

**擬定台中港特定區計畫（配合臺中國際機場門戶
及周邊產業專區整體開發）細部計畫書**

都市計畫公展草案

臺中市政府
中華民國 106 年 8 月

臺中市擬定都市計畫審核摘要表

項 目	說 明	
都市計畫名稱	擬定台中港特定區計畫（配合臺中國際機場門戶及周邊產業專區整體開發）細部計畫案	
擬定都市計畫法令依據	都市計畫法第 17 條及第 22 條	
擬定都市計畫機關	臺中市政府	
自擬細部計畫或申請變更都市計畫之機關名稱或土地權利關係人姓名	無	
本案公開展覽之起訖日期	公開展覽	
	公開說明會	
人民團體對本案之反映意見		
本案提交各級都市計畫委員會審議結果	市 級	

| 目錄 |

第一章 緒論.....	1-1
第一節 計畫緣起與目的.....	1-1
第二節 法令依據.....	1-2
第三節 計畫範圍與面積.....	1-2
第四節 細部計畫與主要計畫之關係.....	1-4
第二章 法令政策與相關計畫.....	2-1
第一節 相關政策及法令分析.....	2-1
第二節 上位及相關計畫分析.....	2-6
第三節 鄰近都市計畫.....	2-11
第三章 發展現況分析.....	3-1
第一節 自然環境概述.....	3-1
第二節 社會經濟發展.....	3-9
第三節 土地權屬分布.....	3-32
第四節 土地及建物使用現況.....	3-33
第五節 公共設施現況.....	3-39
第六節 交通運輸狀況.....	3-41
第四章 發展預測與規劃構想.....	4-1
第一節 人口及用地需求推估.....	4-1
第二節 發展限制與課題對策.....	4-8
第三節 發展願景與定位.....	4-17
第四節 整體構想與規劃基本原則.....	4-22

第五章 實質發展計畫	5-1
第一節 計畫年期與人口	5-1
第二節 土地使用計畫	5-1
第三節 公共設施計畫	5-5
第四節 道路系統計畫	5-8
第五節 都市防災計畫	5-11
第六節 土地使用分區管制要點	5-14
第六章 事業及財務計畫	6-1
第一節 開發方式	6-1
第二節 區段徵收範圍與期程	6-2
第三節 財務計畫分析	6-6

| 圖目錄 |

圖 1-1 地理位置示意圖	1-3
圖 1-2 計畫範圍示意圖	1-3
圖 1-3 計畫範圍內主要計畫變更後土地使用計畫示意圖	1-6
圖 2-1 周邊相關重大建設計畫分布示意圖	2-10
圖 3-1 臺中地區年平均氣溫曲線圖	3-2
圖 3-2 坡度分析示意圖	3-3
圖 3-3 地質分布示意圖	3-5
圖 3-4 土壤分布示意圖	3-5
圖 3-5 水文及排水系統分布示意圖	3-6
圖 3-6 環境敏感地區分布示意圖	3-7
圖 3-7 計畫範圍農地資源分布示意圖	3-8
圖 3-8 航空城產業發展方向示意圖	3-17
圖 3-9 廣域航空城發展概念示意圖	3-18
圖 3-10 臺中市產業發展用地分布示意圖	3-22
圖 3-11 西勢里濟陽家位置及現況圖	3-31
圖 3-12 計畫範圍土地權屬分布示意圖	3-32
圖 3-13 計畫範圍土地使用現況分布示意圖	3-34
圖 3-14 計畫範圍建築物樓層分布示意圖	3-37
圖 3-15 計畫範圍建築物結構分布示意圖	3-37
圖 3-16 計畫範圍建築物型態分布示意圖	3-38
圖 3-17 計畫範圍建築物使用狀況分布示意圖	3-38
圖 3-18 計畫範圍周邊公共設施分布示意圖	3-40
圖 3-19 交通系統分布示意圖	3-41
圖 4-1 二級產業用地需求推估示意圖	4-6

圖 4-2	三級產業用地需求推估示意圖	4-6
圖 4-3	土地開發限制條件分布示意圖	4-9
圖 4-4	航空噪音防制區示意圖	4-14
圖 4-5	空軍第 427 戰術戰鬥機聯隊公告禁限建管制區域套繪示意圖	4-15
圖 4-6	重要軍事設施限建管制範圍剖面示意圖	4-15
圖 4-7	重要軍事設施禁限建高度管制示意圖	4-16
圖 4-8	臺中國際機場國際區位關係示意圖	4-17
圖 4-9	機場門戶地區與周邊空間結構示意圖	4-19
圖 4-10	機場門戶地區整體發展願景示意圖	4-20
圖 4-11	機場門戶地區發展定位概念示意圖	4-21
圖 4-12	臺中國際機場周邊門戶地區景觀規劃及綠化構想示意圖	4-24
圖 4-13	地下廊道及空橋構想示意圖	4-26
圖 4-14	清泉崗機場禁限建影響範圍示意圖	4-29
圖 4-15	土地使用規劃構想示意圖	4-32
圖 5-1	擬定台中港特定區計畫（配合臺中國際機場門戶及周邊產業專區整體開發）細部計畫示意圖	5-2
圖 5-2	擬定台中港特定區計畫（配合臺中國際機場門戶及周邊產業專區整體開發）細部計畫公共設施用地示意圖	5-7
圖 5-3	擬定台中港特定區計畫（配合臺中國際機場門戶及周邊產業專區整體開發）細部計畫道路系統示意圖	5-9
圖 5-4	擬定台中港特定區計畫（配合臺中國際機場門戶及周邊產業專區整體開發）細部計畫道路編號示意圖	5-10
圖 5-5	防救災系統示意圖	5-13
圖 6-1	區段徵收範圍示意圖	6-3
附圖一	指定留設供公共通行之開放空間及無遮簷人行道示意圖	5-20

| 表目錄 |

表 1-1 計畫範圍內主要計畫變更後土地使用面積表	1-5
表 2-1 相關政策分析彙整表	2-1
表 2-2 相關適用法令分析彙整表	2-3
表 2-3 上位及相關計畫分析彙整表	2-6
表 3-1 臺中地區近 30 年各月份氣候統計表	3-1
表 3-2 計畫範圍坡度分析表	3-3
表 3-3 環境敏感地區面積統計表	3-7
表 3-4 沙鹿區、西勢里近五年人口統計表	3-9
表 3-5 沙鹿區西勢里近五年人口組成統計表	3-10
表 3-6 臺中市、沙鹿區及西勢里近五年人口成長統計表	3-10
表 3-7 沙鹿區西勢里近五年人口密度一覽表	3-11
表 3-8 民國 100 年臺中市及沙鹿區各級產業從業人數統計表	3-12
表 3-9 民國 100 年臺中市及沙鹿區工商及服務業場所單位統計表	3-14
表 3-10 民國 95~100 年臺中市工商及服務業場所單位統計表	3-15
表 3-11 民國 95~100 年臺中市沙鹿區工商及服務業場所單位統計表	3-16
表 3-12 民國 100 年臺中市與沙鹿區工商產值一覽表	3-16
表 3-13 臺中市各工業區及工業園區彙整表	3-20
表 3-14 彰化縣各工業區及工業園區彙整表	3-21
表 3-15 南投縣各工業區及工業園區彙整表	3-21
表 3-16 民國 101-103 年國際航空進出口產業別流量百分比一覽表	3-24
表 3-17 民國 101-103 年國內航空貨運主要產業及運量統計表	3-25
表 3-18 國內主要國際機場周邊主要物流公司彙整表	3-26

表 3-19	臺中國際機場周邊國際物流公司彙整表.....	3-27
表 3-20	空廚產業彙整表	3-28
表 3-21	歷年來臺旅遊市場相關指標值一覽表.....	3-29
表 3-22	歷年來臺旅客特性表一覽表	3-30
表 3-23	土地權屬及管理機關統計表	3-32
表 3-24	土地使用現況面積統計表	3-33
表 3-25	計畫範圍建築物樓層統計表	3-35
表 3-26	計畫範圍建築物結構統計表	3-35
表 3-27	計畫範圍建築物型態統計表	3-36
表 3-28	計畫範圍建築物使用狀況統計表	3-36
表 3-29	公共設施使用現況明細表	3-39
表 3-30	周邊客運系統路線一覽表	3-44
表 4-1	臺中市已核定或申請中新訂或擴大都市計畫彙整表.....	4-2
表 5-1	擬定台中港特定區計畫（配合臺中國際機場門戶及周邊產業專區整體開發）細部計畫土地使用計畫面積一覽表	5-1
表 5-2	擬定台中港特定區計畫（配合臺中國際機場門戶及周邊產業專區整體開發）細部計畫公共設施用地明細表	5-6
表 5-3	擬定台中港特定區計畫（配合臺中國際機場門戶及周邊產業專區整體開發）細部計畫道路編號明細表	5-8
表 6-1	建議不納入整體開發範圍土地彙整說明表	6-3
表 6-2	整體開發預定期程一覽表	6-4
表 6-3	區段徵收財務計畫分析表	6-9

第一章 緒論

第一節 計畫緣起與目的

臺中航空站客運及貨運量逐年成長，除鄰近臺中港外，加工出口區中港園區、臺中港關連工業區、彰濱工業區、中科園區、臺中工業區、機械科技工業園區及潭子加工出口區等相關科技產業族群，後續應依循 98 年 1 月 23 日公告實施「國際機場園區發展條例」，推動自由經濟示範區及機場周邊相關設施，強化機場使用機能，帶動機場及周邊土地與產業繁榮發展，以發揮中部地區空海運輸優勢，確保臺中海空港口在亞太地區運籌發展樞紐地位，並連結東亞地區重要生產基地、經貿核心與海空港口及國內重要產業園區據點，形塑臺中成為區域運籌城市。

據此，未來應優先規劃臺中國際機場及其周邊腹地建構「臺中航空城」為發展願景，毗鄰機場土地則可引入相關產業並開發為「中部國際機場門戶地區」，作為臺中航空城未來發展腹地，帶動中部區域產業發展，進而提昇國際競爭力，成為未來中部地區海線新地標。

再者，臺中航空站第二航廈於 102 年 4 月啟用作為國際航廈後，於 104 年國際客運量已達長期發展計畫啟動條件（國際客 153 萬人次/年>標準 150 萬人次/年），業於 105 年 8 月奉行政院核准對外宣傳名稱正式更名為「臺中國際機場」（以下皆統一稱之），且為周邊地區帶來急增交通需求，為加速辦理機場周邊土地開發及交通發展需求，臺中市政府亦於 102 年辦理「清泉崗機場門戶地區整體開發可行性評估規劃案」，並建議將緊鄰機場之台 10 乙線（中航路一段）重新規劃調整，以合乎地區交通發展需求並勾勒國際機場門戶意象藍圖。

爰此，因應未來「大臺中 123」發展主軸有關兩個國際港部分，擬將臺中港和臺中國際機場打造成國際級海空雙港，成為大臺中通往世界門戶，並配合交通部民航局「臺中機場 2035 年整體規劃」刻正研議臺中國際機場升級計畫，本案將以航空服務為核心，周邊增加支援航空服務及產業專區，俾利發揮國際航空便捷性及重要性，爰依相關法令規定辦理機場周邊門戶地區土地規劃及都市計畫變更作業。

計畫目的臚列如下：

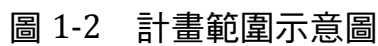
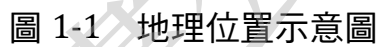
- （一）立法院交通委員會業於 105 年 6 月 29 日考察臺中國際機場案，定調係配合大臺中 123 雙港副都心進行機場門戶地區規劃，據以辦理都市計畫變更並研擬土地開發策略。
- （二）因應民航局「臺中機場 2035 年整體規劃」刻正研議臺中國際機場升級計畫，本案將以航空服務為核心，周邊增加支援航空服務及產業專區，俾利發揮國際航空便捷性及重要性。
- （三）緊鄰機場之台 10 乙線（中航路一段）已不符國際機場未來發展之交通需求，亟需重新規劃調整並整合相關運輸系統及聯外道路系統規劃，藉以串連南側中科 60 公尺計畫道路並配合規劃中之雙港輕軌計畫建構大眾運輸系統服務，以達完善區域交通網路及軌道串聯海空港運輸服務。
- （四）大臺中具備機械產業及航太零組件產業完整上下游供應鏈體系，法人及學校資源也很健全，臺中國際機場具備人流、物流、金流及資訊流的產業生態環境，以機場門戶的塑造，透過土地開發策略方案導引提升既有產業聚落，以利後續推動智慧機械及航太產業發展，創造在地人文、經濟及生活延續力。

第二節 法令依據

本案主要計畫係依都市計畫法第 27 條第 1 項第 3 款（詳附件一）暨部分屬都市計畫法第 26 條依內政部都市計畫委員會第 894 次會議建議納入「變更臺中港特定區計畫（第三次通盤檢討）」暫予保留範圍等相關規定辦理變更，爰依都市計畫法第 17 條及第 22 條規定配合辦理擬定細部計畫。

第三節 計畫範圍與面積

計畫位置位於清泉崗機場西側，行政區轄屬沙鹿區西勢里，計畫範圍東以中航路一段（臺 10 乙）、西以高速公路（國道三號）、北以中航路二段（臺 10 乙）、南以中清路（臺 10）為界，計畫面積合計約 121.80 公頃，詳圖 1-1、圖 1-2 所示。



第四節 細部計畫與主要計畫之關係

茲就計畫範圍內之主要計畫現行計畫內容概要及其與本細部計畫之關係說明如下：

一、計畫範圍內主要計畫變更後計畫內容

本案係「變更台中港特定區計畫（配合臺中國際機場門戶及周邊產業專區整體開發）」暨同時辦理「擬定台中港特定區計畫（配合臺中國際機場門戶及周邊產業專區整體開發）細部計畫」，計畫範圍內主要計畫變更後之土地使用計畫詳表 1-1 及圖 1-3 所示，概述如下：

（一）計畫年期及人口

依循台中港特定區計畫之指導，計畫年期訂為民國 115 年，計畫人口為 8,000 人。

（二）土地使用分區計畫

本計畫區內劃設航空專用區及農業區，分述如下：

1.航空專用區

航空專用區為提供機場報到、驗關、候機等空間場所以及相關服務、設施、商務與產業發展等，計畫面積 99.28 公頃，約占計畫區總面積 81.51%，占都市發展用地面積 90.88%。

2.農業區

將計畫區西側位屬已公告保安林範圍維持規劃為農業區，計畫面積 12.56 公頃，約占計畫區總面積 10.31%。

（三）公共設施用地

主要計畫劃設之公共設施用地僅包括學校用地 1 處，計畫面積為 0.62 公頃，現況為公館國小使用。

（四）交通系統

計畫區內劃設 100 公尺機場門戶大道及 14 公尺聯外道路，西臨高速公路（國道三號）、南臨中清路（臺 10 線），分述如下：

1.100 公尺機場門戶大道

主要計畫將計畫區東側中航路一段（臺 10 乙線）規劃為計畫寬度 100 公尺之機場門戶大道，往北接臺 10 乙線（中航路二段）及中 73 線（和睦路）。

2.臺 10 乙線（中航路二段）

主要計畫將計畫區北側中航路二段（臺 10 乙線）規劃為計畫寬度 14 公尺之聯外道路，往西通往清水區。

3.臺 10 線（中清路、特一號道路）

東西向行經本計畫區南側，西起臺中港特定區之港埠專用區，往東經大肚山，可至大雅區及臺中市區，計畫寬度為 50 公尺。

4.中 73 線（和睦路）

連接台 10 線及台 10 乙線，為沙鹿區、清水區及神岡區之重要聯外道路之一，往北可銜接國道 4 號神岡交流道系統。

二、細部計畫與主要計畫關係說明

本細部計畫係依循「變更台中港特定區計畫（配合臺中國際機場門戶及周邊產業專區整體開發）」案之指導，研擬更詳盡之土地使用計畫，將航空專用區依其土地使用強度及使用項目予以細分，並增設各項公共設施用地、15~40 公尺細部計畫道路以及訂定土地使用分區管制要點等。

表 1-1 計畫範圍內主要計畫變更後土地使用面積表

項目		計畫面積（公頃）	占都市發展用地面積比（%）	占計畫總面積比（%）
土地使用分區	航空專用區	99.28	90.88	81.51
	農業區	12.56	--	10.31
	小計	111.84	90.88	91.82
公共設施用地	學校用地	0.62	0.57	0.51
	道路用地	9.34	8.55	7.67
	小計	9.96	9.12	8.18
都市發展用地		109.24	100.00	100.00
計畫總面積合計		121.80	--	--

註：表內面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。

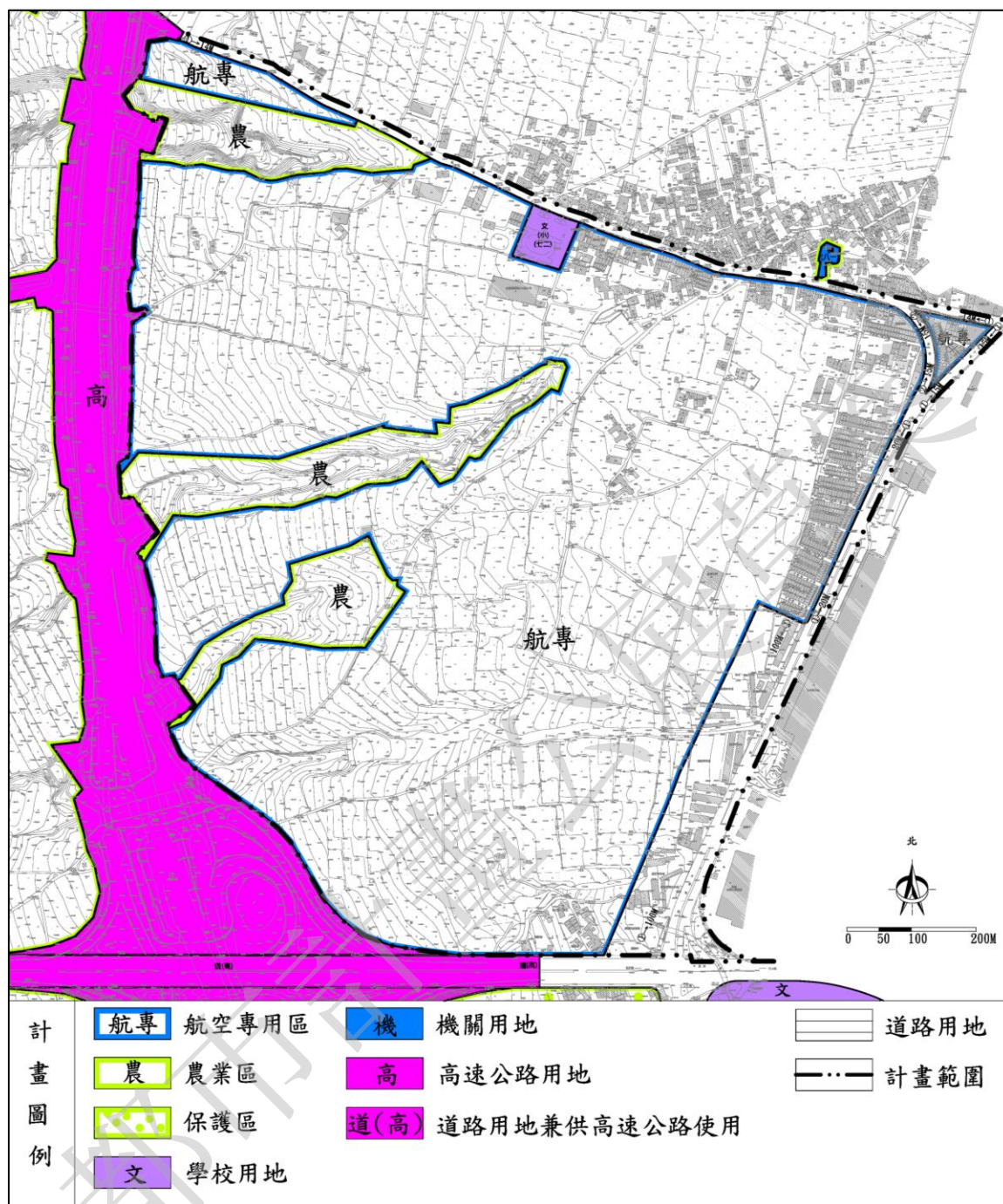


圖 1-3 計畫範圍內主要計畫變更後土地使用計畫示意圖

第二章 法令政策與相關計畫

第一節 相關政策及法令分析

本計畫涉及政策及法令包括空港發展、產業發展、擴大及變更都市計畫、都市計畫農業區變更及整體開發、既有殯葬設施處理等層面，茲就其關聯性彙整如表 2-1、表 2-2 所示：

表 2-1 相關政策分析彙整表

政策名稱	計畫內容摘要	對本計畫之指導及關聯分析
市長政見—大臺中 123 (103 年 11 月 15 日)	1.一條山手線：完整的環狀軌道運輸/連結原市區與原縣區的捷運（綠線、藍線、橘線）/發展接駁型公車路網/公路環狀化（國道 4 號延伸到東勢及南延到潭子、生活圈 4 號道路延伸到龍井。 (1) 下環微笑山海線：串連追分與成功，先貫通山海環線的下環。 (2) 上環彩虹甲後線：再興建甲後線（大甲至後里），完成山海環線上環。	該政策是以本計畫區北側、南側串連山海環線上、下環，再於臺中市區整合完善環狀軌道運輸，連結臺中國際機場與臺中市各中心往來便利性，本計畫區亦擔任重要交通節點區位。
	2.二個國際港： (1) 臺中港：改善周邊交通及土地發展，在地產業連結的遠洋航線與港區建設，設立農產品加工廠及農產品出口公司，協助中部的精密機械等上游廠商，在自由貿易港區內設原材料的研發與製造點。 (2) 臺中國際機場：爭取縮短宵禁、增加東亞定期航線與國際航點，規劃建設機場與聯外交通。協助旅行社、飯店等觀光業者，給予境外旅客優惠。規劃臺中空港航空園區，發展航空零組件維修製造業，帶動中部產業發展。	該政策是以重新檢討雙港周邊土地利用限制，釋出土地作為地方工商發展、住屋及公園之用，是以本計畫區應為提升臺中國際機場服務功能之整體性規劃委首要內容。
	3.三大副都心： (1) 豐原山城副都心：協助東勢、石岡成為農產運銷中心，連結後里觀光、新社花海、谷關溫泉、梨山農業等，推動公共建築美學運動，於車站周邊進行都市更新，發展一小時到達臺中各地的區域轉運中心。	本計畫區係屬該政策之海線副都心，其內容以重新檢討周邊土地利用，擴大自由貿易港發展，並由臺中港區連結至清泉崗國

政策名稱	計畫內容摘要	對本計畫之指導及關聯分析
	(2) 雙港海線副都心：檢視雙港周邊土地利用，推動海線雙軌捷運化，與高鐵站及臺灣各都會中心連結性。擴大自由貿易港發展，規劃產業廊道、新興產業創新區域。爭取國際郵輪靠泊，興建大型購物中心，利用在地既有宗教及文化資產，提高港區文化國際能見度，成為臺灣通向亞太的新門戶。 (3) 烏日高鐵副都心：三鐵共構優勢可發展中臺灣物流中心、國際會議和展覽中心，並推動臺中成為「副首都」，爭取國會及總統府遷建臺中，中央部會進駐高鐵特定區與成功嶺營區。	際空港，發展出新興產業創新區域，提高港區文化國際能見度，是以本計畫位於臺中國際機場門戶地區，應提升其品質及其功能性。
臺中市議會第2屆第1次臨時會議—BRT處置方式及捷運綠線建置方向專案報告（104年1月26日）	原市政規劃臺中 BRT 六條路線中僅 BRT 藍線臺中火車站至靜宜大學段進入測試階段，其餘五條路線及相關延伸線都尚未進入設計階段。目前已先暫緩其他路線進入實質設計及發包的階段，並以開放的態度，透過交通局網站接受不同用路人的討論，並經由專業體檢評估後再做出後續處置的決定。	計畫區南側原規劃路段為 BRT 藍線支線及橘線，配合未來市政建設方向業已研擬雙港輕軌捷運規劃，建議本案土地使用規劃應串聯其輕軌捷運進行配套規劃。
大臺中捷運路網規劃暨雙港捷運系統可行性研究專案報告（臺中市政府交通局，104年10月）	建構複合式交通運輸系統，搭配轉運站、鐵路、公車、公共自行車等系統串聯，過去路網僅以捷運（MRT）系統進行原市區規劃，市府考量未來臺中市整體交通發展路網將採輕軌捷運系統做為推動方向，須納入輕軌捷運進行整體路網規劃評估，並考量雙港交通運輸系統，同步進行雙港輕軌捷運可行性研究方案評估。輕軌捷運具低建設成本、技術選擇彈性，同一路線可以高架、平面及地下型式進行建置，所設計的運量可搭配都市要求調整及爬坡性強等特性，故納入輕軌系統以健全全市捷運路網規劃，使其為捷運路網技術型式選項之一。	兼顧雙港、城中城與屯區的整體均衡發展，規劃雙港捷運將以臺中港為起點、經由梧棲、沙鹿、臺中國際機場進入臺中科學園區，並由中科路跨越臺74線進入水滴經貿園區，並與捷運綠線 G8 站（文心、河南路口）交叉後進入市中心、臺中火車站，並延伸至南區、大里、霧峰等地區，強化本計畫區與各地方連結及經濟發展。

資料來源：本計畫彙整。

表 2-2 相關適用法令分析彙整表

類別	法令名稱	關聯分析
空 港 發 展	民用航空法(104.02.04修正)	1.係針對航空站、飛行場與助航設備、飛航安全、民用航空運輸業、航空貨運承攬業等相關飛航管制規範，進行飛航安全及民航制度約束。 2.針對航空貨物集散站之貨物交接區域，規範管制機場外航空貨物集散站之貨物交接進出，以促進民用航空之發展。
	國際機場園區發展條例(98.01.23公布)	1.設置宗旨主要為提升國家競爭力，並促進國際機場園區及航空城發展，進而帶動區域產業及經濟繁榮。 2.針對直轄市對機場專用區內自由港區計畫之擬定程序，進行相關申請設置具備條件之規定，未來為促進國際機場園區之相關產業連結之發展，將可適用此規範。 3.明訂航空城規劃、開發與建設等相關規定，以促進國際機場園區周邊區域發展，進而帶動區域住宅、商業、工業、娛樂等相關活動繁榮。
	自由貿易港區設置管理條例(101.12.28修正)	1.主要針對推動貿易自由化及國際化，便捷人員、貨物、金融及技術之流通，進行相關約束，以達到發展全球運籌管理經營模式，進而提升國家競爭力並促進經濟發展。 2.明訂業者申請進駐自由貿易港區營運之資格項目，以結合海空港功能與供應鏈管理之需求。 3.規範自由貿易港區之劃設程序以及相關管制項目。 4.針對貨物的自由流通以及賦稅的優惠，進行相關法制的規定，將有效降低企業中物流、商品流之障礙，進而創造優良的貿易流通區域。
	自由經濟示範區特別條例(102.10.14草案)	1.為提昇經濟成長動能及國家競爭力，參與國際區域經貿整合，以示範區先行模式，便捷人員、貨物、技術之流通，特制定本條例。 2.自由經濟示範區第二階段須待本法案立法通過才能正式啟動。
產 業 發 展	創 新 產 業 條 例 (103.6.18修正)	1.為促進產業創新，改善產業環境，提升產業競爭力，訂定本條例。 2.主要為推動產業發展之法令依據，內容針對研究發展、人才培訓、營運總部、國際物流配銷中心等提供租稅減免。

類別	法令名稱	關聯分析
	加工出口區設置管理條例（99.6.2 修正）	1.為促進投資及國際貿易，行政院得依本條例之規定，選擇適當地區，劃定範圍，設置加工出口區。 2.經濟部得報經行政院核准於加工出口區內，劃定保稅範圍，賦予保稅便利。
	科學工業園區設置管理條例(100.1.12 修正)	1.為引進高科技工業及科學技術人才，以激勵國內工業技術之研究創新，並促進高級技術工業之發展，行政院國家科學委員會依本條例之規定，得選擇適當地點，報請行政院核定設置科學工業園區。 2.科學工業之定義、稅捐減免、土地租金減免之相關事宜。
擴大及變更都市計畫	都市計畫法（99.5.19 修正）	1.變更都市計畫辦理依據、主辦機關、計畫內容、辦理程序相關事宜。 2.變更使用範圍內依規定設置之公園、體育場所、綠地、廣場及兒童遊樂場等土地總面積不得少於全部計畫面積 10%。
	都市計畫定期通盤檢討實施辦法（100.1.6 修正）	1.變更地區依規定劃設之公園、體育場所、綠地、廣場及兒童遊樂場等土地總面積不得少於該地區面積 10%。 2.位於大眾運輸轉運站之土地應朝大眾運輸導向之都市發展模式檢討土地使用強度。
	非都市土地申請新訂或擴大都市計畫作業要點（104.1.20 修正）	1.非都市土地申請新訂或擴大都市計畫作業程序、申請內容、主辦機關等相關事宜。 2.免受該要點規定限制，得依都市計畫法定程序辦理之條件適宜。
	都市計畫農業區變更使用審議規範（內政部 98.9.24 修正）	1.變更程序及相關書件、基地條件、土地使用與公共設施計畫、附帶條件等等相關規定。 2.變更使用範圍內依規定設置之公園、綠地、廣場、兒童遊樂場等面積合計不得低於申請變更使用總面積之 10%。 3.劃設及提供之公共設施及公用設備用地及代用地，其面積合計不得低於申請變更使用總面積之 40%，其中代用地面積不得低於 5%。
都市更新	都市更新條例（99.5.12 修正）	1.促進都市土地有計畫之再利用，復甦都市機能，改善居住環境，增進公共利益。 2.都市更新事業之實施、權利變換方式及建築容積獎勵

類別	法令名稱	關聯分析
		等相關規定。 3.建築物竊陋有妨害公共安全之虞、未符合都市應有之機能、未能與重大建設配合等情形，得優先劃定為更新地區。
	都市更新條例施行細則（103.4.25 修正）	1.都市更新事業實施程序、推動更新工作等相關規定。 2.考量社會、經濟及人文特色、整體再發展目標之促進、更新處理方式之一致性、公共設施負擔之公平性及土地權利整合之易行性等。
土地 整體 開發 評估	土地徵收條例（101.1.4 修正）	1.整體開發若依規定採區段徵收方式辦理，應依社會因素、經濟因素、文化及生態因素、永續發展因素及其他因素評估興辦事業之公益性及必要性。 2.都市土地之農業區及非都市土地實施開發建設應採區段徵收方式進行；另依據行政院 91 年 12 月 6 日院臺內字第 0910061625 號函修正放寬其處理原則，如屬特殊情形者得改採其他發開方式。
	區段徵收實施辦法（101.10.18.修正）	1.區段徵收作業程序、相關書件及主辦機關等相關事宜。 2.辦理都市計畫變更採區段徵收方式開發時，得依規定辦理區段徵收範圍勘選、區段徵收評估報告書，並向內政部土地徵收審議小組報告其公益性及必要性。
	都市計畫草案以區段徵收方式辦理開發應行注意事項（104.10.6. 修正）	1.確保區段徵收可行性及維護被徵收土地所有權人。 2.辦理流程、開發流程及主管機關等相關事宜。
殯葬 設施 處理	殯葬管理條例（101.1.11 修正）	1.本計畫區內存有大規模之墳墓用地，係屬既有殯葬設施將不受該條例第 8 條之限制。然若因應規劃之所需而有新設、遷移之必要，則需考量與第 8 條所列 6 處保持距離。 2.殯葬設施得因都市發展及其他特殊情形予以遷葬。應行遷葬之墳墓，其設置管理及遷葬補償費得由臺中市政府訂定之。

資料來源：本計畫彙整。

第二節 上位及相關計畫分析

茲就中央及地方層級有關本案之上位計畫及相關重大建設計畫之關聯分析彙整如表 2-3、圖 2-1 所示，因應民航局「臺中機場 2035 年整體規劃」刻正研議臺中國際機場升級計畫以及配合「大臺中 123」雙港副都心發展願景進行機場門戶地區規劃，進行彙整及分析周邊交通建設、產業發展及土地使用相關計畫，據以研議本案實質規劃內容。

表 2-3 上位及相關計畫分析彙整表

計畫名稱	計畫內容摘要	對本計畫之指導及關聯分析
擬定臺中市區域計畫(草案) (臺中市政府，106 年 5 月)	空間結構上從「山·海·屯」的思維擴大為「山·海·屯·都」，為以臺中市作為成長的火車頭，帶領中臺灣地區全面提昇，營造友善可親的生活環境，故在臺中市行政層級位階提升後，應同時從整體區域發展的角度重新定位並研擬臺中市的空間佈局與可能之發展總量。此外，源自全球化所帶來的世界都市競逐，及各國本土化意識崛起所帶動的都市尋根與再造運動，臺灣的都市發展與國土空間結構已在此雙重力量交融下，呈現出新的發展課題與危機，升格後臺中市自不可置身事外，而區域計畫的型態與範疇更使區域治理的良窳成為帶動城市發展的關鍵。 城鄉發展模式之空間發展策略以建構環行城市及重新劃分空間治理區塊針對各都市計畫區辦理都市計畫縫合與整併。 藉由環境敏感地區之指認，劃設「新訂或擴大都市計畫」及「得申請設施型使用分區變更」之地區，研擬土地分區使用計畫及管制內容，並訂定各級政府後續應辦事項。 針對臺中國際機場發展策略提出擴大發展腹地、強化產業鏈結之策略，打造中台灣空港門戶，從國土、區域、跨域及中台灣空間特性，因應海空雙港之便利及中科產業軸帶及航太產業發展，並打造國際商務發展之門戶意象，提出「中台灣空港門戶（Gateway of Central Taiwan）」發展定位，並據以辦理「清泉崗機	1.將計畫區內非都市土地指定為「得申請設施型使用分區變更」之地區，得依區域計畫法第 15 條之 1 第 1 項第 2 款規定辦理開發利用。 2.指明計畫區屬都市計畫農業區作為產業發展地區之優先順序為第二序位，因應未來產業發展需求及趨勢，得以檢討變更為產業園區，並建議因應未來產業發展需求及趨勢，以及未登記工廠輔導政策，得將農業區檢討變更為工業區或產業園區。

