

變更新竹科技特定區計畫(配合台鐵後站地區都市更新計畫)書

新 竹 市 政 府

中 華 民 國 九 十 九 年 一 月

# 新 竹 市 變 更 都 市 計 畫 審 核 摘 要 表

項 目	說 明	
都 市 計 畫 名 稱	變更新竹科技特定區計畫（配合台鐵後站地區都市更新計畫）書	
變 更 都 市 計 畫 法 令 依 據	都市計畫法第 27 條第 1 項第 3 款	
變 更 都 市 計 畫 機 關	新竹市政府	
本 案 公 開 展 覽 之 起 訖 日 期	公 開 展 覽	自民國 97 年 1 月 24 日起至 97 年 3 月 3 日共計 40 天
	新 聞 登 報	刊登於 97.01.24 中國時報 G2 版、97.01.25 聯合報 F1 版、97.01.26 自由時報 G3 版
	公 開 說 明 會	民國 97 年 2 月 22 日下午 2 時於新竹市風城願景館舉行
人 民 團 體 對 本 案 之 反 映 意 見	共 20 件，詳附錄二人民或團體陳情綜理表。	
本 案 提 交 各 級 都 市 計 畫 委 員 會 審 核 結 果	市 級	民國 97 年 3 月 25 日新竹市第 178 次都市計畫委員會審議通過
	部 級	民國 97 年 4 月 15 日內政部第 680 次都市計畫委員會審議 民國 98 年 8 月 11 日內政部第 712 次都市計畫委員會審議 民國 98 年 12 月 8 日內政部第 720 次都市計畫委員會審議通過

# 目 錄

壹、計畫緣起-----	1
貳、變更計畫位置與範圍-----	1
參、法令依據-----	2
肆、現行都市計畫概要-----	5
一、發布實施經過-----	5
二、計畫位置、範圍與面積-----	5
三、計畫年期-----	5
四、計畫人口與居住密度-----	5
五、土地使用計畫-----	5
六、公共設施計畫-----	6
七、交通運輸系統計畫-----	6
伍、發展現況分析與預測-----	12
一、自然環境-----	12
二、人口分析-----	12
三、市場分析-----	14
四、土地使用-----	24
五、土地及建物權屬-----	24
六、交通系統-----	28
陸、計畫目標與規劃構想-----	42
一、目標與定位-----	42
二、規劃構想-----	43
柒、變更理由與內容-----	48
一、變更理由-----	48
二、變更內容-----	48
三、變更後計畫-----	52
四、變更前後公共設施服務水準-----	55

五、變更後引進人口-----	56
<b>捌、開發後交通影響分析-----</b>	<b>60</b>
一、開發內容說明-----	60
二、衍生人旅次數-----	61
三、衍生車旅次數-----	61
四、目標年道路服務水準評估-----	63
五、衍生大眾運輸運量-----	65
六、衍生停車需求分析-----	66
七、交通改善策略-----	68
<b>玖、實施進度及經費-----</b>	<b>70</b>
一、開發方式-----	70
二、財務計畫-----	74
<b>附錄一、土地與建物清冊</b>	
<b>附錄二、人民或團體陳情意見綜理表</b>	
<b>附錄三、新竹市都市計畫委員會第 178 次會議紀錄</b>	
<b>附錄四、內政部都市計畫委員會第 680 次會議紀錄</b>	
<b>附錄五、內政部都市計畫委員會第 680 次會議紀錄之回應情形</b>	
<b>附錄六、新竹市都市計畫委員會第 193 次會議紀錄</b>	
<b>附錄七、新竹市政府 98 年 7 月 6 日府都宅字第 0980070393 號函文</b>	
<b>附錄八、內政部都市計畫委員會第 712 次會議紀錄</b>	
<b>附錄九、內政部都市計畫委員會第 712 次會議紀錄之回應情形</b>	
<b>附錄十、內政部都市計畫委員會第 720 次會議紀錄</b>	
<b>附錄十一、內政部都市計畫委員會第 720 次會議紀錄之回應情形</b>	



## 表 目 錄

表一	擬定新竹科技特定區計畫土地使用面積分配表	9
表二	擬定新竹科技特定區計畫公共設施用地明細表	10
表三	擬定新竹科技特定區計畫道路編號明細表	11
表四	新竹市各行政區與東區下竹里、公園里之人口成長統計表	13
表五	新竹市歷年建築物使用執照核發面積表	14
表六	新竹市各行業之就業人口與使用建築物樓地板面積表	15
表七	新竹市近年住宅市場推案一覽表	16
表八	基地範圍內及基地周圍仲介房地產行情一覽表	19
表九	基地範圍內及基地周圍辦公大樓出租行情一覽表	21
表十	新竹市中心商業區地價行情表	21
表十一	目標年新竹市各行業就業人口及每員工使用建物樓地板面積推估表	23
表十二	路段服務水準分級表	31
表十三	變更計畫範圍周邊主要道路服務水準分析表	31
表十四	號誌化路口服務水準評估標準表	32
表十五	變更計畫範圍周邊路口交通量與服務水準評估表	32
表十六	新竹市國道客運營運路線一覽表	33
表十七	新竹市國道客運主要場站概況表	34
表十八	新竹市國道客運主要場站概況表	35
表十九	新竹市公路客運路線一覽表	35
表二十	新竹市市區公車營運路線一覽表	38
表二十一	新竹鐵路車站歷年運量變化表	40
表二十二	變更內容明細表	49
表二十三	變更前後土地使用面積對照表	50
表二十四	道路編號明細表	52
表二十五	變更前後五項公共設施佔總面積比例表	55

表二十六	各使用類別與樓地板面積表	60
表二十七	各土地使用類別之尖峰小時旅次產生率表	61
表二十八	開發後衍生之晨峰到離人旅次數表	61
表二十九	開發後衍生之昏峰到離人旅次數表	61
表三十	運具使用比及承載率設定表	62
表三十一	開發後衍生之晨峰到離交通量表	62
表三十二	開發後衍生之昏峰到離旅次量表	62
表三十三	道路路段容量計算標準表	63
表三十四	路段服務水準分級表	63
表三十五	目標年道路服務水準評估表	64
表三十六	開發後大眾運輸人次推計表	65
表三十七	店鋪商場與辦公室停車需求參數之設定表	66
表三十八	住宅停車需求參數之設定表	66
表三十九	開發後衍生汽機車停車需求數分析表	66
表四十	建築物用途(第一、二類)之設置標準表	67
表四十一	都市計畫法令規定需設置之停車位數量表	67
表四十二	變更新竹(含香山)都市計畫(第二次通盤檢討)(草案) 變更回饋規定表	71
表四十三	擬定新竹科技特定區計畫調整使用分區捐地比例表	71
表四十四	變更新竹(含香山)都市計畫(商業區專案通盤檢討)之回 饋土地比例原則表	71
表四十五	變更都市計畫土地之回饋土地比例表	72
表四十六	變更都市計畫土地之回饋土地面積表	72
表四十七	有償撥用之實施進度及經費預估表	74
表四十八	權利變換之實施進度及經費預估表	75

## 圖 目 錄

圖一 變更新竹科技特定區計畫(配合台鐵後站地區都市更新計畫)	
計畫位置示意圖-----	3
圖二 變更新竹科技特定區計畫(配合台鐵後站地區都市更新計畫)	
計畫範圍示意圖-----	4
圖三 新竹科技特定區現行都市計畫示意圖-----	8
圖四 新竹市近年住宅市場推案位置示意圖-----	17
圖五 基地周邊商圈分布圖-----	18
圖六 基地周邊住宅及辦公大樓市場行情圖-----	22
圖七 變更新竹科技特定區計畫(配合台鐵後站地區都市更新計畫)	
土地使用現況示意圖-----	26
圖八 變更新竹科技特定區計畫(配合台鐵後站地區都市更新計畫)	
土地權屬示意圖-----	27
圖九 變更新竹科技特定區計畫(配合台鐵後站地區都市更新計畫)	
交通系統示意圖-----	29
圖十 交通調查位置示意圖-----	30
圖十一 新竹市國道客運營運路圖-----	36
圖十二 新竹市公路客運路線圖-----	37
圖十三 新竹市市區公路營運路線圖-----	39
圖十四 未來國道客運規劃路線圖-----	41
圖十五 再發展定位圖-----	42
圖十六 空間機能規劃構想圖-----	47
圖十七 變更新竹科技特定區計畫(配合台鐵後站地區都市更新計畫)	
變更內容示意圖-----	51
圖十八 變更新竹科技特定區計畫(配合台鐵後站地區都市更新計畫)	
土地使用計畫圖-----	57
圖十九 變更新竹科技特定區計畫(配合台鐵後站地區都市更新計畫)	

畫) 防災計畫圖 -----	58
圖二十 變更新竹科技特定區計畫 (配合台鐵後站地區都市更新計	
畫) 高度管制視點位置示意圖 -----	59
圖二十一 各使用分區及道路配置示意圖 -----	60
圖二十二 開發後衍生之晨峰到離交通量指派圖 -----	64
圖二十三 開發後衍生之昏峰到離交通量指派圖 -----	65
圖二十四 國道客運規劃路線示意圖 -----	69
圖二十五 變更新竹科技特定區計畫 (配合台鐵後站地區都市更新	
計畫) 開發方式圖 -----	73

## 壹、計畫緣起

依循行政院近年來積極推動都市更新之政策，內政部營建署於 2005 年即開始輔導各縣市辦理都市更新案，並依行政院院會核定之「加速推動都市更新方案」，輔導地方政府推動都市更新示範計畫。新竹市政府為配合辦理上開方案，優先擇定新竹科技特定區計畫中已劃定之都市更新地區—新竹火車站後站地區作為更新示範地區。「新竹市火車站後站地區都市更新計畫」，業經內政部營建署同意補助辦理。

新竹市後站更新地區多為住宅使用，部分地區都市意象薄弱，缺乏公共設施且防災機能不健全，原都市計畫街廓狹小，僅面臨 7.2 公尺寬之巷道，確實有重新檢視土地發展需求，更新實質環境的必要。此外，後站之發展藉由台鐵轉型為都會區捷運系統、廣設出入口，消弭以往因鐵路橫貫造成的都市發展落差，復甦後站地區都市機能及改善空間景觀；並配合公道五快速道路的完成，重整都市交通網路，於後站建立新的長途客運轉運機能，改善前站交通混亂狀況；更藉由前後站立體連通系統與舊站核心商業休閒文化發展圈之串聯，將前站之商圈活動引入後站，推動周邊土地活化再生，建立新竹市新門戶意象。

## 貳、變更計畫位置與範圍

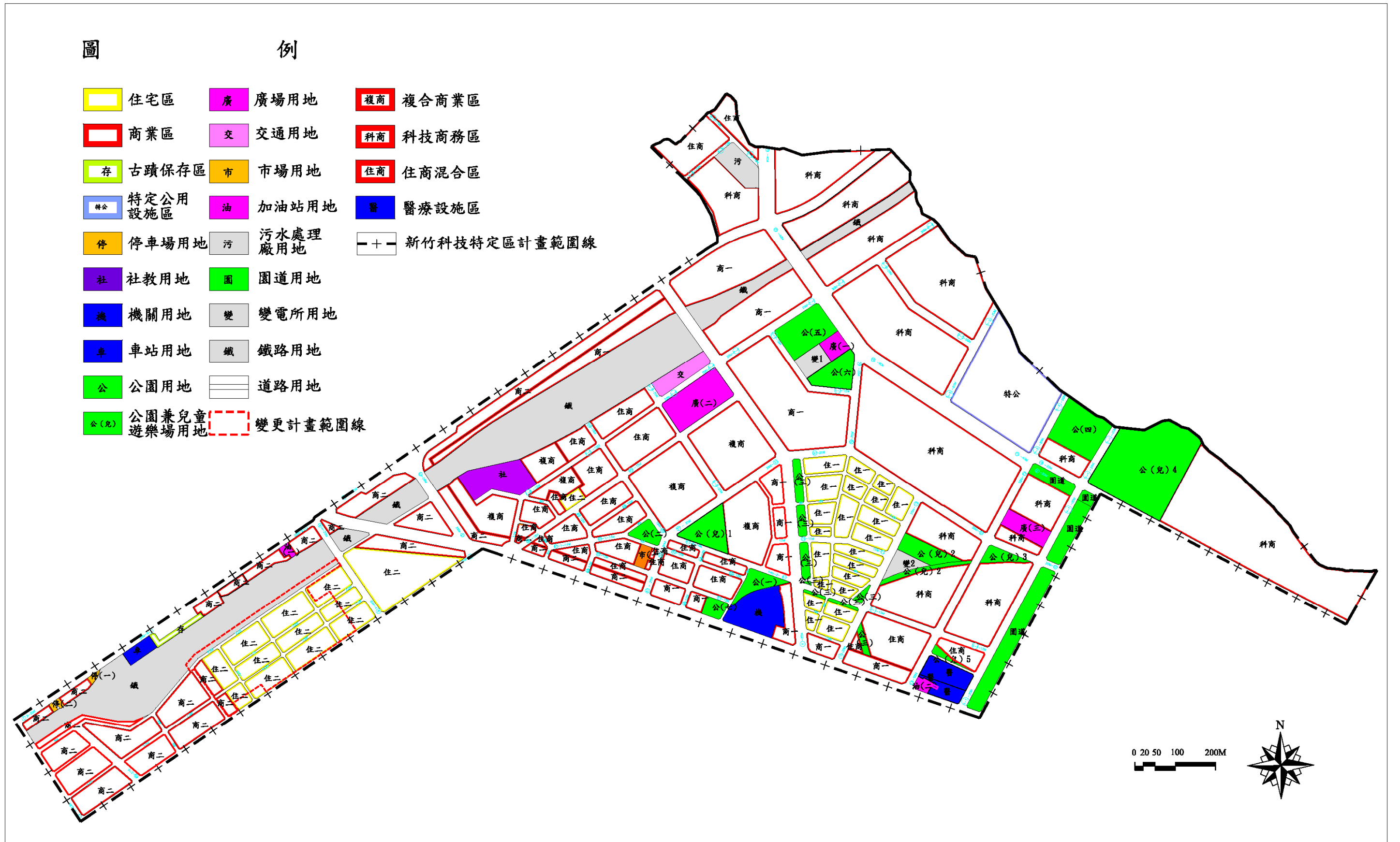
本變更計畫位置坐落於「新竹科技特定區計畫」西南側，地處新竹市火車站後站地區。基地東南側隔南大路與新竹(含香山)都市計畫區相鄰，變更計畫位置圖詳圖一。

本變更計畫範圍參考民國 96 年 11 月 23 日新竹市政府舉辦之居民說明會，暫不納入南大路以北私人權屬住宅區，但其未來仍可依循新竹科技特定區計畫以都市更新方式開發。故本變更計畫範圍位於新竹後火車站地區，東北鄰東大路一段，西南臨東南街，西北銜新竹後火車站，東南為南大路所包含之範圍。原都市計畫為部分鐵路用地（位變更計畫範圍北側，面積約 0.594 公頃）、部分商業區（位變更計畫範圍西南側，面積約 0.443 公頃）、部分住宅區（面積約 4.571 公頃）與道路用地（面積約 1.154 約公

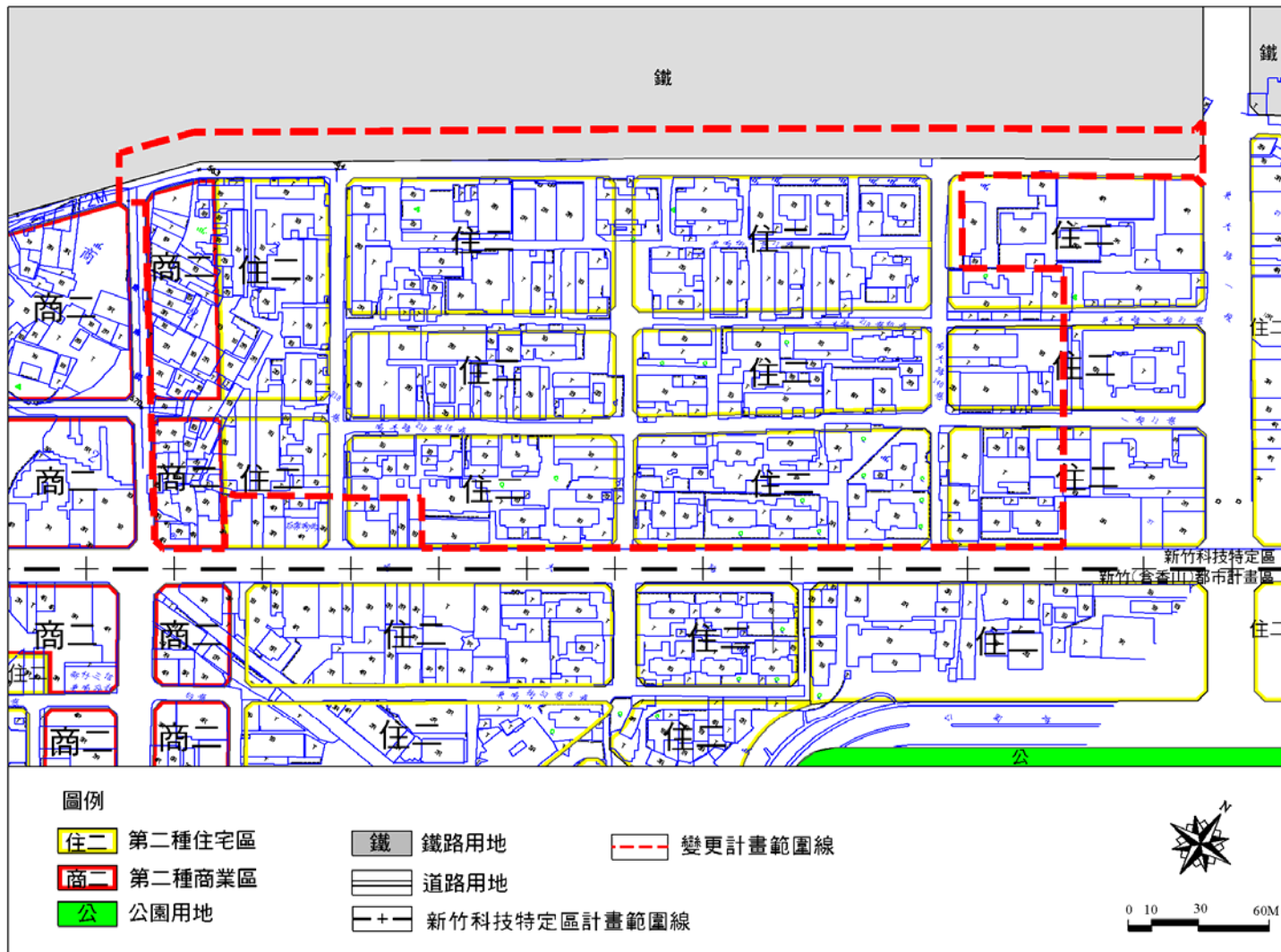
頃)，變更計畫範圍總計為 6.763 公頃，變更計畫範圍示意圖如圖二所示。

### **參、法令依據**

都市計畫法第 27 條第 1 項第 3 款。



圖一 變更新竹科技特定區計畫（配合台鐵後站地區都市更新計畫）計畫位置示意圖



圖二 變更新竹科技特定區計畫（配合台鐵後站地區都市更新計畫）計畫範圍示意圖



## 肆、現行都市計畫概要

### 一、發布實施經過

民國 93 年 8 月 10 日發布實施「擬定新竹科技特定區計畫」；並於民國 95 年 10 月 27 日發布實施「變更新竹科技特定區計畫（開發獎勵要點、土地使用分區管制要點及都市設計準則）專案通盤檢討」，其主要係配合都市計畫法第 23 條規定細部計畫改由縣（市）政府核定實施之政策調整，將原「擬定新竹科技特定區計畫」訂定之開發獎勵要點、土地使用分區管制要點及都市設計準則予以刪除，另檢討變更後改列於「擬定新竹科技特定區計畫細部計畫」書中規定。

### 二、計畫位置、範圍與面積

現行新竹科技特定區計畫之計畫範圍西以西大路為界，北以中華路至都市計畫範圍邊界（工業區）為界，南以南大路及光復路至新源街口為界，東以新源街、公道五至水溝為界所圍成之範圍，全區計畫面積約 196.34 公頃。

### 三、計畫年期

以民國115年為計畫目標年。

### 四、計畫人口與居住密度

計畫人口為20,000人，居住密度每公頃約107人。

### 五、土地使用計畫

現行都市計畫中劃設住宅區 14.78 公頃(包括 6.41 公頃之第一種住宅區與 8.37 公頃之第二種住宅區)、商業區 28.53 公頃(包括 14.82 公頃之第一種商業區與 13.71 公頃之第二種商業區)、古蹟保存區 0.21 公頃、複合商業區 9.88 公頃、科技商務區 43.95 公頃、住商混合區 12.76 公頃、醫療設施區 0.95 公頃、特定公用設施區 4.92 公頃，土地使用分區面積總計為 116.03 公頃，詳圖三及表一。

## 六、公共設施計畫

現行都市計畫內劃設社教用地 1 處，計畫面積為 1.19 公頃；公園用地 7 處，計畫面積為 5.17 公頃；公園兼兒童遊樂場用地 5 處，計畫面積為 6.27 公頃；園道用地 1 處，計畫面積為 2.64 公頃；廣場用地 3 處，計畫面積為 2.11 公頃；市場用場 1 處，計畫面積為 0.17 公頃；機關用地 1 處，計畫面積為 1.29 公頃；車站用地 1 處，計畫面積為 0.29 公頃；電變所用地 2 處，計畫面積為 0.79 公頃；汗水處理場用地 1 處，計畫面積為 0.69 公頃；加油站用地 2 處，計畫面積為 0.21 公頃；停車場用地 2 處，計畫面積為 0.1 公頃；道路用地面積為 39.79 公頃；鐵路用地面積為 18.99 公頃；交通用地 1 處，面積為 0.59 公頃。公共設施用地面積總計為 80.29 公頃，詳表二、圖三。

