

臺北市都市計畫委員會專案小組會議紀錄

會議名稱：「修訂臺北市信義計畫地區細部計畫（第三次通盤檢討）案」專案小組會議

時間：中華民國 103 年 3 月 12 日下午 2 時 30 分

地點：市政大樓 8 樓西南區委員會議室

主持人：脫宗華 委員

紀錄：蔡立睿

出席人員：詳如簽到表

壹、委員及列席單位發言摘要：(依發言順序)

張桂林委員：

有關公民或團體陳情新舞臺登錄為文化景觀造成財產權影響一節，請都市發展局（或洽行政院文化部（前身為文建會））應就當時中國信託大樓興建提供新舞臺空間之過程，其相關協商會議、都市設計審議是否有額外容積獎勵等資訊，提供專案小組審議參考。

脫宗華委員：

臺北市廣告工程商業同業公會於會前來函表示，本次通盤檢討修正有關「廣告招牌」內容未廣納相關專業團體意見，應重新邀集相關單位研議後再行修訂，以及重新研議未召開前不再參加任何後續審查事宜一節，該公會是否參與討論及提供意見係其權利，由於修訂廣告招牌係屬重要規範，本專案小組仍歡迎該公會能積極參與，並提供具體之建議內容。

都委會：

本會除依臺北市廣告工程商業同業公會來函內容回覆表示，本次修訂案業經本會第 654 大會決議組成專案小組審查，所提意見併同納入公民或團體意見綜理表，並於會前由承辦

同仁電洽該公會說明參與本專案小組討論之權益與重要性。

脫宗華委員：

本次修訂信義計畫地區細部計畫第三次通盤檢討案，不應只就針對修訂計畫內容作討論，而需就整個信義計畫地區一起作通盤檢討考量。修訂案內除「新舞臺」、「社教用地」屬個案性質外，餘就本次會議發展局簡報內容、公民或團體陳情意見發言，並請委員可就對整個信義計畫地區通檢範圍（歷經 30 餘年發展）之意見與需處理部份，請發展局及相關業務單位先予以回應或預為準備相關資料於下次會議說明，以利綜合討論。

辛晚教委員：

1. 首先提出程序問題請教發展局，信義計畫地區從過去迄今，經歷計畫擬訂、修訂、檢討變更到發佈實施，已有 31 個計畫，惟其案名所用詞彙前後似不嚴謹。考量信義計畫地區既屬於全國金融重要的區位，歷次都市計畫變更亦就其特殊功能或對其有更高展望而作調整，因此建議應賦予其重要的案名用詞，以資嚴謹。
2. 本次修訂案名係屬細部計畫通盤檢討，惟其中「社教用地變更為住宅區」似有牽涉主要計畫層級，建議一併先予釐清，以利後續審查。
3. 另新舞臺陳情人訴求，考量文化局已將其登錄為文化景觀之決定，本委員會應予尊重，後續本項議題討論重點應著重於後半段程序處理是否可透過都市計畫手法檢視給予容積獎勵，或採行分區管制規則將列為文化設施用地之面積採不計容積之適用等彌補之可能性。
4. 至於廣告招牌部份，廣告工程商業同業公會如有相關意見應積極參與專案小組審查並提供具體意見。都市計畫委員

會與都市設計審議委員會對於廣告招牌的規範與審查，係基於全市性的都市美學、景觀與公共安全為考量作為審查依據，並非只配合其廣告招牌業務需求。

都市發展局：

1. 信義計畫地區用詞開始時間可回溯於民國 73 年的都市計畫案，之後歷次的通盤檢討案或變更案、修訂案皆稱之為「信義計畫地區」。而信義計畫地區之位階屬於特定專用區，在特定專用區之下有不同的細分區（即住商混合區、住宅區、特定業務區、業務設施區及一般商業區等等），先予敘明。
2. 另瑠公農田水利會之土地於本次修訂案由「社教用地變更為住宅區」究屬主要計畫或細部計畫層級一節，查市府於 89.8.25「修訂信義計畫地區細部計畫（第二次通盤檢討）暨配合修訂主要計畫案」案內，將其由住宅用地變更為社教用地，屬於細部計畫之變更調整，非主要計畫層級。而本次修訂案擬將其回復為住宅區，故仍為細部計畫之層級。

