

臺北市都市計畫委員會第 742 次委員會議紀錄

時間：中華民國 107 年 12 月 13 日（星期四）上午 9 時 30 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：蔡立睿

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、擬定臺北車站特定專用區 E1、E2、D1 西半街廓暨周邊地區細部計畫案
- 二、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
- 三、修訂臺北市北投區桃源段四小段 424-8 地號等土地第三種住宅區(特)土地使用分區管制規定案

壹、審議事項

審議事項 一

案名：擬定臺北車站特定專用區 E1、E2、D1 西半街廓暨周邊地區細部計畫案

案情概要說明：

- 一、申請單位：交通部臺灣鐵路管理局
- 二、法令依據：都市計畫法第 22 條、都市更新條例第 6 條
- 三、計畫緣起：

（一）本細部計畫案前經 106 年 12 月 21 日臺北市都市計

畫委員會第 721 次會議審議決議修正通過。

(二) 本案主要計畫經 107 年 5 月 15 日內政部都市計畫委員會第 922 次會議決議(略以)：「本案除下列各點外，其餘准照臺北市政府核議意見通過，……二、本案請於細部計畫劃設不低於公共設施用地變更為博物館特定專用區面積 10%之公園、綠地、廣場、體育場所或兒童遊樂場用地，並請納入計畫書規定。……」，該主要計畫內容經市府修正後報請內政部核定，於 107 年 10 月 9 日公告實施。

(三) 市府都市發展局爰依前開內政部都委會決議辦理本細部計畫書修正內容，並提請本會審議確認後，再予公告實施。

四、依據內政部都委會決議，本次修正計畫書內容，詳市府 107 年 11 月 27 日府授都規字第 1076058711 號函送資料。

決議：本案依本次提會之計畫書、圖，以及本次會議市府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(107/12 細計再提會)

案 名	擬定臺北車站特定專用區 E1、E2、D1 西半街廓暨周邊地區細部計畫案		
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	(107 年 12 月 11 日台財產北改字第 10700348800 號函) 本分署原則尊重審議結果。		
委 員 會 決 議	本案依本次提會之計畫書、圖，以及本次會議市府補充會議資料之修正對照表修正通過。		

編 號	2	陳情人	文化部
訴 求 意 見 與 建 議	(107年12月13日提供) 1. 請交通部臺灣鐵路管理局及開發單位依《文化資產保存法》第34條規定及100年7月29日第37次臺北市文化資產審議委員會決議辦理。 2. 後續臺北市政府辦理都市設計之審議時，請依《文化資產保存法》第38條規定會同主管機關辦理。		
委 員 會 決 議	同編號 1。		

審議事項二

案名：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

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 3 款及第 4 款

三、計畫緣起

大眾運輸導向發展（Transit-Oriented Development）之理念，係從永續都市發展理念出發，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，來提高土地開發及公共設施配置之效益，並以此支持大眾運輸營運，以形塑高可居性、可及性及有效率的永續都市型態與土地利用模式。

市府刻正規劃建設首都環狀線，藉此完整首都圈內、外環軌道系統，面對後捷運時代的來臨，亦希藉由大眾運輸導向發展理念導入城市發展，重新思考臺北市都市

空間之再結構，引導都市再生與發展。

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，本案於大眾運輸場站周邊劃定「可申請開發許可地區」範圍，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。

四、劃定可申請開發許可地區範圍、面積

（一）本案選定臺北市內 33 處具備高流通性及未來發展潛力之場站，並於場站周邊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。

（二）可申請開發許可地區，共計劃設約 445.43 公頃。

五、計畫內容：詳公展計畫書、圖。

六、公開展覽：

（一）本案市府自 107 年 11 月 1 日起至 107 年 11 月 30 日公開展覽 30 天，並以 107 年 10 月 31 日府都綜字第 10760456244 號函送到會。

（二）市府於 107 年 11 月 12 日、11 月 13 日、11 月 18 日共計召開 3 場公展說明會。

七、公民或團體意見：5 件（詳後附綜理表）。

決議：

一、本案除下列幾點，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）本案法源依據同意依市府本次所提，增列臺北市土地使用分區管制自治條例第 80 條之 4 規定，以為完備。

(二) 本案法定停車空間「得」適度折減，修正為「應」適度折減，至其實際留設停車空間再由「臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」審議確認。

(三) 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。

(四) 本計畫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。

二、 公民或團體陳情意見經逐案討論，同意依市府回應說明辦理。

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，並應於 6 年內提出開發許可計畫申請，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。

三、 請市府後續應再針對本案 33 處捷運場站擬定更詳細之地區發展計畫及都市設計準則、回饋內容及作業流程，以為依循。

發言摘要

劉玉山委員

1. 大眾運輸導向開發地區的劃設須兼顧未來發展性，所以已定線之捷運場站，如萬大中和樹林線的迦納站、廈安站及淡水信義線延伸段的廣慈/奉天宮站，均已配合納入。
2. 士林站北側是剛審議通過的環狀線北環段 Y26 站，場站位置已確定，建議以 Y26 站為核心的 150、300 公尺範圍劃設可申請開發許可地區。另外，永春站西側是規劃中的環狀線東環段 Y37 站，如果場站位置確定，是否也能考量以本案的評估標準予以納入劃設，如果場站位置還不明確，則未來再做動態的調整。

郭城孟委員

1. 我在美國紐約時，發現紐約市有些人不會開車，因為紐約的大眾運輸系統做得非常好；而我在台大教書的時候，有些學生也不會騎摩托車，這可能也是因為臺北市的大眾運輸系統做得蠻好的，基本上大家都贊成大眾運輸系統應該做得更好。
2. 臺北市的都市發展異質性非常高，有許多的傳統聚落，有些則是十分繁榮，市府針對不同性質的地區，應有不同的開發因應措施及救濟方式。

張勝雄委員

1. 本案的發展構想提到，位於 TOD 可申請開發許可地區之開發基地在 150、300 公尺的範圍內要適當折減法定停車空間數量，但在計畫書的文字說明似乎不明確，例如計畫書

第 54 頁，停車空間「得」適度折減，並納入開發計畫檢討，這授予開發單位很大的彈性，意指開發單位欲減設停車位，但是市府覺得不該減設。大眾運輸或捷運，仍有其容量限制，例如現在東西區門戶都靠板南線疏運，對於板南線長遠發展仍會有壓力，但相對來說，其仍較有擴充空間，故個人仍支持大眾運輸導向的作法，但在私人運具上應作一些限制，所以，強烈建議停車空間「得」適度折減要改成「應」適度折減，並納入開發計畫檢討。

