

臺北市政府 公告

發文日期：中華民國111年5月24日

發文字號：府都綜字第11100005681號

附件：計畫書



主旨：核定公告本市「修訂臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫案」計畫書，並自111年5月25日零時起生效。

依據：

一、臺北市都市計畫委員會111年4月22日北市畫會一字第1113001609號函辦理。

二、都市計畫法第23條。

公告事項：

一、詳如都市計畫書。

二、公告地點：本府公告欄（無附件，計畫書置於本府市政大樓1樓東區都市計畫工作站）、臺北市各區公所、刊登本府公報（無附件）。

市長 柯文哲 請假

副市長 彭振聲 代行

臺北市都市計畫書

修訂臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區
細部計畫案



臺北市政府

中華民國 111 年 5 月 24 日府都綜字第 11100005681 號公告發布實施

臺 北 市 都 市 計 畫 審 核 摘 要 表	
項目	說明
都市計畫名稱	修訂臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫案
法令依據	都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款、臺北市土地使用分區管制自治條例第 80 條之 4
辦理單位	臺北市政府
本案公開展覽起訖日期	自 111 年 1 月 18 日起至 111 年 2 月 26 日止共計 40 天（刊登 111 年 1 月 19 日聯合報、111 年 1 月 20 日自由時報、111 年 1 月 21 日中國時報）
本案說明會舉辦日期	111 年 1 月 27 日(四)下午 4 時假臺北市立圖書館總館會議廳、111 年 2 月 10 日(四)下午 7 時假臺北市立圖書館李科永紀念圖書館會議廳及 111 年 2 月 21 日(一) 下午 7 時假北原會館 303 工藝教室，並因應 COVID-19 疫情，採實體說明會同步線上直播方式辦理。
公民團體對本案之反映意見	詳公民或團體所提意見綜理表
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	<p>本案經提臺北市都市計畫委員會 111 年 4 月 14 日第 791 次委員會議審議決議：</p> <p>一、本案除以下幾點，餘依公展計畫書及本次會議市府所送補充會議資料之修正對照表修正通過。</p> <p>(一)可申請開發許可地區適用範圍之劃定原則，依市府回應係擇優認定，請修正計畫書文字或輔以圖示說明，以資明確。</p> <p>(二)都市設計準則四、提升地區綠意與環境韌性 (一) 複層、多樣化綠化之文字，</p>

臺 北 市 都 市 計 畫 審 核 摘 要 表

項目	說明
	<p>修正為敷地多保水、生態多樣化或多樣性綠化，以保留規劃設計彈性。</p> <p>(三)本次提會修正內容就可申請開發許可地區之基地規模第3點文字，修正為「如基地符合下列情事之一，得另依都市計畫法相關規定辦理，不受前項之規模限制：……。」。</p> <p>二、委員所提增加容積獎勵對周邊環境容受力及公共設施需求之影響與配套措施、法定停車空間折減與容積獎勵之關係、落實大眾運輸導向土地開發之可行性與誘因、捷運設施移設之積極性要求、協助大眾運輸系統之獎勵、配合 2050 淨零碳排政策目標之項目提高容積獎勵額度、不同發展密度場站之適用範圍、容積獎勵給予與相對應之回饋內容、場站坐落不同行政區如何結合地區新舊發展，以突顯各行政區的環境特色、排除場站周邊環境敏感與視覺敏感區等建議，提供申請單位作為後續檢討修正參考</p> <p>三、公民或團體陳情意見依市府回應說明辦理。</p>

目錄

壹、計畫緣由	1
貳、原都市計畫情形.....	3
參、計畫目標	5
肆、計畫構想	6
伍、修訂計畫內容.....	12
一、劃定大眾運輸導向可申請開發許可地區.....	12
二、可申請開發許可地區容積獎勵規定.....	29
三、都市設計管制規定	41
陸、臺北市都市計畫委員會審議情形.....	46
柒、本案計畫書業依臺北市都市計畫委員會決議修正完竣	46
附件一、修訂臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細 部計畫案大眾運輸導向可申請開發許可地區規定	47
附件二、修訂臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細 部計畫案可申請開發許可地區容積獎勵規定 ..	53
附件三、修訂臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細 部計畫案都市設計準則	61
附錄一、TOD 策略研析	64
附錄二、臺北市都市計畫委員會公民或團體意見綜理表	69

表目錄

表 2-1 原都市計畫發布實施名稱及文號.....	3
表 4-1 場站性質分類表	8
表 5-1 修訂劃定大眾運輸導向可申請開發許可地區內容對照表..	12
表 5-2 修訂可申請開發許可地區容積獎勵規定內容對照表.....	29
表 5-3 修訂都市設計管制原則內容對照表.....	41

圖目錄

圖 3-1 本市大眾運輸導向計畫願景	5
圖 4-1 本市大眾運輸導向現況課題及執行策略.....	7
圖 4-2 本市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫修訂方向對照.....	8

案 名：修訂臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫
案

申請單位：臺北市政府

計畫範圍：詳如計畫圖示

類 別：修訂

法令依據：都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款、臺北市土地使用分區
管制自治條例第 80 條之 4

詳細說明：

壹、計畫緣由

為引導臺北市未來朝向大眾運輸導向之都市發展，鼓勵集中於場站周邊作較高強度使用，有效提升大眾運輸搭乘率及減少私有運具使用，本府以 33 站大眾運輸場站為優先示範，108 年 1 月 24 日府都綜字第 10720254091 號公告發布實施「擬定臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫案」，於場站周邊劃定「可申請開發許可地區」，透過開發許可機制引導都市發展，以容積獎勵提高開發強度，並回饋提供充足公共及公益設施，補足地區公共機能之不足，同時透過都市設計管制營造整體景觀風貌。計畫發布以來，外界反映都市已建成地區更新動能不足，土地整合不易，難達細部計畫申請門檻，且容積獎勵規範亦具不確定性，為有效提升原計畫規劃目標，爰本案續以都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款規定及臺北市土地使用分區管制自治條例第 80 條之 4 規定，辦理本次細部計畫修訂。

另依 107 年 12 月 13 日本市都市計畫委員會第 742 次委員會審議附帶決議：「(一) 本案為第一階段開發許可範圍之劃定，先從距大眾運輸場站 300 公尺範圍內開始推動，……後續請市府持續檢討增補或修訂適用之範圍。(二) 捷運環狀線北環段及南環段、東環段皆為

市府推動之重大政策，惟目前部分場站出入口尚未定案，請市府於設站出入口位置確定後，再依循本案作業模式，研擬劃定 TOD 場站之開發許可範圍。」，本次配合臺北捷運環狀線（臺北段）路線已規劃完成，出入口位置大致底定，捷運路網將擴大至本市市郊區，大眾運輸導向之都市發展應積極引導場站周邊發展，結合國際 TOC 發展理念（或稱 C-TOD，大眾運輸導向廊帶空間發展），建構廊帶發展基礎，逐步形塑節點差異性風貌，提升全市範圍不同地區之環境品質，故本次一併檢討可申請開發許可地區之適用範圍，期促使更多場站周邊基地配合大眾運輸導向發展之政策，活化都市再生與發展。

本次修訂擬調整開發基地規模申請條件，以提升基地整合及開發誘因，且為回應大眾運輸導向之都市發展精神，除檢討容積獎勵機制外，因應本市 2050 淨零碳排政策目標，為提升本市氣候變遷環境調適能力，打造韌性城市、節能減碳之願景邁進，亦增加都市環境設計獎勵項目，並訂定通案性都市設計準則，以透過整體開發留設公共開放空間，促進大眾運輸之使用率，改善人行及綠色運具通行空間，串連場站周邊人本街道環境，維護地區商業活力及都市紋理。

貳、原都市計畫情形

表 2-1 原都市計畫發布實施名稱及文號

編號	都市計畫案名	發布日期及文號
1	修訂台北市土地使用分區(保護區、農業區除外)計畫(通盤檢討)案	79.09.13 府工二字第 79049926 號
2	修訂台北市主要計畫商業區(通盤檢討)計畫案	84.09.27 府都二字第 84064377 號
3	變更『修訂台北市主要計畫商業區(通盤檢討)計畫案』內有關商業區變更回饋相關規定案	94.08.29 府都規字第 09420279000 號
4	變更臺北市北投區都市計畫通盤檢討(主要計畫)(不含陽明山國家公園區、住宅區(保變住)、關渡農業區等地區)案	96.08.15 府都規字第 09604422900 號
5	臺北市北投區都市計畫通盤檢討(細部計畫)案	97.03.04 府都規字第 09730017400 號
6	臺北市文山區都市計畫通盤檢討(主要計畫)案	98.01.23 府都規字第 09830046400 號
7	臺北市文山區都市計畫通盤檢討(細部計畫)案	99.08.31 府都規字第 09934139700 號
8	修訂臺北市信義計畫特定專用區細部計畫(第三次通盤檢討)案	104.08.18 府都規字第 10401064500 號
9	臺北市內湖區都市計畫通盤檢討(主要計畫)案(第一階段)	107.08.08 府都規字第 10720704541 號
10	臺北市南港區都市計畫主要計畫(第二次通盤檢討)案	107.12.17 府都規字第 10720732431 號
11	臺北市內湖區都市計畫通盤檢討(主要計畫)案(第二階段)	108.01.11 府都規字第 10720734721 號
12	臺北市南港區都市計畫細部計畫(通盤檢討)案	108.01.18 府都規字第 10760657151 號
13	擬定臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫案	108.01.24 府都綜字第 10720254091 號
14	臺北市松山區都市計畫通盤檢討(主要計畫)案	108.03.12 府都規字第 10800905451 號
15	臺北市內湖區都市計畫通盤檢討(主要計畫)案(第三階段)	108.03.19 府都規字第 10800907771 號
16	臺北市松山區都市計畫通盤檢討(細部計畫)案	108.04.25 府都規字第 10830178021 號

編號	都市計畫案名	發布日期及文號
17	臺北市內湖區都市計畫通盤檢討(細部計畫)案	108.07.17 府都規字第 10800049031 號
18	修訂「臺北市主要計畫商業區(通盤檢討)計畫案內有關商業區變更回饋相關規定案」(第二次修訂)	108.10.25 府都規字第 10830977741 號
19	臺北市萬華區都市計畫主要計畫(第二次通盤檢討)案	109.11.12 府都規字第 10900935111 號
20	臺北市大同區都市計畫通盤檢討(主要計畫)案	109.11.19 府都規字第 10931176661 號
21	臺北市萬華區都市計畫細部計畫(第二次通盤檢討)案	110.01.12 府都規字第 10931205461 號
22	臺北市大同區都市計畫通盤檢討(細部計畫)案	110.01.13 府都規字第 10931150331 號
23	臺北市士林區都市計畫通盤檢討(主要計畫)(第一階段)案	110.02.05 府都規字第 11000903351 號
24	臺北市士林區都市計畫通盤檢討(細部計畫)(第一階段)案	110.03.23 府都規字第 11030166631 號
25	臺北市大安區都市計畫通盤檢討(主要計畫)案(第一階段)	110.05.28 府都規字第 11000916051 號
26	臺北市大安區都市計畫通盤檢討(細部計畫)案	110.07.09 府都規字第 11030344521 號
27	臺北市中山區都市計畫通盤檢討(主要計畫)案(第一階段)	110.10.13 府都規字第 11000957091 號
28	臺北市中山區都市計畫通盤檢討(細部計畫)案(第一階段)	110.11.18 府都規字第 11030912831 號

參、計畫目標

- 一、推動本市大眾運輸導向都市發展，結合 TOC 發展理念（或稱 C-TOD，大眾運輸導向廊帶空間發展），擴大本案適用範圍，促進運輸節點周邊朝向緊密、混合利用，引導場站周邊都市與空間機能調節，增加地區多元都市機能，提高土地利用效率，提升各地區再生動能。
- 二、為促進地區大眾運輸使用，鼓勵基地折減法定停車空間數量，並提供共享運具設施空間，減少私有運具之使用。
- 三、為於捷運場站周邊落實緊密城市發展，並兼顧都市發展容受力，於容積總量管制前提下，增加增額容積適用機制，並可挹注本市都市建設財源，進而提高整體環境品質。
- 四、優化地區人行空間環境與街道景觀，提供步行者人本、友善、具魅力的人行街道空間環境，形塑地區風貌與城市自明性。
- 五、為提升氣候變遷環境調適能力，配合韌性城市及本市 2050 淨零碳排政策目標，訂定都市設計管制措施，朝低碳建築、節能減碳願景邁進。

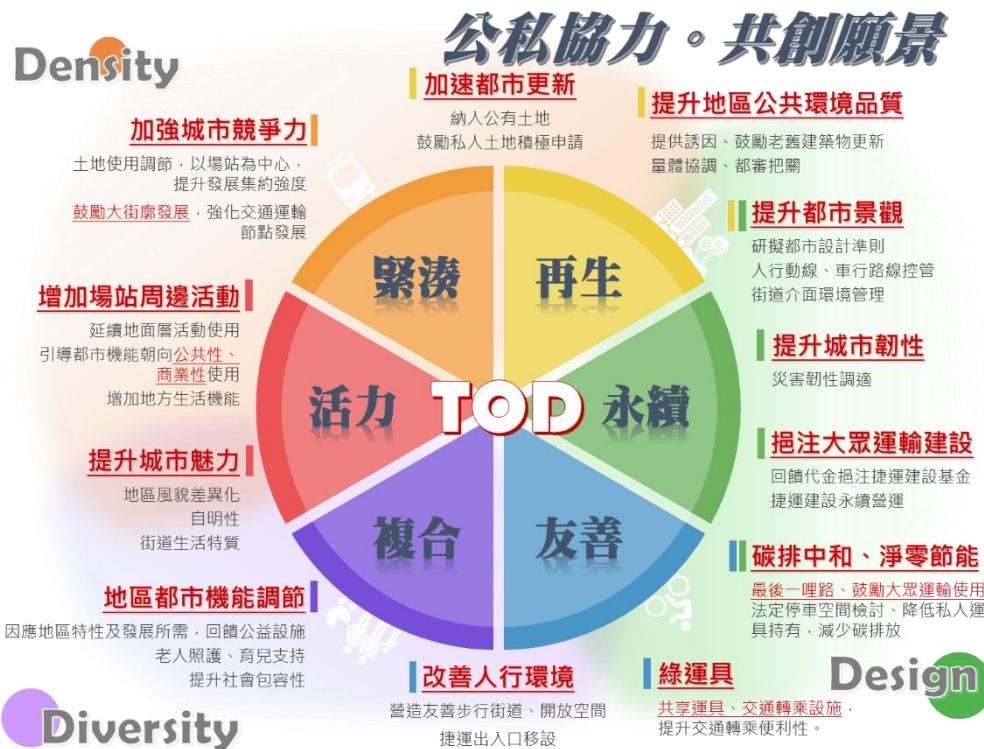


圖 3-1 本市大眾運輸導向計畫願景

肆、計畫構想

依照計畫目標，考量本市發展現況，研擬全市性執行策略引導本市大眾運輸導向之都市發展以達大眾運輸導向之發展理念(圖 4-1)：

一、調節土地利用發展

本市作為全國首要都會帶之核心，大眾運輸路網涵蓋本市大部分都市發展地區，並與國際、城際交通樞紐緊密串連，本計畫以大眾運輸場站為節點、捷運路線為骨幹，將場站出入口半徑 500 公尺範圍內之可發展分區納入臺北市大眾運輸導向發展範圍，積極引導都市區內老舊街區都市再生，並鼓勵大街廓發展及整體規劃，提供公益及社福設施，調節都市機能與促進土地有效使用。並訂定增額容積政策，引導本市朝緊密城市方向發展。

二、改善人本交通環境

本市大眾運輸發展甚早，如何進一步提升綠運具使用率、改善人行空間，須透過都市計畫、都市設計審議、交通政策等工具，引導交通運輸系統及都市空間發展型態，藉由串聯大眾運輸、人行空間、自行車空間及都市活動於大眾運輸導向發展地區有秩序地緊密配置，適當調整場站周圍之土地使用與交通規劃，以形塑大眾運輸導向或大眾運輸友善的發展環境。並配合法定停車空間檢討、公共自行車等共享運具之便利提供，提升綠運具使用率，邁向 2050 淨零碳排之都市永續發展目標。

三、環境設計引導及介面整合

包含都市計畫引導土地利用調整、運輸政策提升綠運具使用，皆須透過環境設計引導及介面整合，使各部門協力達成各基地、空間與公益設施之順暢串聯。藉由容積獎勵機制，鼓勵移設現有人行道上之捷運出入口、人行空間之串聯及改善、轉乘設施與綠運具空間之規劃與銜接等方式，並以都市設計相關規範，落實介面整合、打造人本友善都市空間。

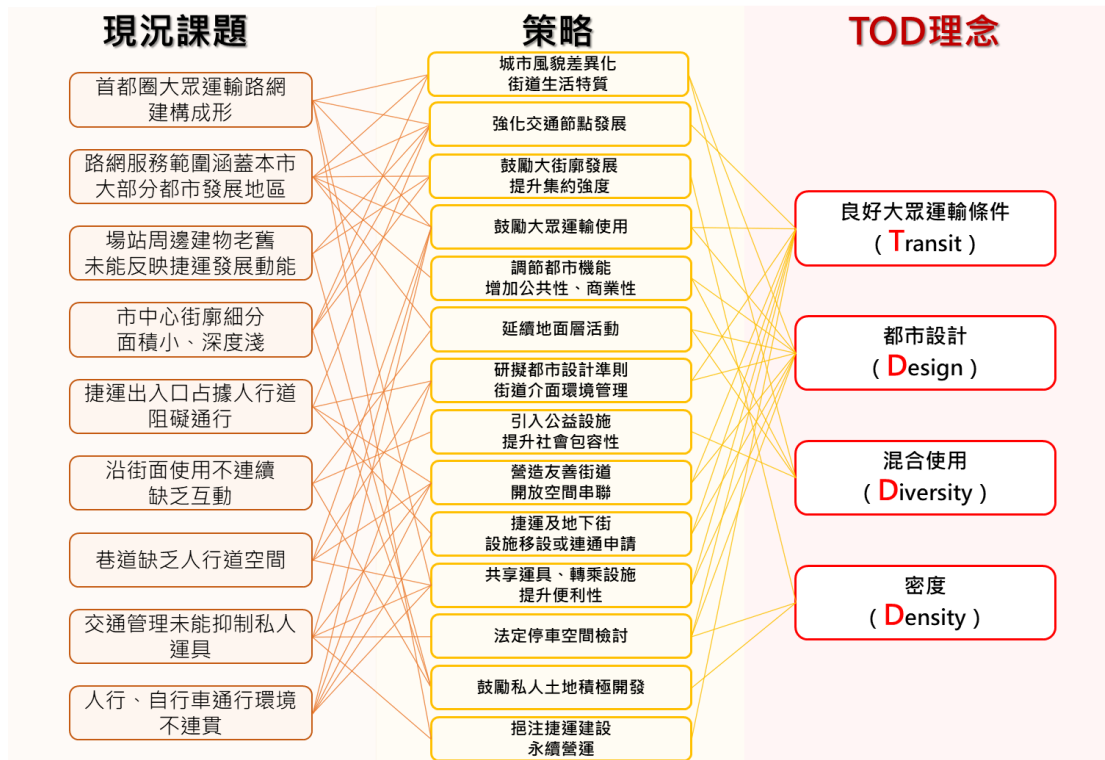


圖 4-1 本市大眾運輸導向現況課題及執行策略

為落實本市大眾運輸導向都市發展，細部計畫研擬修訂方向摘述如下：

- 一、增劃適用範圍：除已擇選之 33 場站外，開放全市大眾運輸場站申請，並依臺北市土地使用分區管制自治條例第 80 條之 4 規定，可申請開發許可地區範圍由 300 公尺調整至 500 公尺。
- 二、調降申請規模：考量基地配置完整性及可行性，基地規模降低以 2,000 平方公尺以上或 1,000 平方公尺之完整街廓為申請條件，減少整合困難度。
- 三、修訂容積獎勵機制：檢討納入設計相關之轉乘、人行空間等作為獎勵項目，增訂增額容積政策，使本市大眾運輸導向發展得配合整體都市設計，並朝緊密城市方向發展。
- 四、簡化行政程序：透過修訂容積獎勵機制程序以降低不確定性，另因申請基地未涉及土地使用分區調整或街廓整併，刪除逐案都市計畫變更程序，提升行政效率。
- 五、增訂都市設計準則：為有效串聯環境設計並整合介面，本次增訂通案性都市設計準則，以確保大眾運輸導向之都市發展同步

改善都市環境品質，兼顧地區環境承载力與永續發展。

項目	修訂後內容	原計畫內容
增劃適用範圍	全市大眾運輸場站(93站)· 500m範圍 放寬公共設施用地、產專區	33場站· 300m範圍
調降申請規模	2,000m ² 或 1,000m ² 以上之完整街廓	住:3,000m ² 其他:5,000m ² 或完整街廓
修訂容積獎勵機制	增設設計項目獎勵、增額容積 獎勵逐項計算	僅回饋公益設施或代金 符合規定直接 給予獎勵上限
簡化行政程序	開發許可+ 都市設計審議	開發許可+都市計畫+ 都市設計審議
增訂都市設計準則	都市設計準則	都市設計管制原則

圖 4-2 本市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫修訂方向對照

另本計畫考量場站交通區位條件、場站周邊環境特性、地區都市活動性質，以及捷運系統容量等因子，將全市現有捷運場站依其地區區位及其扮演的角色區分為「都會區域核心型場站」、「全市核心型場站」、「地區核心型場站」及「鄰里型場站」等 4 個類型，並據此將場站分類如表 4-1 所示。

「都會區域核心型場站」，座落於全市門戶之交通運輸樞紐，著重於國際性、城際區域機能的提供；「全市核心型場站」，座落於本市關鍵交通運輸、高度商業活動節點，強化地區都市活動之流動與連繫；「地區核心型場站」著重地區環境的整備，翻轉場站周邊鄰里性空間與挹注產業新生機能，提升地區發展活力；「鄰里型場站」則著重於地區公共服務機能的補充，提升地區居住環境品質。

表 4-1 場站性質分類表

編號	站名	場站性質
1	BL18 市政府	都會區域核心型場站
2	G19 松山/台鐵松山車站	都會區域核心型場站
3	R10/BL12 台北車站/台鐵台北車站	都會區域核心型場站
4	台鐵萬華車站	全市核心型場站
5	BL22 南港/台鐵南港車站	全市核心型場站
6	BR01 動物園	全市核心型場站
7	BR10/BL15 忠孝復興	全市核心型場站

編號	站名	場站性質
8	BR11/G16 南京復興	全市核心型場站
9	BR13 松山機場	全市核心型場站
10	BR15 劍南路	全市核心型場站
11	BR24/BL23 南港展覽館	全市核心型場站
12	G09/O05 古亭	全市核心型場站
13	G12/BL11 西門	全市核心型場站
14	G15/O08 松江南京	全市核心型場站
15	G17 台北小巨蛋	全市核心型場站
16	R03 台北 101/世貿	全市核心型場站
17	R06 大安森林公園	全市核心型場站
18	R08/G10 中正紀念堂	全市核心型場站
19	R11/G14 中山	全市核心型場站
20	R16 士林	全市核心型場站
21	BL10 龍山寺	地區核心型場站
22	BL13 善導寺	地區核心型場站
23	BL16 忠孝敦化	地區核心型場站
24	BL17 國父紀念館	地區核心型場站
25	BL19 永春	地區核心型場站
26	BL20 後山埤	地區核心型場站
27	BR04 萬芳醫院	地區核心型場站
28	BR07 六張犁	地區核心型場站
29	BR08 科技大樓	地區核心型場站
30	BR09/R05 大安	地區核心型場站
31	BR12 中山國中	地區核心型場站
32	BR16 西湖	地區核心型場站
33	BR17 港墘	地區核心型場站
34	BR19 內湖	地區核心型場站
35	BR23 南港軟體園區	地區核心型場站
36	G05 景美	地區核心型場站
37	G07 公館	地區核心型場站
38	G08 台電大樓	地區核心型場站
39	G13 北門	地區核心型場站
40	G18 南京三民	地區核心型場站
41	O07/BL14 忠孝新生	地區核心型場站
42	O09 行天宮	地區核心型場站
43	O10 中山國小	地區核心型場站

編號	站名	場站性質
44	R01 廣慈／奉天宮	地區核心型場站
45	R02 象山	地區核心型場站
46	R04 信義安和	地區核心型場站
47	R07/O06 東門	地區核心型場站
48	R09 台大醫院	地區核心型場站
49	R12 雙連	地區核心型場站
50	R13/O11 民權西路	地區核心型場站
51	R14 圓山	地區核心型場站
52	R15 劍潭	地區核心型場站
53	R17 芝山	地區核心型場站
54	R19 石牌	地區核心型場站
55	R22 北投	地區核心型場站
56	Y1A	地區核心型場站
57	Y4	地區核心型場站
58	Y25	地區核心型場站
59	Y28	地區核心型場站
60	Y32	地區核心型場站
61	BL21 昆陽	鄰里型場站
62	BR02 木柵	鄰里型場站
63	BR03 萬芳社區	鄰里型場站
64	BR05 辛亥	鄰里型場站
65	BR06 麟光	鄰里型場站
66	BR14 大直	鄰里型場站
67	BR18 文德	鄰里型場站
68	BR20 大湖公園	鄰里型場站
69	BR21 葫洲	鄰里型場站
70	BR22 東湖	鄰里型場站
71	G06 萬隆	鄰里型場站
72	G11 小南門	鄰里型場站
73	LG02 植物園	鄰里型場站
74	LG03 廈安	鄰里型場站
75	LG04 加蚋	鄰里型場站
76	O12 大橋頭	鄰里型場站
77	R18 明德	鄰里型場站
78	R20 唶哩岸	鄰里型場站
79	R21 奇岩	鄰里型場站

編號	站名	場站性質
80	R22A 新北投	鄰里型場站
81	R23 復興崗	鄰里型場站
82	R24 忠義	鄰里型場站
83	R25 關渡	鄰里型場站
84	Y2A	鄰里型場站
85	Y3	鄰里型場站
86	Y24	鄰里型場站
87	Y27	鄰里型場站
88	Y30	鄰里型場站
89	Y31	鄰里型場站
90	Y33	鄰里型場站
91	Y34	鄰里型場站
92	Y35	鄰里型場站
93	Y39	鄰里型場站

註：環狀線編號係規劃階段使用之代號，未來通車營運後以臺北大眾運輸捷運股份有限公司使用之編號原則編列。各場站名稱以主管機關公告為準。

伍、修訂計畫內容

配合前述計畫目標，本案檢討修訂原計畫「肆、劃定大眾運輸導向可申請開發許可地區」、「伍、可申請開發許可地區容積獎勵規定」及「陸、都市設計管制原則」內容如下。

一、劃定大眾運輸導向可申請開發許可地區

表 5-1 修訂劃定大眾運輸導向可申請開發許可地區內容對照表

本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
<p>肆、劃定大眾運輸導向可申請開發許可地區</p> <p>一、可申請開發許可地區之場站</p> <p>依臺北市土地使用分區管制自治條例第 80 條之 4 規定：「大眾運輸系統之車站半徑 500 公尺範圍內地區，經循都市計畫程序劃定者，其容積率得酌予提高，但不得超過原基準容積 30%。」爰劃定臺北市全市捷運場站及臺鐵場站為可申請開發許可地區之場站。</p>	<p>肆、劃定大眾運輸導向可申請開發許可地區</p> <p>一、可申請開發許可地區之場站</p> <p>依臺北市土地使用分區管制自治條例第八十條之四規定：「大眾運輸系統之車站半徑 500 公尺範圍內地區，經循都市計畫程序劃定者，其容積率得酌予提高，但不得超過原基準容積 30%。」爰就臺北市大眾運輸場站之旅次、連接性、區位條件及發展潛力等，並依前開條文規定作為劃定境內場站範圍，並據以擬定本計畫可申請開發許可地區劃定之原則。</p> <p>考量大眾運輸場站周邊未來發展之容受力不同，並參酌臺北市都市發展概況、交通建設、大眾運輸系統流通性、連結性及與各行政區區位條件具有密切關係，先於臺北市內選出 33 站具備高流通性及未來發展潛力之場站。</p> <p>(一)屬具備高流通性之場站 大眾運輸場站須具備良</p>	<p>考量臺北市已有完整、密集之大眾運輸路網，為鼓勵全市更多基地未來可朝向 TOD 發展，擴大 TOD 之適用，本次修訂依 108 年公告細部計畫之審議附帶決議：「後續請市府持續檢討增補或修訂適用之範圍」，將全市 93 站捷運及臺鐵車站皆納入計畫適用範圍。</p>

