臺北市都市更新計畫書

修訂臺北市都市更新地區暨擬定都市更新計畫案

臺北市政府

113 年 11 月 19 日府都新字第 11360002211 號公告公開展覽

目錄

壹、 計畫緣起及目的 1
貳、 臺北市已劃定更新地區發展概況 3
參、 檢討劃定基準 6
肆、 更新地區劃定範圍 13
伍、 實質再發展概要 48
陸、 其他 49

附件一 各行政區更新地區實質再發展構想
附件二 公告示意圖說

圖目錄

圖 1　107 年公劃更新地區分布示意圖 5
圖 2　臺北市 TOD2.0 場站對照示意圖 8
圖 3　公民團體陳情檢討劃入評估原則優先順序示意圖 1 12
圖 4　公民團體陳情檢討劃入評估原則優先順序示意圖 2 12
圖 5　本次劃設更新地區範圍分布示意圖 14
圖 6　萬華區更新地區分布示意圖 17
圖 7　中正區更新地區分布示意圖 21
圖 8　大同區更新地區分布示意圖 24
圖 9　中山區更新地區分布示意圖 27
圖 10 松山區更新地區分布示意圖 30
圖 11 信義區更新地區分布示意圖 33
圖 12 大安區更新地區分布示意圖 37
圖 13 文山區更新地區分布示意圖 39
圖 14 內湖區更新地區分布示意圖 41
圖 15 南港區更新地區分布示意圖 43
圖 16 士林區更新地區分布示意圖 45
圖 17 北投區更新地區分布示意圖 47

表目錄

表 1　TOD2.0 政策第 1 級場站與第 2 級場站 8
表 2　都市更新地區劃定分析項目及指標 10
表 3　本市各行政區劃定更新地區面積表 13
表 4　萬華區更新地區說明 15
表 5　中正區更新地區說明 18
表 6　大同區更新地區說明 22
表 7　中山區更新地區說明 25
表 8　松山區更新地區說明 28
表 9　信義區更新地區說明 31
表 10 大安區更新地區說明 34
表 11 文山區更新地區說明 38
表 12 內湖區更新地區說明 40
表 13 南港區更新地區說明 42
表 14 士林區更新地區說明 44
表 15 北投區更新地區說明 46

案　　名：修訂臺北市都市更新地區暨擬定都市更新計畫案(草案)

辦理單位：臺北市政府

計畫範圍：範圍詳如公告圖

計畫面積：1,073.87 公頃

類　　別：修訂

法令依據：都市更新條例第 5 條、第 6 條

詳細說明：

壹、計畫緣起及目的

一、計畫緣起

為配合臺北市長期發展願景，促進全市老舊房屋更新重建，本府於 107 年 12 月 10 日依都市更新條例第 5、6 條公告「劃定臺北市都市更新地區暨擬定都市更新計畫案（下簡稱 107 年公劃更新地區）」，共計 655 公頃；屬 107 年公劃更新地區者，其土地及合法建築物所有權人同意比率達法令規定之同意門檻即得逕為辦理事業計畫報核，並享有更優渥之都市更新時程容積獎勵，有效加速都更進程。

107 年至今，市府賡續推動 TOD、公辦都更、捷運環狀線等重要政策，另一方面亦配合地方需求擬定地區更新計畫，指導都市更新個案並追蹤更新地區內都市更新推動情形，成功翻轉都市景觀及建成環境；現考量社會環境資源變遷及市府未來發展目標，實應再次啟動全市更新地區通盤檢討，希冀本市更新地區及更新計畫能與時俱進，符合臺北未來實際開發需求。

爰此，本府依都市更新條例第 5 條規定：「直轄市、縣（市）主管機關應就都市之發展狀況、居民意願、原有社會、經濟關係、人文特色及整體景觀，進行全面調查及評估，並視實際情況劃定更新地區、訂定或變更都市更新計畫。」，及依都市更新條例第 6 條規定，全面檢討既有更新地區後，整併過往零散之更新地區處數後，依照臺北市都市發展情形檢討並重新劃

定更新地區。本案依都市更新條例第 9 條規定準用都市計畫法有關細部計畫規定程序辦理，先辦理公開展覽 30 天並舉辦說明會後，再提請本市都市計畫委員會審議，後續並視實際需要，6 年重行檢討一次。

二、計畫目的

都市更新係現行都市計畫實踐工具中之重要手段之一，本次重行檢討更新地區，係就以下五大都市轉型目的，作為民間推動都市更新事業計畫之指導：

（一） 國際發展與產業機能置入

為維持臺北市競爭力，透過都市更新計畫於重大建設周邊引入國際產業，驅動重點地區都市再生。

（二） 大眾運輸導向都市發展再結構

捷運場站周邊發展為近二十年影響臺北市都市發展之重要關鍵，並依據 111 年 5 月 24 日公告發布實施「修訂臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫案」，TOD 場站自原 33 個場站新增至 93 個場站，為提升已開通捷運車站周邊之友善人行環境及商業發展，同時針對規劃中捷運場站周邊透過大眾運輸帶動地區轉型，將依場站特性併同檢討捷運場站周邊之更新地區，以更新計畫再結構地區發展。

（三） 地區公共機能充實與調節

透過更新計畫分析人口結構特性，定期盤整公益及產業升級設施需求，針對高齡少子化之區域建議民間未來可申請之公益及產業升級設施類型，以都市更新補足公共設施、提升公共服務。

（四） 地區整備與住居環境更新

盤整更新地區範圍內之未開闢公共設施及道路，整合都市計畫公共設施容積移轉機制，建議未來更新地區範圍內之民間事業計畫案優先開闢區內公共設施，改善地區環境品質。

（五） 強化災害應變與形塑韌性城市

針對臺北市面對極端氣候及災害應變之韌性城市容受能力，透過容積獎勵及更新計畫誘導機制，整合避難防災資源，分析建議之開放空間、綠化系統及消防救災動線調整建議，以提升城市韌性。

貳、臺北市已劃定更新地區發展概況

一、民國 72 年本府依「都市計畫法」之立法精神，制定「臺北市都市更新實施辦法」，以為實際推動都市更新之執行準據。迄民國 80 年由本府以區段徵收方式陸續完成「柳鄉社區」、「大龍段地區」、「八德路饒河街口附近地區」及「台北工專北側地區」等都市更新案。

二、民國 82 年於「臺北市都市更新實施辦法」中增列「獎勵私人或團體興辦都市更新建設事業」專章，改採以容積獎勵方式誘導民間投資興辦都市更新建設事業。就本市 12 行政轄區發展時期先後及地區老舊衰敗程度，分期分區進行全面調查及評估，並請區公所提報及受理民間建議地點，考量民眾意願、配合市政建設、社會關係、經濟發展及歷史性建物暨街區之保存等，公告選定獎勵都市更新實施地區，鼓勵私人或團體依第 26 條基地規模之規定，申辦都市更新建設事業。

三、民國 87 年「都市更新條例」及其相關子法亦相繼發布實施，為辦理本市更新建設事業，於民國 89 年 6 月 26 日依都市更新條例第 6、7 條之規定，公告劃定更新地區面積 256.78 公頃。又於民國 91 年 10 月 28 日依都市更新條例第 6 條規定，同時配合促進 22 處整宅更新改建政策，辦理公告劃定更新地區面積 54.06 公頃。另為配合捷運系統地下穿越該地區內建築物、地區環境現況、現有巷道等因素，於民國 91 年 11 月 19 日依更新條例第 7 條第 1 項第 3 款規定，公告劃定捷運系統新莊線地下穿越更新地區面積 6.4 公頃。民國 89 至 92 年九二一、三三一震災更新地區、高氯離子更新地區共 3.25 公頃。

四、民國 99 年 1 月依都市更新條例第 8 條及都市更新建築容積獎勵辦法第 13、14 條規定，指定整建住宅為策略性開發地區，協助弱勢社區更新，改善居住環境。

五、另為活化公有土地，政府主動劃定更新地區，除本府主動劃定外，亦有其他土地管理機關提出之更新地區劃定。政府角色應基於公共利益、公共安全及緊急危難，由被動受理民辦更新事業審議轉為主動投入更新規劃及開發，本府於民國 105 年 3 月 31 日訂定「臺北市公辦都市更新實施辦法」，作為本府辦理公辦都市更新之依據及操作流程之指導，使都市更新引導都市發展。本府於民國 109 年至 113 年配合公辦都更政策，主動劃定 14 處更新地區。

六、民國 107 年啟動公劃更新地區檢討、整併零散的公劃更新地區重行劃

定，公告發布 85 處公劃更新地區，面積共 655 公頃，藉此加速民辦都更。並於 111 年配合重大建設中正橋牽引道拆除劃定臺北市中正區中正橋牽引道周邊更新地區。

七、為積極協助本市高氯離子混凝土建築物拆除重建，考量土地及合法建築物所有權人整合困難，故本府自民國 108 年起，主動迅行劃定高氯離子混凝土建築物範圍為更新地區，並持續提供危險建築物多元重建與更新方式，促進地區環境安全及提升居住品質。本府於民國 108 至 113 年依「都市更新條例」第七條主動迅行劃定 84 處更新地區。

八、民國 109 年起，未經劃定為更新地區範圍內之土地及合法建築物所有權人，依「臺北市政府受理土地及合法建築物所有權人提議劃定更新地區實施辦法」向本府提議優先劃定更新地區，經本府檢視實際現況，確有迅行劃定為更新地區之必要，為加速都市危險及老舊建築物更新，爰依「都市更新條例」第七條主動迅行劃定 9 處更新地區。

九、本市部分建築物，於民國 113 年 4 月 3 日因受震災重大事變遭受毀損，經本府列管為紅單及黃單建築物。為加速前開危險建築物重建時程，並藉此機會重整都市機能，使受災戶能迅速地獲得重建，針對紅黃單危險建築物，本府爰依「都市更新條例」第七條主動迅行劃定 25 處更新地區。

十、統計自 107 年 11 月 1 日至 113 年 9 月 30 日止，查本府劃定更新地區之擬訂事業計畫案、擬訂事業計畫及權利變換計畫案申請 225 件（含駁撤回計 53 件），其中已核定 42 件（15 件開工，2 件已完工）。

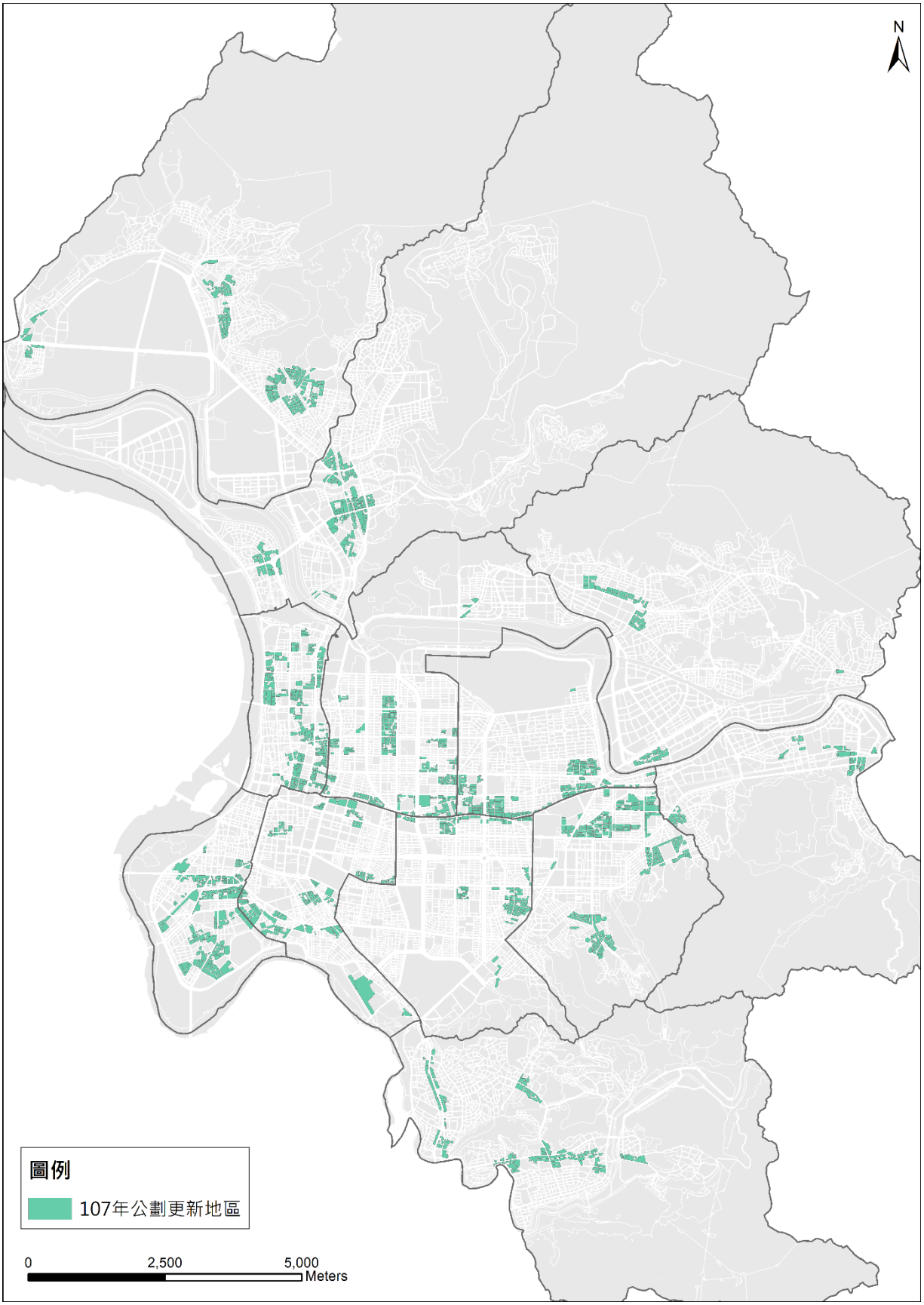

圖1　107 年公劃更新地區分布示意圖

參、檢討劃定基準

一、法令依據

依都市更新條例第 6 條規定，有下列各款情形之一者，直轄市、縣（市）主管機關得優先劃定或變更為更新地區並訂定或變更都市更新計畫：

（一）建築物窳陋且非防火構造或鄰棟間隔不足，有妨害公共安全之虞。

（二）建築物因年代久遠有傾頹或朽壞之虞、建築物排列不良或道路彎曲狹小，足以妨害公共交通或公共安全。

（三）建築物未符合都市應有之機能。

（四）建築物未能與重大建設配合。

（五）具有歷史、文化、藝術、紀念價值，亟須辦理保存維護，或其周邊建築物未能與之配合者。

（六）居住環境惡劣，足以妨害公共衛生或社會治安。

（七）經偵檢確定遭受放射性污染之建築物。

（八）特種工業設施有妨害公共安全之虞。

二、劃定原則

（一）政府主動劃定者

1. 評估指標

參酌上開條例規定，沿用 107 年 12 月 10 日府都新字第 10720232311 公告發布實施《劃定臺北市都市更新地區暨擬定都市更新計畫案》之指標，將建物結構及安全性、土地使用安全、大眾運輸導向發展、公共設施取得開闢、公有土地活化使用可行性、配合市政建設等指標，作為劃定更新地區之依據，詳述如下：

(1). 檢討原有指標(107 年)合理性並依據發展現況更新：檢視原 107 年公劃更新地區劃設原則及指標之合理性，調整指標項目、定義，並更新最新資料。

A. **建物結構及安全性：**本項指標包含「屋齡 30 年以上 5 層樓以下之老舊

建物」、「屋齡 50 年以上老舊建物」等 2 子項。

(A). 「屋齡 30 年以上 5 層樓以下之老舊建物」：維持與 107 年相同，並依據最新建物屋齡與樓高資料篩選出屋齡 30 年以上，5 層樓以下之老舊建物等。

(B). 新增「屋齡 50 年以上老舊建物」子項：配合本府 113 年 3 月 28 日發布「擬訂臺北市防災型都市更新細部計畫案」，對於「危險建築物」適用對象之一為 63 年 2 月 15 日發布「建築物耐震設計規範」前領有建造執照之建築物，爰新增本項指標子項，並依據最新建物屋齡資料篩選出屋齡 50 年以上之老舊建物。

B. **土地使用安全：**本項指標包含「高度土壤液化潛勢地區」、「淹水潛勢地區」及「巷弄狹小影響逃生安全」等 3 子項。

(A). 「高度土壤液化潛勢地區」：維持與 107 年相同，並依中央地質調查所公布最新之土壤液化潛勢資料，更新資料。

(B). 「淹水潛勢地區」：維持與 107 年相同，依經濟部水利署公布最新資料，並經本府公告之地區，更新資料。

(C). 「巷弄狹小影響逃生安全」：維持與 107 年相同，依本府消防局公告最新之搶救不易之狹小巷道；或現況屬未開闢或未徵收之 8 公尺以下計畫道路，更新資料。

C. **大眾運輸導向發展（TOD）：**維持與 107 年相同，惟指標依照臺北市政府 111 年 5 月 24 日府都綜字第 11100005681 號公告發布實施之「修訂臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫案」(TOD2.0)，進行調整。

其 TOD 政策適用場站、範圍、得分與 107 年劃定標準有所差異。107 年劃定 TOD 得分劃定標準是考量各捷運站進出年旅次以及商圈層級型態進行分類，再依場站類型劃分出 200-600 公尺不等的影響範圍。

臺北市 TOD2.0 政策調整項目包含場站增加(原為 33 個場站，新增為 93 個場站)、位置變動、容獎適用範圍調整(150 公尺內為核心區，150 至 500 公尺為一般區)及場站分類方式調整(依照運量分為第 1 級場站與第 2 級場站)。

表1 TOD2.0 政策第 1 級場站與第 2 級場站

	第 1 級場站	第 2 級場站
核心區 (150 公尺內)	龍山寺、西門、台北車站／台鐵台北車站、善導寺、忠孝新生、忠孝復興、忠孝敦化、國父紀念館、市政府、永春、後山埤、昆陽、南港／台鐵南港車站、南港展覽館、動物園、大安、南京復興、劍南路、南港軟體園區、景美、萬隆、公館、台電大樓、古亭、中正紀念堂、小南門、北門、中山、松江南京、台北小巨蛋、南京三民、松山／台鐵松山車站、東門、行天宮、中山國小、民權西路、大橋頭、廣慈／奉天宮、象山、台北 101／世貿、信義安和、大安森林公園、台大醫院、雙連、圓山、劍潭、士林、芝山、明德、石牌、唭哩岸、奇岩、北投、新北投、復興崗、忠義、關渡、台鐵萬華車站	木柵、萬芳社區、萬芳醫院、辛亥、麟光、六張犁、科技大樓、中山國中、松山機場、大直、西湖、港墘、文德、內湖、大湖公園、葫洲、東湖、植物園、廈安、加蚋、Y1A、Y2A、Y3、Y4、Y24、Y25、Y27、Y28、Y30、Y31、Y32、Y33、Y34、Y35、Y39
一般區 (150 至 500 公尺內)		

備註：第 1 級場站核心區權重為 4 分、第 2 級場站核心區權重為 3 分、第 1 級場站一般區權重為 2 分、第 2 級場站一般區權重為 1 分。

TOD	TOD2.0

圖2 臺北市 TOD2.0 場站對照示意圖

D. **公有土地活化使用**：維持與 107 年相同，街廓範圍內包含公有土地面積逾 500 平方公尺以上者，為公有土地活化使用可行性之劃設指標。

E. **公共設施取得開闢：**針對具有開闢實益效果之公共設施，街廓範圍內包含未開闢或未取得大面積公共設施用地達 500 平方公尺以上者。

指標維持與 107 年相同，惟調整公共設施定義，限縮適用範圍於具有開闢實益效果之公共設施，排除山坡地範圍公園用地，不具開闢效果之公設不予納入。

(2). 配合市政建設帶動周邊地區一併都市更新：依都市更新條例第 6 條第 1 項第 4 款規定，建築物未能與重大建設配合得優先劃定更新地區，為配合市政建設帶動周邊地區發展，併同檢討劃設範圍。

配合市政建設原則：維持與 107 年相同，參酌本府相關市政建設計畫，保留具開發效益之項目，如公辦都更、社會住宅、市場改建、BOT、水岸再生、環南市場計畫等，以促進本府重要建設。

(3). 依據都市更新實務情形與需求：剔除已完工之都市更新案及危老重建案之計畫範圍、主要幹道兩側產權單一商辦大樓，調整更新地區範圍，使資源更有效率地被運用，改善城市環境。

A. **剔除已完工之新建物原則**：針對上述指標篩選出之更新地區，剔除已完工之更新事業、危老重建案以及 89 年 1 月 1 日後新建物坐落之土地區塊。

B. 促進完整街廓原則：針對 107 年公劃更新地區，檢討完整街廓一併納入更新地區之可行性，促進完整街廓共同都市更新。

C. 剔除主要幹道兩側產權單一商辦大樓：針對「商圈」範圍內依加權計分達劃定標準者，為具有高度更新潛力及需求之地區，剔除臨 40 公尺以上計畫道路且產權單一之特級商辦大樓。

D. **剔除環境敏感、文化資產座落區塊**：針對上述指標篩選出之更新地區，剔除環境敏感、文化資產座落區塊。

(4). 銜接都市計畫指導：配合都市計畫行政區通檢、公共設施通檢、人民陳情意見，可發展分區(住宅區、商業區)或公共設施用地解編為可發展分區，檢討調整劃定為都市更新地區之範圍，促進都市再生，加速都更進程。

配合都市計畫指導原則：參酌各行政區都市計畫通盤檢討之人民陳情，及

公共設施用地變更為可建築之土地，檢討其劃設為更新地區之可行性，並排除都市風貌管制範圍。

綜合上述原則與指標，整理操作定義與權重如表 2。

表2 都市更新地區劃定分析項目及指標

檢討面向	劃定原則	本案評估指標與操作定義、權重		保留、調整、新增	本案調整或新增原因
		評估指標	操作定義		
(一)檢視原有指標(107 年)合理性並依據發展現況更新	1.建物結構及安全性原則	5 樓以下屋齡 30 年以上老舊建物	老舊建物坐落面積超過總面積 1/2 者	保留子項與操作定義	配合屋齡調整更新
		屋齡 50 年以上老舊建物	民國 63 年前(包含 63 年)之建物 1 棟加 1 分	新增子項	配合本府 113 年 3 月 28 日發布「擬訂臺北市防災型都市更新細部計畫案」，對於「危險建築物」適用對象之一為 63 年 2 月 15 日發布「建築物耐震設計規範」前領有建造執照之建築物，爰新增本項指標子項
	2.土地使用安全原則	高度土壤液化	街廓內有 1/2 土地面積位於高度土壤液化區	保留子項與操作定義	配合圖資更新
		淹水潛勢	街廓內有 1/2 土地面積位於淹水潛勢地區者	保留子項與操作定義	配合圖資更新
		巷弄狹小影響逃生	未開闢、未取得都計道路路寬不足 8 公尺、搶救不易狹小巷道	保留子項與操作定義	配合圖資更新
	3.TOD 原則	臨近捷運站出口 150-500m 範圍內	依據場站分級，不同運量採不同計分	保留指標、調整操作定義	配合 TOD2.0 計畫調整適用範圍與得分
	4.公有土地活化使用原則	面積超過 500m^2 以上面積公有地所在街廓	閒置公有地：該 500m^2 以上公有地為閒置或坐落 5 樓以下 30 年以上建物者	保留子項與操作定義	維持現有 500m^2 以上公有地
	5.公共設施取得開闢原則	未開闢或未取得大面積公共設施用地	500m^2 以上未開闢或未取得大面積公共設施用地	保留指標、調整操作定義	排除山坡地公園等不具開發效益之公設用地
(二)配合市政建設帶動周邊地區一併都市更新	配合市政建設原則	市政建設 200m 範圍內	近年公辦都更、社會住宅、市場改建、BOT、水岸再生、環南市場計畫	保留指標、調整操作定義	配合現行與未來市政建設調整
(三)依據都市更新實務情形與需求	1.剔除已完工之新建物原則	剔除已完工之更新事業、危老重建、89 年以後建築物坐落土地區塊	剔除已完工(已核定)之更新事業、危老重建、89 年以後建築物坐落土地區塊	調整剔除指標	「剔除 89 年後取得建造執照」調整為「剃除 89 年後取得使用執照」建物，配合已更

檢討面向	劃定原則	本案評估指標與操作定義、權重		保留、調整、新增	本案調整或新增原因
		評估指標	操作定義		
					新或改建之實際情形，調整更新地區範圍
	2.促進完整街廓原則	檢討接近完整街廓之更新地區未劃設部分是否應一併納入	檢視接近完整街廓更新地區之土地是否適合一併更新	新增指標	促進完整街廓共同更新
	3.剔除主要幹道兩側產權單一商辦大樓	對於「商圈」範圍內依加權計分達劃定標準者，為具有高度更新潛力及需求之地區，除剔除主要幹道兩側產權單一商辦大樓外，納入劃設為更新地區。	對於「商圈」範圍內依加權計分達劃定標準者，為具有高度更新潛力及需求之地區，除剔除臨 40 公尺以上計畫道路兩側產權單一特級商辦大樓外，納入劃設為更新地區。	新增剔除指標	依據都市更新實務情形與需求
	4.剔除環境敏感、文化資產座落區塊	剔除山坡地、山限區及鄰近第一進深街廓與文化資產坐落範圍	剔除山坡地、山限區及鄰近第一進深街廓，街廓與文化資產坐落範圍	保留指標與操作定義	維持與 107 年相同
(四)銜接都市計畫指導	配合都市計畫指導原則	依據行政區通檢、公共設施通檢、人民陳情意見調整更新地區範圍	依據行政區通檢、公共設施通檢、人民陳情意見調整更新地區範圍，並排除都市風貌管制範圍	新增指標	配合都市計畫指導原則

（二） 公民團體陳情意見處理原則

公民團體於公開展覽期間提出建議納入本次更新地區劃定之意見，依下列處理原則辦理：

1. 陳情地點未鄰接本次政府主動劃定簇群，不予納入劃定。
2. 陳情地點鄰接本次政府主動劃定簇群者，是否納入劃定，應綜合評估 11 項評估指標及更新潛力要件。
3. 鄰接本次政府主動劃定簇群或位於簇群同街廓內已報核刻正於審議程序中之更新事業計畫，納入本案劃定更新地區；已完工案件，不納入本次更新地區劃定。至於已核定案件，為維持案件之穩定性，仍應依核定內容續行更新事業，不納入本次更新地區劃定。
4. 本次政府主動劃定簇群或位於簇群同街廓內民國 89 年 1 月 1 日後取得建照者，依其建造執照範圍剔除，不予納入；惟其 89 年 1 月 1 日後取得之建照於本案公告時建照已失效者，經所有權人向臺北市都市更新處提出證明，並經臺北市都市更新處認定無改建事實，得逕予劃入本次更新地區。

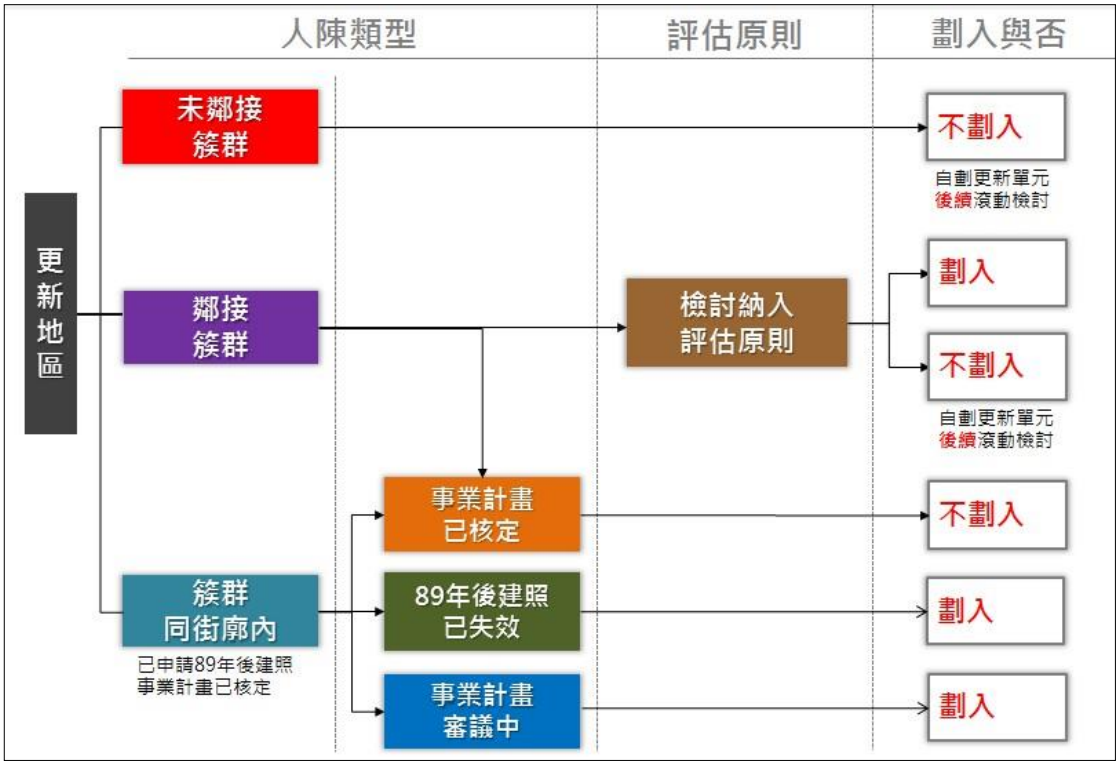

圖3 公民團體陳情檢討劃入評估原則優先順序示意圖 1

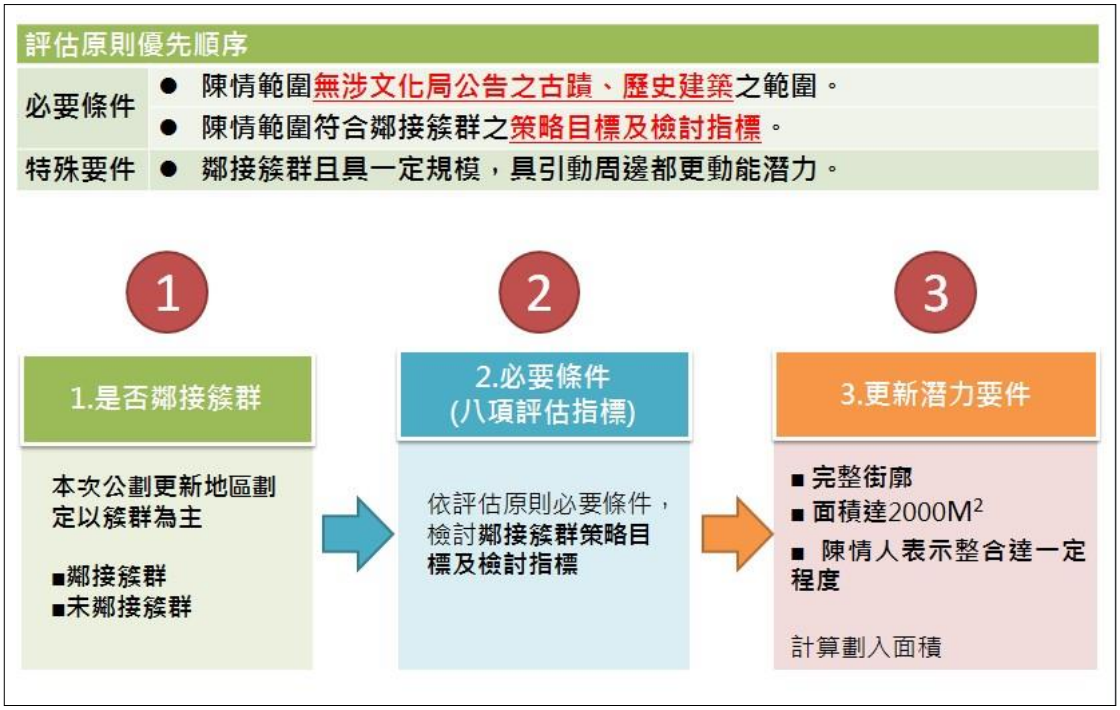

圖4 公民團體陳情檢討劃入評估原則優先順序示意圖 2

肆、更新地區劃定範圍

一、本市各行政區劃定更新地區面積總表

前案(107 年)劃定 85 處更新地區，面積總計為 655 公頃。經本案檢討，配合重要政策防災型都更需求、公共交通(捷運場站新增為 93 站)，以及相關重大市政、都市更新實務情形等，新增 9 處更新地區，部分街廓經合併後減少 3 處更新地區，共劃定更新地區 91 處，面積約 1,073.87 公頃，詳列如下：

表3 本市各行政區劃定更新地區面積表

分區	本案		前案(107年)	
	更新地區數量（處）	面積（公頃）	更新地區數量（處）	面積（公頃）
萬華區	9	122.78	9	78.08
中正區	11	120.24	12	68.13
大同區	10	103.74	9	68.32
中山區	7	128.95	7	63.57
松山區	6	81.77	6	48.77
信義區	10	106.83	9	78.84
大安區	8	118.75	6	34.48
文山區	7	69.71	7	50.10
內湖區	6	31.38	5	26.50
南港區	6	26.20	5	19.65
士林區	7	87.72	6	60.33
北投區	4	75.80	4	58.23
總計	91	1,073.87	85	655

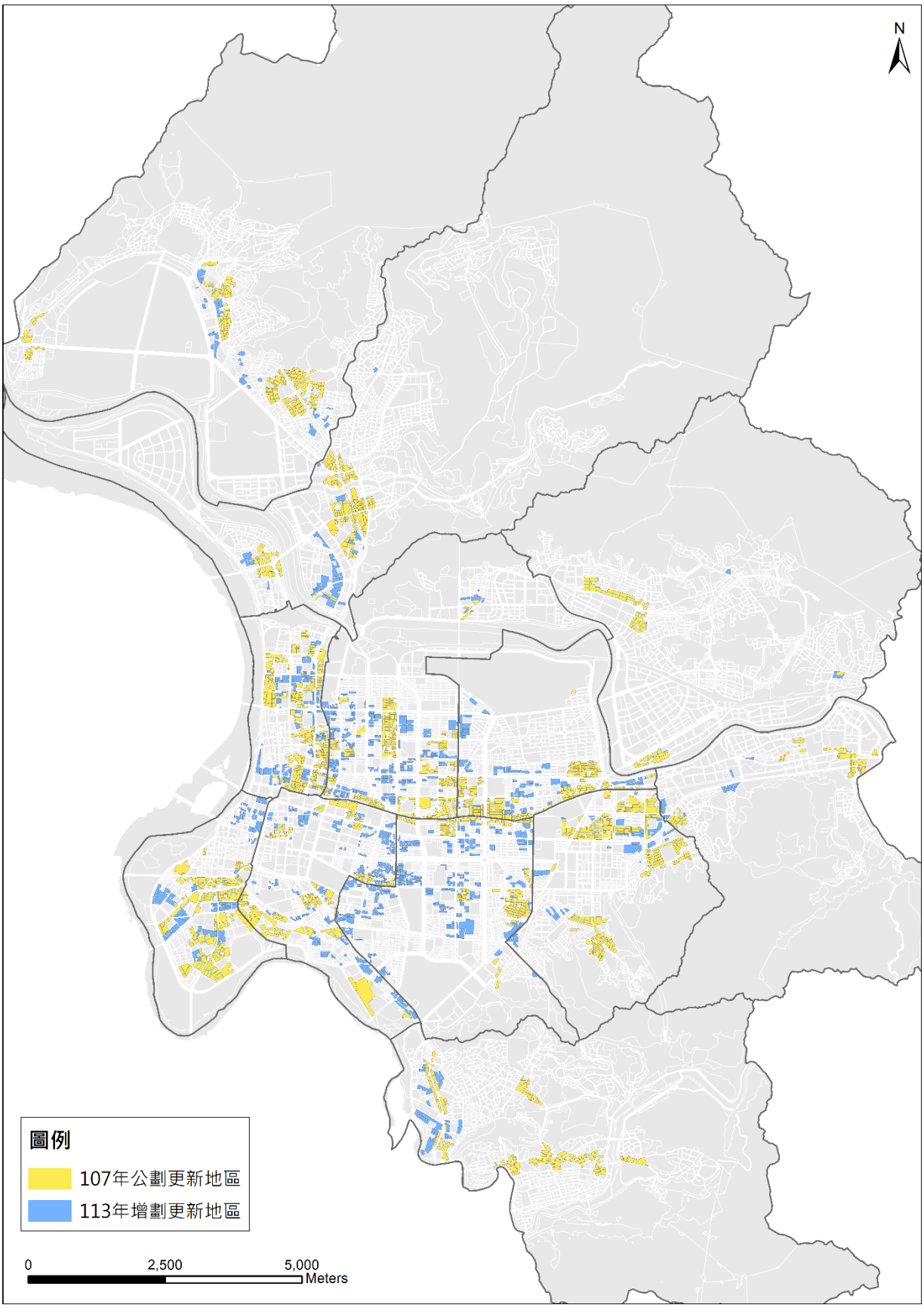

圖5 本次劃設更新地區範圍分布示意圖

二、本市各行政區劃定更新地區面積表

（一）萬華區

萬華區 107 年原劃定 9 處更新地區，面積為 78.08 公頃。

本次擴充原萬華-3、萬華-4、萬華-5、萬華-6、萬華-8 地區之範圍，增劃萬華-1「捷運西門站暨西門町周邊更新地區」外，原萬華-1 併入萬華-2 地區，萬華區共劃定 9 處更新地區，面積計 122.78 公頃，詳如下表所示：

表4 萬華區更新地區說明

編號	地區位置名稱	面積（公頃）	都市計畫分區	劃定法令依據	相較107年劃定範圍調整說明
萬華-1	捷運西門站暨西門町周邊更新地區	10.03	道路用地、商4、商四特(商3)	都市更新條例第6條第2、4款	1.本次新增地區。 2.本案「商圈」範圍內依加權計分達劃定標準者，為具有高度更新潛力及需求之地區，除剔除主要幹道兩側產權單一商辦大樓外，納入劃設為更新地區。 3.範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
萬華-2	環河快速東側暨柳鄉華江周邊更新地區	5.79	道路用地、公共服務設施用地、住3、住3-1、住4、住4-1、特定專用區(二)、商四特(商3)	都市更新條例第6條第2款	1.更新地區名稱變更。 2.原107年劃定範圍萬華-1併入萬華-2。
萬華-3	南寧路兩側更新地區	2.65	道路用地、商3、商三特(住3)、商三特(住3-1)	都市更新條例第6條第1、2、4款	範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
萬華-4	大理街周邊更新地區	8.18	道路用地、特定專用區(一)、特定專用區(二)	都市更新條例第6條第3款	範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
萬華-5	萬華車站周邊更新地區	24.27	道路用地、人行步道用地、機關用地、停車場用地、住3、住3-1、住3-2(特)、商3、商一特(住3)、商一特(住3-1)、商三特(住3)、商三特(住3-1(特))、商三特(住3-1)	都市更新條例第6條第2、3、4款	配合TOD操作定義修正及因應狹小巷弄妨害公共交通或公共安全。
萬華-6	環河南路二段暨西園路一、二期整建住宅更新地區	21.39	道路用地、住3、住3-1、住3-2、住3-2(特)、特定專用區(二)、商一特(住3)、商一特(住3-1)	都市更新條例第6條第2、6款	1.更新地區名稱變更。 2.配合重大建設計畫-環南市場及臺北市水岸沿線再生策略及都市更新計畫。

編號	地區位置名稱	面積（公頃）	都市計畫分區	劃定法令依據	相較107年劃定範圍調整說明
					3.範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
萬華-7	西藏路萬大路周邊暨南機場二期整建住宅更新地區	9.60	道路用地、住3、住3-1、商1、商一特	都市更新條例第6條第1、2、3、4、6款	與107年劃設範圍一致。
萬華-8	捷運加蚋站（LG04）暨南機場一、三號基地整建住宅周邊更新地區	37.59	道路用地、機關用地、住3、住3-1、住3-2、商三特(商1)	都市更新條例第6條第1、2、3、4、6款	1.因應狹小巷弄妨害公共交通或公共安全。 2.範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
萬華-9	武成街遷建住宅基地更新地區	3.28	道路用地、住3、住3(特)(遷)	都市更新條例第6條第1、2、6款	與107年劃設範圍一致。

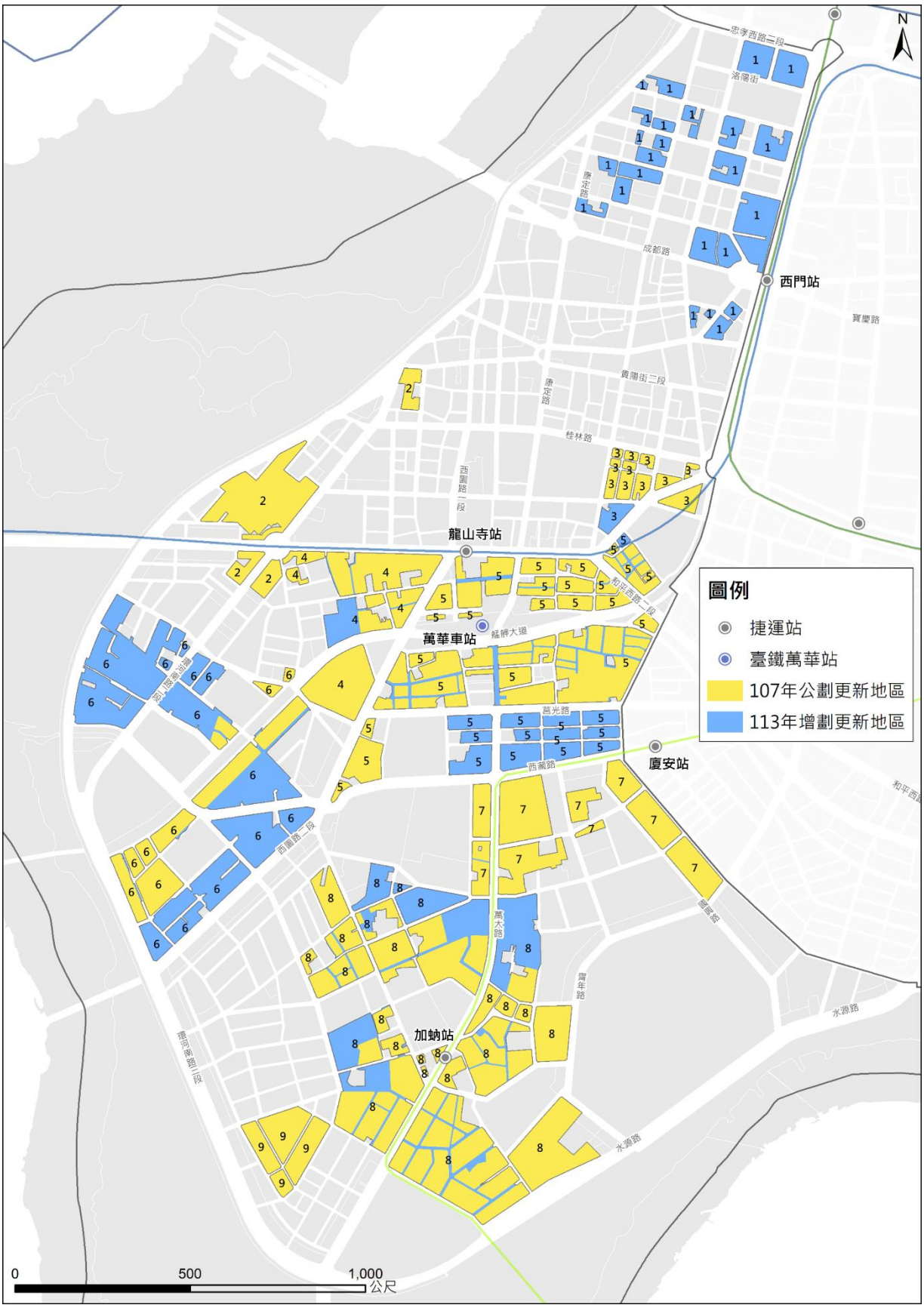

圖6 萬華區更新地區分布示意圖

（二） 中正區

中正區 107 年原劃定 12 處更新地區，面積為 68.13 公頃。

本次擴充原中正-1 至原中正-8 地區之範圍；原中正-10 併入中正-8 地區、原中正-11 調整為中正-10 地區並擴充範圍外；另將原中正-12 調整為中正-11，中正區共劃定 11 處更新地區，面積計 120.24 公頃，詳如下表所示：

表5 中正區更新地區說明

編號	地區位置名稱	面積（公頃）	都市計畫分區	劃定法令依據	相較107年劃定範圍調整說明
中正-1	捷運臺北車站南側暨衡陽路周邊更新地區	11.00	道路用地、商4	都市更新條例第6條第3、6款	1.更新地區名稱變更。 2.本案「商圈」範圍內依加權計分達劃定標準者，為具有高度更新潛力及需求之地區，除剔除主要幹道兩側產權單一商辦大樓外，納入劃設為更新地區。 3.範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
中正-2	捷運小南門站、LG03站暨南機場整宅周邊更新地區	10.88	道路用地、住3、住3(特)、住3-1、住3-1(特)	都市更新條例第6條第1、2、3、4、6款	1. 更新地區名稱變更。 2. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
中正-3	臺北車站東南側更新地區	2.03	道路用地、人行步道用地、商業用地	都市更新條例第6條第3、4款	1.因應狹小巷弄妨害公共交通或公共安全。 2.範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
中正-4	汀洲路一段暨中正橋牽引道周邊更新地區	17.46	道路用地、公園用地、住3、住3(特)、住3-1、商2、商一特(住3)	都市更新條例第6條第1、2、4款	1.更新地區名稱變更。 2.配合中正橋重大建設。 3.範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
中正-5	捷運善導寺站暨金山南路一段周邊更新地區	22.31	道路用地、行政專用區(一)、行政專用區(二)、行政專用區(三)、住3、住3-1、住3-2、商2、商3、商三特(住3)、商三特(住3-1)、商三特(住3-2)、商三特(商2)、資產專用區(住	都市更新條例第6條第2、3、4款	1.更新地區名稱變更。 2.本案「商圈」範圍內依加權計分達劃定標準者，為具有高度更新潛力及需求之地區，除剔除主要幹道兩側產權單一商辦大樓外，納入劃設為更新地區。 3.因應狹小巷弄妨害

編號	地區位置名稱	面積（公頃）	都市計畫分區	劃定法令依據	相較107年劃定範圍調整說明
			3)、資產專用區(住3-2)		公共交通或公共安全。 4.範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
中正-6	捷運LG01站暨南門市場周邊更新地區	13.88	道路用地、住3、住3(特)、住3-1、住3-1(特)、住4、商三特、商三特(住3)、商三特(住4)、商三特(商2)、捷運開發區	都市更新條例第6條第1、2、3、4款	1.配合TOD操作定義修正。 2.範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
中正-7	捷運古亭站暨台電大樓周邊更新地區	11.20	道路用地、住3、住3(特)、住3-2、住3-2(特)、商三特(住3)、商三特(商2)	都市更新條例第6條第1、2、3、4款	1. 更新地區名稱變更。 2. 本案「商圈」範圍內依加權計分達劃定標準者，為具有高度更新潛力及需求之地區，除剔除主要幹道兩側產權單一商辦大樓外，納入劃設為更新地區。 3. 配合TOD操作定義修正。 4. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
中正-8	捷運東門站暨東門市場及周邊更新地區	11.66	道路用地、市場用地、住3、住3-1、住3-2、商2、商二特、商三特(住3)、商三特(住3-2)、商三特(商2)	都市更新條例第6條第1、2、3、4款	1. 原107年劃設範圍中正-10併入中正-8。 2. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
中正-9	水源二三期整建住宅暨周邊更新地區	1.50	住3	都市更新條例第6條第2、6款	與107年劃設範圍一致。
中正-10	自來水廠東側暨捷運公館站周邊更新地區	5.94	道路用地、住3、住3-2、商三特(住3)、商三特(商2)	都市更新條例第6條第1、2、3、4款	1. 更新地區名稱變更。 2. 原107年劃設範圍中正-11調整為中正-10。 3. 本案「商圈」範圍內依加權計分達劃定標準者，為具有高度更新潛力及需求之地區，除剔除主要幹道兩側產權單一商辦大樓外，納入劃設為更新地區。 4. 配合TOD操作定義修正。

編號	地區位置名稱	面積（公頃）	都市計畫分區	劃定法令依據	相較107年劃定範圍調整說明
					5. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
中正-11	三軍總醫院附近更新地區	12.38	道路用地、住3、公園用地、社教用地、保存區	都市更新條例第6條第2、4款	1. 更新地區名稱變更。 2. 原107年劃設範圍中正-12調整為中正-11。

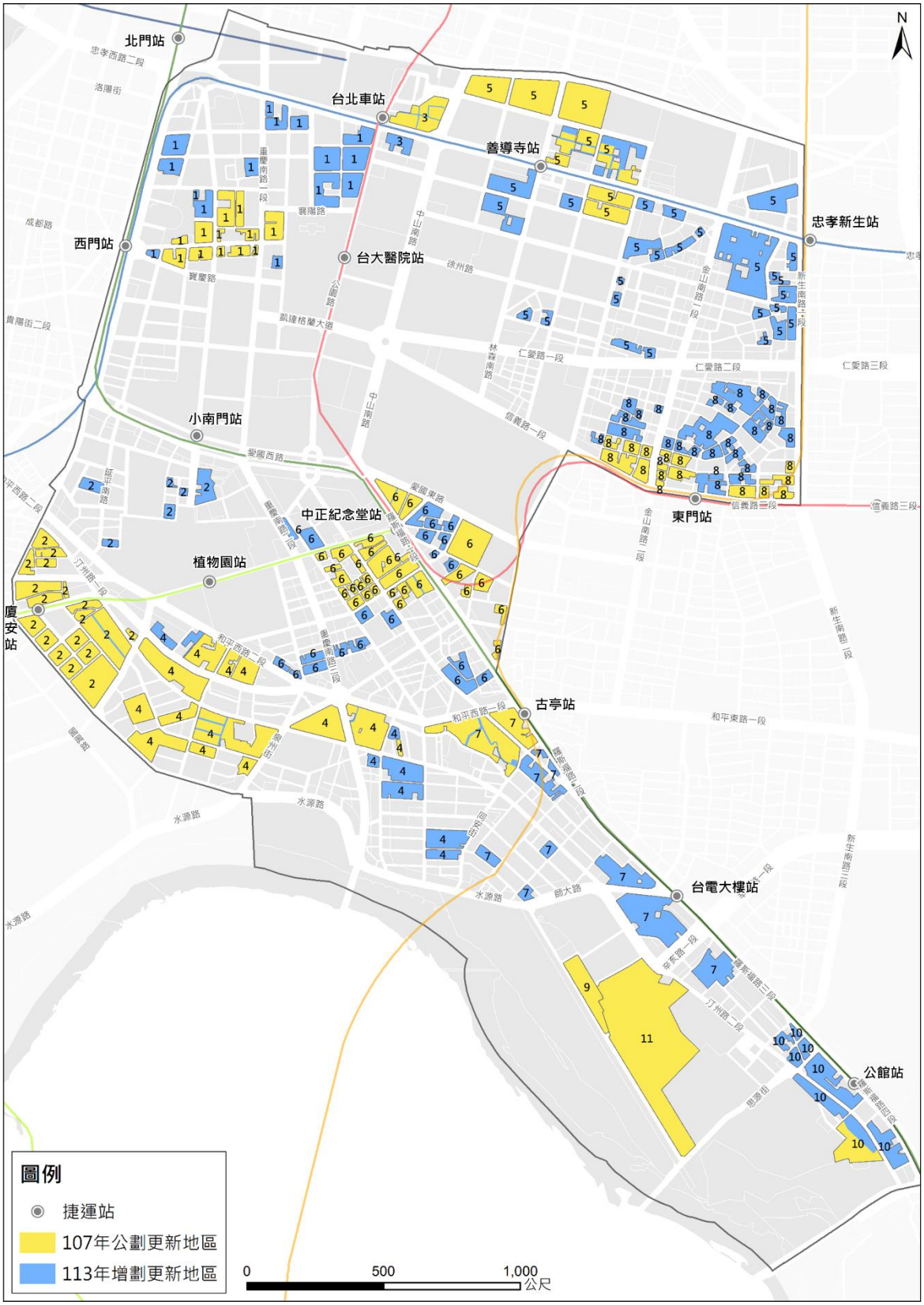

圖7 中正區更新地區分布示意圖

（三） 大同區

大同區 107 年原劃定 9 處更新地區，面積為 68.32 公頃。

本次將原大同-1、3、4、5、6 依據道路重新整編，除擴充範圍外，並將酒泉街以北、承德路以西之地區編為大同-1；重慶北路以西、民族西路以南之地區編為大同-3；大同-4、5、6 則位於重慶北路以東，其中民族西路以北為大同-4、介於民族西路至民權西路之地區為大同-5、民權西路以南為大同-6。本次另擴充原大同-7、8、9 範圍，及新增大同-10「大稻埕商圈周邊更新地區」，於整編、擴充及新增完成後，大同區共劃定 10 處更新地區，面積計 103.74 公頃，詳如下表所示：

表6 大同區更新地區說明

編號	地區位置名稱	面積（公頃）	都市計畫分區	劃定法令依據	相較107年劃定範圍調整說明
大同-1	大龍國小附近更新地區	5.75	道路用地、住3、住3-2、商一特(住3)、商一特(住3-2)、商三特(住3-2)	都市更新條例第6條第2、4款	範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
大同-2	重慶北路、酒泉街西南側更新地區	5.90	工3、住3、住3(特)(遷)、住3-1、住4-1	都市更新條例第6條第1、2、6款	與107年劃設範圍一致。
大同-3	民權西路至民族西路間迪化街二段更新地區	15.43	道路用地、住3、住3-1、住3-2、住4、商3、商三特(住4)、商三特(住4-1)	都市更新條例第6條第2款	1. 配合大橋頭站捷運聯合開發重大建設。 2. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
大同-4	捷運圓山站周邊更新地區	8.37	道路用地、交通廣場用地、廣場用地、電信專用區、住3、商二特(住3)、商三特(住3)、商三特(住3-2)、商三特(住4-1)	都市更新條例第6條第3、6款	1. 更新地區名稱變更。 2. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
大同-5	蘭州斯文里整建住宅周邊更新地區	17.04	道路用地、住4、商1、商3、商二特(住4)、商三特(住4)、商三特(住4-1)	都市更新條例第6條第2、3、4款	1. 更新地區名稱變更。 2. 本案「商圈」範圍內依加權計分達劃定標準者，為具有高度更新潛力及需求之地區，除剔除主要幹道兩側產權單一商辦大樓外，納入劃設為更新地區。 3. 配合TOD操作定義修正。 4. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
大同-6	雙蓮國小及蓬萊國小周邊更	12.14	道路用地、住4、住4(特)、住4-1、住4-	都市更新條例第6條第1、2、4款	1. 更新地區名稱變更。 2. 配合TOD操作定義

