

臺北市都市計畫委員會第 689 次委員會議紀錄

時間：中華民國 105 年 6 月 15 日（星期四）上午 9 時 30 分

地點：市政大樓 8 樓西南區本會委員會議室

主席：林兼主任委員欽榮

彙整：黃若津

出席委員：（詳簽到表）

列席單位人員：（詳簽到表）

案件一覽表：

壹、審議事項

變更臺北市信義區永春段一小段 180 地號等 18 筆土地第三種住宅區為第三種住宅區（特）細部計畫案

貳、研議事項

一、南港區都市計畫通盤檢討案（第二次研議）

二、修訂臺北市松山區西松段三小段 156 地號第三種商業區土地使用分區管制規定案，提請研議

壹、審議事項

案名：變更臺北市信義區永春段一小段 180 地號等 18 筆土地第三種住宅區為第三種住宅區（特）細部計畫案

說明：

一、申請單位：臺北市都市更新處

二、辦理單位：臺北市政府

三、法令依據：都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款

四、計畫緣起

本計畫區位於臺北市信義區虎林街 202 巷以南、虎林街 212 巷以北、虎林街以西及 8 米計畫道路以東所圍之完

整街廓，計畫區內共計有 6 棟合法建築物，皆為 4 層樓建築物。

本計畫範圍前經市府檢討符合 101 年 11 月 27 日府都新字第 10132108100 號公告修訂「臺北市老舊中低層建築社區辦理都市更新擴大協助專案計畫『行動計畫一：以都市計畫專案變更方式協助更新重建』」之條件，爰依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款提出本細部計畫變更案。

五、計畫內容概要：詳公展計畫書圖及提會修正計畫書圖。

六、公開展覽：本案市府自 103 年 7 月 8 日起至 103 年 8 月 6 日止公開展覽 30 天，並以 103 年 7 月 7 日府都規字第 10333202603 號函送計畫書到會。

七、案件審議歷程

(一) 全案經提 103 年 8 月 28 日本會第 662 次委員會議決議：

「依本案申請單位更新處說明，因部分土地所有權人撤銷本基地更新事業計畫同意書，致目前未達規定之同意比例，已限期補正同意書。請更新處於同意書補正期限屆滿後，儘速提送書面資料到會，以利審議」。

(二) 「『修訂臺北市老舊中低層建築社區辦理都市更新擴大協助專案計畫』都市計畫變更案件審議程序及重點」業提 104 年 6 月 11 日第 671 次委員會議報告洽悉備查在案。

八、本案市府業以 105 年 5 月 9 日府都規字第 10533364600 號函送前次審議回應說明、修正對照表、修正完成計畫書圖以及審議文件摘要。

九、公民或團體陳情意見：無。

決議：

一、本案容積獎勵上限同意依「臺北市都市更新及爭議處

理幹事會」與「臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」試算提出之推薦值，即為基準容積(225%)之 64.91%。惟本案應於都市計畫公告實施兩年內完成都市更新事業計畫及權利變換計畫核定，未符前述時程者，則本容積獎勵上限值無效。

二、有關委員建議納入後續都市更新及都市設計審議參考：

- (一) 本案垂直綠化部分，除須通過綠建築分級評估黃金級之外，應對地區有更具體的貢獻。
- (二) 後續於都市設計審議核定前，仍應詳予查核本案對地區環境微氣候的影響。
- (三) 虎林街屬本地區主要街道，故有關周邊人行通道及自行車系統的串聯，應併檢討。

三、本案依本次會議所送補充資料及修正對照表修正外，其餘依公展計畫書圖內容通過。

貳、研議事項

研議事項一

案名：南港區都市計畫通盤檢討案(第二次研議)

決議：

- 一、本案歷經兩次委員會研議，有關委員所提建議及地區待處理議題等，請市府納入後續行政作業參考，儘速將南港區主要計畫與細部計畫一併檢討進行法定程序。
- 二、對於工業區內既有老舊聚落之輔導建議，採委員意見作方向性的規範，之後再納入工業區通盤檢討案內辦理。

