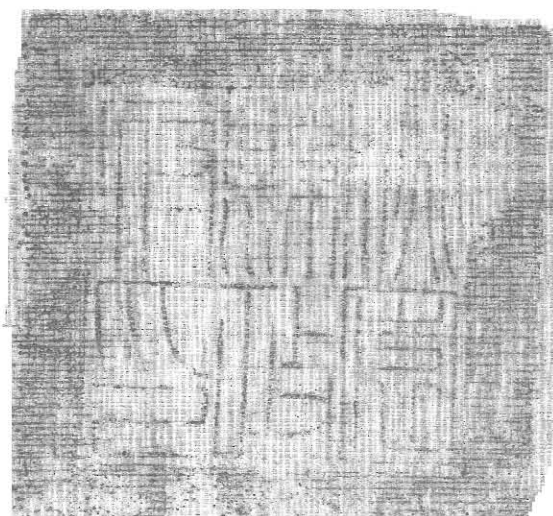
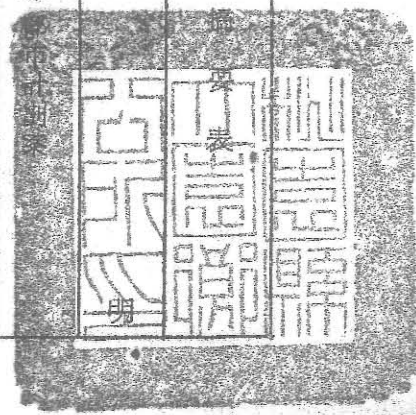
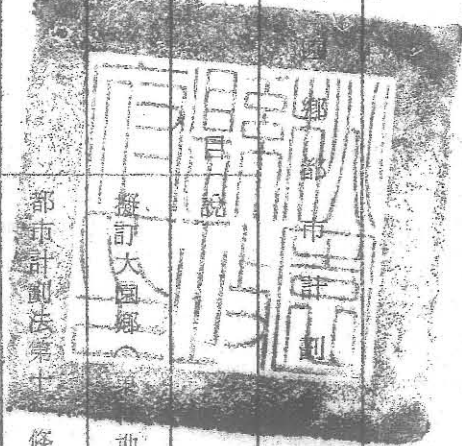
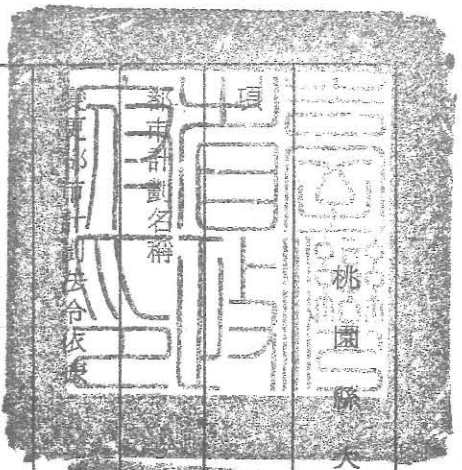


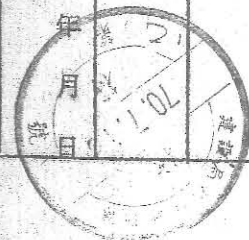
大園鄉集林地區都市計畫說明書



桃園縣大園鄉公所擬
中華民國六十八年十月



變更都市計劃機關		自擬細部計劃或申請變更都市計劃之機關名稱或土地權利關係人姓名	本案公開展覽起訖日期	人民團體對本案之反映意見	本案提交各級都市計劃委員會審核結果
桃園縣大園鄉公所	無	公告：自民國 年 月 日起至民國 年 月 日止刊登 日報。 公開展覽：自民國 69 年 1 月 7 日起至民國 69 年 2 月 6 日止刊登商工日報。 公開說明會：(69 年 1 月 21 日在果林村活動中心舉辦)	詳如人民團體陳情意見綜理表	鄉(鎮)級 大園鄉都市計劃委員會 68 年 11 月 7 日 第二屆第二次會審查通過	縣(市)級 桃園縣都市計劃委員會 69 年 7 月 25 日 第五屆第四次會審查通過 省 級 台灣省都市計劃委員會 70 年 5 月 19 日 第一九五次會審查通過



大園鄉菓林地區都市計劃說明書

一、緒論

(一)計畫緣由

(二)計畫地區位置與範圍

(三)規畫程序

二、現況調查與分析

(一)資料收集與調查

(二)自然環境

(三)社會經濟現況

(四)土地使用及建築物現況

(五)交通運輸現況

三、人口、密度與發展面積

(一)人口估計

(二)居住密度

(三)發展面積

四、發展影響因素之分析

(一)噪音

(二)空氣污染

(三)機場進場面與轉接面

(四)農地重劃

(五)墓地

(六)高壓線路

五、政策計畫—課題、目標與政策

六、實質發展計畫

(一)容納人口

(二)土地使用配置

(三)道路系統與設計

(四)公共設施配置

七、土地使用分區管制

(一)各使用分區之名稱

(二)使用分區界線

(三)各種使用地許可使用規定

(四)密度管制

(五)其他管制規定

八、實施進度與經費

圖目錄

圖 1—1 菓林地區區域關係圖

圖 1—2 菓林地區位置圖

圖 1—3 菓林地區計畫範圍圖

圖 2—1 菓林地區人口分佈圖

圖 2—2 菓林地區使用現況圖

圖 4—1 中正機場附近噪音分佈與土地使用建議圖

圖 4—2 中正機場與桃園軍用機場附近建築物高度限制圖

制圖

圖 4—3 菓林地區實質發展限制圖

圖 6—1 菓林地區都市計畫示意圖

圖 6—2 菓林地區道路系統示意圖

圖 6—3 菓林地區道路剖面示意圖

圖 6—4 菓林地區大眾運輸系統圖

圖 6—5 菓林地區公共設施配置示意圖

圖 7—1 菓林地區土地使用分區管制圖

表 目 錄

表 2 — 1 菓林村歷年人口資料

表 2 — 2 菓林地區土地使用現況面積表

表 6 — 1 菓林地區都市計畫土地使用面積分配表

表 6 — 2 菓林地區都市計畫道路編號表

表 6 — 3 菓林地區都市計畫公共設施面積分配表

表 7 — 2 菓林地區都市計畫密度管制表

一、緒 論

一計畫緣由

大園鄉雖於民國六十五年一月五日公佈實施以大園市街為中心的大園都市計畫，但其計畫面積僅及全鄉的 8.9 % 而近年來，由於大園特殊工業區，中油公司桃園煉油廠、沙崙輸油站的開發設立，中正國際機場的啓用，以及機場連絡高速公路之旅客專用道路（不經過埔心）和勤務專用道路（即台四號道路，經過菓林、三石兩村）的開闢，造成 1. 大園市街一帶和竹圍村，因在機場之主航道延長線上，不適於更進一步發展。2. 特殊工業區，位於大園都市計劃的西北部，阻礙了北部和西北部地區的發展，又因常年風向東北風的影響，也使大園村以西的廣大地區不適於發展。3. 由於菓林地區緊臨國際機場且又有台四號道路通過，因此從整個大園鄉的發展趨勢上和國際機場的發展需要配合上，使得菓林地區的地位，日益顯得重要，為了配合機場發展的需要與促進本地區的合理發展，並提供居民良好的居住環境，特着手研擬本地區之都市計劃，以作未來發展建設之指導。（參見圖 1 — 1 及 1 — 2）

二 計畫地區位置與範圍

大園鄉位於桃園縣之東北部，東鄰蘆竹鄉，西與觀音鄉爲界，南與中壢市爲界，北瀕臨台灣海峽，本計畫地區一菓林地區的都市計畫範圍，則在大園鄉東部，中正機場南面，面積 277.43 公頃，目前人口約有 5000 人，距台北市 40 餘公里，南崁 5.3 公里，桃園市 13 公里，中壢市 16.8 公里，大園市街 7.3 公里，國際機場 2.4 公里（請參見圖 1—1 及 1—2）。