計畫名稱	計畫內容摘要	對本計畫之指導及關聯分析
	場周邊門戶地區」都市計畫作業。	
變更台中港特定區計畫（第三次通盤檢討）（第三階段）（臺中市政府，104年9月2日）	特定區發展定位為「兩岸直航之海空門戶、科技產業升級之營運軸心、中部都會之觀光明珠」，又以完備機能定位明確之運輸系統；完備優質的產業支援空間；觀光、休閒遊憩多樣化與等級之提升；建構優質、宜居的生活環境等為目標。又將特定區區分為「營運核心機能」、「觀光遊憩機能」、「特色住宅機能」等三大核心活動機能，並透過「海空門戶軸線」、「海岸遊憩軸線」、「營運核心軸線」、「都會串連軸線」等串連軸線，以使特定區形成一緊密連結、相互支援的運作系統。	計畫區多數土地位於台中港特定區計畫之農業區，及少部分非都市土地，未來應辦理非都市土地申請擴大及都市計畫變更程序，配合台中港特定區發展及臺中國際機場門戶地區之發展願景，達成雙港優勢。
臺中機場2035年整體規劃期末報告（交通部民用航空局，106年4月11日）	將以現有已完成之航站區相關設施為基礎，配合當前內外環境及條件變化，依未來發展需求，由現有航站區延伸擴充至陽西區或其他可能區位，研擬未來機場發展策略及整體配置，提出整體發展藍圖；該案民航局已於106年4月11日召開期末報告審查。	該計畫規劃臺中國際機場未來發展藍圖，能帶動周邊關聯產業的發展，與本計畫區影響甚鉅，並明確指出民航局無法做為本計畫區航空專用區之開發主體。
中部國際機場興建過夜機坪之先期評估規劃（交通部民用航空局，104年）	為紓解目前臺中國際機場停機坪使用飽和狀況，過夜機坪於現有航站周圍所預留擴充區有興建迫切性需求；該案行政院已於104年10月12日核定，建設期程105~107年，總經費約2.9億元，規劃增加7座停機坪。	臺中市具有海空雙港優勢，透過該計畫規劃增加之7座停機坪未來可因應日益增加之航班起降架次，長期建議規劃私人飛機服務需求設施吸引私人飛機停靠。
臺灣地區民用機場整體規劃（102-106年）（交通部，102年11月）	為確保我國整體空運發展與機場布局能契合社經發展與時代變化需求，國家發展委員會第3次委員會討論通過交通部民用航空局每5年檢討一次之臺灣地區民用機場整體規劃案。交通部民用航空局為因應全球城市區域競爭之趨勢，並配合國家整體運輸發展及民航政策，以整體發展觀點，研擬概念性、上位性、指導性與原則性之整體民用機場發展方向，並研訂各機場功能定位、發展策略及未來五年發展方向，供後續各機場研擬主計畫或辦理機場建設規劃之參據。	該政策係交通部就臺灣地區民用機場所提之整體規劃，包括針對臺中國際機場之上位指導，影響甚鉅，進而與計畫區內發展具間接影響關係。
自由經濟示範	以「突破法規框架、創新管理機制」為思維，	目前自經區以6海1空以及

計畫名稱	計畫內容摘要	對本計畫之指導及關聯分析
區第一階段推動計畫（國家發展委員會，103年2月25日）	加速國內法規鬆綁及改善營運環境，並以「高附加價值的服務業為主，促進服務業發展的製造業為輔」，優先以智慧物流、國際健康、農業加值、金融服務及教育創新列為發展重點。目前並已完成如免除外籍專業人士2年工作經驗及營業額限制、鬆綁非都市土地開發審議作業規範等行政法規。	屏東農業生技園區共8處優先推動配合，臺中國際機場因與臺中港區位、產業、經濟互動之優勢，於海空港周邊納入自由經濟示範區計畫，藉交通串聯雙港與周邊產業發展。
擬定中部科學園區臺中基地附近特定區計畫（臺中市政府，103年6月24日）	依據行政院核示由內政部協調原臺中縣、市政府依法擬定跨縣市之特定區計畫，俾利中科臺中基地周邊環境整體規劃，並凝聚行政協商事宜。為避免在地資源受到產業過度開發影響，提前進行環境限制因子之整合，亟需導入成長管理觀念，以尋求保育與開發之兼容並蓄。強化臺中地區高科技產業之競爭優勢，規劃為空間機能完整，並兼具研發、教育、地方人文及生態特色之優質生活園區與科技重鎮。	臺中國際機場鄰近中部科學園區臺中基地，周邊亦有多處工業區，串聯為一產業廊道，本計畫區為產業廊道與雙港中心雙線交心，可利用門戶優勢提升產業經濟。
擬定臺中市都市計畫（配合精密機械科技創新園區二期部分）主要計畫案（臺中市政府，99年8月2日）	因應中科園區臺中基地所引發之產業群聚效應、配合國家推動機械產業技術提升政策及臺中地區機械業投資設廠之用地需求，於94年開發精密園區一期，面積約125公頃，又99年於西南側開發精密園區二期，面積約36.92公頃，整合周邊相關產業之合作體系，做為中科高科技廠商之中下游及衛星園區資源。	延續中部工業走廊，結合上中下游廠商，提升生產彈性及產業多元化。
大臺中交通與都市再生策略性架構研擬（臺中市政府交通局，103年7月）	建立市區雙環鐵路系統： 大臺中合併升格後，各項都市發展及空間結構正逐步推動，在軌道交通建設方面，目前推動的捷運綠線能將西側的太平、大里、烏日段銜接起來，形成核心市區環狀捷運系統。另外，可考量闢建串連沙鹿副都心、臺中國際機場、中科及潭子的橫向軌道運輸系統，並與山海線鐵路銜接，架構出市區雙環鐵路系統。	市區雙環鐵路系統橫向軌道運輸之預訂路線經臺中國際機場，本計畫區應配合交通系統之串聯於重要交通節點周邊地區妥適規劃。
農地資源空間規劃總顧問指導計畫（行政院農委會，104	該計畫推動農業分類分級，落實農地資源合理及有效管理，主要目的為： 1.辦理農地分類分級調整作業機制與流程，並協助市（縣）政府完成操作農地分類修正作	計畫區多數土地位於台中港特定區計畫之農業區，屬第1、2種農業區，若本計畫變更後，尚可維持臺中市

計畫名稱	計畫內容摘要	對本計畫之指導及關聯分析
年)	業。 2.建立農業空間發展規劃流程及操作步驟，並協助 15 個直轄市、縣市政府完成農業空間發展佈建計畫研擬。 3.研擬及辦理制度性農地資源空間規劃操作職能之培訓課程，提升農政人員應用規劃成果之能力。	農地資源應維護總量 4.63 萬公頃之目標。
臺中市工業區整體開發政策（臺中市政府，105 年）	工業區開發政策方向如下： 1.落實執行輔導及清理未登記工廠相關計畫措施。 2.強化工業用地資訊平臺並促進供需媒合。 3.提升現有都市計畫工業區土地使用效益。 4.積極推動臺中市政府規劃設置中之產業園區。 5.協助公民營事業或興辦產業人申請設置工業園區。 6.輔導及協助興辦產業人依法擴展用地。 7.配合產業發展需要新訂擴大產業型都市計畫。	計畫區因應未來產業發展需求及趨勢，並配合未登記工廠輔導政策，得以檢討變更為產業園區。
臺中市產業發展策略計畫（臺中市產業發展策略計畫，105 年 2 月）	臺中市產業發展願景乃成為全球重要的精密機械之都，亦是智慧產業首都，臺中市由宜居城市驅動智慧工廠、智慧農業，最終發展為智慧城市。 產業定位為台灣智慧生產與智慧農業的驅動核心，藉由製造業與其他產業升級和轉型，驅動核心在於智慧生活、創新與實驗中心。	計畫區於臺中市產業發展策略之一即為產業發展空間重新布局，由大肚山科技走廊連結臺中國際機場門戶地區提供航太產業智慧工廠的生產基地與生活機能所需空間。
經濟部 2020 產業發展策略	針對產業發展策略如下： 1.厚植產業軟實力，優化產業結構。 2.參與全球區域經濟整合，提升台灣國際競爭優勢。 3.順應節能減碳潮流，促進產業綠色成長。 4.全面強化產業競爭要素，提升附加價值。 5.提升商業創新力，創造服務產業競爭力。 6.擴大商業國際化，開創服務新視野。 7.調整產業人力結構，並兼顧就業。	對於本計畫產業空間佈局重點為航太相關產業發展，如金屬機械工業、資訊電子工業、化學工業、民生工業等。

資料來源：本計畫彙整。

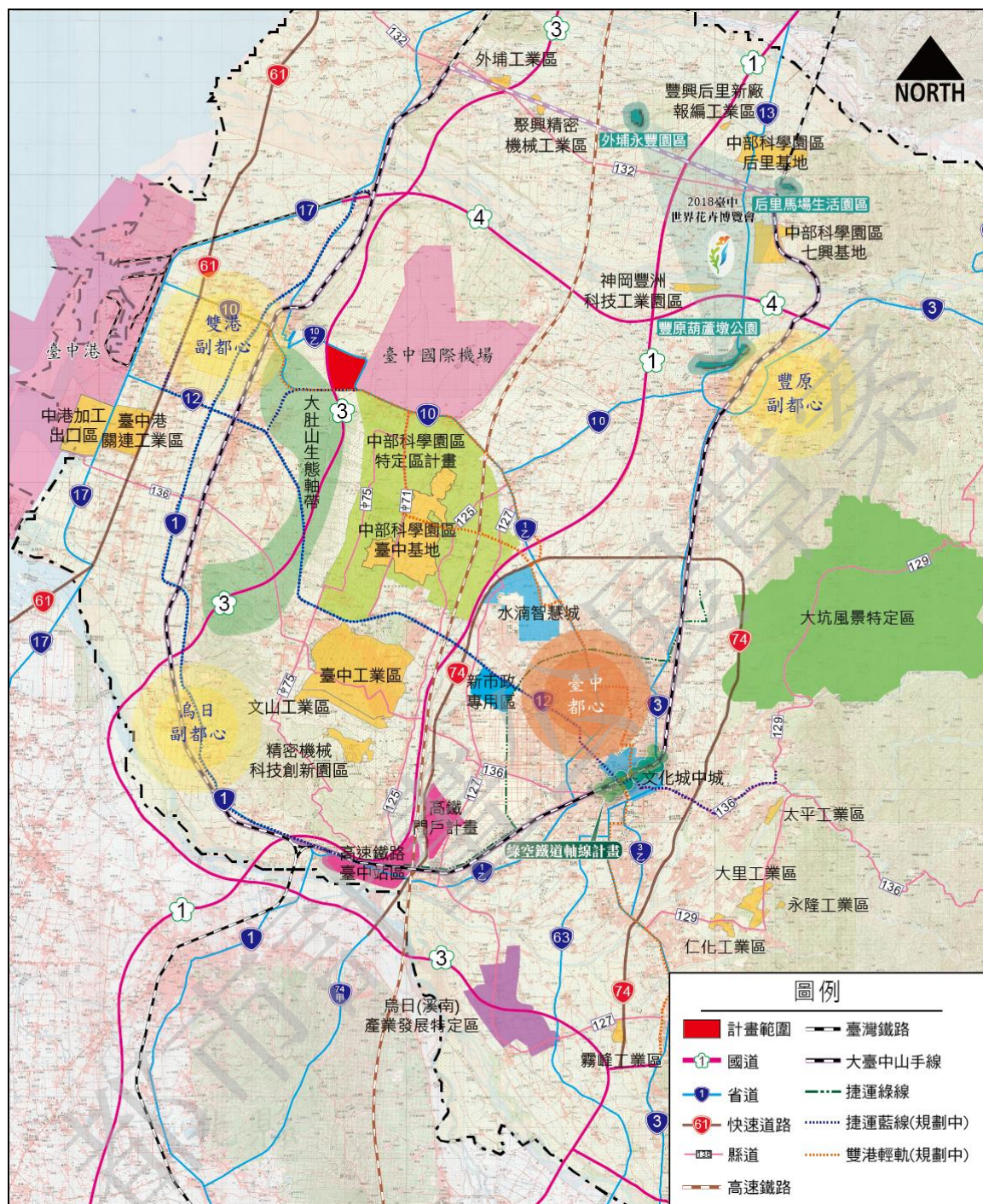


圖 2-1 周邊相關重大建設計畫分布示意圖

第三節 鄰近都市計畫

計畫區位屬台中港特定區計畫之一部分，西、北側鄰農業區，南側鄰保護區，東南側鄰「擬定中部科學工業園區臺中基地附近特定區計畫」之文中用地及住宅區。未來應配合鄰近都市計畫發展（詳表 2-4、圖 2-2 所示），考量人口及活動分布情況，進行土地使用計畫合理配置。

表 2-4 鄰近都市計畫彙整表

都市計畫名稱	計畫範圍及面積	計畫年期	計畫人口	現況人口 (104 年底)
台中港特定區計畫	計畫範圍北以大甲溪南岸為界，南至大肚溪北岸，東倚大肚山，部分地區以原臺中市為界，西側至海灣海峽止；南北長約 17 公里、東西寬約 13 公里，包括梧棲區全部清水區、沙鹿區、龍井區大部分及大肚區一小部分，檢討後面積 19,668.6858 公頃。	民國 115 年	580,000 人	280,884 人
擬定中部科學工業園區臺中基地附近特定區計畫細部計畫	計畫範圍北至中部國際機場南側 10 號省道（包括臺 10 號省道）；東至國道 1 號、大雅都市計畫區及中清路乙種工業區界；西至台中港特定區計畫區界；南至西屯區福安里附近細部計畫區、水堀頭細部計畫區及西屯路以北之農業區，以及臺灣大道、東大路；計畫面積為 2,969.15 公頃。其中屬於原臺中縣轄區部分面積為 1,742.84 公頃（現為非都市土地），原臺中市轄區部分面積為 1,226.31 公頃（現主要為臺中市都市計畫之農業區）。	民國 121 年	90,000 人	47,270 人

資料來源：104 年營建統計年報暨本計畫彙整。



圖 2-2 鄰近都市計畫分布示意圖

第三章 發展現況分析

第一節 自然環境概述

茲就本計畫範圍之氣候、地形地勢、坡度、地質與土壤、水文與排水系統、環境敏感地區分布、宜維護農地資源分布等自然環境概述如下：

一、氣候

依據中央氣象局臺中測站資料分析，本市屬亞熱帶氣候，溫度及濕度均較高，年平均氣溫約 23.3℃，降雨量集中於 4~9 月。另分析近十年氣溫統計，全年最高溫與最低溫溫差逐年擴大，反應出暖化現象加劇。(表 3-1、圖 3-1)

表 3-1 臺中地區近 30 年各月份氣候統計表

月份	平均氣溫(℃)	最高氣溫(℃)	最低氣溫(℃)	降水量(mm)	相對濕度(%)
1 月	16.6	22.4	12.9	29.8	74.3
2 月	17.3	23.1	14.0	83.7	76.5
3 月	19.6	25.4	16.1	96.6	76.1
4 月	23.1	28.2	19.6	143.4	76.6
5 月	26.0	30.7	22.7	244.8	76.9
6 月	27.7	32.3	24.6	313.9	77.4
7 月	28.7	33.3	25.3	305.0	75.3
8 月	28.3	32.9	25.2	326.0	77.4
9 月	27.5	32.2	24.2	151.8	75.3
10 月	25.2	30.4	21.8	21.0	71.8
11 月	22.0	27.6	18.2	25.5	72.6
12 月	18.0	24.1	14.1	29.0	72.2
平均/合計	23.3	28.6	20.4	1,581.6	75.2

註：月平均資料為 30 年平均值。每 10 年更新一次，上次更新係為 100 年 1 月底前資料。
資料來源：交通部中央氣象局臺中氣象站氣候統計資料(交通部中央氣象局，70 至 99 年)暨本計畫彙整。

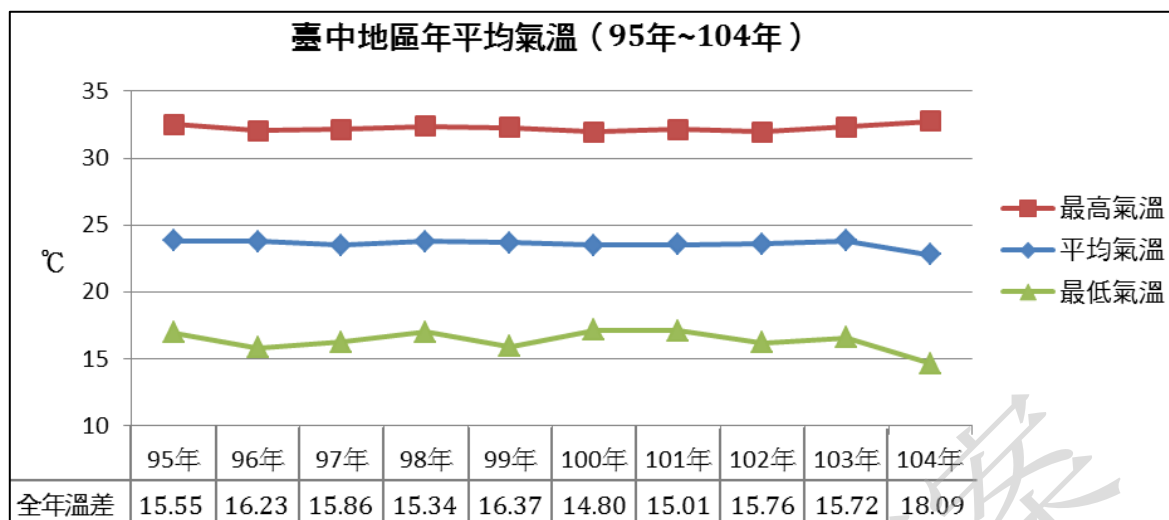


圖 3-1 臺中地區年平均氣溫曲線圖

二、地形地勢

計畫範圍位於大肚山臺地北段，高度由 210 公尺低降至 10 公尺以下，其由高區自公館、西勢寮一帶，向西高度成緩慢低降，直到鹿寮山此一局部突起的長形高區，才有大變化，高度由 96 公尺降至 10 公尺。因此呈兩階的高度變化，第一階平坦面是高約 200 公尺、西勢寮一帶，第二階平坦面即是高度在 10 公尺以下的清水隆起海岸平原區。受大肚山背斜影響，臺地之脊線呈南北走向，西側坡呈急斜陡峭，緊鄰清水海岸平原，東側坡則較為平緩，隔著筏子溪與臺中盆地相望。

計畫範圍海拔高度約介於 150~200 公尺，地勢呈南高北低；依「山坡地保育利用條例」第 3 條所稱山坡地係指標高在 100 公尺以上者，故全區屬山坡地範圍，又依臺中市政府水利局 104 年 9 月 11 日中市水坡字第 1040062437 號函示，計畫範圍內土地屬劃定公告之山坡地範圍，依據水土保持法規定，水土保持義務人於山坡地或森林區內從事該法第 12 條第 1 項各款之開發行為，應先擬具水土保持計畫併同目的事業發或利用許可申請文件向目的事業主管機關申請。

三、坡度

本計畫範圍坡度多為 1、2 級坡，即坡度 15% 以下，分別約占全區 52%、44%，主要位於計畫範圍東側臨臺中國際機場處；3 級坡以上，即坡度 16% 以上者，其位置為溝渠周邊之土地主要分布於計畫範圍西側，僅占全區約 4%。依據水土保持技術規範第 24 條規定：平均坡度未滿 5% 之土地，得認定為平坦地；另依據建築技術規則之山坡地建築認定基準，其平均坡度超過 55% 者，不得計入法定

空地面積，其平均坡度超過 30%且未逾 55%者，得作為法定空地或開放空間使用，不得配置建築物。(詳表 3-2、圖 3-2)

表 3-2 計畫範圍坡度分析表

坡度級別	面積（公頃）	比例（%）
1 級坡（5%以下）	62.94	51.68
2 級坡（6-15%）	53.46	43.89
3 級坡（16-30%）	3.73	3.06
4 級坡（31-40%）	0.71	0.58
5 級坡（41-55%）	0.74	0.61
6 級坡（56%以上）	0.22	0.18
總計	121.80	100.00

資料來源：本計畫彙整。

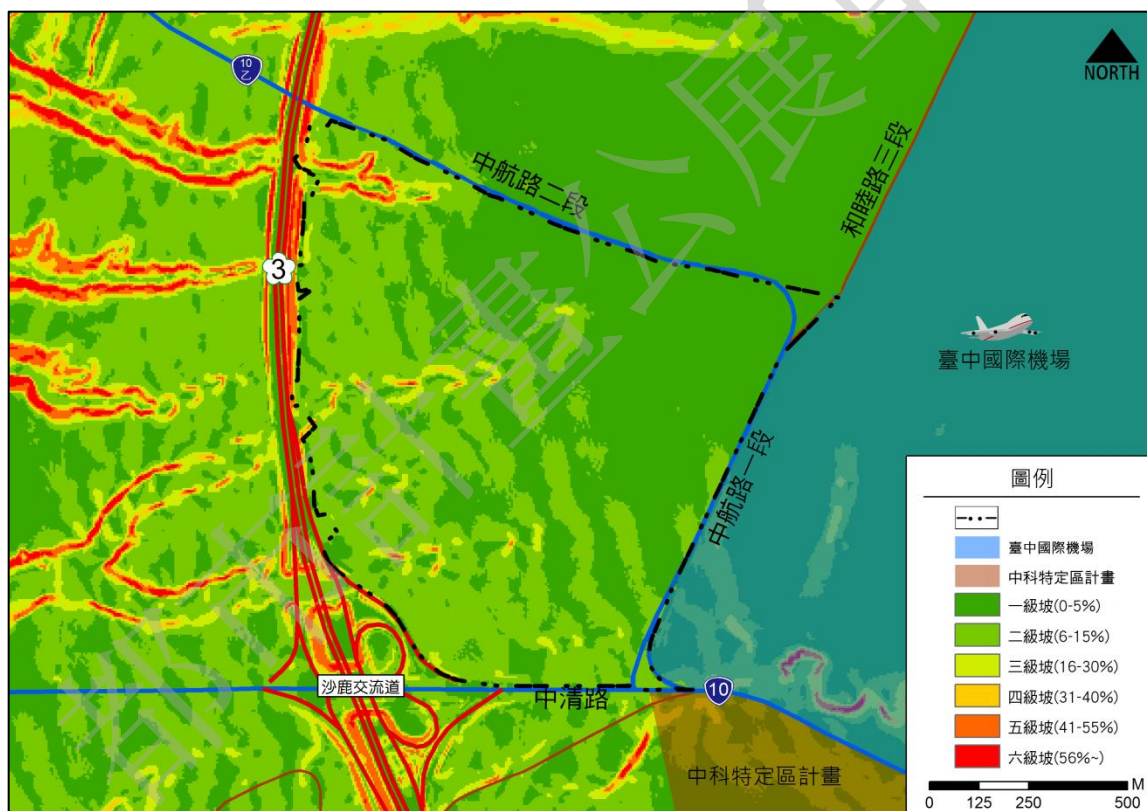


圖 3-2 坡度分析示意圖

四、地質與土壤

（一）地質

大肚山臺地係由頭嵙山層、紅土臺地堆積層及現代沖積層等地層組成，本計畫範圍全區屬於紅土臺地堆積層，在岩性上，此層由礫石所組成，且大多數由未膠結的礫石及夾在其中的平緩砂質或粉砂質凸鏡體組成，一般層理和淘選度較差。礫石通常和各種不同比例的砂、粉砂、粘土混在一起，和其下較老地層呈明顯的交角。粘土及粉砂的填充物是主要色劑，礫石層一般呈土黃色，由於局部受褐鐵礦浸染，也常變為褐黃色。有些臺地在礫石層的頂部發育有紅色粘土，向上漸變為紅土，因此在礫石層上部呈現紅色且其上覆蓋紅土，分布在地勢較高的地區，詳圖 3-3。

（二）土壤

本計畫範圍全區土壤組成成分以紅土為主，絕大部份厚約 150 公分，僅在北勢溪、南勢溪沖出大肚臺地的山麓沖積扇處土層較薄，各為 20~40 公分和 60~90 公分厚；其土質粘重，排水不完全，透水性較慢，肥力低，且絕大部分為旱田，主要種植甘薯、落花生、玉米、樹薯、梨、麻竹以及鳳梨等作物，詳圖 3-4。

五、水文與排水系統

本計畫範圍位於大肚山東側平緩坡地，地勢高程介於 150 至 200 公尺之間，呈東北向西南走向，範圍內天然溪流有鹿寮北、南溪流經並形成蝕溝地景，鹿寮北溪長約 2.5 公里，鹿寮南溪長約 3.9 公里，皆源於大肚臺地，是西勢寮西側、南側的諸順向河之匯流；西流至鹿峰里結合鹿寮山東側的橫山斷層谷，分別折向南或北流，在惠清橋南方二溪合流，流入清水區後為鹿寮大排水溝，並於臺中港北側之高美溼地排入臺灣海峽，詳圖 3-5。



圖 3-3 地質分布示意圖



圖 3-4 土壤分布示意圖



圖 3-5 水文及排水系統分布示意圖

六、環境敏感地區分布

本計畫範圍內經環境敏感項目查詢及圖資套疊結果，涉及第一級環境敏感地之保安林（約占全區面積 12%，屬土砂捍止保安林）共 20 筆土地涉及第 1425 號保安林，面積約 12.47 公頃；另有關河川區域，本計畫範圍內土地非屬經濟部水利署第三河川局管轄河川區域及排水設施範圍，亦未涉及市管河川區域，惟仍應留意現況之排水設施。

涉及第二級環境敏感地有山坡地，本計畫範圍高程介於 150~200 公尺間故全區屬山坡地範圍；另有關地下水補注區敏感地，因臺中市尚未公告地下水補注敏感地，惟比對內政部營建署環境敏感地區圖資顯示，本計畫範圍約有 4.44 公頃屬地下水補注區敏感地，故未來應視地區環境資源條件進行環境保護與發展強度之限制。（詳表 3-3、圖 3-6）

表 3-3 環境敏感地區面積統計表

項目		面積 (公頃)	占計畫範圍面積比 (%)
第一級環境 敏感地區	森林(國有林事業區、保安林等森林地區)	12.47	10.23
	河川區域	--	--
第二級環境 敏感地區	山坡地	121.80	100.00
	地質敏感區(地下水補注)	4.44	3.65

註：本表之環境敏感地區面積與比例計算僅針對 GIS 面資料，未納入點、線資料。
資料來源：本計畫彙整。

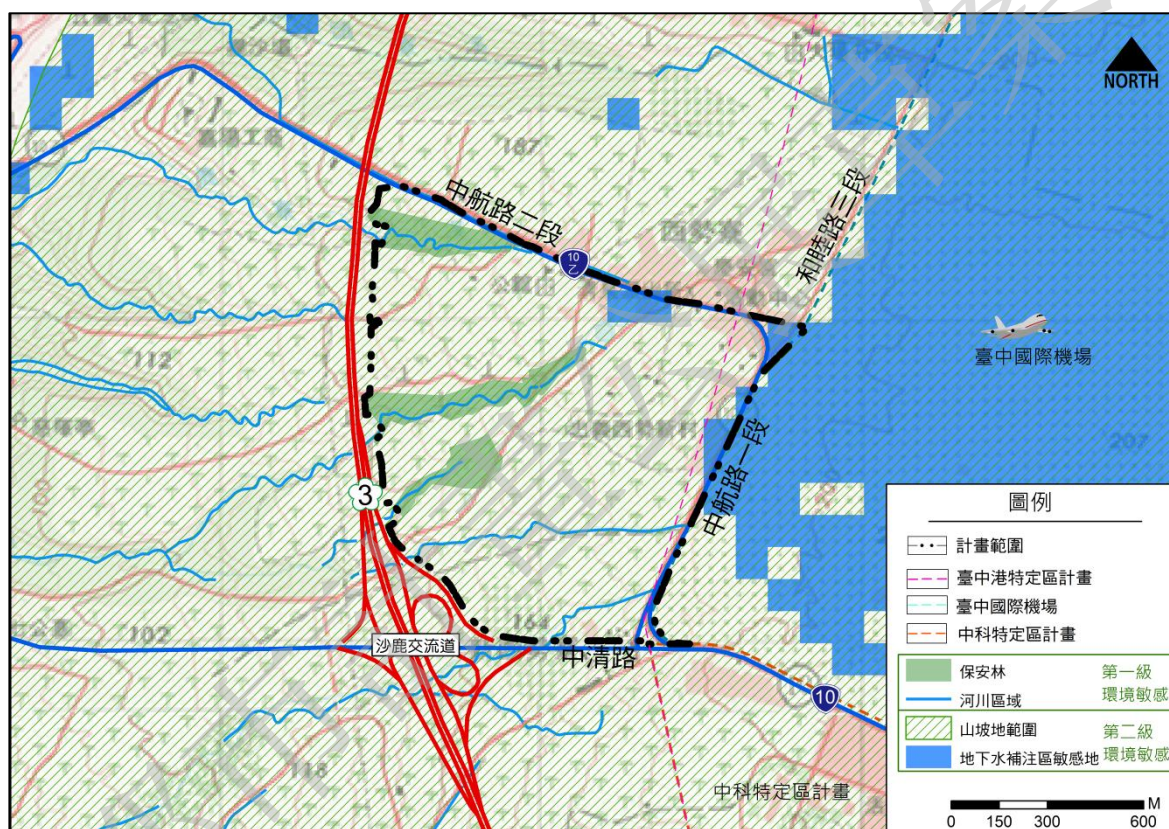


圖 3-6 環境敏感地區分布示意圖

七、宜維護農地資源

全國區域計畫（內政部營建署，106 年 5 月修正）有關農地資源分類分級劃設成果，應優先保留第 1、2、4 種農業用地，依前開指示進行宜維護農地資源分析，本計畫經套疊農地資源分類分級結果有約 100.27 公頃之農地屬第 2 級農業用地；依據內政部區域計畫委員會 104 年 10 月 15 日第 364 次會議紀錄之決議，臺中市區域計畫依行政院農業委員會「103 年度農地資源分類分級檢核及作業機制建立計畫」，訂定臺中市應維護之農地資源面積約 4.63 萬公頃，另清查臺中市可列入保留範疇之非都市土地約 0.22 萬公頃，本計畫後續配合清泉崗門戶地區發展之土地使用變更應可利用該列入保留範疇之非都市土地進行應維護農地補充，尚可維持臺中市農地資源應維護總量範圍達成應維護農地總量 4.63 萬公頃之目標。（詳圖 3-7）



圖 3-7 計畫範圍農地資源分布示意圖

第二節 社會經濟發展

茲就人口發展、產業發展、航空城相關產業發展、文化資源調查等分析說明如下：

一、人口發展

(一) 人口規模

本計畫區位於臺中市沙鹿區西勢里，該行政區共計 21 個里，431 鄰，民國 101 年戶數為 25,472 戶，人口數 84,797 人，男女人數相差 1,349 人；民國 105 年戶數 28,835 戶，人口數 91,338 人，男女人數相差 1,022 人，相較於前五年，戶數增加 4,115 戶，總人口增加 6,541 人，男女相差比例縮減。西勢里，共計 18 鄰，民國 101 年戶數 818 戶，總人口數 2,608 人，男女人數相差 58 人；民國 105 年戶數增加至 871 戶，但人口減少至 2,569 人，此現象可歸因於小家庭的比例不斷增加，而傳統大家庭已漸式微，導致近五年戶數增加但戶量持續減少。(詳表 3-4)

表 3-4 沙鹿區、西勢里近五年人口統計表

年度 行政區/里		101	102	103	104	105	
沙 鹿 區	村里數		21	21	21	21	21
	鄰數		431	431	431	431	412
	戶數（戶）		25,472	26,371	27,988	27,099	28,835
	戶量（人）		3.33	3.27	3.20	3.24	3.17
	人口數	男	43,073	45,399	43,787	44,559	46,180
		女	41,724	44,193	42,518	43,183	45,158
		合計	84,797	89,592	86,305	87,742	91,338
西 勢 里	鄰數		18	18	18	18	17
	戶數（戶）		818	843	865	847	871
	戶量（人）		3.19	3.08	3.00	3.06	2.95
	人口數	男	1,333	1,321	1,336	1,324	1,301
		女	1,275	1,272	1,263	1,265	1,268
		合計	2,608	2,593	2,599	2,589	2,569
	本計畫範圍人口數		1,956	1,949	1,942	1,945	1,927

註：本計畫範圍之人口數係依計畫範圍所包括範圍之樓地板面積計算統計。

資料來源：臺中市政府民政局臺中市人口統計資料(民國 101 至 105 年)暨本計畫彙整。

（二）人口組成

沙鹿區西勢里 0-14 歲人口於民國 101 年為 370 人，而民國 105 年則減少至 331 人，共計減少了 39 人；65 歲以上之老年人口，於民國 101 年總人數為 286 人，民國 105 年則增至 321 人，所占比例為 12.50%，尚未達世界衛生組織所訂之高齡社會 14%之標準。扶養比的部分則是逐年降低，民國 101 年扶養比為 34.87%，但至 105 年扶養比以降至 34.01%。（詳表 3-5）

表 3-5 沙鹿區西勢里近五年人口組成統計表

年度	總人口 數（人）	0-14 歲		15-64 歲		65 歲以上		扶養比 （%）
		人數 （人）	比例 （%）	人數 （人）	比例 （%）	人數 （人）	比例 （%）	
101	2,608	370	14.19	1,952	74.85	286	10.97	33.61
102	2,599	356	13.70	1,950	75.03	293	11.27	33.28
103	2,589	344	13.29	1,949	75.28	296	11.43	32.84
104	2,593	340	13.11	1,940	74.82	313	12.07	33.66
105	2,569	331	12.88	1,917	74.62	321	12.50	34.01

資料來源：臺中市政府民政局臺中市人口統計資料（民國 101 至 105 年）暨本計畫彙整。

（三）人口成長

由近五年臺中市、沙鹿區與西勢里人口成長情形進行比較後，可知臺中市與沙鹿區總人口呈正成長，臺中市總人口於民國 101 年至 105 年增加 82,346 人，沙鹿區於民國 101 年至 105 年則增加了 6,541 人，但西勢里卻呈現負成長，於民國 101 年至 105 年減少 39 人，成長率平均為 -0.43%。（詳表 3-6）

表 3-6 臺中市、沙鹿區及西勢里近五年人口成長統計表

年度	臺中市		沙鹿區		西勢里		本計畫範圍	
	總人數註	成長率 （%）	總人數	成長率 （%）	總人數	成長率 （%）	總人數	成長率 （%）
101	2,684,893	0.77	84,797	1.87	2,608	-1.84	1,956	-1.86
102	2,701,661	0.62	86,305	1.78	2,599	-0.35	1,949	-0.36
103	2,716,497	0.55	87,742	1.67	2,589	-0.38	1,942	-0.36
104	2,744,445	1.03	91,026	3.74	2,587	-0.08	1,945	0.14
105	2,767,239	0.83	91,338	0.34	2,569	-0.70	1,927	-0.93
平均	2,713,188	0.76	87,408	1.92	2,602	-0.43	1,952	-0.43

資料來源：臺中市政府民政局臺中市人口統計資料（民國 101 至 105 年）暨本計畫彙整。

(四) 人口密度分布

就人口密度而言，沙鹿區於民國 101 年人口密度為每公頃 21.20 人，至民國 105 年則提升至每公頃 22.83 人，與臺中市相同呈現密度愈高之趨勢。而西勢里則屬於下降趨勢，民國 101 年人口密度為每公頃 4.23 人，而民國 105 年則減少至每公頃 4.17 人。(詳表 3-7)

表 3-7 沙鹿區西勢里近五年人口密度一覽表

年度	沙鹿區		西勢里		本計畫範圍	
	4,000 公頃		617 公頃		121.80 公頃	
	總人數	人口密度 (人/公頃)	總人數	人口密度 (人/公頃)	總人數	人口密度 (人/公頃)
101	84,797	21.20	2,608	4.23	1,956	16.06
102	86,305	21.58	2,599	4.21	1,949	16.00
103	87,742	21.94	2,589	4.20	1,942	15.94
104	84,723	21.18	2,618	4.25	1,978	16.24
105	91,338	22.83	2,569	4.17	1,927	15.82

資料來源：臺中市政府民政局臺中市人口統計資料(民國 101 至 105 年)、沙鹿區區公所暨本計畫彙整。

二、產業發展分析

(一) 產業人數

臺中市及沙鹿區各級產業從業人數統計詳表 3-8 所示，分述如下：

1. 第二級產業

臺中市於民國 100 年從事二級產業的人數總計為 475,944 人，占全區總從業人數的 47.23%，其中以製造業項目所占從業人數比例最高，占 40.38%。而沙鹿區二級產業人數為 8,992 人，占全區總從業人口 39.01%，與臺中市相同，以製造業從業人數最多，占沙鹿區二級產業 30.23%。

2. 第三級產業

臺中市於民國 100 年從事三級產業的人數總計為 531,761 人，占全區總從業人數的 52.77%，比例為各級產業中最高。而三級產業中，以批發及零售業為主，占 23.14%；沙鹿區從事第三級產業的人數為 14,057，占全區總從業人數 60.99%，同臺中市以批發及零售業