辛晚教委員：

1. 信義計畫地區率先引進都市設計的理念、作法與審議機制。其發展歷程隨時空變遷與政策調整，由規劃住宅區（公教住宅）、副都心計畫、國際金融中心，於臺北市都市發展史上具有重要分水嶺。信義計畫地區既為全台灣的金融中心，應給予位階與功能清楚的定位。
2. 建議都市發展局日後辦理都市計畫通盤檢討時，對於主要計畫、細部計畫、使用分區、用地之擬定應具有層次感與系統感。例以臺北市政府之行政機關重要性而言，將其劃設為機關用地與警察派出所亦屬機關用地之處理，在都市

計畫層級與位階上確有不足之處，應予檢討以行政區方式劃設，未來於規劃作業時納入考量調整，並區分清楚其功能與定位。

3. 前述計畫位階與層級之處理，其代表著都市計畫理念與階段性的思潮，請都委會納入會議紀錄，以作為日後市府重新建構土地使用分區的精神之參考。

脫宗華委員：

1. 辛委員提供建議部分，請都委會納入會議紀錄。
2. 以前公共設施在主要計畫與細部計畫的層次上確有差異，像是日據時代所劃設的大型公園屬主要計畫層級，細部計畫內亦有細部計畫層級的公園。另外，於住宅區內劃設某某用地、於商業區劃設某某用地，亦即表示某某使用分區為主要計畫、某某用地為細部計畫等等；惟後來兩者在功能上有混合之情形，以致造成有混淆之情事，請發展局一併納入日後規劃調整與思考邏輯之參考。

張桂林委員：

1. 首先呼應辛委員意見，信義計畫地區之發展係屬臺北市都市計畫之里程碑。臺北市早期辦理都市計畫之際，尚未廣泛使用「特定專用區」之名詞，本地區屬第一個使用特定專用性質，爾後「特定專用區」陸續出現於各個都市計畫案名，像是中正紀念堂四周、國父紀念館四周、敦化南北路二側、民生社區、臺北車站特定專用區等。
2. 本地區案名以信義計畫地區沿用迄今，其雖非屬都市計畫法定之使用分區用語，惟其具有特定專用之性質，且已廣泛運用與眾所皆知，加上其內之土地使用管制如特定業務區、娛樂設施區等，亦有別於現行土地使用分區管制自治條例之規定，而賦予其特別用詞之規定。因此，有關本地

區計畫名稱、用詞是否應更精準調整符合都市計畫用語或延續已習慣性名稱、用詞，建請納入未來規劃思考時之參考。學名與俗名在形式上確有其不同，亦可避免造成誤解與混淆。

3. 本修訂案進入第三次通盤檢討程序，應先釐清與細緻化處理究竟有哪些需要調整與檢討之內容與項目？以計畫範圍內之土地看來，其多數已開發完成或已標售尚未開發，所剩土地不多，本次欲檢討之著力點欲從行政作為或發展新思維進行，建議應先檢視過去原計畫、第一次通檢、第二次通檢，其放寬修改內容是否確實引進產業，達到發展定位與計畫目標，或是過去內容無法達成既定目標卻而衍生其他類型之產業行為（如違規使用等）。另外前述定位與目標，為能維持計畫品質與執行，應確實規劃配套措施與制定可行的土地使用管制予以落實，以免流於形式。
4. 發展局應從規劃理念上思考本次修訂案欲放寬調整之內容或管制項目，究竟要維持信義計畫地區原有的特殊性、高水準之功能與管制，還是回歸一般全市性管制規定？例如，案內所提廣告招牌之規範，造成業界認為執行上有困難，市府應就信義計畫地區廣告招牌管制究有何特殊性或獨特性之理由說服，或是調整為其他市區一樣管制即可，予以敘明。
5. 案內修訂土地及建築物之使用欲防止豪宅化現象一節，應思考信義計畫地區係為全國最高層次的商業中心，於現行土地使用管制規定是否有窒礙難行之處，造成商業氣息或產業發展蕭條，導致商業區豪宅化？如放寬土地及建築物之管制其造成效果，是否無法維繫信義計畫地區之高標準而造成整體水平往下？
6. 本次修訂案內還有哪些需要檢討內容部份，如統一阪急

