

編號：P108008

臺北市政府公告

發文日期：中華民國 108 年 3 月 12 日

發文字號：府都規字第 10800905451 號

附件：計畫書圖 1 份

主旨：公告實施本市都市計畫「臺北市松山區都市計畫通盤檢討(主要計畫)案」計畫書圖，
並自 108 年 3 月 13 日零時起生效。

依據：

- 一、內政部 108 年 2 月 12 日台內營字第 1080008251 號函。
- 二、都市計畫法第 21 條。

公告事項：

- 一、詳如都市計畫書、圖。
- 二、公告地點：本府公告欄(無附件，計畫書圖置於本府市政大樓 1 樓東區都市計畫工作站)、臺北市松山區公所、刊登本府公報(無附件)。

市長柯文哲

都市發展局局長黃景茂決行

臺北市都市計畫書

臺北市松山區都市計畫通盤檢討（主要計畫）案

臺北市政府

108 年 3 月 12 日府都規字第 10800905451 號公告發布實施

目錄

壹、前言	1
一、緣起.....	1
二、檢討目的.....	2
三、計畫範圍與年期.....	2
貳、都市計畫發布情形	4
一、發布實施歷程.....	4
二、原都市計畫情形.....	7
參、都市發展現況	13
一、自然環境概況.....	13
二、人口概況.....	17
三、歷史文化資源及受保護樹木.....	24
四、產業概況.....	27
五、都市發展文史脈絡.....	34
六、土地使用現況分析.....	35
七、地上物現況分析.....	38
八、公共設施現況分析.....	41
九、交通運輸現況分析.....	46
十、都市災害類型及分布.....	56
肆、上位及重大建設計畫	59
一、上位計畫.....	59
二、重大建設計畫.....	60
伍、發展潛力、課題與對策	66
一、發展潛力及限制條件.....	66
二、課題及對策.....	66
陸、都市發展定位及檢討原則	70
一、發展定位—松山健康居，親水觀光帶.....	70
二、計畫目標.....	70
三、規劃構想.....	72
四、土地使用檢討原則.....	78
柒、相關指導原則	80
一、韌性城市指導原則.....	80
二、大眾運輸導向發展（TOD）指導原則.....	81
三、都市更新指導原則.....	83
捌、計畫方案	85
一、計畫人口推估.....	85
二、土地使用計畫.....	89
三、公共設施計畫.....	90

四、交通運輸計畫	92
五、都市防災計畫	95
六、景觀綱要計畫與都市設計準則	102
玖、變更計畫綜理	104
拾、實施進度及經費	108
拾壹、其他	108
拾貳、臺北市都市計畫委員會審議情形	109
拾參、內政部都市計畫委員會審議情形	111
拾肆、本計畫書圖業依內政部都市計畫委員會 107 年 11 月 13 日第 934 次委員會議決議修正完竣，並經內政部 108 年 2 月 12 日台內營字第 1080008251 號函核定在案。	112
附件一、本案公民或團體所提意見	113
附件二、都市計畫定期通盤檢討實施辦法檢核表	140

圖目錄

圖 1	松山區主要計畫通盤檢討範圍圖	3
圖 2	松山區細部計畫分布示意圖	7
圖 3	松山區現行主要計畫示意圖	11
圖 4	松山區公共設施分布示意圖	12
圖 5	松山區坡度示意圖	14
圖 6	松山區地質示意圖	15
圖 7	松山區水文環境示意圖	16
圖 8	松山區人口密度分布示意圖	20
圖 9	松山區高齡人口與高齡照護機構位置示意圖	21
圖 10	松山區幼齡人口與幼齡照護機構位置示意圖	21
圖 11	松山區 106 年底人口金字塔圖	23
圖 12	松山區古蹟及歷史建築分布示意圖	25
圖 13	松山區受保護樹木分布示意圖	26
圖 14	松山區產業密度分布示意圖	31
圖 15	臺北市代表性廠商分布	32
圖 16	金融保險業代表性廠商分布	32
圖 17	松山區土地利用現況示意圖	37
圖 18	松山區建物樓層分布示意圖	39
圖 19	松山區建物屋齡分布示意圖	40
圖 20	松山機場周邊地區範圍示意圖	42
圖 21	松山機場周邊土地權屬示意圖	42
圖 22	松山區未開闢公共設施用地分布示意圖	45
圖 23	松山區道路系統現況示意圖	47
圖 24	松山區道路系統服務水準分析示意圖	48
圖 25	松山區高架道路服務水準分析示意圖	48
圖 26	松山區自行車道及 YOUBIKE 站示意圖	52
圖 27	松山區汽車停車供需狀況分布圖	55
圖 28	松山區機車停車供需狀況分布圖	55
圖 29	松山區坡地災害潛勢地區示意圖	56
圖 30	松山區降雨淹水模擬示意圖 (130 毫米/小時)	57
圖 31	松山區土壤液化潛勢範圍示意圖	58
圖 32	捷運環狀線東環段 (東側南北向軌道運輸系統) 行經路線示意圖	61
圖 33	捷運民生汐止線路線示意圖	62
圖 34	松南營區及周邊營區發展模擬示意圖	63

圖 35 松南營區及周邊土地規劃構想示意圖	64
圖 36 健康公宅現況照片	64
圖 37 八德立體停車場模擬示意圖	65
圖 38 松山區發展定位、目標與策略系統圖	71
圖 39 松山機場遷移後之空間規劃構想示意圖	73
圖 40 市中心地區整體發展構想示意圖	74
圖 41 松山區整體規劃構想示意圖	75
圖 42 松山區生活圈構想示意圖	77
圖 43 松山區生活圈構想示意圖（里界）	77
圖 44 松山區可申請開發許可地區示意圖	82
圖 45 松山區公劃更新地區範圍示意圖	84
圖 46 松山區道路系統規劃構想示意圖	94
圖 47 松山區都市防災生活圈示意圖	99
圖 48 松山區都市防災計畫示意圖	100
圖 49 松山區防洪相關設施配置示意圖	101
圖 50 松山區景觀綱要計畫示意圖	103
圖 51 松山區主要計畫變更位置示意圖	106

表目錄

表 1	松山區歷年都市計畫名稱、發布日期及文號綜理表	4
表 2	松山區主要計畫土地使用分區面積表	9
表 3	松山區公共設施用地面積統計表	10
表 4	松山區與全市都市計畫人口數、現況人口數一覽表	17
表 5	松山區歷年人口數及成長率統計表	17
表 6	松山區 106 年各里人口數與密度統計表	18
表 7	松山區歷年戶數、戶量統計表	22
表 8	松山區人口年齡分布統計表	22
表 9	松山區古蹟一覽表	24
表 10	松山區歷史建築一覽表	24
表 11	臺北市及松山區 105 年行業人口組成情形統計表	27
表 12	臺北市及松山區 105 年生產總額統計表	28
表 13	松山區 100 年與 105 年工商及服務業行業變動情形統計表	29
表 14	105 年度受訪旅客在臺北市遊覽景點排名表	32
表 15	市中心區（中山區、松山區、大安區及信義區）旅館數量統計	33
表 16	松山區工業區現況統計表	36
表 17	松山區建物樓層統計表	38
表 18	松山區建物屋齡統計表	38
表 19	松山區機場周邊土地使用分區面積統計表	41
表 20	松山區主要計畫學校用地資料統計表（106 學年度）	43
表 21	松山區主要計畫未開闢公共設施內容說明表	44
表 22	松山區交通路網一覽表	46
表 23	捷運站總運量統計表	49
表 24	松山區公路客運路線一覽表	50
表 25	松山區自行車道建置路段綜理表	51
表 26	松山區 YOUBIKE 租借使用量綜理表	51
表 27	松山區停車調查基本資料表	53
表 28	停車需供等級劃分一覽表	53
表 29	松山區平常日汽機車分時統計一覽表	54
表 30	松山區上位計畫彙整表	59
表 31	松山區生活圈規劃構想整理表	76
表 32	各土地使用分區檢討原則表	78
表 33	民國 105 年至 150 年全國人口數中推估統計表	86
表 34	105 年至 132 年人口推估統計表	87

表 35	132 年松山區設籍與常住未設籍人口數統計表	87
表 36	松山區商業類別分布區位表	89
表 37	松山區五大類公共設施檢討表	91
表 38	松山區都市防災計畫避難道路系統一覽表	97
表 39	松山區都市防災計畫避難服務設施一覽表	97
表 40	主要計畫變更內容彙整表	104
表 41	都市計畫通盤檢討土地使用面積分配對照表	107
表 42	松山區主要計畫公共設施開發進度及經費表	108

案 名：臺北市松山區都市計畫通盤檢討（主要計畫）案

辦理單位：臺北市政府

計畫範圍：詳如計畫圖所示

類 別：通盤檢討

法令依據：都市計畫法第 26 條、都市計畫定期通盤檢討實施辦法

詳細說明：

壹、前言

一、緣起

松山區位於臺北盆地中央，北側及西側以基隆河、復興南北路、松山機場鄰接中山區；東側以中坡北路、基隆河鄰接南港區及內湖區；南以市民大道與大安區、信義區相鄰。自臺北市實施都市計畫以來，松山區尚未辦理行政區都市計畫通盤檢討，隨著重大建設完成、大眾運輸建設路網建置、產業結構轉變、地區人口結構調整等外在變化，區內土地使用與公共服務需求也應配合檢討，松山區同時負擔臺北都會區就學、就業、居住、觀光等市中心都市活動機能，有必要透過都市計畫通盤檢討，提供符合市中心都市活動需求的空間機能與型態，以引導都市永續發展。

松山區區內捷運路網皆已佈設完成且通車，包括松山新店線、文湖線等兩條捷運線經過本區，規劃中路線尚有捷運東環段、捷運民生汐止線等；另有松山機場南側之松南營區及周邊營區，於 106 年 7 月市府與國防部簽署合作備忘錄（MOU），其都市計畫變更案業於 107 年 8 月 13 日發布實施；地區尚有健康公宅及延壽國宅都更案等，為使都市空間機能與發展型態符合需求，爰依都市計畫法第 26 條規定辦理通盤檢討。

二、檢討目的

- (一) 順應產業結構調整的空間使用需求，檢討土地使用與研擬策略。
- (二) 配合政策需求或實際使用情形，檢討公共設施用地。
- (三) 考量地區捷運佈設完備與推動都市更新事業之需要，檢討都市設計準則範圍與內容。
- (四) 考量氣候變遷與都市降溫、防洪等議題，提升都市防災機能。

三、計畫範圍與年期

(一) 計畫範圍

計畫範圍以臺北市松山區行政區界為範圍，涵蓋松山區 33 個行政里，面積 928.78 公頃，如圖 1。

(二) 計畫年期

計畫年期以民國 132 年（西元 2043 年）為目標年。

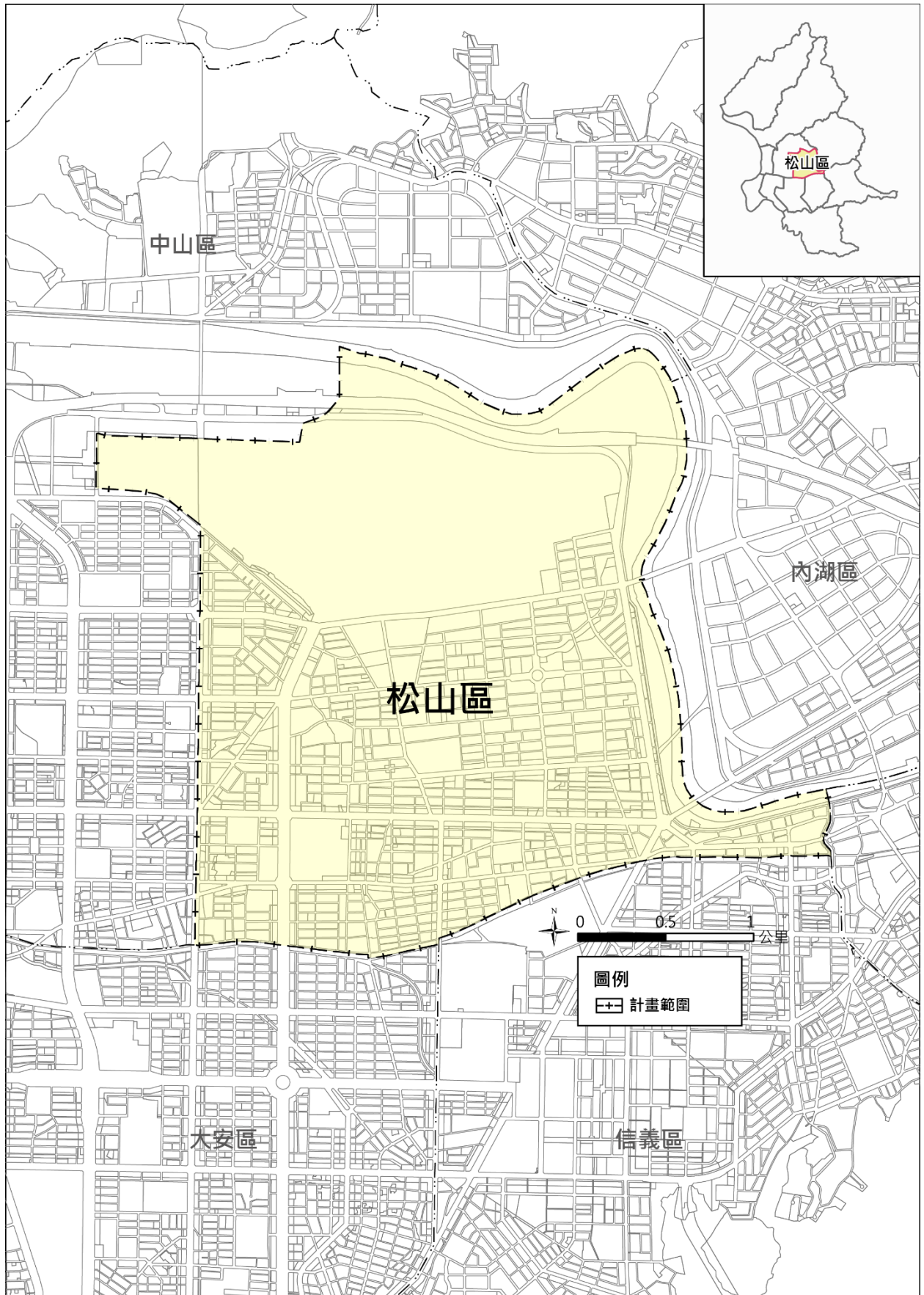


圖1 松山區主要計畫通盤檢討範圍圖

貳、都市計畫發布情形

一、發布實施歷程

自民國 45 年公告實施臺北市都市計畫後，本區都市計畫陸續以局部地區細部計畫或個案變更方式檢討，或是針對公共設施保留地、保護區或是商業區等特定類型土地使用分區檢討，尚未針對完整行政區範圍進行全盤性的主要計畫通盤檢討，有關松山區歷年都市計畫變更案，詳表 1。另因都市發展之需要，松山區公告實施細部計畫有 12 處。

表1 松山區歷年都市計畫名稱、發布日期及文號綜理表

原都市計畫案名	公告日期	文號
臺北市都市計畫圖(道路系統)(民國 45 年)	45.05.04	北市工字第 14417 號
臺北市都市計畫圖(土地使用分區)(民國 45 年)	45.05.04	北市工字第 14417 號
台北市大直附近地區劃定要塞堡壘地帶並列為禁建區，松山機場及其周圍地區列為限建區	61.09.07	府工二字第 44019 號
擬定台北市舊市區內工業區變更使用計畫案	63.01.18	府工二字第 386 號
變更原轄區使用分區調整商業區、行政區及混合區案	65.07.07	府工二字第 25576 號
民生東路南側（敦化北路至建國北路）建國北路東側（民生東路至長春路南側）沿路附近細部計畫暨配合修訂主要計畫案	65.11.15	府工二字第 47451 號
變更本市都市計畫（士林區、北投區除外）公共設施保留地計畫（通盤檢討）案內有關下埤頭段 351-2 地號公園用地及水溝用地擬變更為住宅用地計畫案	67.04.06	府工二字第 12496 號
變更松山區頂東勢段 228-33 等地號附近地區主要計畫案	69.10.13	府工二字第 40502 號
擬拓寬民權東路（敦化北路~撫遠街間）主要計畫道路案	71.05.10	府工二字第 16790 號
配合高速公路及松山、大直、內湖堤防修訂基隆河（麥帥公路與中山橋間）附近地區主要計畫案	72.02.09	府工二字第 02656 號
變更台北市松山區民生段 134-4、134-5 地號住宅用地為電信用地案	72.10.19	府工二字第 44790 號
配合台北市區鐵路地下化及松山火車站改善工程變更松山火車站站場附近地區細部計畫暨配合修訂主要計畫案	72.10.28	府工二字第 45978 號
修訂基隆河三張犁截水溝下游（松山段部分）忠孝東路、基隆路所圍地區細部計畫（第二次通盤檢討）及配合修訂主要計畫案	73.09.26	府工二字第 39720 號
修訂民生東路、敦化路、縱貫鐵路、復興路、南京東路、松江路、長春路、建國北路所圍地區細部計畫（第二次通盤檢討）暨配合修訂主要計畫案	74.03.06	府工二字第 07392 號
變更台北市松山區虎林段五小段 10 地號機關用地「原	77.10.11	府工二字第 274738 號

原都市計畫案名	公告日期	文號
分配供派出所、消防隊、區公所、衛生所使用」為「供台北市政府、印刷所、松山派出所、松山消防隊使用」計畫案		
擬訂民權大橋、撫遠街擋水牆、麥帥公路、撫遠街所圍地區細部計畫暨配合修訂主要計畫案	77.10.17	府工二字第 278287 號
修訂濱江街汽車修護專用工業區主要計畫案	78.11.10	府工二字第 371290 號
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
「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」內有關八德路四段、東寧路、縱貫鐵路、八德路四段 106 巷所圍地區（原唐榮鐵工廠）土地使用計畫案	80.02.13	府工二字第 80003366 號
變更台北市私立各級學校用地（通盤檢討）案	80.04.30	府工二字第 80021521 號
配合高速公路拓寬下塔悠下坡道修訂濱江街、撫遠街附近地區主要計畫案	82.03.08	府工都字第 82008924 號
配合捷運系統內湖線工程變更沿線土地都市計畫案	83.06.03	府都二字第 83027954 號
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
臺北市軍事用地第一階段通盤檢討案內「原空軍松指部油庫」計畫案	90.03.19	府都一字第 9002237900 號
配合臺北市「松山撫遠街機場東側道路新築工程」變更農業區、道路用地為道路用地、公園用地、停車場用地及機場用地都市計畫案	91.07.02	府都二字第 09114156000 號
配合臺北市捷運系統內湖線工程變更沿線機場用地、第二種工業區、公車調度站用地為交通用地及交通角地為機場用地計畫案	91.11.11	府都二字第 09125555100 號
配合台北市捷運用系統內湖線工程變更沿線機場用地、第二種工業區、公車調度站為交通用地及交通用地為機場用地計畫案中擴大交通用地部分計畫案	92.01.16	府都二字第 09129335500 號
變更「修訂臺北市主要計畫商業區（通盤檢討）計畫案」內「長春路北側、慶成街兩側土地」住宅區、特定專用區為金融服務專用區主要計畫案	92.05.01	府都二字第 09210961200 號
配合捷運系統松山線工程變更沿線土地為交通用地及聯合開發區（捷）暨劃定都市更新地區計畫案	93.08.30	府都規字第 09318344200 號
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
修訂臺北市松山區濱江段四小段 286-30 地號機關用地（供自來水配水池、加壓站及公務機關辦公處所）為國際事務及公共服務特定專用區主要計畫案	94.09.30	府都規字第 09421739200 號
配合捷運系統松山線工程變更沿線土地為交通用地（G19 車站部分）計畫案	94.12.30	府都規字第 09427540800 號
變更臺北市松山區美仁段 2 小段 884 地號等 4 筆體育	96.01.05	府都規字第

原都市計畫案名	公告日期	文號
場用地為機關用地主要計畫案		09506441100 號
配合臺北市捷運松山線台北小巨蛋站工程變更交通用地為第三種商業區(特)(兼供捷運設施使用)及第三種住宅區(兼供捷運設施使用)主要計畫案	102.05.14	府都規字第 10201236800 號
變更臺北市松山機場周邊部分機場邊緣特定專用區、農業區、污水處理場用地、道路用地為機場用地主要計畫案	104.03.23	府都規字第 10400329000 號
變更臺北市松山區松南營區及周邊土地機關用地、機場用地、民生社區特定專用區(住宅用地)為特定專用區暨北投區中心新村機關用地及住宅區為保存區主要計畫案	107.08.13	府都綜字第 10720700401 號

資料來源：臺北市政府都市發展局，更新日期 107 年 8 月 31 日。

二、原都市計畫情形

(一) 計畫人口

松山區所涵蓋之細部計畫範圍共 12 個，惟過去因行政區範圍調整，與西側中山區及南側信義區、大安區部分細部計畫人口推計有重複計算情形，重複計算人口約 16.6 萬人，故依行政區範圍修正計算後，松山區細部計畫規劃之住宅區、商業區合計可容納人口為 249,000 人。

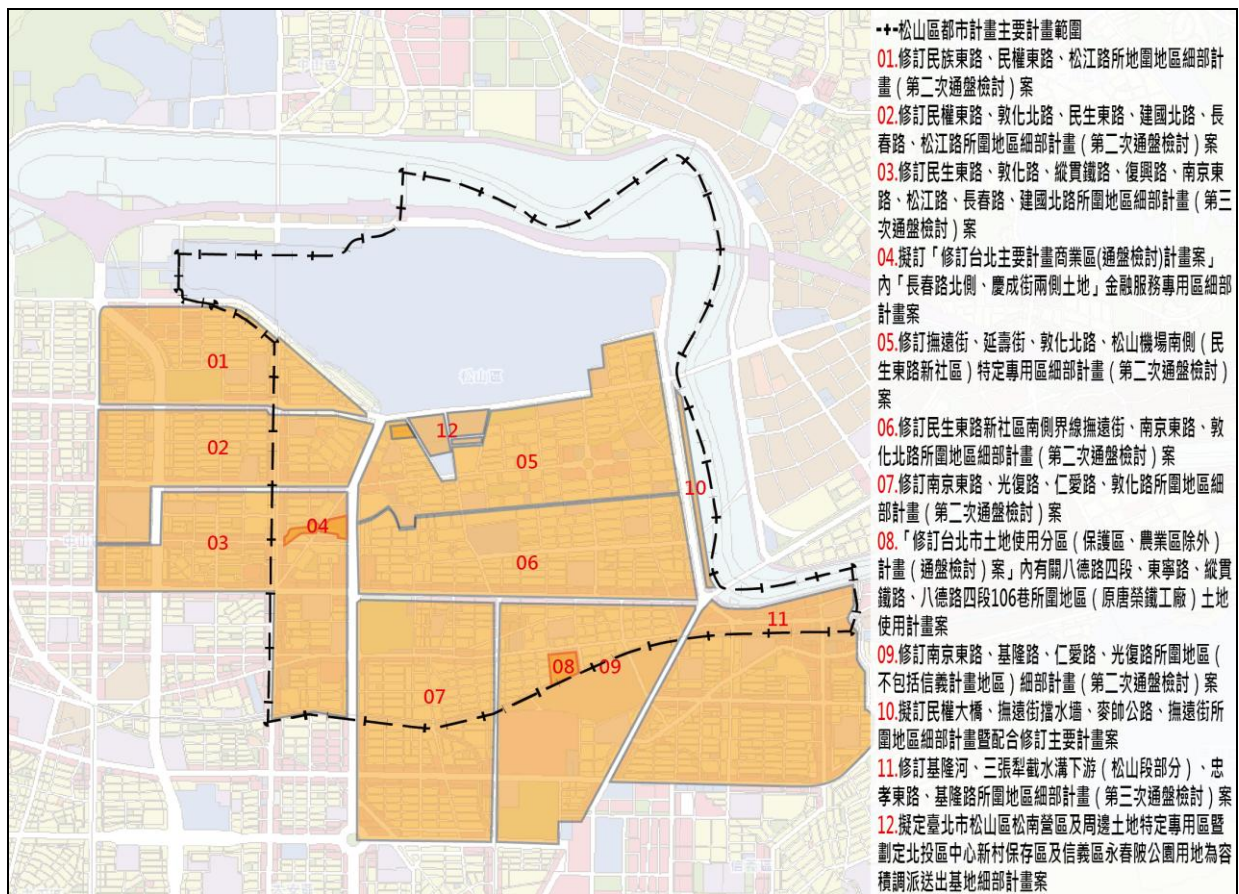


圖2 松山區細部計畫分布示意圖

(二) 土地使用

松山區總面積約為 928.78 公頃，其中都市發展地區約為 836.76 公頃，估計畫面積約 90.10%；非都市發展區約為 92.02 公頃，估計畫區約 9.90%，各使用分區面積詳表 2、圖 3。

1.住宅區

住宅區面積約為 220.42 公頃，估計畫面積約 23.74%，主要分布於延壽街以南與市民大道以北、塔悠路以東區域，以及復興南北路及敦化南北路街廓內部。

2.商業區

商業區面積約為 54.65 公頃，估計畫面積約 5.88%。位於南北向道路復興南北路兩側及東西向道路南京東路、長安東路、八德路兩側路線型商業區，以及饒河街、民生社區圓環等商業區。

3.工業區

工業區面積約為 2.01 公頃，估計畫面積約 0.22%，為大台北區瓦斯股份有限公司工業區及塔悠路工業區等。

4.特定專用區

特定專用區共有五處，面積合計為 140.16 公頃，估計畫面積約 15.09%，包括分布於敦化南北路兩側為敦化南北路特定專用區，以提供金融、辦公、住宅及必要零售業發展地區；位於民生東路四段及光復北路為國際事務及公共服務特定專用區；位於慶城街周邊為金融服務專用區；及松山機場南側之民生社區特定專用區、松南營區及周邊地區特定專用區。

5.行水區

行水區面積約為 91.06 公頃，估計畫面積約 9.80%，分布於基隆河區域。

6. 農業區

農業區面積約為 0.96 公頃，佔計畫面積約 0.10%，分布於松山機場北側。

表2 松山區主要計畫土地使用分區面積表

類別	土地使用分區	面積(公頃)	佔總計畫區百分比	佔都市發展區百分比
都市發展地區	商業區	54.65	5.88%	6.53%
	住宅區	220.42	23.74%	26.34%
	工業區	2.01	0.22%	0.24%
	特定專用區	140.16	15.09%	16.75%
	土地使用分區小計	417.24	44.93%	49.86%
	公共設施用地	419.52	45.17%	50.14%
	都市發展地區小計	836.76	90.10%	100.00%
非都市發展地區	行水區	91.06	9.80%	-
	農業區	0.96	0.10%	-
	非都市發展地區小計	92.02	9.90%	-
總計		928.78	100.00%	-

資料來源：本計畫彙整。

(三) 公共設施

松山區公共設施用地面積約為 419.52 公頃，包括遊憩設施、學校用地、服務性設施、公用事業設施、交通運輸設施及水利設施用地等類型。公共設施用地詳表 3、圖 4。

表3 松山區公共設施用地面積統計表

類別	細項	面積(公頃)	百分比(%)
遊憩設施	公園用地	1.07	0.26%
	公園兼廣場用地	0.81	0.19%
	廣場用地	0.09	0.02%
	體育場用地	11.49	2.74%
	小計	13.46	3.21%
學校用地	國小用地	6.09	1.45%
	國中用地	3.43	0.82%
	私立育達商職學校用地	1.53	0.36%
	小計	11.05	2.63%
服務性設施	機關用地	0.87	0.21%
	市場用地	0.06	0.01%
	停車場用地	0.99	0.24%
	小計	1.92	0.46%
公用事業設施	電信用地	0.11	0.03%
	郵政用地	0.05	0.01%
	消防用地	0.07	0.02%
	小計	0.23	0.06%
交通運輸設施	交通用地	0.85	0.20%
	高速公路用地	13.52	3.22%
	鐵路用地	2.07	0.49%
	機場用地	224.74	53.57%
	道路用地	146.95	35.04%
	小計	388.13	92.52%
水利設施用地	排水溝用地	1.48	0.35%
	抽水站用地	0.39	0.09%
	堤防用地	2.86	0.68%
	小計	4.73	1.12%
合計		419.52	100.00%

資料來源：本計畫彙整。

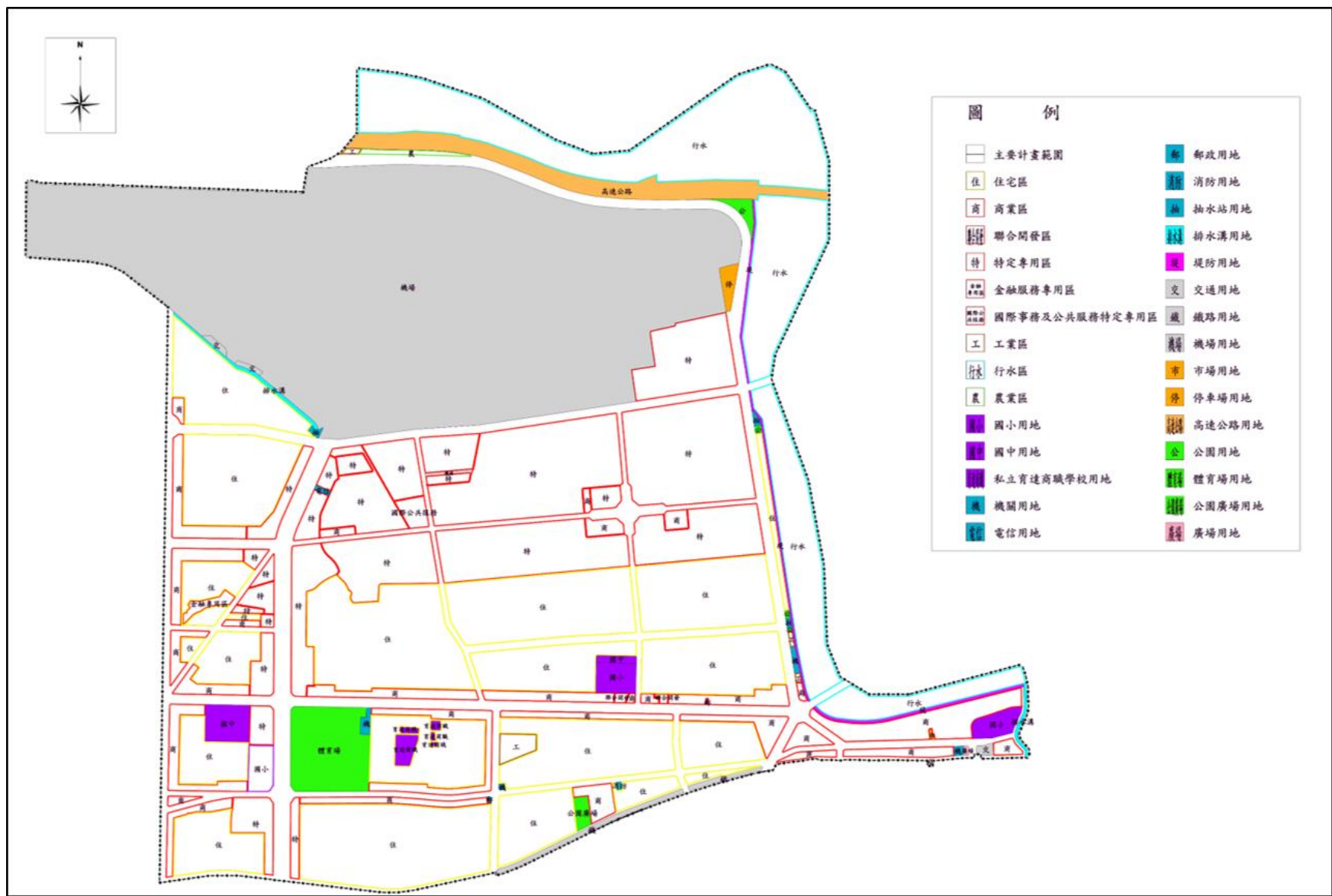


圖3 松山區現行主要計畫示意圖

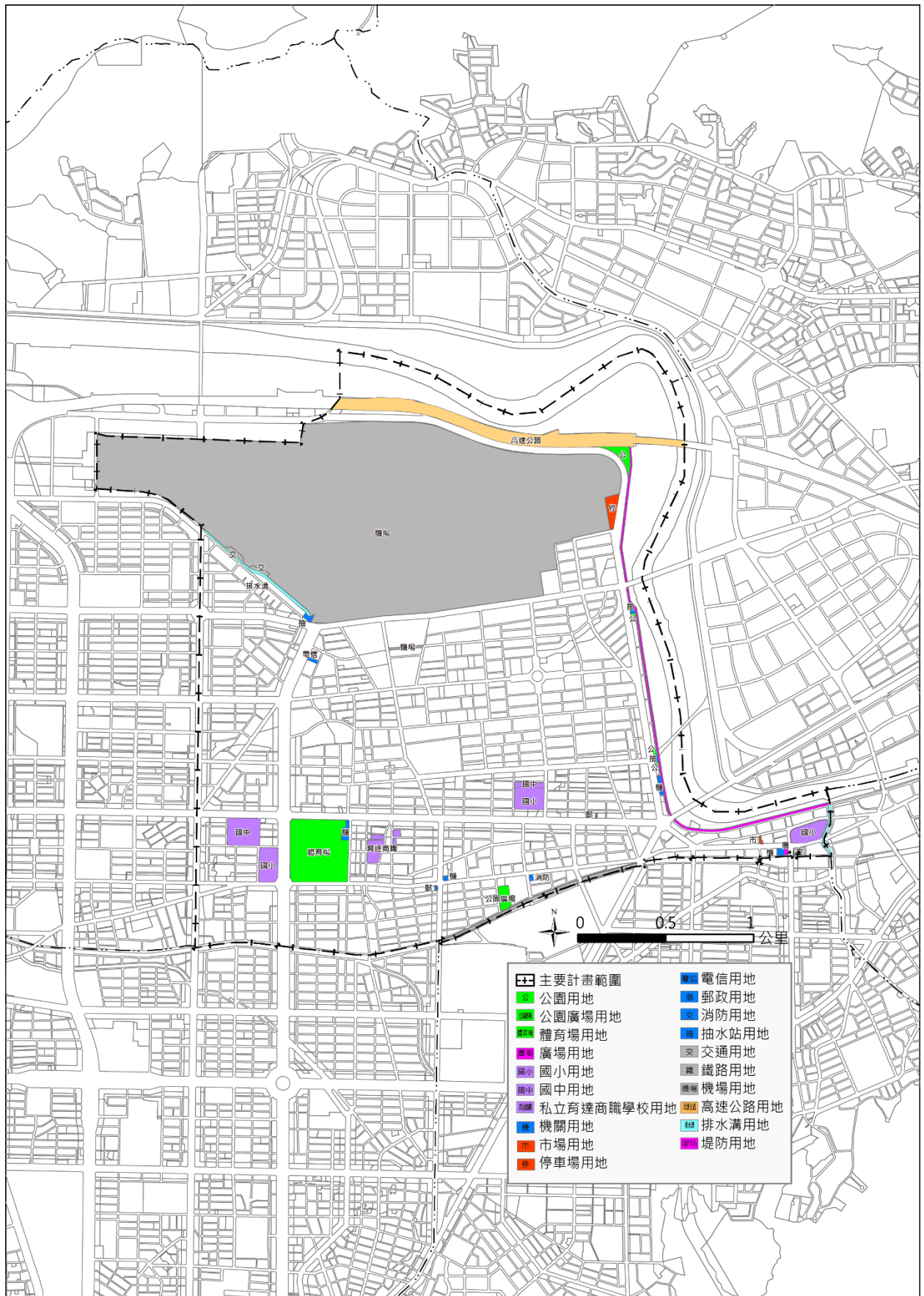


圖4松山區公共設施分布示意圖

參、都市發展現況

一、自然環境概況

(一) 地形與坡度

松山區位於臺北盆地中央，全區地勢平坦，無山坡地分布，多為平均坡度 30% 以下之土地，地形與坡度示意詳圖 5 所示。

(二) 土壤與地質

臺北市出露地層以沈積岩為主，根據中央地質調查所調查結果顯示，松山區全區皆為全新世之沖積層，由礫石、砂及粘土所組成。臺北市北側分布有一處活動斷層-山腳斷層，惟松山區範圍內無公告之活動斷層，有關地質示意圖詳圖 6 所示。

(三) 水文環境

臺北市境內的河流屬於淡水河流域，淡水河分別有大漢溪、基隆河、新店溪三大支流。松山區行政區北側沿著基隆河為區界線，基隆河自臺北盆地東北邊流入，橫貫臺北盆地的北半部，流經南港、松山、內湖、士林、北投等地。過去因基隆河河道極為彎曲，每遇大雨常有水患，因此自中山橋至南湖大橋段實施河道截彎取直工程，而基隆河整治後增加之堤外河川地，大多規劃作為市民休閒遊憩及運動場所，包括松山區內的成美左岸河濱公園及觀山河濱公園，詳圖 7 所示。

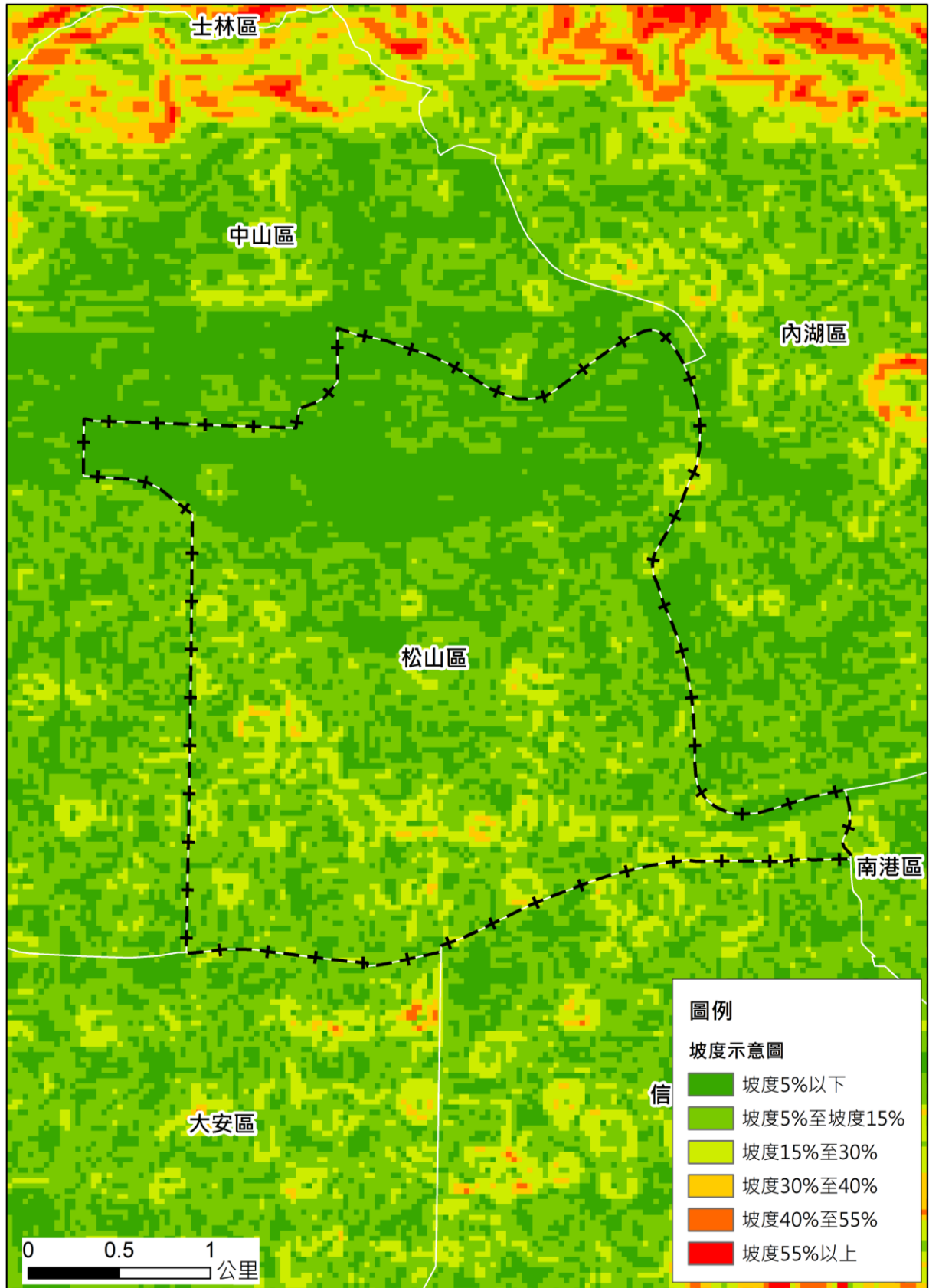


圖5 松山區坡度示意圖
資料來源：本計畫繪製。

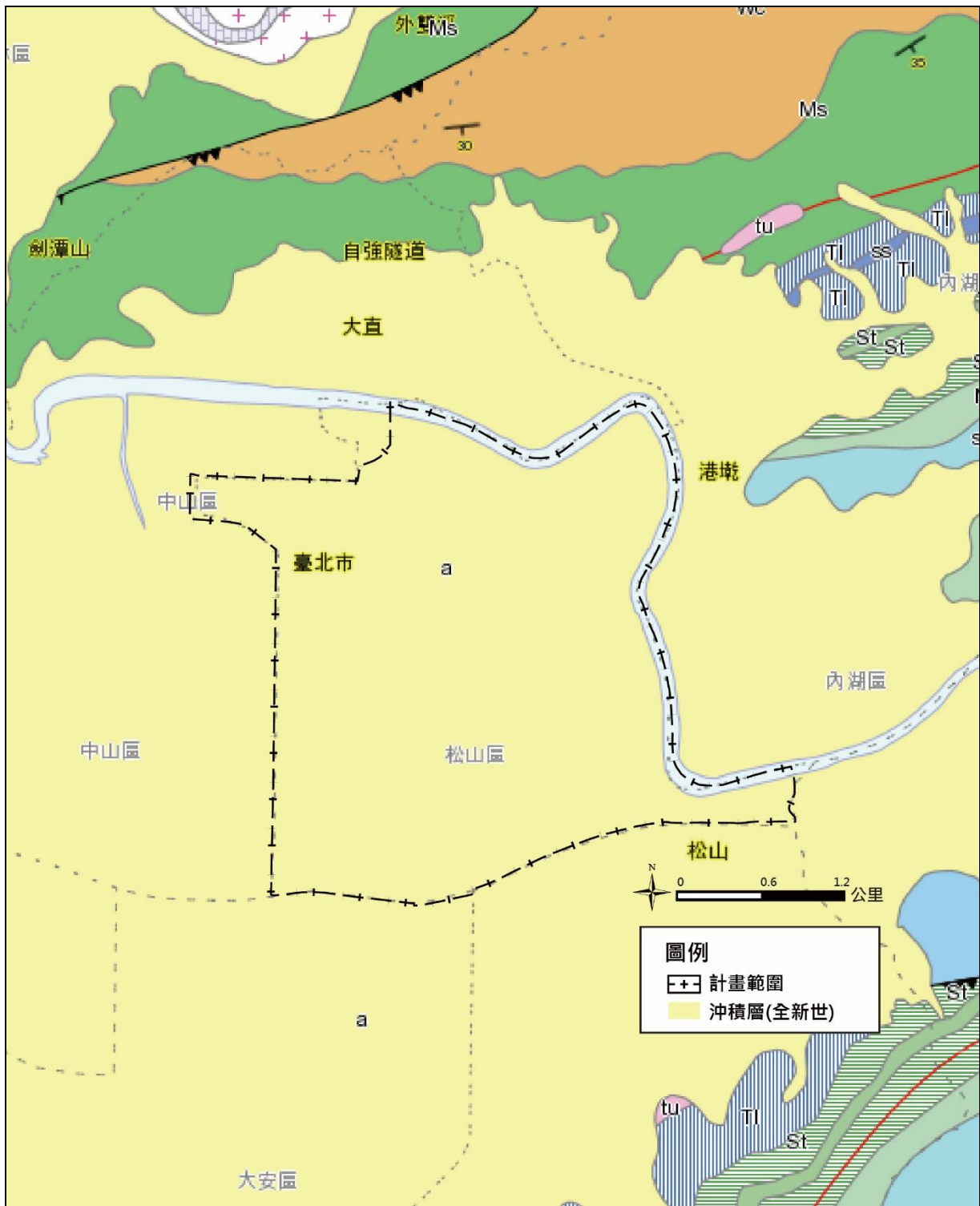


圖6 松山區地質示意圖
 資料來源：經濟部中央地質調查所。

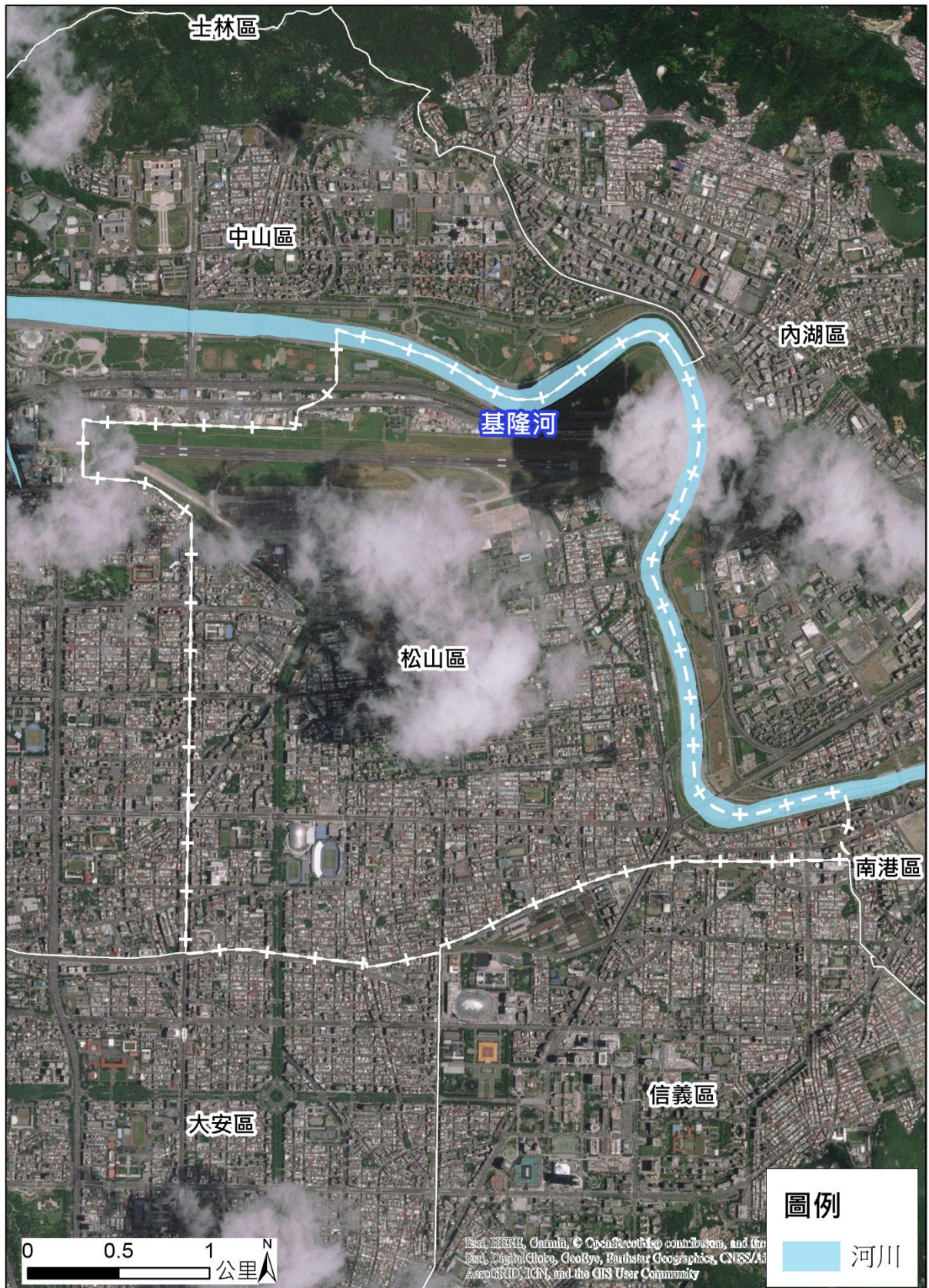


圖7 松山區水文環境示意圖

資料來源：本計畫繪製。

二、人口概況

(一) 現況人口與計畫人口分析

松山區計畫人口數為 24.9 萬人，計畫人口密度達每公頃 268 人；實際現況人口數為 206,988 人，未達計畫人口數，實際人口密度約每公頃 223 人，與全市實際人口密度相較，松山區相對擁擠，為全市的 2.26 倍，詳表 4。

