

擬定高速鐵路台南車站特定區計畫書

中華民國八十八年四月
臺灣省政府

台南縣政府 公告

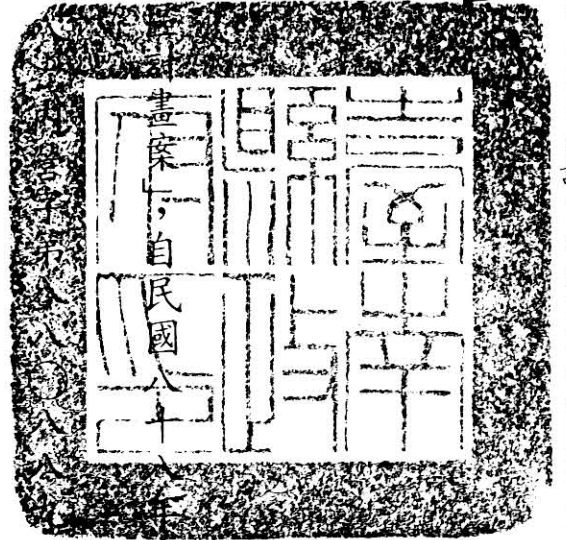
發文日期：中華民國八十八年十月一日

發文字號：八八府工都字第一七二〇三八號

主 旨：公告「擬定高速鐵路台南車站特定區計畫案」

依 據：內政部八十八年九月十五日台（八八）

公告事項：擬定高速鐵路台南車站特定區計畫書、圖，公告於本府工務局都市計畫課及歸仁鄉公所。



自民國八十八年十月四日起實施，請週知。
四號函。

縣長陳唐山

擬定高速鐵路台南車站特定區計畫書

中華民國八十八年四月
臺灣省政府

台灣省政府擬定都市計畫審核摘要表

項 目	說 明
都 市 計 畫 名 稱	擬定高速鐵路台南車站特定區計畫案。
擬定都市計畫法令依據	(一)都市計畫法第十二條、第十六條。 (二)行政院八十五年二月二十七日台八十五內字第〇五四六七號函。
擬定都市計畫機關	台灣省政府。
申請擬定都市計畫之機關名稱	交通部。
本案公開展覽起訖日期	公 開 展 覽：自民國八十六年七月十四日起至民國八十六年八月十二日止。 並刊登於 報。
人民團體對本案之反映意見	公開說明會日期：民國八十六年七月十八日。 地點：歸仁鄉公所。 詳人民陳情意見綜理表。
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	省 級：台灣省都市計畫委員會 八十六年十二月三日第五四一次會審查通過。 八十六年十二月十七日第五四二次會審查通過。 內政部：內政部都市計畫委員會八十八年二月二日第四六〇次會審查通過。

目 錄

第一章 緒論	一
一、計畫緣起	
二、辦理依據及行政院核示內容	
三、關係位置與計畫範圍	
四、計畫性質	
五、計畫目標	
六、計畫流程	
第二章 發展現況分析	八
一、自然環境	
二、人文及社經環境	
第三章 相關重大建設計畫	二〇
一、上位計畫	
二、相關計畫	
三、交通運輸改善計畫	
第四章 綜合分析與預測	三一
一、發展潛力與發展限制因素分析	

- 二、發展課題與對策
- 三、發展預測

第五章 計畫原則與構想……………四〇

- 一、計畫原則
- 二、計畫構想

第六章 實質計畫……………四八

- 一、計畫位置與範圍

- 二、計畫目標年

- 三、計畫性質

- 四、計畫人口及居住密度

- 五、土地使用分區計畫

- 六、公共設施用地計畫

- 七、交通系統計畫

- 八、都市防災計畫

- 九、土地使用分區管制計畫

- 十、都市設計

- 十一、配合及建議事項

第七章 事業及財務計畫·····六九

一、開發方式及進度

二、開發主體

三、財務計畫

附錄一 擬定高速鐵路台南車站特定區計畫土地使用分區管制要點·····七九

附錄二 行政院八十五年台八十五內字第○五四六七號函核示內容辦理情形彙整表·····八九

圖目錄

圖一	擬定高速鐵路台南車站特定區關係位置圖	五
圖二	計畫流程圖	七
圖三	擬定高速鐵路台南車站特定區土地使用現況示意圖	一三
圖四	擬定高速鐵路台南車站特定區及鄰近地區現有交通系統示意圖	一五
圖五	擬定高速鐵路台南車站特定區土地權屬分布示意圖	一七
圖六	擬定高速鐵路台南車站特定區八十五年度公告現值分布示意圖	一九
圖七	鄰近縣市相關重大設計畫分布示意圖	二七
圖八	擬定高速鐵路台南車站特定區空間發展構想示意圖	四七
圖九	擬定高速鐵路台南車站特定區計畫示意圖	五二
圖十	擬定高速鐵路台南車站特定區計畫交通系統示意圖	六二
圖十一	擬定高速鐵路台南車站特定區計畫公園及人行、自行車綠化系統圖	六五
圖十二	擬定高速鐵路台南車站特定區計畫都市防災路線示意圖	六七
附圖 2-1	擬定高速鐵路台南車站特定區停車場配置示意圖	八三
附圖 2-2	擬定高速鐵路台南車站特定區停車場配置示意圖	八四

附圖 2-3	擬定高速鐵路台南車站特定區停車場配置示意圖	八五
附圖 3-1	擬定高速鐵路台南車站特定區園道及重要道路斷面配置圖	八七
附圖 3-2	擬定高速鐵路台南車站特定區道路斷面配置圖	八八
附圖 3-3	擬定高速鐵路台南車站特定區道路斷面配置圖	八九
附圖 3-4	擬定高速鐵路台南車站特定區道路斷面配置圖	九〇
附圖 4-1	擬定高速鐵路台南車站特定區綠化系統示意圖	九四

表 目 錄

表一	擬定高速鐵路台南車站特定區及歸仁鄉歷年人口成長統計表	一〇
表二	擬定高速鐵路台南車站特定區及歸仁鄉產業人口結構統計表	一一
表三	擬定高速鐵路台南車站特定區土地使用現況面積統計表	一四
表四	擬定高速鐵路台南車站特定區土地權屬面積表	一八
表五	鄰近縣市相關重大建設計畫彙整表	二八
表六	高速鐵路台南車站區聯外道路系統改善計畫表	三〇
表七	擬定高速鐵路台南車站特定區公共設施需求估計表	三九
表八	擬定高速鐵路台南車站特定區計畫土地使用面積分配表	五三
表九	擬定高速鐵路台南車站特定區計畫公共設施用地明細表	五六
表十	擬定高速鐵路台南車站特定區計畫道路編號表	六三
表十一	擬定高速鐵路台南車站特定區計畫開發進度表	七一
表十二	擬定高速鐵路台南車站特定區計畫區段徵收開發費用概算表	七四
表十三	擬定高速鐵路台南車站特定區計畫區段徵收土地處分方式表	七五
表十四	擬定高速鐵路台南車站特定區計畫區段徵收財務效益分析表	七七

第一章 緒論

一、計畫緣起

台灣地區由於近年來經濟的迅速發展，與國民所得的不斷提高，使得都市化與工業化持續的擴張，因此，各都市間的連繫也日益密切。目前，台灣西部走廊的南北交通，除高速公路及台鐵外，雖還有國內民航，惟其若非運輸速率過低，即運量相當有限，又因其運輸服務品質的日趨惡化，與運輸容量的漸近飽和，為期改善西部走廊長程運輸的服務水準及運輸效率，遂引進高速鐵路建設計畫。

高速鐵路工程籌備處於民國七十九年七月成立後，即積極展開「台灣西部走廊高速鐵路」綜合規畫作業，預計於民國九十二年完成台北至高雄通車營運目標，並於台南地區設置台南車站。屆時台灣地區由北至南之陸運交通時程將可縮短至九十分鐘，同時由台南地區至有高速鐵路停靠站之各大城市之陸運交通，亦可縮短時程至一小時內，除將促使台南地區各類運輸系統功能重新整合外，對於台南地區之發展結構亦將產生重大衝擊。因之，如何配合高速鐵路之興建，研擬本車站特定區之規畫，以便利交通運轉及促進土地利用，實為一重要課題。

另為配合高速鐵路之興建及吸引產業與人口進駐，本車站特定區依中央、省、縣三級政府之協商，以區段徵收方式辦理開發及依比例分配開發盈餘，共同分享車站地區開發利益。

二、辦理依據及行政院核示內容

(一) 辦理依據

1 都市計畫法第十二、十六條。

2 行政院八十五年二月二十七日台八十五內字第〇五四六七號函。

(二) 行政院核示內容

1 交通部為配合國家重大交通建設計畫，申請「擬定高速鐵路桃園、新竹、台中、嘉義、台南車站特定區計畫」一案，案經行政院八十五年二月廿七日台八十五內第〇五四六七號函核示：「請照內政部研商結論辦理」。

2 內政部研商結論之重點：

(1) 車站特定區規模考量計畫人口及居住密度，同時配合「土地證券化」政策，以及「成長中心」適當規劃附屬產業或產業園區之需要，採納高鐵處修正後需求面積，高鐵台南車站特定區核定辦理區段徵收所需面積為三〇〇公頃。

(2) 考量高鐵車站區性質，土地使用規劃應以配合相關服務業及產業引進為重點，並應可適當提高其商業及相關產業用地比例，並配合刪減住宅用地面積，以增加其開發誘因。

(3) 車站特定區計畫，應依據區域計畫（第一次通盤檢討）對於人口及用地需求總量管制的指導，考量未來計畫增加的人口數，避免人口過度集中，並全面實施容積管制，以管制都市發展強度。適當引導住宅社區的開發，以避免土地資源不當利

用。高鐵台南車站特定區計畫人口訂定為三二、〇〇〇人。

(4) 確實擬定分期分區發展計畫，並依照該計畫研擬適當之事業及財務計畫，且對於未來發布實施後五年內之發展應研訂分年實施計畫，並納入交通部、台灣省政府及各該縣政府年度施政計畫內執行，以為落實。

(5) 計畫書圖應確實依照院函核定「改善停車問題方案」、「災害防救方案」規定辦理，並加強全區之都市設計、都市防災（防洪、防震、防火）、植栽綠化等計畫，以維護都市景觀及都市公共安全。

(6) 應於適當區位規劃足夠之環保設施用地（如廢棄物處理廠、污水處理廠等）及下水道系統，以維護環境品質。並應依據「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」之檢討標準，核實劃設公共設施用地面積。

(7) 計畫範圍與鄰近都市計畫連接重疊部分，應配合開發時程，一併通盤檢討。

三、關係位置與計畫範圍

本特定區位於台南縣歸仁鄉仁德糖廠沙崙農場，南一四九號鄉道穿越其中，行政轄區屬於歸仁鄉武東村、沙崙村及大潭村，西北距台南市約十餘公里，北距歸仁鄉公所約五公里。

本特定區以高鐵台南車站為中心，計畫範圍界線北以台南關廟線東西向快速公路南緣約二〇〇公尺為界，東至高鐵台南車站中心點東側約七六〇公尺處之現有台糖農地為界，南至歸仁鄉第十五公墓附近為界，西至南一四九號鄉道西側約一〇〇公尺為界，計畫面積

二九八·九三公頃。

圖一 擬定高速鐵路台南車站特定區關係位置圖

四、計畫性質

本特定區計畫係依都市計畫法第十二條之規定為配合高速鐵路之興建而擬定之車站特定區計畫，並依同法第十六條之規定，為主要計畫與細部計畫合併擬定之計畫。

五、計畫目標

本特定區計畫總目標在於『創造適合交通轉運、工作、居住與休閒功能之高品質生活化空間』。其內容如下：

(一) 建立成為台南鄰近地區高速鐵路轉運的交通樞紐。

1 規劃便捷之交通轉運中心。

2 建立功能明確的交通系統。

3 配合相關交通建設，建立車站地區與主要服務都市間之便捷交通路網。

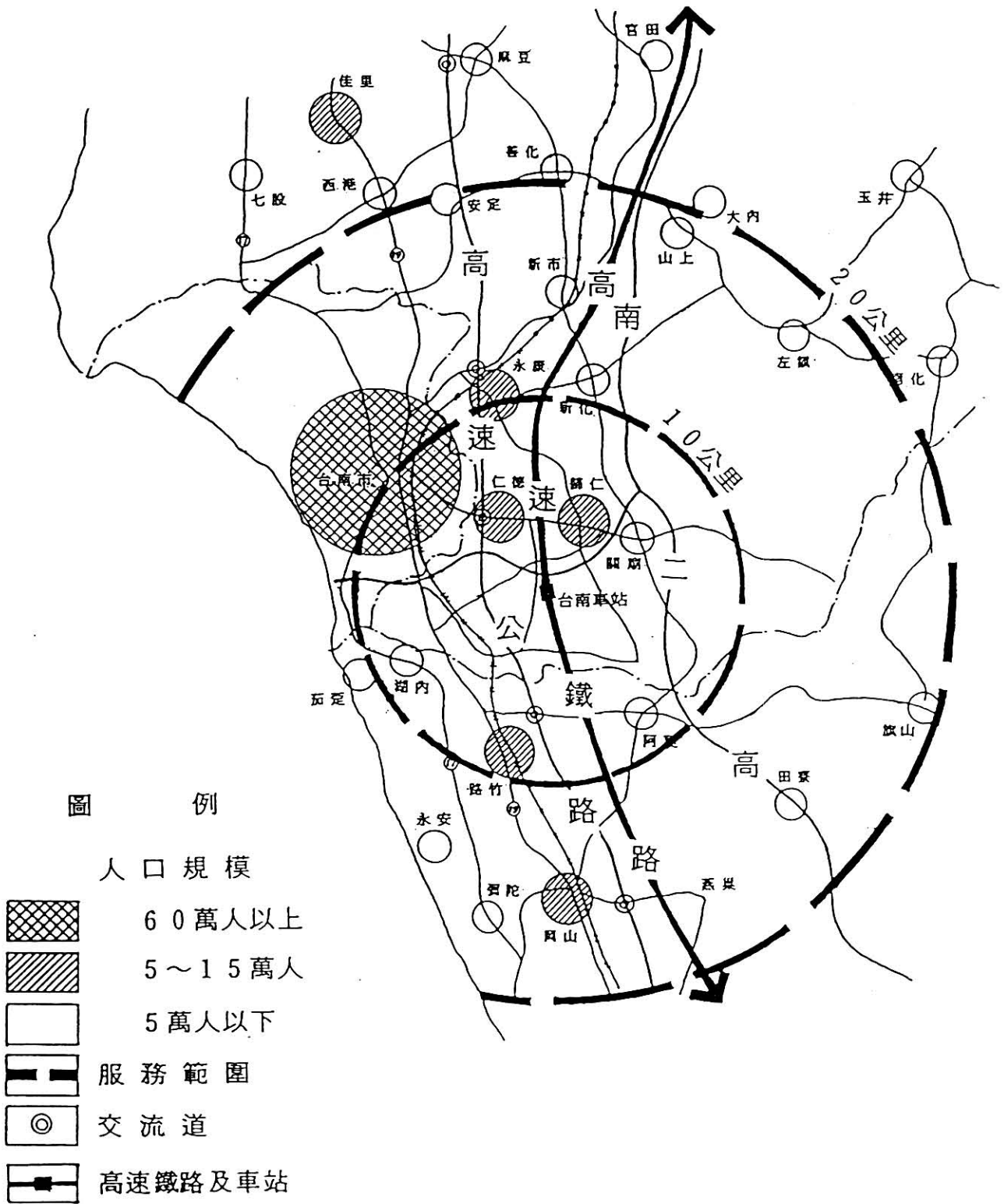
(二) 配置及創造人性化、生活化之土地使用模式與管制。

1 規劃合理的居住密度，提供舒適之居住生活空間。

2 提供完善之公共設施及公用設備服務。

3 有效引導及管制土地之開發使用。

圖一 擬定高速鐵路台南車站特定區關係位置圖



4 建立合理有效之開發方式及開發時程。

(三) 塑造高格調之環境空間。

1 全面綠化都市空間。

2 實施都市設計，創造高品質之都市意象。

3 配設環保設施用地，維護環境品質。

(四) 透過高鐵車站特定區之建設，引導人口及產業合理成長與分布。

1 以引進商業及相關產業為重點，建立三級產業特色。

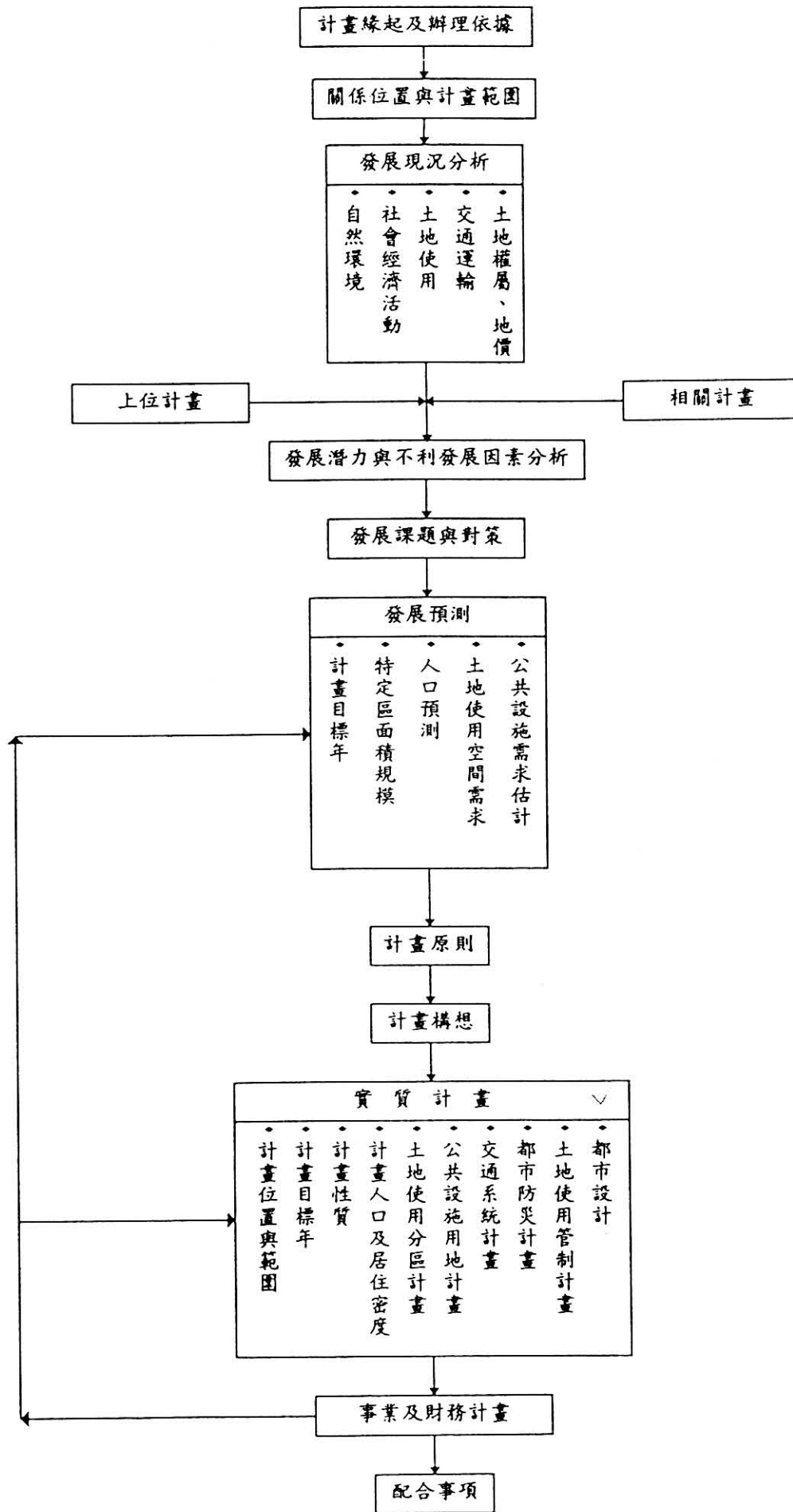
2 創造就業機會，以安定現住人口，並進而引進外來人口。

3 引導人口合理分布。

六、計畫流程

本特定區計畫之計畫流程及步驟詳見圖二。

圖二 計畫流程圖



第二章 發展現況分析

一、自然環境

(一) 地形地勢

本特定區位於嘉南平原之延伸地帶，地形平坦寬闊，特定區邊界沒有明顯的天然或人為界線，海拔介於十八至二十五公尺之間，區內地勢東高西低，高低地之間主要被歸仁第十二號公墓用地所分隔，其高程差最大約五公尺，形成一個天然的地形變化界線外，其餘區內地形高程差並不大，坡度甚為緩和。

(二) 地質

地質屬於沖積層，由沙粒、礫石、泥土等所組成，環境地質條件良好，如以環境地質敏感地的種類區分，本地區大部分屬於地下水補注區，因此未來規劃設計對於建物及設施之鋪面，應注意保留較多之綠化空間、良好的廢污水排放系統及地表逕流的有效疏導，以減少因開發而產生之負面衝擊。

(三) 氣候

本特定區氣溫較高，屬熱帶海洋性氣候，年平均溫度約在二十三°C至二十四°C之間；風向受季風氣候之影響，冬季盛行東北風，夏季盛行西南風；年平均雨量約在一、五〇〇至二、〇〇〇公厘間，雨量多集中於五、六、七月，氣候宜人。

二、人文及社經環境

(一) 人口成長

本特定區位處之歸仁鄉總人口數至民國八十四年底為五九、〇三三人，相較民國七十年底之總人口數四一、九七三人，十四年間共增加一七、〇六〇人，年平均成長率為二·四七%，人口快速成長中。

而本特定區之人口數至民國八十四年底為三四六六人，相較民國七十年底之總人口數二三九人，增加了一〇七人，年平均成長率為二·七四%，與歸仁鄉人口成長類似，皆呈現人口快速成長的現象，現況居住人口主要集中在南一四九號鄉道兩旁的北武東集居聚落一處。

表一 擬定高速鐵路台南車站特定區及歸仁鄉歷年人口成長統計表

(二) 產業結構

歸仁鄉之產業人口隨著人口之成長而增加，由民國七十年之一九、四八〇人增至民國八十二年之二七、〇〇五人，十二年間共增加七、五二五人。其中，一級產業人口比例明顯下降，二、三級產業則有明顯上升之趨勢；惟本特定區之產業結構仍維持以一級產業為主，二、三級產業為輔。

