

目 錄

討論議題章節對照表	1
整體性議題	2
【問題 1-2】臺中市區域計畫（草案）目標及發展定位，及其與城鄉發展模式 及空間發展策略之關係	2
一、臺中市環境現況	2
二、臺中市關鍵發展議題	7
三、臺中市發展定位與願景目標	14
四、臺中市整體空間發展策略	19
國土保育議題	42
【問題 2-1】因應全球氣候變遷趨勢，都市、非都市土地及易致災地區之調適 策略	42
【問題 2-2】國土保育議題—環境敏感地區第 1 級及第 2 級之項目、區位、相 關發展策略	52
交通議題補充說明	81
臺中國際機場發展方向 補充說明	89

圖目錄

圖 1	中部區域城鄉發展結構示意圖	3
圖 2	生態結構分布圖	3
圖 3	臺中市農業生產分布圖	4
圖 4	各區主要產業類別示意圖	5
圖 5	產業空間結構分布圖	5
圖 6	臺中地區軌道路網示意圖	6
圖 7	近 10 年來人口高成長率區域與衰敗市中心示意圖	8
圖 8	臺中市高齡化區域分布圖	9
圖 9	未登記工廠形成原因示意圖	12
圖 10	臺灣國際港口吞吐量比較	13
圖 11	機場旅次運量比較	13
圖 12	大臺中整體發展願景架構圖	18
圖 13	臺中市整體空間發展策略示意圖	19
圖 14	雙港海線副都心策略發展示意圖	21
圖 15	豐原山城副都心策略發展示意圖	23
圖 16	烏彰副都心策略發展示意圖	25
圖 17	臺中都心策略發展示意圖	27
圖 18	臺中市八大策略發展分區示意圖	29
圖 19	宗教人文海洋生活區發展構想示意圖	31
圖 20	海空雙港海線都心區發展構想示意圖	32
圖 21	烏彰都心轉運門戶生活商務區發展構想示意圖	33
圖 22	大屯樂活宜居區發展構想示意圖	34
圖 23	葫蘆墩水岸花都生活區發展構想示意圖	35
圖 24	客家風情鄉村花卉體驗區發展構想示意圖	36
圖 25	雪霸深度山林旅遊部落生活區發展構想示意圖	37
圖 26	原臺中市發展構想示意圖	38

圖 27	臺中市城鄉發展模式示意圖	39
圖 28	臺灣年平均溫度變化趨勢圖	42
圖 29	臺中氣象站年平均溫度變化趨勢圖	43
圖 30	臺中氣象站年夏季平均溫度變化趨勢圖	43
圖 31	臺中氣象站年冬季平均溫度變化趨勢圖	43
圖 32	IPCC 所有大氣模式預測未來溫度平均變化趨勢圖	44
圖 33	臺灣年總降雨日數（日雨量 $\geq 0.1\text{mm}$ ）分析圖	44
圖 34	臺中氣象站年總雨量變化趨勢圖	45
圖 35	臺中氣象站秋冬季雨量變化趨勢圖	45
圖 36	臺中氣象站夏秋季雨量變化趨勢圖	45
圖 37	IPCC 所有大氣模式預測未來降雨平均變化趨勢圖	46
圖 38	淹水潛勢分布示意圖	46
圖 39	易淹水地區水患治理計畫規劃設置之滯洪池規劃區位示意圖	47
圖 40	第 1 級環境敏感地分布示意圖（災害敏感類型）	59
圖 41	第 1 級環境敏感地分布示意圖（生態敏感類型）	60
圖 42	第 1 級環境敏感地分布示意圖（文化景觀敏感類型）	61
圖 43	第 1 級環境敏感地分布示意圖（資源利用敏感類型）	62
圖 44	第 2 級環境敏感地分布示意圖（災害敏感類型）	71
圖 45	第 2 級環境敏感地分布示意圖（生態敏感類型）	72
圖 46	第 2 級環境敏感地分布示意圖（文化景觀敏感類型）	73
圖 47	第 2 級環境敏感地分布示意圖（資源利用敏感類型）	74
圖 48	第 2 級環境敏感地分布示意圖（其他類型）	75
圖 49	臺中市中進中出區位示意圖	90
圖 50	雙港聯運及週邊產業發展區位示意圖	91
圖 51	臺中國際機場航點示意圖	92
圖 52	臺中國際機場航點示意圖	92
圖 53	臺中國際機場航點示意圖	93
圖 54	臺中國際機場優劣勢 SWOT 分析	93

圖 55	臺中國際機場機場幹線公車路線示意圖	95
圖 56	臺中國際機場機場聯外軌道路網示意圖	95

表目錄

表 1	都市計畫工業區發展概況一覽表	10
表 2	臺中市整體空間發展策略表	20
表 3	八大策略發展分區表	29
表 4	易淹水地區水患治理計畫規劃設置之滯洪池列表	47
表 5	因應淹水潛勢之土地管理策略一覽表	49
表 6	臺中市氣候變遷調適策略表	50
表 7	第 1 級環境敏感地彙整一覽表	52
表 8	第 2 級環境敏感地彙整一覽表	63
表 9	各策略分區第 1 級環境敏感地區土地使用管制策略表	79

討論議題章節對照表

議題面向	問題	對應報告書本文章節
整體性議題	【問題 1-2】臺中市區域計畫（草案）目標及發展定位，及其與城鄉發展模式及空間發展策略之關係	請參考臺中市區域計畫（草案）本文第四章第一至三節。
國土保育議題	【問題 2-1】因應全球氣候變遷趨勢，都市、非都市土地及易致災地區之調適策略	請參考臺中市區域計畫（草案）本文第四章第三節、空間發展策略：九、流域綜合治理策略及十、氣候變遷調適策略。本文第五章第一節、環境保護及第七節、災害防救。
	【問題 2-2】國土保育議題—環境敏感地區第 1 級及第 2 級之項目、區位、相關發展策略	請參考臺中市區域計畫（草案）本文第六章第一節、環境敏感地區

整體性議題

【問題 1-2】臺中市區域計畫(草案)目標及發展定位，及其與城鄉發展模式及空間發展策略之關係

問題 1-2（二）說明：

又草案第四章第二節及第三節分別提出一條山手線、二個海空港、三大副都心等空間發展策略，並提出「宗教人文海洋生活區」、「海空雙港海線都心區」、「烏彰都心轉運門戶生活商務區」、「大屯樂活宜居區」、「葫蘆墩水岸花都生活區」、「客家風情鄉村花卉體驗區」、「雪霸深度山林旅遊部落生活區」及「原臺中市」八大策略分區，請臺中市政府說明相關內容，並請補充說明空間發展策略與該計畫目標之關聯性。

問題 1-2（二）回應：

一、臺中市環境現況

為了解臺中市現況之空間發展型態與資源盤整，本節針對城鄉發展結構、生態結構、產業空間結構、交通布局等面向進行解構。

（一）臺中市城鄉發展結構

從中部區域尺度而言，臺中市為中部地區商業消費核心，提供各種主要之都市機能，服務臨近之苗栗、南投及彰化等城鎮，其主要提供機能包含：就業、就學、通勤轉運、醫療、消費、資訊交流...等等。而從臺中市目前內部的城市發展結構，係以一核心（臺中市及屯區大里、太平），三副都（臺中港地區、后豐潭雅神地區、烏日彰化大肚地區）的四大成長極為城市主要發展結構。

在主要的成長極之外，臺中市內部城市發展結構仍有數處屬於鄉村型之發展型態，這些區域包含了大甲、大安、外埔，東勢、新社、石岡，以及和平區。這些區域對於臺中市而言，肩負了國土保安、糧食生產安全、地方文化保存、地方生活...等任務。



圖 1 中部區域城鄉發展結構示意圖

(二) 臺中市生態結構

臺中市幅員遼闊，東至和平區與苗栗縣交界之雪山主峰高度可達 3,886 公尺，西達台灣西部沿海，因地理環境之因素使得臺中市生態非常豐富多元，臺中市區域計畫從區域尺度盤點臺中市既有之生態基盤結構：

1. 二大濕地：高美濕地、大肚溪口濕地。
2. 二大農業基盤：大甲溪農業帶、烏溪農業帶。
3. 四大山系：鐵砧山、大肚山、頭嵙山、雪山山系。
4. 三河流域：大安溪、大甲溪、烏溪。
5. 都會六川：柳川、梅川、綠川、麻園頭溪、旱溪、筏子溪。
6. 水圳文化：葫蘆墩水圳、神岡浮圳、白冷圳...等。
7. 各種文化景觀：7 處遺址、2 處史蹟存區、2 處國定古蹟、40 處市定古蹟。



圖 2 生態結構分布圖

(三) 產業空間結構

1. 一級產業

臺中市一級產業生產種類豐富，有稻米、普通作物、特種作物、蔬菜、果品、花卉、漁業、畜牧業等。沿海地區包括大甲區、大安區、清水區、梧棲區、龍井區、大肚區等，其主要農作物生產為稻米、甘藷、西瓜以及諸多高單價水果花卉等，而山坡地區包括和平區、東勢區、新社區、石岡區、太平區等，主要農作物以香菇、各類果樹、竹筍為主。

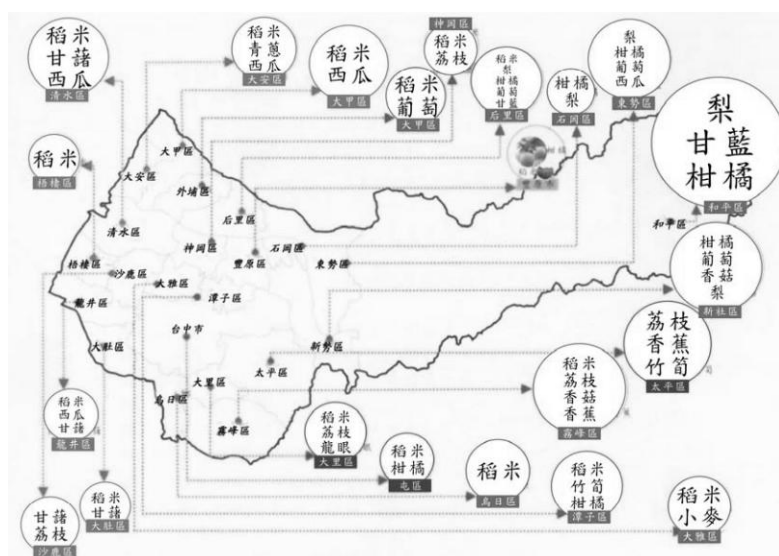


圖 3 臺中市農業生產分布圖

資料來源：臺中市農地資源空間規劃案，臺中市政府，100 年。

2. 二、三級產業

依據行政院主計總處 95 年工商及服務業普查報告，二級產業中臺中市以機械設備製造業、電子零組件製造業、金屬製品、基本金屬、塑膠製品等製造業、批發業、零售業及醫療保健服務業為產業發展重心。

三級產業其主要空間分布：批發零售業主要分布於西區、北區、南屯區、北屯區等舊市中心區域；醫療保健服務業則集中於北區；金融仲介業則以中區為主要集中地；住宿餐飲業則以原臺中市屯區及西區為集中地；其他服務業則主要聚集於西屯區。

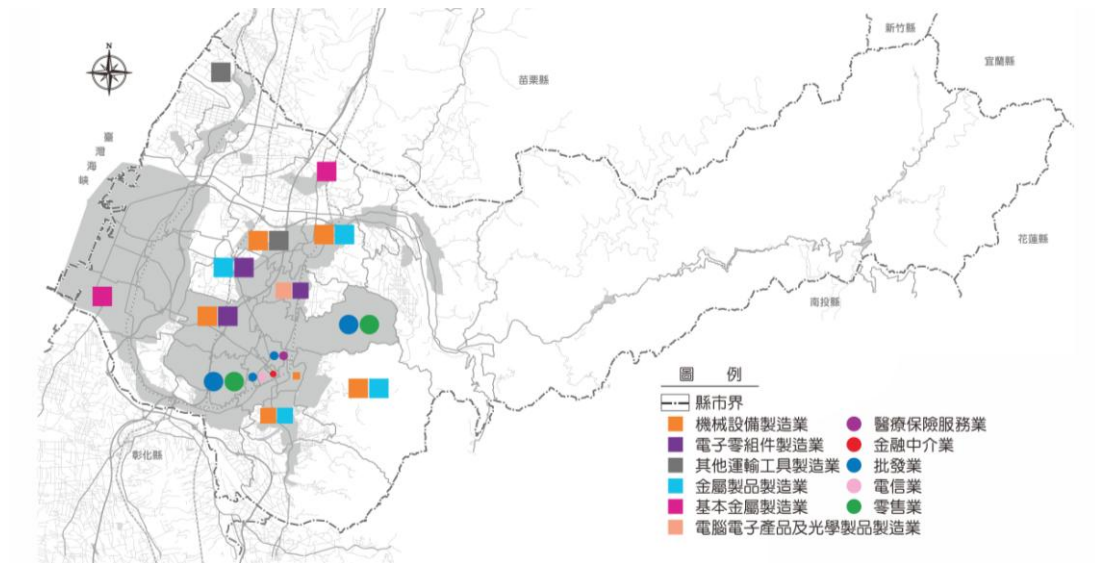


圖 4 各區主要產業類別示意圖

資料來源：因應臺中縣市合併區域發展策略之研究案，臺中市政府，100 年。

3.臺中市產業空間結構歸納

綜上所述，透過一二級產業分析內容以及區位分布，約略可將臺中市產業結構分為以下四大部分：

- (1) 主核心：臺中經貿主核心。
- (2) 雙國際港：清泉崗機場、臺中港。
- (3) 三條產業走廊：屯區產業增值創新廊帶、大肚山生態科技產業走廊、台三台八文創遊憩走廊。
- (4) 兩大農業帶：大甲溪農業軸帶、烏溪農業軸帶。

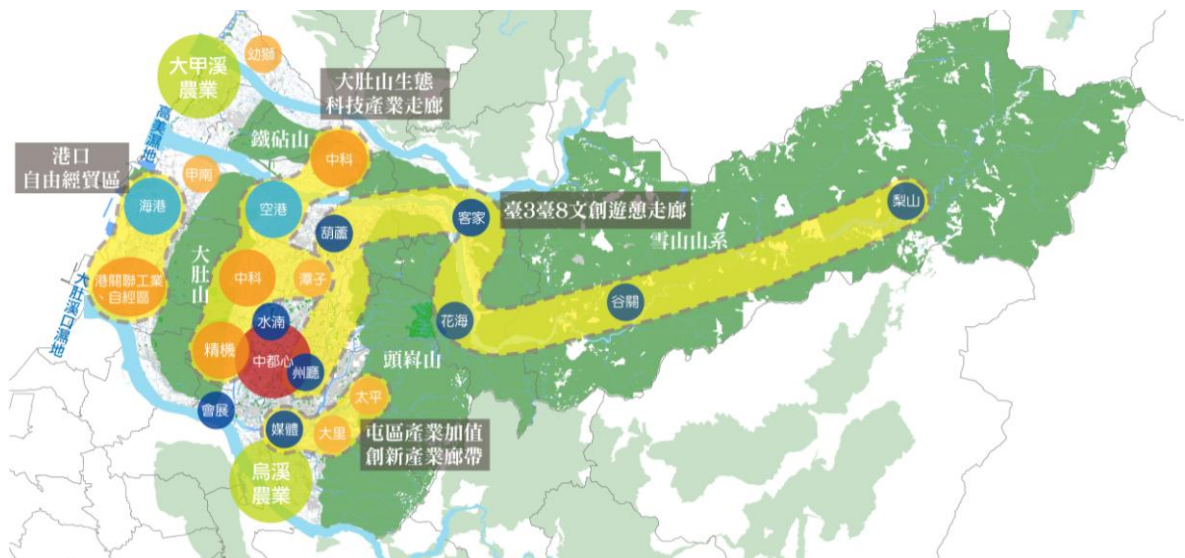


圖 5 產業空間結構分布圖

（四）交通發展結構

臺中市主要交通發展結構係以道路路網為主，區域道路路網分布綿密，道路系統主要係由國道、快速公路、省道及縣道所組成，聯外道路以國道為南北向主要孔道，地區路網呈幅射狀路線。

在整體結構上而言，道路系統包含兩條國道高速公路，以及 74 號環狀快速道路。軌道系統則包含刻正施工中之鐵路高架化、捷運綠線以及營運中之臺灣高鐵，而山手線軌道系統部分（包含山線高架南延、甲后彩虹環線、海線雙軌高架），目前仍尚未升級為環狀軌道系統，刻正辦理可行性研究中。

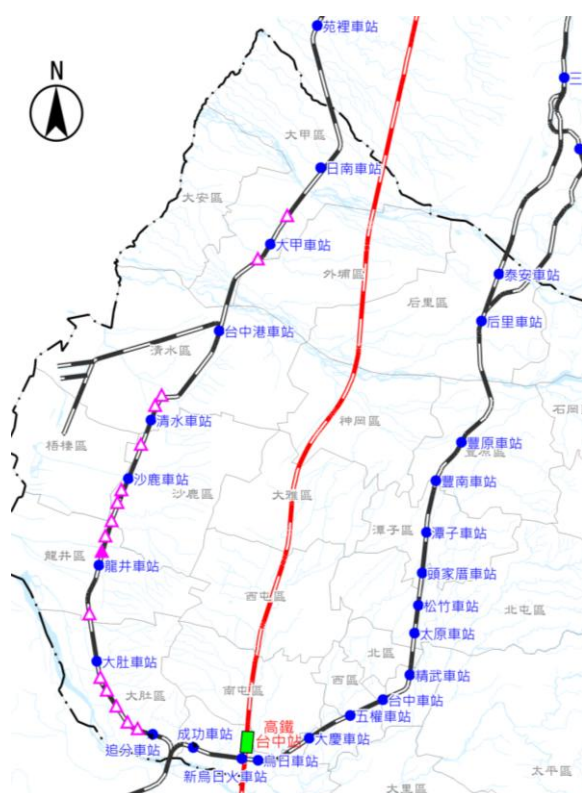


圖 6 臺中地區軌道路網示意圖

資料來源：大臺中地區山海線鐵路雙軌高架化（山手線）建置計畫可行性研究，臺中市政府交通局，105 年。

二、臺中市關鍵發展議題

臺中市發展議題眾多，為有利於計畫擬定以及發展方向之確立，臺中市區域計畫將臺中市關鍵議題分為四大部分，分別為：環境保育、城鄉結構、產業發展、運輸發展四大面向，茲分述如下：

（一）環境保育議題

由於近年來極端氣候之影響，造成全球氣候異常，使得極端降雨日數增加，進而造成身為人民財產載體的都市受到衝擊。如何調適與減緩極端氣候之影響，已是全球一致性都市規劃之課題，因此臺中市區域計畫從區域規劃之角度出發，針對臺中市環境保育部分提出相對應之關鍵議題。

1.為落實國土保育，亟需依據環境敏感類型進行分級管理

依據全國區域計畫之指導，為因應氣候變遷造成極端環境，應予以強化資源保育與環境保全，目前環境敏感地區依據其特性，可區分為災害敏感、重要生態資源、文化景觀及資源利用等；本市土地總面積一半以上，均屬環境敏感地區。為避免城鄉發展造成環境資源之破壞，本市區域計畫應考量各類開發行為對環境容受力及造成之影響，透過土地使用管制，避免不當之開發行為，以保育本市自然資源及生物棲地環境。

分析各區自然環境與發展現況，目前城鄉發展與環境衝突說明如下：

- （1）濱海區以臺中港為指標，工業發展繁盛，僅有高美濕地（高美野生動物保護區）及部分河川出海口尚有保有生態資源，大多已遭受人為干擾，並且有承受上游水質污染之隱憂，已成為不容忽視之課題。
- （2）大肚山丘陵屏障臺中市都市地區，並有軍事基地與一級環境敏感地之開發限制，面對縣市合併新格局，重新思考大肚山發展方向。
- （3）都市聚落生態多集中於溪流側、公園綠地或校園間，多以耐人為活動干擾物種為主。雖具豐富生態資源，然因都市化擴張，生態棲地逐漸減少，修復成本更甚建設成本，加速都市環境品質惡化與自然資源耗竭。
- （4）自太平與新社向東延伸即進入山區，因向東延伸地勢越陡峭，人為活動越少，相對動物生態更加豐富，尤其自中橫公路青山段中斷減少非公務車輛通行以來，該區域生物更形活躍。

2.面臨極端氣候變遷，整體治水政策有待調整

河流及區域排水過去屬都市邊陲之帶狀水域空間，常被作為區域間的分界線，忽略其水域廊道空間具備之大型防洪功能，且由於上下游水域所流經之地區屬不同之行政轄區，致目前之水域治理多屬片段式整治，缺乏從整體

面角度進行之規劃整合。

另由於相關計畫多為開發導向，使得天然的排水系統因都市快速發展而成為都市的下水道，如：臺中市整體開發地區（優先發展區與原後期發展區）在重劃後，原有明渠排水系統被調整為暗渠下水道，大幅降低其排水及生態功能，另一方面，因都市快速發展造成密集之建築物及公共設施，大幅增加環境之負荷，不透水層之密佈亦造成地表逕流量提高。

此外，依據臺中市政府水利局統計，全市歷年淹水嚴重之區域約 270 處，經整治後，至 102 年 10 月尚待進行治理之易淹水地區約 131 處，其淹水之原因大致可分為：地勢相對周邊地區低窪（或低於路面）、排水溝斷面狹小或涵管太小、排水道淤積、瞬間雨量過大排水不及、區域排水道水位滿水回堵造成內水無法排出、河道遭受建築物堵住、缺乏排水溝或排水溝施作不當。

（二）城鄉結構議題

1. 都市蔓延形成中心衰敗與空間結構混亂

根據行政院主計處於 100 年底公布之統計，全臺空閒住宅數達 156 萬戶，而臺中市佔了 19.8 萬戶（原臺中市 12.3 萬戶、臺中縣 7.5 萬戶），空閒住宅比率全臺為 19.3%，而臺中市達 21.1%（原臺中市達 26%），與 10 年前統計數據相較顯示，空閒住宅比率 10 年來並無顯著降低的情況（89 年之臺中縣市整體空閒住宅比率為 20.9%）。

臺中市近年不斷進行重劃區的開發，但因無明顯經濟動能的挹注，致使空閒住宅總量逐漸攀升，欠缺都市整體容積總量管理，並形成都市蔓延現象，再加上都市更新手段欲振乏力，形成都市結構扭曲，形成發展隱憂。

除此之外，臺中市近 10 年來市中心人口持續往都市外圍移動，例如北邊的潭子、北屯，南邊的大里、南區，西邊的西屯、南屯及沙鹿，皆有 10% 的人口成長率，應重視市中心衰敗人口往外圍擴散之問題。

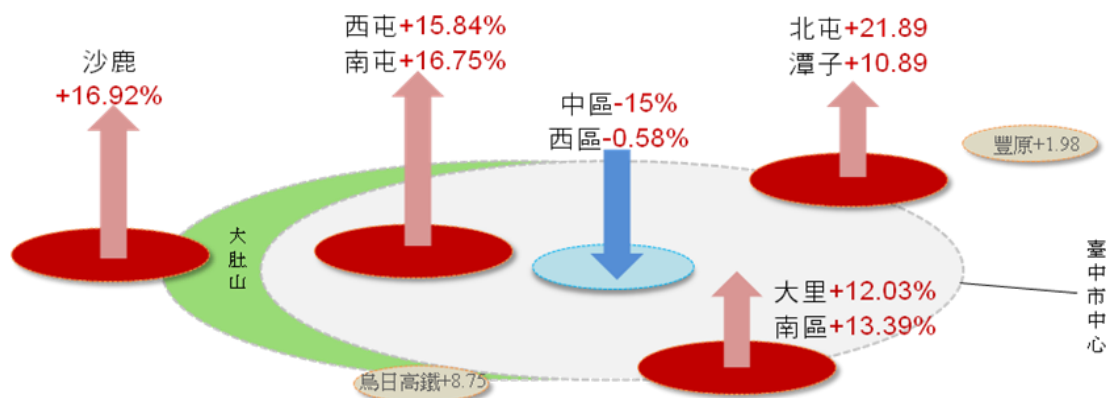


圖 7 近 10 年來人口高成長率區域與衰敗市中心示意圖

2.人口成長與結構變遷趨勢下，目前之相關計畫缺乏回應

現行都市計畫計畫容納 302 萬人，非都市土地之甲種、乙種與丙種建築用地面積估計可容納約 98 萬人，已高於預測之人口總量。此外，依據近年各區平均人口成長率情形，北區、東勢區、新社區、大安區、后里區、霧峰區、和平區等為人口負成長地區，而南屯區與西屯區等則成為人口快速集中地區，人口成長情形不一，因此於臺中市未來人口總量分派後，有待重新檢討各區都市計畫之計畫人口與用地供給量。

另由過往 10 年人口結構分析，顯示扶老比逐年攀升且相對扶幼比逐年下降，可看出臺中市人口結構呈現高齡少子化趨勢，其中，除中區高齡化趨勢較不明顯外，其餘各區皆有逐年朝高齡化之趨勢，其中，包括東勢區、新社區、石岡區、大安區與和平區等地區高齡化情形最為明顯。圖 8 為臺中市高齡化區域分布圖。

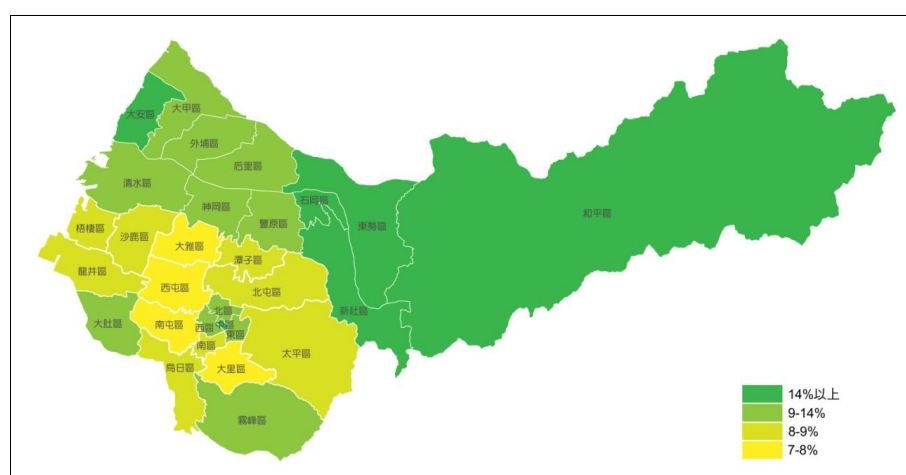


圖 8 臺中市高齡化區域分布圖

（三）產業發展議題

1.都市計畫工業區無法有效利用

經統計臺中市依法編定之產業園區皆已開闢完成，僅剩臺中市都市計畫工業區約有 789 公頃尚未開闢使用，究其原因除文山工業區（扣除公共設施約 101.26 公頃）因當地居民抗爭而遲未能開闢，及臺中港關連工業區（306.18 公頃）因基礎公共設施、道路未開闢廠商進駐意願低落外，臺中市都市計畫工業區遭遇下列五大面向問題，表 1 為都市計畫工業區發展概況一覽表：

- (1) 地價過高，產權私有
- (2) 無租稅、貸款等優惠措施
- (3) 為有適當整體開發機制
- (4) 社經變遷，造成工業區非工業使用

(5) 早期劃設工業區發展不符預期，長期間置

表 1 都市計畫工業區發展概況一覽表

策略分區名稱	計畫區名稱	工業區 面積	工業區 使用率	可供利用 面積	閒置情況說明
		(Ha)	(%)	(Ha)	
海空雙港海線 都心區(台中港 區)	臺中港	654.1	53.19	306.18	以關連工業區 2、3 期為主要工業區閒置區域，主要因為基礎公共設施不足，廠商進駐意願低落，台中市政府建設局已於 105 年編列預算，未來將補充基礎公共設施建設。
臺中都心	臺中市 (含大坑地區)	658.36	71.19	189.67	以文山工業區(扣除公設約 101.26 公頃)為主要閒置工業區，因當地民眾抗爭而遲未能開闢，未來將視實際情況開闢或轉為其他用途。
大屯樂活宜居 區(大平霧)	大里	49.7	84.69	7.61	1.地價過高，達 15.3 萬元/坪。 2.地權複雜難以整合。 3.剩餘土地零碎開發不易。 4.部分工業區已轉為非工業使用。
	大里(草湖)	47.94	72.57	13.15	
	太平	158.91	85.08	23.70	
	太平(新光)	30.27	79.80	6.17	
	霧峰	23.59	80.03	4.71	
宗教人文海洋 生活區(甲安埔)	大甲	90.57	56	40.14	1.聯外交通不易。 2.地價過高，達 9.1 萬元/坪。 3.部分已轉為透天住宅使用。
	大甲(日南)	4.13	100	0.00	工業區發展已飽和。
	大安	9.36	31.94	6.37	1.區位不適宜作大型工業發展。 2.地權法雜難以整合
	外埔	0	0	0	應以維護優良農業生產環境為主。
烏彰都心轉運 門戶生活商務 區(烏日、大肚)	烏日	48.87	94.58	2.65	1.農工混雜。 2.地權複雜難以整合。 3.捷運沿線工業區面臨轉型壓力。
	王田交流道	108.55	66.3	36.58	1.地權複雜難以整合。
	大肚	54.08	67.65	17.50	2.部分工業區已轉為非工業使用。
客家風情鄉村 花卉體驗區(東 新石)	東勢	20.41	38.32	12.59	1.位於水質水量保護區發展受限。
	石岡水壩	6.52	63.80	2.36	2.聯外交通不易。 3.當地工業發展需求低。
	新社	13.93	42.43	8.02	1.聯外交通不易。 2.區位不適合作大型工業發展。
葫蘆墩水岸花 都生活區(后豐 潭雅神)	后里	77.26	75.49	18.94	1.地權複雜難以整合。 2.部分工業區已轉為非工業使用。 3.剩餘土地零碎開發不易。 4.道路尚未開闢。
	豐原	155.39	77.12	35.56	
	潭子	116.19	75.87	28.01	
	豐原交流道	142.66	88.09	16.99	
	神岡	19.2	80.80	3.68	
	大雅	36.7	74.73	9.06	
	總計			789.64	