(市府轉運站各式大眾運輸)周邊交通動線、松高路側建物(誠品、新光三越 A4 等)地下停車出入口動線,該範圍交通管制措施等,易造成交通打結之情形,是否一併透過本次檢討改善。另外 101 大樓地下停車出入動線亦有相同問題等等,是否一併於細部計畫、都市設計管制內容載入交通管制之作為。

7. 新舞台處理部份,涉及文化資產審議委員會對其文化景觀認定,文化藝文人士對其文化情感與藝文空間存在之歷史意義,以及所有權人對財產權認定、處分、補償與否等等,似不適合於都委會處理該等行政程序爭議與溝通、財產權處分、建物時代意義或接受哪方面之意見。因此,在前述內容尚未釐清之前,應更慎重處理。
8. 上述意見涉及議題廣泛,建請發展局整理後於下次會議補充。並就歷次修訂通檢計畫對引進企業總部、就業機會、產業型態,資金等資料,以利瞭解變更計畫內容對本地區都市發展貢獻。
9. 另外,諸如細節上的亂象,像是交通打結之處理、空橋聯通道空間(連結 ATT 4 FUN)出現商業行為是否為允許放寬或屬違法等等之處理,應一併納入檢討。

黃秀莊委員：

1. 近來信義計畫地區自行車數量有過多之情形,常有人車交織、逆向行駛等情形影響行人通行安全(尤其松仁路側學童上下課安全),應於本次修訂案內就自行車道系統予以整體規劃考量。
2. 另捷運信義線已通車,該線之象山捷運站(臨中強公園旁)其自行車停放空間佔用公園用地之情形,請一併納入土地使用變更調整之考量。

3. 公展計畫書第 54 頁信義計畫地區土地使用分區示意圖中有關人行步道標示一項，其中位於中強公園與松仁路間之人行步道未予標示於圖中，請予檢視修正，以避免日後執行疑義。
4. 會議簡報資料第 15 頁土地及建築物之使用修訂理由中所述鼓勵 B、C、D、E 商業區街廓發展一項，其中 B6 街廓內現況建案已完工且為全棟住宅使用，如依本次修訂案內容調整是否符合檢討原則及是否影響住戶之權益，請一併納入考量。
5. 忠孝東路五段、基隆路交口處交通動線紊亂打結之情形，請一併納入本次修訂案檢討。
6. 建議本專案小組可安排現場勘查，以利瞭解信義計畫地區發展現況與問題。

李永展委員：

1. 紐約市的都市發展屬 雙元城市(dual city)、仕紳化現象及呈現甜甜圈城市(donut city)現象之地區，導致其入夜後市中心形成空城，與信義計畫地區之發展情形似有不同。另本地區商業區內之商業大樓或廠辦大樓，其容積率與建蔽率相對於住宅區、工業區高，甚至當時取得土地的地價低，惟現況確有違規使用之情形，不管其是否因而獲利或是否有公平的回饋之機制，發展局於本次修訂計畫案提出為避免商業區豪宅化現象之理由，給予肯定。
2. 應透過本次修訂細部計畫通盤檢討之程序，針對信義計畫地區新型態的發展，比如說自行車發展，雖然有造成人車衝突之情形，但隨著 U-BIKE 設施租借站由原本一處增加至多處，對於使用綠色運具、節能減碳仍應給予肯定。就如同捷運信義線通車前、後對於信義計畫地區法定停車位要求之規定不同，有著異曲同工之妙。至於信義計畫地區空間規劃如以大眾運輸導向（人行或自行車）為動線考量之需求，其對

於區內廣告招牌規範設計與以車行為主的思維處理方式不同，反而有著不同處理的可能性。如此可回歸至都市計畫法第一條的精神改善居民生活環境，並符合發展局對於本地區修訂計畫之定位與目標。