表二 擬定高速鐵路台南車站特定區及歸仁鄉產業人口結構統計表

(三) 土地使用現況

現況多為農作使用，僅有一些鄰里性商店、住宅及小型工廠，其中農業使用，占總面積之九一·二七%，住宅、商業及工業使用，主要位於南一四九號鄉道沿線之北武東

表一 擬定高速鐵路台南車站特定區及歸仁鄉歷年人口成長統計表

年別 (民國)	歸 仁 鄉			本 車 站 特 定 區		
	人口總數	增加人口數	增加率(%)	人口總數	增加人口數	增加率(%)
70	41,973	—	—	239	—	—
71	43,952	1,979	4.71	258	19	7.95
72	45,373	1,421	3.23	290	32	12.40
73	46,766	1,393	3.07	291	1	0.34
74	47,851	1,085	2.32	295	4	1.37
75	49,073	1,222	2.55	299	4	1.36
76	50,052	979	1.99	289	-10	-3.34
77	50,799	747	1.49	298	9	3.11
78	51,420	621	1.22	296	-2	-0.67
79	52,719	1,299	2.53	303	7	2.36
80	53,568	849	1.61	304	1	0.33
81	54,571	1,003	1.87	320	16	5.26
82	55,627	1,056	1.94	329	9	2.81
83	57,339	1,712	3.08	334	5	1.52
84	59,033	1,694	2.95	346	12	3.59
平 均	—	—	2.47	—	—	2.74

註：本車站特定區之歷年人口資料，係以武東村歷年人口之1/5計算。

資料來源：歸仁戶政事務所。

表二 擬定高速鐵路台南車站特定區及歸仁鄉產業人口結構統計表

項目 年別	歸		仁 鄉				合 計	本 車 站 特 定 區
	一 級 產 業		二 級 產 業		三 級 產 業			
	人口數	%	人口數	%	人口數	%		
70	10,534	54.08	5,141	26.39	3,805	19.53	19,480	主要以一級產業為主，二、 三級產業為輔。
71	9,685	49.44	5,790	29.56	4,113	19.53	19,588	
72	9,274	47.06	6,181	31.36	4,252	21.00	19,707	
73	9,696	46.55	6,884	33.05	4,248	21.58	20,828	
74	9,528	44.22	7,626	35.39	4,395	20.40	21,549	
75	7,666	35.91	8,874	41.57	4,809	22.53	21,349	
76	5,400	24.66	10,788	49.26	5,714	26.09	21,902	
77	7,219	30.88	10,456	44.73	5,702	24.39	23,377	
78	6,668	28.22	10,680	45.20	6,280	26.58	23,628	
79	7,969	32.90	10,352	42.74	5,900	24.36	24,221	
80	8,561	33.82	10,349	40.89	6,402	25.29	25,312	
81	9,074	35.17	10,237	39.68	6,489	25.15	25,800	
82	8,968	33.21	10,830	40.10	7,207	26.69	27,005	

資料來源：台南縣統計要覽（83年以後，無歸仁鄉產業人口統計資料）。

聚落，惟比例合計僅占一·四六%，道路使用主要為南一四九號鄉道及沙崙農場內之產業道路，占三·四三%，台糖鐵路及水池、池塘，位於沙崙農場內，合計占〇·四八%，歸仁第十二公墓及部分第十五公墓用地，占一·五四%，寺廟使用占〇·三一%，草地占一·五〇%。

圖三 擬定高速鐵路台南車站特定區土地使用現況示意圖

表三 擬定高速鐵路台南車站特定區土地使用現況面積統計表

(四) 交通運輸

本特定區及鄰近地區之現況交通系統，並非十分便捷。特定區內之南一四九號鄉道呈南北向為主要聯外道路，北可通往歸仁、仁德，公路計畫寬度為二十四公尺，目前除航空太空實驗場段已拓寬外，其餘路段尚維持在十、十四公尺間；位於特定區外南側呈東西向的南一六〇號鄉道，可分別通往仁德、阿蓮，現況寬度約六、十三公尺間，另區外東側呈南北向之南一五七號鄉道，現況寬度則僅約五、六公尺。

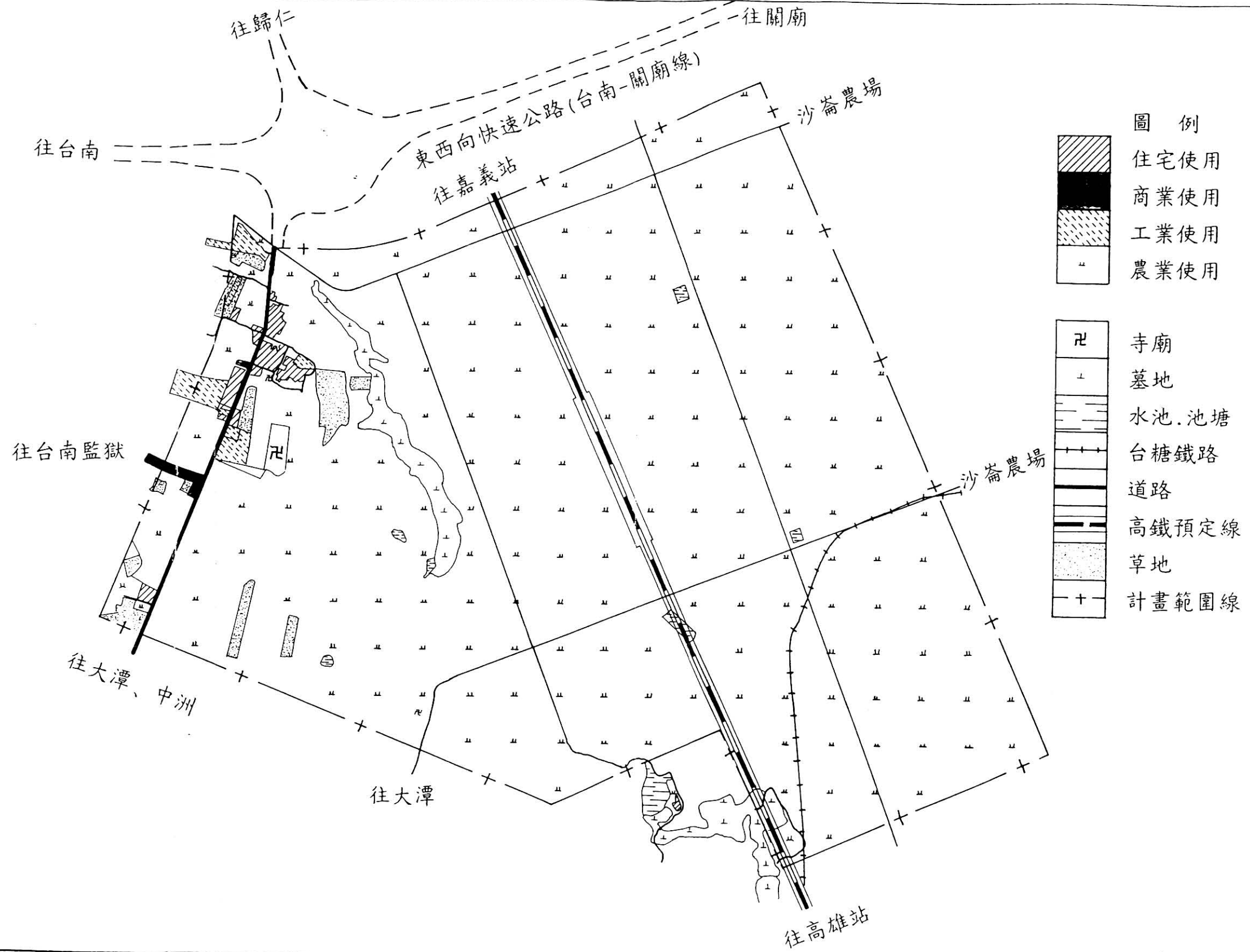
北側有台南關廟線東西向快速公路預定路線，且在南一四九號鄉道交叉處，設有交流道一處，目前已開始分段開闢中，未來興建完成，可大幅提昇本地區之交通條件。

在客運運輸方面，目前僅有台南客運之台南—大潭線，可通往台南市區，惟每日班次不多。

圖四 擬定高速鐵路台南車站特定區及鄰近地區現有交通系統示意圖

圖三

擬定高速鐵路台南車站特定區土地使用現況示意圖

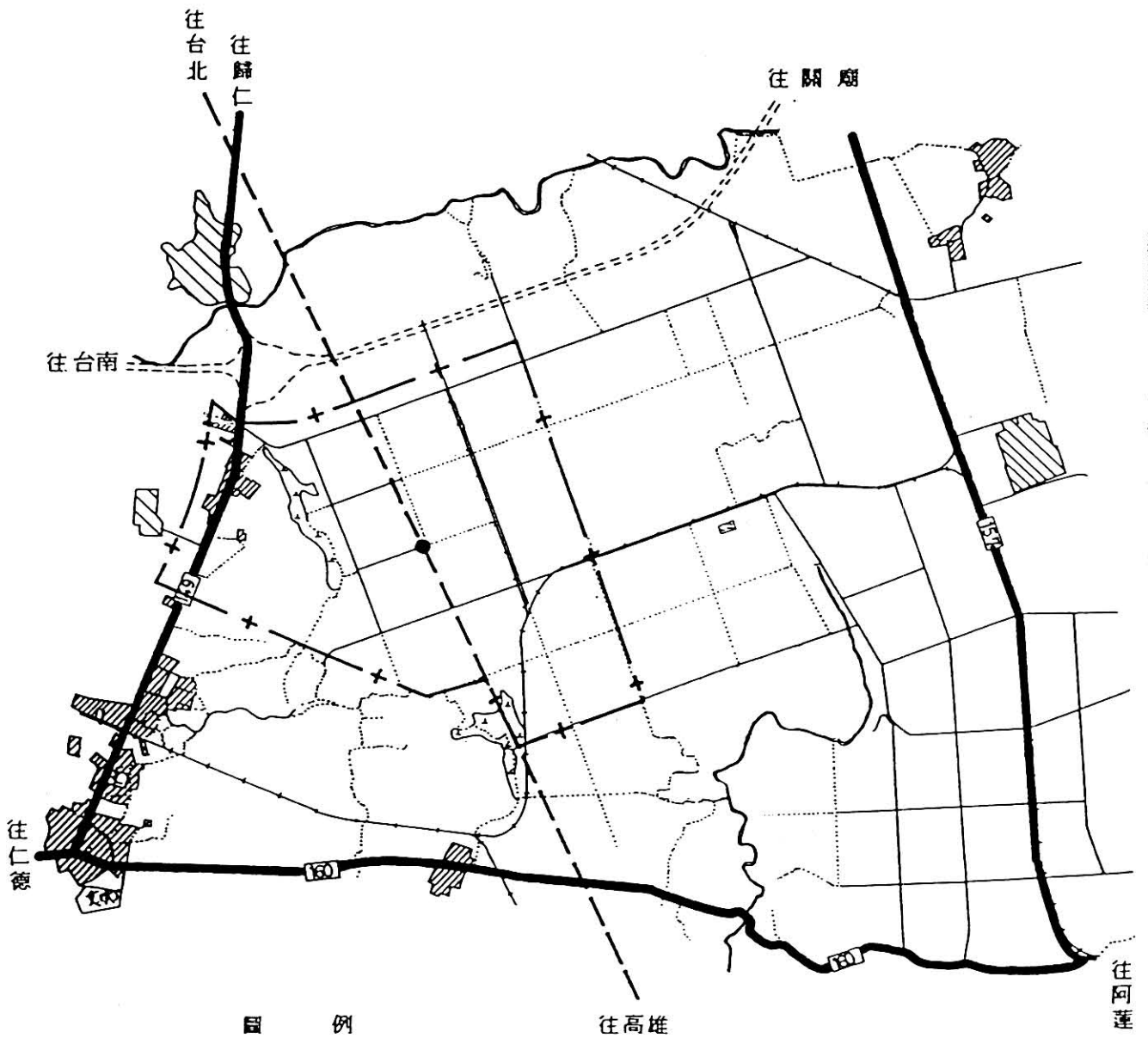


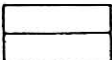
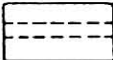
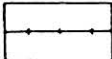

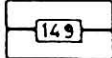
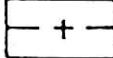
表三 擬定高速鐵路台南車站特定區土地使用現況面積統計表

項 目	現況使用面積 (公頃)	百分比 (%)	備 註
住宅使用	2.21	0.74	
商業使用	0.09	0.03	
工業使用	2.07	0.69	
農業使用	272.83	91.27	
道 路	10.25	3.43	
台糖鐵路	0.55	0.18	
水池、池塘	0.90	0.30	
墓 地	4.60	1.54	
寺 廟	0.93	0.31	
草 地	4.50	1.50	
合 計	298.93	100.00	

資料來源：本計畫調查統計（調查日期：85年8月）。

圖四 擬定高速鐵路台南車站特定區及鄰近地區現有交通系統示意圖



- 圖 例
- | | | | |
|---|------|---|---------|
|  | 產業道路 |  | 東西向快速公路 |
|  | 台糖鐵路 |  | 高速鐵路及車站 |
|  | 鄉 道 |  | 計畫範圍線 |

(五) 土地權屬與公告現值

1 土地權屬

特定區內之歸仁第十二公墓以東部分，大部分為台糖土地，夾雜部分公、私有地以及極少數未登錄土地，而在歸仁第十二公墓以西部分，則大多為私有地，僅有部分公有地以及少數未登錄土地。其土地權屬中，台糖土地占七三·〇三%，公有土地占二·〇一%，私有土地占二四·五三%，未登錄土地占〇·四三%。

圖五 擬定高速鐵路台南車站特定區土地權屬分布示意圖

表四 擬定高速鐵路台南車站特定區土地權屬面積表

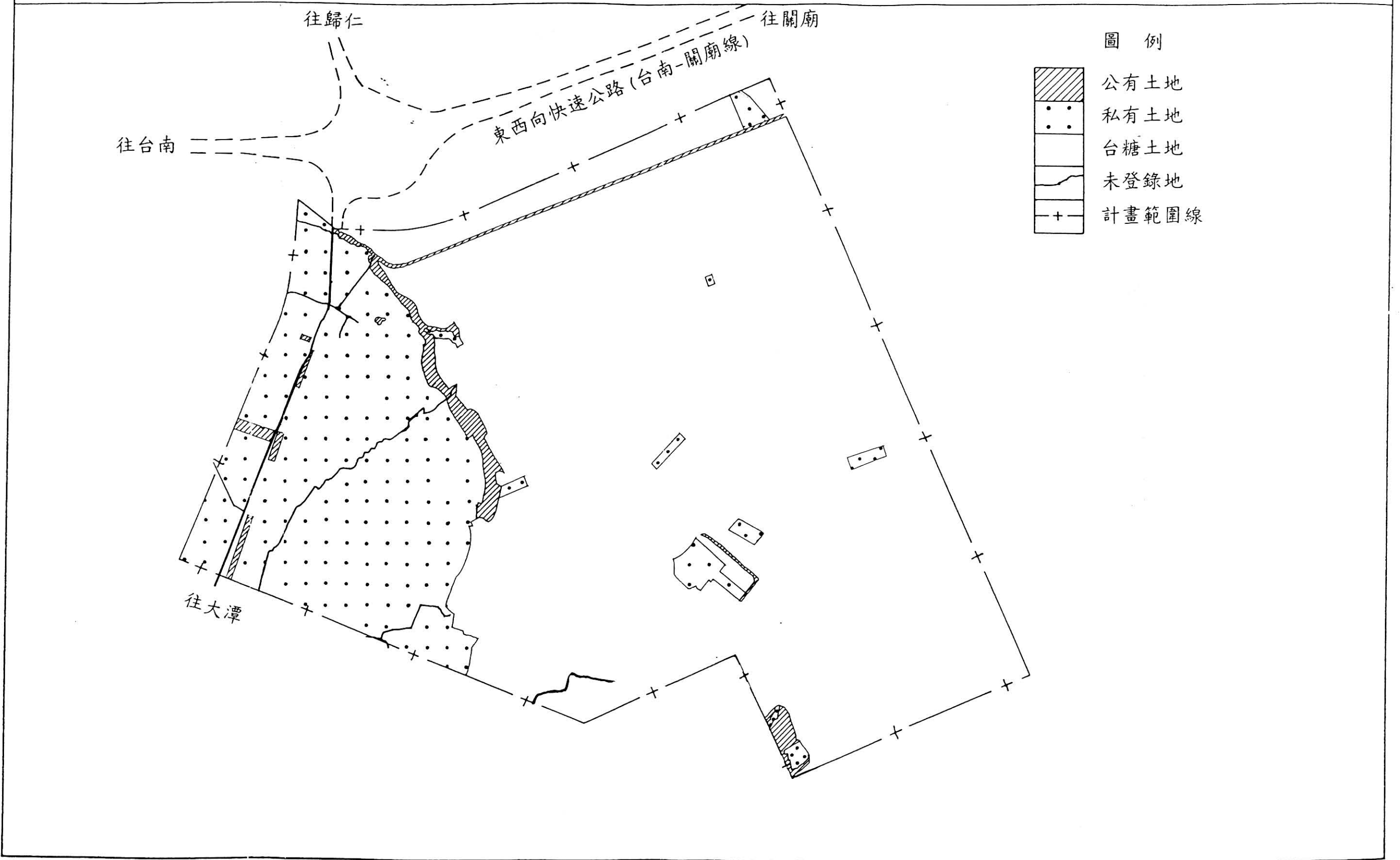
2 公告現值

特定區內之區段地價分布情形，依民國八十五年之公告現值顯示，在南一四九號鄉道沿線兩側之區段地價為最高，但地段差價變化也最大，每平方公尺約在三、一〇〇、七、〇〇〇元間，而第十五公墓附近以及特定區南側邊界轉折處附近之區段地價為最低，每平方公尺約在八〇〇、一、一〇〇元間，介於上述兩種區段地價間之公私有地部分，則每平方公尺約在二、〇〇〇、二、九〇〇元間。

圖六 擬定高速鐵路台南車站特定區八十五年度公告現值分布示意圖

圖五

擬定高速鐵路台南車站特定區土地權屬分布示意圖



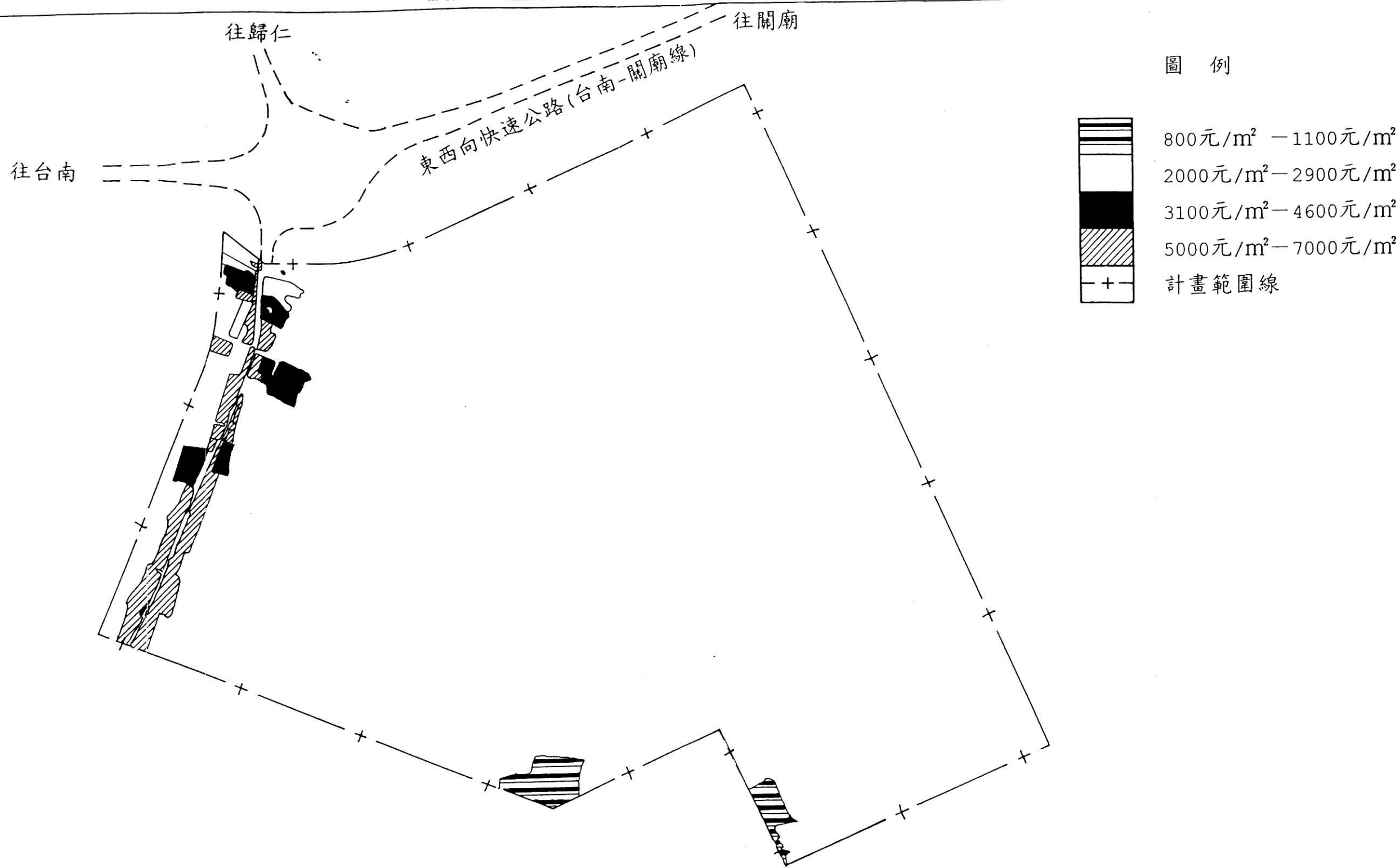
表四 擬定高速鐵路台南車站特定區土地權屬面積表

土地權屬別	面積(公頃)	百分比(%)	備註
公有土地	6.00	2.01	包含國有、省有及鄉有土地。
私有土地	73.34	24.53	
台糖土地	218.31	73.03	
未登錄土地	1.28	0.43	含部分既有之南149號鄉道、聚落內出入巷道、溝渠等土地。
合計	298.93	100.00	