2.產業用地往外圍擴張、未登記工廠侵蝕農地

經統計 104 年臺中市政府經濟發展局統計推估臺中市未登記工廠約有 18,000 餘家，臺中市未登記工廠北側主要分布地帶位於豐原、潭子、神岡、大雅，南側主要分布區域位於烏日、霧峰、大里、太平，臺中市則分布於筏子溪沿岸兩側，未登記工廠問題已造成臺中市城鄉發展結構嚴重失衡、都市擴張蔓延、農地生態棲地破壞等問題。然而，依據經濟部工業局推估，全國各地區未登記工廠約 6.4 萬家，年產值達 1.2 兆元，而臺中市未登記工廠推估約 1.8 萬家，約佔全國近 30%之比例，若以工廠家數比例推估其產值約 3,600 億元，未登記工廠對於中部經濟發展之貢獻舉足輕重。以下針對未登記工廠成因進行簡要說明，圖 9 為未登記工廠形成原因示意圖：

（1）執行面因素

執行面因素包含過去取締成效不彰，以及土地使用管制失靈等面向，在目前執行面人力物力皆有限之情況下，土地使用管制無論在非都市土地，或者都市土地皆出現使用情況與土地使用分區不符之情況。

（2）政策面因素

政策面因素係包含中央政府於 70 年代指導「客廳即工廠之政策」，另外，目前之政策導向而言，皆較著重於既有合法工業區之大廠培植，而卻忽略地下經濟所創造之龐大產值，且其對於台灣的產業發展貢獻確實有目共睹。

（3）農村發展面因素

農村面因素則為長期以來政策發展導向重工輕農之結果，農村面臨人口外移、勞動力不足等問題，進而促使農地休耕、轉用等情況，因此若能於政策面反向思考，重新提振台灣農業發展之重要性以及其地位，應能避免農業土地出現持續休耕進而出租轉用之情形。另外，在未登記工廠遷移之後，農地如何再度恢復農用之問題，除了土地的復原之外，仍必須透過政策面引導，使恢復之農地能夠實際耕作。

（4）產業用地發展面因素

臺中市在產業用地發展因素上，經統計臺中市之依法編定工業區已達飽和，而都市計畫工業區除臺中港關連工業區、文山工業區外，其餘都市計畫工業區階面臨前述之五大問題，且其剩餘土地破碎，難以利用，並無法提供臺中市未來產業用地發展需求及未登記工廠遷廠需求使用。

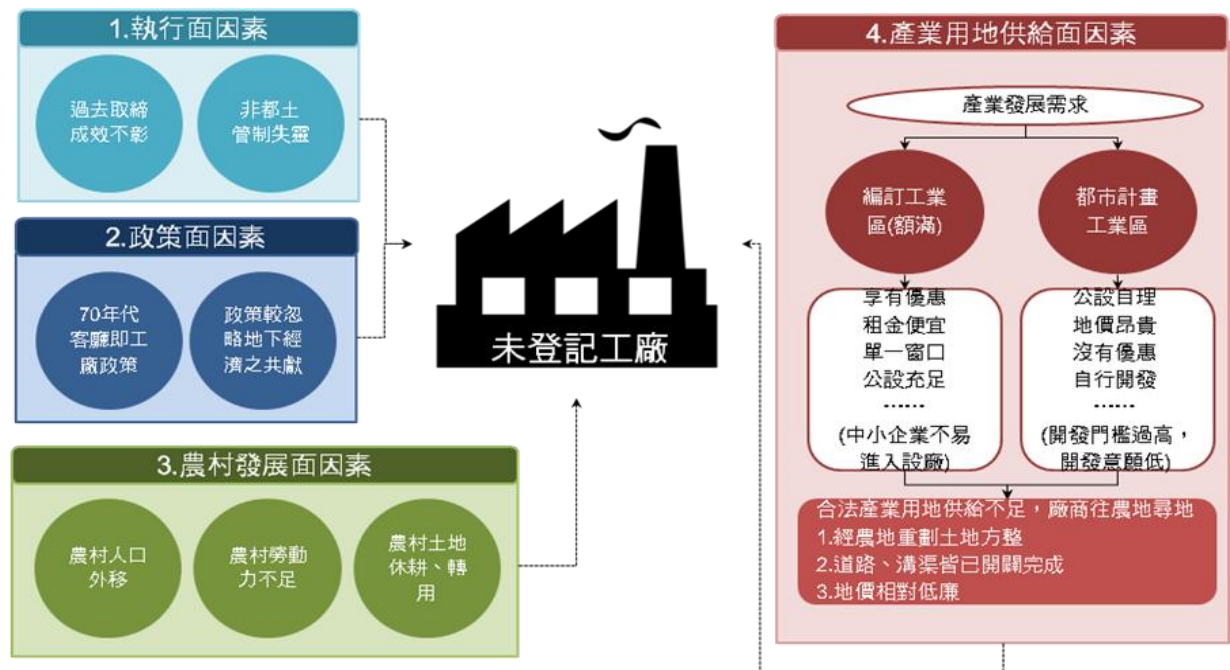


圖 9 未登記工廠形成原因示意圖

(四) 運輸發展議題

1. 海空港發展定位不明，未全面發揮其應有功能

從近年客運量來看，可以觀察臺中機場與臺中港近年的客貨運量雖皆呈現逐年成長趨勢，但明顯不如南北部主要機場與港口之運量，海空港運量參考圖 10 及圖 11，合理的推論是臺中海空雙港在發展上因長期受制於南北兩大核心的拉力，因而導致兩者的運作量能不足。

在臺中港部分，依「臺中港整體規劃及建設計畫（101 年~105 年）」對臺中港未來發展定位之一：「兩岸客貨船靠泊港」，但在高雄港、臺北港與基隆港的磁吸作用下，臺中港在兩岸客貨門戶的定位仍不明顯。而國際郵輪與兩岸海運旅遊雖日益活絡，但目前#19 客貨碼頭已無法完全因應定期航線之中遠之星客貨輪、不定期離島航線之客貨輪及海洋神話、經典、寶瓶星等大型郵輪之靠泊需求，且大型船舶於中泊渠水域尚有操航疑慮。

在臺中國際機場部分，於民國 102 年 4 月 10 日正式啟用新國際航廈，國際航廈已具備各項國際機場應有之設施與水準，未來國內航廈的部分還有待進行外部與內部之整建，使其與新航廈搭配連通；另外機場缺少貨物集散站的設施，航空公司無法經營國際貨運服務。主要聯外的臺 10 線與臺 10 乙線的道路規格與一般鄉間道路無異，缺少身為臺灣國際門戶的意象。

而在連接海空雙港的對外交通上，除利用不定期專車接駁與班次可再增加之市區公車服務外，仍缺乏便利友善的大眾運輸系統將臺中市重要交通節

點（如：高鐵烏日站、臺中火車站）及市區主要觀光景點或周邊重要城鎮串連，不利強化由臺中海空港入境之國際旅客停駐於臺中市區內觀光消費的意願。

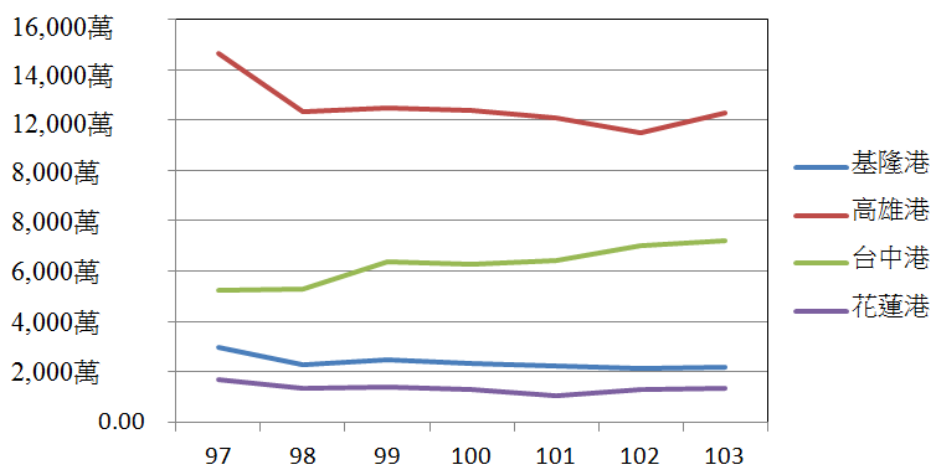


圖 10 臺灣國際港口吞吐量比較

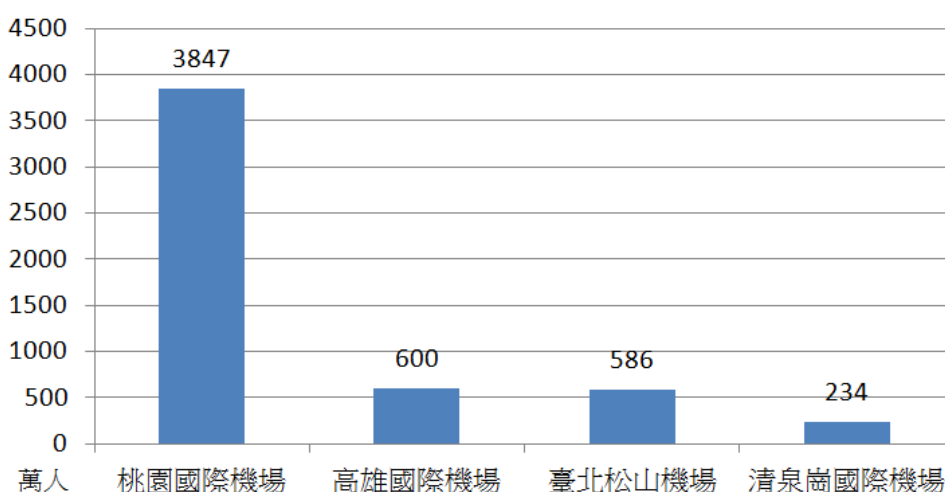


圖 11 機場旅次運量比較

2.大眾運輸服務不足人本交通有待改善

過去都市規劃係以公路導向規劃為主，往往導致空間機能不彰及運輸系統無法有效運作的雙輸局面。而為發展大眾運輸，臺中目前除興建中的「捷運烏日文心北屯線」與「臺中臺鐵高架捷運化」外，尚有多重的大眾運輸系統，包含公車、快捷巴士、臺鐵、捷運等，應如何相互整合，以發揮大眾運輸綜效，是至為重要的課題。此外，由於各區人口密度差異甚大，大眾運輸路網之發展與整合面臨挑戰，且為因應區內的生產及生活等旅運對大臺中山手線串連與整合之需求，有必要評估其環線可行性。

三、臺中市發展定位與願景目標

綜合上述臺中市自身之自然環境與社會經濟條件以及面臨之課題分析等，定位臺中市於國際階層、區域階層及都市階層下，不同尺度之角色，以生態低碳城市、環行緊密城市、中彰投區域治理之角度提出「亞太新門戶、中部智慧環行城市、友善綠色城鄉」之發展定位，並依據臺中既有之山、海、屯、都之不同特色，進行因地制宜、具有地方特色之發展策略，而後再據以訂定具體之土地使用指導原則以及各區域空間發展構想。

（一）城市角色

1.國際階層：東南亞與中國沿海的亞太門戶

臺中地處台灣南北交通中心，擁有臺中港及清泉崗機場，便利的高鐵及公路系統，陸海空聯運方便；此外臺中也是東北亞到東南亞航線的中點，與中國東南沿海各港呈輻射狀等距離展開，相較於台灣其他港口，臺中與中國東南沿海地理位置最近。在理想狀態下，臺中的海空國際雙港，應肩負起將在地產業與世界連結的重大任務，成為臺灣中部重要的對外門戶。

2.區域階層：中部區域核心都市

依據國土空間發展策略計畫，臺中市儼然成為中部區域的核心都市，應強化區域內的整體網絡結構、加強成長中心間的運輸服務，並維持目前數個區域核心的適宜中小發展規模；臺中市亦為中彰投共同生活圈之一環，應扮演主要核心都市提供都會機能之角色，並應積極尋求中彰投區域合作與治理。

3.都市階層：縣市合併後都市重整的契機

縣市合併後的臺中市，當有空間及產業發展重新結構之新機會，藉由大臺中多核都心的發展以及臺中舊都心的再生，將能結構性啟動臺中都市再生之契機。亦應隨環狀捷運路網之發展建設，帶動大臺中都市再結構，引導人口、都市合理發展。

（二）中彰投區域發展

1. 中部城市區域定位

國土空間發展策略計畫指出，北、中、南三大城市區域已逐漸形成，臺中市屬於中部城市區域，定位為國家「優質文化生活中樞及新興科技走廊國際都會」，中部城市區域之發展結構上規模不大且結構較為鬆散，未來不在大幅擴大發展區之前提下，應可藉由高鐵站、主題園區、海空雙港等計畫發展出數個新的次區域核心，並加強各核心間之連結。

2. 中彰投生活圈區域定位

中彰投生活圈面積達 4,573 平方公里，約 447 萬人，以縣市合併後的臺中市為人口最多之區域，約 275 萬人，臺中市為中彰投生活圈的主要核心地區，整體範圍包括國際雙港—清泉崗機場與臺中港。軌道運輸系統包含高鐵、台鐵、興建中的臺中捷運綠線等，城市主要交通仍以公路運輸為主。

（三）城市定位與目標

1. 城市定位

定位一：亞太新門戶--回應中國海西與東協崛起，佈局亞洲國際戰略地位

臺中雙港+高鐵門戶的黃金三角樞紐，打造臺中國際門戶

- （1）清泉崗機場與臺中港雙核心，隨著大臺中山手線環狀路網、捷運路網之形成，可有效提升雙港與內部產業之連結能力，並應尋求雙港合作。
- （2）便利的黃金三角樞紐透過雙港與高鐵站聯結，應尋求先「客」後「貨」之發展，再尋求未來地區交通連結提升，雙港設備升級進而帶動雙港區域整體發展之機會。

黃金三角樞紐+環狀網路交通，串起精機、中科形成科技產業走廊

- （1）中部地區中山高、中二高、國道四號、國道六號和環狀快速公路及生活圈道路陸續完成後，大眾運輸捷運之建設將使雙港成為臺中產業連結國際之亞太門戶。
- （2）雙港應設法整合大臺中山手線及其他運輸配套措施，還應落實活化雙港周邊特定區為多元加工腹地，並配合雙港智慧化物流配套設備的擴充，亦可搭配中科及中部區域創新產業與服務新經濟體系事業之發展。

市港合作、港市合一，尋求合作共創雙贏

- （1）未來透過市府與港務公司共同出資成立合作平台模式，共同招商建設港區，攜手促進中部產業發展。

- (2) 仿照高雄港區經驗，將老舊不堪使用之碼頭開放給臺中市民，做為遊憩及文創產業園區等。
- (3) 未來臺中港區朝向遠洋發展，使臺中精密機械、臺中產業出口能直接由臺中港進出口。

定位二：中部智慧環行城市—大臺中山手線串起三副都+雙港+一都心，引動中部動能

大臺中山手線引動發展能量，連動三副都、雙港、一都心，扮演中部政經要角

- (1) 大臺中產業及城市發展之長遠策略，主要透過「大臺中山手線」連結雙港，打通山海屯的任督二脈，加上中運量 MRT 做為骨幹，再發展 LRT 以及公車運輸，作為輔助性服務系統。
- (2) 大臺中山手線串起三副都與雙港，包括豐原山城副都心、海線雙港副都心、烏彰副都心、清泉崗機場、臺中港以及臺中都心，從生活便利的面向上徹底改變臺中城市的運作。

以三副都、一都心為發展成長極，進行成長管理邁向緊密城市(Compact City)

- (1) 三大副都心，使得臺中市空間結構形成一中心三大塊的區域布局，其用意在於均衡城鄉發展，促進地盡其利、擴大公共設施空間，提升市民生活品質。
- (2) 不同特色與定位之成長極，海線雙港副都心扮演亞太新門戶與新興產業發展之角色；豐原山城副都心為行政副都心及具備山城觀光遊憩特質；烏彰副都心扮演中台灣交通樞紐與台灣副首都之定位，而臺中都則是扮演主要的都會貿易成長極之角色。

中區再生：打造城中城，發展智慧生態城市，活化老舊城區

- (1) 擴大都市核心，將大里、太平、霧峰納入臺中都心進行規劃，並推動大里太平進行廣域都市更新加強公共設施。
- (2) 成立臺中都市再生委員會、制定臺中市都市再生自治條例，劃定舊城區為都市再生區域，並設立「青創銀行」在舊城區中結合青年創意，讓新舊和諧並存為中區注入多元活水。
- (3) 將水湳園區結合北屯、西屯、南屯發展成為市中心新核心，運用資通訊科技打造台灣智慧城示範區，提供市民自然與科技融合的樂活圈。
- (4) 因應鐵路高架化，推動「臺中綠空鐵道軸線計畫」，強化臺中市因鐵路而發展的歷史自明性，增加市民休憩空間與綠地。

定位三：友善生態綠色城鄉--因應氣候變遷與水共生，因地制宜發展城鄉魅力及自明性

友善山海地景及自然生態，並發展低碳旅遊與特色鄉村

- (1) 維護大臺中重要藍綠生態基盤，提倡低碳旅遊打造低碳自行車旅遊路網，並以三副都一都心之特色，營造各鄉村之城鄉風貌及自明性，打造大臺中特色旅遊廊帶。
- (2) 進行「臺中清溪計畫」，以「與水共生」為發展理念，打造臺中筏子溪為生態迎賓河道，並提高綠川、柳川、梅川、麻園頭溪及旱溪沿岸下水道接管率，營造周邊水與綠的河岸空間，重現臺中市河川、溪流的都市魅力。

提升都市防洪能力，活化都市水文系統，打造與水共生生態城鄉

- (1) 以生態為基礎、綠能建設為核心，營造都市河道景觀、推動生態濕地、水岸森林公園、自然農法都市農園及自然生態教育等市民親水遊憩機能。
- (2) 建構與水共生的都市環境，重新活化都市地表水文系統，藉由低衝擊開發（Low Impact Development）措施建構海綿城市。

發展人本低碳運輸，引導都市朝向集中發展，控制都市擴張

- (1) 打造以人為本的公共環境，成為健康步行與自行車城市的示範區域，並規劃市區環狀觀光街車系統。
- (2) 設立公共轉運站，發展城鄉點對點便利交通，打造 1 小時內各城鄉區域間之便利通行生活圈。

2. 發展目標

- (1) 城鄉因地制宜發展，都會成長極緊密發展
- (2) 環狀交通網路連結人本低碳運輸系統
- (3) 以交通樞紐整合產業走廊帶動整體區域發展
- (4) 提升城鄉居住品質營造友善生活環境
- (5) 形塑多元魅力城鄉景觀與文化特色
- (6) 山河海資源保育與生態綠手指串聯
- (7) 安全防災體系應災害與氣候變遷
- (8) 區域合作跨部、跨域整合

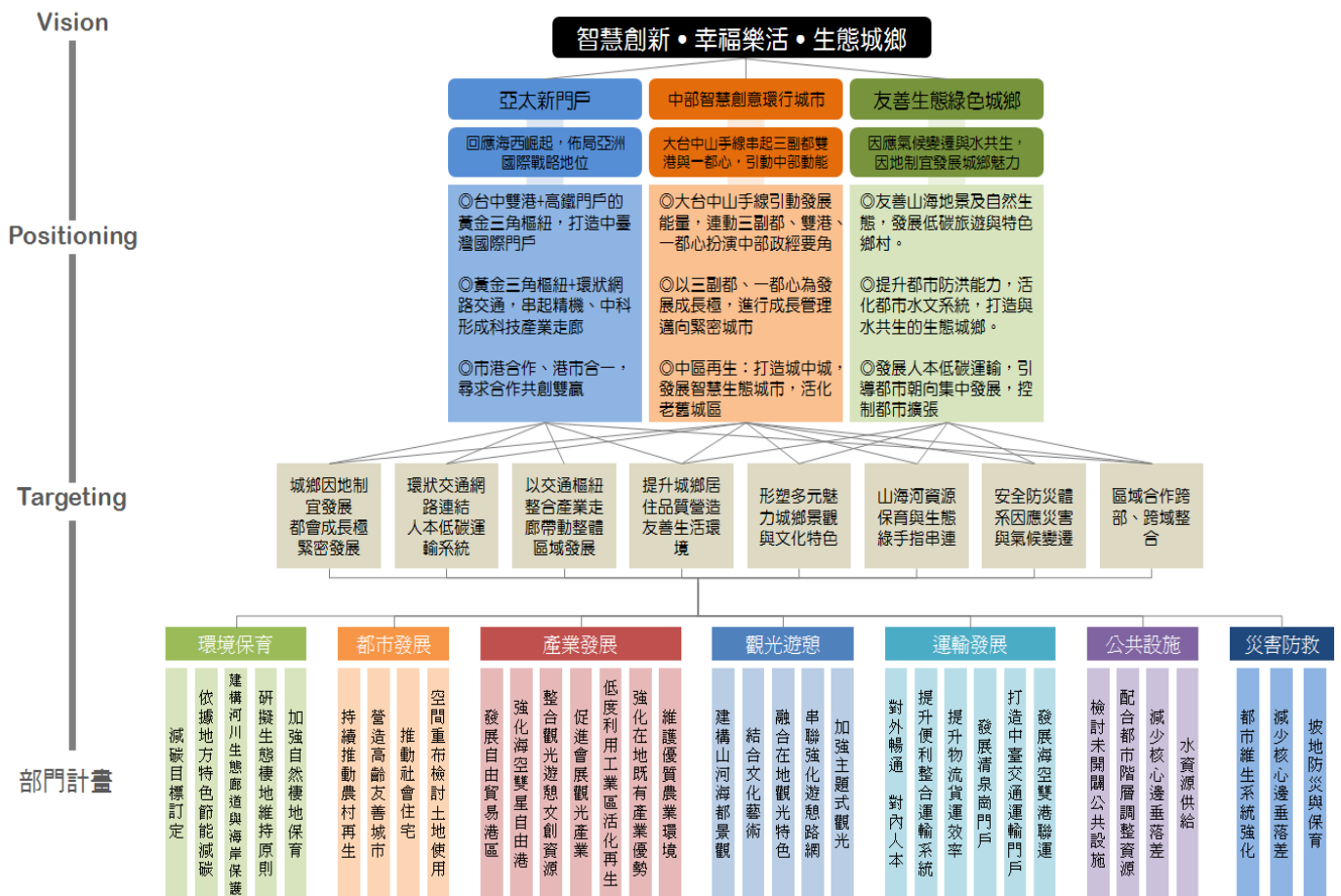


圖 12 大臺中整體發展願景架構圖

四、臺中市整體空間發展策略

(一) 大臺中 123

為落實區域計畫能有效引導地方合理之發展，俾利配合與國土計畫法（草案）之推動政策接軌，並依據上述空間結構分析係以兩山（大肚山脈、頭嵙山脈）、三河（大甲溪、大安溪水系、烏溪水系）之自然環境、以及臺中市大臺中 123 之發展政策，將臺中市劃分為四大生活圈，分別為「烏彰副都心」、「雙港海線副都心」、「豐原山城副都心」、「臺中都心」。

四大生活圈之下，再依據不同地方發展型態、文化特色、環境特性，分為臺中市八處策略發展分區，並將臺中市未來城鄉發展模式收斂以「一大中部核心、雙海空經貿港、兩條知識科技走廊、三大副都心、四條山海軸帶」為臺中市城鄉發展模式，作為後續區域治理之依據。表 2 為臺中市整體空間發展策略表。

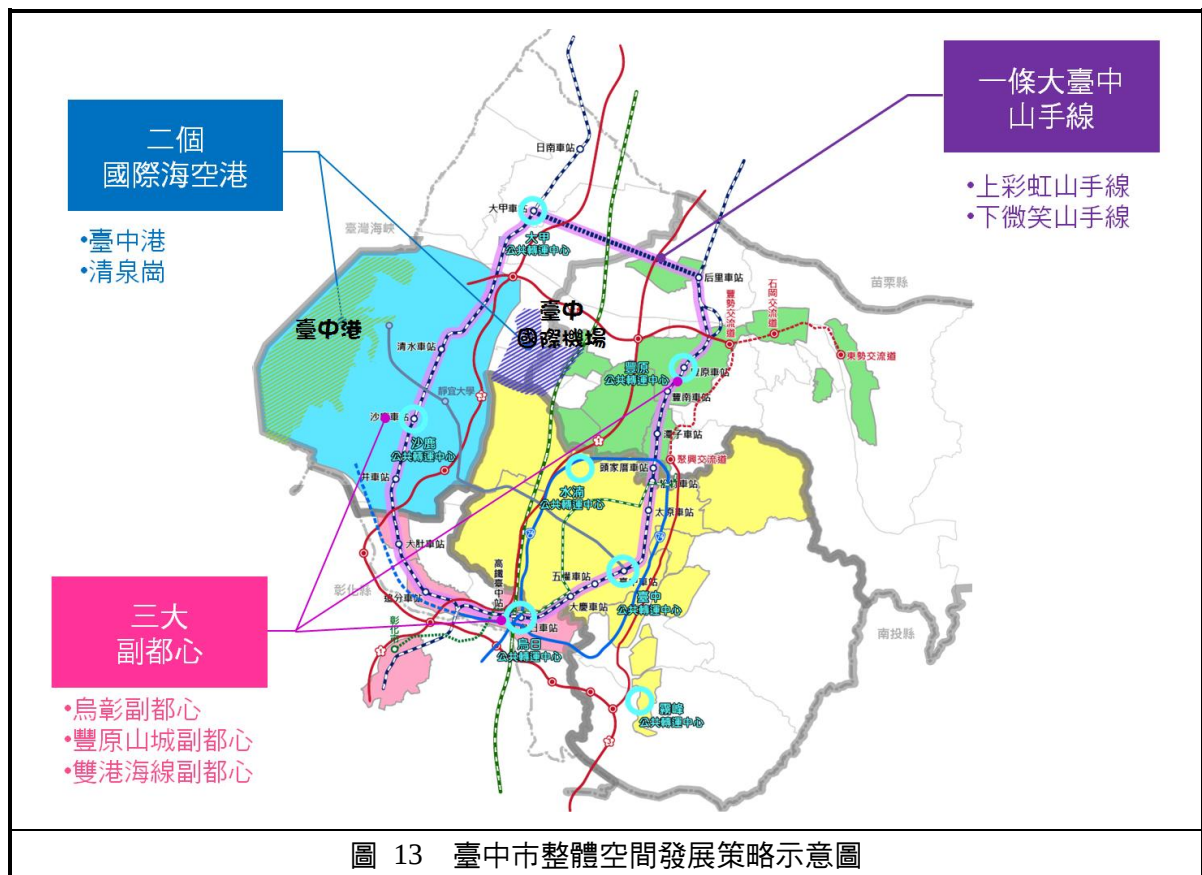


表 2 臺中市整體空間發展策略表

四大生活圈 ¹	發展現況 ²	八大策略發展分區	都市計畫
豐原山城副都心	面積：約 1435.72km ² 現況人口：約 58.6 萬人 都市計畫計畫人口：約 52.8 萬人	葫蘆墩水岸花都生活區：后里、豐原、潭子、大雅、神岡	豐原都市計畫、高速公路豐原交流道特定區計畫、潭子都市計畫、大雅都市計畫、后里都市計畫
		客家風情鄉村花卉體驗區：新社、東勢、石岡	石岡水壩特定區計畫、新社都市計畫、東勢都市計畫
		雪霸深度山林旅遊部落生活區：和平	梨山（松茂地區）風景特定區計畫、梨山（新佳陽地區）風景特定區計畫、梨山（環山地區）風景特定區計畫、谷關風景特定區計畫、梨山風景特定區計畫
雙港海線副都心	面積：約 287.58 km ² 現況人口：約 41.8 萬人 都市計畫計畫人口：約 67.1 萬人	宗教人文海洋生活區：大甲、大安、外埔	大甲都市計畫、大甲（日南地區）都市計畫、外埔都市計畫、大安都市計畫、鐵砧山風景特定區計畫
		海空雙港海線都心區：清水、沙鹿、梧棲、龍井	臺中港特定區計畫
烏彰副都心	面積：約 80.4 km ² 現況人口：約 12.7 萬人 都市計畫計畫人口：約 14 萬人	烏彰都心轉運門戶生活商務區：烏日、大肚、彰化	烏日都市計畫、高速公路王田交流道特定區計畫、大肚都市計畫
臺中都心	面積：約 411.11 km ² 現況人口：約 157.2 萬人 都市計畫計畫人口：約 174.9 萬人	大屯樂活宜居區：大里、太平、霧峰	大里都市計畫、擴大大里（草湖）都市計畫、大里（草湖地區）都市計畫、太平（新光地區）都市計畫、太平都市計畫、霧峰都市計畫
		舊都心—文創商務生活區：臺中市 新市政—國際商務經貿區：臺中市	臺中市都市計畫、大坑風景特定區計畫、中部科學園區都市計畫

