

擬定擴大彰化市都市計畫主要計畫
(第一階段)(依內政部都市計畫委員會
第 990 次會議決議再公開展覽) 書

彰化縣政府

中華民國 110 年 7 月



彰化縣擬定都市計畫審核摘要表		
項目	說明	
都市計畫名稱	擬定擴大彰化市都市計畫主要計畫（第一階段）（依內政部都市計畫委員會第 990 次會議決議再公開展覽）案	
擬定都市計畫法令依據	都市計畫法第 10 條及第 15 條。	
擬定都市計畫機關	彰化縣政府	
自擬細部計畫或申請變更都市計畫之機關名稱或土地權利關係人姓名	無	
本案公開展覽之起訖日期	公 告	自民國 99 年 3 月 26 日至 4 月 26 日止，計 31 天（刊登於民國 99 年 3 月 26 日太平洋日報 5 版、3 月 27 日太平洋日報 13 版、3 月 28 日太平洋日報 18 版）。
	公開展覽	自 100 年 4 月 25 日起至 100 年 5 月 25 日止計 30 天（刊登於民國 100 年 4 月 25 日太平洋日報 5 版、4 月 26 日太平洋日報 5 版、4 月 27 日太平洋日報 5 版）。
	公開說明會	民國 100 年 5 月 18 日於彰化市公所舉辦。
人民團體對本案之反映意見	詳公開展覽期間人民及團體陳情意見綜理表	
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	縣 級	彰化縣都市計畫委員會民國 100 年 9 月 6 日第 202 次會議、民國 102 年 4 月 18 日第 213 次會議審查通過。
	內 政 部	內政部都市計畫委員會 110 年 5 月 11 日第 990 次會議審議。

【目 錄】

第一章 緒論	1-1
第一節 計畫緣起與法令依據	1-1
第二節 地理區位及計畫範圍	1-6
第二章 上位及相關計畫	2-1
第一節 上位計畫	2-1
第二節 相關實質發展與建設計畫	2-6
第三節 整體產業發展政策	2-18
第三節 彰化市都市計畫概述	2-20
第三章 發展現況分析	3-1
第一節 歷史沿革及地理位置	3-1
第二節 自然環境分析	3-2
第三節 社會經濟環境	3-6
第四節 現行都市計畫發展現況	3-27
第五節 擴大都市計畫區實質發展現況	3-38
第六節 都市災害發生歷史、特性及災害潛勢	3-57
第四章 發展需求預測	4-1
第五章 計畫構想	5-1
第一節 發展課題與對策	5-1
第二節 實質規劃構想	5-6
第六章 實質計畫內容	6-1
第一節 本次先行核定內容	6-1

第二節 計畫年期與計畫人口	6-2
第三節 土地使用計畫	6-3
第四節 公共設施計畫	6-5
第五節 交通系統計畫	6-6
第六節 都市防災計畫	6-8
第七節 環保設施計畫	6-13
第七章 實施進度及經費	7-1
第一節 分期分區發展計畫	7-1
第二節 開發方式及財務計畫	7-3
第三節 實施進度及經費	7-4
第八章 其他表明事項	8-1
附件、內政部民國 98 年 6 月 15 日內授營綜字第 0980805520 號函	附-1

【圖 目 錄】

圖 1-1	計畫區位示意圖	1-7
圖 1-2	計畫範圍示意圖	1-8
圖 1-3	行政區域範圍示意圖	1-9
圖 2-1	彰化國土計畫空間發展架構示意圖	2-3
圖 2-2	彰化縣城鄉空間發展構想示意圖	2-4
圖 2-3	彰化縣未來發展地區區位示意圖	2-5
圖 2-4	臺中都會區大眾捷運系統核心路網建議示意圖	2-6
圖 2-5	彰北發展區發展願景示意圖	2-9
圖 2-6	彰化市整體都市發展構想示意圖	2-10
圖 2-7	臺中捷運綠線延伸位置示意圖	2-13
圖 2-8	彰化市鐵路高架捷運化計畫位置示意圖	2-14
圖 2-9	彰化縣大眾捷運系統整體路網示意圖	2-16
圖 2-10	三鐵共構與台化廠區位置示意圖	2-17
圖 2-11	彰化縣產業政策布局示意圖	2-19
圖 2-12	彰化市都市計畫發展歷程示意圖	2-21
圖 2-13	現行彰化市都市計畫示意圖	2-29
圖 2-14	鄰近都市計畫區分布示意圖	2-30
圖 3-1	周邊區域地質示意圖	3-3
圖 3-2	彰化縣土壤分布示意圖	3-4
圖 3-3	擴大範圍與彰化市歷年人口成長率趨勢圖	3-7
圖 3-4	彰化縣各鄉鎮市人口密度示意圖	3-8
圖 3-5	彰化市產業人口結構年度比較示意圖	3-10
圖 3-6	彰化縣產業人口結構年度比較示意圖	3-10
圖 3-7	金屬工業相關產業關聯圖	3-13
圖 3-8	自行車產業關聯圖	3-14
圖 3-9	彰化市週邊地區編定工業區分布示意圖	3-20
圖 3-10	擴大範圍未登記工廠分布區位示意圖	3-24
圖 3-11	彰化市都市計畫區土地使用現況示意圖	3-29

圖 3-12 彰化市都市計畫區公共設施用地開闢情形示意圖.....	3-33
圖 3-13 彰化市都市計畫區計畫道路開闢情形示意圖.....	3-37
圖 3-14 土地使用現況示意圖	3-41
圖 3-15 建築型態分布示意圖	3-42
圖 3-16 建築結構分布示意圖	3-43
圖 3-17 建築樓層分布示意圖	3-44
圖 3-18 非都市土地使用分區示意圖.....	3-47
圖 3-19 非都市土地使用編定示意圖.....	3-48
圖 3-20 土地權屬分布示意圖	3-50
圖 3-21 廟宇分布示意圖.....	3-51
圖 3-22 水文系統示意圖.....	3-52
圖 3-23 區域路網示意圖.....	3-55
圖 3-24 計畫區現況路網示意圖.....	3-56
圖 3-25 生態敏感地區主要分布圖	3-57
圖 3-26 地質災害敏感地區主要分布圖	3-58
圖 3-27 洪水平原敏感地區主要分布圖	3-59
圖 3-28 地表水源維護敏感地區主要分布圖	3-60
圖 3-29 地下水補注區主要分布圖	3-61
圖 3-30 優良農田地區主要分布圖	3-62
圖 3-31 彰化縣民國 89 年至 94 年鄉鎮市火災統計示意圖.....	3-67
圖 3-32 計畫範圍內淹水潛勢地區分布示意圖 (24 小時 350mm)	3-68
圖 3-33 計畫範圍內淹水潛勢地區分布示意圖 (24 小時 500mm)	3-68
圖 3-34 計畫範圍內淹水潛勢地區分布示意圖 (24 小時 650mm)	3-69
圖 4-1 人口成長推估示意圖	4-2
圖 5-1 整體發展構想示意圖	5-8
圖 5-2 都市空間及單元發展構想示意圖.....	5-9
圖 5-3 自然景觀區段分布示意圖	5-12
圖 5-4 廟宇位置分布圖.....	5-16
圖 5-5 「牛埔遺址」區位示意圖	5-17
圖 5-6 TOD 發展概念示意圖	5-19

圖 5-7 污水處理廠設置區位	5-20
圖 5-8 生態性基盤設施示意圖	5-21
圖 5-9 雨水貯留設備系統示意圖	5-22
圖 5-10 住宅、商業大樓、陽台、廠房之風力發電、太陽能發電裝置	5-22
圖 5-11 彰化市主要活動軸帶示意圖	5-26
圖 5-12 台化公司彰化廠轉型發展構想示意圖	5-28
圖 6-1 土地使用計畫示意圖	6-4
圖 6-2 交通系統示意圖	6-7
圖 6-3 都市防災計畫示意圖	6-12
圖 8-1 原區委會核定之分期分區發展計畫示意圖	8-1
圖 8-2 彰化市都市計畫需配合調整事項示意圖	8-2

【表 目 錄】

表 2-1 彰化市都市計畫發展歷程綜理表.....	2-20
表 2-2 彰化市都市計畫土地使用面積分配表	2-28
表 3-1 台中氣象站氣候資料統計表.....	3-5
表 3-2 彰化市及擴大範圍歷年人口統計一覽表	3-6
表 3-3 彰化市人口成長分析表	3-7
表 3-4 彰化市歷年人口年齡結構一覽表.....	3-8
表 3-5 彰化縣歷年公司登記家數與資本額統計表	3-9
表 3-6 彰化縣與彰化市各級產業人口一覽表	3-10
表 3-7 彰化縣製造業集中鄉鎮分布表	3-10
表 3-8 民國 105 年彰化縣製造業區位商數表	3-11
表 3-9 產業具群集項目分類表.....	3-12
表 3-10 金屬工業相關產業分布概況表.....	3-13
表 3-11 自行車業相關產業分布概況表	3-14
表 3-12 產業發展類型分類表.....	3-15
表 3-13 彰化縣非都市工業區情況統計	3-17
表 3-14 彰化縣都市計畫工業區發展情形統計表	3-18
表 3-15 彰化市週邊地區工業區使用現況表	3-19
表 3-16 彰化市週邊地區工業區使用現況表	3-20
表 3-17 彰北縣未登記工廠產業家數表	3-22
表 3-18 未登記工廠用地規模統計表.....	3-23
表 3-19 計畫範圍內未登記工廠業別綜理表	3-24
表 3-20 計畫範圍內未登記工廠規模綜理表	3-25
表 3-21 彰化市都市計畫公共設施用地開闢情形表	3-30
表 3-22 土地使用現況面積統計表	3-40
表 3-23 建築型態面積統計表	3-42
表 3-24 建築結構面積統計表	3-43
表 3-25 建物樓層面積統計表	3-44
表 3-26 土地使用編定現況分析表	3-45

表 3-27 土地權屬分析表.....	3-49
表 3-28 彰化地區歷史災害地震概述表	3-63
表 3-29 彰化市淹水災害紀錄	3-64
表 3-30 彰化市易淹水地區	3-65
表 4-1 彰化生活圈近十年人口比例.....	4-1
表 4-2 土地使用分區及公共設施用地需求推估表	4-5
表 4-3 計畫區聯外道路容量計算表.....	4-6
表 4-4 尖峰小時旅次產生推估表	4-6
表 4-5 運具分派及當量計算表.....	4-7
表 4-6 基地開發後尖峰小時道路服務水準綜理表	4-7
表 5-1 臺化廠區轉型後引入人口預估表.....	5-27
表 6-1 本計畫各階段面積表	6-2
表 6-2 土地使用計畫面積表	6-3
表 6-3 公共設施用地明細表	6-5
表 6-4 計畫道路編號一覽表.....	6-6
表 7-1 預定工作進度表.....	7-4

第一章 緒論

第一節 計畫緣起與法令依據

一、計畫緣起

彰化市都市計畫自民國 44 年公告實施之後，於民國 54 年為順應都市發展需要進行修訂，確立現行計畫之範圍，並勾勒出今日之都市空間結構，然彰化市人口逐年增加，又鄰近非都市土地內之大竹庄，為早期發展之大型聚落，故造成彰化市發展迄今已產生嚴重之都市蔓延現象，除現有都市地區發展漸趨飽和之外，都市計畫區外圍之非都市地區也出現人口高度集居的現象，卻無法透過計畫手段誘導其良性發展，導致部分地區居住品質不佳、道路狹小及公共設施服務不足的問題，同時也對都市安全構成威脅。為改善當地居民生活環境，引導彰化市有次序之整體發展，故以擴大都市計畫方式，將彰化市東區部分非都市土地納入都市計畫管理。

擴大都市計畫申請案，經內政部區域計畫委員會於民國 98 年 6 月 15 日以內授營綜字第 0980805520 號函（詳附件）同意辦理。

依內政部都市計畫委員會第 990 次會議決議（略以）：「本案請彰化縣政府依下列各點併同本會專案小組意見初步建議意見修正計畫書、圖，並先行補辦公開展覽後，再行提會討論。」爰此，依上述決議，本案再辦理公開展覽及說明會，以求周延。

茲將本次辦理擴大都市計畫之目的說明如下：

（一）抒解彰化市都市成長飽和之壓力

1. 重構公共設施系統及提升公共設施水準

彰化市都市計畫於民國 44 年發布實施，囿於現況建成地區，實難以突破及改善現況發展情形，都市發展課題難以解決。為改善當地居民生活環境，增進公共福利，並促進彰化市整體發展，擬以申請擴大彰化都市計畫之方式，引導擴大都市計畫區及現有都市計畫區之發展關聯性，採「容積移轉」、「都市更新」觀念及人口成長調控策略以提昇彰化市整體生活環境品質。

- (1) 現行都市計畫區內之古蹟及具有紀念價值之建築多達 20 處，而足以呈現都市紋理之巷弄仍有部分存在，故現行都市計畫區不適宜也難以有高強度之發展，在舊城區中未來應朝向觀光、文化層面發展，透過擴大都市計畫設住居發展及產業發展用地，引導現有都市計畫區內古蹟建築鄰近之住宅、工業使用移入擴大計畫區或採容積移轉方式，以騰出古蹟建築周圍之開放空間，得以塑造文化景觀意象。
- (2) 透過新市區開發所獲得之公有地可與舊市區之私有公設保留地進行土地交換，同時使得舊市區得以選擇適當區位，增設不足之鄰里公園、停車場之公共設施。
- (3) 現行彰化市都市計畫區之住宅區開闢率達 89%，商業區更達 96%，都市發展用地均已達 80% 以上，為趨近發展飽和之都市，實應規劃適當成長腹地，以避免都市失序蔓延，並延續區域次核心應有之發展機能與優勢。

2.改善彰東既有聚落環境

本次擴大範圍內之鄉村區面積約 120 公頃，現況人口 31,246 人，為全縣面積與人口規模最大之鄉村區，且隨著第二高速公路及中彰快速道路、高速鐵路通車，使得交通優勢更向上提升，土地使用轉型之需求尤以彰南路（台 14 線）、彰興路（台 14 丙線）之道路兩側最為明顯，但在缺乏計畫引導與管制之下，都市發展逐漸產生問題：

- (1) 出入道路狹隘，造成交通安全及都市防災之問題。
- (2) 缺乏鄰里公園、廣場、綠地等休憩、開放及綠化空間。
- (3) 建築基地內雖透過建築設計手法提昇居住品質，然建築基地外卻缺乏公共設施及提升整體環境品質之空間規劃。

在省道兩側快速開發或農村發展之既成聚落，即便在都市計畫之介入後，亦難以快速提升地區的公共設施水準，故從都市治理的角度，將全市土地發展作一合理分配，將已發展地區及可發展用地應一併納為擴大都市計畫範圍，避免因都市發展用地之不足、限縮，衍生之地價成本問題，使得開發越過昂貴地價之都市計畫區，繼續往非都市土地開發，造成失序的蛙躍式都市成長及都市無限蔓延。



既成聚落道路狹小、道安防災問題多		
		
既成聚落使用混亂		

(二) 因應中台區塊及都會化發展趨勢 — 延續都會次核心優勢

目前國內都會區及都市之發展，伴隨人口成長與產業結構之變遷，在臺中縣市合併升格直轄市後，都會核心集中發展更趨明顯，而彰化市緊鄰臺中市，顯為臺中都會區次核心區，然因彰化市發展時期較早，都市機能囿於都市紋理框架與建成區，而難有較具前景之發展腹地，且在彰化市都市計畫區之人口與住宅發展現況趨於飽和之下，實亟需擴增都市發展腹地。

彰化市之發展，在國道 1 號、台 1 線、縱貫線鐵路為區域聯外道路時期，主要交通節點在彰化市之西區及北區，但在國道 3 號及中彰快速道路通車後，彰化市之交通據點已部分移往東區，同時配合既有之彰南路（台 14 線）及彰興路（台 14 丙線），東區儼然晉升為全市對外交通最為便利之地區，且高鐵通車後，擴大計畫範圍與臺中烏日高鐵站僅以烏溪相隔，透過中山路（台 1 線）及中彰快速道路（台 74 線）約 10 分鐘即可快速來往彰化市與烏日高鐵車站。

由於都會區之次核心定位及交通樞紐之便利性，彰化市城鄉發展勢必作一調整，在此一關鍵時刻，彰化市之新定位及土地使用區位應重新檢視，對於已發展地區及可發展區應儘速納入都市計畫地區應予以明確管制與指導，以發揮臺中都會區副都心應有之行政、住、商、產業、交通轉運等機能，與都會區核心臺中市相互支援、呼應。

(三) 因應都市實質發展趨勢及重大建設

目前，前瞻基礎建設計畫已將臺中都會區捷運綠線延伸彰化納入其軌道建設計畫中，其路線行經擴大都市計畫範圍並預計設立 3 處場站，更強化了彰化市東區大眾運輸機能，故應加速配合完成都市計畫之擬定；因此，在發展現況、發展趨勢、區位條件、重大建設等諸多條件衡量下，本擴大都市計畫之區位應甚為合理。

(四) 促動後工業化時代新產業動力

1. 解決違章及未登記工廠問題（彰化市未登記工廠達 791 家）

因都市計畫工業區地價昂貴又未擬定細部計畫之下，投資廠商設廠效益降低，衍生現有工業區發展停滯或轉作較高價值之住、商使用，而工業發展反向都市外圍發展，對都市土地利用的造成極大的負面效果與環境的破壞。故本擴大計畫擬於優先發展地區劃設產業發展用地，以提供需地廠商的設廠需求，並導引違章及未登記工廠遷廠。

2. 承接臺中都會區科技走廊之群聚效應

臺中都會區之大肚科技走廊與中科臺中園區臺中基地、后里基地廠商的快速進駐，顯示臺中都會區的產業型態與潛力，彰化市之產業發展與都市定位應延續此一產業發展群聚效應，故於擴大範圍內應適當留設產業發展儲備用地，作為中科園區彰化基地中下游產業、精密機械相關產業發展腹地。

3. 催化台化廠區及牛稠子工業區轉型

現行都市計畫區東側牛稠子工業區與擴大範圍內台化廠區相銜接，因都市人口成長致使現有區位與住宅發展間產生不良之競合關係，故本次透過擴大都市計畫之擬定，擬賦予台化廠區較高價值之土地使用項目內容，促使台化廠區及牛稠子工業區轉型，以提昇都市產業應有之機能。

(五) 第一階段先行發布之急迫性、公益性、必要性

1. 回應地方發展需求之急迫性

自本案 100 年公開展覽後，台化公司持續積極與彰化縣政府協商，並於 102 年即達成整體廠區轉型發展之共識。然而，囿於本案優先發展區開發方式仍未於專案小組取得共識，因此台化廠區之轉型延宕至今亦無法獲得實質進展，實違地方期待。近十年計畫區人口持續流失，其流失速度甚至高於全市平均。因此為加速推動本計畫，並引導後續廠區轉型、積極回應彰化人口衰退議題與回應地方發展需求，足見台化廠區再發展區先行發布之急迫性。

2. 完整建構生態、生產、生活基盤之公益性

台化廠區位於彰化市通往臺中烏日副都心之重要都市節點，透過約 70 公頃之廠區轉型，將提供地方發展所需之公共設施，如公園、綠地及行政

用地等，串連新舊都市計畫區之活動機能、藍綠帶資源，提升彰化市東區整體生活環境品質，透過綠園道之規劃擴大八卦山綠色生態基盤，並劃設商業區提供大型商業設施導入之腹地，完善地方生活機能，以及劃設產業專用區增加就業機會，以扭轉彰化市近十年來人口流失之頹勢，彰顯本計畫之公益性。

3.配合交通建設導入之轉型必要性

本計畫區近三年持續導入相關重要交通建設，如臺中捷運綠線延伸線之G21站、台鐵高架化之金馬站與彰化鹿港輕軌及其場站之規劃，擬於台化廠區北側規劃三鐵共構場站。然而，現況使用已不符未來發展需求，且在導入公共建設後，足見台化廠區銜接新舊市區之重要性，皆有賴該廠區之轉型，同時期待三鐵共構車站作為帶動地區發展之核心，打造彰化東區新門戶。考量台化廠區乃銜接新舊都市計畫區之關鍵介面，台化廠區本身亦有專轉型再利用計畫，如106年觀光工廠盛大開幕且吸引眾多參訪人次；因此，透過本計畫研定主要框架，作為台化公司後續與彰化縣政府持續討論之基礎，並促動城鎮風貌之改變與轉型，顯見台化廠區土地利用轉型之必要性。

二、法令依據

都市計畫法第10條及第15條。

第二節 地理區位及計畫範圍

一、地理區位

彰化市位於彰化縣北部地區，北以烏溪與臺中縣相隔，縣內與和美鎮、秀水鄉、花壇鄉、芬園鄉等四個鄉鎮相鄰，東西寬約 7 公里，南北長約 13 公里，全市面積約 66 平方公里。擴大都市計畫區位於原都市計畫東界範圍線至中彰快速道路東外環（台 74 甲）東側，北與高速鐵路臺中車站特定區相鄰。

二、計畫範圍及面積

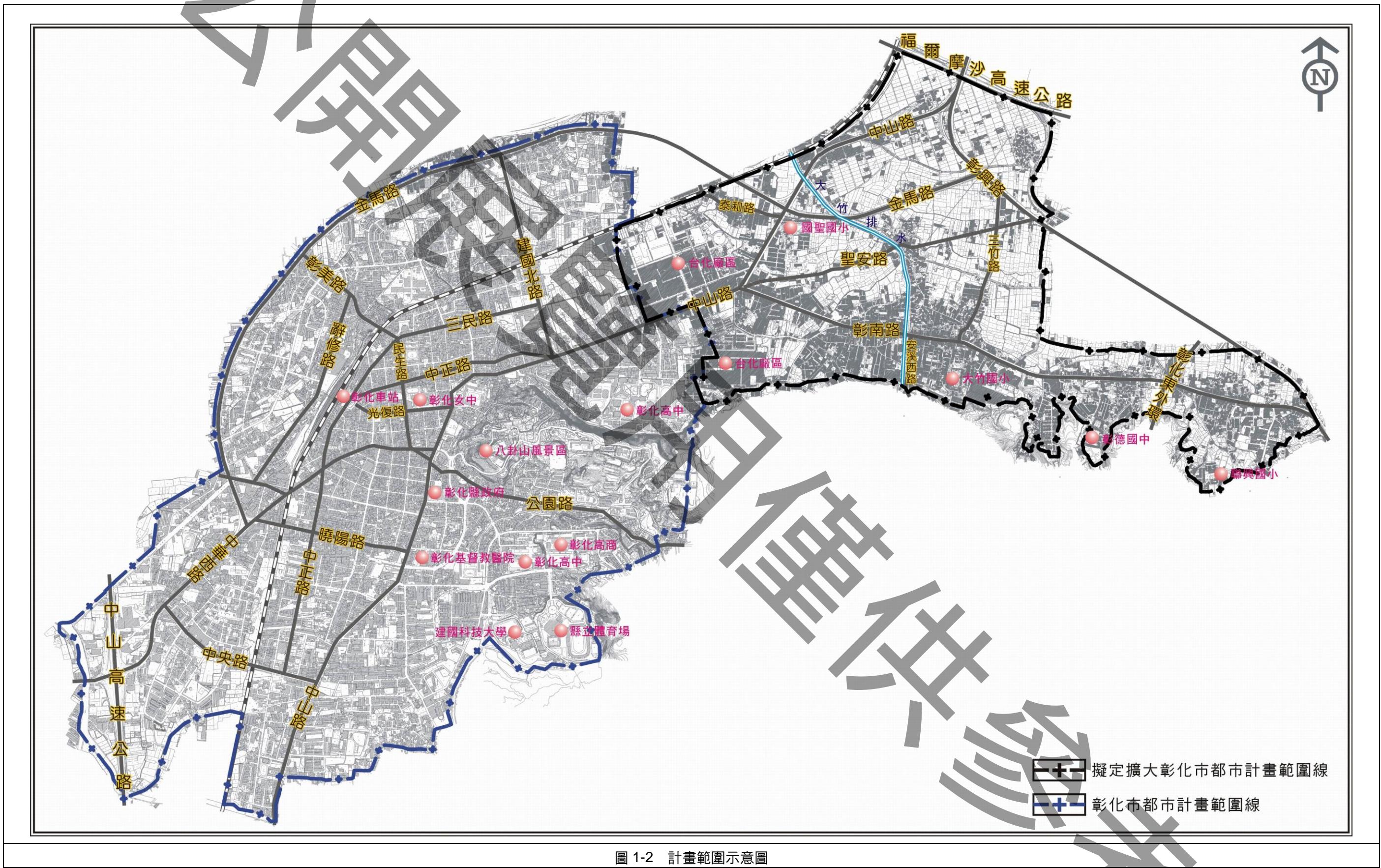
本次擴大都市計畫範圍北界至台鐵邊界及國道 3 號，西側至彰化市都市計畫邊界，南側約以既有建成區、既成道路等界線為界，東側則至彰興路與彰南路交界處，面積約 595.9216 公頃。

涵蓋之行政區域包含古夷里、國聖里、中庄里、福山里、竹中里、大竹里、三村里、復興里、香山里及牛埔里等 10 里別。（竹中里為全部，其餘為部分）

圖 1-1 為計畫區位示意圖；圖 1-2 為計畫範圍示意圖；圖 1-3 為行政區域範圍示意圖。



圖 1-1 計畫區位示意圖



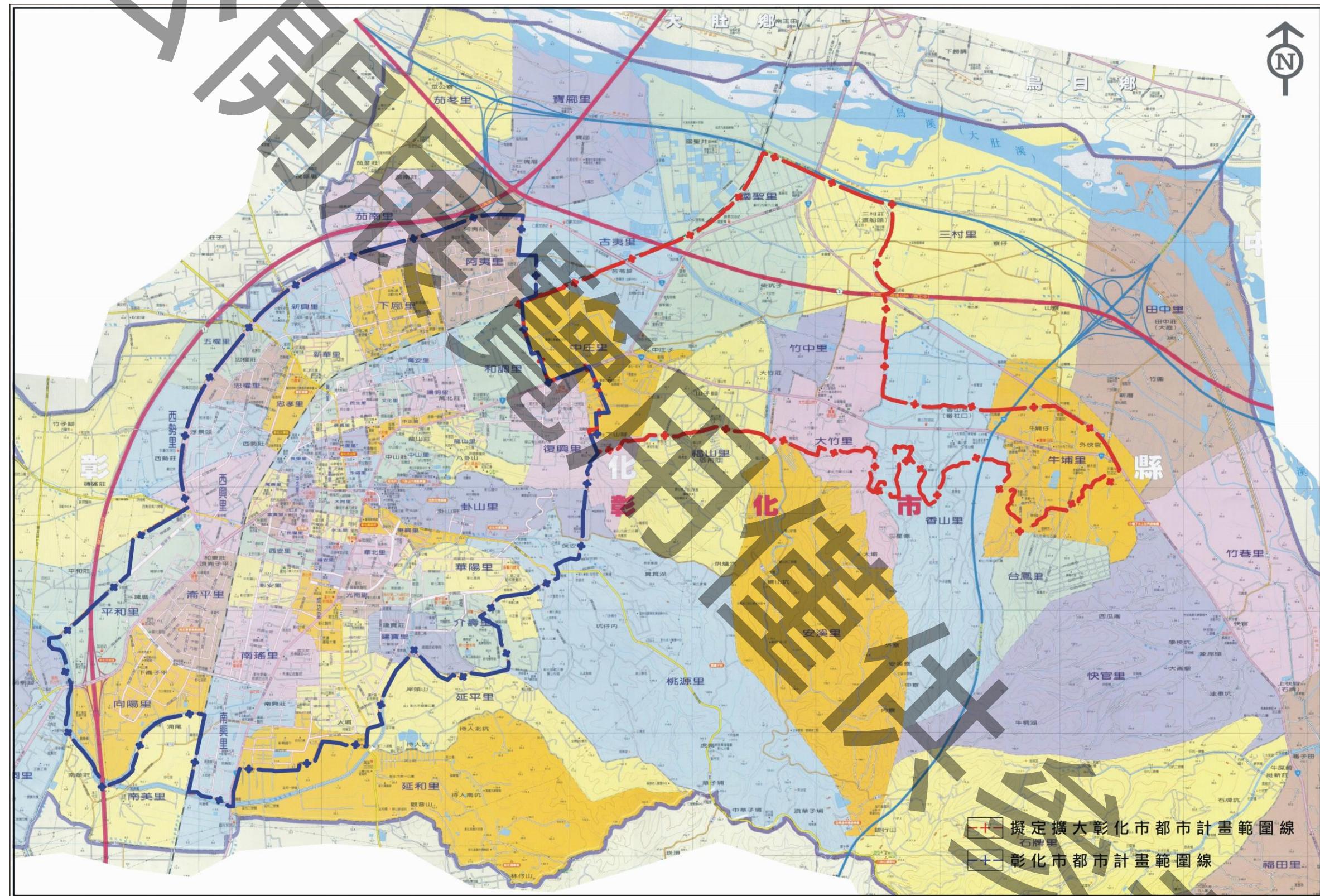


圖 1-3 行政區域範圍示意圖

第二章 上位及相關計畫

第一節 上位計畫

一、彰化縣綜合發展計畫（第一次修訂）（民國 90 年）

該計畫將彰化市定位為臺中都會區副都心—政治、學術及商業發展中心：彰化市位於彰化縣內臺鐵縱貫鐵路山海線重要車站，對外交通亦有中山高速公路交流道，交通條件優良，且發展潛力雄厚，除原有彰化縣治之政治功能外，未來應加強核心地區商業發展，及積極推動縱貫鐵路高架化或地下化，強化均衡縱貫鐵路兩邊土地之發展，此外應積極結合大專院校，以培育本地之人才，成為臺中都會區副都心—政治、學術及商業發展中心。其發展策略如下：

（一）總體策略

綜觀彰化縣之都市聚落體系，以及考量臺中都會區域發展方向，彰化市之空間可朝向「政商學術中心」發展。配合彰化市商業雙核心計畫與商店街之推動，將可促使彰化市成為商業金融服務機能中心，並配合八卦山觀光景點，使彰化市不僅成為彰化縣都市與觀光發展軸心外，更能經由產業及商業環境改革，帶動經濟之發展，以提供政治文化、學術研究之雄厚資本，而成為彰化縣之政治、學術及商業發展中心。

（二）發展構想

1.經濟產業

強化商業服務機能，針對舊有商業區，如火車站前及週邊商圈、民生市場及三民市場、中華路、南門市場及民權市場等，推動傳統商業環境之改善，或開發可能腹地，如台化用地、後火車站等，提供作為娛樂、餐飲、住宿等工商服務用地，成為觀光機能之服務中心，增設大型百貨公司、觀光商圈、觀光飯店等，吸引外來遊客，創造商機。

2.土地使用

（1）尋找適當空地或公有用地容納現有流動攤販，成立觀光夜市，予以合法化經營及管理。

- (2) 加速辦理都市計畫通盤檢討並調整非都市土地使用分區，規劃合宜之土地使用。

3.公共設施與公用設備

研擬彰化市綠地發展計畫，整體規劃彰化市之公園綠地系統，美化環境，改善環境民眾生活品質，並優先辦理都市地區鄰里公園綠地之徵收及開闢。

4.交通運輸

- (1) 改善市區交通擁塞現象，加強取締違規停車，掃除佔用道路之商家及障礙物，加速火車站前地下停車場之興建。
- (2) 劃定站區暨前、後站土地整體開發之研究與規劃範圍，評估聯合開發之可行性，並配合台鐵彰化車站專用區相關公共設施、設備之規劃設計與興建，配合道路立體化工程，整體規劃設計。

二、彰化縣國土計畫（內政部國審會版）（民國 109 年）

為建立我國完整國土空間規劃體系，國土計畫法於自 105 年 5 月 1 日施行，並明揭立法目的：「因應氣候變遷，確保國土安全，保育自然環境與人文資產，促進資源與產業合理配置，強化國土整合管理機制，並復育環境敏感與國土破壞地區，追求國家永續發展」；爰此，彰化縣政府依法擬定「彰化縣國土計畫」，並於 108 年 11 月辦理公開展覽，109 年 9 月內政部國土計畫審議會第 14 次會議審議通過。該計畫依循全國國土計畫之指導，以民國 125 年作為本計畫之計畫年期。計畫範圍包含本縣縣轄陸域及領海外界線以東之海域範圍，陸海域範圍合計共 442,895.60 公頃。

（一）總體空間發展定位

運用中部都會區域 30 分鐘等時圈、鄰近高鐵站、國道等交通建設及區位優勢，佈建都市簇群發展地區，提供優良產業與居住腹地，並善用既有精密技術產業動能，積極延續二級產業發展機會，穩定人口成長與城鄉發展。

- 1.二大產業策略發展地區：水五金、二林中科特定區。
- 2.三大門戶地區：彰化車站、員林車站及彰化高鐵站區。
- 3.二大都市計畫農業區轉型利用：彰交特定區與員交特定區。
- 4.三大交流道新興發展區：和美、北斗、快官交流道周邊土地活化，配合整體都市發展結構及機能變遷，提供適當產業與城鄉發展腹地。



圖 2-1 彰化國土計畫空間發展架構示意圖

(二) 城鄉空間發展構想

配合本縣行政區劃分、鄉鎮市發展特色與本縣國土整體空間發展構想等，本縣朝八大生活圈發展，其中彰化市與花壇鄉、芬園鄉組成彰化生活圈，另外還有鹿港生活圈（鹿港鎮、秀水鄉、福興鄉）、和美生活圈（和美鎮、伸港鄉、線西鄉）、員林生活圈（員林市、大村鄉、永靖鄉）、溪湖生活圈（溪湖鎮、埔鹽鄉、埔心鄉）、田中生活圈（田中鎮、社頭鄉、二水鄉）、北斗生活圈（北斗鎮、田尾鄉、埤頭鄉、溪州鄉）及二林生活圈（二林鎮、芳苑鄉、大城鄉、竹塘鄉）。彰化生活圈之發展重點摘述如下：

彰化市為本縣行政、商業、學術及交通中樞，並具有深厚之歷史文化，舊市區發展已幾近飽和，期透過外部擴張（擴大彰化市都市計畫）重新對舊市區內注入活力，並配合捷運綠線延伸及鐵路高架化帶動新舊市區發展；另彰化市具有多處文化歷史特色景點（八卦山大佛、扇形車庫、臺鐵宿舍群等），透過其整體活化將可持續帶動觀光遊憩發展。花壇鄉內一、二級產業兼容發展，以茉莉花、楊桃及附加產品等為特色農產業，未來將著手推動淡水濕地魚苗飼養及規劃魚苗寮生態區、休閒農業等，以朝向生態、觀光遊憩之多元產業城鎮。芬園鄉以打造休閒農業區將傳統產業進行轉型，並廣銷當地著名楓坑米粉以及鳳梨、荔枝、楊桃、柚子等農產。

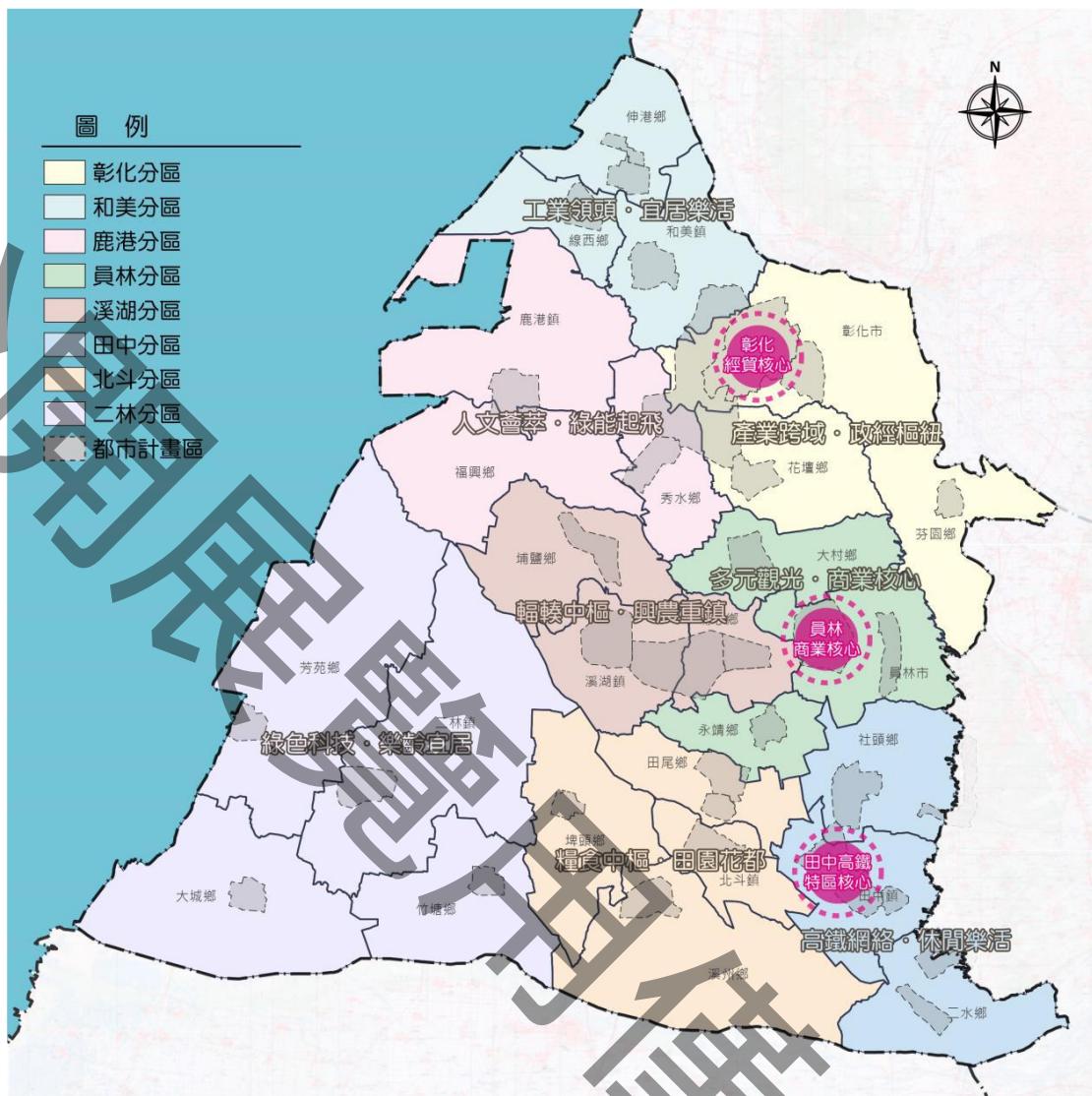


圖 2-2 彰化縣城鄉空間發展構想示意圖

(三) 成長管理

本計畫位處彰化市銜接臺中都會區之關鍵區位，發展關係密切，且位於交通幹道、臺鐵高架化、捷運延伸線及轉運設施等重要區位，近年計畫範圍沿彰南路兩側產生人口高度集居之現象，都市缺乏計畫引導及蔓延情形日趨嚴重。

為因應彰化市都市發展趨勢，並考量目標年彰化生活圈都計人口達成率逾九成、和美生活圈都市計畫人口需求大於供給之發展壓力，以擴大都市計畫方式將周邊聚落納入都市計畫管理，配合地方重大建設及發展需求，合理配置產業及住宅空間，以改善彰北地區人口居住密度與公共設施環境。因此，本計畫於「彰化縣國土計畫」劃設為城鄉發展地區第二類之三。

依國道系統交會之便捷交通優勢、快官交流道周邊土地活化及地方未登記工廠輔導等區位條件，將擴大彰化市都市計畫二期發展區預為納入未來發展地區。

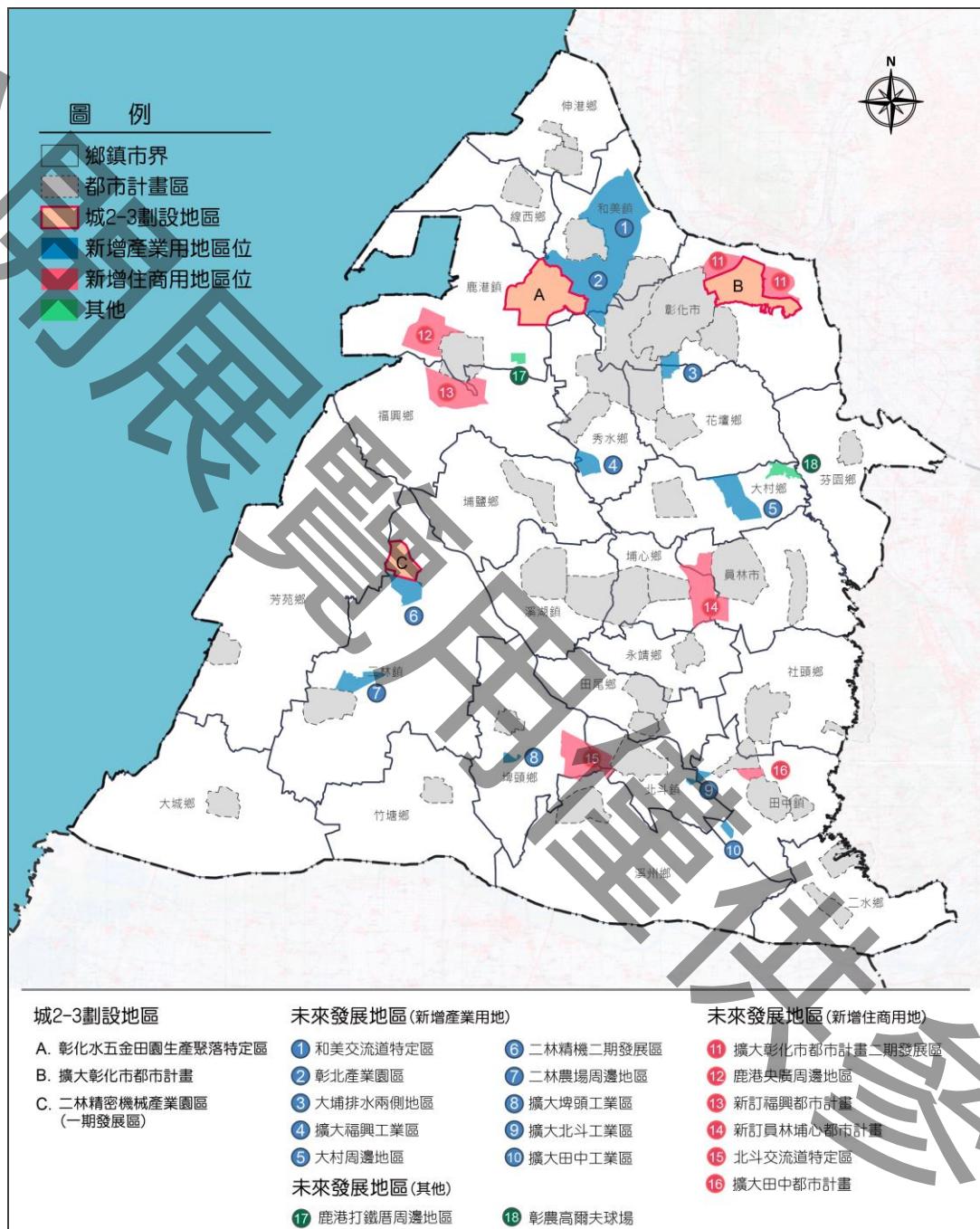


圖 2-3 彰化縣未來發展地區區位示意圖

(四) 小結

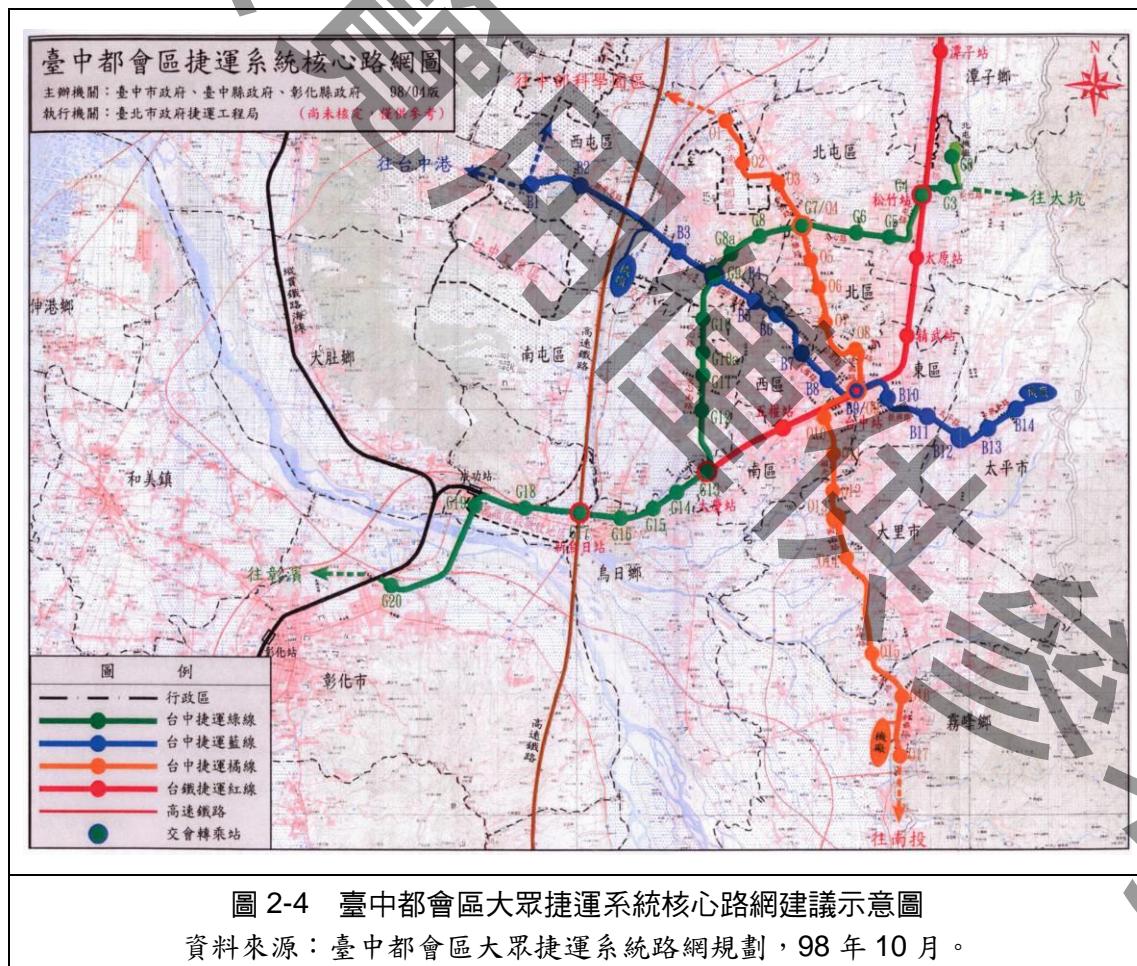
本計畫於 98 年獲內政部區域計畫委員會同意辦理，因屬於 5 年內有具體需求，俟彰化縣國土計畫發布實施後，則為城鄉發展地區第二類之三。

第二節 相關實質發展與建設計畫

一、臺中都會區大眾捷運系統路網檢討規劃（民國 98 年 10 月）

民國 87 年完成之臺中都會區大眾運輸系統細部規劃內容，建議民國 110 年路網由紅、藍、綠三條路線組成，約計 69.3 公里。然因建造經費龐大，故經民國 90 年優先路線綜合規劃檢討後，建議以連接北屯區、臺中市副都心、極高鐵臺中站之綠線 (G3~G17) 為優先興建路段，並於 93 年 11 月獲行政院同意，同時更名為「臺中都會區大眾運輸系統烏日文心北屯線」。

而彰化市緊鄰高鐵臺中站，在縣政府、市公所及地方人士多方爭取下，烏日文心北屯線延伸至彰化部分業於 96 年進行評估，並於本案中將綠線延伸至彰化市部分 (G20) 納入建議之核心路網，詳見圖 2-3。



二、臺灣西部高速鐵路建設計畫（民國 91 年）

高速鐵路計畫由臺北至高雄全線共設置 10 個車站，包括臺北、桃園、新竹、臺中、嘉義、臺南、高雄等 7 站以及增設苗栗、彰化與雲林等 3 站，其中與本計畫最為相近之車站為臺中烏日車站。高速鐵路於民國 96 年元月正式通車，通車後從臺北到高雄期間停靠一站只要 90 分鐘，使臺灣西部走廊串成一日生活圈，帶動各地區均衡發展。

高速鐵路除起點與終點外，最重要的站別即是臺中烏日站，而本計畫區可依賴國道一號與中彰快速道路快速連結至該站，轉乘全島最高效率的陸運設施，亦可將本計畫區納入一日生活圈之核心當中。在設定的場站中，社頭站為彰化縣內僅有的一站，惟臺中烏日站距本計畫區較近，影響力較鉅，高速鐵路闢建後，國道與鐵道之客、貨運量重新調整，另透過國道、省道及鐵道未來可配合臺中都會區大眾捷運系統將可聯成另一交通新網絡。其重要性有：

- 1.創造臺灣地區第二次空間結構改變，奠定 21 世紀國家總體經濟再升級之基礎。
- 2.高速鐵路整合高效率新路網，貫徹「大眾運輸為主，私人運輸為輔」之運輸政策。
- 3.高速鐵路能量大、速度快、準點度高，可填補當前區域運輸系統之重大空檔。
- 4.高速鐵路服務西部走廊四分之一運量，提高資源使用效率，減少環境污染及對石油之依賴。
- 5.高速鐵路之引進西部走廊，非僅代表「量」之擴增，更代表「質」的提昇，其可發揮之總體效益非任何其它運輸工具所能替代。

三、彰化縣城鄉發展策略（民國 98 年）

（一）發展目標及願景

以臺中市為中臺灣發展核心，強化彰化縣土地使用與空間利用，建構強而有力之城鄉發展體系，定調為「中臺灣新都心」，以「科技興城鄉、綠能新彰化」為城鄉發展目標，並提出產業發展願景、家園發展願景、人文發展願景、國際地位願景等四大願景方向。

（二）整體發展定位及策略

該計畫提出三大整體發展定位，並提出相對應之發展策略，其說明如下：

1.定位一：以全球化為思維之精緻科技產業中心

- 策略（一）：推動科技工業發展
- 策略（二）：推動產業轉型及升級
- 策略（三）：迎合全球化競爭所需，邁向知識密集產業
- 策略（四）：提昇都會級生活服務機能
- 策略（五）：提高國際能見度
- 策略（六）：發掘地方智慧與延攬國際人才

2.定位二：以在地人文特色為核心價值之生活服務中心

- 策略（一）：史蹟文物整建、城鄉風華再現
- 策略（二）：建構優質生活環境，營造富麗社區家園

3.定位三：以永續發展為使命之樂活家園

- 策略（一）：制定特色空間與休閒產業結合之規劃方向
- 策略（二）：工業土地更新利用及整體規劃
- 策略（三）：建構永續空間景觀與生態環境
- 策略（四）：推廣永續農業
- 策略（五）：推廣綠色能源

（三）城鄉空間發展策略

彰化縣之城鄉空間發展可區分為彰北發展區、彰南發展區及西南發展區三大空間分區，而彰化市位於彰北發展區之核心發展都市，其都市機能主要朝向行政、經貿、醫療、遊憩、學術、文化、產業及居住等方向發展，詳見圖 2-5。

而核心城市（彰化市）未來重大計畫之推動主要包含擴大彰化市都市計畫、彰化市都市計畫更新作業及高速公路彰化交流道附近特定區計畫通盤檢討作業。

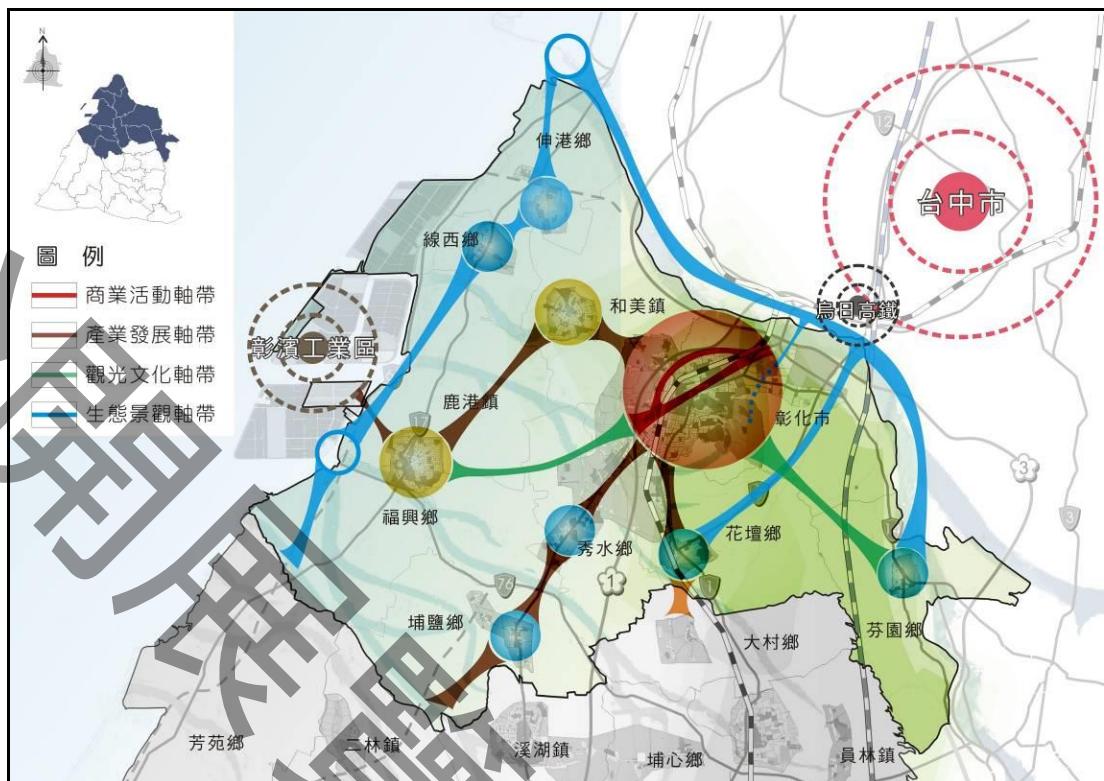


圖 2-5 彰北發展區發展願景示意圖

四、彰化市整體都市發展綱要計畫（民國 95 年）

以塑造彰化市成為中部區域「文化雙子城」與「花田城市」為總體發展目標，與臺中市聯盟合作發展，並訂定「三軸二核心」為其整體發展架構，三軸---人文藝術發展軸、文化生態發展軸、河濱休閒發展軸，二核心---舊城歷史核心區、複核心商業區。