資料來源：本計畫調查統計。

圖六

擬定高速鐵路台南車站特定區八十五年度公告現值分布示意圖



第三章 相關重大建設計畫

本特定區鄰近縣、市之相關重大建設計畫，依據其計畫層級可區分為上位計畫及相關計畫兩類。

一、上位計畫

(一) 南部區域計畫(第一次通盤檢討)

依南部區域計畫(第一次通盤檢討)，本特定區隸屬於台南生活圈之台南次生活圈，其相關指導內容概述如下：

1 台南生活圈人口發展預測

(1) 將持續加強都會區發展建設，成為南部區域主要發展核心，人口將維持成長，成長率為一·〇一%，預計民國九十四年人口達一六四萬人。

(2) 配合台南科學工業園區、智慧型工業園區與科技工業區之設置，引導科技工業發展，加以交通建設之配合，提供便利之交通運輸與高雄都會區相聯繫，帶動相關工商業之發展，推估民國九十四年總產業人口為八三·八萬人，產業結構以二級產業為主，三級產業為輔。

2 台南次生活圈發展構想：

朝向三級產業及科技工業發展，以「生產」為功能，並透過都市空間設計及古蹟

保存區發展觀光，而周圍鄉鎮則提供「居住」之功能。

3 都市發展模式

歸仁鄉為了配合高鐵於歸仁鄉設站，並將擬定特定區計畫，以及目前該鄉近來發展迅速，因此，其都市位階由現況的都會區衛星集居地，調整成為一般市鎮。

4 台南生活圈建設計畫

(1) 配合商業發展需要，設置工商綜合區及商業服務機構，加強區域中心之商業、服務業功能。

(2) 台南次生活圈宜配合台南科學工業園區與台南科技工業區之設置，引進高科技、低污染產業，發展航太工業、精密儀器機械業、資訊工業等相關產業。

(3) 配合高鐵車站特定區開發，利用東西向快速公路台南—關廟線，加強高鐵台南站與台南市之交通，長期則以捷運系統負責旅客的運輸。

(二) 國家建設六年計畫

國家建設六年計畫為涵蓋經濟、社會、文化、教育、醫療、交通及都市各項建設之總體性計畫，與本特定區計畫較相關者，計有：

1 第二高速公路後續計畫。

2 台灣地區西部走廊東西向快速公路計畫。

3 台南都會區大眾捷運系統計畫。

4 依據「台南生活圈道路系統建設計畫」建設快速道路及重要道路。

(三) 台南縣綜合發展計畫

與本特定區之相關計畫內容概述如下：

1 土地使用原則

以多核心發展（新營、佳里、台南科學園區地區、高鐵台南站、七股航空城），減緩台南都會區一極化的空間趨勢。

2 區域發展構想

台南都會區短期內將向東擴張至高速鐵路沿線，向東北擴張到新市台南科學園區，長期將向東擴張至二高沿線一帶。七股、佳里、麻豆、新化及關廟、龍崎將成為台南都會區的衛星居住城鎮。

3 歸仁鄉之發展定位

歸仁鄉未來因良好的生活環境品質及高鐵設站的優勢，將扮演台南都會區高品質住宅區及高鐵運輸服務站，區域轉運中心的角色。

二、相關計畫

(一) 台南—關廟線東西向快速公路建設計畫

台南—關廟線東西向快速公路建設計畫，將成為台南西部沿海地區與歸仁、關廟等內陸地區之連絡要道，並串聯西濱快速公路、台一線、第一高速公路、第二高速公路等南北向幹道之交通，並扮演解決台南縣市交通問題及促進區域發展之角色，為台南都會

區南緣重要之東西向幹道。

本路段之起點位於西濱快速公路，向東南沿伸至一八二號縣道銜接南二高連絡道止，規劃路線長約為十七·三公里，沿途佈設七個交流道，其中在高鐵台南車站之主要聯外道路南一四九號鄉道，亦設有交流道一處，可便利搭乘高鐵旅客之轉運。

(二) 台南都會區大眾捷運系統計畫

目前台南都會區大眾捷運系統計畫已經通過省政府核定，正呈報行政院核定中。計畫路網由「紅」、「綠」、「藍」三線組成，全長約六〇·六公里，其中捷運紅線將由台南市安南區之台南科技工業區經市區沿一八二號縣道再抵達高鐵台南車站，並建議配合高速鐵路之通車營運，優先興建以轉運高鐵旅客，另於高鐵台南車站特定區內將設有主維修機廠一處。

(三) 第二高速公路後續計畫

南部第二高速公路之計畫路線位處於本特定區之東側，與本特定區距離較近之交流道為關廟及田寮交流道。由本特定區往北，藉由東西向快速公路台南—關廟線，可直達關廟交流道而上下南二高，而由本特定區往南，經由高鐵路權下欲規劃闢建之道路，可銜接一八四號縣道，轉東後可抵達田寮交流道而上下南二高。因此未來南二高完成後，將有助於本特定區與鄰近台南縣、高雄縣較內陸地區鄉鎮之交通連繫。

(四) 西部濱海快速公路計畫

西濱快速公路北由台北縣八里鄉，往南延伸至灣裡並銜接東西向快速公路台南—關廟線，未來開闢完成後，透過東西向快速公路可促進本特定區與西部濱海地區之交通連繫。

(五) 台南生活圈道路系統建設計畫

為因應台南都會區未來交通之需要，健全都市交通建設，以滿足未來各市鎮的旅運需求與促使生活圈整體的均衡發展，因此臺灣省政府住都局於七十九年九月擬訂生活圈道路系統設計畫，並於民國八十年二月奉行政院核定實施。其中第一期計畫為民國八十一年度至八十五年度，建設經費一五八·三九億元，第二期計畫視第一期計畫執行結果再詳為研訂修正。

目前正針對第一期計畫執行成果所研訂之『台南生活圈道路系統建設計畫（第一次修正）』業已經通過省政府核定，正呈報行政院核定中，本修正計畫仍分二期（第二期及第三期）執行建設。其中有關本特定區之主要聯外道路南一四九號鄉道，已列入湖內鄉太爺—歸仁鄉六甲聯絡道路工程內，並優先列為第二期建設計畫中，計畫寬度為二十四公尺。

(六) 台南科技工業區開發計畫

台南安南科技工業區，係由經濟部工業局積極推動之開發計畫，開發地點位於台南市安南區台鹽所有之安順鹽田以及鹿耳門溪以北之濱海地區，以鹿耳門溪為界分為東、西兩區，東區面積約八〇七公頃，西區面積約三三九公頃。

未來工業區完成後將促進台南地區的產業升級，引導高科技產業與研究進入台南都會區，且利用從旁經過之濱海公路（台十七號省道），再藉由東西向快速公路台南—關廟線可快速到達本車站特定區。

(七) 南部科學工業園區開發計畫

為全面促進投資、加速產業升級，並達成發展台灣地區成為亞太區域營運中心之目

標，行政院經建會乃計畫於台糖公司之善化、道爺農場用地設置南部新市科學工業園區，基地位於中山高速公路以東、一七八號縣道以南、縱貫鐵路以西、南一三五號鄉道以北，開發面積約二、六〇〇公頃。

(八) 台南都會公園開發計畫(草案)

依據內政部營建署之都會區公園計畫，評選仁德鄉虎山農場之部分區域為台南都會區之大型都會公園綠地系統，面積約六十八公頃，基地位於台一線及縱貫鐵路間，並有東西向快速公路穿越，交通便利，屬於仁德(文賢地區)都市計畫區內之農業區。台南都會公園之開發構想主要分為自然生態區、探險活動區、體能活動區、森林區、自然教育區、多功能活動區等，預計民國九十四年完成建設。

(九) 國立成功大學航太中心

為配合國家航太工業發展並達設備共享目的，國立成功大學於民國八十二年六月以原航太實驗場為基礎所成立之航太科技研究中心，位於歸仁鄉六甲村南一四九號鄉道旁，高鐵台南車站西北側約一·二公里處，佔地約二十三公頃。其任務為結合校內人力資源進行前瞻性基礎研究，人才培育並推動產、官、學、研合作計畫以開發產業需求技術。

航太中心為一綜合性研究中心，主要設備包含氣動力與流力，燃燒與推進，結構與材料及導航與控制等領域之實驗設備，各實驗設備除執行校內之研究計畫，並提供產業界相關之技術服務。目前即將設立之「中華衛星遙傳、追蹤指令地面站」，預計八十六年七月安裝測試完成，未來並計畫設立「全國防火實驗中心」、「衛星通訊站」、「微衛星發展中心」、「戰車模擬器研發」：等，有助於帶動大台南地區學術研究、科技教

育、經濟的提升與繁榮，使一向以文化古城自居之府城，轉變成航太科技重鎮。

(十) 長榮管理學院

成立於民國八十二年之長榮管理學院，位於歸仁鄉大潭村南一六〇鄉道旁，高鐵台南車站南面約二·四公里處，用地約七十公頃。未來將增設「公共衛生學群」及「人文社會科技學群」，以達改制大學的目標，且未來遠景更有「長榮學園」之構想，包括幼稚園、小學、中學、大學、學術研究中心及推廣教育中心等單元組合而成。

圖七 鄰近縣市相關重大建設計畫分布示意圖

表五 鄰近縣市相關重大建設計畫彙整表

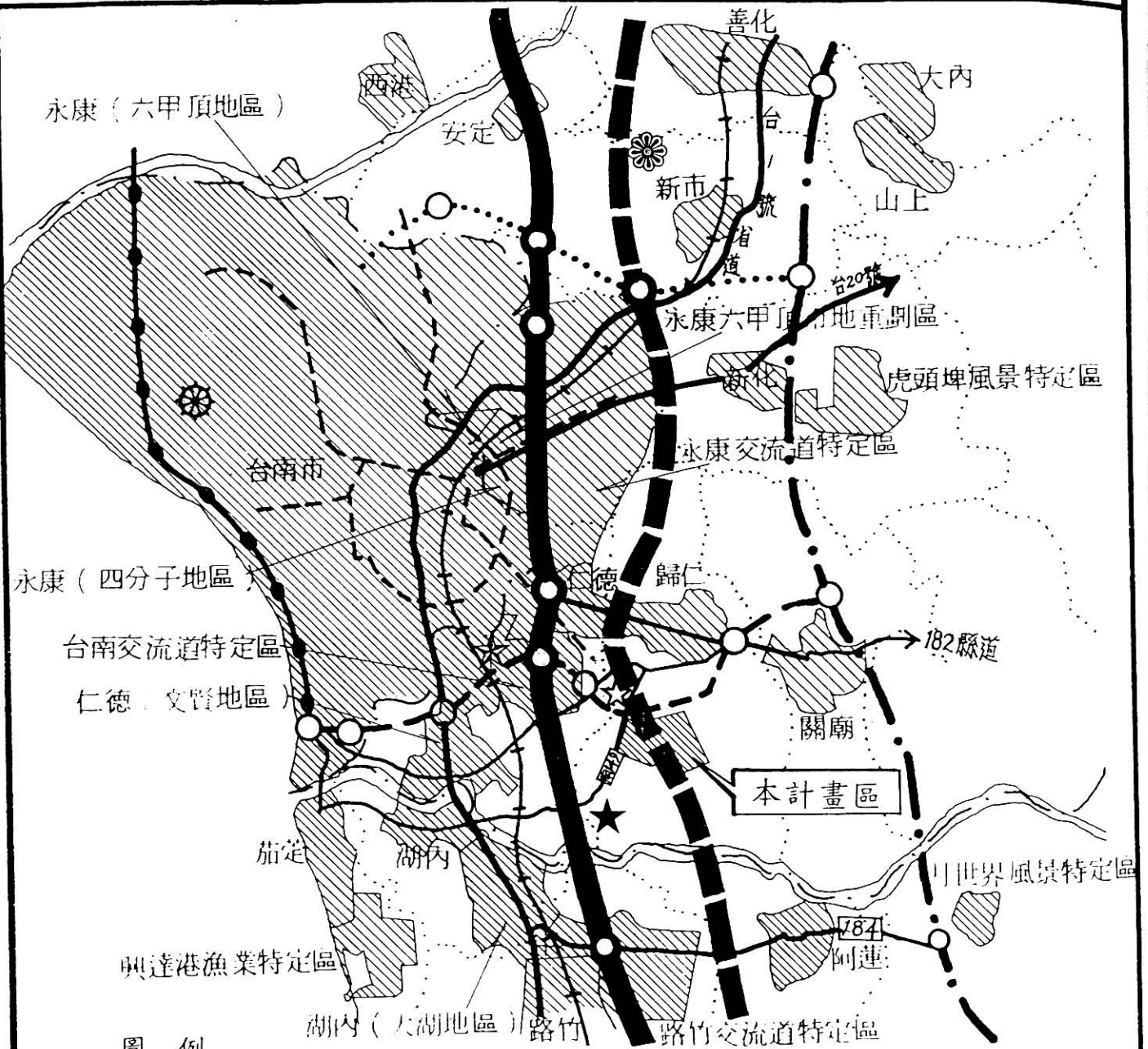
三、交通運輸改善計畫

鑒於高鐵建設預計於民國九十二年全線通車，屆時銜接高速鐵路站區之聯外道路，除需負擔各地區進出高速鐵路站區之全部交通量外，亦需負擔其自然成長之地區性交通，預期待來將有部分道路會形成交通瓶頸，嚴重影響高速鐵路站區與各地區之運輸功能。因此高速鐵路站區之聯外道路系統，必須同時配合擬訂改善計畫，以適時分期辦理。

依據交通部民國八十五年五月九日交路八十五字第〇〇二七一四—一號函：「交通部『高速鐵路車站聯外交通建設審議協調專案小組』設置及作業要點」辦理。該要點並已奉行政院民國八十五年七月三日台八十五交二一九八五號函備查在案。本計畫即係依據上項要點辦理，其改善計畫內容摘要如下：

(一) 台南沙崙站的服務範圍包括台南縣新營市以南與高雄縣路竹鄉以北的地區。其主要服務

圖七 鄰近縣市相關重大建設計畫分布示意圖



圖例

- 中山高速公路及交流道
- 高速鐵路
- 第二高速公路及交流道
- 台南-關廟線東西向快速公路
- 第二高速公路台南環線
- 台南都會區大眾捷運系統
- 省道
- 鄉、縣道
- 西濱快速公路

- 縱貫鐵路
- 長榮管理學院
- 國立成功大學航太中心
- 台南都會公園
- 安南科技工業區
- 新市科學工業園區
- 縣市界
- 鄉鎮界
- 都市計畫區

表五 鄰近縣市相關重大建設計畫彙整表

一、上位計畫		二、相關計畫	
區域計畫	● 南部區域計畫（第一次通盤檢討）	交通建設計畫	<ul style="list-style-type: none"> ● 台南—關廟線東西向快速公路計畫 ● 台南都會區大眾捷運系統計畫 ● 第二高速公路後續計畫 ● 西部濱海快速公路計畫 ● 台南生活圈道路系統建設計畫
經建計畫	● 國家建設六年計畫	土地開發計畫	<ul style="list-style-type: none"> ● 安南科技工業區開發計畫 ● 新市科學工業園區開發計畫 ● 台南都會公園開發計畫（草案） ● 國立成功大學航太中心（歸仁航太實驗場） ● 長榮管理學院
行政計畫	● 台南縣綜合發展計畫		

據點以台南市為主，並提供台南縣、高雄縣民眾之城際運輸功能以及南部科學園區就業人口便捷之聯外運輸功能。

(二) 改善計畫之基本構想如下：

1 台南走廊：由台南沙崙站至台南市的可能路線有二：一為利用南一四九號鄉道銜接台南—關廟線東西向快速公路；其二為利用高鐵橋下快速道路，接一八二縣道或永康交流道特定區幹 ∞ -1號道路。其中南一四九號鄉道及永康交流道特定區幹 ∞ -1號道路，將納入本計畫辦理拓寬改善；高鐵橋下快速道路自永康交流道特定區幹 ∞ -1號道路至本站區段，則將於本計畫區內予以全線新闢。

2 新化走廊：由台南沙崙站至新化走廊等鄉鎮市之可能路線有二：一為利用高鐵橋下快速道路，往北接台20線；其二為利用南一四九鄉道接台南—關廟線東西向快速公路，再接中山高。其中高鐵橋下快速道路往北路段，將新闢至台20線。

3 關廟走廊：由台南沙崙站至關廟走廊各鄉鎮市之可能路線有二：一為利用高鐵橋下快速道路，往北接 ∞ 縣道；其二為利用南一四九鄉道接台南—關廟線東西向快速公路。

4 路竹走廊：由台南沙崙站至路竹走廊各鄉鎮之可能路線有二：一為利用高鐵橋下快速道路，往南接 ∞ 縣道；其二為利用南一四九鄉道接台南—關廟線東西向快速公路，再接中山高或台一線。其中高鐵橋下快速道路自站區至 ∞ 縣道路段，將於本計畫區內予以全線新闢。

(三) 根據前述之規劃構想，擬定台南沙崙站區聯外道路改善計畫及分年投資計畫如表六。

表六 高速鐵路台南車站站區聯外道路系統改善計畫表

表六 高速鐵路台南車站站區聯外道路系統改善計畫表

項次	路名	起迄	路長 (公里)	路基 現寬 (公尺)	改善 寬度 (公尺)	計畫內容	總經費(百萬元)			分年經費(百萬元)				主辦機關
							工程費	用地費	合計	88年度	89年度	90年度	91年度	
1	高橋快速 鐵快 下道	自台20線 至184縣道止	14.1	—	30	高橋高架橋 下興建雙向 四車道快速 道路	1620	3,036	4,656	1,500	1,536	820	800	公路局
2	南149鄉 道	自台南沙崙站 區80公尺圍道 至台南一關廟 線東西向快速 公路與南一四 九交流道止	1.0	6-15	40	按變更都市 計畫寬度4 0公尺辦理 拓寬	160	460	620	460	160	—	—	公路局
3	永康交 流道特 定區幹3 -1號道 路	自永康鄉永大 路起至高橋 下快速道路止	2.5	—	30	依都市計畫 寬度30公 尺辦理拓寬	300	852	1,152	852	150	150	-	住都處
小						計	2,080	4,348	6,428	2,812	1,846	970	800	

第四章 綜合分析與預測

一、發展潛力與發展限制因素分析

綜合前述章節之分析說明，歸納本車站特定區之發展潛力因素及待克服之不利發展因素分述如下：

(一) 發展潛力

1 地形平坦，自然環境條件良好，有利於作為都市發展用地。

本車站地區屬於嘉南平原之延伸地帶，地形平坦，自然環境條件良好，適宜作為都市發展用地使用。

2 車站附近地區大多為台糖土地，土地權屬單純，發展腹地極大，有利於整體規劃及開發。

站區周圍大多為台糖土地，土地權屬單純，現況大部分作為農業使用，未來可發展之腹地極大，並且現有聚落規模不大，可節省拆遷補償費用，減少開發阻力，有利於整體規劃及開發建設。

3 依台南都會區之發展歷程及現況都市、商業發展，有沿一八二號縣道向東發展之趨勢，將有助於縮短開發時程。

台南都會區有快速往永康、仁德、歸仁方向發展之趨勢，可望縮短高鐵台南車站及鄰近土地開發之時程。另台南市中華東路及東門路一帶商業區之快速成長，商圈逐

漸形成，可縮短高鐵台南車站與台南市商業中心之距離，帶動高鐵站區商業之發展。

4 多項重大交通建設計畫在此匯集，形成新興都市發展區之潛力大增。

台南關廟線東西向快速公路、台南都會區大眾捷運紅線、南二高、高速鐵路高架橋下興建公路以及台南生活圈湖內鄉太爺—歸仁鄉六甲聯絡道路、台南都會區外環道路（台南仁德段）等重大交通建設，均與本車站地區之發展有密切配合規劃，如果各項交通建設屆時能夠配合高速鐵路之通車時程依序建設，將可大大提昇本地區之發展潛力。

（二）發展限制因素

1 交通運輸條件欠佳，交通可及性不高。

高鐵台南車站與台南市區之距離約十餘公里，目前進入站區之聯外道路，主要經由一八二號縣道及台一號省道，再轉接南一四九號鄉道進入，公車客運亦僅有一線，交通運輸條件欠佳，為提昇交通可及性及達成發展站區之目標，需龐大之交通建設投資，才能改善。

2 人口稀少，發展緩慢，且都市位階低，缺乏發展誘因。

現有車站地區附近，由於大部分屬於台糖用地，人口數稀少，僅北武東既有聚落一處，且鄰近之台南縣、高雄縣，其十年來之平均所得均低於台灣地區的平均所得，支出部分亦低於台灣地區及南部區域之平均值，因此車站地區附近鄉鎮之所得水準與消費水準偏低，經濟發展緩慢，都市位階亦較低，較缺乏發展誘因。

3 無法結合鄰近都市計畫整體發展，發揮相乘效應。

高速鐵站台南車站位處歸仁沙崙農場內，與鄰近之都市計畫區，如關廟、歸仁、仁德、仁德（文賢地區）、台南交流道、湖內、湖內（大湖地區）、路竹、阿蓮等都市計畫區之最短直線距離約在二·二至七·二公里間，由於距離因素，無法整合形成面狀發展，難以發揮相乘效應。

4 現有公墓形成都市整體發展之一大限制。

位於高鐵站區前與南一四九號鄉道間之歸仁第十二公墓，以及南側計畫線邊緣之部分歸仁第十五公墓，影響高鐵站區之視覺景觀、風格塑造及車站地區之健全發展與聯外道路之開闢，應該予以遷移，否則將形成車站地區都市整體發展之一大限制。

二、發展課題與對策

本特定區雖具備良好之發展潛力，但亦有待克服之限制發展因素，為健全本特定區之整體發展，歸納下述發展課題，並尋求解決對策，以為實質規劃之指導。

課題一：本車站特定區交通可及性不高，如何建立便捷交通路網，為當務之急。

說明：1 現有之道路系統，可藉南一四九號鄉道向北接一八二號縣道，西往仁德、台南市區或由仁德交流道上下中山高速公路，東往歸仁、關廟，並經其他幹道連絡新化、阿蓮、旗山等。由特定區南行經小路可經由一八四號縣道，連絡阿蓮、路竹、湖內，或藉路竹交流道上下高速公路。惟目前一八二號縣道服務水準已達F級，南一四九號鄉道及南行聯絡一八四縣道之道路寬度均嫌不足。

