

臺北市都市計畫委員會第 791 次會議紀錄

時間：中華民國 111 年 4 月 14 日（星期四）下午 2 時

地點：市政大樓 N206 審議室

主席：彭兼主任委員振聲

彙整：郭泰祺

出席委員：（詳簽到表）

列席單位人員：（詳簽到表）

案件一覽表：

審議事項

- 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
- 二、變更臺北市松山區敦化段一小段 385 地號等第三種住宅區、道路用地為第三種住宅區及公園用地細部計畫案
- 三、變更臺北市大安區金華段四小段 41 地號等第三種住宅區、第三之一種住宅區為第三種住宅區(特)、第三之一種住宅區(特)細部計畫案

研議事項

有關本市信義區福德段一小段 913 地號等 9 筆土地辦理都市更新涉修訂「擬定臺北市捷運信義線東延段工程捷運開發區暨劃定都市更新地區細部計畫案」內申請地下穿越獎勵基地規模及都市設計管制規定案

壹、審議事項

審議事項一

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

案情概要說明：

- 一、申請單位：臺北市政府
- 二、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
- 三、計畫緣起

為引導臺北市朝向大眾運輸導向之都市發展，鼓勵於大眾運輸場站周邊作較高強度使用，並有效提升大眾運輸搭乘率及減少私有運具使用，市府前於 108 年 1 月 24 日公告「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」，以 33 處大眾運輸場站優先示範，透過開發許可機制提供容積獎勵，並要求回饋公益設施，以改善地區公共服務機能，同時透過都市設計管制，塑造地區整體景觀風貌。

該計畫案發布實施迄今，外界反映都市已建成地區土地整合不易，難達開發許可申請門檻，且容積獎勵規範亦不確定，致影響計畫執行成效。另依 107 年 12 月 13 日臺北市都市計畫委員會第 742 次會議審議前揭案時附帶決議：「（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。」，目前臺北捷運環狀線（臺北段）路線已規劃完成，出入口位置大致底定，市府爰辦理本次修訂，針對可申請開發許可地區範圍，基地申請規模、容積獎勵機制等進行修訂。

四、計畫修訂重點內容：詳計畫書。

五、公開展覽：

(一) 本案市府自 111 年 1 月 18 日起至 111 年 2 月 26 日公開展覽 40 天，並以 111 年 1 月 17 日府都綜字第 11031108704 號函送到會。

(二) 市府於 111 年 1 月 27 日、2 月 10 日、2 月 21 日共計召開 3 場公展說明會。

六、公民或團體意見：14 件。

(台北市不動產開發商業同業公會針對本案有提出陳情意見，因陳春銅委員為該公會推薦之委員，故依「各級都市計畫委員會組織規程」第 11 條規定自行迴避)

決議：

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。

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</p> | | |

| | | | |
|---------|---|-----|-----|
| | <p>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> | | |
| 編號 | 2 | 陳情人 | 林○萱 |
| 訴求意見與建議 | <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</p> | | |

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。

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)適用範圍一節酌予修訂。

二、針對可申請開發許可地區劃定原則予以明確指認

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

| | |
|--|---|
| | <p>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。</p> <p>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：</p> <p>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。</p> <p>本次公展內容：</p> <p>$\Delta V1$：可申請開發許可地區容積獎勵</p> <p>$\Delta V1 = \Delta D1 + \Delta D2 + \Delta D3 + \Delta D4 + \Delta D5$。</p> <p>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。</p> <p>● 取得候選綠建築證書</p> <p>一、鑽石級：基準容積百分之十。</p> <p>二、黃金級：基準容積百分之八。</p> <p>三、銀級：基準容積百分之六。</p> <p>四、銅級：基準容積百分之四。</p> <p>五、合格級：基準容積百分之二。</p> <p>前項各款獎勵容積不得累計申請。</p> <p>● 取得候選智慧建築證書</p> <p>一、鑽石級：基準容積百分之十。</p> <p>二、黃金級：基準容積百分之八。</p> <p>三、銀級：基準容積百分之六。</p> <p>四、銅級：基準容積百分之四。</p> <p>五、合格級：基準容積百分之二。</p> <p>前項各款獎勵容積不得累計申請。</p> <p>● 採無障礙環境設計者</p> <p>一、取得無障礙住宅建築標章：基準容積百分之五。</p> |
|--|---|