本計畫區位於舊城歷史核心區、複核心商業區，舊城歷史核心區為地區性商業服務外，利用豐富歷史古蹟與文化空間資源，進行舊市中心區都市更新，複核心商業區係以牛稠網子工業區再發展為主體，藉由藝術景觀及創意產業設施的引入，建設成為藝文與創意融合的複核心商業區，以延續中山路之商業機能並提供未來創意商務服務中心之功能。

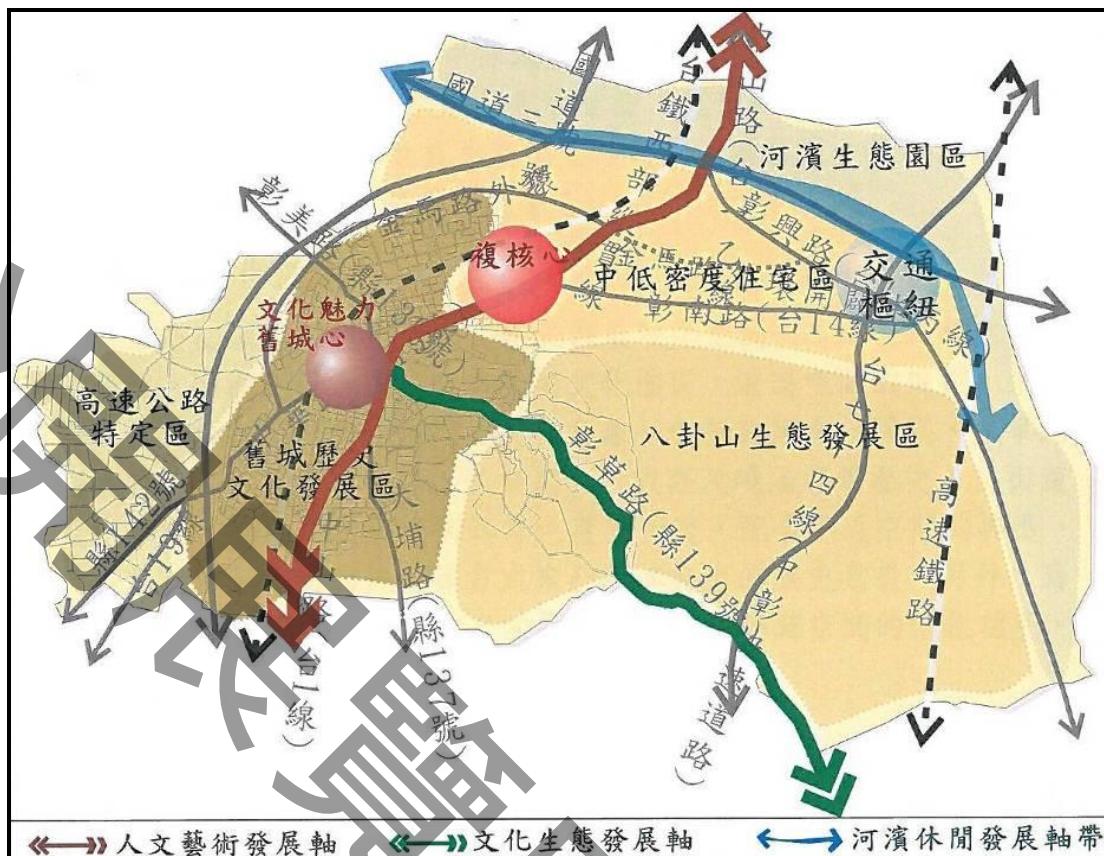


圖 2-6 彰化市整體都市發展構想示意圖

五、彰化生活圈道路系統建設計畫（民國 93 年第一次修正）

彰化生活圈道路系統建設計畫（第一次修正），係依行政院經建會推動生活圈之建設理念，配合彰化生活圈之都市發展型態及大眾運輸政策，本於生態、生命、生活上的需求，規劃完善之生活圈道路路網，作為擬定分期建設計畫之依據。

六、彰化市舊城區再發展先期規劃案（民國 98 年）

彰化市豐富的古蹟與歷史建築分布於舊市區巷弄間，仍展現著彰化市過往的風華，散發出特有之古樸與舊城的美，然而彰化舊市區道路狹窄，開放空間匱乏，公園綠地均劃設於八卦山麓，市街景觀與環境品質實有改善與提升之必要。

彰化市未來之都市規劃應在「更新」與「保存」中取得平衡，以有別於推土機式再開發；在「舊」的方面需保存歷史，延續文化，留下回憶；在「新」的方面需注入活力，改善環境，塑造發展核心。因此，彰化市公所乃推動「彰化市舊城區再發展先期規劃案」，以進行舊城區再發展規劃，期藉由「新」與「舊」的平衡，將新活力揉合於舊有歷史街區之中，再現半線風華。

七、彰化市金馬東路跨烏溪橋梁可行性評估（民國 109 年）

（一）計畫概要

計畫長度約 1,850 公尺(道路段約 600 公尺、橋梁段約 1,250 公尺)、寬約 32 公尺，總工程經費概估約為 28.3 億元(其中 4.9 億元由捷運綠線工程分攤)。

（二）辦理進度：

本計畫為中彰投苗區域治理平台或首長共識優先推動之交通建設案，並已與台中市政府建設局、交通局研商結論：「配合建設烏日及彰化的新都心，打造烏溪共同生活圈，同意本案優先推動，並配合經費分攤」。

由本府主政結合捷運路線委託辦理可行性評估作業，案於 105 年 8 月 10 日定案。

本案配合中部區域治理，為整合公路與軌道建設案，後續將建請行政院專案優先核定補助 28.3 億元。

本計畫於 106 年 1 月中彰投苗區域治理平台建設組工作會議，新增提案作為中央與地方合作亮點之合作項目，提送副首長會議，續爭取中央支持。

（三）計畫效益

1. 縮短台中烏日與彰化市間之聯通距離，增進交通運輸功能。
2. 配合捷運綠線道路，均衡地方發展，縮短城鄉差距，進而帶動整體繁榮。





八、臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯延伸線可行性研究臺中都會區大眾捷運系統路網檢討規劃(民國 109 年)

(一) 計畫概要

台中捷運綠線計畫向北向南延伸，其中向南計畫延伸至彰化市。綠線由台中市烏日區榮泉路開始往南穿越烏溪進入彰化市後，沿著金馬東路行駛，直到中山路金馬路口。其中設有 G19a、G20 站，G19a 位於金馬路與彰興路交會點上，G20 位於中山路與金馬路口。彰化段全長約 2 公里，前瞻計畫補助 138.95 億元，彰化路段經費 69.17 億元，本府自籌 33.97 億。

(二) 辦理進度

本案由臺中市辦理「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯延伸線可行性研究」，路線規劃延伸至彰化縣金馬路與中山路口，並於彰化縣境內研議設置 G19a 及 G20 兩站。

前開可行性研究報告書於 103 年 9 月 30 日函報交通部審議，交通部於 103 年 12 月 8 日函復審查意見，於 105 年 2 月 2 日再函報交通部審議，3 月 28 日現勘，3 月 31 日初審，11 月 14 日修正報交通部審議，並於 106 年納入前瞻基礎建設計畫。本府於 108 年 3 月 5 日召開「捷運烏日文心北屯延伸線」彰化延伸段第 2 次協商會議，會中與臺中市政府就路線、場站及金馬大橋等議題再次取得共識，由臺中市府於 108 年 3 月 21 日函交通部確認本案照原規劃方向實施，並於 109 年 7 月 1 日經交通部審查通過，並增加 G21 站(金馬通勤站)，後續將送交行政院核定，便可啟動環評、綜合規劃等作業。

(三) 計畫效益

1. 完善彰化市公共運輸路網。

2.便利彰化市東區居民就近使用捷運轉乘其他公共運輸。

3.預留綠線再延伸至彰化縣其他鄉鎮之機會。



圖 2-7 臺中捷運綠線延伸位置示意圖

資料來源：臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯延伸線可行性研究，臺中市政府，109年7月。

九、彰化市鐵路高架捷運化計畫（民國 109 年）

（一）計畫概要

北起大肚溪橋南端至大埔截水溝，鐵路全面高架，全長 9.2 公里。配合鐵路高架捷運化，增設金馬、建國、中央 3 座簡易通勤車站，總建設經費約 389.08 億元，彰化縣自籌 86.46 億元。

（二）辦理進度

目前針對中央初審意見，包括彰化鐵路調度站的遷移、站區及沿線的土地開發、跨域加值公共建設財務規劃方案、扇形車庫動態展示及納入增設彰東站、彰北站及彰南站等三處通勤車站等重要課題，已於 104 年 8 月 20 日邀集交通部、台鐵局、鐵工局、本縣文化局等相關單位，就路線方案、機檢段遷移、扇形車庫動態保存與活化等議題進行研商。

本計畫可行性研究於 106 年 5 月召開交通部審查會議，同年 11 月定調採用四軌化高架橋，路權寬度 30 公尺規劃。後於 107 年 12 月行政院秘書長函表示需重新檢討修正，本府在取得議會同意函及臺鐵局確認函後，於 108 年 3 月 15 日完成報告書修正，報請交通部轉行政院續行審查。



圖 2-8 彰化市鐵路高架捷運化計畫位置示意圖

(三) 計畫效益

1. 消除鐵路平交道、地下道、天橋及陸橋，縫合鐵路前後土地。
2. 新闢道路，加強彰化市橫向交通。新彰化車站大樓，商辦會展空間，鼓勵公司行號進駐，增強彰化車站周邊都市更新意願。
3. 興建客運轉運站，匯集國道客運、公路客運、市區公車、計程車、公共自行車、停車場，徹底無縫轉乘。
4. 設立通勤車站，紓解彰化火車站人潮。動態保存扇型車庫，拋光彰化觀光亮點。

十、彰化縣大眾捷運系統整體路網評估計畫案(民國 109 年)

(一) 計畫概要

彰化縣為台灣國內外旅客來台必經之地，尤其在鹿港區、八卦山風景區每年旅客量約達 1 千萬名，但由於當地大眾運輸的缺乏，旅客只能搭乘客運或自行開車，往往造成假日及尖峰時段國 1 及國 3 彰化路段壅塞，如能運用大眾捷運系統將彰化各城鎮連接，必開啟彰化經濟的發展，使其傳統產業擴展至全台灣並達成綠色運輸、永續發展之理念。

計畫中就彰化縣境內依彰北地區、彰南與西南區進行捷運路網規劃。針對彰北地區規劃之捷運路網包含：鹿港線、和美線、彰化環線及彰化溪湖線等 4 條路線，以大雙環形式服務地區，提升彰化市區、鹿港觀光發展、水五金產業、八卦山風景區等重點區域之交通運輸便捷性，除彰化縣內之串聯外，亦藉由臺中捷運綠線延伸段將彰北地區及臺中市烏日地區串聯，以烏彰大都會區之發展為目標。

於彰南與西南區域方面，則規劃田中芳苑線、員林溪湖線、員林溪州線、鹿港芳苑線等 4 條路線，串連既有臺鐵運輸系統，綜整彰南地區重要住、商及產業核心，並結合彰北地區之捷運系統構成一完整彰化大眾捷運系統路網。

(二) 辦理進度：

本案已完成府內審議，整體路網評估提送交通部鐵道局審查。經相關單位審查後，已於 108 年 4 月 3 日退請本府就部分議題進一步釐清。待本府完成補充修正後，繼續辦理審議作業。

(三) 計畫效益

- 1.配合都市區發展需求，規劃最佳的大眾捷運系統。
- 2.改善現有都市交通，整合相關交通系統，期盼能更有效提升運輸資源利用，並使施工期間所造成之交通衝擊影響降至最低。
- 3.評估適當的路線投資興建，加速落實規劃。
- 4.提出各階段的目標路網規劃，以作為後續推動依據。
- 5.維護都市景觀，展現綠色運輸風貌與活力。
- 6.推動口號：「三核心，三軌共構；十大路線，優先線十年可見」。

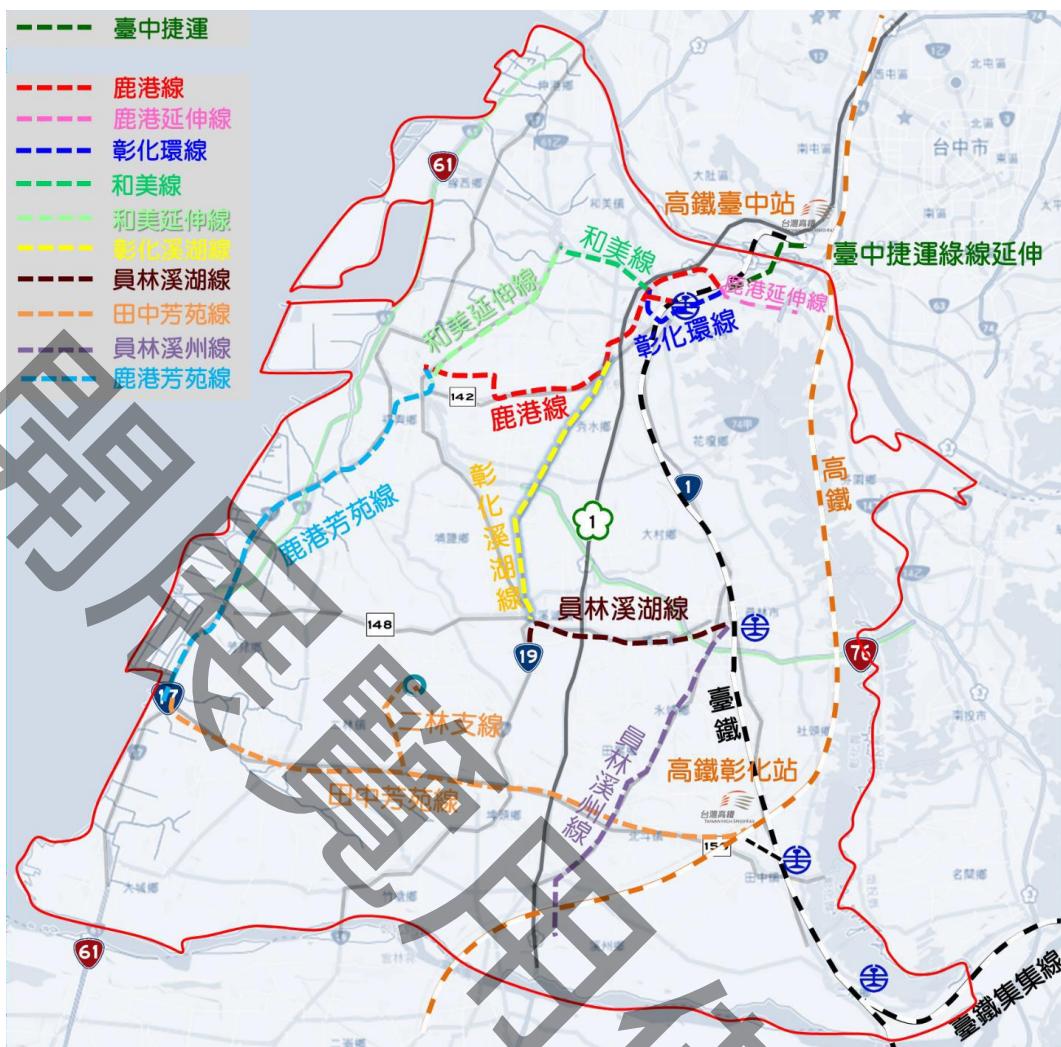


圖 2-9 彰化縣大眾捷運系統整體路網示意圖

十一、小結

本計畫第一階段核定之台化廠區北側為台鐵縱貫線，同時為台鐵高架化之金馬站、捷運綠線延伸線之 G21 站，以及彰化鹿港輕軌車站等三站之立體共構。因此現況做製造業工廠使用已不符未來發展需求，且在導入公共建設後，足見台化廠區銜接新舊市區之重要性，同時期待三鐵共構車站作為帶動地區發展之核心，顯見台化廠區土地利用轉型之急迫性、公益性與必要性，亟待以主要計畫之框架，引導後續細部計畫之擬定。

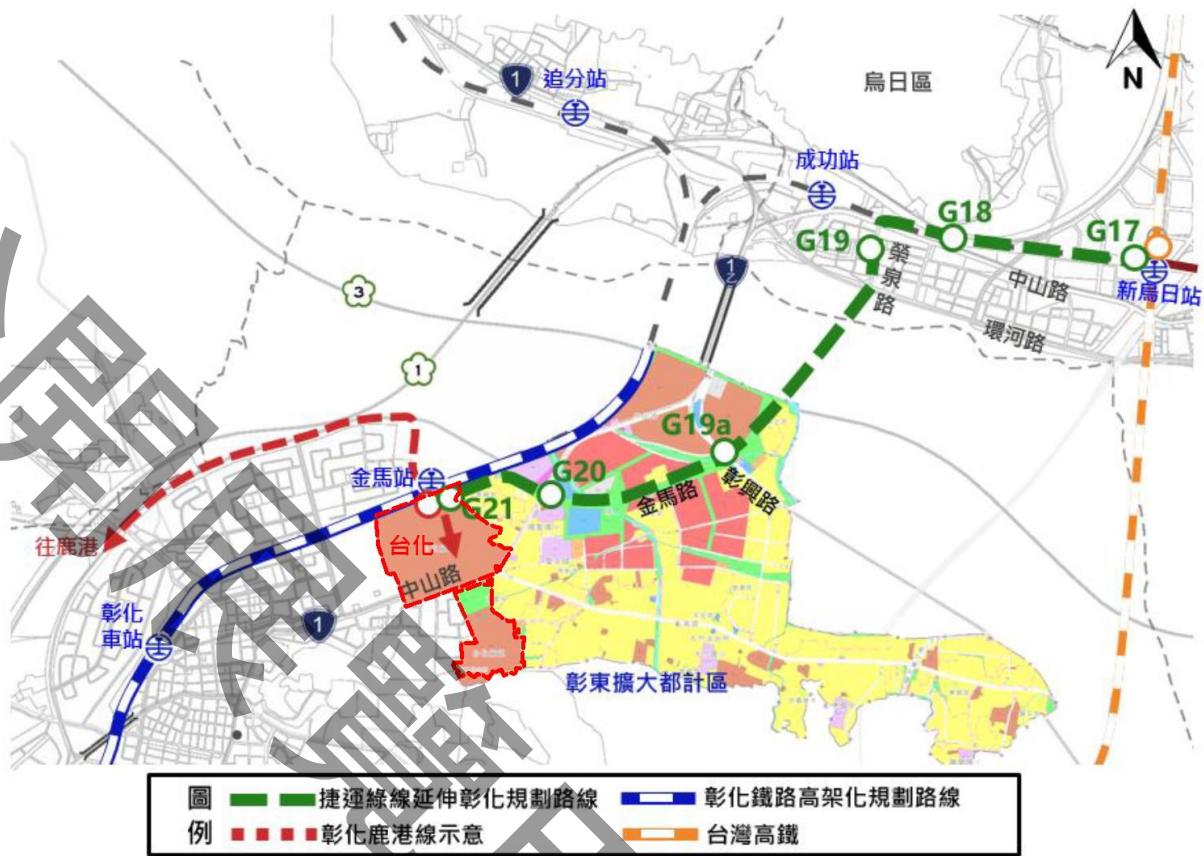


圖 2-10 三鐵共構與台化廠區位置示意圖

資料來源：臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯延伸線可行性研究（大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫審查委員會第 39 次會議），臺中市政府，109 年 7 月；本案繪製。

第三節 整體產業發展政策

一、製造業發展策略

(一) 建立產業用地土地儲備機制，並設置平價產業園區，促進產業永續發展

依據行政院核定之「前瞻基礎建設計畫（五）城鄉建設－開發在地型產業園區計畫」，係因應在地產業需求及現況，透過補助與技術協助，鼓勵地方規劃設置平價產業園區，提供適合臺灣多元生產型態的工業區類型。

為因應中央「5+2 產業創新計畫」及臺商回流投資趨勢，落實「產業治理」理念，本縣積極推動設置平價產業園區，並建立「永續管理」模式，產業園區土地只租不售，以促進產業園區開發之彈性與產業在地化發展。此外，持續建構縣內產業發展佈局與產業用地土地儲備機制，解決回流廠商及在地產業土地需求，以強化機械業產業群落在中部地區之規模與體質，厚植產業基礎。新設之產業園區應規劃適當之事業廢棄物清除處理設施用地，減少周邊環境污染與非法棄置，促進產業環境永續利用。

(二) 積極輔導未登記工廠進駐合法產業園區

配合輔導未登記工廠策略，非屬農業產銷之用、具生產價值且群聚之工廠應積極透過輔導遷廠、設置產業園區或新訂擴大都市計畫等方式提供合法產業用地，以利維護、復育周邊農業生產環境，並促進產業永續發展。針對中、大規模未登記工廠群聚的地區，以新訂都市計畫及開發產業園區等方式，配合本縣國土計畫劃設為城鄉發展地區；其他零星分布於農地上的未登記工廠，配合「工廠管理輔導法」等規範，於法定期限內完成用地輔導合法化，或依「國土計畫土地使用管制」等相關規範，輔導轉型為符合該用地容許使用或許可使用之項目。

(三) 都市計畫工業區推動轉型

依 105 年「彰化縣產業發展暨都市計畫工業區檢討策略」，透過各都市計畫工業區之發展屬性及轉型之潛力，研提其發展原則及方向，擬定工業區轉型推動機制與開發指導通則。各該都市計畫區於通盤檢討之際，應依相關指導原則，著實檢討工業區發展方向之妥適性，以促進產業轉型發展。

(四) 在地產業權益維護

為解決特定農業區內合法工廠因擴展工業或設置污染防治設備，申請利用特定農業區之農業用地變更問題，行政院於 107 年 5 月 25 日核定「興辦工業人申請利用特定農業區之毗連非都市土地擴展計畫及用地處理計畫」，本縣已申請受理案件原則得依相關辦法賡續辦理非都市土地毗連擴展工業，以維在地產業合理權益。

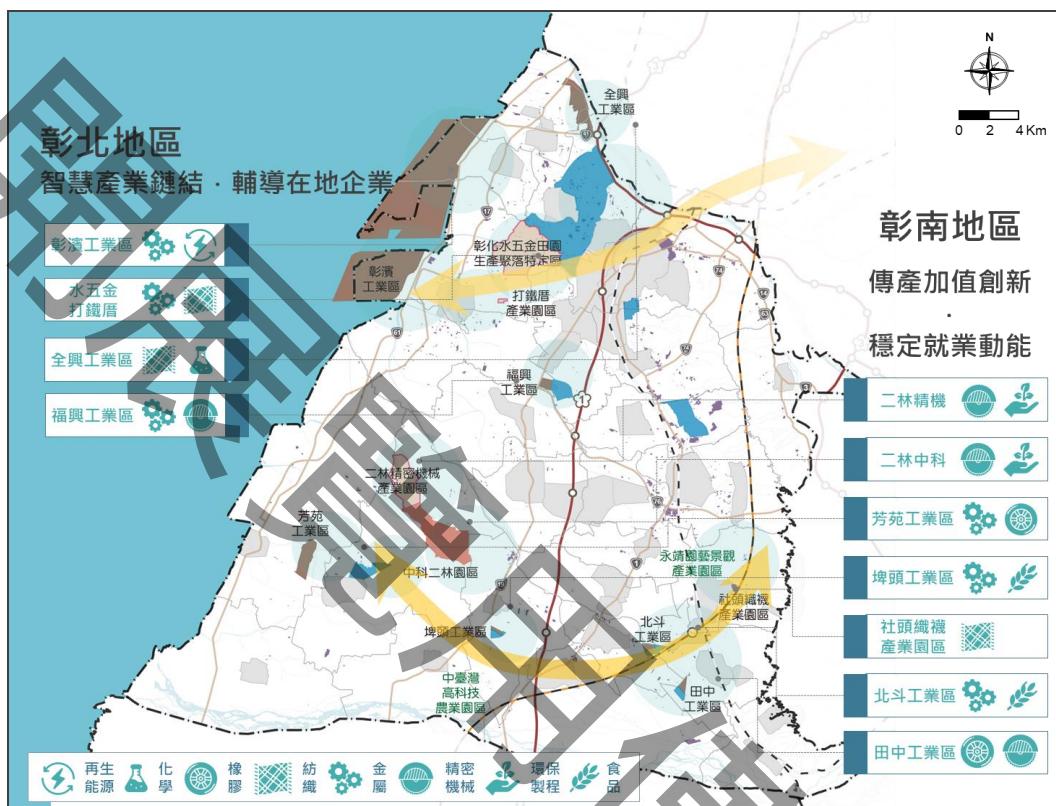


圖 2-11 彰化縣產業政策布局示意圖

二、發展區位

為促進產業永續發展，除積極輔導特定地區合法經營、持續辦理二林精密機械產業園區，並依「開發在地型產業園區計畫」等中央政策規範，推動打鐵厝產業園區。針對既有良好產業群聚效益之聚落，透過成長管理計畫指認新增產業用地區位，包含4處既有工業區擴大儲備用地及3處未來產業發展儲備用地，引導地方產業土地於合宜區位利用，減少與既有農業之衝擊，並促進區域平衡發展，滿足產業發展需要。

而台化廠區應配合進行轉型利用，縫合新舊都市，提前因應重大交通運輸計畫之導入，提供必須之開放空間與行政用地，提升都市生活品質。

第四節 彰化市都市計畫概述

一、發布實施經過

彰化市都市計畫於民國 44 年發布實施，其計畫年期至民國 70 年，當時計畫面積計 2,515 公頃（含台化廠區現址及部分彰化交流道附近特定區範圍），計畫人口為 120,300 人；民國 54 年為順應都市發展之需要而進行修訂，計畫面積調整為 1,203.13 公頃，計畫人口則修正為 135,000 人。修訂之計畫於民國 59 年 4 月公告實施。

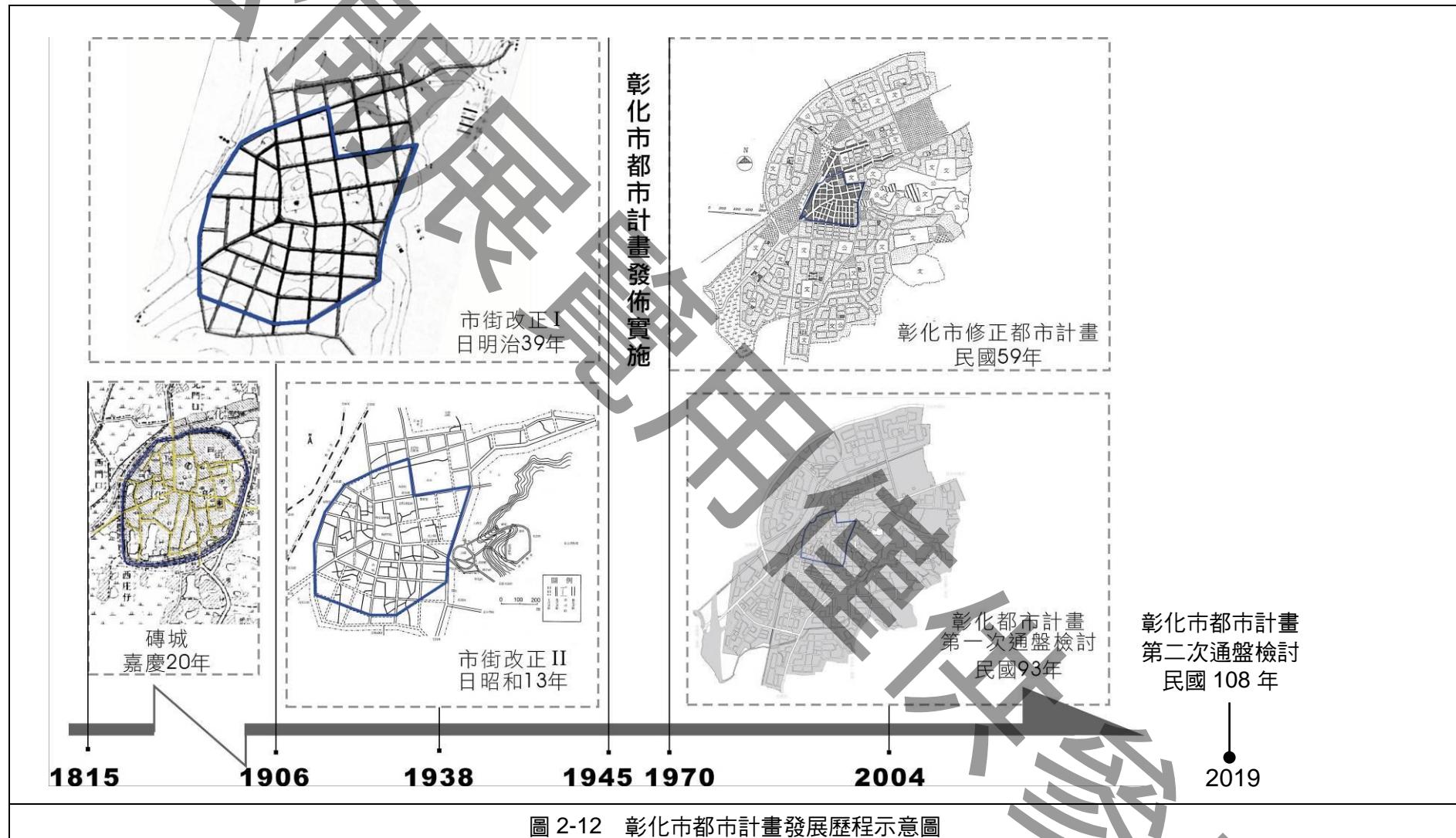
民國 63 及 65 年曾二度辦理第一次公共設施通盤檢討，均未能完成法定程序，及至民國 75 年 5 月方依法定程序完成第一次公共設施通盤檢討並發布實施，計畫年期訂為民國 85 年，計畫人口 200,000 人，計畫面積仍為 1,203.13 公頃。

民國 77 年以第二次公共設施通盤檢討所訂之計畫人口 200,000 人為依據，引用「臺灣省第一期都市計畫公共設施保留地專案通盤檢討作業原則」，專案進行公共設施保留地面積之檢討，並於民國 80 年 7 月公告實施。

彰化市都市計畫於民國 84 年及 89 年先後兩次公告辦理第一次通盤檢討，為對計畫區第一次全面性之檢討計畫，並於民國 93 年 8 月發佈實施。第二次通盤檢討則於 108 年 7 月發布實施。

表 2-1 彰化市都市計畫發展歷程綜理表

西元	年號	都市計畫歷程
1815	清嘉慶 20 年	彰化築磚城，成為彰化都市的雛形
1906	日明治 39 年	第一次彰化市街改正計劃
1938	日昭和 13 年	第二次市街改正計劃完成
1955	民國 44 年	彰化市都市計畫發布實施
1970	民國 59 年	彰化市修訂都市計畫發布實施
1986	民國 75 年	變更彰化都市計畫（第二次公共設施通盤檢討）發布實施
1991	民國 80 年	變更彰化都市計畫（第一期公共設施保留地專案通盤檢討）發布實施
2004	民國 93 年	彰化市都市計畫（第一次通盤檢討）發布實施
2019	民國 108 年	彰化市都市計畫（第二次通盤檢討）發布實施



二、計畫範圍與面積

彰化市都市計畫區計畫範圍，西起西勢庄、洋子厝溪，東至八卦山培元中學、台化公司旁，北迄彰化紗廠，南達南興里產業道路邊界，總面積為 1,234.71 公頃（重製後總面積），約佔彰化市全市面積之 18.31%。計畫區內包括文化、下廓、興北、信義、萬安、陽明、新興、新華、龍山、中山、中正、永福、光復、光華、萬壽、中央、富貴、民權、西興、西勢、忠孝、忠權、五權、長樂、平和、桃源、卦山、東興、大同、永生、南瑤、成功、延和、南興、西安、彰安、光南、介壽、延平、建寶、華陽、華北、福安、民生、阿夷、復興、和調、中庄、古夷、茄南、嵩平及向陽等五十二個里之全部或部份。

三、計畫年期及計畫人口

1. 計畫年期：現行彰化市都市計畫之計畫年期為民國 115 年。
2. 計畫人口與密度：現行彰化市都市計畫之計畫人口為 200,000 人，居住淨密度約為 324 人/公頃。

四、土地使用計畫

1. 住宅區

住宅區包含附帶條件及整體開發地區於主要計畫劃設面積為 608.21 公頃，占計畫面積 49.26%。

2. 商業區

現行計畫車站專用區站前地區為核心商業區，其餘鄰里性商業中心則散佈於各鄰里單元內，經檢討變更後商業區包含附帶條件及整體開發地區於主要計畫劃設面積為 79.61 公頃，占計畫面積 6.45%。

3. 乙種工業區

經檢討變更後乙種工業區於主要計畫劃設面積為 74.43 公頃，占計畫面積 6.03%。

4. 農業區

農業區劃設面積為 25.65 公頃，占計畫面積 2.08%。

5. 文教區

本計畫劃設二處文教區，文教一供私立精誠中學使用，文教二供私立建國技術學院使用，合計面積為 13.62 公頃，占計畫總面積之 1.10%。

6.其他使用分區

計畫劃設有保存區 1.83 公頃、古蹟保存區 3.53 公頃（十二處），車站專用區 0.53 公頃（國光客運），風景區 2.23 公頃、加油站專用區 0.45 公頃。

五、公共設施計畫

1.機關用地

經檢討變更後於主要計畫劃設機關用地二十二處，面積共計 20.04 公頃，占計畫總面積之 1.62%。

2.學校用地

經檢討變更後於主要計畫劃設國小用地十處，國中用地五處，高中用地六處，大專用地一處，學校面積共計 89.97 公頃，占計畫總面積之 7.29%。

3.公園用地

於主要計畫劃設公園用地四處，面積共計 59.40 公頃，占計畫總面積之 4.81%。

4.公園用地（兼供滯洪池使用）

經檢討變更後於主要計畫劃設公園用地（兼供滯洪池使用）二處，面積共計 0.27 公頃，占計畫總面積之 0.02%。

5.鄰里公園兼兒童遊樂場用地

於主要計畫劃設鄰里公園兼兒童遊樂場用地十五處，面積共計 11.82 公頃，占計畫總面積之 0.96%。

6.綠地及綠地（兼供溝渠使用）

本計畫劃設綠地及綠地（兼供溝渠使用）主要功能為塑造藍綠帶空間，經檢討變更後於主要計畫面積共計 8.08 公頃，占計畫總面積之 0.65%。

7.市場用地

於主要計畫劃設市場用地十處，面積共計 2.17 公頃，占計畫總面積之 0.18%。

8.體育場用地

於主要計畫劃設體育場用地一處，面積共計 15.24 公頃，占計畫總面積之 1.23%。

9.醫院用地

於主要計畫劃設醫院用地一處，面積共計 1.40 公頃，占計畫總面積之 0.11%。

10.電台用地

於主要計畫劃設電台用地一處，面積共計 0.13 公頃，占計畫總面積之 0.01%。

11.變電所用地

於主要計畫劃設變電所用地四處，面積共計 2.47 公頃，占計畫總面積之 0.20%。

12.溝渠用地

經檢討變更後於主要計畫劃設計畫區內溝渠用地面積為 9.00 公頃，占計畫總面積之 0.73%。

13.廣場用地

計畫區內於火車站前劃設一處廣場，經檢討變更後於主要計畫劃設面積共計 1.16 公頃，占計畫總面積之 0.09%。

14.停車場用地

於主要計畫劃設停車場七處，面積共計 3.04 公頃，占計畫總面積之 0.25%。

15.廣場兼停車場用地

經檢討變更後於主要計畫劃設廣場兼停車場用地五處，面積共計 2.06 公頃，占計畫總面積之 0.17%。

16.社教用地

經檢討變更後於主要計畫劃設社教用地二處，面積共計 5.09 公頃，占計畫總面積之 0.41%。

17.綠園道用地

經檢討變更後於主要計畫劃設綠園道用地九處，面積共計 18.26 公頃，占計畫總面積之 1.48%。

18.污水處理廠用地

於主要計畫劃設污水處理廠用地一處，面積為 6.83 公頃，占計畫總面積之 0.55%。

19.鐵路用地

於主要計畫劃設鐵路用地面積為 20.69 公頃，占計畫總面積之 1.68%。

20.高速公路用地

經檢討變更後於主要計畫劃設高速公路面積為 17.37 公頃，占計畫總面積之 1.41%。

21.道路用地

經檢討變更後於主要計畫劃設道路用地 124.95 公頃，占計畫總面積之 10.12%。

22.電路鐵塔用地

於主要計畫劃設電路鐵塔用地 0.03 公頃，占計畫總面積之 0.002%。

23.自來水事業用地

經檢討變更後於主要計畫新增劃設自來水事業用地三處，面積共計 4.54 公頃，占計畫總面積之 0.37%。

六、交通系統計畫

1.鐵路用地

計畫區內鐵路用地面積為 20.69 公頃，占計畫總面積之 1.68%。

2.高速公路

計畫區內高速公路面積為 17.37 公頃，占計畫總面積之 1.41%。

3.道路用地

本計畫共計劃設道路用地 124.96 公頃，占計畫總面積之 10.12%。

(1) 聯外道路

A、1 號道路（金馬路）

為本計畫區西側外環道路，北與省道台一線相接通往臺中縣市，南與中華西路相接可達高速公路，及通往鹿港、溪湖，計畫寬度五十公尺，屬省道台一丙線。

B、2 號道路（中華西路）

為計畫區內前往高速公路彰化交流道之聯絡道路，同時亦是通往鹿港、秀水等地之主要道路，計畫寬度為四十公尺，屬縣一四五號道路。

C、4 號道路（中山路）

北通往臺中縣市，南達員林、西螺，為貫穿本計畫區之南北向聯外道路，計畫寬度為二十及三十公尺，屬省道台一線。

D、6 號道路（彰美路）

為本計畫區通往和美之聯外道路，計畫寬度為二十公尺，屬縣一三九號道路。

E、8 號道路（彰草路）

為本計畫區通往和美之聯外道路，計畫寬度為十五公尺，屬縣一三九甲號道路。

F、12 號道路（大埔路）

為本計畫區通往大村、員林之聯絡道路，計畫寬度為十五公尺，屬縣一三七號道路。

G、17 號道路

為本計畫區通往和美、鹿港之聯絡道路，計畫寬度為十五公尺。

H、18 號道路

為本計畫區通往和美、鹿港之聯絡道路，計畫寬度為十二公尺。

I、14-2 號道路（公園路）

為本計畫區通往芬園、南投草屯之聯外道路，計畫寬度為十五公尺，屬縣一三九號縣道。

(2) 主要道路

A、3 號道路（曉陽路）

為聯絡省道台一線與高速公路交流道及兼具聯絡住宅區內次要道路之主要道路，計畫寬度為二十公尺。

B、11 號道路、15 號道路、10—7 號道路（中正路）

為火車站前中心商業區主要聯絡道路，計畫寬度為二十公尺。

C、14 號道路、9—4 及 9—5 號道路（中華路）

為市中心通往省道台一線及高速公路之道路，計畫寬度為二十公尺及十四・五公尺。

D、十六號道路（中央路）

為聯絡省道台一線與高速公路交流道及兼具聯絡住宅區內次要道路之主要道路，計畫寬度為三十公尺。

E、2—3、3—1 號道路（自強路）

為連接五號道路與一號道路，其主要聯絡後火車站住宅區間次要道路之主要道路，計畫寬度為十五公尺。

F、3—8 號道路（辭修路）

北接六號道路，南接八號道路，為計畫區西北側後火車站地區之重要道路，計畫寬度為十五公尺。

G、7—1、7—2 號道路（三民路）

為火車站前商業區主要聯絡道路，計畫寬度為二十公尺。

H、8—2、9—1 號道路（光復路）

為火車站前商業區之主要道路，計畫寬度為一四・五公尺。

(3) 次要及出入道路

在各住宅區鄰里單元依需要劃設次要道路與出入服務道路，和聯外道路與主要道路串聯構成本計畫區之道路系統。

表 2-2 彰化市都市計畫土地使用面積分配表

項目	計畫面積 (公頃)	占計畫面積百分比 (%)	占都市發展用地 百分比 (%)
都市發展用地	住宅區	608.21	49.26
	商業區	79.61	6.45
	乙種工業區	74.43	6.03
	文教區	13.62	1.10
	保存區	1.83	0.15
	古蹟保存區	3.53	0.29
	車站專用區	0.53	0.04
	加油站專用區	0.45	0.04
	電信專用區	0.36	0.03
	郵政專用區	0.25	0.02
	學校用地	89.97	7.29
	機關用地	20.04	1.62
	公園用地	59.40	4.81
	公園用地(兼供滯洪池使用)	0.27	0.02
	鄰里公園兼兒童遊樂場用地	11.82	0.96
	廣場兼停車場用地	2.06	0.17
	綠地	1.78	0.14
	綠地(兼作溝渠使用)	6.30	0.51
	市場用地	2.17	0.18
	體育場用地	15.24	1.23
	醫院用地	1.40	0.11
	電台用地	0.13	0.01
	變電所用地	2.47	0.20
	溝渠用地	9.00	0.73
	鐵路用地	20.69	1.68
	廣場用地	1.16	0.09
	道路用地	124.95	10.12
	停車場用地	3.04	0.25
	社教用地	5.09	0.41
	高速公路用地	17.37	1.41
	綠園道用地	18.26	1.48
	污水處理廠用地	6.83	0.55
	電路鐵塔用地	0.03	0.00
	自來水事業用地	4.54	0.37
	小計	1,206.83	97.74
非 都 市 發 展 用 地	農業區	25.65	2.08
	風景區	2.23	0.18
	保護區	0.00	0.00
	小計	27.88	2.26
合計	1,234.71	100.00	---

資料來源：變更彰化市都市計畫（第二次通盤檢討）書，民國 108 年 7 月。

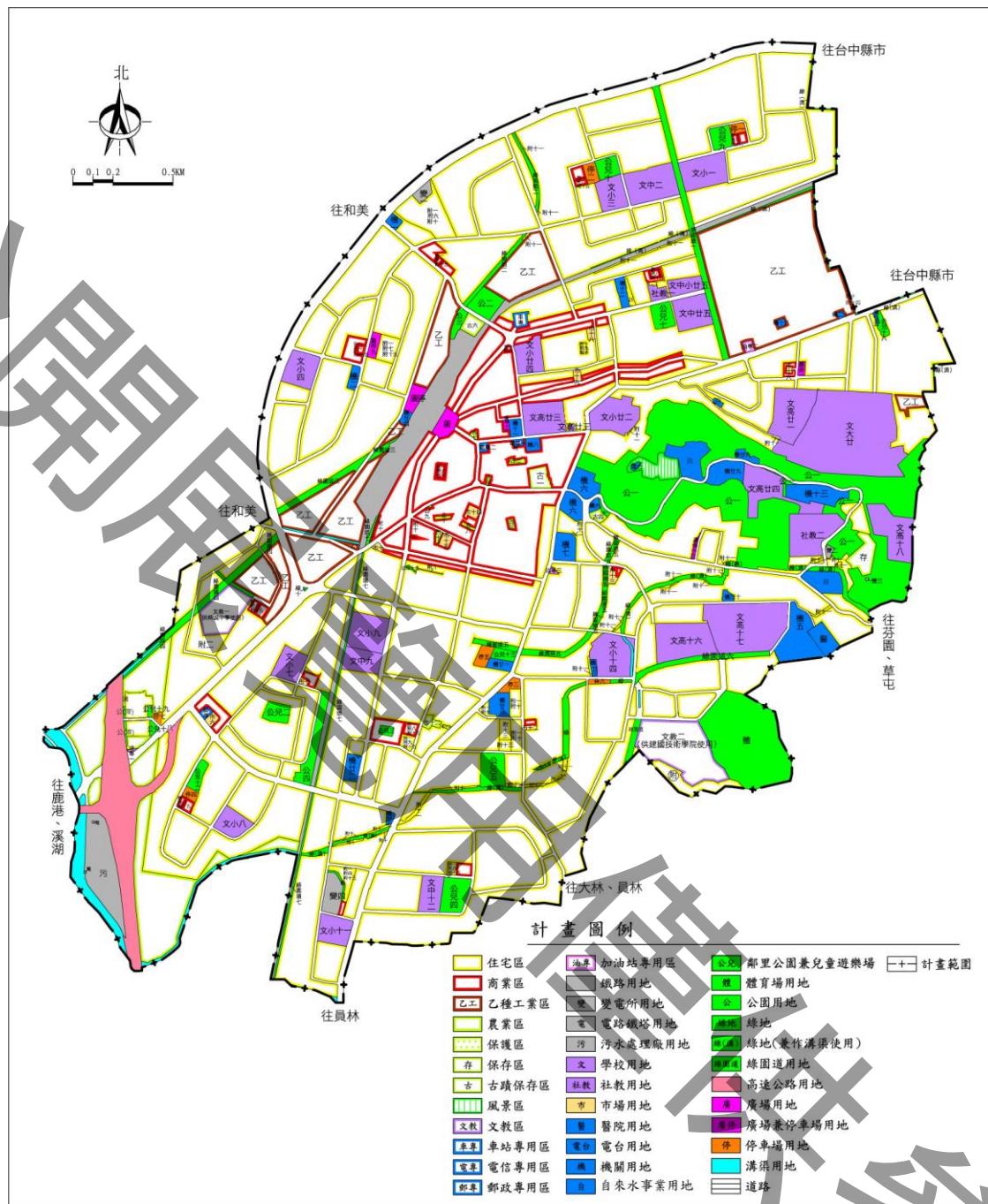


圖 2-13 現行彰化市都市計畫示意圖

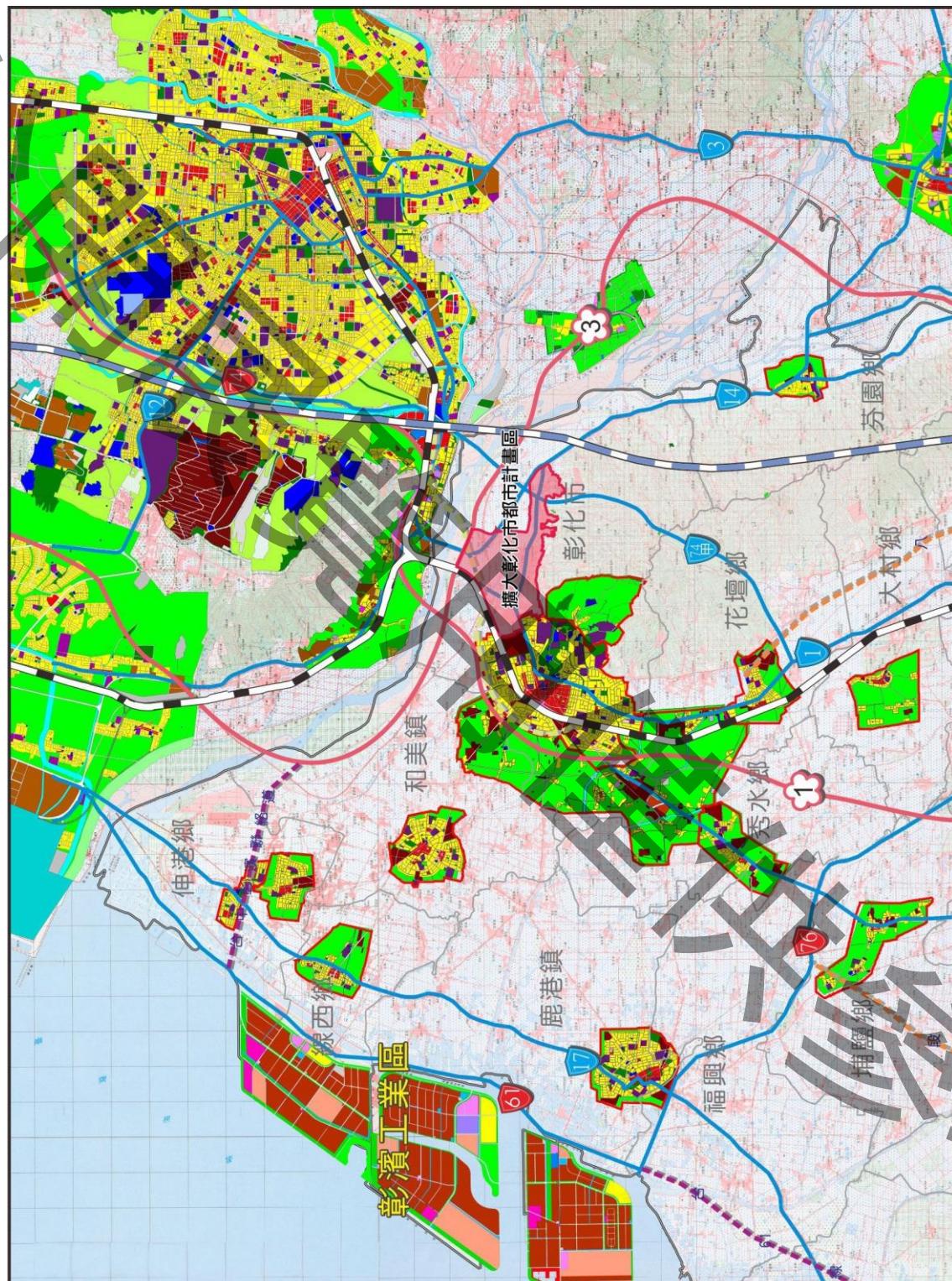


圖 2-14 鄰近都市計畫區分布示意圖

七、土地使用分區管制要點原則性規範說明

第二次通檢配合主要計畫與細部計畫拆離後，土地使用分區管制要點係屬細部計畫之計畫內容，故於主要計畫內容針對土地使用分區管制要點中進行原則性之規範說明：

- 1.配合內政部民國 105 年 4 月 25 日台內營字第 1050410137 號令修正發布之「都市計畫法臺灣省施行細則」修正法令依據。
- 2.各項使用分區之使用項目與強度依照現行計畫內容管制，惟為解決現況容積使用情形已大於法定容積之情形，且彰化市屬於發展歷史悠久地區，相對的土地持分複雜、缺乏促使地主積極再利用及改建之相關誘因，故調整住宅區得依照面臨計畫道路寬度之原則進行不同使用強度劃份。
- 3.建築基地前院、側院深度退縮管制及騎樓與無遮簷人行道設置依相關規定妥為訂定。
- 4.為確保合理居住密度，以維護生活環境品質及公共設施服務水準，增訂停車空間設置規範，以合理管制土地使用強度。
- 5.考量基地綠化設計，訂定建築基地應綠化面積及覆土深度之相關規定。
- 6.訂定特定條件地區及開發面積達一定規模者須經都市設計審議，並增訂都市設計審議項目之相關準則。
- 7.為獎勵既有發展區積極再利用及改建，在維護並提升相關環境品質之前提下，提供大基地開發、提升防災機能、都市保水性能及法定停車空間集中留設且具共同出入口等容積獎勵相關誘因，促進彰化市整體都市發展需求。
- 8.依照『彰化縣都市計畫甲種及乙種工業區申請設置工業發展有關設施暨公共服務與公用事業設施使用案件處理原則』之規定及「都市計畫法臺灣省施行細則」修訂條文，得依規定申請設置公共服務與公用事業設施。

第三章 發展現況分析

第一節 歷史沿革及地理位置

一、歷史沿革

彰化縣位於臺灣省西部平原正中間，嘉南平原北端，西臨臺灣海峽，與大陸泉州相距約 300 公里，因該縣海岸線有港有埠，與福建沿海地區交通便利，故早期移民多由彰化地區入台，「一府二鹿三艋舺」即在描述當時臺灣省與大陸交通運輸的情況與據點，其中二「鹿」即為鹿港，是當時文化與商業重鎮。也由於彰化開發歷史久遠，因此縣內寺廟、古蹟文物豐富，尤以彰化市、鹿港鎮為最。

彰化於清初稱「半線」，隸屬諸羅縣，康熙 23 年，福建沿海居民相繼東渡墾殖，雍正元年始將諸羅縣中間百餘里土地設為縣治，南至虎尾，北抵大甲，從此才稱彰化。光緒 21 年日本據臺後，明治 28 年於全臺設 3 縣，當時彰化屬臺灣縣；29 年則改設三縣一廳，彰化屬臺中縣；30 年改為 6 縣 3 廳，彰化始單獨設廳改為彰化廳；42 年（宣統元年）改為 12 廳合併於臺中廳，至大正 9 年改為州郡廳制，彰化屬臺中州轄，1933 年進行「市區改正計劃」，南郭庄、大竹庄併入彰化街，成立彰化市。二次世界大戰後，中華民國政府接掌臺灣，將臺中州改為臺中縣，彰化市則脫離臺中縣升為省轄市，下分彰北、彰西、彰南與大竹四區，區下分里，共轄 92 個里。1950 年合併四區，將彰化市與臺中縣南半部合併，成立彰化縣，彰化市則降為縣轄市，為彰化縣治。

