

臺中市議會第2屆第3次定期會

市政府推動行政、立法兩院遷
至臺中市執行情形
專案報告



臺中市政府

TAICHUNG CITY GOVERNMENT

臺中市政府都市發展局

報告人：局長 王俊傑

中華民國 105 年 5 月 10 日

市政府推動行政、立法兩院遷至臺中市 執行情形專案報告

【目 錄】

壹、前言.....	1
貳、立法院現況與遭遇困難.....	1
一、帶頭違反都市計畫土地使用.....	1
二、院區散佈各地、使用統合不易.....	2
三、每年支付高額租金.....	2
參、遷建的理由.....	3
一、環境承载力.....	3
二、區域均衡發展.....	3
三、符合世界潮流.....	4
四、人員影響層面最小.....	4
肆、臺中的條件.....	4
一、交通便利、環境安全.....	4
二、朝野立委共識、朝野議員支持.....	5
三、本市積極整備.....	7
四、烏日副都心整體發展構想.....	8
伍、選址規劃.....	12
一、成功嶺.....	12
二、高鐵台中車站細部計畫區.....	15
三、烏日火車站對面的兵工整備中心.....	17
陸、結語.....	19
一、本市的決心.....	19
二、配套措施及後續辦理.....	20

壹、前言

本市市長林佳龍所主張「首都減壓、國會先行」，本市在大臺中 123 政策架構下，規劃烏彰副都心整體發展願景，無論從臺中市區域計畫、烏日副都心計畫、區域平衡發展角度及整體效益而言，本府均已將立法院遷建本市納入相關計畫內容，且擘劃相關準備，爰此，地方的配合及符合國家整體發展需求，立法院遷建本市是極具區域發展戰略地位。以下先以立法院為優先，就立法院搬遷至本市辦理執行情形說明如后。

貳、立法院現況與遭遇困難

一、帶頭違反都市計畫土地使用

(一) 現今的立法院是日據時期的女高中校舍

立法院為我國最高立法機關，自 1960 年搬遷至現址以來，持續沿用日據時期「台北州立第二高等女學校」舊校舍，昔日校長室今成為院長會客室，運動場改成了立法院停車場。面向中山南路的立法院正門主體建物，興建於 1927 年，為當時的台北第二高女校舍，至 60 年代農林廳搬至中興新村後，原址改為立法院使用。

(二) 現況都市計畫土地使用分區為國中用地

立法院自民國 49 年起遷入中山南路現址，早於都市計畫之規劃，立法院所在位置之土地使用分區雖為國中用地，但臺北市教育局並無使用需求，故仍為從來之使用。另有關其土地使用分區管制內容，依「臺北市土地使用分區管制自治條例」規定，國中用地建蔽率為 40%，容積率不予規定。



二、院區散佈各地、使用統合不易

考量立法院現今是乃以支付租金方式向臺北市政府租借，且現址前身為「台北州立第二高等女學校」舊校舍，許多文史工作者呼籲列為古蹟，立法院搬遷將是大勢所趨，然臺北市地價昂貴，難以找到合適用地。另從國家安全角度來看，中央組織全集中在臺北市並不理想，臺中市地理位置適中，前省議會就設立於此，爰建議可由立法院先遷本市烏日副都心，結合烏日副都心相關發展策略，不但可替政府節省更多辦公廳舍租金，從國家安全角度來看更是理想。

三、每年支付高額租金

中央政府五院之一、全國最高立法機關「立法院」，現址位於臺北市中山南路一號，屬日式平房，為日據時代是台北州立第二高等女子學校之舊校舍，乃當時立法院院長張道藩向中央爭取台北州立第二高等女子學校作為立法院院址，並於民國 49 年正式遷入後至今。

現今立法院外觀相較鄰近典雅氣派的監察院而言，相對簡陋，且目前立法院乃以租金方式向臺北市政府租借，地價相當昂貴，於在辦公廳舍及相關設施的租用情形上，一年大約得花 7,000 多萬元租金在房舍、土地及相關設施上，花費甚鉅。為解決空間不足窘境，遂以租借或買賣方式增加辦公空間，然卻也造成辦公地點分散及產權混亂下，不少違規使用情形發生。



參、遷建的理由

一、環境承载力

受到氣候變遷，臺北受到水患影響將逐年加劇，海平面上升，導致陸地淹沒的危機，這對處於盆地的臺北市而言，又是另一種威脅，當海平面上升 30 公尺時，則臺灣西部平原的主要城市，包括臺北市都將被淹沒，但本市則相對穩定。前內政部部长李鴻源表示，若臺北市發生規模 6.3 級地震，將會有 4,000 棟房子倒塌，會是無法想像的災害。且老舊核一、二電廠若持續延役，危險性與日俱增，整體而言，受地質和複合式災害影響甚鉅，專家學者表示重大地震如發生在臺北，恐造成國家癱瘓，故遷都及副首都都是減緩首都承載壓力之重要途徑。



