

臺北市都市計畫委員會第 723 次委員會議紀錄

時間：中華民國 107 年 3 月 15 日（星期四）下午 3 時 00 分

地點：市政大樓 2 樓北區 N206 審議室

主席：林兼主任委員欽榮

彙整：黃書宣

出席委員：（詳簽到表）

列席單位人員：（詳簽到表）

案件一覽表：

報告事項

「變更臺北市大同區大龍段一小段 52-6 地號等 7 筆土地機關用地為轉運站用地及道路用地主要計畫案」及「擬定臺北市大同區轉運站用地(北區轉運站)土地使用規定案」提會撤案

審議事項

- 一、「變更臺北市士林區福林段三小段 785 地號等土地機關用地為商業區主要計畫案」暨「擬定臺北市士林區福林段三小段 785 地號等土地為特定商業區(一)及特定商業區(二)細部計畫案」
- 二、劃定臺北市士林區福林段三小段 785 地號等 11 筆土地為更新地區
- 三、變更臺北市萬華區華江段二小段 704 地號等土地停車場用地、抽水站用地、道路用地為批發市場用地主要計畫案

研議事項

貓空地區開發許可都市計畫修訂研議案

壹、報告事項

案名：「變更臺北市大同區大龍段一小段 52-6 地號等 7 筆土地機關用地為轉運站用地及道路用地主要計畫案」及「擬定臺北市大同區轉運站用地(北區轉運站)土地使用規定案」提會撤案

說明：

- 一、本案經市府公告公開展覽並以 104 年 10 月 6 日府都規字第 10438052203 號函送到會。
- 二、案經提 105 年 3 月 18 日本會第 683 次委員會議決議：
 - (一) 本案經與會委員充分討論，一致認同運用本計畫區公有土地實現多核心國道轉運機能的目標，故同意本案主要計畫及細部計畫依市府所提公展計畫書、圖內容以及本次會議所提補充會議資料修正通過。
 - (二) 另為期望本轉運站可更積極成就為智慧綠能轉運站之新典範，請市府交通局、都市發展局、工務局就以下附帶建議內容予以研議，於下次會議提會說明；該等內容經委員會確認後，一併納入都市計畫書載明：
 1. 請提出跨街廓之地區人行空橋連通系統規劃，包括往南連接明倫公宅、營建署公辦更新案基地至圓山捷運站，往西連通至庫倫街、敦煌路之現有人行天橋，透過分期分區完成，讓本地區周邊人行、學童以及轉運站使用者有更好的立體分層之步行空間。
 2. 請就本轉運站日後採智慧綠能建築之使用內容與配比、建築基本意涵樣態、剖面圖示等提出說明。
 3. 至於本轉運站之開發方式，委員會尊重市府行政考量，惟 BOT 確實有計畫自償的要求，本計畫是否能考量採

公辦民營方式，在使用上納入更多托幼托老等公共性使用，請納入後續規劃評估參考。

(三) 公民或團體所提陳情意見審決同上述決議。

三、有關前開委員會決議應再提會說明事項，經市府於 105 年 4 月 14 日本會第 685 次委員會說明，決議：「本案經市府交通局表達為期能更符合市政與民眾意見，將於 4 月底至地區辦理工作坊與民眾溝通，故本案俟市府交通局就本會第 683 次委員會附帶建議就地區人行空橋連通構想（提供更細緻圖面資料）、智慧綠能轉運站使用配比（增加公共空間）以及長程巴士進出動線等議題與當地民意代表與民眾溝通說明後，併同開發方式（BOT、OT）之檢討結果，再行提會審議。」。

四、案經市府 107 年 1 月 30 日府都規字第 10731171500 號函表示，市府交通局於當地業已辦理多次座談會，惟未取得在地居民共識，且依市長 105 年 7 月 15 日會議決議指示，與在地民意溝通具一定共識後再續行都市計畫變更及後續推動作業。另該基地現況業由市府產業發展局依「都市計畫公共設施多目標使用辦法」第 3 條第 1 項第 5 款規定申請作為「台北數位產業園區 Taipei digiBlock」，並提經 106 年 3 月 9 日本會第 708 次委員會決議同意在案。

五、交通局基於前述理由、及無法確認北區轉運站案之作業期程，且為擴充圓山轉運站之運能，已於 106 年 6 月 17 日啟用玉門街增設候車亭 6 席，故提請本案撤案，另與居民持續溝通，待達成共識後，再依需求重新辦理都市計畫法定程序。

決議：洽悉。

貳、審議事項

審議事項一

案名：「變更臺北市士林區福林段三小段 785 地號等土地機關用地為商業區主要計畫案」暨「擬定臺北市士林區福林段三小段 785 地號等土地為特定商業區(一)及特定商業區(二)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、法令依據：

(一)主要計畫：都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款及第 27 條之 1

(二)細部計畫：都市計畫法第 22 條

三、計畫緣起：

本基地於 59 年劃定為「機關用地」，並指定作為加油站、電信、郵政使用，惟因該等公營事業已公司/民營化，本基地已無留設提供開闢之需求，現況作為商業、零售及餐飲使用。

