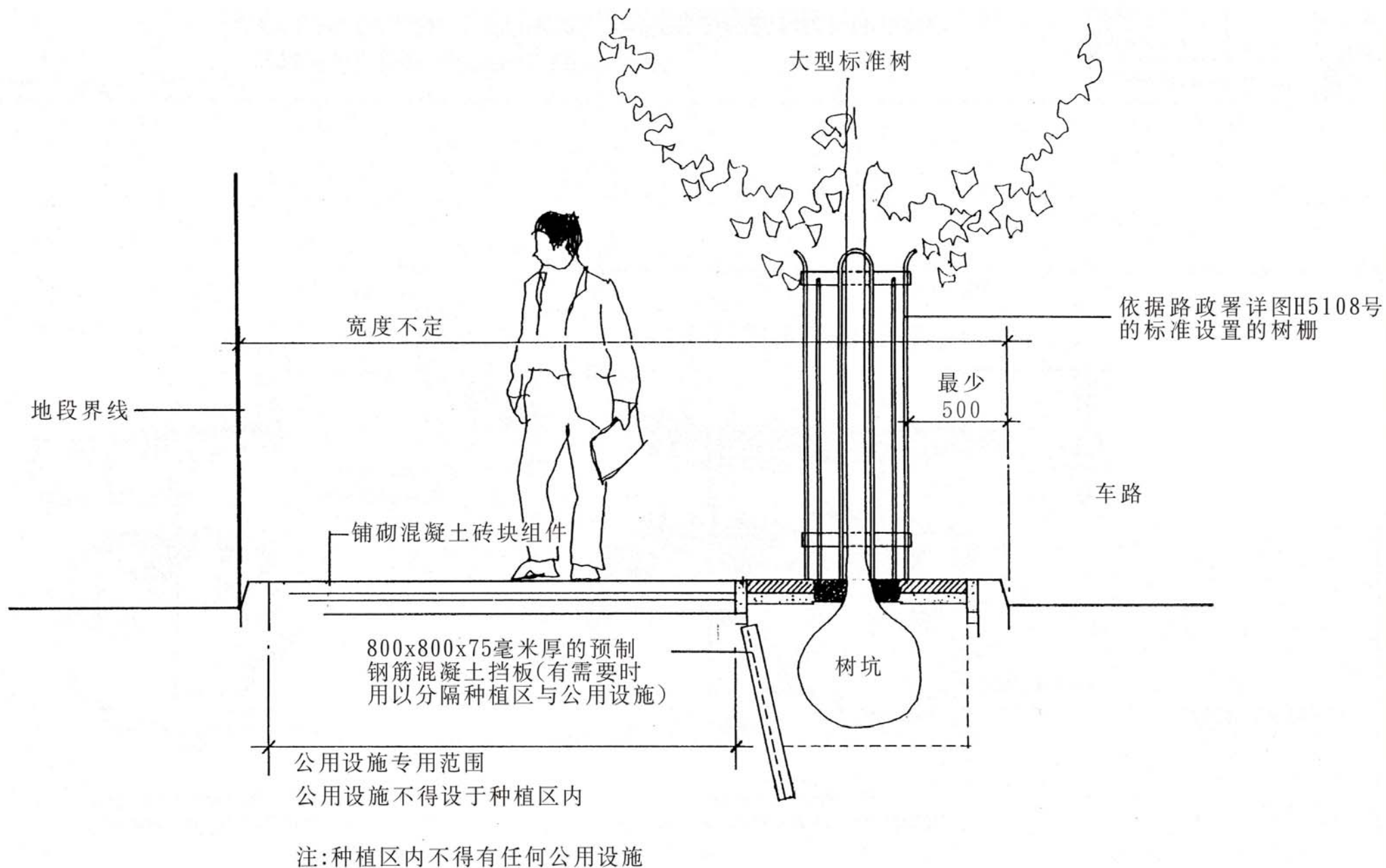
地段入口花槽的一般垂直切面图

规划署		
图则编号 M/SS/07/45	日期	
档案	图号 7.2	



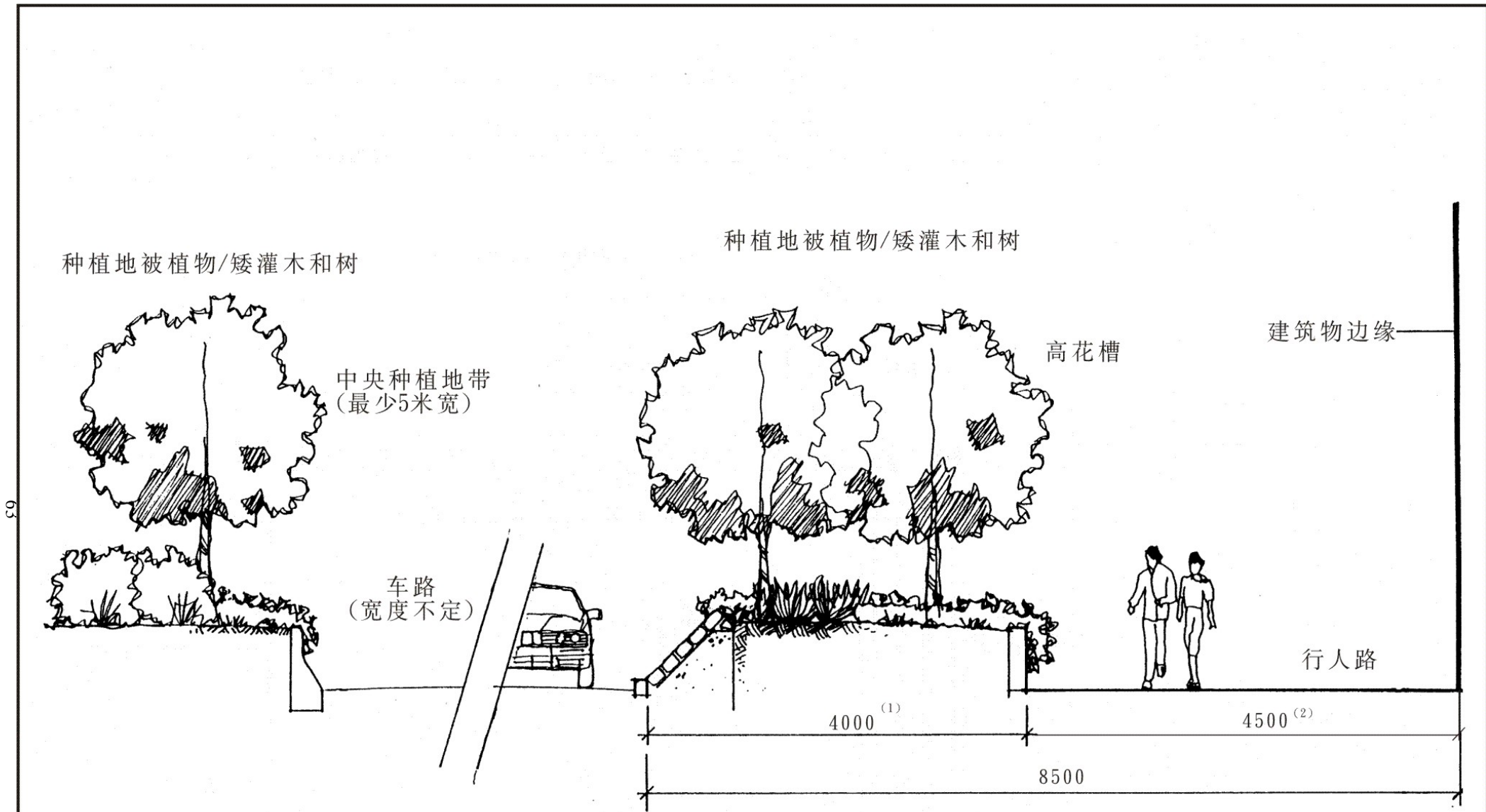
路边的树栅/矮柱和栏杆的一般安排

规划署		图号 7.3