為主，占 29.30%，其次為醫療保健及社會工作服務業，占 10.11%。

表 3-8 民國 100 年臺中市及沙鹿區各級產業從業人數統計表

項目		臺中市		沙鹿區	
級別	業別	從業人數 (人)	百分比 (%)	從業人數 (人)	百分比 (%)
一級 產業	農林漁牧業	160,458		4,103	
二級 產業	礦業及土石採取業	303	0.03	(D)	-
	製造業	406,926	40.38	6,968	30.23
	電力及燃氣供應業	3,278	0.33	(D)	-
	用水供應及污染整治業	3,429	0.34	123	0.53
	營造業	62,008	6.15	1,901	8.25
	小計	475,944	47.23	8,992	39.01
三級 產業	批發及零售業	233,157	23.14	6,753	29.30
	運輸及倉儲業	29,830	2.96	944	4.10
	住宿及餐飲業	50,814	5.04	1,248	5.41
	資訊及通訊傳播業	13,804	1.37	56	0.24
	金融及保險業	34,704	3.44	818	3.55
	不動產業	13,626	1.35	415	1.80
	專業、科學及技術服務業	25,705	2.55	318	1.38
	支援服務業	35,247	3.50	278	1.21
	教育服務業	14,377	1.43	276	1.20
	醫療保健及社會工作服務業	50,703	5.03	2,331	10.11
	藝術、娛樂及休閒服務業	8,423	0.84	78	0.34
	其他服務業	21,371	2.12	542	2.35
	小計	531,761	52.77	14,057	60.99
總計		1,007,705	100.00	23,049	100.00

註：1.第一級產業為 99 年底農林漁牧業資料

2. (D) 為資料不對外提供顯示，故合計及總計人數均不予以列入。

資料來源：臺中市政府主計處工商及服務業普查（民國 100 年）、臺中市政府主計處農林漁牧業普查（民國 99 年）。

（二）工商及服務業場所單位分析

依 100 年工商及服務業普查統計結果，臺中市內工商及服務業場所登記有案者共計有 167,266 家。其中二級產業共有 45,082 家，占總家數 26.95%；而三級產業有 122,184 家，占 73.05%。自民國 95 年至 100 年，二級產業增加 3,316 家，成長率為 7.94%，三級產業增加 11,485 家，成長率為 10.37%。由以上數據可得知，第三級產業發展較快速，其中又以批發及零售業與住宿及餐飲業成長最多。（詳表 3-9、表 3-10）

而沙鹿區工商及服務業場所登記有案者共計有 5,216 家，二級產業共有 1,040 家，占 19.94%；而三級產業共有 4,176 家，占 80.06%。自民國 95 年至 100 年，二級產業共計增加 72 家，成長率 7.44%；而三級產業共計增加 928 家，成長率 28.57%，其中以不動產業成長率最高 68.33%，其次為金融保險業，成長率 35.09%。（詳表 3-11）

表 3-9 民國 100 年臺中市及沙鹿區工商及服務業場所單位統計表

項目		臺中市		沙鹿區	
		數量（家）	占總數（%）	數量（家）	占總數（%）
二級產業	礦業及土石採取業	39	0.02	1	0.02
	製造業	32,825	19.62	642	12.31
	電力及燃氣供應業	47	0.03	4	0.08
	用水供應及污染整治業	679	0.41	36	0.69
	營造業	11,492	6.87	357	6.84
	合計	45,082	26.95	1,040	19.94
三級產業	批發及零售業	66,181	39.57	2,715	52.05
	運輸及倉儲業	4,312	2.58	109	2.09
	住宿及餐飲業	13,723	8.20	400	7.67
	資訊及通訊傳播業	1,532	0.92	20	0.38
	金融及保險業、強制性社會安全	2,582	1.54	77	1.48
	不動產業	3,020	1.81	101	1.94
	專業、科學及技術服務業	6,577	3.93	109	2.09
	支援服務業	2,950	1.76	64	1.23
	教育服務業	2,977	1.78	85	1.63
	醫療保健及社會工作服務業	4,238	2.53	106	2.03
	藝術、娛樂及休閒服務業	1,761	1.05	37	0.71
	其他服務業	12,331	7.37	353	6.77
	合計	122,184	73.05	4,176	80.06
總計		167,266	100.00	5,216	100.00

資料來源：臺中市政府主計處工商及服務業普查（民國 100 年）暨本計畫彙整。

表 3-10 民國 95~100 年臺中市工商及服務業場所單位統計表

項目		95 年		100 年		95-100 年增減 單位數 (家)	95-100 年年平 均增加 率(%)
		單位數 (家)	比例 (%)	單位數 (家)	比例 (%)		
二級產業	礦業及土石採取業	53	0.03	39	0.02	-14	-26.42
	製造業	31,192	20.46	32,825	19.62	1,633	5.24
	電力及燃氣供應業	44	0.03	47	0.03	3	6.82
	用水供應及污染整治業	554	0.36	679	0.41	125	22.56
	營造業	9,923	6.51	11,492	6.87	1,569	15.81
	小計	41,766	27.39	45,082	26.95	3,316	7.94
三級產業	批發及零售業	63,071	41.37	66,181	39.57	3,110	4.93
	運輸及倉儲業	4,727	3.10	4,312	2.58	-415	-8.78
	住宿及餐飲業	11,283	7.40	13,723	8.20	2,440	21.63
	資訊及通訊傳播業	1,290	0.85	1,532	0.92	242	18.76
	金融及保險業	2,194	1.44	2,582	1.54	388	17.68
	不動產業	2,397	1.57	3,020	1.81	623	25.99
	專業、科學及技術服務業	5,750	3.77	6,577	3.93	827	14.38
	支援服務業	2,820	1.85	2,950	1.76	130	4.61
	教育服務業	2,527	1.66	2,977	1.78	450	17.81
	醫療保健及社會工作服務業	4,030	2.64	4,238	2.53	208	5.16
	藝術、娛樂及休閒服務業	1,812	1.19	1,761	1.05	-51	-2.81
	其他服務業	8,798	5.77	12,331	7.37	3,533	40.16
	小計	110,699	72.61	122,184	73.05	11,485	10.37
總計		152,465	100.00	167,266	100.00	14,801	9.71

註：民國 95 年之單位家數為原臺中縣及原臺中市數據之加總。

資料來源：臺中市政府主計處工商及服務業普查（民國 95 年及 100 年）。

表 3-11 民國 95~100 年臺中市沙鹿區工商及服務業場所單位統計表

項目		95 年		100 年		95~100 年增減 單位數 (家)	95~100 年年平 均增加 率(%)
		單位數 (家)	百分比 (%)	單位數 (家)	百分比 (%)		
二級產業	礦業及土石採取業	1	0.02	1	0.02	0	0.00
	製造業	601	14.26	642	12.31	41	6.82
	電力及燃氣供應業	5	0.12	4	0.08	-1	-20.00
	用水供應及污染整治業	30	0.71	36	0.69	6	20.00
	營造業	331	7.85	357	6.84	26	7.85
	小計	968	22.96	1040	19.94	72	7.44
三級產業	批發及零售業	2,010	47.68	2,715	52.05	705	35.07
	運輸及倉儲業	126	2.99	109	2.09	-17	-13.49
	住宿及餐飲業	301	7.14	400	7.67	99	32.89
	資訊及通訊傳播業	21	0.50	20	0.38	-1	-4.76
	金融及保險業	57	1.35	77	1.48	20	35.09
	不動產業	60	1.42	101	1.94	41	68.33
	專業、科學及技術服務業	97	2.30	109	2.09	12	12.37
	支援服務業	67	1.59	64	1.23	-3	-4.48
	教育服務業	63	1.49	85	1.63	22	34.92
	醫療保健及社會工作服務業	93	2.21	106	2.03	13	13.98
	藝術、娛樂及休閒服務業	35	0.83	37	0.71	2	5.71
	其他服務業	318	7.54	353	6.77	35	11.01
	小計	3,248	77.04	4,176	80.06	928	28.57
總計		4,216	100.00	5,216	100	1000	23.72

資料來源：臺中市政府主計處工商及服務業普查（民國 95 年及 100 年）。

（三）工商生產總額

根據民國 100 年工商服務業普查資料顯示，臺中市工商及服務業企業單位全年生產總額成長率為五都之冠，為 42.01%；沙鹿區民國 95 年與 100 年之增減率為 58.11，占臺中式生產總額 2%。（詳表 3-12）

表 3-12 民國 100 年臺中市與沙鹿區工商產值一覽表

項目	95 年 (百萬元)	100 年 (百萬元)	增減率(%)	100 年占全市之比例(%)
臺中市	2,123,616	3,015,850	42.01	—
沙鹿區	39,355	62,226	58.11	2.00

資料來源：臺中市政府主計處工商及服務業普查（民國 95 年及 100 年）暨本計畫彙整。

三、航空城相關產業發展

(一) 航空城產業發展方向

有關航空產業發展方向就航空運輸與產業之間的依賴程度，可分為依賴型與關聯型兩類，故將上述產業歸納為機場依賴型產業及機場關聯型產業兩大類。(詳圖 3-8)



圖 3-8 航空城產業發展方向示意圖

1. 機場依賴型產業

此產業與機場發展關係較為緊密，主要以航空製造業及運輸物流業為主，形成上下游之供應鏈，包括運輸車輛租賃業、停車服務業、空運人員訓練業、航空及衍生產業、空廚製造業、倉儲集散業、貨物承攬業及報關業、進出口加工組合業、航空裝備及維修業等，該類產業依賴機場及物流而發展，主要位於機場核心。

2. 機場關聯型產業

機場關聯型產業此項產業與機場較無直接關聯，而與機場服務及都市活動之關連性較強，以因應機場及產業發展而衍生之服務業為主，包括國際會議服務業、展示服務業、餐飲服務業、國際旅館業、金融服務業、電信服務業、資訊服務業、研發訓練業、觀光休閒業以

及商業等，該類產業提供機場就業人口基本生活服務機能，主要分布在機場核心外圍。

航空城的形成與發展利基在於商業行為及產業結構的升級與轉型，利用機場城市發展基礎上，透過公路、鐵路等交通運輸系統與市中心緊密連接，以強化其產業定位並擴展航空城發展範圍；本計畫範圍周邊運用國道 1 號、國道 3 號及臺 10 線等聯外道路及未來輕軌橘線建設的加值，透過健全交通系統達到地區性聯結。

既有機場功能以服務機場內部旅客及機場工作者所需之各種商業活動場所，更廣域的航空城則包含辦公及零售會展中心、物流和自由貿易區等，透過企業群聚效應使機場城市向外進行輻射擴大經濟和商業影響力形成更寬廣的航空城，並依其定位提供業務所需要的功能，以產生更高效的貨運和客運流量，提升機場及都市競爭力。(詳圖 3-9)

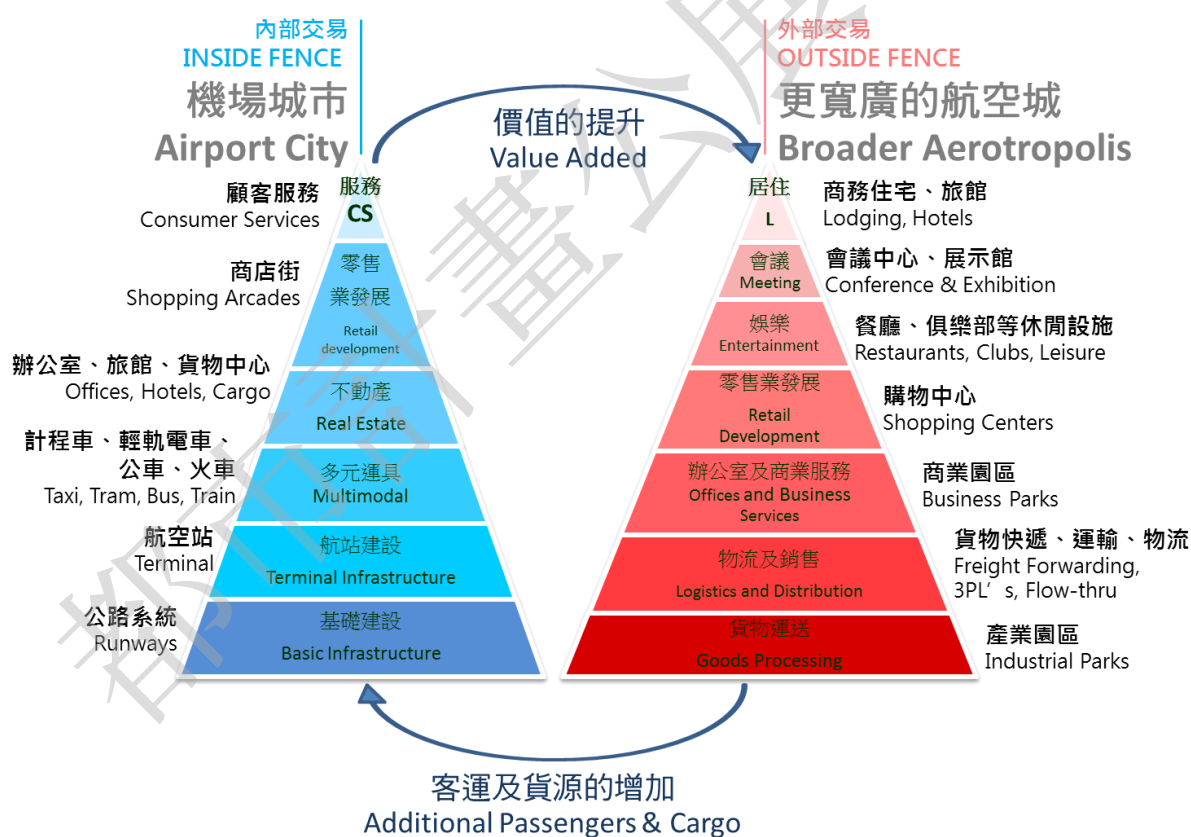


圖 3-9 廣域航空城發展概念示意圖

資料來源：John D. Kasarda(2008), The evolution of airport cities and aerotropolis, Airport Cities.

（二）市場動態分析

由前述航空城發展概念係以機場城市輔以產業、物流銷售及商業等發展所構築而成，故本計畫之市場動態分析將分為以下五項：第一為工業園區產業分析，透過彙整本計畫範圍周邊工業園區如臺中工業區、關聯工業區、中部科學工業園區等 11 處本市重要工業園區之主要產業及彰化縣、南投縣各工業區彙整，以了解中部區域的工業發展優勢；第二為航空運輸依賴型產業，分析我國近三年國內外航空運輸產業並與本市重點工業園區之優勢產業進行交叉分析了解本市之優勢產業對於航空貨運之依賴，以為未來航空物流貨運產業於本區發展之可能性；第三為國際物流公司，由前述分析本區發展航空物流貨運之可行性後透過分析臺中國際機場周邊之物流公司規模及國內其他主要國際機場周邊主要物流公司之規模及分布情形，以分析其規模及運量之關係；第四為空廚產業，除分析本市重要工業園區之產業發展情形外，另分析屬航空依賴型產業之空廚產業市場，未來隨著臺中國際機場航線及班次成長對於空廚產業需求將隨之提升，故藉以分析國內主要國際機場之空廚產業規模及產量以推估其面積需求；第五為觀光產業市場分析，藉以了解來臺旅遊市場型態及需求以探討本計畫未來商業發展導向。詳細之市場動態分析說明如下：

1. 工業園區產業分析

本計畫範圍周邊設有多處工業園區，包含行政院國家科學委員會所設立之中部科學工業園區，主要產業以精密機械、光電產業為主；屬經濟部工業局之五大工業區，包含：臺中工業區、關聯工業區、大里工業區、大甲幼獅工業區，主要產業為金屬基本工業、金屬製品製造業、機械設備製造修配業等，臺中加工出口區以電子零組件製造業為主；屬於臺中市經濟發展局管理之精密機械科技創新園區及豐洲科技園區以機械設備製造修配業、金屬製品製造業及精密、光學、醫療器材及鐘錶製造業為主要產業；在港區的部分，臺中港自由貿易港區則以機密機械基礎工業等為主要產業。（詳表 3-13、圖 3-10）

彰化濱海工業區、福興工業區、全興工業區等皆以金屬製品製造業為主要產業，而中部科學工業區-二林園區以精密機械為主要產業；南投縣工業區整體以金屬製品製造業所占廠家數比例稍高。（詳

表 3-15)

經彙整本市主要工業園區優勢產業為機械設備製造業及金屬製品製造業，配合鄰近之漢翔航空產業優勢結合精密機械及工具機產業，本計畫範圍將有機會朝以發展航空零組件維修製造業。

表 3-13 臺中市各工業區及工業園區彙整表

工業區名稱	面積（公頃）	開發年期	廠家數	主要產業（占廠家數比例）
中部科學工業園區-臺中國區	466	92 年	206	1.精密機械（19.90%） 2.工商服務業、研究機構業、育成中心（15.05%） 3.光電產業（13.11%）
中部科學工業園區-后里園區	246.27	95 年	25	1.精密機械（48.00%） 2.光電產業（44.00%） 3.積體電路（4.00%）
關連工業區	142.83	69 年	108	1.塑膠製品製造業（24.07%） 2.金屬基本工業（17.52%） 3.紡織業（12.04%）
臺中工業區	580	第一期:66 年 第二期:70 年 第三期:76 年	860	1.機械設備製造業（26.16%） 2.金屬製品製造業（19.19%） 3.塑膠製品製造業（10.70%）
大里工業區	77.2	84 年	274	1.機械設備製造業（37.96%） 2.金屬製品製造業（35.77%） 3.塑膠製品製造業（6.20%）
豐洲科技園區	47.6356	第一期:99 年 第二期:101 年 核定，預計 106 年辦理產業用地出售作業	52	1.機械設備製造業（34.62%） 2.金屬製品製造業（21.15%） 3.產業用機械設備維修及安裝業（15.38%）
大甲幼獅工業區	218.47	67 年	244	1.金屬基本工業（17.62%） 2.金屬製品製造業（16.80%） 3.機械設備製造修配業（11.06%）
臺中加工出口區-臺中國區	26.1187	60 年	41	1.電子零組件製造業（36.59%） 2.電腦、電子產品及光學製品製造業（21.95%） 3.其他製造業（12.20%）
臺中加工出口區-中港園區	118.66	86 年	72	1.化學材料製造業（12.50%） 2.金屬製品製造業（11.11%） 3.電子零組件製造業（11.11%）
精密機械科技創新園區	第一期:124.78 第二期:37	第一期:95 年 第二期:104 年	113	1.機械設備製造修配業（46.02%） 2.金屬製品製造業（20.35%） 3.精密、光學、醫療器材及鐘錶製造業（12.37%）
臺中港自由貿易港區	627.75	第一期:96 年 第二期:97 年	31	1.儲配/運輸物流業（64.52%） 2.石化原料、油品儲轉（16.13%）

資料來源:本計畫彙整。

表 3-14 彰化縣各工業區及工業園區彙整表

工業區名稱	面積（公頃）	開發年期	廠家數	主要產業（占廠家數比例）
彰化濱海工業區	3,643	99 年	397	1.金屬製品製造業（22.08%） 2.基本金屬製造業（10.20%） 3.塑膠製品製造業（8.53%）
福興工業區	43	62 年	57	1.金屬製品製造業（21%） 2.運輸工具製造修配業（18%） 3.塑膠製品製造業（15%）
埤頭工業區	18	63 年	29	1.食品製造業（35%） 2.紡織業（22%） 3.飲料製造業（15%）
田中工業區	28	74 年	61	1.紡織業（34%） 2.其他製造業（11%） 3.紙漿、紙及紙製品製造業（10%）
全興工業區	246.8	80 年	138	1.金屬製品製造業（29.71%） 2.紡織業（13.04%） 3.基本金屬製造業（7.25%）
芳苑工業區	106	71 年	122	1.塑膠製品製造業（26.90%） 2.紡織業（23.00%） 3.金屬製品製造業（10.80%）
中部科學工業園區 - 二林園區	631	101 年	12	1.精密機械（83.33%） 2.光電產業（8.33%） 3.生物科技（8.33%）

資料來源:本計畫彙整。

表 3-15 南投縣各工業區及工業園區彙整表

工業區名稱	面積（公頃）	開發年期	廠家數	主要產業（占廠家數比例）
竹山工業區	22.05	62 年	67	1.木竹製品製造業（29%） 2.金屬製品製造業（24%） 3.紡織業（16%）
南崗工業區	412	第一期:65 年 第二期:72 年	436	1.金屬製品製造業（22.10%） 2.化學材料製品製造業（11.58%） 3.其他（8.36%）
中部科學工業園區 - 高等研究園區	258.97	98 年	28	1.其它（35.71%） 2.生活服務業（21.43%） 3.工商服務業、研究機構業、育成中心（14.29%）

資料來源:本計畫彙整。

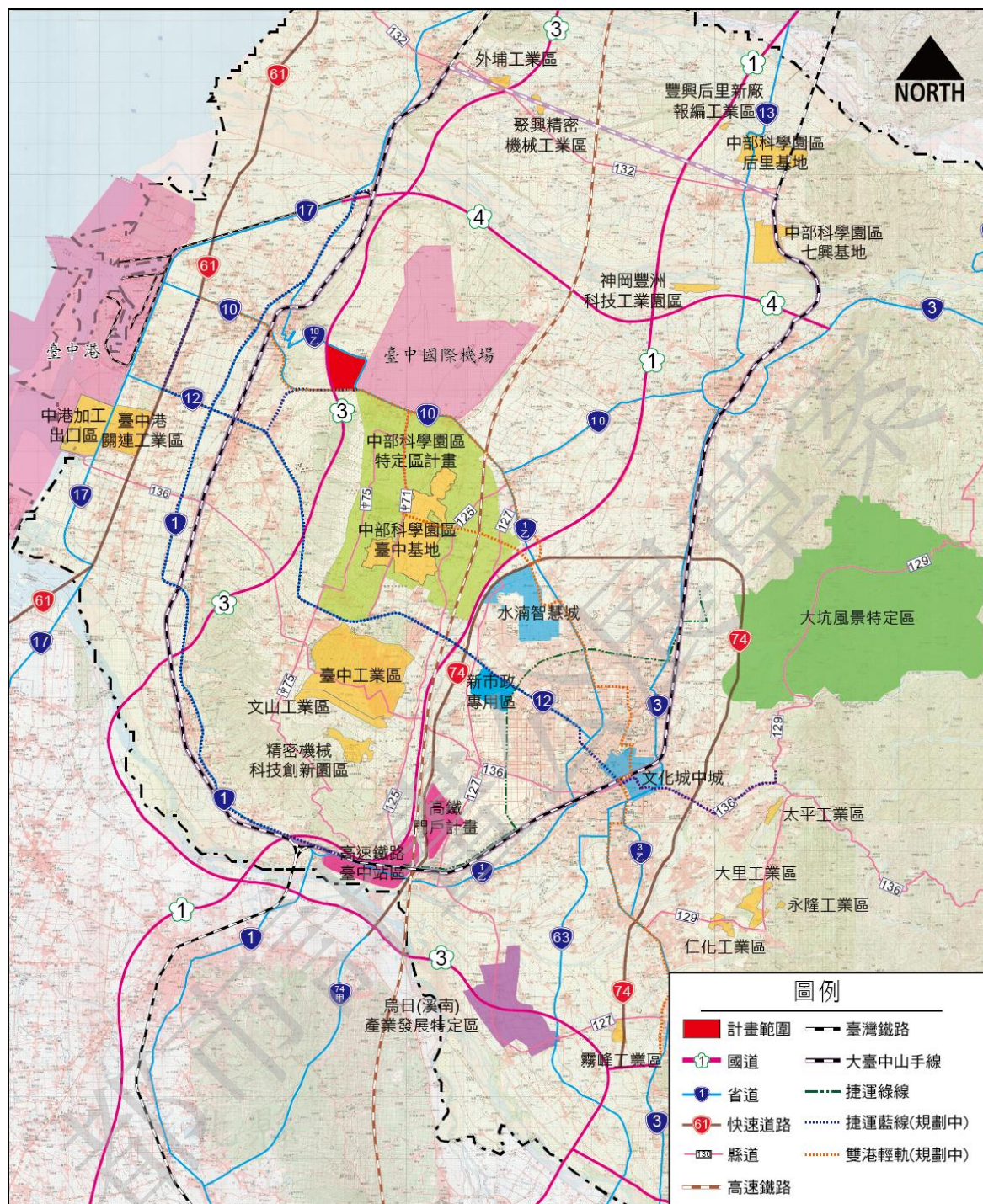


圖 3-10 臺中市產業發展用地分布示意圖

2.航空運輸依賴型產業

經濟成長為航空運輸成長的主要動力，運輸需求主要源自於全球各地區經濟活動延伸之，即經濟成長與運輸需求有高度正相關。

(1) 國際航空商品產業進出口

交通部 101-103 年商品別貨品流量及運費率統計報告(國際航空貨運)將空運的商品進行 97 種分類，本案彙整包含於臺中的工業區產業類別之商品並將其分為 17 種產業別，整理如下表 3-16。

統計進出口總量前五大產業依序為電子零組件製造業、機械設備製造業、食品及飲料製造業、電腦、電子產品及光學製品製造業與基本金屬製造業及金屬製品製造業。機械設備製造業與基本金屬製造業及金屬製品製造業為臺中市工業區主要發展產業，電子零組件製造業主要集中於臺中加工出口區。

(2) 國內航空商品產業進出口

國內貨運航線以臺北松山機場、臺中國際機場及高雄國際機場至金門、馬公等地，主要貨運產業皆以食品類為主，包含穀類、澱粉及糕餅類食品、魚類及其他海鮮等，整理如下表 3-17。

經分析本市工業園區對於航空運輸之依賴以國際貨運之依賴程度較高，主要依賴的工業園區包含臺中港關連工業區、臺中工業區、大里工業區、臺中市豐洲科技工業園區、臺中市精密機械科技創新園區、大甲幼獅工業區及中部科學工業園區等，且其近三年之進出口量皆有逐年上升之趨勢，對於未來本計畫範圍發展物流產業具有相對優勢。

表 3-16 民國 101-103 年國際航空進出口產業別流量百分比一覽表

產業別	流量 (%)	103 年	102 年	101 年	與本市工業區關聯
電子零組件 製造業	進口	7.47	6.42	6.78	中部科學工業園區
	出口	8.78	8.34	8.20	
食品及飲料 製造業	進口	14.75	13.43	13.90	臺中港關連工業區、臺中工業區、 大甲幼獅工業區
	出口	1.72	1.69	1.77	
機械設備製 造業	進口	15.06	16.57	15.05	臺中工業區、大里工業區、臺中市豐 洲科技工業園區、大甲幼獅工業區、 臺中市精密機械科技創新園區
	出口	12.13	11.45	11.68	
電腦、電子產 品及光學製 品製造業	進口	7.47	6.42	6.78	中部科學工業園區、臺中加工出口 區、臺中工業區、大里工業區、 臺中市精密機械科技創新園區
	出口	8.78	8.34	8.20	
基本金屬製 造業、金屬製 品製造業	進口	3.51	3.06	3.18	臺中港關連工業區、臺中工業區、大 里工業區、臺中市豐洲科技工業園 區、臺中市精密機械科技創新園區、 大甲幼獅工業區
	出口	6.99	6.80	6.33	
化學製品製 造業	進口	6.86	6.85	6.57	臺中工業區、大里工業區、大甲幼獅 工業區、臺中市精密機械科技創新園 區
	出口	2.09	2.06	1.90	
成衣、服飾品 及其他紡織 製品製造	進口	3.75	3.22	2.13	臺中工業區、大里工業區、 大甲幼獅工業區
	出口	4.61	4.71	4.16	
塑膠製品製 造業	進口	4.66	3.57	3.67	臺中工業區、大里工業區、大甲幼獅 工業區
	出口	4.97	4.64	4.81	
非金屬礦物 製品製造業	進口	0.91	3.22	5.83	臺中工業區、大里工業區、大甲幼獅 工業區、臺中加工出口區中港園區
	出口	0.67	2.49	2.49	
其他運輸工 具製造業	進口	1.18	1.02	0.95	臺中工業區、大里工業區、大甲幼獅 工業區、臺中市豐洲科技工業園區
	出口	2.50	2.33	2.08	
紙漿、紙及紙 製品製造業	進口	0.43	0.45	0.54	大甲幼獅工業區
	出口	0.41	0.42	0.47	
紡織業	進口	0.35	0.32	0.30	臺中加工出口區中港園區、臺中工業 區、大里工業區、大甲幼獅工業區
	出口	2.02	1.70	1.54	
橡膠製品製 造業	進口	0.24	0.23	0.20	臺中加工出口區中港園區、大里工業 區、大甲幼獅工業區、臺中市豐洲科 技工業園區
	出口	0.37	0.32	0.32	
水泥製品製 造業	進口	0.18	0.15	0.17	大甲幼獅工業區
	出口	0.06	0.06	0.05	
木竹製品製 造業	進口	0.05	0.08	0.05	大甲幼獅工業區
	出口	0.04	0.04	0.04	
樂器製造業	進口	0.02	0.02	0.02	大甲幼獅工業區
	出口	0.05	0.05	0.04	
其他	進口	23.19	24.93	23.63	
	出口	14.47	14.33	14.50	
總計	進出口	100.0	100.0	100.0	

資料來源：商品別貨品流量及運費率統計報告（國際航空貨運）（交通部，民國 101 至 103 年）暨本計畫彙整。

表 3-17 民國 101-103 年國內航空貨運主要產業及運量統計表

機場	產業	103 年運量 (公噸)	102 年運量 (公噸)	101 年運量 (公噸)
臺北 松山 機場	穀類、澱粉及糕餅類食品	2,172	2,195	2,057
	電機與設備及其零件	1,040	1,119	1,162
	魚類及其他海鮮	670	542	512
	鋼鐵製品	—	—	914
	乳製品；禽蛋	639	844	244
	食用果實及堅果	—	—	268
	雜項調製食品	289	153	—
	塑膠及其製品	209	214	—
	書籍、新聞報紙	148	—	388
	飲料、酒類及醋	—	—	227
	郵袋、函件	84	353	130
	合計	5,251	5,420	5,902
臺中 國際 機場	穀類、澱粉及糕餅類食品	1,173	502	597
	書籍、新聞報紙	192	—	—
	鋼鐵製品	—	—	234
	活樹及其他植物	33	59	—
	食用果實及堅果	—	54	27
	魚類及其他海鮮	—	—	326
	食用蔬菜類	27	—	—
	郵袋、函件	8	—	40
	合計	1,433	615	1,224
高雄 國際 機場	穀類、澱粉及糕餅類食品	1,038	736	899
	魚類及其他海鮮	659	541	508
	食用果實及堅果	552	560	288
	書籍、新聞報紙	437	505	472
	郵袋、函件	97	104	126
	鐵路或電車道以外車輛及其零件	66	69	—
	合計	2,849	2,515	2,293

資料來源：商品別貨品流量及運費率統計報告（國際航空貨運）（交通部，民國 103 年）暨本計畫彙整。

（三）國際物流產業

根據民航局統計資料民國 103 年桃園國際機場總貨運量為 2,072,60 萬公噸，而經計算桃園國際機場華儲股份有限公司平均每公頃可處理 47,756,202 公噸貨物，長榮空運倉儲每公頃可處理 143,659,635 公噸貨物，遠雄航空貨物園區每公頃可處理 8,834,188 公噸貨物，永儲股份有限公司每公頃可處理 38,308,977 公噸貨物。高雄國際機場華儲股份有限公司每公頃可處理 38,494,987 公噸貨物。以遠雄航空貨運園區為例，其園區面積約為 35.45 公頃，可處理貨運量為約計 313,17 萬公噸，占桃園國際機場總貨運量 15.11%。（詳表 3-18）

臺中國際機場至 104 年華信倉儲正式啟用後開始國際物流服務，預計未來貨物運輸需求將隨之增加，然目前機場鄰近之物流公司規模平均僅 0.1 公頃，反觀國內其他國際機場周邊之物流設施多數達 1 公頃以上規模，故未來物流產業將有機會以本計畫範圍為主以成為中部發展核心。（詳表 3-19）

表 3-18 國內主要國際機場周邊主要物流公司彙整表

機場	公司名稱	距離/車程	面積	103 年貨運量（公噸）	備註
桃園國際機場	華儲股份有限公司-桃園總公司	於機場內貨運站區，緊臨 12 個貨機停機坪	基地面積 14.64 公頃，庫區面積 13.31 公頃	699,150,803	目前有擴建計畫，年處理量以超過可容納 98 萬噸
	長榮空運倉儲	位於機場內貨運站區	基地面積 4.47 公頃	642,158,569	年處理量可達 70 萬公噸
	遠雄航空自由貿易港區-航空貨物園區	距機場 1.9 公里，車程約 3 分鐘	基地面積 35.45 公頃	313,171,986	區內共計 10 間物流公司
	永儲股份有限公司	距機場貨運站約 5.3 公里，車程約 11 分鐘	基地面積 4.28 公頃，倉庫樓地板面積總計 0.62 公頃	163,962,423	倉庫含地上五樓，地下二樓
	FedEx 美商聯邦快遞股份有限公司臺灣分公司	於機場內貨運站區	—	43,903,355	
	優比速	於機場內貨運站區	—	33,098,146	
	各航空公司	—	—	177,156,735	
高雄國際機場	華儲股份有限公司高雄分公司	於機場內貨運站區，緊臨 5 個貨機停機坪	基地面積 1.68 公頃	64,671,578	
松山機場	中科國際物流	於機場貨運站	—	33,115,146	

資料來源：民航統計年報（交通部民用航空局，民國 103 年）暨本計畫彙整。

表 3-19 臺中國際機場周邊國際物流公司彙整表

公司名稱	距離/車程	規模
華信倉儲	位於機場貨運集散站	總面積約 0.11 公頃，總計 150 個存貨儲位提供一般貨物儲存，倉儲年最大容量為 11,000 噸
海元國際物流有限公司	距機場 5.2 公里 車程約 9 分鐘	面積約 0.06 公頃
中科國際物流股份有限公司	距機場 7.4 公里 車程約 15 分鐘	基地面積 2.13 公頃，第一期樓地板面積 8800 坪，第二期樓地板面積 8800 坪(計畫中)
泓展國際物流股份有限公司	距機場 7.7 公里 車程約 15 分鐘	面積約 0.07 公頃
安達國際物流有限公司	距機場 8.7 公里 車程約 16 分鐘	面積約 0.33 公頃
DHL 臺灣敦豪供應鏈股份有限公司	距機場 16.1 公里 車程約 22 分鐘	面積約 0.26 公頃

資料來源:本計畫彙整。

（四）空廚產業

經比較國內空廚產業規模最大者為桃園國際機場之華膳空廚，基地面積為 2.5 公頃，每日可製作 45,000 份空中餐點，經換算每年約可服務 16,425,000 人。臺中空廚目前為臺中國際機場為一之空廚業者，規模為 0.66 公頃，提供 12 間航空公司航空餐點之服務，經統計 103 年臺中國際機場航班次計有 12,638 其服務人數為 2,184,954 人；比較高雄空廚規模 0.35 公頃可服務 3,485,689 人，臺中空廚之規模尚屬得以支持航班需求，惟未來將視其航線及班次增加以評估其需求。（詳表 3-20）

