

第陸章 土地及其他相關法令之檢討與建議

本計畫主體包含定著於臺中車站周邊土地之直轄市定古蹟臺中市火車站附屬設施及建築群(新民街 8、10 號倉庫)、歷史建築臺中市後火車站(中南驛)、歷史建築臺中市火車站附屬設施及建築群、歷史建築臺中車站周圍防空壕及碉堡群等 22 處有形文化資產。從人口規模來看，臺中市已於 2017 年躋身為全國第二大都市，發展動能甚高；加之鐵路高架捷運化等重大的建設及其他公、私營建工程持續的投入，使得車站周邊文化資產及其環境景觀的品質或將受到一定程度上的威脅。

2016 年 07 月 27 日《文化資產保存法》(以下簡稱《文資法》)全文修正後，強調文化資產及其周邊環境的保全。本計畫爰依修法之精神，在現行都市計畫的框架之下，提出土地使用計畫與都市設計準則的調整建議，期能規範、引導文化資產周邊的建造行為能與其整合考量，營造協調、共榮且高品質的都市環境。

為達前開目的，茲依都市發展現況、現行都市計畫辦理情況掌握可能發展狀態，據以提出土地及其他相關法令之檢討與建議。

第一節 都市發展現況、現行都市計畫與其他相關計畫

一、都市發展現況

(一) 車站周邊發展歷程

臺中市中區在 1908 年鐵路縱貫線通車後至 2005 年市政府搬遷至七期重劃區之前，一直是臺灣中部的政治經濟中心。然而，自 1970 年代起，因高速公路與快速公路開通、政治中心西移、市區向西擴張且交通惡化等因素而逐漸沒落。

自 2006 年核定並預計於 2019 年完工之《臺中都會區鐵路高架捷運化計畫》，直接影響了臺中火車站周邊的預期開發強度、活動類別以及交通行為等：除打通前站與後站的交通動線，亦促成公私合辦都市更新事業、營造適於人行與自行車的舊鐵道軸線與親水空間、活化再利用具歷史文化價值之空間等相關計畫的辦理；可視為重新塑造前站後站周邊環境並促進中區再發展的契機。

(二) 區位及交通現況

資料來源：取自《變更臺中市都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(變更內容明細表編號第 35 案)書》，p. 13，圖 6。

6-2

第陸章 土地及其他相關法令之檢討與建議

臺中火車站周邊文化資產(市定古蹟及歷史建築)修復及再利用計畫

客的轉乘皆仰賴公路，行經臺中車站的客運路線甚多，包含臺中市公車 61 條、國道客運 16 條、一般公路客運 17 條等每日共兩千餘車次進出，加上計程車、親友接送的汽機車等等，使得車站周邊交通相當擁擠、混亂。即便 2018 年新站周邊道路整備完成後，繁重的交通量仍是本 22 處文化資產在保存活用時相當嚴峻的限制條件。故本計畫於修復計畫與再利用計畫，針對文化資產本身及其觀覽之通道提出緩衝或其他因應方案，並以存續文化資產之歷史風貌與價值為目的，進一步提出都市計畫之建議。

二、現行都市計畫

本 22 處文化資產定著於「臺中市主要計畫」、「擬定臺中市都市計畫(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫-臺中車站地區)細部計畫案(第二階段)」範圍內，可想見文化資產保存活用與重大建設投入的衝突。本計畫之修復及再利用方向應考量其定著之土地及其周邊之土地使用分區、公共設施用地及其他相關計畫之影響，爰先行研析《變更臺中市都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(變更內容明細表編號第 35 案)》(以下簡稱變更臺中市主計(四通)(第 35 案))、《變更臺中市都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(變更內容明細表編號第 34、36 案)》(以下簡稱變更臺中市主計(四通)(第 34、36 案))、《擬定臺中市都市計畫(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫-臺中車站地區)細部計畫案(第二階段)》(以下簡稱擬定臺中車站地區細計(配合鐵路高架捷運化)(二階))等都市計畫，以掌握未來確切的都市發展願景與動向。與本計畫相關之歷次都市計畫如表 6-1-1。

表 6-1-1 與本計畫相關之歷次都市計畫內容一覽表

計畫名稱	計畫性質	都市計畫發布 實施日期	計畫內容
《變更臺中市都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(變更內容明細表編號第 35 案)》	主要計畫通盤檢討	2018 年 02 月 23 日。	1. 將原車站專用區北側商業區、市場用地及周邊道路用地變更為車站專用區，並進行都市更新整體開發。 2. 於都市更新整體開發範圍建構輕軌捷運、城際客運與市區公車之共站轉運站。 3. 將武德街(南京路-八德街路段)道

計畫名稱	計畫性質	都市計畫發布 實施日期	計畫內容
			路寬度由 20 公尺拓寬為 24 公尺。
《變更臺中市都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(變更內容明細表編號第 34、36 案)》	主要計畫 通盤檢討	2017 年 10 月 06 日。	1. 將綠川東街(成功路-雙十路路段)旁綠地用地變更為河川區、道路用地(第 34 案)。 2. 將「歷史建築『臺中市火車站附屬設施及建築群-新民街倉庫群』」所在街廓變更為保存區；並為利於行人通行及活動，將新民街變更為廣場用地(第 36 案)。
《訂正臺中市都市計畫主要計畫(廣場用地「廣 6」為道路用地)案》	主要計畫 訂正	2016 年 02 月 03 日	前次主要計畫通盤檢討將舊臺中車站前道路用地誤繕為「廣場用地」，故訂正為道路用地。
《變更臺中市都市計畫(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫－臺中車站地區)細部計畫(部分廣場用地為道路用地兼作廣場使用)》	細部計畫 迅行變更	2016 年 02 月 04 日	依主要計畫訂正項目，將廣場用地(廣 6)變更為「道路用地兼作廣場使用」。
《變更臺中市都市計畫主要計畫(不包括大坑風景區)(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫－臺中車站地區)書(第一階段)暨擬定臺中市都市計畫(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫－臺中車站地區)細部計畫書(第一階段)》	主要計畫 迅行變更 暨 細部計畫 擬定	(主計變更) 2011 年 03 月 10 日 (細計擬定) 2011 年 03 月 11 日	1. 配合鐵路高架畫路線、供高架鐵路設施及站區使用之調整，將站區周邊之鐵路用地、廣場用地等變更為車站專用區。 2. 配合站區規劃創造車站南側市民廣場空間，將原綠地用地變更為廣場用地。 3. 該主計變更內容並無針對此廣場用地編號，然於細計(第一階段)擬定內容之土地使用分區管制要點相關規定之附圖包括圖 5-1、圖 5-3、圖 5-4 中，標示為街廓編號 9，並於條文中稱此廣

