

擬定林口特定區(配合「改善庶民生活行動方案-機場捷運沿線站區周邊土地開發-A7站區開發案與辦事業計畫)」

細部計畫書



擬定機關：內政部

規劃單位：內政部營建署城鄉發展分署

中華民國九十九年四月

桃園縣擬定都市計畫審核摘要表

項 目	說 明
都 市 計 畫 名 稱	擬定林口特定區（配合「改善庶民生活行動方案—機場捷運沿線站區周邊土地開發—A7站區開發案興辦事業計畫」）細部計畫案
變 更 法 令 依 據	都市計畫法第 17、22 條
擬 定 都 市 計 畫 機 關	內 政 部
本 案 公 開 展 覽 起 迄 日 期	公 開 展 覽
	公 開 說 明 會
人 民 團 體 陳 情 意 見	
本 案 提 交 各 級 都 市 計 畫 委 員 會 審 核 結 果	部 級

目 錄

第一章 緒論	1
壹、計畫緣起與辦理情形	1
貳、辦理依據	3
參、細部計畫範圍與面積	4
第二章 主要計畫述要	7
壹、實施經過	7
貳、計畫範圍、計畫目標年及計畫人口	7
參、變更林口特定區（配合「改善庶民生活行動方案機場捷運 沿線站區周邊土地開發—A7 站區開發案興辦事業計 畫」）計畫概要	11
第三章 相關計畫及發展現況	17
壹、上位及相關計畫	17
貳、重大建設計畫	26
參、環境特性	29
肆、土地使用現況	42
第四章 計畫目標與構想	47
壹、計畫目標及構想	47
第五章 實質計畫內容	59
壹、計畫範圍與面積	59
貳、計畫年期、計畫人口與密度	59
參、土地使用分區	59
肆、公共設施	61

伍、交通及人本運輸系統	66
陸、水土保持及都市防災	77
柒、都市設計及景觀	84
捌、土地使用分區管制	88
玖、其他	88
第六章 事業及財務計畫	89
壹、開發方式	89
貳、開發主體	89
參、開發時程	89
肆、開發經費	93
伍、區段徵收財務可行性評估	93
陸、其他	93
附錄 擬定林口特定區(配合「改善庶民生活行動方案—機場捷運沿線站區周邊土地開發—A7 站區開發案興辦事業計畫」)細部計畫土地使用分區管制要點	100
附件 行政院 99 年 3 月 10 日院臺建字第 0990012031 號核定函	114

表 目 錄

表一	現行林口特定區計畫土地使用計畫面積表.....	9
表二	變更林口特定區（配合「改善庶民生活行動方案—機場捷運沿線站區周邊土地開發—A7 站區開發案興辦事業計畫」）計畫土地使用面積表	15
表三	本計畫坡度分析表	29
表四	本計畫與龜山鄉、桃園縣歷年人口統計表.....	33
表五	本計畫主要道路服務水準分析表.....	37
表六	本計畫土地權屬分析表.....	38
表七	本計畫土地使用現況表.....	44
表八	本計畫土地使用計畫面積表.....	63
表九	本計畫公共設施編號明細表.....	64
表十	本計畫道路編號明細表.....	71
表十一	本計畫預定工作進度表.....	92
表十二	本計畫區段徵收開發總費用分析表.....	94
表十三	本計畫公有土地領地對剩餘可建地面積影響分析表.....	95
表十四	本計畫私有土地申領抵價地比例影響財務效益敏感度分析表	96
表十五	本計畫地上物補償費及遷移費影響財務效益敏感度分析表	97
表十六	本計畫產業專用區預標售價格影響財務效益敏感度分析表	98
表十七	本計畫區段徵收財務計畫表.....	99

圖目錄

圖一	本計畫區位關係示意圖.....	5
圖二	機場捷運A7站區周邊環境概況圖.....	6
圖三	變更林口特定區（配合「改善庶民生活行動方案—機場捷運沿線站區周邊土地開發—A7站區開發案興辦事業計畫」）計畫範圍區位示意圖.....	14
圖四	變更林口特定區（配合「改善庶民生活行動方案—機場捷運沿線站區周邊土地開發—A7站區開發案興辦事業計畫」）計畫示意圖.....	16
圖五	國土空間結構：三軸、海環、離島概念圖.....	18
圖六	北部區域計畫空間發展構想示意圖.....	21
圖七	桃園縣空間發展定位圖.....	22
圖八	捷運機能軸構想示意圖.....	24
圖九	機場捷運系統建設計畫路線示意圖.....	28
圖十	本計畫坡度分析示意圖.....	30
圖十一	本計畫周邊交通系統示意圖.....	36
圖十二	本計畫權屬分佈示意圖.....	39
圖十三	本計畫土地使用現況示意圖.....	45
圖十四	本計畫土地使用現況照片圖.....	46
圖十五	大眾運輸導向發展規劃理念示意圖.....	50
圖十六	本計畫構想示意圖.....	56
圖十七	車站核心區計畫構想示意圖.....	57
圖十八	本計畫示意圖.....	65
圖十九	車站核心區立體連通系統示意圖.....	67
圖二十	本計畫交通運輸系統示意圖.....	73
圖二一	40公尺路寬道路斷面示意圖.....	74
圖二二	20~25公尺路寬道路斷面示意圖.....	75
圖二三	10~15公尺路寬道路斷面示意圖.....	76
圖二四	本計畫滯洪池分佈示意圖.....	78
圖二五	本計畫都市防災計畫示意圖.....	83
圖二六	本計畫退縮綠化示意圖.....	87

第一章 緒論

壹、計畫緣起與辦理情形

一、計畫緣起

為配合林口地區都市發展及機場捷運系統將於民國 103 年全線通車，結合大眾運輸導向發展模式(Transportation-Oriented Development, TOD)與生活機能，積極開發捷運系統沿線站區周邊土地，以整合站區周邊土地開發作業並兼顧捷運運量與營運成本。

近期行政院研究發展考核委員會運用網路辦理「十大民怨」民調，發現「都會地區房價過高」為民怨之榜首。為有效抑制房價高漲並政策性供給合理價格之房屋，爰規劃於機場、捷運周邊尚未開發完成之土地，透過都市計畫變更並採取區段徵收或土地重劃等方式取得建築用地，經民間業者競標或其他合理方式建屋，讓民眾可以便宜購屋。

為落實總統「愛臺 12 建設」之競選承諾；本計畫案不僅位於「桃園國際航空城」附近，並觸及「便捷交通網」與「振興老舊及發展落後地區」，型塑北臺灣科技走廊，有助「產業創新走廊」實現。為型塑北臺灣「產業創新走廊」（愛臺 12 項建設之一）及引領臺商鮭魚返鄉投資建設，應提供產業專用區土地吸引臺商及科技廠商進駐。

興建中機場捷運 A1 至 A9 車站，除 A7 車站周邊土地為農業區外，其餘各站周邊土地均已為都市發展區，案經行政院邀集相關單位勘查捷運系統沿線站區周邊土地會商相關單位獲致

共識—機場捷運 A7 站區周邊土地適合前開政策指示，應積極辦理開發。

爰上，依據變更林口特定區（配合「改善庶民生活行動方案—機場捷運沿線站區周邊土地開發—A7 站區開發案興辦事業計畫」）計畫研擬本細部計畫，作為後續相關作業依據。

二、辦理情形

- (一) 98 年 11 月 26 日內政部營建署邀集相關單位至機場捷運線林口 A7 站鄰近地區及 A9 至 A10 沿線勘選，初步評估，以 A7 站周圍農業區、保護區較為符合需求。
- (二) 98 年 12 月 22 日行政院林秘書長召開「研商機場捷運沿線站周邊土地開發相關事宜」會議，獲致結論略以：
「為配合政府開發捷運場站周邊土地，規劃產業專用區及合宜價位住宅用地，以達提高捷運運量促進捷運場站周邊發展之目標，本機場捷運 A7 車站周圍地區開發案確有需要，請營建署彙整各單位所提意見納供規劃參考並儘速完成規劃」。
- (三) 98 年 12 月 29 日、99 年 1 月 6 日、99 年 2 月 3 日行政院吳院長聽取「機場捷運沿線站區周邊土地開發—A7 站區開發案」，原則同意 A7 站區開發規劃案，並請各相關單位配合辦理後續事項，加速本計畫之推行。
- (四) 99 年 3 月 1 日，經濟建設委員會召開第 1382 次委員會議審查「『改善庶民生活行動方案』機場捷運沿線站區周邊土地開發—A7 站區開發案」，獲致結論如下：
 1. 為落實「改善庶民生活行動方案」並配合機場捷運系統開發建設，促進產業及就業機會並提高捷運之運量，提供北部都會地區平價住宅，原則同意內政部所提報「機

場捷運林口 A7 站區周邊土地開發」案，請內政部確實掌握預定時程積極辦理，並請相關部會及桃園縣政府配合推動，確實於 99 年第 3 季辦理預標售產專用地，務期達成 102 年底前完成產業專用區之開發建設及興建平價住宅之目標。

2. 本案之財務計畫經內政部分析具開發效益且能完全自償，惟仍應朝引進民間資金方式辦理，以減少政府之財務壓力，請內政部洽經濟部先行掌控日後產業專用區潛在進駐廠商之市場需求，預作資格標招標文件，並進行未來標售作業之規劃。另對本案未來水電供給等應預為籌劃。
3. 本計畫採先行區段徵收與都市計畫變更併行方式辦理，都市計畫期程除應儘速完成外，相關定樁、測量及放樣等工作可預先辦理，以利後續區段徵收相關作業之進行。

(五) 99 年 3 月 10 日行政院核定「改善庶民生活行動方案——機場捷運沿線站區周邊土地開發—A7 站區開發案興辦事業計畫」。

貳、辦理依據

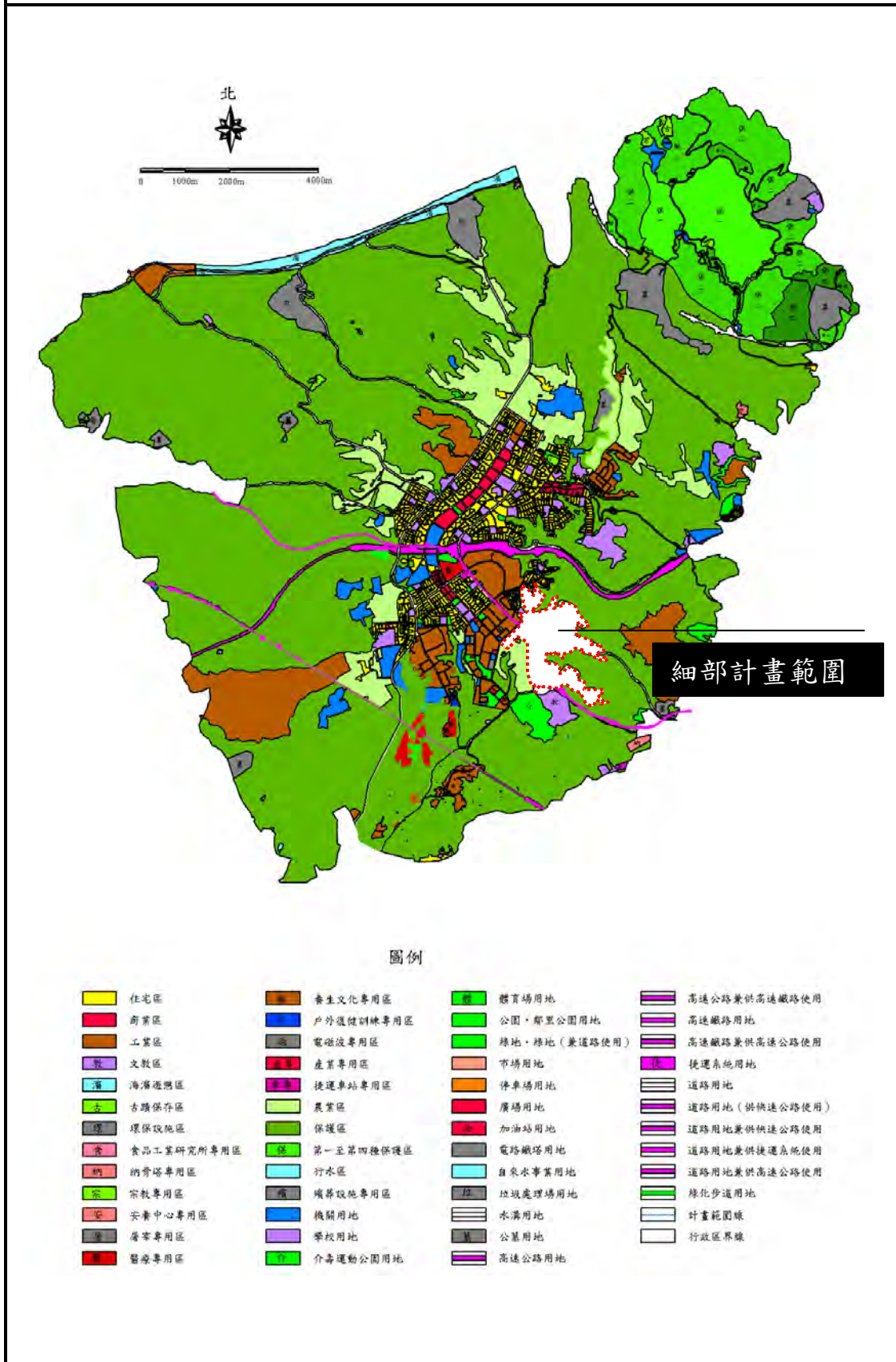
- 一、都市計畫法第 17、22 條。
- 二、土地徵收條例第 4 條
- 三、平均地權條例第 53 條
- 四、新市鎮開發條例第 31 條

五、行政院 99 年 3 月 10 日院臺建字第 0990012031 號函核定「改善庶民生活行動方案－機場捷運沿線站區周邊土地開發－A7 站區開發案興辦事業計畫」。(詳附件)

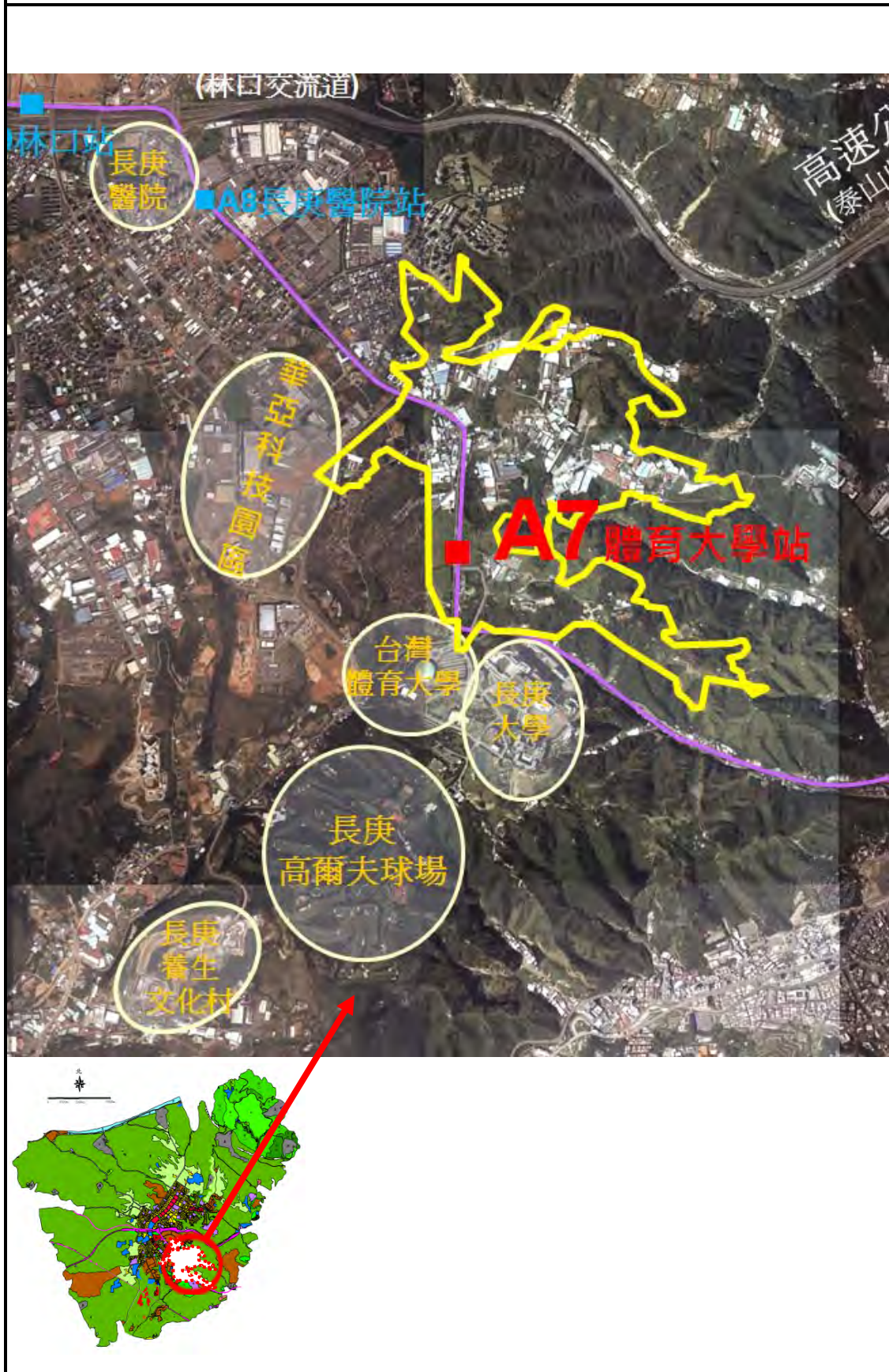
參、細部計畫範圍與面積

本計畫範圍位於林口特定區機場捷運 A7 站（體育大學站）周邊地區，行政轄區包括桃園縣龜山鄉樂善村、文化村、長庚村之部分轄區，南側緊鄰臺灣體育大學、長庚大學、龜山鄉第三公墓；西側為華亞科技園區；東側及北側為保護區，計畫面積 236.74 公頃，相關區位範圍及周邊環境詳如圖一、二。

圖一 本計畫區位關係示意圖



圖二 機場捷運A7站區周邊環境概況圖



第二章 主要計畫述要

壹、實施經過

「林口特定區計畫」源於民國 59 年 11 月經合會擬定，有關變更林口特定區計畫(第三次通盤檢討)案至民國 98 年 12 月止，部分已分 4 階段先行發布實施。

貳、計畫範圍、計畫目標年及計畫人口

一、計畫範圍

林口特定區行政轄區在台北縣包括五股鄉、泰山鄉、新莊市、八里鄉及林口鄉等市鄉；在桃園縣包括桃園市、蘆竹鄉、龜山鄉等市鄉。共涵蓋 8 個市鄉，計畫面積 18,750 公頃，詳見圖一。林口特定區之都市化地區跨越中山高速公路，範圍包括林口鄉及龜山鄉所屬之公西、坪頂等聚落及其附近平整之台地，面積約 1,620 公頃。

二、計畫年期

主要計畫以民國 110 年為計畫目標年。

三、計畫人口

- (一) 至計畫目標年(民國 110 年)人口總量為 20 萬人。
- (二) X 年總量人口為 35 萬人，含現有都市化地區發展總量人口 20 萬人，並依其土地使用分區容積率管制規定辦理；及林口台地上農業區及部分保護區發展總量人口 15 萬人。

四、土地使用計畫

以既有集居地區發展現況為基礎，並配合未來社會、經濟成長預測及相關計畫、上位計畫之指導，劃設住宅區、商業區、文教區、產業專用區等土地使用分區，其中住宅區計畫面積合計 585.68 公頃；商業區計畫面積合計 84.72 公頃。

五、公共設施計畫

共計有機關用地、學校用地、公園與鄰里公園用地、綠地、市場用地、停車場用地、廣場用地、電路鐵塔用地、自來水事業用地、垃圾處理場用地、水溝用地、公墓用地、綠化步道用地、史蹟紀念公園用地等各用地。

表一 現行林口特定區計畫土地使用計畫面積表

項	目	計畫面積 (公頃)	佔都市發展 用地百分比 (%)	佔計畫總面積 百分比 (%)	備	註
土地 使用 分區	住宅區	585.68	12.69	3.12		
	商業區	84.72	1.84	0.45		
	工業區	1203.70	26.07	6.42		
	文教區	41.18	0.89	0.22		
	海濱遊憩區	222.99	4.83	1.19		
	古蹟保存區	12.80	0.28	0.07		
	環保設施區	2.02	0.04	0.01		
	食品工業研究所專用區	2.16	0.05	0.01		
	納骨塔專用區	10.44	0.23	0.06		
	宗教專用區	31.34	0.68	0.17		
	安養中心專用區	6.25	0.14	0.03		
	屠宰專用區	14.18	0.31	0.08		
	醫療專用區	55.24	1.20	0.29		
	養生文化專用區	29.27	0.63	0.16		
	戶外復健訓練專用區	4.32	0.09	0.02		
	電磁波專用區	2.23	0.05	0.01		
	產業專用區	6.18	0.13	0.03		
	捷運車站專用區	1.19	0.03	0.01		
	農業區	1418.14	0.00	7.56		
	保護區	11013.04	0.00	58.74		
	第一～第四種保護區	1701.68	0.00	9.08		
	行水區	0.50	0.00	0.00		
	殯葬設施專用區	5.04	0.11	0.03		
加油站專用區	1.57	0.03	0.01			
小計	16455.86	50.31	87.76			

續表一 現行林口特定區計畫土地使用計畫面積表

項	目	計畫面積 (公頃)	佔都市發展 用地百分比 (%)	估計畫總面積 百分比 (%)	備註
公共設施用地	機關用地	325.63	7.05	1.74	
	學校用地	213.07	4.62	1.14	
	介壽運動公園用地	71.04	1.54	0.38	
	體育場用地	5.66	0.12	0.03	
	公園用地	100.24	2.17	0.53	
	綠地、綠地(兼道路使用)	34.14	0.74	0.18	
	市場用地	5.11	0.11	0.03	
	停車場用地	6.82	0.15	0.04	
	廣場用地	8.60	0.19	0.05	
	加油站用地	0	0.00	0.00	
	電路鐵塔用地	5.48	0.12	0.03	
	自來水事業用地	4.44	0.10	0.02	
	垃圾處理場用地	160.55	3.48	0.86	
	水溝用地	0.92	0.02	0.00	
	公墓用地	348.42	7.55	1.86	
	高速公路用地	220.12	4.77	1.17	
	高速公路兼供高速鐵路用地	0.22	0.00	0.00	
	高速鐵路用地	33.14	0.72	0.18	
	高速鐵路兼供高速公路使用	0.27	0.01	0.00	
	捷運系統用地	21.05	0.46	0.11	
	道路用地	650.20	14.08	3.47	
	道路用地 (供快速公路使用)	41.12	0.89	0.22	
	道路用地兼供快速公路使用	0.60	0.01	0.00	
	道路用地兼供捷運系統使用	0.23	0.00	0.00	
	道路用地兼供高速公路使用	0.30	0.01	0.00	
	綠化步道用地	36.47	0.79	0.19	
	史蹟紀念公園用地	0.30	0.01	0.00	
小計	2294.14	49.69	12.24		
合計 (1)	4616.64	100.00	—	都市發展用地	
合計 (2)	18750.00	—	100.00	計畫總面積	