本案基地鄰士林區中山北路五段及中正路口，位臺北市南北重要交通要道，係市府執行「士林再生計畫」中之重要發展地區，期透過都市計畫變更活化土地利用，引導大規模私有土地開發，以都市更新活絡都市機能、提供商業活動，引領地區再生，並透過串聯士林創意基地，鼓勵產業發展相關使用。本基地業納入士林區主要計畫通盤檢討案內辦理，案經提送臺北市都市計畫委員

會 105 年 12 月 1 日第 703 次委員會議審議決議：(略)：「舊士林生活圈變更編號 02(萬寶紡織)機關用地變更為商業區一項，同意市府建議，除回饋予市府之土地外，其餘商業區應整體開發；程序上由市府另案採個案變更方式報請內政部核定，屆時並可視需要併同劃定更新地區。後續細部計畫應就基地開發與周邊公園的有效銜接、建物量體的視覺景觀影響等公共性議題，擬訂相關規範納入都市設計準則。」。

為加速推動市府重大政策士林再生計畫，取得產業發展相關使用空間，具都市計畫變更迫切性，經市府認定符合配合市府重大建設，爰依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款之規定辦理都市計畫變更。

四、計畫範圍及權屬：

(一) 本計畫區位於臺北市士林區福林里，西臨中山北路五段、北臨接中正路、東側及南側毗鄰福林公園，計畫範圍包括主要計畫劃為機關用地之範圍，以及西北角(福林段三小段785-2地號)面積20平方公尺之道路用地。

(二) 面積總計8,418平方公尺。

(三) 土地權屬：99.15%為萬寶紡織廠股份有限公司(以下稱萬寶紡織公司)所有土地、0.55%為市有土地(管理者為臺北市政府財政局)、另有0.3%為其他私有土地。

五、計畫內容：詳公展計畫書圖及本次提會資料。

六、公開展覽：本案市府自 106 年 11 月 30 日起至 106 年 12 月 29 日公開展覽 30 天，並以 106 年 11 月 29 日府都規

字第 10637988703 號函送到會。市府於 106 年 12 月 20 日召開公展說明會。

七、公民或團體意見：1 件。

八、案件審議歷程：本案前提 107 年 1 月 18 日本會第 722 次委員會會議審議，決議如下：

(一)決議：

1. 本案係為延續本委員會 105 年 12 月 1 日第 703 次委員會會議針對士林通檢主要計畫案之審議決議，考量本案基地自 59 年即劃設為機關用地，迄今未編列經費取得，亦已無留供開闢之需求，且本變更案依通案回饋 40%土地予市府作為公共使用，故委員會原則支持本變更案。

2. 惟本案經綜整與會委員意見，仍有以下幾點議題待進一步討論，請市府補充資料後，再行提會審議：

(1)地區交通議題：包括捷運環狀線北環段後續預計期程、道路服務水準評估修正(如再納入路口延滯)、基地(含回饋土地)停車需求、停車場出入口設置適宜性，及對於基地所衍生之交通量及周邊交通問題所提出之因應改善措施等。

(2)地區特色及建築高度管制：本案南側士林官邸及北側芝山岩周邊地區皆有建築物高度管制計畫，本案(含回饋土地)是否亦應配合地區景觀管制，針對建築物高度予以規範？請市府就芝山岩與本案基地之區位關係及視覺軸線進一步分析，並請產業發展局就本案所需之青創空間先予試算後，一併於下次會

議提出說明。另基於周邊地區整體視覺景觀之維護，建議本案不要再另申請容積移入。

(3)基地與周邊生態系統之銜接：本案基地周邊鄰近大面積公園，請就本案土地規劃內容再進一步說明，以及如何強化並規範基地與周邊生態系統之銜接與共生。

(二)附帶決議：本案後續請市府更新處、都發局、交通局、產業局等相關單位，主動邀集萬寶紡織公司就後續補充資料再做進一步討論。

九、本案經市府以107年3月7日府授都規字第10731491000號函檢送107年1月18日第722次委員會議決議辦理情形回應說明、修正對照表及公民團體所提意見綜理表之市府回應說明，提請委員會續審。

決議：

一、本案請市府相關單位進一步協調萬寶紡織公司，就本開發案對地區可能造成之交通影響(包括停車場出入口位置)、建築物高度管制、地區整體景觀等三項議題再予詳細評估並補充資料後，全案再提委員會續審。

二、本案先不作具體結論，惟經與會委員討論後，先作成以下幾點共識：

(一)委員會原則同意建蔽率酌予放寬至 65%。

(二)基於考量基地周邊環境整體景觀以及地區交通容受力，有關本案變更回饋予市府之特定商業區(一)，請市府酌予考量容積不使用完竣之可行性，並酌予降低建築物高度，率先作為地區示範。

三、捷運系統環狀線北環段都市計畫變更案已進行公開展覽之法定程序，且目前規劃之 Y27 站鄰近本計畫區，開發期程與本開發案或許可相互搭配，有關後續捷運線開通對地區交通量之影響，請都發局主政，並洽交通局、捷運局等提供推估資料，以作為本案參考。