本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
	<p>好之連結性，藉以帶動大眾運輸使用率，因此就都市發展而言屬於捷運高運量系統之場站、雙軌道以上交會之場站或臺北市行政區內台鐵場站。</p> <p>(二)具備未來發展潛力之場站</p> <p>場站與周邊地區發展具有密切關連性，故場站周邊為臺北市推動中重大建設計畫及發展地區、或為臺北市推動各地區再生計畫以引導開發發展潛力之捷運場站，為場站發佈選取條件。</p>	
<p>二、場站分級</p> <p>本計畫針對前開場站再依下列條件分級為「第一級場站」及「第二級場站」，分級後再予發佈。</p> <p>(一)第一級場站</p> <p>大眾運輸場站高流通性之特質展現於良好之連結性、承載量，藉以帶動大眾運輸使用率，大眾捷運系統承載運量依臺北市政府捷運工程局界定分為高運量系統及中運量系統(詳表4-1)，第一級場站需符合以下條件之一：</p> <p>1.捷運高運量系統之場站</p> <p>臺北市內捷運高運量系統計有位於「淡水信義線」、「板南線」、「松山新店線」、「中和新蘆線」及「信義線東延段」捷運線上之場站。</p>	<p>二、場站分級</p> <p>本計畫針對前開場站再依下列條件分級為「第一級場站」及「第二級場站」，分級後再予發佈。</p> <p>(一)第一級場站</p> <p>大眾運輸場站高流通性之特質展現於良好之連結性、承載量，藉以帶動大眾運輸使用率，大眾捷運系統承載運量依臺北市政府捷運工程局界定分為高運量系統及中運量系統(詳表4-1)故第一級場站需符合以下條件之一：</p> <p>1.捷運高運量系統之場站</p> <p>臺北市內捷運高運量系統計有位於「淡水信義線」、「板南線」、「松山新店線」、「中和新蘆線」及「信義線東延段」捷運線上之場站。</p> <p>2.雙軌道以上交會之場站</p>	<p>原計畫範圍選定33站，本次修訂擴大為93站，詳修訂後表4-1並刪除圖4-1。</p>

本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
--------	-------	------

2.雙軌道以上交會之場站。
3.臺北市內之臺鐵場站。
(二)第二級場站

第二級場站篩選指標為捷運中運量系統之場站。位於臺北市內捷運中運量系統計有位於「文湖線」、「萬大-中和-樹林線」、「環狀線北環段」、「環狀線南環段」、「環狀線東環段」捷運線之場站。

表 4-1 捷運中運量與中運量系統之比較表

特性	高運量系統	中運量系統
路線	淡水信義線、板南線、松山新店線、中和新蘆線、信義線東延段	文湖線、萬大-中和-樹林線、環狀線北環段、環狀線南環段及環狀線東環段
營運成本	較高	較低(自動化操作)
系統運能	單向每小時6萬人次左右(每列車2,220人)	單向每小時2-3萬人次左右(每列車456人)
行車時間	尖峰時間可每2分鐘一班	尖峰時間可每1.2分鐘一班
施工所需時間	深地下化工期較長	多採高架工期短
外觀	配合運能其車站設施量體較大	車站設施量體較小
高架適用性	因地制宜	較適宜
車站	車站長度180-250公尺	車站長度50-80公尺
機電設備採購	機電各系統可分開訂製	核心機電系統常須由主承包商包
系統	每列車=2組車(每組3輛)=6輛車	每列車=2對車(每對2輛)=4輛車
操控方式	由駕駛員與號誌引導列車行進	由行控中心進行控制全自動無人駕駛
車輛	最大速度：80公里/小時，載運量：370人(每節車廂)座位：60人，立位：310人	最大速度：80公里/小時，載運量：114人(每節車廂)座位：24人，立位：90人
軌路	地下、高架及平面混合式鐵軌鋪設車輛型態採鋼輪行進	全線為高架線鋼筋混凝土路軌車輛型態採膠輪行進
車站設備	月台設計採用側式月台或島式月台兩者混合之月台，無月台門(後續路網將設置月台門)，月台邊緣與列車間約7.5公分	月台設計採用側式月台，有月台門，月台邊緣與列車間約5公分

資料來源：臺北市政府捷運工程局

3.臺北市內之台鐵場站
(二)第二級場站
第二級場站篩選指標為捷運中運量系統之場站。位於臺北市內捷運中運量系統計有位於「文湖線」、「萬大-中和-樹林線」、「環狀線北環段」、「環狀線南環段」及「環狀線東環段」捷運線之場站。

表 4-1、捷運中運量與中運量系統之比較表

特性	高運量系統	中運量系統
路線	淡水信義線、板南線、松山新店線、中和新蘆線、信義線東延段	文湖線、萬大-中和-樹林線、環狀線北環段、環狀線南環段及環狀線東環段
營運成本	較高	較低(自動化操作)
系統運能	單向每小時6萬人次左右(每列車2,220人)	單向每小時2-3萬人次左右(每列車456人)
行車時間	尖峰時間可每2分鐘一班	尖峰時間可每1.2分鐘一班
施工所需時間	深地下化工期較長	多採高架工期短
外觀	配合運能其車站設施量體較大	車站設施量體較小
高架適用性	因地制宜	較適宜
車站	車站長度180-250公尺	車站長度50-80公尺
機電設備採購	機電各系統可分開訂製	核心機電系統常須由主承包商包
系統	每列車=兩組車(每組三輛)=6輛車	每列車=兩對車(每對二輛)=4輛車
操控方式	由駕駛員與號誌引導列車行進	由行控中心進行控制全自動無人駕駛
車輛	最大速度：80公里/小時，載運量：370人(每節車廂)座位：60人，立位：310人	最大速度：80公里/小時，載運量：114人(每節車廂)座位：24人，立位：90人
軌路	地下、高架及平面混合式鐵軌鋪設車輛型態採鋼輪行進	全線為高架線鋼筋混凝土路軌車輛型態採膠輪行進
車站設備	月台設計採用側式月台或島式月台兩者混合之月台，無月台門(後續路網將設置月台門)，月台邊緣與列車間約7.5公分	月台設計採用側式月台，有月台門，月台邊緣與列車間約5公分

資料來源：臺北市政府捷運工程局

表 4-2 可申請開發許可地區之場站表

編號	站名	場站分級	備註
1	BL10 龍山寺	第一級場站	捷運高運量系統之場站
2	BL11/G12 西門	第一級場站	捷運高運量系統之場站
3	BL12/R10 台北車站/台鐵台北車站	第一級場站	捷運高運量系統之場站、臺北市內之台鐵場站
4	BL13 善導寺	第一級場站	捷運高運量系統之場站
5	BL14/O07 忠孝新生	第一級場站	捷運高運量系統之場站
6	BL15/BR10 忠孝復興	第一級場站	捷運高運量系統之場站
7	BL16 忠孝敦化	第一級場站	捷運高運量系統之場站
8	BL17 國父紀念館	第一級場站	捷運高運量系統之場站
9	BL18 市政府	第一級場站	捷運高運量系統之場站
10	BL19/Y37 水春	第一級場站	捷運高運量系統之場站
11	BL20 後山埤	第一級場站	捷運高運量系統之場站
12	BL21 昆陽	第一級場站	捷運高運量系統之場站
13	BL22 南港/台鐵南港車站	第一級場站	捷運高運量系統之場站、臺北市內之台鐵場站
14	BL23/BR24 南港展覽館	第一級場站	捷運高運量系統之場站
15	BR01/Y1 動物園	第一級場站	雙軌道以上交會之場站
16	BR02 木柵	第一級場站	捷運中運量系統之場站
17	BR03 萬芳社區	第一級場站	捷運中運量系統之場站
18	BR04 萬芳醫院	第一級場站	捷運中運量系統之場站
19	BR05 辛亥	第一級場站	捷運中運量系統之場站
20	BR06 顯光	第一級場站	捷運中運量系統之場站
21	BR07 六張犁	第一級場站	捷運中運量系統之場站
22	BR08 科技大樓	第一級場站	捷運中運量系統之場站
23	BR09/R05 大安	第一級場站	捷運高運量系統之場站
24	BR11/G16 南京復興	第一級場站	捷運高運量系統之場站
25	BR12 中山國中	第一級場站	捷運高運量系統之場站
26	BR13 松山機場	第一級場站	捷運高運量系統之場站
27	BR14 大直	第一級場站	捷運中運量系統之場站
28	BR15/Y29 劍南路	第一級場站	雙軌道以上交會之場站
29	BR16 西湖	第一級場站	捷運中運量系統之場站
30	BR17 港墘	第一級場站	捷運中運量系統之場站
31	BR18 文德	第一級場站	捷運中運量系統之場站
32	BR19 內湖	第一級場站	捷運中運量系統之場站
33	BR20 大湖公園	第一級場站	捷運中運量系統之場站

表 4-2、可申請開發許可地區之場站表

編號	站名	場站分級	備註
1	R22 北投站	第一級場站	捷運高運量系統之場站
2	R19 石牌站	第一級場站	捷運高運量系統之場站
3	R16/Y26 士林站	第一級場站	捷運高運量系統之場站
4	BR15/Y29 劍南路站	第一級場站	雙軌道以上交會之場站
5	BR17 港墘站	第一級場站	捷運高運量系統之場站
6	BR19 內湖站	第一級場站	捷運高運量系統之場站
7	R13/O11 民權西路站	第一級場站	捷運高運量系統之場站
8	G13 北門站	第一級場站	捷運高運量系統之場站
9	R11/G14 中山站	第一級場站	捷運高運量系統之場站
10	G15/O08 松江南京站	第一級場站	捷運高運量系統之場站
11	BR11/G16 南京復興站	第一級場站	捷運高運量系統之場站
12	G19/Y36 松山站/台鐵松山車站	第一級場站	捷運高運量系統之場站、臺北市內之台鐵場站
13	BL10 龍山寺站	第一級場站	捷運高運量系統之場站
14	台鐵萬華車站	第一級場站	臺北市內之台鐵場站
15	BL11/G12 西門站	第一級場站	捷運高運量系統之場站
16	BL12/R10/A1 台北車站/台鐵台北車站	第一級場站	捷運高運量系統之場站、臺北市內之台鐵場站
17	BL14/O07 忠孝新生站	第一級場站	捷運高運量系統之場站
18	BR10/BL15 忠孝復興站	第一級場站	捷運高運量系統之場站
19	BL18 市政府站	第一級場站	捷運高運量系統之場站
20	BL19/Y37 水春站	第一級場站	捷運高運量系統之場站
21	BL21 昆陽站	第一級場站	捷運高運量系統之場站
22	BL22 南港站/台鐵南港車站	第一級場站	捷運高運量系統之場站、臺北市內之台鐵場站
23	BL23/BR24 南港展覽館站	第一級場站	捷運高運量系統之場站
24	LG04 加納站	第一級場站	捷運中運量系統之場站
25	LG03 慶安站	第一級場站	捷運中運量系統之場站
26	R08/G10/LG01 中正紀念堂站	第一級場站	捷運高運量系統之場站
27	O06/R07 東門站	第一級場站	捷運高運量系統之場站
28	BR09/R05 大安站	第一級場站	捷運高運量系統之場站
29	R02/Y38 象山站	第一級場站	捷運高運量系統之場站
30	R01 磨房/奉天宮站	第一級場站	捷運高運量系統之場站
31	G09/O05 古亭站	第一級場站	捷運高運量系統之場站
32	G06 萬隆站	第一級場站	捷運高運量系統之場站
33	G05 景美站	第一級場站	捷運高運量系統之場站

本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
--------	-------	------

編號	站名	場站分級	備註
34	BR21 葫洲	第二級場站	捷運中運量系統之場站
35	BR22 東湖	第二級場站	捷運中運量系統之場站
36	BR23 南港軟體園區	第一級場站	捷運高運量系統之場站
37	G05 景美	第一級場站	捷運高運量系統之場站
38	G06 萬隆	第一級場站	捷運高運量系統之場站
39	G07 公館	第一級場站	捷運高運量系統之場站
40	G08 台電大樓	第一級場站	捷運高運量系統之場站
41	G09/O05 古亭	第一級場站	捷運高運量系統之場站
42	G10/R08/LG01 中正紀念堂	第一級場站	捷運高運量系統之場站
43	G11 小南門	第一級場站	捷運高運量系統之場站
44	G13 北門	第一級場站	捷運高運量系統之場站
45	G14/R11 中山	第一級場站	捷運高運量系統之場站
46	G15/O08 松江南京	第一級場站	捷運高運量系統之場站
47	G17 台北小巨蛋	第一級場站	捷運高運量系統之場站
48	G18 南京三民	第一級場站	捷運高運量系統之場站
49	G19/Y36 松山/台鐵松山車站	第一級場站	捷運高運量系統之場站、臺北市內之台鐵場站
50	LG02 植物園	第二級場站	捷運中運量系統之場站
51	LG03 廈安	第二級場站	捷運中運量系統之場站
52	LG04 加納	第二級場站	捷運中運量系統之場站
53	O06/R07 東門	第一級場站	捷運高運量系統之場站
54	O09 行天宮	第一級場站	捷運高運量系統之場站
55	O10 中山國小	第一級場站	捷運高運量系統之場站
56	O11/R13 民權西路	第一級場站	捷運高運量系統之場站
57	O12 大橋頭	第一級場站	捷運高運量系統之場站
58	R01 康店/奉天宮	第一級場站	捷運高運量系統之場站
59	R02/Y38 象山	第一級場站	捷運高運量系統之場站
60	R03 台北 101/世貿	第一級場站	捷運高運量系統之場站
61	R04 信義安和	第一級場站	捷運高運量系統之場站
62	R06 大安森林公園	第一級場站	捷運高運量系統之場站
63	R09 台大醫院	第一級場站	捷運高運量系統之場站
64	R12 雙連	第一級場站	捷運高運量系統之場站
65	R14 圓山	第一級場站	捷運高運量系統之場站
66	R15 劍潭	第一級場站	捷運高運量系統之場站
67	R16/Y26 士林	第一級場站	捷運高運量系統之場站
68	R17 芝山	第一級場站	捷運高運量系統之場站



圖 4-1 可申請開發許可地區之場站分布圖

編號	站名	場站分級	備註
69	R18 明德	第一級場站	捷運高運量系統之場站
70	R19 石碇	第一級場站	捷運高運量系統之場站
71	R20 礁哩岸	第一級場站	捷運高運量系統之場站
72	R21 奇岩	第一級場站	捷運高運量系統之場站
73	R22 北投	第一級場站	捷運高運量系統之場站
74	R22A 新北投	第一級場站	捷運高運量系統之場站
75	R23 捷興廟	第一級場站	捷運高運量系統之場站
76	R24 忠義	第一級場站	捷運高運量系統之場站
77	R25 麟波	第一級場站	捷運高運量系統之場站
78	Y1A	第二級場站	捷運中運量系統之場站
79	Y2A	第二級場站	捷運中運量系統之場站
80	Y3	第二級場站	捷運中運量系統之場站
81	Y4	第二級場站	捷運中運量系統之場站
82	Y24	第二級場站	捷運中運量系統之場站
83	Y25	第二級場站	捷運中運量系統之場站
84	Y27	第二級場站	捷運中運量系統之場站
85	Y28	第二級場站	捷運中運量系統之場站
86	Y30	第二級場站	捷運中運量系統之場站
87	Y31	第二級場站	捷運中運量系統之場站
88	Y32	第二級場站	捷運中運量系統之場站
89	Y33	第二級場站	捷運中運量系統之場站
90	Y34	第二級場站	捷運中運量系統之場站
91	Y35	第二級場站	捷運中運量系統之場站
92	Y39	第二級場站	捷運中運量系統之場站
93	台鐵羅東車站	第一級場站	臺北市內之台鐵場站

註：環狀線編號係規劃階段使用之代號，未來通車營運後以臺北大眾運輸捷運股份有限公司使用之編號原則編列，各場站名稱以主管機關公告為準。

三、可申請開發許可地區適用範圍

(一)適用範圍

場站周邊依臺北市土地使用分區管制自治條例第 80 條之 4 規定以大眾運輸場站之距離，訂定可申請開發許可地區適用範圍，前開範圍分為核心區及一般區。

1.核心區：以距離捷運場站或臺鐵場站出入口

二、可申請開發許可地區適用範圍及劃定原則

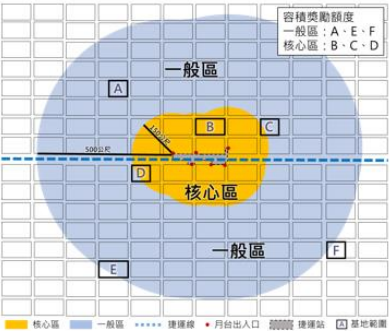
(一)適用範圍

場站周邊參酌依臺北市土地使用分區管制自治條例第八十條之四規定以大眾運輸場站之距離，劃設可申請開發許可地區適用範圍，前開範圍分為核心區及一般區。


1.核心區：以距離捷運場站或臺鐵場站出入口 150 公

一、項次調整




二、考量本市路網密集、商圈發展已超過場站 300 公尺範圍，為串聯個別場站周邊基地開發為廊帶、面狀之 TOD 發展，整體提升地區人本交通與商業效果，本次修訂適用範圍由場站周邊 300 公尺




本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
<p>150 公尺範圍內。</p> <p>2.一般區：以距離捷運場站或臺鐵場站出入口超過 150 公尺至 500 公尺範圍內。</p> <p>(二)劃定原則</p> <p>1.基地範圍全部或部分坐落於核心區者，適用本計畫核心區相關規定；基地範圍全部或部分坐落於一般區者，適用本計畫一般區相關規定。</p>  <p>圖 4-1 可申請開發許可地區容積獎勵適用範圍示意圖</p> <p>2.前開可申請開發許可地區不包括下列各項：</p> <p>(1)非都市發展用地(如<u>保護區、風景區、河川區、保存區……等</u>)、位於依水土保持法劃定公告之山坡地、山限區。</p> <p>(2)指定古蹟所在之街廓。</p>	<p>尺範圍內。</p> <p>2.一般區：以距離捷運場站或臺鐵場站月台投影核心點 300 公尺範圍內。</p> <p>(二)劃定原則</p> <p>1.上開適用範圍以完整街廓為原則，街廓座落於適用範圍面積超過該街廓總面積百分之五十以上者，則劃定為可申請開發許可地區，適用範圍面積未達該街廓總面積百分之五十以上者，則不予納入。</p> <p>2.前開可申請開發許可地區不包括下列各項：</p> <p>(1)非都市發展用地、位於依水土保持法劃定公告之山坡地、山限區、環境敏感地區。</p> <p>(2)指定古蹟所在之街廓。</p> <p>(3)公共設施用地。</p> <p>(4)捷運開發區、聯合開發區。</p> <p>(5)產業生活特定專用區。</p> <p>(6)臺北市政府已設定地上權或屬推動中重大建設。</p>	<p>擴大為 500 公尺，以回應本市大眾運輸路網密集，鼓勵更多基地朝向 TOD 發展。</p> <p>三、考量場站出入口較月台投影核心點更適宜作為捷運生活圈範圍之起算點，且實務操作上，出入口位置亦較月台核心投影點易於辨識，本次修訂改由場站出入口計算適用範圍起算點。</p> <p>四、原計畫關於坐落街廓須有 50% 以上位於適用範圍內規定，排除部分基地因坐落街廓較大，即使基地本身位於適用範圍內反而無法申請開發許可之狀況。緣此，本次修訂統一規定以基地坐落情形檢視適用本案開發許可申請範圍，刪除原計畫表 4-3、圖 4-2 至圖 4-34 及原計畫「附件三、公告示意圖說」。</p> <p>五、環境敏感地區未必等同禁限建地區，爰刪除限制</p>

本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明																																																																																																																																												
	<p>表 4-3 臺北市劃定為可申請開發許可地區面積一覽表</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>場站</th> <th>核心區面積 (公頃)</th> <th>一般區面積 (公頃)</th> <th>合計 (公頃)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>R22 光投站</td><td>2.58</td><td>10.85</td><td>13.43</td></tr> <tr><td>R19 石牌站</td><td>5.69</td><td>8.84</td><td>14.53</td></tr> <tr><td>R16/Y26 士林站</td><td>5.73</td><td>7.54</td><td>13.27</td></tr> <tr><td>BR15/Y29 劍南路站</td><td>3.34</td><td>4.15</td><td>7.49</td></tr> <tr><td>BR17 港墘站</td><td>3.30</td><td>8.98</td><td>12.28</td></tr> <tr><td>BR19 內湖站</td><td>3.03</td><td>11.34</td><td>14.37</td></tr> <tr><td>R13/O11 民權西路站</td><td>7.33</td><td>5.03</td><td>12.36</td></tr> <tr><td>G13 光門站</td><td>0.89</td><td>3.19</td><td>4.08</td></tr> <tr><td>R11/G14 中山站</td><td>9.30</td><td>6.10</td><td>15.40</td></tr> <tr><td>G15/O08 松江南京站</td><td>8.65</td><td>9.22</td><td>17.87</td></tr> <tr><td>BR11/G16 南京復興站</td><td>11.52</td><td>9.37</td><td>20.89</td></tr> <tr><td>G19/Y36 松山站/台鐵松山車站</td><td>6.46</td><td>6.69</td><td>13.15</td></tr> <tr><td>BL10 龍山寺站</td><td>5.52</td><td>4.18</td><td>9.70</td></tr> <tr><td>台鐵萬華車站</td><td>3.90</td><td>7.30</td><td>11.20</td></tr> <tr><td>BL11/G12 西門站</td><td>5.18</td><td>4.51</td><td>9.69</td></tr> <tr><td>BL12/R10/A1 台北車站/台鐵台北車站</td><td>8.75</td><td>7.90</td><td>16.65</td></tr> <tr><td>BL14/O07 忠孝新生站</td><td>9.78</td><td>5.67</td><td>15.45</td></tr> <tr><td>BR10/BL15 忠孝復興站</td><td>7.54</td><td>10.93</td><td>18.47</td></tr> <tr><td>BL18 市政府站</td><td>7.62</td><td>6.58</td><td>14.2</td></tr> <tr><td>BL19/Y37 永春站</td><td>9.69</td><td>8.42</td><td>18.11</td></tr> <tr><td>BL21 昆陽站</td><td>2.72</td><td>4.30</td><td>7.02</td></tr> <tr><td>BL22 南港站/台鐵南港車站</td><td>1.30</td><td>5.19</td><td>6.49</td></tr> <tr><td>BL23/BR24 南港展覽館站</td><td>3.84</td><td>3.41</td><td>7.25</td></tr> <tr><td>LG04 加納站</td><td>5.00</td><td>15.10</td><td>20.1</td></tr> <tr><td>LG03 慶安站</td><td>12.38</td><td>4.93</td><td>17.31</td></tr> <tr><td>R08/G10/LG01 中正紀念堂站</td><td>9.76</td><td>2.87</td><td>12.63</td></tr> <tr><td>O06/R07 東門站</td><td>7.68</td><td>9.09</td><td>16.77</td></tr> <tr><td>BR09/R05 大安站</td><td>6.23</td><td>7.91</td><td>14.14</td></tr> <tr><td>R02/Y38 泰山站</td><td>4.57</td><td>7.50</td><td>12.07</td></tr> <tr><td>R01 廣德/泰式宮站</td><td>8.42</td><td>2.21</td><td>10.63</td></tr> <tr><td>S09/O05 古亭站</td><td>10.06</td><td>7.50</td><td>17.56</td></tr> <tr><td>G06 萬隆站</td><td>8.40</td><td>7.13</td><td>15.53</td></tr> <tr><td>G05 景美站</td><td>6.06</td><td>8.51</td><td>14.57</td></tr> <tr><td>合計</td><td></td><td>444.66</td><td></td></tr> </tbody> </table> <p>圖 4-2 R22 光投站可申請開發許可地區</p>	場站	核心區面積 (公頃)	一般區面積 (公頃)	合計 (公頃)	R22 光投站	2.58	10.85	13.43	R19 石牌站	5.69	8.84	14.53	R16/Y26 士林站	5.73	7.54	13.27	BR15/Y29 劍南路站	3.34	4.15	7.49	BR17 港墘站	3.30	8.98	12.28	BR19 內湖站	3.03	11.34	14.37	R13/O11 民權西路站	7.33	5.03	12.36	G13 光門站	0.89	3.19	4.08	R11/G14 中山站	9.30	6.10	15.40	G15/O08 松江南京站	8.65	9.22	17.87	BR11/G16 南京復興站	11.52	9.37	20.89	G19/Y36 松山站/台鐵松山車站	6.46	6.69	13.15	BL10 龍山寺站	5.52	4.18	9.70	台鐵萬華車站	3.90	7.30	11.20	BL11/G12 西門站	5.18	4.51	9.69	BL12/R10/A1 台北車站/台鐵台北車站	8.75	7.90	16.65	BL14/O07 忠孝新生站	9.78	5.67	15.45	BR10/BL15 忠孝復興站	7.54	10.93	18.47	BL18 市政府站	7.62	6.58	14.2	BL19/Y37 永春站	9.69	8.42	18.11	BL21 昆陽站	2.72	4.30	7.02	BL22 南港站/台鐵南港車站	1.30	5.19	6.49	BL23/BR24 南港展覽館站	3.84	3.41	7.25	LG04 加納站	5.00	15.10	20.1	LG03 慶安站	12.38	4.93	17.31	R08/G10/LG01 中正紀念堂站	9.76	2.87	12.63	O06/R07 東門站	7.68	9.09	16.77	BR09/R05 大安站	6.23	7.91	14.14	R02/Y38 泰山站	4.57	7.50	12.07	R01 廣德/泰式宮站	8.42	2.21	10.63	S09/O05 古亭站	10.06	7.50	17.56	G06 萬隆站	8.40	7.13	15.53	G05 景美站	6.06	8.51	14.57	合計		444.66		<p>地區，另基地如位於環境敏感地區應配合於開發許可計畫內說明基地環境敏感情形及相關配套措施，併提臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會，俾利評估基地發展潛力及容受力。</p> <p>六、考量大眾運輸場站周邊應整體規劃鼓勵朝向 TOD 發展，且公共設施用地中仍有可建築者（如市場用地、停車場用地及社福及機關用地等）亦可提升捷運開發區、聯合開發區及社會住宅等市府重大建設之推動動能，爰本次修訂將上述用地納入可申請開發許可地區範圍。</p> <p>七、考量南港產業生活特定專用區緊鄰東區門戶計畫，周邊多項重大建設並鄰近大眾運輸場站，且產業生活特定專用區原為工業區，亟待空間轉型，應配合 TOD 及整體都市</p>
場站	核心區面積 (公頃)	一般區面積 (公頃)	合計 (公頃)																																																																																																																																											
R22 光投站	2.58	10.85	13.43																																																																																																																																											
R19 石牌站	5.69	8.84	14.53																																																																																																																																											
R16/Y26 士林站	5.73	7.54	13.27																																																																																																																																											
BR15/Y29 劍南路站	3.34	4.15	7.49																																																																																																																																											
BR17 港墘站	3.30	8.98	12.28																																																																																																																																											
BR19 內湖站	3.03	11.34	14.37																																																																																																																																											
R13/O11 民權西路站	7.33	5.03	12.36																																																																																																																																											
G13 光門站	0.89	3.19	4.08																																																																																																																																											
R11/G14 中山站	9.30	6.10	15.40																																																																																																																																											
G15/O08 松江南京站	8.65	9.22	17.87																																																																																																																																											
BR11/G16 南京復興站	11.52	9.37	20.89																																																																																																																																											
G19/Y36 松山站/台鐵松山車站	6.46	6.69	13.15																																																																																																																																											
BL10 龍山寺站	5.52	4.18	9.70																																																																																																																																											
台鐵萬華車站	3.90	7.30	11.20																																																																																																																																											
BL11/G12 西門站	5.18	4.51	9.69																																																																																																																																											
BL12/R10/A1 台北車站/台鐵台北車站	8.75	7.90	16.65																																																																																																																																											
BL14/O07 忠孝新生站	9.78	5.67	15.45																																																																																																																																											
BR10/BL15 忠孝復興站	7.54	10.93	18.47																																																																																																																																											
BL18 市政府站	7.62	6.58	14.2																																																																																																																																											
BL19/Y37 永春站	9.69	8.42	18.11																																																																																																																																											
BL21 昆陽站	2.72	4.30	7.02																																																																																																																																											
BL22 南港站/台鐵南港車站	1.30	5.19	6.49																																																																																																																																											
BL23/BR24 南港展覽館站	3.84	3.41	7.25																																																																																																																																											
LG04 加納站	5.00	15.10	20.1																																																																																																																																											
LG03 慶安站	12.38	4.93	17.31																																																																																																																																											
R08/G10/LG01 中正紀念堂站	9.76	2.87	12.63																																																																																																																																											
O06/R07 東門站	7.68	9.09	16.77																																																																																																																																											
BR09/R05 大安站	6.23	7.91	14.14																																																																																																																																											
R02/Y38 泰山站	4.57	7.50	12.07																																																																																																																																											
R01 廣德/泰式宮站	8.42	2.21	10.63																																																																																																																																											
S09/O05 古亭站	10.06	7.50	17.56																																																																																																																																											
G06 萬隆站	8.40	7.13	15.53																																																																																																																																											
G05 景美站	6.06	8.51	14.57																																																																																																																																											
合計		444.66																																																																																																																																												