图则编号 M/SS/07/46	日期	
档案		



公用设施专用范围的一般安排

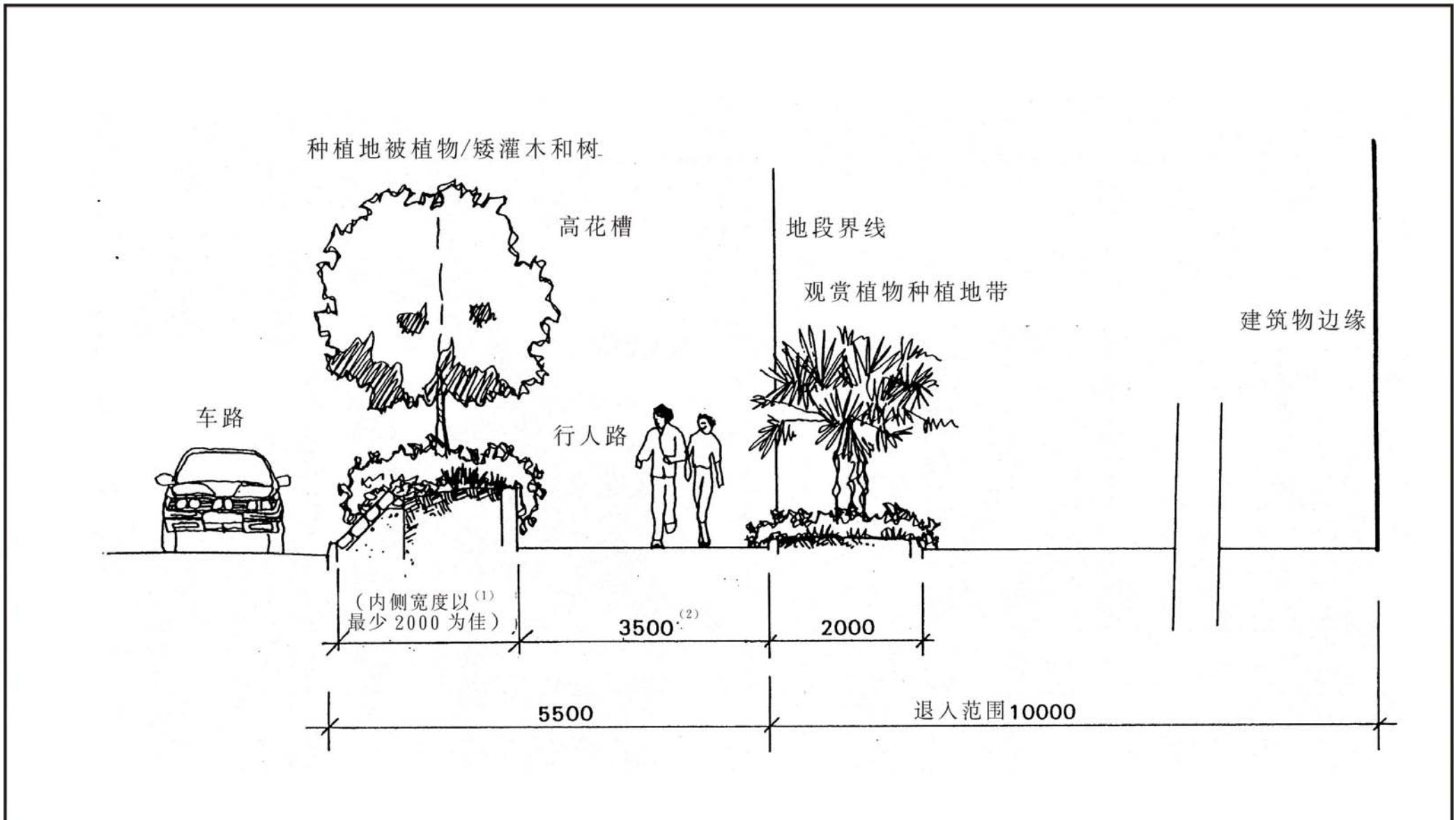
规划署		
图则编号 M/SS/07/47	日期	
档案	图号 7.4	



注：(1) 在路旁种植地带内提供街道设施
 (2) 行人路沿建筑物毗邻需预留额外空间

一般工业用地通道的一般园景设施