二、地理位置

彰化市位於臺灣中部偏西、彰化縣之東北隅。東北以貓羅、大肚兩溪為界，鄰接臺中縣之烏日、大肚兩鄉；其餘鄰接本縣之鄉鎮，西鄰和美鎮與秀水鄉，南接花壇、芬園兩鄉。全市東西長約 13 公里，南北寬約 7 公里，總面積 6,569 公頃，為彰化縣內第三大行政區，次於芳苑鄉與二林鎮。全市 73 個里，其中以市中心區為主的 51 個里為都市計畫區範圍。本市空間發展結構分布，受制於東南側八卦台地的影響，市中心區與郊區發展差異顯著。

第二節 自然環境分析

一、地形地勢

本市可分為兩個地形區，即東南部的八卦台地與西北、東北部的平原區。東南側的八卦台地面，在3萬至50萬年前為大肚溪之河床，後來因為板塊的擠壓乃隆起並摺曲成八卦山背斜，背斜西翼太彎曲，地層無法承受遂斷裂變位，形成彰化斷層，斷層東側抬升。最高點為本區東南部的銀行山，海拔232公尺，而本區西北隅的八卦山降為97公尺。

本市西北、東北部份分布著低平的平原，由上快官之34公尺高，向西緩降，香山莊為26公尺，阿夷莊為19公尺，彰化交流道附近為11公尺。此區乃彰化隆起海岸平原之一部分，係大肚溪及八卦台地之坑谷搬運來的礫、砂、泥所堆積及沿海的淺水地區隆起所成的沖積層，屬全新世之沖積扇、氾濫原與海埔地地形，民國48年8月7日八七水災大肚溪南岸堤防潰決，曾造成氾濫之災情。

二、地質土壤

(一) 地質與地層

本市地質構造主要分為八卦山背斜及彰化斷層。各地質構造分述說明如下(詳如圖3-1)：

1.八卦山背斜

八卦台地因菲律賓海板塊對歐亞大陸板塊的擠壓，前方受北港基盤高區之阻，形成一背斜構造，其背斜軸與台地走向一致，呈北北西—南南東方向，延伸經台地中央高區，而其兩翼分別傾向東方與西方，傾角在5度至20度之間。

2.彰化斷層

彰化斷層為東側上升之逆斷層，亦為臺中盆地的轉樞線斷層，由於盆地的下陷，而形成東側下降的正斷層，斷層面向東傾斜65度，經鑽井得知東側卓蘭層頂部較西側者低100公尺，錦水頁岩頂部較西側者低300公尺。依據中央地質調查所民國97年出版的「台灣中部的活動斷層—二萬五千分之一活動斷層條帶圖說明書」已將彰化斷層暫列為第一類活動斷層，彰化斷層經過原都市計畫範圍之中心處，鄰近斷層範圍100公尺內之相關建築

開發行為應檢討建築防震相關措施。

本市出露之地層包括第四紀更新世之頭崙山層、紅土台地推積層，以及全新世之沖積層。各地層之岩性與分布情形，由老至新依序說明如下：

(1) 頭崙山層

本市出露之頭崙山層依其岩性上的差異大致可分為兩段。下段為頭崙山層過渡帶，出露之厚度最厚達數 10 公尺。上段則為頭崙山層火炎山相之礫石，出露厚度達 300 公尺以上。過渡帶主要分布在本市東南部的八卦台地區。

(2) 紅土台地沖積層

本層為大肚溪形成之沖積扇堆積層，其下部為 10 至 40 公尺厚之砂礫，上覆數 10 公分至 4 公尺厚發育良好的紅土，主要分布在東南部平坦台地上。

(3) 沖積層

分布於本市西北部與東北部之平原及河谷，其組成以礫石、砂、黏土為主，可能夾雜一些有機物質如枯木等。

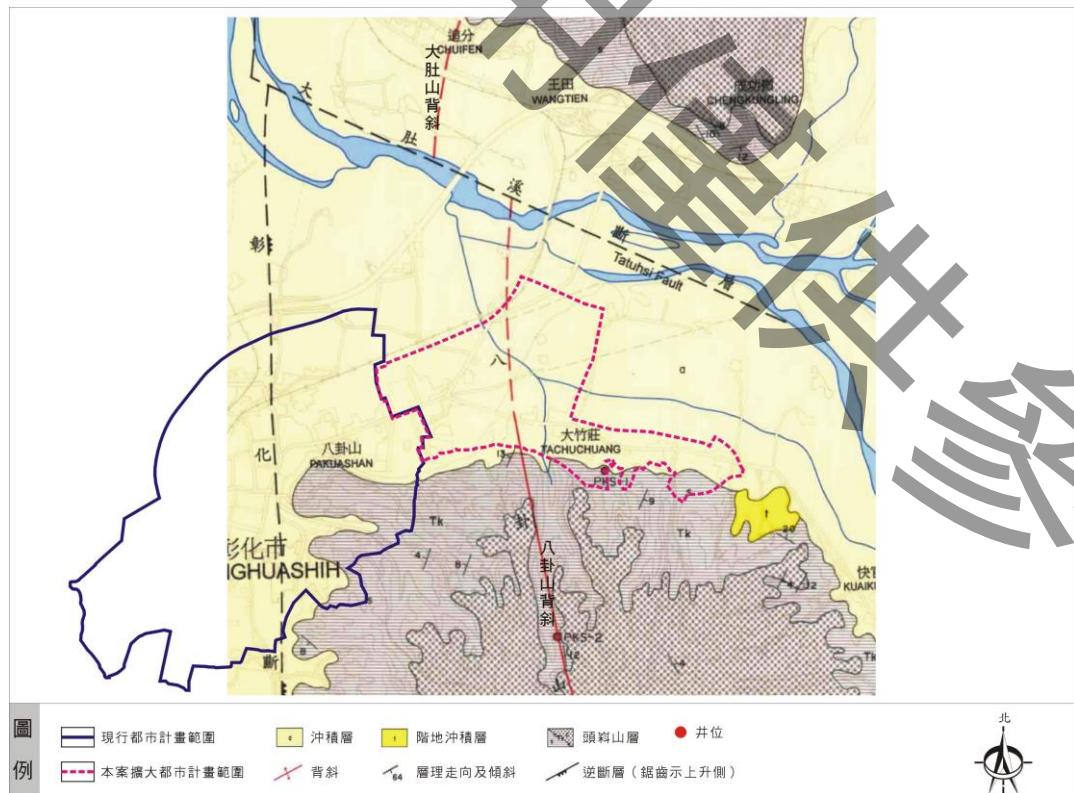


圖 3-1 周邊區域地質示意圖

圖片來源：中央地質調查所網頁

(二) 土壤

彰化市主要為大肚溪沖積物，其主要來源為砂頁岩風化物，滲雜少量板岩風化物所堆積成的土壤，底土顏色帶棕色，土壤反應並呈微酸性，不見明顯構造，僅分布於彰化平原之北部，洋子厝溪以北至大肚溪南岸，堆積於老濁水溪沖積土上，而越近大肚溪，砂頁岩風化物為主之土層愈厚，可達 150 公分，越南越薄。

八卦山台地地形中較平緩安定之處多有紅棕色紅壤及黃紅色紅壤分布，而在較陡之處為灰黃色崩積土，土壤構造良好，除遭沖蝕或崩塌而移位者外，土壤剖面均深厚且質地細緻，紅壤屬較為“貧瘠”的土壤，故需要施肥及改良其酸性，灰黃色崩積土則為砂岩、頁岩、泥岩等風化物崩積化育而成，土壤剖面中多含石礫，土壤反應呈極端酸性至弱酸性 (PH 值約 5.0)，詳圖 3-2。

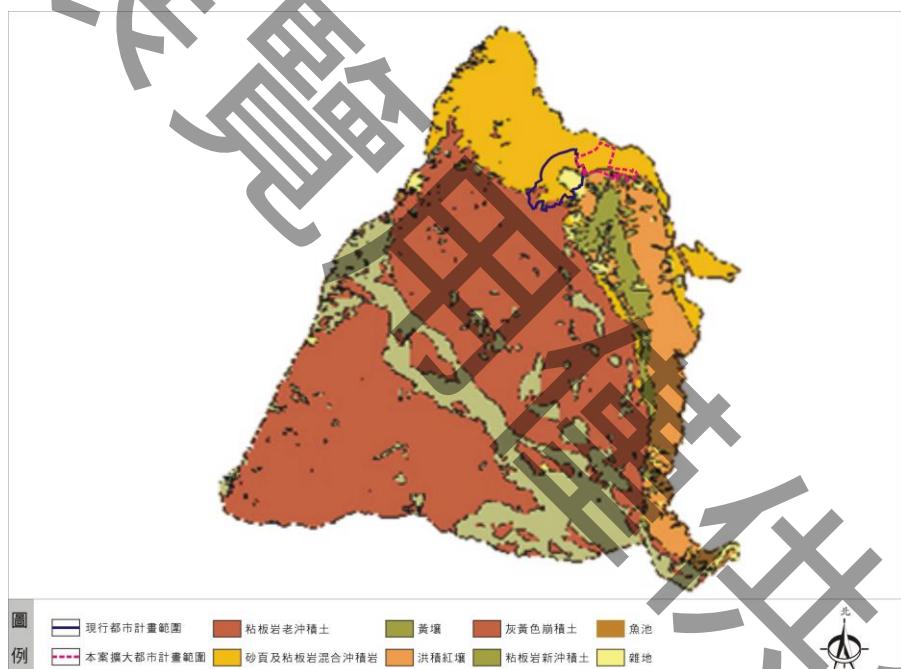


圖 3-2 彰化縣土壤分布示意圖
圖片來源：彰化縣綜合發展計畫(第一次修訂)，民國 90 年。

三、氣候

彰化市地處台灣中部地區，氣候屬於亞熱帶季風氣候，夏季炎熱、多雨，春、秋兩季氣候涼爽，全年平均氣溫為 23.5°C ，冬季較短，雨水偏少，較為乾旱，年平均溫變化不大，且屬彰化縣之內陸地區，受海風影響較小，僅冬季之東北季風、夏季西南風盛行，惟降雨自沿海地帶向山區遞減，以 6~8 月降雨特多，7~9 月常有颱風侵襲，10 月後驟減，進入旱季，全年降雨量為 2,478 公釐，降雨日數全年達 126 日。

表 3-1 2019 年台中氣象站氣候資料統計表

項目 月份	降雨量 (mm)	降雨日數 (天)	相對濕度 (%)	平均氣溫 (°C)	最高氣溫 (°C)	最低氣溫 (°C)	日照小時 (hr)
1月	13.0	4	75	19.3	31.0	11.1	172.9
2月	11.0	1	75	20.5	31.7	14.3	173.4
3月	179.5	13	79	21.1	32.3	12.3	141.6
4月	115.5	10	79	24.7	33.3	16.7	169.3
5月	524.0	18	82	25.4	33.7	18.9	87.2
6月	480.0	15	79	28.2	35.6	22.5	123.2
7月	177.5	13	79	29.4	36.6	23.1	165.2
8月	768.0	24	86	28.4	36.0	23.8	93.0
9月	133.5	7	78	27.7	35.6	21.8	150.5
10月	11.5	1	71	26.1	33.6	20.4	214.2
11月	0.0	0	69	23.0	31.1	16.5	239.3
12月	94.5	5	75	19.3	29.5	12.0	204.5
合計/平均	2508.0	111	77	24.4	33.3	17.8	161.2

備註：彰化地區無氣候測站統計資料，故擷取台中氣象站相關氣候統計資料。

資料來源：中央氣象局全球資訊網；規劃單位彙整。

四、水文

彰化市東北面界臨大肚溪（又稱烏溪）與臺中縣隔岸相對，西南面則有洋仔厝溪，並有東西兩圳及東西三圳貫流市區。位於彰化市北邊，是臺灣地區 21 條主要河川之一，大肚溪流域北臨大甲溪，南界濁水溪，其上游發源於合歡山西麓之松嶺，流經南投縣、臺中縣及彰化縣，於臺中縣龍井鄉麗水村附近流入臺灣海峽，河川全長 119.1 公里，流域面積 2,025.6 平方公里。

第三節 社會經濟環境

一、人口變遷

人口為研究都市之社會經濟狀態的重要指標，透過人口成長及分布之分析，可以說明都市成長與都市化現象之過程；而人口結構之研究更可了解地區成長類型及經濟活動人口與依賴人口數量，進而看出本區經濟活動發展潛力。

(一) 人口成長統計

彰化市人口於民國 99 年為 236,503 人，至民國 108 年為 232,259 人，平均年成長率約為-0.21%，屬於人口平緩減少地區。現行計畫區內人口於民國 99 年為 141,477 人，至民國 108 年為 138,410 人，平均年成長率約為-0.27%，除民國 100 年出現人口正成長外，其他皆為負成長，以目標年 115 年計畫人口 200,000 人，目前達成率約 69%。另擴大彰化市都市計畫區部分現況人口數約 31,246 人，近年人口呈現負成長，平均成長率為-0.31%。

表 3-2 彰化市及擴大範圍歷年人口統計一覽表

年度	彰化市		都市計畫區		擴大都市計畫範圍	
	人口數 (人)	成長率 (%)	人口數 (人)	成長率 (%)	人口數 (人)	成長率 (%)
99	236,503	-0.28	141,477	-0.51	32,117	-0.35
100	236,646	0.06	141,548	0.05	32,142	0.08
101	236,636	0.00	141,485	-0.04	32,132	-0.03
102	236,172	-0.20	141,186	-0.21	31,991	-0.44
103	235,022	-0.49	140,577	-0.43	31,755	-0.74
104	235,010	-0.01	140,458	-0.08	31,698	-0.18
105	234,690	-0.14	140,208	-0.18	31,643	-0.17
106	233,613	-0.46	139,324	-0.63	31,462	-0.57
107	232,729	-0.38	138,685	-0.46	31,271	-0.61
108	232,259	-0.20	138,410	-0.20	31,246	-0.08
平均	—	-0.21	—	-0.27	—	-0.31

資料來源：彰化市戶政事務所網頁-人口統計查詢 (<http://house.chcg.gov.tw/changhua/00home/index3.asp>)。

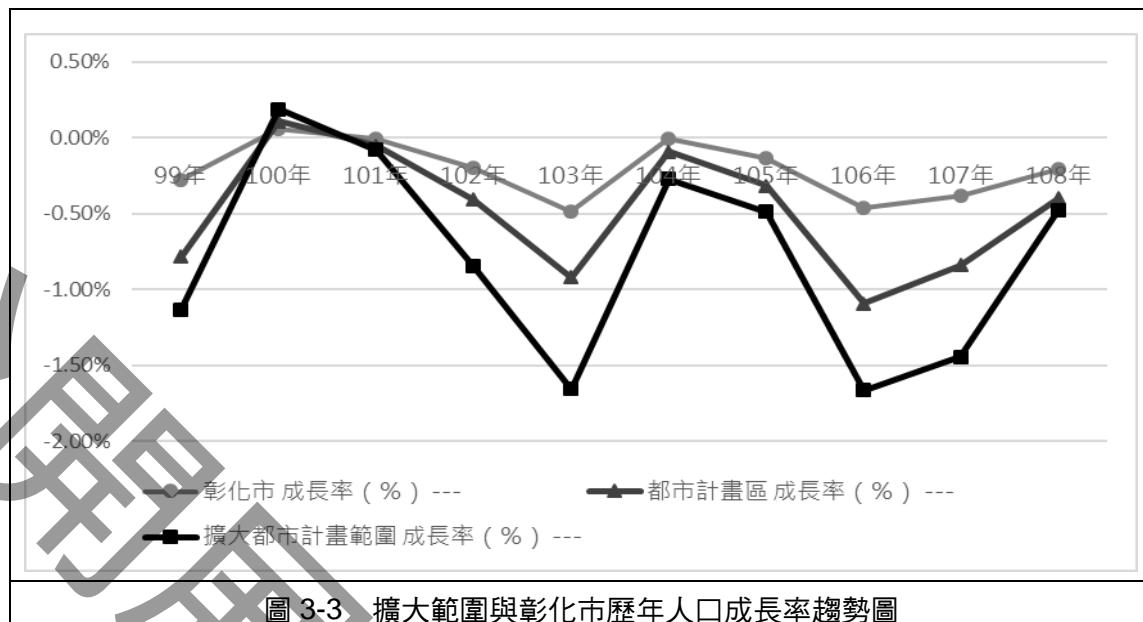


圖 3-3 擴大範圍與彰化市歷年人口成長率趨勢圖

(二) 人口成長分析

本市近十年來之人口成長情形為微幅下降，在自然增加部份，因出生人口數逐年下降，而死亡人口逐年增加的情形下，整體自然增加部份逐年下降；在社會增加部份，整體遷出人口大於遷入人口，顯見彰化市區之高地價、房價及可發展用地多已開闢完成而缺乏腹地之影響下，導致整體人口負成長之趨勢。

表 3-3 彰化市人口成長分析表

單位：人

年度	總人口	遷入	遷出	社會 增加	出生	死亡	自然 增加	總增減
99	236,503	6,993	8,350	-1,357	1,987	1,287	700	-657
100	236,646	6,741	7,571	-830	2,340	1,367	973	143
101	236,636	6,395	7,619	-1,224	2,596	1,382	1,214	-10
102	236,172	6,054	7,382	-1,328	2,160	1,282	878	-450
103	235,022	5,900	7,731	-1,831	2,205	1,524	681	-1,150
104	235,010	6,054	7,057	-1,003	2,501	1,510	991	-12
105	234,690	5,671	7,009	-1,338	2,533	1,515	1,018	-320
106	233,613	5,110	7,051	-1,941	2,356	1,492	864	-1,077
107	232,729	5,668	7,168	-1,500	2,211	1,595	616	-884
108	232,259	5,777	6,824	-1,047	2,161	1,584	577	-470

資料來源：彰化市戶政事務所網頁-人口統計查詢 (<http://house.chcg.gov.tw/changhua/00home/index3.asp>)

(三) 人口組成分析

就彰化市人口年齡組成於民國 100~108 年間變化情形統計結果（詳如表 3-3），本市主要經濟活動人口（15~64 歲）於 102 年達到高峰占總人口數 72.67%，隨後便逐漸減少。扶養率自 100 年起逐漸上升，老化指數則逐年攀升，顯見本市老年人口逐漸提升當中，少子化及老年化人口趨勢日益顯著。

表 3-4 彰化市歷年人口年齡結構一覽表

年度	0~14 歲(人)	15~64 歲(人)	65 歲↑(人)	扶養率(%)	老化指數(%)
100	40,126	172,111	24,409	37.50	60.83
102	38,184	171,638	26,350	37.60	69.01
104	35,737	170,443	28,830	37.88	80.67
106	34,071	167,222	32,320	39.70	94.86
108	33,021	165,686	33,552	40.18	101.61

資料來源：彰化市戶政事務所網頁-人口統計查詢。

註：扶養率=(0~14 歲人口+65 歲以上人口)/(15~64 歲人口)

老化指數=(65 歲以上人口)/(0~14 歲人口)×100

(四) 人口密度

彰化縣民國 108 年底之人口總數為 1,272,802 人，土地面積為 1,074.40 平方公里，平均人口密度為每平方公里 1,185 人，以彰化市為最高（3,535 人/平方公里），其次為員林市、和美鎮及鹿港鎮最高，每平方公里在 2,000 人以上，為縣內主要人口集中地區。

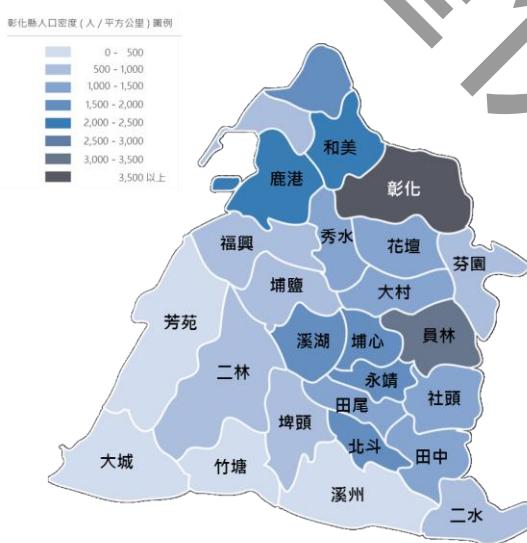


圖 3-4 彰化縣各鄉鎮市人口密度示意圖

圖片來源：2016 彰化縣城鄉發展年報，民國 105 年。

二、經濟活動

(一) 彰化縣現有產業分析

1. 產業發展現況

依照彰化縣歷年各級產業之公司登記家數及資本額發展變遷情形可知，一、二、三級產業之家數與資本額皆有逐年成長趨勢，惟三級產業之占比逐年增加。以 108 年統計資料而言，各級產業占總登記家數之比例以二級產業（工業）為主，占總家數 61.41%，資本額亦占總計之 65.42%，詳見表 3-5。

表 3-5 彰化縣歷年公司登記家數與資本額統計表

年度	農、林、漁、牧		工業		服務業		總計	
	家數 (家)	資本額 (百萬元)	家數 (家)	資本額 (百萬元)	家數 (家)	資本額 (百萬元)	家數 (家)	資本額 (百萬元)
99	327	60,983	13,672	241,434	8,301	63,139	22,300	365,558
100	366	61,346	14,109	252,041	8,375	63,297	22,832	376,684
101	407	61,534	14,425	261,773	8,454	63,136	23,286	386,443
102	442	63,085	14,770	270,642	8,481	64,267	23,693	397,994
103	490	67,349	15,226	273,889	8,601	68,185	24,317	409,423
104	536	67,842	15,737	279,930	8,750	69,925	25,023	417,697
105	565	67,877	16,056	286,474	9,169	76,514	25,790	430,865
106	636	68,162	16,518	293,265	9,489	86,061	26,643	447,488
107	669	69,747	16,714	301,650	9,691	89,181	27,074	460,578
108	675	69,800	16,808	313,163	9,887	95,756	27,370	478,719
比例	2.47%	14.58%	61.41%	65.42%	36.12%	20.00%	100.00%	100.00%

資料來源：歷年彰化縣統計要覽。

註：比例係指民國 108 年度各產業別占總計之比例。

2. 產業人口

計畫區所在之彰化市為全縣行政中心，亦為彰化縣產業製造最大地帶，其製造業及工商業從業員工人數居於彰化縣之冠，及業數達 10 萬人以上，而產業型態因社會結構轉變，已由二級產業轉為三級產業為主，然二級產業仍提供一定的經濟穩定支撐能量及就業機會，並持續成長。

以民國 79 年台閩地區戶口及住宅普查報告資料得知，彰化市以二級產業為發展之首，該產業人口占本市產業 51.13%，民國 89 年之資料則顯示三級產業人口為最多，達總產業人口之 60%，至 99 年雖然二級產業人口持續成長而三級產業人口稍減，但仍以三級產業人口最多，顯見本市三級

產業發展之潛能，詳如表 3-6。

表 3-6 彰化縣與彰化市各級產業人口一覽表

單位:人

年度	類別	彰化市	彰化縣
79 年	一級產業人口	8,348	165,548
	二級產業人口	30,298	155,945
	三級產業人口	20,612	82,538
89 年	一級產業人口	3,182	99,980
	二級產業人口	34,867	203,349
	三級產業人口	58,696	272,269
99 年	一級產業人口	1,064	67,463
	二級產業人口	43,321	255,064
	三級產業人口	57,860	241,030

資料來源：79 年、89 年、99 年台閩地區戶口及住宅普查報告。

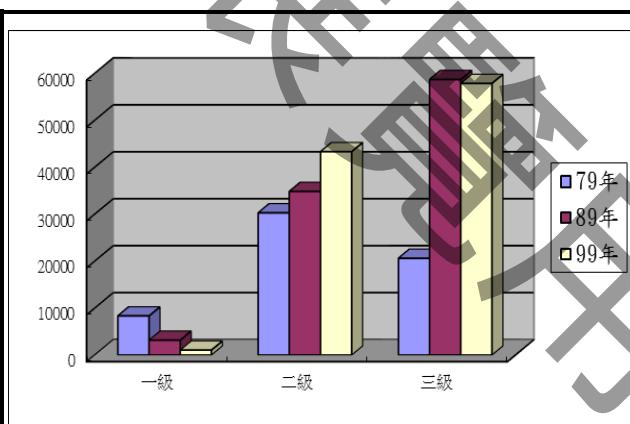


圖 3-5 彰化市產業人口結構年度比較示意圖

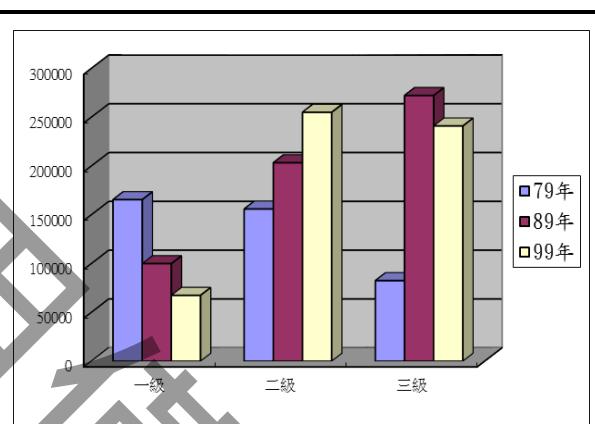


圖 3-6 彰化縣產業人口結構年度比較示意圖

3.已登記工廠分析

(1) 主要產業分析

彰化縣內重要且具規模之製造業多集中於彰化市、和美鎮與員林鎮等鄉鎮，其中又以彰化市為主要聚集之地區，其主要的產業為金屬製品製造業、塑膠設備製造修配業、機械設備製造修配業、運輸工具製造修配業及食品製造業。

表 3-7 彰化縣製造業集中鄉鎮分布表

製造業種類	集中鄉鎮
金屬製品製造業	彰化市、和美鎮、鹿港鎮
紡織業	和美鎮、社頭鄉、伸港鄉
機械設備製造業	彰化市、和美鎮、員林鎮

製造業種類	集中鄉鎮
其他運輸工具製造業	彰化市、溪湖鎮、秀水鄉、和美鎮
食品及飼料製造業	員林市、彰化市

資料來源：彰化縣統計要覽，彰化縣政府，民國 107 年。

(2) 區位商數分析

由表 3-8 所示，全縣產業區位商數大於 1 之製造業項目有橡膠製品製造業、紡織業、其他運輸工具製造業、家具製造業、塑膠製品製造業、金屬製品製造業、成衣及服飾品製造業、紙漿、紙及紙製品製造業、汽車及其零件製造業、皮革、毛皮及其製品製造業、木竹製品製造業、其他製造業等 12 種行業別，代表這些產業之專業化程度也較高，在空間分布上亦較為集中。

表 3-8 民國 105 年彰化縣製造業區位商數表

製造業項目	彰化縣 (人)	全國 (人)	區位商數
橡膠製品製造業	13,028	40,806	4.53
紡織業	21,330	103,299	2.92
其他運輸工具製造業	13,546	78,153	2.45
家具製造業	5,181	30,253	2.41
塑膠製品製造業	17,226	139,181	1.75
金屬製品製造業	45,935	375,190	1.73
成衣及服飾品製造業	5,735	48,201	1.69
紙漿、紙及紙製品製造業	5,689	51,111	1.57
汽車及其零件製造業	10,830	101,515	1.51
皮革、毛皮及其製品製造業	1,813	20,089	1.28
木竹製品製造業	1,529	18,092	1.18
其他製造業	6,044	81,546	1.04
機械設備製造業	18,268	263,974	0.98
基本金屬製造業	7,216	110,387	0.92
飲料、菸草製造業	1,140	18,833	0.86
食品製造業	8,142	146,254	0.78
非金屬礦物製品製造業	3,684	74,454	0.70
化學材料製造業	4,437	94,723	0.66
印刷及資料儲存媒體複製業	2,279	55,394	0.58
電力設備製造業	4,115	119,645	0.48
藥品製造業	919	31,812	0.40
化學製品製造業	1,563	55,316	0.40

製造業項目	彰化縣 (人)	全國 (人)	區位商數
產業用機械設備維修及安裝業	1,491	53,771	0.39
石油及煤製品製造業	276	22,054	0.18
電腦、電子產品及光學製品製造業	2,283	220,519	0.15
電子零組件製造業	6,283	609,058	0.15
合 計	209,982	2,963,630	

資料來源：工商及服務業普查，行政院主計處，民國 105 年。

(二) 彰化縣產業群聚分析

臺灣整體產業部門可分成鋼鐵機電、塑化紡織、電子資訊、食品加工及其他產業集群，依據產業集群在地理空間上的分布情形，發現彰化縣在上述四大產業集群中，存在鋼鐵機械產業集群之機械設備集群和旁支的運輸工具集群，以及屬於地方特色製造業之紡織業。

表 3-9 產業具群集項目分類表

產業集群	項 目
鋼鐵機電	上游：鋼鐵原料集群、下游：機械設備集群 旁支：運輸工具集群
塑化紡織	上游：石化原料為主的塑化原料集群 下游：紡織與成衣結合的塑化人纖集群
電子資訊	電子與資訊兩大部門
食品加工	冷凍食品加工及其他食品加工業
其 他	地方特色製造業

1.金屬工業

- (1) 原因：受到中部區域已經形成之鋼鐵機電產業集群在地理空間外溢的效果。
- (2) 主要工業製品代表：機械設備與工具類。
- (3) 影響：具有強大的產業向後關聯效應。
- (4) 核心廠商：彰化市、鹿港鎮，其他地區則屬於衛星生產基地或協力廠商聚集地區。
- (5) 關聯產業：鋼鐵工業為國家工業之母，具有高度的產業關聯性，上游包括進口廢鐵商及進口鋼胚商，中游包括各單軋業，包括鍊鋼業、軋鋼業，下游涵蓋金屬製造業、機械業、運輸工具業、電工器材業、螺絲螺帽業、土木工程及建築業等。
- (6) 彰化市發展情形：彰化市工廠家數在金屬工業相關產業上除金屬

基本業之外，其餘排名皆在彰化縣之首位，分別在基本金屬製造業占有 8.61%、金屬製品製造業占有 21.46%、機械設備製造修配業占有 17.14%，在此產業集群中完整扮演上中下游之關聯產業，特別是下游之相關金屬製品工業。

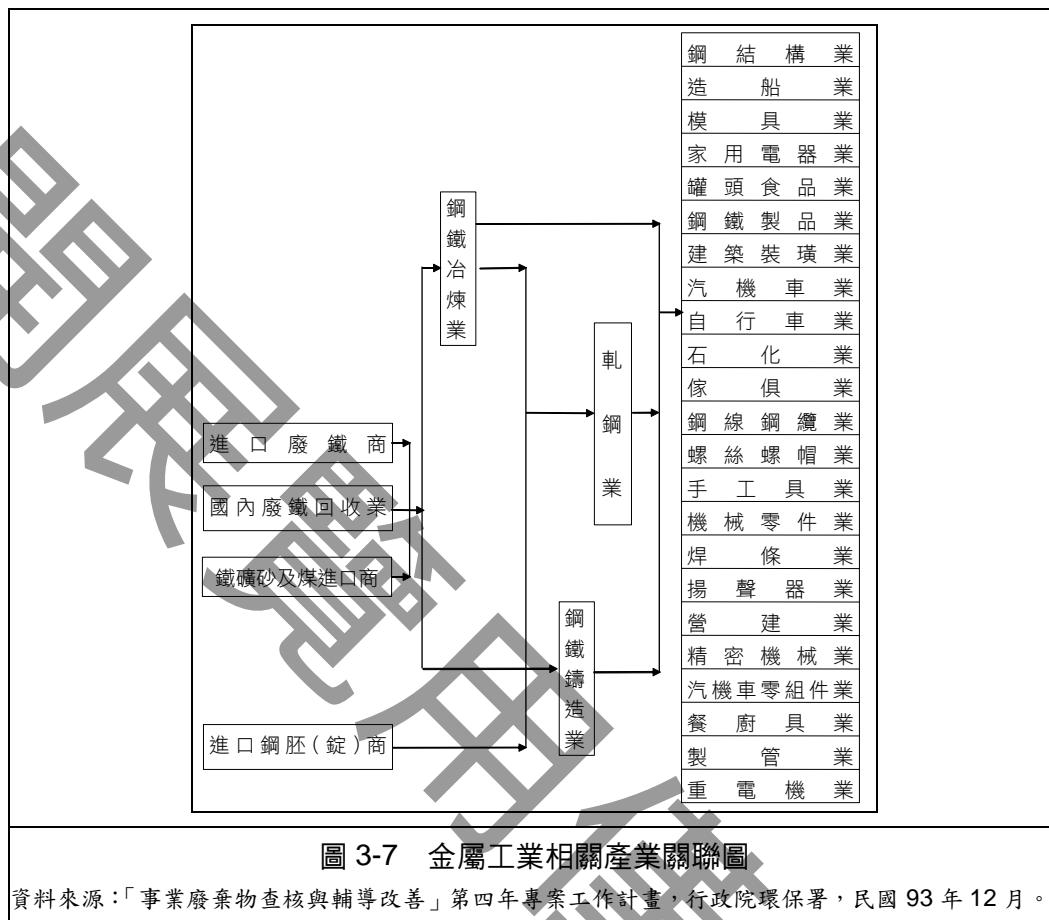


表 3-10 金屬工業相關產業分布概況表

產業別	分布情形與家數	總計
基本金屬製造業	鹿港鎮（37 家）、彰化市（13 家）、和美鎮（17 家）、其他鄉鎮（84 家）	151 家
金屬製品製造業	彰化市（740 家）、鹿港鎮（419 家）、和美鎮（538 家）、其他鄉鎮（1,752 家）	3,449 家
機械設備製造業	彰化市（193 家）、鹿港鎮（207 家）、和美鎮（131 家）、其他鄉鎮（595 家）	1,126 家

資料來源：彰化縣統計要覽，彰化縣政府，民國 107 年。

2. 運輸工具製造業

- (1) 原因：臺灣整體產業關聯影響。
- (2) 主要工業製品代表：自行車產業。
- (3) 影響：具有強大的產業向後關聯效應，橡膠、塑膠、鋼鐵、機械等相關產業。

- (4) 核心廠商：彰化市、和美鎮。
- (5) 關聯產業：自行車的基本結構可略分為車架系統、傳動系統、制動系統、操控及車輪系統及附件等五大部份。各系統係由多項零組件組合而成，其中包含車架、前叉架、把手、把手豎管、大齒盤、曲柄、變速器、剎車器、花鼓、飛輪、輪圈、鏈條、踏板、擋泥板等，所使用的材質涵蓋金屬、橡膠、合金、化學品等。產品製程可粗分三大裝配線，分別為車輪裝配線、車架裝配線及組裝配線。
- (6) 彰化市發展情形：彰化市工廠家數在運輸工具製造業之相關產業上除化學材料業之外，其餘排名皆在彰化縣之首位，分別在其他運輸工具及其零件製造業占有 14.22%、機械設備製造業占有 17.14%、金屬製品製造業占有 21.46%、塑膠製品製造業占有 12.03%，在此產業集中完整扮演上中下游之相關產業。



表 3-11 自行車業相關產業分布概況表

產業別	分布情形與家數	總計
其他運輸工具及其零 件製造業	和美鎮（64 家）、彰化市（62 家）、 溪湖鎮（56 家）、其他鄉鎮（254 家）	436 家
機械設備製造業	彰化市（193 家）、鹿港鎮（207 家）、 和美鎮（131 家）、其他鄉鎮（595 家）	1,126 家
金屬製品製造業	彰化市（740 家）、鹿港鎮（419 家）、 和美鎮（538 家）、其他鄉鎮（1,752 家）	3,449 家
橡膠製品製造業	福興鄉（33 家）、和美鎮（22 家）、 埔鹽鄉（19 家）、其他鄉鎮（135 家）	209 家
塑膠製品製造業	鹿港鎮（152 家）、彰化市（119 家）、	989 家

產業別	分布情形與家數	總計
	和美鎮（103家）、其他鄉鎮（615家）	
化學原材料製造業	芳苑鄉（15家）、線西鄉（15家）、鹿港鎮（13家）、其他鄉鎮（66家）	109家

資料來源：彰化縣統計要覽，彰化縣政府，民國 107 年。

3.小結

由上述分析結果說明彰化縣之產業群集情形，經比較發現彰化縣之產業可以歸納為兩種類型，一個為潛力型產業，反應中部區域鋼鐵機電產業集群之機械設備與運輸工具集群的空間外溢效果，另一為地方特色型產業，缺乏上下游產業關聯的情形，屬於服務地方日常生活或過去傳統鑲嵌在地方的產業。整體而言，彰化縣之產業正浮現出三大產業集群，為鋼鐵機電產業集群、運輸工具產業集群與塑化紡織產業集群，前兩者屬於潛力型產業，塑化紡織產業則屬於地方特色型產業。

表 3-12 產業發展類型分類表

產業類型	產業類別
潛力型產業	橡膠製品製造業、塑膠製品製造業、金屬基本工業、金屬製品製造業、運輸工具製造修配業
地方特色型產業	紡織業、成衣、服飾品及其他紡織製品製造業、皮革、毛皮及其製品製造業、家具及裝設品製造業、紙漿、紙及紙製品製造業

（1）潛力型產業

鋼鐵機電產業集群中的金屬製品業與機械設備業的工廠家數為彰化縣產業總家數之前三名，工廠類型主要為鋼鐵(加工)、鋁及其他金屬製品、機械設備、工具機，而金屬製品製造業為重要的向前關聯者，例如大量運用不鏽鋼技術在家具、建築材料、運輸工具等；機械設備業為重要的向後關聯者，有螺絲、齒輪、引擎傳動機鋼板與鋼材等工業製品；若從產業群聚之觀點而言，兩者具有緊密的生產交易關係，同為鋼鐵機電產業集群中的驅動型產業，然彰化縣內並未有規劃屬於這些潛力型產業專用區用地。

運輸工具集群中的運輸工具製造修配業，以生產自行車為主，是中部區域產業集群的最終消費產品之一，自行車業的產業特性具有向後關聯的經濟效應，有化材、塑膠、橡膠、金屬製品、金屬基本工業等多種行業受其影響，形成關係緊密的產業群聚效應，空間上坐落於彰化縣與臺中縣大甲鎮，為全球自行車產業聚集的重鎮。

(2) 地方特色型產業

過去和美、線西和社頭地區曾經極盛一時的紡織業，在整體投資環境的變遷，勞力與環境成本不再具備優勢下，塑化紡織產業集群已逐漸往更具有附加價值與技術領先的原料和塑化纖維技術發展，如五趾健康襪、奈米、銀纖維排汗襪、竹炭纖維等機能性纖維的功能襪等，以展現附加價值並提升競爭力，其反映在空間上的是該產業逐漸向南彰化與雲林縣境等塑化重鎮遷移的趨勢，應適時規劃合理有彈性之用地規劃，凝聚產業集群效應。

(三) 產業發展環境分析

1. 工業用地供給現況

(1) 非都市工業用地

本縣編定工業區主要屬於政府主導開發的編定工業區，包含全興、福興、田中、芳苑及埠頭等綜合性工業區，除彰濱工業區為分階段開發外，其餘均已開發利用。

(2) 都市計畫工業區

本縣轄內有 31 處都市計畫區，其中僅伸港（全興地區）都市計畫、埠頭都市計畫、田尾園藝特定區計畫等 3 處計畫區並未劃設工業區，其餘 28 處都市計畫區共劃設面積 698.03 公頃之工業區（八卦山風景特定區計畫範圍屬本縣轄者，僅百果山地區有劃設工業區）。依據「彰化縣產業發展暨都市計畫工業區檢討策略」，轄內已使用之都市計畫工業區面積約 495 公頃，使用率約為 70.91%。未开发利用之原因多礙於區內無擬定細部計畫開發服務性公共設施，加上產業升級面臨技術人員缺乏且都市設廠地價昂貴等，致部份大型工廠遷廠或面臨轉型之窘境，此一停滯發展將造成都市整體發展及土地最適利用等層面之課題。

細究其使用類型，全縣平均工業使用率為 42.49%，非工業使用率為 28.42%（包括住宅、商業及其他使用）；閒置、未開闢使用部分則為 29.09%。再依各都市計畫區觀之，工業區使用率最低分別為田尾都市計畫（7.19%）、二林都市計畫（7.57%）及竹塘都市計畫（8.53%）等；非工業使用率則以員林都市計畫（61.97%）、埔心都市計畫（46.66%）及鹿港福興都市計畫（41.00%）為高。

表 3-13 彰化縣非都市工業區情況統計

工業區類型	名稱	面積 (公頃)	工業 使用面 積 (公頃)	比例 (%)	非工業 使用面 積 (公 頃)	比例 (%)	未使用 面積 (公頃)	比例 (%)
編定工業區	北斗工業區	30.04	23.81	79.26	4.72	15.71	1.51	5.03
	田中工業區	29.24	24.82	84.89	4.28	14.64	0.14	0.47
	全興工業區(註 2)	246.80	118.15	47.87	105.52	42.75	23.13	9.37
	社頭織襪產業園區(註 3)	7.49	4.29	57.34	3.19	42.65	0.00	0.01
	芳苑工業區(註 4)	162.48	109.73	67.53	33.40	20.56	19.35	11.91
	埤頭工業區	18.30	16.09	87.92	2.13	11.64	0.08	0.44
	彰濱工業區(註 5)	3,643.0 0	1,144.4 6	31.42	668.02	18.34	1,830.5 2	50.25
	福興工業區	43.51	37.22	85.55	6.28	14.44	0.00	0.01
小計		4,180.8 6	1478.5 8	35.37	827.55	19.79	1,874.7 3	44.84
丁種建築用地 (工業區以外範圍)		682.69	561.11	82.19	120.00	17.58	1.58	0.23
科學園區	二林園區						630.94	
產業用地(含科學園區)現況面積總 計							5,494.49	
報編工業區	二林精機						352.82	

註：1.非工業使用係指已闢建道路、建築、公共設施及其他構造物使用，農業及森林使用未列入使用面積。

2.經查全興工業區未使用土地多分布於北側，分區屬丁種建築用地，係為全興工業區內供住宅使用土地，故無法作為閒置產業用地釋出。

3.社頭織襪產業園區於 100 年辦理土地預售作業，103 年下半年始開放廠商設廠，於 104 年國土利用調查中未能反映實際使用情況，其使用面積 (公頃) 爲以經濟部工業局提供所轄工業區之已開發總面積及已租售設廠面積替代。

4.經查芳苑工業區未使用土地多分布於南側，分區屬丁種建築用地，係為芳苑工業區內供住宅使用土地，故無法作為閒置產業用地釋出。

5.彰濱工業區大部分土地已有後續使用計畫，且線西區及嵩尾區仍有部分土地未完成填海造地工程，屬於海域使用，無法作為閒置產業用地釋出。

資料來源：彰化縣國土計畫（規劃技術報告），109 年。

表 3-14 彰化縣都市計畫工業區發展情形統計表

都市計畫名稱			工業區面積 (公頃)	工業使用面積 (公頃)	比例 (%)	非工業使用面積 (公頃)	比例 (%)	閒置、未使用面積 (公頃)	比例 (%)
市 鎮 計 畫	1 彰化市都市計畫	乙工	74.57	16.72	22.42	29.20	39.15	28.66	38.43
	2 和美都市計畫	乙工	30.54	11.92	39.03	12.05	39.47	6.57	21.51
	3 鹿港福興都市計畫	乙工	37.11	8.55	23.03	15.21	41.00	13.35	35.97
	4 貢林都市計畫	乙工	25.92	6.59	25.41	16.06	61.97	3.27	12.62
	5 溪湖都市計畫	乙工	47.89	14.32	29.89	12.69	26.50	20.88	43.61
	6 二林都市計畫	乙工	12.89	0.98	7.57	3.50	27.18	8.41	65.25
	7 北斗都市計畫	乙工	39.20	10.14	25.86	13.89	35.45	15.17	38.70
	8 田中都市計畫	乙工	27.78	15.66	56.38	2.09	7.53	10.03	36.09
鄉 街 計 畫	9 伸港(全興地區)都市計畫	乙工	-	-	-	-	-	-	-
	10 伸港(水尾地區)都市計畫	乙工	15.32	7.00	45.70	3.72	24.27	4.60	30.03
	11 線西都市計畫	乙工	6.30	5.06	80.39	0.76	12.10	0.47	7.51
	12 秀水都市計畫	乙工	45.69	24.30	53.18	10.36	22.68	11.03	24.15
		零星	0.18	0.17	94.44	0.01	5.56	0.00	0.00
	13 花壇都市計畫	乙工	31.31	13.15	42.00	9.98	31.87	8.18	26.13
	14 芬園都市計畫	乙工	6.33	0.75	11.91	1.77	28.01	3.80	60.08
		零星	0.13	0.12	92.31	0.00	0.00	0.01	7.69
	15 大村都市計畫	乙工	4.49	2.04	45.51	0.35	7.73	2.10	46.76
		零星	1.77	1.55	87.57	0.01	0.56	0.21	11.86
特 定	16 埔鹽都市計畫	乙工	11.27	7.39	65.58	3.02	26.82	0.86	7.60
	17 埔心都市計畫	乙工	7.25	2.57	35.49	3.38	46.66	1.29	17.85
		零星	0.48	0.46	95.83	0.00	0.00	0.02	4.17
	18 永靖都市計畫	乙工	4.15	0.47	11.31	0.94	22.68	2.74	66.01
	19 芳苑都市計畫	乙工	4.50	3.63	80.58	0.06	1.36	0.81	18.06
	20 社頭都市計畫	乙工	21.15	10.13	47.91	3.81	18.02	7.21	34.07
	21 埤頭都市計畫	乙工	-	-	-	-	-	-	-
	22 田尾都市計畫	乙工	7.70	0.55	7.19	2.58	33.49	4.57	59.31
	23 大城都市計畫	乙工	5.58	4.80	86.00	0.33	5.87	0.45	8.13
	24 竹塘都市計畫	乙工	9.49	0.81	8.53	3.56	37.46	5.13	54.01
	25 溪州都市計畫	乙工	24.06	11.55	48.00	2.25	9.34	10.26	42.66
	26 二水都市計畫	乙工	19.77	7.49	37.86	2.58	13.07	9.70	49.07
	27 田尾園藝特定區計畫	乙工	-	-	-	-	-	-	-
	28 高速公路員林交流道附近	乙工	13.19	7.38	55.92	3.64	27.60	2.17	16.48

都市計畫名稱			工業區面積 (公頃)	工業使用面積 (公頃)	比例 (%)	非工業使用面積 (公頃)	比例 (%)	閒置、未使用面積 (公頃)	比例 (%)
區 計 畫	特定區計畫	零星	7.53	2.81	37.30	0.22	2.92	4.50	59.78
29	高速公路彰化交流道附近特定區計畫	乙工	132.82	87.05	65.54	32.96	24.81	12.81	9.64
		零星	10.67	6.34	59.42	3.30	30.93	1.03	9.65
30	八卦山風景特定區計畫	乙工	10.81	3.99	36.93	4.10	37.95	2.72	25.12
		零星	0.11	0.10	90.91	0.00	0.00	0.01	9.09
31	高速鐵路彰化車站特定區計畫	零星	0.08	0.08	100.00	0.00	0.00	0.00	0.00
合計			698.03	296.61	42.49	198.40	28.42	203.03	29.09

資料來源：彰化縣國土計畫（規劃技術報告），109 年。

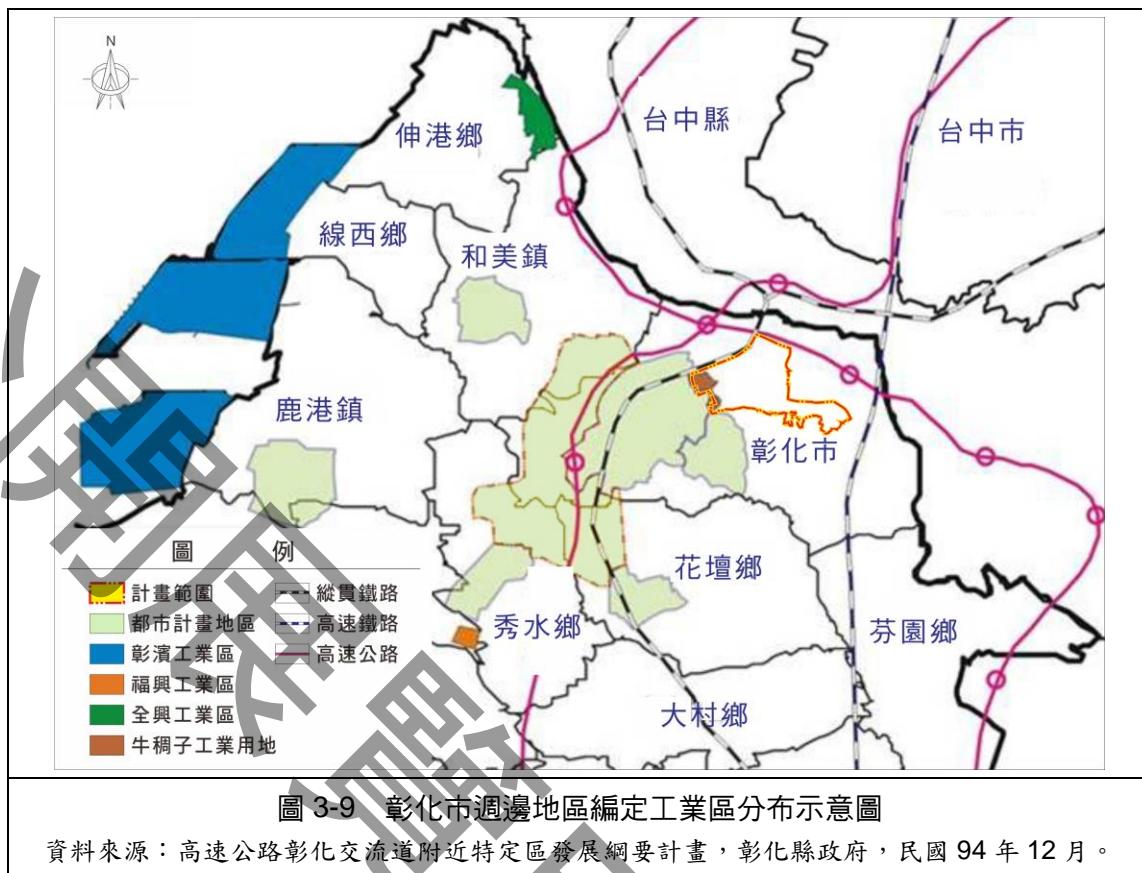
2.彰化市週邊地區工業區開發使用現況

彰化市週邊地區之工業區包括 4 處編定工業區、5 處都市計畫內乙種與零星工業區；4 處編定工業區中以彰濱工業區面積最大，其使用率為 49.75%，其餘 4 處編定工業區之使用率皆達飽和。而彰化市都市計畫區內之工業區，因地價偏高、周邊多為住商發展及無細部計畫道路等因素，致使用率偏低，僅 16.72%。

表 3-15 彰化市週邊地區工業區使用現況表

項目 地區	都市計畫工業區				編定工業區			
	名稱	面積 (公頃)	使用面積 (公頃)	使用率	名稱	面積 (公頃)	使用面積 (公頃)	使用率
彰化市	彰化市	72.57	16.72	22.42	牛稠子	67	67	100.00
	彰化交流道	143.49	93.39	65.08				
和美鎮	和美	30.54	11.92	39.03	全興	247	224	90.69
秀水鄉	秀水	45.87	24.47	53.35				
花壇鄉	花壇	31.31	13.15	42.00				
鹿港鄉	鹿港福興	37.11	8.55	23.03	彰濱	3643	1812	49.75
福興鄉					福興	43	43	100.00

資料來源：高速公路彰化交流道附近特定區發展綱要計畫，彰化縣政府，民國 94 年 12 月。



(四) 未登記工廠分布情形

1. 彰北未登記工廠之空間分布

經檢視本計畫區未登記工廠設廠原因，除自有農地設廠及家庭工廠外，因農地地價便宜，故有多數以租賃農地方式設廠，另考慮交通便利因素，在空間分布上，多位於主要道路沿線二側，足見土地價格及交通區位條件，實為廠商設廠主要考量原因。

(1) 按鄉鎮市分布

依據彰化縣政府 108 年之清查，全縣 5,726 家未登記工廠，廠地面積 5,073,265 平方公尺，逾五成集中於彰化、和美、鹿港、福興與秀水等鄉鎮市，詳細分布情形見表 3-16。

表 3-16 彰化市週邊地區工業區使用現況表

行政區	家數(家)	比例	廠地面積(m ²)	比例
彰化	791	13.81%	425,876	8.41%
和美	761	13.29%	529,983	10.47%
福興	568	9.92%	666,217	13.16%
鹿港	537	9.38%	576,468	11.38%