本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
	 <p>圖 4-3 R19 石牌站可申請開發許可地區</p> <p>圖 4-4 R16/Y26 士林站可申請開發許可地區</p> <p>圖 4-5 BR15/Y29 劍南路站可申請開發許可地區</p>	<p>發展政策，發展為居住、產業混合使用之友善都市環境。緣此，本次修訂將產業生活特定專用區納入可申請開發許可範圍。</p>




本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
	<p>圖 4-6 BR17 港墘站可申請開發許可地區</p> <p>圖 4-7 BR19 內湖站可申請開發許可地區</p> <p>圖 4-8 R13/O11 民權西路站可申請開發許可地區</p>	




本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
	 <p>圖 4-9 G13 北門站可申請開發許可地區</p>  <p>圖 4-10 R11/G14 中山站可申請開發許可地區</p>  <p>圖 4-11 G15/O08 松江南京站可申請開發許可地區</p>	

本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
	 <p>圖 4-12 BR11/G16 南京復興站可申請開發許可地區</p>  <p>圖 4-13 G19/Y36 松山站/台鐵松山車站可申請開發許可地區</p>  <p>圖 4-14 BL10 龍山寺站可申請開發許可地區</p>	

本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
--------	-------	------

	 <p data-bbox="751 795 970 815">圖 4-15 台鐵萬華車站可申請開發許可地區</p>  <p data-bbox="740 1370 981 1391">圖 4-16 BL11/G12 西門站可申請開發許可地區</p>  <p data-bbox="687 1942 1034 1962">圖 4-17 BL12/R10/A1 台北車站/台鐵台北車站可申請開發許可地區</p>	
--	---	--

本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
	 <p>圖 4-18 BL14/O07 忠孝新生站可申請開發許可地區</p>  <p>圖 4-19 BR10/BL15 忠孝復興站可申請開發許可地區</p>  <p>圖 4-20 BL18 市政府站可申請開發許可地區</p>	




本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
	 <p>圖 4-21 BL19/Y37 永春站可申請開發許可地區</p>  <p>圖 4-22 BL21 崑陽站可申請開發許可地區</p>  <p>圖 4-23 BL22 南港站/台鐵南港車站可申請開發許可地區</p>	




本次修訂內容



原計畫內容

修訂說明



本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
	 <p>圖 4-27 R08/G10/LG01 中正紀念堂站申請開發許可地區</p>  <p>圖 4-28 O06/R07 東門站申請開發許可地區</p>  <p>圖 4-29 BR09/R05 大安站申請開發許可地區</p>	

本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
	 <p>圖 4-30 R02/Y38 象山站可申請開發許可地區</p>  <p>圖 4-31 R01 廣慈/奉天宮站可申請開發許可地區</p>  <p>圖 4-32 G09/O05 古亭站可申請開發許可地區</p>	

本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
	 <p data-bbox="756 797 963 815">圖 4-33 G06 萬隆站可申請開發許可地區</p>  <p data-bbox="756 1373 963 1391">圖 4-34 G05 景美站可申請開發許可地區</p>	

二、可申請開發許可地區容積獎勵規定

表 5-2 修訂可申請開發許可地區容積獎勵規定內容對照表

本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明																		
<p>伍、可申請開發許可地區容積獎勵規定</p> <p>一、容積獎勵機制</p> <p>為鼓勵捷運場站周邊配合大眾運輸導向都市發展規劃，爰依臺北市土地使用分區管制自治條例第 80 條之 4 規定劃定可申請開發許可地區，基地位於前開可申請開發許可地區適用範圍內且符合本計畫規定，申請人得擬具開發許可計畫向臺北市政府申請容積獎勵。</p> <p><u>容積獎勵額度依各基地申請之獎勵項目疊加計算，不得超過基地所在之分級分區容積獎勵額度。基地範圍全部或部分坐落於核心區者，適用核心區容積獎勵額度；基地範圍全部或部分坐落於一般區者，適用一般區容積獎勵額度。</u></p> <p>表 5-1 容積獎勵額度</p> <table border="1" data-bbox="229 1364 683 1429"> <thead> <tr> <th>容積獎勵</th> <th>第一級場站</th> <th>第二級場站</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>核心區</td> <td>容積獎勵為基準容積 30%</td> <td>容積獎勵為基準容積 20%</td> </tr> <tr> <td>一般區</td> <td>容積獎勵為基準容積 15%</td> <td>容積獎勵為基準容積 10%</td> </tr> </tbody> </table>	容積獎勵	第一級場站	第二級場站	核心區	容積獎勵為基準容積 30%	容積獎勵為基準容積 20%	一般區	容積獎勵為基準容積 15%	容積獎勵為基準容積 10%	<p>伍、可申請開發許可地區容積獎勵規定</p> <p>一、容積獎勵機制</p> <p>為鼓勵捷運場站周邊配合大眾運輸導向都市發展規劃，爰依臺北市土地使用分區管制自治條例第八十條之四規定劃定可申請開發許可地區，建築基地位於前開地區範圍內且符合本計畫規定，申請人得擬具開發許可計畫向臺北市政府提出申請，並依都市計畫法相關規定辦理都市計畫變更及申請容積獎勵。</p> <p>表 5-1 容積獎勵額度</p> <table border="1" data-bbox="724 1126 1139 1191"> <thead> <tr> <th>容積獎勵</th> <th>第一級場站</th> <th>第二級場站</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>核心區</td> <td>容積獎勵為基準容積 30%</td> <td>容積獎勵為基準容積 20%</td> </tr> <tr> <td>一般區</td> <td>容積獎勵為基準容積 15%</td> <td>容積獎勵為基準容積 10%</td> </tr> </tbody> </table>	容積獎勵	第一級場站	第二級場站	核心區	容積獎勵為基準容積 30%	容積獎勵為基準容積 20%	一般區	容積獎勵為基準容積 15%	容積獎勵為基準容積 10%	<p>本次修訂容積獎勵機制改採明訂各獎勵項目，由申請人依基地條件與地區需求自行評估、選擇適宜之獎勵項目申請。獎勵額度為依各基地申請之項目疊加，不得超過所屬分級分區之上限。</p>
容積獎勵	第一級場站	第二級場站																		
核心區	容積獎勵為基準容積 30%	容積獎勵為基準容積 20%																		
一般區	容積獎勵為基準容積 15%	容積獎勵為基準容積 10%																		
容積獎勵	第一級場站	第二級場站																		
核心區	容積獎勵為基準容積 30%	容積獎勵為基準容積 20%																		
一般區	容積獎勵為基準容積 15%	容積獎勵為基準容積 10%																		
<p>二、適用容積獎勵之條件</p> <p>(一)依本計畫申請開發許可及辦理都市計畫變更者，應取得<u>基地全數土地及合法建築物所有權人之同意；實施都市更新案者得由實施者提出申請，或循都市更新條例提出更新事業計畫，並符合都市更新條例第 22 條規定之同意比例。</u></p> <p>(二)基地規模</p> <p><u>1.達 2,000 平方公尺以上。</u></p>	<p>二、適用容積獎勵之條件</p> <p>(一)依本計畫申請開發許可及辦理都市計畫變更者，開發基地應取得全數土地及合法建築物所有權人之同意；實施都市更新案者應循都市更新條例提出更新事業計畫，並符合都市更新條例第 22 條規定之同意比例。</p> <p>(二)開發基地規模：</p>	<p>一、項次調整。</p> <p>二、依都市更新程序，本次修訂申請者增加實施者身分。</p> <p>三、考量本市大眾運輸場站周邊多為已建成區、土地權屬細碎，</p>																		

本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
<p>2. <u>達 1,000 平方公尺以上之完整街廓。</u></p> <p>3. <u>如基地符合下列情事之一，得另依都市計畫法相關規定辦理，不受前開 1、2 項之規模限制：</u></p> <p>(1) <u>基地未達 2,000 平方公尺，但超過 1,000 平方公尺。</u></p> <p>(2) <u>申辦捷運出入口移設或增設，且經目的事業主管機關同意。</u></p> <p>(3) <u>未達 1,000 平方公尺之完整街廓。</u></p> <p>(三) <u>基地應臨接計畫道路或指(認)定建築線之巷道應達 8 公尺；不足者應自建築線退縮補足。</u></p> <p>(四) <u>基地開發後總容積依下列公式核計</u></p> $V = V_0 + \Delta V_1 + \Delta V_2 + \Delta V_3 + \Delta V_4$ <p>V：土地開發後總容積。<u>基地基準容積加計都市更新容積獎勵、容積移轉移入容積、增額容積、都市計畫容積獎勵及其他容積獎勵後之總容積</u>，不得超過基準容積 2 倍。</p> <p>V₀：基地基準容積。</p> <p>ΔV_1：<u>可申請開發許可地區容積獎勵</u>，$\Delta V_1 = \Delta D_1 + \Delta D_2 + \Delta D_3 + \Delta D_4 + \Delta D_5$。</p> <p>$\Delta V_2$：依臺北市大眾捷運系統與地下街設施移設及連通申請自治條例申請核給容積獎勵。</p> <p>ΔV_3：都市更新容積獎勵。</p> <p>ΔV_4：容積移轉移入之容積、</p>	<p>1.住宅區以 3,000 平方公尺以上或為完整街廓為原則。</p> <p>2.其餘土地使用分區以 5,000 平方公尺以上或為完整街廓為原則。</p> <p>3.街廓總面積未達 1,000 平方公尺應整併相鄰街廓達 1,000 平方公尺。</p> <p>(三)可申請開發許可地區不得位於非都市發展用地、位於依水土保持法劃定公告之山坡地、山限區、環境敏感地區；且不得位於指定古蹟所在街廓。</p> <p>可申請開發許可地區不包括公共設施用地、產業生活特定專用區、捷運開發區、聯合開發區及臺北市政府已設定地上權或屬推動中重大建設之建築基地。</p> <p>(四)開發基地應臨接計畫道路或已指定建築線之現有巷道，其所臨接之計畫道路、現有巷道之寬度應達八公尺；臨接之計畫道路、現有巷道之寬度未達八公尺者，基地應退縮留設供公眾通行道路使用合計達八公尺。</p> <p>(五)基地開發後總容積依下列公式核計</p> $V = V_0 + \Delta V_1 + \Delta V_2 + \Delta V_3 + \Delta V_4$	<p>都市更新及土地開發實務上大面積基地整合難度較高，難符合原計畫規定之基地規模，本次修訂參考臺北市都市更新自治條例，及臺北市土地使用分區管制自治條例第 80 條之 2 等基地規模規定，調整開發基地規模。惟未達上述面積規模者，若有符合本案鼓勵大眾運輸導向都市發展之精神，配合場站周邊整體規劃，或願提供捷運出入口移設或增設等環境重大貢獻者，經相關主管機關及都市計畫委員會審議同意，得申請本案。</p> <p>四、不得申請</p>

本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
<p>增額容積及其他都市計畫容積獎勵。</p> <p><u>(五)前款總容積上限除下列都市計畫規定外,不受各基地原都市計畫總容積上限限制:</u></p> <p><u>1.97.2.29 府都規字第 09730017900 號公告「變更臺北市遷建住宅基地都市計畫暨劃定都市更新地區計畫案」:原法定容積率 225%之第三種住宅區(特)(遷)及第三種商業區(特)(遷),總容積不得超過原法定容積率 2 倍。</u></p> <p><u>2.108.1.18 府都規字第 10760657151 號公告「臺北市南港區都市計畫細部計畫(通盤檢討)案」內之產業生活特定專用區,按其申請當時公告之都市計畫規定辦理。</u></p> <p><u>(六)基地適用 104.8.18 府都規字第 10401064500 號公告「修訂臺北市信義計畫特定專用區細部計畫(第三次通盤檢討)案」者,應先申請依該計畫書規定之增額容積達基準容積 20%後,始得申請本計畫開發許可容積獎勵,並應符合該計畫書五、(二)、3.「增額容積加計容積移轉及其它容積獎勵,其上限合計不得超過原基準容積之 50%」後,再申請本計畫規定之增額容積,其土地開發後總容積不得超過基準容積 2 倍。</u></p>	<p>V:土地開發後總容積。總容積加計各項都市更新容積獎勵、容積移轉移入之容積、增額容積、都市計畫容積獎勵及其他容積獎勵等不得超過基準容積 2 倍。</p> <p>V0:開發基地基準容積。</p> <p>△V1:可申請開發許可地區容積獎勵。</p> <p>△V2:依臺北市大眾捷運系統與地下街設施移設及連通申請自治條例申請核給容積獎勵。</p> <p>△V3:都市更新容積獎勵。</p> <p>△V4:容積移轉移入之容積、增額容積及其他都市計畫容積獎勵。</p>	<p>地區已於肆、三、(二)、2.說明,此處刪除。</p> <p>五、基地臨接道路寬度文字說明調整。</p> <p>六、總容積上限內容配合新增容積獎勵項目調整局部文字。</p> <p>七、本計畫鼓勵捷運場站周邊基地緊密發展,爰放寬各都市計畫書總容積上限至基準容積之 2 倍,惟考量遷建住宅基地及南港區產業生活特定專用區都市計畫變更沿革及管制原意,適用該計畫書基地仍應依原都市計畫書相關規定辦理。</p> <p>八、信義計畫特定專用區於第三次通盤檢討時評估地區發展</p>

本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
		<p>狀況，刪除開發獎勵實施要點並增訂增額容積相關規定，考量都市計畫變更沿革及管制原意，適用該計畫書基地，應先行申請該計畫書增額容積並符合相關規定後，始得申請本計畫開發許可容積獎勵或增額容積。</p>
(刪除)	<p>(六)容積獎勵回饋捐贈：申請基地應以$\Delta V1$之百分之五十容積獎勵對應持分之樓地板面積興建完成後，無償捐贈予市府，回饋市府部分，將提供50%挹注捷運建設基金，以依循中央增額容積政策並維持捷運永續健全營運；如經審議通過後得以繳納等值之回饋代金。</p> <p>(七)前項代金之計算應經三家以上專業估價者查估土地開發後總容積之容積樓地板之價格，並經市政府核定。回饋代金應於取得建造執照前繳納。</p>	<p>原計畫內(六)至(九)項一致性規定，調整於新增容積獎勵項目相關規定內。</p>

本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
	<p>(八)回饋容積樓地板面積：回饋以設置於建物低樓層、集中設置為原則，俾以提供作為臺北市設置地區性公益設施，前開管制規定如經臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審查通過，得不受此原則性規定限制。</p> <p>(九)有關申請人依前開規定提供臺北市政府之回饋公益設施不得與申請都市更新容積獎勵重複計列。</p>	
<p><u>三、容積獎勵項目</u> <u>本案容積獎勵項目、計算方式、申請條件及其他應遵行事項如下，各基地可申請疊加之獎勵總額依表 5-1 訂定。</u> <u>申請人依本計畫申請之各項容積獎勵所提供之空間或回饋之設施，不得與其他容積獎勵重複計列。</u> <u>(一)△D1：移設捷運設施或增設捷運出入口</u> <u>1.基地申請移設捷運設施者，除依《臺北市大眾捷運系統與地下街設施移設及連通申請自治條例》第 18 條第 1 項第 3 款放寬容積率外，並得再給予容積獎勵，容積獎勵值按設施所占樓地板面積依地面層 1 倍，地下層及地上二層以上各 0.5 倍總和計算之。基地增設捷運出入口者，得比照</u></p>	<p>(無)</p>	<p>一、本項新增。 二、本次新增容積獎勵項目，鼓勵基地申請都市環境設計相關獎勵，並明訂各獎勵項目內容及額度便於申請人依基地條件、地區環境需求自選申請之獎勵項目、評估所需成本。 三、各獎勵項目應取得相關主管機關同意後始得設置或捐贈，</p>

<p><u>申請本計畫容積獎勵。</u></p> <p><u>2.捷運設施移設或捷運出入口增設於基地內者，得經臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議通過放寬建蔽率，惟建蔽率放寬最多不得超過10%。但捷運開發區、聯合開發區或交通用地於都市計畫書內已有放寬建蔽率規定者，從其規定。</u></p> <p><u>3.本項容積獎勵非屬《臺北市大眾捷運系統與地下街設施移設及連通申請自治條例》第13條第1項第1款所指都市計畫規定移設情形，其移設捷運設施或增設捷運出入口工程費用應由申請人負擔。</u></p> <p><u>4.申請人應取得目的事業主管機關同意後，提出容積獎勵申請。</u></p> <p><u>(二)△D2：設置自行車轉乘停放空間</u></p> <p><u>1.基地提供市府設置公共自行車停車空間或提供公眾使用之一般自行車停車空間者，該自行車停車空間應留設於地面層且臨道路側，並依實際留設面積給予容積獎勵。</u></p> <p><u>2.該自行車停車空間應具開放性以利公眾使用，經核定後，倘因政策調整市府已無需求，則應改為開放空間供公眾使用，不得作為其他使用。</u></p> <p><u>3.基地內設置公共自行車者，</u></p>		<p>以確認符合基地周邊需求與公益設施規格。</p> <p>四、△D4 及 △D5 係沿用原計畫回饋公益設施及代金容積獎勵內容，調整文字說明。</p>
--	--	---

開發單位需負擔建置費用
(含車樁、車輛費用)。

4.申請人應取得目的事業主管機關同意後，提出容積獎勵申請。

(三)△D3：留設友善人行空間

基地留設開放空間及行人通行空間者，依其留設規模由標準級及進階級擇一申請容積獎勵。相關規定及獎勵額度依表 5-2 及表 5-3 申請。

表 5-2 △D3 留設友善人行空間—標準級

項目	設計規定	容積獎勵額度	
1	建築物距 8 公尺以下道路境界線之退縮，自人行道及建築物高度比繪符範圍外起算，一側建築物退縮距離達 2 公尺以上。	符合 3 項以上： 1% 符合 4 項以上： 2% 符合 5 項以上： 3%	
2	建築物與鄰地境界線距離平均寬度達 3 公尺，最小淨寬達 2 公尺以上。		
3	基地內留設寬度 4 公尺以上供公眾通行之通道，最小淨寬達 2.5 公尺以上，且通道兩端均銜接公共設施用地或道路。		
4	基地內中設置開放空間面積達 200 平方公尺以上，其任一邊最小淨寬達 8 公尺以上，且長寬比不得超過 3。		
5	建築物地面層鄰接公共空間留設供公眾使用之挑高半戶外空間，其欄下淨高達 6 公尺以上，留設面積達 36 平方公尺以上，任一邊最小淨寬達 6 公尺以上，且長寬比不得超過 3。		
6	建築物斜對角距離平均未超過 45 公尺；倘超過 45 公尺，以設計手法規劃建物立面，避免形成連續性牆面。		
7	基地面臨都市計畫道路，公共設施或指定建築線之既成巷道沿側面，留設供人行走之地面道路或騎樓且具延續性，並配合基地周邊鄰街整體考量設置，無違鄰街分項以淨透設計，其設計經由建築師簽證，留設供人行走之地面道路或騎樓，各部分淨寬均達 2 公尺以上至 6 公尺以下。		依實際留設面積給予獎勵
8	協助基地所坐落同一街廓或毗鄰街廓整體修繕平騎樓或無遮蔭人行道，並取得其土地及建物全體所有權人同意自行維護管理文件者。		整修一棟建築物之騎樓，無遮蔭人行道給予基準容積 0.25%

表 5-3 △D3 留設友善人行空間—進階級

項目	設計規定	容積獎勵額度	
1	建築物距 8 公尺以下道路境界線之退縮，自人行道及建築物高度比繪符範圍外起算，一側建築物退縮距離達 4 公尺以上。	符合 3 項以上： 2% 符合 4 項以上： 4% 符合 5 項以上： 6%	
2	建築物與鄰地境界線距離平均寬度達 6 公尺，最小淨寬達 4 公尺以上。		
3	基地內留設寬度 8 公尺以上供公眾通行之通道，最小淨寬達 4 公尺以上，且通道兩端均銜接公共設施用地或道路。		
4	基地內中設置開放空間面積達 300 平方公尺以上，其任一邊最小淨寬達 10 公尺以上，且長寬比不得超過 3。		
5	建築物地面層鄰接公共空間留設供公眾使用之挑高半戶外空間，其欄下淨高達 6 公尺以上，留設面積達 72 平方公尺以上，任一邊最小淨寬達 8 公尺以上，且長寬比不得超過 3。		
6	建築物斜對角距離平均未超過 45 公尺；倘超過 45 公尺，以設計手法規劃建物立面，避免形成連續性牆面。		
7	基地面臨都市計畫道路，公共設施或指定建築線之既成巷道沿側面，留設供人行走之地面道路或騎樓且具延續性，並配合基地周邊鄰街整體考量設置，無違鄰街分項以淨透設計，其設計經由建築師簽證，留設供人行走之地面道路或騎樓，各部分淨寬均達 2 公尺以上至 6 公尺以下。		依實際留設面積給予獎勵
8	協助基地所坐落同一街廓或毗鄰街廓整體修繕平騎樓或無遮蔭人行道，並取得其土地及建物全體所有權人同意自行維護管理文件者。		整修一棟建築物之騎樓，無遮蔭人行道給予基準容積 0.25%

(四)△D4：回饋公益設施空間

1.申請人應將容積獎勵值 50%對應之容積樓地板面積，於興建完成後無償捐贈予市府作為公益設施，剩餘容積獎勵值 50%對應

本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
<p><u>之容積樓地板面積由申請人自行運用。</u></p> <p>2.<u>公益設施項目以申請當時本府最新公告之「臺北市都市更新建議優先提供社會福利設施或其他公益設施一覽表」為限。申請人得自行選擇前開一覽表內公益設施項目，並取得需求機關同意設置公益設施後，提出容積獎勵申請。</u></p> <p>3.<u>公益設施捐贈內容應包括土地持分、建築物及其他附屬設施（包含大公、小公）。設置於建物低樓層（以建築物總樓層數 1/3 以下認屬低樓層）、集中設置為原則，如經需求機關同意，得不在此限。</u></p> <p><u>(五)△D5：繳納代金</u></p> <p>1.<u>申請人應繳納本容積獎勵值 50%之回饋代金。</u></p> <p>2.<u>回饋代金之金額應由主管機關委託 3 家以上專業估價者查估後評定之；其所需費用由申請人負擔。</u></p> <p>3.<u>回饋代金之收入，50%挹注捷運建設基金、50%挹注容積代金基金、住宅基金或都市更新基金。</u></p>		
<p><u>四、增額容積</u></p> <p><u>(一)基地符合本案開發許可地區容積獎勵申請條件，且臨接 20 公尺以上已開闢之都市計畫道路者，得申請本項增額容積。</u></p> <p><u>(二)未申請開發許可容積獎勵</u></p>	(無)	<p>一、本項新增。</p> <p>二、為鼓勵條件優良之基地朝向緊湊城市發展，且考量本市仍</p>

本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
<p><u>項目者亦可申請增額容積。</u></p> <p><u>(三)適用核心區內者，增額容積上限為基準容積 40%；適用一般區者，增額容積上限為基準容積 20%。但基地符合下列條件者，得額外申請增額容積加給，惟各基地加給後之增額容積量上限，適用核心區者以基準容積 50% 為限，適用一般區者以基準容積 40% 為限。</u></p> <p><u>1.基地規模：達 3,000 平方公尺以上者，增額容積上限得增加基準容積 10%；達 5,000 平方公尺以上者，增額容積上限得增加基準容積 15%。</u></p> <p><u>2.臨接計畫道路寬度（臨接 2 條以上計畫道路者，以其中最寬之計畫道路計算）： 30 公尺以上者，增額容積上限得增加基準容積 5%； 40 公尺以上之計畫道路者，增額容積上限得增加基準容積 10%。</u></p> <p><u>3.前 2 項增額容積加給條件，同項間可擇一申請，不同項間可疊加申請。</u></p> <p><u>(四)增額容積價金之金額應由主管機關委託 3 家以上專業估價者查估後評定之；其所需費用由申請人負擔。</u></p> <p><u>(五)增額容積量由臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議審定。</u></p>		<p>有部分新建成區及未開發土地，未能適用都市更新條例規定，致都市發展綜效有限，爰本次修訂增額容積相關規定，且增額容積申請地點應具備較佳環境承载力，鄰接道路較寬之基地始得申請。</p> <p>三、另為鼓勵基地擴大規模整合開發，可再酌予增加申請之增額容積額度。</p> <p>四、考量都市環境及景觀風貌，實際核准移入量以都審結果為準。</p>
<p><u>五、土地使用分區管制規範</u></p> <p><u>(一)住宅區第 1 層作日常服務設</u></p>	(無)	一、本項新增。

本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
<p><u>施</u></p> <p>1. <u>臨接 30 公尺以上計畫道路之住宅區基地，於符合其所屬分區土地使用管制規定下，建築物第 1 層作日常生活服務性設施使用之容積樓地板面積，應超過第 1 層容積樓地板面積之 60%。</u></p> <p>2. <u>前項所稱之住宅區不包含第一種住宅區、第二種住宅區、第二之一種住宅區及第二之二種住宅區。</u></p> <p>3. <u>日常服務設施之使用項目依《臺北市土地使用分區管制自治條例》包含以下六大類別：托兒教保（第 4 組）、醫療保健（第 7 組）、郵務金融（第 9 組、第 30 組）、零售飲食（第 17 組至第 22 組）、日常服務（第 26 組、第 27 組至第 29 組）、健身服務（第 33 組）。</u></p>		<p>二、為增加地區商業及公共服務機能，提升地區街道活力，本次修訂規定基地臨接較寬計畫道路者，地面層一定比例應作日常服務使用。</p>
<p><u>(二)法定停車空間折減</u></p> <p>為鼓勵使用大眾運輸工具，基地位於本計畫可申請開發許可地區，停車空間應適度折減併納入開發計畫檢討。</p> <p>1. <u>適用核心區基地，非住宅使用樓地板之停車空間，應依臺北市土地使用分區管制自治條例規定檢討法定停車空間減設 30%之數量。</u></p> <p>2. <u>適用一般區基地，非住宅使用樓地板之停車空間，辦理建築物交通影響評估應</u></p>	<p><u>(十)法定停車空間：為鼓勵使用大眾運輸工具，開發基地位於本計畫可申請開發許可地區，停車空間應適度折減並納入開發計畫檢討。實際留設停車空間應經「臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」審議通過。</u></p> <p>1. <u>非住宅使用樓地板之停車空間減設數量以不超過依臺北市土地使用分區管制自治條例規定檢討法定停</u></p>	<p>一、項次及文字說明調整。</p> <p>二、明確訂定核心區、一般區之法定停車折減規範，減少審議不確定性。</p> <p>(一)非住宅區基地應減設法定停車空間；位於核心區之基地</p>