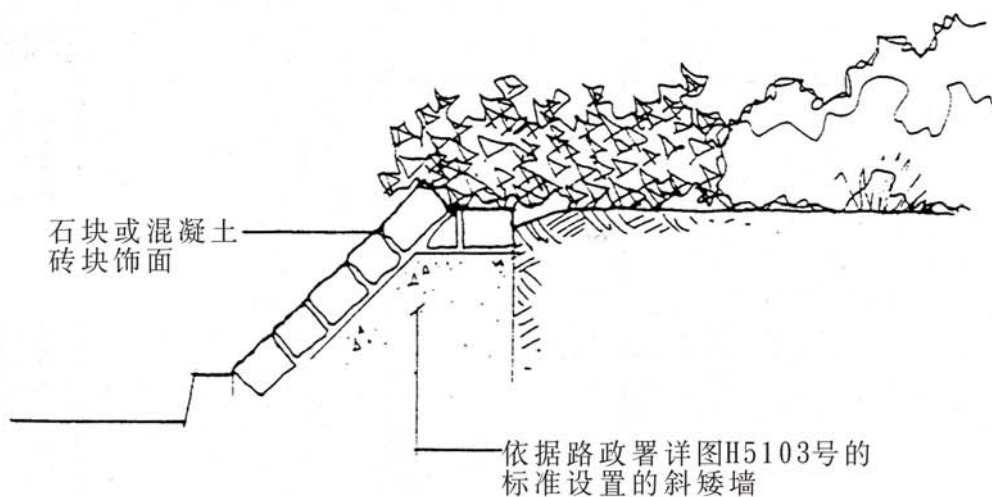
规划署		
图则编号 M/SS/07/48	日期 11/06	
档案	图号 7.5	



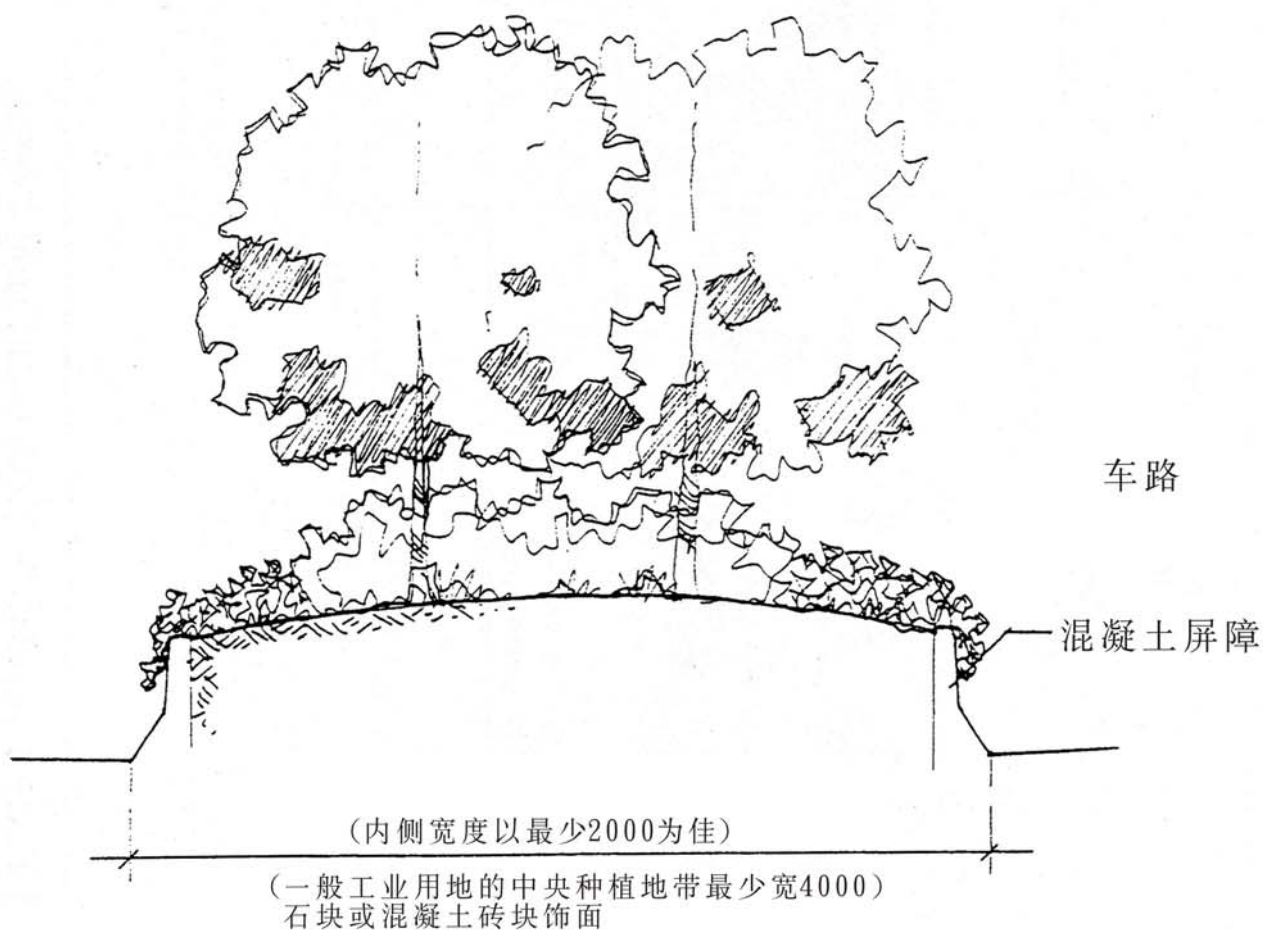
注：(1) 在路旁种植地带内提供街道设施
 (2) 行人路沿建筑物毗邻需预留额外空间