## 七、交通運輸系統計畫

### (一) 大眾運輸系統

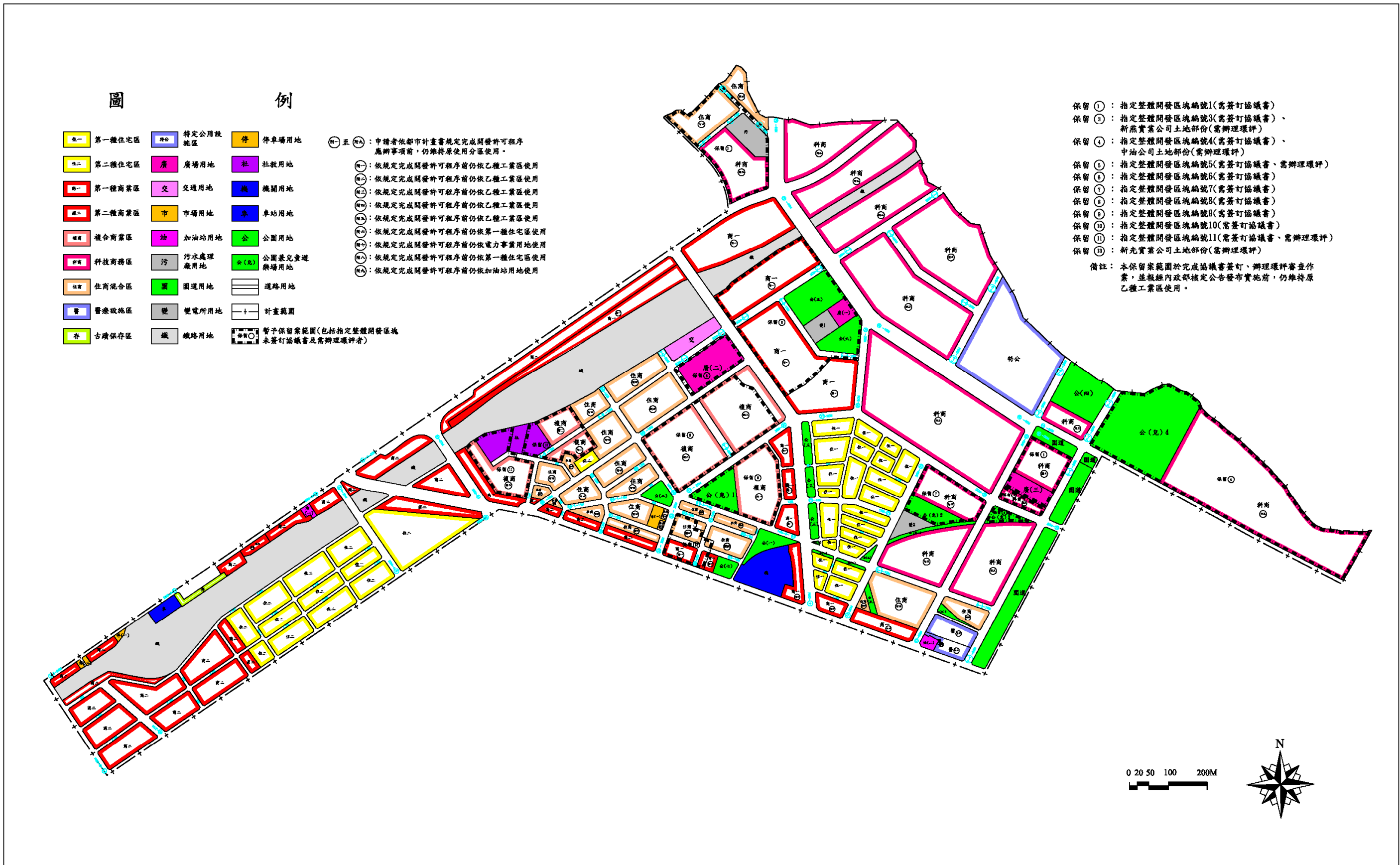
1. 輕軌系統：配合全市輕軌路網規劃，引入輕軌系統，並配合接駁公車路線，以擴大服務範圍。
2. 大眾運輸交通轉運中心：整合台鐵火車站、輕軌運輸系統、市區公車、中長程客運，以提供便利之大眾運輸轉運系統。

### (二) 道路系統

現行都市計畫區內共劃設主要聯外道路 5 條，內容如下（見表三）：

1. 1 號道路（中華路）：計畫道路寬度 15 公尺、20 公尺及 25 公尺，分別位於計畫區西側邊緣，為南北向道路，往北經頭前溪橋可與新竹縣竹北市連接，往南可與香山地區聯繫。
2. 3 號道路（光復路）：計畫道路寬度為 30 公尺，位於計畫區南側，為東西向道路，往東可與中山高速公路新竹交流道連接，並可通往新竹科學園區及工研院，往西跨越鐵路可與市區聯繫。
3. 4 號道路（東光路）：計畫道路寬度 28 公尺，位於計畫區中心，為南北向道路，往北經東光陸橋可與經國路連接通往新竹縣竹北市，往南可與學府路、十八尖山及青草湖地區聯繫。

4. 5 號、76 號道路（公道五）：計畫道路寬度為 50 公尺，位於計畫區北側，為東西向道路，往東可與中山高速公路公道五交流道連接，往西可經經國路與東西向快速道路連接。
5. 70 號道路（公道五）：計畫道路寬度為 40 公尺，位於計畫區北側，為東西向道路，往東可與中山高速公路公道五交流道連接，往西可經經國路與東西向快速道路連接。



圖三 新竹科技特定區現行都市計畫示意圖

表一 擬定新竹科技特定區計畫土地使用面積分配表

項目		面積 (公頃)	比例 (%)
土地使用分區	第一種住宅區	6.41	3.27
	第二種住宅區	8.37	4.26
	第一種商業區	14.82	7.55
	第二種商業區	13.71	6.98
	古蹟保存區	0.21	0.11
	複合商業區	9.88	5.03
	科技商務區	43.95	22.39
	住商混合區	12.76	6.5
	醫療設施區	0.95	0.48
	特定公用設施區	4.92	2.51
	小計	116.03	59.1
公共設施用地	社教用地	1.19	0.61
	公園用地	5.17	2.63
	公園兼兒童遊樂場用地	6.27	3.19
	園道用地	2.64	1.34
	廣場用地	2.11	1.07
	市場用地	0.17	0.09
	機關用地	1.29	0.66
	車站用地	0.29	0.15
	變電所用地	0.79	0.4
	污水處理廠用地	0.69	0.35
	加油站用地	0.21	0.11
	停車場用地	0.10	0.05
	道路用地	39.79	20.27
	鐵路用地	18.99	9.67
	交通用地	0.59	0.3
	小計	80.29	40.89
合計		196.34	100

註：表內面積僅供參考，實際面積應以核定圖實地分割測量面積為準。

資料來源：擬定新竹科技特定區計畫書（93年8月10日）。

表二 擬定新竹科技特定區計畫公共設施用地明細表

項目	編號	面積（公頃）	名稱及位置
社教用地	社	1.19	
公園用地	公(一)	0.45	東光路、光復路交口附近
	公(二)	0.3	八德路、忠孝路交口附近
	公(三)	0.9	東光路東側
	公(四)	1.4	公道五北側
	公(五)	1.17	
	公(六)	0.71	
	公(七)	0.24	
	小計	5.17	
公園兼兒童遊樂場用地	公(兒)1	0.83	忠孝路、八德路交口
	公(兒)2	0.78	忠孝路西側
	公(兒)3	0.29	忠孝路東側
	公(兒)4	4.27	公道五北側
	公(兒)5	0.1	忠孝路東側、醫療設施區北側
	小計	6.27	
園道用地	園道	2.64	
廣場用地	廣(一)	0.32	公道五西側
	廣(二)	1.26	東光路、公園路交口附近
	廣(三)	0.53	水源路西側
	小計	2.11	
市場用地	市(一)	0.17	東園市場
機關用地	機	1.29	新竹園管區；東光路、光復路口
車站用地	車	0.29	台汽車站；火車站西側
變電所用地	變1	0.41	東光路東側
	變2	0.38	光復路北側
	小計	0.79	
污水處理場用地	污	0.69	中華路、公道五交口附近
加油站用地	油(一)	0.08	中華路、公道五交口附近
	油(二)	0.13	赤土崎加油站；光復路北側
	小計	0.21	
停車場用地	停(一)	0.05	東門溝與中華路交口
	停(二)	0.05	東門溝與中華路交口
	小計	0.1	
道路用地		39.79	
鐵路用地	鐵	18.99	
交通用地	交	0.59	東光路西側
合計		80.29	

註：表內面積僅供參考，實際面積應以核定圖實地分割測量面積為準。

資料來源：擬定新竹科技特定區計畫書（93年8月10日）。

表三 擬定新竹科技特定區計畫道路編號明細表

編號	寬度(公尺)	長度(公尺)	位置	備註
1-1	25	1,720	中華路北段	原新竹都市計畫 2 號道路北段 自計畫區北界以西至東大路
1-2	20	440	中華路	原新竹都市計畫 2 號道路北段 自東大路以西至中正路
1-3	15	470	中華路(部份路段)	原新竹都市計畫 2 號道路北段 自中正路以西至西大路
3	30	1,740	光復路(部份路段)	原新竹都市計畫 3 號道路北段 自中華路以東至新源街
4	28	1,050	東光路	原新竹都市計畫 7 號道路北段
5,76	50	900	公道五	5 號：原新竹都市計畫 17 號道路 76 號：原新竹都市計畫 53 號道路，自忠孝路以東至計畫區東界
70	40	1,290	公道五	原新竹都市計畫 45 號道路 自忠孝路以西至計畫區東北界
14-2	23	290	西大路(部份路段)	原新竹都市計畫 8 號道路部份路段 自中華路以南至南大路
32	15	1,220	南大路(部份路段)	原新竹都市計畫 25 號道路東段 自西大路以東至光復路
37	20	1,300	忠孝路	自光復路以北至新源街
70	20	260	東進路	原新竹都市計畫 45 號道路 自忠孝路以北至公道五
73	20	660	忠孝路	原新竹都市計畫 43 號道路 自光復路以北至公道五
Y-1	20	820	水源街(計畫道路拓寬)	自公道五以南至光復路
Y-2	20	190		自隆恩圳以南至公道五
Y-3	20	290		自隆恩圳以南至公道五
Y-4	20	830		自隆恩圳以西至 X-2 號道路
X-2	20	340		鐵道以東至忠孝路
X-5	20	330		自 Y-3 號道路以西至 Y-4 號道路
8-4	20	300	東大路(部份路段)	自中華路以南至南大路
31	26	280	光復路地下道	自中華路以南至光復路
35	15	670	公園路(部份路段)	原新竹都市計畫 26 號道路東段 自光復路以東至東光路
40	15	350	八德路	原 25 號道路及 8 號道路東段 原八德路向北延伸至鐵路
41-1	14	180		光復路以北，忠孝路以西
41-2	14	340	八德路	自忠孝路以東至東光路
71	15	300	東勝路	原新竹都市計畫 47 號道路 自東光路以東至新光路
72	20	480	新光路	原新竹都市計畫 46 號道路 自光復路以北至忠孝路
Y-5	12	240		X-2 號道路以南
Y-6	10	160		自鐵道路以東至 X-4 號道路
X-1	15	520		自水源路以西至東光路
X-3	15	290		自 Y-4 號道路以東至東進路
X-4	10	210		自計畫區北界以南至公道五
48	12	190		光復路以北，公園路以南，八德路以西
49	12	170		自光復路以北至八德路
51	12	370	東園街	48 號道路以東
45	21	210	竹蓮街(部份路段)	自鐵路以南至南大路
50	12	220		忠孝路以東

註：表內道路長度數值僅供參考，實際長度應以核定圖實地測量值為準。

資料來源：擬定新竹科技特定區計畫書(93年8月10日)。

## 伍、發展現況分析與預測

### 一、自然環境

大體來說，本變更計畫內地形平坦適於建築使用，自然環境條件優越。

#### (一) 地形地勢

新竹市地勢東南高、西北低，北部濱海平原佔據了新竹平原的大部分，平原區和丘陵山地區約各占新竹市面積的一半。本變更計畫範圍標高在 100 公尺以下，屬新竹平原的一部分，大致由新竹沖積平原所組成，係由鳳山溪與頭前溪下游所搬運之砂石及礫石等堆積而成。

#### (二) 地質環境

本變更計畫範圍之地質環境為現代沖積層，是由黏土、粉砂、砂和礫石混合組成，為頭前溪、客雅溪、三姓公溪和鹽水溪等溪流自上游夾帶砂石在此堆積的結果。

距離本變更計畫範圍最近的是新竹斷層，但本斷層不是屬於第四紀可能活動斷層之一，其活動性的可能極低，因此並無地質敏感之憂。

### 二、人口分析

#### (一) 新竹市人口成長

分析新竹市地區 84 年至 94 年間人口分佈情形，新竹市 84 年底總人口數為 340,255 人，84 年年底總人口數為 340,255 人，至 94 年年底總人口數為 390,692 人，期間總人口之成長率由 0.63% 上升到 89 年最高為 1.79%；85 至 93 年的人口成長率均超過 1%，呈現穩定成長的趨勢，見表四。

新竹市在 85 年由於科學園區日漸發展，人口大幅成長，



本變更計畫範圍所在之新竹市東區一直是人口聚集的中心。截至 94 年底止，東區佔新竹市人口之比例已成長至 48.53%，其次北區人口數佔新竹市的人口數約 34.62%，香山區約為 17.54%，見表四。

## (二) 變更計畫範圍人口推估

本變更計畫範圍位於新竹市東區下竹里與公園里。下竹里 84 年底總人口數為 1,873 人，期間因為台鐵宿舍的拆遷，至 94 年年底總人口數為 850 人；公園里 84 年底總人口數為 2,607 人，至 94 年年底總人口數為 3,662 人，呈現不穩定之正成長，見表四。

本變更案之計畫範圍主要為台鐵宿舍區，因台鐵宿舍區大部分已於 92 年拆遷，目前人口數偏低。

表四 新竹市各行政區與東區下竹里、公園里之人口成長統計表

年	新竹市		新竹市東區		新竹市北區		新竹市香山		東區下竹里		東區公園里	
	人口數	成長率	人口數	成長率	人口數	成長率	人口數	成長率	人口數	成長率	人口數	成長率
	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%	人	%
84	340255	0.63	162463	0.87	121494	-0.59	56298	2.64	1873	-5.26	2607	3.00
85	345954	1.67	165436	1.83	122713	1.00	57805	2.68	1771	-5.45	2625	0.69
86	351800	1.69	169041	2.18	123497	0.64	59262	2.52	1744	-1.52	2752	4.84
87	356243	1.26	170060	0.60	124567	0.87	61616	3.97	1616	-7.34	2791	1.42
88	361958	1.60	172098	1.20	126350	1.43	63510	3.07	1555	-3.77	2868	2.76
89	368439	1.79	175176	1.79	128325	1.56	64938	2.25	1493	-3.99	2997	4.50
90	373296	1.32	177796	1.50	129742	1.10	65758	1.26	1532	2.61	3204	6.91
91	378797	1.47	180958	1.78	130809	0.82	67030	1.93	1423	-7.11	3308	3.25
92	382897	1.08	183381	1.34	131919	0.85	67597	0.85	973	-31.62	3261	-1.42
93	386950	1.06	185530	1.17	133497	1.20	67923	0.48	886	-8.94	3323	1.90
94	390692	0.97	186903	0.74	135275	1.33	68514	0.87	850	-4.06	3662	10.20
年平均成長率(%)	—	1.32	—	1.36	—	0.93	—	2.05	—	-6.95	—	3.46

資料來源：新竹市東區戶政事務所 (<http://e-household.hccg.gov.tw/>)

### 三、市場分析

#### (一) 新竹市市場結構分析

根據表五營建署所統計的歷年建築物使用執照核發面積，新竹市歷年住宅、商店及辦公室歷年的興建面積呈現不穩定的供給狀態。若計算近5年（90至94年）平均使用執照核發量，可知每年的市場供給量住宅約有253,863平方公尺、商店約97,655平方公尺、辦公室約50,784平方公尺。

表五 新竹市歷年建築物使用執照核發面積表

類別	住宅			辦公室		商店		
	件數	戶數	總樓地板面積 (平方公尺)	件數	總樓地板面積 (平方公尺)	件數	戶數	總樓地板面積 (平方公尺)
81	240	1969	240216	17	58984	152	1203	135746
82	393	5083	626790	16	99031	78	438	58055
83	446	6981	841691	17	51075	97	1393	171372
84	490	6911	911049	9	43642	91	1078	138279
85	436	3,543	654,013	11	27,748	66	1,104	141,974
86	380	2,631	347,444	8	29,697	58	935	166,398
87	378	7,320	1,008,644	10	15,729	54	709	114,555
88	247	4,046	625,125	12	30,746	43	66	57,046
89	310	4,200	615,497	10	66,129	36	957	83,196
90	159	1,238	188,814	11	25,450	20	61	88,587
91	138	700	145,642	6	21,612	26	60	13,799
92	199	881	189,673	12	168,548	32	301	316,369
93	160	904	189,238	10	11,541	55	228	35,941
94	254	3,482	555,950	13	26,771	37	179	33,579
總計	2,661	28,945	4,520,040	103	423,971	427	4,600	1,051,444

資料來源：營建署歷年營建統計年報。

行政院主計處的工商及服務業普查統計資料中，服務業的行業別為：1.批發及零售業、住宿及餐飲業；2.運輸倉儲及通信業；3.金融及保險業；4.不動產及租賃業、專業科學及技術服務業；5.醫療保健業、文化運動及休閒業與其他服務業。依據新竹實際辦公市場分布的調查結果，新竹市辦公室使用者大多為專業事務所，其次為金融保險業、不動產業與科技業。

因此本變更計畫的辦公室使用者行業別主要為二類：金融及保險業；不動產及租賃業、專業科學及技術服務業。而商業場所使用者的行業別，則為批發及零售業、住宿及餐飲業。根據表六行政院主計處的工商及服務業普查統計資料，新竹市 90 年商場使用建築物樓地板面積約為 1,423,987 平方公尺，辦公空間則為 386,626 平方公尺。並且 80 至 90 年間各使用建築物樓地板面積皆為正成長，以 80 至 85 年之成長率為高。

表六 新竹市各行業之就業人口與使用建築物樓地板面積表

分類	年份	商場		辦公室	
		批發及零售業、住宿及餐飲業	金融及保險業	不動產及租賃業、專業科學及技術服務業	小計
就業人口 (人) (成長率)	80 年	21,892	5,096	2,581	7,677
	85 年	29,000 (32.47%)	7,983 (56.65%)	3,811 (47.66%)	11,794 (53.63%)
	90 年	40,220 (38.69%)	6,353 (-20.42%)	6,115 (60.46%)	12,468 (5.71%)
使用建築物樓地板面積(m <sup>2</sup> ) (成長率)	80 年	459,000	106,000	34,000	140,000
	85 年	857,000 (86.71%)	230,000 (116.98%)	80,000 (135.29%)	310,000 (121.43%)
	90 年	1,423,987 (66.16%)	245,413 (6.70%)	141,213 (76.52%)	386,626 (24.72%)
平均每員工使用建築物樓地板面積(m <sup>2</sup> ) (成長率)	80 年	20.97	20.80	13.17	33.97
	85 年	29.55 (40.92%)	28.81 (38.51%)	20.99 (59.38%)	49.80 (46.60%)
	90 年	35.40 (19.80%)	38.63 (34.09%)	23.09 (10.00%)	61.72 (23.94%)

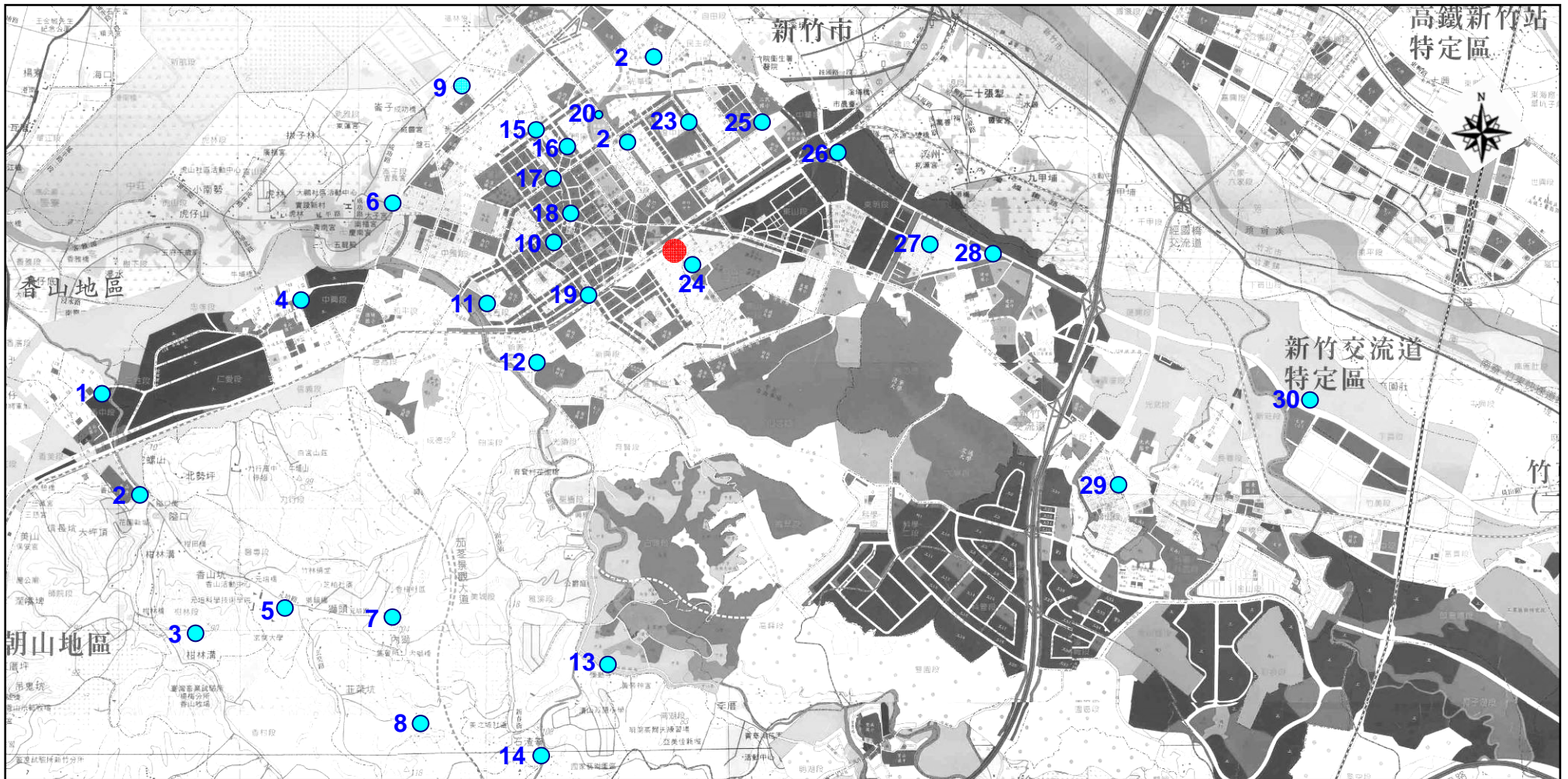
資料來源：行政院主計處，工商及服務業普查統計；本研究整理。

本計畫整理新竹市近 2、3 年的房地產推案，內容包括預售及新成屋，結果如表七、圖四所示。新竹市市區之房地產類型以華夏為主，香山區則以高價別墅為主；推案位置主要位於北區市中心週遭、其次為香山區，東區的推案量主要分布於光復路及科學園路。而本變更計畫範圍週遭有三件推案，與其他地區比較下，由於新竹市後站原為台鐵局所屬之宿舍，因此較無腹地開發住宅，未來後站開發後，交通便捷、產業復甦，住宅房地產將更為活絡。

表七 新竹市近年住宅市場推案一覽表

類別	位置	總價 (萬元)	單價 (萬元/坪)	類別	位置	總價 (萬元)	單價 (萬元/坪)	
別墅	四維路	1,500~1,700	15~17	華廈	經國路	138~745.2	13.8~18	
	延平路	595.2~800	9.6~10		公道五	324~1326	13.5~17	
	東大路	588~1365	9.8~15		南大路	666.5~852.5	15.5	
	中華路	780~1600	11~12		光復路	80~220	15~19	
	麗山街	998~1,400	13.5		北大路	468~2200	17~26	
	國中街	1,260~1,760	13~		長春街	—	17	
	明湖路	148~4202	12.5~22		中華路	168	17	
	元培街	478~868	11		自由路	595	14.7	
	香北路	780~968	11.25		竹文街	638.4	15.2	
	中山路	823.5~1201.5	13.5~15		公園路	2310~4620	22	
	牛埔路	775~1148	11.4~16.4		中正路	651~	15.5	
	民生路	1500	15		光華街	513~270	19	
	西大路	1,390~1,668	20.1~19.4		東大路	495~930	15	
	香檳街	850~950	12.9~15.5		柴橋路	756~3456	21~24	
	柴橋路	2388	23		科學園路	511.5~693	16.5	
	明湖路	788~1,308	13.5~16		套房	明湖路	141~198	10.5~11
	光華街	2,300~2,95	18~29			經國路	138	16~17
	透天	鐵道路	1,900~360			3.6~10.4	中華路	88