註：1. 表內所註面積應以核定計畫圖實地分割面積為準。

2. 該計畫於 98 年 12 月發布實施

參、變更林口特定區（配合「改善庶民生活行動方案 機場捷運沿線站區周邊土地開發—A7 站區開發 案興辦事業計畫」）計畫概要

一、計畫範圍

計畫範圍位於林口特定區之機場捷運 A7 站區周邊桃園縣轄地區，計畫範圍內現行之土地使用分區以農業區、機關用地及保護區為主，面積共約 236.74 公頃，其相關位置及範圍示意圖詳圖三。

二、計畫內容

（一）土地使用分區計畫

1. 住宅區

劃設住宅區計畫面積 77.56 公頃。

2. 商業區

沿文化一路及捷運車站周邊劃設商業區，計畫面積 25.23 公頃。

3. 第二種產業專用區

計畫區北側劃設第二種產業專用區，計畫面積 60.17 公頃。

（二）公共設施計畫

1. 機關用地

劃設機關用地 1 處 0.47 公頃。

2. 學校用地

(1) 文小用地

劃設文小用地 1 處，計畫面積 2.06 公頃。

(2) 文中用地

劃設文中用地 1 處，計畫面積 3.27 公頃。

3. 公園用地

劃設公園用地 4 處，總計畫面積 3.70 公頃。

4. 公園用地（兼供滯洪池使用）

劃設公園用地（兼供滯洪池使用）3 處，總計畫面積 8.53 公頃。

5. 綠地

劃設綠地面積 12.53 公頃，主要係供做為隔離綠帶使用。

6. 廣場用地

劃設廣場用地 2 處，計畫面積 1.36 公頃。

7. 停車場用地

劃設停車場 2 處，計畫面積 1.02 公頃。

8. 水溝用地

保留部分林口特定區計畫所劃設之水溝用地，計畫面積 0.03 公頃，係配合排水需要而劃設。

9. 電路鐵塔用地

保留原有已開闢電路鐵塔用地，計畫面積 0.11 公頃。

(三) 交通系統計畫

1. 捷運系統用地

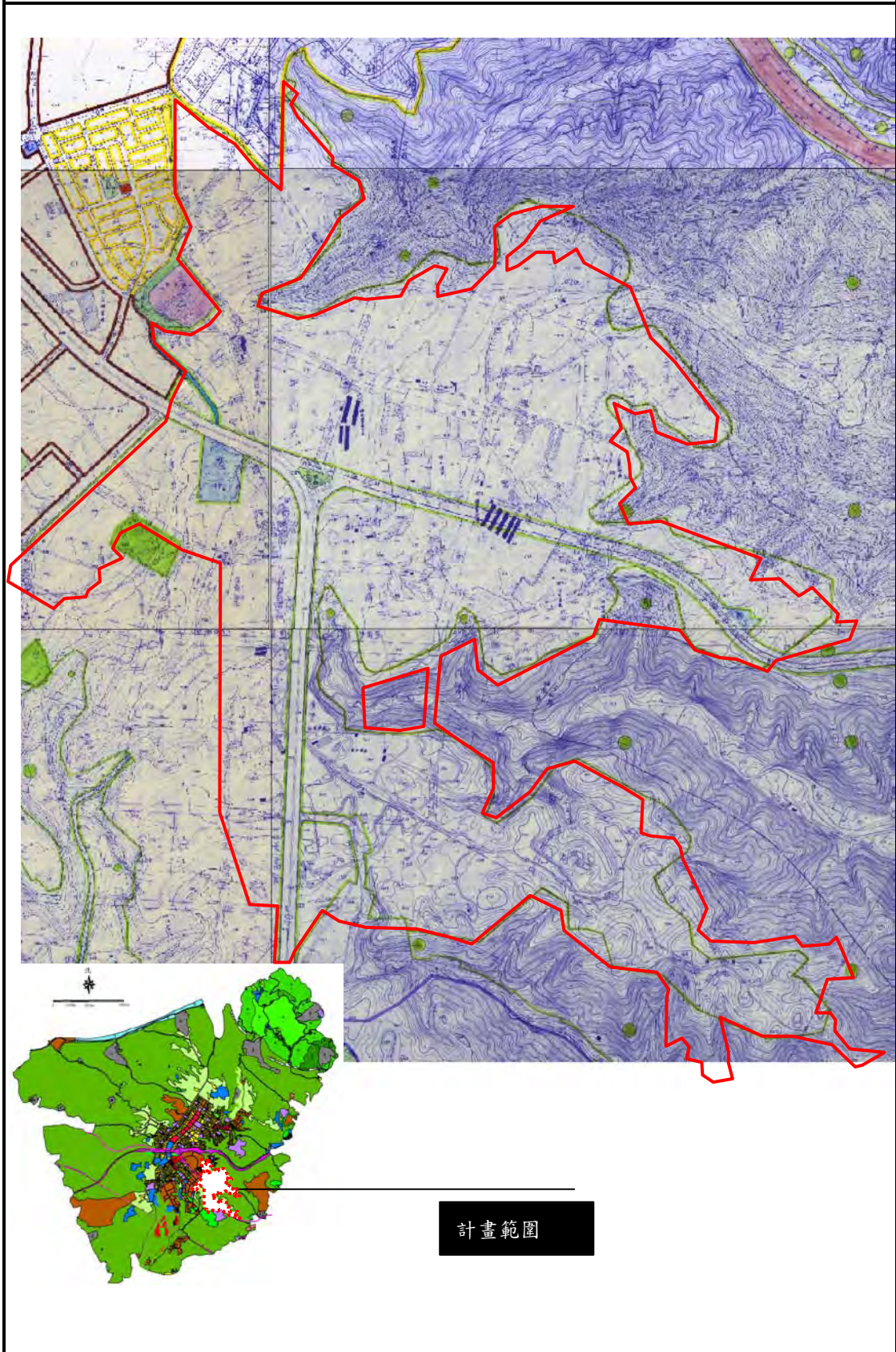
保留原有之捷運系統用地，計畫面積 0.78 公頃，供桃園國際機場機場捷運線場站使用。

2. 道路用地

保留原有文化一路、壽山路 40 公尺道路、青山路及東側編號 12 號道路等道路系統，並配合劃設本計畫區鄰里道路系統，計畫面積 39.92 公頃。

計畫內容詳如表二及圖四。

圖三 變更林口特定區（配合「改善庶民生活行動方案—機場捷運沿線站區周邊土地開發—A7站區開發案與辦事業計畫」）計畫範圍區位示意圖

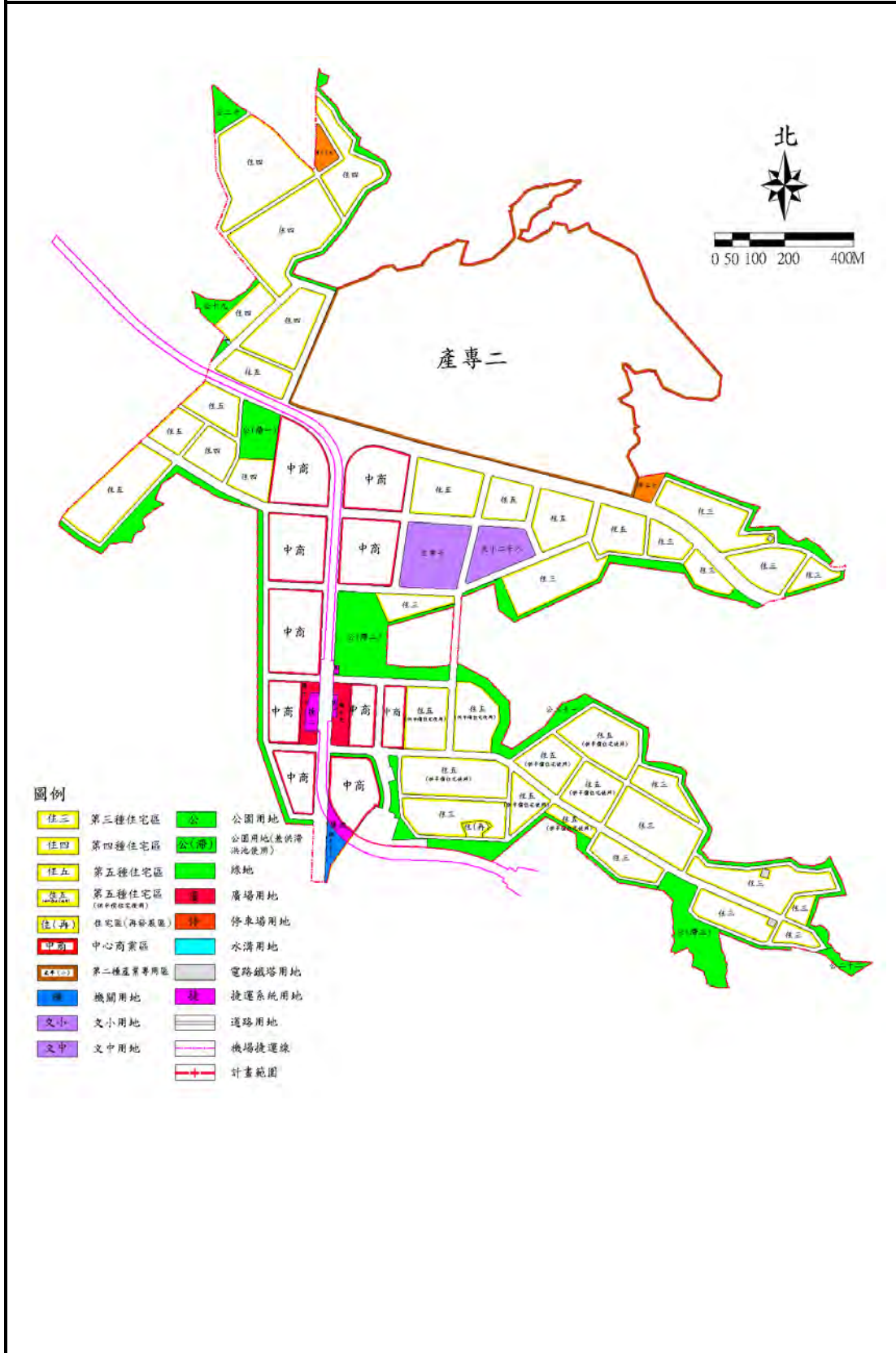


表二 變更林口特定區（配合「改善庶民生活行動方案—機場捷運沿線站區周邊土地開發—A7站區開發案興辦事業計畫」）計畫土地使用面積表

項	目	計 畫 面 積 (公頃)	百分比 (%)
土地 使用 分區	住 宅 區	77.56	32.76
	商 業 區	25.23	10.66
	第二種產業專用區	60.17	25.42
	小 計	162.96	68.84
公共 設施 用地	機 關 用 地	0.47	0.20
	學 校 用 地	5.33	2.25
	公 園 用 地	3.70	1.56
	公園用地(兼供滯洪池使用)	8.53	3.60
	綠 地	12.53	5.29
	廣 場 用 地	1.36	0.57
	停 車 場 用 地	1.02	0.43
	電 路 鐵 塔 用 地	0.11	0.05
	水 溝 用 地	0.03	0.01
	捷 運 系 統 用 地	0.78	0.33
	道 路 用 地	39.92	16.86
小 計	73.78	31.16	
合 計	236.74	100.00	

註：表內面積應以依據核定圖實地分割測量面積為準。

圖四 變更林口特定區（配合「改善庶民生活行動方案—機場捷運沿線站區周邊土地開發—A7站區開發案與辦事業計畫」）計畫示意圖



第三章 相關計畫及發展現況

壹、上位及相關計畫

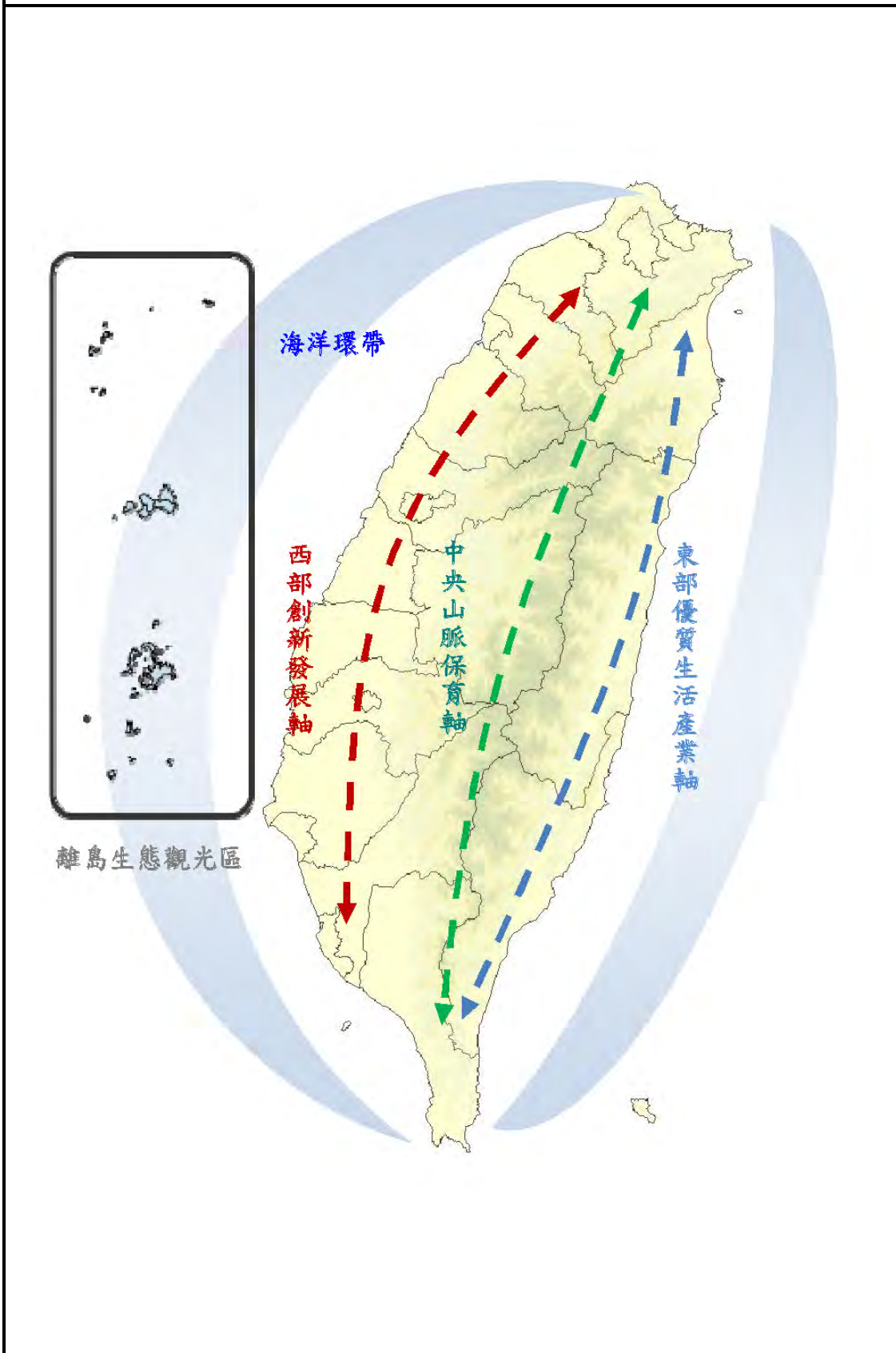
一、國土空間發展策略計畫

行政院以民國 99 年 2 月 22 日院臺建字第 0990002926 號函核定國土空間發展策略計畫，總目標為：「塑造創新環境，建構永續社會」，並創造臺灣成為「安全自然生態」、「優質生活健康」、「知識經濟運籌」、「節能減碳省水」的國土發展新願景。

該計畫將我國國土基本結構劃分為「三軸、海環離島」，三軸分為「西部創新發展軸」、「東部優質生活產業軸」與「中央山脈保育軸」，其中林口特定區位處「西部創新發展軸」，強調都市與創新產業發展的國土管理，發展構想如下（詳圖五）：

- （一）強化區域成長極與區域產業發展走廊的競爭力，設定特定強項(leading sector)與發展主軸，加強投資區域成長極與區域產業發展走廊的公共基礎建設，並優化產業投資環境，使其發揮區域成長中樞的角色，帶動周邊區域發展。
- （二）以整合策略及作法，建立都市及工業區再造與創新轉型機制，有效活用土地資源，導向新綠能、新文創、新品味或生態城發展。

圖五 國土空間結構：三軸、海環、離島概念圖



二、北部區域計畫

(一)北部區域計畫第一次通盤檢討

北部區域計畫中，龜山鄉位於桃園生活圈內，中心都市為桃園市，屬台北都會區範圍，在北部區域計畫都市位階屬一般市鎮。

有關林口新市鎮計畫之開發精神及未來發展定位，分述如下：

1. 新市鎮之開發精神

依經合會民國 59 年 11 月擬定林口特地區計畫目的，北部區域計畫在新市鎮、新社區建設之發展構想藍圖上，以國家經濟建設為導向趨勢，勾劃出儲備大台北都會區發展需求腹地及引領桃園地區建立國際門戶意象之開發精神。

2. 新市鎮之未來發展定位

依空間規劃及地理位置現況，特定區為大台北地區後花園，應以人本精神，建構高自足性之「優質住宅社區」型態為發展定位，提供合宜價位住宅用地及多元化工作空間。

(二)北部區域計畫第二次通盤檢討(草案)

未來北部區域空間發展架構，可概分為區域西部地區之「西部成長管理軸」、區域東部地區之「蘭陽產業觀光軸」、以中央山脈為主之「山脈保育軸」、離島地區之「離島生態觀光區」與「海洋環帶」等五大空間發展軸帶

與地區（詳圖六）。

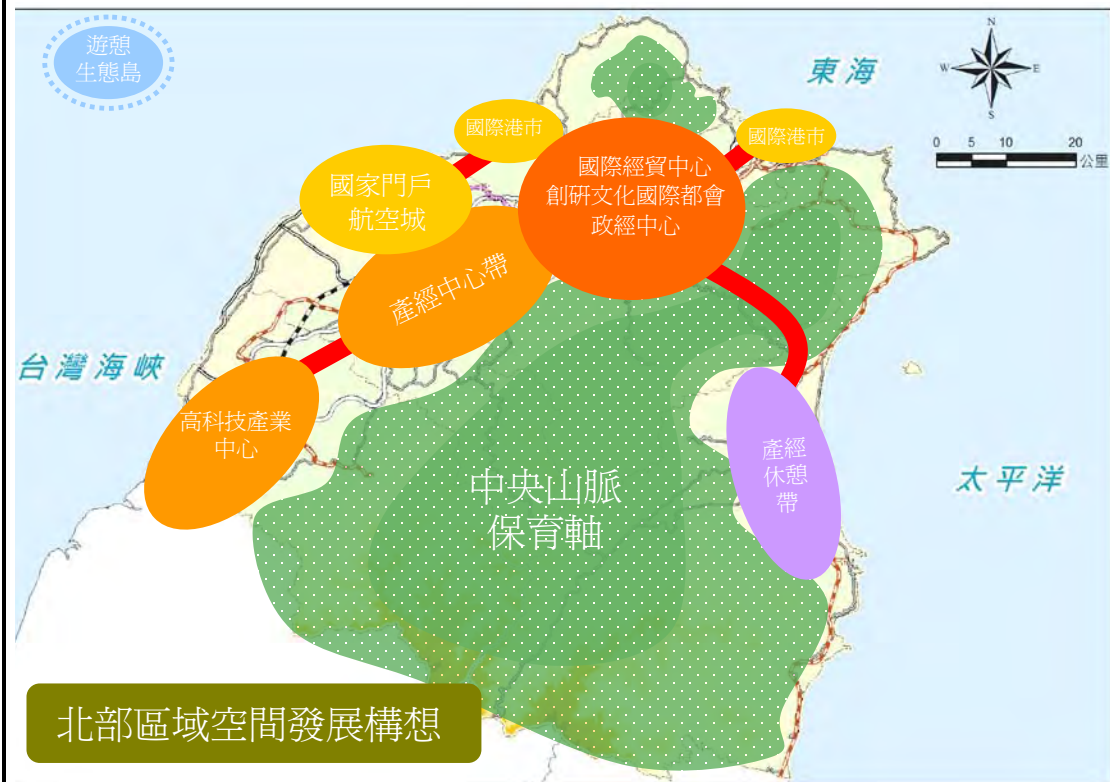
林口特定區在北部區域計畫第二次通盤檢討(草案)中位於「西部成長管理軸」，屬於台北都會區產業發展策略地區，其主要發展策略為「發展連接科技發展地區及居住生活區間之大眾運輸系統」。