圖 2-1 臺北市潛勢危險位置示意圖

二、區域均衡發展

臺灣長期政經環境處於南、北「頭重腳輕」窘境，造成北臺灣的「一極集中」發展的失衡現象，以致造成區域發展失衡、城鄉發展差距持續擴大。應從國土安全及分散風險角度，故主張「首都減壓」，建議台灣應朝「多都心發展」以分攤風險，避免首都遭受衝擊時，國家面臨癱瘓。

從空間治理角度而言，臺中為高速鐵路一日生活圈之中軸，運用高鐵車站特定區所擁有之交通機動性、交通可及性、高環境品質 3 大發展

機會，可成為地方新成長中心，使其發揮中臺灣區域成長中樞角色，帶動周邊區域發展。

未來臺灣應以發展成為「多都心」為目標，以分散風險，朝向區域均衡發展前進，立法院遷建臺中對整體社會發展具有正向效益，除可讓首都減壓，更能平衡區域發展，臺中具有完善交通機能與可利用的土地規劃，是目前最適合的遷院地點，同時具提高國家安全及降低成本之戰略構想。

三、符合世界潮流

政治經濟分離之趨勢，首都與最大經濟中心城市互相分離的模式（政經分離），如美國的華盛頓與紐約、加拿大的渥太華與多倫多、巴西的巴西利亞與里約熱內盧、澳大利亞的坎培拉與雪梨、德國的柏林與法蘭克福等，但經濟與政治機能的連結，將容易使首都優位現象快速發生。

四、人員影響層面最小

除考量臺灣一直無法解決區域發展失衡、臺北首都目前壓力負荷過高等因素外，因行政機關搬遷可能牽涉龐大公務員、眷屬遷移等問題，而立委來自各地，相對在人員影響層面較小，故本次建議立法院應先行遷移本市。

肆、臺中的條件

一、交通便利、環境安全

本市在大臺中 123 政策架構下，規劃烏彰副都心整體發展願景，無論從臺中市區域計畫、烏日副都心計畫、區域平衡發展角度及整體效益而言，本府均已將立法院遷建本市納入相關計畫內容，且擘劃相關準備，爰此，地方的配合及符合國家整體發展需求，立法院遷建本市烏日副都心是極具區域發展地位。

就區位而言，高鐵臺中站銜接南北，可在一小時內抵達，加上臺中港及清泉崗機場的海空運輸條件，海陸空交通均已齊備。大眾運輸系統方面包括臺鐵新烏日站與成功站，未來均可朝向 TOD 的發展模式，以及長期捷運綠線路網延伸至彰化。此外，公路運輸系統便捷，鄰近國道一號及臺 74 號快速道路，整體交通路網完善。

環境面而言，本市位於大安溪與大肚溪之間，土質堅硬，相同地震震度所造成的災害較小，且臺中地區無核電廠，無須擔心核變事故。

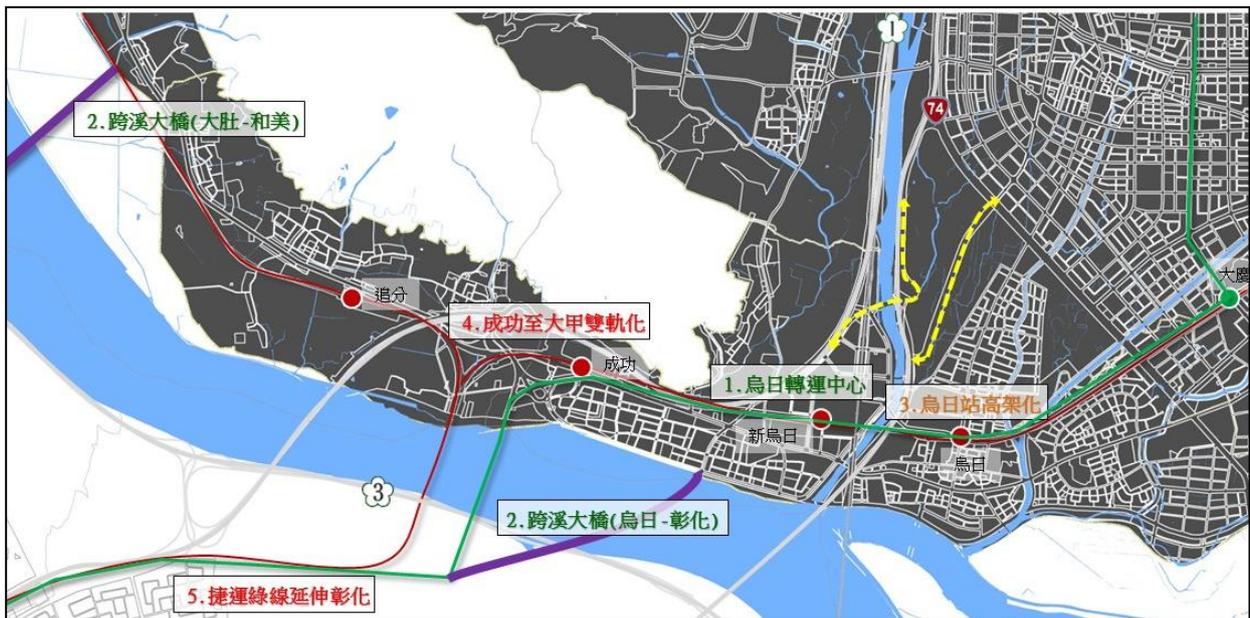


圖 4-1 烏日副都心交通系統示意圖

二、朝野立委共識、朝野議員支持

2012 年總統立委大選，當時民進黨總統候選人蔡英文及立委候選人林佳龍先生共同提出「國會遷建臺中」之政見。林佳龍先生當選立委後，便積極推動相關政策，並在立院推動跨黨派連署「首都減壓，國會先行」，獲得無黨籍立委顏清標、國民黨立委紀國棟、台聯立委林世嘉等跨黨派立委支持。