本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
<p><u>以私人汽機車運具比例合計不超過 40%推估設置。</u></p> <p>3.住宅使用樓地板之停車空間，以不超過依臺北市土地使用分區管制自治條例規定檢討核算之停車位數量為原則；惟仍應於個案基地內部空間自行滿足停車需求。</p> <p>4.法定停車空間得免依本市土地使用分區管制自治條例第 86 條之 1 加倍留設停車位。</p> <p>5.為鼓勵基地充分利用或提供大眾運輸工具，各基地應檢討提出共享運具及停車空間供公眾使用計畫之可行性，且於申請時併同提出。</p> <p>6.基地應配合本府交通主管機關(交通局)指認設置臨停接駁、<u>裝卸貨、公車轉乘空間</u>或自行車停車空間等。</p>	<p>車空間 30%為原則。</p> <p>2.住宅使用樓地板之停車空間以不超過依臺北市土地使用分區管制自治條例規定檢討核算之停車位數量為原則；惟仍應於個案基地內部空間自行滿足停車需求。</p> <p>3.為鼓勵本計畫可申請開發許可地區各建築基地開發使用能充分利用或提供大眾運輸工具，各基地應檢討提出共享運具及停車空間供公眾使用計畫之可行性，且於申請時併同提出。</p> <p>4.建築基地申請減設停車空間者，須視地區需供比及實際開發量體檢討停車空間，並應配合本府交通主管機關(交通局)指認設置臨停接駁、公車轉乘空間或自行車停車空間等。</p>	<p>明訂減設 30%，位於一般區之基地，則以交通影響評估以私人汽機車運具比例合計不超過 40%推估設置。</p> <p>(二)考量本市住宅區老舊公寓仍多無設置停車空間，住宅區基地維持原規定。</p> <p>(三)另配合 TOD 政策，公有建物經檢討使用型態及基地條件後，得免加倍留設停車位。</p>
<p><u>(三)土地使用分區管制規範內列明為「原則」之部分</u>，如申請案經臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審查通過，得不受此原則性之規定。</p>	<p>(十一)開發基地應符合本計畫「陸、都市設計管制原則」，並應循大眾運輸導向地區發展構想辦理(詳附件二)，前開管制原則如申請案經臺北市</p>	<p>一、項次調整。</p> <p>二、本項為土地使用分區管制規範，都市設計管制</p>

本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
	<p>都市設計及土地使用開發許可審議委員會審查通過，得不受此原則性之規定。</p>	<p>另於相關章節說明，刪除都市設計管制等文字及原計畫大眾運輸導向地區發展構想(附件二)。</p>
<p><u>六、申請流程作業期限</u> (一)符合本都市計畫規定之基地，得自本都市計畫公告實施日起<u>4</u>年內提出申請，申請文件應含開發許可計畫及都市設計審議書圖。 (二)基地應於<u>收受臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會核定函之日起1</u>年內申請建造執照；但基地屬都市更新案者，應自更新事業計畫核定之日起<u>2</u>年內申請建造執照。以權利變換方式實施，且其權利變換計畫與都市更新事業計畫分別報核者，得自擬訂權利變換計畫經核定之日起<u>1</u>年內為之。 (三)未依前述時程<u>申請建造執照者，其開發許可計畫自前開所定期間屆滿之次日起失其效力。</u></p>	<p><u>三、申請流程作業期限</u> (一)符合本都市計畫規定之開發基地，得自本都市計畫公告實施日起六年內提出申請，申請文件應含開發許可計畫、變更都市計畫書圖及都市設計審議書圖。 (二)申請開發許可之基地應於該個案都市計畫公告實施日起二年內申請建造執照；但開發基地屬都市更新案者，應自更新事業計畫核定發布實施之日起二年內申請建造執照。以權利變換計畫實施，且其權利變換計畫與都市更新事業計畫分別報核者，申請建造執照時得再延長一年。 (三)未依前述時程辦理者，則變更回復原都市計畫。</p>	<p>一、項次及文字說明調整。 二、因應本次修訂及鼓勵潛在開發基地申請，於本次修訂公告實施日起，重新計算4年開發許可申請作業期限。 三、未涉及土地使用分區調整或街廓整併等事項，刪除通案都市計畫變更程序，若個案涉及應另循個案變更程序辦理。</p>
<p><u>七、可申請開發許可地區申請流程及方式</u> 本專案計畫之作業流程、申請書件、計畫應表明事項及申請流程注意要點另訂之。</p>	<p><u>四、可申請開發許可地區申請流程及方式</u> 本專案計畫之作業流程、申請書件、計畫應表明事項及申請流程注意要點另訂之。</p>	<p>項次調整。</p>

三、都市設計管制規定

表 5-3 修訂都市設計管制原則內容對照表

本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
陸、都市設計準則	陸、都市設計管制原則	標題調整
(刪除)	<p>本計畫考量場站交通區位條件、場站周邊環境特性、地區都市活動性質，以及捷運系統容量等因子，將全市將現有捷運場站依其地區區位及其扮演的角色區分為「都會區域/全市核心型場站」、「地區核心型場站」及「鄰里型場站」等3個類型，並據此將場站類型如圖6-1所示。</p> <p>「都會區域/全市核心型場站」，座落於全市門戶與關鍵之交通運輸節點，著重於國際性機能的提供，強化地區都市活動之流動與連繫；「地區核心型場站」著重地區環境的整備，翻轉場站周邊鄰里性空間與挹注產業新生機能，提升地區發展活力；「鄰里型場站」則著重於地區公共服務機能的補充，提升地區居住環境品質。</p> <p>個別場站以其所在區位與地區環境特性描述，依其發展定位與特性，對於地區都市機能引導、開放空間留設原則、公共設施提供類型、地區交通管理策略等層面，提出相對應之大眾運輸導向地區發展構想（如附件二所示），作為後續區內基地開</p>	<p>場站類型調整移至計畫構想，並因應本次擴大適用全市大眾運輸場站，修訂調整場站性質分類，區分並定義都會區域核心與全市核心場站之差異。刪除表 6-1 及圖 6-1。</p>

本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明																																																																																																						
	<p>發之指導。</p>  <p>圖 6-1. 可申請開發許可地區之場站性質分類圖</p> <p>表 6-1. 可申請開發許可地區之場站性質分類表</p> <table border="1" data-bbox="751 757 1166 1375"> <thead> <tr> <th>編號</th> <th>站名</th> <th>場站性質</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1⁰</td><td>R22 北投站⁰</td><td>地區核心型場站⁰</td></tr> <tr><td>2⁰</td><td>R19 石牌站⁰</td><td>鄰近性場站⁰</td></tr> <tr><td>3⁰</td><td>R16/Y26 士林站⁰</td><td>地區核心型場站⁰</td></tr> <tr><td>4⁰</td><td>BR15/Y29 劍南路站⁰</td><td>地區核心型場站⁰</td></tr> <tr><td>5⁰</td><td>BR17 港墘站⁰</td><td>鄰近性場站⁰</td></tr> <tr><td>6⁰</td><td>BR19 內湖站⁰</td><td>地區核心型場站⁰</td></tr> <tr><td>7⁰</td><td>R13/O11 民權西路站⁰</td><td>地區核心型場站⁰</td></tr> <tr><td>8⁰</td><td>G13 北門站⁰</td><td>地區核心型場站⁰</td></tr> <tr><td>9⁰</td><td>R11/G14 中山站⁰</td><td>都會區域/全市核心型場站⁰</td></tr> <tr><td>10⁰</td><td>G15/O08 松江南京站⁰</td><td>都會區域/全市核心型場站⁰</td></tr> <tr><td>11⁰</td><td>BR11/G16 南京復興站⁰</td><td>都會區域/全市核心型場站⁰</td></tr> <tr><td>12⁰</td><td>G19/Y36 松山站/台鐵松山車站⁰</td><td>地區核心型場站⁰</td></tr> <tr><td>13⁰</td><td>BL10 龍山寺站⁰</td><td>地區核心型場站⁰</td></tr> <tr><td>14⁰</td><td>台鐵華盛車站⁰</td><td>都會區域/全市核心型場站⁰</td></tr> <tr><td>15⁰</td><td>BL11/G12 西門站⁰</td><td>都會區域/全市核心型場站⁰</td></tr> <tr><td>16⁰</td><td>BL12/R10/A1 台北車站/台鐵台北車站⁰</td><td>都會區域/全市核心型場站⁰</td></tr> <tr><td>17⁰</td><td>BL14/O07 忠孝新站⁰</td><td>地區核心型場站⁰</td></tr> <tr><td>18⁰</td><td>BR10/BL15 忠孝復興站⁰</td><td>都會區域/全市核心型場站⁰</td></tr> <tr><td>19⁰</td><td>BL18 市政府站⁰</td><td>都會區域/全市核心型場站⁰</td></tr> <tr><td>20⁰</td><td>BL19/Y37 永春站⁰</td><td>地區核心型場站⁰</td></tr> <tr><td>21⁰</td><td>BL21 昆陽站⁰</td><td>鄰近性場站⁰</td></tr> <tr><td>22⁰</td><td>BL22 南港站/台鐵南港車站⁰</td><td>都會區域/全市核心型場站⁰</td></tr> <tr><td>23⁰</td><td>BL23/BR24 南港展覽館站⁰</td><td>都會區域/全市核心型場站⁰</td></tr> <tr><td>24⁰</td><td>LG04 加納站⁰</td><td>鄰近性場站⁰</td></tr> <tr><td>25⁰</td><td>LG03 廈安站⁰</td><td>鄰近性場站⁰</td></tr> <tr><td>26⁰</td><td>R08/G10/L01 中正紀念堂站⁰</td><td>都會區域/全市核心型場站⁰</td></tr> <tr><td>27⁰</td><td>O06/R07 東門站⁰</td><td>地區核心型場站⁰</td></tr> <tr><td>28⁰</td><td>BR09/R05 大安站⁰</td><td>地區核心型場站⁰</td></tr> <tr><td>29⁰</td><td>R02/Y38 象山站⁰</td><td>地區核心型場站⁰</td></tr> <tr><td>30⁰</td><td>R01 廣慈/奉天宮站⁰</td><td>鄰近性場站⁰</td></tr> <tr><td>31⁰</td><td>G09/O05 古亭站⁰</td><td>地區核心型場站⁰</td></tr> <tr><td>32⁰</td><td>G06 萬隆站⁰</td><td>鄰近性場站⁰</td></tr> <tr><td>33⁰</td><td>G05 景美站⁰</td><td>地區核心型場站⁰</td></tr> </tbody> </table>	編號	站名	場站性質	1 ⁰	R22 北投站 ⁰	地區核心型場站 ⁰	2 ⁰	R19 石牌站 ⁰	鄰近性場站 ⁰	3 ⁰	R16/Y26 士林站 ⁰	地區核心型場站 ⁰	4 ⁰	BR15/Y29 劍南路站 ⁰	地區核心型場站 ⁰	5 ⁰	BR17 港墘站 ⁰	鄰近性場站 ⁰	6 ⁰	BR19 內湖站 ⁰	地區核心型場站 ⁰	7 ⁰	R13/O11 民權西路站 ⁰	地區核心型場站 ⁰	8 ⁰	G13 北門站 ⁰	地區核心型場站 ⁰	9 ⁰	R11/G14 中山站 ⁰	都會區域/全市核心型場站 ⁰	10 ⁰	G15/O08 松江南京站 ⁰	都會區域/全市核心型場站 ⁰	11 ⁰	BR11/G16 南京復興站 ⁰	都會區域/全市核心型場站 ⁰	12 ⁰	G19/Y36 松山站/台鐵松山車站 ⁰	地區核心型場站 ⁰	13 ⁰	BL10 龍山寺站 ⁰	地區核心型場站 ⁰	14 ⁰	台鐵華盛車站 ⁰	都會區域/全市核心型場站 ⁰	15 ⁰	BL11/G12 西門站 ⁰	都會區域/全市核心型場站 ⁰	16 ⁰	BL12/R10/A1 台北車站/台鐵台北車站 ⁰	都會區域/全市核心型場站 ⁰	17 ⁰	BL14/O07 忠孝新站 ⁰	地區核心型場站 ⁰	18 ⁰	BR10/BL15 忠孝復興站 ⁰	都會區域/全市核心型場站 ⁰	19 ⁰	BL18 市政府站 ⁰	都會區域/全市核心型場站 ⁰	20 ⁰	BL19/Y37 永春站 ⁰	地區核心型場站 ⁰	21 ⁰	BL21 昆陽站 ⁰	鄰近性場站 ⁰	22 ⁰	BL22 南港站/台鐵南港車站 ⁰	都會區域/全市核心型場站 ⁰	23 ⁰	BL23/BR24 南港展覽館站 ⁰	都會區域/全市核心型場站 ⁰	24 ⁰	LG04 加納站 ⁰	鄰近性場站 ⁰	25 ⁰	LG03 廈安站 ⁰	鄰近性場站 ⁰	26 ⁰	R08/G10/L01 中正紀念堂站 ⁰	都會區域/全市核心型場站 ⁰	27 ⁰	O06/R07 東門站 ⁰	地區核心型場站 ⁰	28 ⁰	BR09/R05 大安站 ⁰	地區核心型場站 ⁰	29 ⁰	R02/Y38 象山站 ⁰	地區核心型場站 ⁰	30 ⁰	R01 廣慈/奉天宮站 ⁰	鄰近性場站 ⁰	31 ⁰	G09/O05 古亭站 ⁰	地區核心型場站 ⁰	32 ⁰	G06 萬隆站 ⁰	鄰近性場站 ⁰	33 ⁰	G05 景美站 ⁰	地區核心型場站 ⁰	
編號	站名	場站性質																																																																																																						
1 ⁰	R22 北投站 ⁰	地區核心型場站 ⁰																																																																																																						
2 ⁰	R19 石牌站 ⁰	鄰近性場站 ⁰																																																																																																						
3 ⁰	R16/Y26 士林站 ⁰	地區核心型場站 ⁰																																																																																																						
4 ⁰	BR15/Y29 劍南路站 ⁰	地區核心型場站 ⁰																																																																																																						
5 ⁰	BR17 港墘站 ⁰	鄰近性場站 ⁰																																																																																																						
6 ⁰	BR19 內湖站 ⁰	地區核心型場站 ⁰																																																																																																						
7 ⁰	R13/O11 民權西路站 ⁰	地區核心型場站 ⁰																																																																																																						
8 ⁰	G13 北門站 ⁰	地區核心型場站 ⁰																																																																																																						
9 ⁰	R11/G14 中山站 ⁰	都會區域/全市核心型場站 ⁰																																																																																																						
10 ⁰	G15/O08 松江南京站 ⁰	都會區域/全市核心型場站 ⁰																																																																																																						
11 ⁰	BR11/G16 南京復興站 ⁰	都會區域/全市核心型場站 ⁰																																																																																																						
12 ⁰	G19/Y36 松山站/台鐵松山車站 ⁰	地區核心型場站 ⁰																																																																																																						
13 ⁰	BL10 龍山寺站 ⁰	地區核心型場站 ⁰																																																																																																						
14 ⁰	台鐵華盛車站 ⁰	都會區域/全市核心型場站 ⁰																																																																																																						
15 ⁰	BL11/G12 西門站 ⁰	都會區域/全市核心型場站 ⁰																																																																																																						
16 ⁰	BL12/R10/A1 台北車站/台鐵台北車站 ⁰	都會區域/全市核心型場站 ⁰																																																																																																						
17 ⁰	BL14/O07 忠孝新站 ⁰	地區核心型場站 ⁰																																																																																																						
18 ⁰	BR10/BL15 忠孝復興站 ⁰	都會區域/全市核心型場站 ⁰																																																																																																						
19 ⁰	BL18 市政府站 ⁰	都會區域/全市核心型場站 ⁰																																																																																																						
20 ⁰	BL19/Y37 永春站 ⁰	地區核心型場站 ⁰																																																																																																						
21 ⁰	BL21 昆陽站 ⁰	鄰近性場站 ⁰																																																																																																						
22 ⁰	BL22 南港站/台鐵南港車站 ⁰	都會區域/全市核心型場站 ⁰																																																																																																						
23 ⁰	BL23/BR24 南港展覽館站 ⁰	都會區域/全市核心型場站 ⁰																																																																																																						
24 ⁰	LG04 加納站 ⁰	鄰近性場站 ⁰																																																																																																						
25 ⁰	LG03 廈安站 ⁰	鄰近性場站 ⁰																																																																																																						
26 ⁰	R08/G10/L01 中正紀念堂站 ⁰	都會區域/全市核心型場站 ⁰																																																																																																						
27 ⁰	O06/R07 東門站 ⁰	地區核心型場站 ⁰																																																																																																						
28 ⁰	BR09/R05 大安站 ⁰	地區核心型場站 ⁰																																																																																																						
29 ⁰	R02/Y38 象山站 ⁰	地區核心型場站 ⁰																																																																																																						
30 ⁰	R01 廣慈/奉天宮站 ⁰	鄰近性場站 ⁰																																																																																																						
31 ⁰	G09/O05 古亭站 ⁰	地區核心型場站 ⁰																																																																																																						
32 ⁰	G06 萬隆站 ⁰	鄰近性場站 ⁰																																																																																																						
33 ⁰	G05 景美站 ⁰	地區核心型場站 ⁰																																																																																																						
<p><u>為促進地區公共環境品質的提升，並考量開發對環境可能產生之衝擊，依本案申請之基地，應配合本市 2050 淨零碳排政策目標，併同開發許可計畫提出低碳建築、節能減廢之建築構想說明，並依下列都市設計準則進行規劃設計，提送臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議。</u></p> <p><u>一、公共開放空間及人行系統</u></p> <p><u>(一)基地應依原都市計畫規定留</u></p>	<p>基於促進地區公共環境品質的提升，並考量開發對環境可能產生之衝擊，未來各場站指定基地開發許可之申請，應於大眾運輸導向地區發展構想架構下，研提都市設計準則，後續個案申請開發許可時，除依循本計畫所載綱要性規範設計原則外，亦應依各地區發展特性，針對個案周邊之外部環境提出實質改善作為，就地區應補</p>	<p>因應本案刪除需逐案辦理都市計畫變更程序，本次修訂明定都市設計準則，刪除原計畫都市設計管制原則。都市設計準則內容，包含公</p>																																																																																																						

本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
<p><u>設騎樓或 3.64 公尺以上之無遮簷人行道，人行淨寬以至少留設 2.5 公尺為原則。</u></p> <p><u>(二)基地之騎樓、無遮簷人行道及帶狀式公共開放空間應為連續鋪面，採無障礙之環境設計，且應與相鄰基地高程順平。</u></p> <p><u>(三)捷運出入口應有遮簷，其相鄰或位於交叉路口、地區人行動線節點之基地，應依原都市計畫規定加大開放空間為原則，並增加綠蔭植栽達遮蔭效果、避免設置車道出入口，提升人行環境品質。</u></p> <p><u>(四)住宅區之基地圍牆高度不得高於 2 公尺，且臨道路側、開放空間及永久性空地之圍牆基座不得超過 45 公分、透空率不得小於 70%為原則。</u></p> <p><u>(五)非住宅區之基地不得設置圍牆或高度 45 公分以上之綠籬；建築物地面層倘作為店面或公共性使用，應設置面臨街道之獨立人行出入口並考量與外部開放空間之互動性。</u></p> <p><u>(六)基地內留設之公共開放空間，應考量行人之視覺與活動，設置中、低光源之夜間照明設施，其於夜間平均照度以不得低於 6 勒克斯為原則，以塑造舒適、具安全感之人行環境。</u></p>	<p>充之公共開放空間、道路用地與系統性人行空間留設等訂定明確規範，提送於臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議。</p> <p>各基地都市設計準則應回應各場站之地區發展構想，且至少應包含下列原則性項目，惟各基地倘有特殊之環境限制或實際需求無法執行，提經臺北市都市設計及土地開發許可審議委員會審議通過者，則不在此限。</p> <p>一、建構地區友善、順暢且連續步行空間原則：</p> <p>開發基地街廓應保留順暢且優質之人行環境。開發範圍內既有變電箱、通風管道、捷運出入口、地下道及天橋、路燈及纜線等設備，應適當移設整合；街廓騎樓紋理、開放空間留設及停車出入口整併，使公共介面提昇為優質之空間環境。</p> <p>基地開發應檢討規劃臨停需求，並檢視周邊道路配置自行車通行空間；另應將無障礙通行環境納入檢討，並確保路口轉角處應有足夠之開放空間以銜接既有行人及自行車穿越道。</p> <p>二、營造人本氛圍的街道環境原則：</p> <p>地區主要生活街道、通勤(通學)巷道，及公共開放空間等，應針對兩側建築地面層使用管理，以及植栽系統、</p>	<p>共開放空間及人行系統、建築物管制與景觀設計、基地交通規劃及停車空間、提升地區綠意與環境韌性等項目，以確保大眾運輸導向之都市發展同步改善都市環境品質、兼顧地區環境承载力與永續發展。</p>
<p><u>二、建築物管制與景觀設計</u></p> <p><u>(一)基地地面層相關設備及通風設施應避開主要開放空間及</u></p>		

本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
<p><u>人行動線，並儘量與建築物主體整併，予以遮蔽美化。</u></p> <p><u>(二)建築物外牆之顏色，應以中、高明度、中、低彩度為原則，不得使用高反射性材料。</u></p> <p><u>(三)基地之建築設計應考量與周邊地區山川景觀資源及地區風向作合理配置。</u></p> <p><u>(四)基地應設置集中式垃圾貯存空間，並以放置地下層為原則。</u></p> <p><u>三、基地交通規劃及停車空間</u></p> <p><u>(一)基地應考量大眾運輸系統、汽、機車及自行車等轉乘需求，並將衍生之停車、裝卸貨、接駁及其他臨時停車需求納入，整體規劃停車空間。</u></p> <p><u>(二)公共自行車停車空間及供公眾使用之一般自行車停車空間應留設於地面層且臨道路側，具開放性，周邊不得設置實牆。自行車停車格後應留設 2 公尺淨寬之操作空間。</u></p> <p><u>(三)基地之汽、機車出入口應以集中設置於一處為原則；並考量鄰近道路交通系統及人行動線之整體規劃，以人行及車行動線互不干擾為原則。</u></p> <p><u>(四)基地車道出入口自指定退縮人行空間後留設 4.5 公尺之緩衝空間為原則，倘停車數量超過 150 輛以上，車道出入口緩衝空間留設 6 公尺以上為原則。</u></p> <p><u>(五)基地之汽、機車停車位應各有 20% 以上安裝充電系統為原則。</u></p>	<p>照明系統、街道家具、建物量體及色彩計畫、圍牆形式等訂定設計及管理規範，以形塑優質街道尺度之人本環境。</p> <p>三、推廣共享運具及提升綠色運輸使用率原則： 各基地依據地區特性，得設置相關轉乘空間、共乘運具空間、及智慧化停車設備等規劃，以提升公共運具使用之使用率，協助以點、線、面的方式發展及串連綠色運輸系統。</p> <p>四、提升地區綠意與環境韌性原則： 各基地開發應提出促進周邊環境韌性提升之策略，包括景觀植栽與綠化（水平或垂直綠化）、基地透水及設置植生溝、雨水花園等開放性雨水入滲或貯集設施、綠建築、能源管理、循環經濟等，以提升環境韌性與調適力。</p> <p>五、提升地區公益性之都市機能原則： 各開發基地之獎勵（含容積回饋臺北市政府部分），本計畫獎勵容積應配合大眾運輸導向地區發展構想原則，提供商業、商務、交流會展、青創及產業育成等機能，以促進商務流動；以及托育設施、長照設施等相關社福機構、文化展演、行政辦公、公共住宅等，及其他配合臺北市政府政策之項目，以協</p>	

本次修訂內容	原計畫內容	修訂說明
<p><u>四、提升地區綠意與環境韌性</u></p> <p><u>(一)基地開放空間或法定空地之綠化，以敷地多保水、生態多樣化或多樣性綠化設計為原則，盡量避免單一人工草皮設計，種植之喬木以開展型且不竄根為原則，且不得影響人行可及性。</u></p> <p><u>(二)基地應採內政部綠建築評估系統，並取得綠建築候選證書及通過綠建築分級評估銀級以上為原則，並取得綠建築標章。</u></p> <p><u>(三)基地綠覆率達 100% 為原則。</u></p> <p><u>(四)貯集滯洪量以基地面積每平方公尺應貯集 0.08 立方公尺之雨水體積為計算基準。</u></p> <p><u>五、其他</u></p> <p><u>(一)本都市設計準則未規範詳盡之部分，應依原都市計畫書及相關法令規定辦理。</u></p> <p><u>(二)本都市設計準則中列明為「原則」之部分，如申請案因基地條件限制，經臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議通過，得不受此「原則」性規定之限制。</u></p>	<p>助提升、補充地區都市機能，促進公共性與公益性。</p>	

四、本計畫未規定事項，悉依原計畫及相關法令規定辦理。

陸、臺北市都市計畫委員會審議情形

本計畫案經提臺北市都市計畫委員會 111 年 4 月 14 日第 791 次委員會議審議，決議如下：

- 一、本案除以下幾點，餘依公展計畫書及本次會議市府所送補充會議資料之修正對照表修正通過。
 - (一) 可申請開發許可地區適用範圍之劃定原則，依市府回應係擇優認定，請修正計畫書文字或輔以圖示說明，以資明確。
 - (二) 都市設計準則四、提升地區綠意與環境韌性（一）複層、多樣化綠化之文字，修正為敷地多保水、生態多樣化或多樣性綠化，以保留規劃設計彈性。
 - (三) 本次提會修正內容就可申請開發許可地區之基地規模第 3 點文字，修正為「如基地符合下列情事之一，得另依都市計畫法相關規定辦理，不受前項之規模限制：……。」。
- 二、委員所提增加容積獎勵對周邊環境容受力及公共設施需求之影響與配套措施、法定停車空間折減與容積獎勵之關係、落實大眾運輸導向土地開發之可行性與誘因、捷運設施移設之積極性要求、協助大眾運輸系統之獎勵、配合 2050 淨零碳排政策目標之項目提高容積獎勵額度、不同發展密度場站之適用範圍、容積獎勵給予與相對應之回饋內容、場站坐落不同行政區如何結合地區新舊發展，以突顯各行政區的環境特色、排除場站周邊環境敏感與視覺敏感區等建議，提供申請單位作為後續檢討修正參考
- 三、公民或團體陳情意見依市府回應說明辦理。

柒、本案計畫書業依臺北市都市計畫委員會決議修正完竣。

附件一、修訂臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫案大眾運輸導向可申請開發許可地區規定

一、可申請開發許可地區之場站

依臺北市土地使用分區管制自治條例第 80 條之 4 規定：「大眾運輸系統之車站半徑 500 公尺範圍內地區，經循都市計畫程序劃定者，其容積率得酌予提高，但不得超過原基準容積 30%。」爰劃定臺北市全市捷運場站及臺鐵場站為可申請開發許可地區之場站。

二、場站分級

本計畫針對前開場站再依下列條件分級為「第一級場站」及「第二級場站」，分級後再予發佈。

(一) 第一級場站

大眾運輸場站高流通性之特質展現於良好之連結性、承載量，藉以帶動大眾運輸使用率，大眾捷運系統承載運量依臺北市政府捷運工程局界定分為高運量系統及中運量系統(詳表 4-1)，第一級場站需符合以下條件之一：

