台中市



后里車站周邊地區活化再利用研究

委 託 單 位 台中市政府都市發展局



規 劃 單 位 龍楹工程顧問有限公司 Urban Planning

民國104年8月

后里車站周邊地區活化再利用研究案

目 錄

第一章 緒	淪1-1
第一節第二節第三節第四節	計畫緣起
第二章 研究	究範圍發展現況2-1
第二節節節節節節節節節節節節節節節節節節節節節節節節節節節節節節節節節節節節節	自然生態2-1人口成長2-9產業經濟2-11空間發展2-22交通運輸2-28觀光遊憩2-34文化資產2-41
第三章 規	劃範圍現況調查3-1
第一節第二節第三節第四節第五節第五節	土地使用編定3-1土地及建築使用現況3-2土地權屬3-8閒置空間3-10交通系統3-18視覺景觀3-20
第四章 相關	關計畫及工程建設4-1
	相關計畫4-1 相關工程建設4-24
第五章 相關	關案例分析 5-1

第六章	發腫	医潛力限制及未來發展預測6-1
第一 第二 第三	節	發展潛力及限制6-1 發展課題與對策6-3 發展預測6-12
第七章	規劃	引構想 7-1
第一 第二 第三	- 節	整體規劃構想7-1 前站地區規劃構想7-7 後站地區規劃構想7-20
第八章	實質	質計畫8-1
第一 第二 第三 第五	節 節 節 節	土地使用計畫8-1公共設施計畫8-14交通系統計畫8-15開放空間系統8-28都市設計及景觀改善8-31
第九章	再原	開發計畫 9-1
第一 第二 第三	節	前站甲后路歷史街區再發展9-1 相關開發工程推動時程9-9 推動機制9-11
參考文篇		
• - • •		炎、座談會及願景工作坊紀錄
		關政見及本案配合情形
		電或新闢明細表
		

圖目錄

圖 1-1	研究範圍圖	1-1
圖 1-2	規劃範圍鳥瞰圖	1-2
圖 1-3	規劃範圍圖	1-3
圖 1-4	規劃流程圖	1-8
圖 2-1	后里區地形圖	2-1
圖 2-2	后里車站周邊橫剖面坡度示意圖	2-2
圖 2-3	后里區附近地區地質圖	2-3
圖 2-4	三義斷層分支斷層位置圖	2-4
圖 2-5	后里區區域排水圖(一)	2-5
圖 2-5	后里區區域排水圖(二)	2-6
圖 2-6	后里第二淨水場環境影響評估案生態調查範圍圖	2-8
圖 2-7	后里區歷年人口成長圖	2-9
圖 2-8	后里區歷年人口成長率變化圖	2-9
圖 2-9	85 至89 年間臺中縣人口成長分析圖	2-10
圖 2-10	89-100 年臺中市人口平均成長率分布示意圖	2-10
圖 2-11	中科后里基地從業人數成長圖	2-17
圖 2-12	台灣地區歷年花卉進出口金額比較圖	2-20
圖 2-13	后里車站周邊土地使用編定示意圖	2-23
圖 2-14	后里車站周邊土地使用現況圖	2-24
圖 2-15	后里車站周邊土地使用航照圖	2-25
圖 2-17	后里車站周邊地區道路系統圖	2-29
圖 2-18	后里車站平面配置圖	2-32
圖 2-19	后里站火車時刻表	2-32
圖 2-20	后里區主要觀光遊憩區 102 年逐月遊客人數變化圖	2-36
圖 2-21	后里區主要觀光遊憩區歷年遊客人數成長圖	2-36
圖 2-22	后里區旅館及民宿分布圖	
圖 2-23	后里觀光文化發展協會製作之后里區觀光旅遊導覽圖	
圖 2-24	后里區重要觀光景點分布圖	2-40
圖 2-25	文化資產分布圖	2-42
圖 2-26	史前遺址分布圖	2-43
圖 3-1	土地使用編定圖	3-1
圖 3-2	甲后路二側商業活動分布圖	3-3
圖 3-3	土地及建築使用現況圖	3-5
圖 3-4	本規劃範圍內建議登錄之歷史建築圖	3-7
圖 3-5	甲后路日式街屋分布圖	3-7
圖 3-6	土地權屬分布圖	3-9

몹	3-7	鐵路局閒置建築現況	3-11
롭	3-8	規劃區內閒置土地現況照片圖	. 3-13
昌	3-9	月眉糖廠鐵道分布圖	. 3-14
昌	3-10	日據時期月眉糖廠鐵路路線	. 3-14
昌	3-11	月眉糖廠鐵路場站舊址及周邊閒置土地權屬示意圖	. 3-15
昌	3-12	眷村拆遷騰空土地權屬示意圖	. 3-17
롭	3-13	道路系統示意圖	3-18
롭	3-14	停車空間現況圖	3-19
롭	3-15	后里車站周邊重要之視覺端景圖	3-20
롭	4-1	擬定后里國際花博特定區計畫範圍圖	4-4
몹	4-2	擬定后里國際花博特定區計畫規劃構想示意圖	4-5
昌	4-3	花博主題及空間概念	4-6
昌	4-4	花博計畫位置	4-7
昌	4-5	花博后里園區土地使用規劃	4-8
몹	4-6	花博森林園區土地使用規劃	4-8
롭	4-7	后里都市計畫範圍圖	4-9
롭	4-8	后里第二淨水場開發計畫圖	4-10
롭	4-9	國際花卉博覽會交通規劃之轉運站規劃構想圖	4-12
롭	4-10	國際花卉博覽會交通規劃之后里車站轉運站空間配置示意圖	4-12
롭	4-11	后里車站轉運站區位及功能定位示意圖	4-13
롭	4-12	后里車站轉運站空間配置及動線規劃圖	4-14
롭	4-13	臺中市鐵路山海環線系統示意圖	4-15
롭	4-14	舊山線鐵路路線示意圖	4-16
롭	4-15	鐵道自行車構想參考圖	4-17
롭	4-16	大臺中 BRT 路網示意圖(草案)	4-18
롭	4-17	后里區 BRT 路線及場站示意圖	4-19
롭	4-18	臺中市山線苗栗至南投段自行車道路線圖	4-20
롭	4-19	臺中市山線自行車道后里車站附近規劃路線圖	4-20
롭	4-20	相關計畫位置示意圖	4-23
롭	4-21	后里國小通學步道全區平面配置示意圖	4-24
昌	4-22	義德里、義里里聯合活動中心位置圖	4-25
昌	4-23	中部科學工業園區后里基地聯外道路示意圖	4-26
昌	5-1	竹東車站魔法森林動漫園區示意圖	5-3
昌	5-2	斗南火車站周邊環境景觀改善計畫成果照片圖	5-5
昌	5-3	大林車站增建月台及跨站式站工程內容示意圖	
昌	6-1	鐵路車站交通需求特性示意圖	6-3
昌	6-2	車站及周邊交通現況課題說明照片圖	6-4
뫁	6-3	后里車站周邊機車停車場照片圖	6-15

몸	6-4	后里車站周邊閒置土地現況照片	. 6-6
롭	6-5	后里車站周邊日據時期街屋現況	. 6-7
롭	6-6	勝興車站周邊歷史風貌塑造案例	. 6-7
롭	6-7	后里車站周邊雜亂之街景及衰頹之閒置空間	. 6-10
롭	6-8	2015 年臺中燈會臺鐵新烏日、臺中及豐原三站之運量統計圖	. 6-15
롭	7-1	后里車站周邊地區空間發展機能圖	. 7-3
롭	7-2	后里車站周邊地區整體規劃構想圖	. 7-5
롭	7-3	后里車站前現況地形及照片圖	. 7-10
롭	7-4	后里車站前交通改善計畫替選方案(北側)圖	. 7-11
롭	7-4	后里車站前交通改善計畫替選方案(南側)圖	. 7-11
롭	7-5	前站街區活化構想圖	. 7-14
롭	7-6	甲后路日式磚構木造街屋現況圖	. 7-15
롭	7-7	日式街屋修繕參考案例圖	. 7-16
몹	7-8	后里車站花博廣福營區展場串聯廊道規劃圖	. 7-18
昌	7-9	景觀廊道(含人行及自行車道)與公共開放空間串聯構想示意圖.	. 7-19
昌	7-10	後站轉運設施及新闢 20M 道路示意圖	
昌	7-11	後站地區規劃構想示意圖	. 7-21
몹	8-1	閒置土地招商位置圖	. 8-2
昌	8-2	甲后路整建維護型都市更新範圍圖	. 8-3
몹	8-3	擬定后里車站附近地區細部計畫建議範圍圖	
몹	8-4	前站地區都市計畫變更建議圖	. 8-5
몹	8-5	前站地區都市計畫變更範圍土地取得方式示意圖	. 8-8
몹	8-6	後站花博期間土地使用計畫示意圖	. 8-9
롭	8-7	後站地區擴大都市計畫土地使用計畫示意圖	
롭	8-8	後站地區擴大都市計畫範圍土地權屬示意圖	. 8-13
롭	8-9	交通系統計畫圖	. 8-19
롭	8-10	后里車站改建方案示意圖	. 8-22
몹	8-11	后里車站與花博展場間交通動線規劃構想圖	. 8-24
몹	8-12	公共開放空間系統配置圖	. 8-29
昌	8-13	甲后路人行及自行車道規劃示意圖	. 8-30
昌	8-14	後站新闢 20M 道路人行及自行車道規劃示意圖	. 8-30
롭	8-15	細部設計範圍示意圖	. 8-33
롭	8-16	后里車站舊照片	. 8-38
昌	8-17	在地日式磚木造屋	. 8-38
昌	8-18	后里車站現況照片	. 8-38
昌	8-19	后里車站模擬示意	. 8-38
몹	8-20	后里車站 3D 模擬圖	. 8-38
昌	8-21	機車停車場現況照片	. 8-41

圖 8-22	前站廣場規劃平面圖	. 8-41
圖 8-23	糖鐵懷舊公園規劃平面圖	8-42

表目錄

表 2-1	后里區近年重大淹水地區表	. 2-7
表 2-2	原台中縣一級產業農戶統計表	. 2-12
表 2-3	后里區製造業廠家數統計表	. 2-13
表 2-4	原臺中縣各鄉鎮市工商及服務場所單位數及從業員工人數變化	. 2-14
表 2-5	中部科學園區發展概況表	. 2-17
表 2-6	臺灣地區花卉生產面積統計表(100年)	. 2-18
表 2-7	中部地區切花產業概況表	. 2-19
表 2-8	中部地區蘭花、盆花及苗圃類產業概況表	. 2-19
表 2-9	后里區 101 年度花卉種植面積表	. 2-20
表 2-10	后里住宅單位數表	. 2-26
表 2-11	后里住宅建築類型表	. 2-26
表 2-12	后里住宅峻工年份表	. 2-26
表 2-13	后里住宅所有權屬表	. 2-25
表 2-14	原臺中縣各鄉鎮市 89 年空屋率表	. 2-27
表 2-15	臺中市各區 99 年空屋率表	. 2-27
表 2-16	后里車站周邊道路服務水準表(平日)	. 2-30
表 2-17	后里車站周邊道路服務水準表(假日)	. 2-30
表 2-18	后里車站列車班次統計表	. 2-31
表 2-19	后里車站年客運量統計表(101-102年)	. 2-31
表 2-20	后里車站旅客運量統計表	. 2-31
表 2-21	以停車數量推估后里車站旅客之運具使用率表	. 2-31
表 2-22	后里車站附近停靠之大眾運輸路線表	. 2-33
表 2-23	后里區主要觀光遊憩區遊客人次(102年)	. 2-35
表 2-24	后里區主要觀光遊憩區歷年遊客人數表	
表 2-25	月眉觀光糖廠之遊客數及營業額表	. 2-36
表 2-26	后里區旅館及民宿統計表	. 2-37
表 2-27	后里區經指定公告之文化資產表	. 2-42
表 3-1	甲后路二側(后里車站一內東路)業種統計表	. 3-2
表 3-2	后里車站前自行車出租業概況表	. 3-2
表 3-3	規劃範圍內建議登錄歷史建築表	. 3-6
表 3-4	規劃範圍土地權屬明細表	. 3-8
表 3-5	可供活化再利用之閒置空間調查成果表	. 3-10
表 3-6	台鐵后里車站提供青年創業或文創產業創業之標的一覽表	. 3-11
表 3-7	月眉糖廠鐵路場站舊址及周邊土地清冊表	. 3-16
表 3-8	眷村拆遷騰空土地清冊表	. 3-17

表 4-1	相關計畫辦理進度表	. 4-2
表 4-2	花博土地使用規劃項目表	. 4-7
表 4-3	相關計畫與本案之關聯性彙整表	. 4-23
表 6-1	后里車站周邊地區發展 SWOT 分析表	. 6-1
表 6-2	后里車站與其他車站交通設施比較表	. 6-3
表 6-3	后豐鐵馬道遊客來源及搭乘交通工具統計表	. 6-8
表 6-4	后豐鐵馬道后里馬場至內東路段自行車遊客流量調查	. 6-8
表 6-5	發展課題與對策彙整表	. 6-11
表 6-6	后里車站年客運量成長統計表	. 6-12
表 6-7	后里車站每日及尖峰小時客運量統計表	. 6-12
表 6-8	臺鐵整體運量成長率表	. 6-13
表 6-9	后里車站進站及出站客運量預測表	. 6-13
表 6-10	2018 年臺中花博遊客人數預估表	. 6-14
表 6-11	2018年臺中花博搭乘臺鐵之遊客人數預估表	. 6-14
表 6-12	2018年臺中花博搭乘臺鐵之遊客人數預估表(每日及 9-10 點尖	
	峰時段)	. 6-14
表 6-13	2018年臺中花博衍生臺鐵后里車站遊客人數預估表	. 6-15
表 6-14	2018年臺中花博后里車站日客運量預估表	. 6-16
表 6-15	2018年臺中花博后里車站尖峰時段(9-10點)客運量預估表	. 6-16
表 6-16	花博營運前後周邊路段服務水準表(平日晨峰)	. 6-17
表 6-17	花博營運前後周邊路段服務水準表(平日昏峰)	. 6-18
表 6-18	花博營運前後周邊路段服務水準表(假日上午)	. 6-19
表 6-19	花博營運前後周邊路段服務水準表(假日下午)	. 6-20
表 6-20	花博營運前後周邊路段服務水準表(連續假日上午)	. 6-21
表 6-21	花博營運前後周邊路段服務水準表(連續假日下午)	. 6-22
表 6-22	花博營運前後周邊路段服務水準表(開閉幕上午)	. 6-23
表 6-23	花博營運前後周邊路段服務水準表(開閉幕下午)	. 6-24
表 6-24	花博期間衍生臺鐵后里車站遊客人數預估表	. 6-25
表 6-25	花博期間住宿需求推估表	. 6-25
表 6-26	花博期間平均每日遊客總消費金額推估表	. 6-25
表 6-27	后里車站周邊未來發展需求表	. 6-26
表 7-1	后里車站周邊地區活化再利用發展機能及其相關規劃內容表	. 7-4
表 7-2	后里車站前站停車及轉運設施規劃表	. 7-8
表 7-3	國內音樂村案例發展概況表	. 7-21
表 8-1	前站地區都市計畫變更範圍土地取得方式表	. 8-6
表 8-2	前站地區都市計畫變更範圍土地取得方式統計表	. 8-7
表 8-3	後站地區辦理擴大后里都市計畫土地使用面積分配表	. 8-10
表 8-4	後站地區辦理擴大后里都市計畫範圍土地權屬統計表	. 8-12

表 8-5	后里車站周邊地區增設公共設施用地規劃表	8-14
表 8-6	站前各道路服務水準(V/C)表	8-17
表 8-7	2018年臺中花博衍生臺鐵后里車站遊客人數預估表	8-25
表 8-8	2018年臺中花博后里車站日客運量預估表	8-26
表 8-9	2018年臺中花博后里車站尖峰時段(9-10點)客運量預估表	8-26
表 8-10	各動線容量分析	8-27
表 8-11	景觀改善工程經費概估表	8-44
表 9-1	甲后路歷史街區整建維護型都市更新預定進度表	9-3
表 9-2	後站地區辦理區段徵收範圍土地使用面積分配表	9-5
表 9-3	後站地區辦理區段徵收範圍土地權屬統計表	9-6
表 9-4	區段徵收範圍內土地處理方式表	9-6
表 9-5	區段徵收開發經費需求表	9-7
表 9-6	區段徵收開發作業時程表	9-7
表 9-7	後站地區開發可行性初步評估分析表	9-8
表 9-8	開發工程時程規劃表	9-9
表 9-9	后里區整合建設計畫配合本案執行事項建議表	9-12

第一章 緒論

第一節 計畫緣起

后里車站作為后里地區重要門戶之一,並擔負起早期臺糖貨運運輸及后里營區移防角色,在長期發展下,進出道路已不敷使用,且沿街商店林立亦加劇交通問題;然后里都市計畫將車站周邊規劃為工業區以及營區的阻隔,使車站周邊發展受限。而多項重大建設如科學園區、麗寶樂園等在后里生根落地,亦促使后里地區的轉變,加上當地農業資源(花卉)及觀光資源(后里馬場),以及市府將於2018年舉辦花卉博覽會,為結合后里發展現況,有效活化車站周邊土地,爰辦理本研究案,並針對於車站鄰近土地(含都市及非都市土地)提出活化策略。

第二節 研究及規劃範圍

一、研究範圍

后里區之自然生態、人口成長、產業經濟及空間發展等對未來后里車站周邊 地區發展息息相關,因此本案將后里車站包含都市計畫範圍東側 650 公頃及后里 車站周邊非都市土地約 250 公頃納入研究範圍,研究範圍內之現況發展將作為 規劃範圍內規劃之依據。

(如下圖 1-1)



圖 1-1 研究範圍圖

二、規劃範圍

本案規劃範圍為市府未來舉辦花卉博博覽會可能配合之都市計畫及后里火車站後站眷村拆遷後騰空之土地,前站範圍西至內東路及甲后路 108 巷,南連花博廣福營區展場及后豐鐵馬道入口,北至前後站人行及車行地下道附近;後站則以原后里新村及慈德四村拆遷後騰空土地為主(如圖 1-2、圖 1-3),規劃範圍面積約 18 公頃(含鐵路用地約 4.2 公頃)。

劃設原則如如下:

- 1. 未來舉辦花卉博博覽會可能配合之土地。
- 2. 依現況既成道路。
- 3. 依現況地形。

規劃重點如下:

- 1. 車站前後站之交通規劃(包括人車分離、停車場與接駁)
- 2. 車站周邊地區景觀改造、商店街區環境營造及都市更新
- 3. 前後站閒置建築及土地活化再利用(包括前站台鐵及台糖土地、後站原后里新村及慈德四村拆遷後騰空土地(約5.45公頃)等)
- 4. 車站與花博廣福營區展場及后豐鐵馬道之串聯交通動線及景觀規劃



圖 1-2 規劃範圍鳥瞰圖

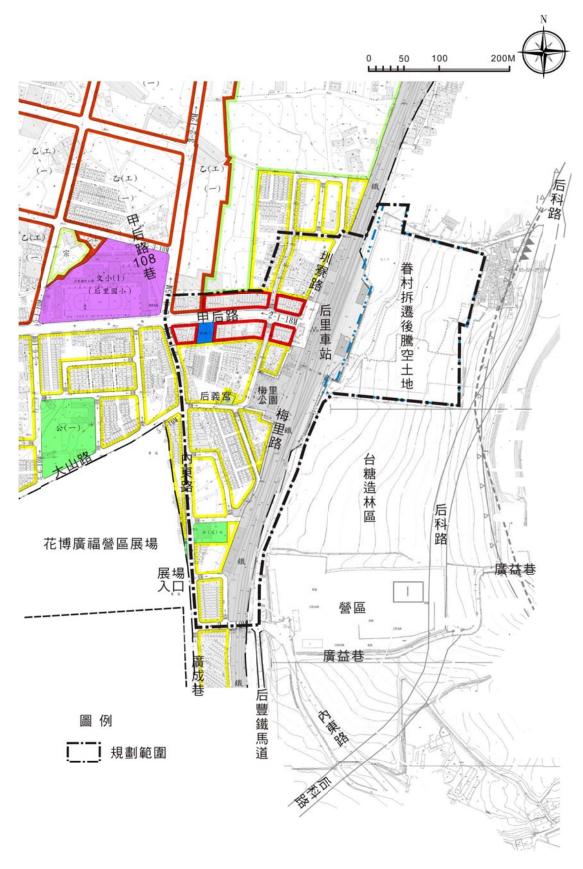


圖 1-3 規劃範圍圖

第三節 工作內容

本案規劃內容項目如下:

一、基礎調查與資料蒐集分析:

含範圍勘選、自然、社經現況及區域環境分析;上位及相關發展計 畫分析;相關案例分析。

二、發展預測及定位、策略:

含發展潛力、限制及預測;發展定位分析;計畫及相關建設推動策 略。

三、實質規劃構想:

含土地使用計畫構想、公共設施計畫構想、交通運輸計畫構想、土 地使用管制及都市設計構想。

四、再開發計畫構想:

含分期分區發展規劃、開發方式及可行性分析、經費籌措構想。

五、鄰近地區相關配合措施建議。

六、舉辦座談會

邀請地方民眾代表、相關公部門代表或專家學者等參與,以達到收集各方意見效果。

第四節 規劃方法及流程

一、規劃研究方法

1. 文獻探討

包括蒐集與本研究有關之文獻、規劃研究報告、新聞報導及歷年之政府及其它調查統計資料等,進行時序性之歸納與分析。

2. 案例分析

蒐集可供本研究參考借鏡之車站周邊地區交通及景觀改善、街區活化、觀光發展案例,並因應未來后里車站興建跨站式站房之可能性,蒐集跨站式站房之規劃案例。

3. 上位及相關計畫、法令分析

包括目前臺中市政府正在推動進行的計畫及相關法令的分析,並從而 了解研究範圍基地未來的發展契機。

4. 訪談

針對后里區公所、后里車站、后里國小、自行車租賃業者、甲后路店 家、當地文史工作者、中科園區后里基地、麗寶樂園、月眉糖廠、后里馬 場等對象進行訪談,除能得到相關回饋意見及資訊,亦有政策宣導之效。

5. 舉辦座談會

在有初步研究及規劃成果後,將邀請地方民眾代表、相關公部門代表 或專家學者等參與,以達到收集各方意見效果,並對研究成果提供建議, 以充實研究內容。

6. 願景工作坊(scenario workshop)

本案為促進民眾參與,擬採願景工作坊之模式進行。基於過去之民眾參與多僅是一次性的規劃成果說明會,缺乏實際規劃過程之參與。本案的做法是期望以 2-3 次互動式的討論(邀請后里國小、自行車租賃業者、甲后路店家、當地文史工作者、里長和社區發展協會、后里區觀光文化發展協會、后里樂器文化協會等),互相腦力激盪以迸發出可貴的想法,並能更接近在地居民的期望。讓社區居民體認到自己的環境能自己討論、自己去關心、自己去改善,才能符合社區營造的精神。

本案也希望能藉此協助社區建立一個可以長期溝通的平台,促使當地 社區業者及居民能持續投入對后里車站地區未來發展議題的關注及自發 性的環境營造行動。





二、規劃步驟

- 1. 前置作業階段
 - (1)基本圖籍整理。
 - (2) 收集研究地區之相關資料並進行整理分析。
 - (3)相關人員及機關訪談,以瞭解計畫之需求。
- 2. 現況調查

為清楚掌握實際發展程度及土地實際使用情形,進行現況實際踏勘, 主要工作內容如下:

- (1)土地使用現況調查。
- (2)商圈發展現況調查。
- (3)交通現況調查。
- (4)鄰近地區之土地使用及開闢情形調查。
- (5)相關人員及單位意見調查。
- 3. 資料整理分析

依據所蒐集資料及現況實際調查結果,加以彙整以便進一步分析及 研擬課題對策,其主要工作內容如下:

(1)上位計畫、相關計畫。

- (2)相關人員及單位意見訪談及彙整分析。
- (3) 土地現況、地籍資料等相關資料整理分析。地籍資料應包括土地權 屬調查,公有地明列所有權權屬及管理單位,私有地分列台糖、水 利會及一般私有。
- (4) 現行都市計畫資料整理及發展預測分析。
- 4. 課題分析及對策研擬。
- 5. 期中簡報。
- 6. 舉辦座談會及願景工作坊
- 7. 規劃方案研擬並評估其可行性、實質發展計畫研擬。
- 8. 期末簡報。

三、規劃流程

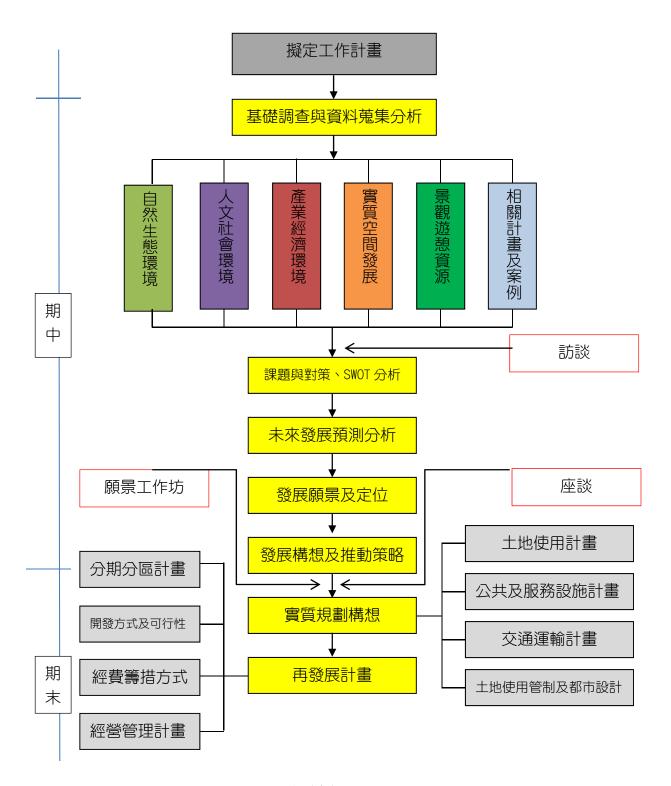


圖 1-4 規劃流程圖

第二章 研究範圍發展現況

第一節 自然生態

一、地形地勢

后里區位於臺中市北端,南北介於大甲溪與大安溪之間,東西介於埤頭山與 月眉山之間,地形可概分為兩類,五分之四的面積屬於台地地形,屬后里台地的 東部;另五分之一為丘陵地形,屬東勢丘陵西端。台地地形走勢從東北側的海拔 300公尺,逐漸向西南緩降成為 120公尺。北端窄而南半部寬,呈現三角形狀。 東側丘陵地海拔在 400—600公尺之間,由東向西逐漸傾斜。(參見圖 2-1)

至於本案研究範圍—后里車站周邊地區,則以縱貫線鐵路區為界,西邊屬后 里都市計畫區為平坦之地形,東邊則為坡度超過百分之五之山坡地,屬於非都市 土地之山坡地保育區。(參見圖 2-2)

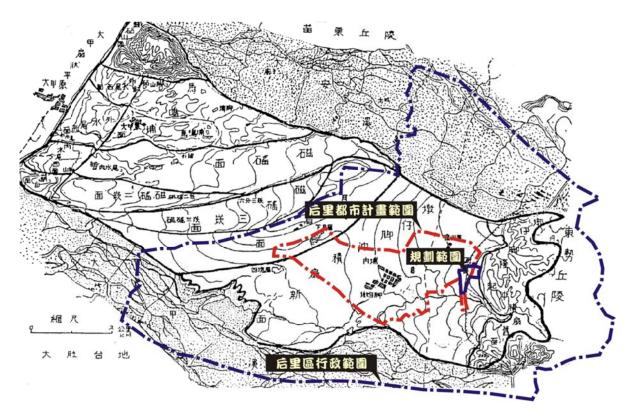


圖 2-1 后里區地形圖

(資料來源:后里鄉誌,本計畫繪製)

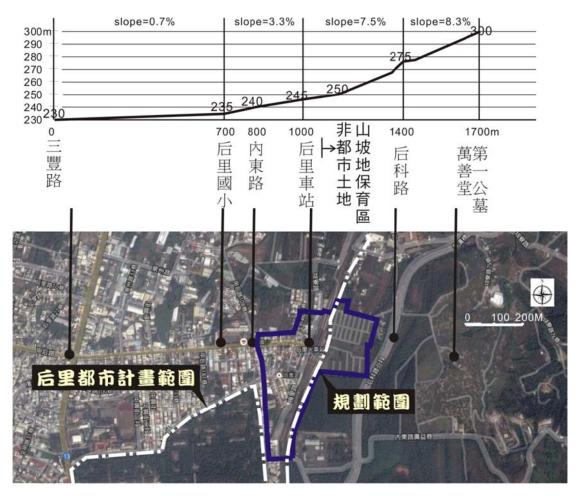


圖 2-2 后里車站周邊橫剖面坡度示意圖 (資料來源:本計畫繪製)

二、地質與土壤

后里地區地質屬台灣地質分區之「西部麓山帶地質區」之第四紀更新世之頭 嵙山層,上方覆蓋紅土台地礫石層;而后里台地是由更新世之「頭嵙山層火炎山 相」、「紅土台地堆積層」及「現代沖積層」等地層由下而上所組成。土壤類型包 括東南丘陵地屬砂、頁岩組成之黃壤、西部台地的紅壤以及大甲、大安溪沖積形 成的砂質沖積土三種,其中以沖積土最利農耕。

依中央地質調查所出版的五十萬分之一台灣活動斷層分布圖顯示,計畫區東側臨三義斷層(屬第二類斷層),屯子腳斷層(屬第一類斷層)由東北向西南穿越過地畫區,而區外東側丘陵地區觀音山附近有一略東西走向的橫移斷層-觀音山斷層(東段被稱為貓仔坑斷層)經過,錯移后里區境內唯一的褶皺構造一大安背斜。(圖 2-3)



圖 2-3 后里區附近地區地質圖 (資料來源:經濟部中央地質調查所)

又依據后里第二淨水場環境影響評估案於民國 102 年 8 月完成之「后里第二淨水場規劃用地內斷層調查及評估」成果,后里車站後方二百餘公尺處有三義分支斷層通過,三義分支斷層為逆衝斷層型式,可能切穿當時地表,惟目前斷層跡距離地表約 3.7—4.4 公尺,斷層面向東,傾角約 60 度,研判斷層屬活動斷層。(圖 2-4)

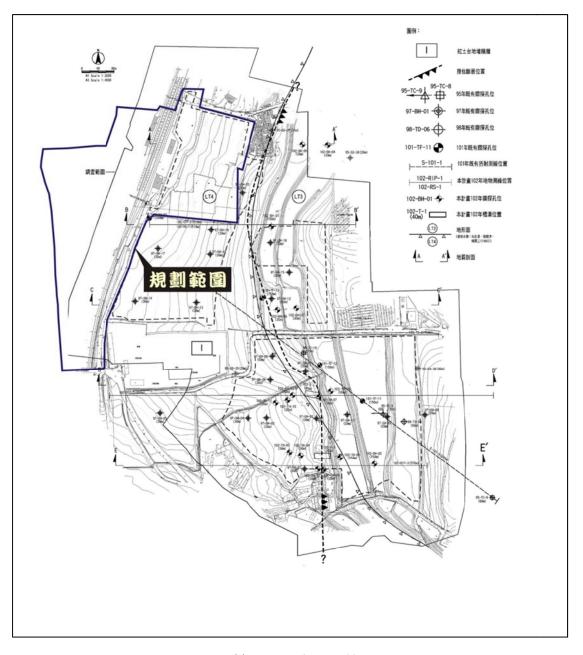


圖 2-4 三義斷層分支斷層位置圖

(資料來源:后里第二淨水場規劃用地內斷層調查及評估,民國 102 年 8 月)

三、水文及區域排水

(一)環境水系

后里地區主要為大甲溪流域之旱溝排水、牛稠坑溝排水及月眉排水等集水區 範圍,各水路均屬台中市所管之區域排水;與后里車站周邊排水相關者主要為北 側之旱溝支線及南側之牛稠坑溝排水,環境水系如下圖 2-5 所示。由於后里車站 地區地勢較高,洪水消退快,並無浸水之虞。

(二)地下水

本計畫區非地下水管制區,依據經濟部水利署於鄰近地區所作之地質鑽探水位觀測井資料,后里區泰安里地下水位約在地表下 20.2~29.7 公尺間,后里區聯合里地下水位約在地表下 5.94~6.94 公尺間。又依據環保署之地下水監測資料,中科后里園區地下水水位約為地表下 1.93 公尺。

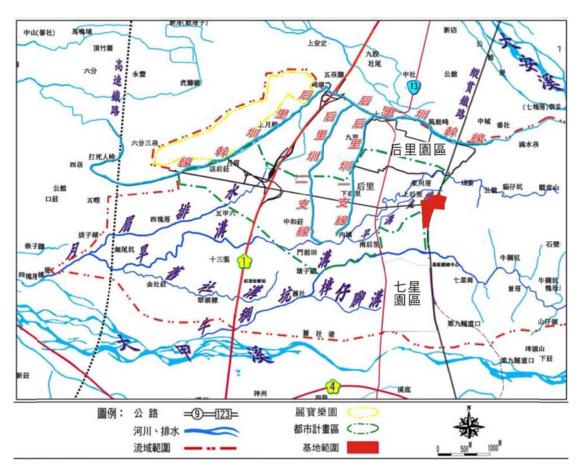


圖 2-5 后里區區域排水圖(一)

(資料來源:資料來源:中部科學園區后里基地開發計畫)

(三)后里車站周邊地區排水系統

后里車站周邊地區之排水系統為牛稠坑溝及旱溝。目前旱溝排水、牛稠坑溝排水尚未完成整治,在臺中市政府水利局所研擬之后里區區域排水改善計畫中, 已評估是否能暫時利用后里園區及七星園區滯洪池之餘裕量滯洪及確保牛稠坑溝分洪效果,以疏解下游旱溝排水、牛稠坑溝排水之洪峰。改善措施及方式如下:

1. 短期

- 七星農場園區目前廠家未完全進駐,利用綠地較低之地表逕流係數特性, 暫時收納牛稠坑溝分流至樟仔腳溝排水約 10cms,就近利用樟仔腳溝排 水改道明渠(B1-4)及牛稠坑溝集水區新設排水箱涵 W×H=3m×1.5m,將 洪水利用新設分流工,排入排水箱涵再直接排入滯洪池的沉砂區,以降 低牛稠坑溝排水瓶頸段(臺鐵至三豐路)洪水量。
- 建立后里農場園區滯洪池放流□之控制功能,適當調整洪水的排出量, 以獲得滯洪池蓄存體積具有較佳的延滯效果,舒解旱溝排水下游之尖峰 流量。

2. 長期

- 牛稠坑溝分流計畫可參考「后里地區排水改善規劃報告」,利用南向向 経道新設分洪道往南排入大甲溪。
- 旱溝排水穿越高速公路三孔箱涵斷面不足造成淹水,計畫辦理旱溝排水 斷面改善,高公局中工處則預計於 104 年 10 月底完成高速公路箱涵(寬 5m×高 4m×4 孔、計畫流量 172cms)之拓寬。



圖 2-5 后里區區域排水圖(二)

(資料來源:后里區區域排水改善計畫,臺中市政府水利局,民國 102 年)

四、天然災害

(一)土石流

后里區經查並無土石流潛勢溪流。

(二)水災

在淹水潛勢方面,依據經濟部水利署民國96年12月製作之淹水潛勢圖, 后里區只有在100年重現期或一日暴雨600mm才會有淹水發生(淹水深度0,001-0,5m)。

至於后里區歷年淹水災害紀錄如下,近年重大淹水地區調查如表 2-1:

- 民國 90 年納莉颱風在高速公路后里收費站附近有淹水事件,淹水面積約 50 公頃,淹水深度大致為 0.4 公尺,分析其淹水原因主要有: (1)旱溝排水位於高速公路以上河段部份尚未整治,通水斷面不足; (2)位於「門前田」地區堤防潰堤約 20 公尺,導致洪水溢流。
- 民國 93 年敏督利颱風(七二水災)位於大甲溪下游,中山高大甲溪橋 上游右岸之舊社堤防,遭大甲溪水流衝擊。
- 97年后豐大橋在卡玫基颱風來襲時,由於橋墩遭上游洪水沖刷已出現裸露裂痕,鳳凰颱風接踵而至,第三座橋墩裂痕加劇,車輛行經,險象環生。辛樂克侵台期間,臺中工務段擔心后豐大橋有危險,在準備封閉北上后里路段的短短 10 分鐘內,靠近后里鄉橋端的第三個橋墩突然掉落溪底,造成 4 人失蹤、2 人死亡之慘劇。

表 2-1 后里區近年重大淹水地區表

以上,他工程是十里八份的包包以						
位置	淹水原因					
墩北里文化路與三光路□	瞬間雨量過大					
聯合里三重路	瞬間雨量過大、堤防溢(潰)堤					
仁里里圳寮路	溝渠淤塞、瞬間雨量過大					
廣福里三豐路 66 巷	溝渠淤塞、瞬間雨量過大					
廣福里寺山路 38 巷七星活動中心	地勢低窪					
后里里三豐路與三泉巷□	溝渠淤塞、瞬間雨量過大					

資料來源:臺中市災害防救深耕計畫,臺中市消防局,民國 100 年

(三)震災

后里區歷年地震災害如下:

1. 1935 年(昭和 10 年)4 月 21 日新竹州、台中州發生了台灣有史以來死傷最 慘重的地震(震央在關刀山,以墩仔腳(后里)死傷最慘重,故稱關刀山或 墩(屯)仔腳大地震),死亡三千多人,單是后里就死了一千多人,據耆老所言整個后里街上只有三個房舍沒倒。此次地震形成三條較具規模的斷層,分別為獅潭斷層、神卓山斷層及屯子腳斷層。屯子腳斷層北由后里台地東北隅的泰安車站附近,向西南西方向延伸,經下后里、內埔(屯子腳),越過大甲溪而至大肚台地北段之神岡新庄、清泉崗附近,全長約 14公里。

2.1999 年 9 月 21 日集集大地震時后里則非災區,車籠埔斷層係從后里東側的石岡鄉石岡水壩經過。

五、動植物生態

依據后里第二淨水場環境影響評估案於民國 97 年進行之生態調查 (範圍如圖 2-7),此地陸域動物屬特有種及保育類動物者如下:

1. 特有物種

台灣特有種動物 6 種(月鼠、小黃腹鼠、台灣畫眉、五色鳥、台灣草蜥、斯文豪氏攀蜥)。至於台灣特有亞種動物則有 18 種(台灣野兔、棕三趾鶉、大冠鷲、紅嘴黑鵯、棕耳鵯、白頭翁、棕背伯勞、繡眼畫眉、山紅頭、小彎嘴畫眉、粉紅鸚嘴、黃頭扇尾鶯、褐頭鷦鶯、黑枕藍鶲、大卷尾、樹鵲、斑頸鳩、竹雞)。

2. 保育類物種

有珍貴稀有之第二級保育類 2 種(大冠鷲、台灣畫眉)及其他應予保育之第三級保育類 1 種(紅尾伯勞)。

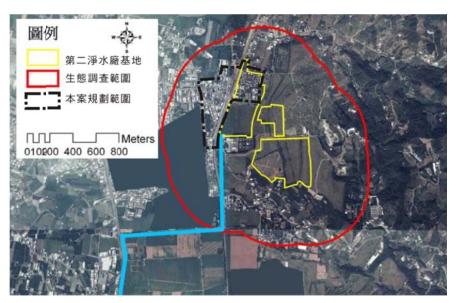


圖 2-6 后里第二淨水場環境影響評估案生態調查範圍圖 (資料來源:后里第二淨水場環境影響評估之生態調查報告(民國 97 年調查))

第二節 人口成長

后里區人口從民國 76 年至 102 年共 27 年都維持在 52, 678 人至 55, 674 人之間,高、低相差約 3,000 人,以民國 92 年的 55, 674 人為高峰,近十年又逐步下滑到 54,033 人,減少約 1,600 人。即使民國 96 年面積達 255 公頃之中科三期后里基地開始有廠商進駐營運後,員工人數至 101 年已有 5,288 人,但就后里區人口統計數字來看,卻依然是呈現負成長的趨勢。

如就 91 年「臺中縣綜合發展計畫(第一次修訂)」及 101 年「臺中市區域計畫及研究規劃」兩案進行原臺中縣各鄉鎮市及合併後臺中市各區之人口成長分析來看,在前者統計85-89年間平均人口成長率,后里尚屬於人口成長緩慢之地區;至後者統計89-100年平均人口成長率則成為負成長(介於-0.50%至 0.00%這個級距),僅優於大安、東勢及和平三個平均人口成長率低於-0.50%的偏鄉。

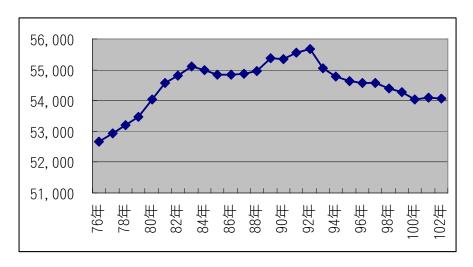


圖 2-7 后里區歷年人□成長圖 (資料來源:后里區戶政事務所,本計畫繪製)

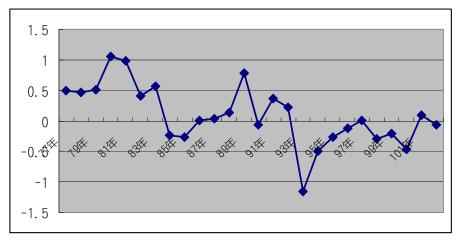


圖 2-8 后里區歷年人口成長率變化圖 (資料來源:后里區戶政事務所,本計畫繪製)

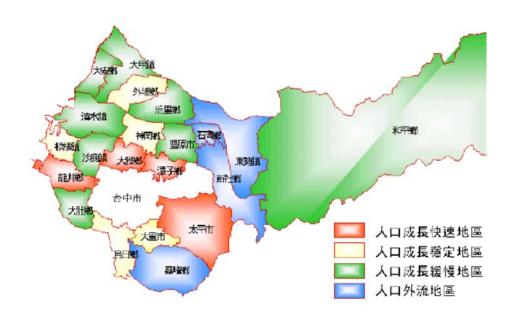


圖 2-9 85 至 89 年間臺中縣人口成長分析圖 (資料來源:臺中縣綜合發展計畫(第一次修訂),民國 91 年)

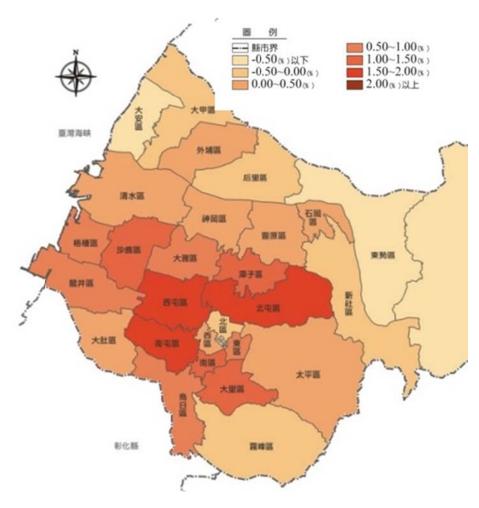


圖 2-10 89-100 年臺中市人口平均成長率分布示意圖 (資料來源:臺中市區域計畫及研究規劃,民國 101 年)

第三節 產業經濟

一、產業概況

(一)農業

后里區為典型之農業發展區,農作物以花卉、梨、柿、釀葡萄酒、馬鈴薯、稻米為主;花卉種類繁多,以劍蘭、百合、火鶴為大宗;梨、柿、葡萄露更名聞 遐邇。花卉種植面積及產量,已居全國第二位。

后里區一級產業的發展以農業居多,98年底農戶3,084戶,佔原台中縣農戶總數的5.58%,農戶人口14,595人,佔原台中縣農業人口數之5.99%(詳見表2-2);耕地面積2512.02公頃,佔全區的42.62%。至於林業、漁業則甚少從業人員;在畜牧業的發展方面,目前主要有豬、乳牛與羊等,其中以豬的飼養為大宗,而后里區的牛乳產量為原台中縣中最重要的乳品產地。

本區主要農畜產品如下:(詳后里區公所網頁資料—農業發展)

1. 花卉:唐菖蒲(劍蘭)、百合、火鶴、文心蘭、海芋。

2. 水果:高接梨、黑后葡萄、柑桔、紅柿、草莓、香瓜、金香及紅龍果。

3. 蔬菜:馬鈴薯、甜玉米、苦瓜、角瓜、芋頭、毛豆穀物:稻米、花生。

4. 畜牧:豬、乳牛、羊、雞、鴨、鵝。

5. 其他:製糖甘蔗。

(二)製造業

后里區製造業以鋼鐵、造紙、木器、機械、塑膠製造為主,截至 101 年度為止,登記的工廠有 364 家,大多屬於地方資源型或勞力密集型之工業,較具規模的大型工廠有豐興鋼鐵、正隆紙廠等,豐興鋼鐵員工 780 人,年營業額約 340 億元,煉鋼總年產能約 180 萬噸。正隆紙廠后里廠員工 759 人,年營收 120 億,年產能共 155 萬噸,為正隆 13 座紙廠中(也是臺灣)最大的造紙廠。

各類工廠以機械設備製造業為大宗,計有 76 家,佔全區製造業的 20.88%; 其次為金屬製品製造業,計有 70 家,佔全區製造業的 19.23%。

表 2-2 原台中縣一級產業農戶統計表

/加公士 口山	戶數		人口數		がなまして	戶數		人口數	
鄉鎮別	F	%	人數	%	鄉鎮別	F	%	人數	%
豐原市	2908	5. 26	12991	5. 33	大雅鄉	3194	5. 78	13559	5. 56
大里市	1931	3. 50	9145	3. 75	新社郷	2796	5. 06	11622	4. 77
太平市	2303	4. 17	9284	3. 81	石岡郷	1268	2. 30	5121	2. 10
東勢鎮	5064	9. 17	22050	9. 05	外埔鄉	2431	4. 40	9645	3. 96
大甲鎮	3857	6. 98	18343	7. 53	大安鄉	2026	3. 67	8363	3. 43
清水鎮	3333	6.03	16044	6. 59	烏日鄉	1948	3. 53	8615	3. 53
沙鹿鎮	2540	4.60	11331	4. 65	大肚鄉	2431	4. 40	10616	4. 36
梧棲鎮	1564	2. 83	6535	2. 68	龍井郷	2990	5. 41	14065	5. 77
后里鄉	3084	5. 58	14595	5. 99	霧峰鄉	3494	6. 33	15781	6. 48
神岡郷	2935	5. 31	13583	5. 57	和平鄉	1229	2. 23	3943	1.62
潭子鄉	1911	3. 46	8480	3. 48	總計	55 237	100	243711	100

資料來源:原台中縣統計要覽(民國 99 年)

(三)工商及服務場所

依據民國 95 年工商及服務業普查,后里場所單位數有 2,652 家,在原臺中縣 21 鄉鎮市中排名第十四,從業員工人數為 12,799 人。

表 2-3 后里區製造業廠家數統計表

444 Cul		T (3.11./0/)
業別	廠數(家)	百分比(%)
食品製造業	12	3. 30
飲料製造業	2	0. 55
菸草製造業	0	0.00
紡織業	8	2. 20
成衣及服飾品製造業	6	1. 65
皮革、毛皮及其製品製造業	19	5. 22
木竹製品製造業	17	4. 67
紙漿、紙及紙製品製造業	7	1. 92
印刷及其輔助業	5	1. 37
石油及煤製品製造業	1	0. 27
化學材料製造業	3	0.82
化學製品製造業	7	1. 92
藥品製品製造業	0	0.00
橡膠製品製造業	7	1. 92
塑膠製品製造業	18	4. 95
非金屬礦物製品製造業	12	3. 30
基本金屬製造業	12	3. 30
金屬製品製造業	70	19. 23
電子零阻件製造業	4	1. 10
電腦、電子產品及光學製品製造業	3	0. 82
電力設備製造業	12	3. 30
機械設備製造業	76	20. 88
汽車及其零件製造業	3	0. 82
其他運輸工具製造業	8	2. 20
家具製造業	19	5. 22
其他製造業	33	9. 07
總計	364	100. 00

資料來源:臺中市統計年報,民國 101 年。

表 2-4 原臺中縣各鄉鎮市工商及服務場所單位數及從業員工人數變化

行政區	場所單位數(家)			從業員工人數(人)			
	95年	90年	增減率	95年	90年	增減率	
			(%)			(%)	
總計	83128	66961	24. 14	489892	409054	19. 76	
大里市	10944	7857	39. 29 (1)	58795	44333	32. 62	
豐原市	10574	8902	18. 78	51245	47386	8. 14	
太平市	9859	8191	20. 36	52192	44706	16. 74	
潭子鄉	5067	3697	37. 06 (2)	52111	37654	38. 39	
大雅鄉	5020	3843	30.63(5)	38792	26566	46. 02	
大甲鎮	4605	4082	12. 81	33493	34455	-2. 79	
神岡鄉	4588	3592	27. 73	31342	24064	30. 24	
沙鹿鎮	4216	3313	27. 26	19330	16880	14. 51	
烏日鄉	3906	3061	27. 61	20851	17633	18. 25	
清水鎮	3626	3097	17. 08	18709	18035	3. 74	
霧峰鄉	3338	2897	15. 22	16636	15060	10. 46	
龍井鄉	3299	2772	19. 01	18391	15408	19. 36	
梧棲鎮	3086	2431	26. 94	26463	19654	34. 64	
后里鄉	2652	1994	33.00(3)	12799	11541	10. 90	
大肚鄉	2560	2181	17. 38	14515	13339	8. 82	
東勢鎮	2455	2109	16. 41	7822	7873	-0. 65	
外埔鄉	1080	1038	4. 05	6692	5906	13. 31	
大安鄉	698	602	15. 95	3495	3593	-2. 73	
新社鄉	671	557	20. 47	2356	1722	37. 34	
石岡鄉	623	476	30.88(4)	2431	2218	9. 60	
和平鄉	261	269	-2. 97	1423	1028	38. 42	

資料來源:95年工商及服務業普查

1. 月眉糖廠鐵路場站舊址

月眉糖廠於 1909 年 7 月 21 日由小松楠彌氏所創立,當時稱為「大甲製糖所」 隸屬於鹽水港製糖會社的旗下,1911 年 3 月改為北港製糖株式會社的月眉製糖 工廠。1915 年 3 月被當時台灣第三大的東洋製糖株式會社併購,不過由於該會 社在 1927 年發生資金周轉不靈而宣告破產,使得月眉糖廠轉賣給大日本製糖株 式會社經營,而台灣光復之後月眉糖廠劃為台糖第一區分公司所管轄,不過後來 曾經降為台中糖廠下面的月眉工廠,台中糖廠關閉之後,人事與業務再度遷至月 眉廠辦公,月眉糖廠再度恢復其編製。