第陸章 土地及其他相關法令之檢討與建議

臺中火車站周邊文化資產(市定古蹟及歷史建築)修復及再利用計畫

計畫名稱	計畫性質	都市計畫發布 實施日期	計畫內容
			場用地為「廣9」。
《擬定臺中市都市計畫(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫-臺中車站地區)細部計畫案(第二階段)》(以下簡稱擬定臺中車站地區細計(配合鐵路高架捷運化)(二階))	細部計畫 擬定	2015年06月04日	依據主要計畫「變更臺中市都市計畫主要計畫(不包括大坑風景區)(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫-臺中車站地區)」案(第二階段)調整土地使用分區管制要點第六點(騎樓與建築退縮規定)、第十三點(容積獎勵及設置二樓通廊規定)內容。

資料來源：《變更臺中市都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(變更內容明細表編號第35案)》、《變更臺中市都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(變更內容明細表編號第34、36案)》《訂正臺中市都市計畫主要計畫(廣場用地「廣6」為道路用地)案》、《變更臺中市都市計畫(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫-臺中車站地區)細部計畫(部分廣場用地為道路用地兼作廣場使用)》、《變更臺中市都市計畫主要計畫(不包括大坑風景區)(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫-臺中車站地區)書(第一階段)暨擬定臺中市都市計畫(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫-臺中車站地區)細部計畫書(第一階段)》、《擬定臺中市都市計畫(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫-臺中車站地區)細部計畫案(第二階段)》，本計畫彙整。

1. 《變更臺中市都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(變更內容明細表編號第35案)》_2018年2月23日公告發布實施

《變更臺中市都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(變更內容明細表編號第34、35、36案)》於2016年08月23日提報內政部審議後，編號第34、36案於2017年10月23日府授都計字第1060227724號函先行公告發布實施；編號第35案則因都市更新方式開發之相關配合事宜，於2018年2月23日方公告發布實施。編號35案為因應鐵路高架化後臺中火車站周邊整體發展之需要，進行周邊公共設施整備，並啟動以共站分流為主要概念的複層交通規劃。本案(編號第35案)擬優先推動之變更內容如下：

(1). 配合鐵路高架化與車站周邊公共設施整備時程，啟動擴大站區腹地規劃作業

新站已於 2016 年 10 月 16 日啟用，目標於 2018 年完成周邊道路、開放空間與公共設施之整備。整備期間，應同時啟動站區腹地之規劃作業，以梳理不同運具間複層式的交通動線。未來車專區以「共站平臺」與「引導分流」的概念進行立體連通開發，整合臺中火車站、市區公車站、城際客運站、雙港輕軌捷運站，並疏導站區交通，建構優質的大眾運輸轉乘環境。前述概念如圖 6-1-2 所示。

為活化原建國市場及其周邊公有土地並帶動干城商業地區之整體發展，該案將商業區、市場用地、道路用地等變更為車站專用區（詳見表 6-1-2）。



圖 6-1-2 共站平臺概念示意圖

資料來源：取自《變更臺中市都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(變更內容明細表編號第 35 案)》，P. 17，圖 10。

表 6-1-2 變更臺中市都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(變更內容明細表編號第 35 案)》與本計畫相關之變更內容綜整表

變更 案件 編號	變更內容		變更理由
	原計畫	新計畫	
35	商業區、市場用地、道路用地	車站專用區、道路用地	1. 將鐵路高架化後之發展動能向北引導，與原建國市場、干城商業地區整體考量，並以都市更新進行整體開發。

第陸章 土地及其他相關法令之檢討與建議

臺中火車站周邊文化資產(市定古蹟及歷史建築)修復及再利用計畫

資料來源：擷取自《變更臺中市都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(變更內容明細表編號第 35 案)》，P. 18-P. 19，表 3。本計畫彙整。

2. 《變更臺中市都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(變更內容明細表編號第 34、36 案)》_2017 年 10 月 6 日公告發布實施

該案(編號第 34、36 案)為配合鐵路高架化後臺中火車站周邊整體發展之需要，針對站區內部及其周邊之開放空間設計、文化資產再利用、複層交通規劃以及土地活用等不同面向之進行檢討並。優先推動之內容如下：

(1). 加速啟動文化資產保存再利用規劃作業

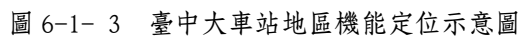
為能妥善保存並有效活用文化資產，該案建議臺鐵局改為捐贈分布有文化資產之部分車站專用區與部分商業區；續由臺中市政府接管，以利與車站同時進行規劃作業。

而為加速推動對於文化資產的保存與再利用，並維持行人通行及活動需要，變更明細第 36 案，將商業區變更為廣場用地與保存區(詳見表 6-1-3)。

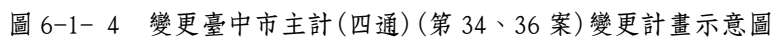
(2). 以站區再發展帶動舊城區再生

本市中區具有豐富的文化底蘊，且近年軌道捷運化帶來新的發展契機。因此，該案針對以原建國市場為核心的大車站地區與舊城區所在之中區，提出「臺中大車站計畫」等都市發展策略，擴大轉乘腹地；藉都市更新方式發展立體化站區，引導發展動能至干城商業地區；並配合火車站周邊文化資產的保存及再利用，再現歷史場域；同時推動「新盛綠川水岸廊道計畫」，打造未來火車站地區的水岸門戶意象。前述機能構想如圖 6-1-3 所示。