資料來源：全國房展股份有限公司 (<http://www.bqhouse.com.tw/>) (94~96年)



圖例	1. 香北路 2 案(別墅)	5. 元培街 1 案(別墅)	9. 竹文街 1 案(華廈)	13. 明湖路 9 案(別墅) 2 案(套房)	17. 北大路 2 案(華廈)	21. 鐵道路 1 案(透天)	25. 自由路 1 案(華廈)	29. 科學園路 1 案(華廈)
	2. 國中街 1 案(別墅)	6. 延平路 3 案(別墅)	10. 西大路 1 案(別墅)	14. 柴橋路 1 案(別墅) 1 案(華廈)	18. 中山路 3 案(別墅) 1 案(華廈)	22. 光華街 2 案(別墅) 1 案(華廈)	26. 公道五路 3 案(華廈)	30. 長春街 1 案(華廈)
	3. 麗山街 1 案(別墅)	7. 香檳街 2 案(別墅)	11. 四維路 1 案(別墅)	15. 經國路 6 案(華廈) 1 案(套房)	19. 中華路 2 案(別墅) 1 案(華廈) 1 案(套房)	23. 民生路 1 案(別墅)	27. 學府路 1 案(別墅)	● 變更計畫位置
	4. 牛埔路 1 案(別墅)	8. 富群街 1 案(別墅)	12. 振興街 1 案(套房)	16. 中正路 1 案(華廈) 南大路 1 案(華廈)	20. 東大路 3 案(別墅) 1 案(透天) 3 案(華廈)	24. 公園路、東大路、南大 路 3 案(華廈)		

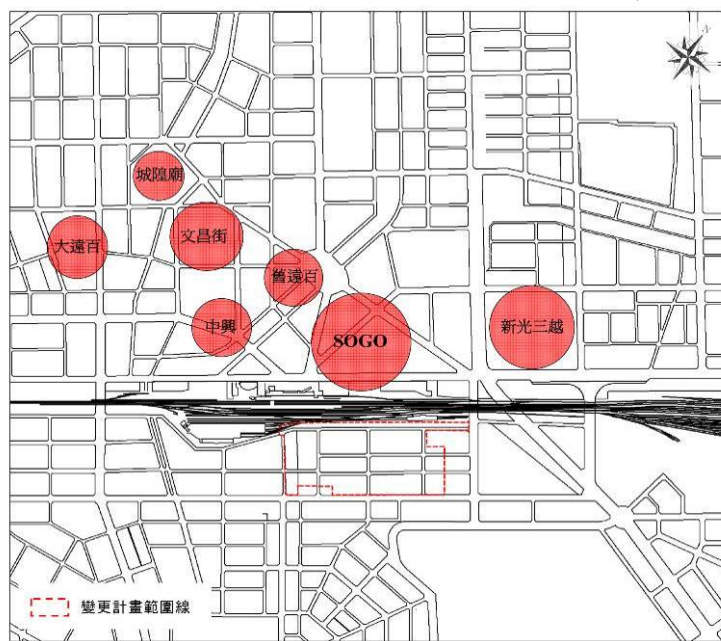
圖四 新竹市近年住宅市場推案位置示意圖

資料來源：全國房展股份有限公司 (<http://www.bqhouse.com.tw/>)、本計畫整理 (94~96 年)



## (二) 基地周邊商圈現況分析

本變更計畫範圍周邊以服務業、小吃業、百貨業為主，尤其以中華路火車站前為最盛。目前變更計畫範圍周邊較成熟的商圈如圖五所示，以下針對各商圈特性簡述之：



圖五 基地周邊商圈分布圖

1. 舊遠東百貨商圈：舊遠東百貨商圈為東門護城河的綠帶所延伸商圈。為舊城區內較具有多國文化特色的地方，商家以異國精品與餐廳式飲食店為主，消費對象各年齡層皆有，因周遭多為公家機關及辦公大樓，所以平日較多上班族。
2. 中興百貨商圈：由於轉運功能帶動消費的關係，使得中興百貨商圈一直是新竹市人潮最多的地方，而區位跟中正商圈接近所以店家類型較重複且年齡層較相同。
3. 文昌街商圈：以百年歷史城隍廟的文化資產為中心，其文化街景及傳統商店為新竹市最具歷史特色的一地區，主要到訪顧客遍佈各年齡層，但大都僅圍繞在城隍廟內的小吃，對於週遭逐漸消失的傳統商店來說並無幫助。
4. SOGO 商圈：形成原因跟中興百貨商圈相同，商圈店家大都以速食小吃店、服飾店為主，商圈之消費年齡層以年輕學生消費者佔大多數。
5. 大遠東百貨商圈：是新竹市新興商圈之一，開幕以來為鄰近

店家帶來不少商機。商圈內包括華納威秀影城、各品牌服飾店、美食街、生活工場等，顧客群囊括多個年齡層。

6. 新光三越百貨商圈：新光三越百貨商圈為新光三越百貨、好樂迪及國賓飯店為重心，其消費者大多為上班族，是視聽、休閒中心及百貨零售服飾為主的地區。

本變更計畫所在之新竹科技特定區計畫為重塑新竹新都心之整體計畫，位於計畫區東側之科技商務區將成為新竹新都心所在，而本次變更計畫範圍之都市更新地區則為延續前站舊城核心的商業文化發展，故變更目標即在於消弭以往因鐵路橫貫而造成前、後站被分割的發展不一現象，進而互動達成後站地區的再發展。

### (三) 基地周邊市場行情分析

1. 住宅市場：本變更計畫整理基地及基地周遭之房地產行情資料（見表八），其房地產類別分為公寓、華夏、透天厝和別墅。結果顯示：公寓類別之房地產售價約 8.4~17.4 萬元/坪；華夏類別之房地產售價約 8.7~23.31 萬元/坪；透天厝類別之房地產售價約 13.3~37.0 萬元/坪；別墅類別之房地產售價約 15.3~59.0 萬元/坪。位於南大路、中華路二段及竹蓮街之房地產價格較低（見圖六）。變更計畫範圍近 5 年的週遭房地產推案有公園路華夏 2 案，售價為 21.22 至 23.31 萬元/坪。目前預售屋有南大路的華夏案，售價約 22.42 萬元/坪。

表八 基地範圍內及基地周圍仲介房地產行情一覽表

類別	位置	總價(萬元)	單價(萬元/坪)	坪數(坪)	屋齡(年)
公寓	南大路	149~460	8.41~14.20	19.62~50.88	13~26
	中華路二段	250~740	9.11~17.44	27.43~59.26	8~25
	竹蓮街	290~300	9.43~10.57	28.37~30.76	23~24
	花園街	330	10.71	30.81	25~26
	民生路	310	11.28	27.49	-
	東南街	298~698	11.90~15.51	25.05~44.99	12~26
	民族路	473	13.43	35.19	30
	西大路	238~458	13.94~14.13	17.07~32.42	9~26
	東大路一段	360	13.84~16.64	21.63~26.02	24
	民權路	560	18.00	31.11	21
	光復路二段	588	22.00	26.74	23

別墅	南大路	550~1180	13.31~22.78	29.66~51.81	12~30
	南大路	180~1580	15.27~22.42	51.07~70.47	0~24
	花園街	398	17.55	22.68	40
	東南街	788	22.29	35.36	34
	西大路	795	27.21	29.22	33
	興學街	580	37.04	15.66	29
	東南街	1800	59.04	30.49	36
華廈	南大路	250~1500	7.26~18.47	22.55~115.28	9~13
	中央路	460~1300	15.23~24.07	28.23~54	0~16
	中華路二段	358~560	10.43~23.79	23.54~53.67	8~10
	東南街	380~860	10.54~20.60	23.66~55.77	9~15
	林森路	85~898	10.75~24.38	7.54~41.64	5~12
	光復路二段	498~835	11.60~18.35	42.93~45.70	6~12
	民生路	230~995	11.66~17.48	14.46~67.32	10~15
	自由路	398~550	12.17~13.05	30.5~45.21	8~9
	民族路	428~550	12.54~18.34	23.34~43.86	11~12
	花園街	285	12.23	23.3	12
	公園路	858~4896	12.83~23.31	56.67~210	0~6
	東大路	365~1991	13.06~21.22	27.94~93.82	1~11
	民權路	568	16.06	35.37	12

資料來源：北區房屋、永慶房屋、信義房屋、本計畫整理（96年）。

2. 辦公大樓市場：新竹自科學園區興建後，較高階之生產者服務業需求日益增加。此外，科學園區規模有限，故產業與活動的變化促使辦公室需求明顯得提昇。新竹地區辦公大樓主要交易型態為出租，近年也有少數個案以出售方式進行銷售。本變更計畫整理之辦公大樓可區分為辦公、店面、商業等三種類型，位置大多位於中華路、光復路或民生路上。辦公類型之租金價格約 413~1160 元/坪/月；店面類型之租金價格約 575~1160 元/坪/月。商場類別之租金價格約 530 元/坪/月（見表九、見圖六）。
3. 商場市場：新竹市商業區使用以透天店面為主，地價以火車站前的商圈為最高，向周圍次第減少（各地段地價如下表九）。各商圈的核心通常是規模較大的百貨公司、量販店與購物中心（見表十、見圖六）。



表九 基地範圍內及基地周圍辦公大樓出租行情一覽表

類別	位置	租金總價(萬元)	租金單價(元/坪/月)
辦公大樓	民族路	2.5	413
	中華路二段	6.5~7	550~1160
	民生路	2~7.5	527~833
	光復路	2.5~5	625~900
	林森路	5	667
店面辦公大樓	花園街	2~4.6	575~800
	南大路	7.5~8	800~1530
	中華路二段	6~7	1000~1160
商業辦公大樓	民族路	36	5300

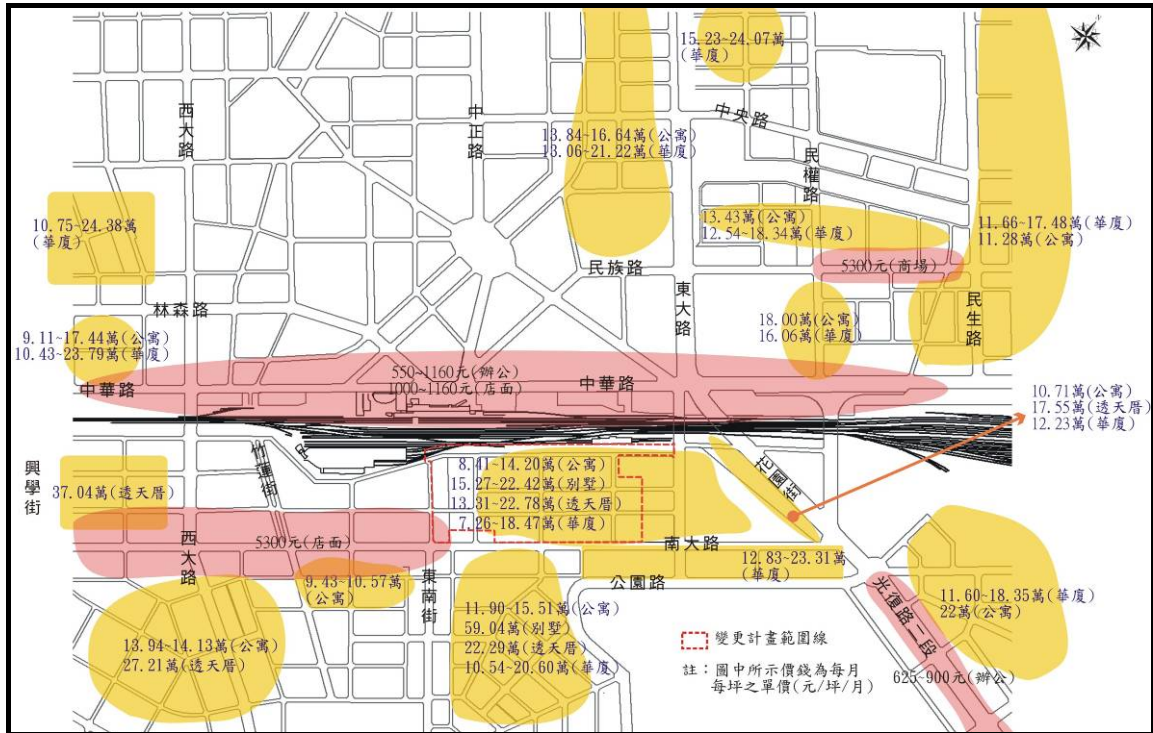
資料來源：北區房屋、永慶房屋、信義房屋、本計畫整理（96年）。

表十 新竹市中心商業區地價行情表

地段	民國 89 年單價 (萬元/坪)	民國 95 年單價 (萬元/坪)
中正路	100~150	104~156
林森路	80~100	83~104
北大路	80~100	83~104
中華路	60~80	62~83
中山路	65~85	68~88
西大路	70~85	73~88
民生路	80~90	83~94
東門街	75~90	78~94
東大路	60~80	62~83
南大路	60~80	62~83
民族路	55~75	57~78

註：民國 95 年每坪地價行情係根據新竹市政府地政局 95 年 9 月 30 日發布之「歷年都市土地平均區段地價表」(<http://land.hccg.gov.tw/dep2/menu106.asp>) 做調整。

資料來源：新竹市鐵路地下化方案沿線土地使用及財務計畫，民 89；臺閩地區都市地價總指數，內政部，民 95；本計畫整理。



圖六 基地周邊住宅及辦公大樓市場行情圖

#### (四) 市場潛在需求推估與剩餘市場量評估

變更計畫範圍現況多屬住宅區，而計畫範圍週遭至 96 年止近 5 年之新建住宅的推案量共有 3 處，皆位於後站，1 處仍為預售屋，房屋類型以華夏為主，售價約 20 至 25 萬元/坪，目前銷售成績良好，市場供給面持續增加，但考量後站變更後將更具區位優勢與發展潛力，能與前站串聯發展商業，故可朝向住商複合式之土地規劃。

未來本變更計畫範圍之土地使用如與前站商業空間串聯，並且配合改善道路系統與大眾交通運輸系統，地理條件將更優越，應有大量辦公室與商場空間需求。故本變更計畫針對辦公大樓及商場市場做潛在需求推估，進而與現有市場供給比較而得到之市場剩餘量做為本變更計畫參考。

依據 90 年度工商及服務業普查，對辦公室有需求的兩種主要行業（金融及保險業；不動產及租賃業、專業科學及技術服務業）及對商業場所有需求之主要行業（批發及零售業、住

宿及餐飲業)所使用之營業面積進行統計，分析各行業對辦公室及商場的需求，並以各行業未來的可能成長評估新竹市目標年(115年)之辦公空間及商場需求量，推算公式如下：

目標年辦公空間／商場需求量

= (基年就業人口×就業人口成長率) × (基年平均每員工使用建築物樓地板面積×基年平均每員工使用建築物樓地板面積成長率)

= 目標年主要行業之就業人口×目標年平均每員工使用建築物樓地板面積

根據表六歷年之資料，運用對數、乘冪、指數及多項式預測模式預測目標年新竹市各行業就業人口數與平均每員工使用建物樓地板面積之推估(各參數值如表十一)，最後結果採最保守的對數預測模式數據進行辦公空間及商場需求量之推估，故市場需求與市場剩餘量結果如下：

表十一 目標年新竹市各行業就業人口及每員工使用建物樓地板面積推估表

預測模式	批發及零售業、住宿及餐飲業		金融及保險業		不動產及租賃業、專業科學及技術服務業	
	就業人口 (人)	平均每員工 使用建物樓 地板面積 (平方公尺)	就業人口 (人)	平均每員工 使用建物樓 地板面積 (平方公尺)	就業人口 (人)	平均每員工 使用建物樓 地板面積 (平方公尺)
對數	54,072	35.98	7,071	52.72	8,707	32.83
乘冪	65,336	56.90	9,210	64.72	12,105	40.59
指數	182,571	134.66	12,338	182.52	52,113	99.94
多項式	158,000	23.70	-69,552	117.79	33,745	-52.21

### 1. 辦公大樓

根據上述計算結果，目標年新竹市辦公空間之需求量为658,589.40平方公尺，與現況辦公室供給量386,626.00平方公尺比較下，可得市場剩餘量为271,963.40平方公尺，故本變更計畫未來可規劃辦公室的使用空間。

## 2. 商場

根據上述計算結果，目標年新竹市商場之需求量為 1,945,318.15 平方公尺，與現況商場供給量 1,423,987.00 平方公尺比較下，可得市場剩餘量為 521,331.15 平方公尺，故本變更計畫未來可規劃商場的使用空間。

## 四、土地使用

### (一) 變更計畫範圍周邊土地使用現況

本變更計畫範圍週邊之土地使用現況，西北側做鐵路使用，南大路與東大路一段沿線部分做低度商業使用，其餘多為低矮、老舊之住宅使用，土地使用現況圖詳圖七。

若由台鐵用地進入既有地下連通道，可通達新竹市火車站前站之商業區，此為新竹地區最富庶之地帶，商業使用最盛，周邊百貨林立（太平洋百貨、新光三越），亦有歷史文物古蹟（新竹市火車站、護城河）。

### (二) 變更計畫範圍內土地使用現況

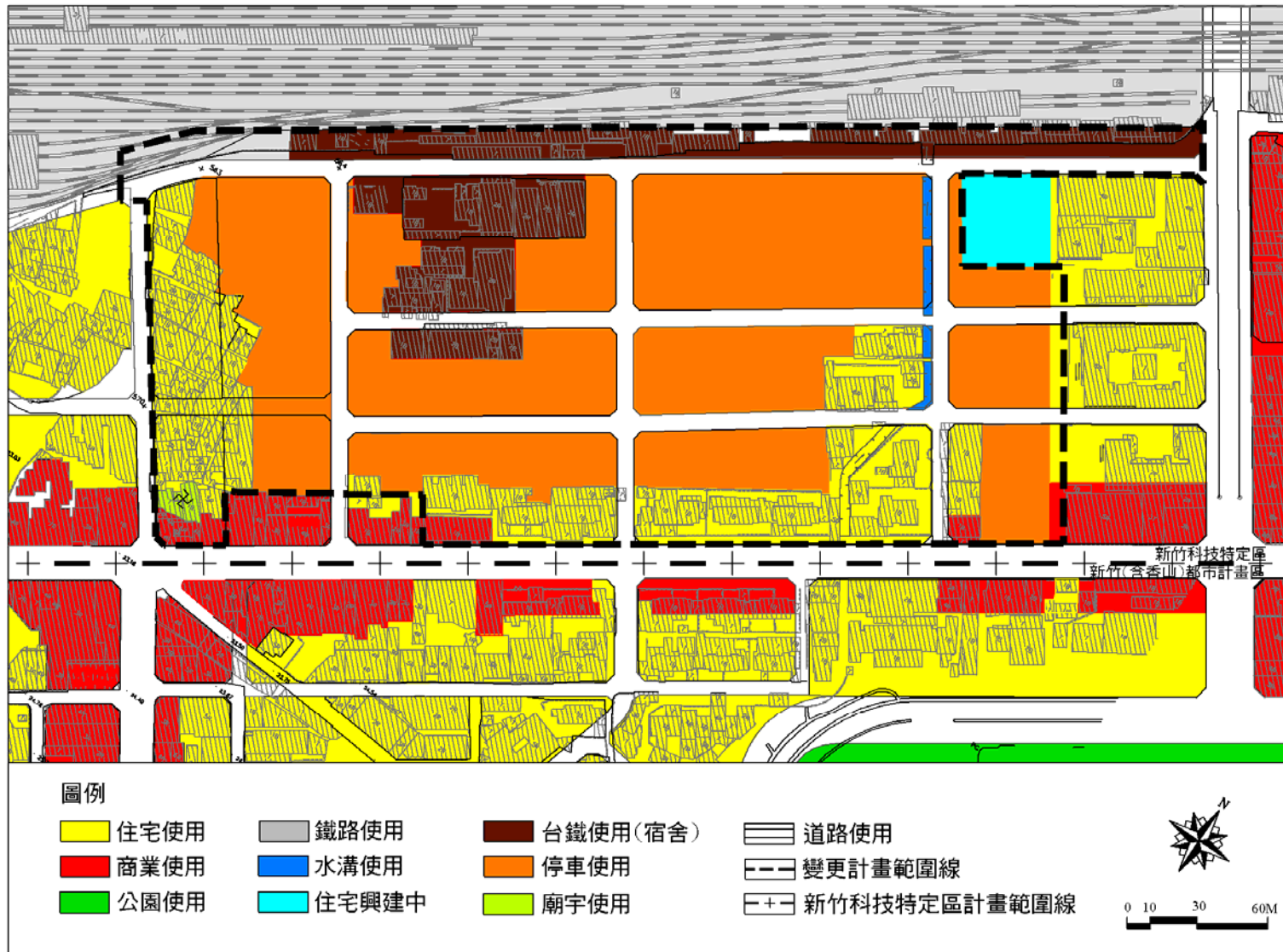
本變更計畫範圍內之大多數土地為台灣鐵路管理局所有，目前鐵路用地與其南側部分土地，現況做台鐵宿舍使用，其餘多低度使用之停車場及閒置空地；而變更計畫範圍南側之土地則為低矮住宅與零星商業使用；至於變更計畫範圍西南側，其土地使用分區雖為商業區，但現況多老舊之住宅使用（土地使用現況詳圖七）。