月眉糖廠坐落於后里台地的東緣,其原料區散步在整個后里台地及大甲、苑裡的海岸平原上,地勢落差百公尺有餘;在其鐵道運輸路線中,以東起后里西至大甲的大甲線為運輸主幹線,該線橫亙后里台地東西,除了製糖原料之運輸,早期還曾辦理客運業務,在縱貫鐵路海線未修建之前,為大甲等海線居民的對外出入交通路線。(摘錄自鄧志忠,舊線跡踏查系列— 月眉糖廠鐵道簡介,鐵道情報雜誌)

而位於現今台鐵鐵路用地西側梅里公園以南之台糖所有之土地,即為月眉糖 廠鐵路場站舊址,糖廠鐵路從現今之甲后路 108 巷向南駛至此處折返進入后里站。 月眉糖廠本線與台鐵兩個連絡站都是以折返式的路線設計,而同時聯絡山海線鐵路的糖鐵也是僅有一處。

三、產業發展變遷

后里近 20 年來的產業發展轉型主要得力於擁有廣闊的台糖農場,包括后里 農場、七星農場、月眉農場、舊社農場、外埔農場等,八百多公頃的土地約佔后 里面積的 12%,面積完整遼闊,土地所有權單一,提供大型產業開發計畫優渥的 土地供給條件。

綜觀后里近 30 年來的產業發展大致可分為以下階段:

(一)70 年代離農入工

后里早期屬農業鄉鎮,依據后里鄉整體發展規劃(民國 87 年)之后里鄉各級產業人口成長表之分析,在民國 70 年時尚以一級產業(農業)人口居多,佔產業人口 41.95%(8,937人),二、三級產業則分別佔 31.46%(6,702人)、26.59%(5,664人)。到了民國 80 年,二級產業(工業)人口開始取代農業人口成為多數,佔40.31%(10,500人),一、三級產業則分別佔 31.87%(8,303人)、27.82%(7,247人),到了 83 年二級產業人口比例已過半,竄升到了 51.13%。

(二)80年代開發大型遊樂區發展觀光

民國 80 年政府開始推動六年國建計畫,月眉大型遊樂區開發計畫即列為其中之一,由台糖釋出 200 公頃月眉農場土地辦理 BOT 開發,民國 89 年營運的月眉育樂世界,最多可吸引 150 萬的年遊客(94 年),一旁的月眉糖廠亦配合轉型觀光糖廠,民國 90 年遊客近 70 萬人次。而 90 年代后里馬場及后豐鐵馬道也加入成為了另二處觀光發展據點。

(三)90年代轉型科技城

民國 93 年由於中科土地供不應求,台中縣政府決定規劃七星、后里及舊社農場等區域,作為中科第二預備基地,於是台糖又釋出 255 公頃土地成為中科三期后里基地,民國 96 年開始廠商進駐營運。至 102 年已有 30 家廠商及 5,679 名員工,惟並無法如 10 萬人的竹科、2.5 萬人的中科臺中基地創造出新的消費商圈,后里地區主要商圈還是以原來的生活圈分成兩區,一個是以消費生活為主的上后里商圈、另一個是以公務行政為主的內埔商圈。

表 2-5 中部科學園區發展概況表

	臺中	后里	虎尾	二林	小計	高等研	合計	
	園園	園園	園園	園園	7,91	究園區	□āl	
面積(公頃)	465. 94	255. 67	96. 11	631. 23	1, 448. 95	258. 97	1, 707. 92	
已開發面積	412. 86	255. 67	96. 11	41.71	806. 35	17. 91	824. 26	
開發中面積	0.00	0.00	0.00	589. 52	589. 52	241. 06	830. 58	
待開發面積	53. 08	0.00	0.00	0.00	53. 08	0.00	53. 08	
土地出租率(%)	99. 58%	93. 76%	79. 40%	17. 31%	92. 05%	24. 96%	89. 11%	
營業額(億元)	3, 015. 66	720. 83	66. 92	0. 00	3, 803. 41	0. 00	3, 803. 41	
(102年1-10月)	3, 013. 00	120.03						
1. 積體電路	1, 316. 31	354. 63	0.00	0.00	1, 670. 94	0.00	1, 670. 94	
2. 光電產業	1, 575. 30	337. 06	45. 65	0.00	1, 958. 02	0.00	1, 958. 02	
3. 精密機械	103. 21	29. 14	7. 73	0.00	140. 08	0.00	140. 08	
累計核准廠商家	182	30	11	12	235	9	244	
數(含研究機構)	102	30			230	9	Z44 	
從業員工數	24, 456	5, 679	1, 090	0	31, 225	17	31, 242	

資料來源:中部科學園區管理處,102.12

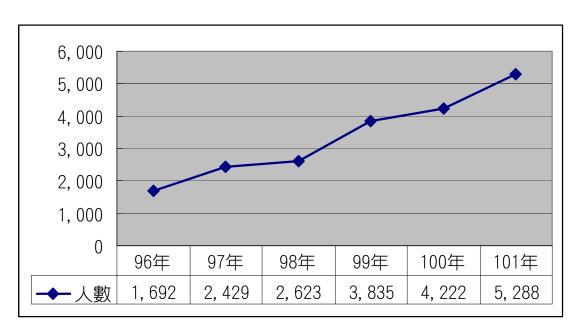


圖 2-11 中科后里基地從業人數成長圖

(資料來源:中部科學工業園區管理局,本計畫繪製)

四、地方特色產業

后里區主要的地方特色產業為花卉及樂器,花卉種植面積及產量,已居全國 第二位;而樂器方面,后里的薩克斯風,在 2006 年前後出口的數量高居世界第 三位,僅次於法國、日本,而爵士鼓、長笛等西洋樂器的產量更居世界第一。

(一) 花卉產業

中部地區(中彰投三縣市)是台灣花卉的生產基地,生產面積佔了臺灣的61.74%(100年),同年臺灣花卉出口創造了17,589.8萬美元(約53億新台幣)的產值。

依據農委會臺中區農業改良場之統計,臺灣切花種植總面積為 3,401 公頃,總產量為 9 億 8,166 萬枝。中部地區(臺中市、彰化縣、南投縣)切花栽培面積佔全臺切花種植面積 63.7%,達 2,167 公頃,產量為 7 億 169 萬枝,占全臺比例71.5%,蘭花類、苗圃類以及盆花類分別佔全臺比例約 30%、65%以及 49%,為國內花卉拍賣市場盆栽供應的重要產地,也外銷至中國及歐美等國。(行政院農業委員會臺中農業改良場網站,『中部地區重要花卉產業現況』)

而臺中市農業局則於 101 年指出,臺中市花卉種植面積約 638.69 公頃,主要作物為火鶴花、文心蘭、唐菖蒲及百合花,其中又以百合花種植面積近 200 公頃最多。農業局表示,后里是臺中市重要的花卉產區,單項花卉以文心蘭及火鶴花為最大宗,而文心蘭每年外銷的產值近新台幣 2.3 億元,百合花則約有 9 億元。(中央社即時新聞,『台中亞太花卉專區落腳后里』, 101 年 8 月 23 日)

另據估計,后里花卉產業年產值超過30億,光百合花的產值就有20億。

表 2-6 臺灣地區花卉生產面積統計表(100年)

單位:公頃

縣市別		生產面積	比例	切花	蘭花	球根	種籽	苗圃	盆花
北北基	臺北市	119	0. 86%	42	5			51	21
宜	新北市	344	2. 50%	49	1			238	46
	基隆市	5	0. 04%					5	
	宜蘭縣	261	1. 90%	97	4			134	26
桃竹苗	桃園縣	353	2. 56%	31	3			190	128
	新竹縣	114	0. 83%	1	2			105	6
	新竹市	9	0. 07%		1			4	4
	苗栗縣	187	1. 36%	27	5		3	133	19
中彰投	臺中市	2054	14. 92%	530	108			378	38

縣市別		生產面積	比例	切花	蘭花	球根	種籽	苗圃	盆花
	彰化縣	5128	37. 25%	1272	16			3586	254
	南投縣	1317	9. 57%	578	84			554	101
	小計	8499	61. 74%	2380	208			4518	393
雲嘉南	雲林縣	429	3. 12%	134	32			262	1
	嘉義市	110	0.80%	79				30	1
	嘉義縣	520	3. 78%	135	150			224	11
	台南市	896	6. 51%	147	248			473	29
高屏	高雄市	646	4. 69%	120	19			462	46
	屏東縣	1091	7. 93%	452	44			512	84
花東	臺東縣	47	0. 34%	18	4			24	
	花蓮縣	136	0. 99%	32				91	5
全台合語	†	13766	100%						

資料來源:行政院農委會農業統計年報(100年)

表 2-7 中部地區切花產業概況表

地區	切花種植面積 (公頃)	佔全臺比例	切花產量 (千打)	佔全臺比例
臺中市	521	15. 32%	11, 957	14. 62%
彰化縣	1, 163	34. 20%	32, 539	39. 78%
南投縣	483	14. 20%	13, 978	17. 09%
總計	2, 167	63. 72%	58, 474	71. 48%

資料來源:行政院農業委員會臺中農業改良場網站,中部地區重要花卉產業現況

表 2-8 中部地區蘭花、盆花及苗圃類產業概況表

	蘭才		盆花		苗圃類		
地區	種植面積	佔全臺比	種植面積	佔全臺比	種植面積	佔全臺比	
	(公頃)	例	(公頃)	例	(公頃)	例	
台中市	95	13. 09%	45	5. 48%	406	5. 45%	
彰化縣	16	2. 20%	259	31. 55%	3, 694	49. 56%	
南投縣	107	14. 74%	97	11. 81%	705	9. 46%	
總計	218	30. 03%	401	48. 84%	4805	64. 46%	

資料來源:行政院農業委員會臺中農業改良場網站,中部地區重要花卉產業現況

表 2-9 后里區 101 年度花卉種植面積表

作物	種植面積 (公頃)	收穫面積 (公頃)	每公頃收量	收量
唐菖蒲	93. 39	93. 39	17, 331 打	1,618,530 打
洋桔梗	0.80	0.80	24,000 打	19, 200 打
百合	97. 21	97. 21	19,402 打	1,886,070 打
其他短期切花	10. 57	10. 57	18,000 打	190,2打
球根類	0. 40	0.40	13,000 公斤	5, 200 公斤
蘭花	12. 20	12. 20	100,000盆	1, 220, 000 盆
火鶴花	17. 50	17. 50	28,000 打	490,000 打
文心蘭	14. 21	14. 21	26,000 打	369,4 打
其他長期切花	37. 80	37. 80	19,000 打	718, 200 打
合計	284. 08	284. 08		

資料來源:行政院農業委員會農糧署,農情報告資源網

註:臺中市苗圃種植面積 405.95 公頃、盆花 44.51 公頃無鄉鎮市個別統計

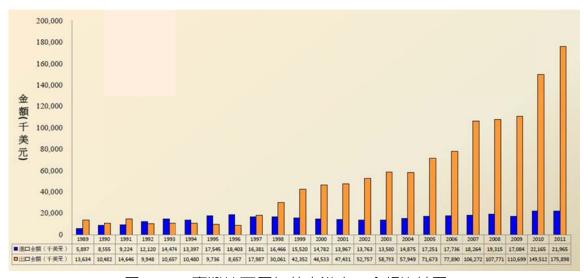


圖 2-12 臺灣地區歷年花卉進出口金額比較圖

(資料來源:行政院農業委員會農糧署)

(二)樂器產業

后里的薩克斯風,在 2006 年前後出口的數量高居世界第三位,僅次於法國、日本,而爵士鼓、長笛等西洋樂器的產量更居世界第一。

1980年代,后里薩克斯風的全盛時期,全鄉就有將近30家的薩克斯風製造工廠,是歐美品牌業者的最佳代工夥伴;但隨著產業外移、國外競爭對手搶攻市場,后里的工廠數萎縮了一大半。30年前臺灣還有『爵士鼓王國』之稱,當時全臺的鼓與吉他產量佔全世界92%,而以臺中縣為生產重鎮,因為全臺現有約20家製造商,臺中縣就占315家。

根據經濟部工業局統計(2007年),臺灣薩克斯風每年外銷總額約新台幣六億元,全臺 25 家製造商,后里佔了 14 家(加工廠不算在內),產值約為全台的 50%,世界不少知名的樂器品牌,都是在后里一戶戶的家庭工廠中,進行 OEM(製造代工)。

民國 92 年的 9 月,電視媒體曾經出現一支某品牌汽車的促銷廣告,影片裡有后里薩克斯風創作者張連昌的曾孫四姐妹吹奏薩克斯風的美麗倩影,短期內即將沉寂多年的后里薩克斯風再度帶進社會大眾的腦海裡。

后里鄉的薩克斯風工業與業者,是全臺至今非常難得的少數沒有「出走」大陸或海外,而腳踏實地仍根留臺灣的企業群組之一,后里已經擁有專業成熟又具備上中下游完整製造體系的樂器生產技術,近年正逐步結合新科技,並與工研院合作研究品質更精準優良的薩克斯風。

過去經濟部工業局實施「推動地方工業創新及轉型發展計畫」,委託工研院機械所合作,共同尋找具地方特色的產業作輔導對象。正好有家薩克斯風貿易商接獲大量訂單,透過工服部想尋求機械所支援,後來雖因設備經費問題,計畫沒談成,卻是引導出「Saxhome」計畫的一個契機!當時負責洽談的機械所蔡彰文先生喜愛音樂,也因這場因緣際會,成為「后里 Saxhome 族」計畫的協同主持人,讓這兩個原本看似不相干的領域有了意外的交集。 「后里 Saxhome 族」是一項為期兩年的產業輔導計畫,從民國 93 年 7 月 1 日起,由工研院機械所負責統籌執行,后里地區的 12 家廠商中,有十家加入。

為了打開薩克斯風產品知名度和協助業者開拓國內市場,臺中縣政府並於95年8月11至14日在臺中縣后里馬場舉辦「風情萬種·臺中縣樂器節」活動,第一屆臺中縣樂器節在經濟部工業局與行政院新聞局指導,由工研院與臺中縣府團隊通力合作下展開,希望能為根留台灣的薩克斯風與爵士鼓傳統業者再度展現生機。

(以上內容主要參考自 95 年 10 月臺灣月刊雙月電子報『深耕一甲子 吹響 全世界「風情萬種」的臺中縣樂器節』)

第四節 空間發展

一、土地使用編定

后里車站周邊在鐵路以西地區屬后里都市計畫區,土地使用分區包括工業區、住宅區、商業區、農業區及宗教專用區等分區,並有學校用地、社教用地、郵政用地、鐵路用地、公園用地及公園兼兒童遊樂場用地等公共設施;在鐵路以東及南側廣福營區為非都市土地,土地使用編定為特定目的事業用地,其間多數為農牧用地及交通用地。(參見圖 2-13)

二、土地使用現況

茲就后里車站周邊地區土地使用現況,區分為后里都市計畫區及非都市土地兩部分概述如下:(參見圖 2-14)

(一) 后里都市計畫區

位在山線鐵路以西的后里都市計畫區,自后里車站至三豐路之間土地 使用分區包括商業區、住宅區、工業區及農業區,其使用現況如下:

- 1. 商業區:包括后里車站前及三豐路與甲后路口二處,后里車站前商業區除有三家自行車租賃、少數幾家飲食店、雜貨店及離車站約200公尺處甲后路與內東路口的統一超商外,商業活動並不發達;主要的商業活動還是集中在中興及新興街以西、甲后路二側的上后里商圈,其為后里最主要的商圈。
- 2. 圳寮工業區: 位於三豐路以東、甲后路北側, 由於本工業區未經整體開發, 都市計畫道路皆未開闢, 僅利用既成巷道出入通行, 開發率約僅約 60%, 尤其甲后路 108 巷 (原為月眉糖廠鐵路路線) 以東, 至今仍多未開發使用。
- 3. 住宅區:住宅區主要位於甲后路南側,開發率已達 90%以上,臨甲后路之 住宅區實際亦多作商業使用,尤其是中興及新興街以西。
- 4. 公共設施部分除后里國小

(二)非都市十地

后里車站周邊屬非都市土地部分,則包括大山路以南的廣福營區、原 后里新村及慈德四村拆遷騰空土地、騰空土地東側聚落、圳寮聚落、廣福聚 落、台糖平地造林區、后里第一公墓等。(參見圖 2-15)

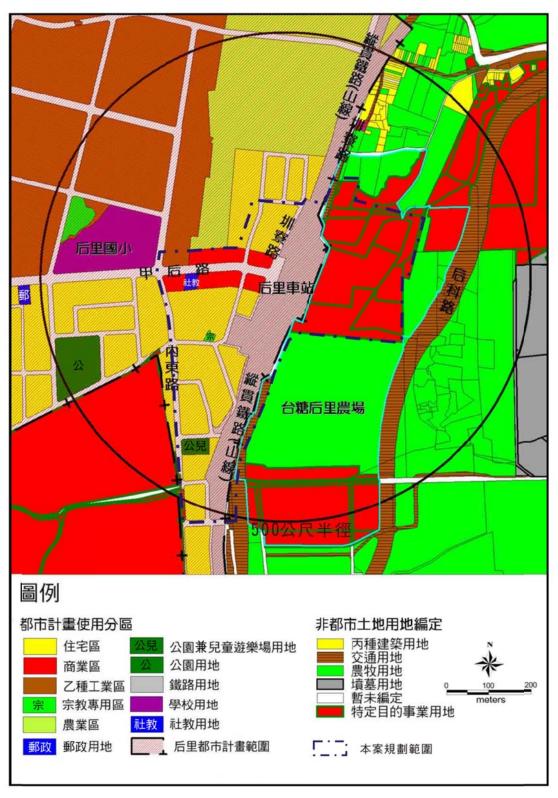


圖 2-13 后里車站周邊土地使用編定示意圖

(資料來源:大臺中地區山海線鐵路雙軌高架化建置計畫可行性研究)

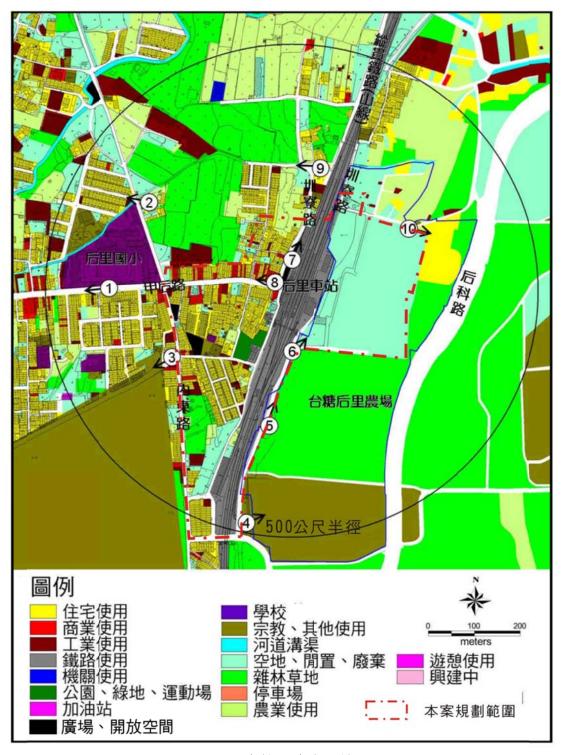


圖 2-14 后里車站周邊土地使用現況圖

(資料來源:大臺中地區山海線鐵路雙軌高架化建置計畫可行性研究)

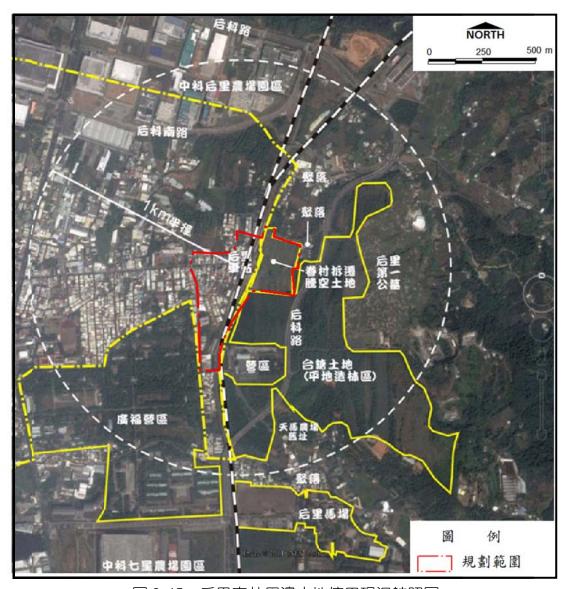


圖 2-15 后里車站周邊土地使用現況航照圖

三、住宅使用狀況

1. 住宅狀況

依據民國 99 年人口及住宅普查調查結果,民國 99 年后里區住宅單位數共 14,898 戶,較十年前增加 1,001 個單位;建築類型以 2-5 樓最多佔 71.66%,高層樓房較少;其中屋齡已達 45 年以上(民國 59 年以前)的老舊住宅有 2,765 户(佔 18.56%);住宅所有權為自有者為 80.04%。

表 2-10 后里區住宅單位數表

時間	總計		有人居住		無人居住 但作他用		空閒	
山山田	數量	百分比	數量	百分比	數量	百分比	數量	百分比
	(宅)	%	(宅)	%	(宅)	%	(宅)	%
79年	12, 151	100.00	11, 032	90. 79	145	1. 19	765	6. 29
89年	13, 897	100.00	11, 359	81. 74	577	4. 15	1, 961	14. 11
99年	14, 898	100.00	12, 024	80. 71	944	6. 34	1, 930	12. 95

資料來源:79、89、99年人口及住宅普查

表 2-11 后里區住宅建築類型表

	總計	平房	2-5 樓公寓	6-12 樓	13 樓以上
數量(宅)	14, 898	4, 178	10, 676	44	-
百分比(%)	100.00	28. 04	71. 66	0. 30	-

資料來源:99年人口及住宅普查

表 2-12 后里區住宅峻工年份表

	總計	59 年以前	60-69年	70-79年	80-89年	90-99年
數量(宅)	14, 898	2, 765	4, 935	3, 118	3, 001	1, 079
百分比(%)	100.00	18. 56	33. 13	20. 93	20. 14	7. 24

資料來源:99年人口及住宅普查

表 2-13 后里區住宅所有權屬表

	總計	自有	不住在一起的配偶、	租用	配住或其他
			父母或子女所擁有		(含借住)
數量(戶)	14, 080	11, 269	434	1, 418	959
百分比(%)	100.00	80. 04	3. 08	10. 07	6. 81

資料來源:99年人口及住宅普查

2. 空屋率

就后里之空屋率方面加以分析,依行政院主計處民國 89 年戶口及住宅普查

之結果,后里之空屋率為 14. 111%(民國 79 年為 6. 29%),較原臺中縣整體空屋率 16. 156%、臺灣地區 17. 6%稍低,在 21 個市鄉鎮中排名第 14 位;99 年則降低至 12. 95%,於全市 29 區中居倒數第二位,僅高於東勢區。

表 2-14 原臺中縣各鄉鎮市 89 年空屋率表

鄉鎮	空屋率	鄉鎮	空屋率	鄉鎮	空屋率
東勢鎮	12. 437	石岡鄉	5. 265	梧棲鎮	18. 252
大安鄉	13. 028	后里鄉	14. 111	清水鎮	18. 78
大肚鄉	17. 752	大甲鎮	16. 308	新社鄉	10. 289
大里市	17. 123	和平鄉	9. 764	潭子鄉	17. 256
大雅鄉	16. 155	霧峰鄉	15. 981	龍井鄉	20. 686
太平市	17. 468	烏日鄉	13. 579	豐原市	13. 577
外埔鄉	14. 299	神岡鄉	15. 084	沙鹿鎮	17. 085
	臺中縣	16.156 臺	灣地區 17.	6	

資料來源:1.財團法人國土規劃及不動產資訊中心空屋資訊查詢網站

2. 行政院主計處民國八十九年戶口及住宅普查報告

表 2-15 臺中市各區 99 年空屋率表

行政區	住宅	空閒住宅	閒置率	行政區	住宅	空閒住宅	閒置率
中區	8, 965	4, 631	51. 66%	神岡區	17, 574	2, 474	14. 08%
東區	30, 289	8, 442	27. 87%	潭子區	34, 202	7, 429	21. 72%
南區	52, 761	14, 495	27. 47%	大雅區	27, 396	4, 514	16. 48%
西區	55, 123	16, 818	30. 51%	新社區	1, 245	7, 229	17. 22%
北區	70, 242	20, 118	28. 64%	石岡區	4, 114	534	12. 98%
西屯區	97, 778	24, 895	25. 46%	外埔區	8, 820	1, 386	15. 71%
南屯區	63, 446	15, 386	24. 25%	大安區	5, 215	774	14. 84%
北屯區	93, 523	18, 928	20. 24%	鳥田島	20, 184	2, 879	14. 26%
豐原區	46, 345	6, 159	13. 29%	大肚區	15, 217	2, 260	14. 85%
東勢區	15, 243	1, 102	7. 23%	龍井區	20, 315	4, 095	20. 16%
大甲區	21, 952	3, 731	17. 00%	霧峰區	19, 018	2, 609	13. 72%
清水區	26, 695	5, 432	20. 35%	太平區	56, 575	9, 265	16. 38%
沙鹿區	24, 855	4, 197	16. 89%	大里區	64, 405	10, 203	15. 84%
梧棲區	15, 783	2, 108	13. 36%	和平區	3, 528	803	22. 76%
后里區	14, 898	1, 930	12. 95%	總計	941, 690	198, 842	21. 12%

資料來源:99年人口及住宅普查

第五節 交通運輸

一、道路系統

后里車站周邊地區現有之道路系統如下:

(一)東西向道路

- 1. 甲后路: 甲后路計畫寬度 18 米,雖部分建築物已依建築線退縮,惟由於尚未拓寬及管線未地下化,故實際有效寬度僅 12 米。
- 2. 大山路:已依都市計畫寬度 10 米開闢,且配合營建署補助其管線已地下化。

(二)南北向道路

1. 前站

- (1)甲后路 108 巷及內東路: 甲后路 108 巷屬既成巷道, 早期為月眉糖廠 鐵路路線; 內東路之都市計畫寬度為 12 米, 惟因部分路段未依計畫 拓寬, 只有 10 米寬度。
- (2) 圳寮路及梅里路:后里車站廣場北側為圳寮路,已依都市計畫寬度 8 米開闢。后里車站廣場南側為梅里路,並非都市計畫道路,係為利用 台鐵鐵路用地及部分台糖土地通行之既成巷道,寬度約 4-6 米。

2. 後站

后科路:為中科后里農場園區與七星農場園區之間聯絡兼維生道路,寬度 30 公尺,西側設有人行專用道。

(三) 前後站連诵道路

前後站連通道路由北至南包括圳寮路高架橋、地下道(車行及人行專用各一)、后里車站跨站天橋及內東路平面陸橋。

(四) 自行車專用道(后豐鐵馬道)

后豐鐵馬道全長 4.5 公里,自內東路平面陸橋起,可接連后里馬場、舊山線鐵路九號隧道、大甲溪花樑鋼橋至后豐、東豐鐵馬道交會處,再由東豐鐵馬道通往 12 公里外的東勢客家文化園區。

(五)人行步道

目前車站周邊除新闢之后科路有人行專用步道及后豐鐵馬道可供人行外,其餘道路皆無人行專用空間。

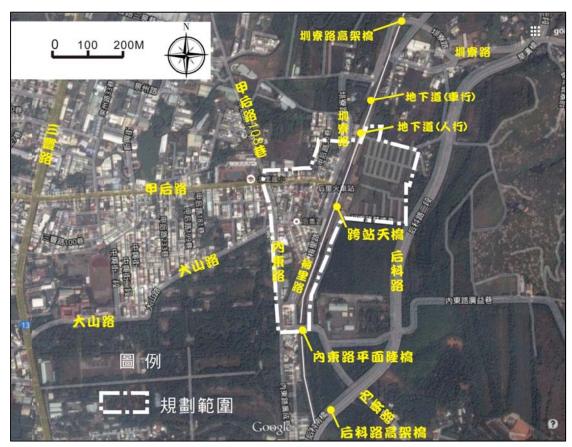


圖 2-17 后里車站周邊地區道路系統圖 (資料來源:本計畫繪製)

二、道路服務水準

依據臺中市政府交通局委外辦理之「2018年國際花卉博覽會交通規劃」於 103年6月進行之交通量調查(表 2-16、表 2-17),后里車站周邊道路服務水準, 甲后路為 B-C級,內東路與后科路則都為 A級服務水準。

表 2-16 后里車站周邊道路服務水準(平日昏峰)表

道路			容量	道路尖	峰		會場離	場尖峰	
名稱	道路起/訖	方向	(pcu/h r)	尖峰 流量	V/C	服務 水準	尖峰 流量	V/C	服務 水準
甲	新興街/	往東	800	483	0.60	С	434	0. 54	С
 后	三豐路	往西	800	448	0. 56	С	394	0.49	В
/C 路	三豐路/	往東	1, 400	662	0. 47	В	564	0.40	В
	后里交流道	往西	1, 400	588	0. 42	В	479	0. 34	А
F	內東路/	往北	2, 400	81	0.03	Α	69	0.03	Α
后 科	馬場路	往南	2, 400	156	0. 07	Α	86	0.04	А
路	馬場路/	往北	2, 400	115	0.05	Α	78	0.03	Α
岭	星科路	往南	2, 400	206	0.09	Α	161	0. 07	Α
內東	后科路/	往北	800	160	0. 20	А	103	0. 13	А
路	寺山路	往南	800	159	0. 20	Α	126	0. 16	А

資料來源: 2018年國際花卉博覽會交通規劃期中簡報, 103.08.15

表 2-17 后里車站周邊道路服務水準(假日下午)表

道路			容量	道路尖	峰		會場離	場尖峰	
名稱	道路起/訖	方向	(pcu/h r)	尖峰 流量	V/C	服務 水準	尖峰 流量	V/C	服務 水準
甲	新興街/	往東	800	463	0. 58	С	387	0. 48	В
1 后	三豐路	往西	800	416	0. 52	В	351	0. 44	В
// 路	三豐路/	往東	1, 400	534	0. 38	В	444	0. 32	А
	后里交流道	往西	1, 400	494	0. 35	Α	425	0.30	А
	內東路/	往北	2, 400	56	0.02	Α	32	0. 01	А
后科	馬場路	往南	2, 400	77	0.03	Α	42	0.02	А
M 路	馬場路/	往北	2, 400	98	0.04	Α	85	0.04	А
	星科路	往南	2, 400	114	0.05	Α	95	0.04	А
內東	后科路/	往北	800	138	0. 17	Α	98	0. 12	А
路	寺山路	往南	800	180	0. 23	Α	120	0. 15	А

資料來源: 2018年國際花卉博覽會交通規劃期中簡報, 103.08.15

二、大眾運輸

(一) 鐵路

后里車站目前為三等站,所在里程為 172.3 公里,有二座長 240M 之島式月台,停靠車種以通勤區間車為主,部分営光號、自強號亦有停靠,每日上行及下行列車各 51 班,每小時為 2-4 個班次。其客運量統計如下表所示:

表 2-18 后里車站列車班次統計表

車種	上行(北上順行)	下行(南下逆行)
區間	46	46
莒光	4	4
自強	1	1
合計	51	51

資料來源:后里車站

表 2-19 后里車站年客運量統計表(101-103年)

年度	上車人數			下車人數		
十/支	合計	一般票	定期票	合計	一般票	定期票
101	620, 100	574, 809	45, 291	655, 191	568, 738	86, 453
102	685, 207	628, 675	56, 532	695, 323	606, 332	88, 991
103	689, 608	644, 221	45, 387	725, 558	630, 487	95, 071

資料來源:交通部鐵路局

表 2-20 后里車站旅客運量統計表

N 本 日日	尖峰小時				全日		
時間	時段	進站	出站	合計	進站	出站	合計
平日	17-18	345	312	657	1, 605	1, 738	3, 343
週六	17-18	125	211	336	1, 603	1, 620	3, 223
週日	12-13	374	131	505	2, 146	2, 398	4, 544

資料來源:臺中地區外圍鐵路環線可行性評估期末報告書,民國 101 年 9 月

調查時間:民國 99 年 4 月 12 日-5 月 1 日

表 2-21 以停車數量推估后里車站旅客之運具使用率表

平日進站人數	1, 605 人			
停車數	機車	自行車		
1分半数	350台	80 台		
運具使用率	22%	5%		

註:停車數為本計畫於周二晚間六點調查

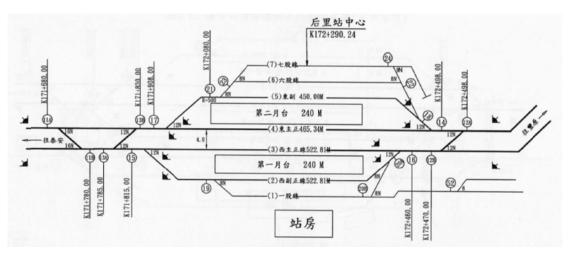


圖 2-18 后里車站平面配置圖

(資料來源:臺中地區外圍鐵路環線可行性評估期末報告書,民國 101 年 9 月)

后里站 旅客時刻表 St						tatio	n Tir	neta	ble
時 Hour	北上順行	(往苗栗 新 分 M		北方向)	時 Hour	南下逆	行(往台中	嘉義 高雄力	(向)
2		時刻表格			2				
3	87 B	53	1158 -		3				
4		六・日・伊	假日行駛		4				
5	53 77 ±	53 am 53 am 47 am			5	26 ***	46***		
6	15**				6	27 ^{年元}	46 2313		
7	展開 2304 11 基施 八・日晩和日本和	11 ×3 1.0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0	30 5308		7	20 4A			
8	05 mg	14 and	37 88		8	00 mm	15 ME	20 4A	45**
9	21 th	51 ss			9	24 4A			
10	07 an	26 th	38 414		10	01 mm	型型 2137 27 4六 21 4六 2141 27 4六		
11	07	26 th	38 58		11	08 ***			
12	07 811	22 and 2513 38 and	36 = 10		12	01 mm	27 4A	43 88	
13	07 817	38 5 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8			13	09 ##	33 ²¹⁵³		
14	07 RH 17	37 AMA 37 AMA 37 AMA 37 AMA 37 AMA			14	08 4A	29 39 ±	45 ***	
15	00 11 m	37 68	50 ***	57 sim	15	20 4th	32	47 ==	
16	13 HT	34 114	42 sin 2013 42 sin 2023 49 sin 2023	55 Em	16	07 ***	22 47	45 × 45	
17	07 1148	41 AM	49 Em		17	01 ***	26 45	33 48	46 HE
18	02 47	14 HR	45 45		18	05 mm	10**	28 4A	38 MR
19	18 ²¹⁶⁴	46 Em			19	01 ian	37***		
20	14 2168	29 ER	55 ta		20	21 #17	40 4六		
21	28 = 174	40 88	53 ***		21	04 an	23 88	54***	
22	46 811		4000		22	02 MR 2634	53 an	33 ***	53***
23	07***	21 811	44 5 8		23	04 mit	10 8/8	40 art	
24					24				

◎ 本站發售全線電腦連線車票請多加利用・服務電話 后里站(04)25562038 泰安站(04)25586540圖 2-19 后里站火車時刻圖

(資料來源:后里車站)

(二)客運及公車

目前后里車站附近停靠之大眾運輸路線包括長途客運、市公車、中科巡迴巴士等整理如下表所示。此外,后里區每年暑假為推展觀光活動亦推出后里觀光巴士巡迴各景點,約為每小時一班。

表 2-22 后里車站附近停靠之大眾運輸路線表

						班距	
種類	路線名稱		起迄	后里車站附近	每日	尖/離	單程行
	此口顶	K 口 件	FEJ2	停靠站	班次	峰	車時間
						(min)	
長途	豐原客	6606	豐原-中山	三豐路后科南	21*2	30/60	
客運	運		高-台北	路口、后里、			
				馬場入□			
	統聯客	1617	東勢→豐原	后里交流道麗		15/60	3-3.5hr
	運		→台北	寶樂園(月眉)			
台中	中台灣	155 路	高鐵臺中站	后里火車站	26*2	20-30/	90min
市公	客運后		-統聯轉運	(后里國小)		40-60	
車	里新幹	155 路副	站一后里一	后里火車站	4*2		
	線	線	麗寶樂園	(后里國小)			
	豐原客	214	后里馬場-	后里火車站	平 8*2		
	運		大甲火車站	(后里國小)	假 4*2		
中科	紅線	后里南	后里車站-	后里車站	10		
巡迴	(后里	線	七星園區				
巴士	線)	后科線	后里車站-	后里車站	9		
			七星園區				
		七星線	后里車站-	后里車站	5		
			七星園區				

資料來源:本計畫整理,民國 103 年 9 月

第六節 觀光遊憩

一、主要觀光景點遊客成長情形

后里主要的觀光遊憩區為麗寶樂園、后里馬場、后豐鐵馬道及月眉糖廠,依據臺中市政府觀光旅遊局之統計(未納入月眉糖廠),102年東豐自行車綠廊及后豐鐵馬道遊客人次近500萬人,麗寶樂園及后里馬場則同在100萬人上下。

如就臺中市統計年報中歷年觀光遊憩區遊客人數,分析自民國 90 年以來遊客數之成長情況,其變化如下:

- 1. 后里馬場從過去數萬至十餘萬人次成長至 100 年約 100 萬人次,主因為 100 年后里馬場舉辦大型活動超過 30 天,如兩馬觀光季、國際馬術表演及競賽、樂器節、花卉節及音樂季等,期間均免收門票。
- 2. 由於長億集團財務危機而易手改名的麗寶樂園(原月眉育樂世界)從民國 94 年約 150 萬人次,至 98 年降至 70 萬人次,102 年又逐漸回升至 100 萬人次。

至於未納入政府觀光統計之月眉糖廠方面,依據王志雄之研究(台糖土地活性化-以后里鄉月眉糖廠土地為例,逢甲大學都市計畫學系碩士在職專班碩士論文,民國95年)取自台糖月眉糖廠之資料,民國89-94年間月眉觀光糖廠之年遊客數約在3.3至7萬人之間,營業額都在1億元上下。



麗寶樂園



后里馬場



月眉糖廠



后豐鐵馬道

表 2-23 后里區主要觀光遊憩區遊客人次(102年)表

月份	后里馬場	東豐自行車綠廊	麗寶樂園	合計
7 5 125	70 12/10/20	及后豐鐵馬道	(原月眉育樂世界)	
1月	74, 935	303, 625	24, 454	403, 014
2月	98, 572	518, 458	89, 578	706, 608
3月	58, 997	353, 726	27, 831	440, 554
4月	58, 057	381, 658	45, 723	485, 438
5月	51, 988	359, 697	50, 051	461, 736
6月	52, 863	405, 982	98, 525	557, 370
7月	63, 986	528, 617	256, 676	849, 279
8月	101, 268	437, 617	280, 846	819, 731
9月	125, 450	418, 470	94, 919	638, 839
10月	102, 573	442, 059	51, 250	595, 882
11月	81, 775	367, 461	29, 090	478, 326
12月	70, 779	389, 994	32, 357	493, 130
全年累計	941, 243	4, 907, 364	1, 081, 300	6, 929, 907

資料來源:臺中市政府觀光旅遊局,臺中市主要觀光遊憩區遊客人次月報表(102年)

表 2-24 后里區主要觀光遊憩區歷年遊客人數表

年別	后里馬場	麗寶樂園 (原月眉育樂世界)	
90		343, 461	
91		902, 370	
92	130, 148	1, 207, 168	
93	143, 684	1, 459, 627	
94	103, 697	1, 480, 412	
95	72, 926	1, 063, 573	
96	56, 816	910, 080	
97	43, 958	782, 544	
98	49, 068	705, 268	
99	39, 373	827, 337	
100	102, 286	804, 785	
101	1, 023, 387	734, 073	
102	941, 243	1, 081, 300	
102	071,210	1, 501, 500	

資料來源:臺中市統計年報(101年),資料來源取自交通部觀光局

表 2-25 月眉觀光糖廠之遊客數及營業額表

項目	89年	90年	91年	92年	93年	94年
遊客人數	584, 226	698, 407	595, 714	591, 499	334, 644	453, 000
營業額	10, 104	11, 882	12, 957	13, 500	9, 156	10, 058
(萬元)						

資料來源:月眉糖廠

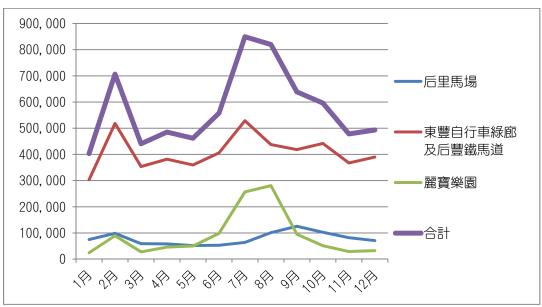


圖 2-20 后里區主要觀光遊憩區 102 年逐月遊客人數變化圖 (資料來源:同表 2-22,本計畫繪製)



圖 2-21 后里區主要觀光遊憩區歷年遊客人數成長圖 (資料來源:同表 2-23,本計畫繪製)

二、旅館及民宿業

旅館業與觀光產業的發展關係密切,后里區現有之旅館業,除 101 年 7 月開幕的麗寶福容大飯店及亞曼尼精品汽車旅館較具規模外,其他為小型旅館及民宿,5 家旅館房間數共計 334 間。(參見表 2-26 及圖 2-22)

表 2-26 后里區旅館及民宿統計表

類別	名稱	地址	房間數	住宿價格 (元)
旅館	麗寶福容大飯店	福容路 88 號	272	
	亞曼尼精品汽車旅館	墩北里民生路 348 號	30	1440-6000
	湘源大旅社	義里里甲后路 255 號	10	500-600
	青峰大旅社	后里里三豐路 297 巷 5 號	10	500
	僑芳賓館	后里里復興街 104 號	12	600-800
	小計5家		334	
民宿	舊山線后里泰安驛站	泰安里福興路 50 號	1 1	
	住宿會館			
	小田田民宿	眉山里三月路3之1號		

資料來源:本計畫整理

註:民宿尚有鳳凰山農場、月眉柚子、三馬小築等,由於已呈歇業狀態或家庭式經營故不計入。



圖 2-22 后里區旅館及民宿分布圖 (資料來源:本計畫繪製)

三、觀光發展組織

后里區民間之觀光發展推動組織為「臺中市后里觀光文化發展協會」,依據臺中市后里觀光文化發展協會網站之簡介,協會起於十餘年前,鄉長、議員、代表、農會和一群鄉親,努力的推動觀光文化活動,「追火車節」把報廢的泰安火車站打造成童話王國,不但每年吸引數萬遊客到訪。縣府推動的兩馬文化更為后里帶動一連串的觀光產業蓬勃。由於看到了有些產業不但擁有天然優越的條件,獲得政府大筆資金抑注,打響了知名度,也打開了通路,但業者卻都相當保守不敢順勢規劃,而失去了不少良機。在泰安劉明義理事長的鼓勵下,花市、民宿、餐飲、製酒等業者,不論同業或異業,都響應這項結盟推動。歷經將近兩年的蘊釀,臺中縣后里鄉觀光文化發展協會誕生。縣市合併,102年更名為臺中市后里觀光文化發展協會。

除后里觀光文化發展協會外,尚有推展樂器產業的后里樂器文化發展協會、由自行車租賃業者成立的原臺中縣腳踏車休閒協會、后里單車協會等,亦從事后 里區觀光活動的推廣。

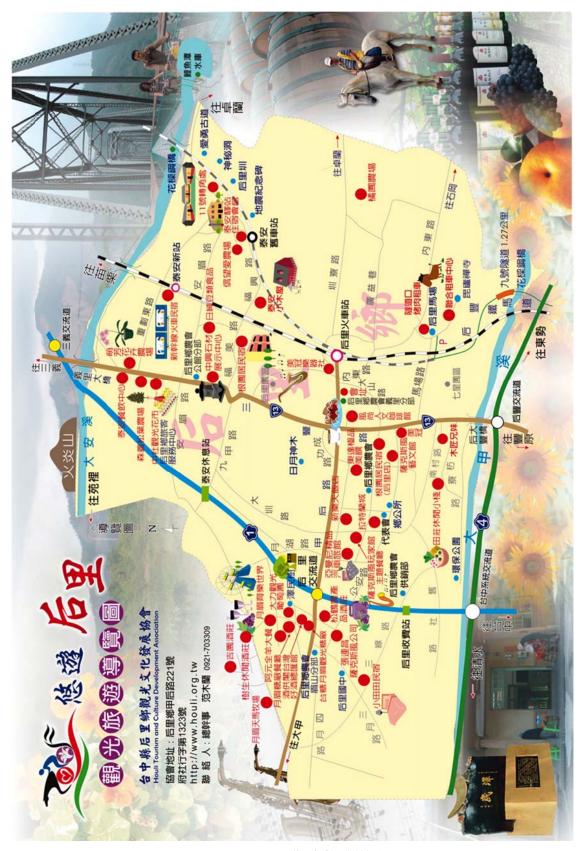


圖 2-23 后里區觀光旅遊導覽圖

(資料來源:后里觀光文化發展協會)

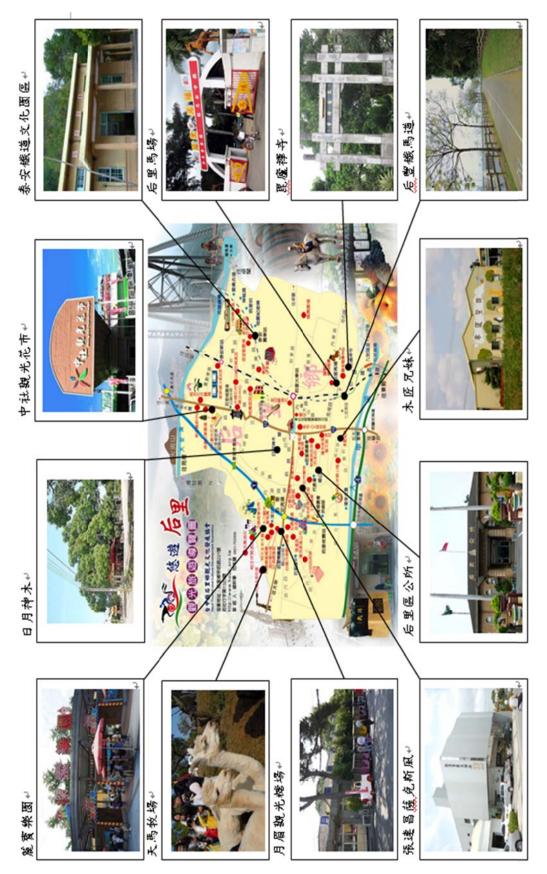


圖 2-24 后里區重要觀光景點分布圖 (資料來源:本計畫繪製)

第七節 文化資產

后里區目前經指定公告之文化資產包括四處古蹟及一處歷史建築,此外,於 后里第二淨水場環境影響評估所辦理之文化資產調查評估報告(郭素秋 2008. 3. 13、2009. 2. 13),則調查出有營埔文化層之史前遺址。

1. 內埔庄役場

內埔庄役場完成於日據時期昭和9年(西元1934年),建築具有展現官方 威權的形構,構成完整的日據街庄行政中心建築空間的原貌,尤其難得的保 留著地方發展過程中重大事件的歷史空間。

2. 縱貫鐵路舊山線--泰安車站

明治 43 年(西元 1910 年) 創設,大正 9 年改稱為「大安站」,至民國 43 年改稱為現今之「泰安」。原有站房初建時為木造建築,因昭和 10 年(西元 1935 年)發生墩子腳大地震,造成聯繫之橋樑隧道震毀,北側設有「震災復興紀念碑」,現存之站房為地震後重建之樣式。

3. 后里張天機宅

建於日據時期昭和6年(西元1931年),歷經西元1935年墩仔腳地震及 西元1999年921大地震後,建築格局完整,大體上保存良好,是本市少見早 期融合了台灣、日本、西洋之混合建築。

4. 后里瞖坂張家裐墓

本古蹟由三座古墓組成,為日據時期士紳大型墳墓,規制完整,墓體雕刻及洗石子作工精緻,與地方重要人物關係密切,具歷史文化意義。

5. 月眉糖廠「製糖工場」

創立於日據時期明治 42 年(西元 1909 年),戰後由台灣糖業股份公司月 眉糖廠接收生產,1999 年因環境變遷停止壓榨並轉型為觀光糖廠。不但歷史 悠久,具備歷史文化價值,且其設備內容尚稱完善,是目前臺中僅有的一座 製糖廠,反映出台灣百年糖業歷史。

表 2-27 后里區經指定公告之文化資產表

類別	名稱	等級	種類	公告日期	地址
古蹟	內埔庄役場	市定古蹟	衙署	2001-06-13	公安路 84 號
	縱貫鐵路舊山	市定古蹟	車站	2001-11-13	泰安里福興路52號
	線泰安車站				
	后里張天機宅	市定古蹟	宅第	2008-07-30	墩南里南村路 332
					號
	后里賢坂張家	市定古蹟	墳墓	2007-04-16	第一公墓內
	祖墓				
歷史建	月眉糖廠「製		其他	2010-03-02	眉山里甲后路 864
築	糖工場」				號

資料來源:臺中市政府文化局網站



圖 2-25 文化資產分布圖 (資料來源:本計畫繪製)

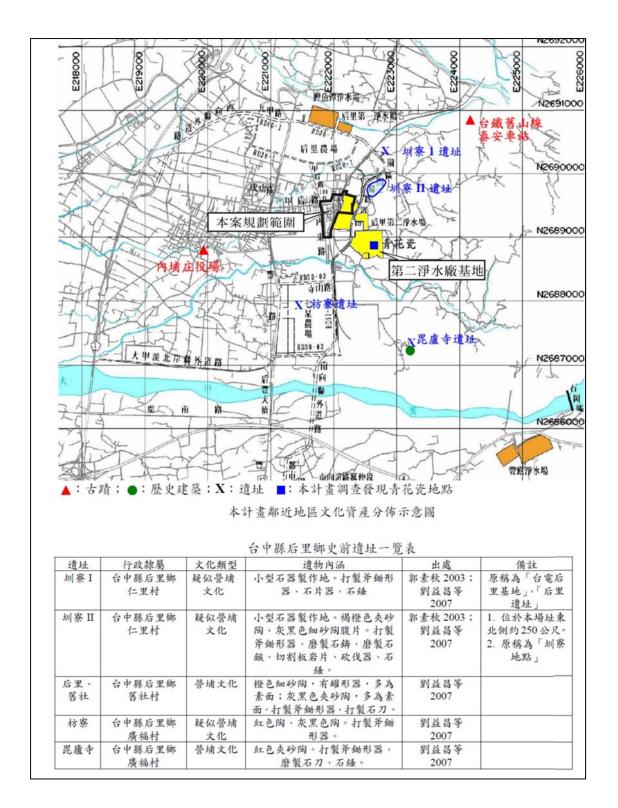


圖 2-26 史前遺址分布圖

(資料來源:后里第二淨水場環境影響評估之文化資產調查評估報告(郭素秋 2008. 3. 13、 2009. 2. 13))

