

第五章 開發行爲可能影響範圍之各種相關計畫及環境現況

5.1 開發行爲可能影響範圍之各種相關計畫

5.1.1 台灣北部區域計畫

在綜合開發計畫及台灣北部區域計畫，台北市為台灣地區政治、經濟、文化中心兼北部區域中心及台北都會區中心及台北生活圈之中心都市，朝向下列目標：

- 一、建設及改善自然環境、居住環境及生產環境。
- 二、台北都會區台北市為中樞管理機能，其他市鎮擔任業務管理機能。
- 三、分散都會機能、開發商當規模自足性新市鎮、適當選擇產業發展、改變都會區產業結構。
- 四、培養發展潛力較大的衛星市鎮，來分擔都會區一部份機能，減輕都會區人口成長壓力，以控制都會區無限制發展，使都會區內均衡發展。

5.1.2 經貿園區計畫

南港經貿園區功能有下列幾項：

- 一、南港軟體工業園區為全國重大極需發展工業之一。
- 二、南港經貿園區應朝向工商綜合區發展其項目如下：
 - 1.大型商業園區(Business Park)。
 - 2.技術密集工業園區(Industrial Park)，以電腦資訊、半導體軟體服務為主。
 - 3.通訊埠(Teleport)。
 - 4.大型購物中心。
 - 5.服務業區。
- 三、南港經貿園區應分擔南港全區的其他功能如下：
 - 1.地方商業中心。

- 2.客運轉運中心。
- 3.中密度住宅區。

5.1.3 台北都會區實質規劃

台北都會區實質規劃的空間結構及部門發展計畫的主構想摘要如下：

- 一、規劃地區總人口在84年為595萬，94年為673萬，到104年則為755萬。104年南港汐止地區預計容納49萬居住人口。
- 二、南港為台北都會區六個活動中心之一(台北核心區、淡水、三重、板橋、新莊為另外五個活動中心)。南港、汐止與內湖為一功能區，主要功能為工業(以技術密集型)及居住(中密度住宅)，次要功能為地方商業中心。
- 三、台北—南港為台北都會區之主要走廊之一。應強化南港地區之中心都市機能，設置大型商業園區(Business Park)、技術密集的工業園區(Industrial Park)貨物轉運中心、客運轉運中心等，並利用南港台肥遷廠後建立通訊埠，以使其產業趨向資訊化、多元化、國際化。

5.1.4 台北市綜合發展計畫

台北市主要人口成長與產業發展構想如下：

- 一、採中度人口成長，民國85年台北市戶籍人口為300萬，實際居住人口為350萬，經濟穩定中求成長，屆時提供就業量為193萬人。
- 二、疏導西門中心商業區至台北市東區，擴大信義計畫效果為副都市中心。
- 三、適當調整產業區位、健全經濟結構、促進都會區產業合理分佈。
- 四、建立適當土地使用型態，為引導都市健全發展配合都市發展政策，適時檢討修訂土地使用計畫與土地使用分區計畫，依據商業活動層次與區位條件，劃設都會性、社會性與鄰里性不同層次商業，充實及改善公共設施以促進商業區土地健全合理使用。並依據公害程度之輕重與區位條件，劃設不同類別之工業區加以不同的使用管制，淘汰公害、嚴重與具危害性的工業區。

五、劃定專用區供金融、保險、時裝設計、娛樂、出版等產業集中發展，並創建國際會議中心。

5.1.5 港汐地區都市計畫通盤檢討

一、計畫人口如下：

南港地區計畫人口：111,429人

汐止地區計畫人口：70,000人

二、土地使用計畫面積如下

南港地區：住宅區114.37公頃

商業區 5.70公頃

工業區 104.15公頃

汐止地區：住宅區156.46公頃

商業區15.12公頃

工業區205.47公頃

5.1.6 南港地區整體規劃都市設計之研究

南港之定位：

一、南港在未來台北都會區及台北市發展中之地位界定為地區中心，其服務範圍包括南港、內湖及汐止，其功能為商業中心、服務中心、交通運輸中心、文化中心與娛樂中心。

二、南港在台北—南港—基隆主發展軸上為策略性發展據點。

三、配合都會產業結構轉型，誘導傳統工業轉型，使南港成為科技工業、技術密集工業、軟體工業生產中心。

四、南港為中央研究院所在地，為學術研究之重鎮。

5.1.7 鐵路地下化計畫

交通部台北市區地下鐵路工程處於81年02月委託中華顧問工程司，為促進南港未來整體都市發展及消除研究院路、向陽路等南港地區南北向幹道的交通瓶頸，對松山—南港段的鐵路地下化，以及客車場、貨運站遷移等課題可行性加以研究。

研究結果顯示鐵路地下化之路段應延伸至南港研究院路後再爬升至地面，而南港客車場與貨運站亦宜遷移至七堵調車場。其主要地下化工程包括下列數項：

- 一、基隆路一大坑溪段鐵路地下化。
- 二、南港客車場遷至七堵調車場。
- 三、南港貨運站遷至七堵調車場。
- 四、松山、南港車站地下化。
- 五、松山—七堵段三軌工程。

以上五項主體工程，自規劃、設至至施工約需六年時間，近期已報交通部核定，預定於民國90年前可完工。鐵路地下化後，將可消除忠孝東路、研究院路、深坑、舊庄地區之聯絡瓶頸。

5.1.8 捷運系統計畫

捷運藍線(板橋—南港)由板橋經文化路、華江橋、和平西路、中華路、忠孝東路至南港經貿園區。已經市長裁示昆陽站以西路段全部地下化，以東路段則高架或地下化，甚至向東延伸至汐止、基隆段則尚未定案。捷運藍線計畫於88年底完成至昆陽站，參見圖5.1.8-1。

5.1.9 中山高速公路汐止五股段拓寬工程

為疏解現有中山高速公路在台北都會區路段的擁擠，計畫自汐止系統交流道至五股交流道路段以高架方式雙向各拓寬二至三車道，沿線並設有堤頂(天母快速道路)下塔悠、復興北路、環河北路、蘆洲等交流道，並於東湖康寧路增設與中山高速公路原線聯絡的交流道，此交流道將是本計畫與中山高速公路聯絡主要通道。此拓寬工程計畫民國85年底完成，參見圖5.1.9-1。

5.1.10 北部第二高速公路計畫

北二高編號國道三號，全線北起基隆港西岸聯絡道，經瑪陵、汐止、木柵、新店、中和、土城、三峽、大溪、龍潭、關西、竹東至新竹經環道與中山高速公路銜接。沿線交流道共有基隆(起點)、瑪陵(萬里瑞濱快速道路)、汐止系統(中山高速公路)、新台五線、南港系統(北宜高速路)、山豬坑(垃圾掩埋專用)、木柵(台北聯絡道)、新

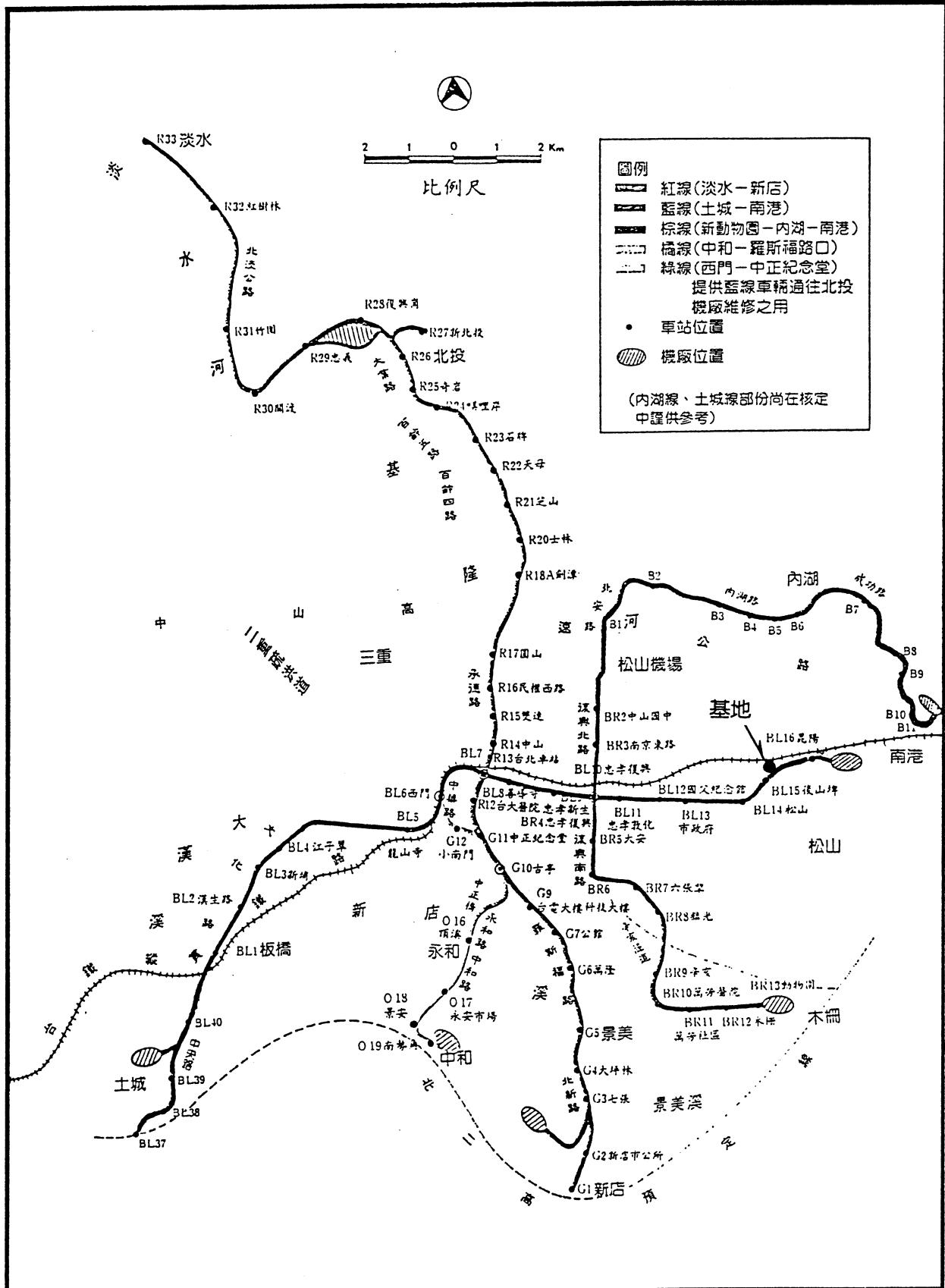


圖 5.1.8-1 台北都會區大眾捷運系統初期路網圖

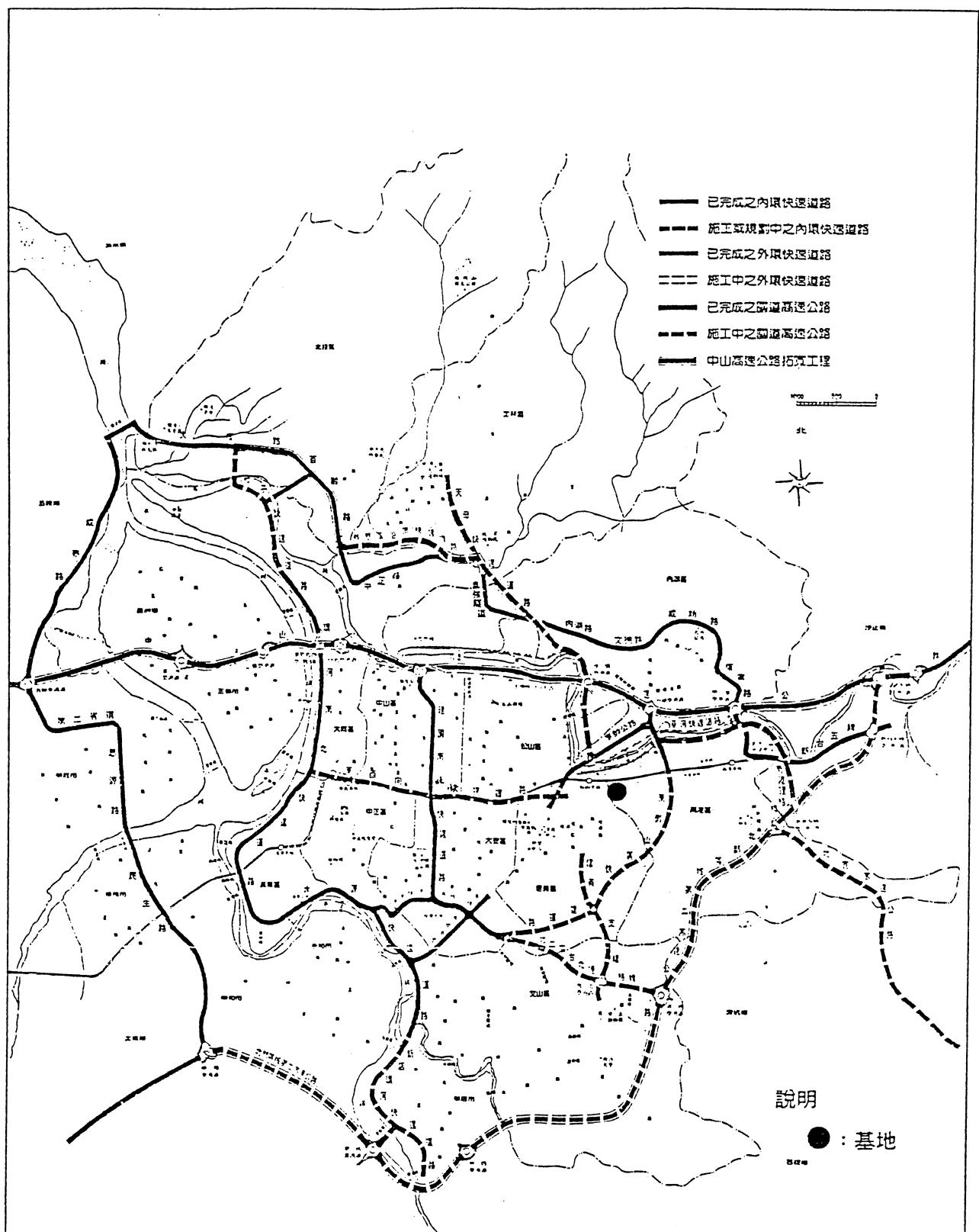


圖 5.1.9-1 台北市快速道路系統圖

店(中正路)、安坑(中央新村)、中和(中正路)、土城(中央路)、三鶯(110縣道)、鶯歌系統(桃園環線)、大溪(112)縣道、龍潭(外環道)、關西(118線道)、竹林(120縣道)、新竹系統(中山高速公路)等共18處。並設有台北聯絡道(木柵交流道—辛亥路)、信義支線(萬芳交流道—信義計劃區)、桃園環線(鶯歌系統交流道—中正機場交流道)等三條支環線聯絡台北地區。其中中和至新竹段已於82年08月底完工通車，中和至汐止段(含台北聯絡道)可望於84年通車，汐止基隆段則預定於86年中完工通車，信義支線則預估民國90年可完成，參見圖5.1.9-1。

北二高距離本計畫最近的交流道分別為汐止系統交流道及新台五線交流道，但汐止系統交流道與本計畫之間缺乏聯絡道路，故與北二高間連絡應是以新台五線為主要聯絡管道，但目前新五線僅靠狹窄的南港路與舊台五線銜接，必需等基河快速道路延伸至新台五線或北宜高速公路南港聯絡道建設完成，方有助於本計畫與北二高間更為便利聯絡。

5.1.11 北宜高速公路

最早構想是自南港至宜蘭頭城之間興建一快速公路以提供宜蘭與台北及西部各大都市之間的快速聯絡通道，當時稱之為「南宜快速公路」，但後經核定提昇等級為高速公路，以應付日益增加的交通流量而改為「北宜高速公路」。自北二高南港系統交流道起經南港舊庄、石碇、坪林而至頭城，全長約三十餘公里。其附屬之相關計畫包括自北二高南港系統交流道至南港路的南港聯絡道，以及尚未定案延伸至蘇澳、花蓮的路段，參見圖5.1.9-1。

目前主線工程已全面發包，預計於民國88年即可完工通車，配合南港聯絡道路完成可增進南港地區與蘭陽及東部地區的聯絡。

5.1.12 基河快速道路計畫

基河快速道路西起麥帥公路(南京東路五段)、成功路交叉路處，沿向陽路南行至基隆河處折向東行，再沿基隆河南岸至南港橋為止。此快速道的功能為提供南港區對外聯絡的快速運輸服務，西可由麥帥公路(配合拓寬)銜接天母快速道路(尚未定案)往士林、北投地區，或至正氣橋銜接東西向快速道路往市中心區。本快速道路又將提供南港地區通往宜蘭、北二高的重要孔道，另由台北市其他地區

及他中山高速路銜接北宜高速公路亦將經由北本快速道路連絡。參見圖5.1.9-1。

目前基河快速道路已完成南湖大橋以西路段設計，採用雙層高架與堤共構，但亦不排除在土地徵收可行之下改為平面道路之可能性。

5.1.13 東側山區快速道路

起自公館圓環高架道，向東跨過中運量捷運棕線及臥龍街，穿越國軍示範公墓，經聯勤兵工學校、南港一號公園、軍事限建區之邊緣，跨越忠孝東路、捷運藍線、縱貫鐵路，經向陽路與成功橋銜接經內湖交流道連接中山高速公路，參見圖5.1.9-1。

5.1.14 東西向快速道路

主線計畫自鄭州路起，沿環河北路口向東經鄭州路沿縱貫鐵路至光復南路口後側分為兩線，南線循台北機廠南側界線高架向東接永吉路，北線則利用松山機場專案道路至基隆路正氣橋接麥帥公路。長約6.4公里以高架方式構築。另有南港延伸線計畫自北線基隆路口東行，沿現有鐵路向東延伸至市縣界止，採東西向各兩車道設置，參見圖5.1.9-1。

5.1.15 大台北地區防洪計畫

本計畫為預防大台北地勢低窪之部份地區洪災，特別制定防洪整治計畫，其計畫內容如下：

一、興建提防防洪設施

主要河川以200年頻率洪水為保護標準，次要河川以100年洪水頻率為保護標準。

二、興建抽水站

抽水站抽水容量以五年頻率颱風降雨量每小時48公厘為設計標準。

5.1.16 基隆河整治計畫

為配合大台北地區防洪計畫，加強台北地區防洪系統功能，計畫內容如下：

- 一、自成美橋至省市界新建兩岸堤防8,920公尺，並興建成美、長壽、南湖、成功、南港、三重六處抽水站。
- 二、中山橋至成美橋整治計畫，研擬截彎取直計畫，大彎段計畫需填土量240萬立方公尺，小彎需填土量140萬立方公尺。
- 三、配合關渡平原開發，積極規劃洲美、關渡堤防工程，預計於民國82年興建雙溪河口至關渡堤防，並配合興建大業、百齡抽水站。

5.2 開發行為可能影響範圍之環境現況

5.2.1 地質、土壤及地震

計畫區位於南港區與松山區、信義區交界處，行政區屬南港區，基地地形屬於台北盆地底部，地表高程在海拔20公尺以下，地形平坦見圖5.2.1-1。計畫區地質屬沖積層地質，其土壤組成以青色黏土與細砂為主，詳圖5.2.1-2。