- 三、後續市府各單位(包括都發局、交通局、產業局等)仍應持續整合，並於辦理都市計畫公展作業前持續向各委員請教。

委員發言摘要：

黃委員台生

- 一、有關容積率可否打折？獎勵可否再增加？就交通的觀念來看，個人均表支持，但是必須要有對應的交通政策。也就是必須在 TOD 的概念及 TOD 導向的交通系統之下才能支持所有這些新的措施。
- 二、目前的交通規劃確實不夠，從簡報第 17 頁只看到「主要路廊兩側分別退縮 5m 帶狀式開放空間」、「興中路規劃人行及自行車跨河空橋連接內湖區與南港區」及「配合既有南北向道路與街廓紋理新設南北向計畫道路」等規劃，與前一頁所推估 120 年道路服務水準皆在 E、F 級，似乎沒有太多的具體作為與因應，建議還是必須加強 TOD 的概念才行。
- 三、假設東區門戶是以南港轉運站為核心，則至少本區的各個基地與南港轉運站的聯繫方式要能通暢才是。又如南港轉運站與幾個聯外的通道、交流道又如何透過所規劃的廊道與之銜接，以保障所形成大眾運輸在此區域的順暢，甚或所規劃廊道是否增設公車專用道也要更大膽去做思考。
- 四、區域中幾個大型開發案和「工三」等用地，建議再思考是否要求提供區域性的接駁服務，或部分以繳交代金由政府統一提供接駁服務，列入未來開發之要求。
- 五、建議停車不應再依原來的標準，因未來本區約 300 公頃如此高強度的發展，停車位設置就必須要予以打折並要

求採公共運輸為主要運輸方式。如此之下，交通系統也才能支撐前面這些開發及因應開發所需要的容積獎勵。故建議交通單位要有更新的思維與作法。

- 六、有關空橋的部分建議交通局也要能參與，如南港轉運站、流行音樂中心、甚至旁邊的一些重要據點，哪邊是需要人行空橋去做連結的要具體提出來，才會讓此計畫更加紮實。

張委員勝雄

- 一、在人行系統部分，目前所提出的人行步道、空橋、大眾運輸等，看起來是比較理想的，實際上將來人潮會是從展覽館聯結哪裡？為何做此規劃連結方式？其起訖點分析資料需再做更細緻的補充和說明。
- 二、在車行系統部分，依目前交通局所提 120 年模擬的結果，建議或許應該做更多的情境模擬，即應模擬在不同降低或更高的開發量時其情境為何？也或許如黃委員所提，依目前所規劃停車量，當在降低其供給時又會是如何？例如內湖地區是完全的停車需求內部化，卻又造成外部道路的壅塞？故應思考當縮小停車供給時，是否就真的可以減少進入本區域的車輛，個人實無任何把握。
- 三、有關容積得否打折的問題，在計算的基礎上其實已隱含現在的居民是在住宅用地之上，惟要考慮的是工業區違規做住宅使用者，如允許以回饋同意變更工為住是否會有道德的風險？對其他守法者而言又是否公平？另也要思考為何當初規定工變住要回饋 37%，除了土地的價值外是否還有其他的考量因素？另外對於以往已回饋的案件亦應要思考如何交代。

彭委員建文

- 一、南港區過去是以工業為主，發展相對落後，但因當地交通基礎建設是很大的利基，故其未來的發展潛力很高。
- 二、生技產業為南港重要的發展定位，但除此之外，區內亦有良好的生態休閒空間，另為配合產業發展，其居住空間的規劃也很重要，故有關南港區未來的發展，其產業、生態、與居住間要如何平衡，是最重要的主軸。另亦應釐清南港與鄰近地區(如內湖、汐止)的互動關係，因其彼此距離近且互動關聯強，故針對南港以及鄰近行政區的定位與功能，應有更完整的全盤性思考。
- 三、於未來可能成為國家級生技產業重鎮的情況下，相對應的土地使用現況及未來土地擴張需求應如何連結？譬如目前討論南港部分傳統工業區將變更為住宅區或商業區，惟該處未來仍有產業發展的強烈需求，故於工業區要變更為其他使用分區之前，是否優先考慮配合生技產業發展，繼續保留作為產業使用，但在使用項目有彈性的空間？
- 四、本區的生態容受力為何？於未來產業及人口進駐後，生態環境所將面臨的衝擊，亦應併同考量。
- 五、有關土地變更回饋部分，為因應南港區未來發展，過去的傳統工業區有必要變更為其他分區使用，惟此類變更其容積率是否要打折仍應有通案性考量，如工業區內現況做住宅使用，未來變更後如仍要作住宅使用且容積率維持現有強度之情況，是否構成不須打折的理由？如於保護既有住戶的角度而言，似應是如此；但如基於整體考量，似乎尚無強烈理由突破通案性規定，故仍應更審慎評估之。

惟捐地只是其中一種回饋方式，另有回饋代金或義務性的回饋，此則涉及個案條件，另捐地後是否能夠維持其目的使用？又政府拿到該回饋規模的土地可作何種使用？仍應作較整體性的考量。

- 六、本區公共住宅有三處，規模約有 1200 戶，確實仍有成長的空間，因公共住宅的提供仍希望能與產業結合，才可以解決交通與就業的問題，本區仍有一些公有土地，如何讓其於提供公共住宅上扮演更重要的角色，或私有土地的變更是否有增加公共住宅的可能性，亦為重點。
- 七、此區確實有土地使用變更或容許使用項目調整之必要，因現在產業環境變遷迅速，如何讓土地在功能上有更多的使用彈性，以因應產業發展需要，或即使沒有變更土地使用分區的情況下，是否有可能調整允許使用項目，亦為可思考的方向。