2. 市府提送修正對照表項次 9、第 55 頁提到，住宅使用樓地板之停車空間以不超過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，但是後面又增列「惟仍應基於個案基地內部空間自行滿足停車需求」，因此，如果基地停車位需求很高，是否就要允許其設置？有許多在捷運站周邊的建築物，住戶都還是以開車進出為主，完全失去建築物因鄰近捷運場站而給予較多容積的必要性。
3. 修正對照表項次 9、第 55 頁新增「建築基地申請減設停車空間者…並應配合本府交通主管機關指認設置臨停接駁、公車轉乘空間及自行車停車空間等」，意指申請減設須俟開發者主動申請，因此建議文字修正為「建築基地停車空間的設置須視地區需供比及實際開發量體檢討，…」，且可以再增加指認設置「公共停車空間」，收納現況路邊眾多機車停車，恢復道路通行功能，提供行人更優質的步行空間，並給予主管機關一個比較大的權限，把原先要設置私人停車空間作為公共停車、共享空間使用，例如提供給 i-rent 或是 Wemo 等共享式車輛停車使用。

4. 以上三點建議可以更強烈的宣示，在 TOD 場站周遭，對於私人停車空間的使用要嚴格的限制，而這樣的限制將可使捷運場站周遭的交通使用型態有一些改變。
5. 臺北市的容積即使尚有增長空間，仍應該留一些可以增加的空間給下一代使用，而不應該在當下就全用盡。
6. 既然本案是強調大眾運輸導向的發展，但如果沒有對私人運具有任何抑制，TOD 政策很難成功推動，例如象山站周邊的停車空間其實大多足夠，甚至過去還有停獎政策時，雖許多豪宅地下設有停車位，惟其私設停車位的費率常價格高到沒有人願意去使用，導致這些車位最後成為住戶自己的停車空間，故如未在源頭做限制，個人對本案推動實不樂觀。

曾光宗委員

1. 本案市府團隊歷經很長的時間，也藉由舉辦多次的會議、研討會及論壇，聽取與採納專家學者的意見，所以本案是非常成熟的計畫，個人給予市府鼓勵與肯定。
2. 就本案提出兩點意見作為審議之參考。第一點是簡報第 29 頁大眾運輸導向地區發展構想的敘述，除了公共住宅係以居住者為主且具公益性之外，其他的敘述比較傾向一般性商業區的功能。但是從本案內所劃設可申請開發許可地區面積約 400 多公頃的範圍來看，其中有很多是住宅區，因此建議本案地區發展構想內應就提升都會區居住環境品質之重要性予以考量。如果能夠提昇良好的住宅品質，應亦可鼓勵其適用本專案計畫。如此，可避免申請人認為僅僅考量只做商辦、做藝文等複合式開發。
3. 第二點，對於選定 33 處場站，分級後劃設核心區、一般區

可申請開發許可範圍，個人沒有意見，但針對 R02/Y38 象山站，其所以被選定原因之一是其周邊的交通流量非常大，但是仔細觀察其周邊目前所居住的狀況，幾乎都是豪宅，真正會使用與搭乘捷運的使用者都是在信義計畫區外圍，屬於老舊公寓範圍之民眾，其為了通勤需求而到此站搭乘捷運。且在此場站劃設之前，原本信義計畫區之都市計畫就已經訂有非常嚴謹的規定，本計畫又鼓勵與規範人行動線旁要有商業、要具有公共性等規定，似有競合之處。因此本計畫所鼓勵的方式與誘因反而是沒有鼓勵到真正對這個場站有需求的，也就是在信義計畫區範圍外居住在老舊公寓且使用該場站的民眾。所以象山站跟本計畫實際上的目的有所脫離，該被鼓勵的一群(老舊公寓社區)民眾沒有被鼓勵到；而另一群(豪宅)現況已興建完成不可能拆除，或者是還在施工的建築基地等，並不可能再整併以符合 TOD 開發許可的條件。因此個人建議 33 個場站點可再予檢討，找出真正需要幫忙的區域。

彭建文委員

1. 個人非常肯定副市長與市府團隊在 TOD 專案所作各方面的努力，過程中個人也參與二場座談會討論，因此對於本計畫案內容沒有太大的疑問。
2. TOD 的發展是臺北市民共同期盼與必要的目標。而在 TOD 發展的作法下，城市發展也能達到一些效益，市府要如何推動與鼓勵民間參與以達到其目的，需要與民眾就計畫內容作更好的溝通。
3. 從本案民眾陳情的內容來看，大致上有三個主要疑問：
 - (1) 第一個是相對的公平性，也就是為什麼有的場站與地區

可以被劃設進來、而有的卻不行。本計畫已有一套非常完整的評選準則，市府應就這些評選準則敘明清楚。又如南港區產專區為何不能劃設的原因也要講清楚。

- (2) 第二個是公益性的部分，當然透過 TOD 方式確實有某些地區能夠獲得比較高的開發強度，因此有民眾質疑是否有圖利建商之嫌，個人認為在開發過程中給予建商誘因並鼓勵其參與投資興建是有其必要性，而提供誘因的同時建商也要負擔相對的義務，亦即所謂的公益性及其對整體都市發展的效益，這部分應一併於計畫內強調說明。
- (3) 第三個是階段性的部分，現在選定的 33 處場站基地，應屬於第一階段的內容，後續應該還會有配合捷運路網興建計畫更長遠的整體規劃，惟民眾目前僅就計畫適用範圍去思考為何劃設是 300 公尺而不是 500 公尺，或是哪裡可以被劃入或不被劃設，建議市府應就相對公平性、公益性以及階段性等三部分再向民眾加強溝通，使本計畫更加完備。

戴嘉惠委員

- 1. 個人支持市府所提出對全市 TOD 的整體計畫。而市府一次做 33 處場站之規劃與分析，其工作量非常繁重與辛苦，在此予以肯定。
- 2. 個人從國外捷運場站出來的行走經驗提供本案參考，如從東京品川車站出來就可以看到高強度發展的辦公大樓或者飯店透過空橋系統作串聯，周邊還有一些大型公園，強化了整體公共機能，讓整個都市動能增加。但距離車站大約 200 公尺，又可以進到一些尺度較小的街道生活樣態。所以本案是否也能夠兼顧考量多元性發展，亦即可以有強