表4 松山區與全市都市計畫人口數、現況人口數一覽表

行政區	都市計畫區面積(公頃)	都市發展區面積(公頃)	計畫人口數(人)	現況人口數(人)	計畫人口密度(人/公頃)	現況人口密度(人/公頃)		行政區人口密度與全市比較(倍數)	行政區都市發展區人口密度與全市比較(倍數)
						都市計畫區	都市發展區		
臺北市	27,180	12,998	3,398,000	2,683,257	125	99	206	-	-
松山區	929	837	249,000	206,988	268	223	247	2.26	1.20

資料來源：臺北市政府主計處、臺北市松山區戶政事務所，資料統計至 106 年 12 月止。

(二) 人口成長率分析

民國 106 年 12 月松山區人口數為 206,988 人，佔全市總人口數之 7.71%；近十年之人口成長率於 96 年度達 0.74% 正成長，而 98 年度受到遷出人口之影響，人口成長率為-1%，其餘年度僅小幅度變動。近年來自然增加人口數雖為正成長，惟受到社會增加人口數負成長影響，部分年度遷出人口較自然增加之人口數多，近三年之人口成長率為負成長。若從性別比例來看，松山區近十年來之男女人口數皆以女性略多。歷年人口數及成長率統計詳表 5。

表5 松山區歷年人口數及成長率統計表

年度	松山區						臺北市	
	人口數(人)	男性(人)	女性(人)	成長率(%)	自然增加數(人)	社會增加數(人)	人口數(人)	成長率(%)
96 年	210,986	100,263	110,723	0.74	573	991	2,629,269	-0.11
97 年	210,097	99,694	110,403	-0.42	464	-1,353	2,622,923	-0.24
98 年	207,995	98,700	109,295	-1.00	311	-2,413	2,607,428	-0.59
99 年	208,434	98,868	109,566	0.21	295	144	2,618,772	0.43
100 年	209,948	99,411	110,537	0.72	527	987	2,650,968	1.22
101 年	210,905	99,878	111,027	0.45	920	37	2,673,226	0.83
102 年	210,343	99,484	110,859	-0.26	556	-1,118	2,686,516	0.49

年度	松山區						臺北市	
	人口數 (人)	男性 (人)	女性 (人)	成長率 (%)	自然增 加數 (人)	社會增 加數 (人)	人口數 (人)	成長率 (%)
103年	210,473	99,430	111,043	0.06	781	-651	2,702,315	0.58
104年	209,714	98,853	110,861	-0.36	663	-1,422	2,704,810	0.09
105年	208,326	97,953	110,373	-0.66	636	-2,024	2,695,704	-0.33
106年	206,988	97,096	109,892	-0.64	405	-1,743	2,683,257	-0.46

註1：自然增加數＝出生人口－死亡人口

註2：社會增加數＝遷入人口－遷出人口

資料來源：臺北市政府主計處、臺北市松山區戶政事務所，資料統計至106年12月止。

(三) 人口分布及密度

民國106年12月松山區人口數為206,988人，人口密度約223人/公頃，以富泰里人口密度最高，每公頃達841人，另以精忠里人口密度最低，每公頃僅20人，主因係該里里界範圍內有公共設施松山機場坐落。整體松山區人口密度集中在三民里、富錦里、富泰里、東昌里、自強里、新聚里、中崙里、吉仁里、敦化里、復源里、復建里、復勢里等地區，各里人口密度詳表6、圖8、圖9、圖10。

表6 松山區106年各里人口數與密度統計表

里別	人口數	人口密度 (人/公頃)	65歲以上		4歲以下	
			人口數	人口密度 (人/公頃)	人口數	人口密度 (人/公頃)
莊敬里	5,530	43	1,041	8	285	2
東榮里	8,291	320	1,625	63	364	14
三民里	7,100	528	1,471	109	347	26
新益里	4,807	418	913	79	230	20
富錦里	5,422	543	1,026	103	287	29
新東里	5,154	146	968	28	276	8
富泰里	4,801	841	910	159	237	42
介壽里	4,779	338	870	62	234	17
精忠里	4,628	20	858	4	228	1
東光里	7,349	392	1,543	82	306	16
龍田里	11,107	488	1,800	79	559	25
東昌里	2,946	561	544	104	167	32
東勢里	4,586	481	906	95	224	24
中華里	6,759	342	1,186	60	346	18
民有里	9,063	333	1,945	71	390	14
民福里	6,537	310	1,312	62	295	14
慈祐里	8,180	273	1,364	46	414	14
安平里	8,564	402	1,491	70	424	20

里別	人口數	人口密度 (人/公頃)	65歲以上		4歲以下	
			人口數	人口密度 (人/公頃)	人口數	人口密度 (人/公頃)
鵬程里	5,473	422	891	69	245	19
自強里	10,068	645	1,984	127	508	33
吉祥里	8,743	403	1,615	75	439	20
新聚里	8,322	564	1,409	95	403	27
復盛里	6,650	447	1,230	83	308	21
中正里	10,711	302	1,387	39	650	18
中崙里	4,513	508	597	67	257	29
美仁里	3,752	170	627	28	190	9
吉仁里	4,224	690	709	116	199	32
敦化里	7,480	549	1,224	90	397	29
復源里	3,392	624	541	100	173	32
復建里	4,862	533	735	81	243	27
復勢里	6,648	510	1,123	86	380	29
福成里	2,818	381	535	72	136	18
松基里	3,729	215	724	42	191	11
合計/平均	206,988	223	37,104	43	10,332	12

資料來源：臺北市松山區戶政事務所，資料統計至 106 年 12 月止。

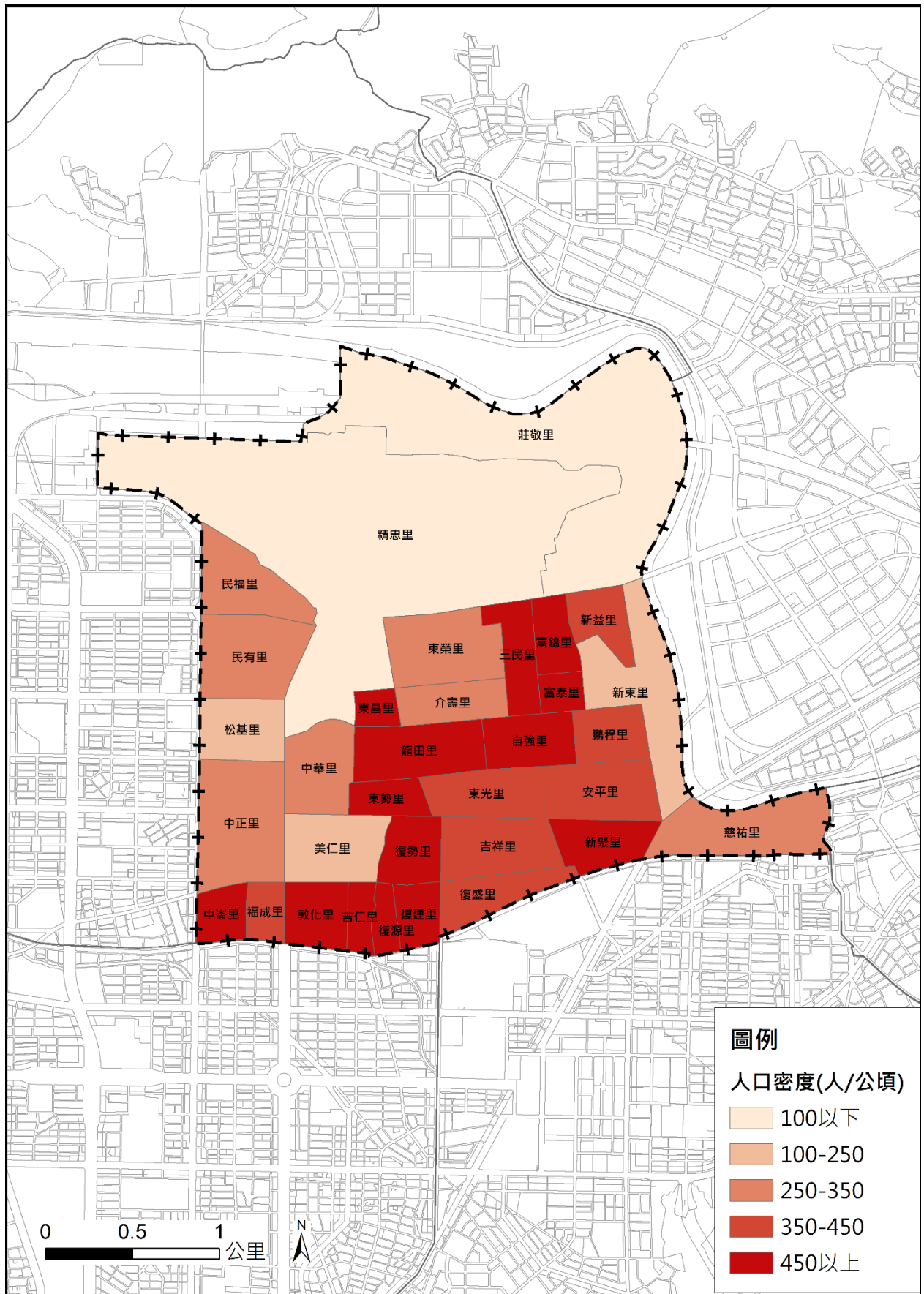


圖8 松山區人口密度分布示意圖

資料來源：本計畫分析及繪製。

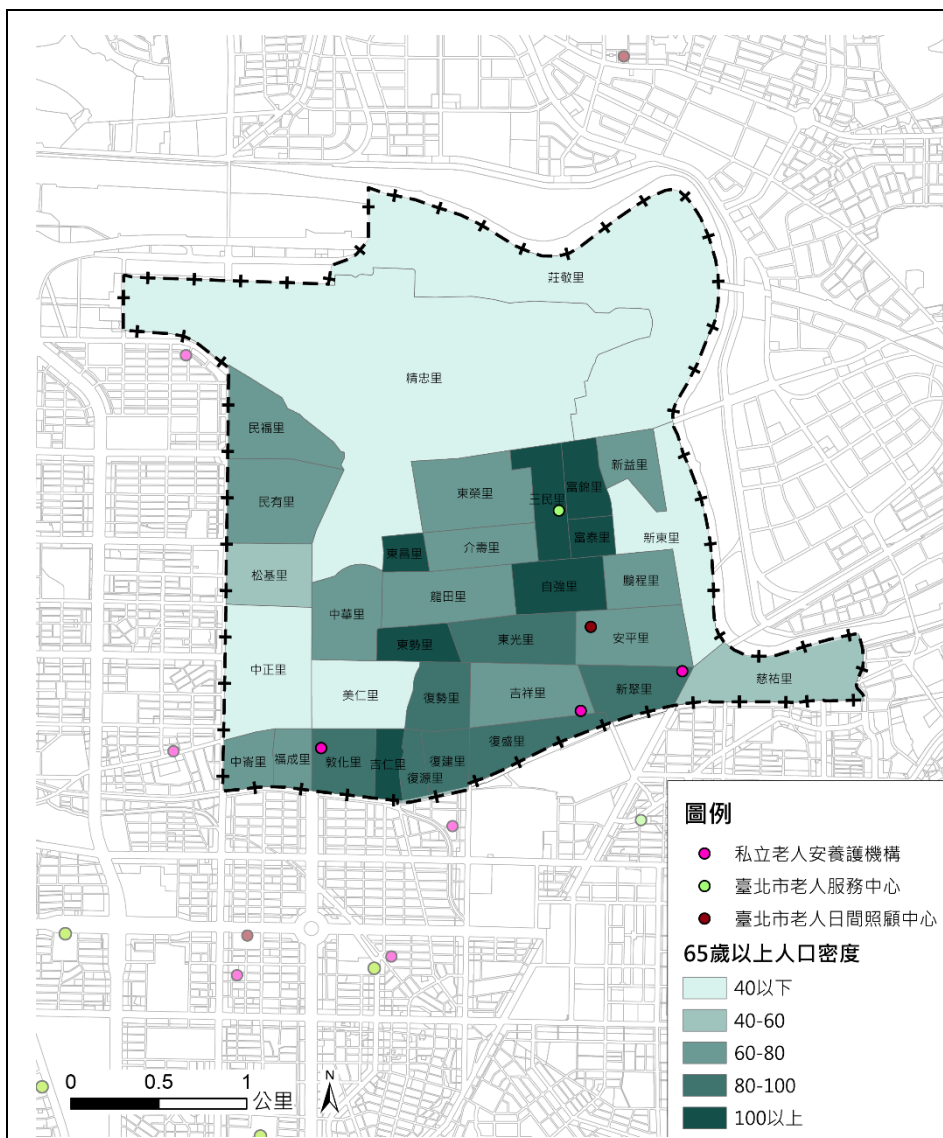


圖9 松山區高齡人口與高齡照護機構位置示意圖

資料來源：本計畫分析及繪製。

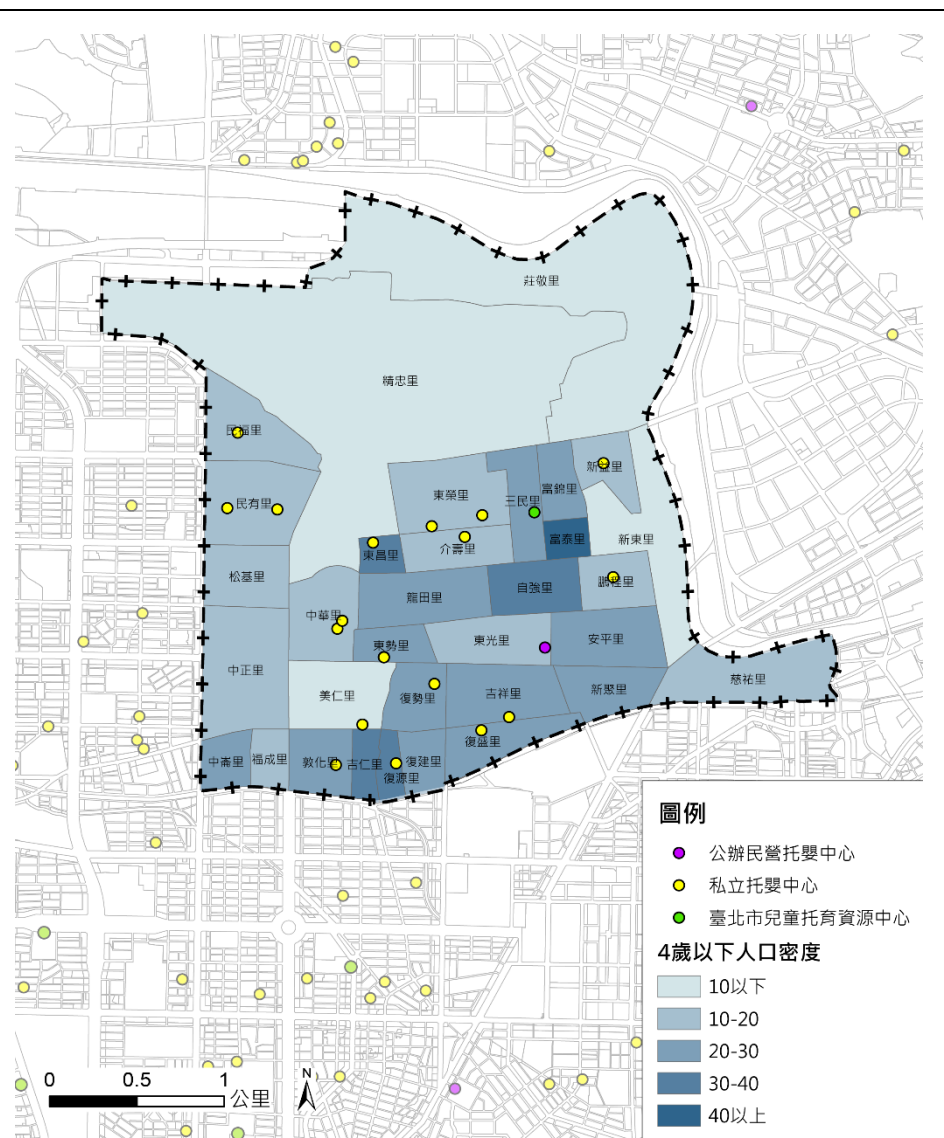


圖10 松山區幼齡人口與幼齡照護機構位置示意圖

資料來源：本計畫分析及繪製。

(四) 戶數與戶量

民國 106 年 12 月松山區總戶數為 80,552 戶，每戶平均 2.57 人，高於全市每戶平均 2.55 人。此外，地區總戶數逐年增加，而戶量則逐年遞減，顯示家庭結構可能由三代同堂的核心家庭漸趨向小家庭之型態。戶數與戶量統計詳表 7 所示。

表7 松山區歷年戶數、戶量統計表

年度	松山區		臺北市	
	戶數	戶量(人/戶)	戶數	戶量(人/戶)
96年	76,302	2.77	947,745	2.77
97年	76,678	2.74	958,433	2.74
98年	77,154	2.70	969,418	2.69
99年	77,919	2.68	983,237	2.66
100年	78,741	2.67	999,879	2.65
101年	79,619	2.65	1,017,063	2.63
102年	79,801	2.64	1,026,738	2.62
103年	80,073	2.63	1,037,402	2.60
104年	80,293	2.61	1,043,948	2.59
105年	80,313	2.59	1,047,284	2.57
106年	80,552	2.57	1,050,755	2.55

資料來源：臺北市政府主計處，資料統計至 106 年 12 月為止。

(五) 人口結構

松山區未滿 15 歲人口數為 30,849 人，佔全區人口數之 14.90%，15 歲至 64 歲人口數為 139,035 人，佔全區人口 67.17%，65 歲以上人口數為 37,104 人。區內老化指數為 120.28%，高於臺北市之 118.74%，顯示此區高齡化程度較臺北市平均值高，詳表 8、圖 11 所示。

表8 松山區人口年齡分布統計表

年度	松山區						扶養比 (%)	老化 指數 (%)	臺北市 老化 指數 (%)
	人口數(人)			人口比例(%)					
	幼年 (0-14 歲)	青壯年 (15-64 歲)	老年 (65歲 以上)	幼年 (0-14 歲)	青壯年 (15-64 歲)	老年 (65歲 以上)			
96年	36,929	148,211	25,846	17.50	70.25	12.25	42.36	69.99	74.43
97年	35,462	147,953	26,682	16.88	70.42	12.70	42.00	75.24	79.13
98年	34,201	146,570	27,224	16.44	70.47	13.09	41.91	79.60	83.43
99年	33,503	147,157	27,774	16.07	70.60	13.33	41.64	82.90	86.48
100年	33,101	148,323	28,524	15.77	70.65	13.59	41.55	86.17	88.31
101年	32,925	148,280	29,700	15.61	70.31	14.08	42.23	90.21	91.00

年度	松山區							臺北市	
	人口數(人)			人口比例(%)			扶養比(%)	老化指數(%)	老化指數(%)
	幼年(0-14歲)	青壯年(15-64歲)	老年(65歲以上)	幼年(0-14歲)	青壯年(15-64歲)	老年(65歲以上)			
102年	32,557	146,889	30,897	15.48	69.83	14.69	43.20	94.90	94.53
103年	32,232	145,842	32,399	15.31	69.29	15.39	44.32	100.52	99.41
104年	31,616	144,191	33,907	15.08	68.76	16.17	45.44	107.25	105.76
105年	31,333	141,425	35,568	15.04	67.89	17.07	47.30	113.52	111.73
106年	30,849	139,035	37,104	14.90	67.17	17.93	48.87	120.28	118.74

資料來源：臺北市政府主計處、臺北市松山區戶政事務所，資料統計至106年12月止。

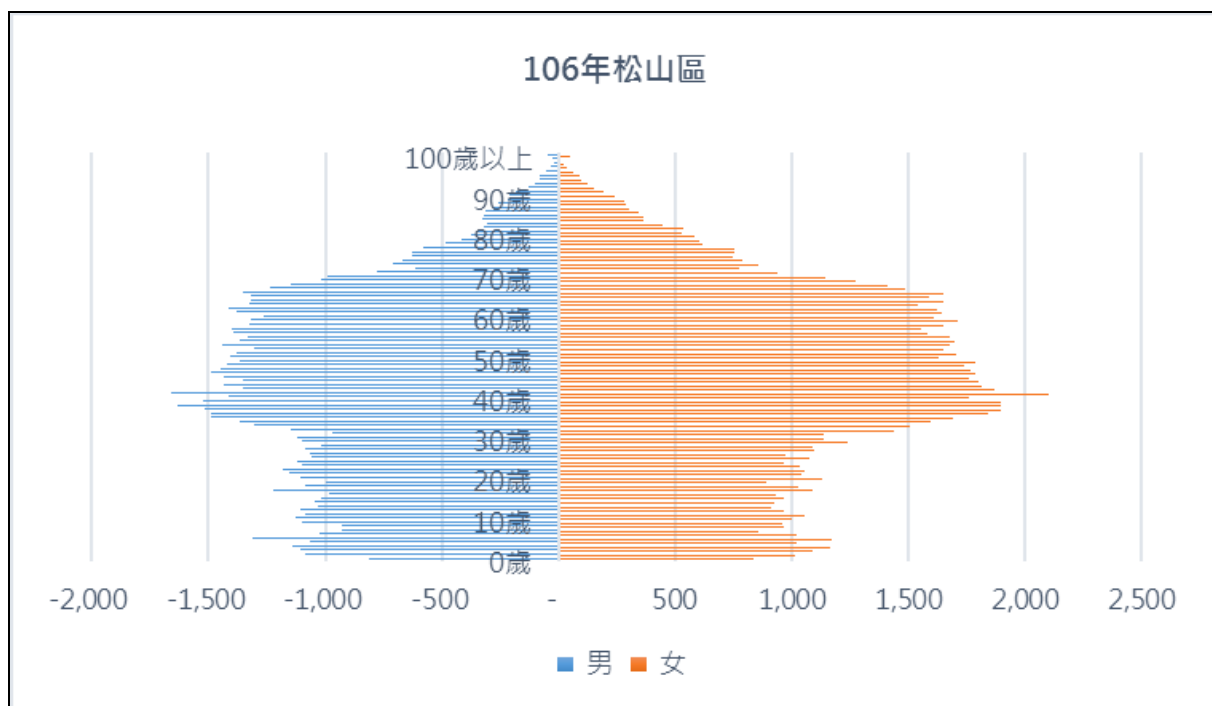


圖11 松山區 106 年底人口金字塔圖

資料來源：本計畫分析及繪製。

三、歷史文化資源及受保護樹木

(一) 古蹟

依文化資產保存法公告松山區有 1 處古蹟，為松山市場，詳圖 12 及表 9 所示。

表9 松山區古蹟一覽表

編號	名稱	類別	種類	創建/ 公告日期	地址	重要性說明
1	松山市場	古蹟	產業 設施	1909/ 2006	八德路 4 段 679 號	市場係因水運而商業活動興盛，自清代起逐漸形成市集，直至 1909 年興建松山市場延續至今，已達百年之久。

資料來源：臺北市政府文化局，資料統計至 107 年 05 月 18 日為止。

(二) 歷史建築

依文化資產保存法公告松山區有 2 處歷史建築，分別為松山機場第一航廈以及一號糧倉，詳圖 12 及表 10。

表10 松山區歷史建築一覽表

編號	名稱	類別	種類	創建/ 公告日期	地址	備註
1	松山機場 第一航廈	歷史 建築	其他	1963/2008	敦化北路 340-9 號	松山機場為我國第一座國際航站，歷經國際航線重要門戶及國內航線之盛況，見證國內經濟起飛，承載多數國人之記憶，具歷史文化價值。
2	一號糧倉	歷史 建築	產業 設施	-/2011	八德路二段 346 巷 3 弄 2 號	建物為二戰末期至光復初期臺灣糧食局公布之「統制倉」類型，其特色為檜木桁架，屋頂大跨距之大木結構，多層牆體，具有防濕、隔熱之效。對於早期糧倉使用方式之詮釋，有其意義，並具稀少性之價值。

資料來源：臺北市政府文化局，資料統計至 107 年 05 月 18 日為止。

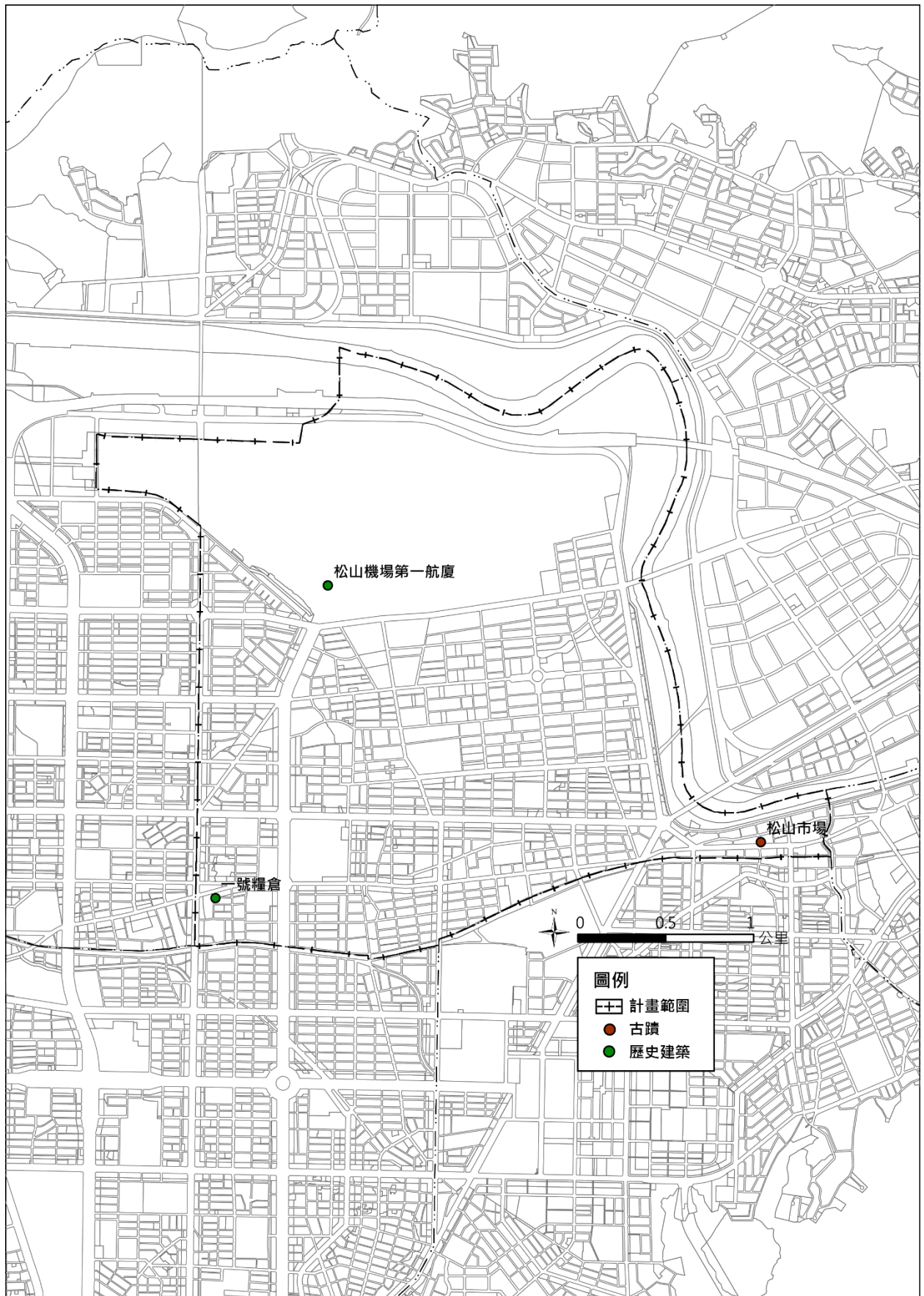


圖12 松山區古蹟及歷史建築分布示意圖

資料來源：臺北市政府文化局。

(三) 受保護樹木

松山區內為文化局列管之受保護樹木共有 50 株（資料統計至 107 年 05 月 18 日），主要分布於敦化北路兩側、松山車站周邊、臺北小巨蛋等地區，詳圖 13 所示。

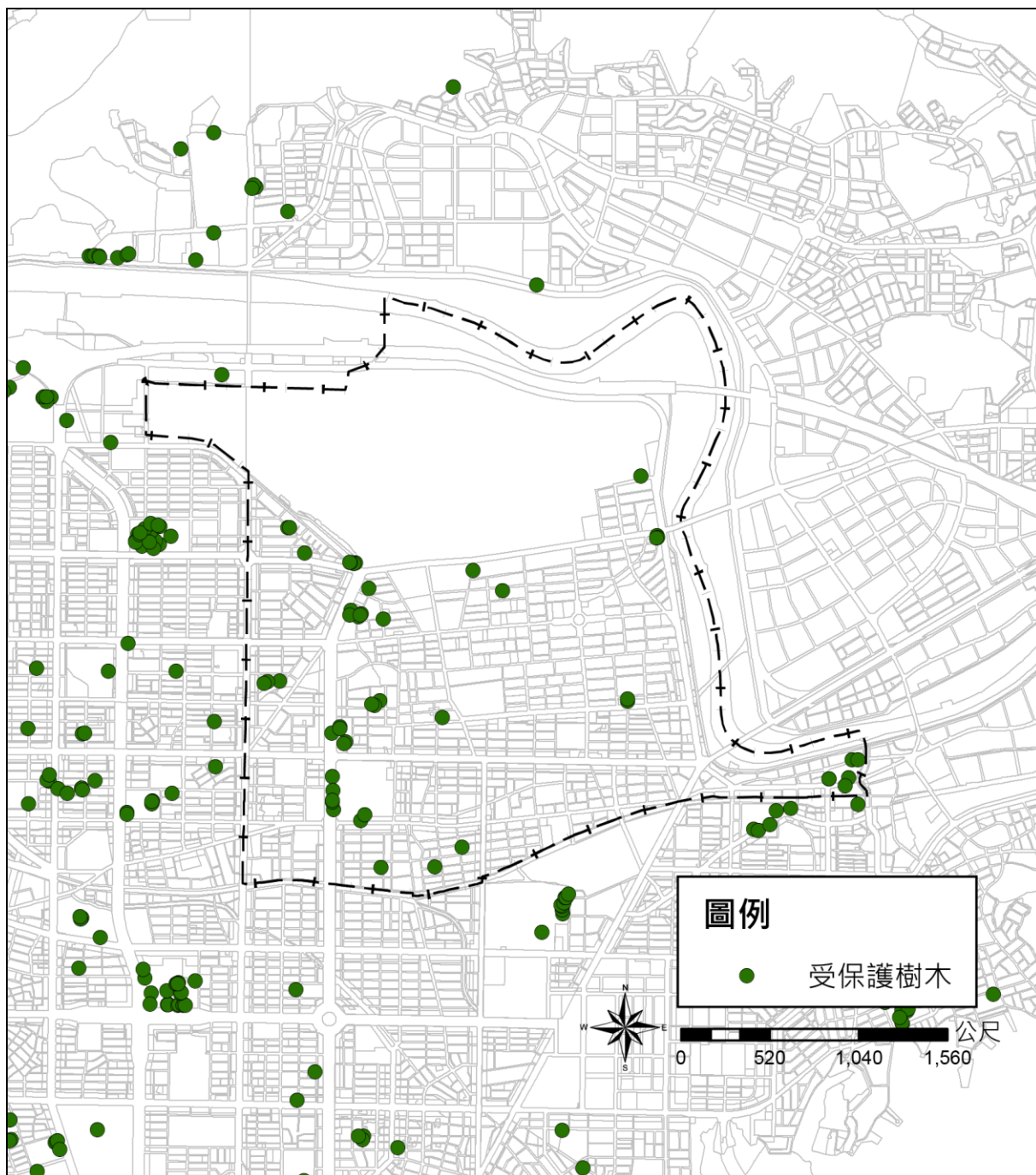


圖13 松山區受保護樹木分布示意圖

資料來源：臺北市政府文化局。

四、產業概況

(一) 各級產業人口分析

依行政院主計總處 105 年度工商及服務業普查資料，若以從業人數比例分析，松山區產業結構以三級產業為主，其中又以「批發及零售業」之從業人員為最多，其次為「金融及保險業、強制性社會安全」及「專業、科學及技術服務業」分別佔該區從業人員比例之 25.13%、14.61% 及 12.43%。

如以本市第三級產業從業人員比例來看，松山區三級產業從業人員佔本市之 13.03%，其中「運輸及倉儲業」佔本市 19.40% 為最多，其次為「專業、科學及技術服務業」及「支援服務業」，佔本市 18.25% 及 18.02%（詳表 11）。

表 11 臺北市及松山區 105 年行業人口組成情形統計表

產業(級)	行業別	松山區		臺北市		松山區之 各行業從 業人數佔 臺北市之 比例
		從業人員 數(人)	比例 (%)	從業人員 數(人)	比例 (%)	
二級產業	製造業	10,313	4.63%	144,842	8.09%	7.12%
	營建工程業	8,604	3.87%	78,600	4.39%	10.95%
	用水供應及污染整治業	262	0.12%	3,536	0.20%	7.41%
	電力及燃氣供應業	(D)	-	5,216	0.29%	-
	礦業及土石採取業	(D)	-	184	0.01%	-
	小計	-	-	232,378	12.98%	-
三級產業	批發及零售業	55,927	25.13%	521,258	29.11%	10.73%
	金融及保險業、強制性社會安全	32,512	14.61%	205,196	11.46%	15.84%
	專業、科學及技術服務業	27,658	12.43%	151,581	8.47%	18.25%
	支援服務業	23,634	10.62%	131,173	7.33%	18.02%
	運輸及倉儲業	18,434	8.28%	95,045	5.31%	19.40%
	出版、影音製作、傳播及資通訊服務業	14,189	6.38%	131,315	7.33%	10.81%
	住宿及餐飲業	12,721	5.72%	134,183	7.49%	9.48%
	醫療保健及社會工作服務業	5,325	2.39%	73,533	4.11%	7.24%
	不動產業	4,628	2.08%	35,349	1.97%	13.09%
	藝術、娛樂及休閒服務業	3,106	1.40%	20,656	1.15%	15.04%
	其他服務業	2,755	1.24%	32,686	1.83%	8.43%
	教育業	2,122	0.95%	26,110	1.46%	8.13%

產業(級)	行業別	松山區		臺北市		松山區之 各行業從 業人數佔 臺北市之 比例
		從業人員 數(人)	比例 (%)	從業人員 數(人)	比例 (%)	
	小計	203,011	91.22%	1,558,085	87.02%	13.03%
	總計	222,547	100.00%	1,790,463	100.00%	12.43%

註1：本表係依「場所單位從業人員數」之數值降冪排序。

註2：-表示無數值；(D)表示不陳示數值以保護個別資料。

資料來源：行政院主計總處 105 年度工商及服務業普查。

(二) 生產總額統計

考量松山區一級產業(農林漁牧)從業人口比重相當地低，故暫不列入生產總額統計及行業組成及變動情形說明。依行政院主計總處 105 年度工商及服務業普查資料顯示，松山區二、三級產業產值以「金融及保險業、強制性社會安全」產值最高，其次為「批發及零售業」及「專業、科學及技術服務業」，分別佔 26.09%、16.81%及 11.70%。

相較於全臺北市而言，松山區以「專業、科學及技術服務業」、「藝術、娛樂及休閒服務業」及「運輸及倉儲業」佔本市之 22.93%、20.74%及 19.55%，為松山區生產總額前三大產業。

表12 臺北市及松山區 105 年生產總額統計表

產業(級)	行業別	松山區		臺北市		松山區 場所單 位生產 總額佔 臺北市 之比例 (%)
		場所單位 生產總額 (千元)	比例 (%)	場所單位 生產總額 (千元)	比例 (%)	
二級 產業	製造業	81,760,152	10.14%	976,032,911	13.38%	8.38%
	營建工程業	43,181,160	5.36%	375,454,245	5.15%	11.50%
	用水供應及污染整治業	975,235	0.12%	16,334,867	0.22%	5.97%
	電力及燃氣供應業	(D)	-	105,723,520	1.45%	-
	礦業及土石採取業	(D)	-	766033	0.01%	-
	小計	-	-	1,474,311,576	-	-
三級 產業	金融及保險業、強制性社會安全	210,317,412	26.09%	2,351,916,939	32.24%	8.94%
	批發及零售業	135,570,054	16.81%	1,097,071,378	15.04%	12.36%
	專業、科學及技術服務業	94,322,470	11.70%	411,301,988	5.64%	22.93%
	運輸及倉儲業	80,352,489	9.97%	411,020,948	5.63%	19.55%
	出版、影音製作、傳播及	45,064,645	5.59%	612,463,338	8.39%	7.36%

產業 (級)	行業別	松山區		臺北市		松山區 場所單 位生產 總額佔 臺北市 之比例 (%)
		場所單位 生產總額 (千元)	比例 (%)	場所單位 生產總額 (千元)	比例 (%)	
	資通訊服務業					
	不動產業	36,162,481	4.49%	225,927,870	3.10%	16.01%
	支援服務業	26,873,269	3.33%	179,964,737	2.47%	14.93%
	住宿及餐飲業	22,456,545	2.79%	238,817,764	3.27%	9.40%
	醫療保健及社會工作服務業	11,678,257	1.45%	175,982,810	2.41%	6.64%
	藝術、娛樂及休閒服務業	7,593,771	0.94%	36,618,875	0.50%	20.74%
	其他服務業	3,918,808	0.49%	52,096,283	0.71%	7.52%
	教育業	2,135,226	0.26%	28,146,453	0.39%	7.59%
	小計	676,445,427	83.90%	5,821,329,383	79.79%	11.62%
總計		806,251,912	100.00%	7,295,640,959	100.00%	11.05%

註 1：本表係依「場所單位生產總額」之數值降冪排序。

註 2：(D) 表示不陳示數值以保護個別資料。

資料來源：行政院主計總處 105 年度工商及服務業普查。

(三) 行業組成及變動情形

依民國 100 年及 105 年行政院主計總處之工商及服務業普查結果顯示，二級產業中，以「製造業」之從業人數及家數皆為下降趨勢，且「製造業」生產總額降幅多達 32.01%。三級產業從業人數部分，以「批發及零售業」減少幅度較大。

另從生產總額面向來看，「教育業」減少總額最多，惟「藝術、娛樂及休閒服務業」從業人數及生產總額相較於民國 100 年大幅增加，顯示該地區二級產業成長幅度漸趨緩慢，三級產業成長幅度則逐年增加，松山區經濟結構已從製造、生產逐漸轉為工商、消費服務為主之產業型態。

表13 松山區 100 年與 105 年工商及服務業行業變動情形統計表

產業 (級)	行業別	場所單位 從業人數變化	場所單位 家數變化	場所單位 生產總額變化
二級 產業	製造業	-16.79%	-3.43%	-32.01%
	營建工程業	-4.48%	16.67%	-8.30%
	用水供應及污染整治業	-33.67%	28.57%	-5.90%
	電力及燃氣供應業	(D)	(D)	(D)
	礦業及土石採取業	(D)	-50.00%	(D)

產業 (級)	行業別	場所單位 從業人數變化	場所單位 家數變化	場所單位 生產總額變化
三級 產業	批發及零售業	-9.14%	-4.47%	-21.83%
	金融及保險業、強制性社會安全	17.16%	22.57%	39.42%
	專業、科學及技術服務業	3.98%	5.28%	13.25%
	支援服務業	9.41%	14.66%	32.10%
	運輸及倉儲業	4.85%	-26.71%	6.89%
	出版、影音製作、傳播及資通訊服務業	40.61%	15.34%	35.72%
	住宿及餐飲業	20.62%	19.03%	40.32%
	醫療保健及社會工作服務業	2.98%	-2.14%	24.91%
	不動產業	14.27%	17.29%	64.33%
	藝術、娛樂及休閒服務業	86.10%	50.24%	194.93%
	其他服務業	-2.99%	7.82%	6.75%
	教育業	47.26%	31.75%	-36.60%

註 1：(D) 表示不陳示數值以保護個別資料。

資料來源：行政院主計總處 100 年度、105 年度工商及服務業普查。

(四) 產業密度及代表性廠商分布

1. 產業密度分布

根據社會經濟統計地理資訊網 105 年 12 月統計資料，市中心（中山區、松山區、大安區、信義區）產業密度集中分布於沿街路線型商業區。其中松山區部分又以復興南北路、敦化南北路、南京東路、八德路、民生社區圓環之商業活動較為密集，詳圖 14。

2. 代表性廠商分布

根據臺灣經濟新報資料庫 103 年 TOP 3000 企業名錄，彙整臺北市大型企業坐落區位（詳圖 15），臺北市代表廠商主要分布於市中心區域、內湖科技園區、南港軟體園區等地。

松山區部分以運輸及倉儲業、金融保險業為代表性產業，因地理位置處於松山機場周邊，許多航空公司多集中於此，代表企業包括中華航空、遠東航空、國泰航空、香港航空、澳門航空、東亞運輸倉儲等吸引國內外業者設立。而金融保險銀行多分布於敦化南北路特定專用區，約 2,188 家，吸引外國金融銀行群聚，詳圖 16。

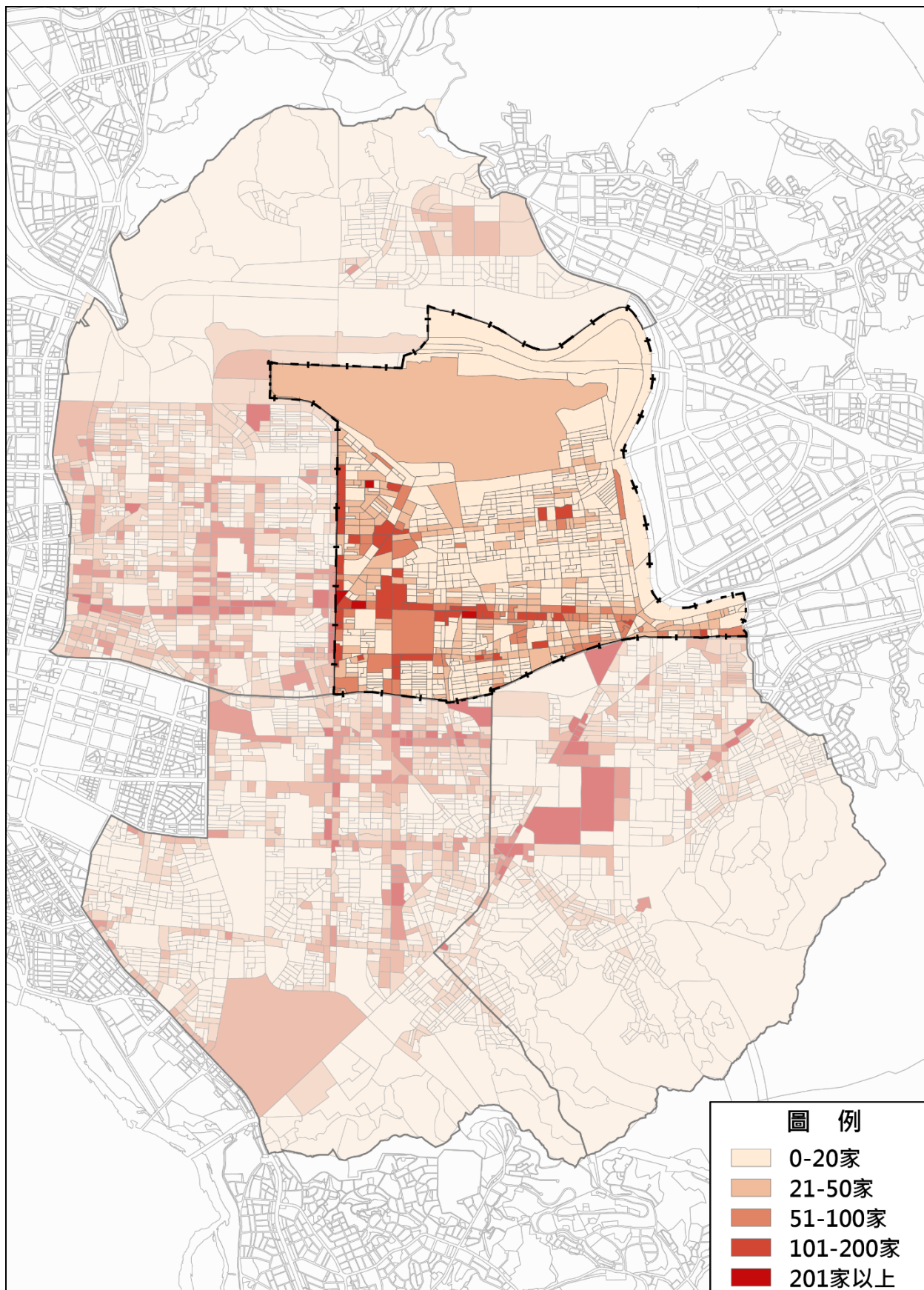


圖14 松山區產業密度分布示意圖

資料來源：國土資訊系統社會經濟統計地理資訊網，本計畫繪製。

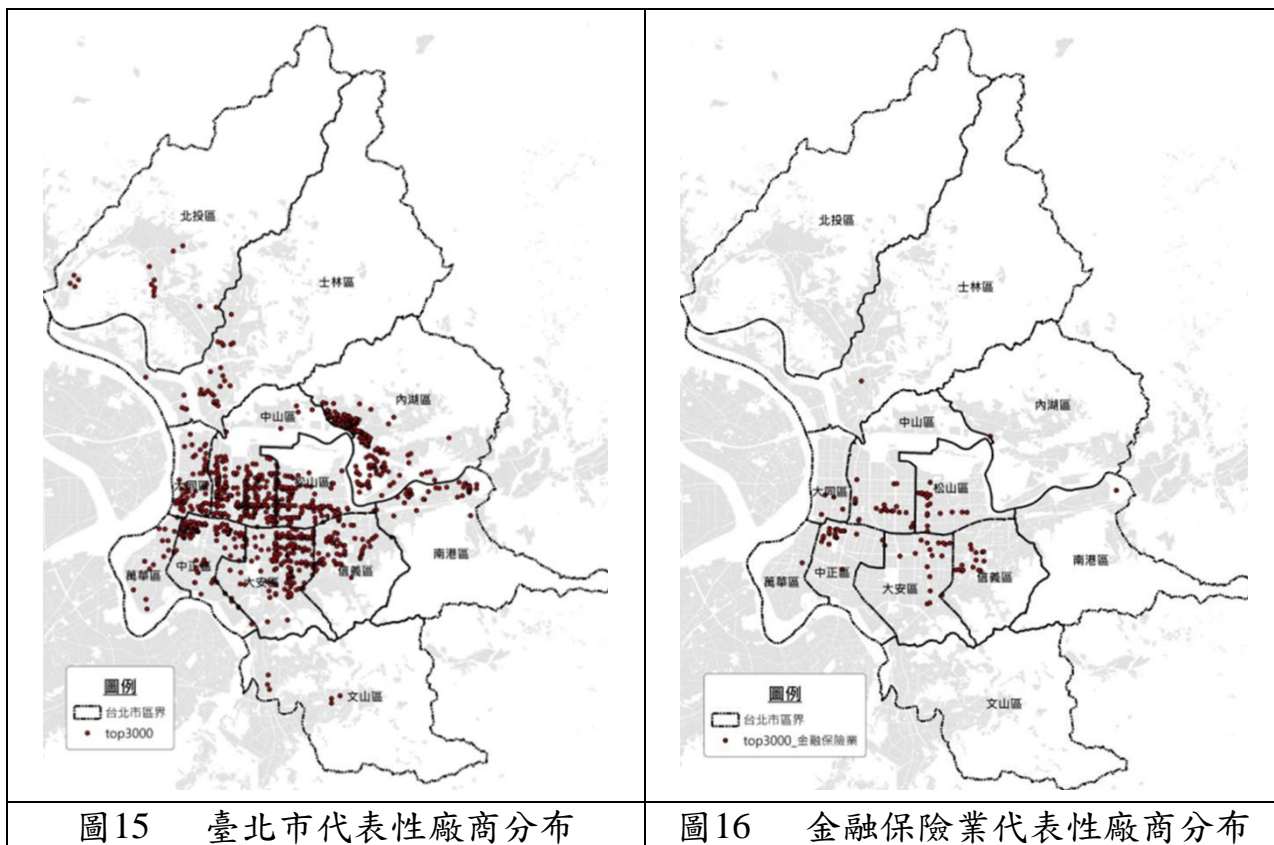


圖15 臺北市代表性廠商分布

圖16 金融保險業代表性廠商分布

資料來源：1.臺灣經濟新報資料庫 103 年 TOP 3000 企業名錄。
2.臺北城市產業發展策略規劃報告。

(五) 觀光產業發展情形

依本府觀光傳播局 105 年度之「來臺旅客在臺北市之消費及動向調查」資料顯示，國際旅客來臺次數持續成長，並自 101 年起，來臺人次比例已從 87% 成長至 91%，臺北市已成為來臺旅客首要造訪之地區。