行政區	家數(家)	比例	廠地面積(m ²)	比例
秀水	386	6.74%	381,478	7.53%
埔鹽	375	6.55%	421,745	8.33%
花壠	289	5.05%	233,723	4.62%
埔心	230	4.02%	179,044	3.54%
大村	220	3.84%	208,772	4.12%
線西	176	3.07%	172,231	3.40%
永靖	174	3.04%	129,332	2.55%
社頭	162	2.83%	138,056	2.73%
溪湖	158	2.76%	143,872	2.84%
員林	151	2.64%	127,023	2.51%
芬園	127	2.22%	110,116	2.17%
田尾	94	1.64%	73,157	1.44%
伸港	92	1.61%	83,434	1.65%
北斗	83	1.45%	74,561	1.47%
芳苑	73	1.27%	129,867	2.56%
埤頭	72	1.26%	65,075	1.29%
二林	69	1.21%	69,652	1.38%
溪州	46	0.80%	58,276	1.15%
田中	45	0.79%	29,817	0.59%
大城	22	0.38%	26,777	0.53%
竹塘	19	0.33%	9,455	0.19%
二水	6	0.10%	9,256	0.18%
總計	5,726	100.00%	5,073,265	100.00%

資料來源：彰化縣政府 108 年清查資料。

(2) 按產業別分析

另從產業家數之調查可以發現以金屬製品製造業為最多，其次為塑膠製品製造業、紡織業等，若以廠地面積觀察，則以金屬製品製造業為最，其次為塑膠製品製造業、家具製造業、紡織業、基本金屬製造業。

- A. 金屬製品製造業：彰化市、和美鎮
- B. 基本金屬製造業：鹿港鎮、和美鎮
- C. 塑膠製品製造業：鹿港鎮、福興鄉、彰化市
- D. 紡織業：和美鎮、線西鄉、社頭鄉
- E. 機械設備製造業：彰化市、埔心鄉

表 3-17 彰北縣未登記工廠產業家數表

產業類別	廠家數(家)	比例	廠地面積(m ²)	比例
石油及天然氣礦業	1	0.02%	959	0.02%
食品及飼品製造業	107	2.13%	126,744	2.50%
飲料製造業	6	0.12%	4,762	0.09%
紡織業	336	6.68%	335,744	6.62%
成衣及服飾品製造業	53	1.05%	61,658	1.22%
皮革、毛皮及其製品製造業	23	0.46%	17,922	0.35%
木竹製品製造業	153	3.04%	161,797	3.19%
紙漿、紙及紙製品製造業	179	3.56%	197,707	3.90%
印刷及資料儲存媒體複製業	62	1.23%	64,895	1.28%
石油及煤製品製造業	4	0.08%	5,300	0.10%
化學原材料、肥料、氮化合物、塑橡膠原料及人造纖維製造業	5	0.10%	14,879	0.29%
其他化學製品製造業	19	0.38%	20,479	0.40%
藥品及醫用化學製品製造業	1	0.02%	1,159	0.02%
橡膠製品製造業	97	1.93%	109,420	2.16%
塑膠製品製造業	517	10.28%	538,829	10.62%
非金屬礦物製品製造業	64	1.27%	107,187	2.11%
基本金屬製造業	291	5.79%	319,784	6.30%
金屬製品製造業	2,435	48.42%	1,871,064	36.88%
電子零組件製造業	20	0.40%	20,570	0.41%
電腦、電子產品及光學製品製造業	10	0.20%	13,045	0.26%
電力設備及配備製造業	38	0.76%	43,867	0.86%
機械設備製造業	182	3.62%	197,211	3.89%
汽車及其零件製造業	68	1.35%	82,332	1.62%
其他運輸工具及其零件製造業	36	0.72%	40,041	0.79%
家具製造業	228	4.53%	344,047	6.78%
其他製造業	94	1.87%	88,679	1.75%
未分類	697	13.86%	283,185	5.58%
總計	5,726	100.00%	5,073,265	100.00%

資料來源：彰化縣政府 108 年清查資料。

(3) 用地規模分析

彰化縣未登記工廠廠地面積規模，以 500m² 以下為最，占總家數之 38.89%，若以彰化市進行分析，500m² 以下之工廠占 55%，未登記工

廠用地規模均較小。

表 3-18 未登記工廠用地規模統計表

行政區	500 m ² 以下	501 m ² ~ 1000 m ²	1001 m ² ~ 2000 m ²	2001 m ² ~ 5000 m ²	5001 m ² ~ 10000 m ²	10001 m ² 以上	NA	總計
彰化	439	127	69	32	1		123	791
和美	356	159	102	44	2	1	97	761
福興	187	152	118	90	5		16	568
鹿港	146	111	110	80	3	1	86	537
秀水	125	62	76	50	3	1	69	386
埔鹽	133	91	83	53	1	1	13	375
花壇	113	61	43	28		1	43	289
埔心	104	44	30	23			29	230
大村	100	57	24	25	3		11	220
線西	45	33	54	17	1		26	176
永靖	75	39	21	14			25	174
社頭	61	40	31	9	1		20	162
溪湖	64	35	21	17	2		19	158
員林	38	36	30	15			32	151
芬園	48	33	23	10	1		12	127
田尾	42	23	10	9			10	94
伸港	24	25	18	7	1		17	92
北斗	23	21	15	8			16	83
芳苑	15	18	13	17	4		6	73
埤頭	22	16	11	8	1		14	72
二林	22	23	15	5	1		3	69
溪州	10	13	8	9	1		5	46
田中	22	8	6	3			6	45
大城	6	4	6	2	1		3	22
竹塘	4	3	4				8	19
二水	3	2			1			6
總計	2,227	1,236	941	575	33	709	5	5,726
比例	38.89%	21.59%	16.43%	10.04%	0.58%	0.09%	12.38%	100.00%

資料來源：彰化縣政府 108 年清查資料。

2. 擴大彰化市都市計畫範圍內未登記工廠分布情形

擴大彰化市都市計畫申請範圍內之未登記工廠分布以中山路、聖安路兩側為主，該地區為彰化市早期人口集居之大竹庄，家庭工廠林立，導致住宅環境品質低落。

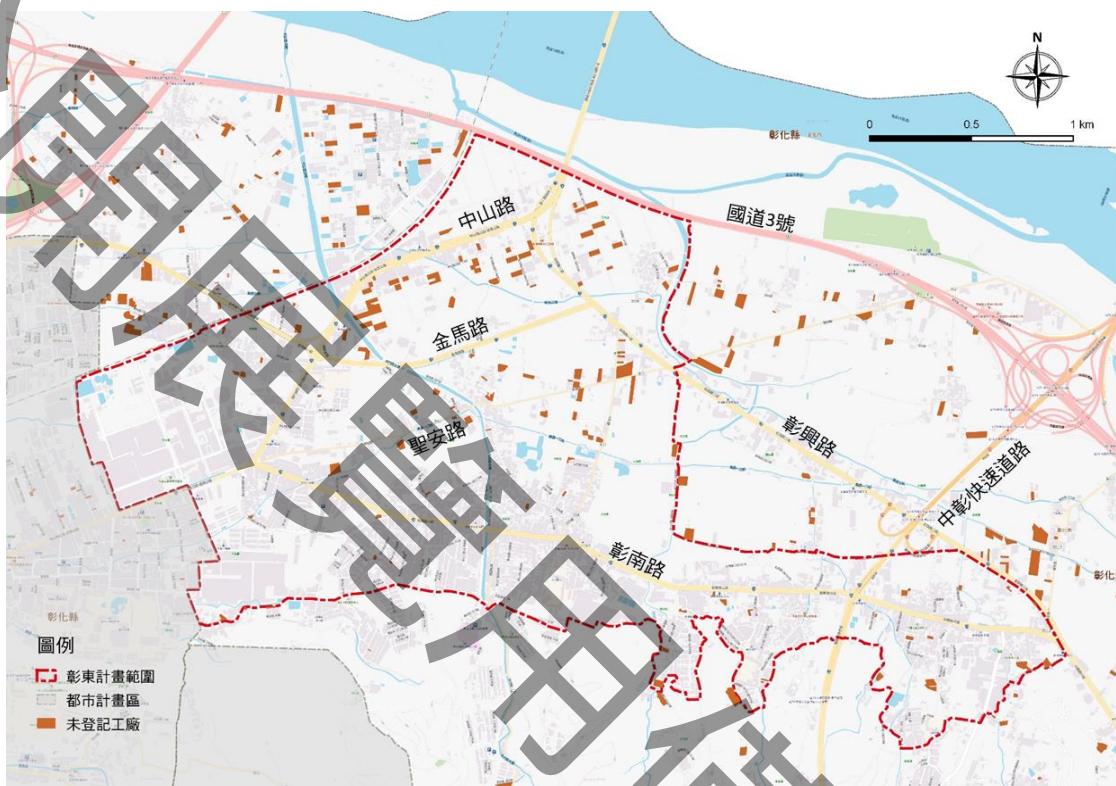


圖 3-10 擴大範圍未登記工廠分布區位示意圖

(1) 類別分析

擴大彰化市都市計畫範圍內之未登記工廠業別以金屬製品製造業為主，用地規模占計畫區 65%，家數更達 75%，屬於低污染或無污染工業，區內並無危險性工業。

(2) 廠家規模分析

計畫範圍內未登記工廠之廠家規模，以 200~500 m²為主，約占計畫區全區家數 38%，大規模廠商則為少數。

表 3-19 計畫範圍內未登記工廠業別綜理表

業別	面積 (m ²)	家數 (家)
成衣及服飾品製造業	4,965	1
皮革、毛皮及其製品製造業	497	1
木竹製品製造業	3,972	4

業別	面積 (m ²)	家數 (家)
紙漿、紙及紙製品製造業	463	1
塑膠製品製造業	4,519	9
基本金屬製造業	596	1
金屬製品製造業	38,750	96
電子零組件製造業	199	1
電力設備及配備製造業	1,159	1
機械設備製造業	199	1
其他運輸工具及其零件製造業	1,490	2
家具製造業	1,324	2
其他製造業	1,390	3
NA	-	5
合計	59,523	128

表 3-20 計畫範圍內未登記工廠規模綜理表

規模 (m ²)	家數 (家)
0~200	25
200 ~ 500	49
5,00 ~1,000	22
1,000~2,000	11
2,000 以上	1
NA	20
合計	128

3.小結

綜上所述，彰化市實為彰化縣之產業發展重鎮，且主要發展之產業項目為金屬製品相關產業，為促使產業之永續發展，提出關於產業發展的空間規劃方向：

(1) 鄰近交通便利區位之產業專區的設立

產業發展的重要影響因素之一為交通成本，彰北地區許多未登記工廠亦因為鄰近重要聯絡道路便直接設廠，若能於彰化市近郊之交通便利之處規劃產業專區，不僅能夠吸引業者進駐，也可因應未登記工廠之用地需求，解決不當分區內設置工廠之課題。

(2) 完善基盤設施及合理土地價格

藉由區段徵收整體開發，建構產業發展用地完善之基盤設施，並透過區段徵收財務平衡分析，訂定合理標售價格，吸引未登記工廠進駐，

並提供產業擴廠腹地。

(3) 產業升級轉型

彰北地區有著金屬製品製造業、機械設備製造修配業等產業發展潛力及優勢，惟考量產業專用區設置應帶動地方產業升級，故以現有產業為基礎，引入科技產業及產業研發廠商進駐，以提昇產能、產值及就業機會。故未來計畫區設置之產業專用區除供原彰化市之產業發展外，更可提供科技及研發產業之發展腹地。

第四節 現行都市計畫發展現況

一、土地使用現況

彰化市都市計畫區以彰化火車站為核心發展區，市中心周圍以商業及居住型態為主，其中劃設必要之服務性設施，且商業區集中劃設於彰化舊城區，周邊土地則主要劃設為住宅區，就實際使用而言，主要道路沿線建築群落多為 4-7 樓高度之間，次要街道建築高度平均約為 3-5 樓之透天厝為主，地標高度約略為 30 公尺左右，沿街式建築主要為住商混合使用，1-2 樓多供小型商業（餐飲、批發零售）使用，3 樓以上則供住宅使用內，計畫區內多已密集發展。彰化市為彰化縣重要的交通樞紐，除有多條省道、縣道行經都市計畫區，縱貫鐵路亦從計畫區南北縱向穿越，鄰近火車站周邊之工業區除部分零星工業使用外，現況多為住宅及商業使用，目前計畫區土地使用現況分布區位，詳圖 3-9 所示。

(一) 住宅區

彰化市住宅區多集中於彰化火車站北側、南側及鐵路以西，分別以主要道路、鐵路、工業區天然地形為界線，住宅區現況開闢率為 89%，剩餘可發展之住宅區面積約 62.37 公頃，以容積率 200% 及彰化市現行居住樓地板水準每人 80 m^2 估算，約可容納 0.8 萬人，倘以一般居住樓地板水準每人 50 m^2 估算，則約可容納 2.5 萬人。

然彰化市都市計畫雖自民國 44 年發布實施，但其舊城發展已近 300 年之久，都市發展歷史長遠，而都市計畫擬定之際亦無配合都市計畫街廓辦理地籍重整或整體開發，故實際存在著部分住宅區土地共同或公同持有及地籍形狀未經整合難以開發之情形，實際上，現行計畫區內住宅區確實難以達到完全開發，而目前住宅區近九成之開發已亟近飽和狀態，實不應再估算該計畫住宅區未開闢部分之可容納之人口數。

(二) 商業區

彰化市商業區多集中於彰化火車站前，商業區現況開闢率為 96%，商業型態以批發零售業、服務業、金融機構為主，屬地方中心型之商業中心。另於主要幹道兩側住宅區形成帶狀商業型態分佈，尤以中山路、金馬路、中正路、三民路、和平路、中華路、中華西路、光復路兩側最為明顯。

(三) 工業區

彰化市都市計畫劃設乙種工業區 9 處，面積合計 74.47 公頃，其中已發展使用之面積為 44.11 公頃，使用率約 59.23%。工業區主要分布於東北隅縱貫公路北側及縱貫鐵路以西，區內缺乏細部計畫，加上產業升級面臨技術人員缺乏，致使部分大型工廠遷廠或面臨轉型之窘境；另因都市土地地價昂貴導致投資設廠效益降低，導致發展停滯與違法使用之現象。

(四) 其他使用分區

農業區位於高速公路兩側地區，鄰接彰化交流道特定區計畫，區內有零星建物。風景區現況部份位於八卦山公園內，提供彰化縣鄰近地區之休閒遊憩使用，其餘多為林地。文教區 2 處，現為建國科技大學及私立精誠中學使用；保存區位於八卦山上，為白雲寺、靈山寺、善法寺及叢林寺等四大寺廟之所在地，古蹟保存區則為古一用地（孔子廟）、古二用地（元清觀）、古三用地（慶安宮）、古四用地（節孝祠、武德殿）、古五用地（開化寺）、古六用地（扇形車庫）、古七用地（定光佛寺）、古八用地（關帝廟）、古九用地（西門福德祠）、古十用地（威惠宮）、古十一用地（懷忠祠）、古十二（南瑤宮）等國定及縣定古蹟。車站專用區原供國光客運公司使用，現國光客運已遷移至中正路，車站專用區現況為閒置。加油站專用區則為中油公司之加油站使用中。

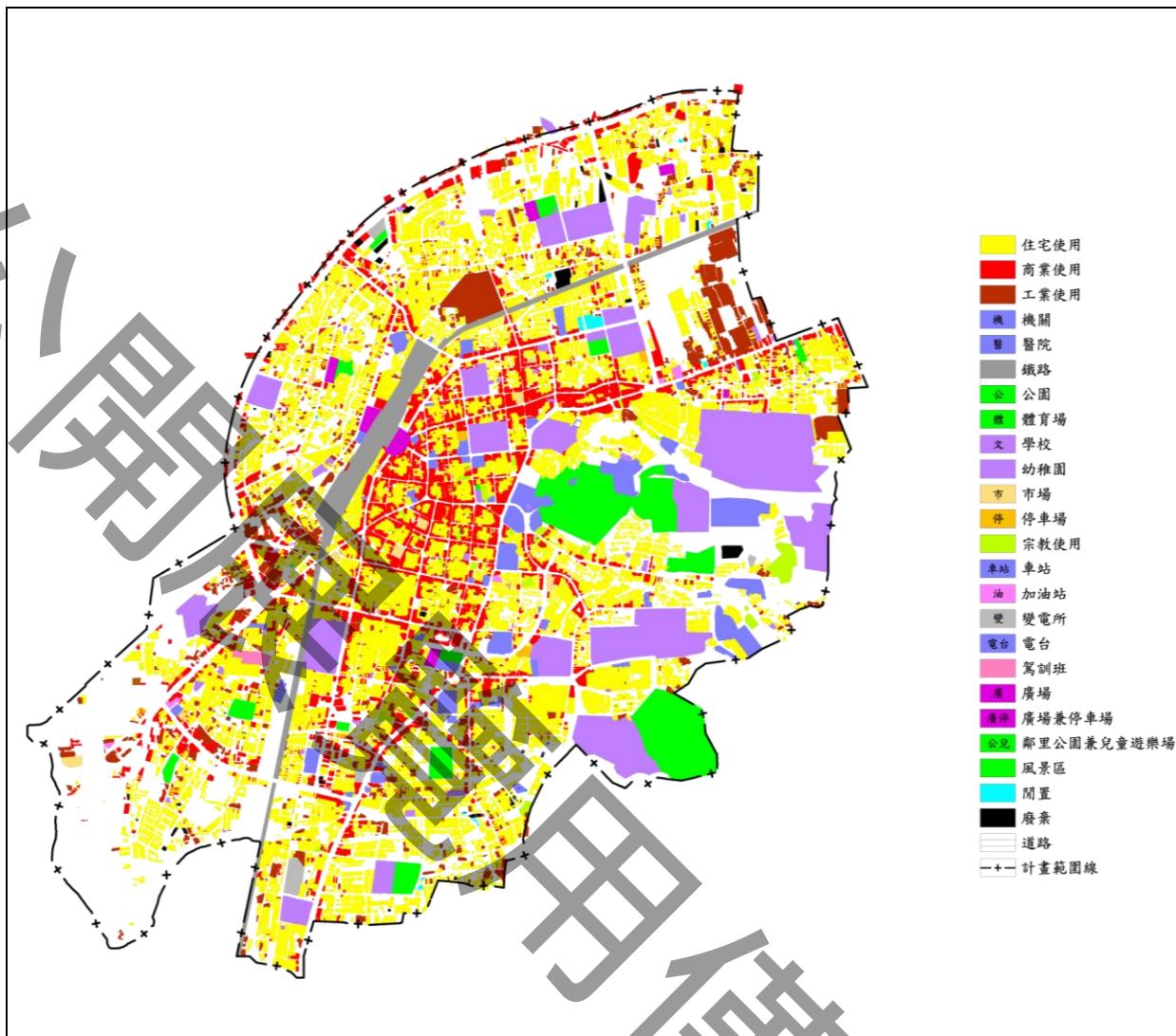


圖 3-11 彰化市都市計畫區土地使用現況示意圖
圖片來源：彰化市都市計畫(第二次通盤檢討)書，民國 108 年。

二、公共設施分布及開闢情形

劃設機關、學校、市場、停車場、公園、道路…等 22 種公共設施用地，面積共計 468.02 公頃。其中以道路用地所占面積最高，其次依序為學校用地、公園用地、機關用地、鐵路用地、體育場用地…等，有關公共設施用地之使用現況及開闢情形，詳見表 3-21 及圖 3-10。

機關用地以供公共服務之行政設施使用為主，除「機一」用地（供鄰里活動中心）、「機二」用地（供鄰里辦公室、派出所、消防隊）、「機十五」用地（供公共水源地）、「機十八」及「機二十」用地（主辦單位為彰化市公所）尚未開闢外，其餘機關用地多以開闢完成。學校用地部分，除「文小七」用地因產權問題，尚未完全開闢外，其餘均已開闢。

表 3-21 彰化市都市計畫公共設施用地開闢情形表

項目		計畫面積(公頃)	開闢與否	現況設施
機關	機一	0.39	未開闢	
	機二	0.54	未開闢	
	機五	1.45	已開闢	保四總隊
	機六	3.17	已開闢	彰化縣議會、文化中心、派出所、社教館、圖書館、青年育樂中心
	機七	1.45	已開闢	彰化縣政府、台灣電力公司彰化營業處
	機八	0.46	已開闢	彰化縣警察局
	機十一	0.54	已開闢	彰化市公所、彰化市民代表會、介壽生活藝文館
	機十二	0.69	已開闢	台灣菸酒公司
	機十三	2.43	已開闢	八卦山生態遊客中心、彰化憲兵隊、彰化縣團管區司令部、彰化縣後備指揮部、彰化縣榮民服務處
	機十五	0.12	未開闢	
	機十六	2.60	已開闢	自來水公司八卦山配水中心
	機十七	1.82	已開闢	自來水公司
	機十八	0.15	未開闢	
	機二十	0.11	未開闢	
	機廿一	0.64	已開闢	彰化稅捐處辦公室
	機廿二	0.96	已開闢	彰化縣警察局辦公室
	機廿三	0.26	已開闢	彰化縣政府第二聯合辦公室、戶政事務所、地政事務所
	機廿四	0.29	已開闢	經濟部水利署水利規劃試驗所
	機廿五	0.09	已開闢	彰化縣消防局第一大隊、東區消防分隊
	機廿六	0.46	已開闢	法務部調查局彰化調查站
	機廿七	0.23	已開闢	彰化縣消防局
	機廿八	1.14	已開闢	彰化縣衛生局、彰化市成功停車場
	機廿九	1.80	已開闢	八卦山抗日烈士紀念碑公園
	機三十	0.28	開闢中	衛生局
小計		22.07	開闢率：92.80%	
學校	國小	文小一	3.46	已開闢 泰和國小
		文小三	2.15	已開闢 大成國小
		文小四	2.58	已開闢 忠孝國小
		文小七	2.01	已開闢 平和國小建和校區(部分開闢)
		文小八	1.79	已開闢 信義國中小
		文小九	3.31	已開闢 平和國小
		文小十一	2.15	已開闢 南興國小
		文小十四	3.83	已開闢 南郭國小
		文小廿二	3.66	已開闢 中山國小
		文小廿四	2.16	已開闢 民生國小
		小計	27.10	開闢率：100.00%
		國 文中二	4.12	已開闢 彰泰國中

項目		計畫面積(公頃)	開闢與否	現況設施
高中	文中九	2.07	已開闢	彰安國中
	文十二	1.93	已開闢	彰興國中
	文中廿五	2.82	已開闢	陽明國中
	文中小廿五	1.34	已開闢	陽明國中
	小計	12.28	開闢率：100.00%	
	文高十六	5.04	已開闢	彰化高中
	文高十七	7.23	已開闢	彰化高商
	文高十八	4.22	已開闢	原為培元高中使用，現況閒置
	文高廿一	4.70	已開闢	彰師大附工
	文高廿三	3.29	已開闢	彰化女中
大專	文高廿四	4.10	已開闢	彰化藝術高中
	小計	28.58	開闢率：100.00%	
	文大廿	18.79	已開闢	彰化師範大學
小計		18.79	開闢率：100.00%	
小計		86.75	開闢率：100.00%	
公園	公一	54.84	已開闢	八卦山公園
	公二	1.70	未開闢	
	公三	0.61	未開闢	
	公四	2.25	未開闢	
	小計	59.40	開闢率：92.32%	
鄰里公園兼兒童遊樂場	公(兒)二	1.15	已開闢	中正公園、地下停車場、南北管音樂戲曲館
	公(兒)三	0.33	已開闢	南瑤公園
	公(兒)四	2.20	已開闢	延和公園、延和里活動中心
	公(兒)五	2.05	已開闢	延平公園、延平社區活動中心、延平聯合里辦公室
	公(兒)七	1.32	已開闢	長青大學、市立聯合托兒所、老人文康中心、陽明聯合里辦公室
	公(兒)九	1.12	已開闢	泰和公園、阿夷里社區發展協會、阿夷聯合里辦公室、市民集會堂
	公(兒)十	1.09	已開闢	金馬公園、下廓社區活動中心
	公(兒)十二	0.84	已開闢	向陽公園、向陽社區活動中心
	公(兒)十三	0.64	已開闢	成功公園、成功活動中心
	公(兒)十四	0.07	未開闢	
	公(兒)十五	0.13	未開闢	
	公(兒)十六	0.45	已開闢	復興公園、原住民文物館
	公(兒)十七	0.06	未開闢	
	小計	11.45	開闢率：97.69%	
停車場	停一	0.38	已開闢	泰和停車場
	停二	0.63	已開闢	大成停車場
	停三	0.50	未開闢	
	停四	0.39	已開闢	
	停五	0.71	已開闢	彰化市公共造產停車場

項目	計畫面積(公頃)	開闢與否	現況設施
停六	0.23	已開闢	中興路停車場
小計	2.84	開闢率：82.39%	
廣停 場車 兼場	0.25	已開闢	空地
廣停九	0.61	已開闢	自強停車場
廣停十二	0.15	未開闢	建物密集
廣停十三	0.19	未開闢	零星建物
小計	1.20	開闢率：71.33%	
市場	0.20	未開闢	空地
市六	0.27	已開闢	現況為住宅及商業混合使用
市七	0.13	已開闢	現況為住宅及商業混合使用
市十	0.15	已開闢	魚市場
市十二	0.13	已開闢	現況為住宅及商業混合使用
市十三	0.32	已開闢	華陽市場
市十四	0.34	已開闢	南門市場
市十五	0.31	已開闢	民權市場
市十六	0.09	已開闢	金山市場
市十八	0.21	已開闢	三民市場
市十九	0.22	已開闢	民生市場
小計	2.37	開闢率：91.48%	
綠地	1.85	部分開闢	
綠地(兼作溝渠使用)	6.30	部分開闢	
體育場用地	15.24	已開闢	彰化體育場
變電所用地	2.46	已開闢	台灣電力公司配電中心、台灣電力公司彰新服務處、台灣電力公司、電塔
電台用地	0.13	已開闢	國聲廣播股份有限公司
醫院用地	1.40	已開闢	台中仁愛之家附設中部結核療養院
溝渠用地	9.74	部分開闢	部分溝渠用地兼供高速公路使用
人行廣場	0.16	未開闢	
廣場用地	2.02	已開闢	火車站前廣場、後站廣場為停車使用
鐵路用地	20.69	已開闢	台鐵車站及鐵路沿線
社教用地	5.11	已開闢	三民兒童公園、國立彰化生活美學館
綠園道用地	17.47	部分開闢	
污水處理廠用地	6.83	未開闢	
電路鐵塔用地	0.03	已開闢	電塔
道路用地	174.86	部分開闢	
高速公路用地	17.64	已開闢	

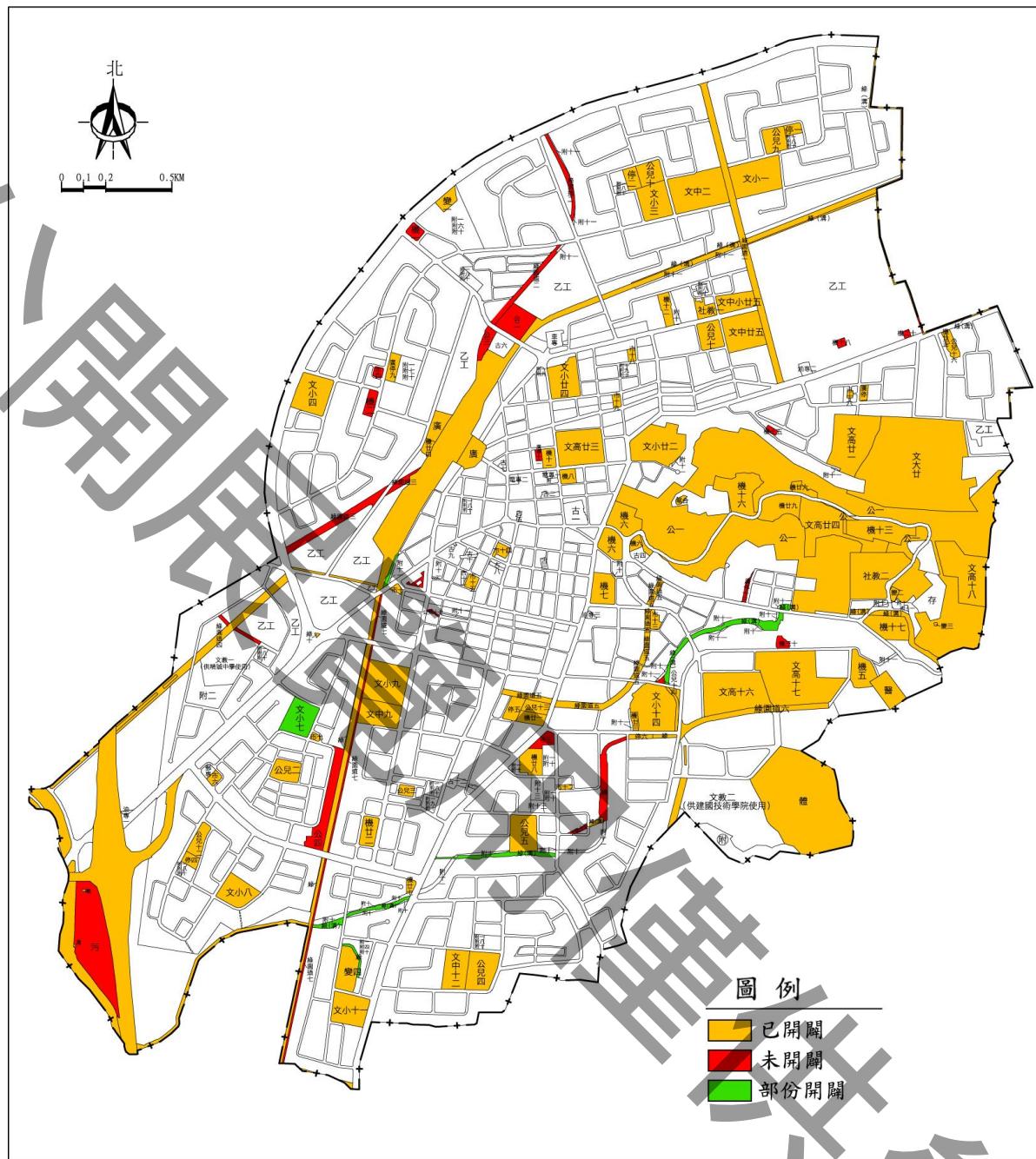


圖 3-12 彰化市都市計畫區公共設施用地開闢情形示意圖

圖片來源：彰化市都市計畫(第二次通盤檢討)書，民國 108 年。

二、交通運輸網絡

(一) 大眾運輸系統

1. 鐵路系統

彰化縣境內鐵路幹線自彰化站至二水站，全長約 32 公里，為雙軌電氣

化鐵路，沿途共設七站—彰化、花壇、員林、永靖、社頭、田中、二水。另外，二水站尚有台鐵支線通往南投車埕（集集鐵路支線）。

彰化市因地處縱貫鐵路山海線交接點，歷來即為中部貨物運輸轉運之重鎮，唯自從高速公路通車之後，貨物運輸幾乎全部移轉為公路貨運，導致彰化火車站轉運功能大幅降低，繁華景象不若以往；唯彰化火車站因地處市中心之所在，故目前車流與人潮之進出仍甚為頻繁。

2.客運系統

彰化縣大眾運輸以彰化客運為主，其營運路線除遍及彰化縣市、南投縣市外，更遠至雲林縣、台中縣、市，而行經計畫區有二條營運路線，一條由彰化市區沿彰南路至芬園鄉往東再進入南投縣中興新村，最遠至埔里；另一條路線則由中山路沿中山路往北進入台中縣烏日鄉及台中市區。此外，區內亦有部分台中客運，由台中市水湳經台中市大雅路、三民路、復興路接彰化市中山路進入彰化市區。

（二）道路系統

1.國道

（1）國道一號（中山高速公路）

國道一號通過彰化縣境內，北端由王田往南跨越大肚溪與台 19 線、縣 142 線及縣 148 線等道路相交，南端經中沙大橋通往雲林縣。彰化交流道位於彰化市西南方，距離鹿港 9 公里，彰化市 3 公里，主要服務彰化市南區以及秀水、花壇、大村、埔鹽、鹿港及福興等鄉鎮。向西北方服務和美及台中港地區的貨運。以台 19 線及縣 142 線為其聯絡道路。

（2）國道三號（福爾摩沙高速公路）

國道三號中部第二高速公路係由彰化生活圈之北端進入，行經大肚溪南岸並於彰化市東邊郊區在越過大肚溪後，離開彰化縣進入台中縣烏日鄉，境內設有國道三號彰濱系統交流道、彰濱聯絡道、彰化系統交流道及快官交流道（此即為東西向快速公路彰濱快官段工程）。

2.省道

（1）台 1 線（中山路）

北端經大肚橋可通往台中及其以北各縣市，往南以西螺大橋與雲林縣相接，路寬約為 28 公尺。在區內主要是聯絡鄰近鄉鎮（台中縣烏日

鄉、大肚鄉)及彰化市境內的南北向聯絡道路。

台1線省道交通流量甚大，又以通過性交通居多，其貫穿彰化市中段路寬僅為20公尺，在車多擁擠及號誌影響情況下每每形成交通瓶頸，尤其以上下班時刻塞車情況最為嚴重。

(2) 台1丙線(金馬路)

為省道台1線於本市境內之支線(西側外環道)，其東北端於國聖國小附近接台1主線，西南端則併入省道台19線，以連接中山高速公路彰化交流道，路寬約為28公尺。主要功能在服務通過性交通，以減輕台1線通過本市主要商業區之交通壓力。

(3) 台14線(彰南路)

本路線自彰化市北端向東南延伸，經過芬園鄉至南投縣，路寬約為26公尺。為擴大都市計畫區內一條主要的東西向聯絡道路，其沿線衍生許多傳統農村聚落群。

(4) 台14丙線(彰興路)

為省道台14線支線的一條東南—西北走向之聯絡道路，路寬約為24公尺。始於大肚橋南端附近，東行至快官附近併入台14線主線。

(5) 台19線

始於中山路二段之縣議會附近路口，往西南經彰化交流道接秀水、埔鹽，路寬約12~24公尺不等。

(6) 台74線(中彰快速道路)

由台中市中清路直通至彰化市彰南路，為台中至彰化間主要的快速道路，路寬約為36公尺。並與東西向快速道路及國道三號中部第二高速公路相交於快官交流道。

(7) 台74甲線(東外環快速道路)

本路線與中彰快速道路相連接於省道台14線(彰南路)，由彰南路以南向八卦山脈順行。路寬約為26公尺，為彰化縣重大的交通運輸建設，至花壇鄉與台1線匯集。

3.縣道

(1) 縣道134線(彰美路)

為通往和美之重要幹道，始於彰新路與彰美路交叉口，往西北方向進入和美。

(2) 縣道 137 線 (大埔路)

為彰化市通往花壇鄉主要道路之一，始於大埔路與中山路二段交叉口，往南接花壇，位於都市計畫區內路段之兩側皆為住宅區，非屬彰化主要商業活動區域範圍，交通較不擁擠。

(3) 縣道 139 線 (公園路、民生路、彰美路、彰新路)

為通往和美、伸港之重要幹道，其中市區橫交路口多，行駛速率低，於縱貫鐵路至金馬路間路段交通較為擁擠，尤其以金馬路交叉口之路口延滯較為嚴重，直至通過金馬路後路況方轉佳。

(4) 縣道 139 甲線 (彰草路)

始於辭修路與彰草路交叉口，往西方向接和美、線西。

(5) 縣道 142 線 (中華西路、彰鹿路)

為彰化市通往高速公路交流道及鹿港、秀水方向之重要幹道，但因彰化交流道交通流量甚大，造成交流道附近常出現車輛壅塞現象，影響道路服務水準。

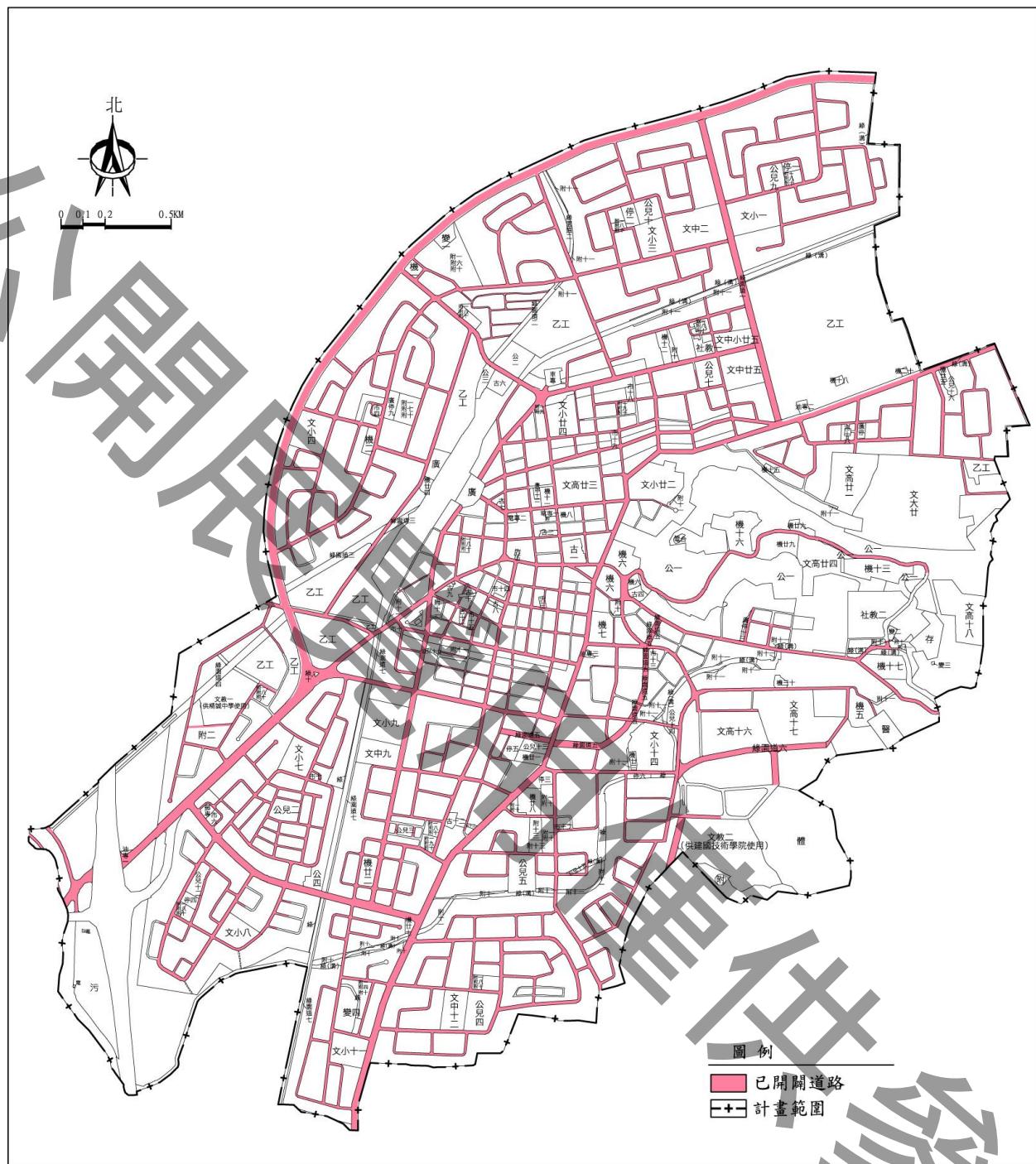


圖 3-13 彰化市都市計畫區計畫道路開闢情形示意圖
圖片來源：彰化市都市計畫(第二次通盤檢討)書，民國 108 年。

第五節 擴大都市計畫區實質發展現況

一、土地使用現況

本計畫區聚落主要分布於彰南路二側地區，其土地使用以住宅為主，主要道路兩側則有零星商業及工業使用，其餘地區多為農業使用。

(一) 住宅使用

住宅使用面積約為 95.77 公頃，約占本計畫區 16.07%，主要分布於彰南路二側地區之聚落。

(二) 住商使用

計畫區內現況建築物地上第一層作為商業使用，其他為住宅使用者約為 7.12 公頃，約占本計畫區 1.19%。

(三) 商業使用

商業使用面積約為 5.12 公頃，約占本計畫區 0.86%，主要沿省道兩側零星發展，少部分則分散於聚落之內，多為一般服務業或一般零售業。

(四) 工業使用

工業使用面積約為 110.05 公頃，約占本計畫區 18.46%，主要為台化廠區，其餘零星分布於計畫區內。台化公司依獎勵投資條例開發「牛稠工業用地」，其工廠於 58 年設立。

(五) 宗教使用

宗教使用面積約為 1.99 公頃，約占本計畫區 0.33%。

(六) 醫療使用

多為一般診所，使用面積約為 0.02 公頃，約占本計畫區 0.00%。

(七) 市場使用

多為傳統市場，使用面積約為 0.93 公頃，約占本計畫區 0.16%。

(八) 機關使用

機關使用面積約為 0.72 公頃，約占本計畫區 0.12%，主要包括公路總局彰化工務段、大竹派出所、自來水公司、臺灣電力公司、中華電信、中華郵政等單位使用。

(九) 學校使用

本計畫區內現有彰德國中、大竹國小、國聖國小及聯興國小等四所學校，總計使用面積約為 6.23 公頃，約占本計畫區 1.05%。

(十) 社福使用

計畫區內社會福利機構使用面積約為 0.73 公頃，約占本計畫區 0.12%。

(十一) 倉庫使用

計畫區內倉庫使用面積約為 1.58 公頃，約占本計畫區 0.27%。

(十二) 興建中

計畫區內興建中土地面積約為 0.36 公頃，約占本計畫區 0.06%。

(十三) 閒置

計畫區內閒置建築物及土地面積約為 3.24 公頃，約占本計畫區 0.54%。

(十四) 溝渠

計畫區範圍及周邊因原有大面積之農業使用，故灌溉、排水渠道豐沛，包括東西二圳、東西三圳、大竹排水、大竹放水路等分布於計畫區內，總計溝渠使用面積為 8.79 公頃，約占本計畫區 1.47%。

(十五) 道路

計畫區內除有彰化市往臺中市、南投地區之重要省道中山路、彰南路、彰興路及區內重要出入道路聖安路、三竹路外，尚有聚落內之窄小巷弄，道路使用面積總計約 20.95 公頃，約占本計畫區 3.51%。

(十六) 其他及農業使用

除前述各項使用之外，本計畫區以種植稻米及蔬菜的農業使用及農業設施為主，總計面積為 330.21 公頃，約占本計畫區 55.40%。

表 3-22 土地使用現況面積統計表

使用項目	使用面積 (公頃)	比例 (%)
住宅使用	95.77	16.07
住商使用	7.12	1.19
商業使用	5.12	0.86
工業使用	110.05	18.46
宗教使用	1.99	0.33
醫療使用	0.02	0.00
市場使用	0.93	0.16
機關使用	0.72	0.12
學校使用	6.23	1.05
社福使用	0.73	0.12
倉庫使用	1.58	0.27
興建中	0.36	0.06
閒置	3.24	0.54
溝渠	8.79	1.47
道路	20.95	3.51
其他及農業使用	330.21	55.40
總計	595.92	100.00

資料來源：本計畫整理。

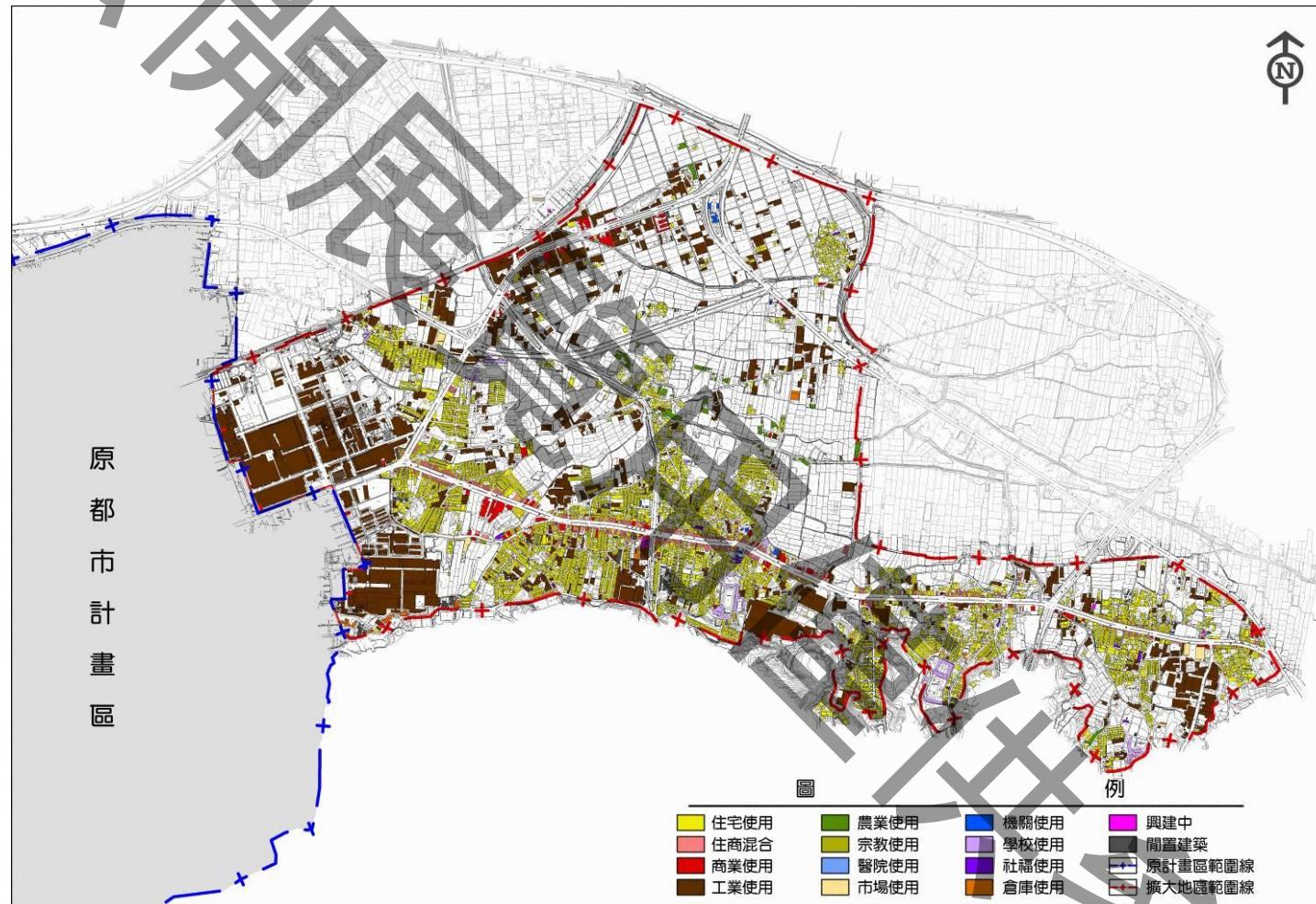


圖 3-14 土地使用現況示意圖

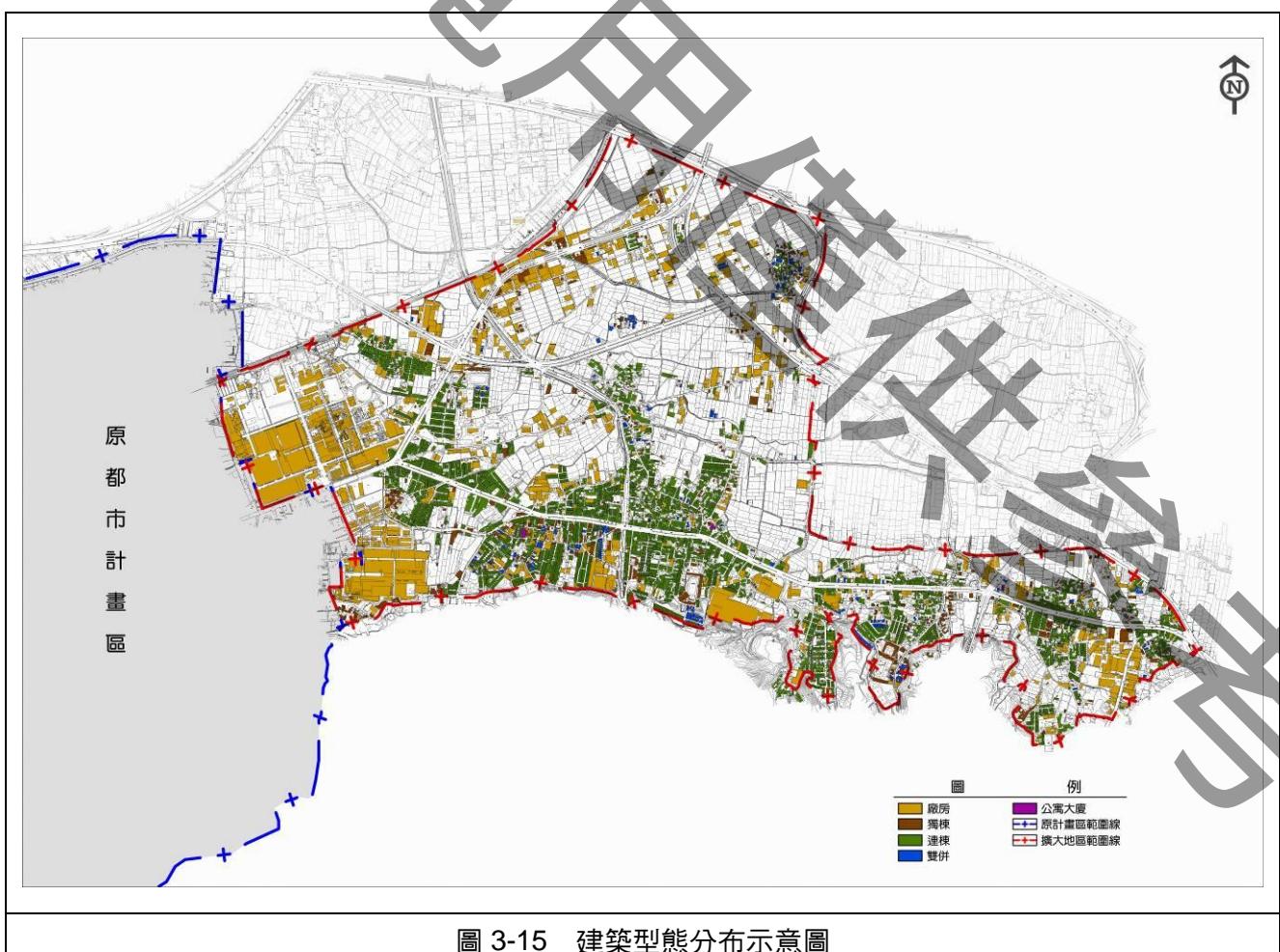
二、建築物使用現況

(一) 建築型態

計畫區內建築物除工業廠房外，住宅型態多為連棟型態，約占計畫區建築物總面積之 42.71%，公寓大廈占 0.12%，除因大竹庄為早期發展地區外，亦突顯彰化市建物偏好型態仍以透天連棟為主。

表 3-23 建築型態面積統計表

建築形態	面積 (公頃)	比例 (%)
連棟	70.25	42.71
獨棟	13.89	8.45
雙併	3.57	2.17
公寓大廈	0.20	0.12
廠房	76.55	46.55
合計	164.47	100.00

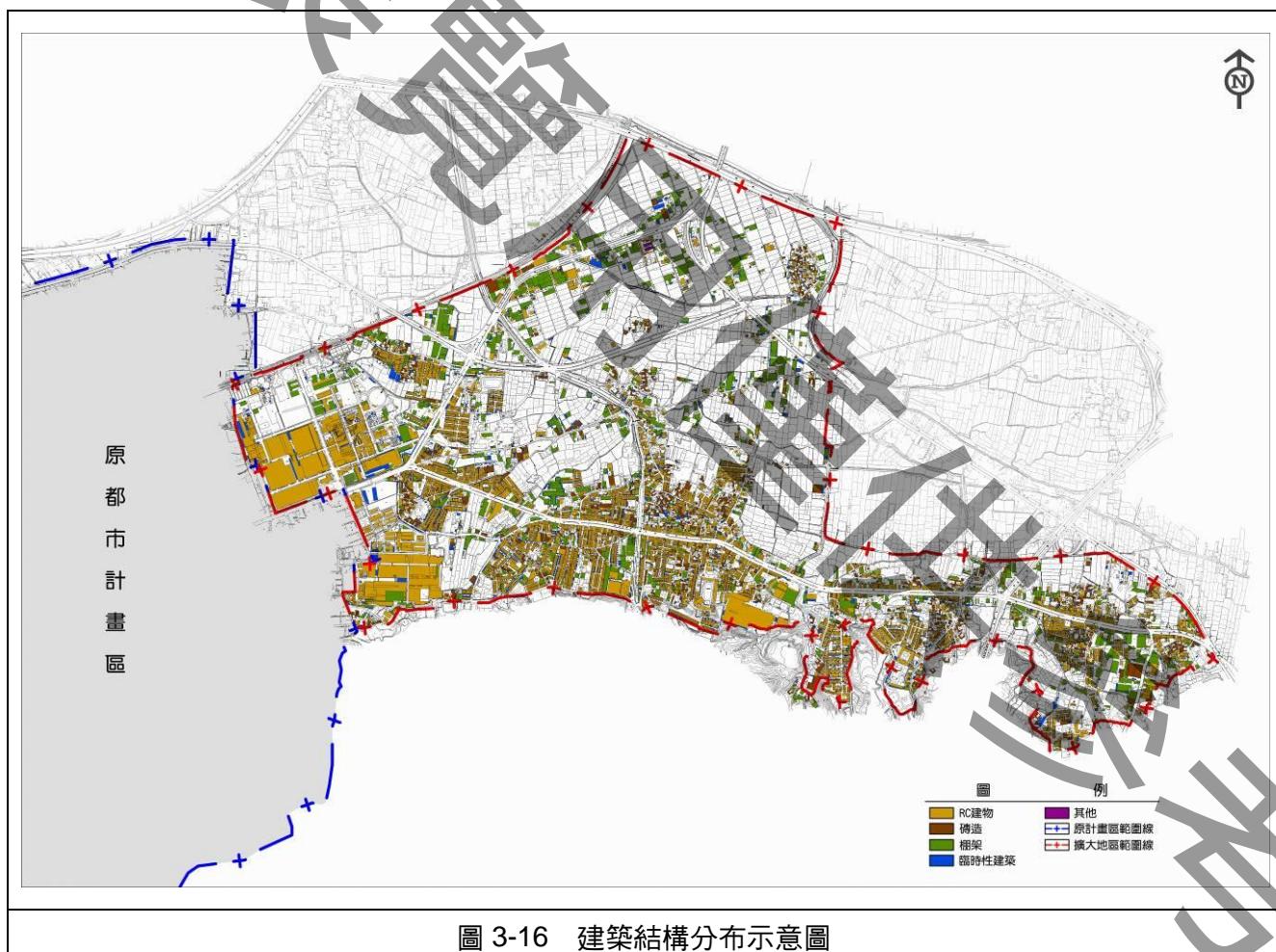


(二) 建築結構

計畫區內之建築物主要為 RC 結構，占建築物總面積 56.34%，其次為棚架，主要多為工業生產廠房及汽車展售維修廠房等。

表 3-24 建築結構面積統計表

建築結構	面積 (公頃)	比例 (%)
臨時性建築	14.04	8.54
棚架	40.01	24.33
RC 建物	92.65	56.34
磚造	17.65	10.73
其他	0.11	0.07
合計	164.47	100.00