計畫區位於台灣地區地震強度分析區之中度地震地區，如圖5.2.1-3所示，自民國前10年至民國81年間之地震震央分佈圖如圖5.2.1-4所示，由圖中可知基地附近出現規模7.5之地震震央次數並不多，據徐明同教授(1975)對100年內可能來襲地震最大加速度之研究，計畫區之最大加速度值約為170gal(圖5.2.1-5)，另外，中華民國土木工程師手冊中對台灣地區水平地震係數作一區域劃分，計畫區屬水平地震係數為0.1之區域，詳圖5.2.1-6。

5.2.2 水文及淡水水質

一、水文

計畫區屬基隆河流域範圍內，基地位置距基隆河約500公尺，基隆河發源於菁桐山，流域面積501平方公里，其主流長度為87公里，平均坡降為1/118，根據79年水文年報，年逕流量862百萬立方公尺，豐水期5～10月之間流量約965.6百萬立方公尺，枯水期11～4月流量約758.2百萬立方公尺。

基隆河屬淡水河流域，由東向西於本開發區域北面流過。基隆河上游段是由發源段(姜子寮山)至六堵取水口止，屬乙類陸域地面水體，中游段由六堵取水口至社後橋，屬丙類陸域地面水體，由社後橋至河口(中州埔)為基隆河下游段，屬丁類陸域地面水體，本開發區域即位於基隆河下游河道範圍內。台灣省水利局民國83年在介壽橋測站所量得基隆河之年平均流量約為17C.M.S.，含沙量年平均約73mg/L。目前本開發計畫區域臨近之河段已完成整治。

二、淡水水質

根據行政院環保署基隆河之各水質測站之82年水質調查年報中知，基隆河上游(介壽橋處)的河川水質為未受污染；基隆河中游(暖江橋到成美人行橋)河川水質已受到輕或中度污染；基隆

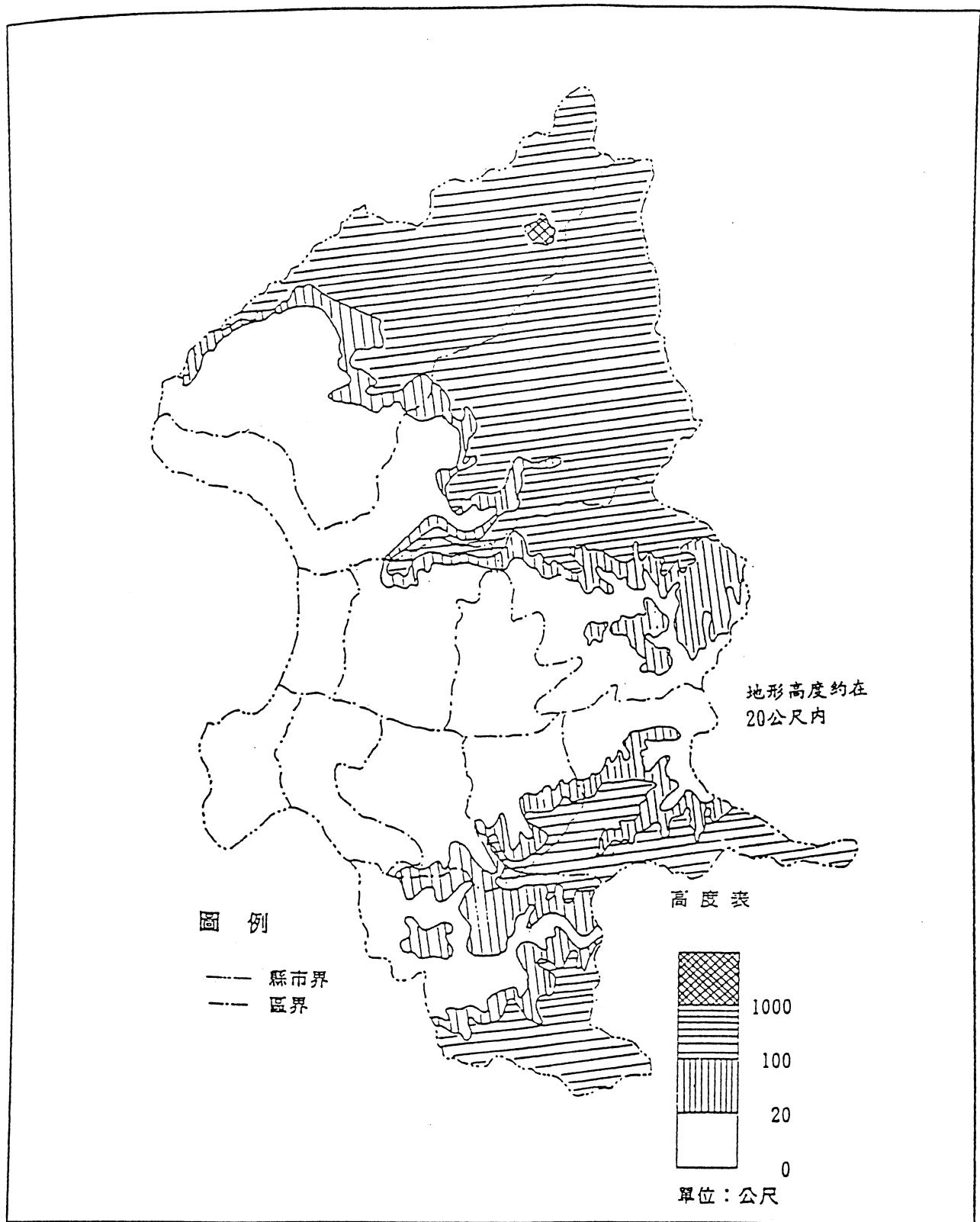
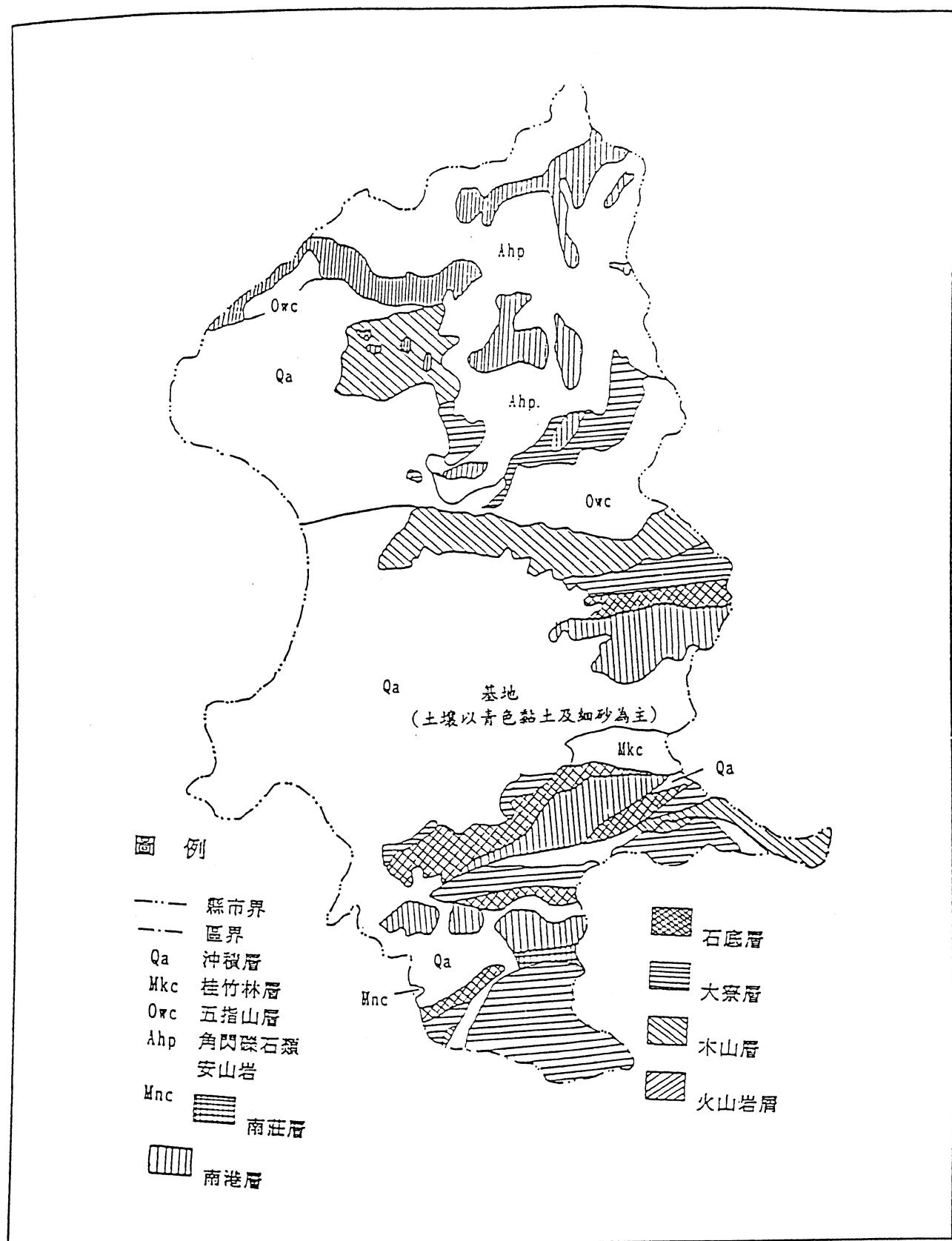
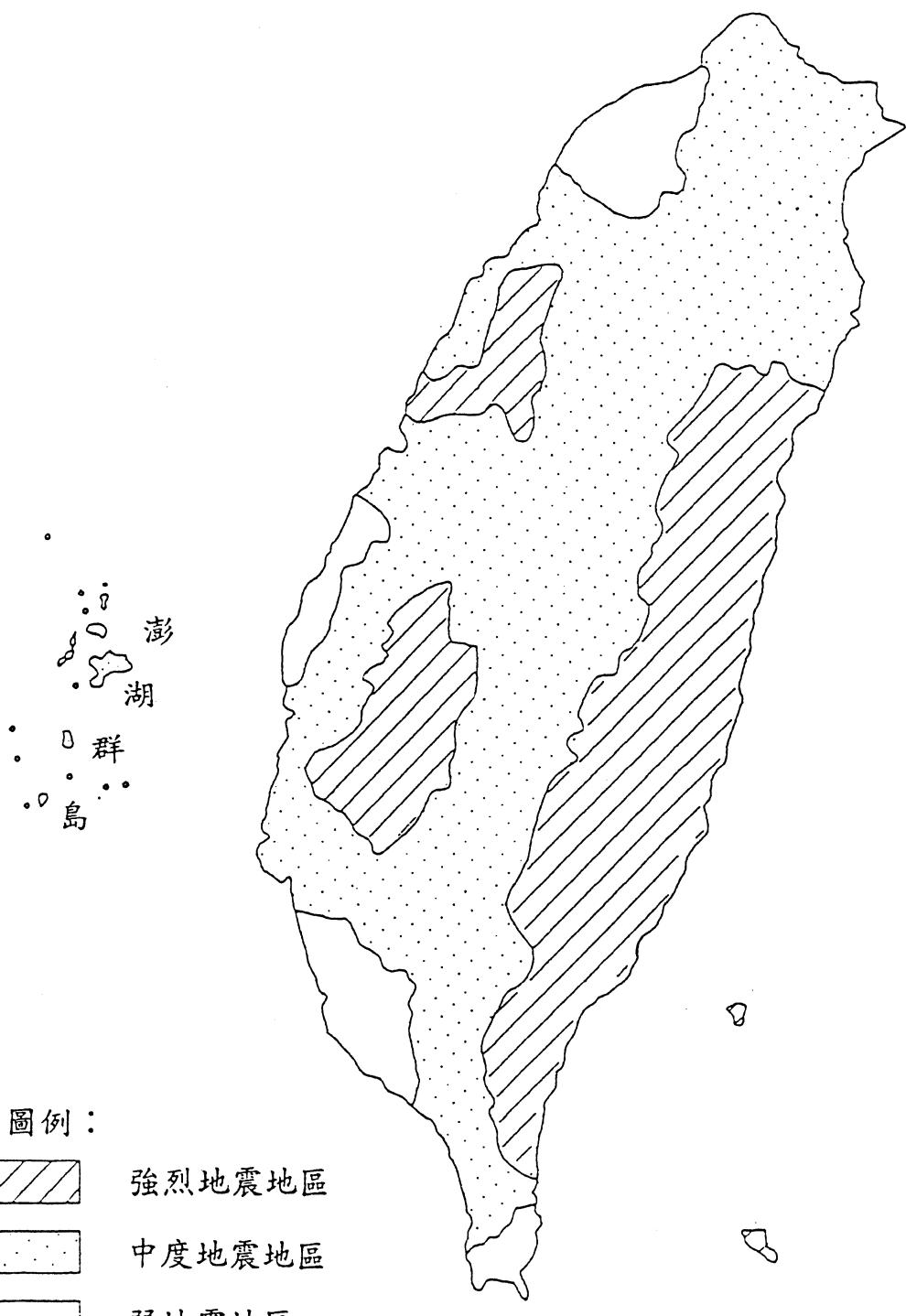