為使文化資產的保存再利用、閒置土地的促進活用、人本運輸的規劃及舊城新門戶意象的塑造得以落實，與該案直接相關之編號第 35 案亦刻正進行中(如圖 6-1-4、圖 6-1-5)。



34、36 案)》，P. 15，圖 10。



34、36 案)》，P. 19，圖 11。

第陸章 土地及其他相關法令之檢討與建議

臺中火車站周邊文化資產(市定古蹟及歷史建築)修復及再利用計畫



圖 6-1- 5 變更臺中市主計(四通)(第 35 案)變更計畫示意圖

資料來源：取自《變更臺中市都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(變更內容明細表編號第 35 案)》，P. 20，圖 12。

表 6-1-3 變更臺中市都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(變更內容明細表編號第 34、36 案)》與本計畫相關之變更內容綜整表

變更 案件 編號	變更內容		變更理由
	原計畫	新計畫	
34	綠地用地	河川區、道路用地	1. 將鐵路高架化後之發展動能向北引導，與原建國市場、干城商業地區整體考量，並以都市更新進行整體開發。
36	綠地用地、商業區、鐵路用地、車站專用區	商業區、道路用地、廣場用地、保存區、車站專用區	1. 配合歷史建築之保存再利用，並考量行人通行及活動。將新民街倉庫群坐落之商業區土地變更為保存區，新民街則變更為廣場用地。 2. 為增加站區交通疏散之能力，將部分綠地用地變更為道路用地。

資料來源：擷取自《變更臺中市都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(變更內容明細表編號第 34、36 案)》，P. 17-P. 18，表 2。本計畫彙整。

該案之第 36 號變更案件將商業區變更為保存區與廣場用地，並預計將歷史建築轉作為鐵道文化博物館。本項都市計畫變更雖及時確保歷史建築臺中市火車站附屬設施及建築群本體及其所在街廓避免因開發行為遮掩其外貌或阻塞其觀覽之通道，然其南側與西北側之車站專用區分別為新臺中火車站以及預計以都市更新方式進行整體開發方式，且其開發主體為轉運站並進行招商；而計畫書中機能定位示意圖(圖 6-1-3)也未有因應車站周邊繁重的交通量而有積極的作為，顯見仍以單點建築物活化再利用之思維而非以都市局部的觀點面對文化資產的保存與活用。

3. 《訂正臺中市都市計畫主要計畫(廣場用地「廣 6」為道路用地)》暨《變更臺中市都市計畫(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫－臺中車站地區)細部計畫(部分廣場用地為道路用地兼作廣場使用)》_2016 年 02 月 03 日、2016 年 02 月 04 日發布實施

《訂正臺中市都市計畫主要計畫(廣場用地「廣 6」為道路用地)》將原廣 6 用地訂正為道路用地之理由，係因經查歷次主要計畫通盤檢討，發見原廣 6 用地係於 2004 年第三次通盤檢討將都市計畫圖轉繪為數值計畫圖後始繪製為廣場用地，而變更內容並無提及，查屬誤繕，故依法訂正為道路用地。

《變更臺中市都市計畫(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫－臺中車站地區)細部計畫(部分廣場用地為道路用地兼作廣場使用)》依前述主要計畫訂正項目，並考量變更範圍自日治時期即兼具道路與廣場使用之功能，以及因應未來運具使用習慣改變，將原廣 6 用地變更為「道路用地兼作廣場使用」。變更後計畫如圖 6-1-6 所示。

第陸章 土地及其他相關法令之檢討與建議

臺中火車站周邊文化資產(市定古蹟及歷史建築)修復及再利用計畫



圖 6-1-6 《變更臺中市都市計畫(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫－臺中車站地區)細部計畫(部分廣場用地為道路用地兼作廣場使用)》之變更後計畫示意圖

資料來源：取自《變更臺中市都市計畫(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫－臺中車站地區)細部計畫(部分廣場用地為道路用地兼作廣場使用)》，P. 11，圖 7。

考量鐵路高架化後臺中新站及公車轉運站之出入需要，本案維持現有建國路之道路使用；並因應原廣 6 範圍內現有公車及客運業者將遷移至新設公車轉運站，劃設未來公車及客運出入之連絡道路；其餘空間則設置人行廣場及景觀設施。前述景觀工程設計如圖 6-1-7 所示

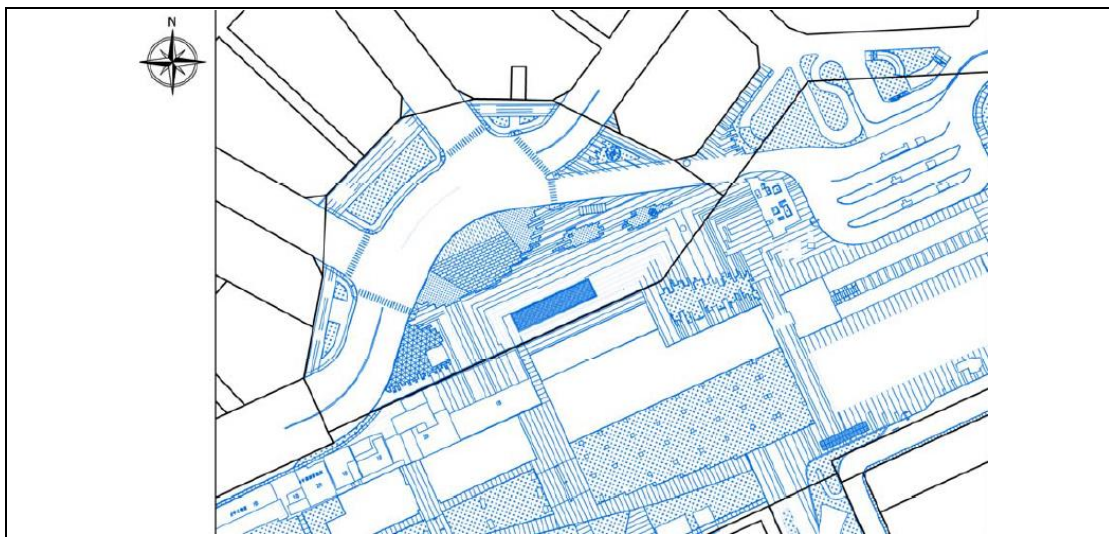


圖 6-1-7 《變更臺中市都市計畫(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫－臺中車站地區)細部計畫(部分廣場用地為道路用地兼作廣場使用)》之景觀工程設計示意圖