度高的發展，而又能在邁向未來的同時兼顧到過去生活軌跡，使得步行出捷運場站時可以體會城市多元樣態，並能感受到不同場站周邊其所具有不同地域型的生活特性。

3. 目前所提計畫中的 33 個場站，其適用 TOD 申請開發許可範圍以 150 公尺、300 公尺規劃，幾乎圍著一個場站形成同心圓的狀態呈現，但考量場站周邊地區紋理的多元性，其適用範圍似應呈現類似變形蟲的形狀，這必須要進入到街廓內去體驗感受不同的人文特性才能瞭解。因此本案有沒有可能以分期的方式或是針對高強度的一級場站或核心場站先去做細緻的調查，以分析適用範圍究為 300 公尺或，還是須擴大至 500 公尺。
4. 又從目前規劃的 33 處場站來看，其各自的區域特性及其地區發展構想雖然仍有些差異性，惟從整體內容來看其均質性仍是較高的情況下，是否有機會在日後 TOD 的計畫與相關申請程序上要求與規範申請人應提出比較詳細的地區紋理說明或是就地區街廓人文資料妥予收集分析，以作為後續都市設計審議審查之依據或作為開發商後續對地區發展構想規劃之用。

陳亮全委員

TOD 已經討論很久了，個人對本案予以肯定，以下提供幾個意見，希望能進一步達到本案的三大標的：增強流動能量、未來發展潛力以及兼顧環境容受力。

1. 要增加從車站出來流動的能量，在人口增加的情形下，又增加這麼多的容積，如果範圍內的基地未來開發了，卻不能把位在人行道上的出入口移設進去，就達不到原有的目標。所以在本案應該講清楚，容積獎勵並不是天生的權利，

建議能檢討幾個車站出入口位於人行道的基地，給予容積獎勵但要求將出入口移進基地內，以達成流通的目的。

2. 有關補充地區的公共設施，我們的思考一直都還停留在建築物內部，但是更重要的是外部空間，如道路、通路及其他外部空間。本案的公共設施都是劃在基地內，對地區的改善一點幫助都沒有，包括公劃都更也會遇到一樣的問題。本案能不能在地區內做到一些改善，特別是在道路方面，才能在增加容積、吸引人流進來時，環境及交通還能夠容受。本計畫案實施後預估帶來之影響，市府回應提到可強化都市發展與捷運系統之鏈結、提高設施設備因應災害調適能力，但具體上看不出有這樣的規劃，因為對外部空間的著墨太少，對地區性沒有什麼幫助，因此，本案回饋內容，除回饋建築物內部容積樓地板面積外，建議一併納入周邊地區環境及公共空間之改善。個人很擔心每次都市設計用的很多手段都是以容積獎勵來達成，但都只有處理基地內的問題，基地外公共設施的部分沒有處理。若要提高韌性、增加徒步空間等，就應該有地區性計畫，依據地區計畫來增加容積。
3. 將來臺北市有很多這種加強發展的地區，這些地區跟全市各行政區通盤檢討、公劃都更地區等案的連結為何？依據民眾的陳情意見，大多認為容積獎勵是理所當然，但其實應該是為了某些公益性目的才給予獎勵，這些目的應該跟全市各行政區通盤檢討有所呼應，同時還要檢視是否兩案重複放寬容積。
4. 三大標的中「兼顧環境容受力」，建議不予納入，改以「促進捷運建設」較為合理。

5. 市府提到本案是依據捷運場站、開放空間、避難空間、停車空間水準及鄰避設施等 5 項績效標準來評估容積是否有增加的空間，這樣的評估指標與方法應建立起來，後續可作為其他案例或開發者參考。

郭瓊瑩委員

1. 本案只有考慮到臺北市內的捷運場站，但捷運是跨區域的，臺北市作為一個首都不能只顧及臺北市的範圍，快要完成的捷運環狀線未來也將跨越淡水河，臺北市以外的地方其實也非常重要，所以個人很認同推動 TOD 的目的之一是要平衡人口、提昇生活品質。
2. 舉首爾或東京的案例，不同區域屬性不同，所以會有針對各站屬性之間 typology 的分配，個人期待能有一張圖說，用顏色的深淺顯示出 33 個車站周邊容積的不同，包含沒有獎勵的、既有容積的情形，這樣才能看到全臺北市未來的都市發展意象，現在日本的都市設計都有這種圖，以文字敘述，沒有辦法一目瞭然臺北市整體的空間層次。在下一階段都市空間的容積獎勵，應該要能建構及解讀三維空間的品質及層次，以提供各局處與決策者很快連結到未來的城市發展。
3. 最後，有關權利義務關係，本案賦予開發基地容積增加的權利後，要讓開發商或市民知道未來的願景及同時要付出的義務，應該要同時兼顧基地內外的公共空間品質，才是 TOD 的最高境界。

陳志銘委員(黃蕙庭專門委員代)

有關本案的可申請開發許可地區容積獎勵規定：「申請

基地應以△V1 的 50%容積獎勵對應持分的樓地板面積，興建完成後無償捐贈予市府，如經審議通過後，可以繳納等值之回饋代金。」，等值是對應容積價值抑或不動產價值？建議針對回饋代金的計算方式予以載明。

李得全委員

1. 本案為細部計畫，法令依據是都市計畫法第 27 條，係屬行政處分，依 105 年大法官 742 號解釋，未來將可提起訴願。又內政部 87 年 10 月 14 日解釋函已經有解釋，行政處分法令位階低於自治規則及自治條例，因此細部計畫應該要符合自治規則及自治條例。都委會幕僚初研意見也有提到應加上臺北市土地使用分區管制自治條例第 80 條之 4 的授權，來訂定捷運 500 公尺範圍之內可以增加原基準容積 30%。所以建議市府多加考慮公平性的問題，以免遭受民眾質疑。
2. 本細部計畫案規定容積獎勵應回饋 50%的樓地板面積，但依照臺北市土地使用分區管制自治條例 80 條之 2 規定，2000 平方公尺以上的建築基地可以增加 30%容積率，增加收益的淨利益，應回饋 70%，與本案的計算方式不一致。
3. 臺北市建築基地開發許可回饋辦法第 5 條規定，依臺北市土地使用分區管制自治條例第 80 條之 2 優惠之容積，併同其他法規獎勵容積之額度，以原基準容積 50%為限。本細部計畫屬於行政處分，不能違反自治規則、自治條例，建議本案再作一些檢視或調整。
4. 本案 TOD 是以大眾捷運為導向的開發方式，目前是第一階段，未來還會分階段處理，呼應張勝雄委員所提，如果是以大眾運輸、人本交通為目標，建議「得」折減改為「應」