圖 5.2.1-1 台北市地形示意圖



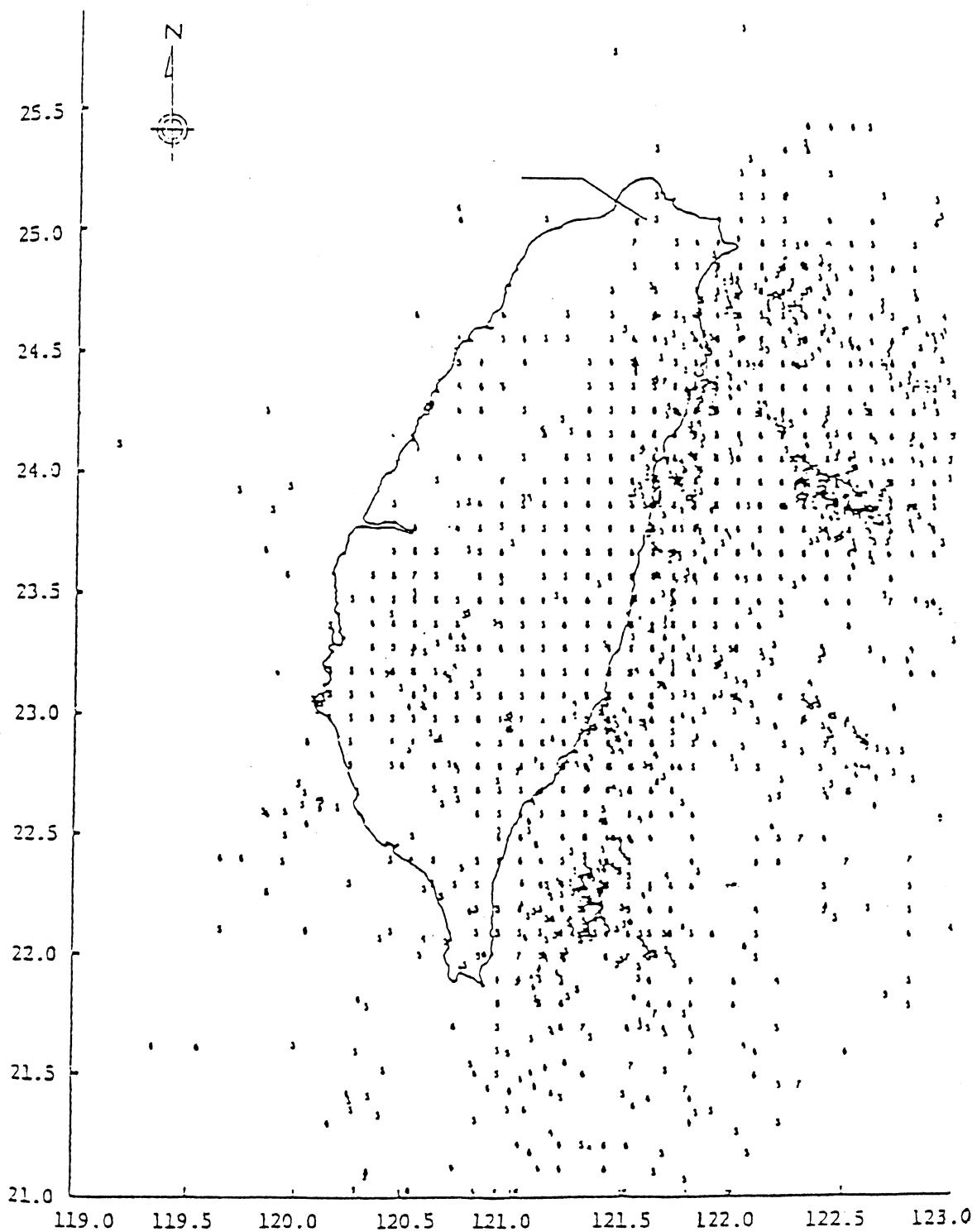
資料來源：台北市環境白皮書（八十年版）

圖 5.2.1-2 台北市地質圖



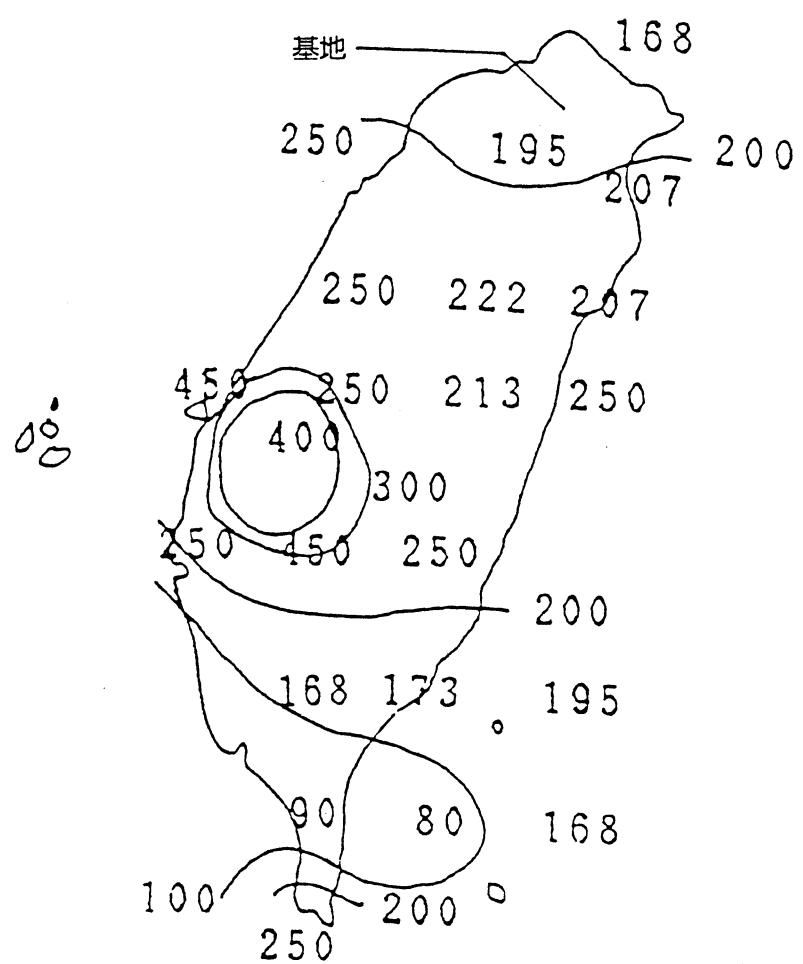
資料來源：內政部71.6.15公佈「建築技術規則」。

圖5.2.1-3 台灣地區地震強度分區



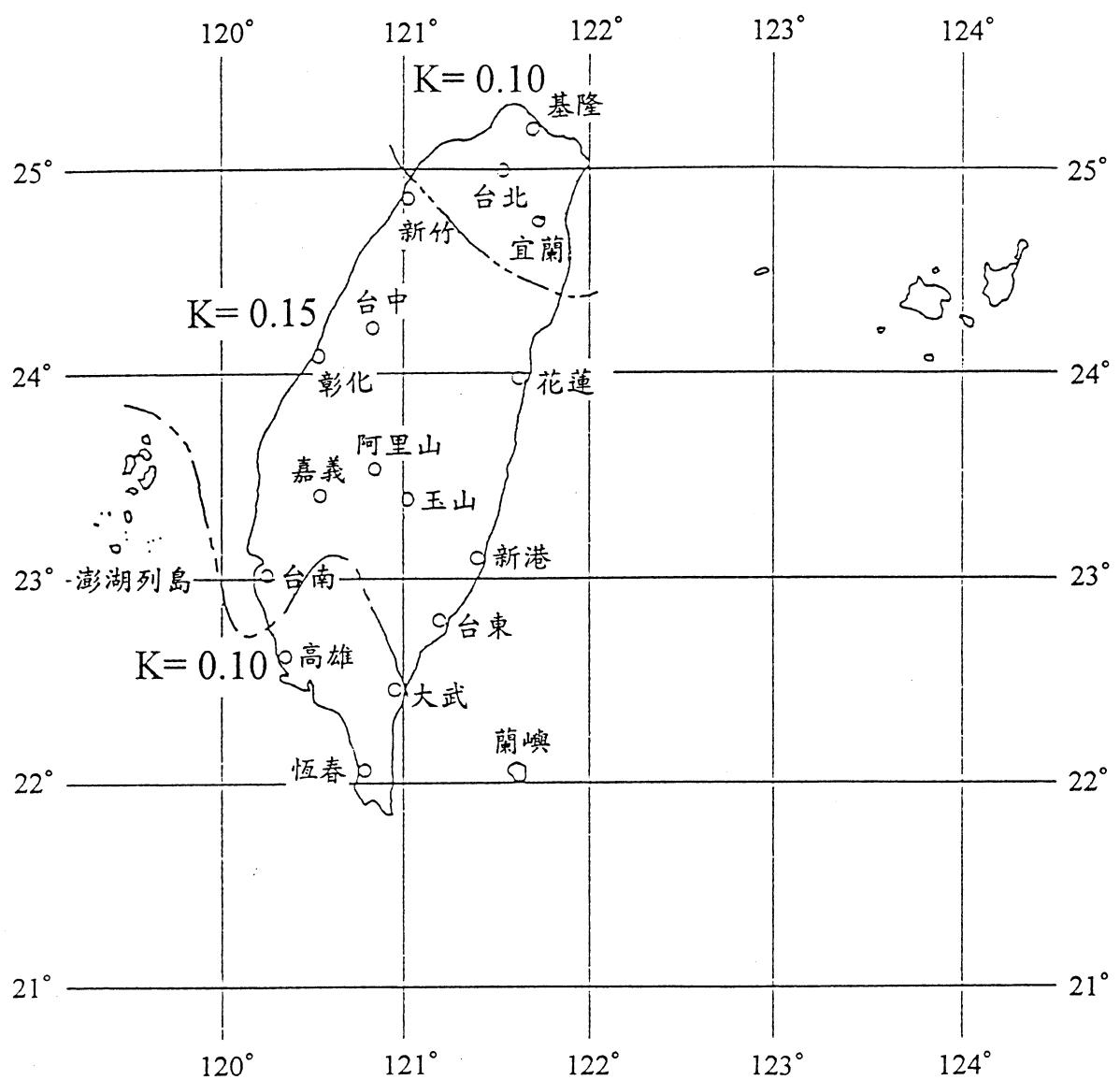
資料來源：徐明同，台灣地區地震危險度之研究，民國64年。

圖 5.2.1-4 台灣地區震央位置圖 ($M \geq 5$)



資料來源：徐明同，台灣地區地震危險度之研究，民國64年。

圖 5.2.1-5 100 年內可能來襲地震之最大強度預期值分布



資料來源：「中華民國土木工程師手冊」。

圖 5.2.1-6 台灣地區水平地震係數

河下游(自成美人行橋至百齡橋)河川水質則已受到嚴重污染。主要的污染源有上游之化工業、礦場、鋼鐵業及集居區之生活污水、內湖之垃圾場之滲漏水及沿河傾到垃圾等。

據「南港軟體工業特定專用區開發計畫環境影響評估報告書」之調查，基隆河南湖大橋測站之水質監測結果如下：

1. pH、水溫、溶氧量、生化需氧量、氨氮、懸浮固體

由分析結果顯示，基隆河之pH、水溫、溶氧量、生化需氧量、氨氮、懸浮固體分別介於7.3~7.7、17.4°C~30°C、1.7mg/L~9mg/L、1.4mg/L~12.2mg/L、0.6mg/L~4.4mg/L、23mg/L~331mg/L之間。

2. 重金屬含量

按基隆河南湖大橋測站之重金屬分析結果發現，除低於儀器之偵測極限值外，其他重金屬含量分析結果如下：

汞介於 $0.48 \mu\text{g}/\text{L} \sim 39.20 \mu\text{g}/\text{L}$

鋅介於 $12.10 \mu\text{g}/\text{L} \sim 35.95 \mu\text{g}/\text{L}$

鎘介於 $0.65 \mu\text{g}/\text{L} \sim 1.35 \mu\text{g}/\text{L}$

鉛介於 $6.60 \mu\text{g}/\text{L} \sim 16.40 \mu\text{g}/\text{L}$

銅介於 $4.00 \mu\text{g}/\text{L} \sim 19.00 \mu\text{g}/\text{L}$

鉻介於 $0.85 \mu\text{g}/\text{L} \sim 15.72 \mu\text{g}/\text{L}$

汞介於 $0.48 \mu\text{g}/\text{L} \sim 39.20 \mu\text{g}/\text{L}$

其水質標已屬丁類河川，只適合作為灌溉、二級工業給水之用。

3. 營養鹽類

基隆河所含氯鹽介於 $14.7 \mu\text{g}/\text{L} \sim 55.3 \mu\text{g}/\text{L}$ 之間，遠高於一般海域含量數倍以上，顯示都市廢水或工業廢水帶來較多之氯鹽或有機質。

4. 總磷、總有機碳、濁度、大腸菌類密度、陰離子界面活性劑及電導度

由基隆河川測得情形總磷介於 $0.23\text{ppm} \sim 82.1\text{ppm}$ 之間，總有機碳量介於 $5.4\text{mg/L} \sim 21.1\text{mg/L}$ 之間，濁度介於 $10.6\text{NPU} \sim 95.3\text{NPU}$ 之間，大腸菌類密度介於 $1.9 \times 10^2 \text{NPN}/100\text{ml} \sim 1.3 \times 10^5 \text{NPN}/100\text{ml}$ 之間，陰離

子界面活性劑介於 $0.07\text{mg/L} \sim 0.6\text{mg/L}$ 之間，及電導度介於 $156 \sim 280\text{cm}/\mu\text{mho}$ 之間，而長壽橋測站所測得之總磷介於 $0.22\text{ppm} \sim 67.3\text{ppm}$ 之間，總有機碳量介於 $4.2\text{mg/L} \sim 22.3\text{mg/L}$ 之間，濁度介於 $15.1\text{NPU} \sim 162.7\text{NPU}$ 之間，大腸菌類介於 $1.6 \times 10^2\text{NPN}/100\text{ml} \sim 8.8 \times 10^4\text{NPN}/100\text{ml}$ 之間，陰離子界面活性劑介於 $0.01\text{mg/L} \sim 0.7\text{mg/L}$ 之間及電導度介於 $120\text{cm}/\mu\text{mho}$ 之間，兩者相比，南湖大橋測站總磷、大腸菌類密度、電導度高於長壽橋測站，而總有機碳、濁度、陰離子界面活性劑等南湖大橋測站則低於長壽橋測站。由上述可知，南湖大橋測站之基隆河川水質已屬於嚴重污染等級。

由台北市政府環境保護局對基隆河水質監測之結果(83年~84年12月)，可看出成美橋附近水質之pH值介於 $7.0 \sim 8.2$ 之間，溶氧量介於 $0.2 \sim 8.2\text{ mg/L}$ ，生化需氧量介於 $1.0 \sim 24.8\text{ mg/L}$ ，氨氮介於 $0.4 \sim 10.8\text{ mg/L}$ ，懸浮固體介於 $44 \sim 629\text{ mg/L}$ ，電導度介於 $140 \sim 461\mu\text{s/cm}$ ，大腸菌類密度介於 $6.0 \sim 6.4 \times 10^5$ 之間，其中各月份之水質雖有變化，但多屬於嚴重污染程度，詳表5.2.2-1。

本計畫於85年元月8日派員取基隆河、中坡大排出口處之水樣進行分析(測點位置詳圖5.2.2-1)，結果如表5.2.2-2。其中溶氧量、生化需氧量、氨氮均為嚴重污染程度，整體而言，中坡大排出口處之基隆河河段屬嚴重污染。河川污染程度分類表詳表5.2.2-3。

5.2.3 氣象與空氣品質

一、氣象

台北市位於北緯 $25^{\circ} 6'$ ，屬亞熱帶氣候區，冬季時受大陸性冷空氣籠罩，盛行東北季風，冷而多雨，夏季為西南風所籠罩，燠熱而多雨，因此區域內之氣候變化頗大。本基地位於台北盆地地形之底部，基於地理位置、高程、降雨形態之考量，因此以中央氣象局台北測站民國77年至83年之資料，予以統計如表5.2.3-1所示，以說明本地區之區域性氣候概況如后。另以松山機場測站資料(表5.2.3-2)說明計畫區之氣候概況。

中央氣象局台北測站：

(一) 氣溫

由資料顯示全年平均氣溫偏高，夏季長達100天以上，全年平均溫度 20°C ，全年氣溫以一月份最低，約 16.4°C ，自二月份起溫度逐漸上升，至七月份時溫度最高，約 30°C ，

表5.2.2-1 基隆河成美橋測站水質監測結果

	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月
水溫 (°C)	83年 19.3	16.9	15.3	23.3	23.7	27.7	28.2	30.3	29.2	25.6	22.0	19.0
	84年 17.5	18.8	16.4	19.5	21.4	28.9	29.4	28.6	30.1	28.5	25.3	
pH	83年 7.3	7.2	7.3	7.2	7.0	8.2	7.5	7.5	7.5	7.6	7.3	7.5
	84年 7.2	7.0	7.0	7.1	7.2	7.1	7.3	7.0	7.5	7.2	8.0	
溶氧量 (mg/L)	83年 4.2	4.6	8.2	0.2	0.6	0.4	2.9	1.1	1.1	0.6	0.7	7.3
	84年 2.6	0.6	6.1	2.7	5.1	4.7	0.5	0.2	1.3	2.2	4.9	
生化需氧量 (mg/L)	83年 6.0	8.6	4.8	7.1	18.4	16.7	17.1	19.8	15.4	17.4	6.5	0.8
	84年 9.0	24.8	6.8	1.0	12.9	3.1	7.7	12.1	13.0	4.1	2.4	
氯氣 (mg/L)	83年 3.3	3.1	1.4	5.4	2.1	9.0	0.4	6.9	4.4	6.9	1.9	0.3
	84年 1.2	3.2	0.5	0.6	10.8	2.5	4.3	7.9	4.0	2.4	1.2	
懸浮固體 (mg/L)	83年 112	282	281	83	48	50	26	44	27	18	26	94
	84年 53	14	21	41	50	78	63	30	77	42	629	
電導度 (μ s/cm)	83年 313	255	172	312	307	-	451	517	443	461	409	194
	84年 322	309	240	283	436	215	550	415	420	325	140	
大腸菌類密度 (個/ml)	83年 2.4×10 ⁴	6.0×10 ³	5.5×10 ¹	2.2×10 ²	4.9×10 ²	7.2×10 ²	3.5×10 ¹	3.2×10 ¹	7.5×10 ¹	5.2×10 ¹	3.5×10 ¹	1.2×10 ³
	84年 1.4×10 ¹	2.2×10 ²	6.0	2.0×10 ³	3.1×10 ⁴	1.6×10 ³	1.3×10 ⁵	6.4×10 ⁵	1.7×10 ⁵	6.0×10 ⁵	1.7×10 ³	

資料來源：台北市政府環境保護月報

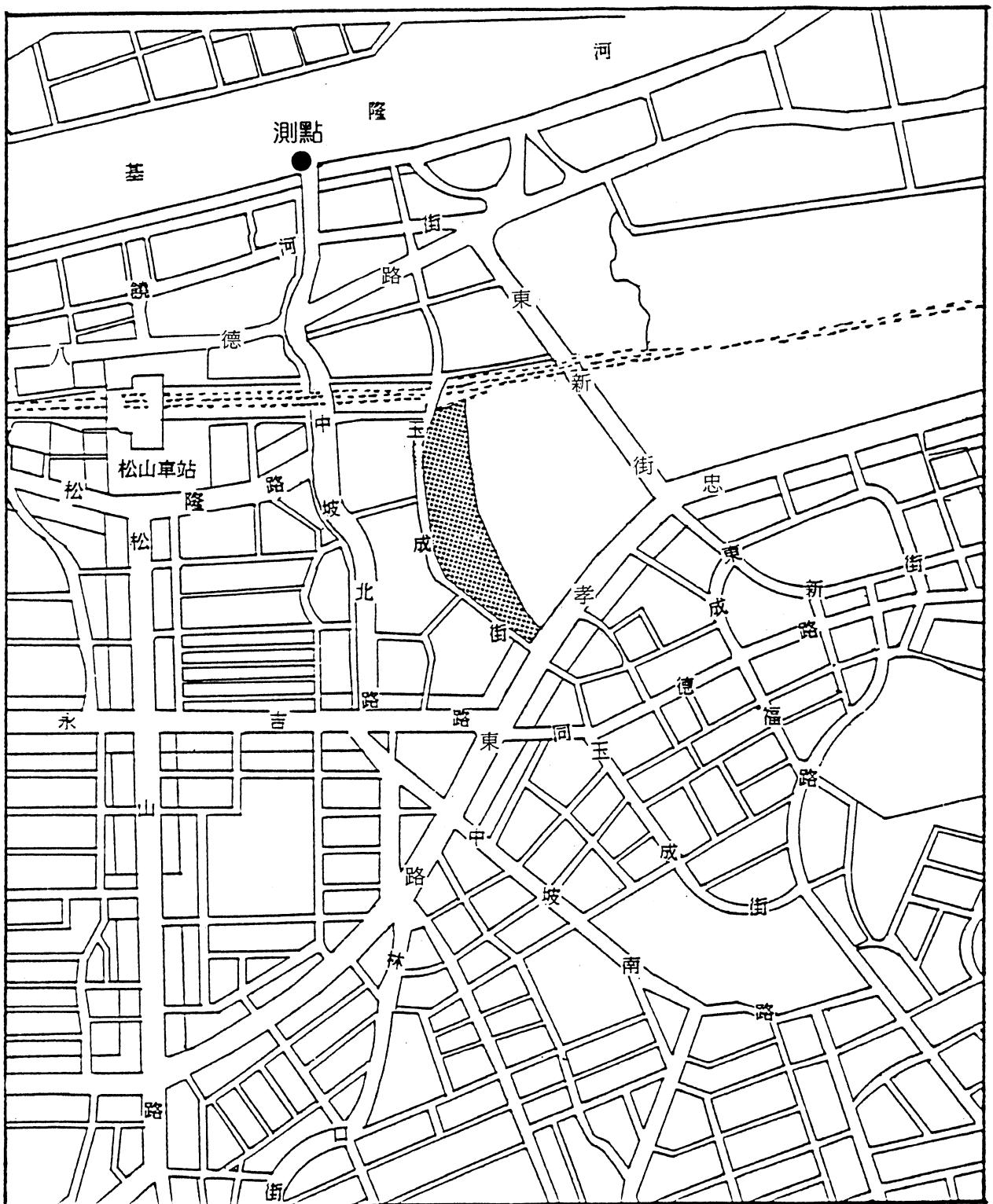


圖 5.2.2-1 水質採樣點位置

表5.2.2-2 基隆河水質實測結果

項目	單位	檢驗值
水溫	(°C)	14.2
pH		6.52
溶氧量	(mg/L)	1.74
生化需氧量	(mg/L)	36.66
氯氮	(mg/L)	10.16
懸浮固體	(mg/L)	15.50
電導度	(μ s/cm)	279.0
大腸菌類密度	(個/ml)	1.8×10^5

測點位置：基隆河中坡大排出口

表5.2.2-3 河川污染程度分類表

項目	污染程度 未受污染 A	輕度污染 B	中度污染 C	嚴重污染 D
溶氧量(DO)	6.5以上	4.6~6.5	2.0~4.55	2.0以下
生化需氧量(BOD ₅)	3.0以下	3.0~4.9	5.0~15.0	15.0以上
懸浮固體(SS)	20以下	20~49	50~100	100以上
氯氮(NH ₃ -N)	0.50以下	0.50~0.99	1.0~3.0	3.0以上
點數	1	3	6	10
積分	2.0以下	2.0~3.0	3.1~6.0	6.0以上

說明：表內之積分數為DO，BOD₅，SS及NH₃-N點數之平均值。

表5.2.3-1 中央氣象局台北測站歷年各月份氣象因子統計表(民國77~83年)

項目 月份	平均溫度 (°C)	相對濕度 (%)	降雨量 (mm)	降水量 (日)	日照時數 (hr)	蒸發量 (mm)	平均風速 (m/sec)	最多風方向	雲量 (0-10)
一月	16.4	81	108.9	16	58.6	44.5	3.2	東北東	9
二月	16.7	81	140.9	15	76.7	50.5	3.3	東北東	8
三月	18.3	80	155.4	14	81.0	62.7	3.1	東北東	9
四月	21.5	78	275.9	18	75.9	70.8	3.0	東北東	9
五月	25.4	76	185.1	15	109.3	90.4	3.1	東北東	7
六月	28.1	75	355.6	15	132.6	104.4	2.5	南南東	9
七月	30.0	70	232.8	10	192.5	139.9	2.6	南	7
八月	29.2	74	296.5	14	181.4	127.2	2.7	南南東	8
九月	27.5	76	428.4	16	141.8	100.1	3.3	東北東	8
十月	23.7	73	89.4	12	108.8	83.2	4.0	東北東	9
十一月	21.2	72	64.6	12	103.1	68.3	3.7	東北東	8
十二月	18.2	73	57.6	9	99.6	59.4	3.6	東北東	8
全年	23.0	76	2391.1	166	1361.3	1001.4	3.2	東北東	8

註：1. 資料來源：中央氣象局氣候資料年報(77~83年)

2. 雲量0表晴空，10表蔽空

表5.2.3-2 松山機場氣象測站歷年資料分析(民國73年～82年)

