苗栗縣政府 公告

發文日期：中華民國108年9月3日
發文字號：府商都字第1080170009B號
附件：

主旨：公告「變更高速鐵路苗栗車站特定區（第一期發展地區）細部計畫（第一次通盤檢討）案」計畫書、圖，並自民國108年9月4日零時起發布實施。

依據：

一、都市計畫法第21條及第23條規定。

二、本府108年9月3日府商都字第1080170009A號函。

公告事項：

一、本計畫書、圖業經本縣都市計畫委員會民國108年7月1日第277次會議審決，並經本府108年9月3日府商都字第1080170009A號函核定在案。

二、本案計畫、圖自民國108年9月4日零時起發布實施，計畫範圍內土地應依本計畫書圖內容、都市計畫法、建築法等相關法令規定實施建築管理。

三、需閱覽本計畫書、圖者，請至本縣頭份市公所或本府工商發展處（都市計畫科）閱覽（亦可上網閱覽，網址：http://urbanplanning.miaoli.gov.tw/upmiaoli/urbanplan01/05.aspx）。

四、張貼公告書圖期間自發布實施日起30天。

縣長 徐耀昌

苗栗縣政府

苗栗縣政府

發布實施

變更高速鐵路苗栗車站特定區（第一期發展地區）細部計畫（第一次通盤檢討）書

苗栗縣政府

擬定機關：苗栗縣政府

中華民國 108 年 7 月

變更高速鐵路苗栗車站特定區（第一期發展地區）細部計畫（第一次通盤檢討）書

苗 栗 縣 政 府

擬定機關：苗栗縣政府

中華民國 108 年 7 月

苗栗縣擬定都市計畫審核摘要表

項目	說明	
都市計畫名稱	變更高速鐵路苗栗車站特定區（第一期發展地區）細部計畫（第一次通盤檢討）案	
擬定都市計畫法令依據	都市計畫法第26條	
擬定都市計畫機關	苗栗縣政府	
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		
本案公開展覽之起訖日期	公開展覽	自103年6月30日起30天（刊登於103年7月8日聯合報E4版、103年7月9日聯合報C8版、103年7月10日聯合報E3版）。
	公開說明會	103年7月7日上午10時整假苗栗縣後龍鎮公所3樓會議室召開。
人民團體對本案之反映意見	詳公開展覽期間人民團體陳情意見綜理表	
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	縣市級	苗栗縣都市計畫委員會104年3月5日第256次會議、104年5月7日第257次會議、104年12月14日第260次會議及108年7月1日第277次會議審議通過。

苗栗縣政府

目　錄

第一章 計畫認知

第一節　緣起與目的 1-1
第二節　法令依據 1-1
第三節　主要計畫內容概述 1-2
第四節　本細部計畫與主要計畫之關係 1-9

第二章 上位及相關計畫分析

第一節　上位計畫 2-1
第二節　相關建設計畫 2-7

第三章 都市發展潛力及限制分析

第一節　基礎調查與分析 3-1
第二節　發展課題與對策 3-21
第三節　發展潛力與預測 3-26

第四章 整體發展構想

第一節　規劃構想 4-1
第二節　生態都市規劃原則 4-14

第五章 變更計畫內容

第一節　變更原則 5-1
第二節　變更計畫 5-2

第六章 檢討後計畫

第一節　計畫範圍、年期與計畫人口 6-1
第二節　土地使用及公共設施計畫 6-2
第三節　交通系統計畫 6-10
第四節　都市防災計畫 6-17
第五節　親山親水計畫 6-22
第六節　都市設計綱要計畫 6-24
第七節　土地使用分區管制計畫 6-26
第八節　都市設計管制要點 6-39

苗栗縣政府

第七章 事業及財務計畫

第一節　開發方式 7-1
第一節　財務估算 7-1

附錄

附錄一　主要計畫發布實施公文 附錄-1
附錄二　本細部計畫綠覆率計算參考資料 附錄-2
附錄三　苗栗縣都市計畫委員會第 277 次會議紀錄 附錄-4

苗 栗 縣 政 府

圖 目 錄

圖 1-1　主要計畫範圍示意圖.....1-2
圖 1-2　主要計畫示意圖.....1-8
圖 1-3　本細部計畫與主要計畫關係示意圖.....1-9
圖 2-1　以高鐵車站為中心促進西部地區潮多核心空間發展結構示意圖.....2-2
圖 2-2　國土空間結構(區域階層)：三大城市區域及東部區域概念圖.....2-3
圖 2-5　後龍鎮環境基礎資源分析示意圖.....2-5
圖 2-6　後龍鎮發展藍圖.....2-5
圖 2-7　苗栗縣重大建設計畫示意圖.....2-7
圖 2-8　北勢溪整治及周邊土地開發計畫示意圖.....2-10
圖 2-9　鄰近地區重大建設計畫示意圖.....2-14
圖 2-10　特定區重大建設計畫示意圖.....2-15
圖 3-1　地形高程分析示意圖.....3-2
圖 3-2　區域地質示意圖.....3-2
圖 3-3　區域水文示意圖.....3-3
圖 3-4　近年（96-99 年）苗栗縣淹水災害點示意圖.....3-3
圖 3-5　村里界分布示意圖.....3-8
圖 3-6　苗栗縣人口密度分布示意圖.....3-9
圖 3-7　高鐵苗栗站轉乘路線示意圖.....3-11
圖 3-8　高鐵苗栗站周邊交通動線示意圖.....3-12
圖 3-9　計畫道路開闢情形示意圖.....3-18
圖 3-10　道路現況示意圖.....3-18
圖 3-11　土地使用現況示意圖.....3-19
圖 3-12　景觀環境資源示意圖.....3-19
圖 3-13　土地權屬示意圖.....3-20
圖 4-1　土地規劃構想示意圖.....4-8
圖 4-2　高鐵特定區城市機能示意圖.....4-10
圖 4-3　苗栗新都心開發定位示意圖.....4-10
圖 4-4　建築基地雨水規劃設計原則示意圖.....4-15
圖 4-5　滯洪池規劃設計原則示意圖.....4-15
圖 4-6　步行環境與自行車系統營造原則示意圖.....4-17
圖 5-1　變更位置示意圖.....5-4
圖 5-2　變 1 案道路規劃區位示意圖.....5-5
圖 6-1　土地使用計畫示意圖.....6-4

苗栗縣政府

圖 6-2　交通系統示意圖.....6-11
圖 6-3　計畫道路編號示意圖.....6-12
圖 6-4　計畫道路名稱示意圖.....6-13
圖 6-5　都市防災系統示意圖.....6-21
圖 6-6　親山親水計畫示意圖.....6-23
圖 6-7　應辦理都市設計審議地區示意圖.....6-24

苗栗縣政府

表 目 錄

表 1-1　土地使用計畫面積表.....1-7
表 2-1　高鐵苗栗車站特定區推動計畫表.....2-6
表 2-2　高鐵苗栗車站特定區聯外交通改善計畫表.....2-8
表 2-3　相關計畫綜合分析表.....2-13
表 3-1　苗栗縣歷年就業人口結構分析表.....3-4
表 3-2　苗栗縣歷年製造業登記現有家數數量表.....3-6
表 3-3　歷年人口成長分析表.....3-7
表 3-4　苗栗縣與後龍鎮歷年人口自然及社會增加數分析表.....3-8
表 3-5　現況人口分析表.....3-8
表 3-6　苗栗縣與後龍鎮歷年人口結構分析表.....3-9
表 3-7　高鐵苗栗站轉乘資訊一覽表.....3-10
表 3-8　區域路網特性分析表.....3-15
表 3-9　道路服務水準分析表.....3-15
表 3-10　土地權屬面積表.....3-20
表 3-11　策略分析表.....3-28
表 4-1　苗栗縣地方旗艦廠商表.....4-1
表 4-2　產業專用區開發案例說明表.....4-11
表 4-3　產業專用區規劃構想說明表.....4-12
表 5-1　變更內容綜理表.....5-2
表 5-2　個案變更面積增減統計表.....5-3
表 5-3　土地使用分區管制要點修訂前後對照表.....5-6
表 6-1　土地使用面積表.....6-3
表 6-2　公共設施用地明細表.....6-8
表 6-3　計畫道路明細表.....6-14

苗栗縣政府

第一章　計畫認知

第一節　緣起與目的

苗栗縣政府 96 年 11 月 26 日府商都字第 09601758962 號函公告「擬定高速鐵路苗栗車站特定區主要計畫案」，96 年 11 月 26 日府商都字第 09601758952 號函公告「擬定高速鐵路苗栗車站特定區（第一期發展地區）細部計畫案」，主要計畫暨細部計畫公告迄今已超過都市計畫法規定每三年內或五年內至少應通盤檢討一次之時程，且部分內容因應計畫執行及中央指導政策而有重新檢討之必要。

就中央指導政策而言，內政部營建署辦理「加速推動高鐵車站特定區開發策略方案（99 年）」對於高鐵車站特定區後續發展具有指導性；再者，產業專用區尚未完成開發，現行計畫文化藝術園區、創意經濟園區已轉化為數位經貿園區，土地使用分區管制要點或獎勵措施是否符合實際需求，亦有重新檢討之必要。

就計畫引導而言，本案係屬新興發展地區，亦是新的都市成長中心，期盼透過都市建設整體規劃，達到發展定位與目標之內容。如產業方面，透過數位經貿園區開發，引進就業機會與就業人口；觀光休閒方面，透過北勢溪藍綠帶系統，規劃完整且保全的公園綠地體系；文化教育方面，預留適當之學校用地，提供學習環境與文教資源。

就計畫執行而言，目前區段徵收工程施作時，現行計畫造成新闢設施與建成區之間未能妥予銜接，影響地方出入；土地使用管制要點中，為因應政策發展或氣候變更等因素而有修訂之必要；再者，部分公用設施用地有調整之需求，故盼能透過本次通盤檢討，針對實質規劃內容予以調整。

綜合上述，「變更高速鐵路苗栗車站特定區（第一期發展地區）細部計畫（第一次通盤檢討）案」（以下簡稱「本案」、「本特定區」）主要係配合區段徵收工程施作與人民陳情意見檢討作業，及目前產業發展動態趨勢，依都市計畫法 26 條規定辦理都市計畫通盤檢討。另主要計畫業經內政部都市計畫委員會 108 年 1 月 15 日第 938 次會議審決，並經內政部 108 年 6 月 13 日台內營字第 1080809037 號函核定在案，經苗栗縣政府 108 年 6 月 24 日府商都字第 1080119884B 號函發布實施。

第二節　法令依據

都市計畫法第 26 條。

苗栗縣政府

第三節　主要計畫內容概述

壹、計畫範圍與面積

全區計畫範圍南至後龍溪治理計畫用地範圍中心線；東側以農路接後龍圳，往北至造橋、後龍鄉鎮界，經新蓮寺至鐵路西側道路為界，並至明德幹線止；北側以部分明德幹線水圳為界；西側以九豐砂石場沿苗 13、縣 126 接北勢橋，沿北勢溪、新港國小東側為界，面積約 440.63 公頃。

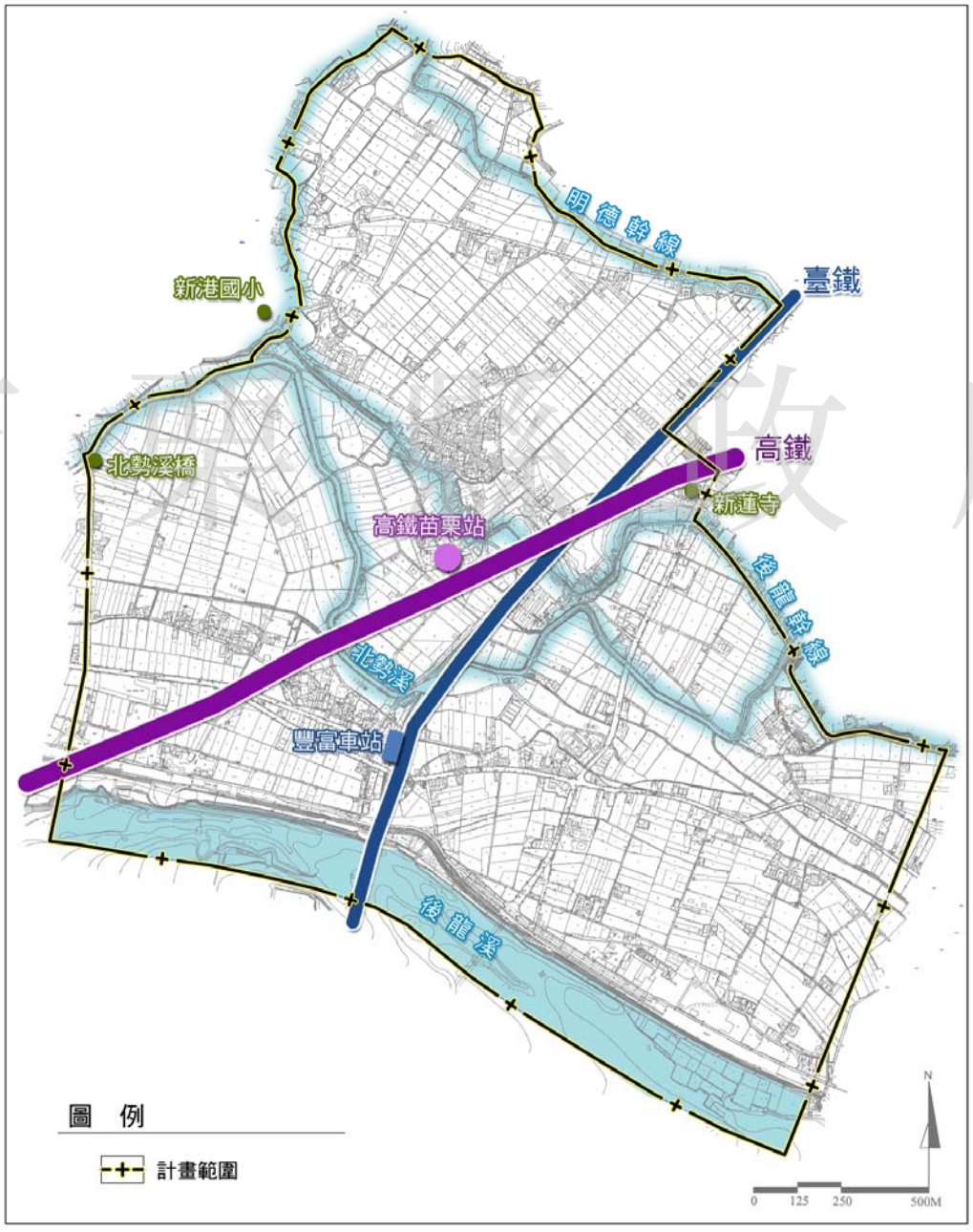


圖 1-1　主要計畫範圍示意圖

苗栗縣政府

貳、計畫目標年與人口

一、計畫目標年：本特定區主要計畫之計畫目標年訂為民國 118 年。

二、計畫人口：本特定區計畫人口為 21,000 人，居住粗密度為每公頃容納 48 人，另在考量農業區後續開發變更之可能性後，將終期 X 年之計畫人口訂為 40,000 人。

參、土地使用計畫

一、住宅區

為配合高鐵設站引進人口之需求，於本特定區內依鄰里單元理念劃設住宅區，以提供住宅、公園、兒童遊樂場與停車場等一般居住生活機能為主，另為形塑整體都市風格及符合未來發展需求，本特定區細部計畫應針對住宅區訂定差別容積管制；總計住宅區計畫面積約 102.71 公頃，約佔全區總面積 23.31%。

二、商業區

配置於本特定區車站專用區周邊，供作鄰里性商業使用，並可與車站專用區及產專區結合形成本特定區之發展核心，計畫面積約 8.52 公頃，約佔全區總面積 1.93%。

苗栗縣政府

三、產業專用區

配置於高鐵及台鐵車站周邊，主要供本特定區發展策略性產業使用，以為本特定區之都市發展動力；總計計畫面積約 10.02 公頃，約佔全區總面積 2.27%。

四、車站專用區 1(附屬事業設施)

配置於高鐵車站西北邊，主要撥供高鐵局開發經營相關商業設施使用，計畫面積約 4.90 公頃，約佔全區總面積 1.11%。

五、車站專用區 2(高鐵)、車站專用區 3(台鐵)

分別提供設置高鐵車站及台鐵車站二部份建設使用，計畫面積分別為 7.08 公頃及 2.04 公頃，各約佔全區總面積 1.61%及 0.46%。

六、電力事業專用區

於特定區西南側設置電力事業專用區一處，以建置區內穩定之供電系統、提供未來發展所需，計畫面積約 0.71 公頃，約佔全區總面積 0.16%。

七、加油站專用區

為提供未來區內機動車輛加注汽、柴油之使用需求，於特定區西北側劃設一處加油站專用區，計畫面積約 0.23 公頃，約佔全區總面積 0.05%。

八、河川區

為維持後龍溪行水功能及配合北勢溪排水計畫所劃設之使用分區，計畫面積約 50.05 公頃，約佔全區面積 11.36%。

九、河川區兼供道路使用

為區隔東西向快速道路-後龍汶水線及後龍溪水道治理計畫線而劃定，劃設面積約 5.25 公頃，約佔全區面積 1.19%。

十、農業區

係配合現況及預留未來都市發展用地而劃設，計畫面積約 171.04 公頃，約佔全區總面積 38.82%。

肆、公共設施計畫

一、機關用地

車專 3 北側劃設一處，供苗栗縣政府環境保護局使用，計畫面積約 0.29 公頃，約佔全區總面積 0.07%。

二、郵政用地

於台鐵新站北側劃設一處，供作郵政機關使用，計畫面積約 0.18 公頃，約佔全區總面積 0.04%。

苗栗縣政府

三、文中小用地

未來為因應教學體制之改變，新設學校用地綜合考量合併規劃「文中」、「文小」用地為「文中小」用地，計畫面積約 4.21 公頃，約佔全區總面積 0.96%。

四、文高用地

因應完全中學，縣道 136 以南劃設文高用地一處，計畫面積約 3.35 公頃，約佔全區總面積 0.76%。

五、公園用地

公園係配合全區綠帶系統配置，以作為區內休憩空間，並為保留舊豐富車站併同周邊開放空間劃設，計畫面積約 1.40 公頃，約佔全區總面積 0.32%。

六、公園用地兼滯洪池使用

將公園結合滯洪池以公園化方式規劃設置，並提供區內滯洪排水及休憩需求，區位則配合區內集水分區及自行車道動線劃設，共計劃設 7 處，計畫面積約 7.38 公頃，約佔全區總面積 1.67%。

七、綠地

綠地主要作用在於隔離不相容使用分區，劃設區位以特定區邊界及高、台鐵軌道兩側為主，計畫面積約 0.91 公頃，約佔全區總面積 0.21%。

八、停車場用地

於公滯 5 用地北側及車站專用區 3 北側劃設停車場用地各一處，以提供區內停車需求，計畫面積約 1.25 公頃，約佔全區總面積 0.28%。

九、溝渠用地

為配合區內北勢溪整治所劃設之用地，計畫面積約 6.48 公頃，約佔全區面積 1.47%。

十、河道用地

依「北勢溪排水治理工程（第一期）」，為有效解決區內水患問題，於北勢溪排水 K+100 位置設置長度約 505 公尺之分洪道，劃設為河道用地，計畫面積約 0.88 公頃，約佔全區面積 0.20%。

十一、污水處理廠用地

於特定區西南側設劃設污水處理廠用地一處，供作興建污水處理廠，收集與處理淨化區內所產生之污水，計畫面積約 2.85 公頃，約佔全區面積 0.65%。

苗栗縣政府

十二、電路鐵塔用地

於特定區西側邊界、台鐵東側臨台 13 甲省道處及東南側農業區各劃設一處電路鐵塔用地，供作區內既有過境性特高壓輸電線路地下化設置連接站所需之用地，計畫面積約 0.19 公頃，約佔全區總面積 0.04%。

十三、高鐵用地

規劃交通用地作為高鐵列車行駛所需之軌道或相關機電設施用地，計畫面積約 4.94 公頃，約佔全區總面積 1.12%。

十四、高鐵用地兼供道路使用

區內穿越高速鐵路下方之計畫道路，在不妨礙高速鐵路及配合日後使用之管理權責下，劃設為鐵路用地兼供道路使用，計畫面積約 0.61 公頃，約佔全區總面積 0.14%。

十五、台鐵用地

規劃交通用地作為台鐵列車行駛所需之軌道或相關機電設施用地，計畫面積約 2.60 公頃，約佔全區總面積 0.59%。

十六、鐵路用地兼供道路使用

區內穿越台鐵軌道下方之計畫道路，在不妨礙台鐵功能及配合日後使用之管理權責下，劃設為鐵路用地兼供道路使用，計畫面積約 0.25 公頃，約佔全區總面積 0.06%。

十七、園道用地

將聯繫特定區內活動核心之主要道路劃設為園道，以結合特定區內公園綠地系統形成完整的開放空間網絡，未來園道用地面積 1/2 以上應予以植栽綠化；總計園道用地計畫面積約 24.47 公頃，約佔全區總面積 5.56%。

十八、園道用地兼供河川使用

為配合北勢溪排水計畫，與園道用地交會處劃設為園道用地兼供河川使用，計畫面積約 0.14 公頃，約佔全區面積 0.03%。

十九、園道用地兼供河道使用

依「北勢溪排水治理工程（第一期）」，為有效解決區內水患問題，於北勢溪排水 K+100 位置設置長度約 505 公尺之分洪道，與園道用地交會處劃設為園道用地兼供河道使用，計畫面積約 0.06 公頃，約佔全區面積 0.01%。

二十、道路用地

依特定區內未來交通運輸及土地使用之需求，劃設不同層級及寬度之道路，計畫面積約 15.61 公頃，約佔全區總面積 3.54%。

二十一、道路用地兼供河川使用

配合台 13 甲線新蓮寺至北勢大橋路段改善工程，與二張犁河川區交會處劃設為道路用地兼供河川使用，計畫面積約 0.01 公頃，約佔全區面積 0.00%。

二十二、道路用地兼供河道使用

依「北勢溪排水治理工程（第一期）」，為有效解決區內水患問題，於北勢溪排水 K+100 位置設置長度約 505 公尺之分洪道，與道路用地交會處劃設為道路用地兼供河道使用，計畫面積約 0.03 公頃，約佔全區面積 0.01%。

苗栗縣政府

表 1-1　主要計畫土地使用面積表

項目		面積(公頃)	比例(%)
土地使用分區	住宅區	102.71	23.31
	商業區	8.52	1.93
	產業專用區	10.02	2.27
	車站專用區一(附屬事業設施)	4.90	1.11
	車站專用區二(高鐵)	7.08	1.61
	車站專用區三(台鐵)	2.04	0.46
	電力事業專用區	0.71	0.16
	加油站專用區	0.23	0.05
	河川區	50.05	11.36
	河川區兼供道路使用	5.25	1.19
	農業區	171.04	38.82
	小計	362.55	82.28
公共設施用地	機關用地	0.29	0.07
	郵政用地	0.18	0.04
	文中小用地	4.21	0.96
	文高用地	3.35	0.76
	公園用地	1.40	0.32
	公園用地兼供滯洪池使用	7.38	1.67
	綠地	0.91	0.21
	停車場用地	1.25	0.28
	溝渠用地	6.48	1.47
	河道用地	0.88	0.20
	污水處理廠用地	2.85	0.65
	電路鐵塔用地	0.19	0.04
	高鐵用地	4.94	1.12
	高鐵用地兼供道路使用	0.61	0.14
	台鐵用地	2.60	0.59
	鐵路用地兼供道路使用	0.25	0.06
	園道用地	24.47	5.55
	園道用地兼供河川使用	0.14	0.03
	園道用地兼供河道使用	0.06	0.01
	道路用地	15.60	3.54
	道路用地兼供河川使用	0.01	0.00
	道路用地兼供河道使用	0.03	0.01
	小計	78.08	17.73
合計		440.63	100.00

註：表內面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。

苗栗縣政府

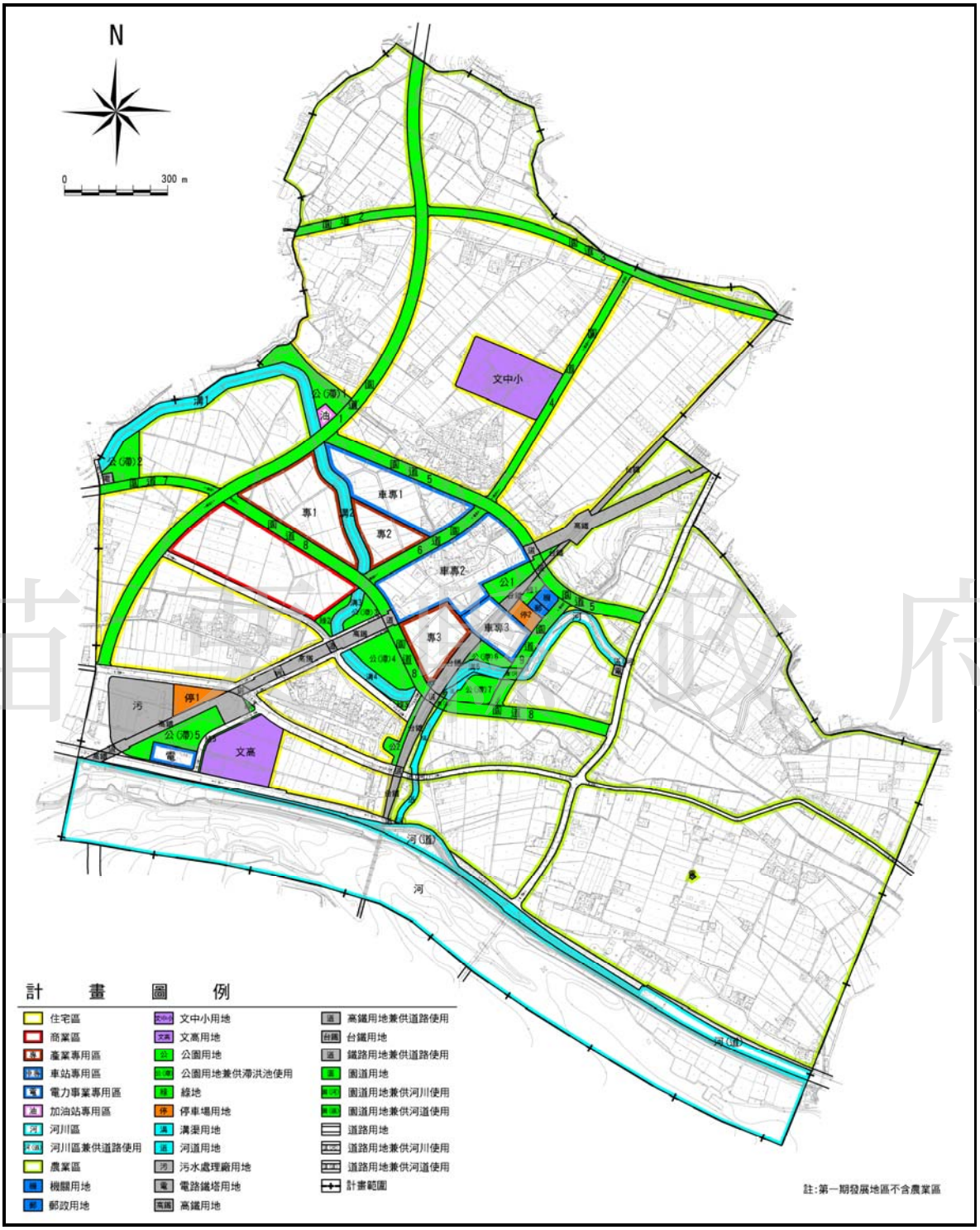


圖 1-2　主要計畫示意圖

苗栗縣政府

第四節　本細部計畫與主要計畫之關係

「擬定高速鐵路苗栗車站特定區(第一期發展地區)細部計畫」主要為台鐵山線鐵路以西之區域，計畫範圍西側以九豐砂石場沿苗 13、縣 126 接北勢橋，沿北勢溪、新港國小東側為界，北界至本特定區劃設之園道 2 與園道 3，東至台鐵園道 9，南至後龍汶水快速道路，總面積約 205.38 公頃。

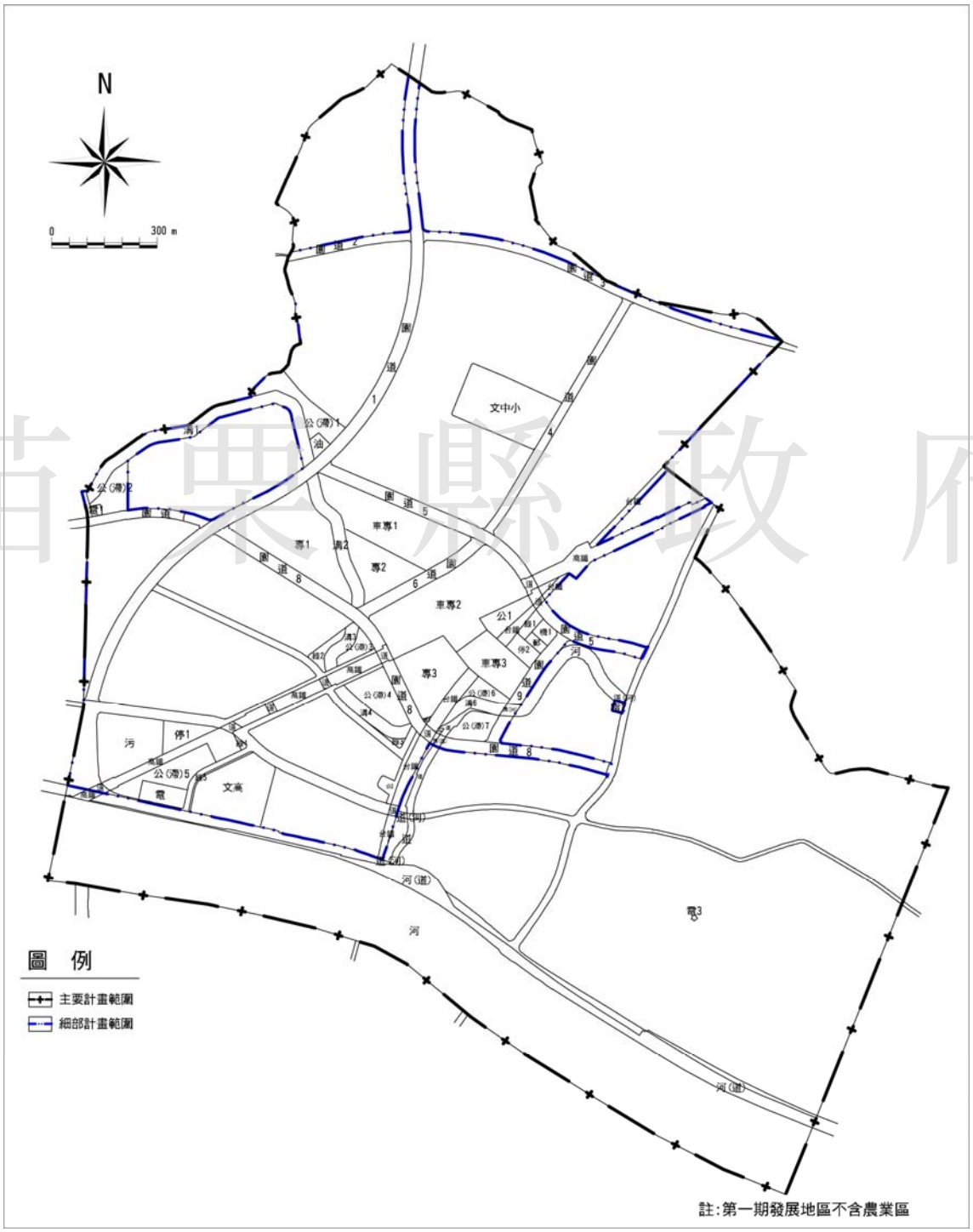


圖 1-3　本細部計畫與主要計畫關係示意圖

苗栗縣政府

第二章　上位及相關計畫分析

第一節　上位計畫

壹、修正全國區域計畫（內政部，106 年 5 月）

一、計畫概述

內政部為配合國土計畫法草案之空間計畫架構，將現行臺灣北、中、南、東部等 4 個區域計畫，整併為「全國區域計畫」，並調整為政策計畫性質，研擬各類型土地利用基本原則，俾未來轉化為「全國國土計畫」，以內政部 102 年 10 月 17 日內政部經台內營字第 1020810668 號函公告。後補充納入「農地」、「環境敏感地區」、「區域性部門計畫」及「基本容積制度」等相關內容，以內政部 106 年 5 月 16 日台內營字第 1060806764 號函公告實施修正內容。

二、指導內容

就都市階層而言，苗栗縣苗栗市及竹南鎮皆屬「地方核心」，為城鄉發展成型的都市，可以提供周邊地區一般性的生活機能。在國土永續發展之願景下，針對現階段區域發展課題，提出計畫目標及發展策略，以指導土地分區使用計畫及土地分區管制。其中，「目標七：落實集約城市理念，促進城鄉永續發展」之發展策略，建議依循大眾運輸導向土地使用原則，提高大眾運輸場站（如高鐵車站、臺鐵車站、捷運車站、客運轉運站等）及其周邊土地使用強度；並強化觀光遊憩地區大眾運輸系統，以提高可及性。

就城鄉發展土地使用基本原則而言，申請範圍所在之鄉（鎮、市、區）既有都市計畫工業區或相關產業專用區發展率超過 80%，致既有工業或相關產業專用區可利用土地規模不足，且各該都市計畫已無可釋出農業區（非屬優良農地者），得經中央工業或產業主管機關認定確有因應發展工業或產業發展需要，並經行政院核定者，得新訂或擴大都市計畫。

貳、國土空間發展策略計畫（行政院經濟建設委員會，99 年）

一、計畫概述

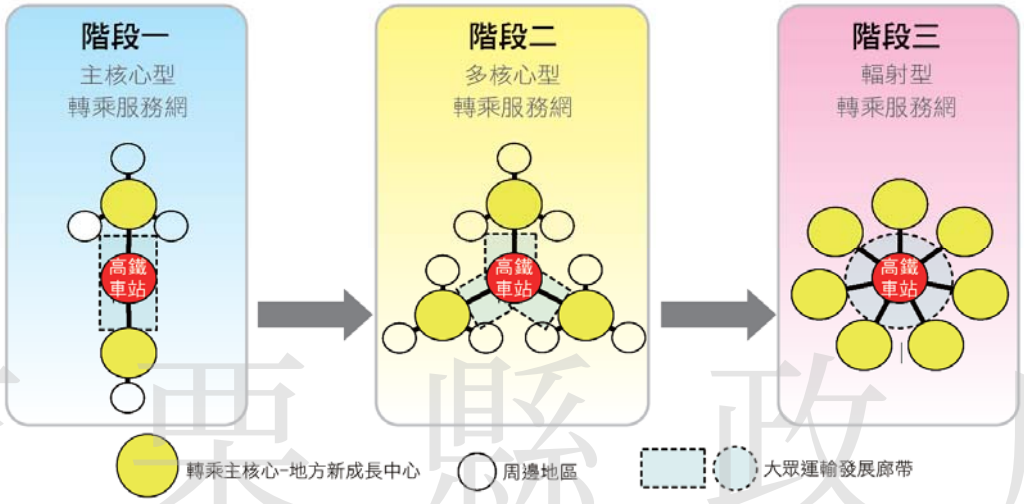
我國國土空間結構分國際階層（世界網絡的關鍵節點）及國內階層（全國階層－三軸、海環、離島；區域階層－三大城市區域及東部區域；地方階層－七個區域生活圈及縣市合作區域）二部分。本特定區位處全國階層之西部創新發展軸；區域階層分屬北部城市區域及中部城市區域；地方階層為桃竹苗區域生活圈。

苗栗縣政府

二、指導內容

（一）西部創新發展軸

西部將以創意、創新作為城鄉轉型與發展的核心價值，成為創新發展軸帶。運用高鐵車站特定區所擁有之交通機動性、交通可及性及高環境品質 3 大發展機會，成為地方新成長中心(growth pole)，並加強高鐵特定區與舊市區、產業園區、國際海空門戶及其他重要發展地區之間的無縫運輸服務，並沿運輸軸線佈設集約、混合使用的發展單元，將西部走廊的發展壓力逐漸引導至高鐵與公共運輸的服務範圍之內，避免空間發展持續無序沿公路蔓延而蠶食農地，藉集約化發展(compact development)提高公共建設的投資及使用效率。



苗栗縣政府

圖 2-1　以高鐵車站為中心促進西部地區潮多核心空間發展結構示意圖

資料來源：國土空間發展策略計畫。

（二）中部城市區域發展構想：優質文化生活中樞及新興科技走廊國際都會

1.國土空間架構：西部創新發展軸之地方新成長中心

運用高鐵車站交通機動性、交通可及性及高環境品質三大發展機會，發展地方新成長中心，並加強特定區與舊市區、產業園區、國際海空門戶之無縫運輸服務，藉集約化發展提高公共建設的投資及使用效益。

2.產業空間發展構想：產業創新廊帶

為利高品質研發人才流動與定駐，應整合區域產業群聚，以高鐵車站地區為核心，作為新的區域發展節點，建構創新知識能量可快速流通，引進以研發與技術人才為核心的產業創新廊帶。為落實「國土空間發展策略計畫」，經建會提出行動計畫，除責成交通部檢討強化高鐵沿線站區之骨幹交通運輸網路、資訊網絡建設，以提昇公共運輸可及性外；亦責成經濟部擬定相關計畫，以鼓勵產業優先投資高鐵沿線站區，促使高鐵沿線地區成為區域性重點新發展區，以達到發展產業創新廊帶之政策目標；顯示積極發展高鐵站區，已成國土空間發展重要策略之一。

圖 2-2　國土空間結構(區域階層)：三大城市區域及東部區域概念圖

資料來源：國土空間發展策略計畫。

苗栗縣政府

參、「愛台 12 建設」總體計畫（行政院經濟建設委員會，98 年 12 月）

一、計畫概述

「愛台 12 建設」總體計畫提出擴大國內需求、改善投資環境、強化經濟體質、提升生活品質等四大總體目標，並計畫從交通運輸、產業創新、城鄉發展及環境保育等四大面向推動，其中提出中部高科技產業新聚落構想，計畫將建構中部地區為結合研發、創新、製造之高附加價值產業新聚落，並規劃以各地區的產業特色，強化現有工業區、科學園區與農業科技園區等聚集效益，打造成產業創新走廊，期使各地區產業具備國際競爭力。

二、指導內容

都市及工業區更新重點項目：高鐵五站特定區核心區及剩餘可建地開發處分；以及高鐵新站設站及特定區開發等九大重點項目。

高速鐵路目前除原設置之桃園、新竹、臺中、嘉義及臺南等五個車站外，為提高其服務效能及配合地方需要，爰再增設南港、苗栗、彰化及雲林等四個車站，其中苗栗、彰化及雲林等三站依據台灣南北高速鐵路興建營運合約，由台灣高鐵公司負責投資興建。此四個新設車站之用地取得及特定區開發，由各

站所轄之地方政府自行籌措經費取得及辦理開發，苗栗車站，開發總面積190.16 公頃，開發完成後，可吸引人口及相關產業投資，帶動地區發展。

肆、苗栗縣縣政願景綜合發展白皮書（苗栗縣政府，98 年 12 月）

一、計畫概述

考量苗栗縣特有的農、山、漁村等自然風貌，以及順應臺灣人口零成長、高齡化等社會潮流，將縣政願景定為「產業大躍進，富麗新苗栗」，同時擬定水與綠的都市、北中連結的經貿基地、教育福利環境的提升、新興能源的發展、文化觀光的升級等五大行動綱領，以引領全縣各項建設與行動計畫，期望苗栗縣朝向新的生活形態與經濟社會體系。

苗栗縣產業發展主要分為四大發展區塊，本特定區位於苗中區塊，以政經交通樞紐為主要特色產業，並配合遠雄健康醫療園區為整體發展之契機。該案在高鐵特定區內成立會展中心，商業辦公組織或數位創意中心，惟須加強寬頻網路、自來水等基礎設施建設。