第三章 規劃範圍現況調查

第一節 土地使用編定

規劃範圍在鐵路用地(含)以西為都市計畫區,鐵路用地以東為非都市土地山坡地保育區,其都市計畫土地使用分區及非都市土地使用地編定如下圖 3-1。

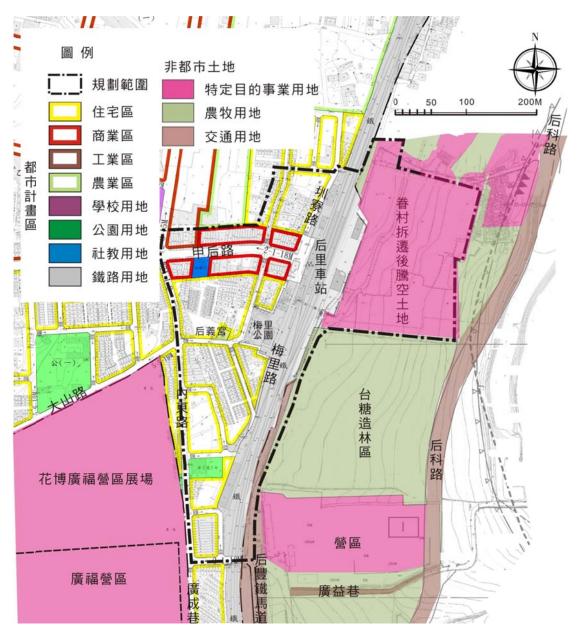


圖 3-1 土地使用編定圖

第二節 土地及建築使用現況

一、商業使用

規劃範圍內商業活動主要分布於甲后路兩側,其中有 47%做商業使用,其餘為住家,商業使用又以小吃店最多,其次是雜貨店、機車托運及寄車、自行車出租、咖啡或茶飲。

目前后里車站前之商業活動並不活絡,亦未具特色,並未因搭火車至麗寶樂園、后豐及東豐鐵馬道之遊客在此出入(估計每年應有10餘萬人次),而如集集、勝興車站等因觀光人潮商機形成具特色的觀光商圈,目前車站前僅三家自行車出租業為因應鐵馬道遊客而生。

表 3-1 規劃範圍土地使用編定表

	使用項目	面積(公頃)	比例(%)	備註
都市	住宅區	4. 60	25. 36	
土地	商業區	1. 06	5. 84	
	乙種工業區	0. 17	0. 94	
	宗教專用區	0. 03	0. 17	
	社教用地	0. 09	0. 50	
	公園兼兒童遊樂場	0. 19	1. 05	
	道路用地	1. 88	10. 36	
	鐵路用地	4. 20	23. 15	
	小計	12. 22	67. 36	
非都市	特定目的事業用地	5. 30	29. 22	
土地	交通用地	0. 52	2. 87	
	農牧用地	0. 10	0. 55	
	小計	5. 92	32. 64	
	合計	18. 14	100. 00	

資料來源:本計畫整理

表 3-2 后里車站前自行車出租業概況表

地區	店名	位置	營業時間		
后里	后里車站租車中心 甲后路 5 號		06:00-18:00		
車站	上鼎租車	甲后路 13 號	假日:7:30~19:00,平日:8:00~18:00		
	奇典租車后里二店	甲后路 21 號	夏季:7:00~19:00,冬季:8:00~18:00		

資料來源:本計畫調查

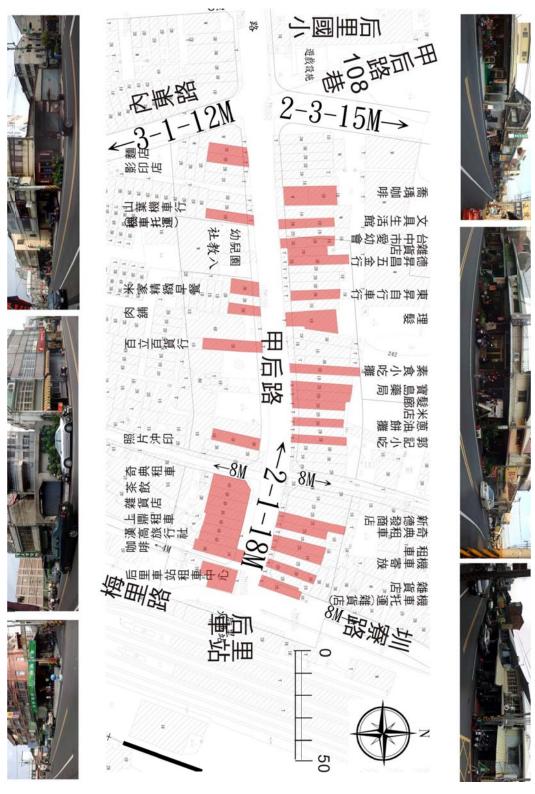


圖 3-2 甲后路二側商業活動分布圖

二、住宅使用

規劃範圍內商業活動主要分布於甲后路兩側,其餘多為住宅使用。以下依屋 齡區分為四十年以上之老舊房屋及新建住宅分述如下:

(一)老舊住宅

- 1. 甲后路南側甲后路 2 號 1 戶及甲后路北側近 30 戶,為 1935 年中部大地震(屯仔腳大地震)後重建之磚木造二層樓建築。
- 2. 甲后路以北、圳寮路以西及甲后路以南至后義宮、梅里公園一帶巷弄狹窄彎曲,其中約有一半為一樓磚造之矮房厝,其餘夾雜著 2-3 樓之 RC 建築。
- 3. 后義宮及梅里公園以南則有一處民國 66 年完工的至善國宅,為 2 層樓 RC 造透天住宅,戶數約 68 戶。
- 4. 位於廣福營區內東路側門處則為一處 20 餘戶 2-3 樓之集合式店鋪住宅。
- 5. 後站台糖土地上近后科路旁,則有一處約 20 餘戶 1 樓磚造房屋形成的小 聚落。

(二)新建住宅

本地區新建之住宅包括甲后路一處 8 樓集合住宅及其他零星改建後的住宅、圳寮路一處透天別墅群、后義宮旁一處透天住宅及內東路上二處店鋪住宅。

三、寺廟

梅里公園旁有后義宮及其廟前廣場。

四、公共設施

本地區之公共設施包括位於都市計畫鐵路用地上興建之鐵路局場站及房舍、 梅里公園、停車場,甲后路旁之后里國小、托兒所,及后義宮旁義里里社區活動 中心。

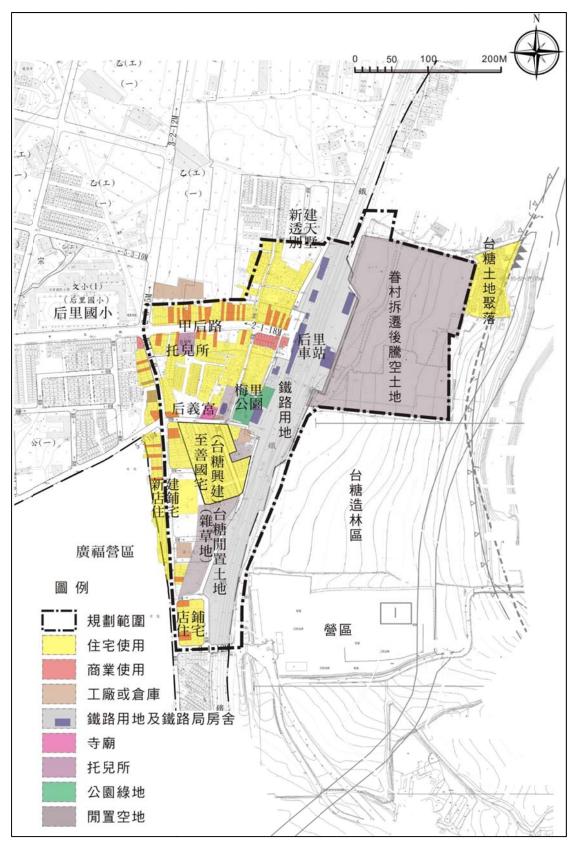


圖 3-3 土地及建築使用現況圖

五、歷史建築

依據原臺中縣政府於民國 91 年之「臺中縣歷史建築清查計畫」, 后里鄉初勘之歷史建築資料有 61 筆, 建議登錄 27 筆, 其中位於本規劃範圍內者有 3 筆, 由於其中后里車站第一官舍及台糖肥料倉庫皆已拆除, 故僅餘甲后路 5 號原良昌旅社一處。

另依據本計畫之調查,甲后路之日式街屋亦具有保存維護之價值,包括甲后路南側甲后路 2號 1 戶及甲后路北側近 30 戶,為 1935 年中部大地震(屯仔腳大地震)後重建之磚木造二層樓建築,目前后里仍保有此類街屋風貌的另一個地點位於四村路上。

表 3-3 規劃範圍內建議登錄歷史建築表

名稱	位置	建議保存	總樓地板	所有權人	使用現況
		範圍面積	面積(m2)		
		(m2)			
良昌旅社	甲后路 5	309. 40	330. 12	土地為鐵路	后里車站租車
	號			局經管國有	中心
				地,地上物為	
				私人	
后里車站	梅里路 2	293. 03	32. 46	土地為鐵路	已拆除作機車
第一官舍	號			局經管國有	停車場
				地,地上物為	
				私人	
台糖肥料	后里車站	2860. 33	918. 66	台灣糖業股	已拆除
倉庫	旁			份有限公司	

資料來源:臺中縣政府,臺中縣歷史建築清查計畫,民國 91 年

註:良昌旅社經臺中市政府文化局於 103 年 10 月 7 日邀集文化資產審議委員會委員現勘,已決議不指定或登錄,不列冊(104 年 1 月 13 日府授文資古字第1040004687 號函)。



圖 3-4 本規劃範圍內建議登錄之歷史建築現況圖

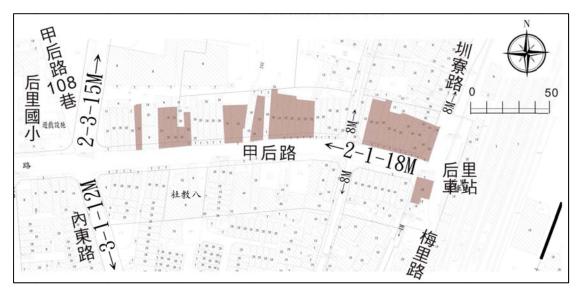


圖 3-5 甲后路日式街屋分布圖

第三節 土地權屬

火車站前之公有土地以鐵路局經管之國有土地居多;其次為台糖土地,為早期台糖月眉糖廠鐵路路線及場站舊址。後站除原后里新村及慈德四村拆遷後土地為國有地(管理者包括國有財產署及國防部),亦有台糖土地及市有地(管理者為建設局),台糖土地主要做為平地造林區及一處約20餘戶1樓磚造房屋所形成之小聚落。

規劃範圍面積 18.14 公頃,土地權屬包括公有地約佔 63.05%,私有地約佔 36.95%。

表 3-4 規劃範圍土地權屬明細表

	土地權屬	面積(公頃)	百分比(%)
	中華民國	10. 9951	60. 61
公有地	臺中市政府	0. 4432	10. 9951 60. 61 0. 4432 2. 44 11. 4383 63. 05 1. 0758 5. 93 5. 6259 31. 02 6. 7017 36. 95
小計	小計	11. 4383	63. 05
私有地	台灣糖業股份有限公司	1. 0758	5. 93
	其他私有地	5. 6259	31. 02
	小計	6. 7017	36. 95
合計		18. 1400	100. 00

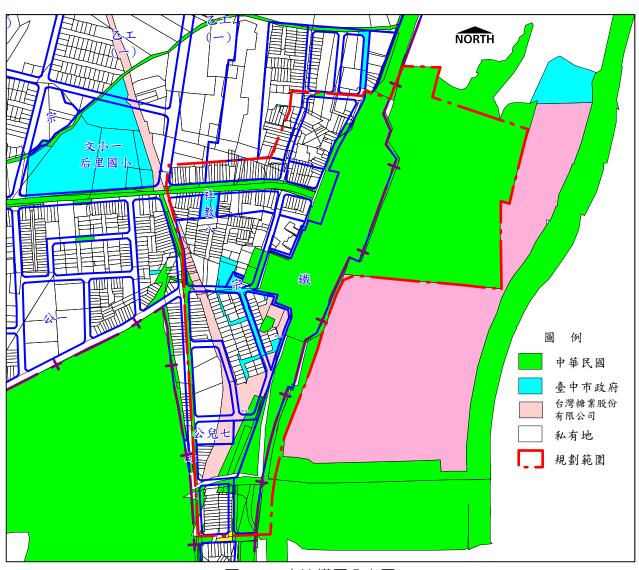


圖 3-6 土地權屬分布圖

第四節 閒置空間

本案主要目的係配合於 2018 年舉辦花卉博覽會,針對於后里車站鄰近土地(含都市及非都市土地)提出活化策略。經規劃單位進行資料蒐集、訪談、土地權屬調查、實地踏查等作業程序後,將可供活化再利用之閒置空間調查成果整理如下表 3-5 所示,並逐一說明如後:

位置		面積	使用分區	土地權屬		
間置建築	台鐵閒置倉庫	前後站倉庫	鐵路用地及住宅區	國有(鐵路局		
	及房舍	個二棟、前		管理)		
		站房舍一棟				
間置土地	月眉糖廠鐵路	0.98 公頃	住宅區、公園用地、	台糖、國有、		
	場站舊址		道路用地、鐵路用地	市有		
	眷村拆遷騰空	5.45 公頃	非都市土地山坡地保	國有(國防部		
	土地		育區特定目的事業用	及國有財產署		
			地	管理)		

表 3-5 可供活化再利用之間置空間調查成果表

一、閒置建築

閒置建築多為鐵路局倉庫及房舍,經調查計有五棟,經訪談鐵路局業務單位, 其現況如下:

- 1. 梅里路宿舍:原有業者有意承租作青年旅舍,因法令限制問題而作罷,擬拆除 後併鄰地以空地出租。
- 2. 前站倉庫:最北棟原租予自行車出租業者,後因地點不如車站前醒目,不具地 利而退租。隔壁倉庫目前有人有意承租,承租人需自行將其內堆置之雜物自 行搬到另一間。
- 3. 後站倉庫:目前閒置,因無出入道路,如未來有道路可供出入即可以招租。 又為配合政府鼓勵青年返鄉築夢創業,形塑在地產業特色,暨優秀人才投入 臺灣文創產業,臺鐵局結合經濟部及文化部之方案,將全臺 123 戶公用不動產, 提供青年創業或文創產業創業者以低於市場行情之優惠價格直接承租,以提升我 國文創產業質能。目前后里車站已配合提供前站閒置倉庫、房舍各一棟辦理。(表 3-5 及圖 3-7 編號 3 之倉庫及編號 1 之房屋)



圖 3-7 鐵路局閒置建築現況圖

表 3-6 台鐵后里車站提供青年創業或文創產業創業之標的一覽表

座落地點	一般房屋/ 倉庫/辦公 室/集合式 住宅	建物現況 A:良好 B:需小幅整修 C:需大幅整修	建物總樓 層數 (有無電 梯)	建造材質	建物 面積 (㎡)	土地 面積 (㎡)	土地使用分區	主辦單位
甲后路 1號	倉庫	B:需小幅整修	1層建築	木造	372. 9	372. 9	鐵路用地	臺中貨運
梅里路 8-1 號	一般房屋 (8 戶)	C 需大幅整修	2棟4層建 築(無)	鋼筋混 凝土	512. 64	157. 5	住宅區	服務所

資料來源:臺鐵局提供青年創業或文創產業創業之標的一覽表(適用期間:102年 10月18日至103年4月17日)

二、閒置土地

閒置土地共二處,前後站各一處,前站為月眉糖廠鐵路場站舊址,後站為后 里新村及慈德四村拆遷騰空土地,其位置參見圖 3-8。

1. 月眉糖廠鐵路場站舊址

月眉糖廠於 1909 年 7 月 21 日由小松楠彌氏所創立,當時稱為「大甲製糖所」 隸屬於鹽水港製糖會社的旗下,1911 年 3 月改為北港製糖株式會社的月眉製糖 工廠。1915 年 3 月被當時台灣第三大的東洋製糖株式會社併購,不過由於該會 社在 1927 年發生資金周轉不靈而宣告破產,使得月眉糖廠轉賣給大日本製糖株 式會社經營,而台灣光復之後月眉糖廠劃為台糖第一區分公司所管轄,不過後來 曾經降為台中糖廠下面的月眉工廠,台中糖廠關閉之後,人事與業務再度遷至月 眉廠辦公,月眉糖廠再度恢復其編製。

月眉糖廠坐落於后里台地的東緣,其原料區散步在整個后里台地及大甲、苑裡的海岸平原上,地勢落差百公尺有餘;在其鐵道運輸路線中,以東起后里西至大甲的大甲線為運輸主幹線,該線橫亙后里台地東西,除了製糖原料之運輸,早期還曾辦理客運業務,在縱貫鐵路海線未修建之前,為大甲等海線居民的對外出入交通路線。(摘錄自鄧志忠,舊線跡踏查系列一月眉糖廠鐵道簡介,鐵道情報雜誌)

而位於現今台鐵鐵路用地西側梅里公園以南之台糖所有之土地,即為月眉糖 廠鐵路場站舊址,糖廠鐵路從現今之甲后路 108 巷向南駛至此處折返進入后里站。 月眉糖廠本線與台鐵兩個連絡站都是以折返式的路線設計,而同時聯絡山海線鐵路的糖鐵也是僅有一處。



圖 3-8 規劃區內閒置土地現況照片圖

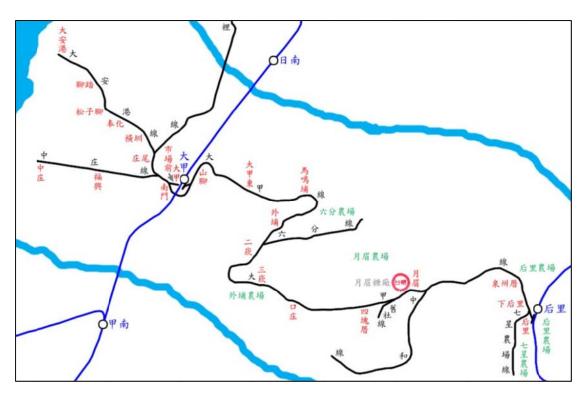


圖 3-9 月眉糖廠鐵道分布圖

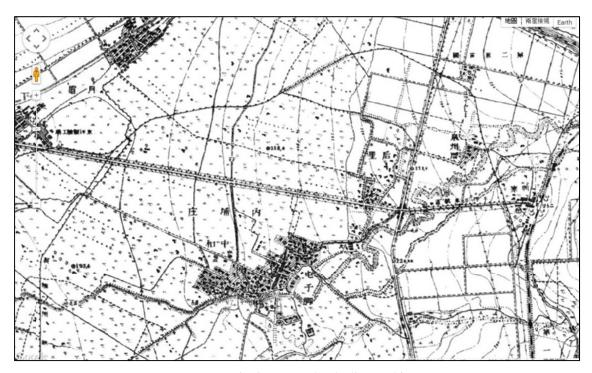


圖 3-10 日據時期月眉糖廠鐵路路線圖

(資料來源:日據二萬五千分之一地形圖,中研院台灣百年歷史地圖網站)

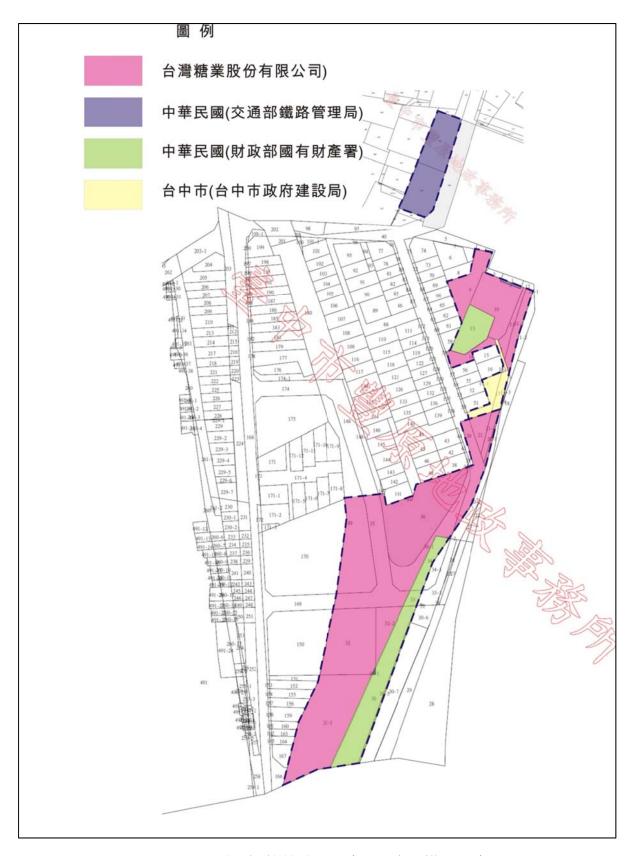


圖 3-11 月眉糖廠鐵路場站舊址及周邊閒置土地權屬示意圖

表 3-7 月眉糖廠鐵路場站舊址及周邊土地清冊表

筆次	地段	地號	面積(m2)	地目	使用分區	土地公告現值	所有權人	管理者
1	義里	330	409. 05	880	住宅區	(元/m2) 21,300	中華民國	交通部台灣鐵路管理局
2	義里	445					1 -1-2-0-02	
	and man		405. 76	建	住宅區	21, 300	中華民國	交通部台灣鐵路管理局
3	后義	2	14. 60	建	住宅區	21, 300	中華民國	交通部台灣鐵路管理局
4	后義	9	322. 36	建	住宅區	21, 300	台灣糖業股份有限公司	
5	后義	10	497. 24	鐵	住宅區	21, 300	台灣糖業股份有限公司	
6	后義	11	98. 98	鍛	住宅區	21, 300	台灣糖業股份有限公司	
7	后義	11-1	165. 91	鉞	鐵路用地	21, 300	台灣糖業股份有限公司	
8	后義	13	324. 68	建	住宅區	21, 300	中華民國	財政部國有財產署
9	后義	14	119. 72	建	住宅區	21, 300	台灣糖業股份有限公司	
10	后義	17	16. 74	道	住宅區	21, 300	台中市	台中市政府建設局
11	后義	17-1	136. 85	道	住宅區	21, 300	台中市	台中市政府建設局
12	后義	17-2	88. 67	道	住宅區	21, 300	台中市	台中市政府建設局
13	后義	20	288. 35	鍛	道路	17, 700	台灣糖業股份有限公司	
14	后義	20-1	27. 81	980	鐵路用地	17, 700	台灣糖業股份有限公司	
15	后義	21	116. 58	鍛	住宅區	17, 700	台灣糖業股份有限公司	
16	后義	21-1	79. 04	鍛	鐵路用地	17, 700	台灣糖業股份有限公司	
17	后義	30	803. 93	早	住宅區	17, 700	中華民國	財政部國有財產署
18	后義	30-1	2. 73	早	住宅區	17, 700	中華民國	交通部台灣鐵路管理局
19	后義	30-5	50. 07	早	住宅區	17, 700	中華民國	財政部國有財產署
20	后義	32	864. 47	鉞	公兒	17, 700	台灣糖業股份有限公司	
21	后義	32-1	1321. 58	额	住宅區	17, 700	台灣糖業股份有限公司	
22	后義	32-2	221. 17	鎖	住宅區	17, 700	台灣糖業股份有限公司	
23	后義	33	52. 27	早	道路用地	17, 700	中華民國	財政部國有財產署
24	后義	34	156. 63	早	鐵路用地	17, 700	中華民國	財政部國有財產署
25	后義	35	712. 69	鐵	道路用地	17, 700	台灣糖業股份有限公司	
26	后義	36	1131. 14	鐵	住宅區	17, 700	台灣糖業股份有限公司	
27	后義	36-1	398. 41	鐵	鐵路用地	17, 700	台灣糖業股份有限公司	
28	后義	149	1017. 94	鐵	住宅區	17, 700	台灣糖業股份有限公司	
合計			9845. 37					

2. 后里新村及慈德四村拆遷騰空土地

后里新村及慈德四村拆遷騰空土地原為后里第二淨水場開發計畫用地之一部分,台灣自來水公司原計畫在台中市后里區后里車站東南側興建后里第二淨水場,基地面積約33.2公頃,每天可提供60萬噸淨水,因預定地位於三義分支斷層兩側,環評委員評估有危險之虞,認為選址不當,2013年11月13日環評委員會決議「不予開發」。102年12月24日環保署公告本案審查結論:認定本案不應開發。

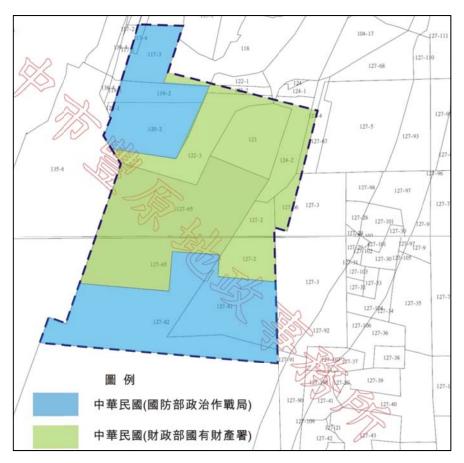


圖 3-12 眷村拆遷騰空土地權屬示意圖

表 3-7 眷村拆遷騰空土地清冊表

筆次	地號	面積 (m2)	使用分區	使用地類別	土地公告現 值(元/m2)	所有權人	管理者
1	122-1	597	山坡地保育區	特定目的事業用地	4, 600	中華民國	財政部國有財產署
2	122-2	491	山坡地保育區	特定目的事業用地	4, 600	中華民國	財政部國有財產署
3	122-3	4, 018	山坡地保育區	特定目的事業用地	4, 600	中華民國	財政部國有財產署
4	123	3, 618	山坡地保育區	特定目的事業用地	4, 600	中華民國	財政部國有財產署
5	124	100	山坡地保育區	特定目的事業用地	4, 600	中華民國	財政部國有財產署
6	124-1	456	山坡地保育區	特定目的事業用地	4, 600	中華民國	財政部國有財產署
7	124-2	2, 368	山坡地保育區	特定目的事業用地	4, 600	中華民國	財政部國有財產署
8	127-2	3, 255	山坡地保育區	特定目的事業用地	9, 700	中華民國	財政部國有財產署
9	127-4	578	山坡地保育區	特定目的事業用地	4, 600	中華民國	財政部國有財產署
10	127-65	14, 039	山坡地保育區	特定目的事業用地	9, 700	中華民國	財政部國有財產署
11	127-66	914	山坡地保育區	特定目的事業用地	4, 600	中華民國	財政部國有財產署
12	117-3	2, 192	山坡地保育區	特定目的事業用地	4, 600	中華民國	國防部政治作戰局
13	117-4	193	山坡地保育區	特定目的事業用地	4, 600	中華民國	國防部政治作戰局
14	119-2	1, 617	山坡地保育區	特定目的事業用地	4, 600	中華民國	國防部政治作戰局
15	120-2	4, 067	山坡地保育區	特定目的事業用地	4, 600	中華民國	國防部政治作戰局
16	127-81	5, 489	山坡地保育區	特定目的事業用地	9, 700	中華民國	國防部政治作戰局
17	127-82	10, 468	山坡地保育區	特定目的事業用地	9, 700	中華民國	國防部政治作戰局
	合計	54, 460					

第五節 交通系統

一、道路系統

規劃範圍及鄰近地區之現有道路系統如第二章第五節之道路系統所述,詳細 道路系統圖如圖 3-13 所示。

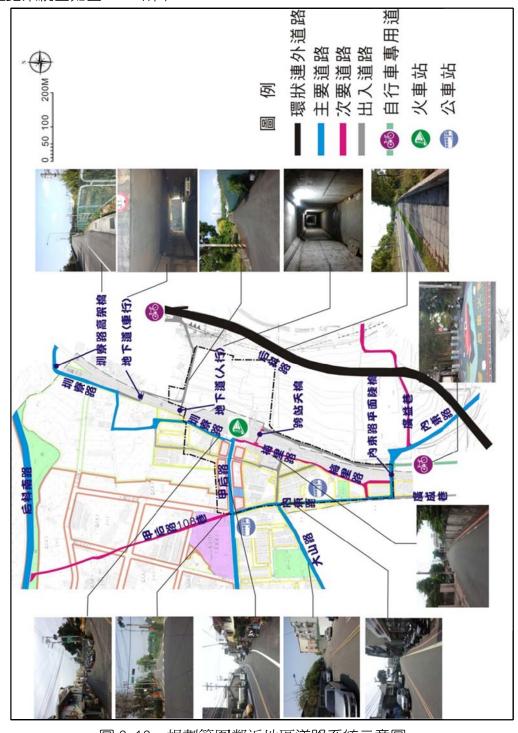


圖 3-13 規劃範圍鄰近地區道路系統示意圖

二、停車空間

后里車站周邊地區現有公共停車空間如下:

1. 后里車站北側:約可停 250 輛機車及 10 餘輛汽車。

2. 后里車站南側:約可停 250 輛機車。

3. 后義宮廟前廣場:約可停 25 輛汽車。





后里車站南側機車停車場

后里車站北側倉庫旁停車格(六輛)





后里車站北側圳寮路旁機車停車場(部分為汽車所停放) 圖 3-14 停車空間現況圖

第六節 視覺景觀

后里車站周邊現有之主要之視覺端景如下:

1. 甲后路及圳寮路端景:后里車站及良昌旅社。

2. 內東路端景:內東路向北可遠眺三義火炎山。

3. 梅里路端景:至善國宅旁有一顆高約30米之扁柏,為前後站皆可望見之重要地標。

4. 車站月台:車站月台向東為一處小山丘地形。





甲后路及圳寮路端景:后里車站及良昌旅社





內東路端景:三義火炎山





車站月台看後方山丘及梅里路端景—高大之扁柏

圖 3-15 后里車站周邊重要之視覺端景圖

第四章 相關計畫及工程建設

第一節 相關計畫

目前涉及后里車站周邊地區之相關計畫綜理如下:

一、與2018 國際花博展場土地使用計畫相關者:

包括「擬定后里國際花博特定區計畫規劃」、「國家重大建設計畫-臺中市 翡翠區域農業加值推動計畫」等二案。

由於新市長上任後指示 2018 國際花博展場以「1+2+10」規劃,避開后里石虎棲息地,縮減原后里展區範圍,另外擇地選址於豐原葫蘆墩公園、外埔補足,並於轄內十個區域一併推動相關活動。以及因花博開展期間緊迫,為園區及場館工程如期完工,屬非都市土地部分(外埔及后里),市府將以非都市土地變更程序先行辦理。故「擬定后里國際花博特定區計畫規劃」目前已暫緩。

二、與后里車站周邊都市計畫或非都市土地開發相關者:

包括「變更后里都市計畫(第三次通盤檢討)」、「后里第二淨水廠開發計畫」等二案。惟後者依據 102 年 12 月 24 日環保署公告本案審查結論:認定本案不應開發。

三、與后里車站周邊交通規劃建設相關者:

包括「2018年國際花卉博覽會交通規劃、「大臺中地區山海線鐵路雙軌高架化建置計畫可行性研究」、「民間參與舊山線復駛營運案」、「后里車站跨站式站房可行性評估」、「臺中市快捷巴士(BRT)後續路網可行性研究及規劃」、「臺中市山線苗栗至南投段自行車道規劃設計」等六案。

其中「后里車站跨站式站房可行性評估」經臺鐵局評估,建議以「增設 東站」較可行,包含增建天橋及地下道。而「臺中市快捷巴士(BRT)後續路 網可行性研究及規劃」則已於新市長上任重新檢討後暫緩辦理。

四、與后里區整體發展建設相關者:

為配合中央推動均衡城鄉發展方案所辦理之「臺中市后里區整合建設計畫」。

表 4-1 相關計畫辦理進度表

類別 案名 辦理單位 委託規劃單位 辦理進度 與 2018 國際 擬定后里國際花 臺中市政府都 長豐工程顧問 103 年 5 月簽約,規 花博展場土 博特定區計畫規 市發展局 有限公司 作業目前已暫緩。 地使用計畫 劃案 臺中市政府農 農業加值推動計 畫(短程發展計 畫(短程發展計 畫一2018 臺中國 際花卉博覽會基 本計畫) 包。市府也已將「國際花卉博覽會基
花博展場土 博特定區計畫規 市發展局 有限公司 作業目前已暫緩。 地使用計畫 畫字 臺中市政府農
地使用計畫 畫案
相關者 臺中市翡翠區域 臺中市政府農
農業加值推動計 畫(短程發展計 畫—2018 臺中國 際花卉博覽會基
畫(短程發展計 畫—2018 臺中國 際花卉博覽會基 二 2018 臺中國
畫—2018 臺中國 行中,盼趕在今年前 答細部規劃委外
際花卉博覽會基格的學術學學學學學學學學學學學學學學學學學學學學學學學學學學學學學學學學學學學
本計畫) 本計畫) 包。市府也已將「區
重大建設計畫—臺中
動計畫」呈報中央
查,並於 5 月 15 E
後之修訂版呈報。
與后里車站 變更后里都市計 臺中市政府都 龍楹工程顧問 104年2月2日召開
周邊都市計 畫(第三次通盤 市發展局 有限公司 政部都市計畫委員
畫或非都市 檢討)案 第一次專案小組審認 第二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十二十
土地開發相 │ 后里第二淨水廠 │ 臺灣自來水股 │ 中興工程顧問 │ 102 年 12 月 24 日頃
闘者 環境影響評估 份有限公司 股份有限公司 署 公 告 本 案 審 查
論:認定本案不應
發。
與后里車站 2018年國際花卉 臺中市政府交 鼎漢國際工程 103年12月23日第
周邊交通規 博覽會交通規劃 通局 顧問股問有限 成果報告
劃建設相關 公司
者 大臺中地區山海 臺中市政府交 亞新工程顧問 交通局已於 103 年 7
線鐵路雙軌高架 通局 股份有限公司 30 日提交可行性研
化建置計畫可行 成果予交通部審核
性研究
中市府必須附議會
意本,並修正可行性
民間參與舊山線 交通部台灣鐵 鼎漢國際工程 臺鐵局 98 年 9 月份

第四章 相關計畫及工程建設

類別	案名	辦理單位	委託規劃單位	辦理進度
				站至舊泰安站間 13.6
				公里路段之復駛營運
				進行公告招商,但並無
				廠商有意願參與
	后里車站跨站	交通部台灣鐵	鐵路局自行辦	臺鐵局於 103 年 4 月間
	式站房可行性	路管理局	理	曾允諾辦理「后里車站
	評估			跨站式站房可行性評
				估」,並預計於 103 年
				10 月完成,惟目前依據
				臺鐵局評估後,建議以
				「增設東站」較可行,
				包含增建天橋及地下
				道。增設東站委外設計
				及施工期程約需 26 個
				月。
	臺中市快捷巴士	臺中市政府交	林同棪工程顧	已於101年完成,惟104
	(BRT)後續路網	通局	問股份有限公	年新市長上任重新檢
	可行性研究及規		司	討後 BRT 路網已暫緩辦
	劃(已暫緩辦理)			理。
	臺中市山線苗栗	臺中市政府觀	吉野工程顧問	已完成
	至南投段自行車	光旅遊局	有限公司	
	道規劃設計案			
與后里區整	臺中市后里區	臺中市政府都	東昇工程顧問	已完成規劃報告並呈
體發展建設	整合建設計畫	市發展局	有限公司	報內政部爭取補助計
相關者				畫

資料來源:本計畫整理

資料更新日期:104年7月10日

茲將涉及后里車站周邊地區之相關計畫內容簡要分述如下:

一、擬定后里國際花博特定區計畫規劃案

花博會展場已規劃於臺中市后里區設置,舉辦時間為 2018 年 11 月至 2019 年 4 月止,展期為半年,展覽結束後,將永久保留部分設施,並透過長期景觀綠美化、花卉美學等教育推廣,將后里地區打造成一個具花卉產業文化特色的國際性觀光休閒新亮點。鑑於花博展場屬非都市土地,為使土地整體規劃、合理有效使用,並促進后里地區花卉產業發展,故依「非都市土地申請新訂或擴大都市計畫作業要點」,透過申請新訂都市計畫程序擬定「后里國際花卉特定區計畫」。在財務平衡的前提下,將以整體開發方式取得展覽用地及有關公共設施用地,並配置適當之都市發展用地,對土地作合理之規劃,以促進地方繁榮發展。

本案以后里區為研究範圍,其計畫範圍以舉辦 2018 臺中國際花卉博覽會展場用地範圍約 100 公頃為基礎,並就規劃合理性、發展完整性及土地開發意願適度納入周邊土地。

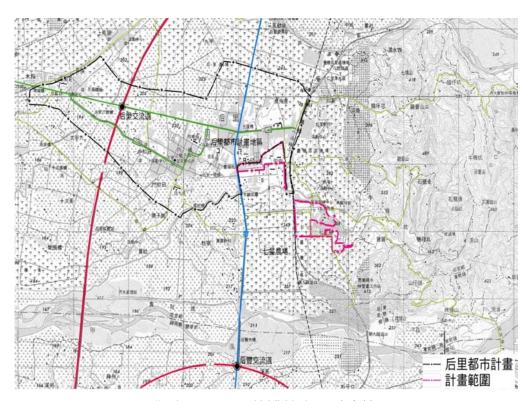


圖 4-1 擬定后里國際花博特定區計畫範圍圖

資料來源:擬定后里國際花博特定區計畫規劃案申請書,民國 103 年 9 月

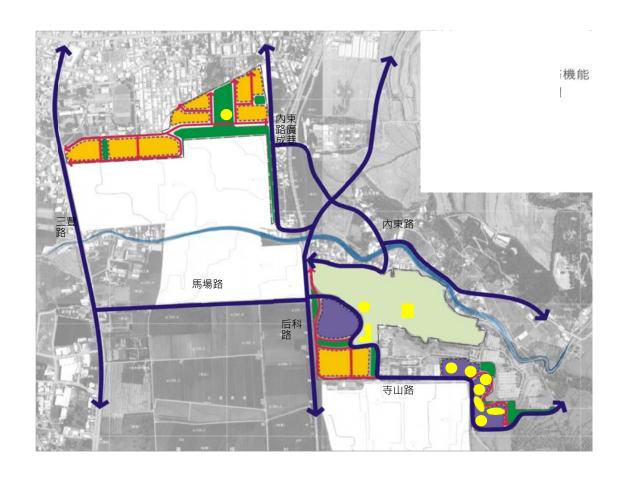


圖 4-2 擬定后里國際花博特定區計畫規劃構想示意圖 資料來源: 擬定后里國際花博特定區計畫規劃案申請書, 民國 103 年 9 月

二、國家重大建設計畫臺中市翡翠區域農業加值推動計畫(含 2018 臺中花博推動計畫)

(一)計畫緣起

建構結合農業生物科技、產、研、教育、展覽觀光之園區為發展目標,規劃結合在地農業、中科園區等特色優勢,導入綠色產業(Green Industry)概念及會展產業(MICE),推動區域核心發展為國際產業趨勢之主題產業園區,扶植在地產業及創新研發,引領產業趨勢潮流。

(二)計畫目標

以臺中市北部區域之特質與傳統農業為基礎,導入會展(MICE)及民間參與公共建設(PPIP)兩大元素來降低政府之財務及管理支出,將公共資源效益發揮至最大化。同時,打造跨多元農業機能平臺及促進農業相關經濟活動,達到農業專業人才培育、作物生產及刺激消費等目的。此一創新、整合、農業加值營運規劃模

式,帶動「1+2+10」整體區域經濟發展。

(三)短程發展計畫—2018臺中國際花卉博覽會基本計畫

有關 20188 臺中國際花卉博覽會之主題及空間概念、展場分布位置及與后里車站附近二處展場土地使用計畫詳如後圖、表所示。

花博 主題

臺中世界花卉博覽會

Taichung World Flora Expo

花現GNP 自然怡人新花都

Discover GNP Green, Nature, and People

花博外埔園區(Waipu Park Area)

農業產業園區,臺灣農 業根本的展望及花卉、 水果產業實力。 生產 產業

花博森林園區(Forestry Park Area)

降低環境破壞·藉由地 方與人文景觀特色·結 合花卉景觀。

生態 文化

花博葫蘆墩公園((Huludun Park Area)

生活 休閒 從生活中的食衣住行育 樂發想,並結合農業與 花卉展示。

花博馬場園區(Horse Park Area)

生技 科技 農業生物科技等前端科 技結合,展示獨步世界 之產業。

圖 4-3 花博主題及空間概念

資料來源:國家重大建設計畫臺中市翡翠區域農業加值推動計畫(含 2018 臺中花博推動計畫)簡報資料,臺中市政府,104年6月17日



圖 4-4 花博計畫位置

資料來源:同前

表 4-2 花博土地使用規劃項目表

園品	土地使用項目	設施規劃	辦理條例	
花博森林園區	特定專用區	臺灣館	依非都市土地使用管制規則第四章、使用地變更編別	
(Forestry Park Area)	Park Area)特定目的事業用地		辦理 <mark>興辦事業計畫,變更為特定目的事業用地;建</mark> 率百分之六十,容積率百分之一百八十。	
	山坡地保育區	競艷蘭花館	依非都市土地使用管制規則第四章、使用地變更編定	
** ** **	特定目的事業用地	花都藝術 劇場	辦理 <mark>與辦事業計畫,變更為特定目的事業用地</mark> ;建藏率百分之六十,容積率百分之一百八十。	
花博馬場園區 (Horse Park Area)	山坡地保育區 特定目的事業用地 (山坡地範圍)	馬場設施更新	依非都市土地使用管制規則第11條規定第三款申請開發遊憩設施之土地面積達五公頃以上,變更為特定專用區,並依非都市土地使用管制規則第三章規定申請開發許可。依非都市土地使用管制規則第四章、使用地變更編定辦理興辦事業計畫,變更為遊憩用地;建蔽率百分之四十,容積率百分之一百二十。	
花博外埔園區 (Waipu Park Area)	一般農業區 農牧用地 (山坡地範圍)	綻放館	依非都市土地使用管制規則第6條附表一,農牧用地容許使用項目有「農作產銷設施」,其免經申請許使用細目列有「農產專業區特定設施」經農業主管關同意容許使用方式辦理。	
		花泡館		
花博葫蘆墩公園 (Creak Park Area)	都市計畫區 公園用地	花宴館	依「 <mark>都市計畫公共設施用地多目標使用辦法</mark> 」辦理; 建蔽率百分十五,容積率百分之四十五:可建築面積 0.52公頃。	

資料來源:同前



圖 4-5 花博后里園區土地使用規劃 資料來源:同前



圖 4-6 花博森林園區土地使用規劃

資料來源:同前

三、變更后里都市計畫(第三次通盤檢討)

本案自民國 97 年公告辦理,后里都市計畫區範圍東以縱貫鐵路為界,南以公安路以南約 270~650 公尺為界,北以舊台糖鐵路路基及甲后路、后里圳幹線為界,西以乙種工業區(乙工五)西側為界,包括墩東等 13 里,計畫面積 646. 8650公頃。計畫範圍示意圖參見圖 4-7。

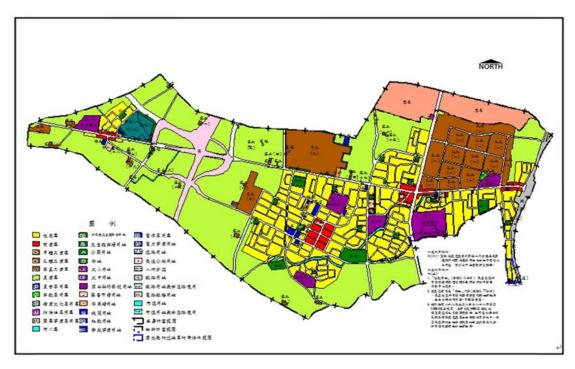


圖 4-7 后里都市計畫範圍圖

資料來源:變更后里都市計畫(第三次通盤檢討)

四、后里第二淨水場開發計畫

台灣自來水公司計畫在台中市后里區后里車站東南側興建后里第二淨水場, 基地面積約33.2公頃,每天可提供60萬噸淨水,因預定地位於三義分支斷層兩側,環評委員評估有危險之虞,認為選址不當,2013年11月13日決議「不予開發」。

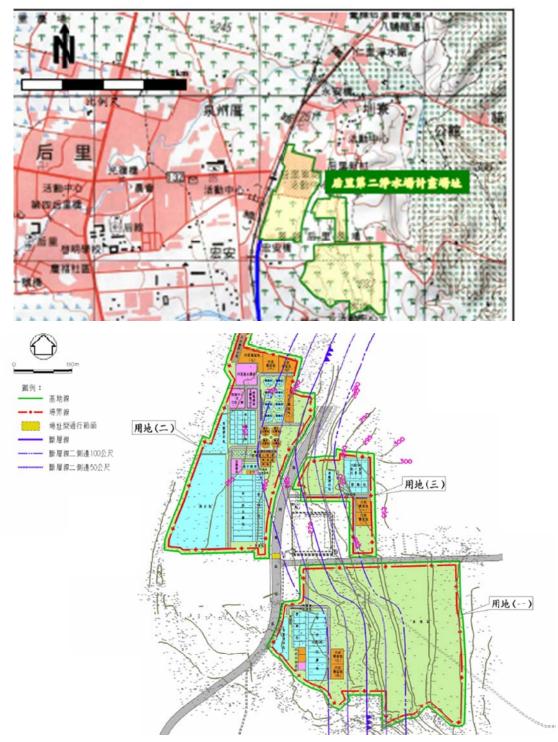


圖 4-8 后里第二淨水場開發計畫圖

資料來源:后里第二淨水場環境影響說明書,臺灣自來水股份有限公司,民國 102 年 8 月

五、2018年國際花卉博覽會交通規劃

臺中市政府於 2012 年 9 月成功向國際園藝生產者協會 (AIPH) 申請到 2018 年國際花卉博覽會的主辦權,為成功舉辦此國際年度盛事,需整體交通規劃,以有效控管交通相關事項。本交通規劃案計畫目標如下:

- (一)透過本案提出花博園區外與鄰近各重要節點間之聯繫路線(網)與其聯外交 通運輸規劃成果,規劃園區內及園區間道路以促進展覽區內外交通之順暢。
- (二)研提花博交通運輸系統規劃與交通疏導措施方案,作為未來交通建設與改善、 都市計畫變更之依據。

依據臺中市政府交通局委外辦理之「2018 年國際花卉博覽會交通規劃」(成果報告,103.12.23),后里車站後站眷村拆遷後騰空之土地將規劃轉運站,其服務對象包括后里車站-馬場會場接駁車、大客車調度站、遊覽車停車場。

依據臺中市政府交通局委外辦理之「2018 年國際花卉博覽會交通規劃」成果報告書(103 年 12 月),后里車站後站眷村拆遷後騰空之土地將規劃轉運站,其服務對象包括后里車站-馬場會場接駁車、大客車調度站、 遊覽車停車場。其空間配置及動線規劃如圖 4-9、圖 4-10 所示。

又後續依據臺中市政府 104 年 6 月提供之后里車站轉運站修正方案,轉運站面積約 5 公頃,皆屬國有土地,管理者分屬財政部國有財產署(3 公頃)及國防部政治作戰局(2 公頃)。轉運站之功能定位包括:1. 鐵路轉乘、2. 園區外接駁、3. 園區內接駁、4. 車輛停放。其動線規劃如下:(如圖 4-11、圖 4-12 所示)

1. 接駁車

- 利用中 41 及廣益巷銜接后科路進出

2. 停車場車輛

- 服務性或緊急救護車輛
- 利用后科路及圳寮路 99 巷淮出



圖 4-9 國際花卉博覽會交通規劃之轉運站規劃構想圖 資料來源: 2018 年國際花卉博覽會交通規劃成果報告書,民國 103 年 12 月

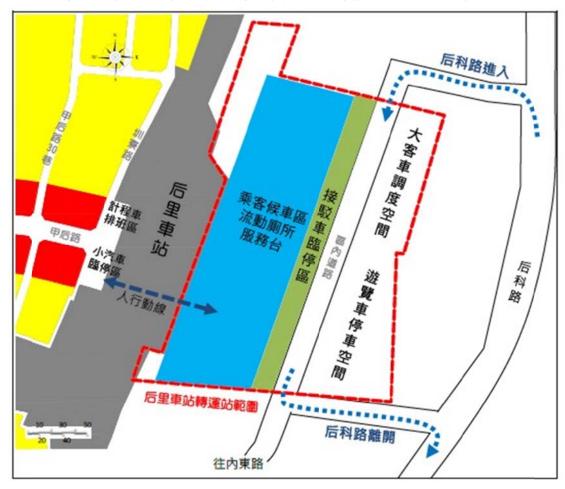


圖4-10 國際花卉博覽會交通規劃之后里車站轉運站空間配置示意圖 資料來源:同前

轉運站區位



轉運站功能定位

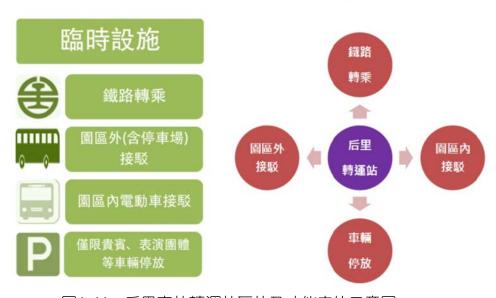


圖4-11 后里車站轉運站區位及功能定位示意圖 資料來源:臺中市政府交通局交通規劃科,民國 104 年 6 月



圖4-12 后里車站轉運站空間配置及動線規劃圖

資料來源:同前

六、大臺中地區山海線鐵路雙軌高架化建置計畫可行性研究

臺中山海線地形空間阻隔,為強化山海間聯繫,構築大臺中環狀鐵路網,胡志強市長提「山海環線」計畫,範圍包含山線(泰安-追分)、海線(追分-日南),山海銜接線(東西向鐵路新設與改善)。 其中,大慶站至烏日高鐵站採高架化,全長3.8公里,經費49.95億元,其效益將消除原鐵道穿越造成的南、北發展分割限制,道路平面化,解決光日路地下道水患,帶動高鐵特定區及周邊地區經濟活動發展。