2 依高鐵處委託顧問公司之研究，進出高鐵車站旅客將以台南市最高，約占五十三%，建立便捷交通路網抵達台南都會區，將為首要改善目標。

對策：1南一四九號鄉道為本特定區主要聯外道路，利用台南關廟線東西向快速公路交流道上下，可快速抵達台南都會區，其現有公路計畫寬度為二十四公尺，為因應未來旅客運輸需求與營造都市意象之道路景觀，於本特定區內之路段予以擴寬為四十公尺。

2配合交通部運研所利用高鐵路權下興建公路之構想，以供特定區向南通往一八四號縣道，往北通達台二十號省道，可方便聯繫台二十號省道、一八二號縣道、一八四號縣道、台一號省道、第一高速公路、第二高速公路等重要幹道，以利台南縣市、高雄縣等鄰近鄉鎮方便搭乘高鐵。故於特定區內高鐵路線之東、西二側各規劃四十公尺（含十五、二十公尺供捷運路線使用）、三十公尺寬道路，以茲配合。

課題二：本車站特定區為一新社區計畫，如何營造方便而高效率之轉運設施，以及舒適高品質的都市生活空間，以引進外來人口。

說明：現有鄰近都市計畫區內之住宅區發展率並不高，加上本車站特定區距離現有之都會中心仍有一段距離，如何發揮本車站特定區之特色創造與眾不同之都市生活空間，以吸引外來人口定居，誠為特定區計畫成功之關鍵。

對策：1本特定區將全面採都市設計，以創造高效率轉運中心、獨特建築景觀、休閒遊憩、人性化的活動空間等，營造高格調之生活環境與居住品質之新社區。

2為塑造高格調之生活環境及居住品質，將全面採行綠化，並規定以退縮建築方式，提供相互連接之都市開放空間，以有別於一般之社區發展建設。

3建立便捷交通網，便利居民之上班、就業、購物、休閒、洽公等方面的活動，並

規劃完整之公園及綠帶（含人行及自行車道）系統。

4 建立商業及相關產業特色，以吸引業者開發，並可提供就業機會以引進人口。

課題三：本特定區內之既有社區、聚落或建物密集地區，將影響日後辦理區段徵收之可行性，以及整體都市景觀風貌，是否納入或剔除區段徵收範圍。

說明：1 既有社區、聚落或建物密集地區，若納入區段徵收範圍，其優點可整體規劃，避免產生新舊建物不協調現象，有利於整體都市景觀之塑造，惟缺點則增加事業及財務計畫負擔，以及可能造成地主反彈，增加開發阻力。

2 既有社區、聚落或建物密集地區，若剔除區段徵收範圍，其優點可減少事業及財務計畫負擔，以及減少地主反彈，惟缺點則易產生新舊建物不協調現象，不利於都市景觀，且不需負擔區內公共設施，形成不公平現象。

對策：1 區段徵收之範圍與內容以區段徵收主管機關報經核定之區段徵收計畫書圖範圍與內容為準。

2 特定區內既有合法社區、聚落或建物密集地區，原則上建議不納入區段徵收範圍內，至納入區段徵收範圍內之合法房屋在不妨礙都市計畫及區段徵收計畫原則下，得由區段徵收主管機關於辦理區段徵收時按原位置分配之。

3 因特定區開發建設，將帶來土地價值提高及公共設施之增加，對於未納入區段徵收地區，將給予較嚴格之容積管制（如較低容積率等），以達到公平原則，且為鼓勵其更新重建，宜搭配『再發展區土地開發管理要點』，利用容積獎勵方式，來鼓勵再開發利用。

課題四：依內政部研商結論，為維護環境品質，應於適當區位規劃足夠之環保設施用地（

如廢棄物處理廠、污水處理廠等），而本車站特定區內現無任何環保設施用地。

說明：1 高速公路永康交流道附近特定區計畫目前正辦理個案變更，以取得永康區域性垃圾資源回收（焚化）廠用地，其服務範圍涵蓋永康市等十四個市鄉鎮，其中包括本鄉（歸仁鄉）在內。

2 本車站特定區外圍地區，亦無提供本特定區發展所需之污水處理廠用地。

對策：1 由於本特定區之垃圾處理，屬於永康區域性垃圾資源回收（焚化）廠之服務範圍內，故本特定區不再劃設廢棄物處理廠用地。

2 依計畫人口數核算，於本特定區內適當區位，劃設所需污水處理廠用地。

三、發展預測

（一）計畫目標年

依都市計畫法第五條規定，都市計畫應依據現在及既往情況，並預計二十五年內之發展情形訂定之。因此以民國八十五年為基準年，則本車站特定區之計畫目標年將訂為民國一一〇年。

（二）本車站特定區面積規模

依據行政院八十五年二月廿七日台八十五內第〇五四六七號函核示，高鐵台南車站特定區核定辦理區段徵收所需面積為三〇〇公頃。

（三）計畫人口及產業人口推估

1 由於現況多為農地使用，現有人口稀少，無法以一般趨勢預測法作預測。

2 從規劃需求面而言，引用高速鐵路工程籌備處委託市鄉規劃處研擬之「高速鐵路台南車站特定區綱要計畫」書（以下簡稱綱要計畫書）中，預測民國一〇八年之人口數為三一、〇〇〇人。

3 基於整體發展考量及辦理區段徵收用地取得之需要，在兼顧都市規劃需求面及用地供給面下，就原報核人口數三二、〇〇〇人作為本特定區之計畫人口數。且本特定區計畫目標年民國一一〇年之一、二、三級產業人口數比例以十%、二十五%、六十五%，就業率以〇·五〇一八估算（詳綱要計畫書），可得一、二、三級產業人口數分別為一、六〇六人、四、〇一四人、一〇、四三七人，合計產業人口數為一六、〇五七人。

（四）土地使用空間需求

1 住宅區空間需求估計

依「台灣省實施都市計畫地區容積率訂定與獎勵規定審查作業要點」，將住宅區平均容積率定為二〇〇%，每人居住樓地板面積五〇平方公尺，則計畫人口三二、〇〇〇人所需之住宅空間需求約為八〇·〇公頃，居住密度約為四〇〇〇人／公頃。

$$32,000 \text{ 人} \times 50 \text{ m}^2 / \text{人} \div (200\% \times 10000 \text{ m}^2) = 80.0 \text{ 公頃}$$

2 商業區空間需求估計

依「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」，有關依計畫人口數決定商業區之空間需求不得超出十四·五公頃。

(30千人×0.45公頃/千人) + (2千人×0.50公頃/千人) = 14.5公頃

3 公共設施用地需求

本車站特定區之公共設施，除高鐵用地外，其他之公共設施用地依據本計畫區所推估之人口規模、都市計畫法第四十五條之規定及「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」之檢討標準，以及行政院核定「改善停車問題方案」之停車空間標準等，所需各項用地之需求面積，參閱表七。

表七 擬定高速鐵路台南車站特定區公共設施需求估計表

4 產業專用區空間需求

除上述1、2、3項用地面積以外之用地，依據行政院核示：「請照內政部研商結論辦理」中有關土地使用規劃部分：『應以配合相關服務業及產業引進為重點，並應可適當提高其商業及相關產業用地比例：，以增加其開發誘因。』，而全部保留為「產業專用區」。

表七 擬定高速鐵路台南車站特定區公共設施需求估計表

計畫人口數：32,000 人

公共設施類別	需求標準	需求面積(公頃)	備註
兒童遊樂場	每千人0.08公頃為準，每處最小面積0.1公頃。	2.56	
公園	每千人0.15公頃。	4.80	體育場所1/2面積併入公園面積計算後，需求面積減少為3.30公頃。
體育場所	每千人0.08公頃為準，最小面積3.0公頃。	3.00	1/2面積可併入公園面積計算。
國小	每千人0.20公頃為準，每校最小面積2.0公頃。	6.40	
國中	每千人0.16公頃為準，每校最小面積2.5公頃。	5.12	
停車場 (站區外)	1 商業區面積之10%為準。 2 不得低於計畫區內車輛預估數百分之二十的停車需求。	1、1.45 2、3.84	第2之計算公式： (計畫人口/5) * 0.2 * 30M ² /10000
機關及公用事業用地	按實際需要。		
變電所用地	按實際需要。		
捷運系統用地	按實際需要。		
環保設施用地 (如廢棄物處理廠、污水處理廠等)	按實際需要。		正辦理個案變更之永康區域性垃圾資源回收(焚化)廠用地，可提供本鄉做為垃圾處理使用，故可不劃設廢棄物處理廠。
道路	按實際需要。		

第五章 計畫原則與構想

一、計畫原則

本節針對高速鐵路台南車站特定區計畫範圍之計畫原則加以研擬，以為第六章實質規劃之基準。

(一) 人口引進

- 1 積極引進商業、服務業及產業專用區內之相關產業，以提供多樣化的就業機會。
- 2 獎勵引進可帶動地區發展之公私機構，如政府或私人大型機關、醫院、學校、研究機構等，以產生關聯效果促進地區人口成長。
- 3 政府經區段徵收取得之土地，宜選定適當區位，優先興建國民住宅，以引進人口。
- 4 交通運輸設施優先規劃建設，以加強交通可及性。

(二) 產業引進

- 1 透過經濟產業之發展，加速高速鐵路車站特定區的都市化。
- 2 獎勵引進適當產業發展。
- 3 引進產業種類的優先順序，應配合特定區之發展定位及人口引進策略。

(三) 交通運輸系統

- 1 建立便捷交通運輸系統，以快速紓解旅客運輸為主。

2 大眾運輸路網及場站之設置應與都市發展模式密切配合。

3 特定區開發初期應建立聯外大眾運輸系統，並發展區內交通運輸路網。

4 區內交通運輸路網規劃，依道路功能等級建立明確道路層級系統，主要聯外道路及重要道路二側均規定應退縮建築，以維持其應有之道路功能並增進都市景觀，且鄰里單元內避免規劃穿越性道路。

5 建立大眾運輸整體服務網，以大眾捷運系統配合高鐵車站旅次轉運為主，長途客運系統以長程旅客為服務對象，市區公車系統則擔任及戶運輸服務，並設置聯合轉運中心，以發揮整體運輸功能。

(四) 高鐵車站專用區

1 站區的功能將以旅客運輸為主，強調人車動線之安排。

2 提供相關之旅客轉運服務設施。

3 站區全面採都市設計，以營造獨樹一格之轉運中心及地區生活中心。

(五) 住宅社區

1 配合人口與產業之引進，訂定獎勵及管制措施，有效調整住宅市場之供需。

2 妥善規劃具有完整社區功能之鄰里單元，並有方便通路抵達站區。

3 重視都市設計，採整體規劃及開放空間設計，以提供高品質居住生活空間。

4 規劃足夠面積、區位適當之彈性街廓住宅，以利不同地主領回其抵價地。

(六) 商業區

- 1 商業區之劃設宜結合高鐵車站專用區，以共同發展為特定區之中心意象。
- 2 整體規劃設計商業服務設施，創造良好活動環境及都市意象。
- 3 商業區宜提供高級之商業服務、創造多元化之商業活動環境。

(七) 產業專用區

- 1 產業專用區宜集中劃設，使產業間能夠產生聚集經濟。
- 2 配合特定區發展特色，引進較具利益之產業前來投資建設。
- 3 採用彈性之管制措施，以因應產業發展需要。

(八) 都市服務設施

- 1 提供足夠種類、數量與適當區位之都市服務設施，如污水處理廠、變電所等，宜於特定區邊緣適當地點規劃之。
- 2 加強都市服務設施之用地取得與建設。

(九) 環境保育與都市景觀

- 1 確保環境生態資源

(1) 污染危害防治

由於交通運輸、污水處理廠、變電所等易形成各種污染，如空氣污染、視覺污染等，需要於規劃設計時考慮適當的解決方式。

(2) 噪音危害防治

由於高速鐵路及各項交通運具，常會製造噪音干擾附近之居民，故必須考慮噪音防治之措施，且能兼顧景觀之意象，避免造成視覺污染。

(3) 污水排放之危害防治

特定區內所產生之不同污水應予以收集，匯集至污水處理廠，並加以處理、淨化。

2 確保都市景觀品質

(1) 儘量保留現有優良之天然地形，創造高鐵車站特定區成為具有獨特風格與符合人性尺度之都市，並增進都市生活之豐富內涵。

(2) 土地使用分區管制，宜避免混合使用，以維護都市環境品質與視覺景觀。

二、計畫構想

(一) 土地使用發展構想

1 高鐵站區部分規劃為轉運中心區，配設有高鐵車站及路線、交通運輸設施（如轉運站、停車場等）、公園廣場及供車站地區旅運服務及商業服務之高鐵附屬事業等使用。

2 轉運中心區內主要出入口處之公園、廣場，可供休閒遊憩使用並塑造站區鮮明意象。

3 轉運中心區外圍之周邊規劃為商業服務區，提供高鐵車站附近地區所引進之三級產業使用，以構成本特定區之主要商業中心（中心商業區）。

4 以轉運中心區（含公園、廣場）及外圍之商業服務區，建構成車站特定區之發展核心

5 毗鄰發展核心之西側，利用歸仁第十二公墓之天然地形，規劃為帶狀之大型公園，除可節省開發成本，營造富有變化之景觀風貌外，且可減緩住宅區與商業區、站區之商業、交通活動衝擊。

6 於發展核心之東南側集中規劃為大街廓之產業專用區，使產業能夠產生聚集經濟，並採開發許可之精神進行開發。

7 於發展核心外圍規劃居住生活區，並劃分為三個有完整社區功能之鄰里單元，鄰里性公共設施儘量均衡配置，並有方便的人行及自行車綠化系統到達站區。

8 考量不同地主領回其抵價地，除於八十公尺園道與南一四九號鄉道附近，規劃部分小街廓之住宅區外，其餘皆規劃為大街廓之住宅區。

9 於產業專用區之南側規劃為捷運系統用地、環保設施用地（供污水處理廠使用）、變電所等設施，可方便快捷運車輛進出，並達到隔離住宅區之作用。

（二）交通運輸系統構想

配合站區旅客運輸需求，以及特定區內未來活動發展需要，將道路系統依其功能層級區分為主要聯外道路、主要區內道路、次要聯外道路、次要區內道路及區內服務道路等，以區分穿越性或鄰里性車流。

1 主要聯外道路

主要聯外道路之劃設應能與開闢中之台南關廟線東西向快速公路連結，並考慮台南生活圈道路系統設計畫內重要之主要聯絡道路，預留未來都市發展之連通管道，

故拓寬南一四九號鄉道並作為主要聯外道路。

2 主要區內道路

(1) 以高鐵站區為中心，規劃一條東西向八十公尺之園林大道連結南一四九號鄉道並直達站區，以能迅速紓解旅客往返站區。

(2) 站區東西兩側，以及公五東側，共規劃三條主要區內道路，供旅客運輸及商業活動機能使用。

3 次要聯外道路

(1) 配合交通部運研所聯外道路規劃構想，利用高鐵路權下規劃次要聯外道路，往南可通往至一八四號縣道，往北可通達至台二十省道。

(2) 沿特定區南、北邊界劃設二條外環道路（次要聯外），可供通過性交通使用，並作為未來特定區東側以外之台糖農場再發展之聯絡道路。

(3) 沿站區南、北二側劃設二條次要聯外，可紓解部分旅客使用，並作為未來特定區東側以外之台糖農場再發展之聯絡道路。

(4) 往台南監獄之既有道路，配合規劃為次要聯外道路。

4 次要區內道路

為鄰里單元、產業專用區內之收集道路，匯流至區內主要道路、聯外道路等。

5 區內服務道路

為鄰里單元內之出入道路。

(三) 都市景觀意象

1 八十公尺之園林大道，為兼具交通、隔音、綠化景觀、自行車、步道等都市活動空間系統，將站區的視野塑造造成以綠化軸帶為主軸，主軸端點並設置公園，形成強烈綠化景觀、寬闊之都市意象。

2 保留第十二公墓地形特色所劃設之體育公園，將與八十公尺之園林大道形成十字綠帶主軸，構成特定區內主要開放空間軸帶。

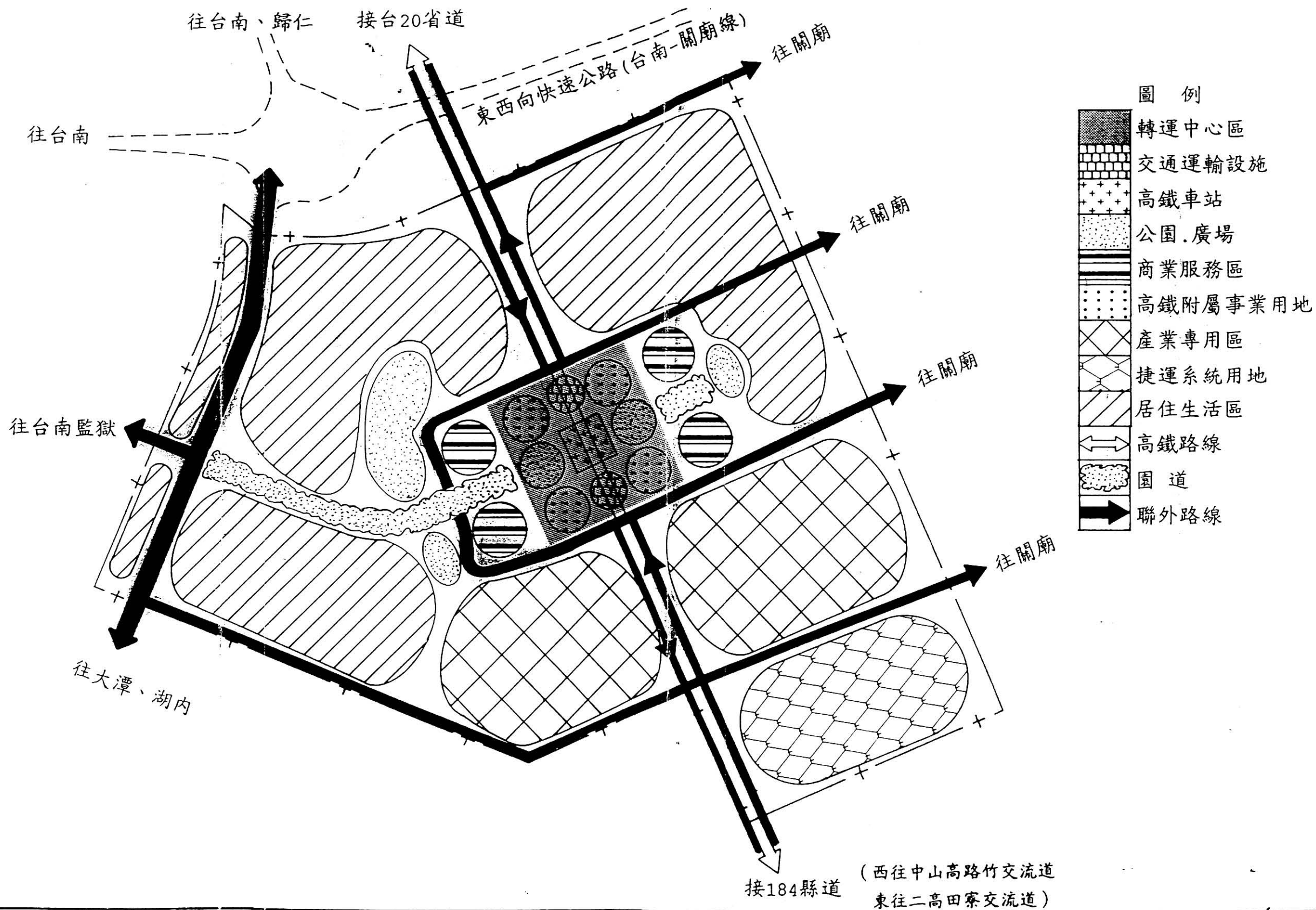
3 為提供明確方向指引至高鐵站區，在八十公尺之園道與南一四九號鄉道交會處，日後道路開闢時宜設立鮮明端點性之地標，以彰顯本特定區之重要地位。

4 區內主要道路、聯外道路將全面植栽綠化，甚至部分重要幹道將採退縮建築，以供綠化步道及自行車道使用，並與主要開放空間相連結。

圖八 擬定高速鐵路台南車站特定區空間發展構想示意圖

圖八

擬定高速鐵路台南車站特定區空間發展構想示意圖



- 圖 例
- 轉運中心區
 - 交通運輸設施
 - 高鐵車站
 - 公園、廣場
 - 商業服務區
 - 高鐵附屬事業用地
 - 產業專用區
 - 捷運系統用地
 - 居住生活區
 - 高鐵路線
 - 園道
 - 聯外路線

第六章 實質計畫

一、計畫位置與範圍

本特定區位於台南縣歸仁鄉南沙崙農場內，西北距台南市約十公里，南一四九號鄉道縱貫本特定區之西側，為本特定區之主要聯外道路，向南可通往大潭、湖內，向北未來可銜接台南—關廟線東西向快速公路交流道，東往台南市，西往關廟。

本特定區以高速鐵路車站為中心，計畫範圍界線北以台南關廟線東西向快速公路南緣約二百公尺為界，東至高鐵台南車站中心點東側約七六〇公尺處之現有台糖農地，南至歸仁第十五公墓，西至南一四九號鄉道西側約一百公尺處。行政轄區屬台南縣歸仁鄉武東村大部分及沙崙村一小部分，計畫面積為二九八·九三公頃。

