

擬定新竹縣竹北火車站周邊
都市更新計畫案

擬定機關：新 竹 縣 政 府
中 華 民 國 104 年 3 月

目錄

壹、計畫緣起及法令依據.....	壹-1
一、計畫緣起.....	壹-1
二、法令依據.....	壹-1
貳、都市更新地區範圍.....	貳-1
一、更新地區劃定原則.....	貳-1
二、更新地區劃定範圍.....	貳-1
參、發展現況.....	參-1
一、現行都市計畫.....	參-1
二、土地及建築物使用現況.....	參-8
三、交通運輸現況.....	參-16
四、周邊公共設施概況.....	參-22
五、不動產市場分析.....	參-24
肆、計畫基本目標與策略.....	肆-1
一、發展目標與定位.....	肆-1
二、計畫策略.....	肆-4
三、發展課題與對策.....	肆-5
伍、實質再發展構想.....	伍-1
一、都市實質再發展構想.....	伍-1
二、土地使用及公共設施調整構想.....	伍-3
三、交通運輸構想.....	伍-6
四、都市防災構想.....	伍-8
五、都市設計構想.....	伍-11
陸、劃定之更新單元及劃定基準.....	陸-1
一、劃定之更新單元.....	陸-1
二、更新單元劃定準則.....	陸-4
三、各單元實施方式.....	陸-5
柒、其他應表明事項.....	柒-1
一、都市計畫變更.....	柒-1
二、更新容積移轉之實施.....	柒-1

附錄一、都市更新地區土地清冊

附錄二、都市更新單元土地清冊

附錄三、103 年 7 月 10 日新竹縣第 274 次都市計畫委員會會議紀錄

附圖目錄

附圖 1 都市更新地區位置示意圖	貳-2
附圖 2 都市更新地區範圍示意圖	貳-3
附圖 3 現行竹北(含斗崙地區)都市計畫土地使用計畫示意圖	參-5
附圖 4 本計畫現行土地使用計畫示意圖	參-7
附圖 5 土地使用現況示意圖	參-9
附圖 6 建物結構分布示意圖	參-12
附圖 7 建物樓層及屋齡分布示意圖	參-13
附圖 8 計畫區土地及建物權屬分布示意圖	參-15
附圖 9 本計畫及周邊道路系統示意圖	參-19
附圖 10 本計畫周邊大眾運輸系統路線示意圖	參-21
附圖 11 本計畫周邊停車設施分布位置示意圖	參-22
附圖 12 計畫範圍公共設施開闢狀況分布示意圖	參-23
附圖 13 整體發展目標及機能定位示意圖	肆-3
附圖 14 街道空間調整前後平面示意圖	肆-9
附圖 15 學產地範圍示意圖	肆-11
附圖 16 都市空間機能示意圖	伍-2
附圖 17 土地使用計畫構想方案示意圖	伍-4
附圖 18 本計畫及周邊道路構想示意圖	伍-7
附圖 19 都市防災構想示意圖	伍-10
附圖 20 本計畫更新單元範圍示意圖	陸-3
附圖 21 更新單元劃定基準示意圖	陸-5
附圖 22 都市計畫變更示意圖	柒-2

附表目錄

附表 1 現行竹北(含斗崙地區)都市計畫土地使用面積分配表	參-3
附表 2 本計畫現行土地使用計畫面積表	參-6
附表 3 土地使用現況面積表	參-8
附表 4 建物結構面積表	參-10
附表 5 建物樓層數面積表	參-10
附表 6 建物屋齡面積表	參-11
附表 7 土地權屬面積表	參-14
附表 8 本計畫區周邊主要道路幾何特性綜整表	參-18
附表 9 學產地土地、建物綜整表	肆-11
附表 10 更新單元現況資料綜整表	陸-2
附表 11 更新單元 A 土地權屬分析表	陸-6
附表 12 更新單元 B 土地權屬分析表	陸-6

壹、計畫緣起及法令依據

一、計畫緣起

竹北市為新竹縣縣治所在地，為新竹縣人口最密集之地區；而竹北火車站周邊地區屬竹北市市中心之早期發展區，歷經數十年發展，建物大多已老舊，且因都市建成區之公共設施用地取得較為不易，造成道路現況狹小、交通擁擠、開放空間不足等問題，都市機能與景觀亟待改善。

新竹縣政府為復甦竹北市中心區應有之都市機能，改善居住環境、增進公共利益，在尊重既有之都市紋理原則下，擬定竹北火車站周邊地區都市更新先期規劃案，針對地方特性及區域性需求，提出本更新計畫並配合計畫需求調整都市計畫土地使用分區，以符合更新需求，期促使竹北火車站周邊地區得以推動都市更新事業及相關關聯性工程，進而改善居住、產業及休閒等環境品質，提高土地有效利用，永續保有都市活力與良善之都市空間。

二、法令依據

(一)都市更新條例第五條

直轄市、縣（市）主管機關應就都市之發展狀況、居民意願、原有社會、經濟關係及人文特色，進行全面調查及評估，劃定更新地區，並視實際需要分別訂定都市更新計畫，表明下列事項，作為擬定都市更新事業計畫之指導：

- 1.更新地區範圍。
- 2.基本目標與策略。

3.實質再發展。

4.劃定之更新單元或其劃定基準。

5.其他應表明事項。

(二)都市更新條例第八條

更新地區之劃定及都市更新計畫之擬定或變更，未涉及都市計畫之擬定或變更者，送各級主管機關遴聘（派）學者、專家、熱心公益人士及相關機關代表審議通過後，公告實施之；其涉及都市計畫主要計畫或細部計畫之擬定或變更者，依都市計畫法規定程序辦理，主要計畫或細部計畫得一併辦理擬定或變更。

採整建或維護方式處理之更新地區，得逕由各級主管機關劃定公告實施之，免依前項規定辦理審議。

貳、都市更新地區範圍

一、更新地區劃定原則

依據「都市更新條例」第六條略以，有下列各情形之一者，縣(市)主管機關得優先劃定為更新地區：

- (一)建築物窳陋且非防火構造或鄰棟間隔不足，有妨害公共安全之虞。
- (二)建築物因年代久遠有傾頹或朽壞之虞、建築物排列不良或道路彎曲狹小，足以妨害公共交通或公共安全。
- (三)建築物未符合都市應有之機能。
- (四)建築物未能與重大建設配合。
- (五)具有歷史、文化、藝術、紀念價值，亟須辦理保存維護。
- (六)居住環境惡劣，足以妨害公共衛生或社會治安。

本計畫除依據前述情形外，另考量以下條件，劃定更新地區範圍：

- (一)場站周邊 400 公尺範圍地區。
- (二)舊市中心商業區或衰敗商業設施。
- (三)土地及建物所有權人、地方民眾之意見。

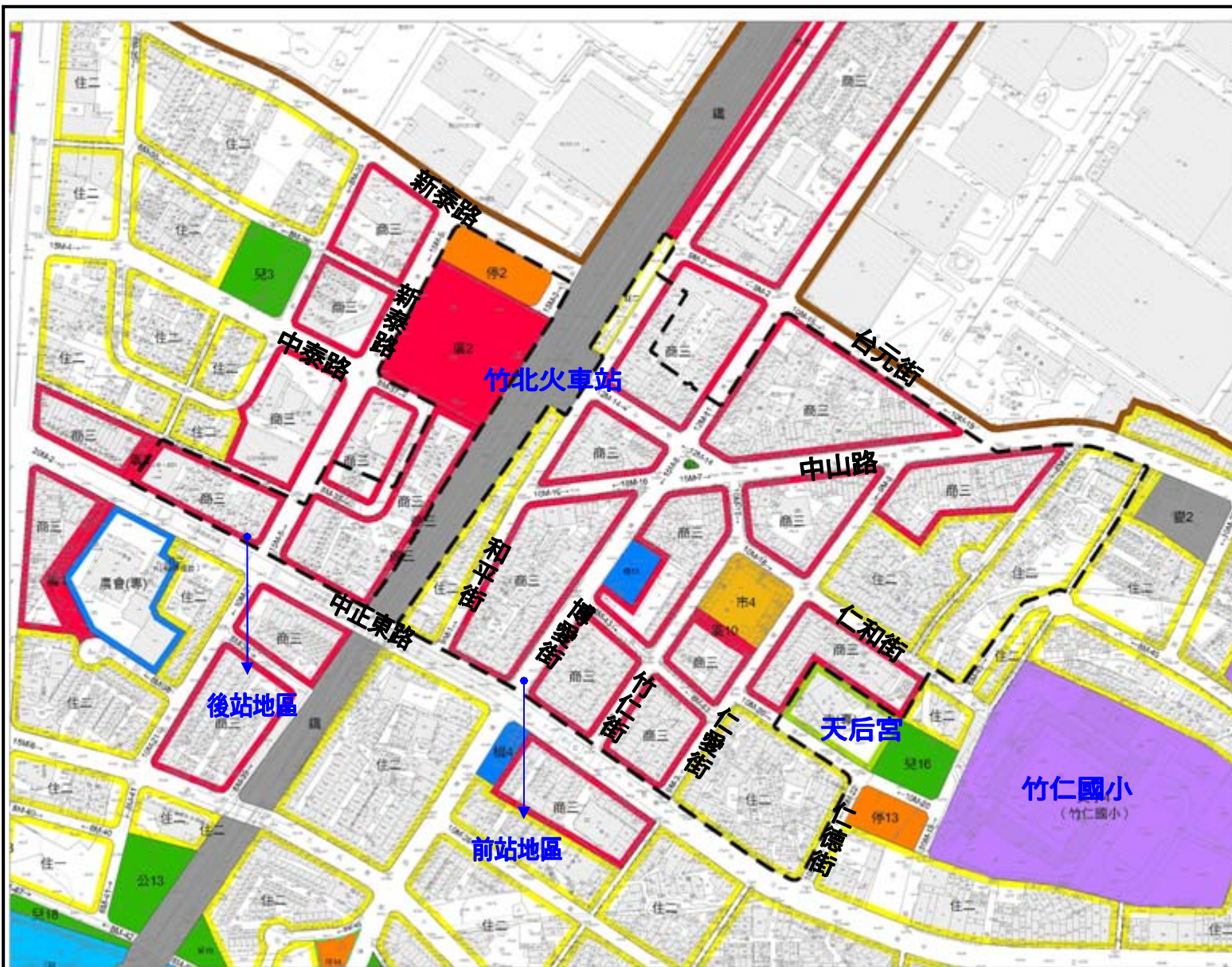
二、更新地區劃定範圍

本計畫更新地區位於竹北火車站前、後站地區，面積合計約為 14.9151 公頃，屬於「竹北(含斗崙地區)都市計畫」範圍內：前站地區北起台元街及中山路為界，東以文山街西側人行步道、天后宮及仁德街為界，南以中正東路為界，西以和平街及鐵路用地為界，面積約為 12.2153 公頃；後站地區北起新泰路，東以鐵路用地為界(含局部鐵路用地)，南以中正東路為界，西以新泰路、新泰路 53 巷、71 巷及廣場用地 2 為界，面積約為 2.6998 公頃，位置及範圍詳附圖 1 所示。

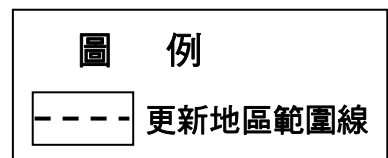


資料來源：變更竹北(含斗崙地區)都市計畫(第四次通盤檢討)書(再公展草案)，新竹縣竹北市公所，民國103年7月。

附圖1 都市更新地區位置示意圖



註：都市計畫土地使用分區及用地應依竹北(含斗崙地區)都市計畫核定內容為準。



附圖2 都市更新地區範圍示意圖

參、發展現況

一、現行都市計畫

(一)發布實施經過

竹北都市計畫於民國 61 年 10 月發布實施，第一次通盤檢討於民國 72 年 9 月發布實施，第二次通盤檢討於民國 85 年 6 月發布實施，其後因應整體區域發展之考量，遂合併竹北及竹北(斗崙地區)二都市計畫為一完整地區進行第三次通盤檢討，並於民國 94 年 8 月發布實施，其後辦理 7 次變更(含擴大)。

竹北(含斗崙地區)都市計畫刻辦理第四次通盤檢討，民國 99 年 10 月至 11 月辦理重製公告、民國 101 年 1 至 2 月辦理公開展覽，並經民國 103 年 6 月 10 日內政部都市計畫委員會第 829 次會議審議通過，於民國 103 年 8 月辦理再次公開展覽。

(二)計畫內容概述

以下摘錄自竹北(含斗崙地區)都市計畫(第四次通盤檢討)內政部都市計畫委員會第 829 次會議審議通過內容。

1.計畫範圍及面積

竹北(含斗崙地區)都市計畫範圍北至鳳山溪、南至頭前溪、西抵新社國小西側 300 公尺處、東以嘉興路以東約 300 公尺處為界，包含竹北(含斗崙地區)都市計畫區、擴大及變更竹北(斗崙地區)都市計畫區之全部範圍，面積共計為 1204.5831 公頃。

2.計畫年期及計畫人口

現行都市計畫以民國 115 年為計畫目標年，計畫人口為 137,000 人。

3.土地使用計畫

現行都市計畫(詳圖 2-1)土地使用分區包括住宅區、商業區、乙種工業區、特種工業區、農業區、保存區、寺廟專用區、行政區、農會專用區、醫療專用區、電信專用區、溝渠專用區、河川區、河川區(兼供道路使用)、加油站專用區、鐵路專用區及特色產業專用區等土地使用分區，合計約 752.7558 公頃，占計畫區面積 62.49%。

4.公共設施計畫

現行都市計畫主要劃設機關用地、車站用地、文化中心用地、自來水事業用地、學校用地、文教用地、私立義民中學用地、社教用地、市場用地、停車場用地、廣場兼停車場用地、廣場用地、廣場用地(兼供道路使用)、公園用地、兒童遊樂場用地、公園兼兒童遊樂場用地、綠地用地、體育場(運動公園)用地、體育園區用地、綠能園區用地、園林道路用地、鐵路用地、鐵路用地(兼供道路使用)、變電所用地、環境保護設施用地、河道用地、河道用地兼供道路使用、河道用地兼供步道及自行車道使用、溝渠用地、高速公路用地、高速公路用地(兼供道路使用)、人行步道用地、道路用地及道路用地(兼供河川使用)等公共設施用地，合計約 451.8293 公頃，占計畫區面積 37.51 %。