山海環線海線的規劃範圍是由清水車站北側至茄投路平交道後,全長 12.62 公里,可消弭 9 個平交道,初估工程經費 223 億元;環線的規劃範圍是大甲車站至后里車站,路線長度 12.1 公里,隧道長度 3 公里,初估工程經費 246 億元。山海環線總經費估算,北環線 246 億元、大慶烏日段 45.95 億、海線部分雙軌高架化 223 億元、海線雙軌化改善 64.5 億元,共 579.45 億元。

臺中地區山海線鐵路雙軌高架化建置計畫目前已完成第一階段可行性研究, 待中央完成審議後由中央指定機關辦理第二階段綜合規劃作業及第三階段施工 作業,工期預計6至8年。



圖 4-13 臺中市鐵路山海環線系統示意圖 (資料來源:臺中市政府交通局)

七、民間參與舊山線復駛營運案

舊山線三義至后里間 15.9 公里鐵道,於87年9月新山線雙軌鐵路完成切換通車後,因失卻運輸本業價值而閒置,有鑒於沿線人文古蹟資源豐富、生態景觀多樣秀麗及日據時代所遺留之鐵道工藝美學等,均深具保存及活絡地區文化觀光產業價值,臺鐵局爰配合於「環島鐵路觀光旅遊線/舊山線復駛計畫」編列建設經費 1 億9,240 萬元,整修舊鐵道能達火車復駛狀態,已先完成三義站至舊泰安站間 13.6 公里路段整修及復駛。

為配合舊山線復駛營運政策,臺鐵局於民國 94 年委外辦理民間參與舊山線復駛營運案可行性評估及先期規劃暨招商作業,99 年 10 月依據「促進民間參與公共建設法」,先行就三義站至舊泰安站間 13.6 公里路段之復駛營運進行公告招商,後續后里站接軌用地取得完成復駛工程後,亦列入第二階段擴充時委託該民間機構營運,期待藉由民間機構之經營能力及創意,以空間改造方式引進遊憩機能,適度開發鐵道附屬事業,促進地方觀光產業發展。

本案於 99 年 10 月公告招商,原預定 100 年順利完成招商後可於 100 年-112 年興建營運。惟因台鐵訂定之投資經營方案無法吸引廠商的投資意願,及阿里山鐵路的失敗經驗,故招商案仍乏人問津。



圖 4-14 舊山線鐵路路線示意圖

資料來源:南極冰魚網站

臺鐵局推動舊山線復駛計畫至目前仍無進展,僅99年到101年間,多次配合活動行駛蒸汽老火車頭。又依據臺鐵局臺中工務段於104年6月提供之舊山線復駛經費估算,約需工程費5,000萬元、用地取得6,200萬元,以及後續每年維護管理費3,200萬元(硬體2,100萬元,人事1,050萬元)。

舊山線鐵路二端分屬苗栗縣及臺中市,苗栗縣自劉政鴻縣長任內即積極爭取復駛計畫,而新任縣長徐耀昌上任後,亦於104年5月5日苗栗縣議會第18屆第1次定期會施政總報告中提出推動三義舊山線全新體驗計畫,營造苗栗觀光新亮點。縣府提出「魅力舊山線」亮點計畫,期盼透過鐵道自行車,自給自足活絡舊山線,計畫參考挪威、韓國等國模式,推動鐵道自行車,透過委外經營,達到永續性發展。此構想已爭取交通部觀光局「跨域整備亮點計畫」競爭型經費補助,觀光局一旦核定,可獲三億元經費。鐵道自行車先在三義火車站到勝興車站約3.7公里讓遊客騎乘,後續再延伸到魚藤坪斷橋共7.7公里,若順利推動,將是全國首創,兼具環保、運動休閒,更可飽覽舊山線風光,打造國際魅力亮點。(自由時報,104年6月15日)



圖 4-15 鐵道自行車構想參考圖 資料來源:自由時報,104年6月15日

八、后里車站跨站式站房可行性評估

為因應花博之舉辦,103年4月8日林佳龍立委邀集交通部、國防部和鐵路局等單位,前往后里火車站會勘並辦理簡報及座談會,會中鐵路局並允諾於六個月內完成「后里車站跨站式站房可行性評估」,惟目前依據鐵路局評估後,建議以「增設東站」較可行,包含增建天橋及地下道。增設東站委外設計及施工期程約需26個月,初估經費約需1.6億元。

九、臺中市快捷巴士(BRT)後續路網可行性研究及規劃

為培養台中捷運藍線與橘線後續路網足夠之運量並爭取交通部盡快核准興建捷運路線,臺中市政府交通局先行推動快捷巴士系統作為公車系統與軌道運輸之間的銜接示範。交通局在台中市境內規劃6條總長218公里的BRT路網,覆蓋中市全29個行政區,以達成「大臺中1小時生活圈」的理想。目前優先辦理藍線優先路段(臺中車站-靜宜大學),再來以橘線為主等六線也將開始施工。依據目前計畫,後續路網各路線工程將在104年-106年開展,並陸續完工。

依據本案規劃,后里車站為 BRT 黃線與棕線之交會點。惟 104 年新市長上任 重新檢討後已暫緩辦理 BRT 計畫。



圖 4-16 后里區 BRT 路線及場站示意圖

資料來源:臺中市快捷巴士(BRT)後續路網可行性研究及規劃各區民眾說明會民國 101 年 10 月

十、臺中市山線苗栗至南投段自行車道規劃設計案

「自行車道整體路網串連建設計畫-臺中市山線苗栗至南投段自行車道規劃設計」為教育部體育署補助台中市政府辦理,除山線外市府也規劃濱海南端、及東西向設計完成並爭取經費闢建,以完善大臺中地區自行車道路網,並與苗栗、彰化及南投等縣市的自行車道串連,向環島路網目標邁進。



圖 4-17 臺中市山線苗栗至南投段自行車道路線圖



圖 4-18 臺中市山線自行車道后里車站附近規劃路線圖 資料來源:臺中市山線苗栗至南投段自行車道規劃設計案

十一、臺中市后里區整合建設計畫

行政院於 103 年 12 月 16 日核定內政部「均衡城鄉發展推動方案」(104-107年),期望透過「鄉鎮拔尖」及「資源整合」,落實城鄉均衡發展,吸引國人移居非都會區,發展富麗農村、型塑風情小鎮,提供非都會區之在地就業機會及媲美都會區之就學、就養品質。

「均衡城鄉發展推動方案」將從 104 年起將分 4 年(104-107 年)彙集各部會資源超過 200 億元,補助 10 至 15 處具發展潛力的鄉鎮(獲評選的特色鄉鎮,可望集中挹注 4 年約 10 至 15 億元經費整體型塑軟硬體的資源,積極爭取的鄉、鎮、市或區最多能得到 4 年約 20 億元經費)。

臺中市政府自99年縣市合併後,積極推動與整合大臺中地區各項建設、觀光遊憩資源及環境規劃,適逢內政部提出「均衡城鄉發展推動方案」,臺中市政府選定以「后里區」作為落實推動城鄉均衡發展之提案區域,透過產業輔導、人才運用、基礎建設、資金融通及生活機能等五大面向之檢討盤點,並選出五大面向之主政局處,於104年1月27日及104年2月13日舉行跨局處平台會議,提出未來4年整體發展構想及具體作法,以建構后里區成為一具有就業、就學、就養而適合移居之小規模成長型城鎮中心。

針對「均衡城鄉發展推動方案」補助計畫,臺中市已提出「后里區整合建設計畫」爭取補助計畫經費。依行政院 103 年 12 月 16 日核定「均衡城鄉發展推動方案」後續工作推動期程,係於 104 年 2 月受理提案,3 月辦理計畫初審,4 月至 5 月辦理複審及遴選示範計畫陳報行政院核備,6 月完成計畫核定並執行。

表 4-3 相關計畫與本案之關聯性彙整表

案名	與本案之關聯性
擬定后里國際花博特定區	后里車站距廣福營區展場入口廣場約 500 公尺,故本
計畫規劃案、2018 臺中國	案規劃時應考慮兩者之間的交通串聯。
際花卉博覽會基本計畫	
變更后里都市計畫(第三次	本案規劃衍生之相關都市計畫土地使用分區及公共設
通盤檢討)案	施用地變更內容應彙整納入變更后里都市計畫(第三
	次通盤檢討)案或另案辦理。
后里第二淨水廠開發案	后里第二淨水廠經環保署認定不應開發後,后里車站
	後站土地可另行規劃其他用途,一方面可補足后里車
	站前站腹地及設施之不足,而其他土地亦可朝觀光旅
	遊用途規劃。
2018 年國際花卉博覽會交	本案規劃將后里車站後站作為轉運站和附屬停車空
通規劃	間。
大臺中地區山海線鐵路雙	增設北環線(採環線方案 2 大甲車站至后里車站,路線
軌高架化建置計畫可行性	長度 12.1 公里,隧道長度 3 公里,初估工程經費 246
研究	億元。)銜接山海線後,山海環線全長約 80 公里,預
	估行駛時間約 120 分鐘。
	另計畫中並建議后里車站東側(後站地區)辦理整體開
	發。
民間參與舊山線復駛營運	依台鐵估計,復駛後全年將吸引 75.5 萬人搭乘舊山線
案	懷舊蒸汽火車,惟目前后里車站至泰安車站段鐵道尚
	未修復,且有部分用地取得問題尚待克服。
	本案針對后里車站後站地區之開發未來亦可配合民間
	參與舊山線復駛營運案辦理,以土地開發提高招商誘
	因。
后里車站跨站式站房可行	后里車站如新建跨站式站房可方便前後站之聯通,如
性評估	無法興建則需將現有天橋或地下道增建或改建。目前
	依據臺鐵局評估後,建議以「增設東站」較可行,包
	含增建天橋及地下道。
臺中市快捷巴士(BRT)後	后里車站為 BRT 黃線及棕線交會點,應規劃大眾運輸
續路網可行性研究及規劃	及BRT轉乘空間。
臺中市山線苗栗至南投段	后豐鐵馬道與后里車站間尚有 500 公尺未有自行車專
自行車道規劃設計案	用道串聯,本案可協助進行相關路線及設施規劃,提
+ 1 1 - 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	供具體建議。
臺中市后里區整合建設計	可配合本案之相關規劃成果,納入整合建設計畫提報
畫	內政部營建署核定爭取相關後續規劃經費及工程費之
	補助。

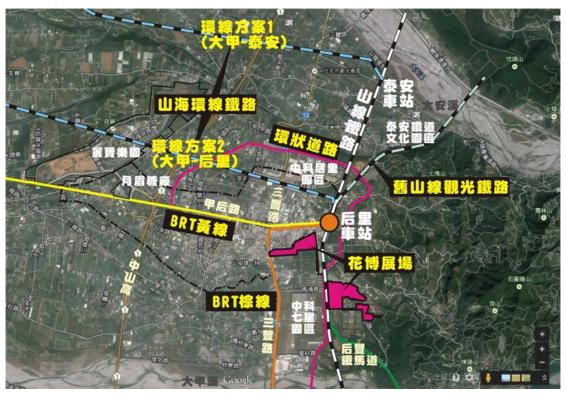


圖 4-19 相關計畫位置示意圖

第二節 相關工程建設

近年來后里周邊已完成及規劃中之相關工程建設如下:

1. 后里國小通學步道工程

本案係由營建署「市區道路人本環境建設計畫」補助,於 101 年度辦理后里國小通學步道規劃設計(后里區后里國小通學步道規劃設計委託技術服務案),工程經費約八百萬元,預定 104 年可完工。

工程內容包括甲后路及甲后路 108 巷沿線退縮留設人行步道、學童等候及家長接送區,音符欄桿及植栽之綠美化,以及兩路口處設置節點廣場區、路口節點壓花塗裝等。



圖 4-20 后里國小通學步道全區平面配置示意圖圖 (資料來源:后里國小)

2. 義德里、義里里聯合活動中心興建工程

基地位於大山路南側,土地座落后義段 491-39、牛稠坑段 128-3、136-4 等三筆地號,面積 1,443.86 平方公尺,配合花卉博覽會意象,興建建築面積最大不得超過 750 平方公尺,三層樓之建築物及周邊綠美化。本案目前尚在辦理委託技術服務。



圖 4-21 義德里、義里里聯合活動中心位置圖

(資料來源:后里區公所,本計畫繪製)

3. 中部科學工業園區后里基地聯外道路開闢工程

中部科學工業園區后里基地聯外道路開闢工程包括七星園區及后里園區聯絡道路、后里園區西向聯外道路、七星園區南向聯外道路三條。

(1)七星園區及后里園區聯絡道路

連接中科七星園區及后里園區的后科路,提供后里民眾及園區廠商除三豐路外,另一條更便捷的交通選擇。后科路由中科管理局斥資 15 億元闢建,全長 2.7 公里、路寬 31 公尺,已於 101 年 9 月 17 日完工通車。

(2) 后里園區西向聯外道路

西向聯外道路開闢工程包括寬度為 40 公尺之西向聯外道路長 2184 公尺及 132 線甲后路拓寬長 902 公尺(含橋梁拓寬長 115 公尺)。工程範圍東起中科后里園區西側(往東接園區 40 公尺東西向主幹道),往西南方向行,穿越中 37 線月湖路後,轉南銜接 132 線甲后路與后里交流道聯絡道。本工程於 101 年 2 月動工,已於 103 年 6 月完工,8 月開放通車。

(3)后里園區南向聯外道路

已納入交通部生活圈道路交通系統建設計畫 4 年計畫(2015-2018), 訂於 2015 年底啟動工程,2018 年底完工,可大幅解決豐原區三豐路壅塞路 況,並連結豐原與后里兩地,同時迎接 2018 年國際花卉博覽會。



圖 4-22 中部科學工業園區后里基地聯外道路示意圖 (資料來源:中部科學工業園區管理局)

第五章 車站周邊活化相關案例分析

一、新北市雙溪車站—打造慢跑者天堂

新北市觀光旅遊局於 2014 年 4 月 8 日宣布,將與台鐵合作,利用雙溪車站現有的簡易自行車租借站空間,增設置物櫃、淋浴空間及飲水設施等友善設備,並提供地面式里程指引,打造雙溪車站周邊成為慢跑者天堂,相關設施預計最快九月完工啟用。

擁有純樸自然山林生態景觀的雙溪區,猶 如新北市的後花園,每逢假日總是吸引大批單 車客前往。這幾年慢跑活動盛行,不少人也會 選擇至當地慢跑、健行,享受悠閒氣氛;為了 讓遊客感受「換速度旅遊」的樂趣,觀旅局將



和台鐵合作,在車站周邊增建多項設施,打造慢跑者的天堂。

觀旅局表示,目前初步規劃將車站旁現有的簡易自行車租借站改造為兩層樓建築,除了原有的自行車及電動車租借服務,另增設置物櫃,方便搭火車到雙溪的遊客寄放背包和行李;同時增設淋浴空間、飲水設施和拉筋座椅等設備,讓喜愛運動的民眾在雙溪揮汗健行、路跑或騎腳踏車後,能有舒適的休憩空間沖個澡、小歇一下,預估總工程經費約一千五百萬元。

觀旅局也考慮將周邊道路規劃成一般級和挑戰級兩種馬拉松路跑路線,串連起來的長度均可達「全馬」的四十二公里路程,同時將提供地面式里程和方向指引,方便喜愛或訓練路跑民眾使用;預計九月在雙溪舉辦大規模路跑活動,賽程分為十公里和二十一公里兩組,希望能帶動一年上看十萬人次旅遊人潮,到雙溪從事低碳休閒旅遊。



新北市觀光旅遊局計畫將雙溪 打造成慢跑者天堂,將在雙溪 車站增設各項跑友友善設施, 圖為拉筋座椅。



新北市觀光旅遊局擬利用雙溪車站現有的簡易 自行車租借站空間增設置物櫃、淋浴空間及飲水 設施等友善設備,打造成慢跑者天堂。圖為淋浴 間示意圖。

二、竹東縣竹東車站—魔法森林動漫園區

新竹縣長邱鏡淳在立委任內催生文創法,就任後積極籌設國際漫畫村,希望整合 IC 設計、MOD、3D 數位動漫科技,得到漫畫界的關注。出身新竹縣竹東鎮、曾擔任台灣漫畫工會理事長的漫畫家賴有賢於 2010 年 2 月 26 日拜會邱縣長時表示,新竹是漫畫的故鄉,他建議結合愛



情和漫畫的元素,將竹東火車站打造為愛情火車站,讓竹東脫胎換骨,再次成為台灣的目光焦點與觀光新地標。

邱縣長認同賴有賢的想法,建議可將規劃範圍延伸到跨越鐵道的沿河街和竹東河濱公園。抓住了年輕人、適婚族的憧憬、留住老年人的回憶,有了主題元素、新地標,相信竹東愛情小鎮、愛情火車站將再造地方的觀光榮景,也為邱縣長在高鐵站區多媒體創意設計園區的數位動漫科技園區、國際漫畫藝術村的構想奠基。

賴有賢認為,日本、韓國利用動漫結合觀光 ,創下很多成功的案例,新竹出身的漫畫家除了劉興欽的「阿山哥與大嬸婆」、還有家喻戶曉葉宏甲的「四郎真平」、陳定國的「呂四娘刺雍正」、曾正忠的「12 殺手」、阿推的「巴力入」、及他所畫的「真命天子」、「小和尚」等等,可說是漫畫的故鄉,若把漫畫加上千古不退流行的愛情元素,相信能撞擊出新的創意與視覺魅力。

內灣線是國內目前僅存四條支線鐵路之一,內灣近年來已成為北台灣知名的 觀光景點,但中點的竹東站卻常是大家「過站卻不會停的地方」。竹東火車站旁的「竹東之心」廣場落成後經常閒置,若能規劃像漫畫書中浪漫的愛情咖啡廳、水晶屋、許願樹、許願池、栽植桃花樹、月下老人廟,除了能吸引國內外地觀光客,也能吸引漫畫家進駐。相關景點,可請漫畫家為情侶們畫畫,見證愛情,交往的故事甚至可畫成漫畫作為紀念,販售的紀念品也可有0版的漫畫圖案。

而後新竹縣政府開始計畫利用竹東火車站附近的閒置空間,將歷史文化、動漫創意與生活娛樂結合成「竹東動漫園區」。「99年度競爭型國際觀光魅力據點示範計畫-台灣漫畫夢工場」內灣一線九驛-竹東動漫園區由交通部觀光局專案補助,挹注約1億3千5百萬元硬體營建經費,官方期許打造新竹縣成為國際動漫城市,結合在地漫畫歷史資源、原鄉、鐵道等元素,融入動漫創意概念,打造竹東動漫園區,吸引國際觀光客。

總佔地達8452平方米之竹東火車站東西兩側區域,於103年3月11日舉辦「竹東動漫園區(西側)工程」之開工動土儀式典禮。工程耗資3680萬元,已

於 103 年 10 月竣工,並於 11 月開幕。竹東動漫園區整建工程(西側園區)共計有 6 個館區,分別為願景館、多媒體空間、大師專區、旅客服務中心、磨菇屋及紀念品販售區等,基地面積達 7800 平方公尺,園區富有動漫特色,在這裡可以動漫技術討論、漫畫創作交流研習、同好間彼此聯誼交流,成為孕育台灣動漫產業的核心基地,且藉由舉辦國際大型展演、交流活動,串聯各層次動漫展演活動,使竹東動漫園區成為國際漫畫節中的新星。









圖 5-1 竹東車站魔法森林動漫園區示意圖

三、斗南火車站周邊環境景觀改善工程

斗南鎮人口規模與后里相近,皆為 5 萬人左右,雲林縣政府近年來在斗南鎮最重要的建設就是斗南火車站周圍環境改造工程,斗南鎮是雲林縣各鄉鎮中唯一擁有齊全的鐵公路運輸系統的鄉鎮,早期附近鄉鎮農產品,都必須集中運到斗南火車站,再配送到全台各地,斗南火車站候車的月台、站前的松柏老樹、紅磚配上日本瓦的鐵路倉庫,都是雲林鄉親的共同記憶。

民國 85 年由斗南鎮公所向省政府申請補助斗南火車站前的斗南停五立體停車場興建案,因地方社區團體及民眾反應高樓層會擋住火車站,嚴重破壞門面,地方人士經過多次的抗爭行動,停車場工程在開挖地下兩層後即停擺,並在民意壓力下於民國 90 年停工,荒廢的停五立體停車場也成了環境的亂源。

因斗南火車站周遭環境遲未改善,地方各界都表達關心,雲林縣縣長蘇治芬相當重視,上任後不斷指示縣府城鄉發展局辦理改善計劃,雲林縣政府城鄉發展局於民國 95 年 5 月辦理「雲林縣斗南火車站周邊環境改善計畫案」的採購案, 遴選林志成建築師事務所來規劃本案。

本案工程分三期進行,第一期為改善斗南火車站站前廣場(他里霧繁星廣場)工程經費為 1720 萬元;第二期工程為鐵道周遭的景觀綠美化工程,工程經費為 463 萬元;第三期工程為斗南鐵道櫥窗計畫工程,主要是將車站右側的 1-5 號鐵路倉庫進行修繕,未來將設置青少年科學館和綠色能源展示館,而 6 號倉庫則進行屋頂和室內裝修,提供給社區、藝文人士進駐使用,工程經費為 2562.5 萬元。

斗南火車站周邊環境改善工程,不但賦予整個火車站重新再生的生命力,也 獲得 2010 年國家卓越建設獎。尤其為了讓鐵路舊倉庫活化,雲林縣政府花了六年時間進行改造,將原本斗南車站旁六座的舊倉庫,改造成他里霧文化園區。他 里霧文化園區於 2013/12/20 開幕,閒置的舊倉庫搖身一變成為帶狀藝文廊道, 園區有生活美學館、環境資料館、68 電影院、漫畫館和繪本館,色古香的日式 倉庫和色彩繽紛的現代線條相映成趣,成為火車站前最搶眼的區塊,亦是雲林縣 2013 年農業博覽會(2013/12—2013/03)全縣百大亮點中的斗南新亮點。







站前廣場







道路交通















他里霧文化園區 圖 5-2 斗南火車站周邊環境景觀改善計畫成果照片圖

四、嘉義大林、民雄車站新建跨站式站房及周邊環境改造

(一)民雄車站

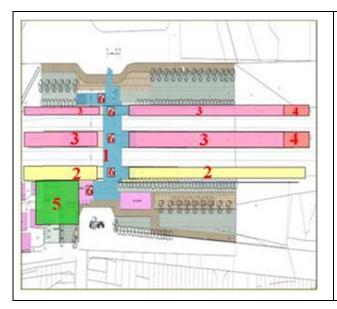
民雄鄉是嘉義縣人口最多的鄉鎮,站前行政機關林立,道路壅塞,加上鵝肉街川流不息的人潮,景觀相當凌亂,後站則因前後站分野,導致東側發展受限,城市機能嚴重萎縮,影響地方發展甚鉅。民雄站最早於 1903 年竣工營業,初建時期為木造站房,直到民國 63 年才改建為鋼筋混凝土建築,因建物年代已久,加上 921 地震造成部分結構受損,在張花冠擔任立委期間積極爭取下,總經費一億零八百萬元的新建站房於 96 年 7 月動工,98 年 10 月完工。

民雄跨站式車站的啟用,不但解決了前後站發展落差,前縣長陳明文並配合當時擔任立委的張花冠爭取城鄉風貌經費,沿著車站月台和鵝肉街的平行線重新打造公共空間及夜間照明,讓原本雜亂不堪的景觀成為鬧街的新地標。惟新站房落成後,站前汽機車違規停放情形嚴重,影響市容觀瞻,張花冠形容有如「水水的小姐臉上貼一塊撒隆巴斯」,景觀很不搭調,建議台鐵將宿舍區改建為停車場,配合警方維持站前廣場交通秩序,提供民雄人一處優質的生活空間。

(二)大林車站

大林鎮人口數約 3. 2 萬人,比本案后里人口少了近二萬人。由於鐵路阻礙了都市規劃的完整性,因此透過立法委員的爭取,大林車站得到交通部鐵路局的經費支持,總工程經費為 8,779 萬元(含建築 7,439 萬元及水電 1,340 萬元),2007年 4 月 2 日配合台鐵捷運化增建月台及跨站式站房動工,2008年 12 月 5 日新月台及跨站式站房啟用,完工後並獲得第九屆公共工程金質獎之殊榮。

為了配合大林跨站式火車站周遭整體景觀,嘉義縣政府及大林鎮公所並將前站中山路老街活化、後站運動公園綠美化、並設置慈濟醫院至火車站間自行車道等,使車站周邊具有完善的交通動線、綠地及表演休憩藝術空間的設置。



工程內容

- 1. 新建跨站站房,長 53m,寬 17m,總樓地板面積 1,782 ㎡
- 2. 新增岸壁式月台一座長 280m
- 3. 舊有月台增高至 92cm
- 4. 舊有月台延長至 280m
- 5. 拆除前站舊倉庫,改為景觀綠地、前後站增設 16 個汽車、94個機車停車位,消除週邊停車 亂象,便利民眾。
- 6. 設置升降機5部。



圖 5-3 大林車站增建月台及跨站式站工程內容示意圖











圖 5-4 大林車站新建跨站式站房及周邊環境改造成果

表 5-1 相關案例可供本案借鏡參考之處

案例	車站概況	可供借鏡之處
	車站等級:二等站	針對當地遊客屬性(自行車及
	搭乘人數(101 年上車/下	慢跑者)之需求,與台鐵合作,利
慢跑者天堂	車): 89, 013/87, 452	用雙溪車站現有的簡易自行車租
		借站空間,增設置物櫃、淋浴空間
		及飲水設施等友善設備, 並提供地
		面式里程指引,打造雙溪車站周邊
		成為慢跑者天堂。
	車站等級:二等站	如南投縣集集支線配合火車
車站一魔法	搭乘人數(101年上車/下	好多節規劃卡通世界一般,竹東線
森林動漫園區	車): 238, 360/223, 443	將內灣線「一線九」驛整體規劃發
<u>[00</u>		展主體,利用竹東火車站附近的閒
		置空間,將歷史文化、動漫創意與
		生活娛樂結合成「竹東動漫園
		區」。
	車站等級:二等站	斗南火車站周邊環境改善工
周邊環境景	搭乘人數(101 年上車/下	程,不但賦予整個火車站重新再生
製改善工程 開改善工程	車): 907, 446/786, 163	的生命力,也獲得 2010 年國家卓
		越建設獎。尤其為了讓鐵路舊倉庫
		活化,雲林縣政府花了六年時間進
		行改造,將原本斗南車站旁六座的
		舊倉庫,改造成他里霧文化園區。
		他里霧文化園區於 2013/12/20 開
		幕,閒置的舊倉庫搖身一變成為帶
		狀藝文廊道,園區有生活美學館、
		環境資料館、68 電影院、漫畫館
		和繪本館,色古香的日式倉庫和色
		彩繽紛的現代線條相映成趣,成為
		火車站前最搶眼的區塊,亦是雲林
		縣 2013 年農業博覽會(2013/12—
		2013/03)全縣百大亮點中的斗南
		新亮點。

案例	車站概況	可供借鏡之處
四、嘉義大林、	車站等級:三等站	配合新建跨站式站房,一併整
	搭乘人數(101 年上車/下	體規劃周遭交通動線、停車空間、
建跨站式站	車):	自行車道,及公園綠地及表演休憩
房及周邊環 境改造	大林 584, 154/490, 396	藝術空間設置等,並進行老街活
	民雄 714, 536/633, 547	化。

第六章 發展潛力限制及未來發展預測

第一節 發展潛力及限制

綜合前述調查及分析,以下針對后里車站周邊地區發展之優勢(S)、劣勢(W)、 機會(0)、威脅(T)及可能對策等分析說明如下:

表 6-1 后里車站周邊地區發展 SWOT 分析表

優勢 (Strengths)

- 及棕線等大臺中大眾運輸路網連結系統及 后科路環狀道路連通,並有舊山線觀光鐵 路可連接至三義勝興車站
- 2. 后里車站周邊 5 公里半徑內有麗寶樂園、 月眉糖廠、后里馬場、后豐自行車道、舊 山線鐵路泰安鐵道文化園區等知名景點及 花卉、薩克斯風等地方特色產業

劣勢 (Weaknesses)

- 1. 交通可及性高:有鐵路捷運化、BRT 黃線 1. 面對近年來交通部對全島鐵路車站的大規 模改造(註)及地方政府紛紛規劃車站周邊 的主題特色及環境改造,使后里車站相對顯 現出機能不足及缺乏特色的弱勢
 - 12. 后里車站並非位於城鎮中心,而係位在東側 邊緣,車站周邊並未形成商圈,商業活動多 集中於甲后路及三豐路口附近及內埔(墩仔 腳)地區
 - 3. 車站前站空間侷促,致無法提供良好的交通 廣場及停車轉乘設施,周邊道路未依都市計 書完成拓寬及開闢
 - 4. 後站土地坡度超過百分之五,屬山坡地保育 區,且附近有三義斷層、墩仔腳斷層通過, 不適於大規模、高強度的開發利用

機會 (Opportunities)

- **管**會,預計半年展期可帶來千萬人潮
- 2. 后里車站已開始推動改建為跨站式站房、 川海環線鐵路興建等鐵路重大建設
- 3. 車站周邊前站台鐵、台糖閒置空間、後站 眷村拆遷騰空土地等可供活化再利用

威脅 (Threats)

- 1. 后里將於 2018/2019 舉辦臺中國際花卉博 1. 各縣市政府為結合鐵路觀光商機,紛紛規劃 車站周邊的主題特色及環境改造,將形成競 爭(例如平溪線「平溪天燈、侯硐貓村、雙 溪低碳旅遊 \ 內灣線「一線九驛 \ 集集線 「火車好多節」、舊山線三義勝興車站、海 線「海線五寶」日式站房及嘉義、屏東、高 雄的鐵道藝術村等)
 - 註:交通部已耗資 60 億元經費在花東線 155 公里的 29 座車站進行不同程度的改 造,成為結合自行車觀光的「經典車站」,將在 103 年完成展現在地特色的 東部第三代車站。另嘉義民雄及大林站、雲林斗六站、苗栗及竹南站等改建 跨站式站房,而山線臺中都會區鐵路高架化後原有五車站亦改建並增設五通 勤佔。

后里車站周邊地區發展 SWOT 分析(續表) 表 6-1

內 部 可 因 素 能 對 策 外部因素

優勢 (Strengths)

- 1. 交通可及性高: 有鐵路捷運化、 BRT 黃線及棕線等大臺中大眾 運輸路網連結系統及后科路環 狀道路連誦,並有舊山線觀光鐵 路可連接至三義勝興車站
- 2. 后里車站周邊 5 公里半徑內有 麗寶樂園、月眉糖廠、后里馬 場、后豐自行車道、舊山線鐵路 泰安鐵道文化園區等知名景點 及花卉、薩克斯風等地方特色產

劣勢 (Weaknesses)

- 1. 面對近年來交通部對全島鐵路車 站的大規模改造及地方政府紛紛 規劃車站周邊的主題特色及環境 改造,使后里重站相對顯現出機能 不足及缺乏特色的弱勢
- 2. 后里車站並非位於城鎮中心,而係 位在東側邊緣,車站周邊並未形成 商圈,商業活動多集中於甲后路及 三豐路口附近及內埔(墩仔腳)地
- B. 車站前站空間侷促,致無法提供良 好的交通廣場及停車轉乘設施
- 4. 後站土地坡度超過百分之五,屬山 坡地保育區,日附近有三義斷層、 墩仔腳斷層通過,不適於大規模、 高強度的開發利用

機會 (Opportunities)

- 1. 后里將於 2018/2019 舉辦臺中國際花 卉博覽會,預計半年展期可帶來千萬 人潮
- 2. 后里車站已開始推動大臺中山手線鐵 路興建、舊山線鐵路復駛、改建為跨 SO2: 因應大臺中山手線之規劃 站式站房重大建設
- B. 車站周邊前站台鐵、台糖閒置空間、 後站眷村拆遷騰空土地等可供活化再 利用
- SO1:配合 2018 臺中花博之舉 辦,整合后里的花卉、樂 器、自行車觀光等產業相 關資源,促進在地產業之 升級與轉型。
- 及舊山線復駛之可能性, 推動以大眾運輸為導向的 發展策略,並引導后里車 站前站及後站空間之更新 利用與再發展。
- WO1:配合未來 2018 花博衍生之商 業服務需求,以後站閒置土 地開發結合后里花卉、樂 器、自行車觀光等產業及活 化站前歷史街區之方式,帶 動文化及產業聚落的發展。
- WO2: 辦理后里車站後站公有閒置土 地整體開發,除因應前站腹 地不足增設必要之公共設施 外,並規劃旅遊服務專用 區,以因應未來 2018 后里花 博之舉辦及留存之永久展 場、舊山線觀光鐵路復駛、 山海環線鐵路后里至大甲段 興建等重大建設所需之交通 及觀光旅遊服務設施需求。

威脅 (Threats)

. 各縣市政府為結合鐵路觀光商機,紛 紛規劃車站周邊的主題特色及環境改 造,將形成競爭

(例如平溪線「平溪天燈、侯硐貓村、 雙溪低碳旅遊」、內灣線「一線九驛」、 集集線「火車好多節」 舊山線三義勝 興車站、海線「海線五寶」日式站房 及嘉義、屏東、高雄的鐵道藝術村等)

ST1: 后里車站前站老街活化及後 站閒置國有土地配合后里樂 器及花卉產業設置一「音樂 藝術村」及「野百合復育公 園」,可與泰安鐵道文化園 區、后里馬場、九號隧道及 花樑鋼橋、石岡水壩、東勢 客家文化園區串連為東豐及 后豐鐵馬道20公里路線六大 站特色景點,並藉舊山線鐵 路復駛可延伸至苗栗三義勝 興。

WT1:甲后路北側近三十戶之老舊日 式磚木造街屋採整建維護方 式辦理都市更新,以期能以嶄 新之風貌迎接 2018 年臺中花 博之舉辦, 並發展成為具歷史 特色之商店街區,與已改造完 成之勝興車站、泰安車站串聯 形成舊山線復駛後三處歷史 街區。

第二節 發展課題與對策

一、車站及周邊交通課題

課題一:車站及交通轉運機能不足

說明:后里車站除站內空間狹小,站外亦欠缺廣場、接送區、汽車停車空間、迴車空間、公車站等交通轉運機能(參見圖 6-1、圖 6-2)之規劃設置,而周邊道路系統除早期都市計畫未有完善規劃,亦尚未依都市計畫完成拓寬。又經本計畫調查苗栗苑里及三義、臺中大肚、彰化田中、雲林斗六等人口規模相近之其他車站後作一比較後(如表 6-2),更可顯示后里車站相關設施之不足。

對策:調查車站周邊可供利用之土地,重新整體規劃車站所需之廣場、接送區、 汽車停車空間、迴車空間、公車站等交通轉運機能。

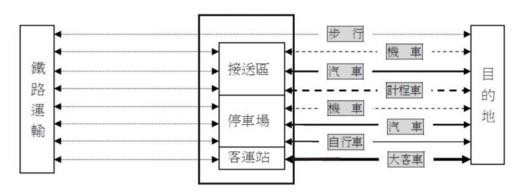


圖 6-1 鐵路車站交通需求特性示意圖

表 6-2 后里車站與其他車站交通設施比較表

10 2	,			720172				
	郷鎮人	 		車站設施				
站名	□數 □ 103 年	上車/下車 101 年	等級	跨站 式站 房	轉乘車站	汽車 停車 空間	接送區	開放空間
苗栗	07 140	292, 292	<i>─_ <u>~</u></i>	\/				
通霄	37, 142	307, 394	三等站	X	_	V	V	V
苗栗三義	17, 394	283, 676 282, 805	三等站	X	V	V	>	X
		·						
臺中 后里	54, 090	620, 100 655, 191	三等站	X	X	×	X	X
臺中 大肚	56, 053	275, 372 276, 188	三等站	×	~	>	>	>
彰化田中	43, 652	1, 146, 017 1, 119, 182	二等站	V	V	>	>	V
雲林 斗南	46, 111	907, 446 895, 525	二等站	×	>	>	>	>

註:「∨」表有該項設施;「×」表無該項設施

資料來源:本研究調查







1. 站前空間侷促

2. 站內候車空間狹小



3. 站前全景圖







4. 站前人、車混雜,汽車無處停等及迴車,缺乏整體規劃







5 站前停車場以機車為主,並無汽車專用停車空間之規劃設置

圖 6-2 車站及周邊交通現況課題說明照片圖

課題二:缺乏綠色及人本之交通環境

說明:綠色及人本之交通環境包括市區通勤自行車及人行專用空間、大眾運輸等。 以自行車為例,后里區人口5萬多人(與自行車的烏托邦荷蘭豪頓市(Houten) 相當),人口主要聚集的后里都市計畫區及中科后里基地範圍長寬亦不過 4-5公里,相當適合推展以自行車當作鐵路運輸接駁交通工具(註)。對自行 車環境塑造不遺餘力的荷蘭有 40%的火車通勤族騎單車搭火車,但后里車站 依本計畫之調查僅約 5%騎單車搭火車,多數仍以機車代步,此以車站周邊 機車與自行車停放數量約 5:1 即可約略看出。

對策:建構市區通勤自行車及人行專用空間、大眾運輸系統,以減少私人機動運具(機車、汽車)之使用,並可降低車站周邊停車空間需求。

註:以鐵路密度、自行車使用率高的荷蘭為例,抵達鐵路車站的交通工具選擇,距離 1.5 公里內以步行為主,1.5-3.5 公里時則為自行車,大於 3.5 公里則以搭乘大眾運輸工具為主(李安文,2009)。全球最著名的自行車城市荷蘭阿姆斯特丹,在2003年提出「阿姆斯特丹自行車政策」(Amsterdam Bicycle Policy),裡面說到許多重要的方法來達成自行車政策的成功,其指出阿姆斯特丹居民有近1/3 選擇汽車當交通工具,其平均旅程約2.5至5公里之間,而這樣的行駛距離是可以被自行車取代的;另外阿姆斯特丹有1/4的人使用自行車作主要的交通工具,近市中心地區的比例更高。





荷蘭阿姆斯特丹中央火車站前上萬輛的自行車停車場





后里車站周邊二處機車停車(平日約 300-400 輛、假日約 500-600 輛) 圖 6-3 后里車站周邊機車停車場照片圖

二、土地及建築使用課題

課題三:車站周邊閒置公有及公營事業土地之活化再利用

說明:車站周邊尚有數公頃之鐵路局經管國有土地、台糖土地、國防部及國有財產署管理之眷村拆遷後騰空土地目前皆為閒置狀態,尤其梅里路旁台糖土地被占用設置資源回收場所,更有礙視覺觀瞻。

對策:協調土地所有權人及管理人招商出租或做綠美化。





梅里路旁台糖閒置土地



後站眷村拆遷後騰空土地 圖 6-4 后里車站周邊閒置土地現況照片

課題四:車站前歷史街屋風貌之保存維護

說明:后里車站站前南側甲后路 5 號(原良昌旅社)及甲后路北側自甲后路 2 號連續整排約 20 餘戶街屋,為 1935 年中部大地震後所興建,屬於日據後期昭和時代(1926-1945)的街屋,已有近 80 年歷史,構造為磚造、二樓外牆為雨淋板,一樓開店鋪、二樓作住家,簡單平實之式樣有別於迪化街、湖口、鹿港老街等較富有之行商所建,善於裝飾之仿巴洛克式磚造建築。

對策:為塑造車站前新亮點以迎接 2018 年台中花博遊客之到來,老舊街屋採整 建或維護方式辦理都市更新,進行街屋立面、屋頂之修繕及招牌等工程, 以呈現具歷史風味之街景新風貌,其所需經費來源可依「中央都市更新基 金補助辦理自行實施更新辦法」、「臺中市都市更新整建維護補助實施辦法」、 「臺中市建築風貌及環境景觀改造補助要點」等規定申請補助。







圖 6-5 后里車站周邊日據時期街屋現況







圖 6-6 勝興車站周邊歷史風貌塑造案例

三、觀光發展課題

課題五:后里車站周邊缺乏休憩景點及具地方特色商店街區,且后豐鐵馬道至后里車站之串聯尚未完善

說明: 1. 雖然東豐自行車綠廊及后豐鐵馬道年遊客人次近 500 萬人次(102 年), 但由於后里車站周邊並無景點可供吸引停留休憩及后豐鐵馬道至后里 車站串聯尚未完善,故遊客往后里方向騎行多僅止於后里馬場。

2.目前來后里車站的遊客係因后里車站為東豐、后豐鐵馬道唯一靠近大眾運輸系統(台鐵)者,假日搭乘鐵路至后里車站騎自行車之遊客數約在500-1,000人次(其中學生(高中)約佔七、八成,后豐鐵馬道上騎乘自行車者,約七成為租借自行車之外來遊客,其餘三成為騎用自己的自行車。),然由於車站周邊餐飲等消費空間缺乏,遊客騎完自行車後多轉往豐原廟東,車站附近並無相關休閒消費空間可供遊客停留消費。

對策:結合車站周邊閒置土地規劃休憩景點,配合后里地方產業特色規劃具地方特色之商店街區,並規劃后豐鐵馬道至后里車站之自行車道提供更好的串聯及相關設施。

表 6-3 后豐鐵馬道游客來源及搭乘交通工具統計表

項目	項目 類別		備註
居住地區	臺中市	57%	
	其他縣市	43%	北至臺北、南至高屏
	自行開車	54%	
	火車	13%	
搭乘交通工具	客運	13%	
	騎自行車	10%	
	步行	10%	附近居民

註:調香樣本數30

資料來源:張乃今、蔡宛玲,民國 99 年,兩馬魅力─后豐鐵馬道變遷起源與發 展之遊客問卷調查分析

表 6-4 后豐鐵馬道后里馬場至內東路段白行車遊客流量調查表

時間	合計(輛)	租借自行車	自用自行車
16:30-17:30	140	100	40
17:30-18:30	85	45	40

調查時間 2014/06/22(日)

四、景觀意象課題

課題六:如何整頓目前雜亂之街景及衰頹之閒置空間,使其變身為新的景觀亮點

- 說明: 1. 車站周邊有礙環境觀瞻者,包括矗立路旁的電線桿及盤空交錯的電線、 雜亂的閒置公有或台糖土地及其上衰頹的建物,以及因後站眷村遷移而 少有人使用的前後站連通地下道等。
 - 2. 后里國小通學步道即將完工,將可美化甲后路街道景觀,但目前甲后路兩側之電線杆未如大山路以地下管線處理,故未來通學步道完工後仍將有電線杆造成妨礙交通及景觀。
- 對策:協調台電辦理電線地下化工程,閒置土地協調土地所有權人及管理人招商 出租或做綠美化,衰頹的建物或閒置之地下道空間則可用牆面美化之方式 處理。







盤空交錯的電線





梅里路旁台糖土地被占用設置資源回收場所







台鐵衰頹之閒置建物





因後站眷村遷移而少有人使用的前後站連通地下道

圖 6-7 后里車站周邊雜亂之街景及衰頹之閒置空間

表 6-5 發展課題與對策彙整表

	課題	對策
一、車站及周	課題一:車站及交通轉	調查車站周邊可供利用之土地,重新
邊交通課題	運機能不足	整體規劃車站所需之廣場、接送區、
		汽車停車空間、迴車空間、公車站等
		交通轉運機能。
	課題二: 缺乏綠色及人	建構市區通勤自行車及人行專用空
	本之交通環境	間、大眾運輸系統,以減少私人機動
		運具(機車、汽車)之使用,並可降低
		車站周邊停車空間需求。
二、土地及建	課題三:車站周邊閒置	協調土地所有權人及管理人招商出租
築使用課題	公有及公營事業土地	或做綠美化。
	之活化再利用	
	課題四:車站前歷史街	為塑造車站前新亮點以迎接2018年台
	屋風貌之保存維護	中花博遊客之到來,老舊街屋採整建
		或維護方式辦理都市更新,進行街屋
		立面、屋頂之修繕及招牌等工程,以
		呈現具歷史風味之街景新風貌。
三、觀光發展	課題五:后里車站周邊	結合車站周邊閒置土地規劃休憩景
課題	缺乏休憩景點及具地	點,配合后里地方產業特色規劃具地
	方特色商店街區,且后	方特色之商店街區,並規劃后豐鐵馬
	豐鐵馬道至后里車站	道至后里車站之自行車道提供更好的
	之串聯尚未完善	串聯及相關設施。
四、景觀意象	課題六:如何整頓目前	協調台電辦理電線地下化工程,閒置
課題	雜亂之街景及衰頹之	土地協調土地所有權人及管理人招商
	閒置空間,使其變身為	出租或做綠美化,衰頹的建物或閒置
	新的景觀亮點	之地下道空間則可用牆面美化之方式
		處理。

資料來源:本計畫整理。

第三節 發展預測

有關發展預測方面,本案主要進行后里車站客運量及周邊道路交通量之預測, 尤其是針對 2018 臺中花博期間衍生之大量遊客及帶來之交通量,以作為後續規 劃之參考依據。

一、花博期間后里車站客運量預測

花博期間后里車站客運量包括臺鐵自然成長客運量及花博期間衍生客運量 二部分,茲分別預估如下:

(一)台鐵自然成長客運量

1. 后里車站客運量現況

目前后里車站年客運量,上、下車人數各為近 70 萬人次(詳表 6-6); 在日客運量方面,最大日客運量發生在星期日,進、出站人次各為 2 千餘人,最大尖峰小時則發生於平日下午 5-6 時,進、出站人次各為 3 百餘人(詳表 6-7)。

表 6-6 后里車站年客運量成長統計表

年度	上車人數			下車人數			合計
	人數	增加數	增加率	人數	增加數	增加率	
101	620, 100			655, 191			1, 275, 291
102	685, 207	65, 107	10. 5%	695, 323	40, 132	6. 1%	1, 380, 530
103	689, 608	4, 401	0. 6%	725, 558	30, 235	4. 3%	1, 415, 166

資料來源:交通部鐵路管理局年報

表 6-7 后里車站每日及尖峰小時客運量統計表

時間		尖峰	小時	全日			
	時段	進站	出站	合計	進站	出站	合計
平日	17-18	345	312	657	1, 605	1, 738	3, 343
週六	17-18	125	211	336	1, 603	1, 620	3, 223
週日	12-13	374	131	505	2, 146	2, 398	4, 544

資料來源:臺中地區外圍鐵路環線可行性評估期末報告書,民國 101 年 9 月

調查時間:民國 99 年 4 月 12 日-5 月 1 日

2. 后里車站客運量成長預測

依據統計資料,台鐵整體運量自99-103年5年間成長率約在3%-8% 之間,平均約5.8%(詳表6-8);后里車站運量102年較101年成長10%(上 車人數)及6%(下車人數),103年較102年成長0.6%(上車人數)及4%(下車人數)。本計畫以每年5%之成長率預估未來各年運量,預測2018年后里車站進站及出站客運量如表6-9所示,日客運量約在4-5千人,尖峰小時客運量約在6-7百人。

表 6-8 臺鐵整體運量成長率表

年度	99	100	101	102	103	平均
成長率(%)	7. 29	8. 02	4. 79	3. 22	5. 67	5. 8

資料來源:交通部鐵路管理局

表 6-9 后里車站進站及出站客運量預測表

年度 客運量		2015	2018	2020	2025
	指數	100	115. 76	127. 63	162. 89
年	全年(萬人)	140	162	178	228
	平日(千人)	3. 3	3. 8	4. 2	5. 4
	假日(千人)	4. 5	5. 2	5. 7	7. 3
尖峰	平日尖峰小時(百人)	6. 6	7. 6	8. 4	10.8
小時	假日尖峰小時(百人)	5. 0	5. 8	6. 4	8. 1

資料來源:本計畫預測

(二)花博期間后里車站衍生客運量

花博期間后里車站衍生客運量,可自花博期間臺鐵衍生客運量予以分派至后 里車站,茲分別預估如下:

1. 花博期間衍生臺鐵客運量預測

依據 2018 年國際花卉博覽會交通規劃成果報告書(103.12),2018 年臺中花博整體活動期間(2018年11月3日至2019年4月28日共176天)預計吸引1,000萬人次造訪,平日參觀人數約4.6萬人,一般例假日約6.2萬人,連續假日預期約15.5萬人,而開閉幕日可達18.5萬人。(詳表6-10)

依據遊客分佈比例及運具使用比例,可估算花博期間使用台鐵為運 具之遊客約有 265 萬人次。(詳表 6-11)

花博期間每日搭乘臺鐵之遊客數可區分為平日、例假日、連續假日

及開閉幕等 4 類情境,又参考「2010臺北國際花卉博覽會交通檢討報告」中,遊客進場時間分布比例。由此得知遊客進場時間多集中於中午 12點之前,約占全日之 60%,其中以 9-10 點為進場尖峰時段,約占全日之 32-34%。

如預估 2018 花博尖峰時段進場比例約占全日衍生之 32%,即可據以預估各運具尖峰時段遊客人數如表 6-12。

表 6-10 2018 年臺中花博遊客人數預估表

	平日	例假日	連續假日	開閉幕
活動天數(日)	118	48	8	2
大臺中都會區參觀人數	20, 601	28, 143	69, 789	83, 373
其他縣市地區參觀人數	23, 419	31, 992	79, 333	94, 774
國外地區參觀人數	1, 691	2, 311	5, 729	6, 845
參觀人數合計(人/日)	45, 711	62, 446	154, 851	184, 992

資料來源:2018年國際花卉博覽會交通規劃成果報告書,103.12

表 6-11 2018 年臺中花博搭乘臺鐵之游客人數預估表

又。··· = 1000 日本 1000 日本						
		大台中都 會區	其他縣市地 區	國外地區	슴計	
遊客分布	比例(%)	45. 1	51. 2	3. 7	100. 00	
	人數(萬人)	451	512	37	1, 000	
使用台鐵	比例(%)	30	24	18		
為運具	人數(萬人)	135. 3	122. 9	6. 7	265	

資料來源:同前

表 6-12 2018年臺中花博搭乘臺鐵之遊客人數預估表(每日及 9-10點尖峰時段)

	平日	例假日	連續假日	開閉幕
日遊客人數(人)	12, 136	16, 849	41, 780	49, 914
尖峰時段遊客人數(人)	3, 884	5, 392	13, 370	15, 972

資料來源:同前

2. 花博期間后里車站衍生客運量預測

目前 2018 國際花博展場將以「1+2+10」規劃,避開后里石虎棲息地,縮減原后里展區範圍(原 81 公頃縮減 41 公頃),另外擇地選址於豐原葫蘆墩公園、外埔補足,並於轄內十個區域一併推動相關活動。本計畫參

考 2015 年臺中燈會烏日主燈區+臺中公園及豐原副燈區,臺鐵新烏日、臺中及豐原三站之運量(如圖 6-8),予以分派后里車站之客運量,預估將折減為 1/2, 故可依表 6-12 計算折減為 1/2 後之遊客數如表 6-13。