二、計畫目標年

本特定區之計畫目標年訂為民國一一〇年（西元二〇二一年）。

三、計畫性質

本特定區計畫係依都市計畫法第十二條之規定為配合高速鐵路之興建而擬定之車站特定區計畫，並依同法第十六條之規定，為主要計畫與細部計畫合併擬定之計畫。

四、計畫人口及居住密度

計畫人口三二、〇〇〇人，居住密度每公頃四〇〇人。

五、土地使用分區計畫

(一) 住宅區

配合高鐵設站引進人口及本車站之功能定位，於站區之外圍地區劃設八三·〇〇公頃之住宅區，占總計畫面積之百分之二七·七六。

(二) 商業區

商業區集中劃設於站區旁邊，以滿足高鐵旅客之服務需求及因應高鐵設站後所可能引進三級產業之發展需求，面積合計一〇·八七公頃，占總計畫面積之百分之三·六四。

(三) 產業專用區

為配合相關服務業及產業之引進，以增加其開發誘因，劃設產業專用區，面積四七·一六公頃，占總計畫面積之百分之二一·五七。

(四) 宗教專用區

配合現況二座廟宇之保存，劃設宗教專用區二處，其中宗一為現有忠順壇，宗二為現有普世門，面積合計〇·四〇公頃，占計畫總面積百分之〇·一三。

(五) 電信事業專用區

配合電信事業單位之實際需要，劃設電信事業專用區一處，面積〇·二七公頃，占計畫總面積百分之〇·〇九。

(六) 郵政事業專用區

配合郵政事業單位之實際需要，劃設郵政事業專用區一處，面積〇·一八公頃，占計畫總面積百分之〇·〇六。

(七) 自來水事業專用區

配合自來水事業單位之實際需要，劃設自來水事業專用區一處，面積〇·九三公頃，占計畫總面積百分之〇·三一。

(八) 天然氣設施專用區

配合欣營石油公司之實際需要，劃設天然氣設施專用區一處，面積〇·一六公頃，占計畫總面積百分之〇·〇五。

(九) 加油站專用區

配合中油公司之實際需要，劃設加油站專用區二處，面積共〇·二九公頃，占計畫總面積百分之〇·一〇。

(十) 高鐵車站專用區

高鐵車站專用區供高鐵車站、高鐵路線、捷運車站、捷運路線、廣場、公園、道路、停車場、轉運站及高鐵附屬事業等使用。其中高鐵附屬事業用地專供高鐵主管機關聯合開發使用，其主要功能在使高鐵主管機關能透過聯合開發事業來獲取部分盈餘，達到高鐵建設之自償性目標，使用項目以商業、通訊服務業、運輸服務業、旅遊服務業、公務機關、文教設施及其他依獎勵民間參與交通建設條例規定之項目等。面積共一六·七三公頃，其中高鐵附屬事業用地部份，面積為四·〇二公頃。

圖九 擬定高速鐵路台南車站特定計畫示意圖

表八 擬定高速鐵路台南車站特定區計畫土地使用面積分配表

六、公共設施用地計畫

(一) 機關

劃設機關用地一處，供鄉公所、消防隊、警分所與其他鄰里性機關使用，計畫面積一·〇九公頃。

(二) 國小

劃設國小用地三處，面積合計六·四〇公頃。

(三) 國中

劃設國中用地一處，面積五·一八公頃。

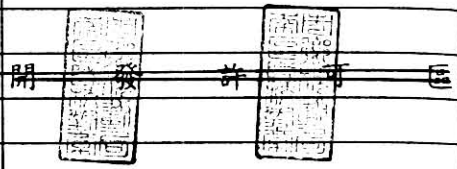
(四) 公園

除高鐵路車站專用區內之公園用地外，於該專用區之南北側及商業區附近共劃設公園六處，除可提供休閒遊憩之功能外，主要為塑造站區鮮明之意象，面積合計為一三·二六公頃。另外考量本計畫開發後地表逕流量增加甚大，將來「公三」用地開闢時，應請開發單位妥為規劃設計配置相關調節池設施，並強化親水性活動公共開放空間。

(五) 體育場

於產業專用區西南側劃設體育場一處，面積為三·〇〇公頃。

表八 擬定高速鐵路台南車站特定區計畫土地使用面積分配表

項	目	面 積 (公頃)	百 分 比 (%)	備 註	
土地 使 用 分 區	住 宅 區	83.00	27.76		
	商 業 區	10.87	3.64		
	產 業 專 用 區	47.16	15.78		
	宗 教 專 用 區	0.40	0.13		
	電 信 事 業 專 用 區	0.27	0.09		
	郵 政 事 業 專 用 區	0.18	0.06		
	自 來 水 事 業 專 用 區	0.93	0.31		
	天 然 氣 設 施 專 用 區	0.16	0.05		
	加 油 站 專 用 區	0.29	0.10		
	高 鐵 車 站 專 用 區	16.73	5.60		內含供高鐵附屬事業使用，面積為4.02公頃
	小 計	159.99	53.52		
公 共 設 施 用 地	高 鐵 用 地	4.28	1.43		供高鐵路線使用
	機 關 小 國 園	1.09	0.37		
	中 國 公 園	6.40	2.14		
	體 育 場	5.18	1.73		
	鄰 里 公 園 兼 童 遊 樂 場	13.26	4.44		
	廣 場 兼 停 車 場	3.00	1.00		
	停 車 場	6.05	2.02		
	環 保 設 施 用 地	0.72	0.24		
	變 電 所	1.77	0.59		
	電 力 設 施 用 地	3.99	1.33	供污水處理廠使用	
	捷 運 系 統 用 地	1.46	0.49		
	園 道	0.42	0.14		
	道 路	20.85	6.98		
	小 計	8.12	2.72		
	合 計	62.35	20.86		
	138.94	46.48			
合 計	298.93	100.00			

- 註：1. 表內面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。
 2. 本特定區計畫範圍內既有聚落面積約3.84公頃。
 3. 可供建築用地面積：141.03公頃，佔47.18%。

(六) 鄰里公園兼兒童遊樂場

於住宅鄰里單元中劃設鄰里公園兼兒童遊樂場九處，面積合計為六·〇五公頃。

(七) 廣場兼停車場

除高鐵車站專用區內之廣場及停車場外，另劃設廣場兼停車場二處，面積合計〇·七二公頃。

(八) 停車場

劃設停車場九處，限平面使用，面積合計一·七七公頃。

(九) 環保設施用地(供污水處理廠使用)

劃設環保設施用地(供污水處理廠使用)一處，面積三·九九公頃，以因應本車站特定區及捷運系統用地污水處理之設施需求。

(十) 變電所

劃設變電所二處，面積合計一·四六公頃，以因應未來本車站特定區之用電所需，其中變二用地兼供捷運系統用地之用電需要。

(十一) 電力設施用地

劃設電力設施用地三處，面積合計〇·四二公頃。

(十二) 捷運系統用地

劃設捷運系統用地一處，供捷運車輛維修使用，面積二〇·八五公頃。

表九 擬定高速鐵路台南車站特定區計畫公共設施用地明細表

七、交通系統計畫

(一) 高速鐵路系統

1 高鐵車站專用區（供站區內高鐵車站、高鐵路線、捷運車站、捷運路線、廣場、公園、道路、停車場、轉運站及高鐵附屬事業等使用）。

依據旅運需求推估，將站區劃設為高鐵車站專用區，其主要功能在提供站區內各項使用之活動空間及造景美化，並為各使用機能區間之連繫、緩衝空間，同時提供交通集散、車輛停靠及站區內、外交通之連接等使用，計畫面積合計一六·七三公頃。

2 高鐵用地（供高鐵車站專用區外高鐵路線使用）

將高鐵車站專用區外之高鐵路線用地劃設為高鐵用地，面積四·二八公頃，專供高鐵路線用地使用。

(二) 捷運系統

為因應高鐵設站後之旅運需求，並為提高本特定區之轉運功能，台南捷運紅線計畫延伸至本特定區，其終點站與高鐵車站同設於高鐵車站專用區內，其進出本特定區及捷運維修場之路線部分，將以高架方式施設於高鐵用地東側之計畫道路（二〇—2號、二〇—3號）用地內。

(三) 道路系統

表九 擬定高速鐵路台南車站特定區計畫公共設施用地明細表

項 目	編 號	面 積	位 置	備 註
機 關	機	4.28	⊖-1 號道路北側, 公五西南側	供鄉公所、消防隊、警分所及其他鄰里性機關使用
國 小	文(小)一	2.22	⊖-5 號道路西側, 停三東側	
	文(小)二	2.10	公五西側	
	文(小)三	2.08	公(兒)九北側, ⊖-1 號道路南側	
	小 計	6.40		
國 中	文 中	5.18	⊖-1 號道路南側, ⊖-1 號道路西側	
公 園	公 一	1.50	⊖-2 號道路東側	
	公 二	1.15	高鐵站區北側, ⊖-2 號道路東側	
	公 三	2.22	高鐵站區南側, ⊖-3 號道路東側	
	公 四	1.24	高鐵站區北側, ⊖-1 號道路西側	
	公 五	4.92	機關東側	
	公 六	2.23	高鐵站區南側, ⊖-2 號道路西側	
	小 計	13.26		
體 育 場	體	3.00	產業專用區西南側	
鄰里公園兼 兒童遊樂場	公(兒)一	0.25	計畫區東北角, 電力一西南側	
	公(兒)二	1.29	文小一東側	
	公(兒)三	0.90	文小一西北側	
	公(兒)四	0.55	⊖-1 號道路東側, 變一東南側	
	公(兒)五	0.08	⊖-1 號道路東側, 宗一西側	
	公(兒)六	0.46	⊖-1 號道路西側, 公(兒)五西側	
	公(兒)七	0.83	⊖-1 號道路西側	
	公(兒)八	0.60	⊖-3 號道路南側, ⊖-6 號道路西側	
	公(兒)九	1.09	文小三南側	
	小 計	6.05		
廣場兼停車場	廣(停)一	0.31	⊖-3 號道路南側, ⊖-9 號道路東側	
	廣(停)二	0.32	⊖-5 號道路北側, ⊖-9 號道路東側	
	廣(停)三	0.09	⊖-2 號道路北側, 宗一東側	
	小 計	0.72		

表九 擬定高速鐵路台南車站特定區計畫公共設施用地明細表（續一）

項 目	編 號	面 積	位 置	備 註
停 車 場	停 一	0.32	⊖-2 號道路北側商業區中	
	停 二	0.32	⊖-2 號道路南側商業區中	
	停 三	0.24	公(兒)三南側	
	停 四	0.12	公(兒)三南側	
	停 五	0.12	公(兒)三南側	
	停 六	0.14	文中南側	
	停 七	0.12	文中南側	
	停 八	0.12	文中南側	
	停 九	0.27	機關北側, 公五南側	
	小 計	1.77		
環 保 設 施	環	3.99	⊖-3 號道路東側, 捷運系統用地之西北角。	供污水處理廠使用
變 電 所	變 一	0.50	公(兒)四之西北角, ⊖-1 號道路東側	供變電相關設施使用
	變 二	0.96	環保設施用地之東北角, ⊖-6 號道路南側	
	小 計	1.46		
電力設施用地	電 力 一	0.13	計畫區東北角	設置連接站
	電 力 二	0.13	捷運系統用地東北角, ⊖-6 號道路南側	
	電 力 三	0.16	體育場南側	
	小 計	0.42		
捷運系統用地	捷	20.85	⊖-3 號道路東側, ⊖-6 號道路	
園 道		8.12	即⊖-1 與⊖-2 號道路	
道 路		62.35		
高 鐵 用 地		4.28		
合 計		138.91		

註：表內面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。

本計畫道路系統規劃，主要係以交通路網為主，並配合未來交通建設計畫之內容來建構本車站特定區之道路系統。本計畫道路系統包括主要道路（含園道）、次要道路及服務道路三部分。另為塑造良好的都市景觀及維護道路功能，本計畫區園道及重要道路之斷面配置均予以規定。（詳見附錄之附圖3-1、3-4）

1 主要道路

（1）聯外道路

①—1號道路，為聯外主要道路，計畫寬度四十公尺，位於本特定區西側，即現有南一四九號鄉道，向北可銜接台南—關廟線東西向快速公路通往台南及關廟；向南可通往大潭及湖內。

（2）區內道路

- 1 ①—1號道路，即本特定區之園道，為區內主要道路，計畫寬度八十公尺，西起自②—1聯外主要道路，東至③—8號道路，可直達高鐵車站專用區。
- 2 ①—2號道路，即本特定區之園道，為區內主要道路，計畫寬度八十公尺，西起自高鐵車站專用區前之③—7區內主要道路，東至④—5號道路。
- 3 ③—7號道路，位於高鐵站區東側，為區內主要道路，計畫寬度三十公尺，北起自③—3號道路，南至③—5號道路。
- 4 ③—8號道路，位於高鐵車站專用區西側，為區內主要道路，計畫寬度為三十公尺，北起自③—3號道路，南至③—5號道路。

5③—9號道路，位於公五東側，為區內主要道路，計畫寬度為三十公尺，北起自③—3號道路，南至③—6號道路。

2次要道路

(1) 聯外道路

1①—2號道路，位於高鐵車站專用區北側、路線東側，北起自計畫區北側邊界，南至③—3號道路止，為本特定區預留之聯外次要道路，計畫寬度四十公尺。

2①—3號道路，位於高鐵車站專用區南側、路線東側，北起自③—5號道路，南至計畫區南側邊界止，為本特定區預留之聯外次要道路，計畫寬度四十公尺。

3③—1號道路，位於高鐵車站專用區北側、路線西側，北起自計畫區北側邊界，南至③—3號道路止，為本特定區預留之聯外次要道路，計畫寬度三十公尺。

4③—2號道路，位於高鐵車站專用區南側、路線西側，北起自③—5號道路，南至③—6號道路止，為本特定區預留之聯外次要道路，計畫寬度三十公尺。

5③—3號道路，位於高鐵站區北側，西自③—9號道路起，向東至④—4號道路止，為本特定區預留之聯外次要道路，計畫寬度三十公尺。

6③—4號道路，位於③—1號道路西側，東起自③—1號道路向西至計畫區西側邊界止，為本特定區現有之聯外次要道路，計畫寬度三十公尺。

7③—5號道路，位於高鐵站區南側，西自③—9號道路起，向東至④—4號道路止，為本特定區預留之聯外次要道路，計畫寬度三十公尺。

8③—6號道路，西起自計畫區最西側邊界，向東至④—4號道路止，為本特定區預留之聯外次要道路，計畫寬度三十公尺。

(2)區內道路

1④—1號道路，位於計畫區北側邊界，西起自④—7號道路，向東至④—4號道路止，計畫寬度二十公尺。

2④—2號道路，位於公五北側，西起自①—1號道路，向東至④—4號道路止，計畫寬度二十公尺。

3④—3號道路，位於體育場東側，南起自③—6號道路向東北至④—4號道路止，計畫寬度二十公尺。

4④—4號道路，位於計畫區東側邊界，北起自④—1號道路向南至③—6號道路止，計畫寬度二十公尺。

5④—5號道路，位於公一西側，北起自④—1號道路向南至③—6號道路止，計畫寬度二十公尺。

6④—6號道路，位於文中西側，北起自④—1號道路向南至③—3號道路止，計畫寬度二十公尺。

7④—7號道路，位於公(兒)四東側，北起自④—1號道路向南至①—1號道路止，計畫寬度二十公尺。

8④—8號道路，位於公五西側，北起自④—2號道路向南至③—6號道路止，計畫寬度二十公尺。

3 服務道路

服務道路為區內各分區通至次要道路之出入道路，其計畫寬度有十五公尺、十二公尺、十公尺及八公尺。

圖十 擬定高速鐵路台南車站特定區計畫交通系統示意圖

表十 擬定高速鐵路台南車站特定區計畫道路編號表

(四) 人行及自行車道綠化系統

為避免高鐵與捷運路線及主要的聯外、區內道路對於周遭環境的噪音衝擊，並為塑造良好的都市景觀，另為配合建立整體人行及自行車道綠化系統，以有效連繫計畫區之公園、體育場、鄰里公園兼兒童遊樂場及高鐵站區等設施，規定重要道路用地內之綠化植栽區內，應留設人行及自行車道設施，重要道路旁之部分住宅區及商業區建築時，於面臨計畫道路兩側應退縮建築留設綠化步道，以提昇都市生活環境品質。(另詳圖十一、附錄之附圖3—1至3—4)

圖十一 擬定高速鐵路台南車站特定區計畫公園及人行、自行車綠化系統示意圖

八、都市防災計畫

為加強都市防災，本計畫將特定區內之避難場所、路線予以明確指出，以提昇全民之災害應變能力，減輕災害損失，保障全民生命財產安全。

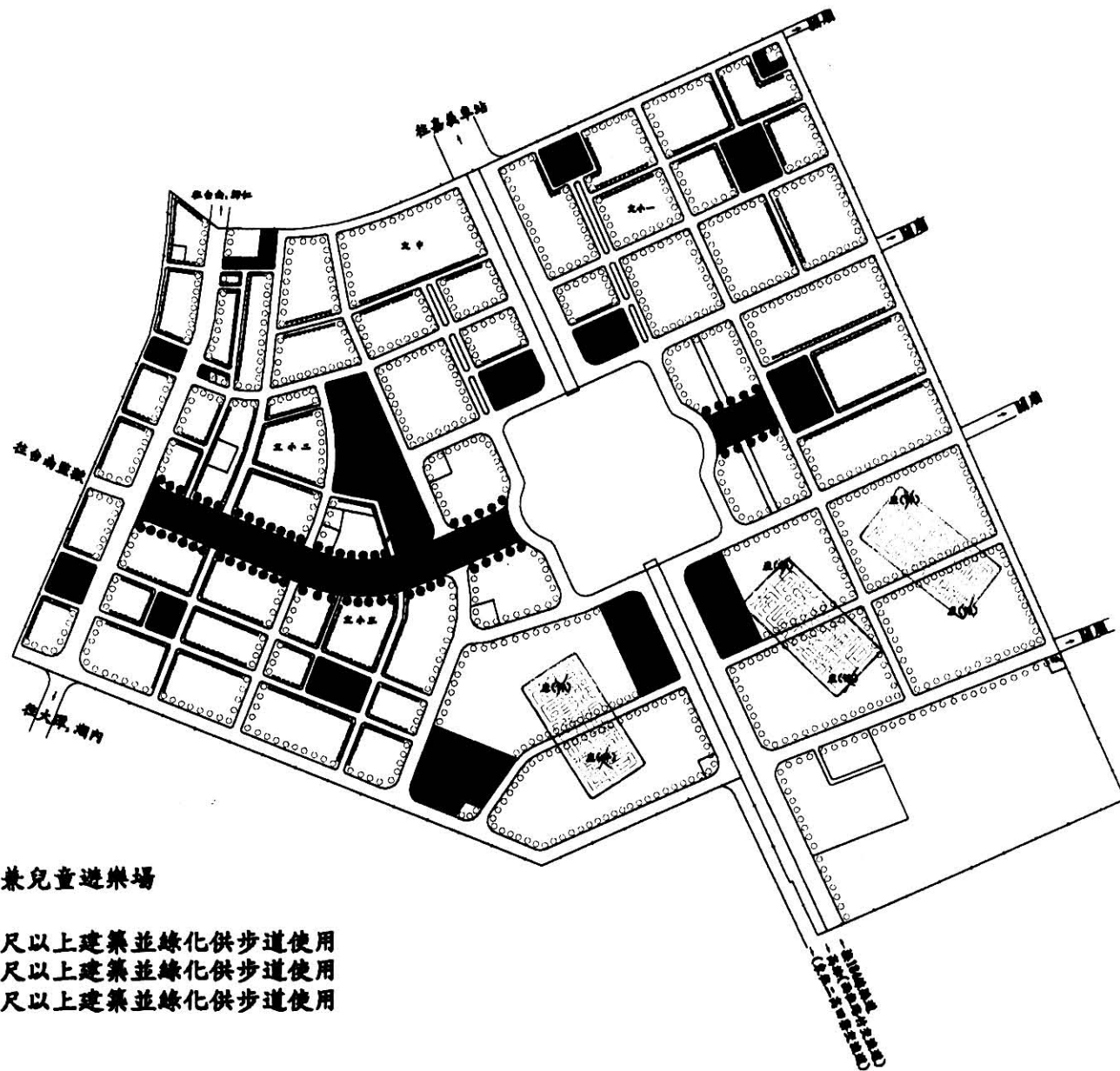
表十 擬定高速鐵路台南車站特定區計畫道路編號表

編號	路寬(公尺)	長度(公尺)	起迄點或說明	備註
㊟-1	80	870	西起自㊟-1號道路，東至㊟-8號道路(園道)	主要道路(區內)
㊟-2	80	145	西起自㊟-7號道路，東至㊟-5號道路(園道)	主要道路(區內)
㊟-1	40	1,065	自計畫區北側邊界向南至計畫區南側邊界(位於計畫區西側)	主要道路(聯外)
㊟-2	40	520	位於高鐵路線東側，自計畫區北側向南至㊟-3號道路	次要道路(聯外)
㊟-3	40	880	位於高鐵路線東側，自㊟-5號道路向南至計畫區南側邊界	次要道路(聯外)
㊟-1	30	480	位於高鐵路線西側，自計畫區北側向南至㊟-3號道路	次要道路(聯外)
㊟-2	30	520	位於高鐵路線西側，自㊟-5號道路向南至㊟-6號道路	次要道路(聯外)
㊟-3	30	1,080	位於高鐵站區北側，自㊟-9號道路向東至㊟-4號道路	次要道路(聯外)
㊟-4	30	80	自㊟-1號道路向西至計畫區西側邊界	次要道路(聯外)
㊟-5	30	1,200	自㊟-9號道路向東至㊟-4號道路	次要道路(聯外)
㊟-6	30	2,380	位於計畫區南側邊界，自計畫區最西側邊界向東至㊟-4號道路	次要道路(聯外)
㊟-7	30	440	位於高鐵站區東側，自㊟-3號道路向南至㊟-5號道路	主要道路(區內)
㊟-8	30	440	位於高鐵站區西側，自㊟-3號道路向南至㊟-5號道路	主要道路(區內)
㊟-9	30	160	位於公五東側，自㊟-3號道路向南至㊟-6號道路	主要道路(區內)
㊟-1	20	1,120	位於計畫區北側邊界，自㊟-7號道路向東至㊟-4號道路	次要道路(區內)
㊟-2	20	1,280	位於公五北側，自㊟-1號道路向東至㊟-4號道路	次要道路(區內)
㊟-3	20	1,240	位於體育場東側，自㊟-6號道路向東北至㊟-4號道路	次要道路(區內)
㊟-4	20	1,520	位於計畫區東側邊界，自㊟-1號道路向南至㊟-6號道路	次要道路(區內)
㊟-5	20	1,400	位於公一西側，自㊟-1號道路向南至㊟-6號道路	次要道路(區內)
㊟-6	20	520	位於文中西側，自㊟-1號道路向南至㊟-3號道路	次要道路(區內)
㊟-7	20	640	位於公(兒)四東側，自㊟-1號道路向南至㊟-1號道路	次要道路(區內)
㊟-8	20	380	位於公五西側，自㊟-2號道路向南至㊟-6號道路	次要道路(區內)
㊟-1	15	340	位於公一北側，自㊟-5號道路向東至㊟-4號道路	服務道路
㊟-2	15	340	位於公一南側，自㊟-5號道路向東至㊟-4號道路	服務道路