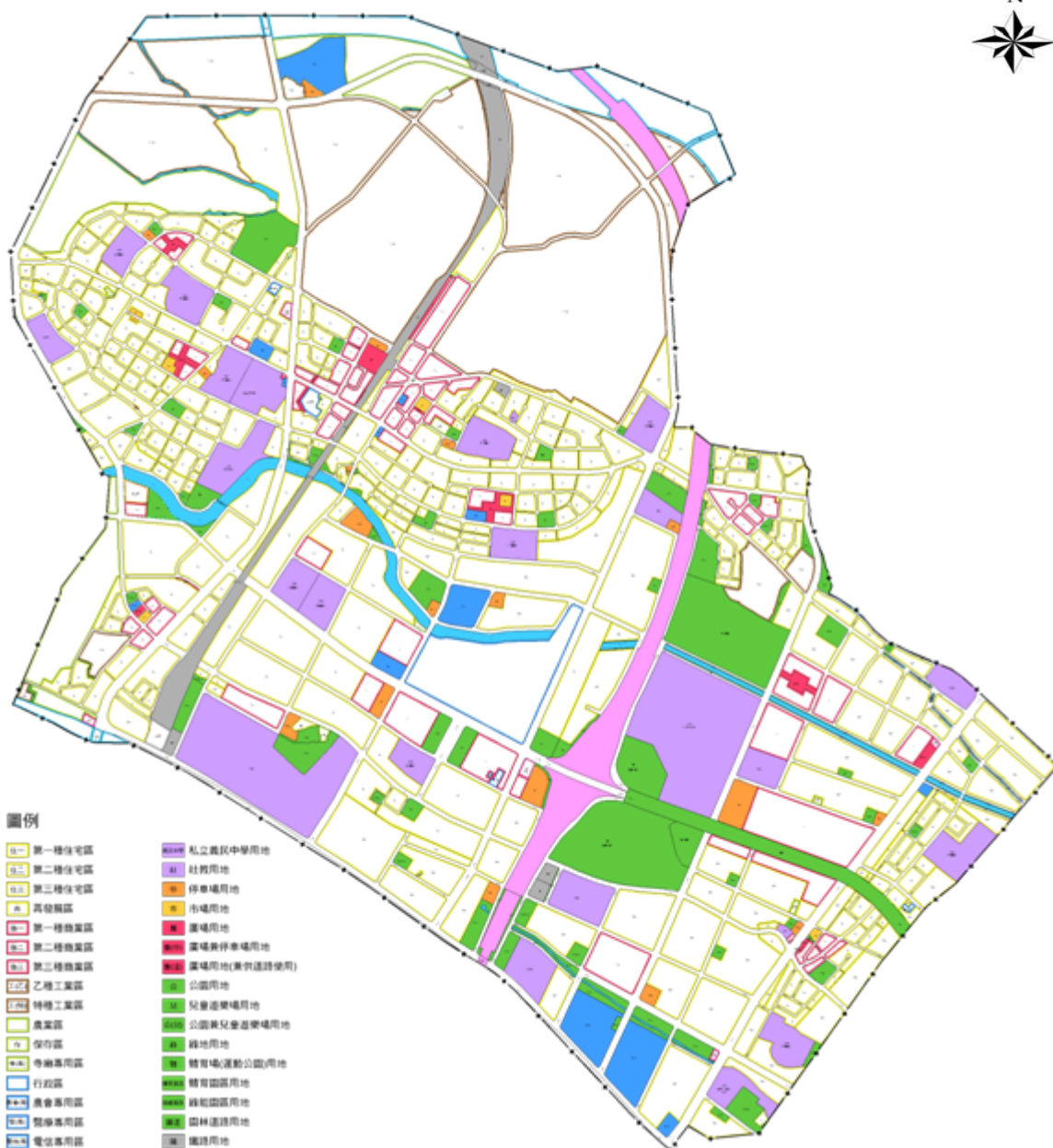
附表 1 現行竹北(含斗崙地區)都市計畫土地使用面積分配表

項目			計畫面積(公頃)	占計畫面積比例(%)	占都市發展用地面積比例(%)
土地使用分區	住宅區	第一種住宅區	174.2399	14.46	15.60
		第二種住宅區	223.6034	18.56	20.02
		第二種住宅區(附帶條件)	0.0307	0.00	0.00
		第三種住宅區	0.1898	0.02	0.02
		再發展區	0.3269	0.03	0.03
		小計	398.3907	33.07	35.67
	商業區	第一種商業區	9.2488	0.77	0.83
		第一種商業區(附帶條件)	0.4933	0.04	0.04
		第二種商業區	31.7354	2.63	2.84
		第三種商業區	22.8549	1.90	2.05
		第三種商業區(附帶條件)	0.0881	0.01	0.01
		小計	64.4055	5.35	5.77
	乙種工業區		189.7647	15.75	16.99
	乙種工業區(附帶條件)		0.7222	0.06	0.06
	特種工業區(附帶條件)		0.3142	0.03	0.03
	農業區		43.4940	3.61	—
	保存區		0.4699	0.04	0.04
	寺廟專用區		0.9045	0.08	0.08
	行政區		19.8461	1.65	1.78
	農會專用區		0.6902	0.06	0.06
	醫療專用區		0.2574	0.02	0.02
	電信專用區		0.3388	0.03	0.03
	溝渠專用區		0.5604	0.05	0.05
	河川區		28.6384	2.38	—
	河川區(兼供道路使用)		1.1436	0.09	—
	加油站專用區		0.4545	0.04	0.04
	加油站專用區(附帶條件)		0.6593	0.05	0.06
	鐵路專用區		0.8480	0.07	0.08
	特色產業專用區		0.8534	0.07	0.08
	合計		752.7558	62.49	67.40
公共設施用地	機關用地		16.0325	1.33	1.44
	車站用地		0.9151	0.08	0.08
	文化中心用地		2.6034	0.22	0.23
	自來水事業用地		0.2206	0.02	0.02
	學校用地	文小	27.1248	2.25	2.43
		文中	15.6894	1.30	1.40
		文高	4.3068	0.36	0.39
		文大	24.5800	2.04	2.20
		小計	71.7010	5.95	6.42
	文教用地		20.3663	1.69	1.82
	私立義民中學用地		3.4977	0.29	0.31

項目	計畫面積(公頃)	占計畫面積 比例(%)	占都市發展用地 面積比例(%)
社教用地	2.0244	0.17	0.18
市場用地	1.3438	0.11	0.12
停車場用地	8.2885	0.69	0.74
停車場用地(附帶條件)	0.4596	0.04	0.04
廣場兼停車場用地	1.7072	0.14	0.15
廣場兼停車場用地(附帶條件)	0.1810	0.02	0.02
廣場用地	2.2417	0.19	0.20
廣場用地(兼供道路使用)	0.0580	0.00	0.01
公園用地	24.7515	2.05	2.22
公園用地(附帶條件)	0.8977	0.07	0.08
兒童遊樂場用地	6.7506	0.56	0.60
公園兼兒童遊樂場用地	4.3006	0.36	0.39
綠地用地	3.5585	0.30	0.32
綠地用地(附帶條件)	0.1252	0.01	0.01
體育場(運動公園)用地	19.5490	1.62	1.75
體育園區用地	1.6590	0.14	0.15
綠能園區用地	13.4276	1.11	1.20
園林道路用地	7.9682	0.66	0.71
鐵路用地	15.5056	1.29	1.39
鐵路用地(兼供道路使用)	0.3766	0.03	0.03
變電所用地	1.2468	0.10	0.11
環境保護設施用地	0.5378	0.04	0.05
河道用地	14.4599	1.20	—
河道用地兼供道路使用	0.0091	0.00	—
河道用地兼供步道及自行車道使用	0.0295	0.00	—
溝渠用地	1.7986	0.15	0.16
高速公路用地	27.1136	2.25	2.43
高速公路用地(兼供道路使用)	0.1208	0.01	0.01
人行步道用地	3.0263	0.25	0.27
道路用地	170.0780	14.12	15.23
道路用地(兼供河川使用)	2.8810	0.24	0.26
合計	451.8293	37.51	40.46
都市發展用地合計	1116.8086	—	100.00
總計	1204.5831	100.00	—

註：表內面積應以核定計畫圖實地測量分割面積為準。

資料來源：變更竹北(含斗崙地區)都市計畫(第四次通盤檢討)書(再公展草案)，新竹縣竹北市公所，民國 103 年 7 月。



圖例

- | | |
|-------------|-----------------|
| 第一種住宅區 | 私立義民中學用地 |
| 第二種住宅區 | 社教用地 |
| 第三種住宅區 | 停車場用地 |
| 再發展區 | 市場用地 |
| 第一種商業區 | 廣場用地 |
| 第二種商業區 | 廣場兼停車場用地 |
| 第三種商業區 | 廣場用地(兼供道路使用) |
| 乙種工業區 | 公園用地 |
| 特種工業區 | 兒童遊樂場用地 |
| 農業區 | 公園兼兒童遊樂場用地 |
| 保存區 | 綠地用地 |
| 寺廟專用區 | 體育場(運動公園)用地 |
| 行政區 | 體育園區用地 |
| 農會專用區 | 綠地公園用地 |
| 醫療專用區 | 園林道路用地 |
| 電信專用區 | 廣場用地 |
| 溝渠專用區 | 廣場用地(兼供道路使用) |
| 河川區 | 變電所用地 |
| 河川區(兼供道路使用) | 環境保護設施用地 |
| 加油站專用區 | 河道用地 |
| 特色產業專用區 | 河道用地兼供道路使用 |
| 鐵路專用區 | 河道用地兼供步道及自行車道使用 |
| 機關用地 | 溝渠用地 |
| 車站用地 | 溝渠用地 |
| 文化中心用地 | 快速公路用地 |
| 自來水事業用地 | 快速公路用地(兼供道路使用) |
| 文小用地 | 人行步道用地 |
| 文中小用地 | 道路用地 |
| 文高用地 | 道路用地(兼供河川使用) |
| 文大用地 | 計畫範圍線 |
| 文農用地 | 附帶條件範圍 |

資料來源：變更竹北(含斗崙地區)都市計畫(第四次通盤檢討)書(再公展草案)，新竹縣竹北市公所，民國103年7月。

附圖3 現行竹北(含斗崙地區)都市計畫土地使用計畫示意圖

(三)更新地區都市計畫概況

本計畫區內之土地使用分區包括第二種住宅區、第三種商業區等；公共設施用地則包括機關、綠地、廣場、停車場、市場、人行步道及道路用地等。

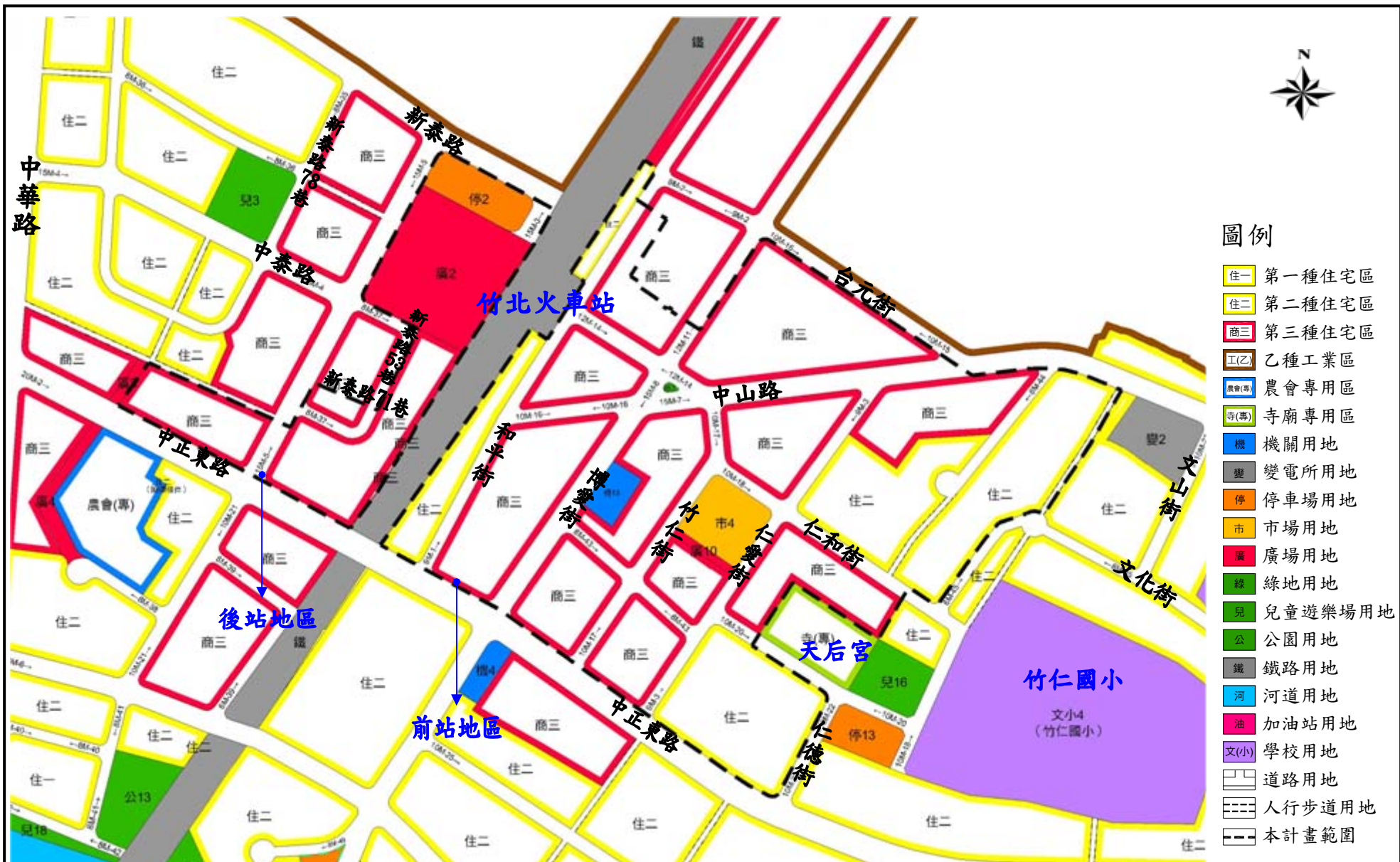
附表 2 本計畫現行土地使用計畫面積表

項目		面積 (公頃)	百分比 (%)	建蔽率 (%)	容積率 (%)
土地 使用 分區	第二種住宅區	3.33	22.32	60	200
	第三種商業區	7.52	50.40	80	320
	小計	10.85	72.72		
公共 設施 用地	機關用地	0.11	0.74		
	綠地用地	0.01	0.07		
	廣場用地	0.92	6.16		
	停車場用地	0.25	1.67	5	5
	市場用地	0.28	1.88	40	240
	人行步道用地	0.07	0.47		
	道路用地	2.43	16.29		
	小計	4.07	27.28		
合計		14.92	100.00		

資料來源：1.變更竹北(含斗崙地區)都市計畫(第四次通盤檢討)書(再公展草案)，新竹縣竹北市公所，民國 103 年 7 月。

2.變更竹北地區細部計畫(土地使用分區管制要點專案通盤檢討)案，新竹縣竹北市公所，民國 97 年 10 月。

3.本計畫整理。



附圖4 本計畫現行土地使用計畫示意圖

二、土地及建築物使用現況

(一)土地及公共設施使用現況

本計畫區位於竹北火車站前站及後站區域，現況土地使用以商業為主，面積約 5.98 公頃，占計畫面積約 40.09%，商業使用主要以零售業為主，並有戲院、旅館及市場等商業使用分布於前站區域；其次為住宅使用，面積約 3.83 公頃，占計畫總面積約 25.65%；空地及廢棄使用面積共為 1.11 公頃，占計畫面積約 7.43%，以後站地區分布比例為最高；停車使用約 0.79 公頃，約占計畫面積 5.29%，主要分布於後站地區。

附表 3 土地使用現況面積表

使用現況	前站地區		後站地區		計畫範圍	
	面積(公頃)	%	面積(公頃)	%	面積(公頃)	%
商業使用	5.65	46.25	0.33	12.28	5.98	40.09
住宅使用	2.89	23.66	0.94	34.68	3.83	25.65
道路使用	2.37	19.43	0.03	0.93	2.40	16.08
空地	0.15	1.19	0.88	32.64	1.03	6.89
停車使用	0.34	2.81	0.44	16.47	0.79	5.29
機關使用	0.25	2.03	-	-	0.25	1.67
雜項使用	0.16	1.32	0.02	0.56	0.18	1.18
市場使用	0.18	1.48	-	-	0.18	1.21
宗教使用	0.10	0.79	-	-	0.10	0.65
廢棄中	0.08	0.62	0.01	0.20	0.08	0.54
鐵路使用	0.03	0.21	0.04	1.41	0.06	0.43
工業使用	-	-	0.02	0.84	0.02	0.15
建築中	0.02	0.17	-	-	0.02	0.14
公園使用	0.00	0.04	-	-	0.00	0.03
總計	12.22	100.00	2.70	100.00	14.92	100.00