（三）桃園縣區域計畫

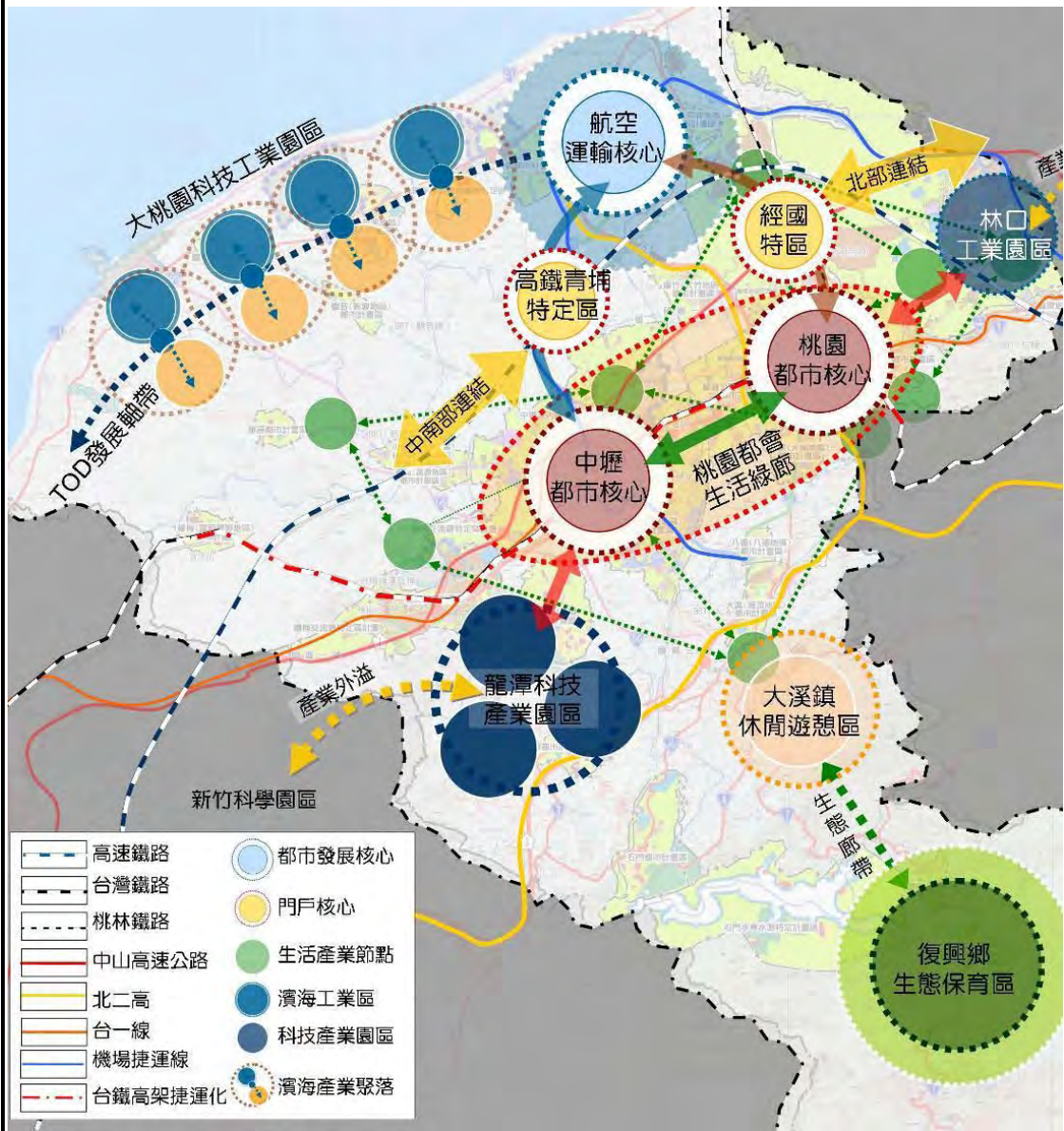
龜山鄉由於高科技研發產業成熟，且人口規模達 10 萬人以上，為桃園縣區域計畫一般市鎮中具明顯產業發展特性之地區。在發展定位與土地發展策略中，機場捷運場站 A7 周圍以 TOD 模式發展，納入綠色運輸理念，並預計於此興建平價住宅供應市場需求。

配合行政院六大新興產業（生技、觀光、醫療、農業、文創與綠色能源），在產業發展策略目標方面，龜山鄉以朝向醫療生技相關產業發展方向定位，發展為醫療、照護與生技產業；連結區內醫院、生技與學校設施，整合產學研空間，提升技術、品質，並建立區域網路系統，提升資訊流通時效性。另一方面，結合華亞科技園區、林口工業區、銘傳大學等資源，發展高科技產業，並透過產學合作，提升研發能力，進一步與臺北科技產業群聚串連，並透過機場捷運成為台北與桃園通勤廊帶之中繼點。

圖六 北部區域計畫空間發展構想示意圖



圖七 桃園縣空間發展定位圖



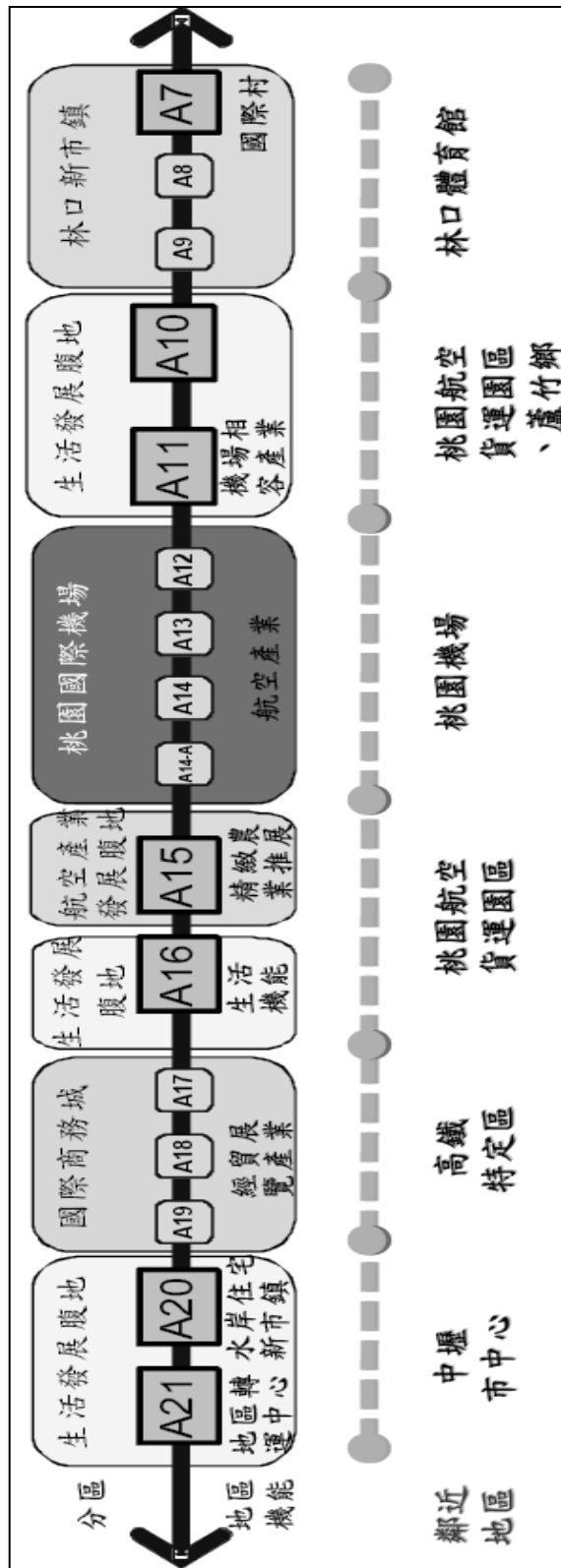
三、桃園縣都市發展綱要計畫

桃園縣政府有鑑於人口發展即將突破 200 萬人，擬對縣政推展及重大投資建設進行資源整合與計畫管控，委託中華民國地區發展學會進行桃園縣都市發展綱要計畫，其重點包括：

(一) 桃園縣都市整體發展課題與策略，(二) 研擬重點發展地區及特色發展地區之策略與方案；(三) 研擬機場捷運及台鐵高架捷運化周邊地區之發展構想。

其中有關機場捷運之機能軸構想，係結合 TOD 理念引入捷運場站主題機能（圖八），並對於待訂定土地使用計畫之場站，提出初步建議之發展定位，其中 A7 車站初步定位為國際村社區。

圖八 捷運機能軸構想示意圖



資料來源：桃園縣都市發展綱要計畫

：表待訂土地使用計畫場站

四、小結

本計畫位處機場捷運沿線，藉由捷運串連高鐵台北站、桃園站及桃園機場等三大交通節點，並帶動沿線發展，有效紓解台北盆地人口壓力，並由大眾運輸系統串連避免空間發展持續無序沿公路蔓延而蠶食農地，藉集約化發展(compact development)提高公共建設的投資及使用效率，並由產業專用區開發形塑成長極，引領人口移入本區發展。

故，本計畫將透過大眾運輸系統(機場捷運)周邊開發新社區紓解大台北地區房市需求，並藉由劃設產業專用區引入相關產業，帶動地方發展，落實前項發展策略。另 A7 車站周邊地區初步定位為國際村社區，宜朝引進國際產業，外語文教機構進駐培育國際專業人才，型塑國際村社區，以配合上位計畫發展。

貳、重大建設計畫

一、臺灣桃園國際機場聯外捷運系統

(一) 計畫內容

臺灣桃園國際機場聯外捷運計畫路線以臺灣桃園國際機場二期航站大廈為分界點，往東至臺北車站，往南經高鐵桃園車站至中壢中豐路與環北路口，全長約 51.47 公里，共設 22 座車站及 2 處機廠。路線主要行經臺北市(大同區、中正區)、臺北縣(三重市、新莊市、泰山鄉、林口鄉)、桃園縣(龜山鄉、蘆竹鄉、大園鄉、中壢市)等地區(詳如圖九)。計畫於民國 102 年局部通車至三重站，民國 103 年全線通車串連台北車站。

(二) A7 站規劃概要

本計畫位處 A7 捷運車站，期提供捷運運輸服務落實 TOD 觀念，紓解臺北及桃園兩大都會區之發展壓力。

1. 基地位置

本計畫所在 A7 (體育大學站) 場站位於龜山鄉文化一路，南側距體育園區約 800 公尺。

2. 規劃構想

配合路線縱坡，規劃為地下二層之車站，配置於文化一路地下，地面出入口配置於道路西側，通風口配置於道路東側。

3. 規劃定位

A7 站定位屬都會通勤，直達車並不停靠，主要滿足

居住、工作者在目的地之間的運輸功能，因此在接駁運具上是以大眾運輸和私人運輸工具（如小汽車、機車、自行車等）為主。

參、環境特性

一、自然環境

(一) 地形地勢

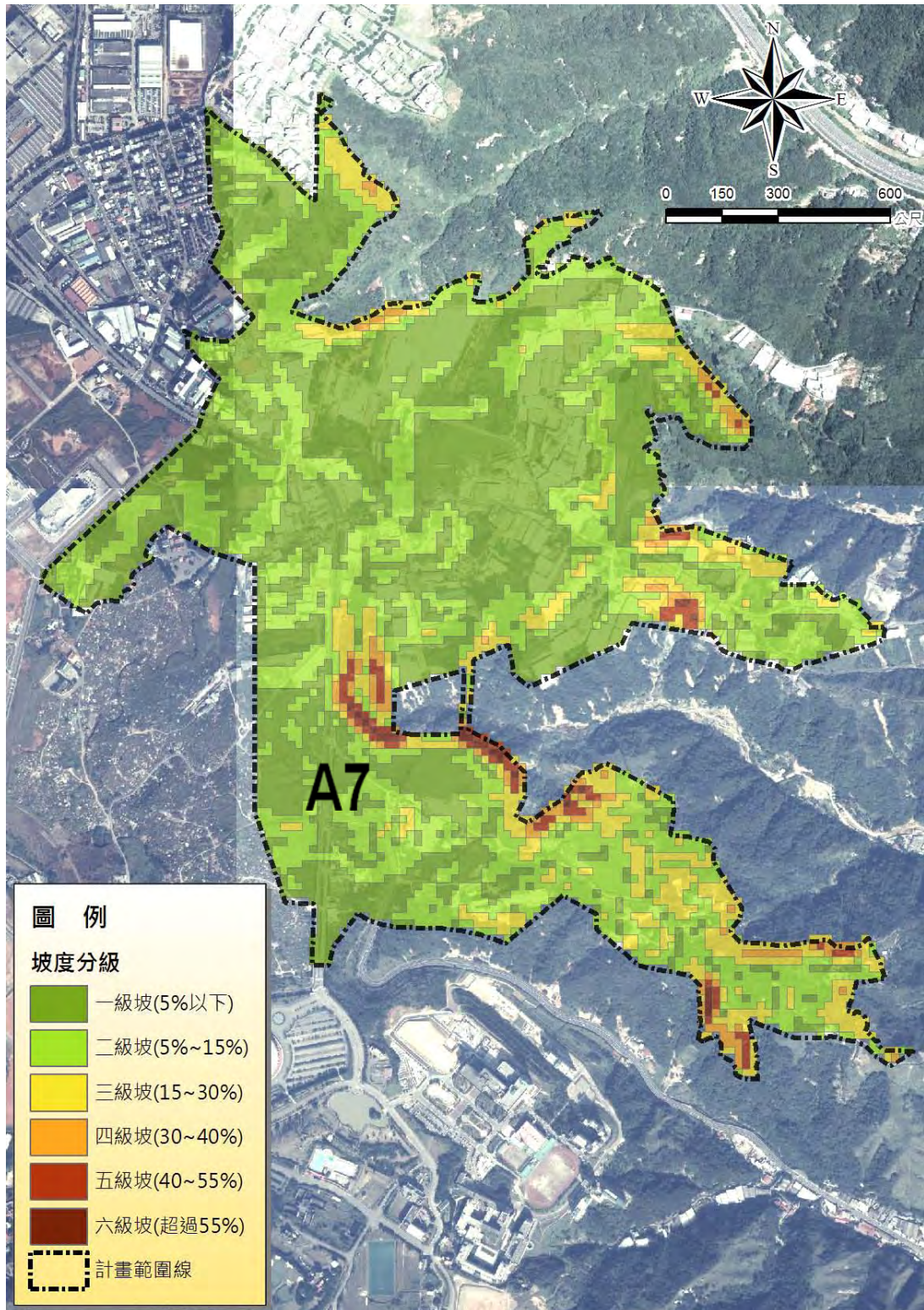
林口台地位於台北盆地西緣，在台北盆地的西側形成落差達 200 公尺的斷崖，屬於斷層地壘。邊緣部份發生小溪切割作用，各溪向台地中央作溯源侵蝕作用，惟仍保留 20%的廣闊平坦面。林口台地大致成一平坦高起的獨立地塊，台地面為海拔 240 至 250 公尺的平坦面或波狀起伏面，外形略呈北寬南窄的不等邊四邊形，本計畫區在地勢上呈西北低東南高走向。

本計畫區坡度大部分坡度平緩，平均坡度 3 級坡 (30%) 以下者佔 95.85%，4 級坡以上比例極少，4 級坡 (30%~40%)、5 級坡(40%~55%)、6 級坡(超過 55%)分別佔 2.25%、1.47%及 0.42%，詳表三及圖十。

表三 本計畫坡度分析表

坡 度	百 分 比 (%)
3 級坡 (30%) 以下	95.85
4 級坡 (30%~40%)	2.25
5 級坡(40%~55%)	1.47
6 級坡(超過 55%)	0.42

圖十 本計畫坡度分析示意圖



(二) 地質與土壤

林口台地覆蓋著厚度約數公尺至數十公尺的紅土層，代表原始地形面因受長期風化淋溶作用所致，呈酸性反應。其下有數十公尺厚的礫石層，礫岩以砂岩居多，直徑自 10 公分至 20 公分不等。

(三) 氣候

1. 氣溫

根據淡水測候站之氣溫量測資料統計結果顯示，此區年平均溫度為攝氏 22.1 度。

2. 雨量

由中央氣象局淡水測候站之降水資料統計顯示，自民國 60 年至 84 年平均年降雨量為 2132.2mm，年平均降雨日數約 160.6 天，全年中，以 7 月份降雨日數最少，3 月份降雨日數最高，年雨量在台灣北部地區屬較少地區。

3. 風速及風向

根據基隆港務局設立之八里風力測站風速與風向統計結果，本區受東北季風影響相當大，約自 9 月開始至翌年 3、4 月止，風速超過每秒 5 公尺之百分率約 40%，最主要風向為 NE 及 NNE。夏季季風風向則約分佈於 E 至 S 向，風速小於每秒 5 公尺者在 70% 以上。

二、社經環境

(一) 人口成長

龜山鄉至民國 98 年底總人口數約 135,692 人，84 至 98 年間人口年平均成長率約 1.99%，略高於桃園縣之 1.82%，平均每年增加 2,286 人，吸引人口進駐之原因應與龜山鄉工業區開發、大專院校的設置有關。而本計畫區屬桃園縣龜山鄉部分樂善村、文化村、長庚村，其中以樂善村所佔面積最廣，文化村次之位於計畫區西北隅，至民國 98 年底二村人口總計為 10,530 人，本計畫區南側緊鄰臺灣體育大學、長庚大學，西側為華亞科技園區，使得整體人口呈現逐年成長趨勢。

(二) 人口密度

龜山鄉民國 98 年底之人口密度為 1,884.15 人/平方公里，屬中度人口密集區，在桃園縣中為人口密度偏高的鄉鎮，人口密度逐年增加，顯示外地人口有逐漸往龜山鄉遷移趨勢。

表四 本計畫與龜山鄉、桃園縣歷年人口統計表

年 度	桃 園 縣		龜 山 鄉		計 畫 區 (樂善村、文化村)*	
	人 口 數 (人)	成 長 率 (%)	人 口 數 (人)	成 長 率 (%)	人 口 數 (人)	成 長 率 (%)
83 年	1,483,955	—	99,102	—	2,933	—
84 年	1,524,127	2.71	103,481	4.42	4,578	—
85 年	1,570,456	3.04	106,052	2.48	5,232	—
86 年	1,614,471	2.80	108,866	2.65	5,616	—
87 年	1,650,984	2.26	110,352	1.36	8,952	—
88 年	1,691,292	2.44	112,195	1.67	9,711	—
89 年	1,732,617	2.44	114,391	1.96	10,574	—
90 年	1,762,963	1.75	115,466	0.94	8,072	—
91 年	1,792,603	1.68	117,969	2.17	8,376	3.77
92 年	1,822,075	1.64	119,843	1.59	8,541	1.84
93 年	1,853,029	1.70	122,705	2.39	8,594	0.40
94 年	1,880,316	1.47	125,214	2.04	8,709	1.08
95 年	1,911,161	1.64	129,846	3.70	9,363	5.74
96 年	1,934,968	1.25	131,691	1.42	9,725	3.07
97 年	1,958,686	1.23	133,977	1.74	10,237	5.26
98 年	1,978,782	1.03	135,692	1.28	10,530	2.86
平 均	—	1.82	—	1.99	—	1.50

註：1. 龜山鄉村界於民國 87 年及 90 年調整，其中文化村於民國 87 年增劃故平均及成長率僅以民國 91 年後計算。

2. 資料來源：桃園縣政府及龜山鄉戶政事務所(99 年 3 月)，本計畫整理。

三、交通系統

(一) 聯外道路

文化一路為貫穿本計畫區之主要聯外道路，道路寬度 40 公尺，為雙向六車道。文化一路往西北可經龜山林口交流道接國道一號，南可連桃 7 線(振興路)連接台 1 線及台 1 甲，往東延伸未來可連至台北縣新莊市壽山路通往新莊丹鳳地區(詳圖十一)。

(二) 主要道路

1. 華亞三路

位於計畫區西北側，路寬 25 公尺，為雙向 4 車道，北銜接文化一路、文化二路，南接振興路通往桃園市。

2. 壽山路

位於計畫區北側，為計畫區東西向之主要道路，計畫寬度 40 公尺，現況約 12 公尺，雙向二車道，向東南延伸可通往台北縣新莊市中山路，北可達泰山鄉、南可達新莊迴龍地區及樹林鎮。

3. 青山路

位於計畫區南側，寬度 20 公尺，現況約 12 公尺，雙向二車道，往東南延伸至新莊市中山路三段，經台 1 省道及其支線。

4. 振興路

位於計畫區西南側，路寬為 10 公尺，為雙向二車道，向西南可連至台 1 省道。

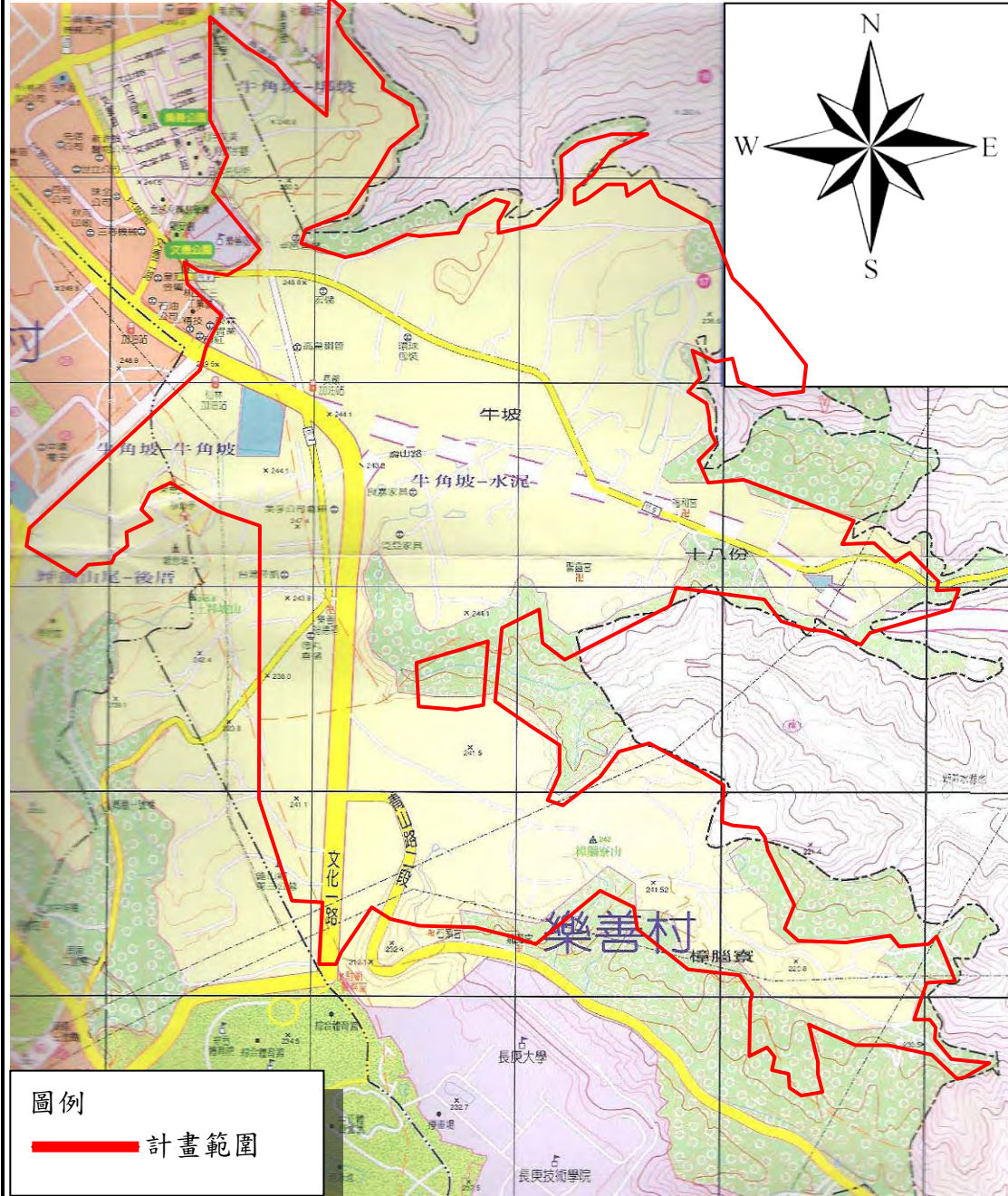
(三) 區內聯絡道路

桃九線位於計畫區北側，自計畫區東側壽山路分岔，路寬 6~8 公尺，向西北可接文德路。

(四) 道路服務水準

本計畫區之道路係供台灣體育大學、長庚大學通學及華亞科技園區、長庚高爾夫球場、計畫區內倉儲工廠通勤使用，其平日及假日道路服務水準分析詳表五，平日時除青山路（丹鳳-體育學院）往東方向道路服務水準為 C 級外，其餘道路服務水準均為 B 級以上；假日道路服務水準除青山路（丹鳳-體育學院）東西方向下午尖峰道路服務水準為 C 級外，其餘皆屬良好，均為 A 級以上。