2016 年的今天，繼立法院長蘇嘉全、副院長蔡其昌表態支持，本城市長林佳龍所主張「首都減壓、國會先行」，立委黃國書也提案要求中央部會評估立法院遷建臺中的可能性。

(一) 立法院正副院長及朝野立委共同支持行政院、立法院遷建臺中

2016 年 3 月中旬，立委顏寬恆籌組「行政院、立法院遷往台中促進會」(同意名單詳表)，獲得立法院院長蘇嘉全、副院長蔡其昌及南投、彰化、新竹等跨縣市立委的支持，並提出聯署成立「立法院遷建台中規劃委員會」(聯署名單詳表)，負責新址評選、建築規劃與設計、編列預算、監督遷建。

表 4-1 行政院、立法院遷往台中促進會同意書名單

黨派	姓名
國民黨	顏寬恆、孔文吉、王育敏、江啟臣、呂玉玲、林為洲、馬文君、徐志榮、許淑華、陳超民、陳雪生、張麗善、黃昭順、廖國棟、鄭天財、盧秀燕、簡東明、王惠美
親民黨	李鴻鈞
無黨團結聯盟	高金素梅

表 4-2 立法院遷建台中規劃委員會聯署同意書名單

黨派	姓名
民進黨	何欣純、張廖萬堅、黃國書
國民黨	顏寬恆、陳雪生、林為洲、盧秀燕、許淑華、曾銘宗、黃昭順、鄭天財、陳超民、馬文君、許毓仁、廖國棟、林麗蟬、江啟臣、王惠美、簡東明、徐志榮
親民黨	李鴻鈞
無黨團結聯盟	高金素梅

(二) 臺中市市長及市議會全力支持行政、立法兩院遷至臺中

臺中市市長林佳龍率先拋出「首都減壓·國會先行」構想，建議立法院遷建臺中，除獲藍綠中央民代支持外，市議會民進黨團、國民黨議員顏莉敏也分別提案響應，顏莉敏更要求市府全力推動行政、立法兩院遷至臺中。除此之外，民進黨團建議臺中市



政府應即刻展開評估籌備立法院遷設相關事宜，臺中市議會也應成立「立法院遷設台中推動小組」，共同倡議「首都減壓·立院先行」，監督協助市府落實此重大工程。另針對立委黃國書提案要求中央評估立法院遷建臺中市的可能性，受訪的民進黨市議員邱素貞、吳敏濟、曾朝榮，國民黨同心會議員張瀨分、林碧秀、李榮鴻等人都說「樂觀其成」。

三、本市積極整備

民國 100 年原為立委的本市市長林佳龍先生爭取立委黨內提名時，亦把遷都臺中作為競選的主軸之一。

本市市長林佳龍先生則再提出「打造臺中成為副首都」，並具體提出國會遷都臺中的訴求，主張「首都減壓、國會先行」，就是希望能夠逐步具體落實多都心的國土規劃觀。包括臺灣中部地區應作為新多都心發展重點，可直接避免南北被顯著磁吸。以整個臺灣作為 City State 角度，高鐵車程並不會影響在臺北原鄉居民的居住與遷徙行為，卻可鼓勵原臺北活動的中部地區民眾回家鄉工作，縮短南部地區企業與民眾前往中央部會洽公的成本。

其次，大臺中市所在的中部地區，在日據時代已奠定良好的城市發展基礎，在三級政府的時代下，省政府的所在地設在中興新村，省議會設在霧峰，加上臺中位於高鐵所構築的一日生活圈之中心，方便立法委員往來國會與各自選區，這些都是支持將立法院與行政院相關部會遷往臺中的一個基本的理由。

本府不但將中央行政機關遷移臺中作為本市政策發展趨勢，更不持續研擬相關方案。

（一）臺中市政府中程施政綱領（草案）（104至107年度）

本府於中程施政綱領（草案）提出「建構三鐵共站的烏彰副都心」。以烏日為核心，將臺中南部的大肚、烏日、大里、霧峰、太平及彰化連結，成為在臺中的「副首都」。並提出推動

「副首都」在臺中：設置中央政府的中部行政中心，推動中央部會進駐烏日高鐵特定區與鄰近的成功嶺營區。

（二）臺中市區域計畫（草案）

臺中市區域計畫（草案）擬定時，建議應與立法院、行政院與相關單位協調將國會與部分中央部會等遷移至臺中市，並請國防部釋出成功嶺、新田、車籠埔等營區，以供地方發展之使用。