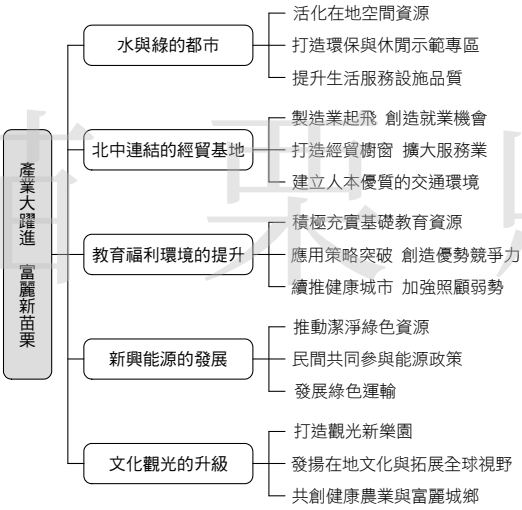


圖 2-3　苗栗縣縣政發展綱領

資料來源：苗栗縣縣政願景綜合發展白皮書。

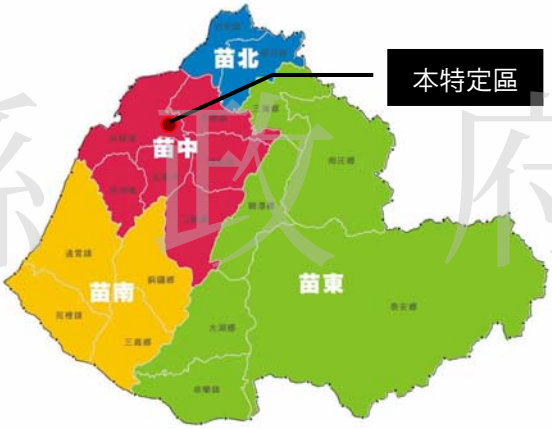


圖 2-4　苗栗縣四大特色區塊示意圖

資料來源：苗栗縣縣政願景綜合發展白皮書。

二、後龍鎮發展計畫

後龍鎮未來應加強整合苗栗醫療資源，發展遠雄醫療園區計畫，以及打造交通樞紐中心，如打造高鐵特定區成為數位經貿園區、加速設立苗栗高鐵永續車站、打通縣道 126 整合鐵路、輕軌捷運與巴士系統等。在開發濱海鐵道觀光資源方面，將發展藍色公路海洋觀光計畫、加強濱海景點開發、定期舉辦大型活動、推動海線觀光型自行車系統等，以及塑造優美生態環境，進行新港圳（北勢溪）親水園道規劃，及提升自來水普及率等，促使後龍鎮成為多元化新興轉運城市。

苗栗縣政府

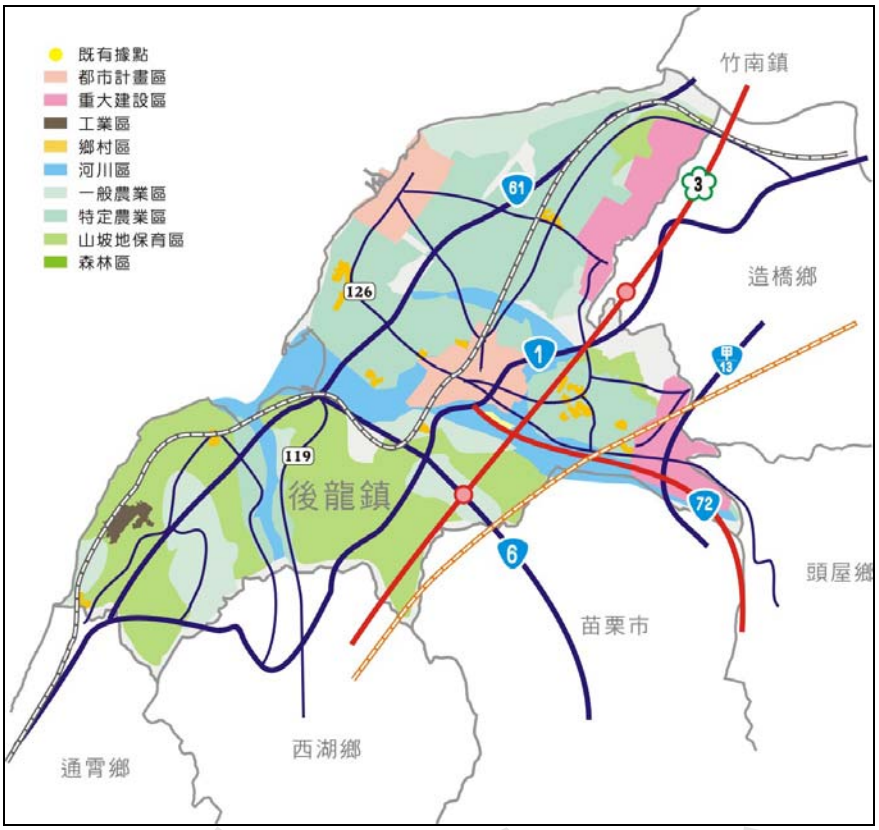


圖 2-5　後龍鎮環境基礎資源分析示意圖

資料來源：苗栗縣縣政願景綜合發展白皮書。

苗栗縣政府

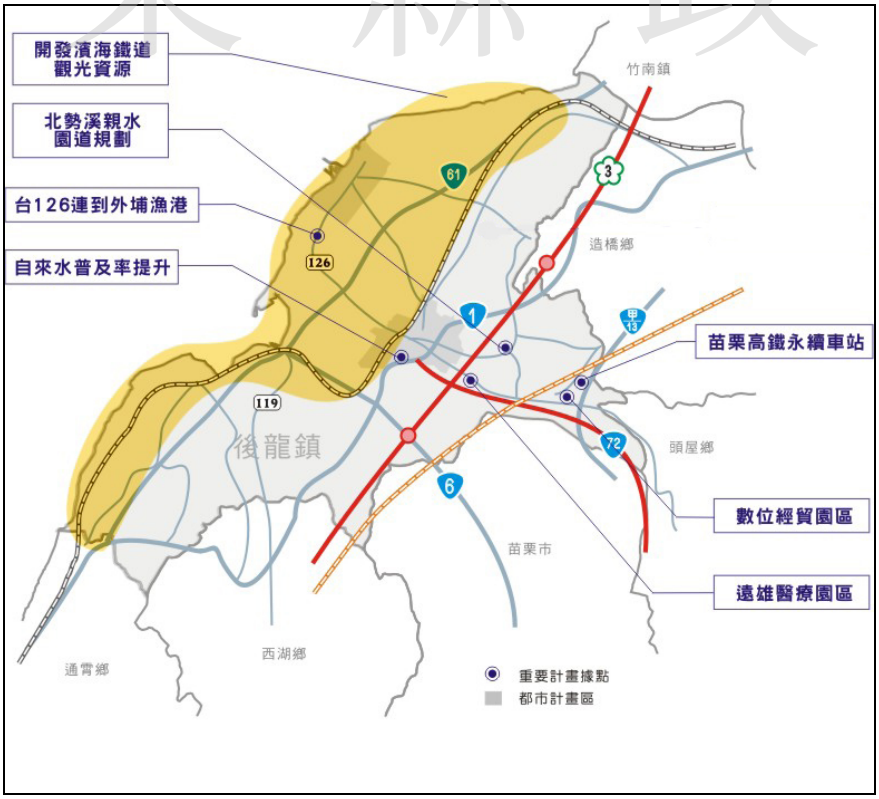


圖 2-6　後龍鎮發展藍圖

資料來源：苗栗縣縣政願景綜合發展白皮書。

伍、高鐵車站特定區計畫

一、加速推動高鐵車站特定區開發策略方案暨高鐵車站特定區中程發展計畫（草案）（內政部，99 年 11 月）

該計畫考量高鐵特定區中程發展之需求，辦理時程為 103 年底，預估經費約 400 萬元。建議苗栗站區擬定「獎勵民間投資高鐵車站特定區自治條例」，成為民間投資租稅誘因，就都市計畫及土地使用管制進行更符合全球趨勢及國內需求之方向調整，以建立落實生態城市之推動機制，使高鐵車站特定區之發展能更趨完善。

二、高鐵站區整體開發推動計畫(草案)第三次討論會議（交通部，100 年 8 月）

政府為推動高速鐵路建設、均衡城鄉發展，於高速鐵路沿線原屬非都市土地或都市計畫農業區之各車站地區，均設有車站特定區，並採用區段徵收方式，進行整體土地規劃與開發作業。其中行政院於 86 年同意增設之苗栗、彰化及雲林三站，係由各縣政府擔任都市計畫擬定機關並自籌財源辦理區段徵收開發，其區段徵收作業辦理完成後，除抵價地配回原地主、公共設施用地移交其他主管機關、高鐵公司特許經營車站專用區外，其他剩餘可建築用地屬主辦機關縣政府管有並處分，同時部分附屬事業用地係專案讓售予高速鐵路工程局持有，未來可供處分開發。

運用高鐵車站擁有之交通機動性、交通可及性及高環境品質三大發展機會，發展地方新成長中心，並加強特定區與舊市區、產業園區、國際海空門戶之無縫運輸服務，藉集約化發展提高公共建設的投資及使用效益。

針對其開發定位及構想、開發概況等資訊進行綜整分析，並就高鐵局管有特定區內可建地研擬分期分區開發處分計畫，以作為未來各站特定區土地處分與開發招商作業之指導。其中有關苗栗高鐵車站之焦點建設方案如下：

表 2-1　高鐵苗栗車站特定區推動計畫表

推動方案	推動計畫		主(協)辦機關	預定辦理時程
焦點建設方案	特定區全區	・辦理區段徵收工程	苗栗縣政府	~100
	交通轉運區	・高鐵苗栗站興建計畫	交通部高鐵局	100~104
	核心商業區	・辦理附屬事業用地開發招商	交通部高鐵局	104~105
	數位經貿園區	・辦理產業專用區標售計畫	苗栗縣政府	102~103
投資環境提昇方案	・擬定獎勵民間投資高鐵苗栗車站特定區自治條例		苗栗縣政府	100~

苗栗縣政府

第二節　相關建設計畫

本特定區建設計畫主要係承接苗栗縣 21+19 旗艦計畫，落實於本特定區及周邊地區。整體而言，將可打造便捷交通網絡，促進產業發展，並創造藝文休閒環境。以下就交通建設計畫、產業發展計畫、環境形塑計畫及文化教育計畫進行說明。

圖 2-7　苗栗縣重大建設計畫示意圖

資料來源：苗栗縣政府。

壹、交通建設計畫

一、高速鐵路後續工程建設計畫（交通部，99 年 4 月）

該計畫期程為 99~104 年。依高鐵興建營運合約規定，苗栗、彰化及雲林等 3 站興建及營運屬台灣高鐵公司之工作範圍，台灣高鐵公司已於 99 年 1 月啟動設計規劃，預計 66 個月為期限，於 104 年 7 月完工。

此外，政府應配合辦理工程如高鐵苗栗站與臺鐵新豐富站聯接通廊工程等也將配合辦理，落實軌道系統之無縫運輸服務。後續辦理事項包括南港專案高鐵隧道及車站設施交付相關作業；苗栗、彰化、雲林三站細設、相關證照之審議作業，及苗栗站與臺鐵新豐富站連接通廊工程；因應營運維修需要新增高鐵路權之用地取得，以及工程監督管理。

二、高鐵站區聯外道路系統改善計畫（交通部，92 年）

高鐵站區聯外道路系統改善工程，主要有新闢道路銜接國道三號大山交流道、後龍聯絡道、新建後龍溪橋、後龍溪橋銜接道路、東西向快速道路增設右轉匝道等五項工程，將可大幅提升特定區至竹南頭份走廊、通霄苑裡及苗栗走廊等地之交通可行性，目前皆已完工。

表 2-2　高鐵苗栗車站特定區聯外交通改善計畫表

路名	路迄	改善寬段	計畫內容	辦理情形
新闢道路銜接國道三號大山交流道	自高鐵苗栗車站特定區園道 1，往北至國道三號大山交流道	20m	依路寬 20 公尺辦理新闢，道路斷面與園道 1 配合	於 96.11.15 完工，96.12.13 開放通車
車站特定區-後龍聯絡道	自後龍鎮中華路與台 1 線交會處，至高鐵苗栗車站特定區	24 m	依路寬 24 公尺辦理新闢，車道配置雙向 4 車道	於 97.5.2 開工，98.11.17 開放通車
新建後龍溪橋	北起縣道 126、苗 13 交叉口，南至苗栗市環市道路	22 m	依路寬公尺辦理新闢，橋長約 550 公尺	於 97.7.25 完工，96.9.17 開放通車
後龍溪橋銜接道路	自國華路起，往北銜接至苗栗市環市道路及後龍溪橋	24 m	依路寬 24 公尺辦理拓寬，車道配置雙向 4 車道	於 96.7.31 完工通車
東西向快速道路（後龍汶水線）增設右轉匝道	於後龍溪橋兩側設置右轉匝道，銜接東西向快速道路與 126 縣道	--	為避免影響東西向快速道路直行交通，此路口僅提供右功能	於 97.7.25 完工，96.9.17 開放通車

資料來源：1.內政部營建署城鄉發展分署。

2.高速鐵路苗栗、雲林車站站區聯外道路系統改善計畫，交通部高鐵局，94 年。

苗栗縣政府

三、苗栗高鐵太陽能車站計畫（旗艦 2）

高鐵苗栗站設於後龍鎮豐富里，為苗栗地區「交通轉運中心」，苗栗縣與外界接軌之「城市新門戶」。車站專用區約 7 公頃，由苗栗縣政府撥交台灣高鐵公司，將與台鐵豐富站共站使用。利用共站之優勢，型塑地區交通門戶意象，結合周邊產專區及商業區，形成以運輸導向為發展型態之車站核心區域。

台灣高鐵公司於 99 年 7 月完成初步設計，99 年 12 月完成工程細部設計，經苗栗縣都市設計審議委員會 99 年第 1 次會議決議修正後通過。站體部分於 102 年 1 月 28 日動工，102 年 9 月辦理公告招商，與彰化、雲林於 104 年 12 月 1 日通車，擴大高鐵一日生活圈之服務範圍。

站體建築採用輕量化工法與當地建材，利用竹編意象作為車站造型，展現客家簡樸的人文風情，透過節能減碳設備達到「鑽石級」綠建築的標準，也是全台第一座節能減碳的太陽能高鐵車站。

四、台鐵豐富站興建計畫

豐富車站建立於大正 11 年（1922 年），該站至苗栗間於 84 年完成雙軌通車，88 年 8 月 15 日起本站由三等站變更為招呼站，並由苗栗站管理，目前僅停靠通勤電聯車。

經苗栗地方代表爭取辦理都市計畫及臺灣高鐵於豐富地區新設車站，臺鐵局順應民意將該車站納入「臺鐵都會區捷運化暨區域鐵路後續建設計畫（基隆－苗栗）」案辦理，擬將舊有豐富車站拆除，並將站區位址遷移，以利地方都市發展及便捷民眾乘車便利。

車體設計融入在地文化、性別影響、無障礙設施、公共藝術及旅客資訊服務、永續經營等考量，並預留未來提昇為三等站之硬體設施，以節能減碳、順應地形、綠色建材、綠色能源、生物多樣性等方面整體規劃。總工程經費約 2.9 億元，計畫期程約 22 個月，於 103 年 7 月開工，105 年 9 月啟用。

貳、產業發展計畫

一、高鐵數位經貿園區計畫（旗艦 3）

產業專用區由苗栗縣政府採標售方式辦理，潛在招商對象為大型開發商、數位產業業者及觀光旅館業者，給予開發商開發時程獎勵並改善特定區聯外道路，以及配合經建會「產業有家、家有產業」政策，創造優勢產業發展聚落，來推動本區的發展。

以特定區產業專用區為主要發展腹地，配置於苗栗高鐵車站及台鐵豐富新站周邊，100 年 10 月獲內政部審議通過專案讓售予縣政府，以招商設定地上權方式規劃，總面積約 10.02 公頃，包裹成單獨一標招商。由投標廠商就三筆土地進行整體規劃，使基地能有完善的機能與空間設計。

為鼓勵廠商進駐開發及降低廠商開發負擔，權利金採 50 年期分年繳付，50 年地上權權利金總額至少約 22 億；地租的部分，依照每年公告地價的 5%計付租金，同時廠商投標時須繳交申請保證金為 5,000 萬元，另得標後須繳納履約保證金 2 億元。此外訂定相關容積獎勵規定，最高可獲得原容積 30%之獎勵容積，提供充分誘因，吸引數位經貿產業進駐投資。惟招商案於 102 年經 4 次上網公開招標，皆無廠商投標。目前已由苗栗縣政府財政處辦理土地標售。

二、工商科技園區計畫（旗艦 13）

（一）竹南科學園區第四期擴編計畫：面積約 154 公頃，利用新竹園區半導體及電子資訊產業的優勢，打造生技光電產業的領航重鎮。

（二）銅鑼科學園區：面積約 350 公頃，發展光電、通訊及微電子精密機械等產業為主，並興建「台灣歷史文化風貌保存計畫」-「客家文化中心苗栗園區」。

三、國家衛生教育中心興建計畫（旗艦 21+15）

結合遠雄健康生活園區，興建台灣北區國家衛生教育中心，建立全國唯一從預防、臨床到研究，垂直整合功能完整的衛生醫療園區。苗栗縣政府無償提供 1.97 公頃縣有土地，規劃地上 4 樓、地下 1 樓，預估總經費 5 億 7 千萬元。

苗栗縣政府

參、環境形塑計畫

一、北勢溪環境營造計畫（旗艦 1）

北勢溪（新港圳）為後龍溪支流，流經本特定區，其水岸空間與周邊綠地在都市地區彌足珍貴。故苗栗縣政府結合北勢溪排水治理、環境營造工程及周邊土地開發，打造北勢溪為重點景觀門戶意象，並形塑優質生態居住環境。

北勢溪環境營造計畫從台 13 甲線彼岸橋至苗 12 線北勢溪橋段，全長 2.6 公里，河道寬 23 公尺，主要有景觀河道整體環境改造、上下游自行車道串連、後龍溪引水取水工程及沿岸 7 個公滯公園綠美化工程，是全國第一個被行政院核定的都市生態水岸環境營造示範計畫。防洪工程部分則納入「易淹水地區水患治理計畫第二階段實施計畫」治理工程項目辦理，總經費 5.91 億元；景觀工程部分，總經費 10 億元。

七處滯洪公園中，包括客家圓樓遊客服務中心（公滯 4）、閩南書院遊客服務站（公滯 2），其他公滯 1 為傳藝公園、公滯 3 為月相灣興建連接 2 岸的月牙橋、公滯 5 為童趣公園、公滯 6、7 為自然教育公園，並興建北勢溪上下游段自行車道。101 年 12 月 27 日開工動土，103 年 10 月完工。

苗栗縣政府

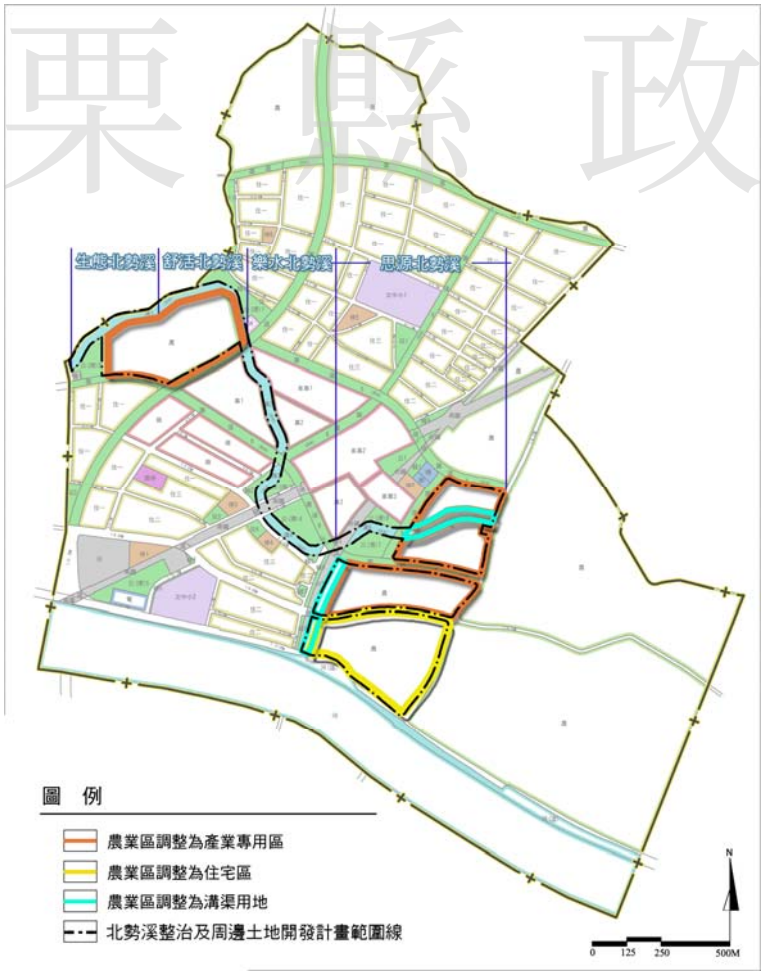


圖 2-8　北勢溪整治及周邊土地開發計畫示意圖

（一）客家圓樓遊客中心

客家圓樓遊客中心係為苗栗高鐵特定區遊客服務中心，建築設計採圓樓意象建築，直徑約 40 公尺，地上 3 層及地下 1 層，樓地板面積約 3 千 5 百平方公尺，圓樓頂將採用薄膜透光設計。工程經費約 7 千 8 百萬元，刻正進行興建工程，102 年 11 月 20 舉行上梁儀式，103 年 10 月啟用。

（二）閩南書院藝文中心

閩南書院工程規劃於新港三路、豐富八街口興建，基地面積約 853 坪，總工程經費約 8 千 5 百萬元，由縣府籌措。興建工程包括入口門廳、左右曲廊、文昌祠、講堂、左右學舍、川堂、大禾埕、門樓、照壁、敬聖亭、汲水井、停車場、書香大道、景觀拱橋、環園步道、戶外劇場、周邊景觀植栽等，具有「講學、廟祀、課士」功能。於 102 年 6 月開工，104 年 2 月完工。

二、環保家園暨綠能發展計畫（旗艦 9）

全球氣候變遷與綠色產業興起，各國正積極發展再生能源及環保節能產業，國際商品環保規範日趨嚴苛，能源使用效率要求提升，帶動綠色產業蓬勃發展。

有關低污染能源替換計畫，經濟部能源局已核准補助 799 萬 8,200 元設置公共建築太陽光電設施，另規劃 3 座風力發電廠，龍威、崎威、通威等風力發電股份有限公司已取得經濟部籌設許可。

有關營造低碳城市及發展低碳運輸交通系統計畫，致力建置自行車專用道，鼓勵使用自行車。另發展完善大眾運輸系統，減少私人運具使用，以達成節能減碳之政策，於 98 及 99 年度共斥資 1,400 餘萬，推動「苗栗免費巡迴公車計畫」，現階段仍屬試辦性質，未來成熟階段將研擬路權檢討，開放業者自行經營。

三、高鐵特定區生態綠能示範建築計畫（苗栗縣政府，100 年 5 月）

為塑造苗栗高鐵特定區之優質居住環境，苗栗縣政府已透過「高鐵特定區生態綠能示範建築型態」全國競圖，提出前 5 名為綠能示範建築型態。

為推動並落實生態綠能建築興建，「苗栗高鐵特定區生態綠能示範建築型態建築基地及起造人徵選計畫」經苗栗縣縣務會議審議通過，期鼓勵高鐵特定區內建築基地地主及建築開發商採用所提出之 5 種示範建築型態興建，每案依不同型態開發類型將補助約 20 萬~150 萬元之設計及監造費，徵選基地類型包含社區型整體開發案（完整街廓土地或至少 2 面臨計畫道路之建築基地，面積至少 0.25 公頃或開發住宅單元在 20 戶以上）、連棟式住宅案（住宅單元在 10 戶以上）及獨棟或雙併式住宅案。因考量計畫之整體檢討，該計畫暫時受理申請至 102 年為止，未來將視檢討情形研擬新計畫方案或研擬新政策措施，期望打造苗栗高鐵特定區成為低排放、低污染「生態綠能健康城市」。

苗栗縣政府

肆、文化教育計畫

一、增設完全中學計畫（旗艦 7）

為均衡城鄉教育資源，讓縣內學子就近接受高中教育，苗栗縣政府將增設完全中學列入 100 年度 21 項永續旗艦計畫之一。

考量三義、銅鑼及西湖地區均無高中，原三義國中結合當地木雕、汽修產業辦理技藝班頗具成效，且慈濟承諾提供校地，遂獲選改制為三義高級中學。原竹南大同國中因鄰近竹南科學園區、廣源科技園區，轄區人口急速增加，以及因應科技人才之子女就學需要，101 年獲教育部核備改制為大同高中。再者，特定區內原文中小用地 2 為完全中學預定校地，因校地規劃具急迫性，業已辦理個案變更為文高用地，促使地方學齡人口得以享有完善的升學環境及教育品質。

二、設立縣立新港國中小

配合十二年國教推動「縣立新港國中小」旗艦計畫，將新港、富田、豐湖等 3 所國小整併並報教育部核備。新港國小 102 年 8 月核定改制為「縣立新港國中小」，同時在本特定區龍椅段文中小用地規劃籌建新校區，102 年 9 月動工，103 年 12 月竣工。

該校總面積 4.2 公頃，建國中部、國小部教學大樓、行政大樓（含資訊中心、語言教室、圖書館、各科實驗室及專科教室）與活動中心，並設置 200 公尺標準跑道操場、3 座戶外綜合球場，總工程經費約 4.6 億元，103 年 12 月竣工。興建工程以兼具環保、創新及美觀、實用為特色，國小部（共 30 班）於 103 學年招生，國中部（共 15 班）於 104 學年度招生，並附設幼兒園與英語村。

肆、小結

現就上述計畫內容分析，提出與苗栗高鐵相關之發展內容，作為通盤檢討規劃之參酌。

苗栗縣政府

表 2-3　相關計畫綜合分析表

計畫名稱		與苗栗高鐵相關之發展內容
交通發展計畫	高速鐵路後續工程建設計畫	・促動高鐵設站，實際提供旅客轉運服務 ・將苗栗縣納入「全臺一日生活圈」的影響範圍，推動苗栗縣整體觀光發展
	高鐵站區聯外道路系統改善計畫	・暢通本計畫聯外管道 ・透過交通建設，促進城鄉發展密切連結，發揮成長中心效果
	苗栗高鐵太陽能車站計畫（旗艦 2）	・作為特定區之發展定位指導，建議於本案併同鄰近發展趨勢，作整體戰略思考與檢討
產業發展計畫	高鐵數位經貿園區計畫（旗艦 3）	・強化本縣產業發展多樣性，吸引更多相關產業人士進駐
	工商科技園區計畫（旗艦 13）	
	國家衛生教育中心興建計畫（旗艦 21+15）	・將成為台灣重要的醫學研究中心，強化地方生技產業的發展
環境形塑計畫	北勢溪環境營造計畫（旗艦 1）	・明確定義北勢溪於特地區之定位，透過本案檢討相關管制與開發機制 ・考量都市防災及藍綠帶發展，讓地方特色得以突顯 ・營造良善的河域環境，並與大自然共存發展
	環保家園暨綠能發展計畫（旗艦 9）	・指導特定區之社區開發應朝節能生態之原則發展，車站亦採用永續太陽能之規劃設計理念
	高鐵特定區生態綠能示範建築計畫	・為符合計畫願景及定位，由公部門帶動示範，引領本計畫區成為生態綠能示範建築場域
文化教育計畫	增設完全中學計畫（旗艦 7）	・健全本縣教育制度，吸引更多學齡孩童就讀
	設立縣立新港國中小	

資料來源：本案彙整。

苗栗縣政府

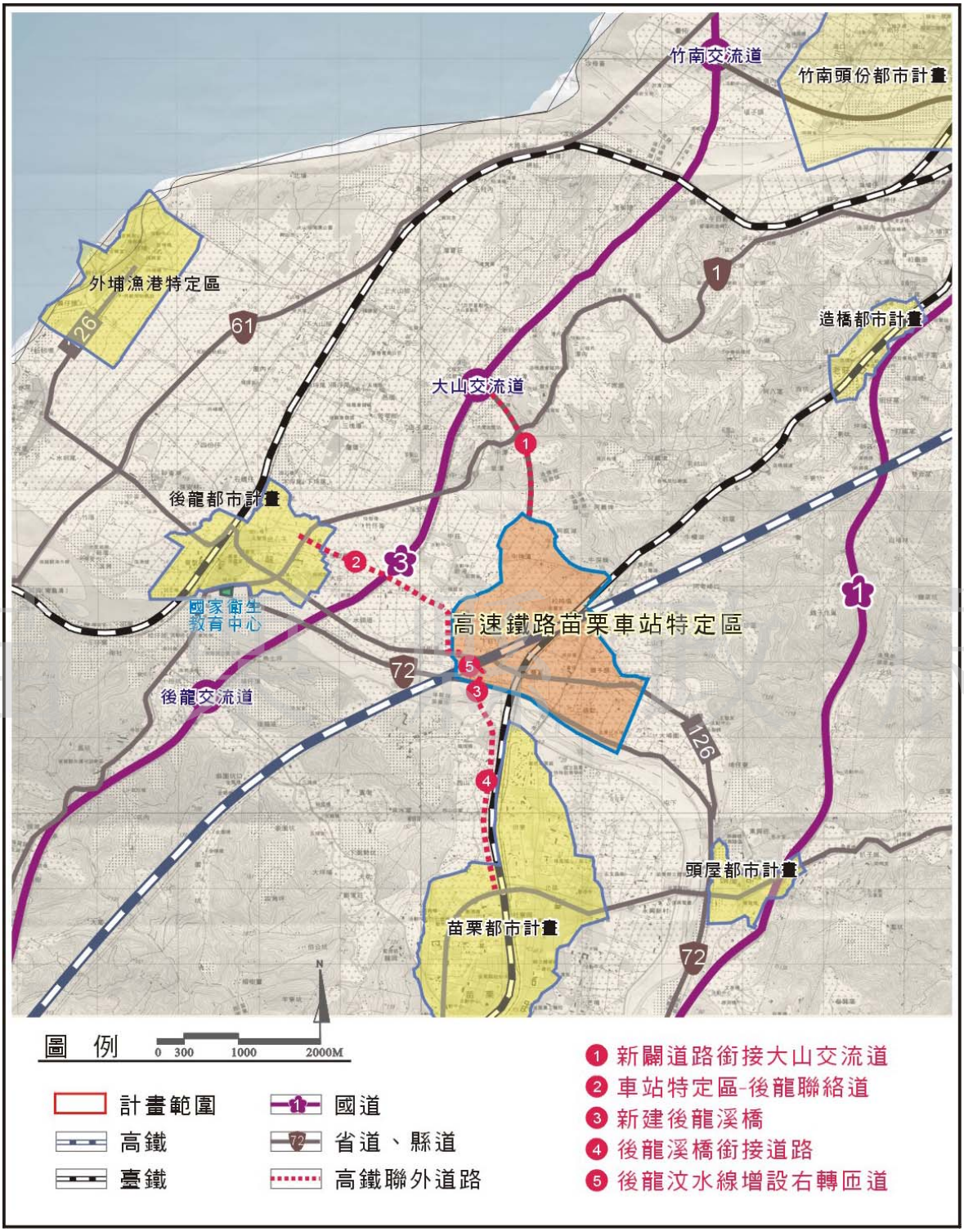


圖 2-9　鄰近地區重大建設計畫示意圖

資料來源：本案繪製。

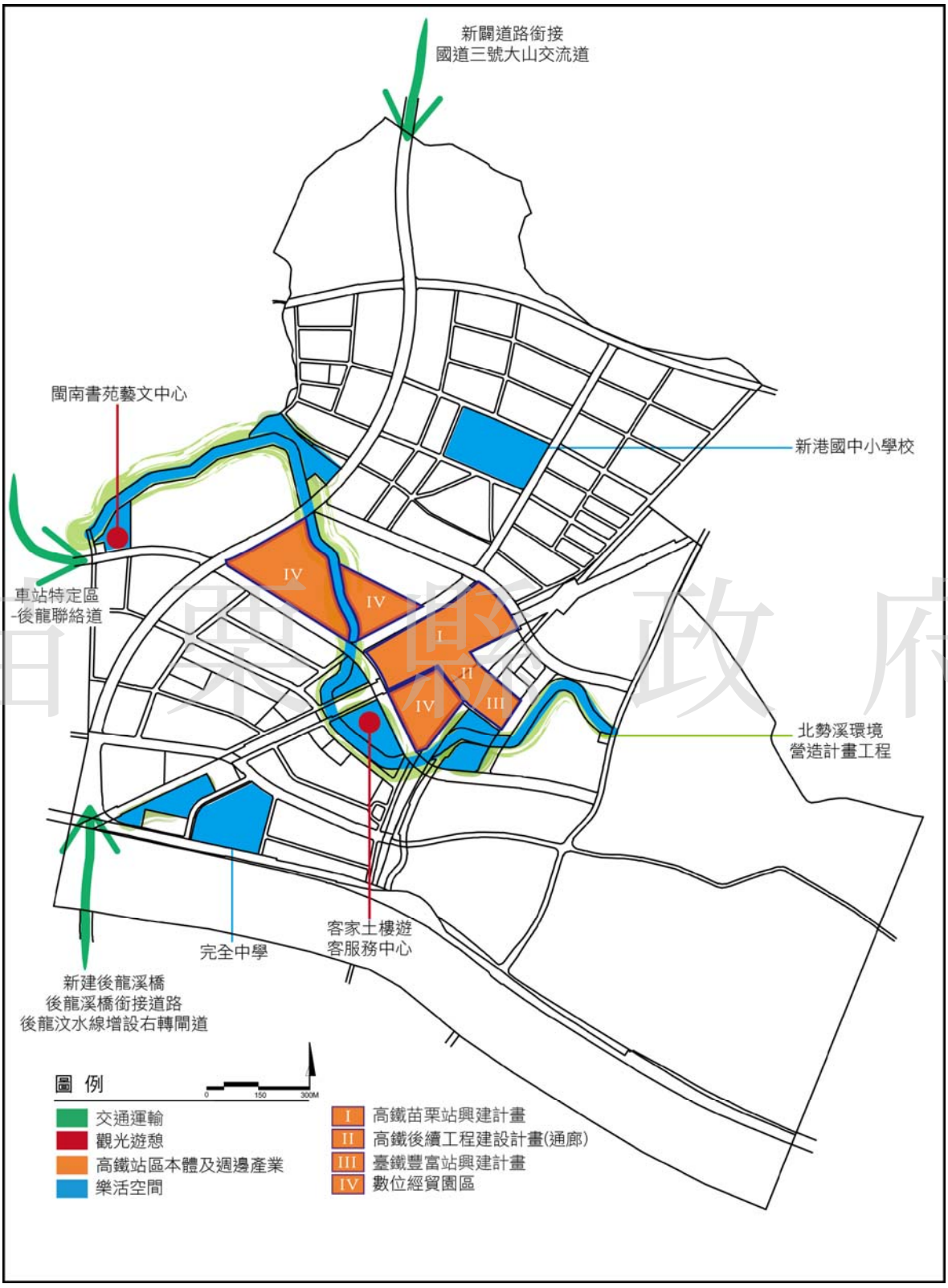


圖 2-10　特定區重大建設計畫示意圖

資料來源：本案繪製。

苗栗縣政府

第三章　都市發展潛力與限制分析

第一節　基礎調查與分析

壹、自然環境

一、氣候

本特定區屬亞熱帶氣候區，年平均氣温約 22.0℃，以七~八月為最高，一~二月為最低。雨量集中於夏季六月上旬至九月末，年降雨量約 1,761 公厘；年平均相對濕度約 82.3% 。

風向主要受季風影響，東北季風於每年十月下旬迄翌年三月中旬沿著臺灣海峽，經後龍溪由西至東直接吹向特定區，初步估算其年平均風速約 2.7 公尺/秒，而十二月之平均風速可達 3.0 公尺/秒以上。

二、地形與地勢

本特定區位於苗栗市北側，主要屬苗栗沖積平原，其東、北、西南側部分地區屬丘陵地形。由後龍溪沖積而成之苗栗沖積平原，為苗栗縣主要人文匯集地區，該沖積平原主要自公館向北延伸，經過苗栗市轉向西北，經後龍鎮連結海岸地區。

苗栗縣政府

三、地質與地震斷層帶

本特定區之地質以沖積層及階地堆積層為主，由碎屑岩、黏土、粉砂以及礫石等組成，特定區及附近並無地震斷層帶經過。

四、水文

本特定區位屬竹南沿海河系流域及後龍溪流域，後龍溪北岸堤防及護岸，業依水利主管機關訂定之治理計畫完成相關工程。以及北勢溪流經本特定區，現逐次進行河域空間綠美化工程，將來會成為都市計畫範圍內重要的藍綠臍帶。

五、都市災害

對本特定區可能的環境災害威脅主要來自「水」的影響。依經濟部水利署防災中心統計近年（96-99 年）苗栗縣淹水災害點之資料，本特定區尚不受淹水之苦，亦不屬淹水災害範圍。但就苗栗縣一日暴雨（200 公釐）淹水潛勢圖之分析，本特定區西側將有可能淹水達 0.3～1 公尺深度；再就苗栗縣一日暴雨（600 公釐）淹水潛勢圖之分析，本特定區全區將有可能淹水達 0.3～1 公尺深度，而特定區西側則有可能淹水達 1～2 公尺深度。

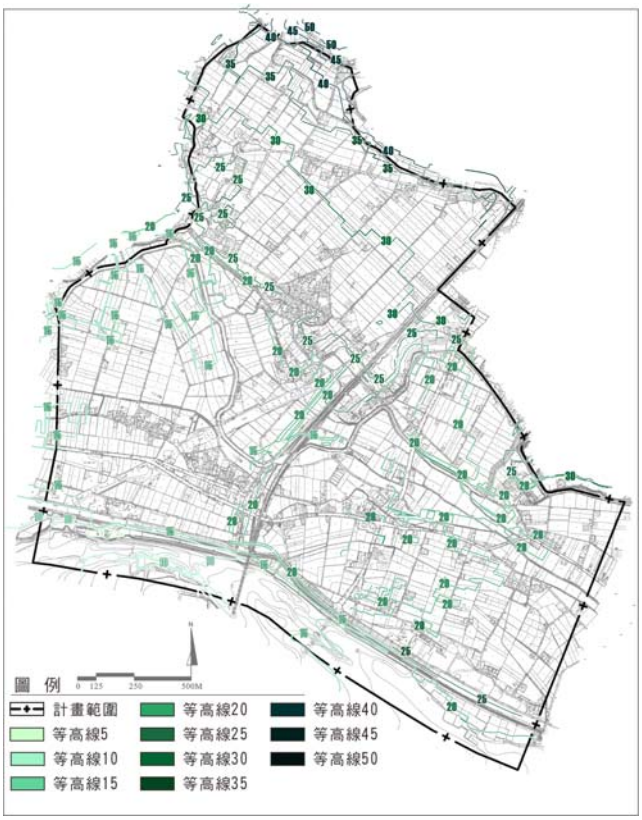


圖 3-1　地形高程分析示意圖

資料來源：本案繪製。

苗栗縣政府

圖 3-2　區域地質示意圖

資料來源：本案繪製。

圖 3-3　區域水文示意圖

資料來源：本案繪製。

苗栗縣政府

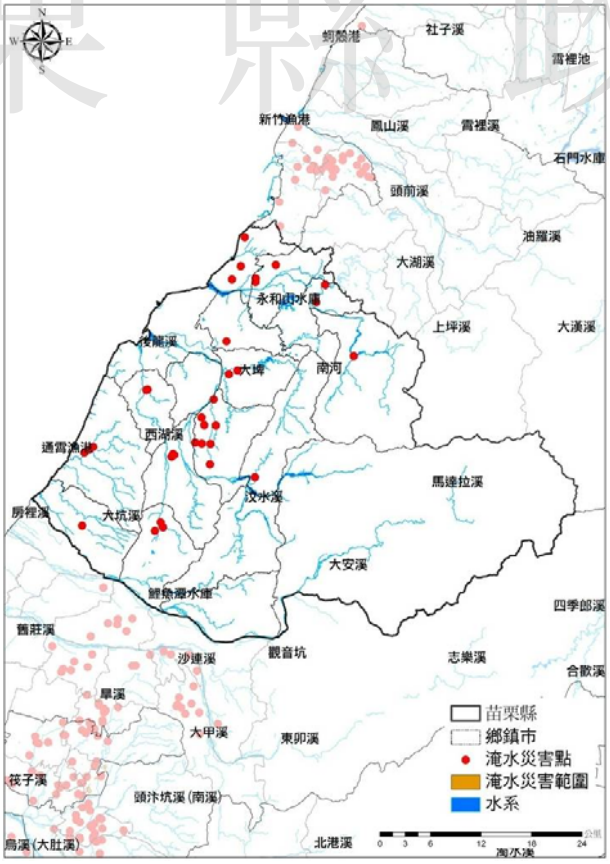


圖 3-4　近年（96-99 年）苗栗縣淹水災害點示意圖

資料來源：經濟部水利署防災中心。

貳、社會環境

一、歷年就業人口

106 年苗栗縣全縣就業人口約 26.9 萬人，按就業者從事之經濟活動分類觀察分布大致為：從事農、林、漁、牧業等一級產業活動者約 1.6 萬人，佔就業人口之 5.95%；從事工業、製造、營造等二級產業者約 13 萬人，佔就業人口之 47.96%；從事服務業約 12.4 萬人，佔就業人口之 46.10%，顯示苗栗縣就業人口經濟活動之結構，主要偏向二、三級產業。