工业邨、科学园和商业邨工业用地通道的一般园景设施

规划署		图号 7.6
图则编号 M/SS/07/49	日期 11/06	
档案		



一般切面图



其他细节

中央种植地带的一般详图

规划署

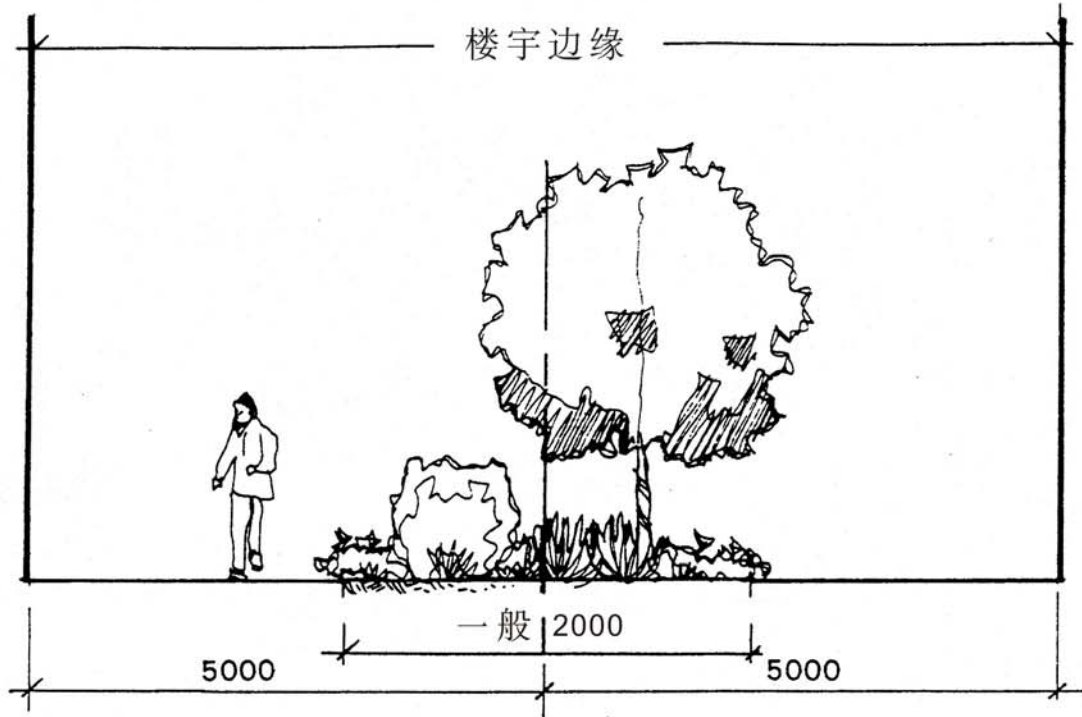


图则编号
M/SS/07/50

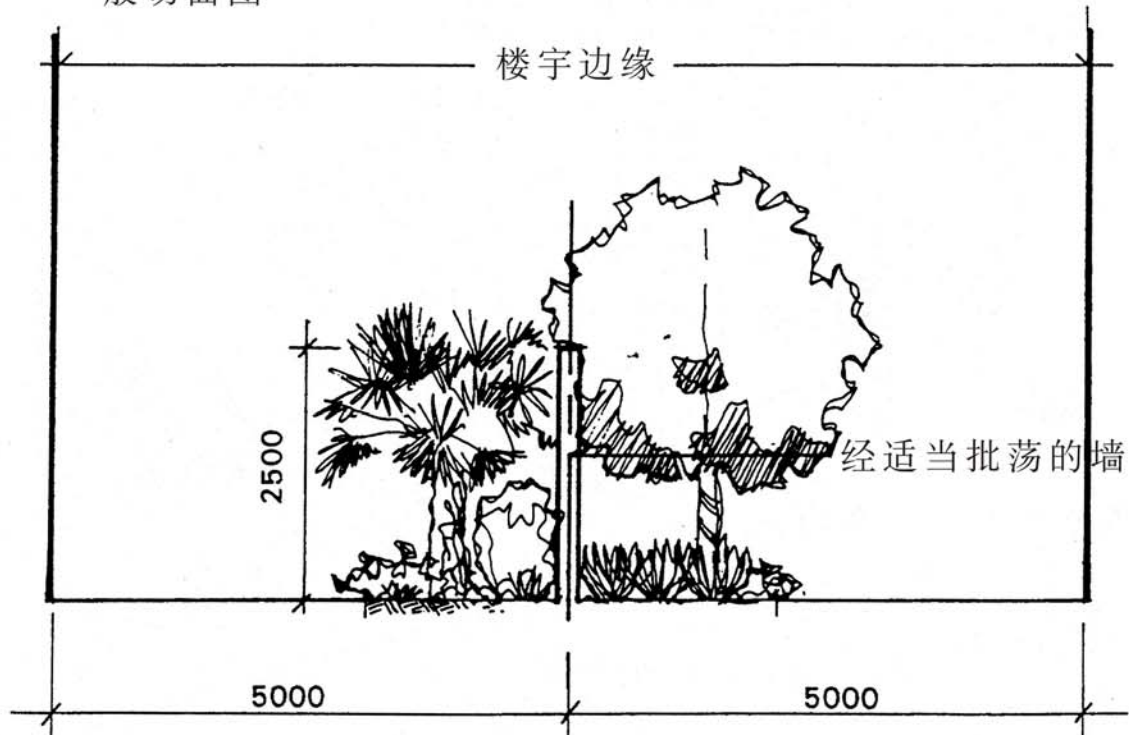
日期 图号

档案

7.7



一般切面图



边界墙的一般切面图

个别地段退入范围的一般安排

规划署



图则编号
M/SS/07/51

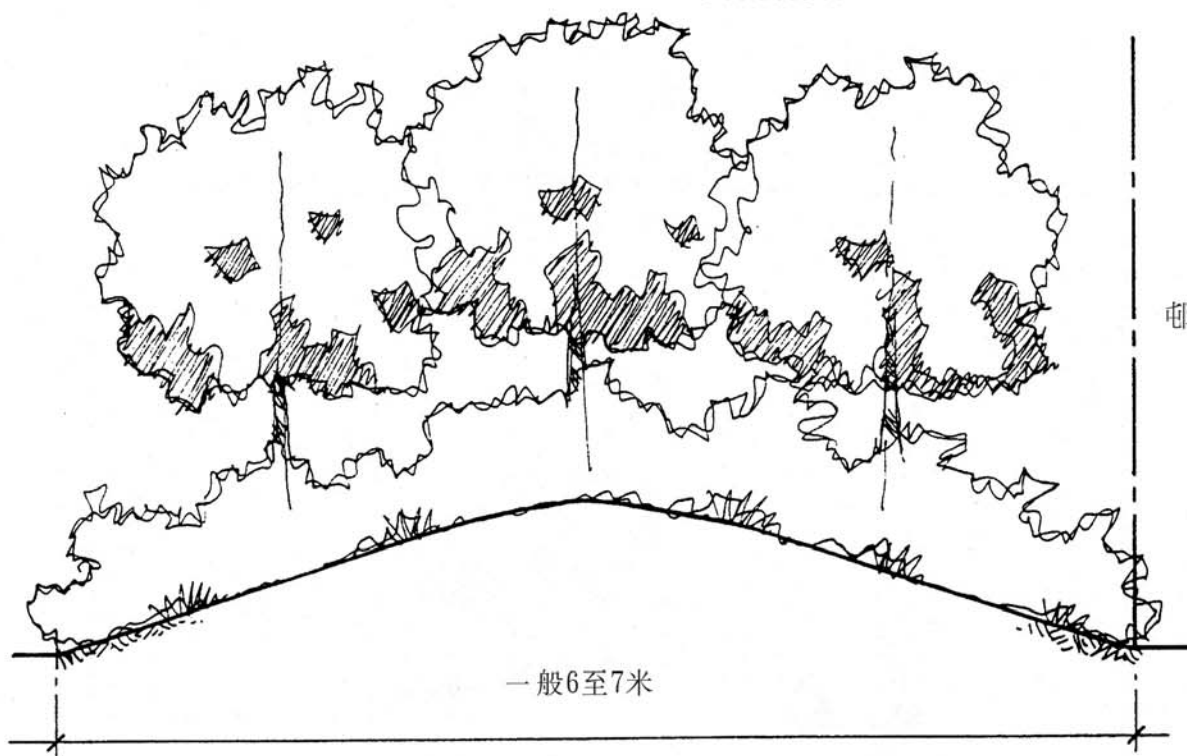
日期

图号

档案

7.8

结构栽种物