委員發言摘要：

（委員會討論過程，由劉玉山委員代理主持）

陳亮全委員

1. 士林官邸周邊都市計畫因考量官邸往外眺望之整體視覺景觀，故其周邊建築物限制高度 24 公尺，現雖已有個案經都市設計審議討論酌予放寬至 49 公尺高，但本案址限高 70.5 公尺尚比北側芝山岩景觀管制範圍內街廓限高 68 公尺還高，如從南側士林官邸角度往北看，應該是逐漸增高才對，然本案建築物高度管制卻高於北側，故從視覺景觀角度來看，本案建築物高度並沒有考量到對官邸周邊景觀的配合，將會對此區造成衝擊。
2. 個人認為由士林官邸往北看的視覺焦點並不是找出哪一點而已，而是目前基地周邊有芝山岩案管制規定（20 公尺到 68 公尺不等），因此從簡報第 16 頁模擬自官邸由內往外看之天際線照片來看，本案建築物規劃 70.5 公尺相較周邊而言就顯得特別的高，將會成為官邸周邊唯一的高樓。而從中山北路四段側沿著士林官邸側到芝山岩景觀管制範圍，沿線高度管制不一，應再予檢視。
3. 本案交通影響評估結果與現況實際情形似有差異，本案開發對交通應仍有其衝擊，案址規劃未來要做青創，是否即

是一般辦公室性質？目前這地區假日的停車嚴重不足，如再引入文創，雖增加的未必是開車的人潮，但本案交通影響報告分析結果顯示開發後交通量幾乎沒變，確實有疑慮。案址未來開發量體可達 20 多層高，且附近地區亦尚未開發，如整個地區開發後交通衝擊必定非常大，然本案所提的交通影響評估有點過於簡單，建議交通局協助詳予檢視，或許透過都市設計會有較好的控制。

4. 請補充說明本案規劃之住宅坪型，以及複合型商場之使用型態。

邱裕鈞委員

1. 對本開發案之交通議題較擔心，因案址鄰近路口的服務水準現況已不太好，未來如又引入新開發，未來的衝擊可以想見，以下針對交通分析部分提出兩個問題請教：
 - (1) 會前提供的資料跟今天提供書面資料預估的交通量差距不小，例如住宅使用衍生之停車量需求，原本提會資料預估汽車停車需求為 173 席，但今日現場提供的資料是 141 席，此部分差距的原因為何？是否有做了什麼改變，為何戶量相同卻有此差距？。
 - (2) 除了住宅之外，本案還規劃許多商場跟青創空間，但從停車需求來看，住宅衍生的停車需求是最多的，其他使用需求量都非常低，此預估的邏輯是否合理？因沒有細節資料，故停車供需的預估資料可能要再做進一步說明。
2. 有關停車場出入口，基地開發的原則就是將停車出入口盡量規劃為一處，不要有太多的破口。有關申請單位所提建議方案二，將一處出入口規劃於中山北路、一處規劃於中

正路，個人覺得不如將其規劃為同一處，因其會有一半的交通需求是來自住宅、一半是辦公商場，這兩類的旅次需求不同，如將其分開會導致兩邊都有衝擊，而規劃在一起說不定會有互補，在空間上比較容易處理，因此建議再做進一步說明跟評估。

王秀娟委員

1. 感謝市府針對委員會上次所提的視覺景觀作了非常多的研究模擬，也比較能了解開發之後對於整個地區帶來的視覺轉變。
2. 從中山北路沿街側角度看過來，本案建築物高度突然高起來，雖然只有高 2 公尺，但從合理性來說，從士林官邸西側之 49 公尺高建築物至北側 68 公尺高建築物，中間有一個更高的 70.5 公尺建築物似乎有點怪，而從本案目前可開發的樓地板面積來看，適度降低高度應不致影響其開發權益。
3. 請教市府屋脊裝飾物目前是否有納入建築物絕對高度管制？中正路上市場那邊有兩棟建築物，一棟只有屋突，另一棟是於屋突外再框了屋脊裝飾物，有屋脊裝飾物的那棟對視覺的衝擊較大，另志成公園旁有一整棟全黑色系的建築物，加上三層樓高度的屋脊裝飾物，破壞公園視覺景觀，故是否有可能進一步管制高樓建築物的屋脊裝飾物，或是如有設置需求應提都設審議。
4. 有關停車場出入口設置位置之方案，是否有考慮到基地東側公園的地下停車場，該處設有大客車停車位，還有圖書館出入口，因此中正路上有三處破口，而方案一將兩個開發案的破口整併相鄰，可能路線較順暢，且空間較好整理。

而方案二於中山北路破口處出口後，還是要向北繞，或向中正路繞到市區，可能反倒造成此地區回堵塞車。

5. 市府分回部分的開發期程為何？本案址現在雖然是低度利用，但已有商業行為，且人潮眾多，惟一基地開發施工期間應會對相鄰基地之商業活動造成影響，故希望未來特商(一)和特商(二)開發的期程可以相互配合，將對地區商業發展擾動的時間減到最短。
6. 本案所規劃的住戶型態是小坪數或大坪數？因案址未來鄰近兩個捷運站，一般停車位數都會減少為七成或八成，以鼓勵大眾運輸，故本案未來不建議朝向大坪數而且一戶提供 2~3 車位的開發模式。
7. 申請單位提到中山北路四、五段西側部分尚未開發部分，其日後如開發或進行都更，將陸續興建高樓，因此建議就周邊未來開發後高度與量體，及其對天際線遮蔽情形都進行模擬。
8. 本案基地在中山北路與中正路交口處，即使未來各街角之建築物高度都是 68 公尺，但本案因緊鄰公園等開放空間，規劃 70.5 公尺之高度就會顯得特別明顯，將成為中山北路彎道的焦點。
9. 建築物高度要降多少應從各層面作審慎評估，且須考量本基地之開發權益是否受到影響。因此本案應有更整合性的考量，在開發權益不受損之情形下，又能尊重周邊環境脈絡與降低鄰近對士林官邸之景觀衝擊，提出更好的、更精準的方案，或許可用模型來說明本案開發確實對整體環境品質是有助益與貢獻。