（三）成功嶺地區再發展規劃研究案（102年1月結案）

未來發展可將中部辦公室、國家立法院院址移置於成功嶺，打造國會山莊，並設置防災中心；或整備為國家級『軍事文化運動園區』。

（四）擬定臺中市烏日火車站周邊更新地區及烏日舊市街更新地區都市更新計畫案

四、烏日副都心整體發展構想

（一）土地使用面向

1. 藉由高鐵、臺鐵、捷運，三鐵共構的烏日站是中臺灣重要交通樞紐，高鐵彰化田中站與新烏日串聯後，再加上臺鐵山線與海線在此匯合，烏日高鐵特定區及烏溪兩岸將成為中彰共同生活圈的交通與發展核心。
2. 持續推動「副首都」在臺中，設置中央政府的中部行政中心，積極推動中央部會進駐烏日高鐵特定區與鄰近的成功嶺營區。
3. 未來應配合彰化市東區市地重劃與彰化市行政中心遷移，採取縣市區域合作配合在地會展物流產業，利用大量往來於中、彰兩地之人潮打造彰中烏溪兩岸共榮共生之雙子城。

(二) 產業發展面向

1. 中台灣轉運物流門戶、商務會展功能、休閒娛樂中心、健康體驗產業、與水滸經貿連動成為會展雙引擎。
2. 引入購物消費機能，利用中臺灣陸運門戶定位打造中彰區域低碳綠色購物消費中心。
3. 以會議展覽、物流、休閒娛樂及康健體驗五大產業為產業發展主軸，加強產業輔導及協助招商，針對策略性產業提供配套誘導措施，如租金優惠、技術媒合。

(三) 交通發展面向

1. 改善中彰聯絡道路，並增設中彰往來之橋樑。
2. 臺中綠線捷運除應延伸大里、太平，形成環狀軌道運輸外，也應透過高架或輕軌等方式，將北彰化區域納入路網。
3. 高鐵轉運中心提供轉乘至其他核心地區之服務。



圖 4-2 烏彰副都心策略發展示意圖

(四) 發展機能

藉由串聯高鐵、臺鐵與捷運之三鐵共構模式，搭配無縫大眾運輸及綿密公路網絡形成之交通系統，再凝聚周邊臺中科學園區人物流、成功嶺營區轉型、高鐵門戶地區開發、大肚山整體開發規劃等多元都市土地蓬勃發展（詳圖 4-3）。

1. 引領成功嶺營區朝臺灣副首都邁進

配合臺中市願景『推動「三核心國土發展觀念」，打造副首都』，從地理區位來考量，將多都心發展的新重點擺在臺中市成功嶺營區，為最佳區位。而於亞太國家與城市競爭的趨勢之下，臺灣宜以多都心發展模式進行思考，以促進區域均衡發展，若能朝向打造臺中成為「副首都」，將有助強化臺灣的整體競爭力，提高中部地區整體都市效能。

2. 結合高鐵門戶地區朝共生共榮發展

高鐵門戶地區未來將成為串連臺中市區與高鐵臺中車站地區、烏日地區之重要節點，以服務周邊地區商業服務、產業發展及交通串連為主軸，並保存既有文化資源及延續水綠開放空間，型塑大臺中入口門戶地區之「綠澗・時尚・新櫥窗」意象，主要產業機能建議以物流、醫療、購物、休閒及旅館等項目為主。

3. 轉運核心娛樂購物區

高鐵台中車站地區主要規劃為三鐵共構之交通轉運核心，並藉由結合周邊高鐵門戶區、烏日火車站與啤酒廠周邊地區活化更新，更強化整體發展潛力，進而構成高鐵特定區之高強度商業中心，商業、購物、旅館、辦公及娛樂等休閒遊憩空間，可導入臺灣精品館、地方特色商品館、購物娛樂城、室內主題遊樂場、國際會議及宴會中心等內容，以引導地方經濟與社會活動提升至區域性重要都會樞紐地位。

4. 延伸烏彰副都心願景至彰化擴大都市計畫將都市土地發展、生態軸帶、產業鏈、交通系統、綠園道規劃、自行車系統等各都市機能加以串聯銜接，以都市共同體為長遠目標。



圖 4-3 周邊相關建設示意圖

伍、選址規劃

目前本市共規劃三處地點，分別為成功嶺、高鐵臺中車站細部計畫區、烏日火車站對面兵工整備中心，無論其區位、土地取得、周邊未來發展建設集相關配套，均為極具潛力之地區，以下分別就選址位置概略敘述。