折減法定停車空間，更符合本案的精神，

5. 本計畫將捷運站分成一級、二級後再分核心區、一般區，基本上是將個臺北市的捷運系統仍朝向集中型的開發模式，建議下一個階段可以試著將一部分發展的量往旁邊去擴散，一、二級以及核心區、一般區的容積獎勵分配，可以從分散的角度來討論。

彭振聲委員

1. 個人認為核心區與一般區的容積獎勵應該對調，因為在捷運站出入口 150 公尺範圍內的核心區已經住許多人，如又將人口引入，其是否會去搭捷運？個人認為一般區的容積獎勵反而要比較多，人口才會分散。
2. 如果以 TOD 的觀念，郊區是否比核心區重要？因所得較低的人多住在郊區，這些人搭乘捷運的比例通常較高，反而捷運旁邊的房價高，又將人口集中於該處，對整個都市的發展而言是否妥適？之前在加拿大看的案例，其 TOD 觀念並非是運用於核心區，而是在機場與核心區中間有一 TOD 市鎮，其目的是希望分散交通並均勻人口發展。
3. 在核心區增加人口卻未增加道路、公園等公共設施，對整個都市的發展是否妥適？宜詳加考量。

林崇傑委員(高振源主任秘書代)

本案確實有助於周邊商業及產業發展，故無其他意見。

陳學台委員(許文彬主任秘書代)

1. 臺北市已建構很完整的捷運系統，都市的開發強度，交通運輸是一個很大的影響因素。透過 TOD 以大眾運輸導向來建構交通場站核心的建設，將可以更完備公共運輸機能。
2. 本案法定停車空間規定非住宅使用之停車空間留設「得」適度折減，減設數量不超過 30%為原則，實際留設須經都市設計審議通過，此處非以強制性管制是希望由申請者斟酌減設之需要，就交通管理而言是希望停車內部化。
3. 另住宅使用樓地板之停車空間，雖不得超過臺北市土地使用分區管制自治條例規定之設置標準，但基於交通管理上希望停車內部化的概念，建議仍應於個案基地內部空間自行滿足停車需求。

劉銘龍委員(蘇芳慧主任秘書代)

無意見，後續本局會在都市設計審議階段，依其開發規模協助審視。

捷運工程局

1. 捷運環狀線第二階段南北環北市段主要計畫雖於107年12月11日經內政部都委會審議通過，用地取得範圍確定，後續將進行細部設計。另捷運東環段目前也已完成可行性評估，惟其中永春站因涉及私有土地，故目前尚未能確定場站位置。因本案 TOD 適用範圍劃定仍須參考車站及出入口實際設置位置及座標，故俟上開捷運路線、場站、出入口位置確認後，將提供都發局作為下一階段滾動式檢討劃定之參考。

2. 有關初期捷運建設設置於人行道上之出入口，市府已訂定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，鼓勵捷運出入口移設至建築基地內並無償提供市府使用，並得依規定給予容積獎勵。而本 TOD 案已納入移設之容積率放寬，且規範各項容積獎勵及容積移入等不得超過基準容積 2 倍。
3. 另外補充說明新北市針對捷運環狀線新北市段的場站，也已著手進行相關 TOD 及 TIF 的規劃。
4. 捷運建設所需興建經費相當龐大，除中央政府配合款及地方政府財源之外，中央也要求門檻相當高的自償性經費，本案除為落實 TOD 政策，同時也是為了挹注捷運建設經費，因此希望委員會能予以支持。

都市發展局

1. 針對公民團體的陳情意見，市府要特別聲明，本 TOD 案非都市更新獎勵，而是依臺北市土地使用分區管制自治條例規定所給予的獎勵項目。
2. 都市計畫之事業及財務計畫係規範計畫區內公共設施的取得方式與經費，本案市府僅係劃定 33 處場站週邊面積 444 公頃為可申請開發許可區域，後續將由申請人提出申請，市府並就開發許可、都市計畫、都市設計及都市更新等程序進行審核與把關，故現階段尚無法提供事業及財務計畫。
3. 有關民眾陳情南港產業生活特定專用區得依本次 TOD 開發許可範圍劃定原則納入一節，該陳情地點為向陽路以西原有第三種工業區，其容積率為 300%，較忠孝東路以南的第三種住宅區容積率 225% 為高。南港區都市計畫通盤檢討變

更該等工業區為產業生活特定專用區，並鼓勵以都市更新進行開發，該分區符合老舊聚落等條件者得免依都市計畫工業區檢討變更審議規範規定回饋 37%，基於公平性考量，雖不適用都市更新時程獎勵，惟仍得循都市更新條例相關規定申請其他項容積獎勵，容積獎勵上限為法定容積 1.5 倍。因此本次 TOD 案針對該等已免卻回饋 37% 的區域不再納入開發許可範圍劃定，以符公平原則。

4. 有關民眾陳情本案可否以半徑 500 公尺來劃定開發許可範圍，因臺北市土地使用分區管制自治條例第 80 條之 4 的範圍適用規定，係為「大眾運輸系統之車站半徑 500 公尺範圍內地區」，惟考量目前北市轄區內捷運場站距離平均約 800 公尺至 1000 公尺，若現階段即以 500 公尺為半徑進行劃定，則捷運沿線地區將均為適用開發許可範圍，如此尚難以形塑場站核心區，故本案先以半徑 300 公尺的範圍劃定作為全市第一階段推行 TOD 的適用地區。至於核心區內是否再細分核心，就地區民眾而言，原則均會認為自己所在地點即為核心，建議本案仍依捷運容受運量為基準區分為兩類。
5. 捷運環狀線第二階段南北環北市段都市計畫案已經內政部都委會審定，倘捷運局能確認北環段 Y26 站的中心樁位點，可交予都發局納入劃定檢討，至於捷運東環段因尚在可行性研究，故尚未能納入本案評估。
6. 有關停車位減設之規定，委員建議將「得適度折減」改為「應適度折減」確較為符合 TOD 政策精神，惟本項議題交通局提出不同見解，則併提請委員會討論決議。