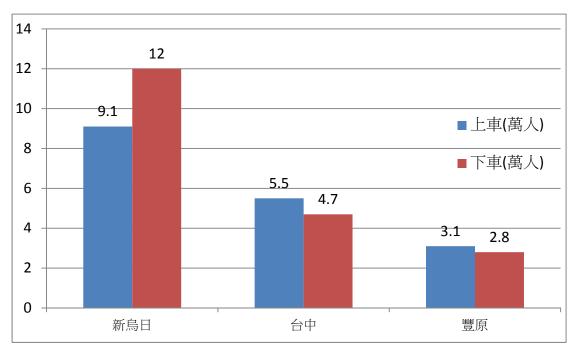


圖 6-8 2015 年臺中燈會臺鐵新烏日、臺中及豐原三站之運量(3 月 7 日) 資料來源:交通部鐵路管理局

表 6-13 2018 年臺中花博衍生臺鐵后里車站遊客人數預估表

	平日	例假日	連續假日	開閉幕
日遊客人數(人)	6, 068	8, 425	20, 890	24, 957
尖峰時段遊客人數(人)	1, 942	2, 696	6, 685	7, 986

資料來源:本計畫預測

(三) 花博期間后里車站總客運量預測

1. 日客運量預估

包括既有進出站客運量及花博衍生進出站客運量,既有進出站客運量如表 6-9,花博衍生進出站客運量為表 6-13 之遊客數乘以 2(進站及出站)。可知花博衍生進出站旅客為既有進出站旅客的 3-10 倍,日客運量依平日、例假日、連續假日及開閉幕等 4 類情境,分別為 1.59 萬人至5.51 萬人不等(如表 6-14)。

2. 尖峰時段(9-10 點)客運量預估

包括既有進出站客運量及花博衍生出站客運量,既有進出站客運量 概估平日及假日分別為 400 及 600 人,花博衍生出站客運量為表 6-13 之遊客數(出站)。可知花博衍生出站旅客為既有進出站旅客的 4-15 倍, 尖峰時段客運量依平日、例假日、連續假日及開閉幕等 4 類情境,分別 為 0. 23 萬人至 0. 86 萬人不等(如表 6-15)。

表 6-14 2018 年臺中花博后里車站日客運量預估表

	平日	例假日	連續假日	開閉幕
既有進出站客運量(萬人)	0. 38	0. 52	0. 52	0. 52
花博衍生進出站客運量(萬人)	1. 21	1. 68	4. 18	4. 99
合計	1. 59	2. 20	4. 70	5. 51

資料來源:本計畫預測

表 6-15 2018 年臺中花博后里車站尖峰時段(9-10 點)客運量預估表

	平日	例假日	連續假日	開閉幕
既有進出站客運量(萬人)	0. 04	0. 06	0. 06	0.06
花博衍生出站客運量(萬人)	0. 19	2. 70	0. 67	0.80
合計	0. 23	2. 76	0. 73	0.86

資料來源:本計畫預測

二、花博期間后里車站周邊道路交通量預測

依據 2018 年國際花卉博覽會交通規劃成果報告書(103.12),針對花博營運前後之路段道路服務水準與剩餘容量評估。目標年會場進、離場尖峰時段,各假期別路段服務水準大多為 A-C 級,僅進入馬場會場轉運站之馬場路(寺山路-后科路路段),花博期間將進行道路管制,外車無法進入,僅提供接駁車行駛,其道路服務水準仍呈現 C-F 級,道路容量不足,相關鄰近會場各路段服務水準與剩餘容量統計表彙整如表 6-16 至表 6-23 所示。

表 6-16 花博營運前後周邊路段服務水準與剩餘容量統計表(平日晨峰)

道路			声目	現況	會場進場	景尖峰	目標年	會場進	場尖峰	A4 1.2:
名稱	道路起/訖	方向	容量 (pcu/hr)	尖峰流量	V/C	服務水準	尖峰 流量	V/C	服務水準	剩餘 容量
	后里路/	往北	2,400	584	0.24	A	608	0.25	A	1,480
	甲后路	往南	2,400	516	0.22	A	537	0.22	A	1,551
	甲后路/	往北	2,400	805	0.34	A	838	0.35	A	1,250
	馬場路	往南	2,400	720	0.30	A	749	0.31	A	1,339
_	馬場路/	往北	2,400	989	0.41	В	1,029	0.43	В	1,059
三豐	星科路	往南	2,400	835	0.35	A	869	0.36	A	1,219
路	星科路/	往北	2,400	1,127	0.47	В	1,425	0.59	С	663
24	枋寮路	往南	2,400	987	0.41	В	1,279	0.53	В	809
	枋寮路/	往北	3,600	1,557	0.43	В	1,775	0.49	В	1,357
	國豐路	往南	5,200	1,392	0.27	A	1,604	0.31	A	2,920
	國豐路/	往北	2,600	1,095	0.42	В	1,139	0.44	В	1,123
	三豐路	往南	2,600	854	0.33	A	889	0.34	A	1,373
	新興街/	往東	800	384	0.48	В	400	0.50	В	296
772	三豐路	往西	800	322	0.40	В	335	0.42	В	361
甲后	三豐路/	往東	1,400	564	0.40	В	587	0.42	В	631
路	后里交流道	往西	1,400	474	0.34	A	493	0.35	A	725
24	后里交流道	往東	1,400	309	0.22	Α	322	0.23	A	896
	/眉山路	往西	1,400	504	0.36	A	524	0.37	В	694
-	寺山路/	往東	800	103	0.13	Α	432	0.54	С	264
馬場	后科路	往西	800	116	0.15	A	432	0.54	С	264
路	后科路/	往東	2,400	140	0.06	A	_	0.00	A	2,088
144	三豐路	往西	2,400	131	0.05	Α	-	0.00	A	2,088
	內東路/	往北	2,400	64	0.03	A	247	0.10	A	1,841
后刻	馬場路	往南	2,400	63	0.03	A	246	0.10	A	1,842
科路	馬場路/	往北	2,400	121	0.05	A	378	0.16	A	1,710
₽ 0	星科路	往南	2,400	121	0.05	A	378	0.16	A	1,710
th to ah	后科路/	往北	800	143	0.18	A	132	0.17	A	564
內東路	寺山路	往南	800	113	0.14	Α	132	0.17	Α	564

資料來源: 2018 年國際花卉博覽會交通規劃成果報告書(103.12)

表 6-17 花博營運前後周邊路段服務水準統計表(平日昏峰)

道路			应 旦	現況(會場離場	景尖峰	目標年	會場離	場尖峰	剩餘
名稱	道路起/訖	方向	容量 (pcu/hr)	尖峰流量	V/C	服務水準	尖峰流量	V/C	服務水準	容量
	后里路/	往北	2,400	503	0.21	A	524	0.22	A	1,564
	甲后路	往南	2,400	661	0.28	A	688	0.29	A	1,400
	甲后路/	往北	2,400	699	0.29	A	728	0.30	A	1,360
	馬場路	往南	2,400	746	0.31	A	777	0.32	A	1,311
_	馬場路/	往北	2,400	795	0.33	A	828	0.35	A	1,260
豊	星科路	往南	2,400	951	0.40	В	990	0.41	В	1,098
路	星科路/	往北	2,400	887	0.37	A	1,176	0.49	В	912
	枋寮路	往南	2,400	1,208	0.50	В	1,510	0.63	С	578
	枋寮路/	往北	3,600	1,066	0.30	A	1,265	0.35	A	1,867
	國豐路	往南	5,200	1,652	0.32	A	1,875	0.36	A	2,649
	國豐路/	往北	2,600	689	0.27	A	717	0.28	A	1,545
	三豐路	往南	2,600	464	0.18	A	483	0.19	A	1,779
	新興街/	往東	800	434	0.54	C	452	0.57	С	244
122	三豐路	往西	800	394	0.49	В	410	0.51	В	286
甲后	三豐路/	往東	1,400	564	0.40	В	587	0.42	В	631
路	后里交流道	往西	1,400	479	0.34	A	499	0.36	A	719
	后里交流道	往東	1,400	309	0.22	A	322	0.23	A	896
	/眉山路	往西	1,400	504	0.36	A	525	0.38	В	693
tre-	寺山路/	往東	800	67	0.08	A	432	0.54	С	264
馬場	后科路	往西	800	131	0.16	A	432	0.54	С	264
路	后科路/	往東	2,400	95	0.04	A	-	0.00	A	2,088
	三豐路	往西	2,400	198	0.08	A	-	0.00	A	2,088
_	內東路/	往北	2,400	69	0.03	A	252	0.11	A	1,836
后科	馬場路	往南	2,400	86	0.04	A	270	0.11	A	1,818
路	馬場路/	往北	2,400	78	0.03	A	334	0.14	A	1,754
-9	星科路	往南	2,400	161	0.07	A	420	0.18	A	1,668
內東路	后科路/	往北	800	103	0.13	A	132	0.17	A	564
万木岭	寺山路	往南	800	126	0.16	A	132	0.17	A	564

表 6-18 花博營運前後周邊路段服務水準與剩餘容量統計表(假日上午)

道路			容量	現況	會場進場	景尖峰	目標年	會場進	場尖峰	剩餘
名稱	道路起/訖	方向	今里 (pcu/hr)	尖峰流量	V/C	服務水準	尖峰 流量	V/C	服務水準	容量
	后里路/	往北	2,400	619	0.26	A	645	0.27	A	1,443
	甲后路	往南	2,400	434	0.18	A	452	0.19	A	1,636
	甲后路/	往北	2,400	751	0.31	A	782	0.33	A	1,306
	馬場路	往南	2,400	703	0.29	A	732	0.31	A	1,356
_	馬場路/	往北	2,400	842	0.35	A	877	0.37	Α	1,211
三豐	星科路	往南	2,400	714	0.30	A	743	0.31	A	1,345
路路	星科路/	往北	2,400	932	0.39	В	1,282	0.53	В	806
	枋寮路	往南	2,400	788	0.33	A	1,132	0.47	В	956
	枋寮路/	往北	3,600	899	0.25	A	1,115	0.31	A	2,017
	國豐路	往南	5,200	942	0.18	A	1,160	0.22	A	3,364
	國豐路/	往北	2,600	853	0.33	A	888	0.34	A	1,374
	三豐路	往南	2,600	464	0.18	A	483	0.19	A	1,779
	新興街/	往東	800	315	0.39	В	328	0.41	В	368
122	三豐路	往西	800	315	0.39	В	328	0.41	В	368
甲后	三豐路/	往東	1,400	480	0.34	Α	500	0.36	A	718
路	后里交流道	往西	1,400	476	0.34	A	496	0.35	A	722
-	后里交流道	往東	1,400	314	0.22	A	327	0.23	A	891
	/眉山路	往西	1,400	502	0.36	A	523	0.37	В	695
tac .	寺山路/	往東	800	114	0.14	A	511	0.64	С	185
馬場	后科路	往西	800	97	0.12	A	511	0.64	С	185
路	后科路/	往東	2,400	159	0.07	A	-	0.00	A	2,088
24	三豐路	往西	2,400	148	0.06	A	-	0.00	A	2,088
_	內東路/	往北	2,400	55	0.02	A	257	0.11	A	1,831
后科	馬場路	往南	2,400	50	0.02	A	252	0.11	Α	1,836
路	馬場路/	往北	2,400	75	0.03	A	391	0.16	A	1,697
-4	星科路	往南	2,400	92	0.04	A	408	0.17	A	1,680
內東路	后科路/	往北	800	250	0.31	A	183	0.23	Α	513
門木崎	寺山路	往南	800	265	0.33	A	183	0.23	A	513

表 6-19 花博營運前後周邊路段服務水準與剩餘容量統計表(假日下午)

道路			应具	現況	會場離場	易尖峰	目標年	會場離	場尖峰	剩餘
名稱	道路起/訖	方向	容量 (pcu/hr)	尖峰流量	V/C	服務水準	尖峰流量	V/C	服務水準	梨 馀 容量
	后里路/	往北	2,400	332	0.14	A	346	0.14	A	1,742
	甲后路	往南	2,400	438	0.18	A	456	0.19	A	1,632
	甲后路/	往北	2,400	583	0.24	A	607	0.25	A	1,481
	馬場路	往南	2,400	622	0.26	A	648	0.27	A	1,440
_	馬場路/	往北	2,400	675	0.28	A	703	0.29	A	1,385
三豐	星科路	往南	2,400	701	0.29	Α	730	0.30	A	1,358
路	星科路/	往北	2,400	747	0.31	A	1,090	0.45	В	998
-4	枋寮路	往南	2,400	779	0.32	A	1,123	0.47	В	965
	枋寮路/	往北	3,600	750	0.21	A	960	0.27	A	2,172
	國豐路	往南	5,200	997	0.19	A	1,217	0.23	A	3,307
	國豐路/	往北	2,600	751	0.29	A	782	0.30	A	1,480
	三豐路	往南	2,600	734	0.28	A	764	0.29	A	1,498
	新興街/	往東	800	387	0.48	В	403	0.50	В	293
	三豐路	往西	800	351	0.44	В	366	0.46	В	330
甲后	三豐路/	往東	1,400	444	0.32	A	463	0.33	A	755
路	后里交流道	往西	1,400	425	0.30	A	443	0.32	A	775
20	后里交流道	往東	1,400	312	0.22	A	325	0.23	A	893
	/眉山路	往西	1,400	372	0.27	A	388	0.28	A	830
ne	寺山路/	往東	800	50	0.06	A	511	0.64	С	185
馬場	后科路	往西	800	58	0.07	A	511	0.64	С	185
路	后科路/	往東	2,400	58	0.02	A	-	0.00	A	2,088
24	三豐路	往西	2,400	92	0.04	A		0.00	A	2,088
_	內東路/	往北	2,400	32	0.01	A	233	0.10	A	1,855
后科	馬場路	往南	2,400	42	0.02	A	243	0.10	A	1,845
路	馬場路/	往北	2,400	85	0.04	A	401	0.17	A	1,687
₽-67	星科路	往南	2,400	95	0.04	Α	411	0.17	Α	1,677
क्षेत्र के व्रक्त	后科路/	往北	800	98	0.12	A	183	0.23	A	513
內東路	寺山路	往南	800	120	0.15	A	183	0.23	A	513

表 6-20 花博營運前後周邊路段服務水準與剩餘容量統計表(連續假日上午)

道路			应星	現況	會場進場	景尖峰	目標年	會場進	場尖峰	4141
244	道路起/訖	方向	容量 (pcu/hr)	尖峰流量	V/C	服務水準	尖峰 流量	V/C	服務水準	剩餘 容量
	后里路/	往北	2,400	619	0.26	A	645	0.27	A	1,443
	甲后路	往南	2,400	434	0.18	A	452	0.19	A	1,636
	甲后路/	往北	2,400	751	0.31	A	782	0.33	A	1,306
	馬場路	往南	2,400	703	0.29	A	732	0.31	A	1,356
_	馬場路/	往北	2,400	842	0.35	A	877	0.37	A	1,211
三豐	星科路	往南	2,400	714	0.30	A	743	0.31	A	1,345
路	星科路/	往北	2,400	932	0.39	В	1,740	0.73	D	348
24	枋寮路	往南	2,400	788	0.33	A	1,590	0.66	С	498
	枋寮路/	往北	3,600	899	0.25	Α	1,378	0.38	В	1,754
	國豐路	往南	5,200	942	0.18	A	1,423	0.27	A	3,101
	國豐路/	往北	2,600	853	0.33	A	888	0.34	A	1,374
	三豐路	往南	2,600	464	0.18	A	483	0.19	A	1,779
	新興街/	往東	800	315	0.39	В	328	0.41	В	368
	三豐路	往西	800	315	0.39	В	328	0.41	В	368
甲二	三豐路/	往東	1,400	480	0.34	A	500	0.36	Α	718
后路	后里交流道	往西	1,400	476	0.34	A	496	0.35	A	722
24	后里交流道	往東	1,400	314	0.22	A	327	0.23	A	891
	/眉山路	往西	1,400	502	0.36	A	523	0.37	В	695
	寺山路/	往東	800	114	0.14	A	1,377	1.72	F	-681
馬坦	后科路	往西	800	97	0.12	A	1,377	1.72	F	-681
場路	后科路/	往東	2,400	159	0.07	Α	-	0.00	A	2,088
14	三豐路	往西	2,400	148	0.06	A	-	0.00	A	2,088
	內東路/	往北	2,400	55	0.02	A	665	0.28	Α	1,423
后刻	馬場路	往南	2,400	50	0.02	Α	660	0.28	A	1,428
科路	馬場路/	往北	2,400	75	0.03	A	849	0.35	A	1,239
P-G	星科路	往南	2,400	92	0.04	A	866	0.36	A	1,222
n a or	后科路/	往北	800	250	0.31	A	448	0.56	С	248
內東路	寺山路	往南	800	265	0.33	A	448	0.56	С	248

表 6-21 花博營運前後周邊路段服務水準與剩餘容量統計表(連續假日下午)

道路			应里	現況	會場離場	分尖峰	目標年	會場離	場尖峰	剩餘
名稱	道路起/訖	方向	容量 (pcu/hr)	尖峰流量	V/C	服務水準	尖峰流量	V/C	服務水準	彩 容量
	后里路/	往北	2,400	332	0.14	A	346	0.14	A	1,742
	甲后路	往南	2,400	438	0.18	A	456	0.19	A	1,632
	甲后路/	往北	2,400	583	0.24	A	607	0.25	A	1,481
	馬場路	往南	2,400	622	0.26	A	648	0.27	A	1,440
_	馬場路/	往北	2,400	675	0.28	A	703	0.29	A	1,385
三豐	星科路	往南	2,400	701	0.29	A	730	0.30	A	1,358
路路	星科路/	往北	2,400	747	0.31	A	1,548	0.65	С	540
-	枋寮路	往南	2,400	779	0.32	A	1,581	0.66	C	507
	枋寮路/	往北	3,600	750	0.21	A	1,223	0.34	A	1,909
	國豐路	往南	5,200	997	0.19	A	1,480	0.28	A	3,044
	國豐路/	往北	2,600	751	0.29	A	782	0.30	A	1,480
	三豐路	往南	2,600	734	0.28	A	764	0.29	A	1,498
	新興街/	往東	800	387	0.48	В	403	0.50	В	293
100	三豐路	往西	800	351	0.44	В	366	0.46	В	330
甲后	三豐路/	往東	1,400	444	0.32	A	463	0.33	A	755
路	后里交流道	往西	1,400	425	0.30	A	443	0.32	A	775
74	后里交流道	往東	1,400	312	0.22	A	325	0.23	A	893
	/眉山路	往西	1,400	372	0.27	A	388	0.28	A	830
nc nc	寺山路/	往東	800	50	0.06	A	1,377	1.72	F	-681
馬場	后科路	往西	800	58	0.07	A	1,377	1.72	F	-681
路	后科路/	往東	2,400	58	0.02	A	-	0.00	A	2,088
70	三豐路	往西	2,400	92	0.04	A	-	0.00	A	2,088
_	內東路/	往北	2,400	32	0.01	A	641	0.27	A	1,447
后科	馬場路	往南	2,400	42	0.02	A	651	0.27	A	1,437
路	馬場路/	往北	2,400	85	0.04	A	859	0.36	A	1,229
7-6	星科路	往南	2,400	95	0.04	A	869	0.36	A	1,219
內東路	后科路/	往北	800	98	0.12	A	448	0.56	С	248
门木哈	寺山路	往南	800	120	0.15	A	448	0.56	С	248

表 6-22 花博營運前後周邊路段服務水準與剩餘容量統計表(開閉幕上午)

道路			应具	現況	會場進場	景尖峰	目標年	會場進	場尖峰	剩餘
名稱	道路起/訖	方向	容量 (pcu/hr)	尖峰流量	V/C	服務水準	尖峰 流量	V/C	服務水準	容量
	后里路/	往北	2,400	619	0.26	A	645	0.27	Α	1,443
	甲后路	往南	2,400	434	0.18	A	452	0.19	A	1,636
	甲后路/	往北	2,400	751	0.31	A	782	0.33	A	1,306
	馬場路	往南	2,400	703	0.29	A	732	0.31	A	1,356
_	馬場路/	往北	2,400	842	0.35	A	877	0.37	A	1,211
三豐	星科路	往南	2,400	714	0.30	A	743	0.31	A	1,345
路路	星科路/	往北	2,400	932	0.39	В	1,890	0.79	D	198
-0	枋寮路	往南	2,400	788	0.33	A	1,740	0.73	D	348
	枋寮路/	往北	3,600	899	0.25	A	1,464	0.41	В	1,668
	國豐路	往南	5,200	942	0.18	A	1,509	0.29	A	3,015
	國豐路/	往北	2,600	853	0.33	A	888	0.34	A	1,374
	三豐路	往南	2,600	464	0.18	A	483	0.19	A	1,779
	新興街/	往東	800	315	0.39	В	328	0.41	В	368
102	三豐路	往西	800	315	0.39	В	328	0.41	В	368
甲后	三豐路/	往東	1,400	480	0.34	A	500	0.36	A	718
路	后里交流道	往西	1,400	476	0.34	Α	496	0.35	A	722
-4	后里交流道	往東	1,400	314	0.22	A	327	0.23	A	891
	/眉山路	往西	1,400	502	0.36	A	523	0.37	В	695
or.	寺山路/	往東	800	114	0.14	A	1,509	1.89	F	-813
馬場	后科路	往西	800	97	0.12	A	1,509	1.89	F	-813
路	后科路/	往東	2,400	159	0.07	A	-	0.00	A	2,088
-0	三豐路	往西	2,400	148	0.06	A	_	0.00	A	2,088
_	內東路/	往北	2,400	55	0.02	A	647	0.27	A	1,441
后科	馬場路	往南	2,400	50	0.02	A	642	0.27	A	1,446
路	馬場路/	往北	2,400	75	0.03	A	999	0.42	В	1,089
-9	星科路	往南	2,400	92	0.04	A	1,016	0.42	В	1,072
內東路	后科路/	往北	800	250	0.31	A	536	0.67	С	160
门木哈	寺山路	往南	800	265	0.33	A	536	0.67	С	160

表 6-23 花博營運前後周邊路段服務水準與剩餘容量統計表(開閉幕下午)

道路			应量	現況	會場離場	景尖峰	目標年	會場離.	場尖峰	4.1.4人
244	道路起/訖	方向	容量 (pcu/hr)	尖峰流量	V/C	服務水準	尖峰流量	V/C	服務水準	剩餘 容量
	后里路/	往北	2,400	332	0.14	A	346	0.14	A	1,742
	甲后路	往南	2,400	438	0.18	A	456	0.19	A	1,632
	甲后路/	往北	2,400	583	0.24	A	607	0.25	A	1,481
	馬場路	往南	2,400	622	0.26	A	648	0.27	A	1,440
_	馬場路/	往北	2,400	675	0.28	A	703	0.29	A	1,385
三豐	星科路	往南	2,400	701	0.29	A	730	0.30	A	1,358
路	星科路/	往北	2,400	747	0.31	A	1,698	0.71	C	390
74	枋寮路	往南	2,400	779	0.32	A	1,731	0.72	D	357
	枋寮路/	往北	3,600	750	0.21	A	1,309	0.36	A	1,823
	國豐路	往南	5,200	997	0.19	A	1,566	0.30	A	2,958
	國豐路/	往北	2,600	751	0.29	A	782	0.30	A	1,480
	三豐路	往南	2,600	734	0.28	A	764	0.29	A	1,498
	新興街/	往東	800	387	0.48	В	403	0.50	В	293
	三豐路	往西	800	351	0.44	В	366	0.46	В	330
甲丘	三豐路/	往東	1,400	444	0.32	A	463	0.33	A	755
后路	后里交流道	往西	1,400	425	0.30	A	443	0.32	A	775
Per .	后里交流道	往東	1,400	312	0.22	A	325	0.23	A	893
	/眉山路	往西	1,400	372	0.27	A	388	0.28	A	830
	寺山路/	往東	800	50	0.06	A	1,509	1.89	F	-813
馬場	后科路	往西	800	58	0.07	A	1,509	1.89	F	-813
路	后科路/	往東	2,400	58	0.02	A	1=11	0.00	A	2,088
14	三豐路	往西	2,400	92	0.04	A	-	0.00	A	2,088
_	內東路/	往北	2,400	32	0.01	A	623	0.26	A	1,465
后刻	馬場路	往南	2,400	42	0.02	A	633	0.26	A	1,455
科路	馬場路/	往北	2,400	85	0.04	A	1,009	0.42	В	1,079
ref	星科路	往南	2,400	95	0.04	A	1,019	0.42	В	1,069
ஸ். க் <i>ர</i> ச	后科路/	往北	800	98	0.12	A	536	0.67	С	160
內東路	寺山路	往南	800	120	0.15	A	536	0.67	С	160

三、后里車站周邊花博期間衍生相關消費商機及未來公共設施需求

本計畫配合前述 2018 臺中花博期間后里車站衍生之大量遊客,並參考 101 年國人旅遊狀況調查中鐵路運具使用率、住宿比率及消費金額等參數,推估后里 車站於花博期間衍生之旅宿需求及消費商機等,以作為未來私部門投資參考。並 從長期發展的角度來檢討公部門公共設施興建需求,相關需求推估如下表:

表 6-24 花博期間衍生臺鐵后里車站遊客人數預估表

	平日	例假日	連續假日	開閉幕
日遊客人數(人)	6, 068	8, 425	20, 890	24, 957

資料來源:本計畫預測

表 6-25 花博期間住宿需求推估表

		住宿方式(註 1)			房間	后里區現
種類 參觀。	參觀人次	次種類	比例	住宿人數	需求數	有旅館民
					(註2)	宿房間數
平日 6千人次	旅館	12%	720	240		
	0 1 人次	民宿	6%	360	120	
例假日 8	8千人次	旅館	12%	960	320	約 400 間
	0 1 人次	民宿	6%	480	160	(參見
連續假	0 苗 1 力	旅館	12%	2, 400	800	P2-37 表
2 萬人次	民宿	6%	1, 200	400	2-26)	
開閉幕	2.5萬人次 -	旅館	12%	3, 000	1, 000	
		民宿	6%	1, 500	5, 00	

註 1:參考 101 年國人旅遊狀況調查 註 2:以每房平均住 3 人估算。

資料來源:本計畫預測

表 6-26 花博期間平均每日遊客總消費金額推估表

項目	平均每人每次各項費用(註)		每日遊客消費金額(萬元)		
	金額(元)	百分比(%)	例假日(8千人)	連續假日(2萬人)	
合計	1, 900	100. 0	1, 520	3, 800	
交通	516	27. 2	413	1, 032	
住宿	315	16. 6	252	630	
餐飲	459	24. 2	367	918	
娛樂	114	6. 0	91	228	
購物	429	22. 6	343	858	
其他	67	3. 5	54	134	

註:參考 101 年國人旅遊狀況調查

資料來源:本計畫預測

表 6-27 后里車站周邊未來發展需求表

	項目	現況	未來
交通需求	車站擴建	面對近年來交通部對全島	短中期配合花博舉辦,經
		鐵路車站的大規模改造及	臺鐵局評估建議以增設東
		地方政府紛紛規劃車站周	站較為可行,惟長期配合
		邊的主題特色及環境改	大台中山手線之興建計
		造,使后里車站相對顯現出	畫,仍有改建為跨站式站
		機能不足及缺乏特色	房之需求
	前後站道路系	前後站連通道路由北至南	增設東站或改建跨站式
	統增闢	包括圳寮路高架橋、地下道	站房後連通前後站,並利
		(車行及人行專用各一)、后	用閒置台糖土地、眷村遷
		里車站跨站天橋及內東路	建後土地、未開發工業區
		平面陸橋	增闢道路系統
	車站轉乘設施	由於前站空間侷促,較難有	增設東站或改建跨站式
	及停車空間設	完善之規劃	站房後可連通前後站,以
	置		後站提供主要轉乘設施
			及停車空間
	自行車步道系	市區缺乏自行車道及人行	配合中科環狀連外道路
	統串聯	步道系統規劃,使慕名至后	完工、廣福營區土地釋出
		豐、東豐鐵馬道的眾多自行	之契機,建構市區休閒旅
		車休閒觀光遊客只能侷限	遊及通勤自行車路網
		在鐵馬道上活動,無法串連	
		擴及市區其他景點及商圈	
		創造消費商機	
觀光遊憩	觀光景點及休	周邊觀光景點南側 1 公里	利用車站後方可發展腹
需求	閒遊憩設施	有后里馬場、北側3公里有	地規劃觀光景點及休閒
		泰安鐵道文化園區	遊憩設施,與既有景點及
			未來國際花博留存之設
			施景點作帶狀串聯
	商業活動(餐	商業活動多集中於距后里	可營造后里車站商圈及
	飲、購物、住宿)	車站約1公里的甲后路及三	開發旅館或青年旅社等
		豐路口附近及內埔(墩仔	住宿設施。
		腳)地區	

第七章 規劃構想

第一節 整體規劃構想

- 一、發展定位:山城觀光轉運中心
- (一)配合既有高架捷運化之山線鐵路、后豐及東豐鐵馬道,及未來舊山線復駛為 觀光鐵路及興建大台中山手線后里-大甲段的計畫,建構位於上述四條鐵道 及鐵馬道交會點的后里車站成為「綠色交通轉運樞紐」。
- (二)結合后里既有之月眉糖廠、麗寶樂園、后里馬場等大型遊樂園區,及未來國際花博舉辦及留存之永久展場,發揮后里現有「樂器之鄉」之產業特色, 利用后里車站後站眷村拆遷騰空後土地創設「音樂村」(包含樂器工藝文化館)成為本市文創產業新亮點。
- (三)串聯 16 公里舊山線鐵路及 17 公里后豐+東豐鐵馬道,成為 33 公里「鐵路+鐵馬」觀光軸帶,可媲美平溪、內灣、集集支線等觀光鐵路。未來自后里車站往東可接后里馬場、九號隧道、大甲溪花樑鋼橋、石岡水壩、東勢客家文化園區至新社、谷關等「山城觀光帶」;向北可通泰安鐵道文化園區、大安溪花樑鋼橋、隧道群、龍騰斷橋、勝興車站、油桐花季、休閒農業區、三義木雕街及木雕博物館。



后里車站發展定位—山城觀光轉運中心

茲就「山城觀光轉運中心」之可行性分析如下:

(一)與政策之配合

- 1. 可型塑未來「大台中山手線」各車站發展特色與機能定位,使后里車站具有「山城觀光轉運中心」及「台灣樂器工藝文化中心」之特色與機能。
- 2. 為花博展後后里及周邊地區之中長期發展,以及後花博之場館轉型及永續經營,事先未雨稠繆,配合「山城觀光轉運中心」設置需求,透過新訂都市計畫,整體規劃后里車站周邊地區中長期發展所需之用地及公共設施,促進地方產業之永續發展。

(二)市場可行性

東豐綠色走廊自行車道在 2008 年超人氣自行車道票選中榮獲全台第 2 名,且依臺中市政府觀光旅遊局之統計,東豐自行車綠廊及后豐鐵馬道 102 年遊客達到 490 萬人次。而舊山線鐵路依苗栗縣政府估計每年有 150 萬人次造訪,鐵路局評估舊山線復駛後可望帶進每年約 75 萬名遊客。

(三)土地取得可行性

山城觀光轉運中心所需之開發腹地位於后里車站後站地區,土地權屬 皆為國有及台糖土地,阻礙較小。

二、發展願景

配合后里車站為鐵路與鐵馬道交會點, 臨近 2018 年花博展場及后里「樂器之鄉」之產業特色,將后里車站周邊地區發展願景定為:

鐵路花園・鐵馬驛站・音樂街町



后里車站發展願景

三、發展機能

因應后里車站周邊地區環境特性及未來發展需求,本計畫將其空間發展機能劃分為交通轉運、產業活化(街區振興)、景觀廊道及生態保育四種主要之機能分區(圖 7-1)。再依四種機能進行其土地使用、公共設施、交通、景觀及都市設計等實質內容規劃,全區之規劃構想如圖 7-2 及表 7-1 所示。

又因前站為既成發展地區,相關需求較為迫切,後站地區則屬於新興發展, 需求較緩可訂為長期之計畫,故將規劃構想說明再區分為前站地區及後站地區二 部分,分述於第二節及第三節。



圖 7-1 后里車站周邊地區空間發展機能圖

茲將前述交通轉運、產業活化、景觀廊道及生態保育四種空間發展機能所需因應之基地環境特性及未來發展需求概述如下:

一、交通轉運

主要包括后里車站前站交通機能的改善、車站與花博廣福營區展場之串連動線、未來大眾運輸轉乘系統在后里車站附近之場站設置及迴車空間需求,以及2018年國際花卉博覽會交通規劃中擬於花博期間利用後站作為接駁公車場站、 鐵路局辦理之后里車站新建東站房或後續興建跨站式站房等需求。

二、產業活化(街區振興)

后里車站商圈在 20-30 年前公路尚不發達的時代曾有一番榮景,但近年來都市發展擴大及後站 400 餘戶眷村遷移後,又由於后里車站並非位於城鎮中心,而係位在東側邊緣,故商業逐漸沒落,目前商業活動多集中於甲后路及三豐路口附近及內埔地區,后里車站僅有與后豐鐵馬道相關的自行車出租業較為興盛,其他餐飲、休閒娛樂等都商業活動都不發達,為配合未來 2018 花博衍生之商業服務需求,將以結合后里花卉、樂器、自行車觀光等產業之方式,促進后里車站周邊地區商圈之活化及街區之再發展。

三、景觀廊道

未來花博舉辦期間后里車站與花博廣福營區展場之串連動線將以梅里路為主,自車站至展場入口之距離近500公尺,由於沿線仍有台鐵及台糖諸多破落之間置空間尚未妥善處置利用,本計畫擬善用此等原有礙景觀之空間,重新規劃打造後變身為迎接花博遊客之景觀廊道。並將舊台糖鐵路沿線規劃為糖鐵懷舊步道,配合甲后路步道工程及日式街屋整建維護計畫及年底將完工之后里國小通學步道串聯沿線公園綠地廣場等開放空間。

四、生態保育

因後站土地屬非都市土地山坡地保育區,為坡度約5-7%之平緩山坡地形,依照非都市土地開發審議作業規範須有保育區之設置,並須依水土保持相關規定設置, 置滯洪池等設施。



圖 7-2 后里車站周邊地區整體規劃構想圖

表 7-1 后里車站周邊地區活化再利用發展機能及其相關規劃內容表

园	機能	位置	規劃內容	規模	備註
位	類別				
前	交通	后里車站站前北	機車及自行車立	詳見表 7-2	
站	轉運	側及南側鐵路管	體停車場、汽車		
		理局經管之國有	停車場、汽車接		
		土地	送區、計程車排		
			班區、公車站		
	產業	甲后路站前至內	街屋立面修繕、	長度約 220 公	
	活化	東路路段	人行及自行車道	尺,兩側合計 70	
			設置	餘戶,其中日式	
				街屋約 30 戶	
		甲后路 30 巷	特色街巷營造	長度約350公尺	
		梅里公園西側台	音樂主題餐廳	0.08公頃	寬 55 M *深
		鐵閒置土地			15M
		月眉糖廠鐵路場	台糖販賣部	0.13公頃	
		站舊址台糖土地			
		后義宮廟前廣場	假日農民市集	0.15 公頃	
	景觀	月眉糖廠鐵路場	糖鐵懷舊公園	0.50 公頃	
	廊道	站舊址台糖土地	糖鐵懷舊步道	0.27 公頃	長度約 250
					公尺,寬約
					10 公尺
後	交通	眷村拆遷後騰空	廣場、轉乘空	1. 后里車站後站	
站	轉運	土地及周邊台糖	間、停車場、自	眷村拆遷騰空	
		及其他公有土	行車租賃區	後閒置之國有	
		地、鐵路局後站	20M 出入道路	土地面積約	含 7M 自行
		舊閒置倉庫		5.45 公頃	車及人行步
				2. 部分台糖土地	道空間
	產業		音樂町藝術學園	規劃為道路及	
	活化		美樂地表演廣場	停車場	
			運動旅遊服務中	3. 鐵路局後站舊	寬 11㎞長
			心	間置倉庫 400	35M
	生態		野百合生態公園	平方公尺	
	保育		生態滯洪池(百		
			花池)		

第二節 前站地區規劃構想

前站地區之規劃重點包括站前交通的改善、車站與花博廣福營區展場之串連動線、街區活化及商業活動的引入,以及台鐵及台糖閒置土地如何配合上述需求進行活化再利用以發揮土地效益。

一、交通轉運

后里車站由於早期都市計畫規劃時並未針對站前交通需求特性進行完善的規劃,僅於站前留設一處寬 23M、長 80M 之道路空間作為交通廣場,又因站前交通廣場尚未依都市計畫開闢及車站北側地形高低差之因素,使站前空間更顯狹小,以致形成交通瓶頸,目前不論是人潮進出站之緩衝空間(廣場)或車輛所需之接送等候空間、汽車停車場、計程車排班區、接駁公車場站、車輛迴轉空間等,都付之闕如。又經本計畫調查苗栗通霄及三義、台中大肚、彰化田中、雲林斗六等人口規模相近之其他車站後作一比較後(參見 p6-3 表 6-2),更可顯示后里車站相關設施之不足。

本計畫對於火車站前之交通改善,即針對前述缺失加以規劃,擬將汽車、機車及自行車停車空間集中設置於北側鐵路管理局經管之國有土地,以利南側梅里路在花博期間可規劃為串聯車站與花博廣福營區展場之人行徒步區,疏散花博期間大量遊客人潮。茲區分為車站前北側及南側二部分說明如下:

(一)北側規劃構想

北側鐵路軌道以西目前土地使用有閒置之鐵路倉庫及臨時站房各一棟,二棟建築物間之空地劃設有6個汽車停車格,臨時站房與后里車站間則為計程車利用作為排班區,上述區域與8米寬之圳寮路間有二米多之高程差,故形成一寬度約15米,長100米左右之平台。平台與8米圳寮路之間有不等寬度(最寬約六米,與圳寮路齊平)、長100米左右之空間規劃作機車停車場(可停放約250輛),亦有汽車之停放。

上述土地皆為鐵路管理局經管之國有土地,本計畫擬重新規劃如下:

1. 拆除倉庫及臨時站房闢建為三層之鋼構機車及自行車立體停車場,寬約 10.5 米(含一側 1.5 米人行樓梯)、長約 70 米,柱距 9m*7m,高 2.5 米,一樓約可停放 450 輛自行車,二、三樓每層約可停放 300 輛機車,合計 600 輛。









鋼構機車及自行車立體停車場參考照片 (資料來源: 逢甲大學機車立體停車場, 本計畫拍攝)

2. 原圳寮路旁機車停車場遷移後規劃汽車停車及接送區(19 輛)、計程車排班區(10 輛)。

此外,位於甲后路與圳寮路交叉口之建築物突出計畫道路約4米,尚未依都 市計畫拆除拓寬及設置截角,造成車輛轉彎之不便及路寬縮減,亦應一併拆除拓 寬以利站前交通。

(二)南側規劃替選方案

南側計畫道路上目前有一自行車租車中心(甲后路 5 號原良昌旅社),屬日式建築之建物,其南側原為日據時代站長宿舍,經拆除後目前作為機車停車場(可停放約 250 輛),前述土地亦屬鐵路管理局經管之國有土地。

原臺中縣文化局於民國 91 年委託東海大學建築系辦理之「臺中縣歷史建築清查計畫」曾建議將甲后路 5 號原良昌旅社登錄為歷史建築,惟本案已由文化局於 103 年 10 月 7 日邀集文化資產審議委員會委員現勘,已決議不指定或登錄,不列冊(104 年 1 月 13 日府授文資古字第 1040004687 號函)。

惟鑒於近年如花蓮吉安車站因 2011 年拓寬道路,需拆除日據時代木造房引發文史團體之保存聲浪,故本計畫針對車站南側預為研擬以下二個保存或拆除拓寬之替選方案:(參見圖 7-3、圖 7-4)

方案 1:良昌旅社加以修繕保存,此處道路不予拓寬,南側則規劃為廣場及退縮 出 10 米寬會車空間(參見 p8-41 圖 8-22)。未來良昌旅社可與甲后路北 側同為日式建築之 20 餘戶街屋共同進行整建維護,塑造后里車站前歷史 街區風貌。

方案 2:依都市計畫拆除位於道路用地上之原良昌旅社日式建築,規劃為公車候車站(市公車及中科巡迴巴士使用)及廣場;部分梅里路現有 4-6 米巷道拓寬為 8 米道路(皆為國有或台糖土地)。

表 7-2 后里車站前站停車及轉運設施規劃表

種類	現況規劃	實際需求 (註)	本案 重新規劃後	備註
機車	北側及南側 可各停放約 250 輛,共計 500 輛	550 輛	600 輛	位於三層之鋼構機 車及自行車立體停 車場第二、三層。
自行車	與機車停車 場混和	80 輛	450 輛	位於三層之鋼構機 車及自行車立體停 車場第一層,未來 多餘空間可供自行 車租車中心使用。
汽車停車	6 輛	25 輛		因站前空間不足,
汽車接送	無	5-10 輛	19 輛	故以汽車停車場混 合兩者功能。如將 原良昌旅社建築拆 除後,則可將汽車 接送區移轉。
計程車排班	業者自行利 用空間排班	平日約 5 輛,暑假假日 因麗寶樂園 遊客多可達 15 輛	10 輛	因站前空間不足, 故採兩排並排式規 劃。
公車停靠區	無	市公車及中科巡迴巴士	2 輛	需將原良昌旅社建 築拆除。

註:依本計畫於假日及平日、尖峰及離峰時間等不同時段調查成果。

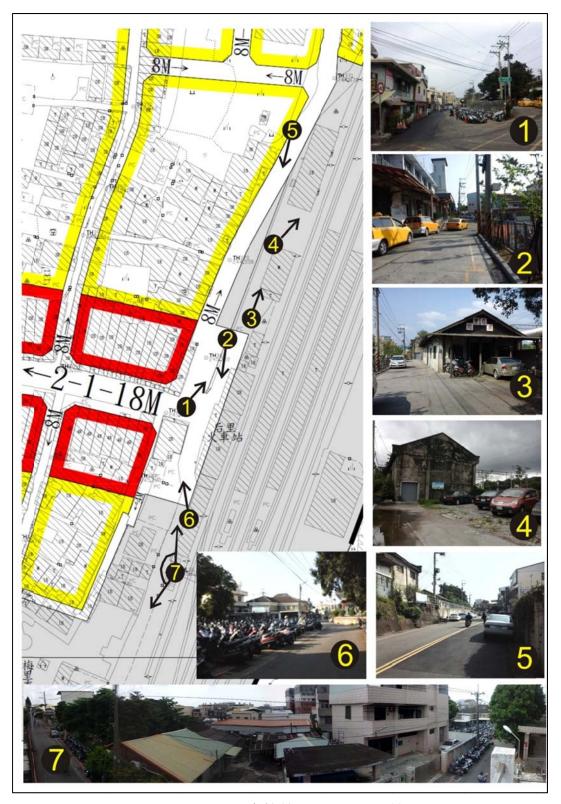


圖 7-3 后里車站前現況地形及照片圖

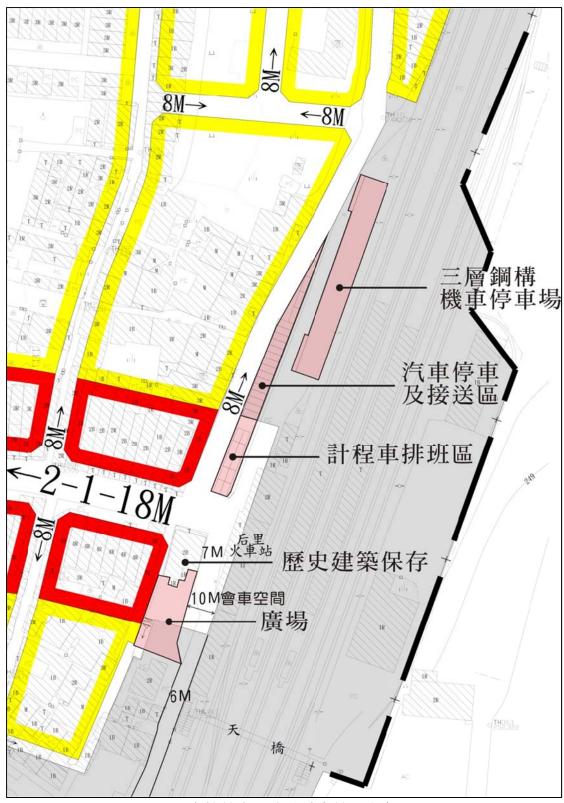


圖 7-4 后里車站前交通改善計畫替選方案 (北側)圖

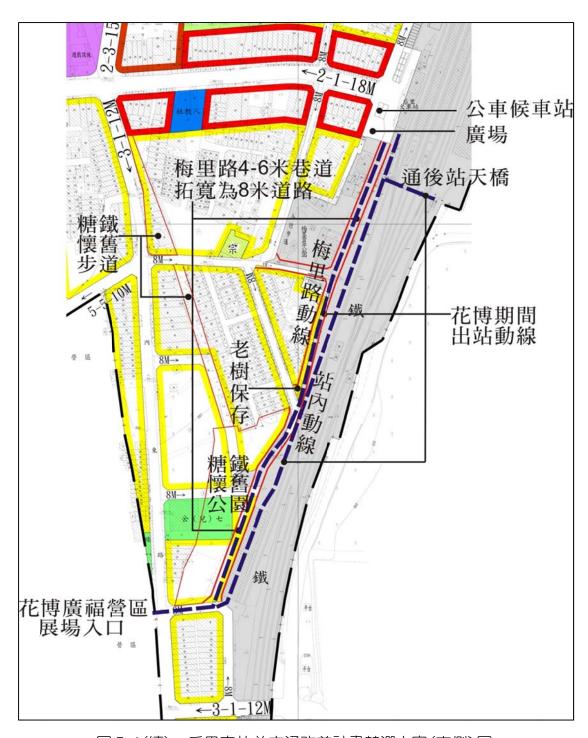


圖 7-4(續) 后里車站前交通改善計畫替選方案(南側)圖

二、產業活化(街區振興)

(一)閒置土地招商

由於后里車站站前之建築型態以老舊之街屋為主,僅有零星小規模之商店存在,本計畫擬利用梅里公園及后義宮一帶台鐵、台糖閒置土地及后義宮廟前廣場等面積較大之可建築基地,招商引入與后里地方產業特色相關之音樂主題餐廳、台糖販賣部、假日農民市集形成集客之主要據點,進而帶動周邊商業活動之活絡。(詳見圖 7-5)

(二)日式街屋整建維護

甲后路北側近三十戶之老舊日式磚木造街屋並採整建維護方式辦理都市更新,進行屋頂、牆面及木造門窗、亭仔腳、雨遮、招牌、騎樓整平等整體規劃設計及修繕工程施作,以期能以嶄新之風貌迎接 2018 年臺中花博之舉辦,並發展成為具歷史特色之商店街區,其所需經費來源可依「中央都市更新基金補助辦理自行實施更新辦法」、「臺中市都市更新整建維護補助實施辦法」、「臺中市建築風貌及環境景觀改造補助要點」等規定申請補助。

(三)甲后路人行及自行車道改善工程

后里車站周邊目前並無人行及自行車道之設置,由於目前后里國小已規劃通 學步道及街角廣場並施工中,故擬於甲后路規劃人車分離動線,除可配合商圈活 化及日式街屋整建維護,並可串聯后里國小街角廣場、后里幼兒園義里分班前廣 場等開放空間,以呈現甲后路一番新的街景風貌。











人行道及自行車道改善工程案例

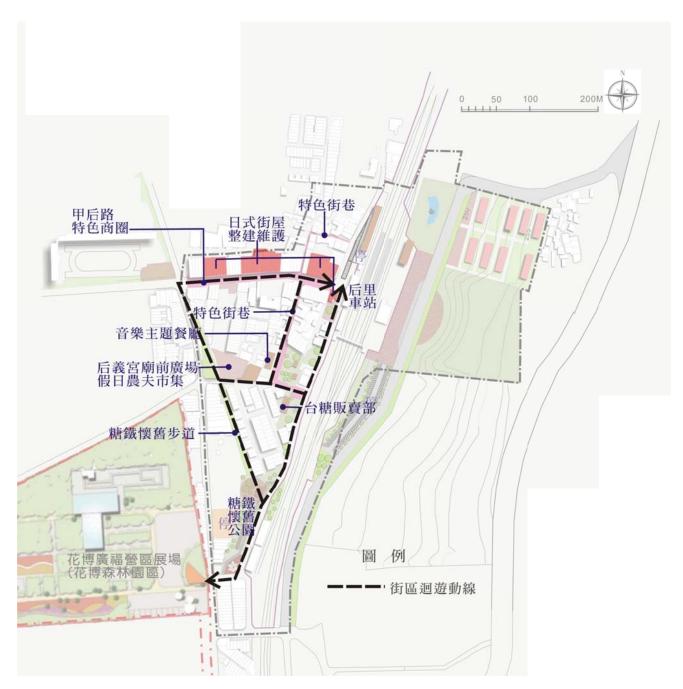


圖 7-5 前站街區活化構想圖









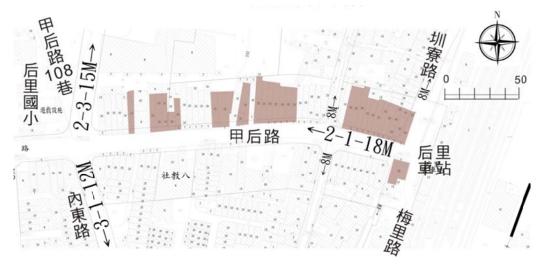
甲后路日式磚木造街屋現況

(資料來源:本計畫拍攝)



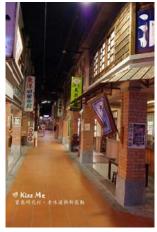


已拆除之日據時期后里車站及站長宿舍 (資料來源:臺中縣歷史建築清查計畫,民國 91 年)



甲后路現有日式磚木造街屋分布 圖 7-6 甲后路日式磚木造街屋現況圖





台南鹽水黃宅

草屯寶島時代村







勝興車站





后里四村路 圖 7-7 日式街屋修繕參考案例圖

(資料來源:本計畫拍攝)

三、景觀廊道

本計畫擬於站前地區打造(1)后里車站-花博廣福營區展場、(2)舊台糖鐵路 沿線二條景觀廊道,並配合甲后路步道工程及日式街屋整建維護計畫及將完工之 后里國小通學步道串聯沿線公園綠地廣場等開放空間。

(一)后里車站-花博廣福營區展場景觀廊道

未來花博舉辦期間后里車站與花博廣福營區展場之串連動線將以梅里路為主,自車站至展場入口之距離近500公尺,由於沿線仍有台鐵及台糖諸多破落之閒置空間尚未妥善處置利用,本計畫擬善用此等原有礙景觀之空間,重新規劃打造後變身為迎接花博遊客之景觀廊道。