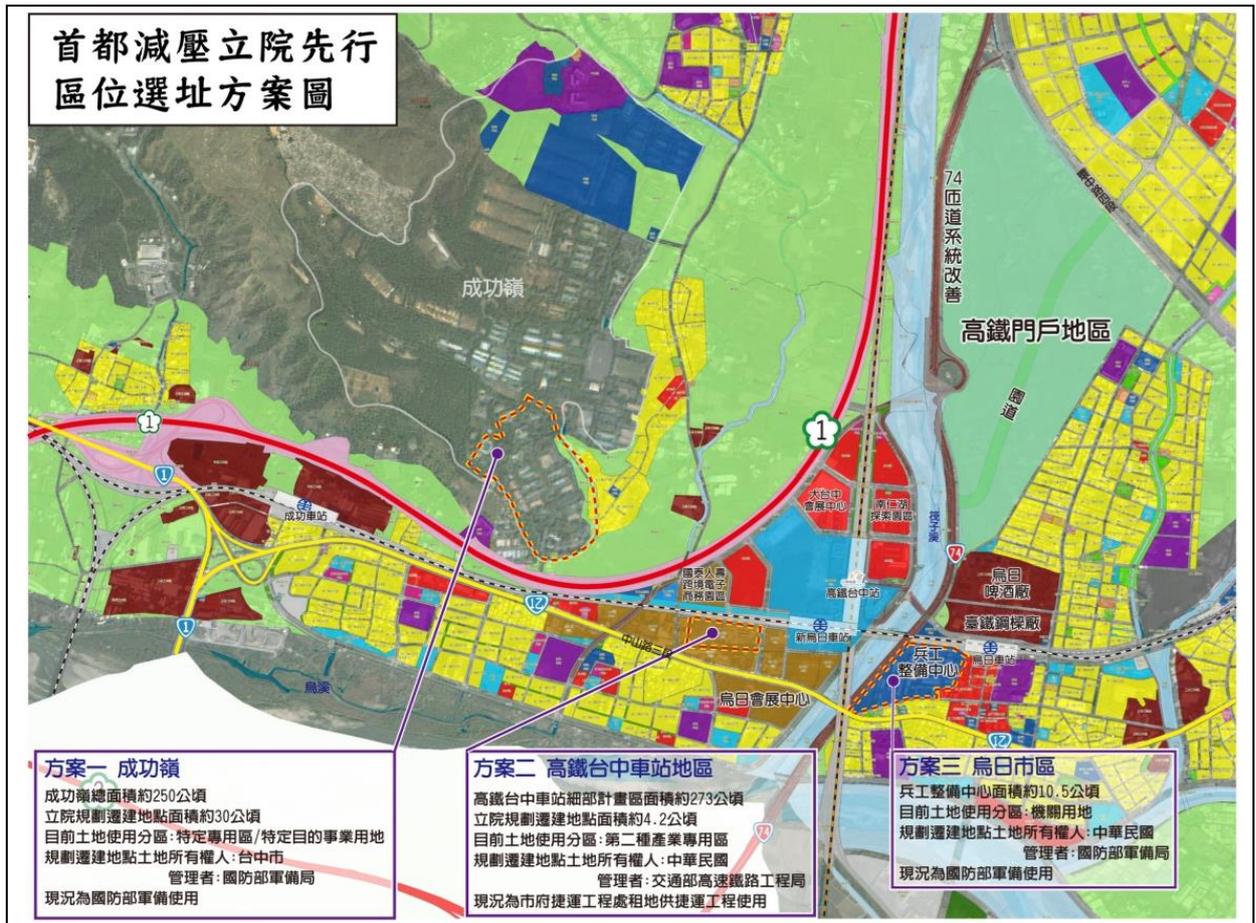


圖 5-1 區位選址位置示意圖

一、成功嶺

(一) 計畫範圍及區位

成功嶺營區位於本市西南側，範圍部分為本市烏日區、大肚區及南屯區，範圍內多數為非都市土地，僅有少部份屬於臺中市都市計畫，詳細位置詳圖 5-2 所示。透過立法院遷移至成功嶺，逐步進行國家機能的重新配置，初步規劃國會山莊約 30 公頃，土地權屬為臺中市政府，管理者為國防部軍備局。