¹ 因部分策略區有跨行政區之情形，但為求計算方便人口與面積推估以完整行政區之邊界線為主。

² 人口現況來源為民國 104 年臺中市政府民政局 1 月份統計資料。

以下茲針對四大生活圈部分做細部說明，主要分為交通發展、土地使用、產業發展等面向做說明：

1. 雙港海線副都心

海線雙港副都心包含兩大策略發展分區：宗教人文海洋生活區（大甲、大安、外埔）以及海空雙港海線都心區（清水、沙鹿、梧棲、龍井），以下茲針對其四大發展面說明：

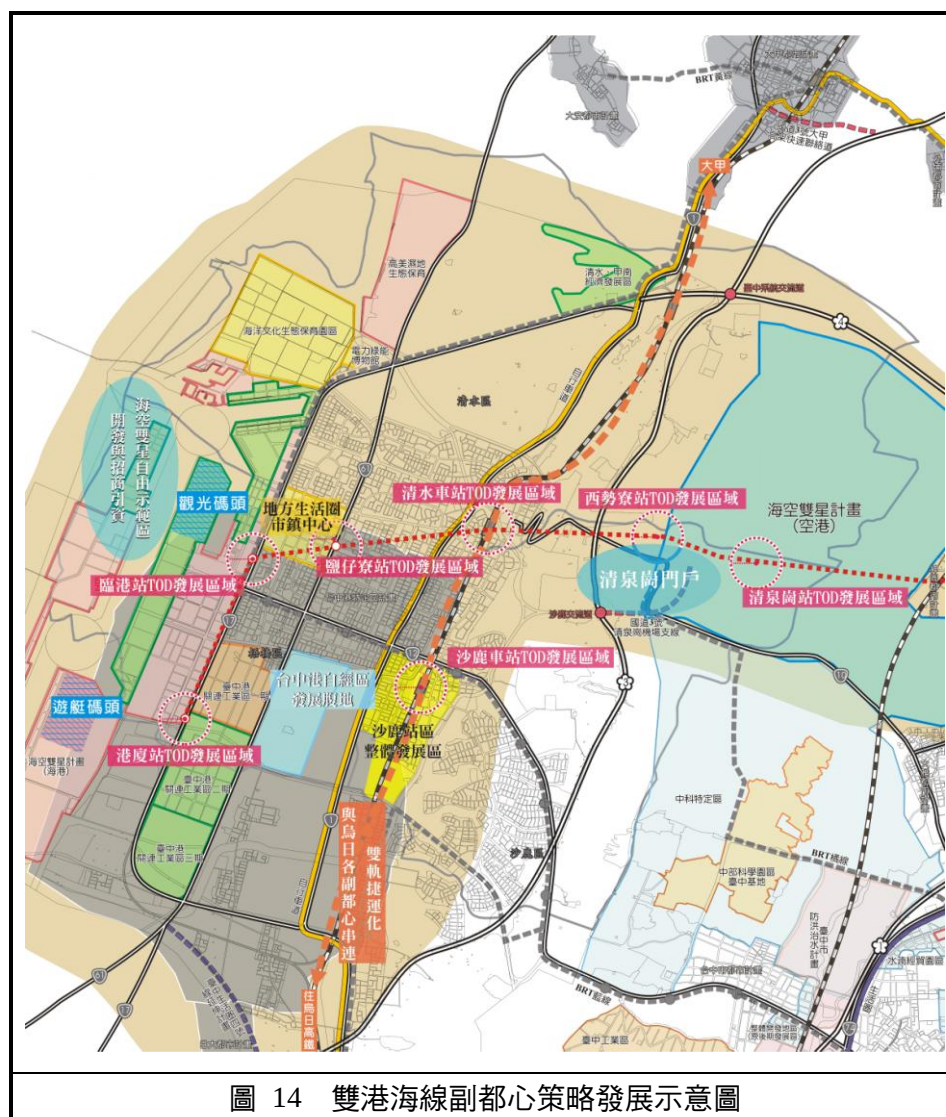


圖 14 雙港海線副都心策略發展示意圖

土地使用面向：

- (1) 以清水、沙鹿、梧棲及龍井四行政區為核心，發展雙港海線副都心，藉由鐵路的串聯，以及後續必要的公共交通建設與智慧交通系統投資，將此四處行政區連結為大臺中海線地帶之副都市中心，並以臺中港特定區與未來清泉崗新訂擴大都市計畫做為副都心發展腹地。
- (2) 臺中港特定區人口達成率僅 50.42%，為全臺中都市計畫區人口達成率倒

數第二低，應以都市更新並輔以都市計畫通盤檢討，重新檢討臺中港特定區都市計畫之土地利用。

- (3) 就目前既存多面向之土地使用情況進行統整規劃，應避免開發非都市土地之森林區，而位於非屬生態保育相關之未來發展區域，應採低衝擊開發、對生態友善之開發方式進行。
- (4) 針對「特殊稀有物種」評估劃設保育地區可行性，並依據相關法令加強保育現有林業使用土地。
- (5) 大肚山區域應進行鄰避性設施整體檢討，未來垃圾掩埋場與已公告禁葬之公墓應轉型為具生態性之公園綠地；另開發案件應依相關規定進行水土保持。
- (6) 配合自由貿易港區規劃清泉崗門戶計畫。
- (7) 活化閒置公有土地，引進區域型商業活動，完善地方基盤建設與大眾運輸系統，檢核地區生活用地需求，加速火車站周邊以 TOD 理念發展。
- (8) 應維護臺中港特定區北側之良好農業地帶，並以農業為發展主軸，避免開發具連續性、大面積之應維護農業用地。

交通發展面向：

- (1) 推動海線雙軌捷運化，促成海線各城鎮車站便捷的藉由台鐵通達高鐵站，使之能夠與台灣各都會中心直接連通。
- (2) 擴大自由貿易港發展，規劃產業廊道，成為就業核心區，並從臺中港區—梧棲—沙鹿副都心—清泉崗國際空港，發展出新興產業創新區域。

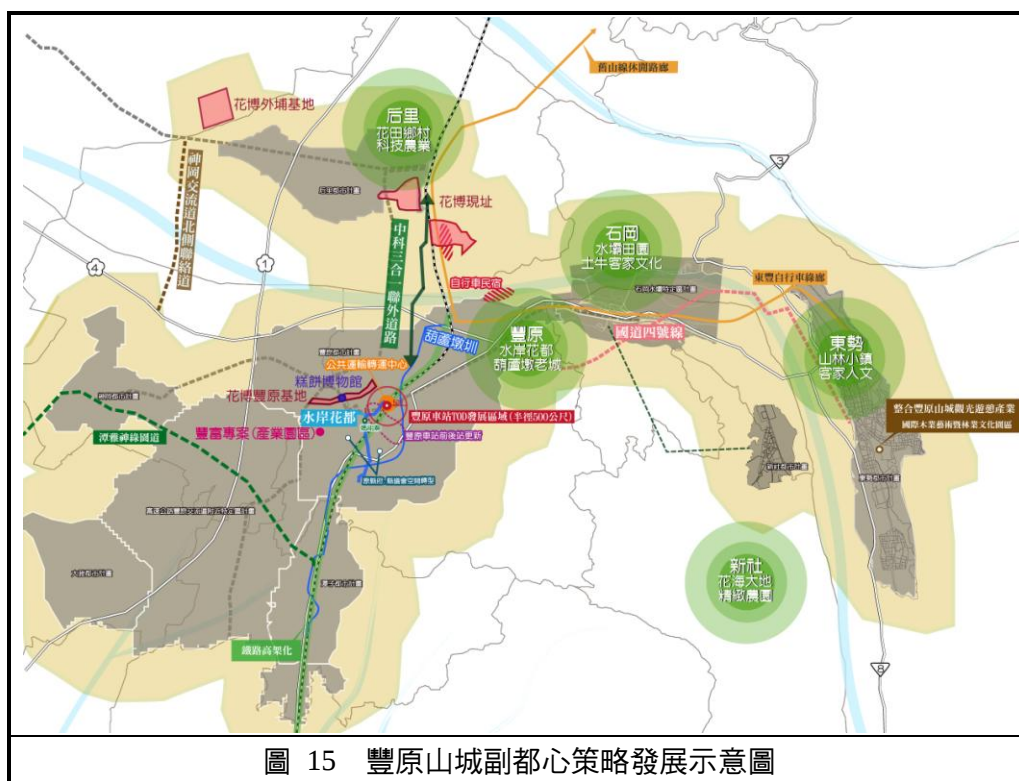
產業發展面向：

- (1) 本區應於都市計畫通盤檢討時，落實對於現有工業區再生轉型為「生態型產業園區」、劃設生態保護區及生態廊道、原生植物及棲地復育...等策略。
- (2) 應以優先開闢關連工業區土地為前提，使低度利用之工業區能夠妥善利用，如未來本區工業區土地經通盤檢視後不敷使用，應依全國區域計畫指導，優先利用非屬地一種農業區之都市計畫農地。
- (3) 促動梧棲市鎮中心發展，強化地方商業機能，配合臺中港郵輪觀光供應在地消費觀光需求，促使海線地區形成觀光節點。
- (4) 港市合作，市港合一，強化雙方合作協同發展臺中港區，並可循高雄港市合作之經驗，開放部分閒置碼頭做為城市休閒空間或文創產業發展基地。
- (5) 應針對大安大甲進行工業區檢討，輔導未登記工廠遷移至適當地點，避免優良農地持續遭受轉用與破壞。

- (6) 特定農業區之農業用地轉用應以嚴格管制為原則，以維持臺中前花園的優良農業生產環境。

2. 豐原山城副都心

豐原山城副都心包含三大策略發展分區：葫蘆墩水岸花都生活區（后里、豐原、潭子、大雅、神岡）、客家風情鄉村花卉體驗區（新社、東勢、石岡）以及雪霸深度山林旅遊部落生活區（和平），以下茲針對其四大發展面說明：



土地使用面向：

- (1) 豐原葫蘆墩圳掀蓋，重現「水漾、水聲、水清」三水豐華，並以此建立豐原串聯觀光旅遊，提升市民遊憩、生活品質。
- (2) 推動公共建築美學運動，融合宗教慶典、歷史故事與在地文化，打造豐原山城區域為文化新美學的新市鎮。
- (3) 考量密集聚落發展情形，辦理都市計畫間之縫合。
- (4) 豐原山城頭料山以東高海拔部分應保留其原始自然景觀，避免持續開發現有林地與大規模的開發計畫，原有坡地農業或建築應檢討是否有環境災害之虞，而位於非屬生態保育相關區域之開發案，應限制發展規模或污染程序的限額以防止生態系統退化。
- (5) 豐原山城頭料山以東高海拔部分得依原住民族相關法令進行開發外，在不影響生態敏感地區與兼顧防災安全情形下，應強化老人照護設施與進

行農村再生，且其農業發展可適度朝休閒農業發展。另開發案件應依相關規定進行水土保持，並進行大甲溪整體流域治理。

交通發展面向：

- (1) 豐原台鐵鐵路高架化後，善用鐵路高架後下方空間，增加停車、自行車道、接駁站、綠地等空間。
- (2) 既有觀光自行車路網延伸，串連東豐、后豐、潭雅神自行車路網，應以舊山線等路廊開發完整的休閒旅遊自行車路網，並進一步設立自行車專屬民宿特區。
- (3) 舊山線復駛發展豐原觀光型鐵道，並配合周邊沿線自行車路網，整合周邊觀光景點。
- (4) 運用國道四號延伸，強化豐原石岡之交通便利性。
- (5) 打造豐原公共轉運中心，推行 1 小時快速轉運點對點直達 City Bus。

產業發展面向：

- (1) 辦理老舊市區與工業區之更新與再生，積極開發、更新老舊與閒置之都市計畫工業區，並檢討新劃設工業區之必要性，避免工業區因發展而持續侵蝕農地之情形。
- (2) 建構觀光遊憩特色產業廊帶（糕餅博物館、葫蘆墩圳、薩克斯風、葡萄酒莊、客家文化、國際木業園區、廟東老街、慈濟宮）。
- (3) 藉由『花博 1+2+10』推動花卉、生技、高科技、種苗繁殖等產業。
- (4) 整合豐原山城觀光遊憩產業，推動成立糕餅博物產業文化園區，以台 3 線、台 8 線連結后里花卉、新社花海、石岡東勢客家風情、和平谷關溫泉及梨山農業。

中烏溪兩岸共榮共生之雙子城。

- (5) 因烏日地區位於河川匯流口，因此進行流域治理（筏子溪、大里溪）與強化區域防洪功能是首要之任務，應檢討易淹水地區之閒置公共設施，優先開闢為滯洪公園，並與既有水系、綠帶串聯打造與水共生的樂活城區。

產業發展面向：

- (1) 烏溪南側、貓羅溪北側的烏日溪尾地區規劃為「溪尾寮休閒農園」，共創中、彰、投三縣市的「共同綠色樂活腹地」。
- (2) 引入購物消費機能，利用中台灣陸運門戶定位打造中彰區域低碳綠色購物消費中心。
- (3) 以會議展覽、物流、休閒娛樂及康健體驗五大產業為產業發展主軸，加強產業輔導及協助招商，針對策略性產業提供配套誘導措施，如租金優惠、技術媒合。
- (4) 烏日舊市區台鐵鋼樑廠遷廠後可轉型為產業專用區，引入結合烏日啤酒廠之休閒產業或結合西側高鐵產專區之相關機關使用；烏日啤酒廠則可導入休閒文化及觀光行銷活化；兵工整備中心建議搬遷至成功嶺營區，原址釋出為發展創研專區。

交通發展面向：

- (1) 改善中彰聯絡道路，並增設中彰往來之橋梁。
- (2) 臺中綠線捷運除應延伸大里、太平，形成環狀軌道運輸外，也應透過高架或輕軌等方式，將北彰化區域納入路網。
- (3) 高鐵轉運中心提供轉乘至其他核心地區之服務。

(6) 以生態為基礎，綠能建設為核心，營造都市河道景觀、低密度生態文創、水岸森林公園、自然農法農園、自然生態觀賞等市民親水遊憩機能。

(7) 推動大里、太平進行都市更新，加強公共設施、提升道路及景觀品質。

產業發展面向：

(1) 將水湳園區結合北屯、西屯、南屯發展成為市中心核心，運用資通訊科技打造台灣智慧城市示範區，提供市民自然與科技融合的樂活圈。

(2) 通盤檢討舊有工業區、閒置工業區之可開發、可更新之數量，並依據未來產業需求，如有工業用地不足之情況將優先釋出公有地解決中小企業用地問題，並增加公園綠地，創造水與綠的移居環境。

(3) 打造雙十文化流域+愛國街廊道：串聯臺中體育場、臺中公園、臺中車站、臺中文化創意產業園區、國立臺中圖書館形成一古蹟文創休閒廊道，活化中區發展。

(4) 打造翡翠項鍊：串聯中正公園、國立自然科學博物館、國立臺灣美術館、崇倫公園、健康公園、大智公園等人文綠意節點，營造臺中市中心重要之生態棲地與市民休閒空間。

(5) 推動霧峰電影文化園區、加速開發大里軟體產業園區，提升大里霧峰之產業發展能量，創造未來無汙染、綠色智慧經濟產業發展之典範。

(6) 深化大學城：朝陽、亞洲、勤益、中興等大專院校與周邊環境之連結，並加強產學合作，為臺中產業培育優良人才。

交通發展面向：

(1) 擴大都市核心，將大里、太平、霧峰納入市區發展進行規劃。

(二) 臺中市八大策略發展分區

依據大臺中 123 之指導，臺中市將往 1 主核心，3 大副都心之模式發展，配合海空雙港之發展以及大臺中山手線之完成，俾能有效串連各區域間之成長極，然在四大成長極、環型軌道運輸以及海空雙港之空間發展概念下，其底下各區域之發展特色、發展方向須以更細緻之方式呈現，臺中市區域計畫考量各區域間之發展特性、環境特性、生活圈及行政轄區範圍等因素，在四大生活圈底下再將臺中市區分為八大策略發展分區，以期能夠彰顯各區間之城鄉發展自明性 (Identity)，以下針對八大策略發展分區進行說明：

八大策略發展分區	行政區	地區特色	都市計畫
烏彰都心轉運門戶 生活商務區	烏日、大肚、彰化	高鐵車站 成功嶺營區 啤酒廠文化	烏日都市計畫、高速公路王田交流道特定區計畫、大肚都市計畫
大屯樂活宜居區	大里、太平、霧峰	太平休閒農業 大里杙老街 霧峰省議會	大里都市計畫、擴大大里（草湖）都市計畫、大里（草湖地區）都市計畫、太平（新光地區）都市計畫、太平都市計畫、霧峰都市計畫
舊都心—文創商務生活區 新市政—國際商務經貿區	臺中市	南屯老街 日治時代文化古蹟 水湳經貿園區 臺中州廳、火車站周邊老城區域舊文化 草悟道綠廊 新市政中心 大坑休閒遊憩	臺中市都市計畫、大坑風景特定區計畫、中部科學園區都市計畫

1.宗教人文海洋生活區（大甲、大安、外埔）

發展機能	臺中市前花園、精緻農業休閒帶、糧食保全地帶、低密度鄉村發展
地方特色	(1) 大甲：匠師的故鄉、鎮瀾宮媽祖文化...等。 (2) 大安：鎮南宮、大安港...等。 (3) 外埔：劉秀才宅、水美李宅..等。
土地使用原則	
(1) 維持優良農業生產環境 優良農地應保留、維持本區優良農業生產環境；大甲溪及大安溪間之區域應以不再開發農業區為原則。 (2) 打造北濱農業休憩帶 完善觀光休閒基礎建設與轉運功能，連結苗南區域觀光景點、2018 后里花博之觀光遊憩規劃。 (3) 精緻農業、體驗式觀光 以觀光休閒、宗教文化、精緻農業為本區主力發展產業，並結合各區農村規劃提升本區整體觀光產業動能。 (4) 結合幼獅工業區發展 結合巨大（Giant）打造自行車觀光休閒產業，並結合農村發展規劃。 (5) 成長核心指認 指認大甲為地方發展中心，應維持地方服務機能，避免都市擴張蔓延；工業區應以現況總量為原則，避免新設工業區。	
	
圖 19 宗教人文海洋生活區發展構想示意圖	

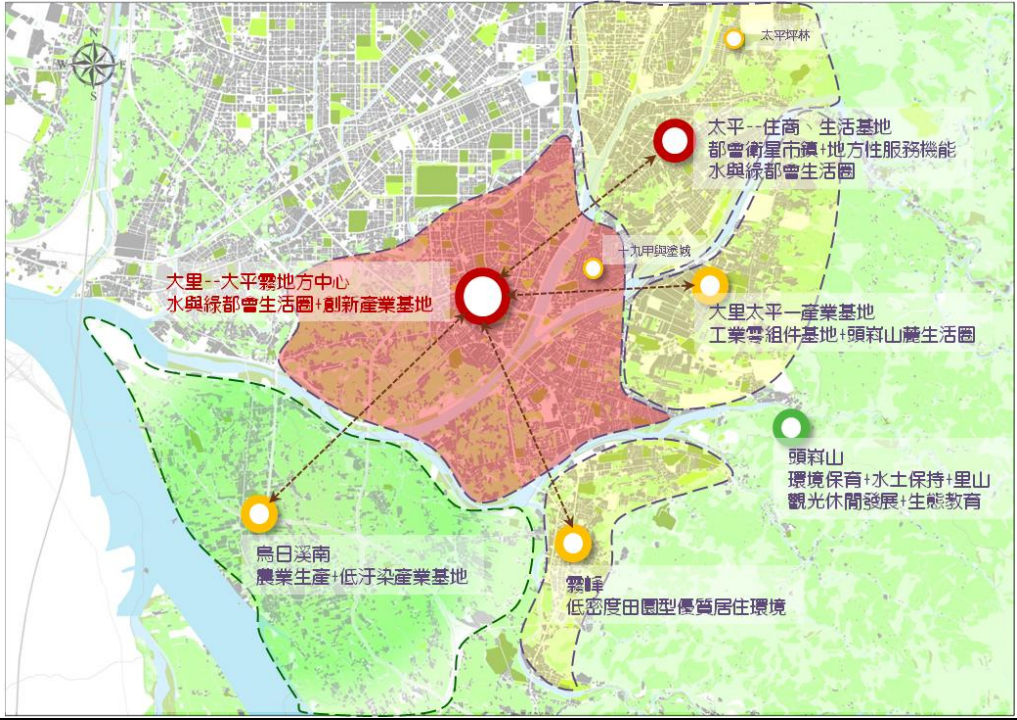
2.海空雙港海線都心區（清水、梧棲、沙鹿、龍井）

發展機能	海空雙港副都心、自由貿易港區、海線市鎮中心、濱海產業基地、濕地觀光旅遊軸帶
地方特色	(1) 清水：高美濕地、牛罵頭文化...等。 (2) 梧棲：梧棲漁港、梧棲老街...等。 (3) 沙鹿：鹿寮成衣商圈。 (4) 龍井：大肚溪口濕地、東海商圈、大肚山夜景...等
土地使用原則	
(1) 維持北側優良農業生產環境 本區北側優良農地應保留避免轉用，以維持本區優良農業生產環境。 (2) 大肚山觀光遊憩休閒生活軸帶 未來之土地利用方式應以低衝擊開發（Low Impact Development）、生態友善為利用原則。 (3) 加速關連工業區開發 應優先使用既有工業區土地，開闢道路、加速公共設施開發，吸引廠商進駐關連工業區。 (4) 港市合作 港市合作尋求部分港區土地釋出共同經營，營造良好水岸遊憩、生活空間。 (5) 發展清泉崗門戶地帶 應補足清泉崗機場周邊缺乏之物流、倉儲、旅運住宿等服務機能。 (6) 串聯海空門戶 應建構完整海空港間之交通，串聯雙港發展。 (7) 優先發展副都心之發展核心 臺中港特定區計畫發展率過低，應於通盤檢討時檢討發展總量，應優先利用既有都市發展用地，以總量管制為前提避免都市擴張。	
	
圖 20 海空雙港海線都心區發展構想示意圖	

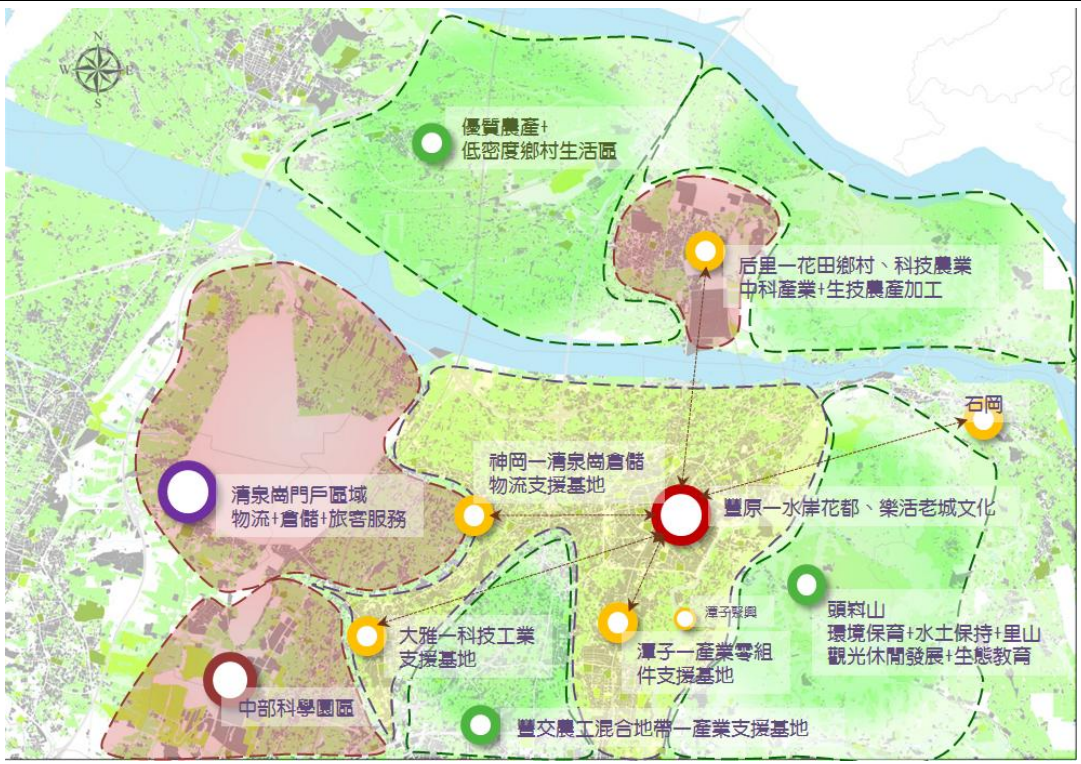
3.烏彰都心轉運門戶生活商務區（大肚、烏日、彰化）

發展機能	中台灣轉運物流門戶、商務會展功能、休閒娛樂中心、健康體驗產業、與水滄經貿連動成為會展雙引擎。
地方特色	(1) 大肚：追分車站、望高寮…等。 (2) 烏日：啤酒廠、聚奎居古厝…等。 (3) 沙鹿：鹿寮成衣商圈。 (4) 彰化市：八卦山大佛、扇形車庫…等。
土地使用原則	
(1) 大肚山觀光休閒生活軸帶 未來之土地利用方式應以低衝擊開發（Low Impact Development）、生態友善為利用原則。 (2) 大肚溪沿岸鄉村田園 應以鄉村田園發展、農業生產、提供舒適之生活空間及大面積休閒腹地為主要機能。 (3) 筏子溪水與綠休閒地帶 筏子溪為臺中市重要入口迎賓水岸廊道，應提供高鐵副都心休閒綠地與優質親水空間。 (4) 大肚市區 地方生活中心，提供一般消費、部分產業發展機能。 (5) 烏日高鐵站區 以轉運、物流、會展（產業展覽）、商業、休閒娛樂、健康體驗發展機能為主。 (6) 烏日市區 以既有都市生活與消費機能為主，並輔以鐵路高架、都市更新、烏日啤酒廠及鋼樑廠轉型提升整體環境。 (7) 彰化市區 應藉由跨溪大橋、捷運綠線延伸強化與烏日間之連結，並與烏日高鐵形成區域共治雙子城。	
	
圖 21 烏彰都心轉運門戶生活商務區發展構想示意圖	

4.大屯樂活宜居區（大里、太平、霧峰）

發展機能	水與綠優質居住發展帶、零組件產業基地、農業觀光生態休閒。
地方特色	(1) 大里：地方宗教、大里杙…等。 (2) 霧峰：朝陽、亞洲大學、林家花園、省議會…等。 (3) 太平：生態豐富、枇杷節…等。
土地使用原則	
(1) 頭嵙山 應避免過度開發，以環境保育、水土保持、里山觀光休閒發展、生態教育為發展主軸。 (2) 大里—大平霧地方生活中心 應以水與綠都會生活圈為發展原則、串連既有休閒綠帶、發展大里軟科創新產業基地；另為改善未登記工廠散布發展失序、公安疑慮，建議以新訂擴大都市計畫引導十九甲及塗城、大里樹王之發展，集中產業發展區位。 (3) 太平—住商生活基地 都會衛星市鎮、提供地方性服務機能、營造擁有水岸綠地的生活區域，建議以新訂擴大都市計畫引導太平坪林之發展，提供防災避難所需之公共設施。 (4) 大里太平—產業基地 本區應以產業發展為主軸，配合推動產業 4.0 升級，並結合鄰近大專院校型成產學合作網絡；改善工業區與生活圈之環境，引入低汙染、低耗能、地碳排及高附加價值之產業，並重新串聯水岸、綠地與都市生活及產業基地之連結。 (5) 霧峰 應朝向田園生活環境發展，提供不同於都會區的田園生活品質。 (6) 烏日溪南 應以農業生產、低汙染產業為主，並應將工廠集中管理避免汙染農地，且應執行灌排分離，避免汙染農業用水。	
	
圖 22 大屯樂活宜居區發展構想示意圖	

5.葫蘆墩水岸花都生活區（后里、豐原、潭子、大雅、神岡）

發展機能	水岸花都、花博觀光基地、人文宗教風光。
地方特色	(1) 后里：薩克斯風、后里馬場…等。 (2) 豐原：漆藝、木工、糕餅…等。 (3) 潭子：將軍廟、德天宮…等。 (4) 大雅：小麥田、永興宮…等。 (5) 神岡：神岡浮圳、筱雲山莊…等。
土地使用原則	
(1) 豐交農工混合帶 應朝向產業基地發展，優先轉型已遭受破壞之農地，提供有規劃及引導之產業用地區位，避免產業用地侵蝕優良農地；另應灌排分離，避免工業廢水汙染農業用水。 (2) 神岡、大雅 朝向清泉崗倉儲物流支援、科技工業支援基地發展，提供清泉崗與中科生活性服務與居住空間。 (3) 潭子 為臺中市主要產業零組件生產基地，應維持既有發展定位，並搭配國道 4 號豐潭段建設，建議以新訂擴大都市計畫引導聚興之發展，提升生活環境品質。 (4) 豐原 以行政中心發展為主軸，並納入既有特色產業漆器、木工等在地文化，打造水岸花都特有文化。 (5) 后里 以中科、科技農業發展為主軸，配合花博發展宜居花田鄉村；大甲溪及大安溪間之區域應以不再開發農業園區為原則。 (6) 清泉崗門戶區域 清泉崗周邊缺乏旅客服務及物流倉儲等設施，神岡周邊應扮演服務提供角色。	
	