景觀廊道起自站前目前為自行車出租業使用之日式木造歷史建築,建築將以歷史建材、工法進行維修,配合後方新增之廣場空間打造為休憩場所。其次以利用台糖及台鐵土地,規劃一條自既有梅里香草公園沿梅里路至廣福營區內東路側門總長度約400公尺的帶狀公園綠地,作為后里車站與花博廣福營區展場之串連廊道。(詳見圖7-8、圖7-9)





台糖鐵路場站舊址可簡易綠美化作台糖鐵路懷舊公園 (資料來源:臺南善化糖廠)

(二)舊台糖鐵路沿線景觀廊道(糖鐵懷舊步道)

后里車站附近之舊台糖鐵路沿線土地目前除甲后路 108 巷(甲后路至后科南路)為既成道路,其餘多為民眾租用或佔用,本計畫擬將甲后路以南約 250 公尺長,寬約 10 米之土地規劃為景觀廊道(糖鐵懷舊步道),以配合前述甲后路人行步道、后里國小通學步道、梅里路自后里車站-花博廣福營區展場景觀廊道共同串聯成一三角環形之景觀廊道系統。(詳見圖 7-9)

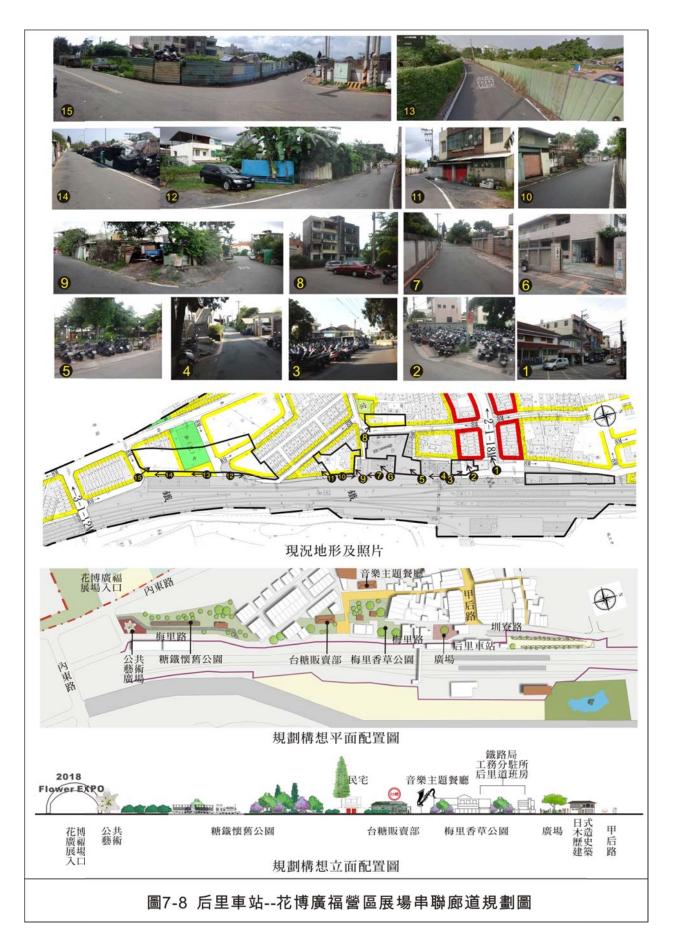




圖 7-9 景觀廊道(含人行及自行車道)與公共開放空間串聯構想示意圖

第三節 後站地區規劃構想

一、交通轉運

后里車站後站地區原有一既成道路提供后里新村及慈德四村兩眷村出入,後因眷村拆遷,國防部以圍籬將土地圍起後目前道路已中斷,目前此道路雖無眷村出入之需求,惟考量配合觀光旅遊局計畫將后豐鐵馬道連通至后里車站、2018年國際花卉博覽會交通規劃擬於花博期間利用後站作為接駁公車場站及鐵路局辦理之后里車站新建東站房或後續興建跨站式站房等需求。擬沿原既成道路之路線拓寬新闢—20公尺之道路,除車道外並設置寬度7M之自行車及人行步道空間;此外,並規劃廣場、轉乘空間、停車場、自行車租賃區等空間。(參見圖7-10、圖7-11)





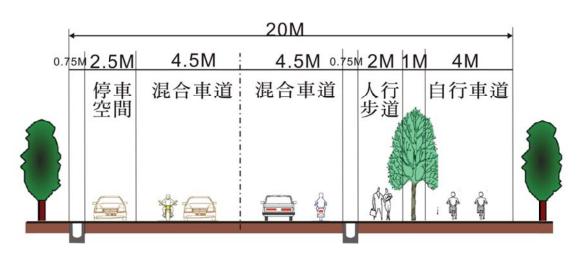


圖 7-10 後站轉運設施及新闢 20M 道路示意圖



圖 7-11 後站地區規劃構想圖

二、產業活化

后里車站後站眷村拆遷騰空後閒置之國有土地面積約 5.45 公頃,為非都市 土地山坡地保育區特定目的事業用地,坡度約 5-7%。



本計畫考量鐵路車站交通區位優勢及鐵路旅客以學生族群占多數,建議可配 合后里樂器產業設置一音樂藝術村,以帶動周邊觀光產業。

后里車站遊客以學生族群居多主因為后里車站為東豐及后豐鐵馬道唯一有大眾運輸(鐵路)通達者,又雖目前假日搭火車來此之遊客可達千人,但活動時間多只到傍晚,即轉往逢甲或廟東夜市,藉由音樂村之設置將可利用音樂演出延長遊客夜間停留誘因,活絡后里遊客消費商機,也可促使未來東豐及后豐鐵馬道每年數百萬的遊客未來選擇以后里車站作為鐵馬道旅遊的起點與終點。

過去各縣市政府即有諸多與鐵路局合作,利用車站周邊閒置空間打造為藝術村之成功案例,又配合后里為台灣少有聚集樂器製造工廠之音樂小鎮,近年來台中市除舉辦爵士音樂節、逍遙音樂町等活動,亦舉辦后里樂器節,配合樂器產業聚落及行銷。未來本地區如設置音樂村並具有與樂器產業相結合之優勢,其效益應可大於目前國內已有之十鼓文化村及台東鐵花村音樂聚落。

表 7-3 國內音樂村案例發展概況表

案例名稱	啟用 時間	面積	遊客數	備註
十鼓文化 村(仁德 糖廠)	2005	5 公頃	月遊客約2萬人次,年遊客20餘萬人次	3年損益平衡
台東鐵花 村音樂聚 落	2010	數棟台 鐵倉庫	每月二十多場演出,一個 月三千到五千人次	為觀光局「國際光點 計畫」的第一個正式 營運據點

資料來源:本計畫整理

後站為配合產業活化,計畫引入下列活動設施:

1. 音樂町藝術學園

結合后里樂器小鎮之地方特色及臺中市推動「臺中文創十大街區」—后里「后院遊」兩馬觀光休閒產業街區打造鐵道音樂藝術村,包括配合后里樂器產業供應 鏈設置樂器工藝文化館、樂器觀光工廠及音樂研習教室、室內外展演場地、音樂 工作室、數位圖書館、書店等空間。

2. 美樂地表演廣場

目前后里地區可提供表演之戶外場地僅公四公園及后里國中舊校區,但其交通區位條件及容納人數都未盡理想。本計畫利用后里車站交通便利之區位特性及後站寬廣之可發展腹地,配合前述之音樂藝術村打造一可容納千人以上之戶外表演空間,包括提供音樂表演之舞台及配合緩坡地形設置之草坪式階梯看台。





3. 運動旅遊服務中心

目前搭火車至后里車站之外來遊客,除麗寶樂園遊客外,多以至后豐鐵馬道 騎自行車為主要旅遊目的,假日約有 500-1,000 人,亦有本地從事慢跑、健行、 騎自行車之居民。

為打造后豐鐵馬道周邊友善的運動環境設施,考量自行車、慢跑、健行者之運動需求,規劃以鐵路局後站舊閒置倉庫(面積約 400 平方公尺;約 11*35m)活化再利用作為運動旅遊服務中心,設置寄物櫃、淋浴換洗空間及飲水機等服務設施,以方便搭火車之遊客寄放背包和行李及運動後搭火車時能維持乾淨舒爽的身體,並利用北側規劃之生態滯洪池綠地設置拉筋及體能健身器材。

三、牛熊保育

後站土地屬非都市土地山坡地保育區,為坡度約5-7%之平緩山坡地形,依照

非都市土地開發審議作業規範須有保育區之設置,保育區面積不得小於扣除不可開發區面積後之剩餘基地面積之百分之三十。且保育區面積之百分七十以上應維持原始之地形地貌,不得開發。

本地區由於並無坡度超過 40%之不可開發區,故依法開發時須留設百分之三十之保育區。未來保育區之設置擬結合后里花卉產業特色,使保育區除生態保育外並兼具景觀功能,包括規劃野百合公園及設置之滯洪池於 11 月防汛期結束後栽種四季草花。

1. 野百合公園

后里為國內種植百合花最多的產地,但皆為外來品種,本地區擬於保育區進行台灣野百合復育,並設置百合花相關之公共藝術作品。





2. 生態滯洪池(百花池)

因後站土地屬山坡地範圍,需依水土保持規定設置滯洪池,依非都市土地開發審議作業規範之規定,滯洪池得兼具滯洪、生物棲息與環境景觀等功能,故未來可配合 2018 年花博之舉辦,於 11 月防汛期結束後栽種四季草花。





第八章 實質計畫

依據第七章之規劃構想,本章就其後續實施所需配套之土地使用計畫、公共 設施計畫、交通系統計畫、開放空間系統、都市設計及景觀改善等執行計畫研擬 如下:

第一節 土地使用計畫

一、前站地區

前站地區之土地使用計畫包括台糖及台鐵閒置土地招商、日式街屋辦理整建維護型都市更新及相關之都市計畫檢討變更等,分述如下:

(一)閒置土地招商

由於后里車站站前之建築型態以老舊之街屋為主,僅有零星小規模之商店存在,本計畫擬利用梅里公園及后義宮一帶台鐵、台糖閒置土地及后義宮廟前廣場等面積較大之可建築基地(詳見圖 8-1),招商引入與后里地方產業特色相關之音樂主題餐廳、台糖販賣部、假日農民市集形成集客之主要據點,進而帶動周邊商業活動之活絡。又前開台糖及台鐵閒置土地皆屬住宅區,依據民國 103 年 2 月 6 日公布之都市計畫法臺中市施行自治條例已調整放寬住宅區為大型商場及飲食店之限制(樓地板面積不超過一千平方公尺之商場(店)或樓地板面積不超過五百平方公尺之飲食店)。又台鐵及台糖土地分為 800 及 1300 平方公尺,住宅區建蔽容積率為 60 及 180,應已足敷使用,故建議可招商利用,促進車站周邊發展。

(二)日式街屋辦理整建維護型都市更新

位於甲后路北側,屬商業區之近三十戶之老舊日式磚木造街屋建議採整建維護方式辦理都市更新,藉以進行屋頂、牆面及木造門窗、亭仔腳、雨遮及招牌、 騎樓整平等整體規劃設計及修繕工程施作(細部設計構想詳第五節 景觀改善計畫),以期能以嶄新之風貌迎接 2018 年臺中花博之舉辦,並發展成為具歷史特色之商店街區。

依此發展構想,建議此地區應先於都市計畫中劃定為都市更新地區(詳見圖8-2),並擬定后里車站周邊地區細部計畫(詳見圖8-3)作為辦理都市更新之依據,然後次第研擬都市更新計畫並通過相關法定程序,完成後再進行整建維護統包工程。另因本地區之土地及建物分屬不同所有權人,如採部分補助、部分由所有權人負擔之方式恐致礙難行,依104年度台中市都發局針對老宅外牆及外部環境整建維護,補助相關都市更新案規劃設計及施工經費,每案補助上限為總經費25%,

但位於歷史建物及歷史街區之整建維護,補助金額上限為50%,位於市府公告之整建維護策略地區,補助金額上限為70%。故建議本區「指定為優先或策略性以整建維護方式實施之更新地區」以提高補助,並可進一步比照其他如台南市案例爭取中央全額補助整建維護型都市更新統包工程。

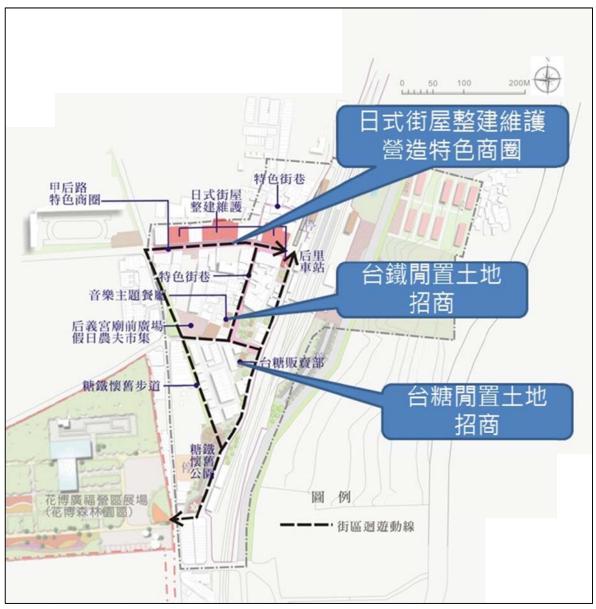


圖 8-1 閒置土地招商位置圖

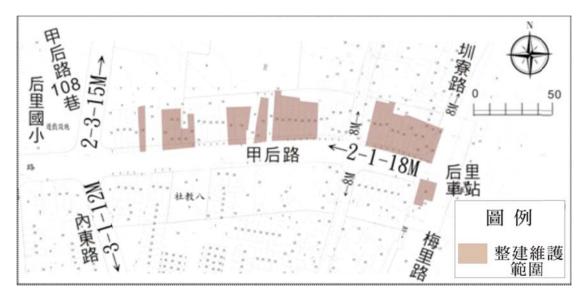


圖 8-2 甲后路整建維護型都市更新範圍圖

(三)都市計畫擬定及檢討變更

配合本案規劃構想,建議前站地區都市計畫擬定及檢討變更事項如下:

1. 擬定細部計畫

辦理擬定后里車站附近地區細部計畫,以配合都市更新之實施及落實相 關規劃與管制。

- 2. 檢討變更主要計畫
- (1)甲后路北側及后里車站前南側計畫道路配合日式街屋歷史風貌保存不予拓寬 (附註一)
- (2) 梅里路拓寬為8米道路
- (3)舊台糖鐵路場站土地範圍變更為公園(規劃為糖鐵懷舊公園)
- (4)公兒七扣除納入糖鐵懷舊公園之部分變更為廣場兼停車場
- (5)舊台糖鐵路沿線土地變更為綠地兼道路用地(規劃為糖鐵懷舊步道)

附註一:后里車站前南側計畫道路上甲后路 5 號原良昌旅社,原臺中縣文化局於 民國 91 年委託東海大學建築系辦理之「臺中縣歷史建築清查計畫」曾 建議將甲后路 5 號原良昌旅社登錄為歷史建築,惟本案已由文化局於 103 年 10 月 7 日邀集文化資產審議委員會委員現勘,已決議不指定或 登錄,不列冊(104 年 1 月 13 日府授文資古字第 1040004687 號函)。惟 鑒於近年如花蓮吉安車站因 2011 年拓寬道路,需拆除日據時代木造房 引發文史團體之保存聲浪,故本計畫針對車站南側預為研擬以下二個 保存或拆除拓寬之替選方案:(參見圖 7-3、圖 7-4) 方案 1:良昌旅社加以修繕保存,此處道路不予拓寬,南側則規劃為廣場及退縮出 10 米寬會車空間(參見 p8-41 圖 8-22)。未來良昌旅社可與甲后路北側同為日式建築之 20 餘戶街屋共同進行整建維護,塑造后里車站前歷史街區風貌。

方案 2: 依都市計畫拆除位於道路用地上之原良昌旅社日式建築,規劃 為公車候車站(市公車及中科巡迴巴士使用)及廣場;部分梅里 路現有 4-6 米巷道拓寬為 8 米道路(皆為國有或台糖土地)。

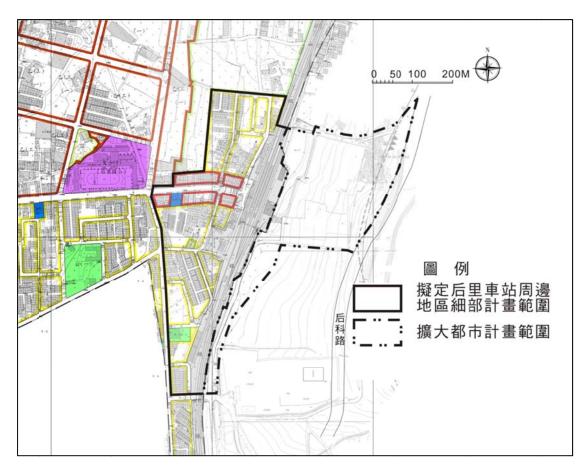


圖 8-3 擬定后里車站附近地區細部計畫建議範圍圖



圖 8-4 前站地區都市計畫變更建議圖

(四)前站地區都市計畫變更範圍土地取得

有關前述前站地區都市計畫檢討變更範圍,茲就其土地取得方式研議如下:

- 1. 公共設施用地項目調整之所為之變更,其土地權屬包括私有土地及公有土地 (國有及市有),屬私有土地者以徵收方式辦理,屬公有土地者則辦理撥用。
- 2. 住宅區變更為公共設施用地部分,因其土地權屬為國有土地(管理者為國有財產署)及臺糖土地,建議得以「容積調派」方式處理。后里車站前站地區住宅區等可建築用地變更為道路、公園綠地等公共設施用地部分,其土地權屬為國有土地(管理者為國有財產署)及臺糖土地,得以容積調派之方式取得,列為送出容積調派基地,並以都市計畫變更方式,將原容積調派至其位於后里都市計畫區或本市其他可建築用地。

表 8-1 前站地區都市計畫變更範圍土地取得方式表

位置	變更情形		所有權人	面積	土地取得
	變更前	變更後	(管理者)	(公頃)	方式
梅里路拓	鐵路用地	道路用地	中華民國(交通	0. 1220	撥用
寬(北段)			部鐵路管理局)		
梅里路拓	鐵路用地	道路用地	中華民國(交通	0. 0100	撥用
寬(中段)			部鐵路管理局)		
			台灣糖業股份	0. 0270	徵收
			有限公司		
			台中市(建設	0. 0100	撥用
			局)		
	住宅區	道路用地	台灣糖業股份	0. 0250	容積調派
			有限公司		
			台中市(建設	0. 0070	撥用
			局)		
			私有	0. 0040	徴收
梅里路拓	鐵路用地	道路用地	台灣糖業股份	0. 0410	徵收
寬(南段)			有限公司		
	住宅區	道路用地	台灣糖業股份	0. 0030	容積調派
			有限公司		
			中華民國(國有	0. 0770	容積調派
			財產署)		
糖鐵懷舊	住宅區	公園用地	台灣糖業股份	0. 3280	容積調派
公園			有限公司		

位置	變更	情形	所有權人	面積	土地取得
11/10	變更前	變更後	(管理者)	(公頃)	方式
			中華民國(國有	0. 0160	容積調派
			財產署)		
	道路用地	公園用地	台灣糖業股份	0.0640	徵收
			有限公司		
	鐵路用地	公園用地	台灣糖業股份	0. 0100	徵收
			有限公司		
	公兒用地	公園用地	台灣糖業股份	0. 0830	徵收
			有限公司		
糖鐵懷舊	住宅區	緑地兼道	台灣糖業股份	0. 1910	容積調派
步道		路	有限公司		
			中華民國(國有	0. 0150	容積調派
			財產署)		
	道路	緑地兼道	台灣糖業股份	0.0680	徵收
		路	有限公司		
公兒七	公兒	停車場用	私有土地	0. 0310	徵收
		地			
	道路	停車場用	私有土地	0.0990	徵收
		地			
合計				1. 2310	

表 8-2 前站地區都市計畫變更範圍土地取得方式統計表

土地取得方式	所有權人(管理者)	面積(公頃)	備註
徵收	台灣糖業股份有限公司	0. 2930	
	其他私有地	0. 1340	
撥用	中華民國(交通部鐵路管理局)	0. 1320	
	台中市(建設局)	0. 0170	
容積調派	台灣糖業股份有限公司	0. 5470	
	中華民國(國有財產署)	0. 1080	
合計		1. 2310	

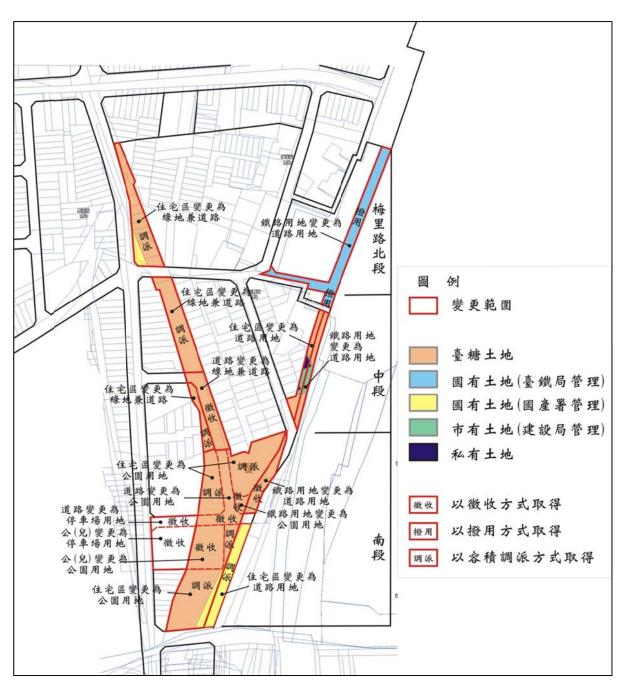


圖 8-5 前站地區都市計畫變更範圍土地取得方式示意圖

二、後站地區

後站地區土地使用計畫可區分為花博期間及後花博時期,劃分為短、中、長期規劃方案,說明如下:

(一) 花博期間

花博期間配合鐵路局增設後站及交通局擬於花博期間利用後站作為接駁場站(如圖 8-6),規劃設置轉運站、停車場及出入道路,建議先以非都市土地變更使用編定方式處理以爭時效,至將來後續整體利用發展,再以擴大都市計畫方式處理。

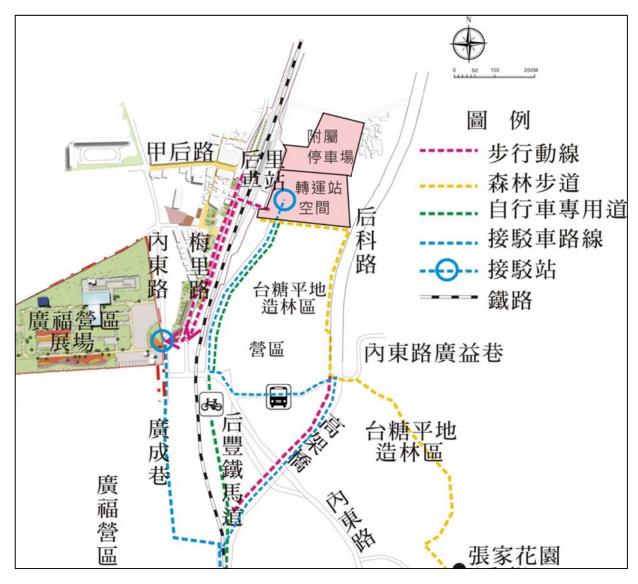


圖 8-6 後站花博期間土地使用計畫示意圖

(二)後花博時期

為解決后里車站前站腹地不足之問題,配合后里國際花卉博覽會之舉辦及留存之永久展場、中科后里園區西向及南向聯外道路全線通車,以及未來山海線自行車道串連、舊山線鐵路三義后里段復駛轉型為觀光鐵路、山海環線鐵路網銜接大甲車站至后里車站等交通建設及觀光發展契機,建議就後站地區約十公頃土地面積辦理擴大都市計畫。

擴大都市計畫範圍除花博期間所需使用之後站腹地外,並將眷村拆遷騰空土 地與后科路之間土地一併納入,其土地使用規劃除花博期間已設置之廣場、停車 場、出入道路、生態滯洪池外,並將花博期間接駁場站(眷村拆遷騰空土地)規劃 為旅遊服務專用區,以配合未來觀光旅遊事業發展,至於台糖土地上之既有住宅 聚落範圍劃設為住宅區,其餘台糖造林區則規劃為綠地(或保護區)以維護自然生 態。(參見圖 8-7)

旅遊服務專用區位於眷村拆遷騰空後之土地範圍內,面積約3.5公頃,未來將引入創作及藝術表演業、運動服務業、遊樂園及主題樂園、藝術教育服務業、運動及休閒教育服務業、住宿服務業、餐飲業、售業等觀光及旅遊服務使用,土地使用強度(建蔽/容積率)建議訂於40%/120%-50%/200%之間。

表 8-3 後站地區辦理擴大后里都市計畫土地使用面積分配表

使用項目		面積(公頃)	比例(%)
土地	旅遊服務專用區	3. 50	38. 72
使用	住宅區	0. 70	7. 74
分區	小計	4. 20	46. 46
	廣場用地	0. 44	4. 87
	停車場用地	0. 61	6. 75
公共	公園(兼滯洪池)	0. 50	5. 53
設施	緑地	1. 20	13. 27
用地	鐵路用地	0. 08	0. 88
	道路用地	2. 01	22. 23
	小計	4. 84	53. 54
	合計	9. 04	100.00

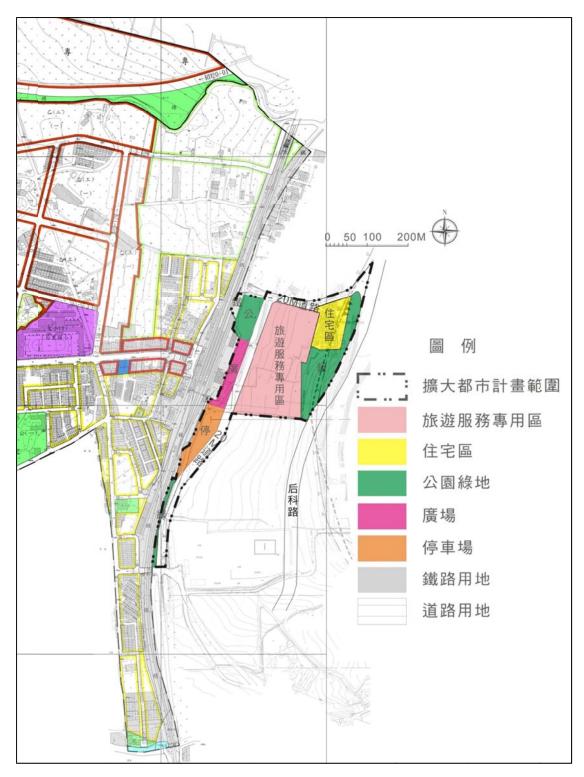


圖 8-7 後站地區擴大都市計畫土地使用計畫示意圖

表 8-4 後站地區辦理擴大后里都市計畫範圍土地權屬統計表

所有權人(管理者)		筆數	面積 (平方公尺)	百分比 (%)	備註
	台中市政府建設	2	2, 300	2. 5	
	局	-	0.1.0	0.0	
	科技部新竹科學	2	310	0. 3	
	工業園區管理局				
	交通部鐵路管理	9	6, 255	6. 9	
	局				
中華	財政部國有財產	11	30, 461	33. 7	
民國	署				
	國防部政治作戰	5	21, 911	24. 2	屬列於國軍老
	局				舊眷村改建總
					冊內之國軍老
					舊眷村改建計
					畫處分標的
	小計	29	61, 237	67. 6	
台灣糖業股份有限公司		9	29, 164	32. 2	
其他私有地		1	70	0. 1	
合計		39	90, 471	100	

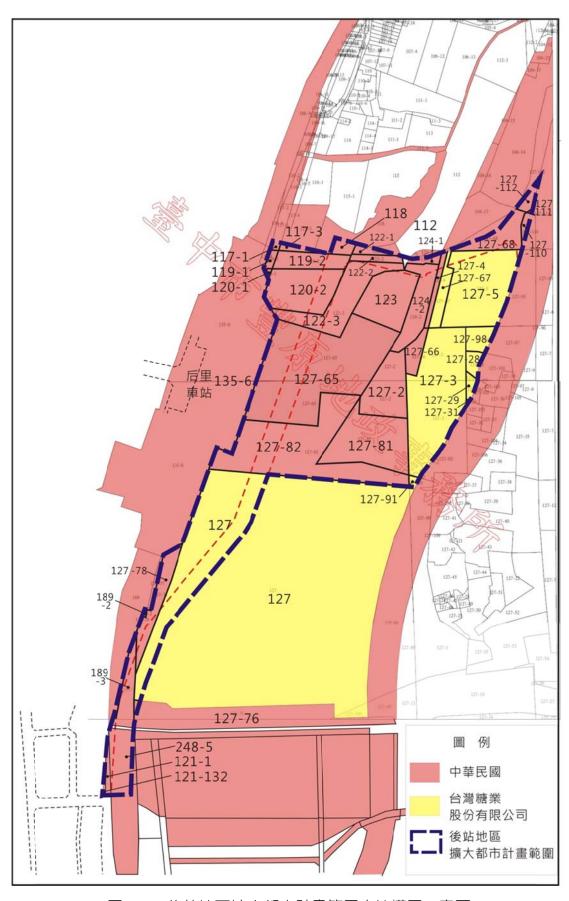


圖 8-8 後站地區擴大都市計畫範圍土地權屬示意圖

第二節 公共設施計畫

配合本案強化后里車站周邊交通轉運、產業活化(街區振興)、景觀廊道及生態保育等規劃構想,本計畫共計增設公園綠地、廣場及停車場、道路用地等公共設施用地約6.10公頃,其項目及規模如下表所示。

表 8-5 后里車站周邊地區增設公共設施用地規劃表

位置	項目	面積(公頃)	備註
	公園用地	0. 55	規劃為糖鐵懷舊公園
	廣場兼停車場用地	0. 14	
	道路用地(梅里路北段)	0. 12	梅里路拓寬為8米
	道路用地(梅里路中段)	0. 08	梅里路拓寬為8米
前站	道路用地(梅里路南段)	0. 13	梅里路拓寬為8米
	緑地兼道路用地(北段)	0. 12	規劃為糖鐵懷舊步道及
			預留做轉運接駁場站
	緑地兼道路用地(南段)	0. 12	規劃為糖鐵懷舊步道
	小計	1. 26	
	廣場用地	0. 44	兼供轉運接駁場站
	停車場用地	0. 61	
	公園(兼滯洪池)	0. 50	
	緑地	1. 20	
後站	鐵路用地	0. 08	
	道路用地	2. 01	20 米道路除車道外並設
			置寬度 7M 之自行車及人
			行步道空間
	小計	4. 84	
	合計	6. 10	

第三節 交通系統計畫

茲區分為道路系統規劃、前後站連通、轉運接駁場站及停車空間設置、花博期間交通配套措施等分述如下,另有關道路新闢或拓寬詳細情形可參見附錄三道路新闢或拓寬明細表:

一、道路系統規劃

(一)前站

1. 部分梅里路拓寬為 8 米道路

沿后里車站以南鐵路圍牆而行之梅里路現況為 4-6 米既有巷道, 現為都市計畫鐵路用地、住宅區及道路用地等, 為配合地方反映之出入交通需求及未來花博期間后里車站與廣福營區展場之交通串聯規劃, 規劃為 8 米計畫道路予以拓寬。

2. 舊台糖鐵路沿線土地變更為綠地兼道路用地(規劃為糖鐵懷舊步道)

舊台糖鐵路沿線土地目前在甲后路北側為既有巷道(甲后路 108 巷),甲后路南側部分擬配合站前地區人行環境之改善及開放空間之串聯,將其變更為綠地兼道路用地,並規劃為糖鐵懷舊步道,以串連北側之后里國小通學步道,及南側規劃中之糖鐵懷舊公園及既有之后豐鐵馬道。

- 3. 甲后路北側及后里車站前南側計畫道路配合日式街屋歷史風貌保存不予拓寬本地區經原「臺中縣都市更新整體規劃」(民國 93 年)指定發展為「具傳統特色之觀光商店街」。又經本案之調查,后里車站站前南側甲后路 5 號(原良昌旅社)及甲后路北側自甲后路 2 號連續整排約 20 餘戶街屋,為 1935 年中部大地震後所興建,屬於日據後期昭和時代(1926-1945)的街屋,已有近 80年歷史,故為保存上開歷史建築風貌,甲后路北側及后里車站前南側計畫道路擬不予拓寬。
 - (1) 甲后路北側配合日式街屋騎樓之保存不予拓寬

甲后路計畫寬度為 18M,目前除部分建築新建時已配合計畫寬度指定建築線外,其餘未改建之建築致使道路實際寬度僅約 12 M。惟甲后路北側如依計畫寬度拓寬將拆除沿線具歷史建築特色之日式街屋騎樓,故建議不予拓寬。其理由詳見如後頁:5.甲后路道路拓寬需求評估。

- (2)站前南側道路良昌旅社配合日式街屋歷史風貌保存不予拓寬 本計畫針對車站南側預為研擬二個保存或拆除拓寬之替選方案,其理
 - 中旬 B 3 附計一。
- 4. 開闢圳寮工業區 2-3-15M 及 3-2-12M(變更為 15 米),並往北及往東分別打通

接后科南路及圳寮路,將可減少經圳寮路通過后里車站之前後站交通車流。

5. 甲后路道路拓寬需求評估

甲后路都市計畫寬度為 18 米,惟以三豐路為分界,以西往高速公路方向已拓寬為 18 米(雙向各 1 快車道及 1 機車道);但以東至后里火車站則尚未拓寬,故路寬縮減為約 12-13 米(雙向各 1 車道),僅部分路段因二側房屋新建配合退縮可達 18 米計畫寬度,但由於電線桿及排水溝等仍依 12 米寬度施設,故道路有效寬度並未增加。

目前甲后路之壅塞路段主要在三豐路以東至新興街之間(約350公尺),依據交通量調查(2018年國際花卉博覽會交通規劃成果報告書,103.12),此路段服務水準平日上午尖峰為B級(不太壅塞)、下午尖峰為C級(壅塞不便),其餘路段則都為A-B級(車流平穩-不太壅塞)。此路段較為壅塞之原因,即上述因路寬縮減至12米、雙向僅各一車道,道路容量較小,又因二側店家及攤販分布,消費者之汽機車臨停占用車道,故常造成行車滯礙。

至於后里火車站前,主要交通瓶頸發生在晨昏通勤尖峰,惟其交通瓶頸之發生並非源於道路服務水準低落,依表 8-6 可知,如以服務水準評估皆為 A級,依本計畫於 104.06.26 周五下午 1730-1830 之交通尖峰實地調查,站前地區交通紊亂之主要原因為計程車排班、車輛迴轉空間、停等空間未有妥善規劃,全部集中在站前狹隘的空間,以及甲后路接圳寮路轉彎處未拓寬(建物突出近 4米)以致大型車無法順利轉彎所致(先前圳寮路上有機車停車秩序不佳常佔用道路亦影響車輛轉彎,惟已經交通局於停車格最外側設置回覆式導桿後已有改善)。黃昏尖峰小時相關造成前站紊亂之交通行為調查數據如下:

- (1) 甲后路有約 60 車次之計程車載客(多為麗寶樂園游客)
- (2) 梅里路有近 30 車次之計程車為適逢星期五后里馬場周邊軍營放假之 載客所衍生
- (3)利用站前廣場迴車約50輛次
- (4) 汽車、機車停等載人各約 30 輛次
- (5) 圳寮路有 6 個班次的中科接駁巴士

針對站前交通改善,本案建議方案為:

- (1) 拓寬甲后路接圳寮路轉彎處(現況建物突出約4米且無截角)。
- (2)重新規劃站前機車停車場、計程車排班區及汽車停車空間之配置。
- (3)後站開闢汽車停車場以疏散目前前站之部分停車、接送臨停及中科接駁車。

+ 0 0	站前各道路服務水準(V/C)表
7. x-h	
12 0 0	

路段 名稱	時間	方向	容量 C (pcu/hr)	尖峰 流量 V (pcu/hr)	V/C	服務水準
甲后路	昏峰	往東	1, 000	282	0. 28	А
午/D		往西	1, 000	308	0. 31	А
圳寮路	昏峰	往南	800	124	0. 16	А
川泉崎		往北	800	141	0. 18	А
₩ H D D D	E IIQ	往南	600	69	0. 12	А
梅里路	昏峰	往北	600	112	0. 19	А

資料來源:本計畫調查 調查時間:104.06.26(五)

至於甲后路之拓寬,過去未能全線拓寬之原因係因經費不足,以致僅先完成三豐路以西路段,三豐路以東至后里車站約1公里路段並未進行拓寬工程。目前火車站前之甲后路依據交通量調查,服務水準尚為A級(車流平穩),壅塞路段主要在三豐路至新興街之間(約350公尺),服務水準平日上午尖峰為B級(不太壅塞)、下午尖峰為C級(壅塞不便)。至於花博期間依交通預測(2018年國際花卉博覽會交通規劃成果報告書,103.12),花博期間因實施交通管制,甲后路自三豐路至火車站間之服務水準並無明顯惡化,與現況服務水準等級相當。

故針對甲后路之拓寬,本案建議短期(花博前)應無拓寬之急迫需求,至於長期(花博後)則可視道路服務水準變化或未來實際交通建設需求情形再辦理全線拓寬為18公尺,並一併將電力設施予以地下化。另花博期間火車站前至后里國小間約200公尺路段應實施交通管制措施,設置為行人徒步區,禁止車輛進入,以利於花博期間進出車站之大量人潮疏散。

(二)後站

后里車站後站地區原有一既成巷道堤供原后里新村及慈德四村兩眷村約四百多戶出入,後因眷村拆遷,國防部以圍籬將土地圍起後目前道路已中斷。為配合 2018 年國際花卉博覽會交通規劃擬於花博期間利用後站作為接駁公車場站及未來後站地區之整體開發,擬沿原既成巷道之路線拓寬新闢一20 公尺之道路,除車道外並設置寬度 7M 之自行車及人行步道空間,以配合觀光旅遊局將后豐鐵馬道連通至后里車站之計畫。

二、前後站連通

前後站現有連通天橋及地下道予以改建拓寬。

三、轉運接駁場站設置

轉運接駁場站包括前站與後站各規劃一處,前站轉運接駁站因站前空間侷促之故,擬選擇於后義宮廣場與內東路間台糖土地設置;後站則利用規劃之廣場用地設置。

四、停車空間設置

(一)前站

后里車站北側鐵路軌道以西目前有閒置之鐵路倉庫及臨時站房各一棟,上述土地皆為鐵路管理局經管之國有土地,本計畫擬拆除倉庫及臨時站房闢建為三層之鋼構機車及自行車立體停車場(寬約10.5米(含一側1.5米人行樓梯)、長約70米,柱距9m*7m,高2.5米,一樓約可停放450輛自行車,二、三樓每層約可停放300輛機車,合計600輛。),以取代目前圳寮路旁及原良昌旅社後方空地之機車停車場,原圳寮路旁機車停車場遷移後規劃汽車停車及接送區、計程車排班區,原良昌旅社後方空地則規劃為廣場。另內東路旁都市計畫公兒七扣除納入糖鐵懷舊公園之部分並變更為廣場兼停車場,以增加前站地區汽車停車空間。

(二)後站

後站廣場用地南側,位於鐵路用地及新設後站 20 米道路間規劃為停車 場用地。



圖 8-9 交通系統計畫圖

五、花博期間交通配套措施

后里車站距離未來 2018/19 將舉辦國際花博之廣福營區展場及后里馬場附近展場僅約 0.5 及 1.5 公里,依據臺中市政府交通局委外辦理之「2018 年國際花卉博覽會交通規劃成果報告書」(103.12),參考過去臺北花博及臺灣燈會等經驗,預估花博期間選擇搭乘臺鐵之遊客比例將高達 30%,屆時后里車站每日進站及出站旅客數,將從目前僅各 2 千人上下之規模,暴增至數萬人,因此需有事先的動線及運具規劃,才不致讓未來大量湧現的人潮癱瘓本地交通。

(一)后里車站改建方案

目前依據臺鐵局及臺中市交通局相關規劃評估,針對后里車站站體規劃為跨站式站體(配合鐵路環狀化捷運化)、新增東站出入口、新增臨時出入口(配合舉辦花博期間)等方案初步研議如下:

1. 新增東站出入口

增設後站之工程項目包括地下道打通延伸、無障礙設施延伸、簡易售票臨 時站房等,如圖 8-10 所示。

2. 新增前站(西站) 臨時出入口

為利於花博期間大量人潮分流疏散,建議前站新增臨時出入口,以將出入口增加至三處,說明如下:

- (1)候車室內原有可增設出口處,但現已設置無障礙電梯,僅現有單一出口將 無法疏散花博期間大量人潮。
- (2)經本案研議後,建議新增臨時出入口動線可利用站房南側至軍方月台間設置,惟仍需與臺鐵協商克服下列改建工程:
 - 因后里車站月台最外側非一般岸壁式(側式)月台,需將地下道改建增設南側出口。
 - 地下道增設出口處有建物(廁所)阻隔,需配合遷建他處。
 - 由於人行天橋下方可通行之寬度不足,將形成瓶頸,需配合人行天橋 改建退讓足夠之寬度。
- (3)如臺鐵對上述動線穿越站內至軍方月台有安全維護或其他考量,則另建議可縮短動線於人行天橋北側或南側出站。

3. 跨站式站房

有關后里車站之改建,目前依據臺鐵局初步評估,建議以「增設東站」較可行。惟因未來配合大臺中山手線環狀鐵路及舊山線復駛等重大建設,仍有

改建為跨站式站房之需求。故將本計畫預留之跨站式站房位置範圍規劃如下:

(1)新建跨站式站房預定位置範圍

后里車站南側寬度不足,故建議跨站式站房興建於北側位置,以目前 2 層樓舊站體北側至立體停車場預定地間寬度約 34 米,尚足敷跨站式站 房及入口樓梯(新站出入口樓梯及電扶梯可設於舊站內,以解決站前空間 狹隘之課題)。

(2)舊車站之處置

舊車站於跨站式站房興建時期,仍作為車站進出,未來新建跨站式站 房完成後,新站出入口樓梯及電扶梯可設於舊站內,並將舊站進行立面修 繕美化。



圖 8-10 后里車站改建方案示意圖

(二)人潮分流與疏運動線規劃

后里車站與花博展場間交通共規劃接駁車、租賃自行車及步行三種方式進行 人潮之分流與疏運:(路線參見圖 8-11)

- 1. 接駁車路線:后里車站與后里馬場展場間接駁車,行駛后科路、內東路及后里車站後站新闢道路,路線長度約1.7公里,單程行駛時間約3-4分鐘(不含停站載客時間)。
- 2. 自行車專用道: 后里車站後站至內東路后豐鐵馬道入口處新闢約 500 公尺自行車專用道連接, 連通後自行車專用道自后里車站後站至馬場路長度約 1. 2 公里, 騎自行車不到 5 分鐘路程。

3. 步行:

- (1)站內臨時動線:不必走出后里車站外,經車站內動線由軍方月台出站,再 走 50 公尺直接通往花博廣福營區展場入口。(詳細路線參見圖 7-4)
- (2) 梅里路:自后里車站出站經梅里路步行至廣福營區展場東側內東路入口約500公尺,步行時間約6分鐘。並將部分梅里路現有4-6米巷道拓寬為8米道路(皆為國有或台糖土地)。(詳細路線參見圖7-4)
- (3)台糖造林區森林步道:利用后里車站後站山坡地台糖造林區開闢林間步道 (可防日曬兼運動),至內東路廣益巷後可再分二條路線,一條走后科路高 架橋下方接后豐鐵馬道,一條爬上同為台糖造林區內的小山丘(可俯瞰后 里馬場附近花博展場),再經早期后里學校遠足常造訪的張家花園(愛盧) 接至后里馬場花博展場,森林步道長度約1.5公里,約半小時路程。

另有關花博期間后里車站站內疏運措施,本計畫參考歷次如臺灣燈會等大型 活動之相關措施及經驗研擬如下:

- (1)臺鐵增開班次及加掛車廂:列車加掛車廂(從4車廂加掛為8車廂),每列車約可疏運一千多名乘客,並將原本沒有停靠后里車站之班次增停。以避免因運輸容量趕不及,無法消化進站候車人潮。
- (2) 進出站人潮分流:增加車站出入動線為三條(前站既有出入口、新增臨時出入口及新增東站出入口),讓人潮分流。
- (3)月台清空疏散:為保護民眾安全,應先清空月台後,再開放民眾進入月台。 由員警管制旅客進入月台,並請旅客配合站方人員引導,避免奔跑、推擠 發生危險。
- (4)票口人潮疏散
- (5)警力及志工協助維持交通秩序

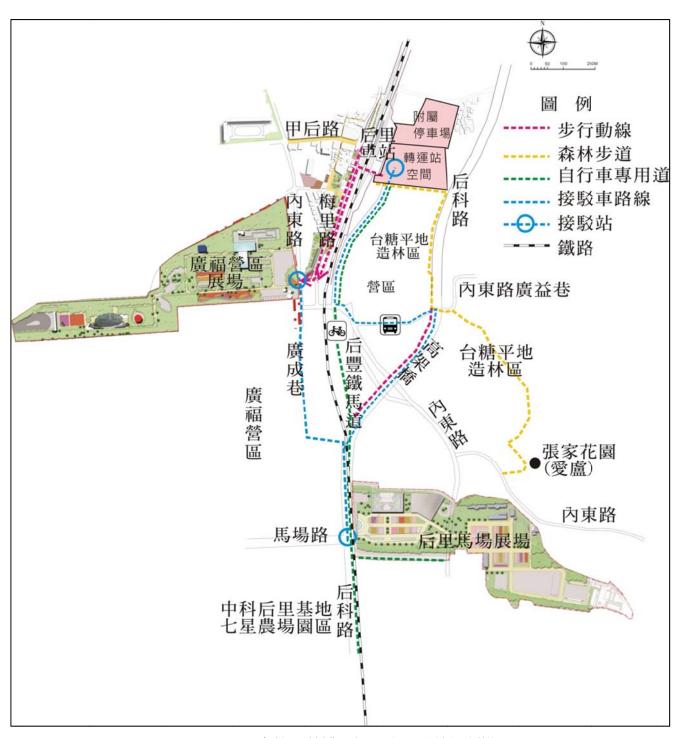


圖 8-11 后里車站與花博展場間交通動線規劃構想圖

(三)各動線容量分析

参考臺中市政府交通局委外辦理之「2018 年國際花卉博覽會交通規劃成果報告」(103.12)及本計畫所進行之預測,預估花博期間臺鐵后里車站之輸運量如下表 8-7 至 8-9,可知在連續假日尖峰小時后里車站的疏運量將達 7-8 千人次。

本計畫以前述之人潮分流與疏運動線規劃為前提,暫定以 60 輛接駁車及步行服務水準維持在 C 級以上(依據 2011 年臺灣公路容量手冊之行人交通設施服務水準等級)分析各動線之容量及服務水準(如表 8-10),估算規劃之五條動線每小時合計約可疏散 1.96 至 2.31 萬人次之后里車站出站人潮,如有人潮超出預期,超過疏散量之情況,則可利用加派接駁車縮短班距並增加載運人數、調整后豐鐵馬道供人行或自行車通行之方式處理,抑或容許行人服務水準由 C 級降至 D 級。

又上述為出后里車站後之動線規劃,但依據過去辦理臺灣燈會時竹南車站、 六家車站等之經驗可知,由於人潮往往會超過臺鐵每小時輸運能量,或車站內一 時湧入大量人潮無法消化,造成大排長龍及嚴重阻塞,將會影響站外動線無法如 預期順暢,此則有賴鐵路局之相關規劃配合。

表 8-7 2018 年臺中花博衍生臺鐵后里車站游客人數預估表

	平日	例假日	連續假日	開閉幕
日遊客人數(人)	6, 068	8, 425	20, 890	24, 957
尖峰時段遊客人數(人)	1, 942	2, 696	6, 685	7, 986

資料來源:本計畫預測

表 8-8 2018 年臺中花博后里車站日客運量預估表

	平日	例假日	連續假日	開閉幕
既有進出站客運量(萬人)	0. 38	0. 52	0. 52	0. 52
花博衍生進出站客運量(萬人)	1. 21	1. 68	4. 18	4. 99
合計	1. 59	2. 20	4. 70	5. 51

資料來源:本計畫預測

表 8-9 2018 年臺中花博后里車站尖峰時段(9-10 點)客運量預估表

	平日	例假日	連續假日	開閉幕
既有進出站客運量(萬人)	0. 04	0. 06	0. 06	0. 06
花博衍生出站客運量(萬人)	0. 19	2. 70	0. 67	0. 80
合計	0. 23	2. 76	0. 73	0. 86

資料來源:本計畫預測

表 8-10 各動線容量分析

分流與疏運	路線寬度	尖峰/	 」 」 「時	, \
方式	及長度	單向疏		備註
后里車站後 站接駁車	后里車站後 站至后里馬 場約2公里	3, 000		以 60 輛接駁車,約每 1 分鐘一班,每班次容納 50 人計算 (60 輛/小時*50 人/輛 =3,000 人/小時)
車站站內臨時動線	寬度不等 長約 500 米 (車站內動線 由軍方月台 出站)	4, 500	人次	僅供出站,有效寬度以 1.5米計 流率50人/分・公尺 (1.5公尺*50人/分・公 尺*60分=4,500人/小 時)
前站梅里路 行人徒步區	寬 8 米 長約 500 米	9, 000	人次	雙向寬度約8米,有效 寬度6米,單向有效寬 度3米 流率50人/分·公尺 (3公尺*50人/分·公尺 *60分=9,000人/小時)
後站后豐鐵	寬 4 米	只供人行	只供自行 車	雙向寬度約4米,單向有效寬度1.5米
馬道	長約 500 米 4,500 人次		1, 000 人 次	流率 50 人/分・公尺
後站台糖造林區步道	寬3米 長1.5公里	2, 100	人次	雙向寬度約3米,單向 有效寬度1米 流率35人/分・公尺 (1公尺*35人/分・公尺 *60分=2,100人/小時)
合計		23100	19600	

註:有效寬度係指行人步道上經常會有一些障礙物會造成寬度之損失,因而減少步道之有效寬度及容量。

第四節 開放空間系統

一、公共開放空間系統配置

本計畫擬於站前地區打造(1)后里車站-花博廣福營區展場、(2)舊台糖鐵路 沿線二條景觀廊道,並配合甲后路步道工程及日式街屋整建維護計畫及年底將完 工之后里國小通學步道串聯沿線公園綠地廣場等開放空間。(詳見圖 8-12)

