

建築基地最小開發規模限制對都市景觀影響之研究
——以新竹縣治區開發案件為例

研究生：吳玉釗

指導教授：曾仁杰 博士

劉增豐 博士

國立交通大學工學院營建技術與管理學程碩士班

中文摘要

都市計畫的目的為滿足人類生活最大的需求；都市空間品質，則為確保都市活動及環境可居性；然現今都市環境的現狀，在長久不當的都市計畫政策下或民眾不甚關心下，整體都市風格及特色無法有效的發展；而整體都市的變遷暨公共利益的需求，已非昔日建築藝術、城鎮設計之單一專業技術所能控制與解決，都市的環境經營，由於都市發展快速，自由資本市場的強勢主導早已與都市公共政策緩慢步伐脫節，在在顯示公共部門的政策始終拿不出乙套清晰架構，可供為整體都市發展之依循，也使都市的建設盲目地由市場的供需失調所支配。

都市品質管理涉及公私部門各組織的運作，如何透過創新管理和工具來增進管理功能，促使都市進行連續且有效益的發展，使其都市成長政策符合民眾的期待及重視，進而共同努力形塑出更美好的都市，並正確引導都市朝健全的方向發展，讓都市土地使用與規劃機制能夠相輔相成。

針對新市鎮地區之開發，應積極推動都市計畫之細部計畫規劃階段或於細部計畫完成後，進行都市設計暨準則之訂定，冀望能以都市設計的手段及方式協助部份都市計畫之不足；基於『都市景觀』是提升城市競爭力及推動都市治理與政策發展上最首要的課題與任務，並使都市計畫區之地方風貌呈現其特色，並整合新舊都市計畫之體系，企圖引領區域轉型為新興都市。

本研究以新竹縣政府辦理新竹縣治區段征收區建設，所進行都市設計構想規劃及準則時訂定『建築基地最小開發規模限制』之規定為案例，對都市景觀的影響為何，及所訂定之規模是否合理，透過對相關從業人員及學者專家之意見調查，比對於新竹縣治區段征收區執行情形，驗證訂定『建築基地最小開發規模限制』之規定，是否符合提昇都市景觀之目的，藉以檢討地方政府所推動之策略方向，提供未來各新興都市計畫規劃居住、生活環境發展方向及建議，並作為未來都市設計執行之模式，期能在提昇都市景觀上有所貢獻。

關鍵詞：都市計畫、都市設計、都市景觀、開發規模

Impact of Minimum Development Scale Constraints on Urban Landscape
--- Hsinchu County Government Case Study

Student: Wu Yu-Chao

Adviser: Dr. Ren-Jye Dzung
Dr. Tzeng-Feng Liu

Master Degree Program of Construction Technology and Management
College of Engineering,
National Chiao Tung University

Abstract

The purpose of urban planning is to satisfy the maximal needs of human life; and the purpose of a quality urban dimension is to ensure that the environment is suitable for living and that a continuous happening of urban activities is found in the same environment. Having been exposed on a long-term basis to inappropriate urban planning policies as well as indifferent public concerns it had been impossible for the characteristics or an integrated urban style of a town to develop in an effective manner. The urban transformation as a whole and the needs of public interests can no longer be controlled or resolved by traditional architectural art or professional techniques of town and city planning. The management of urban environments is disarticulated from the slow movement of urban public policies due to the fast advancement of urban developments and the strong predominance of free capital market. These factors reflect that the public departments have been unable to present a distinctly structured policy that could provide urban planning as a whole a direction to follow, and as a result the developments of a city were allowed blindly into the hands of an imbalanced market of supply and demands.

The management of urban qualities is related to the operation of organizations in public and private sectors. The task is to improve management functionalities through innovative management methods and tools in order to promote continuous and effective urban development processes. Urban advancement policies need to conform to public expectations and need to have serious attention from the public so that people will work together to strive for a better city. Furthermore having a common consensus will lead urban development towards a healthy direction making the utilization and the planning of the land run in parallel to each other.

For the development of new cities and township areas, detailed planning stages are an important step in urban planning and should be actively encouraged while urban design and its standards should be established after the detailed planning stages are complete. The means and methods of urban design are meant to complement urban planning in areas where it falls insufficient with detailed planning. Urban townscapes or aesthetics is the primary subject and mission in the development of policies for advancing the competitiveness of a city and on promoting urban management. The mission is also to unfold through urban planning the characteristics of the local features and styles and integrate the systems from the old and new urban planning schemes for an attempt to transform a region into an emerging new city.

This research takes an example on the “Restrictions of a Minimal Developmental Scale for a Construction Site” from the development of the Hsinchu County governed areas levied by the Hsinchu County Government. The restriction policy was imposed during the planning of the concept for the urban design and its standards. Through this research the effects of such restriction policy on the urban aesthetics will be studied together with the appropriateness of the scale that is

set for such developments. The topic on whether the policy of “Restrictions of a Minimal Developmental Scale for a Construction Site” has a purpose on imposing positive effects on urban aesthetics, will be tested through questionnaires aimed for individuals from related industries and academic professionals from related fields. Furthermore the information gathered from the questionnaires will be compared and contrasted with the progresses of execution on the levying of the Hsinchu County governed areas for a review on the strategic directions that the local government employs for this subject matter. The study aims to provide developmental directions and suggestions for future urban living and urban planning of new cities, towns and living environments. The study also aims to set a model for the implementation of future urban designs and contribute to advancing urban aesthetics.

Keywords: Urban planning、 Urban design、 Urban Landscape、 Development Scale



誌 謝

自七十年大學畢業後迄今已二十餘年，從來也不曾想到我還能再次到學校讀書，非常感謝交通大學給了我們這群在職生機會，我之所以能於交通大學研究所就讀，要感謝的人很多，首先是與我情同兄妹的東元綜合醫院院長黃忠山，他堅強的毅力讓我深深的敬佩，他不畏平日業務的繁忙，以五十多歲的年歲，努力的在陽明醫學院取得碩士學位（且為一般生），邀請我參加他碩士班的畢業典禮，並鼓勵我應再進修，有朝一日能和他一樣取得碩士學位，並說未來也許可以一起再攻讀博士學位；他的鼓勵與毅力，是我學習的榜樣，是促使我再次重當學生的原動力。加上承劉院長增豐的推薦及鼓勵，讓我對自己有了自信心。

在研究所研讀過程，感謝所有任課的教授體恤我等為在職生，在課業上都給予相當的方便及鼓勵；尤其感謝指導教授曾仁杰老師及劉院長增豐對於研究架構與觀念的引導，不斷的提供意見及指引，以及王維志老師、余文德老師、楊智斌老師、劉福勳老師、吳永照老師，在口期間試，對學生論文的指正與觀念的釐清，使得本研究論文得以順利完成。

同時也感謝我的好同事們給我的協助與支持，尤其是俊堯在我的論文編修上給予的協助與指導，佳蓉、偉志、淑貞、鄧哥及統哥在業務上的支援及扶持，讓我無後顧之憂，因為你們的相伴、扶持與激勵，使我在研究所修讀期間，一直能有源源不斷的動力。

最後，要感謝的是對我支持與關懷的夫婿及一對兒女，在我上課期間給予百分百的支持，以及對我的關愛與鞭策，都是促使我完成學業的目標與原動力。

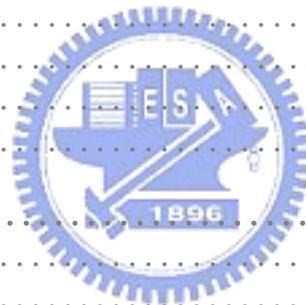
吳玉釗 謹誌於
交通大學工學院

目 錄

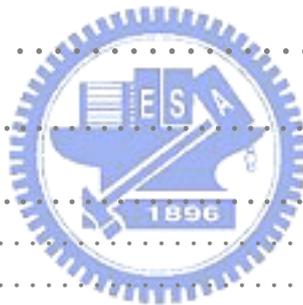
中文摘要	I
英文摘要	II
誌謝	IV
目錄	V
表目錄	IX
圖目錄	XI
第一章 緒論	1
1.1 緣起	1
1.2 研究動機與目的	2
1.3 研究方法與流程	3
1.3.1 研究方法	3
1.3.2 研究流程與步驟	5
1.4 小結	6
第二章 相關文獻回顧	8
2.1 永續都市發展理論	8
2.2 都市防災	8
2.3 生活品質的概念	8
2.4 都市景觀	9
2.5 都市空間與建築型態的關係	10
2.6 都市景觀與都市設計之關係	10
第三章 都市發展及影響都市景觀因子之探討	12
3.1 都市發展過程	12
3.1.1 生活經驗的過程與需求的影響	12



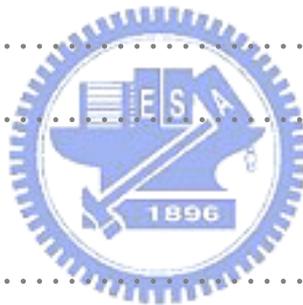
3.1.2 法令主導形塑的影響	13
3.2 從都市發展過程觀察都市開發方式對都市景觀的影響	13
3.2.1 政經利益角逐下的都市土地開發	14
3.2.2 土地開發方式及地政作業方式的影響	14
3.3 都市景觀的定義	16
3.4 都市景觀的內涵	16
3.4.1 都市景觀的意義	16
3.4.2 都市景觀的功能	17
3.4.3 都市景觀美學	17
3.5 都市景觀項目與內容	17
3.5.1 都市景觀之自然景觀項目及內容	18
3.5.2 都市景觀之人為景觀項目及內容	18
3.6 影響都市景觀因素	22
3.6.1 實質環境條件	22
3.6.2 社會文化因素	22
3.6.3 政治因素	22
3.6.4 經濟因素	22
3.6.5 工程因素	23
3.6.6 地籍變化因素	23
3.7 塑造都市景觀考量因子	23
3.7.1 自然景觀層面	23
3.7.2 人為景觀層面	23
3.8 小結	24
第四章 都市發展與建築基地最小開發規模之關係	25
4.1 都市永續發展理念	25
4.2 建築基地最小開發規模與建築形態的關係	28
4.3 現行都市空間管理工具說明與分析	34
4.4 就建築基地細分規模限制深究基地最小建築開發規模劃設	41
4.5 劃設建築基地最小開發規模的目的	42
4.6 小結	43



第五章 都市空間管理工具操作案例與說明	44
5.1 新竹縣案例—以縣治區段征收計畫為例	44
5.1.1 竹北市的都市計畫概況	44
5.1.2 縣治一期區段征收案例說明	48
5.1.3 縣治二期區段征收案例說明	52
5.1.4 由訂定建築基地最小開發規模執行果及檢討	54
5.2 桃園縣案例—以桃園航空城區段征收區	59
5.2.1 計畫概況	59
5.2.2 都市設計管制重點說明	59
5.2.3 由訂定建築基地最小開發規模執行果及檢討	64
5.3 台中市案例—以台中市新市政中心專用區案	64
5.3.1 計畫概況	64
5.3.2 都市設計管制重點說明	65
5.3.3 由訂定建築基地最小開發規模執行果及檢討	67
5.4 小結	69
第六章 專家問卷調查與分析	70
6.1 問卷調查計畫	70
6.2 問卷調查方式及對象	71
6.2.1 調查方式	71
6.2.2 調查對象	71
6.3 問卷成果統計及分析	71
6.3.1 德爾非(Delphi)法	71
6.3.2 問卷進行步驟	72
6.4 問卷設計與調查	74
6.5 問卷調查統計與分析	75
6.5.1 專家問卷調查對象基本資料 (詳見附錄三)	75
6.5.2 第一回合問卷調查回收統計	75
6.5.3 第一回合問卷統計歸納分析	76
6.5.4 第二回合問卷統計歸納分析	87
6.6 小結	103
第七章 案例分析與檢討	104
7.1 案例說明及分析	104
7.1.1 案例一	104



7.1.2 案例二	109
7.1.3 案例三	113
7.1.4 案例四	116
7.2 分析街角地的管制對景觀之影響	120
7.3 合併基地開發規模限制對景觀之影響	125
7.4 分析建築基地開發規模限制對景觀之影響	126
7.5 都市設計審議的裁量範疇	127
7.6 整合都市計畫規劃與區段征收抵價地分配方法	128
7.7 小結	128
第八章 結論與建議	129
8.1 結論	129
8.2 建議	130
8.3 後續研究之建議	132
參考文獻	133
附錄一 口試委員意見回復表	135
附錄二 專家問卷(第一回合)	137
附錄三 專家問卷(第二回合)	137
附錄四 專家問卷名單	149



表目錄

表 3-1	都市景觀項目與內容	21
表 4-1	新竹縣畸零地使用規則	26
表 4-2	都市設計準則項目及內容綱要架構	38
表 4-3	都市空間管理工具分析	40
表 5-1	竹北市都市計畫（主要計畫）一覽表	44
表 5-2	竹北市辦理區段征收概況表	44
表 5-3	台中市新市政中心專用區建築基地最小建築規模彙整表	64
表 6-1	訂定『建築基地最小開發規模』的目標統計分析表	76
表 6-2	現階段可改善都市景觀的方式統計分析表	77
表 6-3	要項因子統計分析其重要程度統計分析表	79
表 6-4	訂定『建築基地最小開發規模』對都市景觀影響之程度統計分析表	83
表 6-5	議題一各領域專家統計分析表	87
表 6-6	議題二各領域專家統計分析表	89
表 6-7	議題三各領域專家統計分析表	90
表 6-8	議題四各領域專家統計分析表	92
表 6-9	議題五各領域專家統計分析表	93
表 6-10	議題六各領域專家統計分析表	95
表 6-11	議題七各領域專家統計分析表	96

表 6-12	議題八各領域專家統計分析表	98
表 6-13	議題九各領域專家統計分析表	99
表 6-14	議題十各領域專家統計分析表	100
表 6-15	議題十一各領域專家統計分析表	102
表 6-16	議題十二各領域專家統計分析表	103
表 7-1	案例一都市景觀設施施作情形對照表	107
表 7-2	案例二都市景觀設施施作情形對照表	112
表 7-3	案例三都市景觀設施施作情形對照表	116
表 7-4	案例四都市景觀設施施作情形對照表	119



圖目錄

圖 1-1 研究流程.....	5
圖 4-1 建築基地合併與未合併建築基地情形配置圖.....	29
圖 4-2 建築基地合併建築完成的建築案件.....	29
圖 4-3 建築基地未合併建築之案件.....	29
圖 4-4 住宅區與商業區未規定建築基地最小開發規模限制之地籍示意圖.....	31
圖 4-5 未訂定建築基地最小開發規模下所發展的傳統店屋建築形態圖.....	31
圖 4-6 建築基地最小開發規模限制之地籍示意圖.....	32
圖 4-7 訂定建築基地最小開發規模所發展興建完成的建築形態圖.....	32
圖 4-8 大街廓建築提供民眾休閒的步行空間圖.....	33
圖 4-9 大街廓建築所創造的整體景觀及天際線變化圖.....	33
圖 4-10 一完整街廓細分為三宗建築基地案例圖.....	41
圖 5-1 新竹縣竹北都市計畫位置圖.....	46
圖 5-2 新竹縣竹北都市計畫區近期開發案位置分佈圖.....	46
圖 5-3 新竹縣竹北地區都市計畫土地使用分區圖.....	47
圖 5-4 新竹縣竹北（縣治附近地區）細部計畫圖.....	50
圖 5-5 新竹縣治一期區段征收地區地籍分配圖.....	50
圖 5-6 新竹縣治一期區段征收地區發展現況（1）—光明三路(路寬 15 公尺).....	51
圖 5-6 新竹縣治一期區段征收地區發展現況（2）—縣政九路(路寬 20 公尺).....	51
圖 5-6 新竹縣治一期區段征收地區發展現況（3）—光明六路(路寬 30 公尺).....	52

圖 5-7 新竹縣治二期區段征收區建築基地最小開發規模管圖	55
圖 5-8 新竹縣治區暨高鐵新竹車站特定區周邊之建築基地開發規模管制圖	55
圖 5-9 新竹縣治二期現況發展平面配置圖	56
圖 5-10 縣治二期區段征收地區發展現況 (1) --光明六路東一段(路寬 60 公尺)	57
圖 5-10 縣治二期區段征收地區發展現況 (2) --自強北路(路寬 40 公尺)	57
圖 5-10 縣治二期區段征收地區發展現況 (3) --成功八路(路寬 15 公尺)	58
圖 5-10 縣治二期區段征收地區發展現況 (4) --莊敬南路(路寬 30 公尺)	58
圖 5-11 桃園航空客運園區最小基地規模管制圖	60
圖 5-12 桃園航空客運園區建築座落退縮配置示意圖	62
圖 5-13 桃園航空客運指定留設公共開放空間位置示意圖	62
圖 5-14 台中市新市政中心專用區土地使用強度分區示意圖	66
圖 5-15 台中市新市政中心專用區指定留設公共開放空間示意圖	68
圖 6-1 德爾菲專家問卷進行步驟	73
圖 6-2 訂定『建築基地最小開發規模』統計分析圖	76
圖 6-3 訂定『建築基地最小開發規模』各領域專家意見統計分析圖	77
圖 6-4 現階段可改善都市景觀的方式統計分析圖	78
圖 6-5 現階段可改善都市景觀的方式各領域專家意見統計分析圖	78
圖 6-6 要項因子統計分析其重要程度統計分析圖 (一)	80
圖 6-7 要項因子統計分析其重要程度統計分析圖 (二)	80
圖 6-8 要項因子統計分析其重要程度統計分析圖 (民間業者)	81
圖 6-9 要項因子統計分析其重要程度統計分析圖 (建築師)	81

圖 6-10	要項因子統計分析其重要程度統計分析圖 (學者專家)	82
圖 6-11	要項因子統計分析其重要程度統計分析圖 (政府部門)	82
圖 6-12	『建築基地最小開發規模』對都市景觀影響之程度統計分析圖 (一)	84
圖 6-13	『建築基地最小開發規模』對都市景觀影響之程度統計分析圖 (二)	84
圖 6-14	『建築基地最小開發規模』對都市景觀影響之程度統計分析圖 (民間業者)	85
圖 6-15	『建築基地最小開發規模』對都市景觀影響之程度統計分析圖 (建築師)	85
圖 6-16	『建築基地最小開發規模』對都市景觀影響之程度統計分析圖 (學者專家)	86
圖 6-17	『建築基地最小開發規模』對都市景觀影響之程度統計分析圖 (政府部門)	86
圖 6-18	議題一問卷統計分析圖 (一)	88
圖 6-19	議題一各領域專家意見統計分析圖 (二)	88
圖 6-20	議題二問卷統計分析圖 (一)	89
圖 6-21	議題二各領域專家意見統計分析圖 (二)	89
圖 6-22	議題三問卷統計分析圖 (一)	90
圖 6-23	議題三各領域專家意見統計分析圖 (二)	91
圖 6-24	議題四問卷統計分析圖 (一)	92
圖 6-25	議題四各領域專家意見統計分析圖 (二)	92
圖 6-26	議題五問卷統計分析圖 (一)	93
圖 6-27	議題五各領域專家意見統計分析圖 (二)	93
圖 6-28	議題六問卷統計分析圖 (一)	95
圖 6-29	議題六各領域專家意見統計分析圖 (二)	95
圖 6-30	議題七問卷統計分析圖 (一)	96

圖 6-31 議題七各領域專家意見統計分析圖 (二)	96
圖 6-32 議題八問卷統計分析圖 (一)	97
圖 6-33 議題八各領域專家意見統計分析圖 (二)	98
圖 6-34 議題九問卷統計分析圖 (一)	99
圖 6-35 議題九各領域專家意見統計分析圖 (二)	99
圖 6-36 議題十問卷統計分析圖 (一)	100
圖 6-37 議題十各領域專家意見統計分析圖 (二)	100
圖 6-38 議題十一問卷統計分析圖 (一)	101
圖 6-39 議題十一各領域專家意見統計分析圖 (二)	102
圖 6-40 議題十二問卷統計分析圖 (一)	103
圖 6-41 議題十二各領域專家意見統計分析圖 (二)	103
圖 7-1 案例一附近土地地籍套繪圖(訂定最小開發規模與之關係圖)	105
圖 7-2 訂有最小開發規模之建築基地(大學段 213 地號)之平面配置圖	105
圖 7-3 案例一(大學段 213 地號)整體開發完成的外觀一致性現況圖	107
圖 7-4 案例一(大學段 213 地號)所完成街道傢俱、人行空間及綠化植栽情形	107
圖 7-5 案例一(大學段 213 地號)所完成街道傢俱、人行空間及綠化植栽情形	108
圖 7-6 相對於案例一(大學段 213 地號)北側基地發展零亂的現況圖	108
圖 7-7 案例二之建築基地配合訂定最小開發規模再合併的建築基地地籍套繪圖	109
圖 7-8 案例二之建築基地整體規劃完成的平面配置圖	110
圖 7-9 案例二完成建築的整體外型及量體現況圖	111
圖 7-10 案例二完成建築之人行步道及鋪面及綠化植栽現況圖	111

圖 7-11 未訂定最小開發規模(案例二對側街道)所完成立面造型不一致的建築現況圖	112
圖 7-12 案例三為自行整併的建築基地地籍套繪圖	113
圖 7-13 自行整併完成建築之外觀整體一致性的完工建物現況圖	115
圖 7-14 案例三鄰近基地各自零星申請建後的零亂情形	115
圖 7-15 案例四建築基地地籍套繪情形圖	116
圖 7-16 案例四配合建築基地最小開發規模合併其他基地完成的整體外觀透視圖	117
圖 7-17 案例四(公園段 1174 等五筆)平面配置圖	118
圖 7-18 案例四建築案與鄰近建築基地平面配置整合情形圖	119
圖 7-19 建築物僅外觀一致性，但無提供其他相關設施(竹北舊市區)	120
圖 7-20 建築物僅外觀一致性，但無提供其他相關設施(竹北縣治一期發展區)	121
圖 7-21 建築物僅外觀一致性，但無提供其他相關設施(竹北縣治一期發展區)	121
圖 7-22 訂有最小開發規模的街角所完成的建築物型態	122
圖 7-23 訂有最小開發規模的街角所完成的建築物型態	123
圖 7-24 訂有最小開發規模的街角施工中的建築物型態	123
圖 7-25 訂有最小開發規模的街角所完成的建築物型態	124
圖 7-26 訂有最小開發規模的街角所完成的建築物型態	124
圖 7-27 大街廓開發完成具整體性規劃且完成的人行空間	125
圖 7-28 在一個大街廓的規劃單元—具整體性之外觀並提供綠化植栽景觀	126
圖 7-29 大街廓開發所塑造具變化的天際線案例	127

第一章 緒論

1.1 緣起

曾幾何時台灣名為『福爾摩沙』，意為美麗的島嶼，然在國人普遍重視經濟發展而輕忽環境保護下，台灣的城鄉風貌缺乏整體規劃設計，一連串片斷、不連續的決策過程，造成都市缺乏獨特風格，公共景觀與視覺品質普遍低落，不僅使原有環境之自然、人文特質無法延續，新都市的建構亦無法創造出符合人性、令人滿意的生活環境。然而，市容景觀是都市整體文化水平與生活品質的表徵，為整合既有之都市計畫、建築營造等策略，或對城市空間的實質環境、活動機能及經營管理等事務，給予適切且創新的構想與規劃，以求創造出具永續性、總體性、人本化的都市，於是乎都市設計理念被提出。

都市計畫的目的為滿足人類生活最大的需求，都市空間品質則是為確保都市活動及環境的可居性；然現今都市環境的現狀，在長久不當的都市計畫政策下，幾乎淪為抄作土地的工具，由都市計畫規劃師在政治協商後，以統計數字量表轉繪到不同色塊的土地使用分圖的組合，再加上建築個案均由起造人委請建築師事務所從事精心設計的藍圖所累積而成，所以談不上整體都市風格及特色；都市裡的建築物侷限在建築境界線內，任由開發者、建築師演練新空間理念及新造型的表達而已；整體都市的變遷暨公共利益的需求，已非昔日建築藝術、城鎮設計之單一專業技術所能控制與解決，都市的環境經營，由於都市發展快速，自由資本市場的強勢主導早已與都市公共政策緩慢步伐脫節，在在顯示公共部門的政策始終拿不出乙套清晰架構，可供為整體都市發展之依循，也使得都市的建設盲目地由市場的供需失調所支配。（林欽榮，1998）

都市品質管理涉及公私部門各組織的運作，如何透過創新的管理工具來增進管理功能，促使都市進行連續且有效益的發展，使其都市成長政策符合民眾的期待及重視，進而共同努力形塑出更美好的都市，並正確引導都市朝健全的方向發展，讓都市土地使用與規劃機制能夠相輔相成。

是故，針對新市鎮地區之開發，積極推動都市計畫之細部計畫規劃階段或於細部計畫完成後，進行都市設計暨準則之訂定，其目的即在以都市設計的手段及方式協助部份都市計畫之不足；有鑑於『都市景觀』是提升城市競爭力及推動都市治理與政策發展上最首要的課題與任務（陳子文·曾梓峰，2005），為使都市計畫區之地方風貌呈現其特色，並整合新舊都市計畫之體系，企圖引領區域轉型。新竹縣政府配合縣治遷建，積極辦理

縣治周邊都市計畫區的開發建設及針對各新興都市計畫地區進行都市設計構想規劃及準則研擬，並訂定有『建築基地最小開發規模限制』，但無法確切得知訂定是項規定，對都市景觀的影響為何，及所訂定之規模其合理性如何，本研究案期能透過對相關從業人員及學者專家之意見調查，比對於新竹縣治區段征收區執行情形，研擬以更細膩且切合實際執行之考慮過程及執行工具，作為未來各新興都市計畫規劃居住、生活環境新的發展方向，以及作為未來都市設計發展之模式，期能再提昇都市景觀上有所貢獻。

1.2 研究動機與目的

現今都市環境的現狀，從南到北，概因現代都市在所謂的建築法系下（建築法及建築技術規則等），設計建築師常以符合法令的最低基本需求且在業主追求最大的使用利益下，規劃設計為高度發展，忽略整體都市的變遷而公共利益通常未受重視，任由資本市場或個別獨立的使用者，做成局部形式的決定，忽略了建築物四周環境空間的外觀處理，於是乎環境的複雜及混亂，公部門政策始終拿不出一套有效的管理機制，尤其近年來在選舉頻繁及中央部會對都市計畫法令節節鬆綁下，地方政府又沒能有一套完整的配套措施，然而在民意高漲的社會中，民眾自主性強而守法性普遍不足之下，公權力難於伸張，使得環境更形混亂。

都市紋理為動態發展下逐漸形成的，在地理條件和社會、經濟、政治、技術等相互作用下不斷的演變，而建築物是填充空間實體的基本元素，由於不同的建築物使用用途、營業單元及面積，建構不同的生活機能和多元的生活世界。在完整的街廓區塊上，由於土地權屬持分不同，將會形成各種基地分割組合模式，基地大小、形狀、臨街方式等會形成不同形態的建築型式，不同型式的建築空間組合，會影響整個都市景觀意象。換言之，建築基地規模大小，終將組合形成不同形態的建築物外觀以及在不同手法的外部空間規劃處理下，也將形成不同的街廓紋理，進而影響整體都市景觀的形塑。

在國內都市開發過程，常面臨一個最大問題就是零碎的基地太多，而且大部分都沒有整體單元開發的觀念，常常一個街廓就有十幾個不同的土地所有權人，開發出完全不同的建築，難以塑造整體的特色，也無法資源共享或共同創造資源，且以往區段徵收地政作業為都市計畫完成變更法定程序後，移交地政單位逕為辦理，造成與都市計畫規劃原意相去甚遠或與都市設計脫節，而區段徵收¹是國家實施重大經濟建設計畫重要的土地開發

¹區段徵收，係就實施區域內土地由政府強制取得，再予開發建設，重新分配土地產權之制度

方式之一，也是現階段都市計畫開發較具公平、正義的一種開發方式。然而，如何讓地權重新分配與都市設計操作手法結合，探討訂定建築基地最小開發規模規定，是否得以避免造成整體都市空間紋理的失序及環境品質的失控，且是否在都市景觀在重要軸帶上、節點上能有效控制，因此在新的發展區域整體開發時，如何以都市設計操作工具研擬一套適用該計畫區的最小開發規模限制，再透過開發許可建築規定，來引導土地所有權人基地合併建築、整體開發，是本研究提出檢討的重點。

從目前專業上操作的工具及操作經驗，涵蓋了各種不同的專業領域，包括有都市計畫、都市設計、建築管理、營建工程等，尤其近年來大量的新市鎮開發的地政作業相關規定的實施，彼此間存在緊密不可分的操作整合關係，都直接影響並表現在都市紋理形貌的秩序及品質上。然而，建築物四周環境空間外觀處理、景觀設計無論是硬體或是軟體的設施，都將被視為整體規劃設計的一部份，近年來在學者專家的努力下，都市設計理論有了較系統性及原則性的發展，包括了永續都市形勢、社區都市設計理論等。

本研究將針對現行區段徵收作業之配地方式，有關土地重新劃設整理與都市計畫作業的互動關係，分析其對都市發展的影響及現況操作上亟待改善的問題，提出具體修正的建議。最後以竹北縣治一期及縣治二期區段征收區內之建築案例分析比較，具體說明並檢討修正以往區段征收作業未能與都市計畫管理工具密切配合的缺失，作為未來新竹縣或其他地區辦理新市鎮開發作業之參考。

1.3 研究方法與流程

1.3.1 研究方法

建築基地之最小開發規模的訂定或限制，或可消極避免過於細分之建築宗地造成開發後建築造型/風格/量體之混亂；然而配合區段征收作業，仍需重新分配土地產權給予被征收之原計畫區土地所有權人，其應有的權益，公部門仍應給予照顧，於是無法於計畫區全面執行最小開發規模的規定，但都市綠地又是提供都市居民休閒場所及美化市容的主要開放空間，也是構成都市生態系統的基礎；然而，為維護居住環境品質，將所留設之公共開放空間及綠地統一留設並串聯，以建構生態廊道，提昇都市生態環境與人類生活環境品質，並期能塑造綠意及引導之視覺效果之目的，未來如何得以實現，其具體措施為何，是本研究的目的，而研究之方法包括：

1. 相關資料之蒐集、整理與分析

廣泛蒐集都市計畫地區建築基地開發規模限制與開發型態及發展等相關資料及文獻，整理並瞭解其分別執行之結果比對分析，以供本研究之參考。

2. 區段征收區執行情形分析與說明

以新竹縣市 71 分治，自 73 年起辦理縣治遷建之開發中的縣治一期及縣治二期區段征收作業過程及都市計畫與都市設計作業配合執行情形分析比對，說明建築基地最小開發規模限制與都市發展景觀間的影響及關聯。

3. 專家問卷調查與分析

將現況執行情形於分析中之觀察與發現，設計問卷對各相關之專家學者以及建築相關行業主管人員作問卷調查，再針對其調查結果加以分析、整理作實證檢討與分析，以使本研究內容更為周延。並作為修正研究成果之參考。

4. 演繹及歸納法

透過相關資料之整理與都市發展現況之觀察，推演現行執行情形之課題，經由案例分析檢討，歸納出具體可行之方式供未來都市發展與管制之執行方案參考。



1.3.2 研究流程與步驟

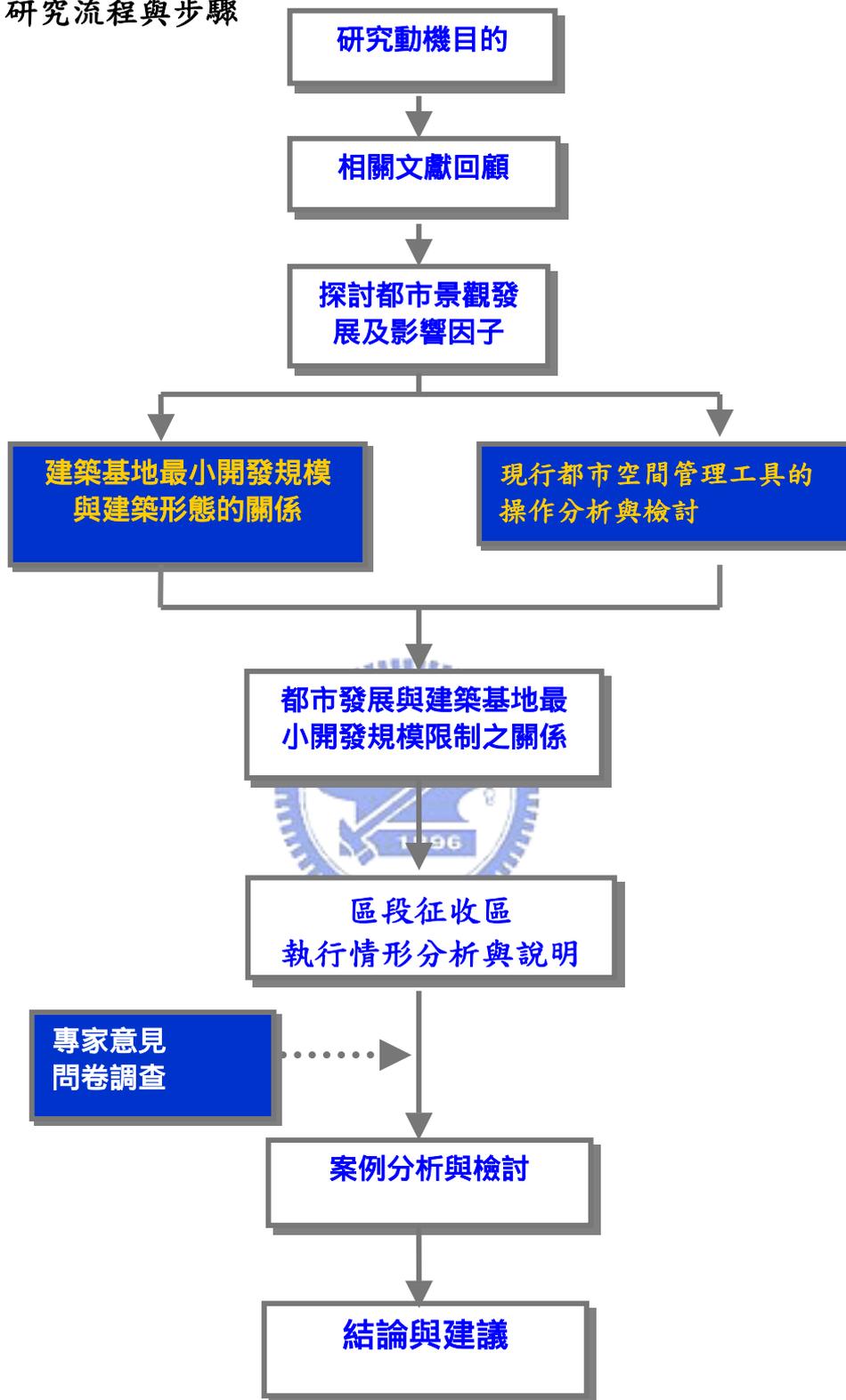


圖 1-1 研究流程
資料來源:本研究繪製

1.4 小結

反思國內在新市鎮開發過程中，不論市地重劃、區段徵收，政府都以公權力直接介入，調整分配之後扣除應負擔的公共設施及開發費用依比例發還予原地主（即抵價地）及公開標售抵費地²，其中抵價地的分配，涉及街廓土地細分及其產權再配置的作業；長期以來的實踐經驗顯示，以往新市區開發缺乏整體都市設計構想的關注，任由建築實體依循傳統一般的建築管理，在量化的建蔽率、容積率的規範下，自我個別展現其作品，忽略了公共生活空間的整體景觀，其實區段徵收作業與都市空間紋理形成存有緊密互動的關係（李子耀，2001），但以往區段徵收地政作業為都市計畫完成變更法定程序後，移交地政單位逕為辦理，造成與都市計畫規劃原意相去甚遠或與都市設計脫節，造成整體都市空間紋理的失序及環境品質的失控，如何與地權重新分配的時機結合，增加都市設計操作工具，並探究如何有效的改善都市景觀，又能讓民眾配合相關措施及規定，共同為提昇居民生活環境品質而努力。

本論文研究係基於從事都市計畫工作多年，觀察當前新竹縣各都市環境景觀與管理的現象，指認現行都市空間管理工具在整合操作經驗上，存在結構上及執行上的問題，藉由新市鎮開發地區開發過程，比較以往傳統地政作業與都市開發間的分工脫節，致使開發後的整體景觀出現紊亂失序，與規劃原意相違悖，而『都市景觀』是提升城市競爭力及推動都市治理與政策發展上最首要的課題與任務，因此，擬深入探討其成因並提出檢討改善的對策，研究重心在於檢討說明都市空間管理工具整合操作架構，檢討分析建築基地最小開發規模限制對都市景觀的影響研究，進而整合地籍條件的調整控制，基於考量老舊市區及建成區已開發建築之形態，其地籍已細分無法再加以整合，因此，本研究特別針對新市鎮開發地區之區段徵收抵價地分配作業與建築基地最小規模其應整合的可行性，以及規定建築基地最小開發規模之執行結果分析，以了解對都市景觀之影響。

研究內容主要分成三大部份，一是探討都市景觀發展及影響因子，其次從新市鎮開發及都市發展經驗檢討現行有關都市空間管理問題，其中並以新竹縣政府辦理縣治一期及縣治二期區段徵收之執行情形分析比較後，依據所分析之課題檢討心得，再輔以專家問卷調查與分析作為實證，提出建築基地應否訂定最小開發模限制做為都市空間管理工具，輔以地籍整理作為配合手段，研究其是否為都市發展及塑造都市景觀不可或缺的操作步

²抵費地，指以配餘地標售價金抵充先行墊付的開發費用。

驟。本論文研究方法包括文獻資料蒐集、閱讀、觀察及分析、實例操作及反覆檢討等。



第二章 相關文獻回顧

國內外探討建築基地最小開發規模限制對都市景觀發展影響的論文並不多見，尤其對政府機構以區段徵收方式開發應否規定其土地細分規模之配地方式所作之研究更是少見；大多是針對城市空間、街廓、建築形態設計理論、都市景觀以及永續都市發展理念、都市防災、生活品質等方面的討論，而前列相關之論述與都市景觀發展是息息相關的。

2.1 永續都市發展理論

傳統建築與城鄉發展是隨著自然生態與人類三生（生存、生活、生產）環境需求而變，但工業革命後建築與城鄉發展產生巨大變動，人為二生（生活、生產）環境重於自然生態環境，以致造成城鄉自然生態環境惡化與人類生存環境的危機，進而衝擊地球環境。（陳錦賜，2004）。而永續都市發展理念主要源自都市擁擠與資源過度損耗的反省，希望透過人為環境管理與成長管理改善資源使用效率、政府財政惡化和快速成長的外部性問題等論述，以及對失衡的城鄉空間關係，重新構思永續城鄉發展之改進策略，採取永續治理來開創城鄉的永續性，亦即「三生一體—生態、生活、生產、體制」，將人造資本、自然資本與社會資本進整合。（李永展，2005）。

2.2 都市防災

都市防災是小至建築單元開放空間與綠地，大至城市與鄉村界面之綠帶串連，以至擴大到區域自然系統之銜接。（內政部營建署，2000）而開放空間是都市的濾清器，它所負擔的機能為室外活動及公共社交的場所、可改善都市微氣候，維護日照、通風、採光等物理環境，提升居住品質以及都市防災、避難的安全功能，並可減低視覺及活動干擾，有效串連各基地空間，故建築基地開放空間之留設與公園綠地的串聯，可有效塑造都市景觀並可兼顧都市防災的功能。

2.3 生活品質的概念

生活品質的建構，並沒有一定的標準，生活品質涉及環境與社會及經濟三個面向，其中可居性被認為是環境及社會領域之間交互作用的結果，而永續性是環境與經濟領域之間交互作用的結果，這三個領域之間交互作用則可界定為永續性的生活品質。

然而，生活品質是一個複合的概念，它包括經濟的、政治的、社會的、心理的、及文化的；易言之，生活品質除了指民眾的物質生活條件外，尚包括精神生活條件；生活品質的意義不只是量的多寡，也代表質的內涵。李永展(1995)認為生活品質係指一國人民對其生活中不同範疇的滿意程度，亦即人們對其所處生活環境之滿意程度。但每個人所界定的可能都不一樣，每個人所重視的面向也不相同。

Bonaiuto et al(2003)在羅馬的一項實證研究中，認為都市鄰里環境品質之指標，可分為空間觀點—即建築、規劃空間、空間組織及可及性、綠色空間；人類觀點—即人與社會關係；機能觀點—即福祉、休閒、商業、運輸服務；社會脈絡觀點—即生活步調、環境健康與維護。

林素穗(2004)也認為生活品質是一個複合的概念，包括經濟的、政治的、社會的、心理的及文化的各種層面；生活品質可用來量測地方優勢、吸引外在投資和全球活動並塑造地方特殊意象和魅力，帶動城市行銷，吸引資本投入。

綜上所述，生活品質的核心是『人』，它所指涉的是人的生活，所探討的是人生活的品質，只有人們自己才能對其生活品質做直接的判斷，只有人們自己的生活經驗才是其生活品質最直接的指標。(李永展·吳孟芳，2005)

2.4 都市景觀

都市景觀 (Townscape) 一詞是 1960 年代英國的 Gordon Cullen 正式提出的，凡人肉眼所見的有形景物是為『景觀』，我們在都市中所舉目所見的景象都可說是都市景觀；人創造都市，都市創造人，都市不止是建築、街道等人工構築的集合，更是實質環境、社會文化、政治、經濟、工程等各種因素作用下，都市居民通泛的表現形式，以建築、開放空間、植栽、街具設施和人的活動等整體的印象、平面結構、全景輪廓、或個別地標等居民生活的集結體形塑而成。是故，人的生活、物理、心理、自然、社會等需求，是任何都市設計者不能忽略的要項，也是都市發展引導的方向。因此，功能性、統一性、均衡性、豐富性、自明性，就成為一個好都市應具備的條件。(黃長美，1994)

林欽榮(1998)則稱都市景觀是「整體都市生活經驗裡面的一種場所感覺」，從世界性角度觀之，『都市景觀』絕對是國際性城市在提升競爭力及推動都市治理與政策發展上最首要的課題與任務，每個城市皆應具備長程性的城市景觀「引導意象」，此意象不僅是城市發展「地方特色」及突顯「自明性」之指標，更成為都市計畫管制之重要依據，近期發展中，都