圖十一 本計畫周邊交通系統示意圖



表五 本計畫主要道路服務水準分析表

道路編號	路 段	平 假 日	方 向	容 量	上 午 尖 峰		下 午 尖 峰	
					交 通 (pcu/hr)	V/C	交 通 (pcu/hr)	V/C
桃7鄉道 (文化一路)	青山路- 復興二路	平日	往南	3350	1,436	0.43(B)	1,268	0.38(A)
			往北	3350	777	0.23(A)	656	0.20(A)
		假日	往南	3350	1,084	0.32(A)	476	0.14(A)
			往北	3350	929	0.28(A)	561	0.17(A)
青山路	丹鳳- 體育學院	平日	往東	1600	954	0.60(C)	882	0.55(C)
			往西	1600	714	0.46(B)	634	0.40(B)
		假日	往東	1600	355	0.22(A)	870	0.54(C)
			往西	1600	444	0.28(A)	899	0.56(C)

資料來源：機場捷運-機場三重段環境影響說明書，93年，臺灣桃園國際機場聯外捷運系統牛角坡段(A7車站周邊)農業區變更開發先期規劃案。

四、土地權屬

本計畫土地權屬依本計畫範圍套繪地籍略圖，主要以私有地為主佔 83.48%，公私有土地位置與面積，詳如圖十二及表六所示。

表六 本計畫土地權屬分析表

權 屬	面 積 (公 頃)	百 分 比 (%)
公 有	35.12	14.84
私 有	197.64	83.48
公 私 有	3.98	1.68
合 計	236.74	100.00

註：本計畫整理，應依地政事務所實際分割面積為準。

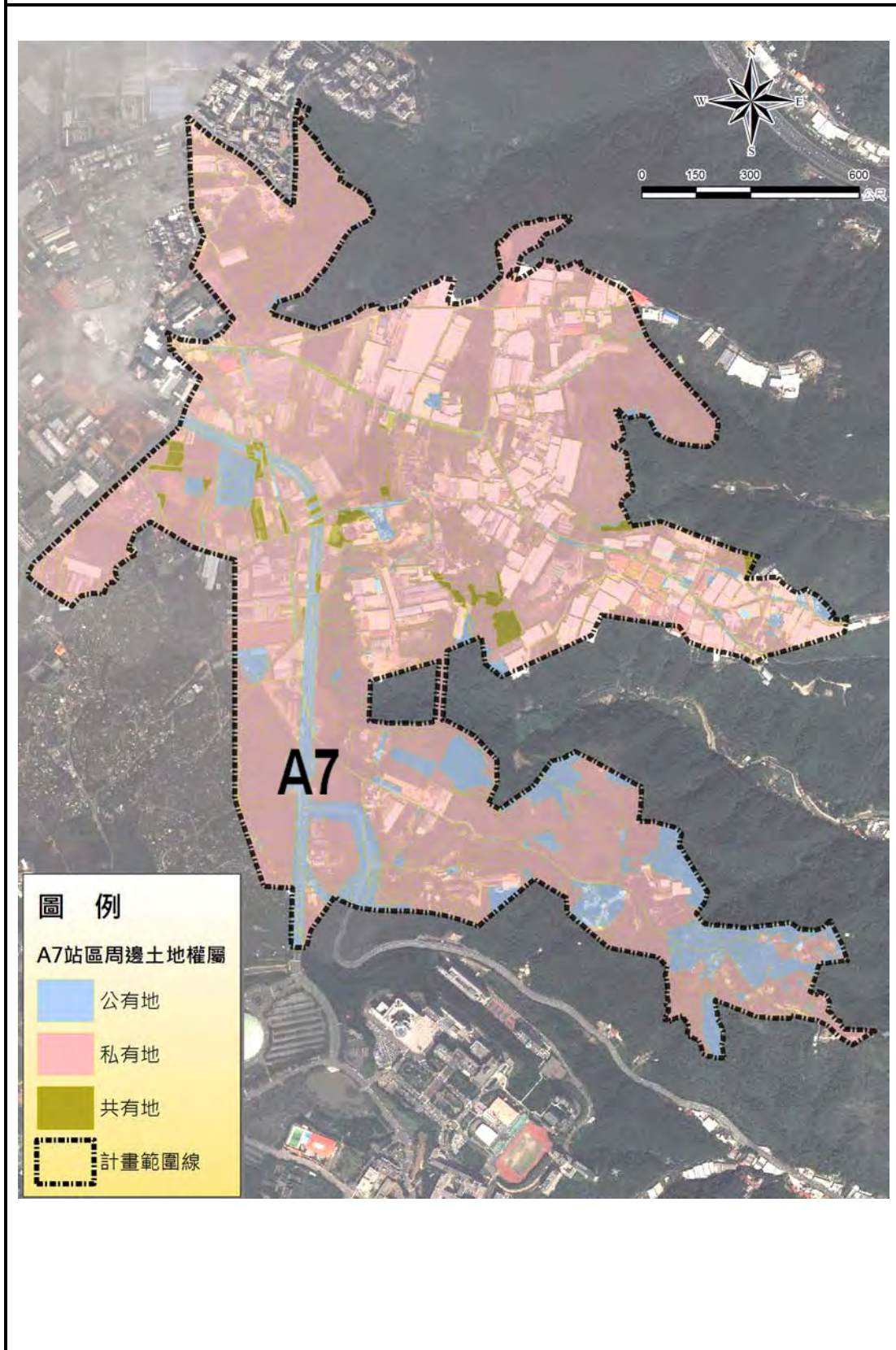
五、公共設施

本計畫區內以農業區與保護區居多，區內甚少公共設施，故大多倚賴計畫區北側(牛角坡醫療社區)、西北側及西側(工五工業區細部計畫)所提供公共設施服務，以下將以計畫區內及計畫區鄰近公共設施敘述如下。

(一) 機關用地

計畫區內原有二處機關用地，一處位於計畫區內西側，樂善國小南側、鄰文化一路，屬機二十用地，面積 1.59 公頃，現為為雨水調節池使用，主要計畫已變更為公園用地使用；另一處則位於計畫區內東側，鄰壽山路，屬機二十一用地，面積 0.22 公頃，現供軍事使用。

圖十二 本計畫權屬分佈示意圖



計畫區外部分，距計畫區北側 500 公尺左右、牛角坡醫療社區內，有四處機關用地，分別為機六、機七、機八、機九用地，面積共計 0.97 公頃，目前現況未做使用。距計畫區西北側約 550 公尺、工三工業區南側住宅區旁，為機十一用地，面積 0.09 公頃，現為工三工業區水污所化驗室。距計畫區西側約 500~700 公尺左右、工五工業區旁，則有二處機關用地，機十八用地，面積 7.70 公頃，為都市化地區南側之污水廠處理使用，機十九用地，面積 3.53 公頃，為雨水調節池使用。

依上所述區內外機關用地分佈位置及面積可知，區內機關用地僅供軍事及雨水調節使用，而區外半徑 500 公尺左右機關用地亦以工業、污水及雨水調節使用為主，鮮少政府機關或活動中心等直接供民眾使用鄰里性公共設施，應與其為人口不密集未發展農業區有關。

(二) 學校用地

計畫區內並未劃設學校用地，計畫區外部份，距計畫區北側約 500 公尺內有二處學校用地，分別為文小二十六之長庚國小(牛角坡醫療社區內之醫院專用區國民小學)，面積 2.25 公頃，以及文小十九之樂善國小(住宅區內)，面積 2.00 公頃。距計畫區西側約 900 公尺左右，有一處學校用地為文中五(大崗國中)，面積 3.40 公頃。距計畫區南側約 600 公尺左右有一處學校用地，為文小二十四大埔國小，面積 0.81 公頃。

依上所述，區內並未劃設文教設施，計畫區附近則

有三所小學及一所中學。本計畫區外北側二所小學服務範圍僅可服務至本計畫區西北側及北側部分地區，計畫區其他部分均非其服務範圍，計畫區外南側雖另有大埔國小，但其服務範圍約為 700 公尺左右，故離本計畫區亦稍嫌過遠。本計畫區國小服務範圍仍以計畫區北側及西北側人口居住較為密集處，其餘地區仍無國小服務。而國中用地部分，計畫區外西側大崗國中，距本計畫區約 1500 公尺，但其對於本計畫區服務範圍僅西半側部分，計畫區東半側部分仍未能提供服務。

(三) 鄰里公園用地、公園用地及綠地

計畫區外部份，計畫區北側牛角坡醫療社區內有十處鄰里公園用地，分別為公鄰五十一至公鄰六十，面積共計 1.12 公頃，另有十六處為綠地用地之綠化步道分布其中。計畫區西北側住宅社區內，有一處鄰里公園用地，為公鄰四十七，面積為 0.20 公頃，另有一處位於樂善國小旁公園用地，及四處為綠化步道使用綠地用地。計畫區西側隔華亞三路緊鄰工五工業區細部計畫內，有七處公園用地，為公(一)至公(七)，屬鄰里公園性質，面積計 22.72 公頃，另有三處綠地用地分散其區內。

依上所述，區外則有十一處鄰里公園用地，二十處綠地用地，及八處公園用地，其主要集中於計畫區外西半側，另計畫區外南側有介壽運動公園用地，計畫區東側部分則未劃設公園綠地，應與其為未開闢人口稀少農業區有關。

(四) 道路用地

計畫區內道路用地主要為貫穿計畫區中央文化一路、計畫區東側壽山路及東南側青山路，其餘道路則為區內聯絡道路或既成道路。計畫區外則以計畫區西側之華亞三路，以及計畫區西南側之振興路為主。由於目前計畫區內多屬農業區及保護區，參照道路服務水準，原道路系統對於本計畫區仍堪負荷，但本計畫仍需重新規劃考量。

(五) 電路鐵塔用地

本計畫區內電路鐵塔用地共四處，主要分布於農業區及保護區。

(六) 捷運系統用地

計畫區內捷運系統用地共四處，其中三處皆沿著文化一路兩側分布，為機場捷運 A7 車站設備使用，另一處則為機場捷運沿線所經路線。計畫區外捷運系統用地位於計畫區外東南側，沿青山路往新莊方向呈線型分佈，為供機場捷運軌道運輸使用。

(七) 水溝用地

計畫區內水溝用地一處，位於計畫區內北側、樂善國小南側，屬水八用地，面積 0.26 公頃，而計畫區外 500 公尺內則無相關水溝用地。

肆、土地使用現況

捷運 A7 站區周邊土地都市計畫使用分區主要為農業區、

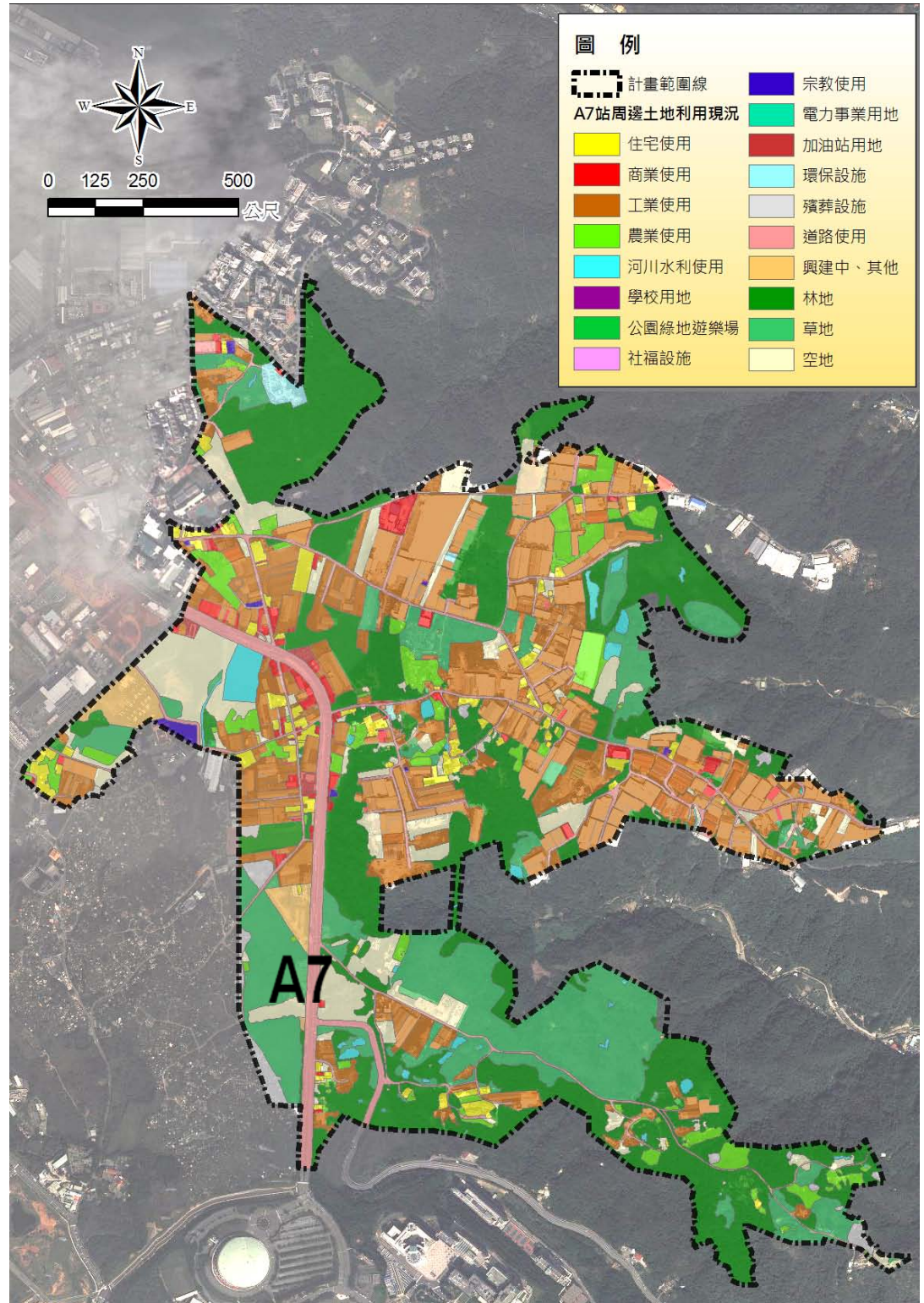
部分保護區及機關用地，土地使用現況主要為工業使用，部分為零星住宅使用，如表七、圖十三。本區農作情形較少，除少部分農舍外，大部分均已作工業使用，建築物多為二層樓鋼骨造鐵皮屋，主要作為工廠、倉儲等違章建築使用，另本計畫區尚有超過50%土地屬於林地、草地及空地，現況照片詳如圖十四所示。

表七 本計畫土地使用現況表

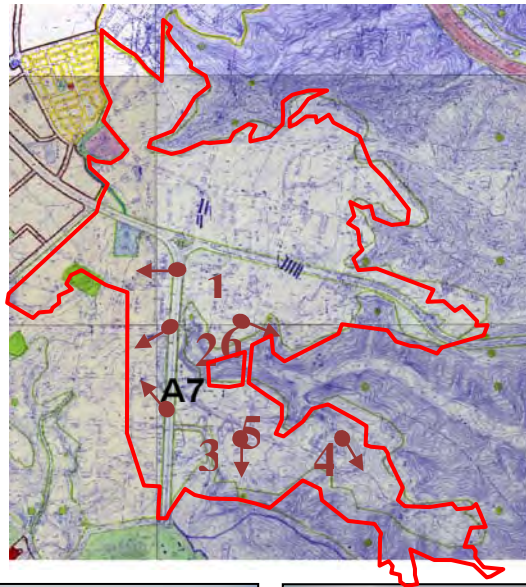
使 用 別	面 積 (公 頃)	百 分 比 (%)
住 宅 使 用	6.26	2.64
商 業 使 用	4.46	1.88
工 業 使 用	62.85	26.55
農 業 使 用	10.70	4.52
道 路 使 用	15.29	6.46
學 校 用 地	0.02	0.01
電 力 事 業 用 地	0.07	0.03
加 油 站 用 地	0.54	0.23
公 園 綠 地 遊 樂 場	0.24	0.10
河 川 水 利 使 用	2.99	1.26
宗 教 使 用	0.57	0.24
殯 葬 設 施	2.75	1.16
社 福 設 施	0.01	0.004
環 保 設 施	1.04	0.44
林 地	68.27	28.84
草 地	37.08	15.66
空 地	20.22	8.58
興 建 中 、 其 他	3.27	1.38
總 計	236.74	100.00

資料來源：國土測繪中心，2007。

圖十三 本計畫土地使用現況示意圖



圖十四 本計畫土地使用現況照片圖



第四章 計畫目標與構想

壹、計畫目標及構想

總目標：

- 一、 將 A7 車站及周邊地區規劃建設為台灣大眾運輸導向發展 (TOD) 優質典範計畫
- 二、 以生態城市理念為本，興建 A7 車站周邊平價住宅及產業專用區，發展新興策略產業，帶動台商鮭魚返鄉，提高捷運運量，減輕營運壓力，並紓緩大台北都會區房價課題
- 三、 以創新預標售方式辦理區段徵收，減輕政府財政負擔

目標一：將 A7 車站及周邊地區規劃建設為台灣大眾運輸導向發展之優質典範計畫

一、理念：大眾運輸導向發展 (Transportation-Oriented Development, TOD)

本計畫區為機場捷運線之重要交通節點，期以大眾運輸導向發展 (TOD) 理念為主軸，引導空間適性發展。大眾運輸導向發展的基本規劃理念，係在大眾運輸交通節點可輕易步行到達的地區，高密度地混合發展居住、工作、購物、休閒等活動，在車站周邊環境以行人導向為設計原則，塑造高可居性、可及性及有效率的都市發展形態與土地利用模式；並鼓勵民眾搭乘大眾運輸，抑制私人運具使用，藉由 TOD 之人行空間與綠色運輸系統理念建構完整路網，搭配停車轉乘設計，使民眾習

慣利用大眾運輸系統為主要的運輸工具，以達到永續發展的目的。TOD 又可論述為以下 3D 之結合：

1. 提高土地使用強度：Density

若要使大眾運輸成為主要的運輸工具是可實行，其基本要素就是要有足夠數量的人在車站附近居住或工作。在許多不同的都市中進行研究發現，欲增加搭乘大眾運輸工具的人，其最有效的方法是「增加密度」，居住密度越高，則大眾運輸服務越頻繁，因此車站附近應該提高土地使用強度，並向外逐漸減少密度。

2. 接納土地使用多樣性：Diversity

土地使用多樣性係指混合的土地使用，允許一塊土地有兩種以上之使用方式，讓土地不僅是單一用途；此理念延伸至附著於土地上之建築物，通常更為非單一的空間利用形式，而為複合多樣的使用機能，如商業、辦公、住宅等複合使用大樓。

3. 重視都市設計：Design

藉由都市設計手段，妥適配置密集的商業、文化、休閒或其他機能，將居住與工作劃設於同一分區，商業機能緊鄰車站周邊、提供多樣化住宅型態與適宜步行的人行環境等。

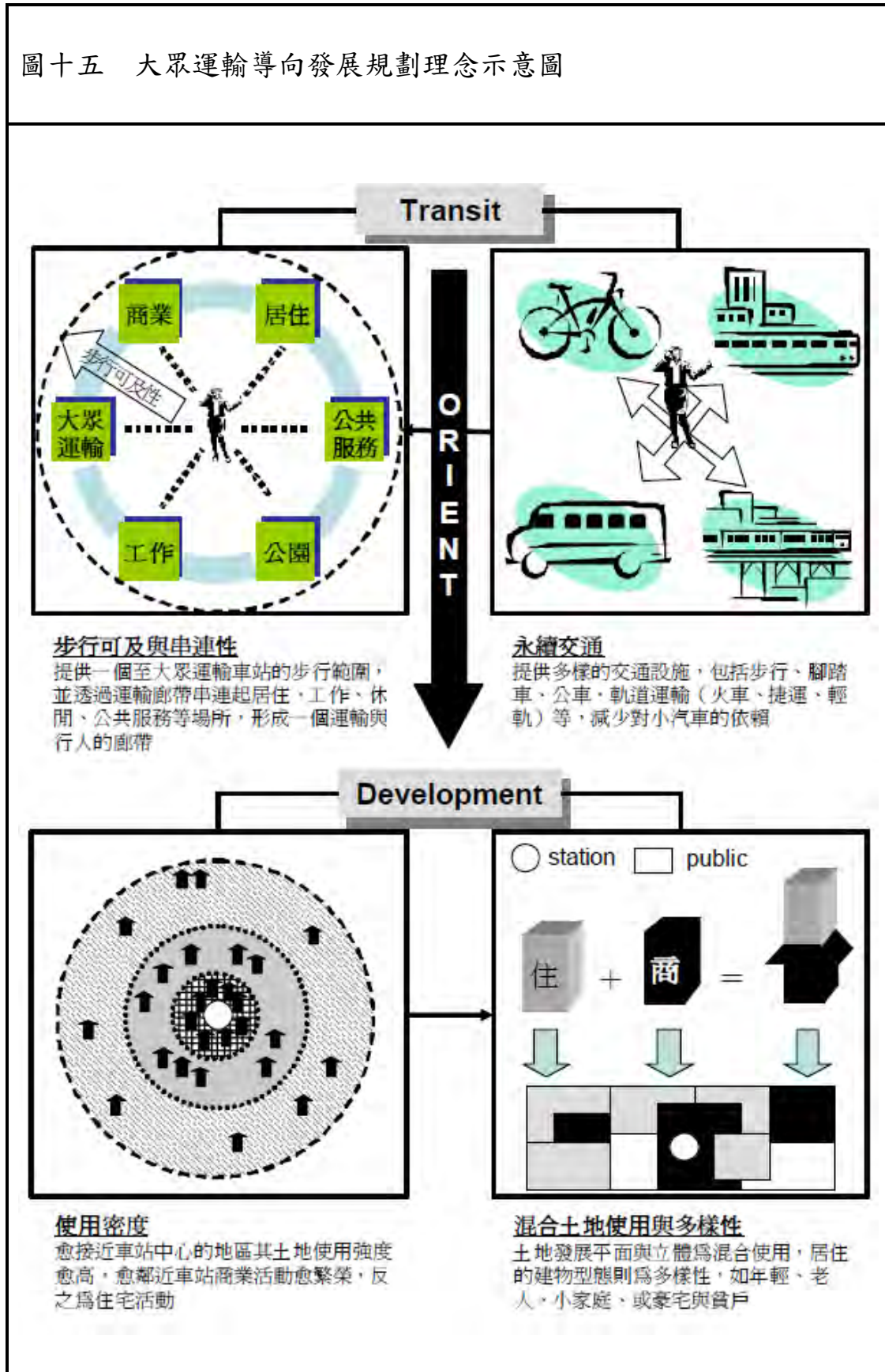
二、構想

以捷運車站為中心，進行周邊空間的都市設計時，則可以

分為如下方向：

1. 車站周圍核心地區規劃高強度之發展。
2. 鼓勵核心地區多樣化且混合使用之土地使用型態。
3. 核心地區以人行、自行車及綠軸串連延伸至其他土地使用分區。
4. 人行與車行分離規劃之動線系統。
5. 尊重行人、自行車活動空間與設計。
6. 便捷有效率的轉乘服務設施與接駁系統。
7. 合乎行人尺度幹道系統規劃，避免通過性交通影響人行安全。
8. 以行人導向為主的土地利用模式，使行人感到舒服的環境。