7. 本案所劃定 33 處場站、1026 個街廓、面積 444 公頃之開發許可範圍，使用分區包括住宅區、商業區等，發展特性並不相同。有關各場站地區發展構想，除商業發展外，將針對住宅區域補充相關提升居住品質之構想與策略。
8. 有關委員提及捷運象山站周邊多已建成，而東側多為老舊住宅區域，更適宜劃設為開發許可範圍。先向委員會說明，捷運信義線東延段原於象山站與廣慈站中間規劃另設置一站，期望服務周邊老舊住宅社區，惟該都市計畫公展期間因用地範圍之民眾陳情反對，故該站用地變更未予通過而取消設站。本案有關捷運象山站之開發許可範圍劃定，也是希望能一併提供更完善的人行系統環境，串連信義計畫區退縮之人行空間，以服務周邊老舊住宅社區的民眾步行至捷運象山站，故尚不宜為此變動開發許可範圍劃定整體性標準擴大劃定。另外捷運東環段目前於南側吳興國小用地規劃設站，屆時可提供站區周邊老舊住宅社區大眾運輸服務。
9. 有關委員建議就本案公平性、公益性與階段性的計畫內容加強與民溝通，市府後續也會再作努力。
10. 關於下一階段適用的範圍是同心圓還是變形蟲，以及須針對每個場站能再深化檢討等問題，市府明(108)年已編列 425 萬預算，將針對本案 33 處場站地區發展計畫再作深化檢討，包括全區系統性人行通道的留設、人行道上捷運出入口之移設等都會訂定出明確規範，也會參考委員建議將 3D 可視化系統決策一併納入要求。

11. 本案 TOD 容積獎勵回饋市府 50%係以樓地板面積興建完成後來計算，意即建築費用是由申請者負擔，因此該回饋是不動產價值，非代金價值。
12. 臺北市土地使用分區管制自治條例第 80 條之 4 規定「經循都市計畫程序劃定者，其容積率得酌予提高」，市府推動 TOD 計畫是用更嚴謹的兩階段都市計畫來管制，本次所提計畫僅劃定可適用範圍及相關規範，後續是由土地所有權人自行整合並循法定程序完成都市計畫變更及相關都市設計審議、都市更新審議後，才能獲得獎勵容積，故本計畫案之法令適用上並無疑義。另委員提到本 TOD 案各項容積加總後不得超過基準容積 2 倍，是否有違土地使用分區管制自治條例第 80 條之 2 上限，依臺北市建築基地開發許可回饋辦法規定，申請依臺北市土地使用分區管制自治條例優惠之容積，併同其他法規獎勵容積之額度，以原基準容積 50%為限，惟該 50%上限之規定，係規範依第 80 條之 2 所提出之申請案件，因此，倘同時依循第 80 條之 2 以及本案提出申請，自應符合第 80 條之 2 有關基準容積百分之 50 上限規範。至於第 80 條之 2 有關回饋淨利益 70%之規定，係指獎勵容積所增加之收益，於扣除營建及管銷成本後進行回饋，是回饋容積樓地板面積；但本案回饋市府 50%係以樓地板面積興建完成後來計算，是不動產價值，兩者計算基礎並不相同。
13. 臺北市土地使用分區管制自治條例自 88 年 4 月 30 日修訂公布 80 條之 4 規定迄今，市府為推動 TOD 政策提升捷運場站周邊地區開發密度、多樣性及設計，本次針對全市 14966 個街廓，優先劃定 1026 個街廓(約 6.8%)為適用範

圍，現階段仍將以現有場站核心區作為優先強化重點區域，未來環狀線新設站區確定後，會再逐步配合納入檢討劃定，至於是否有部分場站周邊地區之發展負擔超過容受力，需要配合適當的分散發展策略，後續也會納入一併檢討。

14. 市府過去曾針對全市 14966 個街廓依 5 項績效指標進行研究，以了解北市容積是否有再增加的空間，結論臺北市容受容積約可達基準容積的 1.75 倍，考量本各地區發展強度不同，故本案訂定各項容積加總後不得超過基準容積 2 倍。且本案所劃定之開發許可申請範圍，原則亦符合包括捷運場站、開放空間、避難空間、停車空間水準及鄰避設施等 5 項績效標準，希望透過本案促成都市發展再結構，提升環境發展的質與量。

林主任委員欽榮


1. 捷運環狀線第二階段南北環北市段主要計畫於 107 年 12 月 11 日經內政部都委會審議通過，市府已編列 17.9 億設計費；而捷運東環段目前也已經完成可行性研究，市府預計捷運南北環與東環段將一起建設，形成可一車到底的環狀系統。行政院針對前瞻計畫的捷運建設，也表明應效法本市 TOD 的作法要有 TIF、PIF 的觀念。不同於都市更新的獎勵俱由土地所有權人及實施者所有，本次市府所推動之 TOD 計畫，規範 50% 的 TOD 容積獎勵應回饋予市府，府內相關單位也已先行協調，市府所取得之回饋，其中 50% 需挹注捷運建設基金，以維護捷運永續健全營運與廣續建設。
2. 針對申請基地若有鄰接捷運場站出入口，應考量規範其須將出入口移入基地內整合規劃，且容積獎勵應不超過 2 倍。

財政部國有財產署北區分署(107 年 12 月 11 日台財產北改字第 10700348800 號函書面意見)