平均 氣溫	月份	元	二	三	四	五	六	七	八	九	十	十一	十二
	溫度	15	17	18	21	25	27	29	29	27	23	22	18
最高氣溫及最低	月份	元	二	三	四	五	六	七	八	九	十	十一	十二
	溫度	26	28	32	34	33	36	37	36	36	33	32	21
降雨量	月份	元	二	三	四	五	六	七	八	九	十	十一	十二
	溫度	70	37	172.4	62.8	135	415.5	182.8	105.8	69.8	130.3	89	34.5
降日雨數	月份	元	二	三	四	五	六	七	八	九	十	十一	十二
	日數	19	12	19	23	17	22	8	15	10	17	22	18
平均日雷數	月份	元	二	三	四	五	六	七	八	九	十	十一	十二
	日數	0	0	3	2	6	7	6	13	8	0	0	0
平均霧日數	月份	元	二	三	四	五	六	七	八	九	十	十一	十二
	日數	14	15	25	16	15	24	20	15	26	12	14	12
平均風向	月份	元	二	三	四	五	六	七	八	九	十	十一	十二
	風向	NE	NE	NE	NE	NE	SE	SW	SW	SW	NE	NE	NE
平均風速 (m/s)	月份	元	二	三	四	五	六	七	八	九	十	十一	十二
	風速	5.6	5.6	5.6	5.6	4.2	2.8	2.8	2.8	2.8	4.2	4.2	3.3

資料來源：松山機場氣象測候站

八月份後溫度開始逐漸下降，尤以九月份至十月份溫度達 3.8°C 為最大。

(二)相對濕度

歷年各月份平均相對濕度介於70~81%，變化較小，冬季因雨日綿長，濕度高於夏季，以一、二月份最高達81%，七月份為最低，約70%，年平均相對濕度76%，本地區之相對濕度較其他地區為高，故本地區屬於較為潮濕。

(三)降雨量

降雨乾濕季很不明顯，雨量多集中於夏季，冬季自十月下旬至三月上旬，其間東北季風盛行，雨日甚長雨量少，空氣潮濕，每年四至六月正常鋒面徘徊不去之際，是為梅雨季節。夏季西南季風盛行，風力溫和，因高溫及旺盛西南氣流，帶來大量豪雨，故五月至九月為雨季，雨量佔全年降雨量之63%，平均全年降雨量在2,400公厘左右，降水日數約166天，綜言之，本地區之雨量尚稱豐沛。

(四)日照

日照時數以七月份最高，全月日照時數為192.5小時，一月日照時數最短，平均為58.6小時，平均全年日照總時數約1361.3小時，以夏季日照時數最長，冬季較短。

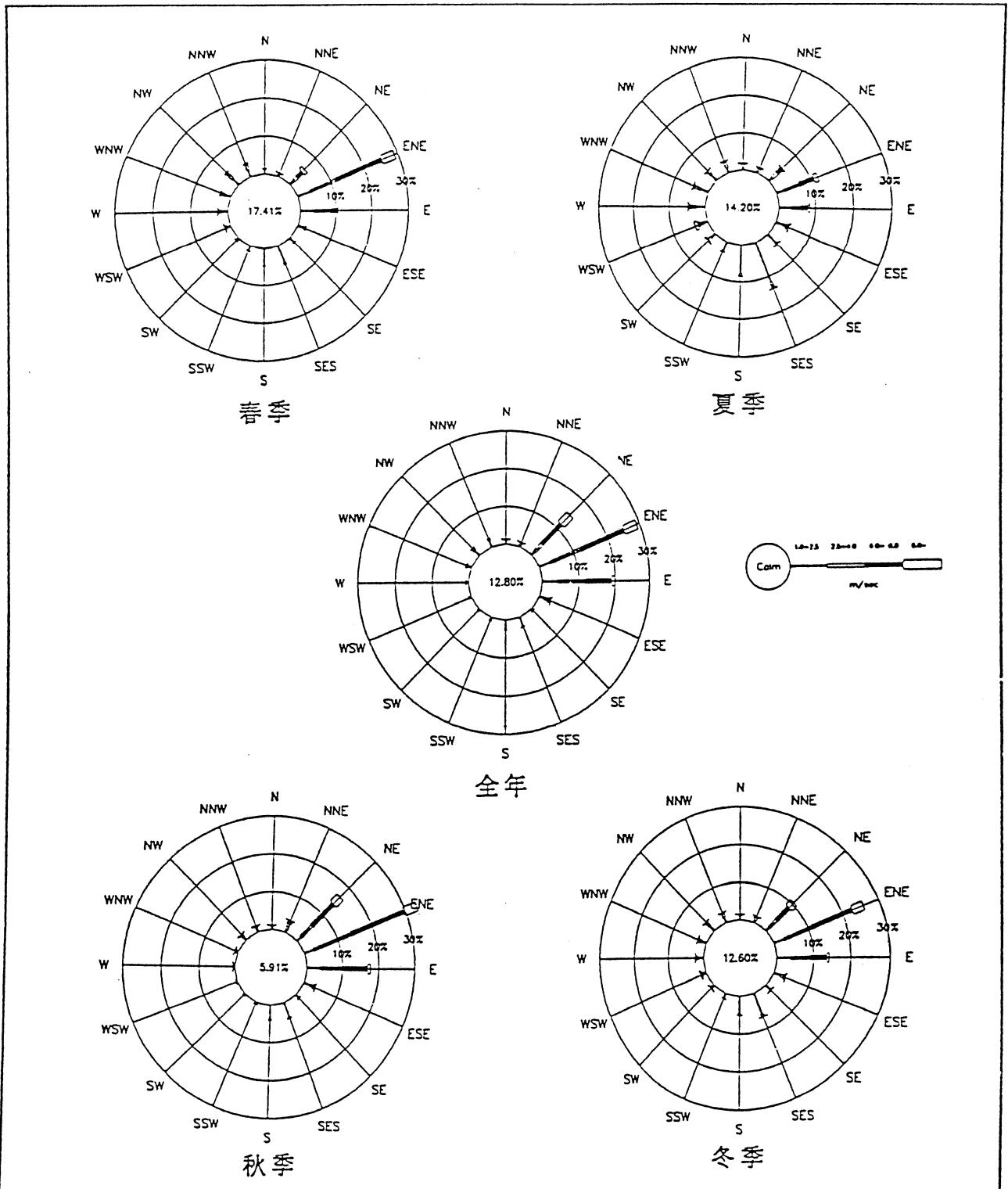
(五)蒸發量

蒸發量之大小與氣溫之高低具直接之關係，一般而言，夏季氣溫高時，蒸發量亦相對增加。平均全年蒸發量1001.4公厘，以七月份139.9公厘為最高，六月至九月次之，月蒸發量約在100公厘以上，十一月至翌年四月蒸發量均低於80公厘。

(六)風向風速

台灣氣候主要受風控制，冬季東北季風盛行，因其與東北信風重合，風力增強。每年自九月至翌年五月，長達九個月期間，均以東北東風為最多，夏季吹南南東風(如圖5.2.3-1)，惟風力緩和，年平均風速3.2公尺/秒，十月最高為4.0公尺/秒，六月份最低為2.5公尺/秒。此外日平均風速大於10公尺/秒者，每年年平均有20日，顯示風速尚稱緩和。

(七)雲量



資料來源：中央氣象局台北測站

圖 5.2.3-1 台北測站 76~83 年四季及全年風玫瑰圖

平均雲量在7~9之間，以夏季較低，而冬季較高。顯示夏季日照強烈，上下對流較明顯。

(八)穩定度

穩定度為一描述污染物排放後在大氣中混合程度之指標。在穩定狀況時紊流動能小，大氣混合程度弱，故污染物不易擴散、稀釋。而在不穩定狀態時，紊流動能大，大氣混合程度良好，污染物因擴散、稀釋而濃度降低。混合層高度即為由地面至一穩定氣層(逆溫層)間之高度，其間之範圍有亂流混合發生。一般而言，良好的擴散條件為大氣呈不穩定狀態，較高之混合層高度，以及中度至強度之風。但因不穩定狀態可使煙囪之煙流提早著地，因此就地面濃度而言，不穩定狀態亦易造成局部較高的地面濃度。穩定度推定及分類，係採用USGS法，亦即修正Turner法，依大氣穩定程度，依序分A、B、....F級，A級表最不穩定大氣狀況，F級表最穩定大氣狀況。由表5.2.3-3可知，本地區穩定度四季及全年均以D級佔之百分比較大(76.5~91.5)，顯示台北市空氣污染擴散能力較差。

(九)颱風

每年七月至九月台灣常遭颱風侵襲，本地區受颱風威脅程度據過去八十年來侵台颱風路徑統計(如圖5.2.3-2)，其中路徑台北地區者佔26.5%，其風向係由東方宜蘭濱臨太平洋海面向西吹拂，惟因受中央山脈之阻擋，威力稍減，平均每年約有一次颱風直接威脅台北地區。

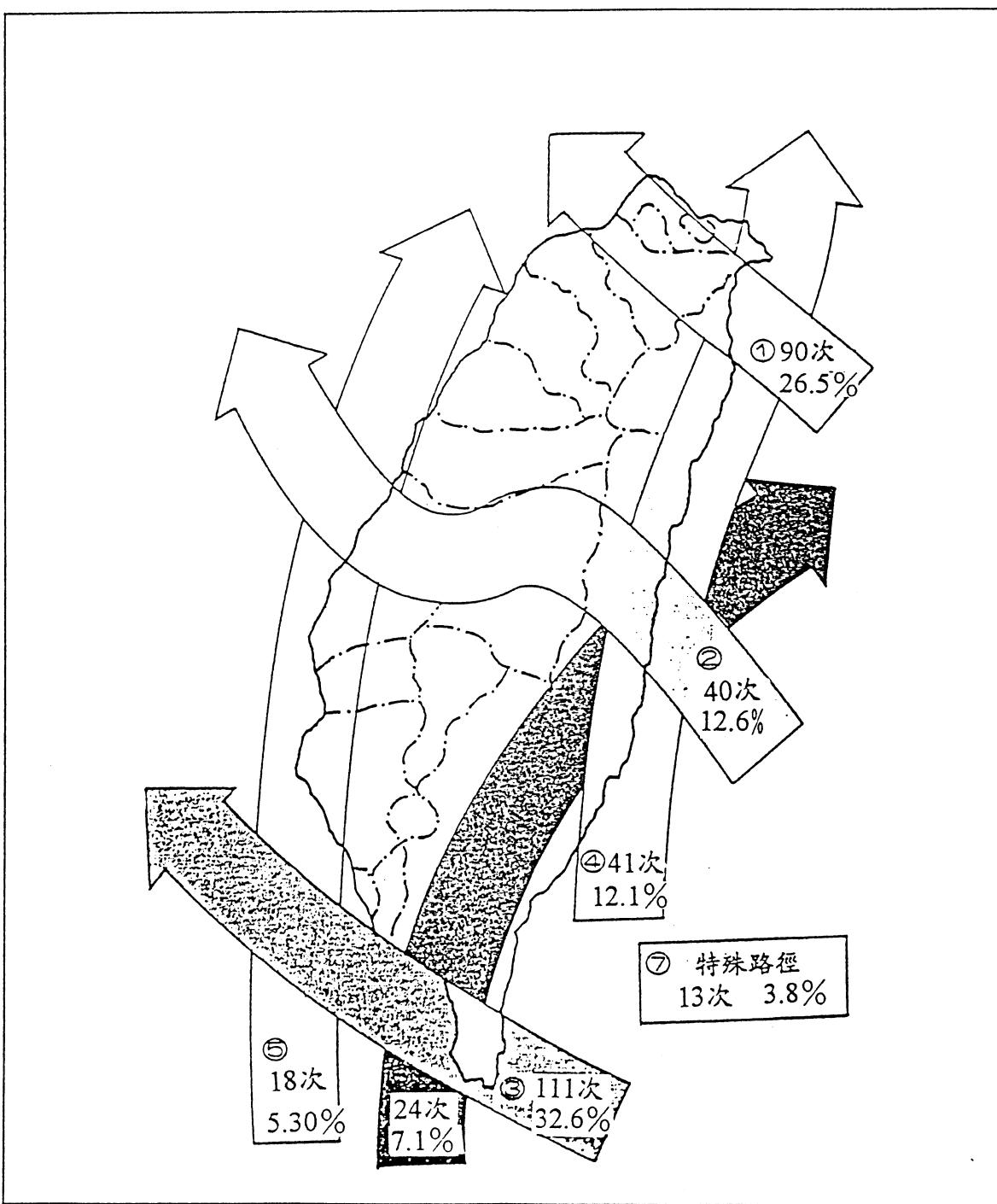
松山機場測站：

松山機場位於計畫區西北方約3公里處，松山機場測站為距離本計畫最近之觀測站，故引用其氣象資料做為地方氣象現況的代表。松山機場測站各項參數包括風向、風速、溫度、降雨量、雷雨日數以及霧日數等之月平均值列於表5.2.3-3。

(一)溫度

溫度方面，歷年最高月平均氣溫發生在7、8月達 29°C 最低月平均氣溫則是1月的 15°C ，最高和最低之月平均氣溫相差 14°C 。

(二)降雨量



資料來源：中央氣象局台北測站

圖 5.2.3-2 侵臺颱風路徑分類圖 (1897~1993)

表5.2.3-3 中央氣象局台北測站穩定度統計表 (77~83年)

單位：%

季節 等級	春	夏	秋	冬	年
A	1.4	5.5	0.6	0.4	1.9
B	3.9	4.7	2.4	2.0	3.3
C	2.5	1.6	2.0	2.1	2.1
D	86.9	76.5	87.3	91.5	85.5
E	4.8	10.6	6.2	3.0	6.2
F	0.5	1.1	1.5	1.0	1.0
ABC	7.8	11.8	5.0	4.5	7.3
DEF	92.2	88.2	95.0	95.5	92.7

資料來源；中央氣象局台北測站

降雨量隨著季節有所變化，全年雨量較台北地區為少，受到基隆地區降雨多之影響，年雨量1504.9公厘，其中85%降在3月至10月，15%降在11月至翌年2月。最大的月平均雨量發生在六月，達415.5公厘。

(三)雷雨日數及霧日數

雷雨日數最多的月份發生在8月達13日，次數最少的月份則是10月至翌年2月，可知夏季因受颱風熱帶性暴風雨之侵襲而多雷雨，冬季則無此現象發生，日數最多的月份發生在9月達26日，最少的月份則是10月及12月的12日，一般而言，夏季較多霧，佔68%以上。

(四)風向與風速

松山機場測站資料顯示，風向在此地區冬、春盛行東北風，夏、秋季則轉為西南、東南風，月平均風向是東北風，平均風速則為每秒4.1公尺。

二、空氣品質

台北市地屬台北盆地，高樓林立，人口及商業活動聚集，當水平風速低及發生逆溫情形時，常使大氣無法有效對流，空氣污染物不易擴散造成局部地區污染物累積濃度偏高現象，此現象常發生於秋、冬之際。而本市空氣污染物(如表5.2.3-4)主要來自機動車輛，近幾年來動車輛每年約以百分之十以上成長率迅速成長，加上外來之機動車輛，每輛車所享有之道路面積愈來愈少，復加以各項重大公共工程及道路、管線等工程施工，造成面積愈來愈少，復加以各項重大工程及道路、管線等工程施工，造成交通擁塞，局部地區空氣污染較為嚴重，如表5.2.3-5顯示台北市因交通排放源所產氣污染之百分比。

本基地半徑500公尺內有環保署所設立松山空氣品質測站，環保署所新設立之松山測站自民國八十起始有測值，為彌補之資料不足，另收集環保署原19舊測站之松山站之76～80年資料作為參考，以了解基地附近之空氣品質。以下就環保署所轄測站空氣品質實測資料統計結果說明，以作為他日開發時比較之依據：

(一)環保署舊測站

環保署松山測站位於松山區西松國小，距計畫區約2公里，其民國76年至80年之實測資料統計於表5.2.3-6，以下分就上述資料綜合分析基地之空氣品質狀況。

表5.2.3-4 台北市空氣污染物年排放量

單位：公噸

污染物 /\ 排放源	交通工具	固定污染源	合計
氮 氧 化 物	29,429 (95.0%)	1,548 (5.0%)	30,977
硫 氧 化 物	3,072 (46.5%)	3,528 (53.5%)	6,600
總 碳 氮 化 合 物	51,478 (66.3%)	26,185 (33.7%)	77,663
一 氧 化 碳	307,626 (99.3%)	2,050 (0.7%)	309,675
總 懸 浮 微 粒	4,962 (10.1%)	44,028 (89.9%)	48,991
總 量	396,567 (83.7%)	77,339 (16.3%)	437.906

資料來源：臺北市地方環境資訊（八十二年）

表5.2.3-5 台北市交通排放源之空氣污染物百分比

車種 百分比(%)	項目			
	氮氧化物	碳化物	一氧化碳	硫氧化物
機 車	0.7	35.3	21	5.1
汽 油 車	45.4	59.0	76.2	30.8
柴 油 車	52.5	5.6	2.5	61.8
其他非公路運輸	1.4	0.1	0.3	2.3
合 計	100	100	100	100

資料來源：臺北市地方環境資訊（八十二年）

表5.2.3-6 環保署松山測站民國76年至80年空氣品質實測資料統計表

年 份		76	77	78	79	80	環境空氣 品質標準 法規值
(PM10)	測站數 / 有效測站數	1/1	1/1	1/1	1/1	1/1	
	有效測定日數	325	285	335	359	358	
	有效測定時數	7814	6942	8096	8491	8428	
	年平均值 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	70.87	73.60	72.03	74.79	89.33	65
	日平均	最大值 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	203.83	219.37	217.63	201.21	384.48
		不符合標準累積頻率 (%)	9.23	8.42	9.25	11.42	17.88
二氧化硫	測站數 / 有效測站數	1/1	1/1	1/1	1/1	1/1	
	有效測定日數	288	270	331	356	358	
	有效測定時數	6870	6520	8104	8435	8517	
	年平均值 (PPb)	26.14	27.53	38.99	31.00	44.33	30
	日平均	最大值 (PPb)	137.87	85.46	80.75	63.88	94.23
		不符合標準累積頻率 (%)	0.35	0.00	0.00	0.00	100
二氧化氮	測站數 / 有效測站數	1/1	1/1	1/1	1/1	1/1	
	有效測定日數	329	345	330	357	361	
	有效測定時數	7902	8281	7986	8318	8493	
	年平均值 (PPb)	25.18	24.88	17.88	23.45	28.55	50
	小時平均	最大值 (PPb)	217.00	209.00	184.00	153.00	235.00
		不符合標準累積頻率 (%)	0	0	0	0	250
一氧化碳	測站數 / 有效測站數	1/1	1/1	1/1	1/1	1/1	
	有效測定日數	280	291	343	342	360	
	有效測定時數	6671	7021	8186	8772	8516	
	八小時平均	最大值 (PPm)	8.99	10.34	8.96	10.64	10.79
		不符合標準累積頻率 (%)	0	0.07	0	0.10	9
	小時平均	最大值 (PPm)	14.2	16.1	19	17.4	20.6
臭氧	測站數 / 有效測站數	1/1	1/1	1/1	1/1	1/1	
	有效測定日數	320	348	295	359	360	
	有效測定時數	7672	8363	7090	8446	8510	
	八小時平均	最大值 (PPb)	85.63	55.17	73.17	73.67	79.67
		不符合標準累積頻率 (%)	0.28	0	0.20	0.12	0.27
	小時平均	最大值 (PPb)	427.00	157.00	169.00	146.00	150.00
		不符合標準累積頻率 (%)	0.28	0.02	0.06	0.02	0.05