## 五、土地及建物權屬

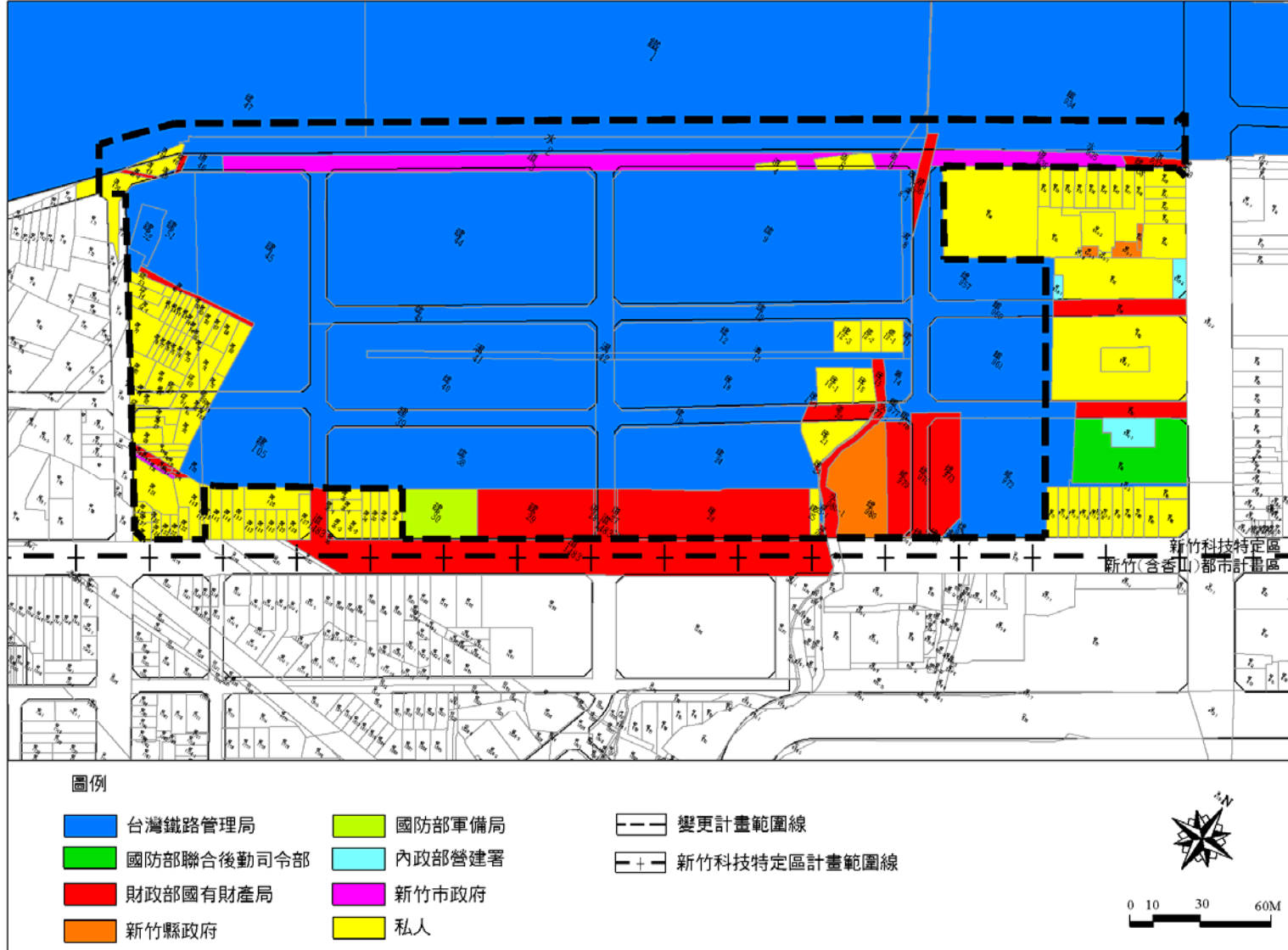
變更計畫範圍之土地權屬包含 75 筆公有土地與 75 筆私有土地，土地面積以公有地居多，面積佔變更範圍之 91.78%。公有土地權屬，交通部台灣鐵路管理局共 38 筆為 5.211 公頃、財政部國有財產局共 27 筆為 0.580 公頃、國防部軍備局共 1 筆為 0.069 公頃、新竹市政府共 5 筆為 0.249 公頃、新竹縣政府共 4 筆為 0.097 公頃，面積總計為

6.207 公頃；私有土地面積為 0.556 公頃。土地權屬圖詳圖八，土地清冊詳附件一。

變更計畫範圍之登記建築物共 56 筆，41 筆為私有建築物、15 筆為中華民國台灣鐵路管理局所有，私有建築物樓地板面積較多，佔所有建築物之 71.35%。中華民國權屬之建築物樓地板面積為 1,928.09 平方公尺，私有權屬之建築物樓地板面積為 4,800.64 平方公尺。建物清冊詳附件一。



圖七 變更新竹科技特定區計畫（配合台鐵後站地區都市更新計畫）土地使用現況示意圖



圖八 變更新竹科技特定區計畫（配合台鐵後站地區都市更新計畫）土地權屬示意圖



## 六、交通系統

### (一) 道路系統

變更計畫範圍之道路系統如下，現況詳圖九所示：

#### 1. 聯外道路

- (1) 中華路：係沿著台鐵縱貫線且穿越新竹市區之重要幹道，屬省道台 1 線系統。往東北可達竹北市，西南接香山、頭份鎮，沿線商業行為發達，路線全長 4.8 公里，路寬 23 至 28 公尺，全線配置雙向四車道。
- (2) 光復路：西北以東大路橋接東大路，為縣道 122 線穿越市區道路之部分路段。西南起自公園路，迄於東南端之關東橋，全線長 7.2 公里，為 20 至 30 公尺寬之中央分隔雙向 4~6 車道配置之道路，每一車道寬度 3.75 公尺。為新竹市區聯絡新竹交流道、新竹科學園區、清大、交大、工研院及竹東鎮等必經要道，交通最為繁忙。

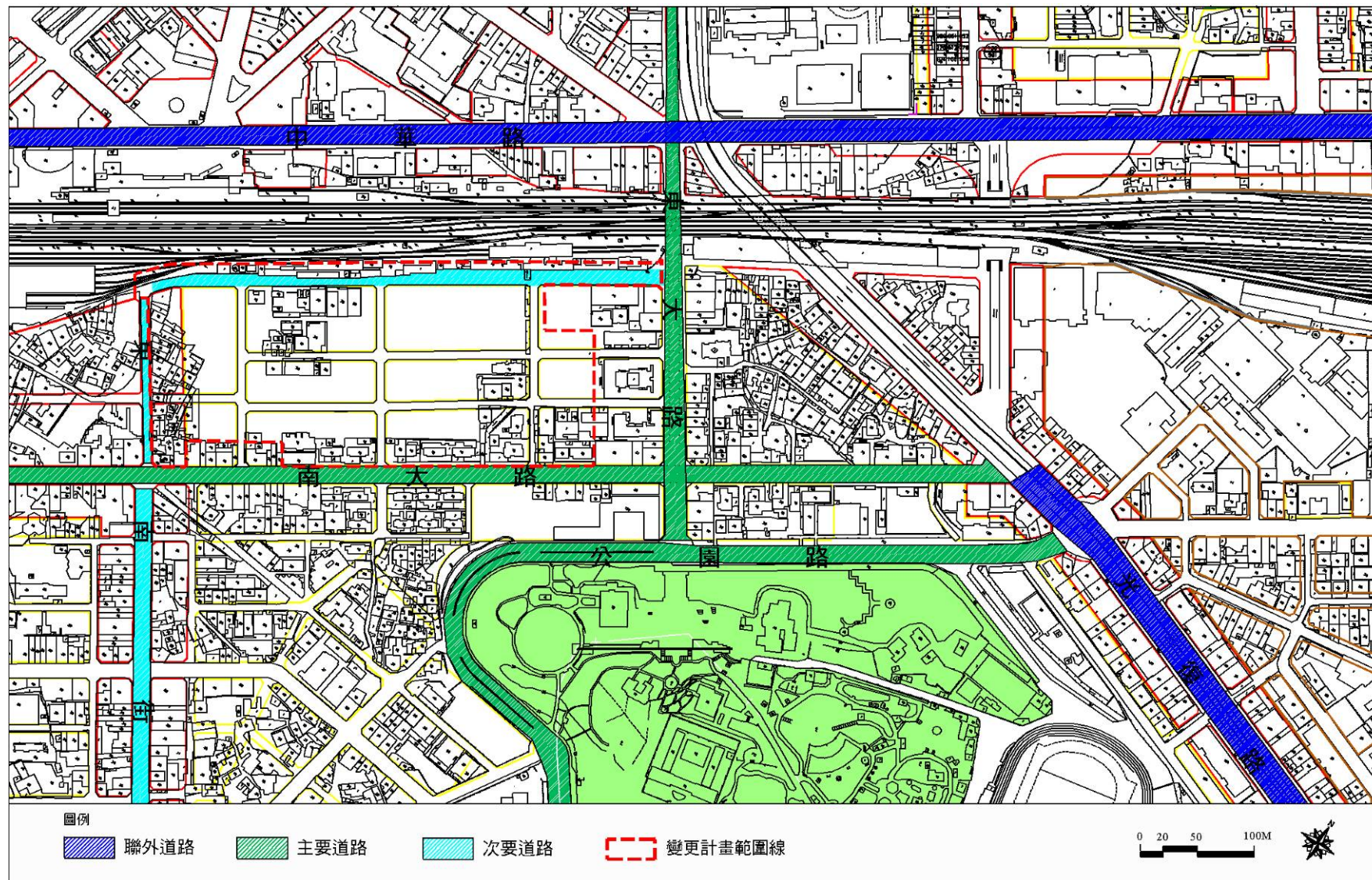
#### 2. 主要道路

- (1) 東大路：為縣道 122 線穿越市區之道路，往西北可連接西濱快速道路達南寮漁港，東南至東大路橋，全線長 2.6 公里。自光復路 812 巷起至北大路之路段採高架之東大路橋以跨越台鐵縱貫線，路橋段配置雙向四車道，載熙國小以東路段之車道為雙向四車道，中央分隔路型，路寬 30 公尺，其餘路段設標線分隔雙向 2 車道。
- (2) 南大路：屬縣道 117 線系統，東北起光復路，西南迄食品路，為新竹市通往寶山鄉及香山地區之交通要道。全線長 1.8 公里，為混合雙車道佈設，每一車道寬度 3.65 公尺，計畫道路寬度為 15 公尺。
- (3) 公園路：環繞在新竹公園周邊，與光復路相接，為混合雙線道，路寬約 15 公尺。

#### 3. 次要道路

- (1) 東南街：位於變更計畫範圍西側，與學府路相接，路寬 8 公尺及 15 公尺。
- (2) 鐵路用地南側道路：橫貫於變更計畫範圍北側，東起於東大路，西迄東南街，路寬為 7.2 公尺。

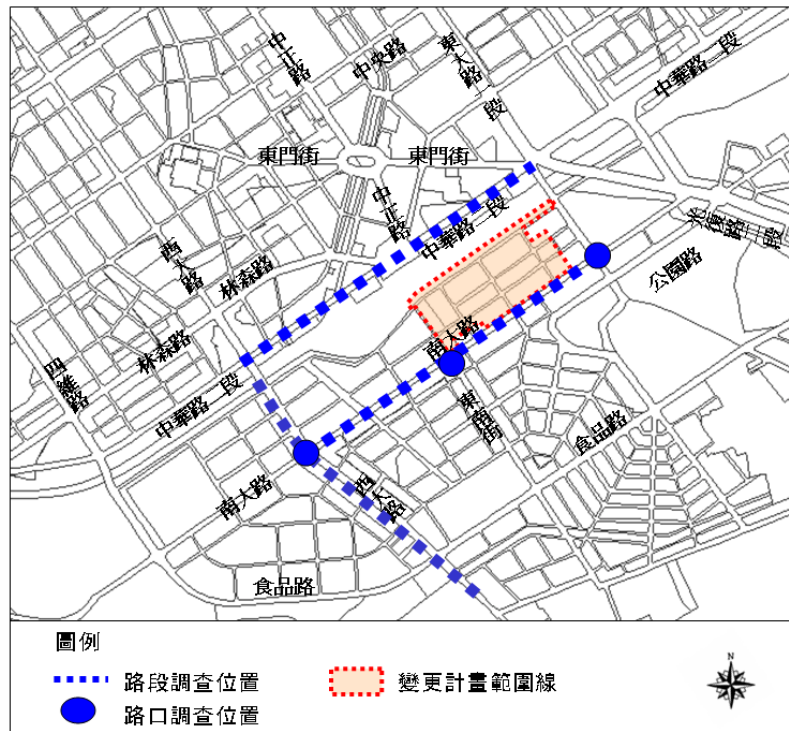




圖九 變更新竹科技特定區計畫（配合台鐵後站地區都市更新計畫）交通系統示意圖

## (二) 交通量調查與服務水準分析

為充份掌握正確之交通資訊，本研究於 94 年 12 月 13 日（星期二）調查變更計畫範圍周遭各重要道路平常日尖峰時段車流狀況，調查項目包含路口轉向交通量及延滯調查、路段交通量調查，有關各調查位置詳圖十。



圖十 交通調查位置示意圖

### 1. 道路服務水準分析

道路服務水準評估，主要以平均旅行速率評估其服務水準，輔以交通量(V)/路段容量(C)分析。服務水準評估等級請參見表十二。

變更計畫範圍周邊主要道路平常日尖峰時段路段服務水準評估結果彙整於表十三所示，變更計畫範圍之主要道路南大路單向流量約在 400~600 PCU/HR，行駛速率約在 25-28 KM/HR，服務水準約為 C~D 級左右。



表十二 路段服務水準分級表

道路等級	I	II	III
服務等級	平均旅行速率 kph	平均旅行速率 kph	平均旅行速率 kph
A	~51	~43	~33
B	51~39	43~32	33~25
C	39~34	32~27	25~20
D	34~29	27~23	20~16
E	29~21	23~17	16~10
F	21~	17~	10~

資料來源：「2001 年台灣地區公路容量手冊」，交通部運輸研究所（90 年 03 月）。

表十三 變更計畫範圍周邊主要道路服務水準分析表

路名	路段	方向	車道數	容量(C)	晨峰時段				昏峰時段				道路等級
					旅行速率 (KPH)	流量 (V)	V/C	LOS	旅行速率 (KPH)	流量 (V)	V/C	LOS	
中華路二段	中正路~東大路	往東	2	3,540	30.5	1,524	0.43	D	29.1	1,611	0.46	D	I
		往西	2	3,540	31.1	1,491	0.42	D	29.4	1,589	0.45	D	
中華路二段	中正路~西大路	往東	1	1,500	23.2	711	0.47	E	26.5	518	0.35	E	I
		往西	1	1,500	24.8	614	0.41	E	24.6	628	0.42	E	
南大路	西大路~東大路	往東	1	1,500	26.6	516	0.34	D	27.1	489	0.33	C	II
		往西	1	1,500	28.1	436	0.29	C	25.2	591	0.39	D	
西大路	南大路~食品路	往南	2	3,540	28.8	1,627	0.46	C	31.4	1,471	0.42	C	II
		往北	2	3,540	34.2	1,318	0.37	B	29.5	1,582	0.45	C	

資料來源：本研究調查整理。

## 2. 路口服務水準分析

本研究調查主要道路之節點路口，共計有三個主要路口，包括南大路/西大路、南大路/東南街及南大路/東大路等，各路口尖峰時段之交通量請參見表十五。而重要路口服務水準評估，主要採用各路口平均延滯數值結果作為服務水準評估標準，評估指標標準請參見表十四內容說明，各路口平常日服務水準評估結果則請參考表十五內容所示。

由表十五內容可知，變更計畫範圍周邊主要進出號誌化路口平均延滯約在 26~33 秒，路口服務水準約在 B~C 級，

顯示目前變更計畫範圍周邊路口運作尚能滿足現況需求。

表十四 號誌化路口服務水準評估標準表

服務水準等級	延滯(sec)
A	15 以下
B	15-30
C	30-45
D	45-60
E	60-80
F	80 以上

資料來源：2001 年台灣地區公路容量手冊。

表十五 變更計畫範圍周邊路口交通量與服務水準評估表

路口名	時段	方向	交通量 (PCU/小時)	每一鄰近車量 平均延滯(秒)	路口平均 延滯(秒)	服務水準	
<p>南大路 西大路</p>	晨峰	A	581	15.6	30.31	B	C
		B	1316	6.6		A	
		C	985	33.1		C	
		D	1414	56.3		D	
	昏峰	A	611	16.0	32.02	B	C
		B	1488	8.2		A	
		C	1015	38.8		C	
		D	1467	57.6		D	
<p>南大路 東南街</p>	晨峰	A	581	25.3	26.55	B	B
		B	236	34.6		C	
		C	498	24.4		B	
	昏峰	A	571	25.2	27.24	B	B
		B	318	35.8		C	
		C	501	24.4		B	
<p>南大路 東大路</p>	晨峰	A	353	36.0	32.62	C	C
		B	486	24.7		B	
		C	489	38.1		C	
		D	614	32.1		C	
	昏峰	A	401	36.7	33.14	C	C
		B	535	25.3		B	
		C	572	39.6		C	
		D	580	30.9		C	

### (三) 大眾運輸系統現況

新竹市目前計有 11 家客運公司在境內營運，營運路線依主管機關之不同可分為國道客運、公路客運與市區公車：

#### 1. 國道客運路線

目前主要由 9 家客運公司提供新竹生活圈國道客運服務；國光客運服務區域性運輸需求，以聯繫城際運輸為主；新竹、三重、台中、建明、亞聯、豪泰、台聯、統聯則為近五年間交通部陸續開放高速公路經營權後始加入服務，營運新竹、竹東往來台北、台中之路線。新竹生活圈之國道客運路線概況如表十六所示，大多以火車站為發車總站，大部分路線皆途經光復路清大站，由新竹交流道進出中山高速公路聯絡台灣西部走廊各主要城市，詳圖十一。

表十六 新竹市國道客運營運路線一覽表

客運公司	起站	行駛國道	迄站	營運時段		班距(分)	日行駛班次	
				頭班	末班		平日	假日
國光客運	新竹站	1 號	台北車站	0530	2230	15~20	-	-
		1 號	台中 (部分經科學園區)	0600	2150	30~40	54	54
		1 號	林口長庚醫院	0620	1850	固定班次	32	28
		1 號	基隆	0550	2020	固定班次	12	12
	客雅站	1、3 號	台北車站 (經中華大學)	0600	2000	固定班次	16	31
新竹/ 三重客運	新竹總站	1 號	台北車站	0530	2230	尖峰 5~7 離峰 10~15	100	156
新竹/ 台中客運	新竹總站	1 號	台中	0620	2130	固定班次	20	20
豪泰客運	新竹 古奇峰	1 號	台北車站 (經埔心牧場)	0530	2300	10~15	168	168
亞聯客運	新竹車站	3 號	台北市東區 (經龍潭、新店、景美)	0500	2230	尖峰 15~20 離峰 20~30	-	-
建明客運	新竹車站	1 號	松山車站、內湖	0500	2300	尖峰 10~15 離峰 15~30	-	-
統聯客運	科學園區	1 號	台北車站	0630	2400	固定班次	19	-
		3 號	板橋 (經金城、竹北、中和)	0630	1830	固定班次	30	-
	金城	1 號	台中 (經中清或中港路)	0000	2400	15	74	-
阿羅哈 客運	台北	1 號	高雄(經岡山、楠梓)	0000	2400	20~30	60	140
		1 號	嘉義(經朝馬)	0000	2400	30~60	40	56
	新竹	3 號	板橋	0600	2200	60	34	34
和欣客運	台北	1 號	台南(經朝馬、新營)	0000	2400	30	-	-

各公司主要場站請參見表十七。主要經營型態為場站及代售處，場站主要具備協調車輛排班、發車、提供售票諮詢、候車等服務，而代售處則是客運公司以約定方式將售票業務交由當地據點進行，經彙整現況路線及停靠場站，目前國道客運進入車站地區之路線計有 9 條，平均每日服務班次數為 549 班，佔總國道客運營運班次數之 64%。請參見表十八。

目前新竹火車站旁為各客運業者設置場站最密集之處，其中尤以新竹站最為顯著，各客運公司主要路線多由此發車。雖然此舉可聚集客運服務，便於旅客轉乘；但是新竹火車站前多條道路交會，本已交通繁忙，再加上公車停靠、機車、計程車或自用車接送旅客，致使車流動線較為混亂，也不利於業者調度車輛或擴張服務規模。因此，如何整合並改善新竹火車站前之交通，並維持車流順暢與安全，實為國道客運發展之重要課題。

表十七 新竹市國道客運主要場站概況表

客運公司	場站名稱	場站位置
國光客運	新竹站	新竹車站旁(中華路二段 482 號)
	清大站	光復路與建功路口附近
	科學園區	科技生活館前(工業東二路 1 號)
	客雅站	警光路 36 號
	香山保養場	中華路五段 296 號
新竹/三重/台中客運	新竹總站	新竹車站旁(中華路二段 471 號)
	清大站	光復路與建功路口附近
豪泰客運	新竹站	新竹車站旁(中華路二段 487 號)
	清大站	光復路與建功路口附近
	古奇峰站	新竹市高翠路高峰路口
亞聯客運	新竹站	新竹車站旁(中華路二段)
	清大站	光復路與建功路口附近
	科學園區	科技生活館前(工業東二路 1 號)
建明客運	新竹站	新竹車站旁(中華路二段 486 號)
	清大站	光復路與建功路口附近
統聯客運	金城站	光復路金城路口附近
	科學園區	科技生活館前(工業東二路 1 號)
阿羅哈客運	新竹站	新竹交流道旁(大學路 29 號)
和欣客運	新竹站	新竹交流道旁(光復路與大學路口)

表十八 新竹市國道客運主要場站概況表

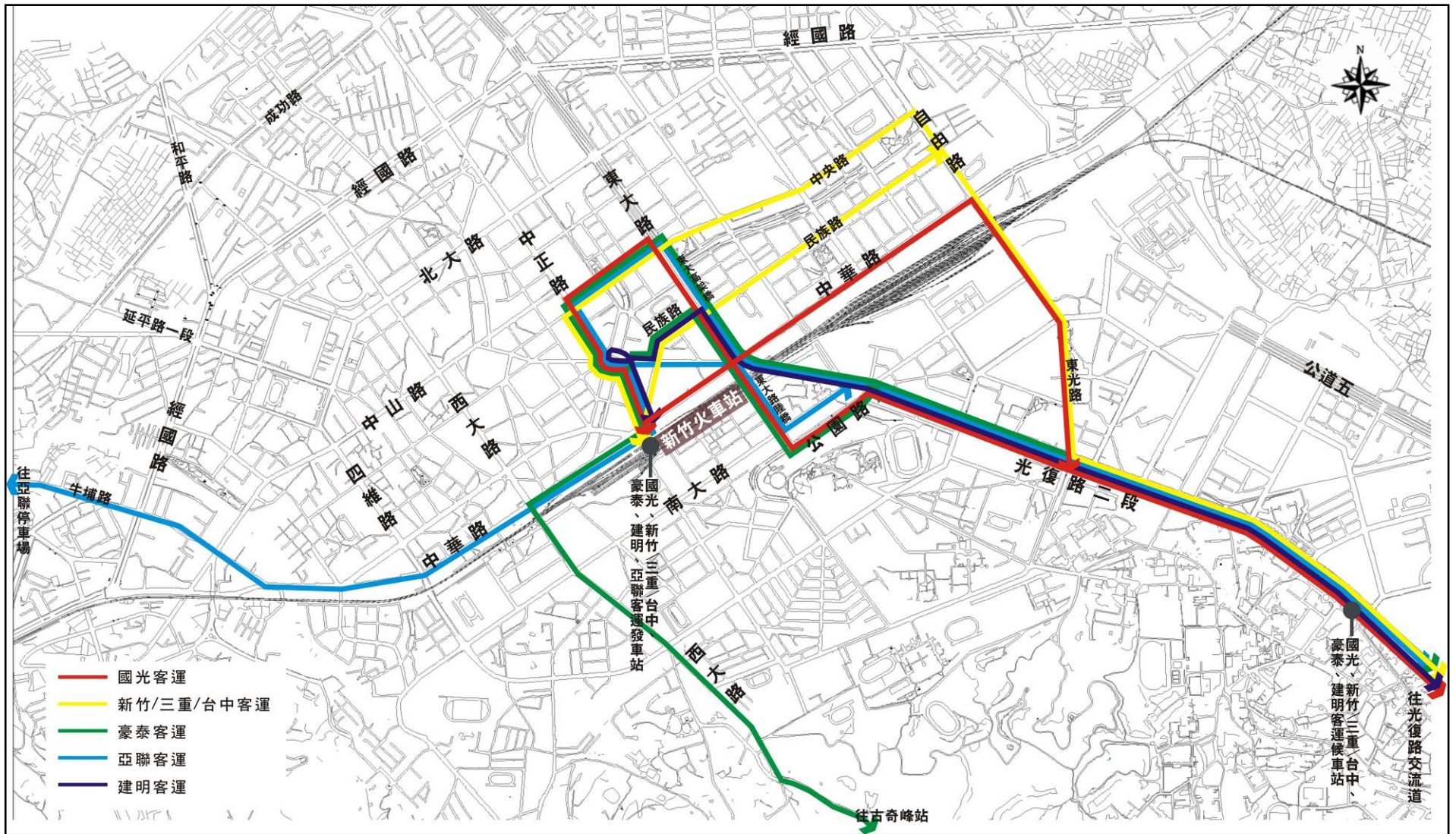
場站	路線	班次	比例
新竹車站	9	549	64%
科學園區	7	297	34%
客雅站	2	16	2%
合計	18	862	100%