圖 23 葫蘆墩水岸花都生活區發展構想示意圖	

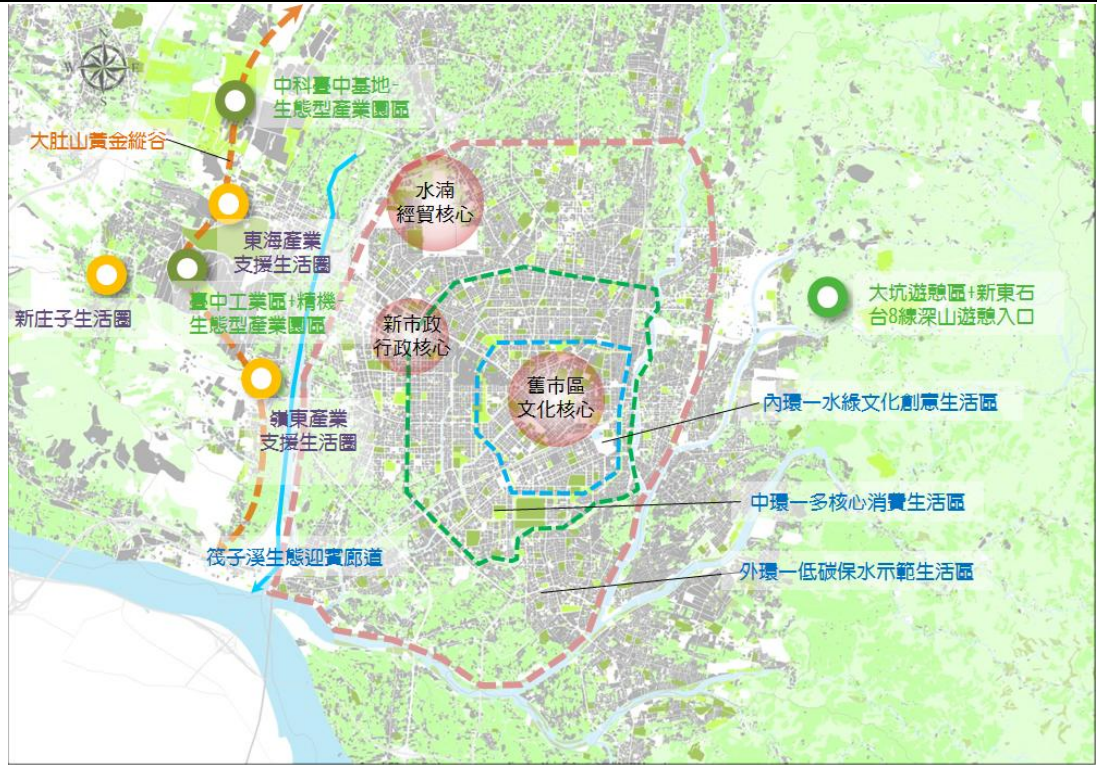
6.客家風情鄉村花卉體驗區（東勢、新社、石岡）

發展機能	臺中市後花園、客家小鎮、精緻農業、觀光休閒、台 8 線深山旅遊入口。
地方特色	(1) 東勢：東勢林場、木業文化…等。 (2) 新社：白冷圳、新社花海…等。 (3) 石岡：石岡水壩、客家文化…等。
土地使用原則	
(1) 整體性原則 本區應考量石岡、大坑風景區、新社及東勢之台 8 線深山觀光入口之定位，以里山人文、自然環境交織而成之特色為觀光主軸，並計畫性串連各區塊旅遊、鄉村發展及農業發展特色。 (2) 高品質、低密度旅遊 應考量當地環境容受力，營造高品質、低密度旅遊，避免過度破壞當地人文、自然環境。 (3) 環境友善之民宿規劃 應針對可規劃推廣民宿地區優先指認，並進行先期整體規劃與總量控管，避免超過環境負荷總量。 (4) 友善生態之土地使用原則 未來之土地利用方式應以低衝擊開發 (Low Impact Development)、生態友善為利用原則。	
圖 24 客家風情鄉村花卉體驗區發展構想示意圖	

7.雪霸深度山林旅遊部落生活區（和平區）

發展機能	深度山林旅遊、原住民部落、上游水庫保護、重要生態棲地。
地方特色	武陵、雪霸國家森林公園、谷關、梨山風景區、裡冷部落、泰雅原住民部落、原生物種生態…等。
土地使用原則	
(1) 積極推動農村再生與社區營造 透過推動農村再生與社區營造提升當地凝聚意識，提升社區內部互助、照護之能力。 (2) 避免農業活動影響水體 應於水域、水庫周邊設置保護帶，以天然植栽根系吸收減緩農藥、肥料之汙染。 (3) 高山農業轉型 積極轉型造林、生態復育、生態教育等環境保育產業，避免擴大高山農業面積。 (4) 保留原始地景 避免持續開發現有林地與大規模開發計畫。 (5) 整合流域生態及文化觀光資源 以大甲溪流域為生態、文化觀光資源發展範圍，通盤性以流域考量整體觀光以及資源規劃。	
	
圖 25 雪霸深度山林旅遊部落生活區發展構想示意圖	

8.原臺中市

發展機能	大肚山黃金縱谷、水湳經貿核心、新市政行政核心、舊市區文化核心。
地方特色	臺中火車站、臺中州廳、臺中公園…等極具特色之地點。
土地使用原則	
(1) 舊市區文化核心 城中城，老城再生與更新，除串聯各歷史街區與古蹟建物重現舊台中市「小京都」之風采外，應配合鐵路高架綠空鐵道軸線計畫，縫合前後站都市空間，創造更多優質生活空間。 (2) 水湳經貿核心 發展國際經貿園區、生態住宅社區、多元文化商業區及創新研究園區，並結合產業 4.0 定位為智慧化、低碳排及創新之示範區。 (3) 新市政行政核心 提供行政、百貨消費、高品質住宅。 (4) 大肚山黃金縱谷(臺中工業區、中部科學園區、精密機械園區) 配合產業 4.0 及產學合作聯盟策略，導入智慧化生產、客製化服務，升級為下世代之生態友善、低汙染之產業園區。 (5) 筏子溪生態迎賓廊道 形塑計畫區都市入口意象，延續大肚山生物棲地與周邊農業區之自然環境。 (6) 大坑遊憩區 臺中市後花園，應與新東石區域營造為里山人文特色、自然環境交織而成之生態休閒旅遊區域，並塑造台 8 線深山旅遊遊憩入口意象。	
	
圖 26 原臺中市發展構想示意圖	

(三) 臺中市未來空間發展佈局

基於臺中市區域計畫目標及大臺中 123 政策的基礎上，為強化各區域發展特色，提出臺中市八大策略分區發展構想，並擘劃臺中市城鄉發展模式（含一大中部區域核心、雙海空經貿港、兩條知識科技走廊、三大副都心、四條山海軸帶）：

1. 一大中部區域核心：以原本臺中市與屯區為主。
2. 雙海空經貿港：臺中港與清泉崗機場。
3. 兩條知識科技走廊：大肚山科技走廊與屯區的產業加值創新廊帶。
4. 三大副都心：后里豐原舊城區、海線梧棲、沙鹿、龍井及清水所在地之海港新市鎮以及烏日彰化雙子城。
5. 四條山海軸帶：以臺三線為主的淺山休閒農業軸帶、以臺八線為主的深度山林溫泉體驗軸帶、大甲大安一帶的農業前花園高美濕地軸帶以及大肚溪口生態旅遊軸帶。

以下為臺中市未來空間發展布局示意圖：

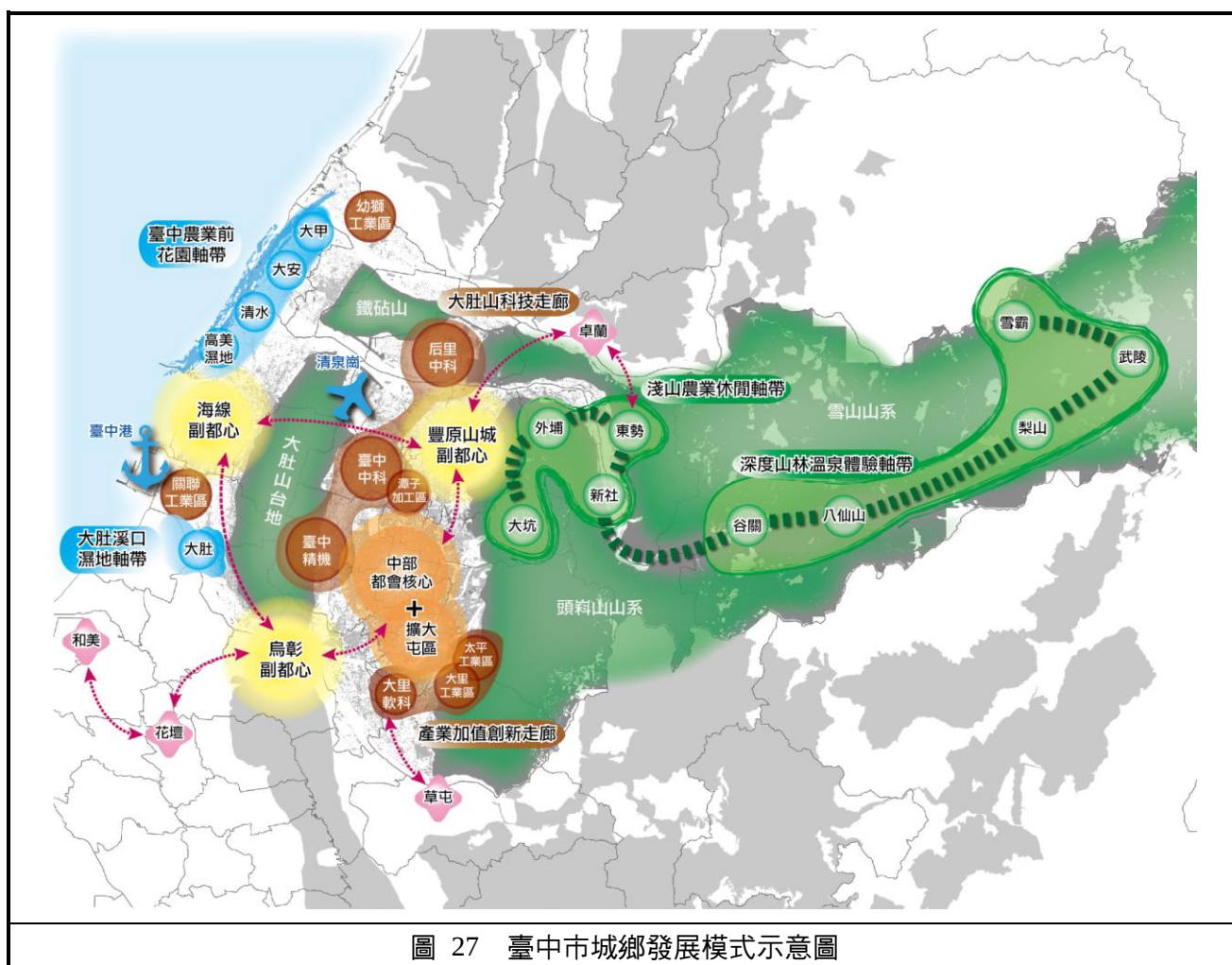


圖 27 臺中市城鄉發展模式示意圖

問題 1-2（三）說明：

此外，經查本計畫（草案）目前就一都心（臺中）及三大副都心（烏彰、豐原山城、雙港海線）分別從土地使用、交通發展及產業發展等面向分別研擬發展策略，再進一步就八大策略分區研擬土地使用原則；然各策略分區所提策略尚有未臻明確，或有相互競合情況如下，請臺中市政府再予說明：

1.海空雙港海線都心區及葫蘆墩水岸花都生活區

本計畫上位指導政策中，在「雙港海線副都心」提出「以臺中港特定區與未來清泉崗新訂擴大都市計畫作為副都心發展腹地」，然該二策略分區並未明確提出清泉崗是否有新訂或擴大都市計畫需求，請再予釐清。

2.烏彰都心轉運門戶生活商務區

烏彰都心轉運門戶生活商務區將彰化市予以納入，考量彰化縣並非本計畫範圍，將彰化市納入規劃並無法對該市未來發展方向產生指導功能，將其納入規劃之必要性及合理性，請再予說明。

3.大屯樂活宜居區

本策略分區包含大里、太平及霧峰等地區，本次提出「烏日溪南應以農業生產、低汙染產業為主」，經查臺中市政府前為處理烏日地區未登記工廠，提出「新訂烏日（溪南）產業發展特定區計畫」，經本部區域計畫委員會同意後，本部以 96 年 6 月 29 日台內營字第 0960804052 號函核發同意函在案，然本策略分區，該策略與臺中市政府過去政策立場是否有所競合，請再予說明。

問題 1-2（三）回應：

1.海空雙港海線都心區及葫蘆墩水岸花都生活區

清泉崗確有新訂或擴大都市計畫之需求，清泉崗機場升級臺中國際機場後，有助於促進台灣區域平衡發展，且是中部唯一國際機場，可串連機場周邊零組件製造與維修產業，發展航太產業，符合國家 5 大策略產業政策需要。後續將清泉崗新訂或擴大都市計畫一案，表明於「海空雙港海線都心區」及「葫蘆墩水岸花都生活區」之發展策略分區中。

2.烏彰都心轉運門戶生活商務區

臺中與彰化間之發展，已建置中彰投區域共治平臺召開定期會議，以制度化方式推動整合。其中交通路網（含捷運、鐵公路等之興建）、流域型整治計畫、促成臺中烏日副都心與彰化新都心的串連、2019 第一屆東亞青年運動會在臺中，部份項目研議在彰化舉辦等，均需藉由空間指導，發揮合作互補功效。

3.大屯樂活宜居區

內政部 96 年同意辦理新訂都市計畫約 500 公頃，面積過大，於辦理都市計畫法定程序時遭致多數地主反對，且其意見約略分為「維持農業生產」、「變更為產業園區」兩大意見派別，意見紛歧致使推動遭受阻力。目前本府經發局將篩選適當區位優先辦理，後續將整合地主意願較高區位持續推動，爰此提出烏日溪南應以農業生產、低污染產業為主之發展構想，係在新訂烏日溪南產業發展特定區計畫之下，採分期分區方式推動。

國土保育議題

【問題 2-1】因應全球氣候變遷趨勢，都市、非都市土地及易致災地區之調適策略

問題 2-1（一）說明

全國區域計畫依據「國家氣候變遷調適政策綱領」，納入「土地使用調適策略」及「土地使用管制相關配套機制」，分別指導都市及非都市土地之開發利用。

問題 2-1（二）說明

本計畫（草案）第二章第二節就自然環境現況蒐集相關資料，並整理溫度、降雨及海平面等氣候變遷趨勢資料，案內研訂災害防救部門並提出「結合土地使用管制進行綜合治水對策」，請臺中市政府說明前開相關內容。

問題 2-1（二）回應

1. 氣溫

（1）全國性氣溫資料

依據中央氣象局有關臺中氣象站之統計，近 30 年臺中市年平均氣溫為 23.3℃，平均最高氣溫為 28.1℃，平均最低氣溫為 19.8℃，

7、8 月氣溫最高，1、2 月氣

溫最低，相對濕度介於 72%~78%之間，年日照數約 2,043 小時。另依據國家氣候變遷調適政策綱領（原行政院經濟建設委員會，101 年）內容指出，臺灣地區平地平均溫度在近 100 年來上升 1.4℃，近 30 年來每 10

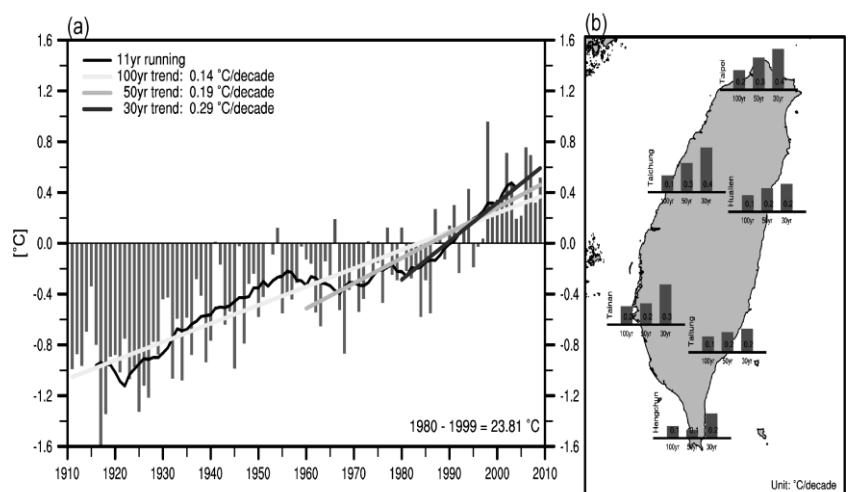


圖 28 臺灣年平均溫度變化趨勢圖

資料來源：臺灣氣候變遷科學報告，行政院國科會，100 年

年溫度上升 0.29℃。

(2) 臺中市氣溫資料

由中央氣象局臺中氣象站(1897 年~2013 年)年平均溫度如圖 29 所示，由圖中可看出溫度趨勢呈現上升之趨勢。圖 30 與圖 31 為 1897 年~2013 年夏季及冬季平均溫度趨勢變化，綜合比較之下，可發現在過去 100 多年來，年平均溫度、夏季平均溫度及冬季平均溫度上升約 1.5℃。IPCC 的 AR5 於未來至 2100 年間各情境模式的溫度推論平均值如圖 2-9 所示，由圖中指出當二氧化碳濃度越高時，溫度上升之趨勢越明顯。於 2080 年~2100 年時在 RCP8.5 情境中平均溫度提高達 3℃。

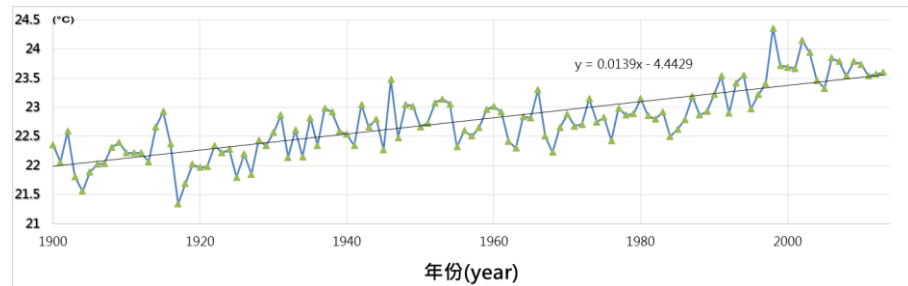


圖 29 臺中氣象站年平均溫度變化趨勢圖

資料來源：中央氣象局

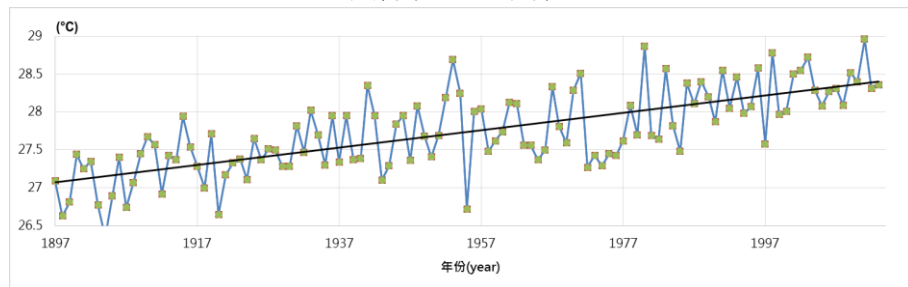


圖 30 臺中氣象站年夏季平均溫度變化趨勢圖

資料來源：中央氣象局

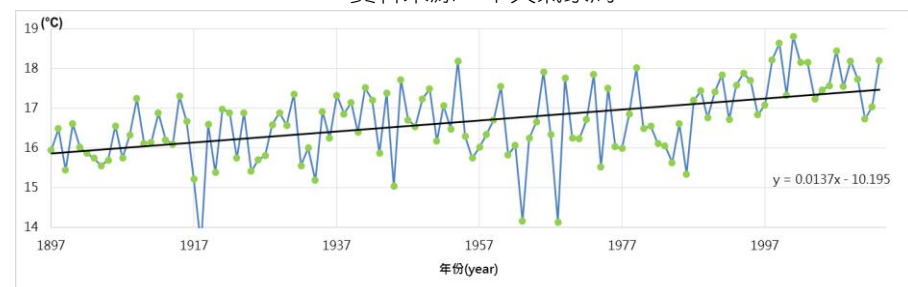


圖 31 臺中氣象站年冬季平均溫度變化趨勢圖

資料來源：中央氣象局

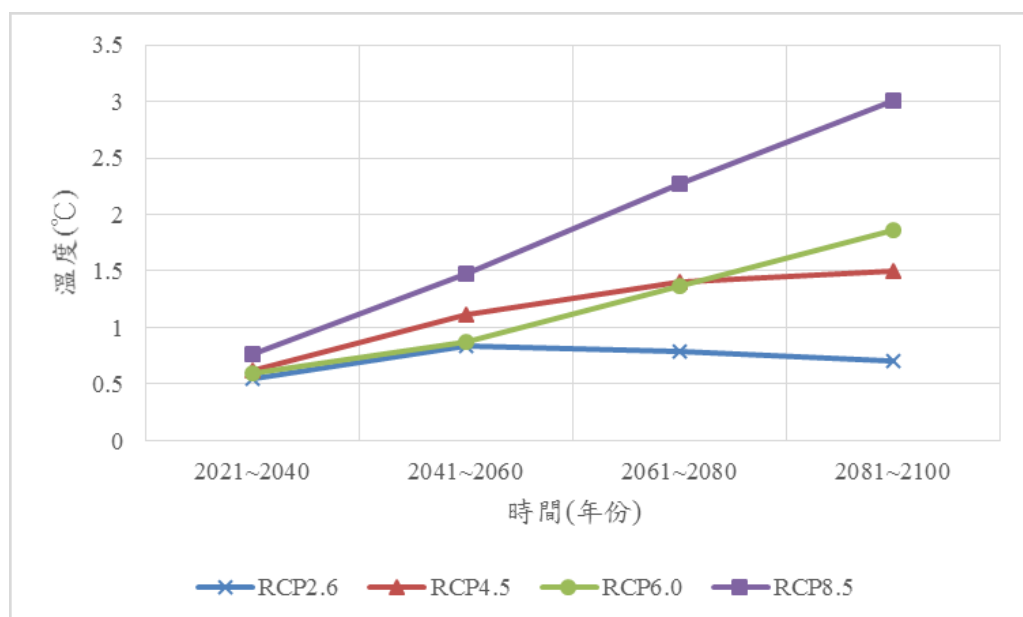


圖 32 IPCC 所有大氣模式預測未來溫度平均變化趨勢圖

資料來源：中央氣象局

2.降雨量

(1) 全國性降雨量資料

依據中央氣象局有關臺中氣象站之統計，近 30 年臺中市平均每年降雨量約 1,773 毫米，主要集中於 6 月至 8 月，該時期雨量皆超過 300 毫米。另依據國家氣候變遷調適政策綱領（原行政院經濟建設委員會，101 年）內容指出，臺灣降雨日數呈現減少的趨勢，近 100 年來每 10 年減少 4 天，近 30 年來則每 10 年減少 6 天。

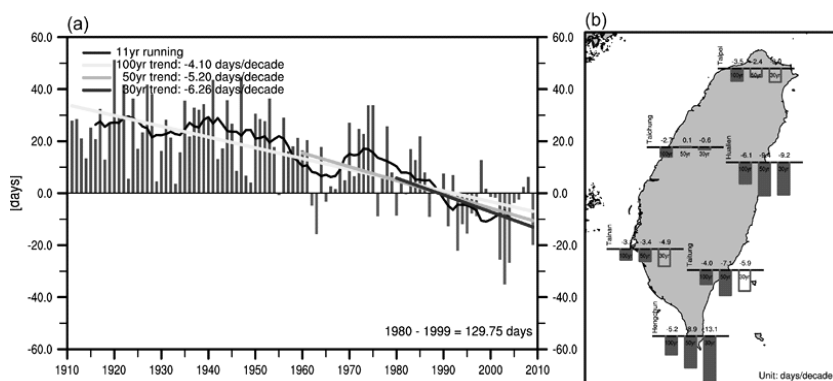


圖 33 臺灣年總降雨日數（日雨量 $\geq 0.1\text{mm}$ ）分析圖

資料來源：臺灣氣候變遷科學報告，行政院國科會，100 年

(2) 臺中降雨量資料

由中央氣象局臺中氣象站(1897 年~2013 年)年總降水量如圖 34，年總平均雨量為 1,741mm，由圖中趨勢線可觀察出，在近 100 多年以來年總雨量之變化趨勢以每年變化不到 1mm 之變化。

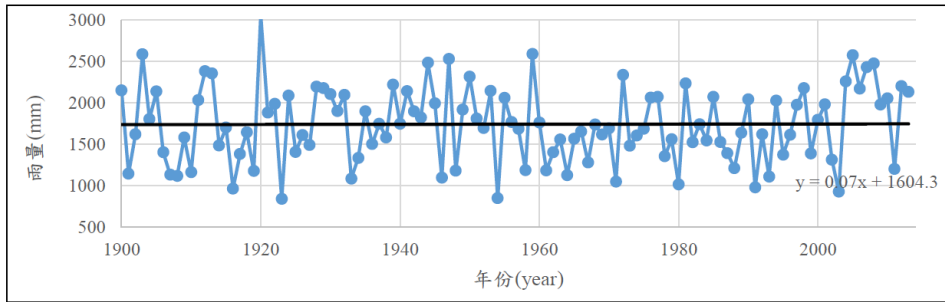


圖 34 臺中氣象站年總雨量變化趨勢圖

資料來源：中央氣象局

臺中市春冬季及夏秋季雨量變化如圖 35、圖 36 所示，由趨勢線可觀察出在過去 100 多年以來，豐水季及枯水季之變化趨勢並無較明顯之變化(由趨勢線可看出每年改變量少於 1mm)。由 IPCC 的 AR5 中各不同情境之模式預測平均值如圖 2-4 所示，從圖中可看出經由不同 AGCM 預測之平均降雨改變量在正負 4mm 之間；將所有 AGCM 預測之最大降雨改變量如圖 37，其最大降雨改變量對於臺中市年總降雨量之最大改變量於 RCP8.5 時增加約 100mm。

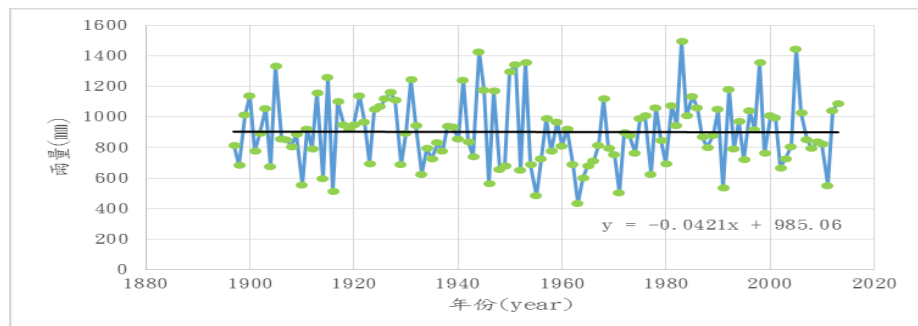


圖 35 臺中氣象站秋冬季雨量變化趨勢圖

資料來源：中央氣象局

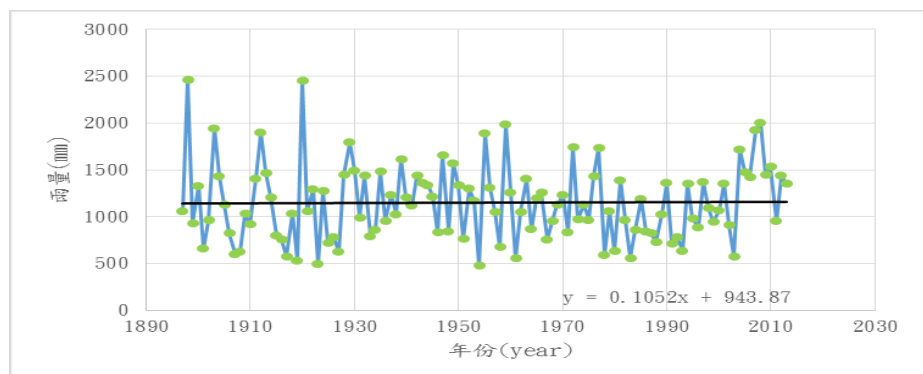


圖 36 臺中氣象站夏秋季雨量變化趨勢圖

資料來源：中央氣象局

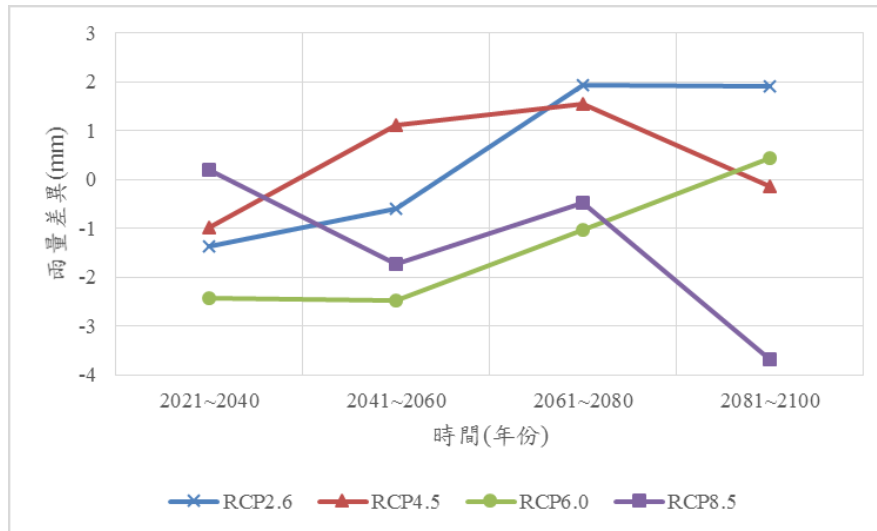


圖 37 IPCC 所有大氣模式預測未來降雨平均變化趨勢圖
資料來源：中央氣象局

3.海平面

依據國家氣候變遷調適政策綱領（原行政院經濟建設委員會，101 年）內容指出，近 10 年臺灣附近海平面上升速率為每年 5.7mm，為過去 50 年的 2 倍。

4.臺中市淹水潛勢地區

臺中市地勢西低東高，主要淹水潛勢地區位於沿海低窪地區包含大甲、大安、清水、梧棲、沙鹿、龍井、大肚，另烏溪、筏子溪匯流口之烏日區一帶亦為一日暴雨量 150mm 可能淹水範圍。