3. 計畫書第 12 頁所述之計畫目標與會議簡報資料第 13 頁計畫定位與目標敘述不同，請就本次修訂計畫內信義計畫地區定位（金融商辦、企業總部）與發展方向，對應土地及建築物使用之調整（商務、辦公、休閒娛樂）予以調整。至於計畫書內對國際化之用語建議調整為全球化，以因應趨勢。
4. 有關自行車車道（U-BIKE）設置與人行道併存之議題，究屬都市計畫細部計畫規範抑或於都市設計審議作處理，也請一併釐清。
5. 至於新舞臺處理一節，因「文化資產保存法」係屬特別法，其位階優於都市計畫法，故都市計畫委員會於審議上原則尊重文化資產審議委員會之決定。至於以新舞臺個案除其被指定為文化景觀之意涵應請市府文化局予以敘明外，因新舞臺係屬臺北市第一座民營的中型多功能表演場所，故文化資產審議委員會綜合考量下決議將其保存。爰此，假設新舞台在都市計畫委員會亦認可其有保留之必要，則於審議過程中對確保新舞臺所有權人財產權之保障與相關權利義務關係、公平性等內容應予以討論。

王聲威委員：（李昆振代）

1. 針對前述委員所提及信義計畫地區自行車道部份，都委會前於第 653 次委員會議附帶決議請交通局研議就捷運站附近、面臨重要道路等建築基地留設人行道及自行車道所需佈設空間規範之通則（含都市計畫、都市設計審議要求之規範），以利外界瞭解。因應現今包含公共自行車與一般自行

車其使用率節節高升，目前使用率約為 5.5%以上之數據來看，市府交通局於發展綠色運輸與低碳運具之際，對於人行道及自行車道佈設所需空間之建議，請一併納入本次修訂案：

- (1) 主要幹道劃設以留設 6 公尺以上為原則，如未留設者，未來應予補足。其中人行道淨寬為 2.5 公尺，自行車道為 2 公尺，其理由係為使人行與車行各有一定空間。以信義計畫地區留設之自行車道（含人車共道、人車分道）相較於其他地區較有先進作為，惟既然本地區已有自行車道，應配合上述原則予以補齊；至於尚未開發之區域之主要幹道亦遵循該原則處理。
 - (2) 次要幹道劃設以留設 5 公尺以上為原則，其中人行道淨寬至少為 2 公尺，自行車道為 1.8 公尺。
 - (3) 巷道部份劃設以留設 2.5 公尺以上為原則。
 - (4) 建議於本修訂案內之建築物及土地使用管制要點第 7 條規定面臨 8 公尺計畫道路之建築基地，應退縮至少 2 公尺之人行空間，以因應人口老年化社會及身心障礙人士（輪椅或拐杖使用者）之考量。
2. 有關計畫書第 9 頁交通流量服務水準之調查資料，；請補充至 102 年。

都市發展局：

1. 現況計畫範圍臨華南金控總部大樓旁之 B6 街廓現況確實為一棟全區作為住宅之建物。惟該街廓商業區變更部分，非屬本次修訂計畫範疇，其於 93 年 6 月 24 日「變更臺北市信義計畫地區住商混合區、部分業務設施區為特定專用區計畫案」內就已變更。

2. 以信義計畫地區核心區而言（忠孝東路五段、松仁路、信義路五段、基隆路所圍街廓），其現況係成功做到沒有作住宅區使用而屬商業使用之範圍；而其對信義計畫地區的活動包含平時上班日、假日、夜間娛樂活動等等皆有所助益，也不會呈現所謂空城的型態。
3. 至於信義路五段南側與松仁路東側原屬住商混合區之區域，93.6.24 將其變更為特定業務區，並作有條件的土地使用放寬；其中如欲作全棟商業使用部份，其變更利得需繳納回饋金，加以今日因住宅市場商品行情更高，且作商業使用設限較多，也就產生商業使用需求更低之情形；另外，如不予回饋者，則僅放寬 1-4 層為商業使用，同時作為住宅使用之比例大於 2/3。綜上，前述 93.6.24 變更內容，經檢視不利於信義路五段南側與松仁路東側商業沿線之活動與延續性。為改善該等情形，除已申請建照或使照者外，冀透過本次修訂案，期能鼓勵商業區街廓延續發展與避免商業區豪宅化現象。
4. 另為符合本次修訂案欲取消住宅使用，因此不管為辦公室企業總部或自由執業事務所，需使其有更多商業使用空間。因此像是計畫範圍內 B2 街廓、B4 街廓，其現狀僅能 1-4 層為商業使用，餘樓層卻無法引入多元之商業使用，故於本次修訂案內一併放寬調整。
5. 有關廣告工程商業同業公會公展期間所提問題，本次修訂案檢討時考量現行信義計畫地區對於廣告招牌審議係非常嚴格，除改採負面列舉方式（如全區規定屋頂型、側懸型廣告不得設置），另為維持設計品質與創意，於重要景觀軸線與地標性建築物，其設置廣告物須經都市設計審議，以作整體視覺景觀把關與控管。
6. 誠品、101 大樓停車口出入動線對交通交織影響部份，現況