表 3-20 空廚產業彙整表

機場	公司名稱	區位	規模 (公頃)	103 年服務 航班次(次)	103 年服務 人數(人)	備註
臺中清泉崗國際機場	臺中空廚股份有限公司	位於臺中工業區 距離機場 13 公里 車程約 20 分鐘	0.66	12,638	2,184,954	共計服務 12 間航空公司
桃園國際機場	華膳空廚股份有限公司	距離機場 6 公里 車程約 15 分鐘	2.5	31,200	每日可製作 45,000 份空中餐點(每年約服務 16,425,000 人)	4 層樓結構建築
	長榮空廚股份有限公司	距離機場 5.1 公里 車程約 11 分鐘	2.44	21,840	7,634,962	廠房面積 3.16 公頃
	復興空廚股份有限公司	距機場 2.4 公里 車程約 3 分鐘	0.45	6,659	1,243,382	
高雄國際機場	高雄空廚股份有限公司	距機場 2.3 公里 車程約 5 分鐘	0.35	11,944	3,485,689	共計服務 9 間航空公司

資料來源:本計畫彙整。

(五) 觀光產業

1. 來臺旅遊市場相關指標

自民國 99 年至 103 年來臺旅客呈現增長趨勢，共增加 434 萬人次。103 年來臺旅客共計 9,910,204 人，其中外籍旅客占 47.30%，華僑旅客占 52.70%，較 102 年成長 23.63%，觀光外匯收入也較 102 年成長 18.61%。來臺觀光旅客以觀光為目的占最多數且近年大幅度提升，103 年觀光人次占來臺總人數比率 72.27%，成長率為 31.26%，而平均每人每日消費則減少 2.89%。以業務目的來臺的旅客人次呈下降趨勢，近五年共減少 17 萬人次，但平均每人每日消費則是增長。來臺旅客整體近五年平均滿意度為 94.4%，平均重遊率 33.6%。(詳表 3-21)

表 3-21 歷年來臺旅遊市場相關指標值一覽表

指標	年度				
	99	100	101	102	103
來臺旅客人次(萬人次)	557	609	731	802	991
觀光外匯收入(億美元)	87.19	110.65	117.69	123.22	146.15
來臺旅客平均每人每次消費(美元)	1,566	1,818	1,610	1,537	1,475
來臺旅客平均停留夜數(夜)	7.06	7.05	6.87	6.86	6.65
來臺旅客平均每人每日消費(美元)	221.84	257.82	234.31	224.07	221.76
觀光目的旅客人次(萬人次)	325	363	468	548	719
觀光目的旅客平均每人每日消費(美元)	242.39	280.41	256.87	235.76	228.95
業務目的旅客人次(萬人次)	94	98	89	93	77
業務目的旅客平均每人每日消費(美元)	209.86	233.22	217.48	252.02	260.16
來臺旅客整體滿意度(%)	93	93	95	95	96
旅客來臺重遊比率(%)	33	35	31	35	34

資料來源：交通部觀光局觀光市場調查摘要，99-103 年來臺旅客消費及動向調查

2. 來臺旅客特性

近五年來臺旅客教育程度主要大專以上，平均年收入為 37,212 美元。近五年來臺旅客每人每日平均花費為 275.22 美元，其主要花費為旅館內支出費及購物費，其平均各占 33.89%及 34.80%。

根據交通部觀光局觀光市場調查摘要，吸引旅客來臺觀光的主要

因素為「風光景色、菜餚與購物」，旅客最喜歡臺灣主要因素為「人情濃厚、菜餚美味及夜市」，在臺其間主要參加活動前三名為「購物、逛夜市及參觀古蹟」。來臺旅客平均 88.2% 選擇住宿旅館，其中平均 63.12% 選擇一般旅館，其次 28.62% 選擇國際觀光旅館，而選擇觀光旅館的來臺旅客平均占 7.8%，整體滿意度為 85.39%。根據臺中市觀光旅遊局旅館業民宿及觀光遊客之統計分析，100 年至 102 年臺中市之國外旅客選擇住宿人數逐年成長，於 102 年國外旅客選擇一般旅館及觀光旅館總計 1,831,977 人，占總人數 34.33%。

近五年來臺旅客逐年增加，且由於臺灣人情濃厚、菜餚美味等因素使得整體滿意度呈正成長，且觀光為目的之旅客人數也大幅度提升，所帶來觀光收入可觀。對於來臺旅客遊覽臺灣縣市相對次數比例，臺中市排名第九(每百人次有 11 人次)，為了提升觀光人次及促進本計畫範圍商業活絡，並符合旅客最喜歡臺灣因素及強化觀光旅館業，建議未來本計畫範圍發展可導入購物中心及旅館業，增加觀光吸引點，使其蓬勃發展。(詳表 3-22)

表 3-22 歷年來臺旅客特性表一覽表

項目	99 年	100 年	101 年	102 年	103 年
教育程度	大專以上 (75%)	大專以上 (79%)	大專以上 (82%)	大專以上 (79%)	大專以上 (80%)
平均年收入	37,721 美元	40,659 美元	38,790 美元	33,929 美元	34,959 美元
喜歡臺灣主要因素	1.人情濃厚 2.美味菜餚 3.逛夜市	1.人情濃厚 2.美味菜餚 3.逛夜市	1.人情濃厚 2.逛夜市 3.美味佳餚	1.人情濃厚 2.菜餚 3.逛夜市	1.人情濃厚 2.菜餚 3.逛夜市
再訪臺灣主要因素	1.觀光 (76.7%) 2.業務 (17.3%) 3.探親訪友 (4.4%)	1.觀光 (69.7%) 2.業務 (22.3%) 3.探親訪友 (5.6%)	1.觀光 (73.4%) 2.業務 (17.4%) 3.探親訪友 (7.1%)	1.觀光 (72.4%) 2.業務 (15.4%) 3.探親訪友 (7.5%)	1.觀光 (75%) 2.業務 (13.7%) 3.探親訪友 (8.7%)
住宿方式/ 比例	住宿旅館 (91%)	住宿旅館 (91%)	住宿旅館 (91%)	住宿旅館 (85%)	住宿旅館 (83%)
	1.一般旅館 (57.5%) 2.國際觀光旅館 (35.0%) 3.觀光旅館 (7.5%)	1.一般旅館 (60.4%) 2.國際觀光旅館 (32.4%) 3.觀光旅館 (7.2%)	1.一般旅館 (61.8%) 2.國際觀光旅館 (29.9%) 3.觀光旅館 (8.3%)	1.一般旅館 (68.9%) 2.國際觀光旅館 (23.2%) 3.觀光旅館 (8.0%)	1.一般旅館 (69.46%) 2.國際觀光旅館 (22.6%) 3.觀光旅館 (8.0%)

資料來源：交通部觀光局觀光市場調查摘要，99-103 年來臺旅客消費及動向調查。

四、文化資源調查

依都市計畫法第 15 條清查本計畫範圍內之名勝、古蹟及具有紀念性或藝術價值應予保存之建築，經查計畫範圍內包含本市普查在案具歷史文化價值建築物「西勢里濟陽家」(臺中市沙鹿區中清路 65-70 號)，未來應考量其土地使用規劃之容許使用及保存。(詳表 3-11)

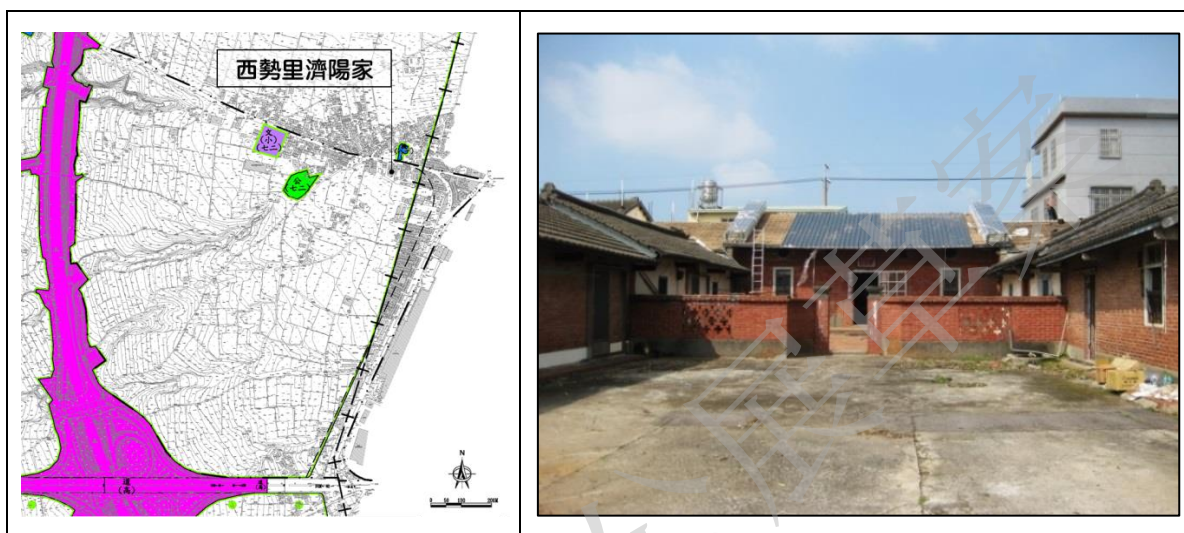


圖 3-11 西勢里濟陽家位置及現況圖

第三節 土地權屬分布

計畫範圍土地權屬多為私人土地，土地筆數計有 778 筆，面積約為 102.31 公頃，占全區面積 84.00%；其餘公有土地面積約為 19.49 公頃，管理機關主要為臺中市政府農業局（土地面積 4.65 公頃）及交通部公路總局（土地面積 4.93 公頃）與財政部國有財產署（土地面積 3.29 公頃）。（詳表 3-23、圖 3-12）

表 3-23 土地權屬及管理機關統計表

土地權屬（管理機關）別	土地筆數（筆）	比例（%）	面積（公頃）	比例（%）
公有土地	交通部公路總局	54	5.96	3.81
	國防部軍備局	10	1.10	0.79
	財政部國有財產署	47	5.19	3.29
	行政院農業委員會 林務局	6	0.66	1.74
	臺中市政府農業局	4	0.44	4.65
	臺中市沙鹿區公所	2	0.22	1.89
	臺中市政府地政局	1	0.11	2.46
	臺中市政府建設局	1	0.11	0.11
	臺中市沙鹿區 公館國民小學	3	0.33	0.75
	小計	128	14.13	19.49
私人土地	778	85.87	102.31	84.00
總計	906	100.00	121.80	100.00

資料來源：臺中市政府地政局（106 年 1 月提供）暨本計畫彙整。

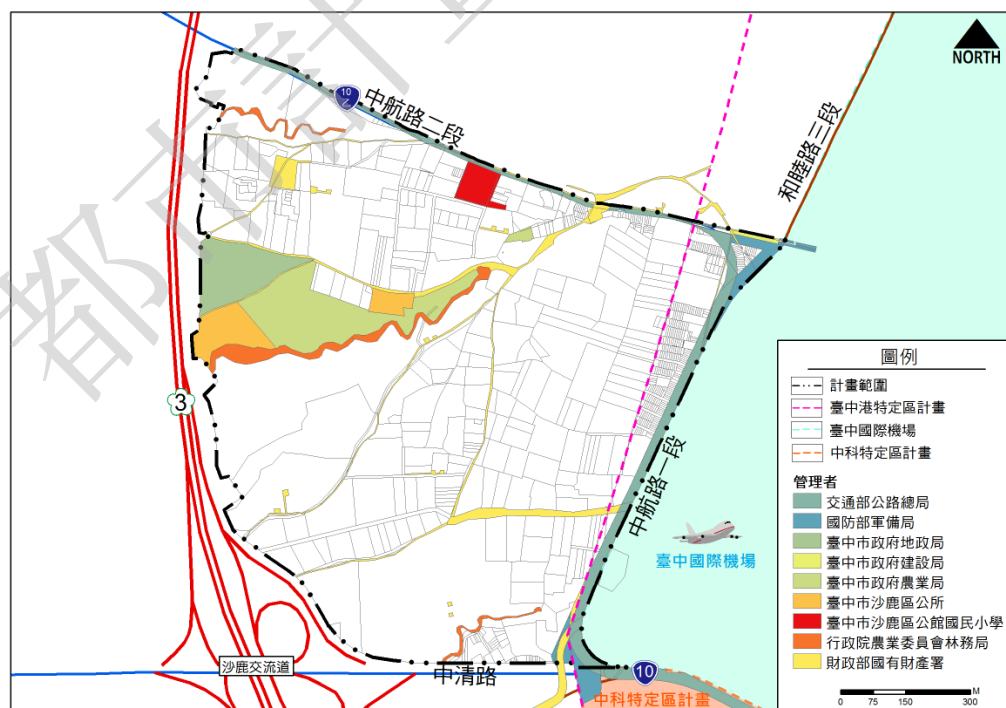


圖 3-12 計畫範圍土地權屬分布示意圖

第四節 土地及建物使用現況

一、土地使用現況

計畫範圍面積約為 121.80 公頃，土地使用現況以農業使用為主，面積為 72.26 公頃，占全區總面積 59.32%；其次為閒置地，面積約為 9.51 公頃，占全區面積 7.81%，位於中航路一、二段兩側多為住宅使用，面積為 6.41 公頃，占全區總面積 5.26%，其中依臺中市政府文化局 104 年 9 月 16 日局授文資遺字第 1040021034 號函示，位於本計畫範圍內北側有一普查在案具歷史文化價值建築物「西勢里濟陽家」。計畫範圍內靠近臺中航空站入口約有面積為 4.77 公頃之停車場使用，計畫範圍西側有第六公墓及其他私人墓園，占全區總面積 6.03%。

另有關區內現況為工業使用之土地面積約占全區總面積 3.27%，依臺中市政府經濟發展局 104 年 12 月 1 日中市經工字第 1040059708 號函檢送截至 104 年 11 月 27 日臺中市沙鹿區西勢里工廠登記清冊計有 12 家工廠，其中位於本計畫範圍者僅有 1 家（家豐工業股份有限公司），顯示範圍內其餘工廠皆無取得工廠登記。（詳表 3-24、圖 3-13）

表 3-24 土地使用現況面積統計表

現況土地使用項目	使用面積（公頃）	占計畫範圍面積比例（%）
住宅使用	6.41	5.26
商業使用	0.44	0.36
工業使用	3.98	3.27
農業使用	72.26	59.32
宗教使用	0.10	0.09
學校使用	0.61	0.50
公園使用	0.51	0.42
公用設備使用	0.68	0.56
道路使用	7.64	6.27
停車場使用	4.77	3.91
溝渠使用	1.28	1.05
殯葬使用	7.35	6.03
林地使用	6.05	4.97
閒置地	9.52	7.81
其他使用	0.21	0.17
總計	121.80	100.00

資料來源：本計畫調查彙整（調查時間：104 年 3、10 月）。



圖 3-13 計畫範圍土地使用現況分布示意圖

二、建物使用現況調查

計畫範圍位於中航路一、二段兩側多為住宅使用，約占全區總面積 5.28%；另有零星工業使用，約占全區總面積 3.28%；全區建築物計 674 棟、總面積約 7.64 公頃。茲就其樓層、結構、型態及使用狀況分述如下：

（一）建築物樓層

計畫範圍內建築物多為住宅使用，其樓層高度最高為四層樓，一層樓面積最多約為 4.18 公頃，占全區建築物面積 54.71%，共計 235 棟；其次為三層樓，面積約為 2.07 公頃，占全區建築物面積 27.09%，共計 324 棟。計畫範圍大多屬農業區且位於飛航高度管制地區，故當地地區之樓層皆以三層樓以下為主。（詳表 3-25、圖 3-14）

表 3-25 計畫範圍建築物樓層統計表

建築物樓層別	數量（棟）	比例（%）	面積（公頃）	比例（%）
1 樓	235	34.87	4.18	54.71
2 樓	100	14.84	1.26	16.49
3 樓	324	48.06	2.07	27.09
4 樓	15	2.23	0.13	1.70
總計	674	100.00	7.64	100.00

資料來源：本計畫調查彙整（調查時間：104 年 3、10 月）。

（二）建築物結構

計畫範圍內之建築物其結構屬鋼筋混凝土面積為最多，約為 3.02 公頃，占全區建築物面積 39.53%，共計 427 棟；其次為工業使用較多之金屬造結構建築物，面積約為 2.60 公頃，占全區建築物面積 33.04%，共計 119 棟；另靠近臺中航空站入口之停車場使用，多為臨時性鐵棚為主。（詳表 3-26、圖 3-15）

表 3-26 計畫範圍建築物結構統計表

建築物結構別	數量（棟）	比例（%）	面積（公頃）	比例（%）
臨時性建築或鐵棚造	64	9.50	1.28	16.75
磚造	64	9.50	0.74	9.69
金屬造	119	17.65	2.60	34.03
鋼筋混凝土造	427	63.35	3.02	39.53
總計	674	100.00	7.64	100.00

資料來源：本計畫調查彙整（調查時間：104 年 3、10 月）。

（三）建築物型態

計畫範圍內之建築物位於中航路一、二段兩側多為連棟式型態，面積約為 2.38 公頃，占全區建築物面積 31.15%，共計 374 棟；其他主要建築物型態以獨棟為主，面積約為 4.80 公頃，占全區建築物面積 62.83%，共計 267 棟；另有少部分農村式型態（三合院等）面積約為 0.46 公頃，占全區建築物面積 6.02%。（詳表 3-27、圖 3-16）

表 3-27 計畫範圍建築物型態統計表

建築物型態別	數量（棟）	比例（%）	面積（公頃）	比例（%）
獨棟式	267	39.76	4.80	62.83
連棟式	374	55.49	2.38	31.15
農村式	32	4.75	0.46	6.02
總計	674	100.00	7.64	100.00

資料來源：本計畫調查彙整（調查時間：104 年 3、10 月）。

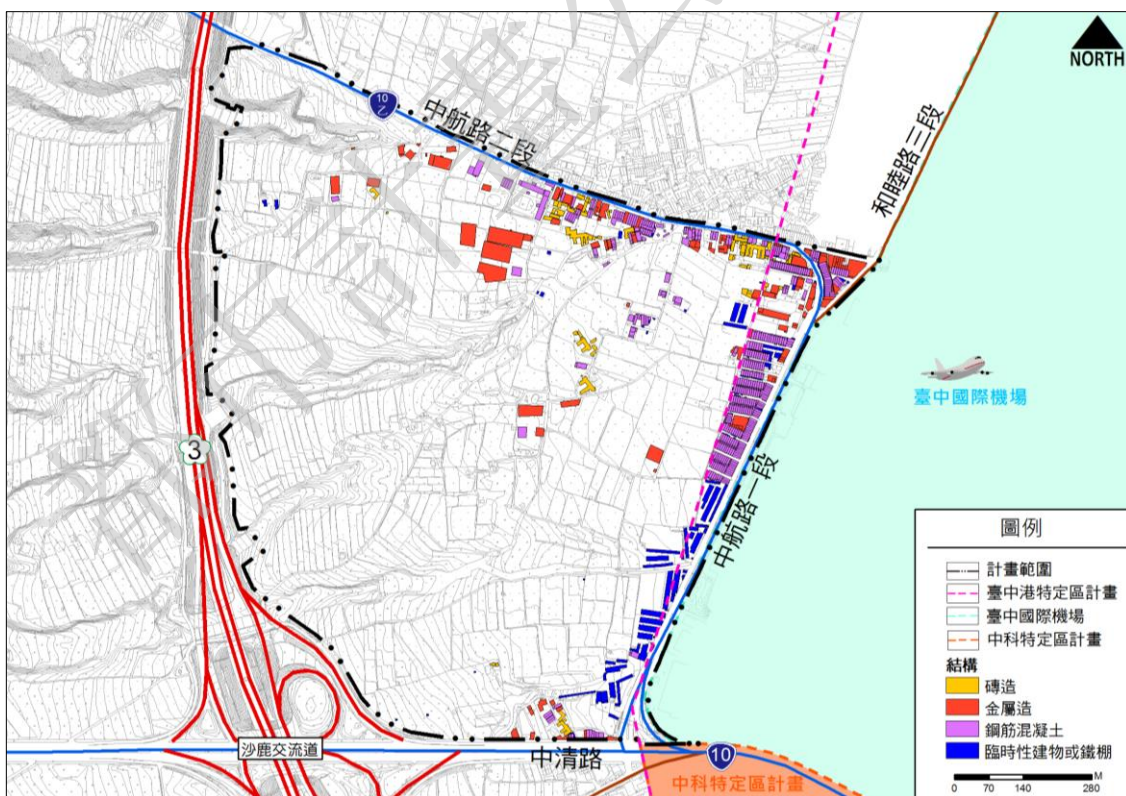
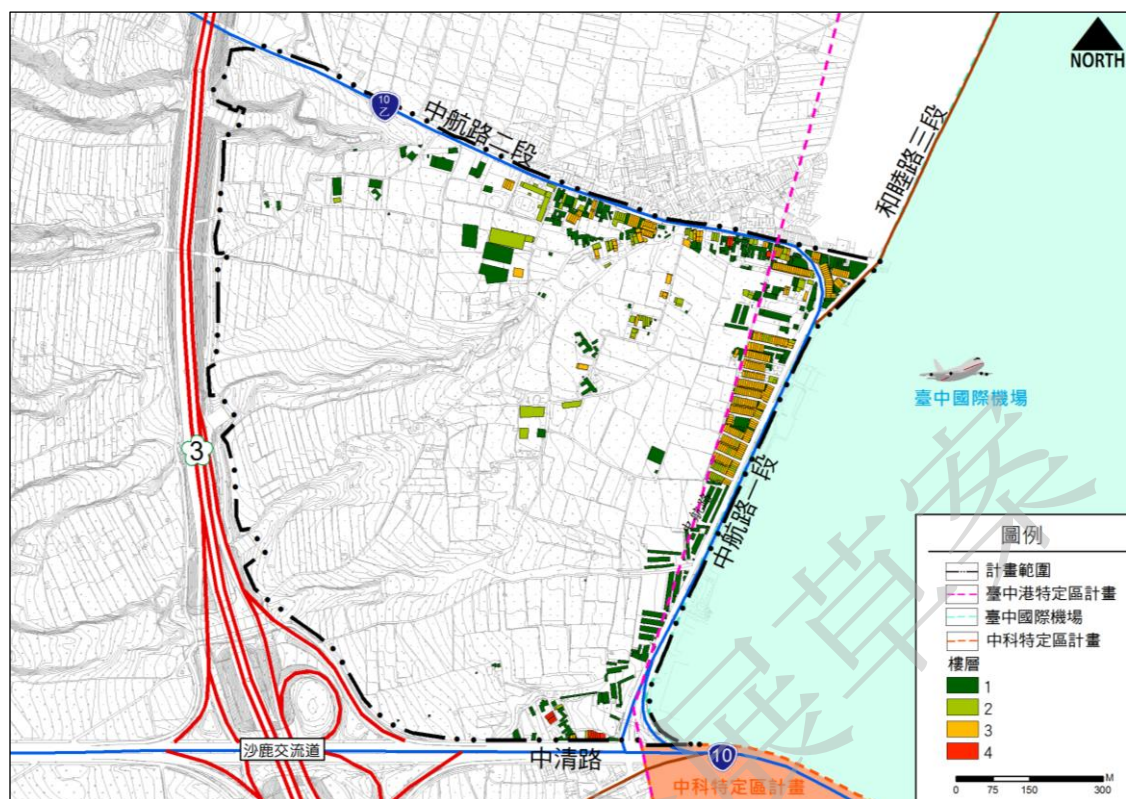
（四）建築物使用狀況

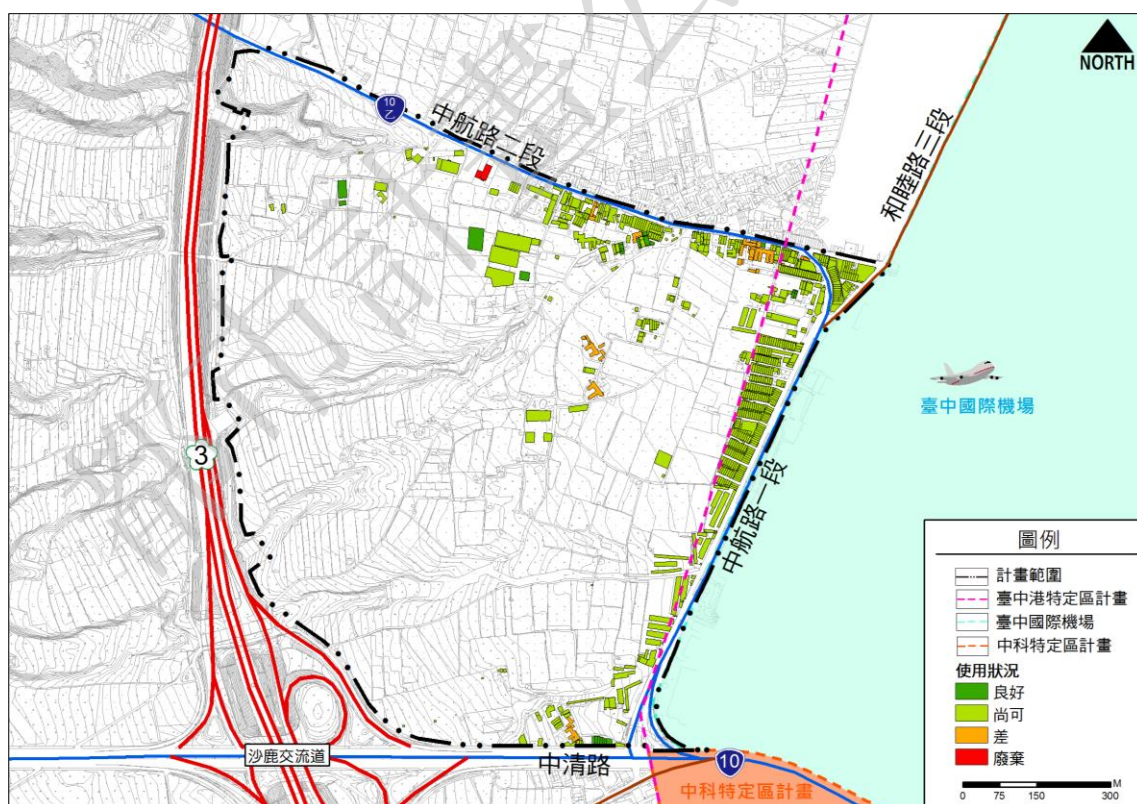
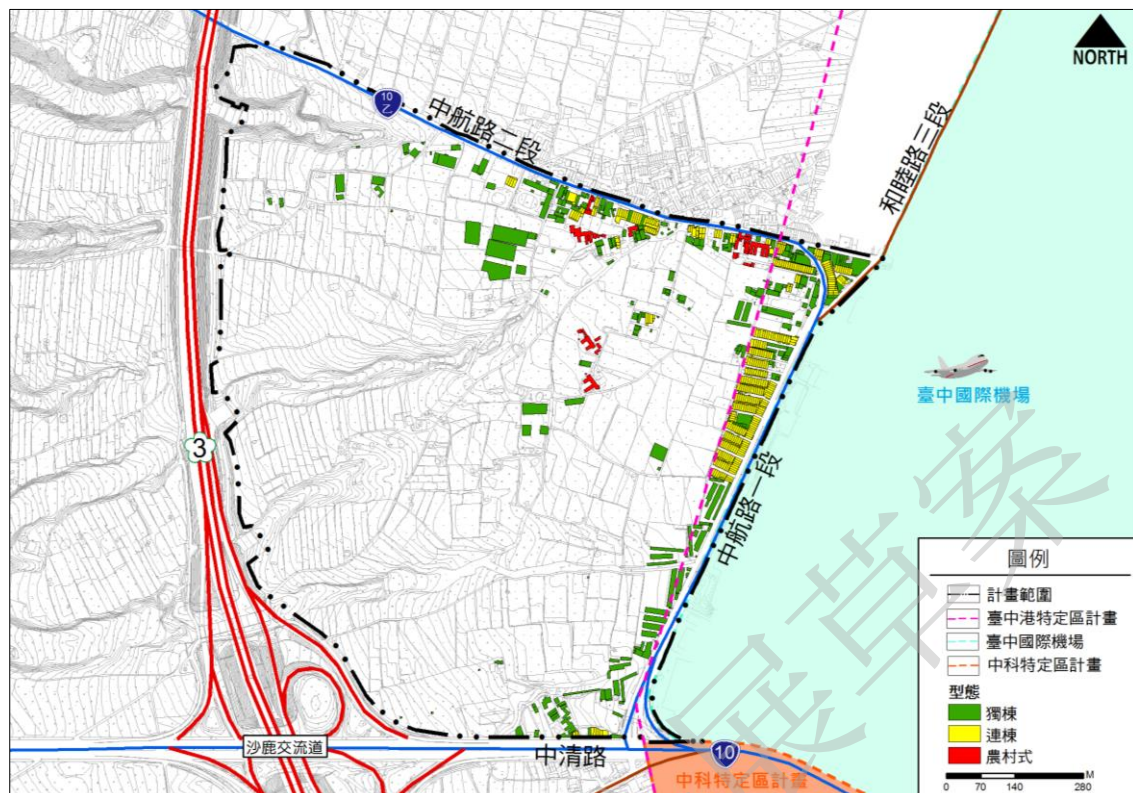
計畫範圍內之建築物使用狀況多為尚可，面積約為 6.74 公頃，占全區建築物面積 88.22%，共計 611 棟；其次為略差使用狀況之建物，面積約為 0.44 公頃，占全區建築物面積 5.76%，共計 36 棟。（詳表 3-28、圖 3-17）

表 3-28 計畫範圍建築物使用狀況統計表

建築物使用狀況	數量（棟）	比例（%）	面積（公頃）	比例（%）
良好	25	3.71	0.40	5.24
尚可	611	90.65	6.74	88.22
略差	36	5.34	0.44	5.76
廢棄	2	0.30	0.06	0.79
總計	674	100.00	7.64	100.00

資料來源：本計畫調查彙整（調查時間：104 年 3、10 月）。





第五節 公共設施現況

計畫範圍周邊公共設施包含東側之臺灣先進複材中心（漢翔工業）、內政部空中勤務總隊第二大隊駐地、臺中航空站、清泉崗高爾夫球場等，以及西側之嘉陽高中、南側鄰近公明國中、靜宜大學、弘光科技大學、北側臨近西勢活動中心等；另就現況勘查西北側部分農業區土地為沙鹿區第六公墓。（詳表 3-29）。

本計畫範圍內現況公共設施用地有 2 處，一為位於北側文（小）72（公館國小）計畫面積 0.6392 公頃，現況已開闢完成；二為位於文（小）72 東南處之公 72（大埤公園）計畫面積 0.5968 公頃，此為民國 104 年 6 月公告實施「變更臺中港特定區計畫（第三次通盤檢討）（第二階段）案」由農業區變更為公園用地，變更理由為西勢段 707、710、712 地號等 3 筆土地，現況已闢建為大埤公園，且係社區民眾平日休閒活動之重要活動場所，將原土地使用分區「農業區」變更為「公園用地」，已符現況使用。

另東南側道路用地面積為 1.2406 公頃，為民國 104 年 9 月 2 日公告實施「變更臺中港特定區計畫（第三次通盤檢討）（第三階段）案」由農業區變更為道路用地，變更理由為強化中清路替代道路（西接沙鹿交流道）60 公尺計畫道路路段，未來應配合中科特定區之規劃銜接其 60 公尺計畫道路。有關本計畫範圍內 3 項公共設施使用現況明細表詳圖 3-18 所示。

表 3-29 公共設施使用現況明細表

項目		公園用地	文（小）用地	道路用地
公設編號		公 72	文（小）72	—
現行計畫面積（公頃）		0.5968	0.6392	1.2406
使用現況		大埤公園	公館國小	22%道路使用 78%私人使用
土地權屬 （公頃）	公有	0.1362（23%）	0.6392	0.3801（25%）
	私有	0.4606（77%）	0	0.8605（75%）
徵收情形		未徵收	已徵收	部分徵收
開闢情形		已開闢	已開闢	部分開闢
管理單位		公有地管理單位為 臺中市政府農業局	臺中市沙鹿區 公館國小	公有地管理單位為 軍備局、財產屬、公路總局

資料來源：本計畫彙整。



圖 3-18 計畫範圍周邊公共設施分布示意圖

第六節 交通運輸狀況

計畫區周邊交通系統包括臺中國際機場與臺中港、中科園區、臺中火車站、高鐵臺中站間之交通鏈結情形繪製如圖 3-19 所示，以作為未來整合相關交通運輸系統及聯外道路路線規劃之建議。茲就道路系統及大眾運輸系統分述如下：

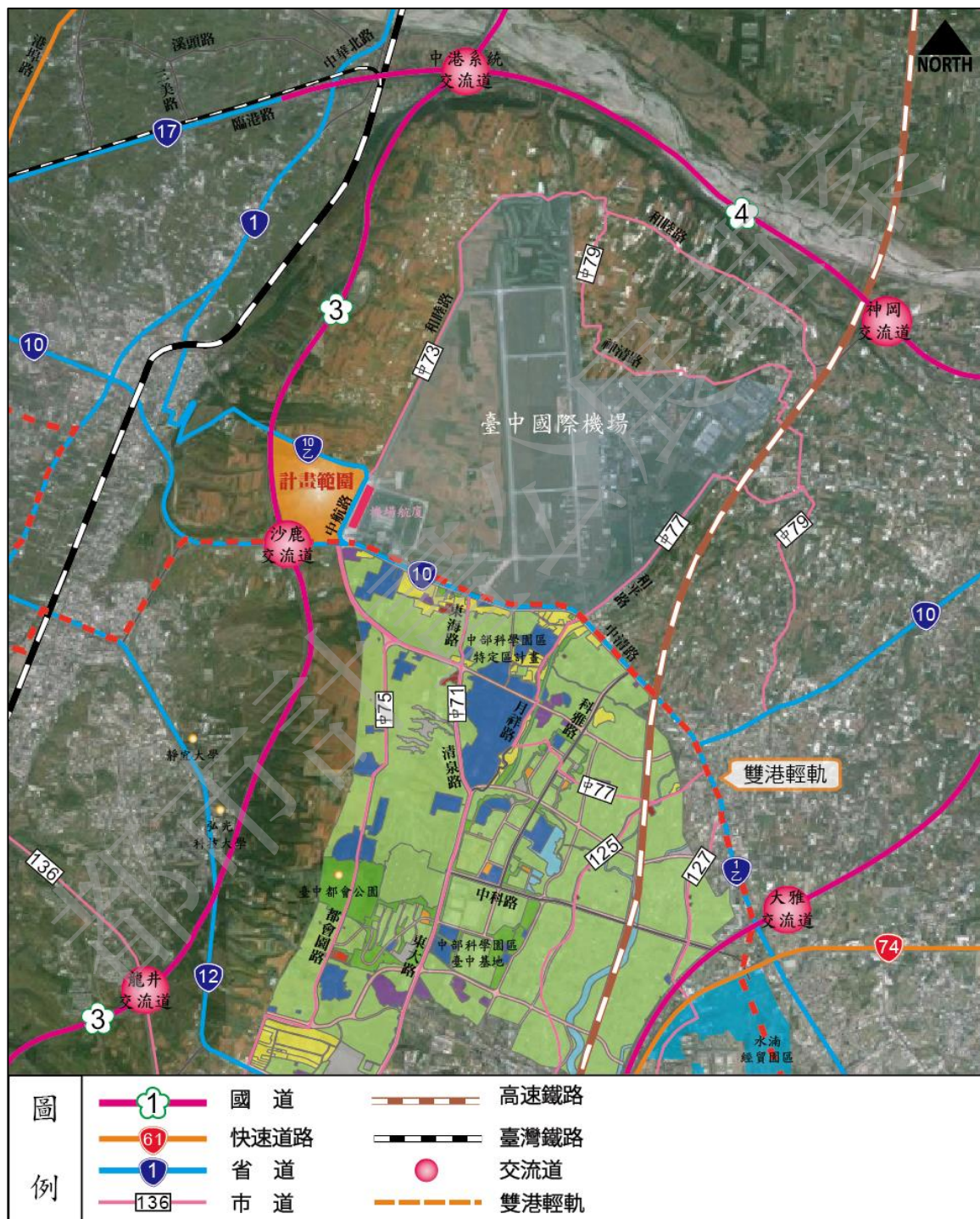


圖 3-19 交通系統分布示意圖

一、道路系統

臺中市對外交通四通八達，計畫範圍緊鄰臺中國際機場並鄰近臺中港，周邊由此輻射出去所串連的產業發展重地更是影響力甚鉅的產業鏈結網，聯外高速公路鏈結路網包含國道（國 1、3、4、6）、大臺中生活圈道路系統、快速道路（台 61、74）、省道（台 1、10、12、17）等，建構「三十分鐘生活圈」，藉以滿足中部都會區域間之可及性。