註：前站地區公園使用為 0.00498 公頃。

資料來源：本計畫整理。



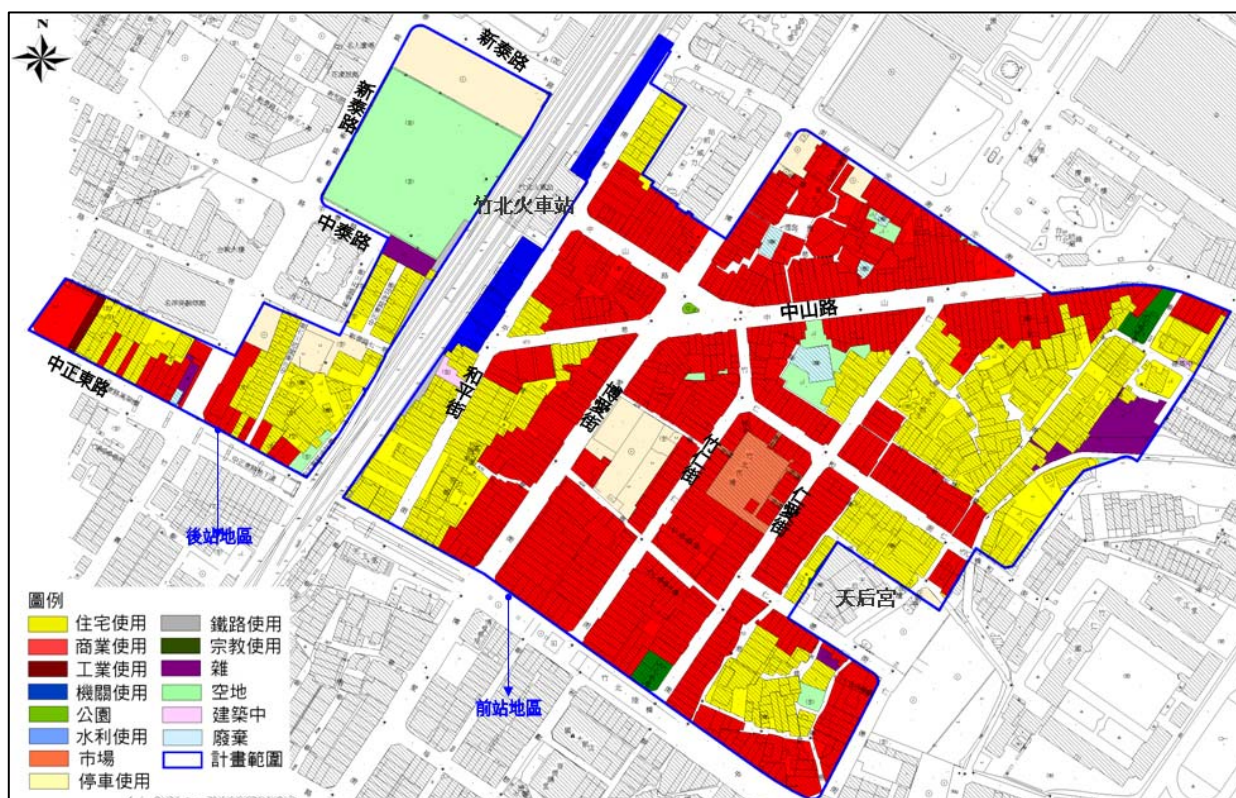
前站零售商業



竹北市公有竹北公有市場



後站住宅使用



附圖 5 土地使用現況示意圖

(二)建物使用現況

1.建物結構

建築物結構比例以鋼筋混凝土為最高，面積約 7.11 公頃，占計畫範圍總建物面積約 79.42%；其次為磚造建物，面積約 0.83 公頃，占計畫範圍總建物面積約 9.37%，零散分布於計畫範圍內，但以前站地區分布比例較高；鐵皮建物面積 0.63 公頃，占計畫範圍總建物面積 7.04 %，呈現零星分布情形。

附表 4 建物結構面積表

建物結構	前站地區		後站地區		計畫範圍	
	面積(公頃)	%	面積(公頃)	%	面積(公頃)	%
鋼筋混凝土	6.45	79.96	0.66	74.54	7.11	79.42
磚造	0.78	9.72	0.05	6.13	0.83	9.37
鐵皮建物	0.53	6.58	0.10	11.26	0.63	7.04
臨時結構	0.20	2.53	0.06	6.65	0.26	2.94
廢棄	0.10	1.21	0.01	1.42	0.11	1.23
總計	8.07	100.00	0.88	100.00	8.95	100.00

資料來源：本計畫整理。

2.建物樓層

計畫範圍內建物樓層數以三樓以下為最多，約占 76.08 %；其次為四至七樓之建物，約占 20.55%。後站地區高樓層數建物比例較前站地區多。

附表 5 建物樓層數面積表

樓層數	前站地區		後站地區		計畫範圍	
	面積(公頃)	%	面積(公頃)	%	面積(公頃)	%
1	1.51	18.74	0.14	15.42	1.65	18.42
2	2.09	25.96	0.24	27.34	2.34	26.09
3	2.61	32.36	0.22	24.39	2.83	31.57
4	1.00	12.34	0.18	20.46	1.18	13.14
5	0.30	3.74	0.00	0.52	0.31	3.42
6	0.07	0.82	-	-	0.07	0.74
7	0.20	2.47	0.09	10.44	0.29	3.25
8	0.09	1.06	-	-	0.09	0.96
9	0.03	0.38	-	-	0.03	0.34
10	0.01	0.16	-	-	0.01	0.14
12	0.06	0.76	-	-	0.06	0.69
廢棄	0.10	1.21	0.01	1.42	0.11	1.23
總計	8.07	100.00	0.88	100.00	8.95	100.00

資料來源：本計畫整理。

3.建物屋齡

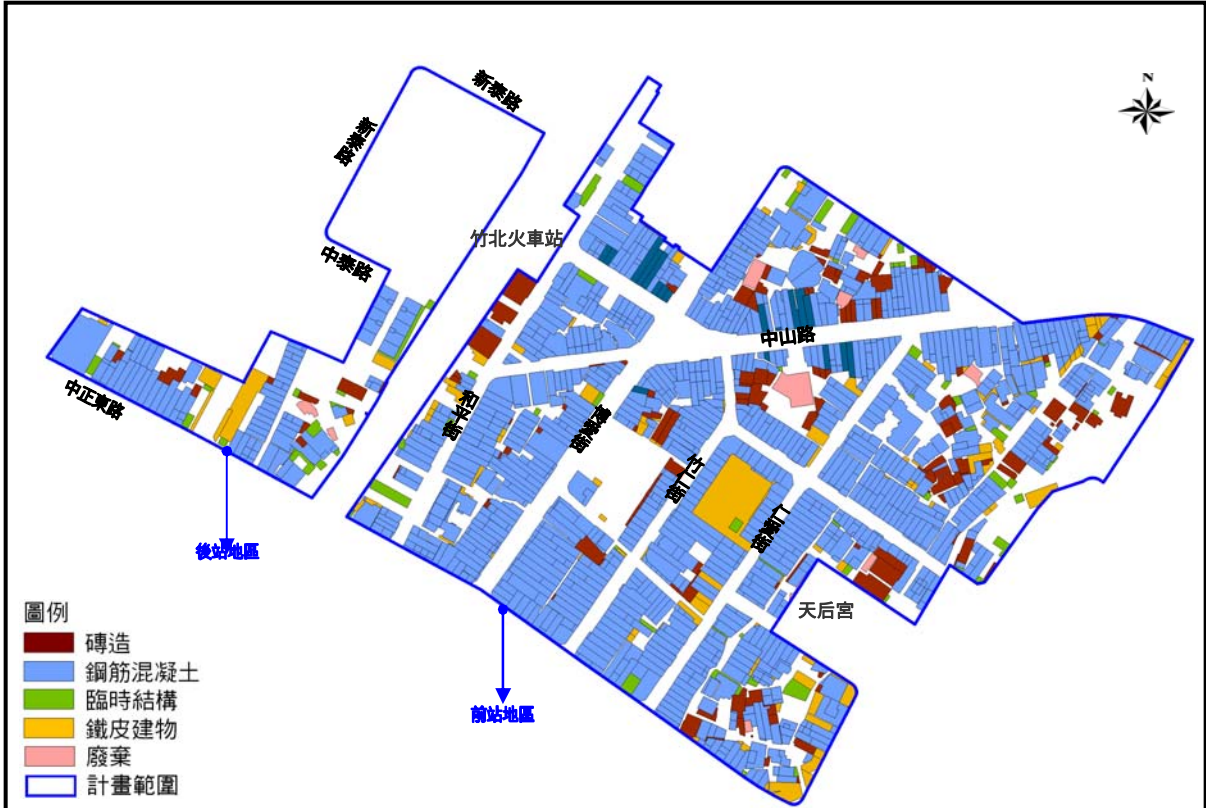
計畫範圍內建物屋齡以 31 年以上為主，面積約 7.54 公頃，約占計畫範圍 84.20%，其中前站地區屋齡 41 年以上之建物面積約 5.03 公頃，約占前站地區建物面積 62.31%，主要分布於前站地區之中山路、博愛街 473 巷等老舊街屋。

而後站地區建物屋齡 20 年以下之建物僅占 1.04%，31 年以上之建物占 86.89%。

附表 6 建物屋齡面積表

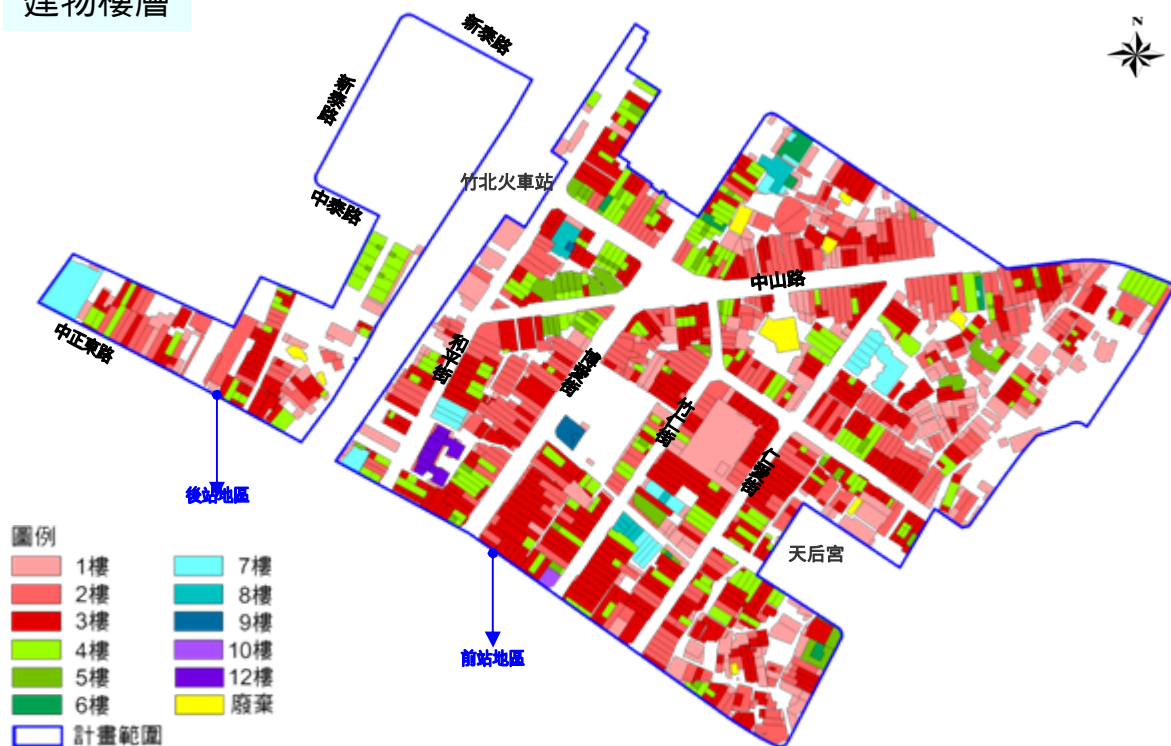
建物屋齡	前站地區		後站地區		計畫範圍	
	面積(公頃)	%	面積(公頃)	%	面積(公頃)	%
10 年以下	0.11	1.35	-	-	0.11	1.22
11 至 20 年	0.23	2.80	0.01	1.04	0.23	2.62
21 至 30 年	0.87	10.74	0.09	10.65	0.96	10.73
31 至 40 年	1.74	21.59	0.58	65.84	2.32	25.95
41 年以上	5.03	62.31	0.19	21.05	5.22	58.25
廢棄	0.10	1.21	0.01	1.42	0.11	1.23
總計	8.07	100.00	0.88	100.00	8.95	100.00

資料來源：本計畫整理。



附圖6 建物結構分布示意圖

建物樓層



建物屋齡



附圖7 建物樓層及屋齡分布示意圖

(三)土地及建物權屬

1.土地權屬分析

本計畫區內土地權屬以私有土地為最大宗，面積約 10.1725 公頃，約占 68.20%；其次為公有土地，主要為中華民國、新竹縣竹北市所有，面積約 4.4683 公頃，約占 29.96%；公有土地主要分布於竹北市場周邊、道路、公共設施用地等。

附表 7 土地權屬面積表

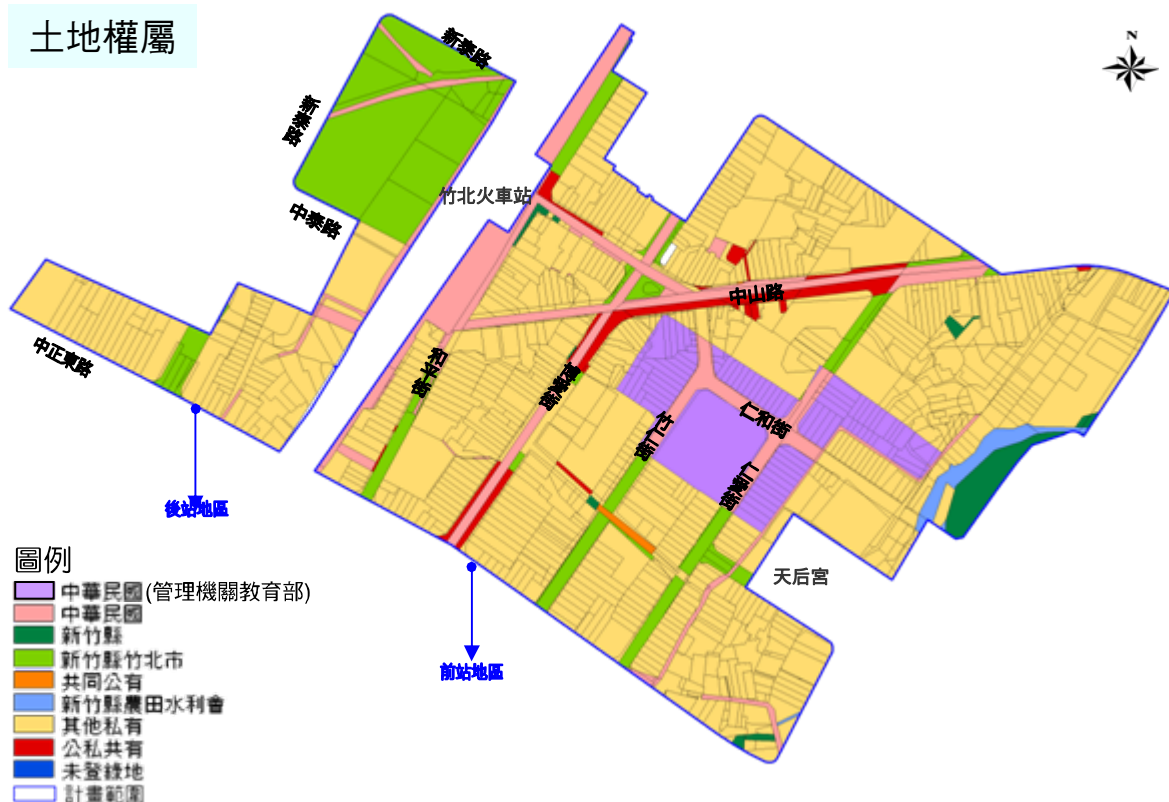
所有權		管理機關	面積(公頃)	比例
公有	中華民國	交通部台灣鐵路管理局	0.4062	2.72%
		財政部國有財產署	0.2544	1.71%
		教育部	1.0505	7.04%
		新竹縣竹北市公所	0.8067	5.41%
		小計	2.5178	16.88%
	新竹縣	新竹縣竹北市農會	0.0011	0.01%
		新竹縣政府	0.1992	1.34%
		小計	0.2004	1.34%
	新竹縣竹北市	新竹縣竹北市公所	1.7277	11.58%
	共同公有	新竹縣竹北市公所	0.0216	0.15%
		臺中市政府建設局	0.0008	0.01%
		小計	0.0224	0.15%
	合計		4.4683	29.96 %
私有	台灣省新竹農田水利會		0.1190	0.80%
	其他私有		10.0535	67.40%
	合計		10.1725	68.20%
公私共有			0.2743	1.84%
總計			14.9151	100.00%

