

臺北市都市計畫書

變更臺北市士林社子島地區主要計畫案

臺北市政府

依內政部都市計畫委員會 106 年 9 月 13 日
第四次專案小組意見 補充說明資料 v2

案名：變更臺北市士林社子島地區主要計畫案

申請單位：臺北市政府

計畫範圍：詳如計畫圖所示

類別：變更

法令依據：都市計畫法第 27 條第 1 項第 2、4 款

詳細說明：

壹、計畫緣起與歷程

一、辦理緣起

社子島位居臺北市西北側，即今日延平北路七段、八段、九段一帶。最早為平埔族活動領域，康熙年間（17 世紀末）因地震造成陷落，再因淤積而從臺北湖中逐漸浮現；社子島浮現後，平埔族人重回島上漁獵，泉州同安縣人亦來此開闢；同治年間（19 世紀中）淡水廳誌地圖，已繪製社子島，包含今日葫蘆島的腰身水道，以及今日延平北路七段頭；延平北路七段古有「溪洲」名、光復後改名「福安」，至今地方仍習以「溪洲」稱呼之。光緒元年（1875 年）臺北府淡水縣地圖，則稱今日延平北路九段一帶為「中洲仔」，該處李姓家族聚居，係由蘆洲李家分支至社子島拓墾農地。

社子島早年開墾時期陸運不發達，以船舶為主要交通工具，而呈現出以渡口對渡口為同一生活圈之型態，島中各村莊之間反而互動較不密切。至光復後，淡水河河沙淤積，水運逐漸沒落，陸運始成主要交通運輸方式；然因地勢低窪，又位處淡水河與基隆河交會處，社子島每逢颱風必遭水患。

民國 59 年，社子島主要計畫擬定，規劃部分為住宅區、部分為農業區，但經濟部於同年「臺北地區防洪計畫」中評估本地區地勢低窪易遭水患，經濟價值評價低，故劃設為限制發展區並規範島上建築須配合防洪建設，始得建築。

隨社子島人口逐漸增加，為保護該地區居民，於民國 62 年 2 月間先後完成標高 2.5 公尺之社子、中洲及浮洲等三處防潮堤；67 年復配合基隆河洲美防潮堤防之興建，將該三處防潮堤加高至平

均標高4公尺。75年社子島對岸新北市三重、蘆洲堤防先後完成，社子島洪泛風險相對增高，俟76年11月行政院核定「社子島築堤保護案」確定以20年洪水頻率施築標高6公尺堤防後，本府始於82年1月5日修訂公告主要計畫案，並載明本計畫區應以區段徵收方式進行整體開發，然基於防洪限制，本區仍朝較低密度使用的方向發展，未符地區民意；地方居民陳情細部計畫暫緩公告，致使社子島開發再次停滯。

85年3月，本府委託中華民國區域科學學會進行「關渡及社子島地區環境分析及整體規劃構想」之研究，認為社子島之發展定位確有重新調整之必要。本府養工處委託臺大水工試驗所進行二維水理分析及水工模型試驗，於87年10月提出評估結果，在「關渡帶狀高保護設施北移」、「基隆河河道加寬」及「淡水河左岸堆積物清除」的前提下，社子島高保護範圍240公頃相較於高保護180公頃對於基隆河及淡水河洪水水位影響並不顯目，因此，本府以社子島高保護240公頃為開發基本政策原則，於89年重新研擬社子島都市計畫案，主要計畫經內政部都委會91年12月17日第549次會議決議通過，但須俟防洪計畫通過，始得核定。後於99年5月10日經濟部水利署「臺北地區（社子島地區及五股地區）防洪計畫修正報告」獲行政院核定後，本府始於100年6月8日公告實施「變更臺北市士林社子島地區主要計畫案」。

而本府所擬具之社子島細部計畫雖於91年5月17日經本市都委會第495次委員會議決議修正後通過，但本案屬舊市區更新，採區段徵收方式開發面積達294.13公頃，需通過環境影響評估作業，始能公告實施細部計畫。本案自103年3月28日提送本市環評委員會審議，並經2次環評審議討論，環評委員對於本案人居地填土至8.15公尺高程，至整體開發填土量過高(1,625萬立方公尺)、土方來源不確定性，以及運土過程交通衝擊與自然環境破壞等議題諸多疑慮，未能獲環評支持該計畫。嗣經市府自104年6月27日舉辦「社子島戶外開講」聽取民眾意見，更分別設置在地工作站及專案辦公室，用以蒐集民意跟統籌計畫案進程；期間已召開16場地區說明會及3次都市計畫座談會，進行地區民眾及專家學者之溝通，並以五項基準一致(包含區段徵收原地主負擔比率一致、原地改建地主應負擔回饋原則一致、200年防洪標準一致、分期分區開發一致及特別安置計畫一致)提出「運河社子島」、「生態社子島」、「咱ㄟ社子島」三個社子島開發方向，於105年2月27、28日進行i-Voting作業，整體社子島民投票率為35.16%，社子島民與台北市民均有接近6成之比例選擇「生態社子島」為開發方向，作

為本都市計畫研擬參考依據。

考量社子島目前因都市細部計畫未能公告實施，致未能落實建築管理，目前開發建築使用面積已達約 57 公頃，而面對全球氣候變遷以及極端氣候之影響，為使社子島成為安全、宜居之生態智慧島，提升面對氣候及災變潛勢之調節能力，實有落實都市計畫、建築管理，優化生活環境及防災能力之必要。經檢討本次提出開發填土量約為 600 萬立方公尺（實際填土量尚需經環評審查決議），並依都市計畫法第 27 條第 1 項第 2、4 款規定重新擬定細部計畫並配合修訂主要計畫。

二、辦理歷程

社子島地區自民國 59 年起即因臺北地區防洪計畫規範，受到開發限制，期間 45 年都市計畫辦理歷程詳如表 1。

表1 社子島都市計畫辦理歷程一覽表

計畫名稱	時程	辦理內容
為陽明山管理局轄區士林北投兩地區計畫案	59.7.4 公告主要計畫細部計畫未完成程序	・社子島列為「限制發展區」。 ・防洪計畫未定，細部計畫未完成法定程序。
社子島築堤保護案	76.11.14 行政院核定	・社子島以 20 年洪水頻率（6 公尺堤防）低度保護。 ・限制區內人口增加及土地使用，並強調社子島將來不得再要求加高築堤。
擬（修）訂社子堤外地區計畫案	78.12.20 公展說明會	部分居民要求撤回計畫。
	79.1.31、79.2.22 權利關係人座談會	社子島權利關係人（地主、有屋無地、承租戶等）組成小組，與臺北市政府進行座談。
	79.3.9 撤回計畫案	撤回計畫案，並進行修正計畫。
擬（修）訂社子島地區主要計畫案	79.9.3 公開展覽	辦理公開展覽
	79.9.18 公展說明會	辦理公展說明會
擬變更士林區社子島部份農業區、住宅區、行水區、學校用地、公園用地、道路用地為堤防	80.6.5 公告實施	臺北市政府配合 76 年核定之「社子島築堤保護案」（20 年洪水頻率高度堤防保護）辦理此案。

計畫名稱	時程	辦理內容
用地案		
擬（修）訂社子島地區計畫案	82.1.5 公告主要計畫	- 市府以「社子島築堤保護案」（20年洪水頻率高度堤防保護）為原則公布社子島地區主要計畫案。 - 社子島福安里、富洲里大會（85.6.5及85.6.7）決議，要求市府暫緩細部計畫公開展覽法定程序。
變更社子島地區計畫案	87.4.30 公開展覽	公開展覽「變更社子島地區主要計畫案」及「擬定社子島地區細部計畫案」，並提市都委會審議。
	87.12.18 撤回計畫案	提市都委會第443次會議將此案撤回
變更（擬訂）社子島地區計畫案	89.6.30 公開展覽主要計畫	公開展覽「變更臺北市士林區社子島地區主要計畫案」及「擬訂台北市士林社子島地區細部計畫案」，並提本市都委會審議，經91.5.17本市都委會第495次會議通過。
	89.7.15 公開展覽細部計畫	
擬定社子島地區細部計畫案	91.5.17 市都委會審議通過細部計畫，但未公告	細部計畫經本市都委會91.5.17第495次委員會議決議修正後通過，但本案需通過環境影響評估作業，始能公告實施細部計畫。本案自103年3月28日提送本市環評委員會審議，經103年6月4日第138次會議及同年9月26日第144次會議審議，因填土量龐大衍生相關環境議題，爰於104年重新檢討都市計畫。
變更臺北市士林社子島地區主要計畫案	91.12.17 內政部審議通過主要計畫	內政部都委會第549次會議決議通過；但附帶決議應檢附經濟部水利署同意本案採240公頃高保護方案之相關文件，納入計畫書敘明；如經濟部水利署有不同於本案採240公頃高保護方案之意見者，本主要計畫應再提會重新審議。
臺北地區（社子島地區及五股地區）防洪計畫修正報告	99.5.10 行政院核定	經濟部水利署「臺北地區（社子島地區及五股地區）防洪計畫修正報告」獲行政院核定200年重現期防洪保護標準。
變更臺北市士林	100.6.8 公告主要計	依行政院99年核定「臺北地區（社

計畫名稱	時程	辦理內容
社子島地區主要計畫案	畫	子島地區及五股地區) 防洪計畫修正報告」，符合臺北地區 200 年重現期防洪保護標準進行規劃(居住地填土至 8.15 公尺，堤防高 9.65 公尺)，復依 91 年內政部都委會第 549 次會議決議公告實施主要計畫。

貳、計畫範圍、高保護範圍、年期、人口與土地權屬

一、計畫範圍及面積

計畫區地處臺北市西北側，基隆河、淡水河下游交會地區，並為二河所環繞，北面臨基隆河接關渡平原及關渡自然保留區，西南面隔淡水河與新北市五股區、蘆洲區相對，東南面沿淡水河與社子、葫蘆堵相接。

計畫範圍包括士林區福安里、富洲里，及部分永倫里，以 6 公尺公告堤線所環繞地區，面積共 294.13 公頃(參見圖 1)。

二、高保護範圍及面積

計畫範圍以符合臺北地區 200 年重現期防洪保護標準進行規劃，將設置 9.65 公尺高保護設施(牆面形式)維護可開發地區，其高保護範圍為 240 公頃(參見圖 2)。

基隆河側高保護設施由公告堤線向內退縮 80 至 130 公尺，自 6 公尺堤防至 9.65 公尺高保護設施之間，將填土 1:10 至 1:20 成緩坡空間，未來規劃做為開放空間，供休閒、遊憩及通洪使用。淡水河側高保護設施則由公告堤線向內退縮 30 公尺，自 6 公尺堤防至 9.65 公尺高保護設施之間，將填土成緩坡空間，未來規劃做為開放空間，可供休閒、遊憩及通洪使用。

計畫範圍之防洪計畫仍維持 99 年防洪規劃之高保護設施位置，於社子島基隆河及淡水河側仍維持 99 年行政院原核定方案 20 之 200 年重現期距防洪保護標準，僅堤內調整為低填土方量之方案，故本次防洪計畫修正內容不會影響臺北防洪計畫之成效。

本案與 100 年公告實施計畫之差別僅在高保護設施範圍內之填土整地高程修改為標高 2.5 公尺至 4.0 公尺間，其間並設有中央生

態公園及運河，並因應排水需求，設置 2 座抽水站。

- (一) 檢討及因應方案：因公告堤線與高保護設施位置均未改變，故其檢討及因應方案與 99 年核定之方案相同。
- (二) 填土方案規劃：依據本防洪計畫修正高保護方案擬定整地後之地形高程，基隆河側將高保護設施由公告堤線向內退縮 80 至 130 公尺，其間將填土成 1：10 至 1：20 間之緩坡空間。淡水河側亦將高保護設施由公告堤線向內退縮 30 公尺，其間將填土成緩坡空間。初步估算得整地所需土方量約為 520 萬立方公尺。
- (三) 排水系統規劃：排水系統初步規劃以道路寬 12 公尺為基準，原則 12 公尺以上方可採用分流制雨水下水道系統，其餘未達 12 公尺則採道路側溝系統匯集水流，以重力式排水為原則。依據各集水分區之設計逕流量，規劃下水道尺寸並以 5 年重現期距做為設計標準；同時考量出口渠底高程不低於標高-1.50 公尺，初步估算主排水幹管約 6,450 公尺，側溝系統長約 29,500 公尺。另考量抽水站備援容量，基隆河側抽水站規劃抽水量約 32 立方公尺／秒，淡水河側抽水站規劃抽水量約 27 立方公尺／秒，初步估算所需抽水量約 59 立方公尺／秒。中央生態公園及運河採多目標使用，可提供蓄洪功能，於颱風期間在納入抽水機組預抽水量後，其滯洪量約 20 萬立方公尺。以開發基地流出抑制設施保水量 0.078 立方公尺／平方公尺、社子島可開發區域面積約 120 公頃，估計保水量約 9.4 萬立方公尺，顯示透過滯洪及保水量將可因應水利署 2013 年氣候變遷情境下，臺北站 5 年重現期距增幅約百分之 20 的短延時暴雨量。

三、計畫年期

計畫年期為 25 年，以民國 130 年（西元 2041 年）為計畫目標年。

本府 100 年 6 月 8 日公告實施之社子島主要計畫案，原於 89 年擬定並辦理公開展覽，係以 2025 年為計畫年期，計畫年期為 25 年。經本府檢討計畫需求及未來發展趨勢始變更計畫，計畫年期仍維持 25 年。

考量計畫範圍面積達 294.13 公頃，開發面積大，且計畫需經都市計畫審議、環境影響評估審議、區段徵收作業審議、防洪計畫等審議作業程序，所需時程需約 3 年；另本計畫區採區段徵收整體開發，相關作業包含地上物查估、拆遷補償安置、整地工程、興建公共設施、基礎建設、專案住宅等工程，所需時程需約 8 年，相關作業龐大，故以 25 年

為計畫年期，以 130 年為計畫年期進行規劃。

四、計畫人口

本案計畫年期為 130 年，本次檢討分別由「100 年原計畫現況」、「人口成長趨勢」、「都市化程度比例推估」、「活動人口推估」、「外移潛在及就業人口推估」、「可建築用地容納人口推估」、「居住人口淨密度」等面向加以推估及檢核計畫目標年之人口數，茲分析如下：

(一) 100 年公告主要計畫人口

本計畫區依 100 年公告主要計畫，現計畫人口為 32,000 人，居住淨密度每公頃約為 108 人。至 105 年底本計畫區現況人口為 11,135 人，佔計畫人口 35%。另考量本計畫區於民國 59 年至今皆屬未發布細部計畫之禁限建情形，至今持有本計畫區產權的外移人口約為 14,358 人，佔計畫人口 44%；總計現況人口及持有本計畫區產權的外移人口為 25,493 人，站計畫人口 79%。

(二) 人口成長趨勢預測及都市化程度比例推估

依行政院 106 年公告「修正全國區域計畫」，全國 113 年人口總量達到高峰 2,374 萬人。該計畫以 115 年為計畫年期，各直轄市或縣(市)人口進行總量分派作業，115 年臺北市人口為 253 萬人，本市士林區依臺北市人口比例分派為 27.1 萬人，本計畫區為 23,577 人。

依行政院國家發展委員會 105 年「中華民國人口推估」資料，130 年全國人數為 2,242 萬人，各直轄市或縣(市)人口總量之分派作業，130 年臺北市人口為 257 萬，本市士林區依臺北市人口比例分派為 27.6 萬人，本計畫區為 24,012 人。

另依本府 105 年辦理「臺北市 105-140 年人口推估委託研究案」，參考本市未來人口出生率、死亡率、社會遷徙、人口老化指數及人口平衡公式對本計畫區未來人口進行預測，130 年臺北市人口 279 萬人，本市士林區人口 30 萬人，本計畫區為 26,100 人。

本推估方式以本計畫區目前屬未發布細部計畫之禁限建情形所容納之現住人口為推算基礎，除現有人口外納入持有本計畫區產權的外移人口，以臺北市各行政區人口分派情形及近年計畫區佔全市人口平均比例推估，經前開人口成長趨勢預測，本計畫區未來人口約為 23,577 人至 26,100 人。

表2 人口成長趨勢預測及都市化程度比例推估表

資料來源	行政院 106 年「修正全國區域計畫」	105 年行政院國家發展委員會「中華民國人口推估」	105 年「臺北市 105-140 年人口推估委託研究案」
評估方式	現況人口、住宅吸引、交通成本、產業發展狀態	--	本市未來人口出生率、死亡率、社會遷徙、縣市人口老化指數、區塊拔軌法、Lee Cater 模型、人口平衡公式
推區區域	全臺及各縣市	全臺及各縣市	北臺都會區（北北基桃）、臺北市
本計畫區 115 年人口數預估	<u>23,577</u>	--	--
本計畫區 130 年人口數預估	--	<u>24,012</u>	<u>26,100</u>

（二）活動人口推估

依行政院主計總處 99 年人口及住宅普查資料，臺北市戶籍人口 261 萬人、設籍且常住人口 212 萬人、設籍但未常住人口 49 萬人；臺北市常住人口 265 萬人、常住且設籍人口 212.7 萬人，常住未設籍人口 52.7 萬人，顯示臺北市常住人口多於實際設籍人口，常住設籍人口多於設籍非常住人口，臺北市具有吸納外來人口及城鄉移民之吸引力。

臺北市作為臺灣政治經濟中心未來人口會繼續成長，吸納全台就學、就業人口之特性，部分居民未設籍於臺北市，卻仍有居住事實及使用公共設施之需求，淨遷移人數為正值，在 124 年左右達超過 280 萬人高峰，北臺都會區（北北基桃）佔全國人口比例將從現在的 39.5%逐年上升至 140 年的 44%，北部地區的吸引力越來越大，本市未來仍有因應新增人口之土地使用需求。士林區 105 年都市計畫人口 36 萬人，105 年戶籍及常住未設籍人口為 35.4 萬人，計畫可容納人口尚符需求。惟士林區民國 130 年戶籍及常住未設籍人口推估為約為 36.7 萬人，將透過本計畫區容納滿足新增人口需求，紓解士林區舊市區人口成長壓力，本計畫區預估可容納原持有產權之外移人口及新增人口 2 萬人，及現住於本計畫區居民約 11,135 人，總計人口約為 32,000 人。

(三)外移潛在人口及就業人口推估

依本府 105 年調查資料，本計畫區居民約 11,135 人，持有本計畫區產權的外移人口約為 14,358 人。另本計畫區未來科技產業專用區引入就業人口及相關支援性產業、支援性服務業人口約為 14,000 人，總計人口達 39,493 人。

(四)可建築用地容納人口推估

依據本計畫區所擬之容積管制規定，核算計畫區內未來可容納人口，當計畫區可居住樓地板面積達 100%，且完全依循土地使用分區管制要點之容積率上限建築，以每人居住水準 35-45 平方公尺樓地板面積換算，約可容納居住人口 32,000 人。

表3 計畫容納人口表

土地使用分區	面積 (公頃)	可容納人口(人)	每人平均樓地板面積(m ²)	備註
專案住宅區	12.91	11,619	35	考量地面層作為公共使用，故居住人口以容積樓地

				板面積 9 成計算。
住宅區(一)	9.27	1,728	45	考量地面層仍可 做為商業使用，故 居住人口以容積 樓地板面積 7 成 計算。
住宅區(二)	40.09	9,978	45	
住宅區(三)	24.54	8,589	45	
第一種商業區 (特)	14.98	-	-	不容納居住人口
科技產業專用 區	16.79	-	-	不容納居住人口
合計	118.58	31,914	-	

(五) 居住人口淨密度

依本計畫區可容納居住人口之土地面積及可容納人口密度計算，本計畫區可容納人口土地面積為 118.58 公頃，人口密度比照本市住宅、商業區居住人口密度標準檢討，約可容納人口為 53,449 人。

表4 居住人口淨密度表

土地使用分區	面積 (公頃)	居住人口淨 密度	可容納人口 (人)	備註
專案住宅區	12.91	900 人/公頃	11,619	
住宅區(一)	9.27	400 人/公頃	3,708	
住宅區(二)	40.09	400 人/公頃	16,036	
住宅區(三)	24.54	900 人/公頃	22,086	
第一種商業 區(特)	14.98	-	-	不容納居住人口
科技產業專 用區	16.79	-	-	不容納居住人口
合計	118.58	-	53,449	

(六) 小結

綜合上述推估結果，經檢討未來全臺人口趨勢、本市發展定位及本計畫區潛在人口、居住樓地板可容納人口等面向，並考量現行計畫區內公共設施服務水準、環境承载力及本計畫區發展性質，本次檢討計畫人口仍維持 32,000 人。

本計畫範圍於民國 59 年公告主要計畫，並禁限建至今。前於 82 年以 20 年洪水重現期保護標準進行規劃，因福安里、富洲里民大會反彈開發面積過小、量體過低，於 85 年請本府暫緩辦理；本府另於 87 年採 180 公頃高保護方案辦理都市計畫法定作業，惟當地居民要求再檢討擴大高保護範圍，本府為順應民意要求調整範圍並於 87 年撤回計畫。