表十 擬定高速鐵路台南車站特定區計畫道路編號表 (續一)

編號	路寬(公尺)	長度(公尺)	起迄點或說明	備註
⑤-3	15	780	位於文小三南側,自③-9號道路向西至②-1號道路	服務道路
⑤-4	15	780	位於公(兒)八南側,自③-9號道路向西至②-1號道路	服務道路
⑤-5	15	440	位於文小三東側,自①-1號道路向南至③-6號道路	服務道路
⑤-6	15	360	位於公(兒)八東側,自①-1號道路向南至③-6號道路	服務道路
⑥-1	12	520	位於文小一北側,自⑥-14號道路向東至④-4號道路	服務道路
⑥-2	12	520	位於文中南側,自③-1號道路向西至④-7號道路	服務道路
⑥-3	12	120	位於公二北側,自⑥-15號道路向西至⑥-16號道路	服務道路
⑥-4	12	80	位於天然氣設施專用區南側,自②-1號道路向西至計畫西側邊界	服務道路
⑥-5	12	80	位於公(兒)六北側,自②-1號道路向西至計畫區西側邊界	服務道路
⑥-6	12	60	位於宗一北側,自②-1號向東至⑥-18號道路	服務道路
⑥-7	12	80	位於公(兒)六南側,自②-1號道路向西至計畫區西側邊界	服務道路
⑥-8	12	160	自⑥-18號道路向西至計畫區西側邊界	服務道路
⑥-9	12	400	位於文小二南側,自④-7號道路向東,再向南至①-1號道路	服務道路
⑥-10	12	80	位於公(兒)七北側,自②-1號道路向西至計畫區西側邊界	服務道路
⑥-11	12	80	位於公(兒)南側,自②-1號道路向西至計畫區西側邊界	服務道路
⑥-12	12	120	位於公(兒)二北側,自⑥-1號道路向北至④-1號道路	服務道路
⑥-13	12	200	位於公(兒)二南側,自④-2號道路向南至③-3號道路	服務道路
⑥-14	12	400	位於停三東側,自公(兒)三向南至③-3號道路	服務道路
⑥-15	12	400	位於停三西側,自公(兒)三向南至③-3號道路	服務道路
⑥-16	12	320	位於停六東側,自⑥-2號道路向南至③-3號道路	服務道路
⑥-17	12	320	位於停六西側,自⑥-2號道路向南至③-3號道路	服務道路
⑥-18	12	540	位於宗二西側,自①-1號道路向北至公(兒)四	服務道路
⑦-1	10	400	位於變二之西側及南側。	服務道路
未編號	8	—		服務道路

圖十一 擬定高速鐵路台南車站特定區計畫公園及人行、自行車綠化系統示意圖



圖例

- 公園
- 鄰里公園兼兒童遊樂場
- 體育場
- 退縮六公尺以上建築並綠化供步道使用
- 退縮四公尺以上建築並綠化供步道使用
- 退縮二公尺以上建築並綠化供步道使用
- 園道
- 道路
- + 計畫範圍線

圖十二 擬定高速鐵路台南車站特定區計畫都市防災路線示意圖

九、土地使用分區管制計畫

為確保都市生活環境品質，及促進土地資源之合理利用，而依都市計畫法第廿二條及同法台灣省施行細則第三十一條之規定訂定土地使用分區管制要點，詳附錄。

十、都市設計

(一) 本特定區之都市設計管制事項，除高鐵車站專用區另依高鐵車站專用區土地使用管制及都市設計管制事項(詳附錄第四章)辦理外，特定區內其他地區均應依附錄第三章之管制事項辦理。

(二) 本特定區之高鐵車站專用區其土地使用分區管制及都市設計管制事項，詳見附錄之第四章。

十一、配合及建議事項

(一) 捷運紅線之建設對於促進本特定區聯外交通之便捷性有極重要之影響，故其未來之開發建設時程與通車時間應與高速鐵路之通車時間密切配合，以提昇本特定區之轉運功能。

(二) 本特定區之聯外道路，目前僅靠南一四九號鄉道與站區外連絡。而高鐵路線兩側及特定區南北兩側之計畫道路，目前除服務區內交通外，主要仍為預留本特定區未來通往關廟、台南及高雄之通路，故台南縣政府及歸仁鄉公所，應配合本特定區之交通路網妥善整體規劃本特定區外之連絡道路，以促進本地區之整體發展。

(三) 本車站特定區周圍地區宜配合本特定區計畫研擬整體發展計畫，尤其本特定區南側至武東、大潭地區現況已有不少集居人口，同時長榮管理學院亦已設校在此，並有擴充為長榮學園之

議，故該附近地區宜儘早研擬計畫以配合本車站特定區之開發。

(四) 東西向快速公路(台南—關廟線)、南二高(台南—高雄路段)應照既定之建設時程開發，以與本特定區之聯外交通系統結合，並發揮其相輔相成之功能，帶動地方之繁榮發展。

(五) 為便利本特定區之地區排水及洪災之防患，並為提昇居住生活之環境品質，俟本特定區計畫發布實施後，應即時配合規劃雨、污水下水道系統及相關工程建設計畫，以利本特定區之開發。

第七章 事業及財務計畫

一、開發方式及進度

(一) 為配合中央政策，兼顧地利共享原則，並加速本特定區之開發及促進土地資源有效利用，本特定區之開發方式係以區段徵收方式及「獎勵民間參與交通建設條例」有關用地取得與開發規定辦理。

(二) 區段徵收處理原則

1 本計畫區內之合法聚落及零星房屋，於區段徵收時之處理原則如下：

(1) 區段徵收之範圍與內容以區段徵收主管機關報經核定之區段徵收計畫書圖範圍與內容為準。

(2) 計畫區內既有合法社區、聚落或建物密集地區，原則上建議不納入區段徵收範圍內，至納入區段徵收範圍內之合法房屋在不妨礙都市計畫及區段徵收計畫原則下，得由區段徵收主管機關於辦理區段徵收時按原位置分配之。

(3) 有關南吉交通工業公司所在位置部分：

1 南吉交通工業公司所在位置劃設為住宅區及其西側劃設寬度八公尺計畫道路，以維護當地居民生活環境品質，及周邊鄰近地區道路系統之完整。

2 南吉交通工業公司將來搬遷至非都市土地台糖土地之用地變更編定等相關事宜部分，請經濟部、台南縣政府及開發單位等積極協助完成，在搬遷之前該公司得作

原來之使用繼續正常營運。至於將來該工廠之搬遷補償，除涉及區段徵收作業規定，請開發單位依法妥為處理外，搬遷時間應於本計畫公告實施後五年內完成搬遷，如因工廠搬遷位置之用地開發進度延遲，無法於上開期限內完成搬遷，確有延長之必要者，該公司得經當地地方政府同意延長之，惟延長時間不得超過三年。

(4) 經核定未納入區段徵收地區依再發展區土地開發管理要點辦理(詳附錄之第五章)

2 區段徵收抵價地之比例係以四十%為估算財務計畫之依據，實際抵價地之比例以區段徵收主管機關報經核定之比例為準。

(三) 本車站特定區區段徵收之預定開發時程為五年辦理完成，其工作項目包括：

1 都市計畫擬定及完成法定程序。

2 都市計畫釘樁作業。

3 區段徵收範圍測訂及擬定區段徵收計畫書圖。

4 區段徵收公告、申領抵價地審理、補償費發放及提存、產權囑託登記。

5 公共工程規劃設計及發包施工。

6 地籍整理及配地作業。

7 財務結算、政府取得剩餘可建地。

表十一 擬定高速鐵路台南車站特定區計畫開發進度表

表十一 擬定高速鐵路台南車站特定區計畫開發進度表

項目別	年期別	第一年	第二年	第三年	第四年	第五年
1 都市計畫擬定及完成法定程序發布實施 (十八個月)		—————				
2 都市計畫樁位公告 (三個月)			—			
3 區段徵收範圍測訂及擬定區段徵收計畫書圖 (十八個月)		—————				
4 區段徵收公告、申領抵價地審理、補償費發放及提存、產權囑託登記 (十二個月)			—————			
5 公共工程規劃設計及發包施工 (三十個月)			—————			
6 地籍整理及配地作業 (六個月)						—
7 財務結算、政府取得剩餘可建地 (六個月)						—

註：本表僅供參考，其實際進度開發主管機關得視實際狀況酌予調整。

二、開發主體

本車站特定區計畫俟完成法定程序後，以區段徵收方式辦理開發，開發主體訂為台灣省政府，並由台灣省政府、交通部高鐵主管機關、台南縣政府共同負責推動。

三、財務計畫

(一) 開發費用

本特定區區段徵收之開發費用項目包括如左：

1 區段徵收作業費

包括地籍整理費等。

2 補償費

包括地價及地上物補償費等。

3 工程費

包括整地、道路、雨污水下水道、地下管道、公園、體育場、鄰里公園兼兒童遊樂場、廣場兼停車場及工程管理費等項。

4 貸款利息

(1) 區段徵收作業費第一年之利息以四十八個月複利估算，第二年以三十六個月複利估算，第三年之利息以二十四個月複利估算，第四年以十二個月複利估算。貸款利率設定年利率為八·五%。

(2) 補償費利息以四十八個月全額複利估算，貸款利率設定年利率為八·五%。

(3) 工程費利息以十八個月複利估算，貸款利率設定年利率為八·五%。

表十二 擬定高速鐵路台南車站特定區計畫區段徵收開發費用概算表

(二) 土地處分方式

1 發還地主抵價地（住宅區、商業區、產業專用區）面積共一一九·五七公頃。

2 無償取得面積共一四四·六九公頃，其中捷運系統用地係無償登記供捷運主管機關使用，面積為二〇·八五公頃；而國小、國中、公園、體育場、鄰里公園兼兒童遊樂場、廣場兼停車場、停車場及道路（含園道）等，係無償登記供台南縣政府使用，面積為一〇六·八五公頃；高鐵車站專用區（不含附屬事業用地）及高鐵用地，面積為一六·九九公頃，依獎參條例之規定，無償登記供交通部高鐵主管機關使用。

3 各項事業專用區及機關、變電所、電力設施用地、環保設施用地（供污水處理廠使用）則採讓售或由需地機關有償撥用。

4 高鐵車站專用區中之附屬事業用地，面積四·〇二公頃，依獎參條例之規定，讓售交通部高鐵主管機關。

5 其餘可供建築土地（住宅區、商業區及產業專用區），面積二一·四六公頃，依平均地權條例規定，應予標售。

表十三 擬定高速鐵路台南車站特定區計畫區段徵收土地處分方式表

(三) 財務效益分析

表十二 高速鐵路台南車站特定區計畫區段徵收開發總費用概算表

項	目	單位	數	量	參 考 單 價 (萬元)	總 價 (萬元)	說 明
一、區段徵收作業費		公頃	298.93		60	17,935.80	
二、補償費	地價補償費	公頃	7.19		2,340	16,824.60	以私地地主10%領取現金補償及參考當地公告地現值估計。
	地上物補償費	式				156,020.00	依台南縣政府地上物拆遷補償及查估作業標準估計
	小計					172,844.60	
三、工程費	整地	公頃	298.93		40	11,957.20	
	道路	公頃	70.47		1,500	105,705.00	含園道
	兩污水下水道	公頃	298.93		500	149,465.00	
	地下管道	公頃	298.93		1,500	448,395.00	含電力、電信、自來水、瓦斯等費用。
	公園	公頃	13.26		2,000	26,520.00	以簡易鋪面估算
	體育場	公頃	3.00		2,000	6,000.00	
	鄰里公園兼兒童遊樂場	公頃	6.05		2,000	12,100.00	以簡易鋪面估算
	廣場兼停車場		0.72		1,500	1,080.00	以簡易鋪面估算
	工程管理費	式				60,894.18	按工程費之8%估計
	小計					822,116.38	
四、貸款利息	區段徵收作業利息	第一年				1,808.22	以48個月、年息8.5%複利計算。
		第二年				1,297.21	以36個月、年息8.5%複利計算。
		第三年				827.71	以24個月、年息8.5%複利計算。
		第四年				396.34	以12個月、年息8.5%複利計算。
	補償費利息					69,702.14	以48個月、年息8.5%複利計算。
	工程費利息					111,375.74	以18個月、年息8.5%複利計算。
	小計					185,407.36	
合 計						1,198,304.14	
平均開發成本(萬元/公頃)						4,008.64	

註：1.貸款利息之計算，假設年息複利10%。計算式為：利息=實際支出金額×((1+10%/12)^{月數}-1)

2.本表估算費用僅供參考，實際所需開發費用以辦理區段徵收時之法令規定及實際費用為準。

表十三 擬定高速鐵路台南車站特定區計畫區段徵收土地處分方式表

項	目	面積 (公頃)	百分比 (%)
發還地主抵價地		119.57	40.00
標售、讓售或有償撥用	住宅區、商業區、 產業專用區	21.46	7.18
	高鐵車站專用區 (附屬事業用地)	4.02	1.35
	機關	1.09	0.37
	宗教專用區	0.40	0.13
	電信事業專用區	0.27	0.09
	郵政事業專用區	0.18	0.06
	自來水事業專用區	0.93	0.31
	天然氣設施專用區	0.16	0.05
	加油站專用區	0.29	0.10
	環保設施用地	3.99	1.33
	變電所	1.46	0.49
	電力設施用地	0.42	0.14
	小計	34.67	11.60
無償取得	高鐵車站專用區 (不含附屬事業用地)	12.71	4.25
	高鐵用地	4.28	1.43
	國小	6.40	2.14
	國中	5.18	1.73
	公園	13.26	4.44
	體育場	3.00	1.00
	鄰里公園兼兒童遊樂場	6.05	2.02
	廣場兼停車場	0.72	0.24
	停車場	1.77	0.59
	捷運系統用地	20.85	6.98
	道路(含園道)	70.47	23.58
小計	144.69	48.40	
合計		298.93	100.00

註：捷運系統用地暫訂為無償取得，待本計畫發布實施後，再依當時法令配合辦理。

本車站特定區以區段徵收方式辦理，開發完成後，依平均地權條例之規定估算財務效益如下：

1 為平衡開發成本，可供標、讓售土地及有償撥用土地，包括高鐵車站專用區中之附屬事業用地（四·〇二公頃）、各項事業專用區及機關、環保設施用地（供污水處理廠使用）、變電所、電力設施用地、其餘可供建築土地（住宅區、商業區），合計三四·七〇公頃。

2 前項各使用分區依土地處分方式，區分為有償撥用、讓售、標售等三類，其中前二類之參考單價，係以可供標售、讓售、有償撥用之土地總面積除開發成本所得之商數為準，約合每公頃三四、五六三萬元，而第三類之參考單價，係參考鄰近市價，訂為每坪十萬元，約合每公頃三〇、三〇〇萬元。

3 依前述第2點之估算，本車站特定區辦理區段徵收之總回收金額約為一一〇億六八一五萬元，而財務效益則為總回收金額扣除總開發費用，約為負九億一四八九萬元。

表十四 擬定高速鐵路台南車站特定區計畫區段徵收財務效益分析表

（四）財源籌措

- 1 由省政府協商交通部高鐵主管機關及台南縣政府共同籌墊。
- 2 向省、縣平均地權基金貸款。
- 3 向省建設基金貸款。
- 4 向金融機構貸款。

表十四 高速鐵路台南車站特定區計畫區段徵收財務效益分析表

項	目	面積 (公頃)	參考單價 (萬元)	總價 (萬元)	說明
總 回 收 金 額	住宅區、商業區	21.46	30,300	650,238.00	
	附屬事業用地	4.02	34,563	138,943.26	
	機關	1.09	34,563	37,673.67	
	宗教專用區	0.40	34,563	13,825.20	
	電信事業專用區	0.27	34,563	9,332.01	
	郵政事業專用區	0.18	34,563	6,221.34	
	自來水事業專用區	0.93	34,563	32,143.59	
	天然氣設施專用區	0.16	34,563	5,530.08	
	加油站專用區	0.29	34,563	10,023.27	
	環保設施用地	3.99	34,563	137,906.37	
	變電所	1.46	34,563	50,461.98	
	電力設施用地	0.42	34,563	14,516.46	
	合計 (A)	34.67	----	1,106,815.23	
	開發總費用 (B)				1,198,304.14
盈餘 (A - B)				-91,488.91	

註：1.讓售或有償撥用土地底價＝開發總費用/（可標售、讓售及有償撥用土地面積）。

2.公開標售價格暫訂為 3.03 萬元/m²(目前武東村建地之市價約 10 萬元/坪)。

5 向中央新市鎮新社區開發基金貸款。

6 向需地機關籌措。

附錄 擬定高速鐵路台南車站特定區土地使用分區管制要點

第一章總則

- 一、本要點依都市計畫法第廿二條及同法台灣省施行細則第三十一條規定訂定之。
- 二、本要點包括下列五大部分：

(一) 土地使用分區管制及開發強度(第二章)

(二) 都市設計管制事項(第三章)

(三) 高鐵車站專用區土地使用管制及都市設計管制事項(第四章)

(四) 再發展地區再開發管理規定(第五章)

(五) 附則(第六章)

- 三、本要點各章之適用範圍如下：

(一) 本特定區除「高鐵車站專用區」外，其餘地區均應依本要點第二章「土地使用分區管制及開發強度」、第三章「都市設計管制事項」及第五章「再發展地區再開發管理規定」等規定辦理。

(二) 「高鐵車站專用區」，其開發管制應依本要點第四章「高鐵車站專用區土地使用管制及都市設計管制事項」之規定辦理。

第二章 土地使用分區管制及開發強度

- 四、住宅區之建蔽率不得大於百分之五十，容積率不得大於百分之二〇〇。
- 五、商業區之建蔽率不得大於百分之七十，容積率不得大於百分之二四〇。
- 六、宗教專用區之建蔽率不得大於百分之六十，容積率不得大於百分之一六〇。
- 七、加油站專用區之建蔽率不得大於百分之四十，容積率不得大於百分之八〇。
- 八、電信專用區之建蔽率不得大於百分之五十，容積率不得大於百分之二五〇。

九、郵政專用區之建蔽率不得大於百分之五十，容積率不得大於百分之二五〇。

十、自來水專用區之建蔽率不得大於百分之五十，容積率不得大於百分之二五〇。

十一、天然氣設施專用區之建蔽率不得大於百分之五十，容積率不得大於百分之二五〇。

十二、「產業專用區」應以引進高科技、文教休憩及相關工商服務等產業為限，並應由開發單位或高鐵主管機關擬訂整體開發計畫，其必要性之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。

前項留設作為必要之必要性服務設施，應由本專用區開發者，自行興建、管理及維護，並開放為公共使用。

(一) 產業專用區應由開發單位或高鐵主管機關研擬整體開發計畫，提經台南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 土地利用計畫(含各分區使用管制規定)。

3 道路運輸計畫。

4 必要性服務設施計畫(包括上、下水道系統、公共汽、機車停車場、公共管溝及環保設施用地等)。

5 事業及財務計畫。

6 經營管理計畫。

7 其他相關配合計畫。

(二) 產業專用區之整體開發計畫，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。

(三) 審議通過之整體開發計畫若有申請變更之需要時，應依整體開發計畫審議程序重新申辦。

(四) 產業專用區之開發建築應於發照前，送經台南縣「都市設計審議委員會」審議通過後為之。

(五)區內之各項開發行為，涉及環境影響評估者，均應依環境影響評估相關法令規定辦理。

(六)產業專用區得視實際需要，再予細分劃設下列分區並容許下列各項使用：

1 高科技專業分區：供高科技產業及其相關之研發、技術性諮詢與服務事業等設施使用。

2 工商服務及展覽分區：供設置金融、工商服務、媒體視訊傳播及相關行業之辦公建築、旅館、會議廳、商品展覽中心(場)等相關設施使用。

3 購物中心分區：供設置結合購物、運動、休閒娛樂、文化、飲食、展示、資訊等設施之大型購物中心或結合倉儲與批發之倉儲量販中心使用。

4 文教休憩分區：供設置文化教育、休閒遊憩、大型運動等設施並兼具大型活動表演及文教展覽等相關設施使用。

5 其他分區：經台南縣政府審查核准得供與產業發展有密切關聯，且非供居住、無污染性之相關設施使用。

(七)產業專用區之開發規模及分區管制規定如下：

1 產業專用區申請開發規模應依整體開發計畫，以完整街廓整體開發為原則，區內之必要性服務設施不得計入法定空地。

2 產業專用區規劃為各種分區時，扣除必要性服務設施後，其餘可建築用地之平均容積率不得大於百分之二百四十，各種分區之建築率不得大於下列規定：

(1)高科技專業分區：百分之五十。

(2)工商服務及展覽分區：百分之四十。

(3)購物中心分區：

a. 大型購物中心：百分之四十。

b. 倉儲購物中心：百分之六十。

(4)文教休憩分區：百分之四十。

(5)其他分區：百分之四十。

十三、各項公共設施用地之建蔽率、容積率、退縮綠化及允許供多目標使用之項目，依下表規定：

公共設施用地種類	最大建蔽率	最大容積率	備註
公共設施用地種類	最大建蔽率	最大容積率	備註
高鐵路用地	不予規定	不予規定	供高鐵路線及其他相關設施使用，路線下方並得作多目標使用。
機關	五〇%	二五〇%	建築物之退縮規定，依本要點相關規定辦理。
公園	五%	不予規定	1 每處地面上之建築物，最大水平投影面積不得超過一五〇平方公尺。 2 公園二分之一面積均准予作地下停車場使用。
鄰里公園兼兒童遊樂場	—	—	公園兼兒童遊樂場二分之一面積均准予作地下停車場使用。
體育場	五〇%	不予規定	准予作地下公共停車場使用。
廣場兼停車場	—	—	地面限做廣場並應綠化，地下限供公眾停車場使用。
停車場	—	—	限做平面停車使用（詳附圖2-1、附圖2-2、附圖2-3）
學校	四〇%	一六〇%	1 學校用地得作地下公共停車場使用。
校中	四〇%	一六〇%	2 應於主要出入口處，規劃設六公尺以上、適當長度之緩衝車道。
環保設施用地	不予規定	不予規定	應自基地境界線退縮十公尺以上建築，退縮部分應配置十公尺綠帶，並予綠化以避免影響都市景觀及鄰近土地使用。
變電所	五〇%	一五〇%	以供電力設施、辦公室及其附屬設施使用為主，變電設施應以室內型式興闢，並自基地境界線退縮六公尺以上建築，另須設置必要之安全防護設施。變電所用地之平面除辦公室及其附屬設施應予美化外，法定空地並應全部綠化，不得影響都市景觀及鄰近土地使用。
捷運系統用地	三〇%	六〇%	1 供捷運相關設施使用。 2 於區段徵收公共工程進行時，應同時配合綠化工作。