資料來源：新竹縣政府地政處，民國 101 年 8 月；本計畫整理。

2.建物權屬分析

本計畫區內建物多為私有，極少數登記為公有，顯示竹北市場周邊之學產地建物現況多為私有。

土地權屬



建物權屬



附圖8 計畫區土地及建物權屬分布示意圖

三、交通運輸現況

(一)竹北市聯外道路系統現況

依竹北市聯外道路系統主要為南北向之國道 1 號、省道台 1 線、縣道 117，往北可聯繫新竹縣湖口鄉、桃園縣、台北地區，往南連繫新竹市；東西向之聯外道路包括台 68 東西向快速道路南寮-竹東線聯繫新竹縣竹東鎮、竹北市縣道 118 可聯繫新埔鎮。另竹北市區可藉由縣道 120 與光明六路等市區聯絡道路，銜接東側之縣治、六家地區(高鐵新竹站)。

(二)本計畫區周邊道路系統現況

本計畫區周邊道路系統概可依其功能性區分為聯外道路、地區道路(主要道路及次要道路)等道路層級，各層級道路系統之佈設現況概述如后。

1.聯外道路

(1)中華路(省道台 1 線)：位於本計畫區西側約 100 公尺，為一南-北向道路，道路寬 30M，往北可通往至新豐鄉，往南可銜接台 68 東西向快速公路及新竹市。

(2)中正東路 (縣道 118)：位於本計畫區南側，為一東南-西北向道路，為跨台鐵縱貫線之高架道路，道路寬 20M，可向西銜接中華路(省道台 1 線)及西濱路(省道台 15 線)，向東至縣政二路(環北路)後與中山路會合，為本計畫區最主要之東西向道路，而行經鐵路段為高架路段。

(3)中山路(縣道 118)：自竹北火車站前延伸至本計畫區北側，為一東南-西北向道路，道路寬 15M，向東銜接縣政二路(環

北路)經光明六路至國道 1 號，以及連接十興路通往高鐵新竹站。

- (4)博愛街：位於本計畫區前站地區，為一東北-西南向道路，道路寬 12M，往北可通往台元科技園區及銜接至縣道 117，往南沿途可串聯竹北市區數條主要道路，三民路、光明一路、光明六路、福興路(福興路以南為博愛南路)及興隆路等，為本計畫區內最主要之南北向道路。

2.地區道路

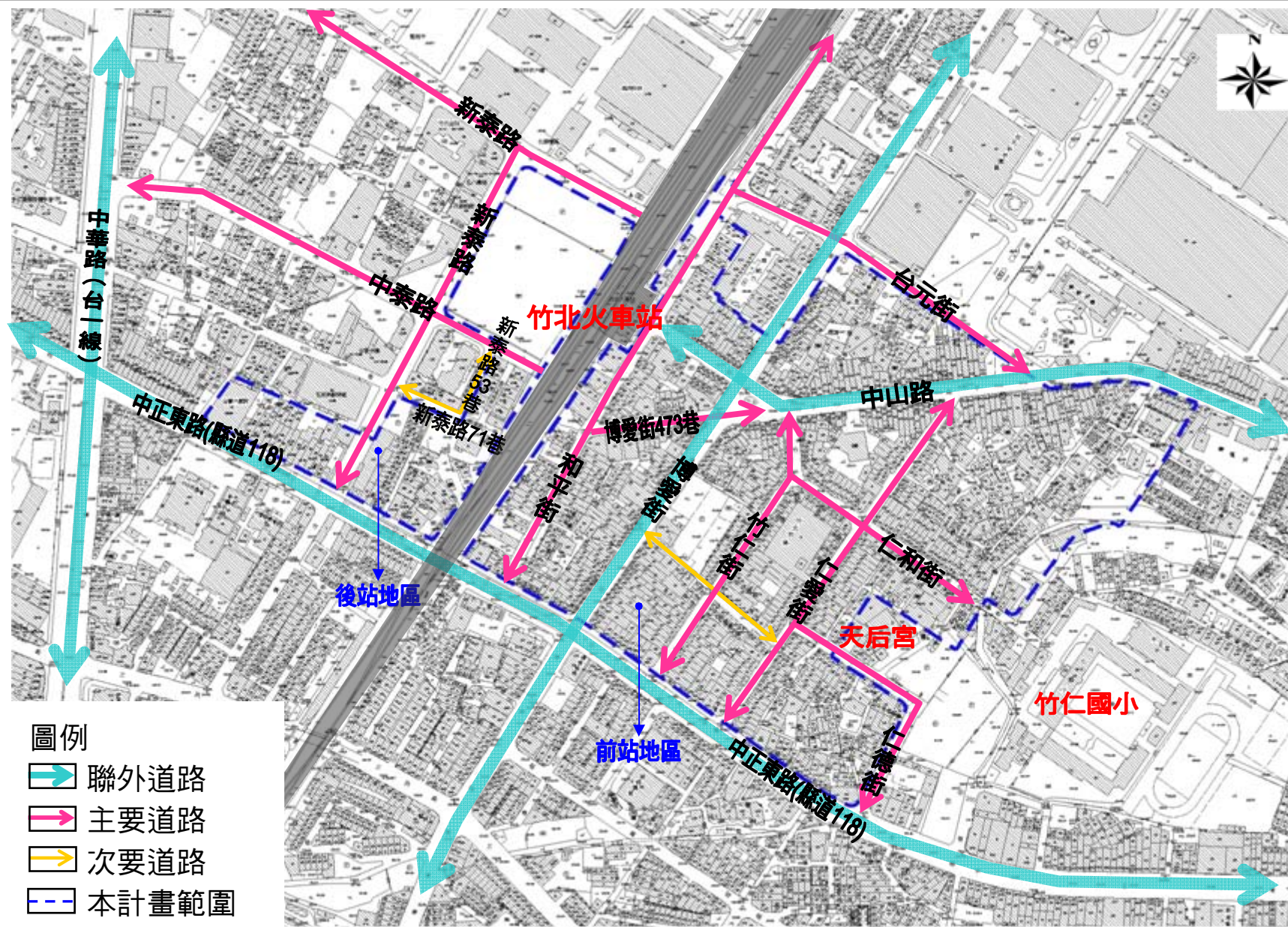
本計畫區內有數條寬約 4~15M 道路，部分計畫道路尚未開闢或拓寬，依已開闢計畫道路寬度與功能性分為主要道路與服務道路，分述如后：

- (1)主要道路：包含前站地區和平街(9M)、竹仁街(10M)、仁愛街(9M)、台元街(10M)、博愛路 473 巷(10M)及仁和街(10M)，以及後站地區新泰路(15M)、中泰路(8~15M)，主要作為匯集兩側服務道路之交通需求以連接更新地區周邊聯外道路之用。
- (2)次要道路：本計畫區內現況分布數條 8~10M 之次要道路，並有數條寬約 4M 之既成巷道，主要作為聯絡區內各街廓出入使用。

附表 8 本計畫區周邊主要道路幾何特性綜整表

路名	路段	路寬 (M)	車道數 (雙向)	分隔型 態	現況
中華路 (台 1 線)	新泰路 中正東路	30	6	中央分 隔	
中正東路 中正西路 (縣道 118)	高架橋	20	4	無分隔	
中山路 (縣道 118)	和平街 博愛街	15	2	無分隔	
博愛街	台元街 中正東路	12	2	無分隔	

資料來源：本計畫整理。



附圖9 本計畫及周邊道路系統示意圖

(三)大眾運輸系統現況

本計畫涵蓋竹北火車站前、後站地區，除鐵路客運外，公路客運之使用皆相當便利，兩大運輸系統茲分別說明如后。

1.鐵路客運

本計畫區鄰近之竹北火車站屬三等站，民國 99 年上車人數 1,327,376 人、下車人數 1,316,772 人，主要停靠區間車與區間快車，亦停靠少數對號快車。

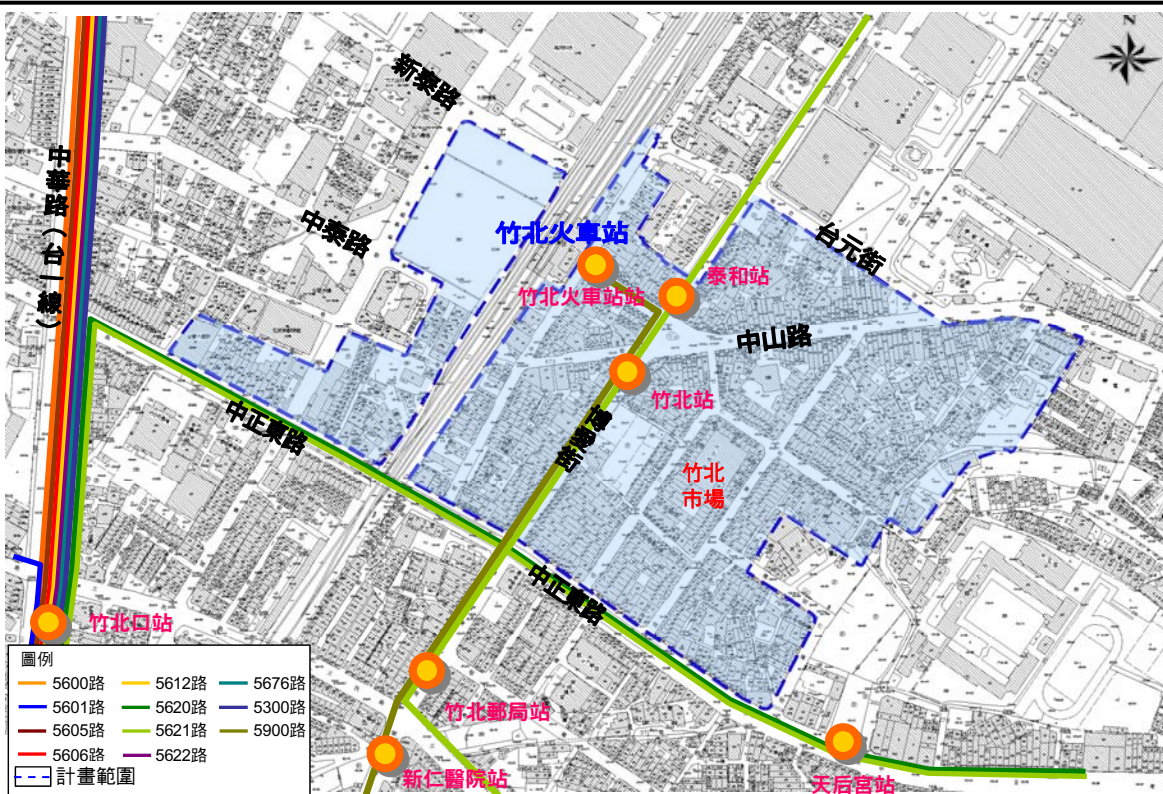
2.國道客運

鄰近之國道客運路線為統聯客運營運之板橋-新竹市區間路線及豪泰客運松山-新豐區間路線於竹北地區設置有站點提供服務。

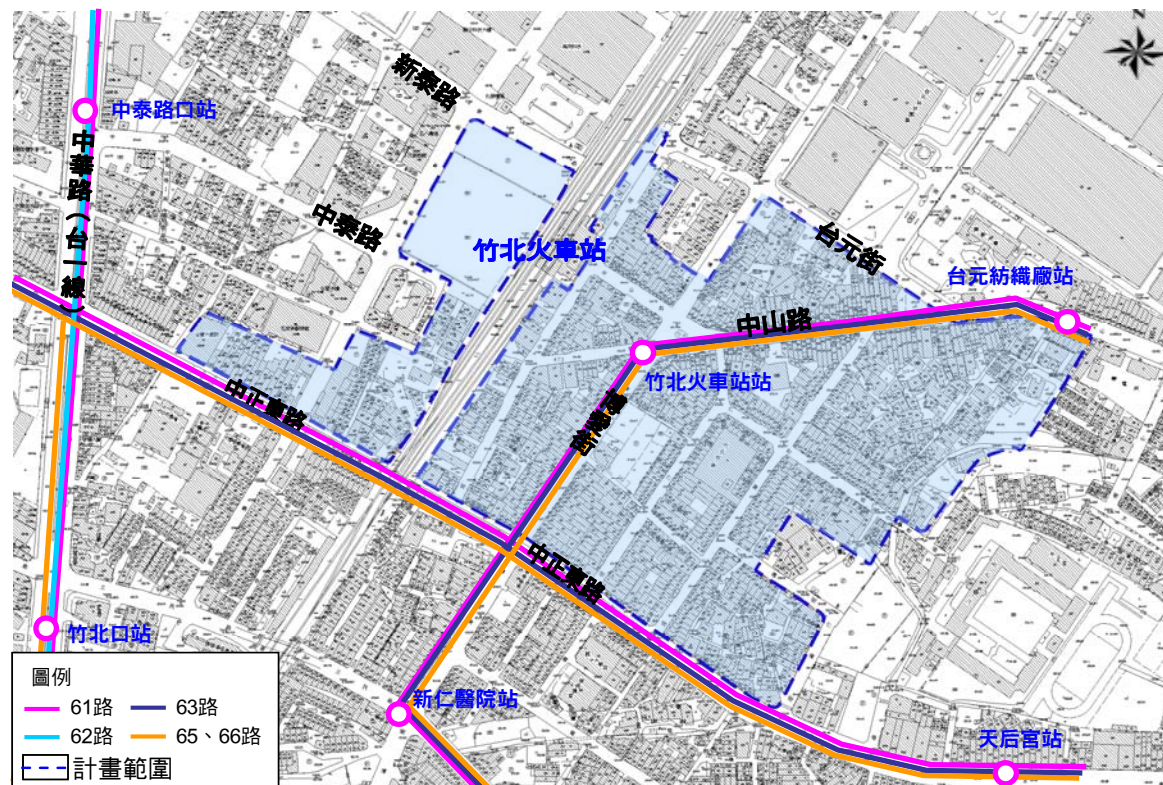
3.公路客運及市區公車(路線詳附圖 10)

公路客運主要由新竹客運、中壢客運及科技之星交通等客運公司營運，主要行經本計畫區博愛街、中正東路及台元街，以及鄰近之中華路(台 1 線)。

另竹北市公所自民國 99 年 9 月 1 日起，推動三條免費市民公車路線，由新竹客運公司營運。三條路線皆行經本計畫區內，設有「竹北火車站」、「台元紡織廠」二停靠站。