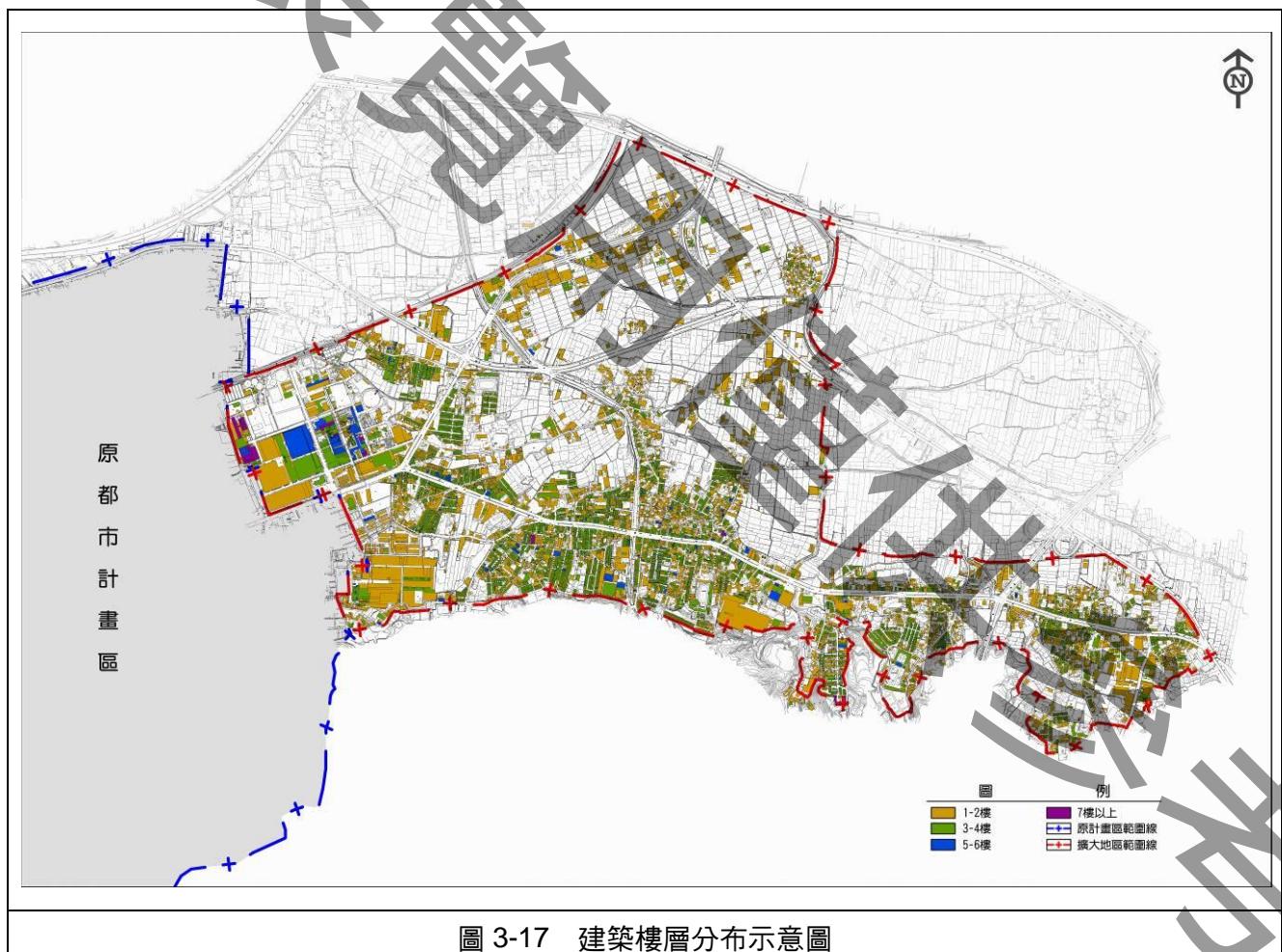


(三) 建築樓層

計畫區內之建築物樓層數主要為 1-2 樓，占建築物總面積 63.60%，多數為工業廠房及大竹庄地區老舊建築，其次為 3-4 樓，主要配合透天連棟之建築型態，亦為目前計畫區較新建築物之建物樓高。

表 3-25 建物樓層面積統計表

建物樓層	面積(公頃)	比例(%)
1-2 樓	104.60	63.60
3-4 樓	52.26	31.77
5-6 樓	6.13	3.73
7 樓以上	1.48	0.90
合計	164.47	100.00



三、非都市土地使用分區及編定

本計畫區原屬非都市土地特定農業區、鄉村區、工業區、山坡地保育區、河川區及特定專用區等分區，其中以特定農業區所占面積最多，占本計畫區 61.75 %；其次為鄉村區，占本計畫區 20.29%。在用地編定方面，以農牧用地所占面積最大，占 45.91%；其次為乙種建築用地，占 16.85%。

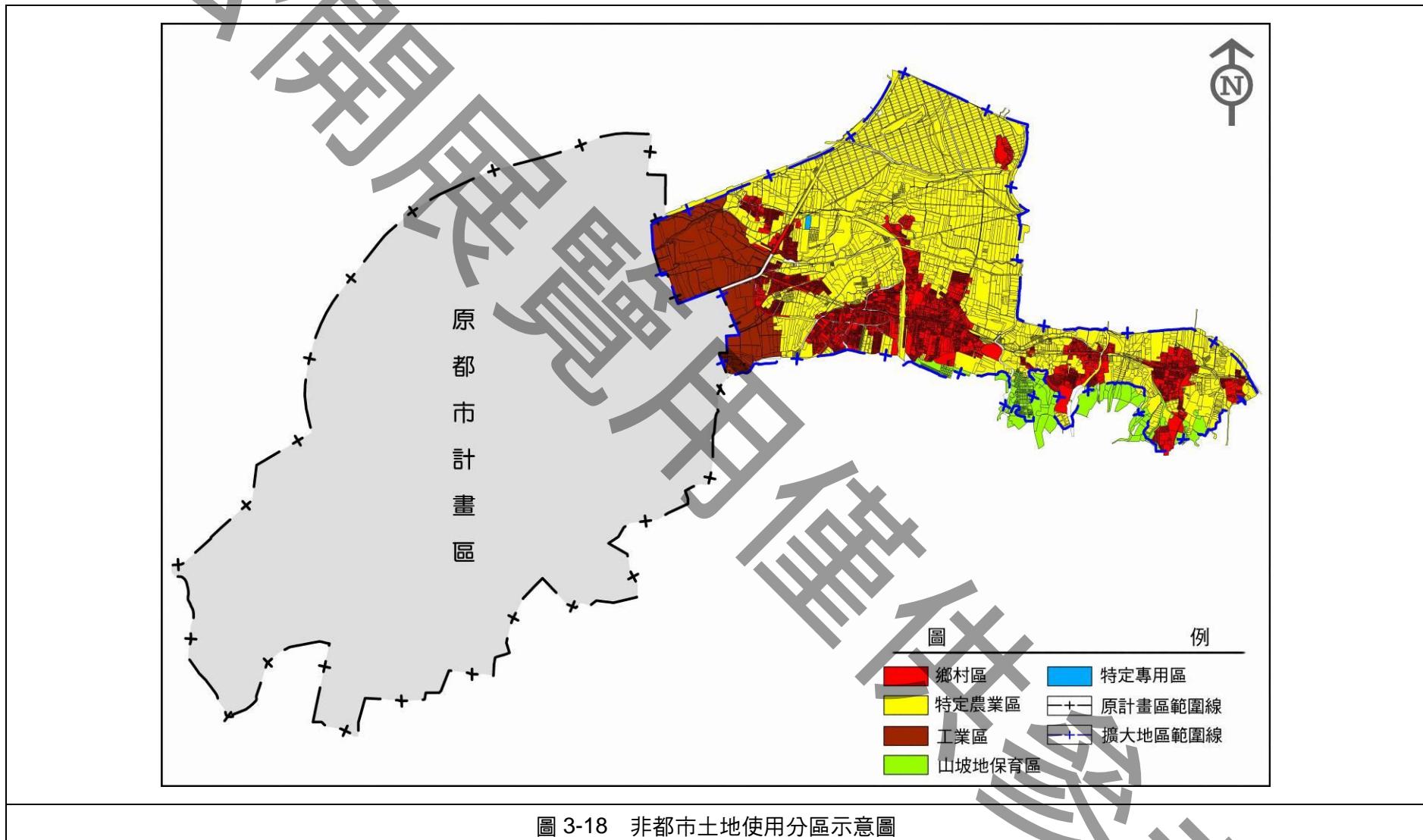
表 3-23 為土地使用編定現況分析表；圖 3-17 為非都市土地使用分區示意圖；圖 3-18 為非都市土地使用編定示意圖。

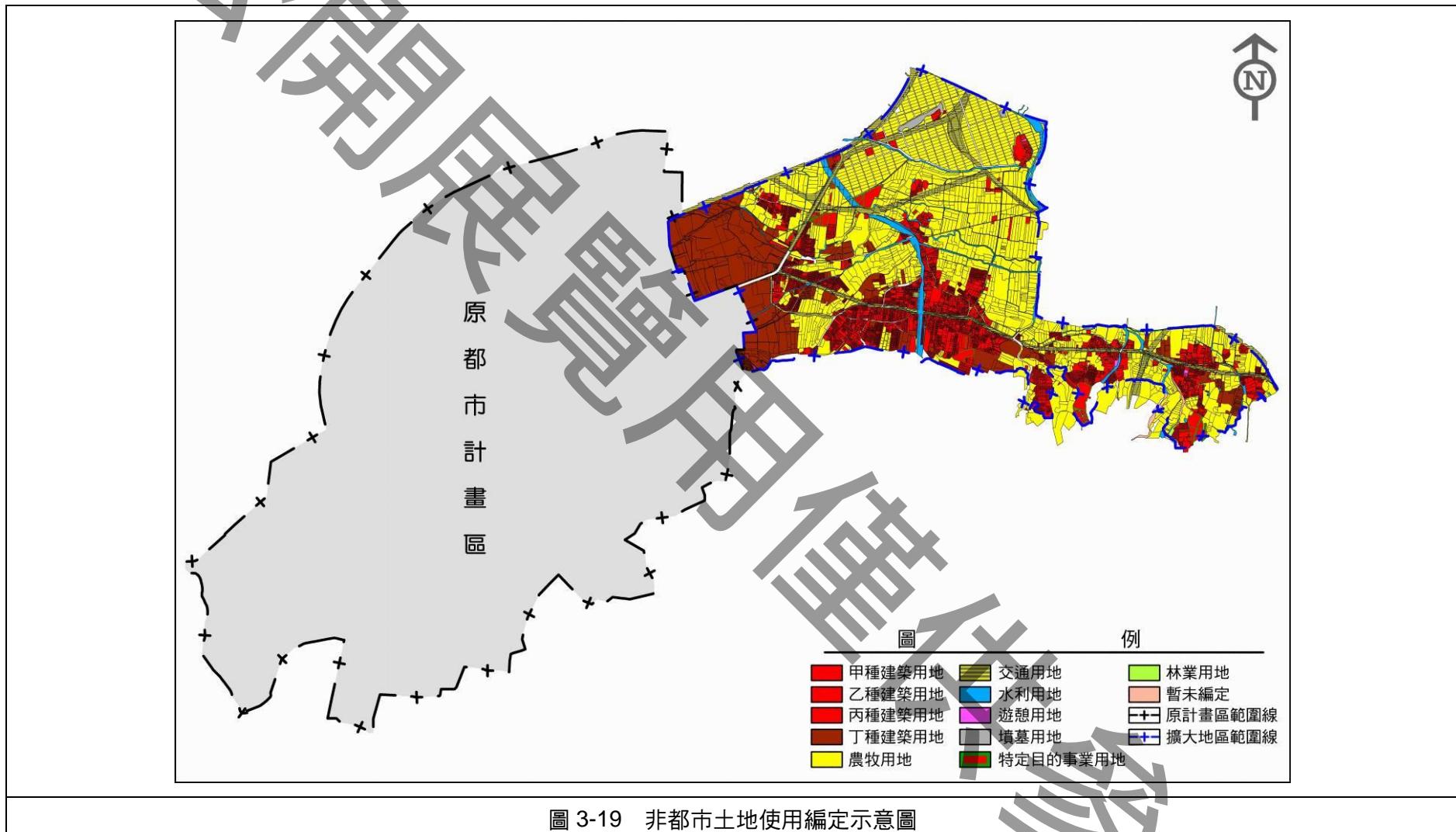
表 3-26 土地使用編定現況分析表

分區別	用地編定別	面積 (公頃)	比例 (%)
特定農業區	甲種建築用地	13.55	2.27%
	乙種建築用地	0.20	0.03%
	丁種建築用地	22.24	3.73%
	農牧用地	267.80	44.93%
	交通用地	33.04	5.54%
	水利用地	25.05	4.20%
	墳墓用地	1.88	0.32%
	特定目地事業用地	4.28	0.72%
	小計	368.04	61.75%
鄉村區	甲種建築用地	0.01	0.00%
	乙種建築用地	100.25	16.82%
	丁種建築用地	3.47	0.58%
	農牧用地	0.15	0.03%
	交通用地	10.58	1.78%
	水利用地	0.21	0.04%
	遊憩用地	0.32	0.05%
	特定目地事業用地	5.98	1.00%
	小計	120.96	20.29%
工業區	丁種建築用地	70.90	11.89%
	交通用地	0.15	0.03%
	水利用地	0.82	0.14%
	遊憩用地	0.07	0.01%
	小計	71.94	12.07%

表 3-26 土地使用編定現況分析表（續完）

分區別	用地編定別	面積（公頃）	比例（%）
山坡地保育區	丙種建築用地	6.42	1.08%
	丁種建築用地	0.46	0.08%
	農牧用地	5.66	0.95%
	交通用地	0.14	0.02%
	水利用地	0.13	0.02%
	特定目地事業用地	0.64	0.11%
	林業用地	0.34	0.06%
	暫未編定	1.38	0.23%
	小計	15.18	2.55%
特定專用區	特定目地事業用地	0.47	0.08%
	小計	0.47	0.08%
未登錄地		19.46	3.26%
總計		595.92	100.00%





四、土地權屬

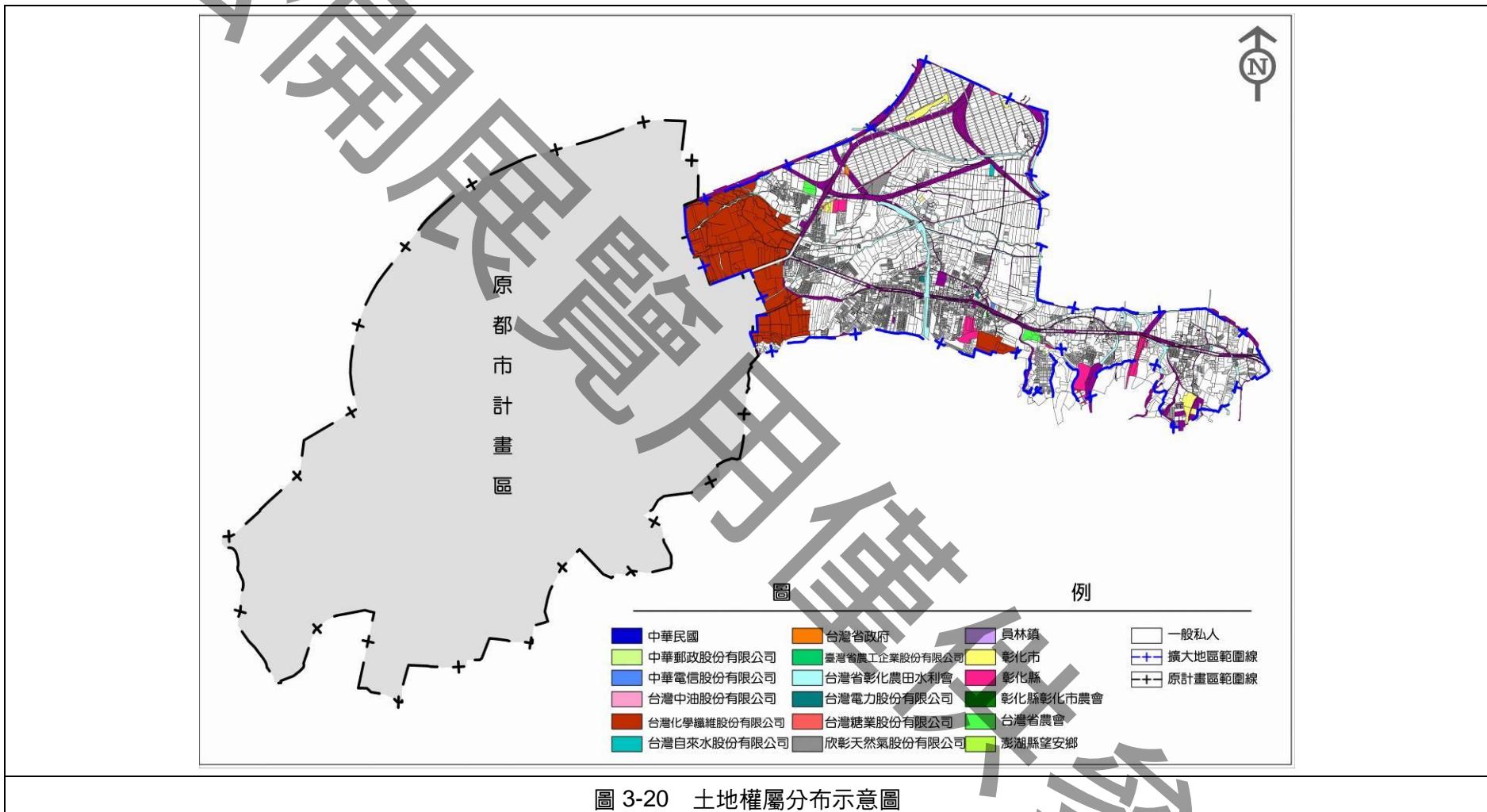
本計畫區公有地面積約為 69.28 公頃，約占 11.62%；私有地面積約為 507.31 公頃，占 85.11%；另有約 19.46 公頃之土地屬未登錄地。本計畫區土地權屬分析詳見表 3-27。

表 3-27 土地權屬分析表

土地所有權人		面積 (公頃)	百分比(%)
公有土地	中華民國	55.80	9.36
	彰化縣	7.98	1.34
	彰化市	4.55	0.76
	員林鎮	0.60	0.10
	澎湖縣望安鄉	0.10	0.02
	臺灣省政府	0.24	0.04
	小計	69.28	11.62
私有土地	臺灣省農會	2.05	0.34
	臺灣省彰化農田水利會	19.02	3.19
	彰化縣彰化市農會	0.12	0.02
	臺灣自來水股份有限公司	0.37	0.06
	中華電信股份有限公司	0.15	0.03
	臺灣電力股份有限公司	0.17	0.03
	中華郵政股份有限公司	0.01	0.00
	臺灣省農工企業股份有限公司	0.07	0.01
	臺灣糖業股份有限公司	0.01	0.00
	臺灣中油股份有限公司	0.20	0.03
	臺灣化學纖維股份有限公司	73.13	12.27
	欣彰天然氣股份有限公司	2.00	0.34
	一般私有地	410.02	68.79
	小計	507.31	85.11
未登陸地		19.46	3.26
合計		595.92	100.00

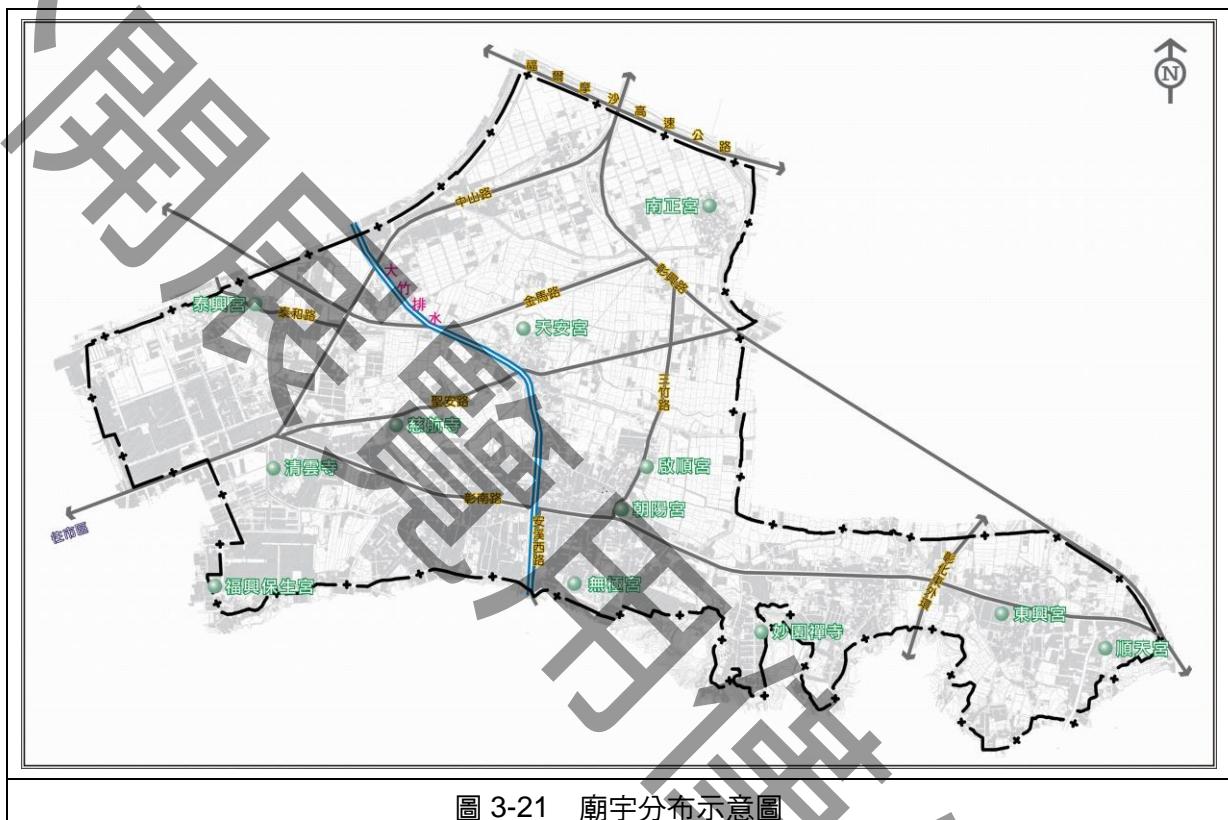
資料來源：1.彰化地政事務所。

2.本計畫整理。



五、廟宇

計畫區內廟宇繁盛，且多為聚落信仰及聚會中心，經調查區內寺廟用地較具規模者包含清雲寺、慈航寺、南正宮、泰興宮、福興保生宮、朝陽宮、啟順宮、無極宮、妙圓禪寺、東興宮、順天宮及天安宮等，擬於計畫中劃設為宗教專用區。

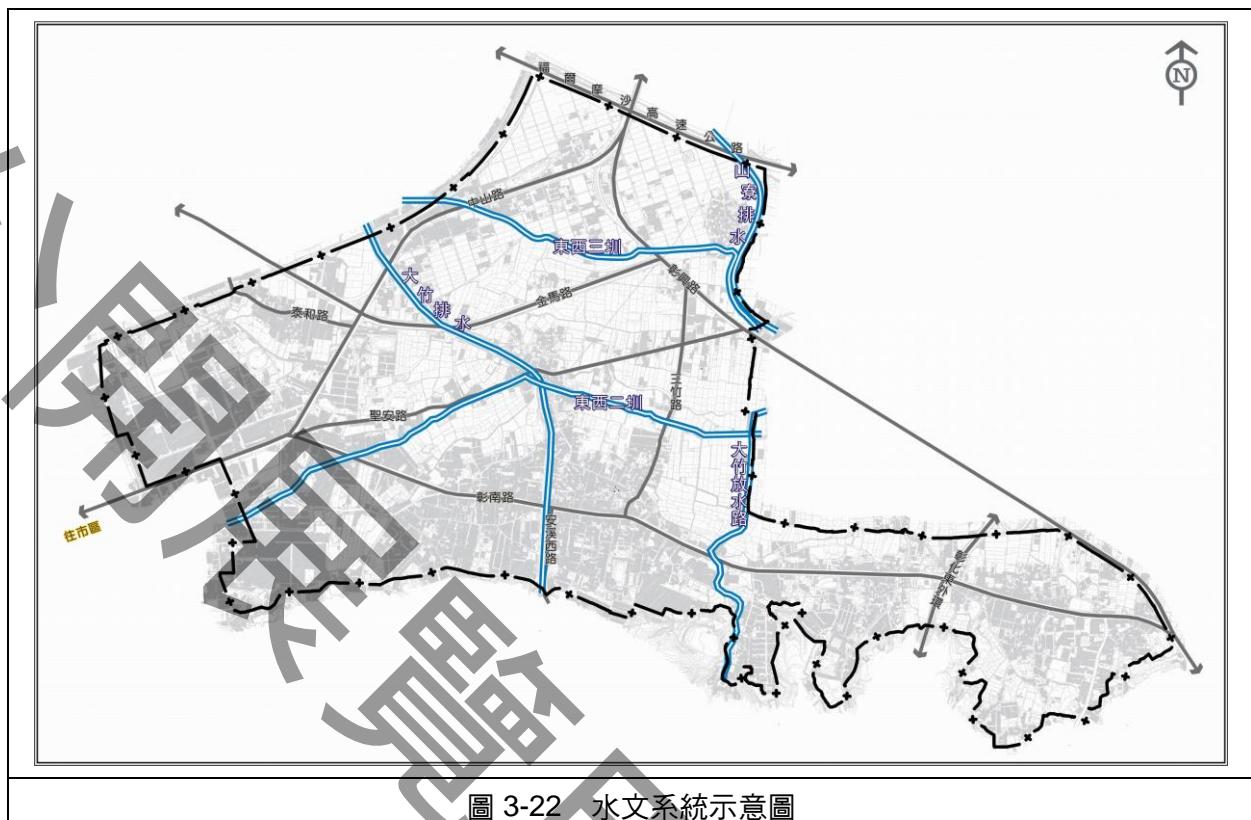


六、水文系統

計畫區依山傍水，現況多為農業使用，水文豐沛，其主要功能則為灌溉及排水作用。主要灌排溝渠包含大竹排水、東西二圳、東西三圳、大竹放水路等，擬於計畫中劃設為溝渠用地，作為地區藍帶系統，並配合劃設綠化空間，營造計畫區水綠自然生態意象。



大竹排水（寬約 10~25 米） 東西二圳（寬約 5 米） 東西三圳（寬約 10 米）



七、交通運輸

（一）區域道路系統

本計畫區周邊地區之聯外道路系統，可區分為國道及省道二個層級，以下茲就計畫區周邊地區重要道路分述如下：

1. 國道

(1) 國道 1 號

國道1號彰化交流道位於彰化市西南隅，本計畫區可藉由金馬東路往西銜接金馬路、中華西路至交流道，金馬路為彰化市外環道路，故計畫區與國道一號聯絡仍相當便利。

(2) 國道 3 號

國道 3 號位於計畫區北界，本計畫區藉由東側台 74 線中彰快速道路可快速銜接至國道 3 號。

2.省道

(1) 台 1 線

省道台 1 線於計畫區往北聯繫臺中市，往東進入現行都市計畫區，為聯絡新、舊都市計畫區之重要道路。

(2) 台 14 線

省道台 14 線彰南路為彰化市往南投地區之重要道路，亦為本計畫區之主要東西向道路，可銜接台 1 線及台 74 線。

(3) 台 14 丙線

省道台 14 丙線彰興路為台 1 線與台 14 線連接道路，並可匯入台 74 線中彰快速道路，為本計畫區另一種要之東西向聯絡道路。

(4) 台 74 線（中彰快速道路）、台 74 甲線（東外環道路）

省道台 74 線及台 74 甲線位於計畫區東側，除可銜接國道 3 號外，更為快速到達臺中市及南彰化地區之南北向重要聯絡道路。

（二）區內道路系統

本計畫區內道路系統除前述省道系統外，因原屬非都市土地，並無過多之交通系統建設，區內道路主要為鄉道系統：

(1) 聖安路（彰 12 線）

聖安路始於台 1 線與台 14 線匯集處，由西南向東北可銜接台 14 丙線，為區內目前之重要出入道路，其出計畫區後在沿烏溪提案南側往東南方向續行，再匯回台 14 線快官路段。

(2) 三竹路（彰 14 線）

三竹路始於台 14 線大竹派出所處，往北以“ㄇ”字形路線穿越台 74 線後匯回台 14 丙線。

（三）鐵路

1.縱貫鐵路

彰化火車站為縱貫鐵路山線及海線匯集大站，計畫區藉由中山路西行

銜接中正路可達火車站。

2.高速鐵路

計畫區雖位處彰化縣行政轄區，但以區位及聯絡道路便利性交通而言，應以高鐵臺中車站最為便利，藉由台74線快速道路可直接到達高鐵車站，甚為便利。

彰化市都市計畫主要計畫

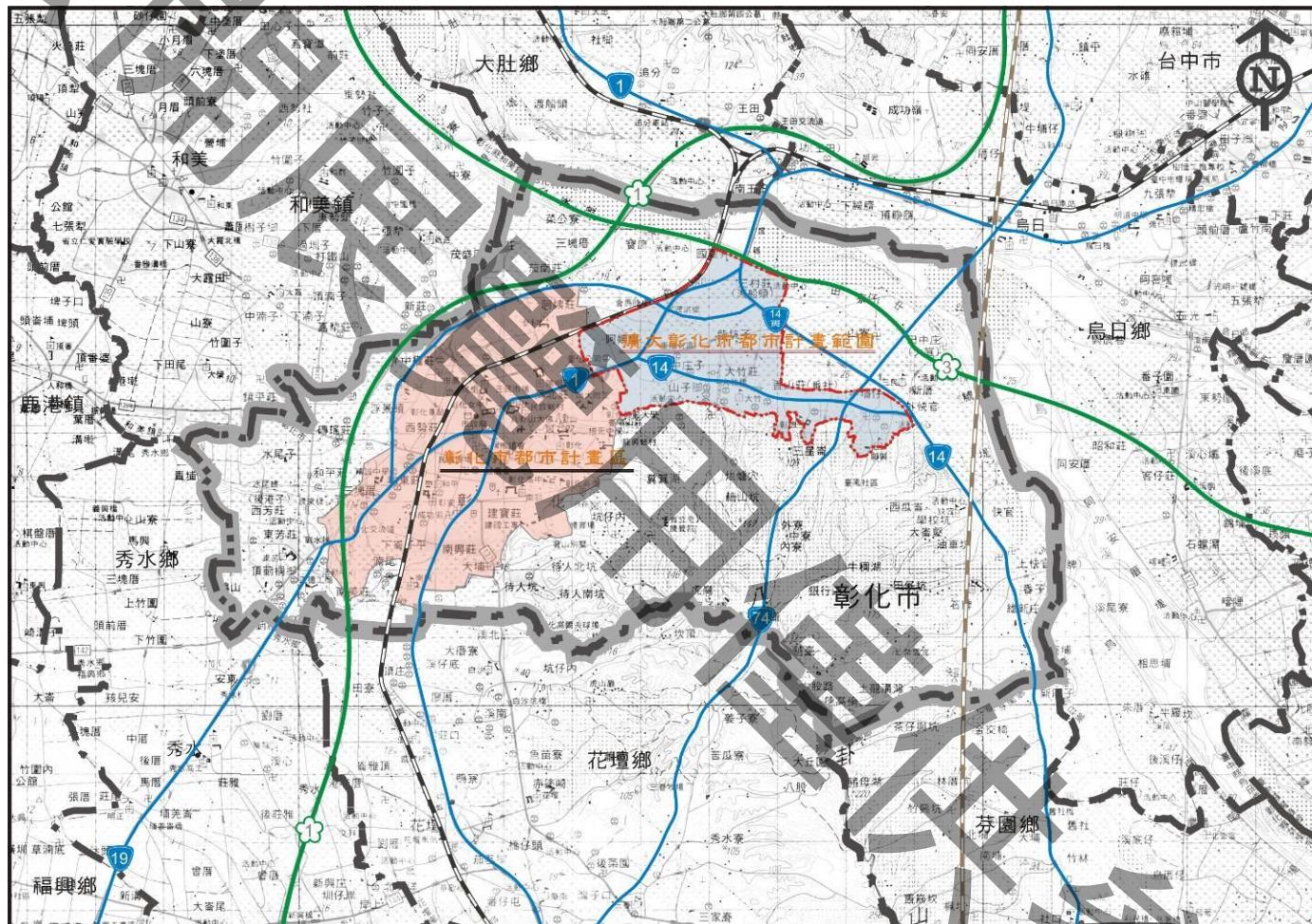


圖 3-23 區域路網示意圖

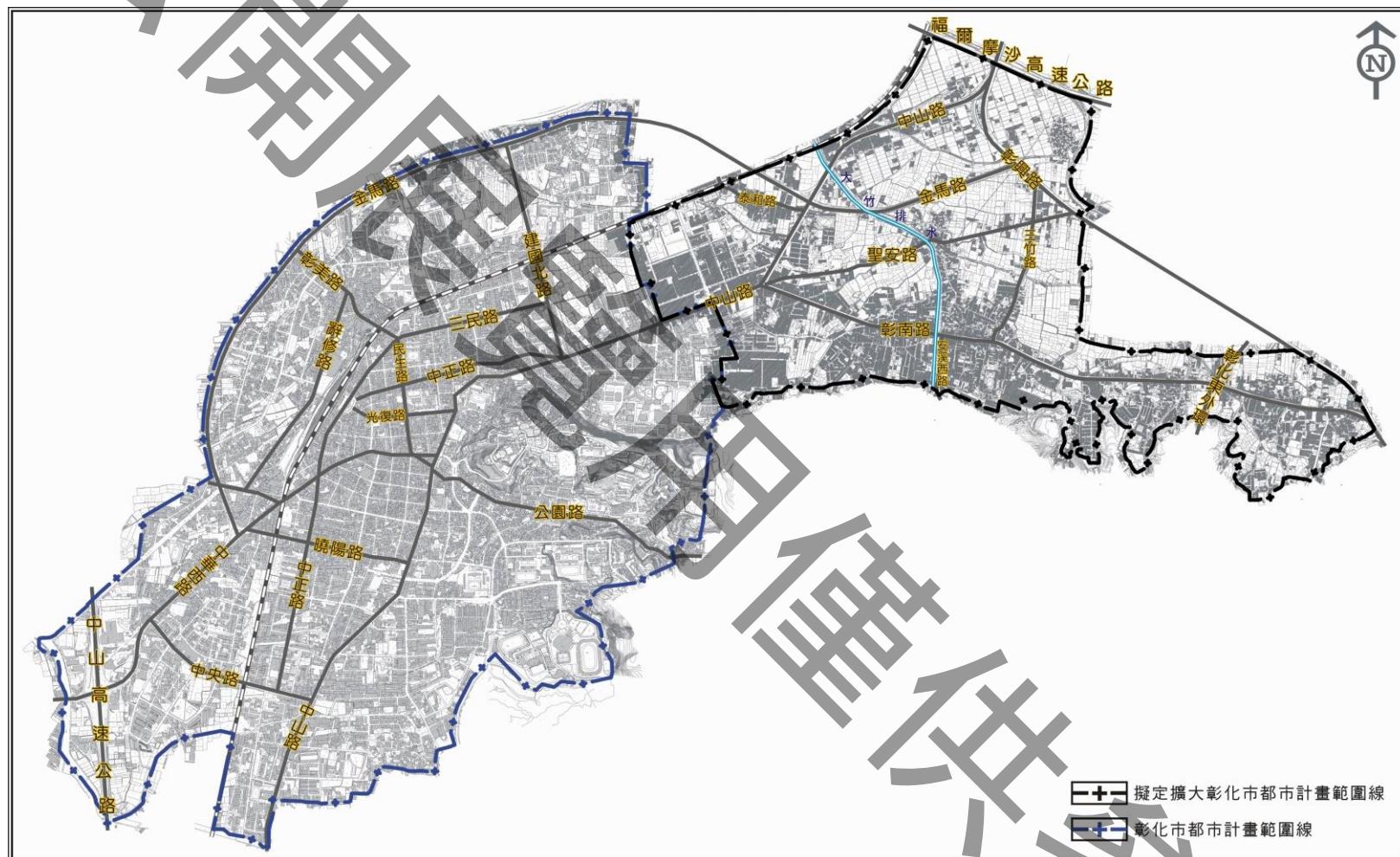


圖 3-24 計畫區現況路網示意圖

第六節 都市災害發生歷史、特性及災害潛勢

一、環境敏感地

(一) 生態敏感地區

生態敏感地區具有穩定生態、提供動物棲息、景觀遊憩、學術研究與教學教育等功能，然而由於生態敏感地脆弱與稀少的特性，故必須加以保育維護，並限制人類之開發行為，以保障資源的永續性。一般而言，生態敏感地係指生態系統中具特殊價值或較脆弱易產生危害而須受到保護之地區，主要劃設依據包含自然保護區、國有林自然保護區、國家公園、林地及濕地。擴大都市計畫範圍屬非生態敏感地，無土地禁止地形景觀或生物資源的破壞之疑慮及限制。

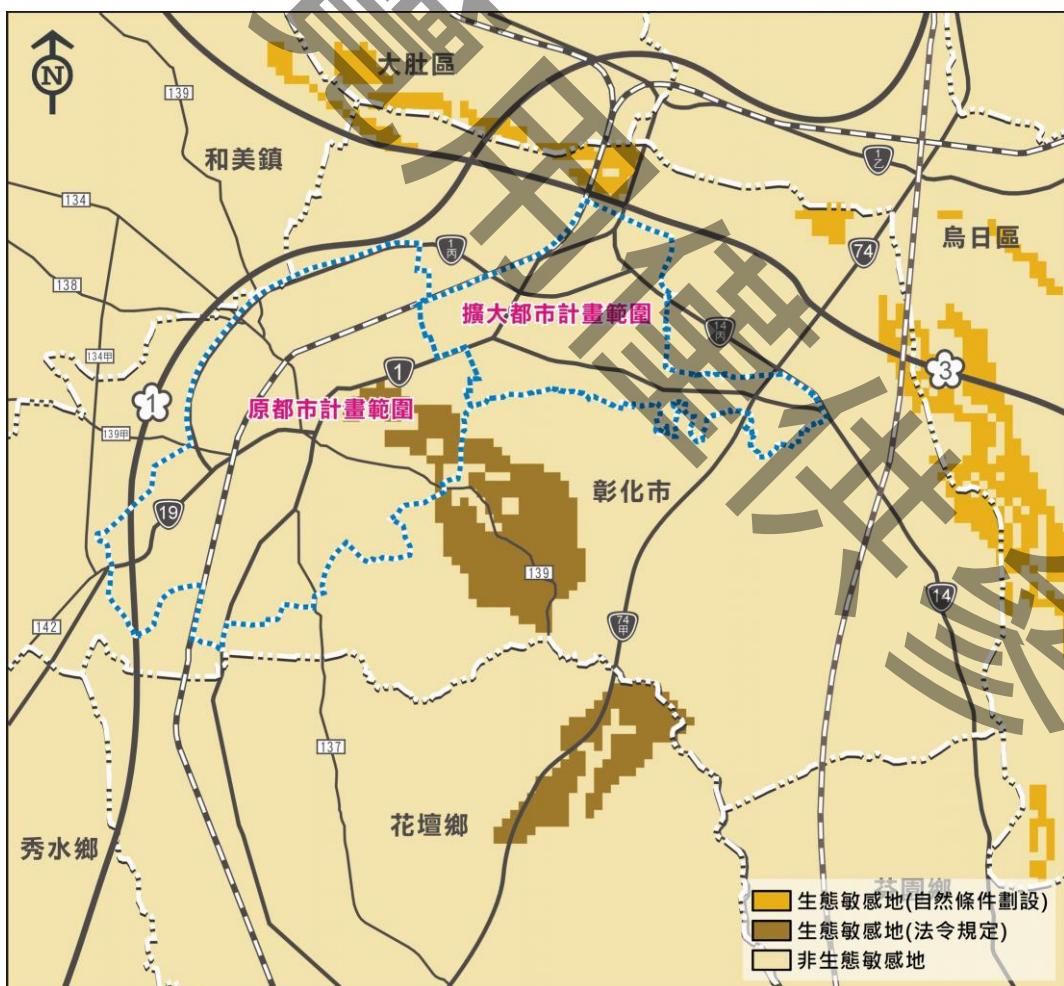


圖 3-25 生態敏感地區主要分布圖

圖片來源：內政部營建署網路查詢服務系統

（二）地質災害敏感地區

地質災害泛指因受到地質因素控制而影響人類生存環境的安全與衛生之災害，其種類包括崩塌、活動斷層、地層下陷、河流侵蝕等。一般而言，山坡地較易發生崩塌及土石流，而平原地區則以地層下陷或活動斷層的威脅較為嚴重。

地質災害之分析應包括地震災害與坡地穩定度兩個主要項目，在有關地震災害之分布以斷層帶為其潛在地震災害區，而坡地穩定度則綜合考慮地質材料、地勢坡度與土壤強度等三種因素分析之。

擴大都市計畫範圍內大部分為平原地區且無地層下陷及活動斷層，屬無潛在災害區，僅南側鄰八卦山脈之地勢坡度較為陡峭部分屬潛在災害不嚴重地區。

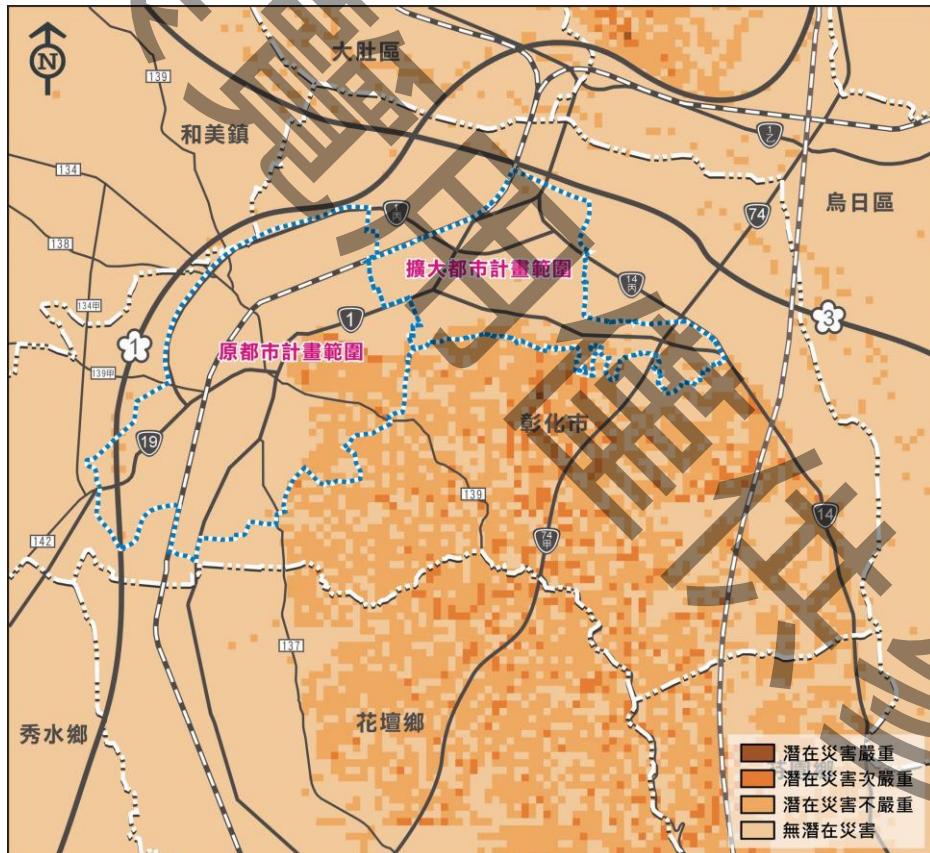


圖 3-26 地質災害敏感地區主要分布圖
圖片來源：內政部營建署網路查詢服務系統。

（三）洪水平原敏感地區

洪水平原具有兩種意義，其一為有河流沖刷泥沙於下游地區沉積而成

洪水沖積平原；其二為遭受洪害之平原，其範圍主要以洪水頻率年產生之洪水所淹沒之地區，其範圍隨洪水頻率年不同而異。

洪水平原敏感地之劃設，可防止潛在洪害地區之開發活動或長期居住，而阻礙洪水宣洩或增加洪害發生時所造成的損失。潛在洪水平原敏感地劃設之準則主要依據土質、坡度、過去發生水災地區、計畫洪水到達區域與易發生洪泛之海岸地區等分析因子。

擴大都市計畫範圍多屬潛在洪水平原。

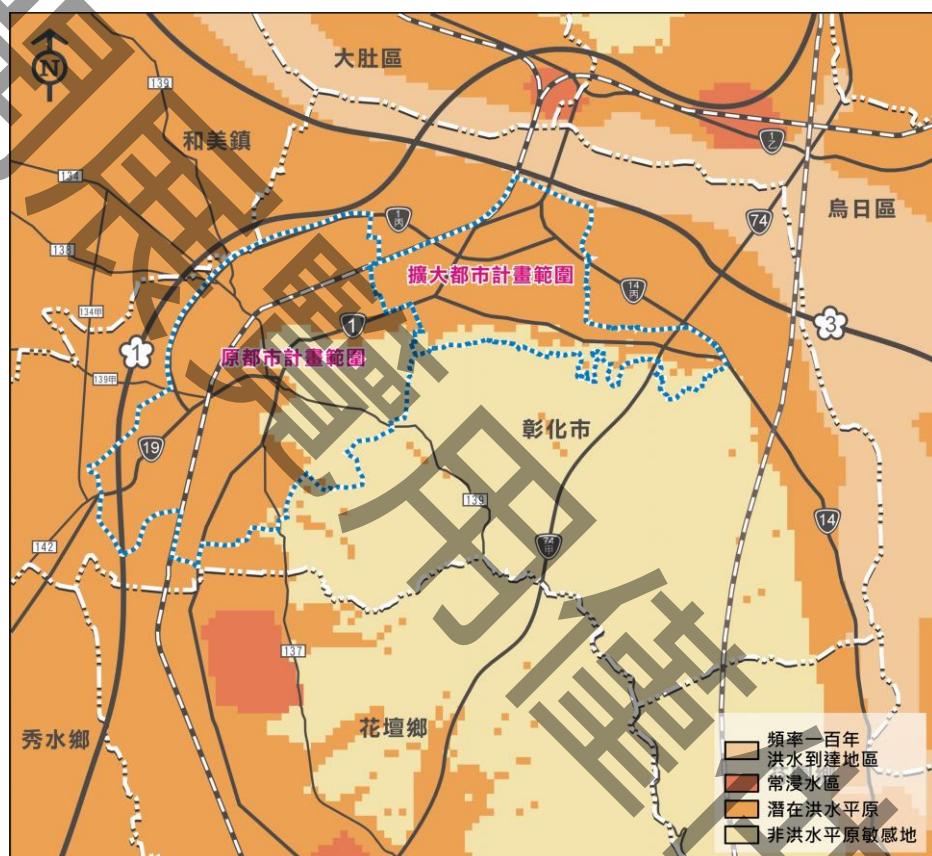


圖 3-27 洪水平原敏感地區主要分布圖
圖片來源：內政部營建署網路查詢服務系統。

（四）地表水源維護敏感地區

地表水源維護敏感地是在維護地表水源前提下，考量有關擴大都市計畫範圍內土地單元之環境屬性及人類土地使用活動，從而提出對地表水源維護可能造成影響範圍與程度，茲將水質敏感、水量敏感、水質水量敏感、水質水量保護等區之規定分別描述如下：

1. 水質敏感地

此類土地坡度較水質水量敏感地緩但較水量敏感地陡，開發易造成土

壤流失，對水質影響較大，為水質維護地區。於計畫範圍僅極少數土地位
於計畫南側鄰八卦山脈地勢坡度較陡峭部分。

2.水量敏感地

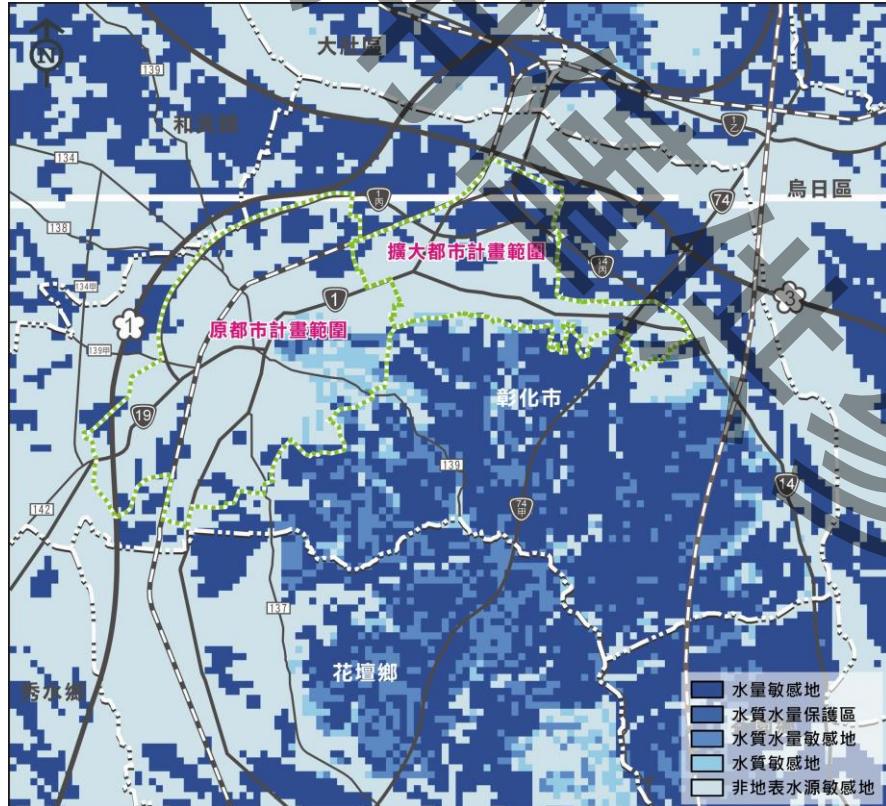
此類分區具次佳儲水功能，地勢緩和，不致因開發造成大量土壤流失，
所造成水質污染程度較小，為水量維護地區。主要分布於計畫區內現況農
業使用部分。

3.水質水量敏感地

此類土地具良好自然儲水功能，坡度極陡，開發時易造成地表逕流及
土壤流失，為水質水量最敏感之地區，應限制開發並加強水土保持。本計
畫範圍無此分類，所以無因水質水量敏感地而限制開發之行為。

4.水質水量保護區

為確保自來水事業對其水源之保護，以供應充裕而合於衛生之用水，
台灣地區經劃設為水質水量保護區計有 110 處，依法令規定，不得有妨害
水量之涵養、流通過污染水質之行為，而計畫範圍無此分類。



(五) 地下水補注區

地下水意指儲存於地面以下的水量，不僅提供人類飲用、農業灌溉、工業使用，亦具有穩定地表河川水量的功能。而地下水補注區的功能即在於確保地下水量的穩定，維持地下水的用永續性，並達到地下水與地面水聯合應用的區域性水資源規劃目標。地下水補注區劃設的考量因素，包括水文地質、土壤質地、水系、沖積扇、土地使用現況以及相關調查研究等。