李委員永展

- 一、本案是呼應柯市府上任後永續宜居城市的實踐，而實踐宜居永續都市的作法應在於先有好的基礎設施，然後再引入居住及產業相關活動。前述基礎設施包括兩大類，一為交通運輸系統、一為藍綠帶系統。
- 二、假設市民都能減少使用私人運具、多使用大眾運輸，當然同意給予應給的容積，但現今的挑戰在於，容積的提高伴隨許多目前還無法看到的外部性，其影響甚可能是 1+1 大於 2，而本案目前既屬於研議階段，有關容積率與容受力的觀點，建議採用次分區的觀念，於策略分區或比較重要的產業地區裡做容受力分析，並由容受力回推至應給予之容積率，才能回應是否比照工業區變更審議規範之容積率不打折作法。

- 三、至變更分區容積率是否打折，應涉擬變更的分區類型，如是為配合市府產業政策，而將原傳統工業區變更為策略型工業區，其給予容積則相對合理；但如變更為商業區，可能涉及該商業定位之差異；又如變更為住宅區，其未來開發型態究屬一般住宅、豪宅、或公共住宅，因其公益性不同，其容積的給予或獎勵亦應有不同規則，建議針對配合市府負擔宜居永續重大政策變更的案例可給予較高容積(除容積不打折外，甚至可另考慮提供獎勵)，但如屬變更為一般住宅區及商業區，則應比照過去回饋案例。而本案既屬研議案，如後續可針對不同的工業區變更型態，提出不同的容積或獎勵規則，應更能說服兩級都委會。
- 四、另一基礎設施為藍綠帶系統，即上次會議委員們所提到的 green infrastructure 及 green master plan，南港是少數有藍綠帶系統且民眾自發性做得很好，其內四分溪流域管理委員會是全市第一個由下而上發起的社區組織，惟本計畫於藍綠帶系統之規劃仍過於保守，建議所規劃的人工綠廊帶，應更進一步規劃作為生態廊道，將藍帶跟綠帶一併納入，甚至規劃引蝶誘鳥植栽以豐富整個生態廊道系統。另除立體連通之外，亦應考慮到垂直綠化，並配合藍帶的垂直想像，規劃為生態廊帶。
- 五、工業區變更回饋部分，因本地區公共設施較少，故回饋內容通案仍建議以回饋公共設施用地為優先，除非是配合作為策略型產業地區，或係為保留濕地、綠地或水圳系統等公益性使用，以致無法以公共設施優先回饋的情況下，再同意另以代金方式回饋。

焦委員國安

- 一、我非常同意黃委員所言，我們在很多計畫裡談到 TOD、本計畫提到綠色宜居城市、之前也談過完整街道理念，則 TOD 準則、完整街道準則與設計規範是否有進行？這是交通局、都發局共同要處理的，否則每個計畫中提到 TOD，但 TOD 是什麼？要做完整街道規劃，但完整街道為何？若台北市無此準則，任由工程師自行規劃設計綠色街道，則設計出並非最佳方案，且每一個計畫工程設計資源有限，無法考慮周延。
- 二、本計畫交通規劃裡提到 120 年道路服務水準整體發展構想，服務水準的需求假設是什麼？台北市有無未來 10 年、15 年、20 年未來發展總體規劃，其計畫人口數、就業人口數、雇用人口數的推估，未來各種服務部門如服務業、金融業、醫療業、教育業經濟規模為何？因其所提供就業人口數、吸引顧客數等是道路服務水準的假設來源，這些假設因子經由一系列互動的假設推估與計算，得出需求推估，再與交通部門、公共交通部門對於未來 5 年、10 年、15 年交通建設的規劃比較之後，才能了解未來的交通規劃是否能因應前面提到的需求的產生。
- 三、整體發展構想裡提到人行、自行車跨河空橋連接，鼓勵發展綠色運輸，我覺得有些不足，綠色運輸發展並非僅是人行空橋而已，南港此一重要區域的發展，談到綠色交通，應將需求吸引點（每個小開發場域都可視為吸引點）以公共交通連結，包括公共汽車路網、捷運路網連結起來，未來於 120 年（假設台北城市發展以 120 年為目標年），需求與交通建設規劃是否配合起來？新設南北向計畫道路設計為何？整體發展構想應包括人行道、自

行車道、公共運輸改善、捷運、道路建設至 120 年的建設成果，其交通容受力如何？整體交通系統僅呈現 120 年建設完成後的道路服務水準仍不夠，應提出 120 目標年整體交通路網系統提供的容受力能否容納目標年推估的需求。