市景觀之地方特色與自明性被要求與生態永續的連結為訴求，以及新世紀生活環境塑造的新標準結合，更必須與自然生態及物種棲地之保存多樣物種間生態網絡關係達到與人類生存空間之平衡。（陳子文·曾梓峰，2005）

然而，要創造良好的都市景觀則必須要兼顧『自然景觀』及『人為景觀』之相互配合作整體性的規劃，才能塑造具豐富性與協調性景觀，並於規劃上顧及一些基本原則與項目，如都市空間之地形、水體、植生，建築意象，人為都市空間之建築形式與量體、照明與公共藝術、街道傢俱、廣告招牌與標誌，地坪鋪面等，會將對都市景觀有所提昇。（谷美燕，2001）

2.5 都市空間與建築型態的關係

都市的紋理形成不是靜態的，是在其特殊的地理環境和社會、經濟、政治、技術的作用下，所進行的空間變遷。而都市空間紋理的變化，實為建築量體形式集體變化的秩序，而地籍條件就是建築量體集體變化的基礎。建築量體的形式會受到土地規模的影響，當土地所有權進行合併或分割時，因基地面積、形狀的變化，就會產生新的開發方式，且會直接改變地上建築物的幾何形狀。地籍條件產生變化，可能產生新的開發方式與不同的建築形體。故都市地區空間紋理形貌的控制，應該從地籍條件的檢討出發，不論重新調整地籍分配或保留原來傳統的持有模式，甚至引導未來變動的可能性，都應該經過審慎的分析，再透過都市計畫土地使用管制等法定過程予以落實。（李子耀，2001）

2.6 都市景觀與都市設計之關係

整體都市的變遷暨公共利益的需求，已非單一專業技術所能控制與解決，都市的環境經營，由於都市發展快速，剖析台灣都市現狀及所遭遇之公共空間環境品質低落問題的關鍵，以及都市設計制度在台灣實踐歷程及發展趨勢，未來都市景觀將依賴都市設計有效地成為支援台灣都市環境發展的可行性及必要性。（林欽榮，1998）

從建築量體構成、都市空間構成面向，探討建築量體管制應以達到『反應都市涵構特質與塑造都市景觀特色及強化都市活動內容以及提升都市空間品質』的目標；『都市設計』制度的實施，涉及實質環境功能以及視覺環境品質改善的措施，是一種改善都市空間的工具及手段，惟有透過制訂都市設計規範的方式從事都市空間的建設，並可透過規劃設計的過程賦予建築量體環境美學的價值觀。

都市景觀，是人藉知覺官能和都市建立的關係，而整個都市形態可以說是長時間由各個都市元素累積下來的集體形式，對於建築物造型、材料、

甚至外牆顏色等有關建築設計之表現，除應符合建築技術規範有關規定外，再予以建築形式及景觀的相關規定，在運作上依據地區空間意象、空間性格及相鄰發展之建築形式加以考量，以形成特殊之都市景觀的一部份（林欽榮，1998）。



第三章 都市發展及影響都市景觀因子之探討

3.1 都市發展過程

現代都市的產生與改變大都是透過規劃後依序發展的，而人們常基於個人利益、經濟、宗教意志等因素集體實踐之，其間充滿一連串的折衷妥協與規劃而形成，但其發展是緩慢的，而且會有記憶；它可能伴隨著土地所有權制度、土地經濟市場、公權力、徵收方式、都市計畫施行的效力或營建管理法規的形式等等有所不同或改變，但不同投資者，會產生不同的建築物，民主社會體系下，是無法強迫其發展朝向某一種特定質地的，故發展的過程還是無法受到抽象的策略計畫完全控制。

而日常生活中無數行為，或有形或無形的參與了都市空間紋理形成與變化，從都市紋理形成的角度來觀察都市街廓建築的表現，是都市紋理形貌的焦點，而街廓建築的組織，是由住屋建築形態、土地細分規模或單元及街道配置共同組構而成的。

都市紋理構成的最基本元素是土地，其細分規模及街道配置二者間為複雜且動態化的關係，會依不同地區的歷史背景、經濟發展及社會文化而具體呈現；建築物可能改建，宗地可能合併或再細分，街道配置也可能隨生活形態改變而改變。

建築物則是街廓空間的主要實體，建築物外部空間形成的鄰棟間隔、人行步道、開放空間種類等等則是街廓空間構成的虛體，而實體的組合則受到相關法令的管制約束。例如土地使用分區管制、都市計畫及建築法等相關規定。

3.1.1 生活經驗的過程與需求的影響

台灣早期都市發展的變遷，除與移民祖籍族群背景特性有關外，另與市街土地使用機能及行為密切關聯，例如商業活動的市街，沿街建築物多設店舖（騎樓）並重視買賣交易的使用需求，背側臨巷道則用以出入貨物及日常生活使用為主，在未有依建築法或都市計畫法所劃設街廓前，街屋的使用需求主導了土地細分規模的尺度（李子耀，1991），近年則在愈趨複雜的都市計畫管制技術操作及管理下，對於街廓建築形態的構成及土地細分規模，產生不同而明顯的變化及影響。

3.1.2 法令主導形塑的影響

近代都市空間的形成，大多在都市計畫規劃下，以道路系統為架構，有規則的配置鋪設在地盤上，甚至完成土地細分的劃設（如竹北縣治二期區段徵收區），再由人為建造地上建築物填充在這些細分完成的建築基地內，因此道路規劃是都市計畫事業非常重要的基礎，故擬訂土地使用計畫及道路系統配置，理應綜合考量當地社會的發展、經濟資源的開發、人文地理環境的保存以及都市計畫事業及財務與建設等等因素。

檢視台灣一般都市街區發展的形態，在未有都市計畫前，大致上係沿既成道路發展而形成的街區，且多呈不規則細碎的街廓，只有少數家族共同持有的宗地，才會出現方整塊狀。日本人統治期間施行市街改正措施，促成新的街區的出現，及至近十餘年來，在台灣特殊的都市發展經驗、土地商品化的開發模式，市區更新及道路開闢、商業經營方式的改變以及政策引導（如大街廓開發容積獎勵）等因素，建築基地開始出現大而方整的合併規模。

台灣地區現行實施都市計畫制度，採用使用分區管制的規範體制，依都市計畫法第三十二條至第四十一條，明定地方政府得依據地方實際情形暨發展特性以及公共設施服務水準，劃定住宅、商業、工業等使用分區，並得視實際情況，劃定其他使用區或特定專用區。前項各使用分區，得視實際需要，再予劃分，分別予以不同程度之使用管制；另都市計畫法第三十九條規定，對於都市計畫各使用分區及特定專用區內土地及建築物之使用、基地面積或基地內應保留空地之比率、容積率、基地內前後側院之深度及寬度、停車場及建築物之高度，以及有關交通、景觀或防救災等事項，內政部或直轄市政府得依據地方實際情況，於都市計畫法施行細則中作必要之規定，故而現行都市計畫之執行大都採依都市計畫台灣省(或台北市、高雄市)施行細則規定為執行之依據。

上述管制規則中常見的建蔽率、容積率、建築物高度限制是形塑街廓建築物量體的基本規定，而空地比的留設、鄰棟間隔規定、法定空地植栽綠化等，則是對於建築物群體配置關係的規範，冀望能對建築物外部空間環境品質的維護，近年來，常見的都市計畫獎勵性規定，如綜合設計獎勵規定、鼓勵基地大街廓整體開發、指定留設開放空間、增設停車空間獎勵措施等，都直接或間接的影響了街廓建築組成形態。

3.2 從都市發展過程觀察都市開發方式對都市景觀的影響

早期的都市計畫，係由一群公務部門從業人員，參訪美國及日本等地區之模式，直接劃定一定範圍辦理都市計畫道路系統規劃、分區的配置，

再依都市計畫法暨建築法及建築技術規則辦理發照事宜，沒有都市計畫整體開發的概念，從北到南幾乎是同一模式，造就今日的都市景觀，任由各起造人各自依建築法相關法令規定請領建築執照興建住屋，形成跳躍式的發展，而公共設施也在各級政府財政困窘下無力取得，以至於社會中支配力量依其自身的利益與價值，一再的改變城市地景結構；都市土地開發過程，成為社會投機資本的最佳去處，因此鉅額的公共投資轉進了政商利益的口袋。由於都市成長管理政策容易抵觸土地開發利潤的追求，以各地方城市的市地重劃經驗，選擇辦理市地重劃的區位考量，未必然是在於新舊市區都市空間的整合，而是政經角逐下所選擇的。

3.2.1 政經利益角逐下的都市土地開發

八〇年代以後的台灣社會，地方政權與政商關係結合，常直接或間接的影響土地利用與規劃政策，並且從都市計畫的操縱過程中，不斷擷取土地資本利益。因此政商關係的交集處就在於都市計畫的制訂過程，更以資本利益為考量的都市土地開發行為，政商運作如何減除都市土地投資開發的限制障礙，因此，嚴謹的管制措施不太可能健全發展，反之，有利於土地開發利潤的法令，則會被執行，促成建商假藉公共空間名義轉化為私人資本利益。

3.2.2 土地開發方式及地政作業方式的影響

早期(1985 年以前)所擬定的都市計畫，並未規定整體開發方式，僅針對都市土地的使用分區予以配置及使用管制之規定，以致所劃設的公共設施均未能依都市計畫法定期限取得，以新竹縣 16 處都市計畫地區為例，因地價逐年調升，各級政府的財政在社會福利政策推行下更見窘困，1970 年至 1989 年所擬定的都市計畫區迄今尚有許多公共設施無力取得；直至 1989 年以後，積極辦理『公共設施專案通盤檢討』針對非必性之公共設施用地辦理檢討變更，並規定以『市地重劃』方式辦理開發，且應留設 35%至 45%之必要性公共設施，其餘由公共設施保留地變更為住商等可建築用地，並配合中央補助『第一期公共設施取得計畫』徵收八公尺以上道路用地，至此方取得部分的公共設施保留用地，然立法關機也配合都市計畫法的修訂，取消公共設施依法應於都市計畫發布後十年內取得之規定；未來公共設施保留地取得，將成為國家沈重負擔及無法有效解決的問題。

新竹縣市分治時，辦理縣治遷建作業，試辦區段徵收開發方式，開啟了台灣新市鎮等土地開發新模式，依現行行政院院頒政策，凡農業區及保護區的土地變更為可建築用地或新訂都市計畫地區一律以『區段徵收』開發方式辦理，至此，現行新劃設或變更之都市計畫地區其公共設施毋需再以政府財政辦理一般徵收，解決了地方政府負擔公共設施的沈重負擔，却

又能依都市計畫法相關規定劃設並取得必要之公共設施用地，維持都市基本的生活品質。

『市地重劃』係將實施地區內之公共設施用地，如道路、溝渠、鄰里公園、廣場、綠地等用地，包括相關實施之工程費用、重劃作業費用與辦理期間之貸款利息等，由參加重劃的土地所有權人按其土地受益比例共同負擔，並以重劃區內未建築土地折價抵付，同時藉由市地重劃的配地過程，將原來地界交相錯雜及零碎不整之土地，予以重新整理，使其重劃後之建築基地大小、形式均能符合建築法規定，故實施市地重劃後因公共設施完備，土地方正且利用價值提高，且需負擔重劃範圍之公共設施用地，故原土地所有權人於重劃後所分配的土地面積，雖然會較原有土地面積減少（領回約為45%至55%），但通常其土地總價值卻較重劃前提高許多，『市地重劃』的性質為土地分合，土地所有權並未消滅，係就其重劃事業應共同負擔的成本，以『抵價地』的形式交予政府。

『區段徵收』則是政府對某一劃定地區範圍內之土地，予以重新規劃整理並興闢公共設施後，由原有土地所有權人申領取回抵價地，而政府就其餘土地支配使用。區段徵收是土地徵收的一種，係於一定區域內之土地就特定目的事業利益之必要，全部徵收後重新加以劃分整理，因此其性質為消滅土地所有權，政府補償地主方式改以『抵價地』辦理分配（通常為40%）。

實施『市地重劃』與『區段徵收』的共同特色，包括土地使用分區及街廓劃分的重新調整，宗地形狀及各種公共設施興闢，是以政府公權力直接介入地籍調整分配，直接改變原有街廓形態的構成，雖可透過土地細分規模的機制對於實施地區開發環境及建築形態予以規範，惟目前各都市地區所呈現的作業成果，却僅限於地籍的重新劃分，並無法整合地區整體空間架構，其主要原因在於都市計畫、地政作業與都市設計之間的技術專業分工缺乏整合所致。

從其實施程序檢討，原則上先完成都市計畫法定程序後，交由地政單位辦理開發，都市計畫作業程序缺乏對地籍條件的關鍵要素，而都市計畫所訂之土地使用分區管制規定無法反映及指導地政作業，地政單位在辦理相關業務時，係直接處理地籍調整，並不會主動思考開發地區街廓形態發展及構成的問題。簡言之，地政單位優先考量的是配地的行政作業而已。

從現代專業操作上而言，建築形態的生成與都市空間管理工具的操作經驗，包括都市計畫、都市設計及建築法相關規定，甚至地政作業等相關實施規定間，存在緊密不可分的關係，對於街廓建築形態的構成及土地細分規模，將會產生不同而明顯的變化及影響。

3.3 都市景觀的定義

都市景觀 (Urban Landscape) 一詞是大家耳熟能詳，但其代表的意義為何，六〇年代英國的 Gordon Cullen 正式提出，凡是人肉眼所見的有形景物是為『景觀』，而都市景觀對都市發展有何影響，則視實質環境條件、社會文化因素關係以及政治因素、經濟因素或工程因素等變遷而所不同。

林欽榮 (1998) 稱都市景觀是「整體都市生活經驗裡面的一種場所感覺」，每個城市皆應具備長程性的城市景觀「引導意象」，近期發展中，都市景觀之地方特色與自明性被要求與生態永續的連結為訴求，以及新世紀生活環境塑造的新標準結合，更必須與自然生態及物種棲地之保存多樣物種間生態網絡關係達到與人類生存空間之平衡。

然而，要創造良好的都市景觀則必須要兼顧『自然景觀』及『人為景觀』之相互配合作整體性的規劃，才能塑造具豐富性與協調性景觀，並於規劃上顧及一些基本原則與項目，如都市空間之地形、水體、植生，建築意象，人為都市空間之建築形式與量體、照明與公共藝術、街道傢俱、廣告招牌與標誌，地坪鋪面等，會將對都市景觀有所提昇。

3.4 都市景觀的內涵

都市是各種居民、文化互相混合的呈現，居民會把生態、經濟、文化等因素轉化為社會關係，組織和生活秩序，而形成特有的都市風格，所以都市不只是街道、建築等人工構築的集合，更是都市居民共同的表現形式，表達出其綜合的風貌和性格。且由於生成的背景及歷程不同，每個城市本來都應該有其特殊的性格，不論是政治、經濟、宗教、民俗、歷史、地理都可成為人們記憶的符號，和城市特質。

然而都市景觀常被視為視覺美化的問題，以至環境不斷透過人為整修與人工設計的方式辦理；但隨著生態學的快速發展，景觀規劃已不止侷限於土地利用的層面，同時涵蓋了經濟規模、人口規劃、資源合理開發、生態環境保育等永續利用觀念，而都市環境所表現出來的整體表徵即是都市景觀。以景觀生態學為規劃的基礎，才能有永續的都市景觀。(谷美燕，2001)

3.4.1 都市景觀的意義

Gordon Cullen 定義『景觀』為凡是人肉眼所見的有形景物，故環繞在我們生活環境周遭的各種事務及活動等都是都市景觀，然而實質的及社會

的景觀常相互作用與相互影響的狀態存在著，如建築物興修，植栽的變化，交通影響，廣告物等有關都市必要性設施，對景觀都存在其意義。

很多的理論及現行『都市景觀』之執行，著重在建築量體與形式、公共藝術品、開放空間的設計、植栽綠化、街道景觀、天際線、廣告招牌等．．．，但景觀生態規劃的重要性是不宜輕忽，其關係著環境資源的妥善利用與永續環境的規劃。

3.4.2 都市景觀的功能

都市景觀可提供優質感受及美化視覺，好的都市景觀規劃案讓人們從欣賞環境中，獲得情緒上的舒展與感官享受。並可藉由環境的維護與態度，蘊含教育的意義，更由於都市的開放空間設置與栽植綠化、親水公園綠地等不但增加生意盎然，並可減低噪音、濾淨空氣、消除疲勞，成為民眾駐足休憩健身的場所。好的都市景觀，可增進都市經濟活動，並賦予都市活躍的生命力，進而刺激帶動旅遊觀光業及都市整體的發展。

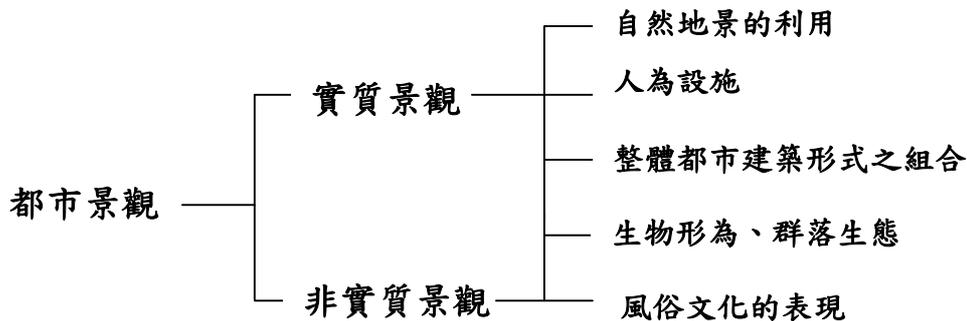
3.4.3 都市景觀美學

對於都市景觀的美學，有主客觀上的不同見解與差異；觀察者的感觀反應與經驗的感受，往往因為個人的生活習性、興趣偏好、文化素質的養成等，不同的因素而對景觀美否感受，會有所影響與不同。但集合多數人所認同的形式美，通過集體審查、討論，將獲得整理與澄清，終成為多數人所可接受的意識對象。

3.5 都市景觀項目與內容

受城鄉景觀及保存活動的視覺影響，環境組成內容（如外觀、街景、建築物高度等）受人為主觀想法所主導，常以居住舒適度（包括隱密性、光線、密度等）的功能性考量為主，但近年來漸漸受社會關係影響，著重於永續發展的重要性，公共開放空間特質與生態維護方面都有加強及重視，藉由都市設計概念的建構，將地方之城鄉規劃在當地之政治、經濟、環境等議題為基礎下作最有效的利用。

都市景觀分為自然景觀與人為景觀兩個範疇，自然景觀包含地形上的景觀資源、水體景觀、植栽綠化等；人為景觀為土地使用形式、建築形態及量體、人與車的流通動線、公共停車空間、照明及公共藝術設施、街道傢俱、地坪鋪面、建築形態及細部設計（如雨庇、鐵窗、陽台及欄杆等）以及廣告物等等。



都市景觀構成關係 (摘自谷美燕, 2001)

3.5.1 都市景觀之自然景觀項目及內容

1. 地形

人類視覺受地形高低起伏, 如小丘、山麓或高山等自然環境因子所影響, 利用相對的地景和建築有效的搭配, 可創造出不同的視覺焦點或端點。

2. 都市藍帶

所謂都市藍帶, 即為水體環境資源, 有海洋、河川、渠道、湖泊等自然景觀資源, 無論其規模大小及狀態 (或流動或平靜), 均屬有欣賞價值的地域景觀。

3. 都市綠帶

公園、廣場、綠地等公共開放空間, 其植栽種類多樣性與數量的安排等景觀塑造, 都將直接影響都市給予人的第一印象, 並關係著都市水文、微氣候等, 植栽的應用多樣化, 如行道樹、停車空間的區隔、街道的綠美化、人行步道休憩場所的塑造, 均可利用植栽計畫加以規劃安排, 提供民眾休閒使用。

3.5.2 都市景觀之人為景觀項目及內容

1. 土地使用

都市土地的使用配置, 悉依都市計畫法相關規定規劃配置, 並決定其動線及活動區劃及使用強度等, 是故, 都市聚落不同的地區, 因都市層級不同而規劃將有所不同, 但其在現行法令以建蔽率及容積率管制下, 運輸、人口、密度、停車場等各依不同的承載量, 配置其數量及區位, 而其使用

政策也將影響土地使用情形，如引入住商混合之非居住性活動，都將會有不同的發展。

2. 都市街道與人行步道空間

都市街道除基本的運輸功能，也是一種都市的開放空間，可容納豐富多樣的都市活動並創造優質的都市景觀。

行人與車子是都市空間中的要角，而人更是規劃之主體，行人步道不僅是都市空間的一項公共設施，是支持商業活動與都市活力的主要元素，可根據各地區生活型態及氣候規劃不同的人行步道，如早期因台灣氣候因素，人行步道多以騎樓形式為主，美國則以無遮簷之人行步道為主，近年來因台灣地震頻繁且騎樓大都遭商家或機車佔用，已逐漸改以無遮簷人行步道，搭以綠化空間之景觀休閒型式為主，但仍須加強都市結構的連續性。

3. 建築形式與量體

建築物外觀，包括高度、量體、範圍、建蔽率、容積率等均會對整體設計產生不同的形式，故其景觀特色將會隨之改變，如透天型式或大樓型式的建築樣態。

4. 公共停車場

汽車之停車問題，已是現代都市生活中不可忽略的問題，而都市的公共停車場設置方式考量其使用之方便性及可及性，有地面停車場及地下停車場兩大類，地上停車場又分平面式及立體式二種，其對都市環境品質造成的影響是影響商業活動的生存要素及對都市實質形式紋理造成嚴重的視覺衝擊，尤其出入口的設置應考量與面前道路所將造成的交通衝擊及與人行步道的銜接界面的處理。

5. 開放空間

都市開放空間包括廣場、公園、綠地空間以及植栽、水景、人行步道等，都是都市設計的重要元素。故其設置時需考量生態及開發之課題，期使開放空間與土地使用及居民的生活基調能互相配合，以提供民眾可運動休憩的都市綠色軸帶，並可供動植物繼續存活的空間，以有效的平衡整體的生態網絡。

6. 照明計畫

照明計畫，是夜間都市給予人的第一印象，其所塑造的氣氛能讓居民感覺安全的、美麗浪漫的，可以美化整個都市的夜景，塑造都市夜間整體的美。

7. 公共藝術設施

公共藝術設施，應包括公共藝術的民眾的參與及藝術創造的多元、以及

如何與植栽景觀或雕塑品及與地景相結合，以增添市容的開放空間之活潑性，好的公共藝術品，更可以增加民眾生活的話題，其所塑造的氛圍是可以直接影響市容，且應強化其應有的『公共性』與『藝術性』。

8. 街道傢俱

街道傢俱的設置，應考量其設置地點、數量、尺度及適切性、經濟性，其中適切性即需考量其使用性即是否符合社區居民之需求，而經濟性則為維護的難易與否及耐久性，尺度則是強調不但應考慮其功能及應考慮美學、且應考慮使用者與設施的關係，以人體工學為基礎，讓行動不便者、高齡者也能方便的利用，也可與公共藝術相結合，並以融入環境之設置為宜。

9. 街角廣場留設

指定街角廣場留設的目的，除了使都市計畫分區界面能合理的展延並減少直接的衝突，且指定廣場留設的區位，通常為未來可能會較高的聚集的人口及較高的活動量，所以是為都市活動空間的做預留。

10. 建築物細部設計

建築細部規劃設計，通常以建築物屋頂樣式通則規定，外牆顏色之規範，期使能對各個計畫區形塑其地區建築風格。規劃者應依據該計畫區之資源、特色去提出區內不同地區的建築量體高度、造型、色彩及風格等。期能增加都市意象的豐富，可包括建築風格、開口樣式、屋頂造型、天際線的規劃設計以及是否設置騎樓、材質色彩、牆面線位置，甚至內部機能公共性等。

表 3-1 都市景觀項目與內容

	項目	內容
自然景觀	地形	高低起伏，如小丘、山麓等自然環境因子
	都市藍帶	即水體環境資源，如海洋、河川、渠道、湖泊等
	都市綠帶	即植生綠化，公園、廣場、綠地等的植栽種類多樣性與植群的安排等景觀塑造，都市植物與都市之土壤、水文、氣候等相互影響。
人為景觀	土地使用	土地使用決定動線及活動密度與使用間之關係。
	建築形式及量體	建築形狀與外觀（包括高度、量體、範圍、建蔽率、退縮建築尺度、比例、材料與裝修、色彩、立面設計）
	人與車的流通動線	行人步道、街道配置、停車空間車道留設位置、送貨空間、防救災動線等
	公共停車場	地面停車場（平面式或立體式）、地下停車場
	開放空間	廣場、公園、綠地空間以及植栽、水景、人行步道
	照明計畫	夜間照明
	公共藝術設施	植栽景觀或雕塑品及與地景相結合
	街道傢俱	垃圾筒、郵筒、座椅、路燈、路牌、公車站牌、交通號誌、．．．等等
	街角廣場留設	廣場、開放空間
	建築物細部設計	建築物屋頂樣式、外牆顏色、材質、開口、風格、建築立面

※本研究整理

3.6 影響都市景觀因素

『都市』應人的生活需求而產生，與都市景觀最直接的關聯為人的視覺，所以認識環境是人們重要的課題，使用者對環境實質景觀的滿意度以及對都市意象的反應，都可以幫助都市景觀的檢視及參與塑造。

3.6.1 實質環境條件

都市是個有機的生命體，起源於人口集中的聚落，人口所以集中於聚落，有因地形、地勢、坡度、土壤、河流等條件的不同而直接或間接影響人的活動和都市景觀，如因位於交通要衝而興起的都市，也有其他自然條件如氣候、雨量、日照等不同地區，也會造成不同風情的都市，如東南亞國家與東北亞各國則有明顯不同的都市風格；然而，都市需要經過長時間的發展與變遷，逐漸形成其特有的風貌，故都市景觀的塑造必須建立在實質環境及空間結構上，並適當的補充加強及修護，才能創造出獨特的都市風貌。

3.6.2 社會文化因素

每個民族或都市，都有其自身的文化背景和建構的價值觀念，都市是由某一特定地區的人口群體組織而形成，可能由建築、街道、人口等形成的集合體，實際表現於當地生活的習俗、情感、傳統或生活的實踐，並存在著相互依存的關係；或因社會文化不同而顯現出不同的都市風格，從建築型式、材料的選擇到公園綠地、開放空間的設置及利用方式，都可明顯地感受到各個社會的行為和意識。

3.6.3 政治因素

早期都市常被看成一個政治單位，政治制度也常會反映在都市風格上，例如君主集權統治下的都市多以威權統治為出發點，由人力興建而成，因而位置多選在平原，形成快速且規格化，城市周圍有城牆、濠溝等防禦措施，中心廣場僅為民眾集合之用，呈現宏偉而單調，堂皇而沈悶的風格。

民主制度下的都市就顯露截然不同的風格，多為順應自然環境，根據人民的生活需求，長期自然演變而來，而殖民地則常混合著殖民母國和當地風格的風情及趣味。

3.6.4 經濟因素

都市是經濟發展過程中某一階段的典型形式，經濟活動直接關係到土地使用型態和都市生命力，經濟因素是都市面貌變遷催化劑，經濟成長緩慢的都市面貌較穩定，發展快速的經濟活動，則像一個加足馬力的火車頭帶領都市展現新的局面。

3.6.5 工程因素

人力工程經常改變著地貌，或可創造出新的『地景』，如古時候的長城、運河等勘稱世界奇蹟，近代的荷蘭填海造陸、長江三峽水利工程，乃至基隆河的截彎取直等等，即便是鐵路、捷運、高架道路劃過都市，對都市生態都會產生鉅大影響。(黃長美，1994)。

3.6.6 地籍變化因素

地籍變化常與建築發展存在密切的關係，都市景觀也直接受到建築物所形成的界面或量體的影響，然而建築量體形式集體變化的結果，通常是影響都市景觀的因素，而地籍條件則是量體變化的基礎。

建築量體則受到土地規模的影響，當土地所有權進行合併或分割時，因為基地面積、形狀的變化，以及獎勵模式的影響，均會產生新的開發方式，地籍條件產生變化，相鄰二塊基地的合併或分割，就有可能形成截然不同的建築形態，也就塑造不同形式的都市景觀，細分者通常為低樓層的透天型態，合併開發者則通常是為高樓層的集合住宅型態，是故，地籍變化都會產生都市景觀變化的重要因素。



3.7 塑造都市景觀考量因子

3.7.1 自然景觀層面

1. 植栽樹群種類是否據豐富性與多樣性
2. 植栽規模與空間比例是否協調
3. 開放空間的綠化規劃
4. 歷史建築物是否具有再利用的可行性。
5. 水圳是否具親水特性或排水功能以及是否具景觀利用價值

3.7.2 人為景觀層面

1. 連續一致的牆面線塑造整個街廓的連貫性。
2. 騎樓或廊道是否具延續性及平順。
3. 是否考量停車場出入車道對行人及交通的衝擊。
4. 人行空間系統是否具完整性及平順。
5. 無障礙設施是否完善
6. 是否利用建築物高度創造活潑的天際線

7. 其開發位置是否具地標性。
8. 線形開放空間是否具視覺景觀軸線的考量。
9. 是否規劃公共藝術品的設置。
10. 都市開放空間是否設置有夜間照明。
11. 街道傢俱的設置是否具連續性。
12. 廣告物的設置是否具規則性且不影響視覺景觀。
13. 是否可設置廣場場域供休憩活動使用。
14. 鋪面設置是否具有引導的特性以及是否具連續性。
15. 歷史建築物與周圍環境規劃設計是否具協調性。

3.8 小結

都市景觀係在特殊的地理條件和社會文化、政治、經濟、工程技術以及地籍調整變化的作用下，進行空間的變遷及塑造；建築物填充了空間的基本元素，街道系統譜成都市紋理，容納各種不同需求的生活機能和多元的生活世界。在完整的街廓區塊上，由於土地權屬持分條件的方式不同，形成各種基地分割組合模式，不同形態的建築空間構成，可能影響鄰里生活的關係，而不同形態的建築物就會形成不同的街廓形態。

與建築形態有關的建築線、天際線變化、建築高度、建築外牆色彩、建築物的排列方式、建築立面表情的規劃、開放空間及廣場留設位置、公共藝術設施的設置，及都市空間管理工具的操作經驗，包括都市計畫、都市設計及建築管理等甚至地政作業等相關實施規定，彼此間存在非常緊密的關係，其建築基地開發規模的規定，在各類管理工具操作上相互支援及配合，可將開放空間及綠化空間加以延伸整合為軸線發展，則有助於都市景觀的塑造及形成。

為改善都市整體景觀需於建築案件設計時，作整體性的規劃設計，包括牆面線塑造整個街廓的連貫性、騎樓或廊道及人行空間系統應具延續性及平順、及應考量停車場出入車道對行人及交通的衝擊、並可利用建築物高度創造活潑的天際線、開放空間是否具視覺景觀軸線的考量以及街道傢俱的設置及維護，及提供廣場場域作為居民活動休憩空間；另有關廣告物的設置應具規則性或統一性並應以不影響視覺景觀為原則。

第四章 都市發展與建築基地最小開發規模之關係

4.1 都市永續發展理念

都市發展首重永續發展理念，主要源自都市擁擠與資源過度損耗的反省，希望透過環境成長管理改善資源使用效率及政府財政惡化以及快速成長的外部性問題，其主張五個原則為：

1. 強調集中式都市發展型態與土地資源之有效利用。
2. 充分使用都市內的公共服務。
3. 混合的土地使用型態。
4. 多樣式的交通計畫。
5. 人性尺度的空間設計。

檢視國內建築相關法規可知，對於宗地規模限制規定，大抵都只是依據不同的土地使用種類及面臨道路寬度等情形，分別訂定最小寬度及深度，即所謂畸零地的管制（詳表 4-1，新竹縣畸零地使用規則），故依是項建築基地開發規模，很難達到都市永續發展的五個原則。

都市景觀的永續發展，是以生態學理論為基礎，做為都市計畫規劃的目標，都市土地的永續利用，則應是藉由集中式市發展型態，由計畫區內之公共設施提供充分的使用功能，配合整體符合人性尺度的空間設計，如此的都市環境所表現出來的整體表徵，始能有機會達永續性都市景觀塑造的目的。

表 4-1 新竹縣畸零地使用規則

本規則所稱面積狹小基地，係指建築基地深度與寬度任一項未達下列規定者。

一、一般建築用地

使用分區 或 基地 使用地別 情形 (公尺)		甲 乙 種 建 築 用 地 及 住 宅 區	商 業 區	丙 種 建 築 用 地 及 風 景 區	丁 種 建 築 用 地 及 工 業 區	其 他 使 用 分 區
正面路寬 七公尺以下	最小寬度	三・〇〇	三・五〇	六・〇〇	七・〇〇	三・五〇
	最小深度	一二・〇〇	一一・〇〇	二〇・〇〇	一六・〇〇	一二・〇〇
正面路寬 超過七公 尺至十五 公尺	最小寬度	三・五〇	四・〇〇	六・〇〇	七・〇〇	四・〇〇
	最小深度	一四・〇〇	一五・〇〇	二〇・〇〇	一六・〇〇	一六・〇〇
正面路寬 超過十五 公尺至二 十五公尺	最小寬度	四・〇〇	四・五〇	六・〇〇	七・〇〇	四・五〇
	最小深度	一六・〇〇	一五・〇〇	二〇・〇〇	一六・〇〇	一七・〇〇
正面路寬 超過二十 五公尺	最小寬度	四・〇〇	四・五〇	六・〇〇	七・〇〇	四・五〇
	最小深度	一六・〇〇	一八・〇〇	二〇・〇〇	一六・〇〇	一八・〇〇

二、側面應留設騎樓之建築基地

基地情形 (公尺)		使用分區			
		住宅區	商業區	工業區	其他使用分區
正面路寬七公尺以下	最小寬度	六·六〇	六·六〇	八·〇〇	六·六〇
	最小深度	一二·〇〇	一一·〇〇	一六·〇〇	一二·〇〇
正面路寬超過七公尺至十五公尺	最小寬度	七·一〇	七·一〇	八·〇〇	七·一〇
	最小深度	一四·〇〇	一五·〇〇	一六·〇〇	一六·〇〇
正面路寬超過十五公尺至二十五公尺	最小寬度	七·六〇	七·六〇	八·〇〇	七·六〇
	最小深度	一六·〇〇	一五·〇〇	一六·〇〇	一七·〇〇
正面路寬超過二十五公尺	最小寬度	七·六〇	七·六〇	八·〇〇	七·六〇
	最小深度	一六·〇〇	一八·〇〇	一六·〇〇	一八·〇〇

註 1：前項其他使用分區不包括農業區、保存區及保護區。但依獎勵投資條例或促進產業升級條例開發之工業住宅社區按前項第一款之甲、乙種建築用地及住宅區之規定辦理。

註 2：本規則所稱正面路寬、最小寬度及最小深度，其定義如下：

1. 路寬係指基地面前道路之寬度。
2. 寬度係指最小深度範圍內基地二側境界線間與道路境界線平行距離之最小值。但道路境界線為曲線者，以該曲線與基地兩側境界線交點之連線視為道路境界線。
3. 深度係指臨接之道路境界線至該基地後側境界線垂直距離之最小值。

註 3：資料來自新竹縣政府工務局。

4.2 建築基地最小開發規模與建築形態的關係

土地細分規模與建築形態是息息相關的，不一樣的建築基地條件，所設計的建築物形態都會受影響，建築樣態會隨著街廓配置的關係，面對街道的關係產生變化，如生活需求、建築法等相關法令、市場機制等因素影響。

由多筆土地合併成大街廓一起申請開發建築，如圖 4-1 及圖 4-2，其建築型態的變化遠較於小筆土地更為多樣且更富有彈性，其產品可視市場需求而定。然而，地籍條件的變化，大部分是透過市場經濟運作的機制，而市場經濟則直接受法令規範的影響，所謂市場機制除了表示土地可作為不動產商品直接交易的經濟價值外，也代表時下流行的建築產品型式，不同的建築基地開發規模，會產出不同的建築產品，不同的建築型態及產品，其規劃配置也就有不同的景觀配置，其發展將影響都市風格的塑造及發展。例如傳統連棟的透天住宅如圖 4-3，地籍通常是細分的，建築產品不外乎是店屋或純住宅，則其所能提供的是綠化景觀較為一致性，若是高層建築產品其地籍多為大街廓，由多人共同持有，可提供塊狀較具變化的綠化景觀，及提供都市發展較多的綠化開放空間，以補充都市綠化空間的不足。

不一樣的宗地條件就會承載不一樣的建築物，一旦土地細分產權持有條件就會改變，在沒有管制的情形下，則建築型態將隨之變化，連帶的與街廓配置關係及街道景觀等都會產生變化，甚至整個都市紋理組織結構都會隨之改變，故而，建築基地最小開發規模與建築形態的關係十分的密切。

文化與習俗也是影響都市發展的重要因素。台灣民俗對祖傳土地通常是不輕易出售，而土地經過代代相傳的結果，或許會分割讓土地變得畸零狹小，或許為共同持分，其所有權人眾多，增加了土地開發與利用的困難度。導致舊市區土地供給減少，以致都市更新更形不易執行及推動。

然而，建築形式與量體為塑造都市特色之重要工具之一，不一樣的宗地條件，就會不同型態的建築物產生，一旦宗地的地籍變化或移轉(例如宗地合併或分割)，則建築物形態必然隨著改變，甚至對街廓配置都會產生變化，於是乎整個街道景觀將隨之變化。

地籍條件變化大都是配合市場經濟發展及運作的機制，而市場經濟機制直接受法令規範的影響，通常不同的建築產品型式，均由地籍分割組合的規模與尺度所直接影響。傳統連棟透天型住房，地籍約略為面寬四~六公尺，使地籍條件呈現細碎模式，但如為高層集合住宅產品，則其地籍通常為合併成單筆型式的一宗基地，由所有權人以持分方式登記產權。



圖 4-1 建築基地合併與未合併建築基地情形配置圖(資料來自新竹縣政府)



圖 4-2 建築基地合併建築完成的建築案件(本研究拍攝)



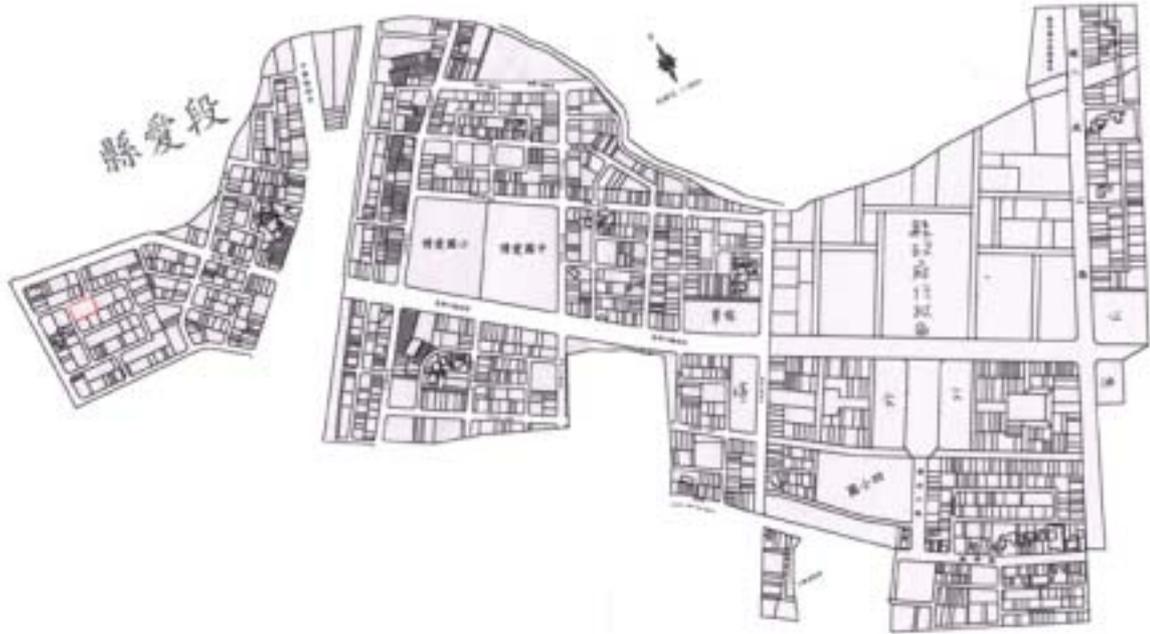
圖 4-3 建築基地未合併建築之案件(本研究拍攝)

由都市發展過程觀察空間結構與組織對建築形態的影響分析(詳 2.5 章節)可知,土地細分規模及建築基地最小開發規模開發的規模限制,將影響建築物興建的形態,以新竹縣縣治第一期區段徵收與第二期區段徵收為例,就現有存在的街區景觀觀察,可以發現縣治一期(1986 年)區段徵收區,雖是新市鎮開發區,區內公共設施均已取得及開闢,但其土地細分情形,詳見圖 4-4,當時未訂定有最小開發規模,故而所發展的建築型態大都傳統店屋的建築形態,詳見圖 4-5,雖是配合縣治的遷建,除縣政府周圍的行政區,在整體設計及發包施工下,整個行政區有不錯的景觀外,其餘仍是傳統鄉街街區景觀;相對的,在縣治二期(1996 年)區段徵收範圍其配地作業考量都市景觀的塑造,採行與縣治一期區段征收配地方式不同,以配合都市設計管理工具訂定相關的建築基地最小開發規模,其執行方式雖是第一次在新竹縣實施,為配合區段徵收作業中,考量部分小地主之權益,只對重要結點或重要道路兩側訂定相關規定,詳見圖 4-6,但由其發展現況可見其執行結果對整體都市景觀有了莫大的變化及影響,整個竹北地區及街道景觀呈現新興的城市景觀意象,以豐邑建設於自強北路的建築案例如為例,詳見圖 4-7,整體街道除了提供大量的開放空間及人行空間,串聯整個都市開放空間,並增加都市天際線變化以及提供臨街的街道整體景觀意象。