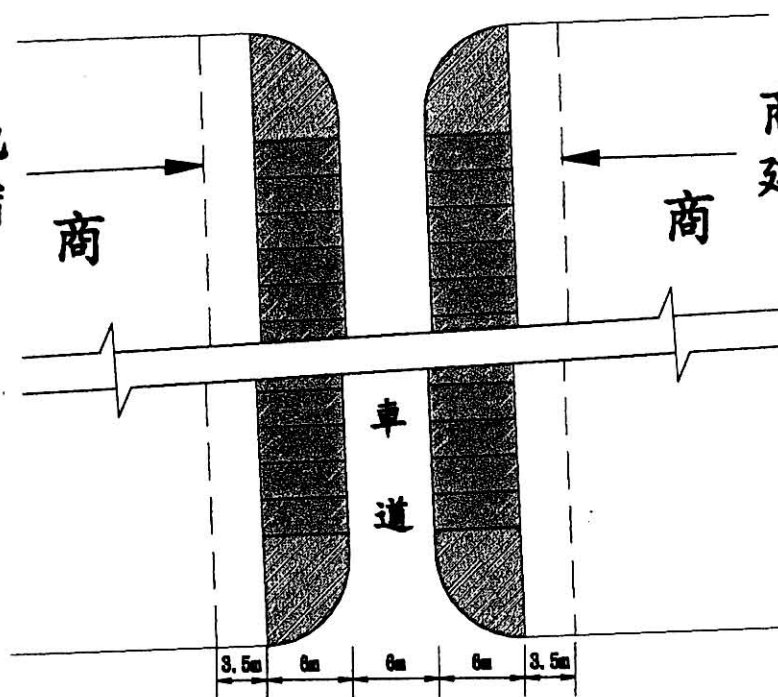
設施，並強化親水性活動公共開放空間。

本計畫開發後地表逕流量增加甚大，將來「公三」用地開闢時，應請開發單位妥為規劃設計配置相關調節地

附圖2-1 擬定高速鐵路台南車站特定區停車場配置示意圖




停一, 停二, 及相鄰之商業區基地退縮建築細部設計

商業區基地
建築物退縮



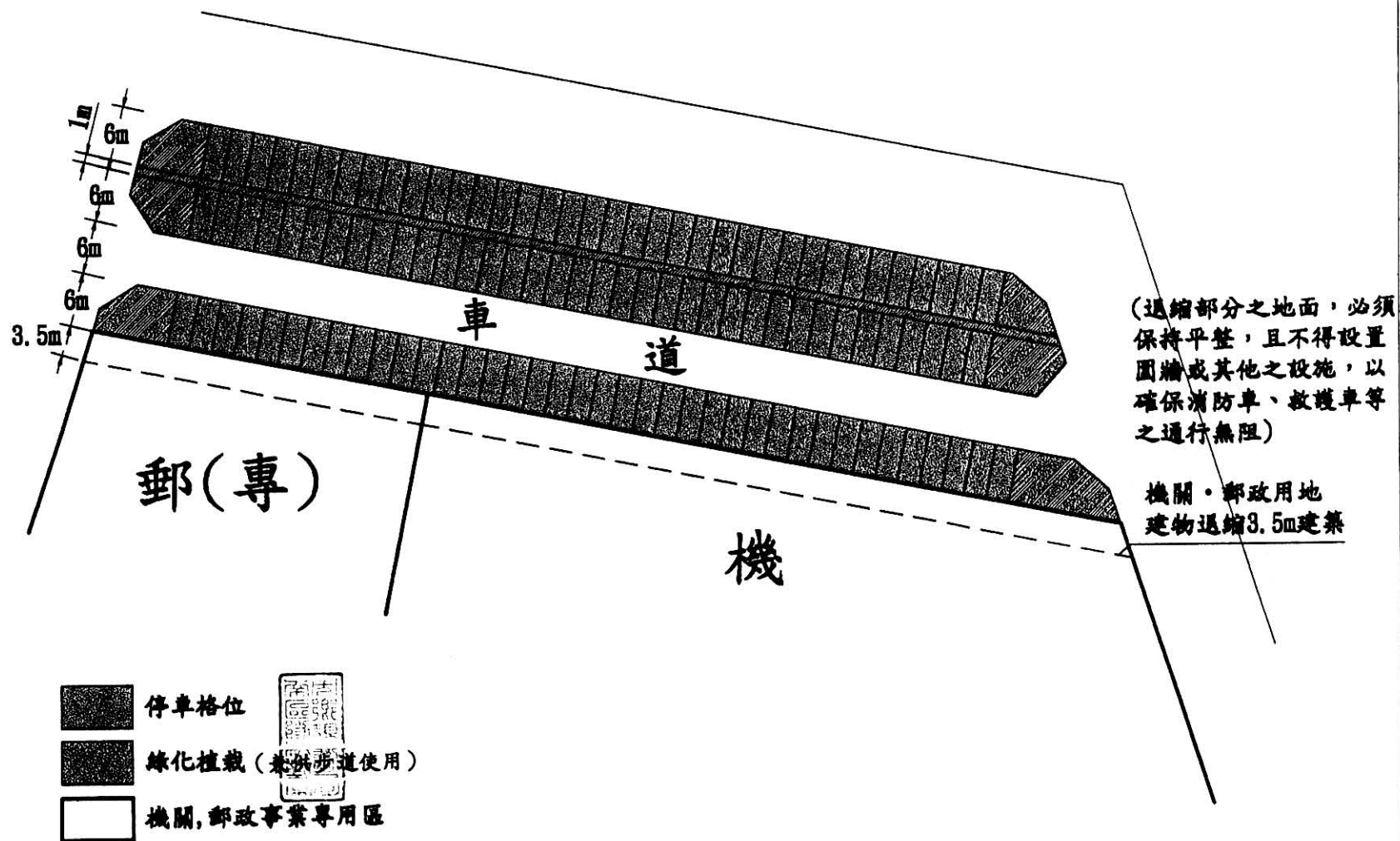
商業區基地
建築物退縮

(退縮部分之地面, 必須保持平整, 且不得設置圍牆或其他之設施, 以確保消防車、救護車等之通行無阻)

-  停車格位
-  綠化植栽
-  商業區

附圖2-3 擬定高速鐵路台南車站特定區停車場配置示意圖

停九及相鄰之機·郵(專)基地退縮建築細部設計



十四、建築基地設置公共開放空間之獎勵得依內政部訂定「實施都市計畫地區建築基地綜合設計鼓勵辦法」規定辦理，但獎勵額度以不超過基地面積乘以該基地容積率之百分之二十為限。

十五、公共開放空間之設置，應依下列規定辦理：

(一)公共開放空間應儘量鄰接計畫道路留設。

(二)公共開放空間應集中留設，並予綠化。

(三)公共開放空間之留設應充分與現有公園、公園兼兒童遊樂場、體育場連接，並應與鄰地留設之空地充分配合。

十六、凡建築物增設停車空間，得依「臺灣省建築物增設停車空間鼓勵要點」規定，增加樓地板面積。

十七、本計畫區建築基地內法定空地，其綠化比例應達法定空地面積之二分之一以上。

第三章 都市設計管制事項

十八、本特定區之都市設計管制事項，除高鐵車站專用區另依高鐵車站專用區土地使用管制及都市設計管制事項(詳見第四章)辦理外，特定區內其他地區均應依本章都市設計管制事項辦理。本特定區之開發建築，應於發照前經台南縣「都市設計審議委員會」審議通過後為之。

十九、台南縣「都市設計審議委員會」，應依本特定區土地使用管制要點，對於建築開發進行審議，必要時得依本管制事項精神另訂更詳細之都市設計管制事項，以為審議時之依據。

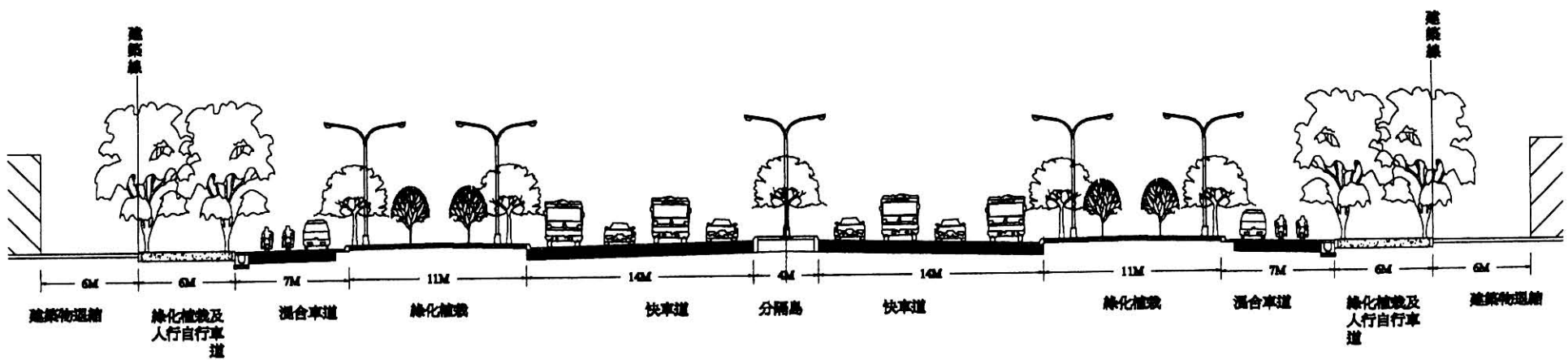
二十、商業區之開發建築，應配合高鐵車站專用區人行動線之規劃設計作整體之連繫配合，建築物間人行動線之連接得設供公眾使用之架空走道或人行地下道，但不得破壞整體景觀。其有關安全、結構、淨高度等事項，應依有關規定辦理；供公眾使用之架空走道及人行地下道，經台南縣交通主管機關核准，並經台南縣「都市設計審議委員會」審議通過者，得不計入遮蔽率及容積率。

二十一、建築基地之開放空間系統留設規定如下：

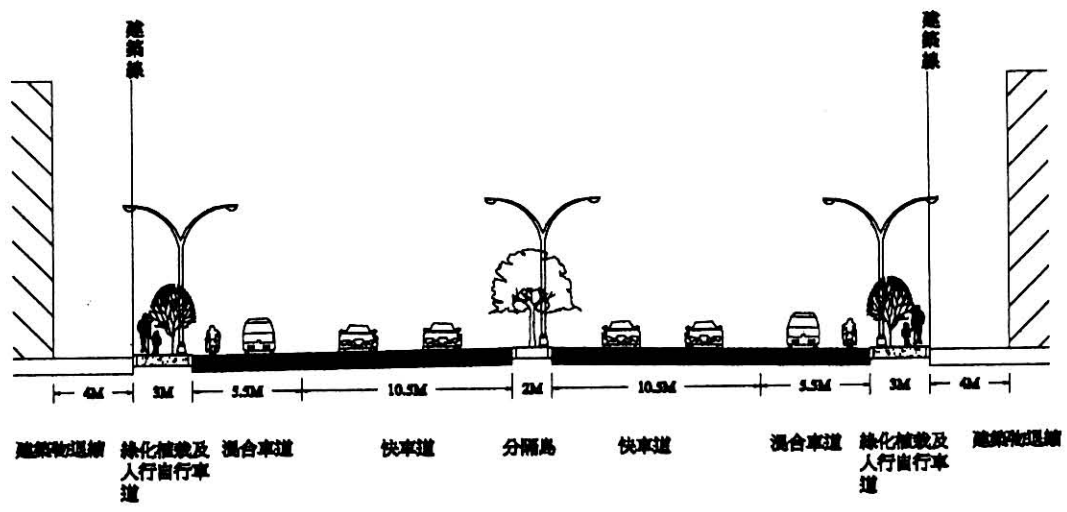
(一)各使用分區及公共設施用地之建築，應退縮留設帶狀之開放空間：面臨八十公尺圓道者(含一—1、一—2號道路)，應退縮六公尺以上建築；面臨四十公尺、三十公尺及二十公尺計畫道路者，應退縮四公尺以上建築；面臨未滿二十公尺計畫道路者，應退縮二公尺以上建築；另商業區、機關及各種公用事業專用區鄰接停車場用地者，鄰接停車場之一側應退縮三·五公尺以上建築。其退縮建築之開放空間部分得計入法定空地面積，但不得設置圍牆或其他屏障物，並應綠化或供步道使用，詳見【附圖3-1】、

【附圖3-2】、【附圖3-3】及【附圖3-4】。

附圖3-1 擬定高速鐵路台南車站特定區園道及道路斷面配置圖

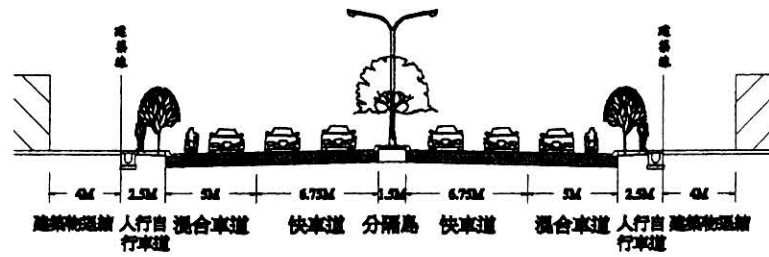


⊖—1, ⊖—2 號 80 公尺園道斷面圖

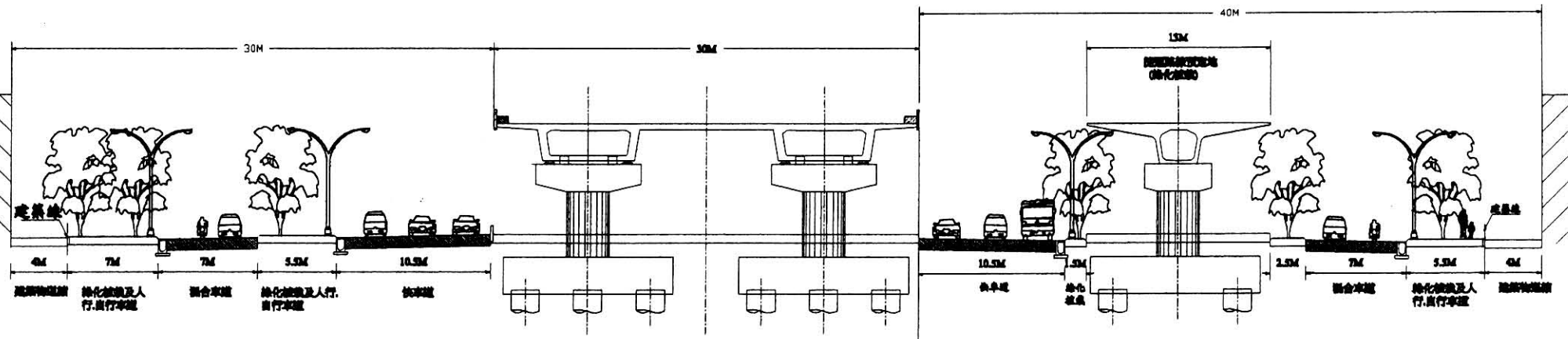


⊖—1 號 40 公尺道路斷面圖

附圖3-2 擬定高速鐵路台南車站特定區道路斷面配置圖

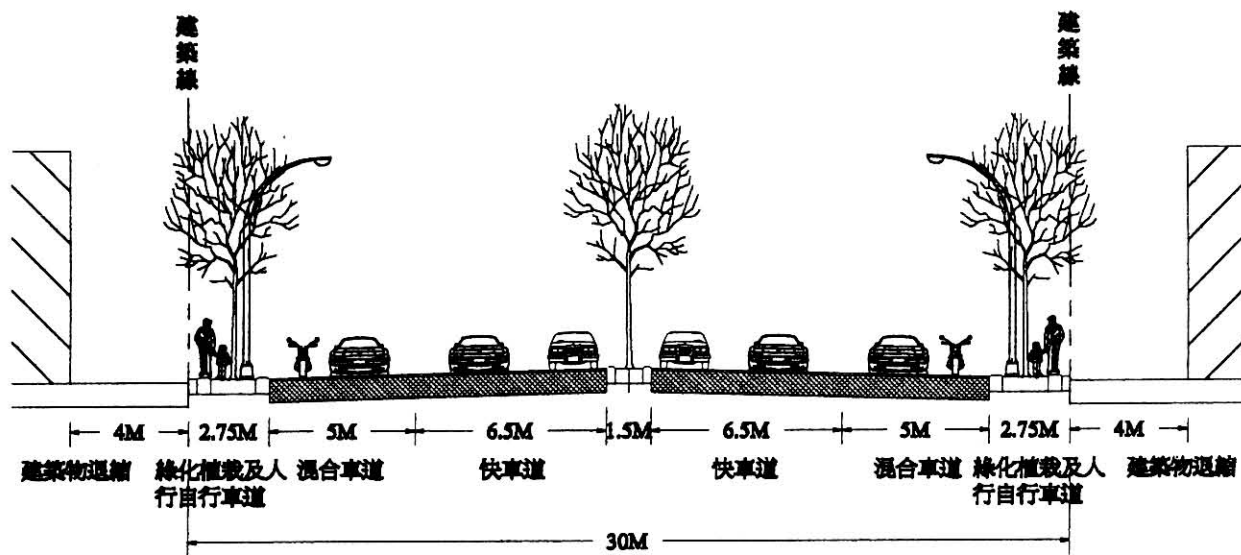


30公尺道路斷面圖(站區周圍)

