

附錄十四

交通影響評估

第一章 前言

1.1 基本資料

一、基地名稱：臺北市信義區信義段四小段 32、33-2 等 2 筆土地商辦大樓新建工程。

二、建築地號：臺北市信義區信義段四小段 32、33-2 等 2 筆土地。

三、申請單位

(一) 公司名稱：南山人壽保險股份有限公司

(二) 聯絡電話：(02)8758-8888

(三) 聯絡地址：臺北市信義區莊敬路 168 號 11 樓

(四) 負責人：陳榮

(五) 統一編號：11456006

四、設計單位

(一) 公司名稱：賀大行建築師事務所

(二) 聯絡電話：(02)2570-0704

(三) 聯絡地址：臺北市松山區八德路三段 20 號 11 樓之 1

五、交通影響評估撰寫單位

(一) 公司名稱：鼎漢國際工程顧問股份有限公司

(二) 聯絡電話：(02)2748-8822

(三) 聯絡地址：臺北市信義區松山路 130 號 5 樓

(四) 撰寫人：黃韻潔

1.2 開發計畫說明

本案原為信義區行政中心及部分信義廣場，信義區行政中心因為高氣離子混凝土建築物，經市府綜合考量後，決定搬遷於廣慈博愛園區，而信義區公所現址位於信義計畫區商業精華地帶，土地利用潛力極佳，爰將機關用地及西側部分廣場用地，變更為商業區，未來拆除後，將興建地上 30 層、地下 3 層之商辦大樓，開發內容為一般零售業、餐飲業、金融保險業與一般事務所。

一、開發內容

(一) 土地使用分區：一般商業區 (法定建蔽率不予規定、法定容積率不得超過 560%)。

(二) 基地面積：7,099.0 m²

(三) 法定建築面積：無限制

(四) 法定容積樓地板面積(含危老獎勵)：54,728.8m²

(五) 實設建築面積：總計 3,225.21m²

(六) 總樓地板面積：總計 83,099.28m²

(七) 總容積樓地板面積(含危老獎勵)：總計 54,726.95m²

二、開發類型與規模

本案開發內容包含停車場、金融保險業、一般事務所、一般零售業與餐飲業等。停車場規劃於 B1F~B3F，共設置汽車 201 席、機車 300 席；一般零售業、餐飲業、金融保險業與一般事務所規劃設置於 1F~2F；金融保險業與一般事務所規劃於 3F~30F；管委會空間規劃於 2F。各樓層使用面積及使用內容如表 1.2-1 所示。

表 1.2-1 各開發類型面積表

用途及分布樓層	樓層	樓地板面積(m ²)
停車場	B1F~B3F	12,550.81
一般零售業、餐飲業、金融保險業與一般事務所、 防災中心(1F)、管委會(2F)	1F~2F	5,278.34
金融保險業與一般事務所	3F~30F	64,454.32
屋突	-	815.81
合計		83,099.28

資料來源：本案建築面積計算表，詳細面積以都市設計審議計畫書為準。

1.3 基地位置與研究範圍

本案基地位於信義廣場東側，基地兩面臨路，北臨松廉路、南臨信義路五段。為探討基地開發之衝擊影響，本案交通影響評估範圍為基地周邊 500M，並視基地開發特性、道路現況等因素略微調整，如圖 1.3-1 所示。



圖 1.3-1 研究範圍圖

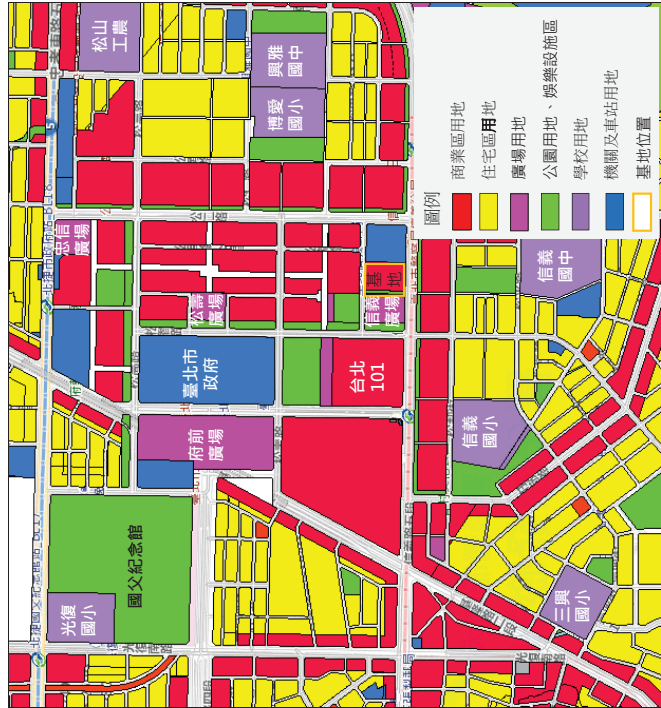
第一章 前言.....	1-1
1.1 基本資料.....	1-1
1.2 開發計畫說明.....	1-2
1.3 基地位置與研究範圍.....	1-3
表 1.2-1 各開發類型面積表..... 1-3	
圖 1.3-1 研究範圍圖..... 1-3	

第二章 交通現況分析

本章針對基地影響範圍內之土地使用情況、道路系統現況、道路服務水準、停車供需分析、大眾運輸系統與人行系統進行現況分析，並提出基地附近之相關重大交通建設，俾供後續分析與改善規劃之基礎。

2.1 土地使用現況

本基地位於信義區四小段32、33-2地號，依據民國106年3月9日公告發布實施「擬定臺北市信義區信義段四小段32、33(部分)地號土地(原信義區公所及部分信義廣場)為一般商業區(A26)及綠地用地細部計畫案」，基地面積為7,099.0 m²，土地使用屬一般商業區，法定遮蔽率不予規定、法定容積率不得超過560%，周邊土地使用以商業區、機關用地、廣場用地、住宅區為主，周邊土地使用分區如圖2.1-1。



資料來源：國土規劃地理資訊圖台，<http://nsp.tcd.gov.tw/ngis/>

圖 2.1-1 基地周邊土地使用分區圖

2.2 道路系統現況

一、路段幾何現況說明

本案基地位於信義廣場東側，基地兩面臨路，北臨松廉路、南臨信義路五段，主要道路包含信義路，次要道路為松高路、松壽路、市府路、松智路與松仁路，周邊500公尺影響範圍內之道路幾何特性如表2.2-1、圖2.2-1及圖2.2-2所示，說明如下：

(一)信義路

位於基地南側，為臺北市主要聯外幹道，西起台9線中山南路，往東至松山路，往西可至臺北市中正區，往東可連絡松山區、南港區，基隆路以東路寬30公尺，採中央分隔路型，雙向各3車道，停車管制為紅線禁止停車。

(二)松高路

位於臺北市府北側，介於松仁路與逸仙路間之東西向區內道路，路寬20公尺，採標線分隔路型，其道路配置於基隆路以東至松仁路，採標線分隔，雙向各3車道，停車管制為紅線禁止停車。

(三)松壽路

為松仁路與基隆路間東西向之重要區內道路，路寬20公尺，採標線分隔路型，雙向各3車道，停車管制為紅線禁止停車。

(四)市府路

為信義計畫區內南北向道路，往北銜接基隆路，往南至信義路。在松壽路以北，路寬為30公尺，松高路至信義路間，採標線分隔路型，雙向各4車道；松壽路至信義路間，採中央分隔路型，雙向各3車道，停車管制為紅線禁止停車。

(五)松智路

為信義計畫區內南北向道路，往北銜接松高路，往南至信義路，路寬為20公尺，採標線分隔路型，雙向各3車道，停車管制為紅線禁止停車。

(六)松仁路

為信義區商業區中心最重要之南北向道路，往北至忠孝東路五段，南接莊敬路。在信義路以北，路寬 30 公尺，採中央分隔路型，雙向各 3 車道。

(七)松廉路

鄰近基地北側，為地區性道路，往東連結至松仁路，往西連結至松智路，路寬 15 公尺，採標線分隔，雙向各配置 1 車道。

表 2.2-1 基地附近道路幾何特性彙整表

編號	路名	方向	連接地區或道路	功能分類	路寬(M)	分隔型式	車道配置	停車管制
1	信義路五段	往東 往西	南港區、松山區 大安區、中正區	主要道路	30	中央 分隔	3 3	禁止停車
2	松高路	往東 往西	松仁路 逸仙路	次要道路	20	標線 分隔	3 3	禁止停車
3	松壽路	往東 往西	松仁路 基隆路一段	次要道路	20	標線 分隔	3 3	禁止停車
4	市府路	往北 往南 往北 往南	松高路 松壽路 松壽路 信義路五段	次要道路	30	標線 中央 分隔	4 4 3 3	禁止停車
5	松智路	往北 往南	松高路 信義路五段	次要道路	20	標線 分隔	3 3	禁止停車
6	松仁路	往北 往南	忠孝東路 信義路五段	次要道路	30	中央 分隔	3 3	禁止停車
7	松廉路	往東 往西	松仁路 松智路	地區道路	15	標線 分隔	1 1	禁止停車

資料來源：本案調查整理。

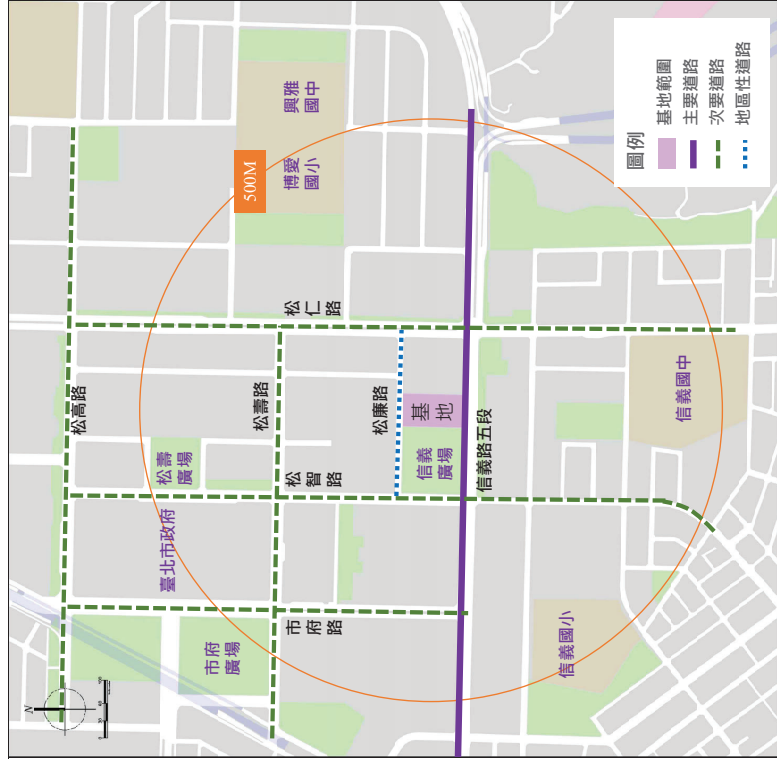


圖 2.2-1 基地周邊道路系統圖



註：拍攝日期為民國 110 年 5 月 5 日、110 年 8 月 9 日。

圖 2.2-2 基地周邊道路現況圖

二、路口時制計畫與轉向管制

基地附近之重要路口包含「市府路-松高路」、「松高路-松智路」、「松高路-松仁路」、「市府路-松壽路」、「松壽路-松智路」、「松壽路-松仁路」、「信義路-市府路」、「信義路-松智路」、「信義路-松仁路」等 9 處路口幾何配置如圖 2.2-3，轉向及號誌管制方式如表 2.2-2~3 所示。

