

都市計畫法臺中市施行自治條例部分條文 修正草案公聽會紀錄

壹、時 間：110 年 8 月 27 日(星期五)上午 10 時 30 分

貳、地 點：本府文心第二市政大樓一館大禮堂

參、主 持 人：林專門委員憲谷

肆、出（列）席單位及人員：如後附簽到簿

紀錄：紀俊同

伍、業務單位簡報：(略)

陸、會議發言內容：

一、台中市大台中不動產開發商業同業公會梁信雄常務理事

對於增額容積並不清楚它所涵蓋的範圍，以目前台中市的整體開發單元區，有著大街廓獎勵以及時程獎勵，但這個部分獎勵已經超過了 1.2 倍的獎勵限制，那麼增額容積是不是有包含在這裡面？

二、劉士州議員服務處黃凱宏主任

本次草案修訂增額容積，在現行的都市計畫場站設施周邊的基地，能允許超過容積上限是很好的，但在捷運藍線計畫未執行前，其沿線經過的後期發展區，容積大多是偏低的，本次增額容積的規劃適不適合在這個時候放進來？是等捷運藍線完成後才放進來？還是一併放進來，是否可以藍線興建後再規劃？若增額容積確定施行時間點並且執行了，而基地要開發但藍線卻還未興建，對土地利用而言會有很大的前後容積的差距，因此建議自治條例需要明定經過後期發展區的增額容積區塊跟距離，很明確的訂出來。

柒、回應內容：

- 一、首先針對修法意旨的部分說明，在目前的都市計畫法台中市施行自治條例還未規範增額容積的內容，而增額容積的名詞目前出現在新北市、台北市、高雄市的都市計畫施行細則，以及都市計畫法臺灣省施行細則中，內容是將增額容積納入法令規範，這是屬於容積上限管制以外允許外加上去的容積。
- 二、有關增額容積劃定的區域範圍問題，在目前的相關計畫書土地管制規定尚未將增額容積的部分納入，目前則是先予法令上增訂增額容積的規範，建立法源依據，後續各計畫區可以因地制宜配合特殊情形（密度較高或公共設施缺乏或特殊區劃的地區）再行修訂管制。
- 三、增訂增額容積係為了大眾運輸導向的地區會有適用增額容積的情形，而增額容積是以公共運輸場站（例如捷運綠線場站、臺鐵場站，以及未來還有捷運藍線場站）在捷運系統比較發達的都市，例如臺北、新北、高雄、桃園等等，都有相關的捷運系統，因為臺中市只有一條綠線，一般要等捷運路線形成多條軌道，具有經濟規模之後才會產生捷運的 TOD 導向功能，但因為其他縣市希望透過增額容積來引導，在捷運場站周邊的適當距離範圍內朝比較高容積的發展，讓就學或工作或其他需要，可以用徒步的方式到達捷運站，連接到上班上學的地方，減少不必要的通勤旅次，鼓勵大家來使用公共運輸，所以會有增額容積的制度產生。
- 四、在本府都市發展局綜合企劃科，目前針對增額容積有做相關的研究（包括國外或國內的情況），例如增額容積的範圍是 300 公尺或是 500 公尺？達到多少的門檻可以給予適當的容積獎勵？等等問題的研究。
- 五、目前係就母法的法源增訂相關規定，而後續執行的部分在廣聽各位的意見後，將透過法定的程序增訂到相關的都市計畫規定。在相關規範明確之後，範圍內的地主、業者或開發商，若基地符合規模就可以提出申請，原則上會規範不同的門檻級距，除了距離之外，原則上也會考量基地面積、臨接計畫道路寬度或是基地面

寬等等。

- 六、在聽完各位的意見後，後續還有許多法制程序，包括法規會、市政會議、市議會，以及後續送內政部審查並報行政院核備後，才會正式發布實施，審議過程中都會聽取各位的意見，同時參照其他縣市的意見，先訂定母法的規定，後續各地區計畫書會有因地制宜的細節規範，並經都市計畫委員會審議通過。
- 七、有關增額容積在捷運藍線建設時間點的規劃問題，目前捷運綠線、台鐵高架化都完成了，2 條大眾運輸現階段都會納入考量是否要擬定增額容積，在過程中會透過都市計畫土管要點修訂納入規範，黃主任所提的藍線部分，沿線經過的重劃區容積有偏低的問題，未來會因地制宜，參考其他縣市的案例，是劃設 500 公尺為範圍，或是以距離來劃分增額容積的獎勵級距，同時也參考黃主任的意見來辦理。
- 八、藍線目前還在規劃階段，未來將會配合相關期程研擬增額容積的規範。目前則是將具急迫性且興建完成的捷運綠線及台鐵等場站周邊優先考量，而周圍的公共設施也會衡量在適當情況下於土管要點訂定相關配套規範。
- 九、倘針對本次草案內容有其他建議或意見，仍可於公告期間提供建議事項予市府，作為研議修法之參考。