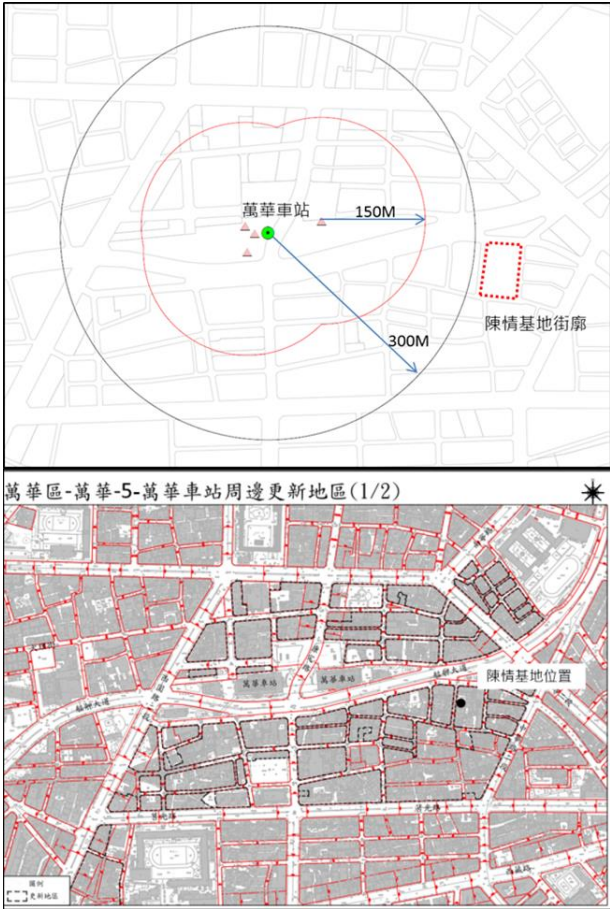
本分署原則尊重審議結果。

臺北市都市計畫委員會公民或團體意見綜理表

案名	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		
編號	1	陳情人	邱素貞
位置	南港產業生活特定專用區		
訴求意見 與建議	<p>一、南港產業生活特定專用區符合 TOD 容積加級規定內的住戶，應該公平給予容積加級。產業生活特定專用區有容積上限 450%的規定，並非無上限的容積，既然訂了和住三一樣的容積上限，應該和住三一一樣公平的給予容積加級。</p> <p>二、都更整合不易，對於街廓面積的規定，是否能更彈性符合現況。</p> <p>三、街廓面積在 1000 平方公尺以上，符合 TOD 容積加級範圍內的都能適用</p>		
市府 回應說明	<p>一、為協助南港區工業區轉型並鼓勵優先配合更新轉型機會，於南港通檢提出部分第二、三種工業區變更為「產業生活特定專用區」一案，符合老舊聚落規定者得免依都市計畫工業區變更審議規範負擔 37%之回饋規定。考量與周邊地區之公平性、正當性，不宜再予容積獎勵之適用，故未劃入可申請開發許可地區。</p> <p>二、目前在南港地區已積極成立 8 處都更工作站，將協助民眾整合推動「產業生活特定專用區」更新工作，提供更新諮詢與服務，以加速工業區都市更新與轉型。</p>		

	<p>  </p> <p> ➤ 原則同意變更工業區為特定專用區，但應依<u>主要計畫暫予保留範圍</u> <u>及細部計畫都市更新單元範圍</u>辦理， 並由實施者擬具<u>都市更新事業計畫草案</u>並 <u>辦理公開展覽</u>後，再檢具變更主要計畫書 、圖報由內政部 逕予核定 後實施。 </p>
<p>委員會 決議</p>	<p>決議：</p> <p>一、 本案除下列幾點，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。</p> <p>(一) 本案法源依據同意依市府本次所提，增列臺北市土地使用分區管制自治條例第 80 條之 4 規定，以為完備。</p> <p>(二) 本案法定停車空間「得」適度折減，修正為「應」適度折減，至其實際留設停車空間再由「臺北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」審議確認。</p> <p>(三) 後續個案申請開發許可時，除依循本計畫所載網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。</p> <p>(四) 本計畫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。</p> <p>二、 公民或團體陳情意見經逐案討論，同意依市府回應說明辦理。</p> <p>附帶決議：</p> <p>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，並應於 6 年內提出開發許可計畫申請，後續請市府持續檢討增補或修訂適用之範圍。</p>

	<p>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。</p> <p>三、請市府後續應再針對本案 33 處捷運場站擬定更詳細之地區發展計畫及都市設計準則、回饋內容及作業流程，以為依循。</p>		
編號	2	陳情人	周○欣
位置	<p>萬華區艋舺大道 68 巷 9 號</p> 		
訴求意見與建議	<p>本人屋在萬華車站出口大約 300 公尺，也在捷運廈安站出入口大約 300 公尺上下，因此處房屋老舊，附近房屋大約 40~50 年老房屋、巷弄連汽車、消防車都無法通行，附近老房子都有被劃到可申請細部獎勵，唯獨我們這一塊沒劃到，可以請市政府好好再評估一下嗎？</p>		
市府回應說明	<p>一、本計畫案分別以場站月台投影核心點 300 公尺及出入口 150 公尺劃設可申請開發許可地區之一般區及核心區，經查陳請人陳情基地位置所在街廓非屬萬華車站場站月台投影核心點 300 公尺範圍內，依前揭劃定原則，非屬適用範圍，故不予納入。</p> <p>二、另查陳請人陳情基地位置，已納入臺北市都市更新處 107 年 12 月 10 日公告實施「劃定臺北市都市更新地區暨擬定都市更新計畫案」範圍內之更新地區，陳情人後續可另循都市更新程序辦理。</p>		

	 <p>萬華區-萬華-5-萬華車站周邊更新地區(1/2)</p>		
委員會 決議	同編號1。		
編號	3	陳情人	陽光士林開發公司
訴求意見 與建議	<p>訴求意見：建議臺北市大眾運輸導向計畫中第一級場站可申請開發許可之適用範圍應擴大至本市法令明定之「車站半徑 500M 範圍內」，以符本市法令規定並可強化都市更新及社會住宅建設的政策效果。</p> <p>理由一：「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」應以法令車站半徑 500M 範圍內劃設核心區與一般區，說明如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 依臺北市土地使用分區管制自治條例第 80-4 條之規定，「大眾運輸系統之車站半徑 500M 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%」，此乃法規定有明文規定。 		