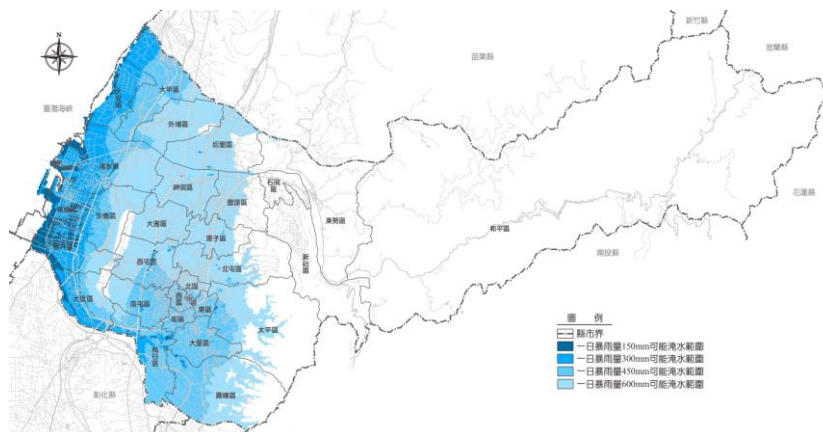


圖 38 淹水潛勢分布示意圖

5.結合土地使用管制進行綜合治水對策

- (1) 持續推動大甲河流域整體治理綱要計畫，並在經濟部水利署指導下，與苗栗縣、彰化縣與南投縣合作，推動大安溪與烏河流域整體治理綱要計畫。

(2) 依據臺中市政府「研商推動流域型滯洪設施設置法令及政策可行性」會議之決議，本計畫納入臺中市政府水利局依易淹水地區水患治理計畫，所規劃設置之七處滯洪池區位。

表 4 易淹水地區水患治理計畫規劃設置之滯洪池列表

編號	所屬流域	區域排水名稱	行政區	所在區位	面積(公頃)
1	烏溪	十三寮排水	大雅區	非都計區	1.96
2		樹王埤排水	大里區	非都計區	1.48
3		后溪底排水	烏日區	非都計區	10.86
4		中興段排水	大里區	非都計區	0.26
5		坪林排水	太平區	太平都市計畫	0.09
6		坪林排水	太平區	非都計區	2.16
7		坪林排水	太平區	非都計區	2.44



圖 39 易淹水地區水患治理計畫規劃設置之滯洪池規劃區位示意圖

- (3) 應透過修訂土地使用分區管制要點及都市設計準則，將滯洪池用地需求、低衝擊開發 (Low Impact Development) 設施落入管制要點與都市設計準則，以因應未來氣候變遷，達成減洪、滯洪、保水及生態綠化之功能。
- (4) 配合未登記工廠輔導與筏子溪都會生態棲地計畫，進行筏子溪兩側地區流域整體治理。
- (5) 辦理區域排水之檢討、治山防洪減災治理與易淹水地區水患治理計畫，並配合內政部營建署辦理之「烏溪流域特定區域計畫」，於計畫擬定完成後，將地表逕流分擔與總量管制原則落入土地使用管制規則。

- (6) 在防洪部分，以「韌性城市」為發展思維，運用規劃藍綠色基盤，並利用綜合治水對策，強化區域防洪能力。
- (7) 位於水庫集水區範圍內之都市計畫區（包括梨山、梨山（松茂地區）、梨山（新佳陽地區）及梨山（環山地區）等四處風景特定區計畫）及既有聚落，應優先檢討規劃雨（污）水下水道建置計畫。

6.因應淹水潛勢之土地管理策略

淹水潛勢地區應納入水敏式設計（Water Sensitive Design）以減少對於水文循環負面衝擊，並且保護水文生態系統健康為目標的一組結合規劃、設計、建造以及改造既有都市空間的都市水治理整合性方法。提倡在環境中整合暴雨管理（Storm Management）、水資源供給以及汙染處理。在流域治理與土地使用整合上，將透過水敏式設計概念配置最佳化的管理操作（BMPs），在流域水防線以及縣市層級治理指導下更具體的推動各組行動，包括策略性的規劃行動，以及最佳化管理操作的配置行動。

策略性規劃行動在區域、地方層級皆有對應的內容，其包括以下項目：

- (1) 避免具有高生態價值水域之集水區土地開發。
- (2) 建立水岸最小緩衝標準以保護水路生態及洪水輸送功能。
- (3) 考量開發前集水區水文以及地方水相關生態系統的敏感性以改造集水區水文與水質。
- (4) 建立可接受的土地使用規範與暴雨管理目的以保護重要的水相關生態系統，如自然濕地。
- (5) 考量既有與計畫的地區與水相關服務之基礎設施的未來容量，並且建立水保、汙染減少以及暴雨管理面向的修補設計目標。
- (6) 考量區域水循環基礎設施紋理，以達到土地使用規劃與水相關基礎設施規劃之間的綜效。
- (7) 建立保水、替代性水資源、以及暴雨管理相關的法規命令，並且確保這些要求在策略性土地使用與基礎設施規劃中落實執行。

最佳化管理操作的配置行動（BMPs）大部分屬於小型的工程與改造，每個空間單元皆有不同的 BMPs 以及對應各種水敏式設計策略。另外，因應不同淹水潛勢地區，應建立不同之因應對策。

表 5 因應淹水潛勢之土地管理策略一覽表

地區	高風險地區 (1 日暴雨量 450~600mm)	中低風險地區 (1 日暴雨量 150~300mm)
分布區位	1.大甲、大安、清水、梧棲及龍井部分沿海地區 2.西屯、烏日及大肚部分區域排水周邊地區	1.中風險地區：主要分布於大甲、大安、清水、梧棲、沙鹿、龍井、大肚、烏日、中區、東區、西區、南區、西屯、南屯、大里及霧峰 2.低風險地區：主要分布於外埔、后里、神岡、豐原、大雅、潭子、北區、北屯及太平
理念	調適/減災	調適/減災
短期因應對策	1.水道整治，水道應具透水性 2.必要實應設置抽水站	水道整治，水道應具透水性
區域計畫層級檢討原則	1.應避免大規模開發，有必要者，應限制其使用強度、生產或遊憩適用項目 2.應對用水量、地表逕流與下滲、防洪等項目進行控管	應對用水量、地表逕流與下滲、防洪等項目進行控管
都市計畫層級檢討原則	1.非都市發展用地原則盡可能避免開發 2.採取更加謹慎之變更審議，將調適性防洪功能納入考量 3.通盤檢討時優先將公有土地、開放空間與公共設施保留地等賦予保育功能	1.採取更加謹慎之變更審議，將調適性防洪功能納入考量 2.通盤檢討時優先將公有土地、開放空間與公共設施保留地等賦予保育功能
土地與建築管理原則	1.法定空地應強化其保水功能，地下室開挖與地表水下滲進行規範 2.針對雨水貯留與防洪、排水、地表逕流等進行規範 3.公共空間應盡量採透水性鋪面、並進量設置雨水貯留或滯洪設施	1.法定空地應強化其保水功能，地下室開挖與地表水下滲進行規範 2.針對雨水貯留與防洪、排水、地表逕流等進行規範 3.公共空間應盡量採透水性鋪面、並進量設置雨水貯留或滯洪設施

7.臺中市氣候變遷調適策略

依國家發展委員會（前經濟建設委員會）101 年「國家氣候變遷調適政策綱領」，各層級國土空間規劃均須納入調適氣候變遷，考量聯合國政府氣候變遷委員會的做法及臺灣的地理環境特性，區分為災害、維生基礎設施、水資源、土地使用、海岸、能源供給及產業、農業及生物多樣性、健康共 8 個調適領域，並就各領域分別分析面對的衝擊與挑戰，提出各領域的總目標與調適策略

表 6 臺中市氣候變遷調適策略表

策略	內容
環境敏感地區落實國土保育地區的劃設與管理	1.針對近年發生重大山坡地災害地區，以土石流潛勢溪流、嚴重崩塌地區為基礎，依中央各主管機關相關圖資等確認臺中市環境敏感地區。 2.依資源特性與國土保安的迫切性，積極落實環境敏感地區管理，以保育及復育國土，維護天然地貌與森林、調節與涵養水土資源、保護物種多樣性，及減緩極端天氣事件所造成之災害損失。 3.檢討、訂定各類國土保育地區之使用、開墾與管理原則，加強違規使用或有安全疑慮行為之查報與取締。
因應氣候變遷，加速臺中市與國土空間相關計畫之立法與修法	1.調整都市發展模式，將氣候變遷納入規劃內涵。 2.都市計畫與相關土地使用與建築等法規之修訂，以助於落實綠色基礎設施。
建立以調適為目的之土地使用管理相關配套機制	1.建構國土保育地區的土地使用績效管制，透過土地使用管制，相關開發行為以低衝擊開發為原則；嚴重山坡地地質災害等敏感地區，應積極推動保安、復育等工作。 2.訂定成長管理指標，做為評估檢討地方發展、資源使用及生態保護成效之依據。 3.權責機關應積極保育水、土、林等自然資源，維護森林、河川、濕地、海岸等地區之生物棲地環境。 4.各層級土地使用計畫應蒐集內政部「全國災害潛勢地區分布地圖」及各目的事業主管機關之災害潛勢及防災地圖等相關圖資，以掌握易致災地區，並適度檢討調整其土地利用型態。辦理都市計畫及非都市土地開發案及新訂或擴大都市計畫時，應針對災害潛勢、防災地圖及脆弱度評估等資料納入都市計畫及各開發計畫內容，進行整體評估或提出因應調適策略。
定期監測土地使用與地表覆蓋變遷，並更新國土地理資訊系統資料庫	1.運用衛星影像、航照與地理資訊系統技術，持續且定期地監測臺中市各類土地使用與地表覆蓋變遷、災害敏感地區與海岸低窪地區。 2.建構、維護、更新且橫向整合各專責機構之既有資料庫平台。
提升都市地區之土地防洪管理效能與調適	1.考量環境容受力，適度調整既有居住人口分布、產業與土地使用方式，各項開發行為宜充分評估，以減輕環境

能力	負荷。 2.落實透水城市發展，適度調高新開發基地之防洪頻率年，維持基地開發前後逕流量不變等，與水共存並減緩都市熱島效應與能源消耗。以減少逕流量、增加透水率為原則，降低建蔽率、強化綠覆率、雨水貯留滯洪設施、透水率改善等。新建築應符合基地保水設計，公共設施與公有建築推行透水改善，強化生態設施、綠色基盤之建構，並確保維生設施之安全，加強減災之預防。 3.逕流總量管理制度納入都市及區域計畫審議，由開發單位自行吸收因開發增加之逕流量。 4.整合都市與周邊地區之防洪設計，確保都市與其外圍交界處之保護量得以銜接。 5.配合中央水利主管機關流域綜合治理計畫，上游保水或以工程（硬體）策略為主，建構安全防洪排水建設；中游減洪以河川流域管理為主，加強河段整治工程及水濱親水環境改善計畫、土石流潛勢溪流之清疏與整治，並加強山坡地開發利用案水土保持計畫審查、監督與管理等；下游防洪重點為都市及非都市土地建物管制，推動提高透水建設規劃。
檢討既有空間規劃在調適氣候變遷之缺失與不足	1.以流域範圍進行整體土地使用規劃，提高流域生態系的容受能力，減低氣候變遷造成的衝擊。 2.適度調整既有居住人口、產業與土地使用方式，以降低氣候變遷脆弱度，並因應極端天氣帶來資源短缺的挑戰。 3.保護優良農地，避免轉為非農業生產功能的使用。 4.建構綠色基礎設施，經由空間規劃加強各項相關基礎建設，並調整建築物結構與材料，以有效調適城鄉地區因應氣候變遷之需求。 5.落實區域環境脆弱度風險評估管理，並將區域鄰避設施、區域能源中心等配置納入規劃
將臺中市複合型災變納入空間檢討，以強化緊急應變及防救災能力之提昇	1.建置災害基本資料庫。 2.規劃跨域之災害防救疏散及避難場所。 3.建置災害預警系統。 4.對已發生災變之地區，或災害發生機率極高的地區，因土地結構與現實上已不適合做任何經濟活動使用，檢討調整為較低度土地使用型態，以保育與保安為主。

【問題 2-2】國土保育議題—環境敏感地區第 1 級及第 2 級之項目、區位、相關發展策略

問題 2-2（一）說明：

依據全國區域計畫指示，直轄市、縣（市）區域計畫應依區域計畫法第 7 條規定研擬相關計畫內容，並建構土地分區使用計畫；又區域計畫法施行細則第 5 條第 1 項規定：「本法第 7 條第 9 款所定之土地分區使用計畫，包括土地使用基本方針、環境敏感地區、土地使用計畫、土地使用分區劃定及檢討等相關事項。」

問題 2-2（二）說明：

本計畫（草案）於「第六章第一節—環境敏感地區」，就環境敏感地區綜整位於第 1 級及第 2 級（各類型）環境敏感地區項目、分布範圍、面積及土地使用指導，請說明前開內容，並補充說明是否有其他有別於全國區域計畫之項目。

問題 2-2（二）回應：

茲將臺中市有關第 1 級環境敏感地之分布位置及土地使用指導原則如后，另應須注意，環境敏感地區之類型與範圍應依中央及各目的事業主管機關劃設、公告之範圍及相關主管法令規範為準。

表 7 第 1 級環境敏感地彙整一覽表

分類	項目	相關劃設依據	分布範圍與轄區內面積	土地使用指導原則
災害敏感	1.活動斷層兩側一定範圍	實施區域計畫地區建築管理辦法	車籠埔斷層及其支斷層	活動斷層兩側一定範圍：活動斷層線通過地區，當地縣（市）政府得劃定範圍予以公告，並依下列規定管制：（實施區域計畫地區建築管理辦法第 4 條之 1 及第 5 條） 1.不得興建公有建築物。 2.依非都市土地使用管制規則規定得為建築使用之土地，其建築物高度不得超過 2 層樓、簷高不得超過 7 公尺，並限作自用農舍或自用住宅使用。 3.於各種用地內申請建築自用農舍，除其建築物高度不得超過 2 層樓、簷高不得超過 7 公尺；且於各種用地內申請建造自用農舍者，其總樓地板面積不得超過 495 平方公尺，建築面積不得超過其耕地面積 10%，建築物高度

分類	項目	相關劃設依據	分布範圍與轄區內面積	土地使用指導原則
				不得超過 3 層樓並不得超過 10.5 公尺，但最大基層建築面積不得超過 330 平方公尺。
	2.特定水土保持區	水土保持法	和平博愛里（松鶴部落附近的松鶴一溪與松鶴二溪集水區），面積約 354 公頃，佔全市面積 0.16%。	經劃定為特定水土保持區之各類地區，區內禁止任何開發行為，但攸關水資源之重大建設、不涉及一定規模以上之地貌改變及經環境影響評估審查通過之自然遊憩區，經中央目的事業主管機關核定者，不在此限。（水土保持法第 19 條）
	3.河川區域	水利法、河川管理辦法	大安溪、大甲溪與烏溪等 3 條中央管河川。另包含臺中市管河川溫寮溪。	河川區域內，禁止有水利法第 78 條規定之行為，且為同法第 78 條之 1 所規定行為時，應經該河川管理機關或水利法主管機關同意。（水利法第 78 條及第 78 條之 1）
	4.洪氾區一級管制區、洪水平原一級管制區	水利法、河川管理辦法、排水管理辦法	無公告之洪水平原或洪氾區。	—
	5.區域排水設施範圍	水利法、河川管理辦法、排水管理辦法	8 條中央管區域排水與 131 條市管區域排水範圍內土地。	區域排水設施範圍內，禁止有水利法第 78 條之 3 條第 1 項規定之行為，且非經該河川管理機關或水利法主管機關同意，不得為同條第 2 項規定之行為。（水利法第 78 條之 3）
	6.一級海岸防護區	海岸管理法	—	1.海岸防護範圍內之土地使用，基於安全考量，調整土地使用及其強度： （1）屬都市計畫者，應避免規劃高強度土地使用分區。直轄市、縣（市）區域計畫公告實施後，海岸防護範圍應循都市計畫程序調整使用分區，降低土地使用強度；如依建築法第 47 條劃定禁止建築範圍，應配合檢討都市計畫之土地使用計畫。如無法調整土地使用，應整體規劃綜合治水對策，加強改善防洪排水、滯（蓄）洪及相關防護設施。 （2）屬非都市土地者，以維持原使用分區及使用地編定為原則；如依建築法第 47 條劃定禁止建築範圍，應配合檢討使用分區及使用地。辦理設施型使用分區或使用地變更時，應整體規劃綜合治水對策，加強改善防洪排水、滯（蓄）洪及防護設施。

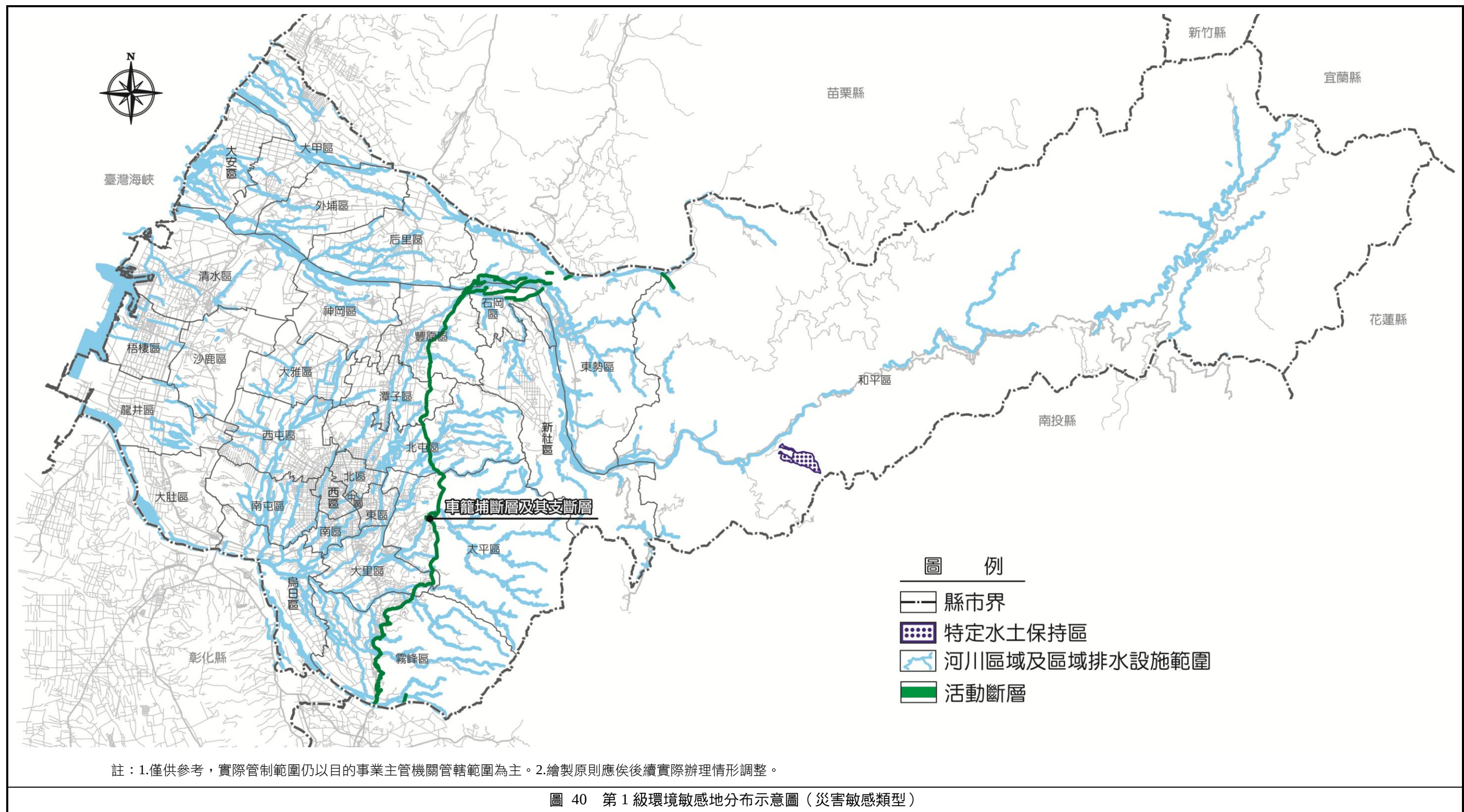
分類	項目	相關劃設依據	分布範圍與轄區內面積	土地使用指導原則
				2.屬海岸侵蝕者，除防災必需外，避免採取砂土，挖掘土地、堆土、挖掘水道、抽用地下水、堆置木材、土石、廢棄物等行為。 3.屬洪氾溢淹及暴潮溢淹者，應考量受災影響程度，劃設指定高腳屋建築適用範圍或依建築法第 47 條劃定禁止建築範圍。 4.除已妥適規劃相關防護設施外，海岸防護範圍應避免設立化學、易爆、可燃漂浮、有毒物質儲存槽，以免危及民眾及動、植物生命。既有設施如無法遷移，應加強防洪排水、滯（蓄）洪及防護設施。
生態敏感	7.國家公園區內之特別景觀區、生態保護區	國家公園法	雪霸與太魯閣國家公園範圍內屬特別景觀區、生態保護區面積約 36,024 公頃，佔全市面積 16.26%。	國家公園法第 14 條之許可事項，除該條第 1 項第 1 款及第 6 款經許可者外，均應予禁止。（國家公園法第 14 條）
	8.自然保留區	文化資產保存法	依文資法公告自然保留區之「九九峰自然保留區」，是在 921 地震之後於 89 年 5 月公告，位在草屯鎮、國姓鄉及臺中市霧峰區、太平區的交界處，面積約 13 公頃，佔全市面積 0.01%。	禁止改變或破壞其原有自然狀態。（文化資產保存法第 84 條）
	9.野生動物保護區 10.野生動物重要棲息環境	野生動物保育法	1.和平、清水、龍井、大肚 2.大肚溪口濕地（大肚溪口野生動物保護區）面積約 2,670 公頃，主要保育對象為河口、海岸生態系及其棲息的鳥類等野生動物。 3.七家灣溪濕地（櫻花鉤吻鮭野生動物保護區）位於和平區武陵農場七家灣溪，約 7,125 公頃，以保護櫻花鉤吻鮭及其棲息與繁殖地。 4.高美濕地（高美野生動物保護區）面積約 701 公頃，主要保護對象為濕地生態系	經營各種建設或土地利用，應擇其影響野生動物棲息最少之方式及地域為之，不得破壞其原有生態功能。（野生動物保育法第 8 條）

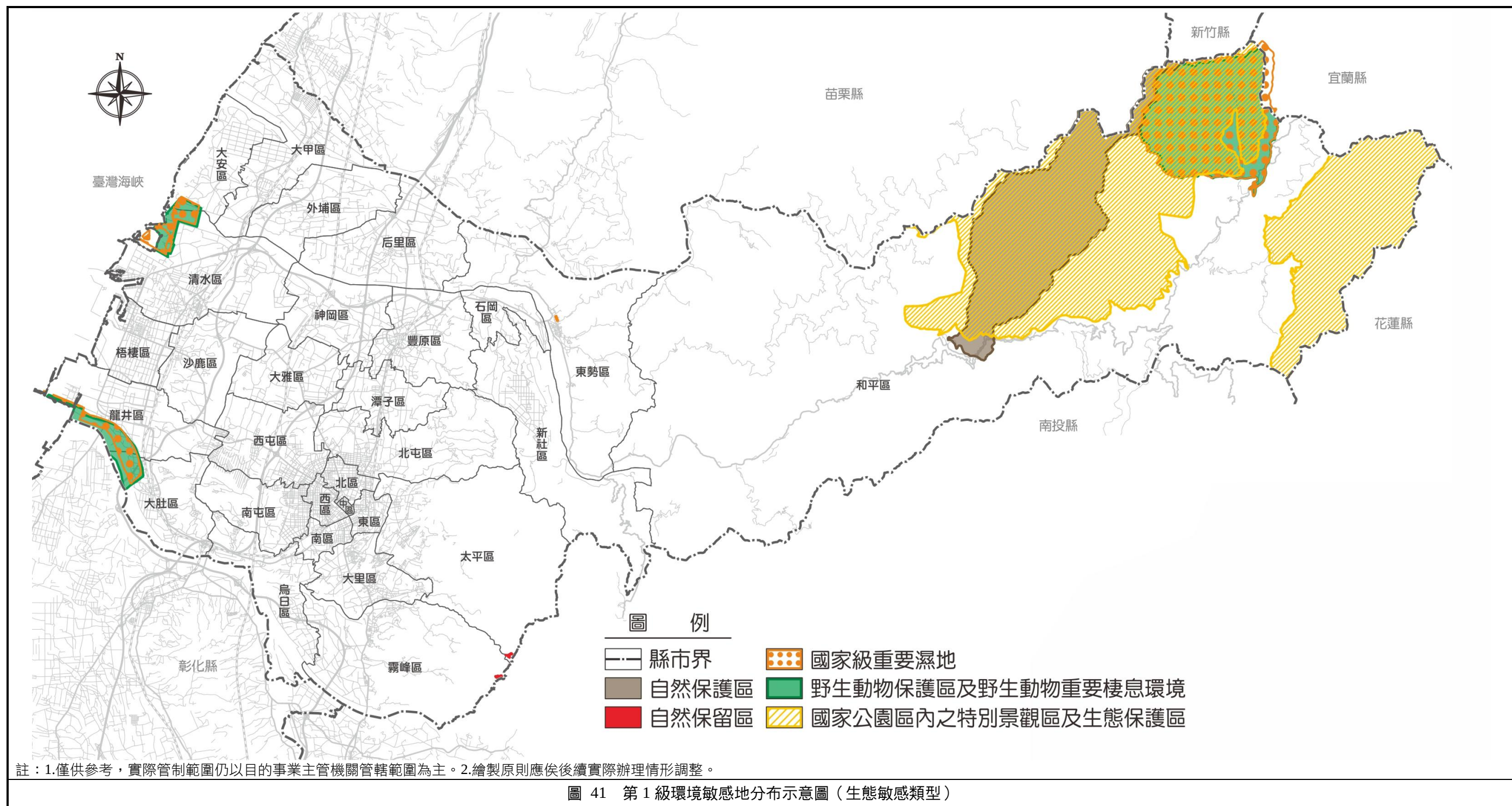
分類	項目	相關劃設依據	分布範圍與轄區內面積	土地使用指導原則
			及其棲息之鳥類、動物。	
	11.自然保護區	自然保護區設置管理辦法(森林法)	雪霸自然保護區位於和平區北邊地區，主要保護對象包括：翠池地區玉山圓柏純林、針闊葉林、冰河特殊地形景觀、冰河遺跡及野生動物…等，面積約 9,040 公頃，佔全市面積 4.08%。	在自然保護區之永續利用區，經申請管理經營機關或管理單位轉主管機關許可者，得改變水文、地形、地貌之行為。(自然保護區設置管理辦法第 11 條)
	12.沿海自然保護區一級海岸保護區	區域計畫法、行政院核定之「臺灣沿海地區自然環境保護計畫」	臺中市未被劃入。	1.位於都市土地者，應檢討變更為生態保護區、特別景觀保護區或其他相關保護區，並檢討修訂土地使用分區管制內容，加強資源保護。 2.位於非都市土地者，應避免辦理設施型使用分區及使用地變更。 3.位於非都市土地者，應檢討變更為適當使用分區，公有土地以編定為國土保安用地、生態保護用地、林業用地為原則，如依其他法定計畫編定者，從其計畫編定。私有土地位於沿海自然保護區尚未納入其他法令保護區、核定計畫或未有補償措施前，得依第一次編定時使用現況，按「製定非都市土地使用分區圖及編定各種使用地作業須知」編定使用。
	13.國際級重要濕地、國家級重要濕地核心保護區及生態保育區	濕地保育法	七家灣溪濕地(櫻花鉤吻鮭野生動物保護區)、高美濕地(高美野生動物保護區)、大肚溪口濕地(大肚溪口野生動物保護區)等為國家級重要濕地，面積約 8,071 公頃。	重要濕地保育利用計畫，應載明下列事項： 1.計畫範圍及計畫年期。 2.上位及相關綱領、計畫之指導事項。 3.當地社會、經濟之調查及分析。 4.水資源系統、生態資源與環境之基礎調查及分析。 5.土地及建築使用現況。 6.具重要科學研究、文化資產生態及環境價值之應優先保護區域。 7.濕地系統功能分區及其保育、復育、限制或禁止行為、維護管理之規定或措施。 8.允許明智利用項目及管理規定。 9.水資源保護及利用管理計畫。