105 年來臺旅客在臺北市平均每人每次消費 1,106.90 美元，每人停留臺北市超過 4.5 天；到訪臺北市觀光客，對臺北市整體旅遊經驗為滿意以上者達 91.30%。

另以 105 年度來臺旅客到訪臺北市遊覽觀光景點排名，依序為夜市 (79.19%)、臺北 101 (71.22%) 及故宮博物院 (53.22%) 等。

表14 105 年度受訪旅客在臺北市遊覽景點排名表

受訪旅客最喜歡的臺北市景點	104 年			105 年		
	104 年排名	人數	百分比	105 年排名	人次	百分比
臺北 101	1	2,670	73.45%	2	2564	71.22%
士林夜市	2	1,672	44.48%	1	2851	79.19%
故宮博物院	3	1,584	43.58%	3	1916	53.22%
西門町	4	1,308	35.98%	4	1623	45.08%
中正紀念堂	5	966	26.57%	5	1450	40.28%

受訪旅客最喜歡的臺北市景點	104 年			105 年		
	104 年排名	人數	百分比	105 年排名	人次	百分比
臺北東區	6	898	24.70%	(無)	-	-
國父紀念館	7	858	23.60%	6	1013	28.14%
饒河夜市	8	810	22.28%	1	2851	79.19%
陽明山	9	503	13.84%	10	448	12.44%
北投溫泉區	10	488	13.43%	9	575	15.97%
龍山寺	(無)	-	-	7	812	22.56%
士林官邸	(無)	-	-	8	673	18.69%
河濱公園	(無)	-	-	11	188	5.22%
大稻埕	(無)	-	-	12	145	4.03%

資料來源：臺北市政府觀光傳播局，來臺旅客在臺北市之消費及動向調查，104、105 年。
註：105 年排名第一為「夜市」，故將士林夜市及饒河夜市皆列為第一。

另從本市旅館登記數量來看，松山區旅館總數約為 39 間，佔全市之 6.88%。旅館類型多以一般旅館為主約 36 間，另有兩間國際觀光旅館為兄弟大飯店、西華大飯店，以及一間一般觀光旅館為量子酒店。

綜上所述，於市中心區而言，主要商業活動及觀光景點集中於中山區、信義區等，而松山區整體觀光景點以饒河夜市為主，並以提供優質居住環境、商務辦公空間等使用機能為導向發展。

表15 市中心區（中山區、松山區、大安區及信義區）旅館數量統計

旅館類型	松山區	中山區	信義區	大安區	市中心	臺北市
一般旅館	36	130	14	46	226	522
一般觀光旅館	1	8	1	1	12	18
國際觀光旅館	2	13	3	4	21	27
總計	39	151	18	51	259	567
佔全市之比例	6.88%	26.63%	3.17%	8.99%	45.68%	100.00%

資料來源：交通部觀光旅遊局，臺灣旅宿網統計資料，資料統計至 107 年 1 月。

五、都市發展文史脈絡

(一) 清領時期

松山位於臺北盆地東北方，區內有基隆河蜿蜒流過，原名「錫口」，原屬原住民平埔族遊獵捕魚的勝地，於康熙年間陸續有漢人來此定居開墾，並興建慈祐宮，成為地區居民之宗教信仰中心。

由於基隆河水運便利，「錫口」成為艋舺、噶瑪蘭和雞籠之間往返的必經之地，許多商品貨物從這裡轉運到各地，「錫口」逐漸發展蓬勃，至同治年間達到顛峰。而後隨著基隆河淤積，加上光緒年間鐵路開通，陸運取代水運，錫口逐漸失去昔日風光。

(二) 日據時期

1920年日人改「錫口」為松山，並設松山庄，隸屬臺北州七星郡，期間歷經數次改制及全市版圖擴增。日人在慈祐宮附近設立國語傳習所及公學校，也在學校附近設置員工宿舍，地區商圈逐漸形成。此外，工廠轉向錫口庄一帶發展，農地被劃為工業區，而因應戰爭，鋼鐵、機械等重工廠亦集中於松山庄設置。區內之臺北松山機場於1936年首航，當時稱為「台北飛行場」，除了日本線，亦有柏林、曼谷等國際航班。

(三) 光復時期

臺北市實施都市計畫後，松山區被列為工業、農業、住宅混合區，大型工廠紛紛設立。然而由於工業化污染嚴重，加上人口增加快速，才迫使工廠遷出，提供作為住宅用地。臺灣光復後，臺北市政府配合市區東向發展政策，將110公頃的稻田規劃為可供45,000人居住的住宅區，成為現今之民生社區，為臺灣第一座美式街廓示範社區。1990年3月，臺北市行政區重劃，原有16個行政區調整為12個行政區，將原松山區縱貫鐵路以南地區分割，與大安區部分區域合併，另行設置「信義區」。民國83年5月，因基隆河整治工程，將河道南移，重新調整區界，將舊宗及金泰兩里分別併入內湖、中山區，調整後本區分為33個里，面積約為928.78公頃。

六、土地使用現況分析

松山區以住宅使用為主，尤以民生社區著名，社區內生活機能完善；地區商業使用多分布於復興北路、民權東路、八德路等主要道路二側，其中敦化北路及南京東路一帶則以金融商務聚集為主；工業使用分布於塔悠路及大台北區瓦斯股份有限公司等兩處，詳圖 17。

（一）住宅區

松山區純住宅使用主要集中分布於民生社區（撫遠街東側、民生東路五段 27 巷周邊）、延壽街與健康路之間，以及八德路以南地區；另復興北路與敦化北路街廓內部亦以純住宅使用為主。

（二）商業區

路線型商業使用南北向主要沿復興南北路、敦化南北路、光復南北路，以及東西向沿民權東路、民生東路、南京東路、長春路、八德路等兩側道路為沿街式商業區。

區域型商業使用，分布於松山車站周邊及饒河街觀光夜市地區，以提供餐飲、零售等生活服務為主；另南京復興捷運站周邊為複合商業區，提供餐飲、事務所、百貨公司、零售、金融保險服務等。

（三）工業區

松山區內設有兩處工業區，分別為塔悠路工業區及大台北區瓦斯股份有限公司。

1.塔悠路工業區

塔悠路工業區屬位於塔悠路東側，基地狹長且零星，現況仍有幾間小型鐵皮工廠經營中，以汽車維修、零件販售為主。

2.大台北區瓦斯股份有限公司

大台北區瓦斯股份有限公司屬於第三種工業區，現況設有台北瓦斯公司八德及光復大樓，提供辦公及其他產業使用，現況調查區內已無瓦斯槽、儲氣槽設置，只有設置部分地下管線設備、部分工業使用需求作為工程搶救中心，以及汽修服務業使用等。

表16 松山區工業區現況統計表

名稱	土地使用分區	面積 (公頃)	使用率 (%)	已使用面積 (公頃)	尚未使用面積 (公頃)
塔悠路工業區	第二種工業區	0.16	81%	0.13	0.03
大台北區瓦斯股份有限公司	第三種工業區	1.28	90%	1.15	0.13

(四) 特定專用區

松山區特定專用區共五處。

- 1.民生東路新社區特定專用區位於民生東路及三民路周邊區域，為最早效仿美式都市計畫的開發區，具有完善的公園、街道規劃及文教設施分布，為提供優質住宅社區劃設。現況使用富錦街、民生東路以南及松山機場東側區域以純住宅使用為主；而三民路、民生東路兩側地區以商住混合使用為主。
- 2.敦化南北路特定專用區以提供金融、辦公、住宿及必要零售發展地區，現況兩側以商業使用及商住混合使用為主。
- 3.民生東路四段及光復北路劃設國際事務及公共服務特定專用區，現況為商業使用及政府機關使用為主。
- 4.慶城街周邊劃設金融服務專用區，現況為旅館、金融銀行、零售業、餐飲業等商業使用為主。
- 5.松南營區及周邊地區劃設特定專用區，松南營區目前國防部駐用中；慈恩廿六村設有空總營舍；新通航聯隊有行政大樓、營舍、游泳池、球場等設施以及飛航管制模訓大樓；富錦營區與慈恩四村現況為空地，作綠美化使用；國泰營區目前閒置無使用。

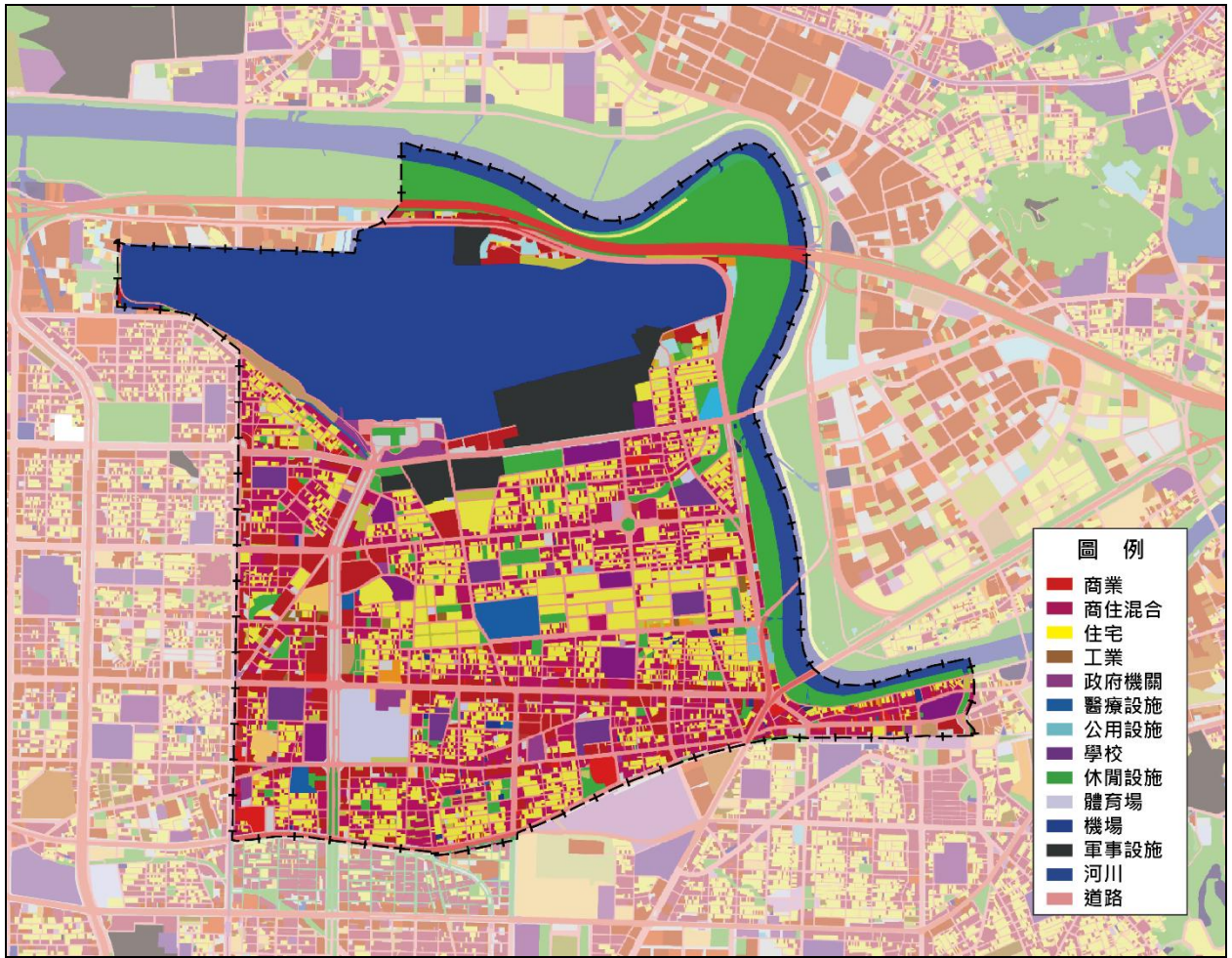


圖17 松山區土地利用現況示意圖

資料來源：國土利用現況調查成果資訊網；本計畫整理繪製。

七、地上物現況分析

(一) 建物樓層

松山區全區皆位於機場禁限建管制範圍，建築高度設計管制較為嚴格，區內以 4 至 5 層樓建物最多，多位於區內住宅區土地，包括民生社區等，佔總面積之 38.79%；其次是 1 至 3 層樓之建物，佔總面積之 22.55%，主要分布於塔悠路、健康路及寶清公園旁。區內 21 層樓以上之建物極少，僅占了 0.05%，位於民生社區中心旁。建物樓層分布情況詳如表 17 及圖 18 所示。

表17 松山區建物樓層統計表

樓層數	土地面積 (平方公尺)	百分比
1 樓-3 樓	483,941	22.55%
4 樓-5 樓	832,261	38.79%
6 樓-10 樓	473,462	22.06%
11 樓-20 樓	355,029	16.55%
21 樓以上	1,111	0.05%
總計	2,145,804	100.00%

資料來源：本計畫以地形圖資料分析統計。

(二) 建物屋齡

松山區內建物屋齡以 31 年以上為主，多位於南京東路兩側街廓內及民生社區等住宅區土地，健康路、延壽街一帶有許多國宅改建案，建物屋齡以 21~30 年為主。建物屋齡分布情況詳如表 18 及圖 19 所示。

表18 松山區建物屋齡統計表

屋齡	總樓地板面積 (平方公尺)	百分比
10 年以下	1,623,883	11.02%
11-20 年	1,828,051	12.40%
21-30 年	3,816,750	25.89%
31 年以上	7,473,299	50.69%
總計	14,741,983	100.00%

資料來源：本計畫以建照資料分析統計。

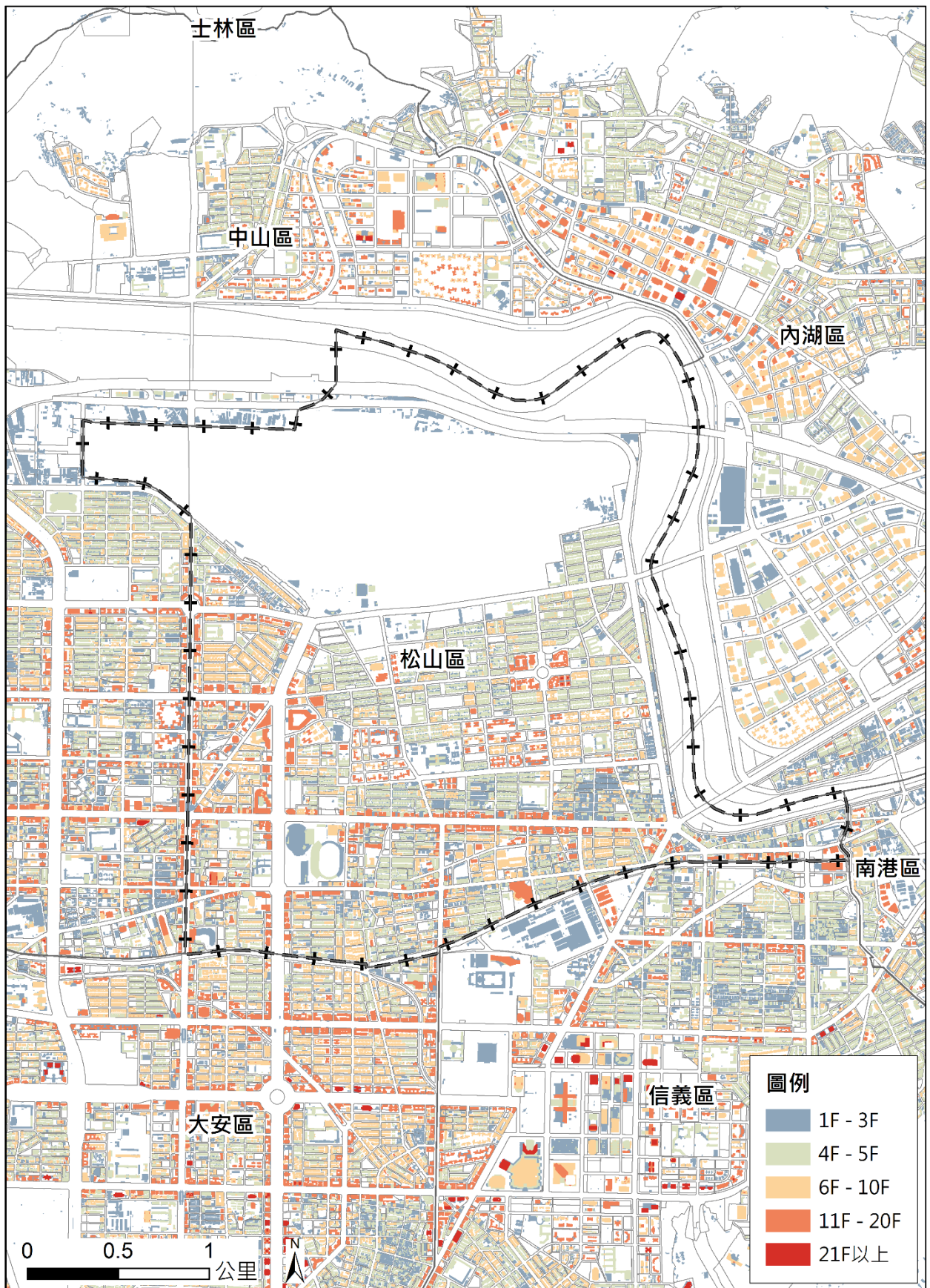


圖18 松山區建物樓層分布示意圖

資料來源：本計畫繪製。

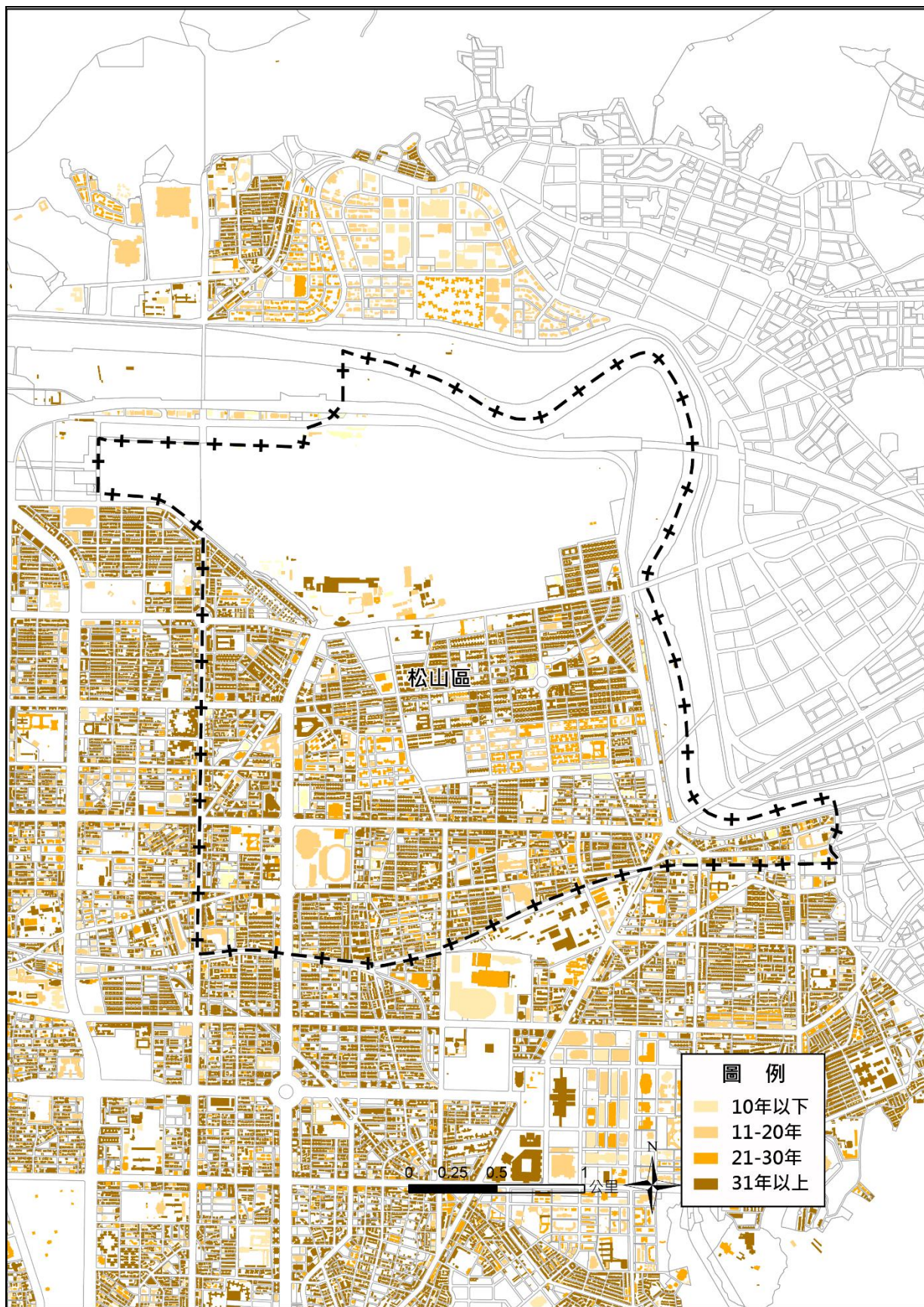


圖19 松山區建物屋齡分布示意圖

資料來源：本計畫繪製。

八、公共設施現況分析

松山區公共設施用地共 419.52 公頃，以北側松山機場面積最為廣大，屬於軍民合用機場，為首都型商務機場；另有機關用地、學校用地、公園、綠地、廣場用地、體育場用地、市場用地、停車場用地等公共設施，未開闢公共設施詳表 21、圖 22。

(一) 松山機場及其周邊地區

松山機場分布於臺北市松山區及中山區。其中松山區機場周邊土地使用分區包括農業區、機場用地、公園用地、停車場用地及加油站用地等，詳表 19、圖 20。

機場用地仍有約 13.71 公頃土地尚未徵收，主要分布於撫遠街 403 巷北側、濱江街南側，現況有汽修保養場、資源回收場、運輸業等使用。機場用地北側為農業區及加油站用地，農業區現況以汽修相關使用為主，加油站用地現況已開闢；機場用地東側公園用地、停車場用地皆有部分土地尚未徵收，現況皆為汽修保養場使用，詳圖 21。

表 19 松山區機場周邊土地使用分區面積統計表

使用分區	面積(公頃)	未徵收面積(公頃)	使用現況
農業區	0.96	-	宮廟、汽車零件販售、汽車修理廠使用等
機場用地	224.74	13.71	機場、汽修保養場、資源回收場、運輸業使用等
公園用地	0.88	0.83	汽修保養場使用
停車場用地	0.99	0.26	汽修保養場使用
工業區 (細部計畫為 加油站用地)	0.16	0.00	中油濱江大直橋站

資料來源：本計畫調查分析。

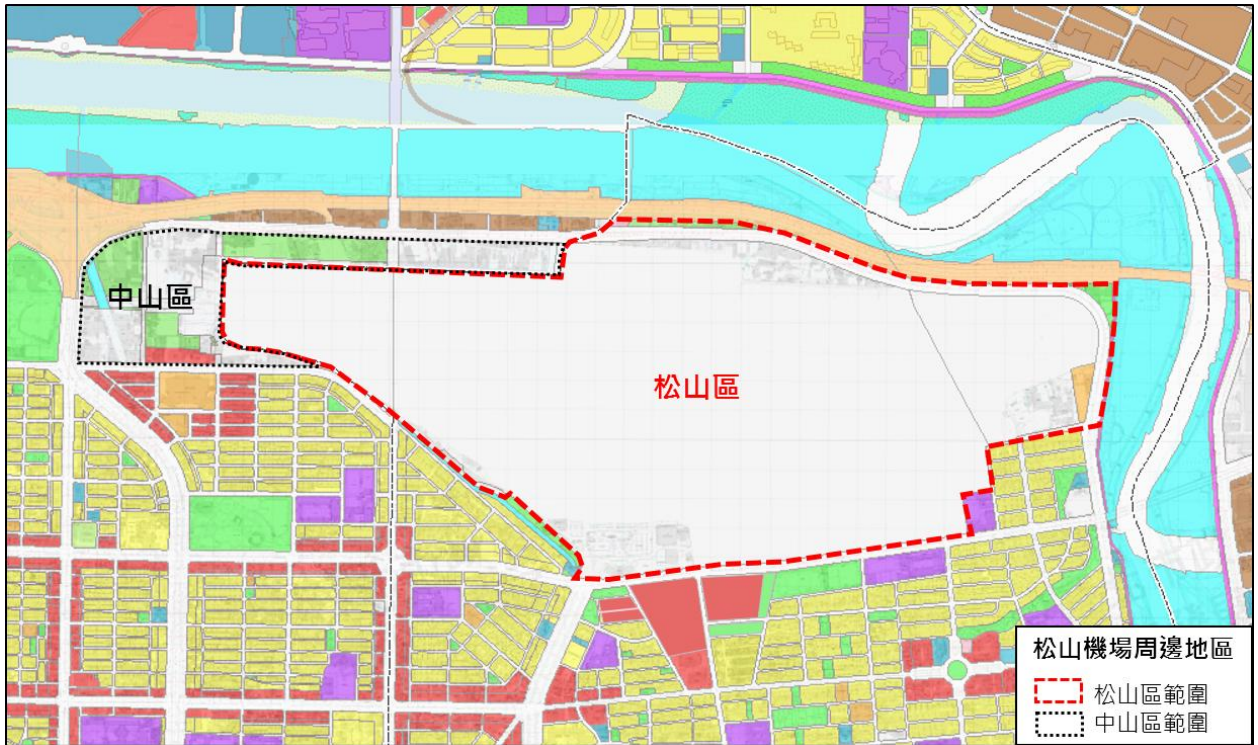


圖20 松山機場周邊地區範圍示意圖

資料來源：臺北市歷史圖資展示系統，本計畫整理繪製。

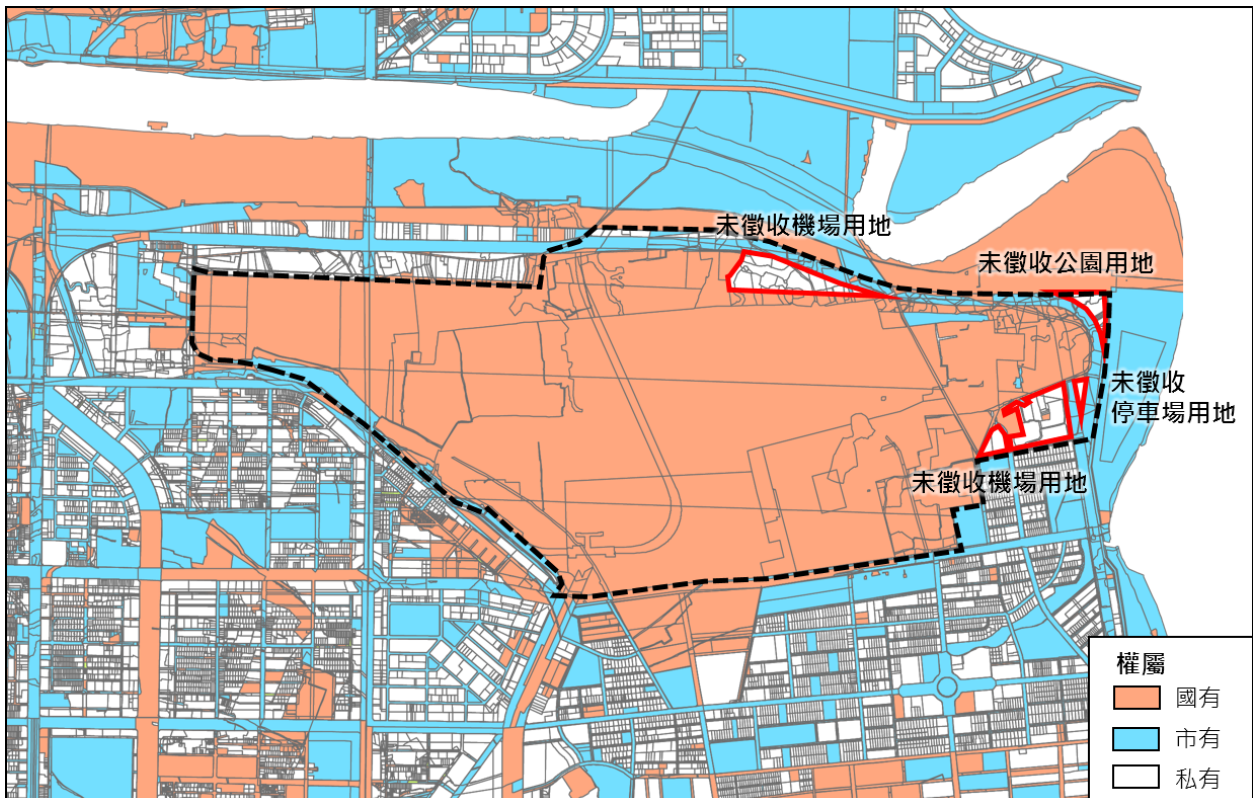


圖21 松山機場周邊土地權屬示意圖

資料來源：本計畫整理繪製。

(二) 機關用地

松山區機關用地共四處，面積為 0.87 公頃，現況為松山分局（中崙派出所）、臺北市榮民服務處、松山區行政中心、臺電發電維護中心等，現況皆已開闢。

(三) 學校用地

松山區主要計畫學校用地共 11.05 公頃，包括國小用地 6.09 公頃、國中用地 3.43 公頃及私立育達商職學校用地 1.53 公頃等，已全部開闢，詳表 20。

表20 松山區主要計畫學校用地資料統計表（106學年度）

類型	項目	班級數(班)	學生數(人)	每班平均人數(人)	每生平均享有校地面積(m ²)	校舍屋齡超過30年比例(%)
國小	敦化國小	93	2,634	28	8	85%
	松山國小	27	638	24	29	23%
	西松國小	43	1,148	27	22	71%
國中	敦化國中	72	2,055	29	13	4%
私立育達商業職業學校		142	6,827	48	2	25%

資料來源：臺北市政府教育局統計室（106學年度臺北市高級中等以下學校概況）；另「校舍屋齡超過30年比例」為本計畫分析估算。

(四) 公園、綠地、廣場

松山區主要計畫公園用地共 4 處，計畫面積 1.07 公頃，其中松山機場東北側公園用地（385 公園）尚未開闢，現況以汽車零售服務使用為主，其餘現況皆已開闢。公園兼廣場用地共一處，計畫面積 0.81 公頃，現況為復盛公園。廣場用地共一處，面積 0.09 公頃，現況為捷運松山站廣場。

(五) 體育場用地

松山區體育場用地共一處，計畫面積為 11.49 公頃，為臺北小巨蛋、臺北田徑場，現況已開闢。

(六) 市場用地

松山區市場用地共一處，計畫面積為 0.06 公頃，現況為松山市場。

(七) 停車場用地

松山區停車場用地共一處，計畫面積為 0.99 公頃，位於松山機場東側，現況部分開闢。

(八) 公用事業用地

松山區劃設公用事業用地共 0.23 公頃，提供電信、消防、郵政等區域性服務使用，現況已開闢。

(九) 交通運輸用地

包含交通用地、高速公路用地、鐵路用地、機場用地、道路用地等，共計 388.13 公頃。

(十) 水利設施用地

包含排水溝、抽水站及堤防用地等，共計 4.73 公頃，現況已開闢。

表21 松山區主要計畫未開闢公共設施內容說明表

使用分區	公共設施編號/名稱	面積(公頃)	土地權屬(公頃)		原計畫規定開闢方式	位置/現況
公園用地	385 公園	0.88	公有	0.05	依 91 年 7 月 2 日公告實施之「配合臺北市「松山撫遠街機場東側道路新築工程」變更農業區、道路用地為道路用地、公園用地、停車場用地及機場用地都市計畫案」由工務局在執行年度預算編列徵收取得。	松山機場東側
			私有	0.83		
停車場用地	停車場用地	0.99	公有	0.73	依 91 年 7 月 2 日公告實施之「配合臺北市「松山撫遠街機場東側道路新築工程」變更農業區、道路用地為道路用地、公園用地、停車場用地及機場用地都市計畫案」由交通局在執行年度預算編列經費支應。	松山機場東側
			私有	0.26		
機場用地	機場用地	224.74	公有	211.03	依 45 年 5 月 4 日公告實施之「臺北市都市計畫圖」規定。	松山機場
			私有	13.71		

資料來源：本計畫彙整。

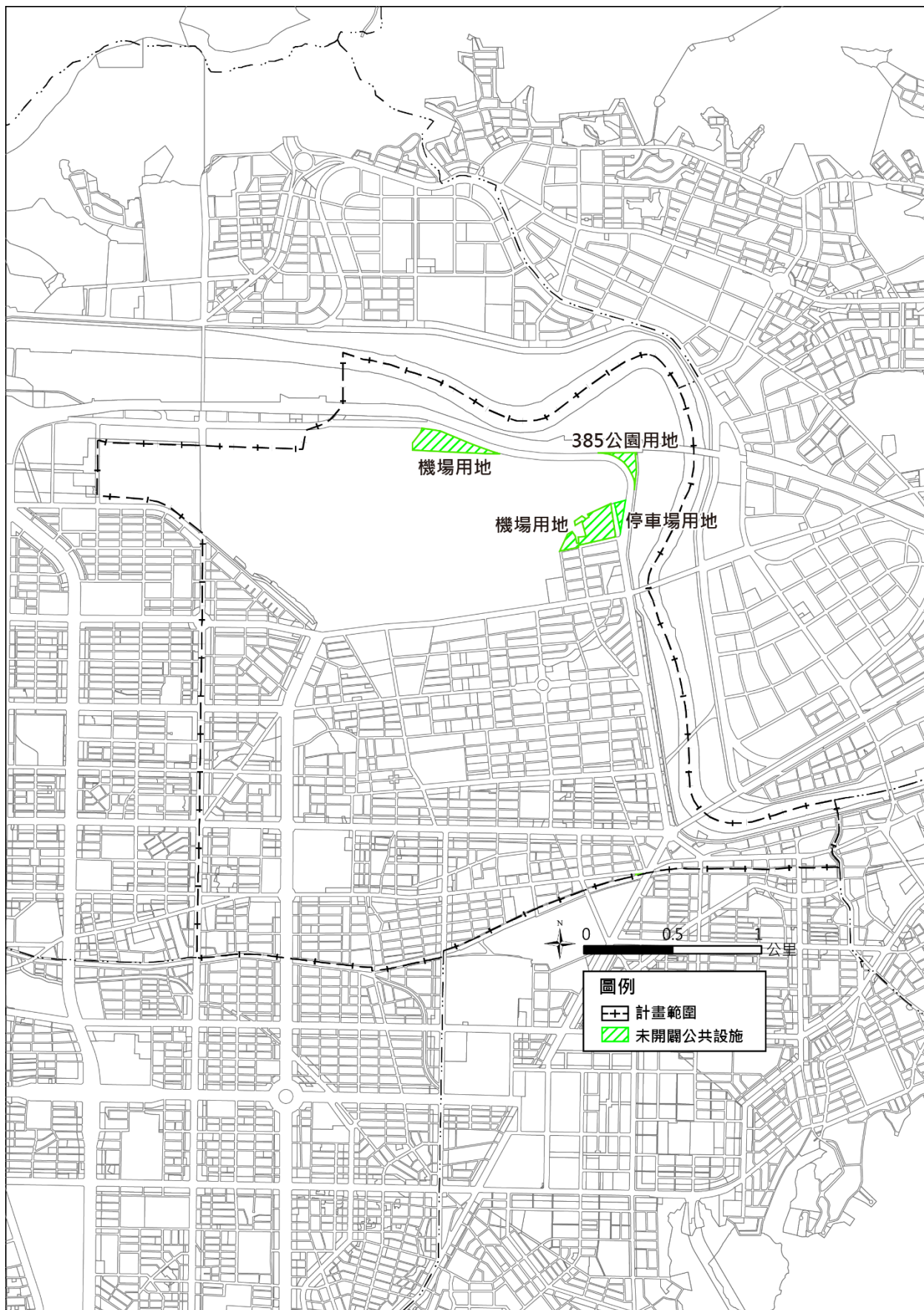


圖22 松山區未開闢公共設施用地分布示意圖

資料來源：本計畫繪製。

九、交通運輸現況分析

(一) 道路系統現況

1. 道路幾何特性分析

(1) 高速公路

中山高速公路（國道一號）行經松山區北側，可由西側圓山交流道或東側堤頂交流道與平面道路銜接，通往桃園或基隆等地。

(2) 快速道路

基河快速道路（環東大道）行經區內東南側，可通往內湖地區；南側市民大道高架道路，為臺北都會區重要的東西向交通幹道。

(3) 主要道路

主要道路包含東西向民族東路、民權東路、民生東路、南京東路、市民大道（平面段）；南北向則包括復興南北路、敦化南北路等。

(4) 次要道路

次要道路包含東西向濱江街、長春路、健康路、長安東路、八德路；南北向包括光復南北路、三民路、撫遠街、塔悠路、中坡北路等。

表22 松山區交通路網一覽表

道路類型	道路名稱	方向	路寬	車道數
主要道路	民族東路	東西向	11	單向 2 車道
	民權東西路	東西向	30-40	雙向 6-8 車道(含 2 公車道)
	民生東西路	東西向	18-40	雙向 4-8 車道
	南京東西路	東西向	40	雙向 6 車道(含 2 公車道)
	市民大道（平面段）	東西向	40	雙向 4 車道
	復興南北路	南北向	30-40	雙向 6-8 車道
	敦化南北路	南北向	70	雙向 8 車道(含 1 公車道)
次要道路	濱江街	東西向	40	雙向 8 車道
	長春路	東西向	20	雙向 4 車道
	健康路	東西向	30	雙向 6 車道

道路類型	道路名稱	方向	路寬	車道數
	長安東路	東西向	20	雙向 4 車道
	八德路	東西向	22	雙向 5 車道
	光復南北路	南北向	18-30	雙向 2-6 車道
	三民路	南北向	18	雙向 4 車道
	撫遠街	南北向	18	雙向 4 車道
	塔悠路	南北向	40	雙向 6 車道
	中坡北路	南北向	36	雙向 6 車道

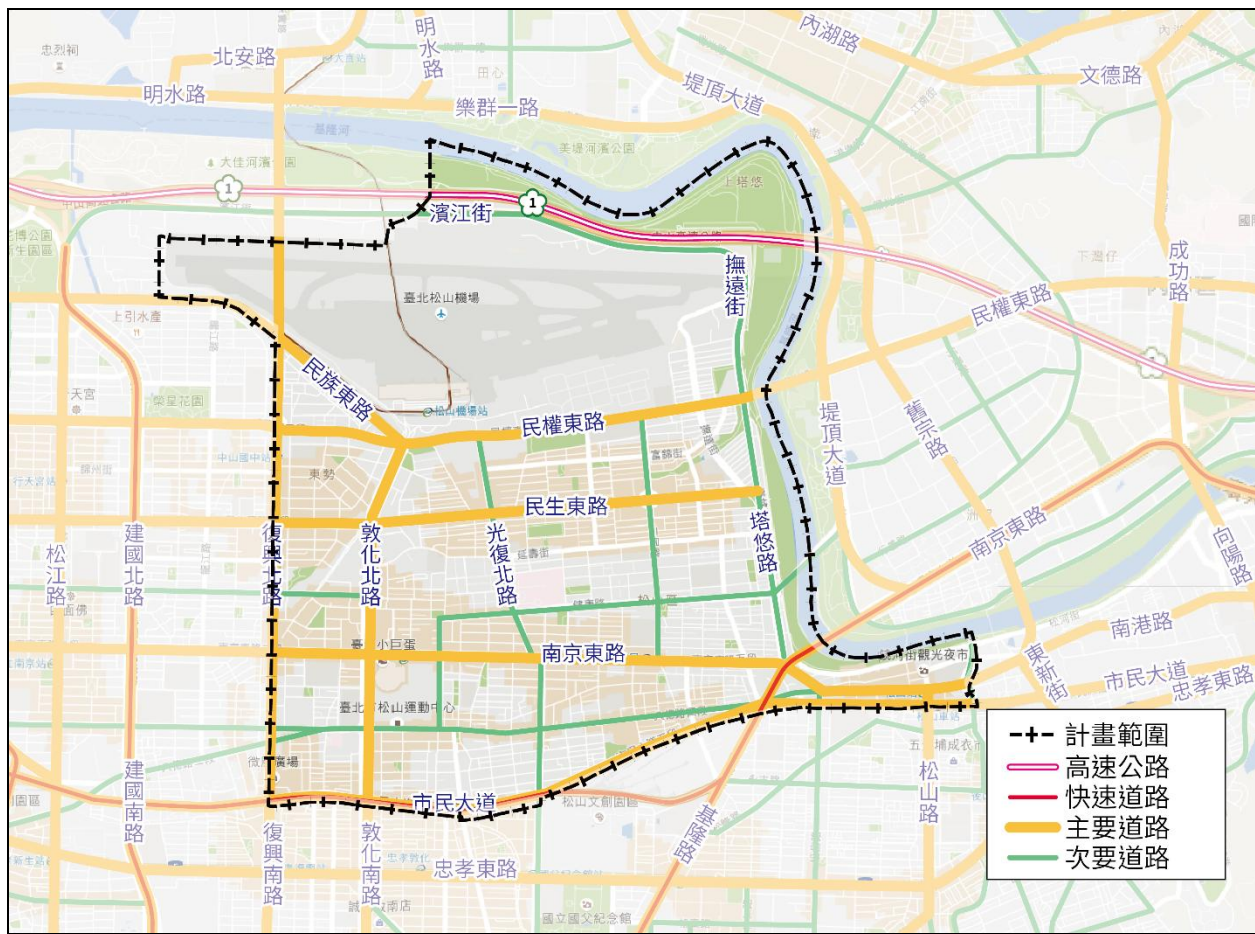


圖23 松山區道路系統現況示意圖

2.車流特性分析

依據臺北市交通管制工程處「106 年度臺北市主次要幹道行駛時間及延滯調查（秋季報告）」，松山區主要幹道尖峰時段道路平均服務水準，南北向道路中，復興南北路為 C 級、敦化南北路為 D 級、光復南北路為 D 級、塔悠路及基隆路為 D 級；東西向道路中，民族東路為 B-C 級、民權東路為 C 級、民生東路為 C 級、南京東路為 D 級、市民大道平面段為 C-D 級，詳圖 24。高架路段部分，市民大道高架為 C-D 級，詳圖 25。