皆有專人引導與控管；如欲透過都市計畫手段改善，考量現況建物皆已興建完成，除透過軟體方式控管外，從硬體方面作改善的成效與空間較小。

7. 自行車道系統建置與管理，確實信義計畫地區現狀人車多、交通衝突也多，依目前現況警察同仁於交通尖峰期間之違規取締亦包含自行車，至於欲達到人車有序之情形，仍需時間作改善。
8. 計畫書、圖內容有需調整與補充部份，本局將一併檢討修正。

脫宗華委員：

1. 信義計畫地區已為台灣之窗與商業重心。惟如從 101 大樓往下俯瞰其區域周圍外違章建築林立，加以平日夜間活動不夠活絡（除假日或夜店旁），整體感覺印象似落後又無生機，這是否為我們所要的信義計畫地區？
2. 如同前述發展局回應內容，信義計畫地區一路走來 30 餘年，過去曾經差點全面淪陷為住宅使用；也因為過去有人的堅持努力才能成就今日的商業面貌，並使得如中國信託大樓重建案、南山人壽總部等商辦仍願意繼續投資於信義計畫地區。
3. 今日的信義計畫地區應從「國際化」的商業中心走向以「全球化」層次作檢討，以更有活力與活化方式吸引觀光客、業務商務人士、參觀展覽者與多元商業投資進駐。並應以更細緻化的處理方式結合都市發展應配合事項。舉例來看，如欲與國際接軌部份，首先就是交通便捷性問題，由松山機場、桃園機場、基隆港抵達後至此，藉由巴士、捷運轉乘以及旅客上下電扶梯與電梯容量等等是皆屬不夠方便與友善。另外，像信義計畫地區大樓頂樓的停機坪（直升機）不夠普遍，以及飛航管制、停放授權等限制，對於未來至本地區洽商之

作為，皆有影響。另人行系統的建置（對日曬雨淋之遮掩處理，如香港、新加坡案例）與延伸、自行車系統強化，皆為與國際接軌部分尚待努力與加強之處。

4. 以目前紐約下曼哈頓地區檢討計畫為例，其係採彈性混合使用的未來，並作多元使用為其目標。相較於前述發展局就本次修訂案對土地與建築物管制之鬆綁、免於回饋規定等規定，本人表示贊同支持。不過，下曼哈頓地區之多元使用非單指商業使用，其包含文化、歷史等資產作為都市發展成長動力，以及另一特色為 24 小時社區等。因此，必須處理與思考對於信義計畫地區特色之型塑，不應該僅止於夜店文化而已。
5. 另一個目標為永續，除能源、綠建築考量外，以信義計畫地區現處斷層帶，近來地震規模比起臺北市其他地區高一級，其相關建築耐震度之標準是否應往上提升及安全考量上，應一併納入檢討。
6. 在細緻化的處理上，舉例來看信義計畫地區越來越多大型遊覽車、公車進出，對於區內十字路口的道路截角處理，將影響其在路口能否順利轉彎，依照計畫書第 48 頁文字仍採直線截角之處理，需再予檢討，避免再衍生新的問題。
7. 有關修訂案內仍有開發獎勵實施要點之規定，信義計畫地區歷經 30 餘年發展，是否還需透過獎勵方式來鼓勵開發？是否應予檢討取消？
8. 廣告物部分，隨著時代變遷、科技進步與多元化形式，其與信義計畫地區發展願景與活化之配合，贊成應一併處理。
9. 因談及永續發展，有關綠建築部分未來應思考升級至智慧建築的觀念與作法。至於目前的作法於修訂案內可規範新開發建物，應達到哪一級的綠建築標章作處理。另外還有屋頂景