計畫範圍周邊公路客運營運路線示意圖

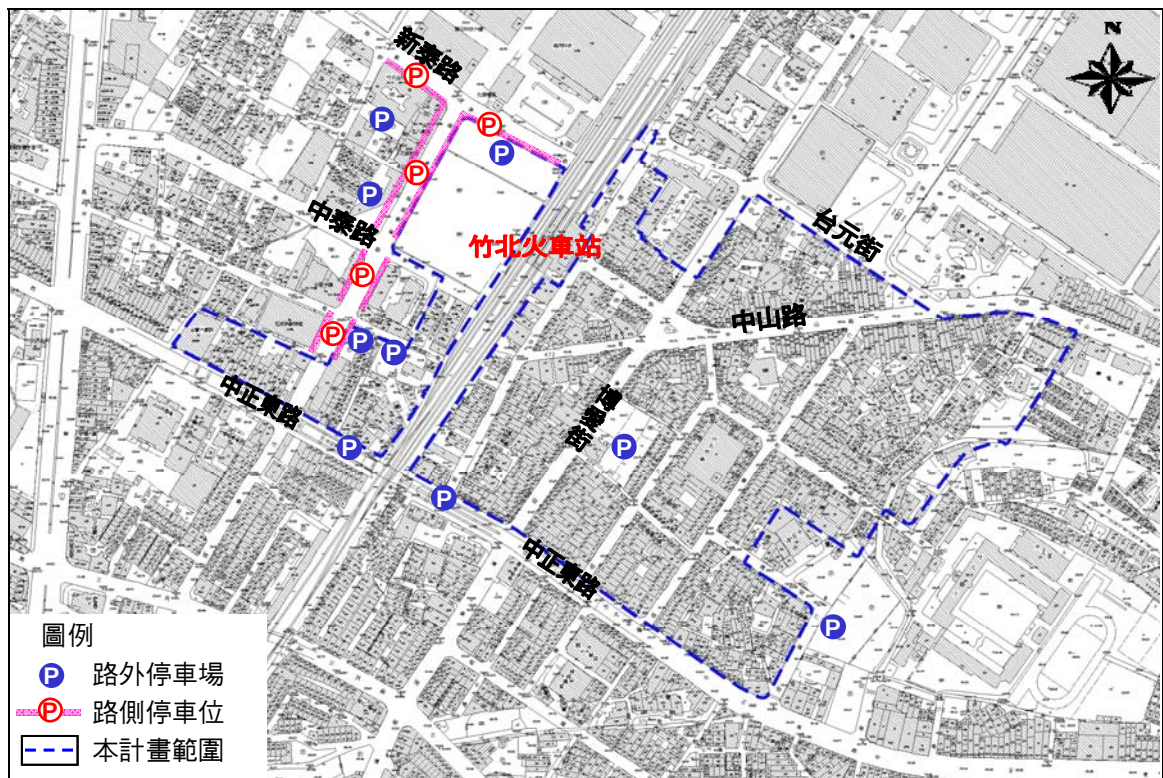


計畫範圍周邊竹北市免費市民公車路線示意圖

附圖10 本計畫周邊大眾運輸系統路線示意圖

(四)停車供給現況

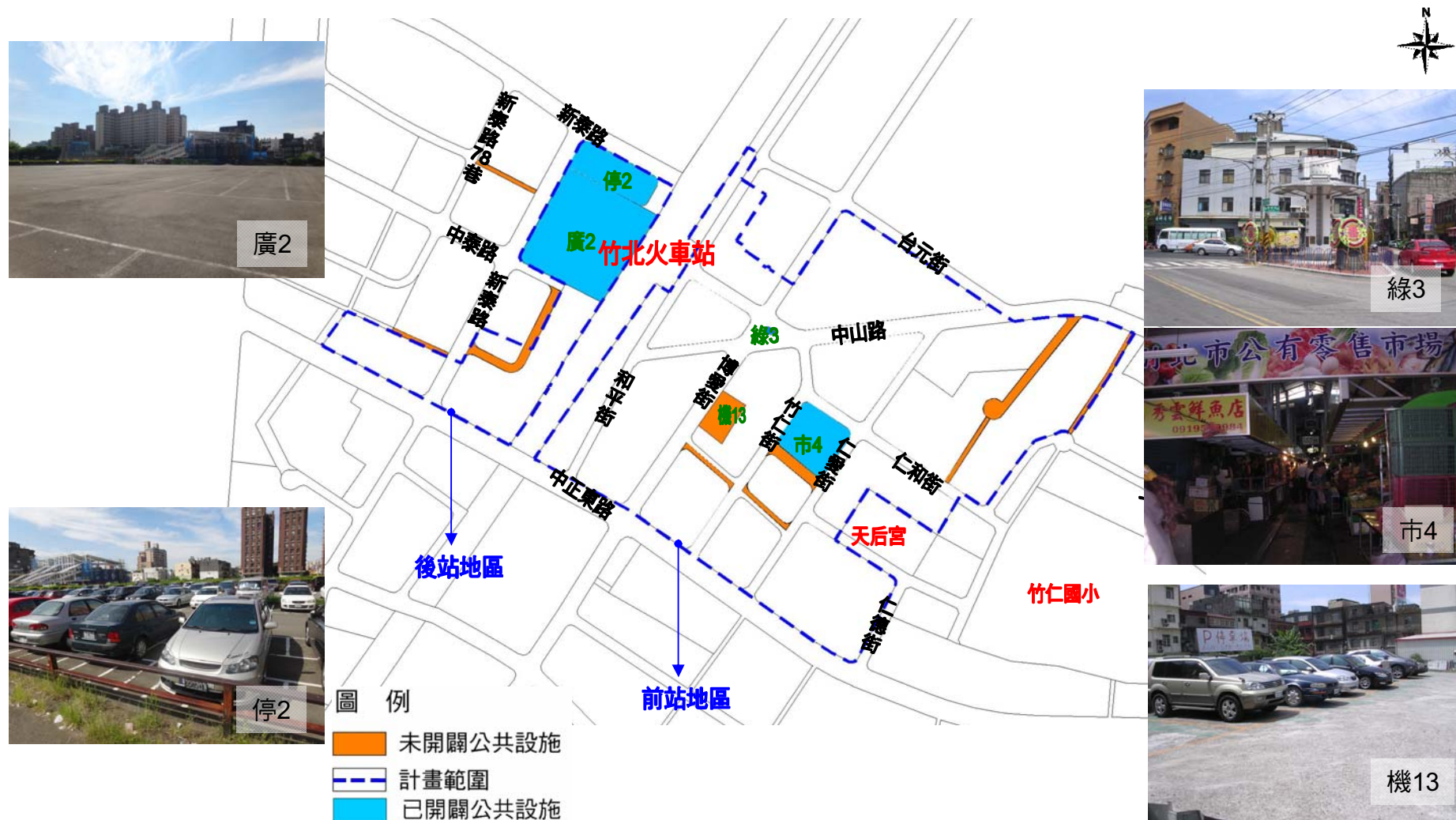
本計畫區及周邊之停車供給概可分為路側停車位以及路外停車場二類型，其中路側停車位，主要為計畫區後站地區(新泰路)劃設有停車格供停車使用；路外停車場包括都市計畫劃設之停車場(停 2、停 12、停 13)、中正高架橋下停車場以及私人停車空間等，分布詳附圖 11 所示。



附圖 11 本計畫周邊停車設施分布位置示意圖

四、周邊公共設施概況

本計畫範圍之公共設施包括市場用地、停車場用地、廣場用地、及綠地用地、人行步道用地及道路用地等，除廣場用地 2、停車場用地 2、市場用地 4 已開闢使用外，機關用地 13 及部分道路用地尚未開闢。



附圖12 計畫範圍公共設施開闢狀況分布示意圖

五、不動產市場分析

(一)不動產市場供給概況

竹北火車站商圈曾為竹北市最熱鬧的舊市區，人口眾多，生活機能完整，銀行、公家單位聚集，其主要生活機能聚集在博愛街、中正東西路，其中，博愛街上有竹北傳統市場與各式店家，商業活動頻繁；中正東西路則是銀行、公家單位聚集，有戶政所、竹北派出所、竹北市農會、十信、三信、安泰銀行等。

竹北火車站商圈除可享火車站南來北往的便利，另有中山高竹北交流道、台 68 線東西向快速道路等，交通動線便利，此外，經中華路可通往新竹市區與新豐鄉，車程約 10 分鐘。

竹北火車站商圈為竹北市早期開發地區，擁有商業機能發達、交通便利等特性，由於商圈發展歷史悠久，土地開發飽和，加上竹北市新興區段徵收區不斷釋出土地，多數建商集中在區段徵收區推案，商圈內較少新建案推出，單價均較竹北高鐵特區低。

火車站商圈目前以中古大樓、華廈交易較熱絡，如文化街上「昌益高第」、新泰路上的「大地豐華」。另外商業活動最熱絡的博愛街，亦多為屋齡 10 年以上的中古大樓，坪數 26~45 坪，知名建案有「昌益四季」。

另外，台元科技園區為新竹地區民間開發最大的科技園區，其中，1、2 期均已滿租，正積極推動第 3 期，因此新建案多位於台元科技園區周邊，包括位博愛街、台元街口附近的「站前威力」及「棕櫚泉」。

(二)不動產市場需求概況

竹北火車站周邊為當地早期發展的聚落中心，因為發展歷史悠久，各項生活機能都很成熟，不過在文化中心與高鐵站的新興開發區聚落崛起後，此地發展已呈現較為沒落之態勢；不過，相較於新興區段徵收區，竹北火車站商圈機能成熟，房價相較親民，又有台元科技園區提供工作機會，因此亦能吸引不少首購族或購屋預算較少的族群前往購屋。

此外，站區北側有裕隆集團旗下的台元紡織、台元科技園區，提供當地大量就業機會，因此將帶動大量住宅需求。

因此，當地購屋需求以區域人口為主，除了原有住民換屋外，其次為當地第二代長大後自組家庭的首購族購屋，另外，還有台元科技園區及湖口工業區的員工，亦會因為鄰近工作地點，而選擇就近在此地購屋。

(三)不動產市場價格水準分析

鐵路沿線發展的城鎮，通常都會因鐵路阻隔，使得區域發展切割成兩個區塊，竹北火車站周邊也有同樣情況，鐵路東側商業機能較強，西側的居住環境較佳，因台灣人的購屋習性較重視生活機能，習慣選擇靠近商業機能強的地段，因此使得竹北火車站東側的平均房價高於西側。

另外，竹北火車站周邊因發展歷史悠久，已無大面積素地可供發展，因此區域內難有大規模改變，較難對當地房市帶來重大利多，所以房價波動不如文化中心、高鐵站周邊大，近 2、3 年房價漲幅約在 2 成左右。

經訪查不動產相關專業人士及蒐集地政司不動產交易價格

資訊、房仲業者成交行情資料顯示，勘估標的區域內之不動產價格水準分析如下：

1.土地價格分析

區域內之土地價格可分為前站及後站分析之：

(1)前站：商業效益較佳，其住宅區之土地單價約在 450,000～600,000 元/坪之間，商業區之土地單價約在 500,000～700,000 元/坪之間。

(2)後站：商業效益不及前站，其住宅區之土地單價約在 280,000～400,000 元/坪之間，商業區之土地單價約在 330,000～450,000 元/坪之間。

2.房地價格分析

以區域內住宅大樓或電梯華廈等建築型態房價分析，亦可以前站及後站分析之：

(1)前站：其中古屋(屋齡以 5～10 年間)平均建坪單價則約在 130,000～160,000 元/坪之間；而新成屋(屋齡以 5 年內)平均建坪單價則約在 160,000～180,000 元/坪之間。

(2)後站：其中古屋(屋齡以 5～10 年間)平均建坪單價則約在 110,000～120,000 元/坪之間；而新成屋(屋齡以 5 年內)平均建坪單價則約在 130,000～150,000 元/坪之間。

肆、計畫基本目標與策略

一、發展目標與定位

竹北火車站周邊地區係為竹北市早期發展地區，依「變更竹北(含斗崙地區)都市計畫(四通)(草案)」之指導，整體發展定位為「舊城商業核心」。

(一)發展目標

本計畫範圍跨越竹北火車站前後站核心區域，扮演地區交通轉運及市中心商業服務機能，可藉由後站供有土地活化利用及重大建設的引入帶動更新契機，提升整體居住環境品質，為舊市中心注入新活力。本計畫發展目標說明如下：

1.舊市中心空間再生與活化

透過都市再生與活化，促進低度利用或閒置土地轉型，並賦予整體環境嶄新面貌，充實都市景觀風貌，提升生活環境品質等效益。

2.TOD 規劃引導都市空間再造

以舒適安全之步行空間規劃，聯通竹北火車站、大眾運輸場站與周邊活動空間，將綠色運輸理念整合於土地使用整體規劃，促進本計畫區空間結構合理發展。

藉由推動都市更新及調整土地使用之方式，有效促進整體商業活動串聯及空間使用，並透過創造前站開放空間節點及後站大型開放空間，結合大眾運輸、自行車、人行系統作為轉運據點，朝向「商業服務」、「交通門戶」並重的機能發展。

爰此，本計畫以「啟動魅力樞紐，再造舊城之心」為發展目標，盼藉都市更新之推動，賦予竹北市門戶新氣象，建構友善市容環境，成為帶動竹北市商業發展之重要腹地。

(二)機能定位

為呈現本案更新地區多樣而獨特之城市風貌，茲提出活化再生之發展定位，作為逐步落實「啟動魅力樞紐，再造舊城之心」之具體里程碑。

1.舊城都心街區再生

以竹北車站周邊地區為都市活化再生之場域，引入生活、娛樂等多元商業服務機能，改善商業活動空間與消費環境，打造站區活力與多樣之魅力街區風貌，並結合大眾運輸及轉運系統，完善公共設施及開放空間。

2.人本環境綠色運輸

透過人行步行空間及大眾運輸系統規劃，形成便捷之區內外動線網絡，與自行車道之佈設，促進本案更新地區與周邊發展地區之互動。

3.綠意城市生態永續

考量生態城市及空間再發展理念，將大面積之廣場用地，轉換為綠色開放空間，並以綠美化環境串聯整體開放空間資源，以達到保育自然生態、緩和都市熱島效應，塑造恬適的市中心休閒遊憩環境。



附圖 13 整體發展目標及機能定位示意圖

二、計畫策略

(一)短期行動方案

透過更新地區劃定，推動後站廣場整建及公共設施改善等關聯性工程，同時針對迫切改善之重點軸線(中山路、博愛街、中泰路等)與地區(市場用地)，積極引導民眾自發性地整建維護，並指認優先更新單元，提高地主整合意願。

(二)中期行動方案

透過短期目標實踐之關聯性工程及優先更新單元之更新重建，引導前後站公、私有土地進行自主更新、建築退縮、集中留設法定空地、綠美化、整建維護等，進而提升更新地區內其他地區推動都市更新意願。

(三)長期行動方案

藉由公有土地的活化，提供公共、公益及商業設施，以建構本區為商業及交通轉運核心。

三、發展課題與對策

課題一：前站中心商業區舊建物及廣告招牌雜陳，造成街道景觀品質不佳，且有部分閒置空地未有效利用，如何透過整建維護等方式來改善站前地區之整體發展環境品質。

說明：竹北市早期發展地區係以竹北火車站為發展核心，前站地區土地使用者以商業、住宅機能為主，惟舊建物及廣告招牌雜陳，且部分建築物及土地閒置，影響商圈購物及步行視覺品質。此外，中山路、博愛街兩側留有部份街屋型式，應檢視計畫區內具有保存價值之區段，透過整建維護、土地使用分區或都市設計管制要點等方式研擬配套措施予以改善。

對策：

- 1.考量舊建築散佈及鼓勵民眾開闢供公眾使用之開放空間或綠美化工程，建議藉由公部門補助民眾實施整建維護之方式，鼓勵民眾自發性地參與整建維護工程，以增進居住環境及公共安全品質。
- 2.區內閒置空地及老舊建物部分，應搭配整建維護、建物寄存等都市更新獎勵方式，提供商業街區人行駐留空間(如口袋廣場等)、街道傢俱及環境綠美化，打造舊市區商業購物空間及街道景觀綠美化之意象。
- 3.遴選計畫區內具保存價值的建物或街區，搭配整建、維護等都市更新獎勵方式，進行環境改造與建物保存，提供竹北車站前站地區歷史、文化、藝文活動等供市民漫遊之開放空間，形塑城市耕讀園之意象。
- 4.土地使用機能明確、建物結構無礙之地區，得採建物拉皮、外牆補強等整建、維護方式處理，以強化地區自明性。

5.為有效管控及塑造都市更新後之環境品質及街道意象，建議未來於本計畫都市計畫區之土地使用分區或都市設計管制要點增列相關都市設計管制規定。



街道環境綠美化及駐留空間



優質商業購物空間

課題二：本計畫範圍部分建物窳陋，公共設施缺乏、開放空間不足，影響整體住商環境品質。

說明：1.竹北火車站附近地區為竹北市早期發展之建成地區，大部分建物屋齡業超過 40 年，土地權屬較細分、建物新舊雜陳，尤以前站地區及後站地區中正東路以北較為明顯，且鄰棟間距不足及開放空間缺乏，造成環境品質低落。