本府 100 年 6 月 8 日公告實施之「變更臺北市士林社子島地區主要計畫案」係經內政都市計畫委員會 91 年 12 月 17 日第 549 次會議決議通過，以 240 公頃高保護範圍、200 年重現期防洪保護標準檢討，計畫人口為 32,000 人，開發容積總量為 273.9 萬平方公尺，為計畫可行、民眾可接受之開發方案。依內政部 98 年 5 月 8 日台內營字第 0980804103 號函修正「都市計畫整體開發地區處理方案」都市計畫書附帶規定應辦理整體開發之土地，多為原屬非建築用地變更為建築用地或低使用價值土地變更為高使用價值之土地，應依規定辦理整體開發，始符合都市計畫實施之公平原則及其基本精神。為解決本計畫區長時間未發布細部計畫衍生建築執照核發及公共設施保留地未能有效取得之問題，並考量本計畫區涉及該方案所提所有權人反對與阻撓納入整體開發、現有建築物密集，建築物所有權人之阻抗等情事，本案以 100 年公告計畫內容為基礎酌予修正，計畫人口及開發方式考量計畫可行及民眾可接受之開發強度，維持不變，並依前開方案積極辦理市地重劃及區段徵收，提高財務計畫之自償性。

爰本案之計畫人口係綜合考量臺北市未來人口發展趨勢及士林區社子島計畫可行性，本案之計畫人口、面積、強度等面向，權衡過去方案、民眾接受度及未來發展趨勢等進行修正，以求計畫之可行性及合理性，本次檢討計畫人口維持 32,000 人。

五、土地權屬

計畫區內土地權屬如下表 5、分佈圖如下圖 3。

表5 社子島土地權屬分類表

權屬分類		地籍面積(公頃)	比例
公有 土地	國有土地	22.60	7.37%
	市有土地	25.10	8.24%
	其他	0.01	—
權屬未定地		3.67	1.31%
私有土地		250.72	83.08%
總計		302.10	100%



圖1 計畫範圍示意圖

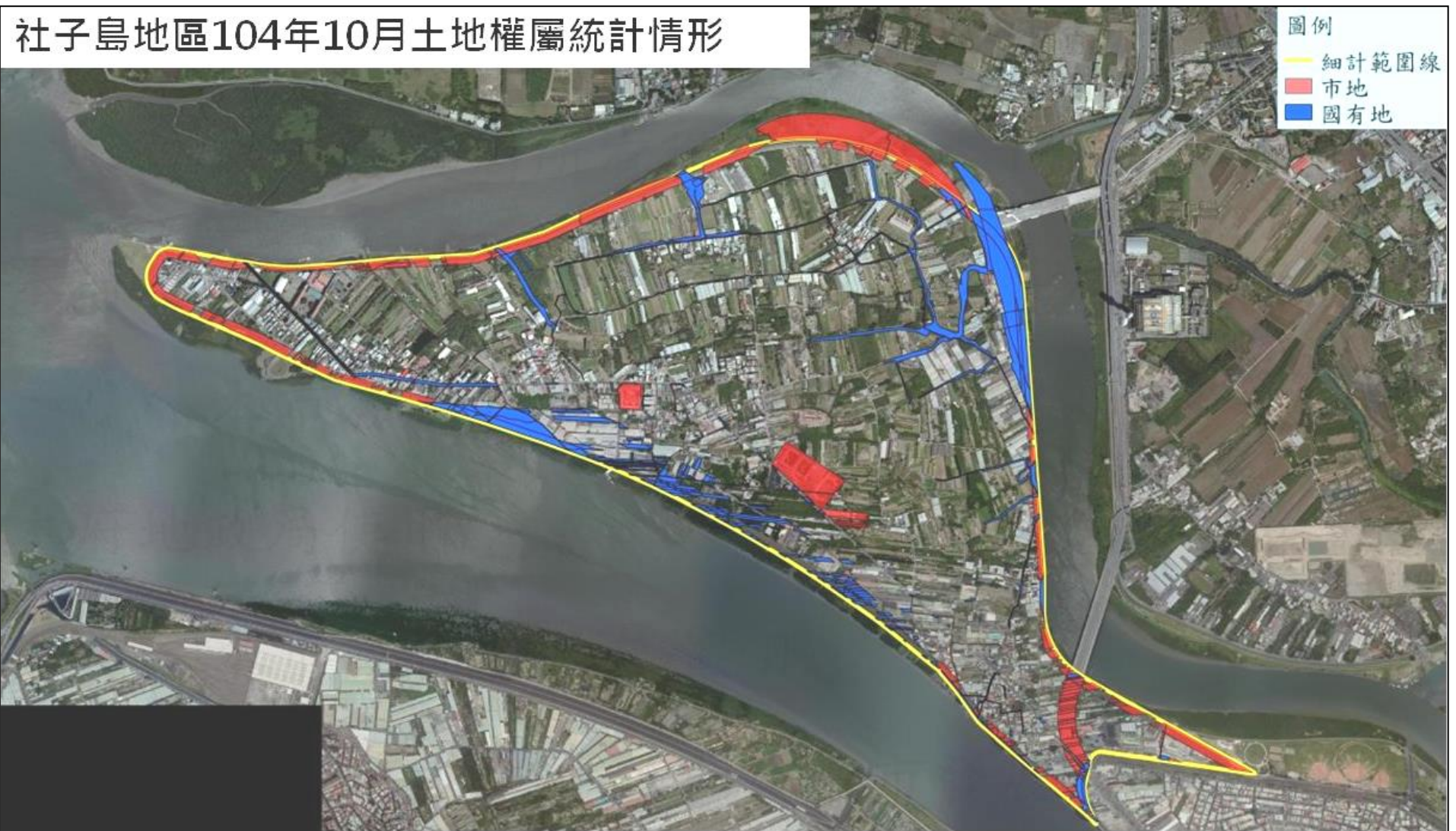


圖3 社子島土地權屬示意圖

參、原都市計畫概況

一、歷年都市計畫發布情形

表6 歷年都市計畫發布實施名稱及文號

歷年都市計畫案名	公告實施日期	文號
為陽明山管理局轄區主要計畫案	59 年 7 月 4 日	府工二字第 29248 號
通盤檢討變更本市污水處理場保留地並配合新設抽水站維護場等計畫案	65 年 9 月 30 日	府工二字第 39196 號
變更臺北市士林區北投區都市計畫公共設施用地（通盤檢討）案	70 年 5 月 28 日	府工二字第 21745 號
修訂臺北市土地使用分區（保護區、農業區除外）計畫（通盤檢討）案	79 年 9 月 13 日	府 工 二 字 第 79049926 號
擬變更士林區社子島部份農業區、住宅區、行水區、學校用地、公園用地、道路用地為堤防用地及新設堤防用地案	80 年 6 月 5 日	府 工 二 字 第 80030936 號
擬（修）訂社子島主要計畫案	82 年 1 月 5 日	府 工 二 字 第 81091480 號
變更臺北市士林社子島地區主要計畫案	100 年 6 月 8 日	府 都 規 字 第 10033853200 號

二、原都市計畫內容

本計畫區於民國 100 年 6 月 8 日公告實施「變更臺北市士林社子島地區主要計畫案」。（詳圖 4）

（一）計畫面積：294.13 公頃

（二）計畫年期：民國 114 年（西元 2025 年）

（三）計畫人口：32,000 人

（四）發展定位：就社子島之居住需求、地區就業、大眾運輸導向發展進行規劃，並針對社子島區位特性規劃都會型休閒娛樂及國際觀光遊憩等功能；使用分區除住宅區外，規劃達 52 公頃之遊樂區及 36 公頃之娛樂區。原計畫於 89 年 7 月 3 日公告公開展覽，並經內政部都市計畫委員會 91 年 12 月 17 日第 549

次會議決議通過，惟需俟防洪計畫通過後，始得核定。後於 99 年 5 月 10 日經濟部水利署「臺北地區（社子島地區及五股地區）防洪計畫修正報告」獲行政院核定後，本府始於 100 年公告實施。原計畫自辦理公開展覽至今逾 15 年，隨時空環境及社會經濟變遷，考量現今娛樂服務產業發展所需之群聚性、可及性，及依賴相關食、衣、住、行相關服務產業支援，近年本市娛樂發展集中於信義區、南港區等都會核心及交通樞紐，故原計畫之發展定位得否符合本市及臺北都會區整體需求，確有再檢視及檢討之必要。

（五）土地使用分區：住宅區、商業區、娛樂區、遊樂區、產業服務區等 5 種使用分區。

（六）公共設施用地

- 1、道路用地：劃設寬 12 公尺、14 公尺、16 公尺、20 公尺、30 公尺、40 公尺及 50 公尺之計畫道路用地。
- 2、國中用地：劃設國中用地 1 處供福安國中遷校校地。
- 3、國小用地：劃設國小用地 1 處供富安國小遷校校地。
- 4、醫療用地：劃設醫療用地 1 處設置區域性醫院。
- 5、機關用地：劃設機關用地 1 處，容納全區性服務，如消防隊、派出所、衛生所、文化中心、環保清潔隊，及社區性服務，如郵局、圖書館、活動中心及其他未來產生需求之相關設施等。
- 6、公園用地：沿基隆河側劃設大型河濱親水公園，可與堤外行水區高灘地合併規劃提供休憩空間。另於住宅區中心劃設社區大型公園 1 處。
- 7、堤防用地：沿淡水河與基隆河岸劃設堤防用地。
- 8、其他：另配合大眾運輸系統需要，劃設電力設施用地 1 處、交通用地 1 處及供轉運使用的車站用地 1 處。

（七）大眾運輸系統

1、公車運輸系統

公車運輸服務初步規劃有往北至捷運淡水線北投站、往東至淡水線芝山站、往南經大同地區到臺北車站、三重及關渡等 5 條路線。

2、輕軌運輸系統

針對輕軌運輸系統設施、路線及場站之留設預為考量，優先建議社子島暨周邊劃設東西線及南北線等二條輕軌路線。其中，輕軌南北線由北投經「北投士林科技園區」，往南與捷運新莊線銜接於大橋國小站；另東西線由社子島的 1-1 道路—車站用地—1-2 號道路—2-1 號道路—跨越洲美快速道路、基隆河—福國路延伸段—捷運芝山站，未來擬延伸至天母運動公園，此路線將於社子島內設置五站。

(八) 除轉運站外，其餘四站將配合規範車站地區周邊之土地使用方式，而本計畫區內之輕軌車站服務範圍可涵蓋社子島主要活動範圍地區。

(九) 道路系統

環社子島劃設 30 及 20 公尺寬主要道路銜接聯外道路，劃設 16 至 12 公尺區內次要道路系統，以銜接主要道路及聯外道路，建構區內完整路網。

(十) 自行車及人行步道系統

社子島南北長約 1.5 公里，東西寬約 3 公里，為維護計畫區內生活品質及強化綠色運輸的服務，配合大眾運輸、道路及公共開放空間系統，規劃完整之自行車及人行步道系統網，利用轉運站規劃提供大眾運輸與自行車間轉乘，以滿足服務計畫區之運輸需求。



圖4 原主要計畫案示意圖

肆、發展現況及課題分析

一、發展現況

(一) 自然環境

1、地形、地質

社子島形成時期甚晚，未經地質作用，地形屬平坦與低窪之沙洲地勢，為洪水沖積平原，平均海拔高度介於 2~5 公尺之間，大部分地區高度在 2.5 公尺以下。依據經濟部中央地質調查所資料，社子島區域地質屬第四紀沖積層（參見圖 5），其下之基盤主要由第三紀中新世紀地層所組成。

全島主要為粉質細砂與粉質黏土互層為主，位於基隆河至社子島中央段區域之土層，以黏土層出現頻率較高且厚，其出現深度由基隆河沿岸往淡水河方向趨深；靠近基隆河與淡水河匯流區域附近，以砂性土層為主；淡水河沿岸側其地表至地表下 20 公尺內，則主要為粉質細砂層。

2、斷層與地震

依據經濟部中央地質調查所資料，研判距離計畫範圍最近的活動斷層為山腳斷層（正斷層），位於計畫範圍西緣，最近距離約為 300 公尺（參見圖 6）；而形成臺北盆地的主要斷層「新莊-金山斷層（逆斷層）」經過社子島西緣之感潮帶，對本計畫範圍之影響，以地震而引致液化最大。

有關土壤液化調查資料，依照本府工務局於 91 年進行鑽探資料及 103 年提送環評審議之報告，可知社子島地區約 80%地區屬高度液化潛勢地區，其餘地區為中、低潛勢地區（參見圖 7）；至 105 年經濟部地調所發布資料則將社子島劃設為低潛勢地區，為能妥善因應社子島土壤液化之課題，本府將配合研擬相關因應對策。

3、地面水文與水質

計畫範圍位於基隆河與淡水河下游交會地區，附近水域受淡水河與基隆河流域整體水文條件之影響，且均屬中下游之感潮河段，河流水位亦受潮汐之起落有明顯變化。現況的防洪設施，係 6 公尺堤防（含自行車道），為 20 年重現期防洪保護標準；另目前堤外仍可見部分原標高 4 公尺之防潮堤。

依據環保署及相關機構於 105 年之監測結果，百齡橋、重陽橋、福安河濱公園、延平河濱公園一帶河川汙染指數多為 3.5~4.5

間屬中度汙染。

4、地下水文與水質

本計畫範圍地下水分區劃分屬臺北盆地，其主要地下含水層的補注區為新店溪及大漢溪的中游地區，周圍山區、丘陵及臺地深處岩層流向含水層的地下水則為次要補助源。依據 102 年社子島地質鑽探成果報告，本計畫範圍地下水位介於地表下 0.70~2.66 公尺，地下水位大致呈現由北順著地勢往南方向降低。

本計畫範圍屬於環保署公告第二類地下水，水質不佳，鹽化程度相當高。根據環保署民國 104 年至 105 年於福安國中地下水質監測站，以及計畫範圍內採樣分析資料顯示，多數項目均符合地下水汙染監測標準。



圖5 計畫範圍地質示意圖

資料來源：經濟部中央地質調查所（105 年）

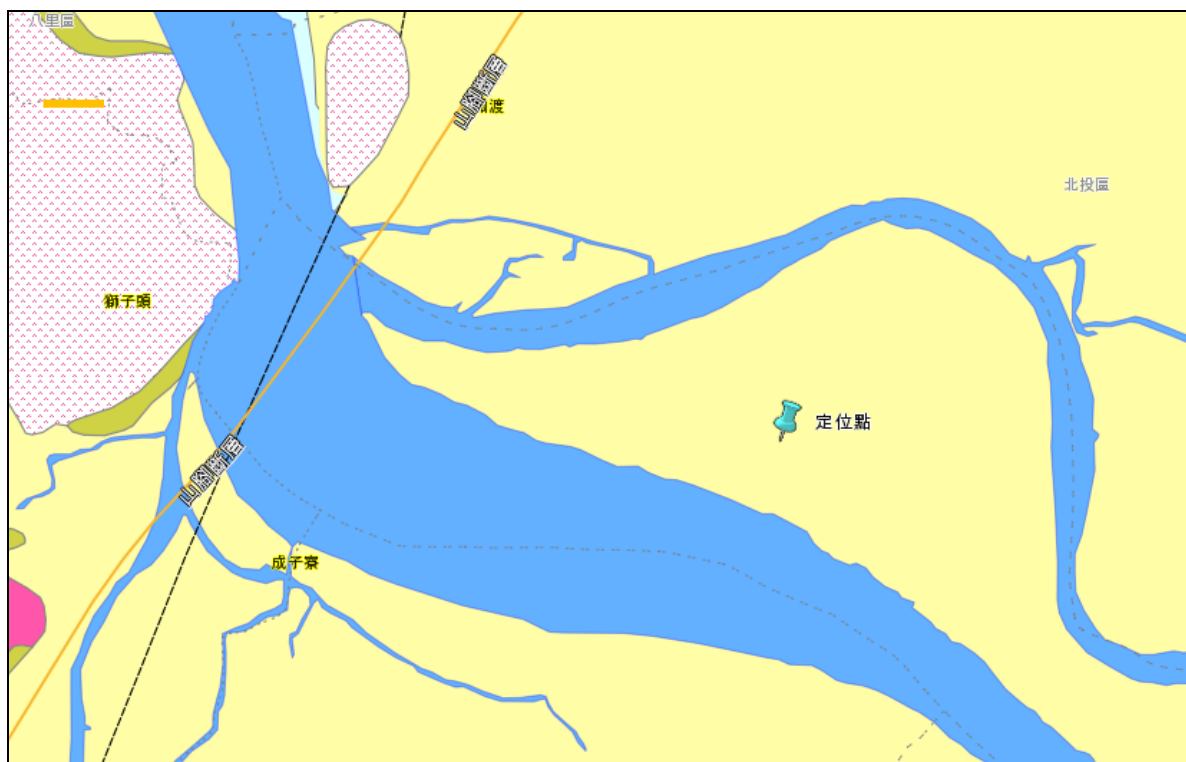


圖6 計畫範圍與山腳斷層、新莊-金山斷層相對位置示意圖

資料來源：經濟部中央地質調查所（105 年）

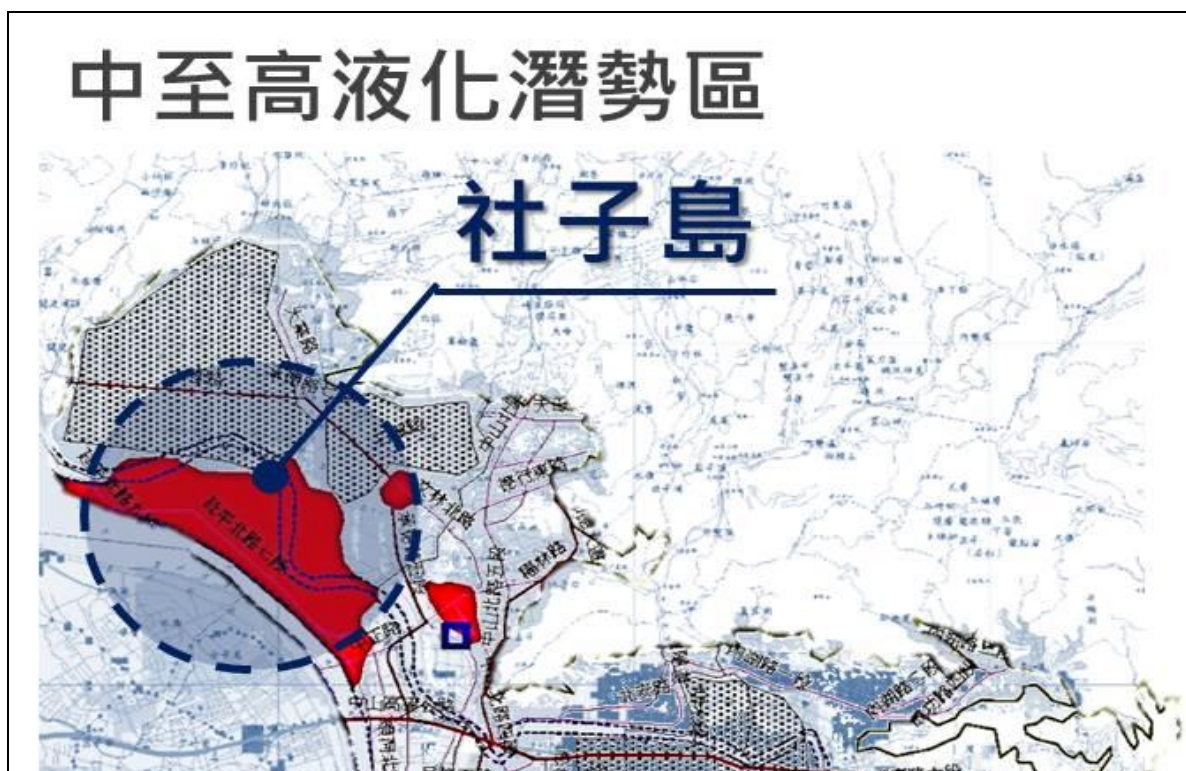


圖7 土壤液化潛勢示意圖

資料來源：臺北市營建鑽探資料庫(91 年)

5、生態資源

社子島陸域受農作墾植及廢耕之影響，除菜圃、果園外，多為芒草及鋪地灌草植被覆蓋，動物生態呈現單純且更新頻繁之棲地類型，動物群聚以鳥類為主，活動地區以堤外灘地、矮灌叢、人工林與雜林灌叢交錯為主。其餘哺乳類、爬蟲類及兩棲類，則以偶現型態出現於排水溝濕地及雜物堆附近。

位於社子島西端堤外沿基隆河之沼澤地有數量豐富之水筆仔紅樹林，棲地覆蓋率接近70%，目前已逐漸繁衍擴大，沿淡水河灘地由西向東蔓延，為世界上紅樹林分布之北限，同時有水鳥及適應半鹹水環境之魚類、貝類、螃蟹及兩棲類生物棲息其間，為珍貴之潮間帶生態資源。

另外，本計畫區之西岸為國家級重要濕地-關渡濕地，位於基隆河與淡水河的交會處，距淡水河出海口約10公里。北起關渡宮西側，包含關渡自然公園，至關渡防潮堤止；南至蘆洲防潮堤、五股防潮堤及塭仔圳防潮閘；東以關渡自然公園為界，並沿社子島西側之防潮堤往南約1公里處；西以新北市左岸自行車專用道為界。