對重要結點或重要道路兩側訂定相關規定,為避免被徵收戶的抗爭,且為鼓勵各地主的合併配地,訂定相關之鼓勵合併建築基地容積獎勵,以誘導開發者整合多筆基地合併為一宗建築基地,並由住戶共同持有,如此,可藉由集中式都市發展型態,配合整體符合人性尺度的空間設計,使都市環境有整體化表徵,以達永續性都市景觀塑造的目的。

大街廓建築型態的變化,是遠較於小筆基地更富有彈性且多樣,其產品可視市場需求而加以變化的,並可增設大量開放空間及步行空間供民眾休閒、散步、逛街等活動空間,詳見圖 4-8,藉由互動串聯整個都市開放空間,增加都市天際線變化,詳見圖 4-9,創造整體街道及都市景觀的優美及舒適,得以改善整體的生活環境。

圖 3-1 竹北縣治一期區段征收地籍分配圖



※竹北縣治一期區段征收地籍分配圖（資料來自新竹縣政府地政局）

圖 4-4 住宅區及商業區未規定建築基地最小開發規模限制之地籍示意圖。



圖 4-5 未訂定建築基地最小開發規模下，所發展的傳統店屋建築形態圖（本研究拍攝）



※竹北縣治二期區段征收地籍分配圖(資料來自新竹縣政府地政局)
圖 4-6 建築基地最小開發規模限制之地籍示意圖。



圖 4-7 訂定建築基地最小開發規模所發展興建完成的建築形態圖
(本研究拍攝)



圖 4-8 大街廓建築提供民眾休閒的步行空間圖。(本研究拍攝)

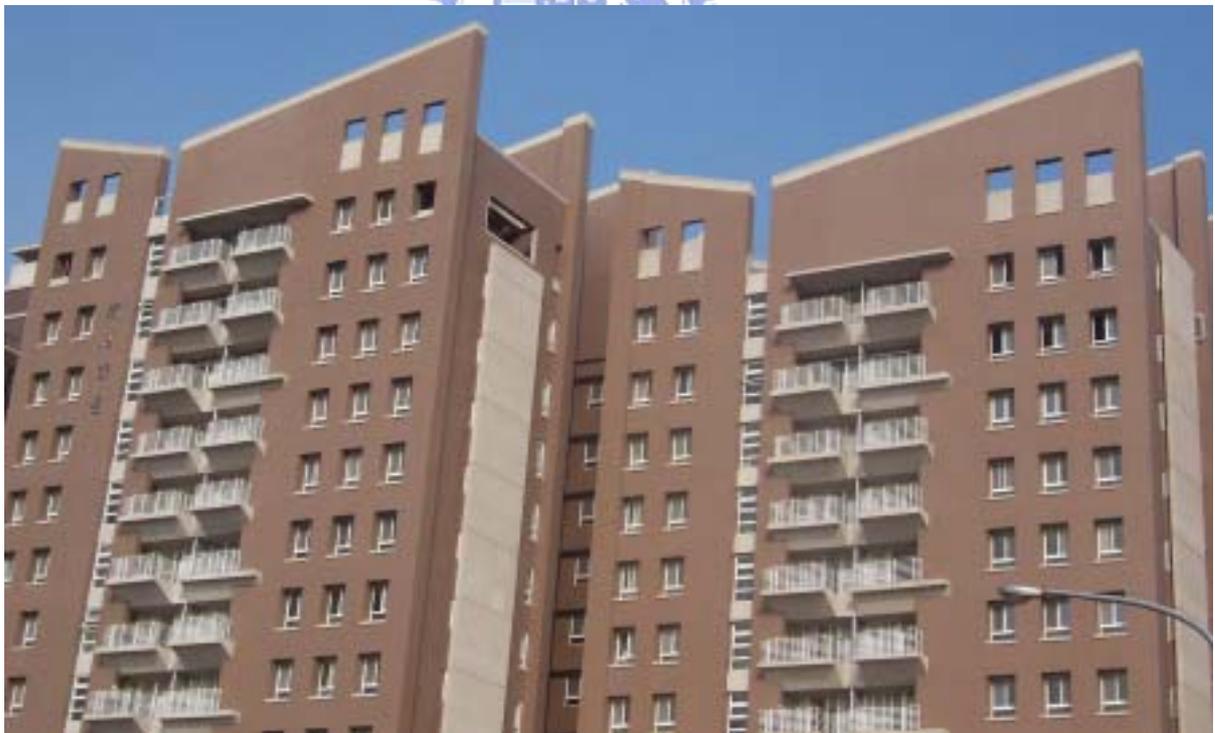


圖 4-9 大街廓建築所創造的整體景觀及多變的天際線變化圖
(本研究拍攝)

4.3 現行都市空間管理工具說明與分析

現行都市空間管理相關之工具主要有下列幾項（詳表 4-3）：

1. 都市計畫（Urban Planning）

所謂都市計畫乃依照都市計畫法第三條之定義係指在一定之地區內有關都市生活之經濟、交通、衛生、保安、國防、文教、康樂等重要設施，做有計畫之發展，並對土地使用做合理之規劃。因此都市計畫之最終目的在於改善居民實質生活環境，而其基本理念即在於如何制訂一套有效的原則和方法，以提高都市資源的經濟效益與合理運用、改進土地利用模式、建設公共設施，塑造一個適合居住、工作及遊憩的生活環境。並促進市、鎮、鄉街有計畫之均衡發展。主要內容包括土地使用分區種類、使用管制、公共設施用地項目/位置/面積與規劃原則、公共設施用地徵收方式、新市區建設實施之方式與程序、舊市區更新地區處理方式及制定標準等，其中土地使用分區管制規則（Zoning Control）是現行都市計畫列為管制及執行之依據，將土地分為若干種類使用，規定建築物座落位置和土地間關係，亦明文規定建築物允許使用機能種類。其主要目的在分開不相容的使用，限制居住密度及土地過度使用並改善公共服務效率，而藉由分區使用管制可達到下列效果：

- (1) 可防止都市雜亂無序的任意發展。
- (2) 使住宅區保持寧靜/健康/舒適的居住環境，商業區增進商業之便利與繁榮，工業區生產效率提高。
- (3) 因土地與建築物用途之指定，可獲得較平穩的地價，防止地價波動，使土地開發正常運作。
- (4) 使都市內街道/公共設施得到合理規劃與配置。
- (5) 實施建築建蔽率、容積率，以控制其使用強度、開發量體以及維持公共設施提供服務品質，亦可防止人口密度過高，有助於居住人口的分散。

2. 建築管理（Architecture）

依都市計畫法第四十條規定，都市計畫地區應實施建築管理；另為實施建築管理，以維護公共安全、公共交通、公共衛生及增進市容觀瞻特制定建築法，管理事項包括建築許可/建築基地/建築界線/施工管理/使用管理/拆除管理以及建築物構造與材料、結構強度、居室衛生、建築設備、防火防空設備等。其主管建築機關，在中央為內政部，在直轄市為直轄市政府，在縣（市）為縣（市）政府。

另依建築法第九十七條規定，訂定建築技術規則，有關建築物之設計、施工、構造及設備，悉依建築技術規則各編規定。然而，建築技術規則之規定為

通則性規定，全國適用。故其相關規定屬於最基本之要求，如為塑造優良且舒適的居住環境，則應依各都市計畫之特性分別訂定各都市計畫區土地使用分區管制要點及都市設計相關管制規定，以期塑造較高品質的居住環境。

3. 都市更新 (Urban Renew)

政府為促進都市土地有計畫之再開發利用，復甦都市機能，改善居住環境，增進公共利益特訂定都市更新條例；『都市更新』係指依都市更新條例所定程序，在都市計畫範圍內，實施重建、整建或維護措施稱之；縣市主管機關可就都市發展狀況、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，作為擬定都市更新事業計畫之指導。通常各縣市主管機關會將下列各款之情形，劃定為優先更新地區：

- (1) 建築物窳陋且非防火構造或鄰棟間隔不足，有妨害公共安全地區。
- (2) 建築物因年代久遠傾頹或朽壞之虞，建築物排列不良或道路彎曲狹小，足以妨害公共安全或公共交通之地區。
- (3) 建築物未能符合都市應有機能之地區。
- (4) 建築物未能與重大建設配合地區。
- (5) 具歷史、文化、藝術、紀念價值，亟需辦理保存地區。
- (6) 居住環境惡劣，足以妨害公共衛生或社會治安地區。

然而都市更新著重於建築物的重建及改建，以及公共安全、地區交通、都市機能的維護措施

4. 都市設計 (Urban Design)

都市設計係指對一定區域內有關都市活動、交通動線、建築及構造物之配置、造型與外觀、開放空間、都市景觀等事項予以規劃，以塑造都市風格與提升生活品質。其功能包括確保都市環境品質、增進都市景觀、提升都市空間之人性使用機能、指認都市未來環境發展秩序，以及保障都市房地產價值；而藉由都市設計之執行，可以連接都市計畫與建築管理之落差、塑造地方風格及環境意象、避免不當開發、保存具有歷史人文價值之空間場所、使都市環境建設做有秩序之發展、建設現代化的人性居住環境。

都市設計應注重的是深層空間意義，包括開放空間的整合、動態的都市活動經驗、交通影響及居民生活文化等課題，不單是靜態造型的視覺效果。都市計畫與都市設計應該是交融併行的相互關係，故未來應於主要計畫到細部計畫

時即應融入都市設計準則項目及內容綱要架構，詳表 4-2，擬定因地制宜的都市設計準則如下列，以掌握三度空間的實質發展。

(1) 公共開放空間系統配置

都市計畫層次的開放空間都市設計，並非指於其開放空間上的設施物配置或植栽計畫，而是將都市的開放空間資源予以重新整合，建立層次分明及充滿活力的都市空間架構，其內容應分為兩大部分：一部份為都市更新；一部份為未開發地區。更新部分需考量配合都市逐步更新的開放空間退縮留設系統；未開發部分自由度較大，可提出前瞻性的開放空間系統構想，開放空間系統管制屬於公共空間型式的管制，是希望藉由建築物的退縮、高度的限制、開放空間的區位等去控制一個區域的公共空間，例如以牆面線規定塑造連續街道空間、規定退縮寬度以控制街道人性尺度、都市空間紋理收放、以建築高度來控制天際線等，來維繫公共空間的品質。

(2) 人行空間及步道系統配置

回歸人性的空間，必須重視人的通行權利，才能建構生活都市，計畫區內必須要有規劃完善的人行步道系統，並配合開放空間退縮作為人行道，建造一個安全、舒適通暢及充滿活力的人行環境，例如規定停車場出入口的位置大小、避免隔斷街道的人行或商業活動、規定路口設置不同鋪面的人行穿越道，以使駕駛提高警覺、規定住宅和商業混合的方式，提供方便性又避免干擾等，此一部份的管制內容可包括不同機能分區的位置、數量、停車方式、上下貨方式、街道剖面型式等。

(3) 交通系統配置

交通運輸系統是都市的血脈，是都市生命延續的一個要件，一個交通嚴重癱瘓的都市最後必難逃沒落之命運。都市交通運輸必須整體考量，除了車行系統與停車外，公共交通運輸的規劃更為重要，應盡量整合公車、小型公車、捷運、計程車之效能，或新闢之輕軌系統，以降低都市車流量；另外國內現實環境中機車問題相當嚴重，在規劃時亦不可忽略，自行車系統也值得提倡與規劃。

(4) 建築基地細分規模限制

國內都市開發其中一個最大的問題就是零碎的基地太多，而且大部分都沒有整體單元開發的觀念，常常一個街廓就有十幾個不同之地主，開發出完全不同之建築，難以塑造整體的特色，也無法資源共享，或共同創造資源。因此在新都市發展區或新市鎮開發區之整體開發時，宜在都市設計上應研擬一套該計畫區不同地區的最小建築基地規模開發限制，透過開發許可及獎勵的方式，來引導地主基地合併建築、整體開發。

(5) 建築量體、高度、造型、色彩及風格

建築形式與量體為塑造都市特色之重要工具之一，規劃者應依據該計畫區

之資源、特色，規劃區內不同地區的建築量體高度、造型、色彩及風格等，以增加都市意象的豐富。如歷史街道、徒步區、更新地區、新開發區，應有不同之管制、不同之特色，其內容可包括退縮建築規定、建築高度、建築量體、建蔽率、容積率、空間留設位置、開放空間留設方式等以及建築風格、開口樣式、屋頂造型、是否設置騎樓、外牆材質與色彩、牆面線位置，甚至內部機能的公共性等。

(6) 景觀計畫

都市設計應對計畫區內重要的場所及街道，配合其特色風格的景觀系統構想，辦理景觀計畫，其內容應包括招牌風格、植栽計畫、街道家具、鋪面系統、夜間照明及公共藝術等。

廣告招牌常是造成都市景觀混亂無秩序的主因，故應給予明確之設置原則與限制，使各店家在共通的遊戲原則下，創造出具豐富變化但不至凌亂之街道景致；而植栽除了基於都市環境品質的考量上亟需重視外，其豐富多樣之綠意效果亦是塑造環境特色的良好方式，再配合戶外照明計畫，更能有效塑造區域夜間風格的重要功用，如此可兼顧都市日間及夜間之都市景觀，然對計畫區內重要軸線通道與節點區域，更應進行設計景觀計畫的規劃，使成為都市之地標及指標。

(7) 環境議題處理計畫

都市設計對處理建築物外部空間的議題，包含都市防災之避難設施/路徑/據點，交通影響衝擊與評估，開挖工程安全措施，污水排水處理與公共系統連接方式的考量與設計，另對環境的保護措施，如特殊地形地質的調查與保護以及安全監測系統/生態維持及保育的環境保護措施。

(8) 管理維護計畫

開放空間品質、都市景觀及相關設施，如果沒有妥善的管理，品質很快就會大大降低，例如現階段的違章建築，在地方政府公權力不張及民意代表的關說壓力下，從南到北的都市品質都是醜陋不堪。都市公共空間，管理維護責任常不易區分，因此都市設計亦應先擬定管理維護計畫，對都市不同空間、設施擬定管理權責、管理維護方式及監管制度，方能確保都市空間及景觀品質。

(9) 獎勵措施

為了達成都市的公共利益，政府必須要有籌碼。正所謂棍子與蘿蔔，都市設計除了開發限制與條件等相關規定，也需要有獎勵措施。都市計畫的開發，應保留一定容積強度，作為提供配合都市設計的開發者之獎勵，藉此有效達成都市設計之理念。

表 4-2 都市設計準則項目及內容綱要架構

審議項目		都市設計內容架構	
都市設計本身議題	建築及開放空間	臨棟間隔	寬度
		建築及開放空間配置	用途/形態/連續性/面積/位置/可及性/活動性質
		戶外傢具	座椅/電話亭/電器等設備/解說及標誌
		地坪及鋪面	地坪高程/鋪面材質/色調/識別性/透水性
		無障礙設施	坡度/扶手欄杆/止滑性
		資訊傳達	設置位置/形式/高度
	流通動線	人行步道	連續性/寬度/架空走廊/指標
		車道系統	車道寬度/車道位置/出入口數量及位置/警告標誌/車道高程/私設通路
		停車空間	設置基準/種類/出入口數
		離街裝卸場	位置/安全隔離/空間標準
	景觀計畫	公共藝術	經費比例/設置地點
		照明設施	照度/氣氛/造型與形式
		植栽計畫	樹種/樹形/綠覆率/密度/自然生態/樹穴/樹性/列植方式/帶狀公共空間
		廣告招牌	位置/尺寸/形式與材質/色調
		圍牆	透空率/高度/開口/位置
		景觀美質	原始景觀/生態景觀/文化景觀/人為景觀
		遊憩	遊憩資源/活動/設施/體驗/類別及承載量
	建築形式與量體	地區紋理之融合	基地周遭建築紋理/視覺意象/特色/形式之統合
		建築量體	建蔽率/容積率/樓層數/建築高度及寬度/開發基地與牆面線
		建築形式	風格/開口/屋頂/材質/色彩/牆面線/騎樓/騎樓地坪/平面配置/建築細部
建築景觀		花臺/雨庇/冷氣開口(設施)/鐵窗	

開發許可議題	公益設施與回饋	公益設施	停車場/廣場/社區活動中心/文化會館及其他
		設施認養	地下道/人行道/公園
	環境議題	安全防災	避難路徑/避難據點及設施/安全緩衝區/邊坡安全設施
		水土保持計畫	擋土設施/排水設施/植生
		污水排水系統	污水排水處理方式/與公共系統之連接
		維生線系統	下水道/垃圾處理/公共給水/電力/瓦斯/停車場/教育文化/郵電及市場
		特殊基地之自然環境	特殊地形地質調查/地形坡度/水文/地盤下陷
		環境保護措施(含生態)	安全監測系統/生態維持及保育/坡地安全緩衝帶/坡度/開挖率/坡向
開發許可議題	相關議題	環境衝擊	噪音/空氣污染/風害/交通/光害/惡臭
		日照阻害	北向陽光對臨棟之阻害
		文化財(資源保存)	資源項目/位置/保存區位及面積
		節約能源	能源節約計畫/省能源計畫
		交通運輸	交通運輸網路/運輸工具/途徑/頻率及附近聯外路現況
		施工干擾	道路/人行道/建築物通道封閉/安全危害/施工期間造成之心理性阻隔及活動性阻隔/震動
		活動/事件	特定活動/事件/民俗/典故/歷史特性及價值
		最小居住規模	居住單元面積/戶數
		管理維護措施	管理維護手冊/管理維護基金/組織
民眾參與議題	民眾參與	文化資產建築	地區紋理/建築形式/色彩/材質/廣告招牌/資源保存(含自然資源)
		公園廣場	空間/活動/設施/植栽
		停車場	容量/形式/出入口
		陸橋/人行地下道	形式/動線/材質/色調
		造街計畫	鋪面/街具/植栽/空間解說

資料來源：黃定國，都市計畫審議有關內容及都市設計審議準則架構之研定—課題分析及對策研擬。

表 4-3 都市空間管理工具分析

管理工具名稱	主要工作項目	主要的目的	對都市景觀影響分析
都市計畫	對土地使用做合理之規劃及配置，並藉由分區使用管制，防止都市雜亂無序的任意發展。	限制居住密度及土地過度使用並改善公共服務效率，期改善居民實質生活環境，並促進市、鎮、鄉街有計畫之均衡發展。	在於如何制訂一套有效的原則和方法以提高都市資源的經濟效益與合理運用、改進土地利用模式，屬於平面式計畫管制，沒能對都市空間景觀有所思考及塑造。
建築管理	依各都市計畫區土地使用分區管制規定及相關建築法令規定，辦理建築許可/建築基地/建築界線/施工管理/使用管理/拆除管理。	為實施建築管理以維護公共安全、公共交通、公共衛生及增進市容觀瞻。	現代都市在所謂的建築法系（建築法及建築技術規則等）下，設計建築師常以符合法令的最低基本需求且替業主追求最大的使用利益，依循傳統一般的建築管理，在量化的建蔽率、容積率的規範下，自我個別展現其作品，忽略公共生活空間的整體景觀。
都市更新	為促進都市土地有計畫之再開發利用，復甦都市機能，改善居住環境，增進公共利益。	指依都市更新條例所定程序，實施重建、整建或維護措施；可就都市發展狀況、居民意願、劃定更新地區，並視實際需要分別訂定都市更新計畫。	都市更新著重於建築物的重建及改建，以及公共安全、地區交通、都市機能維護措施，對都市景觀的塑造無特別規定，仍需與都市設計制度相互配合辦理。
都市設計	係指對一定區域內有關都市活動、交通動線、建築及構造物之配置、造型與外觀、開放空間、都市景觀等事項予以規劃，以塑造都市風格與提升生活品質。	從建築量體構成、都市空間構成面向，探討建築量體管制應以達到『反應都市涵構特質與塑造都市景觀特色及強化都市活動內容以及提升都市空間品質』的目標。	藉由都市設計之執行，可以連接都市計畫與建築管理之落差、塑造地方風格及環境意象、避免不當開發、保存具有歷史人文價值之空間場所、使都市環境建設做有秩序之發展、建設現代化的人性居住環境。

※本研究整理。

4.4 就建築基地細分規模限制深究基地最小建築開發規模劃設

建築基地最小開發規模係指可申請建築之基地最小面積而言，而土地細分是指將一大塊土地分成數塊土地或建築基地，並劃出道路及公共設施，以供土地出售或興建建築使用。良好的土地細分計畫可減少政府公共設施的開發費用，但亦須私人開發公司及土地所有人與政府密切配合；細分計畫之功能亦在於防止土地任意分割成奇怪形狀，並減少地籍數目，以免形成凌亂的發展，如圖 4-10，即為一完整街廓細分為三宗建築基地之案例。

六十米計畫道路



圖 4-10 一完整街廓細分為三宗建築基地案例圖（本研究整理）

然而直接影響地籍條件變化的因素，是政府以公權力執行的土地開發過程，包括區段徵收或市地重劃等。簡言之，政府以公權力直接介入地籍調整分配，將會直接改變原有都市紋理，且從以往政府部門辦理各地市地重劃或區段征收的成果，發現其一直缺乏地籍條件與空間紋理間的直接關係，而都市計畫與地政作業間也未曾整合考量，以致未能有效掌握塑造都市空間紋理及景觀的機會，而將土地依個人持有部份依應配回之比例，配還原有地主後，任由土地不動產市場主導建築環境的風貌。

以往都市計畫對建築開發僅作消極性的管制，即在量化的建蔽率、容積率的規範下，依建築法及建築技術規則作管制，而建築技術規則規定卻是規範生活上的最低基本需求，但一直以來，所有設計建築師都在建築法體系下，為其業主爭取最大利益，因此開發者總會以追求最大的建蔽率或最高的樓層數，甚少顧及都市環境及都市景觀。

檢視國內都市計畫相關法規得知，對於宗地規模的限制，大都只限於依據建築法相關法令規定不同的土地使用種類及面臨道路寬度等情形，分別訂定最小寬度及深度，即所謂畸零地的管制規定；而部份細部計畫地區雖訂有最小開發規模規定，但並不是從量體形式構成以及為塑造都市景觀的角度，予以檢討訂定之土地細分規模。

4.5 劃設建築基地最小開發規模的目的

建築基地最小開發規模，緣自計畫單元整體開發之概念，最早於1965年由美國學者 Babcock 等人提出，此種開發方式為將許多居住單元做一整體開發，其開發計畫不受現行分區使用管制規則中基地大小、房屋形式、密度、遮蔽率、保留空地等限制，允許作最大彈性的設計。此計畫後來轉變為簇群發展（Cluster Development）的概念，將住宅單元集中配置而保留出更多的空地供住戶共同使用（如公園/遊憩/綠地等），在整體密度與分區規定相同的情況下，塑造出共用之遊憩用地或是社區公園等開放空間。然簇群發展僅適於住宅區，後來則發展出計畫單元整體開發（Planning Unit Development）的觀念，其與簇群發展觀念相同，然適用於各種分區，設計亦更有彈性（新竹縣政府，2001）。

劃設建築基地最小開發規模的目的係為考量下列因素：

1. 為使達到整體土地使用之經濟效益，避免過小建築基地零星開發，造成建築物風貌雜亂不堪，引導建築行為朝合理規模開發。
2. 塑造整體環境品質，集中留設公共開放空間用地，創造優美之都市景觀。
3. 作為區段徵收配地作業參考之基礎。
4. 確保建築物開發後之可居性及使用性，以及公共安全、消防、通風、採光、衛生等條件。
5. 維持建築物結構、設備、其他設施等開發建設之最經濟規模，避免過小建築物浪費施工中耗材、建築物構造及設備材料費用。

大街廓的規劃為簇群發展應用於都市內的結果，是有利於不動產市場投放，輔以政府所給予的容積獎勵，配合建築設計重新規劃，如此可獲得較集中的戶外空間，進而使建築或與自然景觀有更密切的關係，都市天際線也更為多變，可使整個都市景觀變的更多元而豐富。

4.6 小結

都市發展首重永續發展理念，未來的都市發展應強調集中式都市發展型態與土地資源之有效利用，且應提供可充分使用的公共設施。惟為避免資源過度損耗，希望透過環境成長管理改善快速成長的環境外部性問題，避免造成城鄉自然生態環境惡化與人類生存環境的危機，進而衝擊人類的生活環境。

然而要創造良好的都市景觀則必須要兼顧『自然景觀』及『人為景觀』之相互配合作整體性的規劃，才能塑造具豐富性與協調性景觀，如都市空間延伸整合為軸線發展的綠軸及與藍帶的親水空間結合，再透過制訂都市設計規範的方式從事都市空間的建設，賦予建築量體環境美學的價值觀。

都市景觀及空間紋理形貌的控制，具體而言，應該可從地籍條件限制作為都市發展的改進策略，惟應經過審慎的分析及檢討，作為引導未來發展的可行性，例如從土地細分及建築基地最小開發規模開發的限制，做為一種改善都市空間的工具及手段，從事都市景觀改造工程及計劃的最基本元素。



第五章 都市空間管理工具操作案例與說明

由第四章說明都市發展與建築基地最小開發規模之關係以及現行都市空間管理工具在整合操作的問題，本章擬以實際開發執行案例具體檢討都市計畫、都市設計及地政作業以及建築管理等工具執行情形，對整體都市發展之影響，加以說明比對及分析。

5.1 新竹縣案例—以縣治區段征收計畫為例

5.1.1 竹北市的都市計畫概況

竹北市北臨鳳山溪與新豐鄉為鄰，南倚頭前溪與新竹市為界(詳圖 5-1)，總行政面積約四六·八平方公里，約佔新竹縣土地面積三·二八%，其中都市計畫面積為一四〇·八公頃，其餘為非都市計畫土地，以特定農業區為主，使用地類別編目上多為農牧用地及水利用地，顯示竹北市仍有過半之土地作為農業使用。

竹北市於六十一年十月完成第一個都市計畫「竹北都市計畫」，面積為五一八·〇八公頃，復於七十一年二月為再劃設一處「竹北(斗崙地區)都市計畫」，面積為五八〇·八〇公頃，均為縣轄下的鄉街計畫；配合新竹市自七十一年七月一日起改制升格為省轄市，經過專家學者及地方仕紳之意見，新竹縣政府於七十四年一月陳報行政院核定新竹縣新縣治遷建於竹北市，並於七十四年四月以發展新市鎮為規劃藍圖，在兼顧當時政財源籌措困難、遷建進行時效及未來之發展性及前瞻性的前題下，將縣治遷建計畫分為二階段辦理都市計畫變更及區段征收。

縣治遷建第一期計畫，係位「竹北(斗崙地區)都市計畫」西側之縣治區，面積一一九公頃，已於八十五年完成區段征收作業；第二期計畫為「竹北(斗崙地區)體育公園附近地區暨竹北(文化中心附近地區)」面積計為二二六公頃，並於八十五年六月十三日完成主計畫第二次通盤檢討，復於八十九年六月三十日完成細部計畫，區段征收作業則於九十二年二月完成。

八十五年間為台灣西部走廊城際間運輸之首條高速鐵路興建，歷經波折新竹地區的車站用地選定落腳於竹北市的六家地區，並由台灣省政府辦理擬定「高速鐵路新竹車站特定區計畫」並於八十八年十月一日完成都市計畫法定程序，面積為三〇九·二二公頃，並於九十三年五月完成區段征收配地作業，目前正陸續辦理各項公共設施的開發，至此竹北市都市計畫增為三處。(詳圖 5-3)

表 5-1 新竹縣竹北市都市計畫（主要計畫）一覽表

都市計畫名稱	面積（公頃）	發佈實施日期	計畫種類	擬訂機關
竹北都市計畫	518.08	61.10.2	鄉街計畫	竹北市公所
竹北（斗崙地區） 都市計畫	580.80	71.2.22	市鎮計畫	竹北市公所
高速鐵路新竹車站 特定區計畫	309.22	88.10.01	特定區計畫	台灣省政府 現為新竹縣政府

※本研究整理

表 5-2 新竹縣竹北市辦理區段征收概況表

區段征收名稱	面積（公頃）	細部計畫發 佈實施日期	區段征收完 成日期	辦理機關
縣治一期	119.00	75.1.14	85年6月	新竹縣政府
縣治二期	324.00	86.6.30	92年2月	新竹縣政府
高鐵特定區	309.22	88.10.01	93年5月	內政部 高鐵局 新竹縣政府

※本研究整理



圖 5-1 新竹縣竹北都市計畫位置圖(資料取自新竹縣政府)



圖 5-2 新竹縣竹北都市計畫區近期開發案位置分佈圖

※本研究整理



圖 5-3 新竹縣竹北地區都市計畫土地使用分區圖(資料取自新竹縣政府)

5.1.2 縣治一期區段征收案例說明

新竹縣縣治一期區段征收計畫之目的，係為『取得縣治遷建所需之用地及相關之辦公廳舍』，新竹縣政府於辦理縣治遷建工程時，因都市建設經費龐大，為期將來都市之健全發展，規劃時即擬定分年分期發展，計畫分為二期辦理竹北縣治區段征收開發案。縣治第一期區段征收於七十五年都市計畫細部計畫完法定程序後開辦，因屬國內第一處試行辦理之區段征收開發案例，於八十五年始完成全區配地；針對「縣治一期區段征收區」之都市計畫擬定內容及辦理完成的區段征收作業成果，以都市空間管理工具的操作檢討角度，提出以下說明。

一、以土地使用分區管制及相關建築法規定作為空間管理工具

新竹縣治一期區段征收範圍為「竹北（縣治附近地區）細部計畫」部分用地，面積為119公頃（詳圖5-4），其計畫訂定以土地使用分區管制要點的管理方式為執行管制的工具，其法源除依都市計畫法規定以計畫書所訂定的相關規定辦理外，餘依都市計畫法台灣省施行細則第三十一條規定辦理。其操作方式則為透過規劃將土地資源及公共設施分派配置於都市系統之土地使用分區圖上，再以土地使用分區管制要點規定其使用強度，以控制發展的密度、土地使用與都市活動類別，主要有量體，即建蔽率及容積率之規定；本計畫區使用為住商混合方式，僅訂定各分區使用類別、使用強度等規定，未考量都市景觀部分加以訂定相關的規定，諸如最小開發規模、退縮建築、綠化空間的留設方式等。

二、未提供都市設計審議的原則與制度

竹北（縣治附近地區）細部計畫，為新竹縣政府於75年元月14日發佈實施，屬早期所擬定之都市計畫，未提供都市設計審議相關原則及規定，其管理機制及相關法令不夠周延以及台灣都市空間使用習性特質，任由自由資本市場主導，由房地產開發公司或個人精算其成本後並在利潤中心的追求下，委請建築師事務所依建築法及建築技術規則等相關規定，精心設計基地內的建築物造型及請照事宜，而建管人員也僅就其法令之規定加以審查，無從要求其對都市環境品質之配合措施，都市裡的建築物充其量只是建築師演練其空間理念或是代為請照之代書行為而已，其結果建築物與建築物間的關係嚴重被忽略，而都市空間的品質，原應確保都市活動的連貫及環境可居性的實質內涵，卻未能有效的注重及控制，反而成為建築設計後的剩餘空間，是故，其都市景觀無法以整體、前瞻之思考，採取具體之作法，建設高品質、人性化之生活空間，改造整體的城鄉景觀風貌。

三、為平面式管制的計畫

新竹縣治一期區段征收區，與我國都市長期的發展情形一樣，採用建築法系之建築技術規則統一規定，然而，建築技術規則誠屬最低標準，為規範生活上的最低基本需求，對整體都市發展實無貢獻；尤其既得利益者或部分設計建築師在觀念無法改變下，自認權益將會受損，故只有在都市計畫法及建築法等相關法系修訂並相互整合才能對城市經營及管理有所助益。

新竹縣治一期區段征收地區之都市計畫的管制手段為完成都市計畫法定程序，公告發布實施後就直接交由地政單位辦理征收作業完成後，由建築管理機關執行建築物建造執照核發等建築管理事宜。但有關建築管理僅依都市計畫土地使用分區管制要點暨台灣省施行細則規定及建蔽率、容積率等內容作量化的管制，沒能對三度空間紋理形貌有所思考及塑造。

無可諱言，此一階段都市計畫之實施仍無法有效達成都市發展之有效管理，缺乏宏觀的總體性發展政策，以致於都市計畫之實施大抵僅是為地區道路佈設及街廓劃分的規劃作業而已，是為平面式管制的計畫方式，實無法指導都市之建設，形塑整體都市風貌及格局，更無法掌握三度空間的實質發展。

四、都市計畫規劃未與區段征收作業整合

新竹縣之都市計畫大抵於六〇年代規劃完成，當時都市計畫完成後，即依都市計畫法第四十條規定實施建築管理，對所劃設之公共設施用地依都市計畫法第五十條規定逐年編列預算取得，但各地方政府限於財政困難均無法依規定之年限（十五年內）取得相關之公共設施用地，一直到七十八年始依行政院訂頒『第一期公共設施取得方案』並補助各地方政府取得部分公共設施用地（即八公尺以上道路，停車場，廣場等用地），並修改都市計畫法取消有關公共設施用地應取得之年限，是故，縣治一期區段征收區之興辦，對都市計畫最大的貢獻，即是取得新規劃地區之各項公共設施用地，但對相關之都市規劃原意，却未能有效落實。

新竹縣治一期區段征收地政作業，因屬全國第一個完成之案例，其配地作業僅依平均地權相關條例等辦理，未能整合都市計畫規劃之構想，且當時尚未有都市設計等審議制度，以至於「竹北（縣治附近地區）細部計畫」原草案規劃內容有前院、側院等相關規定，但基於配地作業係依建築法及畸零地使用規則等相關規定，故所完成配地之地籍情形（詳圖 5-5）無法執行相關之前院、側院留設規定，為避免影響民眾於配地完成後，無法順利取得建築執照，影響民眾權益而取消相關之規定，現行計畫完成後之建築概況，大都面臨都市計畫之道路建築。（詳見圖 5-6）。



圖 5-4 新竹縣竹北（縣治附近地區）細部計畫圖(資料取自新竹縣政府)

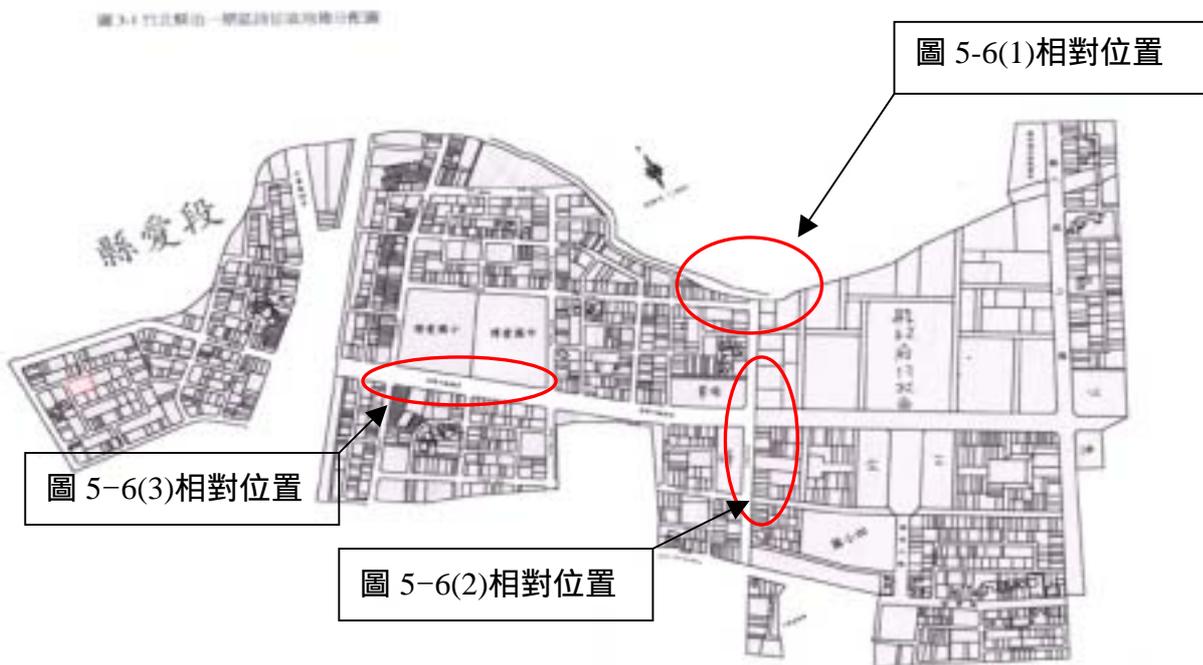


圖 5-5 新竹縣治一期區段征收地區地籍分配圖(資料取自新竹縣政府)



圖 5-6 新竹縣治一期區段征收地區發展現況圖(1)－光明三路(路寬 15 公尺)
(本研究拍攝)



圖 5-6 新竹縣治一期區段征收地區發展現況圖(2)－縣政九路(路寬 20 公尺)
(本研究拍攝)



圖 5-6 新竹縣治一期區段征收地區發展現況圖(3)－光明六路(路寬 30 公尺)
(本研究拍攝)

5.1.3 縣治二期區段征收案例說明

新竹縣治二期區段征收計畫目的，係為『完成新竹縣治遷建之整體建設，承繼縣治遷建一期計畫，以取得文化中心、豆子埔溪整治、中山高速公路增建竹北交流道及體育公園等公共設施用地』，然相較於「縣治一期區段征收區」之都市計畫，就「縣治二期區段征收區」修訂內容及辦理完成的區段征收作業成果，以都市空間管理工具的操作檢討角度，提出比對說明如下。

一、增列都市設計作為空間管理工具

新竹縣治二期區段征收範圍，包括「竹北斗崙地區（體育公園附近地區）細部計畫」部分用地暨「竹北（文化中心附近地區）細部計畫」範圍，共計約 324 公頃，由於縣治一期區段征收開發經驗，修訂調整都市計畫將都市設計納入政府部門的都市計畫實務常規業務中，以彌補都市計畫平面式管理的不足，期對城市建設及景觀能有所助益，更為了落實都市設計工作，於都市設計尚未完成立法前，以行政程序訂定行政法令讓都市設計相關管制要點，使其具有法定位階，以利管理者有所作為。

八十六年內政部發佈修訂「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」增加了都市防災與都市設計、都市綠化及都市景觀塑造等相關規定，藉此使都市計畫在通盤檢討後能真正達到改進都市空間品質的目的。其中第七條規定都市計畫通盤

檢討時應就都市防災避難場所、設施、消防救災路線、火災延燒防止地帶等事項進行規劃及檢討；第八條更規定「都市計畫定期通盤檢討時，下列地區應辦理都市設計，納入細部計畫。

新竹縣政府為配合竹北（文化中心附近地區）細部計畫內建築執照申請案件之都市設計審議作業，於八十七年完成第一屆委員聘任程序。至此，新竹縣都市設計審議制度正式展開，復於八十九年為辦理都市設計審議與研究工作，使都市設計具有法令效力，特訂定【新竹縣都市設計審議委員會設置要點】；都市設計的特質在於處理實質空間與人群活動對應的模式，包括環境內外空間組合以及空間設計與環境元素的關係構成，例如社區設計、市中心區設計、人行步道系統設計、街道整體的開放空間綠化、廣告招牌設計以及建築基地最小開發規模限制規定等等。

二、訂定相關計畫之都市設計管制要點

1. 訂定都市設計審議作業文件基準

- (1) 都市設計審議申請計畫書：敘明申請人基本資料、設計人基本資料、設計標的地址、地號及土地使用分區用途。
- (2) 都市設計委託書。
- (3) 都市設計審議查核表：包括都市設計審議建築計畫資料表、都市設計管制要點查核表
- (4) 開發計畫：包括開發內容、設計目標及構想。開發標的的位置及基地現況圖及附近環境特徵指述（載明基地位置，並配合照片載明基地比鄰土地現有鄰接道路寬度、標高、鄰房層數、週邊空地、設施物、附近道路狀況及名稱；需至少包含以基地中心點為圓心，800m為半徑所涵蓋之範圍）。開發位置與沿街立面及周圍鄰房立面現況比較。土地及建築物配置計畫（含建築物使用功能、樓層量體與景觀模擬、週邊公共設施、交通系統、開放空間暨有大型喬木植栽或特殊生物物種/地形地質之保存維護說明等構想）。開發影響說明（含周圍環境、交通影響、公共設施、景觀環境、社經發展等說明）。
- (5) 依都市計畫及建築法令規範之試算（試算及說明基地面積、建築物用途、土地使用強度、建築物高度、停車空間、院落深度、有效開放空間計算、各樓層樓地板面積等）。
- (6) 管理維護計畫（包括社區管理維護計畫、住戶管理公約、垃圾處理計畫）。

三、增訂都市設計期能彌補並掌握三度空間的實質發展

都市設計在現行營建法令體系中，其操作之工作定義，係指一定地區內有關都市活動、交通動線、建築量體、開放空間等考量都市計畫三度空間之都市景觀與意象予以規劃設計，藉以塑造都市風格；雖然建築管理著重於個體建築基地的建築行為，但基於對環境景觀的提昇，從建築管理層面也可以有都市設計的理念及執行都市設計管制的義務。

都市景觀應注重的是深層空間意義，包括開放空間的整合、動態的都市活動經驗、交通影響及居民生活文化等課題，不單是靜態造型的視覺效果。都市計畫與都市設計應該是交融併行的相互關係，故未來應於主要計畫到細部計畫時即應融入都市設計的思考及準則之擬定，以掌握三度空間的實質發展。

5.1.4 由訂定建築基地最小開發規模執行果及檢討

現行國內都市空間管理工具在操作上，大都已引入都市設計管理機制，並於都市設計管制規定上，於主要道路軸線上或都市結點均訂定有建築基地最小開發規模（圖 5-7），尤其由縣治一期區段征收開發之經驗檢討，於縣治二期區段征收範圍內，增加都市設計管制要點之規定，且訂定之最小開發規模，復於配地作業時，訂定相互配合之抵價地配地規模，其申領抵價地金額未達該配地規模者，除應與其他人合併外，不得選配訂定有最小開發規模之土地區塊，以避免未來不能依相關之建築法及都市計畫法規定申領建築執照，造成民眾損失，引發不必要的紛爭。