2.依現行計畫公共設施水準檢討情形，可知竹北(含斗崙地區)都市計畫之遊憩設施用地，包含公園、體育場所、綠地、廣場及兒童遊樂場用地面積不足，應加以增設符合「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」規定。

3.本計畫範圍受限於前後站動線阻隔，現況部分可建築基地尚未開闢，或作為停車場使用，無法配合未來前後站商業空間串聯使用。

對策：1.考量建物窳陋影響整體都市景觀環境，且地主無法負擔改建或整建費用時，劃定都市更新單元，採委託實施者方式執行都市更新。

2.針對開放空間不足甚至影響都市防災避難機能之地區，劃定為重建區段，藉由都市更新獎勵及都市計畫土地使用管制等規範，留設開放空間。

- 3.透過都市更新機制，提出公共設施之增設規劃構想，並取得尚未開闢之公共設施保留地，依據「都市更新條例」第 45 條，以容積移轉方式取得用地後開發，以改善本區公共設施品質及舒緩遊憩設施用地不足議題。
- 4.配合竹北火車站新建工程、後站地區停車場整體規劃為大眾運輸節點及轉運場站等建設之投入，增加開發誘因，引導住商機能引入，提高後站地區使用效率，開創發展新契機。
- 5.搭配整建維護、建物寄存等都市更新獎勵方式，閒置空地加以綠美化，提升後站地區整體景觀意象。

課題三：前站中山路與博愛街兩側建物部分為日式街屋型式，為地方發展共同記憶，如何透過都市設計、更新等方式塑造地方景觀特色。

說明：竹北市中山路、博愛街兩側為竹北車站周邊早期發展地區，現況兩側建築物雖多以改建，部份仍留存日式街屋型式，如木造屋身、磚造牆面、磚造支柱、一樓柱身上的水平帶(店招用)、亭仔腳外側磚柱支撐等，屬於日治時期昭和前、大正型的街屋象徵。未來如何保留街區歷史記憶與塑造地方景觀特色，將是空間層面之另一關鍵課題。



昔日街景(民國 35 年)



現況日式街屋(竹仁街)



現況日式街屋(中山路)



現況日式街屋(博愛街)

對 策：1.檢視中山路、博愛街兩側具有保存價值之元素及區段，並研擬配套措施予以保存，塑造竹北市街景觀特色。

2.建議透過都市設計管制要點及審議機制，將早期日式街屋的風格、形式、材料、地面 1-2 層立面等元素，乃至於街道紋理等的視覺延續，納入竹北車站周邊中山路、博愛街之都市設計管制重要指標，以強化其自明性。

3.搭配整建、維護等都市更新方式，進行建築風貌保存、交通門戶、驛站意象改造，形塑竹北地區歷史記憶廊道意象。

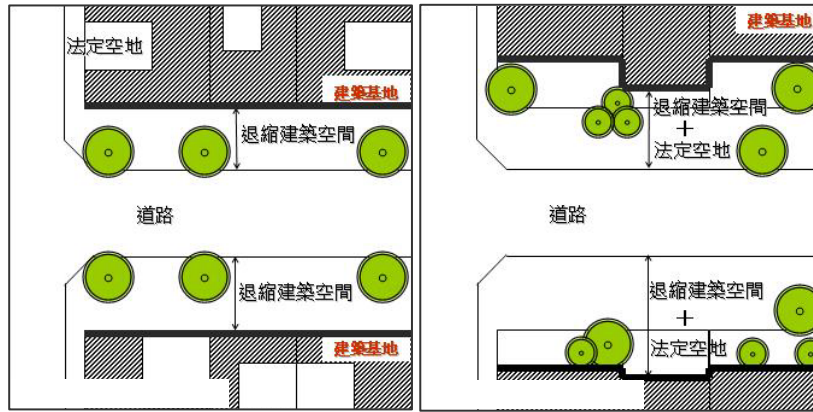
4.舊建物如已不敷使用，建議未來重建、改建時，搭配都市設計管制保留部分街屋樣式(如地面 1-2 層、材料、風格等立面)。

課題四：前站地區建物密集，且竹北市場與周邊商業活動影響，為人潮與車潮匯集之處，人車動線混雜。

說 明：竹北火車站前站地區商業活動興盛且建築物興建密集，而竹仁街、博愛街及中山路所交會地區為交通動線匯集處，且鄰近竹北市場所在地，周邊攤販占據道路販售，人車動線混亂且部分缺乏人行設施，形成交通安全之隱憂。

對 策：1.可透過市場自治管理機制，由管理委員會勸導攤商禁止占據道路中央擺攤，並配合轄區派出所協助取締管理。

2.未來各分區及用地除於土地使用管制要點規定其退縮建築空間外，可鼓勵將建築基地之法定空地緊鄰退縮建築線集中留設，增加街道人行駐留空間。



附圖 14 街道空間調整前後平面示意圖

課題五：藉由都市更新相關法令、政策等配套措施之指導，有效運用多元的更新策略及執行方式，積極推動都市活化再生規劃。

說明：因應重大建設效益發酵及市場環境成熟，新竹縣刻正訂定都市更新相關法令，包含新竹縣都市更新建築容積獎勵核算基準、新竹縣都市更新單元劃定基準、訂定新竹縣都市更新基金收支保管及運用辦法等規定業已發布施行，提供公、私部門完備的更新執行機制。此外，新竹縣都市更新事業尚屬初步推動階段，如何兼顧公共性及民間活力、爭取中央資源補助，並透過提供相關配套措施，帶動更新示範效果，並符合都市短中長期之整體規劃，將是公部門需面臨的首要挑戰。

對策：1.為鼓勵及增加民間自辦都市更新事業，建議由縣府先行指認劃設都市更新地區及單元，降低土地意願整合門檻，或提供相關更新專業諮詢服務或協助，促進民間自辦都市更新事業。而尚未劃設更新單元者，建議未來由有意願更新之私有地主，依相關規定自行劃設更新單元。

- 2.由公部門率先整備與有效串聯更新單元與周邊公共設施及重大建設間之聯結，如道路系統、公共設施用地、人行空間等關聯性工程，提高交通可及便利性及整體環境品質，促成更新市場環境。
- 3.遴選計畫區內公有土地作為優先推動都市更新之區域，提升周邊環境居住品質，進而帶動民間參與更新之意願。
- 4.藉由整建維護補助要點及協助民間推動都市更新補助要點之實施，將能提高民眾參與更新之意願，有效協助民間推動更新地區或單元內之都市更新事業。

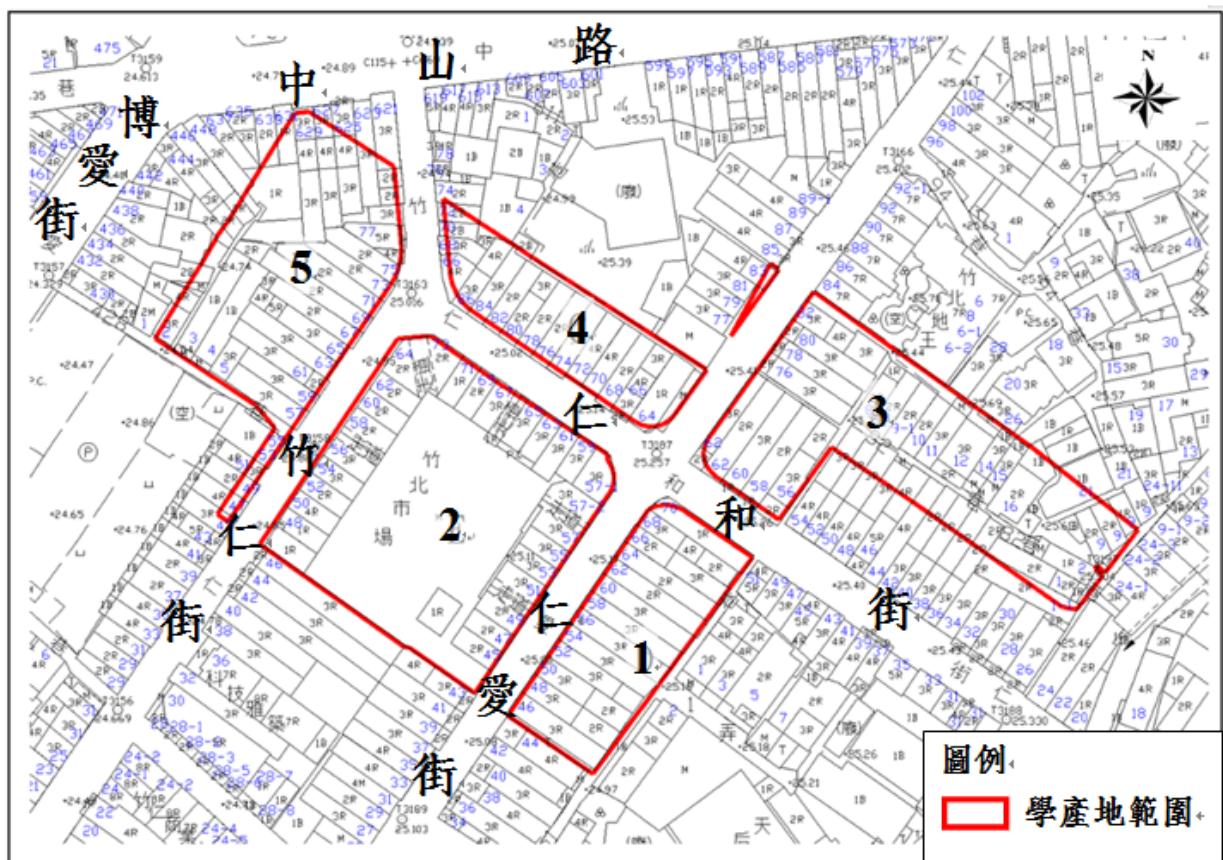
課題六：前站地區地籍細碎，且涉及竹北市場周邊大範圍學產地，產權較為複雜，推動都市更新相關所有權人意願整合難度較高。

- 說明：1.前站地區經時空演進及都市成長過程，發展已臻成熟，然而早期所興建之建物多已呈現老舊窳陋狀態，需要透過都市更新改善建物及整體環境，惟土地及建物歷經數十年以來各買賣、繼承、交換分合等移轉行為，其產權權屬日趨複雜，土地持分也因此更為細碎。
- 2.計畫區內竹北市場及其鄰近周邊為一大範圍學產地，範圍以竹北市場周邊，竹仁街、竹和街、仁愛街沿路兩側之土地，共計 116 筆，面積約 1.046 公頃，土地使用為都市計畫市場用地、道路用地、第二種住宅區及第三種商業區
 - 3.因歷史演進等因素，存在許多早期租賃關係而興建之建築物，依門牌編號認定，建築物共有 115 戶，位於第二種住宅區者計 33 戶，位於第三種商業區者計 56 戶，位於市場用地者計 26 戶，建築物所有權人因無土地所有權，影響更新意願。故未來在產權非單純之情況之下往往需要耗費許多時間進行意願整合作業，產生更新事業之不確定性，進而影響實施者參與意願。

附表 9 學產地土地、建物綜整表

地區	分區用地	面積(公頃)	土地筆數	建物筆數
1	第三種商業區	0.13	14	13
2	市場用地	0.33	5	26
3	第二種住宅區	0.26	38	33
4	第三種商業區	0.11	19	16
5	第三種商業區	0.22	40	27
總計		1.05	116	115

資料來源：教育部。



資料來源：教育部。

附圖 15 學產地範圍示意圖

對策：經教育部代表意見略以，本計畫區之學產地因建物產權複雜且年代久遠，且於租約已明訂除維持基本生活機能外，建物不得增建、改建，考量其建物現況與租約之限制，爰經營建署建議，暫不列入本計畫優先更新單元，惟學產地及其周邊地區建物窳陋，為改善都市

景觀、活化公有土地，仍有推動土地活化再生之必要，爰擬提學產地多元活化策略構想如下：

(1)整建維護(短期)

依教育部建議短期都市更新之處理方式應為修建建築物或充實其設備，並改進區內公共設施，並建議優先推動中山路軸線、市場用地之整建維護。

(2)跨街廓整合、集中更新(中、長期)

整合學產地所在之街廓為同一更新單元，考量現住戶更新期間居住安置之需求，建議循先建後拆模式，提供現住戶及學產地承租戶集中安置。公有地可依機關需求，彈性採集中分配土地、樓板，或分散分配，有效活化公有土地，並可規劃開發青年旅社、公益社會住宅等產品，提升公共設施效益。

(3)因地制宜，個別更新(中、長期)

指認學產地所在之街廓分別結合周邊同一街廓內土地為更新單元，以降低整體意願整合門檻，各單元可以其自身條件推動更新事業，因地制宜選定整建維護、拆除重建多元更新方式，以逐步活化公有土地。

伍、實質再發展構想

一、都市實質再發展構想

本計畫依據變更竹北(含斗崙地區)都市計畫(四通)(草案)「舊城商業核心」發展指導，以「啟動魅力樞紐，再造舊城之心」為機能定位，引入舊城街區再生、人本環境綠色運輸及綠意城市生態永續等發展構想，配合周邊地區空間發展結構，預期發揮「都市活動系統整合」、「交通場站連結及轉運」之空間功能。

(一)都市活動系統整合

就本計畫區位可知，周邊富有多樣之都市活動機能，包含竹北火車站交通樞紐，前站地區北側之「台元科技園區」科技廠辦機能、後站地區北側之生產者服務機能，以及南側鄰豆子埔溪兩側之水岸住宅及文化休閒機能，本計畫範圍提供之多元商業機能(前站地區)及後站住商機能(後站地區)，可作為周邊活動間，及與竹北火車站間都市活動之轉換與支援，具有整合本地區空間機能之內涵。

(二)交通場站連結及轉運

隨著竹北火車站因竹北市之發展，通勤運量漸增，未來車站新建工程串聯本計畫後站地區之廣場、停車場及轉運站後，將能有效提供大眾運輸服務及優質開放空間。



附圖 16 都市空間機能示意圖

二、土地使用及公共設施調整構想

(一)土地使用規劃構想

本計畫期透過土地使用計畫之調整，引導站區周邊土地再活化，使鐵路兩側開放空間及活動系統縫合發展，並藉由本計畫遴選之優先更新單元實施更新重建，預期將誘發鄰近地區推動更新之意願。