表 2.2-2 基地附近各主要路口轉向管制情形一覽表

路口	路口圖示	方向	轉向管制
市府路 — 松高路		A	大貨車禁止左轉
		B	無管制
		C	無管制
		D	大貨車、大客車禁止迴轉 大貨車禁止直行
松高路 — 松智路		A	無管制
		B	無管制
		C	無管制
		D	-
松高路 — 松仁路		A	無管制
		B	無管制
		C	無管制
		D	無管制
市府路 — 松壽路		A	大貨車禁止右轉
		B	禁止迴轉、大貨車禁止直行
		C	大貨車禁止左轉
		D	無管制
松壽路 — 松智路		A	無管制
		B	禁止迴轉
		C	無管制
		D	禁止左轉及迴轉(公車除外)
松仁路 — 松壽路		A	-
		B	無管制
		C	無管制
		D	無管制
信義路 — 市府路		A	中央實體分隔
		B	-
		C	中央實體分隔
		D	禁止迴轉、僅右轉

表 2.2-2 基地附近各主要路口轉向管制情形一覽表(續)

路口	路口圖示	方向	轉向管制
信義路 — 松智路		A	禁止左轉
		B	無管制
		C	禁止迴轉
		D	無管制
信義路 — 松仁路		A	無管制
		B	平日 7-9、17-20 禁止左轉 (例假日除外)
		C	無管制
		D	無管制

表 2.2-3 基地鄰近路口號誌時制計畫

編號	路口圖示	時段	週期 (秒)	時制計畫				
				時相一	時相二	時相三	時相四	時相五
1		-	-					-
		平日晨峰	240	70	90	40	40	-
		平日昏峰	200	70	60	30	40	-
2		-	-					
		平日晨峰	200	75	35	40	35	15
		平日昏峰	200	75	35	40	35	15
3		-	-					-
		平日晨峰	200	90	30	45	35	-
		平日昏峰	200	90	35	40	35	-
4		-	-					-
		平日晨峰	200	90	55	20	35	-
		平日昏峰	200	75	50	35	40	-

2.3 道路服務水準分析

配合基本基地開發所衍生之人車旅次特性，本案引用 109 年度臺北市交通流量調查資料與本案補充調查資料等，其調查資料為民國 109 年 10 月 21 日(二，晴天)、10 月 27 日(二，晴天)與 109 年 12 月 14 日(一，晴天)分別針對平日晨峰(07:00-09:00)、昏峰(17:00-19:00)進行旅行速率與交通流量資料蒐集與調查，並依此資料進行路段及路口服務水準分析，以掌握道路之車流特性與服務水準，並作為交通衝擊評估及改善措施之依據。

於評估標準方面，路段及路口兩部分係依據交通部運輸研究所 2011 台灣地區公路容量手冊更新版的市區道路旅行速率及市區交叉路口服務水準評估標準，如表 2.3-1 所示。

表 2.3-1 道路服務水準評估標準表

服務水準	市區道路旅行速率(KPH)			市區交叉路口平均停車延滯，d (秒/車)
	速限 50 KPH 幹道	速限 60 KPH 幹道	速限 70 KPH 幹道	
A	$V \geq 35$	≥ 40	≥ 45	< 15.0
B	30~35	35~40	40~45	$15.0 \leq \text{延滯} < 30.0$
C	25~30	30~35	35~40	$30.0 \leq \text{延滯} < 45.0$
D	20~25	25~30	30~35	$45.0 \leq \text{延滯} < 60.0$
E	15~20	20~25	25~30	$60.0 \leq \text{延滯} < 80.0$
F	< 15	< 20	< 25	$80.0 \leq \text{延滯}$
道路名稱	松高路、松壽路、信義路、市府路、松智路、松仁路	-	-	-

資料來源：2011 台灣地區公路容量手冊更新版，交通部運輸研究所，民國 100 年。

表 2.2-3 基地鄰近路口號誌時制計畫(續)

編號	路口圖示	時段	週期 (秒)	時制計畫				
				時相一	時相二	時相三	時相四	時相五
5		-		↓ ↑	↔	↔	-	-
		平日晨峰	200	70	30	100	-	-
		-		↓ ↑	↔	↔	↔	-
6		平日昏峰	200	60	20	35	85	-
		-		↓ ↑	↔	↔	↔	-
		平日晨峰	200	80	45	65	10	-
7		平日昏峰	200	95	35	60	10	-
		-		↓ ↑	↔	↔	-	-
		平日晨峰	200	140	60	-	-	-
8		平日昏峰	200	140	60	-	-	-
		-		↓ ↑	↔	↔	-	-
		平日晨峰	200	85	30	85	-	-
9		平日昏峰	200	85	35	80	-	-
		-		↓ ↑	↔	↔	↔	-
		平日晨峰	200	55	20	75	50	-
		平日昏峰	200	50	40	55	55	-

資料來源：本案調查整理。

一、路段服務水準分析

本基地鄰近路段之服務水準以實際調查資料所得之旅行速率分析，其中，松智路、松高路、松壽路位於信義商圈核心地帶，尖峰時段人潮、車流量龐大，旅行速率較低，部分路段尖峰時段已達E~F級，平日晨峰時段包含松高路(市府路-松仁路)往東路段、松壽路(市府路-松智路)往東路段、(松智路-松仁路)往西路段、信義路(松智路-松仁路)往東路段、信義路(松仁路-信義快速道)往西路段、松智路(松高路-信義路)往北路段；平日昏峰時段包含松高路(市府路-松智路)往西路段、松高路(松智路-松仁路)往東路段、松壽路(市府路-松智路)往東路段、(松智路-松仁路)往西路段、信義路(松智路-松仁路)往東路段、信義路(松仁路-信義快速道)往西路段、松智路(松壽路-信義路)往北路段、松仁路(松高路-松壽路)往北路段及松仁路(松壽路-信義路)南北雙向路段等路段平日晨昏峰較為壅塞，車輛平均旅行速率較低，其餘路段皆可維持在D級以上之服務水準。有關現況平日晨峰、昏峰路段服務水準如表2.3-2所示

二、路口服務水準分析

針對基地周邊 500 公尺範圍內之重要路口，包含「市府路-松高路」、「松高路-松智路」、「松高路-松仁路」、「市府路-松壽路」、「松壽路-松智路」、「松壽路-松仁路」、「信義路-市府路」、「信義路-松智路」、「信義路-松仁路」等 9 處路口。

本案參照「2001 年台灣地區公路容量手冊」內容，採「平均停等延滯」評估，利用 SYNCHRO 軟體計算得路口平均延滯，根據現況調查資料，平日晨峰與平日昏峰時段，除平日晨峰時段「松高路-松仁路」與平日晨昏峰時段「信義路-松仁路」路口車輛平均延滯較高外，服務水準達 F 級，其中，「信義路-松仁路」因鄰近信義快速道路，整體交通量高，同時受路口號誌停等影響因素，導致路段服務水準不佳，其餘時段各路口皆可達 D 級以上服務水準，如表 2.3-3 所示

表 2.3-2 現況路段服務水準評估表

路名	路段別	方向 (往)	容量 (pcu/hr)	平日晨峰			平日昏峰		
				流量 (pcu/hr)	旅行 速率 (kph)	服務 水準	流量 (pcu/hr)	旅行 速率 (kph)	服務 水準
松高路	市府路-松智路	東	2,810	1,179	18.8	E	1,053	22.4	D
		西	2,810	899	22.9	D	1,218	14.1	F
	松智路-松仁路	東	2,810	782	17.7	E	844	9.5	F
		西	2,810	788	25.7	C	1,057	15.2	E
	松仁路-松信路	東	2,810	418	29.1	C	284	23.0	D
		西	2,810	478	18.4	E	544	11.5	F
松壽路	市府路-松智路	東	2,810	636	17.3	E	889	12.9	F
		西	2,810	713	24.5	D	789	28.5	C
	松智路-松仁路	東	2,810	506	28.4	C	908	22.9	D
		西	2,810	1,147	18.5	E	1,267	17.9	E
	市府路-松智路	東	3,920	1,516	21.1	D	1,440	20.6	D
		西	3,920	1,916	29.3	C	1,692	30.1	B
信義路	松智路-松仁路	東	3,920	1,447	14.2	F	1,404	9.4	F
		西	3,920	1,902	24.0	D	1,600	29.0	C
	松仁路-信義快	東	3,920	2,053	33.6	B	2,372	33.9	B
		西	3,920	3,079	18.9	E	2,312	19.4	E
	松高路-松壽路	南	3,730	727	24.8	D	744	24.5	D
		北	3,730	661	28.9	C	667	27.9	C
市府路	松壽路-信義路	南	2,950	807	28.7	C	721	27.6	C
		北	2,950	264	34.0	B	188	33.2	B
松智路	松高路-松壽路	南	2,810	737	22.3	D	747	23.5	D
		北	2,810	762	18.3	E	721	21.3	D
	松壽路-信義路	南	2,810	942	26.6	C	706	23.0	D
		北	2,810	691	16.1	E	1,136	16.1	E
松仁路	松高路-松壽路	南	2,950	2,096	34.7	B	1,737	25.2	C
		北	2,950	1,265	26.8	C	1,639	13.2	F
	松壽路-信義路	南	2,950	2,416	33.2	B	1,354	14.1	F
		北	2,950	1,313	24.0	D	2,017	18.9	E

資料來源：本案分析整理。

表 2.3-3 現況路口服務水準評估表

編號	路口	路口圖示	流向	平日晨峰				平日昏峰			
				交通量 (pcu)	延滯 (秒/pcu)	平均延滯 (秒/pcu)	服務 水準	交通量 (pcu)	延滯 (秒/pcu)	平均延滯 (秒/pcu)	服務 水準
1	市府路 — 松高路		A	899	38.5			1,218	33.6		
			B	727	52.8			744	42.9		
			C	273	65.2	52.8	D	249	47.5	46.2	D
			D	1,213	60.7			1,057	62.6		
2	松高路 — 松智路		A	788	55.3			1,057	33.1		
			B	484	45.4			747	74.9	48.2	D
			C	1,099	28.5	40.7	C	912	45.0		
			D	-	-			-	-		
3	松高路 — 松仁路		A	478	73.5			544	72.6		
			B	1,913	60.3	59.4	D	1,737	45.6	65.3	E
			C	406	54.7			543	88.7		
			D	1,274	54.3			1,602	76.2		
4	市府路 — 松壽路		A	702	63.6			789	30.6		
			B	494	57.4			721	62.1		
			C	532	40.7	51.9	D	541	55.5	43.8	C
			D	613	43.7			667	30.1		
5	松壽路 — 松智路		A	617	37.9			803	49.3		
			B	751	68.9			626	67.8	58.7	D
			C	579	59.8	54.4	D	832	58.0		
			D	538	47.3			569	62.9		
6	松壽路 — 松仁路		A	-	-			-	-		
			B	2,101	26.1	26.3	B	1,277	20	44.6	C
			C	506	19.6			908	64.1		
			D	1,085	30.6			1,368	55.3		
7	信義路 — 市府路		A	1,916	10.7			1,618	9.6		
			B	-	-			-	-		
			C	1,491	15.3	14.7	A	1,413	15.6	14.4	A
			D	173	54.4			157	54.0		
8	信義路 — 松智路		A	1,726	67.4			1,511	52.8		
			B	950	88.1			536	63.2	46.5	D
			C	1,516	33	57.2	D	1,440	34.7		
			D	599	39.7			1,136	45.0		
9	信義路 — 松仁路		A	3,079	124.8			2,312	120.3		
			B	2,042	115.2	109.1	F	1,280	54.1	86.4	F
			C	1,356	100.3			1,404	82.6		
			D	1,313	72.0			2,017	70.6		