菓林地區的計畫範圍，在行政區別上，大部份屬菓林村，小部份屬三石村，其界線如下：（請參見圖 1—3）。

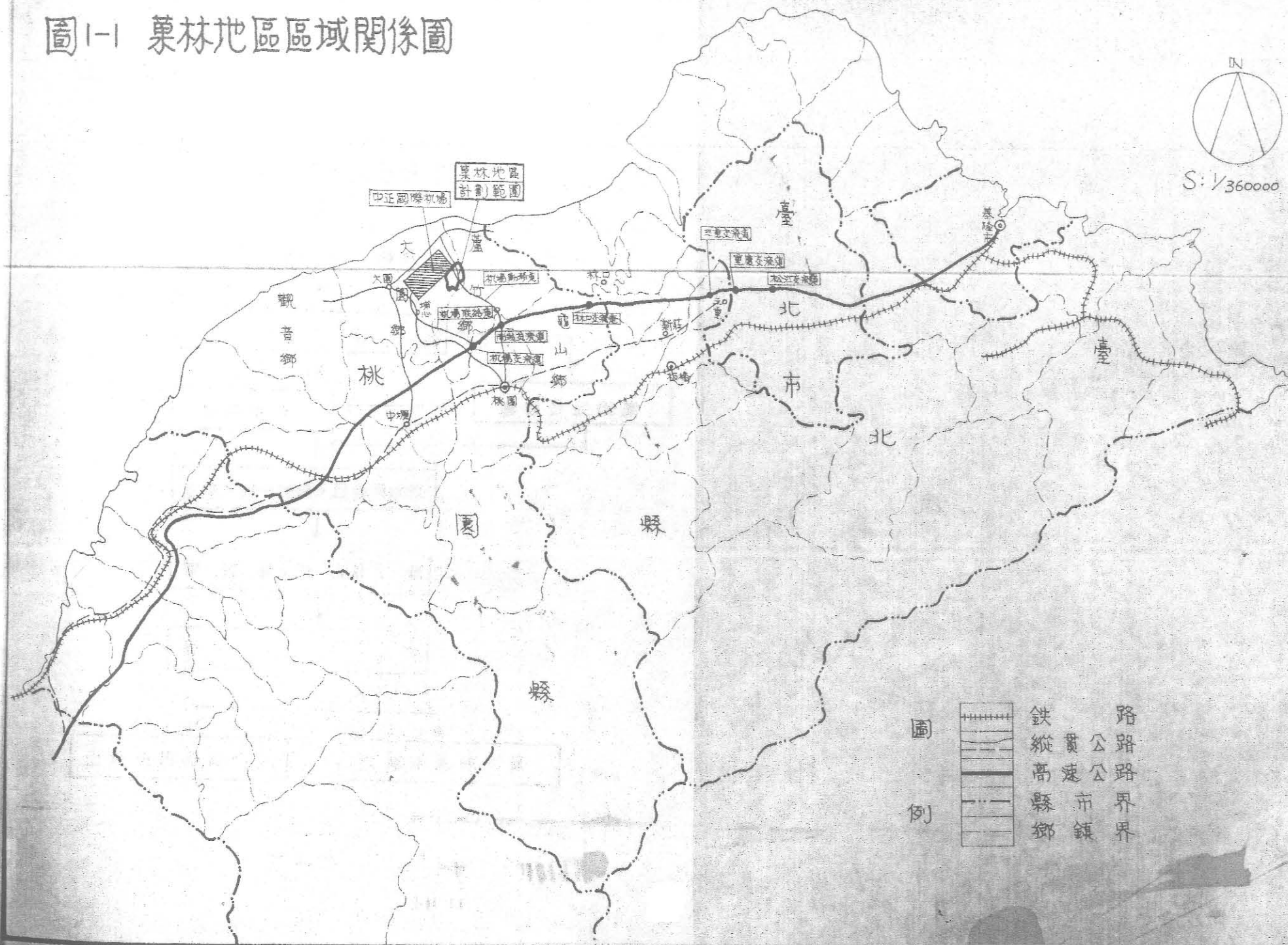
東邊：以兩崁溪爲界。

北邊：從西北角起至北邊以國際機場爲界，
到兩崁溪止。

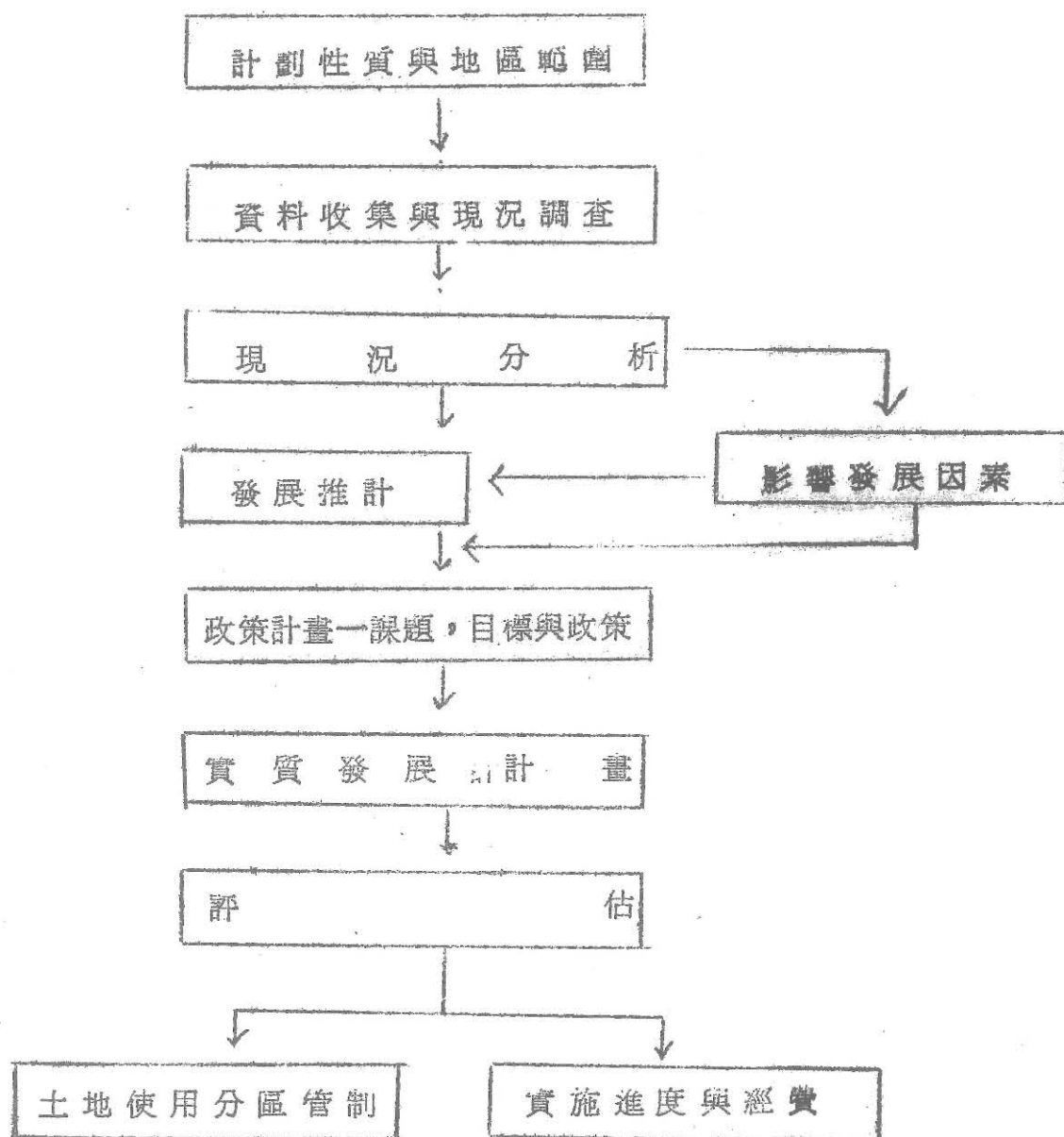
西邊：以排水支線溝爲界。

南邊：由東向西順著鄉界，沿 6 號水池北側接台 4 號道路，轉 109 號道路，再接菓林社區南端空軍機場排水溝，再沿重劃範圍內線接 409—1 溜池水道，經 409—1 溜池東側邊緣接排水支線溝

圖1-1 菓林地區區域關係圖



(三) 規劃程序



二 現況調查與分析

一 資料收集與調查

爲了解本地區發展現況、發展限制條件，俾據以推測未來，發掘計畫課題，除收集有關次級資料外，並作實地調查。調查事項及目的分別如下：

1. 住戶問卷訪問調查：以瞭解當地居民對本地區現況與未來發展之看法與需要，及住戶之社、經特性。

2. 土地使用現況調查：以瞭解當土地使用現況、建築物結構與年齡及地形特徵。

3. 承攬業者訪問調查：以瞭解承攬業者爲配合業務發展，需在菓林地區設置倉儲區用地的需求與特性。

4. 機場員工居住意願調查：以瞭解機場員工希望遷移至菓林地區居住的比例與居住環境特性要求。

二 自然環境

本計劃地區屬桃園台地之一部份，沿台四號道路東側之土地有一6公尺落差地形外，全區地勢平坦，有利開發。本區東部邊界是南坂溪，目前南坂地區之工業廢水皆經本溪流入台灣海峽，河水遭受

嚴重污染，無其他使用價值。

菓林地區屬於本省北部氣候區域，本區氣溫以五月至九月較高，一月最低；全年月平均氣溫 21.6°C 。每年九月至翌年五月盛行東北風，此爲本區之常年風向，風速全年平均爲每秒 4.19 公尺，而每年十月至翌年三月之風速皆在每秒 4.5 公尺以上。本區受東北季風之影響，每年十一月至翌年六月爲雨季，每月降雨日數平均皆在 11 天以上。年總雨量爲 1656.8 公釐，降雨日數平均約 141 天，其中月降雨量以六月最多爲 230.9 公釐，十月最少爲 73 公釐。

(三) 社會經濟現況

本地區聚落分佈，較具規模者主要有二：1. 原菓林村中心區，即沿109號道路兩旁所分佈之住宅與商店，建築物品質不高。2. 菓林安遷社區，此乃爲容納機場拆遷戶新建之社區。另外本計劃區東南角有少數簡陋農舍結廬，其餘則零星分佈。

本區人民素以務農爲主，已有之商業亦僅提供簡單之日常用品而已，所以對外（如桃園市）依賴程度大，根據住戶問卷調查顯示，年輕人學校畢業後到外地工作者佔 70.69% ；近年來，由於1. 中正機

場的開闢，使得原機場拆遷戶 527 戶投入本區，增加當地人口。2. 機場的啓用，帶來了更多的機場員工到本地區購物、購屋，刺激了當地商業活動。3. 整個大園鄉發展態勢上，造成本地區有利的地位。

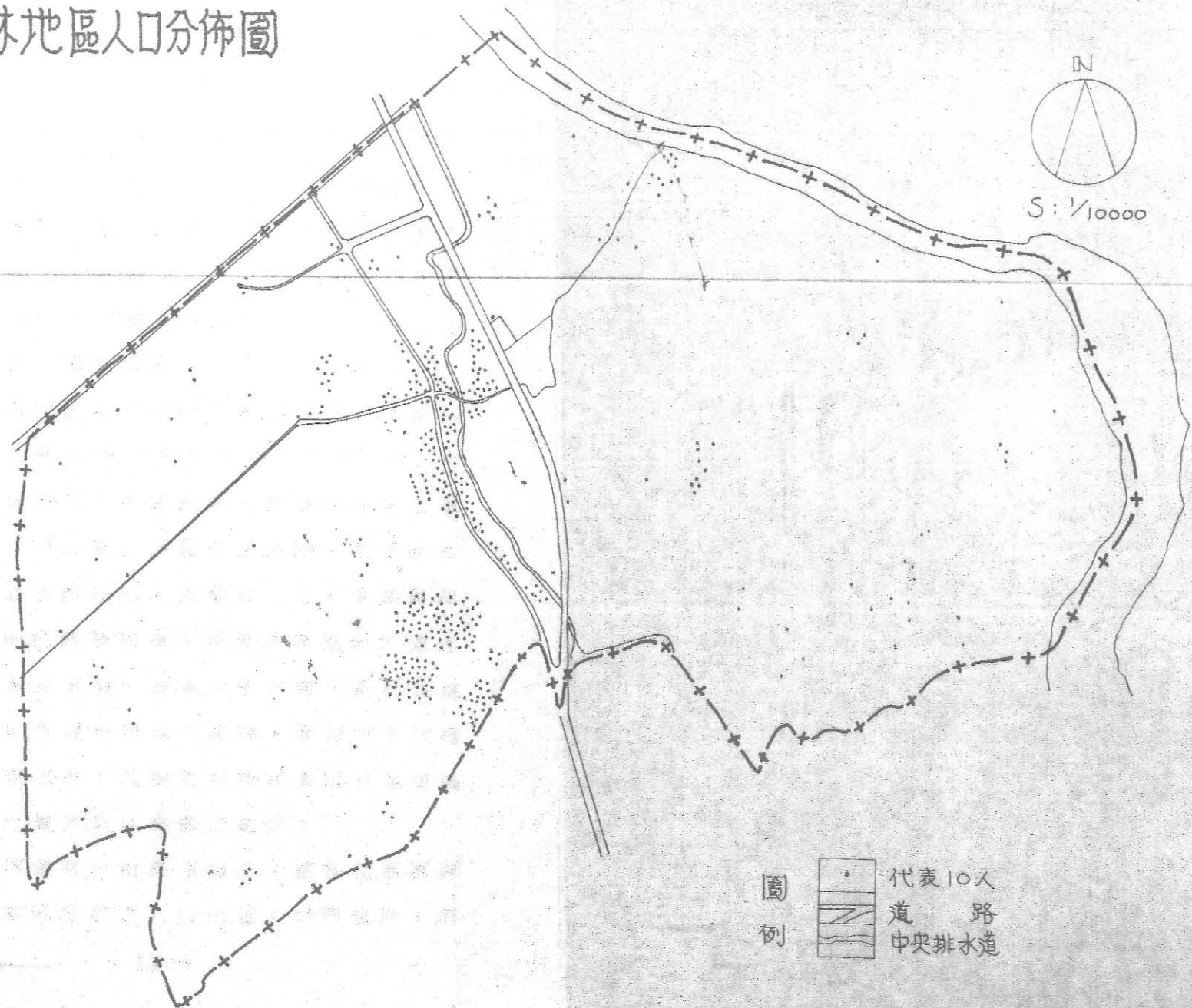
本區內菓林村歷年之人口資料如下表

表
2-1
菓林村歷年人口資料

年 度	項 目	總人口	自 增	然 加	社 增	會 加	總 加	增 數	增加率
57		2253	93	-18			75	-	
58		2304	76	-25			51	2.26%	
59		2381	102	-25			77	3.34%	
60		2434	56	-3			53	2.23%	
61		2465	77	-46			31	1.27%	
62		2569	66	+38			104	4.22%	
63		2605	93	-57			36	1.40%	
64		2706	44	+57			101	3.88%	
65		2820	65	+49			114	4.21%	
66		2851	75	-44			31	1.10%	
67		2794	16	-73			-57	-2.00%	
68年3月		2800							

資料來源：大園鄉戶政事務所

圖2-1 菓林地區人口分佈圖



從上表資料可看出本區是屬人口外流之地區，在民國 62 和 64. 65 年的社會增加為正，係受經濟不景氣之影響，工廠裁員或缺乏就業機會，本村人口即停止外移與回流所致。另三石村屬於本計劃區內的人口，則集中居住在機場拆遷戶安置之菓林社區，現有人口約 2200 人，所以本計劃區內的總人口共約 5000 人，其人口分佈見圖 2—1。

四土地使用及建築物現況

本計劃區內除住宅聚落外，多為農田，在菓林村中心區內，沿舊 109 號道路兩旁之住宅，其第一層前半部，作為商業使用者頗多，餘者供居住之用；建築物多為二、三層加強磚造之房屋。菓林社區則為另一新建之連棟住宅，大部為二層，少數為四層，目前大部份已開發完畢，唯公共設施仍未開闢、興建。本區東南部有一些較大的農村，多已為建築公司收購其原有建築用地與建物，改建或正改建為新式二層連棟房屋。其餘為散佈在農田中之簡陋農舍，大多屬一層木造或磚造之建物。

本計劃區內僅有一所菓林國小，當區包括菓林、三石村，就本區目前之人口而言，尚夠使用，但

鄰近三石村學童來校上課，距離略遠。於莫林國小的東北角，有一小型社區活動中心，目前作為幼稚園使用，面積約為30坪，容量非常有限，不敷需要。

位於台四號以東，有二處墓地；根據住戶問卷調查，居民對於墓地之遷移，大都表示贊成或無意見（佔調查對象的90%）。因此將來若因發展需要而必須遷移墓地時，其阻力應該不大。