表 3-1　苗栗縣歷年就業人口結構分析表　　單位：%

產業別	年別 / 地區	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106
一級產業	臺灣地區	5.14	5.28	5.24	5.06	5.01	4.96	4.95	4.96	4.94	4.91
	中部區域	8.57	9.02	9.34	10.69	9.06	8.71	8.43	8.54	8.42	8.11
	苗栗縣	5.11	5.71	7.04	6.56	6.49	7.63	6.82	6.39	5.97	5.95
	臺中市	0.73	0.79	0.82	3.55	3.56	3.06	3.11	3.23	3.36	2.91
	原臺中縣	4.32	4.67	5.29	—	—	—	—	—	—	—
	彰化縣	10.12	10.70	11.42	10.33	10.89	9.53	8.68	9.24	9.51	9.54
	南投縣	19.10	21.36	19.90	18.29	18.65	20.08	19.44	20.63	18.25	17.69
	雲林縣	21.07	20.63	20.89	20.90	21.32	15.16	21.24	20.59	20.12	19.71
二級產業	臺灣地區	36.84	38.85	35.92	36.34	36.34	36.15	36.14	36.03	35.88	35.79
	中部區域	41.10	39.86	39.69	39.82	39.82	40.61	41.01	40.47	39.86	39.71
	苗栗縣	47.24	46.71	47.19	47.88	47.88	44.66	45.45	48.50	48.51	47.96
	臺中市	29.26	28.28	27.60	40.79	40.79	40.13	40.44	39.43	38.76	38.91
	原臺中縣	49.58	47.96	46.83	—	—	—	—	—	—	—
	彰化縣	47.39	46.33	46.21	46.07	46.34	47.98	48.71	47.61	46.59	46.58
	南投縣	28.62	25.96	28.45	30.08	30.16	28.74	27.78	26.59	28.57	29.23
	雲林縣	33.15	32.78	32.52	32.24	32.13	37.42	35.40	35.00	33.53	31.59
三級產業	臺灣地區	58.02	58.87	58.84	58.60	58.76	58.89	58.91	59.01	59.17	59.30
	中部區域	50.33	51.13	50.97	49.49	50.51	50.67	50.56	50.99	51.71	52.19
	苗栗縣	47.66	47.58	45.77	45.56	47.33	47.71	47.73	45.11	45.52	46.10
	臺中市	70.02	70.93	71.58	55.65	55.89	56.82	56.45	57.34	57.87	58.18
	原臺中縣	46.09	47.37	47.88	—	—	—	—	—	—	—
	彰化縣	42.49	42.96	42.36	43.61	42.76	42.49	42.60	43.15	43.90	43.88
	南投縣	52.28	52.68	51.65	51.63	51.19	51.18	52.78	52.78	53.17	53.08
	雲林縣	45.78	46.59	46.59	46.87	46.55	47.42	43.36	44.41	46.36	48.70

資料來源：行政院主計處網站：人力資源統計年報資料

http://www.dgbas.gov.tw/ct.asp?xItem=18844&ctNode=4943 臺灣地區就業者之行業；本案彙整。

苗栗縣政府

二、產業發展特性

（一）一級產業

苗栗縣農業人口比例高，屬於傳統農業縣份，但就地形條件而言，山多田少，農業資源有限，因此近來農業朝向精緻化、休閒化發展，主要作物包括良質稻米、甘藷以及高經濟價值之蔬菜及瓜果類作物。依苗栗縣 105 年度統計年報，苗栗縣土地面積合計約 1,820.3149 平方公里，其中農業耕地面積 33,543 公頃，佔全縣土地面積 18.43%；農業人口 158,699 人，占全縣總人口數 559,189 人的 28.38%。

（二）二、三級產業

依苗栗縣歷年統計年報可知，苗栗縣自 100 年至 105 年工廠登記總數量差異甚小，各製造業於各年數量亦差異不大，呈現傳統產業穩定成長狀態。105 年以金屬製品製造業（19.55%）所佔比例最大，非金屬礦物製品製造業（11.95%）次之。

後龍鎮佔苗栗縣之比例，以菸草製造業、紡織業為最高，其次依序為雜項工業製品製造業、成衣及服飾品製造業、紙漿、紙及紙製品製造業。顯示苗栗縣與後龍鎮產業仍以技術與勞力密集型工業為主，若欲維持製造業之盛況，未來發展方向應加以輔導、修正，並朝向低污染、高附加價值之工業發展。

苗栗縣政府

表 3-2　苗栗縣歷年製造業登記現有家數數量表

項目＼年別		100	101	102	103	104	105
1	食品製造業	115	115	116	117	125	130
2	飲料製造業	—	34	—	31	31	31
3	菸草製造業	1	1	2	2	2	2
4	紡織業	61	58	55	52	49	50
5	成衣及服飾品製造業	43	42	39	38	38	33
6	皮革、毛皮及其製品製造業	27	28	26	25	23	23
7	木竹製品製造業	63	65	61	61	58	57
8	紙漿、紙及紙製品製造業	84	84	83	83	83	86
9	印刷及資料儲存媒體複製業	23	24	22	20	20	18
10	石油及煤製品製造業	12	12	11	11	11	10
11	化學材料製造業	45	45	39	35	36	41
12	化學製品製造業	57	59	55	48	48	50
13	藥品及醫用化學製品製造業	—	—	—	1	1	2
14	橡膠製品製造業	15	15	17	17	18	18
15	塑膠製品製造業	117	124	124	127	124	124
16	非金屬礦物製品製造業	207	213	213	204	208	206
17	基本金屬製造業	47	49	44	42	42	42
18	金屬製品製造業	301	312	325	326	335	337
19	電子零組件製造業	71	71	66	65	66	64
20	電腦、電子產品及光學製品製造業	48	47	44	42	40	38
21	電力設備製造業	57	57	54	57	58	58
22	機械設備製造業	150	153	150	156	160	168
23	汽車及其零件製造業	27	27	27	24	26	27
24	其他運輸工具及其零件製造業	9	10	12	12	11	11
25	家具製造業	30	31	30	31	30	32
26	其他製造業	32	34	36	35	37	39
總　　計		1,675	1,710	1,686	1,642	1,680	1,724

資料來源：苗栗縣 100～105 年度統計年報。

苗栗縣政府

三、人口成長

（一）區域人口

苗栗縣 97 年總人口數為 560,397 人、106 年總人口數為 553,807 人，近十年來，除 99 年、104 年之後為負成長外，其餘均為正成長。

苗栗縣人口約 45%集中於縣治所在之苗栗市及緊鄰新竹縣市的竹南頭份。後龍鎮屬沿海鄉鎮，地多平原，為苗栗縣農業重鎮，人口約佔全縣 6.64%，僅次於苗栗市、竹南、頭份及苑裡。97 年總人口數為 40,127 人、106 年總人口數為 36,750 人，人口則有逐年下降之趨勢。未來應妥為掌握高鐵車站及本特定區之設置導入地方活化機制與源泉。

表 3-3　歷年人口成長分析表

年度	苗栗縣		後龍鎮		都市計畫區	
	人口數（人）	成長率（％）	人口數（人）	成長率（％）	人口數（人）	成長率（％）
97	560,397	0.04	40,127	-0.82	3,686	-6.77
98	561,744	0.24	39,822	-0.76	3,603	-2.27
99	560,968	-0.14	39,389	-1.10	3,481	-3.38
100	562,010	0.19	38,986	-1.02	3,426	-1.58
101	563,976	0.35	38,777	-0.54	3,392	-1.01
102	565,554	0.28	38,439	-0.87	3,384	-0.23
103	567,132	0.28	38,360	-0.21	3,459	2.20
104	563,912	-0.57	37,837	-1.36	3,428	-0.90
105	559,189	-0.84	37,251	-1.55	3,392	-1.03
106	553,807	-0.97	36,750	-1.36	3,373	-0.56
平均	561,869	-0.12	38,574	-0.97	3,462	-1.63

資料來源：苗栗縣戶政服務網。

註：計畫區人口數係依計畫區涵蓋各里已建築使用區域面積比例推估。

此外，近五年來，苗栗縣自然增加率逐年遞減，105 年之後出現負成長趨勢。而後龍鎮自然增加率皆為負成長，顯示後龍鎮持續存在人口外流情形。

苗栗縣政府

表 3-4　苗栗縣與後龍鎮歷年人口自然及社會增加數分析表

行政區	年別	人口總增加數 (增加率 0/00)	自然增加數			社會增加數		
			增加數	出生數	死亡數	增加數	遷入數	遷出數
苗栗縣	102 年	1,578(2.80)	823	5,493	4,670	755	18,773	18,018
	103 年	1,578(2.79)	1,185	6,019	4,834	393	19,755	19,362
	104 年	-3,220(-5.71)	1,009	5,756	4,747	-4,229	16,228	20,457
	105 年	-4,723(-8.38)	-333	4,756	5,089	-4,390	15,332	19,722
	106 年	-5,382(-9.72)	-1,127	3,844	4,971	-4,255	15,248	19,503
後龍鎮	102 年	-338(-8.72)	-82	319	401	-256	957	1213
	103 年	-79(-2.06)	-71	330	401	-8	1,370	1,378
	104 年	-523(-13.82)	-39	358	397	-484	789	1,273
	105 年	-586(-15.49)	-114	293	407	-472	805	1,277
	106 年	-501(-13.63)	-192	237	429	-309	848	1,157

資料來源：102~104 年苗栗縣主計處人口統計；105~106 年苗栗縣戶政服務網。

（二）特定區現況人口

特定區內村里包括後龍鎮埔頂里、新民里、校椅里及豐富里，以及造橋鄉豐湖村、頭屋鄉獅潭村。本案依區內各村里含括面積比例及聚落分布情形，估計 106 年底月現況人口為 3,373 人。

表 3-5　現況人口分析表

行政區	村里別	106 年底人口數	佔計畫區比例	小計
後龍鎮	埔頂里	3,382	0.1	338
	新民里	1,643	0	0
	校椅里	1,179	1	1,179
	豐富里	1,454	1	1,454
造橋鄉	豐湖村	1,211	0	0
頭屋鄉	獅潭村	2,009	0.2	402
總計				3,373

資料來源：　苗栗縣戶政服務網。

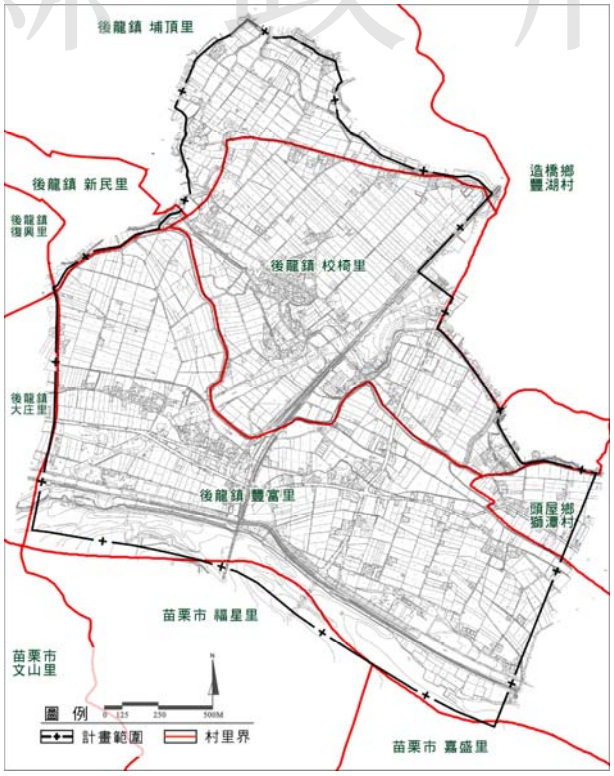


圖 3-5　村里界分布示意圖

資料來源：本案繪製。

苗栗縣政府

四、人口密度

就苗栗縣人口密度分布而言，106 年底全縣平均密度為 304 人/平方公里。以苗栗市 2,353 人/平方公里最多，次為竹南鎮 2,279 人/平方公里，再次為頭份鎮 1,934 人/平方公里。苗栗縣大多鄉鎮市人口密度皆在 500 人/平方公里以下，本特定區所在之後龍鎮人口密度為 485 人/平方公里。

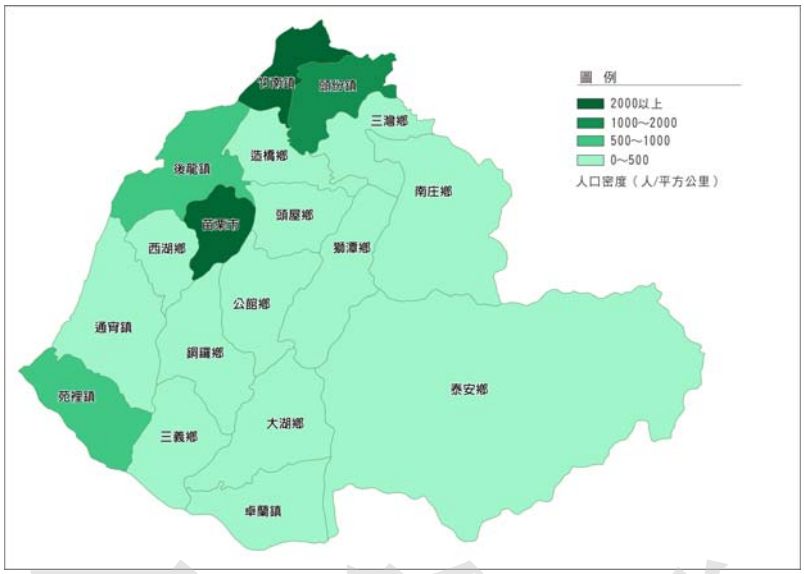


圖 3-6　苗栗縣人口密度分布示意圖

資料來源：本案繪製。

苗栗縣政府

五、人口結構

扶養比係指每百個 15-64 歲有工作能力人口所需扶養負擔 14 歲以下幼年人口及 65 歲以上老年人口之比，又稱依賴人口指數。

由苗栗縣統計要覽得知近十年來，苗栗縣扶養比已由 47.38％降至 39.64％，後龍鎮扶養比亦由 49.99％降至 41.42％。顯示依賴人口逐年減少，整體經濟負擔逐年減緩。

表 3-6　苗栗縣與後龍鎮歷年人口結構分析表

行政區	年別	年齡結構						依賴人口指數		
		0-14 歲		15-64 歲		65 歲以上		總扶養比(%)	幼年人口扶養比(%)	老年人口扶養比(%)
		人數(人)	比例(%)	人數(人)	比例(%)	人數(人)	比例(%)			
苗栗縣	91	115,371	20.57	380,460	67.85	64,899	11.57	47.38	30.32	17.06
	95	102,604	18.32	385,785	68.89	71,597	12.79	45.15	26.60	18.56
	99	88,250	15.73	397,520	70.86	75,158	13.40	41.11	22.20	18.90
	103	82,194	14.49	406,133	71.61	78,805	13.90	39.64	20.24	19.40
後龍鎮	91	8,436	20.05	28,052	66.67	5,586	13.28	49.99	30.07	19.91
	95	7,235	17.78	27,444	67.43	6,022	14.80	48.31	26.36	21.94
	99	5,960	15.13	27,265	69.22	6,164	15.65	44.47	21.86	22.61
	103	5,052	13.17	27,125	70.71	6,183	16.12	41.42	18.62	22.79

資料來源：91、95 及 99 年苗栗縣統計要覽、103 年苗栗縣戶政服務網。

參、交通運輸

一、高速鐵路

高鐵苗栗站屬新增車站，全線 18 公尺寬路線用地均已取得，站區所需用地則採區段徵收方式取得並無償提供高鐵局使用。工程細部設計經苗栗縣都市設計審議委員會 99 年第 1 次會議決議修正通過，站體於 101 年 12 月 14 日開工興建，於 104 年 12 月 1 日通車。

高鐵苗栗站轉乘接駁部分，包括位於東側的台鐵豐富車站，以及高鐵站區內的快捷公車 2 路線（由金牌客運營運）、一般客運 5 路線（由苗栗客運營運），搭乘高鐵之民眾，可藉由台鐵與公車轉乘至苗栗縣境內地區及鄰近新竹及臺中大甲等城市。

另依 105 年 11 月 16 日「高鐵苗栗站長途客運場站之規劃與需求情形」研商會議（紀錄詳見附件一），客運業者表示目前客運路線與其相關服務設施足以服務苗栗地區運量需求，暫無設置長途客運站之必要性。故建議未來依實際發展趨勢與動態，再併周邊公共設施用地以及交通動線考量配置。

表 3-7　高鐵苗栗站轉乘資訊一覽表

項目	客運業者	路線	班次
快捷公車	金牌客運	101A 高鐵苗栗站-竹南科學園區	每日 20 班
	金牌客運	101B 高鐵苗栗站-雪霸國家公園管理處	每日 20 班
市區客運	苗栗客運	5803 苗栗-高鐵苗栗站-新竹(經竹南、頭份、造橋)	每日 11 班
	苗栗客運	5807A 後龍-高鐵苗栗站-新竹(經頭份)	每日 12 班
	苗栗客運	5808 高鐵苗栗站-大甲(經後龍、通霄、苑裡)	每 60 分鐘 1 班
	苗栗客運	5815 高鐵苗栗站-後龍灣瓦(經苗栗、西湖-五湖、半天寮園區-好望角)	每日 6 班
	苗栗客運	5816 苗栗-高鐵苗栗站-外埔(經後龍)	每 30~60 分鐘 1 班

資料來源：本案彙整。

二、鐵路系統

台鐵山線行經本特定區，於區內設有豐富車站，目前停靠通勤電車及平快車，惟每日上、下車人數過低，不及 100 人，目前未設有營業及進出管制人員，乘客採上車補票方式購票。由於高鐵苗栗站新增，舊有豐富車站將拆除，北移與高鐵車站採共站不共構方式設置，以利地方都市發展及便捷民眾乘車便利。於 103 年 7 月開工，105 年 9 月啟用。

三、公路客運系統

目前苗栗縣的公路客運業者包括國光客運、統聯客運、苗栗客運、新竹客運、豐原客運等。國光客運及統聯客運以長途客運為主；其餘各家客運則以中程客運為主。

苗栗地區之城際大眾運輸服務，由新竹客運及苗栗客運二家客運公司提供。苗栗客運之營運路線涵蓋苗栗全縣，部分路線更跨至新竹縣及臺中市，為提供縣內各重要人口據點間之主要大眾運輸工具；新竹客運則連絡苗栗縣內各主要鄉鎮市，包括苗栗、大湖、卓蘭、獅潭、三義、公館、後龍、通霄等，為縣內短程運輸之主要大眾運輸工具。

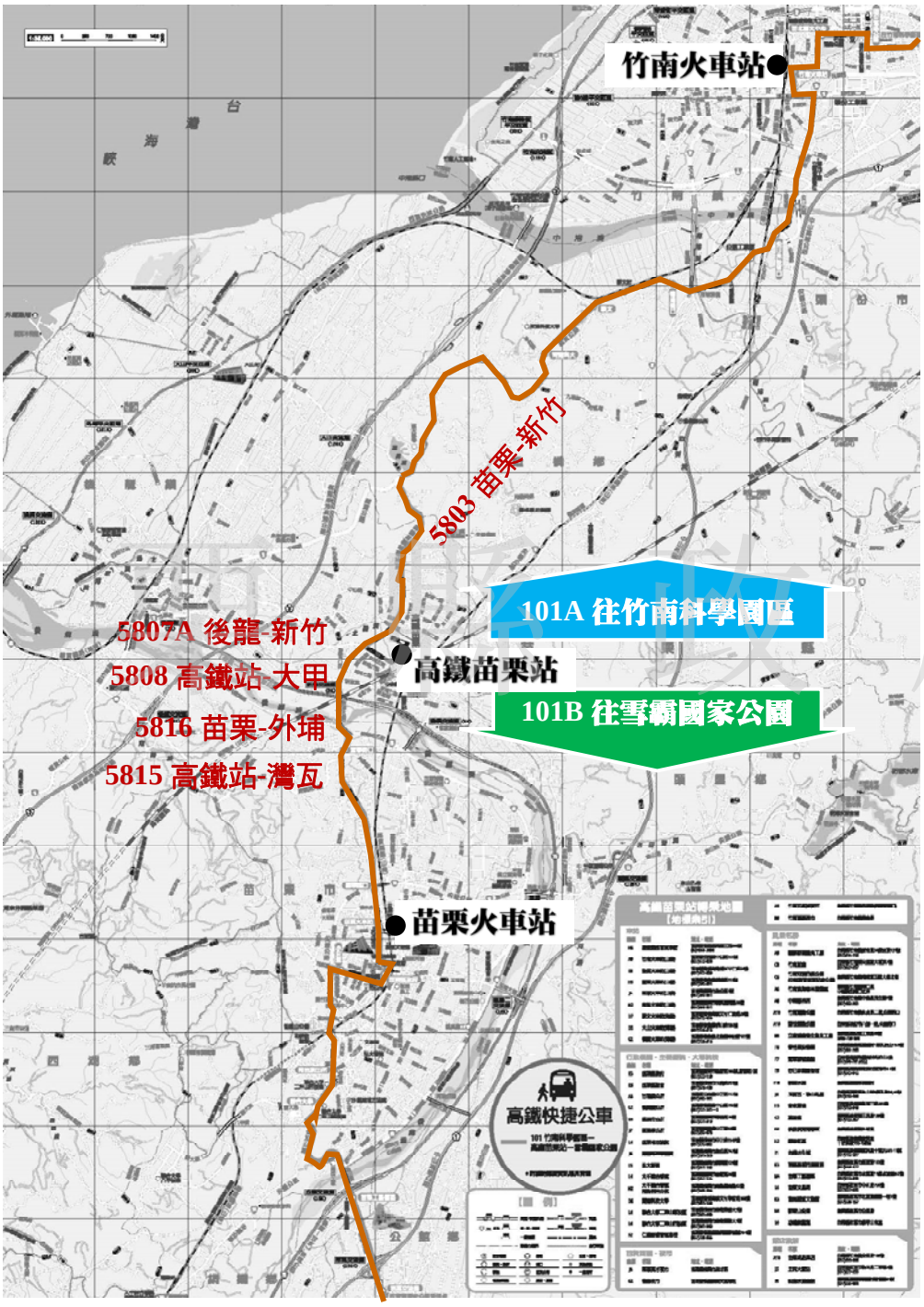


圖 3-7　高鐵苗栗站轉乘路線示意圖

圖 3-8　高鐵苗栗站周邊交通動線示意圖

苗栗縣政府

四、公路系統

區域路網包括國道一號、國道三號、台 1 線、台 6 線、台 13 甲線、台 61 線（西濱快速道路）、台 72 線（東西向快速道路後龍－汶水線）、縣道 126、苗 8、苗 12、苗 13 鄉道等。茲就各道路等級功能、實質條件及服務現況分述如下：

（一）國道一號

國道一號在苗栗縣境內總長度約為 49 公里，現況為路寬 30 公尺、雙向六車道，路線經過頭份、造橋、頭屋、苗栗、公館、銅鑼及三義等鄉鎮市，並設有頭份、苗栗、三義等三處交流道，為苗栗地區聯外及南北向最主要之交通動脈。

（二）國道三號

國道三號於苗栗縣境內全長約為 50 公里，路寬 30 公尺、雙向六車道，共設置竹南、大山、後龍、通霄、苑裡等五處交流道，已於 93 年元月全線通車。

（三）西部濱海快速道路(台 61 線)

苗栗縣境內西部濱海快速道路大部分工程已於民國 85 年竣工，其中自白沙屯至苑裡路段係與台 1 線共線，該路段將於西濱公路後續計畫中辦理改善。

（四）東西向快速道路後龍－汶水線(台 72 線)

東西向快速道路後龍－汶水線西起後龍附近之台 1 線，往東穿越二高，經台 13 甲線後，折往東南再穿越中山高，經公館、銅鑼交界之台 6 線及 128 縣道，止於汶水附近之台 3 線完工後將成為苗栗縣東西向交通最主要之連絡孔道。

（五）台 1 線

為台灣西部走廊主要縱貫公路，於苗栗縣境內經頭份、造橋以及後龍、西湖、通霄、苑裡等沿海鄉鎮，路寬 25~30 公尺雙向四車道佈設。

（六）台 6 線

由後龍台 61 線西濱公路與 119 縣道交會處起往東，經苗栗、公館至獅潭接台 3 線，全長 13.6 公里，於苗栗市與台 13 線、台 13 甲線相交，並於公館鄉與中山高交會處設有苗栗交流道，為苗栗縣境內重要之東西向及聯外幹道，路寬 8~20 公尺，二~四車道佈設。

（七）新台 6 線

苗栗縣政府

新台 6 線為新闢道路，由後龍鎮與苗栗市交界處之台 6 線往東銜接至台 13 甲線北勢大橋南端，屬苗栗市經國路之一環，路寬 30 公尺，雙向四車道佈設。

（八）台 13 線

由新竹市往南進入苗栗縣，經竹南、尖山、頭屋、苗栗、南勢、三義，再通往豐原、台中等地，與後龍汶水線交會於後龍溪之頭屋大橋；全線路寬為 8~26 公尺，佈設雙向二~四車道，為苗栗地區南北向要道之一，最寬處屬苗栗市國華路，為市區主要外環道路。

（九）台 13 甲線

路線自造橋與頭份交界處台 1 線起，往南經造橋、後龍及本特定區，並以北勢大橋跨越後龍溪，至苗栗市南側與台 6 線交會處止；路線全長 8.9 公里，路寬 8~22 公尺，雙向二~四車道佈設。

由於台 13 甲線交通量大，且部分路段蜿蜒曲折視距不佳，交通部公路總局第二區養護工程處辦理「台 13 甲線豐湖國小至冠軍磁磚替代道路工程」，全長 1,569 公尺，寬 22 公尺，總工程經費含用地費共計 2 億 8,100 萬元。其中，位於特定區內路段已配合該工程執行時程，先行辦理都市計畫個案變更。

（十）縣道 126

路線起於後龍外埔地區，經後龍都市計畫區與台 1 線相交，續往東進入特定區，通過台鐵山線豐富車站並與台 13 甲線交會，再經頭屋台 13 線，至獅潭與台 6 線交會處止；路線全長 28.0 公里，路寬 6~14 公尺，雙向二車道佈設，為苗栗縣東西向主要連絡道路之一，亦為特定區及聯外東西向連絡之主要幹道。

（十一）苗 8 鄉道

苗 8 鄉道由後龍外埔地區往東，通過台鐵海線大山站，再穿越北二高後，於龍昇湖南側與台 1 線交會止，路寬 8 公尺，雙向二車道佈設。北二高於苗 8 鄉道交會處配置有大山交流道。

（十二）苗 12 鄉道

苗 12 鄉道由後龍新港地區往東，行經特定區北緣，銜接至造橋北坑地區；於特定區附近路寬 8 公尺，雙向二車道佈設。

（十三）苗 13 鄉道

苗 13 鄉道自與 126 縣道交叉口往北，行經特定區西南緣，並通過後龍新港地區後，銜接至台 1 線；路寬 12 公尺，雙向二車道佈設。

苗栗縣政府

表 3-8　區域路網特性分析表

道路名稱	路寬（m）	路型	車道
國道 1 號	30	中央分隔	6
國道 3 號	30	中央分隔	6
西濱快速道路	40	中央及快慢分隔	8
東西向快速道路後龍－汶水線	25	中央分隔	4
台 1 線	25	中央分隔	4
台 6 線	20	中央分隔	4
新台 6 線	25	中央分隔	4
台 13 線	20	中央分隔	4
台 13 甲線	20-22	無分隔	4
縣道 126	8-14	無分隔	2
苗 8 鄉道	8	無分隔	2
苗 12 鄉道	8	無分隔	2
苗 13 鄉道	12	無分隔	2

五、交通特性

交通部公路局年度交通量調查資料為交通部每年一至六月間任一月之星期五、六、日所進行之例行調查資料，特定區周邊重要道路，均屬交通部公路總局調查範圍內，故爰用其調查結果作為特定區道路服務水準分析依據。在路段服務水準方面，整體而言，周邊道路現況尚可維持良好之車行狀況，多數路段可達 C 級以上之服務水準。

隨著高鐵的興建，本特定區目前已完成區段徵收工程，高鐵聯外道路亦已開闢，完整之交通路網將能滿足本特定區開發以及苗栗地區之交通需求。

六、計畫道路開闢情形

本特定區目前已完成區段徵收工程。部分既成道路配合道路層級調整路寬，部分則與聚落並存於住宅區內，其餘一般農路則因整地工程已不復見。

表 3-9　道路服務水準分析表

路名	路段	方向	尖峰流量 (pcu/hr)	道路容量 (pcu/hr)	V/C 值	服務水準
台 1 線	尖山~談文	往北	1,921	2,600	0.74	C
		往南	652	2,600	0.25	A
	談文~造橋	往北	737	2,600	0.28	A
		往南	689	2,600	0.27	A
	造橋~後龍	往北	564	2,600	0.22	A
		往南	386	2,600	0.15	A
	後龍~十班坑	往北	511	2,600	0.20	A
		往南	452	2,600	0.17	A
	十班坑~西湖	往北	671	2,600	0.26	A
		往南	755	2,600	0.29	A

苗栗縣政府

路名	路段	方向	尖峰流量(pcu/hr)	道路容量(pcu/hr)	V/C 值	服務水準
台 6 線	後龍~十班坑	往東	254	2,300	0.11	A
		往西	279	2,300	0.12	A
	十班坑~竹圍	往東	573	2,300	0.25	A
		往西	638	2,300	0.28	A
	竹圍~苗栗體育館	往東	911	2,300	0.40	B
		往西	920	2,300	0.40	B
	苗栗體育館~公館	往東	629	2,300	0.27	A
		往西	735	2,300	0.32	A
	公館~福基派出所	往東	1,649	2,300	0.72	C
		往西	1,720	2,300	0.75	C
	福基派出所~公館國中	往東	950	2,300	0.41	B
		往西	1,138	2,300	0.49	C
台 13 線	尖山國小~大坪	往北	792	2,000	0.40	B
		往南	470	2,000	0.24	A
	大坪~頭屋	往北	704	2,000	0.35	A
		往南				
	頭屋~苗栗	往北	1,195	2,400	0.50	B
		往南	975	2,400	0.41	B
台 13 甲線	談文~豐富	往北	1,102	1,750	0.63	C
		往南	926	1,750	0.53	B
	豐富~北勢	往北	1,155	1,750	0.66	C
		往南	1,032	1,750	0.59	B
台 61 線	大山～後龍	往北	699	5,200	0.13	A
		往南	355	5,200	0.07	A
	後龍～通霄	往北	642	4,000	0.16	A
		往南	403	4,000	0.10	A
台 72 線	後龍～造橋	往東	333	2,900	0.11	A
		往西	423	2,900	0.15	A
	造橋～公館	往東	1,265	2,900	0.44	B
		往西	1,513	2,900	0.52	B

資料來源：105 年度公路交通量調查統計，交通部公路總局。

苗栗縣政府

肆、土地使用

一、區徵工程概況

本特定區第一期發展地區區段徵收工程業於 98 年 2 月 9 日動工至 101 年 6 月 21 日竣工。在土地使用部分，區內已興建部分住宅社區，農村聚落主要為南側台鐵豐富車站周邊的豐富社區，及北側校背路、康榔路所圍的校椅壩地區。

在公共建設部分，苗栗縣「縣立新港國民中小學」於 103 年 12 月竣工，將成為國際教育新亮點；北勢溪環境營造工程則打造親水廊道、7 個滯洪公園、客家圓樓遊客服務中心、閩南書院遊客服務站等工程，亦已全數完工。

另外，後期發展區大部分為農業使用，種植作物以水稻為主。

圖 3-9 為土地使用現況示意圖。

二、景觀環境資源

本特定區地勢由東北向西南緩降，較高處為北側阿麻湖地區，標高約為 40 公尺，最低點為西南側後龍溪河川地，標高約為 10 公尺。鐵路因地形變化僅後龍第一公墓附近為平面路段，其餘為路塹或路堤，形成區內東西側之連通阻隔，道路須以高架或地下化方式通過。

在水文方面，特定區內原有多條水路東西向穿越，經區段徵收工程施作及灌溉圳路改道後，主要以北勢溪及南界之後龍溪為主，其餘如明德水庫幹線、後龍圳幹線及後龍圳支線，皆配合特定區開發道路用地予以改道。在地景方面，特定區原屬以典型農村景緻為主之自然地景，透天厝及水稻田為景觀主要構成元素。

圖 3-10 為景觀環境資源示意圖。

苗栗縣政府

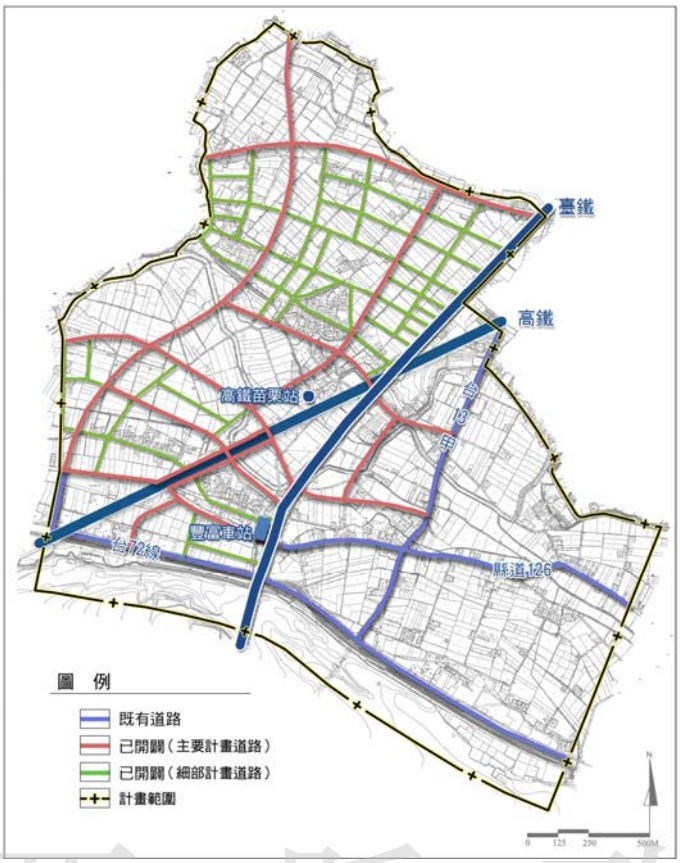


圖 3-9　計畫道路開闢情形示意圖

資料來源：本案繪製。

苗栗縣政府

圖 3-10　道路現況示意圖

資料來源：本案繪製。

圖 3-11　土地使用現況示意圖

資料來源：本案繪製。

苗栗縣政府

圖 3-12　景觀環境資源示意圖

資料來源：本案繪製。

伍、土地權屬

特定區公有土地面積 149.75 公頃，佔總面積 33.99%，私有土地面積 290.88 公頃，佔總面積 66.01%。因第一期發展地區係採區段徵收方式辦理整體開發，區內公共設施用地皆已由苗栗縣政府取得。土地權屬詳下表所示。

表 3-10　土地權屬面積表

項目		面積（ha）	比例（%）
公有土地	國有土地	40.97	9.30
	縣有土地	108.11	24.54
	鎮有土地	0.67	0.15
	小計	149.75	33.99
私有土地		290.88	66.01
總計		440.63	100.00

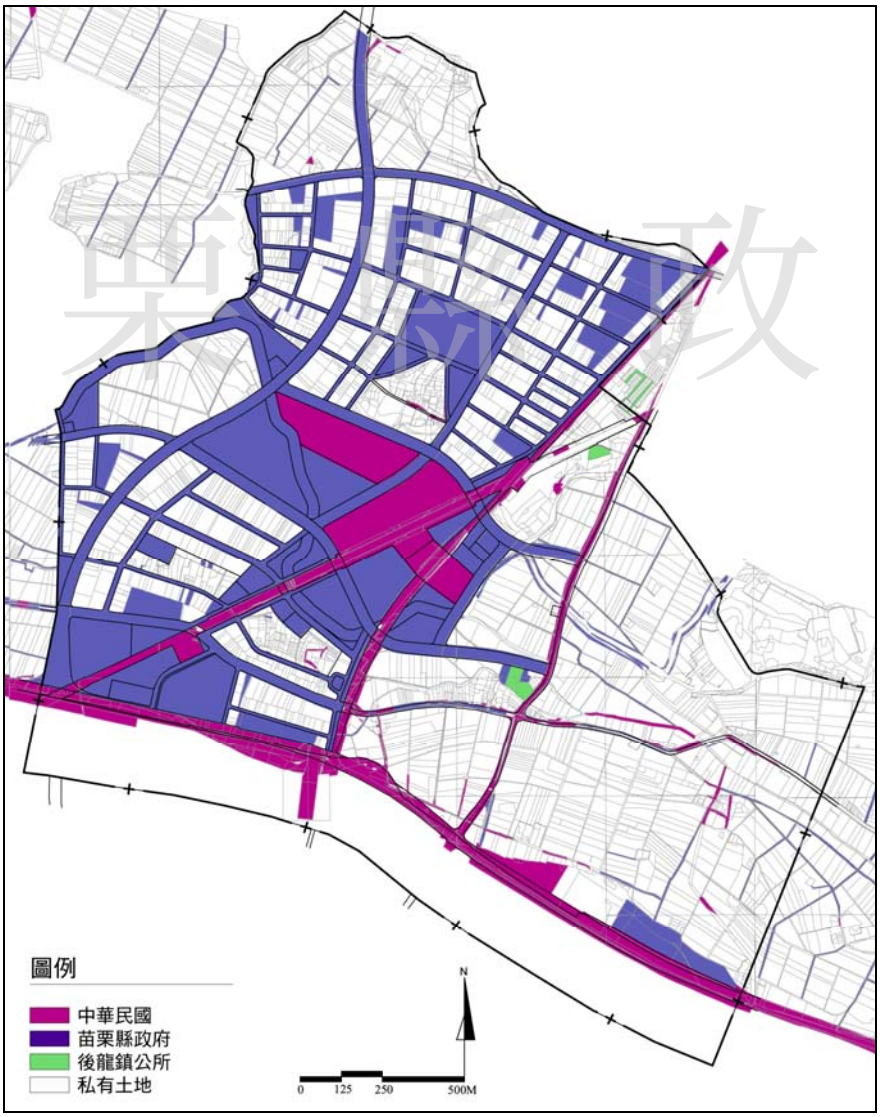


圖 3-13　土地權屬示意圖

資料來源：本案繪製。

苗栗縣政府

第二節　發展課題與對策

一、旗艦產業引進，如何順應中央與地方政策趨勢並引發加乘效應

說明：

（一）本特定區之主要計畫與細部計畫，於 96 年 11 月實施，產業政策之定位以文化創意產業為主，引進「文化藝術園區」與「創意經濟園區」。

（二）然而，近年來中央核定許多關鍵的產業政策，如 98 年的「六大新興產業計畫」與「愛台 12 建設總體計畫」， 99 年的「國土空間發展策略計畫」，以及苗栗縣政府 98 年提出的「縣政願景綜合發展白皮書」，以及近期的「苗栗縣 21+19 旗艦計畫」，已將本特定區產業專用區定位為「數位經貿園區」，本特定區產業定位已有轉變。

（三）相關旗艦計畫引發之競合關係，包括「新港圳優質親水生態廊道計畫」、「高鐵太陽能車站計畫」及「增設完全中學計畫」等，將提供本特定區重新檢視產業定位之契機。

對策：

（一）結合「六大新興產業計畫」與「愛台 12 建設總體計畫」之上位政策，通盤檢視苗栗縣境內旗艦產業發展導向，思考原定位是否需要進行調整，以符合上位產業戰略指導，形成完整的西部走廊產業分工體系，全面提升台灣城市競爭力。