本計畫區北側關渡自然保留區為感潮的河口濕地，常見的有水筆仔紅樹林、蘆葦、荳荳鹹草、彈塗魚、招潮蟹、魚類與泥地裡的底棲無脊椎動物，提供水鳥良好的棲息環境與豐富的食物來源，成為良好的候鳥棲息場所，夏季有鷺科及秧雞科鳥類繁殖；水磨坑溪則為人工濕地。關渡自然公園則以淡水及半鹹水的池塘、草澤、稻田及與土丘所構成。植物種類超過200種，鳥類、兩棲、爬蟲、魚類、哺乳類、多毛類、螺類、蝦、蟹及昆蟲等動物記錄達830種；其中鳥類的調查為124種，歷年累積的紀錄則多達229種，為重要鳥類棲地(IBA)。哺乳類至少記錄到10種，其中最特別的是黃鼠狼(華南鼬)的發現；爬蟲類則有斯文豪氏攀蜥、印度蜓蜥、臭青公、赤背松柏根、柴棺龜及鱉等；兩棲類主要出現於堤防內關渡自然公園內，包括拉都希氏蛙、長腳赤蛙等；魚類主要有彈塗魚、六帶魮、大眼海鰱及花身雞魚等；無脊椎動物則發現於泥沙河岸及紅樹林區，包括招潮蟹、圓蚌、台灣蜆、海蜷、文蛤及玉黍螺等。

(二) 社會經濟

1、人口成長與分布

社子島地區（福安里、富洲里兩里統計）近20年人口平均維

持在 1 萬人至 1.1 萬人上下，年平均成長率為-0.01%(參見表 7)。
現況人口密度 3,783 人/平方公里。

表 7 計畫範圍人口統計表

年度 (民國)	社子島地區 (福安里、富洲里)			士林區			臺北市	
	人口數 (人)	成長率 (%)	佔全市 人口比 例(%)	人口數 (人)	成長率 (%)	佔全市 人口比 例(%)	人口數 (人)	成長率 (%)
85	11,153		0.43%	294,405		11.30%	2,605,374	
86	11,192	0.35%	0.43%	293,731	-0.23%	11.30%	2,598,493	-0.26%
87	11,383	1.71%	0.43%	296,810	1.05%	11.24%	2,639,939	1.60%
88	11,447	0.56%	0.43%	295,209	-0.54%	11.18%	2,641,312	0.05%
89	11,492	0.39%	0.43%	294,443	-0.26%	11.13%	2,646,474	0.20%
90	11,354	-1.20%	0.43%	292,096	-0.80%	11.09%	2,633,802	-0.48%
91	11,292	-0.55%	0.43%	291,493	-0.21%	11.03%	2,641,856	0.31%
92	11,131	-1.43%	0.42%	289,194	-0.79%	11.01%	2,627,138	-0.56%
93	10,945	-1.67%	0.42%	288,921	-0.09%	11.02%	2,622,472	-0.18%
94	10,842	-0.94%	0.41%	287,753	-0.40%	11.00%	2,616,375	-0.23%
95	10,788	-0.50%	0.41%	288,212	0.16%	10.95%	2,632,242	0.61%
96	10,615	-1.60%	0.40%	287,048	-0.40%	10.92%	2,629,269	-0.11%
97	10,635	0.19%	0.41%	286,065	-0.34%	10.91%	2,622,923	-0.24%
98	10,559	-0.71%	0.40%	283,855	-0.77%	10.89%	2,607,428	-0.59%
99	10,680	1.15%	0.41%	284,539	0.24%	10.87%	2,618,772	0.44%
100	10,752	0.67%	0.41%	287,072	0.89%	10.83%	2,650,968	1.23%
101	10,806	0.50%	0.40%	288,894	0.63%	10.81%	2,673,226	0.84%
102	10,808	0.02%	0.40%	289,742	0.29%	10.79%	2,686,516	0.50%
103	10,534	-2.54%	0.39%	290,455	0.25%	10.75%	2,702,315	0.59%
104	11,135	5.7%	0.41%	290,501	0.15%	10.75%	2,702,930	0.22%
年平均 成長率 (%)	-0.01%			-0.02%			0.18%	

2、經濟活動

本市士林區大部分地區工商服務業成長快速，朝小型產業規模之商業及製造業為主。但社子島地區多年來受限細部計畫未發布，無法依主要計畫內容進行開發使用，故以第一級產業為主、第二級產業之工廠則依臺北市產業發展局 97 年 1 月 16 日訂定之

「臺北市社子島地區於規劃開發前工商業暫行查報作業要點」列管輔導。

(1) 第一級產業（農業）

社子島地區現況（105 年）仍以農業活動居多。依據民國 103 年臺北市農耕土地面積統計，士林區農耕土地面積 980.51 公頃，佔全臺北市農耕土地面積的 30%；其中社子島農耕地面積約 170 公頃，為社子島全島面積的 58%，大約佔士林區農耕土地面積 17%。

社子島地區因位處基隆河與淡水河的交會處，土層深厚、土壤肥沃，易耕種蔬菜；民國 67 年，市府委託臺北市瑠公農田水利會，著手輔導社子島地區的農業發展，於社子島設置社子工作站，規劃社子蔬菜專業區，施設排水工程等，社子島成為臺北市重要蔬菜供應地區。然後續中山高速公路開通，中南部較低廉的農產品大量北上運進臺北市，社子島蔬菜產區漸失去近距離的區位優勢。

目前社子島地區的蔬果作物多批發至萬華區環南市場販售，種植量較少的居民則多到士林、社子市場零售。目前社子島農戶共計 377 戶，大約 7 成以上農戶栽種面積為 1-2 分地，栽種作物大多數為蔬菜類、香蕉及竹筍，9 成以上農民全年耕作。

(2) 第二級產業

依據臺北市產業發展局於民國 104 年 7~9 月訪調，社子島內有 286 家製造業工廠，然僅有 4 家工廠具備工廠登記（佔全社子島工廠家數 1.3%），即多數皆為違建工廠，現況多座落於社子島西南隅及東北隅。

社子島當地工廠主要經營項目以傳統產業為主，金屬製品業及加工相關行業（57 家，佔 25%）、造紙及紙製品業（52 家，佔 23%）為大宗，其他還有傢具製造業、印刷業、食品相關行業、倉儲物流相關行業、化工材料、汽車修理等產業；31%的員工來自當地（大約 500 餘人）。

社子島現況具有農業聚落與工廠共生之特殊地景，然而，工廠車輛的頻繁進出影響日常生活，工廠污排水亦有污染農業灌溉水源之問題，須待解決。

(3) 第三級產業（零售業為主）

依據臺北市產業發展局於民國 104 年 7~9 月訪調資料，社

子島地區第三級產業營業項目相當分散，較大宗者為食品飲料批發零售業、進出口貿易業、汽車保養修理業、五金批發零售、紙類品批發零售、雜貨零售等，但店數量皆不多，僅 5~15 家；其它還有工程承攬相關、建築室內設計相關、石材相關、冷凍食品相關、進出口貿易、電子零件、鐵件、餐館、服飾等各式樣營業項目。

3、土地利用

土地使用除違章工廠逐年增加外，大部分皆維持原有之聚落住宅及農業使用為主，近年來因該區超抽地下水而導致部分農地不利耕種。總體而言，社子島仍以農業使用佔最大比例，約佔 58%，呈低度發展之情形。

4、公共設施

社子島地區公共設施較缺乏，現有堤防、臨時抽水站等防洪排水之設施；福安國中、富安國小等學校設施；以及福安區民活動中心、中洲區民活動中心提供地區性服務設施等。

（三）交通

社子島地區早年陸路交通未開闢時，對外交通多仰賴船運，故於聚落沿岸設置多處渡口，往返蘆洲、觀音山、關渡及淡水等地。民國 58 年新闢延平北路 3 至 5 段與社子島地區相連，遂有完整之陸路對外聯繫，有關社子島地區目前道路交通系統如下：

1、道路交通

社子島內現況主要貫穿性道路為延平北路，主要聯外道路為環河北路快速道路、延平北路及洲美快速道路，同時可利用延平北路及重慶北路進出臺北市中心，並可由百齡橋通往士林，重陽橋聯繫新北市三重及蘆洲區等地；另可經由北投區第 13 號道路跨越基隆河連接社子大橋至社子島 1-1 號道路，有利於社子島與北投、士林地區之往來。

由於目前居住人口數不多，故其聯外道路之交通負荷不大；惟延平北路七、八、九段於渡頭堤防以西進入社子島，為約 7 公尺寬之雙向雙車道道路，尖峰時段之進出社子島道路之服務水準為 E 級以下，常造成交通阻塞。

2、運輸系統

社子島地區現況（至 105 年 5 月）有 4 條公車路線，每日總班次數為 169 班。其中「2 路」公車每日 15 車次、「536 路」每日

32 車次、「215 路」每日 51 車次、以及「紅 10」每日 71 車次。因本地區沒有捷運系統經過，民眾可以搭乘公車至捷運淡水線士林站及劍潭站轉乘。

（四）文化與民俗

社子島地區乃由多處小型聚落構成，大部分聚落乃是圍繞信仰中心而發展，並與自然環境相依而生。雖然現今生活方式以及產業皆有所轉變，地方仍保有許多傳統祭祀節慶，地方民俗與節俗活動仍圍繞各個祭祀圈。

社子島地區自清領時期便有若干聚落存在，由臺灣堡圖可發現諸多具有地理特色之古地名，包含中洲埔（中央偏南側）、溪洲底（燕樓李宅附近）、頂浮洲（景安宮附近）、下浮洲（福德福安宮附近）、頂溪沙尾、下溪沙尾（中洲埔與下浮洲間）及浮汕尾（中國海專附近）等，其中，「洲」代表因河川沖積而土壤淤積而成的沙洲，「尾」則指河流末端的河口地帶。

上述聚落皆為構成社子島地區的重要生活群體，而現今社子島住宅密集處亦是延續舊聚落紋理發展而出，大致分為溪洲底、溪沙尾、福洲與中洲埔四大聚落群，每個聚落皆具有地方信仰中心。總結來說，社子島地區具有多處具有歷史價值之建物與祭祀活動等無形文化，這些聚落建築群、祭祀圈與文化表現亦是聚落內涵的表現。

1、歷史建物

社子島地區文化資產多為「宗教廟宇」與「家族古宅」類型。這些伴隨地方歷史所遺留下的古宅，以及地區性土地公及陰祠之角頭信仰、或南部移民與血緣關係所引入之神明會等，為數不少。其中，自屯墾時期便建造的祖厝與合院式建築「玄安宮」、「燕樓李家」、「李和興宅」、「李忠記宅」與「溪底王宅」等 5 處已於 103 年經本市文化資產委員會第 64 次會議決議同意登錄為本市歷史建築，現「玄安宮」、「燕樓李家」、「李忠記宅」等 3 處歷史建築已完成公告程序，至「李和興宅」與「溪底王宅」等 2 處本府刻正辦理公告程序作業中，參見表 8、圖 8。

表8 社子島地區屬歷史建築之建物

建物名稱	地址	說明
玄安宮	延平北路七段 90 號	葫蘆把式傳統建築，惟屋頂已翻修成鐵皮，為私人宅院轉為

建物名稱	地址	說明
		角頭（庄頭）廟宇代表之一，石砌基座佐以清水二丁掛磚砌牆身，反映當時工匠手藝。
李忠記宅	延平北路九段 86 號	屯墾時期的大戶人家，三合院磚房，型式完整，保存良好。
溪底王宅	延平北路八段 2 巷 200 號	屯墾時期大戶人家。
燕樓李宅	延平北路七段 63 巷 12 弄 2 號	和尚洲移民來的屯墾大戶，三合院建築型式完整。
李和興宅	延平北路八段 113 巷 15 號	現存為一、二層樓式合院建築，氣度宏偉。

2、其他具有文化意義之建築物

廟宇部分，目前以「坤天亭」為規模最大的廟宇，與「威靈廟」、「北興宮」、「地藏禪寺」等屬於具有文化意義之建築物。

(1) 坤天亭

座落於延平北路八段 96 巷 15 號的坤天亭，為過去溪沙尾聚落的信仰中心，主祀哪吒太子中壇元帥與黑虎將軍，為北臺灣祭祀中壇元帥規模最大的廟宇。社子地區早期因為洪水氾濫，經濟能力發展遭受諸多阻礙，故起初傳統社子地區聚落的神明主要依附於鄰近較大的公廟，直到 70 年代，社子島地區才興建屬於自己的公廟，坤天亭便是地方重要的廟宇，亦是目前規模最大的廟宇，三層樓的建築物，正殿設於二樓，天公塾設於三樓，一樓則因水患頻繁而作為里民活動中心，前方亦具有傳統形式的廟埕廣場。

(2) 威靈廟

座落於延平北路九段 2 號的威靈廟，始創建於清康熙年代，廟內主祀神威靈公（有應公），該廟宇由來乃因河川地帶多有水邊落難之擱淺屍體，當地居民便興建收納祭祀無名流屍之公廟。威靈廟同祀神觀世音菩薩與福德正神，為少見神鬼共同構成、鬼神共祀之廟宇，後因廟宇土地權屬因素，於 104 年新建完成並進行安座。

(3) 北興宮

座落於延平北路七段 106 巷 355 號的北興宮，為臺南縣將

軍鄉移民建立，為工商業的城鄉移民所帶入的信仰，主祀三千歲吳王爺、保生大帝與白府娘娘三尊神明，神明香火乃由臺南縣將軍鄉的金興宮分靈而來，在筆路藍縷討生活之餘，祈求保佑平安，亦得以慰藉思鄉之苦。

(4) 地藏禪寺

座落於延平北路七段 189 號的地藏禪寺，落成於民國 79 年 1 月 1 日，主供地藏王菩薩，為士林地區重要的佛教據點。

3、具傳統藝術、民俗有關文物價值之文化資產

與有形文化資產相應而生的便是諸多民俗活動，社子島地區具有 33 座傳統廟宇，包含公廟以及私廟，亦保有傳統廟宇祭祀活動與地方特殊節俗。其中，坤天亭的五朝祈安圓醮、燕樓李家的過頭祭典、扒龍船與祭江、元宵夜弄土地公以及南北管社團皆為具有「民俗有關文物」價值之文化資產。

(1) 坤天亭五朝祈安圓醮

坤天亭為地方代表性的廟宇，不僅是信仰中心，亦維繫了社子島地區各類民俗活動。在諸多祭祀活動中，以「五朝祈安福成圓醮」最為特殊，日據時代社子島地區飽受洪患之苦，故地方人士變開始做醮祈福，歷經百年仍維持傳統。做醮需有三次，每隔六年舉辦一次，民國 104 年正值第三次，故稱作「圓醮」，「五朝」則代表此次做醮的五天規模，活動包含繞境（諸多陣頭團體的演出以及傳統工藝的展現）、博杯比賽、囝仔公安座大典、祈安晚會以及一整週的法會；亦搭設「七廳醮壇」祭場，為道教祭祀慶典中特有的牌樓工藝。

(2) 燕樓李家過頭祭典

祖公會（祖宗會）為臺灣民間普遍的祭祀團體，由同姓或同宗人士所組成，祭祀上則多採用爐主制，每年輪值時更換爐主，並請神明更換角頭（庄頭），亦即俗稱的「過頭祭典」。社子島地區過角頭交接的日子是每年農曆九月九日中壇元帥聖誕，燕樓李家便是過頭迎神的角頭（庄頭）。

(3) 扒龍船與祭江

扒龍船是端午節的重要的活動之一，而社子的扒龍船與現今臺灣社會的賽龍舟有所不同，不但保留傳統宗教意義，划手更是以地方鄉親為主，延續以節俗活動聯繫庄與庄之間情感的傳統，此外，亦維持過去祭江的信仰儀式。

(4) 元宵夜弄土地公

社子島的元宵節俗中，具有百年傳統的便是迎接財神的「夜弄土地公」。每年的元宵暝，社子島地區的店家便會以鞭炮炸土地公神轎，又稱「炸寒單爺」，大街小巷鑼鼓喧天、砲聲隆隆，象徵越炸越旺。

(5) 南北管社團

社子島地區廟宇鼎盛，具有諸多傳統南北管社團，包括坤天亭的北管「南韻社」、李文達先生成立之南管「南安社」以及訓練車鼓陣及陣頭之南管「安樂社」，均為早年農業社會，於廟會節慶或社區活動時表演之重要地方團體。

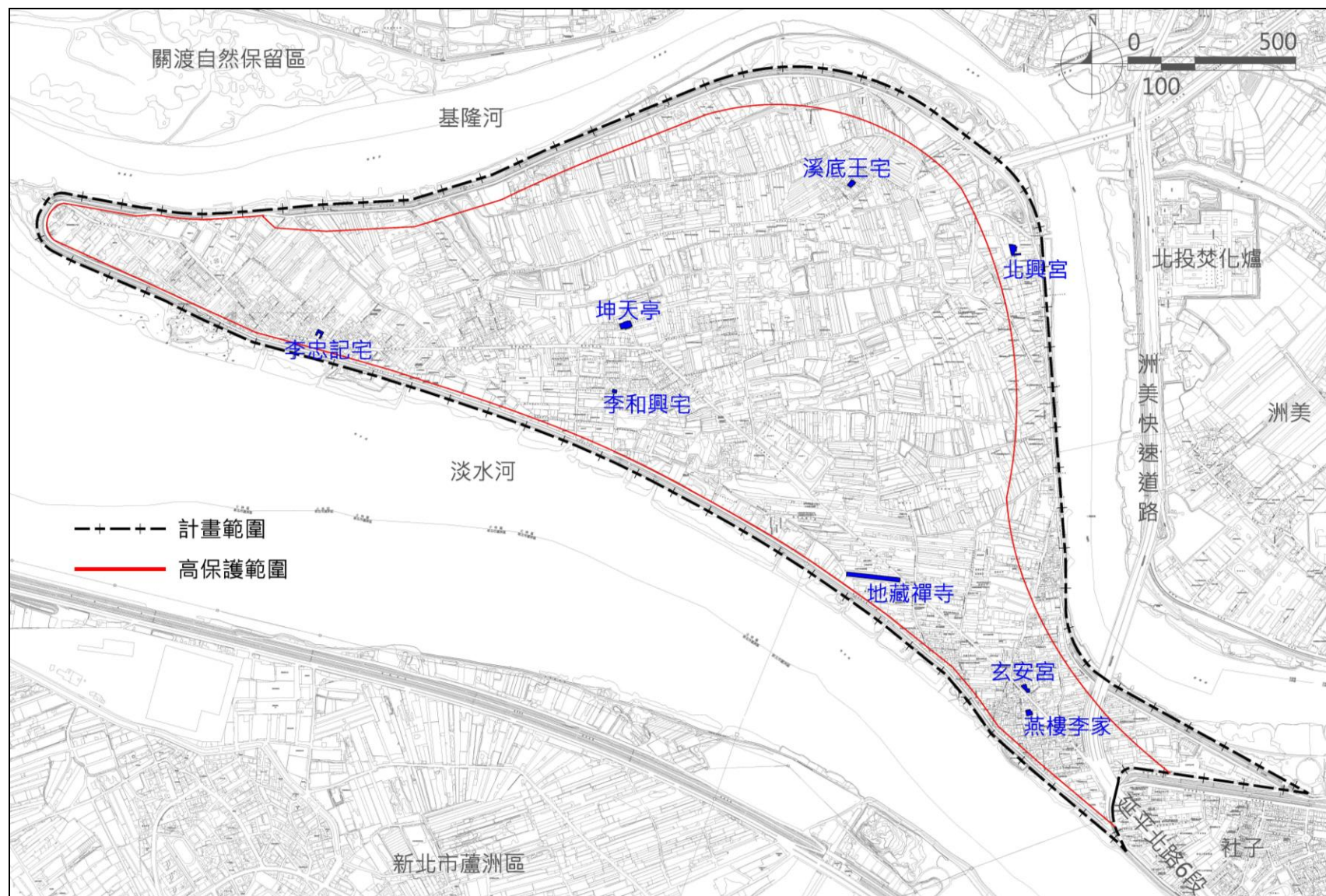


圖8 社子島地區歷史建築與具文化意義建築位置示意圖

二、發展課題

（一）防洪功能之兼顧

本計畫區因地理環境特色而有受洪水侵犯之虞，雖現有 6 公尺堤防，但保護程度未達大臺北防洪計畫規範之 200 年防洪標準，因此，保障當地民眾生命財產之安全成為本區開發最基本之課題。

（二）實質建設之提升

社子島地區自民國 59 年起，即因防洪因素被劃為限制發展區，致使居民無法翻新老舊建築，發展受到限制，公共設施、交通建設亦缺乏，相對於臺北市其他地區，社子島之生活環境品質明顯較為低落，亟待改善、提升。

（三）生態資源的維護與生態休閒的塑造

本計畫區西端基隆河與淡水河匯流處感潮帶沿岸分布豐富之紅樹林，同時吸引大批候鳥棲息覓食，與北側關渡自然公園及關渡自然保留區共同結合成為臺北地區難得之水陸生態熱點，附近水域、潮間帶及陸域共同組成之生態系統應予完整妥善規劃、保護；且具有發展生態親水、生態休閒活動之潛力。