觀改善、高層建築上層之設計，是否於修訂案內規範要求？並透過都市設計審議，使信義計畫地區能擁有更多品質的設計、創意建築。

10. 新舞台的議題，請文化局、發展局補充當年設置的歷史資料與背景過程，是否於都市設計審議有相關要求或條件，以及為何現在需要保留？其財產權的問題如何解決，以免日後爭議等內容，提供專案小組審議參考，最好能提出可行建議，以創造三贏。
11. 有關委員們對自行車道系統（自行車氾濫與交通安全）之建議，以及道路系統、人行系統（如市政府一樓大廳十字型人行動線之友善處理）、市府站捷運聯通道與市府聯通中斷、整體開放空間系統處理等議題，請交通局研議處理。
12. 計畫書內尚需補充資料與作更細緻處理部分：
 - (1) 第 8 頁-計畫人口分析只載記計畫人口數，應補充實際人口數。另土地使用現況與簡報資料第 9 頁的發展現況之資料請再予確實檢視。
 - (2) 第 9 頁-辦公大樓空置率部份，有關 B5 街廓全豐盛信義大樓與 A1 街廓遠雄信義金融總部大樓其空置率較高之寫法，考量其屬個案新開發完成之商辦，相關數據陳述應以信義計畫地區整體作說明為宜。
 - (3) 第 9 頁-交通運輸，應避免過多形容詞（如可及性良好之敘述）改以較確實性之說明，請再斟酌寫法。
 - (4) 第 12 頁-計畫目標所述落實「國際化」之發展目標，請調整為「全球化」之發展目標。
 - (5) 第 14 頁-所述「(四)B2—B7、C1、D1—D5 及 E1—E5 街廓建築物於 89 年 8 月 25 日前或 B8—B14、D6 及 D7 街

廓建築物於 93 年 7 月 30 日前變更為特定業務區申請開發建築者，其變更使用為非住宅使用之同層及同層以下各樓層均須為非供住宅使用，其出入垂直動線應予分別設置。」其是否可行？

- (6) 第 15 頁-土地使用強度部份，所述供公眾使用具有頂蓋之人行空間得不計入建蔽率，其與第 24 頁 A15、A18、A20 街廓暨北側廣場用地之立體連通處理方式為何不同（不計入建蔽率及容積率）？另外，具有頂蓋之人行空間係屬戶外或戶內之定義與處理方式不同，應一併說明清楚。
- (7) 第 17 頁-「七、本地區騎樓，有遮簷、無遮簷人行道，架空走廊，人行通道…所示之位置及規模設置。並得計入院落深度，…」，如屬增設是否計入？
- (8) 第 19 頁-「十、A5、A12、A13、A19 四街廓沿松仁路側必須留設 6 公尺步道，再退縮留設騎樓（4 公尺），…」，與交通局委員代表所提須留設自行車空間，其是否足夠？
- (9) 第 20 頁-「（二）各種獎勵而增加之容積樓地板面積，得計入檢討停車空間之基數，惟停車總數量不得超過原基準容積依臺北市土地使用分區管制自治條例規定所檢討停車數。但容積移轉作住宅使用所增加之容積樓地板面積，不在此限。」，是否與防止豪宅化之目標不符，造成鼓勵容積移入所興建之豪宅增加停車位之疑慮？
- (10) 第 21 頁-「十五、圍牆：本地區建築基地僅准建造高度 2 公尺以下透空率達 70% 以上之欄柵，其牆基不得高於 45 公分，惟經附圖四指定為公共開放空間者，於一般商業區、娛樂設施區、業務設施區、特定業務區內不得設置