（二）通盤檢討發展定位與土地使用分區管制要點，針對獎勵重點引進之產業別予以調整，使本特定區能夠鑲嵌在「西部產業創新走廊」之分工體系。

二、新舊資源如何運作管制，以營造生態場域，達到環境共生目的

說明：

（一）在交通建設方面，依「苗栗縣政願景綜合發展白皮書－環保家園暨綠能發展計畫」，對本特定區有以下兩項指導：一為「永續太陽能車站興建計畫」，將苗栗高鐵車站建造為「環保太陽能高鐵站」，並以生態、節能、減廢及健康等四大設計主軸，打造為百年綠建築新地標；一為「節能綠房子推廣計畫」，以塑造客家特色建築城鄉風貌為發展方向，推動融合綠建築概念之優質居住型態。再者，依「苗栗縣 21+19 旗艦計畫」，將打造「高鐵太陽能車站計畫」，已於 101 年 7 月通過環境影響評估，站體建築選用模組化、預鑄材、輕量化等工法與當地建材，並採用金屬遮陽板及太陽能光電板等節能設備，是全台第一座節能減碳的太陽能高鐵車站。

苗栗縣政府

（二）在藍綠空間方面，「北勢溪環境營造工程」將打造全國最優質的清水廊道，完工後回復原有自然生態，突顯本特定區生態環境營造，並創造多樣化親水活動。全線包括親水廊道及 7 個滯洪公園，以及客家圓樓遊客服務中心及閩南書院遊客服務站等，兼具親水休閒空間及傳統文化特色。

（三）在建築型態方面，為塑造本特定區優質居住環境，苗栗縣政府完成「高鐵特定區生態綠能示範建築型態」全國競圖，前 5 名列為綠能示範建築型態。且苗栗縣政府縣務會議審議通過「苗栗高鐵特定區生態綠能示範建築型態建築基地及起造人徵選計畫」，鼓勵特定區內建築基地地主及建築開發商興建生態綠能建築。

對策：

（一）為因應重大建設計畫，相關用地若有調整之必要性，得納入本案配合檢討變更，以落實系統性生態規劃理念。

（二）為建立生態社區之生活環境，土地使用分區管制要點得增訂綠建築相關規定。

苗高特定區生態綠能示範建築型態

資料來源：http://imageshack.us/photo/my-images/812/62286382537655.jpg/sr=1

人與生態資源並存與友善的關係

資料來源：變更台南市安南區(海佃路一段西側地區)細部計畫(九份子市地重劃範圍專案通盤檢討)案

三、如何解決舊市區部分土地無法出入通行，以進行新舊環境縫合

說明：

由於都市計畫及區段徵收工程規劃，導致舊市區（第三種住宅區）未能與計畫道路銜接，導致週邊土地無法出入通行。

對策：

透過實地探勘確切瞭解地方通行需求，若有變更必要，涉及私有土地部分，應取得土地所有權人之同意始得調整為道路用地；涉及公共設施用地部分，得在不影響原使用機能下，部分土地得兼供道路使用。

四、面對天災常態化、災害集中化的全球氣候變遷議題，應思考應變對策

說明：

對本特定區可能的環境災害威脅主要來自「水」的影響，依經濟部水利署防災中心統計近年（96-99 年）苗栗縣淹水災害點之資料，本特定區尚不受淹水之苦，亦不屬淹水災害範圍。但就苗栗縣一日暴雨（200 公釐）淹水潛勢圖之分析，本特定區西側將有可能淹水達 0.3～1 公尺深度；再就苗栗縣一日暴雨（600 公釐）淹水潛勢圖之分析，本特定區全區將有可能淹水達 0.3～1 公尺深度，而特定區西側則有可能淹水達 1～2 公尺深度。

對策：

（一）「收」：為減緩降水災害，第一步應讓大地逐漸恢復原有海綿性質的吸水功能。自然降水時，最佳化情境設定在 60%以上的水量第一時間由土壤吸收，其有賴都市計畫區公共設施用地開放空間及建築基地法定空地部分保留土壤表層之入滲功能，以達到「最大的入滲」功效。都市計畫土地使用分區管制要點或都市設計原則應針對土地的保水能力、（降低）開挖率有所規定，構築適應氣候的第一道程序。

（二）「漫」：降水發生時，都市建成環境應妥適構築「與水共舞」的自然棲地，運用「環境減法」減少不透水鋪面面積，增加林木、草皮、草溝、地衣等不規則地表。大部分降水經過入滲程序後，再受到自然棲地的「阻擋」，形成漫地流，消耗水的動能，希望可以減緩水的流速在 6 M/S 以下，獲致「最小的逕流」功效。都市計畫土地使用分區管制要點或都市設計原則應針對土地的透水能力、（降低）建蔽率、環境綠美化措施有所規定，構築適應氣候的第二道程序。

（三）「溢」：都市計畫地區各項工程建設均應採用生態工程方法，不僅思考建設都市計畫「綠基盤」，也應結合非都市土地地區共同構築大環境的「綠網格」。都市地區的降水經過「收」、「漫」二道程序處理後，可能仍有過多的水量無法吸納，而有向外排放的必要。此時，應有整體流域治理的思維，不能驟然向下游排放多餘水量，代以儲水的方式設計「都市滯洪池」，降水經過滯洪停留後再向外溢出，爭取「最長的遲滯」功效，故可延緩洪峰到達時間，減少下游水患威脅。都市計畫土地使用分區管制要點或都市設計原則應針對適當公共設施用地設計滯洪池、建築基地部分法定空地面積設計低於計畫道路 30 公分以儲留降水、下水道納入綠網格整合流域設計等措施有所規定，構築適應氣候的第三道程序。

苗栗縣政府

「收」：土地的保水能力

「收」：最大的入滲

「漫」：土地的透水能力

「漫」：最小的逕流

「溢」：都市滯洪池

「溢」：最長的遲滯

苗栗縣政府

五、如何促進都市發展新舊介面融合，及延續社區情感

說明：

特定區內存有許多既有社區，例如濟陽堂、東海堂、西河堂、豫章堂、鉅鹿堂、閻官堂等堂號之民宅，皆是社區情感的維繫中心，應如何促進都市發展新舊介面融合，實應妥處。

堂號：濟陽堂

堂號：東海堂

對策：

經查特定區內未有苗栗縣政府國際文化觀光局公告之古蹟、歷史建築。另該局 103 年 3 月 10 日苗文資字第 1030002091 號函所提意見，有關 103 年 2 月 7 日現場會勘審查意見所提及區內值得保留且具文化資產價值者等 5 處標的，位於第三種住宅區或兒童遊樂場用地，皆應予以保留。其中，為配合實際使用現況，將於土地使用分區管制要點內明訂，兒童遊樂場用地（細兒 2）得供土地公廟安置使用。

苗 栗 縣 政 府

第三節　發展潛力與預測

都市發展競爭力評估之核心目標在於其有效吸引產業、人口的能力，並且由於特定區之屬性，另一重心亦在於評估吸引高鐵旅客之有效性；而其主要的競爭、比較對象即是其鄰近之都市（特別是鄰近類似之特定區，如新竹高鐵特定區、臺中高鐵特定區等）。故就特定區競爭力之評析而言，除整合前述本縣主要之核心競爭力外，並同時檢視特定區內部與外部環境之後，提出特定區競爭力之看法。

壹、優勢

一、高鐵車站位於特定區之中心

特定區內之高鐵車站為其最為核心之優勢，且已於 104 年 12 月通車。藉由高鐵車站的設置，除成為本縣重要的交通樞紐之外，亦同時成為台灣西部走廊一日生活圈的一部分

二、鄰接竹南科學園區

可藉由支援高科技產業發展的同時，進一步加速自身的發展。

三、充足之公共設施與豐富之景觀風貌形塑優質居住環境

就特定區內而言，25～35 公尺之園道構成特定區兼具動線、景觀功能之主軸，以及貫穿特定區之藍帶與兼具開放、休閒、滯洪功能之公園則建構完整的藍綠景觀系統等，綜合呈現特定區豐富多樣的景觀風貌特性。此外，均勻分布之公兒更可形成住宅社區之核心開放空間，從而塑造兼具優質與社區意識之居住環境。

貳、劣勢

一、專用區尚在辦理招商

本特定區內之產業專用區基地條件佳、交通便利且重大建設逐步到位，「高鐵數位經貿園區」招商案於 102 年經 4 次上網公開招標，皆無廠商投標，目前已由苗栗縣政府財政處辦理土地標售。整體而言，影響特定區人口引入與活動進駐之活力與能量。

苗栗縣政府

參、機會

一、豐富、多元的在地產業資源

如同前述對於本縣在地產業發展軌跡的描述，既有豐富的產業資源技術、資源等，結合特定區內之公有土地，將是發展「數位經貿園區」，進而厚實產業基礎的重要契機。

二、兼具休閒、特色文化意涵之觀光旅遊資源

將既有的北勢溪景觀資源，結合新興之休閒特色產業，再結合特定區完整、廣大的發展腹地與交通樞紐功能，而具備發展觀光旅館產業之契機。

肆、威脅

一、其鄰近之新竹、臺中高鐵特定區已通車

就吸引鄰近觀光旅遊景點之發展契機而言，已通車之新竹、臺中高鐵站形成特定區極大之發展威脅。

二、苗栗縣人口呈現外流以及人口負成長之現象

由於人口成長之現況，造成特定區之人口引入、都市發展等勢必藉助於科技產業、觀光旅遊產業等所帶來的發展，造成劣勢效果擴大。

苗栗縣政府

伍、策略分析

整合前述特定區之優勢、劣勢、機會、威脅之後，就特定區之的功能屬性，以及其發展特性，藉由矩陣表來進行策略之研擬，並進一步歸納出執行策略。

表 3-11　策略分析表

	優勢(S)	劣勢(W)
	1.高鐵車站位於特定區內。 2.鄰接竹南科技園區。 3.充足之公共設施與豐富之景觀風貌形塑優質居住環境。	1.專用區尚在辦理招商。
機會(O) 1.豐富、多樣在地產業資源。 2.兼具休閒、特色文化意涵之觀光旅遊資源。	SO 策略： 1.發展在地產業資源。 2.形塑包含居住、休閒農業(體驗型)、醫療保健與照護等完整的老人住宅社區，以吸引外地高所得之退休人口。 3.強化「車站專用區(一)」及產業專用區之開發誘因，以加速特定區生活、產業、休閒支援機能之提供。	WO 策略： 1.設置數位經貿園區，提升相關企業進駐之意願。 2.強化「車站專用區(一)」開發觀光旅遊服務設施之誘因，以提升高鐵設站通車之意願。
威脅(T) 1.其鄰近之新竹、臺中高鐵特定區已通車。 2.苗栗縣人口呈現外流以及人口負成長之現象。	ST 策略： 強化「車站專用區(一)」及產業專用區之開發誘因，以加速特定區生活、產業、休閒支援機能之提供，從而引入人潮以提升高鐵設站通車之意願。	WT 策略： 強化「車站專用區(一)」及產業專用區之開發誘因，以加速特定區生活、產業、休閒支援機能之提供，從而引入人潮以提升高鐵設站通車之意願。

資料來源：本案研擬。

苗栗縣政府

第四章　整體發展構想

第一節　規劃構想

由於本特定區內各素地正待開發，故通盤檢討宜於現行都市計畫規劃之架構上，提出具有發展潛力公有土地之開發策略，以及配合相關重大建設提出相輔相成之土地調整內容，以符合目前土地使用機能與長遠都市發展需求。

壹、重點地區發展構想

一、數位經貿櫥窗

依據行政院「高鐵新市鎮開發建設推動小組」之規劃，曾定位苗栗車站特定區為創意文化城，但隨著苗栗縣產業結構逐步轉變，苗栗縣政府預期對於發展商業經貿空間之需求將增加，初步規劃車站特定區定位為「數位經貿城」，以滿足未來第三級產業發展所需之空間[1]。

苗栗縣政府

（一）整合在地旗艦產業加值轉型

地方旗艦廠商雖以高科技產業為主，隨著苗栗縣產業發展轉型的趨勢，其投資環境已出現改變。國內磁磚大廠冠軍建材集團已於 98 年底於竹南鎮投資興建企業總部，顯見傳統製造業與高科技產業已衍生周邊經貿活動空間之需求。

表 4-1　苗栗縣地方旗艦廠商表

企業名稱	主要生產內容
群創光電股份有限公司	TFT-LCD 面板；LCD 模組；LCD Monitor 液晶監視器
裕隆汽車製造股份有限公司	汽車；汽車相關零組件
統寶光電股份有限公司	中高階行動顯示面板；行動電話；數位相機；PDA
群聯電子股份有限公司	快閃記憶體儲存裝置控制晶片及周邊系統產品
年興紡織股份有限公司	成衣
凌巨科技股份有限公司	LCD；LCM
華夏海灣塑膠股份有限公司	PVC 原料；各式加工塑膠產品
超豐電子股份有限公司	IC 半導體封裝測試
冠軍建材股份有限公司	各種磁磚；各種日用陶器、藝術陶器及建築材料

資料來源：加速推動高鐵車站特定區開發策略方案總結報告書，內政部營建署城鄉發展分署。

（二）高效能投資氛圍

[1]資料來源：加速推動高鐵車站特定區開發策略方案總結報告書，內政部營建署城鄉發展分署。

苗栗縣政府的高效能行政機制，包括都市計畫與都市設計聯席併行審查，加速規劃設計審議時程。同時陸續發布「苗栗縣振興經濟促進就業獎勵措施自治條例」以及「苗栗縣鼓勵民間投資自治條例」，內容包括 2,000 人以上之企業進用縣籍員工每人每月補助 10,000 元以及廠商在苗栗所購置或興建供投資案使用的廠房、辦公室，可獲得房屋稅、地價稅之補貼。

本特定區透過土地使用分區管制要點，於產業專用區與車站專用區一（附屬事業設施），針對下列四種使用，給予原基準容積 10%之獎勵容積：

1.兼具大型活動表演及文教展覽等功能之文化教育、休閑遊憩、大型運動等設施。

2.結合購物、運動、休閒娛樂、文化、飲食、展示、資訊等設施之大型購物中心。

3.高科技產業相關之研發、技術性諮詢、技術與人才育成事業。

4.其他經苗栗縣都市計畫委員會核准，為配合高鐵苗栗車站特定區發展需要使用之相關設施。

（三）在地企業全球櫥窗

依循縣政願景綜合發展白皮書之指導，目前苗栗持續推動竹南、銅鑼等科技園區，及未來將成為北中連結的製造基地。爰此，因應高科技產業所衍生之經貿、金融、會議、展覽、住宿、辦公、美食、購物及軟體研發等需求，打造苗栗高鐵特區成為中區數位經貿園區，扶植縣內經貿產業發展，成為中區經貿樞紐，俾利科技產業與國際接軌，讓苗栗成為引領世界潮流的城市。

同時為在地企業開拓國際客源，對當地經濟產生貢獻，快速提升苗栗在各領域的專業能力（搭配會展議題），另在會議周邊將產生不同型態之活動（帶動第二波商機），對苗栗品牌打造有正面的影響。

二、交通運轉區與核心商業區

運用台鐵高鐵共站之優勢，在整體規劃構架上結合運輸導向發展型態（TOD）的發展模式，開發成為苗栗縣境內之交通轉運中心。再者，車站專用區（1）未來以提供區域性零售商業機能及鄰近產業發展所需支援服務機能為主；車站專用區（2）及（3）除扮演交通轉運中心角色外，亦可適度提供區域性觀光導覽、地區發展櫥窗等機能。

三、人文生活區

特定區住宅區由多為私有地主配回土地，已由透過都市計畫、都市設計、建管等管制工具，引導開發成為優質住宅社區。同時，在重大建設計畫方面，亦積極辦理北勢溪環境營造計畫興建親水廊道、客家圓樓旅遊服務中心、閩南書院等，結合產業專區的開發，將可發展成為具特色的人文生活特區。

苗栗縣政府

貳、開放空間發展構想

一、建立區域滯洪系統

（一）全區共規劃 7 座滯洪池及分布串接全區之雨水下水道排水系統，避免特定區開發作業完成後，因逕流係數的改變而增加區外排水負荷。

（二）北勢溪以北地勢由東北向西南傾斜，滯洪池共計 4 座，惟公滯 3 及公滯 4 受限於用地面積及座落區位，必需串聯滯洪，因此北區排水系統以 A、C、D 系統為名，分別排入公滯 1、公滯 3（與公滯 4 串聯）及公滯 7，經滯洪後逕流均排入北勢溪。

（三）北勢溪以南地勢較平緩，原地面高程約介於標高 13~18 公尺間，整地後排水分區以東西向道路 D-3-10 及 1-2-20 為界，分別向南、北兩側收集後，北側排入北勢溪南側公滯 1 後排入北勢溪，南向排入後龍溪北側之公滯 5 後排入後龍溪。

二、提昇都市保水性能

（一）建築基地設計

1.一定規模以上之建築物，於新建時應參照「建築技術規則」綠建築專章規定設計建造，至少達「建築基地綠化」及「建築基地保水」二項標準。

2.指定退縮綠帶、指定留設開放空間及指定退縮無遮簷人行道範圍內不得開挖地下室，以利地面層植栽及透水。

（二）設施佈設

配合雨水貯留及涵養水分避免開發行為造成地表逕流，建築開發行為應設置充足之雨水貯留滯洪及涵養水分再利用相關設施。

（三）公共設施

1.公園應以北勢溪為生態廊道，銜接周邊灌排水圳，串連周邊開放空間系統，並兼具生態、貯蓄、防洪及防災功能。

2.公園應結合雨水排水系統，規劃設置生態池、雨水貯留供水系統及相關過濾、淨化及抽排設施，作為相關用地之雨水回收再利用。

苗栗縣政府

公共空間基地保水示意

公共空間多元化的使用

資料來源：Concept Design Guidelines for Water Sensitive Urban Design

苗栗縣政府

三、空間綠意再生

（一）規定公園、綠地、廣場、兒童遊樂場及學校等公共設施用地應予以綠化。

（二）參考「建築基地綠化設計技術規範」立體綠化規定，鼓勵建築垂直綠化，如屋頂、陽台等水平人工地盤。

（三）透過空間管制機制及公共工程綠色內涵經費不少於 10%之工程經費規範，提升公共建築之生態特色。

街廓內開放空間綠化

鼓勵建築垂直綠化

公共建築綠化

屋頂綠化

四、景觀意象營造

（一）建築基地之法定空地，應與周邊公共設施區位配合留設，並妥予植栽綠化及設置適當人行空間。

（二）建築物之量體座落面向應以垂直河岸原則，並應維持適當鄰棟、鄰幢間距，以維護後排建築物之視覺景觀權利。

（三）建築物應訂定色彩計畫，其外牆顏色應以主色彩與輔佐色彩相配合為原則。

參、節能減碳發展構想

苗栗縣政府

一、綠建築

（一）獎勵綠建築設計，如申請綠建築設計取得綠建築候選證書及通過綠建築分級評估銀級以上者，給予基準容積 6%之獎勵，取得黃金級以上者，給予基準容積 8%之獎勵，取得鑽石級以上者，給予基準容積 10%之獎勵。

（二）建築基地適用「建築技術規則建築設計施工編」綠建築基準有關建築基地綠化、建築基地保水、建築物節約能源等規定。

（三）建築物應採自動化節約能源設計，並配合整體建築規劃設置太陽能發電系統輔助日常能源消耗之系統設備。

綠建築

資料來源：http://163.30.125.8/life/index.php?op=ViewArticle&articleId=5178&blogId=413

二、公共設施優先採用太陽能發電規定符合綠建築六項指標

（一）建築物與公共設施應採自動化節約能源設計，並為符合綠建築之規範，於本特定區之建築物及公共設施之用電，應配合整體建築規劃設置太陽

能發電系統輔助日常能源消耗之系統設備，並優先於公共設施用地建築規劃時設置。

（二）為推動永續建築精神及建構本特定區為示範生態社區，區內公共設施於建築開發時必須符合綠建築九大指標系統至少六項以上指標，其中須含「基地綠化量指標」、「基地保水指標」、「日常節能指標」及「水資源指標」等四項為原則。

肆、介面縫合發展構想

一、以「文化永續」縫合新舊社區：尊重聚落歷史，延續空間紋理脈絡

城市中不同聚落空間發展脈絡為見證城市發展歷史之有形資產，狹小而蜿蜒的巷弄保留聚落內長久以來之生活空間，也保存都市發展歷史，而世界上歷史悠久的城市，也都致力保存舊時代的發展脈絡，如巴黎、羅馬、維也納等歷史古城，目前仍持續維持千年來城市發展的空間發展紋理。

巴黎市區街道示意圖

羅馬市區街道示意圖

苗栗縣政府

為使紋理脈絡能融入新興區段徵收區及都市計畫區內已發展地區，提出下列之發展構想：

（一）新興區段徵收區：連結原聚落發展紋理

新興區段徵收區應尊重原聚落發展紋理，作為都市計畫通盤之策略原則，例如新開闢計畫道路街景之營造應與原有巷道空間良好連結，並使既有聚落空間得以分享新興公共設施用地資源，全面性提昇生活品質。

開發中之高鐵苗栗車站
資料來源：天下雜誌 472

（二）都市計畫區內已發展地區：恢復舊聚落空間發展風華

在新興區段徵收區進入既有文化生活圈成為共同主角時，都市計畫區內已發展地區應全力恢復舊聚落空間文化風華，如以具有歷史意味的巷道空間納入都市脈絡，透過都市計畫保存街廓形勢，維持既有空間發展紋理，避免因改建、重建而抹除舊有空間特色。

二、建立兼顧環保及生態等多元價值的空間永續經理機制

（一）應用「環保精神」：避免過與不及，公私合夥建立良性互生關係

公共建設的重覆投資，就是造成社會資源浪費的重要因素，因此，「環保精神」：避免過與不及，才能營造公私部門間良性的競爭及合作關係，降低土地使用的外部性。

區段徵收之開發期程冗長且對政府財政負擔具有潛在風險，建議配合強勢產業分區（如商業區、產業專用區及車站專用區）導入公私合夥機制，循「促進民間參與公共建設法」之相關規定鼓勵民間參與投資經營。其中除由縣政府視市場動態及都市發展實際需求，主動辦理或透過公開甄選開發團隊合作開發外，亦可由開發區內之私有土地所有權人、民間企業機構自行整合申請辦理，達成整體發展的目標。

（二）應用「生態關懷」：分期分區發展，達到都市發展平衡

考量當前不動產市場景氣、產業循環快速，區段徵收開發完成後驟然增加大量土地供給，對於政府財政及不動產市場均將帶來沉重的負擔與衝擊。因此，應用「生態關懷」：分期分區發展，將可有效分散投資風險。

1.公共利益

分期分區發展計畫首應從公共利益角度進行考量，舉凡服務未來計畫區內居住人口之主要公共設施及公用設備等用地，應列入第一期養護範圍內；另由於特定區計畫位於後龍、苗栗、造橋、頭屋等四鄉鎮市之交界，對於與該四鄉鎮市都市計畫未來發展之配合及分區開發之時序，均應加以考量。

2.市場機制

成功的分期分區發展計畫重要關鍵在於是否能契合市場取向，因此，應彈性創造土地市場價值，藉由複合式行銷企劃吸引民間資金參與投資新建地，營造公私部門間良性的互生合作關係。

3.服務效能

為提供人口進駐及產業投資意願的有利誘因，宜選擇結合高鐵站區主要進出動線與節點之支援性產業用地，創造出有利於站區營運之外部環境，發揮規模經濟效益，加速土地積極有效的開發利用。

苗栗縣政府

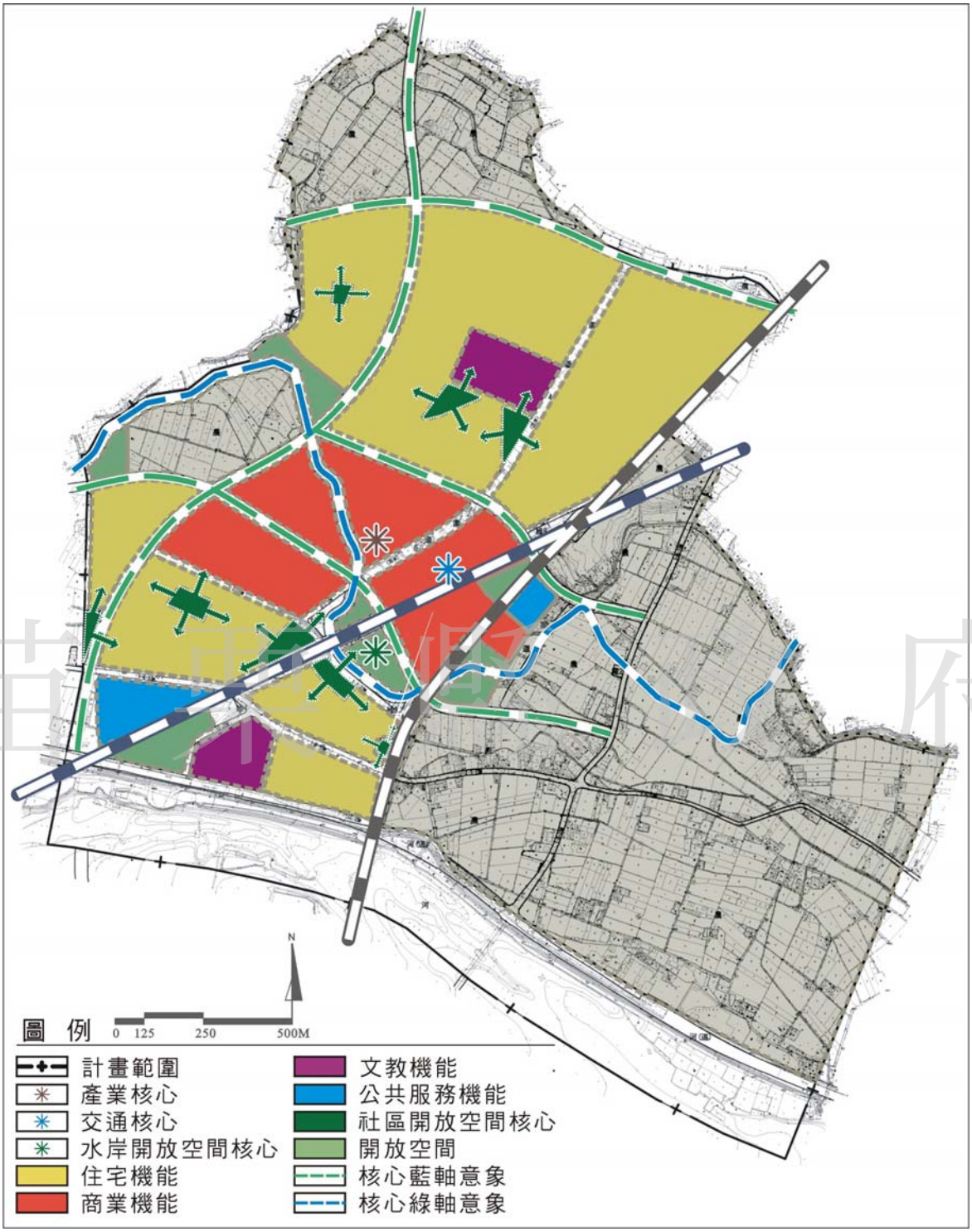


圖 4-1　土地規劃構想示意圖

資料來源：本案繪製。

伍、數位經貿園區計畫說明

一、開發構想

（一）觀光休閒園區

苗栗縣最大的優勢為觀光與文化資源等條件，具有潛力之市場則為觀光休閒市場，最有競爭條件為土地取得成本。而本標的最好的機會則為位於高鐵苗栗站特定區內，並擁有台鐵交會，以及公路運輸的串連，具有成為交通轉運中心之優勢，尚有遠雄健康生活園區之開發，以及區內北勢溪之整治與景觀規劃等建設，復以苗栗太陽能高鐵站、台鐵豐富站及鄰近交流道之交通便利性，本案在交通地理中心優勢條件下，匯集人流、金流與物流，使得本案可朝商業、觀光及產業等方向進行開發規劃。

（二）產業創新園區

國內產業發展的創新與聚集，也能促使產業發展更能聚焦，集中投資避免資源之浪費。從產業聚集廊帶之形成，至產業創新走廊計畫，跳脫傳統採取跨城市行政區域的模式，提供本專案產業的契機，藉由產業群聚形成小走廊，發揮差異化的區域競爭力，讓各小走廊形成一個產業的經濟實體，方為本案引進產業構想最好的方式。故本案可配合國內創新走廊計畫，規劃以「創新產業」為主軸，引進創新、文創、數位等產業，形成創新產業園區。

二、發展願景

本案位於交通樞紐中心位置，所在區位又為苗栗縣主要城市環繞，不同城市機能相互支援，頭份提供生活娛樂、竹南提供智慧科技、後龍開發生技醫療、苗栗為行政中心、銅鑼開發雲端綠能加上三義具備文化創意，八大城市機能環繞，建立本案新都心城市地位。其次，各都市所具備相關開發計畫逐步完成，復以及本案所在區位各項重大建設，包含苗栗高鐵站、聯外交通、新港圳景觀工程等建設相繼投入與完工，提昇本案新都心的城市地位，凸顯本案開發的重要性。開發苗栗新都心發展願景說明如下圖所示。

三、開發定位

鑑於以上之理由，並檢視苗栗縣基本條件與特色後，認為除科技製造業外，苗栗縣產業發展定位，應朝發展「苗栗新都心」為目標定位，全力發展各項基礎建設，並藉由本身特殊條件，包含高鐵、科技、文創、產業等內容，以及週遭城市提供機能，引進產業帶動區域發展，形塑苗栗新都心之城市地位，詳如下圖所示。

苗栗縣政府

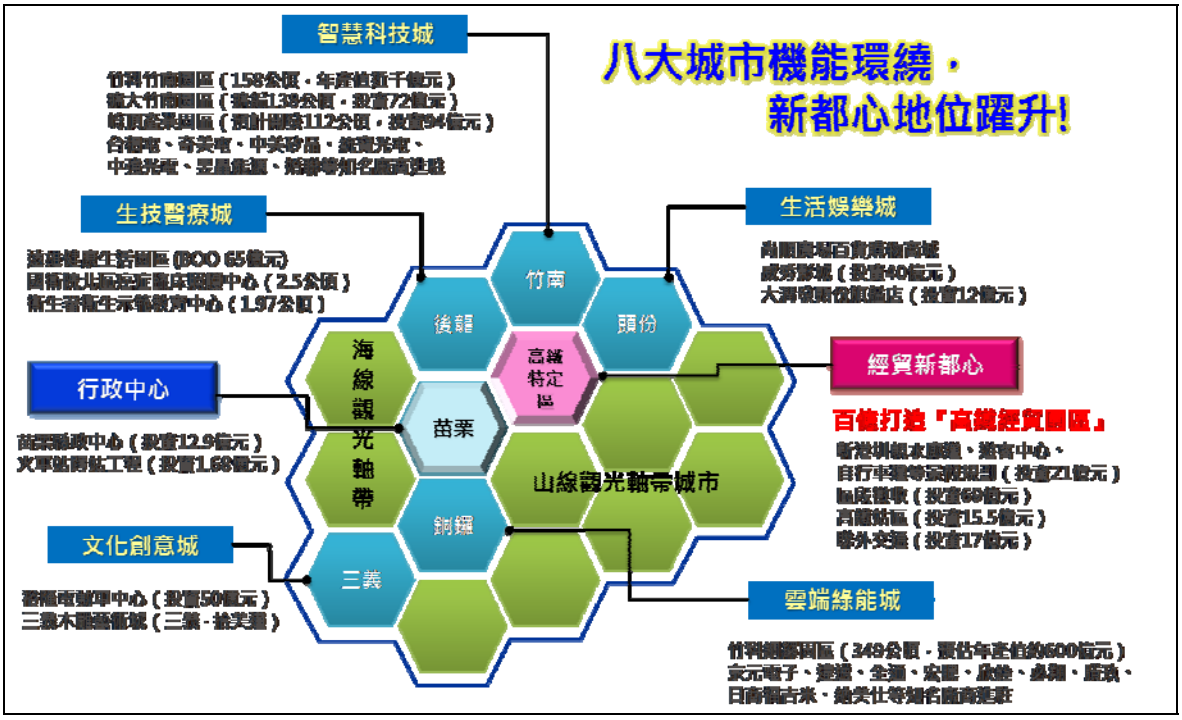


圖 4-2　高鐵特定區城市機能示意圖

資料來源：苗栗縣政府，「『高速鐵路苗栗車站特定區主要計畫案』產業專用區土地設定地上權招商案」（103.01）。

苗栗縣政府

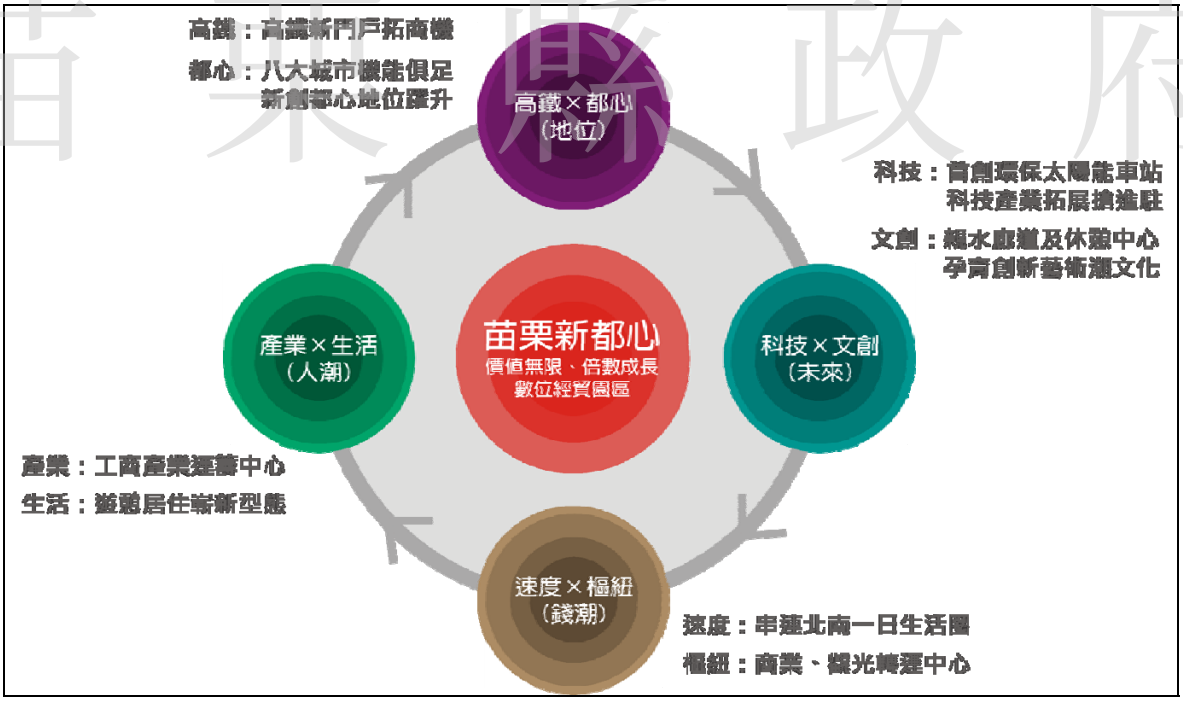


圖 4-3　苗栗新都心開發定位示意圖

資料來源：苗栗縣政府，「高速鐵路苗栗車站特定區主要計畫案」產業專用區土地設定地上權招商案（103.01）。

而引進產業之思維，則為開發構想所述之觀光休閒與創新產業為主。觀光休閒部分，可結合以苗栗縣特色與條件，結合苗栗縣最具代表性的觀光休閒產業為主軸，藉由對觀光休閒產業的導入，開發此類具主題性產業園區，可帶動地區經濟發展，並透過對休閒產業的需求，引申出對文化、藝術等其他文化創意內容之需求；創新產業部分，則結合竹南智慧科技、後龍生技醫療、銅鑼雲端綠能等產業，對企業發展創新之需求，開發規劃相關設施，包含研發、辦公與企業行政中心等，進而由企業引申出對其它的商業需求，達到促進區域發展之目的。

■開發方案研擬

一、開發方案研擬

本案開發營運方案構想主要以產業創新及觀光休閒為開發規劃內容，方案規劃初步建議以創新數位城為主軸，其開發方案規劃構想說明如下表。

表 4-2　產業專用區開發案例說明表

項目	說明
案例說明	GOOGLE 總部 說明：為企業總部，主要提供員工創意工作場所（辦公室、會議室、研討室）以及提高辦公效率之其他生活附屬設施（餐廳、店鋪、運動設施、花園、停車場）。 設施：辦公室、餐廳、商場、健身房、花園、停車場。 概念：引進本身即可自成消費經濟體並且長期能帶動周邊環境人口與商業發展之創新產業，以規劃企業行政中心或研發中心為主。苗栗縣低廉的土地及人力資源成本，可提供規劃產業總部，以及支援性附屬服務設施，如員工餐廳、運動設施、景觀花園等。
案例說明	AMWAY 研發中心 說明：為研發中心、生產廠房，主要提供員工研究研發場所（研究室、實驗室、會議室）與產品製造（工廠場房），以其他生活附屬設施（餐廳、停車場）。 設施：研發中心、生產廠房、辦公室、餐廳、停車場。 概念：利用苗栗縣豐富的農產生產資源，加上本區域發達的交通運輸，規劃本地為產業之研發生產中心，透過交通匯集的優勢，將苗栗縣的生產原料快速加工製作後運輸至消費市場，有效利用區位之優勢。
案例說明	CORNING 觀光工廠 說明：過去為製造工廠，升級轉型成為博物館（觀光工廠），主要提供遊客工藝展覽、製造體驗、產品消費之場所，以及其他商業附屬設施（商店、餐廳、停車場）。 設施：博物館、行政中心、餐廳、商場、停車場。 概念：以苗栗縣傳統產業或外地傳統產業，利用低廉土地取得成本及交通匯集的地理區位，創造產業升級之觀光價值為概念，可引進傳統、會展、文創等產業，規劃具觀光價值之博物館、廠房或會展等場所，使產業與觀光做一結合。

苗栗縣政府

表 4-3　產業專用區規劃構想說明表

方案　/　創新 數位城　！	
說明	創新產業/科技、生技、文創等創新產業 主要訴求為創新。透過創新服務產業的導入，塑造本區做為產業研發、專利中心或數位服務中心，創造更多無形效益。 鑒於科技始於人性的概念，數位城為導入創新數位科技內容，由人的創意想法，創造產業經濟價值，如軟體業、資訊服務業等。 以本地為苗栗產業升級的範本，摒除過去僅止於製造業的層級，提供文化創意及相關產業數位服務內容。 以苗栗縣為農業大縣，輔以遠雄醫療園區之劃設，可訴求生技、醫療研發業，提供農業或醫療更高的附加價值。 以本地基礎設施之條件，加上苗栗高鐵站之設立，可為創新產業、上下游產業與消費市場最佳結合區位。 產業觀光/傳統產業 以產業為訴求。透過產業之進駐，規劃觀光與產也的結合，配合苗栗縣特有農業、休閒產業發展帶動地區發展。 由於產業發展得以創造就業人口，進而由產業發展出基本與引申需求，而創造區域經濟與新的市場。 以明確的產品或產業名稱，如汽車城、自行車城、玩具城、機械城等，做為園區發展主軸，塑造明確意象。 以低廉的土地成本，以及週遭相關計畫的推動，提供廠商建立產業發展優良環境。 並配合該產業於苗栗縣其他地區，取得相關製造與生產用地。 透過高鐵、台鐵與公路運輸，創造產業優質區位，有效聯結產品與市場。
規劃	企業總部、研發中心、育成中心、創新園區、觀光工廠、博物館、會展中心

資料來源：苗栗縣政府，「高速鐵路苗栗車站特定區主要計畫案」產業專用區土地設定地上權招商案（103.01）。

二、規劃方案說明

鑒於本地所在區域本身為新開發土地，市場尚未成熟，但基地所環繞之城市，包括竹南、頭份、苗栗、銅鑼等城市機能完善，提供本地發展環境，確認本區域新都心之地位，而基地周遭及本身建設，包括遠雄健康生活園區、高鐵場站、北勢溪景觀等計畫，則提供了發展的動力。