編號	地區位置名稱	面積（公頃）	都市計畫分區	劃定法令依據	相較107年劃定範圍調整說明
	新地區		1(特)、加油站用地、商3、商三特(住4)、商三特(住4-1)		修正。 3. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
大同-7	捷運中山雙連站周邊更新地區	13.56	道路用地、文教區(供私立志仁高級中學職業進修學校使用)、住4、住4-1、商3、商三特(住4)	都市更新條例第6條第2、3、4款	1. 配合 TOD 操作定義修正。 2. 範圍內符合具屋齡50 年以上老舊建物之評估指標。
大同-8	建成圓環周邊更新地區	11.33	道路用地、住4、商3、商三特(住4)、廣場用地	都市更新條例第6條第2、4款	範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
大同-9	後火車站商圈周邊更新地區	8.31	道路用地、市場用地、商3、商業用地	都市更新條例第6條第1、2、4、6款	範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
大同-10	大稻埕商圈周邊更新地區	5.91	住4、住4-1、特定專用區(二)(供一般商業使用)、特定專用區(三)(供住宅使用)、特定專用區(四)(供河濱住宅使用)、商3	都市更新條例第6條第1、2、4款	1. 本次新增地區。 2. 本案「商圈」範圍內依加權計分達劃定標準者，為具有高度更新潛力及需求之地區，除剔除主要幹道兩側產權單一商辦大樓外，納入劃設為更新地區。 3. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。

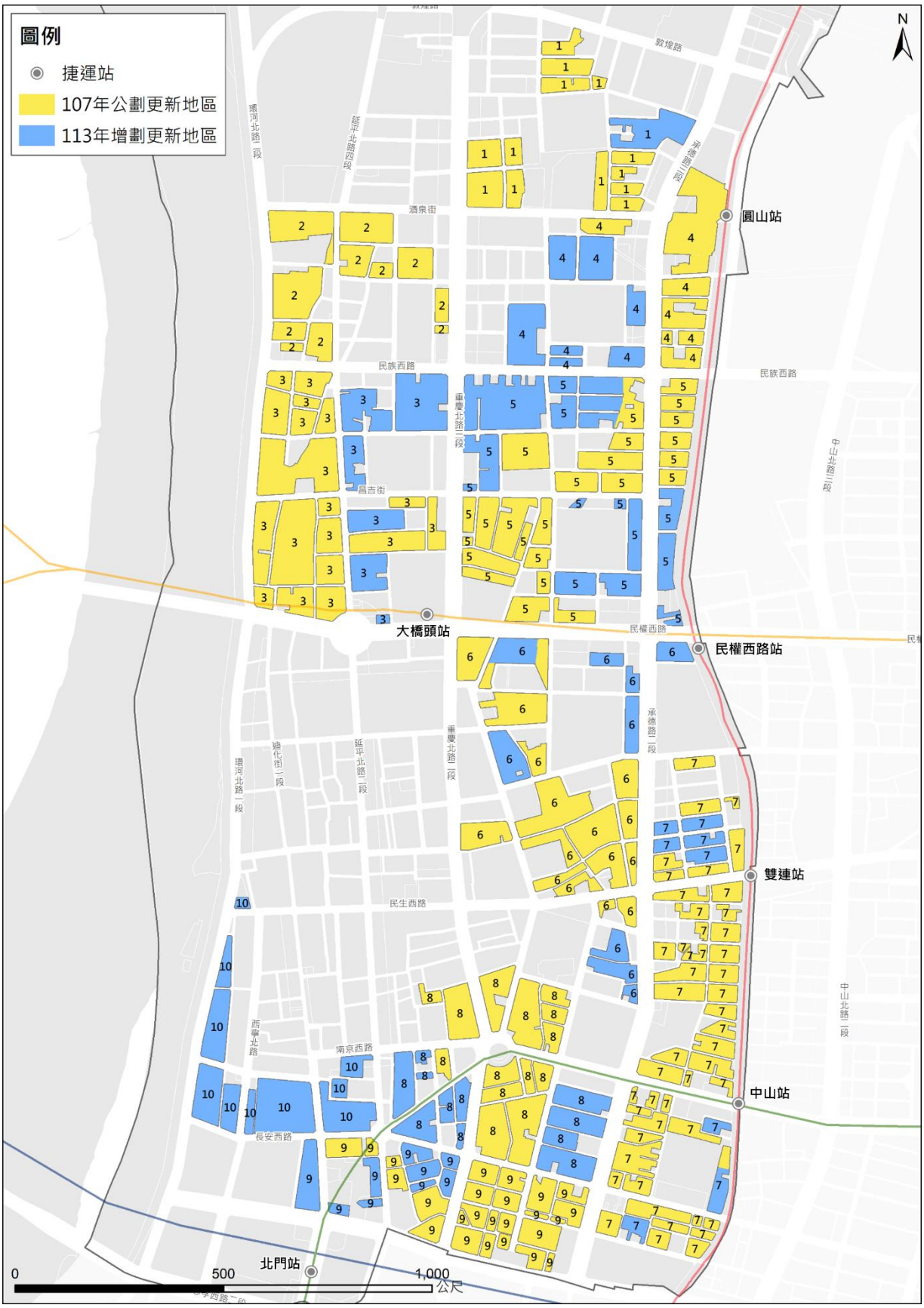

圖8 大同區更新地區分布示意圖

（四） 中山區

中山區 107 年原劃定 7 處更新地區，面積為 63.57 公頃。

本次擴充原中山-1 至原中山-7 地區之範圍，中山區共劃定 7 處更新地區，面積計 128.95 公頃，詳如下表所示：

表7 中山區更新地區說明

編號	地區位置名稱	面積（公頃）	都市計畫分區	劃定法令依據	相較107年劃定範圍調整說明
中山-1	捷運大直站周邊更新地區	5.40	道路用地、市場用地、交通用地、住3、住3-2、商1、商一特(住3)	都市更新條例第6條第1、3、4款	1. 配合市政建設。 2. 配合TOD操作定義修正。 3. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
中山-2	捷運民權西路站、中山國小站周邊更新地區	9.90	住4、商3、商三特(住4)、商四特(商3)	都市更新條例第6條第2、3款	1. 更新地區名稱變更。 2. 本案「商圈」範圍內依加權計分達劃定標準者，為具有高度更新潛力及需求之地區，除剔除主要幹道兩側產權單一商辦大樓外，納入劃設為更新地區。 3. 配合TOD操作定義修正。 4. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
中山-3	捷運行天宮站、松江南京站周邊更新地區	43.39	道路用地、市場用地、停車場用地、住3、住3-2、商2、商二特(住3)、商二特(住3-2)、商三特(住3)、商三特(住3-2)、商三特(商2)、商四特(商3)	都市更新條例第6條第2、3、4款	1. 本次更新地區名稱變更。 2. 本案「商圈」範圍內依加權計分達劃定標準者，為具有高度更新潛力及需求之地區，除剔除主要幹道兩側產權單一商辦大樓外，納入劃設為更新地區。 3. 配合TOD操作定義修正。 4. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
中山-4	捷運中山國中	8.94	道路用地、住3、商三特	都市更新條例第6條	1. 因應狹小巷弄妨

編號	地區位置名稱	面積（公頃）	都市計畫分區	劃定法令依據	相較107年劃定範圍調整說明
	站周邊更新地區		(住3)、商三特(住3-2)	第2、3、4款	害公共交通或公共安全。 2. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
中山-5	捷運雙連站暨中山站沿線更新地區	18.73	道路用地、住4、商3、商三特(住4)、商四特、商四特(商3)、商業用地	都市更新條例第6條第2、3、4款	1. 本案「商圈」範圍內依加權計分達劃定標準者，為具有高度更新潛力及需求之地區，除剔除主要幹道兩側產權單一商辦大樓外，納入劃設為更新地區。 2. 配合TOD操作定義修正。 3. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
中山-6	捷運南京復興站周邊更新地區	16.05	道路用地、市場用地、變電所用地、住3、商2、商二特(住3)、商二特(住3-2)、商三特、商三特(住3)、商三特(住3-2)、商三特(商2)、商三特(遷)	都市更新條例第6條第2、3、4款	1. 配合TOD操作定義修正。 2. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
中山-7	市民大道鐵路地下化軸帶更新地區（建啤段）	26.54	道路用地、公園用地、住3、住3-1(特)、住3-2、商2、商3、商二特(住3)、商二特(住3-2)、商三特(住3)、商三特(住3-1)、商三特(住3-2)、商三特(商1)、商三特(商2)、商四特(住3)	都市更新條例第6條第2、3、4款	1. 本案「商圈」範圍內依加權計分達劃定標準者，為具有高度更新潛力及需求之地區，除剔除主要幹道兩側產權單一商辦大樓外，納入劃設為更新地區。 2. 配合TOD操作定義修正。 3. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。

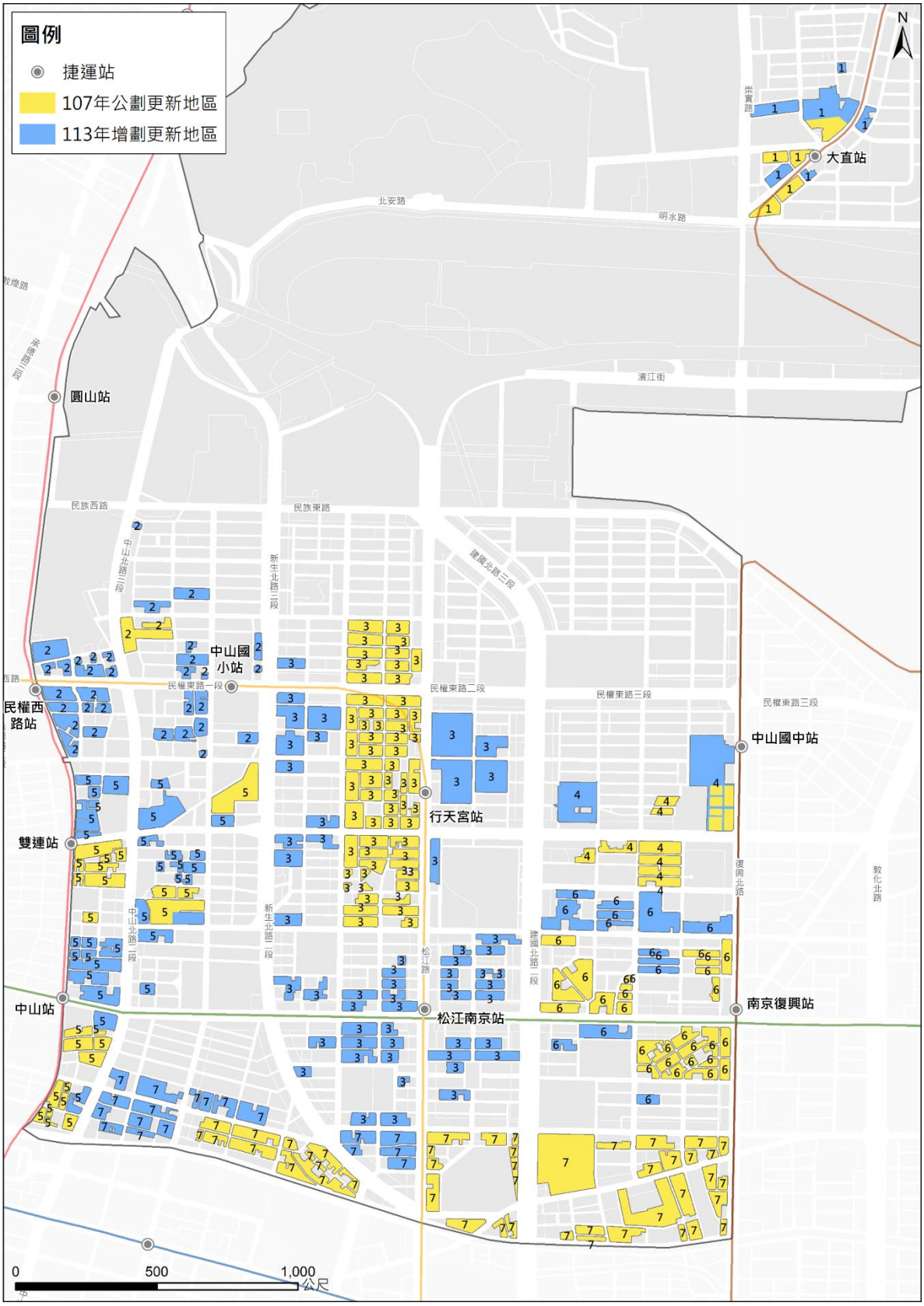

圖9 中山區更新地區分布示意圖

（五） 松山區

松山區 107 年原劃定 6 處更新地區，面積為 48.77 公頃。

本次擴充原松山-1、松山-2、松山-4、松山-5、松山-6 地區之範圍，共劃定 6 處更新地區，面積計 81.77 公頃，詳如下表所示：

表8 松山區更新地區說明

編號	地區位置名稱	面積（公頃）	都市計畫分區	劃定法令依據	相較107年劃定範圍調整說明
松山-1	捷運南京復興站、小巨蛋、中山國中周邊更新地區	25.76	道路用地、公園用地、住3、住3(特)、住3-2、商三特、商三特(住3)、商三特(住3-2)、商三特(商2)、敦化專用區A(住3)、敦化專用區A(商2)、敦化專用區B(住3)、敦化專用區B(住3-2)	都市更新條例第6條第2、3、4款	1. 更新地區名稱變更。 2. 本案「商圈」範圍內依加權計分達劃定標準者，為具有高度更新潛力及需求之地區，除剔除主要幹道兩側產權單一商辦大樓外，納入劃設為更新地區。 3. 配合 TOD 操作定義修正。 4. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
松山-2	市民大道沿線軸帶（小巨蛋以南）更新地區	22.61	住3、住3-1、住3-1(特)、商2、商三特(住3)、商三特(商2)、敦化專用區A(住3)、敦化專用區A(住3-2)、敦化專用區A(商2)、敦化專用區B(住3)、敦化專用區B(住3-2)	都市更新條例第6條第1、2、4款	範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
松山-3	撫遠街整建住宅更新地區	0.44	住宅用地	都市更新條例第6條第4、6款	1. 更新地區名稱變更。 與107年劃設範圍一致。
松山-4	捷運南京三民站周邊更新地區	13.29	住3、住3-1、住3-2、商2、商3、商三特(住3)、商三特(商2)、郵政用地	都市更新條例第6條第1、2、3、4款	配合範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
松山-5	市民大道沿線軸帶（臺北機廠以北）更新地區	12.50	道路用地、公園用地、工3、住3、住3(特)、住3-1、住3-1(特)、商2	都市更新條例第6條第2、3、4款	1. 配合 TOD 操作定義修正。 2. 範圍內符合具屋齡50年以上

編號	地區位置名稱	面積（公頃）	都市計畫分區	劃定法令依據	相較107年劃定範圍調整說明
					老舊建物之評估指標。
松山-6	松山車站附近更新地區	7.17	道路用地、商3	都市更新條例第6條第2、3、4款	1. 本案「商圈」範圍內依加權計分達劃定標準者，為具有高度更新潛力及需求之地區，除剔除主要幹道兩側產權單一商辦大樓外，納入劃設為更新地區。 2. 配合 TOD 操作定義修正。 3. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。

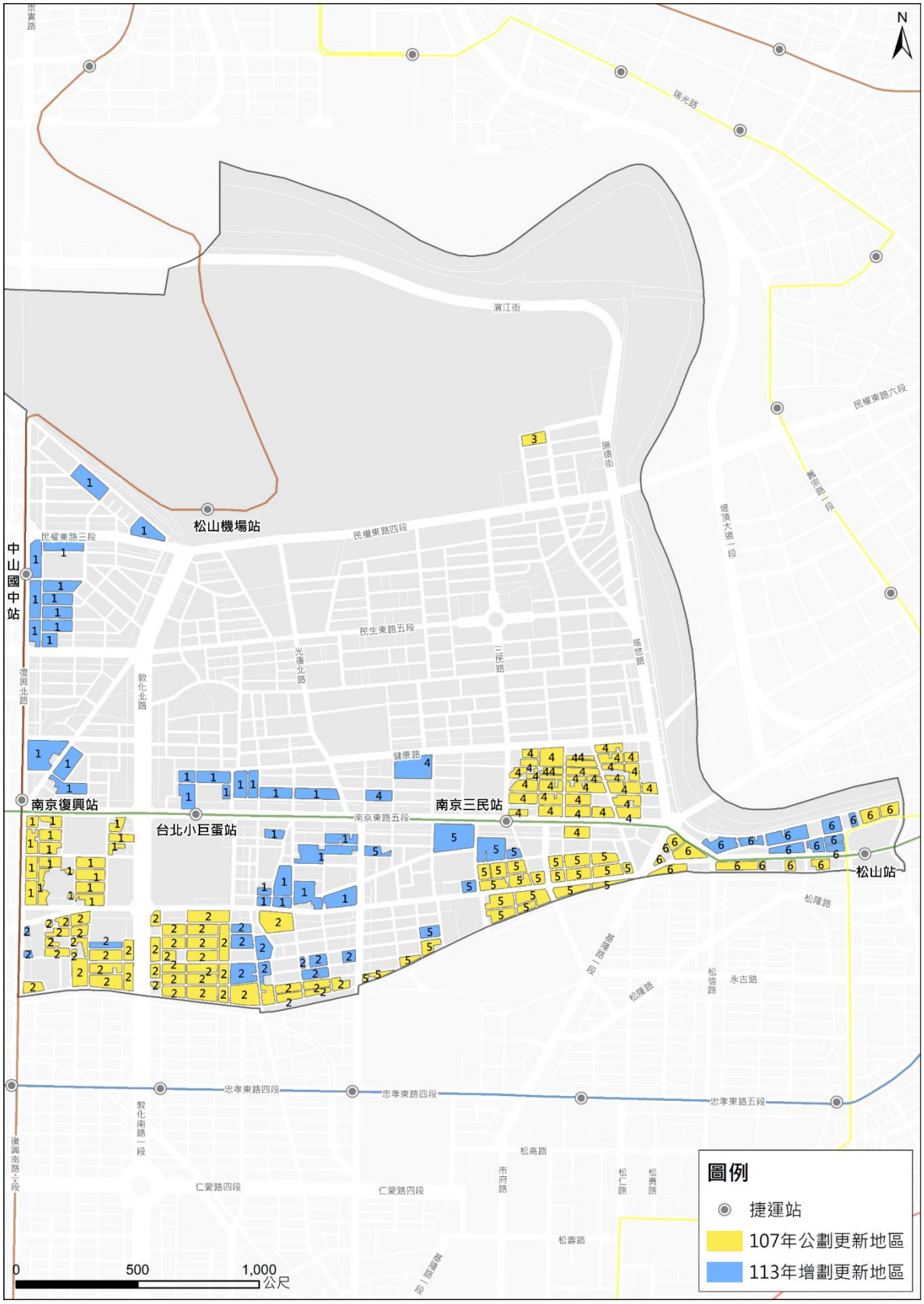

圖10 松山區更新地區分布示意圖

（六） 信義區

信義區 107 年原劃定 9 處更新地區，面積為 78.84 公頃。

本次擴充原信義-1 至信義-9 地區之範圍，及增劃信義-10「崇德街周邊更新地區」，信義區共劃定 10 處更新地區，面積計 106.83 公頃，詳如下表所示：

表9 信義區更新地區說明

編號	地區位置名稱	面積（公頃）	都市計畫分區	劃定法令依據	相較107年劃定範圍調整
信義-1	臺北機廠南側更新地區	4.86	道路用地、住3、住3-2、住4、住4-1	都市更新條例第6條第2、4、6款	因應狹小巷弄妨害公共交通或公共安全。
信義-2	兒童福利中心A基地更新地區	1.37	道路用地、交通用地、住3	都市更新條例第6條第2、4、6款	因應狹小巷弄妨害公共交通或公共安全。
信義-3	富生公園及松隆路周邊更新地區	17.82	道路用地、住3、住3(特)、住3(特)(遷)、住3-1、商2、商三特(住3)、商三特(住3-1)、商三特(商2)	都市更新條例第6條第2、3、4款	1. 因應狹小巷弄妨害公共交通或公共安全。 2. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
信義-4	五常公園附近更新地區	8.71	道路用地、住3、住3-1、商三特(住3)、商三特(住3-1)、商三特(住4)、商三特(商2)、商三特(遷)(住3)	都市更新條例第6條第1、2、3款	1. 因應狹小巷弄妨害公共交通或公共安全。 2. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
信義-5	永吉路、松山路、松信路遷建住宅基地更新地區	9.25	道路用地、住3、住3(特)(遷)、商三特(住3)、商三特(住3-1)	都市更新條例第6條第1、2、3、4、6款	1. 配合臺北市既存私有傳統零售市場相關計畫。 2. 配合TOD操作定義修正。 3. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
信義-6	松山路東側周邊更新地區	12.87	道路用地、住3、住3(特)、住3(特)(遷)、住3-1、住3-1(特)、商三特(住3)、商三特(住3-1)、商三特(商2)、商三特(商一)、商三特(商二)、商三特(遷)(住3)、捷運開發區	都市更新條例第6條第1、2、3、4、6款	1. 配合TOD操作定義修正。 2. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
信義-7	捷運永春站、廣慈/奉天宮周邊更新地區	23.29	道路用地、市場用地、排水溝用地、郵政用地、住3、住3(特)、住3-1、住3-1(特)、商三特(住3)、	都市更新條例第6條第2、3、4款	1. 更新地區名稱變更。 2. 本案「商圈」範

編號	地區位置名稱	面積（公頃）	都市計畫分區	劃定法令依據	相較107年劃定範圍調整
			商三特(住3-1)、捷運開發區		圍內依加權計分達劃定標準者，為具有高度更新潛力及需求之地區，除剔除主要幹道兩側產權單一商辦大樓外，納入劃設為更新地區。 3. 配合TOD操作定義修正。 4. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
信義-8	松仁路及莊敬路周邊更新地區	23.33	道路用地、公園用地、捷運系統用地、市場用地、住3、住3(特)、住3(特)(遷)、商二特(住3)、捷運開發區	都市更新條例第6條第1、2、3、4款	1. 更新地區名稱變更。 2. 因應狹小巷弄妨害公共交通或公共安全。 3. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
信義-9	基隆路整建住宅周邊更新地區	3.10	住4、住4(特)、住4-1(特)、商三特(商2)、商三特(商用)	都市更新條例第6條第6款	1. 更新地區名稱變更。 2. 配合TOD操作定義修正。 3. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
信義-10	崇德街周邊更新地區	2.23	住3、商三特(商2)	都市更新條例第6條第2、3款	1. 本次新增地區。 2. 配合TOD操作定義修正。 3. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。

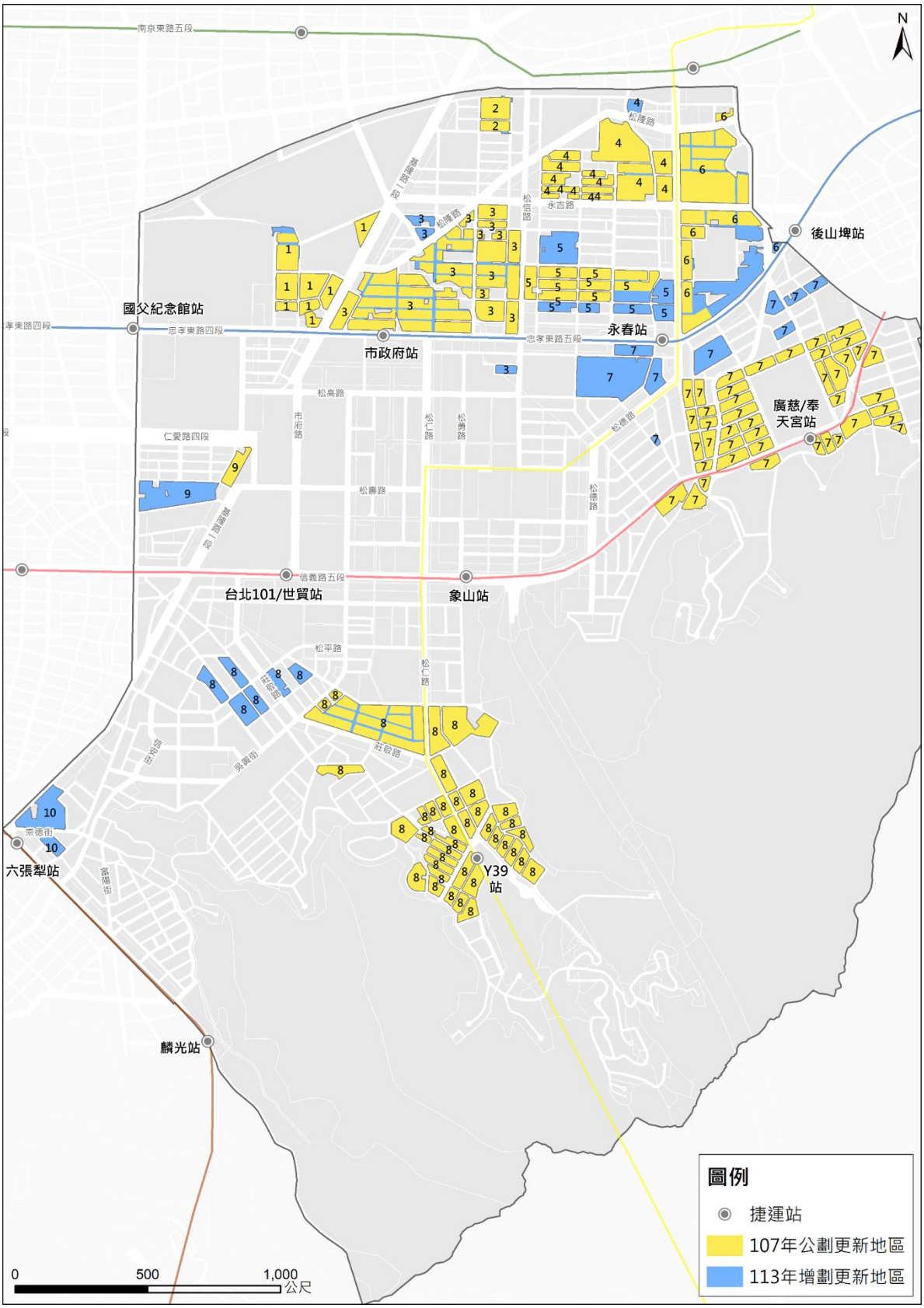

圖11 信義區更新地區分布示意圖

（七） 大安區

大安區 107 年原劃定 6 處更新地區，面積為 34.48 公頃。

本次將原大安-4 併入大安-5 地區，並增劃大安-4「捷運大安森林公園站周邊更新地區」、大安-7「捷運台電大樓站周邊更新地區」、大安-8「捷運東門站、古亭站周邊更新地區」外；另擴充原大安-1、2、3、5、6 地區之範圍。大安區共劃定 8 處更新地區，面積計 118.75 公頃，詳如下表所示：

表10 大安區更新地區說明

編號	地區位置名稱	面積（公頃）	都市計畫分區	劃定法令依據	相較107年劃定範圍調整
大安-1	市民大道（新生段）暨忠孝東路三段周邊更新地區	13.58	市場用地、住3、住3-1(特)、住3-2、商三特(住3)、商三特(住3-2)、商三特(商2)	都市更新條例第6條第2、3、4款	1. 更新地區名稱變更。 2. 本案「商圈」範圍內依加權計分達劃定標準者，為具有高度更新潛力及需求之地區，除剔除主要幹道兩側產權單一商辦大樓外，納入劃設為更新地區。 3. 配合 TOD 操作定義修正。 4. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
大安-2	捷運大安站、科技大樓站周邊更新地區	26.09	道路用地、住3、住3-2、住4、商三特(住3)、商三特(住3-2)、商三特(商2)	都市更新條例第6條第2、3、4款	1. 更新地區名稱變更。 2. 本案「商圈」範圍內依加權計分達劃定標準者，為具有高度更新潛力及需求之地區，除剔除主要幹道兩側產權單一商辦大樓外，納入劃設為更新地區。 3. 配合 TOD 操作定義修正。 4. 具有高度公有土地活化使用可行性。 5. 範圍內符合具屋

編號	地區位置名稱	面積（公頃）	都市計畫分區	劃定法令依據	相較107年劃定範圍調整
					齡50年以上老舊建物之評估指標。
大安-3	市民大道（敦南段）暨忠孝東路四段周邊更新地區	23.58	道路用地、住4、住4-1、住4-1(特)、商三特(住4)、商三特(住4-1)、商三特(商2)、商四特(住4)、商四特(住4(特))、商四特(住4-1(特))、商四特(商2)、敦化專用區A(住4)、敦化專用區A(住4-1)	都市更新條例第6條第2、3、4款	1. 更新地區名稱變更。 2. 本案「商圈」範圍內依加權計分達劃定標準者，為具有高度更新潛力及需求之地區，除剔除主要幹道兩側產權單一商辦大樓外，納入劃設為更新地區。 3. 配合TOD操作定義修正。 4. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
大安-4	捷運大安森林公園站周邊更新地區	7.92	市場用地、住3、住3-2、商三特(商2)	都市更新條例第6條第2、3、4款	1. 本次新增地區。 2. 配合TOD操作定義修正。 3. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
大安-5	捷運信義安和站暨通化街周邊更新地區	23.24	道路用地、住3、住3(特)(遷)、住3-1、住4、住4-1、商三特(住3)、商三特(住3-1)、商三特(商2)、商三特(遷)、商三特(遷)(住3)	都市更新條例第6條第1、2、3、4、6款	1. 原107年劃定範圍大安-4併入大安-5。 2. 配合TOD操作定義修正。 3. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
大安-6	台電嘉興街宿舍暨芳和國中周邊更新地區	4.04	道路用地、住3、住3-1、商1	都市更新條例第6條第1、2、4款	1.配合TOD操作定義修正。 2.範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
大安-7	捷運台電大樓站周邊更新地區	2.32	道路用地、住3、住3-2、商三特(住3)、商三特(住3-2)、商三特(商2)	都市更新條例第6條第1、2、3款	1. 本次新增地區。 2. 配合TOD操作定義修正。 3. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指

編號	地區位置名稱	面積（公頃）	都市計畫分區	劃定法令依據	相較107年劃定範圍調整
					標。
大安-8	捷運東門站、古亭站周邊更新地區	17.98	道路用地、住3、住3(特)、住3-1、住3-1(特)、住3-2、商三特(住3)、商三特(住3-1)、商三特(商2)、特定專用區(一)	都市更新條例第6條第1、2、3、4款	1. 本次新增地區。 2. 本案「商圈」範圍內依加權計分達劃定標準者，為具有高度更新潛力及需求之地區，除剔除主要幹道兩側產權單一商辦大樓外，納入劃設為更新地區。 3. 配合TOD操作定義修正。 4. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。

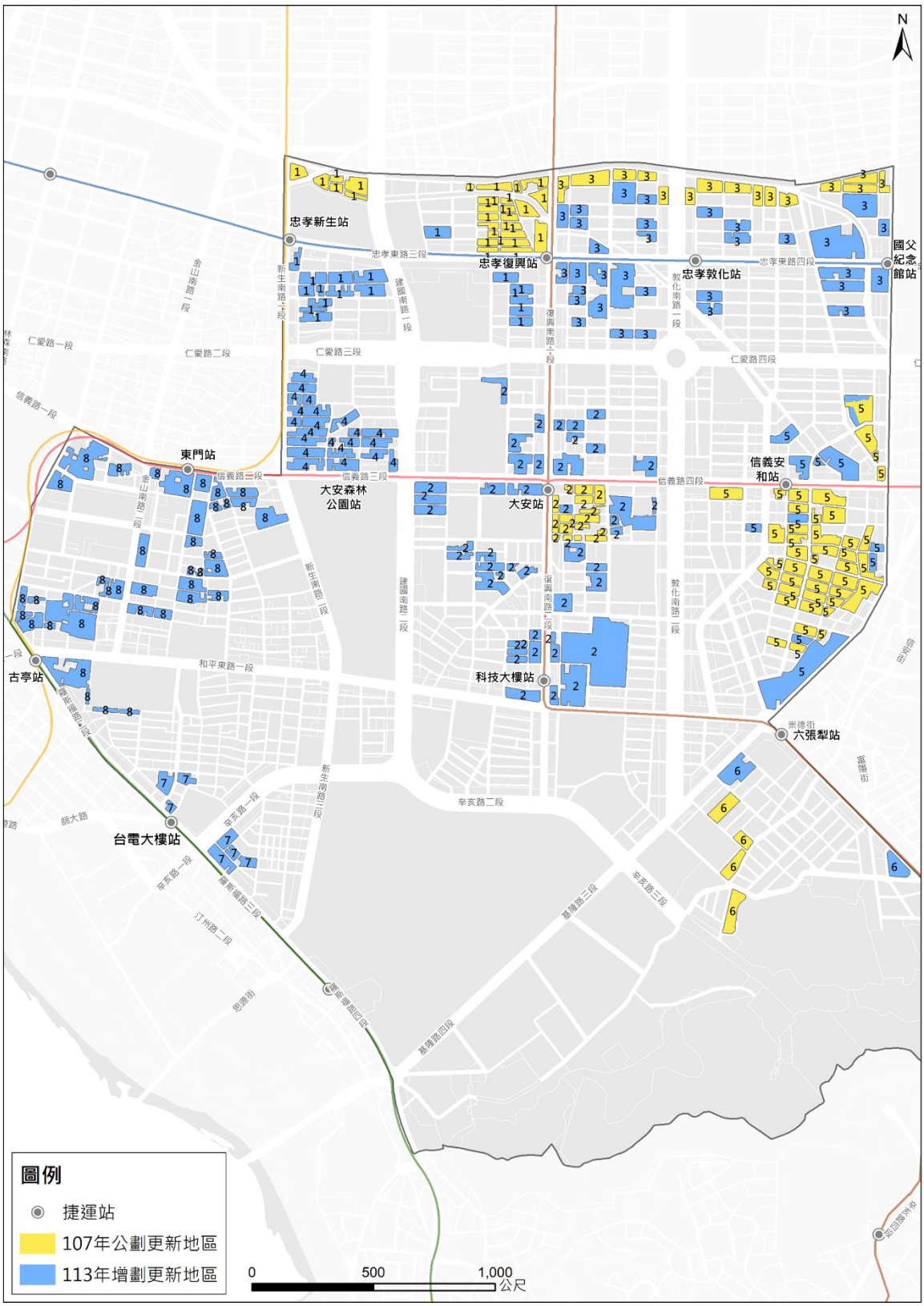

圖12 大安區更新地區分布示意圖

（八） 文山區

文山區 107 年原劃定 7 處更新地區，面積為 50.10 公頃。

本次擴充原文山-1、文山-2 地區之範圍，文山區共劃定 7 處更新地區，面積計 69.71 公頃，詳如下表所示：

表11 文山區更新地區說明

編號	地區位置名稱	面積（公頃）	都市計畫分區	劃定法令依據	相較107年劃定範圍調整
文山-1	捷運萬隆站周邊更新地區	15.13	道路用地、交通用地、住3、住4、商二特(商1)、商三特(住3)、商三特(住3-1)、商三特(住4)、商三特(住4-1)、商三特(商1)	都市更新條例第6條第2、3、4款	1. 配合TOD操作定義修正。 2. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
文山-2	捷運景美站周邊更新地區	18.89	道路用地、市場用地、住3、住4、商3、商三特(住3)、商三特(住3-1)、商三特(住4)、商三特(住4-1)	都市更新條例第6條第1、2、3、4款	1. 配合TOD操作定義修正。 2. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
文山-3	捷運Y4站周邊更新地區	5.78	住3、住3-1、商1、商一特(住3)	都市更新條例第6條第2、3、4款	與107年劃設範圍一致。
文山-4	捷運萬芳醫院站周邊更新地區	6.52	交通用地、住3、商三特(住3)	都市更新條例第6條第2、3、4款	與107年劃設範圍一致。
文山-5	捷運Y3站暨興隆公宅及周邊更新地區	10.52	住3、住3(特)、商1(特更)、商一特(住3)	都市更新條例第6條第2、3、4、6款	與107年劃設範圍一致。
文山-6	捷運Y2A站周邊更新地區	8.84	住3、商3、國中用地	都市更新條例第6條第1、2、3、4款	與107年劃設範圍一致。
文山-7	捷運Y1A站周邊更新地區	4.03	道路用地、住3、住3(特)	都市更新條例第6條第2、3、4款	與107年劃設範圍一致。

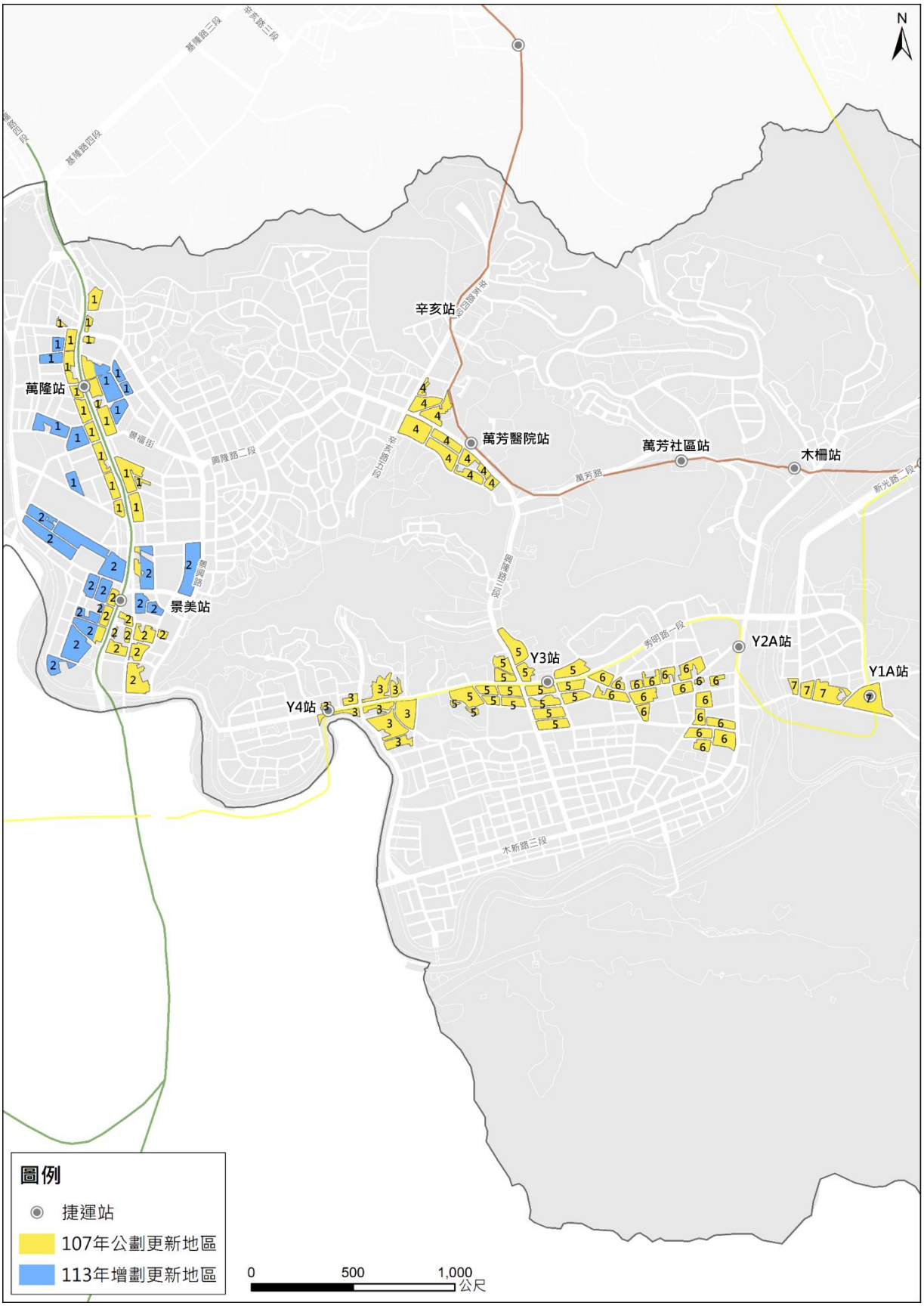

圖13 文山區更新地區分布示意圖

（九） 內湖區

內湖區 107 年原劃定 5 處更新地區，面積為 26.50 公頃。

本次將原內湖-1 至原內湖-4 地區範圍納入道路用地，及擴充原內湖-5 範圍，另增劃內湖-6「捷運內湖站西北側更新地區」。內湖區共劃定 6 處更新地區，面積計 31.38 公頃，詳如下表所示：

表12 內湖區更新地區說明

編號	地區位置名稱	面積（公頃）	都市計畫分區	劃定法令依據	相較107年劃定範圍調整
內湖-1	捷運西湖站北側更新地區	6.33	道路用地、住3、住3-1、商一特(住3)、商一特(住3-1)	都市更新條例第6條第2、3、4款	因應狹小巷弄妨害公共交通或公共安全。
內湖-2	捷運港墘站北側更新地區	7.78	道路用地、住3、住3-1、商1、商一特(住3)、商一特(住3-1)	都市更新條例第6條第2、3、4款	因應狹小巷弄妨害公共交通或公共安全。
內湖-3	港墘路東側更新地區	6.86	道路用地、住3、住3-1	都市更新條例第6條第2、3、4款	因應狹小巷弄妨害公共交通或公共安全。
內湖-4	環東大道、南京東路六段南側更新地區	7.54	道路用地、住3	都市更新條例第6條第2、4款	因應狹小巷弄妨害公共交通或公共安全。
內湖-5	東湖路16巷東側更新地區	2.19	道路用地、住3、商三特(住3)	都市更新條例第6條第2、3款	1. 配合TOD操作定義修正。 2. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
內湖-6	捷運內湖站西北側更新地區	0.68	住3	都市更新條例第6條第2款	1. 本次新增地區。 2. 具有高度公有土地活化使用可行性。

圖14 內湖區更新地區分布示意圖

（十） 南港區

南港區 107 年原劃定 5 處更新地區，面積為 19.65 公頃。

本次擴充原南港-1、南港-2 地區之範圍，及增劃南港-6「捷運昆陽站周邊更新地區」後，南港區共劃定 6 處更新地區，面積計 26.20 公頃，詳如下表所示：

表13 南港區更新地區說明

編號	地區位置名稱	面積（公頃）	都市計畫分區	劃定法令依據	相較107年劃定範圍調整
南港-1	捷運後山埤站更新地區	7.71	道路用地、住3、住3-1、住3-2、商一特、商一特(住3)、商一特(住3-1)	都市更新條例第6條第2、3、4款	1. 配合TOD操作定義修正。 2. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
南港-2	台肥新村周邊更新地區	1.57	住3、住3(特)	都市更新條例第6條第3、4、6款	配合範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
南港-3	興中路更新地區	2.09	住3、商3	都市更新條例第6條第2、4款	與107年劃設範圍一致。
南港-4	市民大道兩側更新地區	8.04	道路用地、住 住3、住3(特)、住3-1、商(供商務設施使用)、商(二代)、商三特(住3)、商三特(住3-1)	都市更新條例第6條第2、3、4款	與107年劃設範圍一致。
南港-5	捷運南港展覽館站周邊更新地區	3.53	住、住3、商三特(住3)	都市更新條例第6條第2、3、4款	與107年劃設範圍一致。
南港-6	捷運昆陽站周邊更新地區	3.26	道路用地、住3、住3-2	都市更新條例第6條第3、4、6款	1. 本次新增地區。 2. 配合TOD操作定義修正。 3. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。

圖15 南港區更新地區分布示意圖

（十一）士林區

士林區 107 年原劃定 6 處更新地區，面積為 60.33 公頃。

本次擴充原士林-1 至原士林-6 地區之範圍，及增劃士林-7「三玉市場更新地區」後，士林區共劃定 7 處更新地區，面積計 87.72 公頃，詳如下表所示：

表14 士林區更新地區說明

編號	地區位置名稱	面積（公頃）	都市計畫分區	劃定法令依據	相較107年劃定範圍調整
士林-1	捷運芝山站周邊更新地區	14.31	住3、住3-2、商一特(住3)、商一特(住3-2)	都市更新條例第6條第2、3、4款	配合範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
士林-2	捷運Y26站北側暨華榮市場周邊更新地區	14.12	道路用地、住3、社福及機關用地、商1、商一特(住3)、商一特(住3-2)、商三特(住3-1)、商三特(住3-1)	都市更新條例第6條第2、3、4款	配合範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
士林-3	捷運Y24站暨社子市場周邊更新地區	16.53	道路用地、市場用地、加油站用地、機關用地、住3、住3-2、商1、商一特(住3)、商一特(住3-2)	都市更新條例第6條第1、2、3、4款	1. 配合TOD操作定義修正。 2. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
士林-4	捷運Y25站暨下樹林周邊更新地區	5.89	道路用地、住3、住3-2、商三特(住3-1)	都市更新條例第6條第2、3、4款	配合範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
士林-5	捷運Y26站暨捷運士林站周邊更新地區	18.27	道路用地、住3、住3-1、商一特(住3)、商一特(住3-2)、商三特、商三特(住3)、商三特(住3-1)、(住3-2)、捷運開發區	都市更新條例第6條第1、2、3、4款	配合範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
士林-6	捷運劍潭站周邊暨劍潭一、二期整建住宅更新地區	18.12	道路用地、工3、住3、住3-2、商1	都市更新條例第6條第4、6款	1. 更新地區名稱變更。 2. 配合TOD操作定義修正。 3. 配合水岸再生計畫。 4. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
士林-7	三玉市場更新地區	0.48	市場用地	都市更新條例第6條第1、2款	1. 本次新增地區。 2. 配合臺北市既存私有傳統零售市場相關計畫。

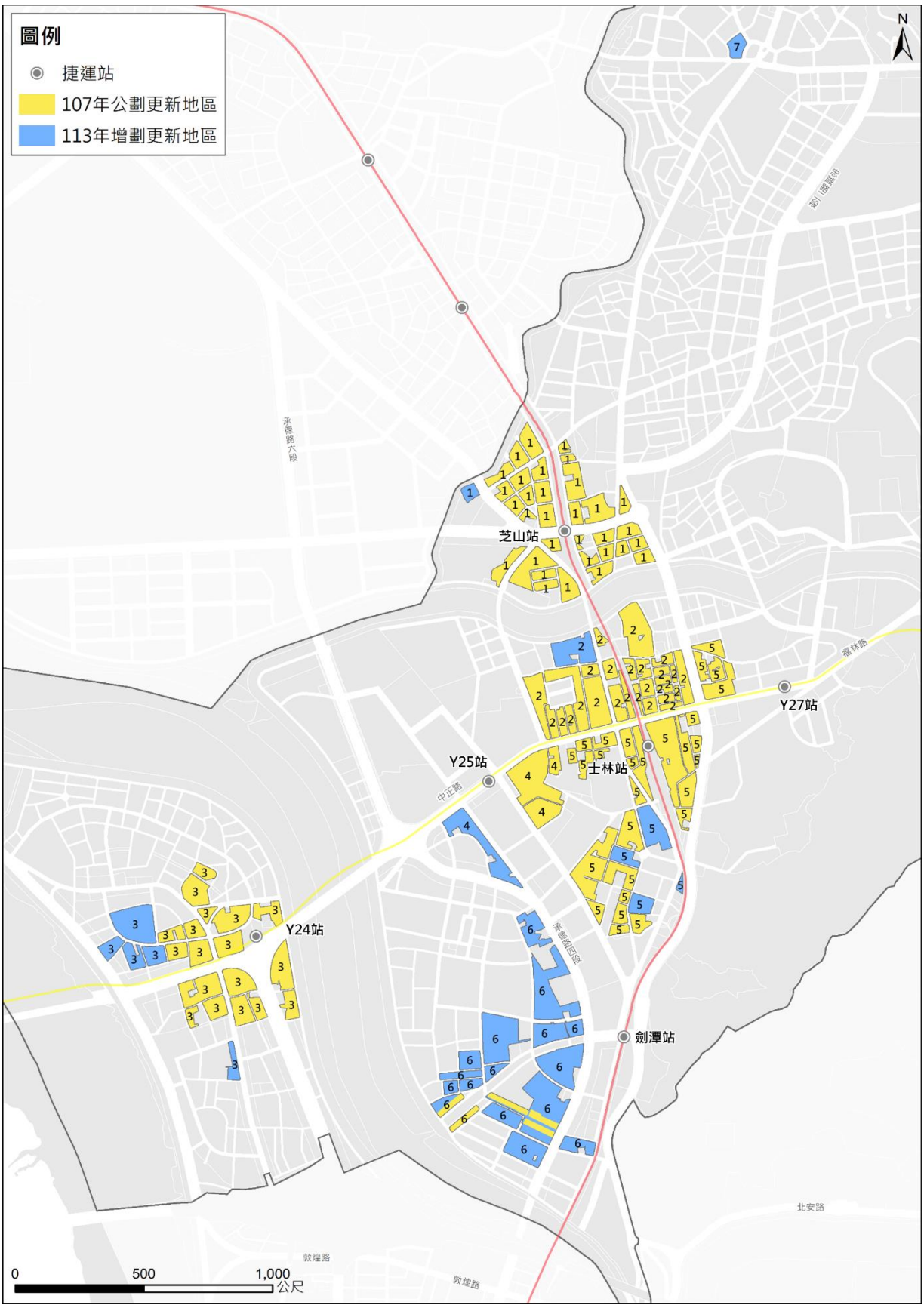

圖16 士林區更新地區分布示意圖

（十二）北投區

北投區 107 年原劃定 4 處更新地區，面積為 58.23 公頃。

本次擴充原北投-2 至原北投-4 地區之範圍後，北投區共劃定 4 處更新地區，面積計 75.80 公頃，詳如下表所示：

表15 北投區更新地區說明

編號	地區位置名稱	面積（公頃）	都市計畫分區	劃定法令依據	相較107年劃定範圍調整
北投-1	捷運關渡站附近更新地區	7.41	道路用地、工2、市場用地、住2、住3、住3(特)、住3-1、住3-2、商一特(住2)、商一特(住3)	都市更新條例第6條第2、3、4款	與107年劃設範圍一致
北投-2	北投市場暨捷運新北投站附近更新地區	16.73	道路用地、市場用地、住3、住3-1、住3-2、商3、商三特(住3)	都市更新條例第6條第2、3、4款	1. 配合TOD操作定義修正。 2. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
北投-3	捷運奇岩站附近更新地區	10.47	道路用地、工3、住2、住3、商1、商一特(住3)	都市更新條例第6條第2、3、4款	1. 配合TOD操作定義修正。 2. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。
北投-4	捷運唭哩岸站、石牌站與明德站周邊更新地區	41.19	道路用地、綠地用地、住3、住3(特)、商3、商一特(住3)、商三特(住3)	都市更新條例第6條第1、2、3、4款	1. 更新地區名稱變更。 2. 配合TOD操作定義修正。 3. 範圍內符合具屋齡50年以上老舊建物之評估指標。

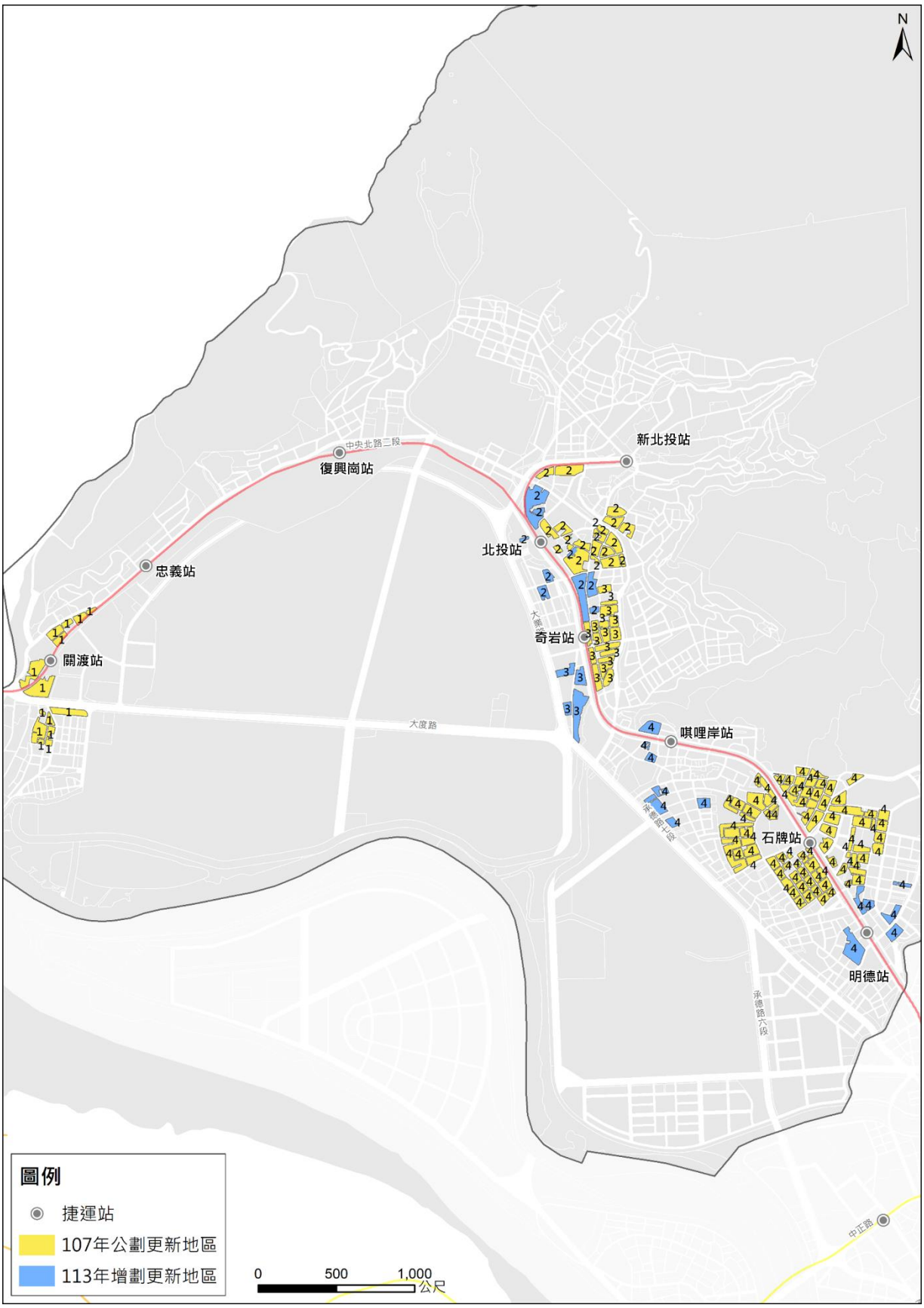

圖17 北投區更新地區分布示意圖

伍、實質再發展概要

依都市更新條例第 5 條規定訂定都市更新計畫，作為擬定都市更新事業計畫之指導，參依都市更新條例修正後第 9 條第3 項規定，就土地利用、公共設施改善、交通運輸系統及防災、救災空間提出構想，透過計畫策略性引導地區再結構，系統性補足地區公共機能，以達活絡地區更新之效。各行政區更新地區實質再發展構想詳附件一。

一、土地利用計畫構想

考量各行政區未來人口發展趨勢、地方生活特性、環境條件及產業發展潛力，配合捷運系統興建、社會住宅、公辦都更、再生計畫等重大建設及政策，研擬各行政區都市更新土地利用指導原則。

二、公共設施改善計畫構想

盤點各行政區公共設施分布及開闢情形、大眾運輸場站、地區生活型態、產業類型、高幼齡人口分布等特性，針對未開闢公共設施、公益及產業升級設施分別提出需求，並定期檢討內容。

三、交通運輸系統構想

分析各行政區交通路網及大眾運輸場站分布情形，考量既有都市街道紋理、人行及開放空間整體串連及消防救災動線，提出細部計畫道路整併構想，得依都市更新條例第 35 條優先整併街廓，以鏈結大眾運輸系統提供友善人行及開放空間。