註：1."—"表示此測站無監測此污染物。

2."*"表示此測站無此測值。

3.有效測定時數大於6000小時之測站為有效測站值。

4.有效測定日數：每日之有效測定時數大於16小時。

5.資料來源：行政院環保署，台北市空氣品質改善／維護計畫。

測站位置：松山區三民路5號西松國小

1.逐年濃度變化

PM10有逐年惡化情形，尤以民國80年較往年有顯著之惡化，可見台北捷運系統之興建施工，確實惡化了空氣品質。SO₂80年之年平均與最大日平均值有較過去幾年惡化之情形，其可能源於附近道路柴油車流量增大之影。CO、NO₂、O₃有逐漸惡化之趨勢，其可能與台北市車輛數逐年增加有關。

2.逐年超過標準百分比

PM10五年之年平均都超過標準，日平均超過標準情形逐漸惡化。SO₂民國78、79年及80年之年平均都超過標準。CO有少數測值超過標準。O₃超過標準百分率逐年增加。而NO₂則完全符合標準。

(二)環保署新測站

環保署新松山測位於松山國小，計畫區僅500公尺，新站民國82年至83年之實測資料統計於表5.2.3-7，以下就上述資料綜合分析空氣品質狀況。

1.逐年濃度變化

新測站設置二年之間，O₃有逐漸惡化情形，其餘污染物並無明顯變化情形。

2.逐年超過標準百分比

PM10二年之年平均都超過標準，日平均值超過標準在4.38～6.64%之間。SO₂測站之年平均、日平均值及小時平均值均未超過標準。CO測站之小時平均及八小時平均值均未超過標準。O₃超過標準百分比率逐年增加，最高達1.54。而NO₂完全符合標準。

就以上環保署新、舊測站，可知基地附近之懸浮微粒及臭氧之空氣品質較差，均有超過空氣品質標準情形，其超出標準百分比均在0.02%以下，但除了二氧化硫外，其餘污染物均有逐年惡化之情況，主要之原因為捷運施工、車流量增加所引起。

5.2.4 噪音與振動

一、噪音

表5.2.3-7 台北市環保署新站空氣品質統計表

量測項目	測站	松山站(015)		環境空氣 品質標準
		82年	83年	
懸浮微粒	資料筆數	8014	8491	
	有效測定日數	330	356	
	有效測定時數	7891	8491	
	年平均值($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	69	66	65
	日平均	最大值($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	192	203
		最大1%($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	132	140
		超出標準比率(%)	5.14	6.46
二氧化硫	資料筆數	7697	8585	
	有效測定日數	316	360	
	有效測定時數	7500	8585	
	年平均值(ppb)	10	8	30
	日平均	最大值(ppb)	24	28
		最大1%(ppb)	19	22
		超出標準比率(%)	0	0
	小時平均	最大值(ppb)	67	138
		最大0.1%(ppb)	41	67
		超出標準比率(%)	0	0
二氧化氮	資料筆數	7854	8169	
	有效測定日數	347	357	
	有效測定時數	7538	8169	
	年平均值(ppb)	36	34	50
	小時平均	最大值(ppb)	18	249
		最大0.1%(ppb)	98	114
		超出標準比率(%)	0	0
一氧化碳	資料筆數	8144	8544	
	有效測定日數	338	356	
	有效測定時數	8005	8544	
	八小時平均	最大值(ppm)	4.4	16.2
		最大0.1%(ppm)	3.7	4.6
		超出標準比率(%)	0	0
	小時平均	最大值(ppm)	7.4	9.3
		最大0.1%(ppm)	4.6	5
		超出標準比率(%)	0	0
臭氧	資料筆數	7285	1736	
	有效測定日數	269	349	
	有效測定時數	6932	7736	
	八小時平均	最大值(ppb)	81	106
		最大0.1%(ppb)	54	78
		超出標準比率(%)	0.29	1.54
	小時平均	最大值(ppb)	131	166
		最大0.1%(ppb)	78	105
		超出標準比率(%)	0.01	0.20

資料來源：台北市空氣品質惡化緊急防制預警應變體系建置計畫

測站位置：松山國小

台北市目前依噪音管制區類別，每類區選取兩個環境音量監測點，每季進行二次二十四小時環境音量品質監測，統計八十三年監測結果(詳如表5.2.4-1)，顯示第一類噪音管制區之環境日夜音量為57~59分貝(平均值為58分貝)，第二類管制區為64~69分貝(平均值為65.75分貝)，第三類噪音管制區之環境日夜音量為66~68分貝(平均值為67.6分貝)除第四類噪音管制區之環境品質尚符合「環境噪音品質標(草案)」外，其他區域之品質則均超過標準；其主要原因在於本市之道路面積成長速率遠不及機動車輛之成長，且由於路網細密、街道狹小及捷運路網等公共工程正積極施工中，使道路交通噪音對於一般環境之影響直接而深遠。

就台北市83年噪音陳情案件分析，以音源別區分，營建工程之陳情件數最多達2326件，佔30.1%，營業、娛樂場所次之為2224件，佔28.8%(詳表5.2.4-2)；以行政區別區分，大安區1155件(15.0%)最多，中山區1016件(13.2%)居次，南港區229件(3.0%)最少，詳表5.2.4-3。

計畫區依噪音管制區之劃分，屬第四類管制區，但計畫區已遷廠多年，且都市計畫變更後屬第三類管制區，以78~83年台北市第三類管制區環境音量監測結果分析(表5.2.4-4)，歷年之噪音值並無太大變動。

為了解計畫區之噪音現況，於計畫區選擇兩處測點進行連續24小時噪音監測，測點位置如圖5.2.4-1所示，監測結果如表5.2.4-5、表5.2.4-6，測點A之噪音值分別為L早65.8、L日66.3、L晚59.0、L夜54.1、Ldn68.9，顯示計畫區之噪音已超過第三類管制區標準，但測點B之早、晚、夜噪音較測點A為小，主要因測點A靠近鐵路且往來車輛較多。

二、振動

目前國內並無有關振動管制之標準，故收集日本環境廳於1976年施行之"道路交通振動基準"，如表5.2.4-7；ANSI S3.29-1983規定之振動影響評估標準限值，如表5.2.4-8；以及日本環境廳研究之"振動對人體的影響"，如表5.2.4-9，作為振動造成影響之參考，由資料看來，振動值在60dB以下時對一般民眾並不會造太大影響。

為了解計畫區之振動現況，與噪音監測同時進行振動監測，監測結果如表5.2.4-10、表5.2.4-11所示，計畫區之振動測值均在60dB以下。

表5.2.4-1 台北市八十三年環境噪音品質監測表

管制區類別		一				二				三				四			
季 別		一	二	三	四	一	二	三	四	一	二	三	四	一	二	三	四
監 測 結 果	早 晚	51	54	54	51	64	59	59	59	61	63	63	63	62	62	61	
	日 間	56	57	56	57	68	64	64	65	65	67	69	68	68	69	65	
	夜 間	48	51	48	45	59	55	55	54	58	60	59	57	57	59	58	
	日夜音量	57	59	59	57	69	65	65	64	67	68	68	68	68	69	67	
環 境 音 量 〔 標 草 準 案 〕	早 晚	45			55			60			70						
	日 間	50			60			65			75						
	夜 間	40			50			55			65						
	日夜音量	51			61			66			76						

表5.2.4-2 八十三年音源別分析

音源別	件數 (件)	百分比 (%)	平均Leq (分貝)	平均Lmax (分貝)
工廠(場)	1211	15.7	65.7	65.5
營業、娛樂場	2224	28.8	67.8	76.8
營建工程	2326	30.1	69.9	76
擴音設備	992	12.9	57	—
近鄰噪音	912	11.8	67.9	67.5
交通噪音	49	0.6	73	—
軍事機關	1	—	—	—
合計		7715		
總平均Leq	67.7		總平均Lmax	73.9

表5.2.4-3 八十三年各行政區噪音陳情案件統計

音源別	件數 (件)	百分比 (%)	平均Leq (分貝)	平均Lmax (分貝)
中正區	512	6.6	74.5	—
大同區	318	4.1	70.5	86.0
中山區	1016	13.2	68.7	82.0
松山區	928	12.0	65.9	71.7
大安區	1155	15.0	68.7	78.7
萬華區	779	10.1	68.6	62.0
信義區	762	9.9	67.4	—
士林區	665	8.6	65.1	77.0
北投區	305	4.0	66.1	—
內湖區	509	6.6	68.9	—
南港區	229	3.0	66.6	70.0
文山區	537	7.0	68.5	69.3

合計 7715件 總平均 Leq 67.7分貝 總平均Lmax 73.9分貝

表5.2.4-4 台北市第三類噪音管制區噪音品質監測表

年別 季別	78				79				80				81				82				83			
	一	二	三	四	一	二	三	四	一	二	三	四	一	二	三	四	一	二	三	四	一	二	三	四
早晚	61	64	63	64	61	61	58	60	62	63	62	64	61	62	62	63	63	63	61	63	61	63	63	60
日間	65	67	70	67	69	65	64	66	64	67	68	66	63	66	68	66	63	66	64	66	65	67	69	65
夜間	56	61	65	60	60	60	56	53	59	59	58	57	58	59	60	54	59	59	57	59	58	60	59	55
日夜 音量	65.8	70.0	70.9	67.0	68.5	67.2	65.6	65.5	66.1	69.2	68.2	66.1	66.5	68.7	67.1	65.1	66.9	67.9	65.9	68.0	67.0	68.0	65.5	

資料來源：台北市政府環境保護局年報

註：1. 第一季指一～三月，第二季指四～六月，第三季指七～九月，第四季指十～十二月。

2. 第三類噪音管制區涵括混合區及商業區。

3. 時段區分：早一指上午五時至上午七時，晚一指晚上八時至晚上十時。

日夜一指上午七時至晚上八時。

夜間一指晚上十時至翌日上午五時。

4. 早晚、日間、夜間音量為小時均能音量。

5. 日夜音量(L_{dn})：將夜間十時至次日七時加重十分貝計算之全日小時均能音量之平均值。

6. 環境品質標準指一般地區環境噪音品質標準草案。

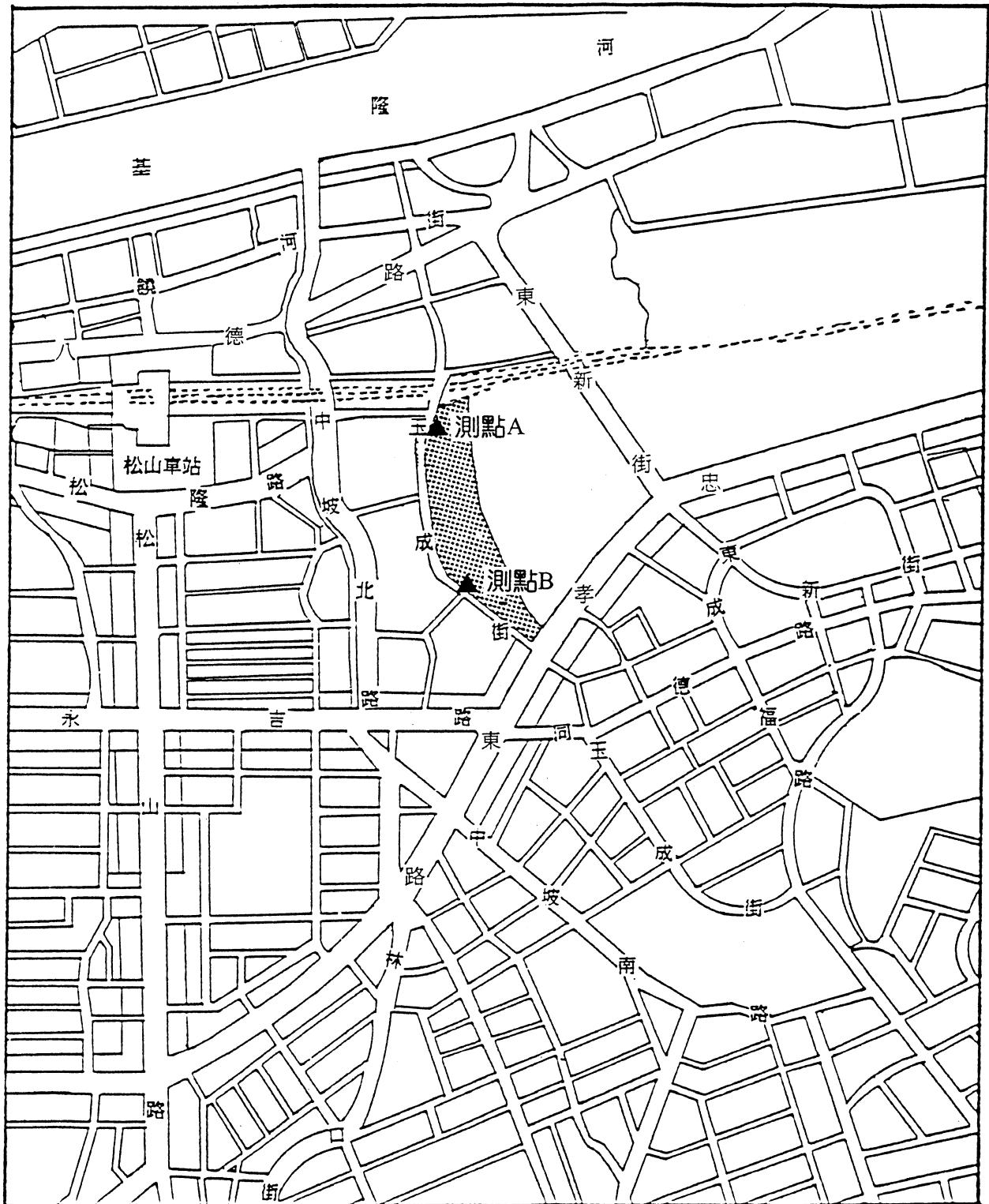


圖 5.2.4-1 噪音、振動監測點位置

表5.2.4-5 測點A環境噪音監測結果

監測日期：85/01/22 00:00 ~ 85/01/23 00:00 (24hr) 取樣時距：1秒

場所編號：測點A

音量單位：dB(A)

TIME	Leq	Lmax	L5	L10	L50	L90	L95	狀況說明
AM00-01	60.9	84.1	64.9	64.1	55.6	44.7	42.1	
01-02	51.8	85.3	58.2	55.2	49.0	44.7	43.9	
02-03	51.1	83.7	57.6	53.8	41.2	36.6	35.8	
03-04	56.2	82.5	59.9	57.7	39.0	36.0	35.7	
04-05	56.2	83.3	58.9	55.9	42.5	36.6	37.5	
05-06	61.7	82.8	66.6	61.2	56.1	42.3	40.4	
06-07	67.9	89.3	72.2	66.2	50.4	43.1	44.1	
07-08	66.3	79.8	69.4	67.0	58.7	51.7	50.6	
08-09	64.8	85.8	67.4	64.1	57.7	51.4	50.6	
09-10	66.8	88.7	71.8	66.5	55.8	51.4	50.9	
10-11	64.3	85.6	68.3	65.1	58.5	52.0	51.3	
11-12	65.3	88.7	67.3	64.0	57.0	50.9	50.3	
PM12-13	65.8	95.1	68.5	65.4	57.9	52.1	51.5	
13-14	66.1	86.5	69.8	67.1	62.1	52.5	51.6	
14-15	67.0	84.8	69.6	67.5	61.8	52.2	51.4	
15-16	67.1	83.6	69.7	68.0	62.3	53.0	51.2	
16-17	68.2	80.7	70.4	66.9	58.4	52.1	51.0	
17-18	67.9	80.0	66.5	62.9	56.9	51.7	50.9	
18-19	64.2	84.1	69.7	65.7	59.1	52.3	51.4	
19-20	65.3	87.5	67.8	63.8	57.2	50.6	50.4	
20-21	64.6	85.3	66.5	64.0	56.9	51.6	50.8	
21-22	63.5	82.6	68.2	62.6	55.1	51.1	50.2	
22-23	62.4	88.0	67.1	63.4	54.8	50.5	49.9	
23-24	61.5	79.6	67.2	62.5	57.2	51.3	50.4	
Leq(24)	64.8	起迄			起迄	附註：		
L早	65.8	05~07	Ld	66.0	07~22			
L日	66.3	07~20	Ln	61.6	22~07			
L晚	64.1	20~22	Ldn	69.0				
L夜	58.9	22~05						

表5.2.4-6 測點B環境噪音監測結果

監測日期：85/01/23 00:00 ~ 85/01/24 00:00 (24hr) 取樣時距：1秒

場所編號：測點B

音量單位：dB(A)

TIME	Leq	Lmax	L5	L10	L50	L90	L95	狀況說明
AM00-01	50.8	76.8	51.8	48.0	43.0	41.6	41.2	
01-02	52.8	86.2	53.6	49.1	42.9	41.3	40.9	
02-03	56.5	77.2	61.8	60.8	46.5	41.1	40.7	
03-04	51.7	77.7	53.2	49.1	41.9	40.3	40.0	
04-05	55.3	77.3	55.3	49.4	43.1	41.2	40.8	
05-06	55.6	79.4	61.5	55.3	47.2	45.3	44.9	
06-07	60.2	80.4	68.2	61.1	54.3	53.2	46.2	
07-08	64.8	81.6	71.2	65.3	57.2	54.1	47.3	
08-09	70.4	86.5	74.2	70.5	64.3	59.4	53.8	
09-10	71.3	88.3	75.8	72.3	65.6	59.7	54.5	
10-11	74.5	94.2	76.2	75.0	64.7	59.8	56.2	
11-12	73.2	82.5	77.8	70.2	64.8	60.3	55.3	
PM12-13	72.6	93.2	77.2	71.4	66.2	62.3	57.1	
13-14	71.7	92.3	77.9	75.3	65.0	60.7	59.7	
14-15	73.6	99.2	79.8	76.4	65.8	58.3	56.7	
15-16	71.3	93.3	76.9	74.0	65.4	55.6	53.9	
16-17	67.0	89.7	71.6	69.2	61.5	51.9	50.2	
17-18	61.2	86.0	66.1	63.0	51.9	46.8	46.2	
18-19	60.2	84.5	65.8	62.5	51.0	46.3	45.6	
19-20	59.6	85.9	64.7	61.1	49.7	45.9	45.4	
20-21	58.0	87.9	64.1	60.6	48.1	45.3	44.8	
21-22	59.8	85.5	64.6	60.1	47.7	45.5	45.0	
22-23	55.7	83.6	60.5	55.1	46.3	45.1	43.8	
23-24	52.6	81.5	56.4	51.4	44.6	43.0	42.6	
Leq(24)	68.2	起迄			起迄	附註:		
L早	58.5	05~07	Ld	70.2	07~22			
L日	70.7	07~20	Ln	55.5	22~07			
L晚	59.0	20~22	Ldn	68.9				
L夜	54.1	22~05						

表5.2.4-7 道路交通振動基準

時間區分 ＼ 區域區分	日間		夜間	
	時間	基準值	時間	基準值
第一種區域	上午8點至下午7點	65dB	下午7點至翌日上午8點	60dB
第二種區域	上午8點至下午8點	70dB	下午8點至翌日上午8點	65dB

註：1. 以垂直振動為限，其參考位準亦為0 dB等於 10^5m/sec^2 。

2. 如為水平振動，其規定基準值較表列增加10 dB。

3. 表列第一種區域，約相當於我國噪音管制區之第一類及第二類管制區，

第二種區域則相當於我國噪音管制區之第三類及第四類管制區。

資料來源：日本環境振動管制標準

表5.2.4-8 振動影響評估標準限值

影響程度	損害 (2)		煩擾 (4)			
	微小	嚴重	醫院	住宅	機關	商業
加權加速度位準限值 VL, dB (1)	80 (3)	95 (3)	50	55	60	65