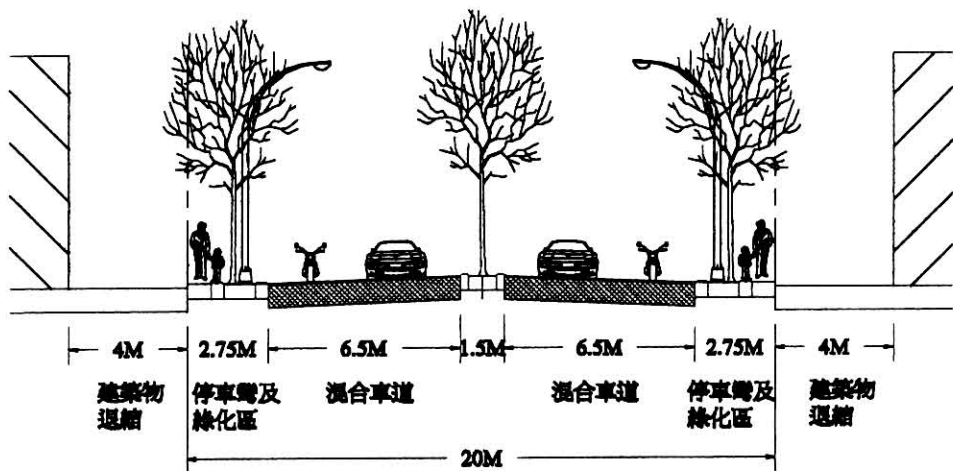


高鐵路線兩側道路斷面圖

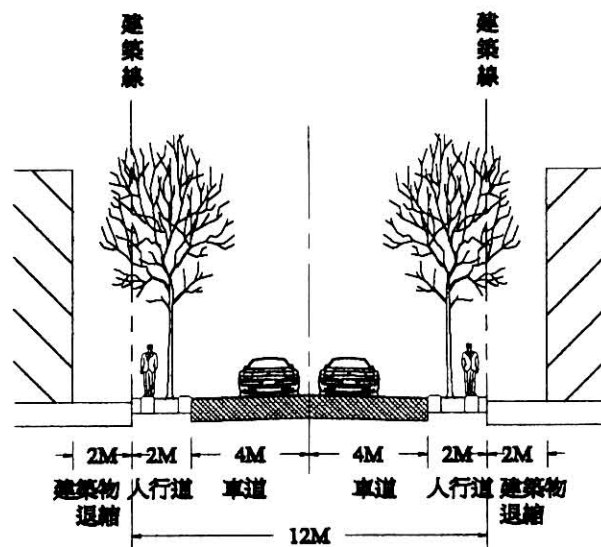
附圖3-3 擬定高速鐵路台南車站特定區道路斷面配置圖



30公尺道路斷面圖

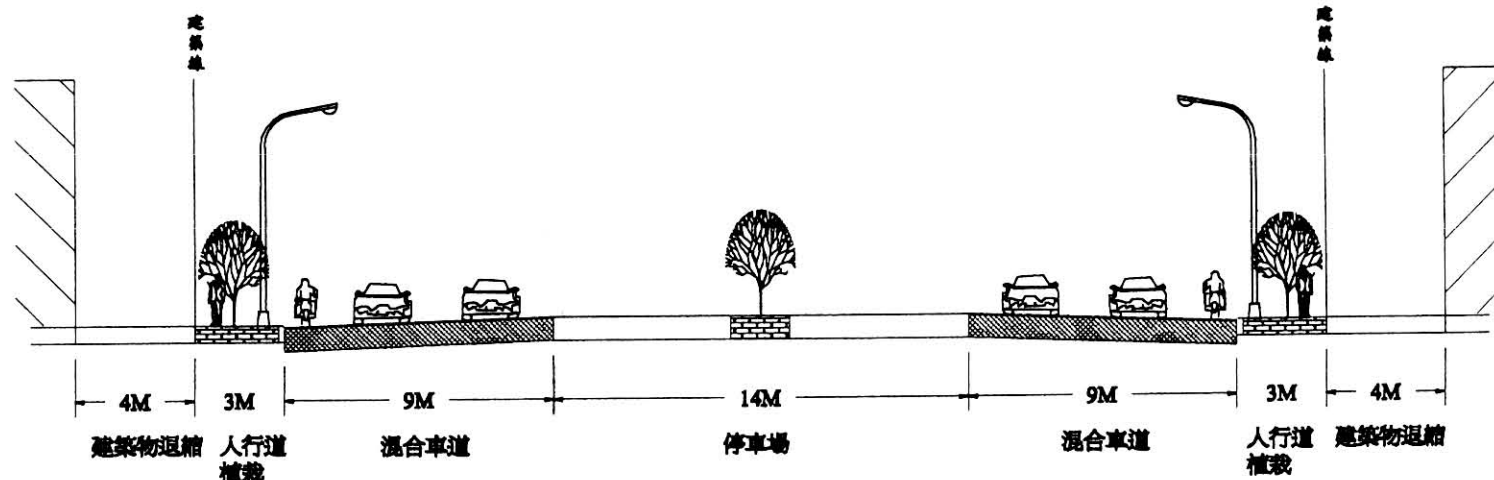


20公尺道路斷面圖

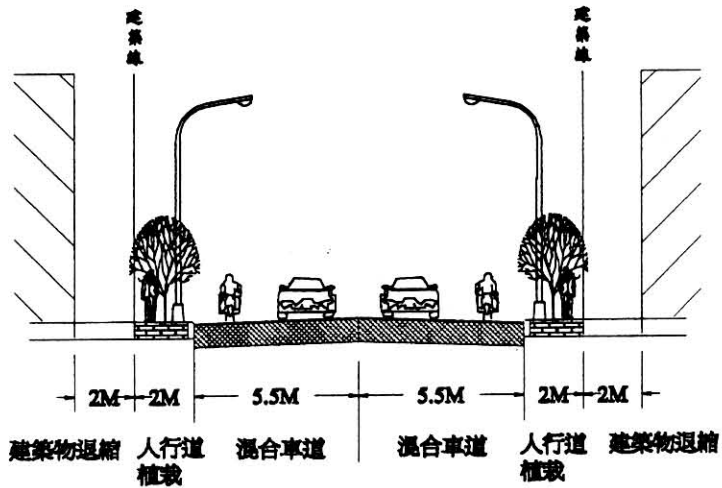


12公尺道路斷面圖

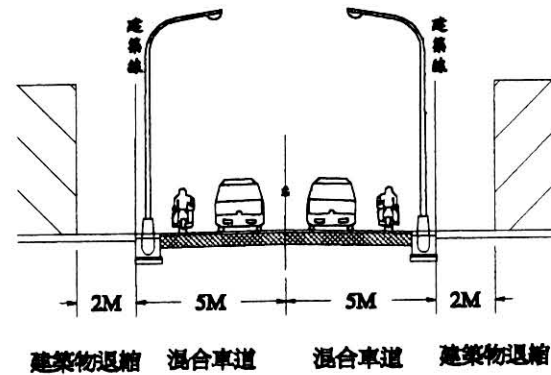
附圖3-4 擬定高速鐵路台南車站特定區道路斷面配置圖



停車場兩側12公尺道路斷面圖



15公尺道路斷面圖



10公尺道路斷面圖

(二)商業區內之建築基地面臨計畫道路部分，除應退縮建築外，並應於一樓部分留設供公眾通行之連續性前廊，其構造標準及建蔽率、容積率之計算方式，准予比照法定騎樓之規定計算。

(三)有關退縮建築及連續性前廊之設置，應依照本要點規定辦理，關於「台南縣都市計畫區設置法定騎樓」之相關規定，不予適用。

二十二、建築基地個別開發時，其沿街面規定退縮供人行使用之帶狀開放空間及商業區之連續性前廊之鋪面，應配合所臨接道路之人行道設計之鋪面形式、色彩、材質及紋理，以創造整體鋪面之延續性。

二十三、建築基地所留設之法定空地應配合整體景觀設計，其植栽綠化比例應達二分之一以上，其餘應維持原透水性，並應考慮防災與緊急救護通行之需求。

二十四、為創造綠化景觀意象之延續性，道路斷面之綠化設計，原則上應依【附圖3-1】、【附圖3-2】、【附圖3-3】及【附圖3-4】設計至道路斷面在不縮減車道數原則下，得配合交通與公共工程需要做局部調整。

二十五、公有路權範圍內人行道設置街道傢俱時，應於臨接車道部分之二分之一以內範圍設置為原則，並應考量都市景觀與行人安全，整體設置於街道傢俱設施帶範圍。街道傢俱主要設置原則如下：

(一)街道傢俱設置應配合整體環境景觀，且不得妨礙人行動線之連續性及緊急救護之通行。

(二)除為維護公共安全之公用設備(如交通號誌、消防栓等)外，其餘傢俱設置應與鄰近街廓、開放空間系統之設計相互協調，且應經「都市設計審議委員會」審議通過。

二十六、本計畫區內之人行道或建築基地依法留設之前廊、無遮簷人行道或其它開放空間，凡提供公眾使用之步行環境，其步道鋪面應齊平設置，以利行動不便者通行使用。

二十七、下水道系統應為分流式下水道，其雨水下水道應為透水性下水道系統，總透水量(含不透水空地)以能達最佳設計量為原則。

二十八、有關公共建築物之各項無障礙設施，應依建築技術規則第十章「公共建築物行動不便者使用設施」及「公共設施建築物活動場所殘障者使用設備設計規範」等相關法規規定辦理。另為塑造本地區無障礙空間系統之整體性，應於下列公共設施及地點設置無障礙設施及導盲步道，並應和人行道或各類供步行通道之無障礙設施及導盲步道互相連接：

- (一)公園、體育場、公園兼兒童遊樂場、人行廣場、學校、機關及公用事業用地等大型開放空間。
- (二)各類供人行使用之人行道、人行天橋、地下道等。

二十九、建築物附屬停車空間之設置：

(一) 小汽車一律以建築技術規則所規定之停車位數量一·二倍計算，並依建築技術規則相關規定辦理。

(二) 商業區應設置機車停車位，機車數以建築物總樓地板面積，每滿二〇〇〇平方公尺設置一輛計算。機車停車位須長二公尺以上，寬〇·九公尺以上，通道寬度一·五公尺。

三十、產業專用區應於適當之區位設置機車停車場，其數量及位置應於擬定整體開發計畫時，一併審查核定。

三十一、廣告物、廣告旗幟及招牌等設施物，應由都市設計審議委員會訂定設計標準，整體規劃設計，其設置不得妨礙公共安全、行人通行及整體景觀，並應依有關規定辦理。

三十二、本特定區之綠化植栽應儘量使用原生樹種，以塑造地區特色。

第四章 高鐵車站專用區土地使用管制暨都市設計管制事項

三十三、為整合高鐵車站專用區(以下簡稱站區)內之各項交通設施及建築物，以加速站區開發之效率，並創造站區獨特之都市意象，站區內土地之開發建築，應依本章規定辦理。

三十四、為落實站區土地使用分區管制及都市設計規定事項，應由高鐵主管機關，邀請學者專家組成「高鐵車站專用區都市設計審議小組」(簡稱站區審議小組)，依據本章規定進行審議。

站區應依據本章各項規定予以妥善規劃，並應擬訂站區整體計畫及分期開發計畫，提請站區審議小組審議通過後，始得發照建築。
三十五、站區內之建築基地退縮建築規定，應依照本管制規則第二十一條規定辦理。
三十六、站區各種土地使用面積及使用強度，如下表之規定：

土地使用別	面積(公頃)	建蔽率	站區供附屬事業使用之最大總樓地板面積(三)	備註
交通設施	九·八九	六〇%	一一二、五六〇	(1) 高鐵車站外之路線設施構造物不予以計入建蔽率。 (2) 供附屬事業使用之總樓地板面積係指「站區」之可建築樓地板面積之合計。其樓地板得按實際發展需要配置於交通設施及附屬事業用地上。
附屬事業	四·〇二	七〇%		
站區廣場	二·八〇	—	—	得適當供做人工地盤(經站區審議小組審議通過者，不得計入建蔽率)，地下機電設備、通風設備、及地下公共停車場出入口等。

(一) 交通設施包括下列使用項目：鐵路車站（供高鐵車站與捷運車站之站體與路軌及必要之安全設施、服務設施）、轉運站、公共停車場、人行廣場、道路。

(二) 附屬事業之使用項目包括旅館設施、會議及工商展覽中心、餐飲業、休閒娛樂業（不得經營特種服務業）、百貨零售業、金融服務業、一般服務業、通訊服務業、運輸服務業、旅遊服務業、辦公室。

三十七、站區之規劃設計應符合下列規定：

(一) 土地使用

1 站區內應配置廣場，其總面積不得少於二·八〇公頃，其中一處面積最小應達二公頃。以作為提供公眾活動之空間，並兼具紓緩車站人潮、防災疏散、緊急救護通行之功能，其形狀大小及位置原則上應依【附圖中一】留設。

2 轉運站應儘量鄰近高鐵車站配置，面積不得少於四、一二〇平方公尺。並應規劃便捷之人行動線連接至高鐵車站。

3 站區應提供公眾使用之小汽車停車位七八〇個以上，及機車、腳踏車停車位一、四七〇個以上；停車場區位應儘量靠近鐵路車站，並考量旅客轉乘之便利性。供附屬事業使用之建築物，應於其建築基地內另行留設足夠之停車空間及機車、腳踏車停車位。

4 車站站體周邊應提供足量之到站、離站之計程車等候空間，並與人行動線及車流動線整體考量。

5 捷運車站及路軌應佈設於高鐵車站站體及高鐵路軌之東側，且不得妨礙站區車行及人行動線系統之功能及通暢。

6 前述有關交通計畫所提供之數量需求，得依運量分析分期設置。

(二) 人行動線

1 站區內地上、地面或地下的人行動線規劃應與高鐵車站、轉運站、停車場、站區廣場以及附屬事業用地等站區主要建築與設施物順暢銜接。

2 人行動線應構成連續之系統。

(三) 交通系統

1 站區內之道路系統應與周邊特定區之計畫道路順暢銜接。

2 車站站體週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，以服務旅客上下車。

(四) 景觀意象

1 站區應創造地標意象。

2 站區整體規劃設計，應考量當地生活方式與特性，適度反映當地文化特色與傳統。

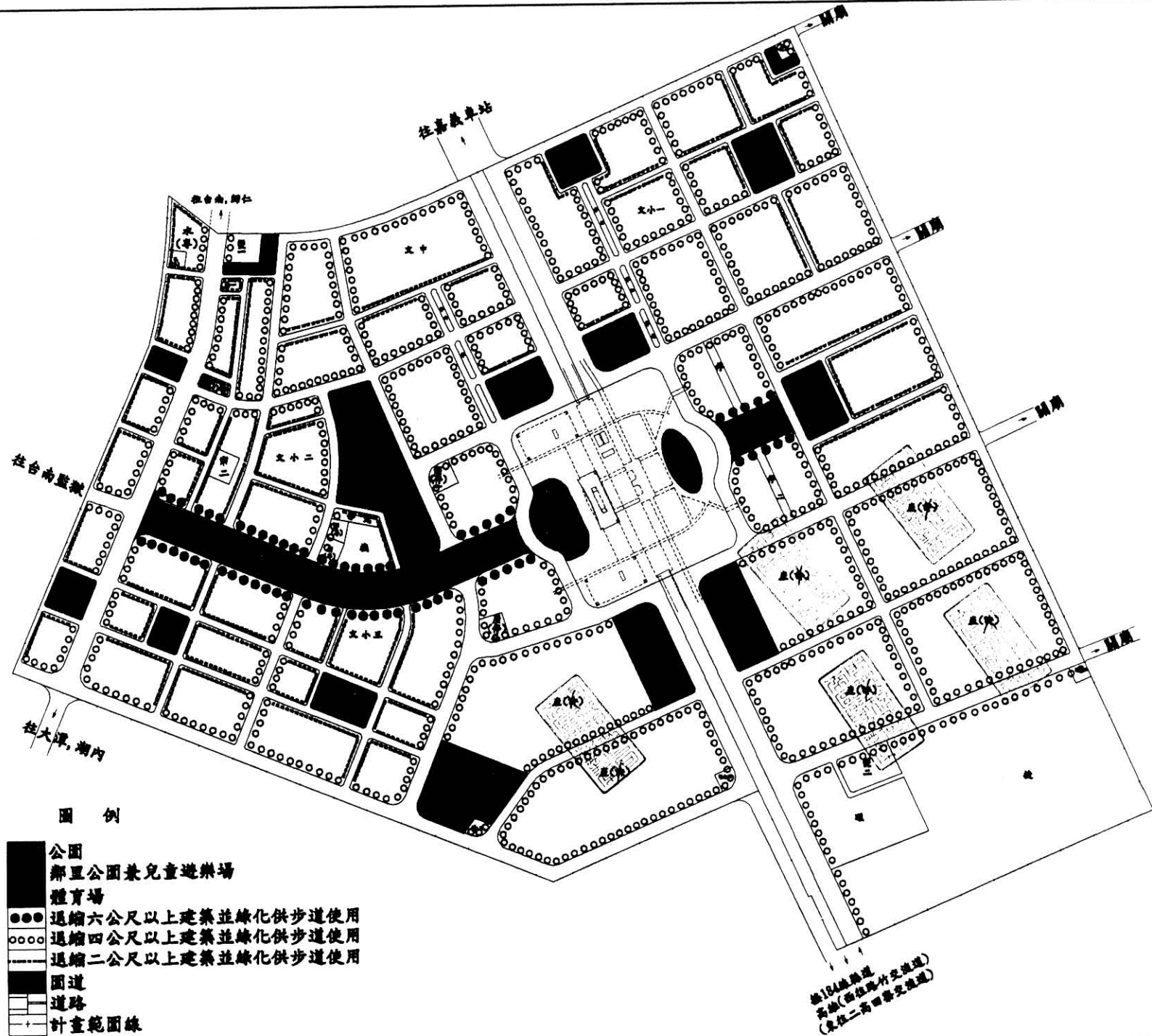
三十八、站區內廣場應規劃開放性之休憩景觀設施，並應加強綠地與植栽，其綠覆率應在百分之四十以上。

三十九、站區範圍內高鐵路線設施之下方應作為開放性之空間，使站區範圍內，高鐵路線東西兩側之都市空間能有效連接。

四十、站區建築基地所留設之法定空地應依下列規定辦理：

(一) 建築基地所留設之法定空地應滿足防災、避難與緊急救護機能之需求。

附圖4-1 高速鐵路台南車站特定區計畫綠化系統示意圖



(二)法定空地、開放空間及人行道之間應能相互直接連通，若無法連通，則應設置公共通路連通供行人使用。

(三)法定空地內應留設適當數量之自行車、機車停車位。

四十一、建築物間得設置供公眾使用之人行地下道及架空走道(淨高度應在四·六公尺以上，必要時可設置頂蓋)；供公眾使用之人行地下道及架空走道得不計入建蔽率及容積率。

四十二、有關公共建築物之各項無障礙設施，應依建築技術規則第十章「公共建築物行動不便者使用設施」及「公共設施建築物活動場所殘障者使用設備設計規範」等相關法規規定辦理。另為塑造本地區無障礙空間系統之整體性，應於下列公共設施及地點設置無障礙設施及導盲步道，並應和人行道或各類供步行通道之無障礙設施及導盲步道互相連接：

(一)站區廣場等大型開放空間。

(二)各類供人行使用之人行道、人行天橋、地下道等。

四十三、站區內建築基地廣告招牌、旗幟、廣告物等設施物應整體規劃設計，其設置不得妨礙行人通行、整體景觀及公共安全。

四十四、站區之車站站體應於建築物外牆設置適當之夜間照明設施，以塑造夜間地標意象。

四十五、站區之綠化植栽應儘量使用原生樹種，以塑造地區特色。

第五章 再發展地區再開發管理規定

四十六、為有效誘導改善並提昇再發展地區之生活環境品質，促進該地區之再發展，應依本章規定辦理。

四十七、本章所稱「再發展地區」，係指本計畫區內現有合法建物部分，經區段徵收主管機關核定剔除於區段徵收範圍外者，其實際範圍以區段徵收後之地籍界線為準，開發建築管理應依本章規定辦理。本計畫區奉核定公告實施之區段徵收計畫範圍地籍圖，應由區段徵收主管機關將上述地籍圖，其中屬於「再發展地區」之部分予以著色後，送交都市計畫主管機關，據以測定都市計畫樁位，作為實施依據。

四十八、再發展地區再開發得採個別建築開發或整體開發，惟採整體開發者得依本章獎勵規定獎勵之。

四十九、本章規定事項之主管機關為台南縣政府。

五十、再發展地區再開發，應由主管機關提供區外公設設施優先興建等之協助事項。

五十一、再發展地區申請整體開發者，應於發照建築前經主管機關審核符合下列規定後為之：



本地區之土地使用容許項目，比照都市計畫法臺灣省施行細則有關住宅區之規定辦理。



(二) 最小開發規模不得低於〇・二公頃。

(三) 申請者應擬具整體開發計畫提交台南縣「都市設計審議委員會」審查通過，審議委員會並得視實際需要調整其最小開發規模及範圍。

五十二、整體開發計畫書、圖應表明下列事項：

- (一) 計畫地區範圍及面積。
- (二) 開發單位、同意參與整體開發地主名冊及開發同意書。
- (三) 發展現況分析。
- (四) 土地及地上物處理計畫。
- (五) 土地使用計畫(含都市設計及建築物配置初步構想)。
- (六) 公共設施建設計畫。
- (七) 事業及財務計畫(包括公共設施捐贈方式)。
- (八) 實施進度。
- (九) 街廓內部安全設計、維生系統及防災規劃設計。
- (十) 其他應配合辦理事項。

五十三、再發展地區申請整體開發者，得依下列獎勵規定開發建築，但扣除無償捐獻公共設施用地後之建築基地容積率不得大於百分之二百五十：

(一) 申請整體開發者，得依下列獎勵規定開發建築：

容積獎勵額度公式：

$$V = [V_0 / (1 - V_1)] * (1 + V_1 / 2)$$

V：扣除公共設施用地後，建築基地接受獎勵後之容積率(但不得大於百分之二百五十)

V₀：基準容積率(係指提供公共設施用地前，原申請開發建築基地之容積率訂為百分之一百)

V₁：無償提供公共設施用地之比例(不得少於申請開發基地總面積之百分之二十)

(二)放棄整體開發，採個別建築開發者，其使用管制及建蔽率比照住宅區辦理，但容積率不得大於百分之一百。

五十四、再發展地區申請整體開發所捐獻公共設施用地應配合建築行為完成建設，其面積不得少於申請整體開發面積之百分之二十，並應以設置必要之廣場、鄰里公園、兒童遊樂場為限。前述三項之公共設施用地應儘量集中留設，其每處公共設施用地最小規模應在二百平方公尺以上(相鄰接之公共設施用地得以合計)。該項土地於開發計畫核定後，應於發照建築前將所提供之公共設施用地無償登記為縣有。

五十五、本特定區發布實施後，再發展地區既有合法建物仍可維持現況使用，惟未來辦理個別建築開發或整體開發者，仍應依本特定區土地使用分區管制相關規定辦理。

五十六、再發展地區之開發建築，其都市設計管制事項均應依第三章之規定辦理。

五十七、已適用本規定作整體開發獎勵者，不再適用其它開發獎勵之規定。

第六章 附則

五十八、本要點未規定事項，適用其他法令之規定。

附錄二 行政院八十五年台八十五內字第○五四六七號函核示內容辦理情形彙整表

行政院八十五年二月二十七日台八十五內字第○五四六七號函核示事項

計畫案辦理情形

1、車站特定區規模考量計畫人口及居住密度，同時配合「土地證券化」政策，以及「成長中心」適當規劃附屬產業或產業園區之需要，採納高鐵處修正後需求面積，高鐵嘉義車站特定區核定辦理區段徵收所需面積為三○○○公頃。

已依結論辦理。

2、考量地區特性，土地使用規劃應以配合相關服務業及產業引進為重點，並應可適當提高其商業及相關產業用地比例，並配刪減住宅用地面積，以增加其開發誘因。

已依結論辦理。

3、車站特定區計畫，應依據區域計畫(第一次通盤檢討)對於人口及用地需求總量管制的指導，考量未來計畫增加的人口數，避免人口過度集中，並全面實施容積管制，以管制都市發展強度。適當引導住宅社區的開發，以避免土地資源不當利用。

已依結論辦理。

4、確實擬定分期分區發展計畫，並依照該計畫擬適當之事業及財務計畫，且對於未來發布實施後五年內之發展應研訂分年實施計畫，並納入交通部、台灣省政府及各該縣政府年度施政計畫內執行，以為落實。

(1)全區一次辦理區段徵收。
(2)開發主體為台灣省政府。

5、計畫書圖應確實按照院函核定「改善停車問題方案」、「災害防救方案」規定辦理，並加強全區之都市設計、都市防災(防洪、防震、防火)、植栽綠化等計畫，以維護都市景觀及都市公共安全。

已依結論辦理。

行政院八十五年二月二十七日台八十五內字第○五四六七號函核示事項

6、應於適當區位規劃足夠之環保設施用地(如廢棄物處理廠、污水處理廠等)及上下水道系統，以維護環境品質。並應依據「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」之檢討標準，核實劃設公共設施用地面積。

7、計畫範圍與鄰近都市計畫連接重疊部分，應配合開發時程，一併通盤檢討。

計畫案辦理情形

(1) 本特定區之垃圾處理，屬永康區域性垃圾資源回收(焚化)廠之服務範圍，故本計畫案之環保設施用地為提供污水處理廠使用。

(2) 上下水道系統請區段徵收開發單位配合辦理。

本特定區四周皆為非都市土地，並未與其他計畫區連接或重疊。

擬定高速鐵路台南車站特定區計畫書

擬定機關：台 灣 省 政 府
規劃單位：台灣省政府住宅及都市發展處
編訂時間：中華民國八十六年六月編訂
修訂時間：中華民國八十八年四月修訂