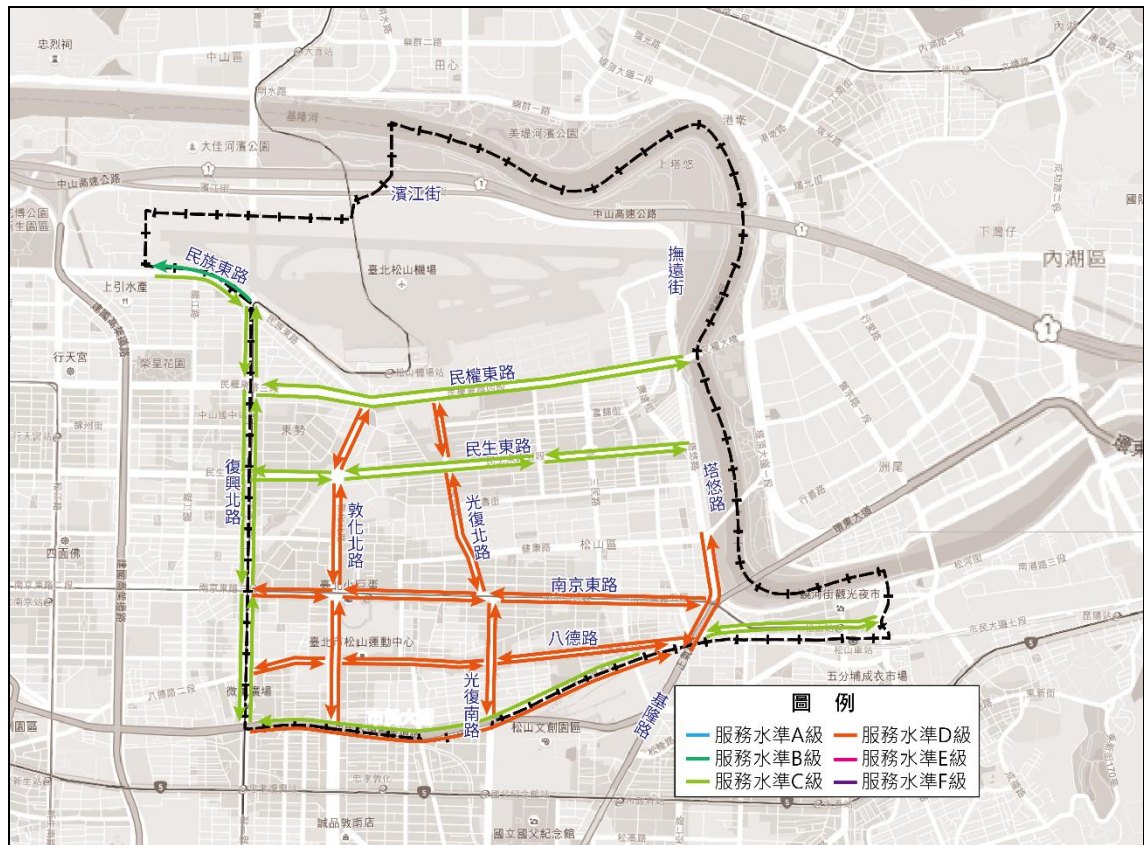


圖24 松山區道路系統服務水準分析示意圖

資料來源：臺北市交工處「106年度臺北市主次要幹道行駛時間及延滯調查」。

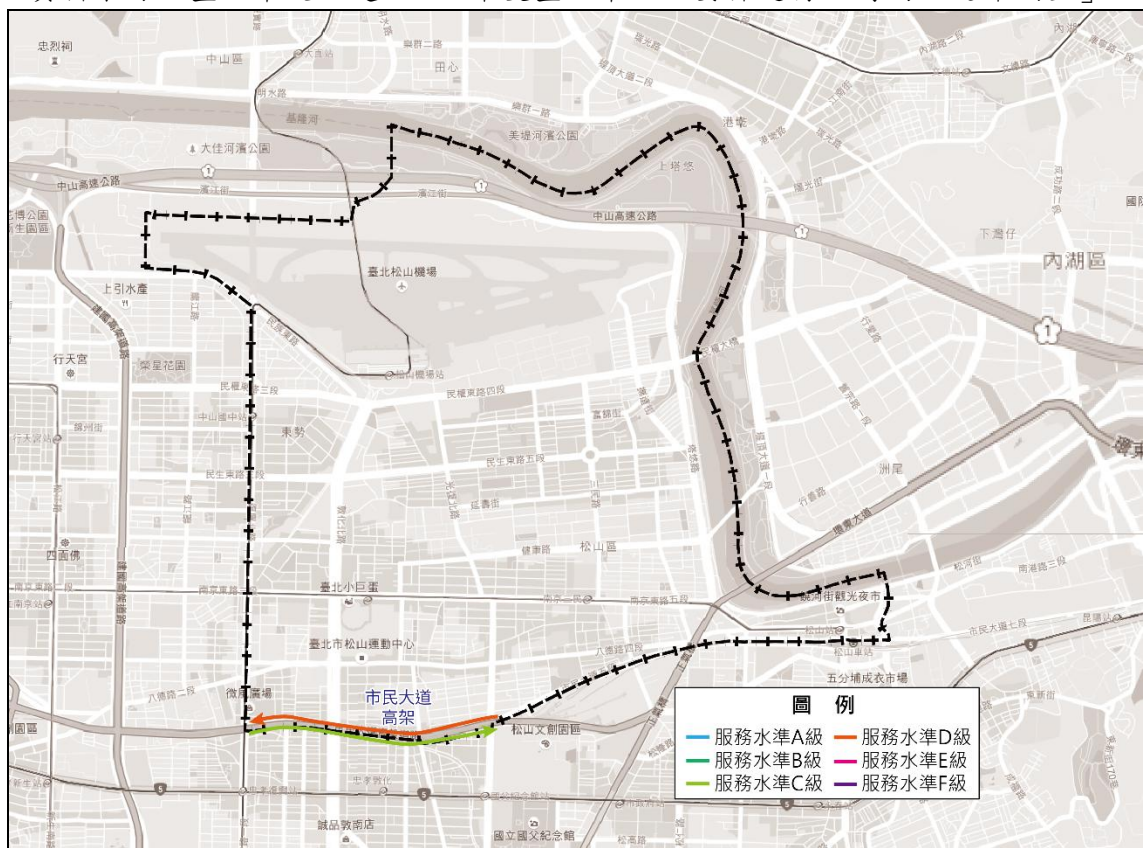


圖25 松山區高架道路服務水準分析示意圖

資料來源：臺北市交工處「106年度臺北市主次要幹道行駛時間及延滯調查」。

(二) 公共運輸系統現況

1. 捷運系統

松山區捷運有松山新店線及文湖線經過，共有 6 個捷運站分布其中。松山區捷運系統服務情形詳表 23 所示。

- (1) 捷運松山新店線：採高運量系統，全線皆為地下路線，沿南京東路、八德路上設置南京復興站、臺北小巨蛋站、南京三民站以及松山站，近三年總運量逐年增加，加上松山站結合臺鐵轉運之功能，提高運輸便利性。
- (2) 捷運文湖線：採中運量高架與地下化方式興建，自內湖經中山區至松山機場站，沿復興北路與中山站交界處設置中山國中站、南京復興站，以服務周邊住宅區居民及商業活動人潮為主，南京復興站可轉乘至文湖線，該站進出量於 106 年達兩千五百萬人次，為本區進出量最高之車站。而松山機場站為本區進出量最少之車站。

表23 捷運站總運量統計表

捷運站		101年	102年	103年	104年	105年	106年
臺北小巨蛋站	松山新店線	-	-	1,952,967	13,423,372	14,893,129	15,921,293
南京三民站	松山新店線	-	-	1,834,945	12,832,073	14,528,120	15,510,294
松山站	松山新店線	-	-	2,489,594	13,288,897	15,123,146	16,329,885
松山機場站	文湖線	3,305,661	3,562,618	3,814,415	3,993,840	4,184,272	4,038,041
南京復興站	文湖線/ 松山新店線	15,024,515	14,925,454	16,300,213	22,223,691	24,027,550	25,203,017
中山國中站	文湖線	10,253,438	10,091,478	10,401,535	10,528,275	10,512,694	10,321,110

註：單位為人次。

資料來源：臺北市政府資料開放平台。

比較松山區捷運站運量，各站晨峰約發生於上午八點左右，其中臺北小巨蛋站則是上午七點至八點；昏峰人數時間均較晨峰更長，昏峰時間約發生於下午六點至九點，其中臺北小巨蛋站及南京三民站則是下午五點至九點。晨昏峰時段以南京復興站人次最多。

2.公路客運

行經松山區公路客運計有 18 線，主要前往基隆、桃園、宜蘭等地，詳表 24 所示。

表24 松山區公路客運路線一覽表

項次	客運業者	路線	路線
1	基隆客運	1032	板橋→基隆
2	基隆客運	1061	臺北市→中山高速公路→新北市瑞芳區
3	基隆客運	1062	臺北市→中山高速公路→新北市瑞芳區→金瓜石
4	基隆客運	1088	臺北市南港區→基隆市(暖暖區)
5	新北客運	1191	中崙→台五線→基隆
6	三重客運	1211	臺北市政府→國道 1 號→長庚大學
7	國光客運	1800	基隆→中崙
8	國光客運	1802	基隆→三重[經松山機場]
9	國光客運	1840	松山機場→臺灣桃園國際機場
10	國光客運	1841	松山機場→南崁→臺灣桃園國際機場
11	國光客運	1842	松山機場→大園[經林口長庚醫院]
12	汎航通運	2002	臺北市→基隆市
13	中興大業巴士	2021	板橋→瑞芳
14	首都客運	5500	臺北市→新竹市
15	桃園客運	5116	桃園→臺北長庚醫院 [華夏飯店至松山機場]
16	臺中客運	9012	臺北市→北二高→臺中市
17	桃園客運、臺北客運	9025	臺北市松山區→國道 1 號→中壢
18	中壢客運、指南客運	9069	南港展覽館→國道 1 號→桃園市大有特區

資料來源：交通部公路總局，2018 年 7 月 30 日網站資料。

3.市區公車

目前臺北市聯營大型公車路線主要分布於復興南北路、敦化南北路、南京東路、市民大道及民生東路上，並可達臺北市、公館古亭地區、新莊、板橋等地，整體公路運輸環境堪稱便捷。

4.公共自行車

根據臺北市交通局資料顯示，松山區自行車道建置路段包含民權東路、民生東路、健康路、南京東路、市民大道、光復北路、敦化北路等部分路段，松山區 YouBike 設有 34 站，主要分布於捷運沿線地區，依據 107 年 4 月統計資料，松山區以捷運松山站租借次數最高，達一萬五千次以上，詳表 25、表 26 及圖 26。

表25 松山區自行車道建置路段綜理表

路段	起點	迄點	長度 (公尺)
松山路東側	忠孝東路	永吉路	460
市民大道 6~8 段部分路段	基隆路	研究院路	530
南京東西路兩側	南京東路 5 段 291 巷	寧夏路	10,420
三民路 (西側)	民權東路	南京東路	1,250
三民路 (東側)	民權東路	健康路	960
三民路 (三民圓環) 東側	-	-	280
中華公園周邊	敦化北路 145 巷	民生東路 4 段 80 巷	60
民生東路 3~5 段 (北側)	光復北路	新東街	1,090
民生東路 3~5 段 (南側)	復興北路	新東街	2,170
光復北路 (兩側)	民權東路	市民大道	3,660
光復北路 190 巷 (北側)	民生東路 4 段 80 巷	光復北路	212
光復北路 230 巷 (南側)	民生東路 4 段 80 巷	光復北路	198
健康路 (北側)	光復北路	塔悠路	1,300
健康路 (南側)	光復北路	塔悠路	1,310
健康路 35 巷 (東側)	光復北路 230 巷	光復北路 190 巷	180
富錦街 359 巷 2 弄	民生東路 5 段 69 巷	新中街	210
敦化北路 (東側)	富錦街	民權東路	100
塔悠路 (西側)	撫遠街	南京東路	780
塔悠路 (東側)	撫遠街	南京東路	780
新中街 (東西側)	民權東路 4 段	富錦街 359 巷 2 弄	180
撫遠街 (兩側)	民權東路 5 段	民生東路 5 段	946
撫遠街 403 巷 (南側)	撫遠街	塔悠路	210
民生圓環	-	-	140
市民金山南側橋下	-	-	150
健康路 15 巷	敦化北路 160 巷	-	230
光復北路 210 巷 (南側)	民生東路 4 段 80 巷	光復北路	140
健康路 35 巷	光復北路 210 巷	光復北路 190 巷	150
民權西路至民權東路 5 段 (雙側)	延平北路 2 段	塔悠路	11,460
敦化南路 (東側)	南京東路 4 段	仁愛路 4 段	1,480
市民大道 6~8 段 (南側)	基隆路	研究院路	4,800

資料來源：臺北市交通局。

表26 松山區 YouBike 租借使用量綜理表

YouBike 站名	租借量	YouBike 站名	租借量
饒河夜市	7,430	健康新城	5,054
民生光復路口	6,390	捷運松山站(3 號出口)	15,873
社教館	9,589	敦北公園	3,149
民生敦化路口	6,808	西松高中	5,431
中崙高中	6,351	三軍總醫院(松山分院)	4,082
民權運動公園	3,229	敦化長春路口	5,988
臺北田徑場	6,861	民有一號公園	3,961

YouBike 站名	租借量	YouBike 站名	租借量
民生活動中心	6,777	捷運南京三民站(3 號出口)	7,956
民權復興路口	3,811	復盛公園	3,220
三民公園	2,327	南京光復路口	6,206
新東公園	3,807	民生立體停車場	2,850
捷運南京三民站(1 號出口)	11,393	健安新城	5,950
捷運小巨蛋站(5 號出口)	12,934	中崙福成宮	3,340
捷運南京復興站(5 號出口)	12,789	塔悠疏散門	1,278
內政部營建署	6,376	松基公園	2,670
市民東興路口	5,480	南京東興路口	6,361
光復南路 22 巷口	8,055	新東街 51 巷口	2,788

資料來源：臺北市交通局，資料調查時間為 107 年 4 月。

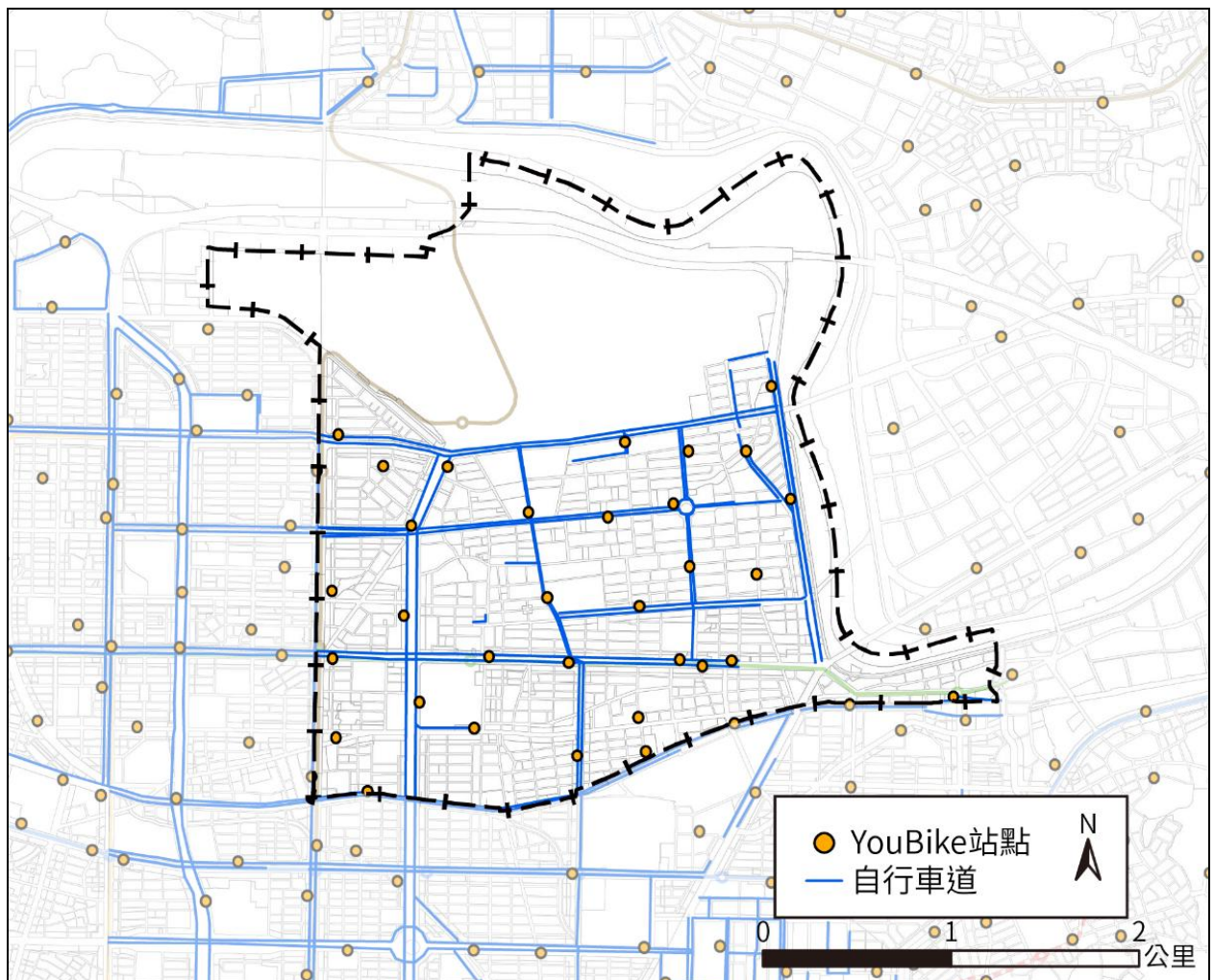


圖26 松山區自行車道及 YouBike 站示意圖

資料來源：臺北市交通局，資料統計至 107 年 5 月，本計畫繪製。

(三) 停車供需現況

依據臺北市停管處「105 年度臺北市汽機車停車供需調查（6 個行政區—北區）」內容，松山區停車供需調查共計 40 個交通分區，共有 155 個路外停車場及 814 個建物附設停車場，其中松山區之汽車尖峰小時發生於「17:00~18:00」，機車尖峰小時發生於「11:00~12:00」。

表27 松山區停車調查基本資料表

交通分區數	路外停車場數	建物附設數	行政區尖峰時段	
			汽車	機車
40	155	814	17:00~18:00	11:00~12:00

資料來源：臺北市停管處「105 年度臺北市汽機車停車供需調查（6 個行政區-北區）」。

表28 停車需供等級劃分一覽表

服務水準等級	停車需供比 (D/S)	備註
A	$D/S < 0.50$	停車情況良好
B	$0.50 \leq D/S < 0.75$	停車情況正常（尋找停車位時間少許）
C	$0.75 \leq D/S < 1.00$	停車情況接近飽和（尋找停車位時間可容忍）
D	$1.00 \leq D/S < 1.25$	停車情況達飽和（尋找停車位時間不可容忍）
E	$1.25 \leq D/S < 1.5$	停車情況嚴重飽和（尋找停車位時間已達嚴重不可容忍）
F	$D/S \geq 1.5$	停車情況十分嚴重飽和（尋找停車位時間已達十分嚴重不可容忍）

資料來源：臺北市停管處「105 年度臺北市汽機車停車供需調查（6 個行政區-北區）」。

1. 汽車

汽車平常日停車尖峰小時發生於 17:00~18:00。尖峰小時停車供給為 54,422 格（含建物附設），其中供給以路外停車場為主，實際停車數量為 49,019 輛，停車需供比值為 0.90（含建物附設），需供比等級為 C 級，如表 29 及圖 27 所示。

2. 機車

機車平常日停車尖峰小時發生於 11:00~12:00。尖峰小時停車供給為 64,193 格（含建物附設），其中路邊停車格約 70.84%、路外停車場約 29.16%，實際停車數量為 75,373 輛，停車需供比值為 1.17（含建物附設），需供比等級為 D 級，如表 29 及圖 28 所示。

整體而言，松山區汽車供給尚可滿足停車需求，主要來自路外建物附設停車場；機車供給無法滿足停車需求，路邊供給不足且路邊違規停

車數量偏高。

表29 松山區平常日汽機車分時統計一覽表

		供給數量				需求數量				需供比值				需供 比等 級 (含建 物)	需供 比等 級 (未含 建物)
		路邊	路外	小計 A (含建 物)	小計 B (未含 建物)	路邊	路外	小計 A (含建 物)	小計 B (未含 建物)	路邊	路外	小計 A (含建 物)	小計 B (未含 建物)		
汽 車	8-9	6,064	48,341	54,405	20,151	10,881	35,063	45,944	18,382	1.79	0.73	0.84	0.91	C	C
	9-10	6,073	48,347	54,420	20,166	11,611	35,849	47,460	19,898	1.91	0.74	0.87	0.99	C	C
	10-11	6,075	48,347	54,422	20,168	11,333	36,410	47,743	20,181	1.87	0.75	0.88	1.00	C	D
	11-12	6,084	48,347	54,431	20,177	11,740	36,928	48,668	21,106	1.93	0.76	0.89	1.05	C	D
	12-13	6,084	48,347	54,431	20,177	11,731	37,199	48,930	21,368	1.93	0.77	0.90	1.06	C	D
	16-17	6,064	48,347	54,411	20,157	11,762	36,801	48,563	21,001	1.94	0.76	0.89	1.04	C	D
	17-18	6,075	48,347	54,422	20,168	12,504	36,515	49,019	21,457	2.06	0.76	0.90	1.06	C	D
	18-19	6,103	48,333	54,436	20,182	12,126	36,000	48,126	20,564	1.99	0.74	0.88	1.02	C	D
	19-20	6,100	48,281	54,381	20,127	12,743	35,828	48,571	21,009	2.09	0.74	0.89	1.04	C	D
	20-21	6,923	48,281	55,204	20,950	12,473	35,533	48,006	20,444	1.80	0.74	0.87	0.98	C	C
機 車	8-9	34,046	30,147	64,193	39,015	45,676	21,343	67,019	47,916	1.34	0.71	1.04	1.23	D	D
	9-10	34,046	30,147	64,193	39,015	50,657	21,724	72,381	53,278	1.49	0.72	1.13	1.37	D	E
	10-11	34,046	30,147	64,193	39,015	51,164	21,928	73,092	53,989	1.50	0.73	1.14	1.38	D	E
	11-12	34,046	30,147	64,193	39,015	53,394	21,979	75,373	56,270	1.57	0.73	1.17	1.44	D	E
	12-13	34,046	30,147	64,193	39,015	52,437	22,019	74,456	55,353	1.54	0.73	1.16	1.42	D	E
	16-17	34,046	30,147	64,193	39,015	51,764	22,117	73,881	54,778	1.52	0.73	1.15	1.40	D	E
	17-18	34,046	30,147	64,193	39,015	50,615	21,999	72,614	53,511	1.49	0.73	1.13	1.37	D	E
	18-19	34,046	30,147	64,193	39,015	48,427	21,901	70,328	51,225	1.42	0.73	1.10	1.31	D	E
	19-20	34,046	30,147	64,193	39,015	47,494	21,720	69,214	50,111	1.39	0.72	1.08	1.28	D	E
	20-21	34,046	30,147	64,193	39,015	45,620	21,500	67,120	48,017	1.34	0.71	1.05	1.23	D	D

資料來源：臺北市停管處「105年度臺北市汽機車停車供需調查(6個行政區-北區)」。

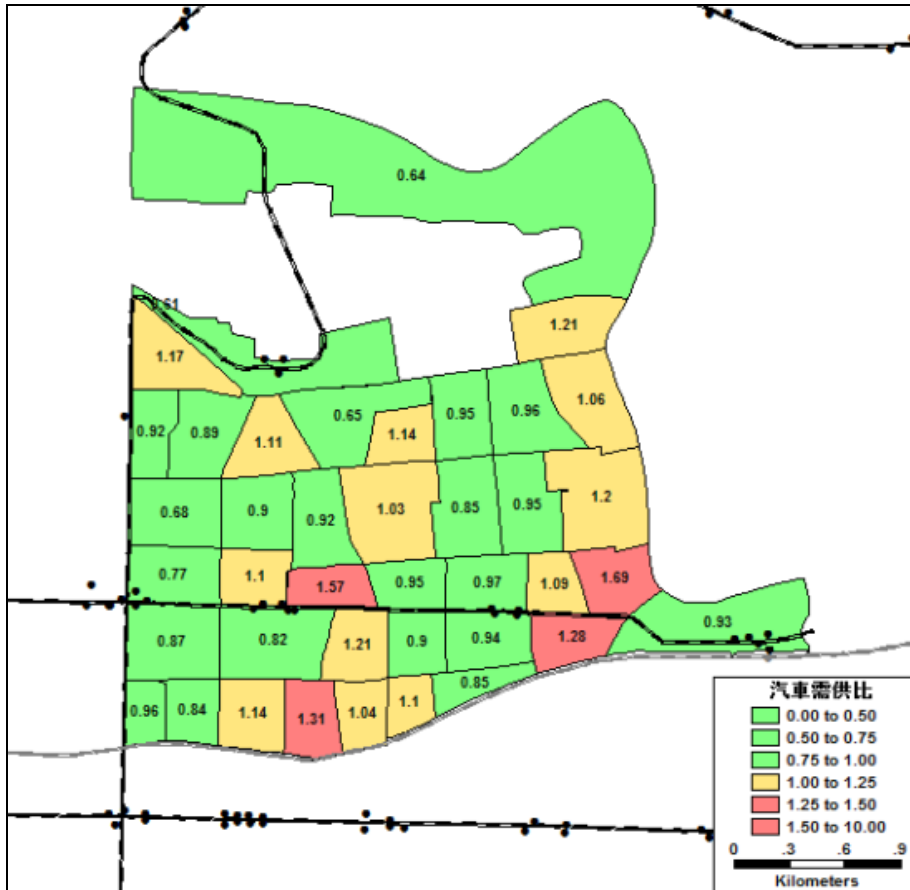


圖27 松山區汽車停車供需狀況分布圖

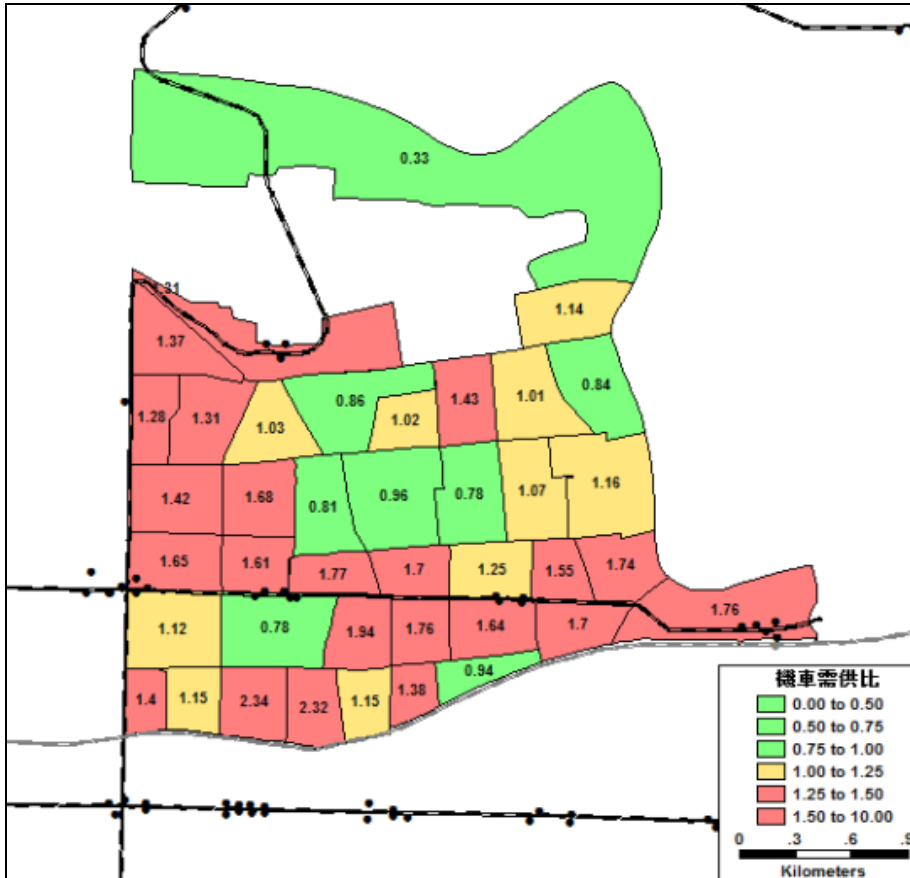


圖28 松山區機車停車供需狀況分布圖

資料來源：臺北市停車管理工程處，105 年度臺北市汽機車停車供需調查。

十、都市災害類型及分布

(一) 坡地災害

松山區位於臺北盆地東北側，北側鄰接基隆河，全區皆為臺北盆地中地勢平坦的地區，無坡地災害潛勢地區。

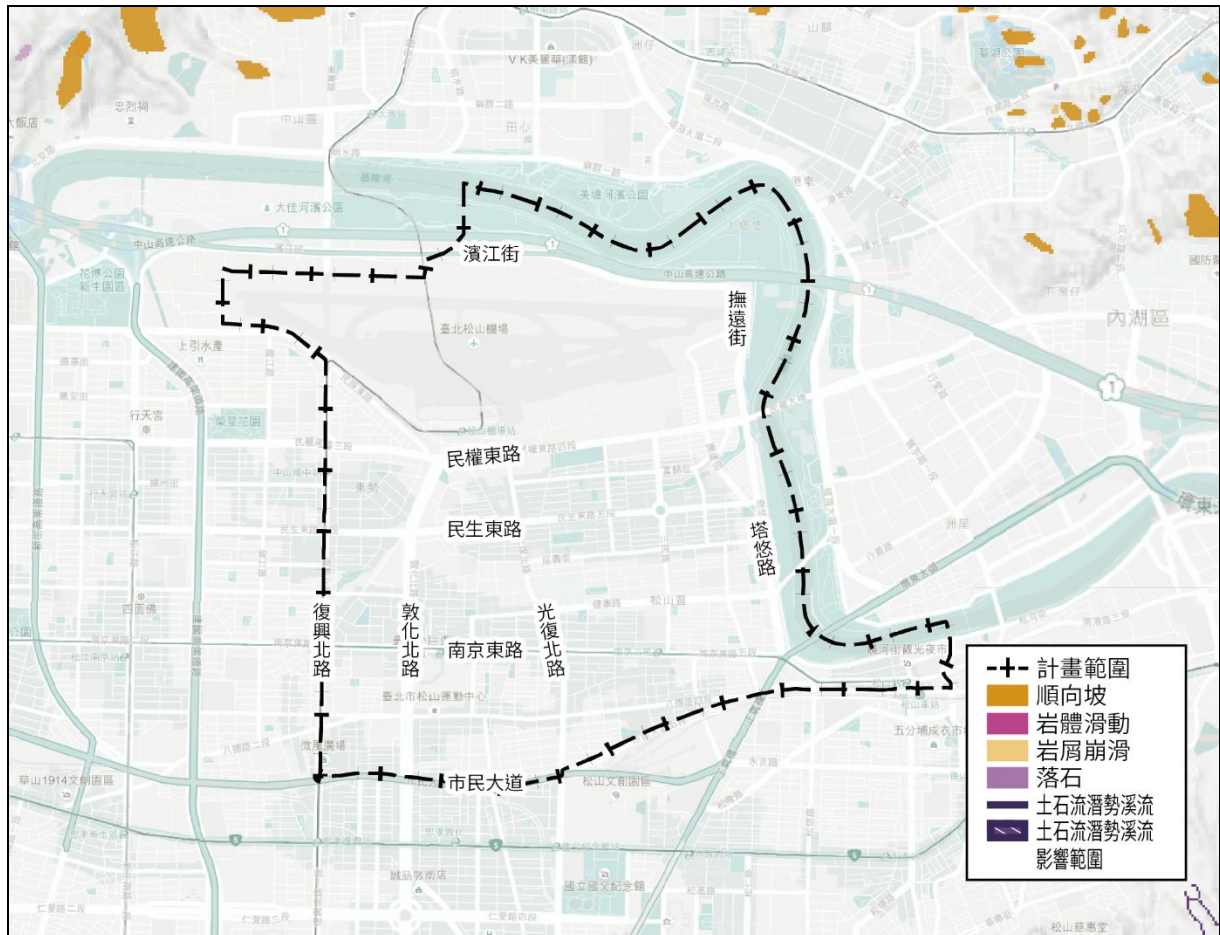


圖29 松山區坡地災害潛勢地區示意圖

資料來源：國家災害防救科技中心。

(二) 淹水災害

依據臺北市政府工務局降雨淹水模擬圖資，假設情境平均降雨強度每小時 130 毫米，由松山區降雨淹水模擬圖資顯示，主要影響地區分布於南京東路、敦化北路，以及基隆路等，淹水深度為 30 公分以下。

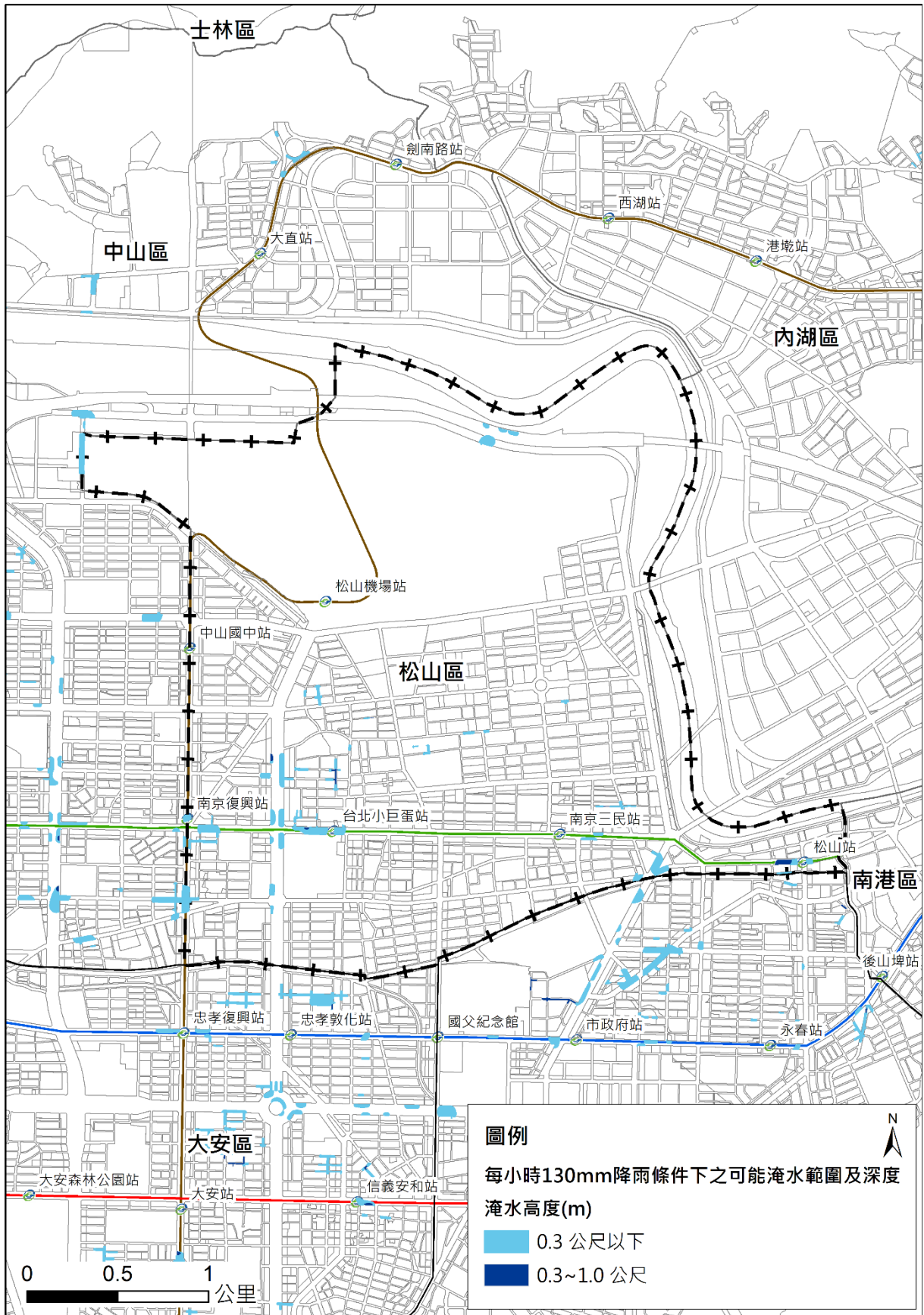


圖30 松山區降雨淹水模擬示意圖（130毫米/小時）

資料來源：臺北市政府工務局。

(三) 土壤液化災害

松山區土壤液化高潛勢地區主要位於饒河街、敦化北路兩側，而部分民生社區與臺北小巨蛋周邊為土壤液化中潛勢地區，其餘則為土壤液化低潛勢地區。

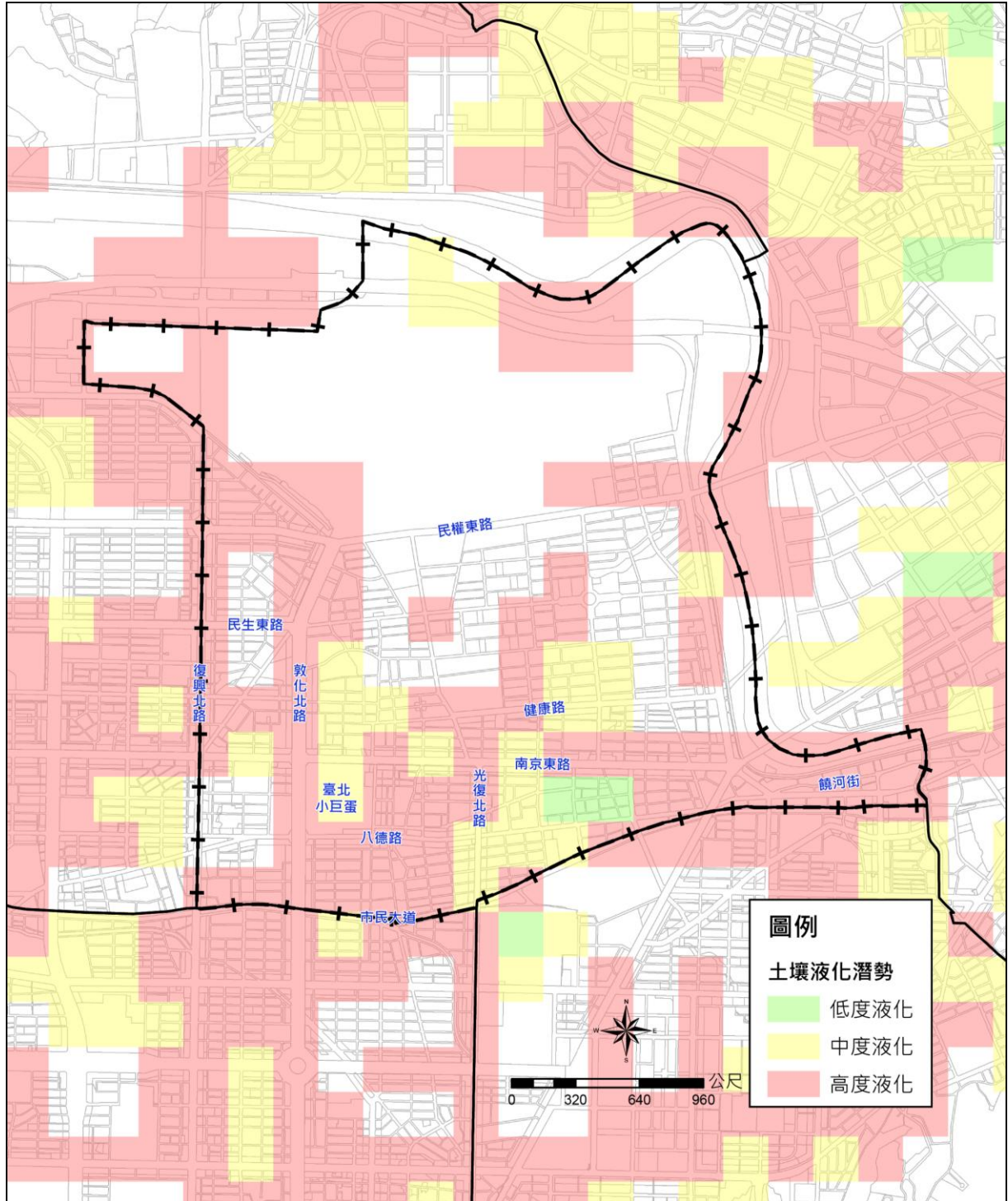


圖31 松山區土壤液化潛勢範圍示意圖

資料來源：臺北市政府工務局。

肆、上位及重大建設計畫

一、上位計畫

現行都市計畫應遵循國土計畫，確認國土計畫之優位性。國土計畫法於 105 年 1 月 6 日公布，其針對過去國土綜合開發計畫及區域計畫，進行法律位階的整合提昇，並且從過去提供指導性原則角色進一步法制化，提供法令依據。同時國土計畫體系之完備係針對全臺灣土地使用進行完整的功能分區，並建立使用許可制度，以維持和管理不同區域土地可使用的開發強度，藉此保護國土安全，促進整體的環境永續和國土復育工作。有關上位計畫對松山地區發展之指導與建議，詳表 30 所示。

表30 松山區上位計畫彙整表

相關上位計畫名稱	計畫範圍與性質	對松山區發展之指導與建議
全國國土計畫（內政部營建署，107年4月30日公告實施）	配合國土計畫法已於 105 年 1 月 6 日公布，並於同年 5 月 1 日施行。其立法目的係為因應氣候變遷，確保國土安全，保育自然環境與人文資產，促進資源與產業合理配置，強化國土整合管理機制，並復育環境敏感與國土破壞地區，追求國家永續發展。	由於臺北市均已發布實施都市計畫，依據國土計畫法相關規定，行政轄區均已發布實施都市計畫或國家公園計畫者，得免擬定直轄市、縣（市）國土計畫，故有關松山區相關規範仍依循都市計畫法相關法令。
全國區域計畫（內政部營建署，106年5月16日公告修正）	將全臺灣分為北、中、南、東等四個區域計畫，於國土計畫相關法令正式施行前，仍屬最高指導計畫	國土計畫法雖已通過，仍須待相關配套法令陸續實施，區域計畫才正式宣告不再適用。松山區係屬已發布都市計畫之地區，有關都市計畫劃定目的及檢討應依循都市計畫法相關規定辦理。
臺灣北部區域計畫（第一次通盤檢討）（內政部，84年）	對北部區域提出整體發展之構想	強化生活圈機能分工、都會區成長管理，整合運輸系統等，以塑造臺北市「多核心」的空間發展結構。
臺灣地區綜合開發計畫（內政部）	全國性的長期綱要性計畫	松山區被定位為20個生活圈中的臺北生活圈，同時以永續發展的理念配合臺北市之整體建設，使臺灣發展成為亞太營運中心。
臺北都會區實質規劃案（內政部）	基於區域計畫指導，規劃臺北都會區長期發展藍圖	松山區位於臺北都會區之「主都心」，即為臺北核心區，提供都會區一般服務，主要包含商業、金融、居住與辦公之功能。

相關上位計畫名稱	計畫範圍與性質	對松山區發展之指導與建議
臺北 2050 願景計畫 (臺北市政府, 104 年)	以實質空間發展計畫回應社會議題	提出「跨域型」(首都圈整合規劃)、「區域型」(公辦都更、松山機場遷移、西區門戶計畫、東區門戶計畫)、「地區型」(士林再生計畫、北投再生計畫、文山發展策略計畫、中正萬華再生計畫、大同地區再生計畫、內湖發展與內科 2.0、社子島開發計畫)以及「社區型」(公共住宅計畫、參與式預算)等不同層級之子計畫,建構出臺北未來 50 年的核心價值和信念。
臺北市未來 30 年都市發展願景綱要計畫-生態都市發展策略與行動方案	將全球的挑戰轉化為創造本市新未來的契機,創造一個 21 世紀的生態都市	擬定適合臺北生態城市的六大議題: Tree 綠意、Aqua 親水護水、Infrastructure 綠色公設、People 綠生活圈、Energy 節能減碳、Intelligent 智慧生態城,並針對議題提出相關之策略與行動計畫,以 2030 年為目標年,循續打造「更親水更健康之生態環境」,以達到永續臺北生態城市之願景。
臺北市綜合發展計畫 2010 (臺北市政府, 81 年)	針對全臺北市之整體性發展計畫	臺北市分為核心區與核心外環區,松山區北區定位為中高密度住宅區、南區定位為商業、行政區,基隆河沿岸地區定位為遊憩文化區。
修訂臺北市綜合發展計畫 (臺北市政府, 92 年)	修訂臺北市綜合發展計畫 2010, 順應整體外在環境變遷與未來發展趨勢	強化都市成長管理與永續發展的落實,建立國際化城市,延續八心六軸雙環,並提出以交通運輸導向的都市發展,同時打造各區特色,其中松山區係以提供優質住宅的居住環境為發展主軸。

資料來源：本計畫彙整。

二、重大建設計畫

(一) 大眾運輸計畫

目前行經松山區的捷運路線有松山新店線、文湖線共 2 條主線,另有捷運環狀線東環段(東側南北向軌道運輸系統)及民生汐止線等 2 條路線持續規劃中,期以逐步落實 TOD 理念,解決臺北地區各精華地區交通壅塞情形,並配合產業發展需求,達高品質與永續發展之目標。茲

說明如下：

1.捷運環狀線東環段（東側南北向軌道運輸系統）（規劃中）

為因應臺北市東側廊帶發展需求，配合港湖地區產業發展構想，藉由既有產業優勢，並以捷運東環段，發揮產業群聚之效益，進而串連大直休閒娛樂機能、信義計畫區金融商業服務、及內湖科學園區 2.0 發展計畫，使地區機能得以互相支援。

捷運環狀線東環段於 106 年 4 月底起展開可行性研究作業，待確認可行後，再依序報請中央核定，並依大眾捷運法接續辦理綜合規劃、環評作業等相關程序，於確認財源並編列預算後，賡續辦理都市計畫變更、用地取得，以及後續興建事宜。

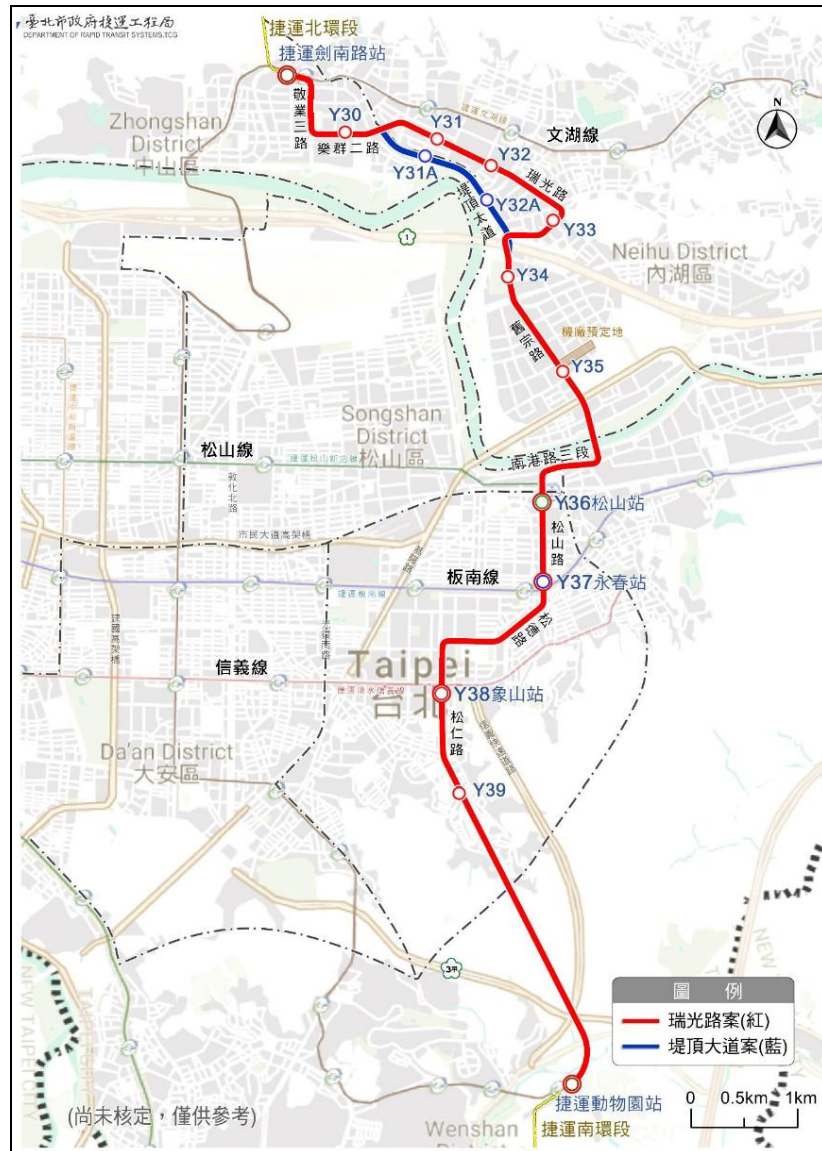


圖32 捷運環狀線東環段（東側南北向軌道運輸系統）行經路線示意圖

資料來源：臺北市捷運工程局。

2.捷運民生汐止線（規劃中）

捷運民生汐止線自大稻埕沿民生西路經淡水信義雙連站，穿過捷運中和新蘆線、文湖線後續沿民生東路往東至內湖區、汐止區，主線約 17.4 公里，設置 15 座車站，含地下車站 8 座，高架車站 7 座，支線約 2.23 公里，設置 3 座高架車站，採 A 型路權之中運量捷運系統。

捷運民生汐止線採以全線計畫一次核定、分期施工之推動策略，目前刻正進行綜合規劃階段，並於 106 年 4 月辦理環評調查，將持續辦理後續評估作業。



圖33 捷運民生汐止線路線示意圖

資料來源：臺北市政府捷運工程局。

(二) 松山機場遷移

由國土發展視野來看，北臺灣擁有人力資源、觀光資源、產業重鎮及交通網絡等各項資源，於產業發展及區域治理上，重大基礎建設應整合協調。由於松山機場面積狹小、跑道數量不足航廈老舊致擴建困難，且位於都會區中心，飛航範圍威脅都市安全，加上桃園機場捷運系統已於 106 年 2 月正式通車，於交通可及性上大幅提升，致松山機場遷移議題持續發酵。

有關松山機場遷移及再生規劃事宜，由於涉及面向廣且牽涉中央政策，須建立對話管道持續討論。爰此，本府前已於 104 年舉辦「松山機場遷建及再生論壇」，廣納各界意見與討論松山機場未來規劃願景，期望透過臺北市、新北市、桃園市及基隆市攜手合作共同治理，使松山機場周邊地區得以再生轉型，並俟桃園機場完成相關建設，將可啟動松山

機場遷移與再生作業，桃機公司於 106 年 6 月 8 日舉辦「2017 桃園機場發展論壇」，本府也重申松山機場遷移之政策方向。惟因案涉中央決策且議題面向廣泛及複雜，須持續與中央單位溝通，俟確立政策方向後，辦理松山機場遷移及再生後續規劃事宜。