## 2. 公路客運

新竹市經一般公路行駛之聯外客運分別由新竹、苗栗客運兩家公司經營，各路線營運概況如表十九。新竹客運主要行駛桃竹地區，以往返中壢、關西班次最密集；苗栗客運則服務往苗栗、公館等路線，詳圖十二。

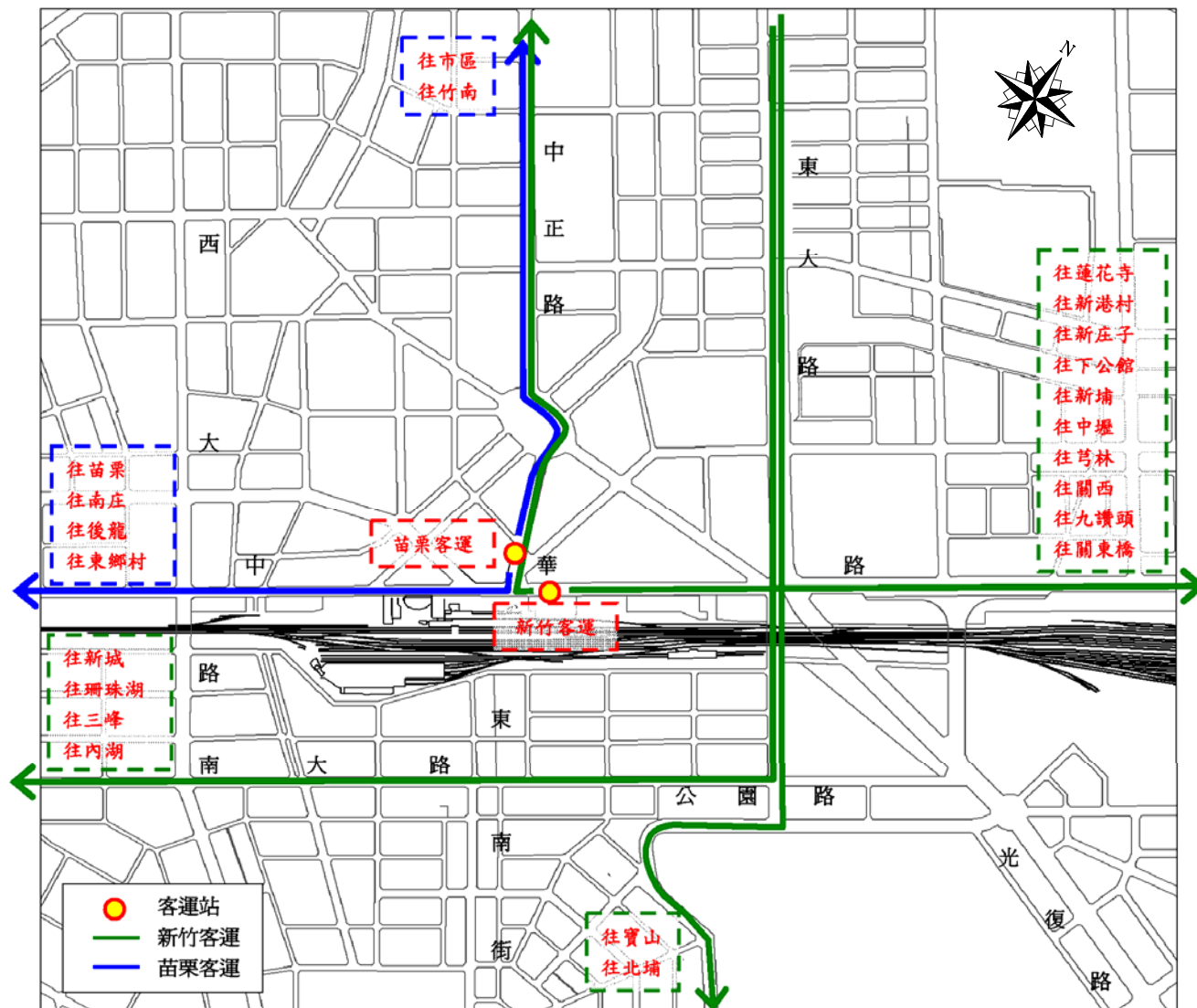
表十九 新竹市公路客運路線一覽表

客運公司	營運路線	路線里程 (公里)	行駛班次 (每日)
新竹客運	新竹-蓮花寺前 (經竹北)	17	16
	新竹-新港村 (經竹北)	13.2	14
	新竹-北埔 (經寶山)	18.15	2
	新竹-寶山 (經平埔頂)	11.95	4
	新竹-珊瑚湖 (經三峰)	24.25	2
	新竹-三峰 (經雙溪)	15.65	14
	新竹-新城	13.75	14
	新竹-內湖 (經茄荳湖)	14.4	16
	新竹-新庄子 (經新豐球場)	18.3	16
	新竹-新庄子 (經新豐)	14.8	44
	新竹-下公館 (經關東橋)	18.6	216
	新竹-關東橋 (經雙溪)	13.1	6
	新竹-九讚頭 (經芎林)	25.6	2
	新竹-下公館 (經芎林)	24.8	4
	新竹-芎林 (經六家)	15.9	74
	新竹-新埔 (經犁頭山)	16.1	31
	新竹-關西 (經犁頭山)	27.3	80
	新竹-中壢 (經關西)	47.3	54
苗栗客運	新竹-苗栗	43.8	160
	新竹-南庄	47.4	48
	新竹-後龍	38.9	28
	新竹-東香村	7.7	32
	新竹-竹南	36.6	8



圖十一 新竹市國道客運營運路線圖





圖十二 新竹市公路客運路線圖

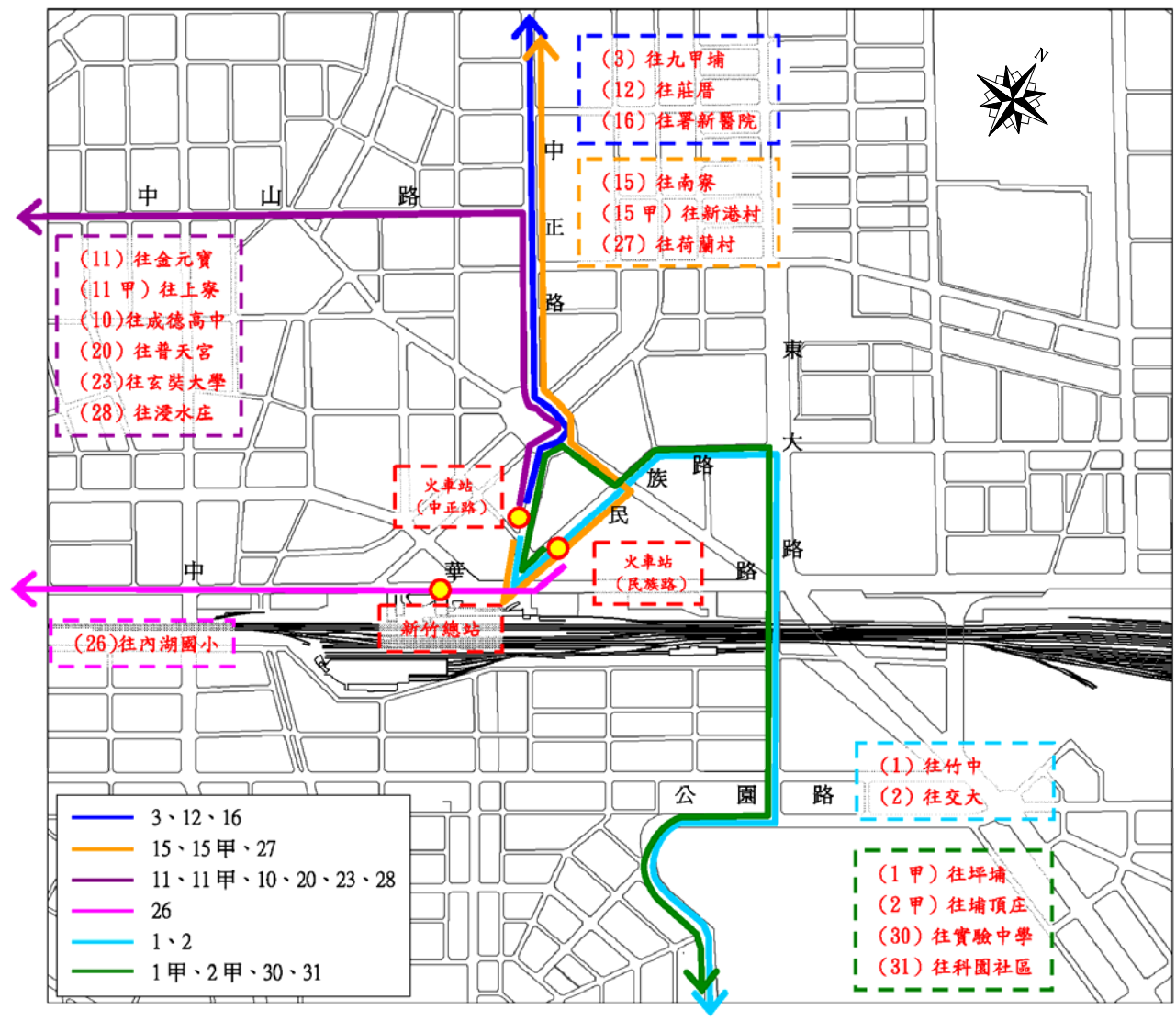
### 3. 市區公車路線

新竹市區公車路線主要由新竹客運公司負責經營，營運路線與營運概況如表二十，市區公車多以新竹火車站為路線起點，共計有 18 條路線呈放射狀服務各走廊，詳圖十三。

新竹客運的市區公車路線雖均以新竹車站為起站，但為分散候車人潮、避免乘客誤乘以及紓解交通，乃區分為三個地點上下客，分別是新竹總站（原台汽新竹站）、市區公車站（新竹 SOGO 百貨旁民族路上）及火車站前（中正路上），另在新竹女中後方之民族路上設有調度站。其中新竹總站及市區公車站均有專屬候車室提供售票、路線諮詢、候車等服務，在中正路上則僅設立站牌採路邊臨停的方式上下客。

表二十 新竹市市區公車營運路線一覽表

客運公司	路線號碼	起迄站		營運時段		班距(分)	日駛班次數		平均載客數(人/班)	運輸效率(%)	
				頭班	末班		平日	假日			
新竹客運	2 甲	新竹總站	埔頂庄	0635	2200	固定班次	46	30	11.3	33.2	
	3		九甲埔	0830	1100		4	4	8.3	24.5	
	5		火車站	0640	1800		18	0	10.5	30.9	
	10		成德高中	0610	1750		24	22	10.6	31.1	
	12		莊厝	0605	1900		26	24	10.3	30.3	
	20		普天宮	0610	1820		20	18	13.7	40.4	
	23		玄奘大學	0635	1735		28	16	12.7	37.3	
	28		浸水庄	0610	1750		4	0	9.7	28.4	
	1	市區公車站	竹中	0610	2230	10~15	224	224	20.4	60.0	
	1 甲		坪埔	0615	1700	固定班次	10	10	18.3	53.8	
	2		交大	0650	2110		30	30	13.9	40.9	
	15		南寮	0620	2200	15~20	126	124	16.7	49.1	
	15 甲		新港村	0905	1835	固定班次	4	4	-(※)	-	
	27		荷蘭村	0610	1915		18	18	14.6	43.0	
	30		實驗中學	0655	1620		3	0	15.0	44.0	
	31		科園社區	1640	1715		3	0	16.4	48.3	
	11		火車站(中正路)	金元寶	0610		2130	48	48	14.3	42.2
	11 甲			上寮	0610		2130	42	40	15.5	45.7
	16	署新醫院		0610	2100	38	36	11.4	33.6		
	26	內湖國小		1900	1900	2	2	8.2	24.1		



圖十三 新竹市市區公路營運路線圖

#### 4. 鐵路客運現況

新竹站為生活圈內最重要之鐵路客運輸運站，進出旅客數約為 1,200 萬人次/年，而其餘各站則遠不及之。民國 85~89 年西部幹線鐵路各站運量成長量明顯高於近幾年；自民國 89 年後，年運量已漸趨穩定，各站平均年成長率在 3% 以下。

表二十一 新竹鐵路車站歷年運量變化表

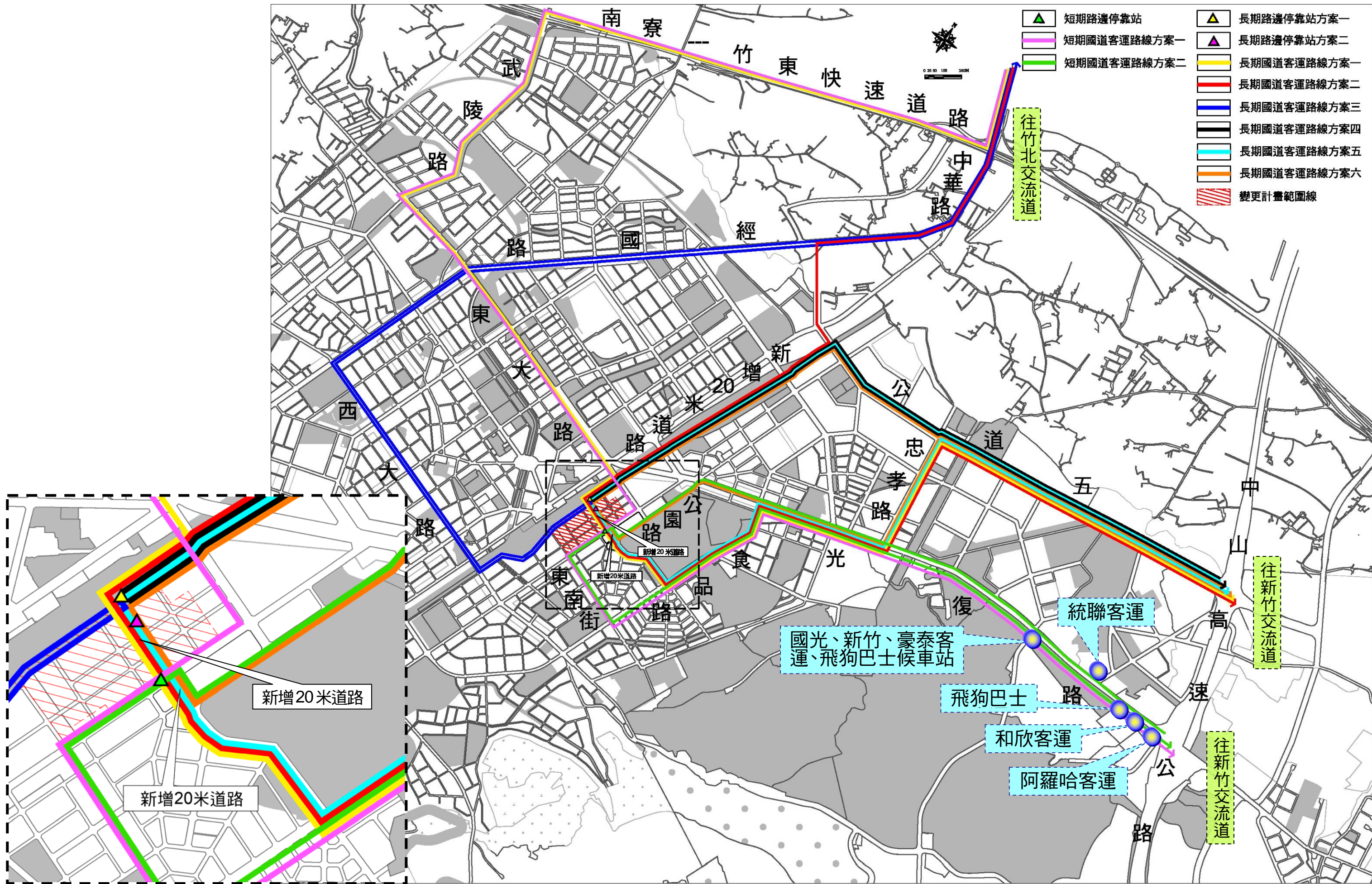
站名	運量			平均年成長率	
	85 年	89 年	93 年	85~89 年	89~93 年
湖口	1,364,220	2,110,135	2,243,902	11.5%	1.5%
新豐	874,982	1,498,680	1,659,923	14.4%	2.6%
竹北	486,951	977,144	1,091,693	19.0%	2.8%
新竹	7,342,111	12,067,319	12,121,376	13.2%	0.1%
香山	41,873	79,391	85,177	17.3%	1.8%

資料來源：彙整自歷年台灣鐵路統計年報。

#### (四) 大眾運輸系統檢討

由現況國道客運、公路客運及市區公車之轉運對象及未來基地條件觀之，國道客運之動線、行進方向對新竹市區道路容易造成交通衝突點。為降低前站交通擁擠困擾、減低大客車與人爭道現象，建議將前站國道客運停靠站轉移至後站，並配合國道客運路線之規劃調整：短期可興闢道路通往公園路以快速進出基地，再由光復路銜接新竹交流道；長期可於變更計畫範圍北側劃設聯外道路延伸至公道五，快速銜接至新竹交流道，或是由變更計畫範圍北側劃設聯外道路延伸至西大路，接經國路、中華路後，往竹北交流道（國道客運規劃後路線圖見圖十四）。





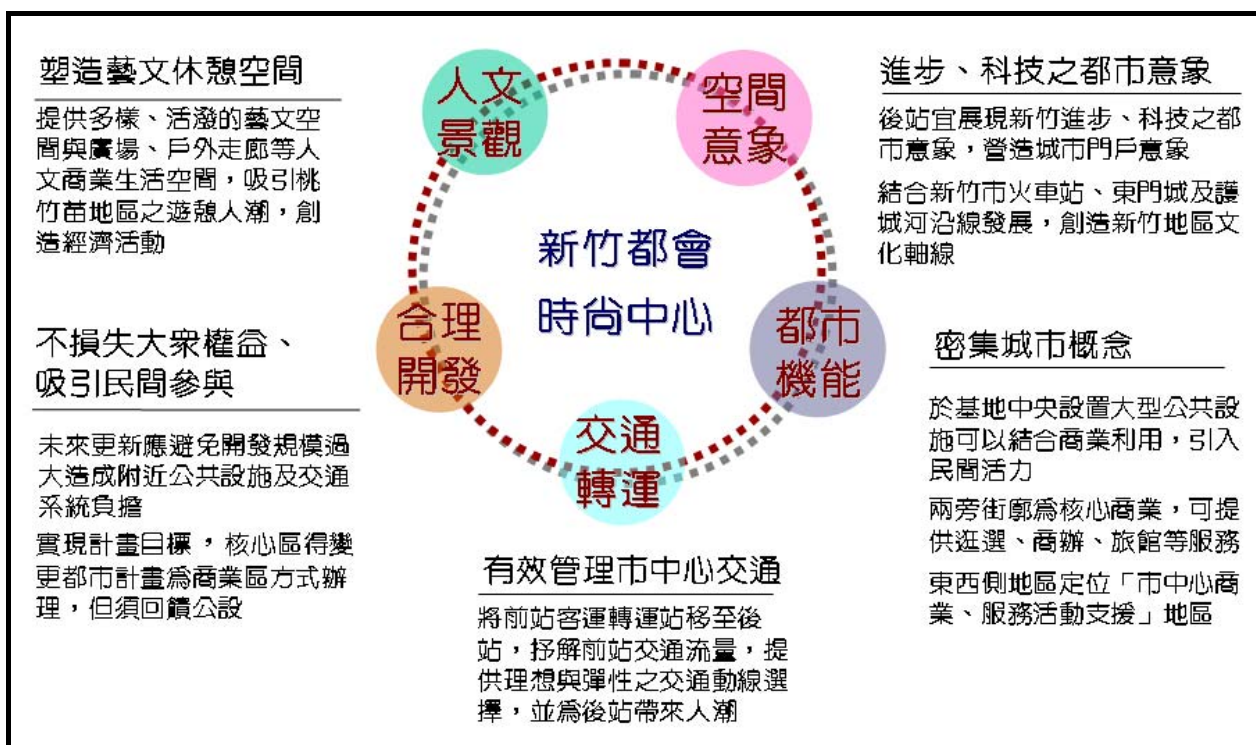
圖十四 未來國道客運規劃路線圖



## 陸、計畫目標與規劃構想

### 一、目標與定位

新竹車站後站地區的發展，就其區位優勢與科學工業園區、工研院及清大、交大等學術機構之研發人力、技術等資源，應與前站舊市中心區整體考量，發展國際化、多元化的商業空間，並配合未來台鐵立體化或轉型為都會區捷運系統的趨勢，解決區內交通及公共設施不足問題，整體發展定位如圖十五：



圖十五 再發展定位圖

其規劃目標如下：

#### (一) 促進土地使用，帶動地區發展契機

配合新竹市朝國際性文化科學城之發展，土地使用以商業機能結合住宅機能之方式，塑造完善的都會空間，以吸引更多人口聚集。

#### (二) 提供完善公共設施，增進公共福利

為建構新竹後站地區完善、便利的生活空間，使居住、工作、購物與休閒活動緊密地結合，減少不必要之交通需求與提升大眾運輸系統效率，故劃設長途客運停靠站、都市廣場及開放空間系統，提供複合式之使用型式。

### (三) 建構便捷交通網絡，活化都市脈動

配合鐵路未來立體化之可行性，規劃聯外重要道路，鐵路若立體化後本基地即能迅速與前站串聯。順應前站與後站交通成長需求，應規劃長途客運停靠站，拓寬與開闢計畫道路，舒緩市區交通擁擠現象，提升交通之便捷性。

### (四) 促進產業發展，塑造新竹商業中心

因應新竹市國際化的需求與高科技人才的增加，並延續前站都會核心區角色之扮演，規劃休閒商務環境，帶動新竹市經濟繁榮。

### (五) 重塑都市景觀，建立後火車站形象

改善新竹市火車站後門意象，重新營造城市門戶意象，塑造空間自明性，並提昇都市空間環境景觀品質。

## 二、規劃構想

由發展現況之分析與預測中可得新竹市至目標年為止辦公室及商場市場需求尚有剩餘量，並且鐵路阻隔前後站發展及大眾運輸動線造成交通衝突之問題都極需改善。故本變更計畫規劃南北向及東西向重要聯外道路，除可銜接至公園路，若鐵路立體化後亦可迅速串聯至前站與公道五、西大路；更藉由人行立體連通系統與前站核心商業區串聯，提升後站區位環境，進而設置休閒商務區引進商業、工商服務業與部分住宅，供既有及未來衍生的居住需求，成為新竹市之活力泉源；並且整合國道客運系統，規劃長途客運停靠站與未來路線，改善前站之道路負荷。詳細規劃構想如下所述（空間機能規劃構想見圖十六）：