四、防災、救災空間構想

依據本府消防局災害潛勢相關圖資，並考量各行政區生活圈特性、區域防災整備資源及防救災路線，針對地區應優先協助提供之防救災設施及機能提出建議，以提升本市防災韌性。

五、其他構想及特殊規範

另針對各行政區內因應都市計畫、產業發展、歷史文化、相關政策等特殊因素需另行提出指導方針之地區，視各行政區更新。提出特殊需另訂規範之更新地區，後續將另案訂定更新計畫。

陸、其他

本計畫案公告實施後，本府將視後續實際需要，6 年重行檢討更新地區。

附件一

各行政區更新地區實質再發展構想

目錄

一、 萬華區更新地區實質再發展構想 1
二、 中正區更新地區實質再發展構想 12
三、 大同區更新地區實質再發展構想 23
四、 中山區更新地區實質再發展構想 34
五、 松山區更新地區實質再發展構想 44
六、 信義區更新地區實質再發展構想 51
七、 大安區更新地區實質再發展構想 59
八、 文山區更新地區實質再發展構想 67
九、 內湖區更新地區實質再發展構想 75
十、 南港區更新地區實質再發展構想 83
十一、 士林區更新地區實質再發展構想 91
十二、 北投區更新地區實質再發展構想 99

圖目錄

圖 1　萬華區重大建設分布圖 2
圖 2　萬華區公共設施用地分布圖 3
圖 3　萬華區高齡人口分布圖 6
圖 4　萬華區幼齡人口分布圖 7
圖 5　萬華區 YouBike 微笑單車站點分布圖 9
圖 6　萬華區防災避難據點分布圖 11
圖 7　中正區重大建設分布圖 13
圖 8　中正區公共設施用地分布圖 14
圖 9　中正區高齡人口分布圖 17
圖 10　中正區幼齡人口分布圖 18
圖 11　中正區 YouBike 微笑單車站點分布圖 20
圖 12　中正區防災避難據點分布圖 22
圖 13　大同區重大建設分布圖 24
圖 14　大同區公共設施分布圖 25
圖 15　大同區高齡人口分布圖 28
圖 16　大同區幼齡人口分布圖 29
圖 17　大同區 YouBike 微笑單車站點分布圖 31
圖 18　大同區防災避難據點分布圖 33
圖 19　中山區重大建設分布圖 35
圖 20　中山區公共設施分布圖 36
圖 21　中山區高齡人口分布圖 39
圖 22　中山區幼齡人口分布圖 40
圖 23　中山區 YouBike 微笑單車站點分布圖 42
圖 24　中山區防災避難據點分布圖 43
圖 25　松山區重大建設分布圖 45
圖 26　松山區公共設施分布圖 46
圖 27　松山區高齡人口分布圖 48
圖 28　松山區幼齡人口分布圖 48
圖 29　松山區 YouBike 微笑單車站點分布圖 49
圖 30　松山區防災避難據點分布圖 50
圖 31　信義區重大建設分布圖 52
圖 32　信義區公共設施分布圖 53
圖 33　信義區高齡人口分布圖 55
圖 34　信義區幼齡人口分布圖 55
圖 35　信義區 YouBike 微笑單車站點分布圖 57
圖 36　信義區防災避難據點分布圖 58
圖 37　大安區重大建設分布圖 60
圖 38　大安區公共設施分布圖 61
圖 39　大安區高齡人口分布圖 63

圖 40　大安區幼齡人口分布圖 63
圖 41　大安區 YouBike 微笑單車站點分布圖 65
圖 42　大安區防災避難據點分布圖 66
圖 43　文山區重大建設分布圖 68
圖 44　文山區公共設施分布圖 69
圖 45　文山區高齡人口分布圖 71
圖 46　文山區幼齡人口分布圖 71
圖 47　文山區 YouBike 微笑單車站點分布圖 73
圖 48　文山區防災避難據點分布圖 74
圖 49　內湖區重大建設分布圖 76
圖 50　內湖區公共設施分布圖 77
圖 51　內湖區高齡人口分布圖 79
圖 52　內湖區幼齡人口分布圖 79
圖 53　內湖區 YouBike 微笑單車站點分布圖 81
圖 54　內湖區防災避難據點分布圖 82
圖 55　南港區重大建設分布圖 84
圖 56　南港區公共設施分布圖 85
圖 57　南港區高齡人口分布圖 87
圖 58　南港區幼齡人口分布圖 87
圖 59　南港區 YouBike 微笑單車站點分布圖 89
圖 60　南港區防災避難據點分布圖 90
圖 61　士林區重大建設分布圖 92
圖 62　士林區公共設施分布圖 93
圖 63　士林區高齡人口分布圖 95
圖 64　士林區幼齡人口分布圖 95
圖 65　士林區 YouBike 微笑單車站點分布圖 96
圖 66　士林區防災避難據點分布圖 97
圖 67　北投區重大建設分布圖 100
圖 68　北投區公共設施分布圖 101
圖 69　北投區高齡人口分布圖 103
圖 70　北投區幼齡人口分布圖 103
圖 71　北投區 YouBike 微笑單車站點分布圖 105
圖 72　北投區防災避難據點分布圖 106

表目錄

表 1　萬華區更新地區優先提供公益及產業升級設施表.....4
表 2　中正區更新地區優先提供公益及產業升級設施表.....16
表 3　大同區更新地區優先提供公益及產業升級設施表.....26
表 4　中山區更新地區優先提供公益及產業升級設施表.....37
表 5　松山區更新地區優先提供公益及產業升級設施表.....47
表 6　信義區更新地區優先提供公益及產業升級設施表.....54
表 7　大安區更新地區優先提供公益及產業升級設施表.....62
表 8　文山區更新地區優先提供公益及產業升級設施表.....70
表 9　內湖區更新地區優先提供公益及產業升級設施表.....78
表 10　南港區更新地區優先提供公益及產業升級設施表.....86
表 11　士林區更新地區優先提供公益及產業升級設施表.....94
表 12　北投區更新地區優先提供公益及產業升級設施表.....102

一、 萬華區更新地區實質再發展構想

（一） 土地利用計畫構想

萬華區為臺北西區舊城核心，分為 3 處生活產業樣態，北萬華西門町商業活動熱絡；中萬華具有豐富歷史紋理；南萬華為居住及生活核心，惟因屬早期發展地區，有高比例的30年以上老舊建物，需透過都市更新或防災型都更等方式改善生活機能，提升建物安全。

考量未來萬華區人口發展老齡化，建議配合萬大線、市場改建及社會住宅等重大建設，透過劃定更新地區並訂定更新計畫，吸引未來民間投資之都市更新事業，協助建構更宜居、高齡友善之地區。

後續建議整合西門町、萬華車站周邊觀光資源，改造街區環境，翻新舊城區風貌，形塑商業場域；中萬華及南萬華建議配合捷運萬大線、環南市場改建、第一批發市場改建，串聯友善人行系統，建置人本交通環境。研擬以下「萬華區都市更新計畫行政指導原則」，作為後續都市更新事業計畫之指導方針，詳圖 1。

1. 整合萬華車站周邊及西門町之觀光資源，改造街區環境，另於萬大路、艋舺大道等重要路線留設騎樓，針對場站重要出入口之主要道路建議底層引入零售業，活化萬華商圈。
2. 於萬華車站、捷運萬大線新設車站（捷運 LG03 廈安站及 LG04 加蚋站）周邊，配合大眾運輸導向發展，指定主要通勤、通學街道與景觀廊道，改善人行環境，串聯捷運站、主要商業街區、公共設施之友善人行環境。透過道路斷面調整拓寬人行道，並配合都市設計規範道路兩側基地退縮建築留設人行空間，實現 TOD 友善人行環境。
3. 依都市更新條例第 6 條規定所劃定之更新地區，具有立即拆除危險之虞或弱勢且居住環境不佳之整宅及遷建住宅地區，配合地區發展策略，提供高齡及幼齡照護等社福設施，提升地區生活品質。
4. 針對未來萬華地區高齡人口較為密集，於更新計畫內建議一定地區提供高齡照護設施。
5. 南機場一二三期整宅公辦都更案以政府輔導居民自辦為方向，分為 7 處更新單元，分期分區輔導居民成立更新會，優先推動都更意願較高的單元。單元三已完成公開招商階段，單元一、單元二已成立更新會，其餘持續整合居民更新意願。

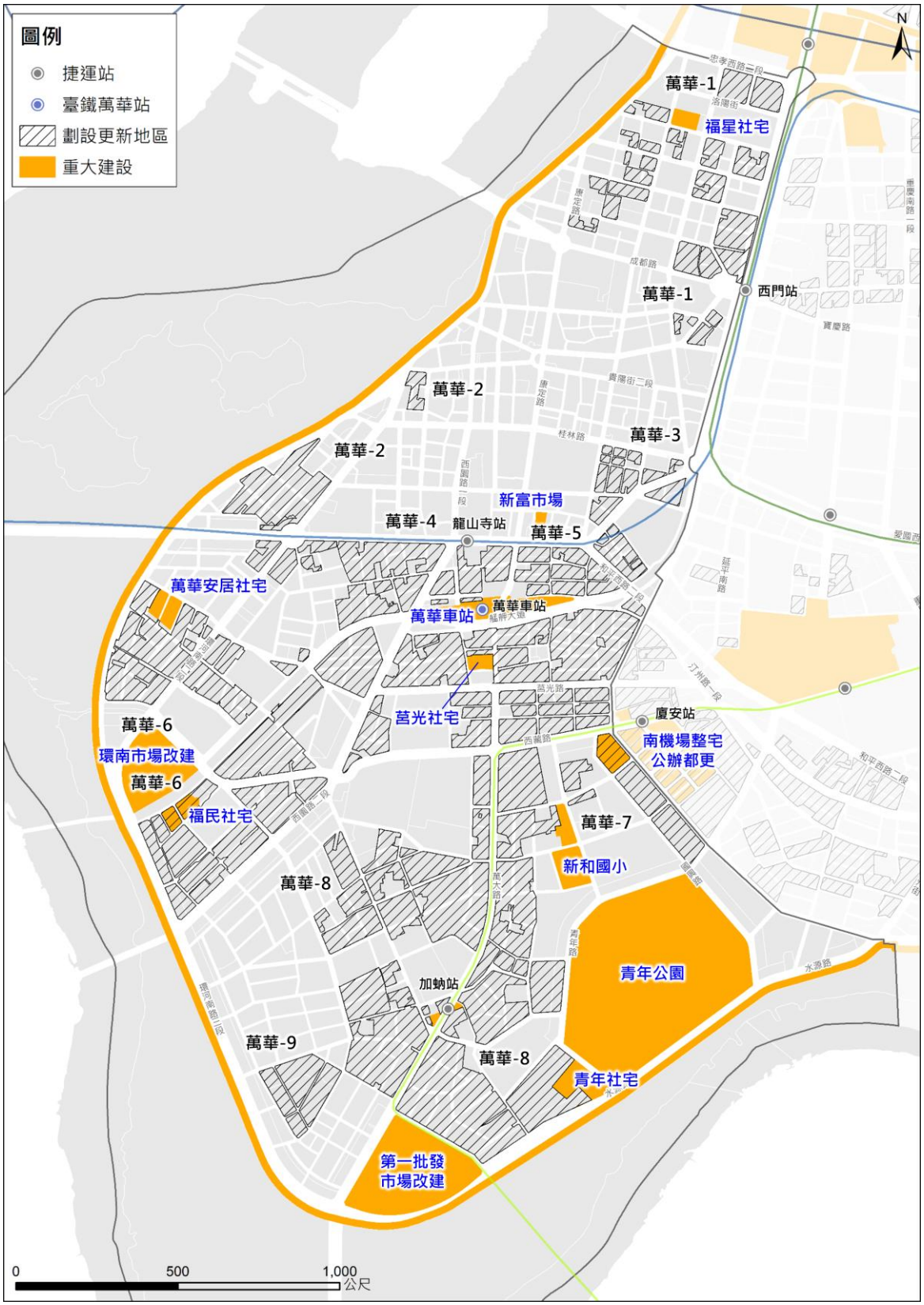

圖1 萬華區重大建設分布圖

（二） 公共設施改善計畫構想

萬華區都市計畫總面積為 885.22 公頃，公共設施用地面積約為 223.89 公頃，佔萬華區都市計畫總面積土地約 25.29%。其中，公園用地面積為 30.64 公頃，開闢率為 99.34%；綠地用地面積為 0.17 公頃，開闢率為 80.29%；學校用地面積為 36.76 公頃，開闢率為 100%。公共設施分布詳圖 2。

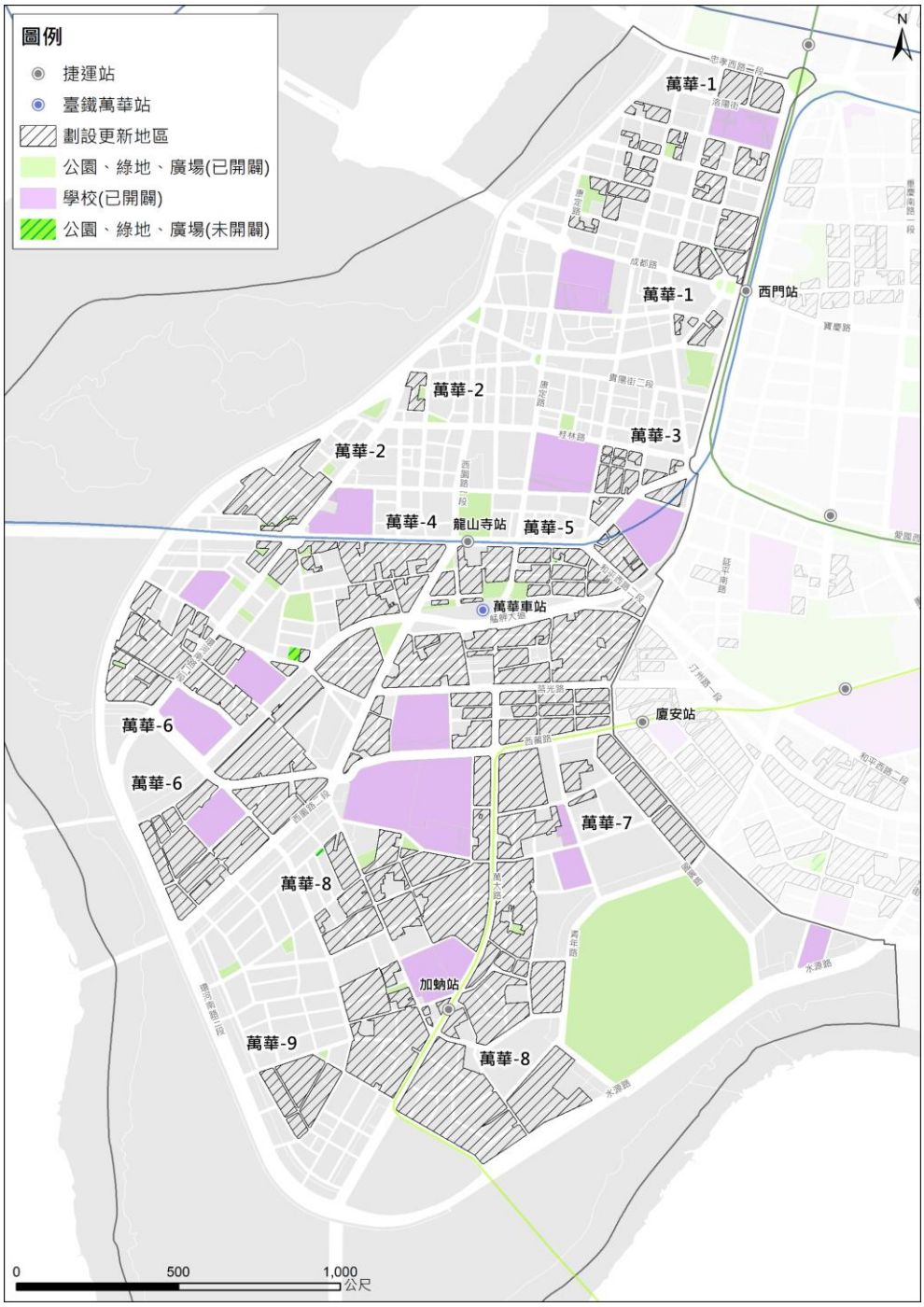

圖2 萬華區公共設施用地分布圖

相關資料係參考本府 110 年 1 月 12 日府都規字第 10931205461 號公告發布實施「臺北市萬華區都市計畫細部計畫（第二次通盤檢討）案」內容及本計畫彙整。

1. 更新地區周邊未開闢公共設施

針對萬華-6 更新地區，周邊未開闢公共設施用地僅 1 處公園用地，現況為萬華變電所。

2. 公益及產業升級設施

萬華區為日治時期鐵道部興建臺北至桃園的新改良線，使艋舺地區扮演了臺北周邊農業聚落銜接三市街之要道。後因中華路鐵路地下化與捷運系統的相繼施工，萬華區於民國 70 至 90 年代呈現整體衰退現象，南萬華區係本市最早開發地區，因應產業沒落，大部分地區建築物老舊，居住品質低落，壯年人口外移，高幼齡人口密度高，高齡及幼年社會福利政策推行及增闢公共設施甚為重要。

近年來配合西區門戶計畫，C1/D1 雙子星大樓開發案、E1/E2 特定專用區開發案都已啟動，大眾運輸規劃發展，以萬大線為引擎，促進傳統產業轉型及提升產業競爭力。有關萬華區更新地區協助優先提供之各類型公益及產業升級設施，詳表 1。

表1 萬華區更新地區優先提供公益及產業升級設施表

更新地區	產業升級類		家庭照護類		大眾運輸類		社會住宅
	產業支援設施	產學合作設施	高齡照護設施	幼齡照護設施	運輸場站連通設施	共享運具設施	
萬華-1	◎			◎	◎	◎	◎
萬華-2	◎					◎	◎
萬華-3	◎		◎			◎	◎
萬華-4	◎	◎	◎		◎	◎	◎
萬華-5	◎	◎	◎		◎	◎	◎
萬華-6		◎	◎			◎	◎
萬華-7		◎	◎	◎	◎	◎	◎
萬華-8			◎	◎	◎	◎	◎
萬華-9						◎	◎

註：本表為指導性原則，公益及產業升級設施項目之實際需求應依本府定期發布為準。

(1). 產業升級類

萬華-1 位於西門町商圈，建議考量西門町環境特色、歷史紋理，同時考量人本交通，建設並塑造具有魅力之商圈。萬華-4、萬華-5 及萬華-7 更新地區鄰近艋舺學園 EOD 案及萬華車站，透過艋舺學園再發展帶動都市更新，將校園老舊建物改建，成為社區資源中心。

另外，萬華-6 更新地區鄰近大里高中、大里國小、雙園國中及環南市場，故建議提供產學合作設施，促進產學創新合作。

(2). 家庭照護類

依據 112 年人口統計資料，萬華區各里 65 歲（含）以上之高齡人口，合計約 4.19 萬人，占萬華區總人口比例 24.15%。區內高齡人口密度最高者分別為忠貞里（262 人/公頃）、凌霄里（238 人/公頃）以及新忠里（210 人/公頃），萬華區高齡人口分布詳圖 3。另萬華區各里 4 歲（含）以下之幼齡人口，合計約 5,030 人，占萬華區總人口比例 2.9%。區內幼齡人口密度最高者分別為凌霄里（25.2 人/公頃）、忠貞里（20.79 人/公頃）以及新忠里（20.76 人/公頃），萬華區幼齡人口分布詳圖 4。

針對萬華-3、萬華-4、萬華-5、萬華-6、萬華-7 及萬華-8 更新地區等高齡人口分布密集地區，建議提供社區式長照機構。針對萬華-1、萬華-7 及萬華-8 更新地區等幼齡人口分布密集地區，建議提供幼齡照護等社福設施。萬華區學校用地目前已全數開闢完畢，鄰近學校附近更新地區，建議設置兒童課後照顧服務中心等公益性設施提供學齡人口照護需求。

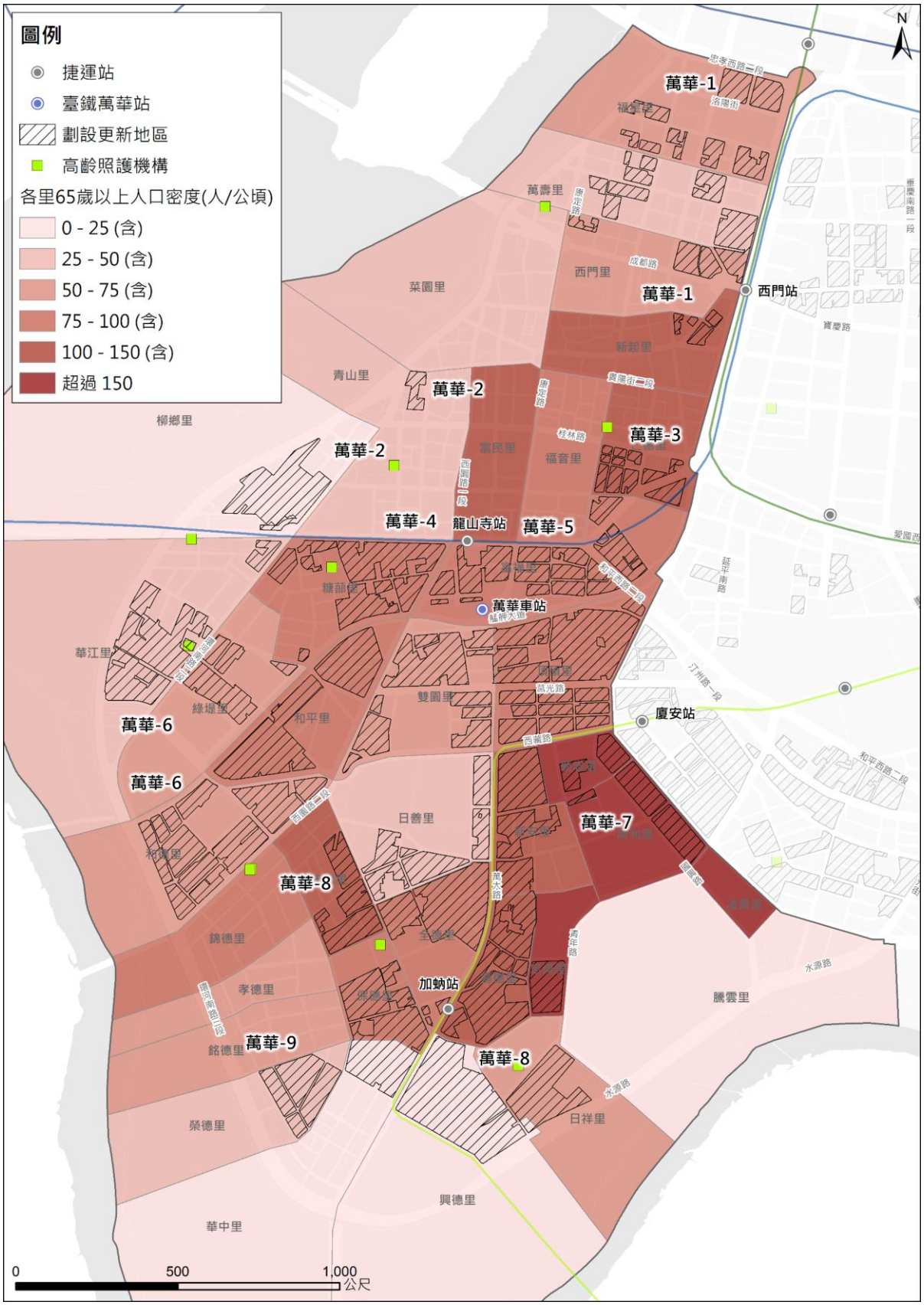

圖3 萬華區高齡人口分布圖

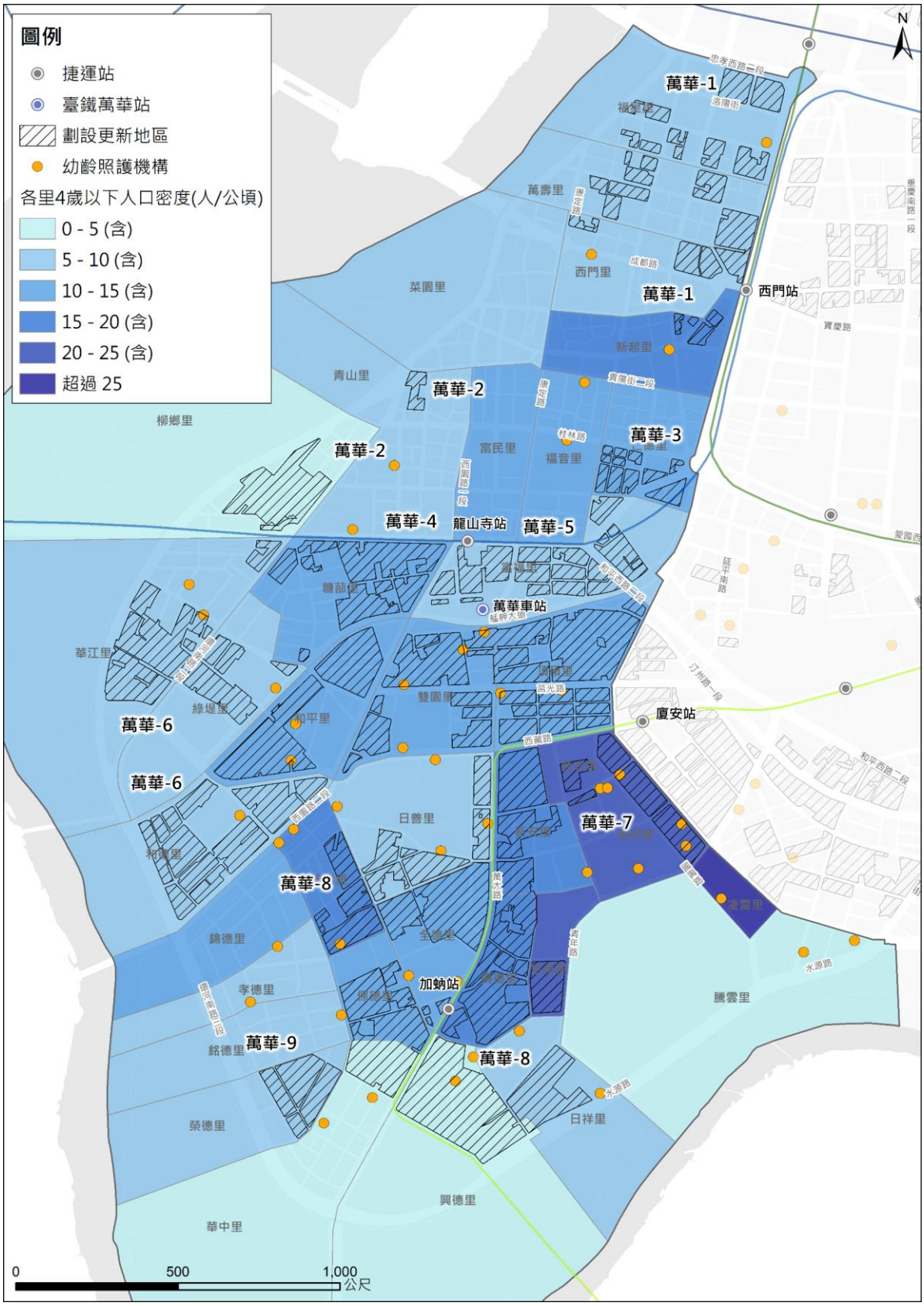

圖4 萬華區幼齡人口分布圖

(3). 大眾運輸類

萬華區之捷運板南線系統西門站、龍山寺站及萬華車站為萬華區重要交通節點；為配合大眾運輸導向發展，規劃友善人行空間，並提高捷運設施之可及性，建議萬華-1、萬華-4、萬華-5、萬華-7 以及萬華-8 更新地區及其周邊未來民間申請自行劃定之更新單元，於鄰近捷運場站周邊規劃供不特定公眾使用之基地內通道、開放空間或空橋連結。

建議各更新地區及其周邊未來民間申請自行劃定之更新單元，提供共享運具設置空間。

(4). 社會住宅

近年於萬華區共有 4 處社會住宅已完工或興建中，分別是鄰近萬華-1 的福星社會住宅、鄰近萬華-5 的莒光社會住宅、鄰近萬華-8 的青年社會住宅，以及鄰近萬華-6 的萬華安居社會住宅。

為照顧弱勢族群之居住權益，萬華-6 更新地區範圍含「西園路一、二期整建住宅基地」及萬華-9 更新地區範圍含「武成街遷建住宅基地」應優先提供社會住宅外，建議於各更新地區優先提供社會住宅空間。

（三） 交通運輸系統構想

1. 道路、大眾運輸、自行車系統現況

萬華區道路系統依道路路網分布型態及功能分類，可分為主要道路及次要道路等 2 種層級。沿萬華區西緣通過的環河北路屬快速道路，為臺北市西南區聯外之主要區域型過境道路，其路寬 35 至 40 公尺不等，並於中興橋、華江橋、華翠橋、光復橋及華中橋以高架橋樑形式與新北市連接；另包含 8 至 12 公尺不等之西門町人行徒步區。

萬華區東北界（中華路一段）及艋舺大道為早期縱貫橫跨臺北市與新北市路段台鐵通網路線，鐵路地下化後發展中華路一段連接和平西路三段為捷運板南線，共計 2 站（西門站及龍山寺站）。另刻正施工中之捷運萬大線，將於南萬華增設 LG04 站。另區內 Youbike 微笑單車站點共 77 站，大多臨近公車站與公園，詳圖 5。

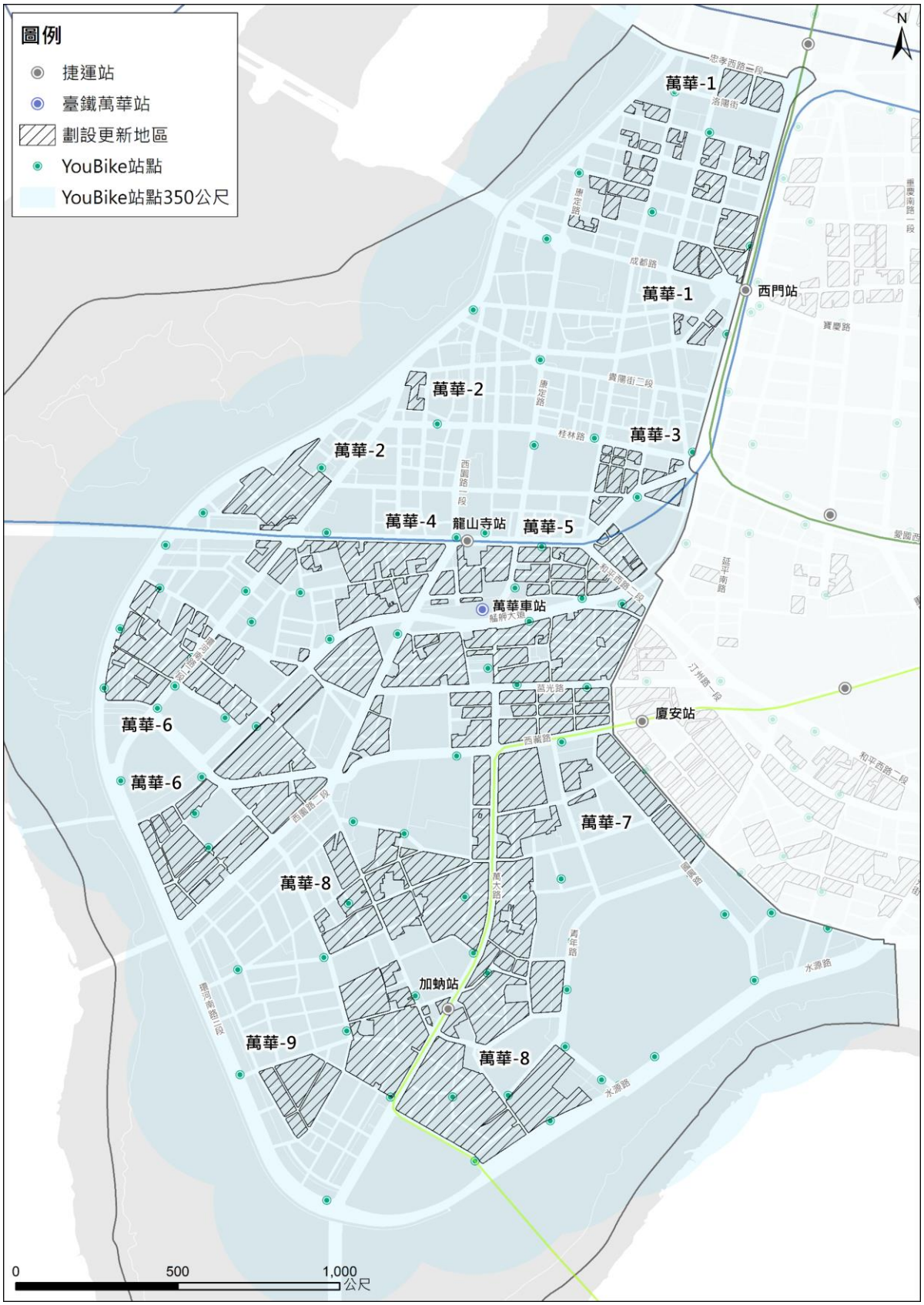

圖5 萬華區 YouBike 微笑單車站點分布圖

2. 鏈結大眾運輸系統及空間規劃

鄰近萬華區捷運站點及長途客運站點之更新地區，應規劃友善人行空間，並整合周邊文化資產留設廣場式開放空間，鏈結文化觀光發展。

萬華-1 更新地區周邊，為整合文化資產，貴陽街二段一帶指定留設騎樓，並維持建物風貌樣式，配合留設廣場式開放空間。

另萬華-4 及萬華-5 更新地區為維護該更新地區內之商業脈絡，配合留設騎樓，建立友善及安全之人行空間，兼顧商業活絡與其特色紋理。

針對萬華-8 更新地區建議設置 Youbike 微笑單車站點改善其交通便利性較其他區域差之劣勢，以提升該區交通便利性。

（四） 防災、救災空間構想

依據臺北市政府消防局以及萬華區各生活圈特性，彙整萬華區之防災公園、優先安置學校與緊急避難處所，詳圖 6

針對萬華-2 及萬華-9 更新地區，建議優先開闢開放公共設施，並做為緊急避難處所，以增強萬華區災害韌性能力。

（五） 其他構想

1. 產業發展構想

針對萬華-2、萬華-3、萬華-4 及萬華-5 等更新地區，配合市政建設開發及引入老屋新用等政策投入產業支援設施，配合留設可串連之舒適人行空間。

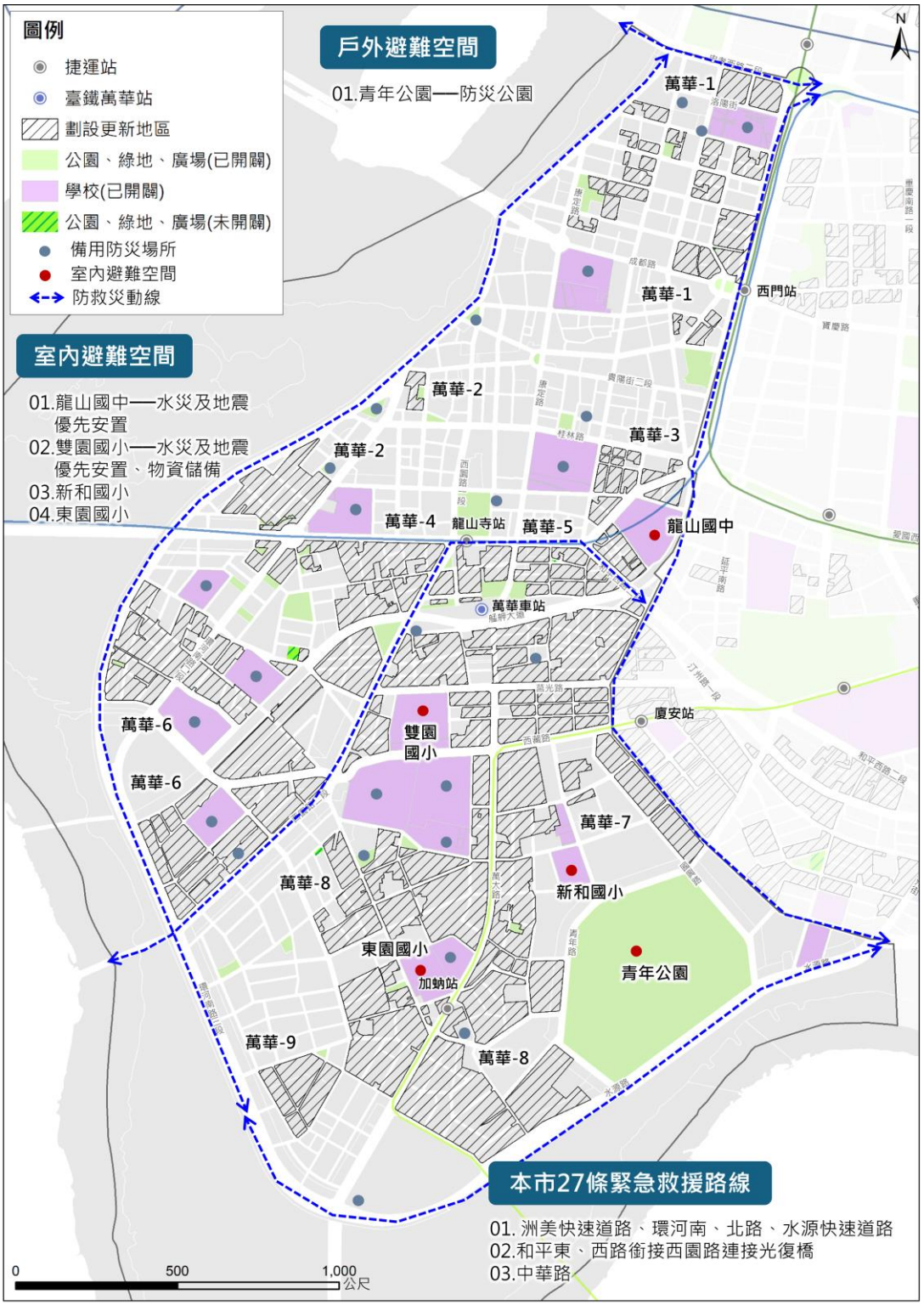

圖6 萬華區防災避難據點分布圖

二、 中正區更新地區實質再發展構想

（一） 土地利用計畫構想

中正區屬早期發展之區域，土地使用強度高，隨產業發展、交通建設與重大建設投入，並藉由臺北車站西區門戶交通運輸節點之重要機能，帶動中正區商業、歷史文化觀光再次蓬勃發展。

北中正為商業及行政中心，商業發展動能較高，鄰接重大建設與城中區，形成特色商圈；南中正屬文教及住宅地區，需透過都市更新方式強化地區機能。

考量未來中正區人口發展趨勢及都市發展潛力，配合西區門戶計畫、中央行政專區、萬大線、E1/E2 公辦都更案、市議會地上權案、中正橋改建等重大建設，透過劃定更新地區，吸引民間投資都市更新事業，協助建構北中正區成為國際型商業區域；南中正區，透過劃定更新地區協助提供社福空間，並配合忠義教育社福園區、社會住宅，強化為宜居、高齡友善的區域。

以提升地區環境品質、配合市政建設以及因應防災機能為原則，研擬「中正區都市更新計畫行政指導原則」，作為後續都市更新事業計畫之指導方針，詳圖 7。

1. 延續臺北車站西區門戶計畫，串聯中央行政專區與華山文創園區之發展，重要路線留設騎樓，促進商圈繁榮，並配合留設開放空間。
2. 考量區域內主要出入動線及部分街廓細碎，建議依都市更新條例第 20 條調整細部計畫道路之位置，補充設置廣場、綠地，形成豐富觀光、文化軸帶，並適度提供休憩空間及舒適環境。
3. 配合大眾運輸系統導向發展及捷運萬大線興建，規劃友善人行空間，整合周遭文化資產留設廣場式開放空間，建構連續性人本交通環境與綠色運輸接駁之生活場域（公共運輸轉乘空間、公車停等站、自行車租賃等）；結合地區文化藝術、商業核心軸帶、休閒，改善並提升住居環境。
4. 針對中正區高幼齡人口分布密集地區，更新計畫內建議提供高齡及幼齡照護設施，如住宿式長照機構，提升土地使用機能，以調節地區需求。
5. 依都市更新條例第 6 條規定劃定之更新地區，具有立即拆除危險之虞或弱勢且居住環境不佳之整宅及遷建住宅基地，配合地區發展策略，提供高齡及幼齡照護等社會福利設施，提升地區生活品質。
6. 推動整建住宅公辦都更，如南機場公辦都更（分期分區），協助居民自組更新會後對外招商，加速民間都市更新整合，提升全市防災機能。

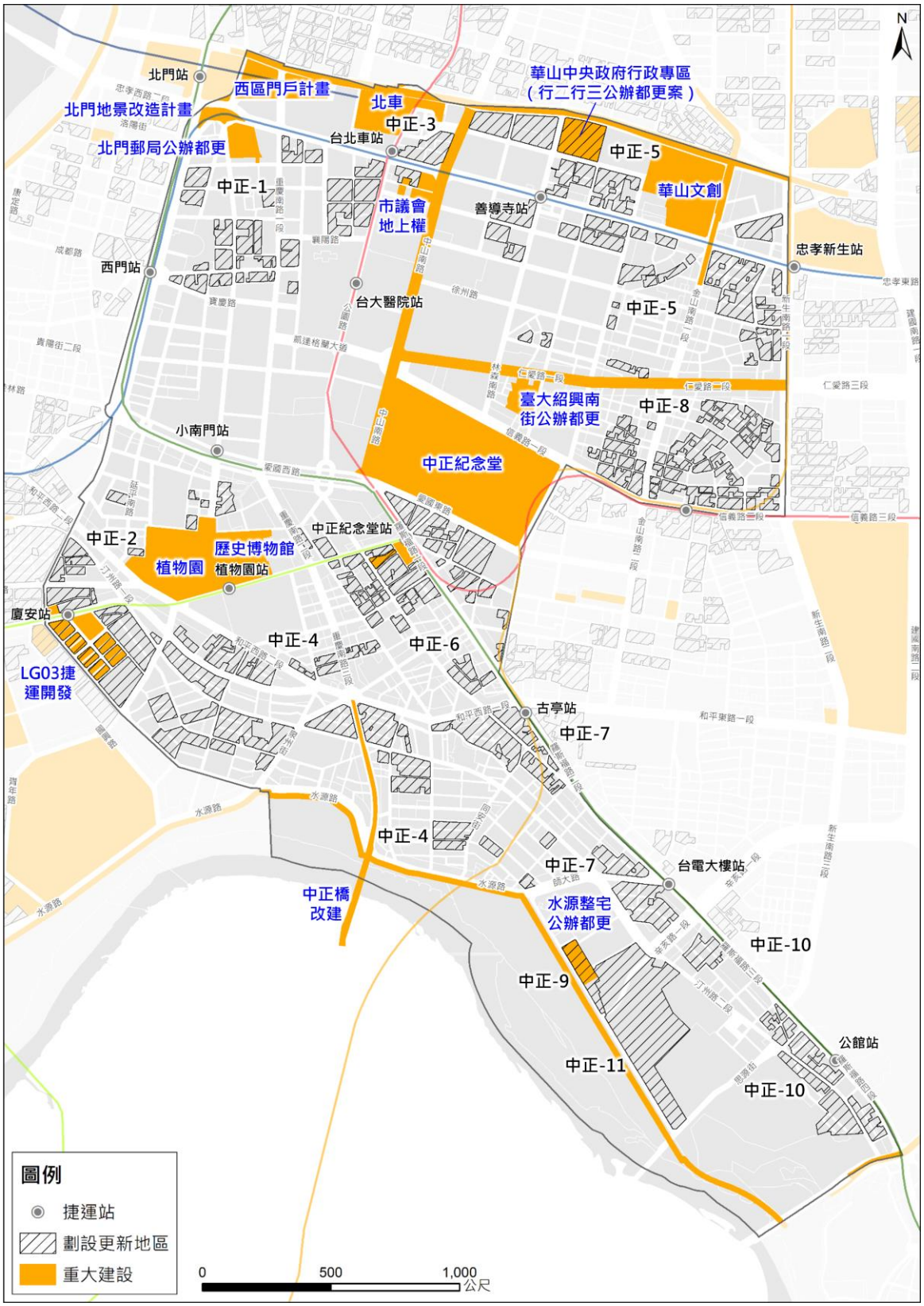

圖7　中正區重大建設分布圖

（二） 公共設施改善計畫構想

中正區都市計畫總面積為 760.71 公頃，公共設施用地面積約為 368.19 公頃，佔中正區都市計畫總面積土地約 48.40%。其中，公園用地面積為 39.54 公頃，佔公共設施用地面積約 10.74%，除位於中正-11 更新地區範圍周邊的 400 號公園尚未開闢外，多數皆已開闢，另植物園、信愛公園等有部分私人土地尚未開闢，開闢率達 78.40%；綠地用地面積為 2.19 公頃，佔公共設施用地面積約 0.59%，開闢率達 100%；廣場用地面積為 3.59 公頃，佔公共設施用地面積約 0.98%，開闢率達 100%，公共設施分布詳圖 8。

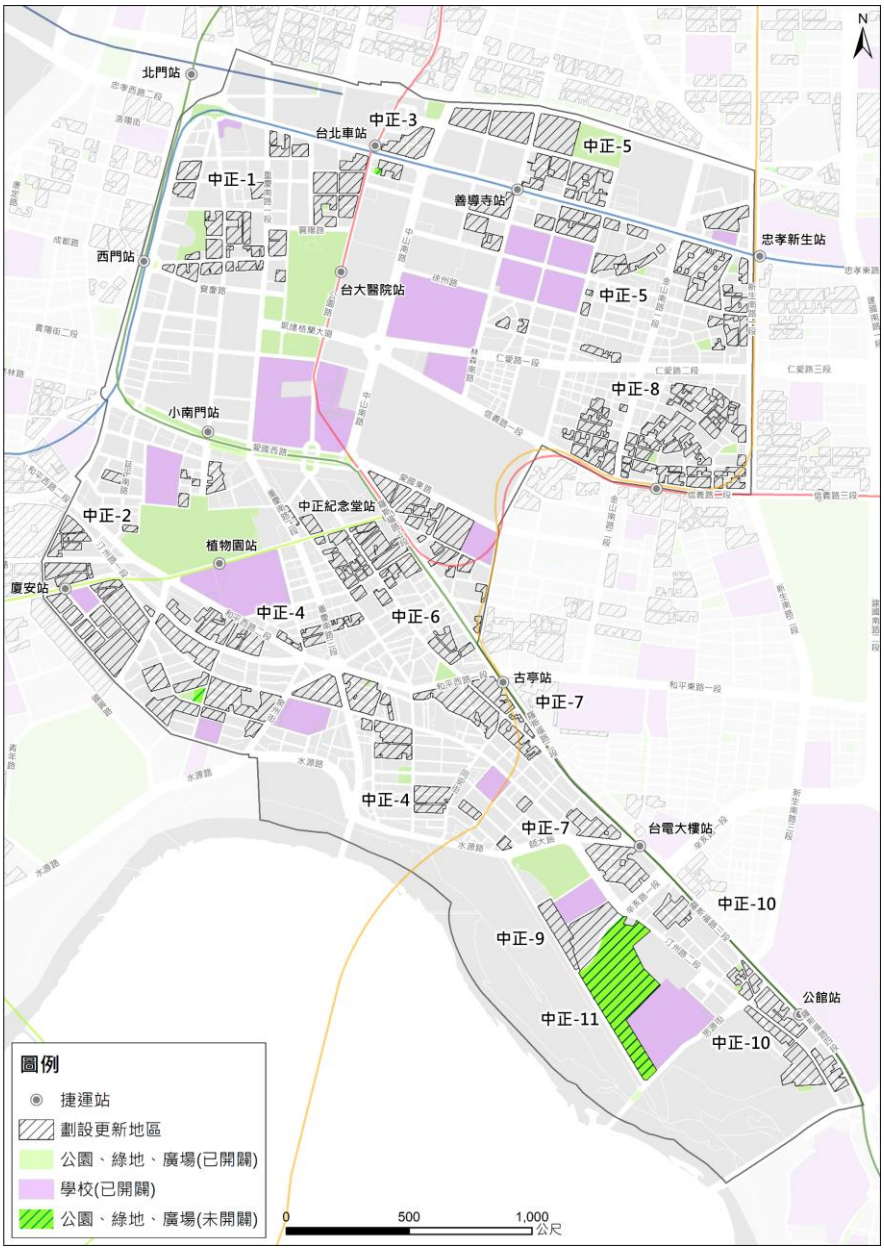

圖8 中正區公共設施用地分布圖

相關資料係參考本府 111 年 6 月 20 日府都規字第 11130026221 號公告發布實施「臺北市中正區都市計畫通盤檢討（細部計畫）（第一階段）案」內容及本計畫彙整。

1. 更新地區周邊未開闢公共設施

針對中正-11 更新地區，範圍內未開闢公共設施用地僅 1 處，公園用地（400 號公園）。本府已劃定為策略性更新地區，期以都市更新方式，協助該處改善環境品質。

2. 公益及產業升級設施

市民大道以南、愛國東路以北、中山南路以西之地區（城中區）承襲臺北發展起源，至今學校、機關數量仍多，多分布在中正區北側，區內公共設施比例高達 50%以上。首都核心的博愛特區與中央政府機關大多座落於此，為臺灣的行政中心。北側之台北車站、臺北轉運站為全臺最大交通樞紐，主要商圈及街廓商業發展地區沿著車站周邊發展。總體而言，此區域發展與都市計畫較無差異。

市民大道以南、愛國東路以北、中山南路以東之地區位於舊臺北城東側，都市計畫方正，約有一半以上為公共設施，為台大醫學院、台大醫院等，東北側劃設沿街商業區及住宅區。主要幹道兩側因交通區位良好，商業興盛，商業逐漸蔓延至住宅區內，住商混合情況普遍。

愛國西路及愛國東路以南（城南地區）與羅斯福路以南之地區西側部分，因位於舊臺北城南側，故稱作城南地區。都市計畫以住宅區和公共設施為主。東側劃設沿街商業帶及住宅區。實際發展情形，全區住宅密集、住商混合情況也普遍。商業發展以沿線商業型態為主，包含師大商圈、公館商圈、捷運站周邊道路兩側以及臨住宅區之道路兩側等，其規模尚未能全面涵蓋巷弄、或擴及街廓型態。

公共設施主要集中在西北側及西南側，綠地少且分布不均。中正區公共設施開闢率高，5 項公共設施土地佔都市計畫土地比例約 7.22%，惟因公共設施多座落於北中正區，公益及產業升級設施之分配及挹注，應為南中正區土地利用之重要議題。

有關中正區更新地區協助優先提供之各類型公益及產業升級設施，詳表 2。

表2 中正區更新地區優先提供公益及產業升級設施表

更新地區	產業升級類		家庭照護類		大眾運輸類		社會住宅
	產業支援設施	產學合作設施	高齡照護設施	幼齡照護設施	運輸場站連通設施	共享運具設施	
中正-1		◎				◎	◎
中正-2			◎	◎	◎	◎	◎
中正-3					◎	◎	◎
中正-4			◎	◎	◎	◎	◎
中正-5		◎	◎		◎	◎	◎
中正-6			◎	◎	◎	◎	◎
中正-7			◎	◎	◎	◎	◎
中正-8			◎	◎	◎	◎	◎
中正-9						◎	◎
中正-10						◎	◎
中正-11						◎	◎

註：本表為指導性原則，公益及產業升級設施項目之實際需求應依本府定期發布為準。

(1). 產業升級類

針對中正-1 更新地區（鄰近臺大醫學院）及中正-5 更新地區（國立臺北商業大學），建議提供支援產學合作設施，以促進產學創新合作。

(2). 家庭照護類

依據 112 年人口統計資料，中正區各里 65 歲（含）以上之高齡人口，合計約 3.26 萬人，佔中正區總人口比例約 21.71%。區內高齡人口密度最高者分別為忠勤里（138.11 人/公頃）、頂東里（133.52 人/公頃）以及文祥里（125.84 人/公頃），詳圖 9。另中正區各里 4 歲（含）以下之幼齡人口，合計約 5,243 人，佔中正區總人口比例約 3.49%。區內幼齡人口密度最高者分別為新營里（26.43 人/公頃）、文祥里（23.82 人/公頃）以及廈安里（23.05 人/公頃），詳圖 10。

中正區學校用地目前已全數開闢完畢，鄰近學校附近更新地區，建議設置兒童課後照顧服務中心等公益性設施提供學齡人口照護需求。

針對中正-2、中正-4、中正-5、中正-6、中正-7 及中正-8 更新地區等高齡人口分布密集地區，建議提供社區式長照機構。針對中正-2、中正-4、中正-6、中正-7 及中正-8 更新地區等幼齡人口分布密集地區，建議提供托嬰中心等幼齡照護等社福設施。