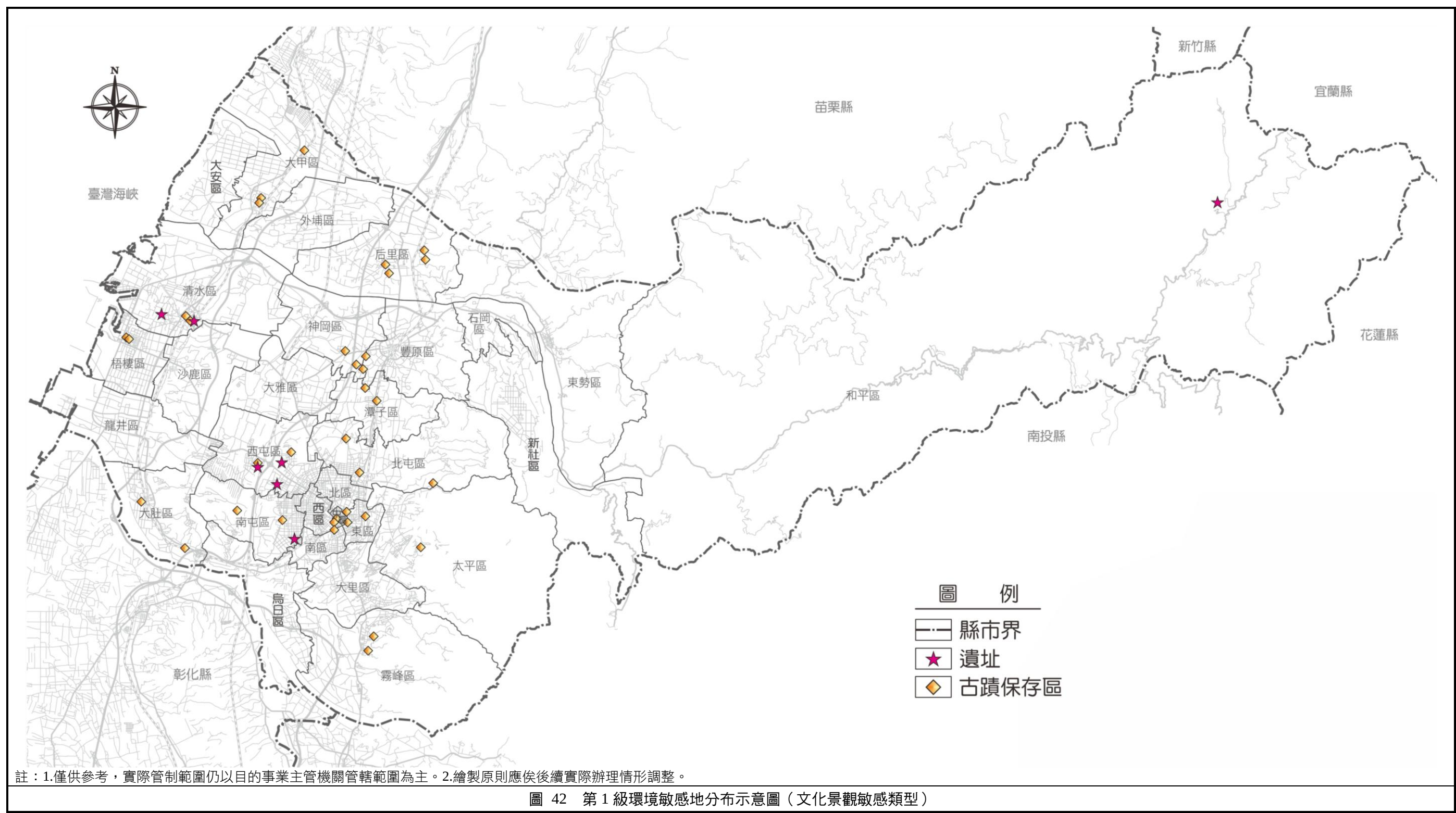
分類	項目	相關劃設依據	分布範圍與轄區內面積	土地使用指導原則
				10.緊急應變及恢復措施。 11.財務與實施計畫。 12.其他相關事項。 主管機關認為鄰接重要濕地之其他濕地及周邊環境有保育利用需要時，應納入重要濕地保育利用計畫範圍一併整體規劃及管理。（濕地保育法第 15 條） 前條第一項第七款之功能分區，得視情況分類規劃如下，並依前條第一項第七款及第八款規定實施分區管制： 1.核心保育區：為保護濕地重要生態，以容許生態保護及研究使用為限。 2.生態復育區：為復育遭受破壞區域，以容許生態復育及研究使用為限。 3.環境教育區：為推動濕地環境教育，供環境展示解說使用及設置必要設施。 4.管理服務區：供濕地管理相關使用及設置必要設施。 5.其他分區：其他供符合明智利用原則之使用。 國際級、國家級重要濕地，除前項第三款至第五款之情形外，不得開發或建築。 重要濕地得視實際情形，依其他法律配合變更為適當之土地使用分區或用地。 （濕地保育法第 16 條）
文化景觀敏感	14.古蹟保存區	文化資產保存法	國定古蹟 2 處，市定古蹟 40 處。	1.營建工程及其他開發行為，不得破壞古蹟之完整、遮蓋古蹟之外貌或阻塞其觀覽之通道；政府機關策定重大營建工程計畫時，不得妨礙古蹟之保存及維護。（文化資產保存法第 30 條） 2.為利古蹟之修復及再利用，有關其建築管理、土地使用及消防安全等事項，不受都市計畫法、建築法、消防法及其相關法規全部或一部之限制。（文化資產保存法第 22 條）
	15.遺址	文化資產保存法	市定遺址 7 處，牛罵頭遺址、七家灣遺址、清	營建工程及其他開發行為，不得妨礙遺址之保存及維護；政府機關策

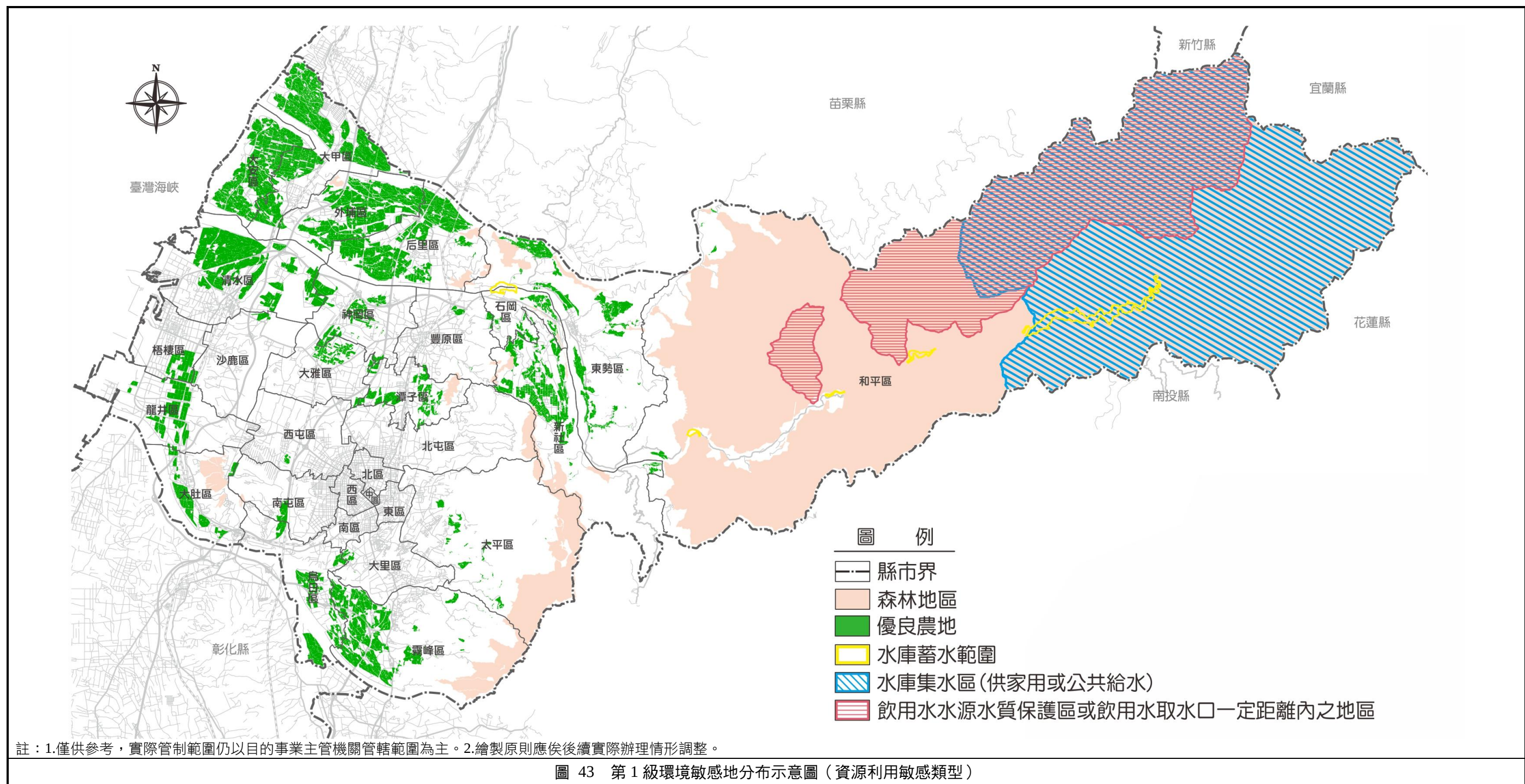
分類	項目	相關劃設 依據	分布範圍與 轄區內面積	土地使用指導原則
			水中社遺址、麻糍埔遺址、惠來遺址、西大墩遺址及安和路遺址。	定重大營建工程計畫時，不得妨礙遺址之保存及維護。(文化資產保存法第 51 條)
	16.重要聚落保存區	文化資產保存法	—	—
	17.國家公園內之史蹟保存區	國家公園法	七家灣遺址史蹟保存區，約 1.77 公頃。 志樂溪上游石屋群遺址史蹟保存區，約 39.42 公頃。(臺中市部分為 21.15 公頃)	史蹟保存區內左列行為，應先經內政部許可： 一、古物、古蹟之修繕。 二、原有建築物之修繕或重建。 三、原有地形、地物之人為改變。 (國家公園法第 15 條)
資源利用敏感	18.飲用水水源水質保護區或飲用水取水口一定距離內之地區	飲用水管理條例	6 處飲用水水源水質保護區，包括稍來溪、小雪溪、匹亞桑溪、志樂溪、四季郎溪與七家灣溪等飲用水水源水質保護區，面積約 27,937 公頃，佔全市面積 12.61%。	不得有污染水源水質之行為。前開行為包括：「非法砍伐林木或開墾土地」、「以營利為目的之飼養家畜、家禽」、「工業區之開發或污染性工廠之設立」、「核能及其他能源之開發及放射性核廢料儲存或處理場所之興建」、「新社區之開發。但原住民族因人口自然增加形成之社區，不在此限」、「高爾夫球場之興、修建或擴建」、「土石採取及探礦、採礦」、「規模及範圍達應實施環境影響評估之鐵路、大眾捷運系統、港灣及機場之開發」及「道路及運動場地之開發，未經主管機關及目的事業主管機關同意者」等，另前項行為(除「道路及運動場地之開發，未經主管機關及目的事業主管機關同意者」外)，為居民生活所必要，且經主管機關核准者，不在此限。(飲用水管理條例第 5 條)
	19.水庫集水區(供家用或供公共給水)	區域計畫法	大甲溪上游為「德基水庫重要集水區」，面積約 51,427 公頃，佔全市面積 23.22%。	於水庫集水區內修建道路、採礦、採取或堆積土石、開發建築用地、開發或經營遊憩與殯葬用地、處理廢棄物及為其他開發或利用行為者，應先徵得其治理機關(構)之同意，並報經各該目的事業主管機關核准。(山坡地保育利用條例第 32 條之 1)
	20.水庫蓄水範圍	水利法	包括天輪壩、青山壩、馬鞍壩、德基、石岡壩、谷關水庫等水庫蓄水範圍，面積約 787.545 公頃，佔全市面積 0.36%。	於蓄水範圍內為施設建造物、變更地形地貌等行為，其行為人應向其管理機關(構)申請許可。(水利法第 54 條之 1)
	21-1.森林(國有林事業區、保安林等森林地區) 21-2.森林(區域計畫劃設)	森林法 區域計畫法 森林法	和平、大肚、外埔、潭子、新社、霧峰、太平等，面積約 126,911 公頃，佔全市面積 57.30%。	經編為林業用地之土地，不得供其他用途之使用。但經徵得直轄市、縣(市)主管機關同意，報請中央主管機關會同中央地政主管機關核准者，不在此限。(森林法第 6 條) 為保育利用森林資源，並維護生態

分類	項目	相關劃設 依據	分布範圍與 轄區內面積	土地使用指導原則
	之森林區) 21-3.森林(大專 院校實驗 林地及林 業試驗林 地等森林 地區)			平衡及涵養水源，依森林法等有關法規，會同有關機關劃定者。(區域計畫法施行細則第 11 條)
	22.溫泉露頭及其一定範圍	溫泉法	—	—
	23.水產動植物繁殖保育區	漁業法	—	建議依實際保育需求，公告水產動植物繁殖保育區，保育區範圍內之保育種類全年禁止採捕保育種類，如有必要時由臺中市政府另行公告開放採捕時間。(漁業法第 44 條級 44 條第 4 款、第 7 款)
	24.優良農地	農業發展條例、區域計畫法施行細則		農業用地於劃定或變更為非農業使用時，應以不影響農業生產環境之完整，並先徵得農業主管機關之同意。(農業發展條例第 10 條)









茲將臺中市有關第 2 級環境敏感地之分布位置及土地使用指導原則如后，另應須注意，環境敏感地區之類型與範圍應依中央及各目的事業主管機關劃設、公告之範圍及相關主管法令規範為準。

表 8 第 2 級環境敏感地彙整一覽表

分類	項目	相關劃設依據	分布範圍	土地使用指導原則
災害敏感	1.地質敏感區（活動斷層、山崩與地滑、土石流）	地質法	1.山崩與地滑地質敏感區：和平區、后里區、石岡區、豐原區、東勢區、潭子區、新社區、太平區、大里區、霧峰區、北屯區、南屯區、清水區、沙鹿區、大甲區、烏日區、神岡區、大肚區、龍井區、外埔區及大安區。 2.921 之後臺中市境內的崩塌地高達 3,928 處，共約 5,298 公頃，佔全市面積 2.39%。 3.2 處已公告活動斷層：三義斷層：后里區、豐原區、潭子區及北屯區。 車籠埔斷層：東勢區、石岡區、豐原區、潭子區、北屯區、太平區、大里區、霧峰區及和平區。	1.土地開發行為基地有全部或一部位於地質敏感區內者，應於申請土地開發前，進行基地地質調查及地質安全評估。但緊急救災者不在此限。（地質法第 8 條） 2.基地地質調查與地質安全評估方法之認定、項目、內容及作業，依地質敏感區基地地質調查及地質安全評估作業準則規定辦理。（地質法第 9 條）
	2.洪氾區二級管制區、洪水平原二級管制區	水利法、河川管理辦法、排水管理辦法	無公告之洪水平原或洪氾區。	—
	3.嚴重地層下陷地區	國土復育策略方案暨行動計畫	無嚴重地層下陷地區。	—
	4.海堤區域	水利法、海堤管理辦法	沿海地區。	海堤區域內，禁止有水利法第 63 之 5 條第 1 項規定之行為，且非經主管機關許可，不得為同條第 2 項規定之行為。（水利法第 63 條之 5）
	5.淹水潛勢	災害防救法、水災潛勢資料公開辦法	沿海、烏溪水系沿岸低窪地區。	經濟部公開之水災潛勢資料僅供防救災資訊揭露及各級政府災防業務執行之參考；相關土地管制或土地利用限制

分類	項目	相關劃設依據	分布範圍	土地使用指導原則
				及其他相關措施，應由各目的事業主管機關依法認定。（水災潛勢資料公開辦法第 7 條）
	6.山坡地	山坡地保育利用條例、水土保持法	和平、東勢、新社、太平、霧峰、大里、北屯、潭子、豐原、石岡、后里、外埔、大甲、大安、西屯、南屯、大雅、神岡、烏日、大肚、龍井、清水、沙鹿、梧棲等區部分為山坡地，面積約 152,753 公頃，佔全市面積 68.97%。	山坡地應先擬具水土保持計畫者，該計畫未經水土保持主管機關核定前，各目的事業主管機關不得逕行核發開發或利用之許可。（水土保持法第 12 條）
	7.土石流潛勢溪流	災害防救法 水災潛勢資料公開辦法	106 條土石流潛勢溪流， 121 處山坡地屬加強保育地。	行政院農業委員會公開之土石流潛勢溪流係供防救災資訊揭露及各級政府災防業務執行之參考；相關土地管制或土地利用限制及其他相關措施，應依據區域計畫法、都市計畫法或國家公園法等相關法令規定辦理。
	8.二級海岸防護區	海岸管理法	臺中市未被劃入。	1.海岸防護範圍內之土地使用，基於安全考量，調整土地使用及其強度： （1）屬都市計畫者，應避免規劃高強度土地使用分區。直轄市、縣（市）區域計畫公告實施後，海岸防護範圍應循都市計畫程序調整使用分區，降低土地使用強度；如依建築法第 47 條劃定禁止建築範圍，應配合檢討都市計畫之土地使用計畫。如無法調整土地使用，應整體規劃綜合治水對策，加強改善防洪排水、滯（蓄）洪及相關防護設施。 （2）屬非都市土地者，以維持原使用分區及使用地編定為原則；如依建築法第 47 條劃定禁止建築範圍，應配合檢討使用分區及使用地。辦理設施型使用分區或使用地變更時，應整體規劃綜合治水對策，加強改善防洪排

分類	項目	相關劃設依據	分布範圍	土地使用指導原則
				水、滯（蓄）洪及防護設施。 2.屬海岸侵蝕者，除防災必需外，避免採取砂土，挖掘土地、堆土、挖掘水道、抽用地下水、堆置木材、土石、廢棄物等行為。 3.屬洪氾溢淹及暴潮溢淹者，應考量受災影響程度，劃設指定高腳屋建築適用範圍或依建築法第 47 條劃定禁止建築範圍。 4.除已妥適規劃相關防護設施外，海岸防護範圍應避免設立化學、易爆、可燃漂浮、有毒物質儲存槽，以免危及民眾及動、植物生命。既有設施如無法遷移，應加強防洪排水、滯（蓄）洪及防護設施。
	9.前依「莫拉克颱風災後重建特別條例」劃定公告之「特定區域」	區域計畫法	—	災區重建應尊重該地區人民、社區（部落）組織、文化及生活方式。中央政府、直轄市政府、縣（市）政府得就災區安全堪虞或違法濫建之土地，經與原住民者諮商取得共識，得劃定特定區域，限制居住或限期強制遷居、遷村，且應予符合前項之適當安置。 （103年8月29日廢止之莫拉克颱風災後重建特別條例第20條第1項）
生態敏感	10.二級海岸保護區	海岸管理法、行政院核定之「臺灣沿海地區自然環境保護計畫」	臺中市未被劃入。	1.位於都市土地者，應檢討變更為生態保護區、特別景觀保護區或其他相關保護區，並檢討修訂土地使用分區管制內容，加強資源保護。 2.位於非都市土地者，應避免辦理設施型使用分區及使用地變更。 3.位於非都市土地者，應檢討變更為適當使用分區，公有土地以編定為國土保安用地、生態保護用地、林業用地為原則，如依其他法定計

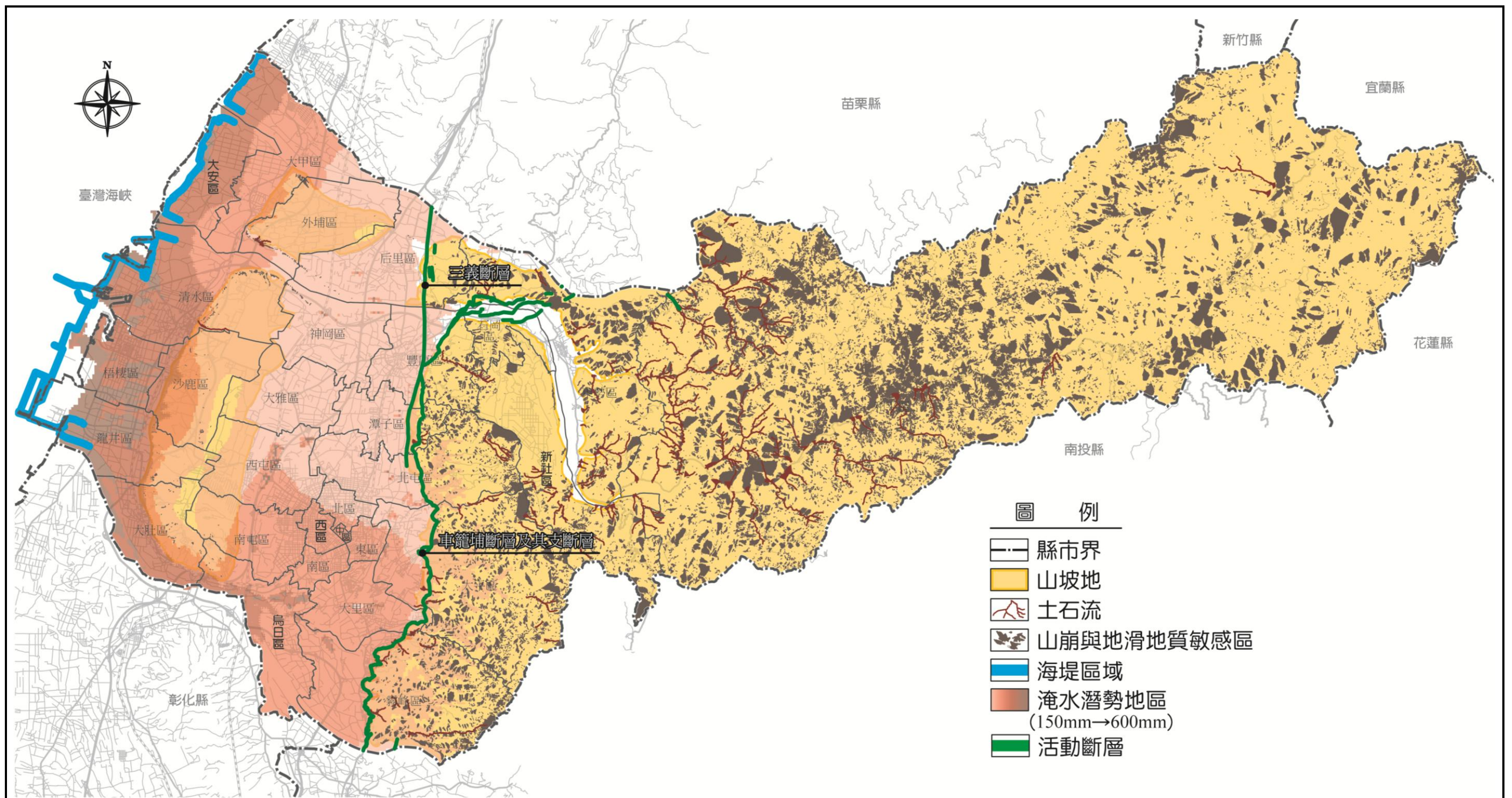
分類	項目	相關劃設依據	分布範圍	土地使用指導原則
				畫編定者，從其計畫編定。私有土地位於沿海自然保護區尚未納入其他法令保護區、核定計畫或未有補償措施前，得依第一次編定時使用現況，按「製定非都市土地使用分區圖及編定各種使用地作業須知」編定使用。
	11.海域區	區域計畫法、區域計畫	已登記土地外圍之地籍線起，至領海外界線範圍間之未登記水域，總面積約 166,374 公頃。	1.海域區之利用應以生態保育為原則，於海域區容許、許可使用機制尚未建立前，應依各目的事業法令規定核准使用。 2.海域區之開發利用應以確保防災設施之設置或使用、公共通行權及公共使用權為優先。 3.海域區涉及洋流空間流動性、功能多元性和海域無法切割之特性，無法於海域空間劃設地籍管理，且海域區除部分設施外，同時可存在許多活動行為，為釐清用海秩序，應以「行為」控管海域使用，並依各種行為對海域環境衝擊程度，由中央相關主管機關分級建立容許使用審查機制。
	12.國家級重要濕地之核心保護區及生態復育區以外分區、地方及重要濕地之核心保護區及生態復育區	濕地保育法	七家灣溪濕地（櫻花鉤吻鮭野生動物保護區）、高美濕地（高美野生動物保護區）、大肚溪口濕地（大肚溪口野生動物保護區）等為國家級重要濕地。另有 1 處東勢人工暫定重要濕。	重要濕地保育利用計畫，應載明下列事項： 1.計畫範圍及計畫年期。 2.上位及相關綱領、計畫之指導事項。 3.當地社會、經濟之調查及分析。 4.水資源系統、生態資源與環境之基礎調查及分析。 5.土地及建築使用現況。 6.具重要科學研究、文化資產生態及環境價值之應優先保護區域。 7.濕地系統功能分區及其保育、復育、限制或禁止行為、維護管理之規定或措施。

分類	項目	相關劃設依據	分布範圍	土地使用指導原則
				8.允許明智利用項目及管理規定。 9.水資源保護及利用管理計畫。 10.緊急應變及恢復措施。 11.財務與實施計畫。 12.其他相關事項。 主管機關認為鄰接重要濕地之其他濕地及周邊環境有保育利用需要時，應納入重要濕地保育利用計畫範圍一併整體規劃及管理。(濕地保育法第 15 條) 前條第一項第七款之功能分區，得視情況分類規劃如下，並依前條第一項第七款及第八款規定實施分區管制： 1.核心保育區：為保護濕地重要生態，以容許生態保護及研究使用為限。 2.生態復育區：為復育遭受破壞區域，以容許生態復育及研究使用為限。 3.環境教育區：為推動濕地環境教育，供環境展示解說使用及設置必要設施。 4.管理服務區：供濕地管理相關使用及設置必要設施。 5.其他分區：其他供符合明智利用原則之使用。 國際級、國家級重要濕地，除前項第三款至第五款之情形外，不得開發或建築。 重要濕地得視實際情形，依其他法律配合變更為適當之土地使用分區或用地。 (濕地保育法第 16 條)
文化景觀敏感	13.歷史建築	文化資產保存法	88 處歷史建築。	為利歷史建築之修復及再利用，有關其建築管理、土地使用及消防安全等事項，不受都市計畫法、建築法、消防法及其相關法規全部或一部之限制。(文化資產保存法第 22 條)

分類	項目	相關劃設依據	分布範圍	土地使用指導原則
	14. 聚落保存區	文化資產保存法	—	—
	15. 文化景觀保存區	文化資產保存法	霧峰（霧峰光復新村省府眷舍）。	為維護文化景觀並保全其環境，目的事業主管機關得會商有關機關擬具文化景觀保存計畫，並依區域計畫法、都市計畫法或國家公園法等有關規定，編定、劃定或變更為保存用地或保存區、其他使用用地或分區。（文化資產保存法第 56 條）
	16. 地質敏感區（地質遺跡）	地質法	—	—
	17. 國家公園內之一般管制區及遊憩區	國家公園法	雪霸與太魯閣國家公園範圍內屬一般管制區及遊憩區面積約 6,795 公頃，佔全市面積 3.07%。	國家公園法第 14 條之許可事項。（國家公園法第 14 條）
資源利用敏感	18. 水庫集水區（非供家用或供公共給水）	區域計畫法	—	—
	19. 自來水水質水量保護區	自來水法	共劃設「臺中市外埔大甲第一水源水質水量保護區」、「石岡壩水質水量保護區」、「臺中市后里區水質水量保護區」、及「大甲溪流天輪壩以上水質水量保護區」等 4 處自來水水質水量保護區，總面積約為 1,063.71 平方公里，佔全市面積 48.02%。	依自來水法第 11 條所列舉之項目。
	20. 良好農地	農業發展條例、區域計畫法施行細則	臺中市良好農地約 2.92 萬公頃，第 2 種農業用地多位於頭料山以西之農業區，地勢較為平緩，另有部分位於新社、石岡、東勢一帶。第 4 種農業用地多分布於頭料山以東之區域。	農業用地於劃定或變更為非農業使用時，應以不影響農業生產環境之完整，並先徵得主管機關之同意；其變更之條件、程序，另以法律定之。（農業發展條例第 9 條及第 10 條）
	21. 礦區（場）、礦	礦業法	台灣中油股份有限公司於苗栗縣及臺中市大甲	目的事業主管機關認為有必要時，得指定礦種及區域作為