（四）合宜的開發方式

為因應社子島地區特殊之地理環境，並創造完善之居住及休憩環境，本地區未來應辦理整體開發；而開發時，對於當地現住戶及重要之文化資產均應予以妥善安置及保存。

三、發展潛力與限制

（一）發展潛力

1、具有豐富的天然生態、景觀，及都會休閒體系

社子島位於基隆河與淡水河匯流處，親水環境良好，北側隔基隆河為關渡自然公園，生態、景觀資源豐富。再向北、西北延伸，可連接陽明山及淡水遊憩路線。

社子島位於豐富天然生態系統的一環，未來有潛力成為臺北市生態復育和都會休閒場域，是推廣藍色水路之一重要潛力地區，並搭配整體且完善之大眾運輸系統，可有效且快速的連接至捷運淡水線，形成綠能、低碳及共享 e 化的生活網絡，使民眾至社子島地區遊憩時，減少私人運具之使用，進而帶動整體都市之新型態生活模式。

2、整合士林、北投之發展

士林、北投兩行政區現有居民約 54 萬 8 千人，近年人口呈現成長趨勢，社子島恰位於此兩行政區及臺北舊市區三者間之樞紐位置。

社子島開發後，將可提供示範優質生活的住宅區及公共住宅，用以紓解或提供臺北市之住宅需求，同時也可提供優質的公共設施及環境，結合周邊自然資源，成為大臺北地區民眾假日休閒之去處。

(二) 發展限制

1、發展須兼顧防洪功能

社子島地區為基隆河與淡水河交會處，亦處於二重疏洪道出口，颱風所形成之洪水再加以淡水河河水潮汐反灌，使水位高漲，因此本地區在規劃開發時須將防洪保護之功能納入考量。

2、發展需顧及自然生態環境之保育

社子島地區西端沿岸為整體面積達 379 公頃的關渡濕地，為國家級重要濕地，分布有大面積之紅樹林，而隔基隆河對岸為關渡自然公園與關渡自然保留區，其中面積約 55 公頃關渡自然保留區，為水筆仔紅樹林純林的林澤環境；位於關渡自然保留區北側面積約 57 公頃關渡自然公園，則是重要的候鳥棲息地。未來開發時除應避免破壞本地區之生態環境外，同時亦須避免影響自然公園與自然保留區之保育功能。

3、發展規模考量在地居住安全，且避免影響臺北盆地之空氣調節

形成臺北盆地的主要斷層「新莊-金山斷層（逆斷層）」經過社子島西緣之感潮帶，對社子島地區之影響，係可能導致地震而引致土壤液化，故開發規模宜適當控制，保障在地居民的居住安全。而社子島地區為臺北盆地氣流出海之咽喉，若人口密度過高，則不僅將阻礙盆地內氣流對外之暢通，更將產生之污染隨風擴散至臺北盆地內部，而降低空氣品質。

4、聯外交通瓶頸

社子島地區目前對外主要道路為延平北路，由洲美快速道路接至環河北路起點附近，未來開發後人口增加，則現況環河北路、延平北路口皆可能為交通瓶頸。因此未來應引進大眾運輸系統，以因應交通環境及提升道路服務水準。

伍、發展定位、目標與原則

一、發展定位

社子島地區西向、北向鄰接豐富的天然資源，東側對外則聯繫士林北投科技園區，為臺北重要產業核心之一；未來本地發展以優質的居住為定位，並兼具天然休閒生活、以及延續臺北市區的產業機能。基於社子島整體都市發展考量，以及社子島獨特的地理環境，本區未來發展定位為「實踐生態城市及智慧社區開發的典範計畫」。

二、計畫目標

（一）保障現住戶居住正義

社子島現住民約 11,000 人，為確保本地區開發後，現有居住民眾均能持續生活於社子島地區，未來開發應著重現住戶之居住權並搭配完善之安置計畫，以保障其權益。

（二）打造生態智慧社區

本計畫區之基礎公共工程及建築基地等開發應融入生態、智慧設計概念，包括綠能交通網絡、電子資訊系統等，將全區打造成為生態智慧社區。

（三）韌性城市

面對極端氣候變遷，本計畫區之基礎公共工程及建築基地開發，應以韌性城市（resilient city）概念規劃施行，以提升社子島面對潛勢災害之容受能力以及災後復原之回復能力。

（四）全新都市發展型態

本計畫區未來將打造為在地居住、就業及休閒共存之生活模式，希望在社子島地區居住之民眾，可以在地區內即滿足本身生活所需；同時，交通規劃也以交通寧靜區為概念並採「綠能、共享、E 化」交通運輸規劃，提供包括地區性公車、公共租賃自行車、公共租賃電動車等公共交通設施，鼓勵大眾搭乘公共運輸，減少能源消耗外，亦可符合在地居住、就業、就學及休閒之目標。

（五）土地儲備機制

本案採區段徵收整體開發方式辦理，配地後之剩餘可建築土地，將以科技產業專用區為主，由本府產業發展局配合產業發展

所需進行招商引資，未招商開發前則可採簡易綠美化方式，提供做為地區開放空間，落實土地儲備機制。

(六) 物種 DNA 生態基地

本地區鄰近關渡平原及關渡濕地，擁有完整之生態資源，未來開發後，除配合防洪計畫所退縮之緩坡空間得結合現有人工濕地及島頭公園提供當地物種復育使用外；地區內應配合當地老樹、生態資源規劃公園綠地，並進行整體規劃串連，達成生態廊道，物種繁衍之空間。

三、規劃原則

(一) 環境優化

- 1、依行政院 99 年核定之防洪計畫，採 200 年之防洪標準且高保護範圍為 240 公頃進行規劃。
- 2、規劃完善之整體基盤設施，串聯系統性之藍綠系統，以奠定生態智慧社區基礎。
- 3、建構生態復育系統，擴大動、植物復育空間，強化環境教育，成為可持續發展的生態 DNA 基地。
- 4、採取分區分期開發之管理手段，優先規劃本計畫區現況低度利用地區作為專案住宅區，並配合必要之公共設施，如：公園、道路、學校及聯外道路系統等作為第一期開發區，俟專案住宅興建完成且完成當地居民安置後，再進行第二期之開發，以減少民眾拆遷困擾，加速工程期程。此外，區段徵收工程完工且配地點交後，剩餘之可建築土地，將可配合本府施政政策，分期招商引資或處分，以達土地資源之有效利用及管理。

(二) 在維持 100 年原計畫之高保護設施、計畫人口、容積總量之前提下，以提升公共設施服務水準、適應氣候變遷韌性城市發展導向下，並兼顧開發財務可行性等基礎原則下，進行計畫內容之調整：

- 1、土地使用分區：原計畫之計畫定位都會型休閒娛樂及國際觀光遊憩區，可建築土地計 164.18 公頃，使用分區包含住宅區、商業區、娛樂區、遊樂區、產業服務區等。新計畫之計畫定位為智慧生態住宅社區及土地儲備，可建築土地 143.62 公頃，使用分區包含住宅區、商業區、科技產業專用區。
- 2、公共設施用地：

原計畫內公共設施用地合計 129.95 公頃，經本府檢討後變更計畫之公共設施用地合計 144.19 公頃，包括公園用地、公共服務設施用地、抽水站用地、交通用地、國中、國小用地等，較原計畫高約 14 公頃，其變更說明如下：

- (1) 公園用地面積大幅提升：考量社子島之生態環境及區位條件，為打造社子島之優質居住環境，新計畫大幅提升公園綠地之服務水準，作為生態休憩、物種保存及農業使用等用途。
- (2) 國中、國小用地面積：為因應少子化之社會發展趨勢，並兼顧國中小用地之服務水準及開發成本，調降國中、國小用地面積，採共享友善校園模式規劃。
- (3) 原計畫內之機關用地、醫療用地、車站用地等公共設施功能，於新計畫將於公共設施用地及專案住宅區以多目標使用或共構方式提供服務予以規劃。

(三) 新興產業

- 1、運用完善之基盤設施，規劃生態智慧建築，鼓勵生態智慧產業進駐，帶動創新產業模式。
- 2、銜接北投士林科技園區之脈絡，規劃科技產業專用區，擴大科技研發產業投資，同時，引進產學合作模式，帶動在地就學、就業之契機。
- 3、運用大型中央生態公園，推廣田園城市計畫，並結合藍色水路設施，引進休閒產業，帶動地區發展。

(四) 緊密城市、防災與休憩

- 1、配合大眾運輸發展導向及不影響配地權益，整體土地使用強度依「緊密城市」概念規劃，場站周邊及主要幹道兩側配置商業區及中密度住宅區為主，並將公共設施集中或多目標規劃配置，提高整體土地使用效能。
- 2、公共設施採集中留設方式，規劃中央生態公園，以提供民眾休閒遊憩使用，且可同時銜接堤內外開放空間，提供動、植物復育使用。而面積高達 50 公頃之中央生態公園亦得於颱風或汛期時，作為全島防洪滯洪之調節空間，初估可達 15~20 萬立方公尺之蓄洪量，提升本計畫區之防洪安全及極端氣候之調節能力。
- 3、運用淡水河及基隆河兩側高保護退縮之緩坡空間及中央生態

公園，規劃相關親水設施及藍色水路碼頭設施，形塑國際性視野之親水空間，帶動觀光遊憩之動能。

（五）綠能交通

- 1、配合大眾運輸系統網絡場站區位進行土地使用配置，場站周邊以高強度之商業發展為原則。
- 2、妥善規劃完整之大眾運輸系統及設施，以鼓勵搭乘大眾運輸系統，減少區內私人運具之使用。
- 3、配合本市「綠能、共享、E化」交通政策，提供且推廣電動車、公共租賃自行車、公共租賃電動車等公共交通服務，建構新型態都市交通模式。

（六）運用中央生態公園、基隆河及淡水河兩側高架保護退縮之緩坡空間與專案住宅區頂層，規劃市民農園，保留與傳承在地農業元素。

（七）低衝擊開發：全區依韌性城市之概念與低衝擊開發之原則進行規劃及管制，實現社子島全區為海綿城市之目標。

陸、主要計畫規劃構想

一、土地使用

可建築用地，如住宅區、商業區、科技產業專用區等均納入200年防洪標準高保護範圍內，以保護居民之生命財產安全與商業及產業發展；高保護範圍外則劃設為公園用地，兼顧休閒與防洪需求。

（一）住宅區：

- 1、專案住宅區：規劃專案住宅區，興建專案住宅提供住戶承購或承租，以滿足現住戶居住需求。
- 2、一般住宅區：配合地區特性及道路服務水準，訂定合理之發展密度且配合容積管制規劃不同使用強度之住宅區，減低周邊交通及環境之衝擊。

（1）中央生態公園南側，考量公園景觀、形成區域風廊效應，規劃低密度之住宅區。

（2）配合大眾運輸導向策略及綠色交通、智慧節能規劃理念，鄰30公尺以上之主要幹道且於大眾運輸場站服務半徑500公尺範圍內之住宅區，劃設中密度發展之住宅區。

- (3) 其餘住宅區則以滿足居住需求為主，採中低密度為原則。
- (二) 商業區：考量不同區位及商業型態，採以大眾運輸導向的多核心配置，於車站、碼頭及交通轉運站周邊配置商業區，提供滿足地區性商業需求為主。
- (1) 鄰里商業區：於住宅區核心地區劃設商業區，主要係提供在地居民商業活動使用。
- (2) 核心商業區：結合交通用地(轉運站)規劃核心商業區，主要可提供全區型商業活動使用。
- (3) 河岸商業區：配合藍色水路及碼頭公園，規劃商業區，主要得作為配合外地或臺北市民搭乘藍色水路，進行水上活動、觀光與休閒遊憩、住宿及餐飲零售等商業活動使用。
- (三) 科技產業專用區：為有效串聯北投士林科技園區，延續創造產業廊帶、共榮發展，於社子島地區北側劃設科技產業專用區，配合臺北市整體產業發展趨勢，推動前瞻性產業，未開發前則先以簡易綠美化方式作為儲備土地，使社子島地區成為臺北市未來產業實驗應用基地，並得供現有工廠安置及輔導轉型使用。
- (四) 農業區：經調查社子島尚有 36 人未來有意願持續從事農業，區段徵收後願意參與選配農業區土地共 2.4 公頃，爰本案規劃 2.45 公頃農業區供有意願持續農作之土地所有權人選配；倘經區段徵收後無人選配，該農業區將由本府開闢取得，作為公園用地使用。
- (五) 公共設施用地：配合地區發展及防洪安全所需，主要規劃學校、堤防、公園、道路、公共服務設施用地及抽水站用地等公共設施用地；其中公園用地將配合防洪安全、休閒遊憩、文資保存及公眾服務等不同機能，予以設定功能定位。

二、陸上交通運輸系統

因應社子島地區於 130 年計畫年期發展，透過大眾運輸導向發展策略，規劃完整的公共運輸及慢行系統，並搭配適當的停車供給抑制策略，於計畫目標年 130 年可具體落實達成永續運輸發展使用。

(一) 大眾運輸導向規劃之交通系統與道路設計

- 1、規劃社子島福國路延伸段，作為大眾運輸專用廊帶，東向銜接士林北投科技園區、北向經社子大橋銜接北投地區。

- 2、於計畫區中央地帶的南北二側，設置運輸服務中心，整合聯外及島內的運輸系統，提供島內居民及外來訪客多元完整的運輸服務；其中北側運輸中心將與專案住宅區以複合開發方式設置於適當區位，南側運輸中心則以交通用地提供開發使用。
- 3、於 1-1、1-2 及 2-1 道路以及福國路延伸段的主要聯外道路配置大眾運輸路廊，將視開發進程、產業發展與人口規模需求，提供公車、BRT 或軌道運輸服務，以滿足整體大眾運輸所需。
- 4、區內規劃接駁公車、YouBike、預留共享車輛之服務站點，並於 8 公尺以上之計畫道路路權內規劃提供實體自行車道、人行道空間，串聯區內各活動據點，補足林蔭大道骨幹未服務處之運輸缺口。
- 5、全島規劃為交通寧靜區，慢行交通優先。透過縮減車道寬度，建立完整、連續的自行車道及人行系統，以銜接現況堤防自行車道，打造完善的島內自行車運輸、及休閒體驗系統。

(二) 配合綠色運輸為目標的停車構想

- 1、建構總量管制停車管理計畫，朝向停車供給公共化為原則。
- 2、計畫道路以不提供路邊停車格為原則。

(三) 新型態節能運具與共享模式

- 1、優先引入電動車，以再生能源供給車輛電力。
- 2、規劃部分公共設施用地，配合再生能源政策，設置共享運具（如公共租賃自行車、公共租賃電動車等）及相關配套設施，提升使用便利性。以車站周邊向外擴建 YouBike 系統，提升使用便利性。
- 3、共享系統分散設置，提升使用便利性。

(四) 透過都市設計規劃完善的慢行系統：除規劃中央公園區 2 座慢行運具橋梁外，並規範基地開發時應留設慢行運具通行走廊，至少 2m 以上；另道路兩側均設置實體人行道及基地退縮留設街角廣場，提供行人及自行車優良的通行環境。

三、水上交通運輸系統及河岸活動

- (一) 配合臺北市藍色水路路線，及社子島周邊水域環境，透過水文水理之調查分析，指定合適地點規劃碼頭。再結合陸運自行車道系統，推動水、陸結合之休閒活動。
- (二) 社子島西端基隆河與淡水河匯流處，北側緊鄰「關渡自然保留區」與「關渡自然公園」，當地為重要之動植物（紅樹林與水鳥）棲息地，屬生態環境敏感地區，因此，水域之使用除防洪因素外，應優先配合「關渡自然保留區」與「關渡自然公園」以維繫生態完整之經營管理策略，儘量減少人為干擾，故當地河岸活動採最低強度與密度之方式進行。

四、都市防災

(一) 防洪排水

以符合臺北地區 200 年重現期防洪保護標準進行規劃並依防洪計畫辦理；環島防洪設施則以加設矮牆或其他適當方式，使其標高達 9.65 公尺。

- 1、高保護內：填土後高程為 E.L.+2.5m~4m。排水系統重新佈設，常時區內可重力排水，景觀河道兼具蓄洪功能。。
- 2、高保護外：緩坡土堤填築至 E.L.+8.15m，並搭配 1.5m 高防洪牆。基隆河側高保護設施由公告堤線向內退縮 80 至 130 公尺，其間填土成 1：10 至 1：20 緩坡空間，劃設為公園用地，得供遊憩、休閒與防洪需求。淡水河側高保護設施由公告堤線向內退縮 30 公尺，其間填土成為緩坡空間，劃設為公園用地，得供遊憩、休閒與防洪需求。
- 3、導入低衝擊開發管理(LID, Low Impact Development)機制：雖即便納入氣候變遷海平面最多升高 82 公分，計畫堤頂高程 9.65 公尺，仍在安全範圍內，本計畫區公共工程與一般建築基地規劃設計時，應建立完整水資源循環管理系統，包括基地之滲水、保水、蓄水、地表逕流排水及中水循環運用等水資源管理機制，提升公共工程與個別基地之自我氣候調適應變能力，以因應極端氣候之各項挑戰及水資源之永續利用。



圖9 慢行系統示意圖



圖10 長期整體交通運輸系統示意圖

S1斷面示意圖

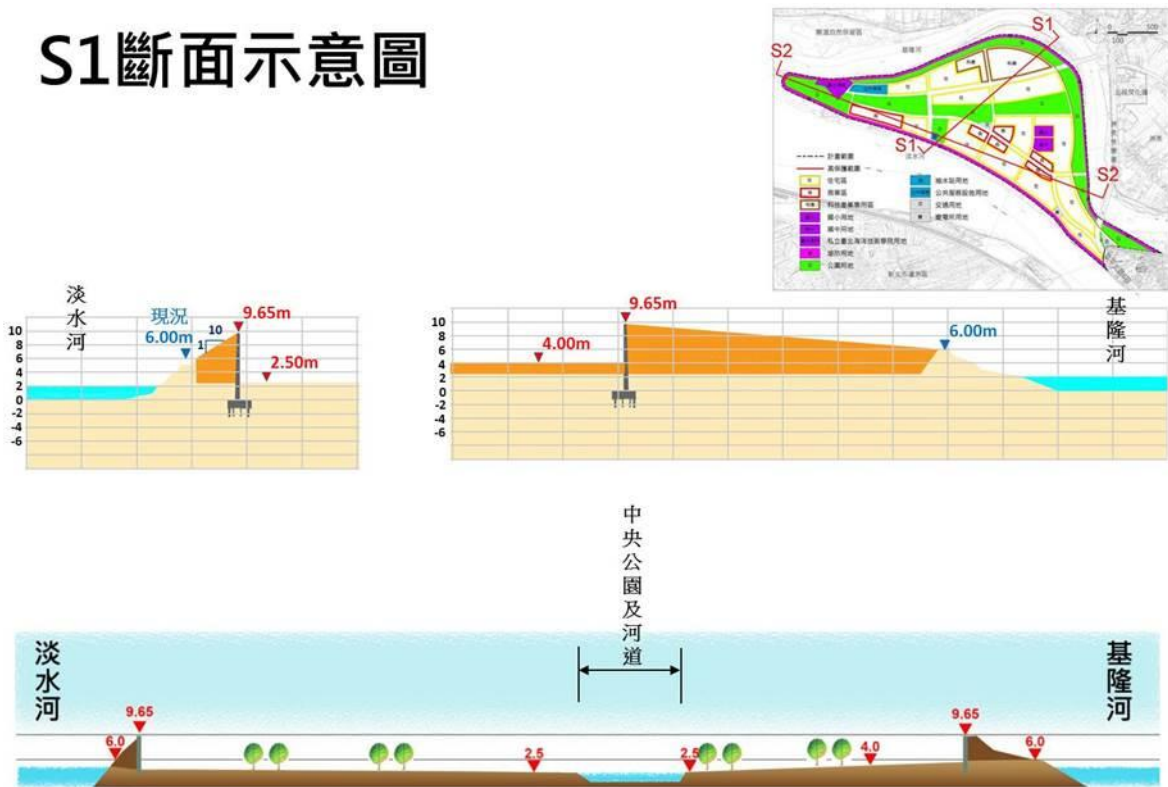


圖11 社子島防洪填土示意圖(一)