圍牆。」應修改為「不得設置欄柵」；另其透空率的計算究採欄柵或樹木遮蔽？宜一併考慮。

- (11) 第24頁-對A7街廓新舞臺之展演空間處理以不計入容積樓地板面積，其是否亦可不計入建蔽率？
 - (12) 第26頁-「(九)A15、A18、A20 內未來開發所衍生之停車需求應內部化，由基地自行吸收，並應視交通衝擊影響情形，經交通主管機關審查核可設置大客車停車空間。」是否應訂定原則性之規範？另本項欲授權交通主管機關審查核可即可，還是尚需經都市設計審議？建請釐清。
 - (13) 第33頁-「臺北市信義計畫地區開發獎勵實施要點」是否維持？請予檢討處理。
 - (14) 另修訂案內併同檢討「社教用地變更為住商混合區，並允許作一般旅館使用」一節，如係確定作為旅館使用，於管制內容內就不宜再有全棟住宅或部份住宅之規定。
13. 前述內容與委員們所提意見，請市府相關單位先作初步資料整理並與回應說明後，再由都委會幕僚調查下次專案小組開會討論時間。

王聲威委員：(李昆振代)

前述交通局建議人行道及自行車道佈設所需空間，修正前述發言意見：(1) 主要幹道劃設以留設 6 公尺以上為原則，人行道留設淨寬為 3 公尺，自行車道留設淨寬至少 2 公尺。(2) 次要幹道劃設以留設 5 公尺以上為原則，其中人行道淨寬至少為 2 公尺，自行車道淨寬至少為 2 公尺。

都市發展局：

有關脫委員所提南山人壽開發案所處 A15、A18、A20 街廓

暨北側廣場用地之相關規定是否有量身訂作之疑慮一節，本局向專案小組澄清，該地區現行都市計畫係屬 100 年 8 月 25 日公告之「變更臺北市信義區信義段四小段 30、37-21 地號等 2 筆土地娛樂設施區及人行步道用地為廣場用地及娛樂設施區暨修訂信義計畫區 A15、A18、A20 街廓土地使用管制規定計畫案」之專案檢討範疇，南山人壽開發案相關招標文件內容及對大客車停車空間要求等內容，皆於前述變更案完成後進行。而本次修訂案內容，係將前述專案變更計畫內容納入本次修訂案計畫書內，並無修改。

辛晚教委員：

1. 建議都委會協助歸納委員所提意見，將目標層次、發展定位與相關課題等內容予以分類，以作為發展局提出修訂內容對應之參採，使其具有系統化之處理。
2. 計畫第 33 頁開發時程獎勵規定，有鑒於時效性獎勵對信義計畫地區之開發已不合時宜，是否可另為思考應用於鼓勵信義計畫地區創意、美化之獎勵工具？
3. 委員們提及忠孝東路、基隆路交口交通打結部份，其與現行體制操作有相關聯性，以台北轉運站交通用地 BOT 案來看，其以 BOT 方式鼓勵廠商投資，結果導致商業行為使用面積大於原本的交通功能，也促使轉運站出入口動線與十字路口交通打結之原因。
4. 另一個促使商業區豪宅化之真正原因為容積移轉的制度，其將古蹟保存區可移轉之容積移入精華地段予以吸收；而豪宅所設圍牆柵欄之設施，所造成通行阻斷與無法穿越之情形，也違反臺北市友善城市發展的基本價值觀。
5. 專案小組所討論之課題可以納入計畫書作為提供都市設計審議委員會審議之依據，如綠建築、開挖率等等。

6. 新舞臺之處理，因文資法係為特別法，優先於都市計畫法，因此尊重文化資產審議委員會之決定。而討論重點應檢討所有權人要求對財產權補償的容積率或建蔽率等內容，其適法性與如何解決之處理方式。
7. 市府未來辦理都市計畫通盤檢討時應釐清與確定方向、獎勵工具要用對地方、都市計畫專業人才應具備之敏感性，以符合都市意識行為，確立都市發展未來導向與展望。
8. 計畫書第 8 頁計畫人口似不夠嚴謹，因為信義計畫地區係屬副都市中心，一般都市計畫主要探究居住人口與夜間人口，惟此處的活動人口比夜間人口之分析更為重要。本修訂案宜重視活動人口、產業活動人口之分析，以更符合專業規劃程序。