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 $\triangle V$ 1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

| | |
|------------|---|
| | <p>安全性能：</p> <p>(一) 第一級：基準容積百分之六。</p> <p>(二) 第二級：基準容積百分之四。</p> <p>(三) 第三級：基準容積百分之二。</p> <p>前項各款獎勵容積額度不得累計申請。</p> <p>五、修訂 p .57 增額容積第三點(加給之適用規定):</p> <p>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%。</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> |
| 市府 回應說明 | <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，</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>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</p> |
|--|--|

| | | | |
|-------------|--|-----|-----|
| | <p>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> | | |
| 委員會 決議 | 同編號1。 | | |
| 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</p> | | |

| | | | |
|-----------|---|-----|---------------------|
| | 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。 | | |
| 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 |

「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



財團法人
臺北市古蹟及歷史建築保存基金會
Taipei Historical Sites Preservation Foundation

訴求意見
與建議

目錄

壹、分析及建議說明

| | |
|--------------------|---|
| 一、TOD獎勵研析 | 1 |
| 二、TOD獎勵容積與容積移轉關係檢討 | 1 |
| 三、TOD獎勵容積與容積移轉成本比較 | 2 |
| 四、結論分析 | 2 |

貳、分析資料

| | |
|----------------------------|---|
| 一、TOD獎勵、增額容積及容積移轉堆疊上限檢討示意圖 | 3 |
| 二、TOD容積獎勵與容積移轉成本模擬對照表 | 4 |

壹、建議及分析說明

一、TOD 獎勵研析

(一)111年1月17日府都綜字第11031108701 號公告公開展覽版都市計畫內「△D1增設出入口、△D2自行車轉乘空間、△D3友善人行空間及△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△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△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。

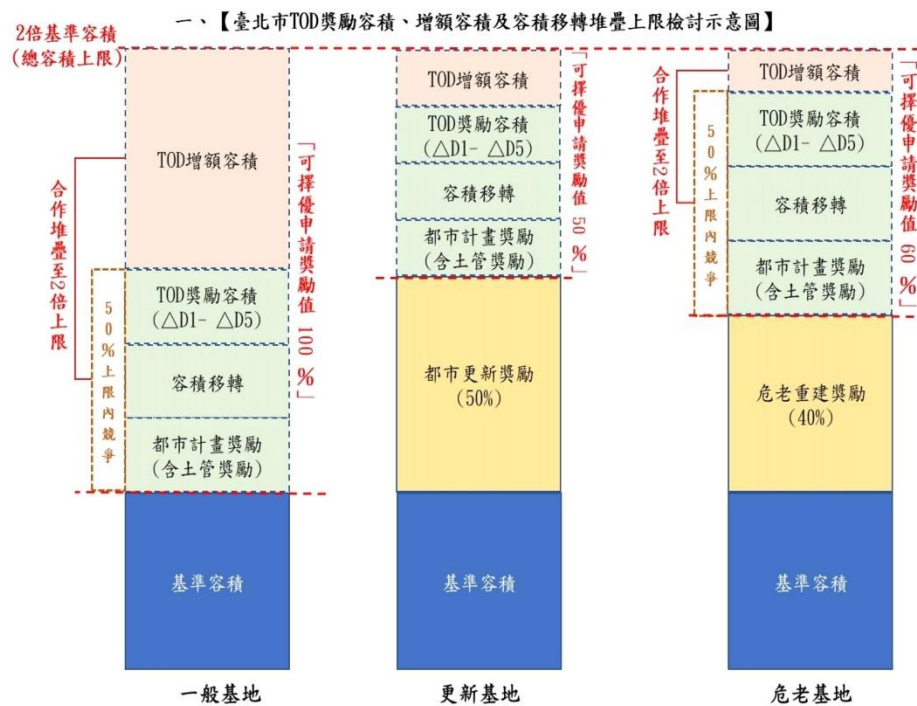
(三)以臺北市實際案例基地(第三種住宅區)模擬計算，TOD 獎勵容積(△D5繳納代金)、都市計畫容積、古蹟容積及大稻埕容積成本對應關係，依成本最低優先排序：