然而，由整合都市計畫規劃與區段征收作業中可發現，地籍條件的變化將改變街廓建築型態，如新竹縣治一期的開發建築案大都為店舖街屋型態，而新竹縣治二期的開發建築案則以集合式住宅建築型態多（詳圖 5-10），以及集中設置的開放空間，由其明顯的改變可以發現，在進行都市設計規劃時應考量並掌握地籍條件的形成，並於後階段地政作業進行配地等土地產權重分配時，並配合周邊之都市計畫區一併整體規劃訂定都市設計作業相關建築規定（圖 5-7 及圖 5-8），其對後續之建築發展及都市景觀的影響是讓整體空間紋理及環境品質有所改變及助益，詳新竹縣治二期現況發展平面圖（圖 5-9）；如此將使其發展異於傳統分區管制的觀點，並可依特定量化的規定組合，並配合建築基地面臨寬十二公尺以下計畫道路者，應自道路境界線退縮四·五公尺建築；建築基地面臨寬十二公尺以上計畫道路者，應自道路境界線退縮六公尺建築，並應於退縮地上植栽綠化。如此可藉由該等規定，達到控制街區環境紋理的生成及綠化空間串聯的目的。

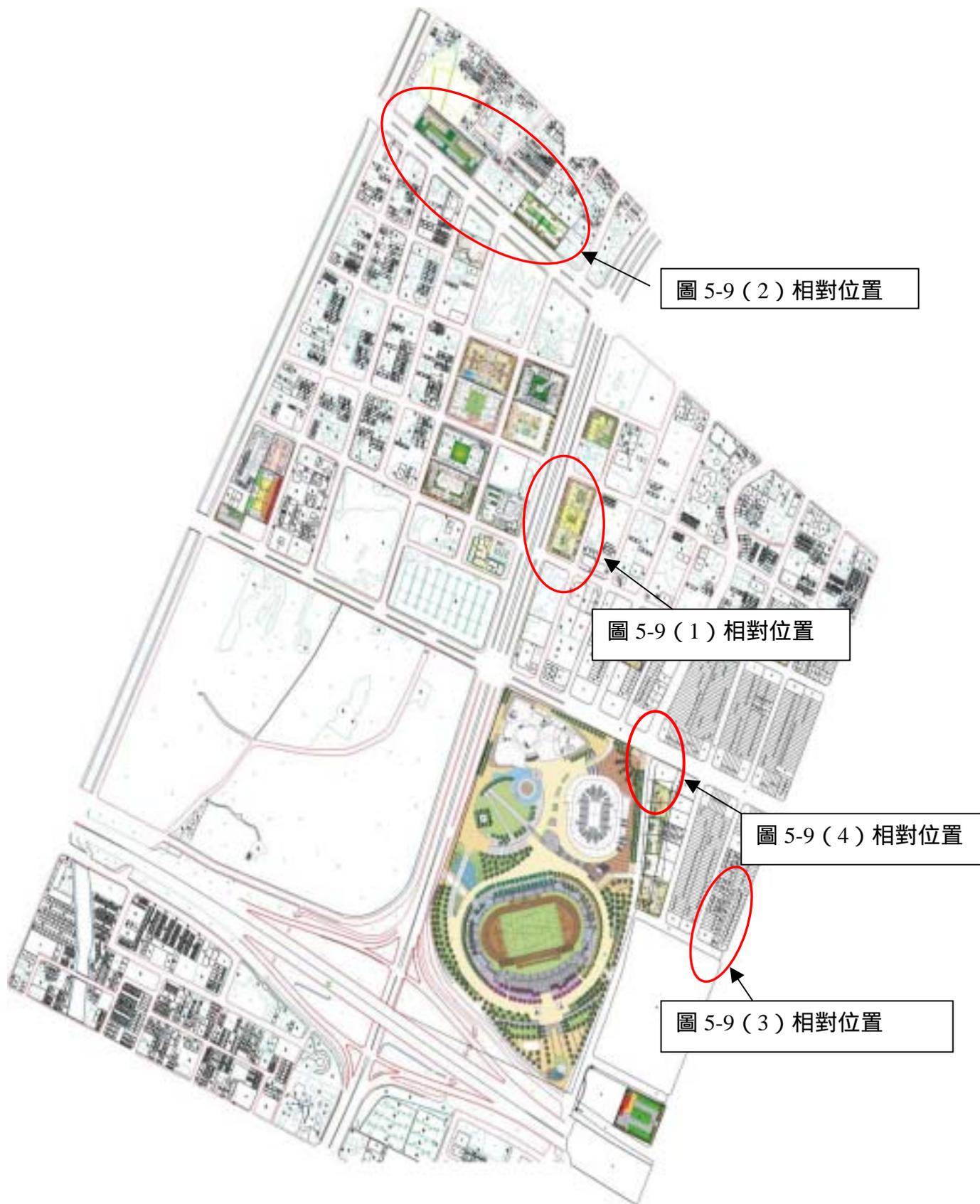


圖 5-9 新竹縣治二期現況發展平面配置圖（本研究整理）



圖 5-10 新竹縣治二期區段征收地區發展現況圖 (1)
--光明六路東一段(路寬 60 公尺)(本研究拍攝)



圖 5-10 新竹縣治二期區段征收地區發展現況圖(2)--自強北路(路寬 40 公尺)
(本研究拍攝)



圖 5-10 新竹縣治二期區段征收地區發展現況圖(3)--成功八路(路寬 15 公尺)
(本研究拍攝)



圖 5-10 縣治二期區段征收地區發展現況(4)--莊敬南路(路寬 30 公尺)
(本研究拍攝)

5.2 桃園縣案例—以桃園航空城區段征收區

5.2.1 計畫概況

航空城計畫位於桃園縣大園鄉南港地區，包括二處位置，客運園區位於中正機場及大園都市計畫區西側，計畫總面積約為 242 公頃，有關之都市計畫擬定係由交通部提報行政院核准同意後，依都市計畫法法定程序完成檢討並於八十七年二月由桃園縣政府公告發布實施。

航空城計畫依規定採區段征收方式辦理開發，桃園縣政府為促進政「發展台灣成為亞太營運中心計畫」之空運中心短期發展政策推行成功，及創造客運園區（大園南港地區）特定區良好景觀、舒適與安寧的生活環境，訂定「變更桃園航空貨運園區（大園南港地區）特定區計畫（配合區段征收及都市設計變更暨訂定都市設計管制）」土地使用分區與都市設計管制要點。

5.2.2 都市設計管制重點說明

- 一、規定於開發建築行為時，應於發照前經『桃園縣都市設計審議委員會』審議通過之區域，包括部分屬應整體開發之街廓及公共設施用地。
- 二、最小建築基地規模，詳圖 5-11 所示。

為確保重要通道兩側及重要區域建築景觀之完整性，避免過於細分之建築規模造成都市意象混亂，並促進整體開發，指定建築基地之最小開發規模。

- (一) 整體開發街廓：航空客運服務專用區。
- (二) A 類開發街廓：採整體開發（得整體規劃，分期分區開發建築）。
- (三) B 類開發街廓：基地最小面寬 40 公尺。
- (四) C 類開發街廓：基地最小面寬 19 公尺。
- (五) D 類開發街廓：基地最小面寬 6 公尺。
- (六) 田園住宅街廓：基地最小面寬 19 至 22 公尺。
- (七) 透天住宅街廓：基地最小面寬 6 公尺。
- (八) 原住戶安置地：按本縣畸零地使用自治條例規定辦理（區段徵收安置地之最小分配面積為 100m²）。



圖 5-11 桃園航空客運園區最小基地規模管制圖 (資料取自桃園縣政府網站)

三、 地下層開挖規模，為地下層開挖面積佔建築基地面積之建蔽率加百分之二十為上限。

四、 鼓勵基地之整體合併建築使用及設置公益性設施，得依下列規定獎勵措施辦理。

(一) 建築基地設置公開放空間獎勵部分依內政部訂定「實施都市計畫地區建築基地綜合設計鼓勵辦法」規定辦理。

(二) 建築物提供部分樓地板面積供圖書館、博物館、藝術中心、兒童、青少年、勞工、老人活動中心、景觀公共設施等供公眾使用，且為集中留之面積在一百平方公尺以上，並經目的事業主管機關核准設占公益性基金管理營運者，得增加所提供之樓地板面積，但不以超過基地面積乘以該基地容積率之百分之二十為限。

五、 建築退縮配置原則，詳圖 5-12 所示。

(一) 部分街廓地為指定牆面線 60%，即指建築物之建築垂直投影面應至少維持百分之六十與牆面指定線契合，除部分住宅區設置圍牆之特殊規定外，其餘一律不得超出牆面線。

(二) 建築退縮線，即指建築物之建築垂直投影面應至少退縮至此界線，除部分住宅區設置圍牆之特殊規定外，其餘一律不得超出建築退縮線。

六、 建築基地內留設之公共開放空間之設置原則，詳圖 5-13 所示。

七、 建築物色彩

為塑造計畫區之特殊風貌，商業區、航空審運服務專用區所屬全部街廓及住宅區整體開發街廓之建築物外牆顏色應採高明度、低彩度處理，斜屋頂面應採低明度、低彩度處理。

八、 為有效誘導改善並提升已發展地區之環境品質，促進該地區之再發展，訂定「再發展地區土地開發管理要點」。



圖 5-12 桃園航空客運園區建築座落退縮配置示意圖 (資料取自桃園縣政府網站)



圖 5-13 桃園航空客運指定留設公共開放空間位置示意圖（資料取自桃園縣政府網站）

5.2.3 由訂定建築基地最小開發規模執行果及檢討

從上列都市設計管制所訂定的重點中可發現，其所訂定之規定及內容，屬於較明確性，但也較不具彈性及可創造性，尤其由於各街廓總長度不一，相關建築基地最小開發規模係規定最小面寬規定，而其配地方式為依序參加配地的土地所有權人之權利價值不同，以面寬管制方式進行配地作業易造成街廓街角地（即最後一筆）不符面寬規定，增加配地作業的困擾，然而街角地通常又為雙面臨路的情況，對都市整體景觀有其正負面的影響，應加以重視，以維整體的都市景觀。

5.3 台中市案例—以台中市新市政中心專用區案

5.3.1 計畫概況

有鑑於舊市區中心無法引導台中市未來之整體發展，因此選定七期重劃區內鄰近中港路、文心路口以及高速公路中港交流道之交通輻輳處，劃定為未來之台中市之副都心(新市政中心區)，扮演分散舊都市中心機能之角色，並根據台中市發展重心西移之趨勢，促進台中市西北向軸線及南屯、西屯區的發展。

計畫範圍包括台中市都市計畫之新市政中心專用區，北以六十公尺寬之中港路為界，南至六十公尺寬之主要計畫道路（市政路），西以二十公尺寬之計畫道路（朝富路）為界，東至四十公尺寬之文心路，與本市第五期重劃區相鄰。包括台中市西屯區之惠來里、上石里、潮洋里及何厝里之部份地區，計畫面積107.26公頃。計畫年期為民國115年，計畫人口為13,000人，計畫居住淨密度每公頃約為218人（計畫人口除以住宅區、商業區面積和）。

5.3.2 都市設計管制重點說明

一、訂定建築基地最小建築規模，如表 5-1

表 5-3 台中市新市政中心專用區建築基地最小建築規模彙整表

項目	街廓別	建蔽率%	容積率%	建築物高低(公尺)	建築物高度比	最小建築規模
第一種新市政專用區	1-1、1-2、1-3	50	350	不予規定	1.5	1000m ² 以上
第二種新市政專用區	2-1、2-2	40	320	不予規定	1.5	1500 m ² 以上
第三種新市政專用區	3-1、3-2、3-3、3-4、3-5、3-6	50	400	不予規定	1.5	1500 m ² 以上
第四種新市政專用區	4-1	50	650	不予規定		3000 m ² 以上
	4-2	50	650	不予規定		2000 m ² 以上
第五種新市政專用區	5-1	<u>50</u>	600	不予規定	<u>2.0</u>	4000 m ² 以上
第六種新市政專用區	6-1、6-2、6-3、6-4、6-5、6-6	50	600	不予規定	<u>2.0</u>	1000 m ² 以上
	6-7、6-8、6-9、6-10、6-11	50	600	不予規定	<u>2.0</u>	1000 m ² 以上
第七種新市政專用區	7-1、7-2、7-3、7-4、7-5、7-6	80	480	不予規定	1.5	1000 m ² 以上
第八種新市政專用區	8-1	<u>50</u>	600	不予規定	<u>1.5</u>	5000 m ² 以上
機關用地	機 1	30	300	不予規定	<u>2.0</u>	全街廓
	機 2	30	300	不予規定	<u>2.0</u>	全街廓
交通用地	交通用地	<u>55</u>	500	不予規定	1.5	全街廓
經貿展演用地	經貿展演用地	<u>70</u>	250	不予規定		全街廓
停車場用地	廣兼停 1、2、3、4	—	—		1.5	全街廓
	停 5	70	490	不超過七層	<u>2.0</u>	全街廓
公園	公 3	15	75	不予規定	1.5	全街廓
	公 1-1、公 1-2、公 1-3、公 2-1、公 2-2	—	—			—

註：資料取自變更台中市都市計畫（新市政中心專用區）細部計畫（第二次通盤檢討）案說明書



圖 5-14 台中市新市政中心專用區土地使用強度分區示意圖

註：資料取自變更台中市都市計畫（新市政中心專用區）細部計畫（第二次通盤檢討）案說明書

二、公共開放空間留設規定：

- (一) 本計畫區除劃設公園外，並指定部分街廓應留設公共開放空間。
- (二) 本計畫區指定街廓內應留設之公共開放空間，其形式分為帶狀式開放空間、迴廊與騎樓等三種，位置與規模如圖 5-15 指定留設公共開放空間示意圖所示。
- (三) 公共開放空間需相連通，地面高程齊平且相接處必須平順，其鋪面必須連續且平整，坡度不得大於 1：12。其與人行道相接處悉依前項規定辦理。
- (四) 公共開放空間不得設置障礙物，除設置街道家具及植栽綠美化外，僅供行人通行，但經都市設計審查委員會許可之項目，得設置於 10 公尺帶狀式公共開放空間與 20 公尺帶狀式公共開放空間。
- (五) 本府為環境綠美化之需要，於公共開放空間上規劃設施時，土地所有權人不得拒絕。
- (六) 迴廊相關規定如下：
 1. 迴廊應為有蓋、有柱之構造物，不得為臨時性棚架，且鄰棟建築間之頂蓋應為連續。但經都市設計審查通過者不在此限。
 2. 迴廊之投影面積可計入法定空地。
- (七) 騎樓之留設應依「台中市騎樓設置標準」辦理。

5.3.3 由訂定建築基地最小開發規模執行果及檢討

本計畫所訂定之建築基地最小開發規模為 1000 平方公尺至全街廓，其專用區之建蔽率為 40%至 80%，然其容積率高達 320%至 600%，尤其是第六種新市政專用區之建築基地最小開發模僅為 1000 平方公尺，然而其建蔽率為 50%、容積率 600%，故造成各建築基地為求最大之建築樓地板面積，其所完成之建築物為單薄瘦高的建築樣態。可知，建築基地最小開發規模應視其最大建蔽率及最大容積率之強度訂定之。



圖 5-15 台中市新市政中心專用區指定留設公共開放空間示意圖

註：資料取自變更台中市都市計畫（新市政中心專用區）細部計畫（第二次通盤檢討）案說明書

5.4 小結

建築形態控制的概念可做為當前各都市空間管理工具的整合中介，控制建築形態最重要的就是地籍條件的調整控制，如新市區開發方式為區段征收或市地重劃者，應於與地政作業時即納入都市空間管理工具的整合，如都市設計相關規定以及建築基地最小開發規模限制，建立有關空間紋理形貌塑造的措施，以利都市景觀的形塑。

過去十年來，竹北（縣治一期）區段征收辦理開發建設後，成功的地方政府無償取得大量的公共設施用地，提供市民更完整的生活空間，於是，區段征收開發建設成為新興都市計畫執行的必要工具；反觀六〇年至七〇年代所制定之都市計畫地區，其公共設施量少的可憐，有的僅佔都市計畫總面積的百分之二十，甚或更少，且又一直無法取得成為各級政府財政的一大負擔；故而，縣治一期僅關注於公共設施用地的取得問題，並未就都市景觀加以著墨，都市計畫與區段征收配地作業未能整合，任由各宗基地零星發展，以致於各建築基地間的零散發展，但此問題已獲各地方政府的注意而加以重視，由竹北（縣治二期）區段征收區及桃園航空城區段征收區以及台中市都市計畫新市政中心專用區均規定有『建築基地之最小開發規模』可知。

都市開發與建設，必須實施有效且具創意的都市規劃開發與管制機制，並運用城市空間特質的營造與歷史資產再利用等，是未來經營城市特色與意象的新方向。改善與提升區域性公共基盤設施服務水準，是未來改善城市環境體質必須遵循的準則。

如何塑造更清晰的都市發展軸線與空間又需兼顧民眾權益下，如何為新市區的開發創造更舒適便利的生活環境，塑造良好的空間環境品質及都市景觀，是所有公部門及民眾未來共同努力的目標。

第六章 專家問卷調查與分析

都市景觀品質不良，不僅僅是民眾申請建築問題所造成，部分是緣自於都市計畫與分區管制問題，然而國內景觀品質尚有需要改進的地方，如都市缺乏提供居民生活需求的良好活動空間，且無法有效串聯開放空間以成為綠軸的綠帶空間，以增進生活空間視覺上的美化，並且不利於生態環境的保護；但都市景觀的塑造、美醜及價值的評估是極難以量化的。

由於建築基地最小開發規模限制屬地方自治事務，新竹縣政府配合縣治遷建需要取得縣治所在地之用地，辦理縣治第一期區段征收作業，然而，在七〇年代區段征收作業屬試辦性，僅於都市計畫通盤檢討時，依都市計畫法相關程序辦理了都市計畫分區變更，並針對縣治附近地區訂定相關的土地使用分區管制要點規定，當時僅於草案時變更訂定前院、側院等退縮建築規定，後因其配地作業未來配合相關規定，所配回原土地所有權人之土地基地面寬不足以為相關之退縮規定，又取消了相關的前院、側院規定以致於各基地間所留設之開放空間無法連貫以及建築用地之零碎，建築基地整合不易等等。

八十五年新竹縣政府，為延續縣治遷建工程，續辦理縣治第二期區段征收開發作業，以取得其他相關的公共設施用地，惟為改善都市景觀，參酌改進第一期區段征收的缺失，增訂相關的都市設計管制規定，例如最小退縮建築規定以及於重要的景觀結點及軸線上規定建築基地最小開發規模規定，對於目前執行情形及方式以及所遭遇的問題點，擬藉由專家問卷調查結果加以統計分析，釐清相關問題之癥結，比對於新竹縣治區段征收區執行情形，驗證訂定『建築基地最小開發規模限制』之規定，是否符合提昇都市景觀之目的，藉以檢討地方政府所推動之策略方向，提供未來各新興都市計畫規劃居住、生活環境發展方向及建議，並作為未來都市設計執行之模式，期能在提昇都市景觀上有所貢獻。

6.1 問卷調查計畫

就新竹縣政府辦理縣治一期及縣治二期區段征收成果檢討驗證配合都市發展所增訂『都市設計管制要點』及『建築基地最小開發規模』的相關規定，對都市景觀發展變化及成效等各項問題，辦理專家問卷調查，目的在瞭解前項相關規定與限制對於都市景觀的影響提供專業且寶貴的意見，供作研究的方向。

6.2 問卷調查方式及對象

6.2.1 調查方式

本研究進行的分析方法以德爾非(Delphi)法進行問卷調查，於發送前先儘可能以電話或親自訪談後，再將問卷調查送交調查對象，針對問卷查填。

6.2.2 調查對象

由於受限於研究時間及經費，本研究無法進行全面性的調查，且基於工作的經驗上知土地所有權人，大都基於自身的利益所在，大都對都市景觀的不關心與漠視，本研究乃針對案例分析之地區，曾參與之專業從業人員或參與審查之學者專家等為訪談調查對象之產官學代表，共分為四類：

- (1) 曾參與都市設計審查作業的專家學者。
- (2) 建築開發公司從業主管。。
- (3) 開業建築師。
- (4) 相關政府部門從業人員。



6.3 問卷成果統計及分析

6.3.1 德爾非(Delphi)法

德爾非技巧又稱「專家調查法」(Expert judgement)，是一種團體意見徵詢方法，依靠對都市景觀及建築規劃設計類領域的專家知識和經驗，在掌握一定客觀情況和實際資料的基礎上，對詢問的項目藉由匿名方式問卷往返之書面討論，並根據填答資訊進行數理統計得出評價和預測的結果，而達到決策共識的研究方法。德爾非技巧在五〇年代由美國蘭德公司(Rand Corporation)首創，之後被廣泛應用於科技發展方向的預測，其準確程度高達 75%左右(王紹平等, 1990)。其理論基礎在於下列五個假設：

1. 團體判斷優於個人判斷。
2. 匿名作業方式可使參與者的答案更為理性。
3. 團體的壓力使參與者的意見逐漸收斂而趨於統合。
4. 運用專家學者的專業知識判斷或預測事件發展趨勢是合理的處理方式。

5. 一群專家學者間所聚集的有效資訊，要比任何其他團體所提供之資訊來得正確。

另依研究資料指出（黃俊雄, 1995；吳佳如, 2002），德爾非問卷設計合理與否，需符合下列假設原則：

1. 居間協調者的態度是公正客觀的。
2. 研究者與專家語言溝通上無障礙的。
3. 專家所表達內容真實符合實際狀況的。
4. 專家機會相同自由表達意見的。
5. 專家具備值得信賴的專家知識。
6. 匿名作業方式使參與者更為理性。

6.3.2 問卷進行步驟

本研究專家問卷調查施行步驟，詳圖 6-1。

1. 研究問題界定。
2. 問卷成員的選取。
3. 發放第一回合問卷。
4. 整理第一回合問卷的趨勢。
5. 發放第二回合問卷，並附上第一回合問卷的趨勢供填寫參考。
6. 整體意見調查的結果達到先前所決定的一致性與穩定度的判斷標準。



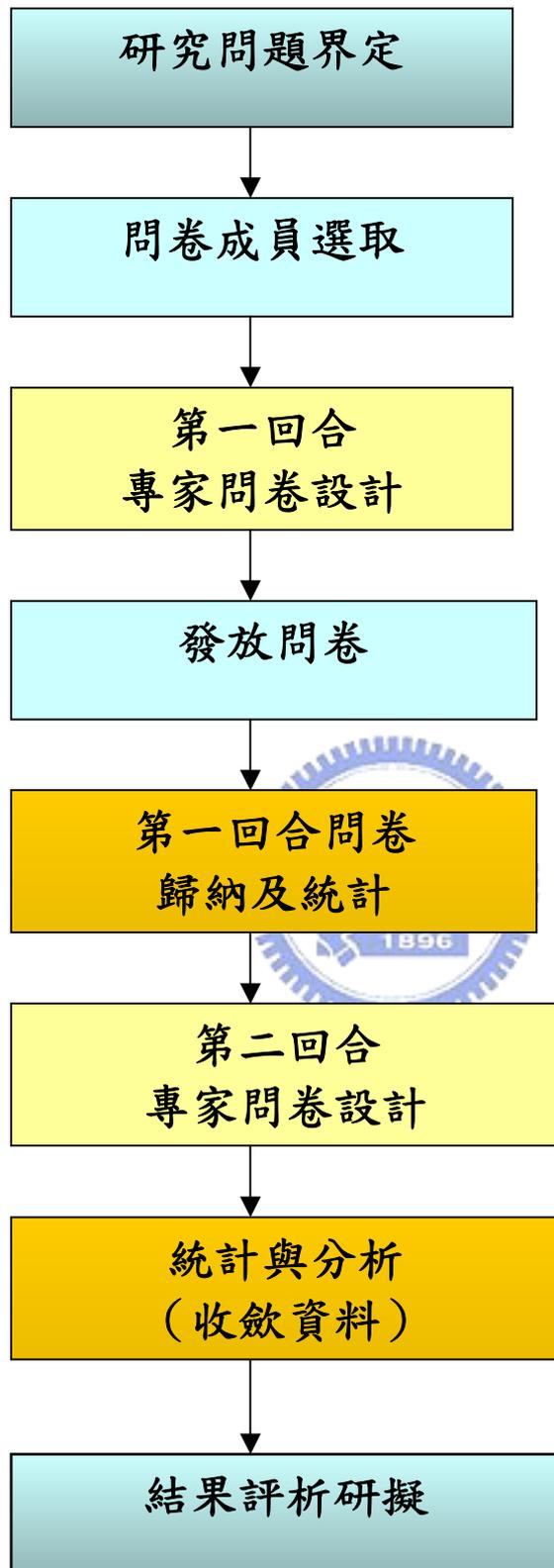


圖 6-1 德爾菲專家問卷進行步驟

(本研究繪製)

6.4 問卷設計與調查

根據上述德爾菲專家問卷操作方式及相關假設與原則，擬定本研究之專家問卷如下：

一、問卷設計目的

依所欲研究的訂定建築基地最小開發規模執行果及檢討，在主客觀的判斷上，藉由專家辦理專家問卷調查，瞭解前列相關規定與限制對於都市景觀的影響提供專業且寶貴的意見，供作研究的方向。

二、研究問題界定

1. 開發規模管制機制之調查

- (1) 為改善都市景觀訂定開發規模規定及理念，透過人為設計方案及景觀工程施作的方式辦理，如土地使用形式、建築形態及量體、人與車的流通動線、植栽計畫、照明計畫、公共藝術設施、街道傢俱、地坪鋪面、建築形態及細部設計（如雨庇、鐵窗、陽台及欄杆等）以及廣告招牌等項目。是否符合現階段都市發展及塑造都市景觀較為可行的方式。
- (2) 訂定開發規模，並檢討修正以往區段征收作業與都市管理工具未配合的缺失，是否可以有效促進環境成長的管理。

2. 對都市景觀影響之因子及影響程度調查

界定都市景觀設施與基地開發規模之影響程度。

3. 開發規模對都市景觀影響之調查

就『建築基地最小開發規模』的限制規定，因基地細分是否會因個別建築而破壞整體都市設計構想以致開發形式與品質將易失控，故規定『建築基地最小開發規模』的規定，對於都市整體發展及景觀是否有所助益，且個別開發與整體開發對都市景觀是否有其差異及影響。

4. 開發規模管制技術之調查

- (1) 整體性土地細分管制的必要性，是否因土地細分切割將徒增土地整合與整體開發之困難。
- (2) 開發規模劃定管制方式，最小開發規模管制對都市景觀設施的設置是否有其必要性。

三、問卷內容設計

本研究以德爾菲專家問卷操作方式進行，擬進行兩回合的問卷回饋調查，說明如下：

1. 第一回合問卷

第一回合採半開放式問卷進行意見調查，包括歸納的問題及影響因子對都市景觀影響因子之影響程度予以評定。

2. 第二回合問卷

回收第一回合問卷後，歸納答覆意見及統計，並將結果在第二回合問卷回饋專家學者。問卷設計主要在整理分歧意見後討論，再次確定都市景觀設施與建築基地開發規模之關聯性。

6.5 問卷調查統計與分析

6.5.1 專家問卷調查對象基本資料（詳見附錄三）

本研究乃針對案例分析之地區，擇選曾參與之專業從業人員為調查對象：

- (1) 曾參與都市設計審查作業的專家學者。
- (2) 曾於本地區建築開發之公司從業主管。
- (3) 曾於本地區從事建築開發案之設計建築師。
- (4) 曾執行本地區之行政業務之相關政府部門從業人員。

6.5.2 第一回合問卷調查回收統計

本研究初步研擬之現階段改善都市景觀係以人為設計方案及景觀工程所施作的方式進行為主要的改善措施，並經以專家問卷調查結果如下：

- 一、第一回合問卷：問卷調查寄發 50 份，總計回收 42 份。
- 二、受訪對象：專家學者 10 位，民間業界（建設公司主管）10 位，開業建築師 10 位，行政機關 20 位，合計共 50 位。且均以曾於案例分析之地區，曾參與之專業從業人員或參與審查之學者專家為訪談調查對象。
- 三、第一回合問卷歸納說明如下，提供諸位專家進行第二回合意見修正之參考。

6.5.3 第一回合問卷統計歸納分析

1. 由訂定『建築基地最小開發規模』的目的分析

由訂定『建築基地最小開發規模』並檢討修正以往區段征收作業與都市計畫管理工具未密切配合的缺失，是可以改善開放空間設置的型態，有效促進環境成長的管理，形塑較優的都市景觀之面向，辦理問卷調查。

經問卷調查結果統計，有百分之四十七·七八的受訪者表示『極為同意』，百分之五十二·二二的受訪者表示『同意』(詳表 6-1 及圖 6-2)；並由各領域專家意見統計分析可見民間業界最表贊同(詳圖 6-3)，可能係民間業界的經驗使然或是對其業務的推展較為有利發展的結果而言。

表 6-1 訂定『建築基地最小開發規模』統計分析表

類別	非常同意(%)	同意(%)	無意見(%)	不同意(%)	極不同意(%)	總計(%)
學者專家	50.00	50.00	0.00	0.00	0.00	100
民間業界	66.67	33.33	0.00	0.00	0.00	100
建築師	44.44	55.56	0.00	0.00	0.00	100
政府部門	30.00	70.00	0.00	0.00	0.00	100
小計	47.78	52.22	0.00	0.00	0.00	100

※ 本研究整理

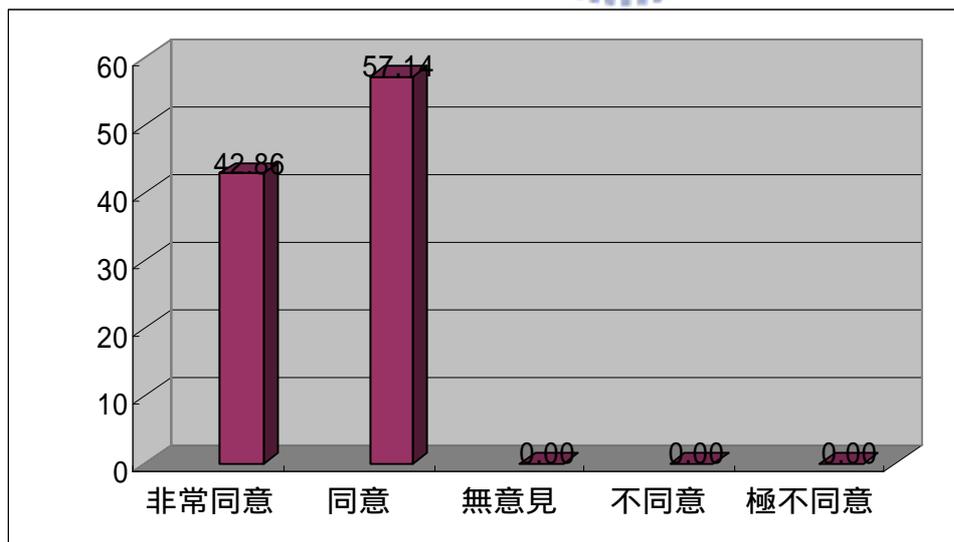


圖 6-2 訂定『建築基地最小開發規模』統計分析圖

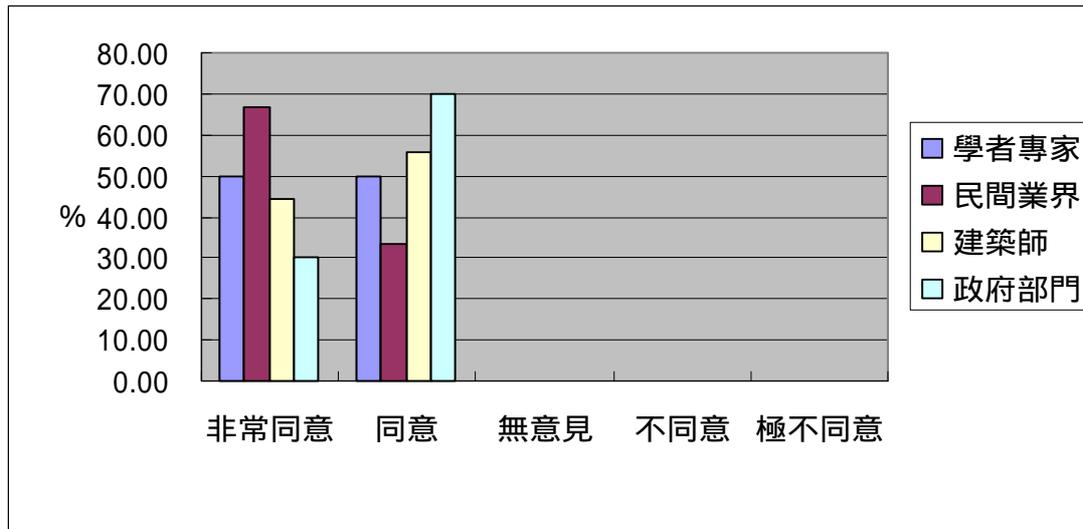


圖 6-3 訂定『建築基地最小開發規模』各領域專家意見統計分析圖

2. 現階段可改善都市景觀的方式。

生活品質包括有經濟的、政治的、社會的、心理的以及文化的各各層面，但現階段為改善都市景觀，假設以可透過人為設計方案及景觀工程施作的方式辦理問卷調查，經統計結果，表示同意者(含非常同意)高達百分之九十七·二二，其中表『非常同意』者有百分之四十六·二五，僅有一位表示『無意見』。(詳表 6-2 及圖 6-4)，但由各領域專家意見統計分析(詳圖 6-5)，其中以建築師表示『非常同意』者佔最高比例，反而是民間業界表示『非常同意』者所佔比例較低，是否為人為的景觀設施會增加其投入資本，值得觀察；而從事設計工作的建築師，則可能因為較有利於其設計工作的展現，並對其作品會有加分的呈現，故而表示『非常同意』者眾。

表 6-2 現階段可改善都市景觀的方式統計分析表

類別	非常同意 (%)	同意 (%)	無意見 (%)	不同意 (%)	極不同意 (%)	總計 (%)
學者專家	50.00	50.00	0.00	0.00	0.00	100
民間業界	22.22	66.67	11.11	0.00	0.00	100
建築師	77.78	22.22	0.00	0.00	0.00	100
政府部門	35.00	65.00	0.00	0.00	0.00	100
小計	46.25	50.97	2.78	0.00	0.00	100

※本研究整理

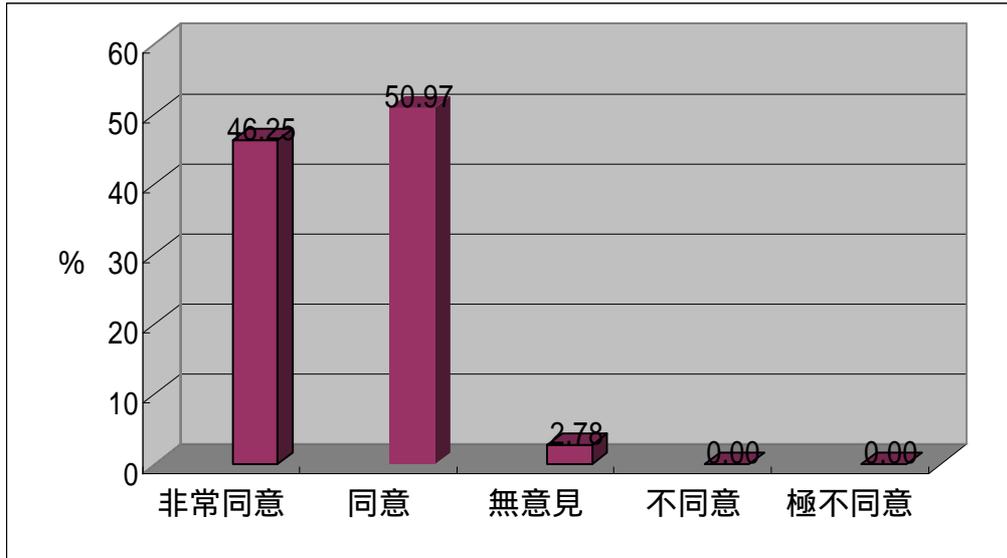


圖 6-4 現階段可改善都市景觀的方式統計分析圖

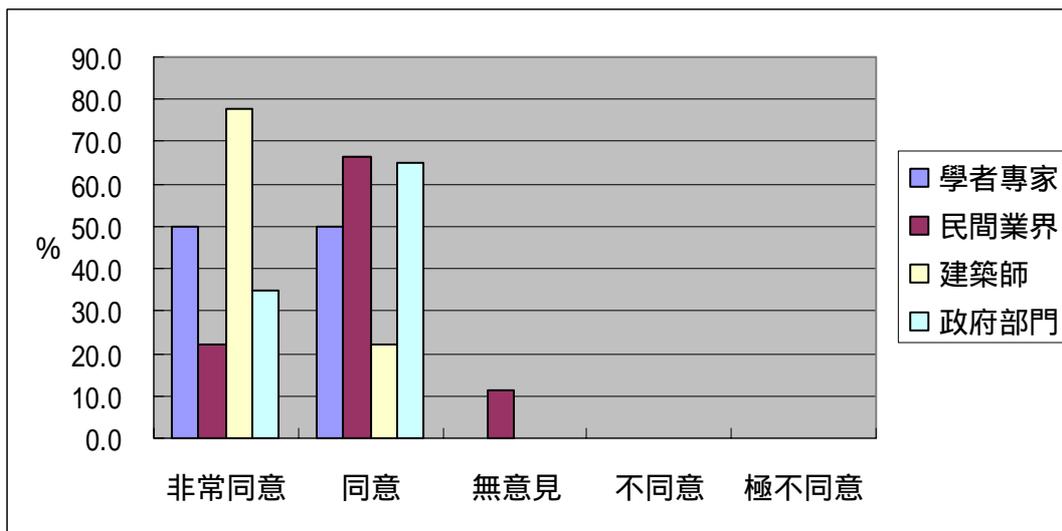


圖 6-5 現階段可改善都市景觀的方式各領域專家意見統計分析圖

3. 依要項因子統計分析其重要程度

就現階段為改善都市景觀，經上題調查統計得知，以透過人為設計方案及景觀工程施作的方式辦理最為可行，故人為設施工程施作，其要項因子為『土地使用形式、建築形態及量體、人與車的流通動線、照明計畫、公共藝術設施、街道傢俱、植栽計畫、地坪鋪面、建築形態及細部設計、廣告招牌及其他』等，就其對都市景觀影響之重要程度中，經統計以建築形態及量體佔最重要程度，其次依序為土地使用形式、植栽計畫、建築形態及細部設計、人與車的流通動線、廣告招牌、地坪鋪面、照明計畫、公共藝術設施、街道傢俱。

(詳表 6-3，圖 6-6 及圖 6-7)

另『其他』項次由受調查之專家查填為 (1) 建築物高度與道路寬度之比 (2) 不同的違建量體、材質 (3) 建築物外觀色彩 (4) 地方特色、歷史文化背景、都市定位。(4) 都市景觀天際線一致性及美觀等等。

再由各領域專家對改善都市景觀影響之要項因子統計分析結果，民間業者較重視的是「人與車的流通動線」；建築師則以「建築型態及量體、土地使用形式、植栽計畫、建築型態及細部設計、廣告招牌以及照明計畫」為極具影響因子；學者專家以「植栽計畫、地坪鋪面、建築型態及量體、建築型態及細部設計以及土地使用形式」為主；政府部門是以「建築型態及量體、土地使用形式及植栽計畫」為主要考量因子 (詳圖 6-8~圖 6-11)。

然而，民間業者對於都市景觀似無較具突顯之影響因子，是否由於開發商的職業特質，導致對於都市環境敏銳度，緊緊著重於區位價值、財務獲利以及產品銷售，都市設計淪為最後考量一環；此外開發商之專業素養及對都市環境的認知亦為影響分析結果之另一要因。反觀業經國家考試之建築師、政府專業人員以及學者專家，在都市領域上有著一定專業水平，因此形塑都市風貌與都市特色之影響因素便有相同之共識，經分析歸納於土地使用形式、建築型態及量體及植栽計畫三者。其中專家學者針對植栽計畫與地坪鋪面之評分給予滿分，都市景觀以植栽綠帶軟化水泥建築之視覺感官，並加上連續性地坪鋪面共同營造都市紋理及脈絡，視此兩項因子為影響都市景觀之要因。

表 6-3 要項因子統計分析其重要程度統計分析表

	土地 使用 形式	建築型 態及量 體	人與車 的流通 動線	照明計 畫	公共藝 術設施	街道傢 俱	植栽計 畫	地坪鋪 面	建築形態及 細部設計	廣告招 牌	其他
學者專家	16	18	15	15	14	15	20	20	17	15	4
民間業界	34	35	38	28	30	29	32	33	34	33	5
建築師	39	41	35	37	34	33	39	33	39	38	9
政府部門	83	87	79	67	66	65	80	71	78	74	4
總計	172	181	167	147	144	142	171	157	168	160	22

※ 本研究整理

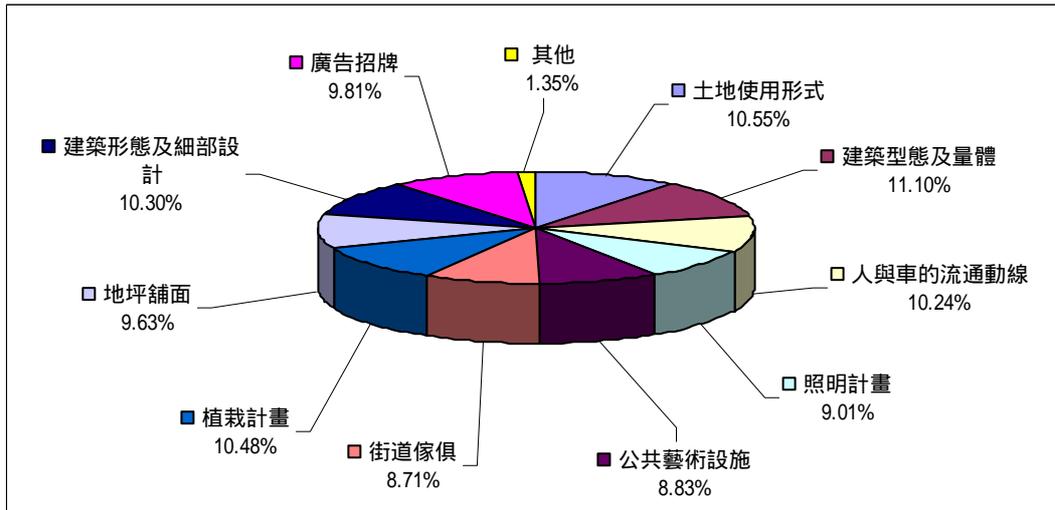


圖 6-6 要項因子統計分析其重要程度統計分析圖 (一)