	<p>2. 參酌國際通用慣例及學術上相關研究皆以 400-800M 為範圍。</p> <p>3. 是以本細部計畫案不宜再另行訂定 300M 之一般區，宜依本市法令、國際慣例、學術研究以車站半徑 500M 為劃設範圍，否則對於本 80-4 條之獎勵，將造成空有法源，但無車站半徑 300-500M 區域內的執行機制，亦剝奪了本區域地主的獎勵權利。</p> <p>理由二：建議除依離車站距離為劃設指標，29 處一級場站應可進一步納入都市產業政策面向作為進階劃設指標，篩選出具雙高運量、雙軌，並兼具門戶型或都市再生功能之重點站區，放寬可申請許可範圍至車站半徑 500M 內，更有效發揮 TOD 建設效果。茲說明如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 目前劃設的 33 處場站中，一級場站有 29 處，僅 4 處二級場站，此舉易造成北市發展核心過多，都市發展區域主從位階、自明性不明、混亂之情形。故宜就一級場站再次篩選，以深具發展潛力的站區做為超級場站，例如門戶型車站之臺北車站、南港、士林、公館、忠孝復興等站。 2. 其次，亦應篩選雙軌道中具都市更新及安全防災需求效益者，或具人行及自行車道建構的人本環境者，或具新興產業機能挹注者，或具有帶動觀光產業效益者，以及補充區域內公共設施需求明確者，如西門站、松江南京站、永春站、士林站、東門站等，放寬可申請開發許可範圍至車站半徑 500M。 <p>理由三：擴大重點站區可申請開發許可適用範圍至車站半徑 500M 時，可實行的涵蓋街廓較多，地主整合提案的機會較高，時間效益上亦較易達成市府政策目標。茲說明如下：</p> <p>場站周邊劃設申請開發許可地區，多為私有地，土地分割細碎、整合不易，宜在一級場站中的重點站區，將可適用範圍擴大到車站半徑 500M 內，可以增加具一定規模之大街廓者納入 TOD 獎勵，</p>
--	--

	不僅能減少地主整合時間，並且較易如期如質的展現政府施政成效。		
市府 回應說明	<p>一、本市捷運發展成熟，捷運路網涵蓋既成發展區比例甚高，各捷運場站間距平均僅 400 至 1000 公尺，若以各場站距離 500 公尺作為劃定範圍標準，將未能使場站周邊土地發展具備發展強度之差異性，難以有效引導都市朝向大眾運輸發展導向發展。</p> <p>二、本計畫案劃定適用範圍標準，在考量實際都市發展及捷運場站分布情形下，綜合考量捷運月台及場站出入口，以捷運場站月台投影核心點 300 公尺作為可申請開發許可地區一般區適用範圍；並同時考量捷運場站出入口與周邊環境關係之聯通性與重要性，為強化場站周邊高強度發展，另以出入口 150 公尺劃定為可申請開發許可地區核心區適用範圍。</p> <p>三、本計畫擇選 33 站並劃設可申請開發許可地區，已將大眾運輸系統流通性、連結性、交通建設、都市發展概況、場站周邊未來發展潛力等併納入參考，並分別以「屬具備高流通性之場站」、「具備未來發展潛力之場站」作為場站篩選條件。</p> <p>四、本計畫依據乘載量及交會場站界定場站分為第一級場站及第二級場站；另亦針對每個場站周邊提出實質發展構想，包括都市機能、開放空間留設、公共設施及交通管理策略等層面。</p> <div data-bbox="466 1438 1402 1744" data-label="Figure"> </div> <p>臺北捷運路網 300、500、800 公尺涵蓋範圍</p>		
委員會 決議	同編號1。		
編號	4	陳情人	王○達

位置	<p>中正區公園段一小段 19 地號</p> 
訴求意見與建議	<p>一、開發基地規模 倘若屬「完整街廓」但面積未達 1000m²，是否仍需整併鄰地？整併是否亦須是劃定範圍才可？</p> <p>二、V1 獎勵是否只要位於公告地區範圍內，並依相關都設準則，即可爭取該項獎勵(回饋已知 50%)，有無其他建築設計詳細要求？</p> <p>三、所謂「完整街廓」，倘基地其中一面臨接永久性空地或交通用地，是否符合「完整街廓」定義。</p>
市府回應說明	<p>一、依本計畫規定，基地面積未達 1000 平方公尺之完整街廓，應整併相鄰街廓達 1000 平方公尺始得適用。</p> <p>二、建築基地依規定提出申請，辦理都市計畫變更及申請容積獎勵，且應自行研提都市設計準則。</p> <p>三、本計畫參採臺北市都市更新自治條例第 12 條規定，完整街廓係以基地四週面臨計畫道路為原則，如因基地鄰接永久性空地、公園、廣場、堤防、河川等，其鄰接部分邊界得視為街廓邊界。開發基地與完整街廓之定義除依前開法令規範外，都發局仍應就個案實際內容再予認定。</p>
委員會決議	同編號1。

編號	5	陳情人	彭耀華
訴求意見 與建議	<p>一、該 33 個擬定開發開許可，應依各站點於現行各細部計畫範圍內檢討審查，分別與各地細部計畫銜接。現行所劃設街廓範圍撤銷。</p> <p>二、各捷運站周邊應作產業調查、房價調查，補充於各細部計畫內，作為未來申辦開發許可等參考。</p> <p>三、台北市土地使用分區管制自治條例第 80 條之 2 所稱容積獎勵，係圖利建商，違反平等原則，不合法。</p> <p>四、邵總工程司稱：各站未來的公共設施本局尚不知有那些，違反都市計畫原理原則(於各公共設施量公布後本許可辦法始得執行)。</p>		
市府 回應說明	<p>一、本計畫係依臺北市土地使用分區管制自治條例第 80 條之 4 規定，就大眾運輸系統之車站一定範圍內地區，循都市計畫程序劃定，酌予提高容積，亦符合不得超過原基準容積 30%之規定。</p> <p>二、本計畫已提出各場站大眾運輸導向地區發展構想，依據都市機能、開放空間、公共設施及交通管理策略等層面予以考量。未來作為後續申請基地開發之指導。</p> <p>三、本案後續個案建築基地依規定提出申請，需辦理都市計畫變更及申請容積獎勵，且應自行研提都市設計準則。</p> <p>四、本計畫內申請基地於申請容積獎勵時應回饋捐贈樓地板面積以提供作為地區性公益設施，係於基地申請開發許可時併同提出，且市府邀集相關單位另行評估。</p>		
委員會 決議	同編號1。		