S2斷面示意圖

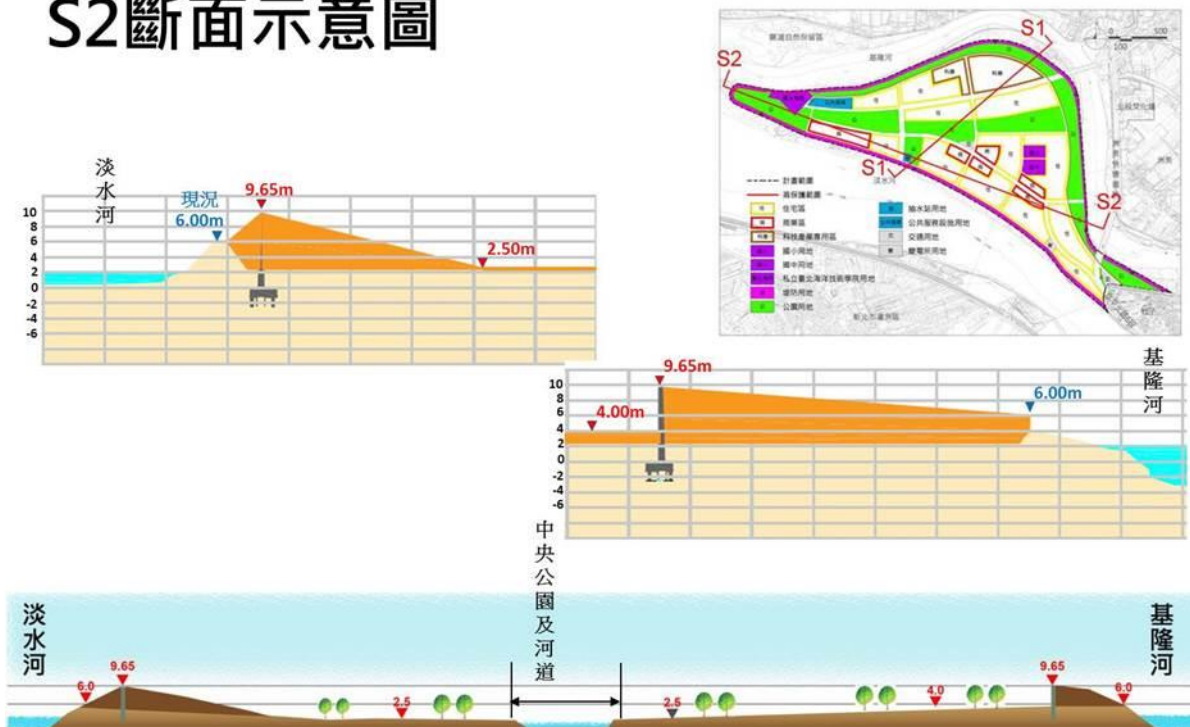


圖12 社子島防洪填土示意圖(二)

4、防災避難系統

- 5、救災避難路網：計畫區內寬度達 30 公尺（含）以上之聯外道路，規劃為意外發生時之緊急道路，為救災、避難之主要動線；部分 12 公尺以上之道路規劃為本計畫區之輸送、救援道路，以形成完整之救災、避難路網。
- 6、防災避難空間：依不同使用分區及活動性質，各街廓內之公共開放空間系統（包括都市設計規定中指定退縮之公共開放空間），劃設火災延燒防止地帶。並運用計畫區內集中且面積較大之開放空間，作為緊急防災避難場所。
- 7、災避難據點：計畫區內之各級學校規劃為災害發生後，可有效安置災民之臨時及中長期收容所。而本計畫區內配置於中央之交通用地於災難發生時應依其功能屬性，得為地區救災之指揮中心與臨時醫療中心。

（二）土壤液化及防範對策

本府前於 91 年委託中華地理資訊學會辦理「臺北市地質鑽孔資訊化計畫」並製作臺北市平原地區液化潛能圖，該圖則指出本市 10 處高度土壤液化潛勢區，其中包含社子島地區。但以現今工程技術與工法成熟度，土壤液化其實並非癌症，只要在建築開發時選擇適宜基礎工法，並依規定做好地質調查，必要時再輔以地盤改良，其實就可治癒。

另一方面，公部門在公共工程依現有規定於規劃設計階段即需進行現地工址調查，並依地質調查之結果，針對各項可能發生之災損進行規劃設計與相關改良措施，以確保工程之品質。

另民間建築開發工程，按目前建築技術規則構造編第 60 條、64 條及 130-1 條即明確規定建築物設計時應辦理地基調查，針對有液化可能區域選擇適當的基礎形式（如樁基礎、筏基等）或對原地層進行地質改良或補強（如表 9），故新建建築物依規定在設計階段其實已考量土壤液化恐造成之問題，並規劃相關改善工法予以克服。

表9 土壤液化相關工程改善對策一覽表

原理		改良方式	最大改良深度	適用土壤範圍	特點	相對費用
地盤改良	排水	降低地下水位工法	視需要增加	乾淨砂或沉泥質砂	造成過壓密效果	因工程而異
		碎石樁工法	約 30m	一般沖積土	透水率高，兼具夯實與排水作用	中至高
	夯實	擠壓砂樁工法	25m	鬆砂或黏性土	施工容易，惟對緊密層效果有限	中等
		動壓密工法	30m	鬆砂或黏性土	操作簡易迅速，震動大，適用於大區域	低
		深層振動工法	33m	鬆砂	低噪音震動，改良深度大	中等
		淺層振動工法	約 3m	鬆砂	效果均勻，施工簡易	低
		震爆工法	大於 30m	乾淨砂土或沉泥	施工迅速，對環境影響大	最低
	化學固結	深層攪拌工法(含 CMC 工法、DJM 工法、耐震固化工法等)	大於 20m	軟弱黏土或鬆砂	低噪音震動，使用原地土壤拌合	中至高
		特殊石灰樁	大於 20m	軟弱黏土或鬆砂	低噪音震動，吸水發生膨脹擠壓作用	中至高
		事前混合處理	現有例約 10m	一般土層均可	用於新填地盤，事先處理，填後不再改良	高
基礎	支承力	樁基礎	視承載層而定	一般土層均可	荷重傳至深層，沉陷量減少	高
	防止變形	砂礫層式基礎版	表層	鬆砂	兼具排水、解壓功能	中等
		圓筒基礎	至基礎底	鬆砂	限制基礎土壤側位移減少沉陷增加承载力	高

五、文化資產保存

- (一) 評估考量計畫範圍內歷史建築及登記寺廟（共計 7 處），除地藏禪寺願意參與區段徵收配地，異地重建外；其餘 6 處，由本府於區段徵收開發過程中予以配合劃設公園原地保存為原則。
- (二) 原地保存之建築物或構造物，考量未來開發過程整體環境之改變、工程可行性及建築物主體情況，針對個別建築物將研擬保存計畫，採因地制宜彈性之方式保存，未來並得予以轉化利用賦予建築物於未來開發後之新生命。
- (三) 透過分期分區開發模式，維繫及延續現有聚落文化活動，並由市府專案輔導文化傳承及保存。

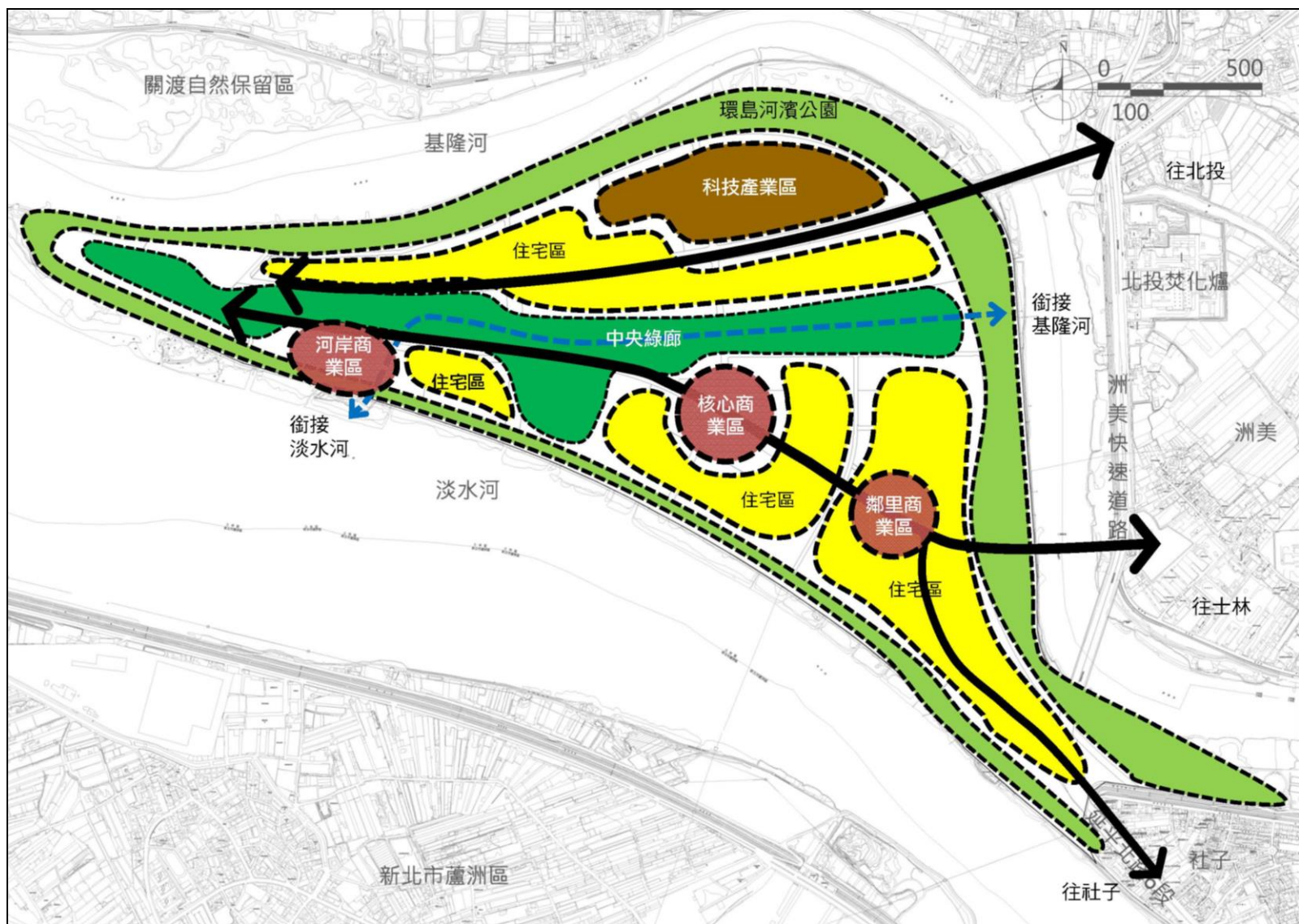


圖13 主要計畫規劃構想示意圖



圖14 社子島生態規劃構想示意圖

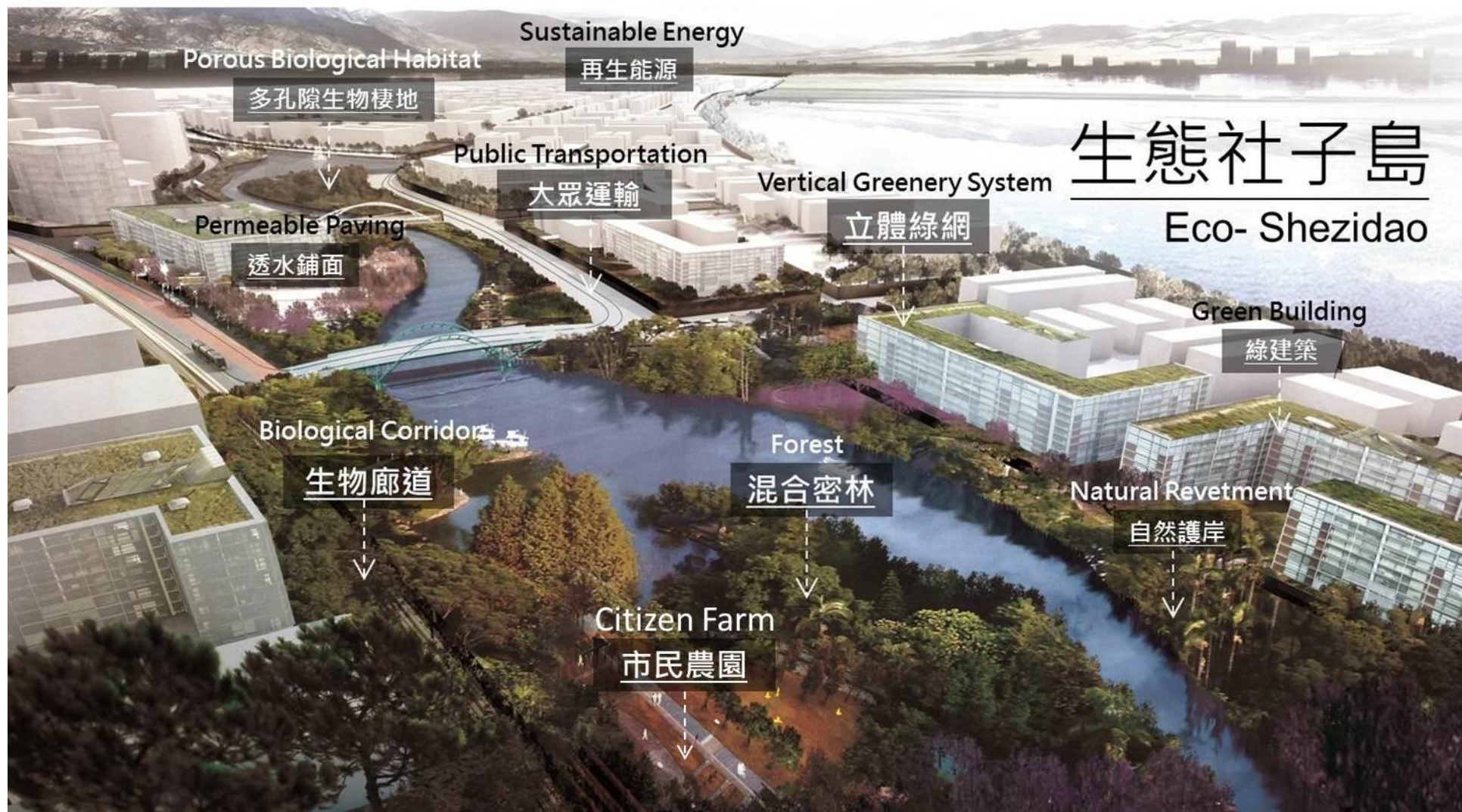


圖15 中央生態公園開發意象圖(一)



圖16 中央生態公園開發意象圖(二)

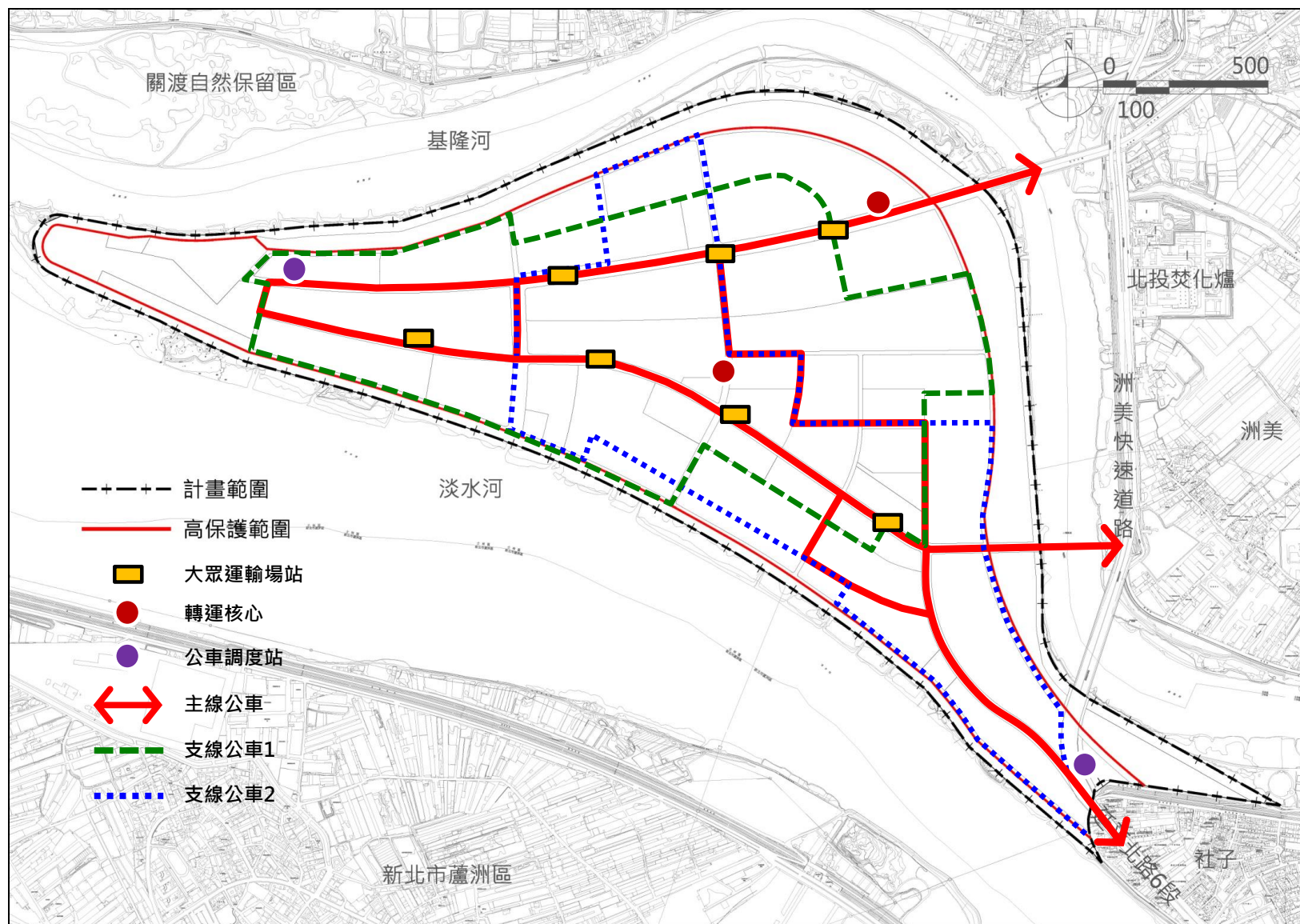


圖17 社子島交通運輸規劃示意圖



圖18 社子島聯外交通運輸規劃示意圖



圖19 社子島韌性城市推動策略圖

柒、主要計畫內容

一、計畫人口

本計畫範圍發展強度為中密度，未來居住人數依環境資源容受及可發展總樓地板面積推估約可容納居住人口約為 32,000 人。

本計畫案人口之引入，開發初期興建專案住宅安置當地現住戶，約可容納 12,000 人，建構基本生活社區環境，後續隨著地區發展及公共設施之興闢，地區發展特色及都市機能漸趨成熟，居住人口將逐年成長。

二、經濟發展

社子島毗鄰北投士林科技園區，可延續創造產業廊帶、共榮發展。且社子島地區應支援臺北市整體產業發展趨勢，故於北側劃設科技產業專用區，部分得配合推動前瞻性產業在此設廠運作，部分則作為儲備土地，使社子島地區成為臺北市未來產業實驗應用基地。

三、公園用地

本計畫區開發後，約有 50 公頃貫穿全島之中央生態公園，未來將結合藍色水路，引進相關親水活動且結合地區商業中心發展，成為新形態之休閒觀光服務產業。

四、土地使用分區

- (一) 住宅區：集中劃設於 2-1、2-2 號道路與中央生態公園兩側；其規劃位置與原社子島聚落紋理類似，形成與現況相似的生活動線與聚落建築關係。同時配合親水公園景觀、交通服務、商業核心及安置現住戶等因素，規劃低密度、中低密度、中密度及專案住宅等四種住宅區模式。
- (二) 商業區：採多核心配置，提供滿足地區性商業需求為主。規劃上以大眾運輸導向為規劃概念，於車站、河岸及交通轉運站周邊配置商業區，規劃鄰里、核心及河岸等三類機能，採中高密度發展使用，主要分布在 2-1 號道路、3-4 號道路。
- (三) 科技產業專用區：集中劃設於計畫區北側並配合規劃大眾運輸系統場站，該區工作人口，將可藉由綠能交通(如：步行、自行車、電動車)配合主要聯外道路(1-1 號道路)及大眾運輸方式進出社子島；本區配合產業需求採中密度發展使用。

- (四) 農業區：經調查社子島尚有 36 人未來有意願持續從事農業，區段徵收後願意參與選配農業區土地共 2.4 公頃，爰本案規劃 2.45 公頃農業區供有意願持續農作之土地所有權人選配；倘經區段徵收後無人選配，該農業區將由本府開闢取得，作為公園用地使用。

五、交通運輸系統

未來社子島開發後的聯外旅次需求主要為社子島與士林區，其雙向旅次數占總人旅次數之 23.5%；其次為北投區（占 10.8%）、三重區（占 7.8%）、內湖區（占 5.7%）及板橋市（占 2.49%），針對社子島之運輸系統規劃如下：

(一) 聯外道路系統

社子島規劃之聯外道路及其銜接動線如下（參見表 10、圖 20）：

- 1、編號 1-1 道路：計畫區中央偏北側之東西向 45 公尺道路，跨越基隆河（社子大橋）接北投 13 號道路與承德路，可聯繫石牌、天母、北投一帶。未來得配合留設大眾運輸專用道。
- 2、編號 1-2 道路：計畫區中央偏西之南北向 45 公尺道路，保留本計畫未來對外銜接之可能性，為計畫區內南北向主要道路。
- 3、編號 2-1 道路：為計畫區偏南之東西向 30 公尺道路，銜接士林北投科技園區（二期）福國路。以供大眾運輸廊道及人行、自行車道使用為主。
- 4、編號 2-2 道路：沿社子島現況延平北路規劃劃設 30 公尺道路；可銜接環河北路、延平北路、洲美快速道路或環快高架道路進入市區或上高速公路。