(三) 松南營區及周邊營區

松南營區及周邊營區位於松山機場南側，包括松南營區、新通航聯隊、國泰營區及富錦營區等，總面積約 9.7 公頃，專案變更為特定專用區，基地西側松南營區、慈恩廿六村與國泰營區等基地，配合敦北民生商圈金融財經、商務定位，規劃作為商務觀光產業基地，以提供商務辦公、商場會展、活動串聯及觀光旅館為主。基地東側新通航聯隊部分土地配合民生社區優質社區定位，規劃做為市政建設儲備基地，以提供社區服務、產業支援、鄰里活動與社福設施使用為主。基地南側慈恩四村、富錦營區及新通航聯隊東側土地，配合地區開放空間系統配置，規劃作為公園用地，串聯周邊開放空間、鄰里公園與綠地，建立綠色廊道系統，提供都市優質休憩空間。其主要計畫及細部計畫變更案已於 107 年 8 月 13 日公告發布實施。



圖34 松南營區及周邊營區發展模擬示意圖

資料來源：臺北市政府都市發展局。

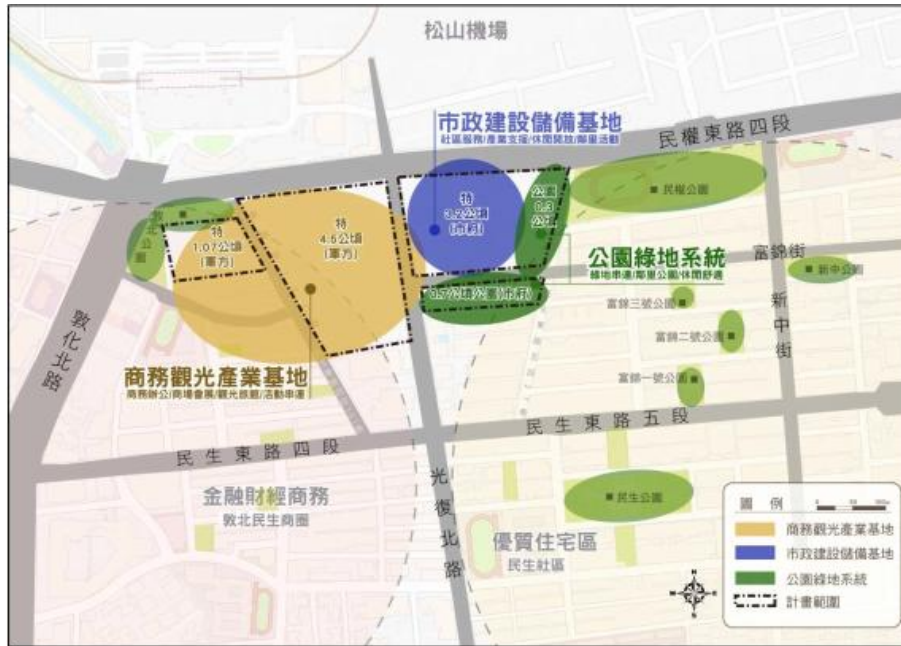


圖35 松南營區及周邊土地規劃構想示意圖
資料來源：臺北市政府都市發展局。

(四) 健康公宅

健康公宅位於健康路，面積約為 0.96 公頃，於興建地上 14~16 層、地下 3 層建物，提供公共住宅共計 507 戶。103 年 12 月開工，於 107 年完成招租入住。以完善公宅管理制度，提供民眾居住新選擇，配合田園城市政策，設置社區農園及休憩空間，另提供托嬰中心、老人服務中心及日間照顧中心。



圖36 健康公宅現況照片
資料來源：臺北市政府都市發展局。

(五) 臺北市公有中崙市場 BOT 案

中崙市場位於松山區延吉段三小段 80、81 地號（八德路、北寧路口），改建後中崙市場大樓一改既有老舊風貌，現為地下 6 層、地上 14 層建築，其中一、二樓為市場，三樓為區民活動中心、市場辦公室及部分旅館空間，四樓以上為旅館使用。可提供周邊居民、上班族及旅客更多元的服務，成為松山區人潮聚集的新地標。

(六) 八德立體停車場新建工程

八德立體停車場規劃地上 10 層、地下一層，提供汽車 310 格、機車 382 格等停車空間，解決饒河國際觀光夜市停車需求外，也加強提供社區所需的活動空間，亦有相關附屬設施包括區民活動中心、里辦公室等使用，停車場採智慧化服務，包括辨識車牌系統及車位引導指示燈等智慧尋車系統，於民國 107 年 3 月完工啟用。

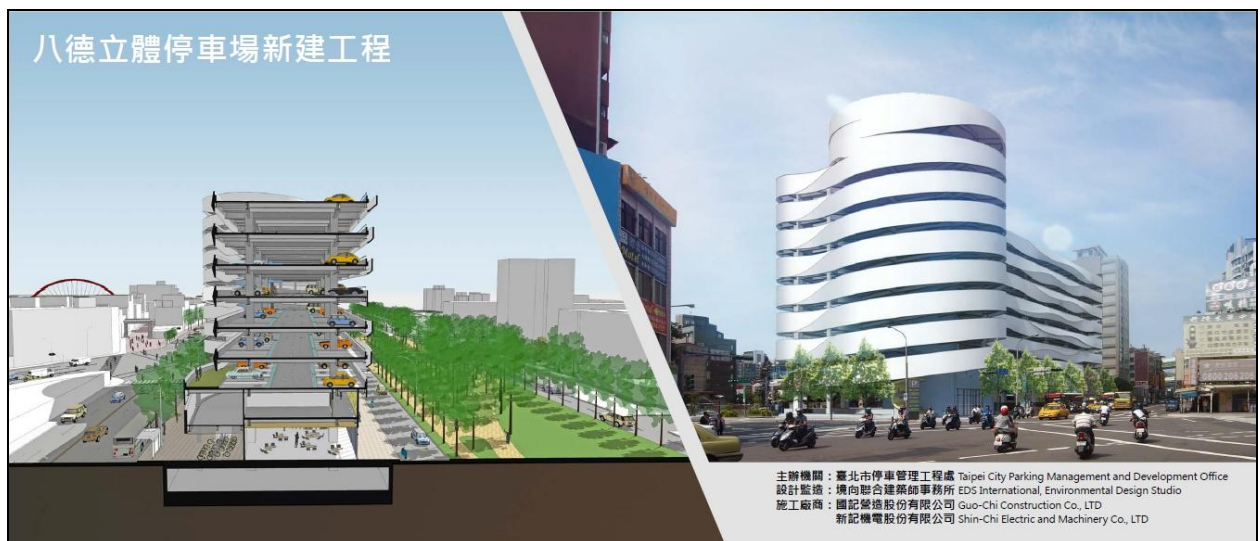


圖37 八德立體停車場模擬示意圖

資料來源：臺北市政府交通局。

伍、發展潛力、課題與對策

一、發展潛力及限制條件

(一) 發展潛力

- 1.區內以住宅使用居多，結合都市設計，提供良好居住環境品質。
- 2.位於松山機場南側，具有國際運輸優勢，搭配敦化北金融、商務服務等，提升地區產業競爭力。
- 3.區內捷運場站有 6 個，其中 1 個場站（南京復興）為轉乘站，臺鐵松山站與捷運松山站雙鐵共構，大眾運輸網絡健全，對外聯繫便捷。
- 4.松山區緊鄰基隆河，有助於引進水岸風流，促進都市降溫。
- 5.區內有 87.22 公頃河濱公園，提供民眾水岸休憩綠地。
- 6.區內設有臺北小巨蛋、臺北田徑場，成為舉辦活動與民眾休憩熱門地區，促進周邊地區發展。

(二) 限制條件

- 1.境內松山機場造成噪音污染，周邊土地發展受航高限制。
- 2.區內為已發展地區，五大類公共設施用地估計畫區比例不到 10%，且仍有公共設施用地尚未開闢。

二、課題及對策

課題一：因應重大建設帶動都市發展，部分地區都市計畫未合時宜，有配合檢討之必要。

說明：松山區自 45 年公告實施臺北市都市計畫後，陸續以局部範圍細部計畫或採個案變更方式檢討，尚未以整體行政區辦理都市計畫通盤檢討，惟考量捷運路網、健康公宅等重大建設陸續到位，改變地區產業型態及都市發展結構，應有配合檢討之必要。

對策：配合計畫年期與相關建設發展轉變，全面檢討調整計畫人口、土地使用及公共設施用地調整之可行性，並且結合都市設計準則與都市更新事業推動，使都市空間更符合未來發展需求。

課題二：工業區土地使用需求已轉變，未來應配合區位條件與松山區發展需求轉型調整。

說明：松山區工業區共兩處，包含塔悠路工業區及大台北區瓦斯股份有限公司工業區，塔悠路工業區，腹地面積狹小，現況土地鄰近堤防之行水區且呈狹長形，不僅產業使用情況不佳，受限於土地面積及基地形狀，未能做妥善的工業區規劃；大台北區瓦斯股份有限公司工業區主要為提供大台北瓦斯公司總部大樓辦公使用，有部分工業使用需求作為工程搶修中心，北側另有數棟小型廠辦，現況仍有使用需求。

對策：

- 1.塔悠路工業區受限於基地狹長零星，雖然現況仍有使用需求，惟未來得依「臺北市都市發展暨工業區檢討變更策略」檢視，配合周邊都市再生計畫，由土地所有權人需求整體規劃依程序調整。
- 2.大台北區瓦斯股份有限公司工業區基地較為完整，雖然現況仍有使用需求，惟未來得依「臺北市都市發展暨工業區檢討變更策略」檢視，建議併同周邊低度使用之公有土地資源，整體考量轉型發展。

課題三：松山區為既成發展地區，五大類公共設施用地不足法規檢討規定面積與比例。

說明：松山區位於臺北盆地中心地區，北側為山脈環繞之既成發展地區，五大類公共設施用地估計畫區比例僅 3.31%，惟因松山區屬早期開發之都市計畫地區，現況用地已建成且發展成熟，公共設施用地取得不易。

對策：

- 1.增加基隆河流域開放空間之可及性，規劃觀山河濱公園、迎風河濱公園等，皆可提供地區居民休閒遊憩之活動空間。
- 2.結合都市更新地區、機關用地以及道路用地，增加綠美化，串連學校、鄰里公園及公有地資源進行綠化，藉以形塑地區生態系統。

3.透過都市設計規範，研擬人行步道系統留設與空間形式、植栽及保水等準則，提高具有實質開放性的空間面積，改善地區生活環境。

課題四：松山區公共設施建物老舊，未來改建應配合地區發展需求調整。

說明：松山區多處學校用地屋齡老舊，未來因應高齡化人口現象，學校用地需求減少，應配合地區需求調整使用機能。

對策：因應人口高齡化問題，閒置或低度利用之老舊公共設施應更新，轉型提供產業、文化集會、老人照護、社區醫療、公共服務中心等多元多目標使用發展。

課題五：松山區產業發展密集活動人口多，影響地區交通服務水準。

說明：松山區主要道路尖峰時段行駛速率緩慢壅塞，人潮與車潮交會導致地區交通衝擊。

對策：

1.於都市計畫書中納入大眾運輸導向發展指導策略，優化大眾運輸轉乘規劃，落實公共運輸服務普及，朝向綠色運輸發展。

2.結合都市設計規範，強化捷運站、觀光景點、商業辦公群聚區、重大建設周邊等重點地區，規範人行與退縮空間留設，形塑都市景觀，推展都市綠色運輸。

課題六：松山區為本市早期開發區，土地利用密度甚高，應考量自然環境條件，防止都市災害發生。

說明：依據臺北市政府工務局降雨淹水模擬圖資，松山區主要影響地區分布於敦化北路、南京東路、基隆路等都市發展地區，淹水深度為30公分以下。

對策：研訂韌性城市指導原則，透過都市計畫及都市設計準則加強都市保水與防災機能，指認策略串聯點、線、面。

課題七：松山區老舊公寓多，且無電梯及停車位，無法滿足當前居住需求。

說明：伴隨人口高齡化趨勢，老舊無電梯公寓逐漸不敷使用需求，加上

早期建物未規劃停車位，致使車輛停放巷道、交通壅塞情形嚴重。

對策：透過都市更新指導原則，重新檢視鐵路地下化廊帶、捷運場站周邊及災害敏感潛勢地區，劃設公劃都市更新範圍，以提升地區居住環境品質及防災機能。

課題八：市中心地區受都市熱島效應影響日趨明顯

說明：參考臺北市政府都市發展局「臺北市都市熱島強度監測分析及示範區域熱島效應改善規劃設計」總結報告書指出，臺北地區之熱島分佈情況大致上由市中心主要道路傳遞，於臺北市西區尤為明顯，熱島效應現象之分佈大致與商業區一致，並從 1999 年至 2007 年溫度測量結果顯示，中山區、大同區、萬華區是臺北市主要高溫區，並逐漸往松山區、內湖區、信義區及士林區蔓延，高溫地區主要分佈於都市建物密集且綠地較少的地區。

對策：

- 1.透過都市設計指認無遮簷人行空間及開放空間留設，確保通風廊道與景觀廊道功能，配合基隆河水岸紋理，增加河岸空氣吹入都市發展區之流通性。
- 2.引導都市更新地區空地留設，並增加道路與公共開放空間之綠化，提升發展密集地區之空氣流通性與都市降溫能力。

陸、都市發展定位及檢討原則

一、發展定位—松山健康居，親水觀光帶

臺北願景計畫以「宜居永續城市」為目標，近年來透過捷運建設、都市更新、既有設施活化再利用等方式，為地區發展注入新能量。

市中心地區（包括松山區、中山區、大安區、信義區）就業人數眾多，佔全市 55%；眾多產業類別之商業登記家數或從業人數超過全市 50%，且產業類型中又多以金融保險、資訊服務、專業技術服務等高端企業與企業總部進駐，加上鄰近松山機場、捷運場站分布密集，具備人流、物流、資訊流等機能交換優勢，地區亦有多處商業密集地區，故市中心以「國際商務核心」為定位，以健全產業發展、促進綠色交通、提升城市韌性為目標。

松山區位於臺北市盆地東北側，過去因緊鄰基隆河為南北通商、貨物集散之地，錫口渡口（碼頭）成為地區文化發展發源地，透過結合水岸區位優勢，強化地區文史、親水、生態教育、休閒遊憩之發展；民生社區為臺北市最早的住宅開發區，以維繫優質居住環境為目標，更配合健康公宅落實居住正義與提供多元服務設施，滿足在地民眾需求；區內重要產業發展軸帶，敦化北路、南京東路、松山車站周邊具備完善商務辦公、觀光服務機能，藉由 TOD 發展提供便捷交通網絡、步行環境及佈局國際級產業發展空間，提升地區國際化與競爭力。故以結合地區優質居住環境、鄰近水岸生態優勢、便捷的交通運輸系統建構「松山健康居，親水觀光帶」之發展定位。

二、計畫目標

（一）營造優質住宅環境，提升居住品質

重視地區主要生活空間，運用都市設計方式，提升居住環境品質。此外，配合住宅政策，提供多元住宅選擇。

（二）強化商務辦公機能，提升地區競爭

結合地區區位優勢，促進產業群聚與升級發展；強化捷運站周邊地區商業機能，促進地區發展。

（三）建構便捷交通網絡，增進綠色交通

配合捷運系統佈設，加強轉乘設施串連，並提供友善人行空間，以促進使用綠色交通。

(四) 公共設施鼓勵提供多元使用機能

松山區為早期發展地區，區內公共設施建物老舊鼓勵更新發展，以提供安全服務環境，另為因應人口高齡化現象，鼓勵公共設施多元多目標使用，以符合地區發展之需求。

(五) 鼓勵工業區轉型發展，提高土地使用效益與整體空間發展價值

未來工業區發展得配合周邊都市再生計畫，視地區發展需求整體規劃調整，其回饋項目得考量以公園、綠地等公共設施為優先。

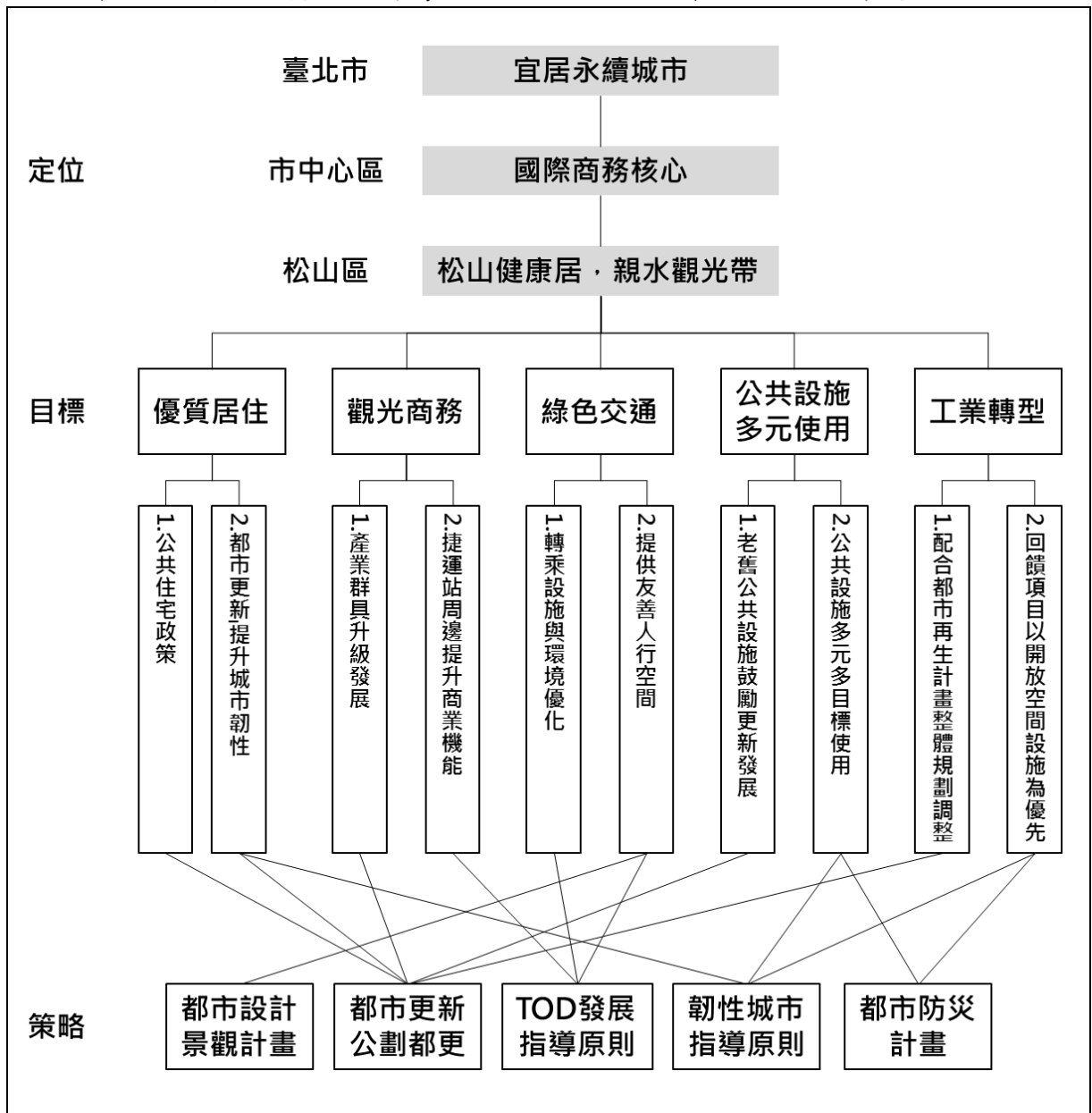


圖38 松山區發展定位、目標與策略系統圖

三、規劃構想

(一) 整體發展構想

1. 優質住宅社區典範

以民生社區為基礎，結合延壽街以南至南京東路之間住宅區，建構臺北市核心區最完整之住宅區，區內公園綠地、學校等公共設施完善，並提供日常零售服務及小型辦公室發展，以創造便利、優質的理想居住環境。

2. 金融商務機能強化

復興北路、敦化北路、南京東路為本區重要產業發展軸帶，期望藉由都市設計與綠色運輸網絡建立，打造優良辦公環境，提高土地使用效能，邁向國際化金融商務發展。

3. 松山車站城際轉運樞紐

松山車站為兩鐵共構車站，鄰近慈祐宮、饒河街觀光夜市以及信義區五分埔商圈，作為結合鐵公路運輸和商業發展重點地區，並配合捷運東環段建設，形成本區商業、運輸、觀光之發展重心。

4. 基隆河生態藍綠網資源串連

基隆河親水河濱公園遊憩空間，連結區內公園綠地、廣場及開放空間，經由人行、自行車道與都市綠軸帶串連成一完整都市藍綠網系統。

5. 松山機場環境整備

針對松山機場周邊地區，包含周邊低度利用土地及未開闢公共設施用地，因考量航高及噪音限制發展，短期配合現況發展環境整備，長期配合松山機場遷移再生政策預留使用。

松山機場遷移後之現址，除作為臺北市的水綠核心，打造基隆河岸生態綠地與水岸連續地景，以重整松山區綠色基盤設施外，亦可考量作為行政中樞、產業發展創新基地，以及都市更新之觸媒，期望以都市縫合方式，連結內科、大彎北段及市中心地區現有之產

業、商業廊帶，共同發展。



圖39 松山機場遷移後之空間規劃構想示意圖
資料來源：松機遷建及再生論壇。

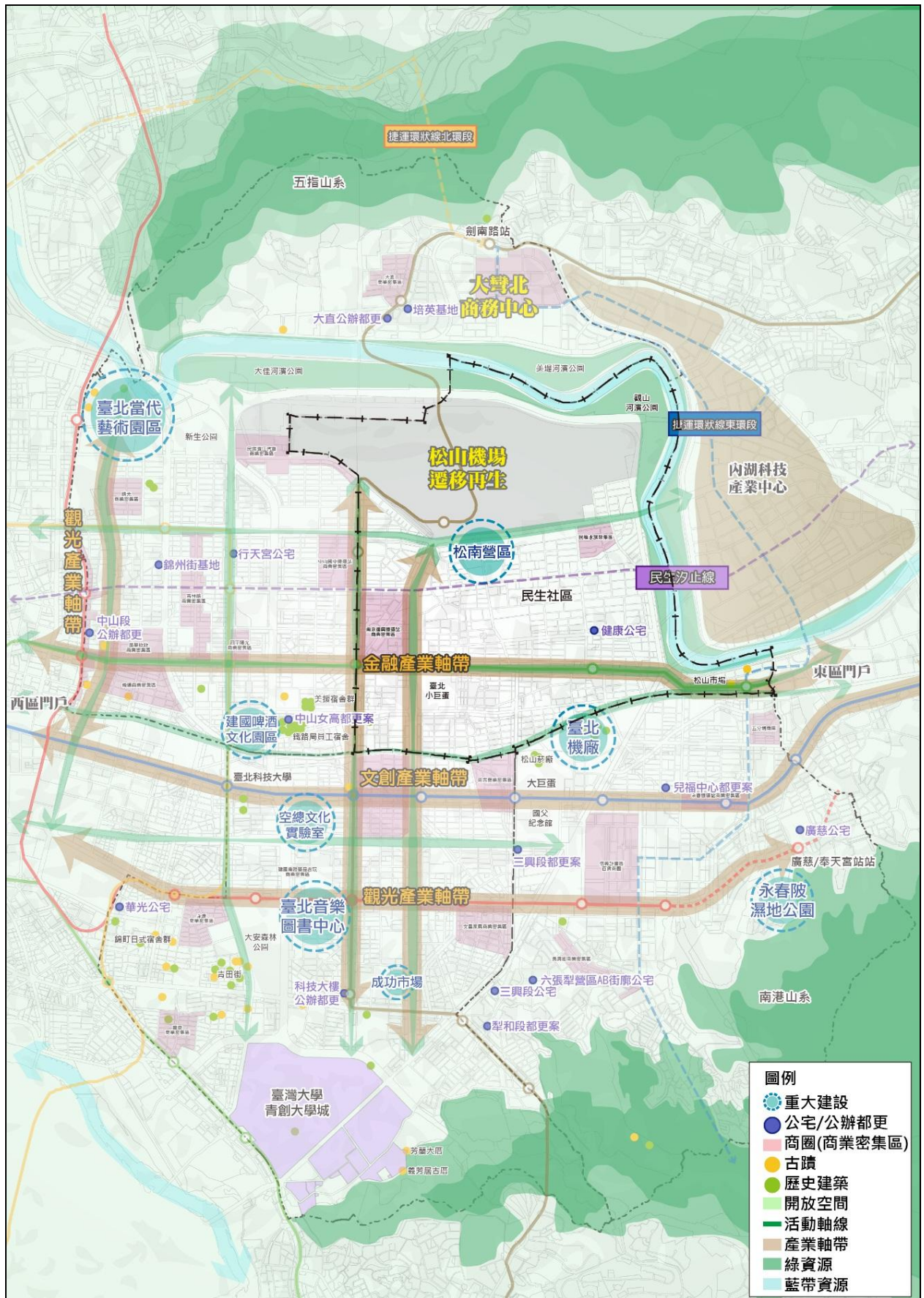


圖40 市中心地區整體發展構想示意圖

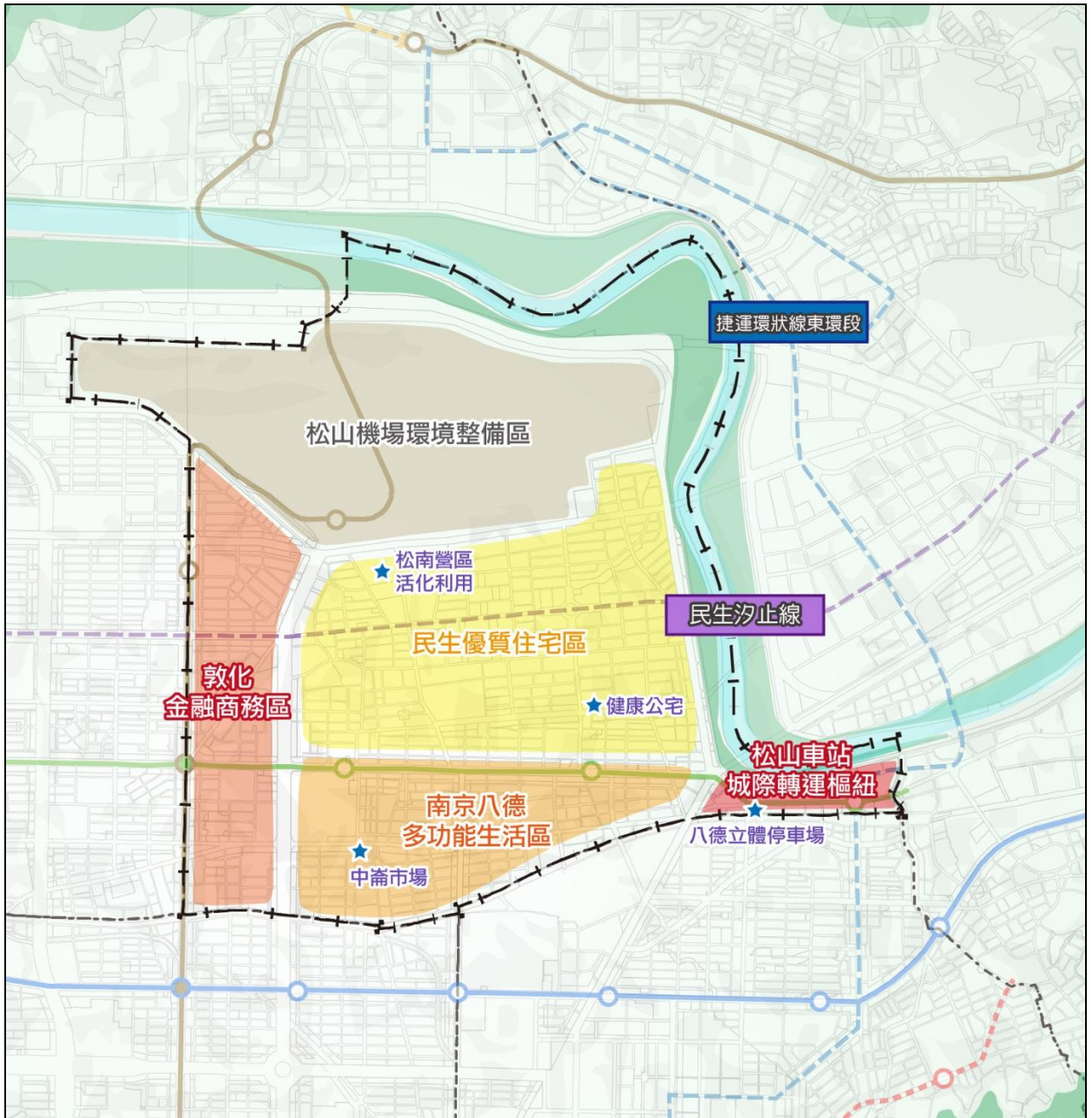


圖41 松山區整體規劃構想示意圖

(二) 生活圈規劃構想

配合規劃構想內容及地區發展紋理，茲將生活圈分為民生、延壽、南京復興、中崙、松山車站、松山機場再發展等六大生活圈，有關各生活圈範圍、空間機能及規劃構想說明如表 31。

表31 松山區生活圈規劃構想整理表

編號	生活圈	範圍	構想	說明
1	民生生活圈	東榮里、三民里、富錦里、新益里、新東里、東昌里、介壽里、富泰里、精忠里、莊敬里	居住、休閒	大抵以民權東路及延壽街為範圍，區內擁有全國第一處美式示範社區，擁有多處大小不等公園綠地，地區景觀綠意盎然，透過都市設計方式，延續地區巷弄紋理。
2	延壽生活圈	中華里、龍田里、自強里、鵬程里、東勢里、東光里、安平里	居住、休閒、醫療服務	以延壽街及民生東路五段為範圍，主要提供住宅服務及部分金融財金商務機能，配合松南營區及松山機場再發展計畫，完善地區人行空間、綠色基盤設施與大眾運輸系統。
3	南京復興生活圈	民福里、民有里、松基里、中正里、中崙里、福成里	金融商務、辦公服務	敦化南北路周邊多提供金融批發、運輸倉儲業為主，配合敦化南北路特定專用區，匯集金融服務業、旅館商務服務業，強化土地使用形態，活絡商務服務機能。
4	中崙生活圈	美仁里、復勢里、吉祥里、新聚里、敦化里、復源里、復建里、復盛里、吉仁里、	商業服務、居住機能	提供地區休閒服務、居住機能、商務辦公服務，配合大眾運輸建設，捷運場站周邊地區，應提供友善之選逛環境，提升地區商業服務機能。
5	松山車站生活圈	慈祐里	住商複合使用、交通轉運	松山車站周邊地區主要提供商業服務、商務辦公及交通轉運機能，配合交通建設計畫，落實大眾運輸導向發展，完善地區人行空間，提供友善通行環境。
6	松山機場再發展生活圈	精忠里、莊敬里	水岸景觀、休閒遊憩	以環境整備為原則，促進地區發展與水岸連結，並提升水岸景觀與都市防災機能。未來配合松山機場遷移再生計畫，整體考量人行空間及都市景觀的和諧一致性。



圖42 松山區生活圈構想示意圖

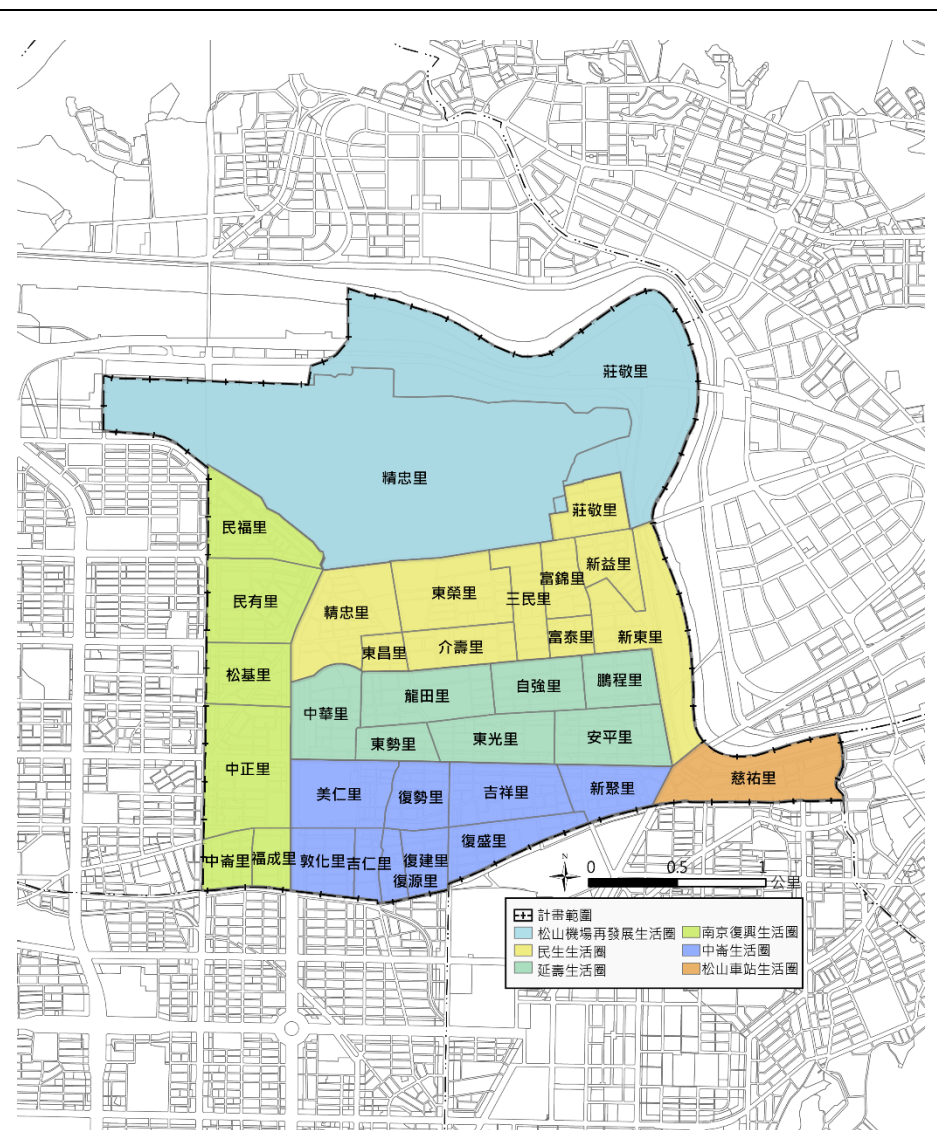


圖43 松山區生活圈構想示意圖（里界）

四、土地使用檢討原則

(一) 各土地使用分區檢討原則

表32 各土地使用分區檢討原則表

項目	檢討原則
住宅區	已劃設住宅區仍維持住宅使用。
商業區	考量本區商業發展穩定，以不增加商業區面積為原則，惟因應未來都市發展需求及維持土地使用彈性，參酌開發許可精神，訂定商業區變更檢討原則，符合者得另案提出申請變更為商業區。
文教區	考量私立學校用地非屬政府應取得之公共設施用地，故配合修正為文教區並註記指定用途。
公共設施	1.位於松山機場周邊地區之公共設施保留地，未來配合松山機場整體發展規劃併同檢討。 2.配合公共設施目的事業主管機關需求，為符管用合一，得變更為其他公共設施之用。
其他	依經濟部、內政部 92 年 12 月 26 日經水字第 09202616140 號及台內營字第 0920091568 號會銜函頒「河川及區域排水流經都市計畫區之使用分區劃定原則」略以：地理形勢自然形成之河川流經都市計畫區者，統一劃定名稱為「河川區」；原非河道經都市計畫設置成為河道之公共設施用地劃定為「河道用地」。至於都市計畫「河川區」範圍境界線認定原則，應依本署 93 年 1 月 13 日經水字第 09302600470 號函釋以「河川區域」為其範圍。

(二) 商業區變更檢討原則暨處理方式

本通盤檢討原則不主動變更住宅區為商業區，惟為因應未來都市發展需求及維持土地使用彈性，爰參酌開發許可精神，研擬全區適用之商業區變更申請條件，提供符合相關條件土地所有權人經整合並取得同意書後，依規定檢具主要計畫及細部計畫書、圖等相關文件，提出申請變更為商業區。

1.申請變更商業區，須符合下列各項條件：

- (1) 申請基地位於大眾捷運場站半徑 300 公尺範圍地區。
- (2) 申請基地位於路寬 20 公尺以上之主要幹道沿線第一街廓範圍。
- (3) 申請基地面積達 500 平方公尺以上，或為細部計畫完整街廓範圍。

2.申請變更商業區之通則性規範如下：

- (1) 應依「臺北市都市計畫施行自治條例」第 6 條規定，檢具全部土地權利關係人之權利證明文件及同意書，提出申請變更商業區。
- (2) 變更後之商業區，其「都市計畫細分區」、「土地使用」、「開發強度」及「回饋原則」等，分別准照本府 84 年及 94 年全市商業區通盤檢討相關規定辦理。

柒、相關指導原則

一、韌性城市指導原則

臺北市屬盆地地形，基隆河流經松山區，加上氣候變遷下，短而強的降雨頻率驟增，本次通盤檢討考量松山區自然環境條件，研提韌性城市指導原則，期望打造宜居永續城市，提供友善居住環境。

(一) 都市規劃之韌性城市指導策略

- 1.透過都市規劃與設計，指認藍綠生態系統串連路徑，市中心地區尤以三橫軸與三縱軸為都市景觀塑造與發展韌性城市之關鍵軸線。
- 2.檢討盤點機關用地、學校用地、道路用地等，以活化地區零星公有資源為原則，實施基地部分綠化，藉以串連校園、鄰里公園，形成地區生態系統。
- 3.開放空間應與既有公共設施用地、開放空間、交通動線、水岸空間等集中留設。
- 4.以既有發展紋理，檢視配合道路路網及人行空間，建構地區綠色生態網絡。
- 5.強化開放空間綠覆率以及屋頂綠化，降低都市溫度，並涵養水分。
- 6.避免新設不透水層，既有可建築土地以都市設計管制等手段，增加基地透水層鋪面之面積。

(二) 環境管理及工程實踐方式之指導策略

- 1.於都市設計規範或都市更新策略中納入低衝擊開發(Low Impact Development)原則，規範保水透水性人行道鋪面、樹箱過濾系統、生態滯留單元、綠屋頂、植生溝、雨水貯留設施等，快速引導建成地區淹水排放，減輕雨水下水道排水負擔，提升都市保水性能。
- 2.針對淹水潛勢較高地區，研擬包括綠建築、基地保水、完善排水管線佈設與周圍開放空間與公共設施的低衝擊設計改造策略，以因應強降雨現象。

- 3.路燈換裝 LED 燈具及公園、綠地、廣場、兒童遊樂場設置雨撲滿。
- 4.健全松山區防洪設施及蓄水設施。
- 5.推廣公共節能照明等節能設施。

二、大眾運輸導向發展 (TOD) 指導原則

考量捷運場站眾多且周邊地區發展不一，應依據捷運站特性採用適宜 TOD 指導原則。

(一) 場站周邊土地利用發展調節原則

- 1.都市結構朝向緊密發展，強化場站周邊高強度開發。
- 2.土地使用朝向混合使用，創造場站周邊多元性發展。

(二) 人本交通環境改善

- 1.大眾運輸工具轉乘串連規劃，落實公共運輸接駁服務普及。
- 2.大眾運輸工具轉乘空間規劃，提供舒適友善環境。
- 3.捷運場站周邊人行空間留設與動線優化，提升民眾搭乘大眾運輸意願。
- 4.公共綠色運具的推廣與設置，完整建置最後一哩路。

(三) 個人運具管理

- 1.規範個人運具使用，落實大眾運輸導向發展。
- 2.捷運場站周邊增設自行車停車格位，落實綠色交通理念。

(四) 捷運場站智慧化提升

- 1.場站管理邁向智慧化，提供場站資訊與管理便利性。
- 2.場站空間朝向智慧化，提升場站活動與使用連續性。

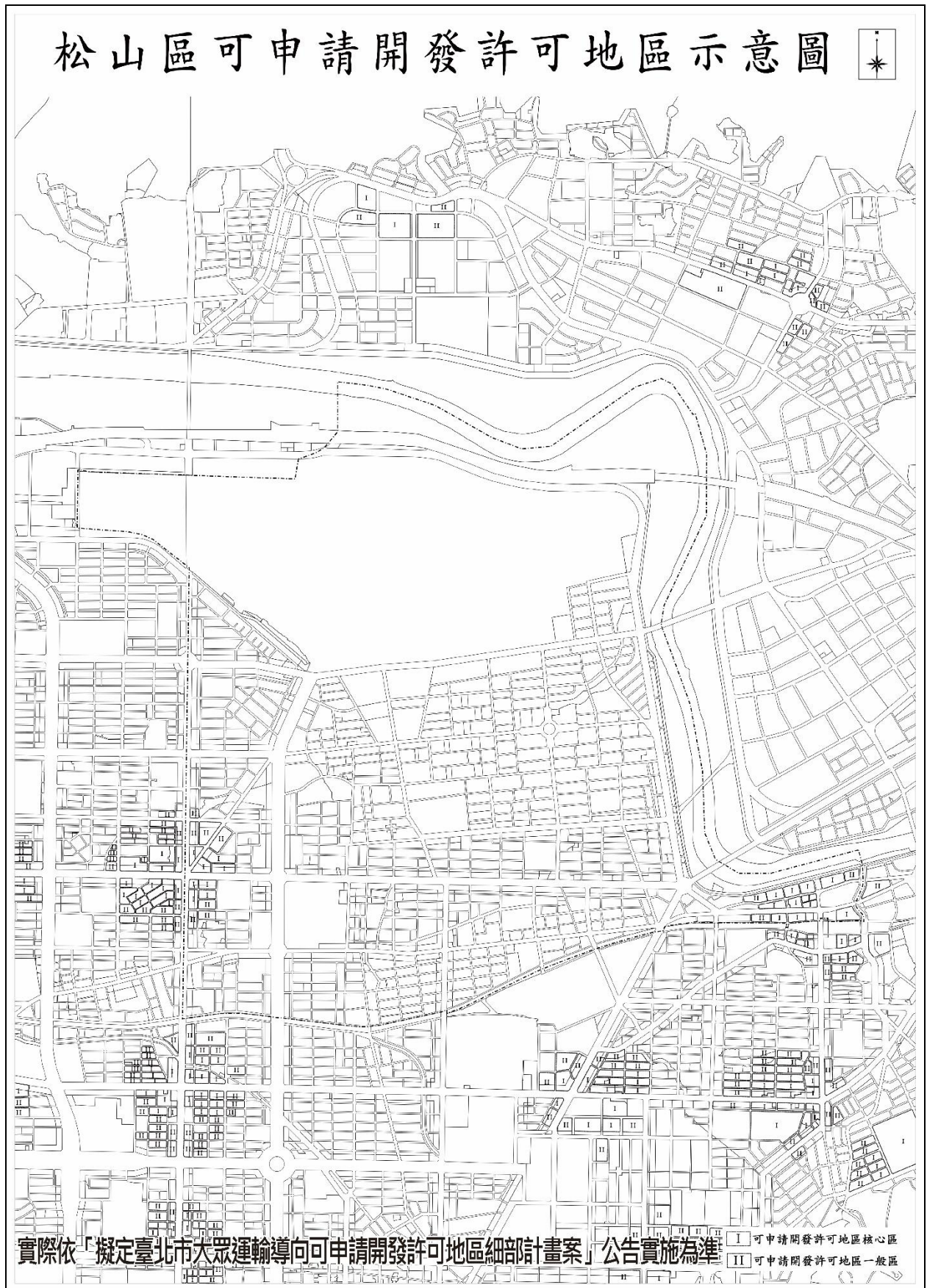


圖44 松山區可申請開發許可地區示意圖

資料來源：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，臺北市都市發展局
107年10月31日府都綜字第10760456241號公告公開展覽。

三、都市更新指導原則

市中心區應維持產業活力，藉此營造創意氛圍，並且輔導青年創業，發展出人文特色，空間上配合都市更新計畫引導，打造適居環境。考量松山區在都市發展推動的重點，應配合捷運系統及產業發展活動，制定具備產業經濟發展、交通運輸系統串聯、都市防災機能及都市景觀風貌形塑之整體性規劃指導原則，爰配合地區環境條件，檢討捷運各場站及其周邊都市更新計畫，提升整體產業活動空間、公共服務及防災機能，研擬下列都市更新重點議題，作為後續都市更新計畫之指導方針。

（一）鐵路地下化廊帶

鐵路地下化廊帶沿線有許多舊產業遺址的大面積土地，為都市再發展潛力地區，如建國啤酒廠、松山文創園區、臺北機廠等，應配合檢視周邊土地利用及老舊建物情況，配合產業園區發展方向，建議周圍都市更新地區開放空間及人行系統等留設，同時以區域縫合角度，串連原鐵路南北兩側動線。

（二）TOD 規劃理念

捷運站周邊富有商業動能，場站周邊應成為大眾運輸發展導向節點，同時考量人口密度及舒適性，要求建物退縮與人行、自行車動線順暢性，以及人流停等需要的街角廣場與街道家具、卸貨車位及排氣孔位置等面向，以實踐都市 TOD 設計理念。

（三）防災型都市更新

松山區因應早期發展紋理，30 年以上老舊建物多，且有土壤液化、淹水潛勢等災害風險敏感地區，因此，都市更新推動應結合防災需求，考量建物結構安全、土地使用等指導原則。

（四）更新地區檢討原則

考量居住安全性、結合地區建設發展，建議於捷運場站周邊、市民大道沿線劃設更新地區，詳圖 45，於更新計畫引導協助開闢地區公共設施用地，提供地區缺乏之公益性設施，如高、幼齡照護設施、公共住宅或產業發展之空間，並配合留設友善開放空間等，提升地區公益性。