資料來源：本案分析整理。



圖 2.3-1 基地周邊道路服務水準-平日晨峰

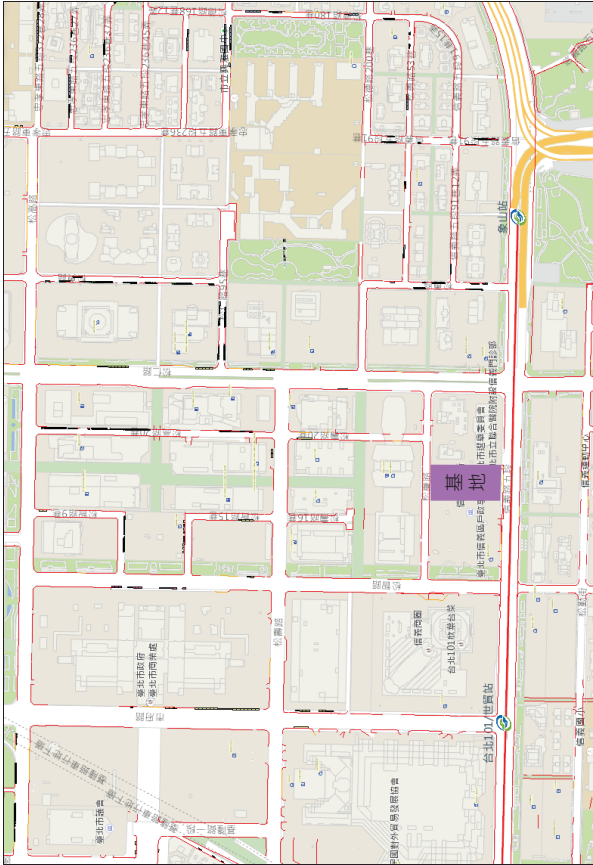


圖 2.3-2 基地周邊道路服務水準-平日昏峰

2.4 停車供需分析

一、路邊停車

現況信義計畫區內多數路段皆為雙向禁止路邊停車，路邊車格以計程車排班區為主，如圖 2.4-1 所示。



資料來源：臺北市交通地理資訊系統，<https://gis.gov.taipei/>。
圖 2.4-1 基地周邊路邊停車管制圖

二、路外停車

根據臺北市停車管理工程處網站資料，基地周邊 500 公尺範圍內共有 25 處路外停車場，共有 6,926 席汽車位與 4,625 席機車位，其中位於基地西側之府前地下停車場與臺北 101 提供停車位數最多，共達 3,348 席汽車位與 2,646 席機車位，有關周邊停車場基
本資料如表 2.4-1 所示，停車場位置如圖 2.4-2。

表 2.4-1 基地周邊主要路外收費停車場一覽表

編號	停車場名稱	停車場格位		形式	收費標準
		汽車 (席)	機車 (席)		
1	松壽廣場地下停車場	446	-	地下	小型車平日 30/hr，假日 40/hr
2	遠東百貨 A13 停車場	146	185	地下	小型車 100/hr，機車 20/hr
3	新光三越信義店 A9 館停車場	186	420	地下	小型車 100/hr，機車 20/hr
4	新光三越信義店 A11 館停車場	284	469	地下	小型車 100/hr，機車 20/hr
5	嘟嘟房交易二號廣場站	122	-	地下	50/hr，
6	府前廣場地下停車場	2,024	1,137	地下	30/hr，機車 20/次
7	台北君悅大飯店停車場	390	-	地下	70/hr
8	ATT 4FUN 停車場	40	162	地下	小型車 100/hr，機車 100/hr
9	威秀 A16 停車場	74	73	地下	小型車 100/hr，機車 20/hr
10	威秀 A17 停車場	105	157	地下	小型車 100/hr，機車 20/hr
11	Neo19 停車場	68	-	地下	平日 60/hr，假日 80/hr
12	全豐盛信義 105 停車場	50	-	地下	50/hr，
13	微風南山廣場停車場	231	-	地下	100/hr
14	台北 101 地下停車場	1,324	1,509	地下	小型車平日 70/hr、假日 100/hr，機車 20 元/hr
15	信義廣場地下停車場	372	233	地下	小型車 40/hr，機車 20/次
16	信義行政中心停車場	15	-	地下	30/hr
17	昶泰行停車場	135	-	平面	30/hr
18	昇榮信義停車場	41	-	平面	30/hr
19	Times 松勤街停車場	49	-	平面	100/hr
20	信義國小地下停車場	231	50	地下	40/hr
21	登營信義 101 停車場	87	48	平面	小型車 60/hr，機車 50/次
22	城市車旅信義停車場	94	140	平面	60/hr
23	24TPS 便利信義二停車場	18	42	平面	小型車 60/hr。機車 40/次
24	信義傑仕堡停車場	46	-	地下	100/hr
25	三張里公園地下停車場	348	-	地下	30/hr

資料來源：愛臺北市政雲服務，
http://cloud.taipei/web_trf_pri_getList?CategoryId=&sort=distance%20asc&pg=1



圖 2.4-2 基地周邊停車場位置圖

三、停車供需分析

本案參考臺北市停車管理工程處 110 年度臺北市汽機車停車供需調查資料，彙整基地周邊汽機車供需情形如表 2.4-2、2.4-3 及圖 2.4-3 所示。基地位於信義區 39 分區，整體而言，基地周邊汽車尖峰小時需求比介於 0.73~0.90 之間，機車尖峰小時需求比除分區 40 與分區 47 外，其餘需求比皆小於 0.90，顯示汽車、機車供給接近飽和，有部分餘裕空間可提供停放。

另外，基地周邊 300 公尺範圍內機車需求比為 0.72，基地周邊 100 公尺範圍內自行車之總需求比為 1.16，顯示自行車停車狀況達飽和(合法停車位置已完全飽和)。相關分區劃分與停管處供需數據如表 2.4-3、表 2.4-4 所示。



圖 2.4-3 基地周邊停車分區與需求供比

表 2.4-2 基地周邊汽車停車供需調查表

行政區	分區	分區尖峰小時	供給				需求				需供比		
			路邊有格位	路邊無格位	路外非建物附設	路外建物附設	路邊合法	路邊違規	路外非建物附設	路外建物附設		合計	
信義區	32	14-15	13	-	1,731	1,266	3,010	12	50	1,214	1,077	2,353	0.78
	39	13-14	-	-	2,277	1,661	3,938	-	62	1,401	1,410	2,873	0.73
	40	12-13	27	6	610	586	1,229	28	38	483	487	1,036	0.84
	41	11-12	9	1	195	1,828	2,033	9	29	197	1,586	1,821	0.90
	47	11-12	30	-	603	700	1,333	30	33	576	329	968	0.73
	48	11-12	13	-	608	1,321	1,942	13	21	510	975	1,519	0.78
	總計		92	7	6,024	7,362	13,485	92	233	4,381	5,864	10,570	0.78

資料來源：110 年度臺北市汽機車停車供需調查，臺北市停車管理工程處。

表 2.4-3 基地周邊機車停車供需調查表

行政區	分區	分區尖峰小時	供給				需求				需供比		
			路邊		路外		合計	路邊		路外			
			有格位	無格位	非建物附設	建物附設		合法	違規	非建物附設		建物附設	
信義區	32*	15-16	370	-	1,680	2,331	4,381	522	50	1,103	1,841	3,516	0.80
	39*	14-15	-	-	2,130	866	2,996	-	21	1,134	668	1,823	0.61
	40	12-13	182	-	-	394	576	272	60	-	274	606	1.05
	41	15-16	341	-	-	2,159	2,500	462	26	-	1,602	2,090	0.84
	47	13-14	104	-	254	214	572	118	177	291	36	622	1.09
	48	11-12	236	45	203	1,156	1,640	350	30	214	879	1,473	0.90
總計			1,233	45	4,267	7,120	12,665	1,724	364	2,742	5,300	10,130	0.80

註：備註*號之分區位於基地範圍 300 公尺內
資料來源：110 年度臺北市汽機車停車供需調查，臺北市停車管理工程處。

表 2.4-4 基地周邊自行車停車供需調查表

行政區	分區	分區尖峰小時	供給				需求				需供比		
			路邊		路外		路邊		路外				
			有格位	無格位	停車場	建物附設	合法	違規	停車場	建物附設			
信義區	32	13-14	117	-	-	-	117	66	25	-	-	91	0.78
	39*	13-14	131	-	24	-	155	104	65	11	-	180	1.16
	40	13-14	170	-	-	-	170	119	31	-	-	150	0.88
	41	11-12	77	-	-	-	77	64	-	23	-	87	1.13
	47	11-12	103	-	9	-	112	91	90	6	-	187	1.67
	48	15-16	259	22	-	-	281	146	46	-	-	192	0.68
總計			857	22	33	0	912	590	257	40	0	887	0.97

註：備註*號之分區位於基地範圍 100 公尺內
資料來源：110 年度臺北市汽機車停車供需調查，臺北市停車管理工程處。

2.5 大眾運輸系統現況

基地位於信義路五段，鄰近捷運台北 101/世貿站與捷運象山站，周邊公車路線眾多、班次密集，大眾運輸系統發達而完整，說明如下：

一、捷運系統

與本基地現況位於淡水信義線「捷運台北 101/世貿站」與「捷運台北 101/世貿站」之間，步行距離約 320 公尺，尖峰班距 3-6 分鐘、離峰班距 4-5 分鐘，可通往士林、北投、淡水等地區，聯絡大臺北地區便利且快速。捷運站點與路線分佈如圖 2.5-1 所示。

二、市區公車

基地周邊現有市區公車路線主要行經信義路、松壽路、松仁路、基隆路、松智路、市府路等道路，其行經之公車路線皆在 10 線以上，各站公車路線則如表 2.5-1 所示。信義計畫區內除少數固定班次之公車路線每日行駛班次數較少外，其餘公車路線均密集發車。

分析現有聯營公車路線之服務範圍，在計畫區與臺北市各主要轉車站之聯絡方面，往東可聯絡松山車站、往西可聯絡臺北車站、往南可至公館轉車站、往北則連接士林轉車站；與臺北市各行政分區間之聯絡，均有公車路線可到達；而與臺北市鄰近之新北市連絡方面，亦有公車路線可達永和、板橋、三重、蘆洲、中和及土城。就可及性而言，信義畫區之公車路線分佈與臺北都會區之聯絡可謂完整。