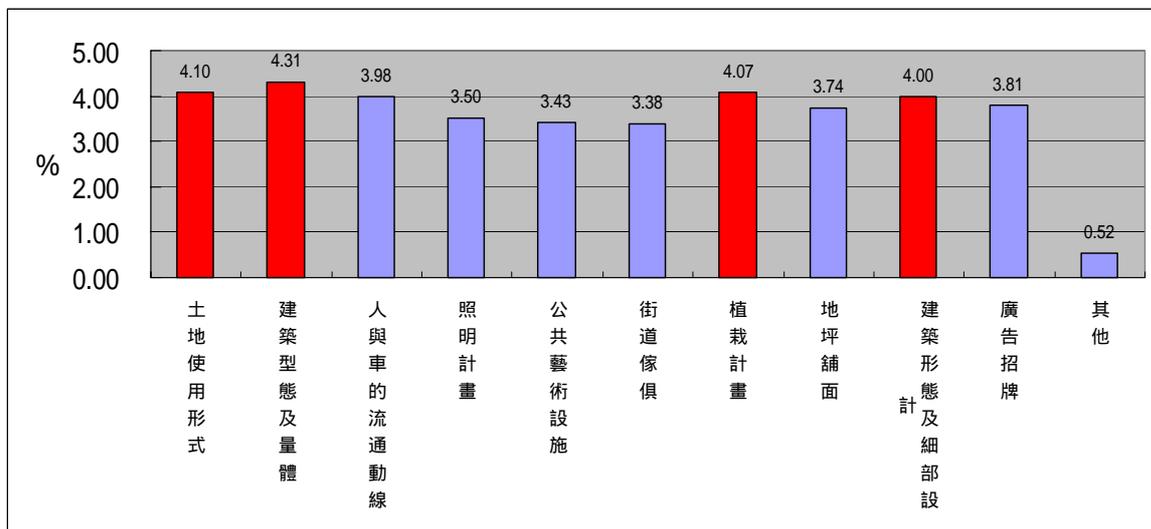


圖 6-7 要項因子統計分析其重要程度統計分析圖 (二)

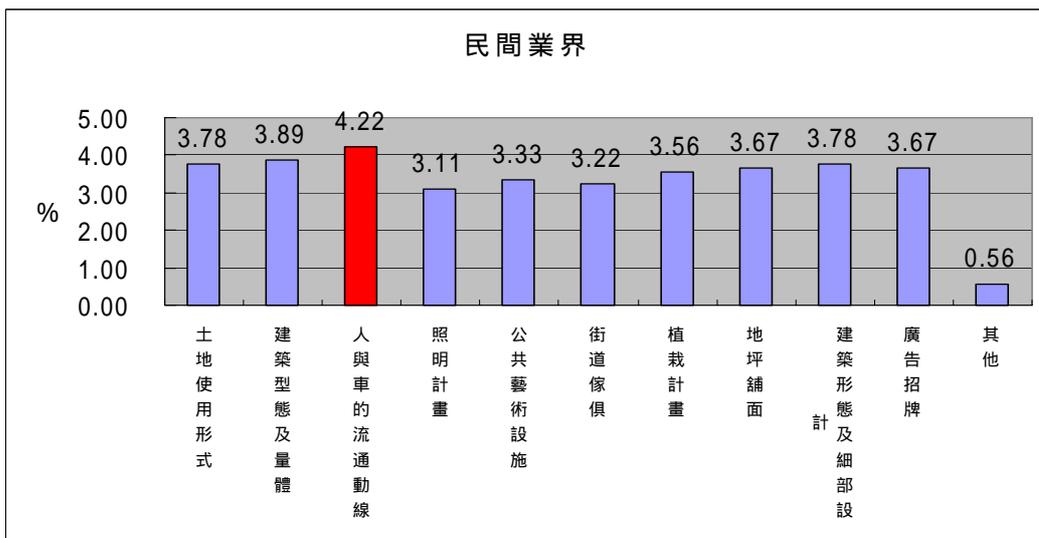


圖 6-8 要項因子統計分析其重要程度統計分析圖 (民間業者)

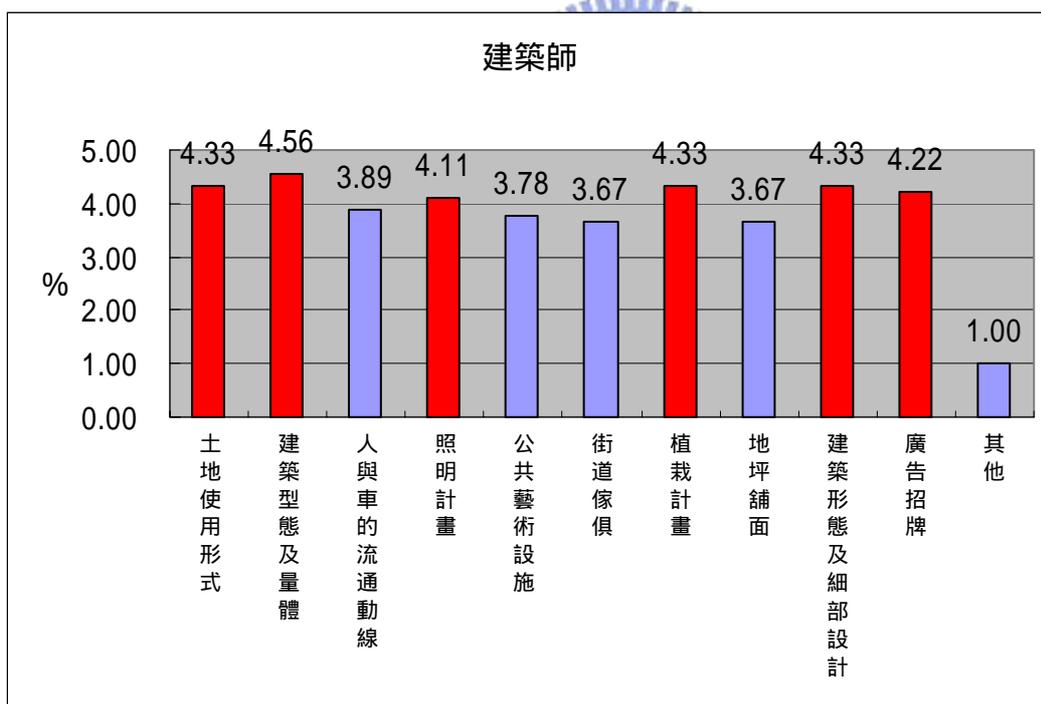


圖 6-9 要項因子統計分析其重要程度統計分析圖 (建築師)

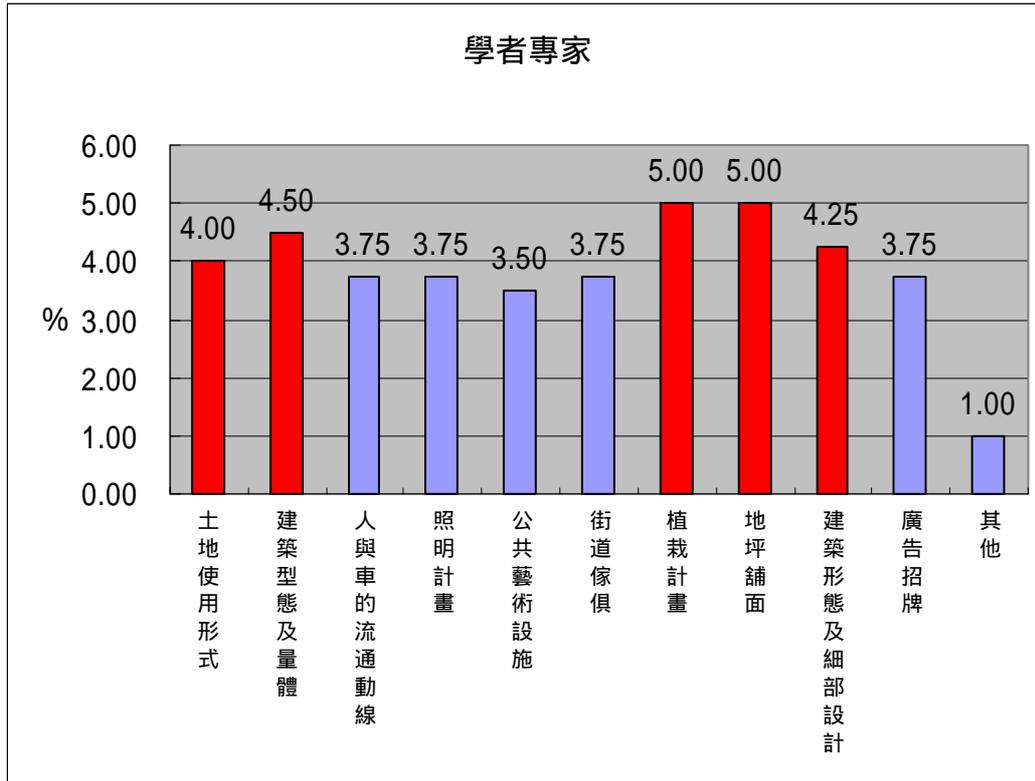


圖 6-10 要項因子統計分析其重要程度統計分析圖 (學者專家)

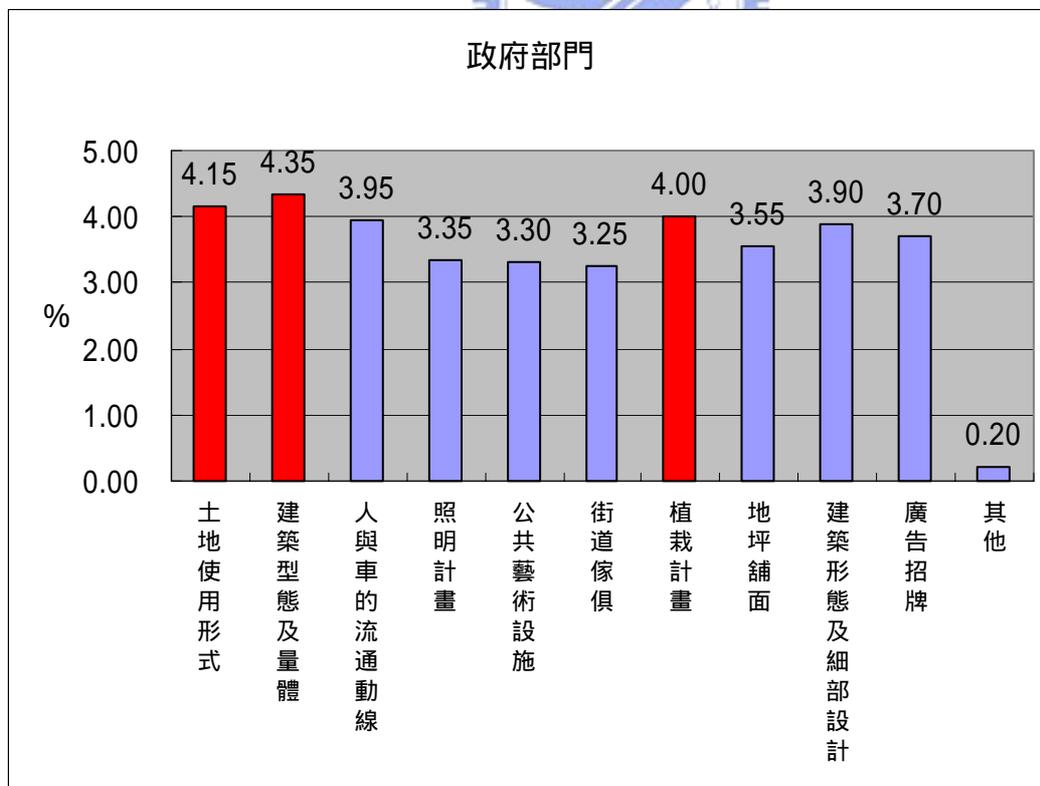


圖 6-11 要項因子統計分析其重要程度統計分析圖 (政府部門)

4. 調查訂定『建築基地最小開發規模』對都市景觀影響之程度

為改善都市整體景觀而訂定『建築基地最小開發規模』，就其對都市景觀影響程度經調查結果統計，以對『建築形態及量體』最為影響、其次之影響依序為土地使用形式、建築形態及細部設計、植栽計畫、廣告招牌、人與車的流通動線、地坪鋪面、照明計畫、公共藝術設施、街道傢俱。（詳表 6-4，圖 6-12 及 6-13）

各領域專家對於最小基地開發規模影響都市景觀因子之重要程度方面，經分析後民間業者依序重視「土地使用形式、建築型態及量體及人與車的流通動線」；建築師則以「土地使用形式、建築型態及量體、植栽計畫、廣告招牌、建築型態及細部設計以及照明計畫」為極具影響因子；學者專家以「建築型態及量體、植栽計畫、地坪鋪面、建築型態及細部設計、土地使用形式以及照明計畫」為主；政府部門是以「建築型態及量體與土地使用形式」為主要考量因子。（詳圖 6-14～圖 6-17）

本議題係考量在最小基地開發規模之限制條件下，民間業者問卷分析產生極大之變化，土地使用型態、建築型態及量體成為極具影響因素，此項結果是否為基地規模影響土地開發價值及建築量體之配置型態，將值得深入探討，另廣告招牌、公共藝術設施及照明計畫反而低於標準值以下，不至於影響都市景觀。建築師分析方面則無太大之變化，仍以相同之六項影響因子為主，顯見規模限制並未造成對於都市景觀之基本要求。學者專家方面增加廣告招牌及照明計畫兩項影響因子，建築基地在一定規模開發下，是有利於整體規劃設計，包括店鋪招牌及建物燈光也可較具整齊、美觀及統一性。政府部門仍不受規模限制之影響，其重視的仍以土地使用形式、建築型態及量體為主要的考量。

6-4 訂定『建築基地最小開發規模』對都市景觀影響之程度統計分析表

	土地使用形式	建築型態及量體	人與車的流通動線	照明計畫	公共藝術設施	街道傢俱	植栽計畫	地坪鋪面	建築形態及細部設計	廣告招牌	其他
學者專家	15	19	13	16	14	15	19	18	18	16	4
民間業界	38	38	37	24	26	28	30	29	33	26	0
建築師	38	37	29	36	32	32	37	31	36	37	0
政府部門	85	88	71	63	66	62	76	65	76	74	0
小計	176	182	150	139	138	137	162	143	163	153	4

※本研究整理

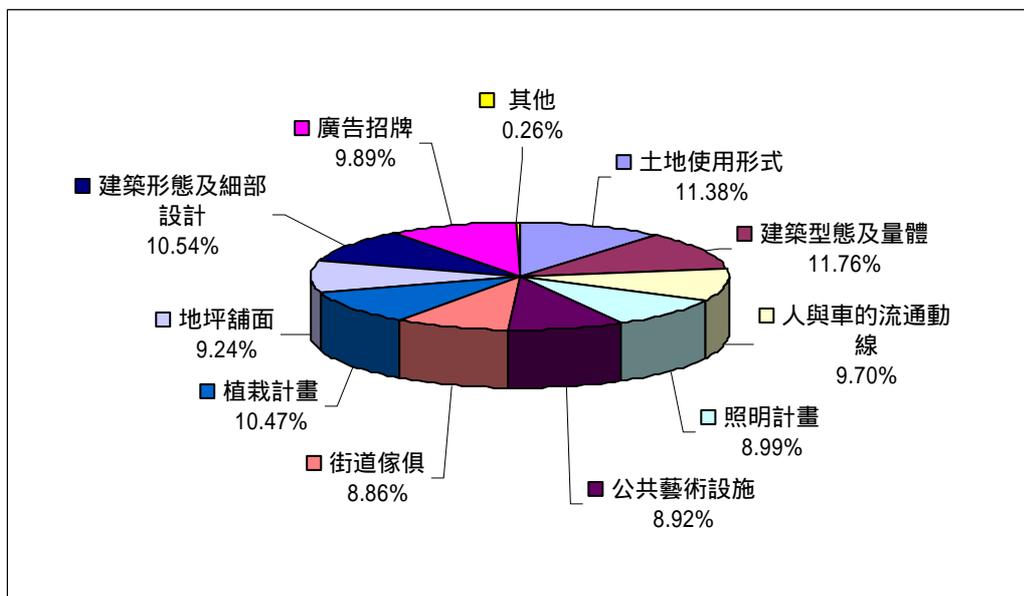


圖 6-12 『建築基地最小開發規模』對都市景觀影響之程度統計分析圖（一）

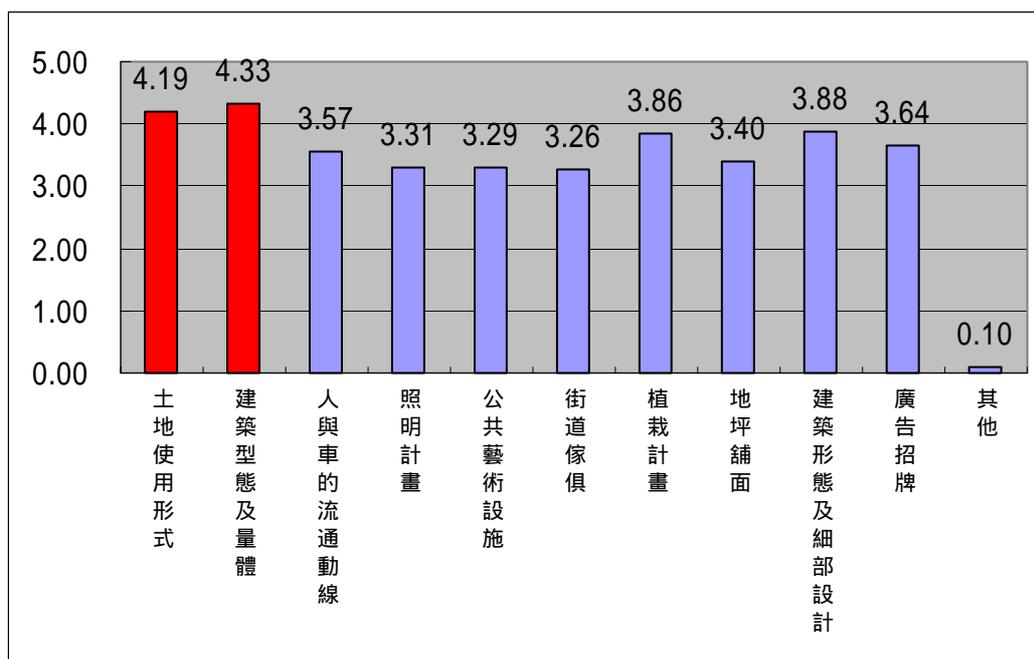


圖 6-13 『建築基地最小開發規模』對都市景觀影響之程度統計分析圖（二）

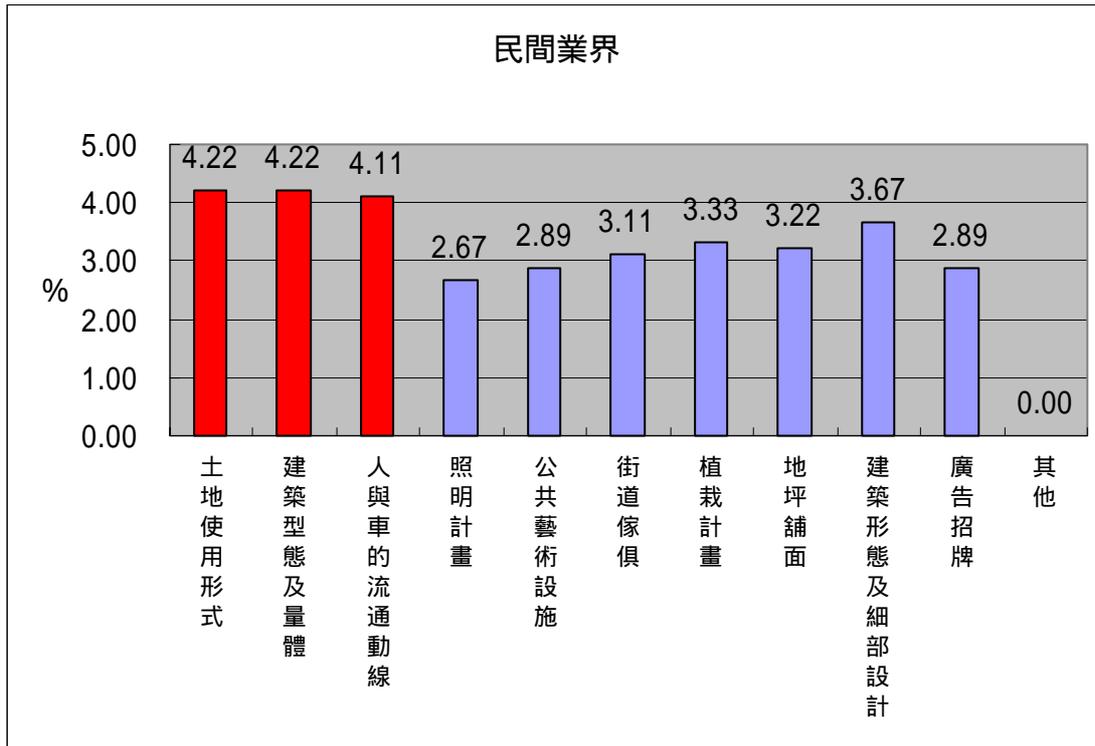


圖 6-14 『建築基地最小開發規模』對都市景觀影響之程度統計分析圖 (民間業者)

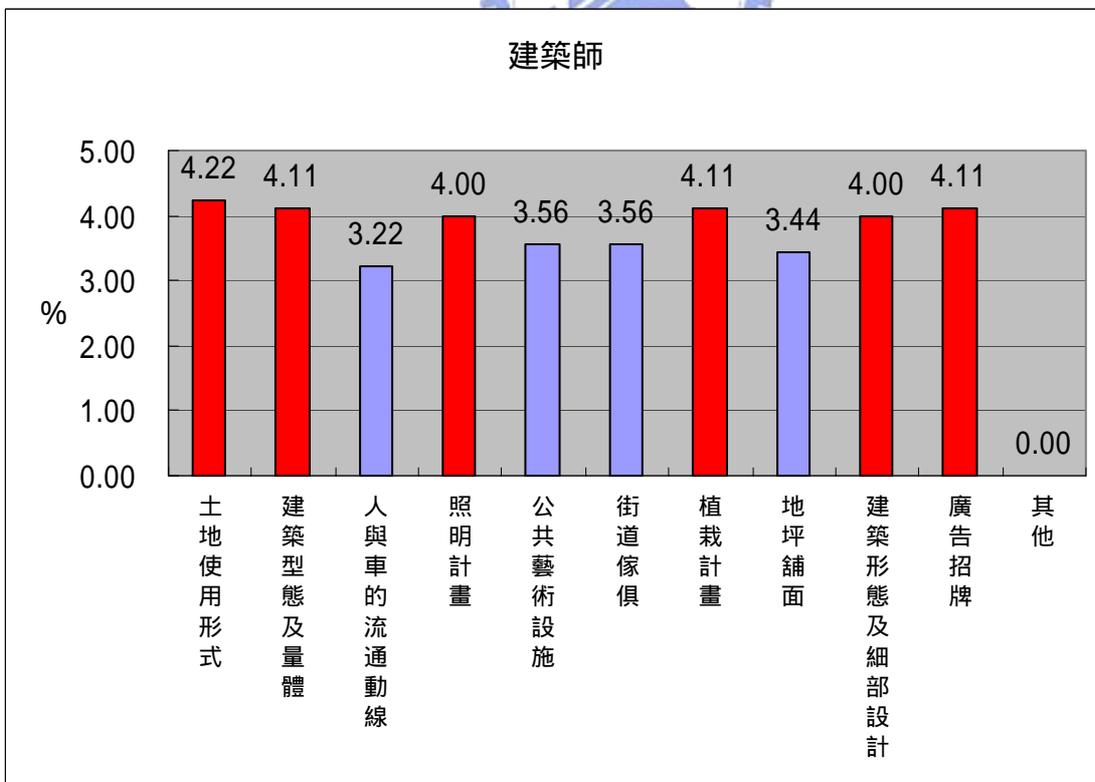


圖 6-15 『建築基地最小開發規模』對都市景觀影響之程度統計分析圖 (建築師)

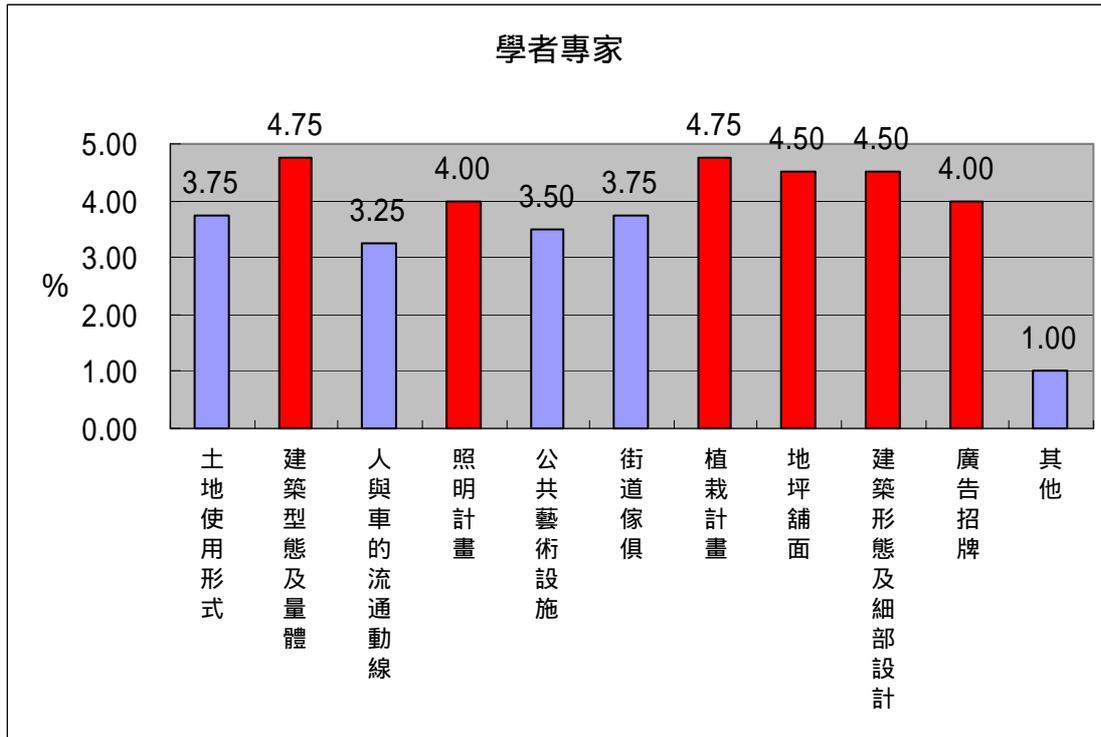


圖 6-16 『建築基地最小開發規模』對都市景觀影響之程度統計分析圖 (學者專家)

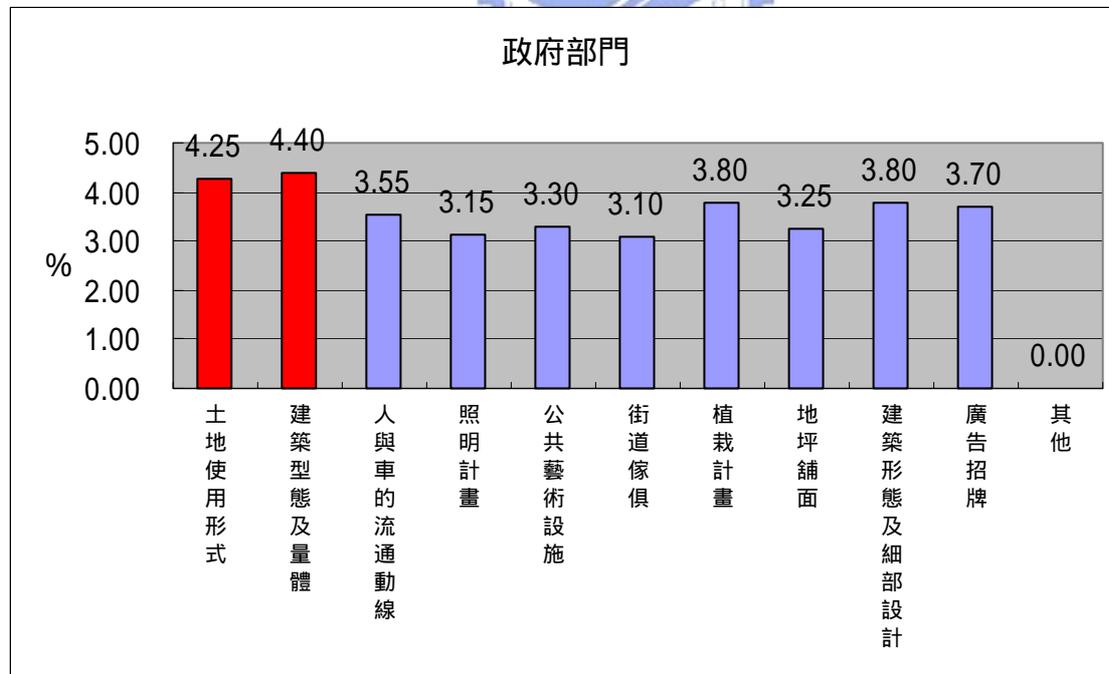


圖 6-17 『建築基地最小開發規模』對都市景觀影響之程度統計分析圖 (政府部門)

6.5.4 第二回合問卷統計歸納分析

本研究初步研擬之現階段改善都市景觀係以人為設計方案及景觀工程所施作的方式進行為主要的改善措施與都市計畫發展地區訂定『建築基地最小開發規模』之必要性及規劃性。並經以專家問卷調查結果如下：

- 一、第二回合問卷：問卷調查寄發 50 份，總計回收 46 份，有效問卷為 46 份。
- 二、受訪對象：專家學者 10 位，民間業界（建設公司主管）10 位，開業建築師 10 位，行政機關 20 位，合計共 50 位。且均以曾於案例分析之地區，曾參與之專業從業人員或參與審查之學者專家為訪談調查對象。
- 三、問卷內容統計分析

議題一、舉凡從事建築案件的規劃與設計與興建，均應考量整體環境景觀需求。包括相關法令、管理手段、綠化景觀及交通工程等專業的整合，以及兼顧人文、生態、社會經濟等視覺景觀的塑造，共同為塑造優良的都市景觀而努力；經就前項事項對產官學三方辦理問卷調查結果全數同意，其中有百分之七十八·一的受訪者表示『非常同意』，百分之二一·九的受訪者表示『同意』，尤其是百分之八十五·七一的學者專家表達非常同意，（詳表 6-5 及圖 6-18、圖 6-19）。且全體受訪者皆認為結合公部門法令規範、私部門設計手法、施工品質及後續管理維護等專業整合，應能創造優良之都市環境。

表 6-5 議題一各領域專家統計分析表

類別	非常同意 (%)	同意 (%)	無意見 (%)	不同意 (%)	極不同意 (%)	總計 (%)
學者專家	85.71	14.29	0.00	0.00	0.00	100
民間業界	66.67	33.33	0.00	0.00	0.00	100
建築師	80.00	20.00	0.00	0.00	0.00	100
政府部門	80.00	20.00	0.00	0.00	0.00	100
小計	78.10	21.90	0.00	0.00	0.00	100

※本研究整理

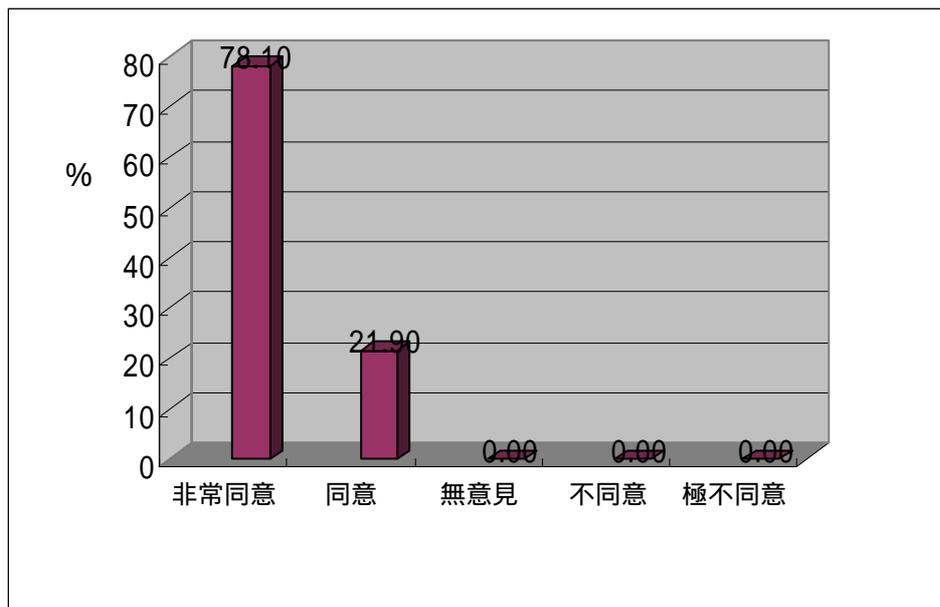


圖 6-18 議題一問卷統計次數分析圖 (一)

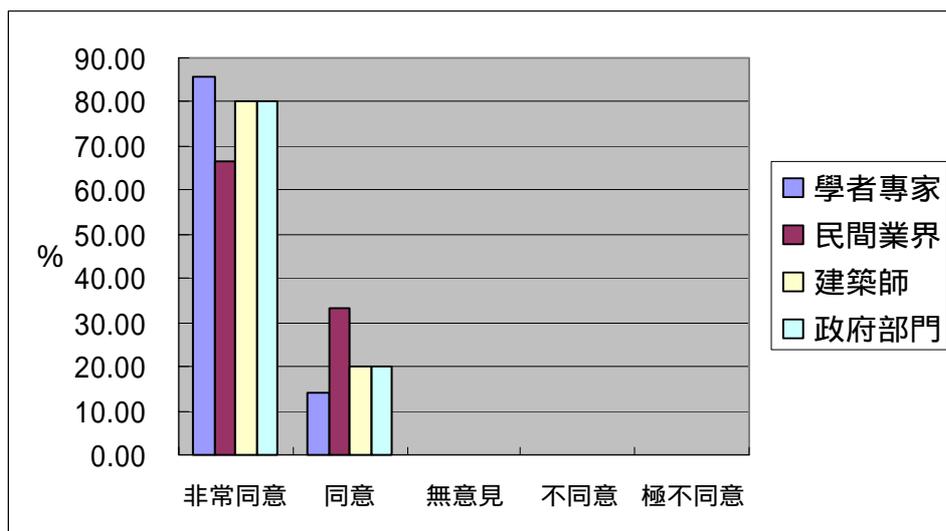


圖 6-19 議題一各領域專家意見統計分析圖 (二)

議題二、有關地籍變化與建築發展之關係面向，由其『地籍變化即是否合併整體規劃辦理開發與建築發展，存在有密切的關係』，經對產官學三方辦理問卷調查結果顯示百分之九十一·四三的受訪者表示『同意』，有百分之八·五七的受訪者表示『無意見』，其中為百分之一四·二九學者專家及百分之二十為政府部門從業人員及主管(詳表 6-6 及圖 6-20、圖 6-21)。

通常經過細分之地籍其建築型態大都為單間透天低樓層之建築物，地籍合併開發則建築型態可以有較大且多的變化，對都市景觀影響是有明顯不同及影響，但由各領域專家意見統計分析，在本議題的

分析上是採同意，但表示『非常同意』的比例不高，分析其原因可能係建築基地之開發，係以申請建築基地為以一宗土地為之，即使地籍不合併或分割等變化，仍可合併為一宗基地申請整體開發，並依據基地限制條件而設計，故與地籍之變化並無直接之關係所致。

表 6-6 議題二各領域專家統計分析表

類別	非常同意 (%)	同意 (%)	無意見 (%)	不同意 (%)	極不同意 (%)	總計 (%)
學者專家	28.57	57.14	14.29	0.00	0.00	100
民間業界	33.33	66.67	0.00	0.00	0.00	100
建築師	20.00	80.00	0.00	0.00	0.00	100
政府部門	25.00	55.00	20.00	0.00	0.00	100
小計	26.73	64.70	8.57	0.00	0.00	100

※本研究整理

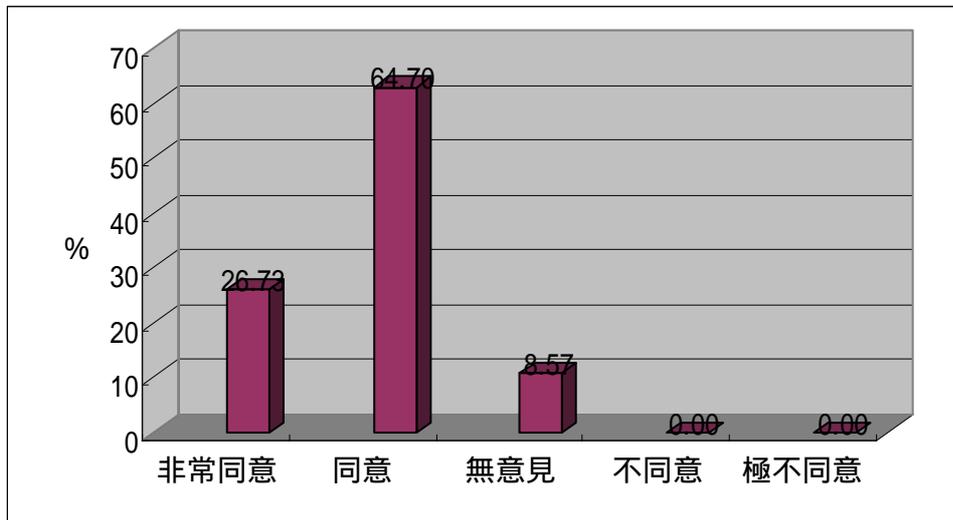


圖 6-20 議題二問卷統計次數分析圖 (一)

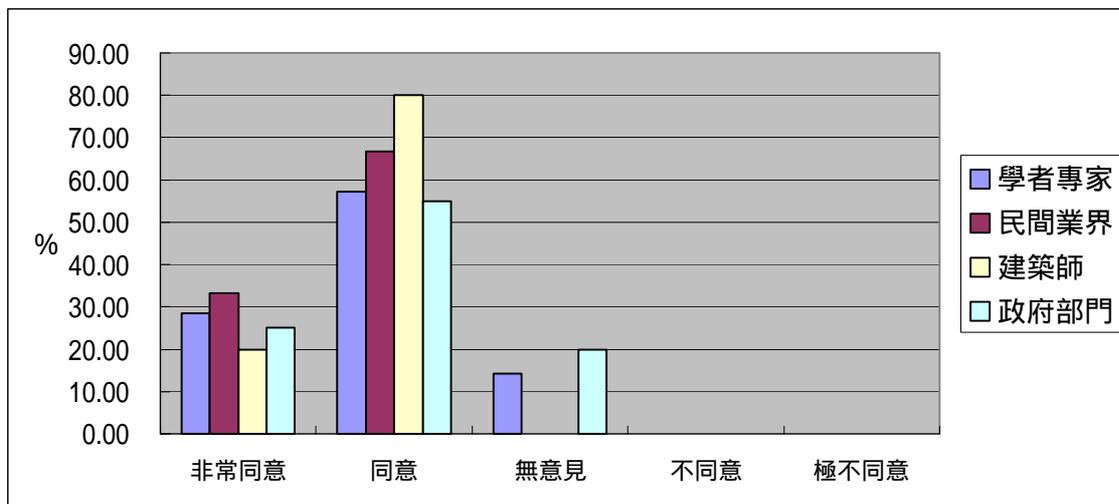


圖 6-21 議題二各領域專家意見統計分析圖 (二)

議題三、對『都市景觀直接受到建築物所形成的界面或量體的影響』議題，經問卷調查統計分析結果，百分之九十八·七五的受訪者表示『同意』，僅百分之一·二五的受訪者表示『無意見』，（詳表 6-7 及圖 6-22、圖 6-23）。然而其中表示無意見者為政府部門代表，可能係政府部門代表中有一部分人員係屬地政部門人員，其對都市景觀之公共事務的參與態度較不積極所致，另由各領域專家統計分析，以民間業界對此議題的問卷調查表達『非常同意』者比例最高（詳圖 6-23），應是本研究案所選定參與問卷對象為建設公司之主管人員，其職業敏感以及其所執業之建築型態均為大街廓開發方式，與民間居民自力僱工建屋者建築型態截然不同之緣故。

表 6-7 議題三各領域專家統計分析表

類別	非常同意 (%)	同意 (%)	無意見 (%)	不同意 (%)	極不同意 (%)	總計 (%)
學者專家	42.86	57.14	0.00	0.00	0.00	100
民間業界	66.67	33.33	0.00	0.00	0.00	100
建築師	50.00	50.00	0.00	0.00	0.00	100
政府部門	40.00	55.00	5.00	0.00	0.00	100
小計	49.88	48.87	1.25	0.00	0.00	100