（一）高速公路

1.國道 3 號

位於本計畫範圍西側，於臺中市境內設有大甲、中港系統、沙鹿及龍井等四處交流道，其中以位於本計畫範圍西南側之沙鹿交流道為進入臺中國際機場之主要交流道系統。

2.國道 4 號

位於本計畫範圍北側之東西向國道系統，於臺中市境內設有清水、中港系統、神岡、臺中系統、后豐及豐原等交流道，其中以清水交流道可銜接國道 3 號沙鹿交流道至臺中國際機場。

（二）省道

1.台 10 線（中航路）

位於本計畫範圍東側之 30 公尺省道，該條省道西起臺中市清水區東至豐原區於大雅區可銜接台 1 乙線。

2.台 10 乙線（中清路）

位於本計畫範圍北側之 12 公尺省道，為台 10 線之支線西起臺中市清水區東至西勢寮。

3.台 1 乙線（中清路）

於臺中市大雅區與台 10 線交會，可連接國道 1 號大雅交流道及王田交流道，其為聯絡臺中國際機場、臺中市區與彰化的重要道路之一。

4.台 17 線（臨海路）

為臺灣西部臨海的主要道路之一，起至國道 3 號及國道 4 號之中港交流道系統。

（三）區道

1.中 73 線（和睦路）

連接台 10 線及台 10 乙線，為沙鹿區、清水區及神岡區之重要聯外道路之一，往北可銜接國道 4 號神岡交流道系統。

2.中 71 線（清泉路）

為穿越中部科學工業園區臺中基地之南北向重要道路，往南與台 12 線（臺灣大道）交會、往北與台 10 線（中清路）交會，為聯絡臺中國際機場之重要道路之一。

二、大眾運輸系統

為配合大臺中大眾運輸系統整體發展，未來擬由軌道路網建設整合都市發展機能，以大臺中山手線為骨幹，串聯二大海空港、三大副都心，整合捷運、輕軌、臺鐵等永續的軌道運輸系統及市區公車路線優化，以發揮公共運輸的整體成效。

（一）軌道運輸系統

臺中市政府於 104 年 10 月提出「大臺中捷運路網規劃暨雙港捷運系統可行性研究」，將建構複合式交通運輸系統，搭配轉運站、鐵路、公車、公共自行車等系統串聯；為兼顧雙港、城中城與屯區的整體均衡發展，並借鏡輕軌系統已為目前世界先進城市推動大眾運輸和觀光發展的主流運具，故將原捷運橘線改以輕軌運輸系統，規劃雙港捷運將以臺中港為起點、經由梧棲、沙鹿、臺中國際機場進入臺中科學園區，並由中科路跨越臺 74 線進入水湳經貿園區，並與捷運綠線 G8 站（文心、河南路口）交叉後進入市中心、臺中火車站，並延伸至南區、大里、霧峰等地區，強化各地方連結及經濟發展。

（二）公路客運

行經臺中國際機場之公路客運計有 17 條路線，其停靠位置位於中航路上國際航廈最南側，可通往臺中火車站、高鐵臺中站、中興嶺、清水區、大雅區、豐原區、清水區及梧棲區等地。路線眾多但細查其路線班

次可發現部分路線每日行駛班次較少，且其服務時間僅至下午約 6 時，間接影響航站旅客搭乘大眾運輸之便利性。（詳表 3-30）

表 3-30 周邊客運系統路線一覽表

公車路線	起訖站名	班距	路線說明
9	臺中火車站－清水	尖峰 15 分/班 離峰 25 分/班	主要沿中清路一至六段行駛，經清水、中山高美路口。
69	烏日停車場－ 高鐵臺中站－ 臺中國際機場	固定班次 約 20 分/班	行經台 74 線、中科實驗高中（行經科雅路時）、臺中國家歌劇院、新光三越。
91	臺中國際機場－ 舊庄－中興 嶺	固定班次	僅部分班次延駛至臺中國際機場或由臺中國際機場發車，1 天單向僅有 3 班車次，共 6 班（含例假日班次），其餘班次皆由舊庄發車或行駛至舊庄。
97	臺中國際機場－ 銅安厝	固定班次 約 30 分/班	經大甲幼獅工業區、日南火車站、大甲國中、大甲區公所、大甲車站、大甲高中、清水高中、嘉陽高中。
123	臺中慈濟醫院－ 港區藝術中心	固定班次 約 30 分/班	
128	大雅－清水	固定班次，每日單向 8 班，行駛至 18：00	經沙鹿、梧棲
156	高鐵臺中站－ 臺中國際機場	固定班次 約 30~60 分/班	大雅新幹線；未逐站停靠
162	嘉陽高中－臺中 航空站－沙 鹿火車站	固定班次 約 40 分/班	沙鹿國中－沙鹿戶政事務所為單邊設站，順時針行駛
182	豐原－新庄－ 清水	固定班次，每日單向 5 班，行駛至 17：00	經圳堵、神岡
183	豐原－新庄－ 臺中港郵局	固定班次，豐原端 1 班、 臺中港端 2 班	經圳堵、神岡
185	豐原－東山－ 清水	固定班次，每日單向 7 班，行駛至 17：00	經神岡
186	豐原－東山－ 臺中港郵局	固定班次，每日單向 2 班	經社口、神岡
236	豐原－三民路－ 沙鹿	固定班次，每日單向 1 班	經社口、神岡
237	豐原－大肚火 車站	固定班次，每日單向 5 班，行駛至 16：00	經社口、神岡、竹林、沙鹿、麗水、茄投、礮溪里；行駛沙鹿區中山路
238	豐原－沙鹿－ 臺中港郵局	固定班次，每日單向 8 班，行駛至 22：00	經社口、神岡、沙鹿國中
239	豐原－梧棲	固定班次，每日單向 6 班，行駛至 28：00	經社口、大雅、清水、清水龍天宮、清水社口楊宅、慈濟靜思堂、武鹿里、臺中港北堤
302	臺中國際機場－ 臺中公園	固定班次 約 40 分/班	2015 年 7 月 8 日起行駛臺灣大道公車專用道，經犁份、竹林里、靜宜大學、正英路，取消國道路段。

資料來源：本計畫調查彙整（調查時間：105 年 3 月）。

第四章 發展預測與規劃構想

第一節 人口及用地需求推估

一、計畫人口估計

本案屬產業為主型之發展導向，於計畫人口之推估將視現況住宅使用需求與未來可能引進或衍生之產業活動情形及人口分析，經本案之土地使用現況調查統計，全區現況為住宅使用之土地面積為 6.41 公頃，將作為住宅區規劃之基本原則先行考量未來安置問題，同時配合未來中部國際機場應兼顧國際機場及國內機場之服務功能，以促進中部地區之區域均衡發展，並強化臺灣在亞太地區之競爭力。

（一）上位計畫之指導

依臺中市區域計畫（草案）至目標年民國 115 年臺中市計畫人口總量為 2,900,200 人；另依臺中市區域計畫（草案）對於海空雙港海線都心區（包含清水區、沙鹿區、梧棲區及龍井區）至目標年民國 115 年預測之計畫人口數為 336,800 人。

檢視臺中市歷年已核定或申請中擴大或新訂都市計畫案件計有 7 件，其中已核定公告實施者計有 5 件分別位於霧峰區、太平區、烏日區及中部科學工業園區台中基地，計畫人口合計 284,300 人；然本計畫係屬海空雙港海線都心區（包含清水區、沙鹿區、梧棲區及龍井區），截至 105 年底人口數為 312,569 人，與臺中市區域計畫（草案）對於該區域之計畫人口 336,800 人尚有 24,231 人之發展空間，詳表 4-1。

表 4-1 臺中市已核定或申請中新訂或擴大都市計畫彙整表

計畫名稱		計畫目標年	計畫人口（人）	計畫面積（公頃）
變更霧峰都市計畫（第二次通盤檢討暨擴大都市計畫範圍）		100 年	45,000	412.45
擴大大里都市計畫		100 年	210,000	1,198.62
變更太平（新光地區）都市計畫（第二次通盤檢討-擴大都市計畫範圍部分）		100 年	75,000	541.90
擴大及變更太平都市計畫（第二次通盤檢討保留案）案		110 年	72,000	864.85
高速鐵路臺中特定區計畫		100 年	2,300	268.71
新訂烏日（溪南）產業發展特定區計畫		110 年	13,000	498.8067
新訂中部科學工業園區台中基地附近特定區計畫		121 年	90,000	2,969.15
合計		—	507,300	6,754.4867
臺中市區域計畫 （草案）總量管制	臺中市全區	115 年	2,900,200	221,489.68
	海空雙港海線都心區	115 年	336,800	15,927.39
比較分析結果		海空雙港海線都心區（包含清水區、沙鹿區、梧棲區及龍井區）103 年人口為 306,500 人，與臺中市區域計畫（草案）對於該區域之計畫人口 323,900 人尚有 17,400 人之發展空間。		

資料來源：本計畫彙整。

（二）未來發展人口推估

1. 人口成長趨勢預測

根據統計資料沙鹿區 105 年 12 月總人口數為 91,338 人，比去年人口量增加 1,746，統計數據顯示沙鹿區總人口數成長率逐年下降。藉由西屯區、清水區、沙鹿區、梧棲區、大雅區及龍井區近 10 年的人口平均成長率各為 1.42%、0.05%、1.71%、0.69%、0.80%及 0.79%，戶數增加率各為 2.59%、1.32%、3.36%、1.51%、1.56%及 1.79%。本計畫以人口平均成長率與戶數平均成長率之數據做為計畫區內原有聚落人口自然成長量的成長率及戶數自然增加量的增加率，藉以推估民國 115 年人口預測值。

另依據 105 年 12 月人口統計資料顯示，計畫區所處西勢里設籍人口數計 2,569 人、戶數為 871 戶，以上述沙鹿區之近 10 年人口平均成長率 1.71%及戶數平均增加率 3.36%推估 115 年西勢里預測人口為 3,044 人、戶數為 1,212 戶，可得 115 年每戶平均人口數為 2.51 人；計畫區現況人口分布約占西勢里人口 75%，可得計畫區 115 年人口預測值約 2,283 人。

2.機場旅客人數分析及推估

臺中國際機場為軍民合用機場，根據統計資料 103 年總旅客人數為 2,184,954 人，比 102 年成長 20.88%。依據「中部國際機場整體規劃第一期發展計畫」所述，藉由供給導向原則，假設旅客運量將依軍方釋出土地額度增加，亦配合逐年提高航班起降額度比例，據此推估 115 年可提升至 225 萬人次，國內客運量預計 115 年達 106 萬人次，國際與國內總客運量約 331 萬人次；另依交通部民用航空局刻正辦理之臺中機場整體規劃案，於期中報告中有關運量估計以一般及樂觀預測結果推估 2035 年之年旅客總量約達 500 萬至 700 萬人次。

（三）可建築用地未來可衍生人口推估

依前述細部計畫之土地使用計畫草案進行可建築用地未來可能延伸人口推估，分述如下：

1.就業人口

本計畫規劃之產業專用區(一)面積約 27.39 公頃、產業專用區(二)面積約 4.25 公頃，產業發展衍伸之就業人口若以行政院主計處 95 年工商及服務業普查，臺中市工商及服務業每位從業員工人數使用樓地板面積 39.42 平方公尺推計，將產生 17,131 名就業人口（詳表 4-2）。另檢視鄰近之中部科學工業園區臺中基地 104 年之開發土地面積約 412.86 公頃、從業員工數 24,707 人，即每位從業員工使用之面積約 167 平方公尺；考量本計畫之開發未來將朝以二級產業及三級產業發展，故二級產業以每位從業員工之使用面積為 100 平方公尺估計、三級產業仍以維持每位從業員工之使用面積為 39.42 平方公尺估計，將產生 8,712 名就業人口。

2.居住人口

依前述分析本計畫開發後預計引入 8,712 名就業人口，參考相關產業發展導向之特定區及擴大都市計畫區案例，以新竹科學園區及臺南科學園區為例從業員工居住於園區內之比例約 10%~12%，另參考高鐵臺中車站門戶地區整體開發案估計有 15%~20%之產業人口居住於計畫範圍內；本計畫參酌前述案例預估將約有 15%之產業人口，即約有

1,307 人居住於計畫區內。

另依 100 年行政院主計處統計之臺中市工商及服務業從業員工數計 1,009,620 人，當年度臺中市總人口數為 2,664,394 人，依就業人口及總人口比例，衍生扶養人口乘數為 1.64；推估因就業人口衍伸之居住人口及其扶養人口，將約產生之居住人口為 3,450 人。

若依沙鹿區現況平均每人享有樓地板面積 44 平方公尺推計，本案產業專用區（三）、（三之一）及（三之二）將產生 9,995 人居住人口；若依都市計畫平均每人享有樓地板面積 50 平方公尺推計，本案產業專用區（三）、（三之一）及（三之二）將產生 8,020 人居住人口，在滿足安置計畫的同時將可改善當地人口數量減少及人口老化之問題。

表 4-2 居住人口及就業人口推估一覽表

土地使用分區		面積 (公頃)	容積率 (%)	每人享有樓地板 面積 (m ² /人)	衍生人口 (人)
就業人口	產業專用區（一）	27.39	200	39.42（註 1）	13,896
	產業專用區（二）	4.25	300	39.42（註 1）	3,234
	小計	31.64	--	--	17,131
居住人口	產業專用區（三）	11.9	200	44（註 2）	5,409
	產業專用區（三之一）	7.10	180	44（註 2）	3,227
	產業專用區（三之二）	1.05	200	44（註 2）	1,359
	小計	20.05	--	--	9,995

註 1：以行政院主計處 95 年工商及服務業普查，臺中市工商及服務業每位從業員工人數使用樓地板面積約 39.42 平方公尺。

註 2：依行政院主計處 99 年人口及住宅普查，本市沙鹿區平均每宅面積 154.2 平方公尺、平均每宅居住人口數 3.5 人，推估平均每人樓地板面積 44 平方公尺。

（四）計畫人口訂定

依前述分析及推估結果，計畫區現況居住人口預測 115 年人口數為 2,283 人，而未來因產業發展引入之居住人口預測為 3,450 人，合計為 5,733 人；檢核本案產業專用區（三）、（三之一）及（三之二）之可容納人口為 8,020 人以及飽和人口 9,995 人，建議折衷訂定本案之計畫人口為 8,000 人尚屬合理。

二、用地需求推估

（一）上位計畫檢討結果

依臺中市區域計畫（草案）有關居住用地、農業用地、二級產業用地及三級產業用地之土地供需分析如下：

1.居住用地

經統計都市計畫區畫設之住宅區、商業區及非都市土地之甲種建築用地、乙種建築用地及丙種建築用地可容納之人口總量約 406 萬人，依目標年 115 年預測之計畫人口數 290 萬人為基礎，本市未來之居住用地尚屬充裕。

2.農業用地

依「行政院農業委員會提供 103 年度農地分類分級成果」，臺中市農地總量約 5.25 萬公頃，其中應維護農地總量依據內政部區域計畫委員會 104 年 10 月 15 日第 364 次會議紀錄之決議，臺中市區域計畫依行政院農業委員會「104 年度農地資源分類分級檢核及作業機制建立計畫」，訂定臺中市應維護之農地資源面積約 4.63 萬公頃，另清查臺中市可列入保留範疇之非都市土地約 0.22 萬公頃。

3.二級產業用地

二級產業用地供需分析分為三個面向進行：其一為透過臺中市之產業用地需以經濟部推估至 109 年臺中市之產業用地需求面積；其二屬未登記工廠搬遷需求面積，其係依據臺中市政府經濟發展局估計之未登記工廠、臨時登記工廠遷移所需之產業用地需求面積；其三為因應合法工廠擴廠、外商投資智慧機械、航太產業及新興產業預留用地需求面積，詳圖 4-1。.

臺中市區域計畫（草案）指導本計畫區為既定政策所能提供之產業用地量，預計供給 40 公頃之產業用地。

4.三級產業用地

三級產業用地供需係透過臺中市歷年三級產業人口比例推估目標年 115 年之三級產業用地需求面積。經統計臺中市 104 年三級產業用地供給現況為 1,117.12 公頃，推估至 115 年三級產業用地約需 1,644.30

公頃，尚有其用地需求，詳圖 4-2。

臺中市區域計畫（草案）指導本計畫區應供給約 30 公頃可供作商業使用之土地，以滿足未來商業發展需求。

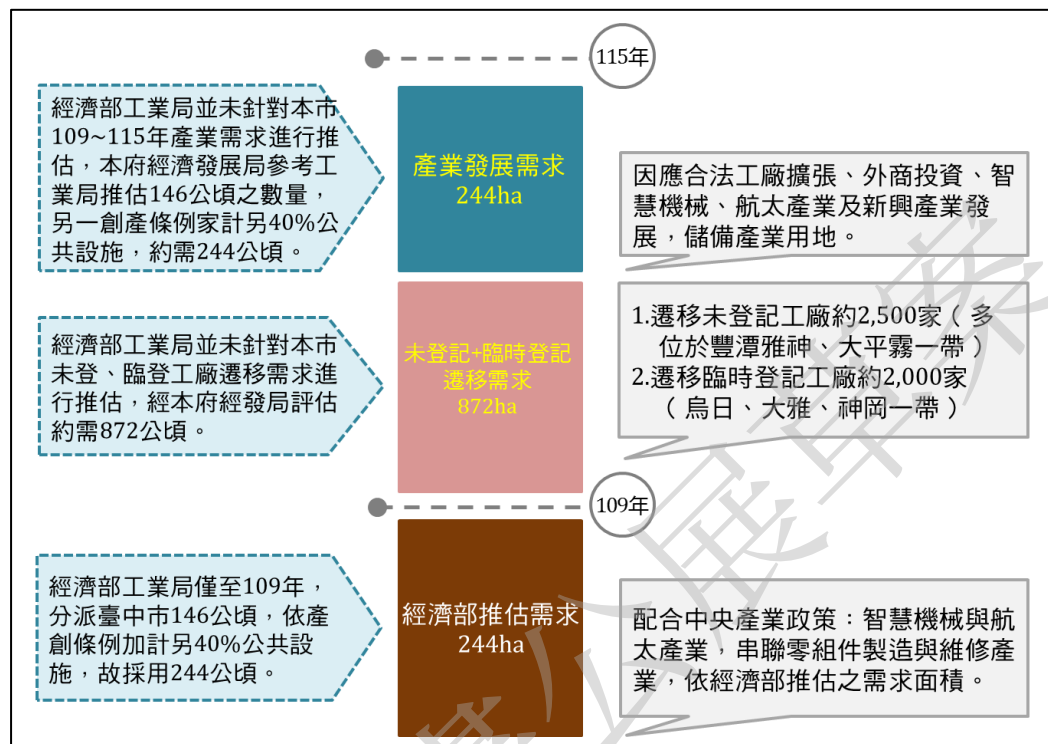


圖 4-1 二級產業用地需求推估示意圖

資料來源：臺中市區域計畫（草案）（臺中市政府，106 年 5 月）暨本計畫彙整。

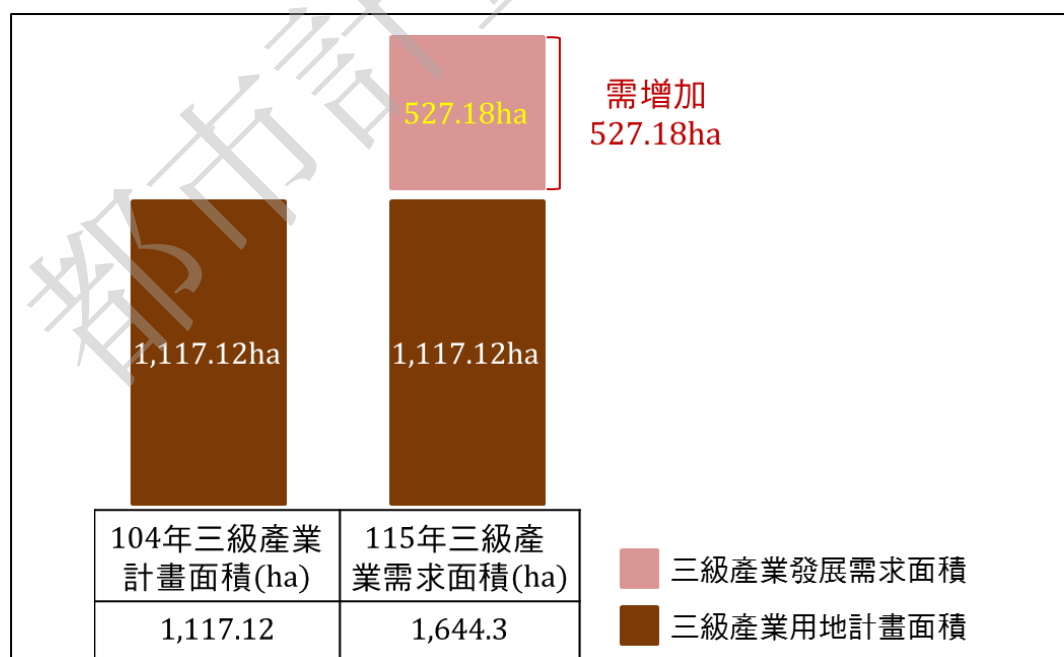


圖 4-2 三級產業用地需求推估示意圖

資料來源：臺中市區域計畫（草案）（臺中市政府，106 年 5 月）暨本計畫彙整。

（二）產業發展需求

參酌臺中市區域計畫（草案）指導「雙港副都心」將配合雙港智慧化物流，串連精密機械、中科形成科技產業走廊，並配合中央政府「國機國造」引入航太產業，打造航空產業基地。其產業用地供需分析顯示，二級產業用地以倉儲、物流、轉運等性質為發展主軸，於 115 年將短少約 40 公頃；三級產業以商務、物流及會展功能之生活商務區為發展主軸，115 年需求面積將增至 46.77 公頃，且預估航太產業及新興產業等發展預留用地需求面積為 146.54 公頃。

因此，基於本案乃屬臺中國際機場周邊核心發展區以及雙港副都心、中科產業發展地區之延伸腹地，因應民航局「臺中機場 2035 年整體規劃」刻正研議臺中國際機場升級計畫，並配合大臺中 123 雙港副都心進行機場門戶地區規劃，本案發展主軸將以航空服務為核心，周邊酌予劃設支援航空服務專區及產業發展專區，以因應未來相關產業發展使用，俾利發揮國際航空便捷性及重要性。

第二節 發展限制與課題對策

一、土地開發限制條件

本計畫範圍內涉及保安林、天然蝕溝、公墓、具歷史文化價值建築、已開闢學校、航空噪音防制區、軍事設施管制、山坡地等土地開發限制條件，分述如下（詳圖 4-3）：

（一）保安林

計畫範圍內依行政院農業委員會林務局 105 年 4 月 18 日檢訂報告之 1425 號土砂捍止保安林範圍圖資量取面積約 12.47 公頃，依森林法規定，編入保安林之森林非經主管機關之核准，不得開墾林地或砍伐竹、木。

（二）天然蝕溝

為天然蝕溝流經區域，受自然地景限制。

（三）沙鹿區第六公墓

計畫範圍內涉及沙鹿區第六公墓範圍，涉及面積約 6.41 公頃，範圍內約有 7,300 個墓基，業於 104 年 3 月公告禁葬，墓基使用年限為 10 年。

（四）西勢里濟陽家

計畫範圍內東北角之西勢里濟陽家為臺中市普查在案具歷史文化價值建築物。

（五）公館國小

計畫區北側之公館國小為都市計畫區內之文（小）用地，計畫面積為 0.62 公頃，目前已開闢使用。

（六）第三級航空噪音防制區

本計畫範圍內皆屬第三級航空噪音防制區，依規定不得劃定為住宅區。

（七）軍事設施管制

本計畫範圍涉及 2 處軍事設施管制範圍，分述如下：

1. 空軍第四二七戰術戰鬥機聯隊函示屬公告禁、限建管制區。

2.屬空軍防空砲兵第一四一群函示計畫區涉重要軍事設施管制範圍。

(八) 山坡地建築高度限制

本計畫範圍內皆屬山坡地，受建築技術規則第 268 條對建築高度之管制規定限制。

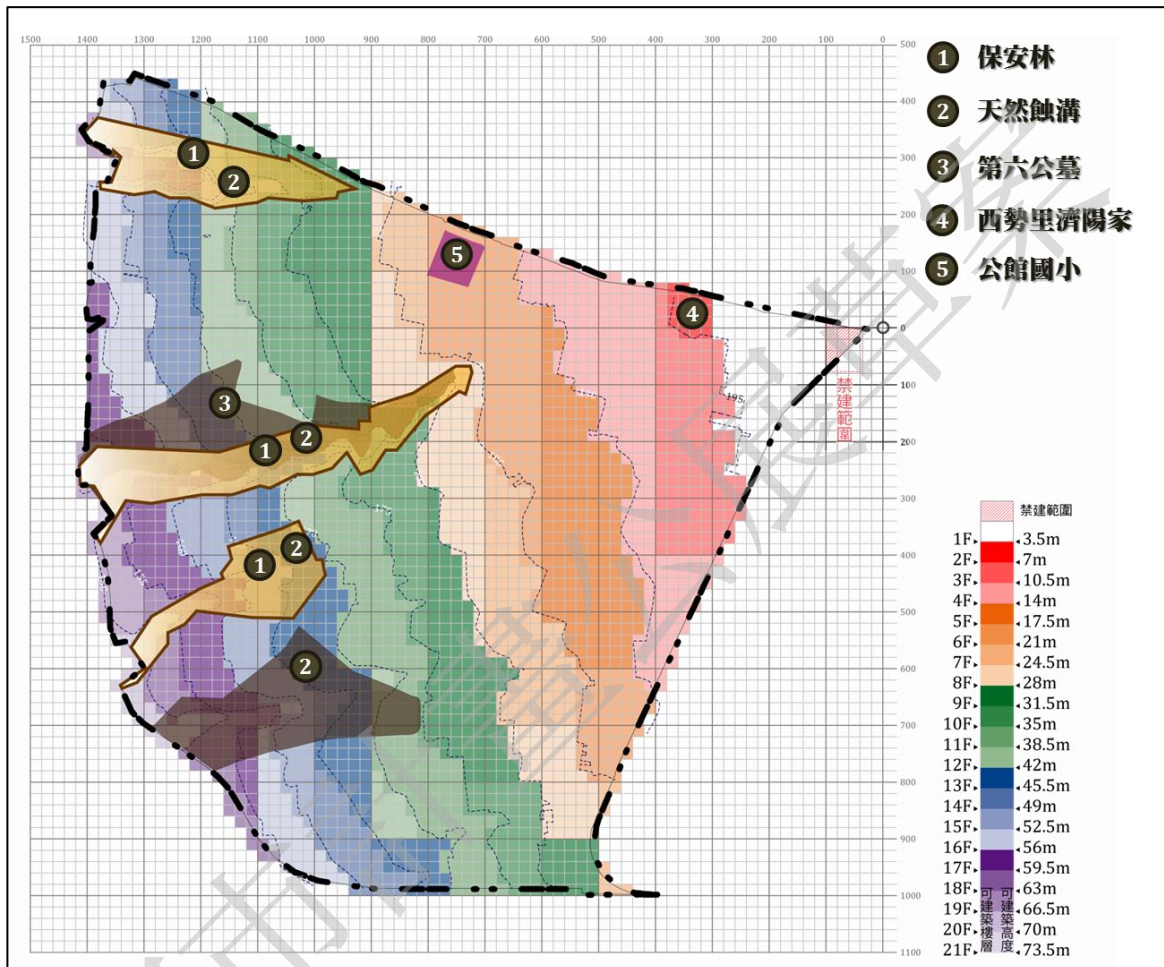


圖 4-3 土地開發限制條件分布示意圖

二、發展課題與對策

課題 1：土地利用將受制於保安林、山坡地、蝕溝等自然環境及高壓鐵塔、墓地等既有設施之影響。

說明：

- （一）計畫區內計有 20 筆地號土地涉及行政院農業委員會林務局劃定之土砂捍止保安林，經查，為第 1425 號保安林，涉及面積約 12.47 公頃。
- （二）全區土地皆屬山坡地範圍，建築使用受限於建築技術規則第 268 條對建築高度之管制規定。
- （三）計畫區周圍環境開發程度低，保留大部分自然資源與地景，約有 12% 土地屬保安林及部分蝕溝流經，受地質地勢影響，未來土地開發若引進多樣化活動，如何減少地表逕流量及減少災害發生與土地負荷，著需審慎考量。
- （四）計畫區內現況存有高壓鐵塔、第六公墓及灌溉溝渠等既有設施，攸關民眾權益及用水用電等生活維繫問題故應妥為處理。

對策：

- （一）建議計畫區內保安林及蝕溝予以保留原始樣貌，並依都市計畫法第 33 條精神，得視地理形勢、使用現況或國土保安、水土保持、維護天然資源及保護生態功能上之需要，保留為農業區。
- （二）山坡地或森林區內從事水土保持法第 12 條第 1 項各款之開發行為，應先擬具水土保持計畫併同目的事業開發或利用許可申請文件，向目的事業主管機關申請。
- （三）除上述保留作為農業區預留都市發展儲備用地及提高地表綠覆率外，考量全區為山坡地甚難規劃大型滯洪設施，未來整地排水規劃建議配合蝕溝設置階梯式溝渠或小型滯洪池，藉以減緩因土地開發所導致地表尖峰逕流之增加。
- （四）第六公墓已於 104 年 3 月 12 日公告全部禁葬，待各墓基使用年限 10 年屆滿後，即有機會將其規劃為公園用地以利創造地方大型休

憩場所，同時考量其鄰避性質，將透過道路系統之規劃及公共設施用地之配置儘量避免其直接影響可建築用地。

- (五) 高壓鐵塔亦屬鄰避性設施，因其涉及公共安全故應視相關主管機關對於其遷塔、下地或原塔升高之可行性。

課題 2：臨中航路沿線分布既有合法聚落或社區建築密集。

說明：

計畫區內臨中航路沿線分布既有合法聚落或社區且其建築密集，範圍包括計畫區東側臨中航路一段原為非都市土地之乙種建築用地以及計畫區北側臨中航路二段原屬農業區內聚落，未來土地使用規劃在不影響整體計畫前提下，應儘量考量其原地保留之可能性。

對策：

考量既有合法聚落及社區之保留，其為建物密集之既有聚落及合法社區且不影響整體計畫之配置使用者，適當規劃為可原地保留之土地使用分區且不納入整體開發範圍，並依行政院 91 年 12 月 6 日院臺內字第 0910061625 號函示酌予調降容積率，以為適當回饋措施。

課題 3：計畫區南側住宅社區及具文化價值西勢里濟陽家之處理。

說明：

- (一) 位於本計畫區南側住宅建案為沙鹿區中清段 810~815 地號共計 6 筆土地，該建築已取得建造執照應係屬合法建物，將影響到中航路一段拓寬為 100 公尺計畫及輕軌捷運場站配置問題。
- (二) 經查計畫範圍內有本市普查在案具歷史文化價值建築物「西勢里濟陽家」(臺中市沙鹿區中清路 65-70 號)，未來應考量其土地使用規劃之容許使用及保存。

對策：

- (一) 本案規劃中航路拓寬勢必影響其與中清路交叉口之合法住宅社區，且其區位亦為雙港輕軌捷運場站預定位置，影響整體計畫甚鉅，惟開發亦攸關地主權益甚鉅，故未來應審慎處理本案拆遷安

置問題，且於都市計畫草案公開展覽程序時應確實通知範圍內土地所有權人，俾利兼顧相關土地所有權人之權益。

- (二) 西勢里濟陽家係為本市普查在案具歷史文化價值建築物，尚非列屬歷史建築，經本計畫於 104 年 10 月現況調查時該建物已有進行屋頂修補工程，且經地方訪談了解具有歷史保存價值者應屬位於屋內之壁畫，故未來仍需視本市文化局意見以檢視是否有完整保存之必要或採取其他適當保存技術，以作為本計畫後續整體開發計畫之依據。

課題 4：既有及已劃設公共設施用地之檢討。

說明：

- (一) 本計畫區內有一處文（小）用地，公共設施用地編號為文（小）72，現況為公館國小使用，計畫面積 0.6392 公頃，該校創校於民國 15 年，迄今已逾 90 年，106 年班級數合計 6 班、學生人數合計 101 人。
- (二) 本計畫區內有一處公園用地，公共設施用地編號為公 72，現況為大埤公園，計畫面積 0.5968 公頃；該公園為民國 104 年 6 月公告實施「變更台中港特定區計畫（第三次通盤檢討）（第二階段）案」由農業區變更為公園用地，變更理由為西勢段 707、710、712 地號等 3 筆土地，現況已闢建為大埤公園，且係社區民眾平日休閒活動之重要活動場所，將原土地使用分區「農業區」變更為「公園用地」，已符現況使用。

對策：

- (一) 公館國小受少子女化影響學生人數減少，然本計畫區全區係屬第三級航空噪音防制區，依「噪音管制法」第 18 條規定第三級航空噪音防制區：不得新建學校、圖書館、醫療機構及不得劃定為住宅區，即表示未來將不得新建學校，考量未來地區發展故以維持其現況使用不納入整體開發範圍。
- (二) 大埤公園原則配合整體開發進行土地使用配置，故建議納入整體開發範圍進行土地使用分區調整；公共設施用地之配置將優先以公園、綠地、廣場、體育場所、兒童遊樂場用地等 5 項為主，且 5

項公共設施用地面積合計不少於全部計畫面積 10%，故大埤公園配合本次整體發開進行土地使用配置調整，原則將不至影響公共設施用地面積。

課題 5：本計畫區全區屬噪音管制法所稱第三級航空噪音防制區。

說明：

- (一) 計畫範圍轄屬之沙鹿區西勢里全里於 104 年 8 月 7 日公告為第三級航空噪音防制區。(詳圖 4-4)
- (二) 依「噪音管制法」第 18 條略以：「直轄市、縣(市)主管機關應依下列原則，檢討、規劃各級航空噪音防制區內之既有土地使用及開發計畫：...三、第三級航空噪音防制區：不得新建學校、圖書館、醫療機構及不得劃定為住宅區。...」。