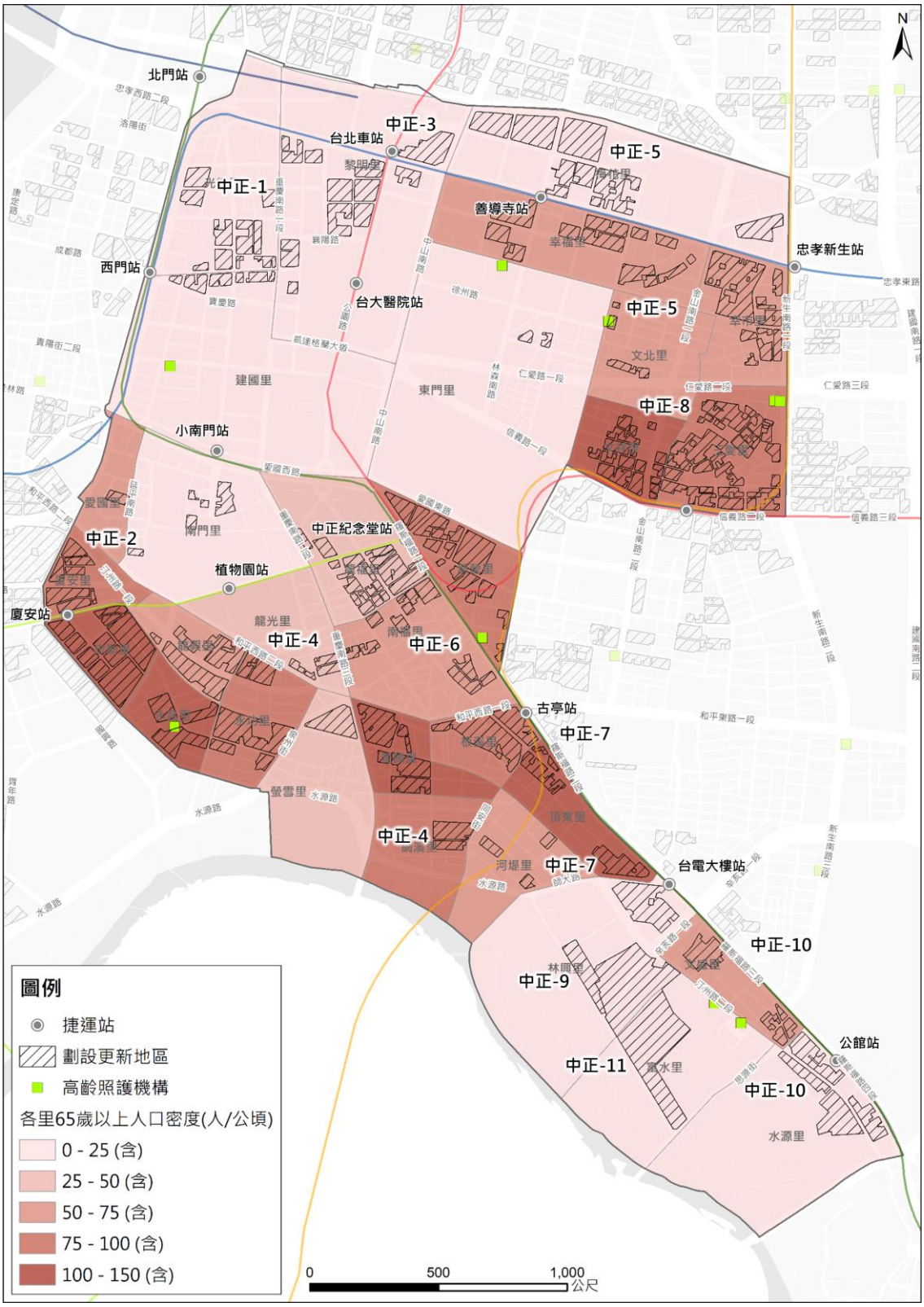

圖9 中正區高齡人口分布圖

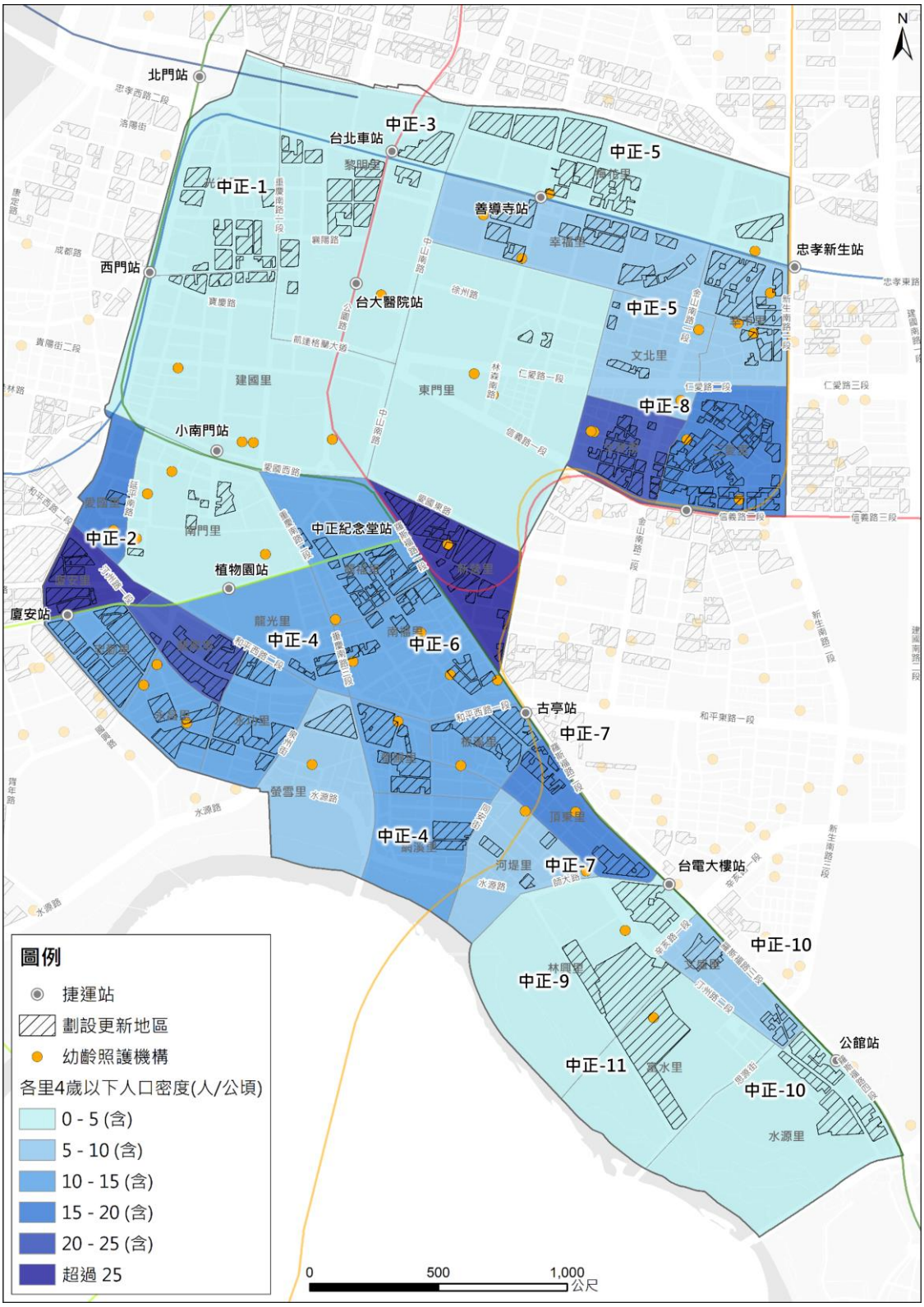

圖10 中正區幼齡人口分布圖

(3). 大眾運輸類

為配合大眾運輸導向及高齡化社會發展，並符合緊急狀況逃生需求，建議中正-2、中正-3、中正-4、中正-5、中正-6、中正-7 及中正-8 更新地區及其周邊未來民間申請自行劃定之更新單元，於鄰近捷運場站周邊規劃供不特定公眾使用之基地內通道、開放空間或空橋連結。

另為規劃友善人行空間，除提高捷運設施之可及性外，亦可透過共享運具接駁擴大可及範圍，建議各更新地區及其周邊未來民間申請自行劃定之更新單元，提供共享運具設置空間。

(4). 社會住宅

為照顧弱勢族群之居住權益，除中正-2 及中正-9 更新地區範圍含「南機場一、三期及水源二、三期」等整建住宅基地應優先提供社會住宅外，配合本府全方位社會住宅政策，建議於各更新地區優先提供社會住宅空間，以落實居住正義。

（三） 交通運輸系統構想

1. 道路、大眾運輸、自行車系統現況

中正區道路系統依道路路網分布型態及功能分類，可分為主要道路及次要道路等 2 種層級。沿中正區南北緣通過的環河北路、市民大道屬快速道路，為臺北市東西區聯外之主要區域型過境道路，其路寬 35 至 40 公尺，並以中正橋、忠孝橋、永福橋、福和橋與新北市橋樑連接。

中正區東界早期建置北淡鐵路，後發展為捷運運輸場站，共計 11 站（臺北車站、善導寺站、小南門站、西門站、忠孝新生站、臺大醫院站、東門站、中正紀念堂站、古亭站、台電大樓站、公館站）。另刻正施工中之捷運萬大線，將增設 LG01 站、LG02 站及 LG03 站。區內捷運站點縱橫東西南北向，且多位於行政區東界，受限於站點特色，中正區東西向的綠色運輸、友善動線之搭配更顯重要。另區內 Youbike 微笑單車站點共 120 站，大多鄰近公車站與公園，詳圖 11。

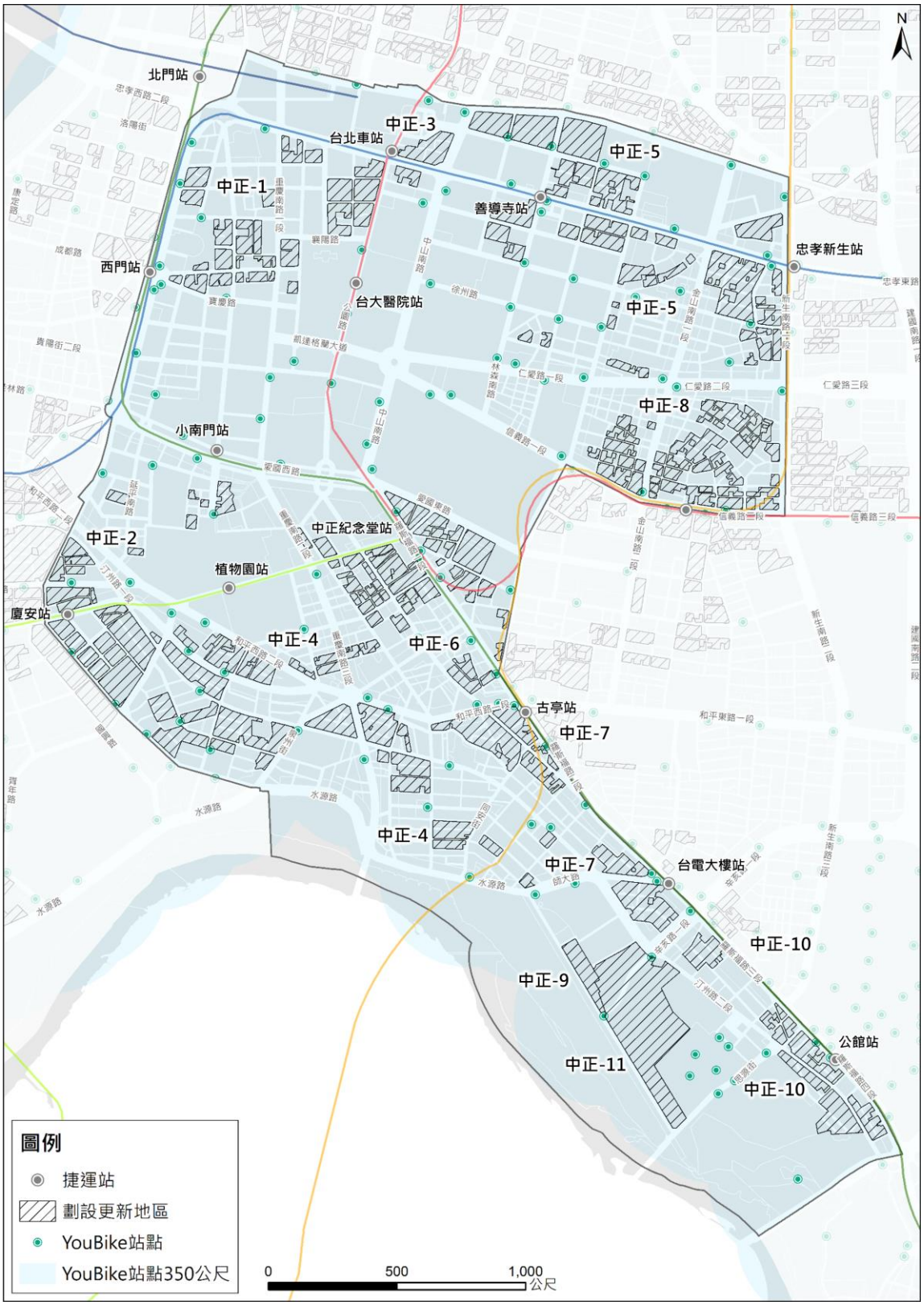

圖11 中正區 YouBike 微笑單車站點分布圖

2. 鏈結大眾運輸系統及空間規劃

鄰近中正區捷運站點及長途客運站點之更新地區，應規劃友善人行空間，並整合周遭文化資產留設廣場式開放空間，鏈結文化觀光發展。

針對中正-1 地區，為維護城中市場活絡，建議留設騎樓，建立友善及安全之人行空間，兼顧商業活絡與其特色紋理。

針對中正-2、中正-4 及中正-8 及中正-11 更新地區，為保持良好住居環境，住宅區巷弄內建議留設退縮之無遮簷人行道，以降低行人行走之壓迫感。

（四） 防災、救災空間構想

依據臺北市政府消防局以及中正區各生活圈特性，彙整中正區之防災公園、優先安置學校與緊急避難處所，詳圖 12。

中正-2 更新地區屬易淹水地區，建議優先開闢開放公共設施，並做為緊急避難處所，以增強中正區災害韌性能力。

（五） 其他構想

1. 文化景觀發展構想

針對中正-1 更新地區，整合文化資產，城中市場附近指定留設騎樓，並維持建物風貌樣式，配合留設廣場式開放空間。針對中正-4 更新地區，延續中正城南歷史生活脈絡，維持原有居住生活環境，部分區域保留現況街道尺度，建立友善及安全人行空間。

圖12 中正區防災避難據點分布圖

三、 大同區更新地區實質再發展構想

（一） 土地利用計畫構想

大同區為臺北市早期發展之地區，具有豐富歷史紋理。長期以來，透過大稻埕及臺北車站等重要交通運輸節點，帶動商業、歷史文化以及觀光的發展。

大同區以民權西路為界，分為北大同及南大同，北大同多為住宅、一般商業為主，南大同地區包含大稻埕商圈、臺北車站後站商圈，商業動能較高，惟因屬早期發展地區，需透過都市更新等方式轉化地區機能。

考量未來大同區人口發展趨勢及都市發展潛力，配合捷運系統及西區門戶計畫、台鐵 E1E2 台北雙子星、台鐵 D1 都更、圓山站西側地區公辦都更案、心中山線形公園等重大建設，透過劃定更新地區並訂定更新計畫，健全道路系統並指定歷史街區，維護地區特色風貌，打造舊市區特色的國際觀光，並塑造具人本交通環境的優質生活圈。

依據大同區未來發展定位，研擬「大同區都市更新計畫行政指導原則」，作為後續都市更新事業計畫之指導方針，詳圖 13。

1. 延續臺北車站西區門戶計畫、台鐵 E1 E2 公辦都更，重要路線留設騎樓，促進商圈經濟繁榮，並配合留設公共開放空間。
2. 配合大眾運輸導向發展，針對場站重要出入口，規劃友善人行空間，並整合周邊文化資產留設廣場式開放空間，鏈結文化觀光發展。
3. 整合文化資產及歷史脈絡紋理，更新計畫內於考證地區脈絡後，針對部分地區，建議依建物風貌樣式訂定更新計畫或依都市更新條例第 20 條調整細部計畫道路之位置，補充設置廣場、綠地，形成豐富觀光、文化軸帶。
4. 針對大同區高幼齡人口分布密集地區，更新計畫內建議提供高齡及幼齡照護設施，提升土地使用機能，以調節地區需求。
5. 都市更新條例第 6 條規定劃定之更新地區，具有立即拆除危險之虞或弱勢且居住環境不佳之整宅及遷建住宅基地，配合地區發展策略，提供高齡及幼齡照護等社福設施，提升地區生活品質。

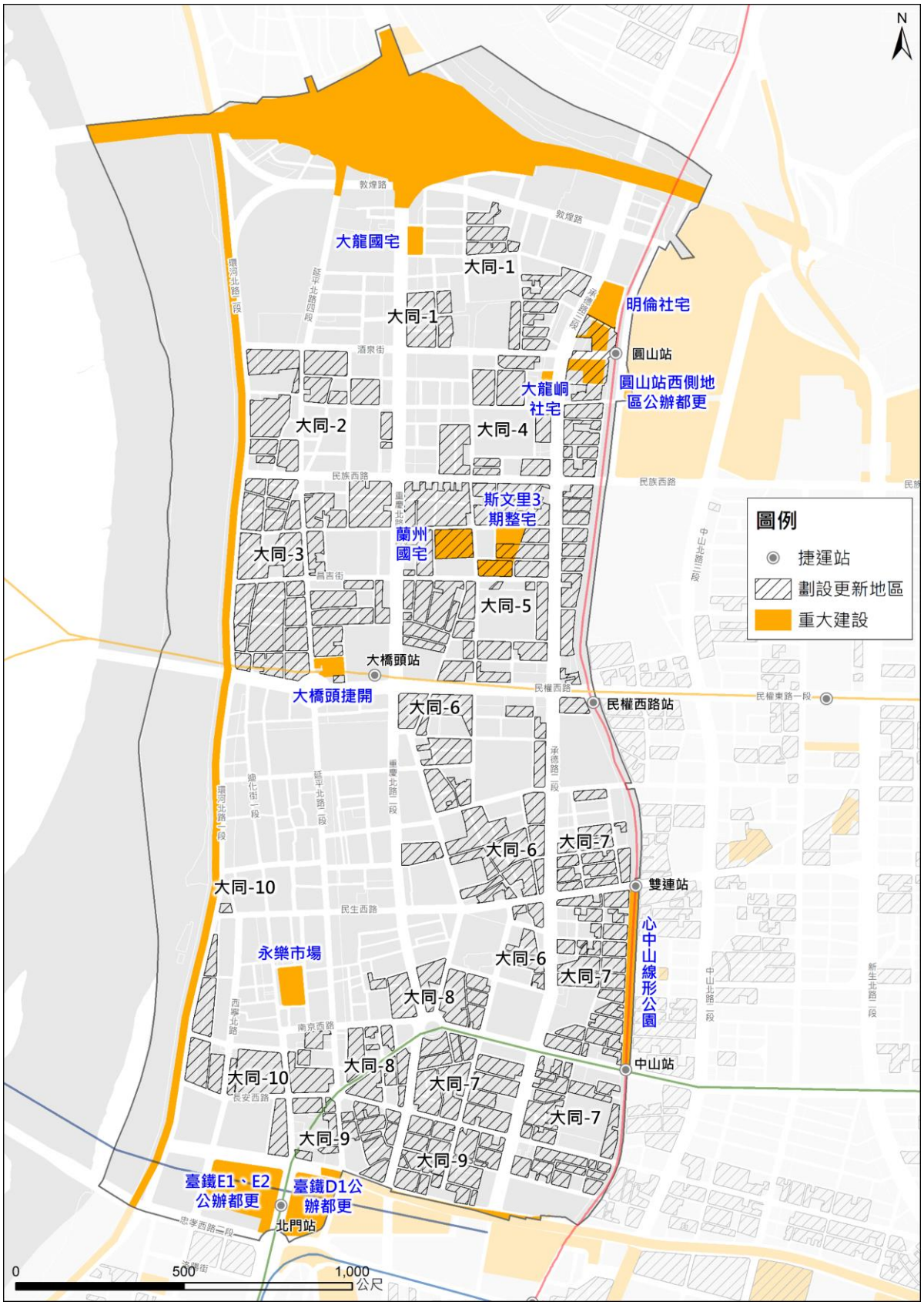

圖13 大同區重大建設分布圖

（二） 公共設施改善計畫構想

大同區都市計畫總面積為 568.15 公頃，公共設施用地面積約為 202.98 公頃，佔大同區都市計畫總面積土地約 35.73%。其中，公園用地面積為 8.26 公頃，佔公共設施用地面積約 4.07%，開闢率達 100%；綠地用地面積為 0.48 公頃，佔公共設施用地面積約 0.24%，開闢率達 100%；廣場用地面積為 1.22 公頃，佔公共設施用地面積約 0.60%，開闢率達 100%，公共設施分布詳圖 14。

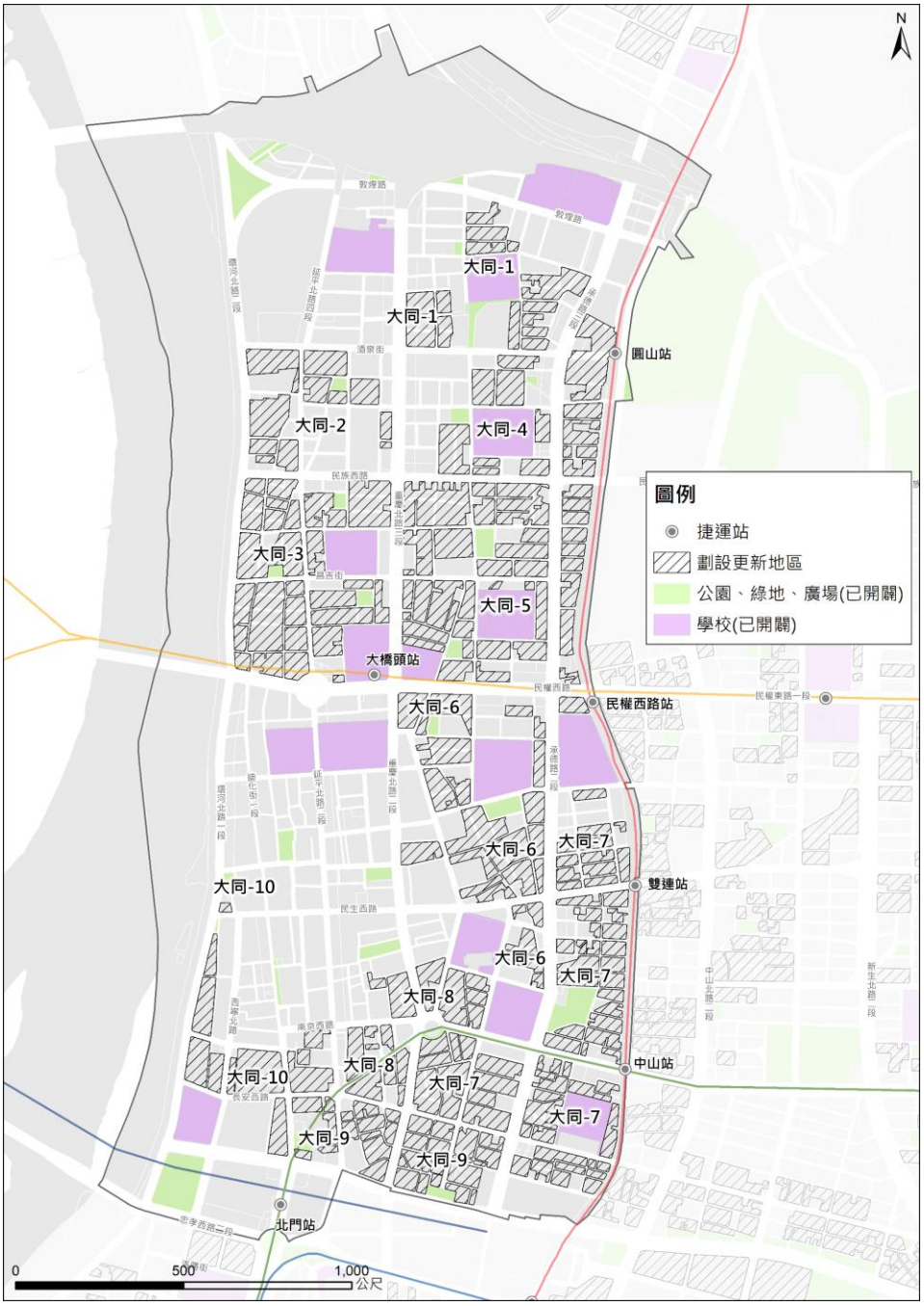

圖14 大同區公共設施分布圖

相關資料係參考本府 110 年 1 月 13 日府都規字第 10931150331 號公告實施「臺北市大同區都市計畫通盤檢討（細部計畫）案」內容及本計畫彙整。

1. 更新地區周邊未開闢公共設施

大同區 10 處更新地區周邊，目前尚無未開闢公共設施。

2. 公益及產業升級設施

大同區為臺北市早期開發之地區，因河運發達商業、聚落蓬勃發展，後因河道淤積、城市發展重心轉移，傳統產業逐漸沒落，亟需產業發展計畫推行。因應產業沒落，壯年人口外移，高齡人口密度高，高齡社會福利政策推行甚為重要。

近年來大同區逐步形成國際觀光、青年創業發展地區，另區內傳統產業如中藥材、南北貨、布業與茶葉等豐富產業資源。

大同區雖公共設施開闢率高，惟公園、綠地及廣場等公共設施土地佔都市計畫土地比例低，公益及產業升級設施挹注應為大同區土地利用之重要議題。有關大同區更新地區協助優先提供之各類型公益及產業升級設施，詳表 3。

表3 大同區更新地區優先提供公益及產業升級設施表

更新地區	產業升級類		家庭照護類		大眾運輸類		社會住宅
	產業支援設施	產學合作護設施	高齡照護設施	幼齡照護設施	運輸場站連通設施	共享運具設施	
大同-1						◎	◎
大同-2				◎		◎	◎
大同-3	◎	◎		◎		◎	◎
大同-4	◎		◎			◎	◎
大同-5	◎		◎	◎	◎	◎	◎
大同-6	◎			◎		◎	◎
大同-7	◎	◎		◎	◎	◎	◎
大同-8	◎			◎		◎	◎
大同-9	◎			◎		◎	◎
大同-10		◎				◎	◎

註：本表為指導性原則，公益及產業升級設施項目之實際需求應依本府定期發布為準。

(1). 產業升級類

針對鄰近捷運站之大同-3、大同-4、大同-5、大同-6、大同-7、大同-8、大同-9 更新地區，建議提供促進青年職涯發展與就業之空間，空間條件為 1、2 樓，不得為地下層，建議位於交通便捷之處，面積不小於 500 平方公尺。

針對既有商圈周邊，大同-3（延三商圈）、大同-7（南西商圈）、大同-10（迪化街商圈）更新地區，提供產業支援設施，以低樓層為主，且有獨立出入口，面積不小於 1,000 平方公尺。

(2). 家庭照護類

依據 112 年人口統計資料，大同區各里 65 歲（含）以上之高齡人口，合計約 2.64 萬人，佔大同區總人口比例約 22.03%。區內高齡人口密度最高者為揚雅里（158.663 人/公頃）、斯文里（100.73 公頃/人）及延平里（100.52 人/公頃），詳圖 15。另大同區各里 4 歲（含）以下之幼齡人口，合計約 4,019 人，佔大同區總人口比例約 3.35%；區內 4 歲以下幼齡人口密度最高者，分別為國慶里（17.37 人/公頃）、星明里（15.49 人/公頃）及光能里（15.18 人/公頃），詳圖 16。

針對大同-4、大同-5 更新地區等高齡人口分布密集地區，建議提供社區式長照機構。針對大同-2、大同-3、大同-5、中山-6、大同-7、大同-8 及大同-9 更新地區等幼齡人口分布密集地區，建議提供公辦民營托嬰中心，需設置於 1 樓完整空間及獨立出入口。

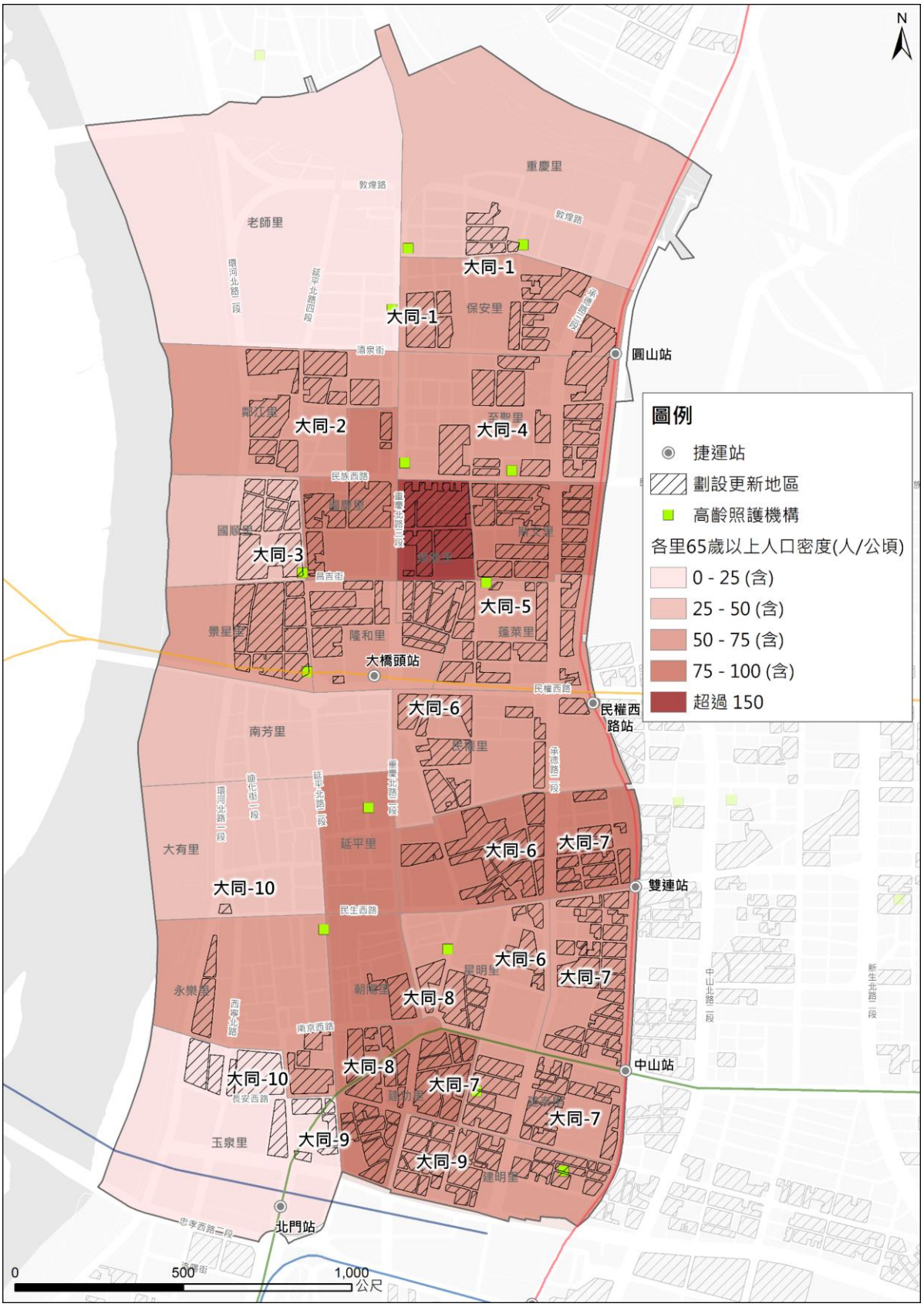

圖15 大同區高齡人口分布圖

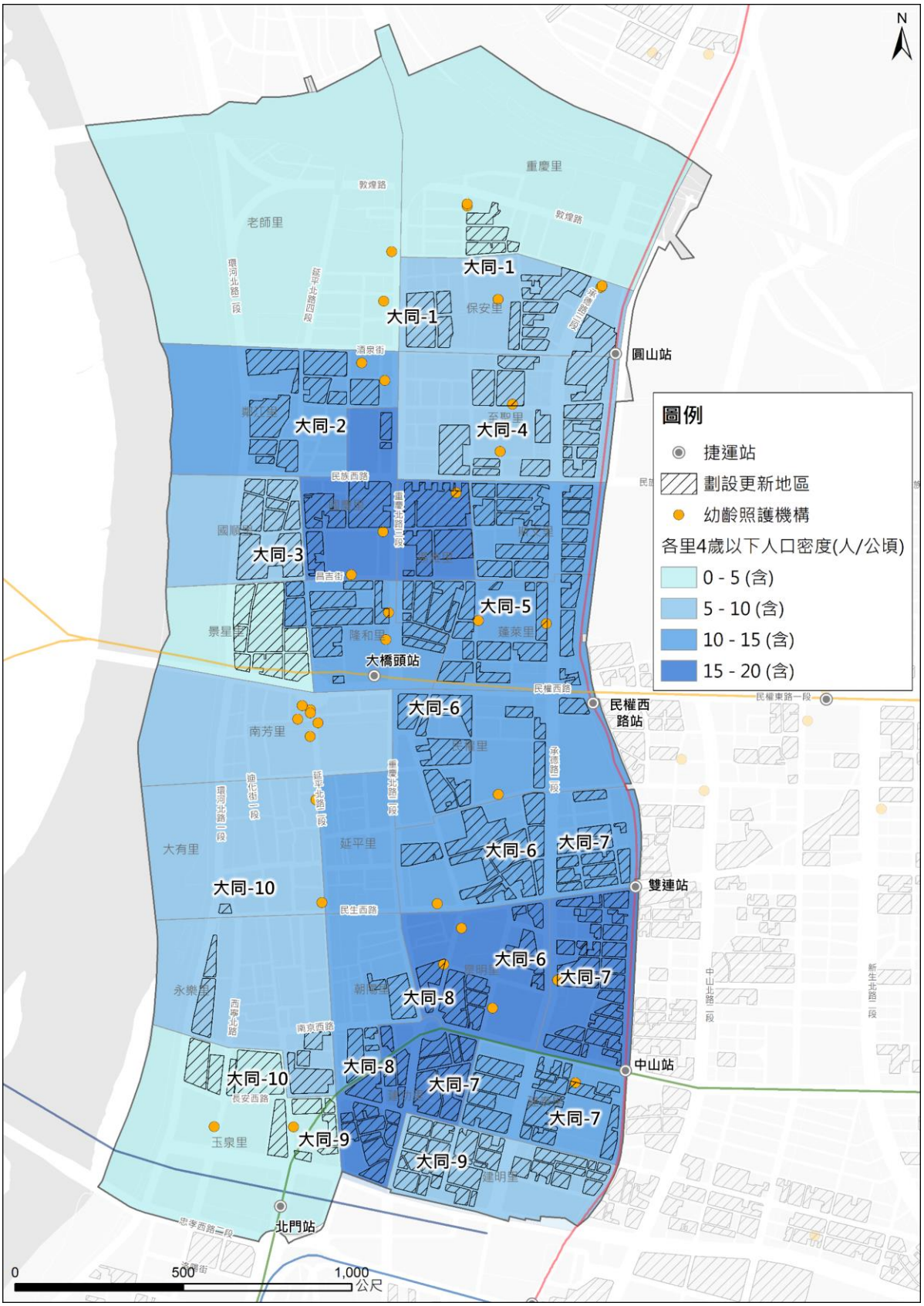

圖16 大同區幼齡人口分布圖

(3). 大眾運輸類

為配合大眾運輸導向及高齡化社會發展，並符合緊急狀況逃生需求，建議大同-5、大同-7 更新地區及其周邊未來民間申請自行劃定之更新單元，於鄰近捷運場站周邊規劃供不特定公眾使用之基地內通道、開放空間或空橋連結。另建議各更新地區可增設共享運具設施如 Youbike 微笑單車。

(4). 社會住宅

為照顧弱勢族群之居住權益，除大同-2 更新地區範圍含「大同區文昌段二小段遷建住宅基地」及大同-4 更新地區範圍含「斯文里一期、斯文里二期、斯文里三期、蘭州國宅」等整建住宅基地應優先提供公共住宅外，配合本府全方位公共住宅政策，建議於各更新地區優先提供公共住宅空間。

（三） 交通運輸系統構想

1. 道路、大眾運輸、自行車系統現況

大同區道路系統依道路路網分布型態及功能分類，可分為主要道路及次要道路等 2 種層級。沿大同區西緣通過的環河北路屬快速道路，為臺北市西南區聯外之主要區域型過境道路，其路寬 35 至 40 公尺不等，並在台北大橋、忠孝橋處以高架形式與新北市橋樑連接。

大同區東界早期建置北淡鐵路，後發展為捷運運輸場站，共計 6 站（圓山站、民權西路站、大橋頭站、雙連站、中山站及北門站）。區內捷運站點以南北向為主，且多位於行政區東界，受限於站點分布特性，大同區東西向的綠色運輸、友善動線之搭配更顯重要。另區內 Youbike 微笑單車站點共 58 站，大多臨近公車站與公園，詳圖 17。

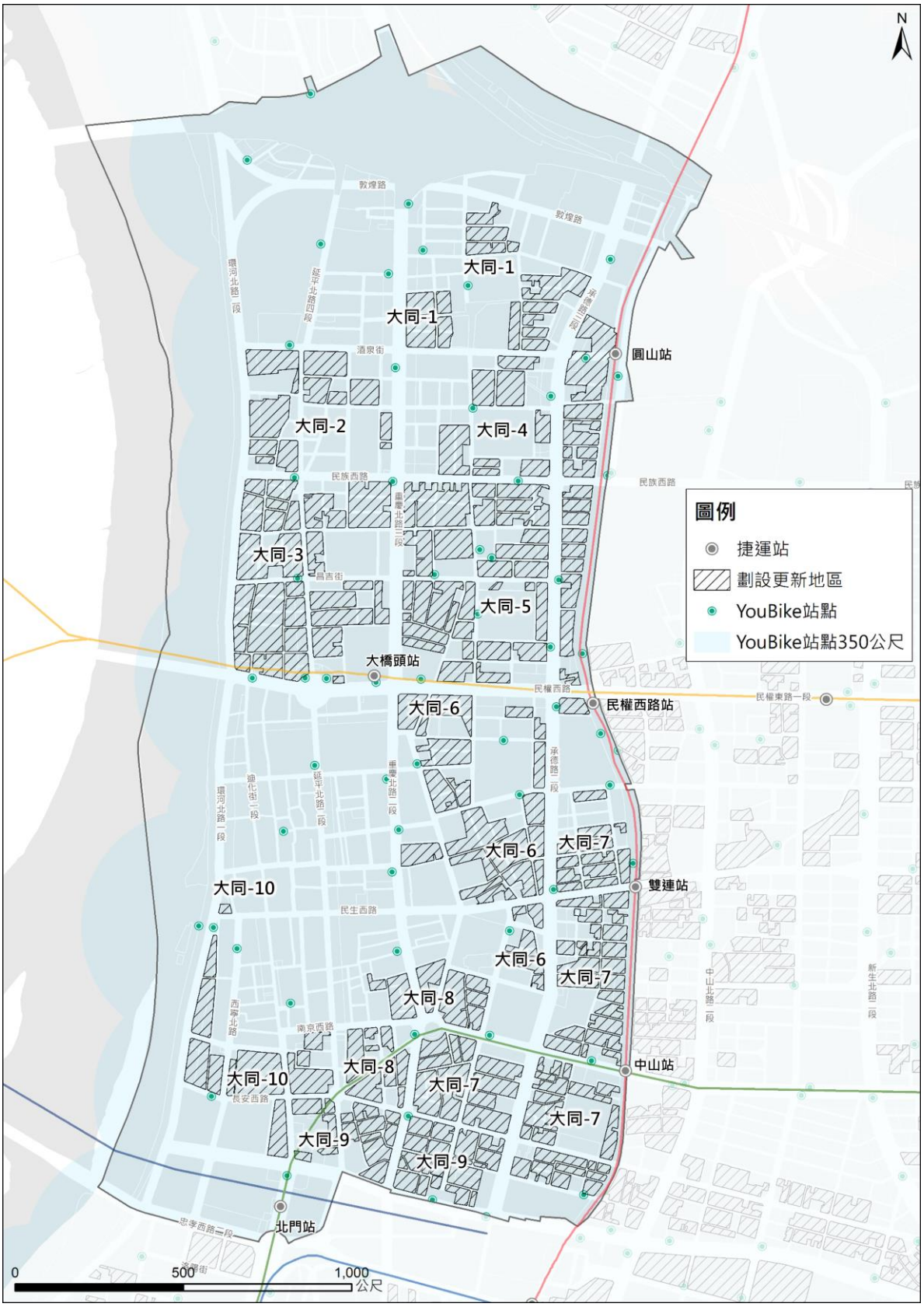

圖17 大同區 YouBike 微笑單車站點分布圖

2. 鏈結大眾運輸系統及空間規劃

鄰近大同區捷運站點及長途客運站點之更新地區，應規劃友善人行空間，並整合周邊文化資產留設廣場式開放空間，鏈結文化觀光發展。

針對大同-3 更新地區，保留迪化街二段歷史脈絡，延續歷史風貌建置，配合保留現況騎樓，建立友善及安全人行空間，兼顧保留迪化街二段現有道路。

針對大同-8、大同-9 及大同-10 更新地區，整合文化資產，太原路一帶指定留設騎樓，並維持建物風貌樣式，配合留設廣場式開放空間。

（四） 防災、救災空間構想

依據臺北市政府消防局以及大同區各生活圈特性，彙整大同區之防災公園、優先安置學校與緊急避難處所，詳圖 18。

大同-2 及大同-3 更新地區，目前無鄰近的防災及救災空間，建議優先開闢開放公共設施，並做為緊急避難處所，以增強大同區災害韌性能力。

（五） 其他構想

1. 特殊規範

針對大同-1 更新地區，配合孔廟及大龍峒文化景觀廊帶，指定作為整建維護策略地區，配合文化活動延續建築立面設計，應另案訂定更新計畫及設計準則。

針對大同-3 更新地區內迪化街二段兩側街廓，配合保留現有巷道及清代建築型態，另案訂定更新計畫及設計準則。

針對大同-9 更新地區，配合西區門戶計畫商業動能及後火車站、華陰街等商圈發展，依太原街舊有建築立面型態，另案訂定更新計畫，並提供商圈發展遊逛休憩空間。

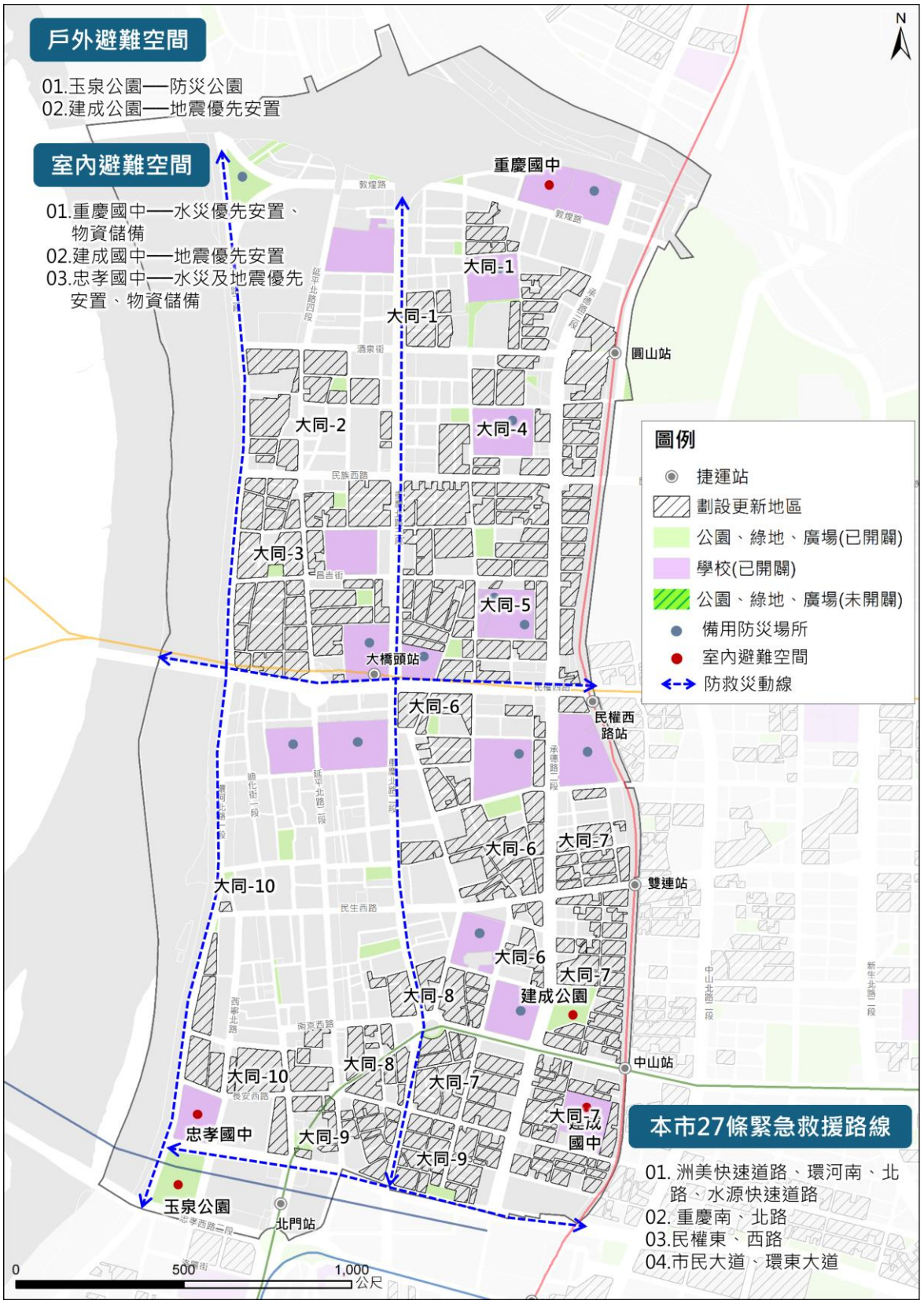

圖18 大同區防災避難據點分布圖

四、 中山區更新地區實質再發展構想

（一） 土地利用計畫構想

中山區範圍橫跨基隆河，從最北側大直、圓山，一路往南延伸至中山、雙連、忠孝復興以及南京復興周邊，最南側為市民大道。整體商業發展概況，鄰近臺北車站之區域，為較早開發的臺北城區，以中山北路貫穿此區，中山北路沿街多為銀行、精品店與飯店，是臺北市最具代表性的南北軸線。捷運中山、雙連周邊南西商圈，除了既有百貨公司外，心中山線形公園帶動人潮以及路線型商業型態。

考量未來人口發展趨勢及都市發展潛力，集合既有淡水信義線、中和新蘆線、松山新店線及文湖線等捷運路網的便利性，搭配社會住宅、公辦都更計畫等重大建設，透過劃定更新地區並訂定更新計畫，吸引未來民間投資之都市更新事業可協助建構更宜居、更完善的商業及產業支援設施。

後續將針對大直站、南京復興站、中山國中站及行天宮站周邊地區、雙連站、中山站、市民大道鐵路地下化軸帶等地區，研擬以下「中山區都市更新計畫行政指導原則」，作為後續都市更新事業計畫之指導方針，詳圖 19。

1. 配合大眾運輸系統導向發展，串聯捷運場站及學校、醫院、社會住宅等重要生活場域，建構連續性人本交通環境與綠色運輸接駁之生活場域（公共運輸轉乘空間、公車停等站、自行車租賃等）；結合地區文化藝術、商業核心軸帶，改善並提升住居環境。
2. 指定復興北路、松江路、南京東路等重要路線留設騎樓，強化路線型商業機能服務及整體步行環境改善計畫，提升次要道路之住居品質。
3. 延續市民大道沿線發展居住及支援性之產業活動，留設廣場式開放空間，形塑本市貫穿東西之重要綠色廊道。
4. 延續心中山線形公園之友善人行環境，周邊更新地區配合建置騎樓、無遮簷人行道或開放空間，強化路線型商業機能服務。
5. 藉由土地變更、都市更新等回饋機制，以及機關用地、公有閒置土地等再利用計畫，補足地區公益及產業升級設施需求，提供社會住宅、銀髮族就業服務、公辦民營托嬰中心、庇護工場、創意產業支援設施、公園綠地及開放空間，引導地區再生。

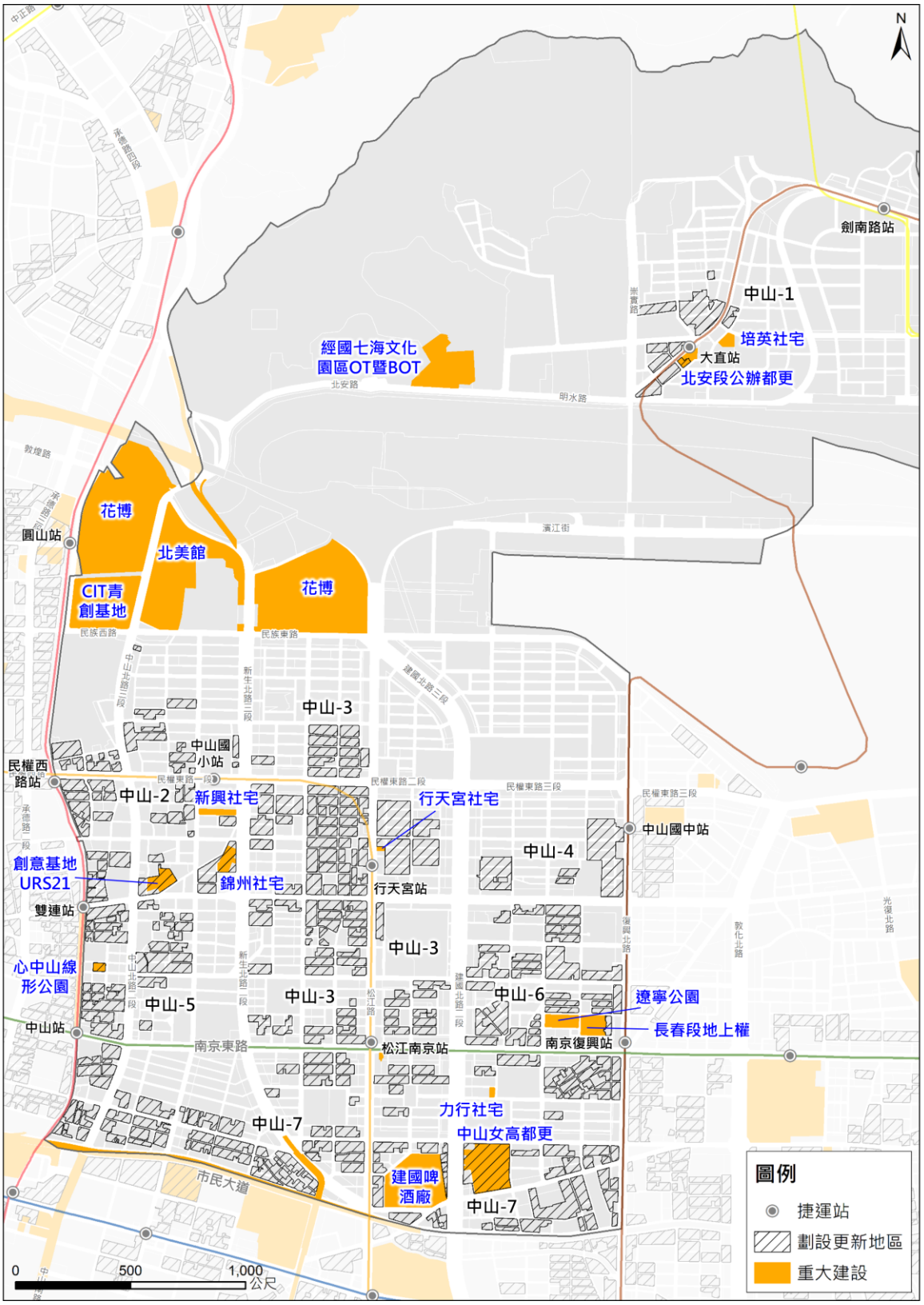

圖19 中山區重大建設分布圖

（二） 公共設施改善計畫構想

中山區都市計畫總面積為 1,368.21 公頃，公共設施用地面積約為 497.66 公頃，佔中山區都市計畫總面積土地約 50.14%。其中，公園用地面積為 75.71 公頃，佔公共設施用地面積約 15.21%，開闢率達 99.86%；綠地用地面積為 3.89 公頃，佔公共設施用地面積約 0.78%，開闢率達 100%；廣場用地面積為 0.46 公頃，佔公共設施用地面積約 0.09%，開闢率達 100%；學校用地面積為 49.17 公頃，佔公共設施用地面積約 9.88%，開闢率達99.96%。各項公共設施開闢情況良好。公共設施分布詳圖20。

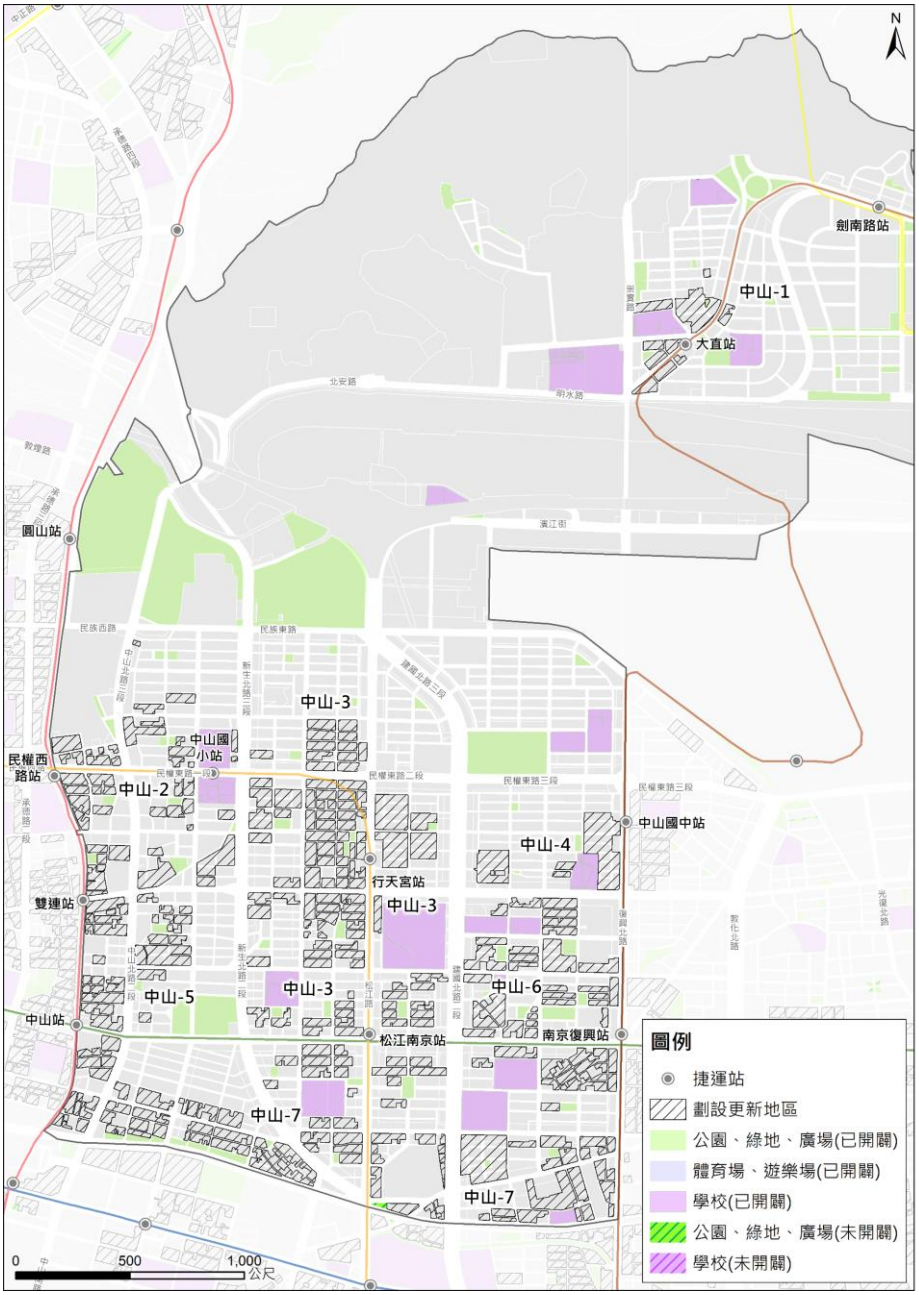

圖20 中山區公共設施分布圖

相關資料係參考本府 110 年 11 月 18 日府都規字第 11030912831 號公告發布實施「臺北市中山區都市計畫通盤檢討（細部計畫）案（第一階段）」內容及本計畫彙整。

1. 更新地區周邊未開闢公共設施

中山區 7 處更新地區周邊，目前尚無未開闢公共設施。

2. 公益及產業升級設施

中山區以基隆河為界，分為南北兩區，基隆河以南的中山區為早期都市發展繁盛地區，商業區面積廣，新生高架道路以西多為商業區，沿街式商業區為民權東路、民生東路、南京東路、長春路等東西向道路和長安東路、復興北路、松江路、吉林路等南北向道路；基隆河北側為地區服務型的商業區及娛樂區，另有大規模機關用地。

中山區現況有以南京西路為中心發展的南西商圈，往北為晴光商圈及沿中山北路為中心向東西兩側發展的中山北路商圈，基隆河以北則以美麗華百貨為中心的大直商圈。

中山區公共設施開闢率高，且周邊有豐富河濱公園、保護區、風景區等。有關中山區更新地區協助優先提供之各類型公益及產業升級設施，詳表 4。

表4 中山區更新地區優先提供公益及產業升級設施表

更新地區	產業升級類		家庭照護類		大眾運輸類		社會住宅
	產業支援設施	產學合作護設施	高齡照護設施	幼齡照護設施	運輸場站連通設施	共享運具設施	
中山-1				◎		◎	◎
中山-2		◎	◎	◎		◎	◎
中山-3			◎	◎		◎	◎
中山-4		◎	◎	◎	◎	◎	◎
中山-5	◎		◎	◎		◎	◎
中山-6		◎	◎			◎	◎
中山-7	◎	◎	◎			◎	◎