張桂林委員：

1. 對信義計畫地區的規劃與期許，須確保其發展的品質保持。以都市計畫一開始賦予信義計畫地區最高發展的定位與目標，在民主工商社會中，透過多元的規劃方式提供不同層次的消費行為，一定會有最高消費的族群，以及滿足庶民文化的商業使用。
2. 商業區豪宅化現象的問題應不是出在於規劃分區理念，而是在於執行上是否有缺失？以及市場上確有住宅需求。以本次修訂案土地及建築物之使用（簡報第 16 頁），比照第三種商業區之使用免予回饋，增訂不得作住宅之規定，以鼓勵商業活動進駐一節，就總體經濟來看，從事規劃者應思考是否符合動態的商業發展，然而所提避免商業區豪宅化之理由，似又挑戰市場機制。
3. 確實目前信義計畫地區夜間型態發展有蕭條、使用率低、呈現黑漆漆之現象，以市府大樓、府前廣場、世貿三館等所呈

現樣態與信義計畫地區中心商業（新光三越、華納威秀、ATT 4FUN、101 大樓）形成對比，建議市府大樓可考量以地下聯通方式連結捷運站、周邊街廓，或可開放 24 小時通行。另可思考市府地下停車場 B2 之處理，在其停車供需已達均衡狀態，且平日、假日通常有停不滿之情形下，建議交通局評估將其轉型為部分為地下商街，透過前述地下聯通道與 101 大樓、君悅飯店、新光三越等作結合，予以活化處理。

4. 對於創意建築及綠色建築之要求，可評估有哪些項目可納入本次修訂案內要求。
5. 本次修訂案所欲發展商業型態、引進產業活動為何？其是否仍與周邊地區之同質性、重複性雷同，應一併檢討說明。另為鼓勵進駐產業之商業活動與本次修訂案商業發展方向相互配合，建議可評估以租稅手段作處理。
6. 信義計畫地區內尚有未開發地區如 D1、D3，瞭解其不開發原因為何？，本次修訂案調整後對其影響？並提出更細緻的操作方式。
7. 新舞臺問題市府應從法律層面作深入研究，避免日後爭議。

脫宗華委員：

1. 有關前述專案小組委員意見，應考量發展局確能執行。其中張委員建議請發展局分析就歷次修訂通檢計畫對引進企業總部、就業機會、產業型態，資金等資料，因牽涉範圍年期甚久，且影響之變動因素廣泛，發展局恐無能力處理，須另案透過委託研究方可執行。請發展局先就信義計畫地區適用「企業營運總部租稅獎勵實施辦法」之營運總部作分析即可。
2. 簡報資料第 36 頁回應人民陳情意見所述忠孝東路與基隆路口之人行空橋聯結部份非屬本修訂案計畫之範圍，請發展局

查明台北轉運站交通用地對於忠孝東路、基隆路等之連結是否有相關計畫？

3. 本次修訂案內基地作商業使用皆採免予回饋方式處理，惟本市其他作商特使用地區仍需回饋，是否造成區域間不公平與差別待遇？併請檢討說明。

貳、會議結論：

前述審查意見請市府相關單位研處後將回復說明送都市發展局彙整，並請都市發展局檢視修正，研提與公展計畫書修正前、後之對照表、公民或團體所提陳情內容回應，併同修正計畫書、圖後，再行提送專案小組審議。

散會：17：25

臺北市都市計畫委員會會議簽到表

會議名稱：『修訂臺北市信義計畫地區細部計畫（第三次通盤檢討）案』專案小組會議

時間：103年3月12日（星期三）下午2時30分

地點：市政大樓8樓西南區委員會議室

主席：  脫委員宗華 紀錄彙整：蔡立容 

委員簽名	列席單位	姓名
辛委員晚教 	都市發展局	 邱秀宜
張委員桂林 	文化局	
李委員永展 	交通局	
陳委員春銅	觀光傳播局	
黃委員秀莊 	產業發展局	
王委員聲威 	建築管理工程處	
	本會	 張立立  丁秋霞