資料來源：取自《變更臺中市都市計畫(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫－臺中車站地區)

細部計畫(部分廣場用地為道路用地兼作廣場使用)》，P. 8，圖 5。

雖本案進一步提出對於原廣 6 變更為道路兼作廣場使用之細部設計，然並未針對人、車行使用面積比例等制定相關土地使用分區管制要點或都市設計準則，恐無法確保未來都市發展之樣貌及交通型態。故本計畫將以文化資產的保存及再利用為目的，提出土地使用管制要點以及都市設計準則之建議。

4. 《變更臺中市都市計畫主要計畫(不包括大坑風景區)(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫－臺中車站地區)書(第一階段)》暨《擬定臺中市都市計畫(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫－臺中車站地區)細部計畫書(第一階段)》_2011 年 03 月 10 日、2011 年 03 月 11 日發布實施

本 22 處文化資產定著於《變更臺中市都市計畫主要計畫(不包括大坑風景區)(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫－臺中車站地區)書(第一階段)》(以下簡稱變更臺中市主計(配合鐵路高架化－臺中車站地區)(一階))暨《擬定臺中市都市計畫(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫－臺中車站地區)細部計畫書(第一階段)》(以下簡稱擬定臺中市都計(配合鐵路高架化－臺中車站地區)細計(一階))以及《擬定臺中市都市計畫(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫－臺中車站地區)細部計畫案(第二階段)》(以下簡稱擬定臺中都計(配合鐵路高架化－臺中車站地區)細計(二階))範圍內。

該案配合鐵路高架化路線、供高架鐵路設施及站區使用之調整，將站區周邊之鐵路用地、廣場用地等變更為車站專用區；配合站區規劃創造車站南側市民廣場空間，將原綠地用地變更為廣場用地。該主計變更內容並無針對此廣場用地編號，然於細計(第一階段)擬定內容之土地使用分區管制要點相關規定之附圖包括圖 5-1、圖 5-3、圖 5-4 中，標示為街廓編號 9，並於臺中車站地區都市設計規範中稱此廣場用地為「廣 9」。《變更臺中市都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(變更內容明細表編號第 35 案)》(2018 年 2 月 23 日公告發布實施)將《變更臺中市主計(配合鐵路高架化－臺中車站地區)(一階)》之第 3-1 號變更案(變更該案計畫區南側原綠 44 至廣 5 周邊地區變更為廣場用地)(如圖 6-1-8)－車站南側市民廣場「廣 9」編為廣 18。

第陸章 土地及其他相關法令之檢討與建議

臺中火車站周邊文化資產(市定古蹟及歷史建築)修復及再利用計畫

其定著之土地及其周邊之土地使用分區或公共設施用地計有車站專用區、住宅區、商業區、廣場用地、道路用地，各項分區或用地之建蔽率、容積率如表 6-1-4 所示。

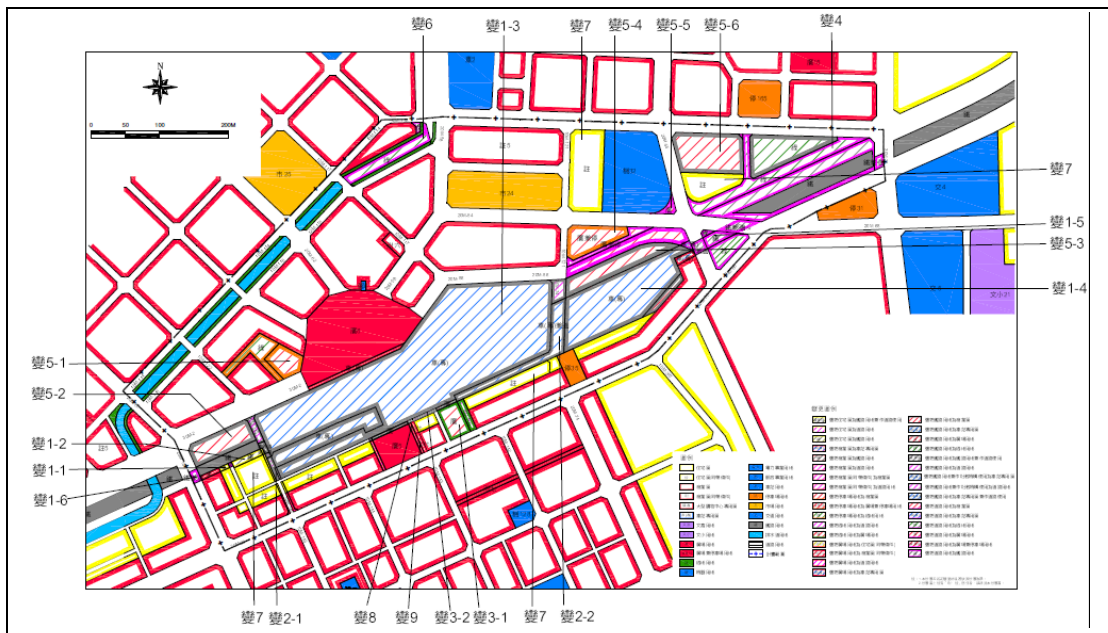


圖 6-1-8 《變更臺中市主計(配合鐵路高架化-臺中車站地區)(一階)》之變更位置示意圖

資料來源：取自《變更臺中市都市計畫主要計畫(不包括大坑風景區)(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫-臺中車站地區)書(第一階段)》，P. 8，圖 2。

表 6-1-4 現行都市計畫土地使用分區與公共設施用地建蔽率與容積率一覽表

土地使用分區	建蔽率	基準容積率	上限容積率	備註
第二種住宅區	60%	220%	320%	需保留古蹟或歷史建築以及其舊站房、月臺、倉庫建物等設施不納入車站專用區之建蔽率計算。
第一種商業區	70%	280%	400%	
第二種商業區	70%	350%	500%	
第一種特定商業區	40%	200%	300%	
車站專用區	40%	200%	300%	