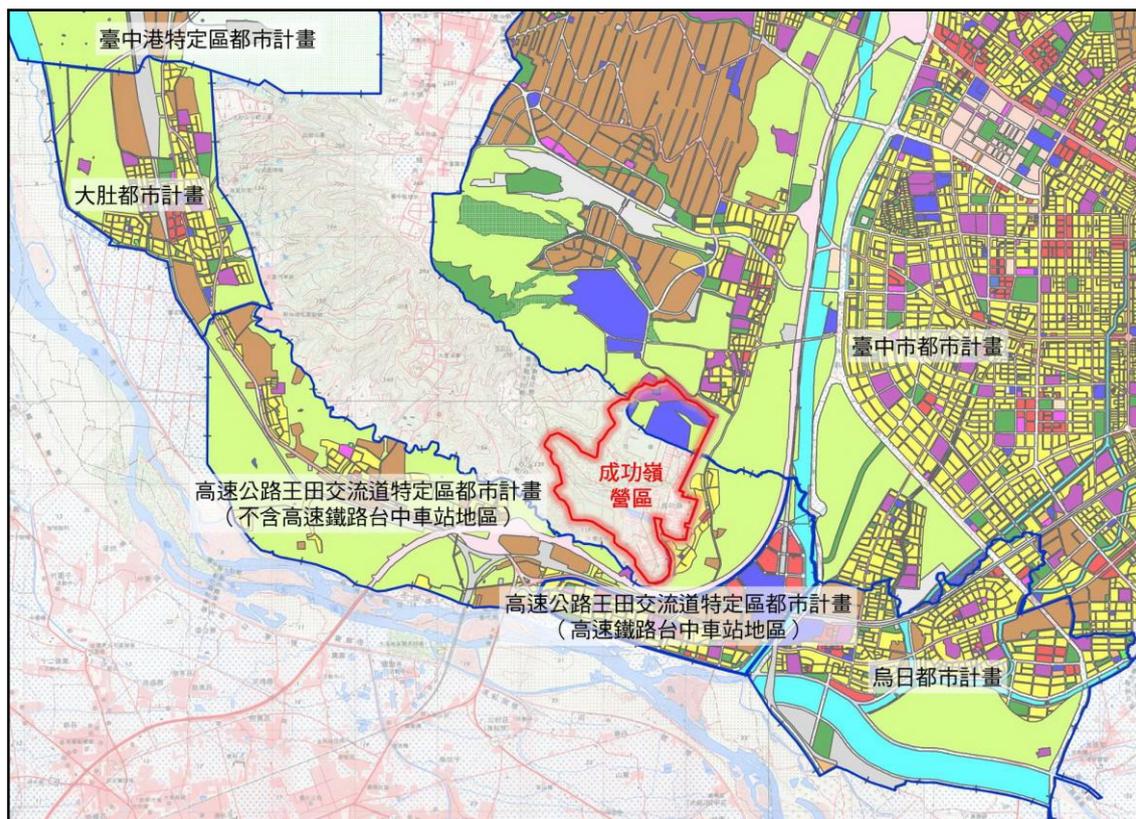


圖 5-2 成功嶺區位示意圖

(二) 區位優勢

1. 土地權屬為公有，取得容易。
2. 周邊交通便利性：高鐵轉運中心提供轉乘至其他核心地區、烏日站高架捷運化、捷運綠線延伸彰化，周邊場站新烏日站及成功站 TOD 發展策略。
3. 「多核心式國土發展」規劃，有效促進區域發展，均衡臺灣國土的空間發展。
4. 未來將兼具政府機能及現代化都市機能，成為臺灣的新地標與代表性觀光景點。
5. 周邊鄰近休閒遊憩景點與基地未來發展定位關係密切，本市為最佳友善城市。

(三) 後續配套措施

1. 交通系統發展構想

現況國道一號王田交流道附近與高鐵站區北側之高速公路為土堤式路段，造成高速公路南北兩側土地發展無法連通且交通系統被阻斷，以區域發展而言，土地受限甚大，近年隨高鐵臺中車站發展，周邊交通系統使用需求大幅提升，因應行政院、立法院遷移至成功嶺，如何縫合高速公路兩側土地議題亦成為長期交通發展策略，後續將會同交通部、高速公路工程局、高速鐵路工程局、市府交通局等各機關單位共同規劃協商，高速公路部分區段高架化之可行性，解決南北側土地發展阻斷之問題。

2. 周邊都市計畫銜接方案

短期以成功嶺周邊道路交通改善為主，透過強化周邊聯外交通以及基地鄰近道路之開闢加強成功嶺園區之可及性（詳圖 5-3 所示）。中長期透過高速公路兩側縫合策略，將部分高速公路路段高架化，改善交通瓶頸，提升土地使用效益。