因此，經通盤考量與評估，依據上述開發方案構想，建議以發展企業之辦公行政或研發中心，此類創新產業及辦公行政之規劃，受市場成熟度高低所產生的衝擊較低，較適合本案現況環境之開發標的，故本案可朝企業總部與研發中心及其衍生所需之商業服務設施為主，規劃本地為苗栗新都心。

苗栗縣政府

產專區開發方案平面配置圖

專一及專二開發方案示意圖

專三開發方案示意

資料來源：苗栗縣政府，「『高速鐵路苗栗車站特定區主要計畫案』產業專用區土地設定地上權招商案」（103.01）。

苗栗縣政府

第二節　生態都市規劃原則

本節依據「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」第八條規定，就生態都市規劃原則應擬定之項目進行表述，以確保本計畫朝環保生態城之願景邁進。

壹、水與綠網絡系統規劃設計原則

一、藍帶系統

（一）北勢溪為作為本特定區的藍帶主軸，串聯主要核心區及鄰里核心，必須提供多樣機能如活動展演場所、休閒散步道、自行車道、都市防災、生物移動路徑及生物棲息地再造等。

（二）應進行後龍溪生態環境復育，作為本特定區之生態基地。

（三）於北勢溪周遭配置滯洪池，平日提供戶外活動使用，增加都市活動開放空間；雨天降雨過量時，則作為雨水滯洪空間分散瞬間排水壓力。

（四）北勢溪河岸工法，應採用乾砌石生態工法，除了重現後龍溪地方風土紋理，亦增加生日棲息環境，豐富水岸生態。

二、綠色環境系統規劃原則

（一）透過園道與鐵路等線性廊道空間提供生物遷徙、活動之空間，完善整體生態系統，聯繫牛屎嶺與後龍溪的自然生態環境。

（二）本特定區內井字型園道系統，寬度 35 公尺至 25 公尺，道路面積必須有超過一半作為植栽綠化。在既有的鐵路用地或高架化設施旁，透過植栽種植，創造生物移動通廊。

（三）本特定區南北各設置一處文中小用地，並於文中小用地附近配置停車場用地、兒童遊樂場用地及汙水處理廠用地等公共設施，透過基地綠化，增加綠覆面積，提供生物棲地，作為本特地區內之生態中繼跳島。

（四）屬後期發展地區之農業區，應加強維持農業生產力，依都市計畫法第 79 條針對違規使用情形進行舉發，提供本特定區完善的生態鏈。

貳、雨水下滲、貯留之規劃設計原則

計畫範圍內建築基地應配合建築設計設置綠屋頂、雨水花園與地下雨水貯集設施，有效達成保水（防洪與生態）、入滲及滯洪（水資源再利用）之目標。

苗栗縣政府

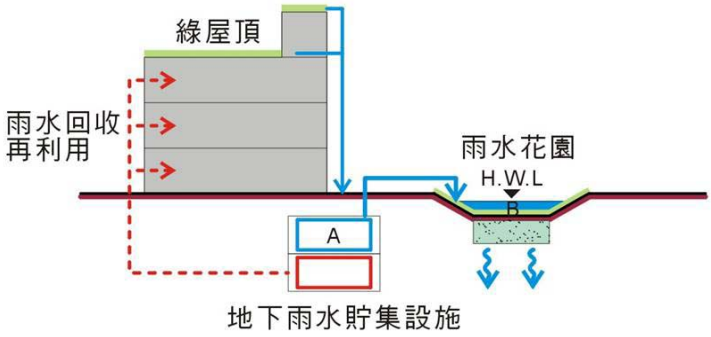


圖 4-4　建築基地雨水規劃設計原則示意圖

參、水資源資源管理維護原則

（一）配合北勢溪紋理，規劃滯洪池以容納多餘的地表水逕流，並因應平時建築設備的用水需求。

（二）於本特定區西南側，劃設汙水處理廠用地，其處理後之放流水可作為綠美化植栽、灌溉用及非飲用之民生用水等水源。

苗栗縣政府

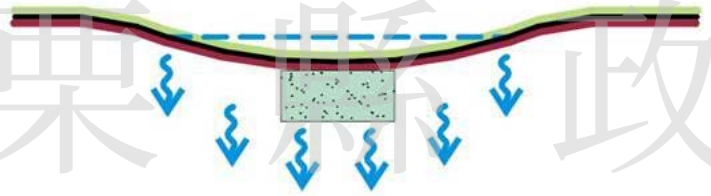


圖 4-5　滯洪池規劃設計原則示意圖

肆、地區風貌發展及管制原則

一、都市設計作為地區風貌發展依循

為提昇本細部計畫之空間環境品質、形塑地區發展特色，擬定都市設計管制原則，重要地區部份街廓另輔以都市設計管制要點作為補充規定。

二、應辦理都市設計審議之地區

為達成都市設計管制之目的，選定本第一期發展地區主要活動節點及其周邊地區、重要交通動線或節點及其周邊地區、地方重要建設周邊地區等辦理都市設計審議。

（一）核心區及重點發展地區：主核心區包括車站專用區、產業專用區及周邊商業區；重點發展地區則為本特定區指定園道之兩側街廓。位於主核心區或重點發展地區之建築基地且面積超過一、〇〇〇平方公尺者。

（二）依本特定區主要計畫土地使用分區管制要點規定應辦理都市設計審議之地區。

（三）加油站專用區、電力事業專用區、機關用地、學校用地等分區及公共設施(公用設備)用地開發案之總樓地板面積超過一、〇〇〇平方公尺者。

（四）公、私有重大公共工程及公共建築基地面積有左列情形之一者：

1.基地面積達五、〇〇〇平方公尺之立體停車場用地。

2.基地面積達一五、〇〇〇平方公尺之公園用地。

3.基地面積達三、〇〇〇平方公尺採立體多目標使用之公共設施用地開發案。

4.人行陸橋及自行車車道。

5.體育館、博物館、圖書館、美術館、歷史文物館、社會教育館、文化中心、社區活動中心、演藝廳等開發案之總樓地板面積超過三、〇〇〇平方公尺。

三、都市設計管制項目

（一）針對車站專用區、產業專用區、重點發展地區進行較為嚴格之規範，包括指定留設開放空間之位置形狀、人行動線等。

（二）其他建築物規劃設計部分，則就屋頂、招牌、量體進行規範。

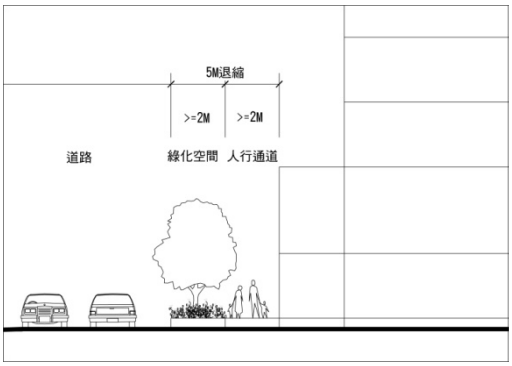
伍、步行環境與自行車道營造原則

主要目的為改變以往將道路優先提供給汽車的使用慣性，而將道路使用回歸至人本的角度，將人列為優先序位，以人的使用需求來提供舒適、安全的街道空間品質。因此在以人為本的街道空間品質創造上，適度減少道路用地車輛使用為主的比重，進而增加人行、自行車與綠化空間，提供符合人行與騎乘自行車者一個合理的道路路權。

一、友善步行環境營造

（一）車站專用區及產業專用區為本特定區之重點地區，應透過開放空間整體規劃，考量轉乘設施間的步行距離以及提供適當的都市活動，營造具有吸引力的步行空間。

（二）透過土地使用分區管制，本特定區面臨計畫道路側皆需退縮 5 公尺以上建築；其中產業專用區及車站專用區 1 面臨 30 公尺以上計畫道路側需退縮 10 公尺建築。退縮空間內臨道路境界線側至少須留設 2 公尺綠化空間，並至少須留設 2 公尺帶狀式開放空間供公眾通行。



建築退縮示意圖

苗栗縣政府

二、自行車系統

（一）透過公共自行車租賃系統提供公「甲地借、乙地還」等服務，將能提升民眾使用綠色運具之習慣。苗栗縣公共自行車租賃系統設置點位目前於苗栗市、竹南鎮及頭份市 3 區共設置 30 個場站，未來有擴站計畫會將本特定區納入評估考量。

（二）依循本特定區內重要道路佈設自行車道，並於公共設施用地周邊應配合計畫道路規劃自行車道。

（三）配合大眾運輸場站，配置適當的自行車停車空間，避免自行車因無處可停而任意停放於路邊。

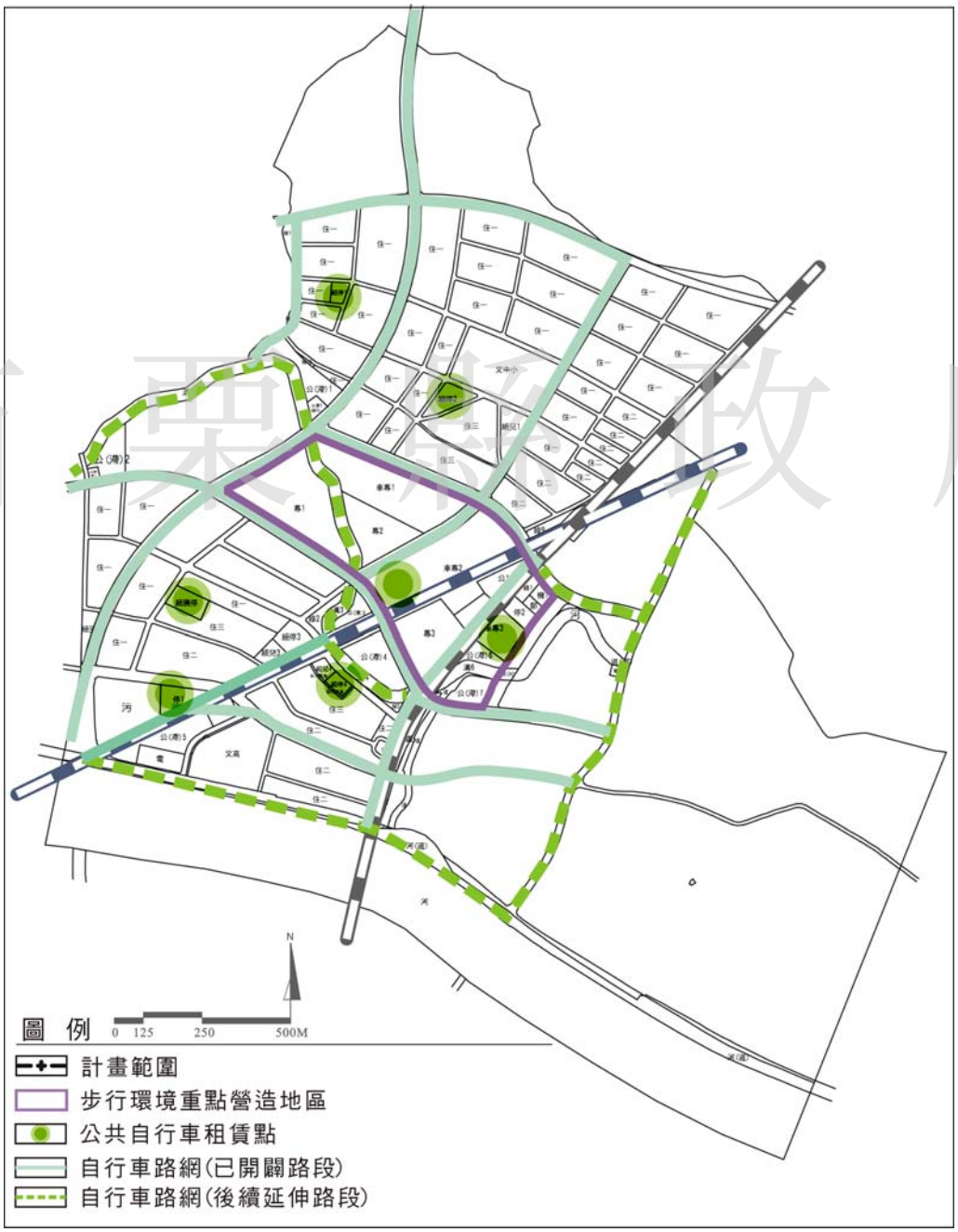


圖 4-6　步行環境與自行車系統營造原則示意圖

苗栗縣政府

第五章　變更計畫內容

第一節　變更原則

壹、關於土地使用分區管制要點

本特定區發展緩慢，為促進土地有效發展並因應氣候變遷發展趨勢，爰修訂土地使用分區管制要點部分條文，以達成「數位經貿・環保生態城」之優先發展目標，部分內容已依苗栗縣政府 105 年 2 月 1 日府商都字第 1050020837B 號函發布實施。

貳、公民或團體陳情意見

本次通盤檢討規劃期間及公開展覽期間接獲公民及團體陳情案件，在秉持土地規劃完整性與維護公民及團體權益下，酌予納入本次通盤檢討研議。

苗 栗 縣 政 府

第二節　變更計畫

依據前述相關檢討內容，本次專案通盤檢討共提出 3 件變更案件。詳見表 5-1 變更內容綜理表、表 5-2 個案變更面積增減統計表、表 5-3 土地使用分區管制要點修訂前後對照表及圖 5-1 變更位置示意圖。.

表 5-1　變更內容綜理表　　單位：公頃

編號	位置	變更內容		變更理由
		原計畫	新計畫	
1	細兒 4、細停 4 與第三種住宅區臨接處	兒童遊樂場用地（0.04）	兒童遊樂場用地兼供道路使用（0.04）	1.因民眾陳情，考量細兒 4、細停 4 與南側第三種住宅區之裏地得以建築使用，且不影響公共設施用地檢討基準及原設計主體整體規劃內容，變更部分兒童遊樂場用地、部分停車場用地為兒童遊樂場用地兼供道路使用、停車場用地兼供道路使用。 2.經查現行兒童遊樂場需求面積 1.68 公頃，劃設面積 1.68 公頃；停車場用地需求面積 3.77 公頃，劃設面積 3.13 公頃；故若變更為其他用地別，兒童遊樂場與停車場用地將不符檢討標準。 （道路規劃區位詳見圖 5-2）
		停車場用地（0.07）	停車場用地兼供道路使用（0.07）	
2	園道 8 以南、綠 2 以西之商業區	商業區（0.0007）	道路用地（0.0007）	經查龍富段 458-1 地號土地現況已為本特定區橋樑工程現況使用，經土地所有權人同意無償捐贈予本府，故變更商業區為道路用地，以符合現況使用。
3	修訂土地使用分區管制要點	原土地使用分區管制要點	修訂後之土地使用分區管制要點	配合實際需求，調整土地使用分區管制要點。

註：表內面積應以依據核定圖分割測量面積為準。

苗栗縣政府

表 5-2　個案變更面積增減統計表　　單位：公頃

項目			1	2	3	總計
土地使用分區	住宅區	第一種住宅區			修訂土地使用分區管制	+0.00
		第二種住宅區				+0.00
		第三種住宅區				+0.00
		小計				+0.00
	商業區			-0.0007		-0.0007
	產業專用區					+0.00
	車站專用區一(附屬事業設施)					+0.00
	車站專用區二(高鐵)					+0.00
	車站專用區三(台鐵)					+0.00
	電力事業專用區					+0.00
	加油站專用區					+0.00
	小計		+0.00	-0.0007		-0.0007
公共設施用地	機關用地					+0.00
	郵政用地					+0.00
	文中小用地					+0.00
	文高用地					+0.00
	公園用地					+0.00
	公園用地兼供滯洪池使用					+0.00
	兒童遊樂場用地		-0.04			-0.04
	兒童遊樂場用地兼供道路使用		+0.04			+0.04
	綠地					+0.00
	廣場兼停車場用地					+0.00
	停車場用地		-0.07			-0.07
	停車場用地兼供道路使用		+0.07			+0.07
	溝渠用地					+0.00
	河道用地					+0.00
	污水處理廠用地					+0.00
	電路鐵塔用地					+0.00
	高鐵用地					+0.00
	高鐵用地兼供道路使用					+0.00
	台鐵用地					+0.00
	鐵路用地兼供道路使用					+0.00
	園道用地					+0.59
	園道用地兼供河川使用					+0.00
	園道用地兼供河道使用					+0.00
	道路用地			+0.0007		+0.0007
	小計		+0.00	+0.00		+0.0007

註：表內面積應以依據核定圖分割測量面積為準。

苗栗縣政府

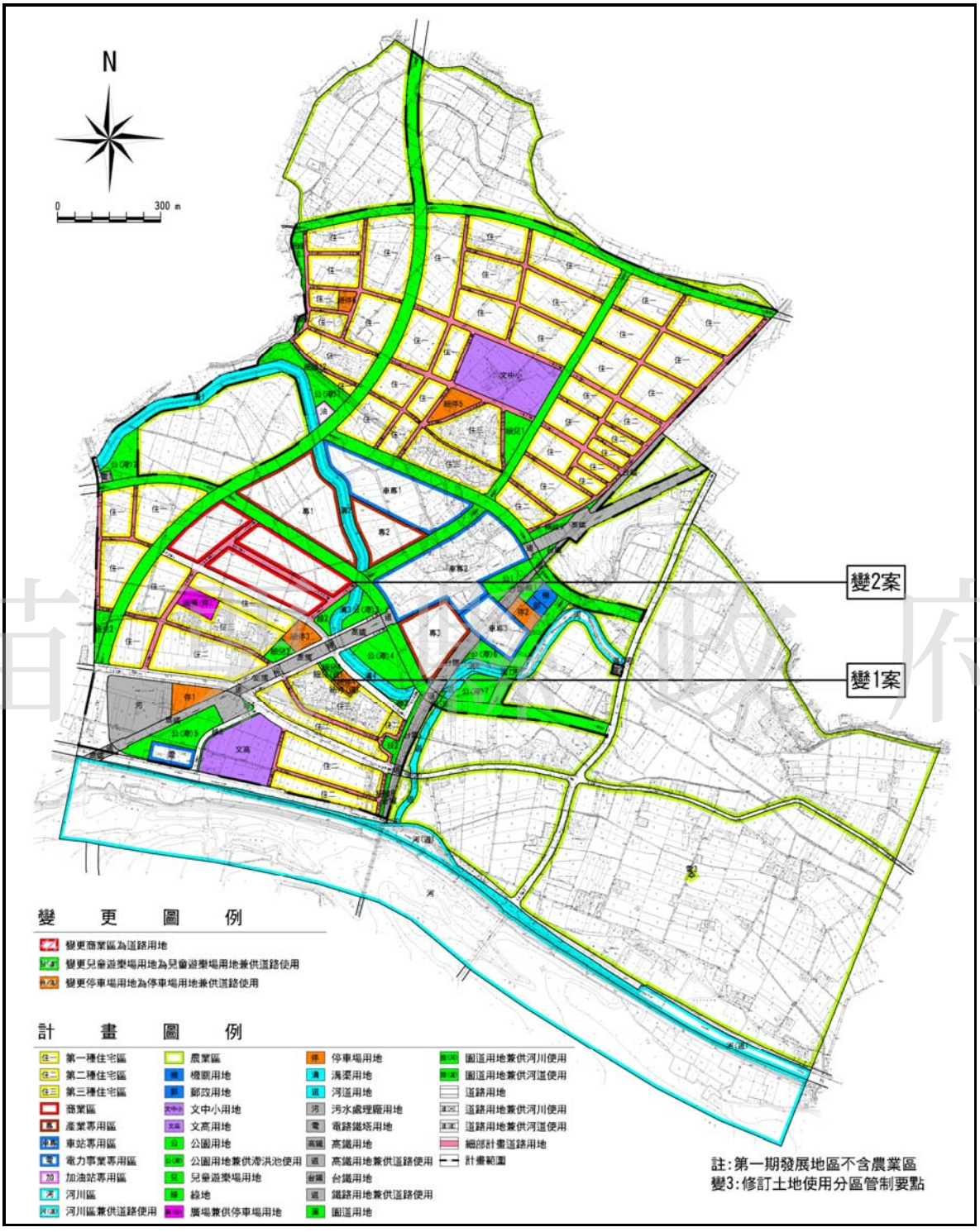


圖 5-1　變更位置示意圖

苗栗縣政府

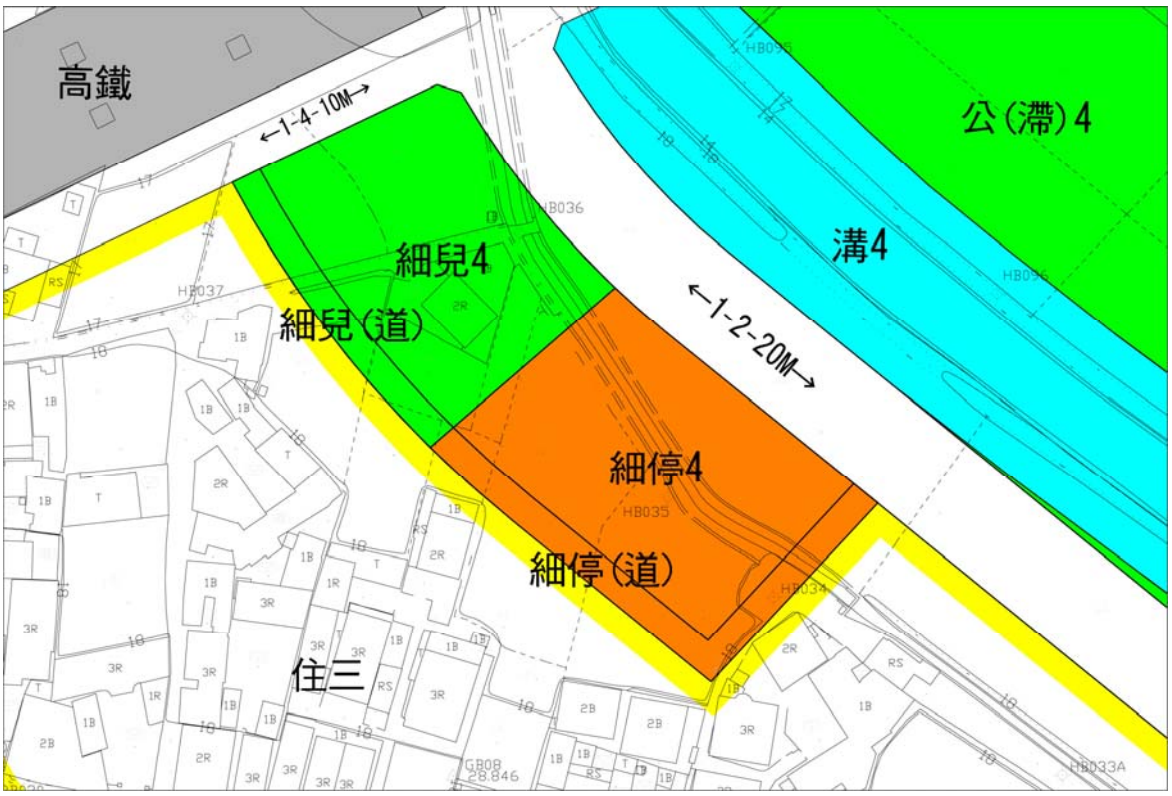


圖 5-2　變 1 案道路規劃區位示意圖

苗栗縣政府

表 5-3　土地使用分區管制要點修訂前後對照表

<table>
<tr><th>原條文</th><th>建議修訂條文</th><th>修正說明</th></tr>
<tr><td>十一、本第一期發展地區內各項公共設施用地之建蔽率與容積率不得超過下表之規定：
<table><tr><th colspan="2">項目</th><th>建蔽率（%）</th><th>容積率（%）</th></tr><tr><td colspan="2">機關用地</td><td>60</td><td>250</td></tr><tr><td colspan="2">郵政事業用地</td><td>60</td><td>400</td></tr><tr><td colspan="2">污水處理廠用地</td><td>60</td><td>180</td></tr><tr><td colspan="2">公園用地</td><td>15</td><td>45</td></tr><tr><td colspan="2">公園兼滯洪池用地</td><td>15</td><td>45</td></tr><tr><td colspan="2">兒童遊樂場用地</td><td>15</td><td>30</td></tr><tr><td rowspan="2">停車場用地</td><td>平面使用</td><td>10</td><td>20</td></tr><tr><td>立體使用</td><td>80</td><td>400</td></tr><tr><td rowspan="2">學校用地</td><td>文中小</td><td>50</td><td>150</td></tr><tr><td>文高</td><td>50</td><td>200</td></tr></table></td><td>十一、本第一期發展地區內各項公共設施用地之建蔽率與容積率不得超過下表之規定：
<table><tr><th colspan="2">項目</th><th>建蔽率（%）</th><th>容積率（%）</th></tr><tr><td colspan="2">機關用地</td><td>60</td><td>250</td></tr><tr><td colspan="2">郵政用地</td><td>60</td><td>400</td></tr><tr><td colspan="2">污水處理廠用地</td><td>60</td><td>180</td></tr><tr><td colspan="2">公園用地</td><td>15</td><td>45</td></tr><tr><td colspan="2">公園兼滯洪池用地</td><td>15</td><td>45</td></tr><tr><td colspan="2">兒童遊樂場用地</td><td>15</td><td>30</td></tr><tr><td rowspan="2">停車場用地</td><td>平面使用</td><td>10</td><td>20</td></tr><tr><td>立體使用</td><td>80</td><td>400</td></tr><tr><td rowspan="2">學校用地</td><td>文中小</td><td>50</td><td>150</td></tr><tr><td>文高</td><td>50</td><td>200</td></tr></table></td><td>配合計畫圖表名稱，統一用詞為郵政用地。</td></tr>
<tr><td>十七、為促進產業專用區及車站專用區 1 土地整體開發及變更利用，應由開發單位擬定整體開發計畫，最小開發基地規模應達三、〇〇〇平方公尺，其必要性服務設施種類應依土地利用計畫及交通需求，予以適當配置，且區內之公園、綠地用地面積應佔該專用區面積百分之十以上，並依本管制要點公園綠地空間相關規定辦理。留設之必要性服務設施，應由該專用區開發者自行興建管理及維護，並開放為公眾使用。
（一）產業專用區及車站專用區 1 之開發及變更使用均應由開發單位研擬整體開發計畫，提經苗栗縣都市計畫委員會審議通過後實施。整體開發計畫內容應包括：
1.整體規劃構想。
2.土地使用計畫。
3.開發建築計畫。
4.交通運輸計畫。
5.必要性服務設施計畫。
6.事業及財務計畫。
7.經營管理計畫。
8.其他相關配合計畫。
（二）為加速產業專用區及車站專用區 1 建設及促進其土地整體合理開</td><td>十七、為促進產業專用區及車站專用區 1 土地整體開發及變更利用，應由開發單位擬定整體開發計畫，最小開發基地規模應達三、〇〇〇平方公尺，其必要性服務設施種類應依土地利用計畫及交通需求，予以適當配置，且區內之公園、綠地用地面積應佔該專用區面積百分之十以上，並依本管制要點公園綠地空間相關規定辦理。留設之必要性服務設施，應由該專用區開發者自行興建管理及維護，並開放為公眾使用。
（一）產業專用區及車站專用區 1 之開發及變更使用均應由開發單位研擬整體開發計畫，提經苗栗縣都市計畫委員會審議通過後實施。整體開發計畫內容應包括：
1.整體規劃構想。
2.土地使用計畫。
3.開發建築計畫。
4.交通運輸計畫。
5.必要性服務設施計畫。
6.事業及財務計畫。
7.經營管理計畫。
8.其他相關配合計畫。
（二）為加速產業專用區及車站專用區 1 建設及促進其土地整體合理開</td><td>1.產業專用區之使用項目已修訂為「以配合高鐵苗栗車站特定區發展需要使用之相關設施為原則，且併開發計畫書經苗栗縣都市計畫委員會審議通過。」，已無對應之「容許使用組別第 14、15、16、17 項」，故不宜引用之。
2.因「產業專用區容許使用組</td></tr>
</table>

苗栗縣政府

<table>
<tr><th>原條文</th><th>建議修訂條文</th><th>修正說明</th></tr>
<tr>
<td>發利用，訂定以下獎勵措施，其中ΔV1＋ΔV2 之獎勵容積合計不得超出該使用分區基準容積之百分之二〇：
V=V0＋ΔV1＋ΔV2＋ΔV3
其中 V：獎勵後總容積
V0：該分區細部計畫後之基準容積
ΔV1：配合引進重要產業類別(產業專用區為容許使用組別第 14、15、16、17 項，車站專用區 1 為容許使用組別第 16、17、18、19 項)，給予原基準容積一〇%之獎勵容積。
ΔV2：配合開發時程之獎勵容積（於區段徵收完成之日起，於下表期限內提出建造執照申請者）
<table>
<tr><th>開發期限</th><th>獎勵標準(ΔV2)</th></tr>
<tr><td>四年內</td><td>V0×20%</td></tr>
<tr><td>六年內</td><td>V0×15%</td></tr>
<tr><td>八年內</td><td>V0×10%</td></tr>
<tr><td>十年內</td><td>V0×5%</td></tr>
<tr><td>滿第十年後</td><td>V0×0%</td></tr>
</table>
ΔV3：大基地開發之獎勵容積，申請開發基地在六、〇〇〇平方公尺以上者，得給予原基準容積一〇%之獎勵容積。
（三）（略）
（四）（略）
（五）（略）</td>
<td>發利用，訂定以下獎勵措施，其中ΔV1＋ΔV2 之獎勵容積合計不得超出該使用分區基準容積之百分之二〇：
V=V0＋ΔV1＋ΔV2＋ΔV3
其中 V：獎勵後總容積
V0：該分區細部計畫後之基準容積
ΔV1：配合引進重要產業類別(屬車站專用區 1 之容許使用組別第 16、17、18、19 項)，給予原基準容積一〇%之獎勵容積。
ΔV2：配合開發時程之獎勵容積（於區段徵收完成之日起，於下表期限內提出建造執照申請者）
<table>
<tr><th>開發期限</th><th>獎勵標準(ΔV2)</th></tr>
<tr><td>四年內</td><td>V0×20%</td></tr>
<tr><td>六年內</td><td>V0×15%</td></tr>
<tr><td>八年內</td><td>V0×10%</td></tr>
<tr><td>十年內</td><td>V0×5%</td></tr>
<tr><td>滿第十年後</td><td>V0×0%</td></tr>
</table>
ΔV3：大基地開發之獎勵容積，申請開發基地在六、〇〇〇平方公尺以上者，得給予原基準容積一〇%之獎勵容積。
（三）（略）
（四）（略）
（五）（略）</td>
<td>別第 14、15、16、17 項」與「車站專用區 1 容許使用組別第 16、17、18、19 項」相同，為促使產業專用區得以適用原獎勵措施，故調整相關用語。</td>
</tr>
</table>

苗栗縣政府

第六章　檢討後計畫

第一節　計畫範圍、年期與計畫人口

壹、計畫範圍

本細部計畫主要為台鐵山線鐵路以西之區域，計畫範圍西側以九豐砂石場沿苗13、縣 126 接北勢橋，沿北勢溪、新港國小東側為界，北界至本特定區劃設之園道2 與園道 3，東至台鐵園道 9，南至後龍汶水快速道路，總面積約 205.38 公頃。

貳、計畫年期

配合主要計畫之計畫年期，本細部計畫將計畫年期訂為民國 118 年。

參、計畫容納人口

細部計畫區計畫容納人口之訂定應參照主要計畫之計畫內容以作為都市成長總量管制之依循，本特定區全區計畫人口為 21,000 人，而第一期發展地區之都市發展用地因與主要計畫相同，故其容納人口亦比照主要計畫訂為 21,000 人。

肆、居住密度

以細部計畫總面積計算居住粗密度約為每公頃 102 人；以細部計畫區內住宅區面積計算居住淨密度約為每公頃 250 人。

苗栗縣政府

第二節　土地使用及公共設施計畫

壹、土地使用計畫

一、住宅區

依鄰里單元配置，供作居住使用，計畫面積約 84.07 公頃，約佔全區總面積 40.93%；而為形塑整體都市風格，另針對住宅區區分為第一種住宅區、第二種住宅區與第三種住宅區，並分別訂定差別容積管制，其中第一種住宅區面積為 58.27 公頃，第二種住宅區為 15.63 公頃，第三種住宅區為 10.17 公頃。

二、商業區

配置於本特定區主要出入園道及車站專用區週邊，供作鄰里性商業使用，並可與車站專用區及產專區結合形成本特定區之發展核心，計畫面積約 7.45 公頃，約佔全區總面積佔 3.63%。

三、產業專用區

配置於高鐵及台鐵車站周邊，主要供文化休閒產業發展使用，計畫面積約 10.02 公頃，約佔全區總面積 4.88%。

四、車站專用區 1(附屬事業設施)

配置於高鐵車站西北邊，主要撥供高鐵局開發經營相關商業設施使用，計畫面積約 4.90 公頃，約佔全區總面積 2.39%。

五、車站專用區 2(高鐵)、車站專用區 3(台鐵)

分別提供設置高鐵車站及台鐵車站二部份建設使用，計畫面積分別為 7.08 公頃及 2.04 公頃，各約佔全區總面積 3.45%及 0.99%。

六、電力事業專用區

於特定區西南側設置電力事業專用區一處，以建置區內穩定之供電系統、提供未來發展所需，計畫面積約 0.71 公頃，約佔全區總面積 0.34%。

七、加油站專用區

為提供未來區內機動車輛加注汽、柴油之使用需求，於特定區西北側劃設一處加油站專用區，計畫面積約 0.23 公頃，約佔全區總面積 0.05%。

苗栗縣政府

表 6-1　土地使用面積表

項目			面積(公頃)	比例(%)
土地使用分區	住宅區	第一種住宅區	58.27	28.37
		第二種住宅區	15.63	7.61
		第三種住宅區	10.17	4.95
		小計	84.07	40.93
	商業區		7.45	3.63
	產業專用區		10.02	4.88
	車站專用區一(附屬事業設施)		4.90	2.39
	車站專用區二(高鐵)		7.08	3.45
	車站專用區三(台鐵)		2.04	0.99
	電力事業專用區		0.71	0.35
	加油站專用區		0.23	0.11
	小計		116.50	56.72
公共設施用地	機關用地		0.29	0.14
	郵政用地		0.18	0.09
	文中小用地		4.21	2.05
	文高用地		3.35	1.63
	公園用地		1.40	0.68
	公園用地兼供滯洪池使用		7.38	3.59
	兒童遊樂場用地		1.64	0.80
	兒童遊樂場用地兼供道路使用		0.04	0.02
	綠地		1.93	0.94
	廣場兼停車場用地		0.64	0.31
	停車場用地		3.06	1.49
	停車場用地兼供道路使用		0.07	0.03
	溝渠用地		6.48	3.16
	河道用地		0.20	0.10
	污水處理廠用地		2.85	1.39
	電路鐵塔用地		0.17	0.08
	高鐵用地		4.94	2.41
	高鐵用地兼供道路使用		0.61	0.30
	台鐵用地		2.60	1.27
	鐵路用地兼供道路使用		0.25	0.12
	園道用地		24.47	11.91
	園道用地兼供河川使用		0.14	0.07
	園道用地兼供河道使用		0.06	0.03
	道路用地		21.92	10.67
	小計		88.88	43.28
合計			205.38	100.00

註：表內面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。

苗栗縣政府

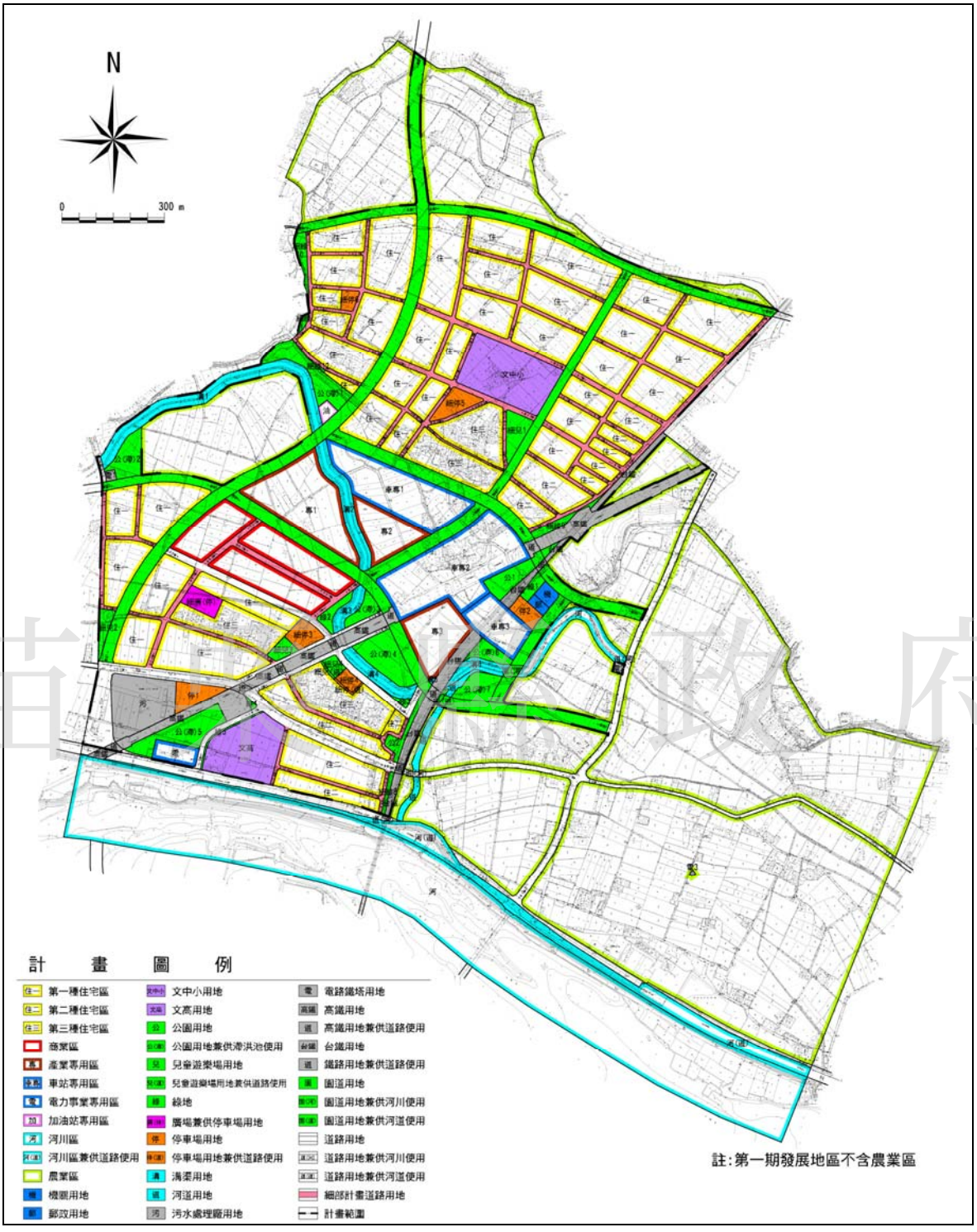


圖 6-1　土地使用計畫示意圖

苗栗縣政府

貳、公共設施計畫

一、機關用地

車專 3 北側劃設一處，供苗栗縣政府環境保護局使用，計畫面積約 0.29 公頃，約佔全區總面積 0.14%。

二、郵政用地

於台鐵新站北側劃設一處，供作郵政機關使用，計畫面積約 0.18 公頃，約佔全區總面積 0.09%。

三、文中小用地

未來為因應教學體制之改變，新設學校用地綜合考量合併規劃「文中」、「文小」用地為「文中小」用地，計畫面積約 4.21 公頃，約佔全區總面積 2.05%。

四、文高用地

因應完全中學，縣道 136 以南劃設文高用地一處，計畫面積約 3.35 公頃，約佔全區總面積 1.63%。

苗栗縣政府

五、公園用地

公園係配合全區綠帶系統配置，以作為區內休憩空間，計畫面積約 1.40 公頃，約佔全區總面積 0.68%。

六、公園用地兼滯洪池使用

將公園結合滯洪池以公園化方式規劃設置，並提供區內滯洪排水及休憩需求，區位則配合區內集水分區及自行車道動線劃設，共計劃設 7 處，計畫面積約 7.38 公頃，約佔全區總面積 3.59%。