1. 捷運高運量系統之場站

臺北市內捷運高運量系統計有位於「淡水信義線」、「板南線」、「松山新店線」、「中和新蘆線」及「信義線東延段」捷運線上之場站。

2. 雙軌道以上交會之場站。

3. 臺北市內之臺鐵場站。

(二) 第二級場站

第二級場站篩選指標為捷運中運量系統之場站。位於臺北市內捷運中運量系統計有位於「文湖線」、「萬大-中和-樹林線」、「環狀線北環段」、「環狀線南環段」及「環狀線東環段」捷運線之場站。

表 4-1 捷運高運量與中運量系統之比較表

特性	高運量系統	中運量系統
路線	淡水信義線、板南線、松山新店線、中和新蘆線、信義線東延段	文湖線、萬大-中和-樹林線、環狀線北環段、環狀線南環段及環狀線東環段
營運成本	較高	較低(自動化操作)
系統運能	單向每小時 6 萬人次左右(每列車 2,220 人)	單向每小時 2-3 萬人次左右(每列車 456 人)
行車時間	尖峰時間可每 2 分鐘 1 班	尖峰時間可每 1.2 分鐘 1 班
施工所需時間	採地下化工期較長	多採高架工期短
外觀	配合運能其車站設施量體較大	車站設施量體較小
高架適用性	因地制宜	較適宜
車站	車站長度 180~250 公尺	車站長度 50~80 公尺
機電設備採購	機電各系統可分開訂製	核心機電系統常須由主控商統包
系統	每列車=2 組車(每組 3 輛)=6 輛車	每列車=2 對車(每對 2 輛)=4 輛車
操控方式	由駕駛員與號誌引導列車行進	由行控中心進行控制全自動無人駕駛
車輛	最大速度：80 公里/小時，載運量：370 人 (每節車廂)座位：60 人 立位：310 人	最大速度：80 公里/小時，載運量：114 人 (每節車廂)座位：24 人 立位：90 人
軌路	地下、高架及平面混合式鐵軌鋪設車輛型態採鋼輪行進	全程為高架路線鋼筋混凝土路面車輛型態採膠輪行進
車站設備	月台設計採用側式月台或島式月台兩者混合之月台。 無月台門(後續路網將設置月台門)，月台邊緣與列車間約 7.5 公分	月台設計採用側式月台。 有月台門，月台邊緣與列車間約 5 公分

資料來源：臺北市政府捷運工程局

表 4-2 可申請開發許可地區之場站表

編號	站名	場站分級	備註
1	BL10 龍山寺	第一級場站	捷運高運量系統之場站
2	BL11/G12 西門	第一級場站	捷運高運量系統之場站
3	BL12/R10 台北車站／台鐵台北車站	第一級場站	捷運高運量系統之場站、 臺北市內之台鐵場站
4	BL13 善導寺	第一級場站	捷運高運量系統之場站
5	BL14/O07 忠孝新生	第一級場站	捷運高運量系統之場站
6	BL15/BR10 忠孝復興	第一級場站	捷運高運量系統之場站
7	BL16 忠孝敦化	第一級場站	捷運高運量系統之場站
8	BL17 國父紀念館	第一級場站	捷運高運量系統之場站
9	BL18 市政府	第一級場站	捷運高運量系統之場站
10	BL19/Y37 永春	第一級場站	捷運高運量系統之場站
11	BL20 後山埤	第一級場站	捷運高運量系統之場站
12	BL21 昆陽	第一級場站	捷運高運量系統之場站
13	BL22 南港／台鐵南港車站	第一級場站	捷運高運量系統之場站、 臺北市內之台鐵場站
14	BL23/BR24 南港展覽館	第一級場站	捷運高運量系統之場站
15	BR01/Y1 動物園	第一級場站	雙軌道以上交會之場站
16	BR02 木柵	第二級場站	捷運中運量系統之場站
17	BR03 萬芳社區	第二級場站	捷運中運量系統之場站
18	BR04 萬芳醫院	第二級場站	捷運中運量系統之場站
19	BR05 辛亥	第二級場站	捷運中運量系統之場站
20	BR06 麟光	第二級場站	捷運中運量系統之場站
21	BR07 六張犁	第二級場站	捷運中運量系統之場站
22	BR08 科技大樓	第二級場站	捷運中運量系統之場站
23	BR09/R05 大安	第一級場站	捷運高運量系統之場站
24	BR11/G16 南京復興	第一級場站	捷運高運量系統之場站
25	BR12 中山國中	第二級場站	捷運中運量系統之場站
26	BR13 松山機場	第二級場站	捷運中運量系統之場站
27	BR14 大直	第二級場站	捷運中運量系統之場站
28	BR15/Y29 劍南路	第一級場站	雙軌道以上交會之場站
29	BR16 西湖	第二級場站	捷運中運量系統之場站
30	BR17 港墘	第二級場站	捷運中運量系統之場站
31	BR18 文德	第二級場站	捷運中運量系統之場站
32	BR19 內湖	第二級場站	捷運中運量系統之場站
33	BR20 大湖公園	第二級場站	捷運中運量系統之場站

編號	站名	場站分級	備註
34	BR21 葫洲	第二級場站	捷運中運量系統之場站
35	BR22 東湖	第二級場站	捷運中運量系統之場站
36	BR23 南港軟體園區	第一級場站	捷運高運量系統之場站
37	G05 景美	第一級場站	捷運高運量系統之場站
38	G06 萬隆	第一級場站	捷運高運量系統之場站
39	G07 公館	第一級場站	捷運高運量系統之場站
40	G08 台電大樓	第一級場站	捷運高運量系統之場站
41	G09/O05 古亭	第一級場站	捷運高運量系統之場站
42	G10/R08/LG01 中正紀念堂	第一級場站	捷運高運量系統之場站
43	G11 小南門	第一級場站	捷運高運量系統之場站
44	G13 北門	第一級場站	捷運高運量系統之場站
45	G14/R11 中山	第一級場站	捷運高運量系統之場站
46	G15/O08 松江南京	第一級場站	捷運高運量系統之場站
47	G17 台北小巨蛋	第一級場站	捷運高運量系統之場站
48	G18 南京三民	第一級場站	捷運高運量系統之場站
49	G19/Y36 松山／台鐵松山車站	第一級場站	捷運高運量系統之場站、 臺北市內之台鐵場站
50	LG02 植物園	第二級場站	捷運中運量系統之場站
51	LG03 廈安	第二級場站	捷運中運量系統之場站
52	LG04 加蚋	第二級場站	捷運中運量系統之場站
53	O06/R07 東門	第一級場站	捷運高運量系統之場站
54	O09 行天宮	第一級場站	捷運高運量系統之場站
55	O10 中山國小	第一級場站	捷運高運量系統之場站
56	O11/R13 民權西路	第一級場站	捷運高運量系統之場站
57	O12 大橋頭	第一級場站	捷運高運量系統之場站
58	R01 廣慈／奉天宮	第一級場站	捷運高運量系統之場站
59	R02/Y38 象山	第一級場站	捷運高運量系統之場站
60	R03 台北 101/世貿	第一級場站	捷運高運量系統之場站
61	R04 信義安和	第一級場站	捷運高運量系統之場站
62	R06 大安森林公園	第一級場站	捷運高運量系統之場站
63	R09 台大醫院	第一級場站	捷運高運量系統之場站
64	R12 雙連	第一級場站	捷運高運量系統之場站
65	R14 圓山	第一級場站	捷運高運量系統之場站
66	R15 劍潭	第一級場站	捷運高運量系統之場站
67	R16/Y26 士林	第一級場站	捷運高運量系統之場站
68	R17 芝山	第一級場站	捷運高運量系統之場站

編號	站名	場站分級	備註
69	R18 明德	第一級場站	捷運高運量系統之場站
70	R19 石牌	第一級場站	捷運高運量系統之場站
71	R20 唹哩岸	第一級場站	捷運高運量系統之場站
72	R21 奇岩	第一級場站	捷運高運量系統之場站
73	R22 北投	第一級場站	捷運高運量系統之場站
74	R22A 新北投	第一級場站	捷運高運量系統之場站
75	R23 復興崗	第一級場站	捷運高運量系統之場站
76	R24 忠義	第一級場站	捷運高運量系統之場站
77	R25 關渡	第一級場站	捷運高運量系統之場站
78	Y1A	第二級場站	捷運中運量系統之場站
79	Y2A	第二級場站	捷運中運量系統之場站
80	Y3	第二級場站	捷運中運量系統之場站
81	Y4	第二級場站	捷運中運量系統之場站
82	Y24	第二級場站	捷運中運量系統之場站
83	Y25	第二級場站	捷運中運量系統之場站
84	Y27	第二級場站	捷運中運量系統之場站
85	Y28	第二級場站	捷運中運量系統之場站
86	Y30	第二級場站	捷運中運量系統之場站
87	Y31	第二級場站	捷運中運量系統之場站
88	Y32	第二級場站	捷運中運量系統之場站
89	Y33	第二級場站	捷運中運量系統之場站
90	Y34	第二級場站	捷運中運量系統之場站
91	Y35	第二級場站	捷運中運量系統之場站
92	Y39	第二級場站	捷運中運量系統之場站
93	台鐵萬華車站	第一級場站	臺北市內之台鐵場站

註：環狀線編號係規劃階段使用之代號，未來通車營運後以臺北大眾運輸捷運股份有限公司使用之編號原則編列。各場站名稱以主管機關公告為準。

三、可申請開發許可地區適用範圍

(一) 適用範圍

場站周邊依臺北市土地使用分區管制自治條例第 80 條之 4 規定以大眾運輸場站之距離，訂定可申請開發許可地區適用範圍，前開範圍分為核心區及一般區。

1. 核心區：以距離捷運場站或臺鐵場站出入口 150 公尺範圍

內。

2. 一般區：以距離捷運場站或臺鐵場站出入口超過 150 公尺至 500 公尺範圍內。

(二) 劃定原則

1. 基地範圍全部或部分坐落於核心區者，適用本計畫核心區相關規定；基地範圍全部或部分坐落於一般區者，適用本計畫一般區相關規定。

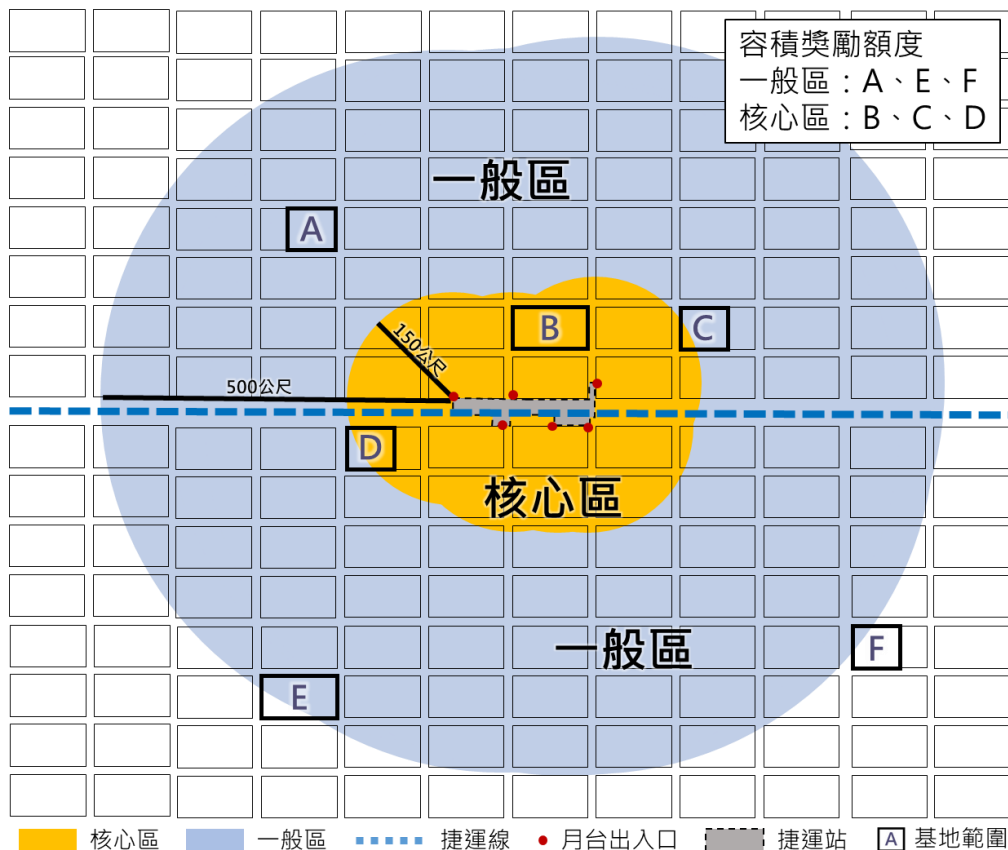


圖 4-1 可申請開發許可地區容積獎勵適用範圍示意圖

2. 前開可申請開發許可地區不包括下列各項：

- (1) 非都市發展用地（如保護區、風景區、河川區、保存區……等）、位於依水土保持法劃定公告之山坡地、山限區。

- (2) 指定古蹟所在之街廓。

附件二、修訂臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫案可申請開發許可地區容積獎勵規定

一、容積獎勵機制

為鼓勵捷運場站周邊配合大眾運輸導向都市發展規劃，爰依臺北市土地使用分區管制自治條例第 80 條之 4 規定劃定可申請開發許可地區，基地位於前開可申請開發許可地區適用範圍內且符合本計畫規定，申請人得擬具開發許可計畫向臺北市政府申請容積獎勵。

容積獎勵額度依各基地申請之獎勵項目疊加計算，不得超過基地所在之分級分區容積獎勵額度。基地範圍全部或部分坐落於核心區者，適用核心區容積獎勵額度；基地範圍全部或部分坐落於一般區者，適用一般區容積獎勵額度。

表 5-1 容積獎勵額度

容積獎勵	第一級場站	第二級場站
核心區	容積獎勵為基準容積 30%	容積獎勵為基準容積 20%
一般區	容積獎勵為基準容積 15%	容積獎勵為基準容積 10%

二、適用容積獎勵之條件

(一) 依本計畫申請開發許可及辦理都市計畫變更者，應取得基地全數土地及合法建築物所有權人之同意；實施都市更新案者得由實施者提出申請，或循都市更新條例提出更新事業計畫，並符合都市更新條例第 22 條規定之同意比例。

(二) 基地規模

1. 達 2,000 平方公尺以上。
2. 達 1,000 平方公尺以上之完整街廓。
3. 如基地符合下列情事之一，得另依都市計畫法相關規定辦理，不受前開 1、2 項之規模限制：
 - (1) 基地未達 2,000 平方公尺，但超過 1,000 平方公尺。
 - (2) 申辦捷運出入口移設或增設，且經目的事業主管機關同意。
 - (3) 未達 1,000 平方公尺之完整街廓。

(三) 基地應臨接計畫道路或指(認)定建築線之巷道應達 8 公

尺；不足者應自建築線退縮補足。

(四) 基地開發後總容積依下列公式核計

$$V = V0 + \Delta V1 + \Delta V2 + \Delta V3 + \Delta V4$$

V：土地開發後總容積。基地基準容積加計都市更新容積獎勵、容積移轉移入容積、增額容積、都市計畫容積獎勵及其他容積獎勵後之總容積，不得超過基準容積 2 倍。

V0：基地基準容積。

$\Delta V1$ ：可申請開發許可地區容積獎勵， $\Delta V1 = \Delta D1 + \Delta D2 + \Delta D3 + \Delta D4 + \Delta D5$ 。

$\Delta V2$ ：依臺北市大眾捷運系統與地下街設施移設及連通申請自治條例申請核給容積獎勵。

$\Delta V3$ ：都市更新容積獎勵。

$\Delta V4$ ：容積移轉移入之容積、增額容積及其他都市計畫容積獎勵。

(五) 前款總容積上限除下列都市計畫規定外，不受各基地原都市計畫總容積上限限制：

1. 97.2.29 府都規字第 09730017900 號公告「變更臺北市遷建住宅基地都市計畫暨劃定都市更新地區計畫案」：原法定容積率 225% 之第三種住宅區(特)(遷)及第三種商業區(特)(遷)，總容積不得超過原法定容積率 2 倍。
2. 108.1.18 府都規字第 10760657151 號公告「臺北市南港區都市計畫細部計畫(通盤檢討)案」內之產業生活特定專用區，按其申請當時公告之都市計畫規定辦理。

(六) 基地適用 104.8.18 府都規字第 10401064500 號公告「修訂臺北市信義計畫特定專用區細部計畫(第三次通盤檢討)案」者，應先申請依該計畫書規定之增額容積達基準容積 20% 後，始得申請本計畫開發許可容積獎勵，並應符合該計畫書五、(二)、3.「增額容積加計容積移轉及其它容積獎勵，其上限合計不得超過原基準容積之 50%」後，再申請本計畫規定之增額容積，其土地開發後總容積不得超過

基準容積 2 倍。

三、容積獎勵項目

本案容積獎勵項目、計算方式、申請條件及其他應遵行事項如下，各基地可申請疊加之獎勵總額依表 5-1 訂定。

申請人依本計畫申請之各項容積獎勵所提供之空間或回饋之設施，不得與其他容積獎勵重複計列。

(一) △D1：移設捷運設施或增設捷運出入口

1. 基地申請移設捷運設施者，除依《臺北市大眾捷運系統與地下街設施移設及連通申請自治條例》第 18 條第 1 項第 3 款放寬容積率外，並得再給予容積獎勵，容積獎勵值按設施所占樓地板面積依地面層 1 倍，地下層及地上二層以上各 0.5 倍總和計算之。基地增設捷運出入口者，得比照申請本計畫容積獎勵。
2. 捷運設施移設或捷運出入口增設於基地內者，得經臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議通過放寬建蔽率，惟建蔽率放寬最多不得超過 10%。但捷運開發區、聯合開發區或交通用地於都市計畫書內已有放寬建蔽率規定者，從其規定。
3. 本項容積獎勵非屬《臺北市大眾捷運系統與地下街設施移設及連通申請自治條例》第 13 條第 1 項第 1 款所指都市計畫規定移設情形，其移設捷運設施或增設捷運出入口工程費用應由申請人負擔。
4. 申請人應取得目的事業主管機關同意後，提出容積獎勵申請。

(二) △D2：設置自行車轉乘停放空間

1. 基地提供市府設置公共自行車停車空間或提供公眾使用之一般自行車停車空間者，該自行車停車空間應留設於地面層且臨道路側，並依實際留設面積給予容積獎勵。
2. 該自行車停車空間應具開放性以利公眾使用，經核定後，倘因政策調整市府已無需求，則應改為開放空間供公眾使

用，不得作為其他使用。

3. 基地內設置公共自行車者，開發單位需負擔建置費用（含車樁、車輛費用）。
4. 申請人應取得目的事業主管機關同意後，提出容積獎勵申請。

（三）△D3：留設友善人行空間

基地留設開放空間及行人通行空間者，依其留設規模由標準級及進階級擇一申請容積獎勵。相關規定及獎勵額度依表 5-2 及表 5-3 申請。

表 5-2 △D3 留設友善人行空間—標準級

項目	設計規定	容積獎勵額度
1	建築物鄰 8 公尺以下道路境界線之退縮，自人行道及建築物高度比檢討範圍外起算，一側建築物退縮距離達 2 公尺以上。	符合 3 項以上： 1% 符合 4 項以上： 2% 符合 5 項以上： 3%
2	建築物與鄰地境界線距離平均寬度達 3 公尺，最小淨寬達 2 公尺以上。	
3	基地內留設寬度 4 公尺以上供公眾通行之通道，最小淨寬達 2.5 公尺以上，且通道兩端均銜接公共設施用地或道路。	
4	基地集中設置開放空間廣場達 200 平方公尺以上，其任一側最小淨寬達 8 公尺以上，且長寬比不得超過 3。	
5	建築物地面層鄰接公共空間側留設供公眾使用之挑高半戶外空間，其樑下淨高達 6 公尺以上，留設面積達 36 平方公尺以上，任一側最小淨寬達 6 公尺以上，且長寬比不得超過 3。	
6	環境設計	
7	建築物斜對角距離平均未超過 45 公尺；倘超過 45 公尺，以設計手法規劃建物立面，避免形成連續性牆面。	
7	基地面臨都市計畫道路、公共設施或指定建築線之既成巷道沿街面，留設供人行走之地面道路或騎樓且具延續性，並配合基地周遭相鄰街廓整體考量設置，無遮簷部分須以滲透設計，其設計經由建築師簽證。留設供人行走之地面道路或騎樓，各部分淨寬均達 2 公尺以上至 6 公尺以下。	依實際留設面積給予獎勵
8	友善人行	
8	協助基地所坐落同一街廓或毗鄰街廓整修順平騎樓或無遮簷人行道，並取得其土地及建物全體所有權人同意自行維護管理文件者。	整修一棟建築物之騎樓、無遮簷人行道給予基準容積 0.25%

表 5-3 △D3 留設友善人行空間—進階級

項目		設計規定	容積獎勵額度
1	基地退縮	建築物鄰 8 公尺以下道路境界線之退縮，自人行道及建築物高度比檢討範圍外起算，一側建築物退縮距離達 4 公尺以上。	符合 3 項以上： 2% 符合 4 項以上： 4% 符合 5 項以上： 6%
2		建築物與鄰地境界線距離平均寬度達 6 公尺，最小淨寬達 4 公尺以上。	
3	人行通道	基地內留設寬度 8 公尺以上供公眾通行之通道，最小淨寬達 4 公尺以上，且通道兩端均銜接公共設施用地或道路。	
4	開放空間	基地集中設置開放空間廣場達 300 平方公尺以上，其任一邊最小淨寬達 10 公尺以上，且長寬比不得超過 3。	
5	附頂蓋開放空間	建築物地面層鄰接公共空間側留設供公眾使用之挑高半戶外空間，其樑下淨高達 6 公尺以上，留設面積達 72 平方公尺以上，任一邊最小淨寬達 8 公尺以上，且長寬比不得超過 3。	
6	環境設計	建築物斜對角距離平均未超過 45 公尺；倘超過 45 公尺，以設計手法規劃建物立面，避免形成連續性牆面。	
7	人行通道騎樓設置	基地面臨都市計畫道路、公共設施或指定建築線之既成巷道沿街面，留設供人行走之地面道路或騎樓且具延續性，並配合基地周遭相鄰街廓整體考量設置，無遮簷部分須以滲透設計，其設計經由建築師簽證。留設供人行走之地面道路或騎樓，各部分淨寬均達 2 公尺以上至 6 公尺以下。	依實際留設面積給予獎勵
8	友善人行	協助基地所坐落同一街廓或毗鄰街廓整修順平騎樓或無遮簷人行道，並取得其土地及建物全體所有權人同意自行維護管理文件者。	整修一棟建築物之騎樓、無遮簷人行道給予基準容積 0.25%

(四) △D4：回饋公益設施空間

1. 申請人應將容積獎勵值 50% 對應之容積樓地板面積，於興建完成後無償捐贈予市府作為公益設施，剩餘容積獎勵值 50% 對應之容積樓地板面積由申請人自行運用。
2. 公益設施項目以申請當時本府最新公告之「臺北市都市更新建議優先提供社會福利設施或其他公益設施一覽表」為

限。申請人得自行選擇前開一覽表內公益設施項目，並取得需求機關同意設置公益設施後，提出容積獎勵申請。

3. 公益設施捐贈內容應包括土地持分、建築物及其他附屬設施（包含大公、小公）。設置於建物低樓層（以建築物總樓層數 1/3 以下認屬低樓層）、集中設置為原則，如經需求機關同意，得不在此限。

（五）△D5：繳納代金

1. 申請人應繳納本容積獎勵值 50% 之回饋代金。
2. 回饋代金之金額應由主管機關委託 3 家以上專業估價者查估後評定之；其所需費用由申請人負擔。
3. 回饋代金之收入，50% 挹注捷運建設基金、50% 挹注容積代金基金、住宅基金或都市更新基金。

四、增額容積

- （一）基地符合本案開發許可地區容積獎勵申請條件，且臨接 20 公尺以上已開闢之都市計畫道路者，得申請本項增額容積。
- （二）未申請開發許可容積獎勵項目者亦可申請增額容積。
- （三）適用核心區內者，增額容積上限為基準容積 40%；適用一般區者，增額容積上限為基準容積 20%。但基地符合下列條件者，得額外申請增額容積加給，惟各基地加給後之增額容積量上限，適用核心區者以基準容積 50% 為限，適用一般區者以基準容積 40% 為限。
 1. 基地規模：達 3,000 平方公尺以上者，增額容積上限得增加基準容積 10%；達 5,000 平方公尺以上者，增額容積上限得增加基準容積 15%。
 2. 臨接計畫道路寬度（臨接 2 條以上計畫道路者，以其中最寬之計畫道路計算）：30 公尺以上者，增額容積上限得增加基準容積 5%；40 公尺以上之計畫道路者，增額容積上限得增加基準容積 10%。
 3. 前 2 項增額容積加給條件，同項間可擇一申請，不同項間

可疊加申請。

(四) 增額容積價金之金額應由主管機關委託 3 家以上專業估價者查估後評定之；其所需費用由申請人負擔。

(五) 增額容積量由臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議審定。

五、土地使用分區管制規範

(一) 住宅區第 1 層作日常服務設施

1. 臨接 30 公尺以上計畫道路之住宅區基地，於符合其所屬分區土地使用管制規定下，建築物第 1 層作日常生活服務性設施使用之容積樓地板面積，應超過第 1 層容積樓地板面積之 60%。
2. 前項所稱之住宅區不包含第一種住宅區、第二種住宅區、第二之一種住宅區及第二之二種住宅區。
3. 日常服務設施之使用項目依《臺北市土地使用分區管制自治條例》包含以下六大類別：托兒教保（第 4 組）、醫療保健（第 7 組）、郵務金融（第 9 組、第 30 組）、零售飲食（第 17 組至第 22 組）、日常服務（第 26 組、第 27 組至第 29 組）、健身服務（第 33 組）。

(二) 法定停車空間折減

為鼓勵使用大眾運輸工具，基地位於本計畫可申請開發許可地區，停車空間應適度折減併納入開發計畫檢討。

1. 適用核心區基地，非住宅使用樓地板之停車空間，應依臺北市土地使用分區管制自治條例規定檢討法定停車空間減設 30%之數量。
2. 適用一般區基地，非住宅使用樓地板之停車空間，辦理建築物交通影響評估應以私人汽機車運具比例合計不超過 40%推估設置。
3. 住宅使用樓地板之停車空間，以不超過依臺北市土地使用分區管制自治條例規定檢討核算之停車位數量為原則；惟

仍應於個案基地內部空間自行滿足停車需求。

4. 法定停車空間得免依本市土地使用分區管制自治條例第86條之1加倍留設停車位。

5. 為鼓勵基地充分利用或提供大眾運輸工具，各基地應檢討提出共享運具及停車空間供公眾使用計畫之可行性，且於申請時併同提出。

6. 基地應配合本府交通主管機關（交通局）指認設置臨停接駁、裝卸貨、公車轉乘空間或自行車停車空間等。

（三）土地使用分區管制規範內列明為「原則」之部分，如申請案經臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審查通過，得不受此原則性之規定。

六、申請流程作業期限

（一）符合本都市計畫規定之基地，得自本都市計畫公告實施日起4年內提出申請，申請文件應含開發許可計畫及都市設計審議書圖。

（二）基地應於收受臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會核定函之日起1年內申請建造執照；但基地屬都市更新案者，應自更新事業計畫核定之日起2年內申請建造執照。以權利變換方式實施，且其權利變換計畫與都市更新事業計畫分別報核者，得自擬訂權利變換計畫經核定之日起1年內為之。

（三）未依前述時程申請建造執照者，其開發許可計畫自前開所定期間屆滿之次日起失其效力。

七、可申請開發許可地區申請流程及審議方式

本專案計畫之作業流程、申請書件、計畫應表明事項及申請流程注意要點另訂之。

附件三、修訂臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫案都市設計準則

為促進地區公共環境品質的提升，並考量開發對環境可能產生之衝擊，依本案申請之基地，應配合本市 2050 淨零碳排政策目標，併同開發許可計畫提出低碳建築、節能減廢之建築構想說明，並依下列都市設計準則進行規劃設計，提送臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議。