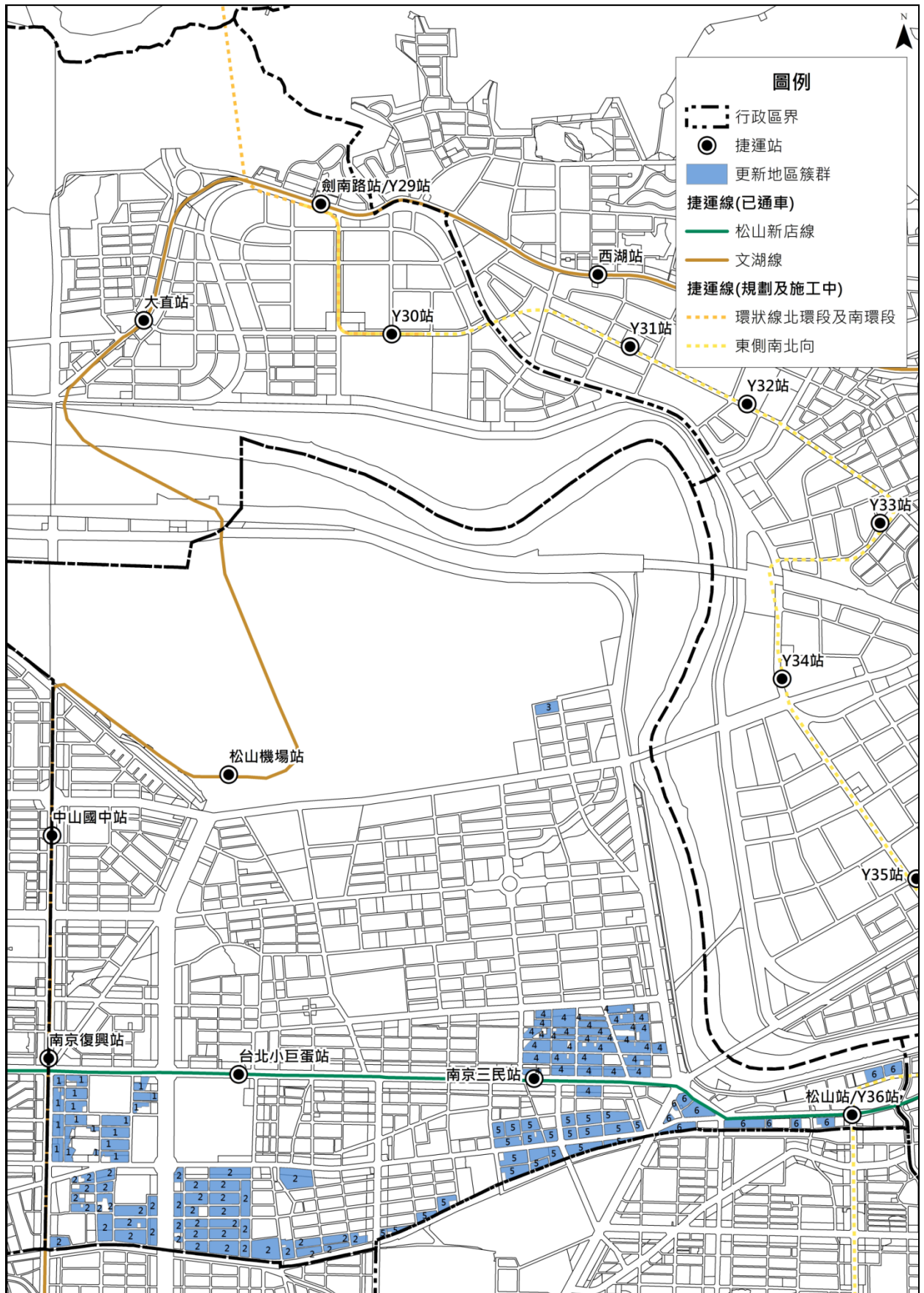


圖45 松山區公劃更新地區範圍示意圖

資料來源：本府 107 年 12 月 10 日公告「劃定臺北市都市更新地區暨擬定都市更新計畫案」公告實施內容。

捌、計畫方案

一、計畫人口推估

(一) 計畫目標年

依「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」第 30 條規定：住宅區之檢討……，其面積標準應依據未來二十五年內計畫人口居住需求預估數計算。本案計畫年期依上開通檢辦法規定以 25 年為原則推估，計畫目標年訂為民國 132 年。

(二) 計畫目標年人口推估

1. 設籍人口推估

(1) 世代生存法推估

民國 106 年松山區人口數為 206,988 人，男女比例為 0.88:1。以世代生存法推估 132 年松山區人口數為 163,601 人，減少 43,387 人。

(2) 國家發展委員會人口推估

依行政院國家發展委員會 105 年 8 月中華民國人口推估資料，132 年全國人口數中推估結果約為 2,210 萬人詳表 33 所示，各直轄市或縣（市）人口總量之分派作業，132 年臺北市人口數約為 252 萬人。以 106 年松山區佔臺北市人口 7.71%，推估松山區計畫目標年 132 年計畫人口數約 193,983 人。

表33 民國 105 年至 150 年全國人口數中推估統計表

年 別		年底人口數			總人口 性比例 (女=100)	總生育率 (人)	零歲平均餘命		年齡 中位數 (歲)
民國	西元	總人口 (千人)	男 (千人)	女 (千人)			男 (歲)	女 (歲)	
105	2016	23,547	11,723	11,824	99.1	1.20	77.2	83.7	40.4
106	2017	23,595	11,731	11,864	98.9	1.20	77.4	83.9	41.0
107	2018	23,637	11,737	11,900	98.6	1.20	77.5	84.0	41.5
108	2019	23,670	11,739	11,932	98.4	1.20	77.7	84.2	42.0
109	2020	23,698	11,738	11,960	98.1	1.20	77.8	84.3	42.5
110	2021	23,719	11,734	11,984	97.9	1.20	78.0	84.4	43.1
111	2022	23,733	11,728	12,005	97.7	1.20	78.1	84.6	43.6
112	2023	23,741	11,719	12,022	97.5	1.20	78.2	84.7	44.2
113	2024	23,741	11,706	12,035	97.3	1.20	78.3	84.8	44.7
114	2025	23,734	11,690	12,044	97.1	1.20	78.4	84.9	45.3
115	2026	23,721	11,671	12,050	96.9	1.20	78.6	85.0	45.8
116	2027	23,700	11,649	12,051	96.7	1.20	78.7	85.1	46.3
117	2028	23,672	11,623	12,049	96.5	1.20	78.8	85.2	46.9
118	2029	23,634	11,592	12,042	96.3	1.20	78.9	85.3	47.4
119	2030	23,587	11,557	12,029	96.1	1.20	79.0	85.4	47.9
120	2031	23,530	11,518	12,012	95.9	1.20	79.1	85.5	48.4
121	2032	23,463	11,473	11,990	95.7	1.20	79.2	85.6	48.9
122	2033	23,387	11,424	11,963	95.5	1.20	79.3	85.7	49.3
123	2034	23,301	11,370	11,931	95.3	1.20	79.3	85.8	49.8
124	2035	23,203	11,311	11,893	95.1	1.20	79.4	85.9	50.2
125	2036	23,096	11,246	11,849	94.9	1.20	79.5	85.9	50.6
126	2037	22,978	11,177	11,801	94.7	1.20	79.6	86.0	50.9
127	2038	22,852	11,104	11,748	94.5	1.20	79.7	86.1	51.3
128	2039	22,717	11,028	11,690	94.3	1.20	79.7	86.2	51.6
129	2040	22,574	10,947	11,627	94.2	1.20	79.8	86.3	52.0
130	2041	22,422	10,862	11,560	94.0	1.20	79.9	86.3	52.4
131	2042	22,263	10,775	11,488	93.8	1.20	80.0	86.4	52.7
132	2043	22,097	10,685	11,413	93.6	1.20	80.0	86.5	53.1
133	2044	21,925	10,592	11,333	93.5	1.20	80.1	86.5	53.4
134	2045	21,748	10,498	11,250	93.3	1.20	80.2	86.6	53.7
135	2046	21,565	10,401	11,164	93.2	1.20	80.2	86.7	54.0
136	2047	21,377	10,303	11,074	93.0	1.20	80.3	86.7	54.3
137	2048	21,184	10,202	10,981	92.9	1.20	80.4	86.8	54.6
138	2049	20,986	10,100	10,885	92.8	1.20	80.4	86.9	54.9
139	2050	20,784	9,997	10,786	92.7	1.20	80.5	86.9	55.2
140	2051	20,578	9,893	10,685	92.6	1.20	80.5	87.0	55.5
141	2052	20,369	9,788	10,581	92.5	1.20	80.6	87.1	55.8
142	2053	20,156	9,682	10,475	92.4	1.20	80.6	87.1	56.0
143	2054	19,941	9,574	10,367	92.4	1.20	80.7	87.2	56.2
144	2055	19,723	9,466	10,257	92.3	1.20	80.7	87.2	56.4
145	2056	19,503	9,357	10,145	92.2	1.20	80.8	87.3	56.6
146	2057	19,280	9,248	10,033	92.2	1.20	80.8	87.3	56.8
147	2058	19,056	9,138	9,918	92.1	1.20	80.9	87.4	56.9
148	2059	18,830	9,027	9,803	92.1	1.20	80.9	87.4	57.0
149	2060	18,602	8,916	9,686	92.1	1.20	81.0	87.5	57.0
150	2061	18,373	8,805	9,568	92.0	1.20	81.0	87.6	56.9

資料來源：國家發展委員會 105 年至 150 年中華民國人口推估。

(3) 臺北市政府民政局人口推估

依臺北市政府民政局 105 年人口推估結果，132 年臺北市計畫人口數約為 2,787,403 人，詳表 34 所示。以 106 年松山區佔臺北市人口 7.71%，推估松山區至計畫目標年 132 年計畫人口數約 214,909 人。

表34 105年至132年人口推估統計表

年度	臺北市(人)	松山區(人)	年度	臺北市(人)	松山區(人)
105	2,711,970	209,093	119	2,809,918	216,645
106	2,724,720	210,076	120	2,814,432	216,993
107	2,735,137	210,879	121	2,815,393	217,067
108	2,746,827	211,780	122	2,816,083	217,120
109	2,758,020	212,643	123	2,815,749	217,094
110	2,767,402	213,367	124	2,813,263	216,903
111	2,774,236	213,894	125	2,814,306	216,983
112	2,780,925	214,409	126	2,812,160	216,818
113	2,786,671	214,852	127	2,808,890	216,565
114	2,791,098	215,194	128	2,804,923	216,260
115	2,797,894	215,718	129	2,798,654	215,776
116	2,801,846	216,022	130	2,796,573	215,616
117	2,805,321	216,290	131	2,791,972	215,261
118	2,808,491	216,535	132	2,787,403	214,909

資料來源：臺北市政府民政局「臺北市105-140年人口推估委託研究案」。

2. 設籍與常住未設籍人口推估

依行政院主計總處99年人口及住宅普查總報告統計結果，臺北市99年底常住人口為2,655,515人，其中設有戶籍於常住地者為2,127,804人，佔常住人口80.1%，而常住未設籍人數為527,711人，佔常住人口19.9%，按此比例推估國發會及本府民政局之戶籍人口推估結果及松山區佔臺北市人口比例，計畫目標年132年設籍與常住未設籍人口約介於196,565人至258,346人之間，詳表35所示。

表35 132年松山區設籍與常住未設籍人口數統計表

計畫目標年132年人口數	臺北市設籍人口數(人)	松山區設籍人口數(人)	松山區設籍與常住未設籍人口數(人)
1. 世代生存推估	2,840,144	163,601	196,565
2. 國家發展委員會人口推估	2,514,672	193,983	233,069
3. 臺北市政府民政局人口推估	2,787,403	214,909	258,346

3.土地供給推估

以總樓地板面積推估計畫人口數，依據松山區住宅區、商業區、特定專用區土地面積、容積率、獎勵樓地板面積、人均使用樓地板面積、供居住用樓層密度，推估計畫目標年 132 年松山區可居住之總樓地板面積可容納人口數約為 274,011 人。

4.小結

綜合上述結果，以世代生存法、國發會、民政局設籍人口推估，以及戶籍人口加上常住未設籍人口推估，需求面人口約落在 16 萬 3 千人至 25 萬 8 千人之間。從土地供給層面，以總樓地板面積進行人口推估，其人口達 27 萬 4 千人。考量松山區人口現況約 20.6 萬人，且成長趨緩，與土地供給推估值相較尚有餘裕，爰本次松山區通盤檢討計畫人口，維持計畫人口數 249,000 人。

二、土地使用計畫

(一) 住宅區

住宅區主要分布於民生、延壽及中崙生活圈，南京復興生活圈住宅區主要分布於民權東路兩側、市民大道北側等地區。

考量計畫區人口成長趨於穩定，除配合地區發展情形檢討外，住宅區以維持原土地使用分區及使用強度為原則，以維持良好居住環境品質。

(二) 商業區

松山區商業區包含都會性、全市性、地區性層級，饒河街周邊地區為都會性商業區，地理位置鄰近捷運及臺鐵松山站，透過雙鐵共構便利交通引入觀光商務服務機能；全市性路線型商業區包含民權東路、南京東路、復興南北路、光復南北路；民生東路圓環及八德路沿線則屬地區性商業區。

表36 松山區商業類別分布區位表

地區	商業階層	商業類型	功能
饒河街周邊地區	都會性 全市性 地區性	核心型	以零售、批發、餐飲、事務所、觀光旅館、金融保險、百貨公司為主。
民權東路	全市性 地區性 鄰里性	路線型	以零售、批發、餐飲服務、事務所、金融保險等為主。
南京東路			
復興南北路			
光復南北路			
民生東路圓環	地區性 鄰里性	路線型	地區性零售、餐飲、服務業、事務所、金融保險、休閒、娛樂等為主。
八德路			

(三) 工業區

配合本市產業結構變遷，傳統工業區多已轉型發展，松山區大台北區瓦斯股份有限公司、塔悠路工業區現況皆有使用需求，依「都市計畫工業區檢討變更審議規範」及「臺北市都市發展暨工業區檢討變更策略」檢視，配合周邊都市再生計畫，視地區發展需求整體規劃調整。

(四) 農業區

農業區位於松山機場北側，現況以作為宮廟、加氣站、鐵工廠、汽

修廠使用，因鄰近機場起落地帶，土地發展受限，導致現況使用未有良好規劃與發展。後續將配合松山機場遷移政策，方可確定該地區發展方向，故暫維持原計畫。

(五) 河川區（原：行水區）

本區主要位於基隆河沿岸之河川區域土地，統一劃定名稱為「河川區」，以為管用合一，留設行水範圍面積，提升河道管理之效能。

三、公共設施計畫

(一) 公園、綠地及廣場

1. 公園用地檢討

依都市計畫定期通盤檢討實施辦法第 17 條規定檢討公園用地應設置面積，松山區計畫目標年需劃設 37.35 公頃公園用地，現行公園用地（含主細計）面積為 18.87 公頃，未符合目標年需劃設標準。

2. 五大類公共設施（含綠資源）檢討

松山區為建成地區，已發展完成，若依都市計畫定期通盤檢討實施辦法第 18 條規定檢討五大類公共設施，五大類公共設施（含主細計）面積為 30.73 公頃，佔計畫面積 3.31%，未符合檢討標準；但若依通盤檢討實施辦法第 17 條第二項但書情形特殊審議原則，加計河濱公園（87.22 公頃），面積為 117.95 公頃，佔計畫面積 12.70%，則符合檢討標準。考量公共設施服務水準，除興闢困難公園用地外，均維持原計畫，並檢討利用公有閒置土地增設鄰里性公園，改善當地居住品質；另位於松山機場東側之未開闢公園用地，後續將配合松山機場遷移政策，方可確定該地區發展方向，故暫維持原計畫。

本市積極結合都市更新地區、機關用地、公有閒置土地等再利用計畫，增加公園綠地及開放空間規劃。此外，於都市設計原則，規範建築基地之開放空間區位、形式、綠化、保水等內容，以提供優質之開放空間，補充公共設施機能。

表37 松山區五大類公共設施檢討表

類別	五大類公共設施					加計綠資源		
	公園 用地 (公頃)	綠地 用地 (公頃)	廣場 用地 (公頃)	體育場 用地 (公頃)	合計 (公頃)	估計畫 區比例 (%)	河濱 公園 (公頃)	估計畫 區比例 (%)
松山區	18.87	0.58	0.17	11.11	30.73	3.31	87.22	12.70

註：公共設施用地面積為包含主要計畫及細部計畫面積檢討。

(二) 學校用地

1. 依照都市計畫定期通盤檢討實施辦法，國民中小學設置將依照實際人口發展趨勢檢討學校用地之需求。

(1) 國小用地檢討

依據計畫人口及國小學齡人口佔總人口比例估算，松山區國小學齡人口為 10,611 人，以檢討標準需 12.73 公頃國小用地，現行都市計畫劃設國小用地為 14.06 公頃（含主細計），符合檢討標準。

(2) 國中用地檢討

依據計畫人口及國中學齡人口佔總人口比例推估，松山區國中學齡人口為 5,450 人，以檢討標準需 7.79 公頃國中用地；現行都市計畫劃設國中用地面積為 9.59 公頃（含主細計），符合檢討標準。

2. 西松國小部分範圍現行計畫為國中用地，考量現況為西松國小校地使用，為符合管用合一，檢討變更為國小用地。

3. 以國中、國小用地為都市發展儲備基地，透過點、線、面串連引動都市地區再發展，鏈結社區網絡基地。

(三) 機場用地

機場用地後續將配合松山機場遷移政策預留使用，再予進行周邊地區整體規劃，方可確定該地區發展方向，故暫維持原計畫。

(四) 機關用地

機關用地視地區發展情況與需求，及因應高齡化人口現象，應配合

地區需求及相關政策調整使用機能。另八德監理站未來得配合相關政策整體規劃檢討周邊地區使用機能，以符合地區發展需求。

(五) 市場用地

配合「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」彈性規劃開闢。

四、交通運輸計畫

松山區現有捷運站數量多，且公車路線及 YouBike 自行車站點佈設現況已臻完成，未來應朝向大眾運輸導向的空間發展，於可步行範圍內，促進與大眾運輸場站便捷地連結，打造以人為本的公共運輸系統，並建構綠色交通之運輸環境。

(一) 道路系統

- 1.高速公路：中山高速公路。
- 2.快速道路：基河快速道路（環東大道）、市民大道高架道路。
- 3.主要道路：東西向民族東路、民權東路、民生東路、南京東路、市民大道（平面段）；南北向則包括復興南北路、敦化南北路等。
- 4.次要道路：光復南北路、健康路、八德路、三民路、撫遠街、長春路、濱江街、塔悠路、中坡北路、長安東路等。

(二) 大眾運輸系統

- 1.聯外交通應以大眾運輸系統優先使用搭乘

考量松山區捷運及公車路網佈設已臻完備，未來生活區之間的互動應以大眾運輸系統為主，藉以緩解地方交通，改善當地生活環境品質。

- 2.改善車站周邊轉乘空間

改善車站周邊不同運具轉乘空間或距離的便利性，同時提供人行服務基盤設施，如通行空間、使用者停等空間、街道傢俱等，透過改善候車空間品質，提升大眾運輸系統使用意願。

3.捷運沿線步行空間改善

都市設計原則指導捷運沿線步行空間，藉由指定留設及退縮空間規範，提供便利舒適的通行空間，同時增加步行誘因。

4.人本導向綠色運輸

鄰里間的通行路網應優先提供人行及自行車通行使用，並結合通用設計原則，規劃以人為導向的運輸使用行為。

(三) 友善人行系統

1.連續步行環境

為創造本區連續性騎樓環境，避免局部大面積開發地區因退縮留設帶狀式空間造成騎樓中斷情形，指認留設騎樓路段。松山區建築基地除依臺北市土地使用分區管制自治條例、都市計畫書及臺北市住宅區重要幹道兩側應留設騎樓或無遮簷人行道規定外，其餘建築基地臨接道路側應退縮留設無遮簷人行道以供人行。

2.人行空間

(1) 實體人行道

12 公尺寬以上之道路優先設置實體人行道，且劃設之路面應以平整、無接縫為原則。

(2) 標線型人行道

部分巷道路幅狹窄無法全面佈設實體人行道，故 12 公尺寬以下之巷道配合鄰里交通環境改善劃設標線型人行道，以串聯學校、捷運站、醫院及公園周邊等行人通行頻繁之巷道，形塑完整的人行環境。

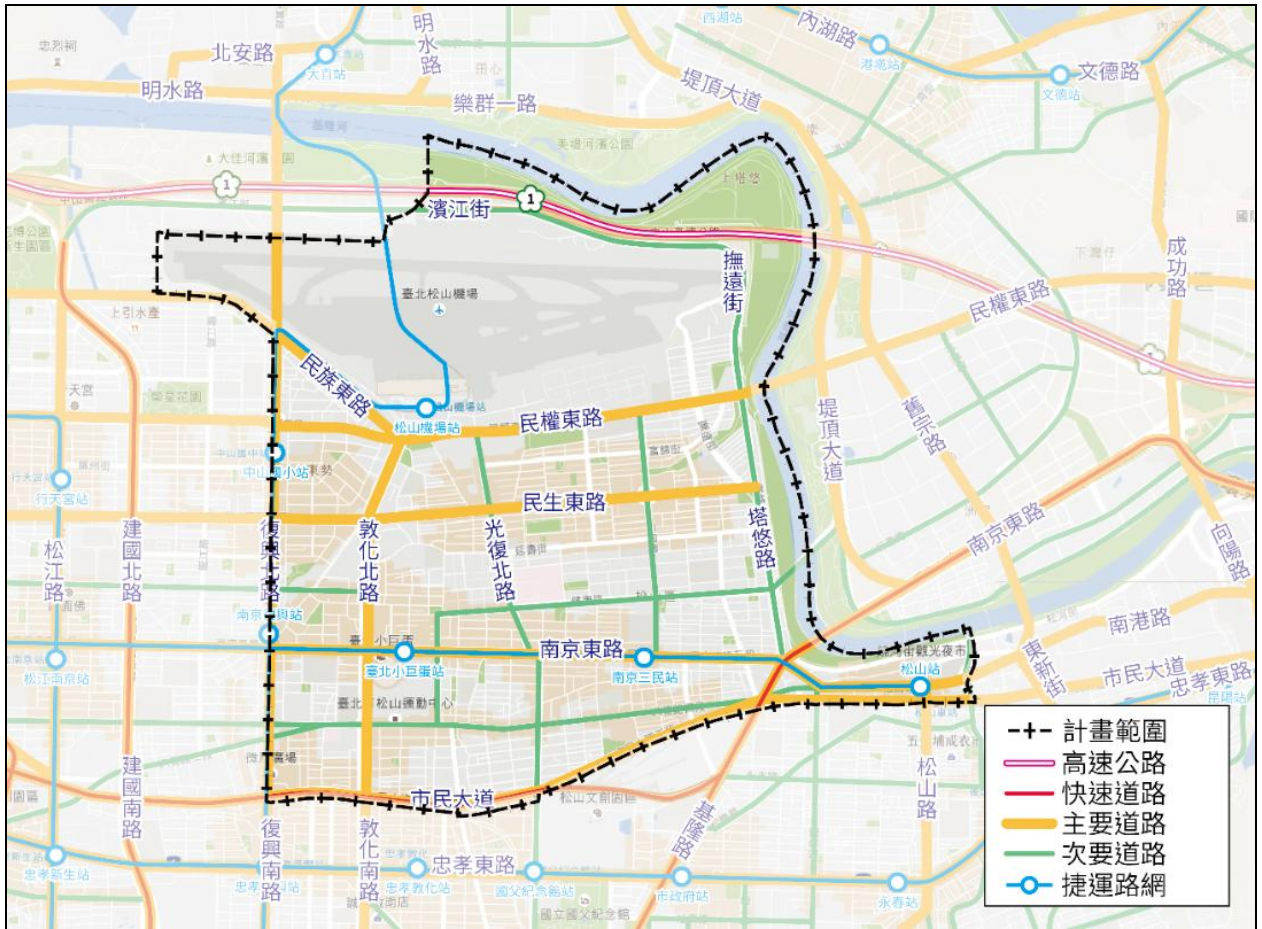


圖46 松山區道路系統規劃構想示意圖

五、都市防災計畫

依據 106 年 11 月 22 日總統華總一義字第 10600141611 號令修正公布之災害防救法暨都市計畫法定期通盤檢討實施辦法第六條規定，茲依松山區都市防災避難場所及設施發展現況及防救災動線進行說明，並就地區未來之都市防災計畫依生活圈發展特性提出規劃構想。

（一）歷史災害特性

1.水災災害

松山區主要歷史災害為淹水，納莉颱風於民國 90 年 9 月 17 日造成臺北都會區嚴重的淹水災害，松山機場及民權東路以南區域造成大面積淹水，深度最深達 1.8 公尺。不過，近十年淹水災害影響不大，民國 102 年 5 月 11 日受鋒面影響，造成松山機場附近老舊社區淹水，深度達 95 公分。

2.坡地災害

松山區位於臺北盆地東北側，北側鄰接基隆河，全區皆為臺北盆地中地勢平坦的地區，松山區並無坡地災害潛勢地區。

（二）防災策略

松山區位於臺北盆地東北側，北側鄰接基隆河，全區皆為臺北盆地中地勢平坦地區，於過去主要歷史災害以淹水災害為主，且本計畫地區屋齡以 31 年以上為主，建物老舊、人口稠密，故於未來防災計畫上應積極採取調適及減緩之策略予以因應，並提出以下都市防災策略：

1.落實都市防災生活圈

依生活圈分別研訂防災避難服務設施，落實都市防災生活圈規劃，提升市民緊急應變及防救災能力。

2.更新地區劃定

對於建物老舊窳陋、安全性不佳、未符合都市發展機能等地區劃定為更新地區，透過都市更新，提升居住環境品質。

3.防災理念納入相關審議規範

配合更新地區或都審地區劃定，規範指定退縮補足路寬或留設開放空間，降低巷弄狹小地區致災可能性，並提升救災可及性。

4.強化防洪設施

為降低颱風災害造成的淹水風險，除已由水利單位興建之堤防及抽水站外，並將視實際需要優先運用公園用地、綠地及廣場用地多目標規劃設置雨水下滲、貯留相關設施，並鼓勵納入低衝擊開發原則，設置綠屋頂、透水性鋪面，增加基地保水及綠化設施，加強防災機能。

(三) 防災圈建構

於各生活圈防災支援中心之設置，提供社區居民防災情報與各項避難救災資源，將防災生活圈依鄰里性、地區性及全區性等三個層級劃設，於災害發生時能即時傳遞防災資訊。

1.鄰里性防災圈

以社區居民為主體，並以國中、小學校設施作為鄰里性防災中心設置據點，為支援社區居民為主的地域空間。

2.地區性防災圈

配合地區發展紋理，將地區性防災生活圈劃分為民生、延壽、南京復興、中崙、松山車站再發展等六大防災生活圈，提供社區居民防災情報與進行救災資源的聚集、發放、配送等工作。

3.全區防災圈

全區防災圈係以松山區為主體之廣域性防災活動範圍，以區公所為中心之總合性防災據點。

(四) 防災生活圈計畫

茲依松山區現況發展情形劃分為6大防災生活圈，並依災害防救法及都市計畫定期通盤檢討實施辦法第六條，就都市防災避難場所及設施等項目進行檢討，松山區現有都市防災避難場所及設施項目彙整如下。

表38 松山區都市防災計畫避難道路系統一覽表

道路系統	選定標準	道路名稱	提供機能
緊急道路	寬度 20 公尺以上之聯外道路或主要道路	敦化南北路、基隆路、民權東路、市民大道、南京東路、濱江街、撫遠街、塔悠路、八德路、復興南北路	作為連繫至臺北市其餘地區之主要聯外道路，於災害發生時，應保持交通順暢以利救災。
救援輸送道路	寬度 15 公尺以上之次要道路	三民路、民生東路、民族東路、光復南北路、長春路、健康路、東興路	配合連繫緊急道路及避難輔助道路之間的聯絡道路，主要作為提供消防車輛通行並運送相關支援設施設備至防災據點。
避難輔助道路	寬度 15 公尺以下道路	上述道路以外之道路	防災據點若無法連接緊急道路及救援輸送道路時，藉由劃設避難輔助道路連繫其他避難空間。

表39 松山區都市防災計畫避難服務設施一覽表

防災生活圈	里別	避難場所(公園、綠地、廣場)	中、長期收容所(國中、小、大型機關)	防災據點(醫療、警察、消防)
民生生活圈	東榮里、三民里、富錦里、新益里、新東里、東昌里、介壽里、富泰里、精忠里、莊敬里	民權公園、新中公園、富錦二號公園、富錦三號公園、民生公園、富民生態公園、三民公園、新東公園、敦北公園、精忠公園、富錦五號公園、富錦六號公園、延壽二號公園、延壽三號公園	民權國小、民生國中、介壽國中	三民派出所
延壽生活圈	中華里、龍田里、自強里、鵬程里、東勢里、東光里、安平里	中華公園、婦聯公園、長壽公園、西松公園、鵬程公園、健康公園、寶清公園	民生國小、健康國小、西松高中、西松國小	三軍總醫院松山分院、臺北長庚醫院
南京復興生活圈	民福里、民有里、松基里、中正里、中崙里、福成里	敦中公園、慶城公園、松基公園、民有一號公園、民有二號公園、民有三號公園、八德公園	中山國中、敦化國中、敦化國小	民有派出所、臺安醫院、臺北市消防局中崙分隊
中崙生活圈	美仁里、復勢里、吉祥里、新聚里、敦化里、復源里、復建里、復盛里、吉仁里	敦化公園、寧安公園、美仁一號公園、美仁二號公園、復盛公園、吉祥公園、吉仁公	中崙高中、松山運動中心、臺北體育館、臺北田徑場	松山分局、中崙派出所、博仁綜合醫院、培靈醫院、臺北市消防局松山中隊、臺北市消防局

防災生活圈	里別	避難場所(公園、綠地、廣場)	中、長期收容所(國中、小、大型機關)	防災據點(醫療、警察、消防)
		園、復源公園		八德分隊
松山車站 生活圈	慈祐里	成美左岸河濱公園、松山車站廣場 用地	松山國小	松山派出所
松山機場再 發展生活圈	精忠里、莊敬里	撫遠公園、敦北公園、民權公園、觀山河濱公園	民族國小、三民國小	東社派出所

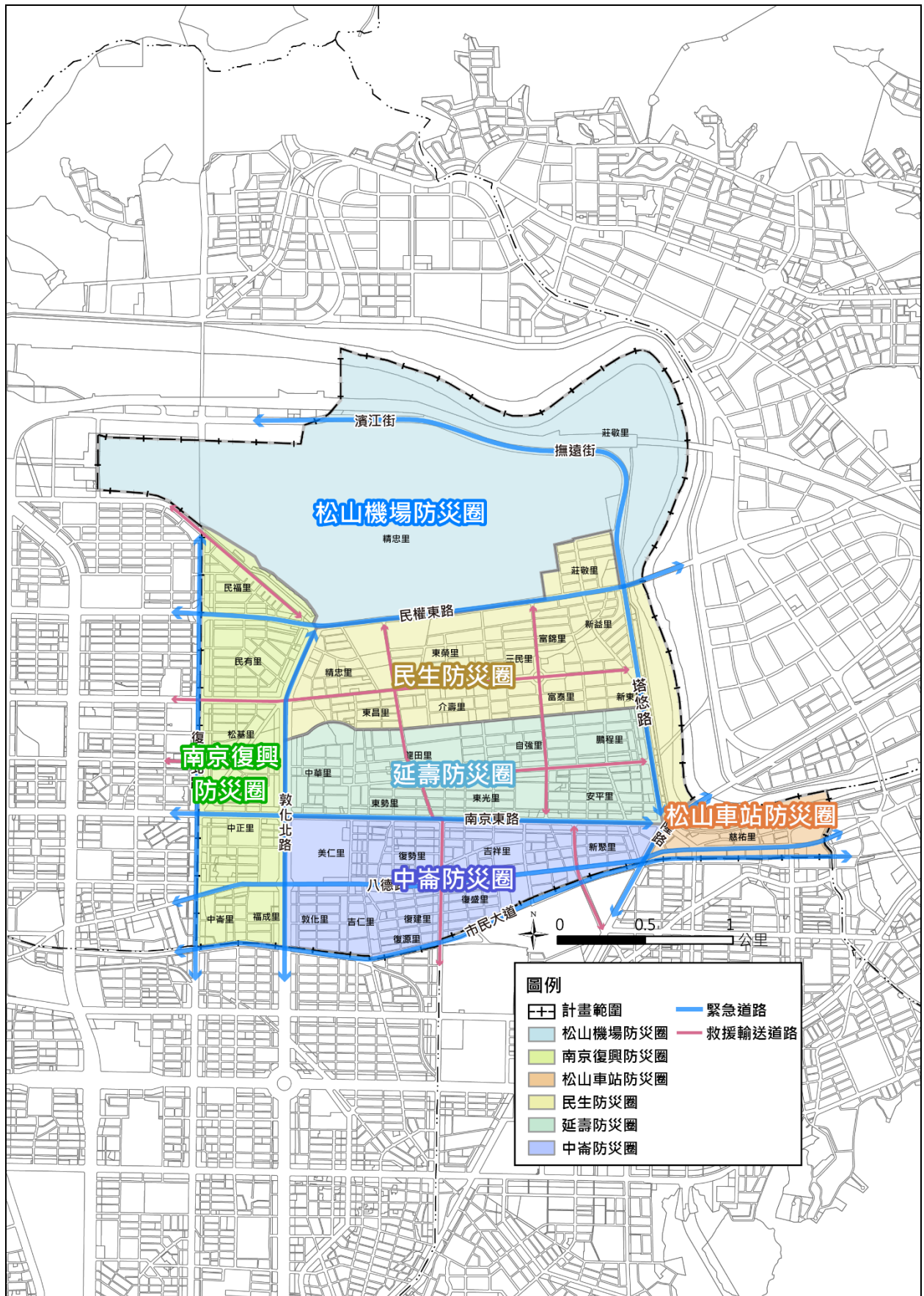


圖47 松山區都市防災生活圈示意圖

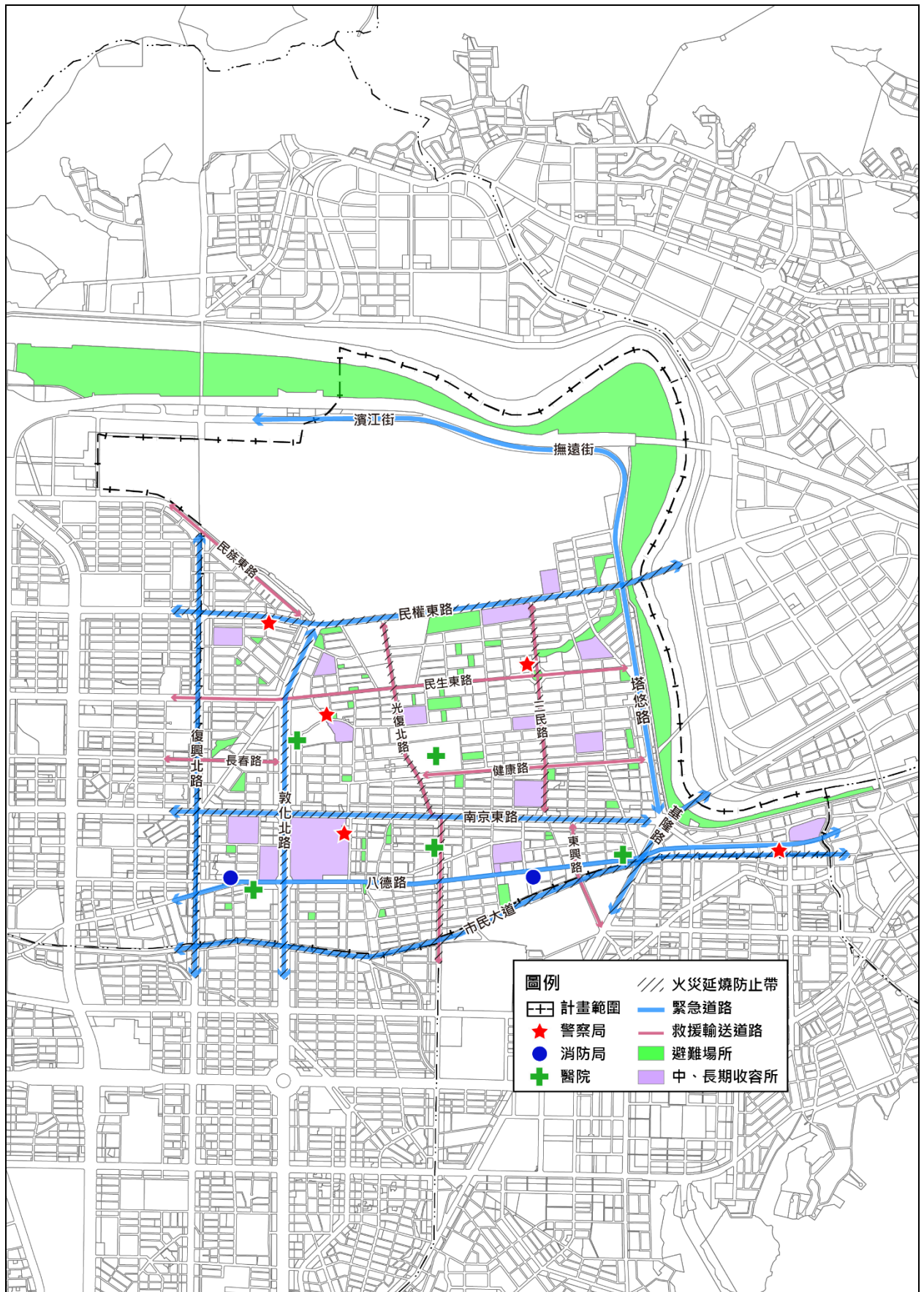


圖48 松山區都市防災計畫示意圖

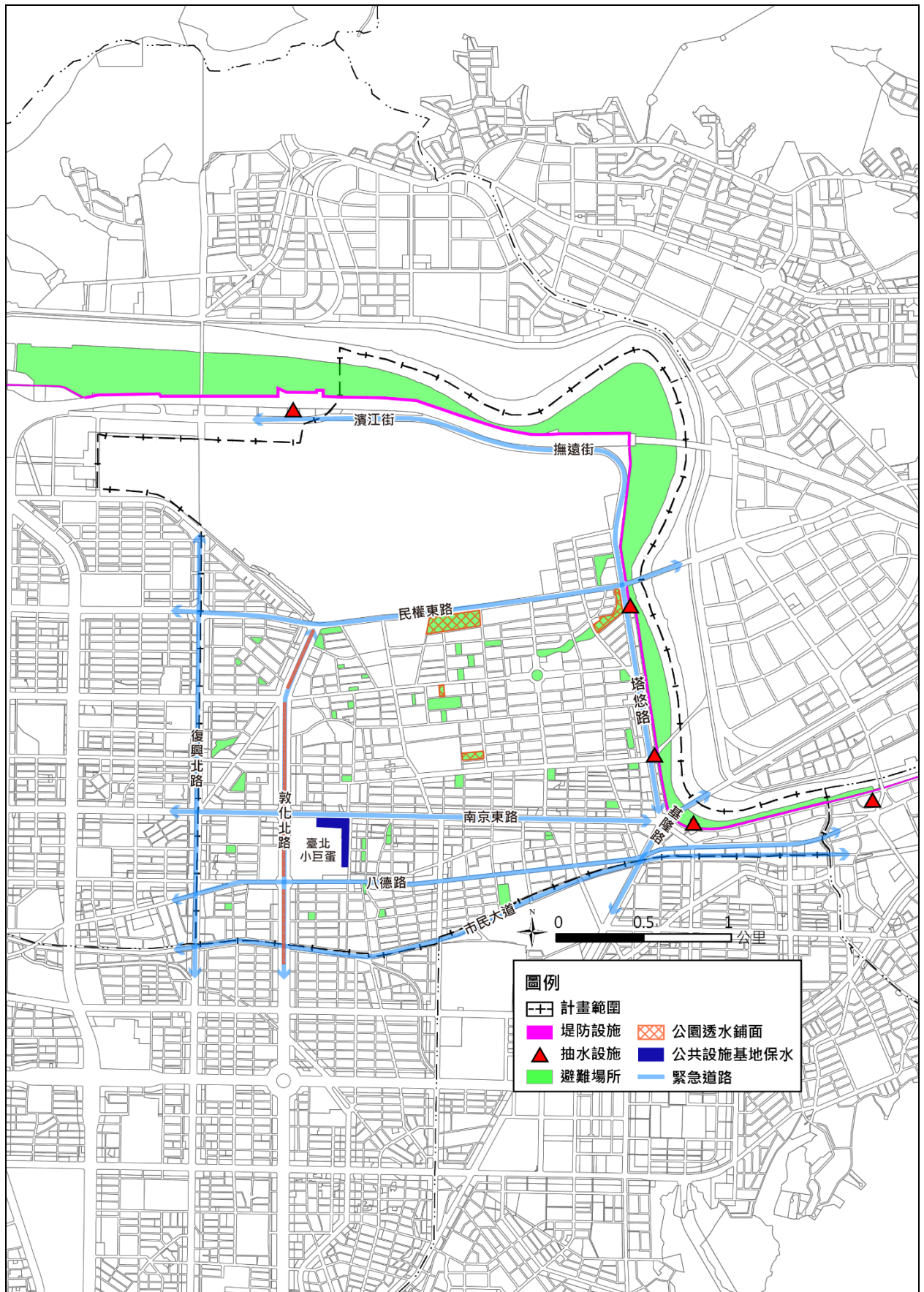


圖49 松山區防洪相關設施配置示意圖

資料來源：臺北市水綠地圖，本計畫繪製。

六、景觀綱要計畫與都市設計準則

(一) 景觀計畫目標

- 1.基於人性考量之自然生態網絡建構。
- 2.基於城市自明性所形塑之「創意城市」經營。
- 3.支持多元使用與空間想像之都市活動空間營造。

(二) 市中心三橫三縱都市綠軸意象

市中心既有藍綠資源主要分佈於外圍南港山系及五指山山系、以及基隆河河岸區，期望透過學校、鄰里公園等既有點狀綠資源，配合已實施都市設計管制地區，以及大眾運輸場站沿線，打造三橫三縱綠軸構想，串連商業人潮活動聚集地區，縫補形塑都市綠網，提升地區環境品質，促進活動熱絡，塑造城市特色景觀。

1.三橫軸

仁愛路為景觀軸（優質住商使用）、市民大道文化軸（地方歷史文化、文創產業）、南京東路商圈軸（串連多處捷運站與商圈）。位於松山區包括市民大道文化軸、南京東路商圈軸。

2.三縱軸

敦化南北路為商業軸（金融產業與辦公室群聚且連通松山機場）、復興南北路通行軸（高架捷運行經且辦公活動人潮聚集）、松江新生生活軸（捷運行經、串連行天宮至大八德商圈）。位於松山區包括敦化南北路商業軸、復興南北路通行軸。

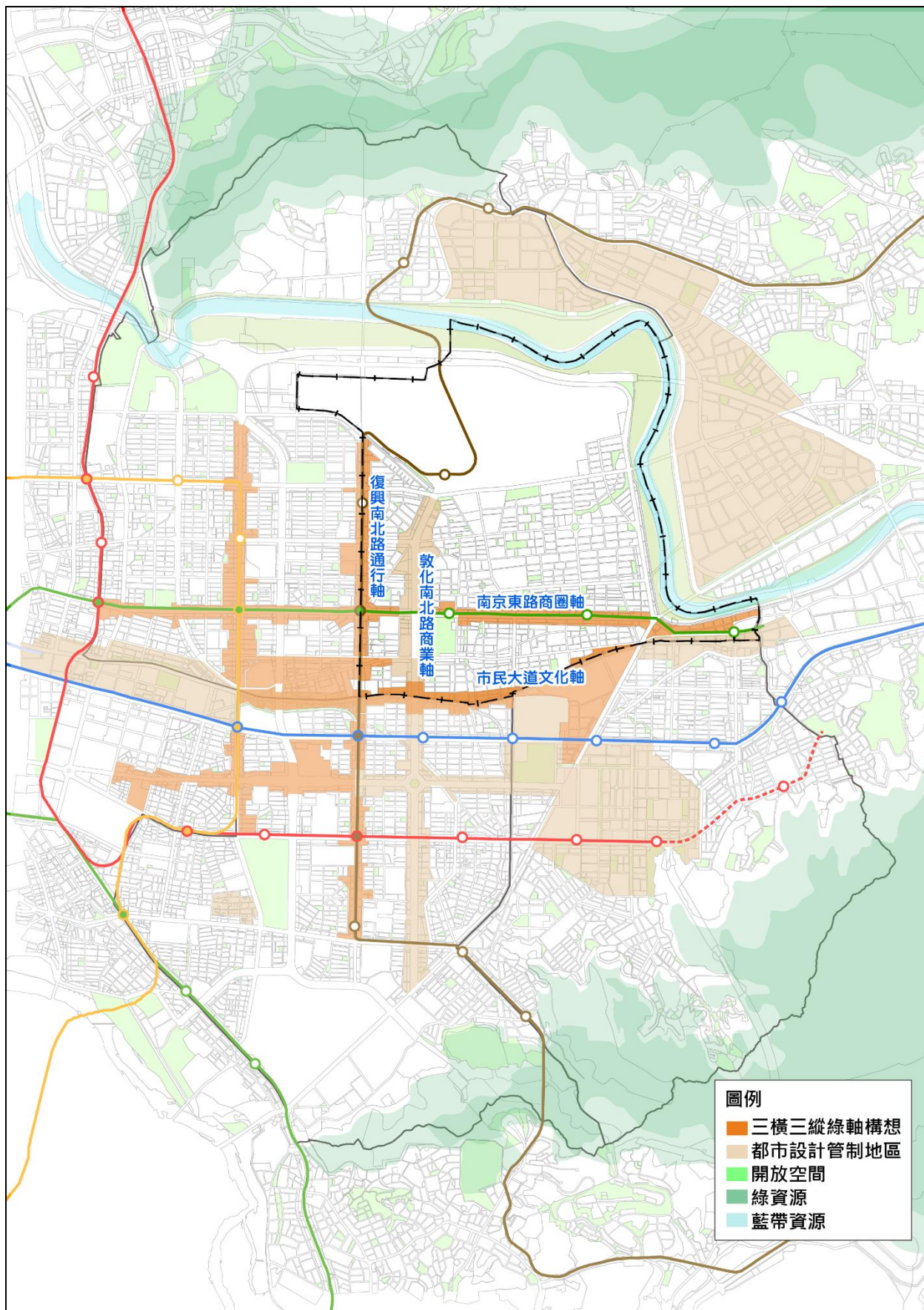


圖50 松山區景觀綱要計畫示意圖

玖、變更計畫綜理

表40 主要計畫變更內容彙整表

變更編號	位置	原計畫	新計畫	面積(公頃)	變更理由	管制及相關規定
主 1	西松國小	國中用地	國小用地	0.51	<p>一、符合公共設施檢討原則 2。</p> <p>二、依本府教育 107 年 5 月 8 日北市教工字第 10734251200 號函辦理。</p> <p>三、西松段一小段 56、85、86 地號考量現況已為西松國小校地使用，建議變更為國小用地，以符管用合一。</p>	依相關規定辦理。
主 2	基隆河	行水區	河川區	91.06	<p>一、符合其他檢討原則。</p> <p>二、依經濟部、內政部 92 年 12 月 26 日經水字第 09202616140 號及台內營字第 0920091568 號會銜函頒「河川及區域排水流經都市計畫區之使用分區劃定原則」地理形勢自然形成之河川流經都市計畫者，統一劃定名稱為「河川區」。至於都市計畫「河川區」範圍境界線認定原則，應依本署 93 年 1 月 13 日經水字第 09302600470 號函釋以「河川區域」為其範圍辦理。</p> <p>三、依本府工務局水利工程處 106 年 2 月 17 日北市工水河字第 10630552700 號函辦理。</p>	依相關法令規定辦理。
		堤防用地		2.86		

變更編號	位置	原計畫	新計畫	面積(公頃)	變更理由	管制及相關規定
主 3	育達商職	私立育達商職學校用地	文教區(供私立育達商職學校使用)	1.53	<p>一、符合文教區檢討原則。</p> <p>二、依內政部都市計畫委員會 107 年 11 月 13 日第 934 次會議決議辦理。</p> <p>三、私立育達商職學校用地，非屬政府應取得之公共設施用地，故將土地使用分區名稱調整變更為文教區（供私立育達商職學校使用）。</p>	<p>依 80 年 4 月 30 日府工二字第 80021521 號「變更台北市私立各級學校用地(通盤檢討)案」內建蔽率及有關規定，比照臺北市土地使用分區管制自治條例，公共設施用地公立各級學校之規定辦理。</p>