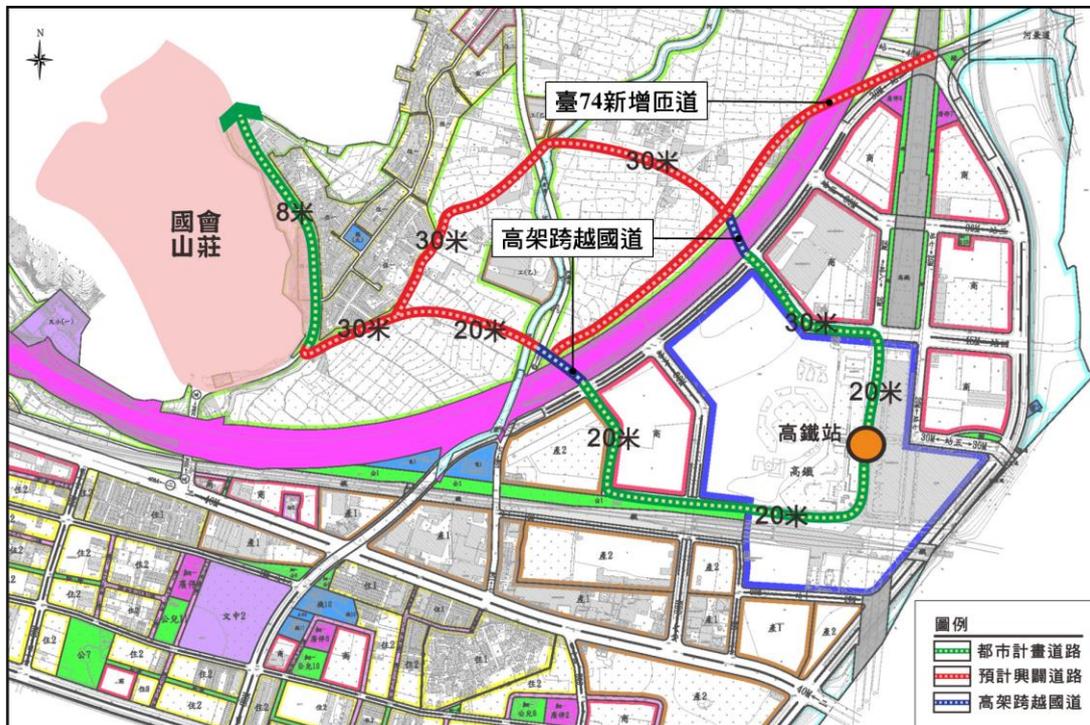


圖 5-3 高鐵車站專區與成功嶺交通系統規劃示意圖

1. 交通系統發展

本計畫區周邊包括臺鐵、高鐵以及建設中之臺中都會區大眾捷運系統（綠線），於本區內設置共構站體，現況匯集交流道系統與區內道路，為本市交通系統重要交匯處。計畫區目前對外主要聯絡道路為台 1 乙線，往東經烏日區之街區而銜接臺中市；往西銜接台 1 號省道，可經由國道 1 號王田交流道聯通南北方向，並串連中臺灣各縣市；另外中彰快速道路於計畫區東側經過，可連接臺中地區與彰化地區，交通可及性高。

2. 都市計畫內容

「高速公路王田交流道特定區計畫（高速鐵路台中車站地區）」整體都市計畫區乃配合高鐵臺中車站設置，本方案選址地點現行計畫為第二種產業專業區，建蔽率 60%，容積率於 240%。現行計畫可供作下列使用：

- (1) 管理顧問、技術顧問、諮詢服務、會議中心、金融等業務辦公性質使用設施。
- (2) 商業服務及商品展覽等商業性質使用設施。
- (3) 物流配送、快遞等物流運輸性質使用設施。
- (4) 技術研發性質、低污染之工業使用設施。
- (5) 文教休憩設施。
- (6) 媒體電台及其相關使用設施。
- (7) 衛生及社會福利設施。
- (8) 其他經建築主管機關核准，可配合本車站產業發展之有關設施。

本區目前土地使用分區為第二種產業專用區，後續高速鐵路台中車站地區將以結合交通、周邊產業基礎及人力資源等優勢，發展大型商業、娛樂購物、行政中心及高科技產業園區，極具發展潛力。本計畫刻正辦理通盤檢討，亦可透過通盤檢討提供相關事項。