焦國安委員

1. 同意委員們對交通議題所提出的疑慮，因目前無論是路口或路段，服務水準都已達 C、D、甚至是 E 級，正如前面委員所提及，從目前資料無法得知本案未來開發所帶來的衝擊、或其規劃的大小坪數等，惟本案分析結果卻說不會有顯著的影響。雖今天的補充書面資料有交通影響分析報告，也附有詳細的交通需求分析，但資料無法在一時之間看得非常清楚，其中第 1-24 頁顯示停管處於 105 年調查之停車需/供比為 1.638，表示其供給仍不足許多，但在此情況下，申請單位表示開發後其服務水準不會差太多？這可能還需再進一步了解未來開發案對交通的影響。
2. 另有關停車場出入口設置位置議題，請申請單位補充轉向模擬，以確認本案停車出入口設置於中山北路不致造成中山北路及中正路更壅塞的情況。
3. 本案交通影響分析報告第 2-2 頁提及，本案選定士林區基隆河十號地國宅大樓進行調查，以為本案分析之參考依據。請補充說明該國宅大樓之使用現況與本案未來規劃之使用是否相似？通常進行交通影響分析，會分別就住宅使用及商業使用樓地板面積進行推估，若引用之參考地點，其使用與本案未來發展並不相似，則應該作必要的調整與修正。
4. 簡報第 30 頁說明本案預估有 141 戶住宅，但會議資料有關交通需求分析，所規劃之住宅則是 88 戶，資料差距很大，請釐清。
5. 交通影響分析報告第 2-16 及 2-17 頁，有關基地總晨昏峰衍生旅次運具需求量，捷運通車前與捷運通車後，數據差

異很小。例如捷運通車前大眾運輸晨峰離開之人旅次為 67，捷運通車後僅增加為 74；捷運通車前大眾運輸昏峰進入人旅次為 701，捷運通車後僅增加為 707。臺北捷運相當便利，但報告資料所列數據呈現的是，捷運通車前後，小客車使用量降低很少，大眾運輸使用增加量也很少，數據不太合理，請補充說明計算方式並建議重新再做檢視。

鄭凱文委員

1. 簡報第 9 頁提到基地的周邊建築物高度管制，從街道視覺景觀角度來看，因中山北路不是完全筆直，有一點彎度，而個人認為既然中正路北側已存在一棟 22 層樓(83.7 公尺)高的建築物，而本案基地北側臨接街廓之建築物高度依芝山岩高度管制限制為 68 公尺，基地西側中山北路對側還有一棟 72.8 公尺高建築物，因此本案目前提案的 70.5 公尺高度對環境的衝擊應不會太大。
2. 有關屋脊裝飾物部分，臺北市的建築物可能因為屋脊裝飾物而造成一小部分的環境衝擊，但其也可能創造出建築或景觀的自明性，故屋脊裝飾物部分或許可用色彩予以規範，以中高明度及中低彩度的設計，避免看到色彩過重的建築物，或於都設審議項目中規範透空率，應可降低屋脊裝飾物對環境的衝擊。

戴嘉惠委員

1. 停車場出入口的位置，個人比較贊成申請單位所提的方案二，因其破口不會集中於中正路，對於中正路人行空間的街道延續性較佳。
2. 另本案建蔽率從 55%放寬至 65%，其開挖率是否也會相對放寬？請補充說明。

都市發展局

1. 市府針對芝山岩周邊景觀管制，南向是以惠濟宮廣場為視點向劍潭山眺望來進行建築物高度管制，管制範圍內南側之建築物絕對高度為不超過 68 公尺。參酌芝山岩周邊管制範圍內之高度管制規定，本案位於重要交通幹道中山北路及中正路交會之路口位置，以目前規範建築物絕對高度以不超過 70.5 公尺為原則，應尚可接受。
2. 未來中山北路對側的開發案，以現行商業區的基準容積及高度比等規定來估算，建築物高度是超過 80 公尺的。如以街道景觀管制而言，建議重要幹道中山北路以及中正路兩側建築物高度量體，不要有太大的差異性。
3. 本計畫區之高度管制，基於與周邊地區景觀之調和，建議建築物絕對高度上限不超過 70.5 公尺，另配合放寬建蔽率上限為 65%，對於區域商業發展亦有其正面功能。
4. 從士林官邸往北眺望之景觀管制，當時管制的重點是在官邸北側住宅區及市民住宅區，其建築物高度管制嚴格，介於 17.5 公尺至 24.5 公尺，是為了確保兩農路參道的視覺軸線景觀得以有效控制。目前透過福林公園、志成公園等公園用地的留設，以及福林國小的絕對高度管制，向北的高度管制已可大致確保。因中山北路對側的商業區未來預估建築物高度也會超過 80 公尺，故有關本計畫區的建築物高度管制會考量中山北路兩側商業發展需要，以及主要幹道兩側建築物量體整體景觀的協調。
5. 現在福林公園、志成公園、以及福林國小在芝山岩都市計畫案內已管控在 20 公尺。因此當時在檢討本案基地時，其從芝山岩往南看，因位處芝山岩案之管制邊緣且臨中山