※本研究整理

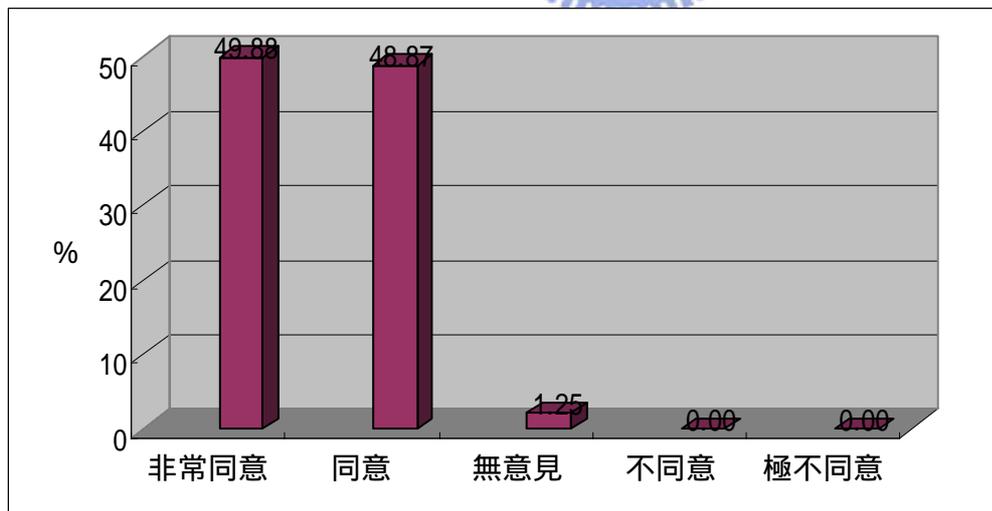


圖 6-22 議題三問卷統計次數分析圖 (一)

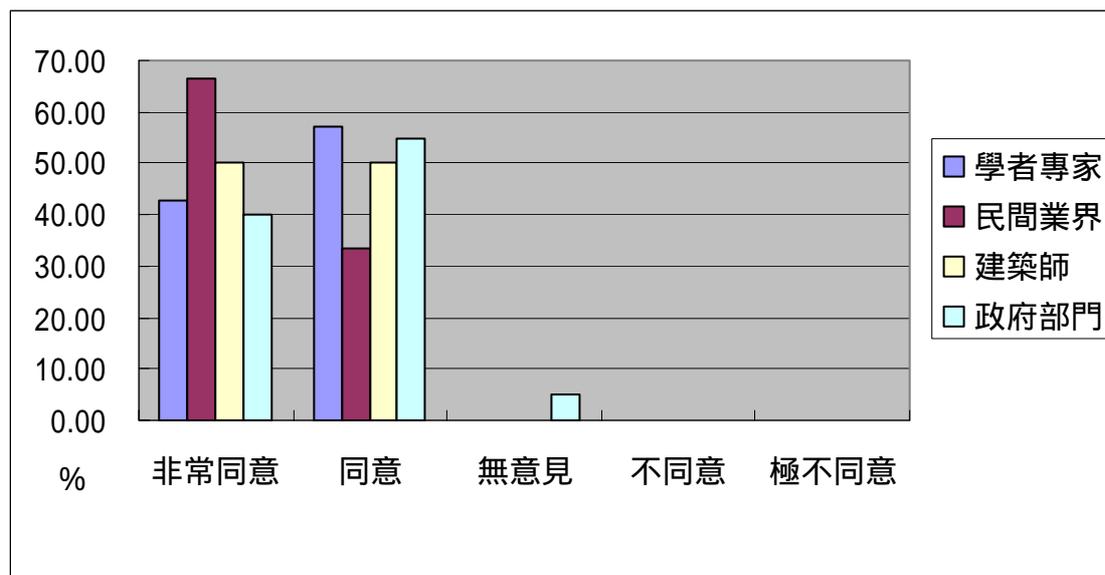


圖 6-23 議題三各領域專家意見統計分析圖 (二)

議題四、對於「建築量體形式集體變化的結果，通常是影響都市景觀的重要因素之一」議題，經問卷調查統計分析結果，百分之六十九·七的受訪者表示同意，百分之二十四·二三的受訪者表示『無意見』，但有百分之六·〇七的受訪者表示『不同意』，其中表示不同意者為部分的專家學者及政府部門之受訪者(詳表 6-8 及圖 6-24、圖 6-25)，對於建築量體形式影響都市景觀是不表贊同，甚至無任何的專家學者表示『非常同意』，探究其原因可能為建築量體僅為形塑都市景觀之一環，尚須整合其他外部空間環境因素，才能建構都市景觀環境。然而，建築量體形式集體變化的結果，是影響都市景觀的重要因素，但也可藉由其他都市設計工具及規範，將建築物的形成規則及群體之間的組合訂定管制要點規定，以保障一定的空間形式與秩序，如此也可維護及有效改善都市景觀。

另由各領域專家意見統計分析圖中(圖 6-25)，有高達百分之八十的建築師表達『同意』，可見的在從事建築設計工作上，在建築量體形式集體變化及設計與操作上，通常是較有利於都市景觀的塑造。

表 6-8 議題四各領域專家統計分析表

類別	非常同意 (%)	同意 (%)	無意見 (%)	不同意 (%)	極不同意 (%)	總計 (%)
學者專家	0.00	57.14	28.57	14.29	0.00	100
民間業界	11.11	55.56	33.33	0.00	0.00	100
建築師	10.00	80.00	10.00	0.00	0.00	100
政府部門	25.00	40.00	25.00	10.00	0.00	100
小計	11.52	58.18	24.23	6.07	0.00	100

※本研究整理

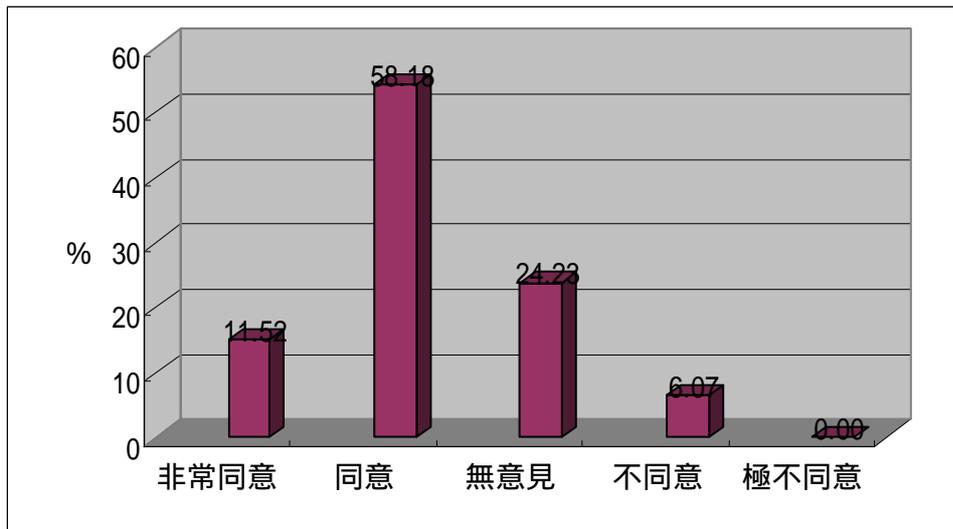


圖 6-24 議題四問卷統計次數分析圖 (一)

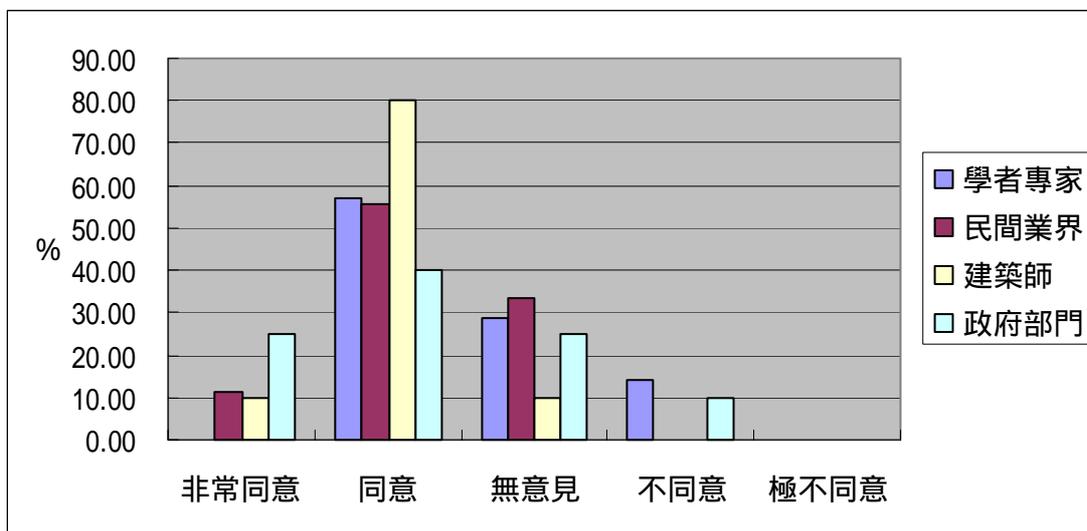


圖 6-25 議題四各領域專家意見統計分析圖 (二)

議題五、關於『地籍持分條件，是量體變化的基礎』面向，經問卷調查統計分析結果，百分之九十八·七五的受訪者表示同意，僅有百分之一·二五的受訪者表示『無意見』(詳表 6-9 及圖 6-26、圖 6-27)。全體受訪者皆認同地籍條件(基地大小、形狀)是為創造不同建築量體之基礎。

另由各領域專家意見統計分析(詳圖 6-27)，以實際參與土地重劃分配之政府部門及建築設計之建築師最為贊同，可能係有近二分之一的政府部門人員為地政部門的工作者，而建築師在建築設計工作上，對於建築量體形式可以較有變化，以及在設計與操作上更具彈性。

表 6-9 議題五各領域專家統計分析表

類別	非常同意 (%)	同意 (%)	無意見 (%)	不同意 (%)	極不同意 (%)	總計 (%)
學者專家	28.57	71.43	0.00	0.00	0.00	100
民間業界	33.33	66.67	0.00	0.00	0.00	100
建築師	40.00	60.00	0.00	0.00	0.00	100
政府部門	55.00	40.00	5.00	0.00	0.00	100
小計	39.22	59.53	1.25	0.00	0.00	100

※本研究整理

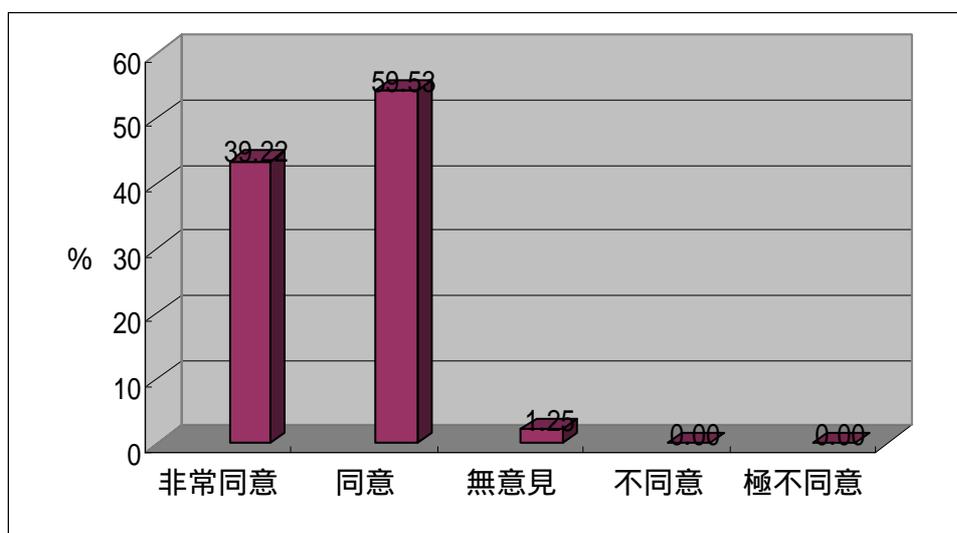


圖 6-26 議題五問卷統計次數分析圖 (一)

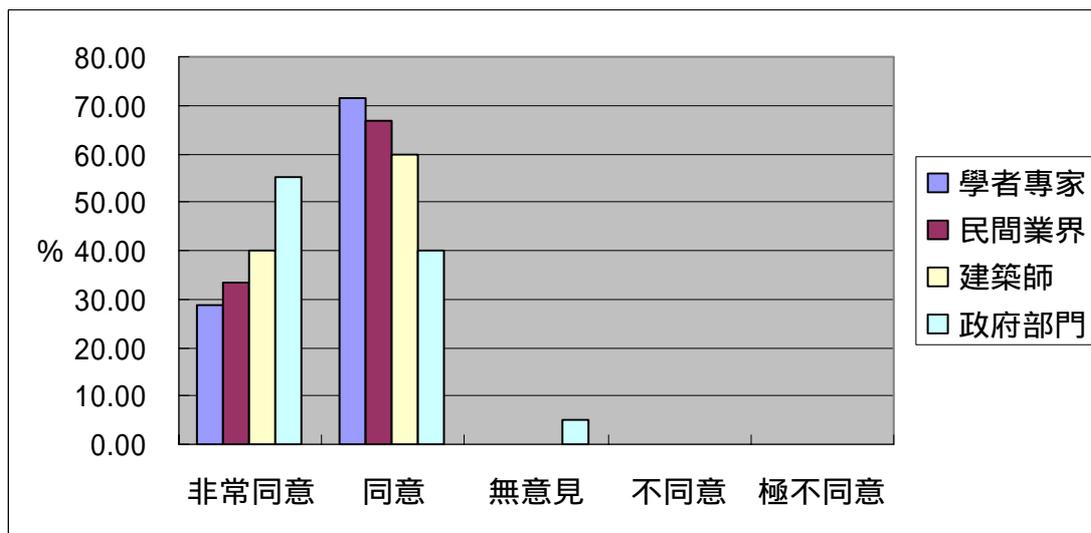


圖 6-27 議題五各領域專家意見統計分析圖 (二)

議題六、因『大街廓基地的建築型態的變化遠較小筆土地較多樣化並更富有彈性，且可提供較具變化的都市景觀或綠化的開放空間，可補充都市綠化空間的不足，及有效改善都市景觀』之於建築規劃相關可行措施，經對產官學三方辦理問卷調查結果，全數受訪者均表同意，其中並有百分之六十三·四五的受訪表示『非常同意』（詳表 6-10 及圖 6-28、圖 6-29）。

另由此問卷結果顯示，各領域專家對大街廓建築基地的建築開發是否能對都市景觀有所改善問題上，所表達的意見是有某一程度上的一致性，其代表之意義應是各領域專家對大街廓開發對都市景觀的改善與塑造的助益是認同的；但大街廓開發規模的最適規模一直是欠缺客觀上的標準或論證，而是地方政府經由相關執行的經驗而來的，或是為鼓勵土地所有權人合併開發建築而訂的街廓開發規模，惟依新竹縣政府的近期在縣治二期開發地區建築制度推動結果，顯示建築基地以達 2000 平方公尺者為屬較合適的開發規模，因為規定建築基地規模太大，將造成土地所有權人的整合不易，規定的規模太小，則對都市景觀助益不大，故而對都市景觀上的助益是否就是目前執行之 2000 平方公尺為最佳的方案，仍需待後續研究或具體實驗後，引為未來執行的依據或制度修正的方向。



6-10 議題六各領域專家統計分析表

類別	非常同意 (%)	同意 (%)	無意見 (%)	不同意 (%)	極不同意 (%)	總計 (%)
學者專家	57.14	42.86	0.00	0.00	0.00	100
民間業界	66.67	33.33	0.00	0.00	0.00	100
建築師	60.00	40.00	0.00	0.00	0.00	100
政府部門	70.00	30.00	0.00	0.00	0.00	100
小計	63.45	36.55	0.00	0.00	0.00	100

※本研究整理

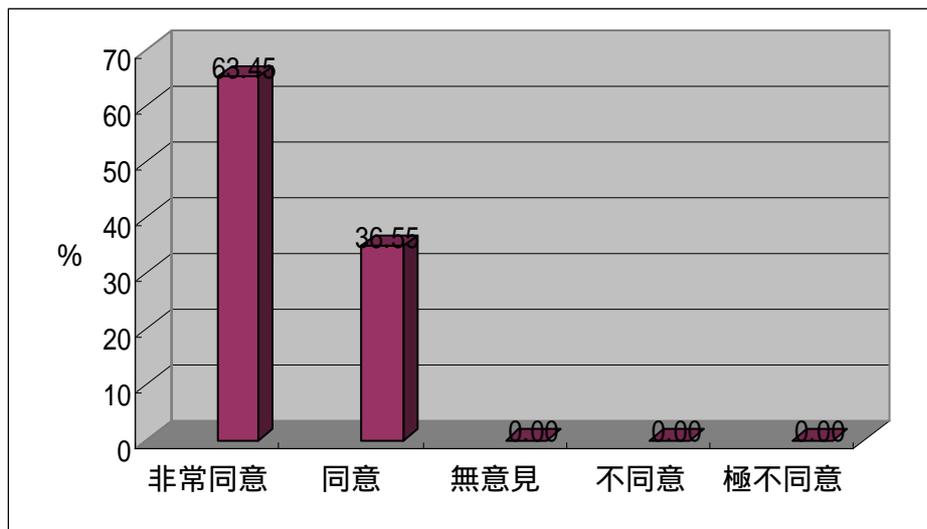


圖 6-28 議題六問卷統計次數分析圖 (一)

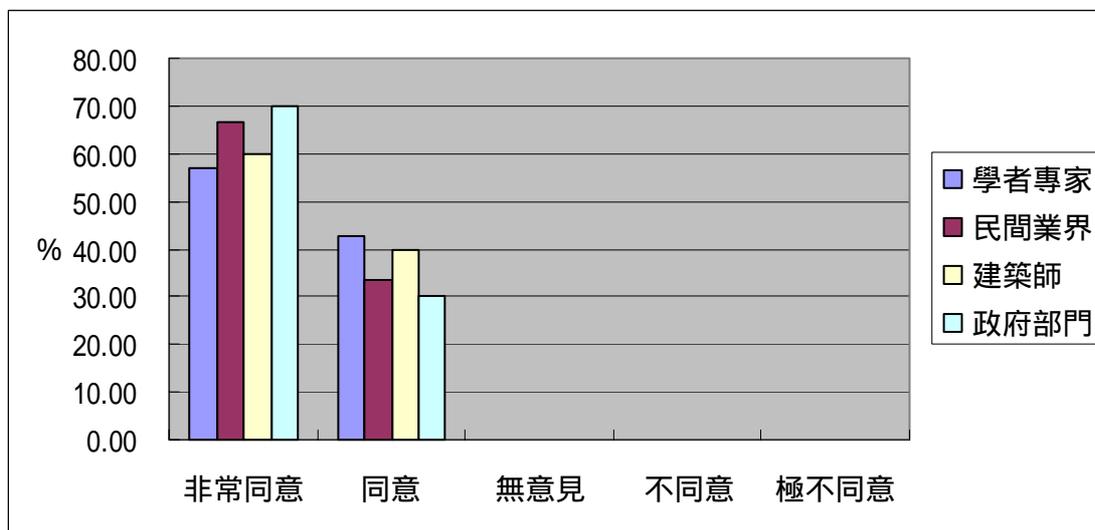


圖 6-29 議題六各領域專家意見統計分析圖 (二)

議題七、為『塑造都市景觀的要件為良好的植栽計畫、完善的人行步道空間及整體化的建築外觀以及供民眾休憩使用的街道傢俱等等，都是需要有大街廓基地開發才得以規劃設置』問題，經問卷調查統計分析結果，雖有百分之七八·七三的受訪者表示同意，但僅百分之三六·八三的受訪者表示『非常同意』，相對於其他議題，是有明顯的減少，且有百分之一〇·一的受訪者表示『無意見』，更有百分之一一·一七的受訪者表示『不同意』；而表達『不同意』者，有百分六〇以上是專家學者（詳表 6-11 及圖 6-30、圖 6-31）；可見的各領域專家對此議題的意見較為分歧，探究其原因可能因為大街廓開發是較易於整體規劃植栽、人行步道、建築外觀及街道傢具等外部設施，而學者專家認為利用都市計畫土地使用管制要點的訂定配合公權力執行的持續有

效的管理監督，也能達到塑造優美都市景觀之目的，不一定侷限於需要大街廓基地的開發始得為之。

表 6-11 議題七各領域專家統計分析表

類別	非常同意 (%)	同意 (%)	無意見 (%)	不同意 (%)	極不同意 (%)	總計 (%)
學者專家	42.86	14.29	14.29	28.56	0.00	100
民間業界	44.45	33.33	11.11	11.11	0.00	100
建築師	30.00	60.00	10.00	0.00	0.00	100
政府部門	30.00	60.00	5.00	5.00	0.00	100
小結	36.83	41.90	10.10	11.17	0.00	100

※本研究整理

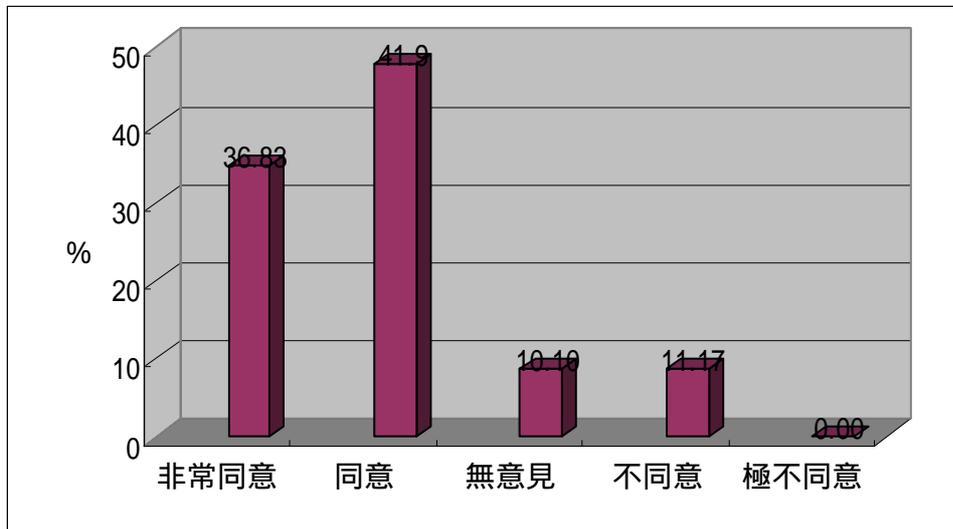


圖 6-30 議題七問卷統計次數分析圖 (一)

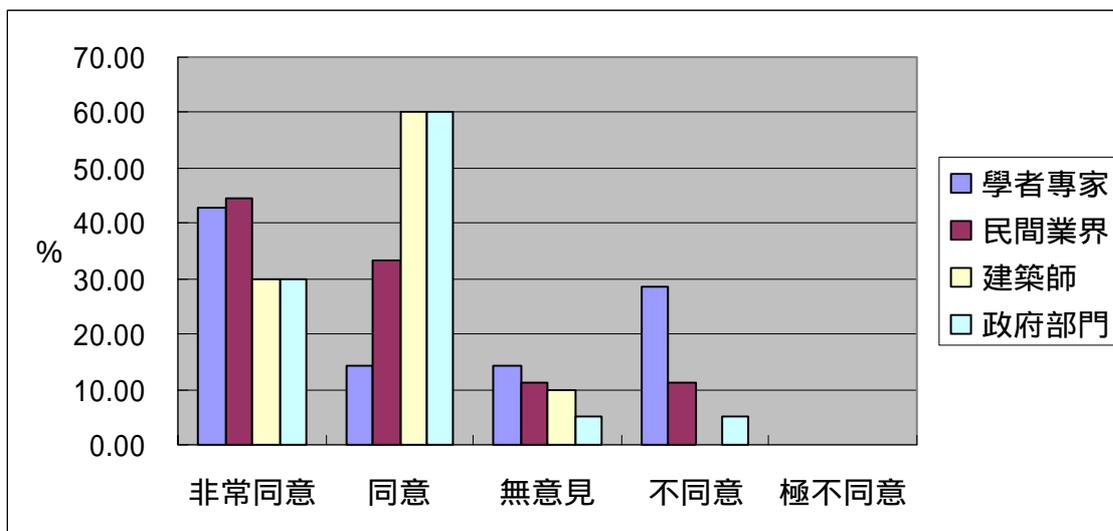


圖 6-31 議題七各領域專家意見統計分析圖 (二)

議題八、以「為改善都市整體景觀需於建築案件設計時，能作整體性的規劃設計的考量(包括土地使用形式、建築形態及量體、植栽計畫以及建築形態及細部設計等)，故於都市計畫發展地區訂定『建築基地最小開發規模』，是極有必要的」徵詢各受訪者之意見，結果顯示有百分之九四·四四均表同意，並有百分之四六·一三的受訪者表示『非常同意』，僅有百分之五·五六的受訪者表示『無意見』，詳見表 6-12 及圖 6-32、圖 6-33，可見為改善都市整體景觀，對於都市計畫發展地區訂定『建築基地最小開發規模』，是極有必要的，惟開發商對於訂定基地最小開發規模限制之必要性，仍持有保留之態度，可能是限制基地開發規模將對未來建築用地取得造成另一市場門檻，而對擔任開發商角色之民間業者將是一種無形的負擔，除非是公部門訂定有誘人的鼓勵措施，例如新竹縣治二期開發地區，訂定有容積獎勵機制，故而吸引了北中南的建築商願意來竹北投資及發展，而且成績都還不錯。

表 6-12 議題八各領域專家統計分析表

類別	非常同意(%)	同意(%)	無意見(%)	不同意(%)	極不同意(%)	總計(%)
學者專家	28.57	71.43	0.00	0.00	0.00	100
民間業界	66.67	11.11	22.22	0.00	0.00	100
建築師	40.00	60.00	0.00	0.00	0.00	100
政府部門	50.00	50.00	0.00	0.00	0.00	100
小計	46.31	48.13	5.56	0.00	0.00	100

※本研究整理

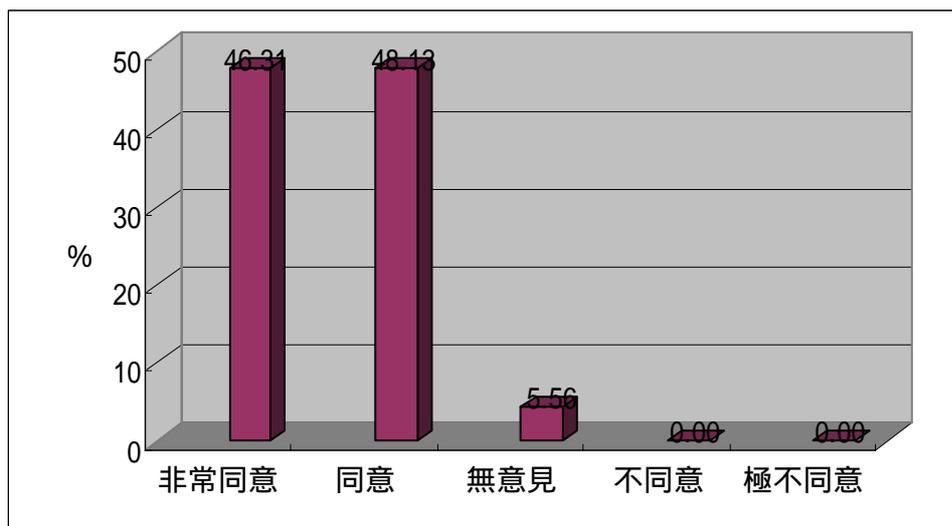


圖 6-32 議題八問卷統計次數分析圖 (一)

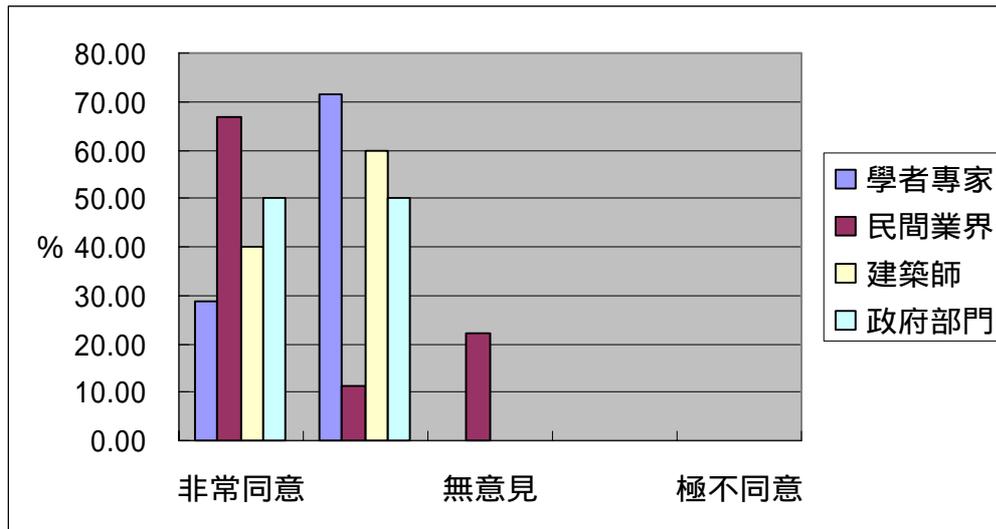


圖 6-33 議題八各領域專家意見統計分析圖 (二)

議題九、對於「藉由各類管理工具操作上相互支援及配合，訂定『建築基地最小開發規模限制』規定，可有效將開放空間及綠化空間加以延伸整合及發展，將有助於都市景觀的塑造及形成」的面向，各受訪者所表達之意見為百分之九五·九七均表同意，但只有百分之三〇·四七的受訪者表示『非常同意』，及有百分之四·〇三的受訪者表示『無意見』，詳見表 6-13 及圖 6-34、圖 6-35，可見各受訪者對此議題是屬於非積極性的同意，可能是與議題七的情形雷同。對於都市景觀的塑造及形成的工具操作上，訂定『建築基地最小開發規模限制』規定，是有效將開放空間及綠化空間加以延伸整合及發展，並有助於都市景觀的塑造，訂定相關之都市計畫土地使用管制要點或都市設計管制要點再配合公權力執行的持續及有效的管理監督，也能達到塑造優美都市景觀之目的。

表 6-13 議題九各領域專家統計分析表

類別	非常同意 (%)	同意 (%)	無意見 (%)	不同意 (%)	極不同意 (%)	總計 (%)
學者專家	28.57	71.43	0.00	0.00	0.00	100
民間業界	33.33	55.56	11.11	0.00	0.00	100
建築師	30.00	70.00	0.00	0.00	0.00	100
政府部門	30.00	65.00	5.00	0.00	0.00	100
小計	30.47	65.50	4.03	0.00	0.00	100

※本研究整理

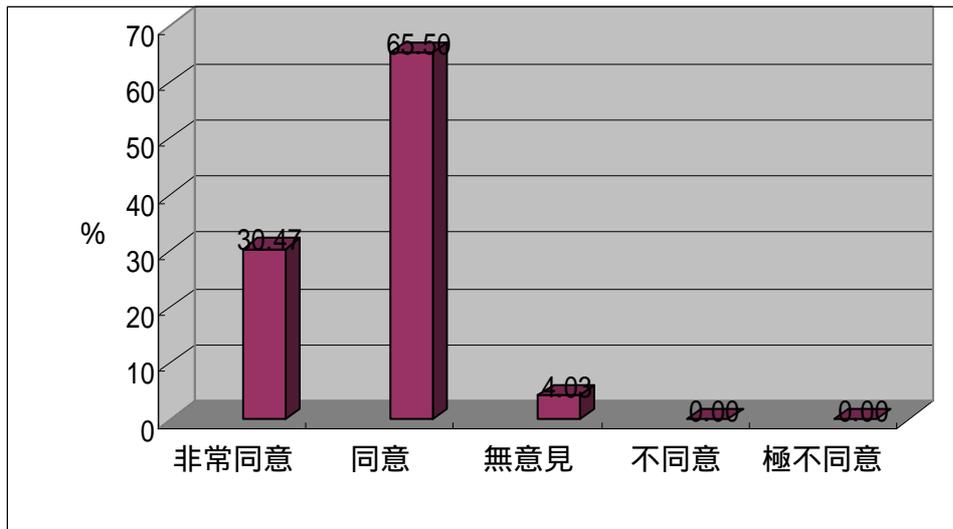


圖 6-34 議題九問卷統計次數分析圖 (一)

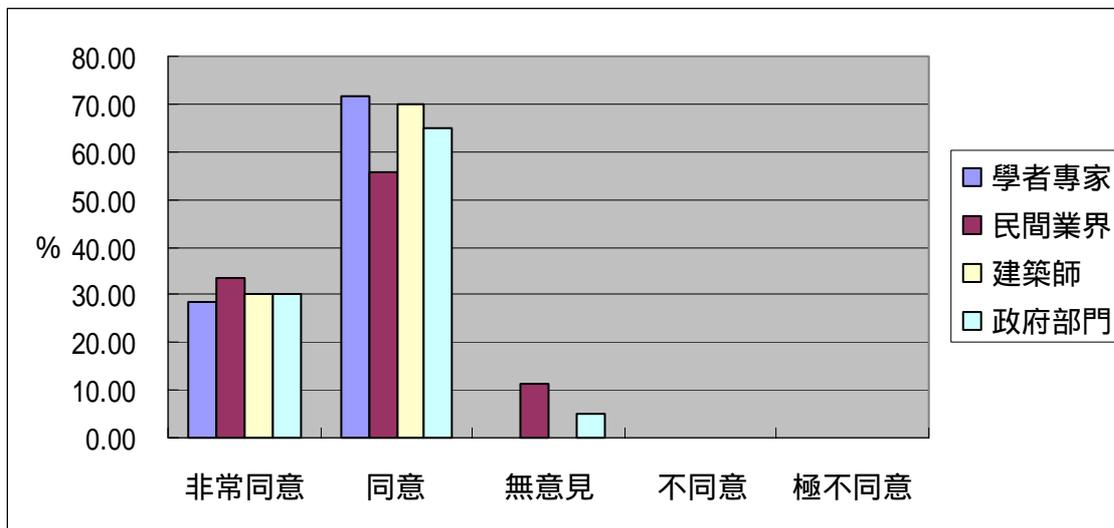


圖 6-35 議題九各領域專家意見統計分析圖 (二)

議題十、在「為確保重要通道兩側及重要區域建築景觀之完整性，避免過度細分之建築規模造成都市意象混亂，應訂定『建築基地最小開發規模』規定等開發限制」問題上，所調查結果為百分之九三·六五的受訪者表示同意，其中有百分之四一·〇三的受訪者表示『非常同意』，百分之二·七八的受訪者表示『無意見』，但仍有百分之三·五七的受訪表示『不同意』，且是的專家學者，可能是專家學者對應於議題七相同的看法，詳見表 6-14 及圖 6-36、圖 6-37。

另開發商及政府部門對於都市重要建築及重要通道之區位敏感度較高，並在毗鄰前述區位周邊都市土地價格及建立都市地標地景風貌面向較為重視，故佔『非常同意』比率為高，其餘受訪者則基於都市景

觀的塑造是提昇城市景觀的首要課題及任務，在重要通道兩側及重要區域上卻是該都市的主要發展重點區域及門戶，應避免過度細分之建築規模造成都市意象混亂，仍應訂定『建築基地最小開發規模』規定等開發限制，期能確保都市建築景觀之完整性。

表 6-14 議題十各領域專家統計分析表

類別	非常同意(%)	同意(%)	無意見(%)	不同意(%)	極不同意(%)	總計(%)
學者專家	28.57	57.14	0.00	14.29	0.00	100
民間業界	55.56	33.33	11.11	0.00	0.00	100
建築師	20.00	80.00	0.00	0.00	0.00	100
政府部門	60.00	40.00	0.00	0.00	0.00	100
小計	41.03	52.62	2.78	3.57	0.00	100

※本研究整理

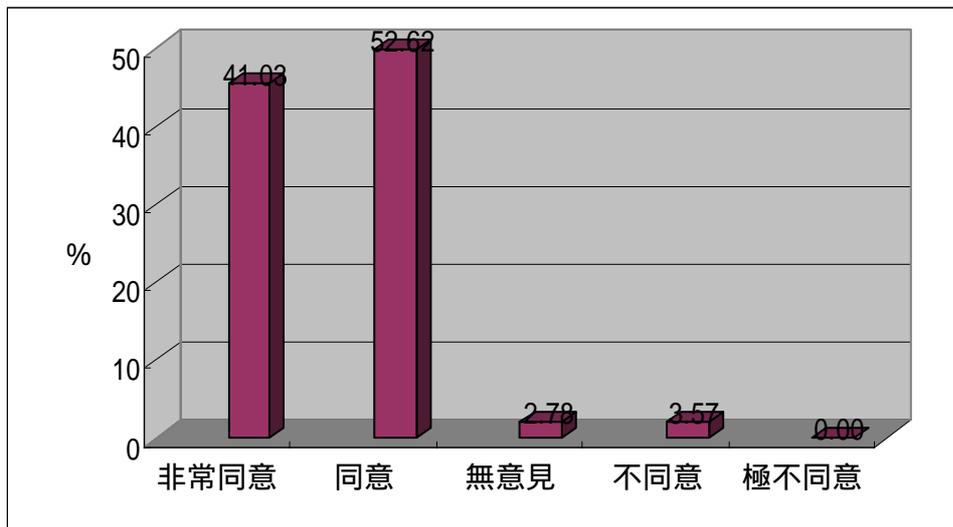


圖 6-36 議題十問卷統計次數分析圖 (一)

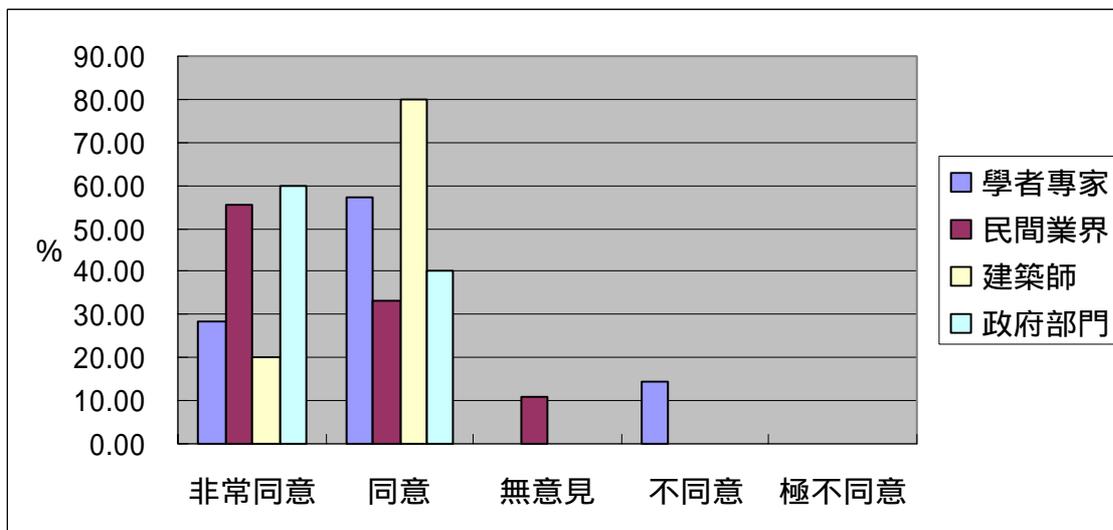


圖 6-37 議題十各領域專家意見統計分析圖 (二)

議題十一、基於訂定『建築基地最小開發規模限制』規定，將有助於都市景觀的塑造及形成，但無形中對於土地所有權人的權利是有所限制與剝奪，故而對於「為配合所訂定之『建築基地最小開發規模』，以給予容積獎勵來引導土地所有權人互相合併申請建築」是否為有效的策略，經統計調查的結果顯示，有百分之九三·四七的受訪者表示同意，其中有百分之五三·四五的受訪者表示『非常同意』，有百分之五·二八的受訪者表示『無意見』，但有百分之一·二五的受訪者表示『不同意』且均是政府部門的從業人員，詳見表 6-15 及圖 6-38、圖 6-39，可見的學者專家對於政府部門以給予容積獎勵的措施來引導建築基地開發規模合併策略，仍持肯定的；惟部分公部門從業人員可能是考量都市環境的容受力及公共設施的所能提供的服務量體，將因增加容積率將有所不足而表示不同意的看法，故應於訂定相關的獎勵措施及總量時，也應同時加以考量研議。

表 6-15 議題十一各領域專家統計分析表

類別	非常同意(%)	同意(%)	無意見(%)	不同意(%)	極不同意(%)	總計(%)
學者專家	57.14	42.86	0.00	0.00	0.00	100
民間業界	66.67	22.22	11.11	0.00	0.00	100
建築師	60.00	40.00	0.00	0.00	0.00	100
政府部門	30.00	55.00	10.00	5.00	0.00	100
小計	53.45	40.02	5.28	1.25	0.00	100

※本研究整理

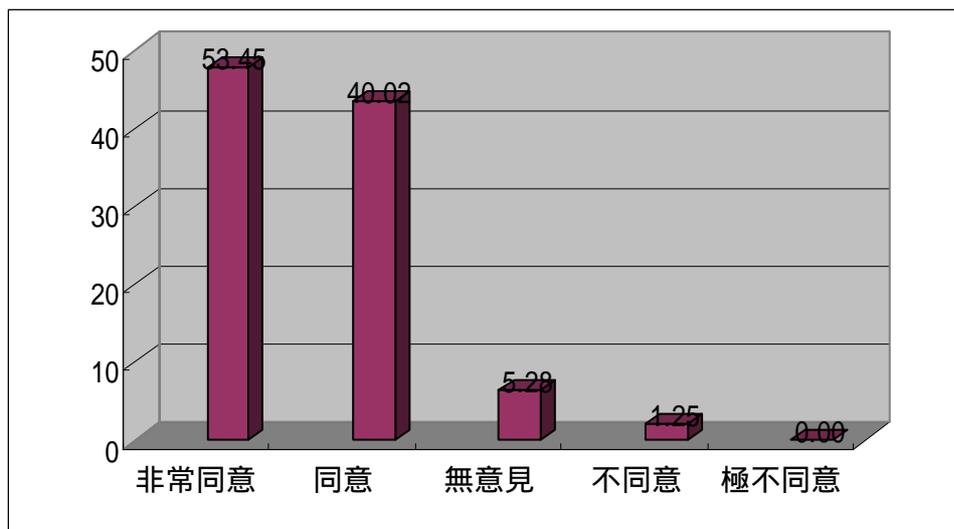


圖 6-38 議題十一問卷統計次數分析圖 (一)