本計畫範圍 4-30M 道路（彰南路）以北為自由水層主要補注區，主要提供農業灌溉及工業使用，4-30M 道路以南之丘陵地區屬非地下水補注區。

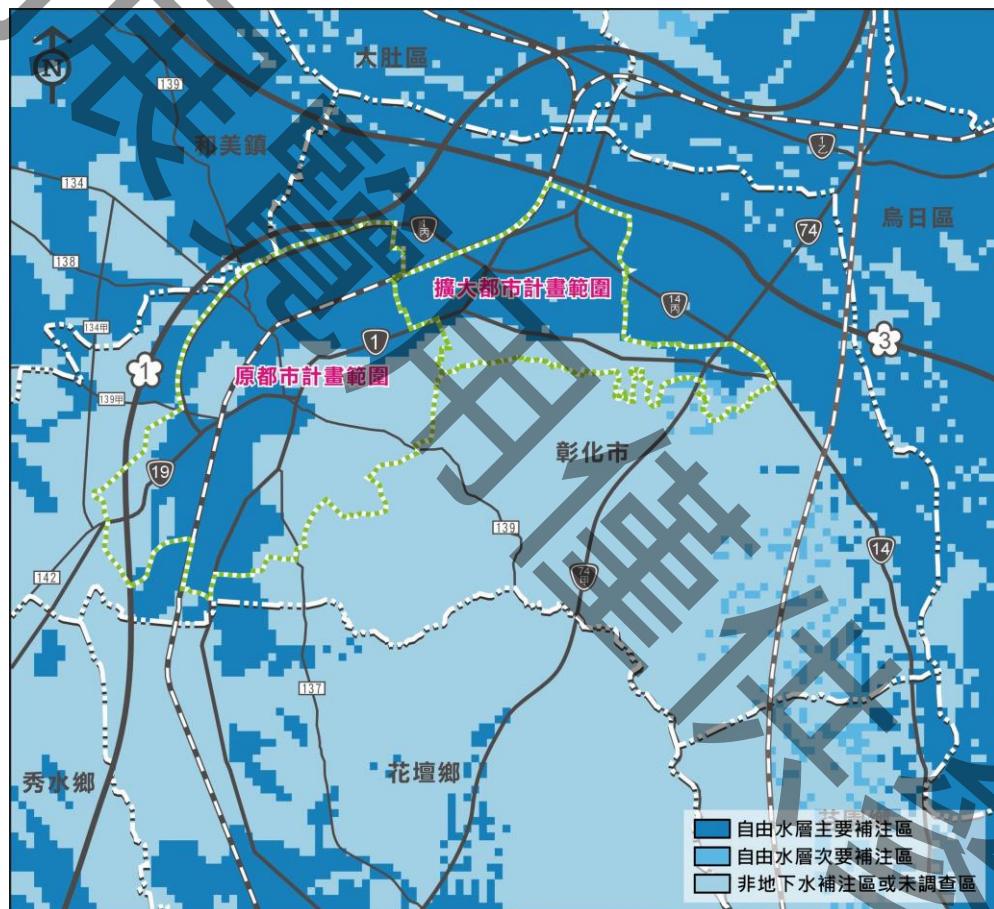


圖 3-29 地下水補注區主要分布圖
圖片來源：內政部營建署網路查詢服務系統

(六) 優良農田

優良農田為自然特性適合農作生產之地區，單純就土地本身的生產能力來評定，並不涉及施肥等人的投入狀況。而與農業生產關係密切的自然因素為氣候和土地因子；在氣候因子方面主要是考量氣溫和雨量二項氣候因子，在土地因子方面，包括土壤質地、坡度和土地使用現況等三項因子，依此二因素可將優良農田劃分為旱田與水田分別探討。優良農田劃設目的，在於有效利用自然環境資源，提供人類足夠的食物，並且藉著適當的開發規劃，減少環境負效果避免因都市化土地無限度的擴張，並可保護都市周邊的高生產力土地，形成綠帶，提高都市環境品質，並引導都市發展。

本計畫區內大部份屬非優良農田敏感地及部分次優良旱田，非屬自然特性適合農作生產之地區，於此地區進行開發行為不影響人類糧食之供應。

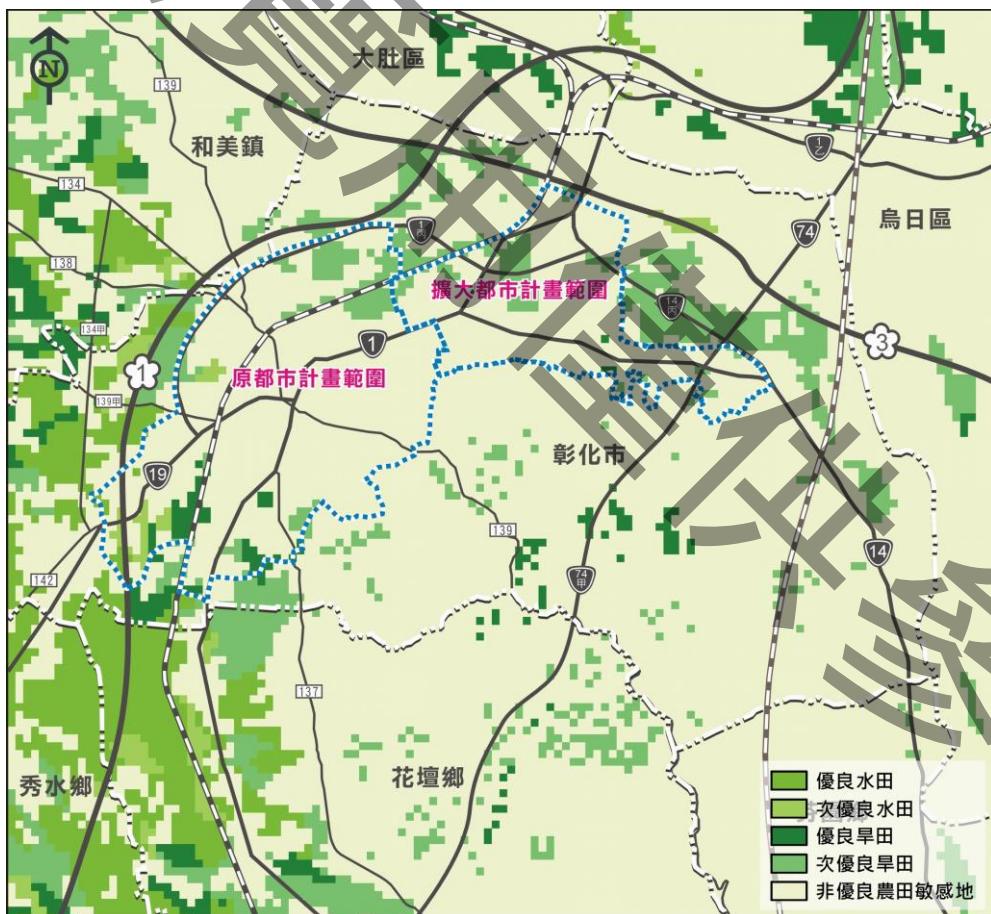


圖 3-30 優良農田地區主要分布圖

圖片來源：內政部營建署網路查詢服務系統

二、歷史災害概述

(一) 地震災害

根據彰化縣地區災害防救計畫之統計內容，震源或震央發生於彰化縣地區或附近區域的歷史災害地震，近 400 年來共有 10 次，近期之地震紀錄為民國 88 年的 921 大地震，彰化縣震度為 5 級，造成 33 人死亡，536 棟房屋倒塌，詳見下表。

表 3-28 彰化地區歷史災害地震概述表

時間	地點	地震規模	人口死亡	房屋全毀	備註
1792/08/09	雲嘉南地區	6.75	617	24,621	
1806/3~4	彰化地區	-	-	-	
1806/11~12	彰化地區	-	-	-	
1809/4~5	彰化地區	-	-	-	
1845/03/04	彰化、嘉義	6	381	4,220	
1846/08/04	彰化地區	-	-	-	餘震達一週
1848/12/03	彰化、嘉義、臺南	6.75	1,030	13,993	
1848/12/18	彰化、嘉義、臺南	-	-	-	
1862/06/07	彰化、嘉義、臺南	6.5			
1999/09/21	南投日月潭偏南 12.5 km	5	33	536	

資料來源：彰化縣地區災害防救計畫，民國 95 年。

(二) 颱洪災害

彰化縣災害防救委員會及彰化縣政府水利資源處蒐集彰化市過去的歷史災害紀錄，每當颱風大雨及豪雨發生，經常造成彰化市淹水現象，究其原因為八卦山上之雨水往山下流，疏洪道無法有效排水，造成大量雨水無法順利地流入大肚溪，歷年淹水災害紀錄詳參表 15 及表 16。

(三) 地層下陷災害

擴大都市計畫範圍不屬於地層下陷災害範圍。

(四) 火災災害事件

彰化縣每年平均約發生 307 件火災，火災發生場所以建物火災為主，

而建物火災又以住宅火災為最多，依照歷年火災資料，以彰化市的 289 件為最多，其次為和美鎮的 108 件，為彰化縣主要人口密集地區，相關統計資料詳見彰化縣民國 89 年至 94 年鄉鎮市火災統計示意圖。

表 3-29 彰化市淹水災害紀錄

鄉鎮市	淹水位置	淹水深度(m)	發生時間	發生原因	備註
彰化市	中山路與泰和路口	0.5	2009	莫拉克颱風	
彰化市	國聖路 22 號	0.5	2009	莫拉克颱風	
彰化市	中山路三段 749 號洩洪橋	0.5	2009	莫拉克颱風	
彰化市	自強南路藝術村	0.5	2009	莫拉克颱風	
彰化市	新平路機車道往鹿港方向		2009	莫拉克颱風	
彰化市	埔西街 32 巷 37 號		2009	莫拉克颱風	
彰化市	中山路 3 段 749 號		2009	莫拉克颱風	
彰化市	台化街 88 號與竹和路		2009	莫拉克颱風	
彰化市	自強南路藝術村		2009	莫拉克颱風	
彰化市	國聖路	0.5	2009	莫拉克颱風	
彰化市	涵洞	0.2	2009	莫拉克颱風	
彰化市	龍山里		2008	卡玫基颱風	低窪排水不良及東西二圳排水不及溢堤
彰化市	卦山里		2008	卡玫基颱風	低窪排水不良及東西二圳排水不及溢堤
彰化市	工校街與中山路口附近(和調里及復興里)	0.4	2008	卡玫基颱風	低窪排水不良及東西二圳排水不及溢堤
彰化市	永樂街 46 號	0.3~1	2008	卡玫基颱風	雨量過大,排水不良,其他,降雨集中、瞬間雨量過大、只要大雨或颱風天就容易淹水
彰化市	和調里		2007	聖帕颱風	排水不良

資料來源：彰化市防災資訊網

表 3-30 彰化市易淹水地區

鄉(鎮、市)	村、里、路	淹水原因	備註
彰化市	福山里山中街及山中街 81 巷至彰南路 1 段 300 巷	地勢低漥、溝渠淤塞、瞬間雨量過大	逢颱風豪雨即發生
彰化市	福山里彰南路 1 段 325 巷、33 弄 37 號前	地勢低漥、溝渠淤塞、瞬間雨量過大	
彰化市	彰南路 1 段 151 巷	地勢低漥、溝渠淤塞、瞬間雨量過大	
彰化市	太同里中山路、太平街、永樂街、民生路	地勢低漥、瞬間雨量過大、其他	瞬間雨量加大加上山洪暴發，中山路旁之「南郭支線」排水溝滿溢，導致水漫至本里較低漥之街道，且下游排水可能阻塞或宣洩不及，造成淹水
彰化市	永生里中山路、永樂街、民生路、民權路、成功路、華山路	地勢低漥、瞬間雨量過大、其他	
彰化市	中央里永樂街、菜市街、民族路、太平街	地勢低漥、瞬間雨量過大	瞬間雨量過大，排水溝無法宣洩，加上山洪暴發導致較低窪之接到積水不退，造成淹水災難
彰化市	西安里曉陽路與中正路口	地勢低漥、瞬間雨量過大、其他	地勢低漥改善困難
彰化市	南瑤里中山路一段 593 巷	地勢低漥、瞬間雨量過大	
彰化市	南瑤里中山路一段 376 巷 52 號附近	地勢低漥、瞬間雨量過大	
彰化市	福安里福鎮街、華山路 41 巷	瞬間雨量過大	遇豪大雨即淹水
彰化市	成功里大浦路、仁愛東街、中山路二段 158 巷	溝渠淤塞、瞬間雨量過大	1.遇豪大雨即淹水 2.經費不足
彰化市	成功里大埔路 709 巷 365 巷 627 巷、仁愛東街 61 巷 71 巷、中山路二段	溝渠淤塞、瞬間雨量過大	
彰化市	介壽里中興路 71 巷 64 號	瞬間雨量過大、其他：涵管排水不及	涵管排水不及
彰化市	光南里 1.旭光路 325 巷 內 2.中興路 138~145	地勢低漥、溝渠淤塞、瞬間雨量過大	請清潔隊幫忙處理
彰化市	竹中里三竹路啟順宮後面	地勢低漥、溝渠淤塞、瞬間雨量過大	建請整體系統性改善
彰化市	中庄里台化街 86 巷附近	地勢低漥、溝渠淤塞、瞬間雨量過大	
彰化市	中庄里竹和路 401 巷巷	地勢低漥、溝渠淤塞、瞬	

鄉(鎮、市)	村、里、路	淹水原因	備註
	尾	間雨量過大	
彰化市	大竹里三竹路	溝渠淤塞	建請整體系統性改善
彰化市	大竹里彰南路二段	其他	彰南路二段 262 巷野溪土石淤積嚴重，山洪溢堤竄流
彰化市	大竹里彰南路二段 254 巷	溝渠淤塞、其他	山洪匯集流入加上下游淤塞(三竹路)建議彰南路施設雨水下水道排除
彰化市	向陽里中華西路 569 巷 88 號	地勢低窪、溝渠淤塞、瞬間雨量過大	遇颱風豪雨即淹水
彰化市	南美里崙美路 476 巷口 對面	地勢低窪、其他無排水設施	無排水設施
彰化市	磚瑤里彰草路 443 巷、44 巷	地勢低窪、其他排水溝抽水機損壞以修繕	
彰化市	莿桐里彰水路 180 巷	地勢低窪、瞬間雨量過大	遇颱風豪雨即淹水
彰化市	刺桐里彰水路 93 巷	瞬間雨量過大	
彰化市	刺桐里彰鹿路 123 巷	瞬間雨量過大	
彰化市	崙平里中華西路 283 巷 123 弄及 89 巷	地勢低窪、瞬間雨量過大	
彰化市	崙平里建和街 77 號附近一帶	地勢低窪、瞬間雨量過大	
彰化市	崙平里建和街 89 巷 21 弄	地勢低窪、瞬間雨量過大	
彰化市	民權里菜市街	瞬間雨量過大、其他	縣府前東西二圳漫入灌入
彰化市	市民權里永樂街(民族路、中華路間)	瞬間雨量過大、其他	
彰化市	復興里 1. 力行路 2. 實踐路 3. 中山路旁	地勢低窪、溝渠淤塞、瞬間雨量過大	
彰化市	和調里 1. 實踐路 2. 工效街	地勢低窪、溝渠淤塞、瞬間雨量過大	
彰化市	竹巷里彰南路五段 117 巷 36 號	地勢低窪、瞬間雨量過大	
彰化市	延平里大埔路	瞬間雨量過大	
彰化市	忠孝里惠民莊	地勢低窪、溝渠淤塞、瞬間雨量過大	遇颱風豪雨即淹水
彰化市	陽明里長順街 64 巷 14、15、17、22 號	地勢低窪、瞬間雨量過大	
彰化市	新華里彰美路一段 132 巷	地勢低窪、瞬間雨量過大	
彰化市	龍山里中山路二段 874 號至 944 號門口	地勢低窪、溝渠淤塞、瞬間雨量過大	
彰化市	龍山里中山路二段 920 巷 140 弄	地勢低窪、溝渠淤塞、瞬間雨量過大	

鄉(鎮、市)	村、里、路	淹水原因	備註
彰化市	永福里永福街 68 巷、民生路 230 巷、民生路	地勢低窪、溝渠淤塞、瞬間雨量過大	
彰化市	新興里今馬路 2 段 618~780 號	溝渠淤塞、瞬間雨量過大	
彰化市	萬安里三民路東西二圳	瞬間雨量過大、堤防溢(潰)堤	
彰化市	萬安里三民路 441 號之 1	地勢低窪、瞬間雨量過大	遇颱風豪雨即淹水
彰化市	東興里南郭路一段 47 巷巷內	地勢低窪、瞬間雨量過大	因瞬間雨量過大俟雨停後，水位即漸漸退
彰化市	華北里博愛街 53 巷 20 號~34 號之間	地勢低窪、瞬間雨量過大	礙於現況不易更改，已申請抽水馬達備用
彰化市	南安里彰鹿路 120 巷	溝渠淤塞、瞬間雨量過大	遇颱風豪雨即淹水
彰化市	八卦山牌樓至華山路下水道銜接處(原南郭支線)	溝渠淤塞、瞬間雨量過大	

資料來源：彰化市防災資訊網

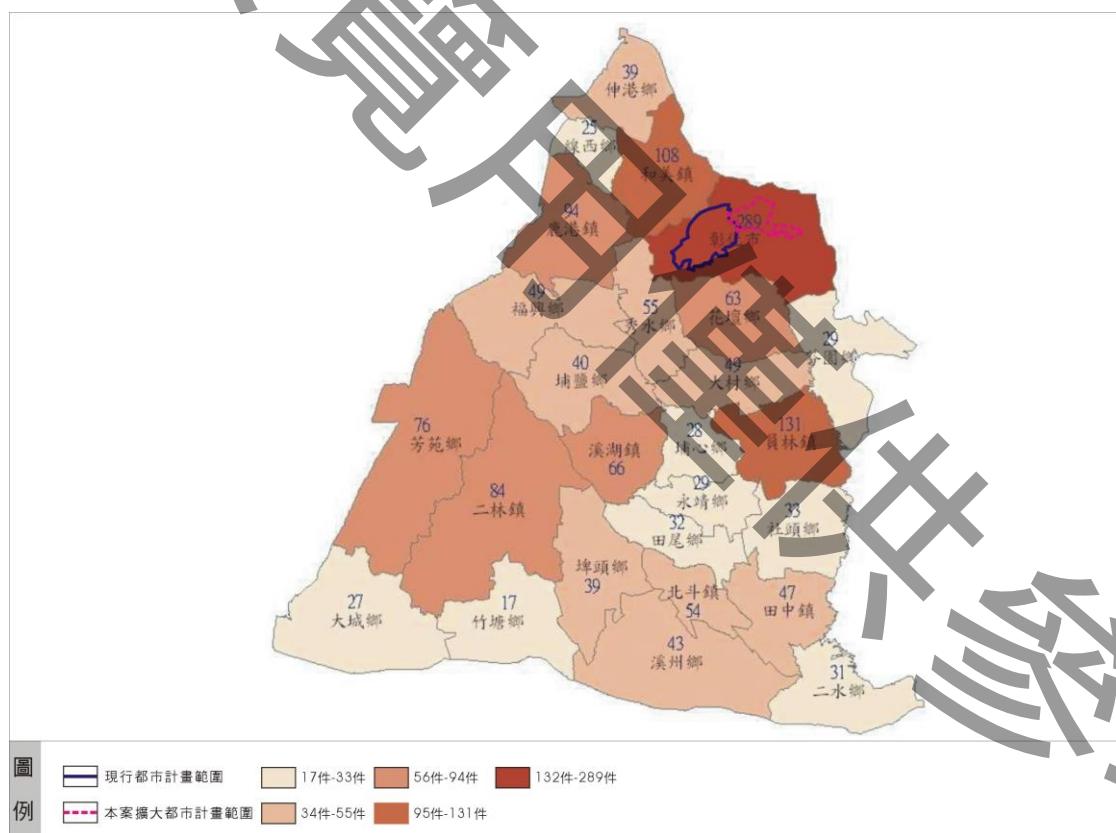


圖 3-31 彰化縣民國 89 年至 94 年鄉鎮市火災統計示意圖

圖片來源：彰化縣鹿港福興都市防災空間系統規劃示範計畫，民國 96 年。



圖 3-32 計畫範圍內淹水潛勢地區分布示意圖 (24 小時 350mm)

圖片來源：國家災害防救科技中心災害潛勢地圖網站，本案繪製。



圖 3-33 計畫範圍內淹水潛勢地區分布示意圖 (24 小時 500mm)

圖片來源：國家災害防救科技中心災害潛勢地圖網站，本案繪製。



圖 3-34 計畫範圍內淹水潛勢地區分布示意圖 (24 小時 650mm)

圖片來源：國家災害防救科技中心災害潛勢地圖網站，本案繪製。

第四章 發展需求預測

一、計畫目標年

本計畫之計畫目標年係依彰化縣國土計畫（內政部國審會版），以民國 125 年為未來彰化市都市計畫之計畫目標年。

二、計畫人口預測

(一) 計畫人口推估

1. 上位計畫指導人口成長空間

依照彰化縣國土計畫，民國 125 年彰化縣預測人口為 127 萬人，彰化生活圈（彰化、花壇、芬園）之人口為 33.82 萬人。

2. 民國 125 年彰化市人口成長推估

108 年彰化生活圈（彰化、花壇、芬園）之人口為 30.13 萬人，至 125 年預估將增加 3.69 萬人。而近十年彰化市占彰化生活圈之人口比例平均為 77%，前述新增人口依照生活圈內人口比例分派，彰化市於 125 年人口預估可增加 2.84 萬人。

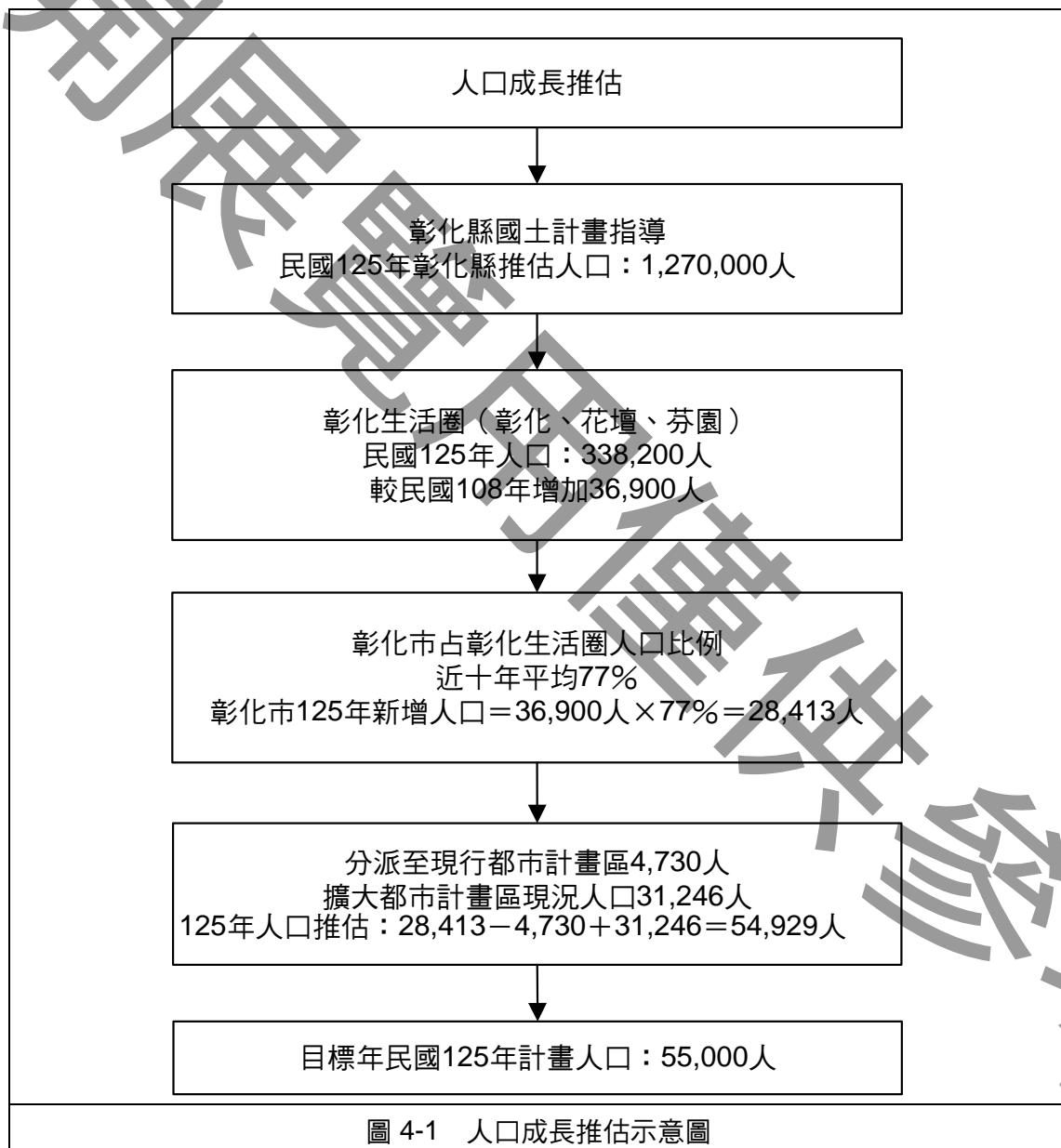
表 4-1 彰化生活圈近十年人口比例

年度	彰化生活圈	彰化市		花壇鄉		芬園鄉	
		人口數	人口數	占比	人口數	占比	人口數
99	307,504	236,503	76.91%	46,187	15.02%	24,814	8.07%
100	307,363	236,646	76.99%	46,047	14.98%	24,670	8.03%
101	307,110	236,636	77.05%	46,017	14.98%	24,457	7.96%
102	306,417	236,172	77.08%	45,987	15.01%	24,258	7.92%
103	305,093	235,022	77.03%	45,916	15.05%	24,155	7.92%
104	304,997	235,010	77.05%	45,984	15.08%	24,003	7.87%
105	304,713	234,690	77.02%	46,142	15.14%	23,881	7.84%
106	303,292	233,613	77.03%	45,924	15.14%	23,755	7.83%
107	302,165	232,729	77.02%	45,853	15.17%	23,583	7.80%
108	301,272	232,259	77.09%	45,613	15.14%	23,400	7.77%
平均			77.03%		15.07%		7.90%

(二) 計畫人口訂定

依變更彰化市都市計畫（第二次通盤檢討）案推估，現行都市計畫區可釋出住宅區 17.74 公頃，倘以基準容積 200%，人均樓地板面積 75m²/人估算，可容納 4,730 人。

因此，彰化市新增人口在分派 4,730 人至現行都計區後，擴大都市計畫需容納之新增人口為 2.37 萬人。加計擴大都市計畫範圍內現況人口 3.12 萬人，訂定目標年民國 125 年計畫人口為 55,000 人。



三、都市發展用地及公共設施用地需求

(一) 都市發展用地預測

1.商業區

依「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」第 29 條第 1 項第 1 款之規定，3 萬人口以下者，商業區面積以每千人 0.45 公頃為準；3 萬至 10 萬人口者，超出 3 萬人部分以每千人 0.5 公頃為準；10 萬至 20 萬人口者，超出 10 萬人口部分以每千人 0.55 公頃為準；20 萬至 50 萬人口者，超出 20 萬人口部分以每千人 0.60 公頃為準；故以本計畫區與原都市計畫區合併檢討，256,000 人之計畫人口得劃設之商業區面積為 137.10 公頃。

原計畫區劃設商業區 69.4064 公頃，故擴大都市計畫區商業區面積以 67.6936 公頃為上限。

如以本案計畫人口估算，則本計畫商業區面積以 26.5 公頃為上限。

2.住宅區

計畫區劃設之住宅區應能提供未來成長人口居住需求，故以容積率 150 %，平均每戶住宅樓地板面積需求 141.1 m^2 及戶規模 2.85 人估算，本計畫區之住宅區至少需劃設 78.1677 公頃。

3.產業專用區

為促進台化廠區轉型發展，擬將台化廠區劃設為產業專用區，並規範其再發展期程及劃設部分公共設施用地，另為輔導計畫區內未登記工廠及提供彰北地區產業發展腹地，擬於計畫區北側適當區位及範圍劃設產業專用區，以提供產業發展腹地。

(1) 未登記工廠遷廠及擴廠用地需求

依據彰化縣縣政府 108 年清查資料顯示，本案申請範圍內之未登記工廠家數為 128 家，廠房面積達 $59,523\text{ m}^2$ 。

(2) 新增產業用地需求

依照彰化縣國土計畫推計，民國 125 年全縣工業用地需求約 747.15 公頃，倘以彰化市占全縣之二級產業家數比例 21.76% ($14,260/65,820$) 進行分派，彰化市 125 年新增產業用地需求為 161.87 公頃。

考量彰化市尚有以產業使用為檢討方向之彰化交流道附近特定區計畫，故本計畫區僅於主要計畫劃設 73.76 公頃之產業專用區（含台化轉型之產業專用區 35.96 公頃），並強化國土計畫賦予本計畫之都市機能定位。

（二）公共設施用地需求

擴大都市計畫地區之公共設施標準以計畫人口 55,000 人之服務水準予以推估。

1.綠化、開放空間及體育場所

依「都市計畫法」第 45 條：「公園、體育場所、綠地、廣場及兒童遊樂場，應依計畫人口密度及自然環境，作有系統之布置，除具有特殊情形外，其占用土地總面積不得少於全部計畫面積百分之十。」

本計畫區範圍包含近 70 公頃之台化彰化廠區及約 260 公頃之既成聚落（含住宅、工廠及出入道路等），故本計畫針對計畫區扣除前述範圍後依上述規定檢討公共設施用地。

優先發展地區面積約 269.5946 公頃，故公園、體育場所、綠地、廣場及兒童遊樂場用地合計面積應至少達 26.9595 公頃。

2.學校用地（國民中小學）

應會同主管教育行政機關依據學齡人口數占總人口數之比例或出生率之人口發展趨勢，推計計畫目標年學童人數，參照國民教育法第八條之一授權訂定之規定檢討學校用地之需求。

民國 106 至 108 年之學齡人口占行政區總人口數比例推估，國中學齡人口平均比例為 0.0317，國小學齡人口平均比例為 0.0585。以計畫區計畫人口 55,000 人推估學校用地需求，國中用地需求為 3.8999 公頃，國小用地需求為 5.7792 公頃。

（1）國中用地

$$55,000 * 0.0317 * 14.3 = 24,928 (\text{m}^2)$$

（2）國小用地

$$55,000 * 0.0585 * 12.0 = 38,610 (\text{m}^2)$$

3.停車場

依「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」第 22 條之規定，停車場用地面

積之檢討標準有二：

- (1) 不得低於計畫區內車輛預估數之 20%。以平均每 4 人持有一輛汽車，每輛汽車需要 25 m^2 之停車面積推算，計畫人口 5.5 萬人，其停車空間需求為 6.875 公頃。
- (2) 商業區停車需求以不低於商業區面積之 10% 為準。

表 4-2 土地使用分區及公共設施用地需求推估表

用地類別	推估標準	擴大都市計畫區需求面積或劃設上限面積 (單位：公頃)
商業區	1.3 萬人口以下者，商業區面積以每千人 0.45 公頃為準 2.3 萬至 10 萬人口者，超出 3 萬人部分以每千人 0.5 公頃為準 3.10 萬至 20 萬人口者，超出 10 萬人口部分，以每千人 0.55 公頃為準	67.6936
住宅區	以容積率 150%，平均每戶住宅樓地板面積需求 141.1 m^2 及戶規模 2.85 人估算	78.1677
產業專用區	依計畫區未登記工廠及彰化市 125 年新增產業用地需求	167.8234
綠化、開放空間及體育場所	依「都市計畫法」第 45 條：「公園、體育場所、綠地、廣場及兒童遊樂場，應依計畫人口密度及自然環境，作有系統之布置，除具有特殊情形外，其占用土地總面積不得少於全部計畫面積 10 %。」	26.9595
學校用地	依計畫目標年計畫人口、學齡人口比例及每學生用地面積需求推估	3.8610
		2.4928
停車場用地	1.不得低於計畫區內車輛預估數之 20%	6.8750
	2.不低於商業區面積之 10% 為準	2.4400

資料來源：本計畫整理。

四、交通影響分析

為瞭解本計畫區未來開發對周邊交通造成之影響，本案參考「2001 年台灣地區公路容量手冊」及「2011 年台灣地區公路容量手冊」交通容量計算方式為基礎，並依據交通運輸研究所之「非都市不同使用形態旅次發生率之系列研究-中部地區」與「台灣地區都市土地旅次發生特性之研究-台北都會區混合土地使用旅次發生率使用手冊」中旅次產生相關係數與計算方式進行道路容量及衍生旅次量之推算，並針對計畫區內主要聯外道路系統於開發前後之交通影響進行分析。

主要分析之聯外道路包含 1-30~40M (中山路)、綠園道 1-60M (金馬東路)、4-30 M (彰南路) 及 2-30M (彰興路)。

(一) 道路容量

道路容量以 $C=C_{快車道} \times N \times fhv \times fw \times fd$ 進行估算，快車道基準容量依 2011 年手冊修正為每小時每車道 2100pcu 計算。

表 4-3 計畫區聯外道路容量計算表

路線 編號	路面寬度 (公尺)	方向 (往)	車道佈設			尖峰小時		fhv	fd	fw	V
			快車道 寬度 (公尺)	機慢車 道寬度 (公尺)	路肩 寬度 (公尺)	交通量 (PCU)	時段				
台 1 線	18.0	北	3.3,3.6	0	1.7	2,412	07-08	1.30	1	0.97	5,288
		南	3.3,3.6	0	2.0	2,376	17-18	1.31	1	0.97	5,320
台 1 丙線	27.2	北	3.5,3.5	2.0	3.5	2,457	07-08	1.13	1	0.97	4,591
		南	3.5,3.5	2.0	3.5	2,095	17-18	1.14	1	0.97	4,640
台 14 線	25.2	東	3.4,3.3	2.0	3.6	1,800	17-18	1.26	1	0.97	5,139
		西	3.4,3.3	2.0	2.1	1,868	17-18	1.27	1	0.97	5,161
台 14 丙線	24.2	東	3.5,3.5	1.9	2.8	1,350	07-08	1.02	1	0.97	4,157
		西	3.5,3.5	1.9	2.8	1,299	17-18	1.03	1	0.97	4,189

(二) 旅次產生量推估

在旅次產生量推估部分，依各土地使用分區面積（細部計畫面積）及旅次發生率推計，詳如下表。

表 4-4 尖峰小時旅次產生推估表

土地使用	面積 (m ²)	容積率 (%)	樓地板 (m ²)	尖峰小時 旅次發生率		旅次吸引(人 旅次)	旅次產生(人 旅次)
				進入	離開		
住宅區	707,456	150	1,061,184	0.1440	0.0456	1,146	3,632
商業區	161,645	280	452,606	1.6800	2.0900	5,703	7,095
產業專用區	348,501	210	731,852	0.0960	0.0448	527	246

(三) 運具分配

載運具分配部分參考「彰化生活圈道路系統建設計畫(第一次修正)」，設定運具分配比率分別為機車 42.12%、小客車 39.94% 及大眾運輸 17.94%，運具承載率則分別為機車 1.27 人旅次・輛、小客車 1.45 人旅次・輛及大眾運輸 9.59 人旅次・輛；在小客車當量部分，機車為 0.5 PCU・輛、小客車為 1PCU・輛以及大客車為 2PCU・輛。

表 4-5 運具分派及當量計算表

旅次吸引數 (PCU)			
	機車	小型車	大客車
住宅區	190	316	43
商業區	946	1,571	213
工業區	87	145	20
小計			3,531
旅次產生 (PCU)			
	機車	小型車	大客車
住宅區	602	1,000	136
商業區	1,176	1,954	265
工業區	41	68	9
小計			5,252

(四) 基地開發後尖峰小時衍生交通量

經由前部分計算結果，本基地未來開發後，尖峰小時衍生之交通量為 8,783 PCU/H (雙向)。

(五) 交通衝擊分析

由前面計算基地開發後尖峰小時衍生交通量結果，並考量目前四條主要道路將本計畫區平均包圍，因此假設交通量 75% 平均分派至各主要聯外道路下，計算結果如表 2，由結果可知，未來基地開發後主要道路服務水準主要為 C 級，服務水準尚可接受，未來加上擴大都市計畫區之路網及捷運綠線延伸線設置後，服務水準應可再向上提昇。

表 4-6 基地開發後尖峰小時道路服務水準綜理表

路名		方向	現況流量 (PCU)	開發後流量 (PCU)	道路容量 (PCU)	開發前		開發後	
						V/C	服務 水準	V/C	服務 水準
中山路	台一線	北	2,412	3,510	5,288	0.4561	B	0.6637	C
		南	2,376	3,474	5,320	0.4466	B	0.6529	C
金馬路	台一丙	北	2,457	3,555	4,591	0.5352	B	0.7743	D
		南	2,095	3,193	4,640	0.4515	B	0.6882	C
彰南路	台 14 線	東	1,800	2,898	5,139	0.3503	A	0.5639	C
		西	1,868	2,966	5,161	0.3619	A	0.5746	C
彰興路	台 14 丙	東	1,350	2,448	4,157	0.3247	A	0.5888	C
		西	1,299	2,397	4,189	0.3101	A	0.5722	C

第五章 計畫構想

第一節 發展課題與對策

課題一：計畫區內既有聚落發展密集

說明：

- (一) 目前擴大都市計畫區範圍內彰南路兩側已發展區之既有聚落（大竹莊、牛埔仔等）發展非常密集，現況已無發展腹地可供劃設鄰里性公共設施用地，因此未來於都市計畫擬定後，相對於優先發展區，既有聚落將面臨無鄰里性公共設施或設施質量不足之窘境，進而衍生生活環境品質較為低落之情況。
- (二) 在聚落發展的過程中，蜿蜒的既有巷道成為聚落發展脈絡，也是見證聚落發展歷史的軌跡，未來計畫道路之劃設，應避免破壞聚落既有紋理。
- (三) 本案於擴大都市計畫部分應考量如何提昇已發展地區環境品質及尊重聚落發展脈絡。

對策：

- (一) 由公部門積極主導基盤設施逐步改善建設，給予居民一個適居生活空間。
- (二) 尊重既存合法聚落原始風貌與佈局，建構有機生態聚落意象。
- (三) 訂定獎勵規定，鼓勵老舊聚落自發性進行整體更新，透過更新留設開放空間並改善道路系統。

課題二：台化廠區位處都市發展中心，亟待轉型。

說明：

- (一) 台化廠區，現況仍作工業使用，為台塑企業主要原料生產基地之一，然其區位為未來彰化市都市計畫區之核心，實不宜繼續為其現在之使用。
- (二) 台化廠區屬報編工業區，後續轉型利用涉及工業區解編之程序。
- (三) 現況工業使用應持續追蹤其環境外部性，避免影響未來轉型利用。

對 策：

- (一) 在彰化縣國土計畫之指導下，台化廠區應配合進行轉型利用。雖產業轉型非一蹴可及，且在開發時程與計畫內容不確定性下，仍應建立適宜之開發機制，以利台化廠區轉型及土地使用調整之執行，並串連原彰化市都市計畫區與擴大都市計畫區之發展。
- (二) 現況工廠需依「目的事業主管機關檢測土壤及地下水備查作業辦法」定期辦理檢測。
- (二) 有關產業園區廢止部分，需依產業創新條例第 55 條及產業園區廢止辦法辦理；另就工廠登記變更部分，需檢附工廠變更申請書、土地及地籍謄本及環保許可文件並向工業主管機關申辦；涉及工廠歇業部分，需檢附工廠歇業申請書並依照環保署「土壤及地下水污染整治法」第 9 條規定檢具用地之土壤汙染評估調查及檢測資料並報請環保主管機關審查或檢具免採樣檢測文件，向工業主管機關申報。

課題三：計畫區內中山路及彰南路二側工廠林立，影響居住環境品質及周邊農業生產環境。

說 明：

彰北地區為彰化縣未登記工廠分布最為嚴重地區，在內政部同意辦理擴大都市計畫範圍內之未登記工廠達 260 家，其中又以金屬製品製造業及機械設備製造修配業之面積及家數最多，其區位分布以彰南路二側最為嚴重，在缺乏完善規劃下，造成都市發展失序、公共安全隱憂，其生產所造成之噪音、空氣污染及廢水等，均將影響居住環境品質及周邊農業生產環境。

對 策：

(一) 就地合法輔導

擴大都市計畫範圍內丁種建築用地上之工業廠房，尊重其既有合法權益，以劃設為零星工業區為原則，並輔導其遷廠進駐產業專用區。

(二) 導引進駐產業專用區

位於丁種建築用地外之未登記工廠，以輔導其遷廠進駐產業專用區為原則，透過產業專用區完整之基盤設施規劃及產業用地之提供，吸引企業廠商

進駐，並營造產業群聚效益。

(三) 配套措施

藉由都市計畫之擬定與整體開發，於計畫區內提供未登記工廠發展腹地，輔導遷廠，並依都市計畫法及土地使用分區管制要點之規定，落實土地使用分區之管理。

課題四：新舊市區間路網亟待整合

說 明：

原都市計畫區在計畫的引導發展下，具有完整便捷的交通路網；相較之下，擴大都市計畫區缺乏計畫引導，缺乏整體性結構，再加以早期都市計畫忽視都市計畫區外之道路銜接問題，使兩地區交通路網僅依賴中山路連通。

對 策：

- (一) 為使都市發展上不致於產生紋理之斷層，必須透過交通路網之整合銜接新舊兩區之發展脈絡，使空間及活動得以延續。
- (二) 為建構彰化市長期完整之交通路網，應延伸原都市計畫區東西向道路系統，以加強新舊都市間的交通聯繫。而台化廠區位處新、舊都市計畫銜接核心，其廠區未來再發展整體規劃，應將二計畫區銜接道路納入考量，以提昇聯外道路服務水準。

課題五：因應計畫區特殊發展條件，需研擬適當之開發機制

說 明：

- (一) 計畫區內除既有聚落及台化廠區外，尚有大面積之農業用地，故未來發展需因應其發展殊異性，研擬適當之開發方式。
- (二) 依據行政院 81 年 7 月 28 日台 81 內字第 26274 號函核示「當前重要土地問題加強公共建設取得、貫徹土地漲價歸公、防止土地投機等三專題研議結論分辦計畫」，都市計畫擴大、新訂或農業區、保護區變更為建築用地者，應辦理區段徵收；但內政部 92 年 1 月 14 日 0920084007 號函修正部分內容，規定八種情形得免採區段徵收，其中一種即為「現有聚落合法建物」；因此，針對區內較具規模之合法聚落及台化廠區，應適當研擬

開發方式。

對 策：

- (一) 導入開發許可精神及計畫單元整體開發之土地使用經理機制，由公私部門建立良性合作關係，致力達成都市整體開發之目標。
- (二) 研擬分期分區發展計畫，達到都市機能與財務規劃的平衡，並降低投資風險。
- (三) 建立開發者或相關受益者回饋機制，而公部門則可利用開發者之回饋建立都市建設基金，增加公共財源投入基礎建設之機動性。

課題六：計畫區水圳豐沛，應強化其藍綠帶生態景觀功能

說 明：

- (一) 計畫區現況因農業使用多灌溉溝渠，惟其形式缺乏親切感及親水性，難以形成藍帶系統。
- (二) 計畫區原為非都市土地，故無公園綠地之規劃，綠帶系統匱乏。

對 策：

- (一) 內政部區域計畫委員會核准之後期發展區短期內仍維持農業使用，故應盡量維持既有渠道功能，必要時予以適當改道，並配合規劃休憩性公共設施用地，以營造藍綠交織的都市景觀。
- (二) 以規劃主要道路綠園道，串連既有溝渠系統，並配合劃設公園綠地，形塑都市藍綠帶生態系統。

課題七：聚落發展密集，應從防災觀點著眼都市規劃

說 明：

目前本計畫區人口大多分佈集中在彰南路二側地區，現況建物密集且道路多為3~6米道路，缺乏緊急避難路徑及避難空間，且嚴重影響消防車輛之進出。

對 策：

- (一) 訂定舊市區整體開發規範，鼓勵社區整體更新，並透過土地使用管制手段，以退縮建築及停車空間設置方式增加防災空間。
- (二) 規劃防災生活圈，藉由整體開發地區劃設防災公園、延燒防止帶等，除避免災害發生之外，亦達減低災害損失之功能。

課題八：彰化市應積極導入重大建設，以提昇都市競爭力。

說 明：

- (一) 彰化市因都市發展歷程較早及都市的發展飽和，在缺乏充足之都市發展腹地之下，雖鄰近重大交通建設，但仍無重大投資計畫之引入，亦使都市競爭力無法明顯的提昇。
- (二) 因都市成長飽和而辦理擴大都市計畫，同時也為彰化市行政區內之發展定位、都市機能帶來重新思考的契機，藉由導入重要之都市發展政策，重新整合土地使用的合理性與發展區位，推動都市再生並就彰化市發展定位補足應有之都市機能。

對 策：

- (一) 臺中都會區捷運系統烏日文心北屯線（捷運綠線）延伸至彰化地區計畫在地方政府多方努力爭取之下，目前已完成可行性評估報告，且評估為可行，並具體建議可行路線，該路線跨越烏溪後，由金馬路進入彰化市區，將提昇彰化市與臺中市的軌道運輸機能，且目前預計於擴大都市計畫區內設置一處車站，故對於擴大都市計畫區將產生大眾運輸核心發展效應。
- (二) 彰化縣政府辦公廳舍不敷使用，本計畫區所研提之行政用地可提供部分機關行政空間，並將配合台化廠區轉型、捷運車站設站位置，凝聚新市區意象。
- (三) 彰化縣具豐厚之二級產業規模與觀光資源，為提昇縣治所在地之都市機能，擠身區域多核心，計畫區將配合留設經貿會展用地，以發展彰化縣2.5級產業。
- (四) 積極的腹地管理將有利於上述各項重大建設之實質發展，透過都市計畫先行對於都市土地進行規範管制，為都市發展作最好之準備。

第二節 實質規劃構想

一、計畫目標與願景

擴大都市計畫係與原都市計畫區整體規劃考量，以原都市計畫之都市空間架構為基礎，並考量本計畫區發展現況，進行土地使用、交通系統及藍綠帶等空間系統與都市機能之整合。

擴大與現行都市計畫區二者在都市機能上應為互補功能，以全市之發展為考量。其中：

- (一) 舊城區與火車站周邊地區配合都市再發展議題，以更新手段促進地區朝生態城市發展。
- (二) 原都市計畫計畫區外圍與擴大彰化市都市計畫區既有聚落，以社區環境改善為主要標的。
- (三) 八卦山地區配合大佛風景區，朝具文化性之生態觀光發展。
- (四) 牛埔子工業區與台化廠區則配合擴大都市計畫區產業發展區之設置，將零星或未登記工廠集中化或遷移後，進行工業區再發展與整體開發，並設置公共綠地，以增加彰化市公園綠地面積。
- (五) 擴大彰化市都市計畫區內之優先發展區，則配合大眾運輸捷運系統與經貿會展產業發展，以整體開發方式，完成都市生態基盤與公共綠地之設置，以提供彰化市人口居住及產業發展腹地。
- (六) 渡船頭農地重劃區因具有完整農、水路系統，保留作為農業發展地區，既為都市緩衝及綠化空間，亦為都市發展儲備腹地。

二、整體發展構想

本計畫區併同原都市計畫區整體規劃考量，以原都市計畫之都市空間架構為基礎，並考量本計畫區發展現況，進行土地使用、交通系統及藍綠帶等空間系統與都市機能之整合。

都市是一個有機體，任何城市建設的導入，均不能僅止於短線操作或短視近利，因為，它將實質影響都市生活的使用行為，並成為市民意識及價值體系的一部分，不當的公共建設甚至將可能引發不可逆轉的環境危機。因此，本案基於當前的規劃思潮，提出「生態城市：Eco-Changhua」的主張，以彰化市都市計畫就是一個低碳、降溫、節能、減廢的生態城市作為發展願景，並以「綠基盤」、「綠手指」、「綠網格」的作法為未來發展的生態涵構，以此描繪彰化市未來發展方向。

在此願景指導下，基於規劃範圍內各地區的條件不同，為使規劃範圍內之各地區能適性發展，並避免公共建設投入的不當，本案根據前述上位及相關計畫、現況背景（古蹟歷史資源、交通系統及綠地空間等）與課題分析，提出適性的空間發展構想，以此作為各地區發展之指導原則，擘畫各地區可能的針對性處理策略，達成「生態城市：Eco-Changhua」的主張。

本計畫區之發展與現行都市計畫區息息相關，在都市機能上亦應達到互補功能，故發展構想應以全市之發展為考量。其中，舊城區與火車站周邊地區配合都市再發展議題，以更新手段促進地區朝生態城市發展；其外圍地區與擴大彰化市都市計畫區既有聚落則以社區環境改善為主要標的；八卦山地區配合大佛風景區，朝具文化性之生態觀光發展；牛埔子工業區與台化廠區則配合擴大彰化市都市計畫區產業發展區之設置，將零星或未登記工廠集中化或遷移後，進行工業區再發展與整體開發，並設置公共綠地，以增加彰化市公園綠地面積；擴大彰化市都市計畫區內之優先發展區，則配合大眾運輸捷運系統與經貿會展產業發展，以整體開發方式，完成都市生態基盤與公共綠地之設置，以提供彰化市人口居住及產業發展腹地。

本計畫區依循上述各區空間發展構想規劃適當土地使用計畫，更藉由土地使用分區管制與都市設計之規定，促使可建築土地於開發時能與藍綠帶系統及都市開放空間縝密結合，並酌予保留土地開發前之生態機能。

有關各地區空間發展構想詳見圖 5-1。

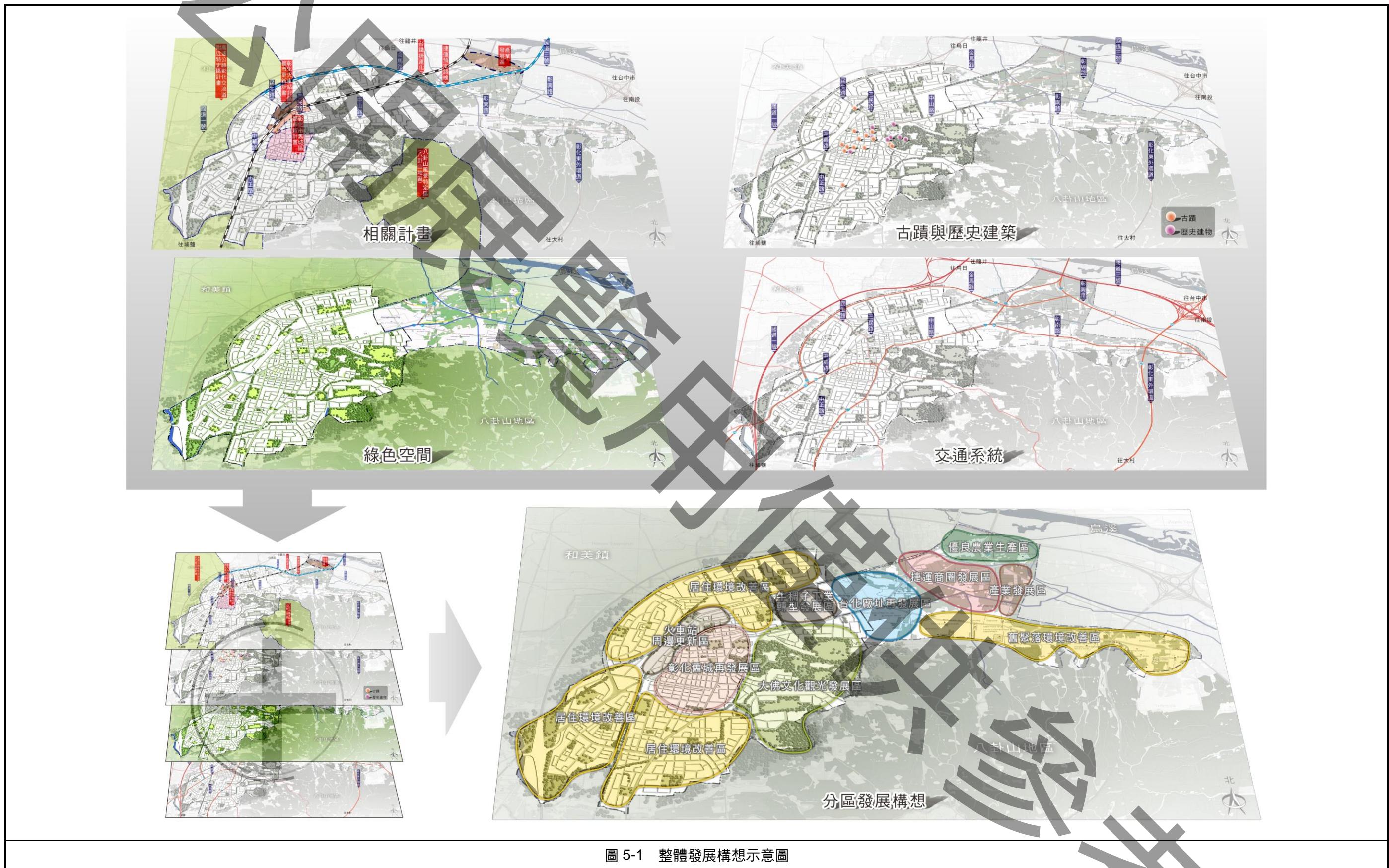


圖 5-1 整體發展構想示意圖

三、都市空間及單元發展構想

計畫區在考量生態系統、尊重既有紋理及避免公共投資重複浪費之考量下，以既有之主要灌溉排水溝渠、省道系統為空間發展架構，並依發展現況及需求規劃發展單元，依照土地使用性質可區分為住宅區（分為新市區建設地區及原聚落）、產業專用區、商業區及台化廠區再發展地區等發展單元。