(一)后里車站-花博廣福營區展場景觀廊道

未來花博舉辦期間后里車站與花博廣福營區展場之串連動線將以梅里 路為主,自車站至展場入口之距離近500公尺,由於沿線仍有台鐵及台糖諸 多破落之閒置空間尚未妥善處置利用,本計畫擬善用此等原有礙景觀之空間, 重新規劃打造後變身為迎接花博遊客之景觀廊道。

(二)舊台糖鐵路沿線景觀廊道(糖鐵懷舊步道)

本計畫擬將甲后路以南約 250 公尺長,寬約 8 米之土地規劃為景觀廊道(糖鐵懷舊步道),以配合前述甲后路人行步道、后里國小通學步道、梅里路自后里車站-花博廣福營區展場景觀廊道共同串聯成一三角環形之景觀廊道系統。

二、人行空間、步道或自行車道系統動線配置

本計畫區人行空間、步道或自行車道系統動線配置參見圖 8-12 所示, 另前後站二條主要動線甲后路及後站新闢 20 米計畫道路之幾何配置可參見 圖 8-13 及圖 8-14。



圖 8-12 公共開放空間系統配置圖

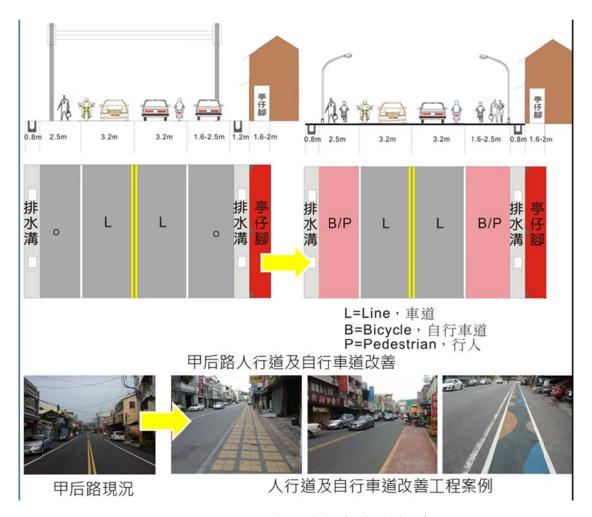


圖 8-13 甲后路人行及自行車道規劃示意圖

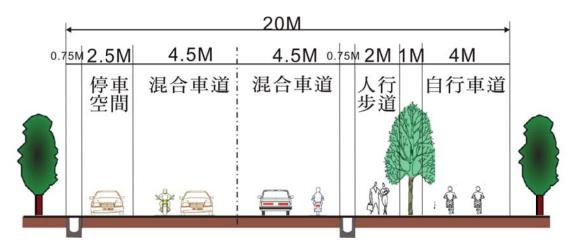


圖 8-14 後站新闢 20M 道路人行及自行車道規劃示意圖

第五節 都市設計及景觀改善

- 一、規劃理念及構想
- (一)規劃理念

呷. 古驛

覓覓花博彩園趣

本案企圖透過后里車站及周邊環境整頓,將后里車站之歷史印象,連結站前 沿線之日式建物及老舊街屋特色,再串聯之 2018 年臺中花博展場沿線之糖鐵閒 置空間綠美化再利用,期待透過車站建物立面改善、站前道路(甲后路)景觀統整 及車站左側(梅里路)閒置空間改善等手法,導入台糖、鐵道之『古驛情』設計元 素,未來連結之臺中花博展場,讓遊客可享受花博內『彩園』之樂趣。

(二)規劃構想

本團隊於景觀廊道之營造上,期待經由后里車站立面改善、站前道路(甲后路)進行街道景觀統整、梅里路兩處糖鐵閒置或雜亂之空地進行綠美化改善,透過復原『古驛』及增加『公園』等構想,將車站之歷史與未來之臺中花博做結合。

- 1. **抽取日式舊建物及老街舊建物立面元素** 將在地建物元素導入后里車站, 使車站更具在地風味。
- 2. **統整既有舊建物立面及道路景觀**-透過舊建物立面之整頓及道路鋪面導入糖鐵元素,使其更具整體化,也可將雜亂之道路景觀進行改善。
- 3. **糖鐵閒置土地進行綠美化改善**-將梅里路至花博展場沿線之閒置或雜亂空間進行綠美化改善,讓經由此道路至花博展場之遊客,沿線中不失 景觀視覺趣味,也可提供休憩及等待之空間。

(三)都市設計與規劃架構說明

以都市設計的操作架構作為呈現的方式,提出不同層級與規模的空間改造, 作為接續都市設計機制的行動計畫,當然是針對了自然資源條件,都市形成的文 化經驗、都市生活內容與運作等,供作為城鎮生活環境規劃,在都市設計面向的 探討與分析,以利便於往後與都市設計的接軌。

都市設計是一種居民對城市發展願景共識的凝聚,表現在生活品質上,而后 里火車站及其周邊範圍在都市形成與變遷中,是不難窺探出其都市生活開發到都 市生活落寞的歷史經驗過程。

現今「都市設計」的作用,是在如何建構一個機制,可使得后里火車站的問題、潛力,能與居民得到共鳴與回應,且期望能藉由這樣的機制,來連結居民與生活品質、城鄉環境的想像。以下就本案規劃設計架構的部分先行說明。

二、細部設計範圍

針對本章「第四節都市設計」所述規劃建議事項,及前述規劃構想所擬塑造 之景觀改善計畫,劃定未來建議辦理之細部設計範圍如下:

- 1. 站前道路景觀改善: 範圍為后里火車站前之甲后路, 由火車站至甲后路 108 巷, 長度約 80 公尺。
- 2. 車站立面改善:針對現有車站站體做立面改善。
- 3. 閒置空間改善(2處):範圍為(1)良昌旅社南側基地,面積約500平方公尺。 (2)梅里路往梅里公園之巷道,長度約200公尺。
- 4. 道路景觀改善(2處):範圍為(1)梅里路至花博展場沿線,長度約500公尺。 (2)規劃範圍內梅里路南段西側糖鐵閒置土地,面積約5200平方公尺。 細部設計範圍如圖8-15所示。

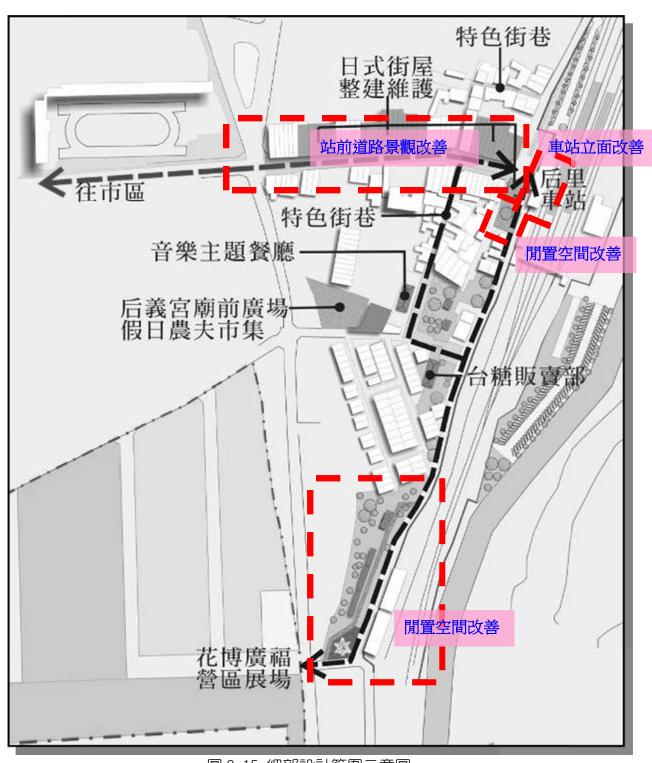


圖 8-15 細部設計範圍示意圖

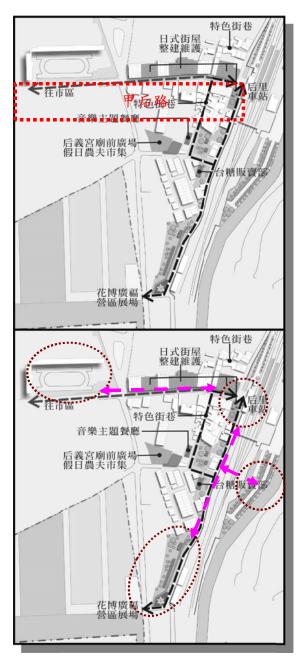
三、景觀設計原則

■天際線—天際線的整理

- 1、電桿地下化。
- 2、纜線地下化及纜線不交錯。
- 3、交通號誌與路燈改善,改以共構之造型戶具來呈現。
- 4、以「人」的視角為主,整理出一套有 趣又具規律性且可行的天際線比例。
- 5、整頓有線電視纜線,使之簡化。
- 6、廣告布條不橫跨甲后路。

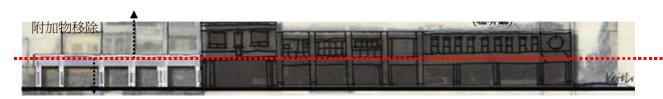
■地標

是一具有實質特徵的物體,而具有外在性,如建築物、招牌、商店或山嶺。有些地標是可以從遠距離在各種角度下均可看到。原則上,地標可當成基本的目標,可能就在都市內,也可能遠踞一方,使人一見便可以確定自己的方向。而在道路的交叉點牽涉到路的定線和視覺的引導,增強了有關地標的重要性。



◎以甲后路街道景觀為地標

- (一) 沿街立面的整理
 - 1. 廣告招牌架構統一化。(連同側面)
 - 2.1樓騎樓面及2樓立面處理。
 - 3. 以鐵道元素,點綴系統立面,且可以活動帆布或膜布,依不同店家、不同活動、或促銷方案…等,作定時的替換,且搭配著小造型店招,做出具特色之街坊。
 - 4. 公佈欄的定點設置,可結合入情報站的設計。
 - 5. 白天立面的呈現方式:
 - (1)整合「人」視覺角度,全面整理一樓沿街面之系統化 設計。
 - (2)呈現出街景最原始的面貌,將原本覆蓋於立面上的附加物移除後,可分為上下兩段式。



系統化整理一樓沿街面

- (3)冷氣主機與窗型冷氣系統化遮掩美化處理。
- 6. 夜間立面的呈現方式:
 - (1) 一樓沿街面照明設計。
 - (2) 重點造型立面的投射,加以強化點綴街區景緻。
 - (3) 整體照明搭配分時段控制。
- 7. 騎樓之整合:
 - (1) 騎樓故事牆運用。
 - (2)協調留出涌路。
- 8. 色彩整體風格強調。
- 9. 沿街牆面線的計畫。

(二)沿街平面的整理

- 1. 騎樓與道路介面的整理。
- 2. 道路部分舖面與騎樓或開放空間整合,使之成為一體,打破道路沿街面的視覺手法,處理其街道空間。
- 3. 無障礙環境的設計。

◎以后里火車站立面為地標

- 1. 抽取日式舊建物及老街舊建物立面元素。
- 2. 統整既有舊建物立面及道路景觀。
- 3. 糖鐵閒置土地進行綠美化改善。
- 4. 點綴系統立面,以活動帆布或膜布,導入在地舊建物之元素,透過車站 立面重新拉皮,增加車站之在地風味。

■節點

◎以后里火車站周邊開放空間作為節點

- (一) 開放空間系統進行串接
 - 1. 學校、幼稚園、台鐵閒置空間、既有凌亂機車停車場及過鐵 道東邊之 帶狀空間連接至自行車道出入口,並串回內東路形 成迴圈,並整合成 —區緣地開放空間。
 - 2. 零散情報小站(提供花博期間的導覽地圖及手冊)的整合, 並可加入 趣味元素,如自動拍照服務,其背景是搭配著后里 火車站當初的舊場 景,或輔以花博廠區為主題的場景等。
 - 3. 整合台鐵與糖鐵鐵道及貨物掛的記憶,形塑另一處綠地開放廣場空間。
 - 4. 後段與花博廣福營區展場作整體性的連結,並與甲后路古色古香的接到風味相互搭配接軌。

■廊道

- ◎以甲后路、中41線、內東路、梅里路作為廊道串連
 - 1. 依交通計畫安排,分類出人行、車行、牛物廊道等。
 - 2. 定義出綠色廊道、管制人行廊道、舊街廊道、花卉廊道。
 - (1)人行系統
 - A. 整合串連周邊個開放空間。
 - B. 靈活運用騎樓、道路、人行道、水溝及騎樓柱空間等剩餘空間。計算 出適合人行通道方式,企圖使民眾走在通道時,每一階段多有不一樣 的感受。
 - C. 以「看見」與「被看見」的關係來處理人行停留點,並與開放空間串 連。

(2) 車行系統

整合附近可為停車場,讓車不長久停留於后里火車站 周邊。

- (3) 防災系統
 - A. 開放空間可為都市防災急難救助之場地。
 - B. 后里火車站周邊內部的防災救助動線規劃。
- 3. 人車共道系統
- (1)為使行車能減速:
 - A. 瓶頸使車速減低。
 - B. 凹凸跳動路面。
 - C. 用不一樣的材料與鋪面使之減速。
 - D. 用植栽阻擋開車的視野使之減速。
 - E. 用植栽阻擋開車的視野使之減速。
- (2)提供停車空間並加以綠美化。
- (3) 設置休憩場所。
- (4)安排商店做為補給。

■端景

都市開放空間的要角,都市廣場不僅是一個都市的象徵、人流聚集的地方, 也是都市歷史文化的融合,塑造自然美和藝術美的空間。

一個都市要讓人留戀,必須具有獨特魅力的廣場。廣場的規劃建設,調整了都市建築的布局,加大了生活空間,改善了生活環境的品質。環境藝術都市廣場通常是都市居民社會生活的中心,是都市不可或缺的重要組成部分。

被譽為「都市客廳」的都市廣場上,可進行集會、交通集散、居民遊覽休息、商業服務及文化宣傳等。

- 1. 以后里火車站作為地標,也是一處端景,便利遊客辨識行進方向。
- 2. 以甲后路與內東路交叉口的后里國小作為端景,提出交落主題意向開放空間。
- 3. 細部可發展至一戶一景,以各個聯絡道屬性分別輔導設置,例如,文化 老街意象主題、花卉意象主題、鐵道意象主題等。

四、各點設計說明

(一)車站立面改善

現存之后里車站已經過改建,較無在地味道,故本團隊建議可重新導入在地 舊建物之元素,透過車站立面重新拉皮,增加車站之在地風味。





圖 8-17 在地日式磚木造屋



圖 8-18 后里車站現況照片



圖 8-19 后里車站模擬示意圖

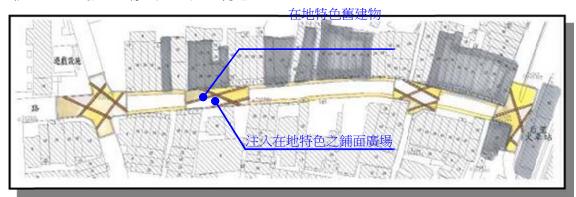


圖 8-20 后里車站 3D 模擬圖

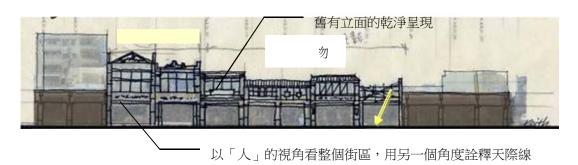
(二)站前道路景觀改善

后里車站前站道路沿線上,仍保留部分舊建物,唯未訂定整體景觀計畫,故目前現況新舊建物交雜,整體景觀雜亂。

故本團隊建議此道路景觀改善可分為二部分,一為建物立面特色保留及元素統一,二為道路鋪面注入在地特色。



- 1. 建物立面特色保留及元素統一(以減化方式進行整頓)
- (1)天際線的整理
 - A. 電桿地下化
 - B. 以「人」的視角為主,整理出一套有趣又具規律性且可行的天際線比例。
 - C. 整頓有線電視纜線, 使之簡化。
- (2) 沿街立面的整理
 - A. 廣告招牌架構統一化。
 - B. 1樓騎樓面及2樓立面處理。



- C. 以糖鐵鐵道元素,點綴系統立面。
- D. 呈現出街景最原始的面貌,並統一附加物之色調及材料,避免遮擋日 式建物立面特色。



-統一屋頂斜率 統一樓層高度及 附加物



E. 新建建物立面元素應依據就建物之造型、開窗形式、簷線進行統一, 建材應以同色系面磚、天然紅磚、石材、洗石子、清水模面、清水磚、 水泥板、石材等色系及質感差不多之材料為原則,其他強烈對比之材 料使用應佔立面總面積20%以內。

2. 道路鋪面注入在地特色

道路部分舖面與騎樓或開放空間整合,使之成為一體,打破道路沿街面的視覺手法,處理其街道空間。

(三)閒置空間改善

1. 既有機車停車空間改善

本團隊考量車站周邊空間缺乏綠美化空間,且未來因應臺中花博, 需藉由綠美化空間作為等待、休憩之空間,也可供周邊居民作為鄰里公園 使用。





圖 8-21 機車停車場現況照片

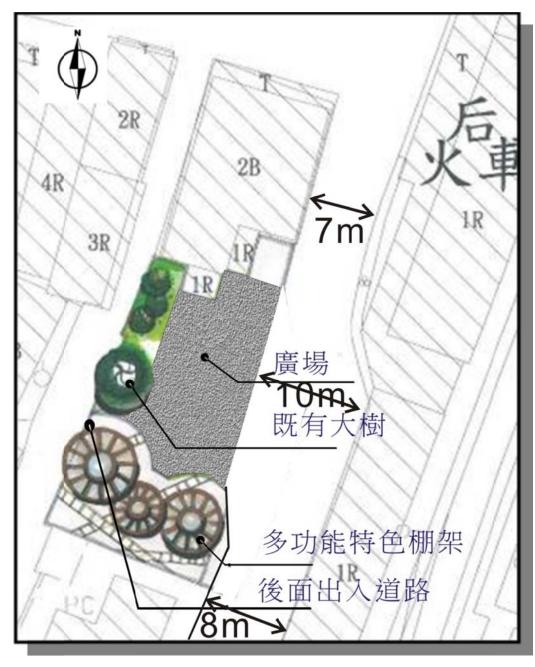


圖 8-22 前站廣場規劃平面圖

2. 台糖閒置空間綠美化

本團隊為串連臺中花博展場,建議將此空間進行簡易綠美化,以設置多元化休憩、等待、遊憩等綠美化公園,也可提供周遭居民一個好去處。



圖 8-23 糖鐵懷舊公園規劃平面圖

五、植栽計畫說明

本團隊針對既有喬木會予以保留,新植植栽會依不同主題及空間作搭配,將 所有可運用之常綠喬木、具觀賞價值喬木、灌木類整理為選種表格供以參考,其 各類表格如下說明:

(一)喬木

1、高大常綠樹種

植栽名稱	植栽規格	樹型	花期	花色	備註
南洋杉	15M 以上	尖塔型	無	無	
台灣肖楠	15M 以上		無	無	
印度黃檀	15M 以上	傘型	夏、秋	黄	
楓香	15M 以上	傘型	無	無	
苦楝	15M 以上	傘型	夏、秋	藍紫	
大葉桃花心木	15M 以上	圓塔型	無	無	



2、具樹型優美且觀賞價值樹種

植栽名稱	植栽規格	花期	花色	備註
藍花楹	H=8~15 公尺	4~5月		
黃連木	H=9~12 公尺	3月	紅	
台灣紫薇	H=5~10 公尺	5~9月	紅	本土植物
烏桕	H=8~12 公尺	5~6月	黃	觀葉
厚皮香	H=2.5~3.5公尺	4~5月	白	本土植物
九芎	H=10~15 公尺	6~8月	白	本土植物
流蘇	H=5~8 公尺	3~4 月	白	本土植物
欖仁	H=15~25 公尺	4~5月	白	本土植物



(二)灌木

植栽名稱	植栽規格	花色	花期	備註
桃金孃	H=0.5~3 公尺	紅	1~4 月	本土植物
杜虹花	H=1.5~5 公尺	粉紅	3~5月	本土植物
野牡丹	H=0.5~1.5公尺	粉紅	3~8月	本土植物
台灣金絲桃	H=0.7~1.2公尺	黄	5~6月	本土植物
厚葉石斑木	H=2 公尺	É	4~5月	本土植物
沒骨消	H=1~2.5公尺	É	5~9月	本土植物
月橘	H=1~4 公尺	É	夏-秋	本土植物
小蠟	H=1~2 公尺	白	3~5月	本土植物
桂花	H=1~3 公尺	É	全年	花具香味







六、工程經費概估

表 8-11 景觀改善工程經費概估表

項次	工程名稱	單位	數 量	單價	複 價(元)	備註
壹	車站立面改善工程					
壹-1	放樣工程	式	1.00	100, 000	100,000	
壹-2	立柱抿石子工程	式	1.00	350, 000	350, 000	
壹-3	外牆面抿石子工程	式	1.00	500, 000	500, 000	
壹-4	木作窗框工程	式	1.00	400,000	400,000	
壹-5	立柱木柱外包工程	式	1.00	300,000	300, 000	
壹-6	其他工程	式	1.00	150, 000	150, 000	
	小計				1,800,000	
貳	站前道路景觀改善工程					
貳-1	整地放樣工程	M2	3, 811. 18	120	457, 342	
貳-2	道路鋪面工程	M2	1, 727. 00	1, 500	2, 590, 500	
貳-3	造型鋪面工程	M2	2, 084. 18	3, 500	7, 294, 630	
貳-4	建物立面改善工程	式	1.00	5, 000, 000	5, 000, 000	
貳-5	電桿地下化工程	式	1.00	5, 000, 000	5, 000, 000	
貳-6	其他工程	式	1.00	500,000	500, 000	
	小計				20, 842, 472	
叁	車站外空地改善工程(方 案一)					
叁-1	整地放樣工程	M2	500.00	120	60,000	
叁-2	退縮鋪面工程	m²	110.00	2,000	220, 000	
叁-3	廣場鋪面工程	m²	245. 00	2, 500	612, 500	
叁-4	多功能特色棚架工程	座	3.00	200, 000	600, 000	
叁-5	植栽工程	式	1.00	300, 000	300, 000	
叁-6	照明工程	式	1.00	200, 000	200, 000	
叁-7	排水工程	式	1.00	150, 000	150, 000	
叁-8	噴灌工程	式	1.00	200, 000	200, 000	
叁-9	導覽指示牌工程	式	1.00	100, 000	100, 000	
叁-10	其他工程	式	1.00	100, 000	100, 000	

項次	工程名稱	單位	數量	單價	複 價(元)	備註
	小計				2, 542, 500	
1-	車站外空地改善工程(方					
肆	案二)	110	500.00			
肆-1	整地放樣工程	M2	500.00	120	60, 000	
肆-2	鋪面工程	M	265. 00	2, 500	662, 500	
肆-3	植栽工程	式	1.00	500, 000	500, 000	
肆-4	照明工程	式	1.00	200, 000	200, 000	
肆-5	排水工程	式	1.00	150, 000	150, 000	
肆-6	噴灌工程	式	1.00	200, 000	200, 000	
肆-7	導覽指示牌工程	式	1.00	100, 000	100, 000	
肆-8	其他工程	式	1.00	100, 000	100, 000	
	小計				1, 972, 500	
伍	台糖閒置土地綠美化工程					
伍-1	整地放樣工程	M2	5, 525. 00	120	663, 000	
伍-2	人行步道工程	M2	280.00	2, 000	560, 000	
伍-3	廣場鋪面工程	M2	1, 858. 66	3, 000	5, 575, 980	
伍-4	景觀步道工程	M2	350.00	2,000	700, 000	
伍-5	火車造型平台工程	座	1.00	2, 500, 000	2, 500, 000	
伍-6	特色棚架工程	座	2.00	800,000	1, 600, 000	
伍-7	造型牆面工程	式	1.00	1,000,000	1, 000, 000	
伍-8	林蔭休憩座椅工程	式	1.00	500,000	500, 000	
伍-9	等待廣場休憩座椅工程	座	13.00	50, 000	650, 000	
伍-10	造型花圃工程	M2	208. 00	2, 000	416, 000	
伍-11	植栽工程	式	1.00	1, 500, 000	1, 500, 000	
伍-12	照明工程	式	1.00	1, 200, 000	1, 200, 000	
伍-13	排水工程	式	1.00	1,000,000	1, 000, 000	
伍-14	噴灌工程	式	1.00	1,000,000	1, 000, 000	
伍-15	導覽指示牌工程	式	1.00	500, 000	500, 000	
伍-16	其他工程	式	1.00	1,000,000	1, 000, 000	
	小計				20, 364, 980	

第九章 再開發計畫

本章之再開發計畫,係延續第七、八章所研提活化后里車站周邊地區之規劃 構想及實質計畫內容,研擬後續之執行方式及配套機制,以使計畫能有效落實為 實際行動,促進地方之發展。以下將本章之再開發計畫區分為:(一)前站老舊街 區及後站眷村騰空土地之再發展計畫、(二)后里車站周邊相關開發工程推動時程、 (三)推動機制,分述如下:

第一節 再發展計畫

本計畫規劃之后里車站周邊地區再發展重點有二處,包括前站歷史街區更新 及後站騰空眷村及周邊土地之再開發,茲就分別其開發方式、計畫時程、財務需 求及經費籌措等研擬如下。

一、前站甲后路歷史街區再發展

本地區經原「臺中縣都市更新整體規劃」(民國 93 年)指定發展為「具傳統特色之觀光商店街」。甲后路北側近三十戶之老舊日式磚木造街屋為 1935 年中部大地震(屯仔腳大地震)後重建之磚木造二層樓建築,已近 80 年歷史,目前后里區同類建築亦分布於后里四村路及泰安車站,在維護情形方面,以四村路情況較好,后里車站附近較差。

國內老街整建維護案例可見台中大里老街(92 年完工)、雲林西螺延平老街(97 年起執行六期共 160 餘戶老屋修繕)、台南安平老街、新北深坑老街、台北萬華剝皮寮等.... 皆具相當成效。而鐵路內灣線內灣、舊山線勝興、集集線車埕也都以老街來增添觀光吸引力。

后里車站前甲后路日式街屋擬採整建維護方式辦理都市更新,進行屋頂、牆面及木造門窗、亭仔腳、雨遮及招牌、騎樓整平等整體規劃設計及修繕工程施作,以期能以嶄新之風貌迎接 2018 年臺中花博之舉辦,並發展成為具歷史特色之商店街區,與已改造完成之勝興車站、泰安車站串聯形成舊山線復駛後三處歷史街區。

建議先行辦理都市更新先期規劃以評估相關可行性,如屬可行再辦理後續更新事業計畫。

(一) 開發方式

前站甲后路歷史街區之再發展,應先於都市計畫中劃定為都市更新地區,並 擬定后里車站周邊地區細部計畫作為辦理都市更新之依據,然後次第研擬都市更 新事業計畫並通過相關法定程序,完成後再進行整建維護統包工程。

另因本地區之土地及建物分屬不同所有權人,如採部分補助、部分由所有權人負擔之方式恐致礙難行,依 104 年度台中市都發局針對老宅外牆及外部環境整建維護,補助相關都市更新案規劃設計及施工經費,每案補助上限為總經費 25%,但位於歷史建物及歷史街區之整建維護,補助金額上限為 50%,位於市府公告之整建維護策略地區,補助金額上限為 70%。故建議本區「指定為優先或策略性以整建維護方式實施之更新地區」以提高補助,並可進一步比照其他如台南市案例爭取中央全額補助整建維護型都市更新統包工程。

有關歷史街區整建維護,本市已有921 地震後以內政部營建署「城鄉新風貌計畫」補助款及部分921 震災重建捐款辦理長度約100多公尺之大里老街街屋秀面修繕工程(於92年完工)之案例經驗。另由中央全額補助整建維護型都市更新統包工程,亦有台南市由中央全額補助辦理之「臺南安平舊聚落第一期民居整建維護更新」統包工程及「臺南安平舊聚落第二期民居整建維護更新」統包工程等二案,對安平舊聚落民居進行整體之整建維護更新工程案例可循。

(二)財務計畫

老街整建維護經費需求,尚需配合後續進行實質規劃設計方能有較確切之數額,惟本案先參酌西螺延平老街每戶整建經費及台南市整修補助經費上限,以30-50萬元/戶概估,甲后路歷史街區以30戶計算,經費需求約為900-1,500萬元。

(三)計畫時程

預計 2016 年完成都市計畫作業,並隨即進行都市更新事業計畫,更新事業計畫審定後並辦理整建維護統包工程之發包及後續設計施工作業。

時間	20	15	2016		2017		2018	
工作項目	上半年	下半年	上半年	下半年	上半年	下半年	上半年	下半年
都市計畫劃定								
都市更新地區								
擬定后里車站								
周邊細部計畫								
都市更新事業								
計畫法定程序								
整建維護統包								
工程								

表 9-1 甲后路歷史街區整建維護型都市更新預定進度表

註:「2018 國際花卉博覽會」舉辦時間暫定為 2018 年 11 月 1 日至 2019 年 4 月 30 日止,展期半年。

二、後站地區再開發

後站地區之開發需求,短期係為配合花博期間所需之轉運接駁場站、 聯外道路拓寬。中長期(後花博時期)則規劃辦理擴大都市計畫及整體開發 (區段徵收),除因應前站腹地不足增設必要之公共設施外,並規劃旅遊服務 專用區,以因應未來 2018 后里花博之舉辦及留存之永久展場、舊山線觀光 鐵路復駛、山海環線鐵路后里至大甲段興建等重大建設所需之交通及觀光旅 游服務設施需求。

(一)開發方式

1. 現行法令規定

依行政院全國土地問題會議重要結論於79年8月10日台內字第23088 號函核定:「建立土地儲備制度,凡都市計畫擴大、新訂或農業區、保護區 變更為建築用地時,一律採區段徵收方式開發」。故如本地區非經認定屬下 列特殊案例,原則上應採區段徵收方式辦理。

內政部 92 年 1 月 14 日台內營字第 0920084077 號函 為利爾後有關都市計畫擴大、新訂或農業區、保護區變更為建築用地之特殊案例處理,行政院 91 年 12 月 6 日院臺內字第 0910061625 號函同意准予修正放寬行政院 88 年 2 月 8 日台 88 內 05883 號函示處理原則:

一、於七十八年九月十九日行政院核定「改善當前住宅問題重要措施」前,業經各級都市計畫委員會審決或本部已同意採市地重劃方式辦理者。

- 二、開發面積小於一公頃者,經直轄市、縣(市)政府都市計畫單位會同地政 單位評估確定難以區段徵收方式辦理者。
- 三、計畫書圖不符、發照錯誤或地形修測等因素所致變更都市計畫者。
- 四、變更都市計畫地區公共設施用地比例過高,分回地主抵價地面積不足百分之四十,需併鄰近地區辦理市地重劃者。
- 五、現有聚落合法建築密集者。
- 六、除政府有整體開發計畫者外,依據部頒相關之都市計畫農業區、保護區 檢討變更審議規範或工業區毗鄰土地變更處理原則辦理者。
- 七、依都市更新條例相關規定實施都市更新者。
- 八、屬於教育文化、醫療服務、社會福利或公益事業使用者。

此外,依據內政部 104.01.20 公布「非都市土地申請新訂或擴大都市計畫作業要點」,有關開發方式之規定如下:

五、非都市土地申請辦理新訂或擴大都市計畫,應依下列規定辦理:

....

(四)開發方式:採區段徵收為原則,並應經地政、財政等單位評估可行性;不採區段徵收者,除符合行政院所核定之特殊情形者外,應於依都市計畫法辦理公開展覽前,專案報請徵得行政院同意。

2. 開發方式

如前所述,如本地區非經認定屬前開八項特殊案例,原則上應採區段徵收方式辦理。

(二)經費籌措

區段徵收經費擬以臺中市區段徵收作業基金支應或貸款方式辦理,再 將取得之可建築土地以標售或設定地上權方式處理,以償還開發經費。

(三) 區段徵收財務可行性分析(償債能力及收支平衡分析)

1. 區段徵收範圍面積

後站擴大都市計畫範圍面積 9.04 公頃,區段徵收範圍將剔除擴大都市計畫範圍內(參見圖 8-7)東側台糖土地上既有住宅聚落及平地造林區約 1.78 公頃(住宅區 0.7 公頃及綠地 1.08 公頃),故區段徵收範圍面積為 7.26 公頃,其中公共設施用地面積合計約 3.76 公頃,佔區段徵收範圍面積之 51.79%。(參見表 9-2)

2. 區段徵收範圍土地權屬

經統計區段徵收範圍內土地全屬,國有地 6. 12 公頃佔 84. 08%,台糖土 地 1. 15 公頃佔 15. 83%,其他私有地 70 平方公尺佔 0. 1%。(參見表 9-3)

3. 抵價地發還比例

依據土地徵收條例第 39 條規定,抵價地總面積,以徵收總面積 50%為原則,但不得少於 40%。由於本區多屬公有土地,以本計畫開發標的及地區發展定位而言,將提供大面積公共開放空間,預估區段徵收取得公設比為51.79%。為增加開發可行性,建議抵價地發還比例為 40%。(參見表 9-4)

4. 領取抵價地或現金補償比例

國有土地管理機關(包括國有財產署、國防部政治作戰局、交通部鐵路管理局等)及台灣糖業股份有限公司申領抵價地比例以 100%估算,不領取現金補償費。

5. 財務自償性分析

區段徵收開發成本概估為 27, 918 萬元(參見表 9-5),開發單位(臺中市政府)可取得旅遊服務專用區內可建築用地 5, 960 平方公尺(約 1, 800 坪),如全數標售以抵付開發費用,則土地標售單價達 15. 5 萬元/坪,即可達財務自償目的。

(四)計畫時程

預計自 2018 年起以一年半時間完成擴大都市計畫作業(包括擴大都市計畫及擬定細部計畫),並以二年時間完成區段徵收作業及工程施工。(參見表 9-6)

表 9-2 後站地區辦理區段徵收範圍土地使用面積分配表

使用項目		面積(公頃)	比例(%)
土地使用分區	旅遊服務專用區	3. 50	48. 21
公共 設施 用地	廣場用地	0. 44	6. 06
	停車場用地	0. 61	8. 40
	公園(兼滯洪池)	0. 50	6. 89
	緑地	0. 12	1. 65
	鐵路用地	0. 08	1. 10
	道路用地	2. 01	27. 69
	小計	3. 76	51. 79
合計		7. 26	100.00

表 9-3 後站地區辦理區段徵收範圍土地權屬統計表

所有權人(管理者)		筆數	面積	百分比	備註
			(平方公尺)	(%)	
	台中市政府建設	2	2, 300	3. 16	
	局				
	科技部新竹科學	2	310	0. 43	
	工業園區管理局				
	交通部鐵路管理	9	6, 255	8. 59	
	局				
中華	財政部國有財產	11	30, 461	41. 82	
民國	署				
	國防部政治作戰	5	21, 911	30. 08	屬列於國軍老
	局				舊眷村改建總
					冊內之國軍老
					舊眷村改建計
					畫處分標的
	小計	29	61, 237	84. 08	
台灣糖業股份有限公司		3	11, 526	15. 83	
其他私有地		1	70	0. 10	
合計		33	72, 833	100	

表 9-4 區段徵收範圍內土地處理方式表

種類	比例(%)	面積(公頃)
可領回抵價地	40.00%	2. 904
政府無償取得公共設施用地	51. 80%	3. 760
開發單位可取得之可建築用地	8. 20%	0. 596
合計	100. 00%	7. 260

表 9-5 區段徵收開發經費需求表

項目	數量	複價 (萬元)	備註
 地價補償	0	0	
費			有權人全數領取抵價地,無人領取現金補償
			費。
地上物拆	7. 26	1, 000	本地區主要為眷村拆前後騰空土地,故拆遷
遷補償費	公頃		補償經費需求較少,包括建築改良物拆遷補
			償費、農作物補償費等,暫以 1000 萬元估算。
工程費	7. 26	21, 780	包括整地費、公共設施用地興闢費用、工程
	公頃		設計及監造費、工程管理費及預備金,以每
			公頃 3,000 萬元估算。
作業費	7. 26	726	包括區段徵收作業費及行政業務費,以每公
	公頃		頃 100 萬元估算。
貸款利息	1式	4, 412	依據上述各項費用預估金額以年利率 3.5%,
			5 年複利方式估算。
合計		27, 918	

表 9-6 區段徵收開發作業時程表

時間	201	8年	201	9年	202	0年	202	1年
作業項目	上半年	下半年	上半年	下半年	上半年	下半年	上半年	下半年
擴大都市計畫 作業								
區段徵收作業 及工程施工								

註:后里國際花博舉辦時間為2018年11月起至2019年4月止

(五)可行性分析

以下初步就公益性及必要性、市場、土地使用、土地取得、環境敏感性、財務等項目將後站地區開發可行性分析如表 9-7 所列,目前初步就各方面來看,後站地區辦理擴大都市計畫並辦理區段徵收開發應具有可行性。

惟因花博開展期間緊迫,後站地區配合花博期間所需之轉運接駁場站、 聯外道路拓寬,仍建議以非都市土地變更程序先行辦理,以爭時效。 中長期(後花博時期)再規劃辦理後站土地擴大都市計畫及整體開發(區段徵收),除因應前站腹地不足增設必要之公共設施外,並規劃旅遊服務專用區,以因應未來 2018 后里花博之舉辦及留存之永久展場、舊山線觀光鐵路復駛、山海環線鐵路后里至大甲段興建等重大建設所需之交通及觀光旅遊服務設施需求。

表 9-7 後站地區開發可行性初步評估分析表

表 9-7 後 近地 [鱼角骏马付性机梦評估分析表 ·
項目	初步評估分析結果
公益性及必要性	后里車站後站之開發除因應前站腹地不足增設必要之公共設
	施外(交通廣場及停車場),主要規劃為旅遊服務專用區,以因應未
	來 2018 后里花博之舉辦及留存之永久展場、舊山線觀光鐵路復
	駛、山海環線鐵路后里至大甲段興建等重大建設所需之交通及觀光
	旅遊服務設施需求。
市場可行性	目前后里車站周邊東豐及后豐自行車道、后里馬場、麗寶樂園
	年遊客數(102年)已分別有 490、94 及 108 萬人次之規模。另依台
	鐵估計,舊山線觀光鐵路復駛後全年將吸引 75.5 萬人搭乘舊山線
	懷舊蒸汽火車。而后里花博除半年展期可吸引 800-1000 萬遊客
	外,其保留之永久展場如參酌曾舉辦 2004 彰化花博保留之溪州花
	博公園(已更名為費茲洛公園) 102 年遊客數尚可達 65 萬人次。
	故后里車站後站規劃開發為旅遊服務專用區實深具發展潛力。
土地使用可行性	後站為非都市土地,擬採擴大都市計畫方式辦理,並以區段徵
	收方式開發。
	擴大都市計畫範圍除花博期間所需使用之後站腹地外,並將眷
	村拆遷騰空土地與后科路之間土地一併納入,其土地使用規劃除花
	博期間已設置之廣場、停車場、出入道路、生態滯洪池外,並將花
	博期間接駁場站(眷村拆遷騰空土地)規劃為旅遊服務專用區,以配
	合未來觀光旅遊事業發展,至於台糖土地上之既有住宅聚落範圍劃
	設為住宅區,其餘台糖造林區則規劃為綠地(或保護區)以維護自然
	生態(但區段徵收範圍將剔除擴大都市計畫範圍內東側台糖土地
	上既有住宅聚落及平地造林區約1.78公頃(住宅區0.7公頃及綠地
	1.08 公頃))。
土地取得可行性	開發範圍內土地權屬皆為國有及台糖土地。
環境敏感性	依據后里第二淨水場環境影響評估案於民國 102 年 8 月完成
	之「后里第二淨水場規劃用地內斷層調查及評估」成果,后里車站
	後方二百餘公尺處有三義分支斷層通過,三義分支斷層為逆衝斷層
	型式,可能切穿當時地表,惟目前斷層跡距離地表約3.7—4.4公
	尺,斷層面向東,傾角約 60 度,研判斷層屬活動斷層。

	本計畫劃設之旅遊服務專用區將採低密度開發,開發土地使用
	強度(建蔽/容積率)建議訂於 40%/120%-50%/200%之間,並將規定
	其主體建築應距離斷層帶 50 公尺以上,距離斷層帶較近之土地應
	做為開放空間使用。
財務可行性	區段徵收開發成本概估為 27,918 萬元,開發單位(臺中市政
	府)可取得旅遊服務專用區內可建築用地 5,960 平方公尺(約 1,800
	坪),如全數標售以抵付開發費用,則土地標售單價達 15.5 萬元/
	坪,即可達財務自償目的。

第二節 相關開發工程推動時程

依本案之發展定位,后里車站周邊地區未來將包括:交通轉運、產業活化、 景觀遊憩、生態保育等四項發展機能,又本計畫所研擬各項開發工程之執行時序 安排,配合 2018 年國際花卉博覽會之舉辦,可區分為「花博前」及「後花博」 二個時期,茲將其分期分區計畫及相關權責單位劃分如下表所示。

表 9-8 開發工程時程規劃表

期程	區位	機能	工程項目	辦理單位
			后里車站站前交通動線及	設計施工:臺中市政府交通局、
			停車空間改善	交通部臺灣鐵路管理局
			甲后路站前至內東路段道	設計施工:臺中市政府建設局
			路景觀與人本環境改善	
		交通	梅里路拓寬	用地變更:臺中市政府都發局
		轉運		設計施工:臺中市政府建設局
			后里車站建築立面改造	設計施工:交通部臺灣鐵路管理
花铺品	台台			局
花博前	前站		花博期間后里車站前站臨	設計施工:交通部臺灣鐵路管理
			時出入口	局
			閒置土地招商	土地所有權人及管理者:臺灣糖
				業股份有限公司、交通部臺灣鐵
		產業		路管理局
		活化	日式街屋整建維護型都市	臺中市政府都市發展局
			更新	
			商圈及特色街巷營造	臺中市政府經濟發展局

期程	區位	機能	工程項目	辦理單位
			假日農民市集	臺中市政府農業局
		景觀 遊憩	閒置土地綠美化	臺中市政府建設局、環保局
			后里車站增設東站	用地變更:需地機關 設計施工:交通部臺灣鐵路管理 局
			後站聯外道路拓寬(20米)	用地變更:需地機關 設計施工:臺中市政府建設局
	後站		后豐鐵馬道銜接至後站	用地變更:需地機關 設計施工:臺中市政府觀光旅遊 局
		拉连	跨站景觀天橋(後站至花博 廣福營區展場)	用地變更:需地機關 設計施工:臺中市政府建設局
			花博期間轉運接駁場站設 置(廣場、汽機車停車場、 接駁車調度站及遊覽車停 車場)	用地變更:需地機關 設計施工:臺中市政府交通局
		交通轉運	甲后路全線拓寬為 18 米	設計施工:臺中市政府建設局 設計施工:臺中市政府建設局
	前站	景觀遊憩	糖鐵懷舊公園 糖鐵懷舊步道	用地變更:臺中市政府建設局 設計施工:臺中市政府建設局 用地變更:臺中市政府都發局 設計施工:臺中市政府都發局 設計施工:臺中市政府建設局
後花博		整體開發	後站地區整體開發	擴大都市計畫:臺中市政府都市 發展局 辦理區段徵收:臺中市政府地政 局
時期	後站	産業 活化	音樂藝術村開發(旅遊服務 專用區)	臺中市政府觀光旅遊局
		交通	觀光轉運中心興建 舊山線鐵路復駛	臺中市政府交通局、觀光旅遊局 臺中市政府交通局、交通部臺灣 鐵路管理局
		轉運	跨站式站房可行性評估 山海環線鐵路后里-大甲段	交通部臺灣鐵路管理局 臺中市政府交通局、交通部臺灣 鐵路管理局
		生態保育	森林公園及生態滯洪池開闢	臺中市政府建設局

第三節 推動機制

為促使本案所研提之相關計畫方案能徹底落實,以下就其後續推動機制,包括:計畫經費來源之爭取、相關協調推動單位、推動組織及後續經營管理維護等四方面之規劃分述如下:

一、計畫經費補助

(一)國家發展委員會「國家重大建設計畫」補助

2014年11月26日行政院國家發展委員會已審議通過將2018台中國際花卉博覽會列入「國家重大建設計畫」,相關經費2014至2019年共需投入81億多元,中央補助約41億元,市府配合款約40億元(不包括土地取得及周邊交通設施等);行政院農業委員會2015年度已匡列1億元補助市府花博相關經費,市府2015年度也已編列2億7,840萬元辦理相關作業。花博第一次基本規劃設計報告已通過審查,將在今年將各細部規劃委外發包;另外,市府已將「國家重大建設計畫一台中市翡翠區域農業加值推動計畫」呈報中央審查,將於5月15日前呈報修訂版,待通過後2015年中央補助款9,500萬元即可動支。

(二)內政部「均衡城鄉發展推動方案」補助

內政部「均衡城鄉發展-富麗農村・風情小鎮」推動方案,係以「均衡城鄉發展 數點集中挹注 點亮地方特色」之方式,從 104 年起將分 4 年 (104-107 年) 彙集各部會資源超過 200 億元,補助 10 至 15 處具發展潛力的鄉鎮(未來獲評選的特色鄉鎮,可望集中挹注 4 年約 10 至 15 億元經費整體型塑軟硬體的資源,積極爭取的鄉、鎮、市或區最多能得到 4 年約 20 億元經費),打造都會區外的小型成長核心,提供在地就業、就學及就養的生活環境。

針對「均衡城鄉發展推動方案」補助計畫,臺中市已提出「后里區整合建設計畫」爭取補助計畫經費,其中與后里車站周邊地區相關之計畫項目共有九項。依行政院 103 年 12 月 16 日核定「均衡城鄉發展推動方案」後續工作推動期程,係於 104 年 2 月受理提案,3 月辦理計畫初審,4 月至 5 月辦理複審及遴選示範計畫陳報行政院核備,6 月完成計畫核定並執行。

又本案(后里車站周邊地區活化再利用)後續規劃及工程經費補助大部分皆有賴后里區整合建設計畫向中央整取計畫補助經費推動執行,為強化二計畫案之聯繫性,茲將后里區整合建設計畫配合本案(后里車站周邊地區活

化再利用)執行事項建議如表 9-9 所列。

表 9-9 后里區整合建設計畫配合本案執行事項建議表

100	<u> </u>	實施範圍	建議配合本案執行事項
產業	(A-2)后里區休閒農業	后里區仁里里	繼后里既有之鳳凰山步道、毘盧
輔導	區劃設及計畫執	及周邊地區	禪寺步道外,再利用后里車站後
面向	行		站地區可及性較高之台糖造林區
			開闢一條森林步道(約 1.5 公里)
			串聯后里車站及廣福營區與后里
			馬場二處花博展場(詳 p8-23、
			p8-24 圖 8-11),以強化對登山健
			行遊客之吸引力。
	(A-4)民宿輔導計畫	后里區合法民	花博期間后里地區將衍生大量遊
		宿	客住宿需求(其推估參見
			p6-25),可優先輔導后里車站周
			邊設置民宿。
	(A-5)2015 臺中爵士音	后里區戶外空	后里車站周邊因缺乏觀光休憩景
	樂節系列活動	間暨本市適合	點,故雖后豐及東豐鐵馬道有年
		之場地	近 500 萬人次之遊客量,惟多被
			吸引至后里馬場、九號隧道及花
			樑鋼橋、石岡水壩、東勢客家文
			化園區等景點,以致后里車站周
			邊遊客相對稀少,未來可將后里
			車站後站約 5 公頃之眷村拆遷後
			騰空土地納入音樂節展演場地之
			一,以音樂活動增加后里車站周
			邊對遊客之吸引力。
	(A-6)后里區圳寮工業	后里圳寮工業	優先開闢圳寮工業區 2-3-15M 及
	區(結合旱溝治理	區及其周邊土	3-2-12M(變更為 15 米),並往北
	計畫)整體規劃利	地	及往東分別打通接后科南路及圳
	用計畫		寮路,以完善后里車站周邊交通
			系統。(詳 p8-19 圖 8-9)
基礎	(C-1)山線苗栗至南投	后里段由舊義	后里車站後站至內東路后豐鐵馬
建設	段自行車道建置	里橋接公館堤	道入口處新闢約 500 公尺自行車
面向	工程(后里段)	防至新泰安車	專用道連接,並可銜接至后科路
		站,沿福安路串	與圳寮路 99 巷路口以北之后科路
		接至后里車站	既有自行車道。(詳 p7-20\p7-21)
		及馬場路	

分項計畫名稱	實施範圍	建議配合本案執行事項
(C-5)台鐵舊山線(三	舊山線三義-后	建構后里車站為「山城觀光轉運
義-后里)復駛可	里	中心」:
行性評估		(一)配合既有高架捷運化之山線
		鐵路、后豐及東豐鐵馬道,及
		未來舊山線復駛為觀光鐵路
		及興建大台中山手線后里-大
		甲段的計畫,建構位於上述四
		條鐵道及鐵馬道交會點的后
		里車站成為「綠色交通轉運樞
		紐」。
		 (二)結合后里既有之月眉糖廠、
		麗寶樂園、后里馬場等大型遊
		樂園區,及未來國際花博舉辦
		及留存之永久展場,發揮后里
		現有「樂器之鄉」之產業特
		色,利用后里車站後站眷村拆
		遷騰空後土地創設「音樂村」
		(包含樂器工藝文化館)成為
		本市文創產業新亮點。
		(三)串聯16公里舊山線鐵路及17
		公里后豐+東豐鐵馬道,成為
		33 公里「鐵路+鐵馬」觀光軸
		帶,可媲美平溪、內灣、集集
		支線等觀光鐵路∘未來自后里
		車站往東可接后里馬場、九號
		隧道、大甲溪花樑鋼橋、石岡
		水壩、東勢客家文化園區至新
		社、谷關等「山城觀光帶」;
		向北可通泰安鐵道文化園
		區、大安溪花樑鋼橋、隧道
		群、龍騰斷橋、勝興車站、油
		桐花季、休閒農業區、三義木
		雕街及木雕博物館。
		(詳 p7-1、p4-16)
(C-12)后里門戶新建	后里火車站站	建議配合本案進行甲后路(后里
及再造計畫	前廣場、后里交	車站-甲后路 108 巷)人行及自行
	流道	車道設置、站前廣場再造二項工