一、公共開放空間及人行系統

- (一) 基地應依原都市計畫規定留設騎樓或 3.64 公尺以上之無遮簷人行道，人行淨寬以至少留設 2.5 公尺為原則。
- (二) 基地之騎樓、無遮簷人行道及帶狀式公共開放空間應為連續鋪面，採無障礙之環境設計，且應與相鄰基地高程順平。
- (三) 捷運出入口應有遮簷，其相鄰或位於交叉路口、地區人行動線節點之基地，應依原都市計畫規定加大開放空間為原則，並增加綠蔭植栽達遮蔭效果、避免設置車道出入口，提升人行環境品質。
- (四) 住宅區之基地圍牆高度不得高於 2 公尺，且臨道路側、開放空間及永久性空地之圍牆基座不得超過 45 公分、透空率不得小於 70% 為原則。
- (五) 非住宅區之基地不得設置圍牆或高度 45 公分以上之綠籬；建築物地面層倘作為店面或公共性使用，應設置面臨街道之獨立人行出入口並考量與外部開放空間之互動性。
- (六) 基地內留設之公共開放空間，應考量行人之視覺與活動，設置中、低光源之夜間照明設施，其於夜間平均照度以不得低於 6 勒克斯為原則，以塑造舒適、具安全感之人行環境。

二、建築物管制與景觀設計

- (一) 基地地面層相關設備及通風設施應避開主要開放空間及人行動線，並儘量與建築物主體整併，予以遮蔽美化。
- (二) 建築物外牆之顏色，應以中、高明度、中、低彩度為原則，

不得使用高反射性材料。

(三) 基地之建築設計應考量與周邊地區山川景觀資源及地區風向作合理配置。

(四) 基地應設置集中式垃圾貯存空間，並以放置地下層為原則。

三、基地交通規劃及停車空間

(一) 基地應考量大眾運輸系統、汽、機車及自行車等轉乘需求，並將衍生之停車、裝卸貨、接駁及其他臨時停車需求納入，整體規劃停車空間。

(二) 公共自行車停車空間及供公眾使用之一般自行車停車空間應留設於地面層且臨道路側，具開放性，周邊不得設置實牆。自行車停車格後應留設 2 公尺淨寬之操作空間。

(三) 基地之汽、機車出入口應以集中設置於一處為原則；並考量鄰近道路交通系統及人行動線之整體規劃，以人行及車行動線互不干擾為原則。

(四) 基地車道出入口自指定退縮人行空間後留設 4.5 公尺之緩衝空間為原則，倘停車數量超過 150 輛以上，車道出入口緩衝空間留設 6 公尺以上為原則。

(五) 基地之汽、機車停車位應各有 20% 以上安裝充電系統為原則。

四、提升地區綠意與環境韌性

(一) 基地開放空間或法定空地之綠化，以敷地多保水、生態多樣化或多樣性綠化設計為原則，盡量避免單一人工草皮設計，種植之喬木以開展型且不竄根為原則，且不得影響人行可及性。

(二) 基地應採內政部綠建築評估系統，並取得綠建築候選證書及通過綠建築分級評估銀級以上為原則，並取得綠建築標章。

(三) 基地綠覆率達 100% 為原則。

(四) 貯集滯洪量以基地面積每平方公尺應貯集 0.08 立方公

尺之雨水體積為計算基準。

五、其他

- (一) 本都市設計準則未規範詳盡之部分，應依原都市計畫書及相關法令規定辦理。
- (二) 本都市設計準則中列明為「原則」之部分，如申請案因基地條件限制，經臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議通過，得不受此「原則」性規定之限制。

附錄一、TOD 策略研析

為使本市大眾運輸導向發展計畫更臻完善，於本次細部計畫修訂作業前期研究階段，本府相關單位共同研析近年 SSCI 期刊大眾運輸導向發展 (TOD) 相關文獻，並綜整歸納作為本市精進方向，相關內容摘要如附。

TOD期刊論文研讀

1

◆ 探討國外城市TOD案例及規劃推動原則與策略，從中獲取可效法之處

編號	期刊論文名稱	國家/城市
1	(2015)Transit-oriented design in the Netherlands.	荷蘭
2	(2016)Developing transit-oriented corridors : Insights from Tokyo.	日本東京
3	(2013)The reshaping of land use and urban form in Denver through transit-oriented development.	美國丹佛
4	(2011)Transit-oriented development in a high-density city: Identifying its association with transit ridership in Seoul, Korea	韓國首爾
5	(2019)Ultra-high intensity redevelopment of the core area of Japanese rail transit hub station.	日本(東京、大阪)
6	(2021)A Comparison of Transit-Oriented Development in Sendai, Japan and Adelaide , Australia.	日本仙台、澳洲阿德雷德
7	(2020)Transit-oriented development policies and station area development in Asian cities.	富山、雅加達、吉隆坡
8	(2020)Transit-oriented development: A review of research achievements and challenges	全球
9	(2020)A conceptual framework and implementation tool for land use planning for corridor transit oriented development	中國武漢
10	(2010)Rail-based transit-oriented development: lessons from New York City and Hong Kong	美國紐約、香港
11	(2020)Evaluation of Relationships Between Ridership Demand and Transit-Oriented Development (TOD) Indicators Focused on Land Use Density, Diversity, and Accessibility: A Case Study of Existing Metro Stations in Bangkok	泰國曼谷

日本推動TOD政策

2

訂定土地使用計畫

地下連通與串聯

都市建築設計

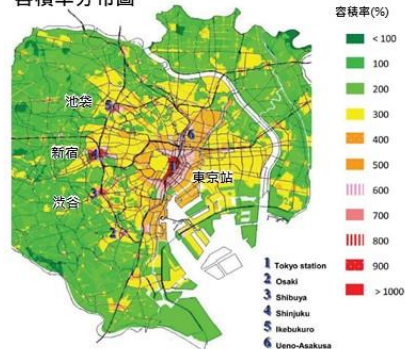
- C-TOD或稱TOC (以大眾運輸導向的廊帶空間發展)
- 高容積率
- 多元機能
- 複合使用
- 都市擴張

- 車站0-150m區域設置開放空間
- 劃設「特例容積率特定區」提高容積率，容積率設定超過1,000%，增加零售使用比例帶動地區人潮
- 車站200-300m區域開發價值最高，為超高強度再開發核心
- 設置商業零售機能，有效引導人流轉變為商業效益
- TOC:以大眾運輸導向都市廊帶空間發展，訂定廊帶各站計畫，各站彼此互補加成、防止競爭

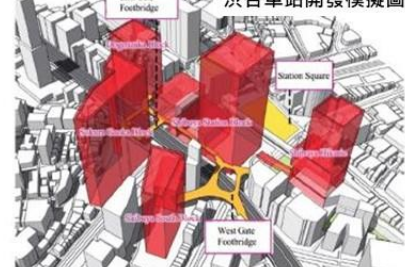
日本車站再開發 - 多元複合使用



容積率分布圖



渋谷車站開發模擬圖



日本TOD成功特殊關鍵：軌道運輸業者

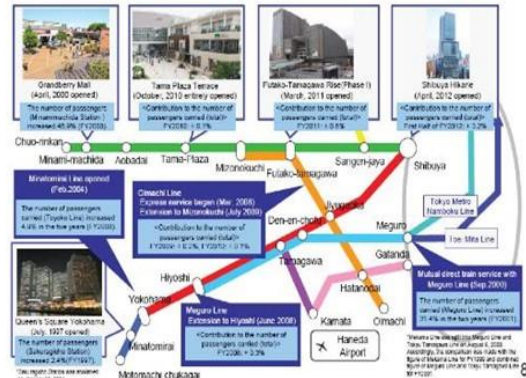
3

◆ 日本國鐵(國營事業)民營化

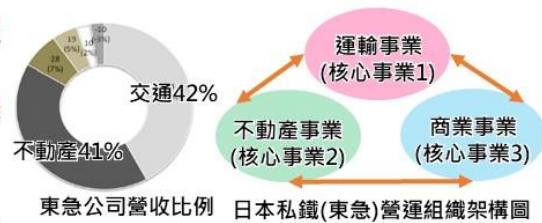
- 1980年代，國鐵因虧損問題(負債37兆日圓)及缺乏競爭力(低效率、怠惰)於1987民營化分為7間JR公司
- JR 東日本公司因國營事業時持有鐵路周遭的土地，該公司將近1/3營收都是透過土地資產開發購物中心、辦公室等，再拿賺到的錢投資興建鐵路

◆ 私鐵的獨特經營開發模式

- 19世紀末期(約1890年前後)，日本政府因為缺乏資金，以**特許條件**鼓勵民間自行設置營運鐵道事業
- **鐵道營運、不動產開發、零售事業三者互相加成**
- 將各場站周邊土地**商業類型分類**，**降低競爭關係**
- **機能互補**，增加民眾使用地鐵機會
- 末站土地做為主體公園、或鐵道沿線設置大學，**增加非通勤時間運輸量**



訂定各站使用計畫，透過互補增加搭乘地鐵機會



日本成功推動TOD因素

4

◆ 日本東京綠運輸比率高(88%)

- 大眾運輸路網密集以及良好的轉乘設計
- 密集準時的**接駁巴士**
- 高昂私有小型車**自駕成本**
-停車費、通行費、尖峰時段車速慢
- 日本公司**補貼交通費**制度

◆ 車站周邊滿足民眾生活需求

- **零售及土地混合使用**，提供民眾日常生活消費
- 500公尺範圍內設置**日常公共服務設施**
-托嬰、托幼、學校、醫院

◆ 地方政府協助：

- 以容積率的方式控制建築量體，鼓勵高強度發展
- 稅收優惠來吸引特定公司進駐車站區域，使場站周邊功能分化



東京地鐵路網圖

- 東京地鐵特色
 1. 共13條路線
 2. 共285個車站
 3. 總長度304.1公里
 4. 日均客運量為1040萬人次



亞太其他城市TOD推動方式

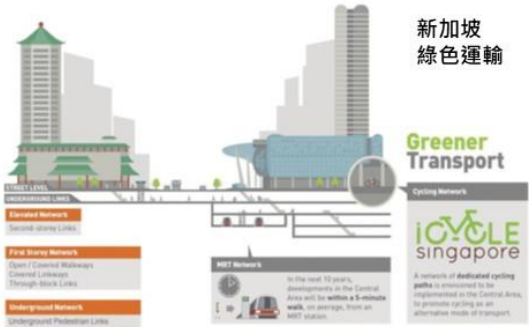
5

新加坡

- ◆ 協助居民從市中心遷移到規劃過之新市鎮
- ◆ 20分鐘內以步行、自行車方式到最近的鄰里中心
- ◆ 45分鐘內完成通勤路程，將城市交通運輸規劃與土地使用規劃結合
- ◆ 建立超過1000公里的自行車路網



人行、自行車道



新加坡綠色運輸

首爾

- ◆ 提高轉乘便利性：增加公車、火車站出入口
- ◆ 土地混合使用
- ◆ 重新建構街道網路，增加十字路口減少死巷



吉隆坡

- ◆ TOD範圍內給予額外的容積獎勵
- ◆ 改善步行環境及禁止車輛進入社區
- ◆ 地面層設置商業、效益最大化
- ◆ 立體連通



車輛限制區

歐美城市TOD推動方式

6

荷蘭

- ◆ 以人為本交通設計
- ◆ 道路縮減、把路留給行人，確保人行步道品質
- ◆ 設置交通寧靜區
- ◆ TOD範圍擴張至車站周邊2-3公里
- ◆ 車站附近興建高層建築



鹿特丹交通寧靜區



美國

- ◆ 市中心地區，以軌道交通、步行和自行車結合
- ◆ 於郊區設立鐵路

- ◆ 設置綠色空間及自行車道



丹佛

雷德蒙德

德國

- ◆ 減少汽車使用，實施停車限制



弗萊堡

ITDP's 8項指標TOD-standard

7

歐美、澳洲城市

荷蘭
美國丹佛
澳洲阿德雷德

城市特色：
汽車為主的通勤模式(塞車)
新市鎮開發

亞洲城市

日本東京、大阪
日本仙台、富山
韓國首爾
馬來西亞吉隆坡
印尼雅加達

城市特色：
人口密集、舊有市區改建

TOD 8項指標



TOD 8項指標



綜觀國際各城市發展TOD核心理念，都係源自**聯合國交通及發展策略研究所(ITDP)**提出TOD發展的8項指標：步行(Walk)、自行車(Cycle)、連接(Connect)、大眾運輸(Transit)、混合(Mix)、密集(Densify)、緊湊(Compact)及轉變(Shift)，這也是做為評估TOD發展的重要指標及要素，以高效率的大眾運輸系統為都市發展的主幹，善用交通場站優勢，透過場站**周邊土地使用強度提升、高效都市機能的融合**，並以此支持大眾運輸營運，以形塑高可居性、可及性及有效率之永續都市型態與土地利用模式。



借鏡國外案例回饋本府TOD計畫推動

8

國外案例及期刊整理

土地使用計畫

- 日本**
 - 建築物複合使用、混合使用
 - 提高容積/超高容積、容積獎勵
 - 緊湊城市
 - TOC沿線土地開發計畫分化零售類型以防止競爭
 - 都市機能替換、擴張或重組
- 荷蘭**
 - 高密度發展
 - 緊湊城市
 - 混和居住
- 美國**
 - 土地混合使用
 - 高度開發
 - 訂定總體土地使用計畫
- 其他**
 - TOD區域劃設、訂定新分區、計畫
 - 容積獎勵、高密度開發策略
 - 混合使用

TOD計畫精進作為



都市設計

日本

- 人行及候車空間改善
- 多層次行人系統

其他

- 行人導向
- 立體連通
- 通風建築/綠建築

韓國

- 友善人行空間

荷蘭

- 人本交通
- 多樣性及區域融合

TOD計畫精進作為

鼓勵設計

- 獎勵機制的變革，優先以設計類型獎勵
- 研擬都市設計準則，落實環境管理

※臺北市大眾運輸導向可申請開發許可計畫內容

人本交通

- 人行步道退縮、街角廣場留設
- 步行環境改善、行人道順平
- 捷運出入口移設與連通

※臺北市大眾運輸導向可申請開發許可計畫內容

立體連通

- 東區門戶南港立體連接廊道
- 信義計畫區空橋系統
- 西區門戶(北車)、東區捷運地下街

多元運具

- 開發基地提供共享運具停車空間給予獎勵
- 共享運具轉乘空間的設置

- 法定停車位依條件得辦理折減

※臺北市大眾運輸導向可申請開發許可計畫內容

- 鼓勵使用大眾運輸/1280月票

大眾運輸模式

日本

- 私鐵營運商
- 非通勤時間使用量
- 完善密集路網
- 提高私有車輛通勤成本
- 地鐵折扣
- 廣設地鐵出入口和轉乘巴士站

韓國

- 增強交通中心功能
- 公車與火車聯運服務

美國

- 減少對汽車依賴
- 多元街道空間、人本交通規劃
- 完善道路連結



減少汽車依賴

- 法定停車位依條件得辦理折減

※臺北市大眾運輸導向可申請開發許可計畫內容

- 鼓勵使用大眾運輸/1280月票

2050淨零排放

打造2050零碳首都

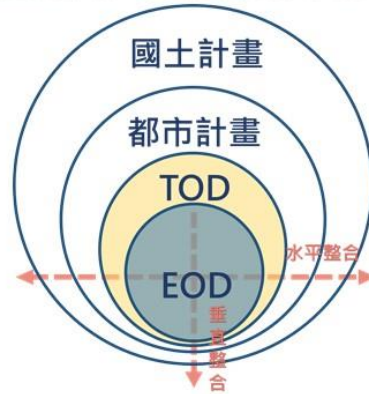
- 交通運輸佔全球碳排放量16%
- 2030年減碳目標25%→30%

臺北市淨零排放規劃

	2030	2050	局處分工
住商	<ul style="list-style-type: none"> • 全市節能15%以上 • 新商業建築為近零碳建築 • 既有建築50%裝設智慧電表 • 新建物導入建築能源匯制度 	<ul style="list-style-type: none"> • 全市節能30% • 新建物零碳排 • 建築全面裝設智慧電表 • 新住宅建築能源導入氫燃料電池 	環保局、產業局、工務局、都發局
運輸	<ul style="list-style-type: none"> • 市中心為超低排放區 • 市區公車電動化 • 政府公務車電動化 • 電動機車占30% • 建置200座電動機車快充站 	<ul style="list-style-type: none"> • 全市全區為超低排放區 • 導入氢能公車運行 • 禁售燃油車 • 車輛全面新能源化 	交通局、環保局
產業	<ul style="list-style-type: none"> • 氣候劇投資優先 • 擴大外資投入綠色基礎建設 • 發展新產業與關鍵技術(CCS) 	<ul style="list-style-type: none"> • 建構永續金融生態系(綠色基金與債券) • 綠色數位轉型(5G、物聯網) 	產業局、財政局、主計處
廢棄物	<ul style="list-style-type: none"> • 資源回收率70% • 資源回收發電 • 垃圾再利用率100% • 用戶污水接管率達90% 	<ul style="list-style-type: none"> • 建置資源零廢棄排能循環園區 • 污水接管率達100% 	環保局、工務局
林業(碳匯)	<ul style="list-style-type: none"> • 全市綠資源佔55% • 社宅屋頂綠化達50% 	<ul style="list-style-type: none"> • 綠資源面積佔全市60%、提升綠匯量 • 維持及強化濕地固碳能力 	工務局、教育局、產業局、都發局
再生能源	<ul style="list-style-type: none"> • 太陽光電設備累計設置容量100MW • 市府大樓全面使用再生能源 • 引進建置區能儲存基礎設施 • 建置分散式儲能系統 	<ul style="list-style-type: none"> • 再生能源使用權大化(達40%以上) • 建構區區燃料供應站 	都發局、產業局

TOD

加速民間共同推動碳中和



減碳
共享
綠能
安全
複合

- 以設計手段增加開放空間，鼓勵綠化
- 減少交通運輸碳排放
 - 建構友善通行空間，提升人行、自行車使用率
 - 檢討法停空間、抑制私人運具
 - 共享運具設置、鼓勵使用綠運具
 - 代金挹注捷運建設基金、永續經營

附錄二、臺北市都市計畫委員會公民或團體意見綜理表

案名	修訂臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫案		
編號	1	陳情人	林○全
訴求意見 與建議	<p>https://www.youtube.com/watch?v=GxvpK17uyKg&t=1854s 關於這個案件-在 16 分:30 秒我看到都市發展局排除山坡地+山限區-不能申請容積獎勵。</p> <p>目前這些地方的開發都要都審。是否可以考慮以每個案件的情況讓都審委員決定允許容積獎勵。</p>		
市府 回應說明	<p>本計畫之大眾運輸導向發展配合韌性城市及本市 2050 淨零碳排政策目標，於兼顧都市發展容受力情形下，落實緊密城市之發展，且本計畫係屬通案性規範，爰考量整體環境衝擊，可申請開發許可地區排除環境較為敏感之地區，包括非都市發展用地、位於依水土保持法劃定公告之山坡地及山限區。</p>		
委員會 決議	<p>一、本案除以下幾點，餘依公展計畫書及本次會議市府所送補充會議資料之修正對照表修正通過。</p> <p>(一)可申請開發許可地區適用範圍之劃定原則，依市府回應係擇優認定，請修正計畫書文字或輔以圖示說明，以資明確。</p> <p>(二)都市設計準則四、提升地區綠意與環境韌性 (一) 複層、多樣化綠化之文字，修正為敷地多保水、生態多樣化或多樣性綠化，以保留規劃設計彈性。</p> <p>(三)本次提會修正內容就可申請開發許可地區之基地規模第 3 點文字，修正為「如基地符合下列情事之一，得另依都市計畫法相關規定辦理，不受前項之規模限制：.....。」。</p> <p>二、委員所提增加容積獎勵對周邊環境容受力及公共設施需求之影響與配套措施、法定停車空間折減與容積獎勵之關係、落實大眾運輸導向土地開發之可行性與誘因、捷運設施移設之積極性要求、協助大眾運輸系統之獎勵、配合 2050 淨零碳排政策目標之項目提高容積獎勵額</p>		

	<p>度、不同發展密度場站之適用範圍、容積獎勵給予與相對應之回饋內容、場站坐落不同行政區如何結合地區新舊發展，以突顯各行政區的環境特色、排除場站周邊環境敏感與視覺敏感區等建議，提供申請單位作為後續檢討修正參考</p> <p>三、公民或團體陳情意見依市府回應說明辦理。</p>		
<p>編號</p>	<p>2</p>	<p>陳情人</p>	<p>林○萱</p>
<p>訴求意見 與建議</p>	<p>第一次陳情</p> <p>壹、旨揭計畫於108年1月24公告發布實施，本次「修訂臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫案」於111年1月18日至110年2月26日進行計畫書公開展覽，先予敘明。自計畫發布以來，臺北市之建成地區密布，致使都市再生動能不足、土地整合不易，故市府本次之修訂若欲達到本政策推動之效，鼓勵民間申請旨揭計畫，促進臺北市大眾運輸導向之都市發展，提供七點意見如下：</p> <p>一、針對可申請開發許可地區適用範圍予以全盤考量</p> <p> 本計畫案係以大眾運輸導向為主之都市發展政策，其中於附件一、修訂臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫案大眾運輸導向可申請開發許可地區規定一文中，亦有明確顯示有關大眾運輸捷運場站之適用分級，透過捷運旅次級運輸量之運能，彰顯大眾運輸系統於臺北市交通路網發展及城市生活之重要性。</p> <p> 因此，針對適用範圍予以全盤考量為當基地範圍為兩處第一級場站之高運量系統所適用之一般區以上範圍，應予以適用核心區之相關規定，以達鼓勵大眾運輸導向發展之實質面成果；並於本次公展書文第 50 頁之（一）適用範圍一節約予修訂。</p> <p>二、針對可申請開發許可地區劃定原則予以明確指認</p> <p> 旨揭計畫書第 50 頁（二）劃定原則一項，雖已提及「基地範圍全部或部分坐落於核心區者，適用本計畫核心區相關規定；基地範圍全部或部分坐落於一般區者，適用本計畫一般區相關規定」，惟本次公開展覽之書件，並無明確指認出可劃定之範圍圖說，對於申請人之</p>		

範圍認定而言顯有窒礙難行之虞。

再者，針對指認之可申請開發許可地區之範圍區域，應確實考量臺北市都市發展之街廓完整性，避免將原細碎化之基地過度切割開發，應於本次修訂計畫中同步定義其適用範圍劃定原則，即凡基地範圍全部或部分坐落於適用範圍內時，其於該完整街廓範圍內不得排除任一土地為原則。

三、針對可申請開發許可地區容積獎勵規定之獎勵條件調降申請規模

有關附件二、修訂臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫案可申請開發許可地區容積獎勵規定之第二點適用容積獎勵條件一項，應考量臺北市普遍性適用規模原則。

本次修訂計畫緣由之一即為調降申請規模，俾利鼓勵民間申請實行，對於臺北市重建之基地整合與開發而言，鮮少有超過 2,000 平方公尺以上之基地開發案，故雖於該文（第 52 頁）內第二條第二項第三款中敘明例外情況得以市都委會審議同意外；考量全市性之通用原則，為鼓勵於此計畫精神推動執行有案，仍應於該項第一款酌降基地規模至達 1,500 平方公尺以上為適由。

四、修訂 p.54 可申請開發許可地區適用容積獎勵條件之（四）基地開發後總容積依下列公式核計之 $\Delta V1$ 容積獎勵項目：

說明：考量現代建築建材品質及居住安全，應予以列入鼓勵建材升級之容積獎勵項目，爰建議比照都市更新建築容積獎勵辦法第 10 條至第 13 條辦理。

本次公展內容：

$\Delta V1$ ：可申請開發許可地區容積獎勵

$\Delta V1 = \Delta D1 + \Delta D2 + \Delta D3 + \Delta D4 + \Delta D5$ 。

爰建議增列 $\Delta D6$ ：建築品質提升：申請人所興建之建築物，取得候選綠建築證書、候選智慧建築證書、無障礙環境設計、建築物耐震設計者等，應依規定給予獎勵容積。

● 取得候選綠建築證書

- 一、鑽石級：基準容積百分之十。
- 二、黃金級：基準容積百分之八。
- 三、銀級：基準容積百分之六。

四、銅級：基準容積百分之四。

五、合格級：基準容積百分之二。

前項各款獎勵容積不得累計申請。

● 取得候選智慧建築證書

一、鑽石級：基準容積百分之十。

二、黃金級：基準容積百分之八。

三、銀級：基準容積百分之六。

四、銅級：基準容積百分之四。

五、合格級：基準容積百分之二。

前項各款獎勵容積不得累計申請。

● 採無障礙環境設計者

一、取得無障礙住宅建築標章：基準容積百分之五。

二、依住宅性能評估實施辦法辦理新建住宅性能評估之無障礙環境：

(一) 第一級：基準容積百分之四。

(二) 第二級：基準容積百分之三。

前項各款獎勵容積額度不得累計申請。

● 採建築物耐震設計者

一、取得耐震設計標章：基準容積百分之十。

二、依住宅性能評估實施辦法辦理新建住宅性能評估之結構安全性能：

(一) 第一級：基準容積百分之六。

(二) 第二級：基準容積百分之四。

(三) 第三級：基準容積百分之二。

前項各款獎勵容積額度不得累計申請。

五、修訂 p. 57 增額容積第三點(加給之適用規定)：
說明：考量基地規模與臨路條件同為都市發展架構下之重點基地發展元素，故原公展內容之：(三)適用核心區內者，增額容積上限為基準容積 40%；適用一般區者，增額容積上限為基準容積 20%。
但基地規模達 3,000 平方公尺以上者，增額容積上限得再增加基準容積 10%。
建議應予以增列凡基地面積臨路 40 米以上之街廓範圍，增額容積上限得再增加基準容積 20%。

六、刪除 p. 58 土地使用分區管制規範之法定停車空間折減項目：

說明：本計畫係以鼓勵大眾運輸導向系統為主要推動方向，故針對非住宅使用樓地板之停車空間，定有法定空車折減有其必要性；惟針對住宅使用之區域，仍須考量一般民眾假日休閒、出遊等，故有持有汽車及停放之生活需求。爰建議予以刪除第 3 點限制住宅使用樓地板之停車空間規定。

七、增列 p. 59 土地使用分區管制規範之高度比規定：

說明：考量土地使用效用及都市景觀設計，臺北市建築之都市容貌，並鼓勵民間申請本市以大眾運輸導向之政策推動，凡可申請開發許可地區經核准獎勵者，得放寬高度限制。但其建築物各部分高度不得超過自該部分起量至面前道路中心線水平距離之五倍。商業區內建築物自建築基地之後面基地線規定法定後院深度之二倍範圍內，其後院深度比不得小於零點二五，超過範圍部分，不受後院深度比之限制。

第二次陳情

有關 111 年 1 月 17 日臺北市政府公告[修訂臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫案]之公展計畫書，其計畫緣由乃回應大眾運輸導向之都市發展精神，透過開發許可機制活化都市再生發展；原計畫自 108 年公告發布實施至今，尚未有民間申請案件，故本次市府希冀從適用範圍、申請規模、獎勵機制、行政程序、都市設計之五個面向研議修訂，促進本案落實之施行效率。

惟本次公展版本內容置於臺北市的地理規模與都市發展脈絡之架構下，仍建請市府以本次公展內容中，參酌以下建議予以調整，俾利貫徹旨揭案計畫精神。

一、補充修訂 p. 16 可申請開發許可地區之適用範圍之(二)劃定原則：

說明：考量申請開發許可地區應以完整街廓為原則，俾利進行基地整合、都市設計規劃等，應解釋加註其適用範圍為該完整街廓。

“1. 基地範圍全部或部分坐落於核心區者，(該完整街廓皆)適用本計畫核心區相關規定；基地範圍全部或部分坐落於一般區者，(該完整街廓皆)適用本計畫一般區相關規定”