(二) 大眾運輸系統

1、公車運輸系統

公車運輸服務初步規劃往北至捷運淡水線北投站、關渡等；往東至淡水線芝山站、士林站、劍潭站等；往南經大同地區到臺北車站、三重等。

2、大眾運輸路廊

本計畫針對全島完整大眾運輸路廊預為考量，初期以公車專

用道方式進行大眾運輸服務，配合計畫範圍未來人口發展情勢，逐步引入軌道運輸系統，作為預留其他型態之大眾運輸方式。

本計畫大眾運輸路廊系統由東北至東南劃設大眾運輸路線。往東北經社子島 1-1 號道路，經社子大橋銜接淡水線芝山站；向東經社子島 2-1 號道路，跨越基隆河銜接北投士林科技園區（二期）福國路，此路線將於社子島內設置 7 站點。

（三）道路系統

本計畫劃設 30 至 45 公尺寬主要道路及 12 至 20 公尺寬次要道路，以銜接聯外道路及區內交通使用；細部計畫將劃設 8 公尺社區道路，以銜接主要道路及聯外道路，建構區內完整路網。

（四）自行車及人行步道系統

為推廣綠色運輸及自行車休閒系統，本計畫包含聯外道路、主要道路，及社區道路皆規劃完整之自行車及人行步道系統網；並規劃提供大眾運輸與自行車間轉乘，以滿足服務計畫區之運輸需求。

（五）串聯藍色水路

社子島地區碼頭使用規劃，可結合臺北市大稻埕、關渡及大佳河濱公園三處碼頭，進行臺北市水域觀光遊河活動。另可連接新北市淡水漁人碼頭或老街渡船頭，透過淡水漁人碼頭或老街渡船頭的轉接，聯絡北海岸之富基、野柳等地建立臺灣北海岸之海上藍色水路。

表10 社子島地區主要計畫道路編號表

編號	起迄	寬度	功能	說明
1-1	自社子大橋及道路 5-1 及 5-2 號交會處至道路 4-1 及 1-2 號交會處	45m	聯外道路	建構大眾運輸系統
1-2	自道路 1-1 號及道路 5-5 號	45m	聯外道路	
2-1	自道路 1-2 號向外銜接福國路延伸段	30m	聯外道路	建構大眾運輸系統
2-2	自道路 2-1 號向外至延平北路及洲美快速道路	30m	聯外道路	

編號	起迄	寬度	功能	說明
3-1	自洲美快速道路橋下空間(高保護堤防邊)至道路 2-1 號	20m	主要道路	社子島環島道路
3-2	自北側社子島環島道路(道路 5-2 號)至南側社子島環島道路(道路 5-5 號)，為社子島南北向道路。	20m	主要道路	
3-3	自道路 1-1 號至道路 5-3 號、銜接私立臺北海洋技術學院	20m	主要道路	建構大眾運輸系統
3-4	自道路 1-2 號至道路 5-4 號、銜接島頭公園	20m	主要道路	建構大眾運輸系統
4-1	自道路 1-2 號延伸至道路 5-2 號(北側社子島環島道路)	15m	主要道路	
5-1	自道路 2-1 號至道路 1-1 號	12m	區內道路	社子島環島道路
5-2	自道路 1-1 號至道路 5-3 號及海院	12m	區內道路	社子島環島道路
5-3	自道路 5-2 號至道路 3-3 號	12m	區內道路	社子島環島道路
5-4	自道路 3-3 號至道路 5-5 號	12m	區內道路	社子島環島道路
5-5	自 5-4 號道路、島頭公園至社子島東南側	12m	區內道路	社子島環島道路
6-1	自 3-2 號道路至 5-1 號道路	12m	區內道路	
7-1	自 6-1 號道路至 5-5 號道路	12m	區內道路	

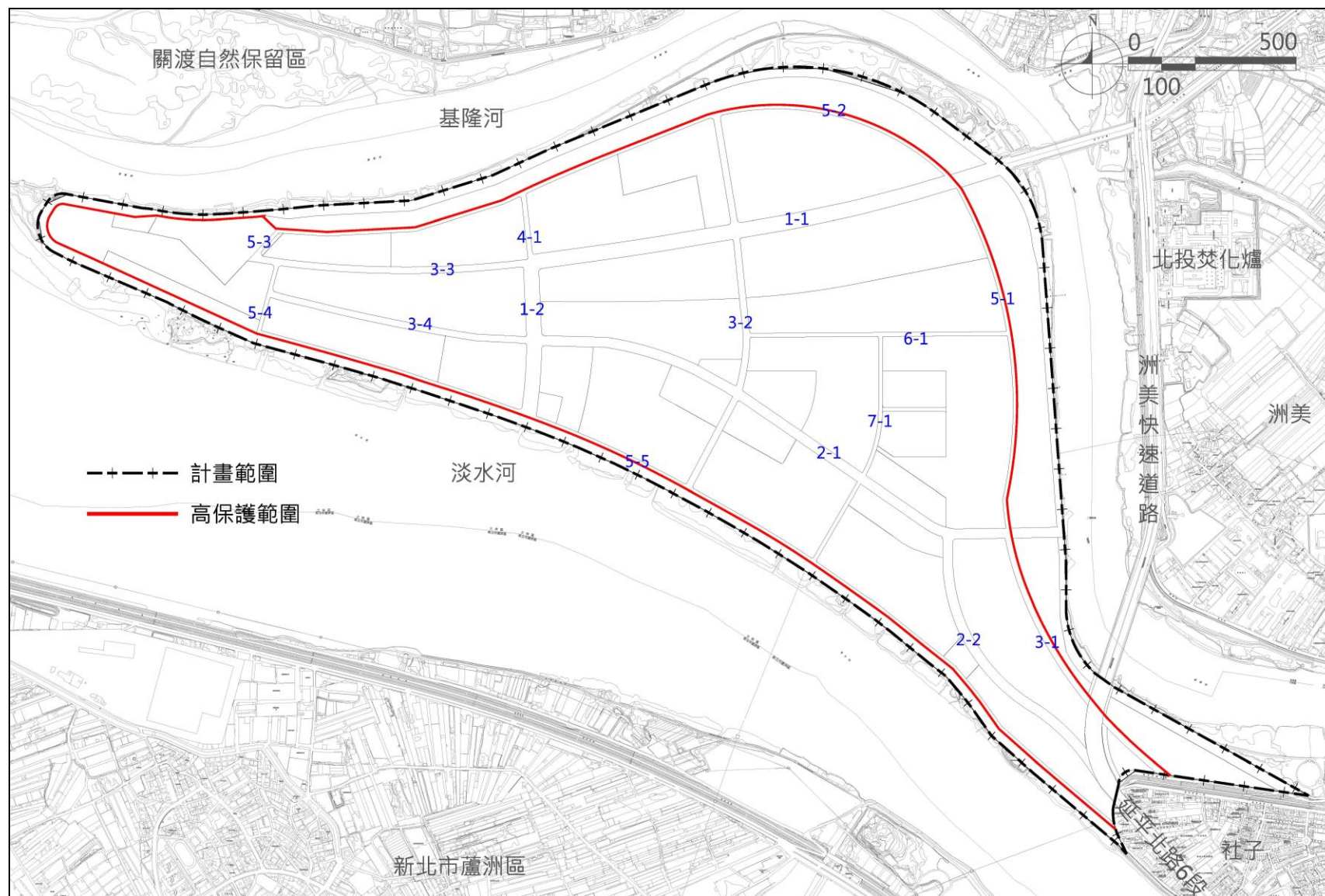


圖20 社子島地區主要計畫道路編號示意圖

六、主要上下水道系統（污水下水道及自來水工程）

（一）污水下水道工程

1、單位污水量：

本計畫依「擬定臺北市士林社子島地區細部計畫案」（105 年 10 月）之各使用分區人口密度，並依臺北市府工務局衛生下水道工程處「設計準則」估算其單位污水量（詳如表 11）。

2、設計污水量

設計污水量為尖峰污水量與地下水入滲量之和。

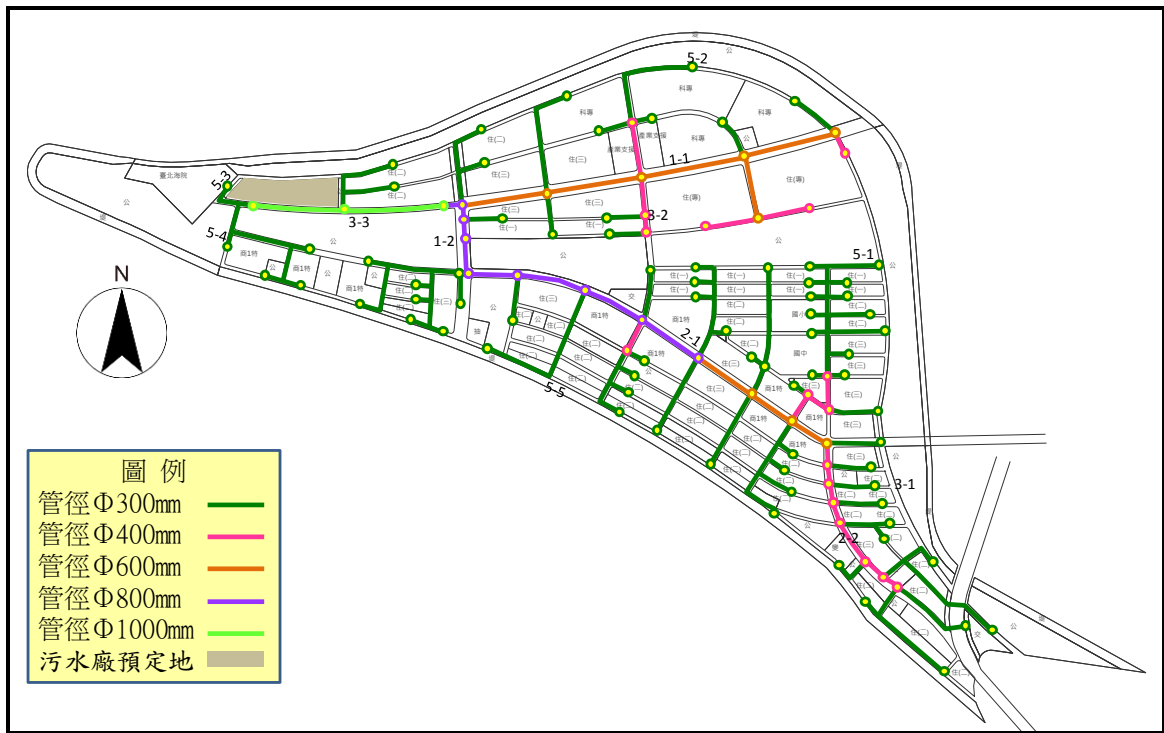
表11 計畫區土地分區單位污水量

土地分區	人口淨居住密度 (人/公頃)	單位污水量 (CMD/公頃)
專案住宅區	900	306.00
住宅區(一)	187	63.58
住宅區(二)	249	84.66
住宅區(三)	350	119.00
商業區	720	244.80
科技產業專用區	400	136.00
公園	—	8.00
學校	—	30.00
交通用地	—	10.00
電力設施用地	—	10.00
機關用地	—	10.00
抽水站用地	—	10.00
入滲量(總污水量 20%)		

註:每人每日污水量 0.34CMD

3、計畫區污水量及污水管線

依據前述分析計算，污水管線管徑之範圍介於 $\phi 300\text{mm}$ ~ $\phi 1,000\text{mm}$ 之間，其污水管線系統配置如圖 21 所示。未來計畫區內污水由東南側及東北側往西收集至西北角，並沿 2-2、2-1、1-2 及 3-3 號道路銜接至污水處理廠預定地。



資料來源：本計畫繪製。

圖21 污水管線總平面圖

(二) 自來水工程

計畫自來水由建設中大同關渡線之管網接引直潭淨水場水源，其隸屬臺北自來水事業處營運管理。為配合社子島、關渡平原與目前淡海新市鎮之整體開發計畫，北水處已統籌辦理大同關渡線自來水工程建設，於新生公園內新建大同第三座配水池暨加壓站，並埋設輸水管沿基隆河至關渡平原之大度配水池，並於社子抽水站旁社子島棒球場附近及社子大橋社子島端預留分支連絡點，並延伸專管至社子島配水池加壓站，以供應社子島全區之用水，有關自來水管線佈設如圖 22 及圖 23 所示。



資料來源：臺北市士林區社子島地區區段徵收範圍補充工程規劃期中報告。(註：本圖僅供參考，實際內容應以工程細部設計階段內容為主)

圖22 計畫區內自來水管線佈設平面圖



資料來源：臺北市士林區社子島地區區段徵收範圍補充工程規劃期中報告。(註：本圖僅供參考，實際內容應以工程細部設計階段內容為主)

圖23 外部自來水主幹管銜接示意圖

捌、變更後計畫內容

一、變更計畫

變更計畫內容如表 12。

表12 變更計畫表

位置	原計畫	新計畫	變更理由
銜接社子大橋之計畫道路以南	住宅區 商業區 產業服務區 國小用地 國中用地 機關用地 醫療用地 車站用地 交通用地 電力設施用地 公園用地 道路用地 堤防用地 綠地用地	住宅區 商業區 國小用地 國中用地 公園用地 交通用地 抽水站用地 變電所用地 道路用地 堤防用地	1. 本案自 103 年 3 月 28 日提送本市環評委員會審議，並經 2 次環評審議討論，環評委員對於本案人居地填土至 8.15 公尺高程，至整體開發填土量過高(1,625 萬立方公尺)、土方來源不確定性，以及運土過程交通衝擊與自然環境破壞等議題諸多疑慮。 2. 社子島都市計畫自 89 年研擬、91 年經兩級都委會審議通過迄今已逾 15 餘年，部分規劃內容已不符現行發展需求，爰重新檢討都市計畫內容。
銜接社子大橋之計畫道路以北、以西	娛樂區 遊樂區 公園用地 道路用地 堤防用地 私立中國海專用地	住宅區 <u>文教區（供私立臺北海洋科技大學使用）</u> 科技產業專用區 公園用地 公共服務設施用地 道路用地 堤防用地 <u>農業區</u>	

二、變更後計畫內容

本計畫範圍內原計畫及變更後之土地使用面積分配對照參見表 13。變更圖如圖 24，變更後主要計畫圖如圖 25。

（一）土地使用分區：分為住宅區、商業區、科技產業專用區、農業區、文教區等 5 種分區。

（二）公共設施用地

公共設施用地合計 144.19 公頃，包括公共服務設施用地、抽水站用地、交通用地、國中、國小用地等，較原計畫高約 14 公頃，相關面積表如主要計畫書表 13，其規劃說明如下：

1. 公園用地面積大幅提升：考量社子島之生態環境及區位條件，為打造社子島之優質居住環境，新計畫大幅提升公園綠地之服務水準，作為生態休憩、物種保存及農業使用等用途。
2. 國中、國小用地面積略減：為因應少子化之社會發展趨勢，並兼顧國中小用地之服務水準及開發成本，調降國中、國小用地面積。
3. 原計畫內之機關用地、醫療用地、車站用地等公共設施功能，於新計畫將以公共設施服務用地或多目標使用予以規劃。

新計畫公共設施規劃說明如下：

- 1、道路用地：劃設寬 12 公尺、15 公尺、20 公尺、30 公尺、45 公尺之道路用地。
- 2、學校用地：劃設學校用地 2 處，包括國中、國小學校用地各 1 處（國中 2.55 公頃、國小 2.03 公頃）。
- 3、公園用地：劃設公園用地 74.32 公頃，包括高保護範圍緩坡空間之公園用地及高保護內劃設之中央生態公園用地。
- 4、交通用地：劃設交通用地 2 處，共計 1.41 公頃，1 處位於計畫區核心商業地區，主要作為交通轉運站使用，為社子島地區之轉運核心；另 1 處則位於計畫區東南角，作為大眾運輸調度使用。
- 5、公共服務設施用地：劃設公共服務設施用地 1 處，共計 3.05 公頃。提供交通調度、汙水處理、抽水站及自來水處理等全區性服務使用。
- 6、抽水站用地：劃設抽水站用地 1 處 0.51 公頃，提供全區服務。
- 7、堤防用地：原 80 年 6 月 5 日公告劃設之堤防用地維持，並配

合防洪所需擴大堤防用地，共計 24.99 公頃。

8、變電所用地：規劃變電所用地 1 處，面積 0.60 公頃，以供未來地區發展及配合大眾運輸系統所需使用。

表13 變更前後土地使用面積表

使用別		原計畫		新計畫		備註
		面積 (公頃)	百分比 (%)	面積 (公頃)	百分比 (%)	
土地 使用 分區	住宅區	68.36	23.24	106.49	36.21	1. 本計畫區計畫範圍包括士林區福安里、富洲里，及部分永倫里，以 6 公尺公告堤線所環繞地區，面積共 294.13 公頃。 2. 表列面積應以實地分割測量為準。
	科技產業專用區	-	-	20.17	6.86	
	商業區	3.71	1.26	16.96	5.77	
	娛樂區	36.01	12.24	-	-	
	遊樂區	52.46	17.84	-	-	
	產業服務區	3.64	1.24	-	-	
	農業區	-	-	2.45	0.83	
	文教區（供私立臺北海洋科技大學使用）	-	-	3.87	1.32	
	小計	164.18	55.82	149.94	50.98	
公共 設施 用地	公園用地	38.61	13.13	74.32	25.26	
	堤防用地	22.60	7.68	24.99	8.50	
	抽水站用地	-	-	0.51	0.17	
	私立中國海專用地	3.45	1.18	-	-	
	國中用地	5.34	1.81	2.55	0.87	
	國小用地	4.46	1.51	2.03	0.69	
	交通用地	5.80	1.97	1.41	0.48	
	道路用地	44.65	15.18	34.73	11.81	
	機關用地	0.74	0.25	-	-	
	醫療用地	1.24	0.42	-	-	
	車站用地	2.49	0.85	-	-	
	電力設施用地(供變電所使用)	0.57	0.20	-	-	
	變電所用地	-	-	0.60	0.20	
	公共服務設施用地	-	-	3.05	1.04	
	小計	129.95	44.18	144.19	49.02	
總計		294.13	100.00	294.13	100.00	

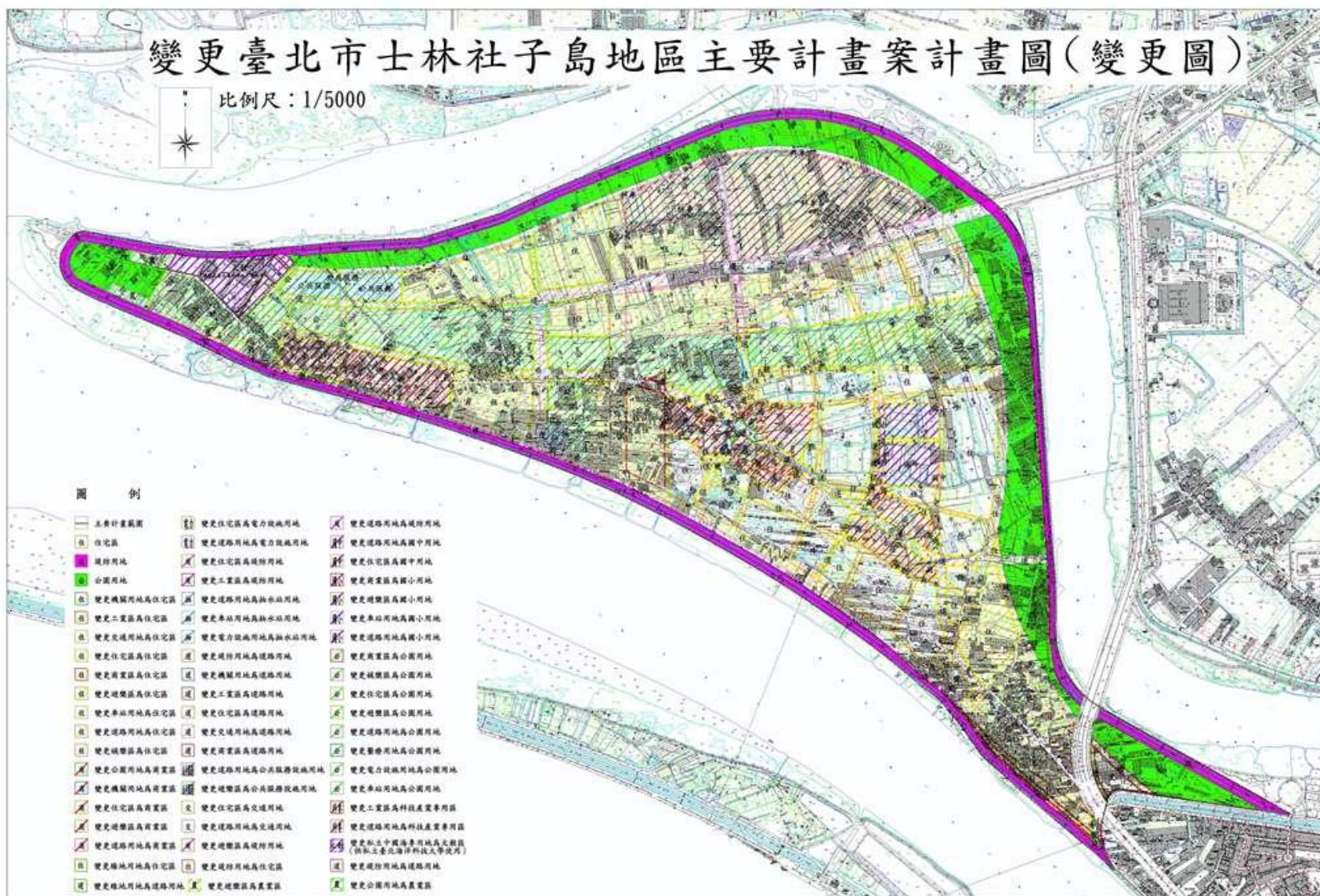


圖24 「變更臺北市士林社子島地區主要計畫案」變更示意圖



圖25 「變更臺北市士林社子島地區主要計畫案」變更後主要計畫示意圖

玖、實施進度及經費

一、考量社子島開發之費用負擔、土地所有權人間公平性、執行難易、安置措施等面向，經本府評估採一般徵收、區段徵收、市地重劃等方式，仍採區段徵收開發為宜（詳細說明如附件三），實際開發進度將於區段徵收計畫中載明。