此外，根據調查顯示，當地公共設施非常缺乏，居民對公共設施需求甚為殷切，最迫切需要者為：醫院、衛生所、郵局、里鄰公園。

根據調查統計結果，目前各種用地分配如表2-2，其土地使用現況如圖2-2。

圖1-3 菓林地區都市計劃範圍圖

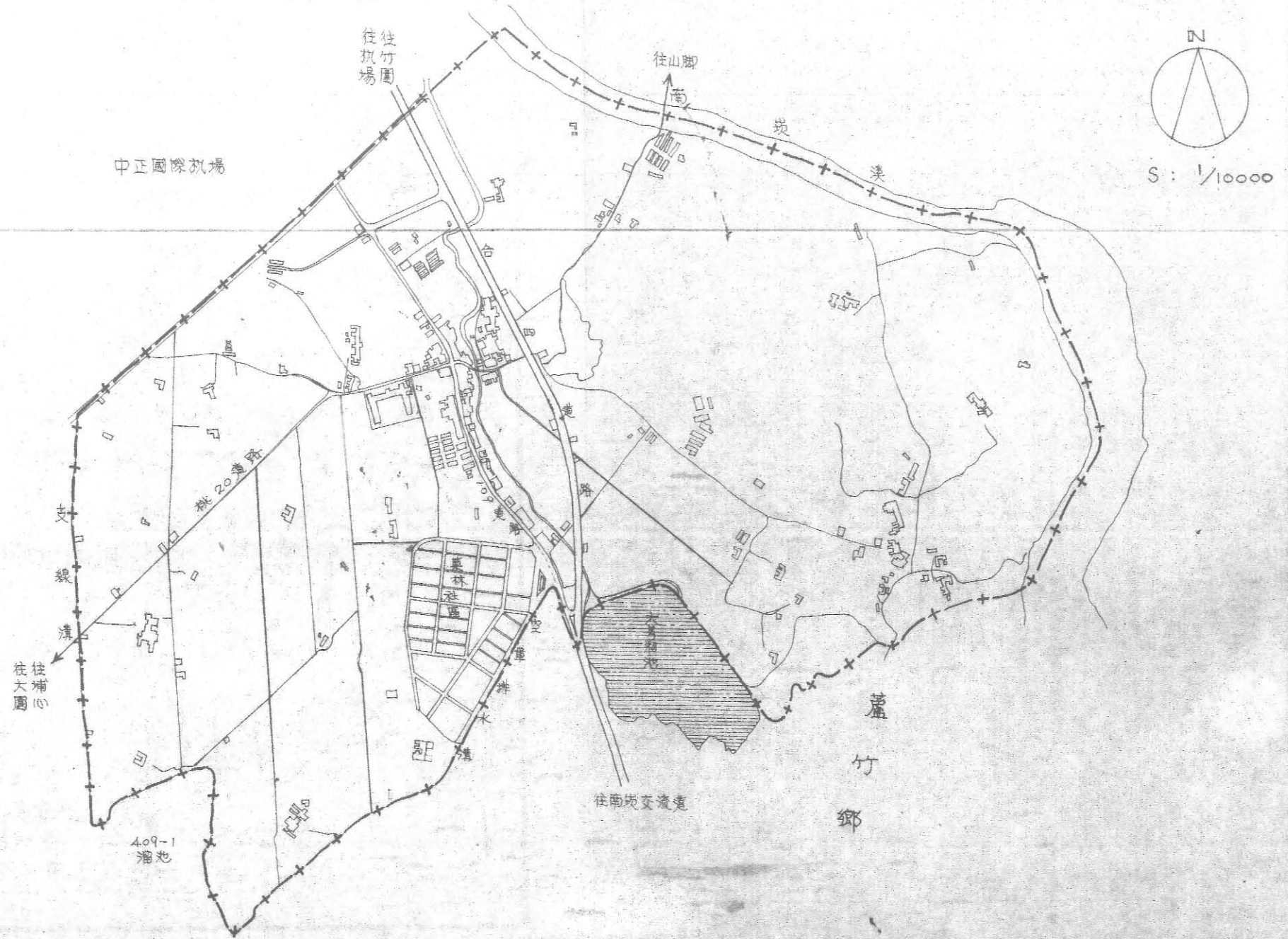


圖1-2 菓林地區位置圖

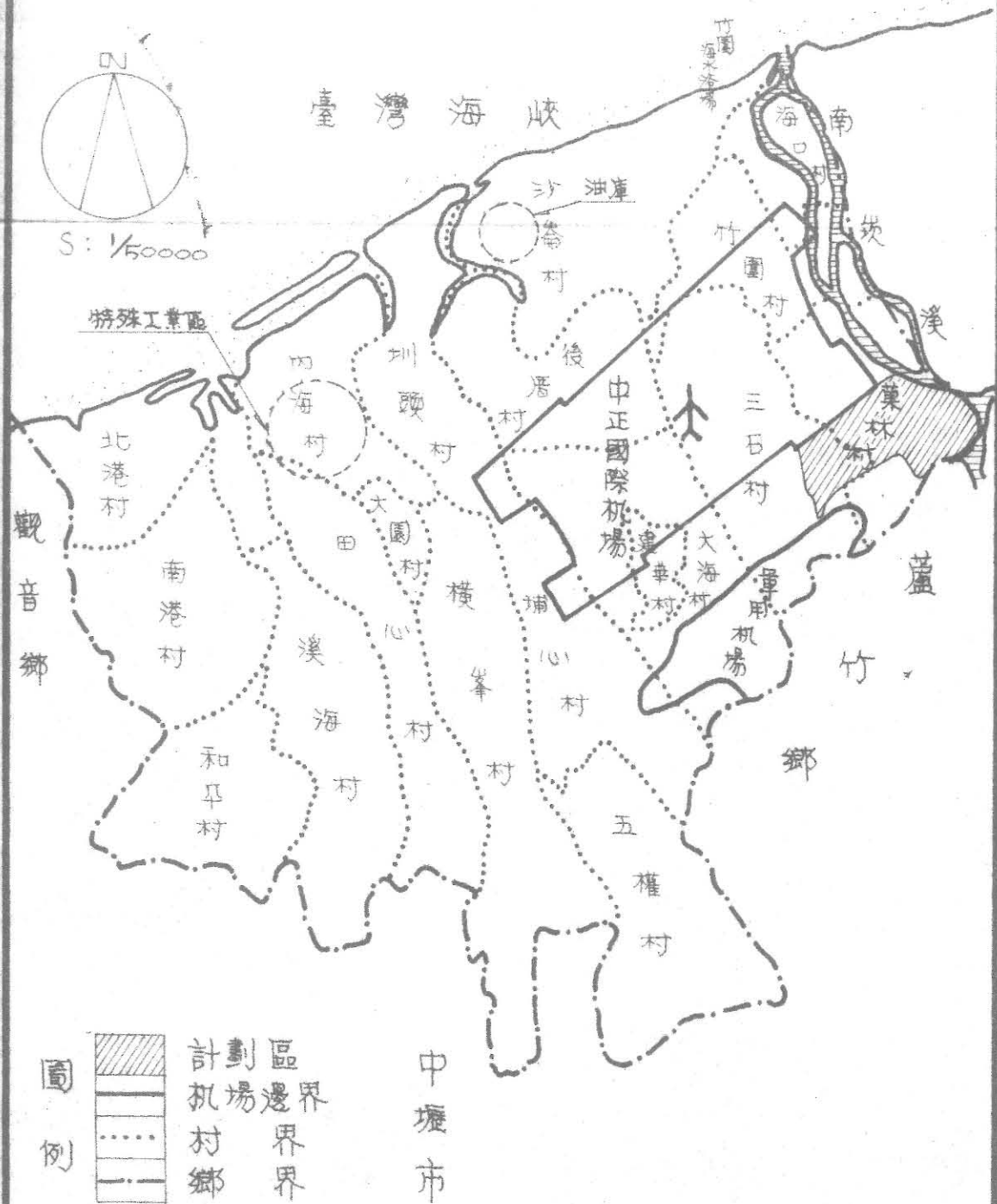


圖2-2 菓林地區土地使用現況圖

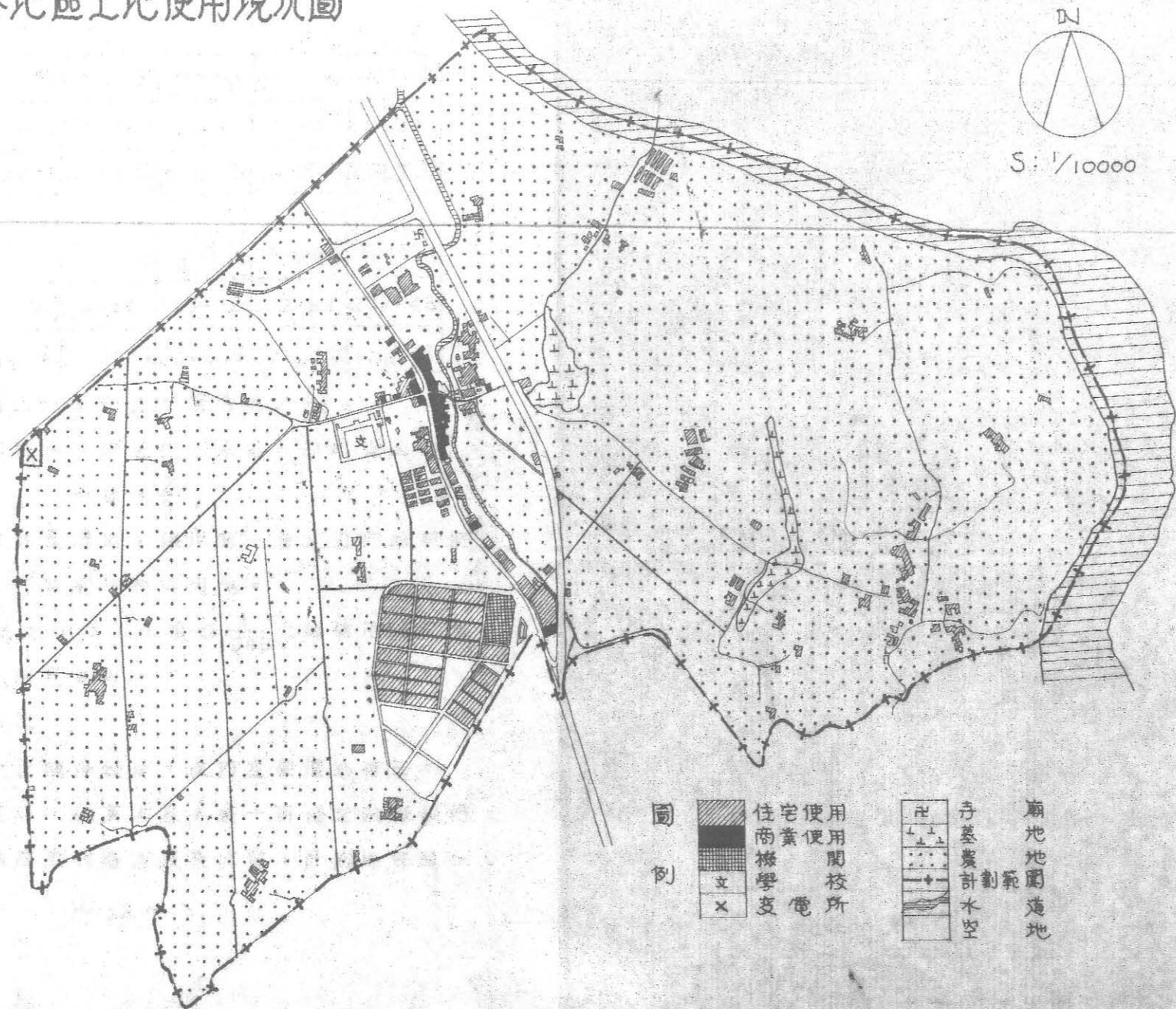


表 2 - 1 菓林地區土地使用現況

單位：公頃

類 別	住 宅	商 業	興 建 中 物	文 教	機 關
面 積	12.85	0.35	1.04	1.00	0.02
比 例	4.63 %	0.13 %	0.37 %	0.36 %	0.01 %

河 川	道 路	墓 地	未 重 劃 農 地	重 劃 農 地	總 面 積
10.70	7.49	2.54	113.62	127.82	277.43
3.86 %	2.70 %	0.92 %	40.95 %	47.07 %	100 %

註：(1)商業面積 = 原調查商業用地 $\times \frac{1}{3}$ 。

住宅面積 = 原調查住宅用地 + 原調查商業
用地 $\times \frac{2}{3}$ 。

(2)原調查商業用地，係以第一層凡有作商業使用者，一律劃作商業用地。

(3)本面積之計算，係根據 $\frac{1}{1000}$ 土地使用現況圖，以比例尺量得。

(五)交通運輸現況

本區位於中正機場邊緣，區內主要道路有三：

1. 台四號道路，縱貫本區，是一新闢之國際機場勤務道路，接高速公路南坎交流道，計劃路寬 30 ~

40公尺不等，為連絡竹園、兩坎間之主要道路。2. 桃109號道路，原為林地區之主要道路，因應中正機場連絡需要，主線拓寬成台四號道路，其原在菓林中心區部份，則保留為地區性道路，但此保留的道路，在機場境界線內之路段，則已被封閉，該道路目前寬約12公尺。3. 桃20號道路，為本區連絡大園埔心之要道，路寬約6公尺。

本區之運輸，以桃園客運為主，有三條運輸路線沿以上所述之道路行駛。目前各路線運輸狀況尚稱良好。台四號道路，因係機場之勤務道路，且為聯絡機場之最近路線，屬通過性交通性質，交通流量大、速度快，對本區的發展構成安全問題，尤其此道路東西兩邊的連繫，安全堪慮，故在本地區發展計畫中應予特別注意。

綜合上面分析，本計劃地區，尚屬未發展地區；但自中正機場開闢啟用後，加上其機場勤務道路（台四號道路）通過本區，使得本區成為大園鄉未來發展的重心與配合機場發展所帶來的各種投資的焦點。本區東南部大部份以及本區以外位於機場附近之老舊農村已在發展壓力下改建或正在改建。

唯目前本區幾無公共設施，環境品質低劣，且有凌亂發展跡象。因此，未來本地之建設，在合理的都市計劃引導下，必須以提供足夠的公共設施與良好的居住環境為優先，方足以吸引有關之投資資金與人口之匯聚，共同加速本計劃地區之發展。

三、人口、密度與發展面積

一、人口估計

菓林地區，由於受到國際機場開發的衝擊，未來十年內的發展與人口規模，曾受到 1. 當地人口自然成長。2. 機場員工遷移至本規劃地區的意願大小。3. 配合機場發展需要所投資行業的就業數，如貨運承攬業員工數；4. 其他如大園鄉本身的發展趨勢，菓林地區內 2.5 公頃的工業區與附近山脚工業區一百多家工廠，所帶來的員工數等各方面的影響，估計本地區至民國 80 年將有二萬人口。

1. 當地至民國 80 年自然增加後的總人口數

根據大園鄉戶政事務所所統計之菓林村歷年人口資料如表 2-1，可求出其迴歸方程式 $Y=2188.3+64.8(X-58)$ 所以民國 80 年的人口數為 3400 人。其次屬於菓林地區內的三石村主要人口，居住在菓林社區，而此預定容納 527 戶假設至 80 年住滿，每戶人口數 6 人，則屬三石村部份的未來人口數為 3162 人，合計自然增加後總人口數為 6560 人。