分項計畫名稱	實施範圍	建議配合本案執行事項
		程之細部設計。(參見 p8-30 圖
		8-13、p8-39、p8-41 圖 8-22)
(C-14)后里驛站公園	后里車站後站	建議后里驛站公園可兼具運動服
建設計畫		務、花卉景觀、音樂表演等三項
		設施功能,設置美樂地音樂表演
		廣場、運動旅遊服務中心(自行
		車、慢跑、健行者)、生態滯洪池、
		野百合公園等設施。(詳 p7-23、
		p7-24)
(C-16)后里車站周邊	后里車站周邊	后里車站周邊更新計畫目前預編
更新計畫		500 萬元規劃經費,較一般編列之
		200 萬元經費為高,故除都市更新
		計畫一般工作項目外,並建議可
		包含辦理后里車站後站地區擴大
		都市計畫、擬定后里車站周邊地
		區細部計畫暨配合變更主要計畫
		及站前產業活化閒置土地招商等
		工作事項。
		此外並建議將本案相關規劃構想
		及實質計畫納入落實(詳見第七
		及第八章)。

二、相關協調推動單位

為使計畫能有效推動,協調相關權責單位共同研商是相當重要的工作,茲將 未來推動本案所涉及之相關單位分類整理如下:

- (一)臺中市政府府內相關局處(其分工項目如表 9-5)
- (二)后里區公所、里辦公室、社區發展協會等
- (三)交通部臺灣鐵路管理局、國防部、國有財產署、臺灣糖業股份有限公司等
- (四)立法委員及議員服務處
- (五)臺中市后里區觀光文化發展協會、臺中市后里樂器文化協會、臺中縣腳踏車 休閒協會等地方團體

三、推動組織

目前市府為配合 2018 台中國際花卉博覽會之舉辦,已成立任務型組織「臺中市政府國際花卉博覽會推動委員會」,其下並設有花博諮詢小組、國際花卉博覽會推動辦公室,又推動辦公室轄下又以展場營建組、交通規劃組與本案推動計畫內容關係最為密切。另為配合內政部「均衡城鄉發展-富麗農村・風情小鎮」推動方案,於「后里區整合建設計畫」中亦規劃有「后里區整合建設跨域合作組織」負責相關協調推動事宜。

本計畫屬於上述「2018 台中國際花卉博覽會」及「后里區整合建設計畫」 之其中之一環,故相關推動組織可利用上述既有架構,不再另行籌組,以免疊床 架屋。

四、經營管理維護計畫

經營管理維護計畫主要包括未來后里車站周邊地區投入之公共設施工程之 後續管理維護及商圈發展之經營管理。

(一)公共設施管理維護

后里車站周邊公園綠地及街道廣場等公共開放空間除公部門自行管理維護 或編列預算委由民間業者管理維護之既有方式外,應積極推動市民參與認養工作, 而停車場等具收益性之設施則以委外經營之方式辦理。

上述公園綠地及街道廣場等公共開放空間認養人可分為地方社團、公司企業或個人,地方社團方面可由義里社區發展協會(前站地區)、仁里社區發展協會(後站地區)的環保義工協助環境清潔維護,或由后里地區之大型企業如豐興鋼鐵、正隆紙業、中科后里園區廠商、麗寶樂園、台糖公司等認養。另臺中市后里區觀光文化發展協會則已於本案座談會中表達爭取後花博時期永久展場管理維護之意願。

(二)商圈發展

本市已成立立案的商圈發展協會已有二十多處,惟后里區目前尚未有正式商圈組織之成立,僅有泰安車站曾由經濟部商業司補助辦理泰安魅力商圈之硬體工程建設。目前后里區主要由臺中市后里區觀光文化發展協會(源自於推動舊泰安車站古蹟活化,後續並結合了花市、民宿、餐飲、製酒業者)及東豐及后豐自行車出租業者組成之腳踏車休閒協會進行觀光產業發展之推動。

后里車站站前甲后路在民國 70 年代以前亦曾有一番榮景,惟因公路運輸取代鐵路,及後續後站眷村及軍方設施之遷移而逐漸沒落,目前主要商圈已移轉至甲后路與三豐路口一帶。基於未來 2018 年國際花博、舊山線復駛可望為后里帶來大量觀光人潮,如能配合此一契機及后里車站周邊環境之改造成果,預期將可如集集車站、勝興車站、內灣車站案例般重新復甦,並吸引更多業者進駐商圈。

故建議後續可籌組「甲后路商圈發展協會」,結合甲后路沿線后里車站站前、 三豐路一帶、月眉交流道月眉糖廠及麗寶樂園周邊商店作帶狀串聯,發展協會組 織成員除甲后路商店業者及月眉糖廠、麗寶樂園等大型遊樂區業者外,並延聘地 方人士及學者專家擔任顧問,訂定組織章程及商圈自治公約。商圈發展協會亦可 向外橫向結合既有之臺中市后里區觀光文化發展協會、腳踏車休閒協會、臺中市 后里樂器文化協會來整合相關資源,以集體力量發揮加乘效果,共謀后里地區整 體觀光產業之永續發展。

參考文獻

- 1. 臺中市政府,變更后里主要計畫(第三次通盤檢討)案(公展版),民國 102 年 5 月。
- 2. 后里鄉公所,陳炎正主編,后里鄉志,民國 78 年。
- 3. 台灣自來水股份有限公司,后里第二淨水場規劃用地內斷層調查及評估,民國 102 年 8 月。
- 4. 台灣自來水股份有限公司,后里第二淨水場環境影響說明書(修訂本),民國 102 年 8 月。
- 5. 民享環境生態調查有限公司,后里第二淨水場環境影響評估之水、陸域生態調查,民國 97 年。
- 6. 中部科學工業園開發籌備處,中部科學工業園區第三期發展區(后里基地-后里農場部分)開發計畫與細部計畫(定稿本),民國 95 年 3 月。
- 7. 臺中市政府水利局,后里區區域排水改善計畫,民國 102 年。
- 8. 臺中市消防局,臺中市災害防救深耕計畫,民國 100 年。
- 9. 臺中縣政府,臺中縣綜合發展計畫(第一次修訂),民國 91 年。
- 10. 臺中市政府,臺中市區域計畫及研究規劃,民國 101 年。
- 11. 臺中市政府,臺中市統計年報,民國 101 年。
- 12. 行政院主計總處,工商及服務業普查,民國 95 年。
- 13. 中部科學園區管理局,中部科學園區發展概況,民國 102 年 12 月。
- 14. 行政院農業委員會,農業統計年報,民國 100 年。
- 15. 行政院農業委員會臺中農業改良場網站,中部地區重要花卉產業現況。
- 16. 行政院農業委員會農糧署,農情報告資源網。
- 17. 臺中市捷運工程處,大臺中地區山海線鐵路雙軌高架化建置計畫可行性研究 (草案),民國 103 年 10 月。
- 18. 行政院主計總處,人口及住宅普查,民國 79、89、99 年。
- 19. 財團法人國土規劃及不動產資訊中心空屋資訊查詢網站,臺中縣各鄉鎮市 89 年空屋率資料。
- 20. 行政院主計處編印,中華民國 89 年臺閩地區戶口及住宅普查報告,民國 91 年 11 月。
- 21. 臺中市政府,2018 年國際花卉博覽會交通規劃成果報告書,民國 103 年 12 月。
- 22. 交通部臺灣鐵路管理局,臺中地區外圍鐵路環線可行性評估期末報告書,民國 101 年 9 月。

- 23. 王志雄,台糖土地活性化-以后里鄉月眉糖廠土地為例,逢甲大學都市計畫學系碩士在職專班碩士論文,民國 95 年。
- 24. 臺中市政府觀光旅遊局,臺中市主要觀光遊憩區遊客人次月報表,民國 102 年。
- 25. 臺中市政府文化局網站,后里區經指定公告之文化資產。
- 26. 臺中縣政府,臺中縣歷史建築清查計畫,民國 91 年。
- 27. 交通部臺灣鐵路管理局,臺鐵局提供青年創業或文創產業創業之標的一覽表 (適用期間:102 年 10 月 18 日至 103 年 4 月 17 日)。
- 28. 鄧志忠,舊線跡踏查系列-月眉糖廠鐵道簡介,鐵道情報雜誌。
- 29. 中研院台灣百年歷史地圖網站,日據二萬五千分之一地形圖。
- 30. 臺中市政府,擬定后里國際花博特定區計畫規劃案申請書,民國 103 年 9 月。
- 31. 臺中市政府交通局,臺中市快捷巴士(BRT) 藍線專案管理及後續路網可行性研究及規劃期末報告(定稿本),民國 103 年 9 月。
- 32. 交通部臺灣鐵路管理局,民間參與舊山線復駛營運案,民國 99 年。
- 33. 臺中市政府,自行車道整體路網串連建設計畫-臺中市山線苗栗至南投段自行車道規劃設計案,民國 103 年。
- 34. 張乃今、蔡宛玲,兩馬魅力—后豐鐵馬道變遷起源與發展之遊客問卷調查分析,民國 99 年。
- 35. 交通部鐵路管理局,交通部鐵路管理局年報,民國 102 年。
- 36. 交通部運輸研究所,2011年臺灣公路容量手冊,民國 100 年 10 月。
- 37. 臺中縣政府,臺中縣都市更新整體規劃,民國 93 年。

附錄一 相關訪談、座談會及願景工作坊紀錄

相關訪談紀錄

(一)后里區公所公用及建設課陳胤成課長(2014/05/06)

- 1.本案難度與挑戰性蠻高的,很期待能看到規劃單位的規劃成果。
- 2.規劃單位提出后里國小北側未開闢計畫道路拓寬並延伸至后科南路有其必要性,但不知實際的開發可行性高不高,因土地所有權人滿多的。
- 3.規劃單位所提的透過自行車道串連市區內開放空間,建議可以串連至墩北社區 公四公園及南村福德祠旁溝渠邊新近完成的墩西里休閒公園。至於目前市區內 的人行步道,目前已完成成功路自三豐路至后里國中舊校區西側路段二側之人 行步道鋪面。
- 4.義德里、義里里聯合活動中心興建工程,目前尚在辦理委託技術服務之招標作業中,基地位於大山路南側,土地座落后義段491-39、牛稠坑段128-3、136-4等三筆地號,配合花卉博覽會意象,興建建築面積最大不得超過750平方公尺,三層樓之建築物及周邊綠美化。

(二)后里國小總務林主任(2014/05/06)

- 1.后里國小通學步道係由營建署「市區道路人本環境建設計畫」補助,於 101 年度辦理后里國小通學步道規劃設計(后里區后里國小通學步道規劃設計委託技術服務案),吉野工程顧問公司目前已完成期末報告,尚待審核完成後辦理委託監造及工程發包,工程經費約八百萬元,預定工期二個月,於 103 年底前可完工。
- 2.上述工程內容包括甲后路及甲后路 108 巷沿線退縮留設人行步道、學童等候及家長接送區,音符欄桿及植栽之綠美化,以及兩路口處設置節點廣場區、路口節點壓花塗裝等。
- 3.通學步道工程範圍係依現況之校地範圍施作,如依規劃單位所言計畫道路尚未 依18公尺拓寬,則部分施作範圍可能位於計畫道路上。
- 4.目前甲后路兩側之電線杆未如大山路以地下管線處理,故未來通學步道完工後 仍將有電線杆造成阻擋。
- 5.甲后路 108 巷北側都市計畫劃設之校區原打算興建活動中心,但目前活動中心 已在現有校區內興建完成,故北側校地目前並無使用計畫。

(三)后里車站站長

- 1.后里車站主要搭乘者包括中科通勤者、學生及老弱婦孺等,尖峰集中在上下班 時段,另外會有到麗寶樂園遊玩之民眾,主要集中在假日及暑期,麗寶樂園於 暑期不定期開行接駁車,往返后里國小及麗寶樂園。
- 2.區間車容量站位約80人,坐位約50~60人,估150人是非常擁擠的狀況;目前區間車多掛4節車廂,往來南北的長途客運才會掛到8節,受限於部分車站較小,所以無法掛到12節,目前長途列車掛到8節的約有4班/日。
- 3.列車剩餘容量,假日幾乎客滿,平日約為5成。
- 4.后里車站的月臺長度約為 260 公尺,可停 12 節車廂的自強號,一節車廂長度 約為 15 公尺。
- 5.辦活動時,通常會加開彰化—苗栗的區間車班次,服務區間旅次,以往經驗多 為加開班次或自強號增停。
- 6.七月列車班次將會改點。
- 7.車站轉乘運具以機車較多,上下班時段接送者多,停車秩序非常混亂;目前車站周邊停車場不足,臺鐵以臺鐵土地提供兩處停車場,目前幾乎都停滿;周邊亦設有私人收費停車場。
- 8. 關於後站連結,建議新增天橋或地下道,設置固定式後站。

(四)台中國際花博推動辦公室執行秘書陳如昌參議(2014/06/16)

- 1.車站周邊規劃重點應擺在花博人潮來了以後將如何因應?並以搭火車來的遊客角度,從商業利基及城鄉風貌的角度來思考如何讓過客停留?如何創造街景?
- 2.前站後站若不連通反而會很傷,因遊客只會選一邊。
- 3.目前先不管跨站式站房是否興建。
- 4.後站土地的開發還需涉及軍方是否同意的問題,先不考慮。
- 5.前站由於地形因素的限制,乾脆不要讓他停車。
- 6.目前對遊客出后里車站之動線有一初步構想,即不必走出車站外,經車站裡面 的動線由軍方月台出來,然後直接通往花博廣福營區展場入口。

7.對於本案規劃範圍,土地使用調查往西至少要到甲后路 108 巷和內東路,往南則至花博廣福營區展場入口。

(五)鐵路局台中貨運服務所業務主任陳政文(2014/06/20)

鐵路局房舍現況如下:

- 1.梅里路宿舍:原有業者有意承租作青年旅舍,因法令限制問題而作罷,擬拆除 後併鄰地以空地出租。
- 2.后里車站第一官舍 (即站長宿舍;梅里路2號):已拆除作為機車停車場。
- 3.良昌旅社(甲后路 5 號):土地為台鐵經管國有地,地上物為私有(原為旅社,現 出租給租車業者),並無租期限制,除非有使用計畫(例如道路需拓寬)才會收回。
- 4.前站倉庫:最北棟原租予自行車出租業者,後因地點不如車站前醒目,不具地 利而退租。隔壁倉庫目前有人有意承租,承租人需自行將其內堆置之雜物自行 搬到另一間。
- 5.後站倉庫:目前閒置,因無出入道路,如未來有道路可供出入即可以招租。
- 6.停車空間:原停車場有收費,因收費後無人願意停放,故取消收費。
- 7. 花博期間出站臨時動線可行性

對花博辦公室研議遊客於花博期間經車站裡面的動線由軍方月台出來,經實 地會勘結果如下:

- (1)因后里車站最外側非一般岸壁式(側式)月台,有建物(如廁所)阻隔,另動線 亦不可能跨越月台,故並不可行。
- (2)候車室內原有可增設票口處,但現已設置無障礙電梯,故亦無法再增設票口疏散人流。另無障礙電梯亦僅可通至第一、二月台,無法連通至後站站外。
- 8.后里車站的軌道數較多,因車輛需在此調度,尤其鐵路高架化後,未來軍方車輛運輸都需透過后里車站進出。
- 9.后里車站跨站式站房可行性評估應為本局企劃課辦理。

















鐵路局房舍現況照片

(六)后里車站租車中心陳宜欣(2014年8月)

- 1.自行車出租開業至今已4年,目前假日出租車次可達200輛次,原本係承租台 鐵倉庫經營,因月租太貴(7萬元/月)而遷至此處。
- 2.目前后里車站周邊欠缺的包括:
 - (1)餐飲:車站周邊比較沒有吃的行業,目前遊客大多都是行程結束後再到豐原廟東吃東西,坐火車僅需幾分鐘車程。
 - (2)停車空間:如依規劃單位目前擬議拆除北側兩棟倉庫後將停車集中至北側之構想,建議未來應可興建 2-3 層停車設施,並將原本圳寮路旁之機車停車位往上挪,空出來的空間可供排班計程車使用。
 - (3)自行車道:梅里路應規劃為自行車道。
- 3.之前台鐵機車停車場收費後沒人願意停是因為沒有車棚,和放在路邊沒什麼二樣,蓋了車棚後大家對收費會比較沒有意見。也常會有人問店裡有無寄車,因有些旅客可能是來車站搭車到烏日接駁高鐵或出國,都有停車(即使須付費)的需求。
- 4.后里車站未來如設置後站,也會考慮在後站設置分店。

(七)仁里里鐘基文里長(2014/10/09)

- 1.過去曾反對舊山線復駛,但主要是考慮鐵路與道路平面交叉會對里民交通安全 產生威脅,如能將圳寮路高架橋延長,舊山線鐵路與道路不再平面交叉,則本 人支持舊山線復駛。
- 2. 鐵馬道東側道路可考慮予以拓寬。
- 3.舊山線八號隧道可規劃接駁小火車行駛,創造賣點並帶動本里發展。
- 4.贊同規劃單位將後站道路拓寬開闢,但目前有涼亭之位置應特別注意。
- 5.後站原有 400 餘戶住戶,現在遷走了,贊同規劃單位所將後站開發,以帶動本 里發展。

(八) 腳踏車休閒協會前任理事長全家租車阿娥姐(2014/10/13)

1.本店為東豐鐵馬道第一家自行車租車,88年開幕,當時只需3個月即可回收本本。東豐鐵馬道是廖永來縣長任內完成,后豐是黃仲生縣長。剛開幕時自己找記者報導行銷,每次還會送五千元禮物。

- 2.有關是否會像關山鎮自行車道一樣風潮一過,生意一落千丈?今年鐵馬道遊客 非但沒有變少,假日生意反而更好,假日應有 1-3 萬遊客。目前正配合市府完 工之景觀設施(石岡水壩旁),利用一旁土地搭設攤位出租,也配合年底新社花 海與新社業者進行策略聯盟。
- 3.規劃單位詢問花博期間是否可引入四輪自行車作接駁運具,但可能無法行駛, 近萬輛自行車會造成道路癱瘓。
- 4.要如何帶動后豐鐵馬道之發展,減少九號隧道晚上關閉造成的影響?建議后豐鐵馬道九號隧道及鋼橋夜間能開放,設置夜間照明及美化。目前東豐及后豐鐵馬道因石岡有回饋金支應路燈電費,路燈可點整夜,其他路段則無。

(九)台灣薩得爾企業蔡欣穎(薩克斯風製造) (2014/11)

- 1.如果有可以協助地方發展的,相當樂意配合盡一份心力,例如規劃公司所提本 公司對面后里國小轉角將興建完工的小型廣場假日作為薩克斯風表演,但家父 總認為我投入太多時間在這些事情上了。
- 2.原本火車站前也有一家業者在此設店(美冠樂器),但後來因經營情況不佳又遷回三豐路上,偶爾會在三豐路店前辦薩克斯風演奏。

(十)甲后路麵攤老闆娘(2014/11/20)

- 1.火車站前到民國 70 幾年還很熱鬧,以前站前還有公車停靠站,但後來後站軍方監獄及眷村遷走後就開始沒落了,像目前新建的后里托兒所過去就是市場用地,眷村遷走後生意便走下坡,最後公所改建為托兒所。
- 2.早期站前二側都是老式木造房屋,但後來南側發生火災後拆除改建為現在的樓房,至於目前北側的老屋地主大多是同一人,但與房屋所有人不同。

(十一)義里里林東成里長(2015年1月)

- 1.建議圳寮路應規劃公車行駛以帶來人潮。
- 2.當選里長後目前首要工作是成立社區守望相助隊。里內不如其他里(如後站仁里 里或焚化廠周邊里)有回饋金可用於小型工程,希望規劃單位能協助爭取。
- 3.目前周邊已有業者開始興建休閒餐飲設施,個人也將服務處周邊進行綠化,後 續還會將圍牆進行彩繪。
- 4.規劃單位所提未來可將台中市舉辦泰迪熊嘉年華展示過後的泰迪熊或最近南屯展出的迷失小熊引進社區放置是相當好的意見,後續希望規劃單位能協助提供相關資訊。

「后里車站周邊地區活化再利用研究案」座談會紀錄

記錄:駱和勤

壹、時間:103年11月20日(星期四)下午2時

貳、地點:臺中市后里區后里國小

參、主持人:林副局長育鴻

肆、出列席單位及人員:詳簽到簿

伍、規劃單位及專題簡報:略

陸、結論

- 一、本府各機關為辦理2018臺中國際花卉博覽會,有相關規劃或配合 事項者,應聆聽后里地區在地需求,建議至當地舉辦相關說明會, 以積極回應當地民意,提高後續相關計畫推動之可行性。
- 二、本案出席委員及單位意見,涉本府各局處權管事項者,如花博交通規劃、花博園區規劃及觀光遊憩規劃等,請納入參辦。

柒、出席委員及各單位意見(依發言順序)

一、 陳議員本添

后里車站前站,因進出道路狹小及站前乙種工業區未開發, 使得發展受限,建議透過2018臺中國際花卉博覽會的契機,在后 里都市計畫能有因應之檢討,另後站土地可趁勢一併規劃,納入 都市計畫範圍,帶動后里地區發展。

二、 高議員基讚

- (一)建議將後站公有及台糖土地部分納入新訂后里國際花博都計 案範圍,並考量配合車站改造以聯合開發方式開發。
- (二)舉辦大型活動,交通規劃是影響其成敗的關鍵,照目前的規劃來看,僅依賴公路運輸系統將會有很大的問題,應該要好好的利用軌道運輸,增加臺鐵班次或等方式來輸運人潮。
- (三)大型的花博活動將會引入大量的遊客人數,但目前的后里車站腹地太過狹小,建議可以考慮納入臺糖的土地,做一整體的后里車站改造計畫。

(四)臺中花博勢必帶來很大的經濟效益,且會吸引大量的國外遊客與外國媒體,建議應藉此機會發揚后里之特色產業,如: 薩克斯風等。

三、 后里觀光文化發展協會 洪木蘭先生

- (一)花博預估的旅客人次為800~1000萬人,扣除火車運量,仍有 640萬人次需靠公路運輸系統;一部遊覽車以承載40人為單位 ,一天將會有約500部的遊覽車進入,且此數據為平均值,試 問在尖峰時段,后里車站的空間真的足以負荷嗎?
- (二)簡報中規劃了許多主題餐廳…等做營利行為的區塊,但卻忽 略了后里當地的特色小吃發展的空間。
- (三)關於遊客中心規劃的部分,預估服務人數為2萬人,但其基地 規劃在后里火車站後站,此區的腹地足以承載大活動的旅客 服務人數嗎?

四、 廣福里郭里長明洲

- (一)有關火車站後方,於花博期間之轉運站大客車調度空間的規 劃路線,應由后科路進入而由后科路離開,不應使用內東路 ,對當地居民造成影響。(市長承諾花博用地不會利用民間土 地,花博辦公室前王技正仁助,亦說明內東路不會納入花博 規劃利用。)
- (二)火車站前規劃對本地招商是否有預留給當地業者?而土地的取得是否會以強制的方法徵收取得?其可行性為何?

五、 仁里里鍾里長基文

- (一)後站之規劃係利用已遷移眷村土地,面積約有5.5公頃,若土 地面積不夠,是否能向臺糖的土地做延伸,做一整體規劃。
- (二)因應接下來大型活動的舉辦,車次流量定會增大,既然要沿原既成道路拓寬新闢一20米之道路,何不直接規劃為30米之道路,避免之後還要拓寬徵收土地。
- (三)目前後火車站的舊鐵路沿線雜草叢生,建議將舊鐵道的部分 一併規劃。
- 六、 后里區觀光文化發展協會 陳紹周理事長

- (一)配合花博的活動舉行,后里的規劃應該是要能帶動后里的長期發展,而非只是將人潮短暫的帶入;並要注重地方民情, 花博所帶來的經濟利益應分給當地居民,讓后里特色產業有發展的空間。
- (二)花博園區之外應擴大推廣地方特色,包括民宿、小吃等地方 特色產業,如腳踏車業、樂器製造業、花卉業、養殖業、酒 莊(園區外)等,讓自由行來后里可以住宿、飲食,讓交通 帶來人潮,而不只在花博園區內。
- (三)花博園區內應留設攤位給后里當地業者,而非統包給承包商,造成非后里地區業者進駐,勢必引起地方反彈。
- (四)建議將巴士、轎車之停車場移到西區再轉運,可利用高速公路后里交流道口之臺糖土地。

七、 翁議員美春助理泰安里江里長慶南

泰安鐵路園區目前多已荒廢,市府又沒有對應窗口,希望相關單位可以幫忙處置活化之。

八、 彭老師文惠

- (一)本案規劃已有初步之架構,但我們應該有更大的願景,后里車站的活化不只是因應花博的舉辦,更應考慮出長期性的效益,建議利用互動式的方法,讓區域內的居民亦能共同參與規劃,以結合地方的資源一同動員。
- (二)花博應該與后里有所結合,讓遊客到后里不只是參與花博的活動,還能感受后里的城鄉風貌,從道路的美化到立面的設計都應置入更多的地方特色,營造屬於后里的鄉村氛圍,並設法銜接車站東方的自然景觀,將綠色網路做一延伸,帶動整個后里的活化。

九、 葉老師昭甫

- (一)目前交通局亦有幾個規劃案是涉及后里的,建議都發局與交通局或其他市府單位可以密切配合,讓計畫達一致性。
- (二)臺鐵是未來的主軸,但在運能的提升上其實有限,加開區間車班次可能會有困難,故在台鐵與市府間如何達到交通上的

共識,是一大議題。

- (三)在區域發展中,應保留在地的特色,減少過多的大型新建設 ,景點的設計在突顯后里的在地特色,利用后里車站的活化 改善交通問題,讓花博過後仍有固定的旅客量。
- (四)關於管制上的議題,請規劃公司參酌交通局相關的規劃案, 將有相關的案子納入參考。
- (五)在園區內的交通規劃,建議就只有步行、腳踏車、接駁車,因在尖峰時段大量的車潮用入會造成聯外道路無法負荷,故應避免私有運具,更應減少園區內停車場的設置,並請相關單位思考,花博兩大園區的連結除接駁車外,是否有其他方式?
- (六)應設置調節機制,例如:為避免大量的私人運具湧入,可在 尖峰時段提高收費金額等,讓遊客轉而選擇大眾運輸,以抑 制私有運具的使用。

十、 交通部觀光局國民旅遊組蔡科長宗昇

- (一)從后里整體角度來看,有兩個很重要的軸線,一是鐵軌,一 是自行車道,該如何利用這兩條軸線去串起后里馬場、麗寶 樂園、觀光工廠…等景點?建議可參考集集車站的案例。
- (二)以集集小鎮的概念,就后里火車站的發展來說,最大的阻力 是量體太小,后里車站站體又將腹地一切為二,故當務之急 應是思考如何加強東西兩側的連結?進而使火車站土地做最 有效之利用。
- (三)建議利用舉辦花博的機會,應與鐵工局或交通局配合,一同 改造車站站體,可參考花東車站之設計,營造一無障礙、自 動化之友善空間。
- (四)可將后里火車站定位為后里交通的起始點,所有的自行車路線皆由此發散而出,人潮通過之網絡自然會形成商圈,再結何社區之力量,利用導覽…等方式發揚后里之特色美食、產業。
- (五) 花博的行銷應藉由市府或公所等相關單位一同推動,推出套票、旅遊護照…等行銷手法來加強宣傳。

(六)就花博期間的交通方面,建議以竹南火車站為借鏡,活動期間臺鐵的非對號列車勢必會增班,故應將私人運具截留在園區外,建議在園區內不設置遊覽車停車場,讓遊覽車的功能像接駁車一樣,只下不停,盡量減少區內的車輛數。

十一、 本府國際花卉博覽會推動辦公室

后里車站的活化再利用不只要連結在地產業與文化資源 ,更要突顯后里的在地特色,后里有許多觀光遊憩景點,如 :后里馬場、薩克斯風…等,冀能結合花博的相關意象,打 造屬於后里的城鄉風貌,借以提高國際形象。

十二、 后里樂器文化協會 郭監事金蓮

- (一)在交通規劃上面,除了因應花博活動的舉行,更該是要造福當地的居民,讓居民擁有更便捷的交通系統,建議可不只做平面的規劃,也許可以藉由立體的規劃來增加其功能性及穿透性。
- (二)后里擁有得天獨厚的文化與自然資源,應藉由花博的舉辦將后里的在地產業特色推廣出去,希望可以在花博園區內也設置薩克斯風的展示服務區,讓外國遊客可參觀樂器的製作並直接購買,除可避免中間商的剝削外,更可以將此產業推展向國際,建立出屬於自己的品牌。

十三、 臺糖月眉糖廠

希望規劃公司以後要利用臺糖的土地,應避免敘述為閒置土地,因大部分台糖土地已出租或有相關利用計畫,請規劃公司留意,並預祝后里車站有更好的發展。

捌、散會:下午5時00分。

后里車站周邊地區活化再利用研究案 第一次願景工作坊 會議記錄

一、時間:104年03月06日(五)下午2時

二、地點:臺中市后里區義里里社區活動中心

三、與會人員:詳簽到簿。

四、會議主持人:義里里林東成里長

五、相關意見:

(一)陳本添議員:

- 1. 圳寮路機車停車常妨礙交通造成車輛轉彎不便,日前才施作交通錐 防止機車停出線外妨礙交通,而停車者很多都是中科員工,鐵路局 前站倉庫應拆除釋出興建停車空間(立體),可協調由市府作還是由 鐵路局來做。
- 2. 里內反映鐵路局閒置宿舍長滿雜草,會有蟲蛇,應納入規劃。
- 3. 花博展場將作變更,縮減后里面積移至豐原葫蘆墩公園及外埔麗寶樂園後方,對豐原葫蘆墩公園部分並無意見,但麗寶樂園後方部分未來與后里展場聯繫交通會造成市區內甲后路及公安路等因道路狹窄無法負荷。
- (二)楊瓊瓔立委服務處主任:

規劃應符合周邊居民的需求,使周邊環境能與2018花博配合。

(三)鄰長:

火車站前幾百輛機車常造成里民困擾,如果要做立體機車停車場,周 邊道路狹窄也要一併規劃改善。

(四)鄰長:

鐵路局廢棄宿舍拆除後建議可搭建車棚作為機車停車場使用,以免機車占用路邊停車,如此一來車道也可以變寬。

(五)鄰長:

梅里路糖廠土地相當大,但路邊卻被占用作資源回收有礙觀瞻,應該 加以規劃運用。

(六)鄰長:

大山路公園預定地也應一併作綠美化,目前市府環保局有宣導可補助 私人空地綠美化,但是劃設的公園預定地卻反而沒有進行綠化,相當

不合理。

(七)鄰長:

後站應以吸引人潮為長期開發目標,過去後站還有許多居住人口到站 前消費,但現在眷村遷走了,現在來搭車的人都是匆匆忙忙,哪會停 留下來消費,所以生意都做不起來,應規劃可以讓遊客停留消費的地 方。

(八)鄰長:

- 1. 后里車站周邊沒落應歸咎於過去民意代表不關心,因為哪有一個車站蓋得像后里車站這樣的,早期的后里木造車站比民國 80 年左右改建的目前車站要有建築風格,老車站如果不拆反而比較好。
- 2. 規劃單位建議站前老舊街屋要整建維護,但是地主和屋主分屬不同人,要改建可能會有問題。

(九)鄰長:

台鐵閒置倉庫應釋出,過去也曾向台鐵爭取過,但台鐵要求停車設施完成後由公所負責管理,公所並不願意,以致造成現在的交通問題。

(十)里長:

- 1. 圳寮路也應該如同梅里路進行綠美化。
- 2. 目前車站周邊最主要的問題是交通和摩托車停車問題。











2015.03.06 願景工作坊會議照片

后里車站周邊地區活化再利用研究案 第二次願景工作坊 會議記錄

一、時間:104年03月12日(四)下午4時

二、地點:臺中市后里區義里里辦公室

三、與會人員:義里里里長林東成、義里社區發展協會理事長吳文雄、地方熱心人士2名及龍楹工程顧問公司陳家錦。

四、討論結論:

- 1. 未來可將台中市舉辦泰迪熊嘉年華展示過後的泰迪熊或最近南屯 展出的迷失小熊引進社區放置(例如車站前圳寮路上、后義宮廣場 等),或以后里有的石虎(貓仔坑)、天馬牧場草泥馬等動物之雕塑, 創造街景藝術吸引觀光人潮。
- 2. 圳寮路、后豐鐵馬道綠色隧道、大山路等路段夜間可設置 LED 燈, 除可吸引夜間人潮亦方便里內居民夜間散步時之照明。
- 3. 圳寮路跨越鐵路之陸橋可仿照豐原車站之情人橋,創造故事性並設置夜間照明 LED 燈,創造新的景點。
- 4. 參考其他地區小火車、鐵牛車搭載遊客之方式,規劃后里火車站周 邊環遊路線,沿路景點包括火燄山賞景、舊山線鐵路及8號隧道、 后豐鐵馬道綠色隧道等。



2015.03.12 小型願景工作坊會議照片

附錄二 市長相關政見及本案配合情形

林佳龍市長政見內容	本案配合情形	白皮書
● 以大眾運輸導向發展(TOD)作為都市	1. 土地利用方面:中長期規劃	60-62
發展策略	辦理后里車站後站公有閒置	00 02
▶ 重新檢討環狀軌道運輸沿線的土	土地整體開發(面積約 8.95	
地利用與產業發展策略,再搭配	公頃),除因應前站腹地不足	
轉運站、公車、公共自行車等多	增設必要之公共設施外(交通	
元運具到位,建構完整的複合式	廣場及停車場),並規劃為旅	
交通運輸系統。	遊服務專用區,以因應未來	
● 以大台中山手線帶動山海屯、市區均	2018 后里花博之舉辦及留存	
衡發展	之永久展場、舊山線觀光鐵路	
國內外遊客可以很方便地搭火車	復駛、山海環線鐵路后里至大	
漫遊台中各景點,到后里參觀薩	甲段興建等重大建設所需之	
克斯風、大甲朝拜媽祖、清水高	交通及觀光旅遊服務設施需	
美濕地弄潮、梧棲品嘗海鮮、豐	求。	
原體驗亞洲第一條自行車專用隧	2. 產業方面:本計畫配合大台	
道。	中山手線環狀路網,規劃後站	
	閒置國有土地配合后里樂器	
	產業設置一「音樂藝術村」,	
	以帶動周邊觀光產業。藉由音	
	樂村之設置將可利用音樂演	
	出延長遊客夜間停留誘因,活	
	絡后里遊客消費商機,也可促	
	使未來東豐及后豐鐵馬道每	
	年數百萬的遊客未來選擇以	
	后里車站作為鐵馬道旅遊的	
	起點與終點。	
	3. 交通方面:規劃轉運接駁場	
	站包括前站與後站各一處,前	
	站轉運接駁站因站前空間偈	
	促之故,擬建議中長期以后義	
	宮廣場與內東路間台糖土地	
	為設置地點;後站則利用規劃	
	之廣場(0.35 公頃)及停車場	
	(0.58公頃,近200輛汽車位)	
	設置。	

林佳龍市長政見內容	本案配合情形	白皮書
● 打造豐原成為山城副都心	后里車站後站閒置國有土地配	70-72
以豐原、后里和山城為核心,連	合后里樂器及花卉產業設置一	
結在地花卉、自行車道等舊山線	 「音樂藝術村」及「野百合復	
路廊,規劃成宜人的水岸花都。	育公園」,可與泰安鐵道文化園	
▶ 在休閒上,除了規劃自行車道,	區、后里馬場、九號隧道及花	
串聯東豐、后豐、潭雅神自行車	樑鋼橋、石岡水壩、東勢客家	
道,以及利用舊山線等路廊,開	文化園區串連為東豐及后豐鐵	
發休閒旅遊的完整自行車路網帶	馬道 20 公里路線六大站特色	
動休閒觀光人潮外,並在山線成	景點,並藉舊山線鐵路復駛可	
立自行車專屬民宿特區。	延伸至苗栗三義勝興。	
● 體驗經濟:打造樂活之都	為配合未來2018花博衍生之商	101、159
▶ 發達台中市目前的娛樂服務業、	業服務需求,以結合后里花	
觀光休閒產業、文化創意與農	卉、樂器、自行車觀光等產業	
業,使得市民與國內外觀光客,	及活化站前歷史街區之方式,	
樂意到台中體驗與消費不同的生	带動文化及產業聚落的發展。	
活經驗與情趣。		
交通網及地方特色與花博結合,		
讓 2018 年台中花博帶動文化及		
產業聚落的發展。		
● 建構舒適友善的人本交通環境	本案計畫於車站附近新建構之	162
▶ 整合軌道運輸網、公車、人行道	人行及自行車道總長約 2 公	
與自行車道,再加上停車管理和	里,包括:	
費率的有效引導,建立人車和平	1. 前站甲后路人行及自行車	
共處、舒適友善、無縫的人本交	道改善工程(200 公尺),以	
通環境。	及利用梅里路后里車站-花	
● 建構完善自行車道與推廣自行車	博廣福營區展場景觀廊道	165
▶ 以通勤型鐵路站及客運轉運站 2	(500 公尺)、舊台糖鐵路沿	
公里半徑為主要發展區域,向外	線景觀廊道(250 公尺)可增	
串聯觀光型自行車路網,向內串	設之人行及自行車道。	
聯生活據點(住宅區、學校、機	2. 後站沿原既成道路之路線	
關、商圈、醫院),逐步發展為完	拓寬新闢一 20 公尺之道	
整路網。並與公共運輸緊密無縫	路,除車道外並設置寬度 7M	
結合,增加自行車接駁便利性。	之自行車及人行步道空	
	間。(1 公里)	
● 將豐原后里打造為水岸花都	中長期計畫將於後站規劃旅遊	211

林佳龍市長政見內容	本案配合情形	白皮書
➤ 花博將是帶動豐原后 與養 展的 製 機之 , 強 是 帶 動 豐 原 后 的 連 結 高 縣 結 合 既 有 的 連 结 合 展 出 、 交 更 是 结 合 展 出 、 交 更 有 的 长 变 更 是 结 合 展 出 , 将 多 元 力 能 自 , 发 更 是 结 合 展 , , 将 多 元 力 能 。 一 , 等 3 设 中 的 「 审 是 相 的 。 中 由 山 線 和 后 豐 及 東 曹 自 行 博 線 , 许 再 更 自 行 博 線 , 许 再 要 有 方 特 色 與 花 , 单 节 色 與 花 , 单 节 色 與 花 , 单 节 的 体 閒 旅 遊 许 由 认 提 升 當 地 花 農 的 競 升 加 值 , 以 提 升 當 地 花 農 的 競 爭 力 。 「 活 化 文 化 資 , 產 厚 植 觀 光 資 源	服務專用區,面積約3.5公頃, 未來引入創作及藝術表演業、 運動服務業、遊樂園及主題樂 園、藝術教育服務業、住宿服務 業、餐飲業、售業等觀光及旅 遊服務使用, 甲后路北側近三十戶之老	216
本 城市發展必須新舊並存,才能呈現城市歷史變遷,讓市民了解社會空間的演變。傳統街區與迷人的庶民生活樣貌,是城市美學的重要部分,懂得保存歷史文化的城市才能保有城市的重要美學基礎。	香子 在	
 城市中的慢閒步調與健康生活 將慢跑、自行車、爬山、踏青等 休閒運動深入市民生活中。后豐 及東豐鐵馬道為單車族熱點,可 訂定「台中自行車周」,舉辦國際 自行車賽事和系列活動。 	1. 設置運動旅遊服務中心:為打造后豐鐵馬道周邊友善的運動環境設施,考量自行車、慢助、健行者之運動需求,規劃以鐵路局後站舊閒置倉庫活化再利用作為運動旅遊服務中心,設置寄物櫃、淋浴換洗	221

林佳龍市長政見內容	本案配合情形	白皮書頁碼
	空間及飲水機等服務設施,以	
	方便搭火車之遊客寄放背包	
	和行李及運動後搭火車時能	
	維持乾淨舒爽的身體,並利用	
	北側規劃之生態滯洪池綠地	
	設置拉筋及體能健身器材。	
	2. 規劃台糖造林區森林步道: 利	
	用后里車站後站山坡地台糖	
	造林區開闢林間步道(可防日	
	曬兼運動),至內東路廣益巷	
	後可再分二條路線,一條走后	
	科路高架橋下方接后豐鐵馬	
	道,一條爬上同為台糖造林區	
	內的小山丘(可俯瞰后里馬場	
	附近花博展場),再經早期后	
	里學校遠足常造訪的張家花	
	園(愛盧)接至后里馬場花博	
	展場,森林步道長度約 1.5	
	公里,約半小時路程。	

市長對后里花博相關指示(2015.02.09 市政會議)

7 72 11 101 11
1.2018 國際花博展場以「1+2+10」規劃,
將避開后里石虎棲息地,縮減原后里展
區範圍(原81公頃縮減41公頃),另外
擇地選址於豐原葫蘆墩公園、外埔補

足,並於轄內十個區域一併推動相關活

市長相關指示

本案配合情形

配合修正相關圖說及花博期間交通預測。

透過花博串聯后里火車站及自行車道,讓鐵路與鐵馬結合,帶動綠色、低碳的花博,讓前往花博會場的參觀民眾,透過租用自行車,不僅可慢活體驗鄉村的風土美景,還可免除塞在花博會場附近的車陣當中。

后里車站與花博展場間交通共規劃接駁 車、租賃自行車及步行三種綠色低碳交通 方式:

- (一)接駁車路線。
- (二)自行車專用道:后里車站後站至內東路后豐鐵馬道入口處新闢約500公尺自行車專用道連接,連通後自行車專用道自后里車站後站至馬場路長度約1.2公里,騎自行車不到5分鐘路程。(三)步行:
- 1. 站內動線:不必走出后里車站外,經車 站內動線由軍方月台出站,再走50公尺 直接通往花博廣福營區展場入口。
- 2. 梅里路:自后里車站出站經梅里路步行至廣福營區展場東側內東路入口約500公尺,步行時間約6分鐘。並將部分梅里路現有4-6米巷道拓寬為8米道路(皆為國有或台糖土地)。
- 3. 內東路廣成巷:內東路廣成巷拓寬至12 米連接廣福營區展場、后里馬場展場,由 廣福營區展場東側內東路入口步行至馬 場路距離約800公尺10分鐘路程。
- 4. 台糖造林區森林步道:利用后里車站後站山坡地台糖造林區開闢林間步道(可防日曬兼運動),至內東路廣益巷後可再分二條路線,一條走后科路高架橋下方接后豐鐵馬道,一條爬上同為台糖造林區內的小山丘(可俯瞰后里馬場附近花博展

市長相關指示	本案配合情形
	場),再經早期后里學校遠足常造訪的張
	家花園(愛盧)接至后里馬場花博展場,森
	林步道長度約1.5公里,約半小時路程。
3. 花博開展期間緊迫,為園區及場館工程	後站公有閒置土地之利用將參照市長指示
如期完工,屬非都市土地部分(外埔及	先以非都市土地變更使用編定來處理。
后里),市府將以非都市土地變更程序	
先行辦理。	
4. 為花博展後后里及周邊地區之中長期	中長期規劃辦理后里車站後站公有閒置土
發展,以及後花博之場館轉型及永續經	地整體開發(面積約8.95公頃),除因應前
營,避免步上台北舉辦花博後的種種後	站腹地不足增設必要之公共設施外(交通
塵,台中市應未雨稠繆,事先透過新訂	廣場 0.35 公頃及停車場 0.58 公頃(近 200
都市計畫,整體規劃后里地區中長期發	輛汽車位)),並規劃旅遊服務專用區 3.5
展所需之用地及公共設施,為北臺中發	公頃,以因應未來2018后里花博之舉辦及
展注入活水,促進地方產業之永續發	留存之永久展場、舊山線觀光鐵路復駛、
展。	山海環線鐵路后里至大甲段興建等重大建
	設所需之交通及觀光旅遊服務設施需求。

附錄三 道路拓寬或新闢明細表

			現況		扣	5寬或新闢	計畫		預定		
	位置及編號	道路性質	使用分區	寬 度 (m)	使用分區	寬 度 (m)	長度	土地權屬	地上物拆遷情形	拓寬或新闢 理由	開闢期程
前	1. 火車站前圳	計畫道	都市計畫	4-5	都市計畫	8	25m		1户	甲后路接圳寮路轉彎	2016
站	寮路	路	道路用地		道路用地				(甲后路	處未拓寬(建物突出	
									2號)	近4米且無截角),常	
										造成交通瓶頸。	
	2. 梅里路(車	既成巷	都市計畫	4-6	變更為8	8	420m	公有及	鐵路局房	配合花博舉辦將作為	2016
	站廁所附近—	道	鐵路用		米都市計			台糖土	舍圍牆及	后里車站與花博廣福	
	軍方月台出入		地、住宅區		畫道路用			地	部分房舍	營區展場間之人行動	
	ロ)		及道路用		地					線,故拓寬為8米以	
			地等							利人潮疏散。	
	3. 梅里香草公	既成巷	都市計畫	4	變更為8	8	60m	公有及	鐵路局房	同上。	2016
	園南側 4m 人	道及計	鐵路用		米都市計			台糖土	舍圍牆及		
	行步道	畫道路	地、道路用		畫道路用			地、小部	梅里公園		
			地		地			分私有	南側角落		
								地			
	4. 甲后路(三	計畫道	都市計畫	12	都市計畫	18	約1公	私有地	沿線建築	建議短期(花博前)應	視道路服務水
	豐路后里車	路(18	道路用地		道路用地		里	居多	物及電力	無拓寬之急迫需求,	準變化或未來

		現況			招	5寬或新闢	計畫		預定	
位置及編號	道路性質	使用分區	寬 度 (m)	使用分區	覧 度 (m)	長度	土地權屬	地上物拆遷情形	拓寬或新闢 理由	開闢期程
站)	米)							等公用設備。	至於長期(花博後)則 可視道路服務水準變 化或未來實際交通建 設需求情形再辦理全	實際交通建設 需求情形再辦 理全線拓寬。
									線拓寬為 18 公尺,並 一併將電力設施予以 地下化。	
圳寮工業區 2-3-15M 及	計畫道路	都市計畫道路用地	未開	都市計畫 道路用地	15	635m	私有土地	廠房(鐵皮)約	開闢圳寮工業區 2-3-15M 及	2018
3-2-12M(變更 為 15 米)			牌					100 餘平 方公尺	3-2-12M(變更為 15 米),並往北及往東 (3-3-12M)分別打通	
									接后科南路及圳寮路,將可減少經圳寮路通過后里車站之前	
3-3-12M	計畫道	都市計畫	未	都市計畫	12	350m	私有	無	後站交通車流,並促 進圳寮工業區開發。 同上。	2018

	現況				扣	5寬或新驛	計畫		亚 <i>户</i>		
位	1置及編號	道路性質	使用分區	寬 度 (m)	使用分區	寬 度 (m)	長度	土地權屬	地上物拆遷情形	拓寬或新闢 理由	預定開闢期程
		路	道路用地	開闢	道路用地			土地			
	6. 圳寮路 99	既道供新慈村村入成(后村德雨出)	非都市土地	6	短花瓣後先市更定用式後進都畫其設期博及站以土使(地處續行市,範為因之增,非地用交)理如擴下再圍都應舉設擬都變編通方,需大計就劃市	20	935 m	公 土	凉亭及老	因應花博期間後站規 劃為轉運接擊車道外。20m 寬度實際實際。20m 寬度不够 一次 一次 一次 一次 一次 一次 一次 一次 一次 一次 一次 一次 一次	2016

	現況			拓寬或新闢計畫						茲 它
位置及編號	道路性質	使用分區	寛度(m)	使用分區	寛度(m)	長度	土地權屬	地上物拆遷情形	拓寬或新闢 理由	預定 開闢 期程
				計畫道路 用地。						

資料來源:本計畫整理

附錄四 行人交通設施服務水準等級表

行人交通設施服務水準等級表

類	分	項	行人平均佔有 面 積	流率	平均密度	平均速率
	目		(平方公尺/人)	(人/分・公尺)	(人/平方公尺)	(公尺/分)
	水平	商業區	≥ 3.13	≦ 22	≦ 0.32	67
Α	步道	通勤區	≥ 3.13	≦ 23	≤ 0.32	> 72
	階	梯	≥ 1.82	≤ 17.5	≦ 0.55	> 32
	水平	商業區	2.08-3.12	23-29	0.33-0.48	63-67
В	步道	通勤區	2.08-3.12	24-33	0.33-0.48	69-72
	階	梯	1.22-1.81	17.6-25.0	0.56-0.82	30.5-32.0
	水平	商業區	1.28-2.07	30-48	0.49-0.78	58-63
С	步道	通勤區	1.28-2.07	34-49	0.49-0.78	63-69
	階	梯	0.85-1.27	25.1-34.0	0.83-1.18	28.9-30.5
2000	水平	商業區	0.85-1.27	49-59	0.79-1.18	50-58
D	步道	通勤區	0.85-1.27	50-66	0.79-1.18	56-63
	階	梯	0.60-0.84	34.1-44.5	1.19-1.66	26.7-28.9
1	水平	商業區	0.84-0.84	60-72	1.19-2.10	35-50
Е	步道	通勤區	0.84-0.84	67-80	1.19-2.10	38-56
	階	梯	0.36-0.59	44.6-60.0	1.67-2.80	21.7-26.7
Т	水平	商業區	< 0.48	< 72	> 2.10	< 35
F	步道	通勤區	< 0.48	< 80	> 2.10	< 38
	階	梯	< 0.36	< 60	> 2.80	< 21.7

資料來源:2011年臺灣公路容量手冊,交通部運輸研究所,2011年10月

註:行人交通設施服務水準劃分牽涉到主觀的感受與度量,因此,依行人步行時 感受的差異性,將水平步道的服務水準分為下列六級:

A 級:可自由地選擇步行的速率,可穿越慢行的人,且不會產生衝突,可任意改變方向。

B級: 尚可選擇自由的步行速率,穿越時會產生輕微的衝突,可以超越前方的行人但會產生干擾。

- C級:選擇自由的步行速率的能力受到限制,穿越時有較高的衝突可能性,略有可能超越前方行人。
- D 級:正常的步行速率受到限制,穿越或超越他人的可能性低,改變方向困難。
- E 級:行人接著前方的人群移動,步行速率受限於他人,穿越或超越
- 他人的行動很困難,無法避免與他人產生衝突。
- F級:行人的步行狀態為拖者腳走,穿越或超越他人的行動很不可能,與他人產生身體的接觸,反向行走很不可能。
- 同理,也依行人上下階梯的差異感受將階梯服務水準分成下列六等級:
- A 級:可自由的選擇上下階梯的速率,可超越他人,可反向行走。
- B級: 尚可自由的選擇上下階梯的速率,超越慢行的人有一點點困難;反向行走會產生輕微的衝突。
- C級:上下階梯的速率受限制於他人,不易超越他人,反向行走會產生衝突,但不嚴重。
- D 級:上下階梯的速率受到限制,不可超越他人,反向行走會有一些衝突發生。
- E 級:無法達到正常的上下階梯速率,且行人行走有停止的現象產生,反向行走 會產生嚴重的衝突。
- F級:行人的行走幾乎快停止,有很多的停止現象發生,只能隨著前方的行人慢慢的移動,無法反向行走。