註：上限容積率：即加上各種獎勵容積與容積移轉後之上限容積率，依《都市更新條例》或《大眾捷運系統土地開發辦法》第 29 條辦理者，不受此限。

資料來源：參照《擬定臺中市都市計畫(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫-臺中車站地區)細部計畫案(第二階段)》，附錄一。本計畫彙整。

如上表所示，計畫範圍之法定基準容積率高達 220%至 350%，且細部計畫所規定之上限容積率更是高達 300%與 500%，已經大於《都市計畫法臺中市施行自治條例》第 47 條所規定之 1.2 倍或 1.5 倍法定基準容積；且這些建築基地緊鄰轉運樞紐(臺中車站)，以都市計畫規劃之願景，即是預期未來將

有更大型建築物量體開發，對於文化資產及其周邊環境景觀之保全而言，或許是相當嚴重的威脅。

三、重大交通及相關建設計畫

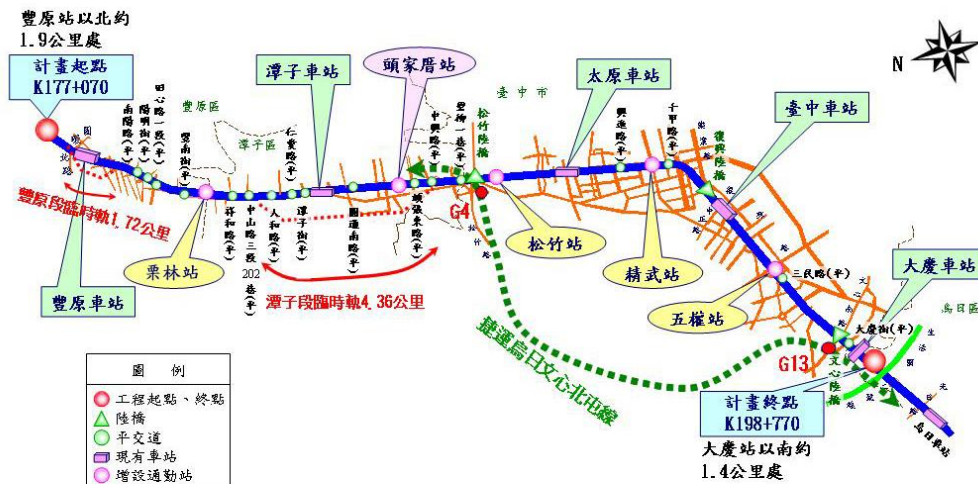
與本計畫文化資產定著土地及周邊地區之重大交通及相關建設計畫計有與鐵路高架化相關之「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」、與車站專用區(含倉庫群)整體規劃暨再利用相關之「臺中車站鐵道文化園區興建營運移轉案」(以下簡稱為「臺中車站促參案」)、「臺中都會區大眾捷運系統藍線可行性研究」及與臺中長途客運及市區公車轉運相關之「臺中市政府交通局中程施政計畫(104年至107年度)－強化中部轉運樞紐」計畫。該計畫對本計畫文化資產定著土地及周邊地區之景觀暨交通衝擊甚大，茲分述如下：

1. 臺中都會區鐵路高架捷運化計畫與臺中車站促參案

交通部鐵路改建工程局自 2004 年起辦理「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」(以下簡稱鐵改局臺中計畫)，將縱貫鐵路豐原車站以北約 1.9 公里處至大慶車站以南 1.4 公里處(共約 21.7 公里，如圖 6-1-9 所示)之鐵路改建為高架，並新增 5 做高架通勤車站。完成後預期可提供臺中都會區更為便捷、優質的鐵路運輸服務。截至目前(2017 年 12 月)，第一階段已完工通車，即高架橋全線皆已開始使用。本 22 處有形文化資產位於鐵改局臺中計畫之特等站「臺中車站」，其主體建築物高達 38 公尺，且進出站之鐵路高架橋高度可達 13 公尺；以文化資產保存活用的角度而言，無論是文化資產背後的天際線，或者是觀覽之通道，皆已經造成相當嚴重的景觀衝擊。

第陸章 土地及其他相關法令之檢討與建議

臺中火車站周邊文化資產(市定古蹟及歷史建築)修復及再利用計畫



臺中都會區鐵路高架捷運化計畫工程範圍示意圖

圖 6-1-9 鐵政局臺中計畫路段示意圖

資料來源：交通部鐵路改建工程局。

鐵政局臺中計畫第一階段完成後，鐵路營運單位交通部臺灣鐵路管理局(以下簡稱臺鐵局)擬利用臺中車站高架化後鐵路南北側之阻隔移除、且騰出鐵路下方之土地且部分設施拆除或遷移的契機，辦理「臺中車站促參案」，以 OT、BOT 及 ROT 等促參方式，修復 20 號倉庫群並多元經營臺中車站新站體的空間。

依臺鐵局目前之規劃，20 號倉庫群在「臺中車站促參案」中屬於以 ROT 辦理之部分，在商業營運基礎之上，加入實驗劇場及藝術家工作室等機能以結合當代藝術價值。其餘的文化資產，包含直轄市定古蹟臺中火車站、市定古蹟臺中市火車站附屬設施及建築群(新民街 8、10 號倉庫)、歷史建築中濁線中南驛、歷史建築臺中市火車站附屬設施及建築群(包含 20 號倉庫群)、歷史建築臺中車站周圍防空壕及碉堡群，在臺鐵局之鐵道文化園區規劃中為發展文化創意產業之資源，對於其空間形式、保存活用等，著墨較少。

「臺中車站鐵道文化園區興建營運移轉案」位於臺中市都市計畫(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫—臺中車站地區)細部計畫範圍內，於 2017 年 5 月 31 日第 1 次公告招商，並辦理促參案辦理招商說明會，正式啟動促參案。為顧及計畫期程，本計畫建議參照「臺中車站地區都市設計規範」，以不大幅變更促參案為原則，適當規範鋪面與植栽，以確保文化資產之周邊環境品質以及未來鐵道文化園區與文化資產介面間之協調性。