圖十五 大眾運輸導向發展規劃理念示意圖



資料來源：李家儂，2003，都會區大眾運輸導向發展之規劃模式

目標二：以生態城市理念為本，興建A7車站周邊平價住宅及產業專用區，發展新興策略產業，帶動台商鮭魚返鄉，提高捷運運量，減輕捷運壓力，並紓緩大台北都會區房價課題

一、理念：生態城市(Green Cities)

生態城市代表的不只是城鄉生活單元之美化綠化，也不只是城鄉環境之污染整治，它其實是建立在人類對於土地利用、掌控土地空間合理分配之理念手段與操作過程之整體性、結構性之省思。生態城市強調建構一個人性規模、全面性的生活環境，注重生態自然與人類的融合，強調生態原則與環境容受；將人類的活動以不危害的方式與自然整合，營造出人類的健康發展及永續的未來。此外也特別注重城市發展之生態結構性與完整性，並以生物、綠地、河川、水系之健康與多樣性為指標。城市環境基盤是由水資源、綠資源及公共設施資源（如都市基礎設施、道路）等所架構而成的，簡單而言，藉由各空間單元間點、線、面之串連，建立具城市綠網、城市藍帶與城市生活動脈共同交織之空間環境架構。

落實於本計畫除既有生態環境與人類生活的呼應之觀念外，更重要則在交通運輸及土地使用計畫上為透過大眾運輸導向發展(TOD)觀念結合與實踐，採取潔淨運輸導向的交通系統規劃，提高交通節點土地使用強度及多樣性。都市交通系統是造成大氣污染的線源污染，在規劃都市交通系統時，除了對旅

次及運具模式研擬對策之外，應對道路配置考慮氣候變化影響，對車道、人行/自行車道、雨水排水管理、植栽帶、設施帶及其二側建築基地指定退縮利用等，做好整合式規劃設計。潔淨運輸導向的交通系統規劃可與新都市主義（New Urbanism）所提倡的 Green-TOD 原則互相結合。另外，在建築部分則透過現行國內綠建築概念及指標，結合都市計畫法令與都市設計審議制度，由綠建築之推動與落實，擴大至生態社區、生態城市乃至永續國土之實踐。

二、構想

「都會地區房價過高」為民怨之首，尤以北台灣都會地區為最；近年因景氣復甦確定，加上全球外資引進及台商回流影響，房市行情持續發燒，尤其現況土地「奇貨可居」，土地標案單價不斷提升，而房價自 92 年至 98 年每坪上漲平均約 20 萬元，非時下中產階級所得者之能力可負擔。有鑑大台北都會區房價居高不下，為有效紓緩一般民眾購屋房貸壓力，並考量交通發展與土地價格現況後，以機場捷運系統 A7 站周邊土地為優選地區。本計畫區內預計劃設適量住宅區約 75~80 公頃，除供原土地所有權人申領抵價地分配外，另預計留設約 15~16 公頃住宅區供作平價住宅興建使用，期能「以量制價」，平抑都會地區房價高漲並政策性供給合理價格之房屋，適度調控住宅市場價格。將可提供 4,000 戶平價住宅，加上鄰近捷運系統，融入大台北都會區一小時等時圈內（A7 站至台北車站約 40 分鐘），輔以完善土地使用規定及人本都市景觀設計，舒緩大台北地區地少人稠及高房價現況。

另近年來由於國際投資環境改變，加以我國戮力改善本身投資環境體質，許多原本外出投資之本土廠商，選擇返國投資；惟在北部區域快速發展下，產業用地已不敷需求。為引領臺商鮭魚返鄉投資建設，本計畫於 A7 車站周邊地區劃設適量產業專用區，提供產業進駐以增加就業機會，並引進人口帶動計畫區發展，同時型塑北台灣「產業創新走廊」；其主要用途未來以供發展新興策略型產業為主，其中以廠辦大樓、企業總部、科技研發中心、文化創意產業、員工宿舍及住宅、一般零售業或批發業等使用，並將採預標售方式，吸引相關產業進駐，主要以國內外大企業為招商對象。另考量產業專用區內之產業、公設、生活、居住之適當調配，原則上宜以 6:2:1:1 之比例規範使用。

因此，計畫區在土地使用、交通運輸、公共設施、建築量體等四方面，主要規劃構想如下：

(一) 土地使用方面

1. 車站周圍核心地區規劃高強度之發展。
2. 鼓勵核心地區多樣化且混合使用之土地使用型態。
3. 核心地區以人行、自行車及綠軸串連延伸至其他土地使用分區。
4. 考量產業活動及類型之變動性，避免僵化土地使用分區限制發展，應保留土地分區之彈性。
5. 注重都市設計並由地方特色發掘創造獨特新風貌，以凝聚地方情感。

(二) 交通運輸方面

1. 人行與車行分離規劃之動線系統。
2. 尊重行人、自行車活動空間與設計。
3. 便捷有效率的轉乘服務設施與接駁系統。
4. 合乎行人尺度幹道系統規劃，避免通過性交通影響人行安全。

(三) 公共設施方面

1. 規劃提供種類完善且多樣化之公共設施與開放空間。
2. 公共設施之區位宜考量有效且便利之服務範圍，降低區內不必要交通旅次。
3. 物種植栽多樣化、綠覆率高且與自然環境相融合的寧靜花園城市。
4. 低耗能資源高度循環使用的都市維生設施系統。
5. 完整連續的空間系統以提供安全、健康、有趣的都市生活空間經驗。

(四) 建築量體方面

1. 配合推動綠色建築政策，結合都市計畫法令與都市設計審議制度據以落實。
2. 配合內政部建築研究所頒布之綠建築九大指標：「綠化」、「基地保水」、「日常節能」、「水資源」、「廢棄物減量」、「生物多樣化」、「污水垃圾改善」、「二氧化碳減量」、「室內環境」，透過都市設計審議在建築

物設計階段即透過建築材料、外殼設計、開窗面積等規範，減少資源、能源的耗損與二氧化碳的排放，達到綠建築的指標。

3. 建築物應達綠建築評等標準，並透過都市設計審議機制及建築執照進行管控。

目標三：以創新預標售方式辦理區段徵收，減輕政府財政負擔

配合機場捷運 103 年全線通車，本計畫以區段徵收方式變更 A7 站周邊附近現有之農業區，並配合規劃該捷運站周邊地區未來土地使用，劃設住宅區、商業區與產業專用區，適當引導周邊土地發展，化解開發壓力。

產業專用區開發除增加就業機會之供給外，並可有效吸引人口進住本計畫區，增強本計畫之可行性；另引入居住人口所衍生之捷運運量需求，更可提高機場捷運使用率，兼有效挹注機場捷運初期營運之成本，達到生產、生活、交通三贏之局面。

本計畫財務計畫藉由預標售產業專用區確保計畫可行，除提供本計畫財源外並可減輕政府財政負擔，詳請見本計畫事業及財務計畫。

圖十六 本計畫構想示意圖



圖十七 車站核心區計畫構想示意圖



車站周邊以人行導向規劃，尊重行人、自行車活動空間與設計。

車站周圍核心地區規劃高強度之發展。



立體化人行空間核心地區以人行、自行車及綠軸串連延伸至其他土地使用分區。



便捷有效率的轉乘服務設施與接駁系統。

第五章 實質計畫內容

壹、計畫範圍與面積

本細部計畫範圍位於林口特定區之機場捷運 A7 站（體育大學站）周邊地區，行政轄區包括桃園縣龜山鄉文化村、樂善村、長庚村之部分轄區，南側緊鄰臺灣體育大學、長庚大學；西側為華亞科技園區，文化一路穿越本計畫區，面積共約 236.74 公頃。

貳、計畫年期、計畫人口與密度

一、計畫年期

計畫目標年為民國 120 年。

二、計畫人口與密度

依據主要計畫之指導，本計畫區之住宅區及商業區計畫容納人口約 43,000 人，居住密度每公頃 430 人。

參、土地使用分區

本計畫土地使用分區計畫係依據主要計畫之土地使用分區計畫，並酌予配置部分綠地及細部計畫道路。

一、住宅區

住宅區總計畫面積 75.81 公頃，並依區位劃設第三種住宅區、第四種住宅區、第五種住宅區、第五種住宅區(供平價

住宅使用)及住宅區(再發展區)，其中第五種住宅區(供平價住宅使用)指定集中興建平價住宅使用，於辦理區段徵收作業時不作為抵價地分配使用，計畫面積為 15.90 公頃。

計畫區南側聚落包括牛角坡段樟腦寮小段 149、153-1、153-2、153-3、153-4 及 151、153、154 地號部分等土地劃設為住宅區(再發展區)，剔除區段徵收範圍，計畫面積 0.29 公頃。

二、中心商業區

配合本計畫 TOD 發展模式，形塑緊密城市(Compact City)本計畫於捷運車站及文化一路兩側劃設中心商業區，形塑商業軸線串連產專區並將活動集中於此軸線，中心商業區總計畫面積 25.23 公頃。

三、第二種產業專用區

第二種產業專用區為供廠商進駐提供就業增加計畫可行性及促進捷運站周邊發展，考量整體性創造規模經濟並為利後續管理產專區集中劃設於計畫區北側，係供核心產業、次核心產業、支援性產業或設施及其他經桃園縣政府產業主管機關核准之使用項目等使用(詳如土地使用分區管制內容)，合計計畫面積為 60.17 公頃。

本產業專用區由區段徵收預標售作業得標廠商依照投標契約、投資計畫及相關土地使用分區管制要點等規定，一次整體取得用地、整體規劃設計(含區內之各項建築物、公共設施、公共工程、生態城市環境及人本運輸系統)、分期分區開發完成。

肆、公共設施

一、機關用地

配合全區防災系統，於計畫區南側，即捷運車站及平價住宅周圍劃設機關用地1處，服務範圍可達全計畫區，計畫面積0.47公頃。

二、學校用地

(一) 文小用地

劃設文小用地1處，計畫面積2.06公頃。

(二) 文中用地

劃設文中用地1處，計畫面積3.27公頃。

三、公園用地

劃設公園用地4處，公園用地總計畫面積3.70公頃。

四、公園用地（兼供滯洪池使用）

劃設公園用地（兼供滯洪池使用）3處，公(滯一)、公(滯二)及公(滯三)為公園用地兼供滯洪池使用，計畫總面積8.53公頃。

五、綠地

考量計畫範圍環境特性土地發展分區以及與鄰地發展關係，於計畫範圍邊緣劃設綠地，計畫面積12.53公頃。

六、廣場用地

考量「大眾運輸導向發展(Transit-Oriented Development, TOD)」規劃構想，形塑大眾運輸節點周圍以行人導向規劃於捷運車站兩側劃設廣場用地，共計1.36公頃。

七、停車場用地

於住宅區中劃設 2 處停車場用地，計畫面積 1.02 公頃。

八、水溝用地

配合原有水文系統劃設 1 處水溝用地，計畫面積 0.03 公頃。

九、電路鐵塔用地

本計畫區共有 3 處已開闢電路鐵塔用地，合計 0.11 公頃。

十、捷運系統用地

供作臺灣桃園國際機場聯外捷運計畫路線及 A7 車站出入口與相關設施用地使用，計畫面積 0.78 公頃。

表八 本計畫土地使用計畫面積表

項 目		計 畫 面 積 (公 頃)	佔 計 畫 面 積 百 分 比 (%)	
土地 使用 分區	住 宅 區	第三種住宅區	24.75	10.45
		第四種住宅區	18.48	7.81
		第五種住宅區	16.39	6.92
		第五種住宅區 (供平價住宅使用)	15.90	6.72
		住宅區(再發展區)	0.29	0.12
		小 計	75.81	32.02
	中 心 商 業 區	25.23	10.66	
	第二種產業專用區	60.17	25.42	
	合 計	161.21	68.10	
公共 設施 用地	機 關 用 地	0.47	0.20	
	學 校	文 小 用 地	2.06	0.87
		文 中 用 地	3.27	1.38
		小 計	5.33	2.25
	公 園 用 地	3.70	1.56	
	公 園 用 地 (兼供滯洪池使用)	8.53	3.60	
	綠 地	12.53	5.30	
	廣 場 用 地	1.36	0.57	
	停 車 場 用 地	1.02	0.43	
	水 溝 用 地	0.03	0.01	
	電 路 鐵 塔 用 地	0.11	0.05	
	捷 運 系 統 用 地	0.78	0.33	
	道 路 用 地	41.67	17.60	
合 計	75.53	31.90		
總 計	236.74			

註：1. 表內數字應以核定計畫圖實地測量分割面積為準。

2. 製表日期：99年4月

表九 本計畫公共設施編號明細表

項目	編 號	面積 (公頃)	位 置
機關 用地	機 七 十 五	0.47	捷四南側
學 校 用 地	文 中 十	3.27	文小二十八西側
	文 小 二 十 八	2.06	文中十東側
	小 計	5.33	
公 園 用 地	公 十 九	0.69	文小十九南側
	公 二 十	0.68	計畫區西北面
	公 二 十 一	1.91	公(滯二)東側
	公 二 十 二	0.42	計畫區東南面
	小 計	3.70	
公園用 地(兼 供滯洪 池使 用)	公 (滯 一)	1.58	文化一路南側
	公 (滯 二)	4.13	文化一路東側
	公 (滯 三)	2.82	計畫區東南面
	小 計	8.53	
綠 地	綠 地	12.53	計畫區邊緣
廣 場 用 地	廣 十 八	0.54	文化一路西側
	廣 十 九	0.82	文化一路東側
	小 計	1.36	
停 車 場 用 地	停 二 十 九	0.54	計畫區北面
	停 三 十	0.48	壽山路北側
	小 計	1.02	
水溝 用 地	水 八	0.03	公十九南面
電 路 鐵 塔 用 地	電 路 鐵 塔 用 地	0.11	
捷 運 系 統 用 地	捷 一	0.03	公(滯二)南側
	捷 二	0.36	文化一路西側
	捷 三	0.09	捷一南面
	捷 四	0.30	捷三南面
	小 計	0.78	

註：1. 表內數字應以核定計畫書圖實地測量分割面積為準。

2. 製表日期：99年4月

圖十八 本計畫示意圖



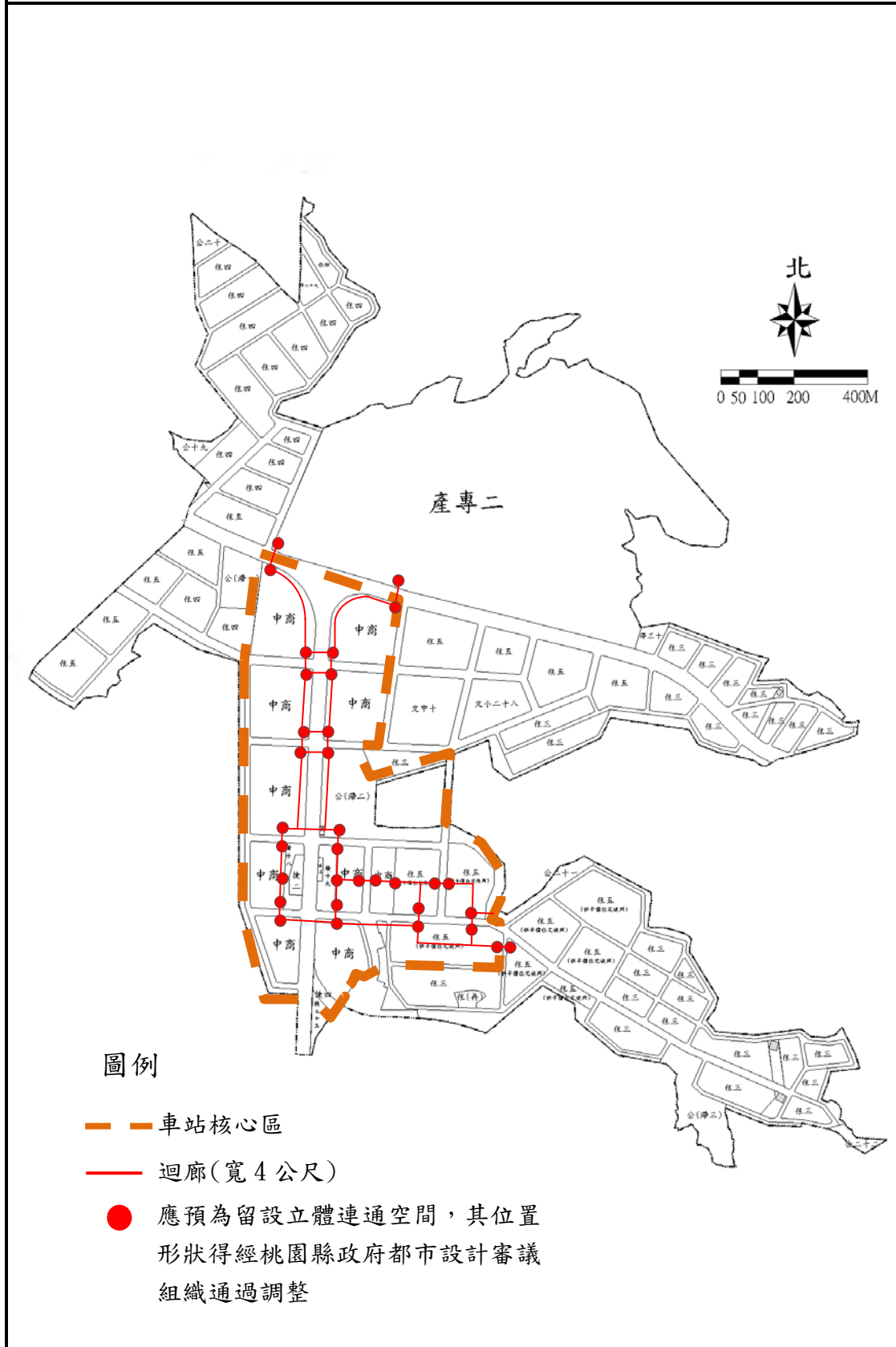
伍、交通及人本運輸系統

一、人本運輸系統(人行步道、自行車道等)

(一) A7 捷運車站及周邊地區 (車站核心區)

本計畫為落實 TOD 構想，A7 捷運車站周邊環境以行人導向為設計原則，塑造高可居性、可及性及有效率的都市發展形態與土地利用模式。車站周邊劃設廣場提供良好人行空間外，並提供空間容納車站衍生活動。於周邊聯外及主要道路留設自行車道，並考量整體性建構串聯之行人動線，除平面騎樓、人行道外需留設立體連通空間，車站核心區建築基地應留設至少 4 公尺寬迴廊提供行人使用，如下圖，以捷運車站為中心輻輳連結周遭易衍生大量旅次之街廓，包括商業區、第五種住宅區等。

圖十九 車站核心區立體連通系統示意圖



(二) 產業專用區及周邊地區

產業專用區除退縮並劃設人行空間外，沿聯外道路面須留設連續性騎樓，建構以行人為導向之設計，並設置立體人行系統與周邊街廓連結，確保捷運車站至產業專用區間人行、自行車等移動順暢。

(三) 景觀橋及周邊地區

本計畫於編號公（滯二）公園東側劃設景觀橋，串連文中、文小文教區及南側住宅區，限制汽車使用提供優質行人、自行車空間，避免學童上學路行經聯外道路等穿越性交通密集道路，並藉由公園、綠地串連建構完整人本運輸網絡。

本景觀橋位於捷運東北側，可整合周邊公園、綠地，形塑城市地景塑造本計畫區地標。

二、停車及轉運系統

(一) A7 捷運車站廣場及周邊地區

本計畫區位於林口台地東南側，為林口台地及龜山鄉進入台北盆地之門戶，並藉由機場捷運連通至台北車站及大台北都會區捷運網絡。本計畫區捷運車站應提供良好轉運空間，規劃捷運車站周邊廣場地下層提供為停車使用，並須與車站空間整體規劃，形塑良好轉運空間。

周邊商業區則為落實 TOD 理念，減量設置停車場，鼓勵民眾使用大眾運輸系統，增加捷運使用量。

周邊住宅區則依現有規定辦理，但未來配合大眾運輸系統路網完備程度停車場應考慮予以減量。

(二) 其他

計畫區西北側及東側考量住宅區密集，劃設二十九、三十停車場，供社區使用。

第二種產業專用區公共設施內部化應自行留設停車空間。

三、道路系統

(一) 園道

本計畫壽山路(外-8 道路)劃設為園道東西連接林口及泰山，並分隔第二種產業專用區、中心商業區及住宅區，路幅寬達 40 公尺，道路中心並留設 10 公尺綠帶，人行步道及自行車道以綠帶隔離汽車、機車。

(二) 聯外道路

本計畫中心以文化一路(外-5 道路)為聯外道路，文化一路及壽山路為本計畫核心，兩者成 T 字形貫通串連本計畫區，東西分別連接林口及新莊、泰山，往南則可接振興路通往桃園。另於本計畫東南側聯外道路青山路(外-14 道路)往東南可連接新莊。

(三) 主要道路

本計畫 20 至 25 公尺道路為主要道路。為分散壽山路及文化一路車潮，以計畫區外西側工業區為核心劃設 25 公尺東西向道路紓解上下班車潮。並於區內易衍生大量旅次街廓商業區及第二種產業專用區周邊劃設 20 公尺道路除紓解車潮外，並分隔住宅區、第二種產業專用區間活動，維護住宅區生活品質。兩者並可互相串連，與聯外道路形成計畫區主要道路網，共