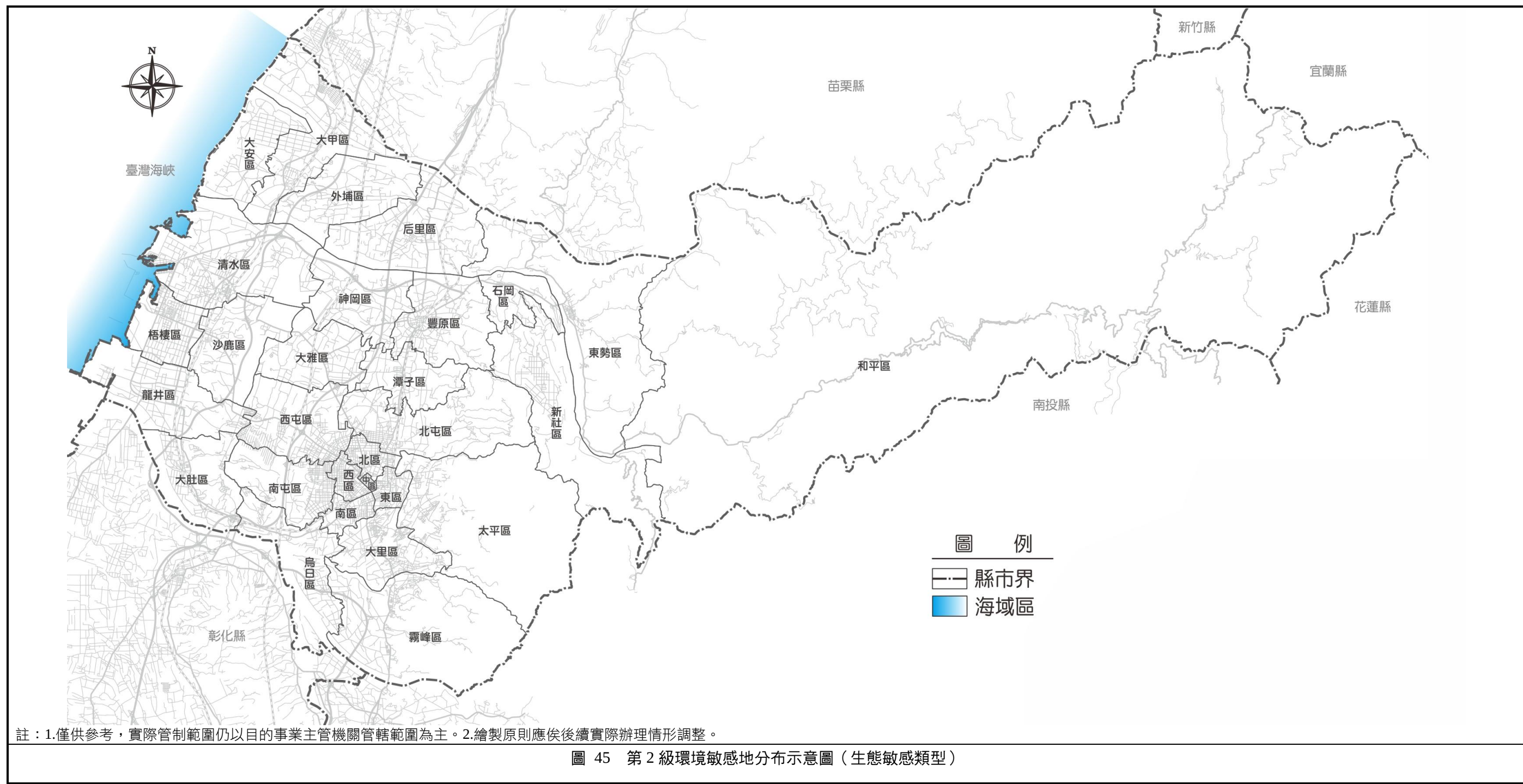
分類	項目	相關劃設依據	分布範圍	土地使用指導原則
	業保留區、地下礦坑分布地區		區、外埔區等地方設定臺灣探字第 3723 號石油、天然氣探礦權（該項目係為石油天然氣探礦權，故不侷圖面顯示）。	礦業保留區，禁止人民探採；另山坡地有危害安全之礦場或坑道者，不得開發建築。（礦業法第 29 條、建築技術規則建築設計施工編第 262 條）
	22. 地質敏感區（地下水補注）	地質法	神岡區、豐原區、大雅區、潭子區、龍井區、西屯區、北屯區、南屯區、大肚區、烏日區、東區、西區、南區、北區、中區、大里區、太平區、霧峰區	若土地開發行為之基地有全部或部分位於地質敏感區內者，應於申請土地開發前，進行基地地質調查及地質安全評估。（地質法第 8 條）
	23. 人工魚礁區及保護礁區	漁業法	臺灣海峽。	—
其他	24. 氣象法之禁止或限制建築地區	氣象法	北區、梧棲區	觀測坪周為土地限制建築範圍，自觀測坪之中心點算起，建築物各部份高度不得高於建築物與觀測坪水平距離之零點五倍。（觀測坪探空儀追蹤器氣象雷達天線及繞極軌道氣象衛星追蹤天線周圍土地限制建築辦法第 3 條）
	25. 電信法之禁止或限制建築地區	電信法	—	—
	26. 民用航空法之禁止或限制建築地區或高度管制範圍	民用航空法、航空站飛行場助航設備四周禁止限制建築物及其他障礙物高度管理辦法、航空站飛行場及助航設備四周禁止或限制燈光照射角度管理辦法	石岡、新社、和平（興辦事業計畫之建物高度未達地表 60 公尺者，免予查詢）。	—
	27. 航空噪音防制區	噪音管制法、機場周圍地區航空噪音防制辦法。	清泉崗機場及新社機場附近地區。	—
	28. 核子反應器設施周圍之禁制區及低密度人口區	核子反應器設施管制法	—	—

分類	項目	相關劃設依據	分布範圍	土地使用指導原則
	29. 公路兩側 禁建限建 地區	公路法、公路兩側 公私有建築物與 廣告物禁建限建 辦法	—	—
	30. 大眾捷運 系統兩側 禁建限建 地區	大眾捷運法、大眾 捷運系統兩側禁 建限建辦法	—	—
	31. 高速鐵路 兩側限建 地區	鐵路兩側禁限建 辦法	高速鐵路兩側一定範圍。	—
	32. 海岸管制 區、山地 管制區、 重要軍事 設施管制 區之禁 建、限建 地區	國家安全法	新社、太平、烏日、大肚、 清水及大甲等重要軍事 設施附近地區，其中，山 地管制區面積約 82,317 公頃，佔全市面積 37.17%；重要軍事設施管 制區面積約 22,238 公 頃，佔全市面積 10.04%。	—
	33. 要塞堡壘 地帶	要塞堡壘地帶法	—	—
	34. 其他依法 劃定應予 限制開發 或建築之 地區	—	—	—



註：1.僅供參考，實際管制範圍仍以目的事業主管機關管轄範圍為主。2.繪製原則應俟後續實際辦理情形調整。

圖 44 第 2 級環境敏感地分布示意圖（災害敏感類型）



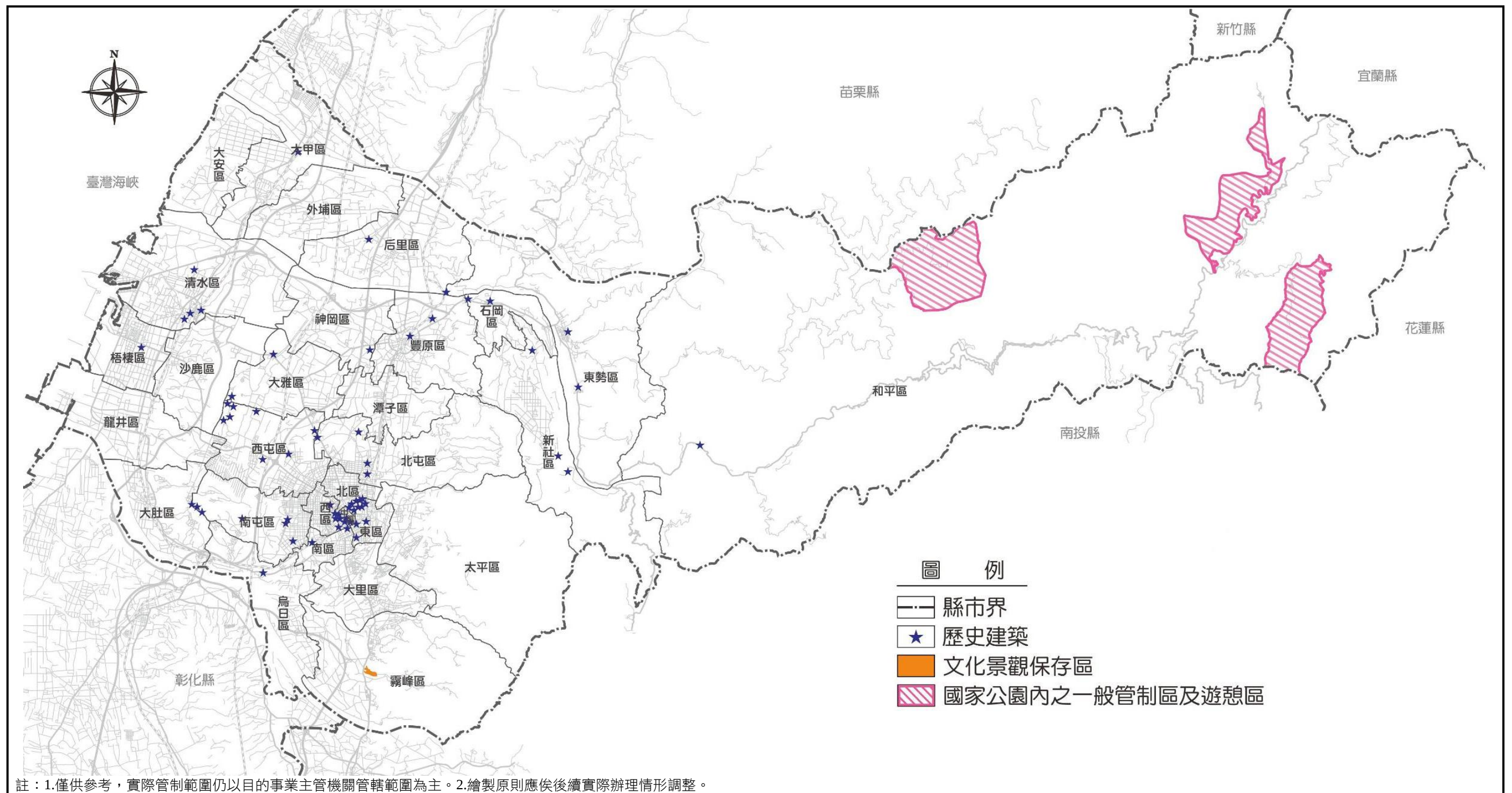
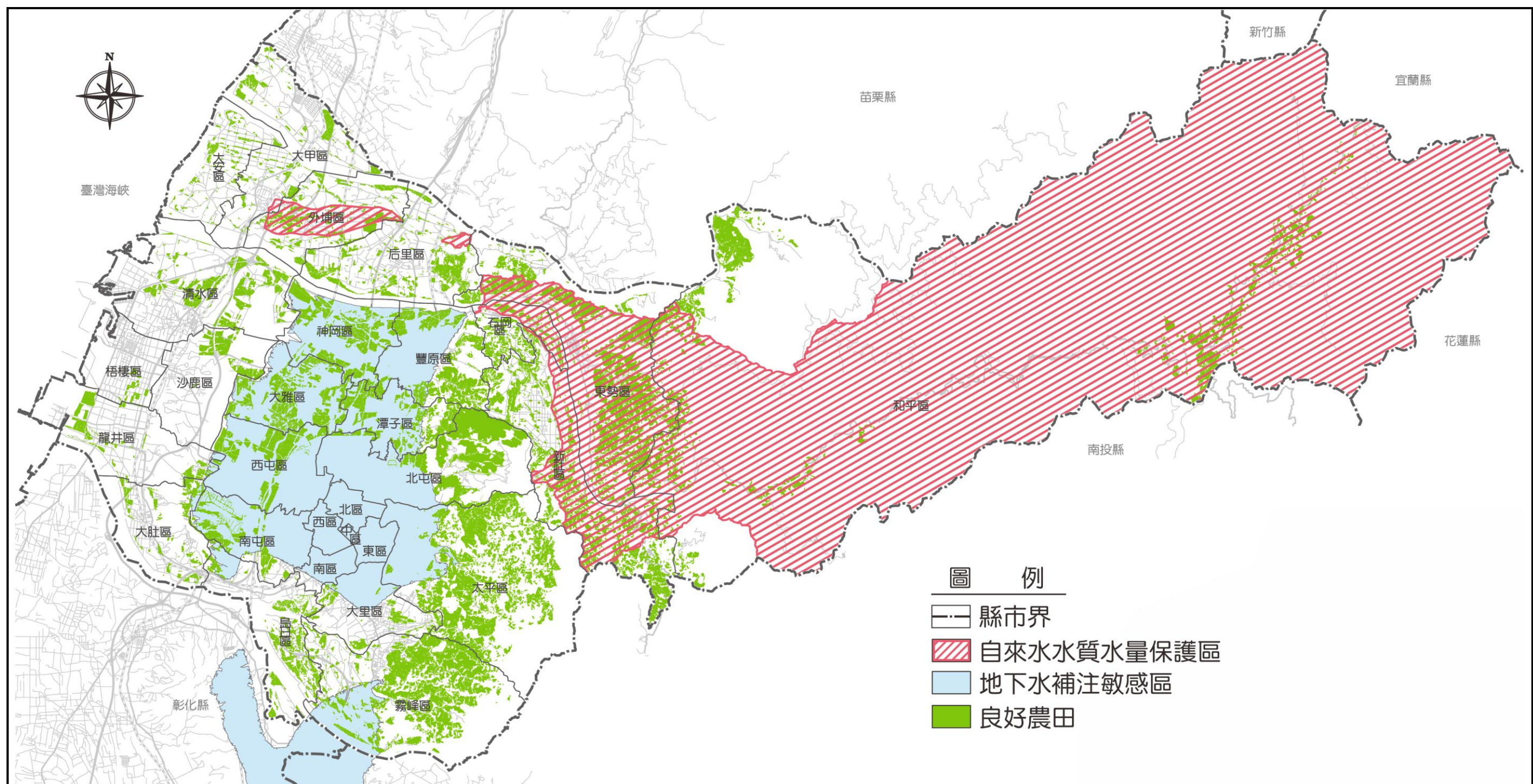
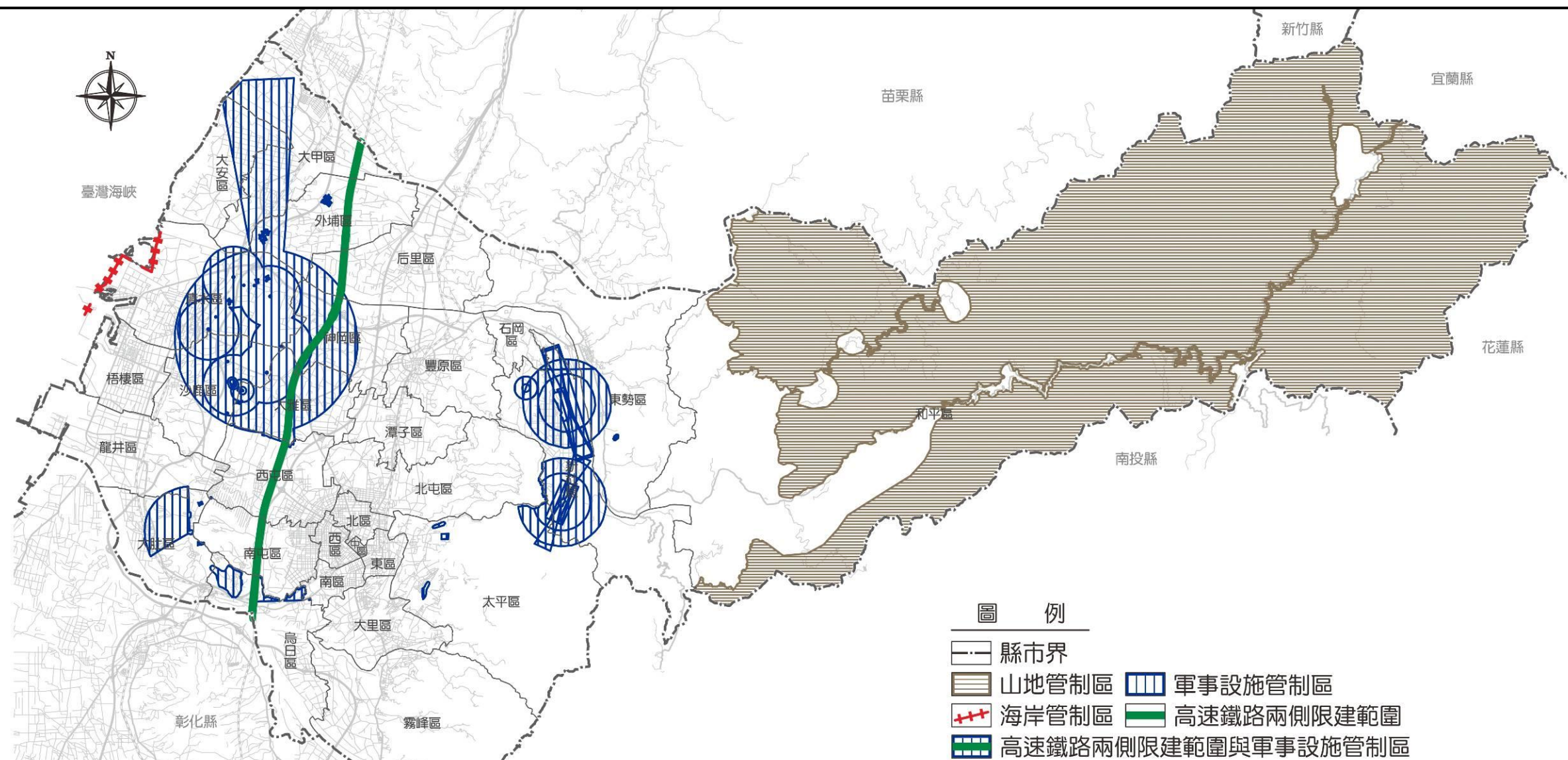


圖 46 第 2 級環境敏感地分布示意圖（文化景觀敏感類型）



註：1.僅供參考，實際管制範圍仍以目的事業主管機關管轄範圍為主。2.繪製原則應俟後續實際辦理情形調整。

圖 47 第 2 級環境敏感地分布示意圖（資源利用敏感類型）



註：1.僅供參考，實際管制範圍仍以目的事業主管機關管轄範圍為主。2.繪製原則應俟後續實際辦理情形調整。

圖 48 第 2 級環境敏感地分布示意圖（其他類型）

問題 2-2（三）說明：

又本計畫（草案）「第六章第二節－土地使用綱要計畫」、「一、重要保育（護）土地之使用與變更指導原則」提出國家公園等重要保育土地之指導原則，請說明前開內容，並補充說明是否有其他有別於全國區域計畫之發展策略或土地使用管制原則。

問題 2-2（三）回應：

有關臺中市區域計畫（草案）報告書「第六章第二節－土地使用綱要計畫」、「一、重要保育（護）土地之使用與變更指導原則」提出國家公園等重要保育土地之指導原則及「第六章第一節環境敏感地區」、「三、主要環境敏感地區土地使用分區變更指導原則」，該部分係依據全國區域計畫內容摘錄，然全國區域計畫因不同時間點而有不同之草案版本，為避免因上述原因造成未來土地使用分區管制有混淆情況，建議臺中市區域計畫（草案）該部分章節應與全國區域計畫 105 年 3 月份草案版本保持一致，以利後續管制與政策實施，提請討論。

問題 2-2（四）說明：

本計畫（草案）並臚列「主要環境敏感地區土地使用分區變更指導原則」，請說明前開內容，並補充說明是否有其他有別於全國區域計畫之規定。

問題 2-2（四）回應：

有關臺中市「非都市土地使用分區」劃定或檢討變更，依「全國區域計畫」及區域計畫法等相關法令規範辦理，都市土地」部分則視環境敏感地區類型，於都市計畫通盤檢討時，檢討變更為適當使用分區，或檢討修訂土地使用分區管制內容。

臺中市幅員遼闊，東至和平區與苗栗縣交界之雪山主峰高度可達 3,886 公尺，西達台灣西部沿海，土地使用分區管制需因地制宜以符合不同環境之限制條件，因此在土地使用分區管制內容分類上，分為「整體性原則」與「各別性原則」，茲說明如下：

1. 整體性原則

- (1) 應維護農地資源之都市計畫農業區中已辦理農地資源分類分級者，應於都市計畫通盤檢討時配合農地資源分類分級，修正農業區土地使用管制規定，限縮第 1 種農業用地範圍之土地使用管制規定。
- (2) 推動流域綜合治水，河川生態廊道復育維護、強化水土資源保育，健全水

文循環體系，減免淹水、土石流等災害損失。

- (3) 加強坡地管理，避免潛在危險地區不當開發，加強景觀與開發管制及土石流防災疏散避難措施。
- (4) 各層級土地使用應針對土石流等災害潛勢脆弱度評估等資料納入都市計畫檢討或非都市土地各開發計畫內容，進行整體評估或提出因應調適策略。
- (5) 落實環境敏感地區管理，都市計畫範圍內屬第 1 級環境敏感地區土地者，應配合保護、保育或防災需要，檢討土地使用計畫，並變更為保育適當使用分區、用地，或依據環境敏感特性檢討土地使用管制規定為原則。

2. 各別性原則：

臺中市區域計畫依各行政轄區之環境特性、發展定位及生活圈範圍，將既有行政轄區概略分為 8 大策略分區，以下除針對具有地方特性之「國家重要濕地」、「水質水量保護區」補充說明外，另表列該 8 大策略分區及其所涉及之都市計畫區，對應不同第 1 級環境敏感地區之土地使用管制內容進行說明：

- (1) 結合高美濕地、大肚溪口濕地、七家灣溪濕地等國家重要濕地，建構永續發展之濕地生態網絡，加強保育動植物資源及周邊環境景觀維護，並配合濕地復育落實防洪滯洪、水質淨化及水資源保育等。
- (2) 「臺中市外埔大甲第一水質水量保護區」、「石岡壩水質水量保護區」、「臺中市后里區水質水量保護區」及「大甲溪流域天輪壩以上水質水量保護區」，上述區域以強化水域生態、水土保持及資源保育為原則，並配合都市計畫通盤檢討針對已開發地區適度進行環境與土地利用之改善，降低對於水質水量環境之衝擊。

1 級環敏區 都市計畫區	1.活動斷層兩側一定範圍	3.河川區域	5.區域排水設施範圍	14.古蹟保存區	15.遺址	18.飲用水水源水質保護區或飲用水取水口一定距離內之地區	19.水庫集水區（供家用或供公共給水）	21.森林	24.優良農地
臺中市		●	●	●	●				●
豐原	●	●	●						●
太平	●	●							●
太平（新光）	●	●	●						●
大里		●	●						
大里（草湖）		●							
擴大大里（草湖）		●							
東勢		●	●						●
大甲		●	●	●					●
大甲（日南）		●	●	●					●
后里			●	●					●
神岡									●
潭子		●	●	●					●
大雅		●	●						●
新社									●
外埔			●						●
大安			●						●
烏日		●	●						
大肚				●					●
霧峰	●	●	●	●					●
豐原交流道		●	●	●					●
王田交流道		●	●						●
臺中港		●	●	●	●				●
石岡水壩	●	●	●						●
谷關		●				●			
梨山							●	●	
梨山（新佳陽）							●	●	
梨山（松茂）							●	●	
梨山（環山）							●	●	
鐵砧山			●						●
大坑	●	●	●						●
中科		●	●						

表 9 各策略分區第 1 級環境敏感地區土地使用管制策略表

策略分區	葫蘆墩水岸花都生活區	客家風情鄉村花卉體驗區	雪霸深度山林旅遊部落生活區	宗教人文海洋生活區	海空雙港海線都心區	烏彰都心轉運門戶生活商務區	大屯樂活宜居區	舊都心— 文創商務生活區 新市政— 國際商務經貿區
	策略區涵蓋之都市計畫：豐原都市計畫、高速公路豐原交流道特定區計畫、潭子都市計畫、大雅都市計畫、后里都市計畫	策略區涵蓋之都市計畫：石岡水壩特定區計畫、新社都市計畫、東勢都市計畫	策略區涵蓋之都市計畫：梨山（松茂地區）風景特定區計畫、梨山（新佳陽）風景特定區計畫、梨山（環山地區）風景特定區計畫、谷關風景特定區計畫、梨山風景特定區計畫	策略區涵蓋之都市計畫：大甲都市計畫、大甲（日南地區）都市計畫、外埔都市計畫、大安都市計畫、鐵鋄山風景特定區計畫	策略區涵蓋之都市計畫：臺中港特定區計畫	策略區涵蓋之都市計畫：烏日都市計畫、高速公路王田交流道特定區計畫、大肚都市計畫	策略區涵蓋之都市計畫：大里都市計畫、擴大大里（草湖）都市計畫、大里（草湖地區）都市計畫、太平（新光地區）都市計畫、太平都市計畫、霧峰都市計畫	策略區涵蓋之都市計畫：臺中市都市計畫、大坑風景特定區計畫、中部科學園區都市計畫
國土保育	活動斷層兩側一定範圍： 本策略區之豐原都市計畫東側有車籠埔及其支斷層經過，應針對實際發展情況於都市計畫通盤檢討時訂定或調整土地使用分區及管制原則。 河川區域及區域排水範圍： 該區域內，禁止有水利法第 78 條及 78 之 3 條第 1 項規定之行為，且為同法第 78 條之 1 所規定行為時，應經該河川管理機關或水利法主管機關同意。 古蹟保存區及遺址： 潭子、后里、豐原交流道都市計畫區內有古蹟保存區，應於都市計畫通盤檢討時依實際情況妥為劃設相對應之土地使用分區，以利古蹟維護及管理。	活動斷層兩側一定範圍： 石岡水壩特定區計畫、東勢都市計畫區內有車籠埔斷層及其支斷層經過，應依據發展現況於都市計畫通盤檢討時，調整或擬訂相對應之土地使用管制分區及原則。 河川區域及區域排水範圍： 該區域內，禁止有水利法第 78 條及 78 之 3 條第 1 項規定之行為，且為同法第 78 條之 1 所規定行為時，應經該河川管理機關或水利法主管機關同意。 古蹟保存區及遺址： 本策略區未有古蹟保存區及遺址。 優良農地： 本策略區優良農地發展尚屬良好，優良農地應以不任意轉用為原則，都市計	活動斷層兩側一定範圍： 本策略區未公告。 河川區域及區域排水範圍： 該區域內，禁止有水利法第 78 條及 78 之 3 條第 1 項規定之行為，且為同法第 78 條之 1 所規定行為時，應經該河川管理機關或水利法主管機關同意。 古蹟保存區及遺址： 本策略區未有古蹟保存區及遺址。 飲用水水源水質保護區或飲用水取水口一定距離內之地區： 應依飲用水管理條例管理，並於都市計畫配合劃定相對應之土地使用分區配合管理。 水庫集水區： 本策略區之都市計畫區除谷關都風景特定區計畫外，階位於水庫集水區	活動斷層兩側一定範圍： 本策略區未公告。 河川區域及區域排水範圍： 該區域內，禁止有水利法第 78 條及 78 之 3 條第 1 項規定之行為，且為同法第 78 條之 1 所規定行為時，應經該河川管理機關或水利法主管機關同意。 古蹟保存區及遺址： 大甲、大甲（日南）、臺中港都市計畫區內有古蹟保存區，應於都市計畫通盤檢討時依實際情況妥為劃設相對應之土地使用分區，以利古蹟維護及管理。 優良農地： 本策略區優良農地發展尚屬良好，且經第四次臺中市區域計畫委員會，市長於會議中裁示為臺中市主要農業發展區	活動斷層兩側一定範圍： 本策略區未公告。 河川區域及區域排水範圍： 該區域內，禁止有水利法第 78 條及 78 之 3 條第 1 項規定之行為，且為同法第 78 條之 1 所規定行為時，應經該河川管理機關或水利法主管機關同意。 古蹟保存區及遺址： 臺中港都市計畫區內有古蹟保存區及遺址，應於都市計畫通盤檢討時依實際情況妥為劃設相對應之土地使用分區，以利古蹟維護及管理。 優良農地： 本策略區主要優良農地分布於清水甲南一帶，優良農地應以不任意轉用為原則，都市計畫應於通盤檢討時檢討其土地使	活動斷層兩側一定範圍： 本策略區未公告。 河川區域及區域排水範圍： 該區域內，禁止有水利法第 78 條及 78 之 3 條第 1 項規定之行為，且為同法第 78 條之 1 所規定行為時，應經該河川管理機關或水利法主管機關同意。 古蹟保存區及遺址： 大肚都市計畫區內有古蹟保存區，應於都市計畫通盤檢討時依實際情況妥為劃設相對應之土地使用分區，以利古蹟維護及管理。 優良農地： 本策略區優良農地分布於大肚南側地區一帶，優良農地應以不任意轉用為原則，都市計畫應於通盤檢討時檢討其土地使	活動斷層兩側一定範圍： 本策略區之太平都市計畫及霧峰都市計畫有車籠埔及其支斷層經過，應針對實際發展情況於都市計畫通盤檢討時訂定或調整土地使用分區及管制原則。 河川區域及區域排水範圍： 該區域內，禁止有水利法第 78 條及 78 之 3 條第 1 項規定之行為，且為同法第 78 條之 1 所規定行為時，應經該河川管理機關或水利法主管機關同意。 古蹟保存區及遺址： 霧峰都市計畫區內有古蹟保存區，應於都市計畫通盤檢討時依實際情況妥為劃設相對應之土地使用分區，以利古蹟維護及管理	活動斷層兩側一定範圍： 本策略區未公告。 河川區域及區域排水範圍： 該區域內，禁止有水利法第 78 條及 78 之 3 條第 1 項規定之行為，且為同法第 78 條之 1 所規定行為時，應經該河川管理機關或水利法主管機關同意。 古蹟保存區及遺址： 臺中市都市計畫區內有古蹟保存區及遺址，應於都市計畫通盤檢討時依實際情況妥為劃設相對應之土地使用分區，以利古蹟維護及管理。 優良農地： 優良農地應以不任意轉用為原則，都市計畫應於通盤檢討時檢討其土地使用管制規定。

策略分區	葫蘆墩水岸花都生活區	客家風情鄉村花卉體驗區	雪霸深度山林旅遊部落生活區	宗教人文海洋生活區	海空雙港海線都心區	烏彰都心轉運門戶生活商務區	大屯樂活宜居區	舊都心— 文創商務生活區 新市政— 國際商務經貿區
	優良農地： 本策略區未登記工廠與農地競合情形嚴重，應妥善調查農地實際使用情形，並依據調查資料妥善規劃優良農地發展區位及產業發展區位，使產業用地集中，以不影響農業發展為原則。	畫應於通盤檢討時檢討其土地使用管制規定。	中，建議應於土管規定納入點源及非點源汙染管制處理措施。 森林區： 應配合擬定相對應之土地使用管制或土地使用分區。	位，優良農地應以不任意轉用為原則，都市計畫應於通盤檢討時檢討其土地使用管制規定。	用管制規定。		優良農地： 本策略區未登記工廠與農地競合情形嚴重，應妥善調查農地實際使用情形，應依據調查資料妥善規劃優良農地發展區位及產業發展區位	