基地周邊 500 公尺範圍內共有 13 處公車站，共有 38 條公車路線經過，其中以位於信義路之「信義行政中心(信義)」距離基地最為接近。詳細站位分布如圖 2.5-1 及站位資訊如表 2.5-1~表 2.5-2 所示。

表 2.5-2 基地周邊公車路線及營運狀況一覽表

路線	起迄站名	起迄時間	尖/離峰班距(分)
20	永春高中-青年公園	(平)05:30-23:00 (假)05:50-23:00	(平)尖峰 8-12(每日 34 班次) (假)固定班次(每日 42 班次)
28	大直-市政府	(平)05:45-19:30 (假)7:30	(平)固定班次 不經三總：每日 4 班次 經三總：每日 10 班次 (日)固定班次(每日 1 班次) 預約公車：自 110 年 1 月 29 日 起試辦平日 14:20、假日 17:00 預約公車，倘無人預約則不發車
32	吳興街-南港花園社區	(平)05:30-21:30 (假)05:30-21:30	(平)固定班次(每日 22 班次) (假)固定班次(每日 14 班次)
33	永春高中-大直美麗華	(平)05:30-22:10 (假)06:00-22:00	(平)尖峰 15-20(每日 20 班次) (假)固定班次(每日 8 班次)
46	松德站-圓環	(平)05:00-22:30 (假)05:30-22:30	(平)尖峰 15-20(每日 21 班次) (假)固定班次(每日 22 班次)
66	捷運動物園站-松山車站	(平)06:30-22:30 (假)06:30-22:30	(平)固定班次(每日 47 班次) (假)固定班次(每日 34 班次)
88	重陽路-臺北車站	(平)06:00-19:00 (假)06:00-18:00	(平)固定班次(每日 12 班次) (假)固定班次(每日 12 班次)
88 區	南港花園社區-臺北車站	(平)05:10-22:00 (假)05:10-22:00	(平)尖峰 15-20； 離峰 15-20(每日 33 班次) (假)固定班次(每日 36 班次)
207	內湖(新湖二路)-捷運南勢角站	(平)05:30-22:30 (假)05:30-22:30	(平)尖峰 10-15；離峰 15-30 (假)尖峰 20-30；離峰 20-30
281	東湖-市政府	(平)05:20-22:00 (假)06:00-22:00	(平)尖峰 6-10； 離峰 10-15(每日 9 班次) (假)尖峰 15-20； 離峰 15-20(每日 6 班次)
284	汐止社后-景美	(平)05:00-22:30 (假)05:30-22:30	(平)尖峰 7-10；離峰 15-20 不經三總：每日 5 班次 經三總：每日 17 班次 (假)尖峰 20-30；離峰 20-30 不經三總：每日 5 班次 經三總：每日 13 班次 21:00 後固定班次；繞駛三總時間 08:00-21:30
611	捷運動物園站-松山車站	(平)05:20-22:30 (假)05:20-22:30	(平)尖峰 12-15(每日 35 班次) (假)固定班次(每日 42 班次)
612	松德站-大同之家	(平)06:00-22:00 (假)06:00-22:00	(平)尖峰 10-15(每日 20 班次) (假)固定班次(每日 27 班次)

表 2.5-2 基地周邊公車路線及營運狀況一覽表(續)

路線	起迄站名	起迄時間	尖/離峰班距(分)
647	大崎腳-捷運市政府站	(平)06:00-22:00 (假)06:00-22:00	(平)尖峰 12-15 離峰 15-20 (假)尖峰 15-20；離峰 15-20
651	板橋-臺北市政府	(平)05:30-22:00 (假)05:30-22:00	(平)尖峰 12-15 離峰 20-30 (假)固定班次(每日 34 班次)
669	三重-市政府	(平)05:40-22:00 (假)06:00-22:00	(平)固定班次(每日 15 班次) (假)固定班次(每日 12 班次)
678	汐止-捷運市政府	(平)06:30-18:00 (假)停駛	(平)固定班次(每日 10 班次) (假)停駛
797	五股-市政府	(平)06:00-17:00 (假)停駛	(平)固定班次(每日 2 班次) (假)停駛
912	深坑-捷運市政府站	(平)05:45-23:00 (假)05:45-23:00	(平)固定班次(每日 40 班次) (假)固定班次(每日 48 班次)
915	景美-捷運市府站	(平)05:30-23:00 (假)06:00-23:00	(平)固定班次(每日 35 班次) 21:00 後固定 4 班次 (假)固定班次(每日 28 班次) 21:00 後固定 4 班次
935	錦繡山莊-臺北市政府	(平)06:00-22:00 (假)06:00-22:00	(平)尖峰 15-20； 離峰 20-30(每日 30 班次) (假)尖峰 30；離峰 30 離峰 30(每日 30 班次)
939	三峽-臺北市政府	(平)06:00-21:00 (假)06:00-21:00	(平)尖峰 5-12；離峰 15-30 (假)尖峰 15-30；離峰 15-30
939 副	鶯歌-臺北市政府	(平)06:30-17:00 (假)停駛	(平)固定班次(每日 2 班次) (假)停駛
939 跳蛙	三峽-臺北市政府	(平)07:00-07:30 (假)停駛	(平)固定班次(每日 2 班次) (假)停駛
939 繞駛國家教育研究院	三峽-臺北市政府	(平)18:00-18:00 (假)停駛	(平)固定班次(每日 1 班次) (假)停駛
9009	桃園市西北區-國道 3 號-臺北市東南區	(平)05:40-22:00 (假)05:40-22:00	(平)固定班次(每日 24 班次) (假)固定班次(每日 24 班次)
棕 6	捷運動物園站-捷運市政府站	(平)06:00-00:00 (假)06:00-00:00	(平)尖峰 12-15(每日 11 班次) 19:00 後固定班次 (假)固定班次(每日 41 班次)
棕 7	新店站-臺北市政府	(平)05:25-22:45 (假)05:25-22:15	(平)尖峰 10-15；離峰 15-20 21:10 後固定 5 班次 (假)尖峰 15；離峰 20 19:15 後固定 6 班次
棕 7 綠野香坡	新店站-臺北市政府	(平)06:00-19:30 (假)07:15-17:30	(平)固定班次(每日 8 班次) (假)固定班次(每日 9 班次)

表 2.5-2 基地周邊公車路線及營運狀況一覽表(續)

路線	起迄站名	起迄時間	尖/離峰班距(分)
棕 18	政治大學-松山車站	(平)06:00-00:00	(平)固定班次(每日 24 班次)
		(假)06:00-23:00	經松山車站(每日 6 班次) (假)固定班次(每日 23 班次) 經松山車站(每日 4 班次)
棕 21	政大里- 捷運市政府站	(平)06:40-18:15	(平)固定班次
		(假)停駛	不經政大御花園(每日 2 班次) 經政大御花園(每日 2 班次)
綠 1	新店-臺北市府府	(平)05:25-22:30	(平)尖峰 7-10；離峰 12-20
		(假)05:25-22:30	捷運新店站(每日 34 班次) 調度站(每日 12 班次) (假)尖峰 20-30；離峰 20-30 捷運新店站(每日 34 班次) 調度站(每日 8 班次)
藍 5	吳興街- 捷運市政府站	(平)05:35-00:30	(平)尖峰 5-8；離峰 26-40
		(假)05:45-00:30	21:30 後吳興街發車 (假)固定班次(每日 18 班次) 21:45 後吳興街發車
藍 10	民生社區- 南港花園社區	(平)05:40-23:30	(平)尖峰 12-15；離峰 20-30
		(假)05:40-23:30	21:30 後固定 3 班次 (假)尖峰 30-40；離峰 30-40 21:30 後固定 3 班次
承德幹線	新北投- 捷運市政府站	(平)05:00-22:00	(平)尖峰 4-6；離峰 5-10
		(假)05:00-22:00	19:00 後班距 15-20 (假)尖峰 15-20；離峰 15-20
信義幹線	捷運昆陽站- 臺北車站	(平)05:30-22:30	(平)尖峰 4-6；離峰 10-15
		(假)05:40-22:30	(假)尖峰 15-30；離峰 15-30
基隆路幹線	大崎腳- 捷運市政府站	(平)05:30-22:30	(平)尖峰 5-6；離峰 10
		(假)05:30-22:30	(假)尖峰 10-15；離峰 10-15
市民小巴 7	麟光新村- 捷運市政府站		(平)尖峰 8-12； 離峰 30-40(每日 34 班次)
		(平)06:00-23:00	慈恩圓廟(每日 12 班次)
		(假)06:00-23:00	清水祖師廟(每日 1 班次)
			(假)尖峰 40-60； 離峰 40-60(每日 31 班次) 慈恩圓廟(每日 12 班次) 清水祖師廟(每日 1 班次)

註：公車路線蒐集時間為民國 110 年 8 月 4 日適逢 Covid-19 疫情期間。

資料來源：1. 大臺北公車，<https://ebus.gov.taipei>

2. 公路客運即時動態資訊網，<https://www.taiwanbus.tw>

3. 本計畫蒐集彙整。

2.6 人行及自行車系統現況分析

一、行人系統

(一)區內人行空間與範圍

區內行人使用之空間，除一般之人行設施外，仍涵蓋綠帶、公園、廣場等多樣的開放空間，為建立更便利性 & 友誼性的空間環境、延續整體商業軸帶動線及建立多層次行人空間，臺北市府府都發局於新光三越 A4 與新光三越 A8 跨越松高路、新光三越 A9、A11 館與信義威秀跨越松壽路、臺北 101、ATT 4 FUN、信義威秀、Neol19、微風南山廣場橫跨市府路、松智路等路段，設置空橋接續捷運出入口及國際金融中心人行系統，建構區內立體人行網路。整體空橋系統如圖 2.6-1，行人空橋系統包括：

1. 北段：松高人行空橋
2. 中段：松壽人行空橋
3. 南段：臺北 101、ATT 4 FUN、信義威秀、微風南山廣場、Neol19 等人行空橋

表 2.6-1 基地周邊人行空間類型

人行道寬度	舉例	公園用地		廣場
		綠帶	鄰里公園	
2 公尺以下	松隆路兩側約 1.2 至 2 公尺	• 松高路北側	• 信義安康公園	忠信廣場
2.1-2.9 公尺	松仁路西側 2.6 公尺 永吉路兩側約 2 至 2.5 公尺	• 松仁路東側 • 松智路東側	• 三張里公園 • 景新公園	市府廣場 松壽廣場
3 公尺以上	基隆路兩側約 2-3 公尺 新光三越旁停車場步道	• 松仁路過信義路以南兩側	• 象山公園	信義廣場
10 公尺以上	轉運站忠孝東路側 3-4 公尺 捷運市府站周邊人行步道 新光三越中央人行步道 信義威秀中央人行步道 松壽路側人行步道			