同負擔聯繫本計畫區之交通運輸功能。

(四) 次要道路

次要道路主要劃設於主要道路及聯外道路間，寬度 12 及 15 公尺，考慮連結主要道路及聯外道路便捷性，使本計畫區內具有效率便利之聯繫。

(五) 出入道路

出入道路主要為針對特定街廓之對外聯繫，擔負交通收集之功能，本計畫劃設寬度 10 公尺出入道路。

表十 本計畫道路編號明細表

編號	起 訖 點	寬 度 (公尺)	長 度 (公尺)	備 註
外-5	自 6 號道路至外-13 號道路	40	1680	
外-8	自外-5 號道路至 29 號道路	40	1410	
外-14	自外-5 號道路至南側邊界	20	390	
1	自二-10 號道路至 8 號道路	25	1000	
2	自 8 號道路至 9 號道路	20	125	
3	自外-8 號道路至 11 號道路	20	1060	
4	自 8 號道路至 11 號道路	20	520	
5	自外-5 號道路至 11 號道路	20	130	
6	自外-5 號道路至外-5 號道路	20	775	
7	自外-8 號道路至 3 號道路	20	380	
8	自外-8 號道路至 10 號道路	20	800	
9	自外-8 號道路至 3 號道路	20	200	
10	自 4 號道路至 42 號道路	20	1475	
11	自外-5 號道路至 1 號道路	15	950	
12	自外-8 號道路至東側邊界	12	365	
13	自三-64 號道路至 6 號道路	10	780	
14	自三-64 號道路至 13 號道路	10	190	
15	自三-64 號道路至 13 號道路	10	220	
16	自 13 號道路至 17 號道路	10	425	
17	自三-64 號道路至 6 號道路	10	780	
18	自三-64 號道路至 17 號道路	10	240	
19	自三-64 號道路至 17 號道路	10	190	
20	自 16 號道路至 17 號道路	10	180	
21	自 16 號道路至 17 號道路	10	155	
22	自 6 號道路至 6 號道路	10	135	
23	自 6 號道路至 6 號道路	10	175	
24	自 12 號道路至 30 號道路	10	625	
25	自外-8 號道路至 24 號道路	10	85	
26	自 24 號道路至 30 號道路	10	205	
27	自 12 號道路至 24 號道路	10	120	
28	自外-8 號道路至 12 號道路	10	135	
29	自外-8 號道路至 12 號道路	10	130	
30	自外-8 號道路至 3 號道路	10	770	
31	自 3 號道路至 30 號道路	10	45	
32	自外-5 號道路至 1 號道路	10	255	
33	自二-10 號道路至 32 號道路	10	190	
34	自二-10 號道路至 33 號道路	10	600	
35	自二-10 號道路至 34 號道路	10	120	
36	自 37 號道路至 38 號道路	10	300	

編號	起 訖 點	寬 度 (公尺)	長 度 (公尺)	備 註
37	自 10 號道路至 39 號道路	10	830	
38	自 10 號道路至 10 號道路	10	1065	
39	自 38 號道路至 40 號道路	10	490	
40	自 10 號道路至 39 號道路	10	430	
41	自 10 號道路至 39 號道路	10	130	
42	自 38 號道路至 43 號道路	10	870	
43	自 42 號道路至 44 號道路	10	220	
44	自 10 號道路至東南側邊界	10	630	

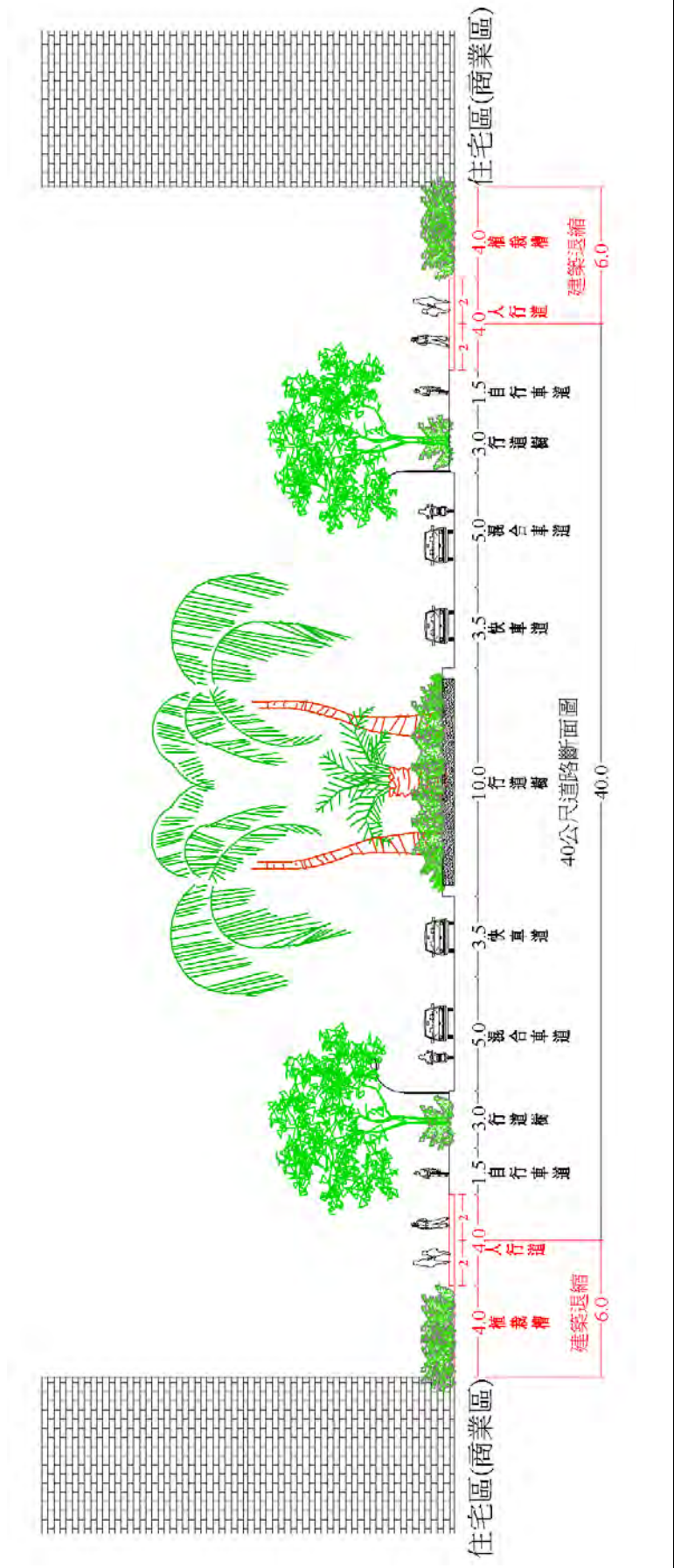
註：1. 表內長度數字應以核定計畫圖實地樁距為準。

2. 製表日期：99 年 4 月

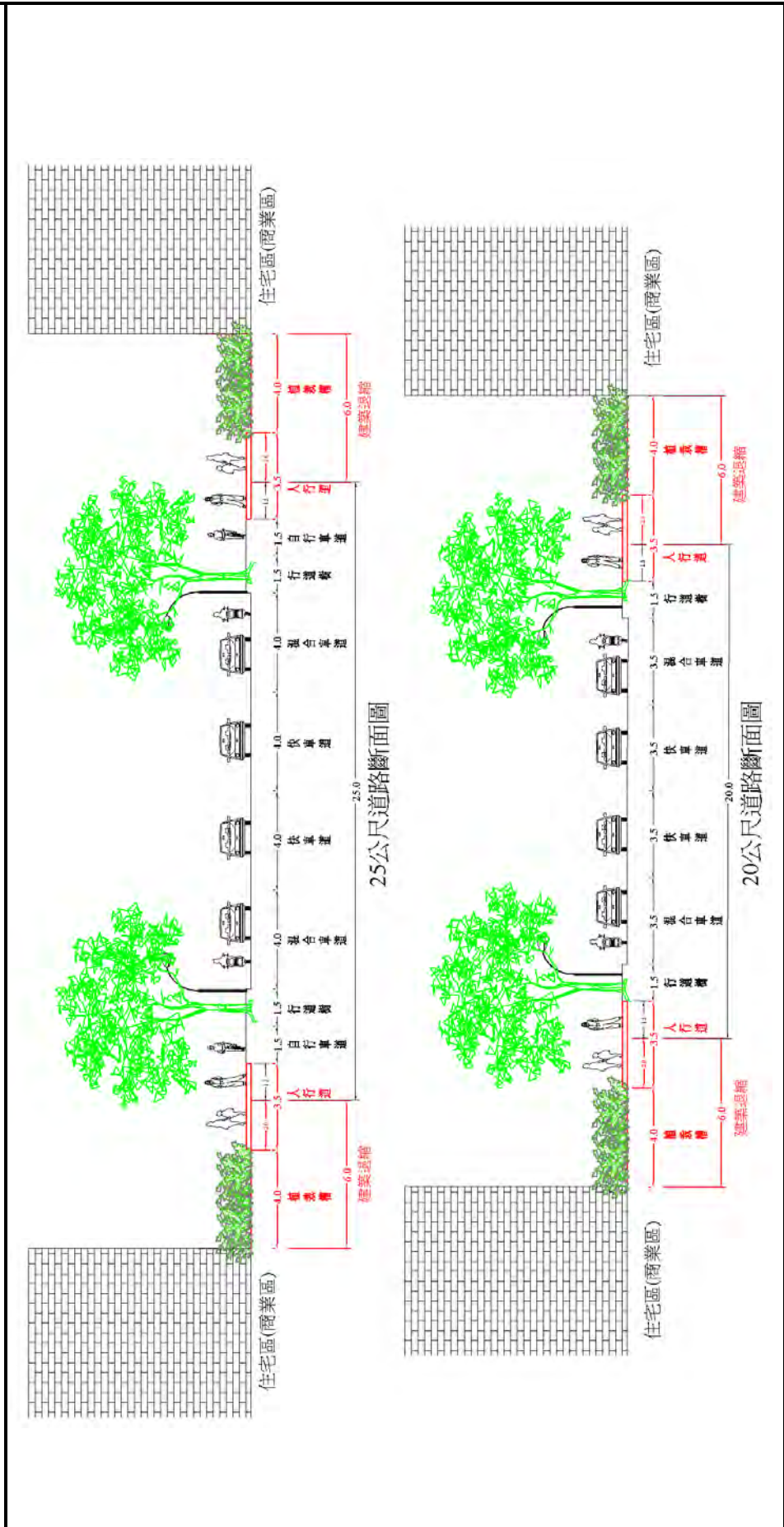
圖二十 本計畫交通運輸系統示意圖



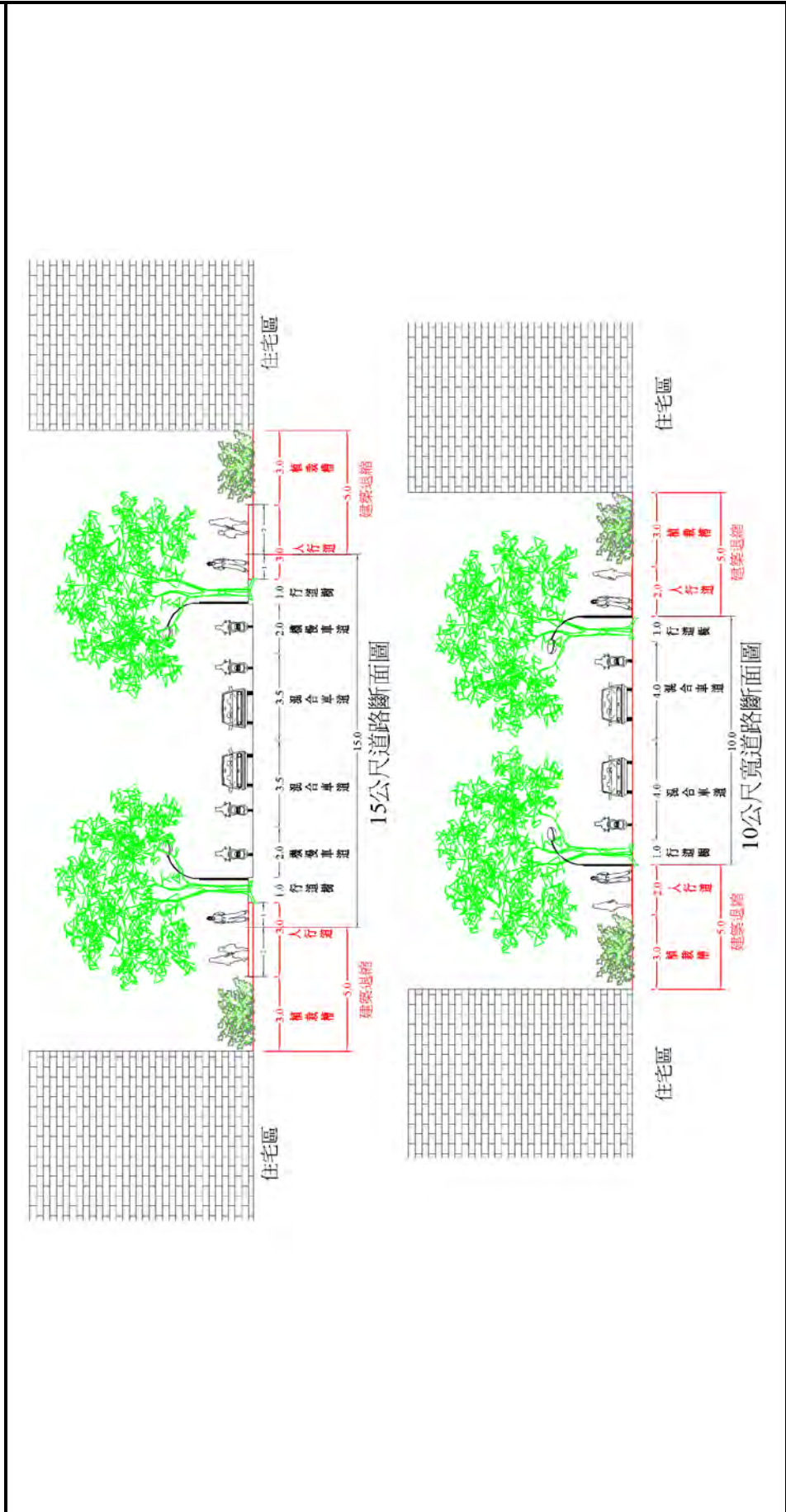
圖二一 40公尺寬道路斷面示意圖



圖二二 20~25公尺路寬道路斷面示意圖



圖二三 10~15公尺路寬道路斷面示意圖



陸、水土保持及都市防災

一、水土保持策略

本計畫區段徵收工程應依照山坡地範圍檢討作業之水土保持計畫及相關審查會議結論，一併於區內各項公共設施完成下列水土保持設施，加強水土保持及環境保育。各該水土保持工程並應經都市設計審議通過後始得施工。

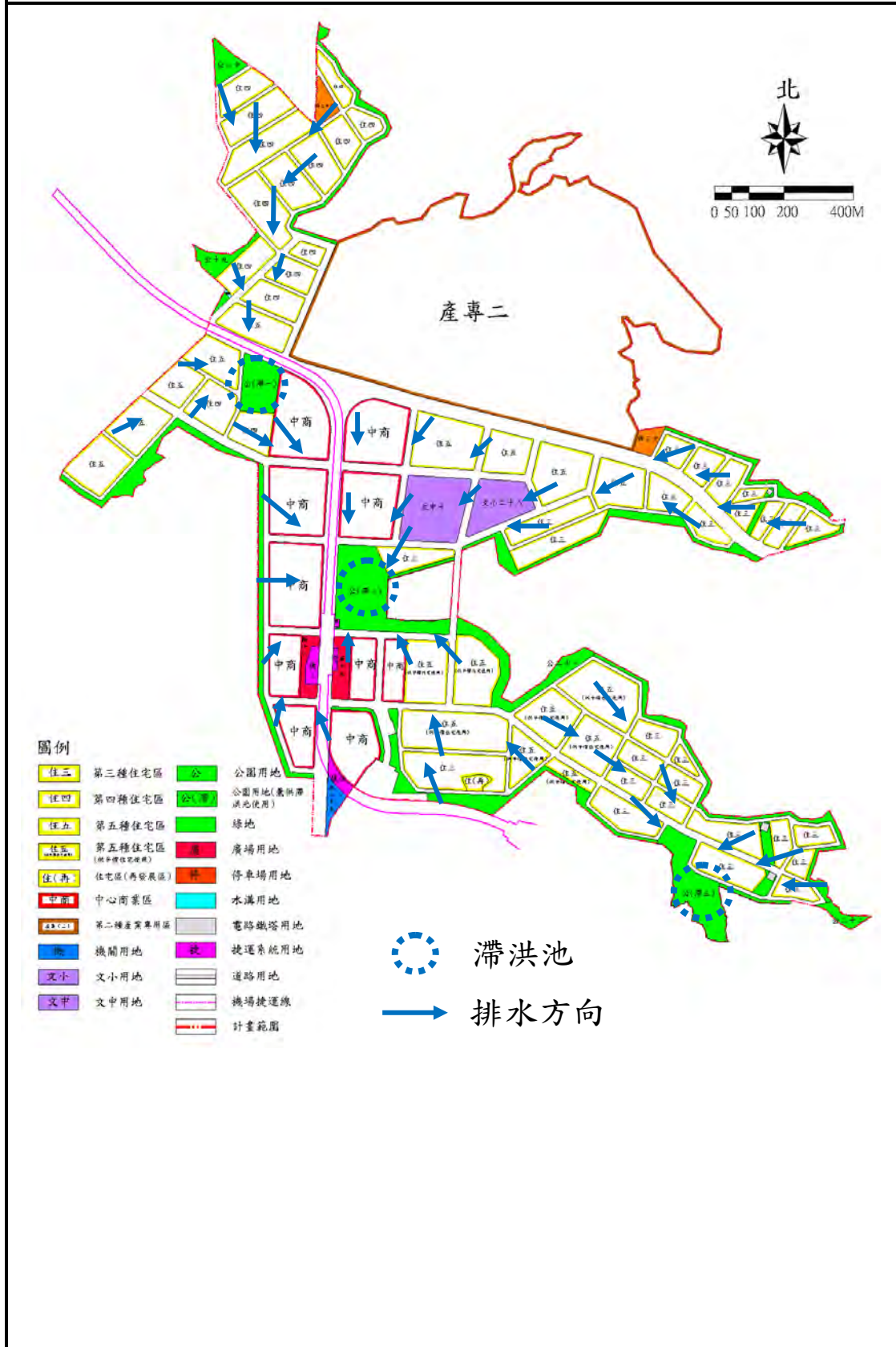
(一) 滯洪池

本計畫區內區域型滯洪池依照基地高程佈設於基地外側分別為公（滯一）、公（滯二）及公（滯三），採重力排水法排水，滯洪池並應採生態工法融入環境中，形塑城市地景。

(二) 其他周邊公園、綠地及建築基地

本計畫區內各建築基地須符合綠建築指標落實基地保水指標，考量基地規模設置滯洪池並採用透水鋪面，基地外側公園、綠地並依上述設計提供部分滯洪功能，減緩洪水匯流時間增加滲水，滯洪池並應採生態工法融入環境中，形塑城市地景。

圖二四 本計畫滯洪池分佈示意圖



二、都市防災策略

災害發生時，住民所熟悉的地區性場所，最具有指引與聚集效果，透過整合相關防災避難設施，建構『防災避難生活圈』，使都市具有因應災害之應變能力。

林口地區災害種類大致可分自然災害（如風災及坡地、低地與環境敏感地區之潛在地質災害等）與都市社會災害（如火災、生產活動、廢棄物、施工等自然、人為災害所衍生之二次災害等）兩大類；依據「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」第七條規定，為加強對都市計畫避難場所設施及路線之設計，都市防災計畫應納入都市計畫通盤檢討辦理；有關本計畫區之都市防災計畫與措施說明如下：

一、防災避難生活圈劃設原則

防災避難生活圈的劃設係考慮於災害發生時，社區自救體系能於第一時間啟動，例如避難據點位置、傷患救助場所、救難指揮中心設置等，依該生活圈地理條件與區位，訂定適合之防災避難策略，建構防災系統中相互支援的最小單位。

二、防災避難生活圈劃設範圍

本計畫參考「都市計畫防災規劃手冊彙編」及相關研究，以 500 公尺作為防災避難生活圈範圍，並依據各生活圈區位條件及鄰近公共設施興闢情形，以大型公園及學校作為防災避難生活圈中心，檢討是否符合都市防災的基本需求。

三、防救災動線系統

本計畫依據防災救難不同需求，將道路區分三種不同機能

與定位分別說明如下：

- (一) 緊急疏散道路：聯外主要道路及主要道路。
- (二) 救援輸送道路：區內次要道路或 15 公尺以上計畫道路。
- (三) 避難道路：區內 15 公尺以下計畫道路。

四、防災據點

(一) 緊急避難場所

以停車場、學校、機關及公園…等為緊急避難場所，其週邊應保持暢通，並減少永久性障礙物之設置，維持其開放性以備隨時作為臨時救災避難場所之用。另風災發生時，戶外民眾應儘速循避難路線避入防災中心，或就近避入構造堅硬之房舍建物內，避免暴露於無遮蔽之場所，以防硬物撞擊或遭風力侵害。

(二) 避難收容場所

以機關、停車場及公園等為避難收容場所，其目的在於提供災後城市復建完成前臨時庇護場所。而各避難收容場所在機能上，應具有災民臨時收容、醫療緊急救護、區域物資及飲水之轉運發放、醫療及生活必需品的儲備等功能，並且在防災生活圈中應具有正確資訊之傳達、供應必要生活設施、自主消防能力、擁有完善且供庇護的設施等功能之場所。

(三) 警察據點

警察據點設置之主要目的是為進行情報資訊蒐集及

災後秩序維持，本計畫區以計畫區南側機關用地為據點，進行情報之蒐集與發布。

（四）消防據點

在消防據點建置上，係以計畫區南側機關用地為指揮所，並指定前述避難收容場為臨時觀哨所，儲備消防器材、水源，以因應緊急情事。

（五）醫療據點

醫療據點包括臨時醫療場所及長期收容場所；前者為發揮機動醫療設施急救功效，因此仍指定前述避難收容場所為之，長期收容場所以附設有病床之林口長庚醫院為主要醫療據點。

五、火災防止延燒帶

本計畫區內計畫道路，於緊急危難時除提供防災避難疏散功能外，亦可兼具火災延燒防止隔離功用；此外，得以停車場、公園兼兒童遊樂場、公園等開放空間系統及開闢之農業區、保護區等為區隔，防止火災蔓延。

六、防災維生系統

為確保災害發生時，儘量降低維生系統（包括給水、電力、電信和瓦斯等系統）之損害程度，以提高都市緊急應變機能，應著重於整體公共工程系統之規劃，以確保重要維生線幹管路徑，並預留搶修空間，包括下列項目：

- （一）重要維生管線應佈設於主要逃生路徑週邊。
- （二）給水系統

1. 管路佈設應避免跨越潛在地質災害地區，若確有必要者，應採用多節、柔性接頭連接之管道。
2. 管線埋設以地下管線為原則。
3. 消防用水應有專用管網及水源。
4. 水塔設施應採防震設計，水塔高度之 1.5 倍水平內避免其他建築物，並避免設置於潛在地質災害地區及建築物密集地區。