北路側，故其建築物高度相對於芝山岩案周邊高度管制可以是比较高的。

6. 有關委員指教景觀與高度的問題，芝山岩在檢討景觀與高度之相對關係，是以芝山岩向劍潭山山稜線高度（由北往南）作景觀模擬。現在如由士林官邸(停車場位置)往北眺望，委員建議以何處做為視覺焦點來進行模擬？如以 360 度方式來作視覺模擬，因中山北路往北屬曲線之路型，若臨中山北路四、五段西側之私地開發以基準容積 360-400% 開發量推估，未來官邸周邊之建築物開發量體可能與長虹虹頂案(簡報第 16、17 頁)相近。

產業發展局

有關本案回饋予市府之特商(一)土地，由於全案仍須提送內政部核定，目前預計 108 年進行規劃設計，109 年動工。至於未來的使用，則是以設計跟創新產業基地為主軸，低樓層會延續周邊地區商業活動，以臺北設計、臺灣製造之商品展售空間為主，高樓層則規劃育成及學習交流的空間。後續開發期程將盡可能與特商(二)配合。

劉玉山委員(代理主席)

1. 目前建築物絕對高度的規範是否有包含突出物的部分？如再加計突出物後超過擬規範之高度，是否也應將高度下修至絕對高度。
2. 路口服務水準為 E 級的部分，即中正路與福林路、雨農路口，其是因為本案開發後服務水準下降至 E，或是有其他的因素？又針對該服務水準 E 級的部分，應提出改善作法。
3. 停車場出入口設置的方案一、二，請相關單位再做說明。

4. 因主席已回來主持會議，個人代理主持部分就本案委員討論意見統整如下：本委員會前於 107 年 1 月 18 日第 722 次委員會議已就本案進行廣泛討論，並就建築物高度、整體交通系統、視覺景觀維護等議題請市府與申請單位予以回應，惟聆聽簡報說明後，除建蔽率上限修正為 65%是委員較有共識以外，其餘議題多數委員仍無法完全接受與取得共識。

(1) 有關建築物絕對高度上限 70.5 公尺一項，部分委員表示因本案基地周邊已有建築物高度達 80 多公尺，相較來看似尚可接受；惟亦有委員表示如視覺景觀點由士林官邸往外眺望，且就長期發展模擬來看，未來尚未開發空地陸續興建後將衍生更多的景觀與交通衝擊，因此建議酌修建築物高度上限，惟尚未討論出具體數字。故對於視覺景觀軸與建築物高度分析，仍請申請單位再做檢視。

(2) 有關基地開發衍生之交通需求與衝擊，委員對於申請單位目前提出的資料仍有疑慮。另申請單位提出兩個停車出入口設置方案，一個是出入口規劃設置在中正路上；一個是特商一基地出入口規劃在中正路上，而特商二之出入口則規劃設置在中山北路上，委員們討論後亦有不同看法，有待提供更詳細之數據進一步研析。

審議事項二

案名：劃定臺北市士林區福林段三小段 785 地號等 11 筆土地為更新地區

案情概要說明：

一、申請單位：臺北市政府

二、法令依據：都市更新條例第 6 條第 1 項第 3 款

三、計畫緣起：

本更新地區為市府公辦都更計畫之一環，於「士林再生計畫」內計畫作為青創基地及故宮前哨站，另基於士林區主要計畫通盤檢討同意本基地變更為商業區，市府已於 106 年 11 月 29 日辦理本基地都市計畫個案變更之公開展覽程序，本案爰依都市更新條例第 6 條第 1 項第 3 款之規定劃定更新地區，期達到環境品質改善與土地有效利用。

四、更新地區範圍及權屬：

(一) 本計畫區位於臺北市士林區福林里，西臨中山北路五段、北臨接中正路、東側及南側毗鄰福林公園。

(二) 面積總計 8,398 平方公尺。

(三) 土地權屬：99.15% 為萬寶紡織廠股份有限公司、所有土地、0.55% 為市有土地(管理者為臺北市政府財政局)、另有 0.3% 為其他私有土地。

五、計畫內容：詳計畫書圖。

六、本案市府以 106 年 12 月 28 日府都新字第 10631913200 號函送到會。

七、公民或團體意見：無。

八、案件審議歷程：本案經提 107 年 1 月 18 日第 722 次委員會議審議，決議：「本案係配合審議事項一之都市計畫變更案併同劃定更新地區，故配合前案決議，本案本次不進行討論，後續併同前案提會續審時再予審議」。

決議：本案係配合審議事項一之都市計畫變更案併同劃定更新地區，故配合前案決議，本案本次不進行討論，後

續併同前案提會續審時再予審議。

審議事項三

案名：變更臺北市萬華區華江段二小段 704 地號等土地停車場用地、抽水站用地、道路用地為批發市場用地主要計畫案

案情概要說明：

- 一、申請單位：臺北市市場處
- 二、法令依據：都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款
- 三、計畫緣起：

配合環南市場改建，並確保營運不中斷，市府擇北側之停車場用地，興建臨時建築供家禽批發市場安置環南市場原有家禽攤商使用。為確保安全及衛生，該建物空間規劃及相關設備係依屠宰場設置要點等相關規定辦理，該建物已於 99 年 8 月 30 日申報竣工，攤商並於 100 年 3 月 14 日遷入營運。