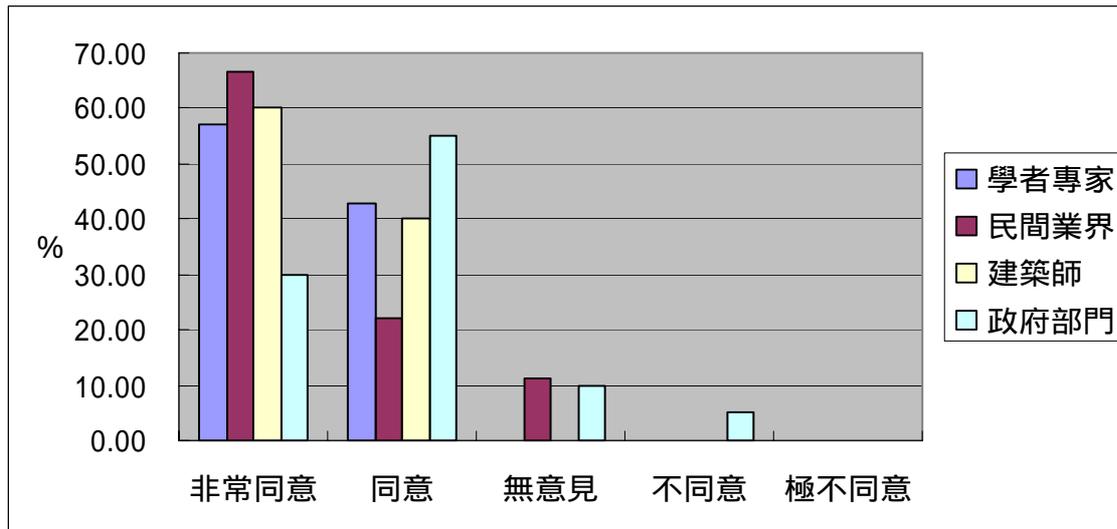


圖 6-39 議題十一各領域專家意見統計分析圖 (二)

議題十二、至於是否針對「未來各地方政府辦理各都市計畫區之開發案，仍應持續規定『建築基地最小開發規模』，以利塑造良好的都市景觀」之操作策略，經調查問卷訪問結果有百分之九七·二二均表同意，並有百分之三三·二五的受訪者表示『非常同意』，僅有百分之二·七八的受訪者表示『無意見』，詳見表 6-16 及圖 6-40、圖 6-41，故由分析得知最小基地開發規模對於塑造都市景觀是有相當大之助益，惟開發商可能仍延續議題八之因素，對最小開發規模持有保留之態度，但大多數的民間業者是贊同的，且經新竹縣治二期開發地區執行情形，相對於縣治一期的都市景觀是有明顯的改善，故未來各地方政府辦理各都市計畫區之開發案，仍可持續規定『建築基地最小開發規模』，以利塑造良好的都市景觀」之操作策略，惟如有訂定相關的獎勵措施，則應考量整體環境的容受力，訂定其總量之規定。

表 6-16 議題十二各領域專家統計分析表

類別	非常同意 (%)	同意 (%)	無意見 (%)	不同意 (%)	極不同意 (%)	總計 (%)
學者專家	28.57	71.43	0.00	0.00	0.00	100
民間業界	44.44	44.44	11.11	0.00	0.00	100
建築師	30.00	70.00	0.00	0.00	0.00	100
政府部門	30.00	70.00	0.00	0.00	0.00	100
小計	33.25	63.97	2.78	0.00	0.00	100

※本研究整理

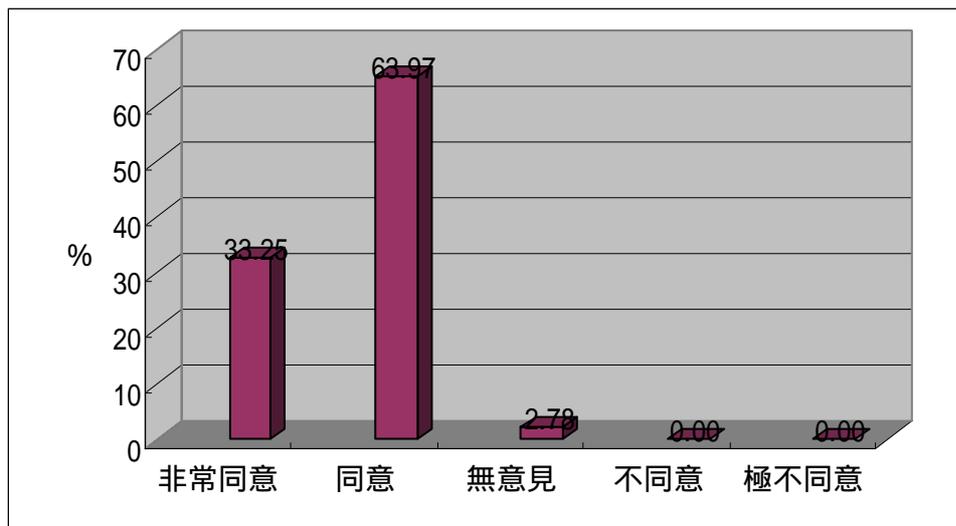


圖 6-40 議題十二問卷統計次數分析圖 (一)

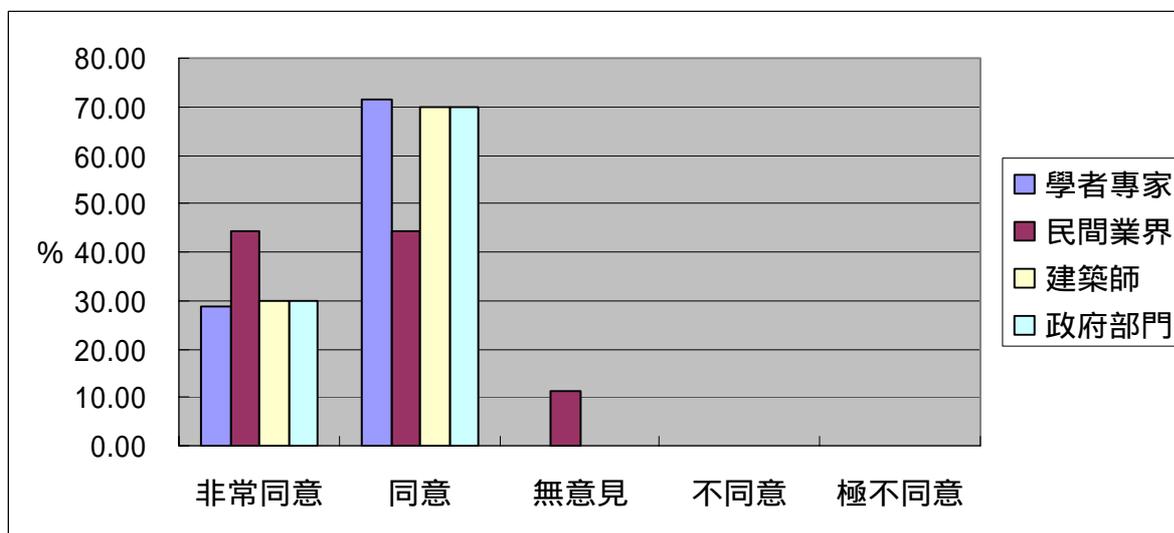


圖 6-41 議題十二各領域專家意見統計分析圖 (二)

6.6 小結

由專家問卷統計中，各議題均獲得大多數受訪者的同意，且對『建築基地開發規模』是可直接影響及改善開放空間設置型態，形塑較優的都市景觀議題上均表贊同，惟都市景觀不全然僅有視覺上的美學，但現階段仍以透過人為設計及景觀工程的施作，作為改善都市景觀之可行的方式，如對土地使用形式、建築形態及量體、人車動線對交通的影響、植栽綠化計畫以及街道傢俱的提供等等的環境景觀需求考量作整體的，專業的整合規劃設計。同時，大多數受訪的專家學者都同意，藉由各類管理工具操作上相互支援及配合，訂定『建築基地最小開發規模』規定，是有效將開放空間及綠化空間加以延伸整合發展，都會有助於都市景觀的塑造，也同意未來各地方政府辦理各都市計畫區之開發案，仍應持續規定『建築基地最小開發規模』，以利塑造良好的都市景觀。

第七章 案例分析與檢討

新竹縣政府為延續縣治遷建工程，於 1996 年續辦理縣治第二期區段征收開發作業，以取得其他相關的公共設施用地，惟為改善都市景觀，參酌改進第一期區段征收的缺失，增訂相關的都市設計管制規定，例如最小退縮建築規定以及於重要的景觀結點及軸線上規定建築基地最小開發規模規定。

對於目前執行情形及方式以及所遭遇的問題點，並以縣治二期區段征收區內之建築案件分析比較，驗證訂定『建築基地最小開發規模限制』之規定，是否符合提昇都市景觀之目的，藉以檢討地方政府所推動之策略方向，提供未來各新興都市計畫規劃居住、生活環境發展方向及建議，並作為未來都市設計執行之模式，期能在提昇都市景觀上有所貢獻。

7.1 建築案例說明及分析

7.1.1 案例一

- 
- 一、基地座落：竹北市大學段 213 地號，位於勝利二路及莊敬三路交叉路口。
 - 二、基地面積：5840.67 平方公尺。
 - 三、建築概況：本案主要為地上 13 層、地下 2 層之集合住宅計 327 戶，地下乙層主要為提供停車空間及防空避難室使用，地面以上均為住宅使用；並配合大學院校、體育公園及區域商業中心之土地使用特性，創造舒適之戶外活動空間系統。
 - 四、基地特性：本案基地屬商業區土地，於『竹北斗崙地區（體育公園附近地區）細計畫都市設計管制要點』規定本案基地應全街廓開發（等於都市計畫分區的二分之一街廓），基地面臨寬十五公尺都市計畫道路，基地北側則為住宅區土地，未規定有建築基地最小開發規模，詳見地籍套繪圖（詳圖 7-1）。

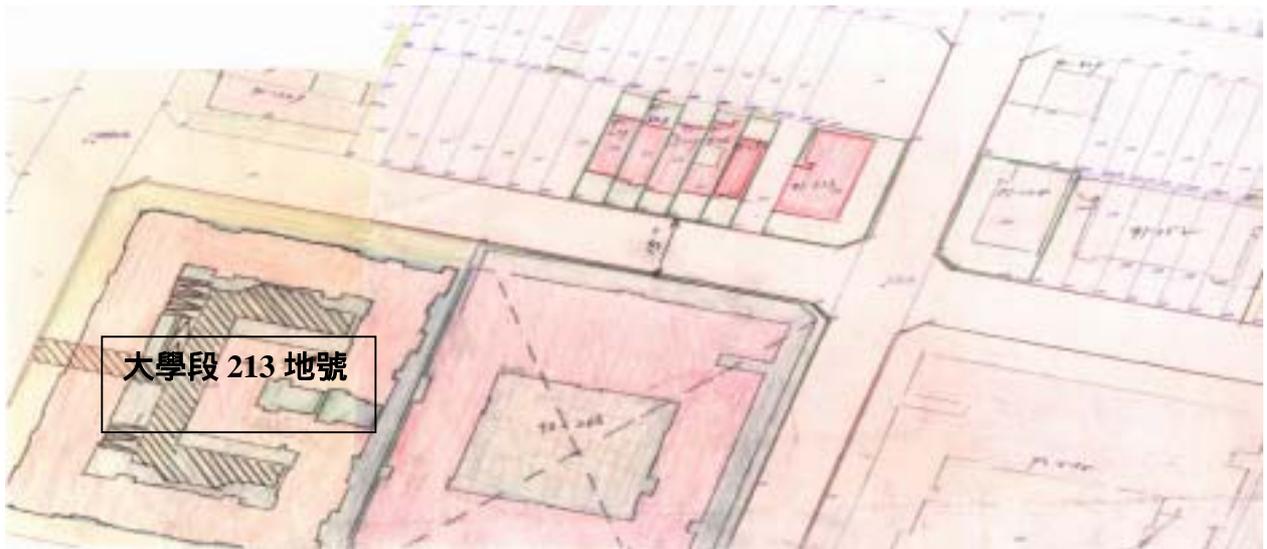


圖 7-1 案例一附近土地地籍套繪圖(訂定最小開發規模與否之關係圖)



圖 7-2 訂有最小開發規模之號建築基地(大學段 213 地號)之平面配置圖

五、由都市景觀設施施作方式說明及分析：

為期望在居住環境上提供優質的居住品質，以整體土地使用開發，避免零星開發造成都市景觀的雜亂，提供具公共安全、衛生等條件之居住空間。並於基地臨街面退縮建築植栽綠化，設置街道傢俱(休憩座椅)、人行空間及開放空間，並設有景觀藝術雕塑，配合整體建築物外觀及主題式照明計畫，塑造出具人文氣息的休憩空間。

表 7-1 案例一都市景觀設施施作情形對照表

項目	影響因子	大學段 213 地號	對街基地
		設置情形	設置情形
1	土地使用形式	供住宅使用	住宅
2	建築形態及量體	集合住宅	透天厝
3	人與車的流通動線	整體規劃設置	*
4	照明計畫	整體規劃設置	*
5	公共藝術設施	整體規劃設置	*
6	街道傢俱	整體規劃設置	*
7	植栽計畫	整體規劃設置	*
8	地坪鋪面	整體規劃設置	*
9	建築細部設計	整體規劃設計	*
10	廣告招牌	整體規劃設置	*

註：無整體規劃設置者為以『*』註記。

六、分析及比對：

由現況建築型態及綠化植栽等均有明顯不同，可供比對探討，由表 7-1 可知，本案基地設置係將開放空間配合都市計畫法相關規定，自道路境界線退縮六公尺建築外，其開放空間集中留設於中央，並於基地臨街側整體規劃設置人行步道及供行人休憩座椅，並加以植栽綠化，其建築物外觀的一致性與整體性，詳圖 7-3、圖 7-4、圖 7-5。

北側基地建築型態屬個別建築型態，其建築強度大都以都市計畫法及建築法等相關法令規定申請建築使用，土地所有權人基於使用之最大化，其退縮建築之空地均留做停車空間使用，僅局部做為法定空地植栽綠化，有的甚至為違章建築所佔用，以致其建築街景相當零亂（詳圖 7-6），更別論及街道傢俱等相關設施的設置，由此可見大街廓開發對都市景觀是有所助益的。



圖 7-3 案例一（大學段 213 地號）整體開發完成的外觀一致性（本研究拍攝）



圖 7-4 案例一(大學段 213 地號)所完成街道傢俱、人行空間及綠化植栽情形
(本研究拍攝)



圖 7-5 案例一(大學段 213 地號)所完成街道傢俱、人行空間及綠化植栽情形
(本研究拍攝)



圖 7-6 相對於案例一(大學段 213 地號)北側基地發展零亂的現況圖
(本研究拍攝)

7.1.2 案例二

一、 基地座落：竹北市大學段 638、639、640 地號

二、 基地面積：6169.930 平方公尺

三、 建築概況：本案為地上 14 層地下 2 層建築物。地面壹層為商業單元-店舖 20 戶及住宅社區出入口、庭院、廣場、開放空間。地面二層以上為住宅單元，住宅 168 戶、及管理室 1 戶；共計 189 戶。地下室 2 層為停車空間及防空避難室，318 輛停車位及 220 輛機車位。除符合法規規定汽車位 197 輛，並增設停車位 121 輛。

四、 基地特性：本案基地屬住宅區土地，近中山高速公路竹北交流道，新竹科學園區及未來的高鐵車站等，條件優越交通便利，預計本區將會成為新竹生活圈的重要商業中心及優質住宅區。於『竹北斗崙地區（體育公園附近地區）細計畫都市設計管制要點』規定，本案建築基地最小開發面積應達 2000 平方公尺上，基地面臨寬四十公尺的自強北路，基地情形詳見地籍套繪圖（圖 7-8），由於本案係由三筆土地合併成大面積方式一併設計後共同申請建築開發。

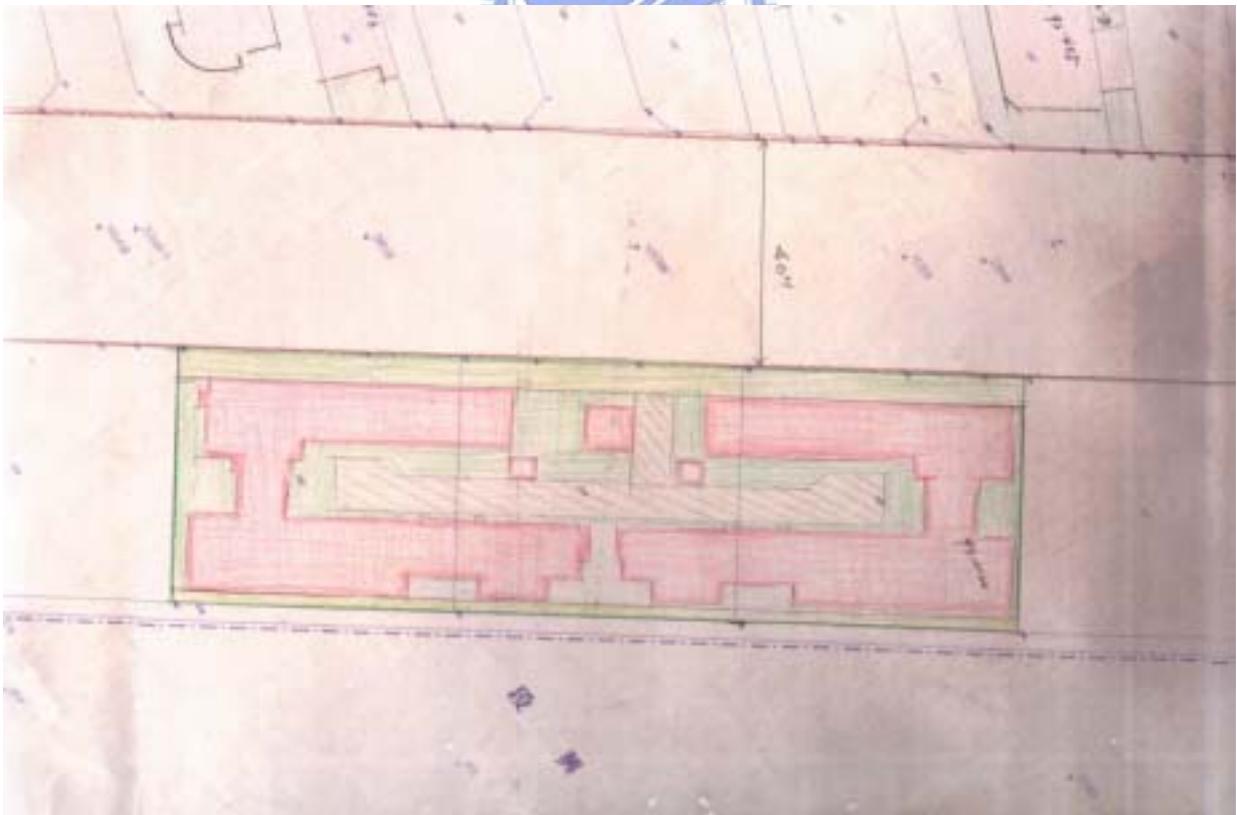


圖 7-8 案例二之建築基地配合訂定最小開發規模再合併的建築基地地籍套繪圖（資料取自新竹縣政府）

五、由都市景觀設施施作方式說明及分析：

建築物配置是以對稱平面配置（詳圖 7-9），圍塑出一個中庭空間。中庭則提供了民眾活動廣場，藉由互動串聯整個都市開放空間，增加都市天際線變化。建築物外觀主要採用亞馬遜綠崗石配合台灣獨有之刷石子工法，並搭配古典欄杆呈現出一種渾然天成的共存關係。

整棟建築造型主要是以幾何量體為主配合適切比例的深窗開窗方式，創造出建物立面光影的立體效果展現具有融合古典風韻的現代建築風格，並能減低風對建物之衝擊，更能與竹北人文形象相互輝映。



圖 7-9 案例二之建築基地整體規劃完成的平面配置圖

表 7-2 案例二都市景觀設施施作情形對照表

項目	影響因子	大學段 638、639、640 地號	對街基地
		設置情形	設置情形
1	土地使用形式	住商混合	住商混合
2	建築形態及量體	集合住宅	透天厝
3	人與車的流通動線	整體規劃設置	*
4	照明計畫	整體規劃設置	*
5	公共藝術設施	整體規劃設置	*
6	街道傢俱	整體規劃設置	*
7	植栽計畫	整體規劃設置	*
8	地坪鋪面	整體規劃設置	*
9	建築細部設計	整體規劃設計	*
10	廣告招牌	整體規劃設置	*

註：無整體規劃設置者為以『*』註記。

六、分析及比對：

由表 7-2 都市景觀設施施作情形及其完工後之建築整體外觀型塑（詳圖 7-10）及整體天際線變化及整齊的人行步道空間、綠化植栽及廣等招牌的施設

(詳圖 7-11)，相對於對側街道之建築基地的雜亂無章(詳圖 7-12)，大街廓開發對整體都市景觀是有所助益的。



圖 7-10 案例二完成建築的整體外型及量體現況圖(本研究拍攝)



圖 7-11 案例二完成建築之人行步道及鋪面及綠化植栽現況圖(本研究拍攝)



圖 7-12 未訂定最小開發規模(案例二對側街道)所完成立面造型不一致的建築現況圖(本研究拍攝)



7.1.3 案例三

一、基地座落：竹北市公園段 1315~1330 地號等十六筆

二、基地面積：3056.91 平方公尺

三、建築概況：主要配置為地上肆層、地下乙層之住宅計 29 戶，並規劃沿街式開放空間，外觀以中低明度及彩度之磚紅色系，並搭配以灰白色之色帶為外飾。提供開放空間達 1501.28 平方公尺。

四、基地特性：本案基地屬住宅區土地，本案建築基地並未有最小開發面積限制，基地面臨寬十五公尺的成功八路，基地情形詳見地籍套繪圖（圖 7-13），由於本案係由十六筆土地合併成大面積方式一併設計後共同申請建築開發，與鄰地（公園段 1314、1313 地號）之個別開發，在景觀上有顯著的差異。



圖 7-13 案例三為自行整併的建築基地地籍套繪圖（資料取自新竹縣政府）

五、由都市景觀設施施作方式說明及分析：

本案規劃沿街式開放空間，外觀以中低明度及彩度之磚紅色系，提供開放空間達 1501.28 平方公尺，增加都市綠化面積作為創造區內連續之綠色廊道，對都市環境作些微的貢獻。

表 7-3 案例三都市景觀設施施作情形對照表

項目	影響因子	公園段 1315~1330 地號 等十六筆地號	對街基地
		設置情形	設置情形
1	土地使用形式	住商混合	住商混合
2	建築形態及量體	集合住宅	透天厝
3	人與車的流通動線	整體規劃設置	*
4	照明計畫	整體規劃設置	*
5	公共藝術設施	*	*
6	街道傢俱	*	*
7	植栽計畫	整體規劃設置	*
8	地坪鋪面	*	*
9	建築細部設計	整體規劃設計	*
10	廣告招牌	*	*

註：無整體規劃設置者為以『*』註記。

六、分析及比對：

本案基地，非公部門所規定應整體規劃之基地，係由起造人整合十六筆迪築基地一起開發之建築案件，雖屬透天厝建築型態，由表 7-3 都市景觀設施施作情形及其完工後之建築整體外觀型塑及整體天際線變化及整齊的綠化植栽施設情形（詳圖 7-14），相對於鄰近建築基地的雜亂無章（詳圖 7-15），可見基地合併後，以大街廓開發對整體都市景觀是有所助益的。



圖 7-14 自行整併完成建築之外觀整體一致性的完工建物現況圖(本研究拍攝)



圖 7-15 案例三鄰近建築基地各自零星申請建築後的零亂情形(本研究拍攝)

7.1.4 案例四

- 一、**基地座落**：竹北市公園段 1174, 1175, 1175-1, 1175-2, 1176 等五筆地號，申請基地位於新竹縣竹北市運動公園南側，使用分區屬第一種住宅區。基地使用強度為建蔽率 50%，容積率 200%，且為建築基地開發規模應達 1000 平方公尺
- 二、**基地面積**：2819.77 平方公尺
- 三、**建築概況**：本案規劃地上 15 層，地下 2 層，RC 結構，地下室開挖 9.4M，總樓高 49.90M。本案採開放空間設計。地上 1 層為店舖使用，2~15 層為住宅單元。地下一層為停車空間兼防空避難室，地下二層為停車空間。建築物採主要採南北向配置，面對 20m 福興東路配置主要人行入口。臨街面兩翼環抱的造型除圍朔出入口廣場外更阻擋了東北季風的影響。背面 12m 計劃道路側留設車輛出入口避免影響日後福興東路的交通。
- 四、**基地特色**：基地位於體育場用地正對面，三面臨路，鄰近文中預定地，都屬大型公共設施用地旁，區位絕佳；故而配合規劃全區的人行步道系統與廣場提供市民安全舒適的都市空間。建物立面採磚褐色系山型磚搭配土黃及銀灰色系面磚反應當地都市色彩並提供豐富的都市視覺效果。環抱運動公園的量體造型並可充分反應基地特性與都市軸線。（詳圖 7-16~7-19）

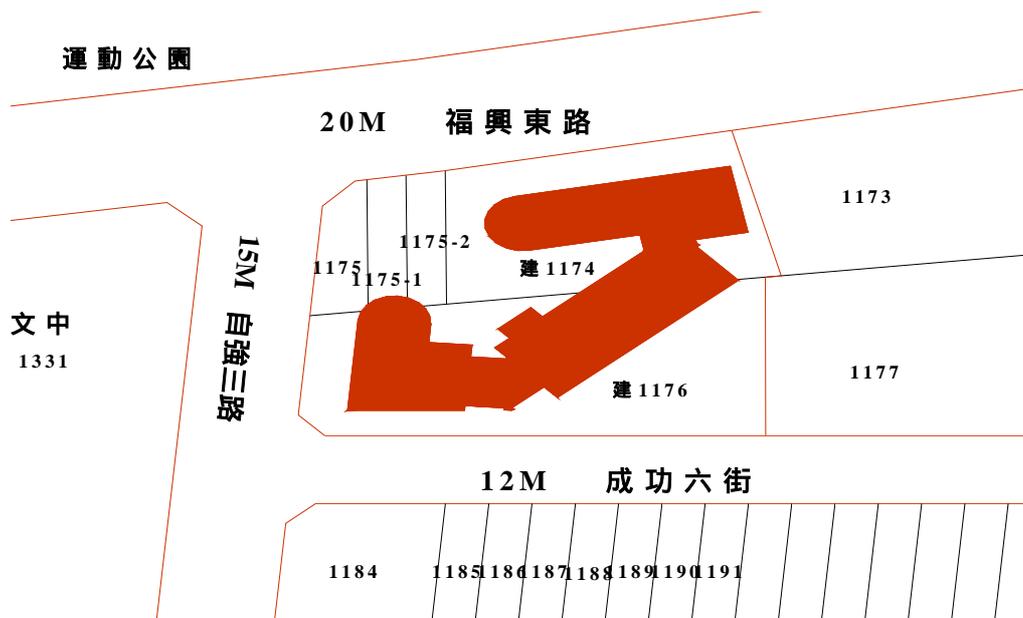


圖 7-16 案例四建築基地地籍套繪情形圖(資料來自新竹縣政府)

五、由都市景觀設施施作方式說明及分析：

建築基地臨計劃道路退縮建築，除景觀綠化植栽之外並配合留設人行步道。街角廣場種植喬木，搭配運動公園樹種，將運動公園景觀導入基地。入口廣場以喬木林做引導穿越生態水池，並藉由頂蓋型公共開放空間為中介串聯基地南側廣場。

表 7-4 案例四都市景觀設施施作情形對照表

項目	影響因子	公園段 1174 等 5 筆地號	對街基地
		設置情形	設置情形
1	土地使用形式	住商混合	體育設施
2	建築形態及量體	高樓層集合住宅	公共設施用地
3	人與車的流通動線	整體規劃設置	整體規劃設置
4	照明計畫	整體規劃設置	整體規劃設置
5	公共藝術設施	整體規劃設置	整體規劃設置
6	街道傢俱	整體規劃設置	整體規劃設置
7	植栽計畫	整體規劃設置	整體規劃設置
8	地坪鋪面	整體規劃設置	整體規劃設置
9	建築細部設計	整體規劃設計	整體規劃設計
10	廣告招牌	整體規劃設置	*

註：無整體規劃設置者為以『*』註記。



圖 7-17 配合訂定建築基地開發規模合併其他基地完成的整體外觀透視圖
(取自新竹縣政府工務局) 117

六、分析及比對：

本基地基地面臨福興東路及自強三路以及成功六街，建築物採斜向 L 型規劃為店舖及集合住宅；並呼應基地面前之運動公園而規劃留設入口廣場型開放空間外，更強化都市沿街面之行為活動。也強化都市景觀軸線更延續鄰近建築基地之綠帶，使成為都市綠帶系統（詳圖 7-19），提供良好的都市景觀與生活空間。

本案為臨主要道路軸線發展之建築基地，依縣府所訂定之『建築基地最小開發規模』應達 1000 平方公尺以上，並配合所訂定之各類管理工具操作上的相互支援，有效將開放空間及綠地空間加以延伸整合，有助於街道都市景觀的塑造都市綠軸的串連與形成。

建築基地臨計劃道路退縮建築，除景觀綠化植栽之外並配合留設人行步道，街角廣場種植喬木，搭配運動公園樹種，將運動公園景觀導入基地。入口廣場以喬木林做引導穿越生態水池，並藉由頂蓋型公共開放空間為中介串聯基地南側廣場。

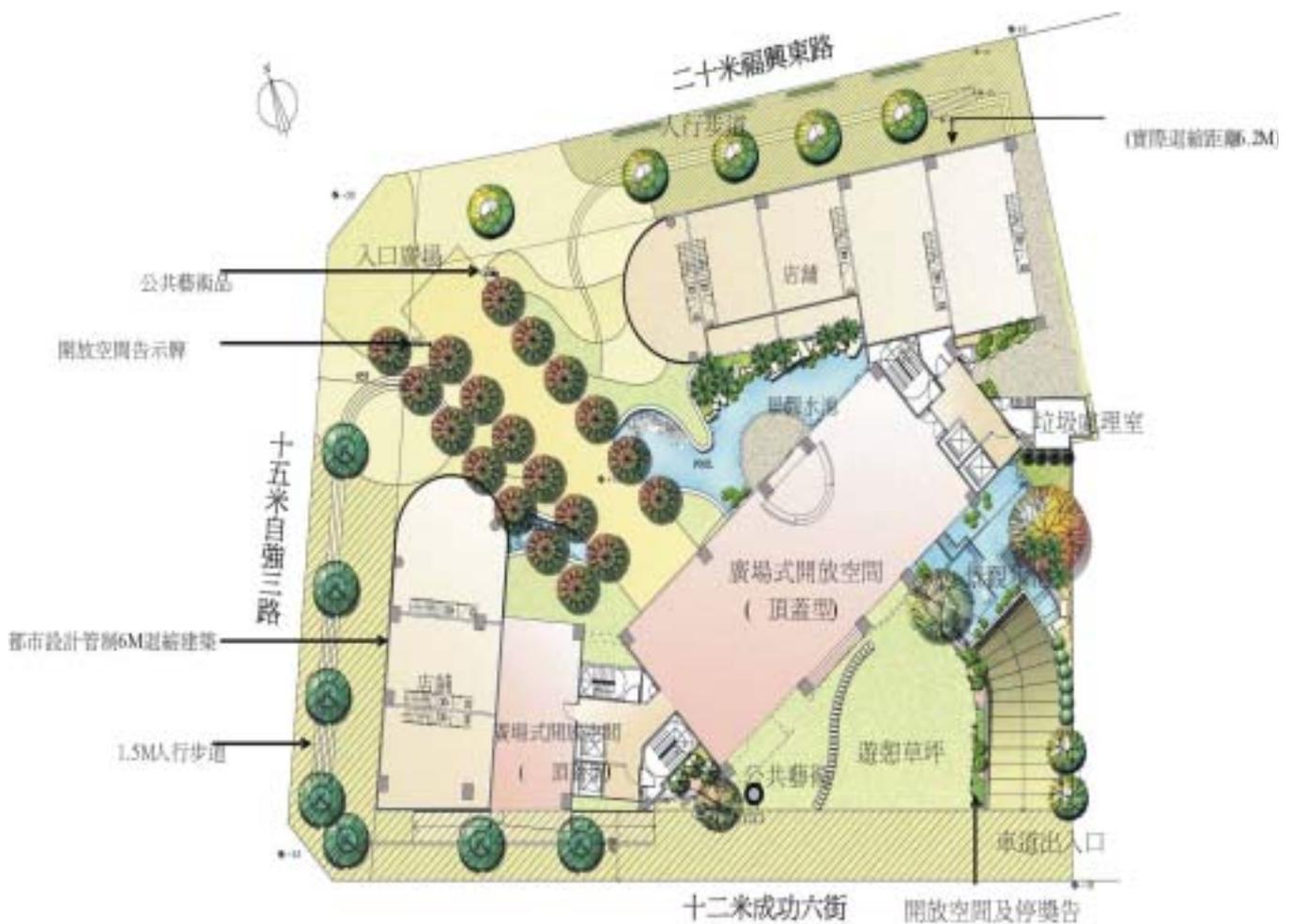


圖 7-18 案例四(公園段 1174 等五筆)平面配置圖(資料取自新竹縣政府)

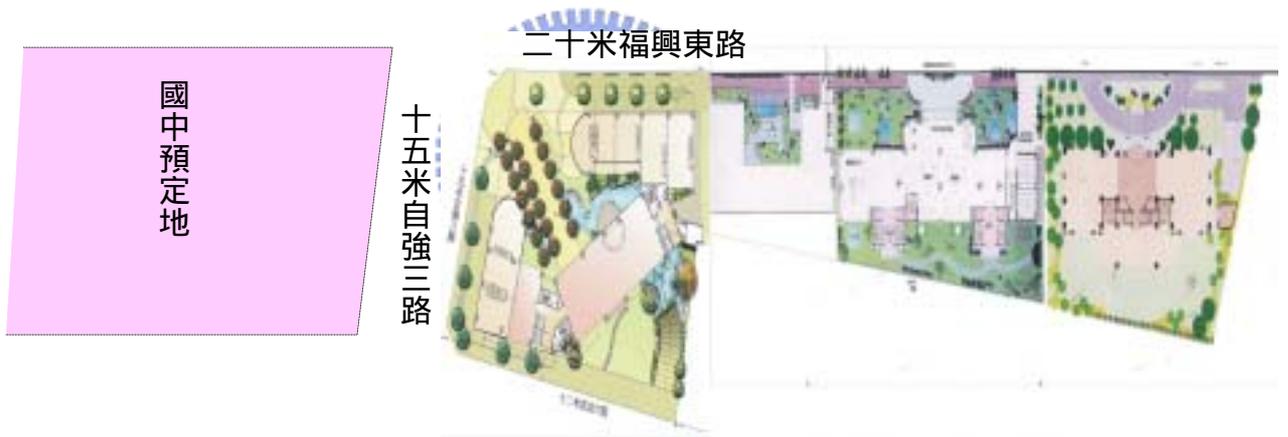


圖 7-19 案例四建築案與鄰近建築基地平面配置整合情形圖(本研究整理)

7.2 分析街角地的管制對景觀之影響

街角地是整個街廓中較具特別利益的建築基地，每個街角地都占有二個方向以上的視覺通視或抵達接觸的便利性，在商業經營的經濟利益上，遠比街廓其它基地位置更為有利，所以街角地的土地價值通常都是比較高的。另從空間紋理的形式檢視，街角地容易成視覺焦點，在街區紋理上是一處景觀視覺的節點，很容易創造建築設計或立面裝修上的戲劇性效果，是喚起人們特殊地方感覺的情愫來源。因此，在土地使用管制或建築設計規定方面，可賦予較具彈性的變化可能性。

建築開發規模限制對都市景觀的影響並非絕對的，尤其是街角的建築案件如圖 7-20～圖 7-22 為竹北舊市區暨新竹縣縣治一期區段征收區的建築基地，雖然其建築開發規模也是有一定規模以上的面積，但其僅為建築外觀的整體體性規劃，而將空地留設於建築物的內部，甚至為違章建築所替代，都市景觀必要的設施如綠化植栽、人行空間的規劃以及街道傢俱的提供，均未能有效的規劃，故而建築開發規模規定，相對於都市景觀上如未能配合其他相關都市設計措施，其貢獻是有限的。



圖 7-20 建築物僅外觀為一致性，但無提供其他相關設施(竹北舊市區)(本研究拍攝)



圖 7-21 建築物僅外觀為一致性，但無提供其他相關設施(竹北縣治一期發展區)(本研究拍攝)



圖 7-22 建築物僅外觀為一致性，但無提供其他相關設施(竹北縣治一期發展區)(本研究拍攝)

從塑造街區建築視覺焦點的紋理形式來看，尤其以區段征收方式辦理開發地區，其抵價地分配時，通常分配至最後一筆街角地時，都會剩餘地面積須併入這一筆街角地，因此街角地的面積可能會比較大。然而，街角廣場通常是作為人行步道之端點，空間設計上應強調其作為人潮收集、停留之空間性格。惟以都市景觀的塑造，以控制建築形態的外觀進行街區紋理的形塑，對抵價地分配方法均應配合都市設計工具或手段做必要的修正，而規定街角地最小開發規模規定，讓整個街角之建築外觀較整體性，且較有機會設置塑造都市景觀的必要設施（如公共藝術品、行人休憩空間及設施），且配合建築應退縮建築留設部分的空地於建築線與建築物間，期使都市的綠串連成軸線，能創造良好的都市景觀（圖 7-23~圖 7-25），但這一切都需要民眾與設計建築師的配合，始能對都市景觀有所助益，否則就如圖 7-26~圖 7-27 所完成的建築物型態，僅止於合乎建築法令規定，在都市景觀上的助益不大。



圖 7-23 訂有最小開發規模的街角所完成的建築物型態—具整體之外觀並提供綠化植栽（縣治二期內）(本研究拍攝)



圖 7-24 訂有最小開發規模的街角所完成的建築物型態—具整體之外觀並提供綠化植栽及開放空間、人行步道等設施(縣治二期內)(本研究拍攝)



圖 7-25 訂有最小開發規模的街角施工中的建築物型態—具整體之外觀並提供綠化植栽及開放空間等設施(縣治二期內)(本研究拍攝)



圖 7-26 訂有最小開發規模的街角所完成的建築物型態—僅合乎建築法令規定(縣治二期內)(本研究拍攝)



圖 7-27 訂有最小開發規模的街角所完成的建築物型態—僅合乎建築法令規定(縣治二期內)(本研究拍攝)

7.3 合併基地開發規模限制對景觀之影響

國內都市開發其中一個最大的問題就是零碎的基地太多，而且大部分都沒有整體單元開發的觀念，常常一個街廓就有十幾個不同之地主，開發出完全不同之建築，難以塑造整體的特色，也無法資源共享，或共同創造資源。因此在新發展區之整體開發時，在都市設計上應研擬一套該計畫區適宜該計畫地區的最小建築基地規模開發限制，透過開發許可的方式，來引導地主基地合併建築、整體開發。

人行空間及步道系統配置應回歸人性的空間，必須重視人的基本通行權利，才能建構適宜人類生活的都市環境，計畫區內必須要有規劃完善的人行步道系統，可配合開放空間退縮地作為人行道及綠化空間，以建造一個安全、舒適通暢及充滿活力的人行環境，例如規定停車場出入口的位置大小、避免阻斷街道的人行或商業活動、規定路口設置不同鋪面的人行穿越道，以使駕駛提高警覺、並可規定住宅和商業混合的方式，提供方便性又避免干擾等，此一部份的管制內容可包括不同機能分區的位置、數量、停車方式、上下貨方式、街道剖面型式等，如圖 7-28。建築基地達一定規模一併開發，較易於規劃整體性的開放空間、人行步道、街道傢俱等。



圖 7-28 大街廓開發完成具整體性規劃且完成的人行空間(縣治二期內)
(本研究拍攝)

7.4 分析建築基地開發規模限制對景觀之影響

依第五章都市空間管理工具操作案例說明及各縣市政府執行之資料顯示，新興都會區均訂定有『建築基地開發規模』規定與限制，惟其規模大都係以經驗值所訂，而地籍持分條件是建築量體集體變化的基礎，建築量體的形式會受到土地規模的影響，當土地所有權進行合併或分割時，因基地面積、形狀的變化，就會產生新的開發方式，且會直接改變地上建築物的幾何形狀。地籍條件產生變化，可能產生新的開發方式與不同的建築形體。故都市地區空間紋理形貌的控制，應該從地籍條件的檢討出發，不論重新調整地籍分配或保留原來傳統的持有模式，甚至引導未來變動的可能性，都應該經過審慎的分析，再透過都市計畫土地使用管制等法定過程予以落實。

大街廓的規劃為簇群發展應用於都市內結果，在一個規劃單元上，配合建築設計重新規劃（如圖 7-29），並改以容積率管制建築密度，如此可獲得較集中的戶外空間，都市天際線也更為多變（如圖 7-30）。也較有機會達到都市設計之目標，保障都市公共人行環境安全/舒適、維護地區之地形風貌及自然綠意資源、保存都市歷史資源/文化資產及豐富都市生活層面的深度且自然形式之開放空間並與街道生活融於一體、創造都市空間場所以供市民戶外生活之延伸/促進社會交流、創造都市景觀視覺美感。



圖 7-29 在一個大街廓的規劃單元—具整體性之外觀並提供綠化植栽景觀（縣治二期內）(本研究拍攝)



圖 7-30 大街廓開發所塑造具變化的天際線案例(縣治二期內)(本研究拍攝)

7.5 都市設計審議的裁量範疇

都市設計機制包括有都市設計管制準則訂定及都市設計審議程序，都市設計準則訂定，通常針對一般性原則規定，管制內容多止於公共界面的管理，如退縮建築、鋪面及人行道的鋪設應平順等，未能深入到個別基地建築單元，在開發規模指定方面，也僅以最小建築開發面積為主，並未從建築基地單元的配置關係加以著墨處理，無法有效控制建築群體之的配置關係，對於街廓生活空間的安排，未能有具體的提出構想，況且民眾所有土地在被征收後，因負擔的公共設施比例高達 50%至 60%，在配合土地僅剩 50%至 40%之下，地方政府很難再訂定嚴苛的規定；另內政部又在相關團體的壓力下，於九十三年一月二十八日正式函文各地方政府辦理都市設計審議的裁量範疇應為『都市計畫定期通盤檢討實施辦法』第八條第二項所列八種項目規定之事項為限，即公共開放空間系統配置事項、人行空間或步道動線配置事項、交通運輸系統配置事項、建築基地細分規限制事項、建築量體配置、高度、造型、色彩及風格之事項、環境保護設施配置事項、景觀計畫、管理維護計畫，不包括建築法、建築技術規則及消防法等相關專業法規規定事項。