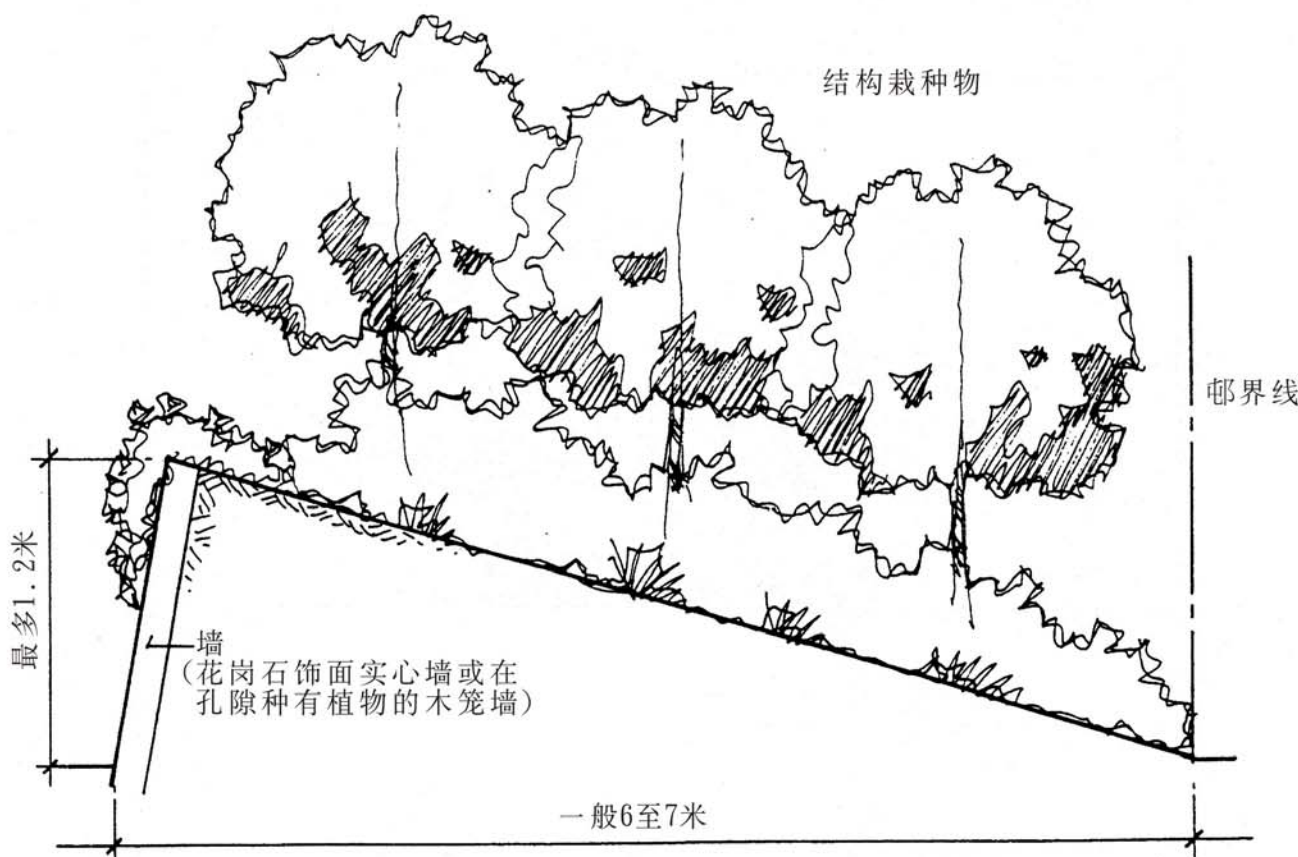


边界线

一般6至7米

方案1

结构栽种物



边界线

最多1.2米

墙
(花岗石饰面实心墙或在
孔隙种有植物的木笼墙)

一般6至7米

方案2

边界线的园景设施

规划署



图则编号
M/SS/07/52

日期

图号

档案

7.9

设于各类工业用地的工业示例

土地用途		可能的业务类别示例
一般工业用途	工业用地	制衣及纺织厂的生产设施 钟表厂的生产及销售设施 家用电器制造厂的管理及技术支援办事处 一般贮存及分销服务的货仓
	工业 / 办公室用地	流动电话制造厂的总办事处 化学产品的地区推广及分销中心 办公室设备制造厂的出入口办事处 电器制造厂的批发、维修及品质管制办事处 软件制造厂的训练中心及技术支援组 电子玩具进出口公司的贮存及办公室设施 食品批发公司的贮存及办公室设施
特殊工业用途	工业邨	半导体及集成电路制造厂的生产设施 食品厂的生产及分销设施 优质印刷厂的印刷设施 废纸循环再造厂的生产设施 药用产品公司的生产及研究设施 预制混凝土桩铸造工场 飞机引擎的维修及测试设施 钢化玻璃厂的生产及研究发展设施 消费品测试及产品证明服务的化验设施

土地用途		可能的业务类别示例
特殊工业用途	科学园	资讯科技公司的研究发展设施 生物科技公司的研究发展设施及销售处 先进物料制造厂的研究发展及行政处
	乡郊工业区	造木 / 家具 / 造纸工场 小型锯木厂 金属品制造厂的生产及贮存设施 汽车修理工场 建筑材料及设备的贮存设施
	其他具特殊要求的工业区	化学品制造商的生产大楼 燃料贮存设施 造船厂的船坞 水泥制造厂 专为贮存大量危险品而设的贮存设施 布厂的漂染设施