惟市府目前因尚無其他適宜替代場所，經考量該家禽批發市場建物耐用年限為 55 年，尚符合永久建物使用需求，且空間規劃及設備均符合相關規定，故擬將該臨時建築之家禽批發市場，改為永久性使用，不再遷回未來改建完成後之環南市場。故擬以目前建物坐落區域之土地(包括停車場用地、抽水站用地及道路用地)變更為批發市場用地，然因目前建蔽率已達 74%，超過「臺北市土地使用分區管制自治條例」批發市場用地之建蔽率 60%規定，擬配合放寬建蔽率為 75%，爰依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款之規定，辦理本次都市計畫變更。

- 四、計畫範圍及權屬：

(一) 本計畫範圍位於臺北市家禽批發市場，東側臨環河南路二段，西側緊鄰環河快速道路，北側為雙園抽水站，南側為環河快速道路出口匝道。

(二) 面積總計0.76公頃。

(三) 土地權屬：本計畫範圍皆為市有土地，分別由臺北市市場處、新工處及水利處管理。

五、計畫內容：詳公展計畫書圖及本次提會資料。

六、公開展覽：本案市府自 106 年 11 月 3 日起至 106 年 12 月 2 日止公開展覽 30 天，並以 106 年 11 月 2 日府都規字第 10637794603 號函送到會。市府於 106 年 11 月 15 日召開公展說明會。

七、公民或團體意見：無。

八、案件審議歷程：本案前提 106 年 12 月 21 日本會第 721 次委員會議審議，決議：

(一) 本案請市府依委員意見，就本計畫區與周邊環南市場、第一果菜市場之整體交通影響評估及基地之保水、排水規劃等補充說明，再續提本會審議。

(二) 本案為維護道路用地之完整性，西側道路用地原則不同意變更。

九、本案經市府以 107 年 2 月 27 日府授都規字第 10731341100 號函送第 721 次委員會議決議之回應及修正對照表，提請委員會續審。

決議：本案除以下幾點，餘依公展計畫書、圖及本次會議市府補充會議資料之修正對照表修正通過。

一、為維護道路完整性，本案西側道路用地維持 106 年 12 月 21 日第 721 次委員會決議不予變更，惟道路用地上

既有建物得繼續使用，未來市場改建時再依批發市場用地規定辦理。

- 二、配合道路用地範圍不納入變更，同意市府所提，本案批發市場建蔽率上限調整為 80%。

參、研議事項

案名：貓空地區開發許可都市計畫修訂研議案

說明：

- 一、提案單位：臺北市政府
- 二、本案市府以 107 年 1 月 11 日府授都規字第 10640862300 號函送到會。

決議：

- 一、本研議案同意就 100 年 8 月 22 日開發許可申請截止日前，市府受理之申請案，但仍未能符合規定之案件，在不違反安全、公平原則、建蔽容積不得增加並確保生態保護的前提下，不變更主要計畫，僅作細部計畫的修訂，以積極輔導店家合法化。
- 二、未來開發許可的申請仍有賴土地所有權人自行努力整合，至於輔導是否設定最後期限，請市府參酌衡量。後續則請市府儘速啟動都市計畫法定程序。

委員發言摘要：

邱裕鈞委員

- 1. 貓空地區自從貓纜營運後交通變得很方便，個人覺得未來都市計畫檢討要放寬路寬限制、停車位配置數，然後要求業者改提供配套大眾運輸計畫，業者一定會寫將要求乘客都搭乘大眾運輸，然而這樣並不算配套。個人建議配合都

市計畫放寬，要有較嚴格的交通管制或是禁止路邊停車，這樣就不必擔心路邊停車造成的交通阻塞，並且符合救災安全規範。

2. 建議市府要提供一個簡易的檢核表，由土地所有權人自行檢核，例如檢核發現無法整合土地所有權人，或是檢核土地在環境敏感地上就不用申請了。檢核真的可行才去委託建築師規劃，不要讓業者一開始就花大錢，最後卻收到根本不可能通過的結果。
3. 最後是考量公平性，之前有 12 案通過，駁回 49 案，現在放寬都市計畫，那前面通過的案子是否可有擇新擇優的選擇。

陳亮全委員

1. 我想保護區的嚴格管制是為了確保安全，但是一方面又有既存的問題，所以部分條件放寬只針對這 49 個個案，並不適用未來新開發的案子，這個前提要先講清楚。
2. 再來是交通配套措施，如果都交給臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會審議會有困擾，到底何謂配套要有基本的想法，是不是要禁止停車？如果不是搭貓纜，是不是就提供接駁車？個人認為台灣有一個問題，不是路不夠寬，而是隨意停車。現都市計畫擬放寬路寬限制，但為了整個地區的交通，還是要注意配套措施，不然寫很容易，但實際執行卻做不到，尤其是面前道路及停車空間的放寬要講清楚基本的條件為何？幫忙業者解套也應該有一些對應的交通補償措施，否則雖經過委員會審議通過，實際使用上又不知會否照著遵行。
3. 另請教本地區之土地使用是否只能作為喝茶等休憩使用，