2. 機場員工遷移至本計劃地區的人口數

針對國際機場 5000 多位員工，特委請民航局依各單位之人數比例，發出 476 份問卷，收回 126 份，其中具有遷居意願比率為 42%，願意遷居中，尚未付之行動者佔 77%，願意遷往菓林之比率為 43%，今假設由於菓林地區經規劃建設並提供優良的居住、貿易及加工業環境，且有充足之公共設施，其與附近其他地區之競爭能力，提高至 80%，且在未來十年內，付之實現，則未來因機場員工遷移至本區之增加人口為 6500 人。

3. 配合機場發展需要所投資行業的就業

根據調查研究結果顯示，為配合機場之啓用，所帶來的新投資，主要是承攬業者所需倉儲用地，經分析結果，所需之倉儲用地面積共約一公頃，工作人員含家屬約 5000 人。

4. 工業區吸引人口

根據大園鄉整體發展趨勢，菓林社區內的 2.5 公頃工業區和附近山脚工業區一百多家工廠，所可能帶來人口經估計可帶約 1500 人。

5. 其他

由於本地區預定採用市地重劃方式開發，可

在短時間內建立一個公共設施完善的優良居住環境，對大園鄉及附近鄉鎮具有吸引投資作用，故保留約5000人的發展彈性。

二 居住密度

依據政策計劃指示本地區之發展密度應盡量保持中低密度，因此參照現有菓林社區之鄰里密度為231人／公頃與經建會住都發展處的報告，5萬以下之居住密度，鄰里密度160～230人／公頃，社區密度150～200人／公頃（註）符合，所以本規劃地區採社區密度200人／公頃，鄰里密度250人／公頃為原則。

三 發展面積

根據人口估計，得知未來之人口約為20000人，而本計劃地區之社區密度為200人／公頃，所以發展面積約需要100公頃。

四 發展影響因素之分析

影響菓林地區未來實質發展環境之因素頗多，主要是噪音、空氣污染、機場之進場面與轉接面高度限制、農地重劃、墓地、高壓線路，以下逐一說明之：

(一) 噪音

根據巴森斯顧問公司所提中正機場可行性報告之噪音分佈與土地使用建議圖如圖4-1，指出本計劃區應以農業使用及保護區為主，並說明根據歐美各國的經驗，目前居民雖能容忍飛機噪音，但未來由於班次增多與飛機日趨龐大所增加的噪音，將使居民對噪音的容忍程度日趨有限，那時居民的反抗及各團體的壓力勢必成為中正機場發展的阻礙，從而妨害整個機場計劃的功能而使整個國家經濟發展受到損害。

但「噪音能忍受與否，視噪音接受者對噪音的態度或對噪音產生者之態度而定。」回顧台北松山機場周圍之發展情形與居民之反應，似乎對機場噪音無絕對不利的影響。且根據計劃地區住戶問卷調查得知居民對機場之看法，認為有利無弊者佔77.9%，因此本地區在規劃上可斟酌放寬其土地使用之限制。

(二) 空氣污染

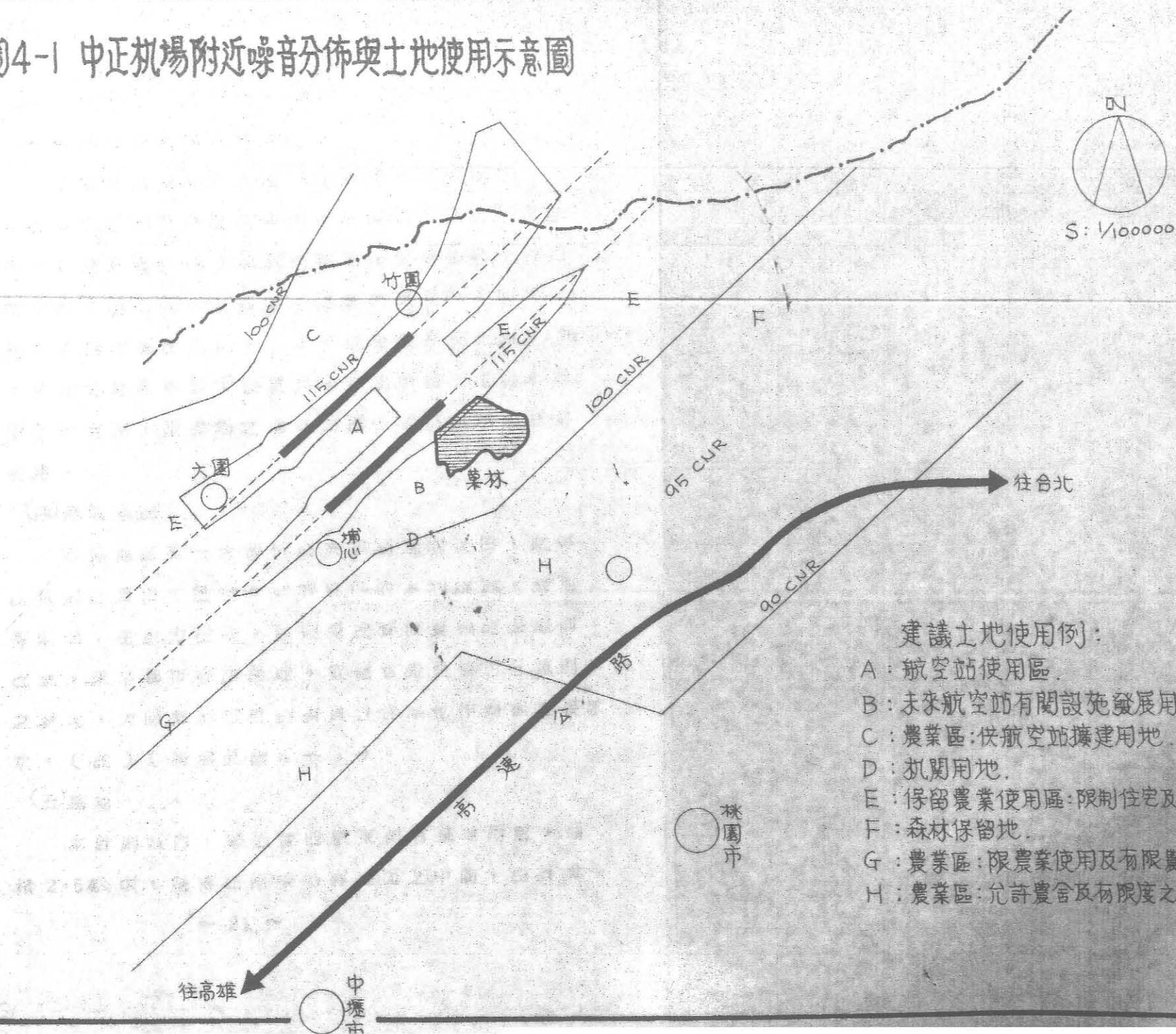
有關林口火力發電廠所排廢氣物對菓林地區污染損害影響，所搜集兩篇實地測驗資料，結論不一，今簡述如下：

1 中興大學森林系於民國 64 年 8 月至 65 年 7 月，所作「林口火力發電廠附近沿海防風林受二氧化硫影響之研究」結果，認為桃園沿海防風林之死亡原因與發電廠所排出二氧化硫之污染無關係，該報告深信，強烈之冬季季風與海水塩分之侵襲似為最主要之因素。

2 另一相反之研究結果由台灣省環境衛生實驗所編印之「台灣省空氣污染影響農業實況調查及空氣污染區域改善研究之工作報告」，調查時間民國 66 年 11 月 2 日至 11 月 3 日，結論指出：桃園沿海防風林之枯死及附近農作物受損，可能係受發電廠二氧化硫之影響。

復根據住戶問卷調查，居民抱怨本計劃區東北角第二期作物時常受害，與立法委員黃順興為桃園縣沿海地區良田稻苗大批枯死問題之質詢案均顯示：本計劃區東北角之農作物均有受害之可能，因此

圖4-1 中正機場附近噪音分佈與土地使用示意圖



宜考慮將本方位之土地轉變作非農業使用。

(三)機場進場面與轉接面

根據有關機場附近建築物高度之限制法令，所繪製之中正機場與桃園軍用機場附近建築物高度限制圖（請見圖4-2）顯示菓林地區受兩機場“進場面”與“轉接面”之影響，建築物高度限例頗大，其中轉接面高度比為1：7，進場面高度比為1：70。且此等地區噪音干擾更大，加上飛航安全與居民安全的考慮，兩機場之進場面應保留為原來之農業使用。

(四)農地重劃

菓林地區有一大部份屬於重劃過的農田，此等經重劃之農田，已投資設有良好的水利設施，農地等則高，生產力較佳，為避免投資浪費與確保重劃成果，未來都市發展用地，宜盡量避免使用已重劃之農地，大園鄉都市計劃委員會會議也作同樣之要求。（註）（請參見圖4-3）。

(五)基地

本計劃區內，鄰近台四號東側有基地兩處，面積2.54公頃，座落在兩機場轉接面之中間，由於社

會風俗習慣之關係，位於墓地附近之土地勢必難以發展，此對菓林地區整體之發展上，有極大的障礙。（請參見圖 4—3）。

（六）高壓線路

輸電

本地區有 19000 伏特之高壓線路穿越，在本地區西北角設有變電所一處，提供國際機場之電源，此等路線對周圍的發展有碍，為安全與長遠發展之計，宜遷離至南坎溪畔，否則在道路規劃時應避開電線桿之位置，以免未及時遷移時，造成本地區建設之阻礙。