七、兒童遊樂場用地

依鄰里單元及全區綠帶系統配置，以提供地區性休憩服務需求，共計劃設 4 處，計畫面積約 1.64 公頃，約佔全區總面積 0.80%。

八、兒童遊樂場用地兼供道路使用

為促使第三種住宅區裏地能夠建築使用，劃設兒童遊樂場用地兼供道路使用，計畫面積約 0.04 公頃，約佔全區總面積 0.02%。

九、綠地

綠地主要作用在於隔離不相容使用分區，劃設區位以特定區邊界及高、台鐵軌道兩側為主，計畫面積約 1.93 公頃，約佔全區總面積 0.94%。

十、廣場兼供停車場用地

為滿足區內停車需求及第三種住宅區之車輛進出而設置，總計劃設 1 處，面積約 0.64 公頃，約佔全區面積 0.31%。

十一、停車場用地

為滿足區內停車需求而設置，並考量其服務範圍以決定設置區位，總計劃設 6 處停車場用地，計畫面積約 3.06 公頃，約佔全區總面積 1.49%。

十二、停車場用地兼供道路使用

為促使第三種住宅區裏地能夠建築使用，劃設停車場用地兼供道路使用，計畫面積約 0.07 公頃，約佔全區總面積 0.03%。

十三、溝渠用地

為配合區內北勢溪整治所劃設之用地，計畫面積約 6.48 公頃，約佔全區十四面積 3.16%。

十四、河道用地

依「北勢溪排水治理工程（第一期）」，為有效解決區內水患問題，於北勢溪排水 K+100 位置設置長度約 505 公尺之分洪道，劃設為河道用地，計畫面積約 0.02 公頃，約佔全區面積 0.10%。

苗栗縣政府

十五、污水處理廠用地

於特定區西南側設劃設污水處理廠用地一處，供作興建污水處理廠，收集與處理淨化區內所產生之污水，計畫面積約 2.85 公頃，約佔全區面積 1.39%。

十六、電路鐵塔用地

於特定區西側邊界、台鐵東側臨台 13 甲省道處及東南側農業區各劃設一處電路鐵塔用地，供作區內既有過境性特高壓輸電線路地下化設置連接站所需之用地，計畫面積約 0.17 公頃，約佔全區總面積 0.08%。

十七、高鐵用地

規劃交通用地作為高鐵列車行駛所需之軌道或相關機電設施用地，計畫面積約 4.94 公頃，約佔全區總面積 2.41%。

十八、高鐵用地兼供道路使用

區內穿越高速鐵路下方之計畫道路，在不妨礙高速鐵路及配合日後使用之管理權責下，劃設為鐵路用地兼供道路使用，計畫面積約 0.61 公頃，約佔全區總面積 0.30%。

十九、台鐵用地

規劃交通用地作為台鐵列車行駛所需之軌道或相關機電設施用地，計畫面積約 2.60 公頃，約佔全區總面積 1.27%。

二十、鐵路用地兼供道路使用

區內穿越台鐵軌道下方之計畫道路，在不妨礙台鐵功能及配合日後使用之管理權責下，劃設為鐵路用地兼供道路使用，計畫面積約 0.25 公頃，約佔全區總面積 0.12%。

二十一、園道用地

將聯繫特定區內活動核心之主要道路劃設為園道，以結合特定區內公園綠地系統形成完整的開放空間網絡，未來園道用地面積 1/2 以上應予以植栽綠化；總計園道用地計畫面積約 24.47 公頃，約佔全區總面積 11.91%。

二十二、園道用地兼供河川使用

為配合北勢溪排水計畫，與園道用地交會處劃設為園道用地兼供河川使用，計畫面積約 0.14 公頃，約佔全區面積 0.07%。

二十三、園道用地兼供河道使用

依「北勢溪排水治理工程（第一期）」，為有效解決區內水患問題，於北勢溪排水 K+100 位置設置長度約 505 公尺之分洪道，與園道用地交會處劃設為園道用地兼供河道使用，計畫面積約 0.06 公頃，約佔全區面積 0.03%。

二十四、道路用地

依特定區內未來交通運輸及土地使用之需求，劃設不同層級及寬度之道路，計畫面積約 21.92 公頃，約佔全區總面積 10.67%。

苗栗縣政府

表 6-2　公共設施用地明細表

項目	編號	面積(ha)	位置	備註
機關用地	機	0.29	車專 3 北側，園道 9 西側	苗栗縣政府環境保護局使用
郵政用地	郵	0.18	停 2 北側，機關用地南側	
文中小用地	文中小	4.21	園道 4 西側	新港國小
文高用地	文高	3.35	1-6 號道路南側，1-10 號道路東側	
公園用地	公 1	0.98	車專 2 東側，車專 3 北側	
	公 2	0.42	台鐵用地西側（原臺鐵豐富車站前），1-6 號道路北側	
	小計	1.40		
公園用地兼供滯洪池使用	公(滯)1	1.48	園道 1 西側，溝 1 北側	
	公(滯)2	0.93	園道 7 北側，溝 1 南側	英才書院
	公(滯)3	0.45	園道 8 南側，溝 3 東側	
	公(滯)4	1.52	園道 8 南側，溝 4 北側	客家圓樓
	公(滯)5	1.63	1-11 號道路北側，污水處理廠東側	童趣公園、攀岩親子公園
	公(滯)6	0.52	車專 3 南側，溝 6 北側	
	公(滯)7	0.85	園道 8 北側，溝 6 南側	
	小計	7.38		
兒童遊樂場用地	細兒 1	0.70	園道 4 西側、文中小南側	校椅社區公園
	細兒 2	0.37	園道 1 西側、1-6 號道路北側	
	細兒 3	0.33	高鐵用地西側、停 3 南側	豐富社區公園
	細兒 4	0.24	高鐵用地東側、停 4 西側	
	小計	1.64		
兒童遊樂場用地兼供道路使用	兒(道)	0.04	1-2 號道路南側，停 4 西側	
綠地	綠 1	0.27	園道 5 南側，台鐵東側	
	綠 2	0.35	溝 3 西側，1-2 號道路北側	
	綠 3	0.10	溝 4 南側，1-2 號道路北側	
	綠 4	0.06	1-6 號道路南側，1-10 號道路西側	
	綠 5	0.13	1-10 號道路東側，文中小 2 西側	
	細綠 8	0.14	臺鐵用地西側、1-6 號道路南側	
	細綠 9	0.34	高鐵用地西側、園道 5 東側	
	細綠 10	0.40	計畫區西界、園道 2 南側	
	細綠 11	0.10	計畫區西界、公滯 1 北側	
	細綠 12	0.04	計畫區西界、公滯 1 北側	
	小計	1.93		
廣場兼供停車場用地	廣(停)	0.64	D-5 號道路東側、商業區南側	
停車場用地	停 1	0.79	公（滯）5 北側	

苗栗縣政府

項目	編號	面積(ha)	位置	備註
	停 2	0.46	車專 3 北側、郵政專用區南側	
	細停 3	0.59	兒 3 北側、1-2 道路南側	豐富社區活動中心
	細停 4	0.26	兒 4 東側、1-2 道路南側	
	細停 5	0.69	文中小南側、兒 1 西側	
	細停 6	0.27	園道 1 西側、公滯 1 北側	
	小計	3.06		
停車用地兼供道路使用	停(道)	0.07	1-2 號道路南側、兒 4 東側	
溝渠用地	溝 1	3.01	公（滯）1 西南側	北勢溪區域排水路建置
	溝 2	1.42	園道 5 與園道 8 之間	
	溝 3	0.54	園道 8 南側，綠 2 東側	
	溝 4	0.87	公（滯）4 與綠 3 之間	
	溝 5	0.02	專 3 與園道 8 之間	
	溝 6	0.62	公（滯）6 與公（滯）7 之間	
	小計	6.48		
河道用地	道	0.20	溝 6 與河（道）之間	
污水處理廠	污	2.85	1-5 號道路東側，1-6 號道路南側	
電路鐵塔用地	電 1	0.09	園道 7 北側，1-1 號道路東側	
	電 2	0.08	園道 9 南側，1-8 號道路西側	
	小計	0.17		
高鐵用地	高鐵	4.94	由特定區東北側至西南穿越	
高鐵用地兼供道路使用	道	0.61	高鐵用地與道路交會處	
台鐵用地	台鐵	2.60	由特定區中心區域由北至南穿越	原台鐵山線鐵路改建
鐵路用地兼供道路使用	道	0.25	台鐵用地與道路交會處	
園道用地	園道	24.47	詳見表 6-3	
園道用地兼供河川使用	園(河)	0.14		
園道用地兼供河道使用	園(道)	0.06		
道路用地		21.92	詳見表 6-3	

苗栗縣政府

第三節　交通系統計畫

本細部計畫區內道路系統依其功能區分為主要連外道路、區內主要道路、區內次要道路、地區性出入道路等四種層級。

壹、主要聯外道路

主要連外道路之功能在於作為本特定區與周邊鄉鎮之連繫動線使用，共計劃設有園道 1、園道 2、園道 3、園道 7、1-1 號道路、1-5 號道路、1-6 號道路、1-7 號道路、1-8 號道路、1-9 號道路、1-12 號道路等，道路寬度則介於 10~35 公尺不等。

貳、區內主要道路

區內主要道路乃作為未來台鐵、高鐵旅客主要進出道路及連繫本特定區主要連外道路使用，共計劃設有園道 1、園道 4、園道 5、園道 6、園道 8、園道 9、1-6 號道路等，道路寬度則介於 25~35 公尺不等。

苗栗縣政府

參、區內次要道路

為各使用分區內之收集道路，並連接區內之主要收集道路，為各分區內主要通連幹道。計畫道路寬度則因應各使用分區之需求予以規劃，共計劃設有園道 4、1-2 號道路、1-3 號道路、1-4 號道路、1-10 號道路、1-11 號道路等，道路寬度則介於 10~25 公尺之間。

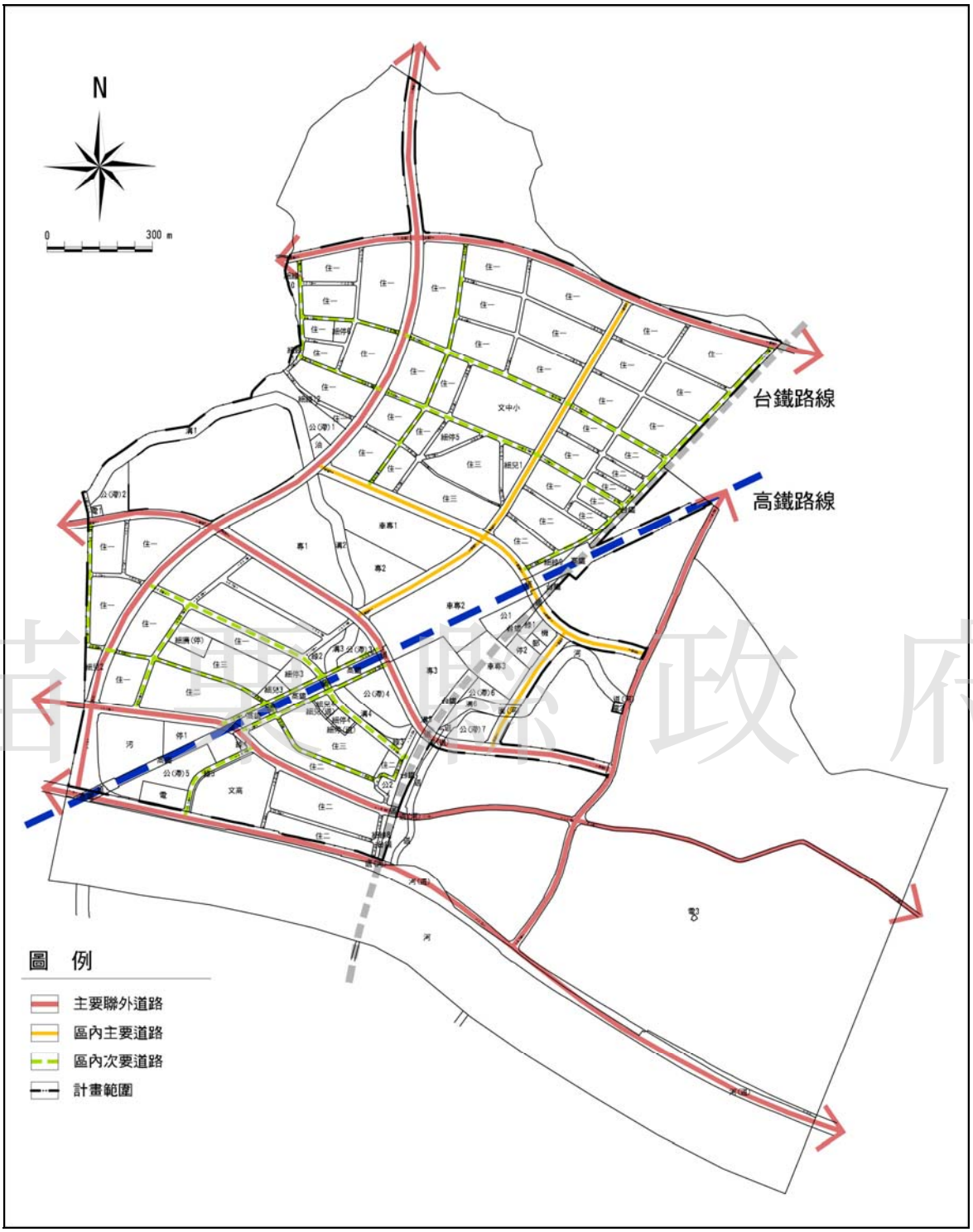


圖 6-2　交通系統示意圖

苗栗縣政府

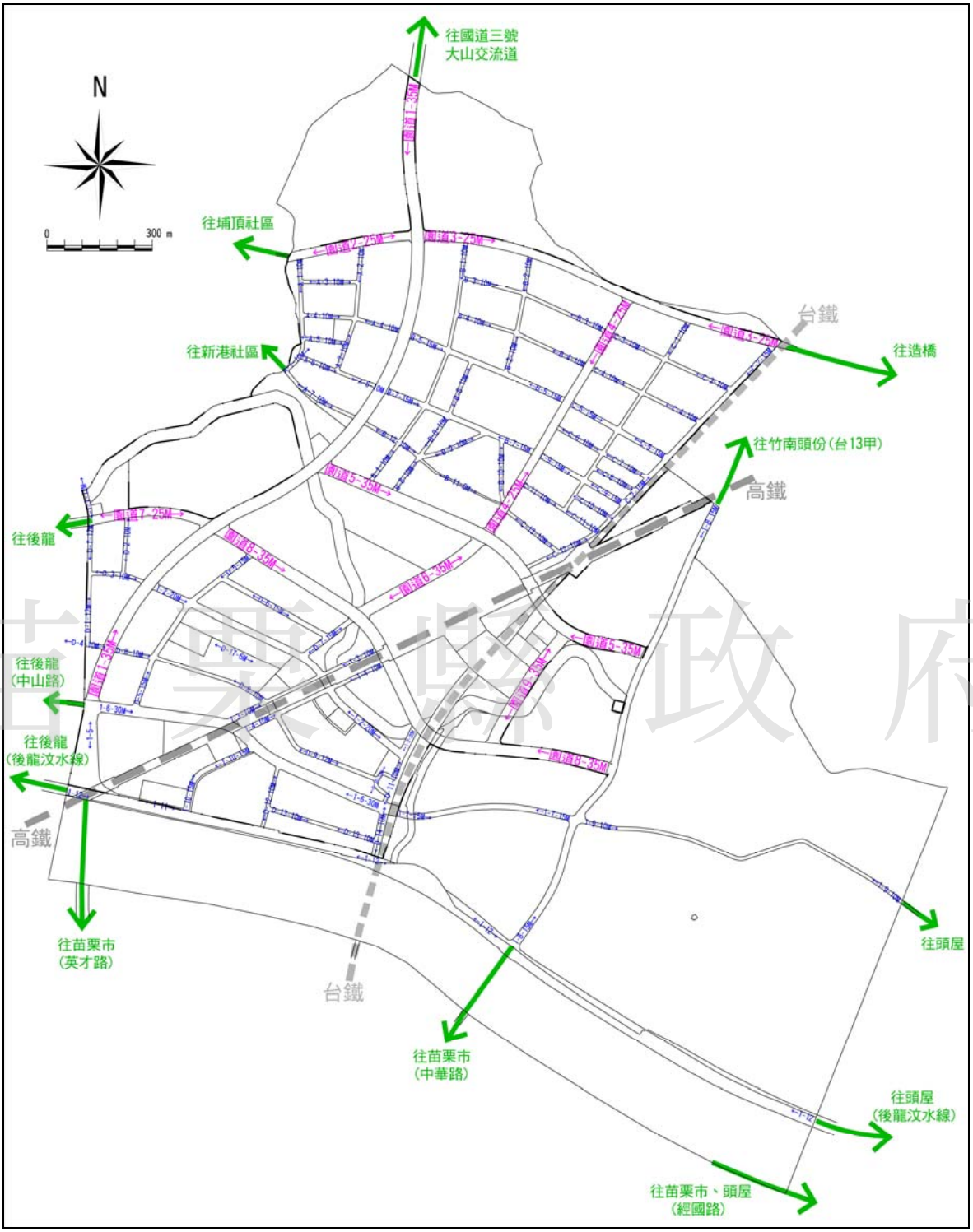


圖 6-3　計畫道路編號示意圖

苗栗縣政府

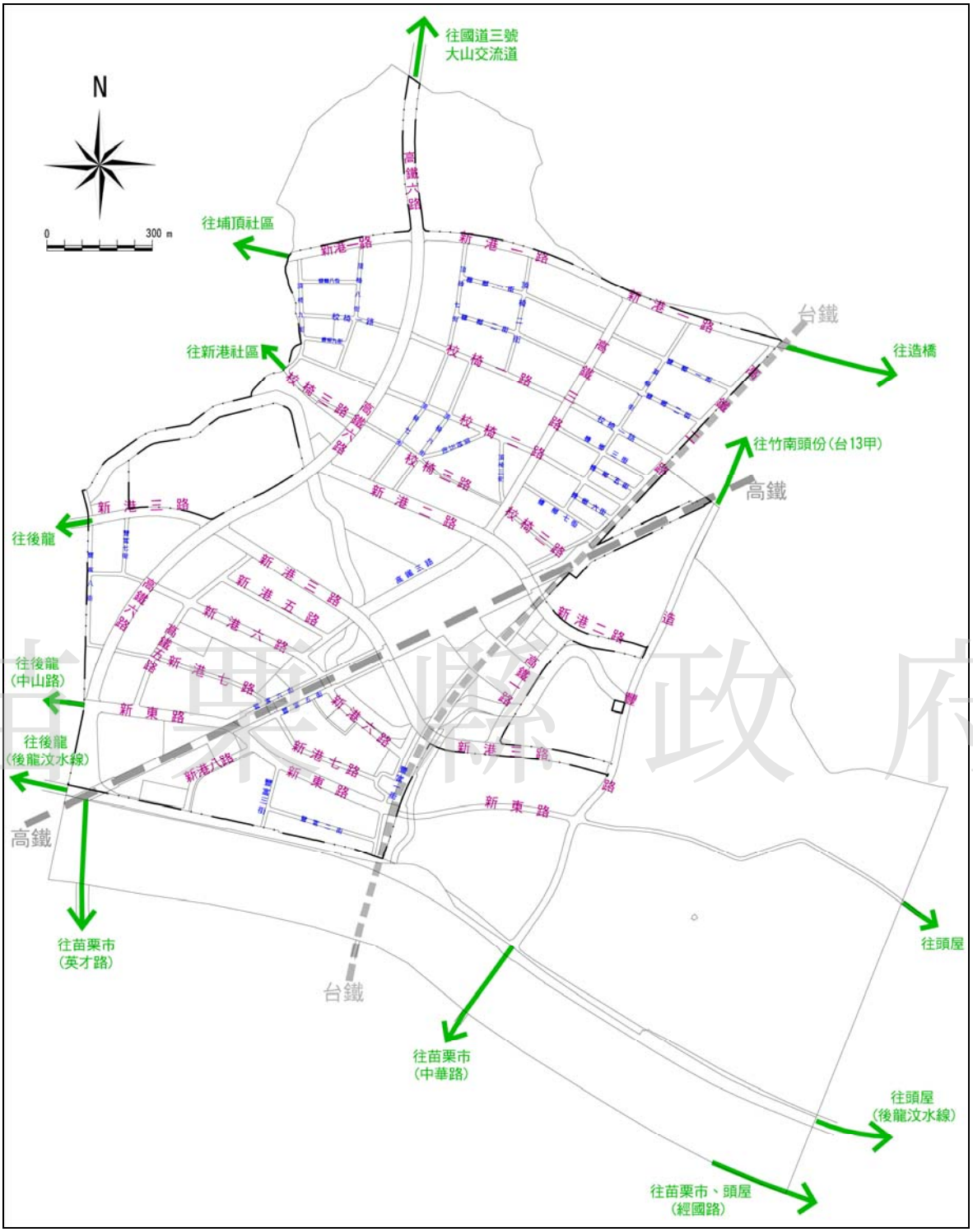


圖 6-4　計畫道路名稱示意圖

苗栗縣政府

表 6-3　計畫道路明細表

項目	起迄點	路寬(m)	長度(m)	備註
園道 1	自特定區北界至 1-6 號道路	35	2,150	高鐵六路
園道 2	自特定區西界至園道 1	25	322	新港一路
園道 3	自園道 1 至特定區東界	25	1,058	新港一路
園道 4	自園道 3 至園道 5	25	768	高鐵三路
園道 5	自園道 1 至 1-8 號道路	35	1,084	新港二路
園道 6	自園道 5 至園道 8	35	396	高鐵三路
園道 7	自特定區西界至園道 1	25	344	新港三路
園道 8	自園道 1 至 1-8 號道路	35	1,023	新港三路
園道 9	自園道 5 至園道 8	35	397	高鐵一路
1-1	特定區西界至園道 7	12	75	豐富八街
1-2	園道 1 至園道 8	20	950	新港六路
1-3	園道 8 至 1-6 號道路	10	460	豐富六街
1-4	園道 8 至 1-6 號道路	10	430	豐富五街
1-5	特定區西界至 1-6 號道路	不等寬	230	高鐵六路
1-6	1-5 號道路至台鐵軌道	30	927	新東路（縣 126）
1-7	台鐵軌道至 1-8 號道路	15	513	縣 126（配合日後建築線指定作業予以重新劃定道路線型及路寬）
1-8	特定區東北界至 1-12 號道路	20-22	1,395	台 13 甲省道
1-9	1-8 號道路至特定區東界	10	993	縣 126（配合日後建築線指定作業予以重新劃定道路線型及路寬）
1-10	1-6 號道路至 1-11 號道路	15	270	新港八路
1-11	1-5 號道路至 1-10 號道路	不等寬	250	防迅道路拓寬
1-12	特定區西南界至東南界	不等寬	2,358	東西向快速道路-後龍汶水線
A-1	自園道 2 至 A-7 號道路	10	340	頂椅九街
A-2	自園道 2 至 A-6 號道路	10	358	頂椅八街
A-3	自 A-1 號道路至 A-2 號道路	10	158	榔榔八街
A-4	自 A-1 號道路至園道 1	10	276	校椅一路
A-5	自 A-1 號道路至 A-2 號道路	10	117	榔榔九街
A-6	自 A-1 號道路至園道 1	10	232	校椅二路
A-7	自 A-1 號道路至園道 1	10	241	校椅三路
B-1	自園道 3 至園道 5	10	745	頂椅七街
B-2	自園道 3 至 B-6 號道路	10	331	頂椅二街
B-3	自 B-1 號道路至園道 4	10	434	榔榔一街
B-4	自 B-1 號道路至園道 4	10	382	榔榔二街

苗栗縣政府

項目	起迄點	路寬(m)	長度(m)	備註
B-5	自園道 1 至園道 4	15	472	校椅一路
B-6	自 B-5 號道路至 B-7 號道路	10	157	頂椅六街
B-7	自園道 1 至園道 4	15	451	校椅二路
B-8	自 B-7 號道路至園道 5	10	255	頂椅六街
B-9	自 B-7 號道路至 B-8 號道路	10	187	頂椅五街
B-10	自 B-7 號道路至 B-11 號道路	10	173	頂椅三街
B-11	自園道 4 至 B-8 號道路	6	268	校椅三路
B-12	自園道 1 至 B-8 號道路	10	179	校椅三路
C-1	自園道 3 至 C-11 號道路	10	646	頂椅一街
C-2	自特定區西北界至 C-9 號道路	15	622	高鐵二路
C-3	自園道 4 至 C-2 號道路	10	366	楝榔一街
C-4	自園道 4 至 C-2 號道路	10	336	楝榔二街
C-5	自園道 4 至 C-2 號道路	15	303	校椅一路
C-6	自園道 4 至 C-2 號道路	10	143	楝榔三街
C-7	自 C-1 號道路至 C-2 號道路	10	139	楝榔三街
C-8	自 C-1 號道路至 C-2 號道路	10	128	楝榔五街
C-9	自園道 4 至 C-2 號道路	15	270	校椅二路
C-10	自 C-1 號道路至 C-12 號道路	10	113	楝榔六街
C-11	自園道 4 至 C-12 號道路	10	241	楝榔七街
C-12	自 C-2 號道路至園道 5	10	323	高鐵二路
C-13	自園道 4 至 C-12 號道路	10	179	校椅三路
D-1	自園道 7 至 D-4 號道路	12	343	豐富八街（苗 12）
D-2	自園道 7 至 D-4 號道路	10	156	豐富七街
D-3	自園道 1 至 D-1 號道路	10	150	新港六路
D-4	自園道 1 至 D-1 號道路	10	46	新港七路
D-5	自園道 8 至 1-6 號道路	15	555	高鐵五路
D-6	自 D-5 號道路至 D-7 號道路	15	330	新港五路
D-7	自園道 8 至 1-2 號道路	15	167	高鐵三路
D-8	自園道 1 至 1-3 號道路	10	453	新港七路
D-9	自 1-4 號道至 D-10 號道路	10	345	新港七路
D-10	公 2 外圍	10	105	豐富火車站前圓環
D-11	自 1-2 號道路至 1-6 號道路	10	135	豐富一街
D-12	自 1-6 號道路至 1-12 號道路	10	172	豐富三街
D-13	自 D-12 號道路至 D-14 號道路	10	313	豐富二街
D-14	自 1-6 號道路至 1-12 號道路	10	124	豐富一街

苗栗縣政府

第四節　都市防災計畫

壹、主要災害類型

一、水（颱風、洪氾）災

對本特定區可能的環境災害威脅主要來自「水」的影響。依經濟部水利署防災中心統計近年（96-99 年）苗栗縣淹水災害點之資料，本特定區尚不受淹水之苦，亦不屬淹水災害範圍。但就苗栗縣一日暴雨（200 公釐）淹水潛勢圖之分析，本特定區西側將有可能淹水達 0.3～1 公尺深度；再就苗栗縣一日暴雨（600 公釐）淹水潛勢圖之分析，本特定區全區將有可能淹水達 0.3～1 公尺深度，而特定區西側則有可能淹水達 1～2 公尺深度。

本特定區位屬竹南沿海河系流域及後龍溪流域，後龍溪北岸堤防及護岸，業依水利主管機關訂定之治理計畫完成相關工程。以及北勢溪流經本特定區，現逐次進行河域空間綠美化工程，將來會成為都市計畫範圍內重要的藍綠臍帶。

二、地震災害

本特定區之地質以沖積層及階地堆積層為主，由碎屑岩、黏土、粉砂以及礫石等組成，特定區及附近並無地震斷層帶經過。

三、火災

本特定區大多屬新興地區，惟既有聚落內都市基盤設施或維生設施均不甚完備，故為提昇各既有聚落之災變因應能力，應落實土地使用分區管制相關規定及妥為規劃防火間隔，以減低災害影響程度。

貳、都市防災因應措施

一、維生設施規劃

（一）重要維生管線

規劃都市水源、下水道、電力等維生管線之共構系統，降低其破壞機率，並應布設於主要逃生路徑周邊，確保災害發生時之正常運作。

（二）給水系統

1.管路布設應避免潛在地質災害地區，若確有必要，應採用多節、柔性接頭連接之管道。

2.管線埋設以地下管線為原則。

苗栗縣政府

3.給水管下水道的水平距離應留設至少 3 公尺以上，但給水管應高於污水下水道。

4.消防用水應有專用管網及水源。

5.貯水塔設施應採防震設計，並避免設置於潛在地質災害地區及建築物密集地區。

（三）電力系統

1.輸送線路應予地下化。

2.變電設施儘量設置於防火區劃邊緣。

3.建立勘查系統，以於發生問題時，檢查輸送或儲存設施。

4.公共建築物及避難場所應具備緊急電源。

（四）電訊系統

1.輸送線路應予以地下化。

2.通訊中心及儲放供給設備之建築物應採防震設計。

3.應考量區域隔離措施，避免被破壞區域影響其他區域之正常運作。

（五）瓦斯系統

1.輸送線路應予以地下化。

2.應設置偵測、漏氣及緊急切斷系統，自動化組織規劃改以人工操作替代。

3.輸送線路應與電力線路保持至少 3 公尺以上的距離。

苗栗縣政府

（六）警報與通報系統

建議運用資訊通信系統組織監控中心，管制各種能源管線（電力、電信、瓦斯、水利等），配合地方行政體系之救災中心運作，形成統一完善之預警預報系統。

二、震災防護計畫

（一）配合鄰近地區消防機關與救援體系，如醫院等建立防震措施計畫與資源應用。

（二）建立區內防震避難與疏散系統，並加強維生系統管線之耐震設計。

（三）強化公共建築及設備之安全性，包括加強聯外道路橋樑的安全檢測與補強，並於道路街角豎立防災避難路徑和場所的告示牌，另加強學校、機關建物、人行陸橋的安全檢測和補強。

三、其他配合措施

（一）建構完善都市基盤設施

規劃良好之道路系統及、上下水道系統與分屬各事業單位之都市基礎設施（備），如電力電信設備、瓦斯管線、自來水管線等應妥為整合或隔離，加強耐震設計，考慮災後復健之維修，以確保災變發生時，其功能仍持續發揮，不致擴大災害程度。

（二）防災資源準備整備

各式防救災資源之數量、放置地點應列表控管並定期清查維護，備妥緊急應變支援廠商人力、機具設備資料，以機動因應緊急之搶險、搶修工作。

（三）防災教育、講習、訓練及宣導

每年均定期或不定期辦理相關災害防救教育訓練或講習，強化防災、預警報系統功能及操作訓練，另利用媒體、網路及文宣加強宣導防災相關措施。

（四）防災據點指定

確立緊急醫療、物資支援、指揮救援、避難收容等場所及防救災避難路線之建立。

參、救災設施與避難空間分析

苗栗縣政府

未來特定區救災、避難場所之設置規劃應以整合區內開放空間系統（如公園系統、綠地系統）及機關、學校、各重要公共建築物為原則。茲分項說明未來特定區設置各項救災設施之規劃內容如下：

一、救災指揮中心

係供作協調整個救災援助工作之指揮地點，擬設置於區內之機關用地。

二、臨時救災醫護站

於各分區之大型開放空間預留設置臨時性救災醫護站之相關設施，以提供相關救災醫療之服務。

三、臨時避難場所

本類型空間應提供數量多且分散的容納空間，因此將區內之大型開放空間(如公園、兒童遊戲場、學校、停車場等用地)、道路用地及其沿線之帶狀開放空間如公園、綠地等，及建物前的廣場或自行留設之避難空間，均規劃為臨時避難場所，以作為當災害發生時臨時性避難場所。

四、中長期收容所

中長期收容所平時存放救災設施及物質，災害發生後可供安置災民之用。預期以體育場及學校等用地作為設置地點，以提供未來救災收容之服務需求。

肆、救災避難動線分析

都市災害發生後，依據動線旅次目的之不同，可分為避難及救災動線，茲分述如后。

一、救災動線

救災動線為可供車行的動線，以期於最短時間內將救災的人員、設備、物質輸運至災害地點或避難場所。當災害發生時，救災援助需一定時間進行動員及瞭解災害情形與區位，因此在災害發生後第二時間，才可能經由救災動線輸運救災的人員、設備、物質至災害地點或避難場所。

由於救災援助動線須考量輸送救援物質、消防設備及傷患運送等，故須有足夠之道路空間以供使用，因此擬利用區內聯外道路、主要及次要道路等供作救災動線，期能迅速到達中、長期收容場所、各項救災設施設置地點及與外界聯繫相關事宜。

二、避難動線

災害發生後，居民應立即疏散至安全的場所，其間所需經過的路徑可視為避難動線。由於避難動線是離開災區現場的路線，而救災動線則是進入出事現場的路線，故前者以步行為主，後者以車行為主。因此，避難動線以區內道路用地依規定退縮的空間及建物自行留設之法定空地等，均規劃為防災之避難動線。

三、本特定區避難及防災動線規劃內容

（一）避難救災動線之規劃應與避難位置相互配合，以縮短災區至安全場所之時間距離。

（二）利用計畫道路及退縮空間等之開放空間，提供作為救災及逃生使用之疏散動線。

伍、各層級救災指揮系統

當本特定區災害發生或有發生之虞時，苗栗縣政府及本特定區所處之鄉鎮(後龍鎮、頭屋鄉)應視災害規模成立災害應變中心，並遴選適當人選擔任指揮官，參與編組機關首長應依規定親自或指派權責人員進駐，執行災害應變工作，並由災害應變中心指揮官負責指揮、協調與整合。如後龍鎮及頭屋鄉公所無法因應災害處理時，可向苗栗縣政府提出請求或由其主動派員提供支援協助，如苗栗縣政府無法因應災害處理時，可向該災害之中央災害防救業務主管機關提出請求或由其主動派員提供支援協助，必要時亦得申請國軍支援。另為處理災害防救事宜或配合各級災害應變中心執行災害應變措施，救災相關單位應設置緊急應變小組，執行各項應變措施。

苗栗縣政府

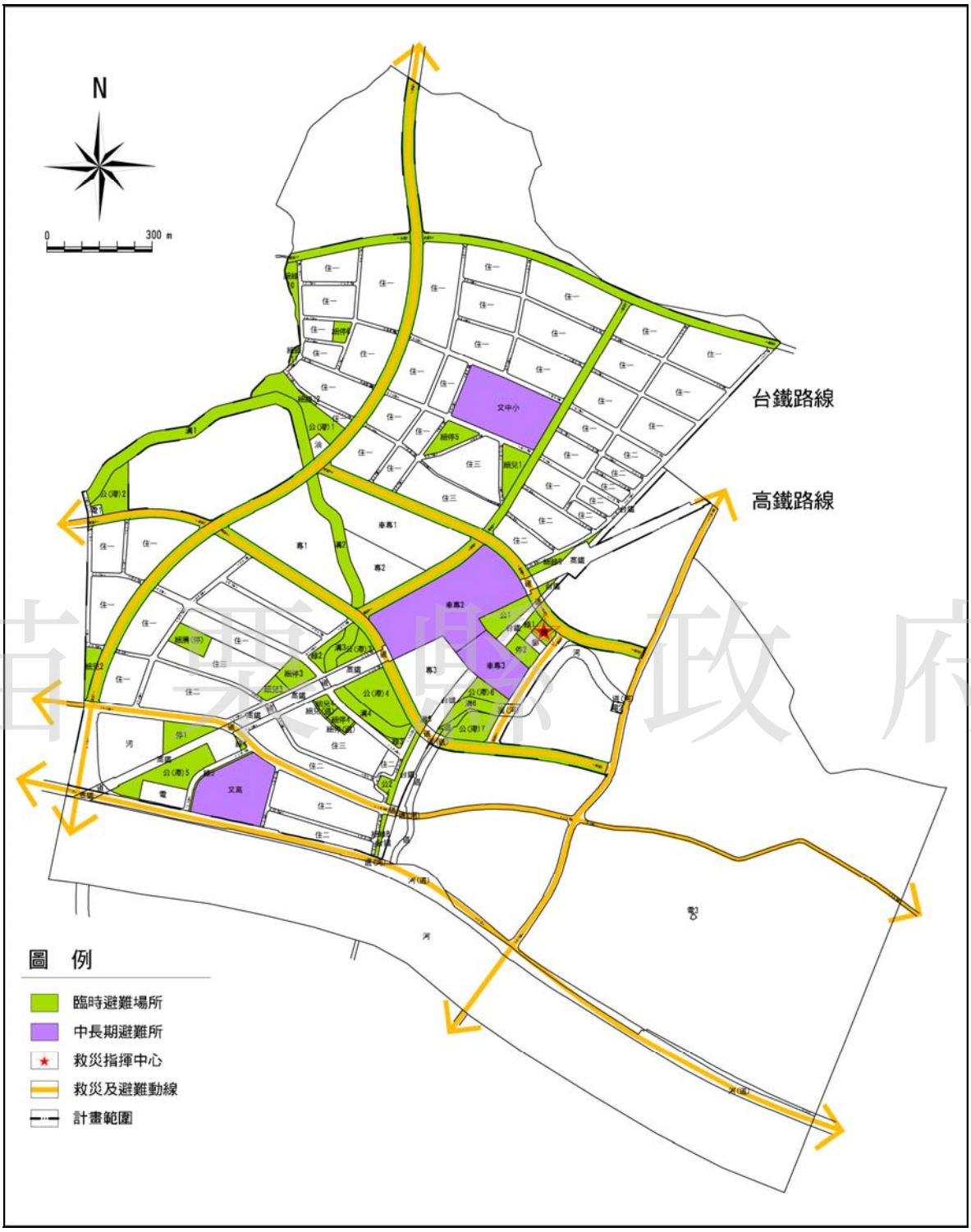


圖 6-5　都市防災系統示意圖

苗栗縣政府

第五節　親山親水計畫

壹、自然環境資源指認

本特定區依山傍水，重要的自然景觀資源包括計畫區外北側為標高 102.8 公尺的牛屎嶺，計畫區南側所緊鄰的後龍溪，以及流貫計畫區的北勢溪。牛屎嶺丘陵為後龍鎮與造橋鄉之分野，橫亙在計畫區北側，起伏的山脊與豐富的林貌將成為計畫區自然環境之主角。計畫區位於後龍溪之凹岸，因此築有高堤以防河水氾濫，再加上東西向快速道路，阻斷了本特定區與後龍溪之生態連結。北勢溪為本特定區內最重要之自然環境資源，蜿蜒的河道雖易造成暴雨時，雨水疏導不易，河水上漲，影響周邊土地使用，目前已納入「易淹水地區水患治理計畫」，期透過河道斷面改善，及週邊滯洪空間的提供，改善淹水情形，並營造多孔隙、差別流速的生物友善棲息環境。目前第一期發展地區不包括農業區，因此本特定區週圍仍保有農業生產之田園景觀，提供開闊的視覺景觀。

苗栗縣政府

<table>
<tr><td> </td><td> </td></tr>
<tr><td>牛屎嶺</td><td>後龍溪</td></tr>
<tr><td colspan="2">後龍溪照片來源：http://static.panoramio.com/photos/original/16526566.jpg</td></tr>
<tr><td> </td><td> </td></tr>
<tr><td>北勢溪</td><td>農業區</td></tr>
</table>