二、增列 p. 16 可申請開發許可地區之適用範圍之(二)劃定原則： 3. 基地範圍全部或部分位於兩處第一級場站以上之一般區，適用核心區之規定。

說明：臺灣地狹人稠，尤以臺北市為國家首都，其通勤、就

業、就學人口皆為全國第一；在臺北市大眾交通路網密集的遍佈下，更有機會落實 TOD (Transit-Oriented Development) 永續都市發展的土地利用模式。臺北捷運單月之旅運量高達約 5000 萬人次，通車至今逾 25 年，已徹底和臺北都會區都市發展元素密不可分；本計畫基於之場站分級精神，雖已擴大鼓勵大眾運輸導向發展之可及性，但對於運量之承載效能仍有未完善顧及之處；此外，原計畫所認定之核心區範圍，大多以零售商業為土地使用效益，生活居住區仍與場站會有一定距離。爰此，考量捷運場站之大量旅運量及開發許可範圍內仍應保有相對應的生活居住品質之情況下，建議劃定原則應增列適用：基地範圍全部或部分位於兩處第一級場站以上之交集街廓，適用核心區之相關規定。

三、修訂 p .29 可申請開發許可地區適用容積獎勵條件之(二)基地規模：

說明：現行臺北市之都市紋理已鮮少有完整大基地，大多呈現產權凌亂破碎、基地狹長、不規則等建成區之發展結果。甚且位於大眾運輸場站周邊之此一情形更為加劇。臺北市之重建之路遙遙，在危老、都更政策面前，也足以顯見臺北市基地規模之推動困難，姑且不論都更案面積至少需達 500 平方公尺以上之限制，連危老推動自 107 年至 110 年底統計核准之 619 案中，也僅有 1.7% 為基地面積超過 2,000 平方公尺以上之案件、8.7% 為基地面積介於 1,000 平方公尺至 2,000 平方公尺之案件，也就是說高達近 9 成的案件，其基地面積皆未達 1,000 平方公尺。是故，若欲以本案鼓勵民間積極申請達到政策效益及都市土地利用發展效益之果，其考量基地配置完整性及可行性，修訂面向之一調降申請規模之訴，建議應修訂以：達 1,500 平方公尺以上 或達 1,000 平方公尺以上之完整街廓為準據。

四、修訂 p .54 可申請開發許可地區適用容積獎勵條件之(四)基地開發後總容積依下列公式核計之 $\Delta V1$ 容積獎勵項目：

說明：考量現代建築建材品質及居住安全，應予以列入鼓勵建材升級之容積獎勵項目，爰建議比照都市更新建築容積獎勵辦法第 10 條至第 13 條辦理。

本次公展內容：

$\Delta V1$ ：可申請開發許可地區容積獎勵

$\Delta V1 = \Delta D1 + \Delta D2 + \Delta D3 + \Delta D4 + \Delta D5$ 。

爰建議增列 $\Delta D6$:建築品質提升: 申請人所興建之建築物, 取得候選綠建築證書、候選智慧建築證書、無障礙環境設計、建築物耐震設計者等, 應依規定給予獎勵容積。

● 取得候選綠建築證書

- 一、鑽石級: 基準容積百分之十。
 - 二、黃金級: 基準容積百分之八。
 - 三、銀級: 基準容積百分之六。
 - 四、銅級: 基準容積百分之四。
 - 五、合格級: 基準容積百分之二。
- 前項各款獎勵容積不得累計申請。

● 取得候選智慧建築證書

- 一、鑽石級: 基準容積百分之十。
 - 二、黃金級: 基準容積百分之八。
 - 三、銀級: 基準容積百分之六。
 - 四、銅級: 基準容積百分之四。
 - 五、合格級: 基準容積百分之二。
- 前項各款獎勵容積不得累計申請。

● 採無障礙環境設計者

一、取得無障礙住宅建築標章: 基準容積百分之五。二、依住宅性能評估實施辦法辦理新建住宅性能評估之無障礙環境:

- (一) 第一級: 基準容積百分之四。
- (二) 第二級: 基準容積百分之三。

前項各款獎勵容積額度不得累計申請。

● 採建築物耐震設計者

一、取得耐震設計標章: 基準容積百分之十。二、依住宅性能評估實施辦法辦理新建住宅性能評估之結構安全性能:

- (一) 第一級: 基準容積百分之六。
- (二) 第二級: 基準容積百分之四。
- (三) 第三級: 基準容積百分之二。

前項各款獎勵容積額度不得累計申請。


五、修訂 p . 57 增額容積第三點(加給之適用規定):

說明: 考量基地規模與臨路條件同為都市發展架構下之重點基地發展元素, 故原公展內容之: (三)適用核心區內者,

	<p>增額容積上限為基準容積 40%；適用一般區者，增額容積上限為基準容積 20%。但基地規模達 3,000 平方公尺以上者，增額容積上限得再增加基準容積 10%。</p> <p>建議應予以增列 凡基地面積臨路達 40 米以上之街廓範圍，增額容積上限得再增加基準容積 20%。</p> <p>六、刪除 p .58 土地使用分區管制規範之法定停車空間折減項目：</p> <p>說明：本計畫係以鼓勵大眾運輸導向系統為主要推動方向，故針對非住宅使用樓地板之停車空間，定有法定空車折減有其必要性；惟針對住宅使用之區域，仍須考量一般民眾假日休閒、出遊等，故有持有汽車及停放之生活需求。爰建議予以刪除第 3 點限制住宅使用樓地板之停車空間規定。</p> <p>七、增列 p .59 土地使用分區管制規範之高度比規定：</p> <p>說明：考量土地使用效用及都市景觀設計，臺北市建築之都市容貌，並鼓勵民間申請本市以大眾運輸導向之政策推動，凡可申請開發許可地區經核准獎勵者，得放寬高度限制。但其建築物各部分高度不得超過自該部分起量至面前道路中心線水平距離之五倍。商業區內建築物自建築基地之後面基地線規定法定後院深度之二倍範圍內，其後院深度比不得小於零點二五，超過範圍部分，不受後院深度比之限制。</p>
<p>市府 回應說明</p>	<p>一、本計畫法源為本市土地使用分區管制自治條例第80條之4規定：「大眾運輸系統之車站半徑500公尺範圍內地區，經循都市計畫程序劃定者，其容積率得酌予提高，但不得超過原基準容積百分之30。」，爰本案維持以基地全部或部分位於500公尺內為適用範圍。</p> <p>二、依本計畫內容，核心區為場站出入口150公尺範圍內，一般區為場站出入口150公尺至500公尺，一般區交會處多於距離場站出入口較遠之位置，與大眾運輸導向（以下簡稱 TOD）以場站為中心緊密發展之理念不符，未能有效引導 TOD 發展，且本計畫另訂有增額容積，一般區基地仍可透過容積移轉及增額容積等其他容積工具補足容積需求。</p> <p>三、危老重建條例係為加速都市計畫範圍內危險及老舊瀕危建築物之重建，無限制基地規模，政策目標亦與 TOD 精神不盡相同。TOD 係欲建構人本交通環境及混合多元使用之緊密發展核心，基地應具一定開發規模以達成效</p>

	<p>益，惟原計畫之基地規模（住宅區3,000平方公尺、其他分區5,000平方公尺）於產權整合上較有困難，爰本次參考臺北市都市更新自治條例、臺北市土地使用分區管制自治條例第80條之2等基地規模，修訂為「2,000平方公尺以上或1,000平方公尺之完整街廓」，另本次修訂亦保留部分未符規模之基地得另循個案都市計畫變更程序辦理，本項建議不予採納。</p> <p>四、本計畫 TOD 目標包括促進地區大眾運輸使用、改善人行及綠色運具通行空間、增加地區多元都市機能及落實緊密城市發展等。有關綠建築、智慧建築、無障礙環境設計及建築物耐震設計納容積獎勵項目，查與本計畫推動目標不符，且都市更新已有相關獎勵。</p> <p>五、本計畫內規定基地基準容積加計各項容積工具後之總容積以不超過基準容積2倍為上限，考量都市更新獎勵及容積移轉均設有基準容積50%上限，一般基地已可透過其他容積工具取得基準容積50%容積量，爰本計畫增額容積上限設定為基準容積50%，不宜超出，以維本市總容積之管控。增額容積之其他加給條件另納本府評估。</p> <p>六、為落實大眾運輸導向發展，本計畫訂定法停空間折減相關管制規定，以鼓勵大眾運輸使用、2050淨零碳排等政策目標。查本計畫規定住宅使用樓地板係以不超過本市土地使用分區管制自治條例規定檢討之停車數量為原則，並可提本市都市設計審議委員會審議通過後，得不受此限，已保留彈性。</p> <p>七、都市更新及危老重建基地於其個別法令內授權放寬建築物高度比及深度比，惟本計畫法源為本市土地使用分區管制自治條例第80條之4規定，該規定未授權放寬建築物高度及深度比，且本市土地使用分區管制自治條例內已有通案性規定，考量容積獎勵給予不應額外造成環境負擔，並宜與周邊景觀和諧共存，本項建議不予採納。</p>
<p>委員會 決議</p>	<p>同編號 1。</p>

編號	3	陳情人	呂○賢
訴求意見 與建議	<ol style="list-style-type: none"> 1. 全市大眾運輸運輸場站(93 站)500 公尺範圍內 2. 本修正案，未檢視臺北市各站點計畫範圍內土地分區使用狀況是否一致，如同一級場站 150 公尺範圍內是否同為相同使用分區？又 150-500 公尺範圍內是否為相同使用分區？若有不一致之處請標準化或說明無法辦理之原因。 3. 座落東區門戶之南港-4 及-5 有多項重大建設及交通重要樞紐，市府推動本區都市更新計畫至少十多年，仍未有任何進展，就算提供本計畫獎勵項目，但一直受商三(特)/原住三 225%容積率之限制，效果恐仍有限，請照會相關單位檢視站場 500 公尺範圍內，若配合都市計畫重建後之使用區分狀況與條件，期能有所突破，協助居民了解未來本區域建物配合都市計畫重建之可能性。 		
市府 回應說明	<p>一、本計畫以大眾運輸場站出入口500公尺內為適用範圍，基地全部或部分坐落於適用範圍、符合劃定原則及本計畫「伍、二、適用容積獎勵之條件」者即可申請本開發許可計畫，前述規定係以「基地」為主體檢討是否適用本計畫，尚無涉土地使用分區條件。</p> <p>二、考量容積率係屬公共財，基於本市容積率管制公平一致性及地區環境容受力，法定容積率不宜提高，建議循都市更新容積獎勵、容積移轉或其他方式取得額外容積。另本府刻針對捷運南港展覽館周邊地區（南港-4及-5）訂定都市更新計畫，以引導更新地區都市更新發展，並指導未來都市更新事業實施，且針對地區發展之需求，亦提出多元容積獎勵方案，以供民眾未來申請實施都市更新事業時，得視基地等情形自行搭配使用。更新計畫已於111年2月24日經都市計畫委員會審決在案，後續依程序公告發布實施。</p>		
委員會 決議	同編號 1。		

編號	4	陳情人	財團法人臺北市古蹟及歷史建築保存基金會
訴求意見 與建議	<p style="text-align: center;">「臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區 細部計畫案」 (TOD獎勵容積及增額容積) 分析及建議說帖</p> <div style="text-align: center;">  <p>財團法人 臺北市古蹟及歷史建築保存基金會 Taipei Historical Sites Preservation Foundation</p> </div> <p style="text-align: center;">目錄</p> <p>壹、分析及建議說明</p> <p>一、TOD獎勵研析 ----- 1</p> <p>二、TOD獎勵容積與容積移轉關係檢討 ----- 1</p> <p>三、TOD獎勵容積與容積移轉成本比較 ----- 2</p> <p>四、結論分析 ----- 2</p> <p>貳、分析資料</p> <p>一、TOD獎勵、增額容積及容積移轉堆疊上限檢討示意圖 --- 3</p> <p>二、TOD容積獎勵與容積移轉成本模擬對照表 ----- 4</p> <p>壹、建議及分析說明</p> <p>一、TOD 獎勵研析</p> <p>(一)111 年 1 月 17 日府都綜字第 11031108701 號公告公開</p>		

展覽版都市計畫內「 $\Delta D1$ 增設出入口、 $\Delta D2$ 自行車轉乘空間、 $\Delta D3$ 友善人行空間及 $\Delta D4$ 回饋公益設施空間」等 4 項獎勵容積，均屬於設計類型獎勵容積，須配合檢討個案基地條件方能確認是否能夠申請。

(二) 僅 $\Delta D5$ 繳納代金項目無需特別檢討基地條件，可直接確認申請獎勵容積量體，為土地開發初期評估階段，申請可行性最高之項目。

二、TOD 獎勵容積與容積移轉關係檢討

TOD 獎勵容積性質為「都市計畫類獎勵」，依「臺北市容積移轉審查許可自治條例」第九條規定，其與都市計畫獎勵(土管獎勵)及容積移轉合計不得超過基準容積 50%，兩者關係為「直接競爭」及「產生排擠效應」。(堆疊上限檢討示意圖，詳如 P. 3)

三、TOD 獎勵容積與容積移轉成本比較

(一) 臺北市容積移轉常見類型有「都市計畫類容積」、「古蹟容積」及「大稻埕容積」共三類，互為混合堆疊最大上限可達基準容積 50%。都市計畫類容積因轉換公式較優於古蹟及大稻埕容積，故最常見之優選組合為「40% 都市計畫類容積+10% 古蹟或大稻埕容積」。

(二) 於前述最優選組合下，以 $\Delta D5$ 繳納代金項目可申請 30% 之基地為例，將直接與容積移轉 30% 部分(20% 都市計畫類容積及 10% 古蹟或大稻埕容積)進行成本競爭。

(三) 以臺北市實際案例基地(第三種住宅區)模擬計算，TOD 獎勵容積($\Delta D5$ 繳納代金)、都市計畫容積、古蹟容積及大稻埕容積成本對應關係，依成本最低優先排序：

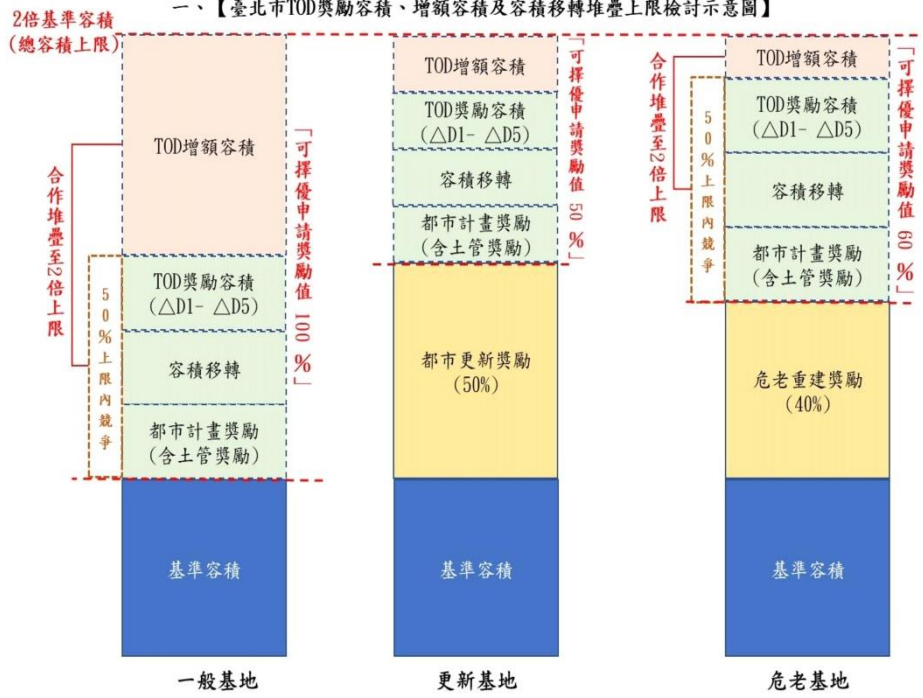
1. TOD 獎勵容積($\Delta D5$ 繳納代金)-最低
2. 都市計畫容積
3. 大稻埕容積
4. 古蹟容積成本-最高

(TOD 容積獎勵與容積移轉成本模擬對照表，詳 P. 4)

四、結論分析

TOD 獎勵容積($\Delta D5$ 繳納代金)為成本最低之項目，於 50% 上限內，呈現直接排擠容積移轉之情形，為維持整體容積環境之公平性，並持續推動維護「公設保留地地主權益」、「保存古蹟及歷史建築」，建請應再予酌情考量配合都市計畫案調整修正。

一、【臺北市TOD獎勵容積、增額容積及容積移轉堆疊上限檢討示意圖】



二、【TOD容積獎勵與容積移轉成本模擬對照表】

一、土地基本資料

地號	土地使用分區	面積(m ²)	111年平均公告現值 (元/m ²)	111年 公告現值總值	容積率(%)	容積值(m ²)
範例基地	住3	2000	395,000	790,000,000	225%	4500.00

二、都市計畫容積移轉及TOD比較

容積類型	臺北市大眾運輸導向 可申請開發許可地區容積獎勵 (TOD-△D5繳納代金)	都市計畫容積移轉		大稻埕容積	古蹟容積
容積量體	最高30% (核心区一級場站)	30% (配合TOD等量比較)		30% (配合TOD等量比較)	30% (配合TOD等量比較)
容積移入比例	%	30%	折繳代金 1/2↑ 捐地容移 1/2↓	30%	30%
			15% 15%		
容積移入量體	m ²	1350	675 675	1350	1350
			1350		
轉換公式	估價查估	估價查估	倍數移入	等值移入	等值移入
容積移入 量體金額	元	237,000,000	118,500,000 118,500,000	533,250,000	533,250,000
			237,000,000		
代金乘數 或市價乘數	%	估算為200%	估算為200% 20%	93%	95%
			平均為110%		
預估成本	元	237,000,000 (30%估價金額為 474,000,000元，應繳納總 量50%之回饋代金)	237,000,000 23,700,000	495,922,500	506,587,500
			260,700,000		
與TOD △D5繳納代金 成本差異	元	-	23,700,000	258,922,500	269,587,500

第 4 頁

市府
回應說明

一、本府108年1月24日公告發布實施「擬定臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫案」，係以臺北市土地使用分區管制自治條例第80條之4規定：「大眾運輸系統之車站半徑500公尺範圍內地區，經循都市計畫程序劃定者，其容積率得酌予提高，但不得超過原基準容積百分之30。」為法令依據，容積獎勵上限為基準容積30%，容積獎勵方式係回饋50%容積獎勵樓地板面積或繳納50%容積獎勵等值之回饋代金。

二、本次計畫除保留前開108年度原計畫容積獎勵方式外，僅增加設計類容積獎勵項目（△D1至△D3），並將各獎勵項目分別羅列以供申請人依基地條件彈性選擇，尚無逾越原計畫規範。另本計畫獎勵容積依場站分區分級設有上限（基準容積10%、15%、20%及30%），基地於申請本計畫容積獎勵後仍可申請容積移轉，且本計畫適用基地與容積移轉基地範圍及規模條件等仍有差異（如下表），尚無取代容積移轉適用之虞。

項目	本計畫容積獎勵	都市計畫容積移轉	古蹟土地容積移轉	大稻埕歷史風貌特定專用區容積移轉
基地規模	2,000 平方公尺 或達 1,000 平方公尺之完整街廓	1,000 平方公尺	無	無
基地條件	場站出入口 500 公尺	1. 場站出入口 800 公尺 2. 半徑 500 公尺內有 0.5 公頃以上之公園、綠地或廣場	無	無
容積性質	一次性	永久定著	永久定著	永久定著

三、依內政部營建署98年3月2日台內營字第0980029408號函釋，都市計畫容積移轉之容積屬永久定著，接受基地得按其原基準容積及移入容積之容積總量申請建築，與建照是否廢止無涉，然容積獎勵係屬一次性獎勵，建照廢止後獎勵之容積即滅失，爰容積移轉與容積獎勵間之負擔義務仍應有所區別。

四、本計畫修訂緣由係外界反映本市已建成區都市更新動能不足，且土地產權複雜、整合不易，為提升都市更新誘因，除容積移轉、都市更新獎勵及危老獎勵等現行提高容積量方式外，本計畫以獎勵容積及增額容積補強都市更新需求、增加成案可行性，以期與容積移轉、都市更新獎勵及危老獎勵等提高容積量方式相輔相成，賡續推進都市再生。

<p>委員會 決議</p>	<p>同編號 1。</p>		
<p>編號</p>	<p>5</p>	<p>陳情人</p>	<p>謝○宏</p>
<p>訴求意見 與建議</p>	<p>111 年 1 月 17 日臺北市政府公展的「修訂臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫」(以下簡稱 TOD)，市府修訂可納入產專區申請，首先感謝臺北市政府將產專區納入可申請範圍，顯示出市府對於東區門戶與產專區周邊各大重要建設的重視。</p> <p>但市府將 TOD 的獎勵容積規範在產專區原本 450%的容積天花板，會將原本 TOD 納入產專區的美意有所折扣。產專區大多數的都屬於第三種工業區，其基準容積為 300%。原本利用基地本身申請的都更獎勵，就可以滿足 450%的總容積，如今 TOD 的容積包含在 450%的總容積內，不可高於，將使 TOD 對於產專區來說是看得到卻吃不到的情況，無法有效提升產專區都更的意願。</p> <p>另外由於部分產專區位於車站或捷運站附近，停車空間已受到法規限制，但其 TOD 獎勵容積又受到產專區 450%的限制，讓位於大眾運輸工具旁的產專區反而蒙受其害而無其利。再加上「臺北市信義計畫特定專用區」可先申請原計畫內的增額容積，再申請 TOD 所規定的增額容積，只要求總容積上限不能超過基準容積的 2 倍。</p> <p>因此希望市府團隊可以放寬產專區對於 TOD 450%總容積上限，放寬至基準容積的 2 倍，比照信義計畫特定專用區的規定。</p>		
<p>市府 回應說明</p>	<p>一、查108年南港通檢案規劃原意係考量工業區土地變更為產專區如符合第一類老舊聚落身份，作住宅使用已免回饋基地面積37%土地，並得申請容積獎勵及容積移轉，考量毗鄰之第三種住宅區基準容積兩倍即為450%，爰基於原工業區變更產專區免回饋合法作住宅使用之條件，基於公平一致性，不應優於毗鄰住三發展總量，故產專區(一)450%之容積上限仍宜維持。</p>		

	<p>二、本計畫考量南港產業生活特定專用區（以下簡稱產專區）亟待空間轉型，爰本次修訂將產專區納入適用地區，除都市更新獎勵外，期透過增加 TOD 容積獎勵項目，鼓勵發展為居住、產業混合使用之友善環境，惟本計畫仍屬全市通案性之開發許可計畫，基地若無提出申請，自無相關容積獎勵及法定停車空間折減規範之適用，且各別地區之都市計畫規範仍應回歸各該都市計畫通盤檢討辦理。</p>		
委員會 決議	同編號 1。		
編號	6	陳情人	台北市不動產開發商業同業公會
訴求意見 與建議	<p>主旨： 謹就 鈞府 111 年 1 月 17 公告公開展覽本市都市計畫「修訂臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫案」計畫書提陳意見，詳如說明，敬供 卓採。</p> <p>說明：</p> <p>一、依據 鈞府 111 年 1 月 17 日府都綜字第 11031108701 號公告辦理。</p> <p>二、旨揭計畫書修訂草案，舉要意見如下：</p> <p>(一)支持「一般區」適用範圍由捷運場站或臺鐵場站出入口 300M 放寬至 500M 範圍，另：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 為鼓勵捷運場站周邊土地簇群發展及有效經濟利用，建議基地同時位於兩捷運場站或臺鐵場站出入口半徑 500M 交叉聯集之一般區者，得允其適用「核心區」獎勵上限。 2. 本次草案為改善人行環境、提升交通轉乘便利性、城市韌性，以及達碳排中和、淨零節能等願景，新增都市環境設計相關獎勵鼓勵基地移設或增設捷運出入口、設置自行車轉乘停放空間、留設友善人行空間等，立意良善，且具長遠效益。為擴大專案成效，建議酌予提高「一般區」各級場站獎勵容積上限(如：第一級場站修正為 20%；第二級場站修正為 15%)，以提高申請意願。 <p>(二)申請規模部份，考量部份基地其面積可能未達 2000M²，且非屬完整街廓，惟所具備之基地條件、整體規劃設計</p>		

等公益性與效益及等，亦可能較符合草案規模適用者佳。為鼓勵申請適用及落實本次計畫修訂之美意，建議宜將申請規模再下修為 1500M²。

(三)申請開發許可地區容積獎勵部份：

1. △D1 移設或增設捷運出入口容積獎勵項目部份，建議將「移設捷運出入口」修正為「移設捷運出入口或『捷運系統設施(包含排風口、捷運機電設備等)』」，應有助改善都市景觀、人行動線及交通安全。
2. △D2 設置自行車轉乘停放空間容積項目之公共自行車數量(如:YouBike)設置規範為何?另，考量該項容積係由全體地主共享，有關建設費用(含車樁、車輛)應由申請人負擔部份，建議於都更權利變換案應准其核實提列共同負擔。

(四)考量增額容積為土地所有權人全額負擔代金，為提高其申請意願，及落實草案新增「增額容積」之美意，並兼顧捷運站周邊都市環境與景觀，建請得再酌予提高一般區之增額容積上限(如:由 20%增加為 30%);另為鼓勵更大面積開發，除草案規定基地規模達 3000M² 以上者，增額容積上限得再增加基準容積 10%外，建議再新增基地規模達 5000M² 以上者，增額容積上限得再增加基準容積 20%之規定。

(五)土管規範部份：

1. 台北市地面層商業用途需求差異性高，建議不宜強制鄰接 30M 以上計畫道路之住三以上住宅區基地，地面層做日常服務設施面積應超過 60%容積樓地板面積。
2. 有關核心區及一般區基地，非住宅使用樓地板之法定停車空間強制折減，及住宅使用樓地板面積之停車空間原則上以不超過依土管檢討核算之停車位數量等規定，恐阻卻申請意願，並導致實際停車需求外溢，造成衝擊，建議審慎再酌。
3. 有關規定各基地應檢討提出共享運具及停車空間供公眾使用計畫之可行性部份，考量 TOD 法定停車空間已訂有折減規定，爰建議依該規定另提供之共享運具(如:計程車或接駁停車位等)應排除計算於折減後之法停數量。

(六)都設管制規定部份：

	<p>1. 有關基地應依原都市計畫規定留設騎樓或 3.64M 以上之無遮簷人行道(淨寬至少留設 2.5M 為原則), 及「貯集滯洪量留設 0.08m³/m²」等規定, 除依該規定設置外, 倘另符合可申請獎勵之規定, 建議明載維持可申請都更退縮人行步道獎勵或開發許可地區留設友善人行空間(△D3)或都更建築規劃設計(二)之容積獎勵, 惟申請獎勵不得重複, 以資明確。</p> <p>2. 有關「基地之汽、機車停車位應各有 20%以上安裝充電系統為原則」部份, 該「20%」比例遠高於公有停車場及都更容獎標準, 建請調降。另「基地綠覆率達 100%為原則」及「貯集滯洪量以基地面積每平方公尺應貯集 0.08m³之雨水體積為計算基準」之規定, 建議回歸現有專法規範, 以避免疊床架屋重複審議等疑慮。</p> <p>(七)有關程序簡化部份, 為得加速審議辦理期程, 提高申請適用誘因, 有關都更案原免經都審者, 其申請開發許可地區容積獎勵, 建議維持免提送都審程序; 另審議中都更案, 倘經評估修正新增申請開發許可地區容積獎勵, 雖其獎勵面積、量體已增加, 若重新取得同意書達法定同意門檻比率者(如 8 成), 亦建議得免重新辦理公開展覽及公聽會, 以符都更多數決精神, 維持計畫之安定性。</p> <p>三、綜上建議, 敬請 卓採。另建議旨揭草案計畫修訂之法定作業程序得早日完成, 俾供遵憑辦理。謹致 謝忱!</p>
<p>市府 回應說明</p>	<p>一、有關建議允許一般區聯集處適用核心區獎勵額度、提高一般區容積獎勵上限及放寬基地規模至1,500平方公尺等, 回應同編號2。</p> <p>二、考量本市早期已營運中之捷運出入口多坐落於人行道, 其量體較大, 影響人行動線及都市景觀甚鉅, 設施物移設亦符合△D1獎勵規劃原意, 同意採納。</p> <p>三、△D2容積獎勵項目內並無設定公共自行車最小設置數量, 考量各該基地周邊公共自行車使用需求不一, 應以每站經濟規模(30柱車位)為原則規劃, 經目的事業主管機關(交通局)視實際需求審查確認後, 提出本計畫容積獎勵申請; 另建置費用部分, 得依「都市更新權利變換實施辦法」第19條第1項第9款規定辦理。</p> <p>四、本計畫為營造人本友善環境, 本次增訂住宅區建築物第1層一定比例作日常服務設施之規範以提升地面層公共</p>