2. 臺中都會區大眾捷運系統藍線可行性研究(未核定)_2017年 03 月

民權路至樂業路段主要沿民權路行經臺中教育大學及臺中火車站等(如圖 6-1-10)。民權路現況車道佈設為快車道與混合車道各一，兩側機慢車道。此路段路之主要課題為對都市景觀及地面道路之影響。

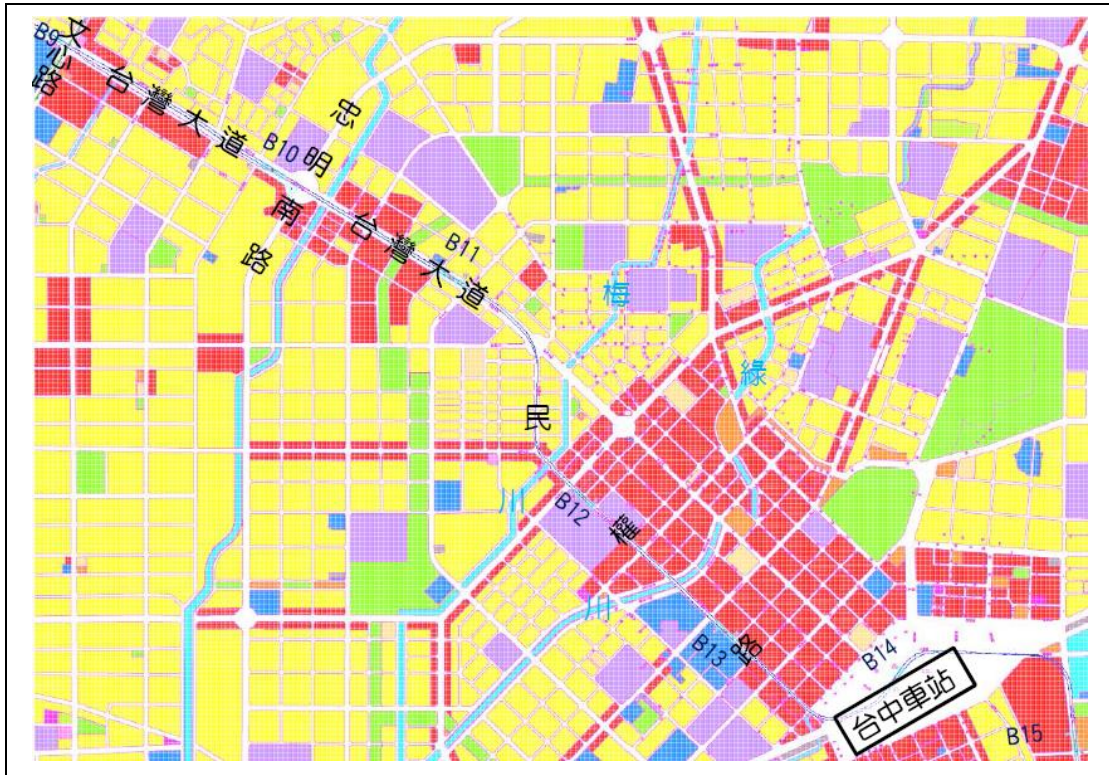


圖 6-1- 10 捷運路線 B7 至 B15 路段平面示意圖(地下方案)

資料來源：取自《臺中都會區大眾捷運系統藍線可行性研究(未核定)》，P. 7-26，圖 7.1-37。

該路段全長約 9,750 公尺，若採高架方案，途中將跨越高速鐵路、國道 1 號、中彰快速公路及興建中之綠線與臺鐵，整體坡度將隨跨越之高架設施起伏；若採地下方案，約在福安路與安和路之間以 5%之坡度下地，從 B8 站開始為地下車站。

依 2015 年營造工程物價總指數，高架方案之初估建設經費約新臺幣 138.81 億元(不含用地徵收及拆遷補償費用)；地下方案之初估建設經費約新臺幣 213.92 億元(不含用地徵收及拆遷補償費用)。

第陸章 土地及其他相關法令之檢討與建議

臺中火車站周邊文化資產(市定古蹟及歷史建築)修復及再利用計畫

該研究針對建設經費、工程界面、景觀衝擊、交通衝擊以及路線線型等方面，比較該路段捷運佈線之高架與地下兩種方案。如表 6-1-5 所示。

表 6-1-5 民權路至樂業路段高架與地下方案比較表

項目	高架方案	地下方案	比較結果
建設經費	138.39 億元	228.89 億元	高架較優
工程界面	兩方案皆須考慮光明路橋、環中路、國道 1 號、高速鐵路、興建中之綠線與臺鐵等高架結構基礎位置。		地下較優
	考慮高鐵、綠線與臺鐵之營運需求。	不影響既有運輸路網。	地下較優
景觀衝擊	沿線高架型式捷運路線，其整體縱面線型依續跨越前述其他高架運輸，局部路段軌頂比地面高達 30m，連續結構量體將衝擊視覺景觀及整體市容。	機廠銜接線之出土段對市中心影響較大。	地下較優
交通衝擊	1. 影響地面交通範圍較長。 2. 完工後落墩對交通衝擊較大。	1. 採用挖覆蓋工法施作，影響地面交通時間較短。 2. 完工後對既有交通不影響。	地下較優
路線線型	須跨越前述其他高架運輸導致路線高低起伏較大。	相對於高架方案路線起伏較小。	地下較優

資料來源：參照《臺中都會區大眾捷運系統藍線可行性研究(未核定)》P. 7-27 表 7.1-3。本計畫彙整。

該研究考量民權路至樂業路段若採用高架方案對視覺衝擊過大，施工時影響地面交通的範圍較長且路線縱面線型高低起伏較大，於完工後車道數又需縮減，對交通永久影響。雖地下方案之工程造價較高、工期也較長，但整體之縱面線型較平順、對交通影響範圍較短、完工後對市中心之景觀及交通影響較小，考量本市中心區的長遠發展，該研究建議以福安路以東為地下型式，出土段介於安和路及福安路間。