1. TOD 獎勵容積(△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。



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(㎡) | 111年平均公告現值 (元/㎡) | 111年 公告現值總值 | 容積率(%) | 容積值(㎡) |
|------|--------|-------|---------------------|----------------|--------|---------|
| 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% (核心區一般場站) | 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。 | | |
| 委員會 決議 | 同編號1。 | | |
| 編號 | 5 | 陳情人 | 謝○宏 |
| 訴求意見 與建議 | <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> | | |
| 市府 回應說明 | <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，</p> | | |

| | | | |
|-------------|---|-----|----------------|
| | <p>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：</p> <p>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。

(二) 申請規模部份，考量部份基地其面積可能未達 $2000M^2$ ，且非屬完整街廓，惟所具備之基地條件、整體規劃設計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 $1500M^2$ 。

(三) 申請開發許可地區容積獎勵部份：

1. $\triangle D1$ 移設或增設捷運出入口容獎項目部份，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. $\triangle D2$ 設置自行車轉乘停放空間容獎項目之公共自行車數量(如:YouBike)設置規範為何?另，考量該項容獎係由全體地主共享，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 $3000M^2$ 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 $5000M^2$ 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：

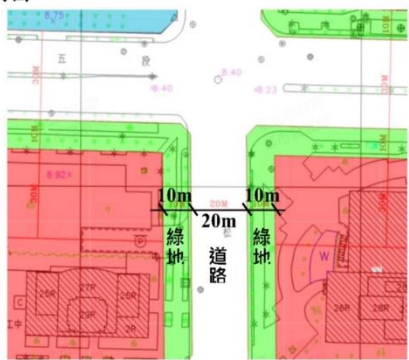
1. 台北市地面層商業用途需求差異性高，建議不宜強制鄰接30M以上計畫道路之住三以上住宅區基地，地面層做日常服務設施面積應超過60%容積樓地板面積。
2. 有關核心區及一般區基地，非住宅使用樓地板之法定停車空間強制折減，及住宅使用樓地板面積之停車空間原則上以不超過依土管檢討核算之停車位數量等規定，恐阻卻申請意願，並導致實際停車需求外溢，造成衝擊，建議審慎再酌。
3. 有關規定各基地應檢討提出共享運具及停車空間供

| | |
|------------|--|
| | <p>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。</p> <p>（六）都設管制規定部份：</p> <ol style="list-style-type: none"> 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$0.08\text{m}^3/\text{m}^2$」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。 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0.08m^3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>（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> |
| 市府 回應說明 | <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</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>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淨零碳排放政策目標，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</p> |
|--|---|

| | | | |
|-------------|--|-----|------------|
| | 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。 | | |
| 委員會 決議 | 同編號1。 | | |
| 編號 | 7 | 陳情人 | 富邦建設股份有限公司 |
| 訴求意見 與建議 | 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。 | | |

附件一、陳情內容

| 本次公開展覽內容 | 陳情、釋疑說明 |
|--|--|
| <p>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：</p> <p>(1)先申請信義區細計之增額容積且達上限</p> <p>(2)ΔV1(本計畫TOD容獎)計入信義區細計符合50%容積上限</p> <p>(3)增額容積(本計畫TOD)</p> <p>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%：</p> <p>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，是否與細計牴觸。</p> <p>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。</p> <p>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)：</p> <p>(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：</p> <p>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：</p> <p>(一) ΔD1：移設或增設捷運出入口</p> <p>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> |
| <p>附件二、第四條、(一)：</p> <p>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。</p> | <p>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。</p> <p>附圖：</p>  |

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年規定並無牴觸。
- 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下街設施移設及連通申請自治條例》及本計畫△D1容積獎勵。
- 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。