（一）本計畫依土地徵收條例第4條第1項第2款：舊都市地區為公共安全、衛生、交通之需要或促進土地之合理使用實施更新者辦理區段徵收。本計畫透過區段徵收辦理整體開發，可一次取得200年防洪標準所需高保護設施及其退縮緩坡空間用地，使社子島地區全區於開發完成後達到與大臺北地區一致的防洪標準；同時，地區內基礎公共工程透過區段徵收得以整體規劃一併施工，縮短工程界面，也將融入生態、智慧設計概念，包括綠能交通網絡、電子資訊系統等，將全區打造成生態智慧社區，並且搭配多元的安置計畫，保障現住戶居住權益，未來社子島居民，可以在地區內滿足本身生活所需，塑造在地居住、就業及休閒共存之生活模式。

（二）考量本計畫工程需求、拆遷安置需求、公共設施比例、開發成本及財務計畫等情形後，預計發還土地所有權人之抵價地總面積以徵收總面積40%計算（惟仍以內政部核定之抵價地發還比例為準）。

（三）現住戶之拆遷安置規劃，依「先安置後拆遷、分期分區辦理、多元彈性安置及規劃配套措施」為基本原則，提供「承購專案住宅、承租專案住宅或公共住宅及協力造屋」等安置方式，另搭配中繼住宅及房租津貼等配套措施，以妥善安置當地拆遷戶。

（四）依本計畫土地使用配置規劃及開發假設條件，開發後盈餘約0.4億元，在法令面及財務面皆具可行性。

二、本案開發將由本市平均地權基金、本府編列預算支應或其他方式辦理開發。

壹拾、其他

一、未來社子島開發之防洪設施乃以符合臺北地區200年重現期防洪保護標準進行規劃，並依防洪計畫之內容辦理。計畫配合防洪需

求，於基隆河側將高保護設施由公告堤線向內退縮 80 至 130 公尺，其間將填土成 1：10 至 1：20 間之緩坡空間，並劃設為公園用地；淡水河側則將高保護設施由公告堤線向內退縮 30 公尺，其間填土成緩坡空間，並於腹地較寬處規劃適當之緩坡堤防，提供民眾親水及進行水域遊憩活動。另島內開發區以填土方式辦理，並將住宅區等人居地則配合區內排水系統規劃填土至標高 2.5 公尺~4 公尺；環島防洪設施則以加設矮牆或其他適當方式，使其標高達 9.65 公尺，以符合 200 年洪水重現期之計畫堤頂高程。至於開發區之內水排除問題，則配合填土形成之地表坡度，以重力排水方式為原則佈設排水網路，並擇適當地點配設滯洪池等相關設施。

- 二、本計畫區內公共設施管線系統，皆應依「共同管道法」之規定施作。為建構計畫區內完整之資訊網路系統，進行開發工程時，應在道路工程設計中納入共同管道系統之規劃，並在各街廓適當位置留設管道接續點，供各基地建築開發時接續使用。各建築基地開發時應與共同管道之接續點連接，或規劃供光纖網路之專用管道與共同管道連接為原則。
- 三、本案區段徵收開發時拆遷補償及安置等事項，應依土地徵收條例及臺北市相關拆遷安置補償規定辦理。（相關安置規劃原則，詳細部計畫內容附件）
- 四、本案道路截角除特殊截角依計畫圖標示者外，悉依本市道路截角標準表採圓弧截角辦理。

壹拾壹、 臺北市都市計畫委員會審議情形

本案經 105 年 7 月 29 日本市都市計畫委員會第 692 次、105 年 8 月 25 日第 694 次、105 年 9 月 8 日第 696 次、105 年 9 月 29 日第 697 次審議，決議修正通過，並於 105 年 10 月 13 日第 698 次提案報告，歷次審議情形如下：

- 一、105 年 7 月 29 日第 692 次委員會議審議決議：本案請依以下幾項議題及委員發言意見、民意代表與民眾陳情訴求重點重新整理後予以具體回應，再提會審議。
 - （一）本案涉及法律的議題，請市府發展局主動洽環保局、法務局提供有關本案在法理方面的意見，如社子島地區多年來的禁建是否因此形成賠償的要件？
 - （二）市府都市發展局針對中華民國專業者都市改革組織所提意

見，有關台北市綜合發展計畫之人口議題以及更細膩的鄰里文化、鄰里公園的調整等，均應詳細研析後具體回應。

- (三) 都市發展局在後續亦應明確表明本案主要計畫前業已通過在案，因係環境影響評估在 103 年送環保局審查無法獲致核准，故由市府重擬細部計畫併同變更主要計畫之緣由，並同步申明調整後之方案相較於 91 年所規劃的總樓地板面積是調降的。
- (四) 本案涉及公共工程拆遷補償法規，雖非都委會職權，但仍應更具體的說明清楚，例如房型可否有彈性、特殊案例在行政裁量權下得否提高補償等，請再予以研擬其可行性。
- (五) 本案長年所作生態調查計畫應再予以補強展現，讓與會委員更清楚了解。另計畫中所規劃留設中央生態公園主要係作調洪功能，非為觀光遊憩之遊艇所佈設，此項亦應明確表達與澄清。

二、105 年 8 月 25 日第 694 次委員會議審議決議：本案委員的提示彙整有以下幾項重點，請市府詳為分析說明並再提會回應說明。

- (一) 生態社子島的生態是聚焦在中央生態公園及外圍綠地，其形式要定義清楚，應是界於水域、溼地域和陸域之間一個整合防洪、休憩、生態多重功能的新樣態，應就其不同區位提出更細緻的斷面圖以供討論。
- (二) 科技的意涵應該反映到居民的生活形態上，請產業局提供規劃構想，如智慧農業的引入等等。讓空間與產業、產業與生活，更緊密地結合起來討論。
- (三) 就土地使用規劃，國中、國小用地是否考量對調，或是考量配合九年國教改配置完全中學等，請再研析提會討論。
- (四) 目前住宅區街廓劃設之樣態有其緣由，惟仍可考慮預留彈性，保留第二期開發區土地使用管制得以略作調整。
- (五) 計畫案內涉及文化、生活、地景之保存部分，請再提具詳細計畫說明。
- (六) 本案土地使用應預留未來發展遊憩產業的機會，藉以紓解大台北地區生活的反差，不僅是空間樣態上，在產業引進之類別上也請再做調整規劃。

三、105 年 9 月 8 日第 696 次委員會議審議決議：請市府就 105 年 7 月

29 日第 692 次、105 年 8 月 25 日第 694 次委員會議以及本次會議委員所提意見，再作檢討後再續提會審議。

四、105 年 9 月 29 日第 697 次委員會議審議決議：

- (一) 本案經過多次會議討論，全案依公展計畫書、圖，以及本次會議市府所提修正方案修正通過，除計畫人口下修為 32,000 人，維持 100 年公告之主要計畫計畫人口數外，全案都市計畫修正重點包括：
 - 1、國小用地配合住宅區區位，調整位置至國中用地北側。
 - 2、以 300 公尺服務半徑原則，新增鄰里公園。
 - 3、島頭原商業區變更為特定商業區，其土地使用得容許設置休憩以及國際觀光旅館功能，並採取適當的建築高度管制。
 - 4、因應產業發展趨勢，科技產業專用區應同時允許生技農業智慧農業使用。
 - 5、擴大科專效能，放寬西側、1-1 道路兩側之住宅區得作一般事務所、自由職業事務所使用。
 - 6、延平北路六段劃設 15 公尺緩衝綠帶。
 - 7、配合台電公司建議，調整電力設施用地為變電所用地。
 - 8、玄安宮及李合興宅坐落公園配合實際位置修正。
 - 9、配合社子地區抽水站需求，調整延平北路六段交通用地位置。
- (二) 公園、道路等公共工程及個別公、私有建築基地相關 LID 低衝擊開發管制，應納入都市計畫管制，實現社子島全島為海綿城市目標。
- (三) 計畫區內公園系統，市府應整體規劃，並得視需要分期開發，並應訂定整體性都市設計規範，包括水、綠、人行、自行車等系統，同時針對生態物種保育、休閒農業等於計畫書內更具體地呈現出來。
- (四) 計畫區內的海洋學院校區後續環境發展及營運仍應與島頭公園共生，在生態、濕地、遊憩發展的整體目標下進行校園整體規劃。
- (五) 公民或團體陳情意見審決同決議。
- (六) 請市府依決議完成計畫書、圖修正後，提本會報告。另本案

審議過程中，非屬都市計畫範疇之說明事項，以及歷次相關會議紀錄與委員發言內容等，請市府納入技術報告書，併主要計畫書圖送請內政部都市計畫委員會審議參考。

五、105 年 10 月 13 日第 698 次委員會議報告決議：

(一) 洽悉。

(二) 本案市府會上所提補充資料，併同以下幾點納入計畫書修正。

- 1、市府推動社子島計畫案的目的不在於房地產的開發，而是在面對 46 年以來失序的發展，以及全球氣候變遷不可逆的趨勢下，更戰戰兢兢地處理土地議題，納入都市計畫、建築管理，使成為一個生態、智慧、安全、韌性的環境，相關的緣起與目的，皆應詳細載述於計畫書內。
- 2、計畫目標請納入「韌性城市」，另「低衝擊開發」屬於技術性的開發策略，非屬「計畫目標」，請另擇適當章節予以載明。至於都市計畫書中所提「空間規劃」並非「規劃原則」，請修正為適當名稱。
- 3、有關島頭商業區(街廓編號 G8、G9、G10)的規劃源自於前幾次會議委員認為島頭地區應以休憩、公共性使用為優先，市府爰將住宅區調整為商業區，提供必要商業使用及發展生態旅遊之體驗場域，並非鼓勵大規模商業開發。有關委員建議該商業區之建物高度管制宜再下修意見，授權市府評估調整其建物高度管制至 25 公尺以下，或是否為 3 至 4 層樓高較為適宜，並配合建蔽率放寬，降低島頭地區建物高度對視覺景觀的影響。
- 4、關於市府即將重新啟動的環境影響評估作業，建議全區生態物種調查計畫，以及公園綠地系統整體綱要計畫仍應持續進行。
- 5、有關道路及路口剖面示意圖，雖不需載入都市計畫書，惟請市府相關單位於後續推動過程中，仍應詳細地進行評估與規劃。

壹拾貳、 本計畫案業依前項決議修正完竣

臺北市都市計畫審核摘要表

項 目	說 明
都市計畫名稱	「變更臺北市士林社子島地區主要計畫案」
都市計畫 法令依據	都市計畫法第 27 條第 1 項第 2、4 款
申請單位	臺北市政府
本案公開展覽起 訖日期	本案市府自 105 年 6 月 18 日起至 105 年 7 月 17 日止公開展覽 30 天。
本案說明會 舉辦日期	105 年 6 月 28 日下午 7 時 0 分於富安國小（臺北市士林區延平北路八段 135 號） 105 年 7 月 5 日下午 7 時 0 分於士林區福安國中（臺北市士林區延平北路七段 250 號）
公民團體對本案 之反映意見	詳公民團體所提意見綜理表
本案提交各級都 市計畫委員會審 核結果	本案經 105 年 7 月 29 日本市都市計畫委員會第 692 次、105 年 8 月 25 日第 694 次、105 年 9 月 8 日第 696 次、105 年 9 月 29 日第 697 次審議，並於 697 次大會修正通過，並依 697 次大會決議於 105 年 10 月 13 日第 698 次提案報告。 一、 105 年 7 月 29 日第 692 次委員會議審議決議：本案請依以下幾項議題及委員發言意見、民意代表與民眾陳情訴求重點重新整理後予以具體回應，再提會審議。 （一）本案涉及法律的議題，請市府發展局主動洽環保局、法務局提供有關本案在法理方面的意見，如社子島地區多年來的禁建是否因此形成

賠償的要件？

- (二) 市府都市發展局針對中華民國專業者都市改革組織所提意見，有關台北市綜合發展計畫之人口議題以及更細膩的鄰里文化、鄰里公園的調整等，均應詳細研析後具體回應。
- (三) 都市發展局在後續亦應明確表明本案主要計畫前業已通過在案，因係環境影響評估在 103 年送環保局審查無法獲致核准，故由市府重擬細部計畫併同變更主要計畫之緣由，並同步申明調整後之方案相較於 91 年所規劃的總樓地板面積是調降的。
- (四) 本案涉及公共工程拆遷補償法規，雖非都委會職權，但仍應更具體的說明清楚，例如房型可否有彈性、特殊案例在行政裁量權下得否提高補償等，請再予以研擬其可行性。
- (五) 本案長年所作生態調查計畫應再予以補強展現，讓與會委員更清楚了解。另計畫中所規劃留設中央生態公園主要係作調洪功能，非為觀光遊憩之遊艇所佈設，此項亦應明確表達與澄清。

二、105 年 8 月 25 日第 694 次委員會議審議決議：本案委員的提示彙整有以下幾項重點，請市府詳為分析說明並再提會回應說明。

- (一) 生態社子島的生態是聚焦在中央生態公園及外圍綠地，其形式要定義清楚，應是界於水域、溼地域和陸域之間一個整合防洪、休憩、生態多重功能的新樣態，應就其不同區位提出更細緻的斷面圖以供討論。
- (二) 科技的意涵應該反映到居民的生活形態上，請產業局提供規劃構想，如智慧農業的引入等等。讓空間與產業、產業與生活，更緊密地結合起來討論。
- (三) 就土地使用規劃，國中、國小用地是否考量對調，或是考量配合九年國教改配置完全中學

等，請再研析提會討論。

(四) 目前住宅區街廓劃設之樣態有其緣由，惟仍可考慮預留彈性，保留第二期開發區土地使用管制得以略作調整。

(五) 計畫案內涉及文化、生活、地景之保存部分，請再提具詳細計畫說明。

(六) 本案土地使用應預留未來發展遊憩產業的機會，藉以紓解大台北地區生活的反差，不僅是空間樣態上，在產業引進之類別上也請再做調整規劃。

三、105年9月8日第696次委員會議審議決議：請市府就105年7月29日第692次、105年8月25日第694次委員會議以及本次會議委員所提意見，再作檢討後再續提會審議。

四、105年9月29日第697次委員會議審議決議：

(一) 本案經過多次會議討論，全案依公展計畫書、圖，以及本次會議市府所提修正方案修正通過，除計畫人口下修為32000人，維持100年公告之主要計畫計畫人口數外，全案都市計畫修正重點包括：

- 1、國小用地配合住宅區區位，調整位置至國中用地北側。
- 2、以300公尺服務半徑原則，新增鄰里公園。
- 3、島頭原商業區變更為特定商業區，其土地使用得容許設置休憩以及國際觀光旅館功能，並採取適當的建築高度管制。
- 4、因應產業發展趨勢，科技產業專用區應同時允許生技農業智慧農業使用。
- 5、擴大科專效能，放寬西側、1-1道路兩側之住宅區得作一般事務所、自由職業事務所使用。
- 6、延平北路六段劃設15公尺緩衝綠帶。
- 7、配合台電公司建議，調整電力設施用地為變電所用地。

- 8、玄安宮及李合興宅坐落公園配合實際位置修正。
 - 9、配合社子地區抽水站需求，調整延平北路六段交通用地位置。
 - 10、公園、道路等公共工程及個別公、私有建築基地相關 LID 低衝擊開發管制，應納入都市計畫管制，實現社子島全島為海綿城市目標。
 - (二) 計畫區內公園系統，市府應整體規劃，並得視需要分期開發，並應訂定整體性都市設計規範，包括水、綠、人行、自行車等系統，同時針對生態物種保育、休閒農業等於計畫書內更具體地呈現出來。
 - (三) 計畫區內的海洋學院校區後續環境發展及營運仍應與島頭公園共生，在生態、濕地、遊憩發展的整體目標下進行校園整體規劃。
 - (四) 公民或團體陳情意見審決同決議。
 - (五) 請市府依決議完成計畫書、圖修正後，提本會報告。另本案審議過程中，非屬都市計畫範疇之說明事項，以及歷次相關會議紀錄與委員發言內容等，請市府納入技術報告書，併主要計畫書圖送請內政部都市計畫委員會審議參考。
- 五、105 年 10 月 13 日第 698 次委員會議審議決議：
- (一) 洽悉。
 - (二) 本案市府會上所提補充資料，併同以下幾點納入計畫書修正。
 - 1、市府推動社子島計畫案的目的不在於房地產的開發，而是在面對 46 年以來失序的發展，以及全球氣候變遷不可逆的趨勢下，更戰戰兢兢地處理土地議題，納入都市計畫、建築管理，使成為一個生態、智慧、安全、韌性的環境，相關的緣起與目的，皆應詳細載述於計畫書內。
 - 2、計畫目標請納入「韌性城市」，另「低衝擊開發」屬於技術性的開發策略，非屬「計畫目標」，請另擇適當章節予以載明。至於都市計畫書中所提「空間規劃」

	並非「規劃原則」，請修正為適當名稱。 3、有關島頭商業區(街廓編號 G8、G9、G10)的規劃源自於前幾次會議委員認為島頭地區應以休憩、公共性使用為優先，市府爰將住宅區調整為商業區，提供必要商業使用及發展生態旅遊之體驗場域，並非鼓勵大規模商業開發。有關委員建議該商業區之建物高度管制宜再下修意見，授權市府評估調整其建物高度管制至 25 公尺以下，或是否為 3 至 4 層樓高較為適宜，並配合建蔽率放寬，降低島頭地區建物高度對視覺景觀的影響。 4、關於市府即將重新啟動的環境影響評估作業，建議全區生態物種調查計畫，以及公園綠地系統整體綱要計畫仍應持續進行。 5、有關道路及路口剖面示意圖，雖不需載入都市計畫書，惟請市府相關單位於後續推動過程中，仍應詳細地進行評估與規劃。
備	註

臺 北 市 政 府 都 市 發 展 局
業 務 主 管
承 辦 人 員

附件一：社子島都市計畫免辦理政策環境影響評估案 回應說明

一、社子島都市計畫主要計畫91年中央已審議通過，並於100年6月經臺北市政府公告實施

- (一) 民國59年，社子島主要計畫擬定，規劃部分為住宅區、部分為農業區，但經濟部於同年「臺北地區防洪計畫檢討報告」中評估該地區易遭水患，需興築河岸堤防加以保護。然當時因經濟價值評價殊低，故建議浚渫河川砂土填築後再行建築護岸保護，不築堤為之，故劃設為限制發展區並規範島上建築須配合防洪建設，始得建築。
- (二) 行政院於76年11月核定「社子島築堤保護案」，同意以20年洪水重現其保護標準，施築標高達6公尺之堤防，本府並於82年1月5日修訂公告社子島地區之都市計畫主要計畫案。主要計畫公告後，由於社子島防洪定位及土地開發計畫未能符合該地區民意要求，居民建議暫緩公告細部計畫，致使社子島之開發延宕。
- (三) 民國89年臺北市政府重新研擬社子島都市計畫案，主要計畫經內政部91年12月17日第549次會議決議通過，但須俟防洪計畫通過，始得核定。後於99年5月10日經濟部水利署「臺北地區(社子島地區及五股地區)防洪計畫修正報告」獲行政院核定後，本府始於100年6月8日公告實施「變更臺北市士林社子島地區主要計畫案」。

二、本案為原已發布實施之都市計畫，依「都市計畫法」第27條辦理變更，非屬新訂或擴大都市計畫，依法無須實施政策環評

- (一) 本案「變更臺北市士林社子島地區主要計畫案」為原已發布實施之都市計畫，現依「都市計畫法」第27條辦理變更，非屬「政府政策環境影響評估作業辦法」及行政院環保署公告「應實施環境影響評估之政策細項」，以正面表列方式明定應實施政策環評之項目