若採地下方案，對於本計畫文化資產之景觀衝擊及交通衝擊皆較小，然設置於直轄市定古蹟臺中火車站周邊之 B14 站點，可能為本計畫所在之地區帶來更大量的人潮與車潮。應配合未來 B14 站點地下道出入口之位置與方向，依其與前述其他建設影響下的人行與車行動線，作為再利用計畫訂定及後續規劃設計之依據。

3. 臺中市政府交通局中程施政計畫(104 年至 107 年度)－強化中部轉運樞紐

本案為達到「安全、人本、綠色」三大願景，提出建構永續安全路網、落實人本綠色交通以及強化中部轉運樞紐等策略目標，其中「強化中部轉運樞紐」係為提供更有效率的城際客運服務，連接沿海、山區，使中部大都會生活圈之公共運輸往來更加便利。而為達此策略目標，該施政計畫提出「臺中市八大運轉中心建置計畫」，結合多種大眾運具(如國道客運、公路客運、市區公車、捷運及臺鐵等)，規劃有利於跨區域旅次轉乘的轉運中心。爰此，預計於本市規劃臺中、朝馬、水湳、豐原、烏日、沙鹿、大甲及霧峰等八大轉運中心。

其中，臺中轉運站為由南京路、建國路、武德街以及新民街為大致邊界的車站專用區(含附帶條件)，即位於本計畫 22 處文化資產之北側。配合前述大車站計畫之「共站分流」，可想見未來輕軌捷運、城際客運以及市區公車之出入動線將集中至臺灣大道以及建國路後，將帶來更大量的人潮及車潮。本計畫進行再利用計畫的同時，應考量未來不同目的之人行動線，並確保觀覽或再利用文化資產的同時不受設施物或快速交通遮擋或阻礙。

第二節 土地及其他相關法令之檢討與建議

據前節都市發展現況、現行都市計畫與其他相關計畫之分析，可知在保存、活用本 22 處文化資產的同時，將面臨新站站體的完工、大車站計畫的實行與捷運藍線的設置，以及現行都市計畫細部計畫所訂之土地使用強度規範落實後帶來的環境、交通及景觀衝擊(如臺中車站周邊之文化資產未來將可能為高架鐵路與超高層建築物包圍)。

本節依循《文資法》及其相關子法，針對文化資產定著土地及其周邊地區之土地使用計畫給予適當調整建議。期在保存、活用臺中車站周邊文化資產的同時，得以兼顧都市發展與生活品質，並回應過去整體風貌。

一、土地及其他相關法令之檢討

本計畫除依法辦理文化資產的修復及再利用，亦應考量車站地區之人車動線複雜且交通量龐大等特性，加之前節所述都市計畫、重大交通及相關建設計畫對文化資產周邊環境景觀、空間品質與衍伸活動可能帶來一定程度的衝擊。以保存、活用文化資產的觀點，提出土地使用計畫調整的建議。

1. 文化資產保存法及其相關子法

(1). 古蹟、歷史建築四周營建工程或其他開發行為之相關規範

據《文資法》第 34 條，營建工程或其他開發行為，不得破壞古蹟、歷史建築、紀念建築及聚落建築群之完整，亦不得遮蓋其外貌或阻塞其觀覽之通道。此外，據《文資法》第 35 條，政府機關策定重大營建工程計畫，亦不得妨礙古蹟、歷史建築、紀念建築及聚落建築群之保存及維護。其中，《文資法》第 34 條所定營建工程或其他開發行為之範圍，得就各古蹟、歷史建築、紀念建築及聚落建築群四周之地籍、街廓、紋理等條件認定，且至少包括前述文化資產定著土地鄰接、隔道路鄰接之建築基地(《文化資產保存法施行細則》第 22 條)。

又古蹟定著土地之周邊公私營建工程或其他開發行為之申請，於都市設計審議時，臺中市政府都市發展局應會同臺中市政府文化局就公共開放空間系統配置與其綠化、建築量體配置、高度、造型、色彩及風格等影響古蹟

風貌保存之事項進行審查(《文資法》第 38 條)。前述所指古蹟定著土地之周邊以古蹟定著土地所在街廓及隔都市計畫道路之相鄰街廓為範圍(《文化資產保存法施行細則》第 23 條)。

(2). 古蹟、歷史建築之保存、活用相關規範

據《文資法》第 37 條，為維護古蹟並保全其環境景觀，主管機關應會同有關機關訂定古蹟保存計畫，而相關主管機關應據以修正或變更之區域計畫、都市計畫或國家公園計畫。並得就前述保存計畫內容，依區域計畫法、都市計畫法或國家公園法等有關規定，編定、劃定或變更為古蹟保存用地或保存區、其他使用用地或分區，並依本法相關規定予以保存維護(《文資法》第 39 條)。

而為利古蹟、歷史建築、紀念建築及聚落建築群之修復及再利用，有關其建築管理、土地使用及消防安全等事項，不受區域計畫法、都市計畫法、國家公園法、建築法、消防法及其相關法規全部或一部之限制(《文資法》第 26 條)；若其修復或再利用過程難以適用建築、消防相關法令規定者，則可依《古蹟歷史建築紀念建築及聚落建築群建築管理土地使用消防安全處理辦法》第 4 條提出因應計畫。

2. 現行土地使用計畫

據前節所述，為梳理臺中車站地區不同運具間複層式的交通動線，以「共站平臺」與「引導分流」的概念進行立體連通開發；而捷運藍線的設置亦可能為了降低對景觀及交通環境的衝擊，採用「地下方案」。然而，上述相關計畫可能引發更高強度的開發行為與活動產生，對臺中車站地區的人行空間與景觀品質有一定程度的影響；且都市中的開放空間對於文化資產保存、活用甚為關鍵。

爰此，本計畫檢視本案文化資產定著土地及周邊之舊臺中車站站前之道兼廣用地、廣兼停 166 以及新民街倉庫群(保存區)北側之廣場用地、歷史建築臺中市後火車站(中南驛)南側之廣 5 以及今臺中新站之出入口廣場廣 18(俗稱廣 9)等開放空間型公共設施用地，給予前述公共設施用地規劃設計上的建議。同時，針對公共開放空間系統配置與其綠化、建築量體