對策：

依相關法令規定航空噪音防制區應每兩年檢討一次，本案建議配合地方重大建設計畫於 106 年進行航空噪音防制區檢討作業。

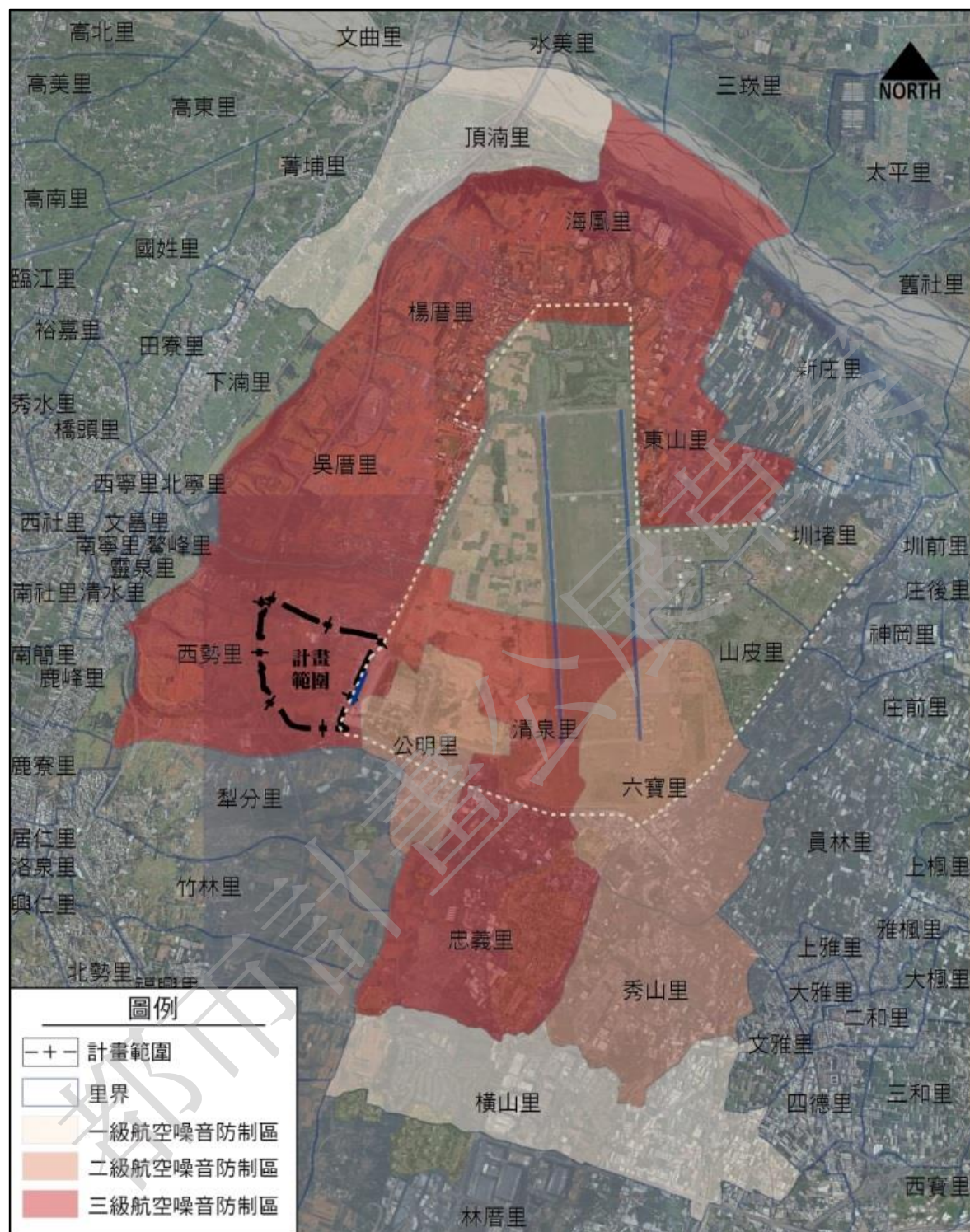


圖 4-4 航空噪音防制區示意圖

課題 6：受制於清泉崗機場禁限建管制影響

說明：

- (一) 本計畫區內土地，位於依空軍第 427 戰術戰鬥機聯隊公告禁、限建管制區域，經查其禁、限建管制區域面積估算約為 39.48 公頃，其範圍詳圖 4-5。



圖 4-5 空軍第 427 戰術戰鬥機聯隊公告禁限建管制區域套繪示意圖

- (二) 本計畫區內屬重要軍事設施限建管制區範圍，重要軍事設施限建管制區範圍，限建之高度限制依基準向外 100 公尺範圍內為禁建範圍，以 100 公尺處為基準向外為限建範圍，其可建築高度以公式 (1) 表示之，限建管制範圍剖面示意圖詳圖 4-6。

$$\text{可建築高度}(m) = \frac{\text{距離}(m) - 100(m)}{66(m)}$$

公式 (1)

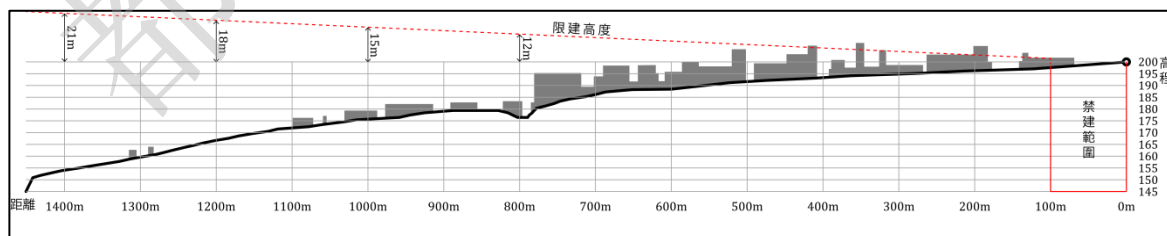


圖 4-6 重要軍事設施限建管制範圍剖面示意圖

對策：

進行土地使用配置時應先針對禁、限建管制高度進行分析（詳圖 4-7），視其管制高度透過土地使用分區管制規則透過容積率及建蔽率之訂定及建

築高度之限制以管制各宗土地使用強度。

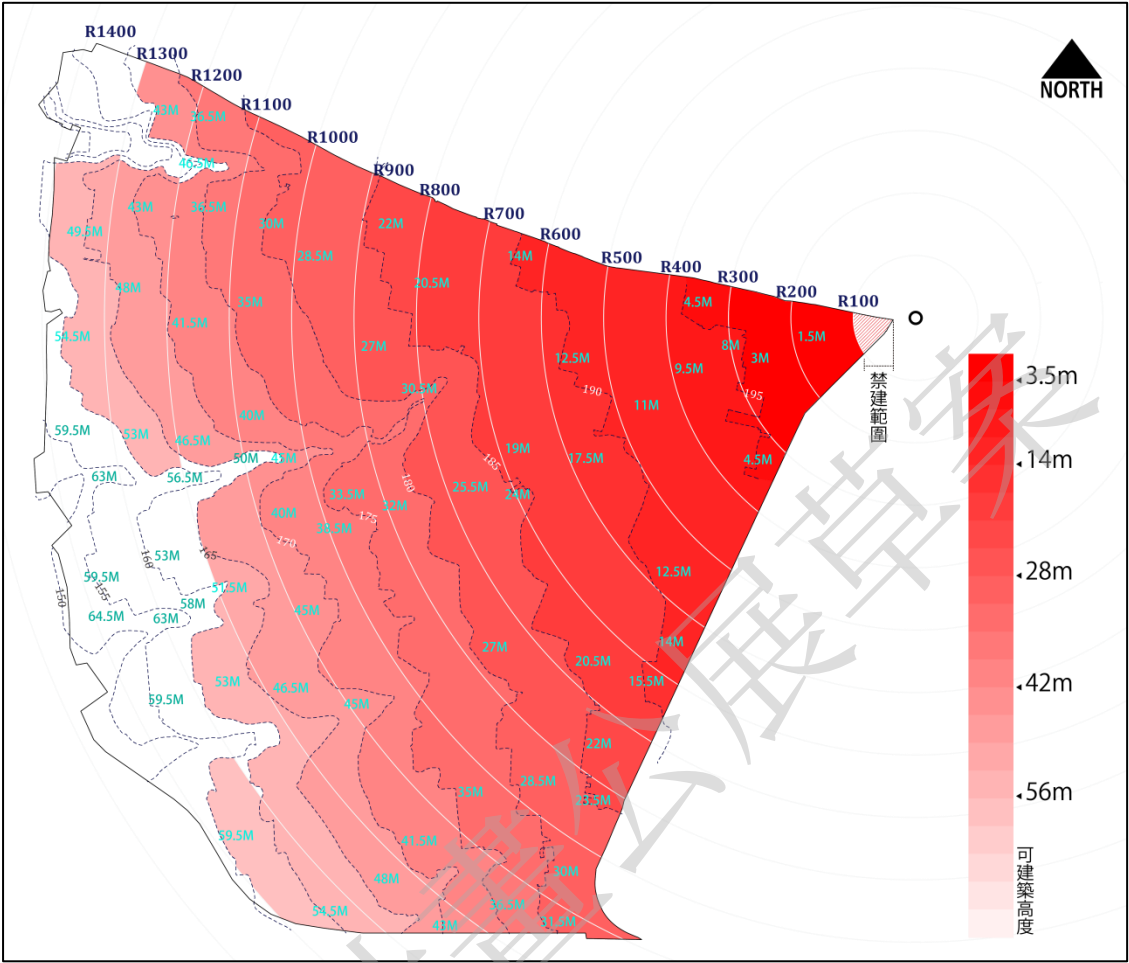


圖 4-7 重要軍事設施禁限建高度管制示意圖

（二）機場門戶地區與周邊空間結構關係

由空間面向而言，本計畫區結合大肚山科技走廊，向東串聯豐原創新服務園區，向南延伸至霧峰工業園區為策略發展區，串聯臺中港、水湳經貿園區、高鐵產業會展中心核心區；從產業面向而言依循產業潛力、中央與地方政府產業發展政策推動方向性、符合在地資源條件優勢等三大原則，提出航太產業之無人機產業及中部優勢產業等。

另配合臺中市政府產業 4.0 推動策略在於促成中部優勢產業升級與轉型特成為智慧產業首都，結合周邊漢翔航空工業發展，極有機會成為我國首屈一指的航太產業聚落，亦呼應臺中市政府研究發展考核委員會（105 年 2 月）「臺中市產業發展策略計畫」對於臺中市產業發展策略之一即為產業發展空間重新布局，由大肚山科技走廊連結臺中國際機場門戶地區提供航太產業智慧工廠的生產基地與生活機能所需空間。在此整體發展架構下強調智慧產業、完善宜居環境之整體發展願景為導向。（詳圖 4-9）

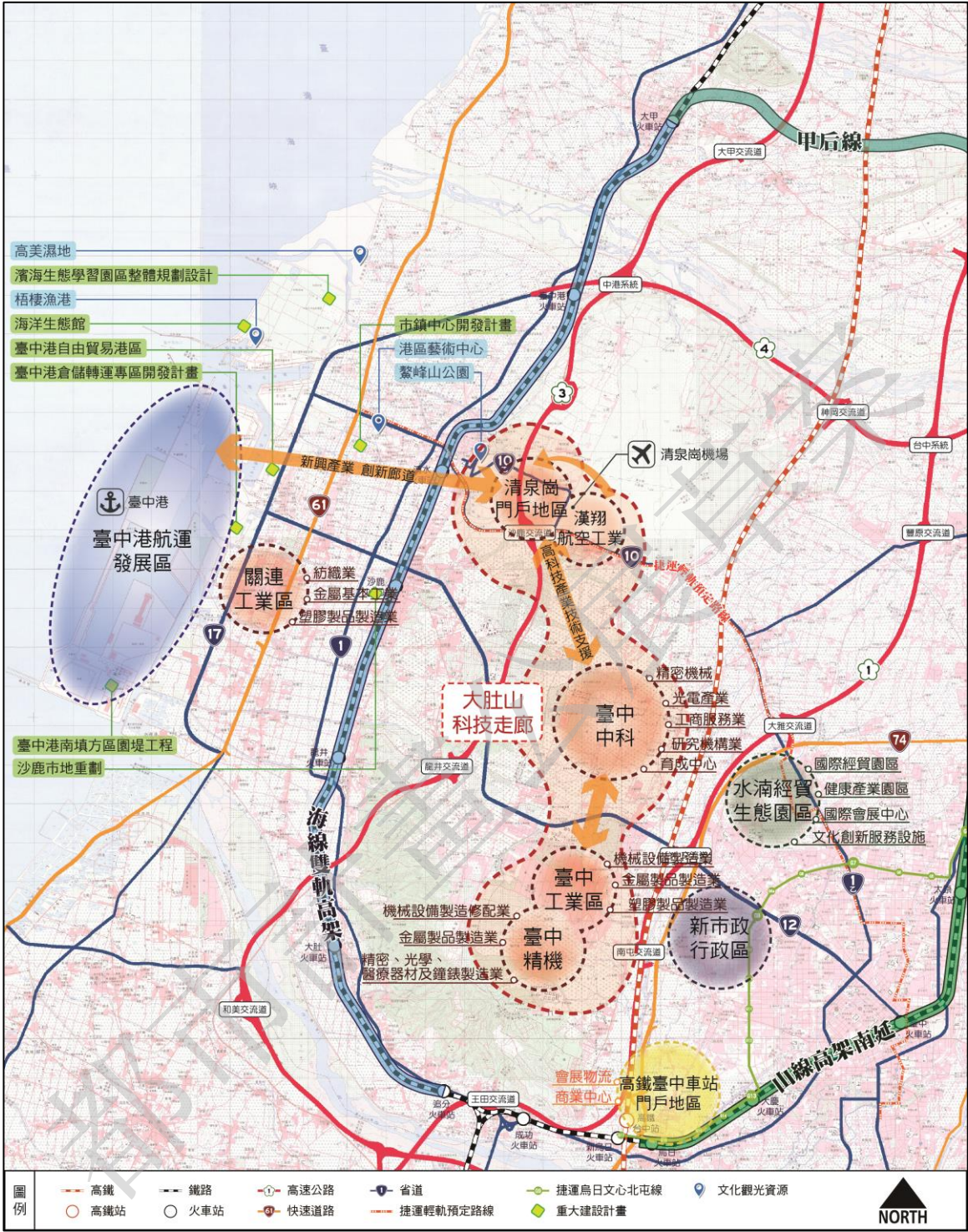


圖 4-9 機場門戶地區與周邊空間結構示意圖

（三）整體發展願景

臺中國際機場門戶地區位於「擬定臺中市區域計畫（草案）」所稱海空雙港海線都心區之一員，其未來空間發展布局將受雙海空經貿港、大肚山科技走廊與屯區的產業加值創新廊帶牽引朝以產業發展為導向。由空間面向而言本計畫區結合大肚山科技走廊，向東串聯豐原創新服務園區，向南延伸至霧峰工業園區為策略發展區，串聯臺中港、水湳經貿園區、高鐵產業會展中心核心區；從產業面向而言依循產業潛力、中央與地方政府產業發展政策推動方向性、符合立地資源條件優勢等三大原則，提出航太產業之無人機產業及中部優勢產業等。另配合臺中市政府產業 4.0 推動策略在於促成中部優勢產業升級與轉型已成為智慧產業首都，結合周邊漢翔航空工業發展，極有機會成為我國首屈一指的航太產業聚落，亦呼應臺中市政府研究發展考核委員會（105 年 2 月）「臺中市產業發展策略計畫」對於臺中市產業發展策略之一即為產業發展空間重新布局，由大肚山科技走廊連結臺中國際機場門戶地區提供航太產業智慧工廠的生產基地與生活機能所需空間。在此整體發展架構下強調智慧產業、完善宜居環境之整體發展願景為導向。（詳圖 4-10）



圖 4-10 機場門戶地區整體發展願景示意圖

二、發展定位

基於全球化的競爭角度，並從國土、區域、跨域及中臺灣空間特性，以永續發展為基礎，因應海空雙港之便利及中科產業軸帶及航太產業發展，並打造國際商務發展之門戶意象，提出「中臺灣空港門戶（Gateway of Central Taiwan）」為發展定位。

透過本計畫區周邊完善之交通路網建設及大臺中山手線使大臺中都會中心接軌國際門戶，另配合規劃中之 LRT 輕軌捷運系統以利用軌道運輸串聯國際海港；產業發展上利用空間區位優勢，強化中部優勢產業及航太產業發展軸帶整合效應達到聚集經濟，亦透過繁榮之商業活動發展支援臺中國際國際機場門戶意象之建立；產業經濟發展同時兼顧國土保育，本著尊重自然紋理並將其融入於都市環境中，形塑具地方特色之優質地景藍綠景觀軸帶以成就本計畫區成為「中臺灣空港門戶（Gateway of Central Taiwan）」之發展定位。（詳圖 4-11）

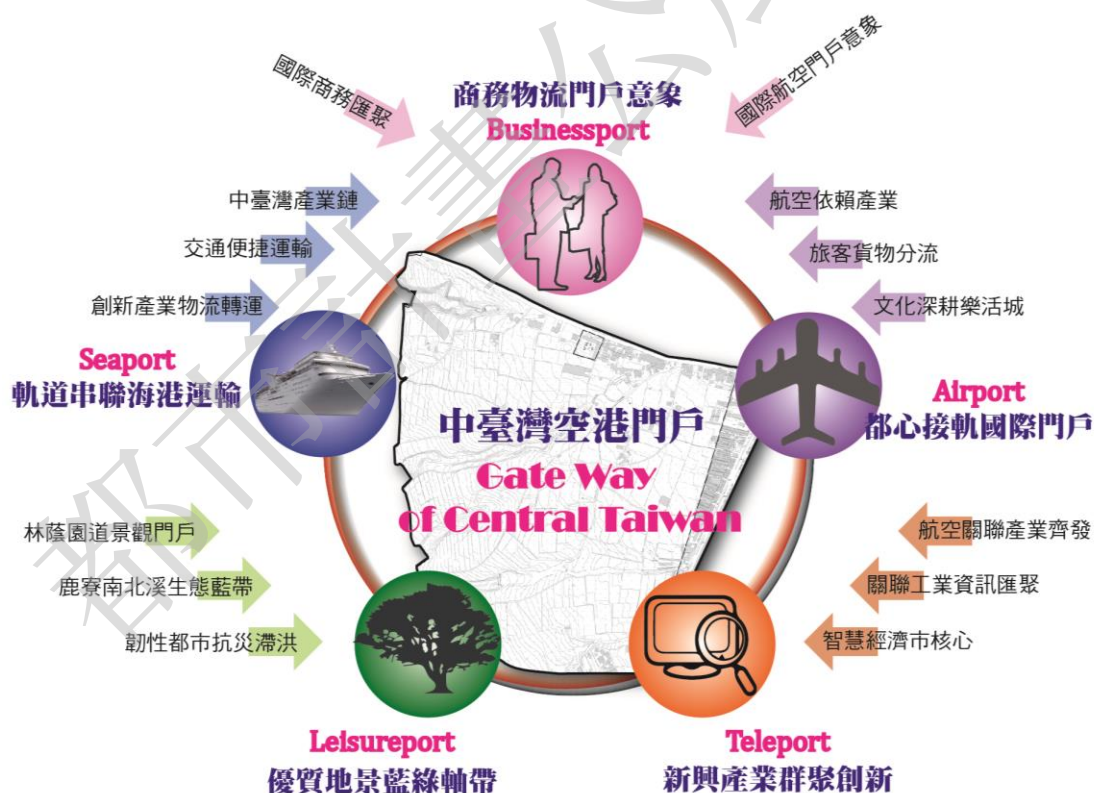


圖 4-11 機場門戶地區發展定位概念示意圖

第四節 整體構想與規劃基本原則

一、整體發展構想

以「中臺灣空港門戶（Gateway of Central Taiwan）」為發展定位，提出五大發展構想包含：都心接軌國際門戶、軌道串聯海港運輸、商務物流門戶意象、新興產業群聚創新及優質地景藍綠軸帶，詳述如下：

（一）都心接軌國際門戶

隨著國際航線增加，結合周邊完善之公路及大眾運輸系統，及未來輕軌捷運之建設，加速國內外資訊及觀光服務之交流；透過完善之交通路網建設及大臺中山手線使大臺中都會中心接軌國際門戶。

（二）軌道串聯海港運輸

配合規劃中之雙港輕軌以串聯國際海港與都市地區，在門戶區構建完善大眾運輸系統，並串聯交通系統網絡以發揮整體效益；利用機場及周邊發展區域道路系統之層級及功能，結合主要道路系統（國道 3、國道 4、臺 10 線、臺 10 乙線、中 73 等）、大眾運輸系統及軌道運輸系統（LRT 輕軌捷運、高鐵）等交通運具與需求模式，以便利人流及貨物運輸之聯通往來，期能帶動機場周邊土地與產業繁榮發展，使之成為具國際競爭力之多功能航空都會城。

（三）優勢產業群聚創新

藉由本計畫區與鄰近之中科園區、臺中精密機械科技園區、神岡豐洲科技工業園區、臺中工業區及中港加工出口區等產業軸帶之串聯，透過中臺灣深厚之高科技製造產業能力及發展機場周邊附屬型及關聯型產業之地利條件，以及空港區位優勢，強化中部優勢產業及航太產業發展軸帶，形成產業聚集區，以創造高附加價值之新興產業並強化中臺灣科技產業之區域優勢以達產業群聚創新之願景。

（四）商務物流門戶意象

隨著臺中國際機場客運及貨運量之提升，加上新興產業群聚發展之優勢，機場周邊應朝以多元、複合化之空間型態發展，提供商務、金融、購物

等資訊交流及旅客服務之設施，以提升臺中國際機場之國際高度，繁榮商業活動發展支援臺中國際機場門戶意象之建立。

（五）航空服務支援區塊

以支援空港擴大範圍為主軸，在門戶地區發展多種類產業別，完善空港服務機能。

（六）開放空間景觀軸帶

活化利用開放空間連接和空港、運輸系統、航空專用區及產業專用區，並將地方特色自然紋理融入都市環境。

二、規劃基本原則

在全球氣候變遷與都市永續發展的思考下，都市計畫定期通盤檢討實施辦法於 100 年 1 月修訂後，納入生態低碳、保水、大眾運輸及歷史文化保存等永續發展理念及具體作法，因此本次規劃應融入此一趨勢，強調國土保安及自然地景之呈現，於整體規劃構想納入綠色、環保、防災等創新想法，以提出因地制宜、適性適量之土地使用規劃構想，建構永續的都市環境。爰依據計畫區發展條件、地區環境特色及未來發展新契機，提出空間機能之規劃基本規劃原則如下：

（一）因應全球氣候變遷，建構生態保水城市

面對全球氣候變遷的威脅，不正常的暴雨及乾旱現象，對計畫區地質土壤較為鬆動，透水性較慢，排水不完全，且計畫區傾斜之地形為提升雨水逕流主要因素，如未來過度的開發使土地不透水地面增加，滲透率降低，逕流量提高，在種種因素影響下，將會造成土壤沖蝕、生態環境破壞及空氣品質低落等問題，應納入規劃之開發因素；環境治理需從整體環境景觀生態的思維，將傳統灰色基礎設施整合為綠色基盤設施，成為整體環境之基礎。

1. 提昇都市基礎保水效能

本計畫所處之區位為臺中市的綠肺「大肚山」，以永續規劃整合環境的開發，推動低衝擊設計手法（Low Impact Design, LID）的觀念，增加綠地、地上地下滯洪池，打開城市地表氣孔，使大肚山與計畫區內之生態緊密結合；在豪大雨時，城市地表可以快速吸存雨水，在大熱

天釋放水氣，降低溫度；樹木和草地所組成的透水帶，能減少地表逕流的功能，降低水患風險，亦能減少計畫區風沙揚塵之災害，減少地表逕流與洪峰集中，所造成土壤沖刷；於蝕溝部分以增加小型滯洪池並加以綠化，達到疊水消能、邊坡穩固進而保水之功用，詳圖 4-12。

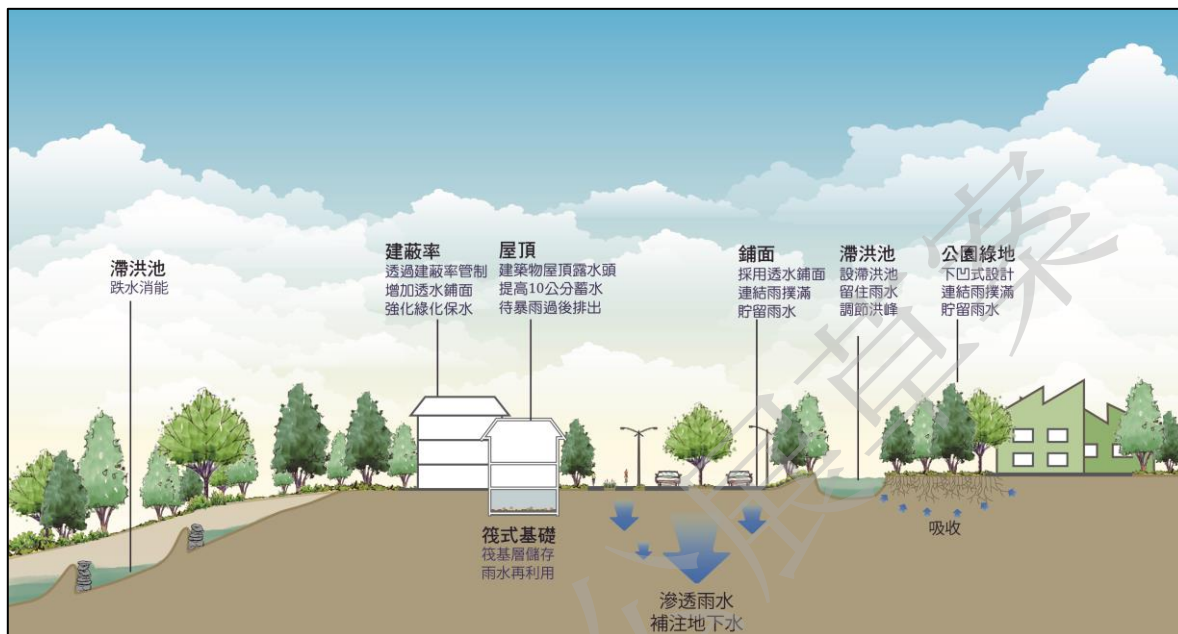


圖 4-12 臺中國際機場周邊門戶地區景觀規劃及綠化構想示意圖

2.滯洪池設置

考量本計畫區與周邊地區之地形地勢關係，並依據現有之排水分區，將本計畫區依排水方向及需求參採內政部營建署市區道路與附屬工程設計規範及臺中市政府「臺中市政府排水計畫審查作業要點」建議採用之集流時間與逕流係數，計算因開發行為致使增加排水逕流量，並於區內低窪處之適當區位設置滯洪池。

另配合全區集水分區規劃及整地排水推演模擬結果，將大型開放性公共設施納入防洪計畫布局，設置滯洪設施，提供地區豪大雨時臨時滯洪使用，降低地區淹水機會。

（二）營造舒適都市環境，創造親和開放空間

為提供室外活動及公共社交的場所，改善城市微氣候，維護日照、通風、採光，提升整體環境品質，減低視覺活動的干擾，串聯各基地空間，並提供都市防災、避難的功能。

1.帶狀式開放空間

本計畫以道路層級為依據，指定退縮無遮簷人行空間，作為串聯面狀開放空間之廊道及周邊既有建築物之緩衝空間外，另可作為區內防災及消防通道；其設置標準須依相關規定辦理為原則，並得計入建築基地法定空地。

2.設置地區生態綠網系統

考量基地與周邊地區環境資源關聯性，設置滯洪設施或自然窪地以調節暴雨排水，並串聯公園、綠地及藍帶系統，以生態規劃理念建置本計畫區之生態綠網系統，塑造多樣性休閒遊憩場所，亦可作為都市防災空間並增加都市面對災害時的抗災韌性。另考量本計畫區東北側部分土地位於第 5 作戰指揮部空軍防空砲兵第一四一群之禁、限建管制範圍，故將其範圍規劃為開放空間以符合管制規定。

（三）大眾運輸發展導向之土地使用規劃

利基於臺中市大眾運輸路網建設，規劃中之輕軌捷運路線計畫為臺中港—清泉崗機場—水湳經貿園區火車站—大里—霧峰，其中清泉機場場站預定位置及計畫位於本計畫範圍內，故未來發展規劃將朝以大眾運輸發展導向之土地使用利用模式發展，此外，基於綠色環保、人本交通等思維，透過土地使用管制規定退縮建築，規劃完整步行路網空間及自行車道系統以串聯區域內各節點，強化並實現人本交通概念，以期能打造計畫區成為綠能、低碳、智慧城。

（四）型塑便捷旅客聯絡廊道

規劃中之輕軌捷運場站預定位置設於計畫區東南隅中清路與中航路交叉口，亦即位屬臺中國際機場入口端點，配合未來捷運系統用地、機場門戶大道及航空專用區之規劃構想，為便捷旅客使用並搭乘大眾運輸系統，透過地下廊道或空橋之規劃消弭平面道路分隔東西兩側難以延續之困境，以線性空間協調活動的交流，提高整體交通樞紐的功能效率。（詳圖 4-13）

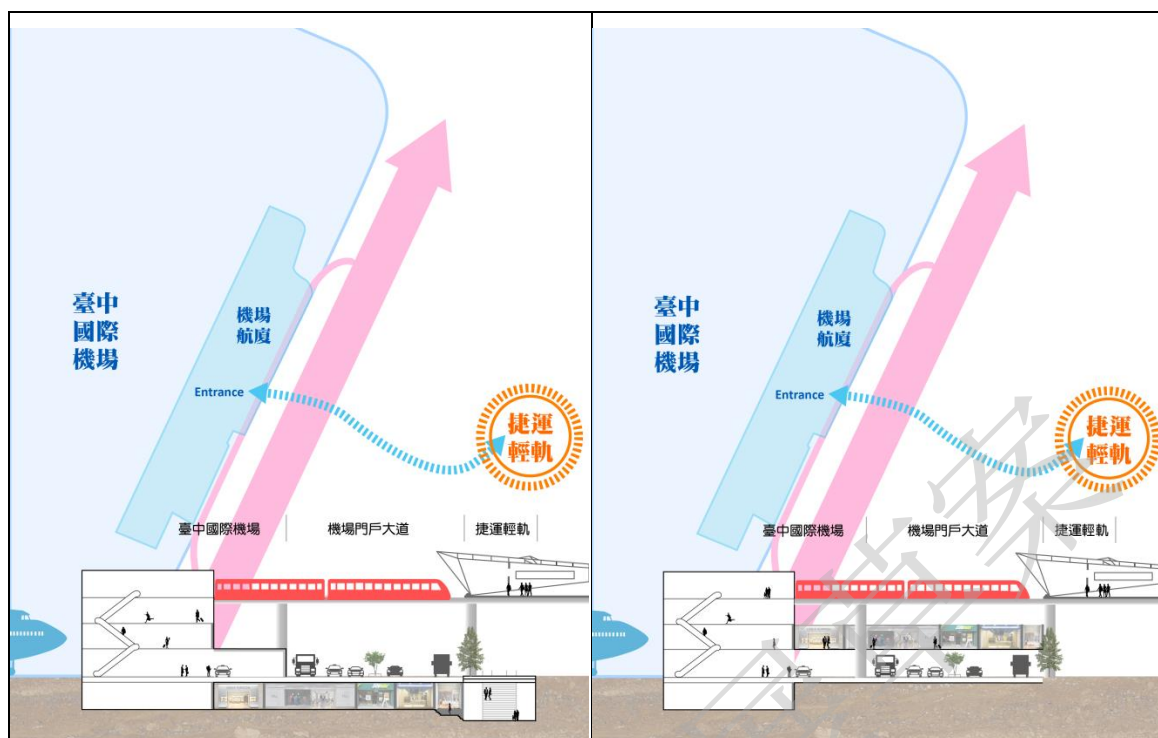


圖 4-13 地下廊道及空橋構想示意圖

三、土地使用規劃及配置構想

土地使用計畫包含都市發展用地及非都市發展用地，其配置原則將視基地條件、自然紋理及現況使用進行合理配置。都市發展用地原則排除經行政院農業委員會林務局劃設之保安林土地及其夾雜之山坡地坡度達三級坡以上即坡度超過30%之土地者；經分析基地如有涉及上述兩項情況，原則將其維持劃設為農業區。

（一）可建築用地配置原則

可建築用地之規劃選址原則考量其使用需求、定位與周邊發展之關聯以作為區位選址之依循，說明如下：

1. 航空專用區

因應民航局「臺中機場 2035 年整體規劃」刻正研議臺中國際機場升級計畫，並配合大臺中 123 雙港副都心進行機場門戶地區規劃，本案發展主軸將以航空服務為核心並於周邊酌予劃設支援機場發展之服務專區及產業專區。因此，於機場第二航廈正對面規劃航空專用區，提供臺中國際機場國內線機場報到、驗關、候機等空間場所及相關服務、設施、商務發展等，並導入產業 4.0 策略推動之產業升級觀點及本市智慧城市的想像，形塑本市智慧

科技城市意象。

2.第一種產業專用區

依據「擬定臺中市區域計畫（草案）」之空間發展架構之指導，本計畫區位屬大肚山科技產業走廊之一環，以區位條件及土地供給面有利於成為中部優勢產業發展聚落，另結合地利條件引導本區形成航太產業群聚，並輔以臺中市政府產業 4.0 策略推動之產業升級觀點，劃設第一種產業專用區以提供作產業發展為主，將導入專業、科技、技術之智慧產業。

為避免未來產業發展可能產生之用水排放對於其他可建築用地之影響，故配合東北高西南低地勢配置於臨農業區側之土地。街廓配置皆有三面以上臨路以利未來企業廠房規劃設計，以維持其基地完整性。

3.第二種產業專用區

劃設第二種產業專用區以提供作商業活動為主軸，發展金融或商貿企業、商務飯店等，除可提供機場旅客進行入境前（before passport control）消費活動，另也不侷限機場客源為唯一客群，增加一般消費者使用機場周邊資源。並且透過規劃中輕軌捷運未來將可連接至水湳經貿園區，故以都市治理及資源分工的角度而言，對於機場周邊可能衍伸之國際會展中心及表演中心等服務型經濟即可透過交通運輸建設的串聯達成資源共享效益。

考量其使用者與機場旅客及一般市民具有高度相關性，故其區位選擇考量以臨中航路一段、面對機場航廈出入口規劃，另考量臨接捷運系統用地及開放空間規劃，以朝大眾運輸發展導向（TOD）之土地發展模式，並創造國際機場門戶意象。街廓細分考量大型商業活動應維持基地完整性及臨路的重要性，故於其中適當配置細部計畫道路，並使街廓最小深度可以維持在 100~150 公尺之間，以保有其基地規模並鼓勵未來整體開發。

4.第三種產業專用區

劃設第三種產業專用區作為支援產業專用區發展之其他必要設施，包含生活服務及相應之商業活動，並作為本計畫未來配合整體開

發之拆遷住戶安置使用及未來開發引入人口之生活空間，成為新興都市生活區。

其配置上應盡量使居住環境受航空噪音影響程度最小化；以機場限建高度及噪音影響進行分析（詳圖 4-14），高度限制越嚴格即表示飛機與跑道水平面越接近，進而得知南北向受機場起降盤旋面產生之噪音影響較東西向顯著；故在產業專用區（三）之配置將以離機場距離較遠且地勢平緩之西北側為主。

街廓細分考量未來實際開發建築需求，以適宜之尺度規劃街廓，因地區受重要軍事設施禁、限建高度管制及山坡地發展限制，故未來以規劃適宜作連棟透天式建築型態或中低層樓集合住宅，避免高強度之高層樓建築以形塑地區整體環境意象同時兼顧總量管制，故其街廓深度原則皆不小於 80 公尺以使未來可做雙排連棟式透天之建築規劃；透過區內規劃 15 公尺之細部計畫道路，且配合等高線南北向發展故以細部計畫道路系統以南北向規劃為主，另配合規劃一條 25 公尺東西向環狀道路以利串連。

5.第三之一種產業專用區

考量既有合法聚落及社區之保留，其為建物密集之既有聚落及合法社區且不影響整體計畫之配置使用者，劃設為第三之一種產業專用區，且不納入整體開發範圍，範圍包括計畫區東側臨中航路一段原為非都市土地之乙種建築用地以及計畫區北側臨中航路二段原屬農業區內聚落，並依行政院 91 年 12 月 6 日院臺內字第 0910061625 號函示酌予調降容積率，以為適當回饋措施。