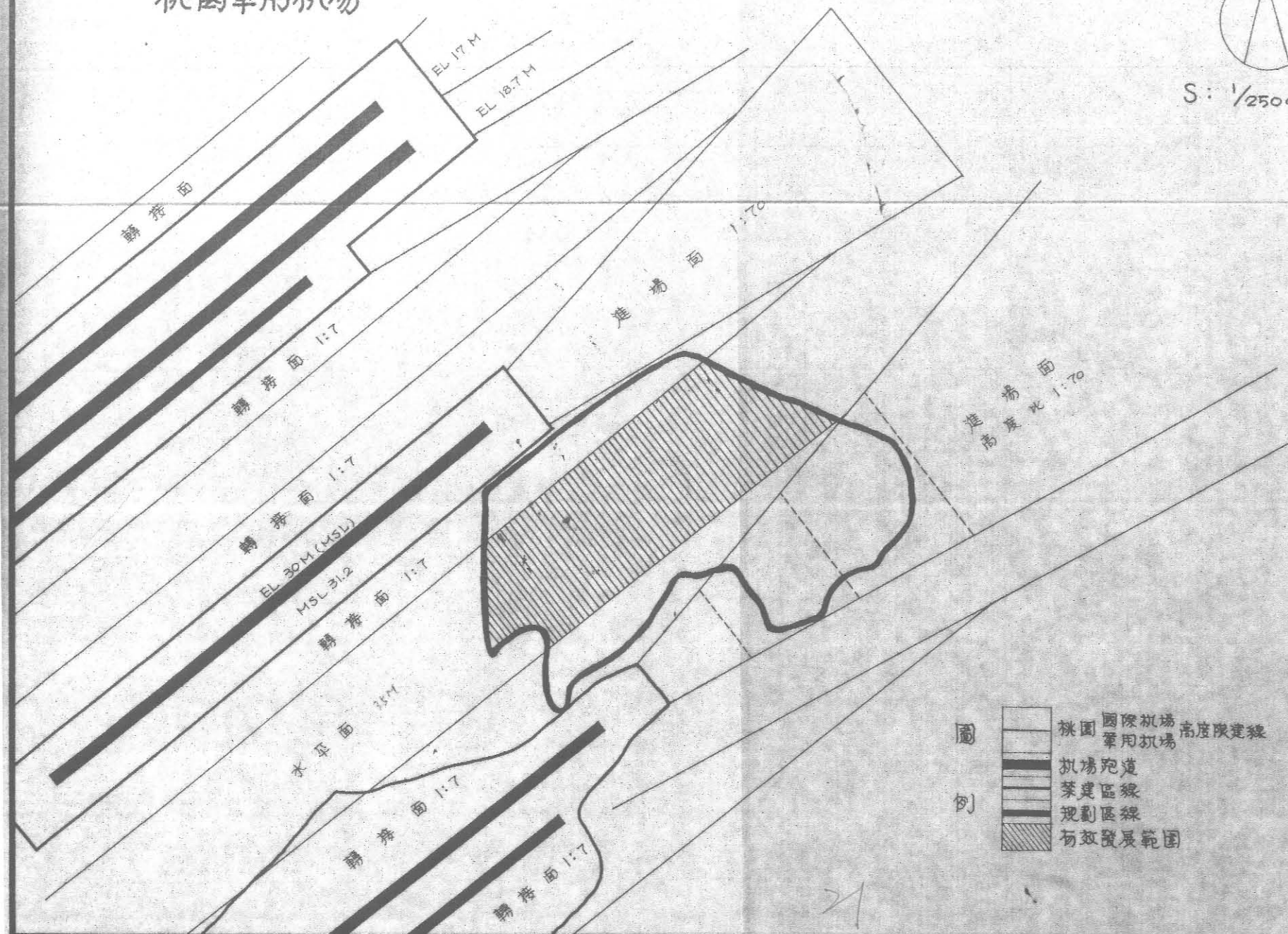
註：大園鄉都市計劃委員會記錄，68 年 2 月 2 日。

圖4-2 中正國際機場
桃園軍用機場附近建築物高度限制圖



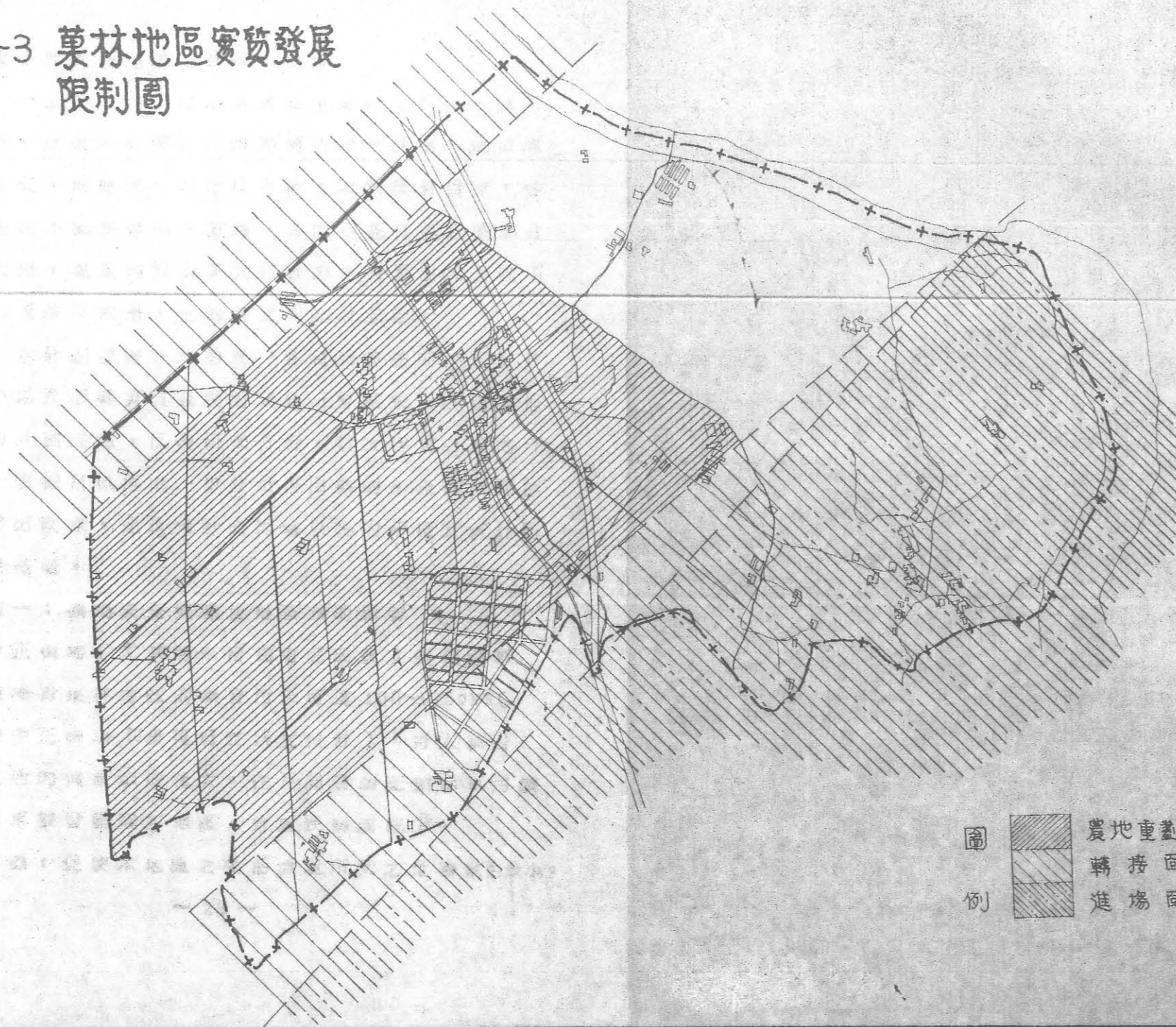
S: 1/25000

- 圖例
- 桃園國際機場高度限制線
 - 桃園軍用機場
 - 機場跑道
 - 禁建區線
 - 規劃區線
 - 有效發展範圍



21

圖4-3 某林地區實質發展
限制圖



- 圖例
- | | |
|--|------|
| | 農地重劃 |
| | 轉接面 |
| | 進場面 |

五 政策計劃一課題、目標與政策

一個地方的建設之首要問題是確立目標，擬定政策，然後公私建設行動都朝向同一目標，遵循同一政策，則建設成就指日可待，如果沒有目標，各種建設不能遵循同一方向，必然不能發揮整體配合的效果，建設的成績要大打折扣，甚至由於方向不同而產生反效果，抵銷各自的建設成就。

本計劃根據實地勘查、各種調查訪問、現況分析、以及影響實質發展因素分析等結果，找出本地區的計劃課題，反覆研究分析，然後建立合理的目標，依據目標再進一步分析得出標的，最後根據標的求出政策。此政策計劃即為以後的研擬實質計劃主要基礎。

課題一：機場安全與噪音對發展的影響

中正機場（尤其將來南跑道完成後）與桃園軍用機場對菓林地區的噪音污染可達100~115CNR（根據中正機場初步可行性研究報告），對人類居住生活的健康影響極大。住戶問卷調查顯示軍用機場的軍機會墜落本地區，對居民構成威脅。

目標：促使本地區之生活環境所受之危害減至最小。

標的：土地使用之配置應與機場維持良好的區關係，以增進居民的安全。

政策：1. 緊臨機場之農地應保持原來的使用。

2. 兩機場進場面與轉接面應避免發展。

3. 居住區應盡量遠離機場。

課題二：創造有利的實質發展環境

計劃地區居民多務農，近年人口有外流現象。但中正機場的興建賦予果林地區優越的區位條件，促使本區及附近新屋建造蓬勃的發展。但本地區無論就發展規模、公共設施、及財力支援，不及南坂新市鎮。故如何利用規劃之機會，創造優良的實質環境，吸引外來資金與人口，促進經濟發展，實為開發成功與否之關鍵。

目標：提供良好的實質環境以促進經濟與社會發展。

標的：1. 根據已有的聚落分佈模式並配合未來之發展需要，提供良好的公共設施與公用設備。

2. 改善區內重要道路的服務機能，以配合土地使用的整體發展。

3. 提供良好的居住環境。

政策：1. 充分改善現有的排水設施，並配合未來發展建立完整的排水系統。

2. 道路依其功能劃分等級與寬度。台四號道路應維持其快速穿越性的運輸機能。建立步道系統連接住宅與公園綠地。以次要道路為主要道路和住宅區中出入道路之連接橋梁，避免主要道路穿越住宅區而妨礙居民的安全與安寧。

3. 台四號道路兩側設置綠帶，保護兩旁土地使用與活動的安全。並盡量減少台四號道路的交叉口，以減少其干擾性。

4. 住宅區應盡量遠離機場，並維持中、低密度。住宅區中配置充足之兒童遊戲場與小型公園，並以步道為內部之聯繫，以提高居住環境之品質。

課題三：如何利用中正機場帶來之區位優勢，帶動並刺激本地區之發展。

果林地區緊臨中正機場南境且為機場勤務與貨運道路（即台四號道路）必經之地，其發展自與機場之功能和需要密切相關。

目標：配合中正機場之功能與需求，引導本地區從事適當的發展。

標的：1. 提供機場員工充足的居住空間。

2. 提供與航空貨運有關的服務業用地，其區位考慮應採可及性較高之基地集中開發。

政策：1. 住宅區之配置應遠離機場邊境但可及性高。

2. 住宅區應維持中、低密度以提高其環境品質。

3. 航空貨運倉儲用地應配置於台四號道路旁。

課題四：如何建立合理的發展型態、人口規模、並有效利用資源。

本地之開發潛力雖由外力所生，但其本身資源的有效利用，當可有助於以最經濟的方法建成相向之目標。例如本區現多為農地，尚有基地分佈其中。農地部份為重劃農地，應如何適應的變更或調整本地區之資源利用，實為一大課題。

目標：根據已有之發展型態促使本地區資源的更有效之利用。

標的：1. 建立合理的人口規模。

2. 已重劃之高等則農地應儘量維持其原來之使用。

3. 根據已有之聚落分佈模式並配合未來之發展需求，提供必要之公共設施與公用設備。

政策：1. 除原有菓林村聚落中心外，應規劃另一新里鄰單元，以便能夠支持最低要求之公共設施。

2. 109 號道路西側之重劃農地應維持原來之使用。

3. 未重劃之地區視其區位與地形作更有效之利用。

4. 加強本地區東四向之連絡。

5. 公共設施用地以公地優先配置。

6. 已有建築物應儘量設法保留。

7. 原有高壓線路設法予以遷移，未遷移前的道路規劃應避開高壓線桿。

六 實質發展計劃

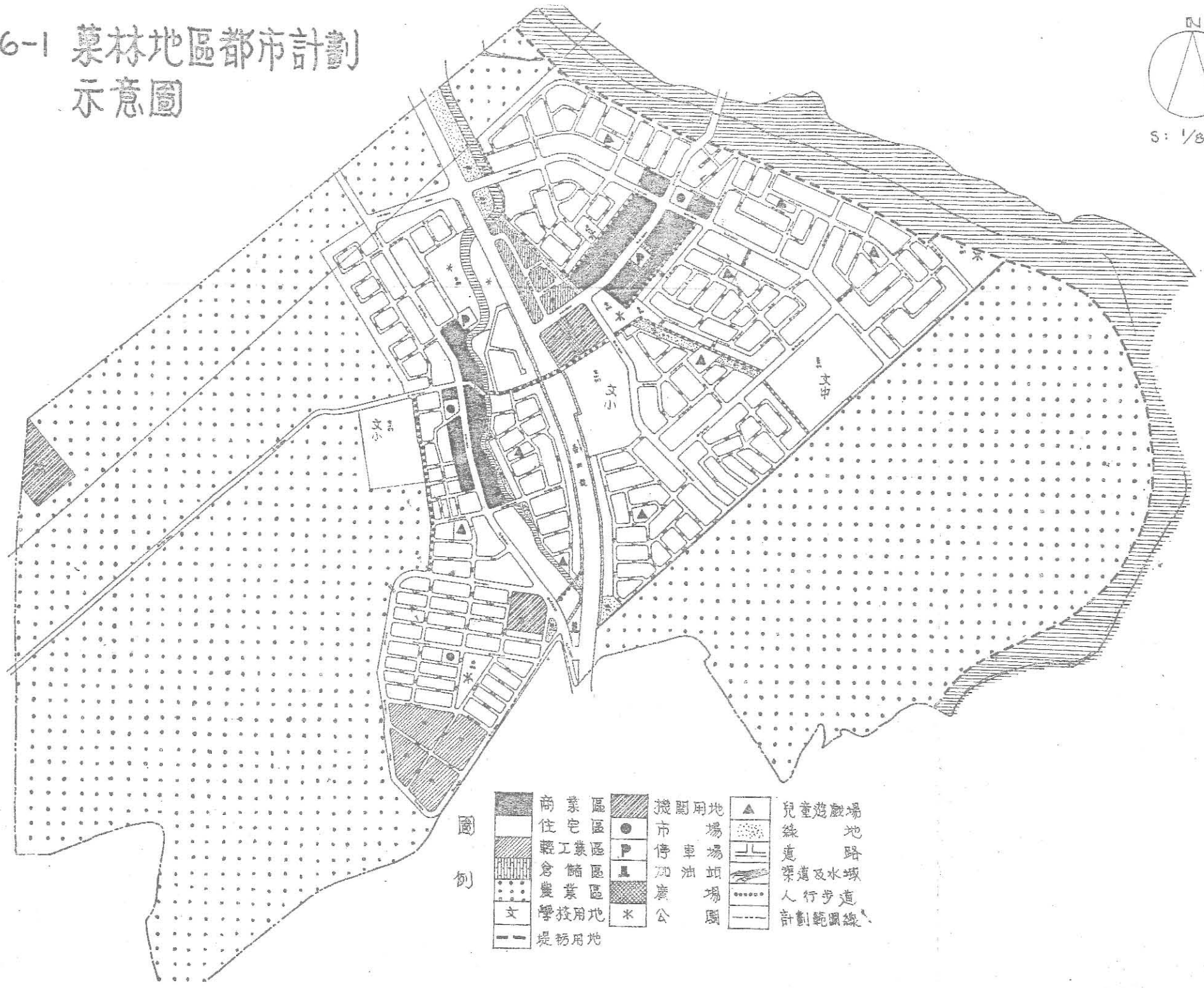
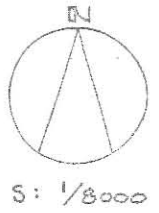
根據以上發展現況，實質發展限制因素、計劃課題等詳細分析結果，在目標及政策計劃的指導下，制定本實質發展計劃。

首先確定發展範圍為大致在兩機場轉接面之間，東達兩坎溪岸，西以菓林安遷社區西緣而往，北沿排水渠道直上至機場邊境附近之道路為界，面積約 104.59 公頃，其餘則保留作為農業使用，劃作農業區暫時不予發展。此種安排，可使重劃農田之轉變使用減至最低，防止兩機場之干擾，以求較大之安全，並使全區發展較為緊湊，避免公共設施之浪費，而達目標與政策之要求。計劃內容見圖 6-1