第陸章 土地及其他相關法令之檢討與建議

臺中火車站周邊文化資產(市定古蹟及歷史建築)修復及再利用計畫

配置、高度、造型、色彩及風格等影響文化資產風貌保存之事項，檢討現行土地使用分區管制要點及都市設計準則。

二、土地及其他相關法令之建議

1. 古蹟、歷史建築四周公共設施用地(如廣場用地、道路用地)之變更與規劃設計

不同廣場空間對於舊市區的再發展具有不同功能，舊臺中車站站前之道兼廣用地為城際交通進出臺中舊市區的重要節點，為臺中市舊市區之入口意象，且需處理不同運具之間的動線分流及人車關係；而廣兼停 166 以及新民街倉庫群(保存區)北側廣場用地係為服務文化資產的觀覽、再利用及其衍伸的停車需求；歷史建築臺中市後火車站(中南驛)南側之廣 5 以及今臺中新站之出入口廣場廣 18(俗稱廣 9)，則係以分流進出臺中新站及原後火車站之人行動線，並塑造新、舊站之不同空間氛圍為目標。此外，經查歷史建築 64 號防空掩體位處 10M-145 計畫道路(即復興路四段 37 巷、互助街)，建議前述範圍周邊之車道、路邊停車帶、排水設施與地下管線等道路橫斷面構成要素應適當避讓該文化資產，並避免遮蓋其外貌或阻塞其觀覽之通道。以下分述上述各處廣場用地規劃設計之建議。

(1) 舊臺中車站站前之道兼廣用地

舊臺中車站站前之道兼廣用地應以僅供緊急救災動線或供商家、住戶及其他使用者出入使用為目的，留設兩線混合車道即可，其餘空間應作為供人行或自行車行的廣場空間。為降低穿越型動線的可能干擾，本計畫建議經相關使用單位評估可行性後，依《市區道路及附屬工程設計規範》之混合車道定義，於土管要點道兼廣用地增加「應留設兩線混合車道，並得劃設供路邊停車帶，兩線車道寬度與路邊停車帶之寬度加總不得超過 9 公尺」之管制規定。若設置設施物之必要，則不得遮蓋文化資產之外貌或阻塞其觀覽之通道。

(2) 廣兼停 166 以及新民街倉庫群(保存區)北側之廣場用地

該廣場用地開闢後應無車輛進出問題。倘未來有設置停車需求，應循都市計畫公共設施用地多目標使用辦法及

其相關規定辦理。同時，應洽交通、建設主管機關評估其可行性。

(3) 歷史建築臺中市後火車站(中南驛)南側之廣 5

此廣 5 用地係復興路連接至歷史建築臺中市後火車站(中南驛)的關鍵。其東側多為臨時建築，西側尚存若干具歷史價值之建築物，其餘空間則多作停車使用。建議在進行廣場規劃設計時，除整體考量車站周邊人行動線、空間規劃之外，應妥善保全過去臺中市後火車站(中南驛)整體風貌、延續在地居民之生活記憶，以避免單點式保存文化資產本體。若相關主管機關進一步確認該區之保存價值，則可利用前述建築物，形塑具圍塑感與歷史氛圍之記憶空間。前述廣 5 之現況及未來再利用構想如圖 6-2-1 所示。



圖 6-2-1 廣 5 現況使用及未來可能動線示意圖

資料來源：底圖參照《變更臺中市都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(變更內容明細表編號第 35 案)》。GoogleMap。本計畫繪製。

(4) 今臺中新站之出入口廣場廣 18(俗稱廣 9)¹

¹廣 18 用地係於 2011 年《變更臺中市都市計畫主要計畫(不包括大坑風景區)(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫-臺中車站地區)(第一階段)》由綠地變更為廣場用地。並於土地使用分區管制要點之騎樓與建築退縮規定中將廣 18 街廓編為編號 9，後於容積獎勵相關規定中將編號 9 之廣場用地街廓稱為廣 9。於《變更臺中市都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(變更內容明細表編號第 35 案)書》同一街廓又改稱作廣 18。故本計畫稱今臺中新站之出入口廣場為廣 18。

第陸章 土地及其他相關法令之檢討與建議

臺中火車站周邊文化資產(市定古蹟及歷史建築)修復及再利用計畫

廣18業已開闢完成，設有地下汽車停車場之出入口。其西側與東側之住宅區及商業區為適用容積獎勵之街廓，依《變更臺中市都市計畫主要計畫(不包括大坑風景區)(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫-臺中車站地區)(第一階段)》土地使用分區管制要點中第十三條第1項第3款：「自臺中新火車站取得使用執照後5年內申請建造執照，並於申請後7個月內領得建照執照者，獎勵自建築線起垂直深度30公尺範圍內原容積之10%。」

本計畫考量廣18為進出新站之廣場，且未來將服務部分接送客等臨時停車需求。除應形塑新站之入口意象，適度與廣5之空間氛圍有所區別之外，應依《變更臺中市都市計畫主要計畫(不包括大坑風景區)(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫-臺中車站地區)(第一階段)》(如圖6-2-2)之退縮及開放空間留設管制規定辦理，且應注意人車動線安排，並視實際狀況於人行道設置無障礙通路。



圖 6-2-2 退縮及開放空間留設位置示意圖

資料來源：取自《變更臺中市都市計畫主要計畫(不包括大坑風景區)(配合臺中都會區鐵路高架捷運化計畫-臺中車站地區)(第一階段)》，P. 18，圖 5-1。

2. 土地使用分區管制要點及都市設計準則

為因應高架鐵路與建築開發可能造成之文化資產景觀衝擊，本計畫建議以臺中車站地區都市設計規範為基礎，考量文化資產及其周邊環境之整體風貌，增加有關公共開放空間

系統配置與其綠化、建築物量體配置、高度、造型、色彩及風格等事項，會同文化資產主管機關進行都市設計審議。