全港工业楼面面积需求预测方法

1. 引言

1.1 本附录阐述工业楼面面积的预测方法。一般工业用地和贮存库各有不同的楼面面积需求预测模式。

2. 预测一般工业用地的内部楼面面积需求

2.1 图 A2.1 说明预测一般工业用地的内部楼面面积需求所采用的方法。一般工业用地包括工业用地和工业 / 办公室用地两种。有关预测方法主要利用线性复回归分析，以确定一般工业用地楼面面积需求量与一系列自变数之间的相互关系，这些自变数相信是影响一般工业用地需求量的主要因素。

2.2 两个计算一般工业用地楼面面积需求量的方法获采纳为他变数，分别是：

- 一般工业用地吸纳量的变动 - 吸纳量是用以量度占用楼面面积(内部楼面面积)按年的增长，相等于供应量减去拆卸量，再减去前一年的空置量，然后加上当年年底的空置量。吸纳量的变动是指当年的吸纳量对比前一年的差额；以及
- 一般工业用地总需求量 - 根据总存量计算出来的占用楼面总面积(内部楼面面积)，相等于当年的总存量减去空置量。

2.3 模式测试所依据的他变数和自变数的时间序列数据是在一九七六至一九九五年间收集的。利用线性复回归分析为一般工业用地建立的预测模式有三个，其中两个用以估计一般工业用地总需求量，另一个则估计一般工业用地吸纳量的变动。有关模式的具体计算方法如下：

$$\text{程式 1 : } TD_{\text{year } t} = B_0 + B_1 * (TD_{\text{year } t-1}) + B_2 * \ln(\text{EMP}_{\text{year } t}) + B_3 * \ln(\text{RI}_{\text{year } t})$$

$$\text{程式 2 : } \ln(TD_{\text{year } t}) = B_4 + B_5 * \ln(TD_{\text{year } t-1}) + B_6 * \ln(\text{RE}_{\text{year } t}) + B_7 * \ln(\text{RI}_{\text{year } t})$$

程式 3 : $\ln(\text{TUC}_{\text{year } t}) = B_8 + B_9 * \ln(\text{EMPC}_{\text{year } t}) + B_{10} * [\ln(\text{TU}_{\text{year } t-1}) - \ln(\text{EMP}_{\text{year } t-1})]$

而 \ln = 自然对数

TD = 一般工业用地总需求量

TUC = 一般工业用地吸纳量的变动

EMP = 制造业雇员人数

RI = 工业机器留用的进口货物

RE = 转口货物

EMPC = 制造业雇员人数的变动

TU = 一般工业用地吸纳量

B_0 、 B_1 、 B_2 、 B_3 、 B_4 、 B_5 、 B_6 、 B_7 、 B_8 、 B_9 、 B_{10} 是常数

2.4 模式所包含的自变数的定义：

- (a) 制造业雇员人数 (EMP) 包括整个制造业 (即香港标准行业分类第三类制造业) 的工作雇主、积极参与的生意合伙人、不支薪亲属工人和所有为赚取薪酬或利润而工作的雇员。
- (b) 工业机器留用进口货物 (RI) 是说明制造业资本投资水平的代表数据。
- (c) 转口货物 (RE) 是指那些在进口香港之后，无论形状、性质、式样或用途均未经永久改变而出口的货物。
- (d) 制造业雇员人数的变动 (EMPC) 是指制造业当年的雇员人数对比前一年的差额。
- (e) 从一般工业用地吸纳量减去制造业雇员人数 ($\text{TU} - \text{EMP}$)，是试图找出一般工业用地吸纳量变动的长期经济关系。

- 2.5 一般工业用地的楼面面积(内部楼面面积)预测,是通过把自变数的预计值代入三个预测模式而估计出来的。模式预测是用来建立一般工业用地的预测“范围”。根据该三条程式得出的模式预测的最高值视作预测上限,最低值则视作预测下限。
- 2.6 在预测范围内建立一般工业用地预测“带”,是为了显示潜在需求量的上下限。预测带应逐渐扩大至上个预测年度预测带下限数字的 10%左右。预测带的定位应参考物业及劳工市场过去的走势,把预计吸纳量和各个模式的经济理论基础并入,以突出较重要的变数。建立预测带时,“外围”程式可以不包括在内。

3. 预测贮存库的内部楼面面积需求

- 3.1 预测贮存库的内部楼面面积需求的方法与一般工业用地相同,均是利用线性复回归分析,以确定贮存库楼面面积需求量与一系列自变数的关系,这些自变数相信是影响贮存库需求量的主要因素。贮存库的总需求量和吸纳量在模式测试中用作他变数。
- 3.2 模式测试所依据的他变数和自变数时间序列数据是在一九七六至一九九五年间收集的。利用线性复回归分析为估计贮存库总需求量而建立的预测模式有两个。有关模式的具体计算方法如下:

$$\text{程式 1: } \ln(\text{TD}_{\text{year } t}) = B_0 + B_1 * \ln(\text{RE}_{\text{year } t}) + B_2 * \ln(\text{FPROD}_{\text{year } t})$$

$$\text{程式 2: } \ln(\text{TD}_{\text{year } t}) = B_3 + B_4 * \ln(\text{RE}_{\text{year } t}) + B_5 * \ln(\text{TD}_{\text{year } t-1})$$

而 \ln = 自然对数
 TD = 贮存库总需求量
 RE = 转口货物
 FPROD = 贮存库所楼处面面积生产力
 B_0 、 B_1 、 B_2 、 B_3 、 B_4 和 B_5 是常数