註：本表為指導性原則，公益及產業升級設施項目之實際需求應依本府定期發布為準。

(1). 產業升級類

針對中山-2 更新地區（鄰近大同大學）、中山-4 更新地區（鄰近臺北大學臺北校區）、中山-6 及中山-7 更新地區（鄰近中山女子高級中學），建議提供產業支援設施或產學合作設施，促進產學創新合作。

(2). 家庭照護類

依據 112 年人口統計資料，中山區各里 65 歲（含）以上之高齡人口，合計約 4.99 萬人，佔中山區總人口比例約 23.08%。區內高齡人口密度最高者為龍洲里（179.95 人/公頃）、晴光里（114.91 人/公頃）及行政里（105.10 人/公頃），詳圖 21。另中山區各里 4 歲（含）以下之幼齡人口，合計約 7,002 人，佔中山區總人口比例約 3.24%；區內 4 歲以下幼齡人口密度最高者，分別為晴光里（18.01 人/公頃）、龍洲里（17.76 人/公頃）及新喜里（15 人/公頃），詳圖 22。高幼齡人口分布密集地區，建議提供高齡及幼齡照護等社福設施。

針對中山-2、中山-3、中山-4、中山-5、中山-6、中山-7 更新地區等高齡人口分布密集地區，建議提供社區式長照機構。針對中山-1、中山-2、中山-3、中山-4 及中山-5 更新地區等幼齡人口分布密集地區，建議提供公辦民營托嬰中心，需設置於 1 樓完整空間及獨立出入口。以及幼兒園，最小設置面積為 928 平方公尺。

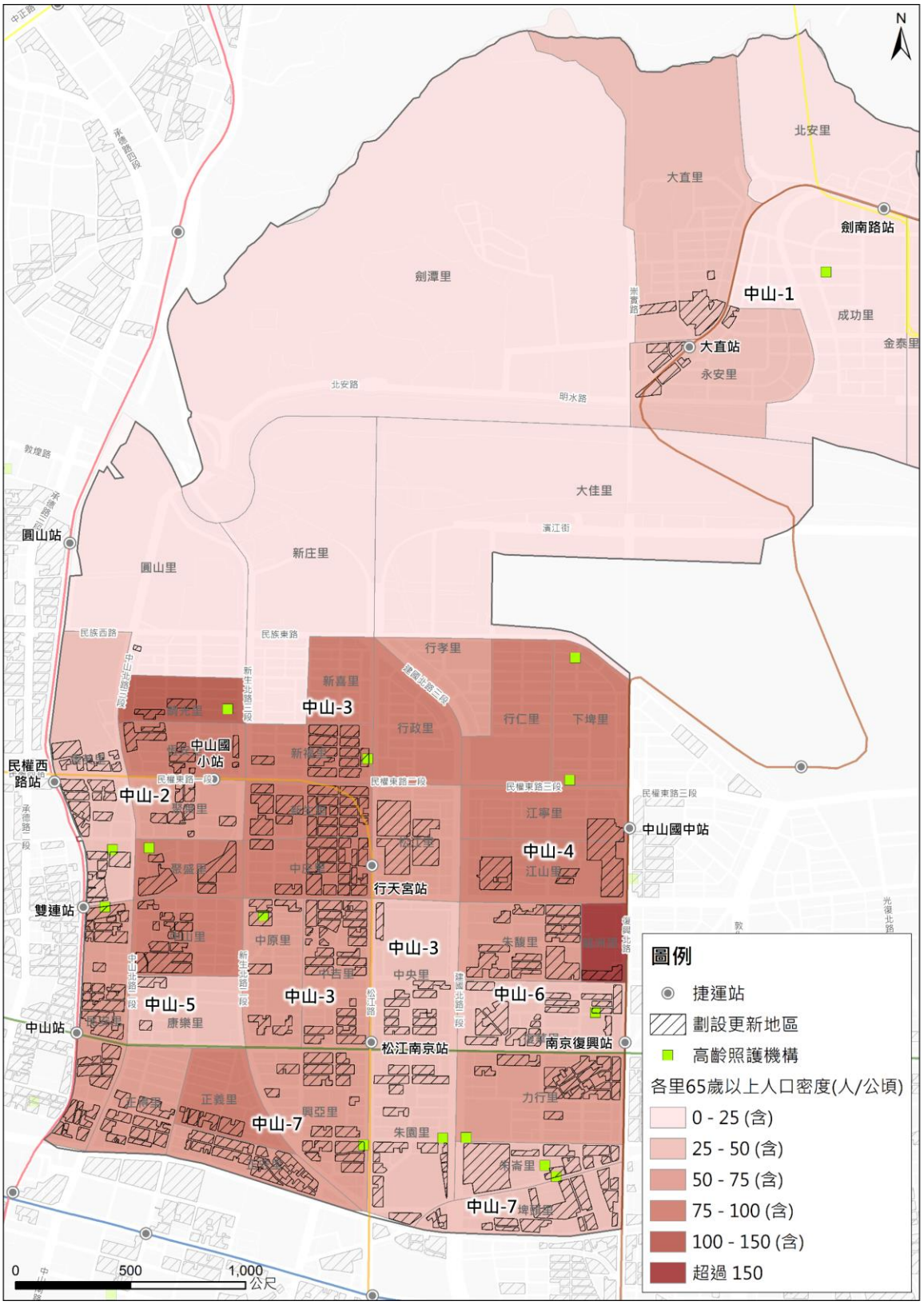

圖21 中山區高齡人口分布圖

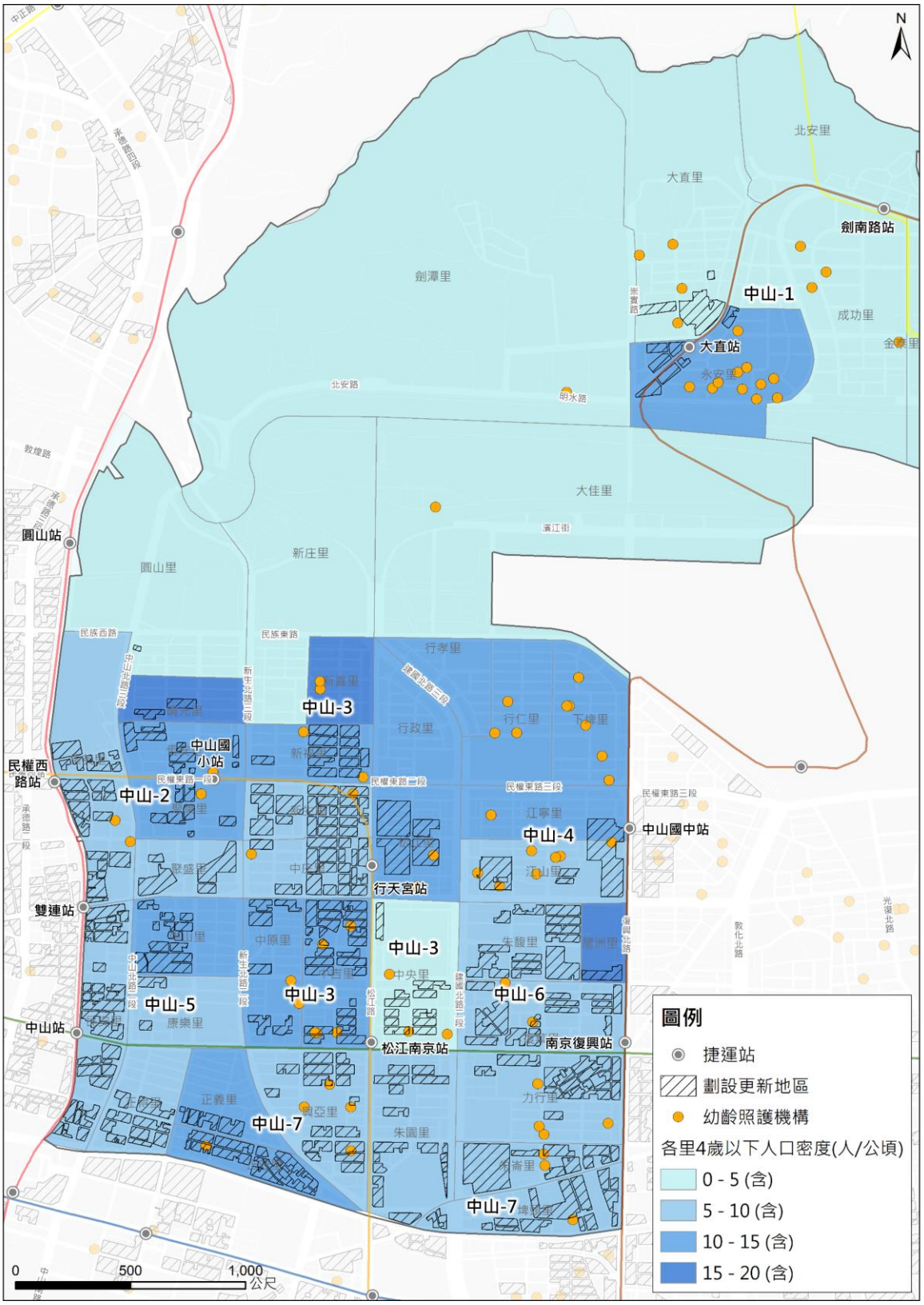

圖22 中山區幼齡人口分布圖

(3). 大眾運輸類

中山區之文湖線系統中山國中站為單一出入口，出入受到既有動線所限制；為配合大眾運輸導向發展，規劃友善人行空間，並提高捷運設施之可及性，建議中山-4 之更新地區及其周邊未來民間申請自行劃定之更新單元，於鄰近捷運場站周邊規劃供不特定公眾使用之基地內通道、開放空間或空橋連結。另建議各更新地區可增設共享運具設施如 Youbike 微笑單車。

(4). 社會住宅

配合本府全方位社會住宅政策，建議於各更新地區優先提供社會住宅空間。

（三） 交通運輸系統構想

1. 道路、大眾運輸、自行車系統現況

中山區道路系統依道路路網分布型態及功能分類，分為高速公路、快速道路、主要道路及次要道路等四種層級。中山高速公路（國道一號）行經中山區，可由圓山交流道與平面道路銜接，通往桃園或基隆等地。快速道路市民大道高架道路行經中山區南側，為臺北都會區重要的東西向交通幹道；南北向快速道路包括新生高架道路及建國高架道路，縮短市中心交通行車時間。主要道路包含東西向民族東西路，民權東西路，民生東西路，南京東西路，市民大道（平面段），明水路，樂群一路;南北向包括復興北路，建國北路，松江路，新生北路，中山北路，北安路。

中山區早期建置淡水線鐵路，在新闢北安路且完成臺北與內湖間陸路交通後，發展為捷運運輸場站，共有中和新蘆線、淡水信義線、文湖線、松山新店線等 4 條捷運線經過，共計 12 站（劍南路站、大直站、中山國中站、南京復興站、圓山站、民權西路站、雙連站、中山站、民權西路站、中山國小站、行天宮站及松江南京站）。另有尚於規劃評估階段之捷運東側南北向軌道系統 Y30 站。

區內捷運站點以田字型為主，平均分布於中山區，並以捷運文湖線自內湖經中山區通往大安區，中山區的綠色運輸搭配友善動線更顯重要。另區內 Youbike 微笑單車站點共 151 站，大多臨近主要道路或捷運站周邊，詳圖 23。

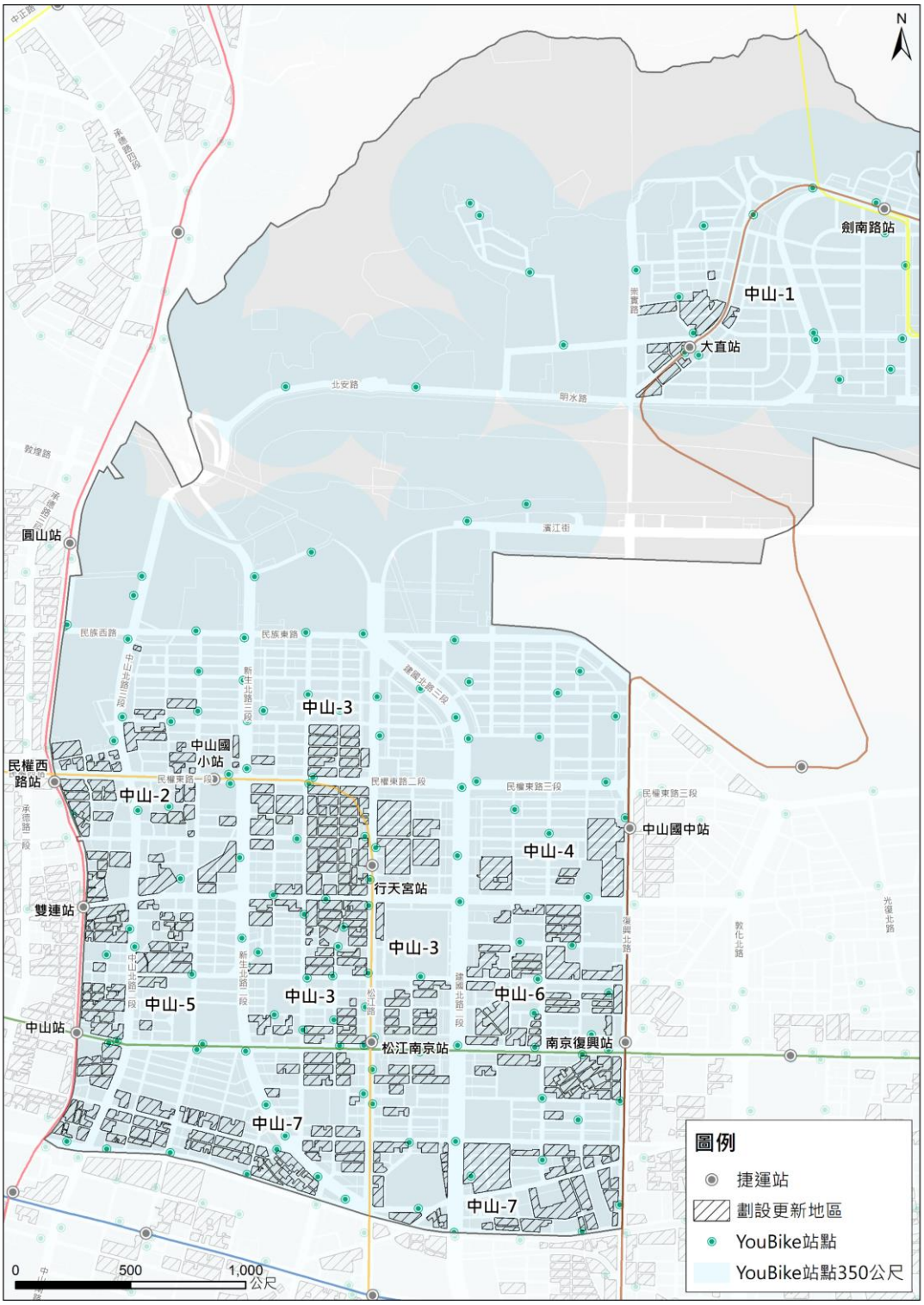

圖23 中山區 YouBike 微笑單車站點分布圖

2. 鏈結大眾運輸系統及空間規劃

鄰近中山區捷運站及長途客運站點之更新地區，應規劃友善人行空間，並留設廣場式開放空間。針對中山-3、中山-4 及中山-6 更新地區，指定復興北路、松江路、南京東路等重要路線留設騎樓，強化路線型商業機能服務，並針對次要道路步行環境改善住居品質。

（四） 防災、救災空間構想

依據臺北市政府消防局以及中山區各生活圈特性，彙整中山區之防災公園、優先安置學校與緊急避難處所，詳圖 24。

中山-3 更新地區屬災害潛勢地區，建議優先提供公共設施，並做為緊急避難處所，增強中山區災害韌性能力。

圖24 中山區防災避難據點分布圖

五、 松山區更新地區實質再發展構想

（一） 土地利用計畫構想

松山區，範圍內有以居住為主的民生社區，以及金融產業軸帶，位於復興南北路、敦化南路及南京東路兩側。

松山區內共有松山線、文湖線，交通便利，規劃中路線尚有捷運東環段及民生汐止線，未來期能透過市民大道沿線軸帶向東發展。

考量未來松山區人口發展趨勢及都市發展潛力，透過劃定更新地區並訂定更新計畫，以友善人行空間連接大眾運輸系統與商圈，透過重新檢視既有更新地區，吸引未來民間投資之都市更新事業協助建構更多元、更完善具人性尺度的住宅及商業空間結構，詳圖 25。

1. 市民大道沿線以發展延續性、支援性之居住及產業活動，為提供地區適宜商業機能之活動空間，強化路線型商業機能服務及整體步行環境改善計畫，形塑人本交通環境。
2. 針對松山區高幼齡人口分布密集地區，更新計畫內建議提供高齡及幼齡照護設施，提升土地使用機能。
3. 配合大眾運輸導向發展，針對場站重要出入口，規劃友善人行空間，連結周邊商業活動、開放空間及公共設施用地。
4. 依都市更新條例第 6 條規定劃定之更新地區，具有立即拆除危險之虞或弱勢且居住環境不佳之整宅及遷建住宅基地，配合地區發展策略，提供高齡及幼齡照護等社福設施，提升地區生活品質。
5. 延續信義計畫區商業空間規劃，重要商業廊帶留設騎樓與人行空間，加強地區導引與指標系統，引導地區人流，活絡地方商業氛圍，並配合留設公共開放空間。

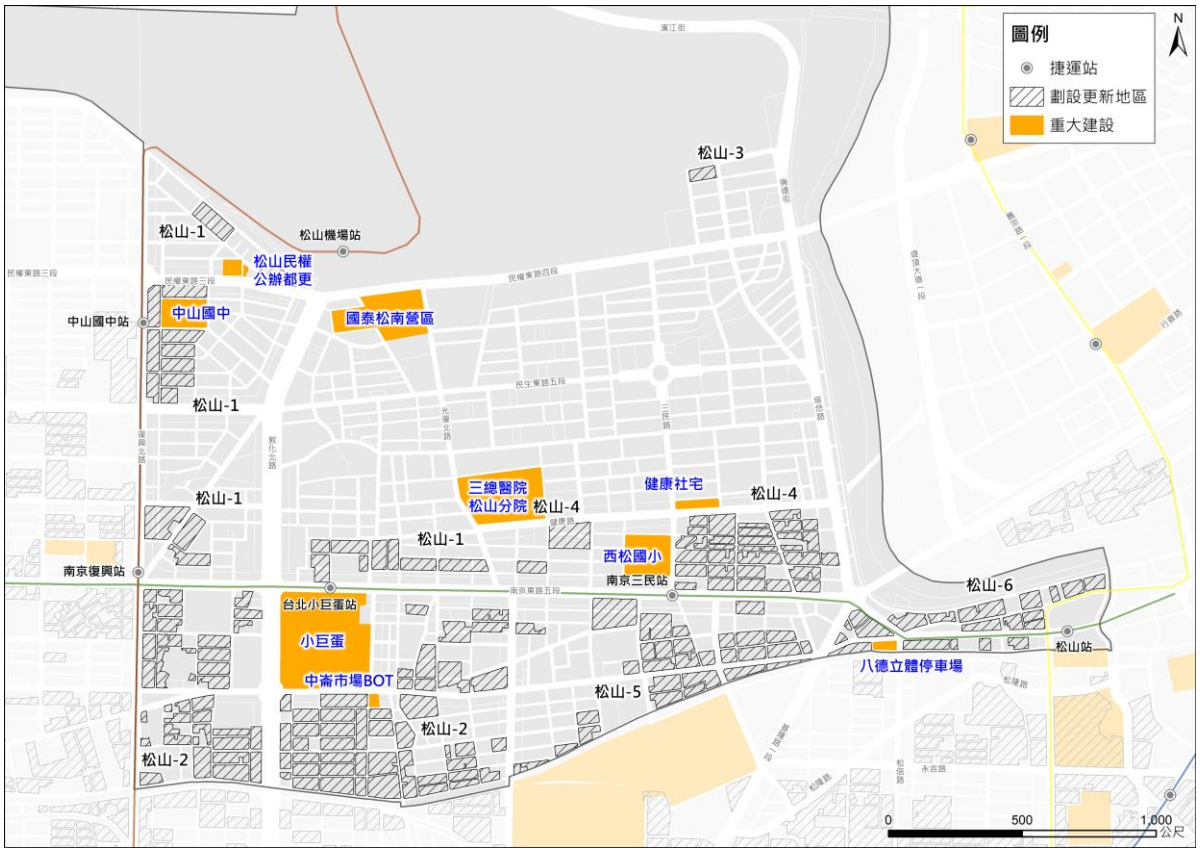

圖25 松山區重大建設分布圖

（二） 公共設施改善計畫構想

松山區都市計畫總面積為 928.78 公頃，公共設施用地面積約為 533.33 公頃，佔松山區都市計畫總面積土地約 57.43%。其中，公園用地（含公園用地兼廣場用地）面積為 18.87 公頃，佔公共設施用地面積約 3.54%，開闢率達 98.15%；綠地用地面積為 0.58 公頃，佔公共設施用地面積約 0.11%，開闢率達 100%；廣場用地面積為 0.17 公頃，佔公共設施用地面積約 0.03%，尚有 1 處未開闢廣場用地（現況為國泰營區），開闢率 52.94%。公共設施分布詳圖 26。

相關資料係參考本府 108 年 4 月 25 日府都規字第 10830178021 號公告實施「臺北市松山區都市計畫通盤檢討（細部計畫）案」內容及本計畫彙整。

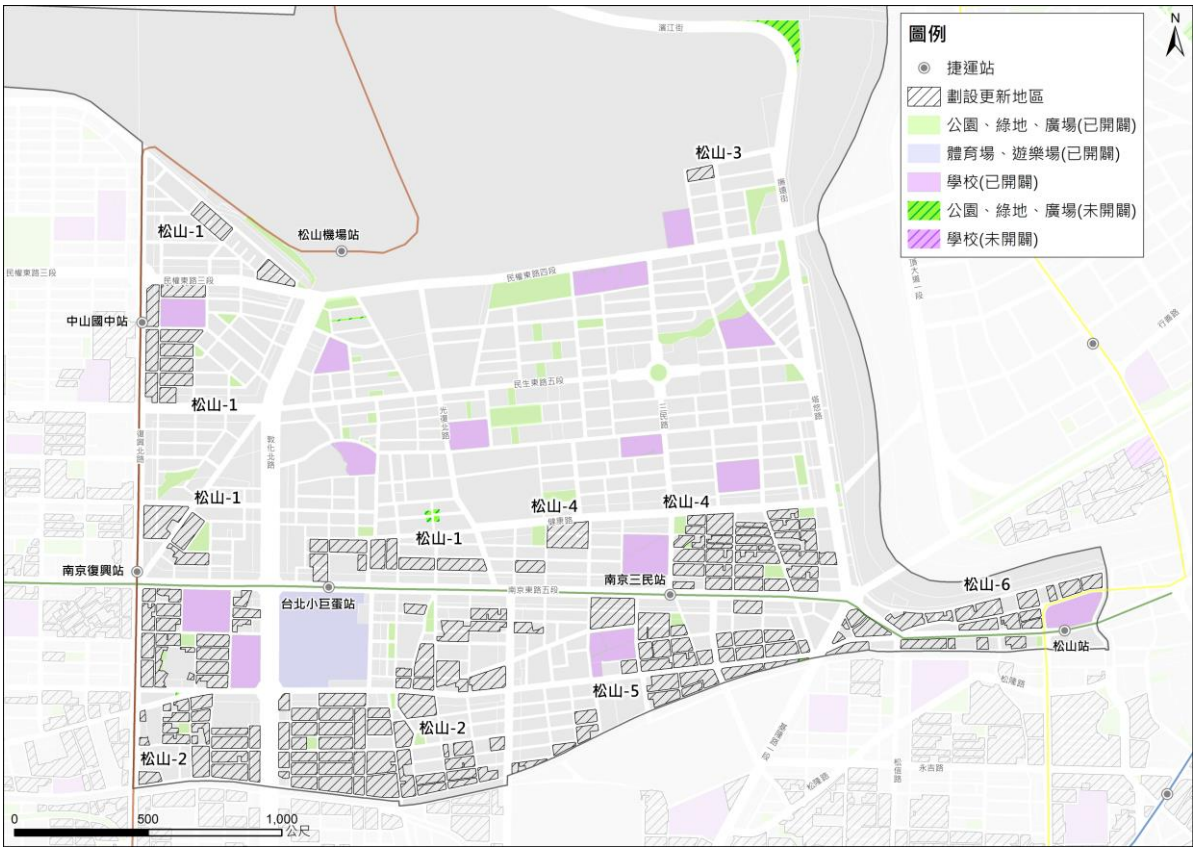

圖26 松山區公共設施分布圖

1. 更新地區周邊未開闢公共設施

松山-1 更新地區有未開闢之公園用地，餘 5 處更新地區周邊無未開闢公共設施。

2. 公益及產業升級設施

松山區為臺北市早期開發之建成區，都市計畫公共設施開闢情況良好，惟面對高齡化社會，需要更多高齡友善空間或長照空間。

松山區位於復興南北路、敦化南北路及南京東路之市中心重要產業發展軸帶上，且鄰近松山機場、捷運場站分布密集，具備人流、物流及資訊流等優勢，建議透過跨域整合，健全產業發展，提高區域競爭力。

配合大眾運輸導向發展理念，重要商業軸帶，指定留設騎樓，提升本區商圈消費適宜性，並形塑人本交通，強化生活與商業服務結合。有關松山區更新地區協助優先提供之各類型公益及產業升級設施，詳表 5。

表5 松山區更新地區優先提供公益及產業升級設施表

更新地區	產業升級類		家庭照護類		大眾運輸類		社會住宅
	產業支援設施	產學合作護設施	高齡照護設施	幼齡照護設施	運輸場站連通設施	共享運具設施	
松山-1	◎	◎	◎	◎		◎	◎
松山-2	◎	◎	◎	◎		◎	◎
松山-3						◎	◎
松山-4			◎	◎		◎	◎
松山-5			◎	◎		◎	◎
松山-6	◎		◎			◎	◎

註：本表為指導性原則，公益及產業升級設施項目之實際需求應依本府定期發布為準。

(1). 產業升級類

針對松山-1、松山-2 更新地區（鄰近育達高級商業家事職業學校），建議提供產業支援設施，以促進產學創新合作。

另針對松山-6 更新地區（鄰近松山火車站及饒河街夜市），建議提供產業支援設施空間，並以低樓層且有獨立出入口為主。

(2). 家庭照護類

依據 112 年人口統計資料，松山區各里 65 歲（含）以上之高齡人口，合計約 4.47 萬人，佔松山區總人口比例約 23.11%。區內高齡人口密度最高者為富泰里（184.8 人/公頃）、自強里（138.87 人/公頃）及吉仁里（137.94 人/公頃），詳圖 27。另松山區各里 4 歲（含）以下之幼齡人口，合計約 6,272 人，佔松山區總人口比例約 3.24%；區內 4 歲以下幼齡人口密度最高者，分別為復源里（28.16 人/公頃）、吉仁里（27.59 人/公頃）及富泰里（25.05 人/公頃），詳圖 28。

針對松山-1、松山-2、松山-4、松山-5、松山-6 更新地區等高齡人口分布密集地區，建議提供社區式長照機構。針對松山-1、松山-2、松山-4、松山-5 更新地區等幼齡人口分布密集地區，建議提供公辦民營托嬰中心，需設置於 1 樓完整空間及獨立出入口，面積不小於 430 平方公尺。

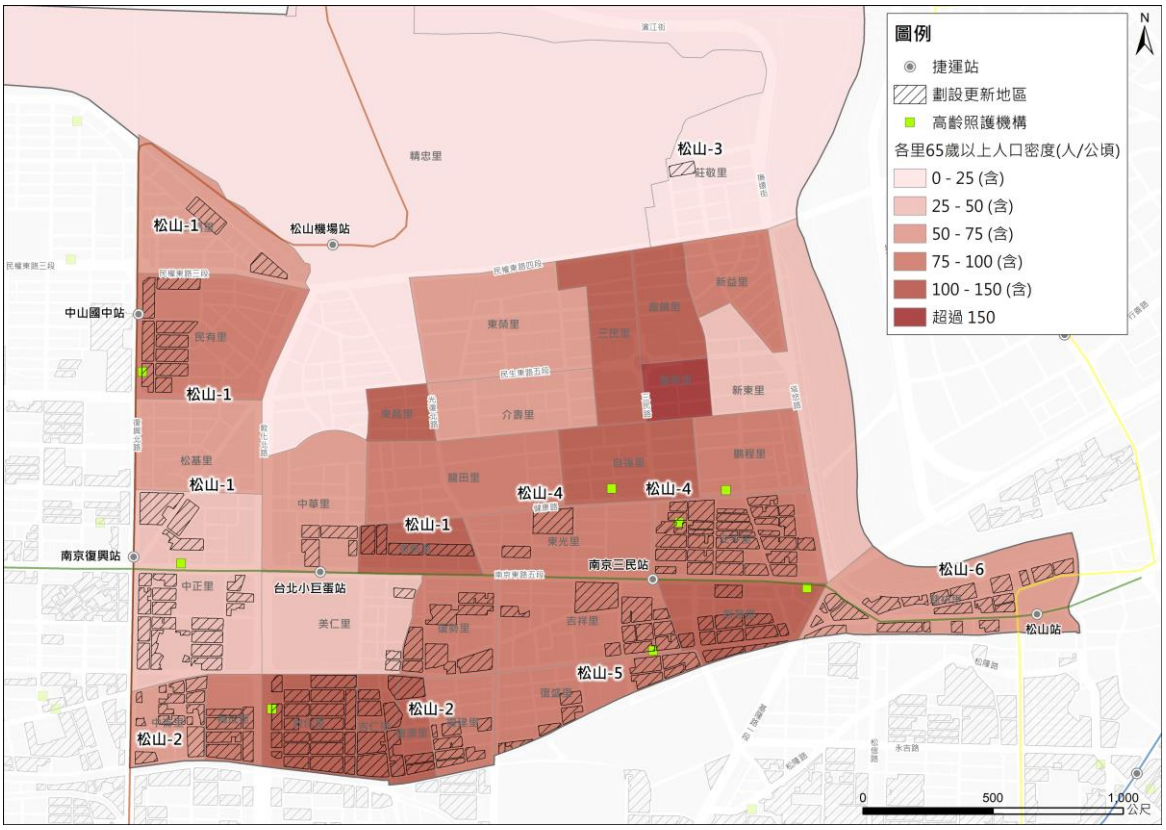

圖27 松山區高齡人口分布圖

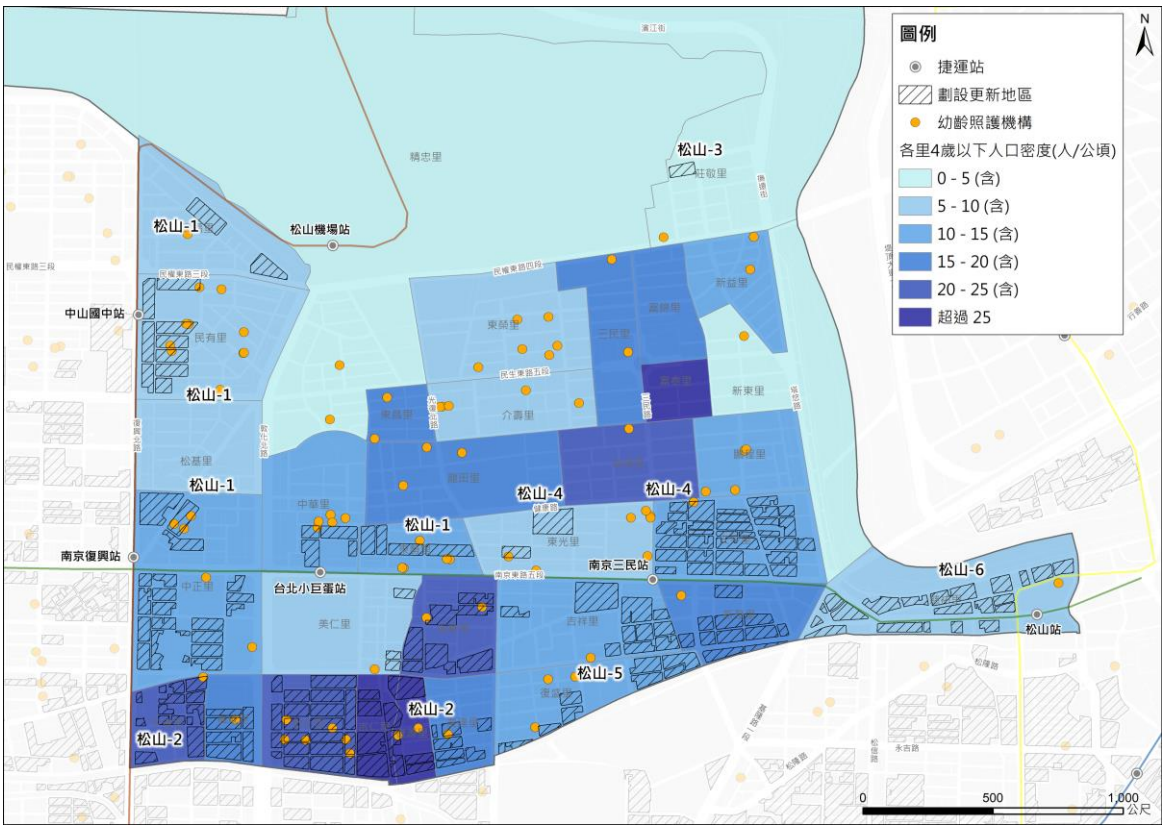

圖28 松山區幼齡人口分布圖

(3). 大眾運輸類

為配合大眾運輸導向發展，規劃友善人行空間，除提高捷運設施之可及性外，亦可透過共享運具接駁擴大可及範圍，建議各更新地區及其周邊未來民間申請自行劃定之更新單元，於鄰近捷運場站周邊提供共享運具設置空間。

(4). 社會住宅

為照顧弱勢族群之居住權益，除松山-3 更新地區範圍含「民生東路整建住宅基地」應優先提供公共住宅外，配合本府全方位公共住宅政策，建議於各更新地區優先提供公共住宅空間。

（三） 交通運輸系統構想

1. 道路、大眾運輸、自行車系統現況

松山區道路系統依道路路網分布型態及功能分類，可分為主要道路及次要道路等 2 種層級。行經松山區東南側通過的環東大道屬快速道路，為臺北都會區重要的東西向交通幹道。

松山區位於本市市中心地區，公車與捷運等大眾運輸服務相當便捷，區內捷運運輸場站共計 6 站（南京復興站、松山站、南京三民站、台北小巨蛋站、中山國中站及松山機場站）。另區內 Youbike 微笑單車站點共 81 站，主要分布於捷運沿線地區，詳圖 29。

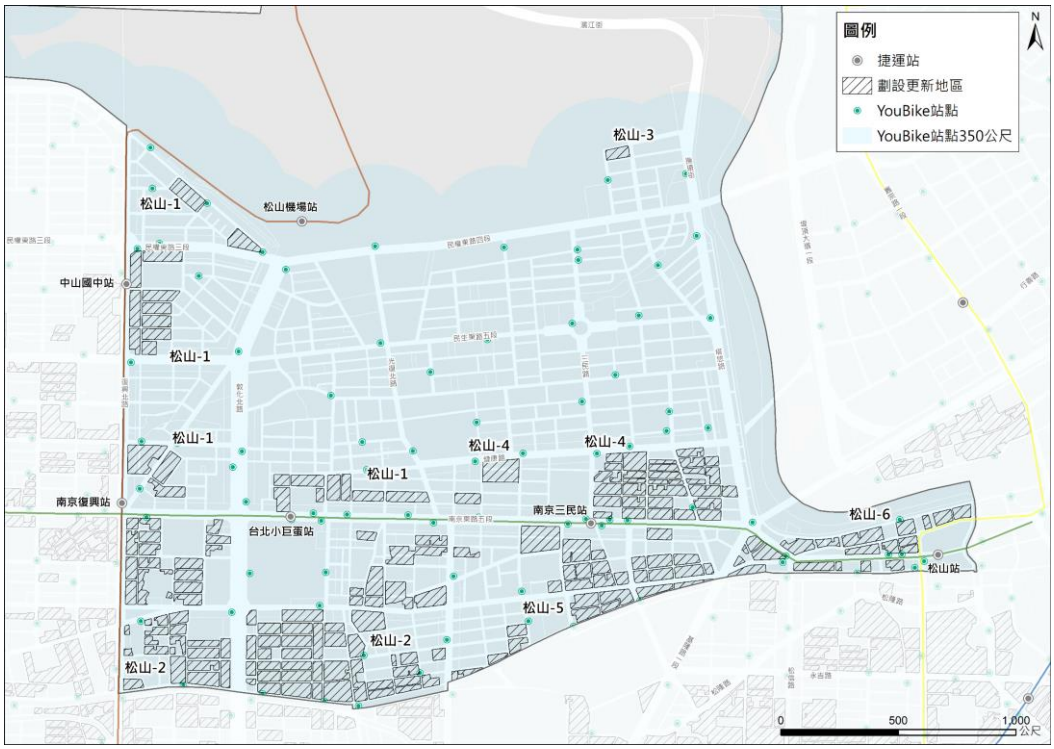

圖29 松山區 YouBike 微笑單車站點分布圖

2. 鏈結大眾運輸系統及空間規劃

鄰近松山區捷運站點及長途客運站點之更新地區，應整合串連周邊各類開放空間、既有騎樓空間、人行步道、公園或綠地銜接使用為原則。

針對松山-2 及松山-5 更新地區，市民大道沿線以發展延續性、支援性之居住及產業活動，為提供地區適宜商業機能之活動空間，重要路段留設騎樓，強化路線型商業機能服務及整體步行環境改善計畫。

針對松山-1 及松山-4 更新地區，人行系統應配合大眾運輸站點、鄰近開放空間及公共設施用地型態，結合鄰地發展與道路兩側人行道進行規劃，提供連續性舒適安全街區空間。

（四） 防災、救災空間構想

依據臺北市政府消防局以及松山區各生活圈特性，彙整松山區之防災公園、優先安置學校與緊急避難處所，詳圖 30。

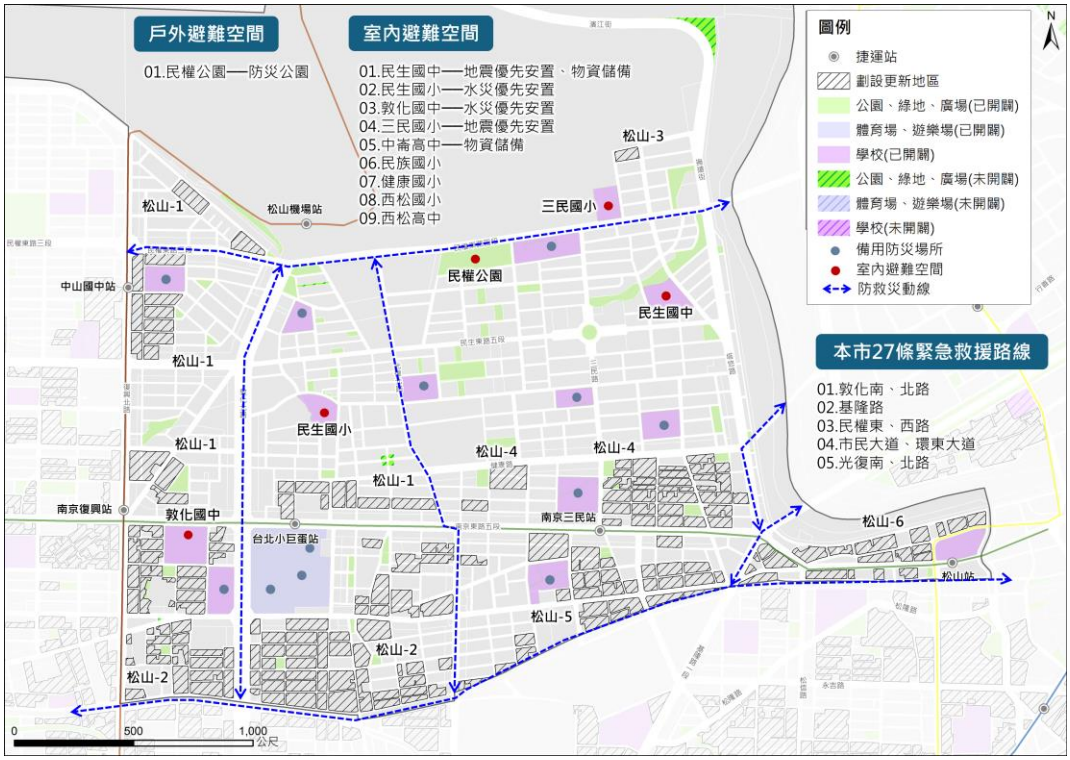

圖30 松山區防災避難據點分布圖

（五） 其他構想

1. 產業發展構想

延續松山-2 更新地區市民大道沿線發展支援性之產業活動，松山-1 更新地區南京復興站周邊，留設開放式廣場空間及退縮留設人行空間，強化路線型商業機能服務及整體步行環境改善計畫。

六、 信義區更新地區實質再發展構想

（一） 土地利用計畫構想

信義區為本市金融經濟以及消費娛樂之核心，尤其信義計畫區為發展核心，國父紀念館生活圈、松山車站生活圈商業氛圍濃厚；松德生活圈與吳興生活圈多為一般零售商業及住宅。

考量未來信義區人口結構變遷趨勢及都市發展潛力，配合東側南北向軌道運輸系統、捷運信義線東延段，廣慈博愛院社會住宅、六張犁社會住宅以及兒童福利中心 A1 基地公辦都更案等重大建設，透過劃定更新地區並訂定更新計畫，引導地區產業能量凝聚，展延信義計畫區商業動能，提供更多高幼齡照護空間，改善地區公共設施服務機能以及人本交通，形塑兼顧商業發展以及居住生活的地區。

依據信義區未來發展定位，研擬「信義區都市更新計畫行政指導原則」，作為後續都市更新事業計畫之指導方針，詳圖 31。

1. 延續信義計畫區商業空間，重要商業廊帶留設騎樓、人行空間與公共空間，加強地區導引與指標系統，建置友善人行環境，活絡地方商業氛圍。
2. 配合大眾運輸導向發展，針對捷運場站重要出入口與節點，規劃友善人行空間、街角廣場並留設廣場式開放空間，提高人行動線舒適性。
3. 針對信義區高齡人口分布密集地區，更新計畫內建議提供高齡照護及社區活動設施與空間，同時回應未來地區人口結構變遷之空間需求。
4. 藉由土地變更、都市更新等回饋機制，以及機關用地、公有閒置土地等再利用計畫，提供社會住宅、公園綠地及開放空間。
5. 透過都市設計原則，規範建築基地開放空間之區位、形式、綠化、保水、人行環境等內容，提供優質開放空間。

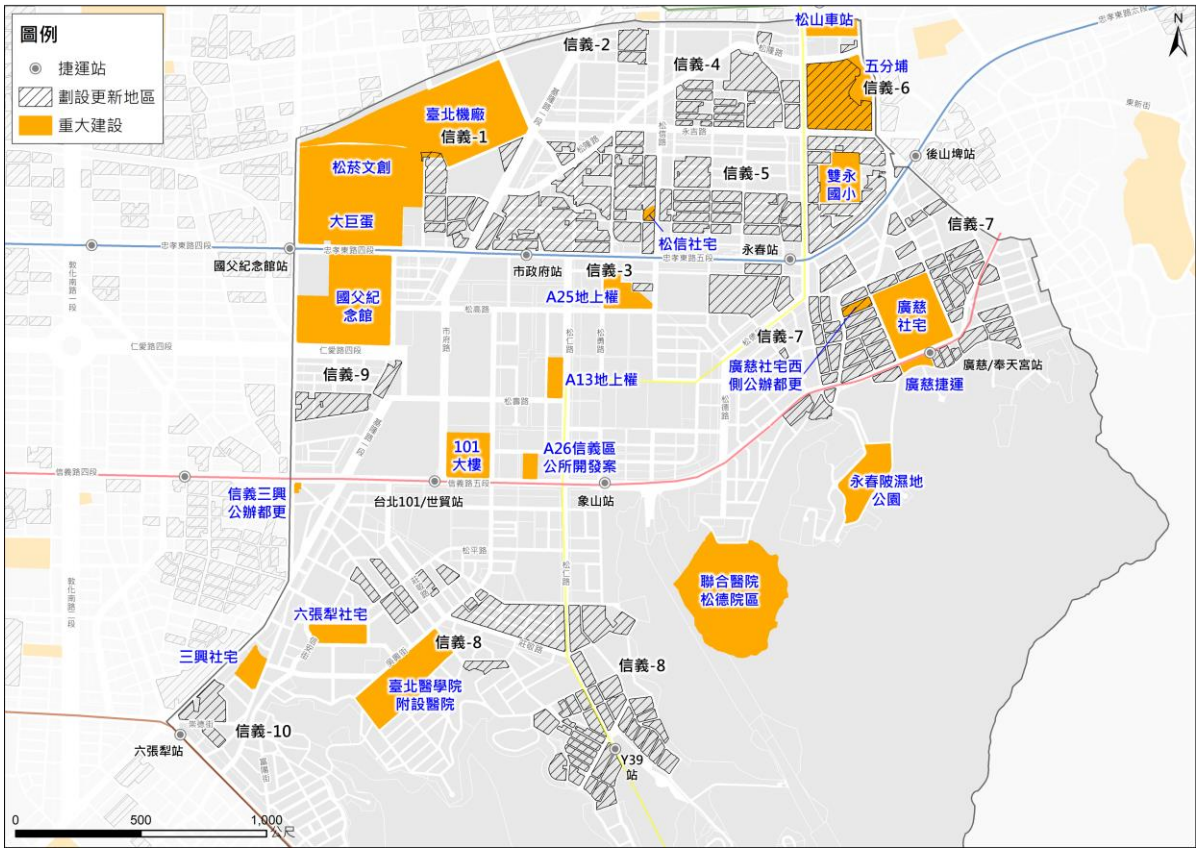

圖31 信義區重大建設分布圖

（二） 公共設施改善計畫構想

信義區都市計畫總面積為 1,120.77 公頃，公共設施用地面積約為 373.39 公頃，佔信義區都市計畫總面積土地約 33.32%。其中，公園用地面積為 44.39 公頃，佔公共設施用地面積約 11.89%，公園用地 5 處未開闢，開闢率 98.05%；綠地用地面積為 4.26 公頃，佔公共設施用地面積約 1.14%，綠地用地 2 處未開闢，開闢率 98.09%；廣場用地面積為 8.69 公頃，佔公共設施用地面積約 2.33%，廣場用地現況大多已開闢。公共設施分布詳圖 32。

相關資料係參考本府 112 年 5 月 31 日府都規字第 11230267751 號公告發布實施「臺北市信義區都市計畫通盤檢討（細部計畫）案（第一階段）」及本計畫彙整。

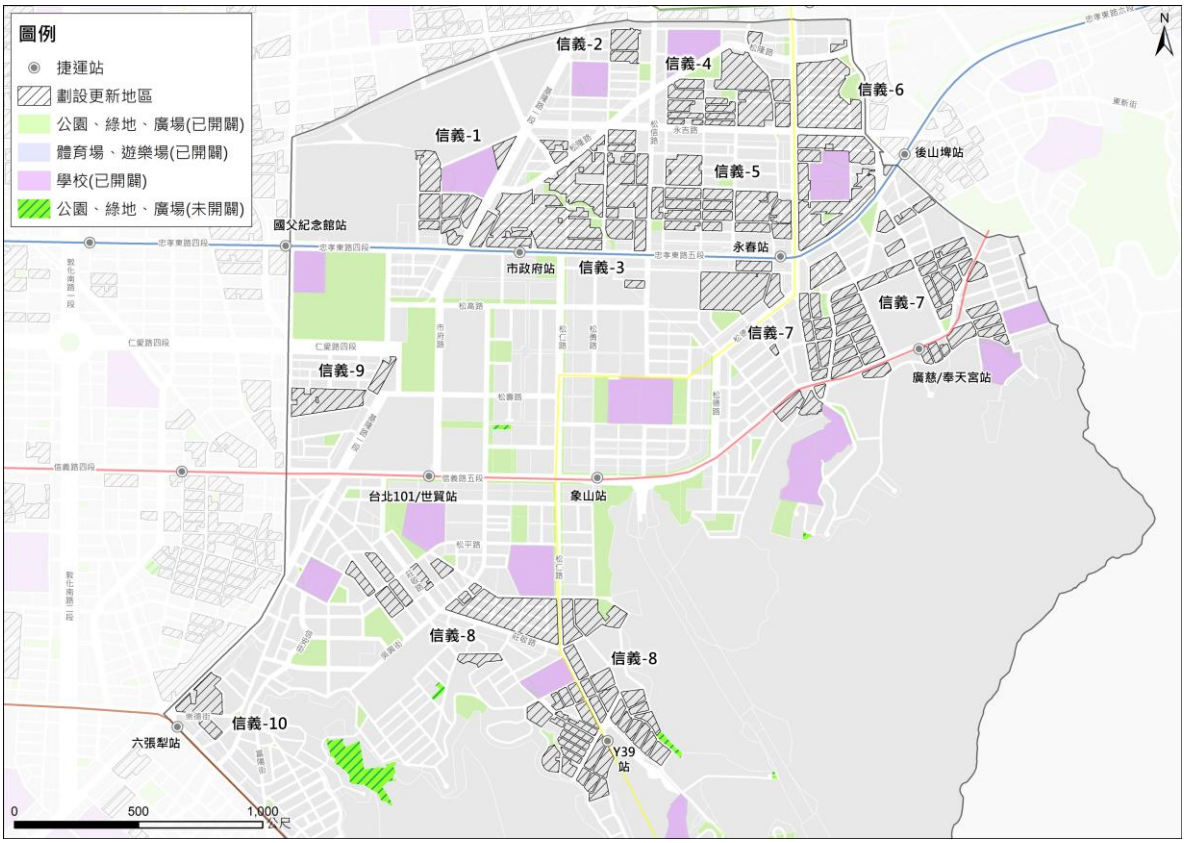

圖32 信義區公共設施分布圖

1. 更新地區周邊未開闢公共設施

信義區除信義-8 更新地區周邊有 1 處未開闢公園外，餘 8 處更新地區周邊無未開闢公共設施。

2. 公益及產業升級設施

信義區自 1990 年代後期信義計畫區發展成型後，成為臺北市金融與商業發展核心，產業經濟活動十分繁盛；除信義計畫區外，本區亦有早期已形成之地區型商業廊帶，如信義-1、信義-3、信義-4、信義-5 及信義-6 等區域雖有延續部分信義計畫區之商業能量，惟近年來信義區產業發展策略多以信義計畫區為主，較少對其他區域商業發展有所挹注。

信義區公共設施開闢率高，近年陸續提供之公共設施，已逐步增加高齡幼童照護空間，惟數量仍顯不足，故未來更新地區公益及產業升級設施如何因應高齡化趨勢所需，則為本區土地利用之重要議題。有關信義區更新地區協助優先提供之各類型公益及產業升級設施，詳表 6。

表6 信義區更新地區優先提供公益及產業升級設施表

更新地區	產業升級類		家庭照護類		大眾運輸類		社會住宅
	產業支援設施	產學合作護設施	高齡照護設施	幼齡照護設施	運輸場站連通設施	共享運具設施	
信義-1	◎				◎	◎	◎
信義-2			◎			◎	◎
信義-3	◎		◎			◎	◎
信義-4	◎		◎			◎	◎
信義-5	◎		◎	◎		◎	◎
信義-6	◎		◎		◎	◎	◎
信義-7			◎	◎	◎	◎	◎
信義-8		◎	◎		◎	◎	◎
信義-9			◎			◎	◎
信義-10			◎			◎	◎

註：本表為指導性原則，公益及產業升級設施項目之實際需求應依本府定期發布為準。

(1). 產業升級類

針對信義-8 更新地區（鄰近臺北醫學大學），建議提供產業支援設施或產學合作設施，以促進產學創新合作。

(2). 家庭照護類

依據 112 年人口統計資料，信義區各里 65 歲（含）以上之高齡人口，合計約 4.94 萬人，佔信義區總人口比例約 23.91%。區內高齡人口密度最高者為四維里（224.54 人/公頃）、國業里（170.91 人/公頃）及正和里（149.46 人/公頃），詳圖 33。另信義區各里 4 歲（含）以下之幼齡人口，合計約 6,628 人，佔信義區總人口比例約 3.21%；區內 4 歲以下幼齡人口密度最高者，分別為國業里（31.87 人/公頃）、四維里（29.27 人/公頃）及五全里（19.38 人/公頃），詳圖 34。

針對信義-2、信義-3、信義-4、信義-5、信義-6、信義-7、信義-8、信義-9 及信義-10 更新地區等高齡人口分布密集地區，建議提供社區式長照機構。針對信義-5 及信義-7 更新地區等幼齡人口分布密集地區，建議提供幼齡照護等社福設施。