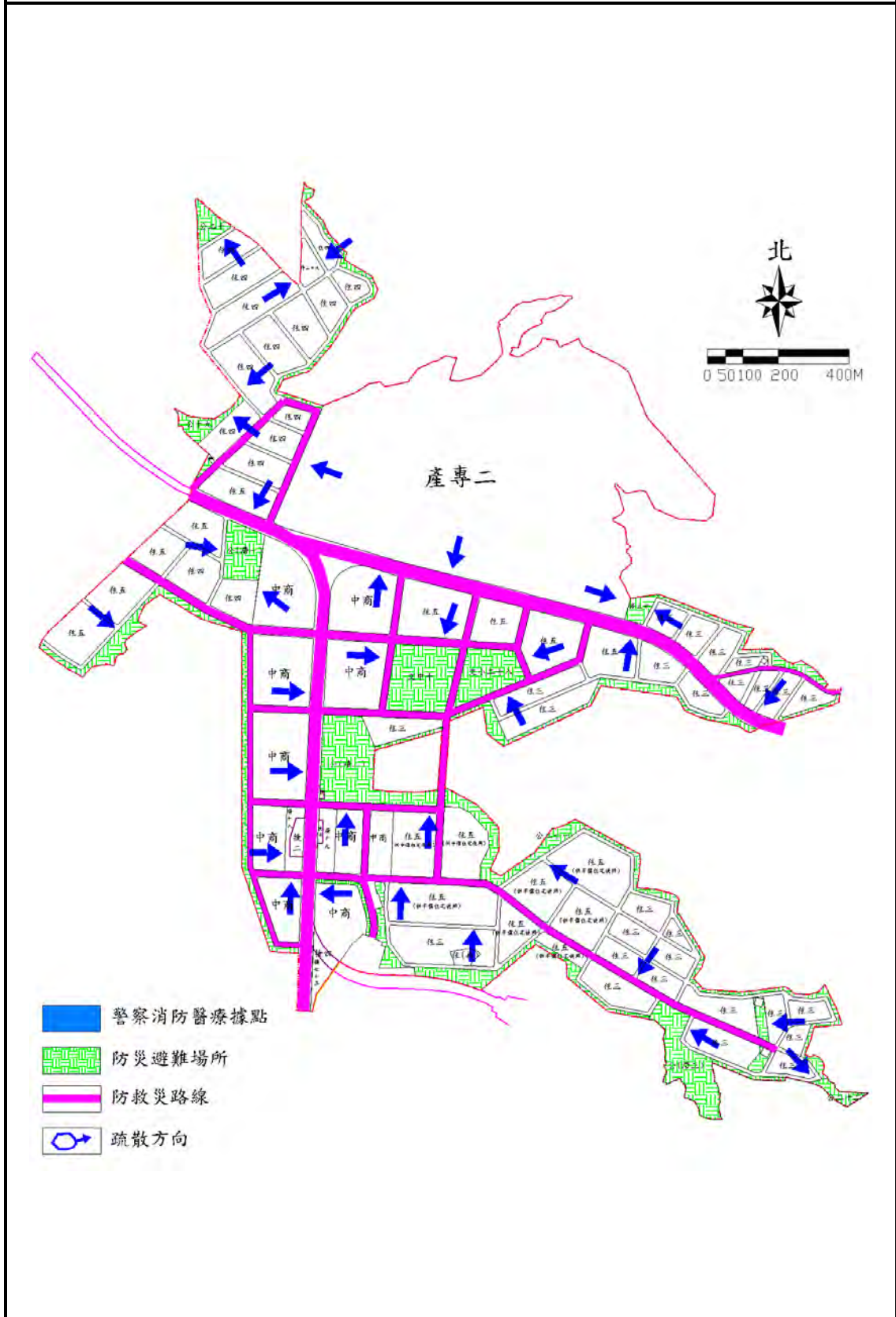
(三) 電力系統

1. 輸送線路應儘量予以地下化，避免穿越潛在地質災害地區。
2. 變電設施儘量設置於防火區劃邊緣。
3. 建立勘查系統，於問題發生時得以檢查輸送或儲存設施。
4. 公共建築物及避難場所應具備緊急電源。

(四) 瓦斯系統

1. 輸送線路應予以地下化，避免穿越潛在地質災害地區。
2. 應設置偵測、漏氣及緊急切斷系統，自動化組織規劃建議改以人工作業替代。
3. 輸送線路應與電路線路保持至少三公尺以上之距離。
4. 瓦斯加油站應設置在空曠地區或作妥善防災措施。

圖二五 本計畫都市防災計畫示意圖



柒、都市設計及景觀

配合土地使用計畫及土地使用分區管制之規定，本計畫區依主要道路及分區性質與種類，擬定都市設計與景觀計畫，其計畫區內土地之建築使用應經「桃園縣政府都市設計審查組織」審查核准。

一、建築基地開發方式

為確保都市空間之完整架構、空間意象，於車站周邊地區採大街廓方式規劃，整體開發為原則。

二、主要分區都市設計管制內容

(一) 中心商業區

透過建築退縮、留設開放空間的指定，引導地面層商業活動與街道形成良好互動，使本區能成為都市主要之商業生活街道，符合商業中心之都市意象。

(二) 第二種產業專用區

結合土地使用管制規定，引進特定行業或功能之產業，如廠辦大樓、企業總部、科技研發中心、員工宿舍（或員工住宅）、一般零售業或批發業等使用，再配合建築退縮指定、圍牆形式限制、汽車出入動線限制，調和產專區與商業區之空間調性。

(三) 住宅區

第三、四種住宅區主要建築類型為獨棟、雙拼別墅或連棟透天住宅，透過建築退縮指定、建築高度之限

制，塑造親切都市尺度。

第五種住宅區建築為平價住宅使用，應與周邊都市景觀協調。

三、主要開放空間都市設計構想

(一) 道路

本計畫區道路兩側皆留設行人步道，主要道路之人行道留設自行車道，使其能通達各主要開放空間(公園)、重要節點(廣場、車站)及公共建築物(學校、機關)等，使自行車能成為計畫區內主要交通工具。街道應整體考量花卉、樹木之搭配創造空間自然美感，搭配適當街道家具、鋪面、標誌豐富空間特色。另壽山路劃設為園道，道路中心留設 10 公尺綠帶，人行步道及自行車道並以綠帶隔離汽機車。詳如圖二一～二三、二六。

(二) 建築物退縮指定空間

依各分區訂定不同之管制規則，以創造各分區之獨特個性，如商業區不可設置圍牆、退縮空間應儘量留設供人行使用空間，產專區圍牆應儘量透空、退縮空間應綠化處理，住宅區圍牆應採綠籬方式設計、退縮空間應留設民眾休憩、社交、兒童遊戲空間。面臨 20 公尺以上(含)計畫道路之各宗建築基地申請建築時應自道路境界線至少退縮 6 公尺建築，其餘各宗建築基地申請建築時應自道路境界線至少退縮 5 公尺建築，其中至少留設 2 公尺以上供作人行步道使用，剩餘退縮部分之綠覆面積

比例需達 50%以上，計可增加 18 公頃以上綠化開放空間。

四、景觀計畫

為融和當地都市景觀，本計畫區於細部計畫中考量植栽、鋪面、公共設施及街道傢俱、環境色彩、照明及公共指標系統，以建構兼具優質與安全之適居環境。

圖二六 本計畫退縮綠化示意圖



捌、土地使用分區管制

本計畫各使用分區及公共設施用地之土地及建築物之使用，應依「擬定林口特定區（配合改善庶民生活行動方案—機場捷運沿線站區周邊土地開發—A7 站區開發案）細部計畫土地使用分區管制要點」規定辦理，詳見附錄。

玖、其他

一、電路鐵塔用地及電力線路下方綠帶

電路鐵塔用地協調台灣電力公司移除，原有電力線路採地下化施作。位處電力線路下方與相鄰住宅區形成完整街廓之綠地，於相關電力設施移除後，於下次通盤檢討配合變更為住宅區。

二、行政區界線

本計畫位於桃園縣轄區內，計畫圖標示行政界線與實際轄區界線有所出入，執行時以計畫圖界線為主。

本計畫區北側及東側部分範圍線係依桃園縣龜山鄉牛角坡段牛角坡小段及樟腦寮小段之段界為準。

第六章 事業及財務計畫

壹、開發方式

本計畫依照土地徵收條例規定以區段徵收方式開發。並採「先行區段徵收」及產業專用區、平價住宅土地預標售等方式辦理。

區段徵收範圍不含下列用地：

- 一、 已取得開闢之電路鐵塔用地、捷運系統用地、文化一路
- 二、 另以徵購方式預計辦理之本計畫編號第 12 號道路。
- 三、 住宅區(再發展區)，包括牛角坡段樟腦寮小段 149、153-1、153-2、153-3、153-4 及 151、153、154 地號部分等土地。

貳、開發主體

由內政部擔任開發主體。

參、開發時程

因應機場捷運線預定於民國 102 年通車到三重，103 年通車到臺北車站，平價住宅之需求迫在眉睫，有關本計畫各工作項目時程，概分以下四個階段：

一、都市計畫擬定

包含研擬都市計畫草案（含變更主計及擬定細計）、辦理

公開展覽及說明會、提送內政部都市計畫委員會審議、計畫核定後之定樁測量等工作。

本計畫經審定後，須待區段徵收抵價地核定及區段徵收計畫報核後始得發布實施。

二、山坡地範圍檢討

本計畫山坡地範圍檢討相關作業應與都市計畫擬定作業同時推動，作業內容包括山坡地範圍檢討計畫擬定、送審及公告實施等相關項目。預計由行政院農委會、桃園縣政府聯席審查完成山坡地劃出相關程序。

三、區段徵收作業

本計畫區段徵收作業時程與都市計畫擬定將同步展開，「先行區段徵收準備作業」在完成準備作業後，隨即辦理產業專用區預標售作業，並同步進行區段徵收作業相關協議、說明會、計畫報核及工程規劃設計工作。

產業專用區標脫後，即可進行區段徵收公告及正式作業。另補償費發放完成後，亦開始進行區段徵收工程作業，全案預定於民國 102 年 12 月前完成上開各項工作。

本計畫第五種住宅區指定集中分配給內政部興建平價住宅使用，於辦理區段徵收作業時不作為抵價地及優先買回土地之分配使用。

四、平價住宅興建

本案擬採與民間合作方式辦理，由政府提供土地，民間提

供資金技術辦理平價住宅興建，本部將依據土地徵收條例及相關規定辦理平價住宅用地預標售作業，並明定住宅產品規格、住宅基本品質、住宅售價及出售對象等事項，由得標廠商投資興建銷售。

平價住宅興建作業分為招商（即住宅用地預標售）、規劃設計（包含申請建造執照）、施工（包含申請使用執照）與銷售（預售）四階段，招商作業預計由本部於產專區預標售完成後3月內辦理完成，廠商應於接受招商後2年6個月完成規劃設計（包含申請建造執照）、施工與銷售（預售），全案預定於102年底完成。

本計畫預定工作進度詳如下表所示。

表十一 本計畫預定工作進度表

項目	99年				100年				101年				102年			
	第一 季	第二 季	第三 季	第四 季	第一 季	第二 季	第三 季	第四 季	第一 季	第二 季	第三 季	第四 季	第一 季	第二 季	第三 季	第四 季
● 相關單位協調	■															
● 興辦事業計畫	■	■														
● 都市計畫變更擬定細部計畫	■	■	■													
● 山坡地範圍檢討	■	■	■	■												
● 站區開發總顧問	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
● 區段徵收先期作業(含區段徵收可行性評估)	■	■	■													
● 區段徵收計畫報核		■	■													
● 可建築用地預標售			■	■	■	■	■									
● 區段徵收正式作業				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
● 區段徵收工程(含規劃設計、施工、驗收)				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
● 財源籌措	■	■	■													
● 公共設施(含用地)移交接管					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
● 可建築用地接管					■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
● 平價住宅招商(用地預標售)				■	■	■	■									
● 投資廠商辦理平價住宅規劃設計(含請照)						■	■	■	■							
● 投資廠商辦理平價住宅工程施工									■	■	■	■	■	■	■	■
● 投資廠商辦理平價住宅銷售(預售)									■	■	■	■	■	■	■	■

肆、開發經費

各項開發成本包括公共工程費、區段徵收費用、公共設施費用、土地整理費(含建築物拆遷費、地上物補償費、自動拆遷獎勵金、地籍整理費及其他必要業務費)及貸款利息，總計約需 2,446,650 萬元。

伍、區段徵收財務可行性評估

依本計畫估算，產業專用區預標售約可標售得 244 億 6,671 萬元，總收入扣除工程費、補償費及利息等總支出，尚餘 62 億 8,484 元，本計畫財務應屬可行。

本計畫開發費用及可行性評估請參見表十二～表十七。

陸、其他

本計畫非山坡地範圍者為優先發展區，逕依都市計畫法、土地徵收條例等辦理區段徵收工程。

本計畫位屬山坡地範圍者，如依規定應辦理環境影響評估者，其區段徵收工程應俟環境影響評估程序完成後再行施工。

表十二 本計畫區段徵收開發總費用分析表

費用項目	金額 【萬元】	備註
現金補償地價	247,262	假設公有土地全數作價，私有土地10%領現，公私共有土地視為私有土地
地上物補償費及 遷移費	1,360,680	以每公頃6,000萬元估算
公共設施費用	680,340	以每公頃3,000萬元估算
土地整理費用	113,390	以每公頃500萬元估算
公共設施管理維護費	3,402	以每公頃5萬元估算，共計三年
貸款利息	41,576	依現金流量分析，以年利率2.56%複利計算
合計	2,446,650	

註：本表係以假設狀況估算費用，估算結果僅供參考，實際區段徵收開發總費用依辦理時之法令規定及實際發生之費用為準。

表十三 本計畫公有土地領地對剩餘可建地面積影響分析表

情境	權 屬	領 地 比 例	配地面積 (公頃)	政 府 取 得		私有土地 分配後住 商區剩餘 面 積 (公頃)
				住宅區面積 (公頃)	產專區面積 (公頃)	
一	公有	100%	05	15.90	60.17	-9.85
	私有	100%	80.65			
	小 計		94.70			
二	公有	50%	7.02	15.90	60.17	-2.82
	私有	100%	80.65			
	小 計		87.67			
三	公有	0%	0.00	15.90	60.17	4.20
	私有	100%	80.65			
	小 計		80.65			
四	公有	0%	0.00	15.90	60.17	12.27
	私有	90%	72.58			
	小 計		72.58			

表十四 本計畫私有土地申領抵價地比例影響財務效益敏感度分析表

私有土地領地比例	60%	70%	80%	90%	100%
開發總費用 (萬元)	2,765,245	2,658,028	2,552,339	2,446,650	2,340,961
淨現值 (NPV/萬元)	1,118,369	956,056	792,270	628,484	464,698
內部報酬率 (IRR/%)	30.26%	30.18%	30.00%	29.75%	29.37%
自償率 (SLR)	1.44	1.40	1.34	1.29	1.22

註：本表係以假設狀況估算費用，估算結果僅供參考，實際區段徵收開發總費用依辦理時之法令規定及實際發生之費用為準。

表十五 本計畫地上物補償費及遷移費影響財務效益敏感度分析表

地上物補償費及遷移費變動比例	100%	110%	120%	130%	140%
開發總費用(萬元)	2,446,650	2,586,202	2,727,773	2,876,439	3,033,945
淨現值(NPV/萬元)	628,484	492,249	354,083	209,144	56,000
內部報酬率(IRR/%)	29.75%	20.69%	13.61%	7.77%	2.81%
自償率(SLR)	1.29	1.22	1.16	1.10	1.05

註：本表係以假設狀況估算費用，估算結果僅供參考，實際區段徵收開發總費用依辦理時之法令規定及實際發生之費用為準。

表十六 本計畫產業專用區預標售價格影響財務效益敏感度分析表

產專區預標售價格變動比例	60%	70%	80%	90%	100%
產專區價格 (元 / 坪)	72,561	84,655	96,748	108,842	120,936
開發總費用 (萬元)	2,547,513	2,506,718	2,467,154	2,447,862	2,446,650
淨現值 (NPV / 萬元)	-432,101	-144,163	135,783	390,763	628,484
內部報酬率 (IRR / %)	-10.65%	-3.14%	5.81%	16.52%	29.75%
自償率 (SLR)	0.88	0.98	1.08	1.19	1.29

註：本表係以假設狀況估算費用，估算結果僅供參考，實際區段徵收開發總費用依辦理時之法令規定及實際發生之費用為準。

附錄 擬定林口特定區(配合「改善庶民生活行動方案—機場捷運沿線站區周邊土地開發—A7 站區開發案興辦事業計畫」)細部計畫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二十二條、第三十二條及同法臺灣省施行細則第三十五條規定訂定之。
- 二、本計畫區土地使用分區管制，依本要點辦理。本要點未規定事項悉依「變更林口特定區計畫（第三次通盤檢討—內政部都委會第 678 及第 700 次會議審議通過部分）土地使用分區管制要點」及其他法令規定辦理。
- 三、本計畫範圍內之建築開發行為，應經桃園縣政府相關都市設計審議組織審議通過後始得發照建築或施工。

第二章 住宅區

- 四、第三、四種住宅區內得為下列各組土地及建築物之使用：
 - (一) 第一組：三層樓以下住宅。
 - (二) 第二組：四至五層樓、六層樓以上住宅。
 - (三) 第三組：電力、通訊設施。
 - (四) 第四組：社區安全設施。
 - (五) 第五組：衛生設施。
 - (六) 第六組：福利設施。
 - (七) 第七組：一般遊憩設施，限非營業性者。
 - (八) 第八組：社區教育設施。
 - (九) 第九組：文教設施及展演設施，限 1 至 7 目。
 - (十) 第十組：公用事業設施，限第 2、4、5 目。
 - (十一) 第十一組：旅館及招待所，限第 1、2 目。
 - (十二) 第十三組：日用品零售或服務業，限於建築物第 1 層及地下 1 層使用。
 - (十三) 第十四組：一般零售或服務業：但第 11、40、41、42 目除外，並限於建築物第 1 層及地下 1 層使用及面臨 12 公尺寬以上計畫道路。

- (十四) 第十五組：事務所及工商服務業，但第 14、15、16、17、18 目除外。
- (十五) 第十六組：金融、保險機構，限第 1、2 目及須面臨寬度 20 公尺以上計畫道路，以及建築物第 1 層至第 3 層與地下 1 層使用者。
- (十六) 第廿八組：公務機關，須面臨寬度 20 公尺以上計畫道路。

五、第五種住宅區內得為下列各組土地及建築物之使用：

- (一) 第一組：三層樓以下住宅。
- (二) 第二組：四至五層樓、六層樓以上住宅。
- (三) 第三組：電力、通訊設施。
- (四) 第四組：社區安全設施。
- (五) 第五組：衛生設施。
- (六) 第六組：福利設施。
- (七) 第七組：一般遊憩設施，限非營業性者。
- (八) 第八組：社區教育設施。
- (九) 第九組：文教設施及展演設施。
- (十) 第十組：公用事業設施。
- (十一) 第十一組：旅館及招待所，第 3 至 5 目限面臨寬度 20 公尺以上計畫道路者並經目的事業主管機關核准。
- (十二) 第十二組：宗祠及宗教設施，限第 1 目。
- (十三) 第十三組：日用品零售或服務業，限於建築物第 1 層及地下 1 層使用。
- (十四) 第十四組：一般零售或服務業：但第 11、40、41、42 目除外，並限於建築物第 1 層及地下 1 層使用。
- (十五) 第十五組：事務所及工商服務業，但第 14、15、16、17、18 目須面臨 12 公尺以上計畫道路。
- (十六) 第十六組：金融、保險機構，限第 1、2 目且須面臨寬度 20 公尺以上計畫道路，及建築物第 1 層至第 3 層與地下 1 層使用者。
- (十七) 第廿三組：攝影棚，但應經桃園縣都市設計審議組織審議通過。
- (十八) 第廿八組：公務機關

六、本計畫住宅區內建築物之建蔽率及容積率不得超過下列規定：

住宅區類別	建蔽率	容積率
第三種住宅區	60%	180%
第四種住宅區	60%	240%
第五種住宅區	60%	300%

七、住宅區內建築基地之寬度及深度不得小於下列規定，但基於地形或特殊規模，其最小深度或寬度無法達到規定，經桃園縣都市設計審議組織審議通過者，不受此限：

住宅區類別	寬度 (公尺)	深度 (公尺)
第三種住宅區	4	15
第四種住宅區	4	15
第五種住宅區	6	15

八、住宅區內 1 宗基地建築 2 幢以上建築物時，其鄰幢間隔不得小於下列規定：

(一) 前後鄰幢間隔：

1. 兩建築物面對面及面對背部分，不得小於兩建築物各該部分平均高度之 1 倍，並不得小於 10 公尺。
2. 兩建築物背對背部分，不得小於兩建築物各該部分平均高度之 0.3 倍，並不得小於 5 公尺。
3. 第三、四種住宅區兩相鄰建築物不得小於 4 公尺。

(二) 垂直鄰幢間隔（如 T 型垂直）：

1. 不得小於兩幢建築物各該部分平均高度之 0.3 倍，並不得小於 4 公尺。
2. 第三、四種住宅區兩相鄰建築物不得小於 4 公尺。

前項所稱「面對面」、「面對背」、或「背對背」係以兩幢建築物主要出入口方向作認定。

九、住宅區內每棟、幢建築物之長度不得超過 80 公尺。

十、本計畫第五種住宅區(供平價住宅使用)指定集中分配給內政部興建平價住宅使用，於辦理區段徵收作業時不作為抵價地及優先買回土地之分配使用。

十一、計畫區原有建築基地已完成建築使用之合法建築物，得為必要之維護及修繕，並得申請個別建築，其建蔽率不得超過 60%，容積率不得超過 150%，如納入區段徵收參與整體開發

者，原合法建築物之總樓地板面積，可額外計入開發後樓地板面積。

第三章 商業區

十二、中心商業區得為下列各組土地及建築物使用：

- (一) 第一組：三層樓以下住宅。
- (二) 第二組：四至五層樓、六層樓以上住宅。
- (三) 第三組：電力、通訊設施。
- (四) 第四組：安全設施。
- (五) 第五組：衛生設施。
- (六) 第六組：福利設施，限辦事處
- (七) 第七組：一般遊憩設施。
- (八) 第八組：社區教育設施。
- (九) 第九組：文教設施及展演設施。
- (十) 第十組：公用事業設施，但應經桃園縣都市計畫委員會審議通過。
- (十一) 第十一組：旅館及招待所。
- (十二) 第十二組：宗祠及宗教設施，但應經桃園縣都市計畫委員會審議通過。
- (十三) 第十三組：日用品零售或服務業。
- (十四) 第十四組：一般零售或服務業。
- (十五) 第十五組：事務所及工商服務業。
- (十六) 第十六組：金融、保險機構。
- (十七) 第十七組：旅遊及運輸服務業，其中 2、5、6、7 目限需面臨 15 公尺以上寬之計畫道路。
- (十八) 第十八組：特種零售或服務業。
- (十九) 第十九組：特定服務業。
- (二十) 第二十組：娛樂及健身服務業。
- (二一) 第二一組：一般批發業，但第 13 目不能囤積沙石及鋼筋，第 14 目至第 16 目不能貯存。
- (二二) 第二二組：修理服務業其使用電力及氣體燃料及作業廠房面積，不得超過都市計畫法臺灣省施行細則第十七條規定。
- (二三) 第二三組：攝影棚，但應經桃園縣都市計畫委員會審議通過。
- (二四) 第二六組：國防相關設施。
- (二五) 第二七組：公害較輕微之工業。
- (二六) 第二八組：公務機關。