其實，都市設計審議是一種協商機制，在建築法令無法對周遭環境的有所遵重下，都市設計審議是有其必要性，有都市設計審議機制下，始有機會對都市環境的維護展現契機；惟為使參與者與審議者，能有所依循，建立必要的配

套法制規定及原則性，供雙方都能相同的架構及基準原則中，再透過協商性質的空間經營方式，來達成都市景觀塑造的目標。

7.6 整合都市計畫規劃與區段征收抵價地分配方法

實施區段征收或市地重劃的程序，包括範圍的勘選、擬定都市計畫、報核、規劃設計、實施地政作業及建築開發等；不同的作業程序涉及不同的主管單位，例如地政單位、工程單位、都市計畫單位、建築管理單位，甚至是各單位委託協辦的民間顧問公司或參與審查的專家學者等。在傳統上是以分階段接續的方式逐步完成，前後並無檢討整合的過程，如新竹縣治第一期的區段征收區，為都市計畫完成後移交地政單位辦理整體開發，然而都市發展的紋理與土地細分的變化，對建築形態有著非常顯著的影響。因此地籍條件與街廓建形態，都市景觀及地景紋理的表現，存在著緊密不可分的關係。因此，地政作業進行到土地產權重分配時，未能考量都市規劃設計構想，仍循傳統配地方式，很容易造成整體空間紋理的失序與都市環境品質的失控。

透過都市計畫規劃與都市設計準則的訂定，可約略控制建築形態的形成，即在於強調建築群體之間的相關依循準則規定，也即透過管制工具的操作，以明確的設計規範，將建築物的形成規則及群體之間的組合訂定管制要點規定，以保障一定的空間形式與秩序，不受土地產權的變動而有具大的影響，如退縮建築規定，退縮地的空間使用規定，以及建築基地開發規模的訂定，於是地政作業進行到土地產權重分配時，考量都市計畫規劃理想，調整控制分配於地籍條件後，再交由土地所權者，申領抵價地。如此是可以有效的宣導都市設計及建築管理之相關規定予土地所有權人，使其於日後申請建築時，對相關之都市設計準則有所遵循。

是以，地政作業時即納入都市空間管理工具的整合範疇，建立有關空間紋理形貌型塑的配套管制規定，對都市景觀整體的塑造是非常有助益的。

7.7 小結

從現代專業操作上而言，建築形態的生成與都市空間管理工具的操作經驗，包括都市計畫、都市設計及建築法相關規定，甚至地政作業等相關實施規定間，存在緊密不可分的關係，對於街廓建築形態的構成及土地細分規模，將會產生不同而明顯的變化及影響。換言之，公部門在辦理整體開發業務時，包括都市計畫、都市設計及建築法相關以及地政單位辦理相關配地作業時，應將都市未來的發展及景觀均納入考量，並訂定出一套未來發展的共同遵守的準則，包括『建築基地最小開發規模』，則對都市的景觀發展與塑造將會有莫大的助益。

第八章 結論與建議

本章分就整個研究成果提出結論及建議以及後續研究方向，供為未來執行的參據或制度修正的方向以及未來從事相關研究者共同討論之參考。

8.1 結論

劃設建築基地最小開發規模的目的係為考量整體土地使用之經濟效益，避免過小建築基地零星開發，造成建築物風貌雜亂不堪，引導建築行為朝合理規模開發，以塑造整體環境品質，集中留設公共開放空間用地，創造優美之都市景觀，並確保建築物開發後之可居性。

都市景觀的塑造，建築量體、形式的集體變化以及開放空間的留設，通常是影響都市景觀最重要的因素；然因建築基地只有基本建築單元者，除依建築法及都市計畫法相關之建蔽率、容積率規定配置建築物量體外，尚需留設停車空間等，已無足夠的空間設置其他相關設施，使致實質環境急遽惡化，復加以民眾的守法觀念不足，違章建築氾濫；如能輔以相關的都市設計操作工具規定，並配合訂定『建築基地最小開發規模』相關規定，使退縮建築及綠化植栽以及集中留設公共開放空間等，並請民眾與設計建築師的加以配合，方有機會塑造優美及舒適的都市景觀，同時可讓土地使用達到經濟效益規模，以避免過小建築基地零星開發，造成建築物風貌雜亂，以引導建築行為朝合理規模開發，期能共同創造優美之都市景觀。

由專家問卷統計中，獲得受訪者的多數同意，建築基地開發規模是可影響建築物形成的量體以及其所形成的界面，並可直接影響都市景觀。並由第七章新竹縣治地區區段征收後之建築案例的分析與檢討與實證可知，訂定建築基地最小開發規模規定對都市景觀的影響雖非絕對的，但與都市設計相關規定及措施結合後，確是能有效改善都市景觀的工具，也是現階段改善都市景觀較為可行的方式。

通常大街廓的規劃為簇群發展應用於都市內的結果是有利於不動產市場投放，輔以政府所給予容積獎勵，尤其大街廓基地的建築型態的變化遠較小筆土地較多樣化並更富有彈性，且可提供較具變化的都市景觀或綠化的開放空間，如此居民可獲得較集中的戶外活動空間，且可補充都市綠化空間的不足，有效改善都市景觀，經由以上各章節的討論及研究，且從專家學者的問卷調查彙整分析，並獲得一致的結論如下，可供未來可地方政府推動都市設計及整體開發時之參考或供為未來執行的參據及制度修正的方向。

- 一、從事建築案件的規劃與設計及興建，應考量整體環境景觀需求，包括相關法令、管理手段、綠化景觀及交通工程等專業的整合，以及兼顧人文、生態、社會經濟等視覺景觀的塑造，應共同為塑造優良的都市景觀而努力。
- 二、塑造都市景觀的要件為良好的植栽計畫、完善的人行步道空間及整體化的建築外觀以及供民眾休憩使用的街道傢俱等等，都是需要有大街廓基地開發較易於整體規劃設置。
- 三、大街廓基地的建築型態的變化遠較小筆土地較多樣化並更富有彈性，且可提供較具變化的都市景觀或綠化的開放空間，如此可補充都市綠化空間的不足，可有效改善都市景觀。
- 四、為改善都市整體景觀需於建築案件設計時能作整體性的規劃設計的考量，(包括土地使用形式、建築形態及量體、植栽計畫以及建築形態及細部設計等)，故於都市計畫發展地區訂定『建築基地最小開發規模』，是極有必要的。
- 五、藉由各類管理工具操作上相互支援及配合，訂定『建築基地最小開發規模限制』規定，可有效將開放空間及綠化空間加以延伸整合及發展，且有助於都市景觀的塑造及形成。
- 六、為確保重要通道兩側及重要區域建築景觀之完整性，避免過度細分之建築規模造成都市意象混亂，應可訂定『建築基地最小開發規模』規定等開發限制，以使建築意象的整體性。
- 七、未來各地方政府辦理各都市計畫區之開發案，仍應持續規定『建築基地最小開發規模』，以利塑造良好的都市景觀。
- 八、為配合所訂定之『建築基地最小開發規模』，可以給予容積獎勵，以引導土地所有權人互相合併申請建築，惟應考都市環境的容受力及公共設施所能提供的服務量體後訂定其容積獎勵值。

8.2 建議

如何塑造更清晰的都市發展軸線與空間又需兼顧民眾權益下，如何為新市區的開發創造更舒適便利的生活環境，塑造良好的空間環境品質及都市景觀，是所有公部門及民眾未來共同努力的目標。

各地方政府在於民眾既有權益的壓力下，舊市區通常較無力去規定相關的規定，限制民眾之建築基地開發規定，故在區段征收或市地重劃之整體開發地

區，配合都市設計的操作工具，於都市景觀的重要地點或軸線上規定最小開發規模規定，以及都市設計配套的相關規定，對都市景觀的塑造成效有莫大的助益，且為非常有必要性的，未來各地方政府辦理各都市計畫區之開發案，仍應持續規定『建築基地最小開發規模』，且應於地政配地作業時即納入都市空間管理工具的整合範疇，並建立有關空間紋理形貌型塑的配套管制規定，以利塑造良好的都市景觀。

惟都市景觀應注重的是深層空間意義，包括開放空間的整合、動態的都市活動經驗、交通影響及居民生活文化等課題，不單是靜態造型的視覺效果。現階段先行以都市計畫與都市設計交融併行的相互關係，於主要計畫到細部計畫時即應融入都市設計的思考及準則之擬定，以掌握三度空間的實質發展，後漸次延伸融入文化性的生活議題，讓整體的都市空間與景觀更具深層的空間意義。建議訂定『建築基地最小開發規模』之原則如下：

1. 依該街廓原都市計畫土地使用分區特性。

如商業區及住宅區應有不同管制及獎勵方式，且應視其最大建蔽率及最大容積率之強度訂定之，並應配合其他獎勵措施，訂定最高獎勵之上限原則，引導建築行為朝合理規模開發，以避免對該區域環境之衝擊。

2. 依該街廓與重要動線或空間場所之關係。

包括主要聯外道路、高速公路、高速鐵路等重要軸線，以及區域型重要都市藍帶及綠帶，使建築基地留設開放空間與都市計畫之公共設施，如公園、綠地、兒童遊樂場、廣場有效串連，如此可補充都市綠化空間的不足，有效改善都市景觀並建議應自公部門做起以為試範，在公共工程規劃設計上，應有完善的景觀設計及措施，方能要求民眾申請建築時配合辦理，共同為塑造新的都市景觀而努力。

3. 民眾的參與生活空間品質改造計畫

生活品質的核心是『人』，它所指涉的是人的生活，所探討的是人的生活品質，只有人們自己才能對其生活品質做直接的判斷，只有人們自己的生活經驗才是其生活品質最直接的指標，故極需民眾與設計建築師以及營造業者、建設公司的經營管理人的配合，始能有效的讓生活空間品質改造計畫確實的執行。

8.3 後續研究之建議

目前各地方政府所訂定之『建築基地最小開發規模』，是經由相關執行的經驗而來的，缺乏客觀性的標準或論證，並無可具體說明其訂定之依據，將來對於都市空間的區位、大小、形狀、寬度、面積及視覺軸線上，尚無可作明顯的品質控制，惟依新竹縣政府的近期在縣治二期開發地區建築制度推動結果，顯示建築基地以達 2000 平方公尺者為屬較合適的開發規模，因為規定建築基地規模太大，將造成土地所有權人的整合不易，規定的規模太小，則對都市景觀助益不大，然而，本研究案限於時間及其他因素，無法確實的探討或具體實驗其最適宜的『建築基地最小開發規模』，故對都市景觀上的助益是否就是目前執行之 2000 平方公尺為最佳的方案，仍需後續對本議題研究的先進，再深入研究及探討，以作為未來執行的依據或制度修正的方向。



參考文獻

1. 施鴻志，地區經營管理，建都文化事業股份有限公司，1990。
2. 黃長美，城市閱讀，藝術家，臺北市，1994。
3. 林季雄，都市景觀與環境美化，藝術家，臺北市，1994。
4. 陳東升·周素卿，國家結構、政商關係與空間形構，國立台灣大學社會學刊，第22期，1993。
5. 郭少宗·認識環境雕塑，藝術家，臺北市，1997。
6. 林欽榮，都市設計在台灣，創興出版社有限公司，1998。
7. 黃定國，都市計畫審議有關內容及都市設計審議準則架構之研定—課題分析及對策研擬，p162-163，1999。
8. 中華民國景觀學會&中國文化大學景觀學系，都市開放空間防災避難系統建立之研究—防災公園綠地系統規劃及設置探討，內政部營建署，台北，2000。
9. 何東波、蕭若杏，「人口結構轉型對都市計畫與環境管理的挑戰」，都市計畫與建築管理研討會，中華民國都市計畫學會，2004.06.02。
10. 喻肇青，「因應全球競爭的都市設計與審議制度」，都市計畫與建築管理研討會，中華民國都市計畫學會，2004.06.02。
11. 孔憲法，高千琇，李憲昆 譯，健康與永續發展的城市規劃，國立成功大學健康城市研究中心，健康城市學刊 台灣 第二期，2004。
12. 中華民國建築師公會全國聯合會，第一屆台灣建築論壇—綠建築永續經營建築論壇集，2004。
13. 私立中原大學建築系，高鐵新竹車站特定區客家傳統建築特色之研究，交通部高速鐵路工程局，2000。
14. 谷美燕，「都市景觀規劃項目與原則」，私立中華大學，碩士論文，2001。
15. 郭方吏，新竹科學工業園區特定區土地開發方式之探討，私立中華大學，碩士論文，2003。
- 16.
17. 李永展，大地雜誌200期，2005。
18. 陳子文、曾梓峰，「以景觀生態觀點形塑都市景觀自明性之應用」，第九屆國土規劃論壇，台南，2005。
19. 許芳毓、吳綱立，「應用景觀結構指標於分析台南市綠地結構之研究」，第九屆國土規劃論壇，台南，2005.3。
20. 新竹縣政府，高速鐵路新竹車站特定區及其周邊地區都市設計規劃報告，新竹，2001。
21. 李永展·吳孟芳，台北市主觀生活品質之衡量，都市與計畫，第三十二卷，第四期，第387頁~420頁，2005。
22. 黃書禮，「生態土地使用規劃」，詹氏書局，台北，2000。
23. 黃崑山，由開發管制理念探討台灣都市設計之定位與功能，都市與計畫，第三十三卷，第一期，第31頁~49頁，2006。
24. 桃園縣政府，「變更桃園航空貨運園區（大園南港地區）特定區計畫說明書。
25. 台中市政府，變更台中市都市計畫（新市政中心專用區）細部計畫（第二次通盤檢討）案說明書。
26. 新竹縣政府，竹北（含斗崙地區）都市計畫（第三次通盤檢討）計畫說明書。
27. 都市計畫法，中華民國九十一年十二月十一日總統華總一義字第〇九一〇〇二三九〇六〇號令修訂。

28. 都市更新條例，中華民國九十五年五月十七日總統華總一義字第○九五○○○六九六九一號令修訂。
29. 建築法，中華民國九十三年一月二十日總統華總一義字第○九三○○○○七八三一號令修訂。
30. 都市計畫法台灣施行細則，內政部九十三年三月二十二日台內營字第○九三○○八二八七六號令修訂。



31. 附錄一：口試委員意見回復表

審查委員姓名	初 試 審 查 意 見	意見處理情形回復
王維志	1. 研究問題與目的應更明確。	已作修正，參見第 2~3 頁。
	2. 預期成果不夠清楚。	已作修正，參見第八章。
	3. 論文內容之寫法應注意，讀者是否看得懂。	已作修正。
余文德	1. p32『最小開發規模限制』的目的，並不只著眼於都市景觀，也考量經濟效益及環境品質，是否為必須之 constraints 應先確認。	本論文的主要論述，仍以對都市景觀的影響為主。
	2. p20 影響都市景觀之因子是否應做為後續章節分析之考量？	已作修正，參見於第七章之案例分析。
	3. ch5『案例操作』，ch7『案例分析』章節劃分之目的為何？並可增加新竹縣以外地區之案例。	已作修正，詳第五章及第七章，第五章主述為管理工具的操作案例說明，第七章則以建築案例之於都市景觀影響比較分析；並於第五章增列桃園及台中地區之案例，參見第 59-67 頁。
	4. 『最小開發規模』之影響分析，似乎不清楚。 『最小開發規模』產生何種 impact？可從統計調查分析。	已作修正，參見第五、六、七章。
楊智斌	1. 建議加入『相關法規』之分析。	已作修正，參見第 34 頁及表 4-3。
	2. 引用之圖應清楚。	已作修正。
	3. 研究目的與問卷之相關性不高。	已作修正，參見第六章
	4. 論文之可讀性可再加強。	已再加強並修正
劉增豐	論文題目的英文名稱，應再確認	已作修正。

審查委員姓名	複 試 審 查 意 見	意見處理情形回復
吳永照	1.最小開發規模的定義	已作修正，參見第 41 頁。
	2.論文中的『多』與『都』應再加以校核。	已作修正。
劉福勳	1.本論文題目，非常有趣，如能再加以深入說明或研究其最適規模則更好。	已作修正，參見第 94 頁及第 132 頁。
	2.第八章(p129)，所敘述的建築開發規模限制對都市景觀的影響並非是絕對，對本論文意義，應加以說明或修正。	已作修正，參見第 129 頁。
	3.有關建築基地最小開發規模的訂定應可再加以補充及說明。	已作修正，參見第 94 頁及第 129~132 頁。
曾仁杰	1.有關引述其他文獻部份，應以一致的表示方式。	已作修正。
	2.4.2 有關建築基地最小開發規模與建築形態的關係，可加示意圖補充說明。	已作修正，參見第 28~33 頁及圖 4-1~圖 4-9。
	3.p75 表欠編號，應修補正。	已作修正，參見第 76 頁。
	4.有關問卷之分析應再補充其隱含的意義以及試對每一議題相對每一族群作推論。	已作修正，參見第六章第 76~102 頁。
	5.第七章所檢附的相片的目的應加以說明	已作修正，參見圖 7-1~圖 7-29。
	6.有關最小基地規模的訂定以及新竹縣政府執行的經驗及考量因素等可加以補充於第八章。	已作修正，參見第 130~132 頁。

32.

附錄二：專家問卷（第一回合）

敬愛的各界先進您好：

感謝您能在百忙中撥冗填答此份調查表，並提供研究所需資料。學生為國立交通大學營建技術與管理學程碩士班研究生，目前正進行《建築基地最小開發規模限制對都市景觀影響之研究》之論文研究，本研究係以新竹縣政府辦理新竹縣治區段征收區建設為例，就現行推行之都市設計所訂『建築基地最小開發規模』之規定，對都市景觀的影響為何，是否真的對都市景觀有所幫助，透過對相關從業人員及學者專家之意見調查，以驗證所訂定『建築基地最小開發規模』之規定，是否符合提昇都市景觀之目的，藉以檢討地方政府所推動之策略方向，提供未來各新興都市計畫規劃居住、生活環境發展方向及建議，並作為未來都市設計執行之模式，期能在提昇都市景觀上有所貢獻。

本問卷採德爾菲(Delphi)技法，擬進行兩回合的問卷回饋，您的意見僅供本研究使用，不作其他用途；而您的協助對學生的研究而言非常重要，再次感謝您的協助，並請不吝賜教。

敬祝 心想事成



國立交通大學營建管理在職專班碩士班

研究生：吳玉釗

指導教授：曾仁杰教授

聯絡電話：0910172814 (03)5519046

E-mail：chao@hchg.gov.tw

地址：305 新竹縣新埔鎮下寮里義民路一段 50 巷 66 號

一、基本資料

1. 性別：男 女
2. 年齡：21-30歲 31-40歲 41-50歲 51-60歲 60歲以上
3. 教育程度：高中 專科 大學 碩士 博士
4. 專業背景：
 - 都市設計 都市計畫 建築設計 景觀設計
 - 土木工程 環境保護 交通規劃 公共行政
 - 經濟開發 觀光旅遊
5. 目前工作性質：
 - 學者專家。
 - 民間業界（建築與營造業）。
 - 開業建築師。
 - 相關政府部門從業人員
6. 工作年資：5年(含)以下 6-10年 11-15年 16-20年
7. 您對都市設計審議過程的瞭解程度：
 - 非常清楚 清楚 不清楚 完全不清楚
8. 您對都市景觀公共事務的參與態度：
 - 非常積極者 積極者 隨性者 保守者 非常保守者

二、問卷內容

以下問題請依您的意見，勾選適當的選項：		極同意	同意	無意見	不同意	極不同意
1	您是否且同意訂定『建築基地最小開發規模』並檢討修正以往區段征收作業與都市計畫管理工具密切配合的缺失，是可以改善開放空間設置的型態，有效促進環境成長的管理，形塑較優的都市景觀。	<input type="checkbox"/>				
2	您是否同意，為改善都市景觀，現階段可透過人為設計方案及景觀工程施作的方式辦理，如土地使用形式、建築形態及量體、人與車的流通動線、植栽計畫、照明計畫、公共藝術設施、街道傢俱、地坪鋪面、建築形態及細部設計（如雨庇、鐵窗、陽台及欄杆等）以及廣告招牌等項目。	<input type="checkbox"/>				

3. 為研究前列各要項因子對都市景觀之影響，請就其重要程度勾選，供後續之研究。若勾選其他者，請敘明其項目供參考。

『其他』為_____。

項目	評選要項	極重要	很重要	重要	不重要	完全無影響
1	土地使用形式					
2	建築形態及量體					
3	人與車的流通動線					
4	照明計畫					
5	公共藝術設施					
6	街道傢俱					
7	植栽計畫					
8	地坪鋪面					
9	建築形態及細部設計					
10	廣告招牌					
11	其他					

4. 為改善都市整體景觀訂定『建築基地最小開發規模』，本研究將探究土地使用形式、建築形態及量體、人與車的流通動線、照明計畫、公共藝術設施、街道傢俱、地坪鋪面、建築形態及細部設計（如雨庇、鐵窗、陽台及欄杆等）以及廣告招牌等對都市景觀影響程度勾選，供後續之研究。

項目	評選要項	極影響	非常影響	有影響	有點影響	完全無影響
1	土地使用形式					
2	建築形態及量體					
3	人與車的流通動線					
4	照明計畫					
5	公共藝術設施					
6	街道傢俱					
7	植栽計畫					
8	地坪鋪面					
9	建築形態及細部設計					
10	廣告招牌					
11	其他					

★感謝您耐心的填寫完此份調查表。

壹、研究背景說明

在國內都市開發過程，常面臨一個最大問題就是零碎的基地太多，而且大部分都沒有整體單元開發的觀念，常常一個街廓就有十幾個不同的土地所有權人，開發出完全不同的建築，難以塑造整體的特色，也無法資源共享或共同創造資源。因此在新發展區整體開發時，應以都市設計操作工具研擬一套適用該計畫區的最小開發規模限制，再透過開發許可建築規定，來引導土地所有權人基地合併建築、整體開發；惟以往區段徵收地政作業為都市計畫完成變更法定程序後，移交地政單位逕為辦理，造成與都市計畫規劃原意相去甚遠或與都市設計脫節，造成整體都市空間紋理的失序及環境品質的失控，如何讓地權重新分配與都市設計操作手法結合，並探討訂定建築基地最小開發規模規定，是否足以使整體的都市景觀在重要軸帶上、節點上能有效控制，是本研究提出檢討的重點。

本研究將針對現行區段徵收作業規定有關土地重新劃設整理與都市計畫作業的互動關係，分析其對都市發展的影響及現況操作上亟待改善的問題，提出具體修正的建議。最後以竹北縣治一期及縣治二期區段征收區內之建築案例分析比較，具體說明並檢討修正以往區段征收作業未能與都市計畫管理工具密切配合的缺失，作為未來新竹縣或其他地區辦理新市鎮開發作業之參考。

貳、新竹縣治區段征收計畫簡介

新竹縣縣治一期區段征收計畫之目的，係為『取得縣治遷建所需之用地及相關之辦公廳舍』，新竹縣政府於辦理縣治遷建工程時，因都市建設經費龐大，為期將來都市之健全發展，規劃時即擬定分年分期發展，計畫分為二期辦理竹北縣治區段征收開發案。縣治第一期區段征收於七十五年都市計畫細部計畫完法定程序後開辦，因屬國內第一處試行辦理之區段征收開發案例，於八十五年始完成全區配地；其計畫訂定以土地使用分區管制要點的管理方式為執行管制的工具，其法源除依都市計畫法規定以計畫書所訂定的相關規定辦理外，餘依都市計畫法台灣省施行細則第三十一條規定辦理。並以土地使用分區管制要點規定其使用強度，以控制發展的密度、土地使用與都市活動類別，建蔽率及容積率之規定。

縣治一期區段征收地政作業，因屬全國第一個完成之案例，其配地作業僅依平均地權相關條例等辦理，未能整合都市計畫規劃之構想，且當時尚未有都市設計等審議制度，以至於「竹北（縣治附近地區）細部計畫」原草案規劃內容有前院、側院等相關規定，但基於配地作業係依建築法及畸零地使用規則等相關規定，故所完成配地之地籍情形（詳圖 5-5）無法執行相關之前院、側院留設規定，為避免影響民眾於配地完成後，無法順利取得建築執照，影響民眾權益而取消相關之規定，現行計畫完成後之建築概況，大都面臨都市計畫之道路而建築。故縣治一期區段征收區之興辦，對都市計畫最大的貢獻即是取得新規劃地區之各項公共設施用地，對相關之都市規劃原意及都市景觀，無法有特別的助益。

新竹縣治二期區段征收範圍，包括「竹北斗崙地區（體育公園附近地區）細部計畫」部分用地暨「竹北（文化中心附近地區）細部計畫」範圍，共計約三百二十四公頃，由縣治一期區段征收開發之經驗檢討，於縣治二期區段征收範圍內，增加都市設計管制要點之規定，且訂定之最小開發規模，復於配地作業時，訂定相互配合之抵價地配地規模，其中申領抵價地金額未達該配地規模者，除應與其他人合併外，不得選配訂定有最小開發規模之

土地區塊，以避免未來不能依相關之建築法及都市計畫法規定申領建築執照，造成民眾損失，引發不必要的紛爭。

然而，由整合都市計畫規劃與區段征收作業中可發現，地籍條件的變化將改變街廓建築型態，如縣治一期的開發建築案大都為店舖街屋型態，而二期的開發建築案則以集合式住宅建築型態多，並得以集中設置的開放空間，對後續之建築發展，讓整體空間紋理及環境品質有所改變及助益；如此將使其發展異於傳統分區管制的觀點，並可依特定量化的規定組合，並配合建築基地面臨寬十二公尺以下計畫道路者，應自道路境界線退縮四·五公尺建築；建築基地面臨寬十二公尺以上計畫道路者，應自道路境界線退縮六公尺建築，並應於退縮地上植栽綠化。希望藉由該等規定，達到控制街區環境紋理的生成及綠化空間串聯的目的。

參、有關建築基地最小開發規模規定如下：

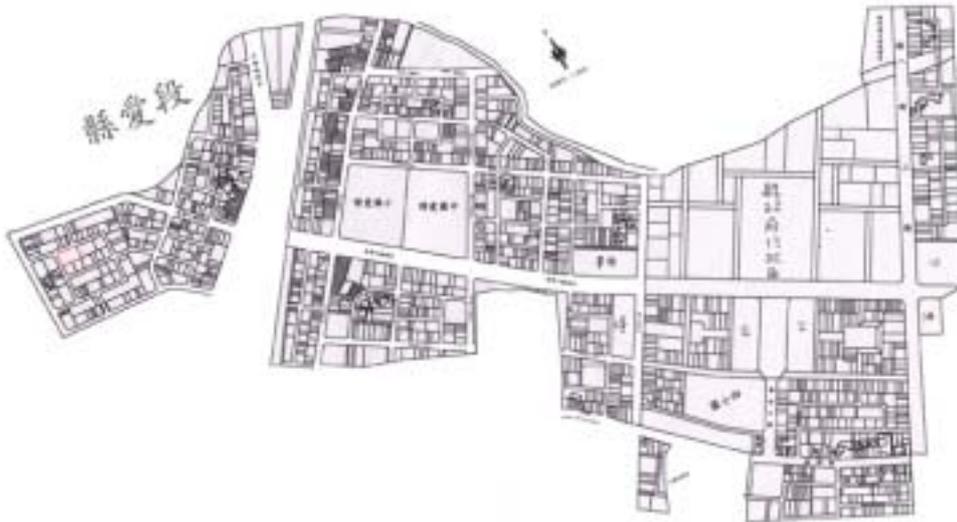
- (一) 街廓編號C01及C05，因位居60m園道及40m主要道路之交會處，為預留大型商場或旅館興建使用，建立節點地標，其建築基地應採全街廓建築單元整體開發。
- (二) 為塑造區域商圈意象，C02-1、C02-2、C03-1、C03-2、C06-1、C06-2、C07-1、C07-2、C08號街廓應採全街廓建築單元整體開發（本條文所稱之「全街廓建築單元整體開發」，指依本要點編定各街廓編號（含次街廓編號）所包括之完整建築基地應採整體開發方式）。
- (三) 街廓編號C09屬於縣政中心商圈之一環，其建築基地應採全街廓建築單元整體開發。
- (四) 街廓編號R25至R27、R45至R47，因面臨全區主要通道，為塑造軸線兩側較整體之建築空間組合，除R26號街廓應採全街廓建築單元整體開發外，其餘建築基地開發規模不得小於2000m²。
- (五) 街廓編號R32、R33、R48、R53、R54、R59、R67，因面臨全區主要開放空間，其建築基地開發規模不得小於1000m²。
- (六) 街廓編號R83至R93，因面臨連通縣政中心之30m重要道路，配合地政局拆遷戶配地以外地區之建築基地，其開發規模不得小於500m²。
- (七) 面臨兩計畫道路之建築基地，其臨計畫道路（四公尺計畫道路不在此限）之一側長度（以未截角長度計算）以不小於15m為原則。
- (八) 任一建築基地申請開發，如造成鄰地因未達前七款規定無法開發之情況，應以合併共同開發為原則。



附圖：縣治一期與縣治二期區段征收地籍圖及縣治二期現況發展平面配置圖



圖3-1 竹北縣治一期區段征收地籍分配圖



竹北縣治一期區段征收地籍分配圖



竹北縣治二期區段征收地籍分配圖

附錄三：專家問卷（第二回合）

敬愛的各界先進您好：

感謝您能在百忙中再次撥冗填答此份調查表，並提供研究所需資料。學生為國立交通大學營建技術與管理學程碩士班研究生，目前正進行《**建築基地最小開發規模限制對都市景觀影響之研究**》之論文研究，本研究係以新竹縣政府辦理新竹縣治區段征收區建設為例，就現行推行之都市設計所訂『**建築基地最小開發規模**』之規定，對都市景觀的影響為何，是否真的對都市景觀有所幫助，透過對相關從業人員及學者專家之意見調查，以驗證所訂定『**建築基地最小開發規模**』之規定，是否符合提昇都市景觀之目的，藉以檢討地方政府所推動之策略方向，提供未來各新興都市計畫規劃居住、生活環境發展方向及建議，並作為未來都市設計執行之模式，期能在提昇都市景觀上有所貢獻。

本問卷採德爾菲(Delphi)技法，以專家問卷方式，諮詢專家對《**建築基地最小開發規模限制對都市景觀影響之研究**》提供意見，作為研擬具體可行的意見，以提供未來地方政府於新興都市計畫區開發時，應推動之策略。本問卷為第二回合，第一回合承蒙惠示意見，以下歸納答覆意見並予說明，作為您填表參考，再次感謝您的協助，並請不吝賜教。

敬祝 生活精彩且豐富

國立交通大學營建管理在職專班碩士班

研究生：吳玉釗

指導教授：曾仁杰教授

聯絡電話：0910172814 (03)5519046

E-mail：chao@hchg.gov.tw

地址：305 新竹縣新埔鎮下寮里義民路三段 156 巷 90 弄 66 號

壹、基本資料

1. 性別：男 女
2. 目前工作性質：

學者專家。
民間業界（建築與營造業）。
開業建築師。
相關政府部門從業人員

貳、問卷說明

一、第一回合問卷：問卷調查寄發 50 份，總計回收 42 份。

三、 受訪對象：專家學者 10 位，民間業界（建設公司主管）10 位，開業建築師 10 位，行政機關 20 位，合計共 50 位。且均以曾於案例分析之地區，曾參與之專業從業人員或參與審查之學者專家為訪談調查對象。

四、 第一回合問卷歸納說明如下，提供諸位專家進行分歧意見修正之參考。

以下問題請依您的意見，勾選適當的選項：		極 同 意	同 意	無 意 見	不 同 意	極 不 同 意
1	您是否同意訂定『建築基地最小開發規模』並檢討修正以往區段征收作業與都市計畫管理工具未密切配合的缺失，是可以改善開放空間設置的型態，有效促進環境成長的管理，形塑較優的都市景觀。	18	24	0	0	0
2	您是否同意，為改善都市景觀，現階段可透過人為設計方案及景觀工程施作的方式辦理，如土地使用形式、建築形態及量體、人與車的流通動線、植栽計畫、照明計畫、公共藝術設施、街道傢俱、地坪鋪面、建築形態及細部設計（如雨庇、鐵窗、陽台及欄杆等）以及廣告招牌等項目	18	23	1	0	0

3.為研究前列各要項因子對都市景觀之影響，請就其重要程度勾選，供後續之研究。若勾選其他者，請敘明其項目供參考。

『其他』為（1）建築物高度與道路寬度之比（2）不同的違建量體、材質（3）建築物外觀色彩（4）地方特色、歷史文化背景、都市定位。（4）都市景觀天際線一致性及美觀。

項目	評選要項	極重要	很重要	重要	不重要	完全無影響
1	土地使用形式	19人	9	13	1	0
2	建築形態及量體	18	19	5	0	0
3	人與車的流通動線	14	13	15	0	0
4	照明計畫	2	19	19	2	0
5	公共藝術設施	3	16	19	4	0
6	街道傢俱	4	11	24	3	0
7	植栽計畫	17	12	12	1	0
8	地坪鋪面	10	12	19	1	0
9	建築形態及細部設計	10	22	10	0	0
10	廣告招牌	8	19	14	1	0
11	其他	2	3			

4. 為改善都市整體景觀訂定『建築基地最小開發規模』，本研究將探究土地使用形式、建築形態及量體、人與車的流通動線、照明計畫、公共藝術設施、街道傢俱、地坪鋪面、建築形態及細部設計（如雨庇、鐵窗、陽台及欄杆等）以及廣告招牌等對都市景觀影響程度勾選，供後續之研究。

項目	評選要項	極影響	非常影響	有影響	有點影響	完全無影響
1	土地使用形式	21人	9	11	1	0
2	建築形態及量體	21	14	7	0	0
3	人與車的流通動線	9	11	18	4	0
4	照明計畫	2	16	18	5	1
5	公共藝術設施	1	14	23	4	0
6	街道傢俱	3	11	22	6	0
7	植栽計畫	12	15	12	3	0
8	地坪鋪面	7	10	18	7	0
9	建築形態及細部設計	10	19	11	2	0
10	廣告招牌	7	17	14	4	0
11	其他	0	1	0	0	0

參、第二回合問卷內容：

	以下問題請依您的意見，勾選適當的選項：	非常同意	同意	無意見	不同意	非常不同意
1	您是否同意，從事建築案件的規劃與設計與興建，應考量整體環境景觀需求，包括相關法令、管理手段、綠化景觀及交通工程等專業的整合，以及兼顧人文、生態、社會經濟等視覺景觀的塑造，共同為塑造優良的都市景觀而努力。					
2	您是否同意，地籍變化常與建築發展存在密切的關係。					
3	您是否同意，都市景觀直接受到建築物所形成的界面或量體的影響。					
4	您是否同意，建築量體形式集體變化的結果，通常是影響都市景觀的因素。					
5	您是否同意，地籍持分條件是量體變化的基礎。					
6	您是否同意，大街廓基地的建築型態的變化遠較小筆土地較多樣化並更富有彈性，且可提供較具變化的都市景觀或綠化的開放空間，如此可補充都市綠化空間的不足，可有效改善都市景觀。					
7	您是否同意，塑造都市景觀的要件為良好的植栽計畫、完善的人行步道空間及整體化的建築外觀以及供民眾休憩使用的街道傢俱等等，都是需要有大街廓基地開發才得以規劃設置。					
8	您是否同意，為改善都市整體景觀需於建築案件設計時能作整體性的規劃設計的考量，(包括土地使用形式、建築形態及量體、植栽計畫以及建築形態及細部設計等)，故於都市計畫發展地區訂定『建築基地最小開發規模』，是極有必要的。					
9	您是否同意，藉由各類管理工具操作上相互支援及配合，訂定『建築基地最小開發規模限制』規定，可有效將開放空間及綠化空間加以延伸整合及發展，將有助於都市景觀的塑造及形成。					
10	您是否同意，為確保重要通道兩側及重要區域建築景觀之完整性，避免過度細分之建築規模造成都市意象混亂，應訂定『建築基地最小開發規模』規定等開發限制。					
11	您是否同意，為配合所訂定之『建築基地最小開發規模』，給予容積獎勵是可以有效引導土地所有權人互相合併申請建築。					
12	您是否同意，未來各地方政府辦理各都市計畫區之開發案，仍應持續規定『建築基地最小開發規模』，以利塑造良好的都市景觀。					

再次感謝您耐心的填寫完此份調查表。

附錄四：專家問卷名單

調查對象	編號	姓名	服務機關	職稱	備註
學者專家。	1	謝尚行	交通大學	教授	曾任新竹縣都市設計委員會參與審議
	2	解鴻年	中華大學	副教授	曾任新竹縣都市設計委員會委員，參與審議
	3	陳武正	中華大學	教授	曾任新竹縣都市設計委員會委員，參與審議事宜。
	4	李煜舫	中華大學	教授	曾任新竹縣都市設計委員會委員，參與審議事宜。
	5	林明	中華大學	兼任教授	曾任新竹縣政府地政局局長辦理縣治一期區段征收業務。
	6	曾仁杰	交通大學	教授	曾任新竹縣都市設計委員會委員，參與審議事宜。
	7	吳卓夫	中華大學	教授	曾任新竹縣都市計畫委員會暨建照執照開放空間預審委員，參與審議事宜。
	8	何德富	中華大學	兼任教授	曾任新竹縣都市計畫委員會委員，參與審議事宜。
	9	陳鴻輝	明新大學	講師	曾任新竹縣都市設計委員會委員，參與審議事宜。
	10	方溪泉	工程顧問	技師	曾任新竹縣都市計畫委員會委員，參與審議事宜。
民間業界	11	顏懷仁	東陞建設	副總經理	任職公司曾於縣治區推建案。
	12	巫明松	竹冠實業	總經理	任職公司曾於縣治區推建案。
	13	陳宏洲	豐邑建設	特助	任職公司曾於縣治區推建案。
	14	吳惠傑	新竹國際商銀	專案經理	任職於建經公司。
	15	黃才丕	惠友建設	總經理	任職公司曾於縣治區推建案。
	16	古正文	新家華建設	副理	任職公司曾於縣治區推建案。
	17	朱文輝	坤山建設	董事長	任職公司曾於縣治區推建案。
	18	陳明生	協和建設	經理	任職公司曾於縣治區推建案。
	19	李鴻章	李力建設	總經理	任職公司曾於縣治區推建案。
	20	張智宏	源富建設	總經理	任職公司曾於縣治區推建案。

附錄四：專家問卷名單(續)

調查對象	編號	姓名	服務機關	職稱	備註
開業建築師	21	陳世榮	建築師事務所	建築師	曾於縣治區及高鐵特定區設計建築案件
	22	王銘鴻	建築師事務所	建築師	曾於縣治區及高鐵特定區設計建築案件
	23	李謝嵐	建築師事務所	建築師	曾於縣治區及高鐵特定區設計建築案件
	24	侯春山	建築師事務所	建築師	曾於縣治區及高鐵特定區設計建築案件
	25	林志成	建築師事務所	建築師	曾於縣治區及高鐵特定區設計建築案件
	26	洪能文	建築師事務所	建築師	曾於縣治區及高鐵特定區設計建築案件
	27	許榮江	建築師事務所	建築師	曾於縣治區及高鐵特定區設計建築案件
	28	林永發	建築師事務所	建築師	曾於縣治區及高鐵特定區設計建築案件
	29	崔懋森	建築師事務所	建築師	曾於縣治區及高鐵特定區設計建築案件
	30	鍾心怡	建築師事務所	建築師	曾於縣治區及高鐵特定區設計建築案件
政府部門行政主管	31	何啟權	工務局	局長	參與縣治區及高鐵特定區相關業務執行
	32	林天俊	觀光局	局長	曾參與縣治區及高鐵特定區相關業務執行
	33	林賢聲	工務局	副局長	曾參與縣治區及高鐵特定區相關業務執行
	34	鄭書青	工務局建管課	課長	曾參與縣治區及高鐵特定區相關業務執行
	35	鄭福生	計畫室	主任	曾參與縣治區及高鐵特定區相關業務執行
	36	曾能穎	計畫室	專員	曾參與縣治區及高鐵特定區相關業務執行
	37	羅昌傑	建設局水利課	課長	曾參與縣治區及高鐵特定區相關業務執行

附錄四：專家問卷名單(續)

調查對象	編號	姓名	服務機關	職稱	備註
	38	莊仁政	觀光局管理課	課長	曾參與縣治區及高鐵特定區相關業務執行
	39	廖奎智	工務局土木課	課長	曾參與縣治區及高鐵特定區相關業務執行
	40	王金倉	工務局工程隊	隊長	曾參與縣治區及高鐵特定區相關業務執行
	41	羅世崑	地政局測量隊	隊長	曾參與縣治區及高鐵特定區相關業務執行
政府部門政辦主人及管員	42	劉鴻汀	地政局徵收課	課長	曾參與縣治區及高鐵特定區相關業務執行
	43	邱明統	地政局	技士	曾參與縣治區及高鐵特定區相關業務執行
	44	古瓊漢	地政局	技士	曾參與縣治區及高鐵特定區相關業務執行
	45	鄭香辰	建管課	技士	曾參與縣治區及高鐵特定區相關業務執行
	46	郭方吏	建管課	技士	曾參與縣治區及高鐵特定區相關業務執行
	47	陳偉志	都市計畫課	技士	曾參與縣治區及高鐵特定區相關業務執行
	48	江佳蓉	都市計畫課	技士	曾參與縣治區及高鐵特定區相關業務執行
	49	姬世明	內政部中部辦公處	股長	辦理高鐵車站特定區征收業務主管
	50	張俛	內政部中部辦公處	工程師	辦理高鐵車站特定區征收區工程業務