郭委員瓊瑩

- 一、我想從不同角度提出建議，我們先想像這個地方的願景：南港高鐵通車在即，南港車站 City Link 百貨、六福萬怡酒店(Courtyard Marriott)也開幕了，預計未來結合內湖科技園區，此區可吸引年輕族群的進駐；我認為跳脫傳統規劃方式，想像此區未來的生活型態(Life Style)需要提供些什麼，我認為此區與信義計畫區不同，它可以做為地景都市主義（Landscape Urbanism）的實踐。
- 二、TOD 與 New Urbanism 怎麼結合，在規劃上應該有一個大格局突破，例如英國倫敦的天空自行車道(Sky Cycle)計畫，以多條天空自行車道構成路網收集進城交通，新北市最近也要做一條 SkyRider 但規模不大，新加坡的 Henderson Waves 空中廊道，全長 9 公里，串聯多個公園綠地進入辦公區。
- 三、市民大道與忠孝東路平行，2 街道靠得很近，簡報中所提工業區變更，我同意容積可以調整，若仍依循以往的規劃，市民大道與忠孝東路之間又將築了 2 道牆，應該使沿街建築挑高讓空氣流通，南北向道路規劃非常重要，目前南北向人行步道只有一條彩虹橋與內湖連通，建議大膽規劃沿著基隆河的天空自行車道，可以改變生活型態，居住、工作者平日交通可以步行、騎自行車，不只

是傳統公車專用道，這種改變可以想像一下，10 年後或 20 年後是可行的。

- 四、南港高鐵站通車後，可以在此居住、工作、到外地開會也很方便，六福萬怡酒店(Courtyard Marriott)也開幕了，商旅行為也可滿足，土地使用型態與現在都心的型態不一樣，將來應是居住、工作混合使用，是另一種新的規劃的挑戰。
- 五、這裡以前的工業區(工業住宅舊聚落)，如果以都市再發展的角度，我建議打破現在工 2、工 3 被束縛的規定，以提供更多退縮或開放空間方式再開發。如果只有忠孝東路、市民大道對外連通一定會塞車，南北向交通很重要的功用包括空氣流通，也包括人流、資訊流。現在忠孝東路與市民大道的沿街已慢慢形成 2 道牆，不利於綠色基礎設施的建構，我認為要有最小穿透寬度的規定，並控制天際線。
- 六、以上提供南港區計畫在本區工作、居住、休閒此一新的想像願景，先有對未來生活型態的想像，再落實到每個小區塊做規劃設計；南側南港山系很美，與基隆河之間仍需打通許多南北向通道，以之前所提綠色廊道、SkyRider、類似 Henderson Waves 等貫穿，一直到內湖，是台北很大膽的新的想像，也希望提供從另一個角度規劃的可能性。

陳委員志銘

- 一、市府醞釀東區門戶計畫已多時，也是南港地區發展的上位指導計畫，門戶計畫裡所提到的 7 大構想跟 23 項子計畫應適時反映到都市計畫通檢內容裡，包括計畫緣起、使用分區變更理由、變更內容與使用分區的調整等。

二、有關工業區變更是否可採依中央審議原則辦理，在考量現實問題的情況下，原則也可以接受容積率不再打折的方案。但需要再仔細評估的是，以本次會議所提供的案例分析來看，工三經試算後的結果尚稱合理，但工二的土地面積 2389 平方公尺，現況樓地板面積卻為 11476 平方公尺，是否已有容積超限問題，以此例來看，即便能加計 50%都更獎勵都無法解決現存樓地板面積既存的問題。此外，關於變更回饋土地的使用，應考量變更後開發容積的提高，對於地區公共設施的提供比例，也應提出足夠相對應的配套作法。

李委員得全

- 一、本研議案很複雜，建議再進一步整理，本次通檢希望要優先解決的問題是什麼？對應方案是什麼？
- 二、建議明確列出本次通檢追求的主要目標是什麼？同樣提出對應的方案。
- 三、對應本次通檢所欲達成的目標以及要解決的課題，二者之間有無衝突？如何整合落實在主計及細計裡，如何能進一步結合行政計畫，有長短期的實施方案。
- 四、本案很重大也很複雜，如果可能，希望擴大民間參與。

彭委員振聲

- 一、產業發展構想所提到的幾個趨勢重點，其中高速化似乎只有高鐵速度快，但地區的交通行車速度是降低的，故此處以高速化說明是否合適；差異化是跟自己比較或跟其他人比較，本案並無進一步說明差異內容；銀色化是老年人要居住的地方，惟此區的公宅是否就是提供給老人居住？

- 二、成功橋與成美橋現況交通都有大問題，但本通檢案未來仍以此兩跨橋為主要南北向交通，此議題應如何處理至少應提出構想。本案沒有推估整個區域未來的交通流量，但通檢後的樓地面積與人口都是增加，是否將導致交通問題。
- 三、如能藉由本次通檢將可增加的道路或高架道路等全區交通系統整體規劃更好。