## （一）土地使用

本變更計畫範圍緊臨新竹火車站，交通方便、區位優良，為提升新竹市火車站後站土地使用價值，規劃將部分住宅區變更為休閒商務區。配合市中心都會核心區角色之扮演，將整體規畫發展國際精品商業、科技資訊服務業、觀光飯店、藝文展演等，提供逛選、辦公、旅館、展演空間等設施，提升市中心區之購物消費品質，塑造新竹入口意象，滿足新竹市在新竹都會地區中商業服務機能之需求。隨著產業之發展，應配合於高樓層規劃高級居住空間，容納未來引進的就業人口。並配合原都市計畫，保留變更計畫範圍左側之商業區及變更部分道路用地為商業區，留予地主土地利用之彈性。

## （二）公共設施

### 1. 交通轉運節點

配合新竹運輸發展趨勢，於後站設置國道客運停靠站，除有效管理市中心交通，抒解中華路交通流量外，亦提供更為理想及彈性之交通動線選擇。

### 2. 廣場用地

配合休閒商務區之人潮需求，劃設廣場用地，可適當紓解大量人潮及交通負荷將對週邊環境產生的壓迫感，並且提供都市休閒與各項都市活動空間。惟廣場位置本計畫留予投資者日後整體開發配置的彈性，故細部計畫中應留設廣場用地。

### 3. 綠地

為延續後站至公二公園由西北至東南之開放空間、人行系統，紓解由後火車站至公二公園之人潮，創造新竹市更優質的景觀軸帶，建議將南大路以南新竹（含香山）都市計畫區內之住宅區規劃為綠地。

## （三）交通系統

### 1. 健全聯外道路系統

由於現況道路系統僅南大路可做為後站更新地區聯外使



用，為保留鐵路立體化之彈性，避免更新區開發完成後南大路交通衝擊過大，因此建議新增兩條聯外道路，分別提供基地直接銜接公園路、公道五及西大路。分述如下：

#### (1) 新增道路連接至公園路

於變更計畫範圍內規劃 20 公尺中央景觀道向東南延伸，可利用南大路南側公有地，新闢道路銜接至公園路，可分擔南大路交通量，並可建構整體性開放空間系統，串連至新竹公園；未來鐵路如立體化，可運用此計畫道路往北與前站聯繫，解決長久以來前後站交通阻隔問題。

#### (2) 拓寬道路連接至公道五、西大路

於變更計畫範圍西北側，利用鐵路用地之退縮，將原有 7.2 公尺巷道拓寬為 20 公尺聯外道路，未來可延伸至公道五，作為變更計畫範圍內之重要聯絡道，長期國道客運可利用此道路快速銜接至高速公路。

### 2. 設置人行動線系統

規劃人行立體連通系統銜接西北側前站及東南側綠地，除了可將前站商業區人潮引入後站，活絡休閒商務區及商業區之商業行為，更能與南大路以南之開放空間系統串聯。

## (四) 產業發展

### 1. 商業

拜科學園區發展蓬勃之賜，吸引諸多高科技人才及高消費人口至此，國際人士於新竹市內的活動也愈見頻繁，未來建議配合前站商業腹地，將現有傳統零售市場轉化為現代化消費型態，把握國際化消費趨勢，提升商業層級，規劃容許國際精品、餐飲等機能，並加強商業意象的塑造與環境管理，營造整體中心商業區功能，帶動地區經濟繁榮發展。

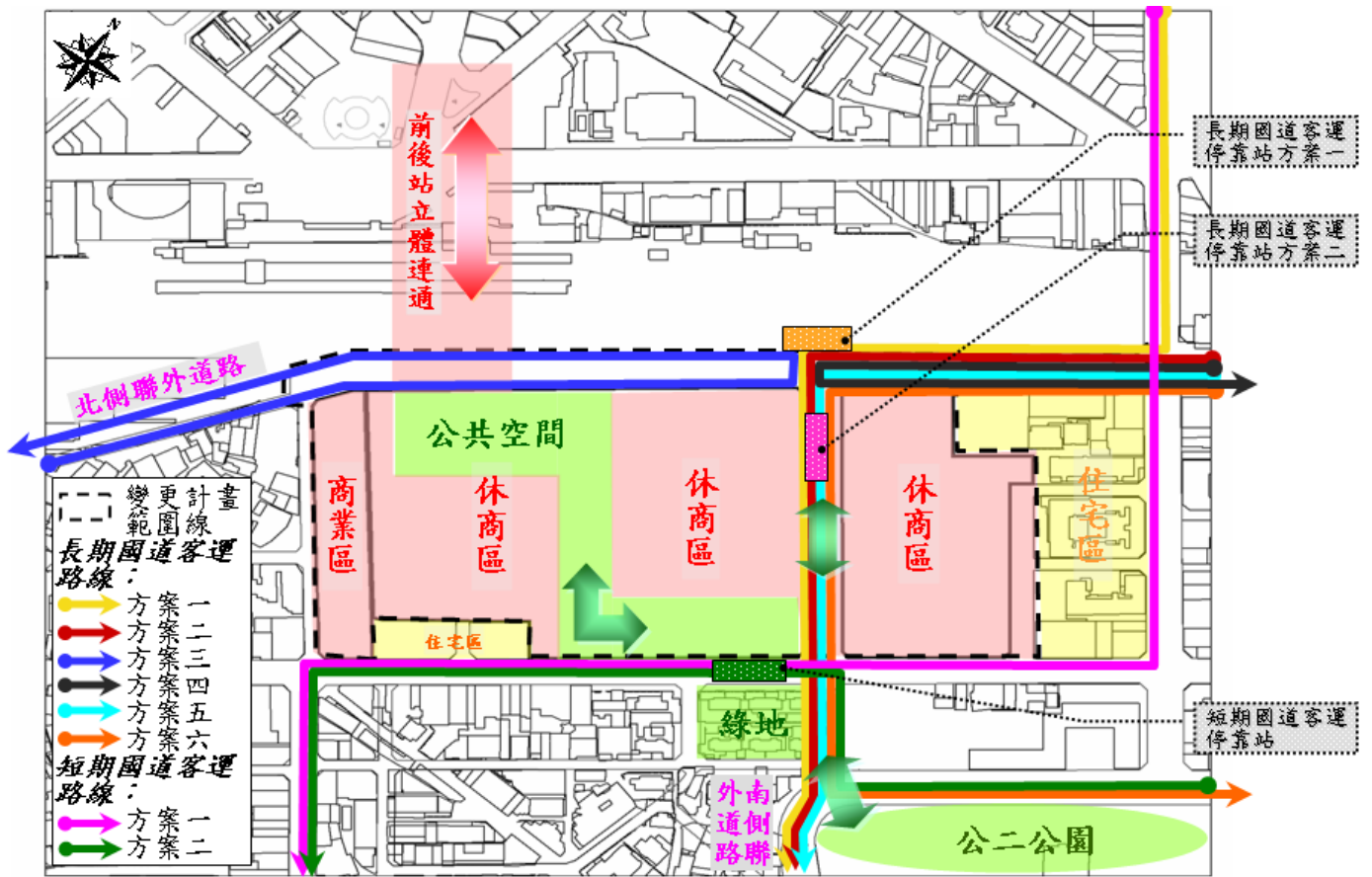
### 2. 工商服務業

因應新竹市國際化的需求以及新竹科學工業園區舉行國際會議之需，適合規劃科技產業商務區與國際會議中心，提供國際性科技產業之交流、展示、金融貿易、觀光飯店、

國際會議等國際級商業性服務，重點式地塑造新竹市科技產業的入口意象，設置 24 小時金融服務、單一窗口服務、展覽會館與國際會議廳，吸引國際廠商的投資，促其達成「國際性文化科學城」之目標。並且，為提昇產業競爭力，設置教育訓練中心以提供廠商進行員工在職訓練。

#### (五) 都市景觀

1. 鄰主要道路沿線設置留設帶狀開狀空間方式形成中央綠色軸帶空間意向，並配合開放空間之設置，作為本基地主要入口意向空間。於變更計畫範圍內以植栽綠化方式，規劃中央綠色軸帶，向東南與新竹（含香山）都市計畫區內之綠地、新竹公園連成一氣，用以串連與縫合斷續之都市紋理。
2. 為塑造美觀、藝術、現代化的多元化購物空間，形塑優良的人行空間品質與後站門戶意象，應訂定公共開放空間指導原則，以便未來細部計畫配合規範人行立體連通設計、相關植栽、人行活動休憩設施及街道傢俱系統等設計規範。
3. 為保留新竹歷史文化，應規範建築開發限制，以確保新竹市火車站古蹟之天際線。



圖十六 空間機能規劃構想圖

## 柒、變更理由與內容

### 一、變更理由

#### (一) 形塑後站休閒商務機能，延續前站商業氛圍

新竹市後站位於核心商業區與科學園區之間，具優勢的區位條件，合理的地產開發有利新竹發展。由於現況做停車場使用之住宅區不符未來發展需求，故規劃休閒商務區，以延續新竹市前站商業區之商業、休閒空間，提供科學園區產業活動、科技人才對辦公室、休閒娛樂的需求，創造新竹市產業發展；並規劃住宅空間，供既有及未來衍生居住需求。

#### (二) 健全道路系統，強化對外聯繫功能

本變更計畫範圍內路寬狹窄又缺乏對外聯絡道路系統，不僅容易造成都市防災及公共安全問題，亦無法容納開發後所引發之交通量，更無法提供城際交通與大眾運輸服務之機能。故需重整道路系統，除興闢 20 米道路向東南延伸至公園路，保留鐵路立體化後向西北通往前站之可能性，並拓寬鐵路用地南側之 7.2 米道路為 20 米，供未來銜接至公道五、西大路。

#### (三) 改變零碎的都市街廓紋理，重整商業區

變更計畫範圍左側原已為商業區，其土地使用項目供地區性之商業、一般零售服務業、觀光旅館及休閒娛樂使用為主，惟夾雜路寬狹窄之道路用地，為保存其商業使用機能，故重整商業區，將部分道路用地變更為商業區。

### 二、變更內容

本次變更內容為變更部分鐵路用地為道路用地；變更部分住宅區為休閒商務區、道路用地；變更部分道路用地為休閒商務區、商業區。總變更面積為 5.937 公頃，變更內容如表二十二、表二十三及圖十七所示。

表二十二 變更內容明細表

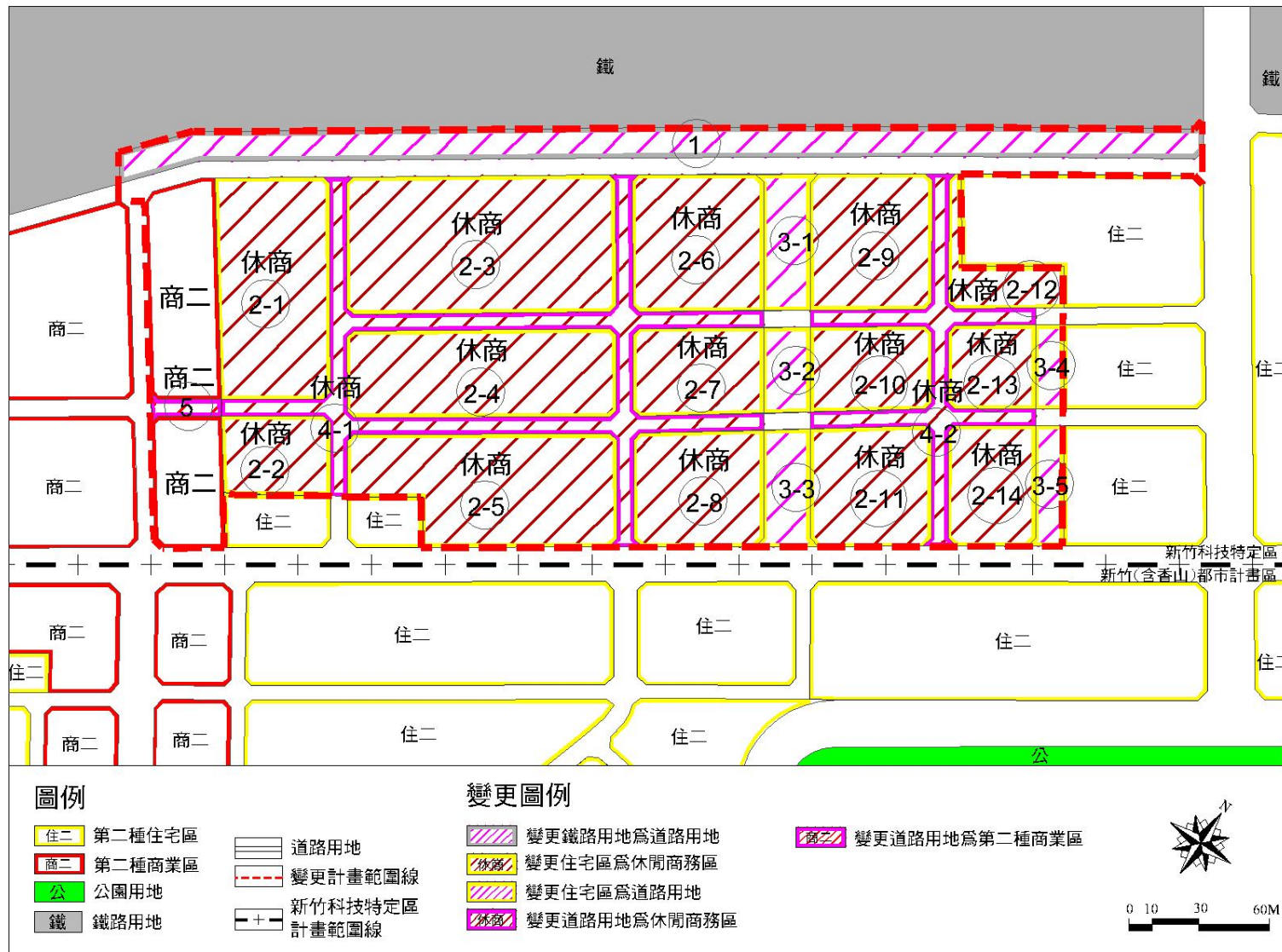
編號	位置	變更內容				變更理由	備註	
		原計畫	面積 (公頃)	新計畫	面積 (公頃)		細編號	面積 (公頃)
1	西北側之鐵路用地	鐵路用地	0.594	道路用地	0.594	健全道路系統，強化對外聯繫功能		
2	鐵路用地南側與南大路北側之住宅區	住宅區	4.173	休閒商務區	4.173	形塑後站休閒商務機能，延續前站商業氛圍	2-1	0.451
							2-2	0.155
							2-3	0.672
							2-4	0.427
							2-5	0.486
							2-6	0.326
							2-7	0.206
							2-8	0.271
							2-9	0.300
							2-10	0.185
							2-11	0.261
							2-12	0.110
							2-13	0.132
							2-14	0.190
3	鐵路用地南側與南大路北側之住宅區	住宅區	0.398	道路用地	0.398	健全道路系統，強化對外聯繫功能 避免空間零碎切割，重整住宅街廓紋理	3-1	0.118
							3-2	0.073
							3-3	0.101
							3-4	0.044
							3-5	0.063
4	鐵路用地南側與南大路北側之道路用地	道路用地	0.749	休閒商務區	0.749	形塑後站休閒商務機能，延續前站商業氛圍	4-1	0.506
							4-2	0.243
5	鐵路用地南側與南大路北側之道路用地	道路用地	0.022	商業區	0.022	改變零碎的都市街廓紋理，重整商業區		

表二十三 變更前後土地使用面積對照表

項目		變更前計畫面積(公頃)	變更增減面積(公頃)	變更後計畫面積	
				面積(公頃)	百分比
土地使用分區	第一種住宅區	6.41		6.41	3.26%
	第二種住宅區	8.37	-4.57	3.80	1.93%
	第一種商業區	14.82		14.82	7.55%
	第二種商業區	13.71	+0.02	13.73	6.99%
	古蹟保存區	0.21		0.21	0.11%
	複合商業區	9.88		9.88	5.03%
	科技商務區	43.95		43.95	22.38%
	住商混合區	12.76		12.76	6.50%
	醫療設施區	0.95		0.95	0.48%
	特定公用設施區	4.92		4.92	2.51%
	休閒商務區	0	+4.92	4.92	2.51%
	小計	116.03	+0.37	116.35	59.26%
公共設施用地	社教用地	1.19		1.19	0.61%
	公園用地	5.17		5.17	2.63%
	公園兼兒童遊樂場用地	6.27		6.27	3.19%
	園道用地	2.64		2.64	1.34%
	廣場用地	2.11		2.11	1.07%
	市場用地	0.17		0.17	0.09%
	機關用地	1.29		1.29	0.66%
	車站用地	0.29		0.29	0.15%
	變電所用地	0.79		0.79	0.40%
	污水處理廠用地	0.69		0.69	0.35%
	加油站用地	0.21		0.21	0.11%
	停車場用地	0.1		0.10	0.05%
	道路用地	39.79	+0.22	40.01	20.38%
	鐵路用地	18.99	-0.59	18.40	9.37%
	交通用地	0.59		0.59	0.30%
小計	80.29	-0.37	79.92	40.70%	
合計		196.34	0.00	196.34	100.00%

註：1.表內面積以核定圖實地分割面積為準。

2.變更前計畫面積係依據「擬定新竹科技特定區計畫書（93年8月10日）」。



圖十七 變更新竹科技特定區計畫（配合台鐵後站地區都市更新計畫）變更內容示意圖

### 三、變更後計畫

#### (一) 土地使用計畫

變更計畫範圍西南側為商業區（街廓編號為 A42），面積 0.465 公頃；東南側規劃為休閒商務區（街廓編號為 F1、F2），面積為 4.921 公頃。如圖十八。

#### (二) 公共設施計畫

主要計畫之公共設施僅道路用地，為適當紓解大量人潮與交通負荷，擬定細部計畫時應劃設三處以下廣場用地，總面積為變更計畫範圍之 10%。

#### (三) 交通系統計畫

變更計畫範圍內為配合休閒商務區及商業區，故劃設部份道路用地，面積共 1.376 公頃，道路寬度分別為 20 公尺、12 公尺，道路系統如圖十八、表二十四。

表二十四 道路編號明細表

編號	寬度(公尺)	長度(公尺)	備註
Y-7	20	464.2	
X-6	20	158.9	
X-7	12	101.8	

註：表內道路長度數值僅供參考，實際長度應以依據核定圖實地測量值為準。

#### (四) 都市防災計畫

本變更計畫之都市防災計畫將針對防救災路線及避難場所，說明如下（防災動線圖詳圖十九）：

##### 1. 防救災路線

##### (1) 避難及救災動線

避難動線是逃離出事現場的路線，以步行為主；救災動線則是進入出事現場的路線，以車行為主。因此，避難動線以區內留設綠道，未來依規定退縮的空間及道路寬度在 20 公尺以下之道路，規劃為本區之避



難動線，分別為 X-7 道路及南大路等，救災動線則為寬度 20 公尺以上之道路，分別為 X-6、Y-7 道路。

## (2) 救災援助動線

救災援助動線，考量輸送救援物質、消防設備及傷患運送，須有足夠之道路空間，因此以區內寬度在 20 公尺以上之主要道路規劃為本區之救災路線，分別為 X-6、Y-7 道路。

## 2. 避難場所

### (1) 臨時避難場所

臨時避難場所之功能為收容因空間阻隔或其他因素，暫時無法直接進入較高層級之避難空間，以待援的方式經由導引進入層級較高的收容場所，本變更計畫範圍細部計畫之廣場用地與南側新竹（含香山）都市計畫之綠地即可作為臨時避難所。

### (2) 臨時收容場所

臨時收容場所主要為提供大面積的開放空間作為安全停留的處所，本變更計畫範圍細部計畫之廣場用地與南側新竹（含香山）都市計畫之綠地為臨時收容場所。

## (五) 其它指導原則

為形塑新竹市後站地區成為新竹都會時尚中心新願景，以推動周邊地區活化再生、建立新竹市新門戶意象；建構都市開放空間架構，塑造優良都市景觀；規範土地使用，以減低大規模開發之交通衝擊；串聯前後站與各商業空間，建立商業節點、延續整體商業動線，創造便利性、友誼性及優良商業活動品質的環境；確保新竹市火車站古蹟之天際線，保留開發者未來開發彈性。特訂定下列指導原則：

### 1. 公共設施計畫

細部計畫應劃設三處以下廣場用地，總面積為變更計畫範圍之 10%。且其中至少一處需位於 F2 街廓，鄰接 Y-7 號道路，面積大於 0.35 公頃，且銜接前後站連通出入口。細部

計畫所劃設之廣場用地為變更都市計畫土地應回饋、捐贈予新竹市政府之公共設施用地，無法供建築用地使用。

## 2. 土地及建築物使用

休閒商務區主要供百貨購物、休閒娛樂、藝文活動、觀光旅館等相關使用，並容許做部分住宅使用。

## 3. 土地使用強度

休閒商務區之建蔽率不得超過 60%、容積率不得超過 360%。並以 1.8 倍之法定容積作為計畫區內總容積之上限。

## 4. 留設公共開放空間

- (1) 休閒商務區 F2 街廓內應留設縱向（南北向）15 公尺無遮簷帶狀式公共開放空間，以串聯 Y-7 橫向道路、細部計畫之廣場用地與南大路。
- (2) 面臨 15 公尺以上道路之休閒商務區 F1、F2 街廓與面臨 20 公尺以上道路之商業區 A42 街廓應退縮建築留設 8 公尺以上之連續性無遮簷帶狀式公共開放空間供公眾使用；面臨其他計畫道路之街廓應退縮建築留設 4 公尺以上之連續性無遮簷帶狀式公共開放空間供公眾使用。並於縱向 X-6 主要道路兩側空間以都市設計機制形成中央綠色軸帶空間意象，以南側公（二）公園為開放空間之端點。
- (3) F1 與 F2 街廓面臨兩條 15M 以上計畫道路之角地位置，應留設無遮簷廣場式公共開放空間，每處留設面積不得小於 400 平方公尺，長寬比不得大於 3：2。

## 5. 立體連通設置

- (1) 設置串聯前站商業區與後站休閒商務區之地下街或有頂蓋式高架平台。
- (2) 設置有頂蓋式非地面層人行通廊，串聯變更計畫範圍內各休閒商務區，並預留銜接空間以連接前後站之立體連通設施及南側公（二）公園之通廊。

## 6.高度管制

指定部份 F2 與 A42 街廓之建築物絕對高度及量體須以中華路的站前廣場前為視點做模擬分析（視點高度為 1.6 公尺），不得超過新竹市火車站建築物天際線（高度為 9.5 公尺）。以上之絕對高度含建築技術規則規定不計入建築物高度部分。（如圖二十）

## 7.都市設計準則

為創造後站整體景觀與風貌，細部計畫應擬定都市設計準則，並至少規定下列項目：應辦理都市設計審議地區、地標性建築物、指定留設無遮簷公共開放空間系統、指定立體連通設置規定、建築物規劃、建築基地交通規劃及高度限制等。