審議事項三

案名：修訂臺北市北投區桃源段四小段 424-8 地號等土地第三種住宅區(特)土地使用分區管制規定案

案情概要說明：

一、申請單位：臺北市政府（都市更新處）

二、法令依據：都市計畫法第 27 條第 1 項第 3 款、臺北市土地使用分區管制自治條例第 11 條之 1

三、計畫緣起：

本計畫範圍位於市府 91 年 10 月 28 日公告「北投區・忠義行天宮東南側更新地區」及 97 年 3 月 4 日公告「臺北市北投區都市計畫通盤檢討(細部計畫)案」範圍，使用分區為第三種住宅區(特)(原屬第二種住宅區)，依通盤檢討案規定若開發建築基地面積達 2,000 平方公尺，其相關管制規定得比照第三種住宅區。惟歷經八年協調整合，仍無法達 2,000 平方公尺以上，故僅可依第二種住宅區規定辦理更新改建。

「臺北市土地使用分區管制自治條例」第 11 條之 1 規定(略以):「第二種住宅區建築物高度不得超過 5 層樓及 17.5 公尺；但屋齡超過三十年之建築物，非屬山坡地且無地質災害之虞，依法辦理都市更新者，得循都市計畫程序辦理」。為改善地區環境品質及提高所有權人更新改建意願，本案都市更新實施者泰昌建設股份有限公司依前開規定，申請放寬建築高度限制。全案經市府提 107 年 6 月 28 日本會第 729 次委員會研議(紀錄詳附件一)，決議支持本案建築物高度放寬。市府爰依都市計畫法第 27 條第 1 項第 3 款及臺北市土地使用分區管制自治條例第 11 條之 1 規定，辦理本細部計畫修訂案。

四、計畫範圍及權屬：

- (一) 本計畫範圍位於北投區中央北路四段與中央北路四段30巷交口東北側街廓之西南隅，面積1,129.53平方公尺。
- (二) 使用分區為第三種住宅區(特)(依都市計畫說明書圖規定辦理)。
- (三) 私有土地面積約1110.01平方公尺，占98.27%，市有土地面積約19.52平方公尺，占1.73%，管理單位為臺北市政府工務局新建工程處。

五、計畫內容：詳公展計畫書。

六、公開展覽：

- (一) 本案市府自107年10月19日起至107年11月17日公開展覽30天，並以107年10月18日府都規字第10760399134號函送到會。
- (二) 市府於107年11月8日召開公展說明會。

七、公民或團體意見：共1件。

決議：

一、本案依本次提會之公展計畫書，以及本次會議市府補充會議資料之修正對照表修正通過。

二、公民或團體陳情意見同意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	修訂臺北市北投區桃源四小段424-8地號等土地第三種住宅區(特)土地使用分區管制規定案		
編號	1	陳情人	彭耀華
訴求意見	第1次陳情		

與建議	<p>一、法令依據</p> <p>此為細部計畫變更案，應依都市計畫法 22、23 條變更。依都市計畫法第 27 條第 1 項第 3 款變更，不合法。</p> <p>二、不得因都市更新辦了 8 年辦不下去，就允許該地點變更住二為住三，此變更使用分區應全面或整體公平對待。</p> <p>三、因此，反對變更。</p> <p>第 2 次陳情(更正第 1 次陳情)</p> <p>一、法令依據：此為細部計畫變更案，應依都市計畫法 22、23 條變更，未與同法 15 條配合修訂，無產業公共設施使用調查，認採都市計畫法第 27 條第 1 項第 3 款變更，不合法。</p> <p>二、僅依申請及僅受申請後之地點允許增加建築物高度 21 公尺，未全部類同區域均允許，違反平等原則。</p> <p>三、再查，無增加樓地板面積需求，不需增加居住人口，無容積增加必要。</p> <p>四、因此，反對變更。</p>
市府 回應說明	<p>一、本案係依本市土地使用分區管制自治條例第 11 條之 1 規定：「第二種住宅區建築物高度不得超過 5 層樓及 17.5 公尺。但屋齡超過 30 年之建築物，非屬山坡地且無地質災害之虞，依法辦理都市更新者，得循都市計畫程序辦理。」辦理，經本府認定符合都市計畫法第 27 條第 1 項第 3 款規定，循都市計畫法定程序修訂土地使用管制內容，於法並無不合。</p> <p>二、至有關陳情人所指變更住二為住三部分，查本府 97 年 3 月 4 日府都規字第 09730017400 號公告實施「臺北市北投區都市計畫通盤檢討(細部計畫)案」，業已檢討中央北路沿線地區(桃源國中以東至中央北路三段 98 號以西地區)，變更「第二種住</p>

	宅區」為「第三種住宅區(特)」，規範允許使用項目得依第三種住宅區規定並訂有基地面積達 2000 平方公尺以上得比照第三種住宅區，但應依土管 80 條之 2 回饋在案，本次變更係依土管第 11 條之 1 就高度部分放寬循都市計畫變更方式為之，與分區變更、平等原則、容積率調整無涉，故陳情人意見不予採納。
委員會 決議	<p>一、本案依本次提會之公展計畫書，以及本次會議市府補充會議資料之修正對照表修正通過。</p> <p>二、公民或團體陳情意見同意依市府回應說明辦理。</p>

參、散會(12 時 00 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 742 次委員會議			
時間：107 年 12 月 13 日（四）上午 9 時 30 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 紀錄彙整：林欽榮			
委員	簽名	委員	簽名
張兼副主任委員哲揚	<請假>	曾委員光宗	曾光宗
王委員秀娟	<請假>	鄭委員凱文	<請假>
白委員仁德	<請假>	劉委員玉山	劉玉山
邱委員裕鈞	<請假>	戴委員嘉惠	戴嘉惠
陳委員亮全	陳亮全	陳委員志銘	陳志銘
郭委員城孟	郭城孟	李委員得全	李得全
郭委員瑗瑩	郭瑗瑩	彭委員振聲	彭振聲
張委員勝雄	張勝雄	林委員崇傑	高振源
焦委員國安	<請假>	陳委員學台	許文林
彭委員建文	彭建文	劉委員銘龍	蘇芳慧

列席 單位	姓名	列席 單位	姓名
都市發展局	邱陽秀娟	交通局	吳曉園
		文化局	林明宏
捷運局	林文村 黃國成 江建豐	更新處	江中倫
公園處	黃朝龍	新工處	王健忠
政風處		文化節	<請假> 李國興
台鐵局	何獻釋	交通部鐵道局	
國有財產署 北區分署	<請假> 謝敏		
民意代表		本會	謝香吟 謝昭法 呂昭瓊 張嘉倫 黃建堂 郭幸昶