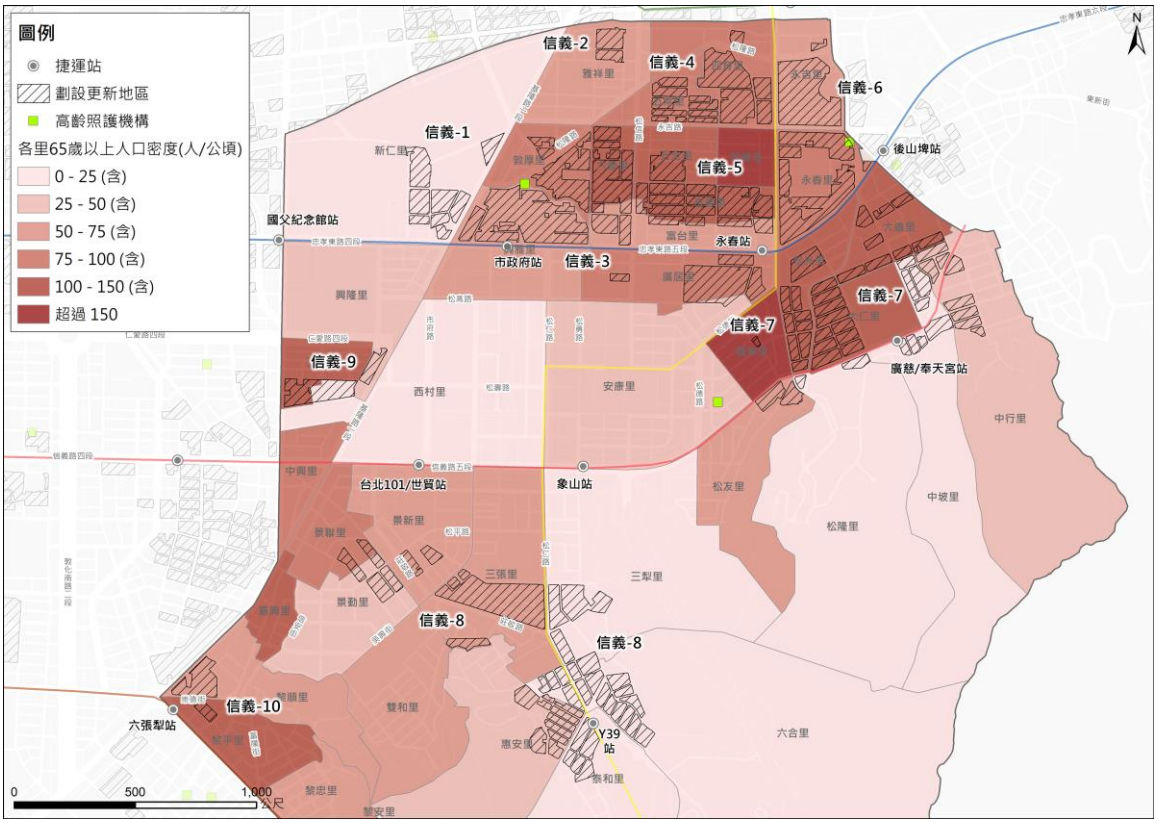

圖33 信義區高齡人口分布圖

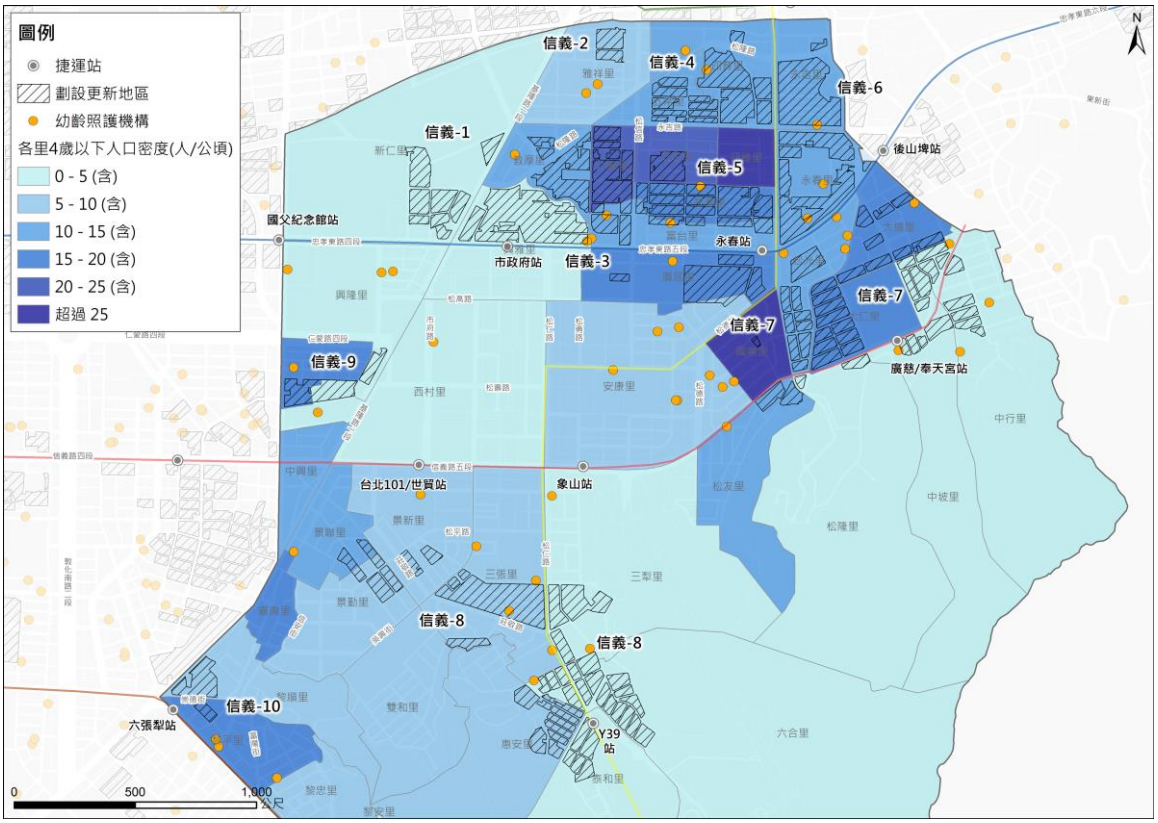

圖34 信義區幼齡人口分布圖

(3). 大眾運輸類

信義區之捷運文湖線系統為單邊出入口設計，出入受到既有動線所限制，為配合大眾運輸導向發展，規劃友善人行空間，並提高捷運設施之可及性；建議信義-1、信義-6、信義-7、信義-8 之更新地區及其周邊未來民間申請自行劃定之更新單元，於鄰近捷運場站周邊規劃供不特定公眾使用之基地內通道、開放空間或空橋連結。

另建議各更新地區可增設共享運具設施如 Youbike 微笑單車。

(4). 社會住宅

為照顧弱勢族群之居住權益，除信義-8 及信義-9 更新地區範圍含「吳興街二期、基隆路」等整建住宅基地及信義-3、信義-4、信義-5 及信義-6 更新地區範圍含「信義區永吉段 1、3 小段、虎林段 1、4 小段、雅祥段 2 小段」等遷建住宅基地應優先提供社會住宅外，建議於各更新地區優先提供社會住宅空間。

（三） 交通運輸系統構想

1. 道路、大眾運輸、自行車系統現況

信義區道路系統依道路路網分布型態及功能分類，可分為高速公路、快速道路、主要道路及次要道路共四種層級。沿信義區北緣通過的市民大道屬快速道路，為聯結臺北市東西向通行之重要幹道；另南北向之基隆高架道路則與松山區連通、信義快速道路則與文山區接壤。

區內捷運站點以東西向為主，分別有文湖線、淡水信義線、板南線 3 條營運中路線經過，共計 8 站（國父紀念館站、市政府站、永春站、後山埤站、101/世貿站、象山站、六張犁站、麟光站）。另施工中的捷運信義線東延段廣慈/奉天宮站與尚於規劃設計階段之捷運東側南北向軌道系統 Y36 站、Y37 站、Y38 站及 Y39 站。

未來東側南北向軌道運輸系統之建置，將強化本市東側內湖、松山、信義、文山等行政區之連結性；信義線東延段廣慈/奉天宮場站將配合廣慈博愛園區整體開發計畫，補充地區公共服務機能。另區內 Youbike 微笑單車站點共 107 站，大多臨近捷運站、公車站、公園與信義計畫區，詳圖 35。

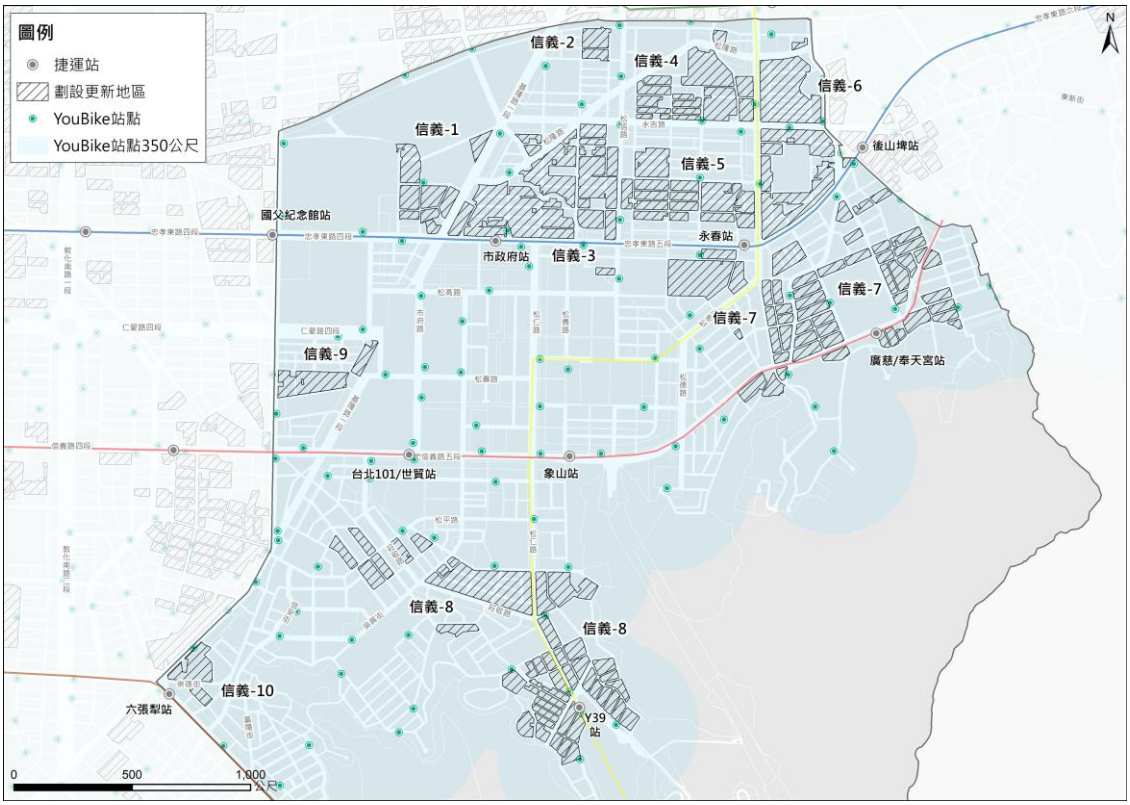

圖35 信義區 YouBike 微笑單車站點分布圖

2. 鏈結大眾運輸系統及空間規劃

毗鄰信義區捷運場站及長途客運站點之更新地區，應規劃友善人行空間，並配合地區空間尺度留設廣場、開放空間，提高人行動線舒適性。

針對信義-3、信義-4、信義-6、及信義-8 及信義-10 更新地區，因緊鄰地區主要道路側，建議留設退縮之無遮簷人行道以降低行走之壓迫感，提高人行空間舒適性，並於適當之街角留設廣場式開放空間。

針對信義-7 更新地區，為配合廣慈博愛園區整體開發計畫及捷運信義線東延段廣慈/奉天宮場站設置，配合留設騎樓，建立友善及安全之人行空間，強化地區人行品質。

（四） 防災、救災空間構想

依據臺北市政府消防局以及信義區各生活圈特性，彙整信義區之防災公園（松德公園）、優先安置學校與緊急避難處所，詳圖 36。

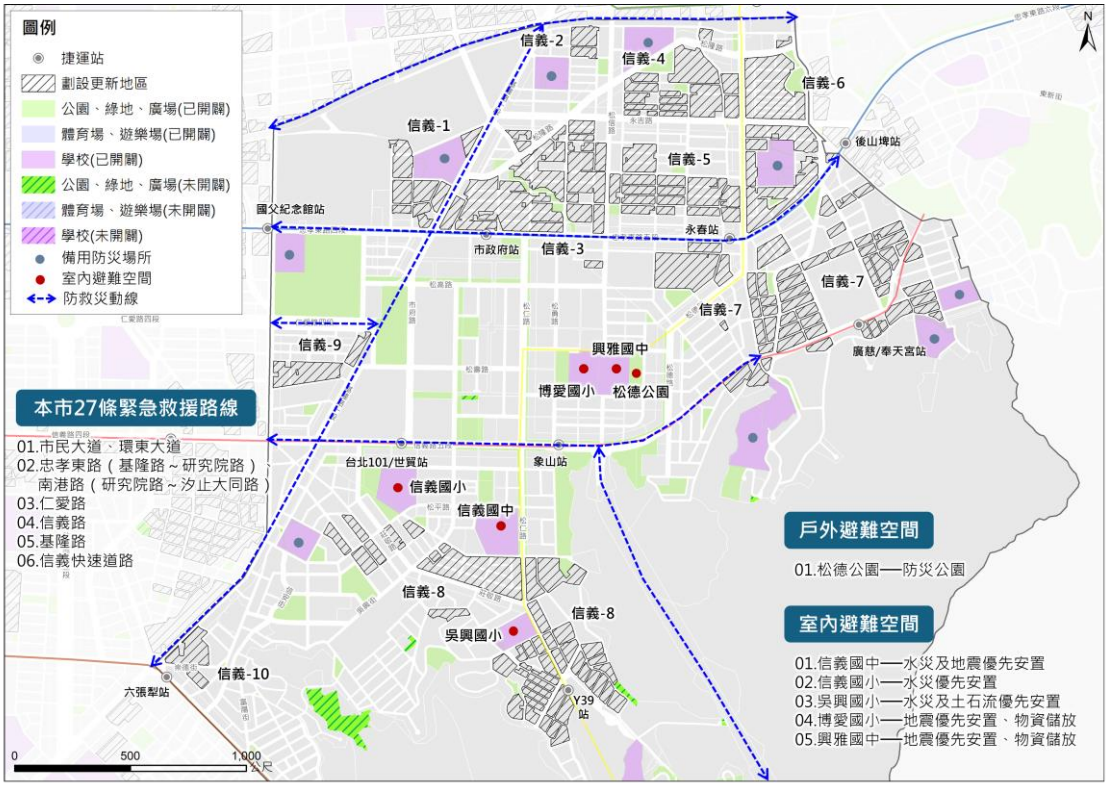

圖36 信義區防災避難據點分布圖

（五） 其他構想

1. 產業發展構想

針對信義-1、信義-3、信義-4、信義-5 及信義-6 等區域更新地區，配合大眾運輸導向都市發展策略留設騎樓與人行空間，並建議臨主要道路建物一樓維持商業使用，建議建築物應留設產業支援設施，提升地區產業發展動能。

2. 住居環境整備構想

針對信義-3、信義-4、信義-5、信義-7 及信義-8 更新地區，周邊狹小巷弄密集且缺乏大規模開放空間，未來應集中留設開放空間，串連人行環境；另信義-7 更新地區之建築量體與立面，應配合廣慈博愛園區整體開發計畫作整體規劃。

七、 大安區更新地區實質再發展構想

（一） 土地利用計畫構想

大安區因日治時期設立高等教育機構，文教設施成為大安區發展的重要特色。因應臺北市商業中心東移及捷運路網的建置，大安區逐漸定位為商業與文教雙軸心，使大安區成為全市高所得、高地價及高遷入率的行政區。

考量未來大安區人口發展趨勢及都市發展潛力，透過劃定更新地區並訂定更新計畫，以友善人行空間連接大眾運輸系統與特色商圈、文教設施，並藉由更新整建維護方式維護地區人文史蹟，引入融合文教與商業之創新經濟，以提升城市競爭力。依據大安區未來發展定位，研擬「大安區都市更新計畫行政指導原則」，作為後續都市更新事業計畫之指導方針，詳圖 37。

1. 延續「臺北市敦化南北路特定專用區土地及建築物使用管制要點」，於具發展辦公、金融之重要路線留設騎樓，促進商圈經濟繁榮，並配合留設公共開放空間。
2. 配合大眾運輸導向發展，針對場站重要出入口，規劃友善人行空間，並整合周邊特色商圈留設廣場式開放空間，鏈結觀光發展。
3. 整合文化資產及觀光資源，倘更新地區鄰近古蹟或歷史建築，建議於地區內補充設置廣場、綠地，串連形成觀光文化軸帶，並適度提供休憩空間，展現大安人文薈萃風采。
4. 延續市民大道沿線發展居住及支援性之產業活動，留設廣場式開放空間，形塑本市貫穿東西之重要綠色廊道。
5. 針對大安區高幼齡人口分布密集地區，更新計畫內建議提供高齡及幼齡照護設施，提升土地使用機能，以調節地區需求。
6. 依都市更新條例第 6 條規定劃定之更新地區，具有立即拆除危險之虞或弱勢且居住環境不佳之整宅及遷建住宅基地，配合地區發展策略，提供高齡及幼齡照護等社福設施，提升地區生活品質。

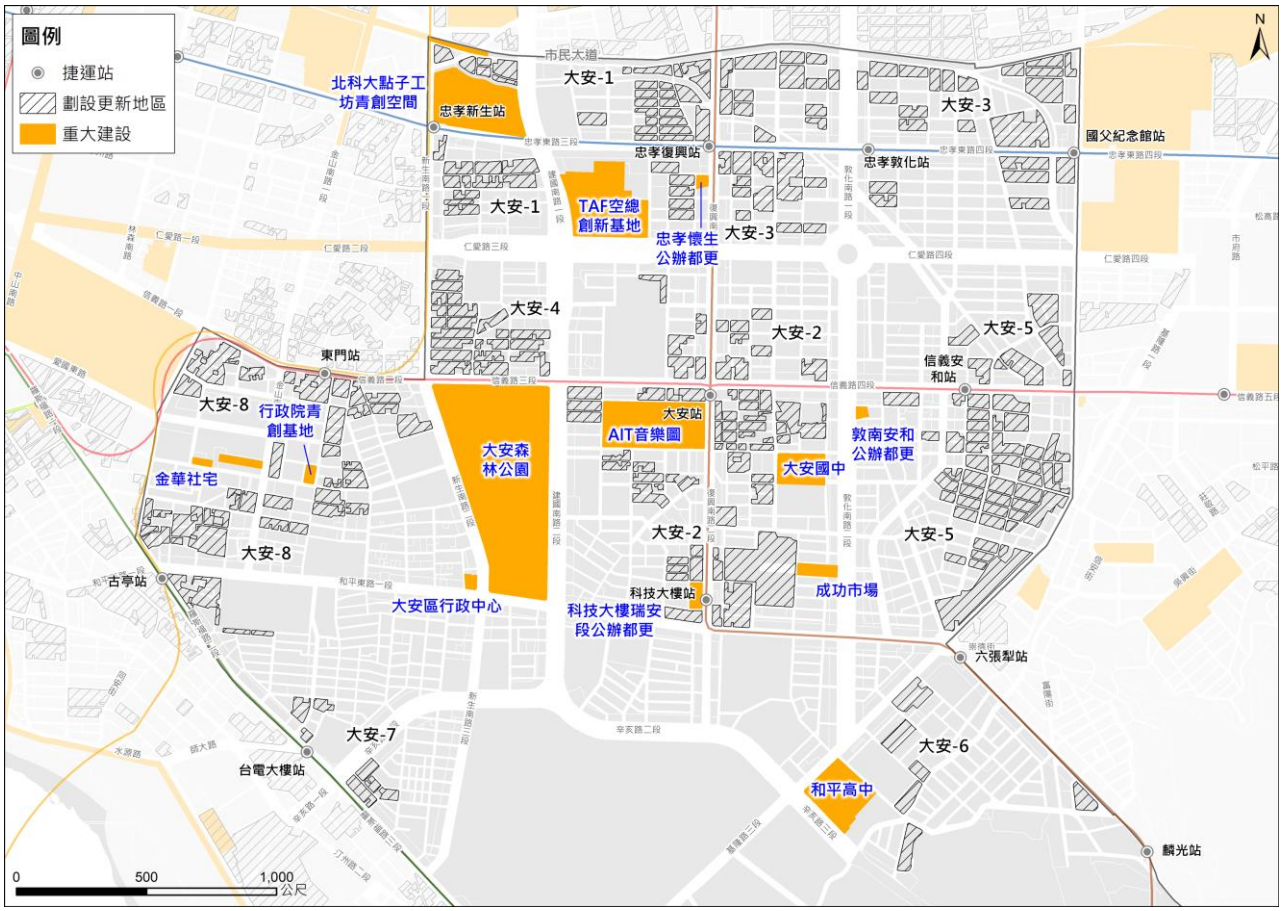

圖37 大安區重大建設分布圖

（二） 公共設施改善計畫構想

大安區都市計畫總面積為 1,136.14 公頃，公共設施用地面積約為 642.30 公頃，佔大安區都市計畫總面積土地約 56.53%。其中，公園用地面積為 63.04 公頃，佔公共設施用地面積約 9.81%，開闢率達 99.40%；綠地用地面積為 0.21 公頃，佔公共設施用地面積約 0.03%，開闢率達 100%；廣場用地面積為 0.53 公頃，佔公共設施用地面積約 0.08%，開闢率為 100%。各項公共設施開闢情況良好，公共設施分布詳圖 38。

相關資料係參考本府 110 年 7 月 9 日府都規字第 11030344521 號公告發布實施「臺北市大安區都市計畫通盤檢討（細部計畫）案」內容及本計畫彙整。

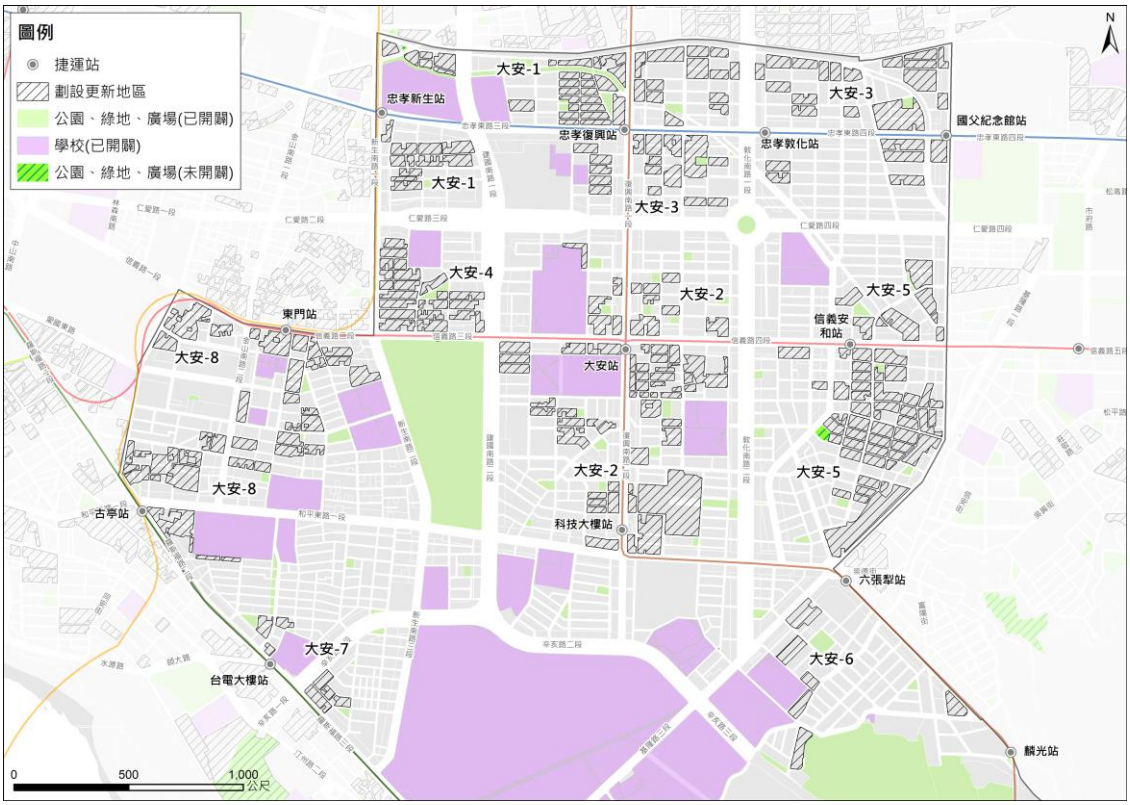

圖38 大安區公共設施分布圖

1. 更新地區周邊未開闢公共設施

大安區 8 處更新地區周邊，目前尚無未開闢公共設施。

2. 公益及產業升級設施

大安區早期為政府安置軍公教族群之地區，近十年人口老化指數持續攀升，其中大安區老年人口達合計約 7 萬人，佔大安區人口 24%，為全市高齡族群最多之行政區，且老化指數與扶老比皆高於全市平均值，高齡化影響程度高，故高齡社會福利政策推行甚為重要。

大安區為臺北市核心地區，具備人力資源充沛、基礎建設完善及生活機能優質等三項發展優勢，而於產業發展趨勢下，未來產業必須建立在知識資本基礎上，結合區內高等教育相關研究創新機構，透過跨領域整合，創造出新的經濟價值。

另大安區為本市捷運站點分布最密集之區域，可配合大眾運輸導向發展理念，以人本步行空間為重點，指定留設騎樓，以提升地區商圈消費適宜性，強化文創、觀光產業與商業服務結合，有助於帶動臺灣觀光及吸引外國人來臺，並達到活絡市中心國際意象之功能。

有關大安區更新地區協助優先提供之各類型公益及產業升級設施，詳表 7。

表7 大安區更新地區優先提供公益及產業升級設施表

更新地區	產業升級類		家庭照護類		大眾運輸類		社會住宅
	產業支援設施	產學合作護設施	高齡照護設施	幼齡照護設施	運輸場站連通設施	共享運具設施	
大安-1	◎	◎			◎	◎	◎
大安-2			◎	◎	◎	◎	◎
大安-3			◎		◎	◎	◎
大安-4			◎	◎			◎
大安-5			◎	◎		◎	◎
大安-6	◎	◎				◎	◎
大安-7			◎	◎			◎
大安-8			◎	◎			◎

註：本表為指導性原則，公益及產業升級設施項目之實際需求應依本府定期發布為準。

(1). 產業升級類

針對大安-1 更新地區（鄰近臺北科技大學）及大安-6 更新地區（鄰近臺灣大學與臺灣科技大學），建議提供產業支援設施或產學合作設施。

(2). 家庭照護類

依據 112 年人口統計資料，大安區各里 65 歲（含）以上之高齡人口，合計約 7.01 萬人，佔大安區總人口比例約 24.06%。區內高齡人口密度最高者為群英里（267.25 人/公頃）、新龍里（160.15 公頃/人）及車層里（139 人/公頃），詳圖 39。另大安區各里 4 歲（含）以下之幼齡人口，合計約 9,881 人，佔大安區總人口比例約 3.39%；區內 4 歲以下幼齡人口密度最高者，分別為群英里（29.11 人/公頃）、錦華里（22.89 人/公頃）及龍淵里（22.37 人/公頃），詳圖 40。

針對大安-2、大安-3、大安-4、大安-5、大安-7 及大安-8 更新地區等高齡人口分布密集地區，建議提供老人日間照顧中心，以低樓層優先，面積不小於 500 平方公尺。針對大安-2、大安-4、大安-5、大安-7 及大安-8 更新地區等幼齡人口分布密集地區，建議提供公辦民營托嬰中心，需設置於 1 樓完整空間及獨立出入口，面積不小於 430 平方公尺。針對捷運周邊之更新地區，建議新增失能身心障礙者日間照顧服務中心或是身障社區日間作業設施，需設置於 3 樓以下，不得於地下樓層，面積不小於 500 平方公尺。

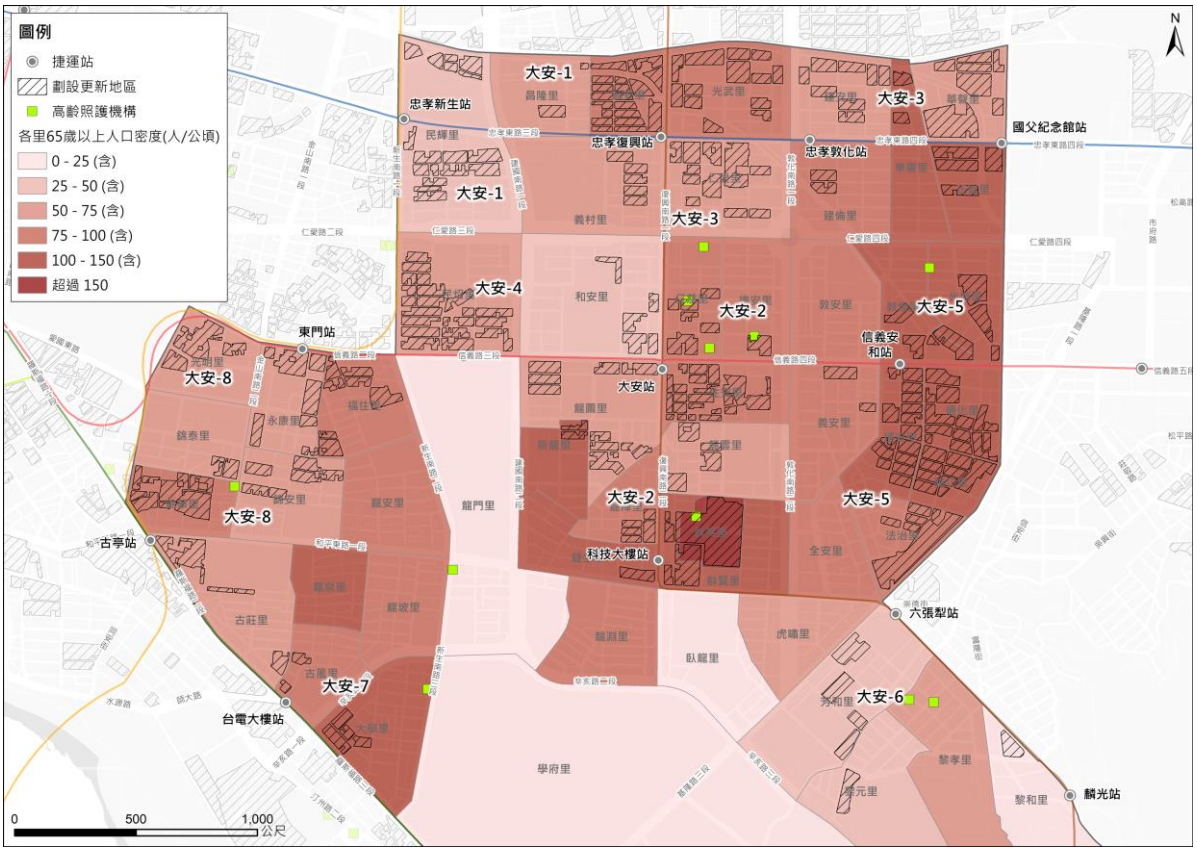

圖39 大安區高齡人口分布圖

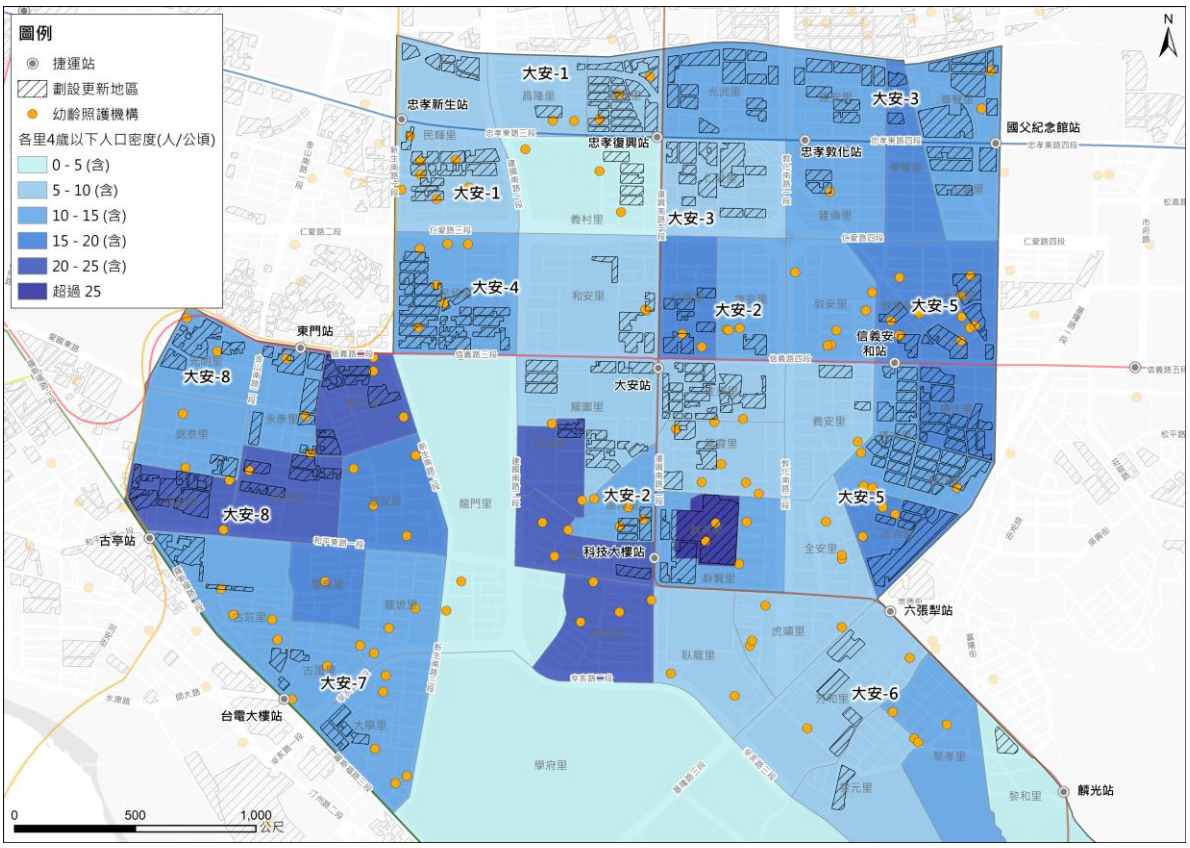

圖40 大安區幼齡人口分布圖

(3). 大眾運輸類

大安區之捷運木柵線系統為單邊出入口設計，出入受到既有動線限制；為配合大眾運輸導向發展，規劃友善人行空間，並提高捷運設施之可及性，建議大安-1、大安-2、大安-3 更新地區及其周邊未來民間申請自行劃定之更新單元，於鄰近捷運場站周邊規劃供不特定公眾使用之基地內通道、開放空間或空橋連結。

另建議各更新地區可增設共享運具設施如 Youbike 微笑單車。

(4). 社會住宅

為照顧弱勢族群之居住權益，除大安-2 更新地區範圍含「信義路整建住宅基地」及大安-5 更新地區範圍含「大安區通化段 1-5 小段遷建住宅基地」應優先提供公共住宅外，配合本府全方位公共住宅政策，建議於各更新地區優先提供公共住宅空間。

（三） 交通運輸系統構想

1. 道路、大眾運輸、自行車系統現況

大安區道路系統除了可分為主要道路及次要道路等 2 種層級外，區內有國道三號甲線行經，起點位於辛亥隧道旁，於萬芳交流道與信義快速道路交會，並於木柵交流道與國道三號主線會合；另有市民大道高架道路行經本區北側，為臺北都會區重要的東西向幹道，南北向快速道路則有建國高架道路及基隆路高架道路，可縮短市中心交通行車時間。

大安區內共有中和新蘆線、淡水信義線、文湖線、松山新店線、板南線等 5 條捷運線經過，共有 14 個捷運站點（忠孝復興站、大安站、科技大樓站、六張犁站、麟光站、東門站、大安森林公園站、信義安和站、古亭站、台電大樓站、公館站、忠孝新生站、國父紀念館站及忠孝敦化站），為本市捷運站點分布最密集之區域。另區內 Youbike 微笑單車站點共 226 站，大多臨近捷運站、公車站與公園，各站點詳圖 41。

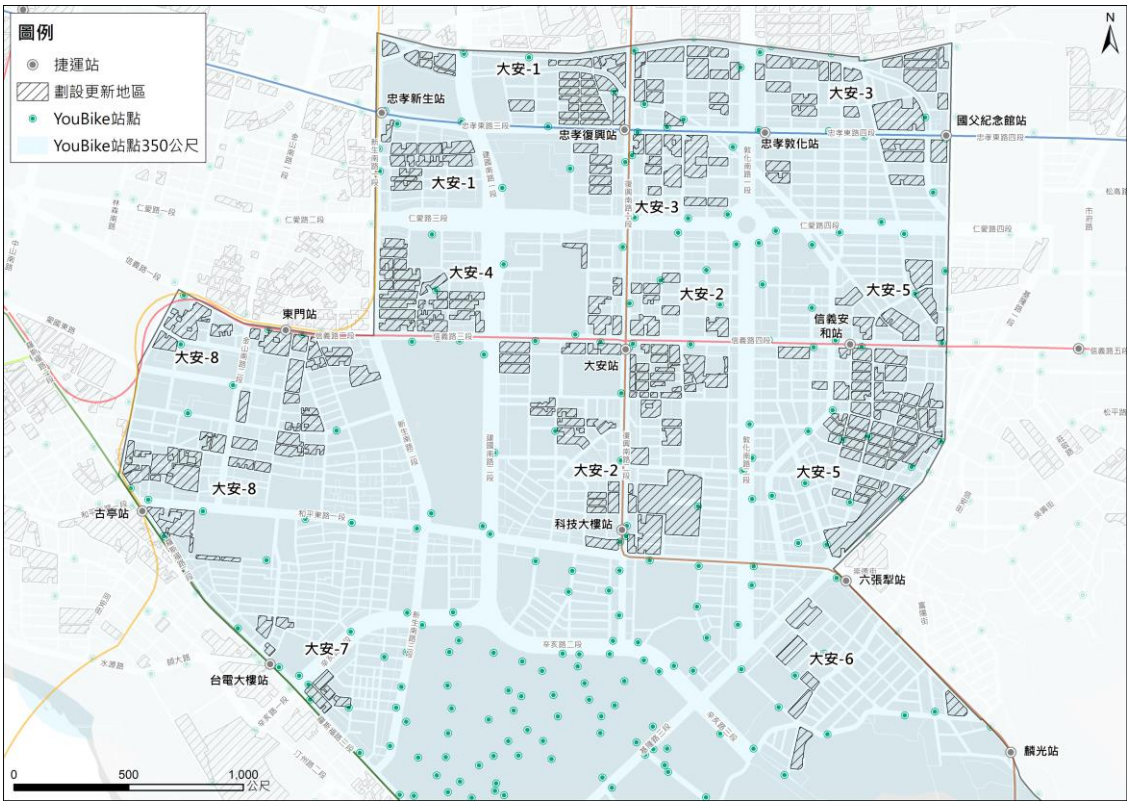

圖41 大安區 YouBike 微笑單車站點分布圖

2. 鏈結大眾運輸系統及空間規劃

鄰近大安區捷運站點及長途客運站點之更新地區，應規劃友善人行空間，並整合周邊文化資產留設廣場式開放空間，鏈結文化觀光發展。

針對大安-1、大安-3 更新地區，因緊鄰市民大道高架道路側，建議留設退縮之無遮簷人行道，以降低行人於此行走之壓迫感，並於適當之街角留設廣場式開放空間。

針對大安-5 更新地區，為維護通化街夜市脈絡，配合留設騎樓，建立友善及安全之人行空間，兼顧商業活絡與其特色紋理。

（四）防災、救災空間構想

依據臺北市政府消防局及大安區各生活圈特性，彙整大安區之防災公園、優先安置學校與緊急避難處所，詳圖 42。針對大安-5 更新地區，鄰近通化夜市及信維整宅，建議優先開闢開放公共設施，並做為緊急避難處所，以增強大安區災害韌性能力。

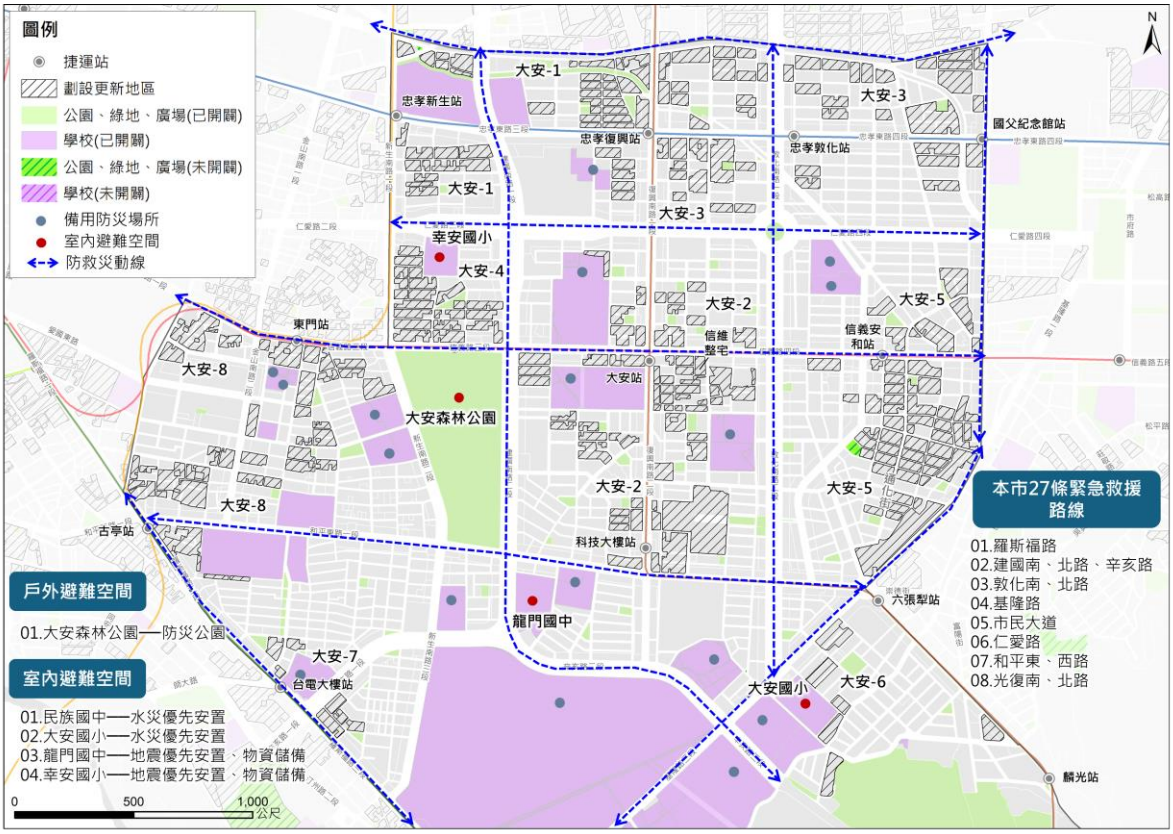

圖42 大安區防災避難據點分布圖

八、 文山區更新地區實質再發展構想

（一） 土地利用計畫構想

文山區幅員遼闊，受地形阻隔，自成發展獨樹一格，藍綠資源豐富，為本市重要觀光重點地區，其中萬隆景美地區商業機能活絡、木柵興隆則以居住及生活為重心。

考量未來文山區人口發展趨勢及都市發展潛力，配合市府近年社會住宅計畫及未來捷運南環段規劃等重大公共工程投入，透過劃定更新地區並訂定更新計畫，希望藉由都市更新方式強化地區生活機能。

依據文山區未來發展定位，研擬「文山區都市更新計畫行政指導原則」，作為後續都市更新事業計畫之指導方針，詳圖 43。

1. 配合大眾運輸導向發展，針對場站重要出入口，規劃友善人行空間與結合開放空間，並整合周遭商圈留設廣場式開放空間，鏈結觀光發展，活絡本區生活空間形貌及延續既有都市生活路徑。
2. 配合文山區社會住宅重大建設，改善周邊地區住居環境機能，建置人行系統整合串連周遭各類開放空間、既有騎樓、公園或綠地。
3. 為維護景美商圈及老街周邊地區觀光發展，保留歷史紋理，改善人本交通，部分路段建議留設連續性帶狀開放空間，提升商圈友善人行環境。
4. 配合未來捷運南環段行經路線，指認重要路段重要節點，建議應提供開放式廣場與自行車停車空間，引導居民步行，打造轉乘便利性。
5. 針對文山區高幼齡人口分布密集地區，建議提供高齡及幼兒照護設施，提供民眾便利可及的長照服務以及孩童適宜發展的環境。

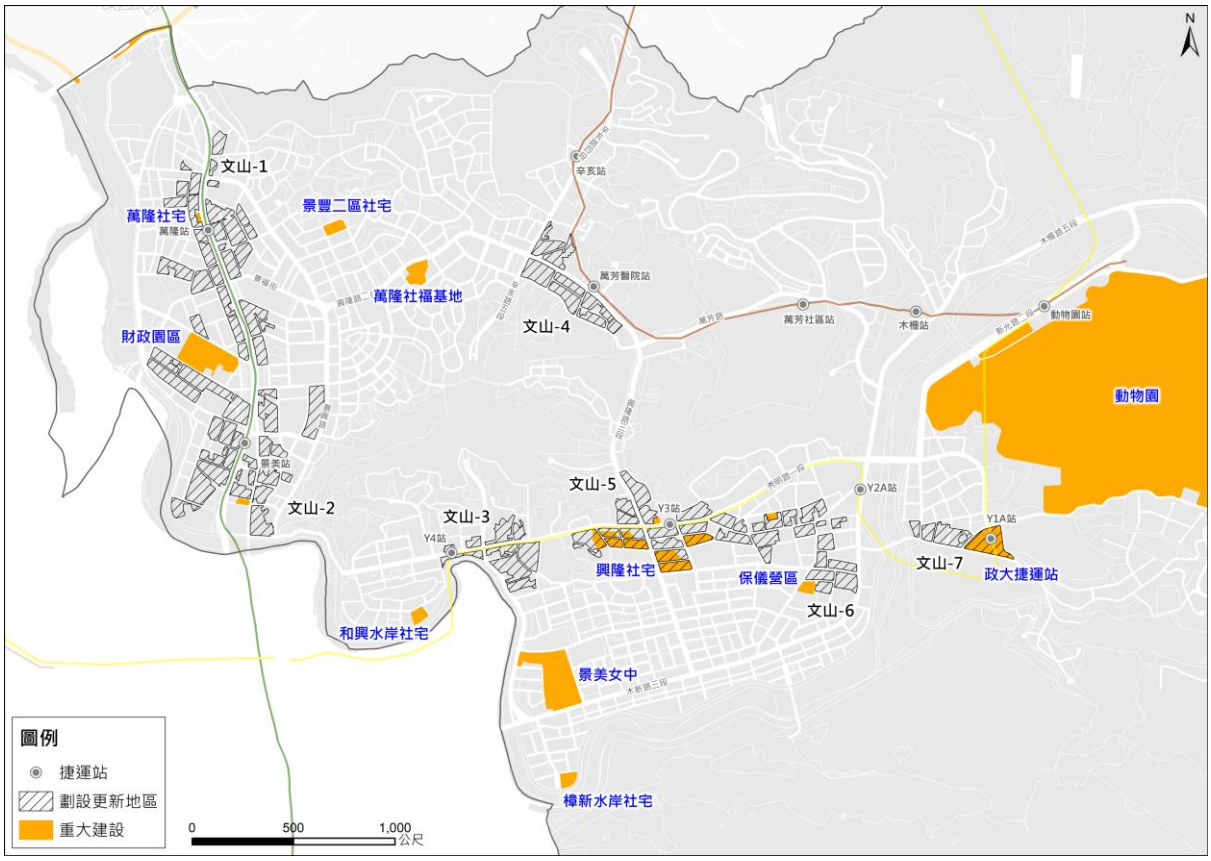

圖43 文山區重大建設分布圖

（二） 公共設施改善計畫構想

文山區都市計畫總面積為 3,150.90 公頃，公共設施用地面積約為 1,067.28 公頃，佔文山區都市計畫總面積土地約 33.87%。其中，公園用地、綠地用地、體育場用地面積合計為 96.45 公頃，佔公共設施用地面積約 9.05%，開闢率達 95.78%；學校用地面積為 216.90 公頃，佔公共設施用地面積約 20.32%，開闢率達 94.18%，公共設施分布圖 44。

相關資料係參考本府 111 年 9 月 23 日府都規字第 11130700871 號公告發布實施「臺北市文山區都市計畫細部計畫（第二次通盤檢討）案（第一階段）」內容及本計畫彙整。

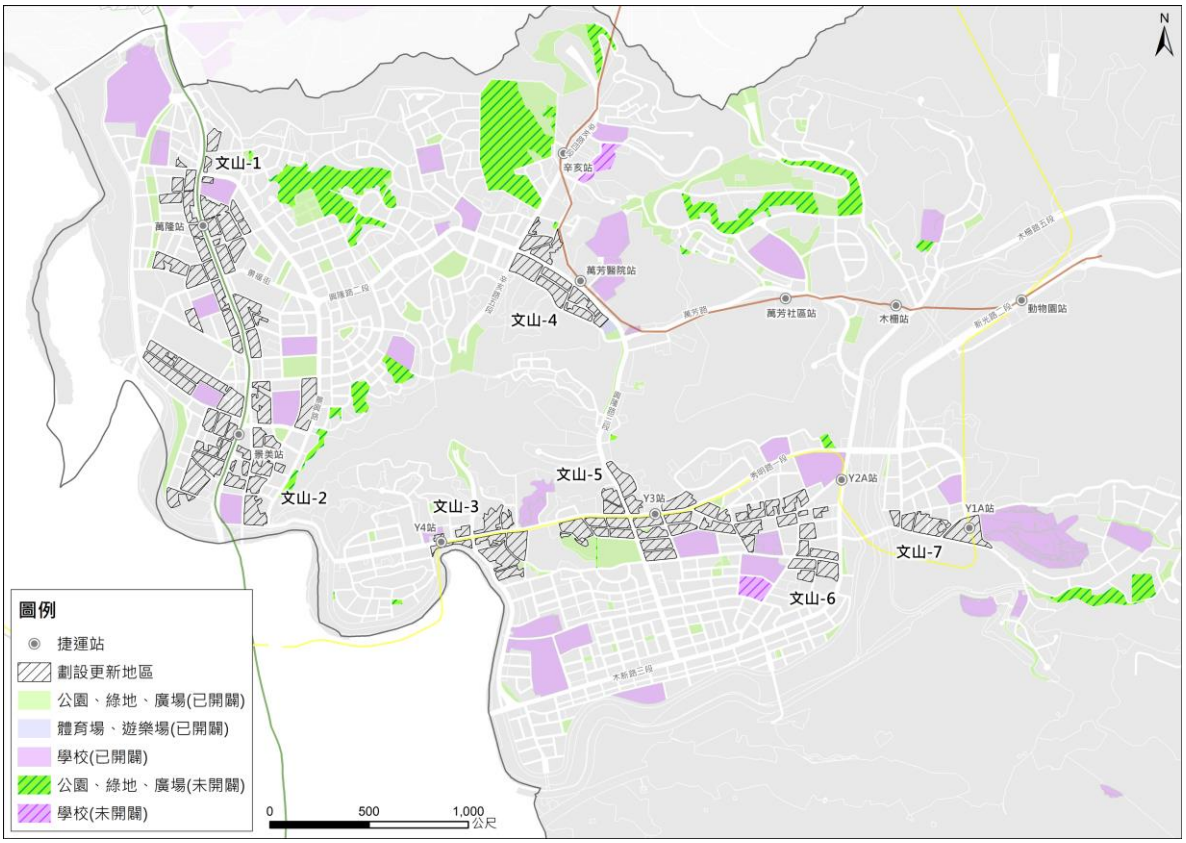

圖44 文山區公共設施分布圖

1. 更新地區周邊未開闢公共設施

針對文山-6 更新地區，周邊未開闢公共設施用地僅 1 處，學校用地（恆光國小預定地）。恆光國小預定地係於 58 年劃設為國小用地，後於 105 年間經本市教育局評估因受少子化影響，無設校需求。

2. 公益設施

文山區位處臺北盆地及山區交界，山坡地比例高，可發展地受限，人口相對集中，高齡社會福利及幼齡人口托育整併政策推行甚為重要。配合本府社會住宅規劃及大眾運輸導向發展理念，以人本步行空間為重點，指定留設騎樓，以提升地區商業空間適宜性。

有關文山區更新地區協助優先提供之各類型公益設施，詳表 8。

表8 文山區更新地區優先提供公益及產業升級設施表

更新地區	產業升級類		家庭照護類		大眾運輸類		社會住宅
	產業支援設施	產學合作護設施	高齡照護設施	幼齡照護設施	運輸場站連通設施	共享運具設施	
文山-1			◎	◎	◎	◎	◎
文山-2		◎	◎	◎	◎	◎	◎
文山-3		◎	◎	◎	◎	◎	◎
文山-4					◎	◎	◎
文山-5			◎	◎	◎	◎	◎
文山-6			◎	◎		◎	◎
文山-7		◎			◎	◎	◎

註：本表為指導性原則，公益設施項目之實際需求應依本府定期發布為準。

(1). 產業支援類

針對文山-2 與文山-3 更新地區（鄰近世新大學）及文山-7 更新地區（鄰近政治大學），建議提供支援產學合作設施，促進產學創新合作。

(2). 家庭照護類

依據 112 年人口統計資料，文山區各里 65 歲（含）以上之高齡人口，合計約 5.21 萬人，佔文山區總人口比例約 20.02%。區內高齡人口密度最高者為萬隆里（123.99 人/公頃）、樟樹里（117.47 人/公頃）及興業里（105.71 人/公頃），詳圖 45。另文山區各里 4 歲（含）以下之幼齡人口，合計約 8,124 人，佔文山區總人口比例約 3.12%；區內 4 歲以下幼齡人口密度最高者，分別為景行里（19.03 人/公頃）、萬隆里（18.81 人/公頃）及樟樹里（17.67 人/公頃），詳圖 46。針對文山區文山-1、文山-2、文山-3、文山-5 及文山-6 更新地區等高幼齡人口分布密集地區，建議提供高齡及幼齡照護等社福設施。