3.3 模式包含的自变数的定义：

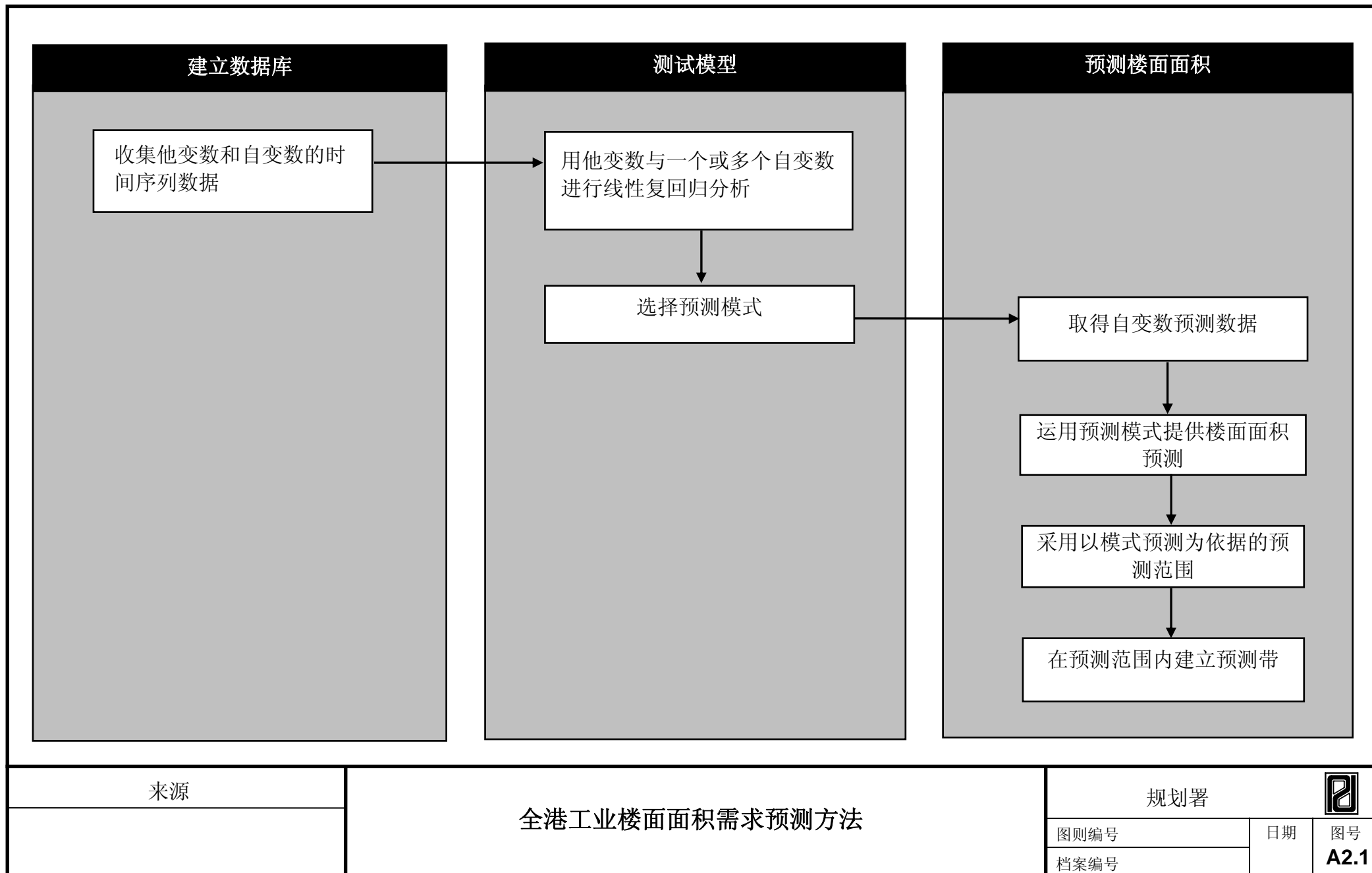
- (a) 转口货物 (RE) 是指那些在进口香港之后，无论形状、性质、式样或用途均未经永久改变而出口的货物。
- (b) 贮存库所处楼面面积生产力 (FPROD) 是指贮存业每平方公尺的生产水平，相等于过去一年贮存业的实际附加值与占用的贮存库楼面面积的商数。

3.4 贮存库楼面面积 (内部楼面面积) 预测，是通过把自变数的预计值代入两个预测模式而估计出来的。模式预测用来建立贮存库预测“范围”。根据该两条程式而得出的模式测试的最高值视作预测上限，最低值则视作预测下限。

3.5 在预测范围内建立贮存库预测“带”，是为了显示潜在需求量的上下限。采用有关预测带时，亦应考虑第 2.6 段所述的考虑因素。

4. 总结

4.1 估计楼面面积需求所采用的预测模式和这些模式所提供的预测，是以一九七六至一九九五年数据的测试为依据。模式须作定期调整，以顾及得知的他变数和自变数新数据。倘若经济体系在一段时间出现较重大的结构改变，亦应考虑新的自变数。因此，确实的模式计算方法和预测所得结果，均须因应情况而作出修改。上述方法会有助日后定期进行数据更新和模式修订工作。



来源

全港工业楼面面积需求预测方法

规划署



图则编号

日期

图号

档案编号

A2.1