註 1：本計畫變更後各用地之大小、面積、位置及形狀應依計畫圖實地分割測量為準。

註 2：實際變更範圍請詳計畫圖所示。

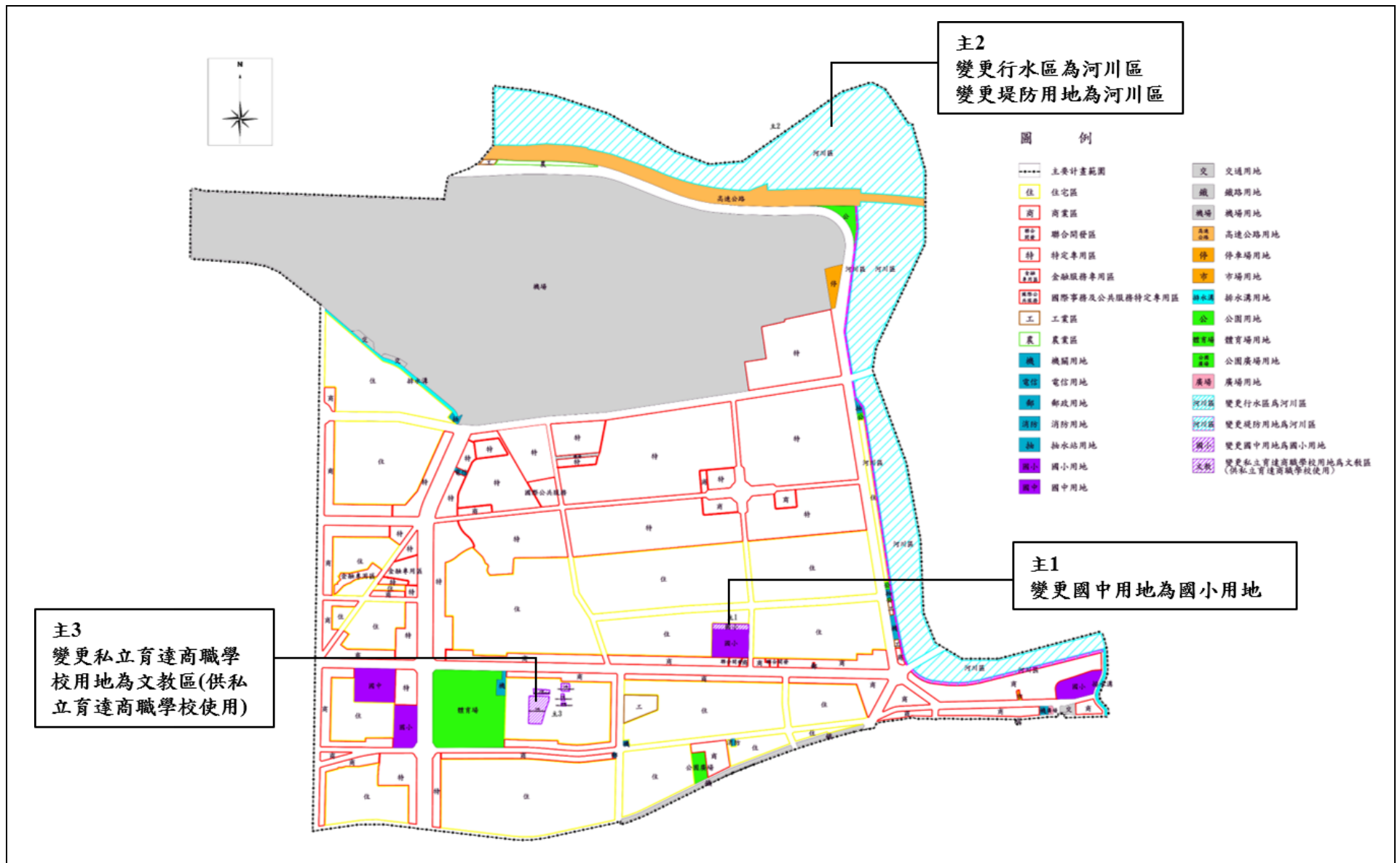


圖51 松山區主要計畫變更位置示意圖

表41 都市計畫通盤檢討土地使用面積分配對照表

用地別	項目別	通盤檢討前		通盤檢討後		面積增減 (公頃)
		面積 (公頃)	百分比	面積 (公頃)	百分比	
土地使用分區	商業區	54.65	5.88%	54.65	5.88%	0
	住宅區	220.42	23.74%	220.42	23.74%	0
	工業區	2.01	0.22%	2.01	0.22%	0
	特定專用區	140.16	15.09%	140.16	15.09%	0
	文教區(供私立育達商職學校使用)	0.00	0.00%	1.53	0.16%	1.53
	土地使用分區小計	417.24	44.93%	418.77	45.09%	1.53
公共設施用地	公園用地	1.07	0.11%	1.07	0.11%	0
	公園兼廣場用地	0.81	0.09%	0.81	0.09%	0
	廣場用地	0.09	0.01%	0.09	0.01%	0
	體育場用地	11.49	1.24%	11.49	1.24%	0
	國小用地	6.09	0.66%	6.60	0.71%	0.51
	國中用地	3.43	0.37%	2.92	0.32%	-0.51
	私立育達商職學校用地	1.53	0.16%	0.00	0.00%	-1.53
	機關用地	0.87	0.10%	0.87	0.10%	0
	市場用地	0.06	0.01%	0.06	0.01%	0
	停車場用地	0.99	0.11%	0.99	0.11%	0
	電信用地	0.11	0.01%	0.11	0.01%	0
	郵政用地	0.05	0.01%	0.05	0.01%	0
	消防用地	0.07	0.01%	0.07	0.01%	0
	交通用地	0.85	0.09%	0.85	0.09%	0
	高速公路用地	13.52	1.46%	13.52	1.46%	0
	鐵路用地	2.07	0.22%	2.07	0.22%	0
	機場用地	224.74	24.20%	224.74	24.20%	0
	道路用地	146.95	15.82%	146.95	15.82%	0
	排水溝用地	1.48	0.16%	1.48	0.16%	0
	抽水站用地	0.39	0.04%	0.39	0.04%	0
堤防用地	2.86	0.31%	0.00	0.00%	-2.86	
公共設施用地小計	419.52	45.17%	415.13	44.70%	-4.39	
非都市發展區	行水區	91.06	9.80%	0.00	0.00%	-91.06
	河川區	0.00	0.00%	93.92	10.11%	93.92
	農業區	0.96	0.10%	0.96	0.10%	0
	非都市發展區小計	92.02	9.90%	94.88	10.21%	2.86
總計		928.78	100.00%	928.78	100.00%	0

資料來源：本計畫整理（本表面積僅供參考，應依計畫圖實地分割測量為準）。

拾、實施進度及經費

本次主要計畫通盤檢討案，涉及變更之公共設施用地已開闢完成，未開闢之公共設施用地皆位於松山機場周邊地區，考量松山機場遷移政策整體發展預留使用，故機場周邊公共設施用地暫不予變更，並依原公告實施計畫開闢，另機場用地部分依交通部民航局使用需求辦理開闢。

表42 松山區主要計畫公共設施開發進度及經費表

公共設施種類 (變更編號)	面積 (公頃)	土地取得方式					開闢經費			主辦 單位	經費來源
		徵購	土地 重劃	獎勵 投資	撥用	其他	土地	工程 費	合計 (萬元)		
385 公園用地	0.88	✓								工務局公園路燈管理處	目的事業 主管機關 編列預算
停車場用地	0.99	✓								交通局	目的事業 主管機關 編列預算
機場用地	13.17									交通部民航局	目的事業 主管機關 編列預算

註1：有關本案計畫範圍內各項公共設施用地之土地使用，除另有規定，公有土地以撥用為原則，私有土地以徵購為原則。以上列舉之開發經費及實施進度得視主管機關財務狀況酌予調整，並應依實際編列之開發經費為準。

註2：本表面積僅供參考，應依計畫圖實地分割測量為準。

拾壹、其他

一、本市松山區濱江段四小段 286-9 等 11 筆土地特定專用區變更範圍依該計畫圖所示。

拾貳、臺北市都市計畫委員會審議情形

一、本案提經臺北市都市計畫委員會 107 年 8 月 2 日第 732 次委員會議，決議如下：

(一) 本案除以下幾點，其餘依公展計畫書圖及本次會議市府補充會議資料修正通過：

1. 有關松山機場遷建及未來發展政策，請將 2016 年首都圈論壇所整合北、北、基、桃縣市首長意見之相關共識與結論，摘要納入主要計畫書。
2. 計畫人口維持現有計畫人口 249,000 人。
3. 主要計畫同意變更西松國小部分校地國中用地為國小用地，變更行水區及堤防用地為河川區。
4. 松南營區都市計畫變更案業經內政部核定，案內新增約 1 公頃公園用地，將可透過周邊基地退縮留設之開放空間，串聯現有敦北公園、民權公園、富錦街以及民生社區，建立綠色廊帶系統，相關計畫內容及圖面請補充納入計畫書。
5. 同意「民權大橋、撫遠街擋水牆、麥帥公路、撫遠街所圍地區建築管制」解除住宅用地建築物基地規模應以 1000 平方公尺以上為原則整體興建之規定。
6. 同意「民生東路新社區特定專用區建築管制」訂定較具彈性規定，並改為都市設計審議地區。

(二) 公民或團體陳情意見經逐案討論，除以下幾點，其餘同意依市府回應說明辦理(詳後附綜理表)

1. 陳情編號通-2(陳情修訂計畫書通案內容)：依市府都市發展局書面回應辦理。
2. 陳情編號南-1(陳情變更住宅區為商業區)：本案陳情訴求增加容積以利更新，但不適宜以都市計畫變更使用分區辦理，請市府依都市更新相關規定，協助土地所有權人申請容積獎勵或以容積移轉方式辦

理。

- 3.陳情編號延-1(陳情變更道路用地為住宅區):為保障土地所有權人權益，請市府依計畫辦理徵收作業，或依都市更新相關規定，協助土地所有權人與周邊地主整合辦理都市更新。
- 4.陳情編號中-2(陳情地點松山區西松段三小段 156 地號)、中-3、中-4(陳情地點八德路 4 段 106 巷周邊):有關京華城公司及民眾針對其陳情地點希望解除現行計畫所規範之 6 種使用項目，比照第三種商業區之意見，關於 6 種使用項目之規定，係 80 年當時申請人與市府行政協議，市府同意該分區變更之附帶條件且明載於公告之都市計畫書內。又有關該基地容積率之認定，前經監察院糾正並提出審核意見認定容積率應為 560%，經本會 106 年 12 月 21 日第 721 次委員會審議通過，決議依監察院糾正及審核意見釐正容積率為 560%。至於西北側小基地，市府亦考量其更新權益，已解除全區整體開發限制。有關本次通檢所提放寬使用項目之陳情意見，仍應依當時行政協議，維持現行計畫規定。

附帶決議：有關委員所提住商混合使用如何與時精進以確保環境品質等議題，係屬法令制度議題，請市府於後續辦理臺北市土地使用分區管制自治條例修訂時一併納入檢討。

拾參、內政部都市計畫委員會審議情形

本案除下列各點外，其餘准照臺北市政府核議意見通過，並退請該府依照修正計畫書、圖後，報由內政部逕予核定，免再提會討論。

- 一、本案屬行政區之通盤檢討，請再詳予補充本區於臺北市全市之發展定位及願景，並補充相關發展策略及對細部計畫之指導。
- 二、本案發展現況分析部分，請再補充地方文史、相關圖表及分析說明。
- 三、計畫區內尚有 1 處私立育達商職學校用地，非屬政府應取得之公共設施用地，請將土地使用分區名稱調整變更為文教區(供私立育達商職學校使用)，以資妥適。
- 四、都市防災計畫部分，請參考臺北市災害防救深耕計畫，再詳予補充相關計畫內容。
- 五、依都市計畫法第 45 條規定，公園、體育場所、綠地、廣場及兒童遊樂場等公共設施用地不得少於全部計畫面積 10%，有關本計畫區五項公共設施用地比例部分，請就下列各點補充說明：

(一) 查本計畫區 5 項公共設施用地僅占全部計畫面積 1.45%，並請補充說明本次通盤檢討之相關因應配套措施，以及本計畫區對於補足公共設施用地之長期規劃構想。

(二) 計畫書第 98 頁之 5 項公共設施用地面積百分比合計為 1.45%，與第 65 頁課題與對策之課題三說明 3.31% 不符，請查明補正。

六、計畫書修正事項

(一) 計畫審核摘要表漏列公告徵求意見資訊，請補正。

(二) 本計畫區仍有未開闢之公共設施用地，請補充實施進度及經費表，以利查考。

(三) 本案請就「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」有關規定說明其處理情形，並以對照表方式納入計畫書，以利查考。

(四) 臺北市政府 107 年 11 月 9 日府授都規字第 1076054711 號函送新增計畫書修正事項，經臺北市政府列席代表補充說明後，同意該府將新增修正內容納入計畫書敘明。

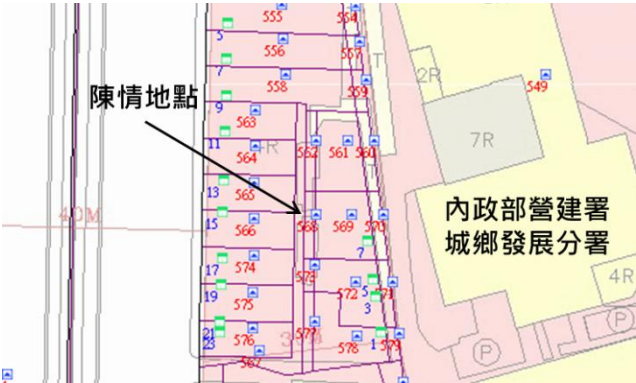
項次	修正內容	公展內容	說明	頁次
1	拾壹、其他 一、本市松山區濱江段四小段 286-9 等 11 筆土地特定專用區 變更範圍依該計畫圖所示。	無	配合實際變更分區範圍，予以釐正。	99

拾肆、本計畫書圖業依內政部都市計畫委員會 107 年 11 月 13 日第 934 次委員會議決議修正完竣，並經內政部 108 年 2 月 12 日台內營字第 1080008251 號函核定在案。

附件一、本案公民或團體所提意見

臺北市都市計畫委員會公民或團體意見綜理表

一、總體陳情意見

案名	「臺北市松山區都市計畫通盤檢討（主要計畫）案」及「臺北市松山區都市計畫通盤檢討（細部計畫）案」		
編號	通-1	陳情人	王○喬
位置	松山區敦化段三小段 568 號 		
訴求意見 與建議	台北市土地使用分區商業區(商三)4 樓老公寓進行都更，更新重建後全棟依都市計畫法原意本應做商業使用，但卻有所謂「全市性商業區都市更新案件商業使用規劃原則規定 1~4 樓不得作住宅、停車及管委會使用，且商業使用樓地板面積總和須大於法定建築面積之 70% 乘以 4 倍」，此規定法源依據？是否逾越母法商業區應做商業使用規範？市中心商業區四樓老公寓本來容積就沒用完，輕易蓋回原四層樓作商業用，四樓以上樓層可作為住宅使用，此規則難道不違背都市計畫土地使用分區管制原意？變相豪宅、高級住宅可假都市更新之名在商業區產生，任憑商業區大樓夾雜住宅成為住商混合大樓，台北市都市計畫走回頭路？藉本次台北市各行政區都市計畫通盤檢討契機，懇請委員們連結都市更新與都市計畫相關法規，使都市更新更具正當性與公益性，而非使都市更新淪為住宅改建、創造精華地段商業區土地上可建築高級住宅及私人利益超過公共利益之巨大怪獸！。		
市府 回應說明	查本市土地使用分區管制自治條例規定商業區允許作住宅使用，並未就設置住宅訂有比例限制，故於都市設計、都市更新案審議時迭有商業區作商業使用應達一定比例之要求。 本局初步研擬本市商業區之商業使用比例規劃原則供審議時之參酌，個案作商業使用仍應於審議時考量基地狀況之決定，至商		

	業區作商業使用係屬全市一致性規範，市府將納入後續修法內參考，不另行於本次通盤檢討內處理。
委員會 決議	<p>一、本案除以下幾點，其餘依公展計畫書圖及本次會議市府補充會議資料修正通過：</p> <p>(一) 有關松山機場遷建及未來發展政策，請將 2016 年首都圈論壇所整合北、北、基、桃縣市首長意見之相關共識與結論，摘要納入主要計畫書。</p> <p>(二) 計畫人口維持現有計畫人口 249,000 人。</p> <p>(三) 主要計畫同意變更西松國小部分校地國中用地為國小用地，變更行水區及堤防用地為河川區。</p> <p>(四) 松南營區都市計畫變更案業經內政部核定，案內新增約 1 公頃公園用地，將可透過周邊基地退縮留設之開放空間，串聯現有敦北公園、民權公園、富錦街以及民生社區，建立綠色廊帶系統，相關計畫內容及圖面請補充納入計畫書。</p> <p>(五) 同意「民權大橋、撫遠街擋水牆、麥帥公路、撫遠街所圍地區建築管制」解除住宅用地建築物基地規模應以 1000 平方公尺以上為原則整體興建之規定。</p> <p>(六) 同意「民生東路新社區特定專用區建築管制」訂定較具彈性規定，並改為都市設計審議地區。</p> <p>二、公民或團體陳情意見經逐案討論，除以下幾點，其餘同意依市府回應說明辦理（詳後附綜理表）</p> <p>(一) 陳情編號通-2(陳情修訂計畫書通案內容)：依市府都市發展局書面回應辦理。</p> <p>(二) 陳情編號南-1(陳情變更住宅區為商業區)：本案陳情訴求增加容積以利更新，但不適宜以都市計畫變更使用分區辦理，請市府依都市更新相關規定，協助土地所有權人申請容積獎勵或以容積移轉方式辦理。</p> <p>(三) 陳情編號延-1(陳情變更道路用地為住宅區)：為保障土地所有權人權益，請市府依計畫辦理徵收作業，或依都市更新相關規定，協助土地所有權人與周邊地主整合辦理都市更新。</p> <p>(四) 陳情編號中-2(陳情地點松山區西松段三小段 156 地號)、中-3、中-4(陳情地點八德路 4 段 106 巷周邊)：有關京華城公司及民眾針對其陳情地點希望解除現行計</p>

	<p>畫所規範之 6 種使用項目，比照第三種商業區之意見，關於 6 種使用項目之規定，係 80 年當時申請人與市府行政協議，市府同意該分區變更之附帶條件且明載於公告之都市計畫書內。又有關該基地容積率之認定，前經監察院糾正並提出審核意見認定容積率應為 560%，經本會 106 年 12 月 21 日第 721 次委員會審議通過，決議依監察院糾正及審核意見釐正容積率為 560%。至於西北側小基地，市府亦考量其更新權益，已解除全區整體開發限制。有關本次通檢所提放寬使用項目之陳情意見，仍應依當時行政協議，維持現行計畫規定。</p> <p>附帶決議：有關委員所提住商混合使用如何與時精進以確保環境品質等議題，係屬法令制度議題，請市府於後續辦理臺北市土地使用分區管制自治條例修訂時一併納入檢討。</p>		
<p>編號</p>	<p>通-2</p>	<p>陳情人</p>	<p>彭○華</p>
<p>訴求意見 與建議</p>	<p>107.06.29 第一次陳情</p> <p>壹、</p> <p>一、本地區人口未作成預測，應預測 25 年後的人口數，分為 5 年、10 年、15 年、20 年，及第 25 年的人口數。第 25 年(民國 132 年)的人口預測，分樂觀、持平、悲觀三向度，預測本地區人口總數量。列表及圖說明。</p> <p>二、前項人口預測，採持平預測值，分配至各里，作為各里人口預測數的基準，列表及圖。其中就現行人口即啟動各里中低收入戶及老年人口作整體調查(紀錄各里老年人口數及各年齡層人數(參考主計處，65 歲以上，每 5 歲為一層)，並詳實紀錄其數量、家庭組成及家庭人口數等經濟狀況數據，並作適當預測。</p> <p>三、松南營區都市計畫變更案，位於機場南側，總面積為 9.7 公頃，專案變更為特定專用區，供金融、商業、辦公等使用，請提出證據說明，金融、商業及辦公有何不足。所謂回饋市府，規劃為公宅、社福設施及青創基地，請問臺北市人口預測增加嗎！社福設施那一類，不足的量與質，請說明。</p> <p>四、北市府 BOT 案的實施進度及內容說明：(一)健康公宅計畫目前進度。請列出財務計畫及目前的營造費用。107 年招租入</p>		

住基準，日間照護服務方式、供居住內容。(二)中崙市場 BOT 案，(三)八德立體停車場 BOT 案。

五、小巨蛋運動場使用情形

該公共設施基礎資料，有關配置平面圖、面積、觀眾席承載量、已使用年期、每年營運費用，當年營建費用、資產價值，均載述於細部計畫書圖內。(大巨蛋比照辦理)。

六、松南營區都市計畫變更案(松南營區、新通航聯隊、國泰營區、富錦營區)變更為特定專用區，理由為何、何故可以供金融、商業、辦公用途，何故「分回」3.5 公頃土地，何故作公宅、社福設施及青創基地。

七、捷運民生汐止線、東環線

捷運民生汐止線，及東環線的連結，其必要性，建站位置，每站預計服務人數，財務預算來源，票價收入，均請說明。

八、有關：(一)、大眾捷運工具轉乘串連及空間規劃具體內容，請說明。(二)、強化場站周邊開發範圍及開發方式，符合人需求的內涵，請說明。(三)、捷運場站周邊人行空間留設，請實例各別說明。(四)、公共綠色運具推廣內涵，其設置請說明，(五)、規劃個人運具與落實大眾運輸導向具體內容。(六)、捷運場站周邊增設自行車停車格位的具體數字及位置，請以圖示。

九、此地區的商業需求原因。

三民路、南京東路五段交口的西松國中廢除，完全變更為國小用地的原因請說明，在緊臨國小旁邊設置「聯合開發」的具體內容，又該南京東路五段，新增路線商業區原因，兼有大片商業區在體育場四周，及機場南側，在本地區的西側，尚設有「金融專用區」如圖示，有何種商機需求，該地區發展自住宅區變更為住商混合區，必要性說明(即：若不作此變更，將阻礙該地區發展)。敦化南北路建築物不得超過建築面積×建蔽率×2×70%，真意請說明。

貳、請補充部分

一、醫院基礎調查

醫院位置、規模、樓層數、病床數、醫師人數、救護車數目、每月門診掛號、病床使用率請作詳細調查，並紀錄其位置於細部計畫圖內。另、安養院數量、規模、服務項目及容納老人人數。

二、路線商業區大樓內使用人數及停車容量

本地區商業屬高強度的路線商業地區，紀錄土地(建築物)使用方法，先就敦化南北路兩側各大樓，逐層逐戶訪問，其使用(銀行、金融、百貨公司等)方式及固定人員數額。續行南京東路兩側訪問，並予紀錄。另紀錄各該大樓所附設停車位數量。

三、10層以上住宅大樓的樓層數、面積、地點、地下停車數量，居住人口。民生社區建築管制之土地使用分區管制先請說明。

四、松山機場服務效能

松山機場本身面積、服務貨物重量、載客人數、班機起降次數，就過往25年情形回顧，於假定不搬遷狀況下，就未來25年可能擴張乘載人數及貨物數量，作分析。

五、停小轎車車數量收集：各個里平面及立體(地下停車空間)及獨立停車場位置及供停車數量紀錄，分別調查。

六、公共運輸情形

本地區公車站牌位置，於都市計畫圖內標示，其過往25年載客量紀錄並分析，並就未來5年內變化可能性分析。

七、水、電、瓦斯公共設備使用情形

(一) 供水情形：本地區年雨水量，提出25年來歷年雨量資料，自來水廠年供水量，各里年用水量、請自來水廠提供漏水比率。並將給水幹管及給配水池紀錄(含：配水量、河川)及其走向圖。

(二) 污水收集情形：1、家庭污水收集情形，污水下水道、收集家庭污排水總量。2、醫院、廢水處理情形。3、工業廢水處理情形，及下水道流向圖。

(三) 供電情形：本通盤檢討地區總供電量、各里供電量、各醫院、工業大戶供電情形，各變電所位置及其主要功能及電纜配置線圖。

(四) 瓦斯供應情形：本地區瓦斯供應路線圖及瓦斯使用量說明。

八、各公共設施 BOT 委外經營者，其合約公布於細部計畫書圖內。例如：松山火車站，服務松山地區居民，服務良莠，松山區居民有表達意見的機會，該 BOT 合約，當應公布於細部計畫書內由里民檢視。

九、古蹟使用情形：本區古蹟位置、規模、屬性，記錄使用情形，並每年作適當考核監督，令管理有成效(無需說明無遮簷人行道係法定空地)。

參、容積移轉及容積獎勵無效，應予撤銷事項。

查容積移轉，係未使用的容積，自古蹟基地移至其他同類用途基地，始為適法，查道路地本無容積，如何以容積為名，移轉容積。再查土地使用分區管制自治條例第 80 條以下「容積放寬」，所依「臺北市都市計畫施行自治條例」第 26 條所稱依都市計畫法第 32 條第 2 項的土地使用「限制」，背道而馳，該土地使用管制自治條例，違背法律屬無效，凡引自治條例作成「容積放寬」規定違反都市計畫法第 32 條限制規定均無效，本通盤檢討不適用。

補充資料

- 一、本件主要計畫書第 81 頁，國家發展委員會已作成人口預測，民國 132 年為 22,097 千人，現行台灣地區 106 年底人口為 23,595 千人，則本市人口應遵循中央機關人口預測為基礎，又第 82 頁，表 33 國發會預測民國 132 年台北市人口 2,514,672 人，亦較相對應的 106 年人口 2,724,720 人減少，減少幅度達 8.4%，松山區人口占全台北市 7.7%，松山區人口減至 193,630 人。依此人口數分配至各里，始為適當，請列表及圖說明。再有第 82 頁，常住人口與設籍人口高出 233,069 人，常住人口來源請說明。
- 二、人口既減少，在未調查得有遊民人口前，松南營區都市計畫變更總面積為 9.7 公頃，分回 3.5 公頃土地作為公宅，即無必要(第 83 頁，民國 132 年總樓地板容納人口數為 274,011 人，有過剩)。另社福設施不應集中劃設，應撤銷此構想，至於青創基地，不應恣意設置，故松南營區都市計畫變更，建議全案撤銷。
- 三、主要計畫書第 39 頁稱，松山機場等用地未徵收，面積達 $(13.71+0.83+0.26)=14.80$ 公頃。現在作為汽車零件及保養場用地，建議就地合法，汽車保養廠有必要設置，否則遷至何地。此外，該計畫書提及松山機場遷址事，係口頭說說，仍應就松山機場對交通運輸服務提相關數據，年服務旅客人數、貨運量及其他產值資訊等，以符合通盤檢討本旨。
- 四、主要計畫書第 36 頁，稱「慶城街周邊劃設金融專用區、現況為旅館、金融銀行、零售業、餐飲業為主」，劃設「金融專用區」與不劃設，有何區別。所謂「特定專用區」，若真有必要劃設，應冠上「商」字，以符都市計畫法第 32 條規

定。

- 五、主要計畫書第 84 頁稱「饒河街周邊地區為核心型都會性商業區」，但查饒河街在八德路四段及虎林街附近，近松山捷運站及火車站，但此地距基隆河約尚不達 100 公尺，發展受限制，且與敦化南北路及南京東路三段之金融區甚遠，故不為都會發展核心，敬請調整。
- 六、第 85 頁第三、二 五大類公共設施(含綠資源)檢討，其中「含綠資源」四字，第四頁至第 6 頁，過往發布都市計畫，請編碼。第 97 頁表 39，訂名「非都市發展區」，無必要，請刪除。
- 七、第 92 頁「六、景觀綱要計畫與都市設計準則」1 頁內，並無「景觀綱要計畫」，此已發展地區所稱「仁愛路為景觀軸」等，並無意義，僅係宣示既有都市景觀內容，況都市計畫主要計畫係以都市計畫法第 15 條社會經濟條件配合建築物內容為表彰，綱要計畫即無必要。另所謂都市設計原則，「三橫軸、三縱軸」不過是道路幾何形態樣描述，與都市設計準則無關，且不影響本都市計畫內容，請刪除。第 87 頁，「人本導向綠色運輸」請改為「人行及自行車道」正式用語。第 88 頁「友善人行系統」，「友善」二字請刪除，細部計畫係法律文書，用語避免含糊。
- 八、第 86 頁，(四)、機關用地，請列明松山區公所、稅捐處、法院、地政事務所、警察局、消防隊、派出所、郵局、圖書館位置(門牌)、面積及所配置人員額，並附事業計畫及財務計畫。
- 九、第 77~79 頁，「柒、相關指導原則..一、韌性城市原則...二、大眾運輸導向發展(TOD)指導原則」，...三、都市更新指導原則、...」，該等原則內容，仍係抽象內容，例如：「韌性」、三(二)、TOD 規劃理念，「...人流停等需要的街角廣場與街道傢俱，卸貨車位及排氣孔位置等面向，以實踐都市 TOD 設計理念。」，查「原則」標題下，次標題為「理念」，該「理念」下是「面向」，仍極度抽象，請以實例說明，或刪除該「柒、指導原則」1 頁。至於第 79 頁，「鐵路地下化廊帶，有許多舊產業遺址的大面積土地...」，既為遺址，就應依都市計畫法第 15 條第 1 項第 5 款規定，屬「古蹟、具紀念性建築物」，應調查其範圍，且照相存主要計畫書內予以保存，並提出經營古蹟的事業計畫及財務計畫，由都委會審議通過

後，知會文化局。

細部計畫部分

- 一、第 14 頁「公共設施用地中，劃有公園用地 42 處(1 處未開闢)，綠地用地 4 處，學校用地(國小用地 5 處、國中用地 4 處、高中用地 1 處)，機關用地 7 處、公共建築用地 2 處，醫療用地 1 處，市場用地 7 處，停車場用地 4 處，變電所用地 4 處，電信用地 1 處，自來水加壓站用地 1 處，郵政用地 2 處，加油站用地 2 處，污水處理場用地 1 處，抽水站用地 1 處。」，請就以上公共設施全部以 1/500 配置圖顯示其尺寸，並載明主要建築物高度，樓地板面積，及服務內容(例如：學校，即說明學生及教職員總數及建築物層數及樓地板面積，建築物完成年)等，再例如：公園用地則記錄每月使用人數，及管理人數及方式，均包括人員薪資及修繕費用，每一公共設施均列明使用計畫，即都市計畫法第 22 條第一項所稱的事業計畫及財務計畫。
- 二、第 42 頁以下，係「陸、都市設計管制規定修訂內容」，都市設計事項，非都市計畫論及都市內社、經條件所應涵括，請全部刪除。若有得訂為建築設計依據者得保留。都市設計準則以自治條例設置，明確與都市計畫界分，兩者不容混淆。
- 三、第 40 頁原計畫七，於新計畫(刪除)者，所敘及商業區及住宅區附設停車空間設置辦法，與建築技術規則，有相銜接效果，請保留，都市計畫通盤係專業法令，與自治條例不同，該等停車位規定，於細部計畫書內保留，俾得予其他公共設施兼顧。第 26 頁欄位 2、3，有關容積移轉及容積獎勵規定，僅保留古蹟遺容積移轉辦法，餘均刪除。就台北市政府「古蹟容積移轉辦法」，請作業單位提至都市計畫委員會審查。
- 四、第 35 頁新計畫，欄位內第 8 項，論及「...變更台北市市民大道...劃定都市更新地區計劃案...」，請依都市計畫法第 65 條規定，提出事業計畫及財務計畫等。
- 五、第 31 頁第(六)項，建築物外觀夜間照明項，稱「沿街行人尺度範圍，其照明應配合街道燈光...舒適之行人光環境」，請具體說明該「光」環境具體內容，何謂「舒適」。
- 六、第 20 頁敘及「五、都市設計 歷年都市計畫案中訂有都市設計規定，計 5 處。」，並列明於該頁五件都市計畫公告的名

稱，另由第 22 頁「二、都市設計檢討原則，係以：1、整體性原則、2、都市設計管制範圍、3、公共開放空間系統。」為審查，但由第 53 頁「三、都市設計準則範圍 下列範圍應依各該都市設計準則辦理，始得核發建造執照。(一)、市民大道(新生北路至基隆路段)兩側地區...」，由該段說明，看不出都市設計準則內容，縱「指定牆面線及騎樓地退縮」，本係建築管理一環，建築師提出建造執照圖申請建造執照前，今由都市設計審議委員會審查，建築師修正其圖面即可。另第 53 頁「臺北市都市設計委員會」審查「土地使用開發許可」，恐有專業不符疑慮。

七、第 39 頁，在新計畫項下，「二、本計畫區除下列規定外，其餘悉依照『臺北市土地使用分區自治條例』之規定辦理。」，請刪除，都市計畫內容由都市計畫委員會審查係適當的機關，且依都市計畫法第 26 條規定，每 3~5 年檢討一次，但自治條例係非專業的台北市議會審查，對專業的法令施行，自治條例規定對法的周延性，不會優於都市計畫通盤檢討，故請求刪除，其餘公展書面有出現此文字者，均依此主張辦理。

八、第 41 頁，刪除「原計畫十一、」，請提出「中央目的事業主管機關對建築物高度限制、機場禁限建及重要軍事設施管制區已有相關規範。」，請提出規範說明。

九、第 38 頁，第十一、第十二、第十三項，所稱「回歸都市設計通案性原則」及「本市已有相關規範」，請提該規範說明。所謂「都市設計通案性原則」，請提出說明。該頁增列「十二、本管制要點中，部分『原則』性之規定，如申請案經臺北市都市設計及土地使用開發審議委員會審議通過，得不受『原則』性規定限制」，該條文似說明都市設計委員會決定，可以否定「原則」之都市設計不確定特質，與都市計畫公告生效的確定效力有基礎認定不同。於第 57 頁「八、其他」有此同一意思。再查，都市計畫委員會係依都市計畫法第 74 條規定的法定委員會，「都市設計及土地使用開發許可」委員會，無從自都市計畫委員會以公告細部計畫，發生法律效果，則「都市設計及土地使用開發許可」委員會職掌事項，應移出細部計畫書內。第 69 頁至 104 頁，附件一之一至附件一之十，均係都市設計審查原則相關說明，均應自細部計畫書內移出。

	<p>十、第 57 頁「六、交通規劃 (一)、建築基地開發均應將其自身之停車、臨時停車、裝卸貨等需求內部化。...」，請說明停車位需求如何內部化。於不可內部化時，請探求替代方案，尤其主要計畫書第 52 頁表 26，某些路段服務水準達 E、F 級不可容忍地步。</p> <p>十一、公共設施雖無新開闢，但學校用地或河川用地之土地合併、地目變更仍需測量、登記費，第 67 頁稱無財務計畫，與實際不符。</p> <p>十二、第 3~9 頁，就過往都市計畫案全部按序編碼。</p> <p>107.07.04 第二次陳情</p> <p>請登錄於主要計畫及細部計畫書、圖：醫院位置、規模(樓層、面積)、老年長照、路線商業標示(銀行、百貨公司、服務人數)、老年人口數、各里人口、里範圍、人口預測(25 年)5 年、10 年、15 年等、(位置)古蹟(維護方式)、各里低收入戶量、收入、捷運站各站(進出站人數進出)、松山機場(進出人數、物量、飛機起降數量)、地下水汙水排水、自來水量、變電站位置、容積移轉僅限古蹟、容積獎勵不合法、BOT 的公共設施哪些，公布合約、服務內容、公共汽車站標示。</p>
<p>市府 回應說明</p>	<p>一、查本案係依都市計畫定期通盤檢討實施辦法第 5 條規定進行計畫地區之基本調查及分析推計，作為通盤檢討之基礎，並研擬發展課題、對策及願景，進行檢討。至陳情建議應調查或補充之資料，無涉都市計畫檢討，建議維持原計畫。</p> <p>二、有關本案人口組成及人口預測等內容，詳見主要計畫書「人口概況」及「計畫人口推估」章節。</p> <p>三、松南營區都市計畫變更案業經內政部核定，刻正辦理公告程序，故松南營區都市計畫變更案係本次通檢內之另案辦理地區，爰涉及上開計畫案部分不予採納。</p> <p>四、松山機場遷建係本府與中央共同推動之重大政策，目前持續與中央討論，考量松山機場坐落松山區，故納入本次通檢計畫案說明。</p> <p>五、三民路、南京東路五段交口之國中用地，係依本府教育局 107 年 5 月 8 日北市教工字第 10734251200 號函辦理，考量現況已為西松國小校地使用，符合公共設施檢討原則，建議</p>

	<p>變更為國小用地，以符管用合一。</p> <p>六、至聯合開發區、路線型商業區、金融服務專用區、敦化南北路、民生社區建築管制要點...等，皆有其相關都市計畫書規定。本案主要計畫書「產業概況」章節內亦有各級產業人口分析、行業組成及變動情形、產業密度分布等進行檢討，並於「土地使用現況分析」章節說明路線型商業使用南北向主要沿復興南北路、敦化南北路、光復南北路，以及東西向沿民權東路、民生東路、南京東路、長春路、八德路等。惟其中涉及都市設計、建築管制要點部分係考量計畫管制與實際使用相符，爰修訂相關規定，以利形塑前開各分區意象；再查饒河街商業活絡，鄰近捷運松山站、台鐵松山車站，考量未來捷運東環段行經，係為本市市中心區域重要交通節點之一，具發展潛力，爰相關陳情意見不納入本次通檢辦理。</p> <p>七、末查「都市計畫法」第 85 條規定：「本法施行細則，在直轄市由直轄市政府訂定，送內政部核轉行政院備案；在省由內政部訂定。」，故本府訂有「臺北市都市計畫施行自治條例」及「臺北市土地使用分區管制自治條例」，並據以管制本市土地使用分區。</p> <p>八、另有關資料補充部分，將依陳情人意見斟酌納入計畫書內載明。</p>		
委員會 決議	同編號通-1。		
編號	通-3	陳情人	梁小姐
訴求意見 與建議	<p>1.目前北市區長已非民選，故區域需求需要展現公民社區，希望區計畫能納入以里為單位的現況報告及里的需求與問題及都發局針對以上之解決策略與行動方案。</p> <p>2.跨局處未整合，針對松山區問題與解決策略提出共同計畫才更有價值。</p>		
市府 回應說明	<p>一、查本次通檢計畫書內有關人口數及人口密度、人口密度分布、高齡人口與高齡照護機構位置分布、幼齡人口與幼齡照護機構位置分布等資料皆係以里為單位辦理的現況分析。</p> <p>二、另查都市計畫定期通盤檢討實施辦法並未規定以里為單位進行資料分析，至有關地方需求與問題之整合、跨機關單位</p>		

	溝通等，係由地方區公所為銜接窗口，以便進行議題綜整及通報，落實機關權責分工、有效解決問題之效能，本案陳情意見無涉都市計畫範疇，爰不納入本次通檢辦理。
委員會 決議	同編號通-1。

二、松山機場再發展生活圈

案名	「臺北市松山區都市計畫通盤檢討（主要計畫）案」及「臺北市松山區都市計畫通盤檢討（細部計畫）案」		
編號	松機-1	陳情人	左○明
訴求意見 與建議	「松山機場遷建政策」不宜出現計畫中，因目前尚無共識或法定政策。		
市府 回應說明	松山機場遷建係本府與中央共同推動之重大政策，目前持續與中央討論，考量松山機場坐落松山區，爰納入本次通檢案說明。		
委員會 決議	同編號通-1。		
編號	松機-2	陳情人	財政部國有財產署北區分署
訴求意見 與建議	107年8月1日台財產北改字第10700207930號函(摘錄來文涉本案文字如下)： 經審視本署經管國有土地，係涉主2松山機場再發展生活圈、民生生活圈、松山車站生活圈之使用分區變更案，為配合「河川及區域排水流經都市計畫區之使用分區劃定原則」，地理形勢自然形成之河川流經都市計畫區者，統一劃定名稱為「河川區」，本分署原則尊重審議結果。		
委員會 決議	同編號通-1。		

三、南京復興生活圈

案名	「臺北市松山區都市計畫通盤檢討（主要計畫）案」及「臺北市松山區都市計畫通盤檢討（細部計畫）案」		
編號	南-1	陳情人	福成里第8、9鄰劉正雄鄰長

<p>位置</p>	<p>松山區敦化段三小段 296-349 地號周邊</p>
<p>訴求意見 與建議</p>	<p>因興建市民大道東西向快速道路時徵收民等土地，以公告現值補償民等配合政府重大建設，未曾抗爭，原土地的使用分區為住三，後改為住三之一時容積未增加，居家附近改為住三之一(特)後，可進行商業行為，造成環境髒亂、汙染。適逢市府進行通盤檢討，是否可以將此地變更為商業區或住三之一，案址房屋老舊，屋齡已屆六十年，因容積未能增加，都更進行不易，希望審查委員可實地勘查。</p>
<p>市府 回應說明</p>	<p>一、查旨揭陳情位置係本府 97 年 9 月 30 日府都規字第 09705499400 號公告「變更臺北市市民大道（新生北路至基隆路段）兩側第三種住宅區及道路用地為第三之一種住宅區（特）、公園用地、第四種住宅區為第四之一種住宅區（特）、停車場用地為公園用地細部計畫暨劃定都市更新地區計畫案」內由第三種住宅區變更為第三之一種住宅區（特），次查上開計畫案內載明：「...基於市民大道為本市東西重要之景觀軸線及考量實際發展需求、本市容積發展總量限制及土地利用效益，以不提高使用強度為原則，放寬允許使用項目比照第三之一種住宅區，將其變更為第三之一種住宅區（特）。」。</p> <p>二、考量地區容受力、全市一致性標準，不宜逕行提高單一地區之基準容積率，如有容積需求，應循都市更新相關規定申請容積獎勵或以容積移轉方式辦理。</p> <p>三、有關陳情人建議變更使用分區為商業區或住三之一一節，不</p>

	予採納。
委員會 決議	同編號通-1。

四、延壽生活圈

案名	「臺北市松山區都市計畫通盤檢討(主要計畫)案」及「臺北市松山區都市計畫通盤檢討(細部計畫)案」		
編號	延-1	陳情人	吳林○清
位置	<p>松山區寶清街 101 巷 27 號、松山區寶清段一小段 349, 349-3, 376, 376-1, 376-2, 377 等地號</p> 		
訴求意見 與建議	<p>本人所有建物座落於台北市松山區寶清段一小段 349、349-3、376、376-1、376-2、377 地號等共 6 筆土地，建物門牌：台北市松山區寶清街 101 巷 27 號，屬未辦保存登記建物，上開建物係於民國 53 年 1 月 13 日興建完成，並有甲式建物附表可資證明，依台北市稅務稽徵處房屋稅籍證明書之資訊，亦可知該建物之屋齡已達 57 年，約民國 50 年左右所興建；台電之用電裝設紀錄，則可溯及民國 52 年 1 月 1 日。</p> <p>貴府於民國 58 年 8 月 27 日府工二字第 40064 號公告「擬定本市第四十二號之 1.2.(敦化北路以東、南京東路四、五段以北、空軍保留地以南)細部計畫案」後，349-3、376-1、377 地號等 3 筆土地之土地使用分區自「XXX 用地」(等待都發局回函)變更為「道路用地」。</p> <p>該土地使用分區之變更已近 50 年，然政府迄今仍未進行徵收，致使本人之建物大部分座落於道路用地 376-1 地號土地之上，而無合法土地使用權，該分區之變更實已嚴重影響本人之權</p>		

益，監察院亦於 102 年 5 月 9 日審議通過糾正內政部及各級地方政府有關「各級都市計畫權責機關任令部分都市計畫公共設施保留地長達 3、40 年迄未取得，嚴重傷害憲法保障人民之生存權與財產權」。


依「都市計畫公共設施保留地檢討變更作業原則」第十三條第(一)項之規定，「道路系統之檢討調整應配合交通主管機關之交通建設計畫及預算，調整後應不影響交通系統之完整性。」而 376-1 地號土地因時空背景變更之故，本規劃作為糧食局宿舍用地(同地段 341 地號，即現今新潤之都更建案基地)之聯外道路，唯上開糧食局宿舍用地於 376-1 地號土地未閉關為道路前，乃藉由寶清街 103 巷作為巷道通行之用，已歷時至少 33 年之久，故已屬具公有地役關係之私有土地，即所謂「既成道路」。

新潤建設股份有限公司所擬具之「擬訂臺北市松山區寶清段一小段 341-1 地號等 28 筆土地都市更新事業計畫案」於民國 103 年 9 月 29 日取得建造執照，寶清街 103 巷之土地使用分區為第三種住宅區，被劃入上開都市更新之計畫範圍內，並保留為既成巷道，以供社區居民通行使用，寶清街 103 巷作為不特定公眾通行之巷道已屬既定事實，若廢道將有損公眾利益。

因寶清街 103 巷之存在，已能完全提供周邊通行聯外之用，並同時考量政府之財政，若要求政府徵收 376-1 地號之土地，除損害本人及親屬之居住權外，依監察院於民國 102 年之新聞稿，「若要全面徵收公共設施保留地，所需經費預算高達新臺幣 7 兆元以上，恐已遠遠超過政府所能負擔」。因 376-1 地號土地迄今已將近 50 年之久而仍未徵收，基於類似之情況，監察院民國 102 年之新聞稿亦提及「把不需用到的公共設施保留地，予以解編，『還地於民』，不僅符合民眾期望，且解編後的公共設施保留地，除土地價值可望提高外，釋出的土地亦能朝向更有效能的方式利用，可以紓解都市其他用地不足的窘境，發揮土地無限的潛在價值，創造公、私雙贏的局面。」

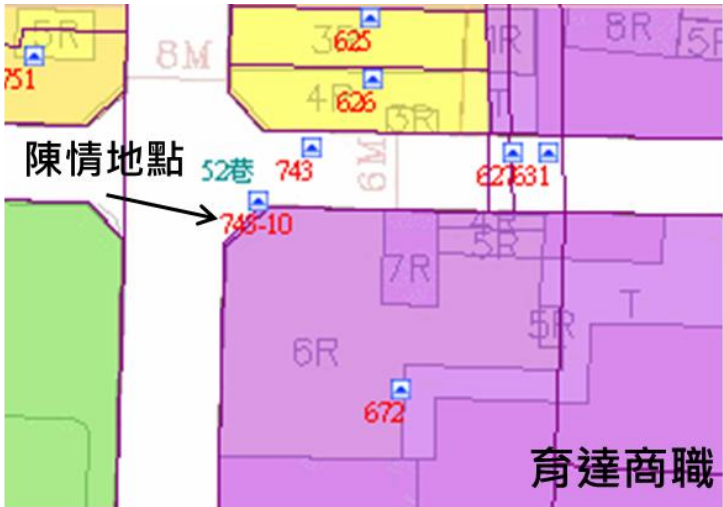
鑑此，本人在此提出請求，將 376-1 地號之土地使用分區，變更為與 376-1 地號鄰接之住宅用地(同地段 348-1，376，376-2 地號)相同之土地使用分區(第三種住宅區)，除可減少政府財政支出外，因寶清街 103 巷業已存在，376-1 地號作為道路用地之計畫，似已無存在之必要性，變更為第三種住宅區後，亦可提供本建物土地之合法使用權源。


本人並建議，同時變更同地段 349-3 地號(土地所有權人亦

	<p>為本人)及 348-3 地號(土地所有權人為瑠公農田水利會)之土地使用分區為第三種住宅區，以達都市規劃之完整性。</p> <p>綜此，望貴局以顧及公益及私益，同意變更 376-1 地號、349-3 地號及 348-3 地號土地為第三種住宅區，以達公、私雙贏的局面。以上所請屬實，如蒙惠准，實感德便。</p> <p>附件 寶清段一小段348-3, 376-1地號變更使用分區後之土地使用分區圖</p> 
<p>市府 回應說明</p>	<p>一、查旨揭地號土地係本府 45 年 5 月 4 日北市工字第 14417 號公告「臺北市都市計畫圖(土地使用分區)(民國 45 年)」劃設為「住宅區」，後續依都市計畫法規定陸續分區擬定細部計畫，松山區以敦化南北路區域為優先，次為民生東路附近地區，再為旨揭案附近區域，爰本府續於 58 年 8 月 27 日府工二字第 40064 號公告「為擬定本市第 42 號之 1、2 (敦化路以東、南京東路 4、5 段以北空軍保留地以南)細部計畫案」劃設「道路用地(公共設施用地)」迄今。</p> <p>二、次查本案前經本府交通局 107 年 3 月 13 日北市交規字第 10732429600 號函復評估：「...考量本案計畫道路開闢有助於南北向串聯，建議仍予維持。」，另有關陳情人所提都更計畫範圍內得留既成道路部分，尚非都市計畫道路，基於公共通行及整體交通系統完整性，有關陳情人建議變更道路用地為第三種住宅區一節，爰不採納。</p>
<p>委員會 決議</p>	<p>同編號通-1。</p>