6.第三之二種產業專用區

考量計畫區內土地所有權人持有土地面積較小以及部分受區段徵收影響之拆遷戶，規劃第三之二種產業專用區做為安置街廓。

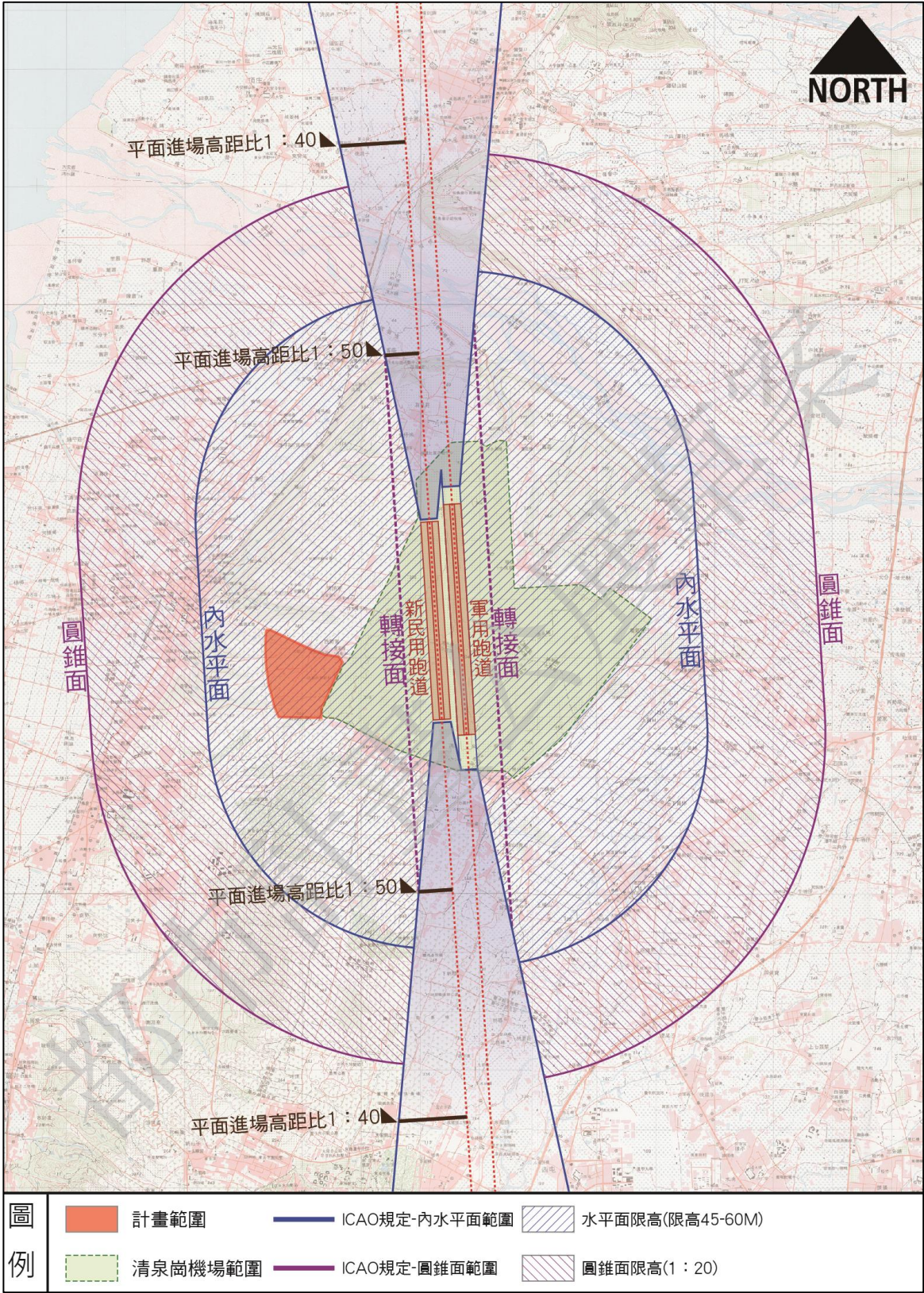


圖 4-14 清泉崗機場禁限建影響範圍示意圖

（二）配合輕軌規劃捷運系統用地配置原則

依臺中市政府交通局 104 年 12 月 30 日中市交規字第 1040064430 號函示：本市雙港輕軌捷運初步規劃為臺中港-清泉崗機場-水湳經貿園區-火車站-大里-霧峰，其機場之輕軌場站（或機廠）使用所需面積約 5~6 公頃，並建議以臨中航路為主。據此，本計畫配合交通主管機關之建議以配置於中航路與中清路口，並往北串聯航空專用區，俾利建構完善大眾運輸系統。

（三）公共設施用地配置原則

依「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」第 18 條：「都市計畫通盤檢討變更土地使用分區規模達一公頃以上之地區、新市區建設地區或舊市區更新地區，應劃設不低於該等地區總面積 10%之公園、綠地、廣場、體育場所、兒童遊樂場用地，並以整體開發方式興闢之。」故本計畫配置之公共設施用地將優先劃設為上述五項用地並達總面積 10%以符合規定。

1.公園用地

考量第六公墓鄰避特性，其鄰接之環境條件較不適作為可建築用地使用，故透過公園用地之規劃使其產生區隔效果亦可作為地方防災避難空間；另配合第六公墓業於 104 年公告禁葬，待各墓基使用年限 10 年屆滿後，即有機會將其規劃為公園用地以利創造地方大型休憩場所。

另本計畫區涉及第五作戰區指揮部重要軍事設施限建管制範圍，經分析其限建管制位於東北側部分土地屬禁建管制範圍，經考量國防安全及土地所有權人權益將其規劃為公園用地。

2.公園兼滯洪池用地

本計畫區西南側部分土地位於山坡地坡度達 30%以上，故依「都市計畫農業區變更使用審議規範」規定以作為開放性之公共設施使用為限，不得建築使用。計畫區內平均坡度較為平坦、面積適中之區域，藉由小型分散式滯洪池分段疊水消能的特性，增加區域滲水量及減少地被沖刷。

3.綠地用地

配置於鄰近國道三號側規劃寬度約 20 公尺之帶狀綠地用地，以隔離高速公路噪音對區內生活環境影響，並可加強計畫區內景觀結構之特性及自然群聚性建構完整生態廊道。

4.污水處理廠用地

考量未來開發後活動人口及產業發展產生之污水，配合現況南側既有排水設施，故於西南端地勢較低處設置污水處理設施用地，以扮演地區環境保護角色並發揮其功能。

（四）道路系統規劃

為打造國際機場門戶意象並因應未來臺中國際機場人流及物流旅次增加，拓寬中航路一段為 100 公尺機場門戶大道；另本計畫區內之道路交通系統配置以尊重既有紋理並考量都市安全及配合土地使用強度，於第一種產業專用區及第二種產業專用區規劃 25~40 公尺主要道路，於第三種產業專用區規劃 15~20 公尺次要道路。

- 1.以主要計畫道路作為聯外道路，輔以細部計畫道路聯通各分區街廓，原則上於第一種產業專用區及第二種產業專用區規劃 25~40 公尺主要道路，於第二種產業專用區規劃 15~20 公尺次要道路。
- 2.細部計畫道路系統屬區內服務道路層級，將配合土地使用分區作一完整規劃，儘量避免影響主要道路之暢通性。
- 3.細部計畫道路系統除配合主要道路系統進行整體性配置外，應盡量避免造成可建築用地路衝情形產生，如配合整體道路系統規劃無可避免之情形，則在路衝處則採以規劃開放空間為原則。

（五）農業區及農業專區

視自然環境及現況發展條件並依「都市計畫法」第 33 條之指導，視地理形勢，使用現況或軍事安全上之需要，保留為農業區並限制其建築使用；故將已公告劃定之保安林土地劃設為農業區，並排除於整體開發範圍外以保障土地所有權人財務負擔合理性。此外，考量本案土地所有權人意願調查結果，經統計分析計有 9 位土地所有權人（土地持分面積計 8,952 平方公尺）

表示有在本區範圍內繼續耕作之意願，因此，爰依土地徵收條例第 43 之 1 條規定於計畫區西北隅鄰農業區劃設農業專用區，於計畫區西北隅鄰農業區劃設農業專用區供其繼續維持耕作使用。



圖 4-15 土地使用規劃構想示意圖

第五章 實質發展計畫

第一節 計畫年期與人口

依循主要計畫指導，計畫年期訂為民國 115 年；計畫人口為 8,000 人，居住淨密度約為 276 人/公頃。

第二節 土地使用計畫

本細部計畫之土地使用分區計畫包括劃設航空專用區、各種產業專用區、農業專用區及農業區，詳表 5-1、圖 5-1 所示，分述如下：

表 5-1 擬定台中港特定區計畫(配合臺中國際機場門戶及周邊產業專區整體開發)細部計畫土地使用計畫面積一覽表

項目				計畫面積 （公頃）	佔都市發展用 地面積比（%）	佔計畫總 面積比 （%）
都市發展用地	土地使用分區	航空專用區		9.02	8.38	7.41
		產業專用區	第一種產業專用區	27.39	25.44	22.48
			第二種產業專用區	4.25	3.95	3.49
			第三種產業專用區	11.90	11.07	9.77
			第三之一種產業專用區	7.10	6.59	5.83
			第三之二種產業專用區	1.05	0.97	0.86
		小計	51.69	48.01	42.43	
	合計		60.71	56.39	49.84	
	公共設施用地	公園用地		10.19	9.47	8.37
		公園用地兼滯洪池使用		4.90	4.56	4.03
		綠地用地		0.60	0.56	0.49
		學校用地		0.62	0.57	0.51
		捷運系統用地		2.00	1.85	1.64
		污水處理廠用地		0.74	0.68	0.60
		道路用地		27.90	25.91	22.90
		小計		46.94	43.61	38.54
合計		107.65	100.00	88.38		
非都市發展用地		農業區	12.56	—	10.31	
		農業專用區	1.59	—	1.30	
		合計	14.15		11.62	
總計			121.80	—	100.00	

註：表內面積應以依據核定圖地籍分割測量面積為準。



圖 5-1 擬定台中港特定區計畫(配合臺中國際機場門戶及周邊產業專區整體開發)細部計畫示意圖

一、航空專用區

劃設航空專用區提供機場報到、驗關、候機等空間場所及相關服務、設施、商務發展等，計畫面積 9.02 公頃，占計畫區總面積 7.41%。

二、第一種產業專用區

劃設第一種產業專用區以產業發展為主軸，導入專業、科技、技術等相關產業，計畫面積為 27.39 公頃，占計畫區總面積 22.48%。

三、第二種產業專用區

劃設第二種產業專用區以商業活動為主，提供旅客消費活動、增加一般消費者使用機場周邊資源，計畫面積為 4.25 公頃，占計畫區總面積 3.49%。

四、第三種產業專用區

劃設第三種產業專用區作為支援產業專用區發展之其他必要設施，包含生活服務及相應之商業活動，並作為本計畫配合未來整體開發之拆遷住戶安置使用及未來開發引入人口之生活空間；計畫面積為 11.05 公頃，占計畫區總面積 9.77%。

五、第三之一種產業專用區

考量既有合法聚落及社區之保留，其為建物密集之既有聚落及合法社區且不影響整體計畫之配置使用者，劃設為第三之一種產業專用區，計畫面積為 7.10 公頃，占計畫區總面積 5.83%；範圍包括計畫區東側臨中航路一段原為非都市土地之乙種建築用地以及計畫區北側臨中航路二段原屬農業區內聚落，並依行政院 91 年 12 月 6 日院臺內字第 0910061625 號函示酌予調降容積率，以為適當回饋措施。

六、第三之二種產業專用區

考量計畫區內土地所有權人持有土地面積較小以及部分受區段徵收影響之拆遷戶，規劃第三之二種產業專用區做為安置街廓，計畫面積為 1.05 公頃，占計畫區總面積為 0.86%。

七、農業區

配合已公告之保安林範圍土地維持規劃為農業區，計畫面積為 12.56 公頃，占計畫區總面積 10.31%。

八、農業專用區

依土地徵收條例第 43 之 1 條規定劃設農業專用區，提供計畫區內土地所有權人有意願繼續維持耕作使用，計畫面積為 1.59 公頃，占計畫區總面積 1.31%。

都市計畫公開展覽案

第三節 公共設施計畫

除主要計畫劃設 1 處學校用地外，本細部計畫劃設之公共設施用地包括捷運系統用地、公園用地、公園用地兼滯洪池使用、綠地用地及污水處理廠用地，詳表 5-2、圖 5-2 所示，分述如下：

一、捷運系統用地

配合雙港輕軌捷運預設場站位址劃設捷運系統用地 1 處，計畫面積為 2.00 公頃，占計畫區總面積 1.64%，占都市發展用地面積 1.85%。

二、公園用地

劃設公園用地 2 處，計畫面積合計 10.19 公頃，占計畫區總面積 8.37%，占都市發展用地面積 9.47%。

三、公園用地兼滯洪池使用

劃設公園用地兼滯洪池使用 1 處，計畫面積為 4.90 公頃，占計畫區總面積 4.02%，占都市發展用地面積 4.56%。

四、綠地用地

劃設綠地用地 1 處，計畫面積 0.60 公頃，占計畫區總面積 0.49%，占都市發展用地面積 0.56%。

五、學校用地

劃設學校用地 1 處，計畫面積為 0.62 公頃，占計畫區總面積 0.51%，占都市發展用地面積 0.57%。

六、污水處理廠用地

劃設污水處理廠用地 1 處，計畫面積為 0.74 公頃，占計畫區總面積 0.61%，占都市發展用地面積 0.68%。

表 5-2 擬定台中港特定區計畫（配合臺中國際機場門戶及周邊產業專區整體開發）細部計畫公共設施用地明細表

項目	編號	計畫面積 (公頃)	位置	備註
捷運系統用地	--	2.00	中清路與機場門戶大道交叉口	
公園用地	細公一	9.51	細 25M-1 南側	
	細公二	0.68	計畫區東北隅，20M-1 道路東側	
	小計	10.19	--	
公園用地兼滯洪池使用	細公兼滯	0.49	計畫區西南隅，細 25M-4 北側	
綠地用地	細綠	0.60	農業專用區南側，緊鄰國道 3 號	
學校用地	文(小) (七二)	0.62	14M-1 與細 20M-1 交叉口	主要計畫劃設，現況為公館國小使用。
污水處理廠用地		0.74	計畫區西南隅，公園用地兼滯洪池使用南側	
道路用地		27.90	--	
合計		46.94	--	

註：表內面積應依據核定圖實地分割測量面積為準。

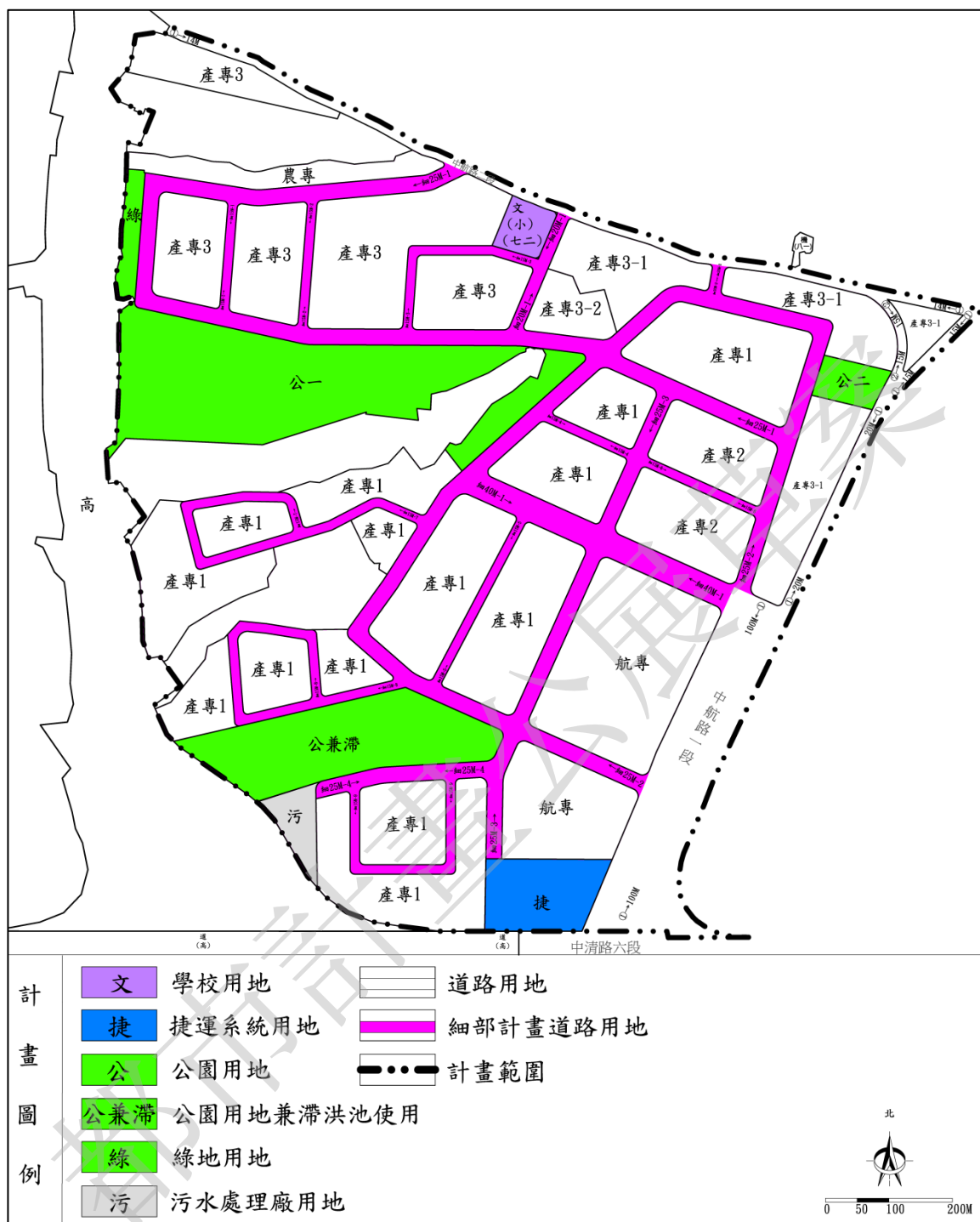


圖 5-2 擬定台中港特定區計畫(配合臺中國際機場門戶及周邊產業專區整體開發)細部計畫公共設施用地示意圖

第四節 道路系統計畫

延續主要計畫之道路系統，於細部計畫劃設 1 條寬度 40M、4 條寬度 25M 與 2 條寬度 20M 之主要道路，以及 9 條寬度 15M 之次要道路，詳表 5-3、圖 5-3、圖 5-4 所示。

表 5-3 擬定台中港特定區計畫（配合臺中國際機場門戶及周邊產業專區整體開發）細部計畫道路編號明細表

類型	道路編號	方向	長度 (公尺)	寬度 (公尺)	起點	訖點	備註
主要 計畫 劃設	100M-①	南-北	519.83	100	中清路	20M-1	中航路一段
	20M-①	南-北	350.35	20	100M-1	15M-1	中航路一段
	15M-①	南-北	131.12	15	20M-1	14M-1	和睦路三段
	15M-②	南-北	139.15	15	20M-1	14M-1	中航路一段
	14M-①	東-西	1199.59	14	計畫邊界 (往清水)	15M-1	中航路二段
細部 計畫 劃設	細 40M-1	東-西	396.95	40	100M-1	細 25M-3	
	細 25M-1	環狀	1743.02	25	14M-1	細 25M-2	
	細 25M-2	環狀	1915.18	25	捷運系統用地	細 25M-1	
	細 25M-3	南-北	794.03	25	細 25M-1	細 40M-1	
	細 25M-4	東-西	282.29	25	污水處理廠用地	細 25M-3	
	細 20M-1	南-北	310.86	20	14M-1	細 25M-1	
	細 20M-2	南-北	43.03	20	14M-1	細 25M-2	
	細 15M-1	南-北	170.41	15	細 25M-1	細 25M-1	
	細 15M-2	南-北	198.73	15	細 25M-1	細 25M-1	
	細 15M-3	環狀	405.47	15	細 25M-1	細 25M-1	
	細 15M-4	東-西	60.12	15	細 25M-3	細 25M-2	
	細 15M-5	南-北	134.14	15	細 25M-2	細 40M-1	
	細 15M-6	東-西	90.81	15	細 25M-2	細 25M-3	
	細 15M-7	環狀	689.00	15	細 25M-2	細 25M-2	
	細 15M-8	環狀	627.71	15	細 25M-2	細 25M-2	
	細 15M-9	環狀	416.19	15	細 15M-4	細 15M-4	

註：表內道路長度應以依據核定圖實地測定樁位量測之道路長度為準。

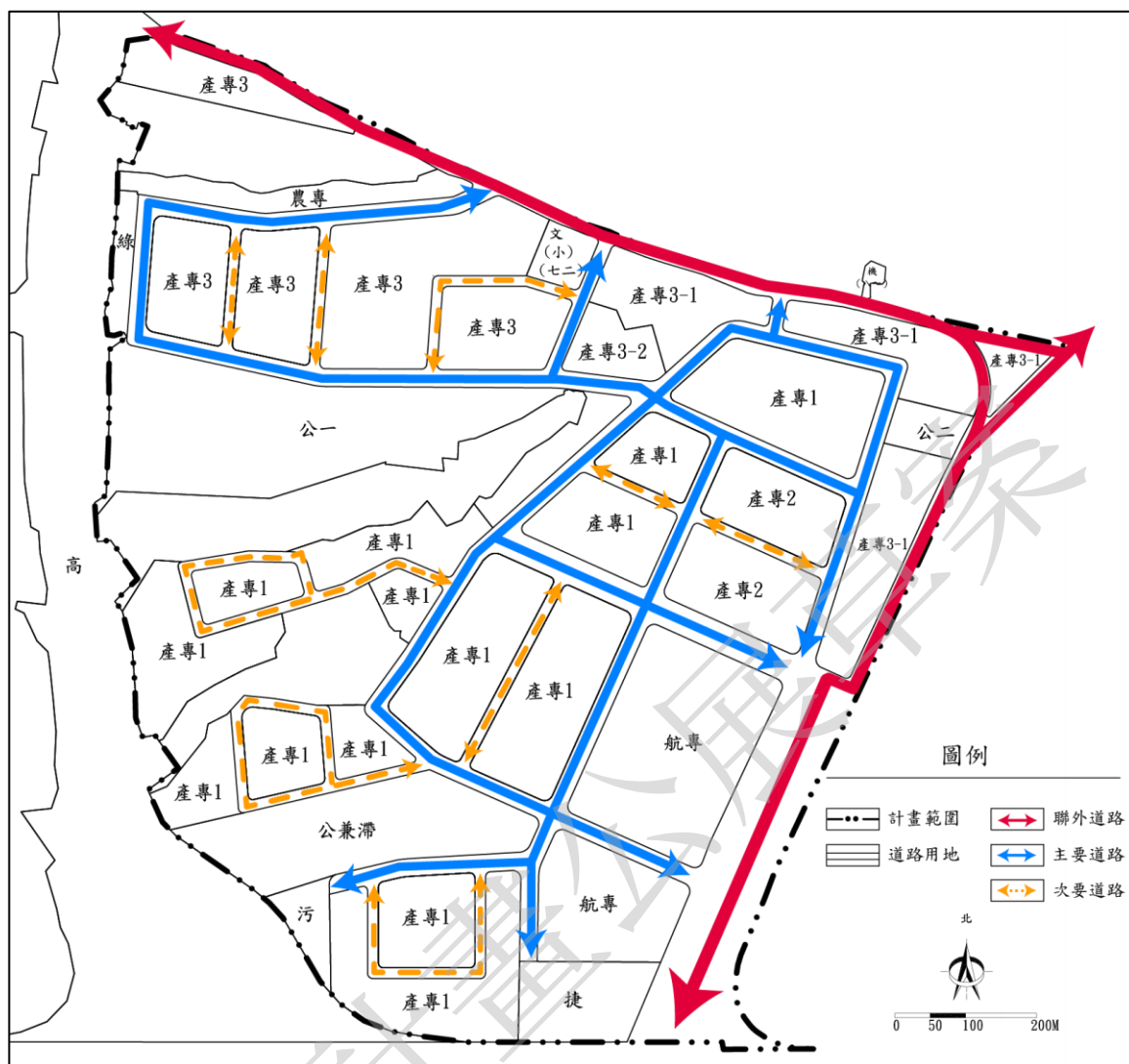


圖 5-3 擬定台中港特定區計畫(配合臺中國際機場門戶及周邊產業專區整體開發)細部計畫道路系統示意圖



圖 5-4 擬定台中港特定區計畫（配合臺中國際機場門戶及周邊產業專區整體開發）細部計畫道路編號示意圖

第五節 都市防災計畫

依都市計畫定期通盤檢討實施辦法第 6 條規定，應依據都市災害發生歷史、特性及災害潛勢情形，就都市防災避難場所及設施、流域型蓄洪及滯洪設施、救災路線、火災延燒防止地帶等事項進行規劃及檢討，調整土地使用分區或使用管制，本計畫之都市防災空間系統包含防救災據點、救災路線與避難路線及火災延燒防止帶等防救災空間規劃。（詳圖 5-5）

（一）防救災據點

1. 避難空間

避難收容場所之功能在於災害發生後提供給附近居民有個可靠的避難場所，也就是災難發生後災民唯一的依靠，依據收容時間的災害等級不同劃分為臨時避難場所、臨時收容場所及中長期收容場所。

（1）臨時避難場所

提供短期、緊急避災使用。此層級主要收容因空間阻隔或其他因素，暫時無法直接進入較高層級之避難空間，其設備及設施較為缺乏，無法提供較完善的生活保障。主要以周遭空地、空曠道路、兒童遊戲場、綠地用地等鄰近易到達開放空間為主。

（2）臨時收容場所

此層級比須勇幼教完山的設施可提供庇護的場所，提供各鄰里單元或防救災區之情報資訊及緊急通訊設備，以每人 2 平方公尺，收容 100 人以下為原則，以學校、公園為之。

（3）中長期收容場所

以擁有較完善設施及可供庇護的場所，提供各鄰里單元或防救災區之情報資訊及緊急通訊設備。配合災害疏散所需器材及場所。緊急醫療設備及藥品和提供緊急事故或災難時之空間及民生物品。中長期收容場所以學校、公園、活動中心等為規劃對象，並以每人 2 平方公尺，可收容 100 人以上的場所為原則。

2. 警消據點

警察據點的設置目的是進行情報資訊蒐集及災後秩序維持，以便災害指揮所下達正確之行動指令，其服務範圍同前述消防據點之劃分模式，以

清水分局清泉派出所為災害指揮所，進行情報的蒐集與發布，再視計畫區未來都市發展程度增設警察據點。

消防據點的建置主要以第四大隊清泉分隊為指揮所，配合防災避難圈的劃分，計畫區內目前並無消防分隊，計畫區未來都市發展程度增設消防據點，並以前述避難收容所為臨時觀哨所，儲備消防器材、水源，以因應緊急情事。

3.醫療據點

醫療據點包括臨時醫療場所及中長期收容場所；前者為發揮機動醫療設施急救功效，因此，仍指定前述避難收容場所為之，惟長期收容場所仍應以附設有病床之醫院為對象，因此，未來計畫區將發展為國際醫療重鎮，可提供計畫區及周邊的醫療支援。

4.物資據點

物資據點之目的在於接收外援物資以及分派受災區域所需支援物資的活動空間，期區位條件應具有交通便利、區位適當及車輛進出容易的大型開放空間。

（二）救災路線與避難路線

本計畫區消防救災路線之規劃，為發生重大災害時，道路系統能正常發揮功能。道路寬度應考量建物倒塌、坍方、崩塌物的阻擋等因素，降低消防車及救難車輛無法順利通行之可能性。就本計畫空間特性及路網等條件，分別賦予不同機能，將計畫區防救災路線劃設為防災緊急道路、救援運輸道路及避難補助道路。

1.防災緊急道路

主要提供都市災害發生時避難逃生用，其必需可延續通達全區並與區域外取得聯繫。此一層級道路系統原則以路寬 20 公尺以上道路為主要劃設對象，供作防災緊急道路。

2.救援運輸道路

主要機能為便利車輛運輸物資至各防救災據點，同時亦為避難人員通往避難地區之路徑。因此以 15 公尺以上道路，需扣除停車寬度，能保有 8 公尺消防車運作淨寬，道路兩旁需設置防火安全植栽，且消防水源充足。

3.避難補助道路

為輔助上述兩層級道路，功能為連通兩層級，或輔助性質之路徑，聯絡救援道路未能連通的避難空間、據點。

(三) 火災延燒防止地帶

由道路、綠帶或公園廣場等開放空間組成，以空間阻隔效果來降低大火延燒發生之機率。以地區開放及道路系統作為火災延燒防止地帶；例外，指定本計畫區之交通系統 15 公尺以上道路為火災延燒防止帶，並配合土地使用管制中規定建築物綠化與退縮之規定。

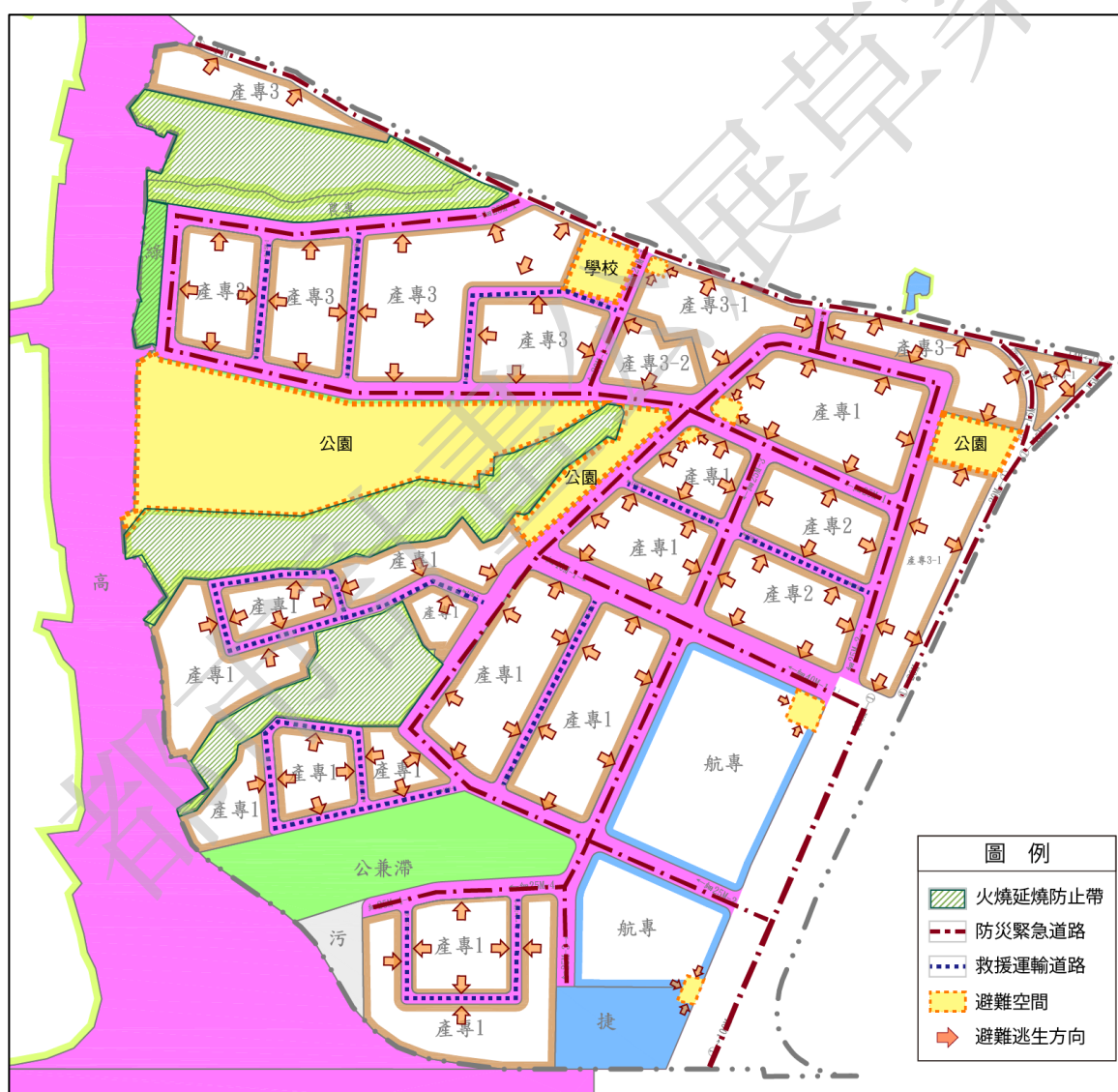


圖 5-5 防救災系統示意圖

第六節 土地使用分區管制要點

本細部計畫訂定土地使用分區管制要點計 21 點，其條文內容說明如下：

壹、總則

- 一、本要點依都市計畫法第 22 條、第 32 條及都市計畫法臺中市施行自治條例（以下簡稱自治條例）第 49 條規定訂定之。
- 二、本要點若執行上有疑義時，得經臺中市都市計畫委員會依計畫審議原意討論解釋後據以執行。
- 三、本要點未規定事項適用都市計畫法臺中市施行自治條例及其他有關法令之規定辦理。

貳、土地使用分區管制

四、本計畫區內劃設下列各項土地使用分區：

- | | |
|---------------|-------------|
| （一）航空專用區 | （二）第一種產業專用區 |
| （三）第二種產業專用區 | （四）第三種產業專用區 |
| （五）第三之一種產業專用區 | |
| （六）第三之二種產業專用區 | |
| （七）農業專用區 | （八）農業區 |

五、本計畫區內各項土地使用分區之建蔽率、容積率規定除依自治條例第 43 條、第 46 條（附表一）規定辦理外，其餘分區之建蔽率及容積率不得大於下列規定：

使用分區	建蔽率(%)	容積率(%)	備註
航空專用區	80	560	
第一種產業專用區	70	200	
第二種產業專用區	70	300	
第三種產業專用區	50	200	
第三之一種產業專用區	50	180	
第三之二種產業專用區	50	200	

六、本計畫區內各項公共設施用地之建蔽率、容積率規定除依自治條例第 51 條（附表二）規定辦理外，其餘用地之建蔽率及容積率不得大於下列規定：

公共設施項目	建蔽率（%）	容積率（%）	備註
捷運系統用地	70	500	
污水處理廠用地	60	200	
公園用地兼滯洪池使用	15	30	

七、本計畫區內土地使用除依自治條例規定辦理外，以下列使用項目為限：

（一）航空專用區：

供航廈、機場所需辦公、商業服務設施、醫療健康相關產業使用，並得供經交通目的事業主管機關核准之其他必要服務設施使用。

（二）第一種產業專用區：

- 1.航空器維修：包含航空器機體、發動機、裝備、零組件、附件之維修。
- 2.航空產品製造：包含航空產品及其裝備、零組件之生產製造。
- 3.航空輔助相關產業：如航空器發動機維修、航電零組件研發製造、內裝零組件、空廚業等。
- 4.航空貨物集散站經營業、航空貨運承攬業、航空站地勤業、空廚業。
- 5.物流配銷相關產業。
- 6.航空運輸關聯服務業。
- 7.教育訓練與展覽業：訓練服務業、會議及展覽服務業。
- 8.研究、認證實驗室與產業育成機構等：訓練服務業、研究發展服務業、工業檢驗業。
- 9.文化創意產業：工藝、電影、廣告、產品設計、視覺傳達設計、設計品牌時尚、數位內容、創意生活等。
- 10.生物科技產業：研發實驗中心、醫材研發製造等。
- 11.精緻農業加值展銷相關產業：配銷中心、運銷中心、檢疫、認證、分級包裝等。