在空間發展規劃上，透過綠化及開放空間結合既有主要灌溉排水溝渠，形塑計畫區水綠生態系統，以生態系統及主要道路系統作為發展單元之屏界，各發展單元則依基地條件導入發展機能。

計畫區內之道路系統規劃應朝向園道意象發展，盡可能強化植栽綠化及以人為本的人行空間，而各發展單元之開發，其綠化及開放空間配置及開口應儘量與周邊生態系統或公園綠地相結合。

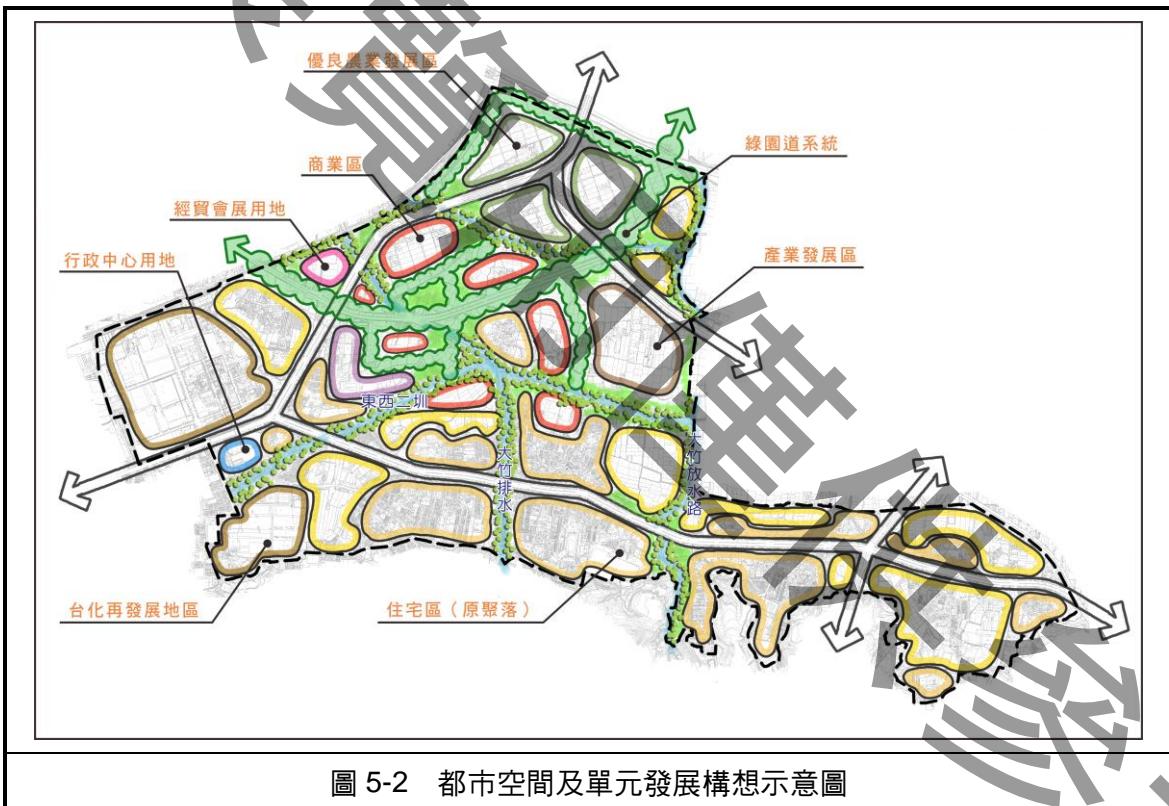


圖 5-2 都市空間及單元發展構想示意圖

四、人口成長策略

除計畫範圍內自然成長人口外，透過優先發展地區整體開發之辦理，開闢大型公共設施及捷運綠色延伸線與台鐵捷運化等重大計畫之引入，將有效提昇生活環境品質及交通便利性，吸引彰化市舊市區及外圍人口進住，另透過預留產業發展腹地之開發，更將引入可觀之就業與居住人口，茲將引進策略與方向說明如后：

(一) 完善的教育設施與醫療水準

彰化市具有中部地區高水準之醫療機構，如彰化基督教醫院及秀傳紀念醫院，且教育體系具備從國小至大學各階層學校，且具備完善聯外交通，藉由擴大都市計畫腹地的提供，將有利於人口之導入與成長。

(二) 營造舒適的居住環境

藉由優先發展區之開發及已發展區、台化廠區之更新，提升計畫區之公共設施服務水準，並利用交通便捷性及示範住宅發展的開發，營造優質生活環境，吸引人口進駐。

(三) 藉由合理的地價水準以提升開發可行性與人口進駐

適當的土地提供以維持合理之地價，避免土地過度炒作，且聯外道路及部分學校設施現況開闢完竣，提高開發可行性及民間投資開發意願，進而導入居住人口。

(四) 公部門之建設投資或引入大型機構

本計畫劃設之都市發展腹地可提供作為公部門投資重大建設之選址區位，透過縣政中心、經貿會展中心之設置，除帶動相關之產業發展外，並可形成聚集經濟與規模經濟，進而衍生就業及居住人口。

(五) 提昇大眾運輸機能

彰化市目前已有台中客運及彰化客運等二家業者經營公路大眾運輸，未來配合各期實際發展情勢，由擬定機關與客運業者協商，配合增設候車站點及經營路線，另大眾運輸軌道系統，亦將積極爭取台鐵增設簡易車站，台中都會區捷運延伸亦積極辦理可行性規劃，以完備計畫區大眾運輸系統。

五、生態都市發展策略

依都市計畫定期通盤檢討實施辦法第7條：「辦理主要計畫通盤檢討時，應視實際需要擬定下列各款生態都市發展策略：一、自然及景觀資源之管理維護策略或計畫。二、公共施設用地及其他開放空間之水與綠網絡發展策略或計畫。三、都市發展歷史之空間紋理、名勝、古蹟及具有紀念性或藝術價值應予保存建築之風貌發展策略或計畫。四、大眾運輸導向、人本交通環境及綠色運輸之都市發展模式土地使用配置策略或計畫。五、都市水資源及其他各種資源之再利用土地使用發展策略或計畫。」

故本計畫依據擴大都市計畫地區之地理生態環境，訂定地區適宜之生態都市發展策略。

(一) 自然及景觀資源之管理維護策略或計畫

1.自然及景觀資源

(1) 八卦山風景區段：

本計畫區南側為八卦山地區，坡緩蜿蜒，為臺灣觀光勝地之一。



八卦山風景區

(2) 烏溪水岸景觀區段：

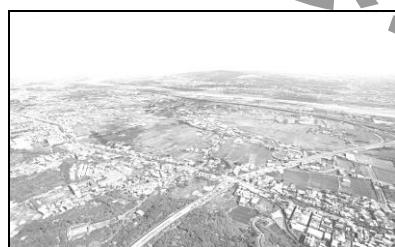
本計畫區北側為烏溪北岸堤防，因地勢較為平坦，故視野極為開闊，堤防外之烏溪河灘地可常見群鳥飛翔之景觀，為每年候鳥冬季遷徙必經之路，生態自然景觀之資源極為豐富。



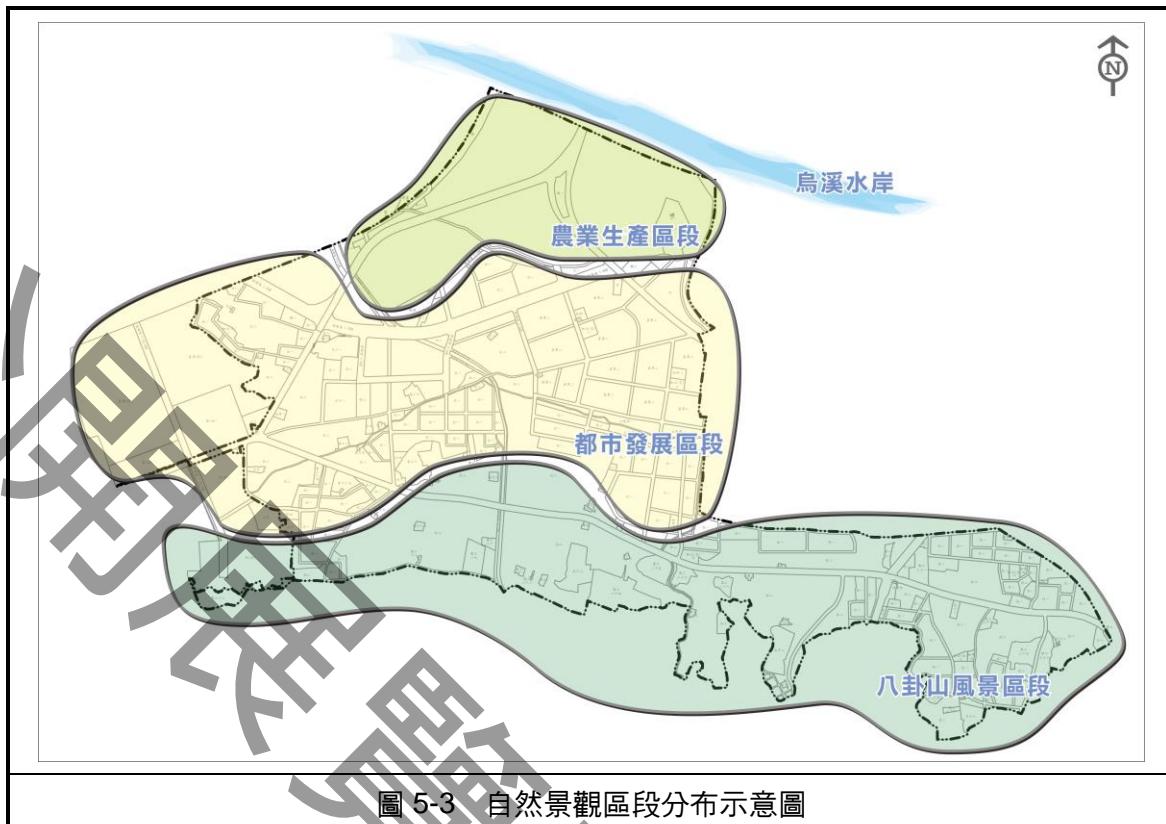
大肚溪景致

(3) 農業生產區段：

本計畫區之農業區主要分布於北區大肚溪沿岸，綠油油之稻田為本計畫區最常見之景色。



農業區景致



2. 管理維護策略

(1) 八卦山風景區段

- 八卦山風景區為彰化重要之自然景觀元素，應妥予維護其既有風貌，因此在八卦山地區之設施量體、高度、色彩、材質等，不應影響既有視覺感受與生態環境。
- 八卦山風景區之建物為具特色之傳統宗教建築型態，4-30m 以南之建物應延續其建築特色，形塑視覺延續性的風貌景觀。

(2) 烏溪水岸景觀區段

- 省道南北向跨越烏溪之大肚橋為本區主要聯外橋樑，建議藉由夜間照明設計強化臺中進入本計畫區之視覺意象；橋樑造型設計，可就周遭地形、地貌及水體等自然條件及環境整體考量，強化當地風土特色。
- 烏溪行水區範圍內應嚴格管制違規採取砂石、種植農作物或興建設施物等情形，惟高灘地建議水利署可適度綠美化，以增加休閒遊憩空間。

(3) 農業生產區段

- 為搭配田園景色，建物色彩以中高明度、中低彩度之暖色系為主。
- 休閒農場附屬設施如圍牆、涼亭、溫室及遊戲設施等，應需搭配整

體環境一併納入考量。

- 建築量體高度以 3 樓中低樓層為主，以減少對地景景觀破壞。

(二) 水與綠網絡發展策略或計畫

以目前都市發展現況而言，達成理想之生態城市目標具一定困難性，然在「Eco-Changhua」的發展願景指導下，未來計畫區應盡量在可執行範圍內達成部分生態城市指標，而針對已發展地區因鄰里性開放空間、綠化空間不足、都市防災及都市更新等議題，建議優先推動建築物立體綠化、公有建築物綠美化並開放公眾使用及都市更新等策略性計畫，達到逐漸轉化彰化市為生態城市，相關策略說明如下：

1. 線園道生態風廊

計畫區內之道路系統規劃應朝向園道意象發展，儘可能強化植栽及以人為本的人行空間，在空間發展規劃上，透過綠化及開放空間結合既有主要灌溉排水溝渠，形塑計畫區水綠生態系統，以生態系統及主要道路系統作為發展單元之屏界，以帶狀生態系統形成的風廊，將自然風引導至計畫區內。

2. 鼓勵建築物立體綠化，以達到「生態彰化」都市願景

根據國內外專家學者之研究，在都市地區，每提昇 10%的綠覆率（綠地面積所占土地面積的百分比），對周圍平均氣溫有降低 0.13~0.28°C 的效果，且爬藤植物在夏季可降低牆的表面溫度 10~14°C，並降低室內溫度 2.0~2.4°C，其隔熱降溫能力相當於 24 公分厚磚牆的隔熱效果，因此綠化對於緩和都市熱島效應及降溫與節能上有明顯的功效。

而綠化並非只是增加都市中的綠地面積，建築物立體綠化則能有效的增加都市綠覆率面積，其除可解決都市熱島效應及達成生態層面之降溫、節能、減碳目標外，同時也有助於整體環境綠化與景觀之改善。

建議立體綠化應包含建築物牆面、陽台及屋頂之綠化空間，其主要之效益如下：

- (1) 降低都市熱島效應
- (2) 提供生物多樣性
- (3) 降低都市雨水逕流量
- (4) 節（省）能
- (5) 提供良好隔音效果

- (6) 防止火災延燒功能
- (7) 提昇空氣品質
- (8) 提供都市休閒空間
- (9) 享受城市農園樂趣

3.推動公有建築物開放空間改造綠美化並開放供大眾使用

彰化市因長久為彰化縣之縣治所在地，故本案規劃範圍內之機關、學校等公有建築眾多且法定空地留設均符合法規規定，但目前公有建築多以圍牆將民眾阻隔於外，使得民眾無法使用公有建築之綠化空間。

而臺南市 93 年推動之「好望角專案計畫」從重要道路街角、學校、機關、公園及廣場等公共空間臨街角部分進行空間改造，形塑優美、具視覺穿透性之街角空間，提供作為民眾活動、休憩及人潮疏散的場所，不但增加臺南市之鄰里性開放空間，也創造都市生態跳島之環境，提供生物多樣化契機。

因此建議縣政府於各機關、學校、廣場及重要道路街角進行綠化空間改造並開放供民眾活動、休憩，除可補充規劃範圍內鄰里性開放空間不足之問題，亦可創造彰化市為生物多樣性之環境。



臺南市好望角案例

4.以都市更新方式逐步改善舊聚落環境及提昇都市之生活環境品質

彰化市發展已逾 300 餘年，多年前完成之都市規劃於今日造成原都市計畫區內開放空間不足及部分建築空間逐漸衰頹，目前亟需透過公共投資挹注及公有土地再發展方案，作為示範計畫，以誘發民間自主性投資與更

新，進而帶動原都市計畫區之再發展。

都市更新之推動除可帶動地區性之更新外，對於已發展地區之建築型式及基盤設施（如污水處理系統、共同管溝等）改善有重大的助益，建議未來更新計畫可導入生態性的基礎建設，並鼓勵引導建築開發，落實綠建築的理念，以達到「低碳、降溫、節能、減廢」的生態城市目標。

目前縣府正積極推動彰化市舊城區都市更新計畫及彰化火車站北區都市更新計畫，希望能藉由前述更新計畫成為「Eco-Changhua」之轉化觸媒及先驅。

5. 尊重聚落發展歷史，延續空間紋理脈絡

城市中不同聚落空間發展脈絡為見證城市發展歷史之有形資產，狹小而蜿蜒的巷弄保留聚落內長久以來之生活空間，也保存都市發展歷史，而世界上歷史悠久的城市，也都致力保存舊時代的發展脈絡，如巴黎、羅馬、維也納等歷史古城，目前仍持續維持千年來城市發展的空間發展紋理。

為使紋理脈絡能融入擴大都市計畫區內之已發展地區，提出下列之發展構想：

在擴大都市計畫區內之已發展區，計畫道路劃設之原則應尊重聚落發展紋理，並保留重要巷道空間，同時配合都市更新及研擬「已發展地區住宅區開發管理要點」等開發方式，來促使既有聚落再開發，以提供鄰里性公共設施及拓寬現有道路，改善實質環境品質。

(三) 都市發展歷史之空間紋理、名勝、古蹟及具有紀念性或藝術價值應予保存建築之風貌發展策略

1. 都市發展歷史之空間紋理

(1) 尊重原聚落發展紋理作為計畫道路劃設之原則

在都市空間的研究領域中，紋理的剖析是探討一個都市的歷史沿革以及實質形式發展的重要方法。而都市紋理是藉由都市空間設計、都市空間脈絡、都市發展模式等都市實質性空間的組合而形成。

在擴大都市計畫區內之已發展區，未來計畫道路劃設之原則應尊重聚落發展紋裡，並保留重要巷道空間。

(2) 配合都市更新提升原聚落生活品質

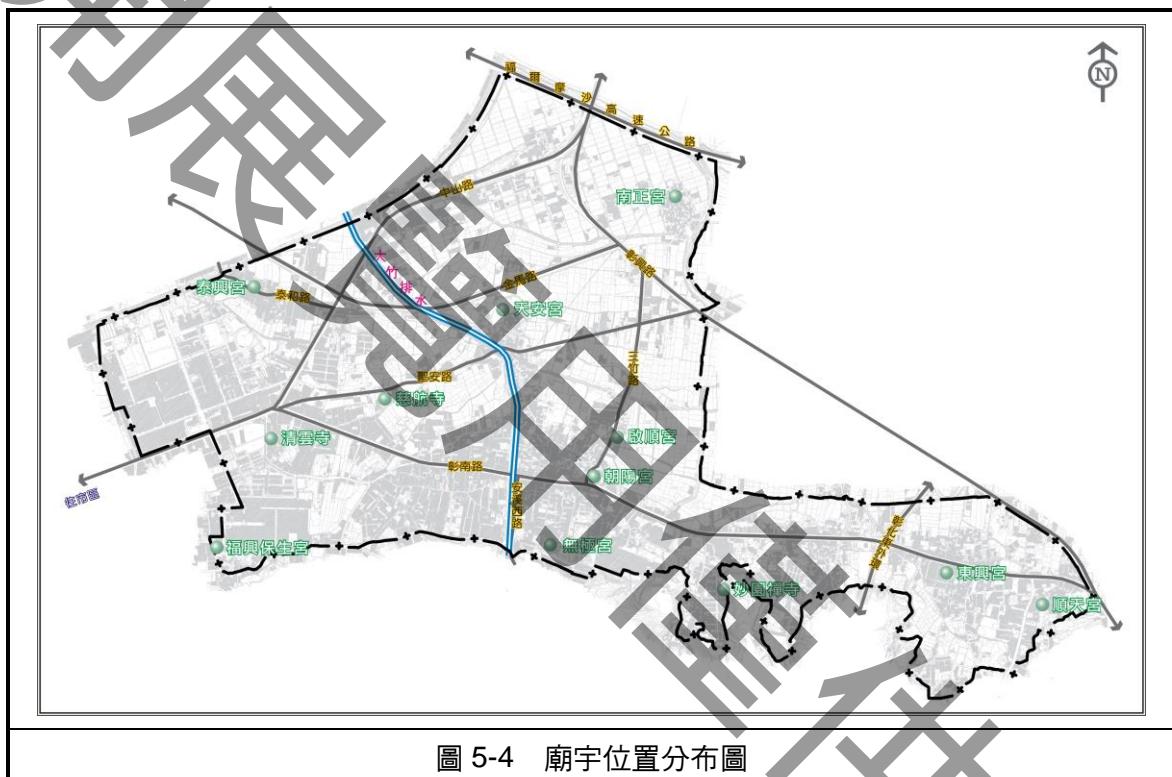
配合都市更新及研擬「已發展地區住宅區開發管理要點」等開發方式，來促使既有聚落再開發應提供最小公共設施面積，以提昇生活

環境品質。

2.名勝及廟宇

廟宇為聚落信仰中心，其所形成的祭祀圈是空間形式及地景紋理構成的要素之一，由於計畫區目前仍維持傳統的農村聚落型態，故各個聚落附近均有廟宇衍生，計畫區內具寺廟登記或補登記之宮廟有朝陽宮、慈航寺、福山宮、順天宮等 12 處廟宇。

傳統式廟宇屋簷為中式傳統建築的文化象徵，過於窳陋或年久失修者應予以修繕，並保留其原有風貌。



3.古蹟遺址

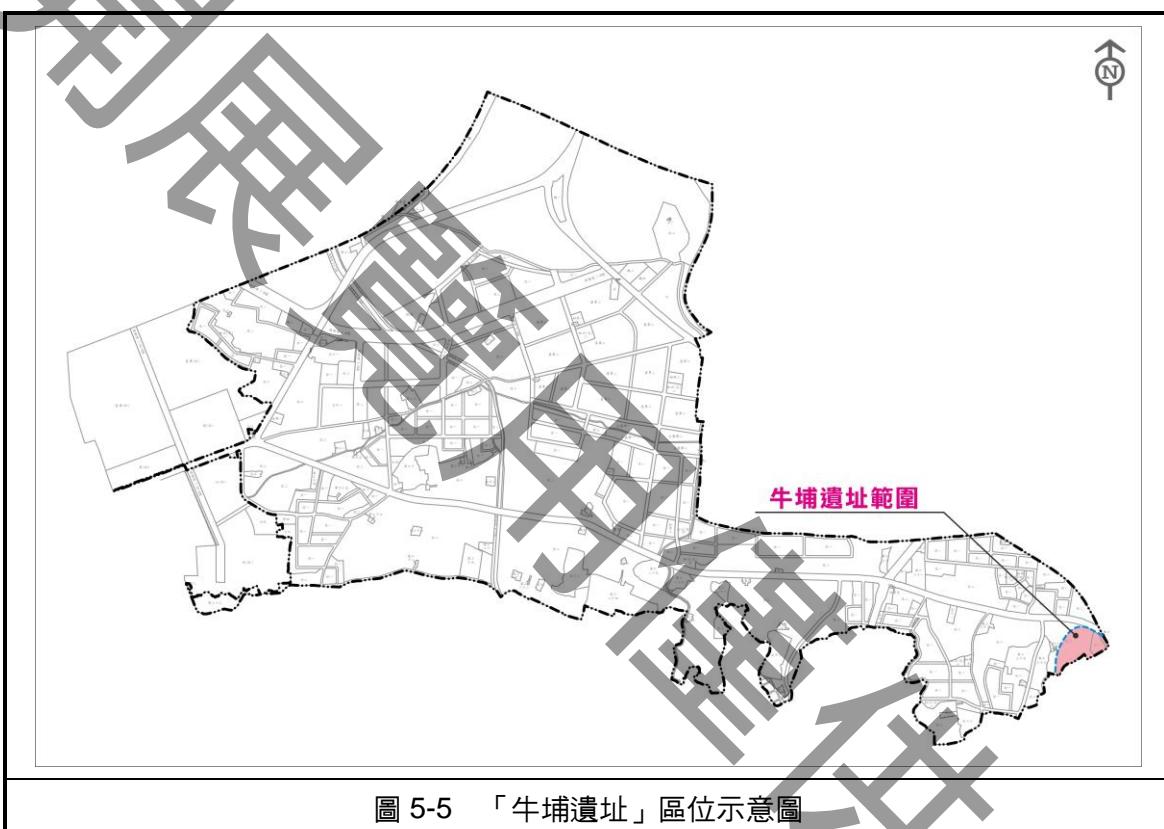
牛埔遺址位於牛埔里臺鳳社區前方臺地上，少部分曾受到土石開採及建築的破壞，為近年發現之重要遺址之一，包括牛罵頭文化及營埔文化兩個文化層，出土遺蹟豐富。

考量遺址分布範圍周邊以農業區為主，應以維持農業使用為原則，惟為避免文化遺址遭到破壞，建議後續建築基地之開發應依下列原則辦理：

1.位於彰化縣文化資產主管機關公告之文化遺址敏感地區者，均應進行開發場址以及可能受影響區域之文化資產調查，評估其受開發行為影響之程度，擬定可能之保護或減輕影響對策，並將其調查、評估結果報彰化縣文

化資產主管機關審查，並將審查結果供作都市設計審議之依據。

- 2.營建工程或其他開發行為進行中，發現古物、遺址等文化資產時，應即停止工程或開發行為之進行，並報彰化縣文化資產主管機關依「文化資產保存法」暨「遺址監管保護辦法」之規定辦理；其因而造成工期延誤之時間得不計入建造執照之申請期限。
- 3.遺址出土之考古標本，得於現地規劃符合安全及保護條件之展示及存放空間，經彰化縣文化資產主管機關指定後，其展示及存放空間得計入法定空地、開放空間或公益性設施。



（四）大眾運輸導向、人本交通環境及綠色運輸之都市發展模式 土地使用配置策略

本計畫交通面之生態發展策略在於維繫新舊發展區之交通連貫性，建構綠色運輸系統，以達到友善、便捷、多元之大眾運輸導向發展之規劃，主要發展策略如下：

1.強化新舊發展區之路網銜接，建構便捷友善之道路系統

- (1) 尊重既有路網型態，予以規劃道路系統，並依既有路網架構，延伸聯外道路系統，以滿足新舊市區交通聯絡需求，且透過交通路網之整合銜接新舊兩區之發展脈絡，使空間及活動得以延續。

- (2) 訂定道路層級，配合土地使用分區管制要點及未來捷運綠線延伸計畫，落實道路層級分類，以減少交通衝突點及串聯未來台鐵捷運化與捷運延伸線之場站。
- (3) 擴大都市計畫範圍之道路系統應提供友善的人行空間系統、自行車道系統，並建立安全的通學步道，以預留未來串連捷運場站人之行步道系統。
- (4) 配合縣政中心及未來捷運場站之設立，其周邊應朝向大規模基地開發，並配合增設自行車與機車停車空間等轉乘設施及沿街休閒街道家具等設施，以強化縣政中心周邊之轉乘與步行環境。

2.建構便捷之大眾運輸系統

- (1) 持續爭取捷運綠線延伸計畫，並配合臺鐵捷運化工程，構成本案規劃範圍之大眾軌道運輸路線及串聯新舊發展區之大眾運輸路網，在軌道運輸尚未完成前，應優先考慮以彰化市公車系統替代，以提升大眾運輸功能。
- (2) 捷運系統建構完成後，串聯既有之公車系統路線，使捷運與周邊之公共交通系統更為完整。

3.多元管道增加停車空間之留設

- (1) 公共設施用地多功能設置停車空間。
- (2) 修訂停車空間獎勵適用條件，規定應由申請者提出停車場營運計畫，並訂定一定之營運規模，經都市設計審查委員會審查通過後，始給予獎勵，以達成供公眾使用之目的。
- (3) 重視機車及自行車使用者之需求，停車場用地及公共設施停車空間設計應考量留設一定面積之機車及自行車停車位。

4.配合大眾運輸導向發展 (TOD) 之站區規劃

未來於臺中都會捷運綠線系統 G20 站周邊地區導入大眾運輸導向 (TOD) 理念，以車站併同縣政中心為發展核心，引導形成區域發展核心，主要策略如下：

- (1) 將捷運及鐵路場站附近地區指定為 TOD 發展區，訂定大眾運輸場站周邊土地建築開發管制內容，指定捷運場站出口周圍 500 公尺範圍內土地得作為容積移轉之接受基地，並得配合商業發展或轉運需要，以聯合開發方式設置共同出入通道或人工地盤。另透過基地退縮或指定法定空地留設位置方式，建立捷運場站周邊人行動線系統，改善步行環境。

(2) 以「大眾運輸村 (Transit Village)」為都市發展的基本概念，整合大眾運輸及人行路網，發展以大眾運輸為都市核心運具，可以有效的提昇大眾運輸系統的運量，並形成更緊密的都市發展型態，進一步確保軌道系統的永續發展。

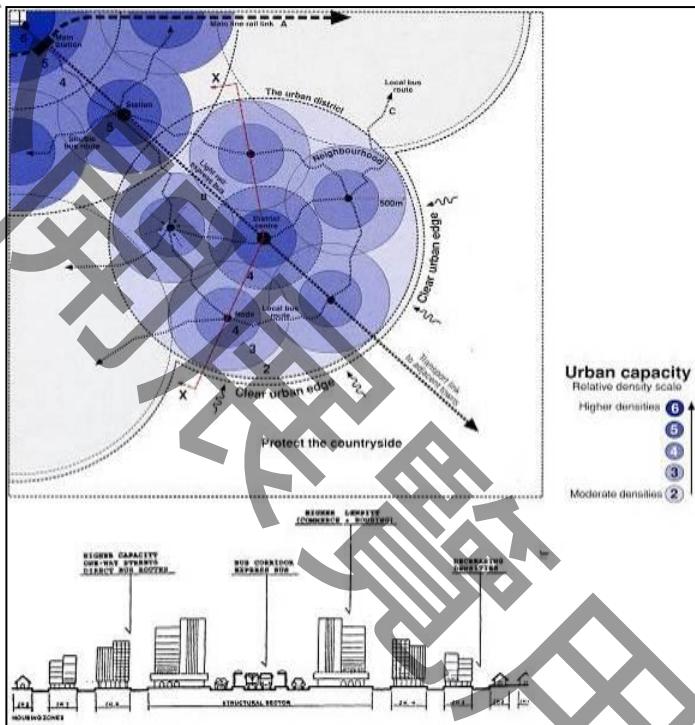


圖 5-6 TOD 發展概念示意圖

圖片來源：臺北市永續運輸發展政策及可行性推動策略規劃,民國 80 年。



場站周邊設置自行車停車轉運設施

圖片來源：

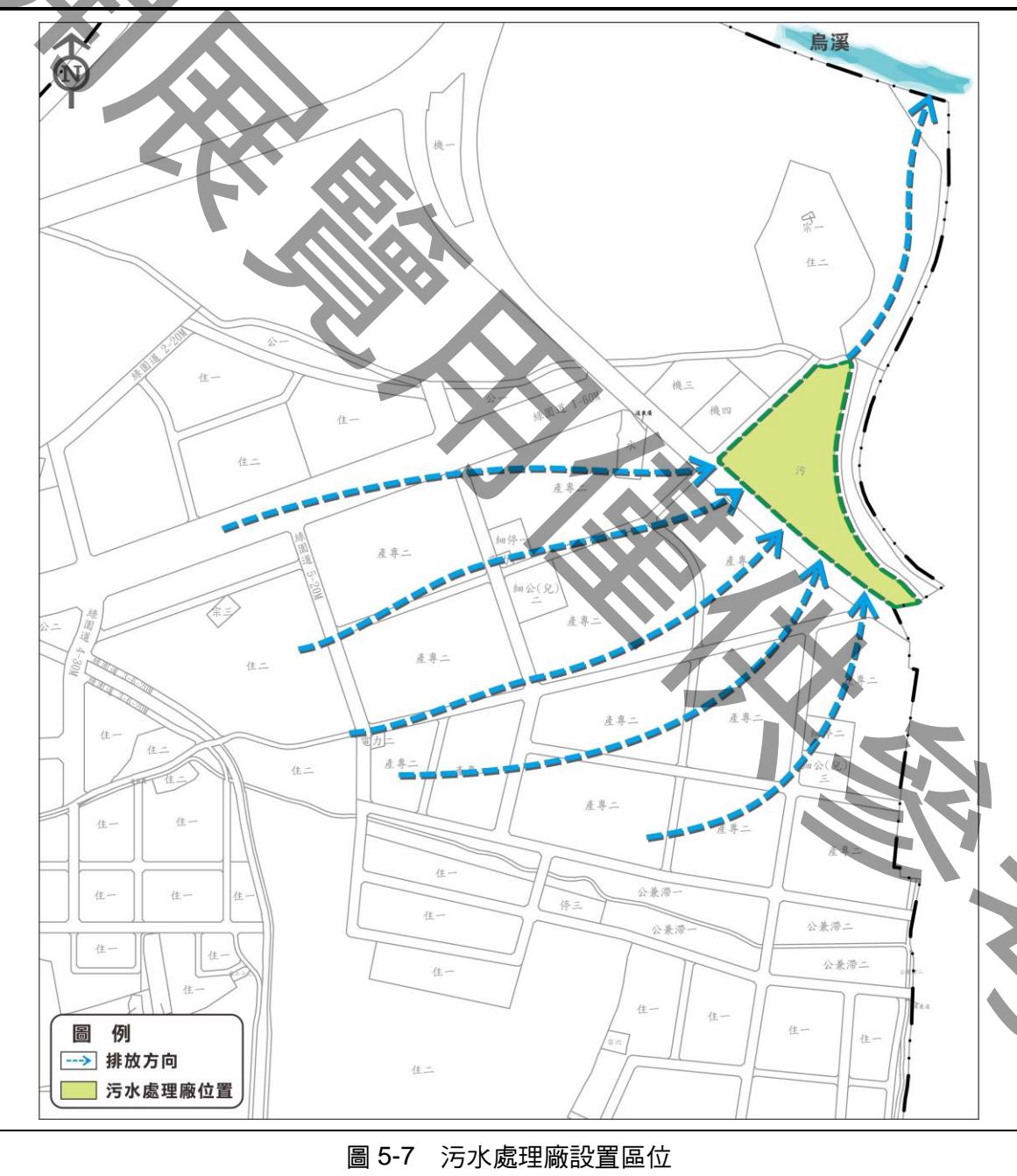
1. http://bike.mmmtravel.com.tw/?ptype=forum_2&id=266669&L3_id=13105
2. http://farm4.static.flickr.com/3025/2424951175_2641cf8bc7.jpg
3. http://farm3.static.flickr.com/2216/2262707162_a4a399e18d.jpg
4. http://farm4.static.flickr.com/3338/3206469734_7d437b32cd.jpg
5. http://farm4.static.flickr.com/3185/2413162277_e04e8ff862.jpg
6. http://bike.mmmtravel.com.tw/?ptype=forum_2&id=266669&L3_id=13105

(四) 都市水資源及其他各種資源之再利用土地使用發展策略或計畫

1.水資源

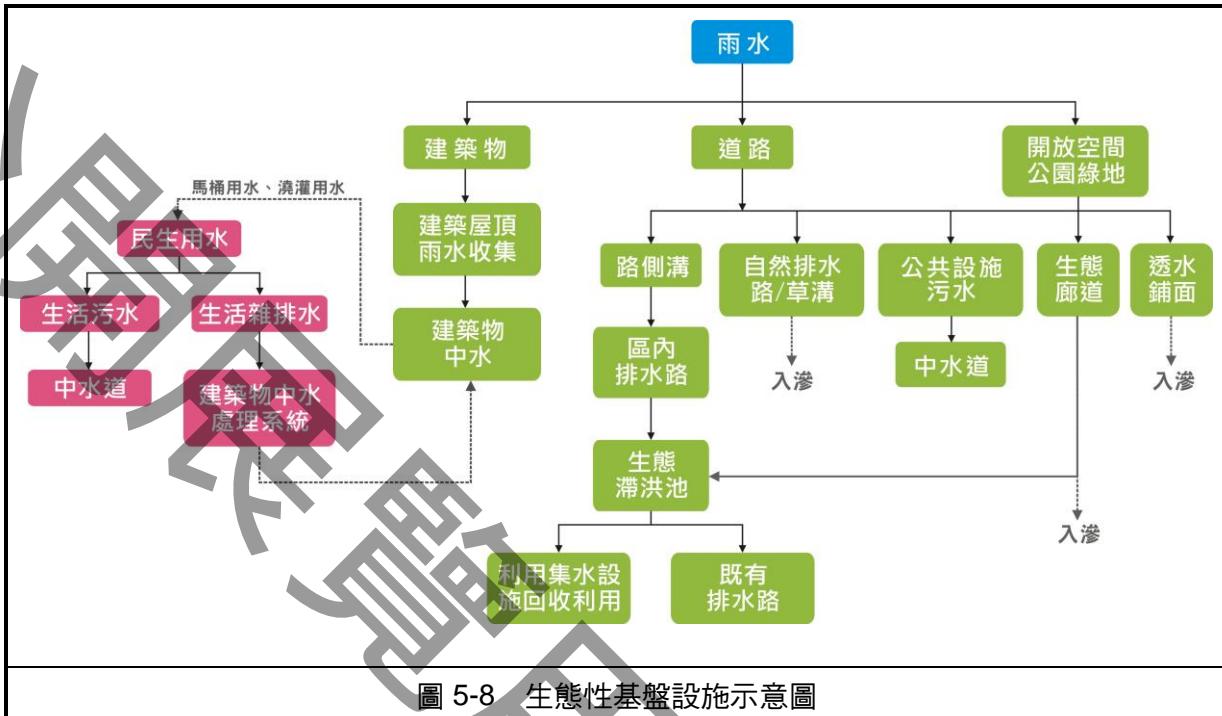
(1) 工業用水

經濟部工業局頒布「綠色工廠標章推動作業要點」，鼓勵廠商自願性取得綠色工廠標章，以期能因應國際環保規範及國際大廠綠色採購規範之要求。產業專用區周邊應設置污水處理廠用地，集中處理廠房所排放之污水。



(2) 住宅區及商業區用水

計畫區內建議可透過新市區開發契機，建立具生態性之公共基盤系統，包括透過公園綠地設置雨水貯留供水系統與中水處理系統。



(3) 灌溉用水

本計畫灌溉水源主要係截取自東西二圳與東西三圳，上游為八卦山地區，最後流入烏溪。在都市發展上應嚴格控管將來開發地區及工業區之污水排放，將灌排分道，避免灌溉用水受污染。

(4) 雨水再利用

依「建築技術規則」規定，建築物雨水或生活雜排水回收再利用系統係指將雨水或生活雜排水貯集、過濾、再利用之設計，其適用範圍為總樓地板面積達一萬平方公尺以上之新建建築物。

考量小規模建築基地個別設置效益有限，故建議後續優先推動校園及公有建築作為示範點，利用屋頂作為雨水收集面積，再把雨水適當處理與貯存，設置二元供水系統(即自來水及雨水分別使用之管線)，將雨水作為雜用水，如沖廁所、澆灌、補充空調用水或景觀池及生態池之補充水源等。

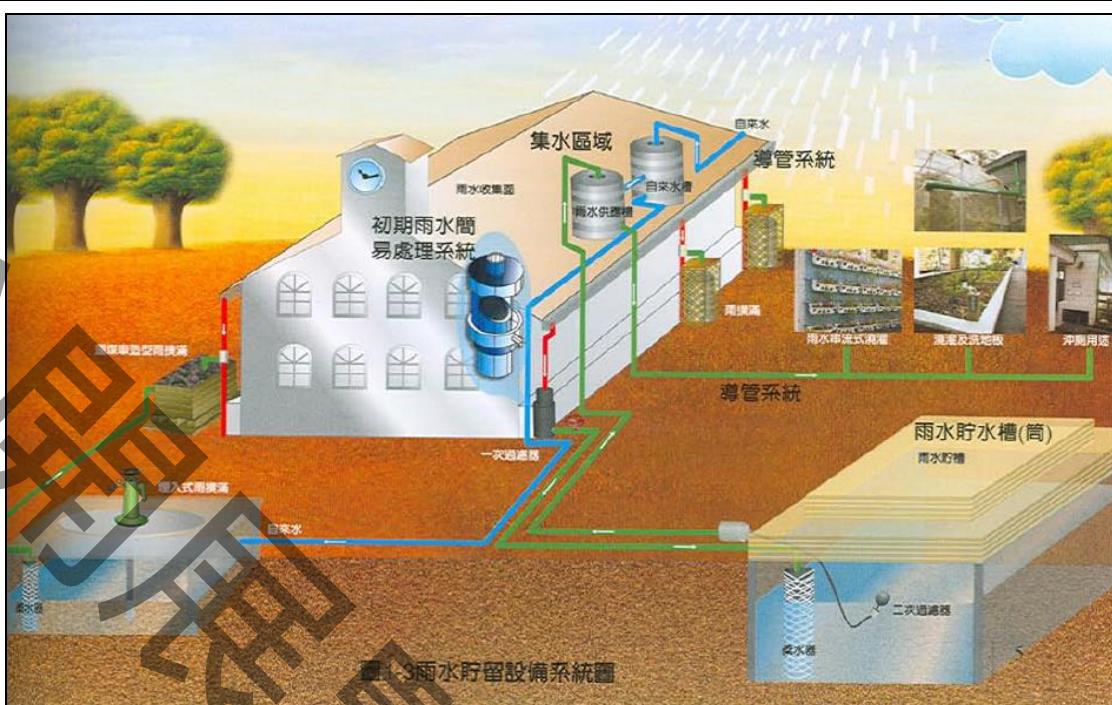


圖 5-9 雨水貯留設備系統示意圖

資料來源：經濟部水利署節約用水資訊網（<http://www.wcis.iti.org.tw/>）

2.其他各種資源之再利用

計畫區內八卦山地區陽光充足，秋冬季節東北季風時期長，目前可利用的再生能源包括太陽能及風力，適合發展風力及太陽能發電。

目前鄰近計畫區之臺中市大肚區立全社區居民已能利用廢鐵、廢車馬達組裝成風車，利用風力來發電；後續建議在不影響計畫區整體視覺景觀條件下，可由台電公司評估於適當地點設置風力發電機之可行性；以及透過經費補助等方式鼓勵太陽能光電設施的設置。鼓勵住宅、商業大樓、廠房在風季適度應用風力發電，風力發電之裝置，配合以上各生態都市發展策略，以達成「生態城市：Eco-Changhua」的主張。



圖 5-10 住宅、商業大樓、陽台、廠房之風力發電、太陽能發電裝置

六、未登記工廠解決策略

(一) 全國國土計畫指導

全國國土計畫已於內政部 107 年 4 月 30 日台內營字第 1070807769 號公告，依據國土計畫法載明國土空間之規劃原則、整體發展政策、國土及海域保育、農地資源保護發展、城鄉發展空間、成長管理策略，及住宅、產業、運輸、重要公共設施等相關部門空間發展策略，以指導縣市國土計畫。本案亦將依循全國國土計畫之未登記工廠土地使用指導原則，繼續推動都市計畫規劃以合理輔導未登記工廠轉型。

1. 掌握未登記工廠資訊，擬定直轄市、縣（市）未登記工廠管理（輔導及清理）計畫
2. 輔導轉型或遷廠原則：轉導轉型為符合所屬國土功能分區分類下容許使用範疇之產業使用，倘無法轉型者，則配合產業主管機關各項土地優惠措施及廠地供給資訊，遷移至合法產業園區（或產業用地）及其他可供設廠土地。
3. 輔導土地合理及合法使用前提：a. 產業政策支持（群聚規模、在地依存度、符合產業發展政策）；b. 以不影響整體農業生產環境為前提。

(二) 工廠管理輔導法修法（108 年 7 月 24 日修正發布）

因輔導期大限將屆，暫不開罰的保護傘消失後，廠商將面臨是否拆除及訂單流失的嚴峻課題。在輔導合法化成果有限的情況下，行政院提出工廠管理輔導法修正草案，針對中、大規模未登記工廠群聚地區，朝新訂都市計畫或產業園區開發，相關政策方向如下：

- 1.105.5.20 後新增之未登工廠將依法停止供電、供水與拆除，地方政府須於 6 個月內擬定未登記工廠管理輔導計畫。
- 2.105.5.19 前既有未登工廠經改善後得申請登記為特定工廠，臨時登記工廠優先輔導，需於得在 2 年內申請特定工廠登記，取得的期間每年應繳納「營運管理金」，不受土地、建管等法律處罰，並可接水、電。
- 3.105.5.19 前低汙染既有未登工廠，須於 2 年內納管、每年繳交「納管輔導金」，且須在 3 年內提出改善計畫，改善期間 2 年，最遲應於 10 年內取得特定工廠登記，中高污染工廠將輔導轉型、遷廠或關廠。
4. 輔導特定工廠用地合法取得特定工廠登記者，可依下列管道輔導用地合

法：

- (1) 群聚地區優先採新訂都市計畫或開發產業園區規劃處理。
 - (2) 非都市土地零星特定工廠，業者可提出用地合法計畫，申請核發工廠使用地證明書，並繳交回饋金辦理使用地變更。
 - (3) 都市計畫內的零星特定工廠，依都市計畫法規定辦理。
- 5.取得特定工廠登記者，限制其事業主體及登記事項變更，違反者加重處罰新台幣 10 萬至 50 萬元，仍不改善者廢止特定工廠登記，並增訂檢舉獎勵規定。

(三) 為健全都市發展，仍以提供交通區位便利之發展腹地為主

交通便利性為產業發展區位重要考量因素之一，工廠設置基地之道路系統除一般汽、機車外，更將需載運機具及貨物之大型車輛一併納入考量，因藉由公路進行運輸，故以能儘速銜接省道或國道系統為佳。

彰北地區許多未登記工廠亦因交通區位因素而於鄰近重要聯外道路之農業區設廠，因此，本計畫乃於綠園道 1-60M (金馬路) 及 2-30 M (彰興路) 南側設置近 35 公頃之產業專用區，規劃完整路網，提昇產業發展用地之交通便利性，將可提高未登記工廠遷廠誘因。

(四) 完善基盤設施與防災功能

藉由本計畫規劃之產業專用區，具有完整道路系統，除交通便捷外，更具有防救災動線功能，藉由道路區隔完整街廓，可避免火災延燒並加速救災速度。

產業專用區內設置停車場及公兒用地作為停車休憩使用，區外臨彰興路北側設置有污水處理廠，未來專用區內之廠商污水經廠內初步處理後，藉由排水系統雨、污方離設計，將污水藉由專管引入污水處理廠，可大為改善目前農業灌排遭受污染之情形。

未來優先發展區完成整體開發後，前述之道路、停車場用地、公兒用地、排水系統及污水處理廠等，均將逐步完成。

(五) 建置媒合機制與價格透明化

由本府建置產業專用區開發專屬網頁，以圖面顯示已申請開發設廠土地及市價交易登錄情形，以提供未登記工廠遷廠資訊。

(六) 嘉罰並施，加速輔導成效

協助願意遷廠企業購地之低利貸款，但不願意配合遷廠或未依「工廠管理輔導法」辦理補登記者，將逐步採行斷水斷電措施，並依相關法令加速稽查作業，以維護環境品質並達土地管理之效。

七、都市縫合發展策略

(一) 活動軸帶

台化廠區位於新舊城區間之過渡地帶，考量其地理區位及鄰近土地使用發展現況，實不宜續作工業發展，應考量多元化的生態及產業發展，以發揮土地使用效益並促動彰化市發展。未來該基地將與舊城區火車站站前商圈及新城區捷運商圈串連而成彰化市主要活動軸帶，

(二) 土地使用縫合

有關土地使用之縫合，除在彰化市整體發展考量下，以機能互補思維設置適當使用分區外，台化廠區由計畫區邊緣成為計畫區中心區位，為實質縫合之關鍵，台化公司亦同意配合彰化市之發展，進行廠區轉型規劃，配合周邊土地使用劃設為住宅區、商業區及產業專用區等，並提供公共設施。

(三) 交通系統縫合

在交通系統部分，除現有中山路、金馬路外，未來臺鐵高架化後之原平面路廊可提供作為二計畫區另一主要東西向聯絡道路，強化東西向都市交流機能。

(四) 公共設施縫合

在公共設施部分，主要則以補充全市機能為考量，錯位補充原都市計畫區之缺憾之處，如增設經貿會展機能與大眾運輸場站機能等，以提昇彰化市公共服務機能。

(五) 藍綠帶系統縫合

在藍綠帶系統部分，原都市計畫區之綠帶系統主要與八卦山地區結合，而本計畫區擬以大竹排水為聯繫八卦山地區之藍帶系統，並作為擴大計畫區藍綠帶系統之主幹，藉以串連擴大計畫區之東西二圳及園道系統等藍綠帶空間，詳見下圖。



圖 5-11 彰化市主要活動軸帶示意圖

八、台化廠區再發展策略

(一) 發展構想

台化廠區恰巧位於本計畫區與原都市計畫區之間，實乃新舊發展區逢合之關鍵區位。以整體都市發展角度而言，長期發展構想應朝向休閒遊憩、低污染及服務型產業為主，並形塑彰化市之中央綠帶意象。

(二) 意象翻轉

台化廠區曾為彰化市帶來就業機會，但其產業屬性一度也造成省道系統進入彰化市舊城區之負面意象，故配合彰化市整體發展及改善舊城區入口節點意象，未來廠區除強化生態綠化外，經台化公司同意，將提供縣政府相關行政使用，另透過計畫道路及基地退縮綠化營造林蔭大道，提昇都市景觀意象，形塑銜接新舊城區之重要節點及入口意象。

(三) 產業型態

台化廠區產業再發展方向以複合方式轉型，以區位劃分兼具政府行政、居住、消費及低污染產業與服務型產業腹地為主，提供行政、住宅、商業、產業等多元功能。在轉型同時亦提供都市生態空間及在地就業機會，詳見下圖。

產業專用區之使用除製造業、電力及燃氣供應業、運輸及倉儲業、資訊及通訊傳播業等工業使用外，亦可提供批發零售與支援性服務業，以及其他經縣政府核准與細部計畫經彰化縣都市計畫委員會審議通過之行業使用項目。

(五) 開發方式

台化公司彰化廠基地面積逾 70 公頃，廠區內多屬私有土地，故開發方式應兼併考量公益與私權，在主要計畫層級，除訂定土地使用分區與公共設施外，並研擬台化廠區未來轉型方向及細部計畫擬定之開發管理要點。

(六) 交通配套措施

未來台化廠區再發展交通配套措施應以大眾運輸為導向，維護都市生態並達到節能減碳之目標，故短期以中山路之公路客運為主，中期則配合基地開發時程，考量整取設置鐵路捷運化簡易車站，長期更可配合臺中捷運烏日文心北屯線延伸線強化與臺中市之大眾運輸網絡。

(七) 產業人口引入

廠區劃設之商業區及產業專用區預計引入 6,156 人，依彰化市扶養率估算，可引入之人口約 8,486 人。

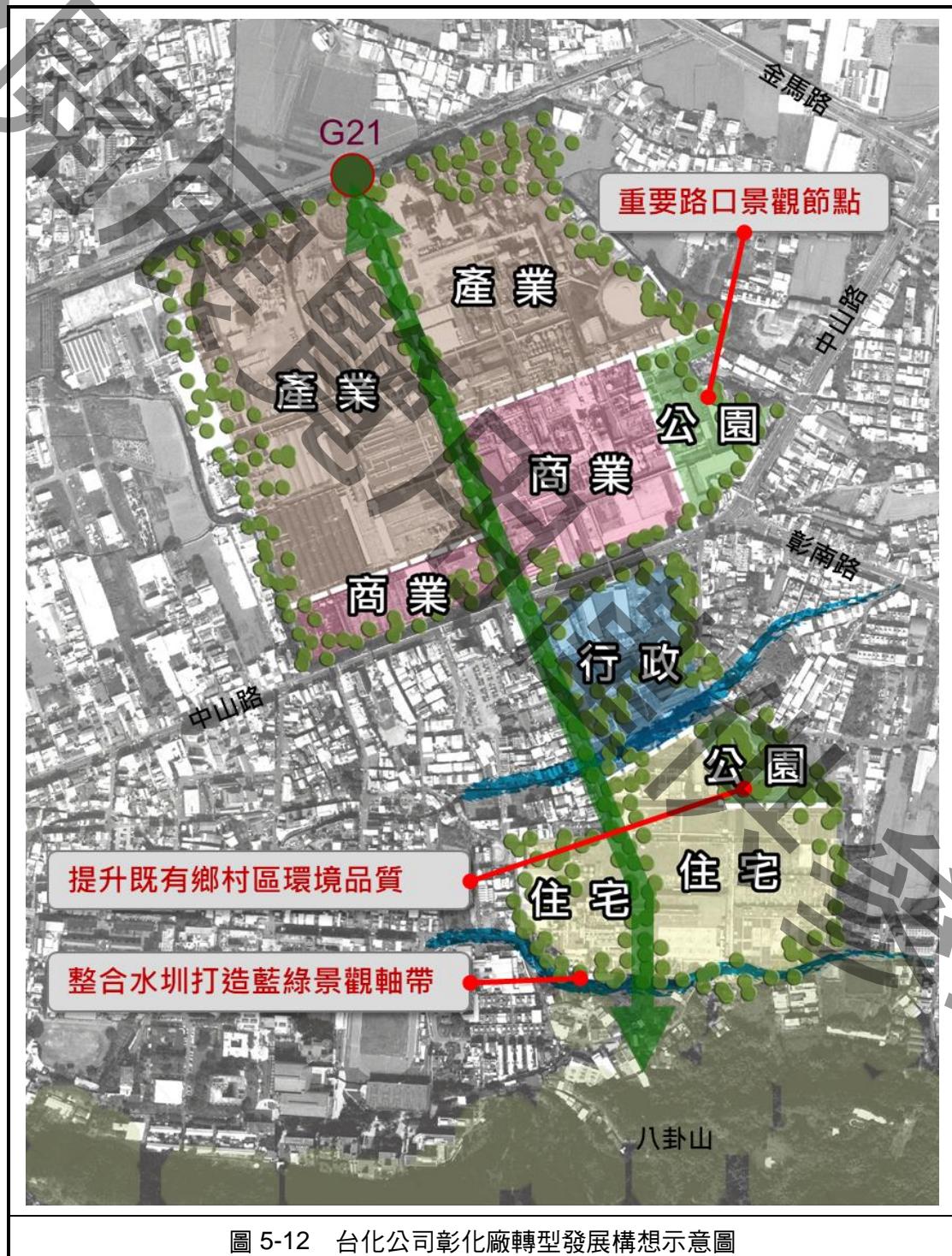
表 5-1 台化廠區轉型後引入人口預估表

台化廠區 轉型後 土地使用	面積 (公頃)	每人使用 土地面積註 (m ²)	可容納 就業人數 (人)	彰化市 扶養率	預期引入人 口
商業區	10.65	59.14	1,801	37.86%	2,483
產業專用區	33.51	76.95	4,355		6,004
總計	-	-	6,156	-	8,486