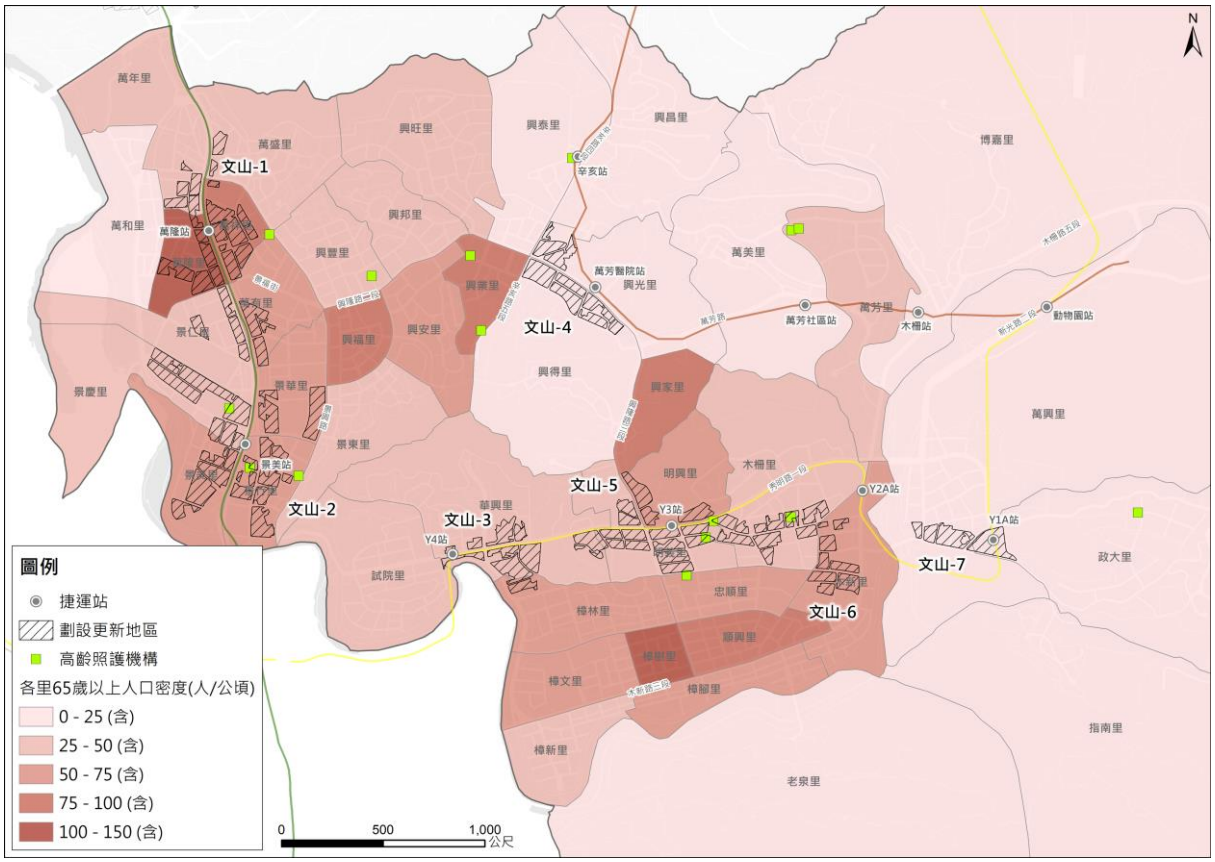

圖45 文山區高齡人口分布圖

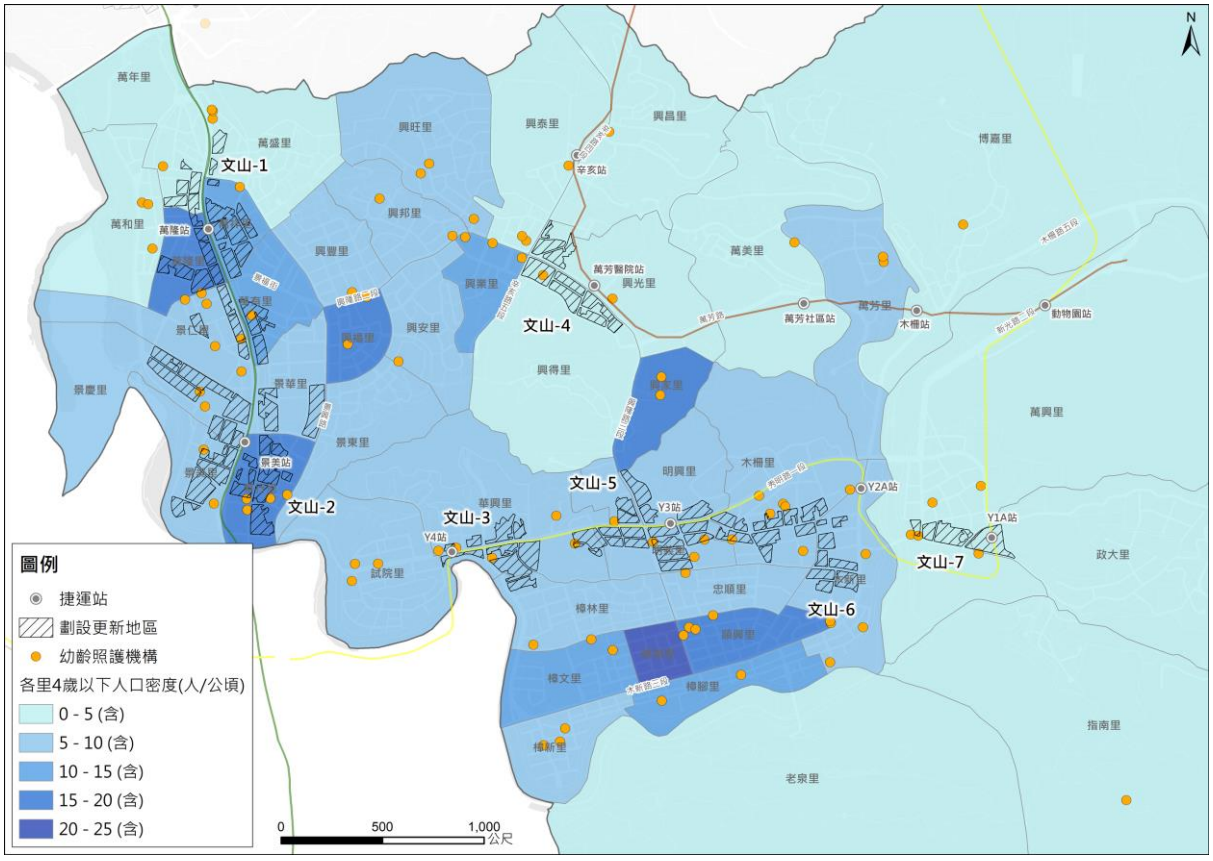

圖46 文山區幼齡人口分布圖

(3). 大眾運輸類

為配合捷運文湖線系統之單邊出入口設計，文山-4 建議提供開放空間連結周邊環境，另為配合大眾運輸導向發展，規劃友善人行空間。為提高捷運設施之可及性，建議文山-1、文山-2、文山-3、文山-4、文山-5 及文山-7 更新地區於鄰近捷運場站周邊規劃供不特定公眾使用之基地內通道、開放空間連結。

另為規劃友善人行空間，除提高捷運設施之可及性外，亦可透過共享運具接駁擴大可及範圍，建議各更新地區及其周邊未來民間申請自行劃定之更新單元，提供共享運具設置空間。

(4). 社會住宅

為照顧弱勢族群之居住權益，文山-5 更新地區範圍有興隆社會住群（D1、D2 已完工/FH 招標中/A、E、I 施工中）、安康平宅社區，及文山-6 更新地區周邊有木柵社會住宅。為配合本府社會住宅政策，建議於各更新地區優先提供社會住宅空間，15 戶以上（約 600 ㎡），應集中樓層設置。

（三） 交通運輸系統構想

1. 道路、大眾運輸、自行車系統現況

文山區道路系統依道路路網分布型態及功能分類，可分為三橫、六縱，三橫：興隆萬芳、木柵、木新，六縱：水源快、羅斯福、辛亥、興隆、秀明、木新木柵。沿木柵路為東西向主要道路串聯南區道路，羅斯福路為臺北市南區聯外之主要區域型過境道路，其路寬約 40 公尺，辛亥路為文山區正中連接大安區及新北市新店區，中間穿越辛亥隧道之主要幹道。

文山區內捷運站點共計 7 站（萬隆站、景美站、辛亥站、萬芳醫院站、萬芳社區站、木柵站、動物園站），另有尚於規劃評估階段之捷運東側南北向軌道系統及臺北都會區大眾捷運系統環狀線北環段及南環段之 Y1 站、Y1A 站、Y2A 站、Y3 站及 Y4 站。區內站點縱橫東西向，並使文山區綠色運輸、友善動線之搭配更顯重要。另區內 Youbike 微笑單車站點共 89 站，大多臨近公車站與公園，各站點詳圖 47。

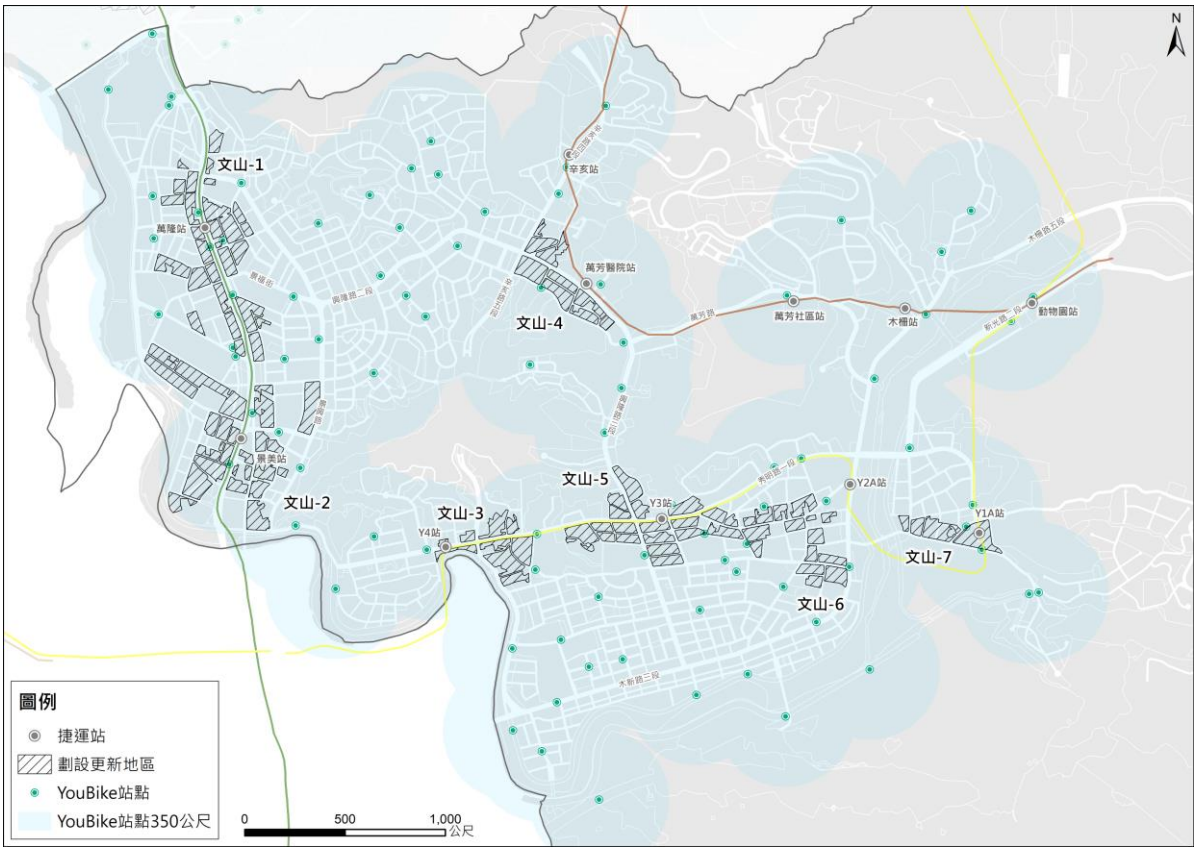

圖47 文山區 YouBike 微笑單車站點分布圖

2. 鏈結大眾運輸系統及空間規劃

鄰近文山區捷運站點之更新地區，應規劃友善人行空間。

針對文山-1 更新地區，為維護既有商業紋理，配合留設騎樓，建立友善及安全之人行空間，兼顧商業活絡與其特色紋理。

針對文山-3 更新地區，配合大眾運輸系統及考試院等重要機關周邊發展，兼顧商業活絡及產業推動。

針對文山-4 及文山-7 更新地區，為建構舒適人行空間，建議留設退縮之無遮簷人行道，並於適當之街角留設廣場式開放空間。

針對文山-5 更新地區，配合大眾運輸系統及本府社會住宅政策，將系統性規劃人行系統整合鄰近各類開放空間、既有騎樓、人行步道、公園或綠地。

（四） 防災、救災空間構想

依據臺北市政府消防局以及文山區各生活圈特性，彙整文山區之防災公園、優先安置學校、優先開闢水利系統（排水改善計畫）與緊急避難處所，詳圖 48。針對文山-6 更新地區，建議優先開闢開放公共設施，並做為緊急避難處所，以增強文山區災害韌性能力。

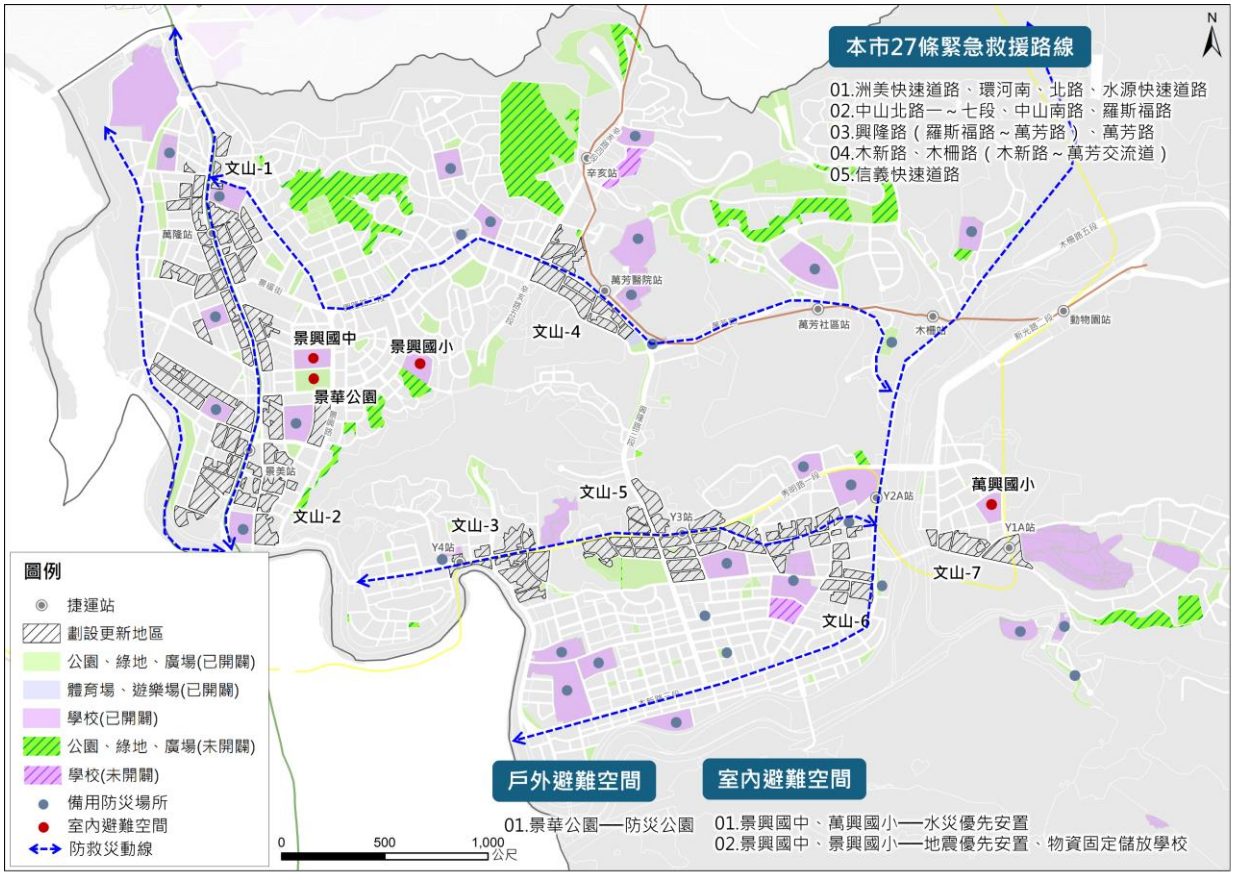

圖48 文山區防災避難據點分布圖

九、 內湖區更新地區實質再發展構想

（一） 土地利用計畫構想

內湖區民國 80 年代基隆河截彎取直形成之新生地，傳統輕工業進駐內湖，隨後於民國 90 年工業轉型為內湖科技園區，配合捷運文湖線內湖段捷運系統於民國 98 年 7 月完工通車後，為該區之都市發展帶來強大動能，惟文湖線捷運場站及其周邊發展迄今，其既有都市計畫之指導已無法因應各項土地使用現況、交通及公共設施服務等發展需求，需透過都市更新等方式整備地區機能。

考量內湖區未來政策推動及都市發展潛力，配合本府刻正辦理內科 2.0 計畫、內科之心、捷運環狀線、社會住宅等重大建設，透過劃定更新地區並訂定更新計畫，配合捷運系統及產業結構轉型發展，建構捷運場站周邊生活核心，建立符合大眾運輸導向都市發展規劃理念之指導原則，詳圖 49。

1. 考量內湖-1、內湖-2、內湖-3 更新地區鄰近捷運場站，建議配合大眾運輸導向都市發展策略及產業轉型發展，形塑內湖區內重要的住商混合生活核心，並針對場站出入口規劃捷運沿線串聯動線及友善人行空間。
2. 內湖-4 更新地區為於內湖區內重要計畫道路（南京東路六段、新明路、成美橋、堤頂大道）與基隆河圍塑之住宅區，未來建議規劃串聯公園綠地之友善步行軸帶，優化區內公共空間，同時建構更新地區內汽機車安全出入動線，有效銜接成美橋、堤頂交流道以及未來 Y35 場站出入口等區域型交通節點。
3. 內湖-5 更新地區鄰近捷運東湖站，為銜接南港區及新北市汐止區之重要交通樞紐，且周邊多內湖區大型防救災節點分布（大湖公園、東湖國小、麗湖國小、康寧醫院與三軍總醫院內湖總院），未來建議採「防災資源整合」為核心理念進行整體規劃。

圖49 內湖區重大建設分布圖

（二） 公共設施改善計畫構想

內湖區都市計畫總面積為 3,157.9 公頃，公共設施用地面積約為 769.32 公頃，佔內湖區都市計畫總面積土地約 24.36%。內湖區公園眾多，包括大湖公園、碧湖公園、內溝溪親水公園及多處大型山區公園，面積計約 253.05 公頃，佔公共設施用地面積約 32.89%，部分公園緊鄰保護區或位處保護區範圍，故僅大湖公園及碧湖公園開闢完成，面積計 27.13 公頃，其餘均尚未開闢，開闢率 10.72%；學校用地面積為 70.01 公頃，佔公共設施用地面積約 9.1%，開闢率達 94.72%，未開闢學校包含新明國小及金湖國中，公共設施分布詳圖 50。

相關資料係參考中華民國 108 年 3 月 19 日府都規字第 10800907771 號公告發布實施「臺北市內湖區都市計畫通盤檢討（主要計畫）案（第三階段）」；本府 108 年 7 月 17 日府都規字第 10800049031 號公告實施「臺北市內湖區都市計畫通盤檢討（細部計畫）案」及本計畫彙整。

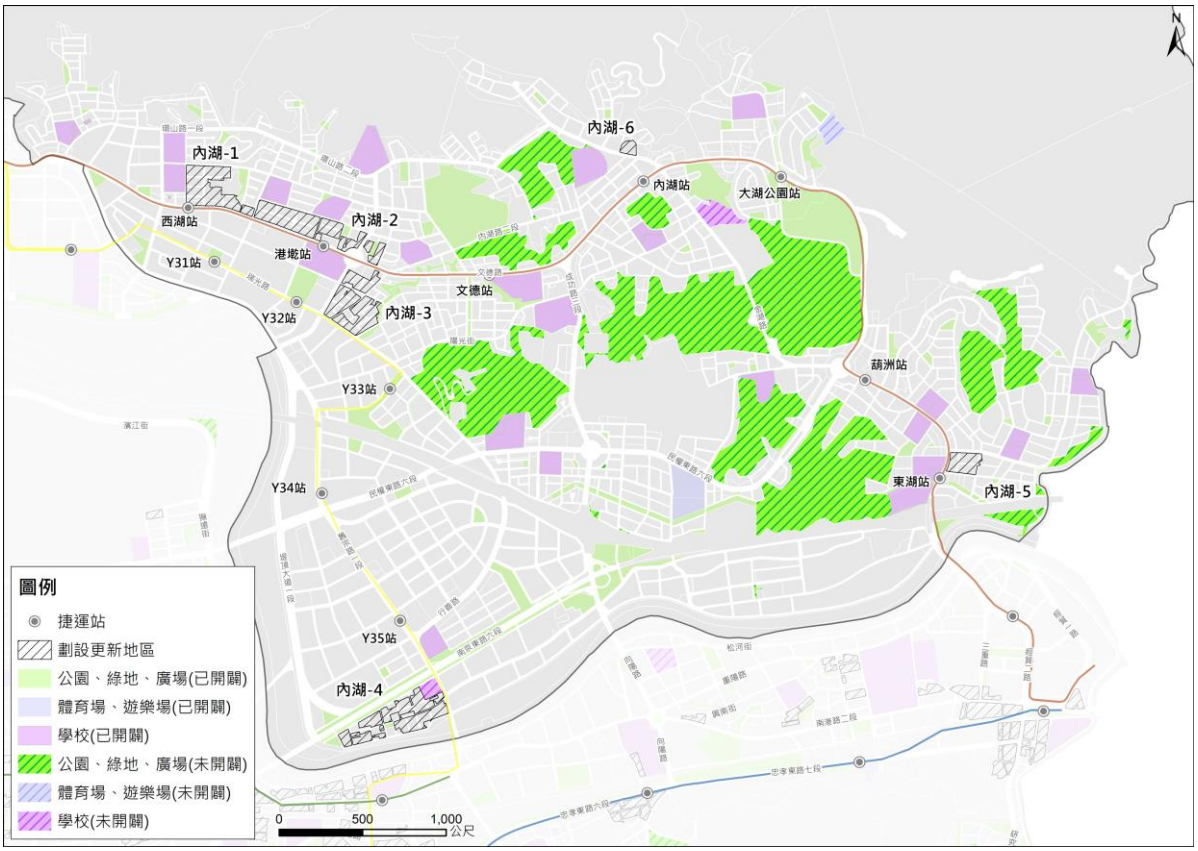

圖50 內湖區公共設施分布圖

1. 更新地區周邊未開闢公共設施

內湖區更新地區周邊最近之未開闢公共設施有 2 處，第 1 處為內湖-4 更新地區周邊國小用地（新明國小）；第 2 處為內湖-5 更新地區周邊，東湖站西側公園用地，現況為原始林地。

2. 公益設施

內湖區自民國 57 年改隸臺北市後，隨著 80 年基隆河截彎取直與輕工業進駐，直至 90 年後逢工業轉型與捷運文湖線內湖段通車等市府政策，逐漸帶動內湖區整體發展，近 20 年區內人口呈現穩定成長。

另近年來本府推動內科 2.0 計畫，包含內科之心（創新產業育成中心）、產業支援基地與捷運東側南北向系統等重大建設隨之啟動，本次更新計畫建議更新地區考量人口特性、大眾運輸系統，提供對應之公益設施。

有關內湖區更新地區協助優先提供之各類型公益設施，詳表 9。

表9 內湖區更新地區優先提供公益及產業升級設施表

更新地區	產業升級類		家庭照護類		大眾運輸類		社會住宅
	產業支援設施	產學合作護設施	高齡照護設施	幼齡照護設施	運輸場站連通設施	共享運具設施	
內湖-1			◎	◎	◎	◎	◎
內湖-2			◎	◎	◎	◎	◎
內湖-3						◎	◎
內湖-4	◎		◎	◎		◎	◎
內湖-5			◎	◎	◎	◎	◎
內湖-6			◎	◎		◎	◎

註：本表為指導性原則，公益設施項目之實際需求應依本府定期發布為準。

(1). 產業升級類

針對內湖-4 更新地區，鄰近新明路工業區，引入產業支援設施，切合大眾運輸導向都市發展策略，未來更新地區內除建議建築物配合產業支援設施需求，供產業活動使用外，亦可強化路線型商業機能服務，並配合規劃整體性開放空間，透過地區景觀設計管制，如基地退縮、廣場留設、街道傢俱等，建構舒適趣味的友善人行空間。

(2). 家庭照護類

依據 112 年人口統計資料，內湖區各里 65 歲（含）以上之高齡人口，合計約 4.98 萬人，佔內湖區總人口比例約 18.05%。區內高齡人口密度最高者為內湖里（84.52 人/公頃）、東湖里（84.16 人/公頃）及瑞陽里（80.49 人/公頃），詳圖 51。另內湖區各里 4 歲（含）以下之幼齡人口，合計約 1.02 萬人，佔內湖區總人口比例約 3.49%；區內 4 歲以下幼齡人口密度最高者，分別為明湖里（24.47 人/公頃）、東湖里（21.73 人/公頃）及安湖里（19.5 人/公頃），詳圖 52。

針對內湖-1、內湖-2、內湖-4、內湖-5 及內湖-6 更新地區等高齡人口分布密集地區，建議提供高齡或失能身心障礙者日間照顧服務中心等社福設施，面積不小於 500 平方公尺，需設置於 3 樓以下，不得於地下樓層。針對內湖-1、內湖-2、內湖-4、內湖-5 及內湖-6 更新地區等幼齡人口分布密集地區，建議提供幼齡照護等社福設施。

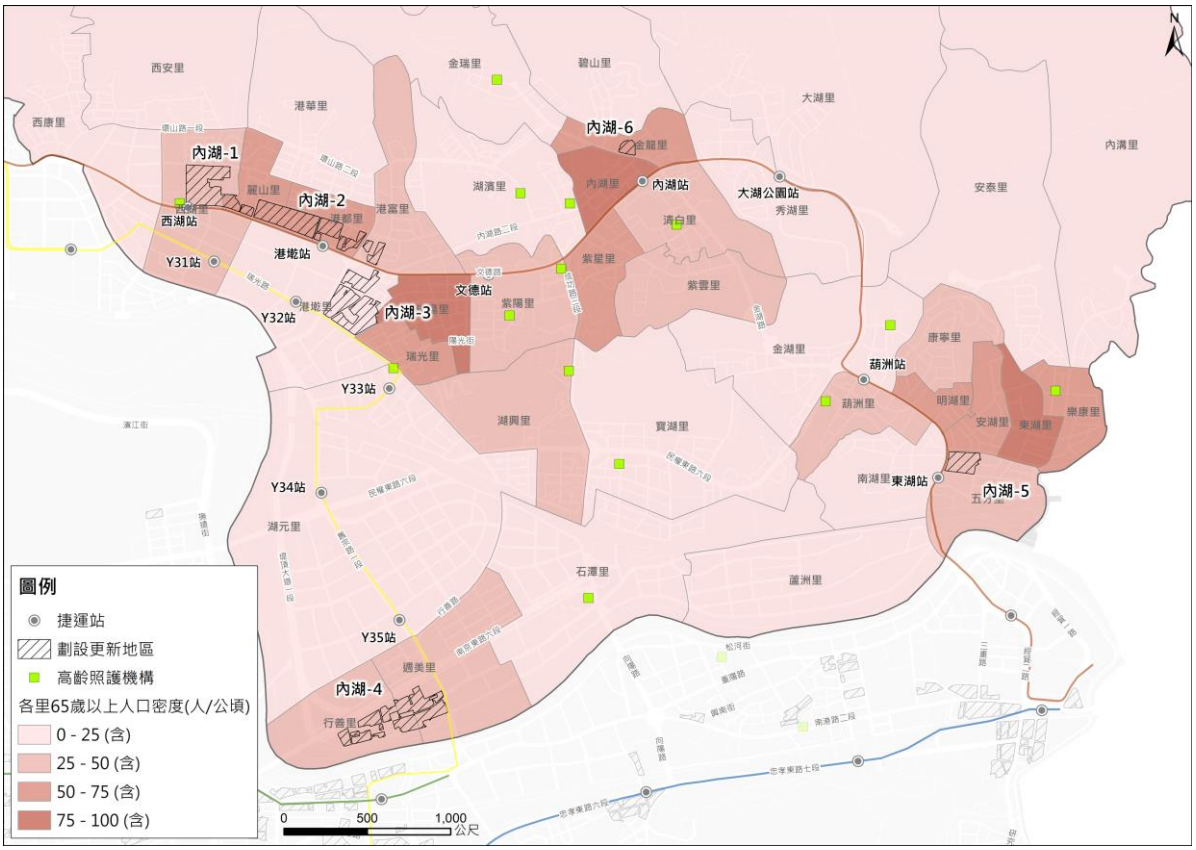

圖51 內湖區高齡人口分布圖

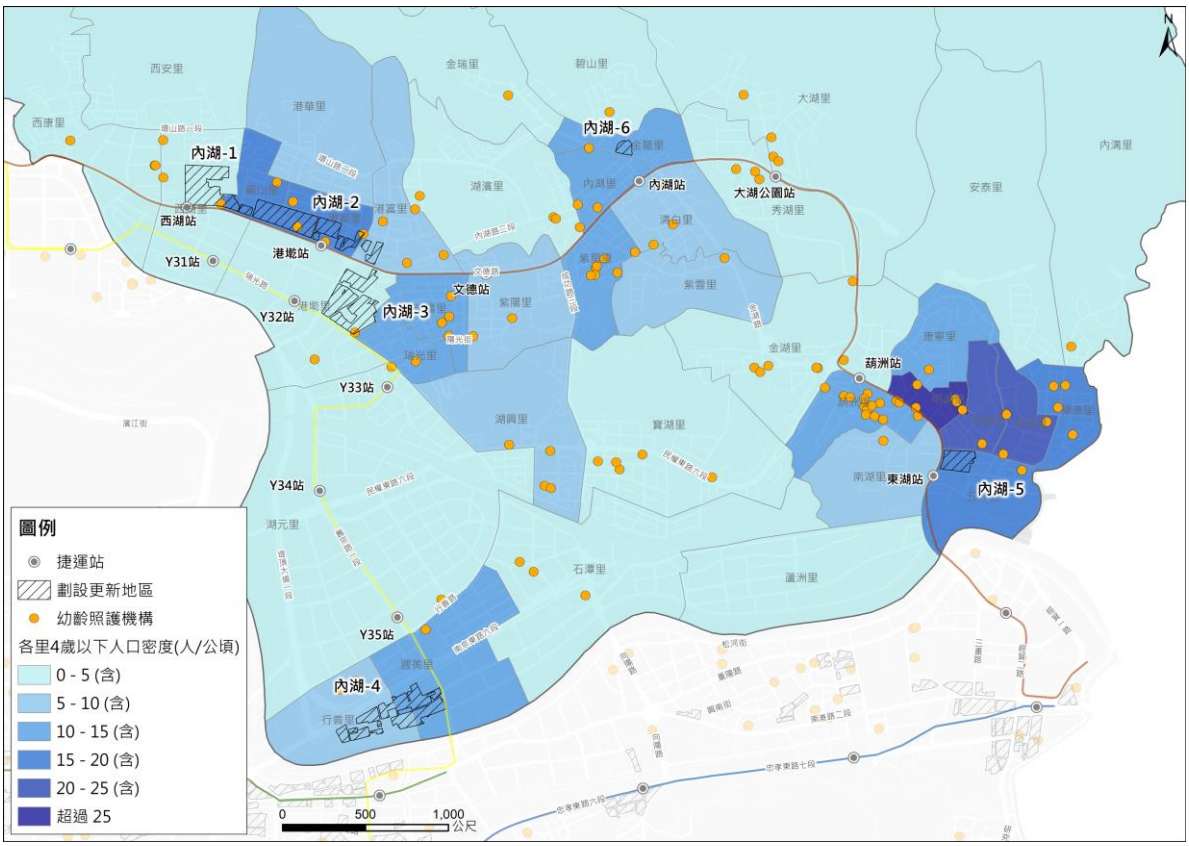

圖52 內湖區幼齡人口分布圖

(3). 大眾運輸類

文湖線內湖段為木柵段之延伸，採高架單邊出入口設計，出入動線受到既有動線所限制，另規劃中的捷運東側南北向軌道系統則採地下化設計，為配合大眾運輸導向發展，並提高捷運設施的可及性，鄰近捷運站之更新地區，應優先提供運輸場站聯通設施，及共享運具設施。另外，考量為提高捷運設施可及性，建議於各更新地區提供共享運具設施，擴大接駁範圍。

(4). 社會住宅

為照顧弱勢族群之居住權益，配合本府社會住宅政策，建議於各更新地區優先提供社會住宅空間，15 戶以上（約 600 ㎡），應集中樓層設置。

（三） 交通運輸系統構想

1. 道路、大眾運輸、自行車系統現況

內湖區道路系統依道路路網分布型態及功能分類，可分為高速公路及交流道、快速道路、主要道路及次要道路等五種層級。中山高速公路橫切內湖區，為臺北市東北向之全市型過境道路，有多處交流道分布於內湖區內（東至西分別為康寧交流道、內湖交流道、成功交流道與堤頂交流道）連通桃園中正國際機場及外縣市，使本區公路系統具有完備的聯外功能。

內湖區內捷運站點共計 7 站（西湖站、港墘站、文德站、內湖站、大湖公園站、葫洲站及東湖站）。區內捷運站點以東西向為主，均衡分布於內湖區住宅區沿線，服務內湖區居民通勤需求。另有尚於規劃評估階段之捷運環狀線 Y31 站、Y32 站、Y33 站、Y34 站及 Y35 站。場站行經內湖科技園區周邊，西北銜接捷運劍南路站，南銜接松山車站將完備臺北市捷運環狀系統，透過大眾運輸導向都市發展策略引導，改善內湖科技園區長期公路系統交通壅塞問題。

另區內 YouBike 微笑單車站站點共 162 站，大多鄰近公車站、捷運站與公園，各站點 350 公尺服務範圍，幾乎涵蓋全內湖區市區，詳圖 53。

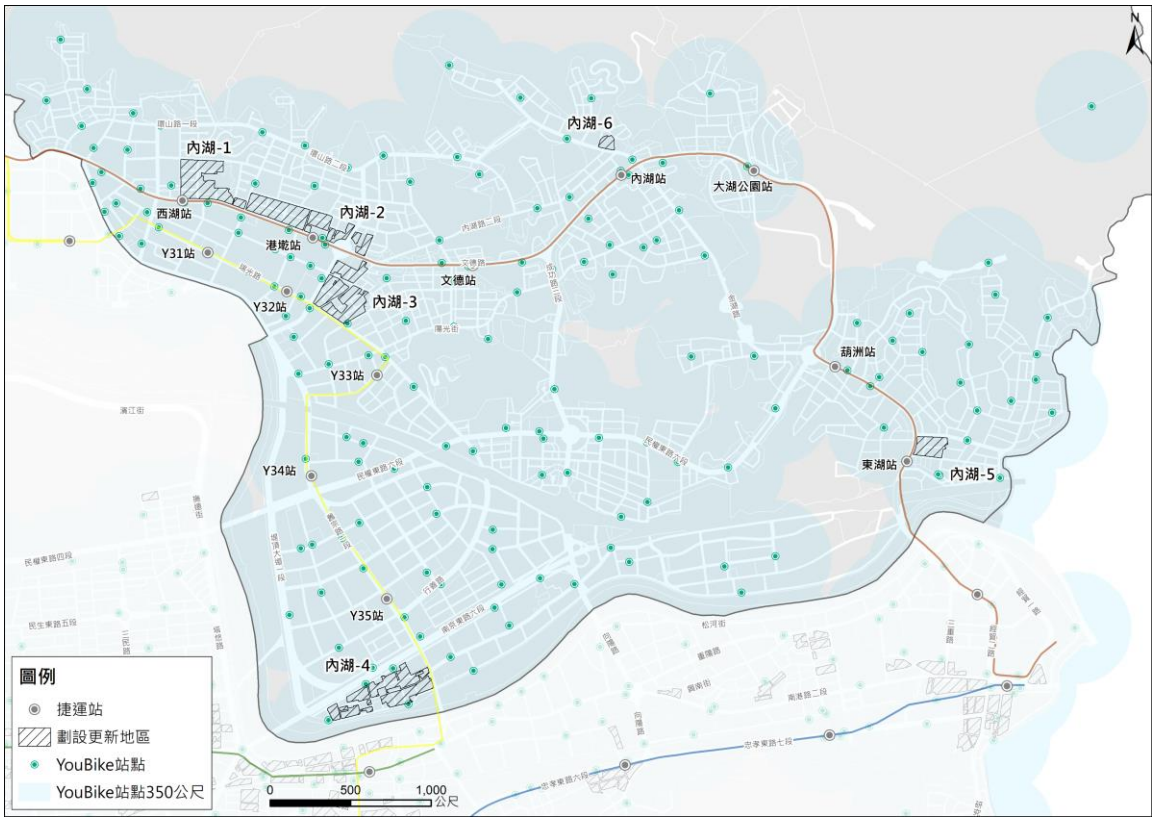

圖53 內湖區 YouBike 微笑單車站點分布圖

2. 鏈結大眾運輸系統及空間規劃

針對內湖區更新地區，建議退縮建築留設無遮簷人行道，形塑友善步行空間及路線型商業機能服務與捷運東湖站出入口串聯，提升該區發展能量。

（四） 防災、救災空間構想

內湖區都市計畫總面積約 3,157.9 公頃，其中區內北側山坡地及南側基隆河（含風景區、保護區、行水區等）等自然地區佔內湖區面積 54.97%，故本區潛在山崩及低窪地區淹水之災害風險較高，依據臺北市政府消防局以及內湖區自然條件及各生活圈等特性，彙整內湖區之防災公園、優先安置學校與緊急避難處所，詳圖 54。

圖54 內湖區防災避難據點分布圖

十、 南港區更新地區實質再發展構想

（一） 土地利用計畫構想

南港區過去因工廠林立有黑鄉之稱，隨著鐵路地下化工程、沿線工業區逐步轉型，東區門戶計畫啟動後，以三鐵共構的南港車站為發展核心，投入大量公共建設，包括南港軟體工業園區、南港車站 BOT 案大樓、南港展覽館、國家會展中心、北部流行音樂中心、國家生技園區等，以及公辦都更案（南港之星、南港調車場（BR-1）、南港中心倉庫（AR-1）及修護處（CR-1）），將南港鐵路地下化沿線打造成為新創產業經濟廊帶。結合現有中央研究院、國家生技研究園區及南軟園區之群聚效應，完備生技產業價值鏈，建立國家級生技產業廊帶園區。另外，透過都市更新以及 7599 公辦都更計畫，加速南港工業區老舊聚落轉型，並帶動地區環境整備機能。

考量未來南港區人口發展趨勢及都市發展潛力，配合南港商業產業發展軸帶形塑，及南港車站周邊重大建設、公辦都更案推動下，透過劃定更新地區，吸引民間投入都市更新事業。針對南港-1、南港-2、南港-3、南港-4、南港-5 及南港-6 等更新地區，訂立以下「南港區都市更新計畫行政指導原則」，作為後續都市更新事業計畫之指導方針，詳圖 55。

1. 配合南港車站周邊公辦都更案推動，型塑東區門戶意象，配合街廓整併，進行道路路型調整，建構立體連通系統及友善人行環境。
2. 工業區老舊聚落暫予保留地區，依據都市更新條例第 5 條規定，變更工業區為產業生活特定專用區土地劃設為更新地區，作為擬定細部計畫都市更新地區之指導，參考都市計畫工業區檢討變更原則規定。
3. 考量未來南港鐵路地下化沿線商業產業發展廊帶及重大建設推動下，將提供大量就業人口，建議提供托嬰、托幼設施。
4. 市民大道及後山埤站南側地區之老舊住宅區及高齡人口較為密集之處，配合地區發展策略，提供高齡及幼齡照護等社福設施。
5. 維護南港早期發展地區之歷史脈絡，透過街區環境改造方式，並指認留設騎樓，改善人本交通環境，提供地區整備及住居環境更新機能。

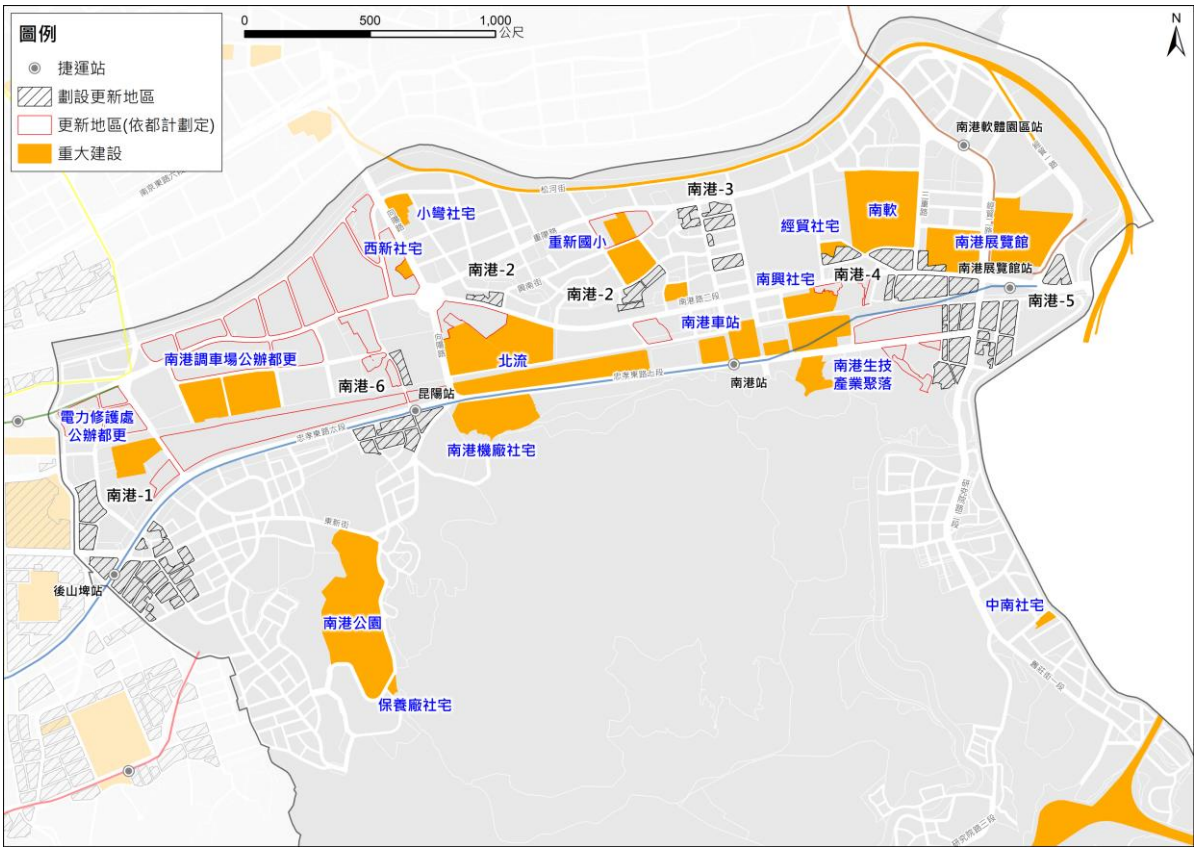

圖55 南港區重大建設分布圖

（二） 公共設施改善計畫構想

南港區都市計畫總面積為 2,184.24 公頃，公共設施用地面積約為 689.10 公頃，佔南港區都市計畫總面積約 45.04%。其中，遊憩設施用地（公園、綠地、廣場、兒童遊樂場）面積為 70.87 公頃，佔公共設施用地面積約 10.28%，開闢率達 73.65%；學校用地面積為 39.71 公頃，佔公共設施用地面積約 5.76%，開闢率達 94.96%，公共設施分布詳圖 56。

相關資料係參考本府 108 年 1 月 18 日府都規字第 10760657151 號核定公告實施「臺北市南港區都市計畫細部計畫（通盤檢討）案」內容及本計畫彙整。

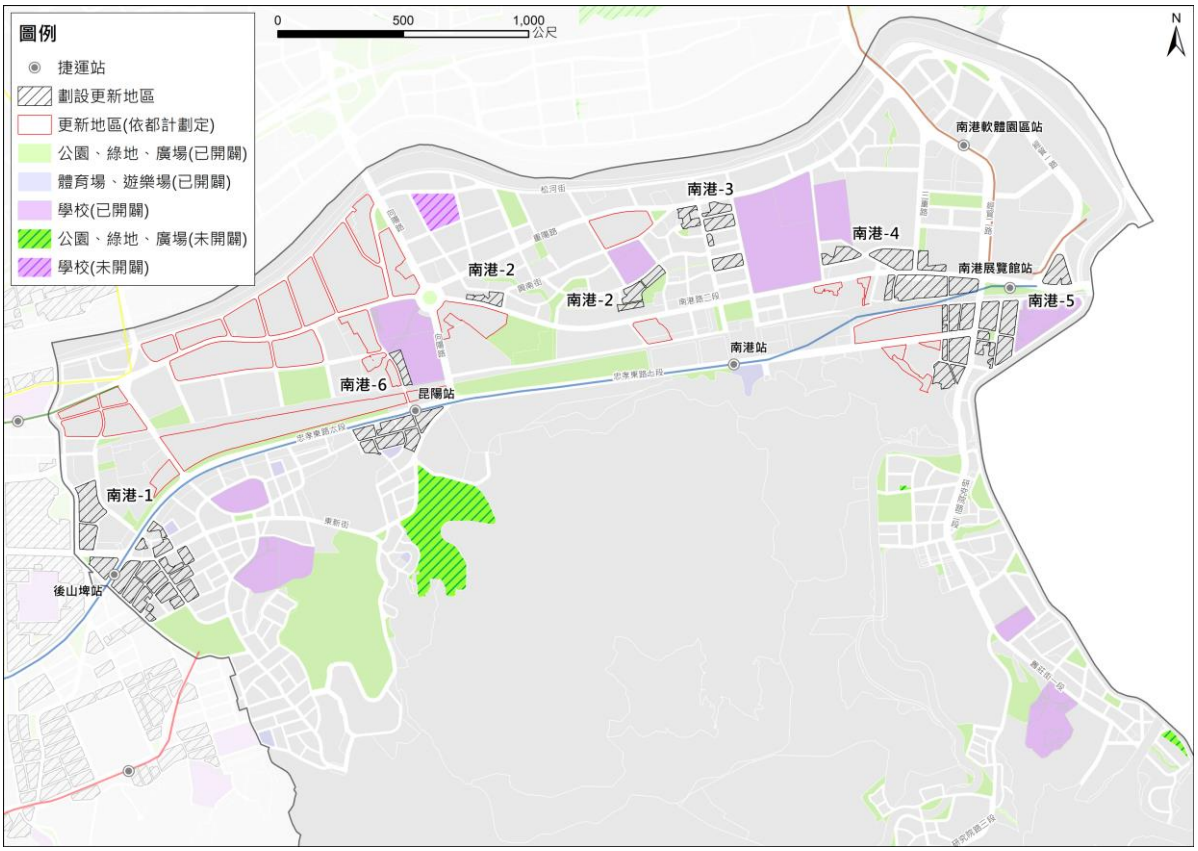

圖56 南港區公共設施分布圖

1. 更新地區周邊未開闢公共設施

南港-6 更新地區周邊有 1 處未開闢公園，為南港區 56 號公園用地（即新庄仔埤（東新陂））。

2. 公益設施

南港區早期以大面積工業區土地、鐵路沿線土地作為南港再發展之主要腹地，在基隆河截彎取直及鐵路地下化等重大計畫實施後，有效再利用新生土地及公有閒置土地，整體帶動地方產業發展。近年來配合市府推動東區門戶計畫，將南港區定位為以南港車站四鐵共構站區為核心，發展車站、會展、軟體、文創以及生技等五大中心，植入涵蓋交通轉運功能、產業發展基地、音樂文化等複合式空間機能，進一步將南港區打造成為臺北市新創產業經濟軸帶。

因應南港區將轉型發展軟體、生技、會展、流行音樂及文創等產業所帶來的居住、休憩、娛樂、交通等需求，將依不同更新地區特性提供適宜的公益設施。有關南港區更新地區協助優先提供之各類型公益設施，詳表 10。

表10 南港區更新地區優先提供公益及產業升級設施表

更新地區	產業升級類		家庭照護類		大眾運輸類		社會住宅
	產業支援設施	產學合作護設施	高齡照護設施	幼齡照護設施	運輸場站連通設施	共享運具設施	
南港-1			◎	◎	◎	◎	◎
南港-2	◎		◎	◎		◎	◎
南港-3			◎	◎		◎	◎
南港-4	◎		◎	◎	◎	◎	◎
南港-5	◎		◎	◎	◎	◎	◎
南港-6	◎				◎	◎	◎

註：本表為指導性原則，公益設施項目之實際需求應依本府定期發布為準。

(1). 產業支援類

針對南港-2、南港-4、南港-5、南港-6 更新地區，鄰近南港車站、流行音樂中心、南港軟體園區、南港瓶蓋工廠以及生技園區等，建議引入產業支援設施，切合大眾運輸導向都市發展策略，未來更新地區內除建議建築物配合產業支援設施需求，供產業活動使用外，亦可強化路線型商業機能服務，並配合規劃整體性開放空間，透過地區景觀設計管制，如基地退縮、廣場留設、街道傢俱等，建構舒適趣味的友善人行空間。

(2). 家庭照護類

依據 112 年人口統計資料，南港區各里 65 歲（含）以上之高齡人口，合計約 2.27 萬人，佔南港區總人口比例約 19.94%。區內高齡人口密度最高者為萬福里（98.76 人/公頃）、鴻福里（87.04 人/公頃）及聯成里（85.90 人/公頃），詳圖 57。另南港區各里 4 歲（含）以下之幼齡人口，合計約 3,972 人，佔南港區總人口比例約 3.49%；區內 4 歲以下幼齡人口密度最高者，分別為萬福里（11.97 人/公頃）、東新里（10.84 人/公頃）及聯成里（10.32 人/公頃），詳圖 58。

針對南港-1、南港-2、南港-3、南港-4 及南港-5 更新地區等高齡人口分布密集地區，建議提供高齡者之住宿式長照機構，面積不小於 2,700 平方公尺。針對南港-1、南港-2、南港-3、南港-4 及南港-5 更新地區等幼齡人口分布密集地區，建議提供幼齡照護等社福設施。

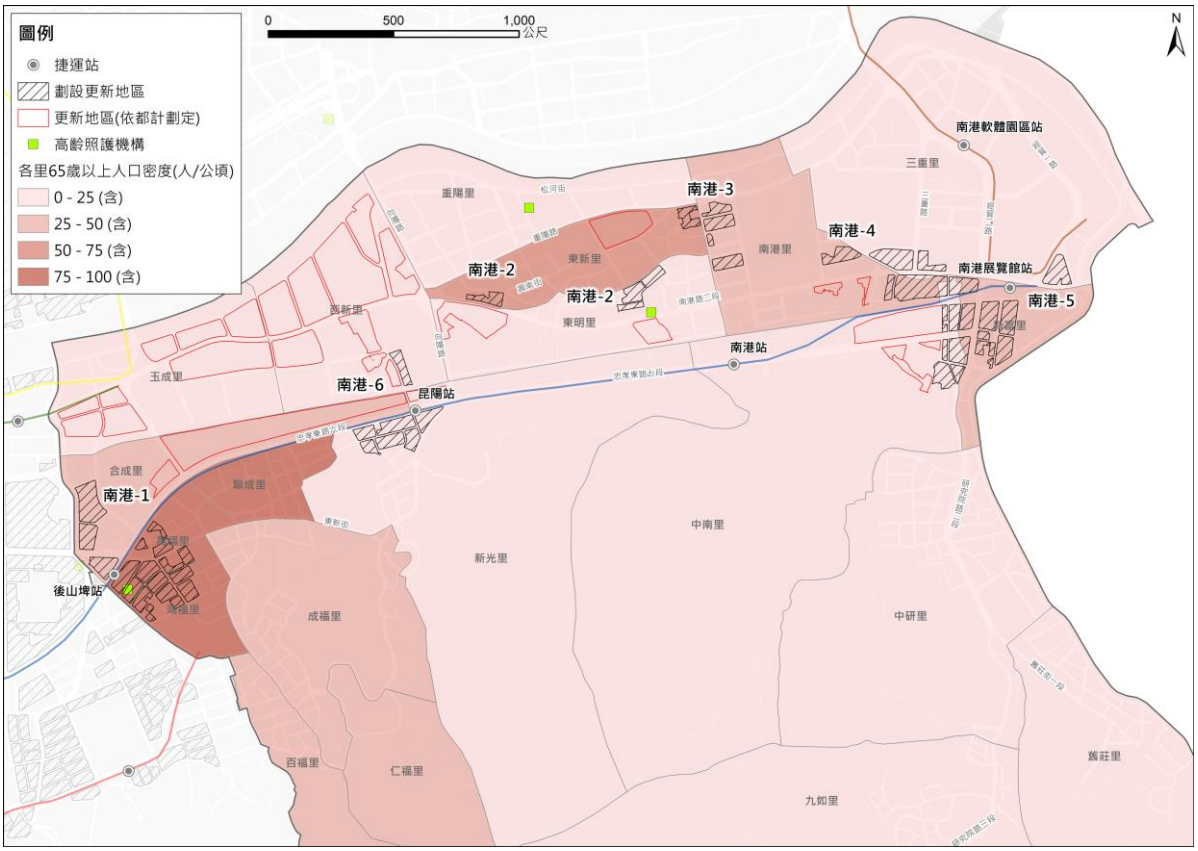

圖57 南港區高齡人口分布圖

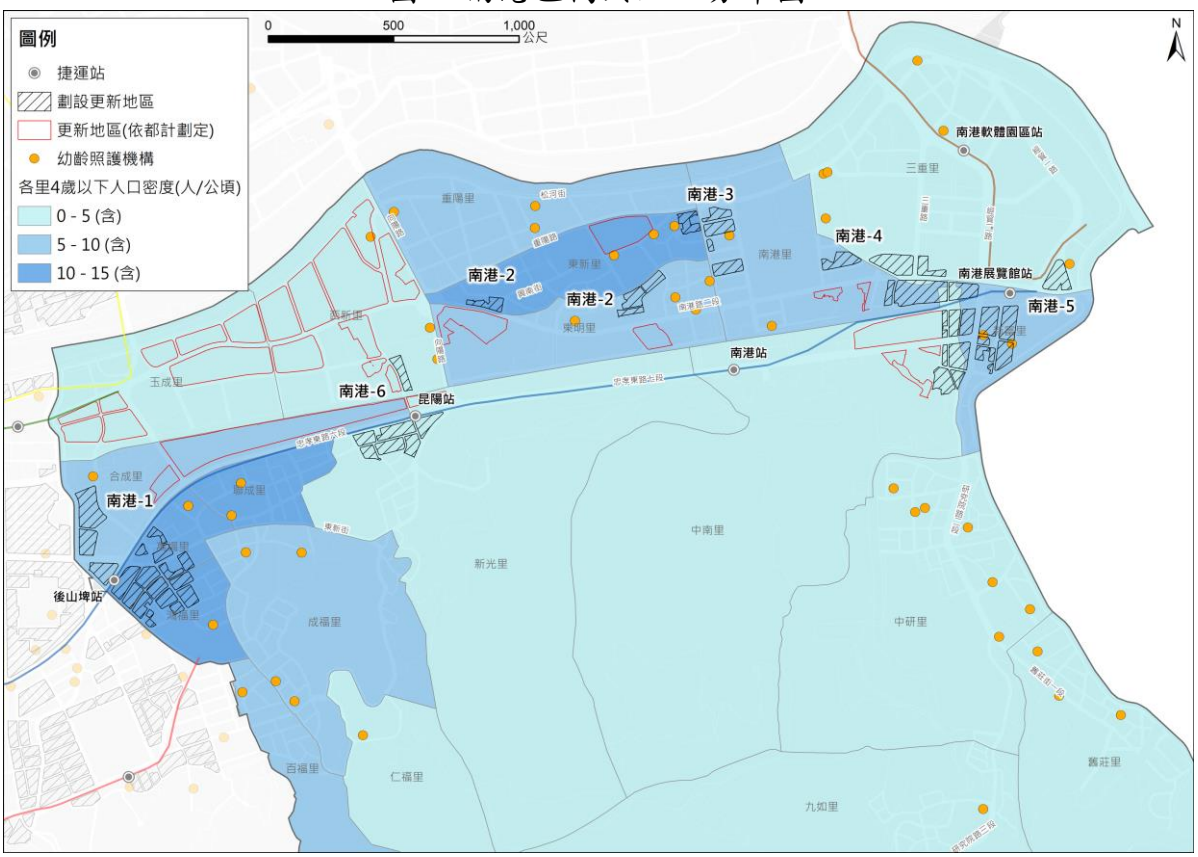

圖58 南港區幼齡人口分布圖

(3). 大眾運輸類

為配合大眾運輸導向發展，規劃友善人行空間，並提高捷運設施之可及性，建議南港-1、南港-4、南港-5 及南港-6 更新地區及其周邊未來民間申請自行劃定之更新單元，於鄰近捷運場站周邊規劃供不特定公眾使用之基地內通道、開放空間或空橋連結。

另外，考量為提高捷運設施可及性，建議於各更新地區提供共享運具設施，擴大接駁範圍。

(4). 社會住宅

為照顧弱勢族群之居住權益，配合本府社會住宅政策，建議於各更新地區優先提供社會住宅空間，15 戶以上（約 600 ㎡），應集中樓層設置。

（三） 交通運輸系統構想

1. 道路、大眾運輸、自行車系統現況

南港區道路系統依道路路網分布型態及功能分類，可分為快速道路、主要道路及次要道路等三種層級。沿南港區北側通過的環東基河快速道路為快速道路；主要道路包括忠孝東路、南港路、重陽路、經貿二路、研究院路等；次要道路包括市民大道、興中路、興華路、同德路等。