貳、景觀視覺與生態通廊建構

一、山景視覺通廊

為維護本特定區重要的自然環境資源，並以牛屎嶺作為重要地標，建構山景視覺通廊，並於景觀通廊旁留設綠帶或較為寬闊的人行空間，以保留地方發展的視覺記憶。

二、水岸生態視覺通廊

在水岸兩側透過複層植栽、河道斷面改善，以及步行、自行車行空間提供，建構水岸生態視覺走廊，提供都市親水空間，營造豐富的視覺環境與友善的生態都市環境。

三、立體生態視覺通廊

為突破計畫區南側通往後龍溪之阻絕，透過立體化設施，包括既有橋梁與新設空橋，將人行與自行車動線引導至後龍溪，提升水岸視覺可及性與完整串連生態系統。

苗栗縣政府

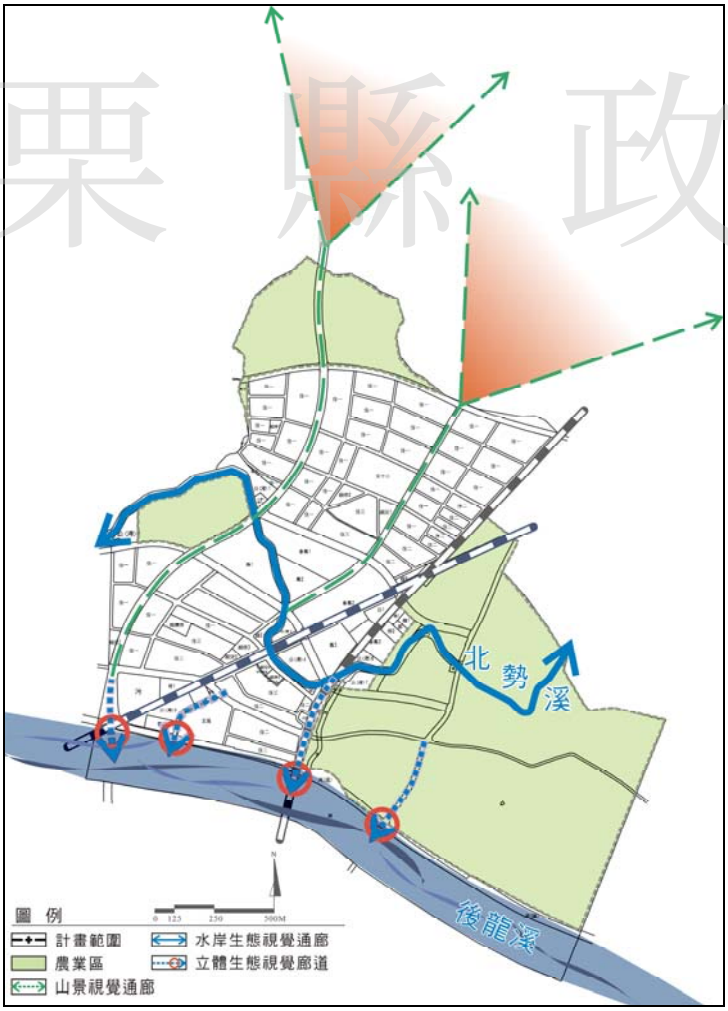


圖 6-6　親山親水計畫示意圖

第六節　都市設計綱要計畫

壹、應實施都市設計審議之地區

為達成都市整體風貌之形塑，並維護特定區內關鍵園道兩側之景觀品質，選定本細部計畫區包括車站專用區、產業專用區及周邊商業區；重點發展地區則為本特定區指定園道之兩側街廓（參見圖 6-7）。位於主核心區或重點發展地區之建築基地且面積超過一、〇〇〇平方公尺者。

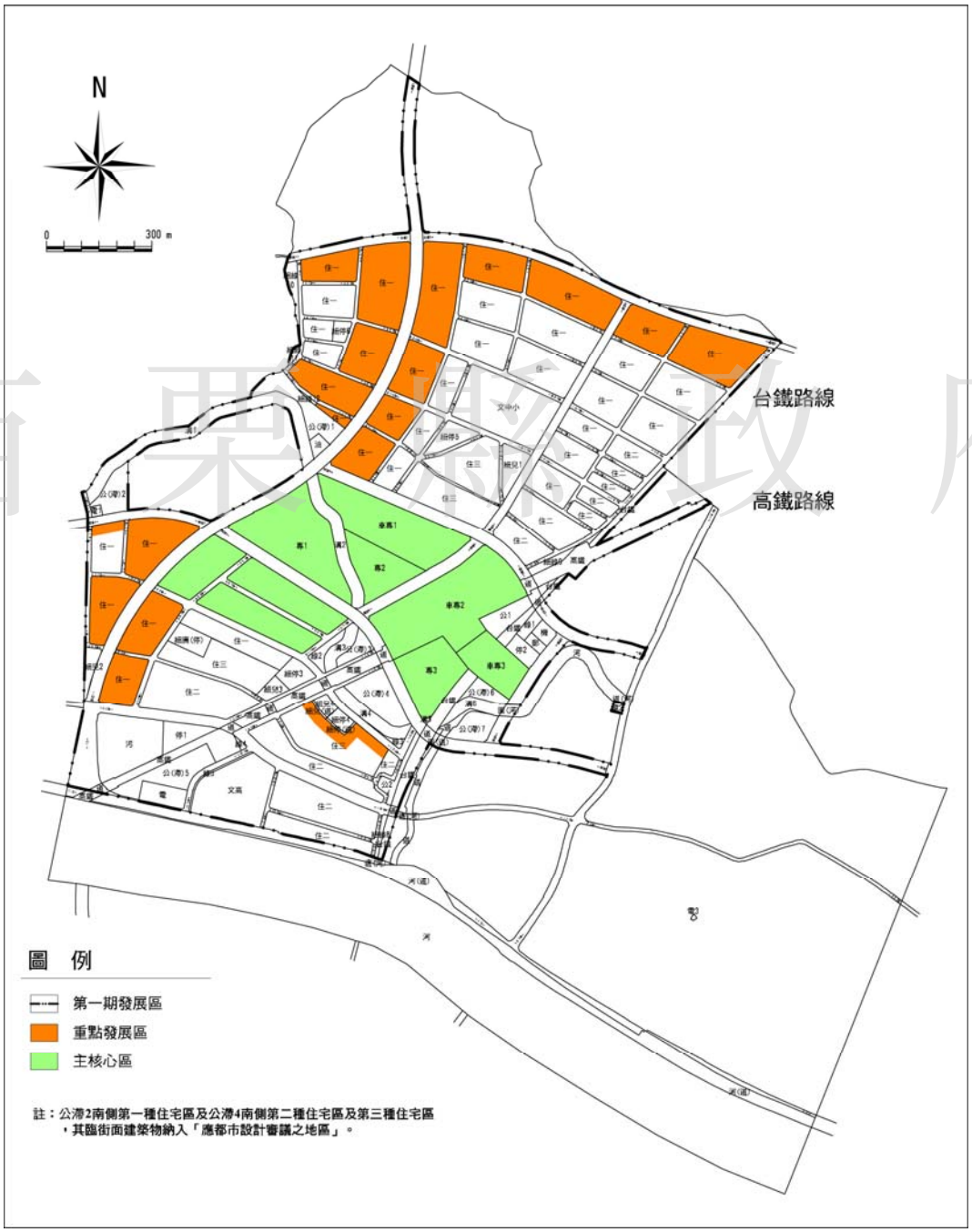


圖 6-7　應辦理都市設計審議地區示意圖

苗栗縣政府

貳、審議項目與原則

一、開放空間留設

審議焦點放在重點景觀軸線兩側之開放空間整體規劃，包括空間的面積尺寸、形狀，以及入口意象之位置。

二、建築物屋頂

建築物頂層應配合建築物本身及周圍建築物造型整體予以美化設計，以形成本地區整體建築風貌及優美之天際線。

三、建築附屬設施物管制

（一）同一棟建築物之廣告招牌，應以設置共同招牌整體設計為原則。

（二）本第一期發展地區所有建築物之中央空調或其他設備之廢氣排出口、風口以及地面有礙都市景觀之設施，不得設置於建築物主要出入口附近，並應加以綠美化。

（三）本第一期發展地區建築物各向立面之附屬設施物如冷氣機口、鐵窗、雨庇或其他影響建築立面之設施物，應考慮整體建築物立面景觀規劃配置，予以細部設計處理，並不得妨礙緊急逃生路線與設施。

苗栗縣政府

四、建築物高度與量體

（一）為塑造本特定區門戶意象，強化車站專用區之地標性，建築與站體相呼應，核心區之建築高度以七層以上為原則。

（二）為強化鄰里中心的向心性，區內公園、學校等公共建築及設施之建築量體以三層為原則

五、建築材質與色彩

（一）本特定區主核心區車站周邊之建築色彩與材質應配合高鐵車站設計

（二）計畫區內建築物之材料，應配合使用具有當地特色的建材為原則。

（三）建築物立面色彩基調應配合地區山景水色等自然環境紋理特色，並與鄰近建築物及其所塑造之開放空間相融合為原則。

第七節　土地使用分區管制計畫

一、本要點依都市計畫法第二十二條、三十三條及三十四條規定訂定之，據以規範本特定區第一期發展地區內各項土地使用，確保都市生活環境品質及促進土地資源之合理利用。

二、住宅區之開發強度不得大於下表規定：

住宅區	建蔽率（％）	容積率（％）
第一種住宅區(住一)	50	150
第二種住宅區(住二)	50	180
第三種住宅區(住三)	50	100

三、商業區之開發強度，建蔽率不得大於百分之六〇，容積率不得大於百分之三〇〇。

四、產業專用區專供高鐵苗栗車站特定區之相關產業發展使用，其建蔽率不得大於百分之六〇，容積率不得大於百分之三五〇。

五、車站專用區於建築開發時應經苗栗縣都市設計審議委員會審議通過後，始得依相關法令向主管建築機關申請建築執照。開發強度不得大於下表規定：

項目	建蔽率（％）	容積率（％）	備註
交通設施	60	—	・車站專用區(二)、車站專用區(三) ・高鐵及台鐵車站外之路線設施構造物不予計入建蔽率
附屬事業設施	50	350	車站專用區(一)

六、電力事業專用區之建蔽率不得大於百分之五〇，容積率不得大於百分之二五〇。

七、加油站專用區之建蔽率不得大於百分之四〇，容積率不得大於百分之一二〇。

八、本第一期發展地區內各分區使用項目規定如下：

（一）產業專用區之使用項目以配合高鐵苗栗車站特定區發展需要使用之相關設施為原則，且併開發計畫書經苗栗縣都市計畫委員會審議通過。

（二）車站專用區 1 之容許使用項目包括：

1.非營利性之戶內遊憩設施、兒童遊樂場、公園、綠地、體育場館及練習場等

2.醫療保健服務業(但不包括性病防治所、慢性病防治所、傳染病院、精神科醫院)、藥局

3.郵政業之支局、代辦所與電力供應業之營業處、服務中心

苗栗縣政府

4.消防隊(分隊部)、警察分局、派出(分駐)所、民防指揮中心

5.公用事業及交通運輸設施之用水供應業之淨化、配送設備或設施、下水道抽水站

6.公務機構、國防事業之辦公室、國際組織及外國機構、職業團體、政治團體

7.區民及社區活動中心、圖書館、社會教育館、文化中心、美術館、博物館、科學館、歷史文物館

8.寵物服務業

9.第一類電信事業之機房、第二類電信業、鐵路運輸業場站設施、市區汽車客運業之場站設施、公路汽車客運業之場站設施、大眾捷運系統場站設施、停車場經營業之營業性停車空間、計程車客運業、小客車租賃業車輛調度停放場

10.有線電視系統經營業之設備或設施、有線電視節目播送系統業之設備或設施、廣播業之設備或設施、電視業之設備或設施(不含攝影棚)、衛星廣播電視業之設備或設施

11.食品什貨、菸酒、飲料批發業、布疋、衣著、鞋、帽、傘、服飾品批發業、家具及裝設品批發業、五金及日常用品批發業、文教、樂器、育樂用品批發業、首飾及貴金屬批發業、資訊軟體批發業、電子材料批發業、零售業(但不包括清潔用品零售業以外之化學原料及其製品零售業、石油製品、燃料零售業)、綜合零售業、餐飲業

12.法律及會計服務業、顧問服務業、資訊服務業、設計業、一般廣告服務業(不包括印刷、錄音作業場所)、就業服務業、公寓大廈管理服務業、保全業、電信業務門號代辦業、研究發展服務業、其它專業、科學及技術服務業(不包括逾期應收帳款管理服務業)

13.建築物清潔服務業、病媒防治業、短期補習班業（營業樓地板面積不超過二〇〇平方公尺，須經立案）、電影事業、廣播電視業、藝文業、休閒服務業(不包括電子遊戲場業)、運動服務業(不包括高爾夫球場業)、觀光及旅遊服務業、汽車修理業之乙種汽車修理廠、其他汽車服務業之汽車清洗、汽車裝潢、汽車拖吊業、電器及電子產品修理業、鐘錶修理業、展覽服務業、租賃業、其他服務業(不包括三溫暖業、殯葬設施經營業、殯葬禮儀服務業)

14.金融、保險及不動產業

15.其它僅供辦公之場所(現場限作辦公室使用，不得專為貯藏、展示或作為製造、加工、批發、零售場所使用，且現場不得貯存機具)。

16.兼具大型活動表演及文教展覽等功能之文化教育、休閑遊憩、大型運動等設施

苗栗縣政府

17.結合購物、運動、休閒娛樂、文化、飲食、展示、資訊等設施之大型購物中心

18.高科技產業相關之研發、技術性諮詢、技術與人才育成事業

19.其他經苗栗縣都市計畫委員會核准，為配合高鐵苗栗車站特定區發展需要使用之相關設施

（三）車站專用區 2、3 之容許使用項目包括：

1.鐵路運輸業、汽車運輸業、大眾捷運系統運輸業、陸上運輸輔助業(不包括民間救護車經營業)

2.旅行業、旅遊諮詢服務業、觀光遊樂業

3.「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」中車站用地立體多目標使用之准許使用項目

4.其他經苗栗縣都市計畫委員會核准，為配合高鐵苗栗車站特定區發展需要使用之相關設施

（四）電力事業專用區之容許使用項目包括：

1.電力供應業、熱能供應業

2.經營電力事業所需之設施

3.電力必要附屬設施：

(1)研發、實驗、推廣、檢驗及營運辦公室。

(2)教學、訓練、實習房舍(場所)及學員宿舍。

(3)員工托育中心、員工幼稚園、員工課輔班、員工餐廳、員工福利社、員工招待所及員工醫務所。

(4)其他經苗栗縣都市計畫委員會審查核准之必要設施

4.公務機關之各級行政機關

（五）加油站專用區之容許使用項目包括：

1.加油站業、加氣站業

2.其它依「加油站設置管理規則」規定允許使用之項目

（六）為配合區區段徵收開發需要，兒童遊樂場用地 2 得供土地公廟安置使用。

（七）本計畫住宅區(住一、住二、住三)及商業區之使用項目規定依「都市計畫法臺灣省施行細則」內容辦理。

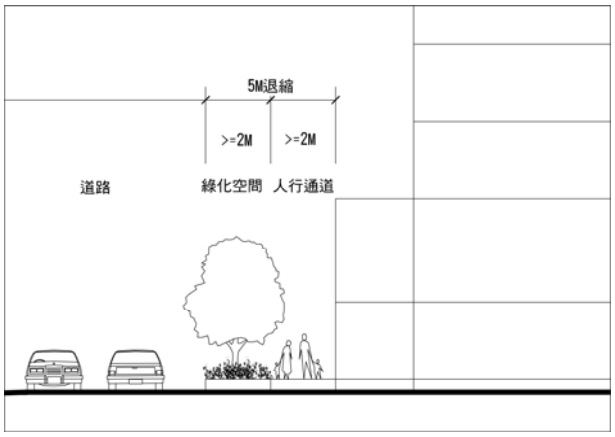
（八）前列各分區容許使用項目或新增使用組別之適用與有關疑義之解釋，得經苗栗縣都市計畫委員會審議認定或修正之。

九、本計畫第一期發展地區應另訂都市設計管制準則，作為開發建築之管制，經指定須辦理都市設計審議地區，其開發須送經苗栗縣都市設計審議委員會審議通過後，始得請領建造執照。

苗栗縣政府

十、建築退縮深度及院落規定

（一）本特定區面臨計畫道路側皆需退縮五公尺以上建築；其中產業專用區及車站專用區 1 面臨三十公尺以上計畫道路側需退縮十公尺建築；上述退縮空間內臨道路境界線側至少須留設二公尺綠化空間（以喬木為原則），並至少須留設二公尺帶狀式開放空間供公眾通行。



建築退縮示意圖

（二）產業專用區鄰接北勢溪部分應退縮十公尺建築，且法定空地應儘量沿溪留設，並與該開放空間結合。

（三）文高用地面臨計畫道路應有一側退縮建築至少十公尺，供綠化、人行步道、停車及學生接送專用車道等使用，其他臨道路部分應退縮建築至少五公尺，作為帶狀式開放空間供公眾通行。

（四）第一項建築退縮規定，如基地情形特殊者，得提經苗栗縣都市設計審議委員會審議同意者，從其規定。

十一、本第一期發展地區內各項公共設施用地之建蔽率與容積率不得超過下表之規定：

項目		建蔽率（％）	容積率（％）
機關用地		60	250
郵政用地		60	400
污水處理廠用地		60	180
公園用地		15	45
公園兼滯洪池用地		15	45
兒童遊樂場用地		15	30
停車場用地	平面使用	10	20
	立體使用	80	400
學校用地	文中小	50	150
	文高	50	200

苗栗縣政府

十二、本第一期發展地區內所規劃之機關、公園、公園兼滯洪池、兒童遊樂場、停車場、學校、綠地等用地應配合其臨接之計畫道路規劃自行車道。

十三、本第一期發展地區內公 1 用地得供車行地下道相關設施建築使用。

十四、為加速本第一期發展地區住宅區(不含第三種住宅區)及商業區土地整體合理開發利用，訂定以下獎勵措施：

V=V0＋△V1＋△V2

其中 V：獎勵後總容積

V0：該分區細部計畫之基準容積

△V1：配合開發時程之獎勵容積（於區段徵收完成之日起，於下表期限內提出建造執照申請者）

開發期限	獎勵標準(△V2)
四年內	V0×20%
六年內	V0×15%
八年內	V0×10%
十年內	V0×5%
滿第十年後	V0×0%

△V2：大基地開發之獎勵容積，其中住宅區申請開發基地在一、〇〇〇平方公尺以上，商業區申請開發基地面積在一、〇〇〇平方公尺以上者，得給予原基準容積一〇%之獎勵容積。

十五、本第一期發展地區內第三種住宅區屬既有聚落且不納入區段徵收範圍，並指定為依「都市更新條例」劃定之更新地區，未來得依「都市更新條例」或本要點之規定採個別建築開發或整體開發。

十六、為促進第三種住宅區之整體更新及再發展，訂定以下獎勵措施：

（一）第三種住宅區內建築基地符合下列條件之一者，土地權利關係人得擬具開發計畫提經苗栗縣都市更新審議委員會審議通過後，再分別依相關法令向主管建築機關申請開發建築：

1.為現有道路或分區界線圍繞之完整街廓，且將毗鄰之現有巷道、計畫道路或綠地納入規劃，經苗栗縣都市更新審議委員會審查同意者。

2.基地臨接寬度六公尺以上計畫道路，其連續臨接長度在二十公尺以上或達周界總長度六分之一以上，且面積達一、〇〇〇平方公尺以上者。

（二）開發計畫應以書、圖載明下列事項：

1.申請人姓名、身份證字號及地址。

2.開發地區範圍、面積及土地與建物使用現況。

3.土地使用及公共設施計畫，其圖面比例尺不得小於五百分之一。

4.土地使用管制計畫。

苗栗縣政府

5.都市設計事項，得視實際需要依本特定區(第一期發展地區)細部計畫都市設計管制準則之內容予以述明。

6.土地及地上物處理計畫。

7.事業及財務計畫。

8.實施進度。

9.全部土地權利關係人姓名、住址、權利證明文件及私有土地所有權人同意書。

10.套繪土地使用計畫之地籍圖，其比例尺不得小於一千分之一。

前項之開發地區範圍若因整體規劃需要須將公有土地納入時，應於開發計畫中述明其處理方式。

（三）為引導有序發展，預留防救災通道，訂定「細部計畫道路預留用地範圍」（詳見附圖），應納入開發計畫內敘明。

（四）申請基地面積為五、〇〇〇平方公尺以上者，於整體開發時須提供不小於申請開發總面積百分之二十之土地作為公共設施用地，前開公共設施用地(包括必要設置之廣場、公園、兒童遊戲場)應儘量集中留設，於請領建造執照前將產權移轉為苗栗縣政府所有，並於取得建築物之使用執照前開闢完成。基地面積不足五、〇〇〇平方公尺者，其所需提供之公共設施(用地面積不得小於申請開發總面積百分之二十)扣除「細部計畫道路預留用地」後，則改以代金方式計算，且需載明於上述開發計畫書，於請領建造執照前繳交予苗栗縣政府。

前述代金應包括公共設施用地取得費及開闢費，其計算公式如下：

公共設施用地取得費＝申請基地當期土地平均公告現值×(1+加成數)，其中加成數由苗栗縣地價及標準地價評議委員會訂定。

公共設施用地開闢費＝公園建築單價×提供公共設施之面積，其中公園建築單價需載明於開發計畫書內並經苗栗縣都市更新審議委員會審議通過。

（五）申請整體開發者，得依下列容積獎勵公式核算其申請開發建築之獎勵容積率：

V=V0(1＋V1＋V2)/(1-V1)

其中 V：獎勵後之容積率

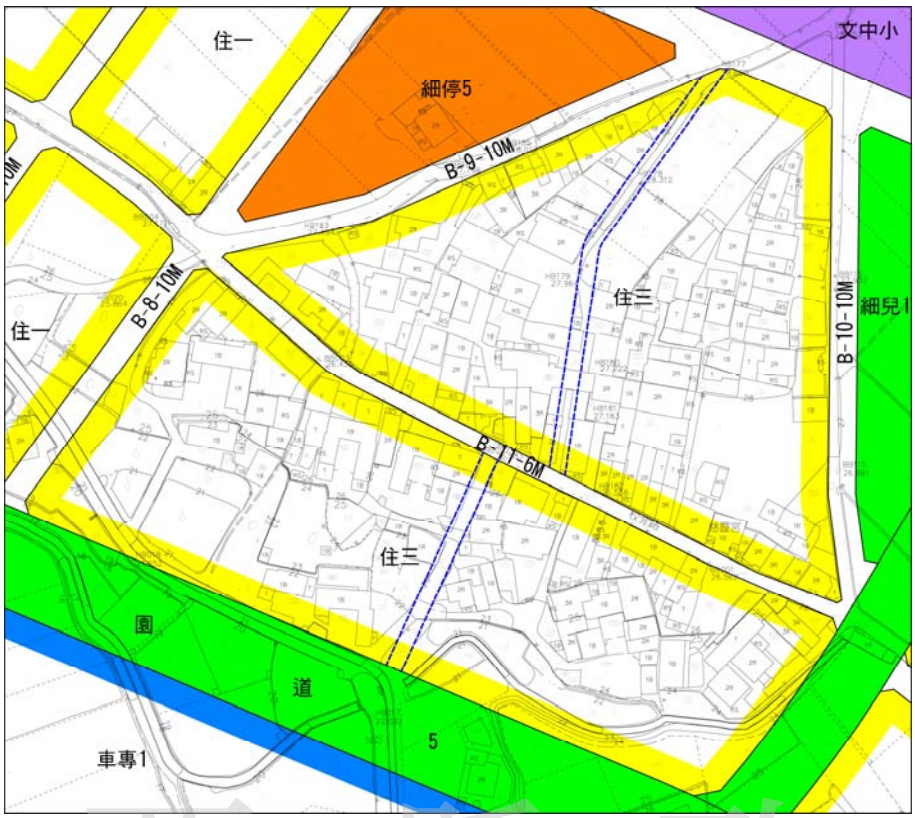
V0：該分區之基準容積率(百分之一〇〇)

V1：提供公共設施之比例

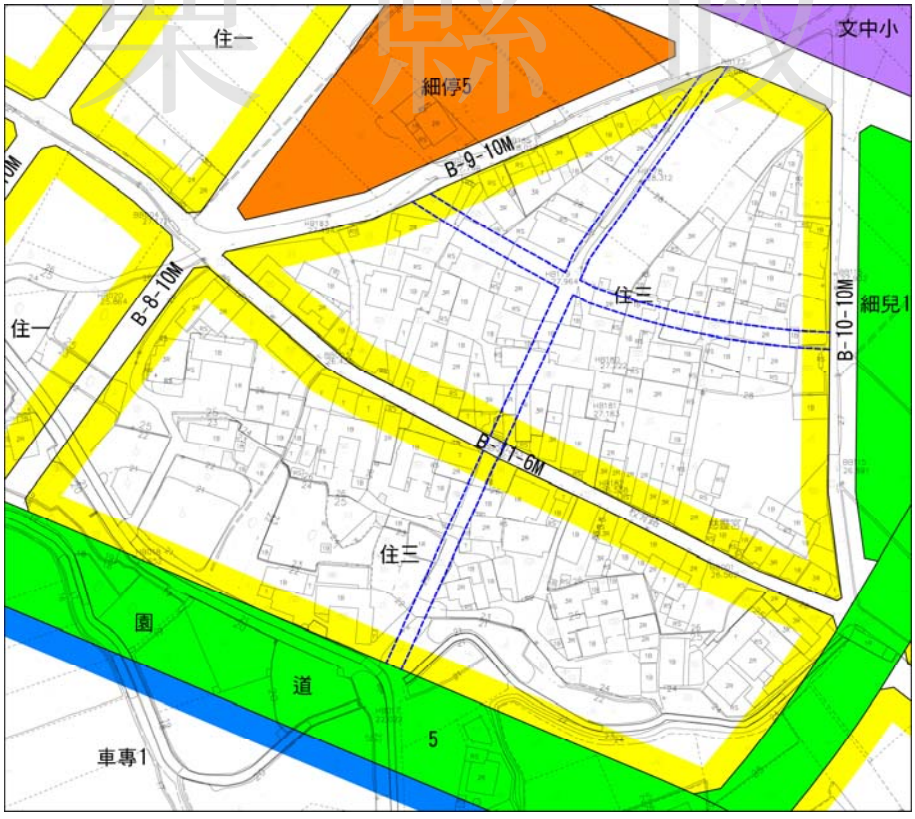
V2：獎勵係數(符合都市計畫法台灣省施行細則第三十條之情形者為〇．二，其餘為〇．一)

（六）第三種住宅區得配合後期發展地區合併辦理細部計畫，並得依其原合法可建築用地及建築容積併入該細部計畫範圍核算平均容積。

苗栗縣政府

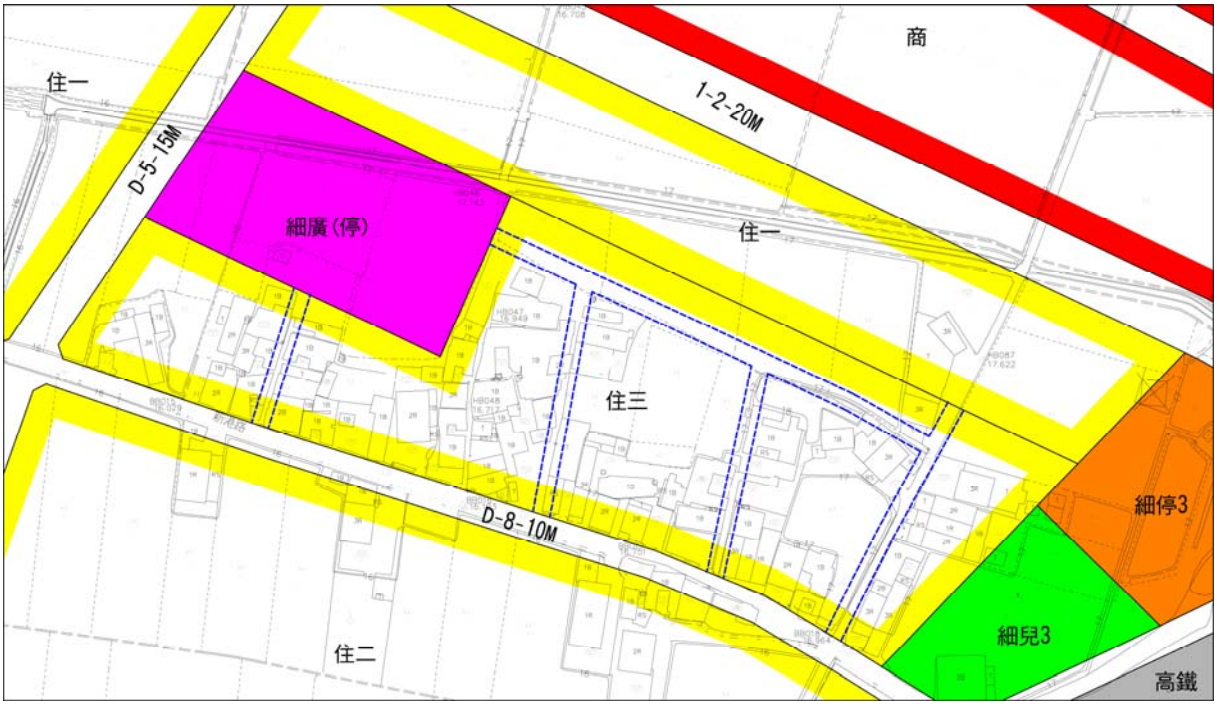


附圖　第三種住宅區細部計畫道路預留藍圖（A-方案一）

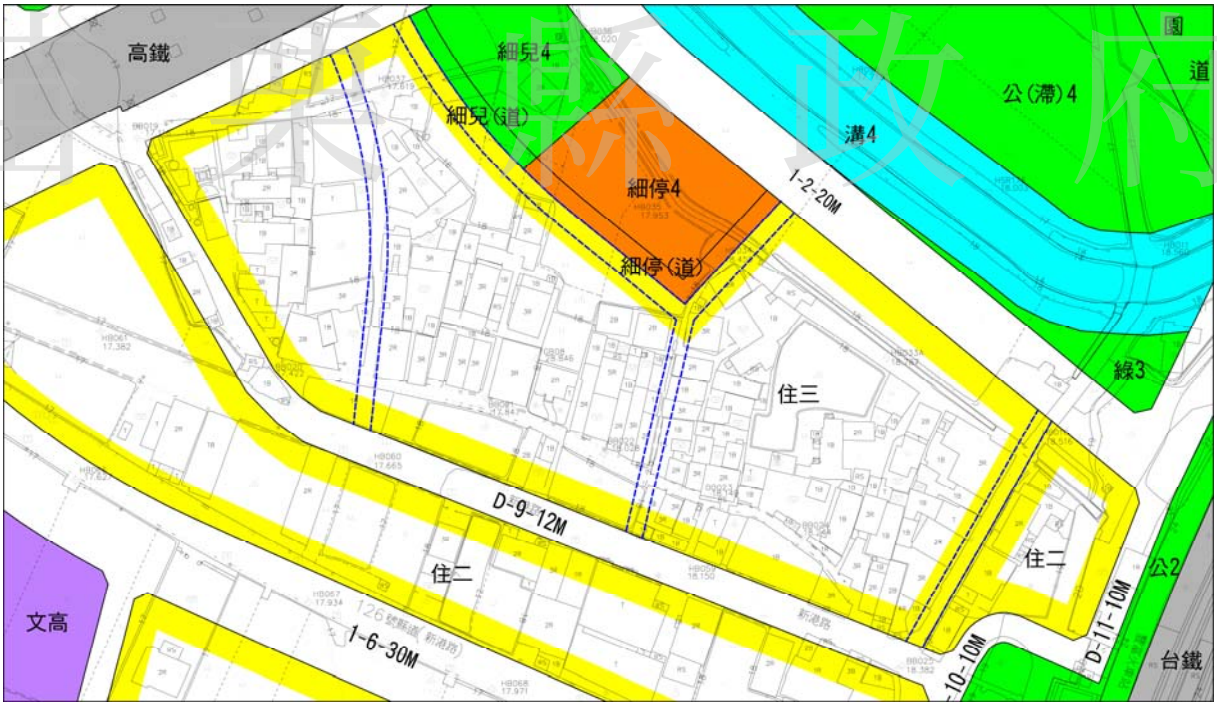


附圖　第三種住宅區細部計畫道路預留藍圖（A-方案二）

苗栗縣政府



附圖　第三種住宅區細部計畫道路預留藍圖（B）



附圖　第三種住宅區細部計畫道路預留藍圖（C）

苗栗縣政府

（七）政府或經主管機關核准之民間團體於第三種住宅區內興辦之都市更新計畫得依相關法令規定辦理，不受本點之限制。

十七、為促進產業專用區及車站專用區 1 土地整體開發及變更利用，應由開發單位擬定整體開發計畫，最小開發基地規模應達三、〇〇〇平方公尺，其必要性服務設施種類應依土地利用計畫及交通需求，予以適當配置，且區內之公園、綠地用地面積應佔該專用區面積百分之十以上，並依本管制要點公園綠地空間相關規定辦理。留設之必要性服務設施，應由該專用區開發者自行興建管理及維護，並開放為公眾使用。

（一）產業專用區及車站專用區 1 之開發及變更使用均應由開發單位研擬整體開發計畫，提經苗栗縣都市計畫委員會審議通過後實施。整體開發計畫內容應包括：

1.整體規劃構想。

2.土地使用計畫。

3.開發建築計畫。

4.交通運輸計畫。

5.必要性服務設施計畫。

6.事業及財務計畫。

7.經營管理計畫。

8.其他相關配合計畫。

苗栗縣政府

（二）為加速產業專用區及車站專用區 1 建設及促進其土地整體合理開發利用，訂定以下獎勵措施，其中△V1＋△V2 之獎勵容積合計不得超出該使用分區基準容積之百分之二〇：

V=V0＋△V1＋△V2＋△V3

其中 V：獎勵後總容積

V0：該分區細部計畫後之基準容積

△V1：配合引進重要產業類別(屬車站專用區 1 之容許使用組別第 16、17、18、19 項)，給予原基準容積一〇%之獎勵容積。

△V2：配合開發時程之獎勵容積（於區段徵收完成之日起，於下表期限內提出建造執照申請者）

開發期限	獎勵標準(△V2)
四年內	V0×20%
六年內	V0×15%
八年內	V0×10%
十年內	V0×5%
滿第十年後	V0×0%

△V3：大基地開發之獎勵容積，申請開發基地在六、〇〇〇平方公尺以上者，得給予原基準容積一〇%之獎勵容積。

（三）產業專用區及車站專用區 1 之整體開發計畫，應符合下列原則：

1.必要性服務設施應能滿足區內之需求。

2.應避免對外部環境造成負面衝擊。

3.規劃配置須與外部土地使用相容，並與之配合整體規劃設計。

（四）開發單位變更原申請內容有左列情形之一者，應重新依整體開發計畫審議程序申辦：

1.開發規模擴增或交通路線延伸百分之十以上者。

2.土地使用計畫變更涉及原規劃分區使環境嚴重變化或破壞者。

3.必要性服務設施計畫變更涉及原服務效率降低者。

4.對環境品質之維護，有顯著不利影響者。

5.其他經苗栗縣都市計畫委員會認定者。

前項第一款、第二款及第三款經苗栗縣都市計畫委員會同意者，不在此限。

（五）產業專用區及車站專用區 1 之開發及變更建築應於發照前，送經苗栗縣都市設計審議委員會審議通過後為之。

十八、為配合車站專用區(含附屬事業設施)內各項交通設施開發及站區都市意象塑造，站區之規劃設計應符合下列規定，並提經苗栗縣都市設計審議委員會審議通過後實施。苗栗縣政府並得視實際情況邀集高鐵、台鐵主管機關及相關學者專家參與上述都市設計審議。

（一）高速鐵路用地供作高鐵路線及其他相關設施使用，其餘高速鐵路結構下方得在不妨礙高速鐵路功能下，視實際需要供計畫道路、溝渠、綠地等使用。

（二）高鐵車站專用區臨高速鐵路用地二側計畫道路得在不妨礙道路功能下，視實際需要供高速鐵路相關設施設置及使用，此二路段於闢建時應配合考量高鐵車站整體建設。

十九、本第一期發展地區內高速鐵路沿線兩側之建築許可申請須按高速鐵路兩側毗鄰地區限建相關規定辦理。

二十、綠建築規定

（一）都市設計審議地區之建築基地，應依「建築技術規則建築設計施工編」有關建築基地綠化、建築基地保水、建築物節約能源等規定辦理。

（二）為獎勵綠建築設計，申請綠建築設計取得綠建築候選證書及通過綠建築分級評估銀級以上者，給予基準容積 6%之獎勵，取得黃金級以上者，給予基準容積 8%之獎勵，取得鑽石級以上者，給予基準容積 10%之獎勵。

苗栗縣政府

二十一、容積獎勵上限

容積獎勵上限依都市計畫法臺灣省施行細則（內政部 103 年 1 月 3 日台內營字第 1020374744 號令修正）辦理。

二十二、建築基地地下層開挖規模：

（一）為確保地下水補助及透水面積，達成綠建築及環境保育目標，本計畫區建築基地地下層開挖範圍應以各該基地之法定建蔽率加百分之十為其最大開挖範圍；但基地情形特殊經提苗栗縣都市設計審議委員會審議通過者不在此限，另超過最大開挖規模規定者，須另提具保水補償措施一併送苗栗縣都市設計審議委員會審議。

（二）指定退縮綠帶、指定留設開放空間及指定退縮無遮簷人行道範圍內不得開挖地下室，以利地面層植栽及透水。

二十三、停車空間規定：

住宅區之建築基地於申請建築時，住宅樓地板面積二五〇平方公尺以下需設一部停車位，而每超過一五〇平方公尺則需增設一部停車位，且每一居住單元應留設一部停車位，如同一住宅單位如設置二停車位以上，可免設置車道連接。商業區之建築基地於申請建築時，其總樓地板面積在一〇〇平方公尺(含)以下者，應留設一部停車空間，每超過一〇〇平方公尺需增設一部停車位。

二十四、景觀及綠化規定：

（一）本特定區第一期發展區內法定空地依下列五類基地分別適用其綠化規定：

第一類：住宅區。建築基地之綠化，綠覆率規定應達 100％。

第二類：商業區。建築基地之綠化，綠覆率規定應達 80％。

第三類：產業專用區及車站專用區。建築基地之綠化，綠覆率規定應達 80％。

第四類：公園、公園用地兼供滯洪池使用、綠地、兒童遊樂場、學校用地。建築基地之綠化，綠覆率規定應達 150％。

第五類：其他建築基地。建築基地之綠化，綠覆率規定應達 50％。

所稱「綠覆率」指綠覆面與法定空地之百分比。「綠覆面」指植物枝葉覆蓋於建築物及基地內外地面之面積，其計算基準如下：

1.喬木採用栽植時米高徑之計算法如本計畫書之附錄。

2.灌木以實際面積加 50％計算。（灌木實際面積×1.5＝灌木綠覆面積）

3.草地、地被及草花以被覆面積計算之，核發使用執照前至少其被覆面積應栽植 3/4 以上，以照片上枝葉面積計算之。

4.蔓性植物以花廊、柵籬或綠壁方式攀佈者，平面部分依實際被覆面積計算，以花廊支柱數為蔓性植物株數，綠覆面以花廊面積計算。

5.停車場以植草磚築造者，綠覆面以鋪設植草磚面積 1/3 計算，但核發使用

苗栗縣政府

執照時，植草磚內之草皮應生長良好。

6.觀賞性水池或溪水不論有無水生植物均以其面積 1/3 折算為綠覆面。

7.建築物之陽台及花台綠化者；綠覆面積以綠覆部分全部計算，屋頂花圃之綠覆面積以綠覆部分 1/3 計算。

8.在喬木下或草地上得興建門牆、步道、清潔箱、休息設施、飾景設施、照明設施、兒童遊樂設施、運動設施等無頂蓋構造物，但占有綠覆面時，應扣除計算。

（二）本第一期發展地區內公園、綠地內所留設之人行步道，其鋪面應以植草磚或透水性材質之地磚鋪設。

（三）第一期發展地區內公園有床基之花台面積不得超過綠化面積百分之十。

（四）本第一期發展地區內人行道空間，其鋪面之形式、色彩、材質應與兩側指定留設退縮帶狀式開放空間及路權範圍人行道/綠化空間互相配合整體設計，其高程應與相鄰開發地區順平銜接。

（五）為有效紓緩並調節都市逕流、降低洪峰流量，指定本特定區內之產業專用區、車站專用區及學校等公共設施用地需自行設置滯洪設施，用以吸收因基地開發造成之逕流增加量，相關計算公式均需依據「水土保持技術規範」之規定辦理，同時採開發後 50 年頻率降雨入流量及開發前 10 年頻率（同北勢溪之計畫頻率年）之出流量，計算基地所需之滯洪池體積，計算所需之逕流係數採開發前 0.55，開發後依實際基地使用狀況訂定辦理（降雨強度公式整理如下表所示），設置之滯洪設施需獲苗栗縣政府都市設計審議委員會審議通過。其餘尚需滯洪面積由滯洪公(滯)1 至公(滯)7 等七處公園用地配合本第一期發展地區內排水路規劃設置滯洪池。

降雨強度公式一覽表

頻率年 / 站名	2年	5年	10年	25年	50年
橫龍山	$\frac{289.0}{(t-3)^{0.41743}}$	$\frac{275.5}{(t-5)^{0.34757}}$	$\frac{259.7}{(t-6)^{0.30693}}$	$\frac{241.1}{(t-7)^{0.26260}}$	$\frac{223.1}{(t-8)^{0.22923}}$