註：(1) 加權加速度位準，單位：dB，相對於 10^5m/sec^2

(2) JACKSON, 1967

(3) 均方根振動位準，近似相等於尖峰粒子速度

(4) 振動準則參考 ANSI S3.29-1983

表5.2.4-9 振動對人體的影響

震動分類	振動值(dB)	生理的影響	睡眠的影響	居民的反應
中震	90			
弱震	80	• 開始對人體生理產生有效的影響 • 勞動場所感官影響的起點(暴露八小時)	• 熟睡者驚醒	• 50% 居民時有感覺 • 輕度的受害感
輕震	70		• 熟睡著過半數感覺振動之存在 • 淺眠著驚醒	• 40% 居民時有感覺 • 40% 居民時有感覺
微震	60			
無感覺	50	• 開始感覺振動的存在	• 過半數淺眠者感覺振動之存在 • 開始對睡眠產生影響	• 50% 居民稍有感覺 • 室內振動感覺的起點
	40	• 時常發生之微地動		

註：(1)資料來源：日本環境廳

(2)振動參考位準 0 dB等於 10^{-5} m/sec²

表5.2.4-10 測點A振動監測結果

監測日期：85/01/22 00:00 ~ 85/01/23 00:00 (24hr)

取樣時距：1秒

場所編號：測點A

音量單位：dB

TIME	Leq	Lmax	L5	L10	L50	L90	L95
AM00-01	42.4	56.0	49.4	46.7	37.1	31.5	30.9
01-02	42.7	64.1	49.4	44.4	31.3	30.4	30.2
02-03	44.9	62.6	48.9	45.8	32.1	30.6	30.4
03-04	45.7	62.2	50.8	46.2	33.0	30.9	30.7
04-05	48.4	64.1	56.0	51.2	35.4	31.7	31.3
05-06	50.3	64.1	57.5	53.7	42.7	34.9	34.0
06-07	51.1	65.6	56.9	53.7	48.5	36.7	35.7
07-08	51.8	64.2	57.0	54.5	49.3	42.4	41.8
08-09	51.3	63.4	57.4	54.8	47.2	39.5	37.4
09-10	50.9	62.6	56.1	54.3	47.8	42.0	41.1
10-11	50.7	62.5	56.2	54.3	47.4	37.6	36.6
11-12	51.3	65.2	56.4	53.8	44.7	32.4	31.1
PM12-13	51.1	63.8	56.0	53.6	45.1	32.8	31.2
13-14	52.5	65.3	56.9	55.3	51.3	43.2	42.3
14-15	53.4	64.0	58.7	56.2	51.5	47.1	43.3
15-16	51.8	62.7	57.0	54.8	49.7	42.0	39.8
16-17	52.6	65.7	59.3	55.7	48.5	37.5	36.7
17-18	50.2	64.5	55.2	53.4	46.9	37.5	36.7
18-19	50.5	63.6	56.6	53.6	45.8	35.0	33.8
19-20	50.6	63.4	57.0	53.8	45.0	34.6	33.9
20-21	50.3	64.6	56.7	53.2	43.2	34.3	33.3
21-22	50.1	65.5	56.4	53.2	44.4	34.2	33.2
22-23	47.5	64.9	53.6	50.9	38.8	31.9	31.4
23-24	50.8	62.9	57.4	55.2	45.4	33.8	32.1
Leq(24) L日 L夜	50.4 51.5 49.0	L10(24) L10日 L10夜	53.5 54.6 52.0	起迄 08~20 20~08			

表5.2.4-11 測點B振動監測結果

監測日期：85/01/23 00:00 ~ 85/01/24 00:00 (24hr)

取樣時距：1秒

場所編號：測點B

音量單位：dB

TIME	Leq	Lmax	L5	L10	L50	L90	L95
AM00-01	46.7	51.3	47.3	47.3	46.5	46.1	46.1
01-02	46.8	53.0	47.3	47.2	46.8	46.2	46.2
02-03	45.6	53.5	46.5	46.3	45.6	44.5	44.4
03-04	41.9	49.0	44.2	43.9	41.8	37.9	37.0
04-05	45.2	50.2	47.2	46.8	46.1	45.1	43.8
05-06	47.5	51.4	48.6	46.8	46.5	45.7	44.3
06-07	50.3	54.3	51.9	51.0	50.3	47.6	46.8
07-08	53.6	57.8	54.7	54.0	48.1	47.4	46.8
08-09	54.2	56.2	56.5	56.1	54.2	51.2	50.3
09-10	52.8	61.4	56.1	55.7	53.8	50.2	48.3
10-11	52.7	56.3	56.0	55.2	52.9	49.7	48.6
11-12	53.4	57.8	55.7	55.3	53.0	49.6	48.7
PM12-13	54.5	60.2	56.6	55.8	53.4	50.6	50.1
13-14	56.5	69.0	60.2	58.5	55.0	54.0	53.8
14-15	56.2	70.8	60.6	57.8	54.4	50.6	50.4
15-16	54.8	62.2	57.0	56.4	54.7	50.8	50.5
16-17	49.8	66.8	56.7	53.8	42.9	37.2	36.2
17-18	42.7	57.8	49.9	45.4	38.8	35.0	34.3
18-19	50.7	61.4	51.7	51.5	50.7	49.4	49.3
19-20	51.5	55.2	52.3	52.2	51.6	50.7	50.4
20-21	50.4	59.5	54.8	53.5	47.0	46.5	46.4
21-22	46.8	53.3	47.8	47.3	46.6	46.4	46.4
22-23	46.9	50.1	47.7	47.3	46.8	46.6	46.6
23-24	46.8	51.4	47.3	47.0	46.8	46.3	46.3
Leq(24)	51.6	L10(24)	53.3	起迄			
L日	53.5	L10日	55.4	08~20			
L夜	48.4	L10夜	49.3	20~08			

5.2.5 廢棄物

台北市由於人口集中，經濟快速成長，隨著民眾消費能力提高及生活習慣之改變，垃圾產生量日增，垃圾性質亦日趨複雜。八十三年台北市平均每日垃圾清運量約4,500公噸，平均每人每日約1.73公斤，並以每年約5%之成長率持續增加。其中市內商業住宅區約佔65%，市郊區約佔31%，市場區則佔4%，而事業廢棄物委託代運部分每月約7,800公噸，表5.2.5-1為台北市綜合垃圾性質分析結果歷年平均值表。

台北市日產家戶垃圾量除部分運往已啓用之內湖垃圾焚化廠(設計日處理量900噸)及木柵垃圾焚化廠(設計日處理容量1,500噸)進行焚化處理外，其餘垃圾及焚化後之灰燼則全部運往山豬窟衛生掩埋場掩埋，垃圾妥善處理率100%。山豬窟掩埋場計畫容量為617萬立方公尺，預計可使用至民國93達到飽和。

根據環保局78～82年間南港清潔隊之垃圾處理工作統計表顯示，詳表5.2.5-2，南港地區之一般及事業廢棄物有逐年增加之趨勢，至82年全年平均每月之垃圾量為4,126公噸，平均每日垃圾量達137.5公噸，垃圾數集後以掩埋或焚化爐焚化方式處理，依資料顯示原來之垃圾掩埋方式大部份已被焚化方式取代，計畫區所屬南港地區目前清潔隊員有139人，垃圾車共31輛，包括子母車、壓縮車、密封車、卡車、分離式垃圾車、溝泥車等，以壓縮車和卡車為主，每次載重4.5～5公噸不等，每日可清除之垃圾量約為140公噸。

以台北市人口稠密、土地資源有限之條件，特依據國建六年計畫中之「台北市垃圾處理二期計畫」，採用以「焚化為主，掩埋為輔」之垃圾處理政策，積極推動垃圾焚化廠及第二掩埋場闢建工程，分別於本市東、南、北三區興建內湖、木柵及士林等三座大型現代化垃圾焚化廠及闢建山豬窟第二掩埋場，以銜接福德坑掩埋場，並使用掩埋處置焚化後之灰燼以應付持續成長之垃圾量，期徹底解決台北市垃圾處理問題。

5.2.6 生態環境

表5.2.5-1 台北市綜合垃圾性質分析結果歷年平均值表

項 目	單位容積重(Kg/m ³)	區域類別										第十一 年平均 值
		第一年	第二年	第三年	第四年	第五年	第六年	第七年	第八年	第九年	第十年	
1. 紙	23.40	23.80	17.90	23.60	22.54	28.22	35.09	30.01	27.30	28.88	31.97	26.07
2. 織 維	7.00	9.80	7.00	5.70	3.50	7.96	4.05	3.47	2.94	4.64	5.94	5.61
3. 木材、稻草、落葉類	4.10	4.40	3.80	4.40	3.85	8.17	6.36	4.15	3.85	2.55	3.22	4.56
4. 廚 餘	28.20	26.40	25.20	33.40	33.59	18.56	20.20	27.69	28.48	29.02	30.86	27.07
5. 塑 膠	11.20	13.90	12.60	14.80	14.83	18.83	20.27	20.17	21.13	18.90	17.38	16.66
6. 皮 革	0.90	0.80	1.60	0.30	0.27	1.78	0.64	2.67	0.33	0.35	0.24	0.96
7. 其 他	6.00	6.40	7.80	2.00	2.89	4.40	1.40	—	—	—	0.00	3.09
合 計	80.80	85.50	75.90	84.20	81.47	87.92	88.01	88.16	84.03	84.34	89.59	84.03
8. 金 屬	4.90	5.20	5.00	6.40	6.79	6.72	4.91	7.87	7.59	8.12	4.66	6.35
9. 玻 璃	12.50	9.30	12.80	3.40	8.17	2.84	3.89	3.76	6.91	6.06	4.73	6.96
10. 陶 瓷	—	—	—	1.70	0.42	0.61	1.52	0.17	1.14	1.16	0.27	0.67
11. 石頭及5mm以上土砂	1.80	—	—	6.30	4.30	3.15	1.91	1.67	0.04	0.33	0.32	0.75
合 計	19.20	14.50	24.10	15.80	18.53	12.08	11.99	11.84	15.97	15.66	10.41	15.97
三 水 分	54.90	57.40	55.20	57.44	58.40	52.73	45.96	47.73	50.56	52.97	61.31	53.33
灰 分	15.86	14.37	18.91	13.09	12.68	11.37	12.67	12.22	13.82	10.80	7.53	13.58
可 燃 物	29.24	28.23	25.89	29.47	28.92	35.90	41.37	40.05	35.62	36.23	31.14	33.09
碳 化 元 素	15.68	14.98	14.60	16.00	15.29	18.83	21.58	23.02	20.00	19.80	16.95	17.98
氮 氣 分 析	1.92	2.47	2.23	2.26	2.17	2.67	3.38	3.48	2.94	2.70	2.35	2.62
氫 氣 分 析	0.61	0.56	0.46	0.43	0.47	0.51	0.85	0.80	0.95	0.77	1.83	0.64
氧 氣 分 析	10.75	10.06	8.37	10.65	10.85	13.45	15.25	11.80	11.53	12.63	10.97	11.53
硫 分 析	0.10	0.11	0.46	0.10	0.08	0.10	0.06	0.16	0.04	0.03	0.08	0.12
碳 高 熱 值	25.71	26.75	31.74	39.40	36.13	36.79	25.34	29.31	24.81	30.29	29.88	30.63
低 位 發 熱 量	1,638	1,685	1,437	1,650	1,534	2,024	2,331	2,340	2,145	2,064	1,763	1,885
Kcal/Kg	1,203	1,206	985	1,183	1,066	1,564	1,872	1,866	1,683	1,600	1,294	1,423

第一年：民國68年11月至69年9月，共15次採樣。第五年：民國76年11月至77年12月，共12次採樣。

第二年：民國70年3月至71年2月，共12次採樣。第六年：民國77年3月至78年5月，共12次採樣。

第三年：民國72年10月至73年11月，共12次採樣。第七年：民國78年10月至79年5月，共12次採樣。

第四年：民國74年8月至75年7月，共12次採樣。第八年：民國79年8月至80年6月，共12次採樣。

(註)：第一年至第三年不燃分之玻璃和陶瓷類合併為一類。

資料來源：台北市政府環境保護年報(八十三年版)

表5.2.5-2 南港地區垃圾處理工作統計表

年 度	工 作 隊 別	處理方法(公噸／月)			焚化爐 焚化	處理車次 合計	代運廢棄物			
		合計	掩埋				戶 數	廢棄物量 (公噸/月)		
			垃圾	溝泥						
78年	南 港 區 隊	2881	2881	0	0	1344	62	713		
79年		3250	0	0	0	1340	81	1018		
80年		2984	93	750	750	1245	88	1046		
81年		3953	0	2299	2299	1295	56	157		
82年		4126	0	2258	1378	1378	59	191		

台北市為一高度開發之都市，人口密集，市區中除了少數公園綠地外，已無生態資源可言，在台北市之山區及淡水河部分河段，鑑於自然生態環境日趨萎縮，目前規劃了陽明山國家公園、鹿角坑溪生態保護區、夢幻湖生態保護區、核心特別景觀區、關渡水鳥保育區、華江橋、中興橋水鳥保育區等(詳圖5.2.6-1)，以保護日益減少的生態資源。

計畫區附近有基隆河流經，但該基隆河段已屬嚴重污染河段，目前並無生態資源，計畫區址原為南隆鋼鐵廠，雖於民國七十一年遷廠，但舊有廠房建物仍然存在，並無植被，亦無動物棲息之環境。

5.2.7 景觀美質

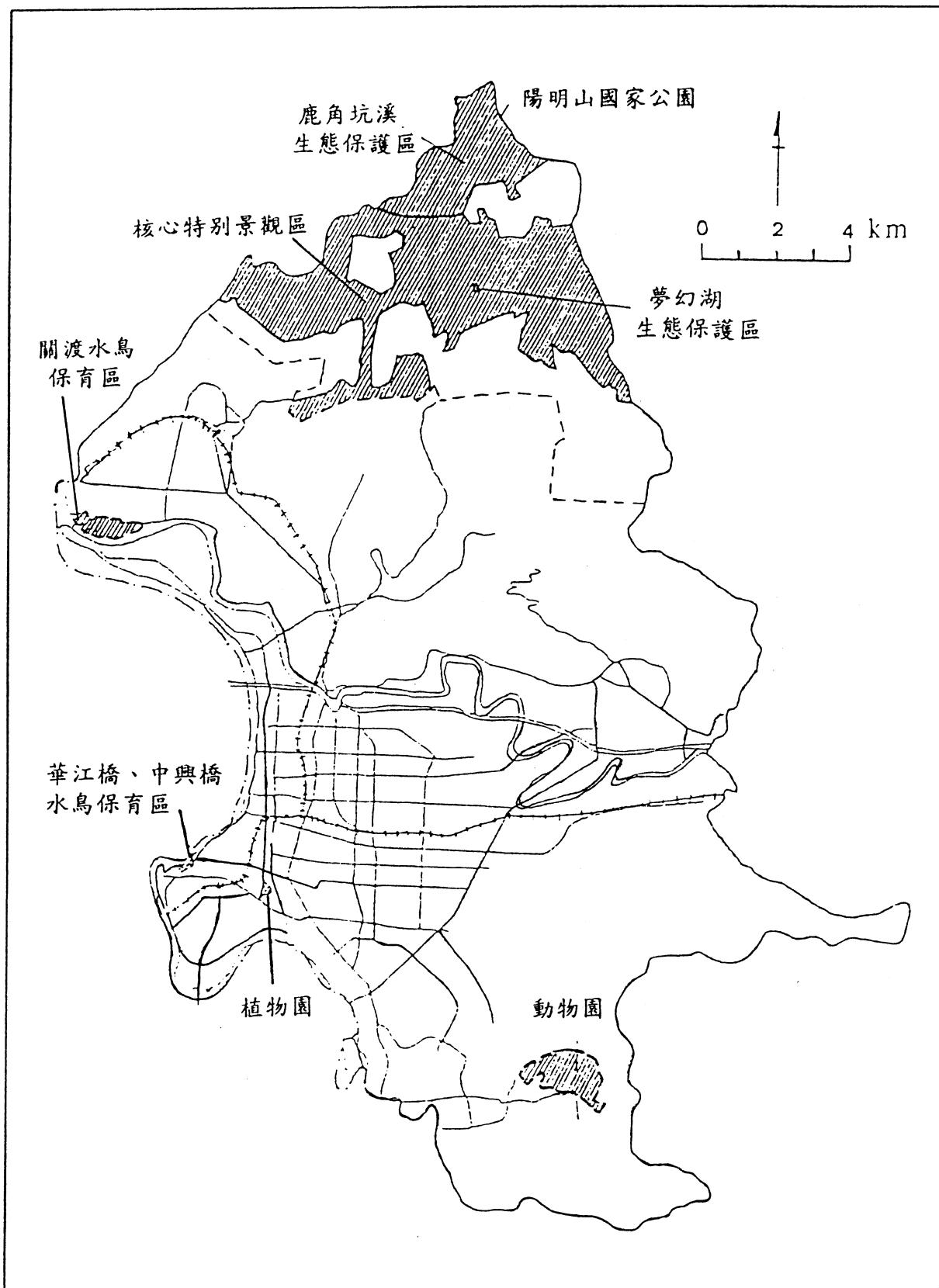
計畫區緊臨玉成街，後倚台電倉庫，附近建築以住宅為主，大約集中在虎林街、松山路與中坡北路之間，屬早期興建之4～5層樓建築、巷道狹窄，玉成街僅9公尺寬，計畫區路段東側為南隆鋼鐵廠之圍牆，西側為4～5層樓之住宅，由於停車空間不足，計畫區段之玉成街兩側均停放小汽車，使得玉成街感覺狹窄雜亂，且鄰近之住宅區於中坡北路、永吉路、忠孝東路側，多為住商混合使用，電玩、零售、汽修業等夾雜其中，整體景觀雜亂。

計畫區內目前留有一棟三層樓之辦公場所，以及舊有廠房，因主要鋼鐵煉製主體已遷移，僅餘少部份車床繼續操作，從外望去破舊不堪，對市容影響極大，且廠區圍牆綿長與對側住宅共同造成玉成街之空間壓迫感甚強。

5.2.8 社會經濟

一、人口

計畫區屬台北市，根據台北市民政局統計八十三年底台北市人口已達2,653,578人(其中男性，329,612人，女性1,323,966人)，較八十二年底總人口2,653,245人，增加333人。計畫區所在之南港區八十三年底之統計人口共113,412人(男性57,573人、女性55,893人)；就人口密度而言，台北市平均之人口密度為9,763人／平方公里，南港區之人口密度僅5,104人／平方公里，僅高於士林及北投兩區；就人口結構之年齡年配而言，台北市未滿15歲之人口佔22%，15歲至未滿65歲之人佔70%，65歲以上人口佔8%，南港區未滿15歲之人口佔24%，15歲至65歲之人口



資料來源：台北市都市計畫年報

圖 5.2.6-1 台北市動植物資源區分布圖

佔70%，65歲以上人口佔6%，人口年齡分配詳圖5.2.8-1；就人口增減方面來看，據台北市統計要覽至八十三年底前之統計資料，台北市83年之人口較82年增加333人，增加率約1.53%，南港區八十三年各月份之人口數1~10月均有減少情形，11、12月則為增加。