五、中崙生活圈

<p>案名</p>	<p>「臺北市松山區都市計畫通盤檢討(主要計畫)案」及「臺北市松山區都市計畫通盤檢討(細部計畫)案」</p>
-----------	--------------------------------------------------------

編號	中-1	陳情人	王○喬
位置	松山區美仁段二小段 743-10 地號 		
訴求意見 與建議	1.本人所有土地面積 2 平方公尺，107 年度公告現值 355,000 元/平方公尺。 2.不知何時土地使用分區無端變為「私立育達商職學校用地」，查育達商職未向本人購地即直接占用使用，本人土地權益受損，敬請委員主持公道。		
市府 回應說明	一、查本府 80 年 4 月 30 日府工二字第 80021521 號公告「變更台北市私立各級學校用地（通盤檢討）案」私立育達商職學校使用土地地號由「第三種住宅區」變更為「私立育達商職學校用地」，次查本案陳情地號係因道路截角由本府地政局土地開發總隊於 86 年 7 月 9 日辦理逕為分割後認定為「私立育達商職學校用地」。 二、又查本案本局前於本局 97 年 5 月 27 日北市都建字第 09762714700 號函(略以)：「業經本市畸零地調處委員會第 9703(240)次全體委員會議決議：同意申請單獨建築，惟應切結：『於申報開工前(至遲於另得使用執照前)，如擬合併第 743-10 地號土地願以當年期公告現值 2 倍價額讓售時，申請地應負責承買合併使用。』，該筆土地至今仍未被學校取得，故仍應由私立育達商職學校取得，本案土地遭佔用後續將由私立育達商職學校洽陳情人，無涉都市計畫範疇。		
委員會 決議	同編號通-1。		
編號	中-2	陳情人	京華城股份有限公司

<p>位置</p>	<p>松山區西松段三小段 156 地號(京華城)</p> 
<p>訴求意見 與建議</p>	<p>107.06.22 第一次陳情(代表人陳○坤)</p> <p>一、本次松山區通盤檢討程序應一併解除京華城基地六種使用限制。</p> <p>請北市府解除六種使用限制，使京華城契合本次通盤檢討之區域發展目標、配合松山區都市計畫內容中對附近地區之規劃，進一步活化經營策略、調整經營方針，達到帶動區域發展的最終目標。</p> <p>二、依本次松山區通盤檢討計畫書，目標在於永續發展及改善都市空間機能。</p> <p>本次臺北市松山區都市計畫通盤檢討(主要計畫)案之計畫書中，明確說明松山區、京華城基地所在之復盛里為提供商業服務以及居住機能的住商混合區(參見計畫書第 65 頁、第 69 頁~第 74 頁、第 84 頁)。</p> <p>三、京華城現受限六種使用限制，顯與通盤檢討目標背道而馳。</p> <p>(一)回顧二十年以來，京華城恪遵 80 年 2 月 13 日都市計畫規定努力經營，卻屢因受限六種使用限制導致用途過於僵化，最為人所知的即為薇閣精品汽車旅館曾有意進駐，卻囿於不符國際觀光旅館標準而無疾而終。</p> <p>(二)由於六種使用限制係台北市政府於 80 年代的都市計畫發展政策，京華城長期以來經營狀況對地區環境產生互益互惠的發展效益一直無法進一步擴大，更無法反映都市發展趨勢，顯非北市府都市計畫之目標。</p> <p>四、京華城位居台北市市中心，完善其發展規劃將帶動區域產業競爭力、強化產業機能！</p>

松山區位於台北市市中心，而從 107 年 4 月 24 日台北市都市計畫通盤檢討作業專區公告之地圖資料可見，京華城正是坐落松山區連結信義區的門戶(參見信義區簡報第 21 頁)，在如此重要的地區加諸六種使用限制，將完全無法達到本次通盤檢討(主要計畫)案之計畫書中開宗明義闡明所欲達成兼顧都市空間機能並引導都市永續發展之目標!(參見計畫書第 1 頁)。

五、懇請北市府於本次通盤檢討程序中，解除京華城六種使用限制，以促進區域發展前景及配合達成主要計畫與細部計畫通盤檢討目標。

107.07.04 第二次陳情(聯絡人曾○勳)

本次松山區通盤檢討應考量一併解除京華城基地六種使用限制，因本次松山區通盤計畫檢討目標在於永續發展及改善都市空間機能，而京華城目前受限於六種使用限制，顯與通盤檢討目標背道而馳，故懇請北市府於本次通盤檢討程序中，解除京華城六種使用限制，以達成此次主要計畫及細部計畫通盤檢討目標。

107.07.16 第三次陳情(代表人陳○坤)

一、建議：

懇請於本次松山區通盤檢討解除京華城基地六種使用限制，回歸台北市土地使用管制自治條例第三種商業區之使用，以符合通盤檢討之精神。

二、理由：

(一)為契合本次通盤檢討對此區域都市紋理之規劃，提升區域認同感及歸屬感，本次通盤檢討應將京華城基地回歸一般第三種商業區。

(二)京華城依北市府之要求已完成捐地及回饋責任，然而北市府研處改善經營環境之配套措施均未落實。

依 80 年 2 月 13 日計畫案，京華城已完成捐地 30% 做為公園、廣場之用，並登記予北市府所有；且增建捐地後土地 20% 樓地板面積作為停車空間，開放供公眾使用。

然再開發案過程中，京華城曾向北市府說明，並要求研處協助改善經營環境配套措施包含(參見附件一威京開發投資股份有限公司 81 年 1 月 9 日陳情書附件研究建議報告第 5 頁至第 6 頁)：

- (1) 設置東西向快速道路進出匝道
- (2) 設置人行道連接捷運國父紀念館
- (3) 將東寧路南延
- (4) 於八德路設置引道
- (5) 規劃東西向快速道路兩側景觀
- (6) 沿快速道路設置附近地區公共設施用地等。

並經北市府研處（參見附件二北市府 81 年 2 月 20 日，(81)府工二字第八〇〇二九三一七書函），惟北市府均未落實，造成京華城開發過程倍嘗艱辛。

- (三)「京華再開發計畫」原構想帶動東區發展，然因改善經營環境配套措施均未落實，造成開發過程備嘗艱辛、開發計畫推行困難；而後續北市府又將發展核心遷移至信義計畫區，京華城因橫互台北機廠，發展條件始終未達計畫的目標。

民國 80 年前後威京開發投資股份有限公司進行京華再開發計畫，原立意在於透過推動大型休閒購物中心帶動東區發展，然而因北市府改善經營環境配套措施均未落實，致開發過程備嘗艱辛、開發計畫推行困難；反觀信義計畫區因後續北市府資源投入、行政機關入駐，台北市發展核心遷移至信義計畫區。然京華城與信義計畫區之間橫互台北機廠，又無空橋等交通配套，歷經諸多經營挫折，造成計畫難以實現，實為非戰之罪。

- (四)既原以整體開發購物中心帶動本地區發展之構想，在缺乏市府公共建設投資配合之狀況，致本公司所投入之心血幾同虛擲。

復依 106 年 8 月 9 日監察院審核意見，北市府既已從善如流解除整體開發，且允許依照商三最小基地規模（5 米*18 米）即可進行開發建築，則本公司於 80 年 2 月 13 日公告之都市計畫案變更過程中所自提，用以整體開發建設購物中心之六種使用限制已失去依附意義。自應遵照都市計畫法、都市計畫定期通盤檢討實施辦法之精神，解除該六種使用限制，回歸台北市土地使用管制自治條例第三種商業區之使用，始符監察院意見。

依據監察院 106 年 8 月 9 日審核意見，本基地使用開發強度與捐地回饋具不可分性，應與周邊整體環境容受力與都市機能一併檢討、整體考量(參見附件三監察院審核

意見第 1 頁)。而回復京華城基地為一般第三種商業區之使用，將開發強度下修，不但不會對環境容受力造成負面影響；反而可改善經營環境，進一步達成都市機能提升的功能。

而北市府既已依監察院審核意見解除整體開發限制，同意得以商三之最小基地規模進行開發，自應完成最後一哩路，依都市計畫定期通盤檢討實施辦法第四條規定，辦理主要計畫或細部計畫全面通盤檢討時應考慮未來發展的需要，並參考機關、團體或人民建議作必要之修正。現今「京華再開發計畫」未達計畫目標，於本次通盤檢討時應考量未來發展性，解除使用限制，回歸第三種商業區使用，始符合監察院意見。

(五)解除使用限制強化區域特色，與信義計畫區「商務產業升級地區」相互輝映，創造多元都市空間，為都市計畫之任務。

綜觀台北市國際商務重心的規劃，係以北市府及信義計畫區周邊為核心；而依照本次臺北市松山區都市計畫通盤檢討（主要計畫）案之計畫書中，京華城基地所在之復盛里為住商混合區(參見附件四計畫書第 72~第 74 頁、第 84 頁)，顯見作為國際購物中心與國際觀光旅館等附帶使用限制已不合時宜！應解除使用限制，回歸第三種商業區使用，強化區域特色，創造台北市多元化都市空間、豐富都市紋理層次。

(六)懇請北市府從善如流，於本次通盤檢討程序中，解除京華城六種使用限制，回歸第三種商業區使用，促進松山區及台北市中心之發展前景，並配合達成主要計畫與細部計畫通盤檢討目標。

附件(節錄與建議內容相關部分)

附件一(研究建議報告 5-6 頁)

項目	建議內容	說明	法令分析
四、退還公共設施及體記合	<p>1 為改善本區域內重大交通瓶頸，應將現狀計開東西向快速道路工程，與本案密切配合提供進出瓶頸之交通。</p> <p>2 為發揮快速道路之最大功能，應設計與現狀開式公共設施之行人通道，繞經中心島園到達本案基地，除設置適當之出入口，以達人口集結之功能。</p> <p>3 關於鐵路南側都市計劃通盤檢討時，應將現有路向南運伸至忠孝東路，及將現狀上瑞仙路與公孫路與建元路，以維地區交通之順暢。</p>	<p>1 東西向快速道路之興建，原日在轉運台北市東西向交通流量，本案及鐵路南側中山公園等計畫，未來將為地區交通提供所托，是故，在設計規劃上應考慮多且，密切配合，如此方能確保大區域之交通。</p> <p>2 快速道路為捷運系統中，運輸量最大之線路，而本案及中山公園等計畫，恰為捷運系統與國家紀念館站之服務範圍，自應比擬先進國家現代化建設，以全天候之行人通道相連，除確保適當之出入口，並可提供新舊之都市體檢，更可確保與八德路、南京東路一帶行人，且減少現狀地區車輛使用之壓力，其經費及效益之比率，當為整個捷運系統最大建設之最優投資，應為廣大市民所樂見。(附件七)</p> <p>3 由於原中山公園及鐵路間台北機場之限制，東寧路於現狀路後被迫轉向東，現中山公園及鐵路均將重新規劃，若東寧路向南直接運伸至忠孝東路，將利於地區交通順暢，疏導八德路車流壓力。</p>	<p>1 依「都市計畫地區公共設施用地多目標使用方案」及「英商民間投資興建公共設施辦法」第十一條第一級「該公共設施之聯外道路，上下水道，綠地等相關公共設施，由本府特別配合」處理之。</p> <p>2 同項分析。</p> <p>3 同第一項分析。</p> <p>4 同第一項分析。</p>

請台北市都市設計審議委員會審議通過並補地完竣後，再依「建築物部分使用執照核發辦法」等規定辦理。

2. 查計畫說明書卷一三「日」為採用「大街廓整體開發」理念，並符合台北市「因時制宜」且丘塊過於狹窄而必須採取「整合與套約使用」之特性，本基地開發方式應採「大街廓整體開發」為原則。依此規定旨意，本案宜由相關所有權人依「台北市時空地使用規則」及「台北市時空地在此種程序作會點」等規定辦理。

3. 本案公共設施如係依「台北市獎勵投資興建公共設施辦法」辦理，自得依其規定向本府申請協助融資事宜。

4. 因上述公共設施及整地配合：

本項設施在開發計畫中尚無具體計畫，應由申請人詳述建築計畫圖說紀錄備查。將建築計畫圖說

於八橋樑使用打道、總計東西向快速道路、橋樑及附近地區公共設施使用計畫書，應儘快送審核。

設置事宜先由本府交通局、捷運局、新工處、都計處等相關計畫單位容核研析其可行性，尤屬可行則貴公司仍當負擔部分或全部之成本，以落實使用者付費原則。

附件三


審核意見

本院102年調查意見及105年糾正文案旨：(一) 本都市計畫案(下稱系爭計畫)原80年公告之都市計畫書(下稱80年計畫書)乃係基於開發許可及土地變更回饋之精神，以附帶捐地、限定容許使用項目、大街廓整體開發及保障可建築樓地板面積等作為條件，其申請細部計畫變更後之開發使用強度與該等條件具不可分性，應與周邊整體環境容受力與都市機能等一併檢討整體考量，並循都市計畫變更程序辦理，不宜遽為割裂之處置；其捐地所餘70%土地之容積率應為560%，至於將來若要再變更，其容積率應由都委會審議決定，本院均予以尊重。(二) 臺北市政府受理京華城公司99年間申請系爭計畫之細部計畫變更案，延宕多年仍未有具體審查結果，且該計畫原基地容積率認定，存有重大疑義，嚴重損及民眾權益，均有違失。依據該府針對資會質問會議委員提示事項書而說明(下稱針對質問之說明)，仍有下列各點應予說明釐清或妥處，以利本院後續之處置：

- 1、依80年都市計畫書規定，系爭計畫之容積率部分：
 - (1) 按系爭計畫依80年計畫書規定：「容積率依工務局於78.11.2第6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6案計算[即容積率依整個基地面積計算為392%(70%×560%)]，但不應損及其原已申請執照之樓地板面積(共120,284.39平方公尺)為標準」本院基於調查所得各項人證與事證，已在調查意見及糾正文認為系爭計畫依80年計畫書規定，捐地後所餘70%土地之容積率係以560%為計算基礎。

附件四

	<p>(保護區、農業區除外)計畫(通盤檢討)案』內有關八德路四段、東寧路、縱貫鐵路、八德路四段 106 巷所圍地區(原唐榮鐵工廠)土地使用計畫案」土地使用分區管制細部計畫案(第二次修訂)」案。考量陳情位置位於市民大道，鄰近捷運松山線及台北機廠(後續預計發展為鐵道文化園區)，屬於信義計畫區的延伸區，具有零售、餐飲、事務所、休閒、娛樂等功能，故仍應以原計畫六種商業使用為原則。</p> <p>二、本基地 80 年間由都市計畫第三種工業區變更，乃係基於開發許可及土地變更回饋之精神，以附帶捐地、限定容許使用項目、整體開發所為，惟現陳情人未說明本基地未來發展、開發方式及市場分析等整體性之構想與開發計畫，故建議仍依地區發展定位，維持原計畫六種商業使用。</p>		
<p>委員會 決議</p>	<p>同編號通-1。</p>		
<p>編號</p>	<p>中-3</p>	<p>陳情人</p>	<p>張○澄、陳○慧、吳○仙、王○娟</p>
<p>位置</p>	<p>松山區八德路四段 106 巷 1 號</p> 		
<p>訴求意見 與建議</p>	<p>一、本次通檢完全沒解決我們小地主的居住問題，談何「符合都市空間機能」？</p> <p>我們的居住問題數十年如一日，延宕整整 20 餘年仍未解決！再沒解決民生最基本「住」的問題前，別說通檢要以「符合都市空間機能」為目標！</p> <p>二、六種使用限制遺毒殘害至今，臺北市政府究竟何時要處理？現今個別基地各自開發，如仍僅能作六種使用，對所有權僅自家區區幾坪的我們而言簡直一大笑話！我們這些平民老百姓能蓋國際購物中心？國際觀光旅館？或是文化休閒設</p>		

	<p>施？只能眼睜睜看著自家愈來愈破舊不堪！連「回家」都有困難！</p> <p>三、本區復盛里已劃歸商業住宅混合區，請長官連同通檢一併處理！</p> <p>本次通檢計畫書已明文將復盛里劃歸中崙生活圈，既然屬於商業住宅混合區，趁現在一併處理就是最適當的時機！如仍繼續擺爛，這問題永遠不會有結果！持續侵害人民權益！我們只想請問市府長官，保留六種使用限制的用意何在？通檢過後居住正義問題是否又將石沉大海？</p>		
<p>市府 回應說明</p>	<p>同編號中-2 市府回應說明辦理。</p>		
<p>委員會 決議</p>	<p>同編號通-1。</p>		
<p>編號</p>	<p>中-4</p>	<p>陳情人</p>	<p>張○澄</p>
<p>位置</p>	<p>松山區八德路四段 106 巷周邊(京華城旁)</p> 		
<p>訴求意見 與建議</p>	<p>107 年 5 月 4 日已有發函向都發局陳情，未有結果。</p> <p>本人住在京華城旁小區塊，因房子已 30 年，破舊漏水不能住，要都更受限六種使用用途，實在是苦不堪言。</p> <p>事關市民住的權益，且本區復盛里在都市計畫已劃歸為商業住宅混合區，請委員會重視，並納入通盤檢討，幫忙小市民解決問題。</p>		
<p>市府 回應說明</p>	<p>同編號中-2 市府回應說明辦理。</p>		
<p>委員會 決議</p>	<p>同編號通-1。</p>		

附件二、都市計畫定期通盤檢討實施辦法檢核表

現行條文		臺北市政府處理情形
第 1 條	本辦法依都市計畫法（以下簡稱本法）第二十六條第二項規定訂定之。	-
第 2 條	都市計畫通盤檢討時，應視實際情形分期分區就本法第十五條或第二十二條規定之事項全部或部分辦理。但都市計畫發布實施已屆滿計畫年限或二十五年者，應予全面通盤檢討。	松山區主要計畫自民國 45 年公告實施臺北市都市計畫後，陸續以局部地區細部計畫、個案變更，或特定類型檢討，尚未針對完整行政區範圍進行全盤性主要計畫檢討，且都市計畫發布實施已超過 25 年之久，故本次針對法令規範內容全面通盤檢討。
第 3 條	都市計畫通盤檢討時，相鄰接之都市計畫，得合併辦理之。	本次通盤檢討範圍配合本府政策，採單一行政區為界，且松山區自民國 45 年以來，未曾辦理行政區通盤檢討，故確有全面檢討之必要。
第 4 條	辦理主要計畫或細部計畫全面通盤檢討時，應分別依據本法第十五條或第二十二條規定之全部事項及考慮未來發展需要，並參考機關、團體或人民建議作必要之修正。 依前項規定辦理細部計畫通盤檢討時，其涉及主要計畫部分，得一併檢討之。	本次通盤檢討內容依據法令規範事項配合檢討，公開展覽自 107 年 6 月 8 日起至 107 年 7 月 17 日止共計 40 日，另於 107 年 6 月 27 日（三）下午 7 時於臺北市松山區行政中心禮堂舉辦說明會。
第 5 條	都市計畫通盤檢討前應先進行計畫地區之基本調查及分析推計，作為通盤檢討之基礎，其內容至少應包括下列各款： 一、自然生態環境、自然及人文景觀資源、可供再生利用資源。 二、災害發生歷史及特性、災害潛勢情形。 三、人口規模、成長及組成、人口密度分布。 四、建築密度分布、產業結構及發展、土地利用、住宅供需。 五、公共設施容受力。 六、交通運輸。 都市計畫通盤檢討時，應依據前項基本調查及分析推計，研擬發展課題、對策及願景，作為檢討之依據。	有關本案相關基本調查及分析推計，參閱主要計畫 P.13「參、都市發展現況」。 另配合基本調查及分析推計之結果研擬發展課題、對策及願景，作為檢討之依據，參閱主要計畫 P.66「伍、發展潛力、課題與對策」、P.70「陸、都市發展定位及檢討原則」。

現行條文		臺北市政府處理情形
第 6 條	都市計畫通盤檢討時，應依據都市災害發生歷史、特性及災害潛勢情形，就都市防災避難場所及設施、流域型蓄洪及滯洪設施、救災路線、火災延燒防止地帶等事項進行規劃及檢討，並調整土地使用分區或使用管制。	有關都市災害發生歷史、特性及災害潛勢情形相關說明，參閱主要計畫 P.56「參、都市發展現況：十、都市災害類型及分布」以及 P.95「捌、計畫方案：五、都市防災計畫」。
第 7 條	辦理主要計畫通盤檢討時，應視實際需要擬定下列各款生態都市發展策略： 一、自然及景觀資源之管理維護策略或計畫。 二、公共施設用地及其他開放空間之水與綠網絡發展策略或計畫。 三、都市發展歷史之空間紋理、名勝、古蹟及具有紀念性或藝術價值應予保存建築之風貌發展策略或計畫。 四、大眾運輸導向、人本交通環境及綠色運輸之都市發展模式土地使用配置策略或計畫。 五、都市水資源及其他各種資源之再利用土地使用發展策略或計畫。	參閱主要計畫 P.80「柒、相關指導原則」。
第 8 條	辦理細部計畫通盤檢討時，應視實際需要擬定下列各款生態都市規劃原則： 一、水與綠網絡系統串聯規劃設計原則。 二、雨水下滲、貯留之規劃設計原則。 三、計畫區內既有重要水資源及綠色資源管理維護原則。 四、地區風貌發展及管制原則。 五、地區人行步道及自行車道之建置原則。	參閱細部計畫「柒、都市設計管制規定修訂內容」。
第 9 條	都市計畫通盤檢討時，下列地區應辦理都市設計，納入細部計畫： 一、新市鎮。 二、新市區建設地區：都市中心、副都市中心、實施大規模整體開發之新市區。 三、舊市區更新地區。 四、名勝、古蹟及具有紀念性或藝術價值應予保存建築物之周圍地區。 五、位於高速鐵路、高速公路及區域計畫指定景觀道路二側一公里範圍內之地區。 六、其他經主要計畫指定應辦理都市設計之地區。 都市設計之內容視實際需要，表明下列事項： 一、公共開放空間系統配置及其綠化、保水事項。 二、人行空間、步道或自行車道系統動線配置事項。 三、交通運輸系統、汽車、機車與自行車之停車空間及出入動線配置事項。 四、建築基地細分規模及地下室開挖之限制事項。	參閱細部計畫「柒、都市設計管制規定修訂內容」。

	現行條文	臺北市政府處理情形
	五、建築量體配置、高度、造型、色彩、風格、綠建材及水資源回收再利用之事項。 六、環境保護設施及資源再利用設施配置事項。 七、景觀計畫。 八、防災、救災空間及設施配置事項。 九、管理維護計畫。	
第 10 條	非都市發展用地檢討變更為都市發展用地時，變更範圍內應劃設之公共設施用地面積比例，不得低於原都市計畫公共設施用地面積占都市發展用地面積之比。前項變更範圍內應劃設之公共設施，除變更範圍內必要者外，應視整體都市發展需要，適當劃設供作全部或局部計畫地區範圍內使用之公共設施，並以原都市計畫劃設不足者或汽車、機車及自行車停車場、社區公園、綠地等項目為優先。	本次通檢未涉及非都市發展用地變更為都市發展用地。
第 11 條	都市街坊、街道傢俱設施、人行空間、自行車道系統、無障礙空間及各項公共設施，應配合地方文化特色及居民之社區活動需要，妥為規劃設計。	配合辦理。
第 12 條	都市計畫通盤檢討時，應針對舊有建築物密集、畸零破舊，有礙觀瞻、影響公共安全，必須拆除重建，就地整建或特別加以維護之地區，進行全面調查分析，劃定都市更新地區範圍，研訂更新基本方針，納入計畫書規定。	參閱主要計畫 P.83「柒、相關指導原則：三、都市更新指導原則」。
第 13 條	都市計畫經通盤檢討必須變更者，應即依照本法所定程序辦理變更；無須變更者，應將檢討結果連同民眾陳情意見於提經該管都市計畫委員會審議通過並層報核定機關備查後，公告週知。	配合辦理。
第 14 條	都市計畫發布實施後有下列情形之一者，應即辦理通盤檢討： 一、都市計畫依本法第二十七條之規定辦理變更致原計畫無法配合者。 二、區域計畫公告實施後，原已發布實施之都市計畫不能配合者。 三、都市計畫實施地區之行政界線重新調整，而原計畫無法配合者。 四、經內政部指示為配合都市計畫地區實際發展需要應即辦理通盤檢討者。 五、依第三條規定，合併辦理通盤檢討者。 六、依第四條規定，辦理細部計畫通盤檢討時，涉及主要計畫部分需一併檢討者。	配合辦理。
第 15 條	都市計畫發布實施未滿二年，除有前條規定之情事外，不得藉故通盤檢討，辦理變更。	配合辦理。
第 16 條	都市計畫發布實施後，人民申請變更都市計畫或建議，除有本法第二十四條規定之情事外，應彙集作為通盤檢討之參考，不得個案辦理，零星變更。	配合辦理。

	現行條文	臺北市政府處理情形
第 17 條	<p>遊憩設施用地之檢討，依下列規定辦理：</p> <p>一、兒童遊樂場：按閭鄰單位設置，每處最小面積不得小於零點一公頃為原則。</p> <p>二、公園：包括閭鄰公園及社區公園。閭鄰公園按閭鄰單位設置，每一計畫處所最小面積不得小於零點五公頃為原則；社區公園每一計畫處所最少設置一處，人口在十萬人口以上之計畫處所最小面積不得小於四公頃為原則，在一萬人以下，且其外圍為空曠之山林或農地得免設置。</p> <p>三、體育場所：應考量實際需要設置，其面積之二分之一，可併入公園面積計算。</p> <p>通盤檢討後之公園、綠地、廣場、體育場所、兒童遊樂場用地計畫面積，不得低於通盤檢討前計畫劃設之面積。但情形特殊經都市計畫委員會審議通過者，不在此限。</p>	參閱主要計畫 P.90「捌、計畫方案：三、公共設施計畫（一）公園、綠地及廣場」。
第 18 條	<p>都市計畫通盤檢討變更土地使用分區規模達一公頃以上之地區、新市區建設地區或舊市區更新地區，應劃設不低於該等地區總面積百分之十之公園、綠地、廣場、體育場所、兒童遊樂場用地，並以整體開發方式興闢之。</p>	參閱主要計畫 P.90「捌、計畫方案：三、公共設施計畫（一）公園、綠地及廣場」。
第 19 條	<p>學校用地之檢討依下列規定辦理：</p> <p>一、國民中小學：</p> <p>（一）應會同主管教育行政機關依據學齡人口數占總人口數之比例或出生率之人口發展趨勢，推計計畫目標年學童人數，參照國民教育法第八條之一授權訂定之規定檢討學校用地之需求。</p> <p>（二）檢討原則：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、有增設學校用地之必要時，應優先利用適當之公有土地，並訂定建設進度與經費來源。 2、已設立之學校足敷需求者，應將其餘尚無設立需求之學校用地檢討變更，並儘量彌補其他公共設施用地之不足。 3、已設立之學校用地有剩餘或閒置空間者，應考量多目標使用。 <p>（三）國民中小學校用地得合併規劃為中小學用地。</p> <p>二、高級中學及高級職校：由教育主管機關研訂整體配置計畫及需求面積。</p>	參閱主要計畫 P.91「捌、計畫方案：三、公共設施計畫（二）學校用地」。
第 20 條	<p>機關、公用事業機構及學校應於主要出入口處，規劃設置深度三公尺以上、適當長度之緩衝車道</p>	配合辦理。
第 21 條	<p>零售市場用地應依據該地區之發展情形，予以檢討。已設立之市場足敷需求者，應將其餘尚未設立之市場用地檢討變更。</p>	松山區市場用地現況皆已開闢使用，未有需檢討變更者。
第 22 條	<p>停車場用地面積應依各都市計畫地區之社會經濟發展、交通運輸狀況、車輛持有率預測、該地區建物停</p>	以計畫人口車輛預估數檢討，車輛預估數

	現行條文	臺北市政府處理情形
	<p>車空間供需情況及土地使用種類檢討規劃之，並不得低於計畫區內車輛預估數百分之二十之停車需求。但考量城鄉發展特性、大眾運輸建設、多元方式提供停車空間或其他特殊情形，經都市計畫委員會審議通過者，不在此限。</p> <p>市場用地、機關用地、醫療用地、體育場所用地、遊憩設施用地，及商業區、特定專用區等停車需求較高之用地或使用分區，應依實際需要檢討留設停車空間。前二項留設之停車場及停車空間，應配合汽車、機車及自行車之預估數，規劃留設所需之停車空間。</p>	<p>20%之停車需求為15,040位，檢視現有停車位供給數約54,422格，停車供給充足，符合法定標準20%之停車需求；若以停車需供比值檢討為0.90，尚能滿足停車需求，故本次檢討無新增變更。</p>
第 23 條	<p>公共汽車及長途客運場站除依第三十八條規定劃設專用區外，應按其實際需求並考量轉運需要檢討規劃之。遊覽車之停車用地應考量各地區之實際需求檢討劃設之，或選擇適當公共設施用地規劃供其停放。</p>	<p>配合辦理。</p>
第 24 條	<p>道路用地按交通量、道路設計標準檢討之，並應考量人行及自行車動線之需要，留設人行步道及自行車道。綠地按自然地形或其設置目的、其他公共設施用地按實際需要檢討之。</p>	<p>配合辦理。</p>
第 25 條	<p>已劃設而未取得之公共設施用地，應全面清查檢討實際需要，有保留必要者，應策訂其取得策略，擬具可行之事業及財務計畫，納入計畫書規定，並考量與新市區建設地區併同辦理市地重劃或區段徵收，或舊市區地區併同辦理整體開發，以加速公共設施用地之取得開闢。</p>	<p>參閱主要計畫 P.41「參、都市發展現況：八、公共設施現況分析」，及 P.108「拾、實施進度及經費」。</p>
第 26 條	<p>公共設施用地經通盤檢討應增加而確無適當土地可供劃設者，應考量在該地區其他公共設施用地多目標規劃設置。</p>	<p>配合辦理。</p>
第 27 條	<p>污水處理廠用地或垃圾處理場（廠）用地應配合污水下水道系統、垃圾焚化廠或衛生掩埋場之興建計畫及期程，於適當地點檢討劃設之。</p>	<p>配合辦理。</p>
第 28 條	<p>整體開發地區之計畫道路應配合街廓規劃，予以檢討。計畫道路以外之既成道路應衡酌計畫道路之規劃情形及實際需求，檢討其存廢。</p>	<p>配合辦理。</p>
第 29 條	<p>已民營化之公用事業機構，其設施用地應配合實際需求，予以檢討變更。</p>	<p>配合辦理。</p>
第 30 條	<p>住宅區之檢討，應依據都市發展之特性、地理環境及計畫目標等，區分成不同發展性質及使用強度之住宅區，其面積標準應依據未來二十五年內計畫人口居住需求預估數計算。</p> <p>原計畫住宅區實際上已較適宜作為其他使用分區，且變更新用途後對於鄰近土地使用分區無妨礙者，得將該土地變更為其他使用分區。但變更為商業區者，不得違反第三十一條之規定。</p>	<p>住宅區占都市發展區面積為二至三成，且現況人口數低於計畫人口數，目標年132年計畫人口亦維持249,000人，尚無增設需求。</p>
第 31 條	<p>商業區之檢討，應依據都市階層、計畫性質及地方特</p>	<p>依本計畫目標年132</p>

	現行條文	臺北市政府處理情形
	<p>性區分成不同發展性質及使用強度之商業區，其面積標準應符合下列規定：</p> <p>一、商業區總面積應依下列計畫人口規模檢討之：</p> <p>(一) 三萬人口以下者，商業區面積以每千人不得超出零點四五公頃為準。</p> <p>(二) 逾三萬至十萬人口者，超出三萬人口部分，商業區面積以每千人不得超出零點五零公頃為準。</p> <p>(三) 逾十萬至二十萬人口者，超出十萬人口部分，商業區面積以每千人不得超出零點五五公頃為準。</p> <p>(四) 逾二十萬至五十萬人口者，超出二十萬人口部分，商業區面積以每千人不得超出零點六零公頃為準。</p> <p>(五) 逾五十萬至一百五十萬人口者，超出五十萬人口部分，商業區面積以每千人不得超出零點六五公頃為準。</p> <p>(六) 逾一百五十萬人口者，超出一百五十萬人口部分，商業區面積以每千人不得超出零點七零公頃為準。</p> <p>二、商業區總面積占都市發展用地總面積之比例，依下列規定：</p> <p>(一) 區域中心除直轄市不得超過百分之十五外，其餘地區不得超過百分之十二。</p> <p>(二) 次區域中心、地方中心、都會區衛星市鎮及一般市鎮不得超過百分之十。</p> <p>(三) 都會區衛星集居地及農村集居中心，不得超過百分之八。</p> <p>前項第二款之都市發展用地，指都市計畫總面積扣除農業區、保護區、風景區、遊樂區及行水區等非都市發展用地之面積。</p> <p>原計畫商業區實際上已較適宜作其他使用分區，且變更用途後對於鄰近土地使用分區無妨礙者，得將該土地變更為其他使用分區。</p>	<p>年計畫人口 249,000 人檢討，本計畫範圍內商業區需求面積約為 132.90 公頃，惟本計畫商業區面積為 50.73 公頃（含主細計），佔都市發展地區總面積 5.46%。松山區之商業發展包含都會性、全市性、地區性層級，為維持優良居住品質，故原則不主動變更住宅區為商業區，惟考量未來都市發展需求及提供土地使用彈性，參酌開發許可精神，針對區內大眾運輸沿線具商業發展潛力地區，研擬商業區變更檢討原則，預留未來都市計畫調整彈性。</p>
第 32 條	<p>工業區之檢討，應依據發展現況、鄰近土地使用及地方特性區分成不同發展性質及使用強度之工業區，並應依下列規定檢討之：</p> <p>一、工業區面積之增減，應參考區域計畫之指導，依工業種類及工業密度為準。</p> <p>二、工業區之位置，因都市發展結構之改變對社區生活環境發生不良影響時，得予變更為其他使用分區。</p> <p>三、計畫工業區實際上已較適宜作為其他使用分區，且變更用途後，對於鄰近土地使用無妨害者，得將該部分土地變更為其他使用分區。但變更為商</p>	<p>配合本市產業結構變遷，傳統工業區多已轉型發展，松山區大台北區瓦斯股份有限公司、塔悠路工業區現況皆有使用需求，依「都市計畫工業區檢討變更審議規範」及「臺北市都市發展暨工業區檢討變更策略」檢視，配合周邊都市再生計</p>

現行條文		臺北市政府處理情形
	業區者，不得違反前條之規定。	畫，視地區發展需求整體規劃調整。
第 33 條	大眾捷運及鐵路之場站、國道客運及公共汽車之轉運站周邊地區，應依大眾運輸導向之都市發展模式檢討土地使用強度，並研擬相關回饋措施，納入計畫書規定。	參閱主要計畫 P.78「陸、都市發展定位及檢討原則：四、土地使用檢討原則」提出捷運場站周邊地區申請變更為商業區之原則暨處理方式。 參閱主要計畫 P.81「柒、相關指導原則：二、大眾運輸導向發展(TOD)指導原則」提出捷運場站周邊土地利用發展調節原則。
第 34 條	都市計畫經通盤檢討後仍無法依第二十二條規定留設足夠停車場空間者，應於計畫書訂定各種土地使用分區留設停車空間基準規定；必要時，並訂定增設供公眾停車空間之獎勵規定。	本計畫已依規定提供充足停車空間。
第 35 條	都市計畫通盤檢討時，應檢討都市計畫容積總量；都市計畫容積獎勵規定與其他法令容積獎勵規定應併同檢討。	配合辦理。
第 36 條	農業區之檢討，應依據農業發展、生態服務功能及未來都市發展之需要檢討之。 前項農業區內舊有聚落，非屬違法建築基地面積達一公頃以上、人口達二百人以上，且能適當規劃必要之公共設施者，得變更為住宅區。	松山區農業區位於松山機場北側，現況已作為宮廟、加氣站、鐵工廠、汽修廠使用，因鄰近機場起落地帶，土地發展受限，導致現況使用未有良好規劃與發展。後續將配合松山機場遷移政策，方可確定該地區發展方向，故暫維持原計畫。
第 37 條	其他土地使用分區得視實際需要情形檢討之。	配合辦理。
第 38 條	都市計畫通盤檢討時，應就施工機械車輛放置場、汽車修理服務業、廢棄物回收清除處理業、高壓氣體儲存分裝業務、物流中心業、倉儲批發業、軟體工業、汽車客貨運業、殯葬服務業及其他特殊行業之實際需求進行調查，如業者可提出具體可行之事業財務計畫及實質開發計畫者，則應納入通盤檢討內，妥予規劃各種專用區。	配合辦理。
第 39 條	各土地使用分區之檢討，應以自然地形或人為地形為界線予以調整。	配合辦理。
第 40 條	都市計畫通盤檢討時，應就都市計畫書附帶條件規定	配合辦理。

現行條文	臺北市政府處理情形
<p>應辦理整體開發之地區中，尚未開發之案件，檢討評估其開發之可行性，作必要之檢討變更。</p> <p>前項整體開發地區經檢討後，維持原計畫尚未辦理開發之面積逾該整體開發地區面積百分之五十者，不得再新增整體開發地區。但情形特殊經都市計畫委員會審議通過者，不在此限。</p>	
<p>第 41 條</p> <p>都市計畫之通盤檢討由原計畫擬定機關辦理。</p> <p>主要計畫與細部計畫一併辦理通盤檢討者，其辦理機關由主要計畫及細部計畫擬定機關為之。聯合都市計畫之通盤檢討，由原會同擬定或訂定機關辦理。相鄰接之都市計畫，得由有關行政單位之同意，會同辦理都市計畫合併通盤檢討。但其範圍未逾縣境者，得由縣政府辦理之。</p>	配合辦理。
<p>第 42 條</p> <p>都市計畫通盤檢討應由內政部辦理者，得委辦直轄市、縣（市）政府辦理之。應由鄉（鎮、市）公所辦理者，得由縣政府辦理之。</p>	配合辦理。
<p>第 43 條</p> <p>聯合都市計畫或經合併通盤檢討之相鄰都市計畫，非經原核定機關核准，不得個別辦理主要計畫通盤檢討。</p>	配合辦理。
<p>第 44 條</p> <p>都市計畫通盤檢討前，辦理機關應將通盤檢討範圍及有關書件公告於各該直轄市、縣（市）政府及鄉（鎮、市）公所公告三十天，並將公告之日期及地點登報週知，公民或團體得於公告期間，以書面載明姓名、地址，向辦理機關提出意見，供作通盤檢討之參考。</p>	<p>本次通盤檢討自 107 年 6 月 8 日起至 107 年 7 月 17 日止共計 40 日公開展覽，另於 107 年 6 月 27 日（三）下午 7 時於臺北市松山區行政中心禮堂舉辦說明會。</p>
<p>第 45 條</p> <p>公共設施用地之檢討時，應由辦理檢討機關分別協調各使用機關或管理機關。</p>	配合辦理。
<p>第 46 條</p> <p>都市計畫線之展繪，應依據原都市計畫圖、都市計畫樁位圖、樁位成果資料及現地樁位，參酌地籍圖，配合實地情形為之；其有下列情形之一者，都市計畫辦理機關應先修測或重新測量，符合法定都市計畫圖比例尺之地形圖：</p> <p>一、都市計畫經發布實施屆滿二十五年。</p> <p>二、原計畫圖不合法定比例尺或已無法適用者。</p> <p>三、辦理合併通盤檢討，原計畫圖比例互不相同者。</p>	配合辦理。
<p>第 47 條</p> <p>都市計畫圖已無法適用且無正確樁位資料可據以展繪都市計畫線者，得以新測地形圖，參酌原計畫規劃意旨、地籍圖及實地情形，並依都市計畫擬定或變更程序，重新製作計畫圖。原計畫圖於新計畫圖依法發布實施之同時，公告廢止。</p>	配合辦理。
<p>第 48 條</p> <p>都市計畫分區發展優先次序，應視計畫地區範圍之發展現況及趨勢，並依據地方政府財力，予以檢討之。</p>	配合辦理。
<p>第 49 條</p> <p>本辦法自發布日施行。</p>	-

臺 北 市 都 市 計 畫 審 核 摘 要 表	
項 目	說 明
都市計畫名稱	臺北市松山區都市計畫通盤檢討（主要計畫）案
都市計畫 法令依據	都市計畫法第 26 條、都市計畫定期通盤檢討實施辦法
申請單位	臺北市政府
公告徵求意見 起迄日期	自民國 106 年 1 月 10 日起至 106 年 2 月 8 日止共計 30 日
本案公開展覽 起迄日期	自民國 107 年 6 月 8 日起至 107 年 7 月 17 日止共計 40 日
本案說明會 舉辦日期	民國 107 年 6 月 27 日（三）下午 7 時於臺北市松山區行政中心禮堂
公民團體對本 案之反映意見	詳見公民或團體意見綜理表。
案提交各級都 市計畫委員會 審議結果	<p>臺北市都市計畫委員會審議情形：</p> <p>一、本案提經臺北市都市計畫委員會 107 年 8 月 2 日第 732 次委員會會議，決議如下：</p> <p>（一）本案除以下幾點，其餘依公展計畫書圖及本次會議市府補充會議資料修正通過：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.有關松山機場遷建及未來發展政策，請將 2016 年首都圈論壇所整合北、北、基、桃縣市首長意見之相關共識與結論，摘要納入主要計畫書。 2.計畫人口維持現有計畫人口 249,000 人。 3.主要計畫同意變更西松國小部分校地國中用地為國小用地，變更行水區及堤防用地為河川區。 4.松南營區都市計畫變更案業經內政部核定，案內新增約 1 公頃公園用地，將可透過周邊基地退縮留設之開放空間，串聯現有敦北公園、民權公園、富錦街以及民生社

臺 北 市 都 市 計 畫 審 核 摘 要 表

項 目 說	明
	<p>區，建立綠色廊帶系統，相關計畫內容及圖面請補充納入計畫書。</p> <p>5.同意「民權大橋、撫遠街擋水牆、麥帥公路、撫遠街所圍地區建築管制」解除住宅用地建築物基地規模應以1000 平方公尺以上為原則整體興建之規定。</p> <p>6.同意「民生東路新社區特定專用區建築管制」訂定較具彈性規定，並改為都市設計審議地區。</p> <p>(二) 公民或團體陳情意見經逐案討論，除以下幾點，其餘同意依市府回應說明辦理(詳後附綜理表)</p> <p>1.陳情編號通-2(陳情修訂計畫書通案內容)：依市府都市發展局書面回應辦理。</p> <p>2.陳情編號南-1(陳情變更住宅區為商業區)：本案陳情訴求增加容積以利更新，但不適宜以都市計畫變更使用分區辦理，請市府依都市更新相關規定，協助土地所有權人申請容積獎勵或以容積移轉方式辦理。</p> <p>3.陳情編號延-1(陳情變更道路用地為住宅區)：為保障土地所有權人權益，請市府依計畫辦理徵收作業，或依都市更新相關規定，協助土地所有權人與周邊地主整合辦理都市更新。</p> <p>4.陳情編號中-2(陳情地點松山區西松段三小段 156 地號)、中-3、中-4(陳情地點八德路 4 段 106 巷周邊)：有關京華城公司及民眾針對其陳情地點希望解除現行計畫所規範之 6 種使用項目，比照第三種商業區之意見，關於 6 種使用項目之規定，係 80 年當時申請人與市府行政協議，市府同意該分區變更之附帶條件且明載於公告之都市計畫書內。又有關該基地容積率之認定，前經監察院糾正並提出審核意見認定容積率應為 560%，經本會 106 年 12 月 21 日第 721 次委員會審議通過，決議依監察院糾正及審核意見釐正容積率為 560%。至於西北側小基地，市府</p>

臺 北 市 都 市 計 畫 審 核 摘 要 表

項 目	說 明
	<p>亦考量其更新權益，已解除全區整體開發限制。有關本次通檢所提放寬使用項目之陳情意見，仍應依當時行政協議，維持現行計畫規定。</p> <p>附帶決議：有關委員所提住商混合使用如何與時精進以確保環境品質等議題，係屬法令制度議題，請市府於後續辦理臺北市土地使用分區管制自治條例修訂時一併納入檢討。</p> <p>內政部都市計畫委員會審議情形：</p> <p style="text-align: center;">本案提經內政部都市計畫委員會 107 年 11 月 13 日第 934 次委員會議，決議如下：</p> <p>本案除下列各點外，其餘准照臺北市政府核議意見通過，並退請該府依照修正計畫書、圖後，報由內政部逕予核定，免再提會討論。</p> <p>一、本案屬行政區之通盤檢討，請再詳予補充本區於臺北市全市之發展定位及願景，並補充相關發展策略及對細部計畫之指導。</p> <p>二、本案發展現況分析部分，請再補充地方文史、相關圖表及分析說明。</p> <p>三、計畫區內尚有 1 處私立育達商職學校用地，非屬政府應取得之公共設施用地，請將土地使用分區名稱調整變更為文教區（供私立育達商職學校使用），以資妥適。</p> <p>四、都市防災計畫部分，請參考臺北市災害防救深耕計畫，再詳予補充相關計畫內容。</p> <p>五、依都市計畫法第 45 條規定，公園、體育場所、綠地、廣場及兒童遊樂場等公共設施用地不得少於全部計畫面積 10%，有關本計畫區五項公共設施用地比例部分，請就下列各點補充說明：</p> <p style="padding-left: 2em;">（一）查本計畫區 5 項公共設施用地僅占全部計畫面積 1.45</p>

臺 北 市 都 市 計 畫 審 核 摘 要 表

項 目	說 明										
	<p>％，並請補充說明本次通盤檢討之相關因應配套措施，以及本計畫區對於補足公共設施用地之長期規劃構想。</p> <p>(二) 計畫書第 98 頁之 5 項公共設施用地面積百分比合計為 1.45％，與第 65 頁課題與對策之課題三說明 3.31％不符，請查明補正。</p> <p>六、計畫書修正事項</p> <p>(一) 計畫審核摘要表漏列公告徵求意見資訊，請補正。</p> <p>(二) 本計畫區仍有未開闢之公共設施用地，請補充實施進度及經費表，以利查考。</p> <p>(三) 本案請就「都市計畫定期通盤檢討實施辦法」有關規定說明其處理情形，並以對照表方式納入計畫書，以利查考。</p> <p>(四) 臺北市政府 107 年 11 月 9 日府授都規字第 1076054711 號函送新增計畫書修正事項，經臺北市政府列席代表補充說明後，同意該府將新增修正內容納入計畫書敘明。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">項次</th> <th style="width: 40%;">修正內容</th> <th style="width: 15%;">公展內容</th> <th style="width: 25%;">說明</th> <th style="width: 10%;">頁次</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">1</td> <td>拾壹、其他 一、本市松山區濱江段四小段 286-9 等 11 筆土地特定專用區變更範圍依該計畫圖所示。</td> <td style="text-align: center;">無</td> <td>配合實際變更分區範圍，予以釐正。</td> <td style="text-align: center;">99</td> </tr> </tbody> </table>	項次	修正內容	公展內容	說明	頁次	1	拾壹、其他 一、本市松山區濱江段四小段 286-9 等 11 筆土地特定專用區變更範圍依該計畫圖所示。	無	配合實際變更分區範圍，予以釐正。	99
項次	修正內容	公展內容	說明	頁次							
1	拾壹、其他 一、本市松山區濱江段四小段 286-9 等 11 筆土地特定專用區變更範圍依該計畫圖所示。	無	配合實際變更分區範圍，予以釐正。	99							
附註											

臺北市政府 都市發展局 業務主管	繪圖員
股長顏邦睿	
承辦人員	校對者
特用工程員張家綺	