交通議題補充說明

一、前言

臺中市區域計畫之交通部門計畫以「大臺中 123」為未來臺中市空間發展願景，以一條山手線、兩個國際港、三大副都心，以 TOD（Transit Oriented Development）發展理念，透過良好的交通建設，帶動區域發展，解決邊緣化問題，打造希望的新臺中。

一條山手線，將串聯起臺鐵的山線和海線，連結后里到大甲，形成環狀山手線。讓山、海、屯可以自由流動，解決交通和產業發展問題。兩個國際港，要將臺中港和清泉崗機場，打造成國際級的海空雙港，成為大臺中通往世界的門戶。三大副都心，將豐原山城、海線雙港、烏日高鐵三大副都心，均衡區域發展。以豐原作為臺中的行政副都心帶動豐后潭雅神的發展創造文化與觀光的發展機會。讓海線的沙鹿、清水、和梧棲，成為雙港發展重鎮。烏日高鐵副都心，串連彰化跟南投，建設成臺灣的區域物流中樞。

大臺中的交通，未來將以軌道運輸作為骨幹，推動三大軌道交通建設，包括：

1. 「環狀山手線」，串聯起臺鐵的山線和海線，連結后里到大甲，並把山線和海線鐵路高架捷運化。
2. 「雙港輕軌捷運」連結臺中港經臺中國際機場至臺中火車站。
3. 「綠線環狀線延伸至太平與大里」。

整體交通建設則為「MR.B&B」計畫，以「Metro」捷運加上「Rail」鐵道，以軌道運輸作為骨幹，結合普及的「Bus」公車路網，搭配「Bike」公共自行車，結合八大轉運中心與公共自行車 369 計畫，建立出以人為本，安全方便以及綠色環保兼顧的複合式的大眾運輸網。

二、臺中市主要交通問題分析

隨著臺中縣市合併，調整運輸政策、重建整體運輸結構是必要之行動，而政策結構之調整需立基於宏觀的角度、創新的思維下，並掌握運輸發展現況與相關課題。

綜上所述，探討之範疇是在安全便捷、以人為本、觀光休閒、e 化、生態永續、活化產業等宏觀角度、創先思維之前提下，探討公路、鐵路、海空等硬體建設之現存課題，檢視可活絡產業經濟之物流與觀光遊憩之課題，再佐以先進科技的輔助，創造智慧化交通系統，達成智慧生活目標。

（一）道路路網分布偏重於西側區域，缺乏東西向快速道路服務

大臺中區域的道路路網分佈綿密，其道路路網分布與發展重心廊帶較偏重於臺 3 線以西之區域，東半側山區地帶（石岡、東勢、新社）與西側發展廊帶之連結相對較為不便，部分重要交通孔道更因缺乏功能對等之替代道路且車流量多，以致降低道路服務水準。而東半側山區地帶觀光遊憩產業發展蓬勃，對連繫西半側地區的公路需求與便利性需求日增，故如何增進東西兩側連繫之便捷性為一重要課題。另經過大臺中核心區的高快速服務道路皆以南北向為主，東西向則分布於外環地，缺乏穿越核心區之東西向快速道路服務，無法充分發揮疏導與分散車流之功效。

（二）大臺中區域軌道計畫眾多，但整合度不足

大臺中區域軌道系統已呈初步的網狀結構，如何使其進一步發揮結構化的服務功能顯然為一極重要課題。目前臺鐵在大臺中區域有「臺中都會區鐵路高架捷運化」工程；另臺中捷運烏日文心北屯線（綠線）已開始動工。上述之外，大臺中區域尚有若干處於研議階段或由地方政府提案要求興建的捷運建設，包括臺中捷運之橘線（雙港輕軌）、藍線、綠線延伸線、大臺中山手線等。在此發展背景下，大臺中區域軌道系統之發展應有整體路網的考量，即應致力使臺鐵系統可以提供較完備的區域通勤鐵路的功能，且與高鐵更緊密的結合以發揮雙鐵的路網整合經濟效益；有鑑於此，臺中市政府交通局將積極推動中臺灣捷運路網檢討規劃，將橘線延伸至清水及霧峰、紅線延伸至后里、綠線環狀延伸至大里及太平，進而形成臺中內環；綠線高架延伸至彰化市區，甚至以輕軌的方式到鹿港，藉此整合大臺中整體區域軌道計畫，以完整的軌道運輸連結原市區與原縣區之捷運系統，並推動海線雙軌捷運化，促成海線各城鎮車站皆可藉由臺鐵直接通達高鐵站，並與臺灣各都會中心直接連通。

（三）缺乏快速、穩定之公共運輸系統

臺中都會區地理範圍涵蓋臺中市以及彰化縣、南投縣部分市鄉鎮，由於工商蓬勃發展及快速都市化結果，各縣市間往來密切，且近年來休閒、觀光產業發展，使得臺中市成為中臺灣區域中心之都市機能日趨明顯；但目前臺中都會區外環衛星市鎮間之橫向聯繫仍舊仰賴私人運具，在土地資源有限情況下，無法無止盡地建設公路系統以滿足車輛需求，且臺中都會區捷運系統規劃迄今已逾 10 年，進度嚴重落後，因此，加速推動興建快速、穩定之公共運輸系統，以紓解並改善交通困境，實為當務之急。

另近年來，屯區發展快速，造成臺中市旅次鏈型態以屯區間相互聯繫者為多，加上場站用地覓得不易，屯區旅次的服務亦僅能由市中心原場站發車之路線以延伸方式來滿足，缺乏搭乘之直達性，因此不僅造成旅行時間虛耗，亦使車輛調度及班次調整缺乏管理彈性。

此外，業者基於利潤考量，紛紛申請行經幹道、學校、商圈等黃金路線，因此公車路線重疊情形嚴重，造成資源浪費及營運績效低落。

（四）大臺中海空雙港缺乏良好聯外公共運輸系統

臺中港面對未來的國際郵輪商機，有必要提供適當之公共運輸服務。另臺中國際機場的公車系統，連結鄰近臺中市區、清水、高鐵臺中站等地區之公車路線少，班次亦不多，時間過久且多未與航空公司班表配合，明顯未能提供給旅客便利之公共運輸服務。

（五）臺中產業園區與臺中港間尚未能緊密銜接相互配合

縣市合併後大臺中的產業物流，若能有效串連所有相關產業園區，並且結合臺中港特定區之發展，則應可發揮最大之效果：除可為大臺中吸引更多產業進駐，發揮產業群聚之效應外，亦可促使大臺中地區無論產業、社會或經濟都能蓬勃發展，進而鞏固大臺中的地位，方能與北、高兩市抗衡。

（六）道路容量有限，大眾運輸服務品質待加強

大臺中的遊憩公共運輸系統大多有路網涵蓋範圍不足、車齡老舊、服務品質不佳等問題，直接影響民眾搭乘意願，因此，到臺中遊憩的旅客多以私人運具為主要交通方式，間接增加景點周邊道路的交通負荷，加上景點的有限空間，常無法容納過多的私人運具，造成停車的問題嚴重，而過多的私人運具更造成惡劣的空氣品質，對優美的風景區產生不良的環境衝擊，在上述惡性循環下，遊憩品質大幅降低，嚴重影響遊客的再訪意願及對遊憩區的觀感，將不利於大臺中觀光的發展。

（七）自行車路網仍欠缺連續性

目前大臺中的自行車道與後續規劃建置計畫，皆是單獨性的自行車「路段」，缺乏規劃完整且具連續性的大臺中自行車道路網推動機制。未來將自行車道視為串聯大臺中生活圈、通勤運輸、遊憩區之「綠廊」，塑造新興之「綠色廊道網絡」。除改善既有自行車道之舒適度與安全性外，同時檢討既有古蹟、歷史建築、寺廟、休閒觀光遊憩據點之分布情形，規劃可串聯既有景點、具有遊憩休閒潛力之路線，建置大臺中具連續性之自行車系統，進而帶動地方及區域之旅遊風潮。

（八）各縣市交控中心尚未完全整合

大臺中區域與彰化、南投、苗栗等縣相鄰，彼此間旅次需求強烈，目前各縣

均分別建置初步之交通控制中心，因此未來可與各縣及中區高速公路之交控中心進行整合與溝通，進行跨區域之交通控制管理，以達交控最佳化之目標。

三、發展願景、發展策略及具體措施

（一）未來願景：

以「安全、人本、綠色」作為 104 年度交通政策的三大核心理念，並以「大臺中地區環狀軌道運輸」的捷運建設及鐵路建設為基礎，搭配轉運站、公車、公共自行車等運輸系統之串聯與整合，建構大臺中「複合式交通運輸系統（MR.B&B）」。

永續交通政策目標則是透過完善的交通系統，進一步整合彰化與南投，乃至於雲林及苗栗的消費、觀光與投資能量，形成「環山手線經濟圈」，全面提升大臺中地區的生活品質、發展格局與國際能見度。

1.以「安全」交通為願景

安全是回家最近的路，但囿於交通設施、交通工具及駕駛人為因素，常常帶來交通事故悲劇，故交通局把零交通事故當成目標，藉由不斷的檢討改善，降低事故次數，保障民眾生命財產安全。

2.以「人本」交通為願景

過去以車為主之發展，缺乏對人的公平性思維；然交通要服務的本質是人的移動而非車輛本身，人本交通之本質即提升對人的平等、公平對待，故應強化對高承載率運具、自行車及行人之交通服務。

3.以「綠色」交通為願景

利用對於環境及能源消耗較為有利的運輸工具來達成同樣的社會經濟活動的目的，是為綠色交通之意義，而交通發展之目標不應單純以速率來思考唯一，並應增加強調可靠性、健康性、親近性，以減少壓力，增加快樂感。

（二）發展策略及具體措施

1.發展策略一：建構永續安全路網

臺中市刻正提升道路交通安全性，以確保臺中市民之通勤安全，主要以「消除危險易肇事路段路口，提升全體市民行的安全」、「相容性低的運具分流，減少混合車流衝突」兩大概念執行具體措施。

（1）具體措施 1：安全路口交通工程計畫

有別以往利用肇事斑點圖來分析路口交通事故型態，臺中市政府交通局引用插示圖方法及理論分析臺中市易肇事路口事故型態，針對事故原因以預防方式設置相關交通設施，減少潛在肇事因素，提升路口交通安全，將易肇事路口改善為安全路口。透過新的理論及作法，檢討與分析路口多事故發生原因，針對每個原因以預防事故角度提出改善策略，並對工程面策略落實改善，以期更有效改善多事故路口並提升交通安全。

(2) 具體措施 2：汽機車分流交通工程計畫

針對臺中市轄區內易肇事之無號誌化路口加強機車分流號誌、標誌標線之規劃設置，期以明確機車分流，改善路口二段式左轉、待轉區、停等區及路段設置機車優先道、專用道或車道顏色管理等「汽機車分流」措施，或機車自撞路段安全改善措施以提供用路人明確的路權資訊，增進行車秩序與行車安全。

2.發展策略二：落實人本綠色交通

全球暖化與能源短缺的問題日益嚴重，發展大眾運輸及綠色運具（自行車、步行等）已是世界潮流，臺中市未來應該走在潮流前端。

都市空間與運輸環境之發展應由以往強調效率轉而重視人本、綠色空間的營造，都市交通服務除滿足活動的可及性與可動性外，更需符合人性化與環境保護之要求，因此臺中市提出「整合人行步道、公共自行車與大眾運輸系統，逐步落實發展無縫無障礙之交通服務系統」。

(1) 具體措施 1：人本道路空間推動計畫

為建立以人為本之優質生活環境，辦理臺中市轄內道路行人安全設施、交通號誌標誌、標線之維護改善及汰舊換新，以提供行人用路人安全及必要之指示資訊，維護交通安全。

另臺中市人行道因公共設施帶，往往導致「人行淨空間」寬度不足 1.5M，期透過調查現有臺中市人行道現況及人行淨空間寬度，據以研擬改善方案，交由臺中市政府人行道主管機關建設局辦理施工改善，以改善人行道系統。

(2) 具體措施 2：臺中市自行車道串連計畫

推廣民眾騎乘自行車作為短程接駁交通工具，將現有之自行車道里程數 425.7 公里擴建為 600 公里，並使各路口完整串聯，逐步構建自行車道路網，期藉由市區自行車道路網搭配自行車租賃站服務，鼓勵民眾使用無能耗、零污染的公共自行車作為短程接駁運具，減少及移轉私人機動車輛之持有及使用，打造便捷完善的綠色大眾運輸環境，建構臺中市低碳樂活城市，以落實建構「大臺中市低碳城市，發展綠色經濟與生活。」

3.發展策略三：強化中部轉運樞紐

臺中市位居臺灣地理中心，是南來北往之要道，國道客運路線如果於臺中市交會轉運可以發揮更好的週轉效率；此外，臺中市與周邊縣市活動習習相關，已逐步發展成為一個大都會生活圈，往海側、往山城均可能藉臺中市所建立的公共運輸骨幹系統轉運接駁至目的地，因此臺中市提出「建構臺中客運城：建立各層級轉運中心，強化公共運輸整體服務面與服務效率」。

（1）具體措施 1：臺中市八大轉運中心建置計畫

大臺中地區自合併改制後腹地幅員遼闊，交通運輸結構隨之改變。考量長距離客運一線到底服務方式將無法提升營運效率，為兼顧市中心、偏遠、觀光等地區及長途客運民眾轉乘需求，亟需規劃以結合多樣化大眾運具，需求服務為導向之轉運中心，將跨區域之旅次透過大眾運輸系統間之轉換（如國道客運、公路客運、市區公車、捷運及臺鐵等），接駁至目的地。爰此，於臺中市規劃臺中、朝馬、水湳、豐原、烏日、沙鹿、大甲及霧峰等八大轉運中心滿足旅運需求。

4.發展策略四：健全複合公共運輸

臺中縣市合併升格後，整個都市發展之佈局，不應停留於以前的市政計畫與縣的鄉鎮計畫，都市的核心必須擴大化，此擴大化並非人口的集中擴大，而是都市好的機能與鄉鎮好的機能必須結合，使都市核心生活機能擴大化，原鄉鎮生活品質也得以提升，因此在交通部份，臺中市提出以軌道路網建設整合都市發展機能，包括「仿效日本東京山手線，連結臺鐵山線與海線的東西向大甲-后里線」、「市區雙環軌道系統—其一為捷運綠線環狀化，另一為山手線內環的潭子-清水線」，以及「捷運與輕軌系統的整合發展」，有了這些軌道運輸骨幹之建立，配合健全的公車系統，才能將沿線各種生活所需之機能結合起來，平衡城鄉差距，邁向國際大都市之列。

（1）具體措施 1：大臺中山手線總顧問計畫

臺中市自縣市合併升格為直轄市後，幅員擴大且人口數倍增，原設有鐵路縱貫線於竹南站至彰化站間分成山線及海線，兩者相距 10 至 16 公里，藉由連結臺中鐵路山線與海線，打造環狀的軌道運輸。此外，透過推動清水以南至成功站的雙軌化，貫通環狀線下緣的山手線，以及山海線大甲至后里「甲后線」等兩線，建立區域外環鐵路系統以完整臺中都會區路網結構。有鑒於軌道系統建置後將影響當地區域交通發展及交通特性，爰本計畫預先因應交通影響及研擬建置後不同運具之間的交通運輸規劃，整合原有道路設施及公共運輸設施，強化複合式公共運輸導向發展。

（2）具體措施 2：公共運輸發展計畫

為吸引民眾使用大眾運輸服務，培養其乘車習慣，透過路網整合、關

駛公車路線、改善車輛與候車環境品質、降低民眾候車焦慮感以及其他例行性營運管理措施（如：市區汽車客運業服務評鑑、公車服務行銷）等方式，期使臺中市公共運輸市佔率持續提升。

（3）具體措施 3：臺中市公共運輸轉乘策略計畫

公車為都市大眾運輸系統之母，強化公共運輸轉乘服務能活化整體都市交通運輸，改變都市運具使用習慣並紓緩道路交通壅塞壓力，達到都市永續經營之目標。為使有限大眾運輸資源能發揮最大效用，臺中市政府交通局於 104 年 7 月推動「10 公里免費公車」計畫，民眾只要持電子票證便可享受刷卡 10 公里免費優惠，俾進一步提升民眾使用大眾運輸習慣，另將積極研擬各項轉乘策略，鼓勵民眾轉乘時使用電子票證搭乘各公共運具，朝向研擬各公共運具（含客運、公車、鐵路、公共自行車等）之轉乘優惠措施，以降低民眾乘車負擔並提昇民眾轉乘意願。

另配合轉運中心之建置，研擬國道（公路）客運轉乘市區客運及國道（公路）客運轉乘公共自行車之轉乘優惠措施，提供民眾便捷、優惠之大眾運輸轉乘服務，進而帶動整體公共運輸市佔率，提昇臺中市公共運輸服務品質。

（4）具體措施 4：推動山手線整體軌道運輸建設

下環微笑山手線、上環彩虹甲后線及臺鐵山線延伸路段弭平臺中市境內山線及海線長期因地形所造成之空間阻隔，提升鐵路整體運能，促進都市縫合發展，打造大臺中生活圈，創造鐵路山手線之整體共榮願景。

（5）具體措施 5：中臺灣捷運路網檢討規劃

橘線（雙港輕軌）延伸至清水及霧峰、紅線延伸至后里、綠線環狀延伸至大里及太平，進而形成臺中內環；綠線高架延伸至彰化市區，甚至以輕軌的方式到鹿港。

（6）具體措施 6：持續推動捷運烏日文心北屯線建設工程

完成捷運主線工程及土開共構設計、特建及用地取得、施工等作業，並供捷運機電設施進場施作，以期早日試營運通車

5.發展策略五：提升智慧運輸科技

運用先進科技於運輸系統，使有限的運輸資源作最有效的利用，以增進「行」的便利，提昇人民生活品質，有效地改善交通運輸問題。另，利用運輸科技與停車管理措施，改善停車秩序，並提高停車週轉率，建置路外停車場，以滿足基本停車需求。藉由改善停車秩序與增加車流順暢性，進而發展地區經濟，提升市民生活品質。

(1) 具體措施 1：臺中市智慧交通發展計畫

無所不在即是 Ubiquitous 之意，「u 化」是繼 e 化、M 化後的新發展趨勢和理念，透過科技網路的整合應用，提供民眾全面、一路到底、無所不在、無遠弗屆的數位化生活服務。本計畫即是希望透過智慧運輸系統的建置，整合所有交通資訊，藉由多樣的資訊媒體，提供無所不在的交通資訊給予用路人。

A.強化中心間聯繫運作改善整體路網效率

- 協調整合區域間之號誌控制，發展即時動態號控策略
- 提供路廊替代道路資訊，促進路網有效利用

B.建立簡易且多元之交通資訊查詢平臺

- 提供多元之即時交通資訊查詢管道
- 提供災害即時交通道路資訊

C.都市交通管理智慧化

- 都市交通管理系統智慧化-交通號誌管理系統 Web 化

(2) 具體措施 2：停車空間管理系統計畫持續闢建路外停車場，增進路外停車場供給效能

為解決停車供給嚴重不足之問題，將持續闢建路外停車場及新增停車導引資訊看板等設施，除由臺中市政府交通局繼續辦理路外停車場自行興建外，亦以 BOT 方式鼓勵民間興建停車場，以增加停車供給。其次，於停車收費區內藉由獎勵民間利用空地設置路外停車場之方式，逐步擴大路外停車空間。

臺中國際機場發展方向 補充說明

一、前言

為配合大臺中 123 之發展政策，針對海空雙港之空港--「臺中國際機場」發展方向，臺中市政府於 105 年 6 月 16 日由副市長林陵三，與行政院政務委員張景森及交通部長賀陳旦等人討論臺中清泉崗機場升級案，獲得多項共識，包括將機場更名為「臺中國際機場」獲交通部原則同意報行政院核定，航站擴建則獲交通部同意儘速執行；至於增加跑道容量與班機，張政委將要求交通部、國防部與臺中市政府共同協商討論。

臺中國際機場升級受限於與軍方共用跑道，並只有兩條寬度不足的慢速滑行道，停機坪亦不敷使用，箝制臺中國際機場國際客、貨運航班航線發展；交通部回應，將儘速辦理機場快速滑行道與停機坪等興建工程，盡可能提早完工。在國際航線與航班增加下，台中清泉崗機場運量已從 99 年的 128.37 萬人次逐年提高，104 年客運量已創達 234 萬人次，清泉崗機場作為中台灣進出門戶已蓄積一定能量。

臺中國際機場 104 年國際客運量 153 萬人次，已達長期發展計畫啟動條件 150 萬人次，未來將進一步擴增運量、提升服務，升級為 600 萬人次以上的「台中國際機場」，再結合臺中市產業佈局，發展為中、桃航太零組件製造維修雙核心，將可與臺中港形成連動，發展全球運籌中心。

臺中市政府建請行政院加速推動「台中機場 2035 年整體規劃」，有關後期發展計畫之規劃，也建議交通部加以檢討，並邀臺中市政府共同參與改善機場設施和營運規模等實質建設。透過中部國際機場功能提升，帶動中部區域發展效益，不僅做為中部 7 縣市中進中出的門戶，也可實質發揮桃園機場備降場功能。

（二）雙港聯運展動能，中部產業創新局

- 1.臺中國際機場：智慧機械與航太園區（清泉崗門戶、漢翔航空工業、清泉崗新訂擴大都市計畫）。
- 2.臺中港：全球運籌中心（自由貿易港區、加工出口區、關連工業區）。
- 3.地區發展核心：清水-梧棲-沙鹿。
- 4.產業群聚支援：大肚山科技走廊（中部科學園區、臺中工業區、臺中精密機械科技園區）水湳經貿園區（經貿園區、國際會展中心）



圖 50 雙港聯運及調邊產業發展區位示意圖

資料來源：臺中國際機場發展遠景簡報，臺中市政府交通局。

（三）三核一心空運網，迎接民航新時代

- 1.依據臺灣民用機場整體規劃，四國際機場各司其職，共同發展臺灣國際航空市場，臺中國際機場定位為「亞洲及兩岸直航國際機場」。
- 2.依據 Boeing、Airbus 預測，20 年內亞太航空市場成長迅速，年成長率約 5% 以上。
- 3.隨著國際觀光與中部智慧機械、航太產業之發展，臺中國際機場將同步擴張國際航線，成為東亞地區重要航運樞紐。

三、臺中國際機場發展現況

(一) 航線現況

2015 年國際及兩岸航線新增 9 航點（仁川、大阪、大分、長崎、成都、瀋陽、常州、武漢、揭陽），2016 年迄今增加 2 航點（名古屋、無錫），總計飛航 36 航點。每週飛往亞洲國際城市 85 班，飛往大陸 38 班。



圖 51 臺中國際機場航點示意圖

資料來源：臺中國際機場發展遠景簡報，臺中市政府交通局。

(二) 成長狀況

臺中國際機場成長迅速，2015 年總運量為 234 萬人次（含國際 153 萬人次，國內 81 萬人次），較 2014 年總運量 218 萬人次，成長 7%。2015 年國際客運量已達長期發展計畫啟動條件（國際客運量>150 萬人次即可啟動）

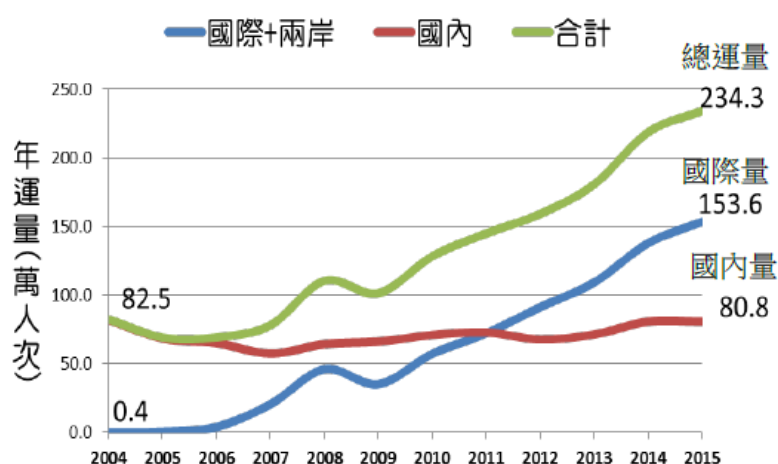


圖 52 臺中國際機場航點示意圖

資料來源：臺中國際機場發展遠景簡報，臺中市政府交通局。

(三) 運量推估

預計臺中國際機場在適度發展之情境下長期總運量可達 600 萬人次（含國際 508 萬、國內 92 萬），樂觀情境則可達 703 萬人次。

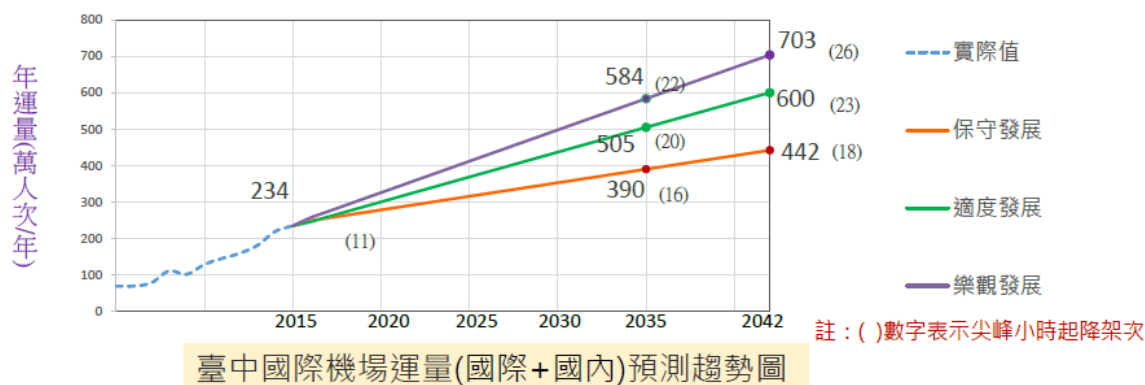


圖 53 臺中國際機場航點示意圖

資料來源：臺中國際機場發展遠景簡報，臺中市政府交通局。

註：參考桃機 T3 航廈規劃年期已推進至 2042 年，臺中市政府為與整體空運市場一併考量，係以 2042 年為預測年期

四、臺中國際機場發展策略與構想

(一) SWOT 分析



圖 54 臺中國際機場優劣勢 SWOT 分析

資料來源：臺中國際機場發展遠景簡報，臺中市政府交通局。

（二）策略一、加速機場建設、軍民分用跑道

1. 2016 年~2020 年預計工作項目

- （1）航廈擴建、滑行道與過夜機坪。
- （2）陽西區陸側設施發展。
- （3）未來相關用地協商與取得。

2. 2020 年~2030 年預計工作項目

- （1）興建臺中國際機場東側新跑道。
- （2）軍方設施重新佈局。
- （3）民航站區整建。

（三）策略二、擴大發展腹地、強化產業鏈結

1. 打造中台灣空港門戶（Gateway of Central Taiwan）

從國土、區域、跨域及中臺灣空間特性，因應海空雙港之便利及中科產業軸帶及航太產業發展，並打造國際商務發展之門戶意象，提出「中臺灣空港門戶（Gateway of Central Taiwan）」發展定位，並據以辦理「清泉崗機場周邊門戶第區」都市計畫作業。

2. 清泉崗新訂或擴大都市計畫

「清泉崗新訂或擴大都市計畫」係為配合「大臺中 123 兩大海空雙港政策」發展所劃定之產業型新訂擴大都市計畫，應肩負起提供臺中未來雙港聯運發展腹地、提升臺中國際機場運量及強化臺中機場周邊旅運設施之整備任務，並配合中央政府產業政策以「智慧機械、航太產業」為發展主軸，未來更強化周邊機場服務設施，提供較佳之機場倉儲物流、旅客服務、轉運服務等。

（四）策略三、完善聯外交通，延伸服務範圍

1. 開行機場幹線公車

- （1）高鐵線：臺中國際機場-高鐵台中站-國美館。
- （2）臺中火車站線：臺中國際機場-臺灣大道-五權路-民權與自由路口。
- （3）逢甲夜市線：臺中國際機場-中清路-漢口路-河南路-逢甲大學。



圖 55 臺中國際機場機場幹線公車路線示意圖

資料來源：臺中國際機場發展遠景簡報，臺中市政府交通局。

2.健全聯外軌道路網

- (1) 雙港輕軌：臺中港-沙鹿副都心-臺中國際機場-水湳經貿園區-市區-臺中火車站。刻正進行可行性評估。
- (2) 大臺中山手線：串連台鐵山、海線，促進山、海、屯、都及區域均衡發展，經費需求約 926 億，可行性報告已陳報交通部審查中。



圖 56 臺中國際機場機場聯外軌道路網示意圖

資料來源：臺中國際機場發展遠景簡報，臺中市政府交通局。

四、105 年 6 月 16 日臺中市與中央會談初步達成之共識

經臺中市政府林副市長 105 年 6 月 16 日拜會行政院張政委景及交通部賀陳部長旦，初步達成共識如下：

- （一）清泉崗機場現行「臺中航空站」名稱更改為「臺中國際機場」，並已獲交通部原則同意，將報行政院核定實施。
- （二）增加民航時間等事宜，由國防部、交通部、本府共同協商。
- （三）交通部民用航空局與本府共同研商「中部國際機場 2035 年整體計畫」規劃內容。