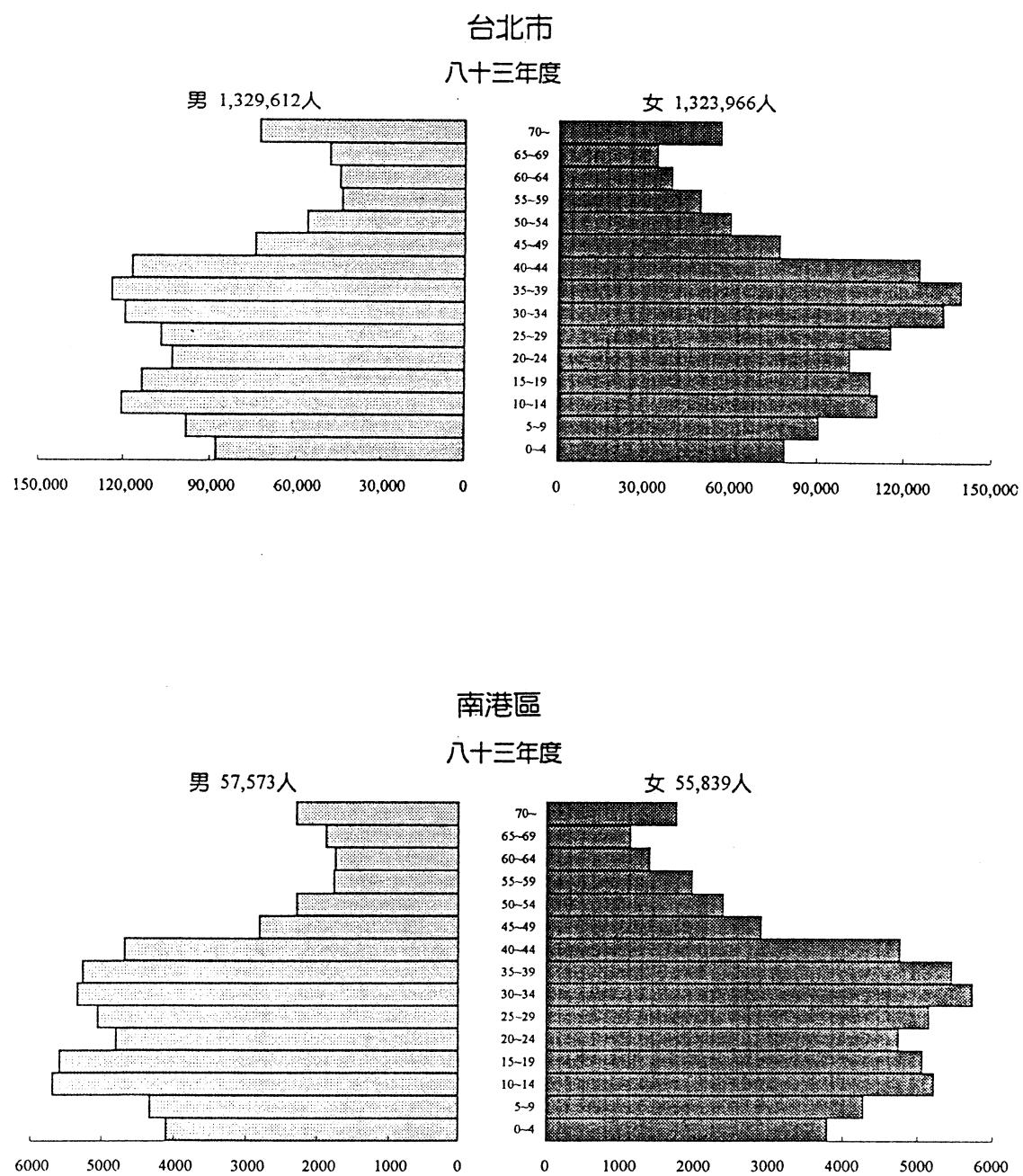
二、勞動就業

台北市工商業繁榮、交通事業發達、為高度都市化之城巿，據台北市政府統計要覽之分析，台北市多從事第三級產業(含商業、運輸業、金融保險業及服務業)；八十三年共有837千人，就業人口比率達73.89%；從事第二級產業者(含製造業、營造業、水電燃氣業、礦業)，八十三年有288千人，佔就業人數0.6%。從就業人口之從業身份觀察，八十三年受僱者約863千人，占76.11%；雇主及自營作業者約225千人，佔19.85%；無酬家屬工作者約46千人，佔4.04%。觀察近五年之失業率，七十九年1.82%，八十年1.97%，八十一年1.85%，八十二年1.77%，八十三年1.73%，有逐年下降趨勢；就性別而言，女性失業率高於男性；就年齡層而言，男性以20~24歲之失業率最高，女性以15~19歲最高；就教育程度區分，以高職學歷之失業率最高，且女性高於男性。

三、教育文化

根據台北市政府之統計，迄八十三學年度，台北市已有299所學校，其中大專院校有25所(大學院校17所，專科學校8所)，約佔全台灣地區大專院校五分之一。中等學校125所，國民小學149所，另有啓明、啓聰與啓智等特殊教育各1所，幼稚園412所；大專院校學生計有170,327人，高中學生60,759人，國中學生136,932人，職業學校學生90,338人，國小學生計235,916人，幼稚園41,592人，全市學生合計694,272人，占台北市人口總數26.16%。

社會教育方面，台北市目前有圖書館、社會教育館、教師研習中心、動物園、美術館、天文台、交響樂團、國樂團、兒童育樂中心、兒童交通博物館、體育場及青少年育樂中心籌備處等十二個社會教育機構。台北市立圖書館截至八十三年底止，包括總館及33個分館之藏書達2,344,235冊，每年閱覽民眾約656萬人次，動物園及兒童育樂中心參觀及遊玩人數，八十三年全年約有411萬人次。



資料來源：台北市統計要覽，84年版

圖5.2.8-1 台北市及南港區人口年齡結構

計畫區所在之南港區，計有學校12所，其中專科學校1所，中等學校4所(國民中學3所，職業學校1所)，小學7所，幼稚園21所。

四、工商行業

台北市工商業家數占台閩地區工商單位總數近21%，資本額及營業額高占台閩地區各該類總額36%，成為台閩地區經濟活動之中心，八十三年底統計資料顯示，台北市總營業家數185,046家，其中以商業128,516家最多，金融、保險、不動產及工商服務業17,428家次之，社會團體及個人服務業12,061家，運輸倉儲及通信業11,454家，製造業8,115家，營造業6,986家，農林漁牧狩獵業232家，礦業107家，水電燃氣業71家及公共行政業31家，八十三年各營利事業家數與營業額如圖5.2.8-2所示，各行業中以商業之營業額32,588.93億元最多。

民國八十三年底台北市工廠登記單位計2,558家，較八十二年底減少26家，其中以電力及電子機械器材製造修配業713家最多；以地區分，南港區864家最多，信義區26家最少；以資本額分析，資本額在100萬元至500萬元之工廠為最多，計1,318(51.52%)，資本額50萬元至100萬元之工廠計769家，佔30.06%，資本額500萬元至1,000萬元之工廠計230家，佔8.99%，由歷年資料觀察，顯示隨經濟之發展，各工廠規模不斷擴大，投入資本愈多。

五、農林漁牧

(一) 農業

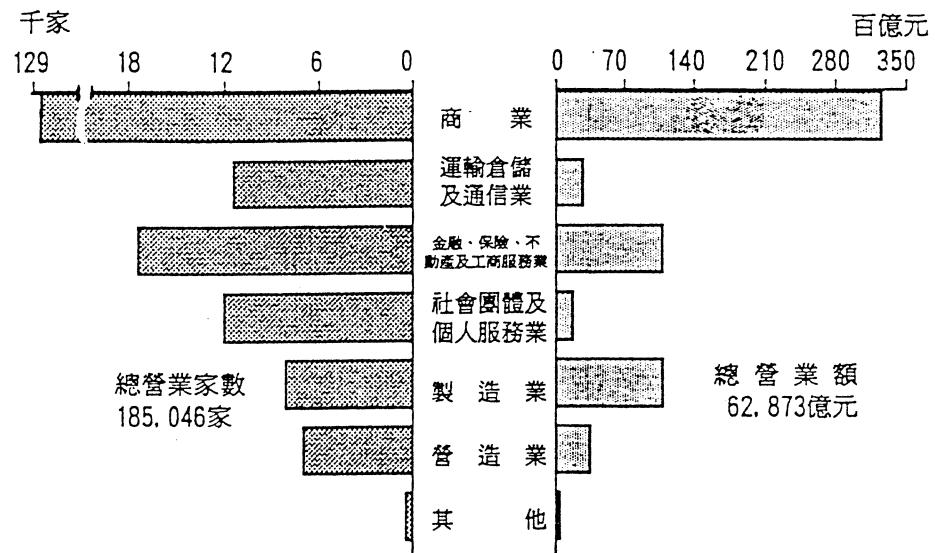
民國八十三年底台北市耕地面積，3,717.54公頃，約占本市土地總面積之13.68%其中水田1,380.62公頃(37.14%)，旱田為2,336.92公頃(62.86%)，就行政區分析，南港區耕地面積計276.0公頃(7.4%)，居各行政區之第四順位，其中水田僅4.35公頃，旱田271.65公頃。

(二) 林業

民國八十三年底北市林野面積計8,979公頃，占北市土地總面積之33.04%，其中針葉林占11.99%，闊葉林占51.59%，混淆林占30.13%，竹林占6.29%。森林蓄積八十三年底為265,547立方公尺，以闊葉林135,632立方公尺最多，占51.08%。

(三) 畜牧

各類營利事業營業家數及營業額
八十三年(底)



資料來源：台北市統計要覽，84年版

圖 5.2.8-2 台北市營利事業家數及營業額

1. 猪：民國八十三年底北市計有豬6,825頭，較82年底減少32.69%。
2. 牛：民國八十三年底北市計有牛118頭，較大八十二年底增加9.26%。
3. 家禽：民國八十三年底北市計有雞14,817隻，較上年底減少25.42%；鴨24,623隻，較上年底減47.38。

六、醫療保健

截至民國八十三年底，北市公、私立醫院診所合計2,685所，南港區範圍內計有52所，為台北市各行政區中醫院診所家數最少之地區，其中市立醫院1所，私立醫院1所，市立診所1所，其它公立診所1所，私立診所48所。醫事人員計有合格登記醫師8,668人，醫事技術人員5,390人，平均每萬位市民有執業醫事人員100人，醫師33人，就南港地區而言，合格醫師計234人，醫事技術人員495人。民國八十四年起實施全民健保，使醫療網更完善普及，對市民之就醫診療而言是一大福音。

台北市八十三年底藥商有8,112家，其中西藥商佔31.24%，中藥商占11.21%，醫療器材商占53.99%，藥局占3.56%，平均每區約676家。

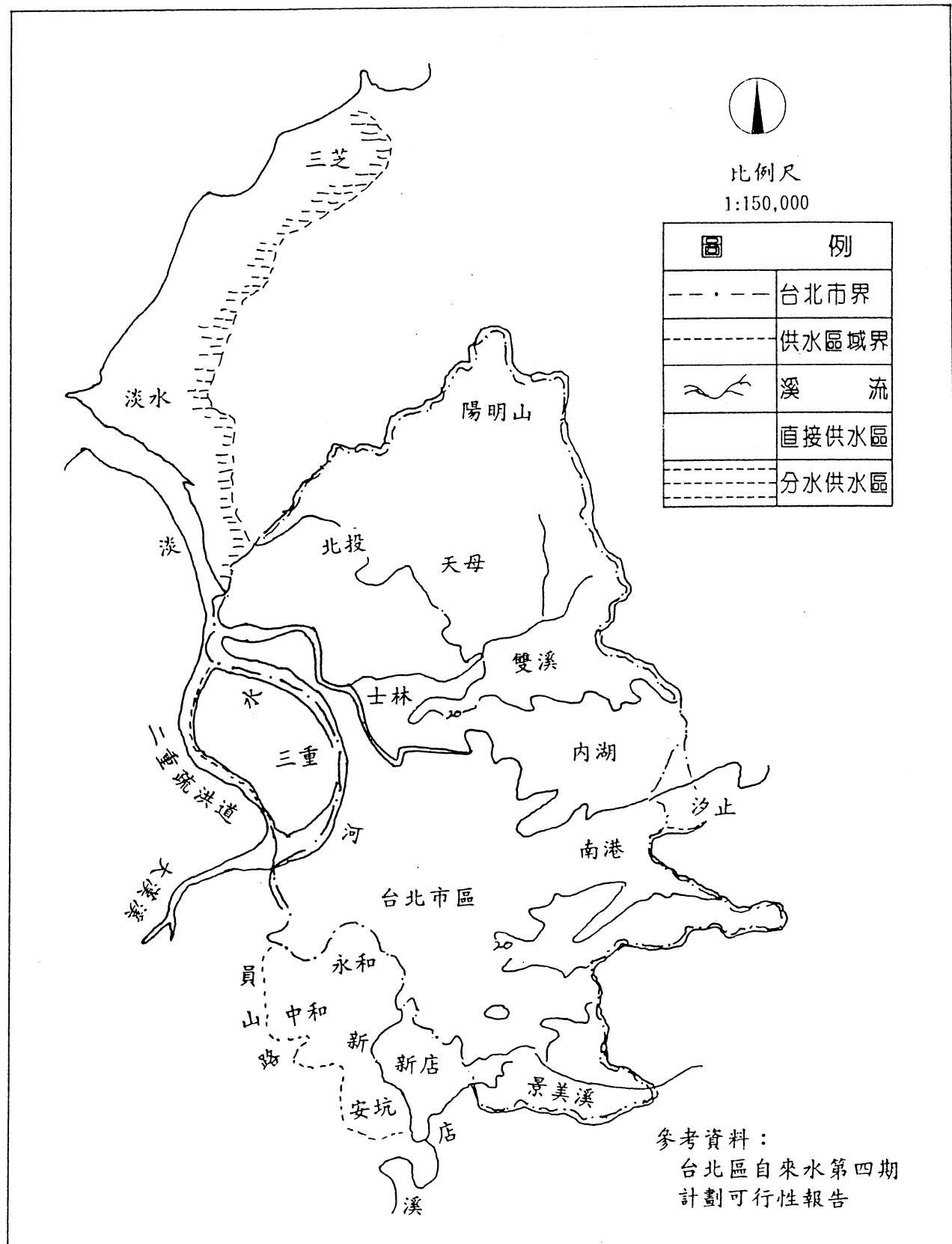
七、公園綠地

現代化之公園為都市之肺，提供市民接觸大自然，享受戶外休閒生活，也是社會教育之場所，截至八十四年底，台北市已開闢公園411座，面積9,527,321平方公尺，綠地348處，面積1,082,444平方公尺，平均每位市民享有公園及綠地面積4.01平方公尺，其中位於南港區內之公園22座，面積122,537平方公尺，綠地16座，面積19,026平方公尺，廣場1處，面積4,474平方公尺，行道樹2,999株，與其它行政區比較，南港區公園綠地總面積位居12個行政區之第十一位，平均區內每位市民享有公園及綠地面積僅1.25平方公尺，不及全市平均之三分之一。

八、公共設施

(一)自來水

台北市目前由台北自來水事業處負責自來水之供應，供水區範圍如圖5.2.8-3所示，八十三年底止給水區域總人口達3,809,558人，用水人口為3,772,489人，普及率達99.03%，台北自來水事業處下轄東、南、西、北、陽明山



資料來源：台北市都市計畫年報

圖 5.2.8-3 台北市供水區範圍圖

五個營業處，分處營業供水，計畫區屬東區營業分處範圍，其水源主要來自長興、公館、雙溪、陽明及直潭等五處淨水場，八十三年出水量達880,605千立方公尺，平均每人每日配水量0.639立方公尺，就售水量分析，八十三年售水量556,424,059立方公尺，其中家庭用水507,597,232立方公尺，平均每人每日用水量為0.368立方公尺。

(二)電力

民國八十三年底統計資料顯示，台電公司供應台北市電力用戶計938,053戶，用電量10,474,624,190度，平均每用戶全年用電量11,238度，從歷年資料觀察，用電量及每用戶全年用電量均穩定成長。

(三)瓦斯

台北市供應天然瓦斯之公司計有大台北瓦斯、陽明山瓦斯、欣欣天然氣、欣湖天然氣等五家公司，八十三年底總供氣戶數474,928戶，總供氣295,793,519立方公尺，平均每用戶每年用氣量622.8立方公尺，其中欣湖天然氣股份有限公司於六十六年六月十六日開始供應南港、內湖地區用戶，八十三年底統計之用戶數53,789戶，用氣量25,239,431立方公尺，平均每用戶年用氣量469.2立方公尺。

九、土地使用現況

(一)住宅使用

本基地附近地區之土地使用型態主要為住宅使用，說明如下：

1. 西側大多集中於虎林街、松山路與中坡北路之間，為早期興建之4~5層之建築且臨道路側住商混合使用情形嚴重，夾雜電玩、零售攤販、汽修業等，另巷道狹窄，公共設施嚴重不足，生活品質差。
2. 本基地對側(玉成街另一側住宅區)，因面臨工業區(本基地)，生活環境較差，更新速度甚慢，多為15~20年4~5層老舊建築。
3. 東、南二側之住宅區(忠孝東路五段以南)乃伴隨忠孝東路商業發展帶動興起，建造年期較新，樓層以五至七層居多，且有較完備之公共設施。(詳圖5.2.8-4)

(二)商業使用

- 1.基地附近之商業活動型態主要為路線商業帶，早期之商業發展主要沿八德路、南港路及松山路兩側，近年來發展強度大都隨忠孝東路兩側之迅速發展向南移至鐵路以南，且以松山路、永吉路、虎林街、忠孝東路一帶最為活躍。
- 2.主要以地方批發、一般零售、金融、日常用品零售與工商辦工事務所等為主。
- 3.批發零售主要集中於松山火車站一帶，金融及一般零售業以松山路、永吉路一帶較密集，工商辦公室以忠孝東路五段與永吉路一帶居多。

(三)工業使用

基地東側臨台電倉庫區，屬都市計劃第三種工業區。
(台電倉庫現委託都市發展局規劃為商業區中)