	<p>性，增加民眾互動及商業使用，考量各地商業用途需求差異，本次按本市土地使用分區管制規定，將住宅區允許使用組別中較符合日常服務設施定義者分為6類、共計10餘組，可供申請人評估基地區位特性與市場需求規劃選擇。</p> <p>五、本計畫係鼓勵使用大眾運輸工具，爰停車空間應適度折減，惟法定停車空間外另提供之共享運具或轉乘空間，得否免納法定停車折減數量，得經本府交通主管機關（交通局）審查同意後留設。</p> <p>六、有關本計畫都市設計準則係規範申請基地應配合之都市設計事項，△D3容積獎勵項目則係依基地可提供之友善人行空間項目進行評估，於計畫內尚無執行疑義，另都更建築規劃設計係屬本市都市更新自治條例獎勵項目，非屬本計畫範疇。</p> <p>七、配合本市2050淨零碳排政策目標，申請基地汽、機車停車位應各有20%以上安裝充電系統為原則，以便利、鼓勵電動運具之使用；基地綠覆率100%為原則部分，係期待申設單位建築設計時儘量增加綠化，增加基地保水能力，考量倘因基地條件因素無法達成前述原則性規定，得經都審委員會審議放寬；另為提升地區綠意與環境韌性，本計畫亦明定基地綠覆率及貯集滯洪量，以減少基地開發對都市環境帶來之衝擊。</p> <p>八、考量本計畫無涉土地使用分區變更及街廓整併等，本次修訂已刪除逐案都市計畫變更程序，惟依本市土地使用分區管制自治條例第95條及臺北市都市設計及土地使用開發許可審議規則第2條規定，本計畫為都市計畫規定指定為土地開發許可地區之開發許可之案件，仍須送本市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議。另都更程序中案件擬新增申請 TOD 容獎，因涉及建築規劃設計調整、財務計畫變更及權值分配等影響所有權人權益，應依「臺北市都市更新案自提修正幅度過大處理方式」規定辦理。</p>
<p>委員會 決議</p>	<p>同編號 1。</p>

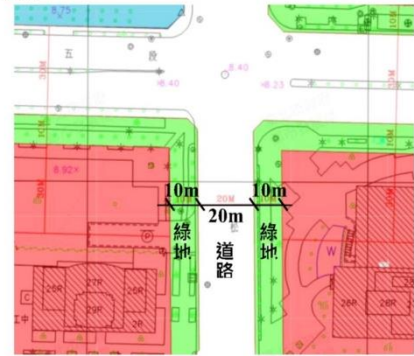
編號	7	陳情人	富邦建設股份有限公司						
訴求意見 與建議	<p>臺北市政府於111年1月17日府都綜字第11031108701號公告公開展覽，本計畫內文附件二有關可申請開發許可地區容積獎勵規定，其容積獎勵申請適用範圍及涉及「臺北市大眾捷運系統與地下街設施移設及連通申請自治條例」規定提出陳情，陳情內容詳附件一。</p> <p style="text-align: center;">附件一、陳情內容</p>								
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%; text-align: center;">本次公開展覽內容</th> <th style="width: 50%; text-align: center;">陳情、釋疑說明</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="443 613 903 734"> <p style="text-align: center;">附件二、第二條、(六)：</p> <p>『基地適用104.8.18府都規字第10401064500號公告「修訂臺北市信義計畫特定專用區細部計畫(第三次通盤檢討)案」者，應先申請依該計畫書規定之增額容積達上限後，始得申請本計畫開發許可容積獎勵(ΔV1)，並應符合該計畫書五、(二)、3.「增額容積加計容積移轉及其它容積獎勵，其上限合計不得超過原基準容積之50%」後，再申請本計畫規定之增額容積，其土地開發後總容積不得超過基準容積2倍』。</p> </td> <td data-bbox="903 613 1362 1391"> <p>位於93場站周邊已取得建照亦符合TOD申請條件之基地，是否得申請本計畫TOD獎勵及增額容積？</p> <p>一、本計畫規定之容積申請順序： (1)先申請信義區細計之增額容積且達上限 (2)ΔV1(本計畫TOD容獎)計入信義區細計符合50%容積上限 (3)增額容積(本計畫TOD) 前(1)+(2)項加計容積移轉及其他容積獎勵不得超過原基準容積之50%： 2.1 信義區細計並未規定申請增額容積一定需達上限，由申請人自行調配容積申請；本計畫規定先申請細計之增額容積達上限，是否與細計抵觸。 2.2 本計畫為鼓勵推動大眾運輸導向發展訂定容積獎勵，是否應排除優先申請增額容積(細計)之規定，以符合TOD理念。 二、本計畫針對臺北市信義計畫特定專用區細部計畫(第三次通盤檢討)規定增額容積申請，倘依「修訂臺北市信義計畫特定專用區細部計畫(第二次通盤檢討)案」未有增額容積之申請項目並已取得原基準容積之50%建築執照者，是否得申請本計畫增額容積？</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="443 1391 903 1832"> <p>附件二、第二條、(四)： (略)...ΔV2：依《臺北市大眾捷運系統與地下街設施移設籍連通申請自治條例》申請核給容積獎勵。</p> <p>附件二、第三條前述： 申請人依本計畫申請之各項容積獎勵所提供之空間或回饋之設施，不得與其他容積獎勵重複列計。</p> <p>附件二、第三條、(一)、1： (一)ΔD1：移設或增設捷運出入口 1.基地申請移設捷運出入口者，除依《臺北市大眾捷運系統與地下街設施移設及連通申請自治條例》第18條第1項第3款放寬容積率外，並得再給予容積獎勵。...(略)</p> </td> <td data-bbox="903 1391 1362 1832"> <p>請問意指ΔV2依《臺北市大眾捷運系統與地下街設施移設籍連通申請自治條例》第18條第1項第3款計算獎勵值；ΔD1是否可重複列計。</p> </td> </tr> </tbody> </table>			本次公開展覽內容	陳情、釋疑說明	<p style="text-align: center;">附件二、第二條、(六)：</p> <p>『基地適用104.8.18府都規字第10401064500號公告「修訂臺北市信義計畫特定專用區細部計畫(第三次通盤檢討)案」者，應先申請依該計畫書規定之增額容積達上限後，始得申請本計畫開發許可容積獎勵(ΔV1)，並應符合該計畫書五、(二)、3.「增額容積加計容積移轉及其它容積獎勵，其上限合計不得超過原基準容積之50%」後，再申請本計畫規定之增額容積，其土地開發後總容積不得超過基準容積2倍』。</p>	<p>位於93場站周邊已取得建照亦符合TOD申請條件之基地，是否得申請本計畫TOD獎勵及增額容積？</p> <p>一、本計畫規定之容積申請順序： (1)先申請信義區細計之增額容積且達上限 (2)ΔV1(本計畫TOD容獎)計入信義區細計符合50%容積上限 (3)增額容積(本計畫TOD) 前(1)+(2)項加計容積移轉及其他容積獎勵不得超過原基準容積之50%： 2.1 信義區細計並未規定申請增額容積一定需達上限，由申請人自行調配容積申請；本計畫規定先申請細計之增額容積達上限，是否與細計抵觸。 2.2 本計畫為鼓勵推動大眾運輸導向發展訂定容積獎勵，是否應排除優先申請增額容積(細計)之規定，以符合TOD理念。 二、本計畫針對臺北市信義計畫特定專用區細部計畫(第三次通盤檢討)規定增額容積申請，倘依「修訂臺北市信義計畫特定專用區細部計畫(第二次通盤檢討)案」未有增額容積之申請項目並已取得原基準容積之50%建築執照者，是否得申請本計畫增額容積？</p>	<p>附件二、第二條、(四)： (略)...ΔV2：依《臺北市大眾捷運系統與地下街設施移設籍連通申請自治條例》申請核給容積獎勵。</p> <p>附件二、第三條前述： 申請人依本計畫申請之各項容積獎勵所提供之空間或回饋之設施，不得與其他容積獎勵重複列計。</p> <p>附件二、第三條、(一)、1： (一)ΔD1：移設或增設捷運出入口 1.基地申請移設捷運出入口者，除依《臺北市大眾捷運系統與地下街設施移設及連通申請自治條例》第18條第1項第3款放寬容積率外，並得再給予容積獎勵。...(略)</p>	<p>請問意指ΔV2依《臺北市大眾捷運系統與地下街設施移設籍連通申請自治條例》第18條第1項第3款計算獎勵值；ΔD1是否可重複列計。</p>
	本次公開展覽內容	陳情、釋疑說明							
<p style="text-align: center;">附件二、第二條、(六)：</p> <p>『基地適用104.8.18府都規字第10401064500號公告「修訂臺北市信義計畫特定專用區細部計畫(第三次通盤檢討)案」者，應先申請依該計畫書規定之增額容積達上限後，始得申請本計畫開發許可容積獎勵(ΔV1)，並應符合該計畫書五、(二)、3.「增額容積加計容積移轉及其它容積獎勵，其上限合計不得超過原基準容積之50%」後，再申請本計畫規定之增額容積，其土地開發後總容積不得超過基準容積2倍』。</p>	<p>位於93場站周邊已取得建照亦符合TOD申請條件之基地，是否得申請本計畫TOD獎勵及增額容積？</p> <p>一、本計畫規定之容積申請順序： (1)先申請信義區細計之增額容積且達上限 (2)ΔV1(本計畫TOD容獎)計入信義區細計符合50%容積上限 (3)增額容積(本計畫TOD) 前(1)+(2)項加計容積移轉及其他容積獎勵不得超過原基準容積之50%： 2.1 信義區細計並未規定申請增額容積一定需達上限，由申請人自行調配容積申請；本計畫規定先申請細計之增額容積達上限，是否與細計抵觸。 2.2 本計畫為鼓勵推動大眾運輸導向發展訂定容積獎勵，是否應排除優先申請增額容積(細計)之規定，以符合TOD理念。 二、本計畫針對臺北市信義計畫特定專用區細部計畫(第三次通盤檢討)規定增額容積申請，倘依「修訂臺北市信義計畫特定專用區細部計畫(第二次通盤檢討)案」未有增額容積之申請項目並已取得原基準容積之50%建築執照者，是否得申請本計畫增額容積？</p>								
<p>附件二、第二條、(四)： (略)...ΔV2：依《臺北市大眾捷運系統與地下街設施移設籍連通申請自治條例》申請核給容積獎勵。</p> <p>附件二、第三條前述： 申請人依本計畫申請之各項容積獎勵所提供之空間或回饋之設施，不得與其他容積獎勵重複列計。</p> <p>附件二、第三條、(一)、1： (一)ΔD1：移設或增設捷運出入口 1.基地申請移設捷運出入口者，除依《臺北市大眾捷運系統與地下街設施移設及連通申請自治條例》第18條第1項第3款放寬容積率外，並得再給予容積獎勵。...(略)</p>	<p>請問意指ΔV2依《臺北市大眾捷運系統與地下街設施移設籍連通申請自治條例》第18條第1項第3款計算獎勵值；ΔD1是否可重複列計。</p>								

附件二、第四條、(一)：

基地符合本開發許可地區容積獎勵申請條件，且臨接20公尺以上已開闢之都市計畫道路者，得申請本項增額容積。

臨接20公尺以上已開闢之都市計畫道路，建議加註指“寬度”；另當基地面臨道路側之永久性空地，建議仍可認定為臨接都市計畫道路。

附圖：



市府
回應說明

- 一、符合適用條件之基地，得依本計畫申請容積獎勵及增額容積，並依「伍、六、申請流程作業期限」於期限內申請建造執照，且仍須符合相關建築法令規定。
- 二、查本府前於104年辦理信義計畫區第三次通盤檢討時，考量該區域顯已發展為本市重要觀光商業及金融商務中心，且區內開闢率已達9成，故取消原計畫內開發獎勵實施要點。另基於信義計畫區係經市地重劃完竣、公共建設完備之高度發展區域，故同意範圍內基地有容積增加需求，得依「增額容積」規定申請容積增加，以籌措財源挹注都市發展、都市更新等建設事業，故信義計畫地區非以容積獎勵作為引導發展之優先手段。
- 三、依信義計畫區現行規定，如非依都市更新條例辦理者，基地新建時僅得申請增額容積、容積移轉及土管自治條例相關容積獎勵規定，且總容積不得超過原基準容積之1.5倍。而本計畫規範應優先依104年都市計畫內增額容積上限額度申請增額容積後始得申請本計畫容積獎勵，與原104年規定並無抵觸。
- 四、依本計畫申請增額容積者，自當依申請時點檢討相關都市計畫及建築法令等規定，與是否已申請有建築執照無涉。
- 五、依本計畫△D1移設或增設捷運出入口容積獎勵規定，申請基地「除依《臺北市大眾捷運系統與地下街設施移設及連通申請自治條例》第18條第1項第3款放寬容積率外，並得再給予容積獎勵……」，即已敘明該移設之出入口所占樓地板面積得申請《臺北市大眾捷運系統與地

	<p>下街設施移設及連通申請自治條例》及本計畫△D1容積獎勵。</p> <p>六、依建築技術規則建築設計施工篇第1條第36款、本市建築管理自治條例第3條第3項規定及本市99年9月16日北市都授建字第09963745900號函釋：「……鄰接之綠地用地境界線得視為建築線，基地之面前道路寬度，准以計畫道路寬度加綠地寬度合併計之……」，此類情事已有函釋說明在案。</p>		
委員會 決議	同編號1。		
編號	8	陳情人	周○君
訴求意見 與建議	<p>1、本聯盟(芝山岩好土聯盟)很關心本次「修訂臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫案」，後續相關資訊請告知。</p> <p>2、關於細部計劃劃定範圍的部分，目前可申請開發許可地區不包括：(1)非都市發展用地(如保護區、風景區、河川區、保存區……等)、位於依水土保持法劃定公告之山坡地、山限區。(2)指定古蹟所在之街廓。建議應增加芝山岩史蹟公園周邊500公尺區域為不可申請開發地區，以維護芝山史蹟公園周圍天際線。</p>		
市府 回應說明	<p>查本計畫係屬全市性通案規定，場站周邊500公尺範圍具一定規模之基地始得申請，著重都市設計以改善整體環境，促進地區公共環境品質之提升，且仍有總容積上限之管控。次查芝山岩周邊已有景觀管制規定計畫，相關管制規定宜循該地區都市計畫通盤檢討方式辦理較為妥適。</p>		
委員會 決議	同編號1。		
編號	9	陳情人	中華民國未徵收未補償私有公共設施保留地全國地主自救會(聯絡人：李○昱)
訴求意見 與建議	<p>關於「劃定大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫」修訂：</p> <p>1. 全國公設地地主自救會堅決反對！因為此細部計畫裡面</p>		

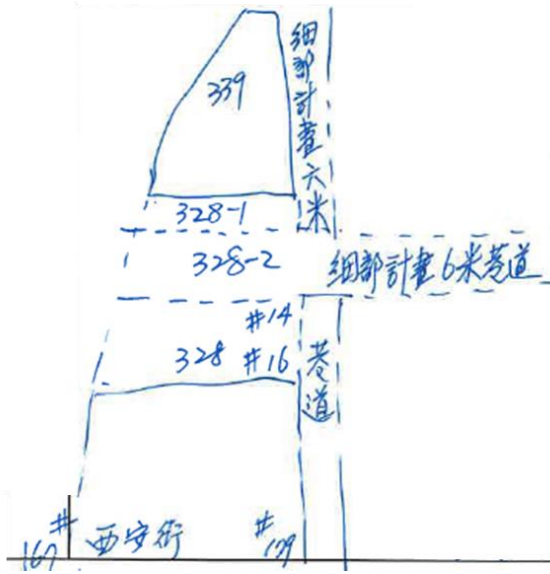
增加了，可以用極低價格繳納容積代金的開後門方案！而且是用這種只需要都委會同意通過，不需要經議會監督的細部計畫，完全封殺了全市已受害數十年未徵收補償的 22 萬名公保地受害者，可能從容積移轉或者是容積代金的低價競標的補償經費大門！

2. 我們要求這個嚴重侵害人民財產權的方案，必須經過市議會的監督，而且是政府應該主動召開公聽會對社會大眾說明！
3. 我們堅決反對TOD方案中的D5 容積獎勵中的計算公式。
4. 說明：此草案以估價師估價容積價格後再 $\div 2$ ，且可以增加之基準容積上限高達 30%，這個價格等於是用容積的半價，在賤賣容積，不但造成環境承載力的負擔加重，而且違法圖利建商！柯文哲市長剩不到一年的任期就大方開容積後門，對建商賤價大放送！等於是違法圖利而且有買票之嫌！且此價格完全於法無據，如果是政府強行要通過此案，本會將要求檢調單位詳細調查，此案有公然圖利建商之事證明確！
5. 原制度中建商採取容積移轉，必須用估價方式繳納代金之外，還必須投入一定的成本購買數量的公保地捐贈給市政府，才能換取等量的容積，讓市政府可以開闢更多的公園及道路，增加公共建設！而且容積移轉也被要求，在容積接受基地，必須回饋等比例的開放空間給市民大眾使用！但是TOD的D5 這個半價大放送容積的方案，完全不需要回饋開放空間，等於變相的剝奪了公設地地主可以出售容積給建設公司的空間！此案一修，未來容積移轉市場將會消失！地主面臨無法變現，市政府又只願意賤價用 15~20%的公告現值收購民眾土地！受傷害的就是這些無辜又無法變現的 20 多萬名地主！然後市民大眾被逼迫住在更加擁擠的鳥籠大樓裡面！
6. 就是因為只有半價就放送容積，購買TOD的成本將大幅低於容積移轉的成本，在競價機制之下就犧牲掉容積移轉的市場！因為容積移轉的代金必須專款專用，只能用在收購公保地上面，而TOD收取的代金就變成市府的小金庫！因為沒有相關的TOD代金收支管理辦法！規定的用途可以非常廣泛！柯市長顯然是為了選舉增加財庫，才縱容下屬做此決策！應該受到檢調單位跟媒體與市民大

	眾的檢驗！		
市府 回應說明	<p>一、有關陳情人表示封殺容積移轉補償、犧牲容積移轉市場及 D5 半價大放送容積部分，同編號 4。</p> <p>二、政府取得私有公共設施保留地方式包括購買、徵收、抵稅捐地、都市更新及容積移轉等多元方式，近年本府亦辦理公共設施用地專案通盤檢討以解編無使用需求之公共設施保留地，並透過容積代金基金辦理私有公共設施保留地標購，若土地所有權人有意願參與標購者，得向本府申請。</p> <p>三、原 108 年計畫訂定之回饋比例係參考本市主要計畫商業區(通盤檢討)計畫案內有關商業區變更回饋相關規定案，其概念係扣除營建及管銷成本之淨利益回饋 50% 予市府，並得採代金方式代替。另△D5 代金收入用於挹注捷運建設基金、都更基金及住宅基金，其公益性係助於捷運系統及都市發展永續建設，且各項基金皆有收支保管及運用自治條例規定可供依循。</p>		
委員會 決議	同編號 1。		
編號	10	陳情人	臺北市議會江志銘議員
訴求意見 與建議	<p>書面質詢題目：「劃定大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫」修訂嚴重侵害人民財產權益，赤裸裸違法圖利建商。</p> <p>說明： 本席辦公室近日接到「全國公設地主自救會」陳情，堅決反對「劃定大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫」修訂，因為此細部計畫裡面增加了，可以用極低價格繳納容積代金的開後門方案！而且是用這種只需要都委會同意通過，不需要經議會監督的細部計畫，完全封殺了全市已受害數十年未徵收補償的 22 萬名公保地受害者，可能從容積移轉或者是容積代金的低價競標的補償經費大門！自救會並要求這個嚴重侵害人民財產權的方案，必須經過市議會的監督，而且是政府應該主動召開公聽會對社會大眾說明！</p>		

	<p>此草案以估價師估價容積價格後再÷2，且可以增加之基準容積上限高達 30%，這個價格等於是用容積的半價，在賤賣容積，不但造成環境承載力的負擔加重，而且違法圖利建商！柯文哲市長剩不到一年的任期就大方開容積後門，對建商賤價大放送！等於是違法圖利而且有買票之嫌！且此價格完全於法無據，如果是政府強行要通過此案，本會將要求檢調單位詳細調查，此案有公然圖利建商之事證明確！</p> <p>原制度中建商採取容積移轉，必須用估價方式繳納代金之外，還必須投入一定的成本購買數量的公保地捐贈給市政府，才能換取等量的容積，讓市政府可以開闢更多的公園及道路，增加公共建設！而且容積移轉也被要求，在容積接受基地，必須回饋等比例的開放空間給市民大眾使用！但是 TOD 的 D5 這個半價大放送容積的方案，完全不需要回饋開放空間，等於變相的剝奪了公設地地主可以出售容積給建設公司的空間！此案一修，未來容積移轉市場將會消失！地主面臨無法變現，市政府又只願意賤價用 15-20%的公告現值收購民眾土地！受傷害的就是這些無辜又無法變現的 20 多萬名地主！然後市民大眾被逼迫住在更加擁擠的鳥籠大樓裡面！</p> <p>因為只有半價就放送容積，購買 TOD 的成本將大幅低於容積移轉的成本，在競價機制之下就犧牲掉容積移轉的市場！因為容積移轉的代金必須專款專用，只能用在收購公保地上面，而 TOD 收取的代金就變成市府的小金庫！因為沒有相關的 TOD 代金收支管理辦法！規定的用途可以非常廣泛！柯市長顯然是為了選舉增加財庫，才縱容下屬做此決策！應該受到檢調單位跟媒體與市民大眾的檢驗！</p>		
<p>市府 回應說明</p>	<p>同編號 9。</p>		
<p>委員會 決議</p>	<p>同編號 1。</p>		
<p>編號</p>	<p>11</p>	<p>陳情人</p>	<p>陳○明</p>

訴求意見 與建議	獎勵容積 D5 部分，代金現擬以估價師估價結果 x 50%收取，顯不合理，有圖利之嫌。 收取代金建議不能打折，就以 100%收取。		
市府 回應說明	同編號 9。		
委員會 決議	同編號 1。		
編號	12	陳情人	游○翔
訴求意見 與建議	綜合△D1~D5 的容積獎勵，僅△D2 和 D3 可以用設計方式處理，但遇到△D4 和 D5 的獎勵比較時，明顯 D4 成本利潤都較低!等於△D4 形同虛設，不會有人選擇。這樣是否應考量△D5 直接以估價師估價金額為準?或回饋公益設施面積僅 1/3 即可? 經過三間估價師估價後，為何要繳納的代金減半?這樣就失去估價的目的，僅讓估價師作為流程的一部分，並未尊重估價師的專業。		
市府 回應說明	同編號 9。		
委員會 決議	同編號 1。		
編號	13	陳情人	賴○輝
訴求意見 與建議	位置：北投區文林段三小段 314~328 地號(臺北市北投區建民路 116 巷 8、14、16、20 號、西安街 167 號~179 號)		

	 <p>一、1. TOD 一半容積給政府太多。2. 可含多功能使用社區里辦公室、社區活動空間、長照、社宅、飯店、小套房、超市、銀行？</p> <p>二、為何不直接改為商業區，商1商2商3，容積增加、商一特，容積與住3同。</p> <p>三、民國56年、63年、64年使用執照。 私法 - 私人訂立契約書，協議分配房屋。 公法 - 權利變換 公法、私法是否相衝突，有牴觸、排除嗎？ 單元內有四張建照，其中二張建物海砂屋，單元內容積可分別計算，合併加總嗎？</p>
<p>市府 回應說明</p>	<p>一、有關 D4、D5容積給政府太多，回應同編號9。</p> <p>二、依本計畫 D4回饋公益設施空間容積獎勵規定，公益設施項目以申請當時本府最新公告之「臺北市都市更新建議優先提供社會福利設施或其他公益設施一覽表」為限。</p> <p>三、本計畫係規範大眾運輸導向可申請開發許可地區容積獎勵相關規範，無涉土地使用分區變更事宜。</p> <p>四、合建契約依內政部營建署100年8月24日營署更字第1000053438號函(略以)：「……合約書係私人間權利義務歸屬之合意，非屬都市更新條例規定各級主管機關應審議事項，宜由當事人間基於私法自治原則、契約自由原則自行協調處理」，另有關於個案基地都市更新容積獎</p>

	勵計算部分，實施者應依都市更新條例、本市高氣離子混凝土建築物善後處理自治條例等相關規定辦理，非屬本計畫範疇。		
委員會 決議	同編號 1。		
編號	14	陳情人	中華民國已開闢未徵收私有公共設施保留地全國地主自救會(理事長: 周○佩)
訴求意見 與建議	<p>主旨：建請台北市政府都市發展局調整「台北市大眾運輸導向都市發展 TOD」修訂計畫內容。</p> <p>說明：</p> <ol style="list-style-type: none"> 適用順序應以台北市現行容積移轉制度優先於台北市大眾運輸導向都市發展 TOD。 理由:D5 折繳代金之容積獎勵申請前，必須先提出容積移轉 30%之申請後，方得申請 D5 之獎勵值；但如為都市更新整體開發地區則必須提出容積移轉 40%申請後，方得申請 D5 之獎勵值。說明：因 D5 獎勵值與容積移轉有競合關係，為保障公保地主變現與公保地徵收相關之容移代金之財源確保，故規定 D5 容獎之折繳代金之申請，必須先行辦理容積移轉之申請。 D5 折繳代金，應修正為三家估價師估價經市府核定後價格乘以 90%為標準，惟若為都市更新案，則以核定價格 80%為標準作為繳納。 理由：因估價師之估算方式為容積移入後減去容積移入前之估值，且已扣除開發者之經營風險、利息與管理費。故代金估值通常已比市價為低，為鼓勵申請，但又不涉及炒作房市，故建議該採估值的 8-9 折為準以獎勵都市更新。 開發面積應維持 2000 平方米以上或全街廓開發之基地，方得申請容獎，也避免對容積移轉之市場造成過度衝擊。 理由：原規定中之最小基地規模限制取消但書之規定，經都市設計審議會同意下，即超過 1000 平方米之基地亦可以申請 TOD 獎勵與增額容積；亦即基地規模必須達到 2000 平方米或者 1000 平方米(但須全街廓)，方得申 		

	請。說明：為避免眾多開發者依原規定到達 1000 平方米即申請容積獎勵，導致市容零亂，故應維持至少達到 2000 平方米或全街廓開發之基地，方得申請容獎。		
市府 回應說明	一、有關建議容積移轉制度優先於 TOD 容獎，回應同編號4。 二、有關建議 D5折繳代金核定比例提高，回應同編號9。 三、有關維持基地規模，回應同編號2。		
委員會 決議	同編號 1。		
編號	15	陳情人	財政部國有財產署北區分署
訴求意見 與建議	111 年 4 月 7 日台財產北改字第 11100098620 號函（摘錄說明二（一））文字：本分署原則尊重審議結果。		
委員會 決議	同編號 1。		

臺北市政府
都市發展局

業務主管

--

承辦人員

--