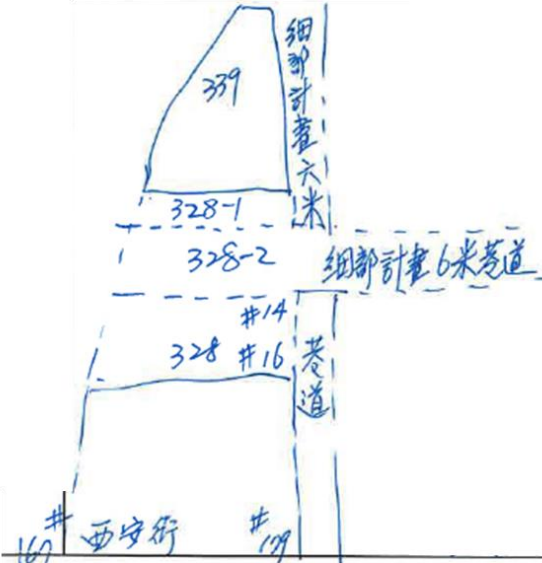
| | | | |
|-------------|---|-----|-------------------------------------|
| 委員會 決議 | 同編號1。 | | |
| 編號 | 8 | 陳情人 | 周○君 |
| 訴求意見 與建議 | <p>1、本聯盟(芝山岩好土聯盟)很關心本次「修訂臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫案」，後續相關資訊請告知。</p> <p>2、關於細部計劃劃定範圍的部分，目前可申請開發許可地區不包括：(1)非都市發展用地（如保護區、風景區、河川區、保存區……等）、位於依水土保持法劃定公告之山坡地、山限區。(2)指定古蹟所在之街廓。建議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公尺範圍具有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！</p> <p>2.我們要求這個嚴重侵害人民財產權的方案，必須經過市</p> | | |

| | |
|------------|---|
| | <p>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>3. 我們堅決反對TOD方案中的D5容積獎勵中的計算公式。</p> <p>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！</p> <p>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！</p> <p>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！</p> |
| 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</p> |

| | | | |
|-------------|---|-----|------------|
| | <p>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：</p> <p>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</p> | | |

| | |
|------------|--|
| | <p>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> |
| 市府 回應說明 | 同編號9。 |
| 委員會 決議 | 同編號1。 |

| | | | |
|-------------|--|-----|-----|
| 編號 | 11 | 陳情人 | 陳○明 |
| 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。</p> <p>私法－私人訂立契約書，協議分配房屋。</p> <p>公法－權利變換</p> <p>公法、私法是否相衝突，有牴觸、排除嗎？</p> <p>單元內有四張建照，其中二張建物海砂屋，單元內容獎可分別計算，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</p> |

| | | | |
|-------------|---|-----|-------------------------------------|
| | 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」，另有關個案基地都市更新容積獎勵計算部分，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> <p>1. 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。</p> <p>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。</p> <p>2. 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。</p> <p>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。</p> <p>3. 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。</p> | | |

| | | | |
|-------------|---|-----|--------------|
| | 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。 | | |

審議事項二

案名：變更臺北市松山區敦化段一小段 385 地號等第三種住宅區、道路用地為第三種住宅區及公園用地細部計畫案

案情概要說明：

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：都市更新條例第 35 條及都市計畫法第 27 條

第 1 項第 3 款

四、計畫緣起：

本案基地位於松山區松基公園南側，為提升建物耐震及防災功能，擬辦理都市更新，因更新範圍內有一尚未開闢之 8 公尺寬計畫道路，將更新基地區隔為兩塊建築基地，不利整體規劃，經市府評估該計畫道路已無通行之必要，爰擬於公共設施用地面積不減少之原則下，透過都市計畫變更，將原未開闢之計畫道路變更為第三種住宅區，並等面積於鄰接松基公園一側變更第三種住宅區為公園用地。

本計畫相關內容前提經 110 年 7 月 15 日本市都市計畫委員會第 781 次會議研議，研議意見：「一、本案同意市府所提研議內容。二、有關委員所提未來基地內建物配置與植栽規劃，以及變更後公園用地與現有松基公園介面之處理，能強化整體開放空間通透性，並留設適當人行通道之建議，請納入後續都市計畫及建築規劃設計檢討並作為都市更新審議考量。」，市府爰依都市更新條例第 35 條及都市計畫法第 27 條第 1 項第 3 款規定，辦理細部計畫變更。

五、計畫範圍、面積及權屬：

- (一) 本計畫位於松山區，計畫範圍為慶城街以西、松基公園以南之街廓。
- (二) 面積：4,225 平方公尺。
- (三) 土地權屬：公有土地面積 140 平方公尺(約佔 3.31%)，
私有土地面積 4,085 平方公尺(約佔 96.69%)。

六、計畫內容：詳計畫書、圖。

七、公開展覽：

(一) 本案自 111 年 1 月 27 日起至 111 年 3 月 7 日公開展覽 40 天，並以 111 年 1 月 26 日府都規字第 11031128784 號函送到會。