林委員崇傑

- 一、第 50 頁所提到的台肥 C3 土地之前是規劃變更為商業使用，即將由漢來飯店開發，而都市計畫賦予該土地的定位是 50%要做購物商場，但其問題在於整體產業發展過程中，伴隨生技產業及既有資通訊產業外，有更重要的產業，即 MICE(會展)產業，而南港二期預估在明年應該可以試營運，再加上既有的南港展覽館，大型的展覽館已經有一定的量，但伴隨展覽所需的國際會議空間確不足，且此處做商場不見得是適合發展的方向，故產業局目前也在跟台肥、將進場的中信金討論，都市計畫指定需 50%作商場之規定是否有調整的可能性，因為配合整個生技、ICT 產業的聚集，其實需要會議展演空間的伴隨，故是否可讓這樣的商業使用可伴隨會展空間，希望未來有這樣調整的機會。

最近跟國貿局外貿協會、台灣推動會展產業推手等民間業者討論，其中有業者具體說明其現在爭取 APEC 的會議，需要同時有十個 40-50 人分組的會議空間，但臺北甚至包括觀光飯店都沒有這樣的空間，唯一的國際會議中心也都額滿，換句話說，臺灣不是沒有國際會議的需要，而是較具規模的會議(如超過 500 人)就不敢爭取，

因為無足夠空間，再來分組會議所需要同時提供的小型空間也無法同時提供，故台肥 C3 案目前是希望與地主進一步協商，但建議在都市計畫上也應該有進一步的調整。

- 二、第 34 頁提到南港長期的問題，包括工業住宅，其有兩種類型，一種是早期就存在至今，另一種是新蓋的住宅賣價一坪約 60~80 萬，故要面對的問題還滿複雜的，因為一方面要處理長期沒有那麼多工業需求，故希望有機會調整傳統工業區的使用，但也不能因為這樣調整導致最後變成可能是表面申請做事務所而實際做住宅，或變成價位高的住宅，這是一個權衡的處理。從產業的角度，過去都市計畫的工業區工一、工二、工三是以其對環境污染的程度分類，但現在很多新型態的工業是沒有污染的，就舉 ic! berlin 眼鏡產業來說，一個眼鏡賣到一萬至兩萬，其工廠就在柏林市區內，位置即相較於本市之於南港，亦即現在很多工廠其實並沒有污染，其透過高科技的處理、即時組裝、不須很多人但卻可以供應全世界所有的需求，表示現今的工業與住宅混居並非不可行，過去的工業與住宅區要分離是因為過去工業有污染性，但現在的 4.0 工業並不見得是具有污染，是否可允許此類新型態的工業可以混合，這種變更不一定要將工業區變更為住宅，而是在過程中允許個別處理，如剛才所討論是否要回饋，如變更為一坪 80 萬的住宅當然必須回饋，但如仍保有新型態的工業，又不會對住宅產生大衝突的情況下，其處理機制則可考慮採較彈性做法，此為對新型態的工業區的建議。

三、第 32 頁綠色廊帶的部分，都更處在三、四年前做過一個案子，是針對此地區都市再生的規劃，案內曾要求地區開放空間也必須指涉出過去的水圳綠廊，如依該案內所指涉出的綠廊就不會像本案僅有劃設出興中路，而是結合人行步道圖說、開放空間系統、過去的水文脈絡，並銜接南側山脈及北側基隆河。雖然過去的水文脈絡現今其上已有建築物，但部分地下的水道仍存在，並不是指要恢復水道，而是該廊道與空氣的流動有一定的關係，如果綠色廊帶的部分可將該意象做部分處理，則本地區廊帶就不會僅限於目前規劃這幾條，而會更加豐富。

交通局

- 一、有關委員關心的未來交通量預測，本案有依台北都會區整體運輸規劃模式及現在全市規劃設計發展情形重新調整校估，並以 120 為目標年推估出未來情境，即今天呈現的簡報內容。另設定未來南港願景的大眾運輸比例以 75%推估結果，幾個瓶頸點仍會在跨河橋樑的部分，這也是後續須整體檢討的部分。
- 二、另本局檢討六個針對南港區發展的願景重點，目前仍積極討論中，希望針對此處擬定後續發展策略，包括公共運輸、停車、自行車、人行環境部分，預計這星期日將在南港辦理工作坊，針對未來設定的情境與在地有更多的溝通討論，以擬定後續策略。

林兼主任委員欽榮

- 一、本案是第二次研議，東區門戶是市府推動的重大計畫，另為了銜接 7 月起高鐵將銜接至南港站，且臺鐵北迴線亦將從南港站發車，市府自一年前即進行東區門戶之地區溝通，另亦設置社區規劃師，本案也歷次提到委員會