註：為工商及服務業普查統計資料。

(八) 公共設施配置構想

公園綠地之配置應配合於重要道路交會處營造都市景觀節點，以及呼應現況藍綠帶資源，包括既有水圳與八卦山生態資源，整合為藍綠景觀軸帶。此外應於鄰近區外聚落密集處規劃公園綠地，以提升既有鄉村聚落之環境品質。於中山路南側規劃行政用地，未來可提供縣政相關建設使用。



九、規劃原則

本計畫首重生態系統及交通之整合，並依據擴大都市計畫申請書之指導進行實質規劃，以下茲就本計畫之規劃原則說明如下：

(一) 土地使用及公共設施規劃

- 1.原屬非都市鄉村區之既有聚落規劃為低密度住宅區，並納入已發展區，以鼓勵方式促其採用整體開發方式辦理再開發，以提升環境品質。另考量都市計畫交通系統及街廓之完整性，鄰近既有聚落之非建築用地及丁種建築用地，得一併納入已發展區之住宅區，惟其申請開發建築應提供適當之公共設施用地回饋或代金。
- 2.優先發展區依都市發展需求劃設住宅、產業、商業等使用分區，並依鄰里單元配置適當鄰里性公共設施用地，與主要計畫公共設施形成完整公共設施系統。
- 3.彰化市商業發展集中於舊城區，為求臺中都會區副都心應有之商業發展強度及腹地，併同考量交通區位便利性及縣政中心區位，配合新市區開發地區集中劃設商業區，提供八卦山國家風景區、彰化市及中部地區觀光住宿設施及配套商業服務設施。

(二) 分期分區範圍劃設原則

- 1.計畫區因應現況發展條件差異性，採分區開發方式，分別制訂適當之開發方式或開發管理要點。
- 2.計畫區內部分土地現有聚落密集，考量其拆遷補償費用甚鉅，將影響整體開發財務平衡，故參考地籍、地形及範圍之完整性，劃設為已發展區。
- 3.臺灣化學纖維股份有限公司位於中山路二側之生產用地，考量其拆遷補償費用甚鉅，將影響整體開發財務平衡，擬參考其地籍與現況使用範圍，劃設為台化產區再發展區。
- 4.計畫區內除已發展區及台化廠區再發展區外劃設為優先發展區。

(三) 交通系統規劃

- 1.尊重既有路網型態，予以規劃道路系統，並依既有路網架構，延伸聯外道路系統。
- 2.藉由台化廠區轉型新增計畫道路，以提升新舊都市計畫區之聯繫，並適度

抒解中山路車流量。

- 3.配合中心商業區規劃環狀園道系統，以營造都市景觀綠廊。
- 4.為形塑計畫區生態網絡，除於主要溝渠二側劃設綠園道外，主要溝渠間再以園道系統串接，形成以生態為主要考量之交通路網。

5.已發展地區計畫道路劃設原則

- (1) 考量已發展區內多已建物密集，故細部計畫道路之劃設應以區內現有出入道路且具聯繫主要計畫聯外道路功能者為主，但因道路安全及路形平整考量，得部分劃設於非現有道路。前述現有道路係指都市計畫擬定時，實際供公眾通行使用之巷道。
- (2) 考量既有建物所有權人權益及為免造成現住戶因劃設道路用地產生之恐懼，細部計畫道路之形成以退縮方式之漸進式策略達成。就已發展區內前述主要出入道路內，劃設「指定退縮基準線」，日後該基準線二側開發建築時，應以基準線為準二旁均等退縮，以合計達到 8 公尺寬度之邊界線作為建築線。
- (3) 前項退縮部分不得計入法定空地，但得計入已發展區住宅區整體開發回饋之公共設施用地或原非建地目及原丁種建築用地申請建築提供之公共設施用地。
- (4) 已依「指定退縮基準線」退縮部分，除於通盤檢討時變更為「細部計畫道路」外，並得優先辦理容積移轉，並訂定適當獎勵係數。

(四) 開發管理機制

- 1.訂定鼓勵舊聚落（已發展區）更新之再開發機制，訂定「已發展區住宅區開發管理要點」，促其整體更新，重整道路系統，並提供足夠的公共設施用地。
- 2.優先發展區依都市發展需求劃設住宅、產業、商業等使用分區，並依鄰里單元配置適當鄰里性公共設施用地，與主要計畫公共設施形成完整公共設施系統。
- 3.優先發展區同時考量縣政府財政負擔及現行法令規範，除現有聚落、零星工業區、宗教專用區及農業區外，以整體開發方式，以達財務自償。
- 4.台化廠區除於主要計畫劃設計畫道路及公園用地外，於主要計畫另訂「臺灣化學纖維股份有限公司彰化市廠區原址細部計畫擬定及開發管理原則」，促動台化公司加速辦理廠區轉型。

(五) 土地使用分區管制原則

1.土地容許使用項目

本計畫區土地使用管理，除特殊使用性質之土地使用分區於細部計畫土地使用分區管制要點另行規範外，住宅區及商業區之土地容許使用項目，以依照都市計畫法臺灣省施行細則之規定為原則。台化廠區土地使用項目，依彰化縣都市計畫委員會第 213、227 次會通過之內容為原則。

2.土地使用強度

考量未來人口成長趨緩，並為營造計畫區為優質生活環境，故採低使用強度發展模式，並訂定法定空間綠化標準，以創造更大面積之都市綠化空間，各項土地使用分區之土地使用強度建議如下：

- (1) 已發展區劃設為住宅區部分，以考量原非都市土地時之開發權利及實際建築情形，酌予訂定，並為改善環境品質，針對開發建築時若採整體開發留設適當公共設施時，得適度給予容積獎勵。
- (2) 優先發展區之各土地使用分區基準容積率，應綜合考量未來容納人口需求考量及整體開發公共設施比例，以及鄰近現行都市計畫區同屬性使用分區之強度，妥予訂定。
- (3) 其餘土地使用分區及公共設施用地強度，除特殊使用分區外，應參酌鄰近現行都市計畫之規定訂定之。

(六)台灣化學纖維股份有限公司彰化市廠區原址細部計畫擬定及開發管理原則

- 1.為促進彰化市整體發展及改善都市景觀意象，特訂定本原則。
- 2.本要點適用範圍為臺灣化學纖維股份有限公司(以下簡稱台化公司)位於彰化市中山路二側之所有廠地範圍(以下簡稱廠區原址)，如下圖。
- 3.台化廠區轉型之細部計畫擬定及開發應依下列規定辦理：
 - (1) 台灣化學纖維股份有限公司應於「擬定擴大彰化市都市計畫主要計畫案」經內政部都市計畫委員會審定後三年內，提出台化廠區細部計畫案。
 - (2) 廠區原址之交通系統規劃應結合既有之周邊道路系統。
 - (3) 廠區細部計畫應回饋廠區面積 25%作為公共設施用地，公共設施用地之劃設以集中留設為原則，並應有向外聯通之道路；另前述提供土地中，應至少包含 10%廠區面積之公園用地、兒童遊樂場用地、綠地或廣場用地。
 - (4) 台化廠區再發展區採市地重劃方式開發。
 - (5) 公共設施用地之開闢及產權移轉時程應於細部計畫訂定，公共設施用

地完成興闢並移轉予縣政府後，始得申請開發建築。

- 4.除特殊情形經本縣都市計畫委員會同意外，廠區原址之細部計畫擬定及開發應遵循本原則之規定辦理。

八、**興闢用權申請**

第六章 實質計畫內容

第一節 本次先行核定內容

一、第一階段先行發布之急迫性、公益性、必要性

近十年計畫區人口持續流失，其流失速度甚至高於全市平均。因此為加速推動本計畫，並引導後續廠區轉型、積極回應彰化人口衰退議題與回應地方發展需求。彰化縣政府持續積極與台化公司協商，於 102 年即達成整體廠區轉型發展之共識。然而，囿於本案優先發展區開發方式仍未於專案小組取得共識，因此台化廠區之轉型延宕至今亦無法獲得實質進展，實違地方期待。在人口不斷衰退的情境之下，足見台化廠區再發展區先行發布之急迫性。

台化廠區位於彰化市通往臺中烏日副都心之重要都市節點，透過約 70 公頃之廠區轉型，將提供地方發展所需之公共設施，如公園、綠地及行政用地等，串連新舊都市計畫區之活動機能、藍綠帶資源，提升彰化市東區整體生活環境品質。

同時，透過綠園道之規劃擴大八卦山綠色生態基盤，為彰化市推動生態城市之重要戰略節點。此外，因應廠區轉型，劃設商業區作為導入大型商業設施之腹地，完善地方生活機能，並且劃設產業專用區增加就業機會，以扭轉彰化市近十年來人口流失之頹勢，皆彰顯本計畫之公益性。

近三年本計畫區持續導入重要交通建設，如臺中捷運綠線延伸線之 G21 站、台鐵高架化之金馬站與彰化鹿港輕軌及其場站之規劃，擬於台化廠區北側規劃三鐵共構場站。然而，現況之非都市土地管制已不符未來發展需求，且在導入公共建設後，足見台化廠區銜接新舊市區之重要性，皆有賴該廠區之轉型，打造彰化東區新門戶，讓三鐵共構車站成為帶動北彰化發展之新動能。

考量台化廠區乃銜接新舊都市計畫區之關鍵介面，台化廠區本身亦有轉型再利用計畫，如 106 年觀光工廠盛大開幕且吸引眾多參訪人次；因此，透過本計畫訂定主要框架，作為台化公司後續與彰化縣政府持續討論細部轉型發展之基礎，並促動城鎮風貌之改變與轉型，顯見台化廠區土地利用轉型之必要性。

二、先行核定之範圍與面積

爰此，本計畫第一階段核定之範圍以台化廠區再發展區為主，面積約 70.31

公頃，其餘則為後續階段，俟內政部都市計畫委員會專案小組獲取共識後，再行審議。

表 6-1 本計畫各階段面積表

階段	面積（公頃）	占計畫總面積比例（%）
第一階段	70.31	11.80
第二階段（審議中）	525.61	88.20
計畫總面積	595.92	100.00

註：表內面積僅供參考，實際面積應以依據核定圖實地分割測量為準。

第二節 計畫年期與計畫人口

一、計畫年期

本計畫之計畫年期為民國 125 年。

二、計畫人口

訂定民國 125 年之計畫人口為 55,000 人，居住密度為 200 人/公頃。台化廠區再發展區參酌第五章發展策略之推估，商業區及產業專用區引入約 8,486 人，住宅區依居住密度推估可容納 1,900 人（9.46 公頃×200 人/公頃）。

第三節 土地使用計畫

本計畫依前述規劃原則及構想等內容研擬土地使用計畫，本次先行核定範圍乃台化廠區再發展區，面積約 70.31 公頃，茲將土地使用計畫內容分述如下：

表 6-2 為土地使用計畫面積表；圖 6-1 為土地使用計畫示意圖。

一、住宅區

於中山路南側劃設住宅區，面積約 9.46 公頃，占台化廠區總面積 13.45%。

二、商業區

於中山路北側劃設商業區，面積約 10.86 公頃，占台化廠區總面積 15.45%。

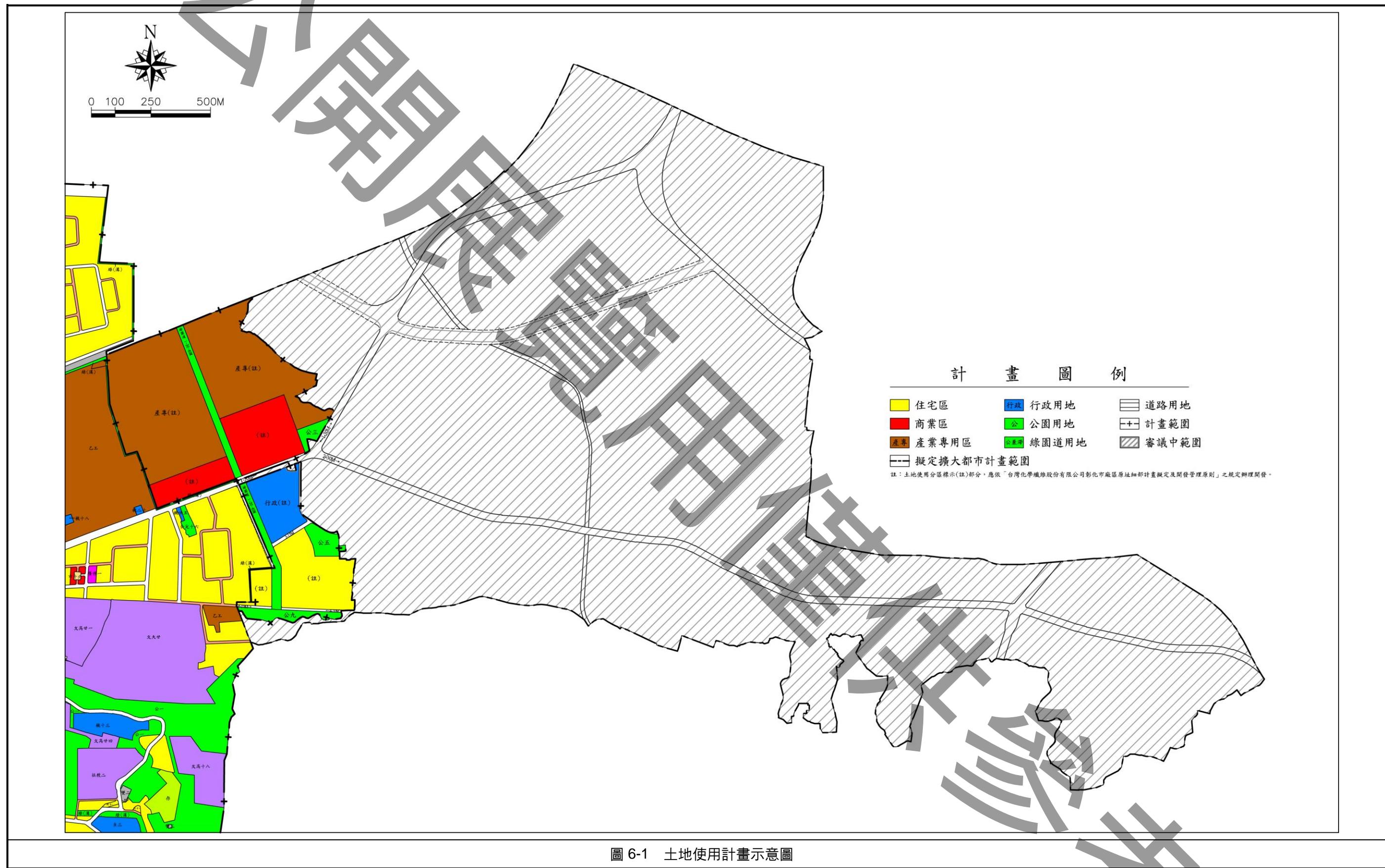
三、產業專用區

於鐵路南側劃設產業專用區，面積約 36.08 公頃，占台化廠區總面積 51.32%。

表 6-2 土地使用計畫面積表

項目		面積（公頃）	占台化廠區總面積比例（%）
土地 使 用 分 區	住宅區	9.46	13.45
	商業區	10.86	15.45
	產業專用區	36.08	51.32
	小計	56.40	80.22
公共 設 施 用 地	行政用地	4.93	7.01
	公園用地	3.75	5.33
	綠園道用地	3.83	5.45
	道路用地	1.40	1.99
	小計	13.91	19.78
合計		70.31	100.00

註：表內面積僅供參考，實際面積應以依據核定圖實地分割測量為準。



第四節 公共設施計畫

本案台化廠區再發展區之公共設施用地面積比例為 19.78%，依「台灣化學纖維股份有限公司彰化市廠區原址細部計畫擬定及開發管理原則」規定，需於細部計畫增設公共設施面積達台化廠區之 25%。

一、行政用地

配合地方發展需求，劃設 1 處行政用地，其面積為 4.93 公頃，占台化廠區總面積 7.01%。

二、公園用地

考量都市生態網絡之建置綠化空間及民眾休閒活動空間需求，並兼顧都市防災機能，共劃設 3 處公園用地，其面積為 3.75 公頃，占台化廠區總面積 5.33%。

三、綠園道用地

為形塑區內綠色基盤，完備計畫區生態網絡系統，並因應未來大眾運輸路廊與場站設置之需，劃設綠園道用地 1 處，面積共計為 3.83 公頃，占台化廠區總面積 5.45%。

四、道路用地

供本計畫區聯外道路、主要道路、次要道路使用，面積為 1.40 公頃，占台化廠區總面積 1.99%。

表 6-3 公共設施用地明細表

項目	面積（公頃）	位置	備註
行政用地	4.93		
公園 用地	0.78	中山路北側	
	1.41	行政用地之東南側	
	1.56	4-10M 道路南側	
	3.75		
綠園道用地	3.83	行政用地西側	
道路用地	1.40		

註：表內面積僅供參考，實際面積應以依據核定圖實地分割測量為準。

第五節 交通系統計畫

一、園道系統

本計畫區劃設之園道系統為台化廠區之綠園道 7-40~30M，成為區內重要的綠色生活場域，以及未來大眾運輸路廊與場站設置空間。

二、聯外道路

本計畫區主要聯外道路係以既有之省道系統為主，包括：

- (一) 1-30M 道路（省道台 1 線）：即中山三段路，為彰化市重要聯外道路，往北可通往臺中市，往西進入現行都市計畫區。
- (二) 2-30M 道路：即彰南路，由 1-30~40M 往東可通往南投地區及台 74 甲線。

三、主要道路

為計畫區內社區與社區間之聯絡通路，提供過境性交通或對外聯繫之功能，主要係為道路寬度 15 公尺以上之主要計畫道路，即 3-15M 計畫道路。

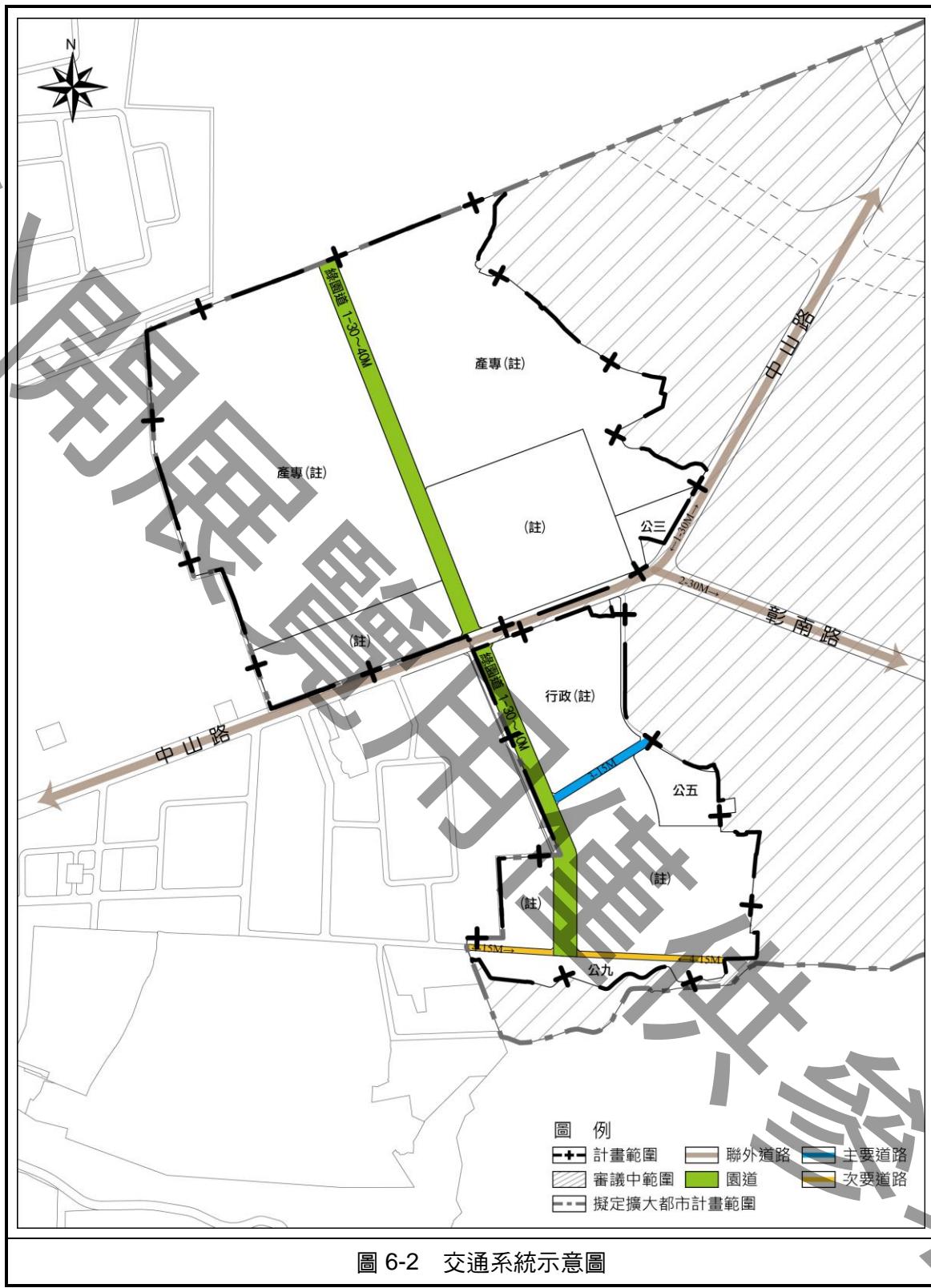
四、次要道路

為社區內之聯絡道路，並銜接主要道路或聯外道路，計畫道路除綠園道系統、聯外道路及主要道路外，皆屬次要道路。

表 6-4 計畫道路編號一覽表

編號-寬度	計畫長度（公尺）	起迄	備註
1-30M	2,568	計畫範圍東北界—綠園道 7-40M	中山路三段
2-30M	4,099	計畫範圍東南界—計畫範圍西南界	彰南路
3-15M	208	綠園道 1-30~40M 至計畫範圍東界	
4-10M	474	4-30M 南側—計畫範圍東南界	
綠園道 1-30~40M	1,239	計畫區西北界—計畫區南界	

註：表內所列長度應以核定圖實地測釘之樁距為準。



第六節 都市防災計畫

隨著自然環境變遷、人口集居密度增加及都市土地多元化使用，部分都市空間發展失序或管理機制不健全都可能成為引發都市災害的誘因，加上災害發生時間、地點的不確定性，導致都市災害發生時的被害主體增加及災害損害程度加劇。

為避免計畫區災害發生蔓延，並得以在災害發生時減輕損失程度，保障民眾生命財產安全，故參照「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」第6條之規定，整體規劃本計畫區防災體系，以有效遏止都市災害（如水災、火災、地震等）擴大及迅速疏散並安置民眾。

一、主要災害類型

都市災害類型種類繁多，依據類型將分為自然災害或人為災害兩種；因計畫區原灌排水系統已納入藍綠帶生態網絡系統，且計畫區北側仍有大面積農業使用，故計畫區未來水患發生機率將較低，在自然災害部分，以地震及火災為主，而在人為災害部分則為火災及公害污染。

二、防災規劃原則

本計畫區各開放空間及10公尺以上道路屬災害避難場所及其避難道路，以學校用地為主要收容據點；各計畫道路及開放空間（包括公園、停車場等）為火災沿燒防止地帶與避難據點。大致而言，都市防災的範疇可包括下列各項：

- (一) 綜合性都市防災對策：包括水災對策、震災對策、火災對策、危險物災害對策及其他災害對策。
- (二) 市區開發業務：包括市區之開發、土地使用分區管制等之防災考量。
- (三) 都市公共設施業務：如公園、道路系統及其他管線系統之防災考量。
- (四) 結構物防災對策：如建築物、河川結構物、道路之防震等。
- (五) 綜合性的治水對策。
- (六) 災後復建業務。

三、都市防災規劃構想

(一) 水(颱風、洪災)災方面

河川為國土保全中極為重要之一環，除考慮其公共安全防災外，更可創造安全、舒適的生活環境及開放空間，計畫區內農業灌排綿密，周邊農地透水面積可降低地面逕流，降低災變發生可能性。

但為防患於未然，河川堤岸或因洪災而潰堤時，應事前即規劃災民之緊急疏散動線引導往地勢較高之區域疏散，如就近避往二、三樓以上之樓房，並緊急於附近國中、國小校舍成立救災中心，救助受困之災民，以降低人員之傷亡。

(二) 地震災害方面

臺灣本為地震頻繁帶，為降低地質、地震災害，應重視預警系統之設置及避難動線之規劃及避難空間之留設，俾使災害程度止於最低。

(三) 火災方面

計畫區內之聚落為人口密集地區，密集住宅缺乏充足之消防設施和隔絕帶，故應透過都市防災計畫提升特定區災害應變能力。計畫區未來應強化土地使用分區管制，建築物改建、重建應依照相關建築法令，妥為規劃防火間隔，以降低災害之影響程度。

(四) 危險物災害方面

計畫區內劃設之產業專用區，應嚴格要求各廠商依照相關法令規定及辦法來實施相關災害因應對策。另一方面，更應採取集中管制的方式，將產業使用與住宅聚落群作一區隔，降低當地居住環境的威脅。

四、都市防災策略

基於以上之災害原因及防災課題分析，研擬因應之防災策略如下：

- (一) 控制發展密度，實施容積率、建蔽率之管制。
- (二) 提供暢通之疏散空間，且適當配置火災延燒防止地帶。

(三)開放空間之配置，如河川、公園等開放空間用以區隔災害原及防範其蔓延，規劃適當的道路作為緊急疏散道路。

(四)落實土地使用分區管制，限制使用類別，並儘量避免混合使用所造成之災害。

(五)建議成立防災指揮中心及預警系統。

五、都市防災計畫

綜上分析，建立本特定區之都市防災系統如下：

(一)緊急疏散動線

陸上災害包括地震、火災、水災等，計畫區內各計畫道路均屬緊急疏散動線，並與開放空間相串連，形成一交通疏散路網。

1.緊急道路

屬第一層級之緊急道路係指路寬 20 公尺以上道路為對象，主要為幹線道路，其道路為可迅速通達區外之路徑，並須最優先保持通暢之運輸功能。

2.救援運輸道路

屬第二層級之救援運輸道路係指路寬 15 公尺以上道路，多屬主要道路，可迅速作為通達區內消防、物資支援、人員集合之路徑，故須考量能便利聯繫區內各消防據點及收容場所，本計畫指定為區內主要道路為救援運輸道路。

3.避難輔助道路

屬第三層級之避難輔助道路，一般係指路寬 10~12 公尺以上道路為對象，主要在各指定防災據點之設施無法連接前二層級救災避難道路時，作為前二層級救災避難道路之輔助道路，本計畫將於細部計畫再行劃設 10~12 公尺計畫道路，以作為避難輔助道路。

(二)防救災指揮中心

計畫區之行政用地將作為縣政使用，故將其作為防救災指揮中心，並以各里社區活動中心及廟埕作為緊急調度及臨時醫療場所，以救治災民，發揮防災組織體系之緊急組構及指揮統籌功能。平日除定期進行演練外，更需確保資訊設備、通訊器材之可用性及保養維護。

(三) 避難及災害收容空間

1. 緊急避難處所

以災害發生當時，距離災害地點最短距離之開放空間或堅固之公有建築物，為緊急避難處所。

2. 臨時收容場所

災害發生後，得短暫作為收容受災戶之處所，如公園用地、停車場、綠地及外圍之農業區等。

3. 中長期收容場所

災害嚴重時，可作為長期收容受災戶之處所，如文中、文小、機關等用地。

(四) 火災防止延燒帶

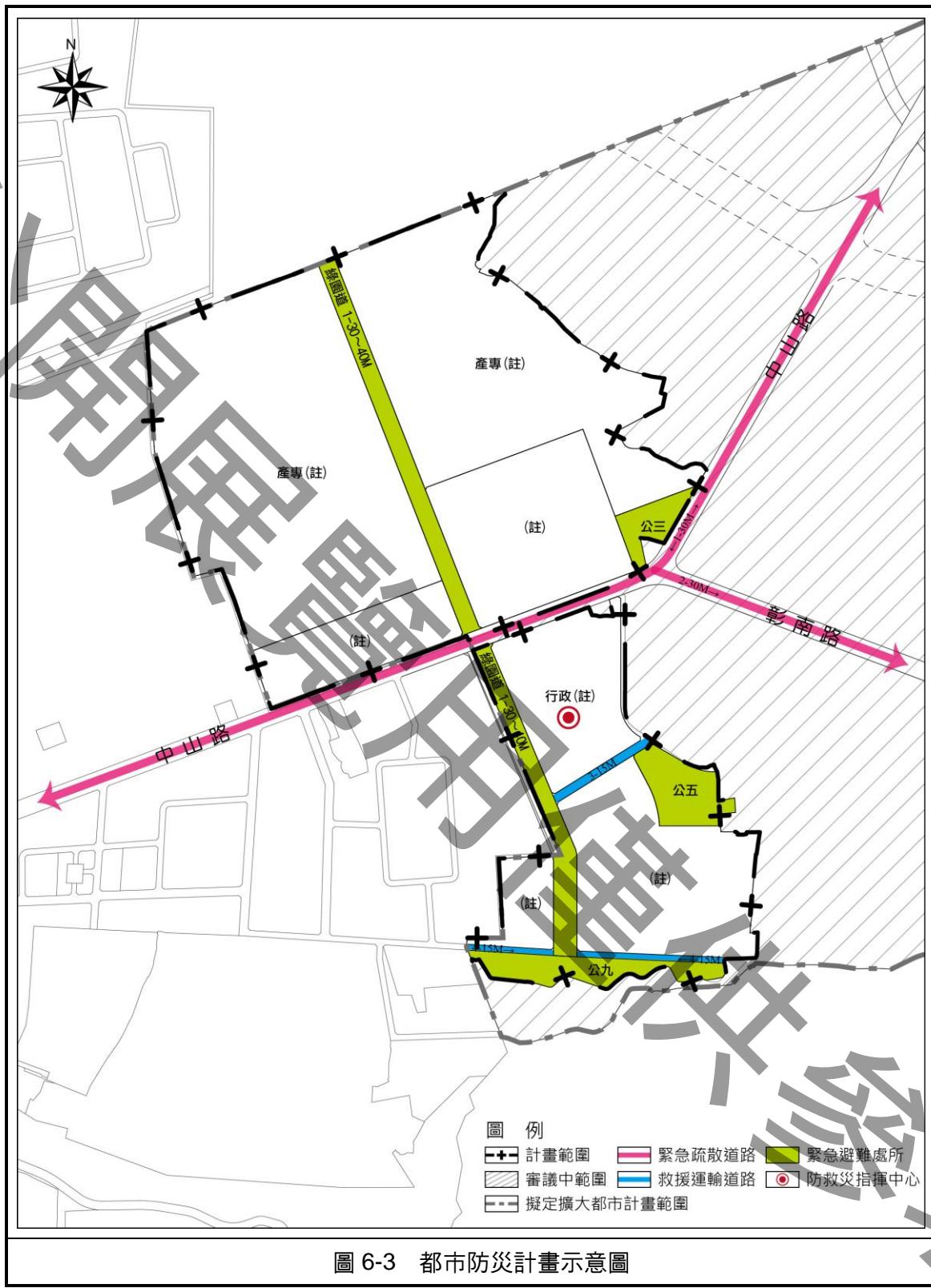
開放空間系統，如溝渠、公園、停車場及道路等為區隔，以防止火災之蔓延，寬闊的道路除作為緊急疏散道路外，亦為救災人員及裝備進出之重要道路。本特定區之開放空間（包括：公園、停車場、溝渠等）均為火災延燒防止地帶。

(五) 滯洪設施

以計畫區內之公園用地兼供滯洪使用規劃適當滯洪設施，另公園用地及學校用地操場等大型開放空間除透水鋪面得增加雨水下滲外，藉由適度高差規劃設計，亦能於洪患時發揮滯洪效果。

(六) 警示、通報系統

建議運用資訊通信系統組織一監控中心，管制各種能源管線（電力、電信、瓦斯、水利等），配合地方行政體系之救災中心運作，形成統一完善之預警預報系統。



第七節 環保設施計畫

彰化市污水下水道興建計畫，並於高速公路彰化交流道特定區內之污水處理廠用地興建水資源回收中心，第一期平均日處理水量 15,000CMD 並於 107 年完工啟用，惟其第一期用戶接管工程，將優先於莿桐、南美、向陽、平和及崙平里等五里推動。本次擴大都市計畫地區亦將設置完善的下水道系統，並劃設污水處理廠用地。

本區之污水下水道系統管線主要依據計畫道路沿線佈設，分為產業專用區廢水收集管線及非產業專用區污水收集管線等二系統，以重力方式收集污水，匯入污水處理廠集中處理，且以不抵觸其它地下管線（雨水、自來水、電力等）為基本佈設原則。污水處理後部分放流水透過中水道系統回收再利用，剩餘放流水則經由排水系統，放流至大竹排水與山寮排水。

彰化市目前垃圾處理方式係由環保車載運至本縣溪洲焚化廠處理，未來本計畫區仍循此模式辦理。台化廠區再發展區開發後之廢棄物，將委由合格廠商清除與處理。

第七章 實施進度及經費

第一節 分期分區發展計畫

本次辦理擴大都市計畫範圍面積為 595.92 公頃，依其實際發展現況（農地重劃、鄉村區聚落、台化廠區等）及未來發展趨勢區分為四大發展分區，包含台化廠區再發展區、已發展區、優先發展區及農業生產保留區。

一、台化廠區再發展區

台化廠區面積約 70.31 公頃，於主要計畫擬定階段訂定其轉型方向及土地使用分區，並訂定「台灣化學纖維股份有限公司彰化市廠區原址細部計畫擬定及開發管理原則」，以促動台化廠區積極辦理轉型計畫。

二、已發展區

已發展區土地上建物密集，因此，以訂定開發管理原則方式，促進其聚落更新及廠區再發展，併同改善實質環境品質。

三、農業生產保留區

農業生產保留區則參酌渡船頭農地重劃區範圍予以劃設，暫維持農業生產。

四、優先發展區

上述地區以外之區域屬優先發展區，則以整體開發方式以取得必要之公共設施用地，並藉以帶動已發展區之更新跟進。

台化廠區再發展區為第一階段先行核定範圍。其他已發展區、優先發展區及農業生產保留區，則俟內政部都市計畫委員會專案小組獲取共識後，再行審議。

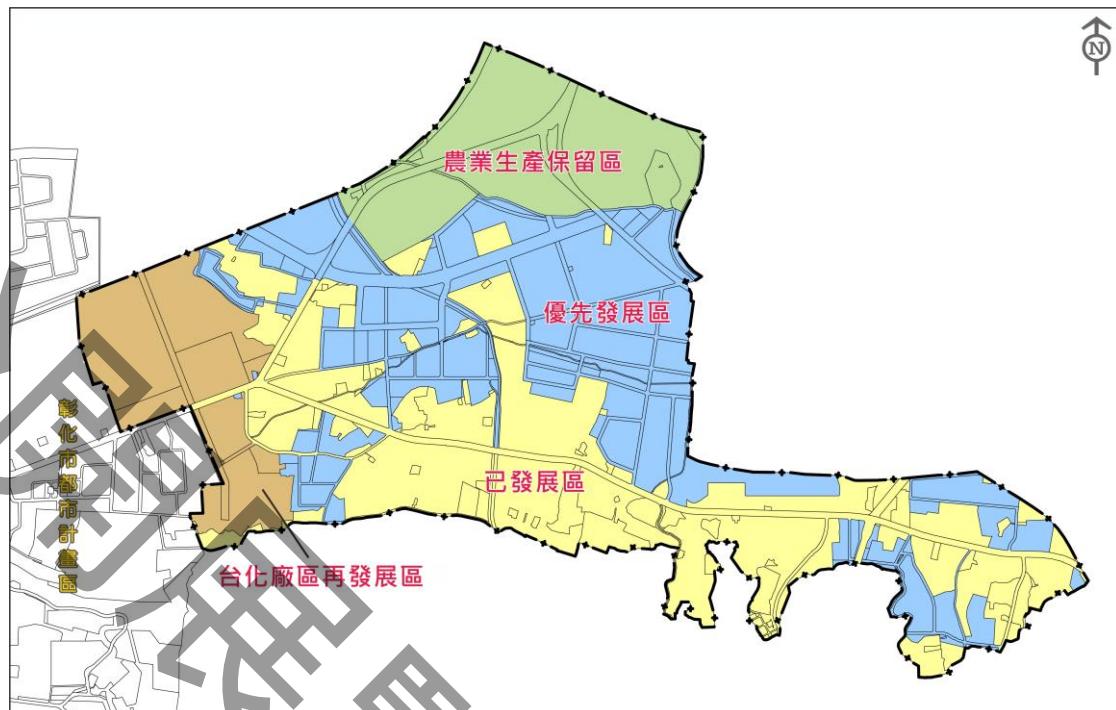


圖 7-1 分期分區發展計畫示意圖

第二節 開發方式及財務計畫

台化廠區再發展區為第一階段先行核定範圍，故本節優先就該範圍之開發方式及財務計畫予以敘明。

一、開發主體

台化廠區再發展區之土地權屬逾九成為台灣化學纖維股份有限公司所有，故台化廠區再發展區之轉型開發仍以台灣化學纖維股份有限公司為開發主體。

二、開發方式

台化廠區由台灣化學纖維股份有限公司依「台灣化學纖維股份有限公司彰化市廠區原址細部計畫擬定及開發管理原則」之規定，於「擬定擴大彰化市都市計畫案」經內政部都市計畫委員會審定後三年內，提出台化廠區細部計畫案，並以市地重劃方式辦理開發。

三、財務計畫

台化廠區再發展區之轉型開發依平均地權條例及市地重劃實施辦法相關規定辦理。

第三節 實施進度及經費

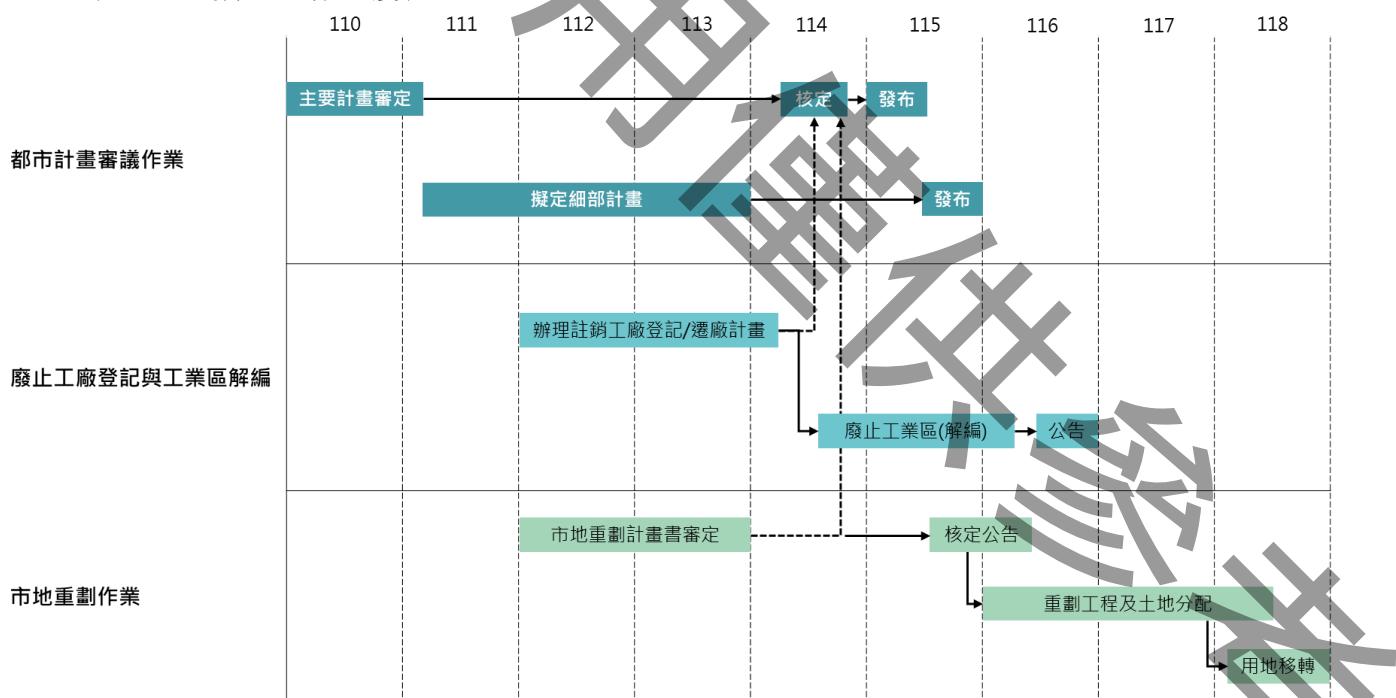
一、實施經費

本計畫區先行核定部分為台化廠區再發展區，其公共設施以市地重劃方式開發取得。

二、實施進度

由台灣化學纖維股份有限公司依「台灣化學纖維股份有限公司彰化市廠區原址細部計畫擬定及開發管理原則」之規定，於「擬定擴大彰化市都市計畫案」經內政部都市計畫委員會審定後三年內，提出台化廠區細部計畫案。公共設施用地之開闢及產權移轉時程應於細部計畫訂定，公共設施用地完成興闢並移轉予縣政府後，始得申請開發建築。

表 7-1 預定工作進度表



第八章 其他表明事項

一、原內政部區域計畫委員會決議事項

依據內政部區域計畫委員會 98 年 2 月 26 日第 248 次會決議，「擴大彰化市都市計畫案」全部計畫範圍約 1026.5 公頃，劃分為「已發展區」、「優先發展區」與「後期發展區」，且三區開發方式不同。「已發展區」、「優先發展區」為第一期地區即本計畫審議範圍，面積約 595.92 公頃，其餘第二期地區，即後期發展地區。

第二期地區應於第一期擬定都市計畫地區之都市計畫發展用地開發已達 80% 或現況人口已達計畫人口 80%，或產業發展有具體之開發計畫時，方得辦理都市計畫作業。

本計畫依實際發展現況（農地重劃、鄉村區聚落、台化廠區等特性）及未來發展趨勢區分為「已發展區」、「台化廠區再發展區」、「優先發展區」及「農業生產保留區」等四大發展分區，其開發方式詳第七章分期分區計畫。

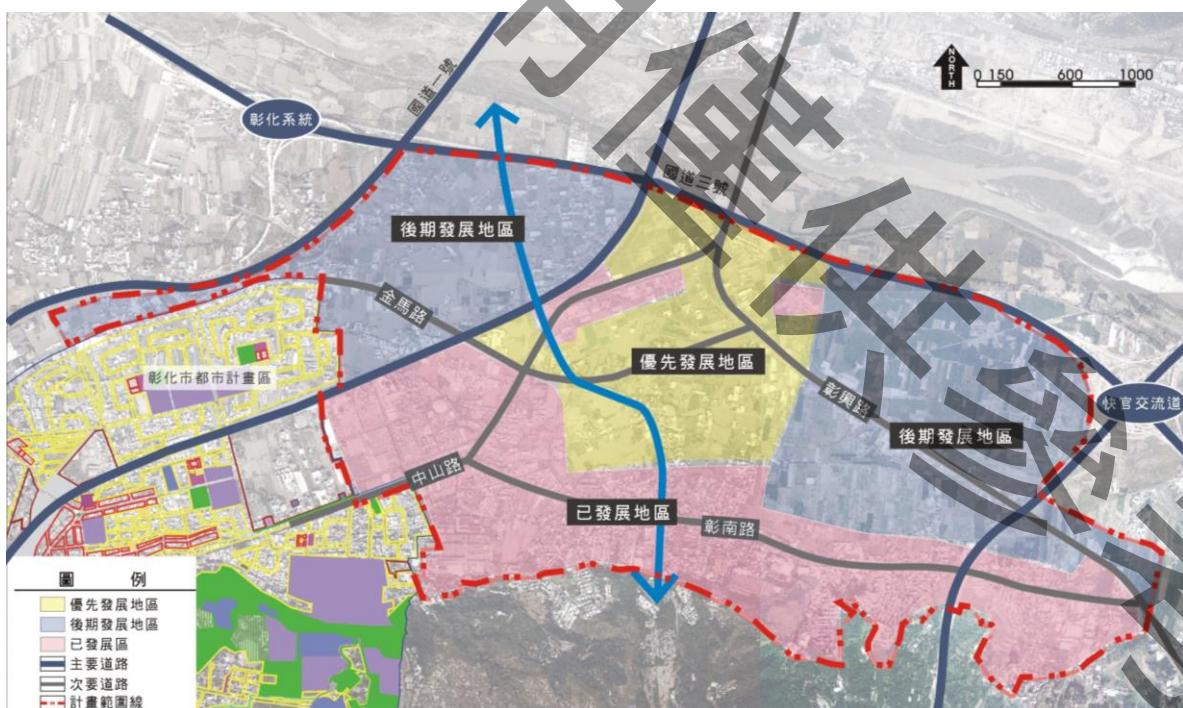


圖 8-1 原區委會核定之分期分區發展計畫示意圖

二、後續階段審議事項

本案第一階段為「台化廠區再發展區」，其他三區「已發展區」、「優先發展區」及「農業生產保留區」，因涉及整體開發方式與已發展區之範圍調整等議題，仍待補充相關資料，俟內政部都市計畫委員會專案小組獲取共識後，再行審議。

三、彰化市都市計畫需配合調整事項

台化廠區再發展區範圍內之綠園道用地寬度為 40M，惟中山路以南之綠園道用地部分仍屬彰化市都市計畫之細部計畫道路用地與住宅區，建議後續調整為綠園道用地，共同形塑綠色生活基盤。

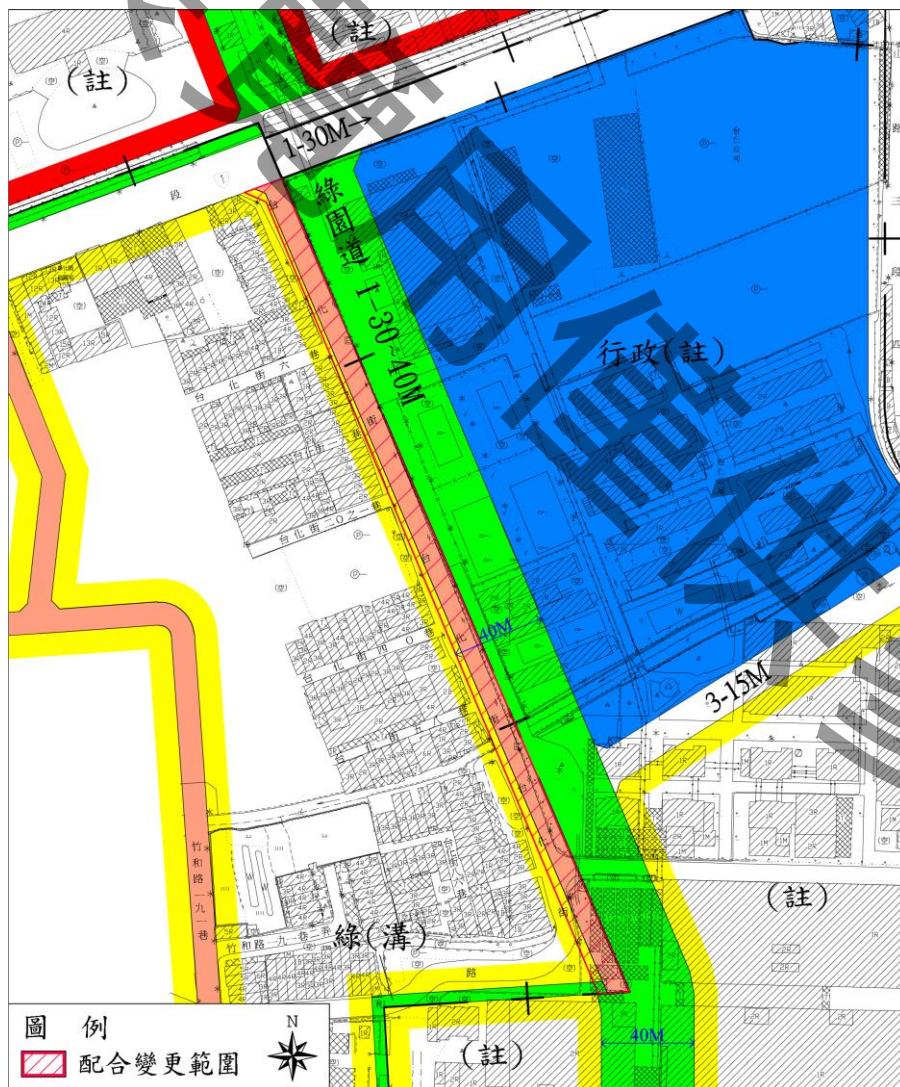


圖 8-2 彰化市都市計畫需配合調整事項示意圖

附件

內政部民國 98 年 6 月 15 日
內授營綜字第 0980805520 號函

正本

檔 號：

保存年限：

內政部 函

機關地址：10556臺北市八德路2段342號(營建署)
聯絡人：郭冠宏技正
聯絡電話：(02)87712586
電子郵件：ggh0617@cpami.gov.tw
傳真：(02)27772358

50045

彰化縣彰化市光復路74號

受文者：彰化縣彰化市公所

發文日期：中華民國98年6月15日

發文字號：內授營綜字第0980805520號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：普通

附件：如說明六

主旨：本部同意貴公所申請辦理「擴大彰化市都市計畫」案，
請查照。

說明：

一、依據彰化縣政府98年5月26日府建城字第0980113724號函轉貴公所申請書辦理。

二、旨揭計畫係由彰化縣政府92年6月9日轉貴公所申請書函報本部審查，業經提報98年2月26日本部區域計畫委員會第248次會議審議原則同意，後續依法辦理都市計畫規劃時，應確實遵照下列事項辦理：

(一) 辦理本案之都市計畫擬定期，請將現有彰化市都市計畫(擬定期：彰化縣政府)及本擴大都市計畫(申請單位：彰化市公所)之擬定期整合為同一機關。

(二) 本案開發範圍規模龐大，為因應地方財政情形及未來人口發展趨勢，本案得視實際需要酌予縮減開發規模，或在全部計畫範圍約1026.5公頃內進行整體規劃，並視需要分期(第一期「已發展區+優先發

展區=600公頃」；第二期「後期發展區426.5公頃」) , 分別循都市計畫程序辦理擴大都市計畫事宜。

- (三) 第二期地區應於第一期擬定都市計畫地區之都市計畫發展用地開發已達80%或現況人口已達計畫人口80% , 或產業發展具有具體之開發計畫時 , 方得辦理都市計畫作業。且第二期地區未來如有變更為產業專區等使用時 , 用水計畫在實際開發前應另案報經濟部水利署審查 , 所衍生居住人口、公共設施提供、公用設備及財務計畫可行性應妥予考量分析 , 偉利後續都市計畫審議作業進行更精密之審查。
- (四) 有關本案後續應否辦理政策環評乙節 , 請逕洽行政院環境保護署釐清。
- (五) 本案應於提送本部都市計畫委員會前完成提出推動台化廠區與周邊土地相容使用之構想 , 及避免污染鄰近地區之改善構想 , 併送該會審議。
- (六) 本計畫分「已發展地區」、「優先發展地區」與「後期發展地區」三區發展 , 且三區之開發方式不同 , 為利後續都市計畫作業與財務籌措 , 請於提送本部都市計畫委員會前完成開發順序確認與研擬具體執行計畫 , 併送該會審議。
- (七) 其餘承諾事項應依據申請書第八章「承諾事項」確實辦理。

三、本案計畫年期為民國120年、計畫面積約1026.5公頃。

四、本行政處分申請單位如有不服得依訴願法第14條及第58條規定 , 自本件行政處分書到達之日起30日內 , 繕具訴願書向本部遞送 (以實際收受訴願書之日期為準而非投郵日 , 並應檢附本處分書影本) , 訴願於行政院。

五、依「非都市土地申請新訂或擴大都市計畫作業要點」第7點規定略以：申請核可之新訂或擴大都市計畫案 , 未能於本部核可後5年內依法辦理公開展覽者 , 經提本部

區域計畫委員會審議通過後，原核可之案件廢止；如有需要，應重新提出申請。本案請督促所屬，加速推動辦理。

六、檢送核定之「擴大彰化市都市計畫」4冊。

正本：彰化縣彰化市公所

副本：本部營建署都市計畫組（附件1份）、彰化縣政府（附件1份）、本部營建署綜合計畫組（附件2份）

部長 廖了以

依權責劃分規定授權業務主管決行

業務承辦員	
業務單位管主	