三、烏日火車站對面的兵工整備中心

(一) 計畫範圍及區位

位置位於烏日副都心核心地區，基地面積約 10.50 公頃。屬烏日都市計畫範圍內機關用地，土地權屬為中華民國，管理者為國防部軍備局。

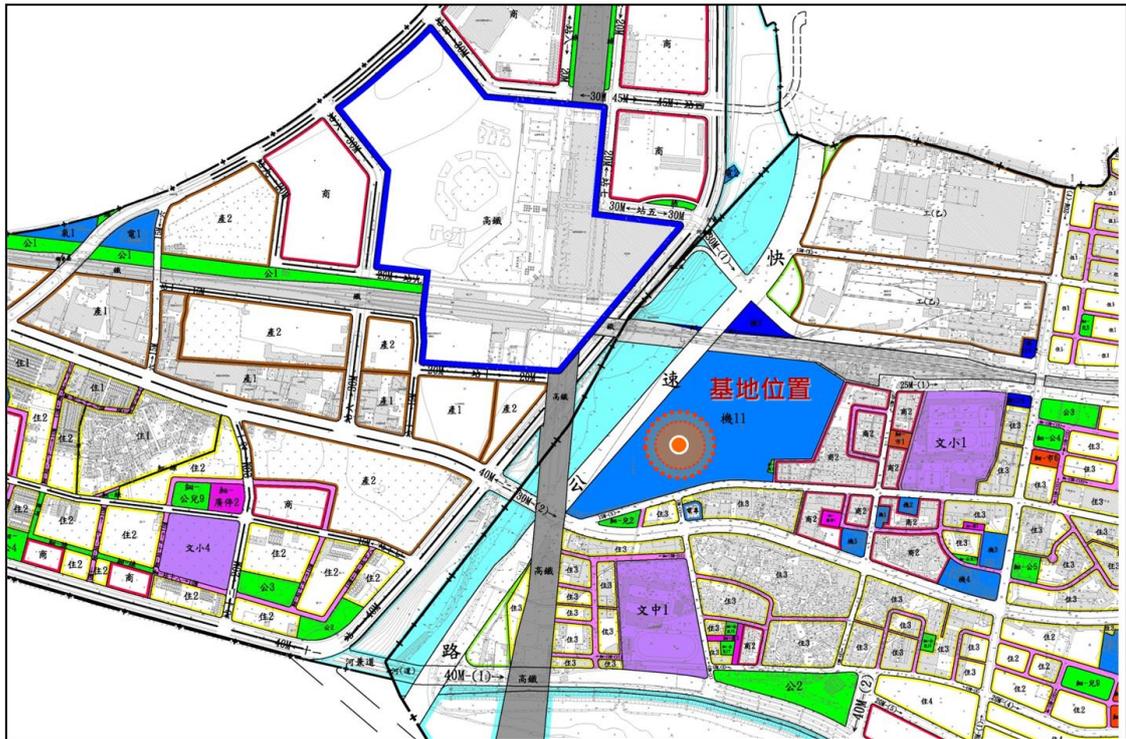


圖 5-5 烏日火車站對面的兵工整備中心區位示意圖

(二) 區位優勢

1. 現況地上物單純，腹地廣大，且土地權屬為公有。
2. 擁高鐵、臺鐵及捷運三鐵共站優勢，地區交通便利性高，串聯臺中山海線及四通八達路網。
3. 長期鐵路高架化後，交通更為便利，烏日站可朝向 TOD 整體發展。
4. 烏日火車站周邊更新地區發展核心，配合重大建設區位，以及各機關土地利用計畫，有效加強重大建設周邊土地利用。

5. 位屬烏日副都心核心區域，配合烏彰副都心願景發展，區域發展朝以臺中副首都規劃。

(三) 後續配套措施

1. 交通系統發展

大眾運輸系統方面，配合「臺鐵高架捷運化計畫」，未來豐原車站至大慶車站路段將規劃為「捷運紅線（台中鐵路高架捷運化）」，臺鐵烏日站將可成為 TOD 發展核心地區，並連結「山海環線（豐原-大甲-烏日）」系統，另本府亦正積極推動「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線」建設計畫，未來將結合高鐵、臺鐵與捷運系統，帶動計畫區發展。

公路系統包括中彰快速道路通往本市各區及彰化縣，並經由交流道系統串聯至國道 3 號，以及臺中生活圈道路系統，且鄰接高鐵臺中站，目前已成為中部地區新交通運輸門戶。

2. 都市計畫內容

本位址所在區位（機 11 用地）位屬烏日火車站周邊更新地區（面積 38.93 公頃）範圍，周邊具有多項重大建設優勢（捷運、高鐵、臺鐵高架化），目前區內部分大面積公有地上建築物未能充分利用建設效益，因此，配合各機關之土地利用計畫，配合本案有效加強重大建設周邊土地利用之目的，劃定更新地區。

考量未來地區發展將藉由高鐵特定區規劃，同步帶動本區朝以共生共榮方式打造具有豐富資源與適居機能之空間結構。是以，未來本區除可與高鐵特定區緊密連結發展外，亦將透過都市更新方式活化，以強化本區未來發展可塑性。

陸、結語

一、本市的決心

本市位居臺灣西部平原中心位置，交通便利性，自然環境優越，再加上臺中係中部的城市，向來被視為是設置首都機能的空間，並具備區域空間發展契機。故本市是最佳副首都之選址地點，且應優先啟動國會山莊建置與立法籌備、社會討論等，以儘速完成成功嶺國會山莊興建工程。

- (一) **政策指導與規劃策略**：地方政府的決心與政策強烈支持，包括臺中市區域計畫、烏日副都心計畫等相關計畫。
- (二) **首都減壓，區域平衡**：區域均衡的永續發展，就地理區位而言，本市位於臺灣西部平原的中心，是一個適宜分散首都機能的都市。
- (三) **中臺交通轉運中樞門戶**：高鐵臺中站銜接南北，均可在一小時內抵達，為一日生活圈之中心，交通成本節省，加上空港(中部國際機場)與海港(臺中港)優勢條件，重要交通及遊憩門戶。
- (四) **位屬烏彰副都心**：中臺灣轉運門戶生活商務區，具備商務會展功能、休閒娛樂中心、健康體驗產業、與水滸經貿連動成為會展雙引擎。
- (五) **交通便捷、區位優越**：結合地區性軟硬體建設，包括高鐵、捷運、大臺中山手線、輕軌、臺中生活圈道路系統等重大建設計畫。
- (六) **綠色宜居城市**：臺中房價約為臺北三分之一至四分之一。
- (七) **提高國家安全**：因全球氣候變遷以及首都地勢影響，勢必重新考量都市安全問題，臺中市受到複合式災害影響較小。

二、配套措施及後續辦理

- (一) 興建國會山莊第一期規劃(基地周邊道路交通改善工程、周邊道路開闢)，第二期興建建築物工程規劃(包括立法院建築規劃與設計、立法院本部辦公室、檔案圖書典藏館、委員研究大樓、會議室、立委住宿會館、國際會議廳)。
- (二) 全力配合行政院、立法院辦理遷建事宜，其區位及配置將再更詳細評估與規劃。
- (三) 配合後續執行需求包括土地使用及交通系統等，調整都市計畫內容。
- (四) 本府依循市長政見「大臺中123」，以複合式交通運輸及都市均衡發展戰略布局，打造烏彰副都心，並配合『臺中市中程市政綱領』推動「多核心國土發展觀念」，爭取國會及中央部會進駐發展成為副首都皆與本府相關發展願景計畫相結合。本府已充分準備，未來除立法院外，亦將積極爭取行政院遷建本市。