一 容納人口

就都市發展範圍而言，預計容納人口以社區密度每公頃 200 人計算之，約可容納 20800 人。以台四號道路為界，分成兩個鄰里，左邊鄰里面積約 40 公頃，容納人口約 8000 人，包括菓林舊聚落及安區中正機場拆遷戶而興建之菓林安遷社區。右邊鄰里面積約 64 公頃，容納人口約 12800 人，原為農業使用，為新發展重心所在。

圖6-1 菓林地區都市計劃
示意圖



圖例

	商業區		工業區		辦公用地		兒童遊戲場
	住宅區		市場		公共停車場		道路
	倉庫區		加油站		渠道及水域		人行步道
	農業區		辦公用地		計劃範圍線		
	學校用地						
	堤防用地						

二) 土地使用配置

在土地使用配置上，力求其調和性，不相容的土地使用設法分開或予以適當隔離。對於已形成的使用型態，若合理者予以保留，不合理者即予改善。並就計劃的土地使用性質，提供相當的公共設施，以增進其使用效率，提供舒適、便利、經濟、安全的生活環境。土地使用面積見表 6—1。

表 6 — 1 菓林地區都市計劃土地使用面積分配表

使 用 別		面積 (公頃)	百分比 (%)
總 面 積		277.43	—
都市發展使用	商 業 區	4.15	3.97
	住 宅 區	45.61	43.61
	倉 儲 區	1.03	0.98
	輕 工 業 區	2.50	2.39
	機 關 用 地	2.53	2.42
	市 場	0.32	0.31
	停 車 場	0.18	0.17
	加 油 站	0.22	0.21
	學 校	7.17	6.86
	公 園	2.64	2.52
	兒 童 遊 戲 場	1.31	1.25
	廣 場	0.58	0.56
	綠 地	2.50	2.39
	道 路	29.40	28.11
	排 水 渠 道	1.51	1.44
	堤 防 用 地	2.94	2.81
非都市使用	小 農 業 區	164.24	95.02
	河 流	8.60	4.98
	小 計	172.84	100

1. 商業區

本計劃之商業區，主要提供居民日常生活所需之商業活動為主。為充分發揮商業服務的便捷性並配合鄰里單元計劃精神，特設置兩個鄰里性商業區，以台四號道路為準，左右各一處。左邊一處為原有菓林聚落之中心，依其原來之帶狀沿街使用型態予以劃設，為沿15公尺之2等5號道路（即原109號道路舊線）兩旁之帶狀商業區。配合此商業區活動功能，在其中段設市場一處（市二），北緣設停車場一處（停二）。台四號道路右邊之鄰里商業區則設於原有既成道路拓寬而成的1等1號道路（20公尺寬）兩側，基本型態仍以帶狀商業區，但為發揮現代商業活動特性，維護顧客購物活動的安全舒適，並發揮鄰里中心之機能與特色，特別在此商業區內設置廣場，並以人行步道與住宅區聯繫（兼作商業區與住宅區的適度隔離），創造本地區的活動特色。此商業區內則配置停車場一處（停一），便利停車需要，避免傳統帶狀商業街車輛停放路旁而妨礙交通的不良狀況，符合現代都市的要求。

以上兩處商業區面積共4.15公頃。

2. 輕工業區與倉儲區

本計劃設倉儲區一處，面積1.03公頃，位於台四號道路右側，1等1號道路北側之平坦基地上，並利用基地右緣之天然綠帶（10公尺深）作為與住宅區之隔離，以免妨害居住環境之安寧。倉儲區及其位置，乃基於前述各章分析及政策計劃指導，配合航空貨運業及機場之需要而設，可充分利用台四號道路的快速運輸功能。

致於輕工業區的設置，乃是與林安邊社區開發時一併設置的，位於安邊社區南端的四個街廓，面積2.50公頃。

3. 住宅區

供都市發展之土地使用，除上列商業區、輕工業區及倉儲區外，其餘為住宅區及公共設施與道路等使用。

住宅區面積共45.61公頃，以台四號道路分成左右兩個單元，基本上，此兩單元各有其必需的鄰里設施（如小學、市場、商業區等），但為便利及安全地溝通兩鄰里之來往，特於兩鄰里中心間設置人行地下步道系統聯繫，使完全不受台四號道路

快速通過性交通的侵擾。同時，在台四號道路沿線兩旁各設5公尺寬綠帶，防止居民直接進出，以確保住宅區的安全，並提高台四號道路的行車效率與沿線美觀。

在台四號道路東側有一既成墓地，嚴重影響居住的寧適與觀瞻，並有害台四號道路的沿線景觀，依政策計劃的指導予以轉變作為國小用地及機關用地。其原因有三：(1)當地住戶調查顯示墓地遷移無阻力（贊成及無意見者佔90%）；(2)作學校與機關用地，可避免社會忌諱；(3)部份為公地，符合公地優先作公共設施使用之規定。

住宅區的街廓設計，係基於住戶及機場員工調查，參酌我國一般居住水準與通風、日照、採光等居住條件，以及道路行車效率與安全等因素考慮而得。其街廓大小大致為寬30公尺（沿主要道路則為40公尺）長不過150公尺為原則。如此可避免過長的基地進深。致於住宅區道路設計原則，將於下節說明。

將住宅區面積加上鄰里設施扣除主要道路、機關、學校等設施）得鄰里規模約80公頃，由容納

人口 20800 人算之，則鄰里密度為每公頃 260 人，符合經建會所建議一般鄉村地區的發展鄰里密度。

(4) 農業區

在都市發展範圍以外之地區，全部保留作為農業區（西北角的機場變電所除外），一方面可使大部份已重劃農田及高等則農則繼續作農業生產之用，二方面可防止在農業地帶作散漫不規則的建築使用（目前已存在的農舍或建築物，按法令規定仍可繼續原來使用。），以免建築使用蠶食農田，製造污染，斷絕灌溉水路，影響農作。待他日本地有充足的發展機會，本計畫之都市用地已不敷需要時，再擇適當區位予以開發。

(三) 道路系統與設計

本地區道路系統的規劃，依政策計畫所標示之人車分離、功能分級等指導原則來設計，以達到對外交通的便捷性，內部活動的安全性與寧適性，並提高本地區的居住環境水準。

1. 人車分離

將車行道與人行道劃分，避免人車之間的衝突，除在 10 公尺以上道路兩旁留設人行道外，並

置 5 公尺寬人行專用步道，其間佈置花壇座椅等設施，造成賞心悅目的氣氛，兼具遊憩功能，使居民樂於使用。此人行專用步道與其他道路作適當聯繫，並聯繫各種遊憩設施（如公園、兒童遊戲場）及公務與購物活動（如商業區、市場、機關設施），使居民日常生活均在優雅安全的環境中活動。此人行步道亦可有限度的允許自行車使用。

2. 快慢車分道

12 公尺以上道路考慮將汽車與機車利用標線或分隔島予以分開，以避免快慢車爭道行駛，製造交通混亂與事故。台四號道路更設自行車專用道。

3. 台四號道路與東西鄰里間的聯繫

台四號道路係中正機場與高速公路南橋交流道間的聯絡道，亦為本地對外聯絡的孔道，寬約 35 公尺。就本地區而言，屬快速通過性交通，因此，依據政策計畫指導，將台四號道路與沿線的活動作適當的隔離，以免相互干擾，造成不利影響。本計畫安排 5 公尺寬的綠帶在台四號道路兩側，除具有隔離活動的作用外，並具有美化台四號道路景觀的作用。同時，減少地區性道路與台四號道路的交叉

減少衝突路口。本計畫利用既有的交叉路口，南端，呈Y字型，為進入本計畫區的西半部之出入口；一在中段，呈T字型，為進入本計畫半部之主要出入口；一在北端，呈十字型，係計畫區東西兩個鄰里的主要聯接路口，建議一定取立體交叉，除可使台四號道路不受干擾外，使東西鄰里間的聯繫更安全、迅速。另外，在並設置一條8公尺寬的人行、機車地下道，使兩鄰里中心間的聯繫更為便利安全。

4. 鄰里內部道路系統

鄰里內部道路系統主要考慮有二：一為對外的便捷性，一為內部聯繫的方便性與安全性。將內部道路系統（台四號道路除外）分成四

(1) 主要道路

主要道路有九條。1等1號（20公尺）及1號（15公尺）為東邊鄰里橫向幹道，係利用道路拓寬而成，西接台四號道路，東跨南埭寮竹鄉之山脚村。1等2號（20公尺）位於西邊北邊，西端南接2等5號（15公尺），東端穿

過台四號道路接1等3號（20公尺）而延伸成2等2號（15公尺），為東邊鄰里的南北向幹道。1等2號為既有15公尺道路，今略予拓寬，主要是考慮1等2號與1等3號為東西兩鄰里的主要聯繫幹道，穿通台四號幹線，為提高聯繫安全性與便捷性，有必要架設高架道路，故路權加寬，以足供高架路之需。2等3號（15公尺）及2等4號（15公尺）為東邊鄰里的內環路，連接2等2號及1等1號。2等5號（15公尺）為西邊鄰里的南北向幹道，原為舊109號道路，寬10～12公尺不等，今依已有建築物之建築線整理成寬15公尺，南端接台四號道路，但在3等1號交叉口至台四號間因有多條道路交叉，故酌予拓寬成20公尺，以免造成交通瓶頸。另一幹道是4等22號線，由2等5號中段西通埔心大園，為原桃20號道路，因受既成建築影響，不便大幅拓寬，僅由原來約6公尺拓寬為10公尺，待他日本地區有必要擴大發展時，再由交小一（即原菓林國小）西面起往西拓寬成20公尺，並北接1等2號，以構成完整聯外系統。同時為保持發展彈性，2等2號及2等4號兩條道路的南端出口不予封閉

以便將來南半部地區發展時得以延伸而與已發展區連成一體。

(2) 次要道路（收集道路）

次要道路或收集道路。寬為 12 公尺及 10 公尺，編為 3 等及 4 等道路。此類道路構成各大街區，在與主要道路的關係上，儘量減少交叉路口，以維持主要道路的流暢功能。

(3) 出入道路

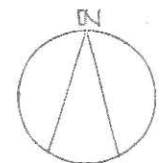
8 公尺以下的出入道路不予編號，在設計上以環形路、T 形路與格子路交互應用，創造一個安全寧適的居住環境，其街廓大小則 30 公尺 × 60 公尺至 150 公尺為度。

(4) 人行步道

人行步道系統主要為連繫各公園與商業購物活動，寬 5 公尺，其說明已在土地使用敘述，在此不贅。

以上道路系統設計，見圖 6-2；各級道路編號、長度、寬度、面積等見表 6-2；道路剖面示意圖 6-3。應注意者，計劃圖上所保留之台四號道路用地，係根據中正機場關建高速公路連絡道（即

圖 6-2 菓林地區道路系統
示意圖



S: 1/8000



圖
例



30公尺以上道路

20~15公尺道路

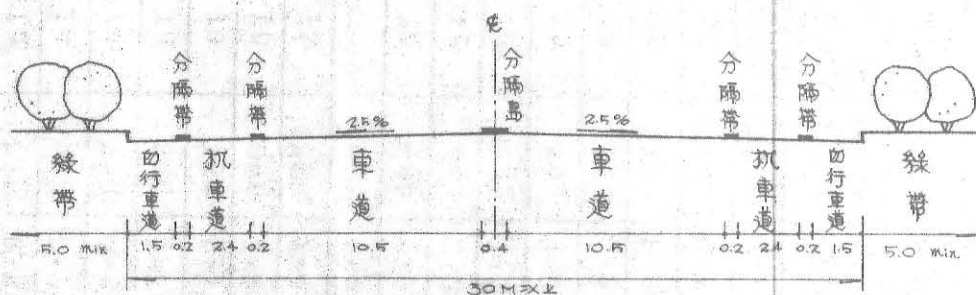
12~10公尺道路

8公尺以下道路

人行步道

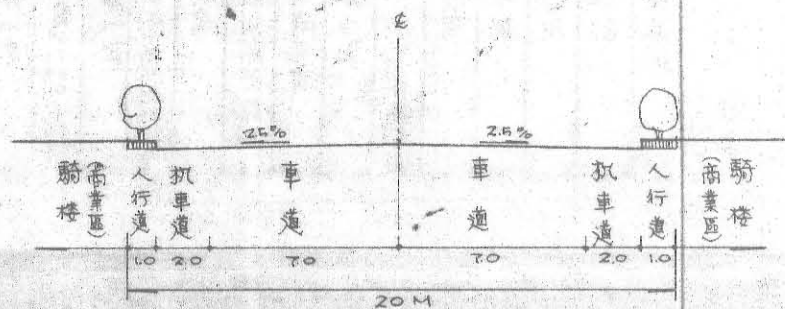
圖 6-3 菓林地區道路剖面示意圖

一. 台四綫道路



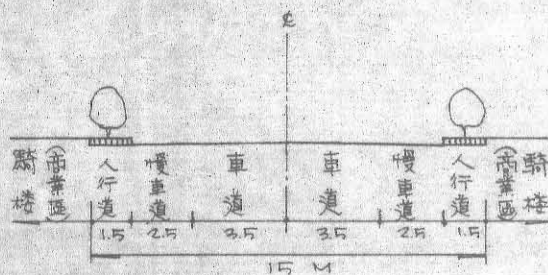
- 說明：
1. 快速道路之車道寬度為 3.5 公尺，六綫道。
 2. 分隔島為 40 公分，分隔帶均為 20 公分。
 3. 不設行人道。
 4. 機車道為 2.4 公尺，自行車道為 1.5 公尺。