二十五、本第一期發展地區內建築基地於開發施工中，若發現文化資產時應依下列規定辦理：

（一）若發現古物、遺址或文化遺跡等文化資產時，應依「文化資產保存法」之規定辦理。

（二）經發現文化資產依法採掘後，若採現地收存及展示者，並以露天收存及展示時，其收存及展示空間除得計入法定空地外，並得免依本要點第三十三條第一項規定檢討綠化面積。

（三）經發現文化資產依法採掘後，若採現地收存及展示者，並以室內收存及展示時，其收存及展示空間之樓地板面積不予計算容積。

苗栗縣政府

二十六、本第一期發展地區內之各項開發行為，涉及都市計畫審議及都市設計審議者，得由縣府視實際情況召開都市計畫與都市設計聯席審議會議，以縮短其審議時程。

二十七、本要點未規定事項，適用其他法令之規定。

苗栗縣政府

第八節　都市設計管制要點

一、本要點依「擬定高速鐵路苗栗車站特定區(第一期發展地區)細部計畫土地使用分區管制要點」(簡稱土管規則)第九點規定訂定之。為提昇本第一期發展地區之空間環境品質、形塑地區發展特色，擬定本第一期發展地區之都市設計管制事項，重要地區部份街廓另輔以都市設計管制要點作為補充規定，經劃定為都市設計審議地區之建築基地，其開發須經由苗栗縣都市設計審議委員會審議通過後，始得請照建築。

二、為達成都市設計管制之目的，選定本第一期發展地區主要活動節點及其周邊地區、重要交通動線或節點及其周邊地區、地方重要建設周邊地區等辦理都市設計審議。

應辦理都市設計審議之地區包括：

（一）核心區及重點發展地區：主核心區包括車站專用區、產業專用區及周邊商業區；重點發展地區則為本特定區指定園道之兩側街廓(參見圖 6-7)。位於主核心區或重點發展地區之建築基地且面積超過一、〇〇〇平方公尺者。

（二）依本特定區主要計畫土地使用分區管制要點規定應辦理都市設計審議之地區。

（三）電力事業專用區、機關用地、學校用地等分區及公共設施(公用設備)用地開發案之總樓地板面積超過一、〇〇〇平方公尺者。

（四）公、私有重大公共工程及公共建築基地面積有左列情形之一者：

1.基地面積達五、〇〇〇平方公尺之立體停車場用地。

2.基地面積達一五、〇〇〇平方公尺之公園用地。

3.基地面積達三、〇〇〇平方公尺採立體多目標使用之公共設施用地開發案。

4.人行陸橋及自行車車道。

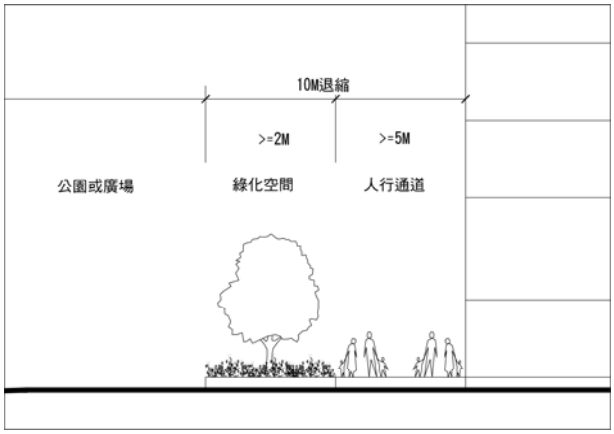
5.體育館、博物館、圖書館、美術館、歷史文物館、社會教育館、文化中心、社區活動中心、演藝廳等開發案之總樓地板面積超過三、〇〇〇平方公尺。

三、車站專用區(含交通設施及附屬事業設施)之都市設計管制規定如下：

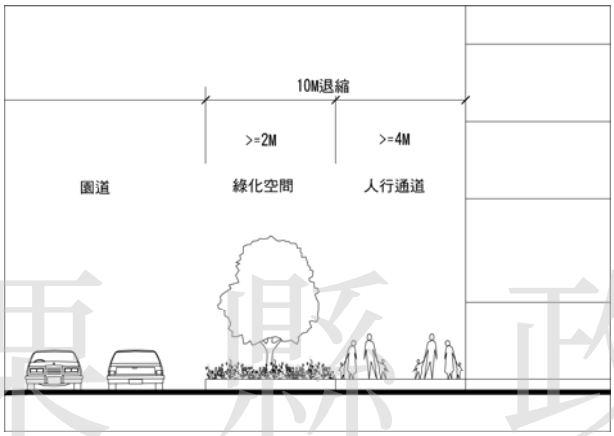
（一）指定留設帶狀式及廣場式開放空間之位置如下圖所示。

1.車站專用區 1 臨公 2 及溝 2 部份，應留設寬度為十公尺以上之帶狀式開放空間，並應設置連續性之人行通道，淨寬應不得小於五公尺。法定空地應儘量臨靠溝 2 留設，整體規劃。

苗栗縣政府



2.車站專用區 1 臨園道（園道 1、園道 5、園道 6）部份，應留設寬度為十公尺以上之帶狀式開放空間，並應設置連續性之人行通道，淨寬應不得小於四公尺。



3.車站專用區 1 臨園道 6 及車站專用區 2 部份，應配合高鐵車站站前廣場，留設廣場式開放空間，以形成站區及高鐵車站整體入口意象。另為塑造廣場圍閉特質，建築基地臨接指定廣場側應以建築量體界定廣場空間。

（二）站區範圍內高鐵路線設施下方及站區臨計畫道路間，除供高鐵車站、機房、停車場等使用外，應作為開放性之空間，使高鐵路線東西二側之都市空間能有效連接。

（三）站區建築基地所留設之法定空地應能滿足防災、避難與緊急救護機能之需求。

（四）站區範圍內人行動線規劃應與鐵路車站、轉運站、停車場、站區廣場以及附屬事業設施等站區主要建築與設施物順暢銜接，並應構成連續之人行動線系統。

（五）交通系統

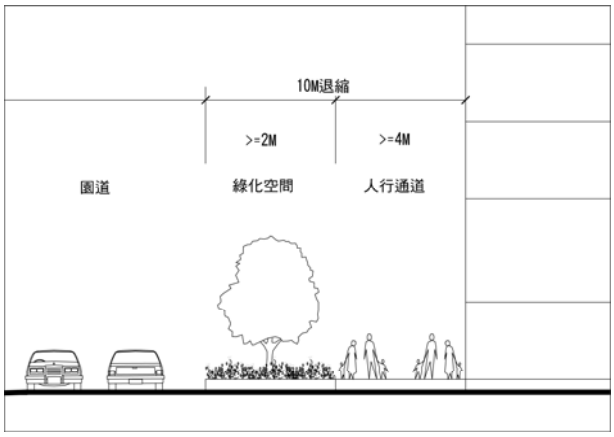
1.站區範圍內之道路系統應與站區周邊之計畫道路順暢銜接。

2.車站站體周邊應依交通計畫之運量分析，配置足量之臨時停車、等候用之車道。

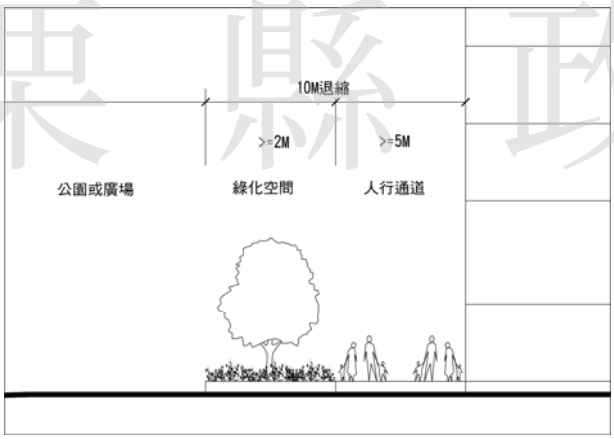
苗栗縣政府

四、產業專用區指定留設帶狀式及廣場式開放空間之位置如下圖所示，其都市設計管制規定如下：

（一）產業專用區臨特定區園道（園道 1、園道 8、園道 9）應留設帶狀式開放空間，寬度為一〇公尺，並應設置連續性之人行通道，淨寬應不得小於四公尺。



（二）產業專用區臨溝 2 及溝 3 之帶狀式開放空間留設寬度為十公尺，並應設置連續性之人行通道，淨寬應不得小於五公尺。法定空地應儘量臨靠溝 2 留設，統籌規劃。



（三）為塑造特定區整體入口意象，產業專用區臨園道 8 與園道 1 街角部份，應配合留設廣場式開放空間。另為塑造廣場圍閉特質，建築基地臨接指定廣場側應以建築量體界定廣場空間。

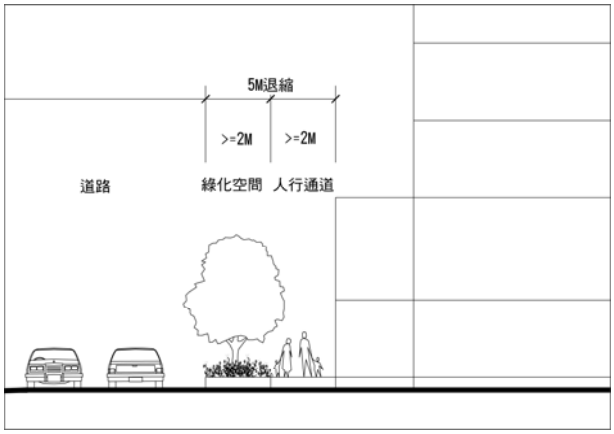
五、重點發展地區係配合本特定區園道周邊土地使用而指定之重點發展地區，其都市設計管制規定如下：

（一）指定留設廣場式開放空間、帶狀式開放空間之位置如下圖所示。

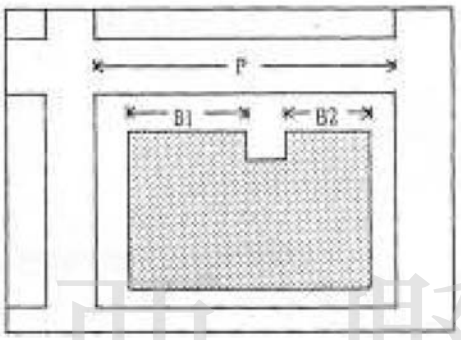
1.廣場式開放空間留設面積應佔基地面積百分之一〇。

2.於重點發展區內園道兩側除本要點另有規定外，其他園道應留設帶狀式開放空間，其寬度為五公尺以上，並應設置連續性之人行通道，淨寬應不得小於二公尺。

苗栗縣政府



（二）臨接指定廣場之建築基地，其位於牆面線之建築物長度與基地面寬之比值(簡稱牆面線 B/P 值)應大於百分之六〇。



牆面線 B/P 值＝
（B1+B2）／P>60%

苗栗縣政府

（三）商業區之前院深度應大於五公尺，後院深度比〇・三。

六、建築物規劃設計：

本特定區指定須辦理都市設計審議地區，其建築物規劃設計應依下列規定辦理：

（一）建築物屋頂造型美化

1.建築物頂層應配合建築物本身及周圍建築物造型整體予以美化設計，以形成本地區整體建築風貌及優美之天際線。

2.建築物頂層所附之電視天線、水塔、空調、機械等設施物，應配合建築物作整體設計，並予以遮蔽處理。

（二）建築附屬設施物管制

1.廣告招牌管制

(1)本第一期發展地區內住宅區、商業區建築物附設之廣告物招牌，不得妨礙都市防災救援逃生之主要路線，並應依「苗栗縣申請設置招牌廣告物及樹立廣告物執行自治條例」之規定辦理。

(2)同一棟建築物之廣告招牌，應以設置共同招牌整體設計為原則。

2.本第一期發展地區所有建築物之中央空調或其他設備之廢氣排出口、風口以及地面有礙都市景觀之設施，不得設置於建築物主要出入口附近，並應加以綠美化。

3.本第一期發展地區建築物各向立面之附屬設施物如冷氣機口、鐵窗、雨庇或其他影響建築立面之設施物，應考慮整體建築物立面景觀規劃配置，予以細部設計處理，並不得妨礙緊急逃生路線與設施。

4.除獨棟、雙併、雙疊、連棟住宅外，建築物之電視天線應為共同天線。

（三）建築物高度與量體

1.為塑造本特定區門戶意象，強化車站專用區之地標性，建築與站體相呼應，核心區之建築高度以七層以上為原則。

2.為強化鄰里中心的向心性，區內公園、學校等公共建築及設施之建築量體以三層為原則。

（四）建築材質與色彩

1.本特定區主核心區車站周邊之建築色彩與材質應配合高鐵車站設計

2.計畫區內建築物之材料，應配合使用具有當地特色的建材為原則。

3.建築物立面色彩基調應配合地區山景水色等自然環境紋理特色，並與鄰近建築物及其所塑造之開放空間相融合為原則。

（五）建築物非供住宅使用之樓層，其同層及以下各樓層均應非供住宅使用，其出入垂直動線應予分別設置。

（六）面臨公滯 2 及公滯 4 之臨街面建築基地，其建築物規劃設計之整體風格與元素，應分別與閩式書院及客家圓樓之意象相互呼應。

七、景觀及綠化規定：

本特定區指定須辦理都市設計審議地區，其景觀及綠化規定除依土地使用管制規則辦理外，另規定如下：

（一）應自面臨道路境界線起算一．五公尺範圍內列狀栽植喬木，其株距不得大於六公尺，成樹樹冠底離地淨高應在二公尺以上。

（二）除穿越之車道外，應與鄰接人行道齊平或高於相鄰道路邊界處十至十五公分，並應向道路境界線作成四〇分之一之洩水坡度。

（三）應與相鄰基地人行道高程齊平。

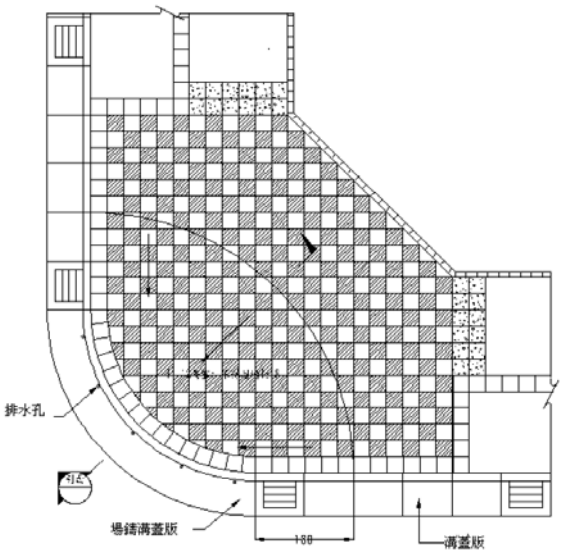
（四）人行步道於路口轉角之處理應依下列原則處理：

1.路緣坡道之斜率不可超過 1：12（約百分之八）。

2.當路口轉角人行流量較大時，轉角處之高程應與車道相同，斜坡在人行道兩側處理，或轉角全面作扇形斜坡之處理。車流頻繁且轉角空間足夠之地區應設置車止防止汽車進入。

3.路口轉角斜坡道應與道路之行人穿越道對齊。

苗栗縣政府



八、本第一期發展地區內經指定應辦理都市設計審議地區，應經由苗栗縣都市設計審議委員會審議通過後，始得請領建造執照。另經委員會審議通過之案件，其變更設計事項應依苗栗縣都市設計審議規則之相關內容辦理

九、本第一期發展地區內經指定應辦理都市設計審議地區，其建築應依本要點之規定及苗栗縣都市設計審議委員會之決議辦理。

苗栗縣政府

第七章　事業及財務計畫

第一節　開發方式

依「新訂或擴大都市計畫執行要點」第九條第二項規定，都市計畫之新訂或擴大，除特殊原因報院核准者外，應以區段徵收方式辦理開發。本細部計畫區範圍業已依區段徵收方式辦理整體開發。

另細部計畫區內第三種住宅區係屬既有聚落地區，以維持原有之使用為主，得依土地使用分區管制計畫第十五點、第十六點規定，辦理都市更新及再發展。

再者，土地使用分區管制計畫第十六點提及之「細部計畫道路預留用地」，除得依規納入開發計畫辦理外，若具開闢急迫性，該道路及設施得由申請人自行興闢。其所需經費由申請人自行負擔，如有使用公有土地需撥用者，得向苗栗縣政府提出協助並負擔撥用所需經費。

第二節　財務估算

苗栗縣政府

本案配合變更計畫內容調整公共設施用地項目，因相關用地業已透過區段徵收方式取得，故無涉及開闢經費之估算。

苗栗縣政府

附錄

附錄一　主要計畫發布實施公文

苗栗縣政府　公告

發文日期：中華民國108年6月24日
發文字號：府商都字第1080119884B號
附件：

主旨：公告「變更高速鐵路苗栗車站特定區主要計畫（第一次通盤檢討）案】」計畫書、圖，並自民國108年6月25日零時起發布實施。

依據：

一、都市計畫法第21條。

二、內政部108年6月13日台內營字第1080809037號函。

公告事項：

一、本計畫書、圖業經內政部都市計畫委員會108年1月15日第938次會議審決，並經內政部108年6月13日台內營字第1080809037號函核定在案。

二、本案計畫書、圖自民國108年6月25日零時起發布實施，計畫範圍內依本計畫書圖、都市計畫法、建築法等相關法令規定實施建築管理。

三、需閱覽計畫書、圖者，請至本縣後龍鎮公所、頭屋鄉公所、造橋鄉公所或本府工商發展處（都市計畫科）閱覽（亦可上網閱覽，網址：http://urbanplanning.miaoli.gov.tw/upmiaoli/）。

四、張貼公告書圖期間自發布實施日起30天。

縣長徐耀昌

第1頁　共2頁

苗栗縣政府

附錄二　本細部計畫綠覆率計算參考資料

一、栽植種類參考表

類別	樹型	中　名　名　稱
喬木	開展型	**樟樹**、**桂花**、**黃槐**、**美人樹**、**油桐**、**大花紫薇**、**藍花楹**、**黃金風鈴木**、**白玉蘭**、**山櫻花**、**鳳凰木**、**印度紫檀**、**珊瑚刺桐**、**雞冠刺桐**、**阿勃勒**、**水黃皮**、**雞蛋花**、**苦楝**、**台灣欒樹**、**玉蘭花**、**流蘇樹**、榕樹、茄苳、楓香、麵包樹、菩提樹、羊蹄甲、芒果、龍眼、荔枝、松類、檜木類、海濛果、梅花、桃花、李花、黃檜、海桐、金桔、黃花夾竹桃、虎斑木、欖仁、火焰木、光臘樹、大葉山欖、第倫桃、豔紫莉、黃槿、泰山木、銀樺、黃蓮木、海紅豆、刺桐、楊桃、相思樹、柳樹、櫻花及其他。
	直立型	黑板樹、大葉按、白千層、肯氏南洋杉、杉木類、木棉、楊桐、小葉南洋杉、廣東油桐、檜柏、龍柏、樹杞、翠柏、塔柏、香柴、羅漢松、竹柏、厚皮香福木、紅瓶刷子樹及其他。
棕櫚類	直立型	大王椰子、可可椰子、亞力山大椰子、檳榔、蒲葵、華盛頓椰子、海棗、棍棒椰子、酒瓶椰子及其他。
灌木		**聖誕紅**、**日日櫻**、**紫薇**、**白水木**、**山芙蓉**、**春不老**、**變葉木**、**木槿**、**蕎茉莉**、**茶花**、**杜鵑(金毛杜鵑、平戶杜鵑)**、**扶桑花**、**仙丹花**、**馬纓丹**、**桂花**、**翠蘆莉**、**美人蕉**、竹類、黃椰子、孔雀椰子、林投、紅蝴蝶、女貞類、夾竹桃、黃葉榕、鵝掌藤、福祿桐、石榴、風鈴花、含笑花、樹蘭、芙蓉、南美朱槿、茶梅、大葉鐵莧、梔子花、觀音棕竹、朱焦、蘇鐵、龍舌蘭、黃楊、玉葉金花、鑲邊虎尾蘭、六月雪、雪茄花、西洋杜鵑、小葉仙丹花、茉莉花、沙漠玫瑰、薔薇花及其他。
藤蔓類		**九重葛**、**蒜香藤**、**紫羅蘭**、珊瑚藤、使君子、炮仗紅、龍吐珠、紫藤、大鄧伯花、凌霄花及其他。
草花類		四季海棠、孔雀草、萬壽菊、日日草、牽牛花、雞冠花、石竹、一串紅、金魚草、雁來紅、香雪球、黃波斯菊、雛菊、三色堇、大理花、福祿考、金蓮花、花菱草及其他。
地被類		常春藤、南美彭蜞菊、紫蔓雞冠、法國菟、鴨拓草類、蔥蘭、玉龍草、韭蘭、鳶尾、腎蕨類及其他。
草皮類		狗牙根、百慕達草、地毯草、蜈蚣草、韓國草、菲律賓草及其他。

註:苗栗縣之縣樹為樟樹、縣花為桂花，其餘加註底線之栽植種類為苗栗縣政府「庭園綠美化」苗木申請計畫之苗木種類

苗栗縣政府

二、喬木綠覆面計算表

樹型	類別	每株綠覆面（平方公尺）	株距(公尺)	栽植時米高徑計算法
開展型	喬木	64	6	(樹高)4 公尺以上(冠寬)2 公尺以上栽植或米高徑 21-30 公分者同
		36	5	(樹高)3.6~4 公尺以上(冠寬)1.5~2 公尺以上栽植或米高徑 11-20 公分者同
		16	4	(樹高)3.1~3.5 公尺以上(冠寬)1.2~1.5 公尺以上栽植或米高徑 5-10 公分者同
直立型	喬木	36	5	(樹高)4 公尺以上(冠寬)2 公尺以上栽植或米高徑 21-30 公分者同
		16	4	(樹高)3.6~4 公尺以上(冠寬)1.5~2 公尺以上栽植或米高徑 11-20 公分者同
	棕櫚樹	16	4	幹高 3.5 公尺以上栽植時或米高徑 51 公分者同
開展型	特大樹移植	100	8	(樹高)4 公尺以上(冠寬)3 公尺以上栽植或米高徑 51 公分者同
		81	7	(樹高)4 公尺以上(冠寬)2 公尺以上栽植或米高徑 31~50 公分者同
直立型	特大樹移植	64	6	(樹高)6 公尺以上(冠寬)3 公尺以上栽植或米高徑 51 公分者同
		49	5	(樹高)6 公尺以上(冠寬)2 公尺以上栽植或米高徑 21~30 公分者同

米高徑：距地面 1 公尺高樹幹直徑

苗栗縣政府

附錄三　苗栗縣都市計畫委員會第 277 次會議紀錄

檔　　號:
保存年限:

苗栗縣政府　函

地址：苗栗縣苗栗市縣府路100號
承辦人：田寬穌
電話：037-559250
傳真：037-364450
電子信箱：h147951@ems.miaoli.gov.tw

受文者：本府工商發展處

發文日期：中華民國108年7月11日
發文字號：府商都字第1080133422號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如主旨

主旨：檢送「本縣都市計畫委員會第277次會議」紀錄1份，請查照。

說明：

一、出席委員對於審議案件如有補充意見，請於文到日起7日內擲還本府承辦單位彙整處理（逾期視同無意見）。

二、為響應本府無紙化政策，本次會議紀錄檔案請至「苗栗縣政府都市計畫暨資訊查詢系統」（http://urbanplanning.miaoli.gov.tw/upmiaoli/）「都市計畫規劃」項下「苗栗縣都市計畫委員會會議紀錄查詢」下載。

正本：徐主任委員耀昌、鄧副主任委員桂菊、江委員和妹、趙委員清榮、陳委員錦珠、楊委員明鏡、陳委員錦俊、葉委員芯慧、黃委員秋榮、李委員麗雪、陳委員湘媛、王委員瑞興、謝委員政穎、楊委員祥銘、陳委員建元、王委員大立、曾委員瑞宏、賴委員美蓉、陳委員賢秋、藍委員才豐

副本：本府水利處(城鄉發展科)、本府工務處(道路管理科)、本府民政處(宗教禮俗科)、本府地政處(重劃科)、龍邑工程顧問股份有限公司、苗栗縣苗栗市公所、苗栗縣苑裡鎮公所、苗栗縣通霄鎮公所、苗栗縣竹南鎮公所、苗栗縣頭份市公所、苗栗縣後龍鎮公所、苗栗縣三灣鄉公所、苗栗縣造橋鄉公所、苗栗縣三義鄉公所、苗栗縣頭屋鄉公所、苗栗縣卓蘭鎮公所、苗栗縣大湖鄉公所、苗栗縣公館鄉公所、苗栗縣銅鑼鄉公所、苗栗縣南庄鄉公所、本府工商發展處(都市計畫科科長)、本府工商發展處(都市計畫科) 電子公文交換章 2019/07/12 09:28:54

苗栗縣政府

苗栗縣政府辦理

苗栗縣都市計畫委員會第 277 次會議紀錄

一、時間：中華民國 108 年 7 月 1 日（星期一）上午 9 時 30 分

二、地點：本府第二辦公大樓 3 樓 B301 會議室

三、主席：徐縣長兼主任委員耀昌　　鄧副主任委員桂菊代

（依各級都市計畫委員會組織規程第 7 條規定，主任委員不克出席會議時，由副主任委員代理主席，副主任委員亦不克出席者，由出席委員互推一人代理主席。）

記錄：田寬穌

四、出（列）席單位及人員：如附簽到簿。

五、主持人致詞：略。

六、業務單位報告：如附件。

七、本次審議及報告案件如后：

審議案件：

第 1 案：「變更高速鐵路苗栗車站特定區（第一期發展地區）細部計畫（第一次通盤檢討）」再提會案

第 2 案：苗栗縣都市計畫宗教專用區檢討變更審議原則

報告案件：

第 1 案：「變更高速鐵路苗栗車站特定區計畫（第一期發展地區）細部計畫（增訂「申請設置社會住宅增額容積」土地使用分區管制要點）案」

第 1 案：苗栗縣都市計畫公共設施用地專案通盤檢討案(整體規劃構想)

苗栗縣政府

八、散會：上午 11 時 15 分。

審議案件

第 1 案：「變更高速鐵路苗栗車站特定區（第一期發展地區）細部計畫（第一次通盤檢討）」再提會案

一、說明：

（一）本計畫公開展覽日期自 103 年 6 月 30 日起 30 天，103 年 6 月 30 日至 103 年 7 月 2 日刊登於聯合報 E4 版、E7 版及 A16 版，於 103 年 7 月 7 日（星期一）上午 10 時整假苗栗縣後龍鎮公所 3 樓會議室舉行公開展覽說明會，103 年 7 月 7 日（星期一）至 7 月 10 日（星期四）以及 7 月 14 日（星期一）等 5 日期間，於本縣後龍鎮公所建設課設置地方諮詢工作站，提供必要之說明以及彙整民眾意見。

（二）本計畫經本縣都市計畫委員會解前委員鴻年（召集人）、林前委員明、紀前委員聰吉、王前委員銘國、陳前委員斌山及黃委員秋榮等 6 人組成專案小組先行審查，分別於 103 年 8 月 12 日及 103 年 8 月 21 日進行審議，獲致具體結論，經本縣都市計畫委員會 104 年 3 月 5 日第 256 次會議、104 年 5 月 7 日第 257 次會議審議通過。其中，部分土地使用分區管制要點及都市設計管制要點因未涉及主要計畫調整，提經 104 年 12 月 14 日第 260 次會議審議確認，已先行發布實施；主要計畫則經內政部都市計畫委員會 108 年 1 月 15 日第 938 次會議審議通過並另案辦理公開展覽及說明會。

（三）主要計畫再公開展覽日期自 108 年 3 月 21 日起 30 天，108 年 3 月 21 日至 108 年 3 月 23 日刊登於聯合報 C6 版、C8 版及 C4 版，於 108 年 4 月 1 日（星期一）上午 10 時整假本縣後龍鎮公所 3 樓禮堂舉行再公開展覽說明會，因無人民或團體提出異議，業經本府 108 年 6 月 25 日發布實施。

（四）主要計畫業經 108 年 1 月 15 日第 938 次會議審議通並發布實施，爰配合修正細部計畫內容，提請縣都委會審議。

二、業務單位初核意見：

建議照案通過。

三、決議：

詳表 2 細部計畫變更內容綜理表及表 3 土地使用分區管制要點修訂條文對照表「縣都委會決議欄」。

苗栗縣政府

表 1　主要計畫變更內容綜理表(108 年 6 月 25 日發布實施)　　單位：公頃

編號	報部編號	位置	變更內容		變更理由
			原計畫	新計畫	
1	4	高鐵用地與道路用地交會處	鐵路用地兼供道路使用（0.54）	高鐵用地兼供道路使用（0.54）	依現行都市計畫內容，高鐵與道路交會處係劃設為「鐵路用地兼供道路使用」。然為促使用地別及管理機關（交通部鐵道局）更臻明確、管用合一，故變更鐵路用地兼供道路使用為高鐵用地兼供道路使用。
2	5	1-1-20M 與 1-8-30M 之間的高鐵用地	高鐵用地（0.07）	高鐵用地兼供道路使用（0.07）	本路段現為居民通行使用，為促使道路用地範圍更臻明確，依循前開（變更內容第 1 案）變更原則，故變更高鐵用地為高鐵用地兼供道路使用。
3	6	1-8-15M 與園道 5、園道 8 交會處	園道用地（0.04）	道路用地（0.04）	「變更高速鐵路苗栗車站特定區計畫（部份農業區、電路鐵塔用地為道路用地)(配合台 13 甲線新蓮寺至北勢大橋路段改善工程）案」業經苗栗縣政府 104 年 1 月 22 日府商都字第 1040015005B 號函發布實施，惟變更範圍未涉及園道用地，導致園道用地（園道 5、園道 8）截角處與道路用地（台 13 甲線）範圍間有道路圖面不連續之情形。爰將園道 5、園道 8 涉及台 13 甲線路權範圍，變更為道路用地。
4	遲 1	後龍鎮二張犁段 764-1 地號	農業區（0.02）	電路鐵塔用地（0.02）	後龍鎮二張犁段 764-1 地號產權為台灣電力股份有限公司所有，現況為 161kv 苗栗分歧輸電線路#9 鐵塔，故變更農業區為電路鐵塔用地，俾符實際。
5	遲 3 遲 4	舊豐富車站及其周邊土地	住宅區（0.16） 綠 6（0.26）	公園用地（0.42）	舊豐富車站為地方歷史記憶中心，應透過建物活化再利用並結合周邊開放空間，作為鄰里生活核心。為配合舊豐富車站保留使用且維持公共設施用地性質，故變更住宅區、綠地為公園用地。
6	7	全區	原分期分區發展計畫	修訂後之分期分區發展計畫	為明訂優先發展次序，第一期發展地區土地發展率及計畫人口達成率達 60%時，後期發展地區始得辦理開發。

註：表內面積應以依據核定圖分割測量面積為準。

苗栗縣政府

圖 1　主要計畫變更示意圖(108 年 6 月 25 日發布實施)

苗栗縣政府

表 2　細部計畫變更內容綜理表　　單位：公頃

編號	位置	變更內容		變更理由	縣都委會決議
		原計畫	新計畫		
1	細兒 4、細停 4 與第三種住宅區臨接處	兒童遊樂場用地（0.04）	兒童遊樂場用地兼供道路使用（0.04）	1. 因民眾陳情，考量細兒 4、細停 4 與南側第三種住宅區之裏地得以建築使用，且不影響公共設施用地檢討基準及原設計主體整體規劃內容，變更部分兒童遊樂場用地、部分停車場用地為兒童遊樂場用地兼供道路使用、停車場用地兼供道路使用。 2. 經查現行兒童遊樂場需求面積 1.68 公頃，劃設面積 1.68 公頃；停車場用地需求面積 3.77 公頃，劃設面積 3.13 公頃；故若變更為其他用地別，兒童遊樂場與停車場用地將不符檢討標準。	請於報告書內補附變更後小圖，以供瞭解道路劃設區位，餘照案通過。
		停車場用地（0.07）	停車場用地兼供道路使用（0.07）		
2	園道 8 以南、綠 2 以西之商業區	商業區（0.0007）	道路用地（0.0007）	經查龍富段 458-1 地號土地現況已為本特定區橋樑工程現況使用，經土地所有權人同意無償捐贈予本府，故變更商業區為道路用地，以符合現況使用。	照案通過。
3	修訂土地使用分區管制要點	原土地使用分區管制要點	修訂後之土地使用分區管制要點	配合實際需求，調整土地使用分區管制要點。	詳土地使用分區管制要點修訂條文對照表「縣都委會決議欄」。

註：表內面積應以依據核定圖分割測量面積為準。

苗栗縣政府

表 3　土地使用分區管制要點修訂條文對照表

<table>
<tr><th>原條文</th><th>建議修訂條文</th><th>修正說明</th><th>縣都委會決議</th></tr>
<tr>
<td>十一、本第一期發展地區內各項公共設施用地之建蔽率與容積率不得超過下表之規定：
<table>
<tr><th colspan="2">項目</th><th>建蔽率（%）</th><th>容積率（%）</th></tr>
<tr><td colspan="2">機關用地</td><td>60</td><td>250</td></tr>
<tr><td colspan="2">郵政事業用地</td><td>60</td><td>400</td></tr>
<tr><td colspan="2">污水處理廠用地</td><td>60</td><td>180</td></tr>
<tr><td colspan="2">公園用地</td><td>15</td><td>45</td></tr>
<tr><td colspan="2">公園兼滯洪池用地</td><td>15</td><td>45</td></tr>
<tr><td colspan="2">兒童遊樂場用地</td><td>15</td><td>30</td></tr>
<tr><td rowspan="2">停車場用地</td><td>平面使用</td><td>10</td><td>20</td></tr>
<tr><td>立體使用</td><td>80</td><td>400</td></tr>
<tr><td rowspan="2">學校用地</td><td>文中小</td><td>50</td><td>150</td></tr>
<tr><td>文高</td><td>50</td><td>200</td></tr>
</table>
</td>
<td>十一、本第一期發展地區內各項公共設施用地之建蔽率與容積率不得超過下表之規定：
<table>
<tr><th colspan="2">項目</th><th>建蔽率（%）</th><th>容積率（%）</th></tr>
<tr><td colspan="2">機關用地</td><td>60</td><td>250</td></tr>
<tr><td colspan="2">郵政用地</td><td>60</td><td>400</td></tr>
<tr><td colspan="2">污水處理廠用地</td><td>60</td><td>180</td></tr>
<tr><td colspan="2">公園用地</td><td>15</td><td>45</td></tr>
<tr><td colspan="2">公園兼滯洪池用地</td><td>15</td><td>45</td></tr>
<tr><td colspan="2">兒童遊樂場用地</td><td>15</td><td>30</td></tr>
<tr><td rowspan="2">停車場用地</td><td>平面使用</td><td>10</td><td>20</td></tr>
<tr><td>立體使用</td><td>80</td><td>400</td></tr>
<tr><td rowspan="2">學校用地</td><td>文中小</td><td>50</td><td>150</td></tr>
<tr><td>文高</td><td>50</td><td>200</td></tr>
</table>
</td>
<td>配合計畫圖表名稱，統一用詞為郵政用地。</td>
<td>照案通過。</td>
</tr>
<tr>
<td>十七、為促進產業專用區及車站專用區 1 土地整體開發及變更利用，應由開發單位擬定整體開發計畫，最小開發基地規模應達三、〇〇〇平方公尺，其必要性服務設施種類應依土地利用計畫及交通需求，予以適當配置，且區內之公園、綠地用地面積應佔該專用區面積百分之十以上，並依本管制要點公園綠地空間相關規定辦理。留設之必要性服務設施，應由該專用區開發者自行興建管理及維護，並開放為公眾使用。
(一)產業專用區及車站專用區 1 之開發及變更使用均應由開發單位研擬整體開發計畫，提經苗栗縣都市計畫委員會審議通過後實施。整體開發計畫內容應包括：
1. 整體規劃構想。
2. 土地使用計畫。
3. 開發建築計畫。
4. 交通運輸計畫。</td>
<td>十七、為促進產業專用區及車站專用區 1 土地整體開發及變更利用，應由開發單位擬定整體開發計畫，最小開發基地規模應達三、〇〇〇平方公尺，其必要性服務設施種類應依土地利用計畫及交通需求，予以適當配置，且區內之公園、綠地用地面積應佔該專用區面積百分之十以上，並依本管制要點公園綠地空間相關規定辦理。留設之必要性服務設施，應由該專用區開發者自行興建管理及維護，並開放為公眾使用。
(一)產業專用區及車站專用區 1 之開發及變更使用均應由開發單位研擬整體開發計畫，提經苗栗縣都市計畫委員會審議通過後實施。整體開發計畫內容應包括：
1. 整體規劃構想。
2. 土地使用計畫。
3. 開發建築計畫。
4. 交通運輸計畫。</td>
<td>1. 產業專用區之使用項目已修訂為「以配合高鐵苗栗車站特定區發展需要使用之相關設施為原則，且併開發計畫書經苗栗縣都市計畫委員會審議通過。」，已無對應之「容許使用組別第 14、15、16、17 項」，故不宜引用之。</td>
<td>照案通過。</td>
</tr>
</table>

苗栗縣政府

<table>
<tr><th>原條文</th><th>建議修訂條文</th><th>修正說明</th><th>縣都委會決議</th></tr>
<tr>
<td>5.必要性服務設施計畫。
6.事業及財務計畫。
7.經營管理計畫。
8.其他相關配合計畫。
(二)為加速產業專用區及車站專用區 1 建設及促進其土地整體合理開發利用，訂定以下獎勵措施，其中△V1＋△V2 之獎勵容積合計不得超出該使用分區基準容積之百分之二〇：
V=V0＋△V1＋△V2＋△V3
其中 V：獎勵後總容積
V0：該分區細部計畫後之基準容積
△V1：配合引進重要產業類別(產業專用區為容許使用組別第 14、15、16、17 項，車站專用區 1 為容許使用組別第 16、17、18、19 項)，給予原基準容積一〇%之獎勵容積。
△V2：配合開發時程之獎勵容積(於區段徵收完成之日起，於下表期限內提出建造執照申請者)
<table><tr><td>開發期限</td><td>獎勵標準(△V2)</td></tr><tr><td>四年內</td><td>V0×20%</td></tr><tr><td>六年內</td><td>V0×15%</td></tr><tr><td>八年內</td><td>V0×10%</td></tr><tr><td>十年內</td><td>V0×5%</td></tr><tr><td>滿第十年後</td><td>V0×0%</td></tr></table>△V3：大基地開發之獎勵容積，申請開發基地在六、〇〇〇平方公尺以上者，得給予原基準容積一〇%之獎勵容積。
(三)(略)
(四)(略)
(五)(略)</td>
<td>5.必要性服務設施計畫。
6.事業及財務計畫。
7.經營管理計畫。
8.其他相關配合計畫。
(二)為加速產業專用區及車站專用區 1 建設及促進其土地整體合理開發利用，訂定以下獎勵措施，其中△V1＋△V2 之獎勵容積合計不得超出該使用分區基準容積之百分之二〇：
V=V0＋△V1＋△V2＋△V3
其中 V：獎勵後總容積
V0：該分區細部計畫後之基準容積
△V1：配合引進重要產業類別(屬車站專用區 1 之容許使用組別第 16、17、18、19 項)，給予原基準容積一〇%之獎勵容積。
△V2：配合開發時程之獎勵容積(於區段徵收完成之日起，於下表期限內提出建造執照申請者)
<table><tr><td>開發期限</td><td>獎勵標準(△V2)</td></tr><tr><td>四年內</td><td>V0×20%</td></tr><tr><td>六年內</td><td>V0×15%</td></tr><tr><td>八年內</td><td>V0×10%</td></tr><tr><td>十年內</td><td>V0×5%</td></tr><tr><td>滿第十年後</td><td>V0×0%</td></tr></table>△V3：大基地開發之獎勵容積，申請開發基地在六、〇〇〇平方公尺以上者，得給予原基準容積一〇%之獎勵容積。
(三)(略)
(四)(略)
(五)(略)</td>
<td>2.因「產業專用區容許使用組別第 14、15、16、17 項」與「車站專用區 1 容許使用組別第 16、17、18、19 項」相同，為促使產業專用區得以適用原獎勵措施，故調整相關用語。</td>
<td></td>
</tr>
</table>

苗栗縣政府

苗栗縣政府

業務承辦人員	約僱人員 張可妮
業務單位主管	都市計畫科科長 邱耀加

擬定機關：苗栗縣政府

規劃單位：龍邑工程顧問股份有限公司