還是有其他使用？能否住宿？如果有住宿類型的使用，使用強度增加，那安全上就有疑慮了。

4. 至於地質敏感區之圖資同意改成中央地調所之圖資。

劉玉山委員

1. 本案有兩個議題，一個是市府對於細部計畫的微調，另一個則是屬於私地主有關土地同意書的取得，關於細部計畫修訂，原則上大方向個人都同意，而站在市府輔導的立場能做的也都盡力了，再來則是地主的部分，如何能夠讓案子通過，是土地所有權人要努力的。
2. 最後，是不是應該要設一個申請截止的期限，以免土地所有權人一直不提申請。

王秀娟委員

1. 本案調整細部計畫是針對新申請案，對於已經通過的 12 案是不是有公平性的問題？例如放寬建築、涼亭建蔽率分開計算的限制，是不是也可適用於已通過的案件？
2. 本案要確保未來不會有除了 49 案外新增的案件，讓保護區的開發是能夠被限制在一定的強度範圍內的，這點是很關鍵的。
3. 有關市府大地處與經濟部中央地調所的地質敏感區資料，怎麼會差異這麼大？到底哪個圖資比較嚴格？圖資尺度越精細的越好、越新越好，個人比較擔心如果中央地調所的資料是較為粗略的，我們採用的就是放寬的標準。
4. 另外有些基地本身地質環境沒有問題，但周邊地區卻有致災的危險，我們把遊客導引到這個地方提供消費行為，可是周邊卻是不安全的，會不會有一些可能的潛在災害，要考慮貓空跟平面上的基地不太一樣，周邊災害的潛勢影響

也應該一併考量。

5. 針對交通配套，我認為單一業者不太可能提出完善、整體的交通配套計畫，市府如果認為貓空是臺北市城市競爭力的指標或是市民休閒必要的場所，交通單位應該要有所規劃，例如陽明山很多交通問題是在半夜，但大眾運輸不可能營運到這麼晚，另外建議交通配套應該包含時段性，例如像陽明山花季管制，因此有關交通配套措施應該由市府考量地區的交通特性來進行配套處理。
6. 另本案預計可有效輔導只有 5 至 10 家，那剩餘的店家後續要如何處理？是不是會變成下一次的放寬？因為他們也會觀望，還是也能引導這些經營者去做一些改善。

焦國安委員

1. 本案後續細計調整後，是否有落日條款，是否有法令規定或於都市計畫有明文條款，還是只是大家共同的認知？如果沒有申請期限，可能會有業者藉著這個機會來造成另一波的「既存事實」，以求就地合法，因此要有明確的規定文字。
2. 如業者花了很多功夫、金錢找建築師來處理，結果仍沒有通過，後續如何處理？針對未能有效輔導的店家，市府的態度為何？
3. 個別店家不可能有完整的交通配套措施，應該由交通局提供電動小巴、接駁車以及晚上時段管制等配套，只要求店家做的配套措施只是虛應故事。

鄭凱文委員

1. 贊成本案在輔導的角度促進產業發展，讓店家合法化，這是一件好事。而剛剛有提到地質敏感區與建蔽率不予放寬

個人表示同意。

2. 在簡報中已很細緻的整理說明申請案不符合都市計畫之情形，其中申請面積不足的案件數有 12 家，因為其擴大基地面積真的有其難度，關於這部分是否有相關的研議？
3. 中央地調所與大地工程處的地質敏感區圖資，應該要有統一的認定標準。

戴嘉惠委員

同意細部計畫的修訂方向，因為貓空是一個山城的聚落景觀，對於鄰接道路的寬度或是其他的限制，應該是以輔導店家的邏輯去做調整。

彭振聲委員(李沐磬專門委員代)

關於各位委員都很關心的山崩潛感及土地利用潛力圖，是工務局大地處依據早期委託的研究報告成果開放使用的圖資，但是地質法在 100 年 12 月 1 日發布實施後，經濟部中央地調所參考大地處公告的資料，並依法定程序與專家學者開會研議、調查、判讀資料的準確性後，於 104 年 8 月 26 日公告地質敏感區資料，在位階上係經過合法的公告程序，有其法定效力，故應以中央地調所公告的圖資為準，大地處的環境地質圖資遂因而下架。

陳志銘委員(黃蕙庭專門委員代)

支持在不改變主要計畫精神及公平的前提下作有條件的檢討放寬。

李得全委員(曾能穎專門委員代)

誠如各位委員所講，在可以輔導的大原則下，取得申請者的承諾與共識，以後能確實落實管理，對推動整個貓空正

面的發展才是最大效益。

林崇傑委員(高振源主任秘書代)

1. 產業局對於研議案沒有意見。
2. 委員提到有部分茶園的量體比較高的使用疑慮，除了主要是提供市民泡茶等休憩使用，另外則是茶農自住或製茶的空間使用。貓空距離市區很近，住宿會選擇在市區，所以那邊並無對外提供住宿的情況。
3. 至於交通議題，市府交通局在貓纜開通之前，對於交通就有整體配套，例如環狀公車、車輛單行通行等，避免塞車。

陳學台委員(陳榮明副局長代)