十三、商業區內建築物建蔽率及容積率不得超過下列規定：

商業區類別	建蔽率	容積率
中心商業區	70%	500%

十四、商業區內地面層每戶基地面積與寬度不得小於下列規定：

商業區類別	最小基地面積 (平方公尺)	最小寬度 (公尺)
中心商業區	120	6

兩面應留設騎樓者，每戶基地面積與寬度不得小於下列規定：

商業區類別	最小基地面積 (平方公尺)	最小寬度 (公尺)
中心商業區	150	9.0

十五、商業區內建築物與同一基地內其他建築物鄰幢間隔，不得小於兩相鄰建築物各該部分平均高度 0.2 倍，並不得小於 5 公尺（相鄰部分皆未開窗者不在此限），但其鄰幢間隔達 10 公尺以上者，得免再增加。

第四章 第二種產業專用區

十六、第二種產業專用區為培植新興產業及配合地方發展，得為下列之使用：

(一) 核心產業：

生技產業、綠建築產業、綠能產業（含 LED、LED 照明、太陽能光電）、資訊產業（含資訊服務業）、自動化產業、精密機械產業（含電動車）、智慧型機器人產業、通訊產業（含通訊服務業）、研發產業、設計產業、企業營運總部及其關係企業、文化創意產業、其他經行政院核定科技或產業計畫之重點產業。

(二) 次核心產業：

國際物流配銷產業、人才培訓產業、外國駐臺經貿科技商務中心、工商服務及展覽產業、媒體視訊傳播產業。

(三) 支援性產業或設施：

公務機關、法人機構、文教設施、住宅、社區遊憩設施、醫療保健服務業、社會福利設施、幼稚園、社區通訊設施、公共事業設施、日常用品零售業、一般服務業、一般事務所、金融保險業、旅館業、倉儲業、批發

- 業、運動休閒產業或設施、旅遊及運輸服務業。
- (四) 前開各款之相關倉庫、研發、教育、人才培訓、推廣、實作體驗、服務辦公室(所)、生產實驗室、訓練房舍、環保、勞工衛生與安全、防災、員工宿舍或員工住宅、員工餐廳等設施。
- (五) 住宅
- (六) 其他經桃園縣政府產業主管機關核准之使用項目。

前項核心產業之生技產業、綠建築產業、綠能產業(含LED、LED照明、太陽能光電)、資訊產業(含資訊服務業)、自動化產業、精密機械產業(含電動車)、智慧型機器人產業，應提用水用電計畫報經濟部核准後，始得申請建照。

十七、第二種產業專用區用地原則上依照「產業創新條例」相關規定精神配置如下：

- (一) 核心產業、次核心產業、支援性產業或設施及前開相關設施等用地面積合計應不低於該專用區總面積之60%。
- (二) 區內應設置不得低於該專用區總面積20%之公共設施，並計入法定空地，由開發者自行興建管理維護，開放供公眾使用。上開設置設施中，公園、綠地、廣場、兒童遊樂場等面積不得低於該專用區總面積10%，優先設置於主要計畫道路周邊。開發者應自行留設興建汙水、垃圾處理廠等環保設施，並應符合相關法令。但開發基地位於公共衛生下水道服務範圍內，其汙水處理能力達三級處理以上，且建築之汙水管接通公共衛生下水道者，得免設汙水處理設施。開發者並應留設變電所，其區位及規模應經目的事業主管機關同意。
- (三) 區內住宅用地面積合計不得超過該專用區總面積之10%。
- (四) 該專用區總面積10%土地得由開發者依照實際需要報經產業目的事業主管機關同意，自行規劃配置相關產業、住宅或設施。

十八、第二種產業專用區內建築物建蔽率及容積率不得超過下列規定：

產業專用區類別	建蔽率	容積率
第二種產業專用區	70%	420%

十九、第二種產業專用區區內及區外建築物間得設置公眾使用之平

面人行道、空橋、人工地盤或地下道，免計入法定空地及容積率，並應經桃園縣政府都市設計審議組織審議通過後始得發照建築。

第五章 公共設施用地

二十、機關用地內建築物應分別設置前院、側院及後院，其標準不得小於下表規定：

前院深度（公尺）	6.0
後院深度（公尺）	4.0
側院寬度（公尺）	3.0
後院深度比	0.3
側院寬度比	0.2

二一、機關用地內建築物與同一基地內之其他建築物之鄰幢間隔，不得小於 8 公尺，並不得小於該建築物高度之 0.4 倍。

二二、機關用地建築物建蔽率不得超過 50%，容積率不得超過 250%。機關用地應自道路境界線至少退縮 6 公尺建築，如有設置圍牆之必要者，圍牆應自基地境界線至少退縮 2 公尺；退縮部分得計入法定空地，並應妥予植栽綠化。

二三、學校用地應自道路境界線至少退縮 6 公尺建築，如有設置圍牆之必要者，圍牆應自基地境界線至少退縮 2 公尺；退縮部分得計入法定空地，並應妥予植栽綠化。

二四、學校用地之建蔽率及容積率不得超過下表之規定：

學 校 類 別	建 蔽 率	容 積 率
國 中 以 下	40%	160%

二五、停車場用地建蔽率不得超過 5%，並採透水鋪面增加雨水下滲率，但作立體停車場時，建蔽率不得超過 80%，容積率不得超過 240%。

二六、電路鐵塔用地鄰接其他土地使用分區者應至少退縮 4 公尺建築。

二七、捷運系統用地供佈設捷運設施及開挖邊坡緩衝帶之用。並依「變更林口特定區計畫（配合台灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫）」規定辦理。

- 二八、廣場用地地下應依「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」為停車使用，並應配合捷運系統用地作整體之串連。
- 二九、公園用地(兼供滯洪池使用)得供滯洪池使用，並採生態工法配合作整體規劃。
- 三十、本計畫區內之公共設施用地得依相關規定供多目標使用。

第六章 停車規定

- 三一、為鼓勵大眾運輸工具利用，本計畫區內非住宅使用樓地板面積小汽車停車空間留設依「建築技術規則」百分之七十為上限。住宅使用樓地板面積小汽車停車空間留設依「變更林口特定區計畫（第三次通盤檢討—內政部都委會第 678 及第 700 次會議審議通過部分）土地使用分區管制要點」足額設置，後續如配合大眾運輸政策，經交通主管機關核可後，停車位可減量設置。

自行車停車空間以法定機車停車空間之至少 15%數量設置（未達整數時採四捨五入方式計算）。

第七章 都市設計管制事項

- 三二、桃園縣政府都市設計審議組織為審議之需要，得訂定都市設計管制要點及審議準則，以為審議時之依據。
- 三三、本計畫區內建築之綠建築、植栽綠化、開放空間、地下開挖、都市防災及水土保持等規定，情況特殊時得經桃園縣政府都市設計審議組織審議通過，不受本要點限制。
- 三四、本計畫區建築基地開發建築物規劃設計應以不低於銅級為原則，並以儘量達到銀級為目標，其中「綠化指標」、「基地保水指標」、「水資源指標」三項指標不得低於銅級之標準。
- 三五、基地保水規定：
 - (一) 為增加雨水貯留及涵養水分避免開發行為造成下游衝擊，建築開發行為應設置充足之雨水貯留滯洪及涵養水分相關設施。
 - (二) 前款增設雨水貯留利用滯洪設施所需樓地板面積，得不計入容積。

三六、汗水與垃圾改善規定：

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。

三七、本計畫區植栽綠化規定：

- (一) 本計畫區植栽綠化內容應包含喬木、灌木草花及地被植物，且應以複層式植栽方式綠化。同一區段植栽綠化應以循環栽植或交替栽植原則進行綠美化，且植栽應形塑地區整體意象並優先考量採用原生植物。
- (二) 應植之樹木、花草，須於新建建築物設計時，一併配置，申請建造執照時，一併審查。建築基地由於地形、地質情形特殊，不適於栽植或基於園藝設計之需要者經桃園縣政府都市設計審議組織同意，得免受本要點規定之限制。但園藝設計之型態或綠化之庭園，起造人應於新建建築物之設計時一併規劃。
- (三) 植栽綠化之設計應避免破壞現有已形成之植栽綠化區段，基地內大型喬木，應配合基地整體規劃，妥善保存。新栽植植物應配合現有植栽進行整體設計。

三八、建築基地開放空間系統留設規定如下：

- (一) 本計畫區面臨 20 公尺以上(含)計畫道路之各宗建築基地，申請建築時應自道路境界線至少退縮 6 公尺建築，其餘各宗建築基地，申請建築時應自道路境界線至少退縮 5 公尺建築，其中至少留設 2 公尺以上供作連續性人行步道使用，剩餘退縮部分之綠覆面面積比例需達 50% 以上。其退縮部分得計入法定空地，並得計入前院深度。
建築基地面臨兩條以上計畫道路時，均應退縮建築。
- (二) 指定留設後院：建築基地之指定留設後院規定如下：

分 區 類 別	最小後院深度 (公 尺)	最小後院深度比
第 三 種 住 宅 區	-	-
第 四 種 住 宅 區	2.0	-
第 五 種 住 宅 區	3.0	0.2
中 心 商 業 區	3.0	0.2
第 二 種 產 業 專 用 區	3.0	0.2

但基於地形或特殊規模，基地最小深度或寬度無法達到規定，經桃園縣都市設計審議組織認定及審議通過者，該項不受限制。

- (三) 商業區建築基地面臨計畫道路部分，除指定建築退縮之外，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。
- (四) 建築基地其沿街面規定退縮供人行使用之帶狀開放空間以及商業區連續性前廊之鋪面，應配合所鄰接道路人行道設計之鋪面形式、色彩、材質、紋理及高程，以利整體鋪面之延、齊平及供行動不便者通行使用。
所有地坪鋪面應為防滑材質，且具排水或透水性之圬工構造，另材質選擇應重視耐磨且易於保養。
- (五) 建築基地其沿街面規定退縮供人行使用之帶狀開放空間範圍，除供設置行道樹植栽、灌木植床及照明設施外，不得設置有礙通行之設施物及圍牆。
- (六) 建築基地其沿街面規定退縮供人行使用之帶狀開放空間範圍內得設置燈具、座椅、花台、雕塑、招牌等街道傢俱，其投影面積不得超過百分之十。
- (七) 第二種產業專用區、第五種住宅區(供平價住宅使用)內應留設帶狀開放空間，並全面綠化，避免設置圍牆、籬笆等設施阻隔視覺，以 4 公尺寬步道聯繫，並與聯外步道系統串連形成完整動線。
- (八) 車站核心區內建築基地應設置寬度 4 公尺之迴廊，原則上應依圖十九設計之，且基地內商業使用應沿此迴廊配置，以維持沿街面商業活動之延續性為原則，但經桃園縣政府都市設計審議組織審議通過者，不受此限。

三九、本計畫區建築基地法定空地應配合整體景觀設計，並應維持原透水性，且應考慮防災與緊急救護通行之需求，其綠覆率除下表特別規定外，不得小於 50%：

分 區 種 別	最 小 綠 覆 率 (%)
第 三 種 住 宅 區	60
第 四 種 住 宅 區	60
第 五 種 住 宅 區	70
中 心 商 業 區	60
第 二 種 產 業 專 用 區	60

公園用地及綠地綠覆率不得低於 70%。

- 四十、地下開挖率不得超過建蔽率加 10%，但公共設施用地作多目標使用且經桃園縣政府都市設計審議組織審議通過者，不受此限。
- 四一、公有路權範圍內人行道設置街道家具時，應於鄰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，整體設置於街道家具設施帶範圍。街道家具主要設置原則如下：
- (一) 街道家具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，其餘家具設施應與鄰近街廓、開放空間系統之設計相互協調，且應經桃園縣政府都市設計審議組織審議通過。
 - (三) 大眾捷運系統周邊應優先設置自行車停車架以供轉乘使用。
- 四二、為創造綠化景觀意象及行人動線之延續性，道路斷面之設計，原則上應依圖二一、圖二二、圖二三設計之；學校、機關等公共設施之規劃設計，應配合綠地、親水性設施等開放空間構想，於親水性系統及整體綠化系統之端點或鄰接部分，配合留設開放性之綠化空間。
- 四三、為塑造本計畫區全區視覺景觀之穿透性，本計畫區如需設置圍牆應依下列規定辦理：
- (一) 應採用綠色植栽來形塑綠籬，其高度不得大於 150 公分。
 - (二) 欄杆式鏤空圍牆者，其高度不得超過 150 公分，其透空部份不少於圍牆面積 70%。
 - (三) 磚砌構造圍牆及採磚砌構造與欄杆式鏤空圍牆或其它混合構造材料者，其高度不得大於 120 公分。
 - (四) 學校用地（文中用地、文小）、機關用地及公園用地之圍牆型式，以採綠籬為原則。
- 四四、建築物必要附屬機械設備（如冷氣機、水塔、廢氣排出口等），應於建築物設計時整體設計，如有設置排放廢氣或排煙設備之必要時，其排放口之位置及朝向，應考慮週邊環境的使用，不得設置於面對主要出入口之道路，或建築物主要出入口附近，並應加以美化或綠化。

- 四五、本計畫區建築物高度 20 公尺以下住宅或員工宿舍之建築物，應採斜屋頂設計，除依法留設如屋頂避難平台等設施，其設置面積不小於頂層樓地板面積之三分之二，相關規定如下：
- (一) 材料不得使用鍍鋁鋅鋼板或鍍鋅鋼板、鐵皮或經桃園縣政府都市設計審議組織決議不得使用之材料。惟情形特殊者，經桃園縣都市設計審議組織審議通過者，不受此限。
 - (二) 屋面排水應以適當之設施導引至雨水貯留利用滯洪設施或中水系統，不得直接飛濺地面。
 - (三) 建築物之頂部梯間、水塔、機械附屬設施等應配合斜屋頂設置適當遮蔽，面向最寬道路側不得露出。

第七章 獎勵措施

- 四六、為鼓勵計畫區內建築基地及建築物採綠建築設計，凡建築基地及建築物採內政部綠建築評估系統，取得綠建築候選證書及通過綠建築分級評估銀級以上者，其適用之容積獎勵如下：
- (一) 通過綠建築分級評估銀級者，給予都市計畫原訂容積率乘 6% 為限。
 - (二) 通過綠建築分級評估黃金級者，給予都市計畫原訂容積率乘 8% 為限。
 - (三) 通過綠建築分級評估鑽石級者，給予都市計畫原訂容積率乘 10% 為限。

前項獎勵經各級主管機關審議通過後，開發者應與桃園縣政府簽訂協議書，納入建照申請書中，並自願繳交容積獎勵乘以銷售淨利之保證金，保證於使用執照核發後二年內，取得綠建築標章。未依協議取得綠建築標章者，保證金不予歸還，納入桃園縣政府設立之專戶基金；依協議取得綠建築標章者，保證金無息退還。

前項保證金之繳納方式，應由桃園縣政府另行訂定之。

- 四七、為鼓勵基地整體合併建築使用及設置公益性設施，訂定下列獎勵措施：
- (一) 建築基地設置公共開放空間獎勵部分依「建築技術規則」建築設計施工編第二百零八十一條規定辦理。
 - (二) 建築物提供部分樓地板面積供下列使用者，得增加所提供之樓地板面積。但以不超過基地面積乘以該基地容積

率之 10% 為限。

1. 私人捐獻或設置圖書館、博物館、藝術中心、兒童青少年、勞工、老人等活動中心、景觀公共設施等供公眾使用，其集中留設之面積在 100 平方公尺以上，並經目的事業主管機關核准設立公益性基金管理營運者。
 2. 建築物留設空間與天橋或地下道連接供公眾使用，經交通主管機關核准者。
- (三) 本計畫區內公共設施已完竣地區之建築基地在未開發建築使用前應予植栽綠化或美化，如提供公眾使用，且其使用管理計畫經桃園縣都市設計審議委員會審議通過並與桃園縣政府簽訂協議者，自核准使用起每屆滿 1 年給予增加 1% 之總量容積率，惟最高不得超過 5%。

四八、為鼓勵整體開發及加速開發時程獎勵規定如下：

- (一) 為鼓勵大規模整體開發，住宅區、商業區經桃園縣都市設計審議組織審議通過者，得予容積獎勵，其獎勵上限如下表：

基地規模 (平方公尺)	獎勵容積/基準容積 (%)
3000~5000	5
5000 以上	10
5000 以上 全街廓開發	15

- (二) 為鼓勵大規模整體開發，第二種產業專用區經桃園縣都市設計審議組織審議通過者，得予容積獎勵，其獎勵上限如下表：

基地規模 (公頃)	獎勵容積/基準容積 (%)
3~5	5
5~10	10
10 以上	15

註：全街廓係指計畫道路(或分區界線)所圍之街廓。

- (三) 為鼓勵加速開發，住宅區、商業區基地規模超過 3000 m² 或全街廓開發者，第二種產業專用區基地規模超過 3 公頃者得視開發時程予以獎勵容積，其獎勵上限如下表：

開發時程	獎勵容積 / 基準容積
二年內	15%

三	年	內	10%
四	年	內	5%

註：開發時程計算方式：

1. 經政府標售取得可建築用地者：自交付土地使用同意之日起算，至申請建照日止。
2. 非經政府標售取得可建築用地者：自交付土地之日起算，至申請建照日止。
3. 上開時程計算自申請建照日起逾一年仍未取得建照者，其開發時程應重行計算。

四九、經桃園縣政府認定之具有紀念性或藝術價值之建築與歷史建築之保存維護、公共設施保留地之取得及公共開放空間之提供，得依內政部頒訂之「都市計畫容積移轉實施辦法」規定辦理。

五十、依第四六點、第四七點規定獎勵之容積及依第四九點規定容積移轉移入容積之總額度，以不超過基地面積乘以該基地容積之 30% 為限。但下列情形，不在此限：

- (一) 符合都市計畫容積移轉實施辦法第八條第二項規定者，所移入容積部分得酌予增加，惟其移入容積與第四六點、第四七點規定獎勵容積之總額度合計不得超過該基地面積乘以該基地容積 40%。
- (二) 依第四八點之大規模整體開發及開發時程獎勵之容積，得以外加方式不予計入上開獎勵與移入容積總額度。

第八章 附則

五一、本要點如與「變更林口特定區計畫（第三次通盤檢討—內政部都委會第 678 及第 700 次會議審議通過部分）土地使用分區管制要點」及其他法令規定發生爭議時，授權由桃園縣政府本於職權自行釐清爭議事項，提該縣政府都市計畫委員會審定，逕予核准執行。

附件 行政院 99 年 3 月 10 日院臺建字第 0990012031 號核定函

正本

營建署 新中鎮
行政院 函

機關地址：10058 臺北市忠孝東路1段1號
傳 真：02-33566920

10017
台北市中正區徐州路5號7樓
受文者：內政部
發文日期：中華民國99年3月10日
發文字號：院臺建字第0990012031號
速別：最速件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如文

主旨：所報「改善庶民生活行動方案－機場捷運沿線站區周邊土地開發－A7站區開發案興辦事業計畫」草案一案，照本院經濟建設委員會審議結論辦理。

說明：

- 一、復99年2月5日台內營字第0990801057號函。
- 二、影附本院經濟建設委員會99年3月2日總字第0990000919號致本院秘書長函及檢附旨揭計畫(核定本)各1份(各1份)。

正本：內政部
副本：交通部、本院主計處、本院農業委員會、桃園縣政府(均含附件)、本院經濟建設委員會(檢附旨揭計畫核定本1份)

院長 吳敦義

99. 3. 11



行政院經建會 99 年 3 月 2 日總字第 0990000919 號函

營 建 署 新 市 鎮

檔 號：
保存期限：

行政院經濟建設委員會 函

機關地址：10020 台北市寶慶路3號

電話：02-2316-5494

承辦人：黃淑婷

電子郵件：olivia@cepd.gov.tw

受文者：內政部

發文日期：中華民國99年3月2日

發文字號：總字第0990000919號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文

主旨：奉 交議，內政部陳報「改善庶民生活行動方案—機場捷運沿線站區周邊土地開發—A7站區開發案興辦事業計畫」草案一案，業經本會委員會議審議獲致結論，復請查照轉陳。

說明：

- 一、復 貴秘書長99年2月22日院臺建字第0990007974號函。
- 二、本案經本會於99年2月25日邀請 鈞院秘書處、主計處、公共工程委員會、交通部、財政部、內政部、桃園縣政府等相關機關會商，嗣經內政部依該會議結論修正計畫以99年2月26日內授營鎮字第0990801555號函函送至本會後，提99年3月1日本會第1382次委員會議討論，獲致結論如次：

(一)為落實「改善庶民生活行動方案」並配合機場捷運系統開發建設，促進產業及就業機會並提高捷運之運量，提供北部都會地區平價住宅，原則同意內政部所提報「機場捷運林口A7站區周邊土地開發」案，請內政部確實掌握預定時程積極辦理，並請相關部會及桃園縣政府配合推動，確實於99年第3季辦理預標售產專用區，務期達成102年底前完成產業專用區之開發建設及興建平價住宅之目標。

(二)本案之財務計畫經內政部分析具開發效益且能完全自償，惟仍應朝引進民間資金方式辦理，以減少政府之財務壓力，請內政部洽經濟部先行掌控日後產業專用區。

電子公文

第 1 頁 共 2 頁

總收文



0990044497



二科

行政院經建會 99 年 3 月 2 日總字第 0990000919 號函

區潛在進駐廠商之市場需求，預作資格標招標文件，並進行未來標售作業之規劃。另對本案未來水電供給等應預為籌劃。

(三)本計畫採先行區段徵收與都市計畫變更併行方式辦理，都市計畫期程除應儘速完成外，相關定樁、測量及放樣等工作可預先辦理，以利後續區段徵收相關作業之進行。

三、檢送修正後之「改善庶民生活行動方案—機場捷運沿線站區周邊土地開發—A7站區開發案興辦事業計畫」1份。

正本：行政院秘書長

副本：內政部、本會都市及住宅發展處

303840308
709269-02
章

訂

391
CA

擬定林口特定區（配合「改善庶民生活
行動方案－機場捷運沿線站區周邊土地
開發－A7 站區開發案興辦事業計畫」）
細部計畫書

承 辦	
複 校	
隊 長	

擬定機關：內 政 部

規劃單位：內政部營建署城鄉發展分署

編訂時間：中華民國九十九年四月

A7 Station TOD Development Project
Taiwan Taoyuan International Airport Access MRT System

規劃單位：內政部營建署城鄉發展分署