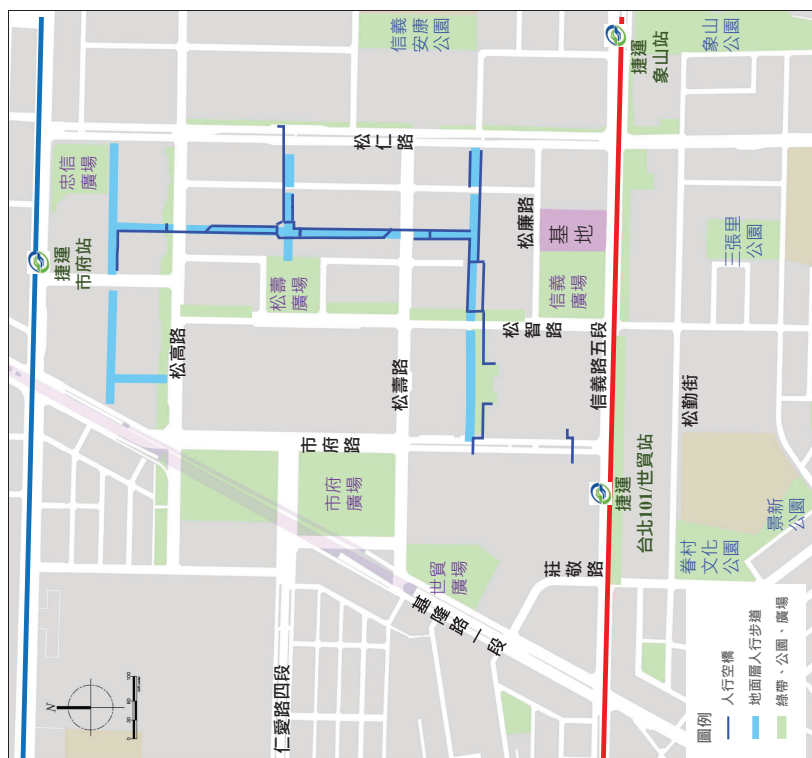


圖 2.6-1 人行空間分布及人行動線示意圖

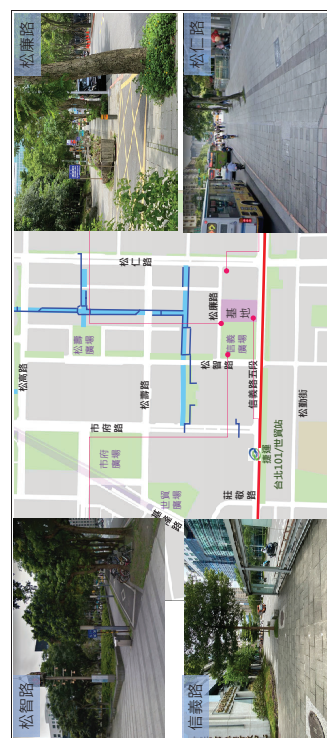


圖 2.6-2 基地周邊人行空間現況圖

(二)行人資訊及導覽看板

區內已設有多處行人資訊及導覽看板，分別為不同之標示系統，說明如下：

1. 市府路與松壽路於君悅飯店轉角：重要據點及場所之方向指示。
2. 忠孝東路五段與松仁路口、中信銀行與松智路口等處：由臺北市政府交通局設置、東森電視台及臺北海洋館贊助，有中英文道路地名索引之「臺北市觀光導覽地圖——市政中心區」。
3. 市政中心基地路口轉角共四處：設有市政中心平面圖等說明，提供資訊給洽公目的之行人。
4. 基隆路忠孝東路口：設有臺北探索館、臺北 101、信義公民會館與象山親山步道之方向指示中英文牌面。
5. 松高路與西側計畫道路路口、松智路與松壽路口、市府路與松高路口，及國父紀念館前共 4 處：設有市府轉運站之方向指示中英文牌面。

(三)行人進出動線

本基地臨路側皆依規定退縮建築物留設人行道，並配合景觀造景規劃提供寬敞舒適人行空間，基地西側與信義廣場相鄰，留設人行通道可南北串連松高路與信義路，基地南側(臨信義路)往西可銜接信義廣場往台北 101、捷運台北 101/世貿站，往東可銜接捷運象山站，如圖 2.6-4 所示

二、自行車專用道

目前信義計畫區內已建構完善之自行車專用道路網，並設有多處公共自行車租賃據點，如圖 2.6-3 所示，基地南側有鋪設自行車專用道。

表 2.6-2 信義計畫區 YouBike 站名與格位數量整表

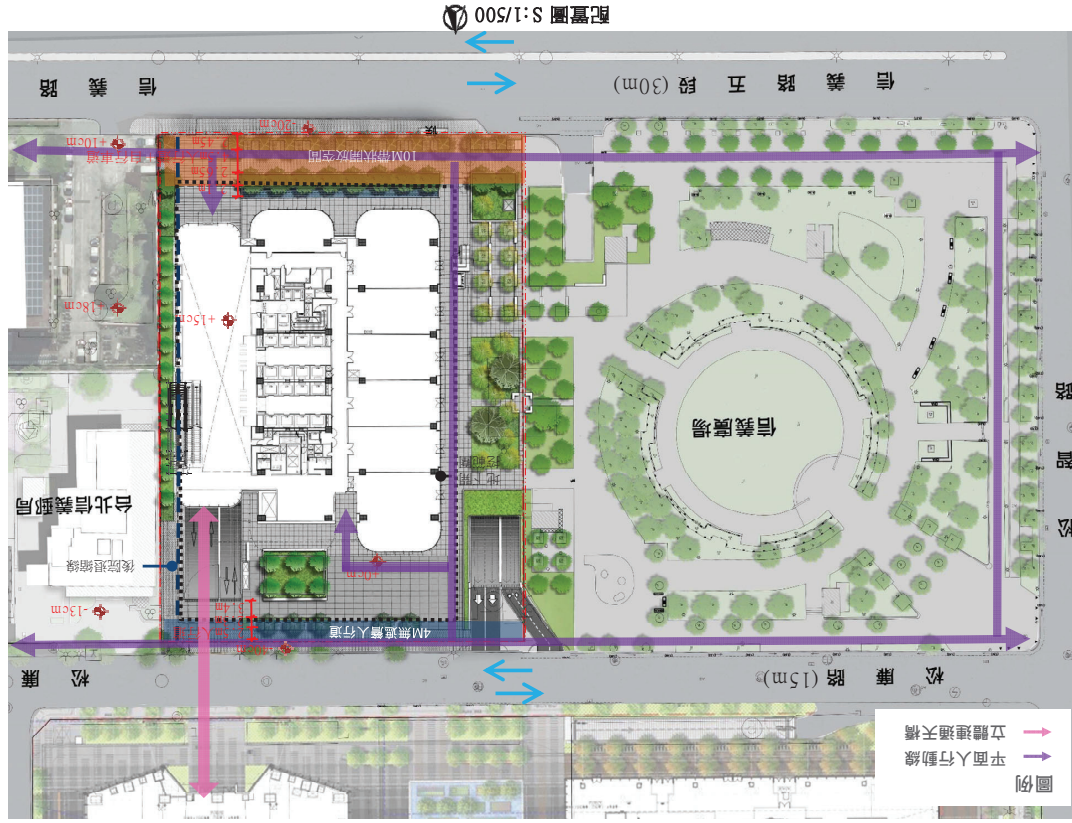
YouBike 1.0				
編號	站名	格位數	編號	站名
1	捷運市政府	180	2	臺北市政府
3	市民廣場	60	4	興雅國中
5	世貿三館	60	6	臺北南山廣場
7	捷運臺北 101/世貿站	52	8	信義廣場
YouBike 2.0				
編號	站名	格位數	編號	站名
1	興雅松仁路口	65	2	市府松高路口
3	臺北市政府	48	4	市府松壽路口
5	松壽松智路口	39	6	松仁路 121 巷口
7	捷運台北 101/世貿站 (5 號出口)	15	8	捷運台北 101/世貿站 (3 號出口)
9	信義廣場(台北 101)	36	10	捷運象山站(1 號出口)
11	捷運象山站(2 號出口)	31	12	信義運動中心

資料來源：1. <https://taipei.youbike.com.tw/>，YouBike 公共自行車，
2. 本計畫彙整，格位數為可借與可停車位加總，彙整時間為 110 年 8 月 9 日。



圖 2.6-3 基地周邊公共自行車租賃站與自行車路網示意圖

圖 2.6-4 基地沿街面人行與自行車帶狀空間示意圖



2.7 重大設計計畫

一、捷運信義線東延(興建中)

信義線東延段係接續捷運信義線象山站尾軌東端以高運量地下方案向東延伸，沿信義路六段(原此區位規劃設置之車站已取消)至福德街廣慈博愛園區前增設橫渡線以及終點車站，並自車站以東起以潛盾隧道沿福德街、中坡南路至玉成公園止，全長約 1.4 公里，共設置 1 座地下車站及供營運調度使用之尾軌。預定於 112 年底完工。



資料來源：臺北市政府捷運工程局 <https://www.dorts.gov.taipei/>

圖 2.7-1 捷運信義線東延段示意圖

二、捷運環狀線東環段(規劃中)

為因應臺北市東側廊帶未來發展需求，配合港湖產業發展構想，透過東側捷運系統之建構，以大東區概念發展，以港湖為中心，發展優勢產業，發揮產業群聚效益，串連大直-休閒娛樂、信義-金融商業，並配合內科 2.0 發展計畫，地區機能相互支援，增進產業發展綜效。研議環狀線東環段，串聯文湖線、松山線、板南線及信義線，並計畫與已核定的環狀線北環段及南環段銜接，提供轉乘服務，以建構整體捷運路網，進一步藉以改善內科交通，健全配套基礎建設，創造綠色運輸，提升臺北大眾運輸整體效能。

此計畫於 106 年 4 月 28 日展開可行性研究作業，考量鄰近地區未來發展潛力、運輸系統特性、道路系統條件與臺北都會區捷運系統整體路網銜接便利性，參酌地方民意意見，建議採瑞光路案，路線全長約 13.12 公里，共設 10 座地下車站及一座地下機廠，其規劃路線方案，如圖 2.7-2 所示。

交通部於 108 年 12 月 5 日核轉行政院院會議，國發會奉院交議，於 109 年 1 月 6 日召開審查會議審議通過，109 年 2 月 14 日可行性研究報告奉行政院核定。目前依「大眾捷運法」及「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」刻正辦理環境影響評估報告、綜合規劃、都市計畫變更、基本設計等相關作業，環評於 110 年 10 月 7 日函送修正環說書請環保署續審；綜合規劃報告於 110 年 10 月 1 日函送修正報告書請交通部續審；都市計畫變更於 110 年 4 月 6 日函送都市計畫書圖草案，請臺北市政府都市發展局辦理變更都市計畫程序，目前計畫審議中；基本設計於 109 年 7 月 22 日啟動。



資料來源：臺北市政府捷運工程局 <https://www.dorts.gov.taipei/>

圖 2.7-2 環狀線東環段規劃路線方案示意圖

第三章 基地開發交通影響分析

3.1 衍生交通量推估

本案基地面積為 7,099.0 m²，開發總樓地板面積為 83,099.28 m²，總容積樓地板面積為 54,726.95 m²，興建地上 30 層，地下 3 層之商辦大樓，開發類別為一般零售業與餐飲業、金融保險業與一般事務所等，茲將各衍生之交通需求說明如下：