(二) 市府於 110 年 4 月 7 日舉辦公展前公聽會。

(三) 市府於 111 年 2 月 15 日召開公展說明會。

八、公民或團體意見：1 件。

決議：本案依公展計畫書、圖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。

臺北市都市計畫委員會公民或團體意見綜理表

| | | | |
|---------|--|-----|--------------|
| 案名 | 變更臺北市松山區敦化段一小段385地號等第三種住宅區、道路用地為第三種住宅區及公園用地細部計畫案 | | |
| 編號 | 1 | 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(二))文字：本分署原則尊重審議結果。 | | |
| 委員會決議 | 本案依公展計畫書、圖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。 | | |

審議事項三

案名：變更臺北市大安區金華段四小段 41 地號等第三種住宅區、第三之一種住宅區為第三種住宅區(特)、第三之一種住宅區(特)細部計畫案

案情概要說明：

一、申請單位：國立清華大學

二、辦理單位：臺北市政府

三、法令依據：都市計畫法第 24 條

四、計畫緣起：

本計畫區內歷史建築月涵堂係 1960 年初為紀念清華大學梅貽琦校長而興築，曾為國立清華大學臺北辦事處及臺北市文化、藝術活動舉辦場所。案址前經臺北市政府文化局於 104 年 10 月 7 日指定登錄為歷史建築，核定保存 1967 年建築本體，其修復及再利用計畫於 109 年 12 月 28 日審議通過。

土地管理者國立清華大學為利該歷史建築保存活化再利用，規劃採非營利目的提供學術交流與文化共享空間，擬引入之學術交流及教育文化收入將可挹注部分月涵堂歷史建築長期維護管理經費。惟因月涵堂現況建蔽率為 23.7%，所餘建蔽率 21.3%難以規劃配置新建建築，故依都市計畫法第 24 條規定辦理變更細部計畫，明訂歷史建築保存範圍不計入建蔽率、容積率。

五、計畫範圍、面積及權屬：

- (一) 本計畫為完整街廓，東臨金山南路二段、北臨金華街、西臨金華街 106 巷、南臨金山南路二段 132 巷。
- (二) 面積：1,788 平方公尺。
- (三) 土地權屬：100%國有土地，管理機關為國立清華大學。

六、計畫內容：詳計畫書、圖。

七、公開展覽：

- (一) 本案自 111 年 2 月 11 日起至 111 年 3 月 12 日公開展覽 30 天，並以 111 年 2 月 10 日府都規字第 11130111814 號函送到會。
- (二) 市府於 111 年 3 月 2 日召開公展說明會。

八、公民或團體意見：1 件。

決議：本案依公展計畫書、圖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。

臺北市都市計畫委員會公民或團體意見綜理表

| | | | |
|---------|--|-----|--------------|
| 案名 | 變更臺北市大安區金華段四小段41地號等第三種住宅區、第三之一種住宅區為第三種住宅區(特)、第三之一種住宅區(特)細部計畫案 | | |
| 編號 | 1 | 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(三))文字：案內涉國立清華大學經管之同小段41地號等4筆國有土地，請逕洽該校表示意見。 | | |
| 委員會決議 | 本案依公展計畫書、圖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。 | | |

貳、研議事項

案名：有關本市信義區福德段一小段913地號等9筆土地辦理都市更新涉修訂「擬定臺北市捷運信義線東延段工程捷運開發區暨劃定都市更新地區細部計畫案」內申請地下穿越獎勵基地規模及都市設計管制規定案

說明：

一、申請單位：臺北市政府都市發展局

二、市府以111年3月7日府授都規字第1113017435號函送會議資料到會。

研議意見：本案後續請市府依程序辦理。

參、散會(下午17時30分)