1. 貓空地區是市民騎腳踏車、爬山、喝茶等休憩空間，早期夜間的公車只開到 8 點，後來跟公車業者協調後，最晚的班次延長到 11 點，所以在大眾運輸接駁上是沒有問題的，而 11 點後基本上就是私人的車輛通行為主
2. 另外假日貓空地區的行車動線是有管制的，管制的時段是在白天，因為白天活動較多。另外，配合貓纜的營運，也有免費的環狀接駁巴士，以此鼓勵民眾搭乘大眾運輸工具。
3. 貓空地區面臨的交通問題是要規範停車的地點，個人建議是改成停車管理，至少可以在店家門口畫紅線禁止停車，將來在配合上比較容易落實。

劉銘龍委員(蘇芳慧主任秘書代)

贊成不更動主要計畫，以修訂細部計畫來輔導這些店家，這樣不但可以促進產業發展，也可以增加市民的休憩空間，甚至可以吸引一些國外的旅客到台灣，算是台北一個很有特

色的景點。

都市發展局

1. 貓空是保護區，之前也提出開發許可制的方法，本案涉及市府三貓政策以及都市空間怎麼去有效管理、產業發展與交通議題，因此市府才提出本次的研議案，不過有幾個條件仍必須要強調，因位屬保護區，所以當初設定開發許可是最基礎的門檻，因此細部計畫的四項調整，是在不影響生態環境之前提下所訂定的。
2. 有關面積規模，本市土地使用分區管制自治條例，本來就允許保護區興建農舍，建蔽率是 10%，但建築面積不得超過 165 平方公尺，因此反推出來最小基地面積須 1650 平方公尺，這是法令規定最小門檻，這樣的基地規模才能營造良好的產業發展的生態環境。
3. 這些放寬條件相對於貓空整體發展屬於微觀，如果能稍微調整細部計畫，對於店家而言，可以促進這些店家努力改善自身條件。至於為什麼還有 30 幾家沒辦法輔導，最重要的還是地權整合的不易，相關單位會盡量去輔導，如果能突破的話，輔導成功的家數自然會提升。
4. 最後是委員提到對於已經通過的店家是否得適用新的優惠條件，店家仍可以透過重新申請開發許可來適用。

商業處

1. 貓空是台北市的後花園，店家都希望能做合法申請，然而都市計畫規定的開發許可條件較嚴格，使得店家難以達成。
2. 經過訪談及意見徵詢，得知目前店家可取得土地同意書者有 11 家，如果能透過都市計畫微調，在不影響公平、不

改變主要計畫精神下，對整體貓空店家經營會有幫助，店家也是如此期盼，所以懇請委員多予支持，我們也希望貓空地區能繼續維持這種屬於小型開發的型態。

3. 感謝委員們對於都市計畫微調的支持，這段期間市府仍會盡量去輔導，假設後續店家仍無法依輔導原則改善或是限期停止營業，則相關單位就會依土地使用分區管制規則去進行裁處。

林兼主任委員欽榮

1. 貓空地區是臺北的後花園，是臺北市生活不可或缺的一部分，早在民國 100 年就已經經過都市計畫主要計畫劃定為開發許可區。但商業處輔導的 49 家仍沒有辦法通過審核，為能更積極輔導店家，市府本次提出的研議案，希望能透過都市計畫規定微調，輔導店家合法化，但應僅限原有的申請業者。
2. 本研議案是希望透過細部計畫的調整，在不影響公平原則、容積不放寬，建蔽率也依原有保護區規定的前提下，由土地所有權人自行整合後再提出申請。至於細部計畫調整後是否要增訂申請期限，請市府再行考量。

肆、散會(17 時 40 分)

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 723 次委員會議			
時間：107 年 3 月 15 日（四）下午 3 時 00 分			
地點：市政大樓 2 樓北區 N206 會議室			
主席：林兼主任委員欽榮 <u>林欽榮</u> 紀錄彙整： <u>黃善宜</u>			
委員	簽名	委員	簽名
張兼副主任委員哲揚	請假	曾委員光宗	請假
王委員秀娟	<u>王秀娟</u>	鄭委員凱文	<u>鄭凱文</u>
白委員仁德	請假	劉委員玉山	<u>劉玉山</u>
邱委員裕鈞	<u>邱裕鈞</u>	戴委員嘉惠	<u>戴嘉惠</u>
陳委員亮全	<u>陳亮全</u>	彭委員振聲	<u>彭振聲</u>
郭委員城孟	請假	陳委員志銘	<u>陳志銘</u>
郭委員瓊瑩	請假	李委員得全	<u>李得全</u>
張委員勝雄	請假	林委員崇傑	<u>林崇傑</u>
焦委員國安	<u>焦國安</u>	陳委員學台	<u>陳學台</u>
彭委員建文	請假	劉委員銘龍	<u>劉銘龍</u>

列席單位	姓名	列席單位	姓名
都市發展局	<u>張立立</u>	交通局	<u>黃善宜</u>
	<u>華嘉源</u>	產業局	<u>許偉輝</u>
財政局	<u>蘇振華</u>	捷運局	<u>黃國斌</u>
消防局	<u>吳尚欣</u>	更新處	<u>張明國</u>
新工處	<u>李基宏</u>	市場處	<u>陳冠輝</u>
停管處	<u>黃清瑞</u>	水利處	<u>劉夏河</u>
政風處		建管處	<u>戴人豪</u>
大地處	<u>郭成北</u>	本會	<u>謝喬玲</u>
民意代表			<u>謝佩怡</u>
			<u>胡瑋</u>
			<u>陳冠倫</u>
			<u>黃善宜</u>
			<u>謝明輝</u>