向各位委員請教，因此本次延續上次會議聚焦於七個議題，另本案自去年底辦理公開徵求意見迄今彙整了 20 多個意見，希望可以透過一次次的討論更聚焦。

二、本案主要計畫與細部計畫一併檢討，影響涉及地區未來的發展、產業、交通、防災、生態、就業機會、住宅、工業等各面向，還有直接影響到地區居民的生活環境與連通性等。計畫重點包括啟動主要計畫都市更新策略指導、細部計畫的地區劃定、以及個案都更計畫及地區計畫。

三、南港區目前是全市各行政區人口數最少的，居住人口不到十萬人，總面積扣除非都市發展區、保護區、公設用地等只有不到 300 公頃，但此部分土地非常關鍵，因其介於山與河之間，歷年中央政府與地方政府在此的總投資約達 6 千多億，包括鐵路地下化、捷運線延伸、國家生技園區等，且中央政府並指認中研院所在的南港園區到竹北生技園區是國家五大創新產業的生技產業聚落。

四、空橋系統要一併將捷運站位置標示出來，不只是消極規劃管制，還要積極促成，因此包括高度、寬度、地坪高程等都要列出。尤其南港位處山河交界，也需要更多的人行系統來串連，請交通局一起參與都發局的規劃。

五、本案經充分討論後初步歸納意見如下：

(一)從 1990 年迄今內湖區都市計畫管制下的發展經驗，可作為南港區都市計畫通盤檢討的借鏡：內湖科學園區由過去的輕工業區變更為科技工業區，雖造就臺北市產業的提升與發展，產值超過新竹科學園區，卻也造成內湖交通衝擊。

- (二) 應先推估未來 15~20 目標年後的交通及產業發展情形、生活型態等作為規劃基礎，且應採新型態、彈性、混合使用的規劃概念。
- (三) 加強綠色基盤設施：包括綠色運輸、綠色建築、公園綠地、南北向與東西向的廊道串聯等。
- (四) 善用公有土地資源：包括未開闢公有土地再利用，另如南港捷運站聯合開發案解約後將如何使用、與周邊之串聯等，可透過都市計畫工具適當的引導及管理。

研議事項二

案名：修訂臺北市松山區西松段三小段 156 地號第三種商業區土地使用分區管制規定案

決議：經綜合委員、發展局初步看法與意見，歸結以下見解，作為本案後續研議之依據：

- 一、本案對於基準容積率之認定基於行政權與監察權有所扞格，為求慎重起見，本委員會無意剝奪行政機關始終堅持認定基準容積率依都市計畫書規定認定為 392% 之權限，惟為利下次研議更有精準效益之起見，請市府都市發展局以府函函請內政部釋示，以利後續委員會討論。
- 二、請市府於下次研議時就整體結構性之內容敘明清楚，本委員會一樣屬於行政機關，其職權在於審議，無法認定都市發展局所作之行政決定；本委員會依據都市計畫法與監察院糾正文之內容，於平行不悖前提下行使審議之權限。是故，請都市發展局就本案來龍去脈以及歷次函覆本案申請人歷次內容之作精準說明。
- 三、本委員會無意介入容積率究為 392%、560% 之認定，而係以本案未來發展、開發方式、土地使用項目組別、

地區發展結構等議題作討論，為利本案後續有效公正的討論，請都市發展局協助本案申請人儘速就前述內容提出整體性的構想與方案，並俟函請內政部釋示後再提本委員會研議。

委員發言摘要：

林兼主任委員欽榮

- 一、本案前提係鑒於以往內政部曾釋示有關於容積率之討論係屬於行政機關之權責，爾後監察院經由多年調查後並正式行文市府，其表述容積率仍應回到都市計畫委員會可以依據都市計畫法第 23 條第 5 項或第 25 條規定之程序予以界定之。有關監察院糾正之內容，並非指本案容積率就為 560%，應係指都市計畫審議之權限。
- 二、監察院既已行文糾正市府，本委員會予以尊重，除行政機關應予清楚回應外，建請市府就過去內政部函釋尊重市府行政權意見與監察院提出糾正市府內容之競合，正式行文內政部請求釋示，以利本委員會依據清楚之行政法系規定，再予具體討論。
- 三、本案前於民國 100 年至 101 年間業經本委員會三次專案小組與第 637 次大會研議在案，考量其係屬中華民國第一個工業區變更案件、審議過程波折且已開發完成，也因而造成日後台北市與全國性對工業區變更之審議標準，故本案應予理性討論。
- 四、本次研議事項仍請委員們先初步交換意見，今日研議意見非屬法定之決定，未具拘束性，將俟市府向內政部釋示後，擇期再召開大會研議。
- 五、該案提送都市設計審議時，本人為都市設計科科長，係依 80 年 2 月 13 日府二字第 80003366 號公告之都市計