臺北市都市計畫委員會第 791 次會議

時間：111 年 4 月 14 日（星期四）14 時

地點：市政大樓 N206 審議室

主席：彭振聲主任委員

紀錄：郭泰祺技士

| 單 位 | 職 稱 | 姓 名 | 簽 名 |
|----------------|-------|-----|-------|
| 臺北市都市 計畫委員會 | 主任委員 | 彭振聲 | 員工卡簽到 |
| | 副主任委員 | 陳志銘 | (請假) |
| | 委員 | 何芳子 | 台北通簽到 |
| | 委員 | 李永展 | 台北通簽到 |
| | 委員 | 宋鎮邁 | (請假) |
| | 委員 | 徐國城 | 台北通簽到 |
| | 委員 | 郭瓊瑩 | (請假) |
| | 委員 | 許阿雪 | 台北通簽到 |
| | 委員 | 陳明吉 | 台北通簽到 |
| | 委員 | 馮正民 | 台北通簽到 |
| | 委員 | 黃台生 | 台北通簽到 |
| | 委員 | 潘一如 | 台北通簽到 |
| | 委員 | 薛昭信 | (請假) |
| | 委員 | 陳春銅 | 台北通簽到 |
| | 委員 | 林靜娟 | 台北通簽到 |
| | 委員 | 林志峯 | 台北通簽到 |
| | 委員 | 陳家蕃 | 台北通簽到 |
| | 委員 | 張治祥 | 台北通簽到 |
| | 委員 | 林崇傑 | 員工卡簽到 |
| | 委員 | 陳學台 | 台北通簽到 |
| | 委員 | 劉銘龍 | 台北通簽到 |

| 單 位 | 職 稱 | 姓 名 | 簽 名 |
|----------------|--------|-----|--------|
| 都市發展局 | 總工程司 | 邵琇珮 | 台北通簽到 |
| 都市發展局 都市規劃科 | 科長 | 楊智盛 | 台北通簽到 |
| | 工程員 | 陳韻仔 | 台北通簽到 |
| | 工程員 | 鄭宇鈞 | 台北通簽到 |
| 都市發展局 綜合企劃科 | 科長 | 謝孝昆 | 台北通簽到 |
| | 股長 | 林憲苓 | 台北通簽到 |
| | 聘用副工程司 | 李詩儀 | 台北通簽到 |
| | 工程員 | 林文彥 | 台北通簽到 |
| 工務局 公園大地科 | 股長 | 黃以方 | 台北通簽到 |
| 交通局 綜規科 | 科員 | 葉英斌 | 台北通簽到 |
| 捷運局 | 處長 | 林文祺 | 台北通簽到 |
| 綜合規劃處 | 正工程司 | 黃亞誠 | 台北通簽到 |
| 捷運局 聯合開發處 | 正工程司 | 陳文欣 | 台北通簽到 |
| 捷運局 土木建築設計處 | 幫工程司 | 林鎮銘 | 台北通簽到 |
| 文化局 文化資產科 | 股長 | 黃國琴 | 台北通簽到 |
| 工務局 新工處 | 副處長 | 王健忠 | 台北通簽到 |
| 公燈處 園藝科 | 正工程司 | 胡士壕 | 台北通簽到 |
| 都市更新處 | 副總工程司 | 詹育齊 | 台北通簽到 |
| 更新處 更新事業科 | 聘用副工程司 | 陳信嘉 | 台北通簽到 |
| 臺北捷運公司 事業處 | 副處長 | 林繼業 | 台北通簽到 |
| 副主委辦公室 | 技監 | 謝慧娟 | 台北通簽到 |
| 財政部國有財產署北區分署 | | | (書面意見) |
| 國立清華大學 | | 陳宜靖 | 台北通簽到 |

| | | | |
|----------------|------|-----|-------------|
| 學邑工程技術 顧問公司 | | 楊珮欣 | 台北通簽到 |
| | | 蔡佳明 | 台北通簽到 |
| | | 施彥亨 | 台北通簽到 |
| | | 洪偉傑 | 台北通簽到 |
| 台灣西堤工程 顧問公司 | | 林佳容 | 台北通簽到 |
| 璞真建設公司 | | 掌慶軒 | 台北通簽到 |
| 許伯元建築師 事務所 | | 許伯元 | 台北通簽到 |
| 臺北市都市 計畫委員會 | 執行秘書 | 劉秀玲 | 台北通簽到 |
| | 簡任技正 | 丁秋霞 | TAIPEION 簽到 |
| | 組長 | 謝佩珺 | 台北通簽到 |
| | 技士 | 蔡立睿 | 台北通簽到 |
| | 技士 | 郭泰祺 | 台北通簽到 |
| | 技士 | 鍾俏芯 | 台北通簽到 |

會議代碼:111578169