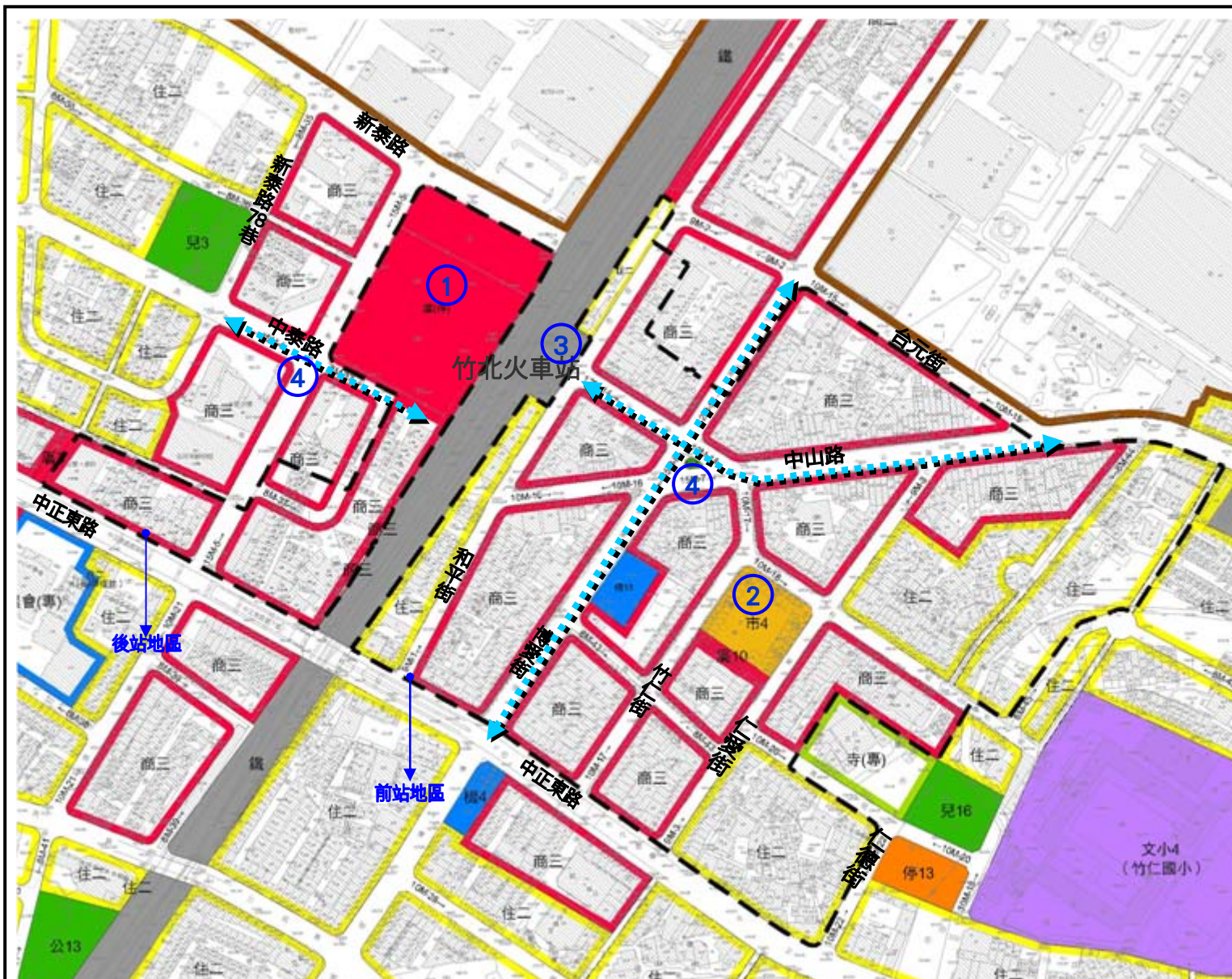
1.調整公共設施機能，提供站區周邊優質步行駐留空間及街道環境。

(1)藉由後站廣場、停車場及道路用地調整為廣場兼停車場用地，提供站區大面積開放空間及大眾運輸場站，並增設街道傢俱、自行車道、鋪面改善及環境綠美化等，以改善站區周邊步行環境及交通轉運機能，並配合交通動線進行調整，改善周邊交通服務水準。

(2)透過竹北市場(市場用地)之整建、維護，改善原有建物窳陋、巷道狹小等問題，並解決都市防災、公共安全與衛生等問題。

2.鼓勵私有土地自發性改善居住環境。

鼓勵民眾透過建築退縮、留設法定空地方式，提供街區人行駐留空間與環境綠美化，改善市容空間品質。



調整構想：

- ① 後站廣場及停車場用地調整為廣場兼停車場用地，提供站區大面積開放空間及大眾運輸場站。
- ② 藉由竹北市場之整建、維護，解決都市防災、公共安全與衛生問題。
- ③ 形塑交通門戶意象。
- ④ 重點軸線意象塑造。

圖例

--- 計畫範圍

註：都市計畫土地使用分區及用地應依竹北(含斗崙地區)都市計畫核定內容為準。

附圖17 土地使用計畫構想方案示意圖

(二)公共設施規劃構想

1.建構開放空間及友善步行環境

配合竹北火車站新建工程及後站廣兼停用地予以活化利用，規劃大眾運輸轉運站，以及自行車轉乘設施，並透過人行系統之串聯，達到竹北火車站與公車、自行車間無縫轉乘之綠色運輸服務及兼具營造友善之商業空間。

同時，透過更新單元重建，於中山路側採建築退縮及集中留設法定空地之手法，釋出沿街開放空間；後站大型開放空間藉由竹北火車站新建工程，串連前站區、銜接市場乃至天后宮，建構連續之行人系統及活絡商業活動空間。另考慮兒童步行安全，建議考量無縫隙人行空間，並於車站及商業區等人潮匯聚點附近設置自行車停放場所，供轉乘火車及公車之旅客使用。

2.市場用地空間改善構想

本計畫範圍內市場用地(市 4)建物環境雖較老舊，惟使用率高，擬透過「整建」、「維護」方式改善整體環境，爰建議從建築立面及招牌整頓、硬體設施改善、車輛進出通行時段管制、增加休憩活動開放空間及強化防災能力等加以整頓改善。

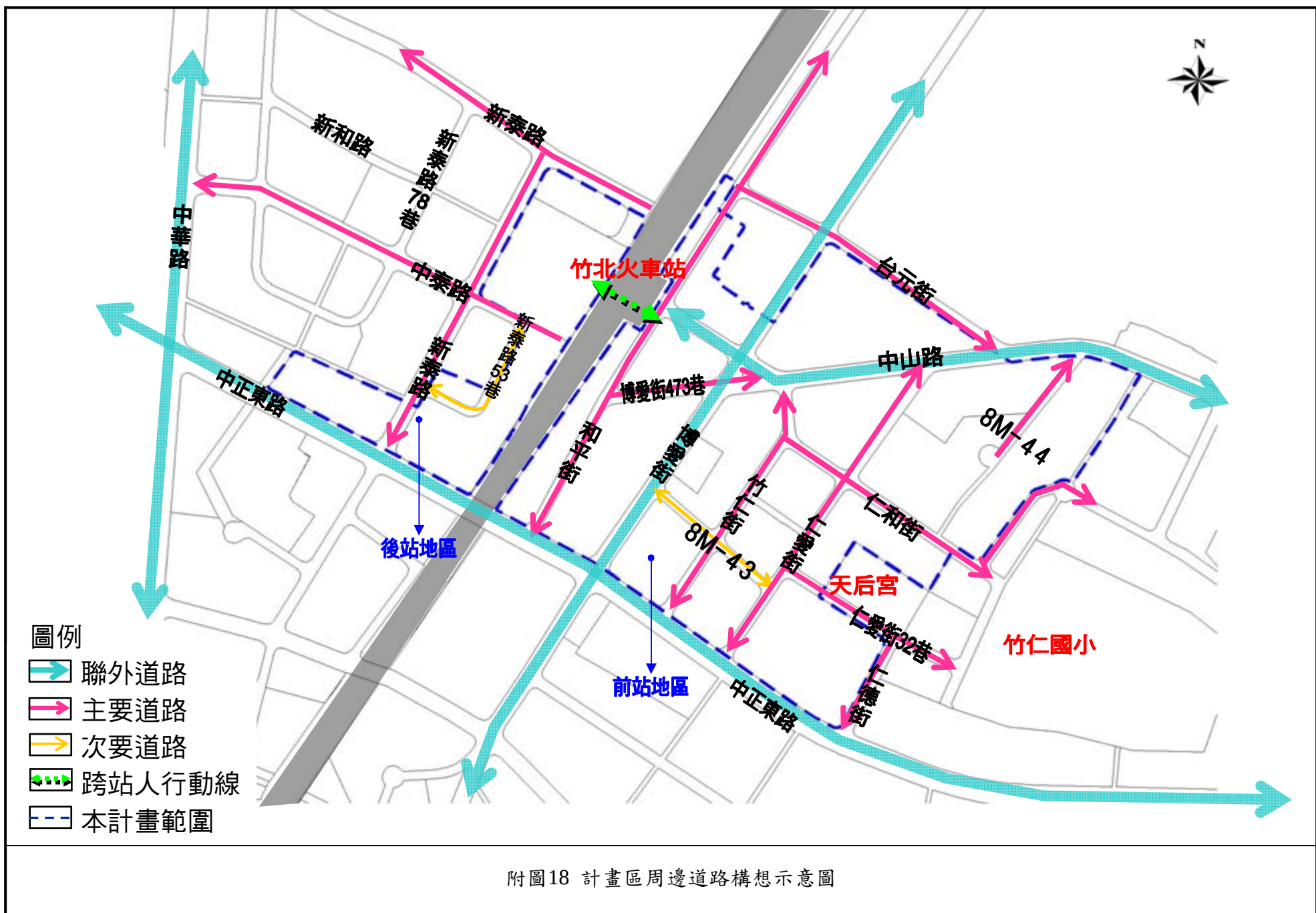
3.未開闢公共設施更新策略

計畫範圍內尚未開闢之部分計畫道路，可透過都市更新、一般徵收、容積移轉等方式，以取得公共設施保留地，加速開闢。

三、交通運輸構想

本計畫配合鐵路高架化連通前後站地區之構想，後站地區新泰路可延伸至前站地區和平街、新泰路 71 巷則可與博愛路 473 巷加以銜接，提升前後站地區之連通性。配合竹北(含斗崙地區)都市計畫第四次通盤檢討草案，周邊道路構想詳附圖 18 所示。

此外，透過後站地區規劃廣場兼停車場用地留設大眾轉運設施，將行經竹北火車站前站之大眾運輸路線調整至後站，行駛路線以中泰路與中華路為主，藉由竹北火車站人行跨站空橋與後站大眾運輸設施銜接，便於前站地區及竹北火車站進出之乘客轉運，除能紓解前站交通之瓶頸，亦能帶動後站地區發展。



四、都市防災構想

依計畫區未來防災需求，進行防災據點及路線之規劃，其具體內容說明如下：

(一)防災路線

防災路線依據道路之層級、地理位置及實質空間條件，賦予不同的機能，劃分為緊急、救援輸送及避難輔助道路，其說明如下：

1.緊急道路

以延續通達至各區域之道路，且需為災害發生後首先必須保持暢通之路線為首要考量，同時於救災必要時得進行交通管制；指定本計畫區外之中正東路及中正西路為第一層級之緊急道路。

2.救援輸送道路

本計畫區內中山路、仁和街及博愛街，計畫區外之新泰路為救援輸送道路，指定計畫區內次要道路及連通臨時收容場所之道路為救援輸送道路，並配合緊急道路架構成為完整之路網。此層級道路主要作為消防及擔負車輛運送物資至各防災據點之機能為主，同時亦作為避難人員通往避難地區路徑之用，因此必須保有消防機具與車輛操作之最小空間需求。

(二)防災據點

1.臨時避難場所

本計畫範圍內空地、廣場及停車場等，例如廣 2、停 2 等空地為臨時避難場所，主要為收容因空間阻隔或其他因素，暫時無法直接進入較高層級避難空間之民眾作緊急性避難使用。

2.臨時收容場所

本計畫區以計畫範圍外之竹仁國小、竹北國小、竹北高中及竹北市公所為臨時收容場所，主要供災害發生時，提供作為收容避難民眾空間使用。

3.中長期收容場所

中長期收容場所為竹北市立游泳池及竹北高中藝能館，主要為災害發生後，待災害穩定至某程度後再進行必要避難生活之處所。

4.警察據點

主要係以竹北派出所為據點，進行情報資訊蒐集及災後秩序維持。

5.醫療據點

主要係以新仁醫院及大安醫院為醫療據點，提供支援供作緊急醫療使用。

(三)火災防止延燒帶

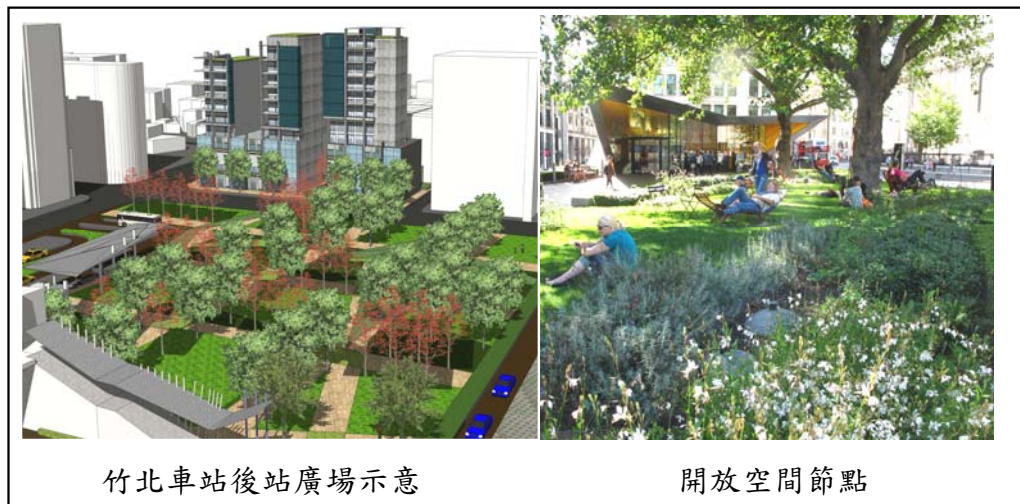
本計畫區內及周邊之道路，於緊急危難時除提供防災避難疏散功能外，亦得兼具火災延燒防止隔離功用；此外，停車場、廣場、公園、綠地等開放空間系統亦可作為區隔，防止火災延燒。

附圖19 都市防災構想示意圖

五、都市設計構想

(一)開放空間系統與重要節點意象

藉由跨站景觀天橋的串連佈設將可提升竹北站前中心商業區與其南側都市空間、廣場及轉運站之可及性與聯結關係。此外，未來透過開放空間的留設，使後站廣場得以在具備良好、友善的人行環境之餘，並從街道家具、公共藝術或是空間綠美化等視覺延續性元素的引導來強化串連的功能及重要節點之意象特質。



竹北車站後站廣場示意

開放空間節點

(二)友善步行環境

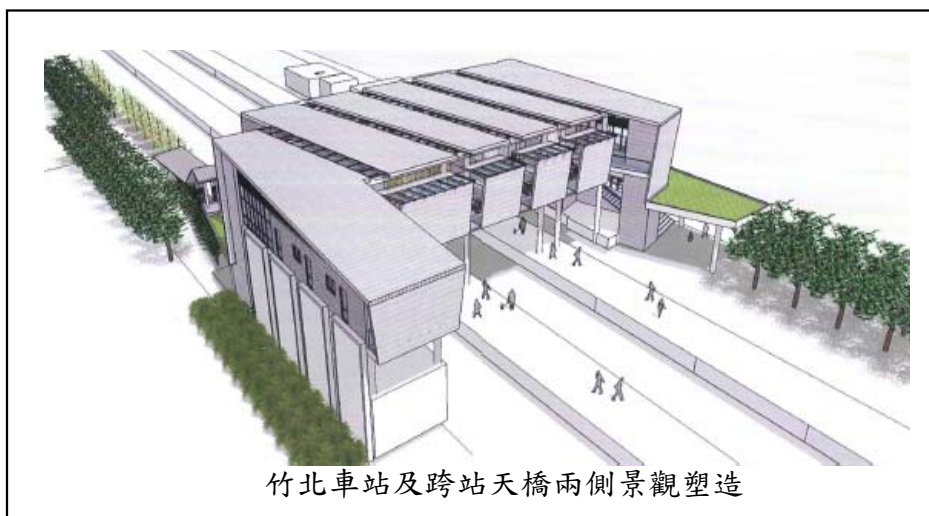
藉由下列都市設計構想形塑良好的市民開放活動空間，並整合竹北車站轉運機能，形成無縫式行人系統及活絡商業活動機能，完善友善步行環境設計。

- 1.強化站區周邊主軸道路系統之視覺意象，並考量道路兩側視覺景觀之綠美化。

- 2.為提供優質的生活環境與休閒活動場域，未來可鼓勵重建更新單元及沿站區周邊主軸道路之建築基地，緊鄰退縮建築線集中留設法定空地，提供街道豐富多元的綠帶休憩環境及友善的人行動線。
- 3.以強化前後站兩側之都市空間、活動機能之縫合，並落實生態綠環境的塑造。
- 4.藉由後站設置計程車停等區、公車轉運站、廣場空間等公共空間機能，將能有效地疏散前站車流且有效地連結車站站區，並提供前後站良好的步行環境，真正成為兼具交通與都市活動的地區發展中心。