二. 20 公尺寬道路



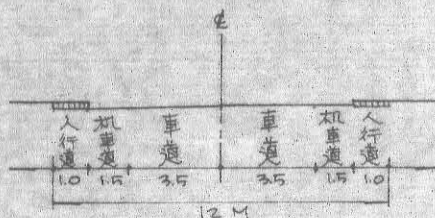
- 說明：
1. 車道寬度 3.5 公尺，為四綫道。
 2. 不設分隔島或分隔帶，而以地面標綫替代之。
 3. 機車道 2.0 公尺。
 4. 人行道 1.0 公尺。

三. 15 公尺寬道路



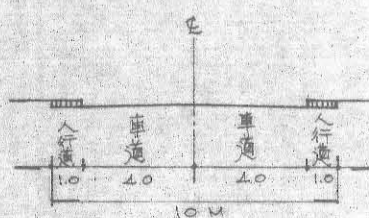
- 說明：
1. 車道寬度 3.5 公尺，為雙綫道。
 2. 不設分隔島或分割帶，而以地面標綫替代之。
 3. 慢車道 2.5 公尺。
 4. 人行道 1.5 公尺。

四. 12 公尺寬道路



- 說明：
1. 車道寬度 3.5 公尺，為雙綫道。
 2. 機車道 1.5 公尺。
 3. 人行道 1.0 公尺。

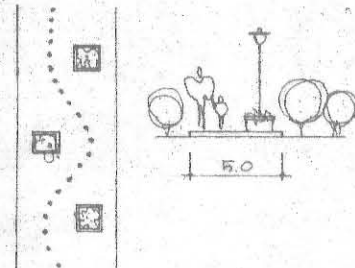
五. 10 公尺寬道路



- 說明：
1. 車道寬度 4.0 公尺，為雙綫道。
 2. 人行道 1.0 公尺。

六. 5 公尺寬人行步道剖面平面

例：



機場勤務道路)所征購者劃設,故實地界線即以其所劃設之界標為準。

表 6-2 東林地區都市計畫道路編號表

道路編號	寬度 (公尺)	長度 (公尺)	面積 (公頃)	起訖點
台四號	30-40	1306	4.70	原台四號機場勤務道
1-1	20	380	0.76	台四號至2等2號
1-2	20	180	0.36	2等5號至台四號
1-3	20	160	0.32	台四號至4等1號
2-1	15	207	0.31	2等2號至南坎溪
2-2	15	893	1.34	接1等3號直下至發展區南緣
2-3	15	440	0.66	2等2號至2等4號
2-4	15	680	0.94	1等1號至發展區南緣
2-5	15-20	1067	1.92	原109號道路整理拓寬
3-1	12	1242	1.49	環繞東林安遷社區
4-1	10	500	0.50	由1等3號右沿南坎溪至2等1號
4-2	10	120	0.12	2等2號至4等1號
4-3	10	250	0.26	1等3號左側接2等2號公一北面
4-4	10	200	0.20	2等2號至4等7號
4-5	10	340	0.34	4等4號至4等6號
4-6	10	240	0.24	4等4號至2等3號
4-7	10	310	0.31	4等4號至4等6號
4-8	10	210	0.21	4等7號至2等2號

表 6-3 菓林地區都市計畫公共設施面積分配表

4-9	10	145	0.15	2等2號至南坎溪邊
4-10	10	155	0.16	2等2號至南坎溪邊(接4-8號)
4-11	10	210	0.21	2等2號至公三
4-12	10	140	0.14	4等9號至4等13號
4-13	10	110	0.11	2等2號至4等15號
4-14	10	60	0.06	4等12號至南坎溪邊
4-15	10	350	0.35	4等14號至4等11號
4-16	10	90	0.09	2等1號至4等9號(市右邊)
4-17	10	300	0.30	2等4號至2等3號(兒二西邊)
4-18	10	140	0.14	2等4號至4等17號
4-19	10	140	0.14	2等3號至鐵道南緣(文中一西邊)
4-20	10	210	0.21	倉儲區內
4-21	10	130	0.13	倉儲區內
4-22	15	490	0.74	原桃20拓寬而成
4-23	10	290	0.29	2等5號北段右沿公五再接2等5號
4-24	10	270	0.27	2等5號北段左邊路再接2等5號
4-25	10	100	0.10	2等5號南段左支路，兒九北邊
4-26	10	300	0.30	原菓林安通曲區內
4-27	10	210	0.21	原菓林安通曲區內
4-28	10	160	0.16	4等25號東支路，2等5號右邊
示 標 號	9公尺以下	—	9.20	分佈在住宅區內
人行步道	5-8	1410	0.96	聯接公園 商業區 廣場 機關 學校

公共設施類別	編號	面積(公頃)	備 註
機關用地	一	0.33	
	二	0.45	
	三	0.67	
	四	1.08	原機場變電所
市 場	一	0.14	
	二	0.09	
	三	0.09	
停 車 場	一	0.10	
	二	0.08	
加 油 站	一	0.22	
學 校	小一	2.00	原菓林國小及其東北角乙坊南區
	小二	2.29	
	中一	2.88	
公 園	一	0.17	
	二	0.25	
	三	0.52	
	四	0.38	
	五	1.32	
兒童遊戲場	一	0.14	
	二	0.20	
	三	0.09	

兒童遊戲場	四	0.11	
	五	0.14	
	六	0.14	
	七	0.10	
	八	0.09	
	九	0.30	
廣 場	一	0.23	
	二	0.19	
	三	0.16	
綠 地	一	0.83	
	二	0.23	
	三	0.22	
	四	0.13	
	五	取 消	
	六	取 消	
	七	0.10	
	八	0.05	
	九	0.07	
	十	0.14	
	十一	0.42	台4號道路左側綠帶
	十二	0.31	台4號道路右側綠帶
排水渠道		1.51	
堤防用地		2.94	沿南坎溪岸
~ 42 ~			

圖 6-4 東林九區大眾運輸系統圖



行駛路線

- 桃園 - 南崁 - 菓林 - 竹園 - 文園
- - - 桃園 - 南崁 - 菓林 - 埔心 - 文園
- 桃園機場 台北長途客運招呼站
- 車站

5. 大眾運輸系統

本計畫地區的道路規劃考慮大眾運輸系統路線的配合。此大眾運輸系統分成兩類：（見圖 6-4）。

（1）地區性客運系統

分兩線，一為大園、竹園，由台四號道路進入本區，經 1 等 1 號、2 等 4 號、2 等 3 號、2 等 2 號、1 等 3 號、1 等 2 號、2 等 5 號，再接台四號道路往南崁桃園方向。反同亦同。另一線為大園埔心由 4 等 22 號（原桃園線）進入本區，經 2 等 3 號、2 等 4 號、2 等 5 號、1 等 2 號、1 等 3 號、2 等 2 號、1 等 1 號接台四號道路往南崁、桃園方向。反同亦同。此兩大眾運輸路線在本區內各設六處招呼站。

（2）長途客運系統

此長途客運系統指中正機場與台北之間的公路局客運，因行經本區，故建議爭取在本區設一上下車招呼站，則可大大提高本地區的發展潛力。

（四）公共設施配置

本計畫公共設施的配置採用近便安全的原則，提高居住環境的水準，促進各種土地使用的活動機

能發揮，並利用地形特色及配合現有設施作整體安排。（參見土地使用配置之說明）公共設施配置圖 6—5，其面積分配表 6—1 及表 6—3。

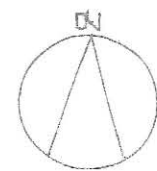
1. 學校

設國小二處，國中一處。西邊鄰里利用原菓林國小（文小一）予以擴大，將東北角幼稚園與活動中心亦畫入。東邊鄰里增設國小一處（文小二）利用原基地（部分為公地）劃定之。國中則設於東邊鄰里兩面，2 等 2 號及 2 等 3 號兩道路交叉處。各學校將來擴建或遷建時，應特別注意於設計上及材料上設法防止噪音的干擾。

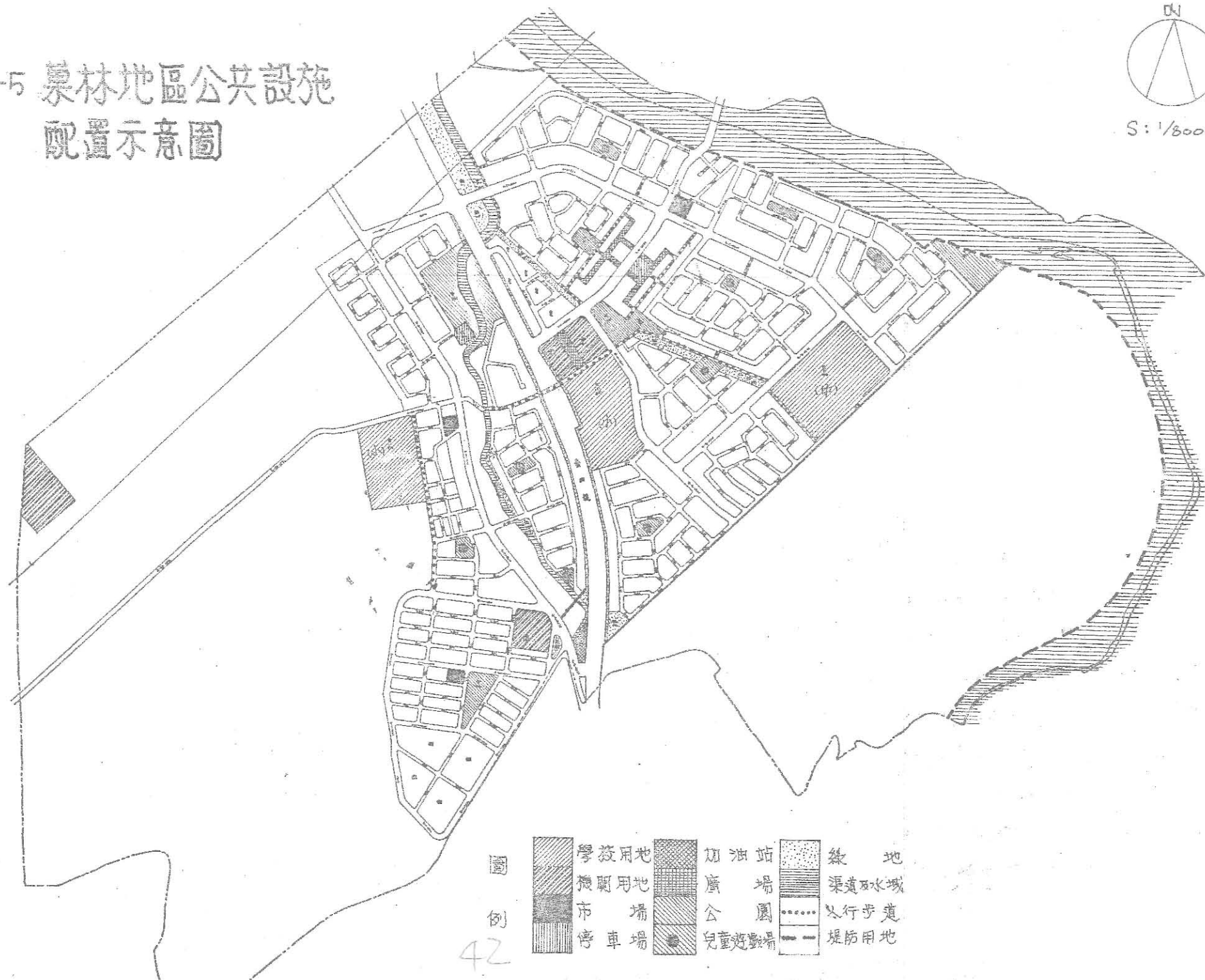
2. 機關用地

有四處，機一為派出所及消防等安全設施，設於 1 等 1 號道路與台四號道路交叉處。機二設於機一旁邊，供社區活動中心使用，包括村辦公室、圖書館、村民活動中心、衛生所及郵局、電信局等服務設施。為促進社區中心的活動效率與村民共同意識，特於機一與機二間留設一廣場，可作慶典活動或露天遊樂活動之場所。機三位於原機場安遷社區內，為已保留的農會水利會用地。機四位於本計劃區西北角鄰機場邊境，已作機場變電所。

圖6-5 景林地區公共設施
配置示意圖



S: 1/8000



圖例

學校用地	加油站	綠地
機關用地	市場	渠道及水域
市場	公園	人行步徑
停車場	兒童遊藝場	堤防用地

零售市場有三處，市一在東邊鄰里中心，2等1號與2等2號道路交叉口。市二位於西邊鄰里中心。市三屬於原機場安遷社區內所預留的市場。

4. 4. 停車場

配合商業使用的需要，在東西兩鄰里商業區各設置停車場一處，是現代都市不可或缺的設施。

5. 加油站

汽車、機車是現代生活不可缺的交通工具，中正機場內雖有加油站，但對本地區及台四號道路上的車輛而言終究不方便，因此本計劃特於台四號道路與2等5號道路之交叉口設置加油站一處，以便利本地區居民及來往行旅的需要。