畫內容，依職權進行都市設計審議，本人並未參與該案之都市計畫審議，特予說明釐清。

黃委員台生

一、簡報第 4 頁中圖示京華城基地與西北角土地，就本人瞭解係為本案主要之爭議所在。其原屬一整塊基地，其基準容積為 392%，並無問題；惟京華城爭論的是其當時已捐贈變更回饋 30% 土地，其剩下可開發之土地，容積率應為 560%，這個部分本人覺得其說法亦正確。而基準容積率與容積率係兩回事，應無須再文字上多作爭論。

二、至於容積率 560% 究屬京華城基地或與西北角基地分配，涉及當時變更回饋捐贈分配之爭議，其刻正訴訟中，非屬本委員會之管轄權責。另當時京華城基地先行開發，西北角土地並未開發，先前本委員會也曾處理兩者解除整體開發之限制。本案究其因係基準容積之數值牽涉到後續獎勵值之計算與權益，因此本人看法是如京華城將自己基地與西北角土地皆以 560% 計算，是可以同意；惟如果京華城將西北角土地原本可開發之權利及其彈性拿掉，因前述其已回饋 30% 土地之故，而將其移至京華城基地內計算，則本人認為似乎給予京華城基地過多之權利。

三、本案所述整個基地面積計算基準容積為 392%，而依據京華城公司所述其係已捐贈 30% 土地後，回推換算其法定容積率為 560%，此時的容積率就已不是基準容積率，本人對其認知與觀念是否正確？

李委員得全

一、本人建議本次研議提案單位為市府都市發展局，所提之

理由係因監察院糾正市府有關本案基準容積率之認定，市府理當就其糾正內容予以回應。

- 二、而都市計畫說明書執行之認定係屬行政機關之權責，這個部份主席先前有提到如對其仍有疑義，應由內政部釋示。這部分係屬監察權、行政權或其他權利間之權責釐清。
- 三、另監察院來文已敘明清楚「有關都市計畫變更後土地使用分區管制之調整內容（容積率、使用項目、整體開發等）以及使用強度之合理性及可行性，均屬都委會之審議權限」，是故，本案今日究要研議案之內容為何？是研議一個新的都市計畫變更案？惟如果是要研議原來民國 80 年已經公告之計畫內容，那就非屬研議之範疇，其係屬行政機關之權責作處理，故本案本人的意見是由市府向內政部釋示之方式處理。

陳委員志銘

- 一、本人也認同主席前述所提之意見，畢竟都市計畫中央主管機關是內政部，當然監察院糾正之意見，本委員會應予尊重。有關容積率權責之認定，因涉及監察院糾正意見與先前內政部函釋之看法似有競合問題，建議應由市府向內政部釋示。
- 二、另回到當年本案變更捐地 30%，而以 70% 可用之土地回推基準容積率 $392\% (=560\% \times 70\%)$ 之概念，假設當年以捐地 40% 去作想像，其基準容積率算法又為何？

彭委員建文

當時工業區的容積率是 300%，捐贈 30% 土地之後，變成商業區身分，而商業區的容積率為 560%，再用剩下 70% 可用

土地反算回去得到基準容積率為 392%，是否為這樣方式訂出來？

李委員永展

本案為全國第一個工業區變更為商業區的案例，其並無前例可循之下，所訂定之基準容積率。亦即當時是用原來的工業區容積率 300%，捐贈 30% 土地後，剩下 70% 可用土地如何給予其容積率，其計算基準以商三 560%，對應其可以蓋的 70% 土地乘於 560% 容積，折算出 392% 之數值。而現行的做法是捐地 30% 後，容積係以加總回去方式處理。本人認為這是過去與現在操作最大的差別。前述過程的思維就都市發展局的角度與都委會的決議，與前述主席所陳述之見解，其屬市府行政作為與都委會決議，如對其有所疑慮，當然應請內政部予以釋示。

彭委員振聲

本案係監察院糾正市政府，而市政府主管機關為都市發展局，有關其針對糾正文答覆如仍有不清楚或相關疑義之處，應逕向中央目的事業主管機關（內政部）請求釋示為宜，不應由本委員會委員作過多猜測與討論。

林委員崇傑

一、本案市府主管機關都市發展局應找出其前因後果並作清楚敘明。

二、本案基地原屬工業區，其鄰近街廓多屬住三，當時係以工業區請照，並取得 120,284.39m² 之樓地板面積，建照身分為工業大樓。而當時變更之情境，本案申請人為確保其容積，其過程中經過都市發展局、申請人及其律師繁複討論與談判，為確保其容積之信賴保護與變更為

商業使用之回饋作法，所訂出 392%之都市計畫限制規定以及限制六項土地使用性質管制內容。

三、本案不應將很多過去工業區變更之前因後果都拆開，而僅著墨於容積率的認定問題，應敘明清楚放在一起俾便討論參考。

張委員勝雄

京華城完工迄今才十幾年，從民國 76 年申請變更至 90 年核發建照，99 年起再提出都市計畫變更，其理由與意圖為何？又其變更回饋後再過幾年再予變更土地使用之合理性？