一、衍生成旅次

(一)一般事務所

本案一般事務所參考信義計畫區辦公大樓規模，每人平均使用空間約為 6～8 坪，本案一般事務所量體共計 51,361.87m²(約 15,536 坪，不含 1F-2F 容積樓地板面積，考量 1F 大廳主要為一般事務所、一般零售業共同使用附屬設施空間，且每人平均使用空間約為 6～8 坪已包含公共與一般事務所使用空間，如 1F 門廳、會議室、茶水間等，故一般事務所量體以 3F-30F 容積樓地板面積計算)，以每人 7 坪估算，本案一般事務所約進駐 2,220 人，假設全日進入與離開旅次產生率分別為 1.54 與 1.43 人次/人，故每日辦公衍生成旅次進入為 3,419 人次，離開為 3,175 人次。本案位於臺北市信義計畫區，考量一般事務所尖峰特性相近，因此本案參考同樣鄰近捷運站之「臺北市信義區信義段四小段 28-30 等 3 筆地號新建工程(第四次變更)交通衝擊評估報告」，推得本基地一般事務所分時進出人次彙整如表 3.1-1 與表 3.1-3 所示。

表 3.1-1 一般事務所類別全日旅次發生率與衍生成旅次

項目	單位	進入	離開
全日旅次產生率 ^註	人次/人	1.54	1.43
全日衍生成旅次(人)	人	3,419	3,175

資料來源：臺北市信義區信義段四小段 28-30 等 3 筆地號新建工程(第四次變更)交通衝擊評估報告，民國 107 年。

(二)一般零售業

本案一般零售業包含餐飲業，量體為 1,619.62m²，主要以服務一般事務所員工為主，參考同樣位處信義區之「臺北市信義區信義段四小段 28-30 等 3 筆地號新建工程(第四次變更)交通衝擊評估報告」一般零售業類型相關參數，假設全日進入與離開旅次產生率分別為 23.83 與 23.51 人/100 m²，故每日一般零售業衍生成旅次進入為 386 人次，離開為 381 人次，推估本案一般零售業類別分時進出人次如表 3.1-2 與表 3.1-3 所示。

表 3.1-2 一般零售業類別全日旅次發生率與衍生成旅次

項目	單位	進入	離開
全日旅次產生率 ^註	人/100m ²	23.83	23.51
全日衍生成旅次(人)	人	386	381

資料來源：臺北市信義區信義段四小段 28-30 等 3 筆地號新建工程(第四次變更)交通衝擊評估報告，民國 107 年。

表 3.1-3 商業類別尖峰小時旅次產生率與衍生成旅次

時段	一般事務所		一般零售業	
	進入	離開	進入	離開
7-8	152	17	-	-
8-9	873	64	-	-
9-10	289	76	-	-
10-11	203	119	-	-
11-12	211	351	21	11
12-13	459	732	43	25
13-14	503	171	34	35
14-15	208	149	31	36
15-16	123	116	37	35
16-17	86	103	31	31
17-18	76	176	38	32
18-19	130	772	49	42
19-20	106	329	45	46
20-21	-	-	34	45
21-22	-	-	23	43
22-23	-	-	-	-
合計	3,419	3,175	386	381
最大值	873	772	49	46

資料來源：分時比例參考「臺北市信義區信義段四小段 28-30 等 3 筆地號新建工程(第四次變更)交通衝擊評估報告」，民國 107 年。

(三)小結

綜合以上，茲彙整基地各類別尖峰小時衍生人旅次如表 3.1-4 所示，推估基地衍生人旅次為晨峰進入 873 人、離開 64 人；昏峰進入 179 人、離開 814 人。

表 3.1-4 本案尖峰小時衍生人旅次

類別	平日晨峰(8-9)		平日昏峰(18-19)	
	進入	離開	進入	離開
一般事務所	873	64	130	772
一般零售業	-	-	49	42
合計	873	64	179	814

資料來源：本案分析整理。

二、衍生車旅次

(一)運具分配率與乘載率

依據前節所述各類別之進出人旅次，配合運具分配率及乘載率推估本基地衍生車旅次。各開發類別之運具比及乘載率彙整如表 3.1-5 所示，其中，一般事務所與一般零售業皆參考同為信義計畫區之南山廣場交通影響評估報告。整體而言，基地位於信義計畫區，鄰近捷運臺北 101/世貿站與捷運象山站，且周邊公車路線發達，故使用大眾運輸旅次較高。

表 3.1-5 基地平日運具分配率與乘載率

運具別	汽車	機車	計程車	公車+捷運	步行或其他	合計
一般	15.9%	18.0%	3.8%	53.2%	9.1%	100%
事務所	乘載率 1.60	1.15	1.35	-	-	-
一般	運具比 11.7%	4.9%	2.0%	55.5%	26.0%	100%
零售業	乘載率 1.56	1.20	1.58	-	-	-

資料來源：臺北市信義區信義段四小段 28-30 等 3 筆地號新建工程(第四次變更)交通衝擊評估報告，民國 107 年。

(二)汽車、機車及計程車旅次

根據前述之運具分配率及乘載率，可推估本基地各使用類別之衍生車旅次，各類別累加之分時衍生車旅次如表 3.1-6 所示，由表可知基地平日衍生最大車旅次發生於 12-13 時，進

入 95PCU、離開 145PCU。

(三)基地整體衍生車旅次

以道路尖峰時段而言，基地衍生車旅次為晨峰進入 170PCU，離開 13PCU；昏峰進入為 32PCU、離開為 155PCU，如表 3.1-7 所示。

表 3.1-6 平日基地分時總衍生車旅次

時段	汽車(輛)		機車(輛)		計程車(輛)		合計(PCU)	
	進入	離開	進入	離開	進入	離開	進入	離開
7-8	15	2	24	3	4	-	30	4
8-9	87	6	137	10	25	2	170	13
9-10	29	8	45	12	8	2	56	16
10-11	20	12	32	19	6	3	40	23
11-12	23	36	34	55	6	10	44	70
12-13*	49	75	74	116	14	21	95	145
13-14	53	20	80	28	14	5	101	37
14-15	23	18	34	25	6	4	44	33
15-16	15	15	21	19	3	3	27	26
16-17	11	12	15	17	2	3	20	23
17-18	11	20	14	29	2	5	19	37
18-19	17	80	22	123	5	23	32	155
19-20	14	37	19	53	4	10	26	69
20-21	3	3	1	2	-	1	4	5
21-22	2	3	1	2	-	1	3	5
22-23	-	-	-	-	-	-	-	-
合計	372	347	553	513	99	93	704	654
最大值	87	80	137	123	25	23	170	155

資料來源：本案分析整理。
註：灰網底為道路尖峰時段。

表 3.1-7 基地尖峰小時衍生車旅次

車種別	平日晨峰(8-9)		平日昏峰(18-19)	
	進入	離開	進入	離開
汽車(輛)	87	6	17	80
機車(輛)	137	10	22	123
計程車(輛)	25	2	5	23
合計(PCU)	170	13	32	155

資料來源：本案分析整理。

3.2 衍生停車需求分析

停車需求依照一般事務所員工及訪客、一般零售業員工與顧客，共 4 類進行分析，其中其停車產生計算方式如表 3.2-1 所示。

表 3.2-1 各類別停車需求推估公式彙整表

項次	分類	計算方式
1	一般事務所員工	員工出席人數x運具比÷乘載率
2	一般事務所訪客	(員工出席人數x20%)x運具比÷乘載率/周轉率
3	一般零售業員工	一般零售業員工數x運具比÷乘載率
4	一般零售業顧客	最大駐留人數x運具比÷乘載率

一、停車需求

(一)一般事務所

1.員工

將前述推估之員工數(2,220 人)，其一般事務所員工考量進駐員工有外派、公出等需求，員工數並非全數出勤，本案參考同樣位於信義計畫區內之商辦大樓交通影響評估報告，包含「臺北市信義區 A7 興建商業、辦公、旅館及展演空間之複合使用商業大樓(第一次變更)」，民國 109 年」、「臺北南山廣場信義段四小段 28-30 等 3 筆地號新建工程(第四次變更設計)」，民國 107 年」、「富邦信義 A25 綜合商業大樓新建工程(核備本)」，民國 106 年」等相關開發案，以一般事務所員工數之 8 成推估停車需求，故以全日員工數為 1,776 人(=2,220*80%)計算停車需求，推得停車需求為汽車 176 席 ((=1,776*15.9%)/1.60=176) 與機車 278 席 ((=1,776*18.0%)/1.15=278)。

2.訪客

本案參考同樣位於信義計畫區內之商辦大樓交通影響評估報告，包含「臺北市信義區 A7 興建商業、辦公、旅館及展演空間之複合使用商業大樓(第一次變更)」，民國 109 年」、「臺北南山廣場信義段四小段 28-30 等 3 筆地號新建工程(第四次變更設計)」，民國 107 年」、「富邦信義 A25 綜合

商業大樓新建工程(核備本)，民國 106 年」等相關開發案，其訪客數以員工數之 20%作為推估依據，本案員工數為 2,220 人，推估全日訪客數約 444 人(=2,220*20%)，乘上表 3.1-5 一般事務所之運具比及乘載率，並假設單位轉換率為 5.33 次(工作時間 8 小時/停車延時 1.5 小時)，推得一般事務所訪客停車需求為汽車 9 席 (((444/1.60)*15.9%)/5.33=9) 及機車 14 席 (((444/1.15)*18.0%)/5.33=14)。

(二)一般零售業

1.員工

參考信義計畫區內與本開發類別性質類似之開發案，包含「臺北市信義區 A7 興建商業、辦公、旅館及展演空間之複合使用商業大樓(第一次變更)」，民國 109 年」、「臺北南山廣場信義段四小段 28-30 等 3 筆地號新建工程(第四次變更設計)」，民國 107 年」、「富邦信義 A25 綜合商業大樓新建工程(核備本)」，民國 106 年」等，其一般零售業員工數以 1,000 人/75,900 平方公尺樓地板面積進行估算，推估本案員工約 22 人，並分為二班制。

另外，停車位規劃上，亦參考「臺北市信義區 A7 興建商業、辦公、旅館及展演空間之複合使用商業大樓(第一次變更)」，民國 109 年」、「臺北南山廣場信義段四小段 28-30 等 3 筆地號新建工程(第四次變更設計)」，民國 107 年」、「富邦信義 A25 綜合商業大樓新建工程(核備本)」，民國 106 年」等鄰近開發案核備之交通影響評估報告，員工小汽車運具比例 5%與機車運具比例 20%推估，以乘載率每車 1 人保守估計，約需小汽車 1 席與機車 4 席，其上班時間錯開道路尖峰時間，對於鄰近交通影響有限。

2.顧客

依據使用特性一般零售業多屬臨停性質，故以分時進出狀況計算每小時駐留在場內之車輛數(該時段進入車輛數-離開車輛數+前一小時駐留車輛數)，取最大值作為停車需求，推估停車需求為汽車 3 席與機車 4 席，如表 3.2-2 所示。