5.2.9 交通環境

一、道路特性分析

本基地位處舊市區與新市區的交接處，在市內主要幹道網路中正處於市區網路與運輸走廊聯絡幹道的相接區域，鄰近幹道的屬性上，較偏向郊區幹道路的特性。

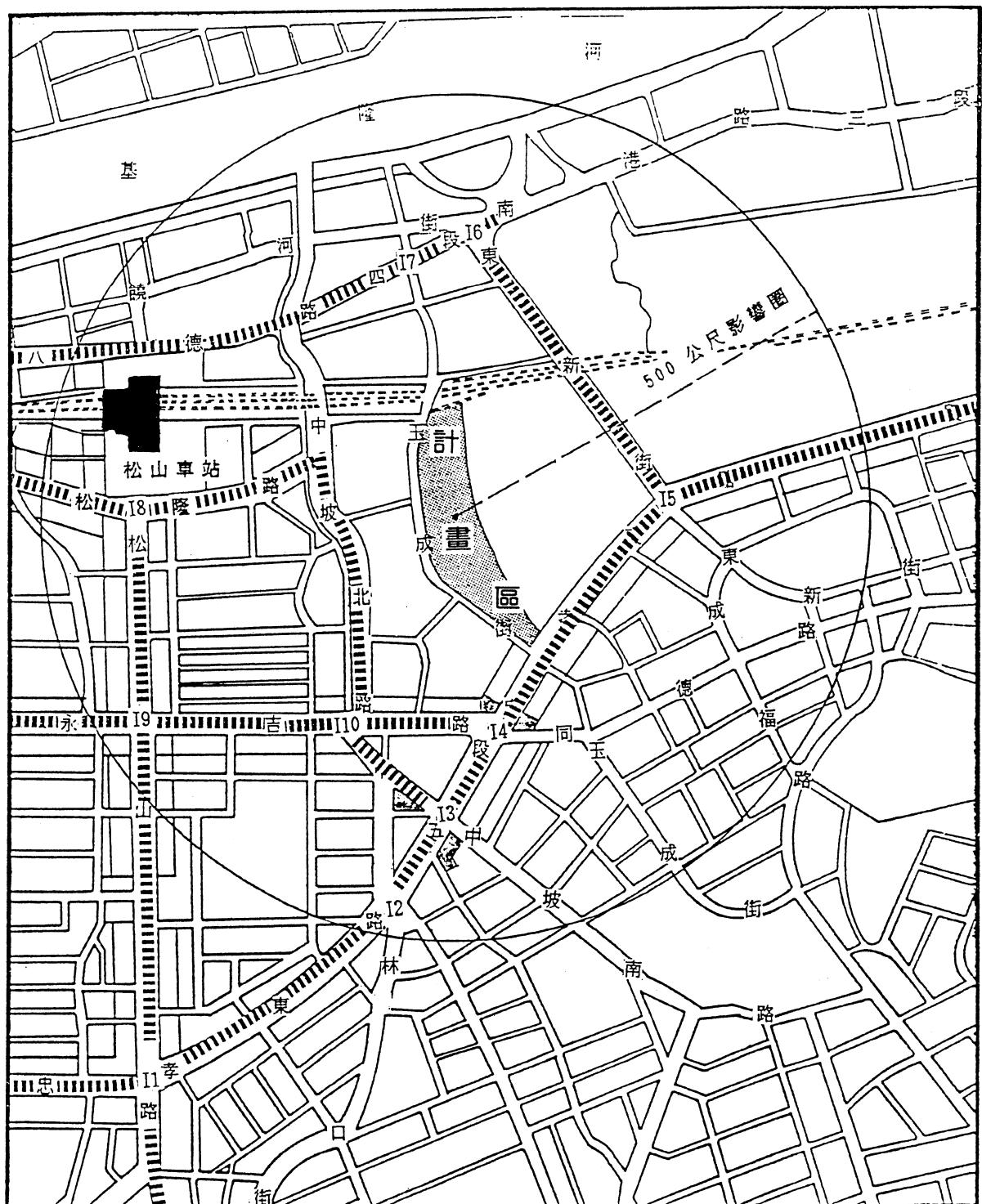
本基地主要聯絡道路為玉成街，僅寬9公尺，往北接八德路，西可往台北市區，東達南港、內湖、汐止等地，往南接忠孝東路六段，西可至台北市區，東往南港、舊庄等地。除此亦可利用玉成街巷道通達中坡路、永吉路接至松山路、松隆路、虎林街等幹道，具有集聚及分散旅次之功能。與本基地相關且在500公尺影響範圍內之周圍主要道路特性說明如下(參見圖5.2.9-1、表5.2.9-1)。

屬於東西向道路為

1.忠孝東路：

中央分隔，單方向各兩快車道，慢車道約5公尺，無禁止停車限制，沿途於春光里、協和工商、玉成街口等設有公車站牌。目前東新街—林口街路段因捷運施工處占用路面，車道縮減，無慢車道。

2.永吉路：



圖例
■ 主要道路
I1 路口號誌

圖 5.2.9-1 基地附近主要道路圖

表5.2.9-1 主要幹道特性資料

路名及區位	路 寬	分隔方式	單向快 車道數	慢車 道寬	路邊管 制措施	容量
忠孝東路	30公尺	中央綠地	2	5公尺	無	2900
永吉路	30公尺	中央綠地	2	5公尺	無	2900
中坡北路 (永吉路以北)	35公尺	中央	3	4公尺	無	4100
中坡北路 (永吉路以南)	30公尺	無	2	6公尺	無	4100
松隆路	30公尺	中央	2	5公尺	無	3200
八德路	20公尺	無	2	2公尺	無	2200

中央分隔，單方向各兩快車道，慢車道約4公尺，無禁止停車限制，沿途於松山路口、玉成街口等處有車站牌。

3.八德路：

無中央分隔，單方向各兩快車道，慢車道約2公尺，無禁止停車限制，沿途有松山車站、玉成里等公車站牌。

4.松隆路：

中央分隔，單方向各兩快車道，慢車道約5公尺，無禁止停車限制，沿途於松山火車站、永吉國中等處設有公車站牌。

屬於南北向道路為

1.松山路：

中央分隔，單方向各兩快車道，慢車道約4公尺，無禁止停車限制，沿途於松山路口、永吉國小設有公車站牌。

2.中坡北路：

為一新闢道路，在永吉路以北為中央分隔單向各3快車道，慢車道約4公尺，無禁止停車限制，永吉路以南則為無分隔單向各兩快車道，慢車道約6公尺，無禁止停車限制，本路段沿途均無公車站牌。

3.東新街：

無分隔單方向一快車道，慢車道約2公尺，無法路邊停車。

二、各路段及交叉路口服務水準分析

根據「七十八年度台北市交通流量及特性調查」和本研究在79年5月22日至30日間，於基地500公尺影響範圍內主要幹道及路口所做的晨峰、昏峰交通特性調查說明如下：

1.其較明顯之方向性及尖峰小時係數特性之路段：

- (1)忠孝東路、八德路(原因：為市區聯外主要幹道)
- (2)東新街(原因：其有聯絡成美橋、南港路、忠孝東路之功能)

2.路口流量較大之路口：

- (1)東新街—忠孝東路往西右轉

(2) 東新街右轉(為內湖往台北南區之車流)

3. 本基地周圍各路段服務水準，見表5.2.9-2除八德路(松山車站—東新街)路段經評比為C、D級外，一般均為A、B級。目前忠孝東路(東新街—永吉路)路段因捷運施工車道縮減，服務水準亦下降。

4. 路口服務水準較差處

(1) 林口街往北上、下午

(2) 中坡南路往北上、下午

(3) 東新街往北上、下午

(原因：為次要幹道且僅有一車道)

本計畫於八十五年1月22日於玉成街配合噪音推動進行兩測點之交通流量調查，結果如表5.2.9-3、表5.2.9-4，兩處之服務水準均屬A級(在無停車佔用車道之情況下)，另玉成街之交通受鐵路平交道之影響頗大。

三、停車現況分析

停車現況分析乃調查以欲開發基地為中心，500公尺半徑影響圈內停車之供給與實際停車數，以分析影響圈內停車設施使用情況。

1. 停車供給現況

(1) 路邊及巷道未劃格位之合法停車位：3102個

(2) 建築物附設室內停車設施停車位：211個

(3) 停車空地停車位：249個

(4) 中坡公園地下停車場停車位：224個

合計可使用之停車位為3786個

2. 實際停車量現況

(1) 路邊及巷道未劃格位停車位：3112部

(2) 建築物附設室內停車設施：144部

(3) 停車空地：268部

(4) 違規停車：292部

合計實際停車量為3826部

表5.2.9-2 幹道服務水準評估表(79年)

路名 段稱	位置	路型	時間	方 向 性	流 量	容 量		服務水準	
						車道數	C值	V/C	等級
八 德 路	松山車站 東新街	無 分 隔	上	東	1658	2	3000	0.55	C
			午	西	2278	2	3000	0.76	D
			下	東	1608	2	3000	0.54	C
			午	西	2274	2	3000	0.76	D
永 吉 路	基隆路 松山路	中 央 分 隔	上	東	751	2	3500	0.21	B
			午	西	1214	2	3500	0.35	B
			下	東	1096	2	3500	0.31	B
			午	西	1113	2	3500	0.32	B
忠 孝 東 路	東新街 永吉路	中 央 分 隔	上	東	1990	2	3500	0.54	C
			午	西	1507	2	3500	0.43	B
			下	東	1717	2	3500	0.49	C
			午	西	1634	2	3500	0.47	C
松 山 路	永吉路 忠孝東路	中 央 分 隔	上	南	585	2	3500	0.17	A
			午	北	535	2	3500	0.15	A
			下	南	424	2	3500	0.12	A
			午	北	965	2	3500	0.28	B
中 坡 北 路	松隆路 永吉路	中 央 分 隔	上	南	432	3	5000	0.09	A
			午	北	674	3	5000	0.13	A
			下	南	417	3	5000	0.08	A
			午	北	403	3	5000	0.08	A
松 隆 路	松山路 虎林街	中 央 分 隔	上	東	984	3	3500	0.28	B
			午	西	859	3	3500	0.25	B
			下	東	806	3	3500	0.23	B
			午	西	561	3	3500	0.16	A

資料來源：本計畫分析

表5.2.9-3 測點A交通流量監測結果

測點名稱：測點A南隆鋼鐵廠-大門		測定日期：01/22										
時間起	方向	往北					往南					合計
		機車	小型車	大型車	特種車	pcu/hr	機車	小型車	大型車	特種車	pcu/hr	
00	01	18	24	0	0	29.4	42	16	0	0	28.6	129
01	02	13	15	0	0	18.9	19	11	1	0	18.7	78
02	03	10	8	0	0	11.0	16	13	0	0	17.8	58
03	04	6	2	0	0	3.8	14	17	0	0	21.2	43
04	05	7	5	0	0	7.1	11	10	0	0	13.3	40
05	06	12	16	0	0	19.6	17	8	0	0	13.1	73
06	07	46	24	0	0	37.8	42	39	0	0	51.6	189
07	08	183	202	0	0	256.9	125	44	0	0	81.5	338.4
08	09	236	221	0	0	291.8	89	41	0	0	67.7	359.5
09	10	115	118	0	0	152.5	104	83	0	0	114.2	573
10	11	101	112	0	0	142.3	83	105	0	0	129.9	543
11	12	86	132	0	0	157.8	90	89	0	1	119.0	556
12	13	97	104	0	0	133.1	223	115	0	0	181.9	672
13	14	108	135	0	0	167.4	191	103	0	0	160.3	704
14	15	136	197	0	0	237.8	205	151	0	0	212.5	927
15	16	124	192	0	0	229.2	198	176	0	0	235.4	919
16	17	189	246	0	0	302.7	234	147	0	0	217.2	1119
17	18	196	186	0	0	244.8	257	144	0	0	221.1	1028
18	19	141	180	0	0	222.3	204	111	0	0	172.2	858
19	20	114	108	0	0	142.2	132	98	0	0	137.6	594
20	21	128	112	0	0	150.4	144	100	0	0	143.2	634
21	22	92	95	0	0	122.6	102	83	0	0	113.6	495
22	23	59	57	0	0	74.7	51	66	0	0	81.3	308
23	24	54	42	1	0	60.2	63	52	0	0	70.9	272
												131.1
	總計	2271	2533	01	00	3216.3	2656	1822	1	1	2623.8	12501
												5840.1

表5.2.9-4 測點B交通流量監測結果

測點名稱：測點B		測定日期：01/23											
		往北					往南					合計	pcu/hr
時間起	時間迄	機車	小型車	大型車	特種車	pcu/hr	機車	小型車	大型車	特種車	pcu/hr	合計	pcu/hr
00	01	14	16	0	0	20.2	16	11	0	0	15.8	77	36.0
01	02	10	12	0	0	15.0	11	8	0	0	11.3	56	26.3
02	03	7	9	1	0	13.1	13	13	0	0	16.9	56	30.0
03	04	8	4	0	0	6.4	8	3	0	0	5.4	29	11.8
04	05	14	1	0	0	5.2	4	0	0	0	1.2	24	6.4
05	06	17	8	0	0	13.1	7	4	0	0	6.1	49	19.2
06	07	32	35	0	0	44.6	24	12	0	0	19.2	148	63.8
07	08	84	90	0	0	115.2	45	19	0	0	32.5	353	147.7
08	09	51	54	1	1	74.3	37	21	0	0	32.1	239	106.4
09	10	56	31	0	0	47.8	24	31	0	0	38.2	190	86.0
10	11	56	39	0	0	55.8	36	20	0	0	30.8	207	86.6
11	12	63	46	0	0	64.9	30	27	0	0	36.0	231	100.9
12	13	48	41	0	0	55.4	29	22	0	0	30.7	195	86.1
13	14	50	44	0	0	59.0	51	17	0	0	32.3	221	91.3
14	15	43	48	0	0	60.9	37	28	0	0	39.1	217	100.0
15	16	37	51	0	0	62.1	35	19	0	0	29.5	204	91.6
16	17	65	62	0	0	81.5	48	27	0	0	41.4	284	122.9
17	18	92	65	0	0	92.6	75	31	0	0	53.5	356	146.1
18	19	80	52	0	0	76.0	61	28	0	0	46.3	297	122.3
19	20	71	30	0	0	51.3	29	21	0	0	29.7	202	81.0
20	21	22	13	0	0	19.6	16	17	0	0	21.8	88	41.4
21	22	20	21	0	0	27.0	20	13	0	0	19.0	101	46.0
22	23	24	14	0	0	21.2	15	14	0	0	18.5	88	39.7
23	24	19	18	0	0	23.7	13	10	0	0	13.9	84	37.6
												pcu/日	
總計	983	804	02	01	1105.9	684	416	0	0	621.2	3996	1727.1	

3. 本影響圈內停車供給已達飽和，因此基地開發所吸引之停車需求由開發後附設之建築物停車設施提供，且為達整體開發之利益，未來將由投資業者於開發時，依私人投資與公共設施條例及多目標使用方式，除所捐贈之公園、廣場於地下興建停車場，預計可提供約150部停車位，可紓解地區停車之需求。

四、大眾運輸系統分析：

1. 通勤鐵路系統：

台鐵松山車站位於本基地西北側約350公尺處，步行僅需5～7分鐘，可由松山站往南到達台北、萬華、板橋；往北至汐止、基隆及宜蘭、花東，平常日約有205車次提供旅運服務，詳見表5.2.9-5，對本開發計畫極具影響力。

2. 長途客運系統：

(1) 東新街口站(位於忠孝東路上，東新街與玉成街口與永吉路口間)，為台汽客運公司台北中崙往金山、基隆直達車與普通車的往返上下客招呼站。

(2) 玉成里站(位於松山車站與玉成街口間的八德路上)，計有台汽公司由台北往金山、基隆的往返招呼站，福和客運(一路、基隆一板橋)招呼站，基隆客運(基隆一中和)招呼站，未來可吸引板橋、永和、中和、土城、基隆、汐止等旅客。

3. 市區公車系統：

(1) 忠孝醫院站：位於基地東側有240、281、284、212、207、270六線公車，可往內湖、南港、台北火車站等地。

(2) 玉成里站：位於基地北側有28、51、53、203、205、270、256、276、605、311、306等10線公車，可往士林、萬華、內湖、南港、五堵、南勢角、永和、中和、汐止、台北火車站等地。

(3) 松山路口站：位於基地西側，有46、286、54、299、69、277、57、70、279、232、284等11線公車，可往台北火車站、士林、新莊、木柵、板橋、蘆洲等地。

表5.2.9-5 松山火車站客運列車班次統計

車種 方向	復興號以上車種	通勤、普快	合計
縱貫線北上	16	53	69
北迴、花東	25	11	36
縱貫線南下	39	61	100

資料來源：台灣鐵路旅客列車時刻手冊

4. 捷運系統：本基地南端臨近南港線後山埤站(約200公尺)。

經上述可知，四大眾運輸體系皆臨近本開發基地且在可及的步行範圍內，本基地交通可及性極高。(詳見圖5.2.9-2)

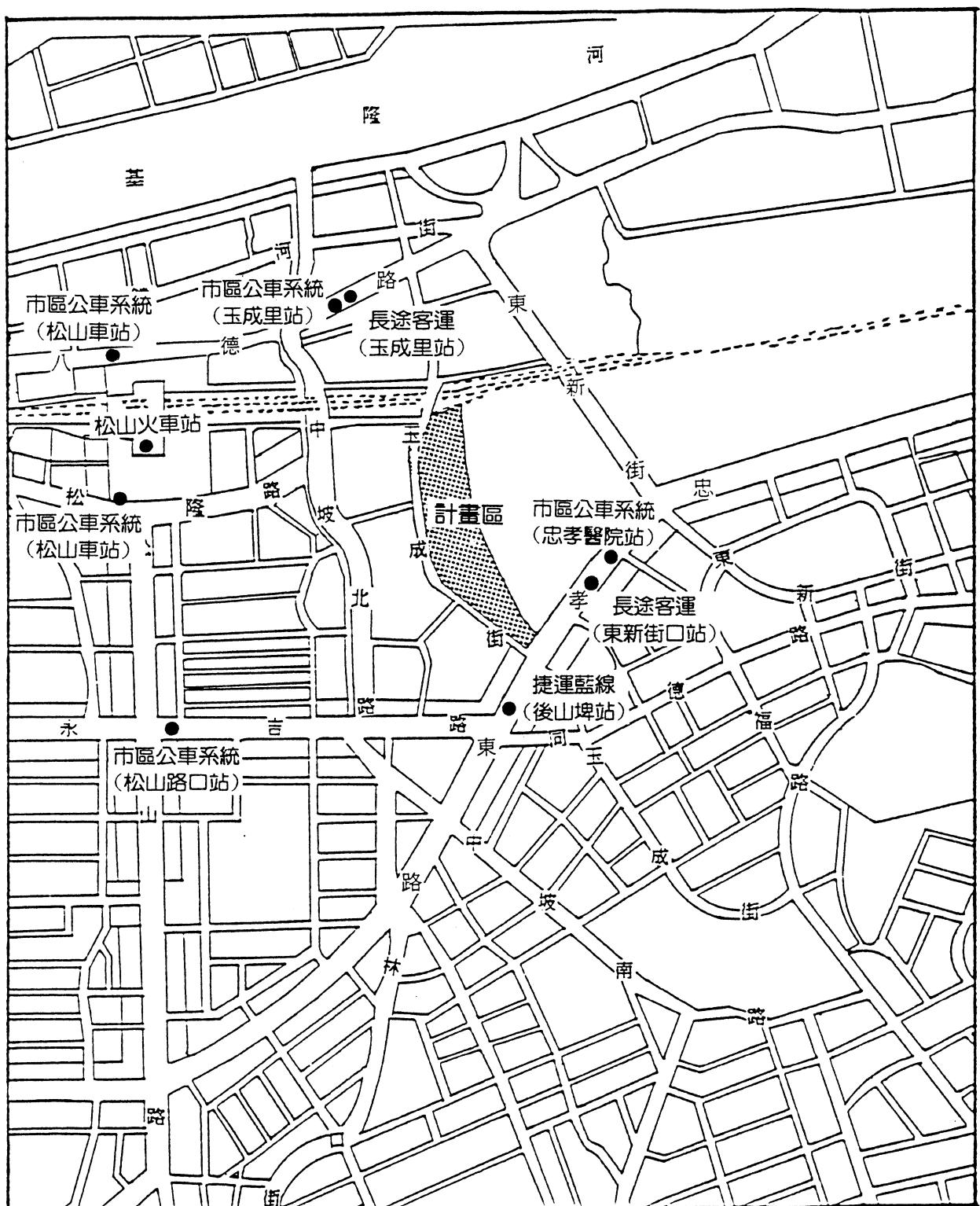


圖5.2.9-2 基地交通可及性示意圖