都市發展局

一、本案當時的工業區容積率是 300%，並無捐地變更之概念與作法；民國 80 年都市計畫書內就商三容積率與建蔽率之規定，與現行土管商三規定是不一樣。依 80 年公告之都市計畫規定須回饋 30%土地規劃設計為公園、廣場之用，並規定由威京公司作整體開發（包含西北角土地）。之後威京公司就其土地範圍先行開發，並提出都市設計審議，惟因與都市計畫書內容規定整體開發不符，再經過討論後，以整體規劃分期開發方式進行，是故由威京公司先經過都設審議並取得建照，並承諾變更回饋捐地 30%之部分由其先處理。至於該公司與西北角土地地主間對於回饋捐地 30%之分配問題，如前述委員所述刻進行訴訟中。

二、本局認定本案容積率計算為 392%的原因有二：一是依 80 年公告計畫書內之文字「…捐地後其建蔽率依商三之標準(70%) 容積率依工務局於 78.11.2. 第六次專案小組會議所提(78.10.27 製表)」京華再開發計畫案不同使

用強度建築面積比較表」之第六案計算〔即容積率依整個基地面積計算為 $392\%(70\%\times 560\%)$ 〕，但不應損及其原已申請執照之樓地板面積(共120284.39平方公尺)為標準…。二是依據當時都市設計審議結論，本案以整體規劃分期開發方式，其建造執照所檢附都市設計審議圖說，進行京華城購物中心之可建樓地板面積，係以原申請工業大樓執照之總樓地板面積扣除第二期土地可用容積計算而得，且第二期基準容積率係以392%計算，而依原都市計畫書規定本案一、二期土地「採大街廓整體開發」，是故，一、二期土地容積率自應一致。

三、有關產發局林委員的意見，本案當時臺北市尚未實施容積率管制，申請人以工業區身分申請工業大樓，才會出現如此龐大的樓地板面積，本局簡報時也敘述概算其現有容積率已達679%。因當時其周邊已逐步實施容積率管制，本案於80年的都市計畫說明書內針對其容積率、建蔽率作出限制規定；又其當時已取得樓地板面積，故再加入不應損及其原已申請執照之樓地板面積之文字。本案因已興建完成與實踐變更回饋，後續如再予變更改建，就要回復為現有都市計畫之規定

四、有關地政局李委員所提都委會應予研議本案未來性一項，先前於100-101年間都委會研議之際就有委員有相同之建議。

五、今日本次再提出研議之目的有二：

(一)一方面是京華城於近幾年的所提的都市計畫變更案是以560%提出申請，同時亦申請使用項目要作放寬(包含住宅使用比例)。惟本局就市府過去一致性的立場認定容積率仍應以392%作為變更都市計畫

法定程序之基礎，如後續變更案進行審議過程中委員有其他審議意見或許可再作調整，建議可採容積獎勵、容積移轉指定接收區等方式來提高地區容積上限，亦即係以有價方式取得。

(二)第二個是未來使用項目是否允許放寬（現況不允許住宅使用）或可依據 100-101 年間都委會研議決議可適度放寬住宅使用但以比例 30%作處理；另使用項目部分依 80 年都市計畫規定限制僅供 6 種使用，衡酌本案鄰近發展狀況及工業區變更商業區通案原則，是否放寬使用項目，增加使用彈性。

叁、散會(13:00)

臺北市都市計畫委員會會議簽到表

會議名稱：臺北市都市計畫委員會第 689 次委員會議 時間：105 年 6 月 15 日（三）上午 9 時 30 分 地點：市政大樓 8 樓西南區委員會議室 主席：林兼主任委員欽榮 紀錄彙整：黃若津			
委員	簽名	委員	簽名
蘇兼副主任委員麗瓊	請假	黃委員世孟	請假
王委員秀娟	請假	黃委員台生	黃台生
李委員永展	李永展	黃委員麗玲	請假
林委員盛豐	請假	焦委員國安	焦國安
林委員靜娟	請假	彭委員建文	彭建文
陳委員亮全	請假	彭委員振聲	彭振聲
陳委員良治	請假	陳委員志銘	陳志銘
郭委員城孟	請假	李委員得全	李得全
郭委員瓊瑩	郭瓊瑩	林委員崇傑	林崇傑
張委員勝雄	張勝雄	鍾委員慧諭	張哲松

列席單位	姓名	列席單位	姓名
都市發展局	謝惠愛 葉家源	財政局	
		交通局	黃惠如
工務局	李中聲	地政局	
產業發展局	徐玉卿	更新處	張立立 紀中元
公園處	黃吳珠	水利處	程振豪
大地處	梁成北	政風處	林金慧
民意代表		本會	劉香吟 黃若津 賴彥伶 陳立義 薛福治