南港區為本市往返新北市汐止區、基隆與東部地區之重要門戶，亦為本市東區臺鐵、捷運與高鐵三鐵共構場站，未來規劃以南港車站為交通轉運核心。區內捷運站以東西向為主，共計 5 站（後山埤站、昆陽站、南港站、南港展覽館站、南港軟體園區站）。另區內 Youbike 微笑單車站點共 91 站，大多臨近公車站與公園，詳圖 59。

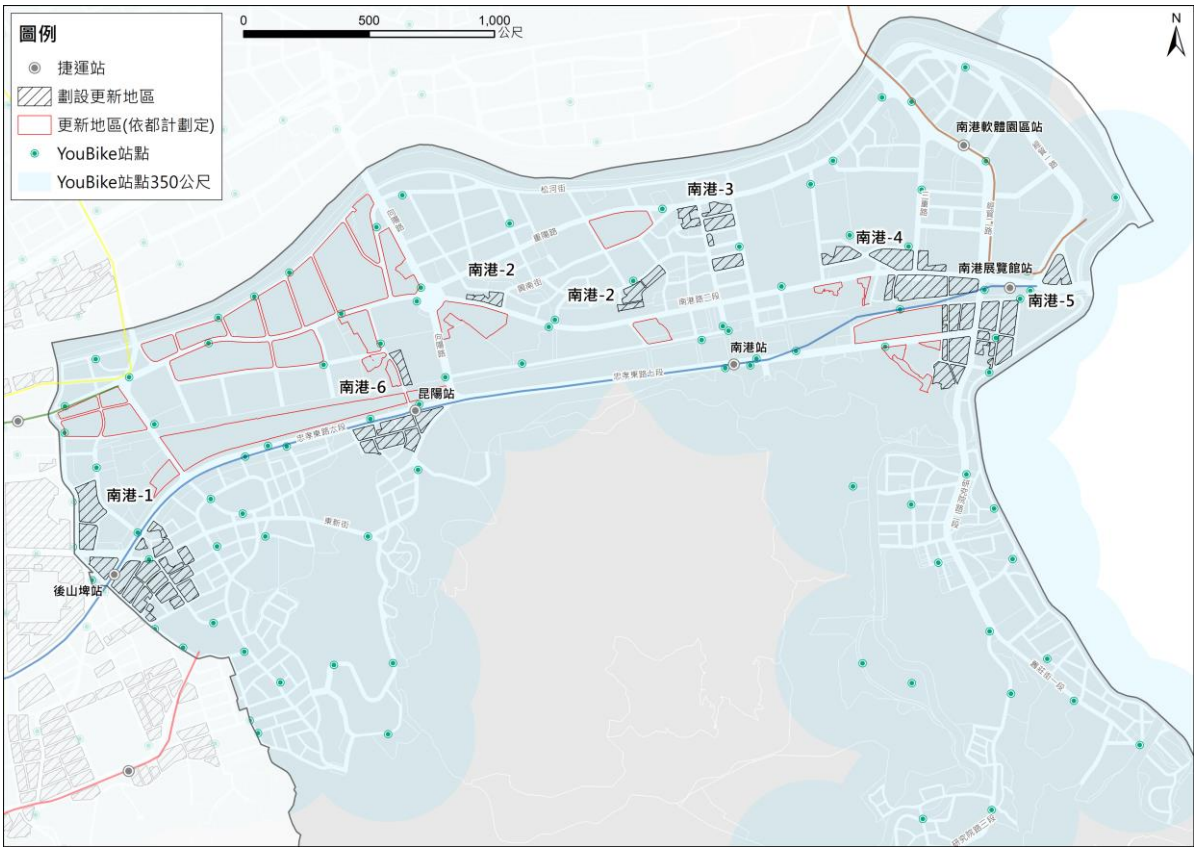

圖59 南港區 YouBike 微笑單車站點分布圖

2. 鏈結大眾運輸系統及空間規劃

鄰近南港區捷運站點及長途客運站點之更新地區，應規劃友善人行空間，並整合周遭留設廣場式開放空間，提供適度停駐、休憩空間。為鼓勵使用綠色運具，建議留設自行車停車空間。

針對南港-4 及南港-5 更新地區，為保存南港早期發源地之歷史脈絡，改善中南街兩側街區環境，並指定留設騎樓以改善人行環境，並於合適地點留設街角廣場。

（四）防災、救災空間構想

依據臺北市政府消防局以及南港區各生活圈特性，彙整南港區之防災公園、優先安置學校與緊急避難處所，詳圖 60。

針對南港-6 更新地區，建議優先開闢開放公共設施，並做為緊急避難處所，以增強南港區災害韌性能力。

圖60 南港區防災避難據點分布圖

（五） 其他構想

1. 產業發展構想

針對南港-4、南港-5 更新地區，配合國家會展中心，及南港車站周邊都更案開發，發展商業產業廊帶，引入創新、生技產業，結合大眾運輸導向都市發展策略，未來更新地區內，建議建築物配合新創、生技產業開發，指定相關產業雙向合作之公益設施，並配合南港立體連通系統，建構優質友善人行空間。

另外，結合國家生技研究園區新闢之聯外道路，含隧道總長度約為 824 公尺，完成後可銜接國家生技園區及捷運南港站、南港車站，利用隧道通行將降低往來通車的時程，紓解生技園區交通負荷，也提供新的防汛救災替代動線。

聯外道路的隧道設置人行道及自行車道直接連結南港捷運站，同時可作為防汛期間南深橋閘門封閉的替代道路，除改善周邊交通服務水準，也能提供緊急救災避難使用。

十一、 士林區更新地區實質再發展構想

（一） 土地利用計畫構想

士林區屬臺北市較早開發之區域，具有豐富文化底蘊，更有陽明山、故宮及士林官邸等自然環境與文史資源，已成為國際性觀光地區。士林舊市區商業動能強大，是居住及生活核心。士林舊市區係屬早期發展地區，需透過都市更新方式強化地區機能。

考量士林舊市區未來人口成長趨勢及都市發展潛力，配合士林再生計畫、捷運北環段之重要公共建設，透過劃定更新地區並訂定更新計畫，透過都市更新事業建構更宜居、友善環境，提升公共開放空間之延續性、便利性及景觀性。

針對士林區各更新地區，研擬以下「士林區都市更新計畫行政指導原則」，作為後續都市更新事業計畫之指導方針，詳圖 61。

1. 配合士林再生計畫及相關重大建設計畫，補足地區公益及產業升級設施需求，完備公共空間場域及其開放空間系統配置，吸引民間投資更新事業，引導地區再生。
2. 配合大眾運輸系統導向發展，建構連續性人本交通環境與綠色運輸接駁之生活場域（公共運輸轉乘空間、公車停等站、自行車租賃等）；結合地區文化藝術、商業核心軸帶、休閒，改善並提升住居環境。
3. 藉由公辦都更案規劃社會住宅及引入銀髮族就業服務。
4. 針對士林區幼齡人口分布密集地區，補足幼兒照護設施，提升土地使用機能，調節地區設施需求。
5. 為保存文化資產，維護都市風貌紋理，建議結合歷史文化資源，活化閒置空間，促進老屋再生。
6. 依都市更新條例第 6 條規定劃定之更新地區，具有立即拆除危險之虞或弱勢且居住環境不佳之整宅及遷建住宅基地，配合地區發展策略，提供高齡及幼齡照護等社福設施，提升地區生活品質。

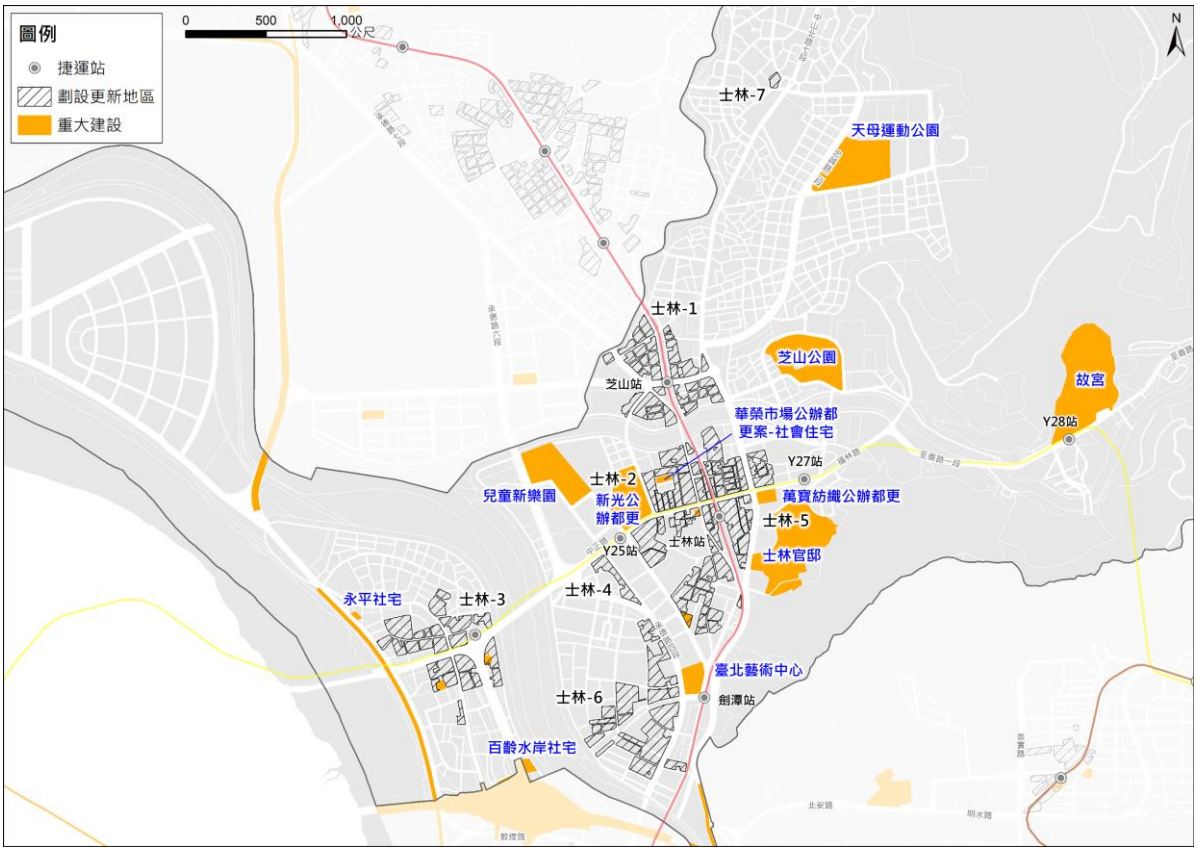

圖61 士林區重大建設分布圖

（二） 公共設施改善計畫構想

士林區都市計畫檢討總面積為 3,455.16 公頃（不含陽明山國家公園、保變住、社子島地區等另案辦理地區），公共設施用地面積約為 1,003.25 公頃，佔士林區都市計畫總面積土地約 29.04%。其中，公園、綠地、兒童遊樂場、廣場及體育場用地共計約 142.22 公頃，佔計畫區全部面積 4.12%。

公園用地、綠地及體育場用地約 140.35 公頃，現況已開闢約 139.43 公頃，開闢率為 99.34%。市民運動中心、兒童遊樂場、廣場用地約 1.87 公頃，現況已開闢約 1.55 公頃，開闢率為 82.89%。公共設施分布詳圖 62。

相關資料係參考 110 年 3 月 23 日府都規字第 11030166631 號函公告發布實施「臺北市士林區都市計畫通盤檢討（細部計畫）（第一階段）案」內容及本計畫彙整。

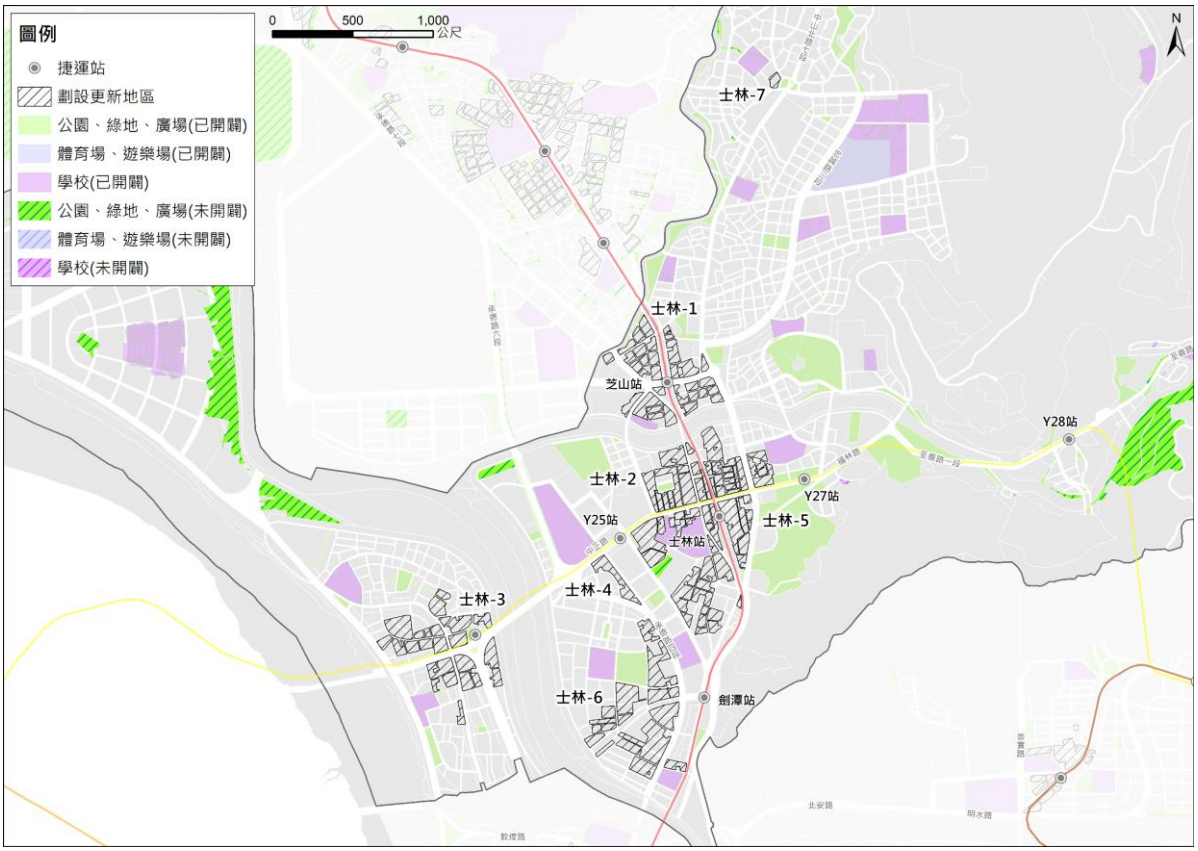

圖62 士林區公共設施分布圖

1. 更新地區周邊未開闢公共設施

士林區更新地區周邊無未開闢公共設施。

2. 公益及產業升級設施

近年來配合士林再生計畫及重大公共建設推動，大眾運輸導向規劃發展，士林區逐步形成國際觀光、青創產業發展共同發展地區，未來應考量地區發展特性，整合公共開放空間系統，創造更多元、豐富的生活場域。

除了產業升級外，因應高齡人口密度增加，高齡社會福利政策及長期照顧服務更為重要。有關士林區更新地區協助優先提供之各類型公益及產業升級設施，詳表 11。

表11 士林區更新地區優先提供公益及產業升級設施表

更新地區	產業升級類		家庭照護類		大眾運輸類		社會住宅
	產業支援設施	產學合作護設施	高齡照護設施	幼齡照護設施	運輸場站連通設施	共享運具設施	
士林-1			◎		◎	◎	◎
士林-2	◎		◎	◎	◎	◎	◎
士林-3					◎	◎	◎
士林-4				◎	◎	◎	◎
士林-5	◎		◎	◎	◎	◎	◎
士林-6	◎		◎	◎	◎	◎	◎
士林-7	◎		◎	◎		◎	◎

註：本表為指導性原則，公益及產業升級設施項目之實際需求應依本府定期發布為準。

(1). 產業升級類

針對士林-5 更新地區，鄰近未來萬寶紡織公辦都更案（青創產業）、捷運環狀線 Y27 周邊，建議提供產業支援設施空間。

針對老齡人口密集之處如士林-2、士林-5、士林-6 及士林-7 周邊，鄰近捷運站或交通便捷之處，提供銀髮族就業服務，空間條件以不小於 500 平方公尺，樓層配置於 1、2 樓，不得為地下樓層為原則。

(2). 家庭照護類

依據 112 年人口統計資料，士林區各里 65 歲（含）以上之高齡人口，合計約 6.16 萬人，佔士林區總人口比例約 23.11%。區內高齡人口密度最高者為聖山里（105.58 人/公頃）、天山里（103.43 人/公頃）及百齡里（98.77 人/公頃），詳圖 63。另士林區各里 4 歲（含）以下之幼齡人口，合計約 8,382 人，佔士林區總人口比例約 3.14%；區內 4 歲以下幼齡人口密度最高者，分別為蘭雅里（14.87 人/公頃）、聖山里（14.48 公頃/人）及天祿里（14.2 人/公頃），詳圖 64。

針對士林-1、士林-2、士林-5、士林-6 及士林-7 更新地區等高齡人口分布密集地區，建議提供身障社區日間作業設施，面積不小於 380 平方公尺，需設置於 3 樓以下，不得於地下樓層；另提供老人日間照顧中心，面積不小於 500 平方公尺，以低樓層優先。針對士林-2、士林-4、士林-5、士林-6 及士林-7 更新地區等幼齡人口分布密集地區，建議提供幼齡照護等社福設施，面積不小於 430 平方公尺。

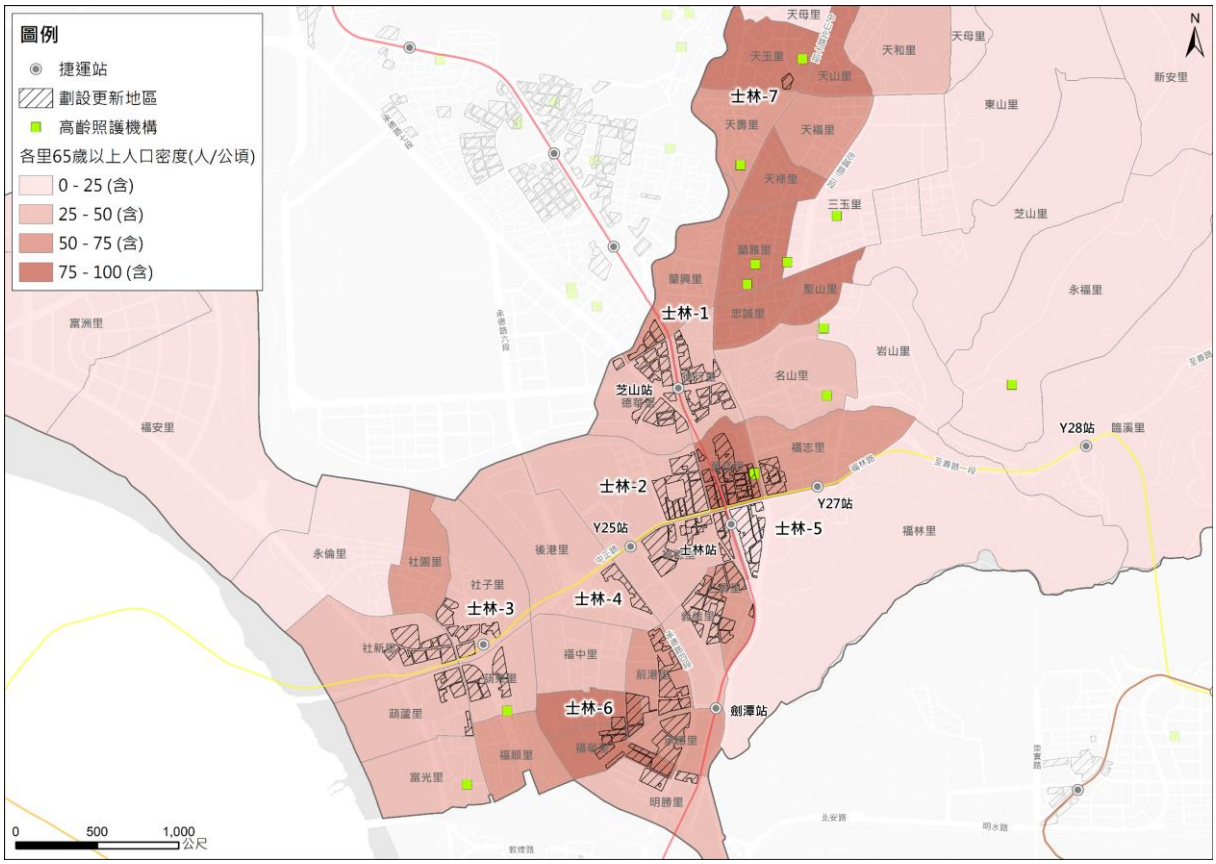

圖63 士林區高齡人口分布圖

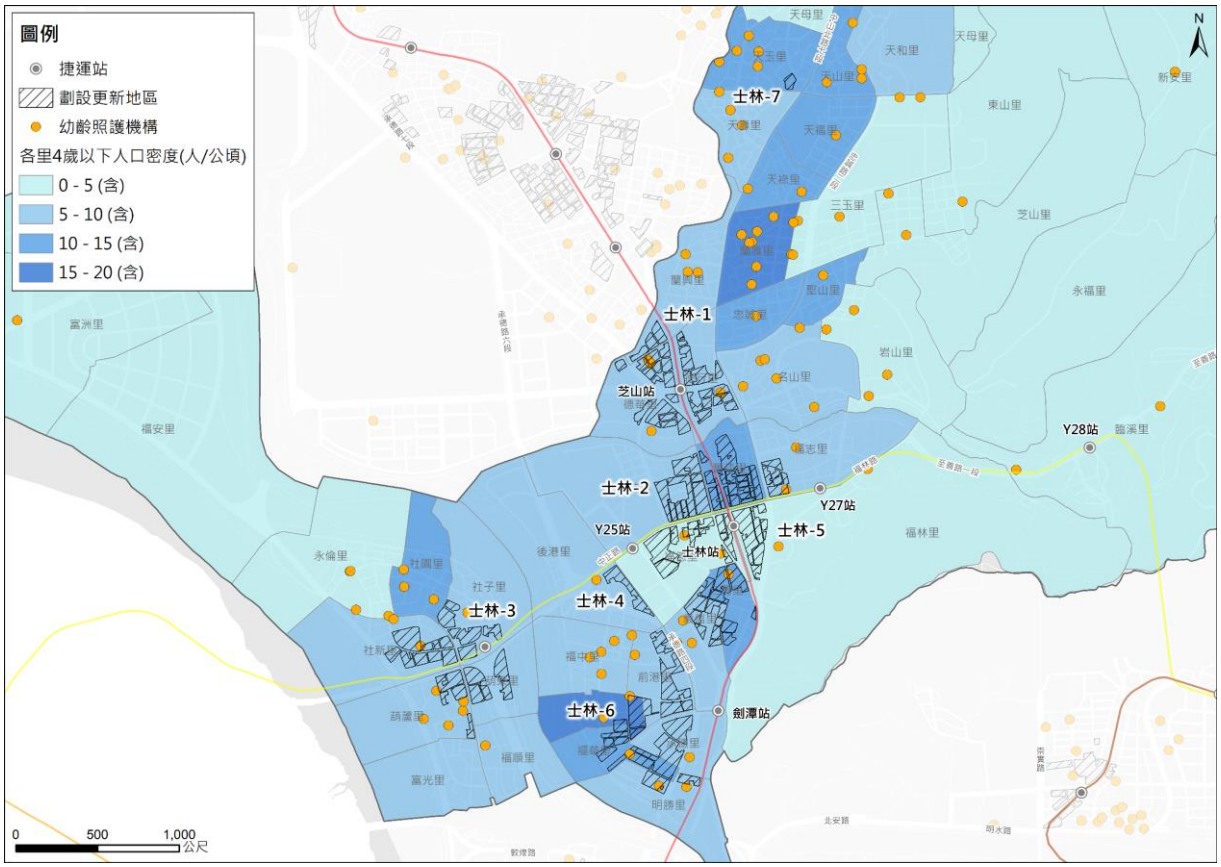

圖64 士林區幼齡人口分布圖

(3). 大眾運輸類

為配合大眾運輸導向發展，規劃友善人行空間，並提高捷運及其周邊接駁轉乘設施之可及性，建議各更新地區及其周邊未來民間申請自行劃定之更新單元，於鄰近捷運場站周邊規劃自行車租借停放區、接駁轉乘區及公車停等區等。

(4). 社會住宅

為照顧弱勢族群之居住權益，除百齡水岸社宅、永平社宅及華榮社宅外，配合本府全方位社會住宅政策，建議於各更新地區優先提供社會住宅空間，以落實居住正義。

（三） 交通運輸系統構想

1. 道路、大眾運輸、自行車系統現況

為配合大眾運輸導向都市發展策略，未來於人行、自行車道空間系統動線配置，應與長途客運站乘點等轉乘場站相連結與整合。

區內捷運站點以南北向之淡水信義線為主，共計 3 個捷運站點（劍潭站、士林站及芝山站）。另尚於規劃評估階段之臺北都會區大眾捷運系統環狀線北環段有 Y24 站、Y25 站、Y26 站及 Y27 站，將強化本區東西向大眾運輸之連結。另區內 Youbike 微笑單車站點共 122 站，大多臨近公車站與公園，各站點詳圖 65。

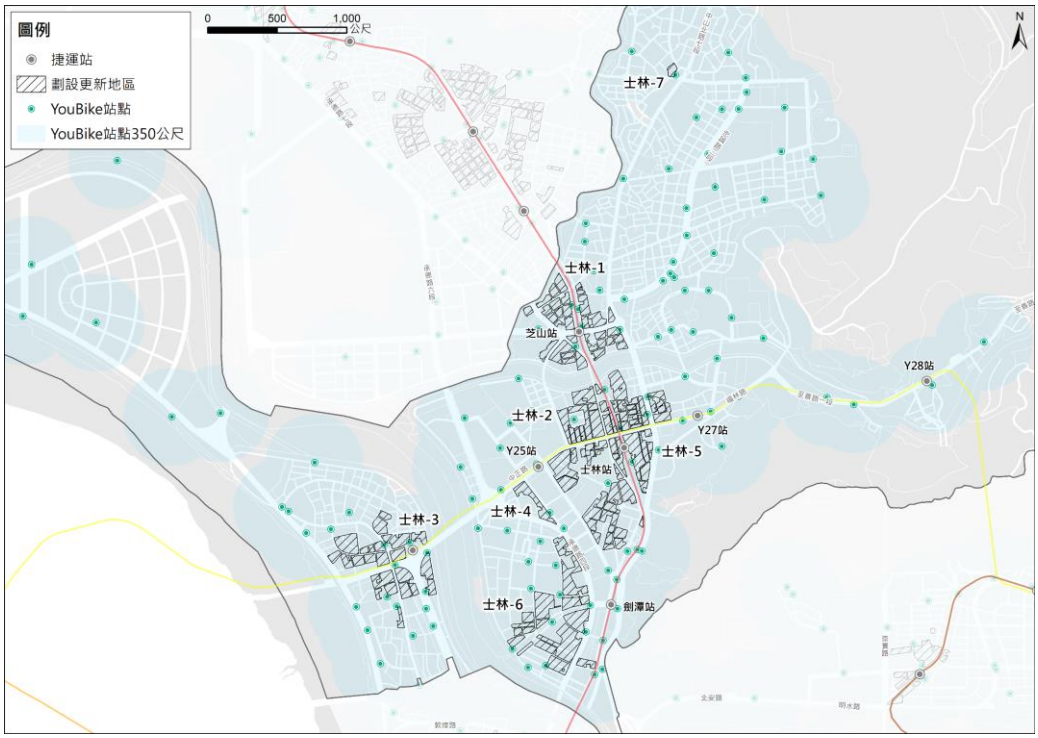

圖65 士林區 YouBike 微笑單車站點分布圖

2. 鏈結大眾運輸系統及空間規劃

針對士林-1、士林-3、士林-4 及士林-5 更新地區，鄰近捷運芝山岩站、捷運士林站、捷運 Y24 站、捷運 Y25 站及捷運 Y26 站點周邊，地區生活空間、帶狀式開放空間有關之人行步道系統規劃，應與臨接道路用地之人行步道、自行車道動線系統有效串連，規劃友善人行空間，強化地區路線型商業機能服務。

為增加地區公共開放空間多元性、豐富性與趣味性，創造舒適生活、購物及停等空間，建議留設街角廣場式開放空間，並配合交通機能適時調整，提供地區接駁、公車停等區等設施用地需求。

（四）防災、救災空間構想

依據臺北市政府消防局以及士林區各生活圈特性，彙整士林區之防災公園、優先安置學校與緊急避難處所，詳圖 66。

建議各更新地區提供防災及救災空間，以做為緊急避難處所，以增強士林區災害韌性能力。

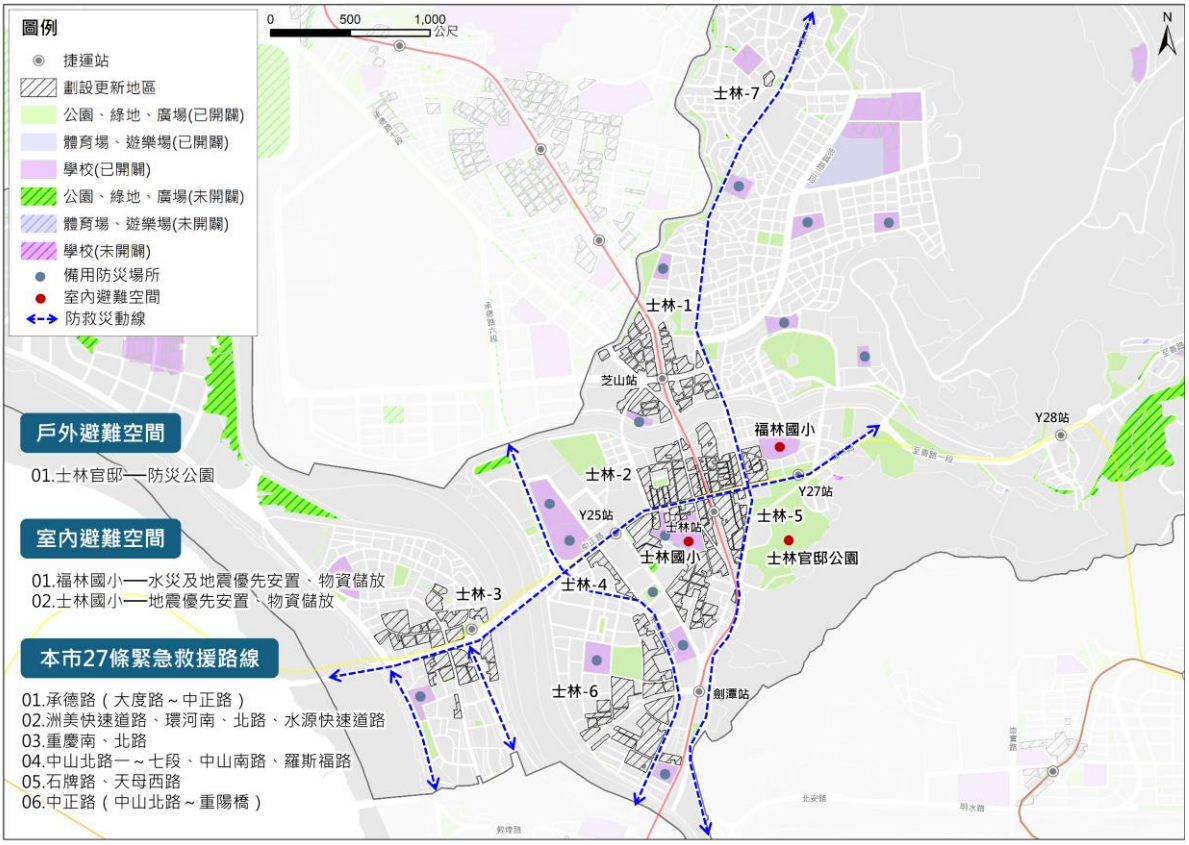

圖66 士林區防災避難據點分布圖

（五） 其他構想

1. 產業發展構想

針對士林-5 更新地區，萬寶紡織公辦都更周邊產業政策發展，引入產業支援設施，切合大眾運輸導向都市發展策略，未來更新地區內除建議建築物配合產業支援設施需求，供產業活動使用外，亦可強化路線型商業機能服務，並配合規劃整體性開放空間，透過地區景觀設計管制，如基地退縮、廣場留設、街道傢俱等，建構舒適趣味的友善人行空間。

2. 住居環境整備構想

針對士林-1、士林-3、士林-4 及士林-5 更新地區，建議如下：

(1). 針對士林-1、士林-3、士林-4 及士林-5 更新地區，建議透過生活空間與周邊生態網絡系統連結，串連周邊公園綠地系統。

(2). 位於中山北路五段與中正路口東北側士林-5 更新地區，應配合「芝山岩周邊景觀管制」絕對高度管制之相關規範。

(3). 士林新街（慈誠宮周邊）士林-5 更新地區，後續應配合地區文化資產，指定做為整建維護策略地區，並延續生活路徑，針對建築立面設計、人行道路系統及其舖面色彩規範等事宜。

3. 特殊規範

考量士林-5 更新地區，屬本市早期發展地區之一，且部分地區街廓面積狹長，路寬多為 6 公尺以下，建議另案訂定更新計畫，優先整併大面積街廓後再調整地區細部計畫道路系統，並配合生活路徑延續、針對建築立面設計、人行道路系統串連及其舖面色彩管制規範等事宜，建構連續性友善人行空間，帶動捷運士林場站周邊商業發展及優質居住環境營造。

十二、 北投區更新地區實質再發展構想

（一） 土地利用計畫構想

北投區資源豐富，擁有北投溫泉、關渡平原及陽明山國家公園等自然資源，北投區多為自然原貌，受限地形條件，全區可發展用地面積較小，過去沿著北淡線鐵路發展至現今的淡水捷運線，形成帶狀生活聚落軸帶。主要之發展區域為關渡西側、大屯、舊北投、新北投、唭哩岸以及石牌之坡度平緩地帶。北投站、石牌站區域多為住商混合，商業動能較高，惟因屬早期發展地區，面臨發展飽和之課題，需透過都市更新等方式強化地區機能。

面對高齡社會，此區域以發展完善醫療及長照服務為主，北投區已成為臺北重要的觀光及醫療據點。考量未來北投人口及都市發展趨勢，配合捷運淡水線及北投再生計畫之土地活化及建設，透過劃定更新地區並訂定更新計畫，連結觀光、醫療廊帶、居住品質發展健全友善綠色交通系統。針對石牌站、北投站、奇岩站、關渡站周邊區域，研擬以下「北投區都市更新計畫原則」，作為後續都市更新事業計畫之指導方針，詳圖 67。

1. 配合北投再生計畫及相關重大建設計畫，補足地區公益及產業升級設施需求，完備公共空間場域及其開放空間系統配置，吸引民間投資更新事業，引導地區再生。
2. 北投區各生活圈與交通場站關係緊密，配合大眾運輸導向發展，重要場站出入口周邊街廓建議留設廣場式開放空間，捷運場站周邊之人行動線，並與大眾運輸串連。針對路線型商業建議留設騎樓，提供步行環境品質強化商業動能。
3. 北投區作為提供醫療長照服務重點區位，其醫療及長照設施比例高於全市平均，結合榮總、振興醫院等醫療資源。活化公有土地，創造新的健康照護空間並於更新計畫內建議改善服務據點周邊人行環境與交通設施路徑，設置安全友善無障礙人行空間。
4. 建議提供托嬰、托幼等社福設施，需一併設置周邊友善通學路徑。
5. 倘更新地區鄰近古蹟或歷史建築，建議於地區內補充設置廣場、綠地，串連形成觀光文化軸帶，並適度提供休憩空間，展現北投文化。
6. 都市更新條例第 6 條規定劃定之更新地區，具有立即拆除危險之虞之建築物，配合地區發展策略，提供托嬰、托幼、老人照護等社福設施，提升地區生活品質。

圖67 北投區重大建設分布圖

（二） 公共設施改善計畫構想

北投區都市計畫總面積為 5,735.38 公頃，公共設施用地面積約為 1,083.10 公頃，佔北投區都市計畫總面積土地約 18.88%。其中，公園綠地劃設 373.08 公頃，已開闢 361.23 公頃，開闢率 96.82%。學校用地面積 166.71 公頃，已開闢 160.78 公頃，開闢率 96.44%。公共設施分布詳圖 68。

相關資料係參考本府 111 年 10 月 7 日府都規字第 11130730551 號公告發布實施「臺北市北投區都市計畫細部計畫（第二次通盤檢討）案（第一階段）」及 111 年 8 月 4 日府都規字第 11100958801 號公告發布實施「臺北市北投區都市計畫主要計畫（第二次通盤檢討）案（第一階段）」內容及本計畫彙整。

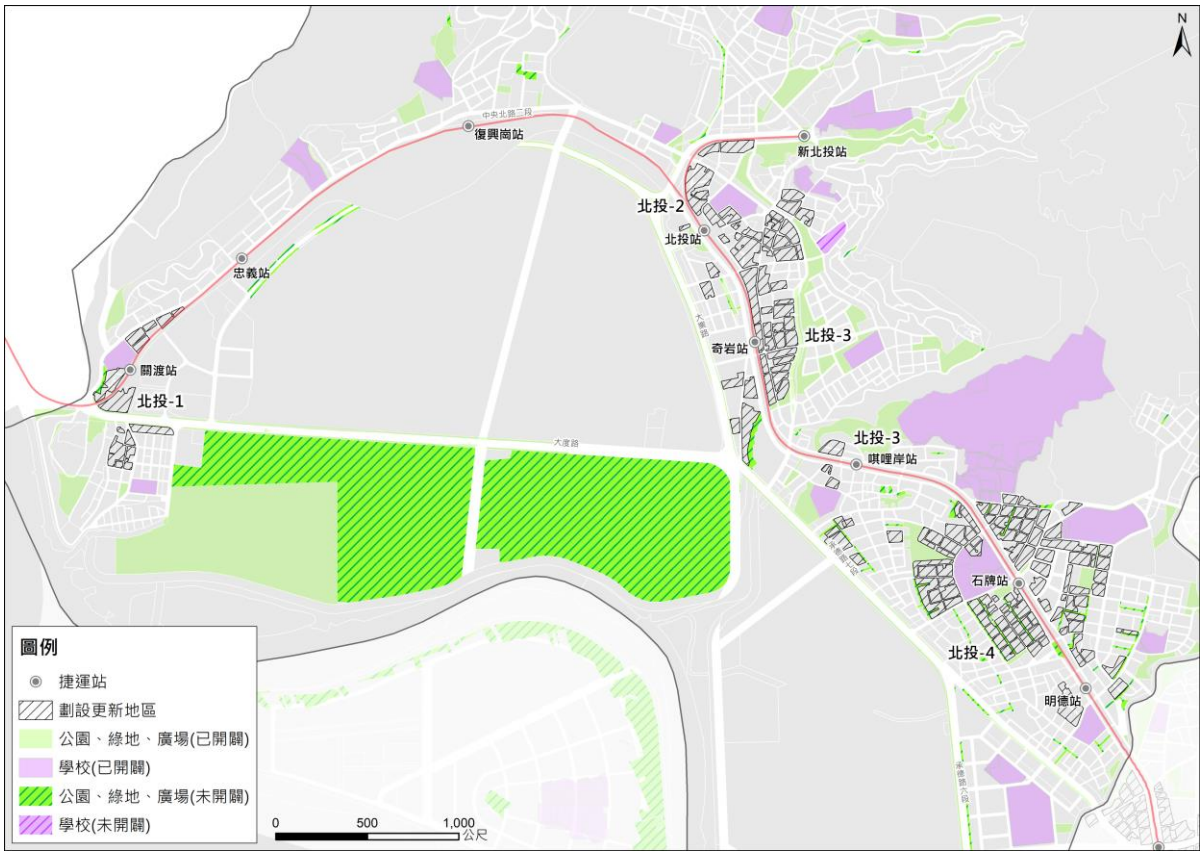

圖68 北投區公共設施分布圖

1. 更新地區周邊未開闢公共設施

北投-2 更新地區周邊，有 1 處未開闢學校用地（光明國小預定地）。

2. 公益及產業升級設施

配合市府推動北投再生計畫，將整合現地豐富之山、水、綠環境、溫泉、文化景觀資源提出發展計畫。包含：打造健康照護基地、發展北投溫泉觀光、北投士林科技園區發展、土地活化發展與公共住宅、北投生態博物館發展計畫、友善交通以及田園城市、公園綠地之發展構想。

因應北投區醫療、工業產業轉型升級，面臨未來就業、居住人口進駐及目前北投區幼兒照顧資源不足之課題，建議於更新地區內優先提供幼兒照護、產業支援服務及地區生活服務等設施。

有關北投區更新地區協助優先提供之各類型公益及產業升級設施，詳表 12。

表12 北投區更新地區優先提供公益及產業升級設施表

更新地區	產業升級類		家庭照護類		大眾運輸類		社會住宅
	產業支援設施	產學合作護設施	高齡照護設施	幼齡照護設施	運輸場站連通設施	共享運具設施	
北投-1	◎		◎	◎	◎	◎	◎
北投-2	◎		◎	◎		◎	◎
北投-3	◎		◎	◎		◎	◎
北投-4	◎		◎	◎		◎	◎

註：本表為指導性原則，公益及產業升級設施項目之實際需求應依本府定期發布為準。

(1). 產業升級類

針對鄰近捷運站之更新地區（北投-1、北投-2、北投-3、北投-4），建議提供庇護工場，數量 2 戶以上（約 600 ㎡），空間條件為需設置在一樓之營業店面。

(2). 家庭照護類

依據 112 年人口統計資料，北投區各里 65 歲（含）以上之高齡人口，合計約 5.15 萬人，佔北投區總人口比例約 21.24%。區內高齡人口密度最高者為尊賢里（131.38 人/公頃）、智仁里（113.49 人/公頃）及石牌里（108.31 人/公頃），詳圖 69。另北投區各里 4 歲（含）以下之幼齡人口，合計約 8,009 人，佔北投區總人口比例約 3.30%；區內 4 歲以下幼齡人口密度最高者，分別為智仁里（22.15 人/公頃）、尊賢里（21.14 人/公頃）及榮光里（19.13 人/公頃），詳圖 70。

針對北投-2、北投-3、北投-4 更新地區等高齡及幼齡人口分布密集地區，建議提供社區式長照機構，面積不小於 500 平方公尺，以及幼齡照護等社福設施。

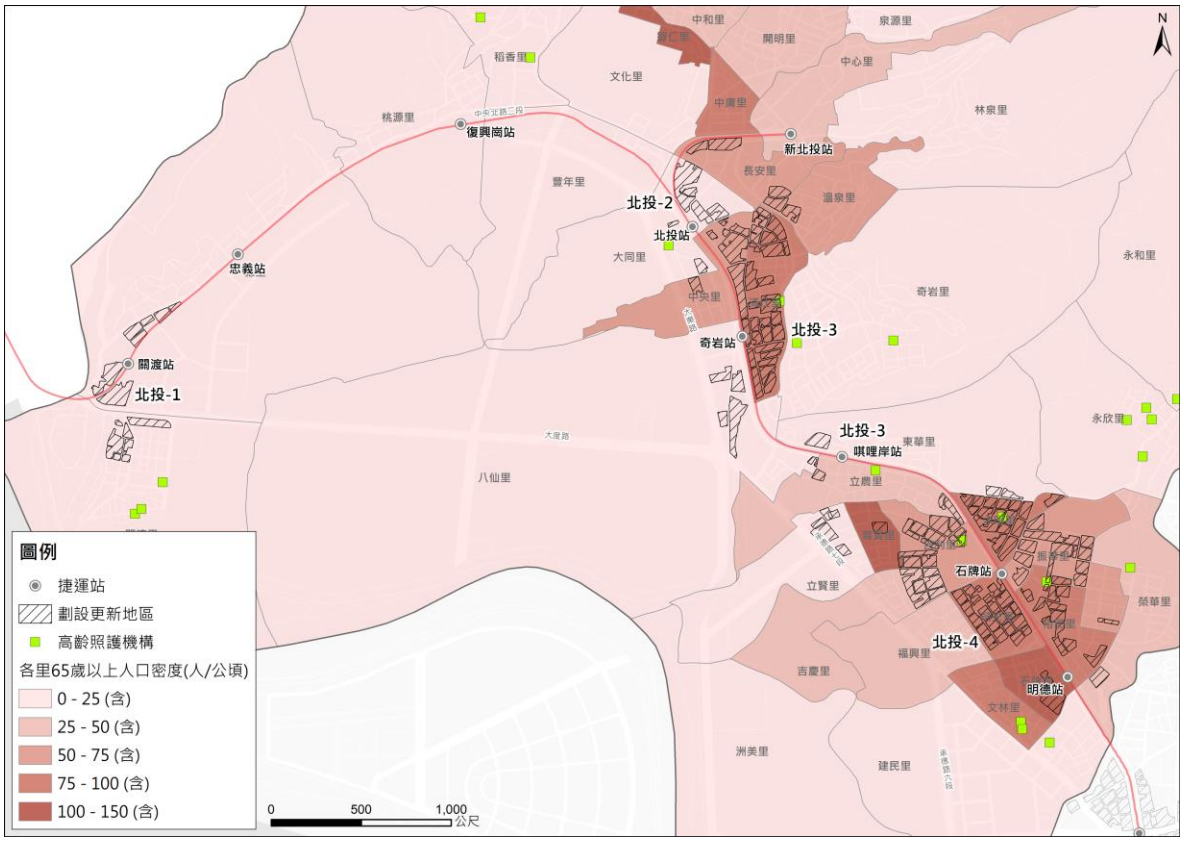

圖69 北投區高齡人口分布圖

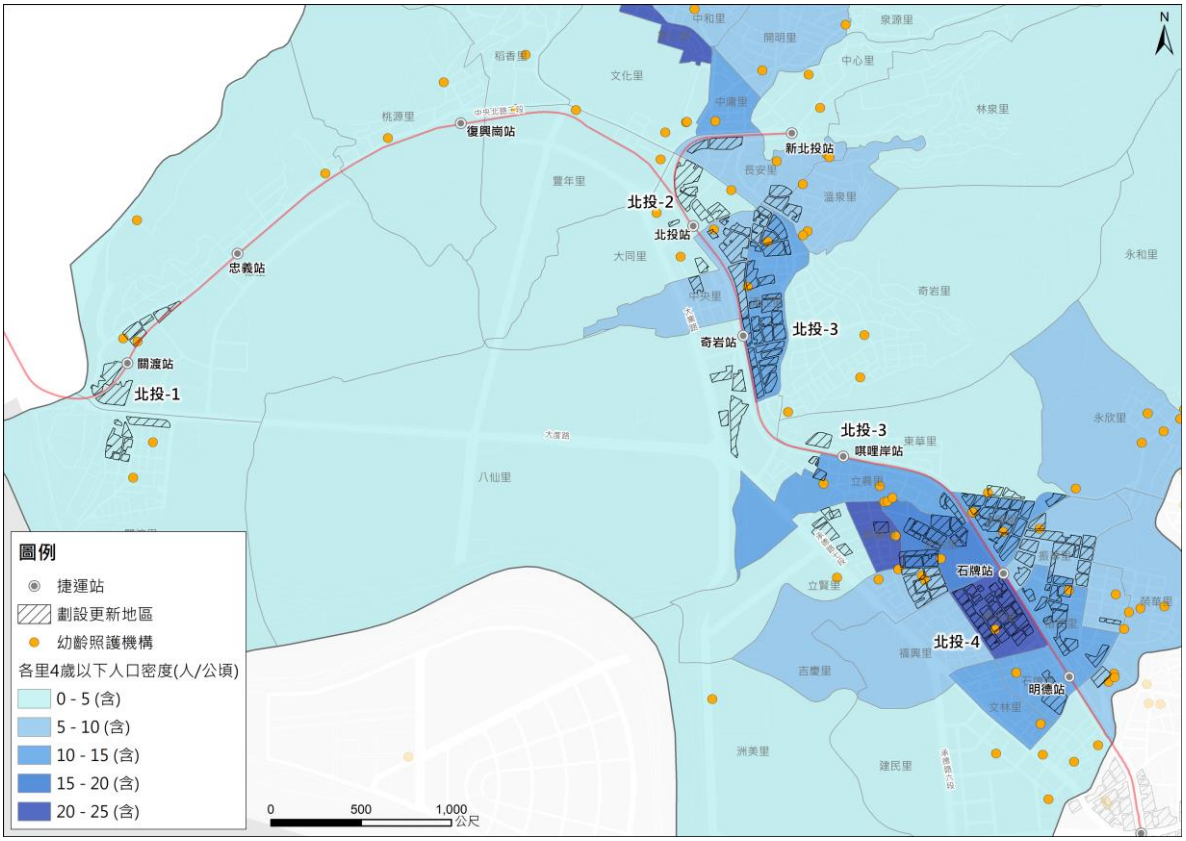

圖70 北投區幼齡人口分布圖

(3). 大眾運輸類

建議北投-1、北投-2、北投-3 及北投-4 更新地區串連區內大眾運輸及公共設施，提供連續性友善人行空間，並為提高居民對大眾系統使用意願，未來更新地區內建議規劃自行車道及增設共享運具設施。

另考量捷運淡水線關渡站出入動線之便利性，建議北投-1 更新地區，於鄰近捷運場站周邊規劃供不特定公眾使用之基地內通道、開放空間或空橋連結。

(4). 社會住宅

為照顧弱勢族群之居住權益，除奇岩社宅、新奇岩社宅、洲美社宅以及福國社宅外，配合本府全方位社會住宅政策，建議於各更新地區優先提供社會住宅空間，以落實居住正義。

（三） 交通運輸系統構想

1. 道路、大眾運輸、自行車系統現況

北投區道路系統多集中於中南端地勢較為平坦之都市發展區，因其地勢發展北為大屯山山系，南為大面積之農業區，主次要道路皆為東西向居多。

北投區早期建置北淡鐵路，後發展北投區捷運站點，皆屬淡水信義線，共計 9 站（明德站、石牌站、唭哩岸站、奇岩站、北投站、復興崗站、忠義站、關渡站及新北投支線站）。總進出旅次最大者為石牌站，接續為北投站、明德站，擁有較高的商業與居住人口活動，並結合生活、醫療廊帶及觀光資源，顯示出北投區大眾運輸與各生活圈友善人行動線之搭配更顯重要。另區內 Youbike 微笑單車站點共 90 站，大多分布於捷運沿線周邊，詳圖 71。

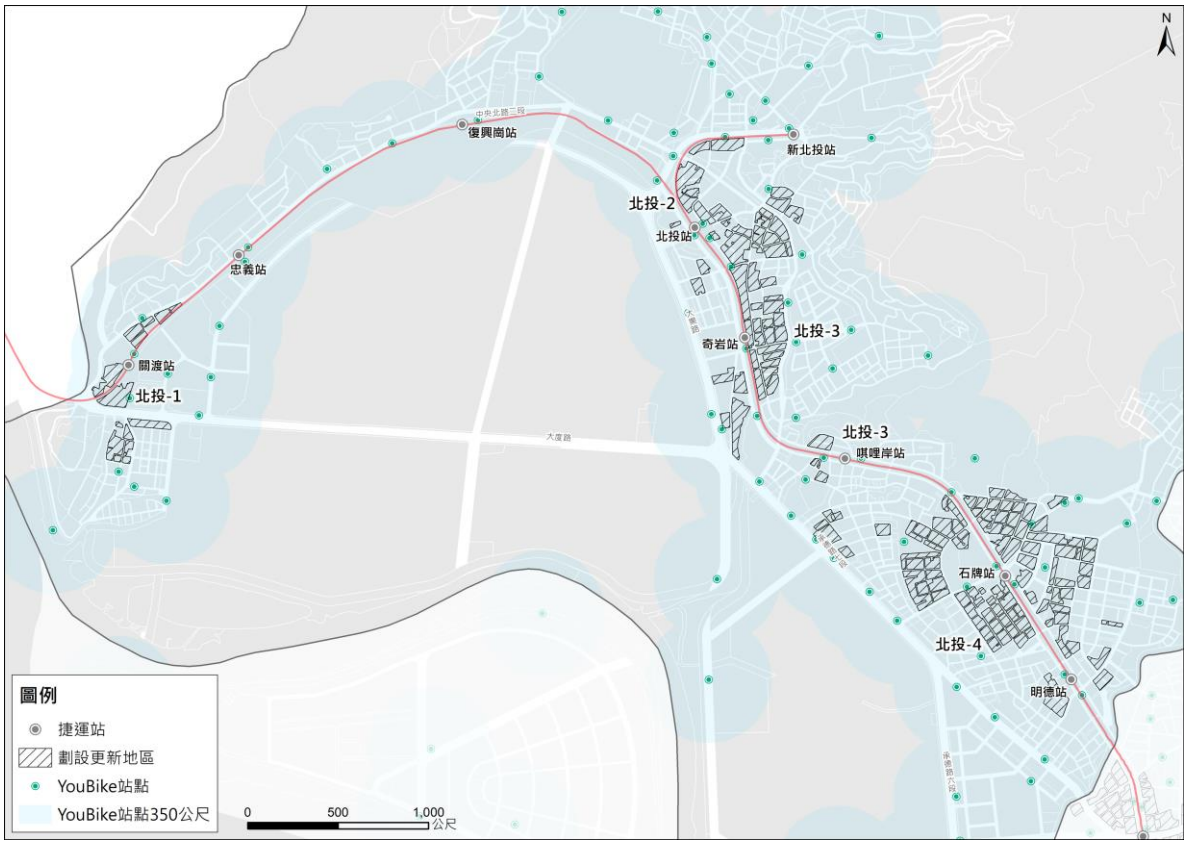

圖71 北投區 YouBike 微笑單車站點分布圖

2. 鏈結大眾運輸系統及空間規劃

本府透過「北投再生計畫」引導北投再發展，針對鄰里交通環境改善，建立人本交通環境為目標之一。為提高居民對大眾運輸系統之使用意願，在捷運站出入口周邊應提供連續性人行友善、舒適的步行體驗並結合基地保水功能，串連區內重要醫療、社福、學校、市場等公共設施。

針對北投-2 及北投-4 更新地區，人行空間有待改善，建議指認主要人行動線，配合留設騎樓或無遮簷人行道，建立友善及安全之人行空間，並結合基地保水之構想，留設充足人行空間區域、街角廣場等，發展完善人本交通規劃。

（四）防災、救災空間構想

依據臺北市政府消防局以及北投區各生活圈特性，彙整北投區之防災公園、優先安置學校與緊急避難處所，詳圖 72。

針對北投-1、北投-2、北投-3 及北投-4 更新地區，建議將計畫道路 6 米以下道路補足 8 米提供消防救災，做為消防、救災之通道，以增強北投區災害韌性能力。

圖72 北投區防災避難據點分布圖

（五） 其他構想

1. 住居環境整備構想

建議北投區更新地區應退縮人行空間創造良好居住及通學環境銜接串連周邊友善人行結合學校、公共設施與公園用地。透過指認主要生活重要路徑，並規劃連續騎樓或有遮簷人行道，建議設置夜間照明設施，並考量地區動線系統視覺與活動安全。

臺北市都市更新處
業　務　主　管
承　辦　人　員