## 四、變更前後公共設施服務水準

在擬定新竹科技特定區計畫範圍中，公園用地、公園兼兒童遊樂場用地、廣場用地等面積為 13.55 公頃，佔總面積 6.90%，雖本計畫變更後僅維持原公共設施服務水準，但如包含指定於細部計畫中留設變更計畫範圍總面積 10%之廣場用地（面積約 0.68 公頃），五項公共設施總面積則可提升為 14.23 公頃，佔新竹科技特定區計畫總面積 7.25%，詳見表二十五。

表二十五 變更前後五項公共設施佔總面積比例表

項目		擬定新竹科技特定區計畫	本計畫變更後	細部計畫變更後
公共設施	公園用地	5.17	5.17	5.17
	公園兼兒童遊樂場用地	6.27	6.27	6.27
	廣場用地	2.11	2.11	2.79
	綠地	0	0	0
	體育場所	0	0	0
小計		13.55	13.55	14.23
計畫總面積		196.34	196.34	196.34
公共設施比例(%)		6.90%	6.90%	7.25%

註：表內面積僅供參考，實際面積應以核定圖實地分割測量面積為準。

## 五、變更後引進人口

### (一) 引進居住人口

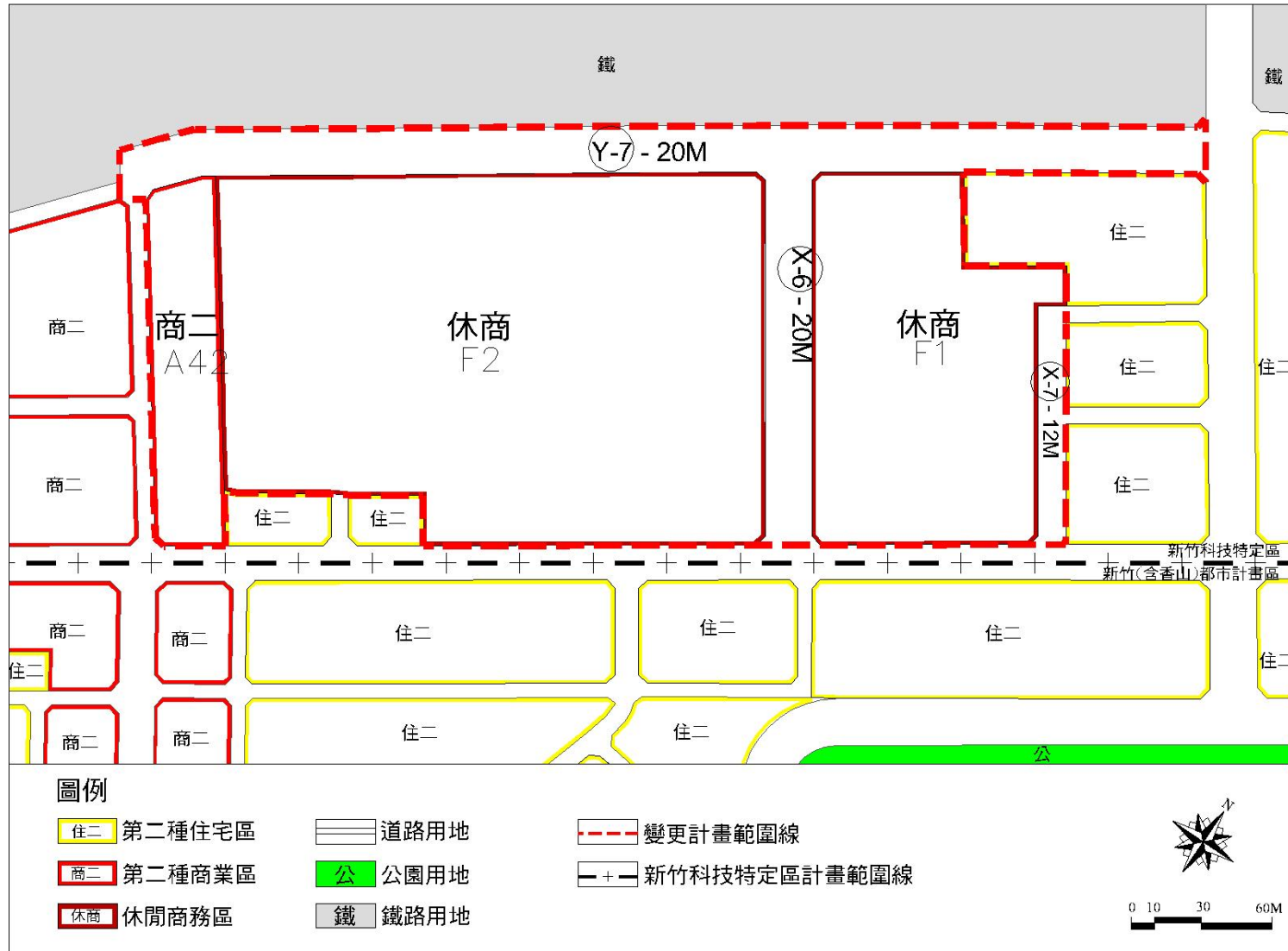
變更計畫範圍中住宅區面積原為 4.571 公頃，以建蔽率 60%、容積率 240%做為標準推估，變更前住宅區可居住 2,194 人。計畫變更後休閒商務區 50%之樓地板面積供住宅空間使用，且以建蔽率 60%、容積率 360%作推估，則容納約 1,528 居住人口，並未提高居住人口。

### (二) 引進就業人口

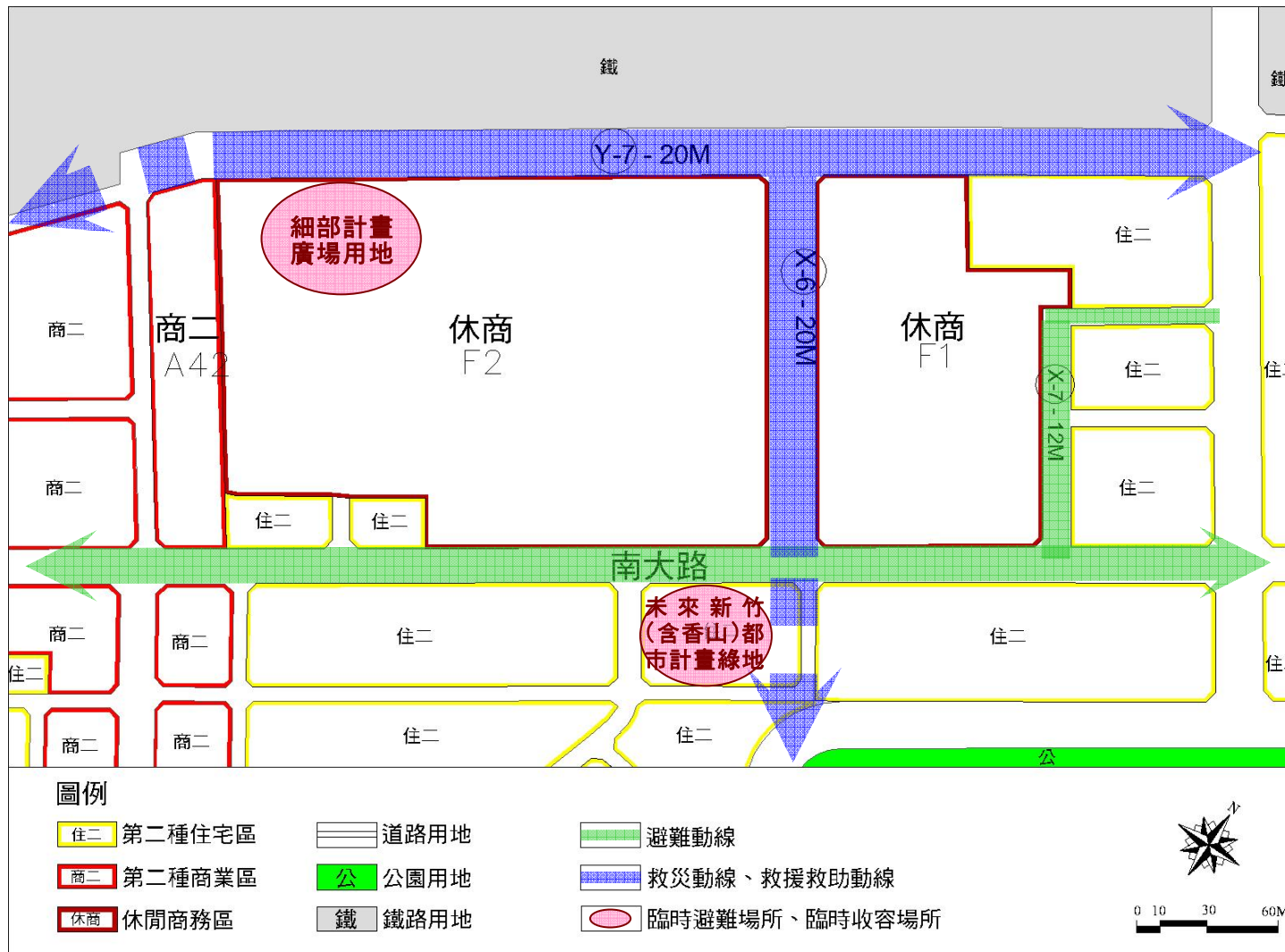
變更計畫範圍中休閒商務區參考民國 90 年工商服務普查報告書中新竹市「批發及零售業、住宿及餐飲業」使用樓地板面積為 1,423,987 平方公尺、從業員工人數 40,220 人；「金融及保險業」使用樓地板面積為 245,413 平方公尺、從業員工人數 6,353；「不動產及租賃業、專業科學及技術服務業」使用樓地板面積為 141,213 平方公尺、從業員工人數 6,115；「醫療保健業、文化運動及休閒業與其他服務業」使用樓地板面積為 160,926 平方公尺、從業員工人數 4,422。因允許使用類別與本計畫高度相關，故作為本計畫每單位樓地板面積之就業人口參考，根據本計畫推估，未來休閒商務區可引進約 2,213 就業人口。

而商業區參考民國 90 年工商服務普查報告書中新竹市「批發及零售業、住宿及餐飲業」使用樓地板面積為 1,423,987 平方公尺、從業員工人數 40,220 人。因允許使用類別與本計畫高度相關，故作為本計畫每單位樓地板面積之就業人口參考，根據本計畫推估，未來商業區可引進約 526 就業人口。

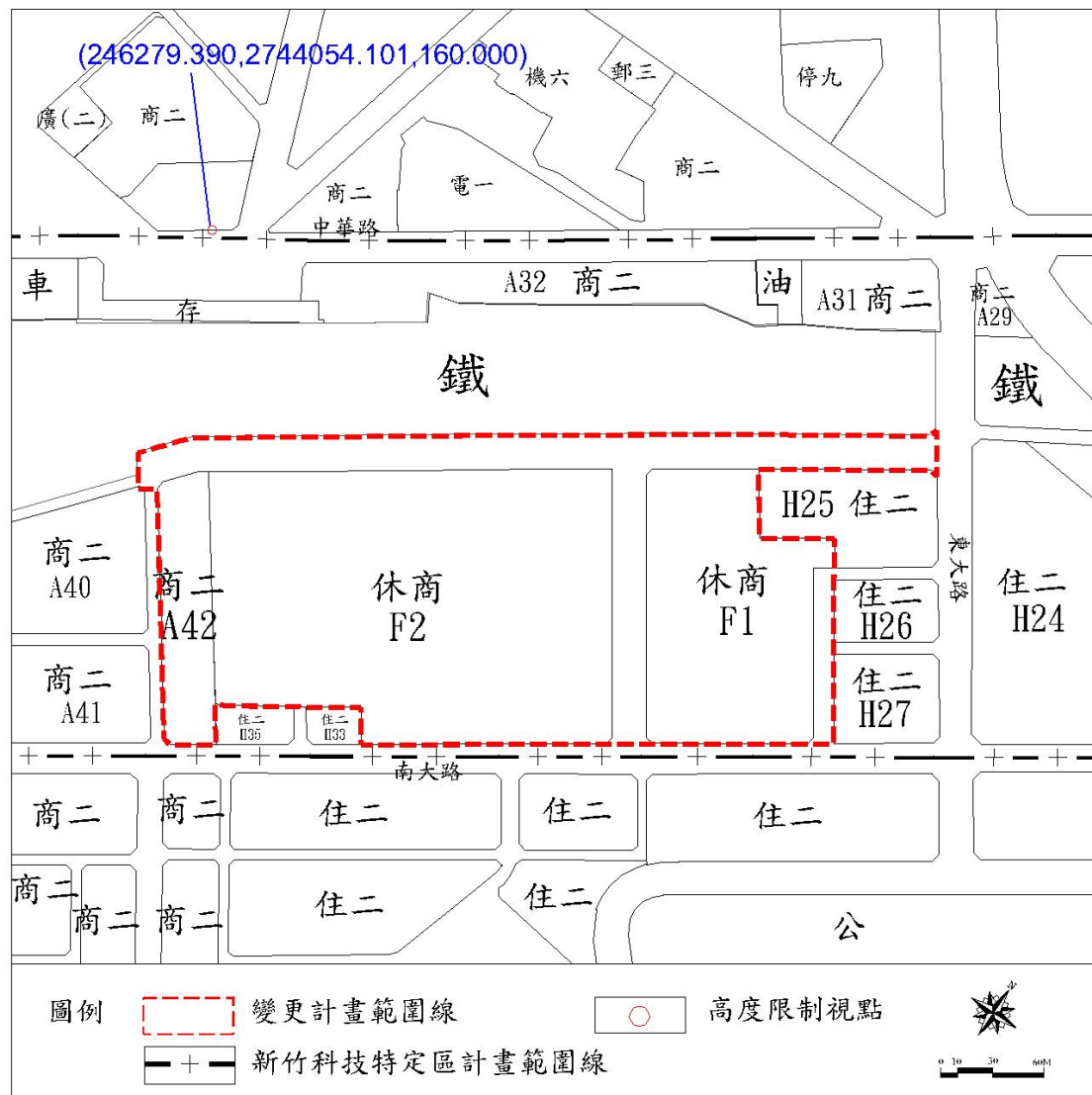
推估本案開發後引入就業人口約為 2,739 人。



圖十八 變更新竹科技特定區計畫（配合台鐵後站地區都市更新計畫）土地使用計畫圖



圖十九 變更新竹科技特定區計畫（配合台鐵後站地區都市更新計畫）防災計畫示意圖

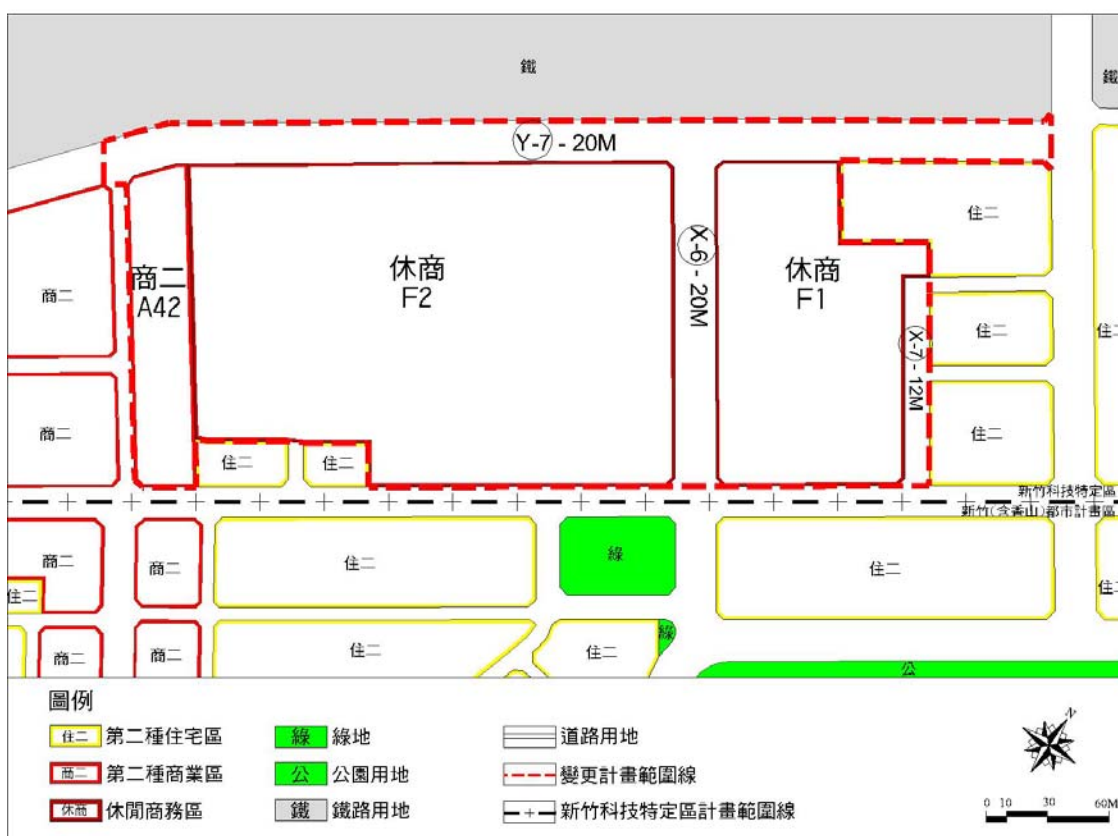


圖二十 變更新竹科技特定區計畫（配合台鐵後站地區都市更新計畫）高度管制視點位置示意圖

## 捌、開發後交通影響分析

### 一、開發內容說明

本變更計畫之使用分區編號及道路配置如圖二十一所示。本計畫假設可建築基地面積為 53,864 平方公尺，開發建築面積為 29,191 平方公尺，總樓地板面積為 267,309 平方公尺，使用型態住宅約佔 28%、商場佔 33%、辦公佔 39%（詳如表二十六）。



圖二十一 各使用分區及道路配置示意圖

表二十六 各使用類別與樓地板面積表

項目	用途描述	基地面積	建築面積	容積樓地板 (平方公尺)			
				住宅	商場	辦公	合計
F1	住商混合/商場/辦公/會議	14,197	8,518	19,166	22,999	34,498	76,663
F2	廣場/住商混合/商場/辦公/會議/餐飲/藝文展演	35,013	16,950	40,680	56,953	65,089	162,722
A42	住商混合/商場/辦公/餐飲	4,654	3,723	15,358	8,377	4,189	27,924
合計	—	53,864	29,191	75,204	88,329	103,776	267,309

資料來源：本計畫計算。



## 二、衍生人旅次數

本變更計畫之住宅及辦公室衍生人旅次量推估係引用交通部運輸研究所「台灣地區都市土地旅次發生特性之研究」之旅次產生率來推估基地開發後之平常日尖峰小時衍生交通量，其旅次產生率請參見表二十七。

表二十七 各土地使用類別之尖峰小時旅次產生率

尖峰小時旅次產生率 (人旅次/100 m <sup>2</sup> )				
類別	晨 峰		昏 峰	
	進入	離開	進入	離開
住宅	1.00	5.54	6.56	5.38
辦公室	4.52	0.97	1.26	4.34
商場	0.30	0.04	1.55	1.22

資料來源：「台灣地區都市土地旅次發生特性之研究」，交通部運研所，民國 87 年。

依前述旅次產生率計算結果，晨峰進入之旅次約 6,578 人旅次/小時，離開則約 6,030 人旅次/小時；昏峰進入之旅次約 8,805 人旅次/小時，離開則約 11,119 人旅次/小時。請參見表二十八、表二十九。

表二十八 開發後衍生之晨峰到離人旅次數

類別	進入				離開			
	住宅	商場	辦公	合計	住宅	商場	辦公	合計
F1	221	80	1,800	2,101	1,226	11	386	1,623
F2	466	196	3,373	4,035	2,584	26	724	3,334
A42	184	30	227	442	1,021	4	49	1,074
合計	872	306	5,400	6,578	4,831	41	1,159	6,030

註：使用分區類別請參見圖二十一。

表二十九 開發後衍生之昏峰到離人旅次數

類別	進入				離開			
	住宅	商場	辦公	合計	住宅	商場	辦公	合計
F1	1,451	412	502	2,365	1,190	324	1,728	3,242
F2	3,060	1,012	940	5,012	2,509	797	3,239	6,545
A42	1,209	156	63	1,428	992	123	218	1,332
合計	5,720	1,579	1,505	8,805	4,691	1,243	5,185	11,119

註：使用分區類別請參見圖二十一。

## 三、衍生車旅次數

### (一) 車旅次推計假設

車旅次轉換之重要參數包括運具使用比例、承載率及小客車當量。其中最重要之運具使用比例，目前新竹生活圈主要使用之運具為機車與汽車，然由於本變更計畫鄰近車站地區，對各旅次目的別之運具使用比例將有不同之影響，因此本變更計畫運具使用比例係參考新竹生活圈道路系統建設計畫（第一次修正）之民國 110 年全日旅次運具分配數為推計之基礎，請參見表三十。

表三十 運具使用比及承載率設定

類別		汽車	機車	大眾	交通車
住宅	比例	26.60%	60.58%	9.84%	2.98%
	承載率	2.52	1.3	---	40
商場	比例	42.12%	49.12%	8.76%	---
	承載率	2.864	1.46	---	---
辦公室	比例	24.95%	69.87%	2.52%	2.66%
	承載率	1.5	1.12	---	40

## (二) 車旅次數分析

依據上述推計假設可進一步估算出各街廓樓地板面積之衍生交通量，請參見表三十一、表三十二。其中晨峰進入之交通量為 2,211PCU/小時，離開為 1,622PCU/小時；昏峰進入之交通量為 2,350PCU/小時，離開則為 3,318PCU/小時。各道路的服務水準與現階段之服務水準比較可知，基地開發後周邊道路服務水準並未明顯降低，且多數道路服務水準為 B 級。

表三十一 開發後衍生之晨峰到離交通量

類別	進入				離開			
	住宅	商場	辦公	合計	住宅	商場	辦公	合計
F1	55	20	639	714	305	3	137	444
F2	116	49	1,198	1,363	642	7	257	906
A42	46	8	81	134	254	1	17	272
合計(PCU)	217	76	1,918	2,211	1,200	10	412	1,622

註：使用分區類別請參見圖二十一。

表三十二 開發後衍生之昏峰到離旅次量

類別	進入				離開			
	住宅	商場	辦公	合計	住宅	商場	辦公	合計
F1	361	103	178	642	296	81	614	991
F2	760	252	334	1,347	624	199	1,150	1,973
A42	300	39	22	362	246	31	77	354
合計(PCU)	1,421	394	535	2,350	1,166	310	1,842	3,318

註：使用分區類別請參見圖二十一。

## 四、目標年道路服務水準評估

### (一) 道路容量標準

道路容量計算依據係採用台北市政府交通局 81 年所列之「市區道路交通工程管理策略之研究」為評析標準，計算道路路段容量標準請參見表三十三。

表三十三 道路路段容量計算標準

$C = F * N * 1000 + (W - P) * 200$ C：路段容量 (p.c.u.) F：路型修正係數 N：快車道數 W：慢車道寬度 (公尺) P：停車位寬 (公尺)	
道路分類與路型因素	修正係數
快速道路	1.4
快慢車道及中央分隔	1.3
快慢車道分隔	1.1
中央分隔	1.0
中央標線分隔	0.8
無標線	0.6

### (二) 服務水準標準

道路服務水準評估，主要以平均旅行速率評估其服務水準，輔以交通量 (V) / 路段容量 (C) 分析。服務水準評估等級請參見表三十四。

表三十四 路段服務水準分級表

道路等級	I	II	III
服務等級	平均旅行速率 kph	平均旅行速率 kph	平均旅行速率 kph
A	~51	~43	~33
B	51~39	43~32	33~25
C	39~34	32~27	25~20
D	34~29	27~23	20~16
E	29~21	23~17	16~10
F	21~	17~	10~