(三)建築物量體及立面景觀

- 1.透過鄰近站區街廓之建築退縮、立面、高度量體等設計管制手段，來提升景觀品質，並進一步整合設計審議機制，來引導建築物的表現形式得以有效地反映其區位特性與活動，從而提升地區之自明性。



資料來源：環島鐵路整體安全提昇計畫(竹北站通勤站新建工程)(交通部臺鐵局，100.03)

- 2.為塑造竹北市舊城區街景觀特色及參考周邊早期日式街屋元素，建議未來可增設土地使用管制規範，針對建築物風格、形式、材料、地面 1-2 層立面等進行管控，如建築物設計應考量與周圍建築物協調，並避免龐大量體所造成壓迫感，以緩和景觀視覺衝擊，共同形塑竹北地區歷史記憶意象。

(四)視覺及景觀構想

- 1.藉由具自明性視覺效果的街道系統佈設來強化後站廣場的核心意象，並透過車站介面之建築物量體高度與車站主體的整合，進而營造站區周邊之視覺開闊性品質。
- 2.藉由景觀植栽與人、車系統的整合，強化站區周邊空間結構的線狀串聯效果，亦在景觀風貌上與端點開放空間予以協調融合；其次是藉由沿街步道與景觀植栽的結合來提升步行空間品質，並同時建構綠意盎然之市中心環境。



後站廣場核心意象



前後站人行動線串連



公車轉運及站區周邊視覺開闊景觀



景觀植栽與步道系統

陸、劃定之更新單元及劃定基準

一、劃定之更新單元

為配合都市更新計畫，逐步達成舊城區永續發展之都市再生目標，本計畫透過更新地區內之土地權屬、建築物窳陋情形、建物屋齡及公共安全等向度之檢視，進行優先更新單元勘選，並同時參酌土地所有權人更新意願以及形塑竹北火車站交通門戶景觀及機能潛力等，勘選優先更新單元，引導都市更新事業之實施；本計畫劃定 2 處優先更新單元(A、B)，相關規劃構想及更新單元現況基本資料說明如後：

(一)配合火車站人行跨站空橋興建，串聯前後站步行軸線

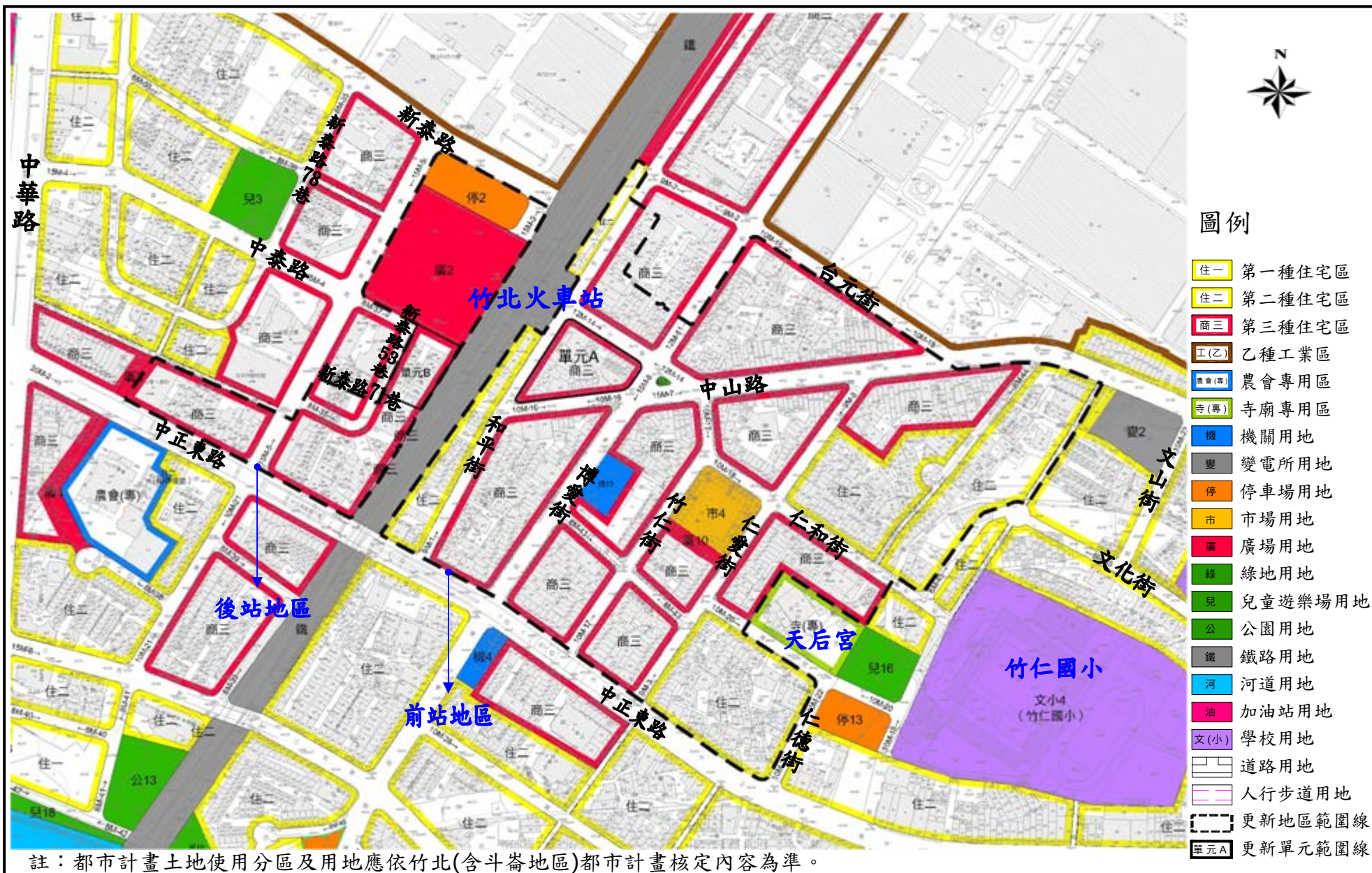
藉由更新單元 A 之更新，建議留設開放空間於中山路一側，串聯竹北火車站、竹北市場、天后宮及竹仁國小主要步行軸線；建築低樓層部分，建議融入早期日式街屋元素，以保存地區歷史記憶並形塑竹北火車站門戶意象。

(二)結合後站廣兼停用地開闢與車站通勤機能，作為主要轉運商業區

更新單元 B 鄰近後站地區，未來朝向轉運商業活動區域發展，建議配合竹北火車站人行跨站空橋，提供公共、公益及商業設施，將商業活動氛圍延伸至後站。此外，透過更新單元 B 緊鄰廣兼停用地側留設 8 米道路，延伸中泰路並完善站區周邊之道路系統。

附表 10 更新單元現況資料綜整表

優先更新單元	面積(公頃)	位置與範圍	劃定基準	權屬	現行計畫分區	使用現況
A	0.3673	位於竹北火車站前站，屬福德里轄區，北側以中山路為界、西側以和平街為界、南側以博愛街473巷為界、東側則以博愛街為界，範圍包括竹北市站前段內42筆土地。	依「新竹縣都市更新單元劃定基準」第4條規定規定，屬第一項完整之計畫街廓。	中華民國：0.19% 一般私有：99.81%	第三種商業區	住宅、商業使用
B	0.2120	位於竹北火車站後站，屬竹義里轄區，北以廣2用地、東以鐵路用地、南以新泰路71巷、西以新泰路53巷為界，包括竹北市站後段內9筆土地。	依「新竹縣都市更新單元劃定基準」第4條規定，西邊鄰新泰路53巷(8米都市計畫道路)、南側鄰新泰路71巷(經指定建築線之8米現有巷道)，符合第二項及第三項劃定基準。	中華民國：13.94%(財政部國有財產署：4.17%、交通部台灣鐵路管理局：9.77%) 一般私有：86.06%	第三種商業區	住宅使用

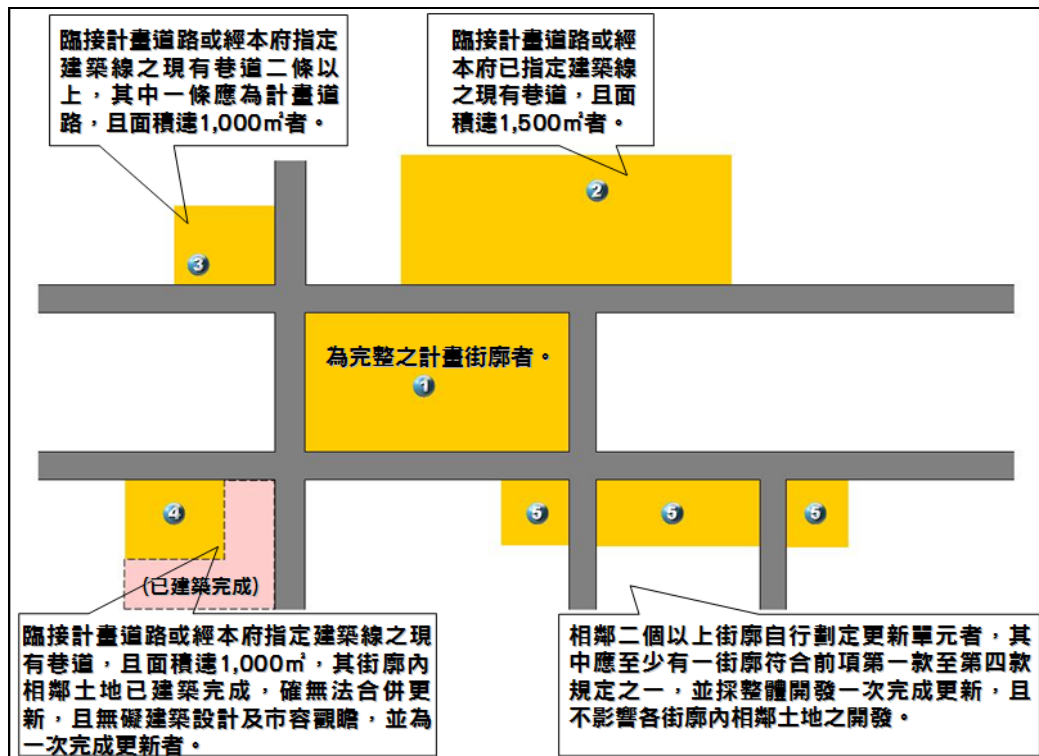


附圖20 本計畫更新單元範圍示意圖

二、更新單元劃定準則

本計畫依都市更新條例第 5 條規定，業於竹北火車站周邊都市更新地區內劃定二處優先更新單元(A、B)，其餘位於更新地區內尚未劃定更新單元之土地及合法建築物所有權人，得依新竹縣於民國 101 年 10 月 1 日公告之「新竹縣都市更新單元劃定基準」規定，自行劃定更新單元，依法辦理相關事宜，其劃定應符合下列基準之一：

- (一)為完整之計畫街廓者。
- (二)臨接計畫道路或本府已指定建築線之現有巷道，且面積達一千五百平方公尺者。
- (三)臨接計畫道路或本府已指定建築線之現有巷道二條以上，其中至少應包含一條計畫道路，且面積達一千平方公尺者。
- (四)臨接計畫道路或本府已指定建築線之現有巷道且面積達一千平方公尺，其街廓內相鄰土地業已建築完成，確無法合併更新，且無礙建築設計及市容觀瞻，並為一次完成更新者。
- (五)相鄰二個以上街廓自行劃定更新單元者，其中應至少有一街廓符合前項第一款至第四款之規定之一，並採整體開發一次完成更新，且不影響各街廓內相鄰土地之開發。



附圖 21 更新單元劃定基準示意圖

三、各單元實施方式

(一)優先更新單元

本計畫之優先更新單元 A、B 劃定為重建區段，相關實施方式說明如後：

1.權屬分析

(1)更新單元 A

本更新單元面積約為 0.3672 公頃，以私有土地為主，約占 99.81%，其他公有土地為中華民國(財政部國有財產署)所有，約占 0.19%。

附表 11 更新單元 A 土地權屬分析表

所有權	管理機關	面積(公頃)	百分比(%)
中華民國	財政部國有財產署	0.0007	0.19
私有		0.3665	99.81
總計		0.3672	100.00

(2)更新單元 B

本更新單元面積約為 0.2120 公頃，以私有土地為主，約占 86.06%，其他公有土地為中華民國(財政部國有財產署、交通部臺灣鐵路管理局)所有，約占 13.94 %。

附表 12 更新單元 B 土地權屬分析表

所有權	管理機關	面積(公頃)	百分比(%)
中華民國	財政部國有財產署	0.0088	4.17
	交通部臺灣鐵路管理局	0.0207	9.77
	小計	0.0295	13.94
私有		0.1825	86.06
總計		0.2120	100.00

2.開發主體

依據都市更新條例規定，更新單元之實施方式，可分為政府委託辦理都市更新事業及民間自辦都市更新事業兩種，分述如下：

(1)政府委託辦理都市更新事業

依照都市更新條例第 8 條規定，由新竹縣政府公告「新竹縣竹北火車站周邊都市更新計畫」時，同時公告都市更新地區範圍及劃定之更新單元，再由新竹縣政府依都市更新條例規定經公開評選程序委託都市更新事業機構，以實施都市更新事業。

(2)民間自辦都市更新事業

經新竹縣政府公告「新竹縣竹北火車站周邊都市更新計畫」時劃定之更新單元，其土地及合法建築物所有權人

得申請自行組織更新團體實施都市更新事業、或委託都市更新事業機構為實施者。

3.實施方式

本計畫二處優先更新單元係屬舊市區商業核心活化類型，除依據都市更新條例第 25 條，得由新竹縣政府公開甄選方式辦理都市更新事業委託實施者，採權利變換方式進行都市更新事業開發與執行；或由民間依法定程序申請自行組織更新團體實施都市更新事業，或委託都市更新事業機構為實施者實施都市更新事業，除權利變換方式外，亦得採協議合建方式進行都市更新事業開發與執行。

(二)其他更新單元

除本計畫劃定之優先更新單元 A、B 外，土地及合法建築物所有權人，得依「新竹縣都市更新單元劃定基準」，自行劃定更新單元，申請實施都市更新事業。

1.開發主體

本更新地區範圍內之土地及合法建築物所有權人得依「新竹縣都市更新單元劃定基準」，自行劃定更新單元，申請自行組織更新團體實施都市更新事業，或委託都市更新事業機構為實施者實施都市更新事業。

2.實施方式

由民間依法定程序自行提出申請辦理都市更新事業實施者，重建區段除權利變換方式外，亦得採協議合建方式進行都市更新事業開發與執行；非重建區段可採整建或維護方式辦理都市更新。

柒、其他應表明事項

一、都市計畫變更

本計畫為帶動竹北火車站站區周邊活化再生，促進後站地區發展及公共設施有效利用，將透過大型廣場開放空間之規劃，提供活動休憩、大眾運輸轉運機能及所須停車空間，爰辦理「變更竹北(含斗崙地區)都市計畫(配合新竹縣竹北火車站周邊都市更新計畫)案」，調整廣場用地2、停車場用地2及道路用地(5-2-15)為廣場兼停車場用地，面積約1.2180公頃，業經內政部都市計畫委員會民國103年11月25日第840次會議審議通過，並經內政部民國104年3月3日台內營字第1040802713號函核定。後續廣場兼停車場用地開闢所需經費來源，將由新竹縣竹北市公所編列預算支應或向內政部申請都市更新關聯性工程經費補助。

二、更新容積移轉之實施

本計畫位於竹北市市中心早期發展地區，建物老舊且多密集分布，為鼓勵更新地區內更新事業推動，並同時兼顧公共設施服務品質，本計畫內更新單元實施重建型更新事業得透過更新容積移轉方式，未用完容積得依「都市更新條例」第45條移轉至竹北(含斗崙地區)都市計畫內採市地重劃或區段徵收之整體開發區可建築用地。