表 3.2-2 一般零售業顧客分時車輛數

時段	一般零售業顧客					
	汽車(輛)			機車(輛)		
	進入	離開	累積車數	進入	離開	累積車數
7-8	-	-	-	-	-	-
8-9	-	-	-	-	-	-
9-10	-	-	-	-	-	-
10-11	-	-	-	-	-	-
11-12	2	1	1	1	-	1
12-13	3	2	2	2	1	2
13-14	3	3	2	1	1	2
14-15	2	3	1	1	1	2
15-16	3	3	1	2	1	3
16-17	2	2	1	1	1	3
17-18	3	2	2	2	1	4
18-19	4	3	3	2	2	4
19-20	3	3	3	2	2	4
20-21	3	3	3	1	2	3
21-22	2	3	2	1	2	2
22-23	-	-	-	-	-	-
最大值	4	3	3	2	2	4

資料來源：本案分析整理。

二、法定停車位

(一)法定汽機車停車位

根據「修訂臺北市信義計畫地區細部計畫(第三次通盤檢討)案」，為鼓勵使用大眾運輸工具，非住宅使用容積樓地板面積所檢討設置停車數，不得超過臺北市土地使用分區自治條例規定檢討設置停車數 70%，故本案依據「臺北市土地使用分區管制自治條例」第 86 條之一檢討，基地法定停車為汽車 206 席、機車 332 席。

(二)法定裝卸停車位

依據「臺北市土地使用分區管制規則」第 86 條之二規定，基地法定裝卸車位要求為 7 席裝卸車位。

三、停車供需檢討

(一)汽機車停車位

停車供需檢討結果如表 3.2-3 所示，衍生停車需求分別為汽車 189 席與機車 300 席，本案地下空間採用與信義廣場連接方式規劃。地下空間規劃考量無遮簷人行道與開放空間景觀、排水、透水鋪面及儲水等系統設置，加上既有信義廣場地下空間限制，經檢討在有效的開發範圍及深度，僅能規劃滿足開發衍生需求之停車空間，故汽車實設 201 席(不含計程車排班車位)，機車實設 300 席，即供給車位均能符合法定要求並滿足自身停車需求。

另外，依據「臺北市推動宜居永續城市環境評估審議規範」停車場汽、機車停車位應有各 1/3 以上安裝充電系統或預留管線以利後續安裝充電系統，本案電動汽車預留管線 201 席(全數預留)、電動機車預留管線 100 席(預留 1/3)，皆符合審議規範。

(二)裝卸停車位

本案裝卸車位需求主要為一般零售業與一般事務所，一般零售業貨車需求參考「捷運士林站 TOD 轉乘設施空間活化及多元服務建置案統包工程交通影響評估報告(定稿本)」，民國 110 年 1 月」推估成果，一般零售業樓地板面積約 38,500m²，共設置貨車位 12 席裝卸停車位，本基地一般零售業面積為 1,619.62m²，依比例可得貨車需求 1 輛；一般事務所貨車需求主要為事務所辦公進駐與營運後辦公室內員工、公司貨運配送為主，考量一般事務所辦公廠商進駐為一次性進出，而非常態性，故裝卸停車位以平常服務一般貨運配送為主，本案參考實際貨物配送情況，一般事務所貨物配送主要為上午貨運送達與下午貨運收件為主，每日貨運裝卸次數為 1-2 次，每次裝卸時間平均為 15 分鐘，故每小時車位轉換率為 4，假設貨運配送業者於尖峰時段共計有 6 車次，預估本基地一般事務所貨車需求為 2 輛。

本基地於B1F設置7席裝卸車位，即供給車位可滿足自身停車需求。

表 3.2-3 停車供需檢討

車種別		汽車(席)	機車(席)	裝卸車(席)
停車需求	法定停車位	206	332	7
	一般事務所員工	176	278	2
	一般事務所訪客	9	14	-
	一般零售業員工	1	4	1
	一般零售業顧客	3	4	-
小計		189	300	3
停車供給		201	300	7
供給是否滿足法定要求及停車需求		是	是	是

資料來源:本案分析整理。

3.3 基地開發衝擊分析

本計畫擬分別以目標年(民國 114 年)之基地開發前與開發後兩種情境進行道路交通流量預測，將預測交通量作為路口服務水準評估之基礎。

一、基地開發前道路服務水準分析

(一)分析背景

一般預測開發前道路交通量有二種方法，第一種為利用運輸需求模式軟體進行預測，此種方式必須先構建未來年 OD 資料，並依據未來年路網結構進行指派作業，適用於較長開發年期或是較大區域開發；第二種預測方式係直接利用道路自然成長量推估方式，將現況道路交通量加上現況道路交通量之固定百分比做為未來年開發前道路交通量，此種方式適用於較短之開發年期。

本基地預計 114 年完工，考量開發年期較短，因此較適合使用「道路自然成長量推估方式」，將現況道路交通量加上現況道路交通量之固定百分比做為目標年開發前道路交通量之依據。

1.自然成長交通量預測

分析臺北市信義區近 6 年(民國 104~109 年)機動車輛總成長比例為-0.42%，如表 3.4-1 所示，為避免低估道路衝擊影響，以道路自然成長率 0.5%作為分析基礎，依此推估由基年民國 110 年至目標年民國 114 年之自然成長率為 2.02%。

表 3.3-1 信義區近 6 年機動車輛登記數

年份	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年	109 年	平均值
機動車輛數	141,085	140,615	140,507	139,702	138,147	-	-
成長率	-	-0.33%	-0.08%	-0.23%	-0.35%	-1.11%	-0.42%

2.基地周邊其他開發案

針對基地鄰近開發案，考量目前施工中之計畫，包含「臺北市信義區信義段三小段6地號開發計畫(富邦信義A25綜合商業大樓)」、「信義A7商業大樓新建工程」、「臺北市信義區逸仙段三小段34,34-2,34-3,34-4,35,36地號(基隆路整宅B基地都更)」、「臺北市信義區信義段四小段27、27-1地號(A21商辦大樓新建工程)」等，將其衍生旅次一併納入未來目標年開發前之交通分析。

(二)交通衝擊分析

目標年基地開發前，在道路交通自然成長量增加，部份路段旅行速率略為下降，下降幅度介於0.0~3.1KPH，除高峰時段信義路(市府路-松智路)往西路段與松仁路(松高路-松壽路)往北路段服務水準下降一級外，其餘各時段各路段皆維持與現況相同之服務水準，有關目標年基地開發前之路段交通衝擊如表3.3-2與圖3.3-1~3.3-2所示。

在路口服務水準方面，開發前因鄰近開發案皆已陸續完工，故各路口延滯皆有增加，平日晨、昏峰時段周邊各路口平均每車總延滯時間增加幅度相較現況增加0.0~16.6秒，其中，平日晨峰時段松高路-松智路口服務水準由C降至D級、信義路-市府路口服務水準由A降至B級、松高路-松信路服務水準由D降至E級；平日昏峰時段市府路-松壽路與松壽路-松仁路口服務水準由C降至D級，松壽路-松智路口服務水準由D降至E級，其餘各時段各路口皆維持與現況相同之服務水準，有關目標年基地開發前之路口交通衝擊如表3.3-3與圖3.3-1~3.3-2所示。

表 3.3-2 目標年開發前路段服務水準分析表

路名	路段別	方向 (往)	容量 (pcu/hr)	平日晨峰			平日昏峰		
				流量 (pcu/hr)	旅行 速率 (kph)	服務 水準 (現況→ 開發前)	流量 (pcu/hr)	旅行 速率 (kph)	服務 水準 (現況→ 開發前)
松高路	市府路-松智路	東	2,810	1,339	18.2	E→E	1,212	21.8	D→D
		西	2,810	935	22.8	D→D	1,345	13.7	F→F
	松智路-松仁路	東	2,810	842	17.6	E→E	896	9.4	F→F
		西	2,810	811	25.7	C→C	1,127	15.1	E→E
	松仁路-松信路	東	1,860	522	28.9	C→C	291	23.0	D→D
		西	1,860	498	18.4	E→E	558	11.4	F→F
松壽路	市府路-松智路	東	2,810	782	17.1	E→E	984	12.8	F→F
		西	2,810	731	24.5	D→D	809	28.4	C→C
	松智路-松仁路	東	2,810	522	28.4	C→C	976	22.8	D→D
		西	2,810	1,345	17.8	E→E	1,413	17.2	E→E
	市府路-松智路	東	3,920	1,561	21.0	D→D	1,555	20.4	D→D
		西	3,920	1,976	28.9	C→C	1,806	29.6	B→C
信義路	松智路-松仁路	東	3,920	1,491	14.2	F→F	1,485	9.3	F→F
		西	3,920	1,954	23.7	D→D	1,701	28.6	C→C
	松仁路-信義快	東	3,920	2,113	33.1	B→B	2,476	32.8	B→B
		西	3,920	3,209	17.8	E→E	2,436	18.7	E→E
	松高路-松壽路	南	3,730	790	24.8	D→D	863	24.4	D→D
		北	3,730	685	28.9	C→C	696	27.9	C→C
市府路	松壽路-信義路	南	2,950	829	28.7	C→C	960	27.2	C→C
		北	2,950	271	34.0	B→B	193	33.2	B→B
	松高路-松壽路	南	2,810	776	22.2	D→D	806	23.4	D→D
		北	2,810	873	18.1	E→E	849	21.1	D→D
	松壽路-信義路	南	2,810	975	26.5	C→C	850	22.8	D→D
		北	2,810	1,007	15.7	E→E	1,277	15.6	E→E
松仁路	松高路-松壽路	南	2,950	2,208	32.6	B→B	1,781	24.8	C→D
		北	2,950	1,302	26.6	C→C	1,680	13.0	F→F
	松壽路-信義路	南	2,950	2,563	30.1	B→B	1,444	13.8	F→F
		北	2,950	1,351	23.8	D→D	2,131	17.8	E→E

資料來源：本案分析整理。

表 3.3-3 目標年開發前路口服務水準評估表

編號	路口	路口圖示	流向	平日晨峰				平日昏峰			
				交通量 (pcu)	延滯 (秒/pcu)	平均延滯 (秒/pcu)	服務 水準 (現況→ 開發前)	交通量 (pcu)	延滯 (秒/pcu)	平均延滯 (秒/pcu)	服務 水準 (現況→ 開發前)
1	市府路 ┆ 松高路		A	935	39.0			1,456	48.4		
			B	790	53.2			891	49.9		
			C	280	65.2	54.2	D→D	287	47.9	47.7	D→D
			D	1,336	63.0			1,272	67.7		
2	松高路 ┆ 松智路		A	811	67.1			1,150	38.5		
			B	507	46.1			683	73.8		
			C	1,257	31.8	45.6	C→D	1,215	60.4	54.0	D→D
			D	-	-			-	-		
3	松高路 ┆ 松仁路		A	498	74.3			555	73.0		
			B	2,017	62.3	61.2	D→E	1,546	47.0	68.4	E→E
			C	456	59.1			503	97.0		
			D	1,309	55.4			1,567	66.2		
4	市府路 ┆ 松壽路		A	720	63.6			822	31.4		
			B	523	58.4			972	65.0		
			C	615	43.0	52.7	D→D	580	57.1	49.0	C→D
			D	685	45.6			708	29.9		
5	松壽路 ┆ 松智路		A	730	44.8			934	54.3		
			B	779	69.1			779	67.2		
			C	723	62.1	56.9	D→D	941	65.3	62.4	D→E
			D	638	49.9			613	63.9		
6	松壽路 ┆ 松仁路		A	-	-			-	-		
			B	2,240	28.8	29.0	B→B	1,386	22.4	46.4	C→D
			C	522	26.1			991	64.8		
			D	1,162	31.6			1,499	59.9		
7	信義路 ┆ 市府路		A	1,976	11.5			2,279	12.0		
			B	-	-	15.5	A→B	-	-	14.9	A→A
			C	1,534	16.1			1,526	16.4		
			D	178	54.5			313	58.0		
8	信義路 ┆ 松智路		A	1,772	68.7			1,408	51.7		
			B	974	95.1	59.2	D→D	531	60.2	51.5	D→D
			C	1,561	33.8			1,272	55.6		
			D	633	40.2			1,163	41.8		
9	信義路 ┆ 松仁路		A	3,209	146.7			2,718	176.1		
			B	2,123	139.4	125.7	F→F	1,496	61.2	93.7	F→F
			C	1,404	101.6			1,485	73.2		
			D	1,351	79.2			2,080	73.6		