資料來源：「2001 年台灣地區公路容量手冊」，交通部運輸研究所 (90 年 03 月)。

### (三) 目標年服務水準評估

將前述尖峰時間進出變更計畫範圍之交通量分派至基地周遭路網後 (見圖二十二、圖二十三)，本案針對變更計畫範圍

之主要交通動線進行道路容量的檢核分析，各路段依車道容量及目標年（民國 105 年）變更計畫範圍完全開發後之交通量預測結果進行服務水準評估，各道路的服務水準與現階段之服務水準比較可知，基地開發後周邊道路服務水準並未明顯降低，且多數道路服務水準為 B 級，請參見表三十五。

表三十五 目標年道路服務水準評估

路段	方向	容量	晨峰				昏峰				
			交通量	V/C	行駛速率	服務水準	交通量	V/C	行駛速率	服務水準	
聯外道路	南大路	往東	1,500	1,354	0.90	25.6	D	1,373	0.92	25.2	D
		往西	1,500	1,136	0.76	29.9	C	1,547	1.03	22.2	E
	公園路	往東	3,000	1,575	0.53	38.4	B	1,634	0.54	37.6	B
		往西	3,000	1,160	0.39	44.6	A	1,796	0.60	35.5	B
	南大路 15M	往南	1,500	777	0.52	38.7	B	934	0.62	34.5	B
		往北	1,500	715	0.48	40.4	B	1,130	0.75	30.0	C
	新增公道 五聯絡道	往東	3,000	1,336	0.45	41.8	B	1,518	0.51	39.2	B
		往西	3,000	844	0.28	49.9	A	1,963	0.65	33.4	B
主要道路	Y-7 道路	往東	3,000	1,234	0.41	43.4	A	1,746	0.57	36.6	B
		往西	3,000	584	0.19	54.8	A	1,625	0.54	37.7	B
	X-6 道路	往南	3,000	2,291	0.76	29.7	C	2,629	0.88	26.3	D
		往北	3,000	2,431	0.81	28.2	C	2,820	0.94	24.5	D



註：（ ）內表道路服務水準

圖二十二 開發後衍生之晨峰到離交通量指派圖



註：使用分區類別請參見圖二十一。

圖二十三 開發後衍生之昏峰到離交通量指派圖

## 五、衍生大眾運輸運量

### (一) 大眾運輸需求

變更計畫範圍發完成後，大眾運輸衍生需求約 1,100~1,900 人旅次/小時（見表三十六），以目前台鐵新竹站尖峰小時轉運量約 2,500 人旅次觀之，未來車站地區大眾運輸運量晨峰約 3,600 人旅次/小時，昏峰則可達 4,400 人旅次/小時。

表三十六 開發後大眾運輸人次推計

時段 方向	晨峰		昏峰	
	進入	離開	進入	離開
人旅次/小時	418	683	950	979

### (二) 轉運功能定位

由現況前站轉運對象（國道及公路客運、市區公車）及未來基地條件觀之，國道客運之動線、行進方向對新竹市區之道路容易造成交通衝突點，故新闢之公道五聯絡道與編號 X-6 道路可快速進出基地，同時銜接高速公路，因此未來轉運站之功能定位係以國道客運轉運為主，其交通轉乘接駁路線如圖二十四。

## 六、衍生停車需求分析

### (一) 停車需求推計假設

變更計畫範圍開發後之汽機車停車需求推計係依據不同開發類型之樓地板面積乘以停車需求率而得。停車需求率之參數為尖峰衍生旅次數、運具分配比例、承載率及周轉率。本計畫各參數以交通部運輸研究所「台灣地區都市土地旅次發生特性之研究」之資料為基礎，請參見表三十七與表三十八。

表三十七 店鋪商場與辦公室停車需求參數之設定

參數		店鋪商場	辦公室
尖峰衍生旅次數 (人旅次/100 平方公尺)		1.66	5.52
運具分配比例	汽車	42.12%	24.95%
	機車	49.12%	69.87%
承載率	汽車	2.864	1.5
	機車	1.46	1.12
周轉率	汽車	1	1
	機車	1	1

資料來源：台灣地區都市土地發生特性之研究，交通部運研所，民 87。

表三十八 住宅停車需求參數之設定

住宅停車需求率 (車位/100 平方公尺)	汽車	0.85
	機車	0.83

資料來源：台灣地區都市土地發生特性之研究，交通部運研所，民 87。

### (二) 停車需求分析

本變更計畫範圍開發後之停車需求推計：汽車共 2,087 席、機車共 5,407 席 (請參見表三十九)。

表三十九 開發後衍生汽機車停車需求數分析

	用途描述	容積樓地板 (平方公尺)	汽車停車需求 (席)	機車停車需求 (席)
F1	住商混合/商場/辦公/會議	76,663	618	1,703
F2	廣場/住商混合/商場/辦公/會議/餐飲/ 藝文展演	162,722	1,241	3,322
A42	住商混合/商場/辦公/餐飲	27,924	227	382
合計	—	267,309	2,087	5,407

註：使用分區類別請參見圖二十一。

如依現行建築物附設停車空間設置之數量標準，本變更計畫主要係按照都市計畫定期通盤檢討實施辦法第二十一條之規

定：停車需求不得低於計畫區內車輛預估數之 20%；1 萬人口以下之商業區停車需求，以不低於商業區面積之 8% 為準；超過 1 萬至 10 萬人口之商業區停車需求，以不低於商業區面積之 10% 為準；超過 10 萬人口之商業區停車需求，以不低於商業區面積之 12% 為準。科技特定區計畫細部計畫中亦敘明：除住宅區以外之其他土地使用分區及公共設施用地之建築物應依「建築技術規則」(見表四十) 停車空間設置標準所規定停車位數量之 1.2 倍設置；建築基地採集合住宅使用者，每一住宅單元應至少設置一機車停車位。

根據都市計畫法令規定，所需設置汽車位共 2047 席、機車位共 312 席，如表四十一，與本變更計畫推計之衍生停車需求數量比較下，汽車停車位尚不足 40 席、機車停車位尚不足 5,095 席，且商業空間無規定設置機車停車位數量之標準，因此，機車採路外化方式停車的情形並不普遍。故本變更計畫於細部計畫土地使用分區管制要點中應予以規範以滿足部分停車需求。

表四十 建築物用途（第一、二類）之設置標準表

別	建築物用途	都市計畫內區域		都市計畫外區域	
		樓地板面積	設置標準	樓地板面積	設置標準
第一類	戲院、電影院、歌廳、國際觀光旅館、演藝場、集會堂、舞廳、夜總會、視聽伴唱遊藝場、遊藝場、酒家、展覽場、辦公室、金融業、市場、商場、餐廳、飲食店、店鋪、俱樂部、撞球場、理容業、公共浴室、旅遊及運輸業、攝影棚等類似用途建築物。	300 m <sup>2</sup> 以下部分	免設	300 m <sup>2</sup> 以下部分	免設
		超過 300 m <sup>2</sup> 部分	每 150 m <sup>2</sup> 設置一輛	超過 300 m <sup>2</sup> 部分	每 250 m <sup>2</sup> 設置一輛
第二類	住宅、集合住宅等居住用途建築物。	500 m <sup>2</sup> 以下部分	免設	500 m <sup>2</sup> 以下部分	免設
		超過 500 m <sup>2</sup> 部分	每 150 m <sup>2</sup> 設置一輛	超過 500 m <sup>2</sup> 部分	每 300 m <sup>2</sup> 設置一輛

資料來源：建築技術規則建築設計施工篇，內政部，民 96。

表四十一 都市計畫法令規定需設置之停車位數量表

項目	用途描述	容積樓地板 (平方公尺)	需設置之汽車停車位數量(席)	需設置之機車停車位數量(席)
F1	住商混合/商場/辦公/會議	76,663	587	89
F2	廣場/住商混合/商場/辦公/會議/餐飲/藝文展演	162,722	1,240	188
A42	住商混合/商場/辦公/餐飲	27,924	220	35
合計	—	267,309	2,047	312

註：使用分區類別請參見圖二十一。

## 七、交通改善策略

由於本地區開發後，將形成高密度之住商發展區，同時帶動周邊商業活動，因此若過度依賴私人運具，交通壓力勢必日益嚴重。建議未來可藉由增加大眾運輸使用及強化更新區周邊生活機能，增加就業員工定住比例，以減少聯外交通量。

本計畫區法令規定之機車停車數量低於開發後衍生之停車需求，為避免此一情形發生，除建議未來各區開發應就機車停車供給進行規範外，另本計畫研擬相關管理策略以供參考：

### (一) 檢討騎樓、人行道與路邊之機車停放位置，以納入管理

在停車供給有限前提下，短期內不易完全禁止機車停放於人行道或騎樓，現階段務實之做法，仍宜有限度開放人行道及騎樓供機車停放，並由各地方政府，檢討人行道及騎樓空間，在不影響行人通行空間前提下，劃設機車停車空間以納入管理，長期而言，視當地路外停車供給之規劃進度，逐步加以取消，以回歸處罰條例之規定；檢討汽車路邊停車格位，合理分配汽、機車之停車空間。

### (二) 建立機車停車收費制度，以反應合理成本

責成市府，訂定合理費率標準，先進行機車路邊及人行道停車收費之試辦，再逐步擴大收費區範圍，以反應合理之使用成本，並營造機車停車路外化之有利環境。

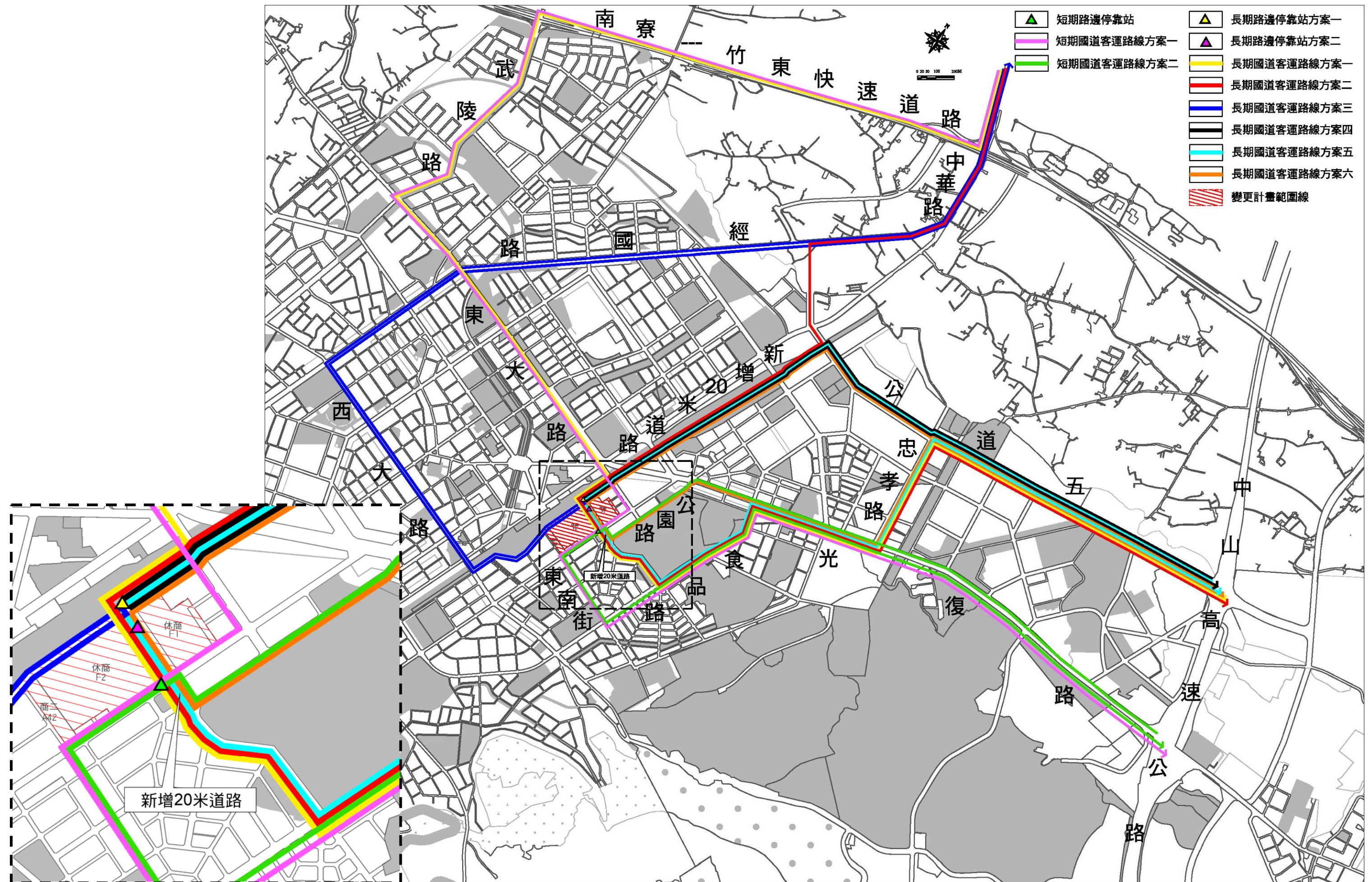
### (三) 增加路外機車停車空間

檢討現有路外公共停車場機車停車空間分配狀況，配合機車路邊及人行道停車收費制度之建立，提供機車適當格位。另增加機車路外停車空間之根本作法，應協調內政部修正都計及建管相關法令，建立路外公共與建物附設機車停車空間標準。

### (四) 加強機車違規停車取締與拖吊

為建立公平的使用環境，無論是機車停車秩序的整頓，收費管理制度的建立，以及停車路外化的逐漸實施，均有賴對機車違規行駛人行道之取締、及違規停車取締與拖吊工作的持續積極推動。





圖二十四 國道客運規劃路線示意圖



## 玖、實施進度及經費

### 一、開發方式

#### (一) 開發方式

本變更計畫範圍之土地取得依照各開發方式而不同，土地開發方式分為有償撥用、都市更新二種：

##### 1. 有償撥用

位於本次變更計畫範圍西北側之部分道路用地（Y-7），面積為 0.594 公頃（如圖二十五）。係屬公有土地，未來將配合台鐵維修廠區搬遷及捷運化時程，再行辦理有償撥用。

##### 2. 都市更新

位於本次變更計畫範圍之東南側道路用地與休閒商務區，面積為 6.169 公頃。考量臨東南街與南大路之土地權屬複雜，多屬私有地，且現有建築物多，故以都市更新方式，保留土地所有權人之更新時程彈性。（如圖二十五）

#### (二) 回饋計畫

本計畫參酌「變更新竹（含香山）都市計畫（第二次通盤檢討）（草案）」之變更回饋規定、「擬定新竹科技特定區計畫書」之變更捐地比例與「變更新竹（含香山）都市計畫（商業區專案通盤檢討）書」之回饋土地比例原則後（見表四十二、表四十三、表四十四），變更範圍之回饋方式依表四十五及表四十六之回饋比例辦理，並以「捐贈公共設施用地」為優先。土地所有權人或權利關係人應於擬定細部計畫核可前與新竹市政府完成協議書簽訂程序，並於都市更新事業併公共設施開闢完成後，將回饋土地產權移轉予市府，回饋土地如不足細部計畫公共設施用地仍應回饋，超出部分則不再給予補償。

表四十二 變更新竹(含香山)都市計畫(第二次通盤檢討)(草案)變更回饋規定表

原使用	檢討後使用		商業區		住宅區	
	商一	商二	住一	住二		
機關用地	—	40%	—	—		
學校用地	—	40%	20%	—		
市場用地	20%	30%	—	—		

資料來源：變更新竹(含香山)都市計畫(第二次通盤檢討)(草案)(97年10月)。

表四十三 擬定新竹科技特定區計畫調整使用分區捐地比例表

調整使用分區內容	原乙種工業區調整為第一種商業區	原乙種工業區調整為複合商業區	原乙種工業區調整為科技商務區	原乙種工業區調整為住商混合區	原乙種工業區調整為醫療設施區	原住宅區調整為第一種商業區	原電力事業用地調整為第二種商業區
捐地比例	40%	35%	30%	25%	20%	15%	30%

資料來源：擬定新竹科技特定區計畫書(93年8月10日)。

表四十四 變更新竹(含香山)都市計畫(商業區專案通盤檢討)之回饋土地比例原則表

回饋比例	變更使用類別	商一	商二	變更後土地增值比例						
				250%以下	251%至300%	301%至350%	351%至400%	401%至450%	451%至500%	500%以上
住宅區	住一	10%	25%							
	住二	3%	20%							
工業區				15%	17.5%	20%	2.5%	25%	27.5%	30%
				※工業區變更為商業區之相關事項依內政部頒訂之「都市計畫工業區檢討變更審議規範」規定辦理						
其他分區		20%	30%							

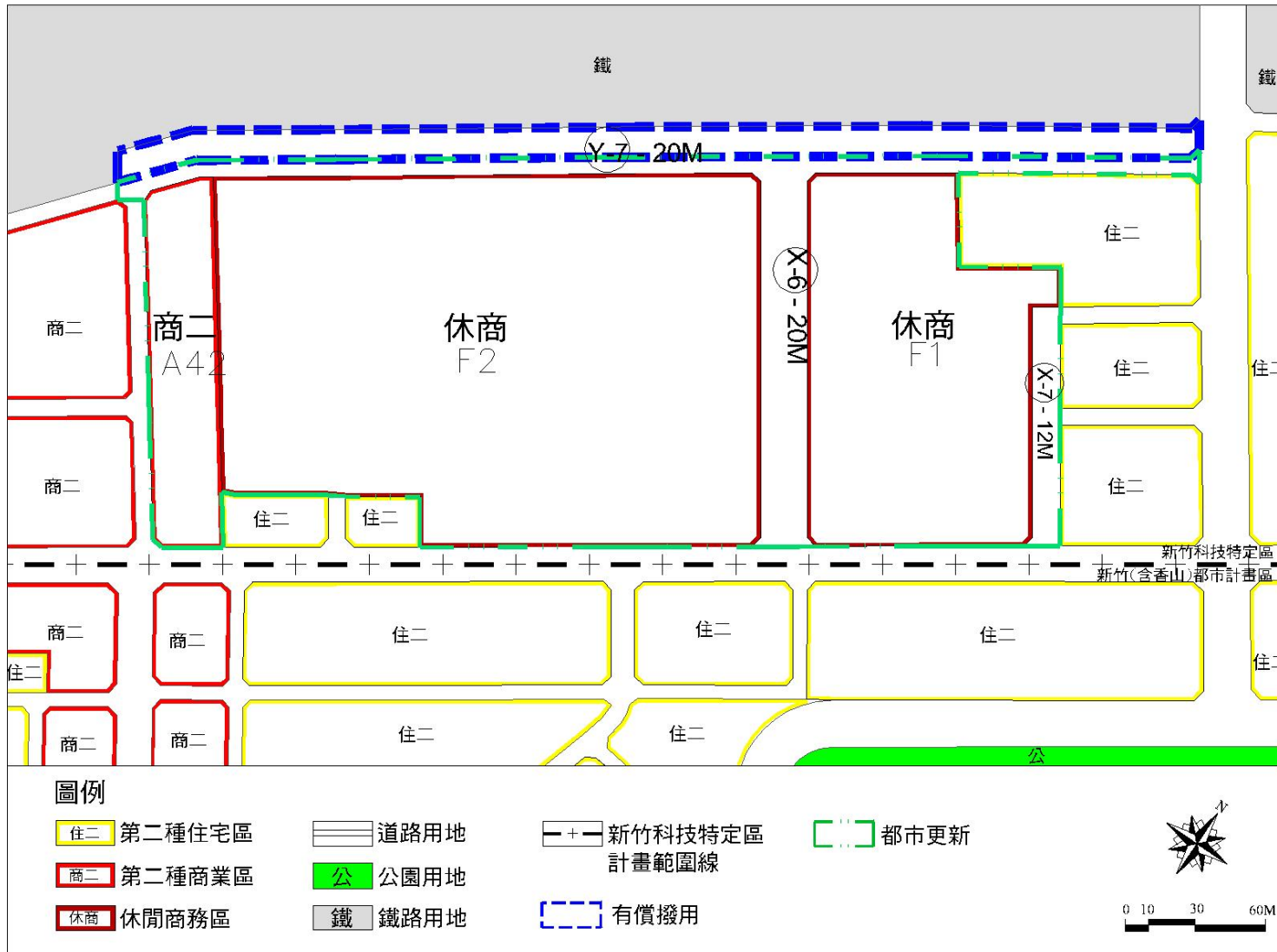
資料來源：變更新竹(含香山)都市計畫(商業區專案通盤檢討)書(89年3月)。

表四十五 變更都市計畫土地之回饋土地比例表

回饋 變更 土地使用 分區類型	原使用 分區 比例	住二	公共設施
休閒商務區		20%	40%
商二		—	40%

表四十六 變更都市計畫土地之回饋土地面積表

回饋 變更 土地使用 分區類型	原使用 分區 比例	住二 (公頃)	公共設施 (公頃)
休閒商務區		0.852	0.306
商二		—	0.009



圖二十五 變更新竹科技特定區計畫（配合台鐵後站地區都市更新計畫）開發方式圖

## 二、財務計畫

### (一) 有償撥用

#### 1. 實施進度

因配合台鐵維修廠區搬遷及捷運化時程，實施進度預估為民國 99 年至 101 年。

#### 2. 經費預估

有償撥用範圍之土地取得及地上物補償部分為 32,528.65 萬元；開發費用部分為 8,562.33 萬元。總計為 41,090.97 萬元。（如表四十七）

表四十七 有償撥用之實施進度及經費預估表

項 目	面積 (公頃)	土地取得方式				開闢經費(萬元)			主 辦 單 位	預 定 完 成 期 限	經 費 來 源
		徵 收	有 償 撥 用	市 地 重 劃	權 利 變 換	土 地 取 得 及 地 上 物 補 償	工 程 費	合 計			
道 路 用 地	0.594		√			32,528.65	8,562.33	41,090.97	新 竹 市 政 府	99 年 ~ 101 年	自 行 編 列

註：本案開闢經費及預定完成時限得視主辦單位財務狀況酌予調整。

## (二) 都市更新

本變更計畫初步以權利變換進行財務估算，實際財務計畫則視未來開發方式得酌予調整。內容如下：

### 1. 實施進度

實施進度預估為民國 97 年至 99 年。

### 2. 經費預估

地上物補償費用部分，休閒商務區為 8,093.74 萬元、商業區為 3,530.46 萬元、道路用地為 143.00 萬元；開發費用部分，休閒商務區為 1,172,606.02 萬元、商業區為 110,897.78 萬元、道路用地為 186,408.22 萬元。開闢經費總計 1,481,679.21 萬元（如表四十八）。

表四十八 權利變換之實施進度及經費預估表

項目	面積 (公頃)	土地取得方式				開闢經費 (萬元)			主辦單位	預定完成期限	經費來源
		徵收	有償撥用	市地重劃	權利變換	地上物補償	開發費用	合計			
休閒商務區	4.921				√	8,093.74	1,172,606.02	1,481,679.21	新竹市政府	97年 ~ 99年	實施者提供
商業區	0.465				√	3,530.46	110,897.78				
道路	0.782				√	143.00	186,408.22				

註：本案開闢經費及預定完成時限得視主辦單位財務狀況酌予調整。