- 12.雲端運算產業：雲端應用軟體產業、雲端運算平台產業、雲端基礎設施產業等。
- 13.智慧車輛產業：動力零組件、傳動零組件、制動零組件、相關零組件研發等。
- 14.綠能產業：LED、太陽能光電、電動車輛動力電池、電動車輛馬達等。
- 15.工商會議及展覽產業。
- 16.公用事業設施。
 - (1) 公共汽車或其他公眾運輸場站設施。
 - (2) 電力變壓設施。
 - (3) 煤氣、天然氣整壓站。
 - (4) 無線電或電視設施。
 - (5) 電信機房。
 - (6) 自來水或下水道抽水站。
 - (7) 自來水處理廠或配水設備。
 - (8) 其他公用事業設施。
- 17.其他經目的事業主管機關核准之使用。

(三) 第二種產業專用區：

- 1.旅館及招待所。
 - (1) 招待所或寄宿舍。
 - (2) 青年活動中心。
 - (3) 民宿。
 - (4) 旅館業。
 - (5) 觀光旅館業。
 - A.一般觀光旅館。
 - B.國際觀光旅館。
- 2.餐飲業。
- 3.金融及保險業。
- 4.不動產業。
- 5.資訊及通訊傳播業。
- 6.藝術、娛樂及休閒服務業。

- (1) 創作及藝術表演業。
- (2) 圖書館、檔案保存、博物館及類似機構。
- (3) 運動服務業。
- (4) 遊樂園及主題樂園。
- (5) 視聽及視唱業。
- (6) 遊戲場業。

7.一般零售業。

- (1) 其他綜合商品零售業。
- (2) 其他食品及飲料、菸草製品零售業。
- (3) 布疋、服裝及其配件、鞋類及其他服飾品零售業。
- (4) 家庭電器零售業。
- (5) 家具及家飾品零售業。
- (6) 其他家庭器具及用品零售業。
- (7) 珠寶及貴金屬製品零售業。
- (8) 資訊及通訊設備零售業。
- (9) 直銷業。

8.專業、科學及技術服務業。

9.公用事業設施。

- (1) 公共汽車或其他公眾運輸場站設施。
- (2) 電力變壓設施。
- (3) 煤氣、天然氣整壓站。
- (4) 無線電或電視設施。
- (5) 電信機房。
- (6) 自來水或下水道抽水站。
- (7) 自來水處理廠或配水設備。
- (8) 其他公用事業設施。

10.其他經目的事業主管機關核准之使用。。

(四) 第三種、第三之一種及第三之二種產業專用區：

- 1.獨棟及雙併住宅。
- 2.多戶住宅。
- 3.社區安全及衛生設施。
 - (1) 消防站(隊)。

（2）警察（分）局、派出（分駐）所。

（3）民防指揮中心。

（4）衛生所（站）。

4.一般遊憩設施。

（1）戶內遊憩中心。

（2）公園、花園、兒童遊戲場、鄰里運動場及有關附屬設施。

（3）綠地、廣場。

（4）戶外籃球場、網球場、棒球場、游泳池、溜冰場及其他戶外運動場所。

5.公用事業設施。

（1）公共汽車或其他公眾運輸場站設施。

（2）電力變壓設施。

（3）煤氣、天然氣整壓站。

（4）無線電或電視設施。

（5）電信機房。

（6）自來水或下水道抽水站。

（7）自來水處理廠或配水設備。

（8）其他公用事業設施。

6.教育服務業。

（1）學前教育事業。

（2）小學、中學。

8.醫療健保及社會工作服務業。

（1）診所。

（2）居住型照顧服務業。

（3）兒童、少年及老人之社會工作服務業。

9.一般零售業。

（1）其他綜合商品零售業。

（2）其他食品及飲料、菸草製品零售業。

（3）布疋、服裝及其配件、鞋類及其他服飾品零售業。

（4）家庭電器零售業。

（5）家具及家飾品零售業。

(6) 其他家庭器具及用品零售業。

(7) 珠寶及貴金屬製品零售業。

(8) 資訊及通訊設備零售業。

(9) 直銷業。

10.日用品零售業。

(1) 食品飲料為主之綜合商品零售業。

(2) 食品及飲料、菸草製品零售業。

(3) 蔬果、肉品、水產品零售業。

(4) 花卉零售業。

(5) 藥品及醫療用品零售業。

(6) 化粧品零售業。

(7) 鐘錶及眼鏡零售業。

(8) 文教、育樂用品零售業。

11.餐飲業。

12.支援性產業或附屬設施。

(1) 員工宿舍。

(2) 員工餐廳。

(3) 安全衛生、福利設施。

(4) 露天設施。

(5) 公害防治設備。

(6) 兼營工廠登記產品有關展示及買賣業務。

13.其他服務業。

(1) 宗教組織。

(2) 職業團體、政治團體。

(3) 美髮及美容美體業。

(4) 家事服務業。

(5) 洗衣業。

14.其他經目的事業主管機關核准之使用。

(四) 農業專用區：

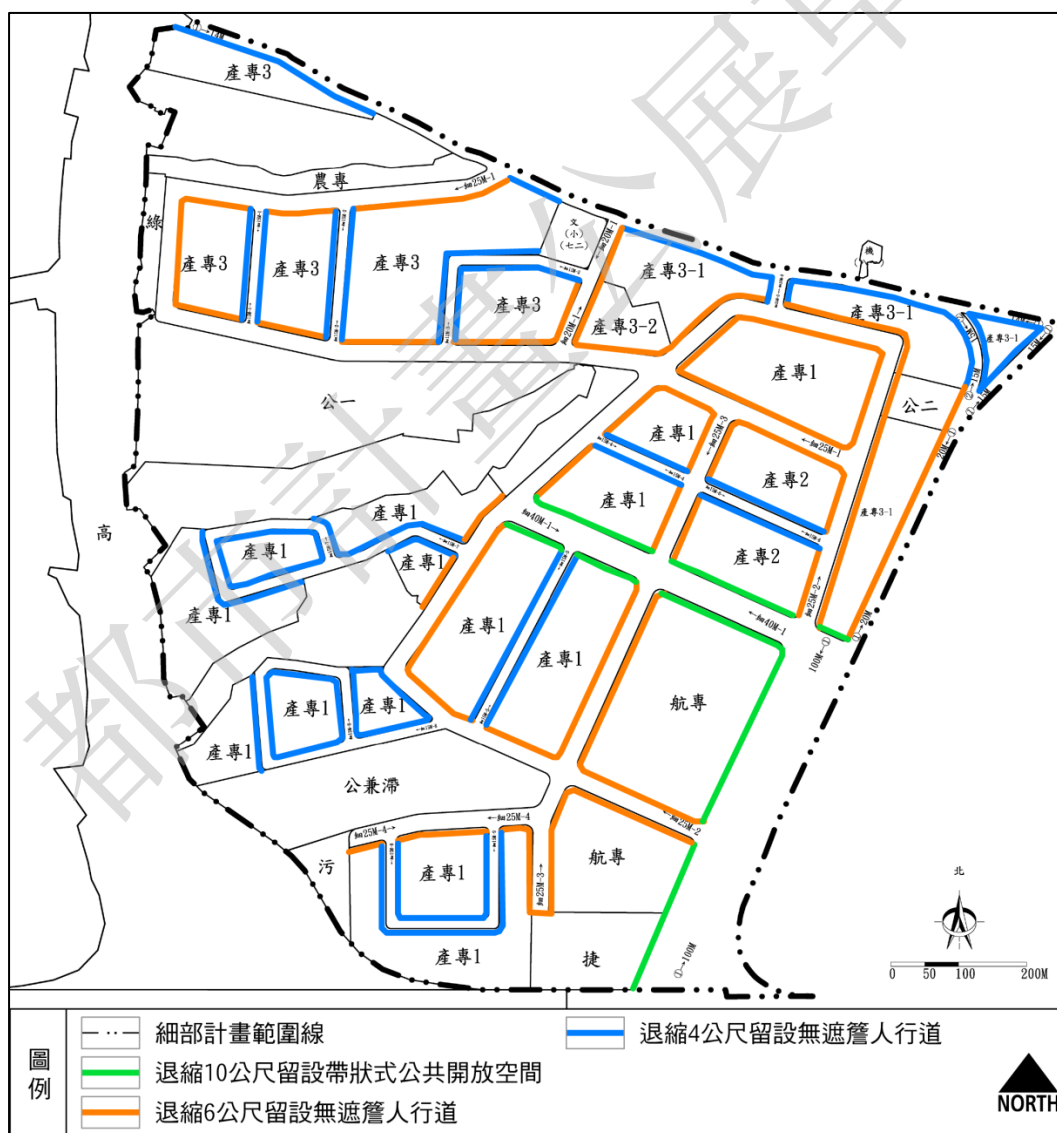
供參加區段徵收原土地所有權人以其已領現金地價補償費數額申請折算配售土地，作為永續農業耕作使用，除保持農業生產外，僅得申請農業產銷必要設施，但不得興建農舍，另由土地登

記機關註記「嗣後永久不得變更為其他使用分區」。但無人申請配售或申請配售仍有剩餘之農業專用區土地，於下次通盤檢討時調整變更為其他使用分區或用地。

前項所定農業產銷必要設施之項目由農業主管機關認定，並依目的事業主管機關所定相關法令規定辦理，且不得擅自變更使用，亦不得供為居室、工廠及其他非農業產銷必要設施使用。

八、捷運系統用地供捷運路線、場、站及相關附屬設施使用。

九、退縮建築應依附圖一規定指定留設供公共通行之開放空間及無遮簷人行道使用之義務，但得計入法定空地，惟不得設置地上設施物或圍牆並應開放供公眾使用。



附圖一 指定留設供公共通行之開放空間及無遮簷人行道示意圖

十、本計畫區內各種土地使用分區設置前院、側院及建築基地最小開發規模，應符合下表規定，惟單一街廓面積未達下列最小規模者，以全街廓整體開發不受此限。

項目	前院深度(M)	側院深度(M)	最小基地面積(M ²)
航空專用區	不予規定	不予規定	完整街廓
第一種產業專用區	3	不予規定	500
第二種產業專用區	3	不予規定	250
第三種產業專用區	3	1.5	150
第三之一種產業專用區	3	不予規定	不予規定
第三之二種產業專用區	3	不予規定	不予規定

參、都市設計管制事項

十一、都市設計審議地區

考量整體發展機能與環境品質並塑造機場門戶軸帶意象，本計畫區內全區範圍指定為都市設計審議地區，且為維護本計畫整體景觀風貌及視野景觀品質，開發基地若於主要道路之公共視野中，應配合相鄰基地優良之景觀特色。

十二、開放空間系統配置及其綠化、保水設計

(一) 綠地系統：

- 1.公園用地綠覆面積應達 50%以上，廣場或步道鋪面優先選用透水材質。
- 2.專用區依管制要點退縮留設 4 公尺以上之人行道，應設置連續植栽帶並種植喬木，原生樹種需達 50%以上，以塑造生物多樣性環境。
- 3.未開發之空地應簡易綠化並由所有權人定期維護。

(二) 水域系統及防災滯洪：

- 1.滯洪池設置之綠化以原生植栽為主，池底採自然透水方式施工，增加自然滲流機會及補充地下水源。
- 2.鹿寮北溪、鹿寮南溪流經計畫區之公園等公共設施用地範圍應予保留其藍帶水域空間，並得沿溪設置景觀步道，提供自然遊憩環境。

- 3.公園綠地應考量防洪及親水功能，配合計畫區內水圳及退縮空間設置，並與周邊自然地形結合。另鼓勵大型開放空間規劃景觀滯洪池，提升都市景觀與防災功能。

（三）公共開放空間生態化：

- 1.增進公共綠色開放空間之延續性，利用綠園道、綠手指、法定空地綠化、屋頂生態跳島、海綿城市等生態空間設計，串聯區域綠色及藍帶網絡，改善都市微氣候。
- 2.公園、綠地、基地法定空間之綠化以生態工法塑造生物友善棲地環境，並結合垂直綠化、屋頂綠化設計，達到生態固碳效益並改善都市空氣品質，植栽選用以營造生物多樣性的棲地環境為原則。
- 3.航空專用區、產業專用區與公共設施用地扣除其建築物、道路、水域及必要之作業、營運等人工設施後之空地綠覆率應達 80%；道路用地應達 20%之綠覆率。
- 4.應予綠化之開放空間、庭院及空地，其不透水鋪面所佔面積應在二分之一以下，但屋頂、室內及地下開放空間不在此限。

十三、人本環境及綠色運輸系統

（一）大眾運輸導向設計：

- 1.配合雙港輕軌計畫之捷運站及航空專用區接駁場站建設，發展周邊連通可及性高之複合式航空服務及商業活動支援空間，並從平面及垂直向度達到大眾運輸、人行環境、自行車使用者之無縫銜接。
- 2.捷運站及其他大眾運輸場站之建築外觀設計，應融合自然地景與機場門戶意象、反映當地文化特色，並考量因應氣候環境之節能建築設計。
- 3.街廓建築退縮規定依本計畫土地使用分區管制規定辦理，公共設施用地及街廓沿道路部分應退縮留設帶狀開放空間，並於合適區位預留公共運輸及自行車場站（租賃或停靠）設置空間。
- 4.大眾捷運系統兩側禁建之範圍之規定依大眾捷運法相關規定辦理。

(二) 人本環境及自行車友善空間：

- 1.街廓建築之退縮人行道留設寬度依本計畫土地使用分區管制規定辦理，人行道應妥予植栽綠化，以提供遮蔭及淨化空氣，樹種選用應避免破壞鋪面及影響行人動線。
- 2.人行空間若有給排水溝、箱涵、電信管線等設施設備開口，其蓋板鋪面需使用與人行空間鋪面一致之化妝蓋板，但不影響其排水功能，且步行範圍內不得使用鍍鋅格柵等開放性溝蓋板影響通行環境。
- 3.人行空間內需有完整之燈光照明計畫，確保行人安全並考量地區整體環境氛圍；綠帶與設施帶可合併施作，並考量相關設施如自行車停車位、自行車租賃站、電動機車充電站、街道家具、指標系統、警示號誌、公車候車亭與站牌等整體規劃設置。
- 4.計畫區內街廓及建築基地指定留設供公眾使用之開放空間、人行步道及連通頂蓋式通廊之天橋，其造型、量體及位置應經本市都市設計審議委員會審議通過，並由開發單位負責興建與維護，且無償開放供公眾通行。
- 5.計畫區建築開發應依建築技術規則之無障礙建築物及建築物無障礙設施設計規範等規定辦理，另地下道、跨橋應設置自行車牽引斜坡道。
- 6.計畫區內公園用地及 40 公尺以上(含 40 公尺)道路應設置自行車專用道，單向寬度至少 1.5 公尺以上；25 公尺以下(含 25 公尺)道路得以人行及自行車混合道設置，寬度至少 6 公尺以上。
- 7.自行車道及其附屬設施設計規範參考交通部運輸研究所之自行車道系統規劃設計參考手冊。

十四、道路及出入動線設計

- (一) 地下停車場出入口：臨兩條以上道路之建築基地，其地下停車場出入口不得由主要道路進出為原則。

- (二) 基地汽車出入口：除基地條件限制外，不得設置於自道路交叉截角線、人行穿越道、斑馬線距離五公尺範圍內，以及丁字路及其他有礙行人安全及公共交通之道路、路段或場所。
- (三) 車輛進出延滯空間：商業、辦公、廠房及其他公共建築物之基地內應留設汽車進出之延滯空間，避免利用道路做為緩衝空間而延滯道路車流，並不得佔用人行道。
- (四) 基地汽車出入口穿越道路人行道或人行步道等公共空間，需整體規劃設計並應經本市都市設計審議委員會審議通過。

十五、建築高度

- (一) 本計畫區位於清泉崗機場飛航安全標準之範圍，各街廓建築物之絕對高度應依「航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法」規定及其公告禁、限建管制高度辦理。
- (二) 本計畫區位屬山坡地管制範圍，其建築高度應依「建築技術規則」之管制規定。

十六、建築量體配置、造型設計及綠建築

(一) 基地配置

1. 於計畫區與周邊都市計畫相臨區域，應延續周邊計畫道路予以適當銜接，以維持道路空間紋理。
2. 鄰接兩側 25 公尺以上計畫道路之主要路口應留設街角廣場及規劃入口意象，展現街角空間氛圍，指定留設之開放空間應供公眾通行並不得設置圍牆。
3. 住宅區之基準開挖面積不得超過基地面積 75%，其他使用分區及公共設施用地不得超過建蔽率加 15%，且最高不得超過基地面積之 85%。

(二) 建築及景觀設計

1. 建築及景觀設施之造型、材質與色彩應展現特定專用區意象，並與周邊開放空間整體風格相配合，塑造機場門戶之都市風貌。

- 2.屋頂應予實施綠化為屋頂花園，應於竣工前綠化完成，並不得增加任何附建設施，但經本委員會許可者不在此限。
- 3.施工期間，建築基地施工圍籬應置綠圍籬，並應以二分之一以上面積植栽綠化。
- 4.有關建築基地內各類綠化植栽之覆土深度依下表之規定：

植物種類	所需覆土最低深度標準
草皮、草本植物	30 公分
灌木（木本植物）	60 公分
喬木（木本植物）	120 公分

- 5.地下室進、出風口應以植栽或雕塑造型配合整體設計為原則，排風方向應避免直接排向行人動線位置。
- 6.建築基地法定空地如設置平面式停車場，於面臨公共開放空間時，應做適當之景觀綠化遮蔽處理。
- 7.設置廣告招牌應依「臺中市招牌廣告及樹立廣告設置辦法」之規定辦理，招牌廣告物應與建築物量體相互協調，並盡量採正面式設計方式，融入當地資源特色語彙作整體性設計，如設置側懸式招牌廣告物，不得突出建築物牆（柱）面超過 1 公尺。

（三）建築物外觀夜間照明

- 1.本計畫範圍內臨百米大道及 40 公尺計畫道路之航空專用區、產業專用區建築物應設置建築物外觀夜間照明。
- 2.指定實施建築物外觀夜間照明建築物，其底層部距地面二至三層範圍內之沿街行人尺度範圍，其照明應配合街道燈光，並考量行人之視覺與活動，塑造舒適之行人光環境。
- 3.建築物外觀及夜間照明不得對鄰近建築物及都市空間造成光害，亦應考慮其本身及使用者之舒適性。

（四）公有建築物之綠籬圍牆設置

- 1.各類新建、增建、改建之公有建築原則上不得設置圍籬，除確有設置需要者，應為透空式設計，其圍籬高度不得高於 150 公分，牆面鏤空率扣除牆基須達 70%以上，牆基高度不得高於 45 公分，並經本委員會審議通過後始得設置。

2.前款圍籬之設置應配合附近之人行步道及開放空間，以不影響行人使用開放空間為原則，並配合建築物之材質、色彩、造型等整體設計。

3.前項圍籬型式得以植栽圍籬方式設置，唯花台設置高度不得高於 45 公分。

(五)建築基地面積達 6,000 平方公尺以上且樓地板面積大於 30,000 平方公尺之公共集會類、商業類、辦公服務類、住宿類建築（依建築技術規則之建築物類別），應取得候選綠建築證書始得核發建造執照。

(六)適用申請容積移入及容積獎勵之基地，除不得高於前開禁、限建管制之上限，另考量建築量體開發強度對周邊環境影響，該基地應提出下列項目檢討，以利評估可移入之合理容積額度：

- 1.申請（移入）基地大小及其完整性。
- 2.周邊道路寬度及車道進出動線。
- 3.周邊鄰地建築物現況與公共設施（如公園綠地、機關、學校等）之分布情形。
- 4.提出對週遭環境友善方案，以增加地面層開放空間、基地綠化及保水設計、綠建築指標、TOD 規劃設計為主。
- 5.優先以附近公共設施用地為移出基地。

(七)建築基地於基地範圍以人工地盤、架空走廊或地下通道連接供公眾使用之空間，經本府核准者得計入法定空地，但不得超過基地面積 20%，且與實設建蔽率合計不得超過基地面積 80%。

(八)建築物設置下列設施且經本府核准者，得不計入容積樓地板面積及容積率，但該部分不得超過法定容積率 10%：

- 1.設置太陽能光電設備。
- 2.建築物一樓或設置人工地盤、架空走廊、地下通道之連通樓層，開放提供民眾使用之廁所、休憩設施等公用設施。

十七、為鼓勵計畫區內第三之一種產業專用區申辦獎勵老舊建物重建，其建築基地達都市設計審議規模者從其規定，符合下列條件得予以獎勵基準容積之 20%或 15%：

- (一) 合併基地面積規模達 500 平方公尺以上，20 年以上合法建築物坐落之建築基地與其他土地上之違章建築物投影面積合計達申請重建基地面積之二分之一，其中 20 年以上合法建築物坐落之建築基地應達前述面積總和二分之一，得申請獎勵基準容積之 20%。
- (二) 合併基地面積規模達 300 平方公尺以上，20 年以上合法建築物坐落之建築基地與其他土地上之違章建築物投影面積合計達申請重建基地面積之二分之一，其中 20 年以上合法建築物坐落之建築基地應達前述面積總和二分之一，得申請獎勵基準容積之 15%。
- (三) 經全部土地所有權人同意。
- (四) 建築配置時，應自基地退縮二側，包括基地後側及側面，側面得選擇一側並連通至道路，該退縮淨寬至少 1.5 公尺。
- (五) 不得再申請建築技術規則所訂定開放空間獎勵。

十八、為鼓勵計畫區內第三之一種產業專用區申辦獎勵老舊建物整建、維護，自本計畫發布實施起五年內得優先適用「臺中市建築風貌及環境景觀改造補助要點」受理申請屋齡達 15 年以上建築物之立面修繕及外觀綠美化工程，補助額度為總工程經費 80%。

十九、停車空間設置

- (一) 機車應集中設置於地下一層，機車車道淨寬應達 1.5 公尺以上，倘基地因條件限制需將機車設置於地面層，則應優先配置於法定空地為原則。
- (二) 機車停車位超過 400 格者，應設置專用出入車道，車道寬度及出入口寬度採 3.5 公尺雙車道設計為原則；若機車進出車道分別設置，其單向車道寬與出入口之寬度採 2 公尺設計為原則；坡道斜率宜小於 1/8 並鋪設防滑材料，車道出入口應加設警示設施。
- (三) 汽、機車混合車道之人行道出入口寬度，應比照汽車車道寬度設計，車道坡度應以 1/8 為原則；其餘車道出入口寬度仍應與車道坡道寬度同寬為原則。

- （四）各建築開發之停車位檢討，除依建築技術規則之檢討應於基地內滿足自身需求，另為配合本計畫發展需求，於清泉崗機場出入口之半徑 600 公尺範圍內開發基地，除滿足法定停車位之設置數量外，需再加乘至少 1.2 倍增設停車空間。
- （五）航空專用區及產專二範圍建築物，以汽車坡道集中留設於地下室且整層供停車空間使用，留設停車空間數量在法定停車位標準兩倍以內者，其樓地板面積得不計入容積計算。

廿、節能及環境保護策略

- （一）雨水貯留：計畫區內 1 公頃以上之開放性公共設施應留設雨水貯留設施為原則，建築物應就雨水貯留利用系統或生活雜排水回收再利用系統擇一設置；回收利用之雨水主要提供植栽澆灌、洗車、沖廁、景觀池及建物沖洗使用。
- （二）污水回收利用：推動計畫區內產業用水回收循環再利用，經處理再生後，鼓勵產業及生活使用再生水。
- （三）低碳城市：各類開發建設應參照「制定臺中市發展低碳城市自治條例」相關規定，減緩溫室氣體成長，建立具調適機能之低碳永續城市。

廿一、配合都市計畫定期通盤檢討實施辦法定期檢討計畫區開闢情形，並依本市相關政策與法令推動定期檢討規範內容。

第六章 事業及財務計畫

第一節 開發方式與主體

一、整體開發方式

依據土地徵收條例第 4 條「有下列各款情形之一者，得為區段徵收：一、新設都市地區之全部或一部，實施開發建設者。二、舊都市地區為公共安全、衛生、交通之需要或促進土地之合理使用實施更新者。三、都市土地之農業區、保護區變更為建築用地或工業區變更為住宅區、商業區者。四、非都市土地實施開發建設者。五、其他：依徵收計畫個別情形，認為適當或應加以評估參考之事項。」及行政院 91 年 12 月 6 日院臺內字第 0910061625 號函修正放寬「凡都市計畫或擴大、農業區、保護區變更為建築用地時，一律採取區段徵收方式開發」之處理原則。本案開發係屬農業區變更為建築用地及擴大都市計畫性質，爰本計畫整體開發方式以「區段徵收」為原則，並配合辦理都市計畫變更及區段徵收評估作業。

二、開發主體

依照「土地法」第 236 條規定：「徵收土地應給予之補償地價、補償費及遷移費，由該管直轄市或縣（市）地政機關規定之」，本案開發主要目的係因應交通部民航局刻正辦理「臺中機場 2035 年整體規劃」研議臺中國際機場升級計畫，並配合大臺中 123 雙港副都心進行機場門戶地區規劃，整體開發方式依現行法令規定以區段徵收為原則，故開發主體為臺中市政府。

第二節 區段徵收範圍與期程

一、區段徵收範圍與面積

（一）區段徵收範圍勘選原則

本細部計畫範圍面積合計約 121.80 公頃，整體開發區範圍依地形、地勢等自然條件及土地使用現況進行範圍勘選，其中，部分土地屬保安林範圍（面積約 12.47 公頃）以及公館國小（面積約 0.62 公頃）建議不納入整體開發範圍，其勘選原則詳表 6-1 所示，分述如下：

1.保安林土地

- （1）計畫區內計有 20 筆地號土地涉及行政院農業委員會林務局劃定之土砂捍止保安林，經查，為第 1425 號保安林，涉及面積約 12.47 公頃。
- （2）依森林法規定，編入保安林之森林，非經主管機關之核准，不得開墾林地或砍伐竹、木，故建議不納入。
- （3）考量土地所有權人配地權益及土地使用規劃完整性，建議將保安林所夾之 4 筆土地有部分土地面積計 0.09 公頃，不納入本案整體開發範圍並維持農業使用。

2.公館國小

已開闢使用，建議不納入本案整體開發範圍以免增加財務負擔。

3.既有合法聚落

考量既有合法聚落及社區之保留，其為建物密集之既有聚落及合法社區且不影響整體計畫之配置使用者，劃設為第三之一種產業專用區，計畫面積為 7.10 公頃，且不納入整體開發範圍，並依本細部計畫土地使用分區管制要點規定辦理。

表6-1 建議不納入整體開發範圍土地彙整說明表

區位	內容
保安林	1.範圍內計 20 筆土地面積約 12.47 公頃，涉林務局劃定之 1425 號土砂捍止保安林。 2.依森林法規定，編入保安林之森林非經主管機關之核准，不得開墾林地或砍伐竹、木。 3.考量土地所有權人配地權益及土地使用規劃完整性，建議將保安林所夾之 4 筆土地部分不納入本案整體開發範圍並維持農業使用，面積約為 0.09 公頃。
公館國小	計畫面積為 0.62 公頃，已開闢使用，不納入整體開發範圍，以免增加財務負擔。
既有合法聚落	考量既有合法聚落及社區之保留，其為建物密集之既有聚落及合法社區且不影響整體計畫之配置使用者，劃設為第三之一種產業專用區，計畫面積為 7.10 公頃，且不納入整體開發範圍。

資料來源：本計畫彙整。

(二) 區段徵收範圍四至及面積

依據前述區段徵收範圍勘選原則，建議範圍內保安林、公館國小及部分既有合法聚落，在不妨礙都市計畫且不影響整體配置使用及區段徵收原則下，不納入本案區段徵收開發範圍，。

故本計畫區段徵收範圍東以中航路一段（臺 10 乙）、西以高速公路（國道三號）、北以中航路二段（臺 10 乙）、南以中清路（臺 10）為界，面積合計 102.59 公頃，詳圖 6-1 所示。



圖 6-1 區段徵收範圍示意圖

二、區段徵收開發期程

本案開發期程詳表 6-2 所示，預計包括前置準備作業、正式作業及工程施工階段，預定作業時程計約需 3 年，於整體開發開始第 4 年後可開始進行土地標售作業，並預估約需 4 年時間進行土地標售作業。

表6-2 整體開發預定期程一覽表

工作項目	細目	工期 (月)	年	第一年												第二年												第三年												第四~八年			
			月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	~	12	
準備作業	確定開發範圍	3																																									
	邊界分割測量	4																																									
	公告禁限建	18																																									
	地上物查估及清冊繕造	2																																									
	召開說明會或價購會議	2																																									
	協調公有土地之處理方式	2																																									
	開發計畫書之核報、審議、核准	3																																									

工作項目	細目	工期 (月)	年	第一年												第二年												第三年												第四~八年		
			月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	~	12
正式作業	公告、土地申領作業及異議處理	3																																								
	補償費用發放	6																																								
	地價評提	6																																								
	土地分配	6																																								
	成果公告	1																																								
	地籍整理及囑託登記	3																																								
	土地處分	48																																								
	財務結算	3																																								
	撰寫成果報告	3																																								
工程作業	規劃設計發包	6																																								
	工程施工	18																																								

註：本開發期程得視市政府實際辦理進度酌予調整。

第三節 財務計畫分析

一、開發條件設定

（一）抵價地比例

依土地徵收條例第 39 條第 2 項規定，抵價地總面積，以徵收總面積 50% 為原則。因情況特殊，經上級主管機關核准者，不在此限。但不得少於 40%。曾經農地重劃者，該重劃地區部分不得少於 45%。為兼顧土地所有權人權益及開發財務可行性，本案抵價地發還比例以 50% 為目標。

（二）土地所有權人申領抵價地比例

土地所有權人依法可選擇領取現金補償，或以抵價地抵充其應領之地價補償費，然土地所有權人之選擇權與可標售土地面積間存有反向關係。本案參考國內辦理區域徵收相關案例，以預估地主申領抵價地比例在 60%、80%、100% 三種情形下進行估算。

（三）公有地補償撥用面積

依土地徵收條例第 43 條規定，公有土地應以作價或領回土地方式供區段徵收主管機關統籌規劃、分配，但區段徵收前已作為道路、溝渠、公園、綠地、兒童遊樂場、廣場、停車場、體場所及國民學校用地者，應無償撥供該主管機關統籌規劃開發。以作價方式提供者，其地價準用第 30 條規定計算之。

區段徵收範圍內之公有土地面積，主要係供道路及灌排水渠使用，為求開發成本保守估計，暫不將公有土地無償撥用部分納入考量，而將所有公有土地以作價補償進行估算。

（四）財源籌措

開發費用來源主要包括編列預算、向平均地權基金貸款、向金融機構貸款及向需地機關籌措等方式。

二、開發費用估計

依據下列各項費用合計本計畫所需之資金需求及財務負擔，其成本主要隨區內土地所有權人選擇以領取現金補償地價之費用多寡而波動。本案假設地主全數領取抵價地及約 40% 申請領取抵價地，則開發成本分別約為 585,167 萬元及 2,989,193 萬元，詳見表 6-3 所示。

（一）地價補償費

依土地徵收條例第 30 條規定，被徵收之土地，應按照徵收當期之市價補償其地價。在都市計畫區內之公共設施保留地，應按毗鄰非公共設施保留地之平均市價補償其地價。前項市價，由直轄市、縣（市）主管機關提交地價評議委員會評定之。各直轄市、縣（市）主管機關應經常調查轄區地價動態，每六個月提交地價評議委員會評定被徵收土地市價變動幅度，作為調整徵收補償地價之依據。

經查，區段徵收範圍內市價平均每坪約 6.03 萬元，假設本案地主領取抵價地比例為 60% 進行估算，則所需現金補償費用約 1,767,842 萬元。

（二）地上物補償費

本區段徵收範圍內土地地上物補償費用每公頃為 1,600 萬元，地上物補償費約 179,995 萬元。

（三）公共設施與公共工程費用

公共設施開發經費包括整地工程、道路工程（含側溝、路燈等）、公共設施工程（停車場、廣場、公園及園道）、共同管線工程（電力及電信管線、字來水管線等）工程費用，再依政府採購法加計工程管理費，以總工程費用 5% 提列，本案公共設施開闢工程費用約需 360,782 萬元。

（四）土地整理費

土地整理費用包括依法應發給之自動拆遷獎勵金、救濟金、地籍整理費及其他辦理土地整理必要之行政作業等費用。其中，行政作業費以每公頃 150 萬元預估約為 16,875 萬元。

（五）貸款利息

公部門自行籌措辦理區段徵收時，可向省建設基金、公營行庫或民營銀行等金融單位辦理貸款，其貸款條件因個別開發案之不同而有所差別。本案參照五大銀行放款利率預估，經查 106 年 7 月五大銀行（台銀、合庫銀、一銀、華銀及彰銀）新承做放款利率緩步上升，本專案時程可於民國 106 年度辦理融資貸款，貸款利率以 3.5% 估算，依開發年期及工程進度分年動支，計息 8 年。

三、區段徵收財務可行性分析

區段徵收屬自償性土地開發，其財務計畫以收入與支出平衡為原則，區段徵收的收入主要來自於剩餘土地的標（讓）售所得，而標（讓）售底價以回收預計支出之開發總費用為準，不以營利為目的。財務評估是為推估區段徵收完成整體作業後，其土地標（讓）售之總收入扣除各項作業成本是否有盈餘，以做為區段徵收財務可行性之判斷依據。

本案抵價地發回比例為 50%，且以地主全數領取抵價地及約 60% 申請現金補償估算後，剩餘可標售用地面積分別為 8.48 至 26.91 公頃，本案財務試算採修正後之地價為開發後之土地標售價格，土地處分時程則假設自公共工程完竣當年度起分 4 年處分完成。依前述各項費用合計本案所需之資金需求及財務負擔，其成本主要隨區內土地所有權人選擇以領取現金補償地價之費用多寡而波動，若以土地所有權人申領抵價地比例在 60%、100% 兩種情境假設進行財務可行性分析結果詳表 6-3 所示，可標售土地面積約為 6.54~24.97 公頃，平均單位成本約為 22.81~26.96 萬元/坪。

表6-3 區段徵收財務計畫分析表

項目	面積 (公頃)	金額(萬元)				備註
一、土地整理費用	102.59	16,875				
二、補償費		100%	80%	60%	40%	地主申領抵價地比例
1.私有土地領取現金補償	92.16	—	347,763	695,526	1,043,288	
2.公有地作價補償	10.43	196,793	544,556	892,319	1,240,082	
3.地上物補償	102.59	179,997				
合計		376,789	1,072,314	1,767,840	2,463,366	
三、公共工程費用						
1.公共設施工程費用	102.59	337,495				
2.公共設施設計費	—	21,600				
3.公共設施管理維護費	102.59	1,687				概以公共設施費用、開發整地費與管線工程費用總合之6.4%計算。
合計		360,782				
四、貸款利息		-113,967	-219,775	-332,378	-430,411	年複利 3.5%， 年期 8 年
總開發成本		585,172	1,386,506	2,194,634	2,989,193	
可標售土地(公頃)		8.48	17.70	26.91	36.13	
可標售地單位成本 (萬元/平方公尺)		6.90	7.83	8.15	8.27	
可標售地單位成本(萬元/坪)		22.81	25.90	26.96	27.34	

資料來源：本計畫彙整。

註：

- 1.以建物拆遷費用 1,600 萬元/公頃估算。
- 2.開發年期預估為 8 年(區段徵收登記作業至第 4 年可完成，其後辦理土地標售作業)。
- 3.抵價地發還比例以 50%為原則進行評估。惟其實際發還比例，應視辦理開發當時主管機關核定之區段徵收計畫書為準。

擬定台中港特定區計畫（配合臺中國際機場門戶
及周邊產業專區整體開發）細部計畫書

業 務 承 辦 人 員	
業 務 單 位 主 管	

擬定機關：臺中市政府

規劃單位：睿誼工程顧問股份有限公司

編訂時間：中華民國 106 年 8 月