6. 廣場

廣場是提供悠閒安適的活動場所，尤其是高強度活動地區，因此在東邊鄰里的商業區內設置二個廣場，於一號二間（社區中心）設置一處廣場，同時可代替傳統廟會廣場的功能。

7. 公園

共計畫設置五處公園。公一與公二位於東邊鄰里的商業區旁，一方面處於鄰里中心，強化中心

之機能；二方面可緩和商業活動的緊張氣氛，改善過去商業區缺乏戶外遊憩的弊病。公三位於東南角南坎溪畔，可利用河濱特色。公四為原機場安遷社區區所留設。公五位於西邊鄉里商業區北邊，內有一排水小溪，地形起伏，並有一魚池，利用此自然條件予以劃定。

8. 兒童遊戲場

兒童為未來的主人翁，良好的居家環境應有可供兒童日常遊戲玩耍的地方，以健全其身心發展，因此普遍的設置兒童遊戲場是相當必要的。本計畫按主要道路分割的情況，在每一超大街廓內配合公園之位置，設九處兒童遊戲場，以提供方便而安全的兒童樂園。

9. 綠地

為維護安全及自然地形特色，在台四號道路兩側、菓林舊排水溪流邊、東邊鄉里地形劇烈高差變化地帶等均留設必要的綠帶。

10. 渠道及水域

為本地區的排水需要，在西邊鄉里原縱向排水溪流予以保留，並整理成10公尺至18公尺寬的排水明溝，

其旁並視實際情況予以設置綠帶保護，另在東邊鄉里發展面南緣全線留設2公尺寬的排水道，以銜接南面廣大農田排水之需，同時有防止農業區無計畫轉變使用之功效。當然南坎溪是本區最大的天然排水道。其餘地區的排水則配合上述排水渠道於本地區開發時的道路工程設施內修築排水暗溝或箱涵。

11. 人行步道

人行步道系統已於前段道路系統內說明。它主要聯繫商業區、機關服務、公園、學校等活動，以構成一安全而舒適的生活系統。在人行步道系統的安排，東西兩鄉里中心構成一堅強的整體，有益於本地區共同意識的建立，並利於早日完成開發。

12. 堤防

依據省水利局南坎溪整治計劃沿南坎溪岸配合保留堤防用地，以保護本地區的安全。

七、土地使用分區管制

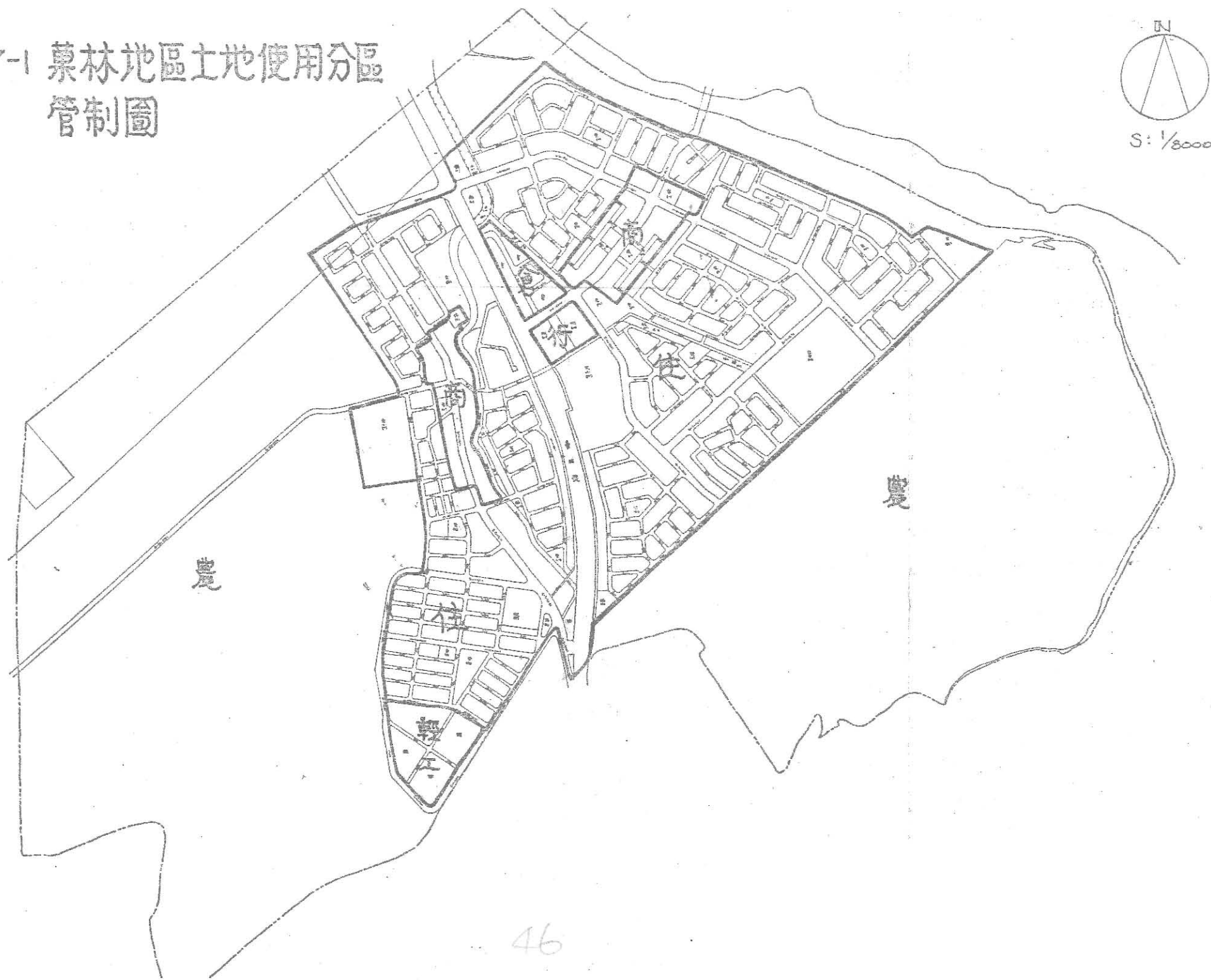
土地使用分區管制是近代管制土地使用最有效方法之一，也是實施都市計畫不可或缺的工具。土地使用分區管制係根據土地使用計畫，先將管制地區分為不同的使用區，然後再就各使用區規定：1. 土地使用性質；2. 建蔽率；3. 容積率；4. 建築物高度；5. 建築基地大小；6. 院落大小；7. 其他。其作用在於確定各分區土地使用性質和控制計畫範圍內之人口密度，促進土地作有計畫、高效率使用；避免公共設施使用上的不足與擁擠；確保房地產價值的穩定；提高實質生活環境的水準，並增加可居性；防止居住環境中公害之產生；增進市容之美觀，維護居民安全、衛生與健康、及寧適之公共利益與福祉，以實現都市計畫所示目標。

土地使用分區管制包括兩大項目：一是管制內容本身，如上述各使用區規定見表 7-1，一是使用分區圖，用以表明各種使用區之間的範圍、位置與界限，見圖 7-1。

本分區管制，隨本計畫之公佈實施而執行之。

(一) 各使用分區之名稱

圖7-1 菓林地區土地使用分區
管制圖



依照前節土地使用配置所定之使用，應將使用分區分為六種：

1. 住宅區；2. 鄉里商業區；3. 輕工業區；4. 行政區；5. 倉儲區；6. 農業區。

(二) 使用分區界線

各土地使用分區之界線，依土地使用分區管制圖之劃分，並依下列之解釋：

1. 分界線為道路者，以道路中心線為界線。
2. 分界線為渠道者，以渠道中心線為界線。
3. 分界線為公園或綠帶者，以公園或綠帶之界線為分界線。
4. 住宅區與工業區或商業區相鄰時，以住宅背後基地境界線為分界線。
5. 分界線為學校者，以學校界線為分界線。
6. 分界線為農業區者，以農業區界線為分界線。

(三) 各種使用地許可使用規定

各種使用區內建築物及土地之使用，依都市計畫法台灣省施行細則之規定管制之。

四 密度管制

每一種分區之密度管制，除民航局另有規定外，其餘之管制依下列表 7-1 之規定。其中最大建築率按現行法規規定，住宅區最大容積率之決定如下：依每人居住樓地板面積 40 平方公尺計算，並加 10% 的空間需求彈性，全部人口須 915200 平方公尺的居住樓地板面積，全部住宅用地為 456100 平方公尺，折合容積率約 200%。

$$40 (\text{平方公尺/人}) \times 20800 (\text{人}) \times [1+10\%] \div 456100 (\text{平方公尺}) = 200\%$$

(1) 住宅區、行政區、文教區、公園、兒童遊戲場的設置植物圍籬或無阻擋視線之圍牆，但高度以 1 公尺為限，且庭院部份不得有任何形式之壁體及遮蓋物。

(2) 住宅區、行政區、公園、兒童遊戲場內不得設置任何廣告招牌或廣告塔，但得設置面積不超過 0.2 平方公尺之名牌。

(3) 商業區及工業區得設置各類招牌，但須符合下列規定：

① 照明應為散射，並不得射到相鄰住宅區或道路上。

② 鄰里商業區廣告招牌總表面積之平方公尺數不得超過該店面臨街面長度之 0.5 倍。

③ 鄰里商業區及工業區內不得設置閃光招牌。

④ 附屬於建築物上的招牌，下端離路緣石 4 公尺以下時，凸出建築物面之深度不得超過 10 公分，在 4 公尺以上時不得超過 30 公分。此招牌亦不得遮阻防火避難及防空避難設施之出入口，並不得妨礙消防車輛之通行與其他車輛或行人之交通。

表 7-1 菓林地區密度管制表

密度管制 \ 使用區	住宅區	商業區	輕工業區	行政區	倉儲區
最大建蔽率	60 %	80 %	70 %	60 %	70 %
最大容積率	200 %	300 %	300 %	300 %	210 %
高度比	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
最小前院深度(公尺)	3	—	3	4	3
最小後院深度(公尺)	3	3	3	4	3
後院深度比	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
側面開窗時最小側院寬度(公尺)	1.5	1.5	2	3	2
最小基地深度(公尺)	15	15	15	20	15
最小基地寬度(公尺)	7	7	10	15	7
最小基地面積(平方公尺)	105	105	150	300	105
設置騎樓寬度(公尺)	—	3.5	—	—	—

(五) 其他管制規定

其他管制包括景觀之規定；停車空間之規定；原有不合規定之土地使用及建築物之管制；建築高度管制，分述如下：

1. 有關景觀之規定

~ 53 ~

⑤招牌不得高出屋面 0.5 公尺以上。

⑥招牌不得直接漆繪或張貼于牆面上。

⑦櫺窗內之招牌表面積不得佔該櫺窗表面積的 1/4 以上，亦不得設置閃光或間歇的照明。

⑧交通管制號誌前的招牌，不得有閃光的、間歇的、紅色、綠色或黃色的照明。

⑨招牌應用耐風耐震之材料與構造，符合公共安全。

⑩為確保台 4 號道路兩側景觀，兩側 30 公尺內不得設置任何廣告牌。

⑪為確保本區空中景觀，不得設置廣告塔。

(4)住宅區不得設置騎樓，一律留設前院。

(5)所用房屋儘量在其四周多植樹木，以阻隔飛機噪音之干擾。(此條不作硬性規定)

2. 有關停車空間之規定：

停車空間之規定，比照建築技術規則之規定處理。

3. 建築高度管制：

有關建築高度，因本區臨兩機場之間，應受航空安全高度限制及建築最大高度比限制。

~ 55 ~

八 實施進度與經費

本計畫之實施及開發建設，應以市地重劃方式進行，一方面可在短時間內完成公共設施建設，使本地區早具發展競爭力，吸引投資及人口流入，一方面可使土地所有權人公平負擔公共設施費用，一方面可節省地方政府財政負擔。此地區開發若不能採取重劃，則以鄉公所之有限財力，將使本地區的開發遙遙無期，則本地區的發展潛力將無從發揮，外力資金難以投入。若果如此，對於地方發展將是嚴重的損失。

實施進度的安排方面，考慮重劃的難易程度，當以未發展地區較適合。因此本計畫建議以台4號道路東邊的鄰里（面積64公頃）為優先開發地區。同時考慮東西兩鄰里的聯繫便利，1等2號及1等3號道路應以高架道路方式跨越台4號道路，以及文小（二）北緣的人行步道應亦以地下道方式與西邊鄰里連接，此高架道路及地下人行道應一起併入首期重劃工程內。當東邊鄰里以重劃方式開發完成而早日出現繁榮景象，則可刺激西邊鄰里開發的需求，因而能較無阻力的進行西邊鄰里的第二期重劃

4. 原有不合規定之土地使用及建築物之管制：

(1) 本都市計畫公佈後，各使用區內不合規定之土地使用及建築物得繼續為原本之使用，但於繼續使用之期間內，除准修繕外，不得增建或改建。

(2) 原有不合規定使用之建築物及擬變更為符合本分區管制規定者，其在繼續使用期間原有建築物之高度、建蔽率、容積率得免受本規定之限制。

(3) 原有不合規定之建築物，因災害損壞，致復舊費用超過該新建築物新建所需費用之 60 % 時，該建築物非全部符合本規定，不得復舊。

違反本規定者依都市計畫法之罰則處理。

工作。

因本計劃的實施是以市地重劃方式進行，而計畫道路或公共設施，除台 4 號道路外，均屬鄰里性質，其經費可由重劃區地主平均負擔，故不予估列