資料來源：本案分析整理。



圖 3.3-1 目標年開發前平日晨峰道路服務水準圖



圖 3.3-2 目標年開發前平日昏峰道路服務水準圖

二、基地開發後道路服務水準分析

(一)分析背景

旅次分佈比例根據 107 年「臺北都會區整體運輸需求預測模式(TRTS-IV)更新案」信義區旅次分派比例推得，之後配合規劃之進出動線進行交通量指派，即可求得開發後各路段與路口之交通量。基地進出主要動線如圖 3.3-3 與圖 3.3-4 所示。

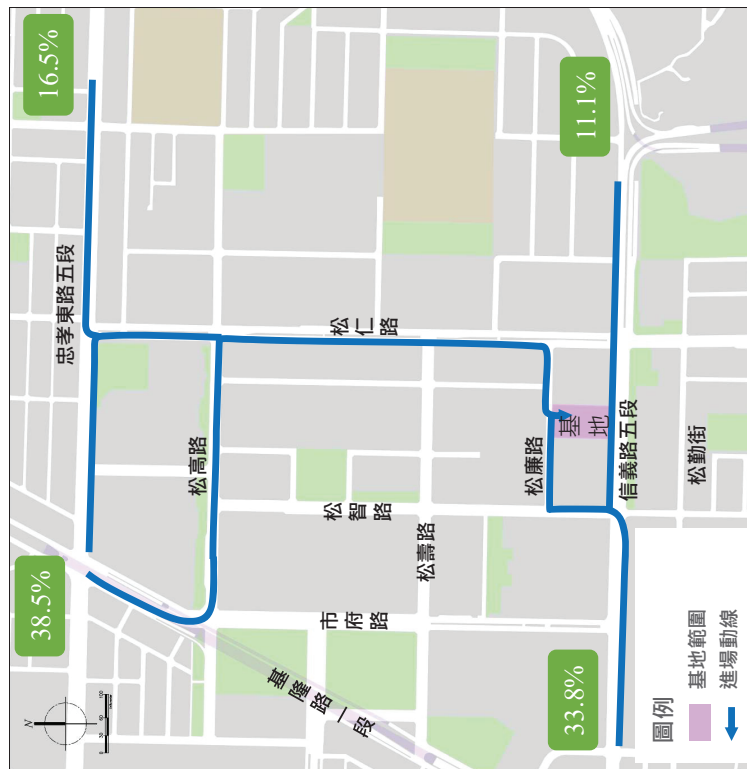


圖 3.3-3 基地開發後進場交通量指派



圖 3.3-4 基地開發後離場交通量指派

(二)交通衝擊分析

目標年道路交通衝擊分析結果如表 3.3-4、表 3.3-5 與圖 3.3-5~3.3-6 所示，路段服務水準方面，各時段部分路段旅行速率略為下降，下降幅度相較開發前介於 0.0~0.8KPH，而基地開發前，平日晨、昏峰時段周邊各路口平均每車總延滯時間增加幅度相較開發前增加 0.0~3.9 秒，整體而言，除松壽路-松仁路口服務水準由 B 降至 C 級與信義路-松智路口服務水準由 D 降至 E 級外，其餘各路段皆與開發前維持相同之服務水準，顯示基地開發後對周邊道路影響較小。

表 3.3-4 目標年開發後路段服務水準分析表

路名	路段別	方 向 (往)	容 量 (pcu/hr)	平日晨峰			平日昏峰		
				流量 (pcu/hr)	旅行率 (kph)	服務 水準 (開發前→ 開發後)	流量 (pcu/hr)	旅行 速率 (kph)	服務 水準 (開發前→ 開發後)
松高路	市府路-松智路	東	2,810	1,371	18.0	E→E	1,218	21.8	D→D
		西	2,810	935	22.8	D→D	1,345	13.7	F→F
	松智路-松仁路	東	2,810	874	17.6	E→E	902	9.4	F→F
		西	2,810	811	25.7	C→C	1,127	15.1	E→E
松壽路	松仁路-松信路	東	1,860	522	28.9	C→C	291	23.0	D→D
		西	1,860	498	18.4	E→E	558	11.4	F→F
	市府路-松智路	東	2,810	782	17.1	E→E	984	12.8	F→F
		西	2,810	731	24.5	D→D	809	28.4	C→C
信義路	松智路-松仁路	東	2,810	528	28.4	C→C	1,056	22.5	D→D
		西	2,810	1,345	17.8	E→E	1,413	17.2	E→E
	市府路-松智路	東	3,920	1,617	20.8	D→D	1,566	20.4	D→D
		西	3,920	1,981	28.9	C→C	1,860	29.3	C→C
市府路	松智路-松仁路	東	3,920	1,491	14.2	F→F	1,485	9.3	F→F
		西	3,920	1,976	23.6	D→D	1,758	28.3	C→C
	松仁路-信義快	東	3,920	2,114	33.1	B→B	2,492	32.6	B→B
		西	3,920	3,227	17.6	E→E	2,439	18.7	E→E
松智路	松高路-松壽路	南	3,730	790	24.8	D→D	863	24.4	D→D
		北	3,730	685	28.9	C→C	696	27.9	C→C
	松壽路-信義路	南	2,950	829	28.7	C→C	960	27.2	C→C
		北	2,950	271	34.0	B→B	193	33.2	B→B
松仁路	松高路-松壽路	南	2,810	776	22.2	D→D	806	23.4	D→D
		北	2,810	873	18.1	E→E	849	21.1	D→D
	松壽路-信義路	南	2,810	1,050	26.3	C→C	864	22.8	D→D
		北	2,810	1,007	15.7	E→E	1,277	15.6	E→E
松智路	松高路-松壽路	南	2,950	2,215	32.5	B→B	1,861	24.0	D→D
		北	2,950	1,393	26.1	C→C	1,698	12.9	F→F
	松壽路-信義路	南	2,950	2,563	30.1	B→B	1,444	13.8	F→F
		北	2,950	1,356	23.7	D→D	2,202	17.1	E→E

資料來源：本案分析彙整。

表 3.3-5 目標年開發後路口服務水準分析表

編號	路口	路口圖示	流向	平日晨峰				平日昏峰			
				交通量 (pcu)	延滯 (秒/pcu)	平均延滯 (秒/pcu)	服務水準 (開發前→後)	交通量 (pcu)	延滯 (秒/pcu)	平均延滯 (秒/pcu)	服務水準 (開發前→後)
1	市府路 — 松高路		A	935	39.0			1,345	36.5		
			B	790	53.2			863	40.3		
			C	280	65.2	54.6	D→D	255	47.5	47.8	D→D
			D	1,368	63.8			1,199	65.8		
2	松高路 — 松智路		A	811	67.1			1,127	34.9		
			B	507	46.1			804	75.8		
			C	1,289	33.5	46.2	D→D	1,074	59.0	54.1	D→D
			D	-	-			-	-		
3	松高路 — 松仁路		A	498	74.3			558	73.0		
			B	2,024	62.4	62.0	E→E	1,861	51.7	71.6	E→E
			C	488	59.3			563	90.5		
			D	1,368	57.8			1,654	87.0		
4	市府路 — 松壽路		A	720	63.6			809	30.9		
			B	523	58.4			960	67.9	49.0	D→D
			C	615	43.0	52.7	D→D	570	57.0		
			D	685	45.6			696	37.2		
5	松壽路 — 松智路		A	730	44.8			921	53.5		
			B	779	69.1			768	68.9	62.4	E→E
			C	723	62.1	56.9	D→D	926	65.3		
			D	638	49.9			603	63.4		
6	松壽路 — 松仁路		A	-	-			-	-		
			B	2,240	28.8	30.5	B→C	1,365	21.9	47.4	D→D
			C	528	26.8			1,056	66.7		
			D	1,253	35.9			1,493	57.6		
7	信義路 — 市府路		A	1,981	13.4			1,784	9.9		
			B	-	-			-	-	14.9	A→A
			C	1,590	17.4	17.1	B→B	1,538	16.6		
			D	178	55.2			161	54.1		
8	信義路 — 松智路		A	1,795	69.4			1,654	56.1		
			B	974	95.1	63.1	D→E	550	64.5	52.7	D→D
			C	1,617	45.8			1,566	45.3		
			D	633	40.2			1,277	52.2		
9	信義路 — 松仁路		A	3,227	147.2			2,439	139.1		
			B	2,123	139.4	125.9	F→F	1,329	55.4	95.9	F→F
			C	1,404	101.6			1,485	83.2		
			D	1,356	79.4			2,202	81.0		

資料來源：本案分析彙整。



圖 3.3-5 目標年開發後晨峰道路服務水準圖



圖 3.3-6 目標年開發後昏峰道路服務水準圖

第四章 停車相關設施規劃與設計

4.1 停車場空間佈設與數量配置

一、主要停車空間分布

本基地停車空間為既有建築物附設停車位獨立設置，停車空間分佈於 B1F~B3F，其中汽車設置於 B1F~B3F 共 201 席，機車設置於 B1F 共 300 席，裝卸車位集中設置於 B1F 共 7 席。另外，依據「臺北市推動宜居永續城市環境評估審議規範」停車場汽、機車停車位應有各 1/3 以上安裝充電系統或預留管線以利後續安裝充電系統，本案電動汽車預留管線 201 席(全數預留)、電動機車預留管線 100 席(預留 1/3)，皆符合審議規範。有關停車供需檢討，基地內皆可自行滿足，各使用之停車空間配置規劃如表 4.1-1 所示與圖 4.1-1~圖 4.1-3。

表 4.1-1 基地停車配置說明

樓層/車種	汽車位(席)	機車位(席)	裝卸位(席)
B1F	8	300*1	7
B2F	94*2	-	-
B3F	99*3	-	-
小計	201	300	7

註：1.含 7 席無障礙機車位
2.含 1 席無障礙汽車位
3.含 4 席無障礙汽車位
資料來源：本案整理。

二、其他停車設施

(一)裝卸車位

- 1.依據「臺北市土地使用分區管制規則」第 86 條之二檢討，本基地辦公室與一般零售業共設置 7 席裝卸車位，因此實設 7 席可符合法規規定，並滿足自身停車需求。
- 2.規劃集中設置於基地 B1F 空間，如圖 4.1-1 與圖 4.1-3 所示。