，無須依上開規定實施教策環評。

- (二) 依據「環境影響評估法」規定，「臺北市士林區社子島地區開發計畫」應實施環境影響評估，本府土地開發總隊刻依環境影響評估法相關規定辦理中。

三、本案依規定係應辦理開發行為環境影響評估

- (一) 本案之內容涉及開發行為，依據「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」(以下簡稱認定標準)第27條規定，舊市區更新，面積20公頃以上，應實施環境影響評估。此外，本計畫亦涉及防洪排水、道路、產業專用區及新社區興建，爰就整體計畫，依據環境影響評估法第15條規定，合併進行評估。
- (二) 本府土地開發總隊刻正依法辦理本案環境影響評估，準備進行評估之範疇亦將置於環保署指定網站，供各界表示意見。後續會依照環境影響評估法規定辦理各項程序並提出環境影響說明書送環評委員會審查。

四、臺北市政府就本案將採更嚴謹的態度，自願進入第二階段環境影響評估

- (一) 社子島開發案之防洪計畫於99年1月5日經行政院經濟建設委員會召會審查，並於99年5月10日經行政院核定在案，現規劃之生態社子島內容並無調整原核定之防洪計畫(整體臺北地區防洪、淡水河疏洪之外水規劃原則)，僅針對社子島內部排水做整體調節疏洪。
- (二) 有關關渡平原及社子島等生態、人文衝擊等影響，經本府調查並未發現珍稀物種，後續將透過實施都市計畫優化物種繁衍環境，提升生態環境教育功能，社子島將成為可持續發展性的生態DNA基地；惟針對開發行為對環境影響之衝擊強度，本府以更謹慎的態度自願進入第二階段環境影響評估，期以嚴謹的審查程序在開發與生態間取得平衡。

- (三) 綜上，「社子島地區開發計畫」是開發行為，不涉及新訂都市計畫，依「環境影響評估法」規定，應辦理「開發行為環評」，而非「政策環評」。各界關心本案開發對環境衝擊，都會在開發行為二階段環評中，包括資訊公開上網、公開說明會、評估範疇界定、公聽會等程序提出討論，並且由環境影響評估審查委員會秉其專業，公正客觀，公開透明審查。
- (四) 行政院秘書長106年3月27日院臺經字第1060168058號函送該院106年3月14日「研商社子島開發案相關事宜會議」紀錄（略以）：「（社子島）有關環境影響評估部分，依環保署說明，本開發案已依環境影響評估法相關規定自願進行第二階段環評程序，其准駁為臺北市政府權限；至是否辦理政策環評，該署尊重臺北市政府意見。」
- (五) 本案開發行為環境影響評估經本府環境保護局106年2月9日召開本府環境影響評估審查委員會第176次大會審查，並經本府106年2月10日北市環綜字第10630640902號公告「臺北市士林區社子島地區開發影響計畫環境影響說明書」審查結論：「本案開發單位為求嚴謹，自願依環境影響評估法施行細則第19條第2項規定進行第二階段環境影響評估程序；且經台北市政府環境影響評估審查委員會綜合考量，認定本案有環境影響評估法施行細則第19條第1項第2款之情形，應繼續進行第二階段環境影響評估…。」

附件二

內政部都委會報告「變更臺北市士林社子島地區主要計畫案」

專案小組，運研所所提意見回覆

壹、前言

社子島開發計畫進行主、細計都市計畫研議過程中，係依據都市計畫土地分區及計畫人口數等資料，估算衍生交通量等交通分析，評析尖峰時段計畫區內及周邊主要道路容受力，據以修訂區內聯外道路系統、計畫道路配置、大眾運輸廊道、法定停車位折減、共享運具政策、多元土地使用等都市計畫需規範事項，惟尚屬擬定都市計畫書階段分析評估，仍需併同環評及各開發計畫等時點辦理相關交評作業。

另本府刻正積極辦理計畫區環境影響評估，前次提供附件 6 交通影響評估資料係摘錄自本府地政局「臺北市士林區社子島地區開發計畫環境影響說明書(初稿)」(本府環保局於 106 年 2 月 9 日召開審查會議，決議繼續進行第二階段環境影響評估)，本次補充說明仍有部分資料摘錄自前述說明書(初稿)。

貴所所提寶貴意見，本府將一併納入第二階段環境影響評估中檢討修正。

貳、運研所意見補充說明

意見一、本計畫社子島未來將規劃納入科技產業區及不同強度之住宅區，目標年之運輸需求分析請確認、補充：

- (一) 依計畫書本計畫開發後目標年預估可容納居住人口為 3.2 萬人(P.7)，開發初期限住戶約 1.1 萬人(P.20)，而於附件 6 中交通影響分析係假設引進 3.2 萬人計算，估算數據請確認；另旅次發生率以 2.1(人旅次/日)似有偏高，請確認檢視。
- (二) 請補充目標年計畫區旅次起迄 OD 特性與分布預測、周邊道路交通量預測及服務水準分析，俾瞭解未來年交通運輸需求。

Ans：

- (一) 計畫區人口及旅次發生率確認

交通影響分析中假設引進 3.2 萬人即為計畫書中可容納居住人口；另旅次發生率係參考臺北都會區整體運輸需求預測模式中旅次產生率(1.92)，以較高旅次產生量為分析基礎，爰旅次發生率採略高於臺北都會區之 2.1(人旅次/日)進行分析。

- (二) 目標年計畫區 OD 特性及分布預測、周邊道路交通量預測及服務水準分析請參閱附件社子島交通影響評估報告「四、目標年交通影響分析」。

意見二、本計畫周邊道路現況服務情形請釐清、說明：

- (一) 依報告書附件 6 社子島交通影響評估報告，聯外道路延平北路七段尖峰時段進出社子島之服務水準為 D 級以上，與計畫書 P.22 說明路段服務水準為 E 級以下不符，請釐清。
- (二) 請補充本計畫周邊道路之幾何特性(道路寬度、長度及車道數)，路段交通量、路口延滯情形及服務水準分析等資料，俾瞭解周邊道路服務現況。

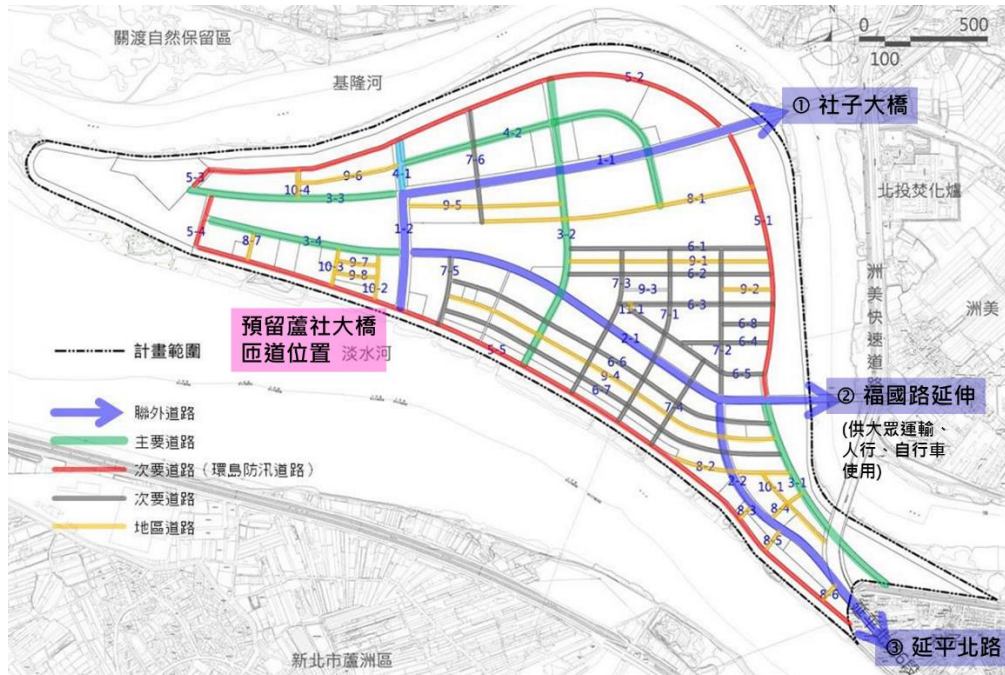
Ans：

- (一) 計畫書 P.22 延平北路 7 段尖峰時段道路服務水準為 E 級以下，經檢視應為誤植，爰修正計畫書之文字，「為社子島聯外主要壅塞瓶頸，惟尖峰時段道路服務水準仍在 D 級以上」。
- (二) 周邊道路幾何特性，路段交通量、路口延滯及服務水準，請參閱附件社子島交通影響評估報告「二、現況周邊道路服務水準」

意見三、現況社子島聯外通道除延平北路六段為雙車道道路及社子大橋外，目前並無與臺北市士林、北投區及新北市蘆洲區之連絡通道，為避免因未來開發後，產生聯外交通壅塞情形，聯外運輸系統請審慎整體檢討規劃，並請詳細說明開發後主要聯外道路及區內道路之交通影響分析結果。

Ans：

- (一) 規劃目標年聯外道路系統主要有三處：社子大橋銜接立賢路往北投士林，延平北路銜接環河北路往臺北市市區，福國路延伸段跨河橋梁銜接福國路往士林(限行大眾運輸、自行車及行人)。
- (二) 至於往新北市蘆洲方向，於計畫道路寬度已預留蘆社大橋匝道空間，後續視主政單位新北市政府蘆社大橋規劃辦理，本市基於發展大眾運輸的前提下，將採以大眾運輸優先為原則，避免過多通過性車流進入本計畫區。



聯外道路系統圖

(三) 開發後主要聯外道路及區內道路交通影響分析結果，請參閱附件社子島交通影響評估報告「四、目標年交通影響分析」

意見四、一般而言，布設平面輕軌系統需佔用道路斷面空間約 7~12 公尺，本計畫主要計畫道路 3-3、3-4(20 公尺)及 5-4(12 公尺)未來如需布設輕軌及雙向 4 車道道路，路寬可能不足，建請就車道數及道路寬度再為檢視評估。

Ans：

社子島開發計畫進行主、細計都市計畫研議過程中，捷運局均配合參與討論，提供引進輕軌服務社子島地區初步定線需求資料，包括路寬、轉彎半徑、橋樑高度、道路兩側禁限建規定之退縮等，社子輕軌於社子島內之路線規劃，初步由北士科福國路延伸段，跨越洲美快速道路、基隆河進入社子島後，沿 30 米 2-1 號計畫道路轉進中央綠帶區再轉進 45 米 1-1 號計畫道路，止於社子大橋前，並未規劃使用 3-3、3-4 及 5-4 號計畫道路。

意見五、請說明路外停車場及路邊停車場供需情形，俾瞭解停車需求與服務現況，另針對目標年停車需求與因應對策請詳加規劃，俾滿足開發需求。

Ans：

社子島現況為低度開發區域，主要道路大部分未劃設禁止臨時停車標線，因此大部分路段為允許停車，另本計畫為全區重新開發，為符合生態社子島主軸及永續綠運輸目標，交通規劃係以提昇綠運輸使用為優先，停車政策則採停車供給為導向，參考臺北市汽機車持有率推算計劃區內停車需求，住宅區以滿足停車需求為原則，法定停車格位採折減為80%，可滿足居民基本停車需求；另為減少區域內私人運具使用及抑制外來私人運具進入社子島，商業區法定停車位折減為50%，科技產業專用區法定停車位折減為30%。搭配完整的公車系統、YouBike系統、慢行環境系統，以提昇未來計畫地區綠運輸使用率。

意見六、本計畫以「韌性都市」概念進行規劃(P.30)以提升社子島面對潛勢災難之容受能力及災後之回復能力，規劃有南北向、東西向多條主要疏散動線，惟依主要計畫道路規劃(P.51)目前除社子大橋外並無相關之聯外道路與其相應，建請補充相關規劃說明，完整呈現防(救)災路線、避難輔助系統之規劃。

Ans：

本計畫區配合道路系統、土地使用分區及活動性質，規劃防災避難系統如下；其動線及相關設施如社子島防災避難系統示意圖所示。

(一) 避難及救災動線

- 1、緊急道路：將計畫區內寬度20公尺以上之聯外道路、主要道路，規劃為意外發生時之緊急道路，為救災、避難之主要動線。緊急狀況發生時，可經由社子大橋、福國路延伸段及延平北路六段等三條聯外道路，連繫北投、士林等地區。
- 2、輸送、救援道路：配合緊急道路，將部分10公尺以上之道路規劃為本計畫區之輸送、救援道路，以形成完整之救災、避難路網。

(二) 緊急指揮與醫療中心

計畫範圍中央之交通用地，規劃為緊急指揮及醫療中心。

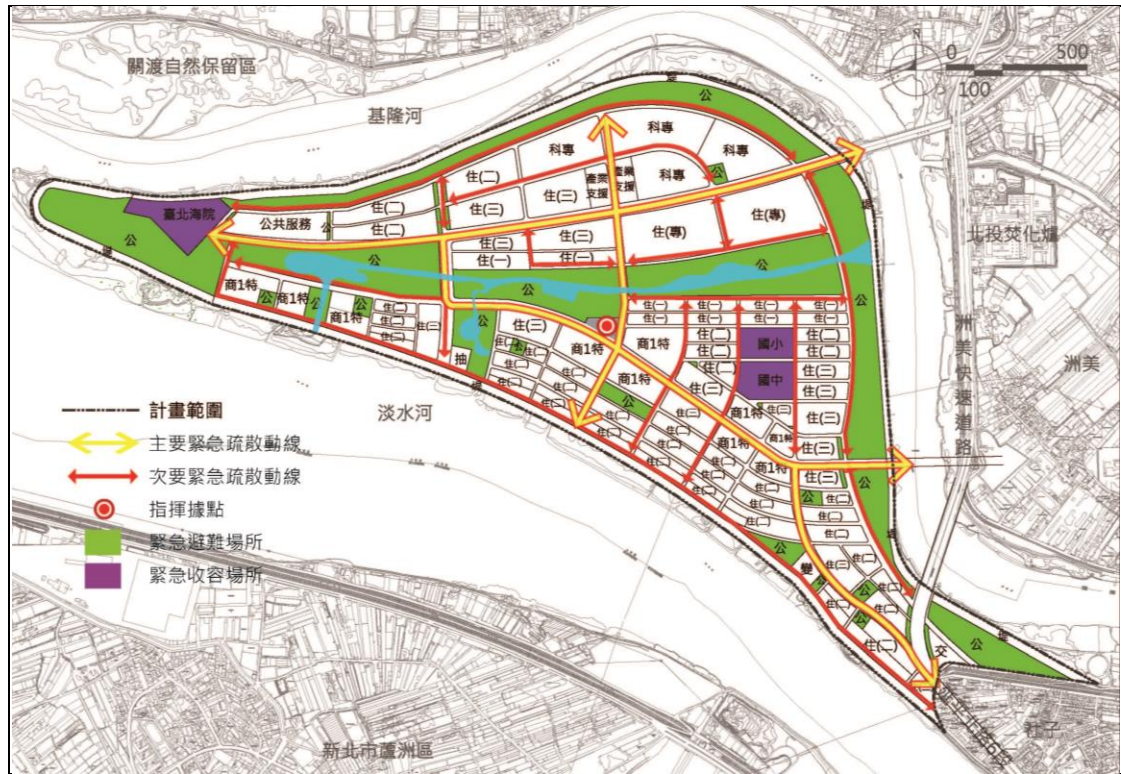
(三) 劃設防災避難空間或據點

1、防災避難空間：

- (1) 依不同的土地使用分區及活動性質，各個街廓內之公共開放空間系統(包括都市設計規定中指定退縮之公共開放空間)，劃設火災延燒防止地帶。
- (2) 運用計畫區內集中且面積較大之開放空間，作為緊急防災避

難場所，如：計畫區內之公園用地、國中用地、國小用地、私立臺北海洋技術學院用地、廣場等公共設施及開放空間。

- 2、防災避難據點：計畫區內之交通用地、公園用地、國中用地、國小用地、私立臺北海洋技術學院用地等公共設施及各級學校規劃為災害發生後，可有效安置災民之臨時及中長期收容所。



社子島防災避難系統示意圖

社子島交通影響評估

一、周邊交通運輸環境

社子島地區早年陸路交通未開闢時，對外交通多仰賴船運，且於聚落沿岸設置多處渡口，往返蘆洲、觀音山、關渡及淡水等地。民國58年新闢延平北路3至5段與社子島地區相連，遂有陸路聯外服務。現況區域內運輸服務主要以私人運具、自行車及公車為主；目前社子島地區道路交通系統如圖1所示，茲分述如下：

（一）道路交通

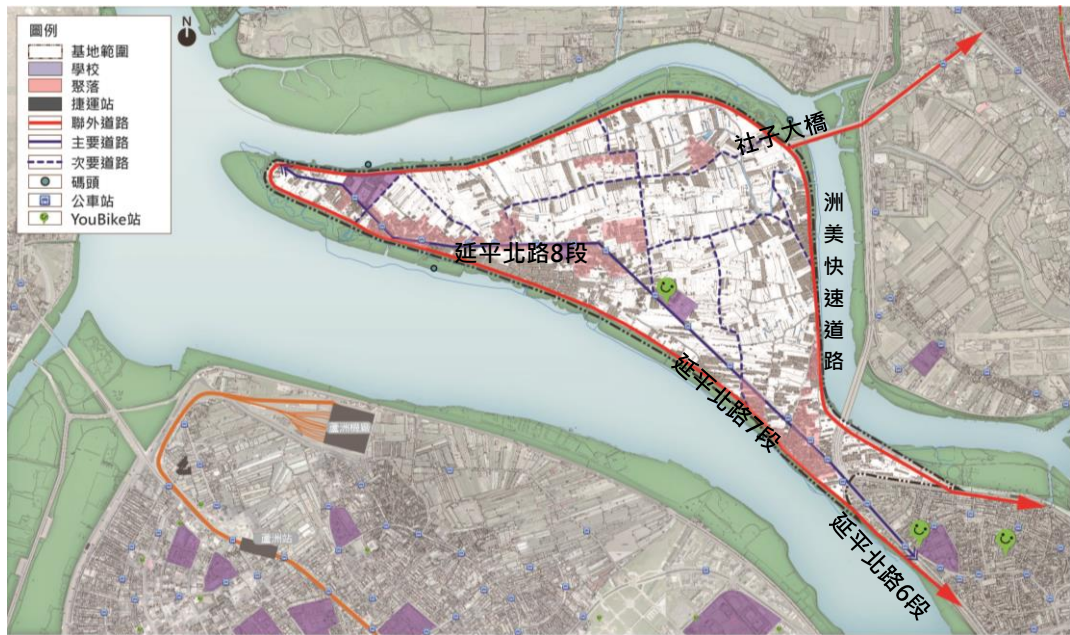
社子島內主要聯外道路為延平北路、洲美快速道路及社子大橋，其中，延平北路連結士林、大同區，由百齡橋通往士林、重陽橋聯繫新北市三重及蘆洲等地區，亦或經環河快速道路可至臺北市及新北市其他區域；洲美快速道路銜接北投、淡水；另經由社子大橋，連接北投區立賢路，有利於社子島與北投、士林地區之往來。

（二）大眾運輸系統

社子島地區現況（至105年5月）有4條公車路線，每日總班次數為169班；其中，「2路」公車每日15車次、「536路」每日32車次、「215路」每日51車次及「紅10」每日71車次；另其次，為提供最後一哩服務，設有臺北市公共自行車 YouBike「福安國中」站。因本地區沒有捷運系統經過，民眾可以搭乘公車至捷運淡水線士林站及劍潭站轉乘。

（三）自行車道系統

社子島地區沿基隆河及淡水河週邊堤岸，均已佈設自行車道，往南可接淡水河右岸自行車道，往北經由社子大橋可接基隆河岸右岸自行車道，往東可接基隆河左岸自行車道；因其具有水岸風光及休閒功能，是一個使用率極高的環社子島自行車路網。



資料來源：「臺北市士林區社子島地區開發計畫環境影響說明書(初稿)」

圖1 社子島交通運輸現況示意圖

二、現況周邊道路服務水準

目前居住人口數不多，其聯外道路之交通負荷不大，社子大橋尖峰路段服務水準介於 A 級、延平北路六段尖峰路段服務水準為 B 級以上；惟延平北路七、八、九段於渡頭堤防以西進入社子島，為約7公尺寬之雙向雙車道道路，為島內聯外主要壅塞瓶頸，尖峰時段之進出社子島道路之服務水準為 D 級以上。

(一) 社子島周圍主要道路

1. 延平北路

延平北路為貫穿社子島之重要道路，共有九段，北於社子堤防，南接延平南路。社子島內路寬約7公尺，路段配置主要為雙向2車道，採標線分隔，過洲美快速道路後路寬增為約40公尺，採中央分隔，雙向佈設4~5車道。

2. 通河西街

通河西街為連接延平北路通往河堤之道路，其現況道路寬約10公尺，採標線分隔，雙向佈設2車道。

3. 洲美快速道路

洲美快速道路，為社子島的重要幹道之一，為接往淡水北投之重要道路。洲美快速道路路寬約38公尺，採中央實體分隔，雙向佈設8快車道，往北可接大度路，兩側設有人行道。

4. 社子大橋

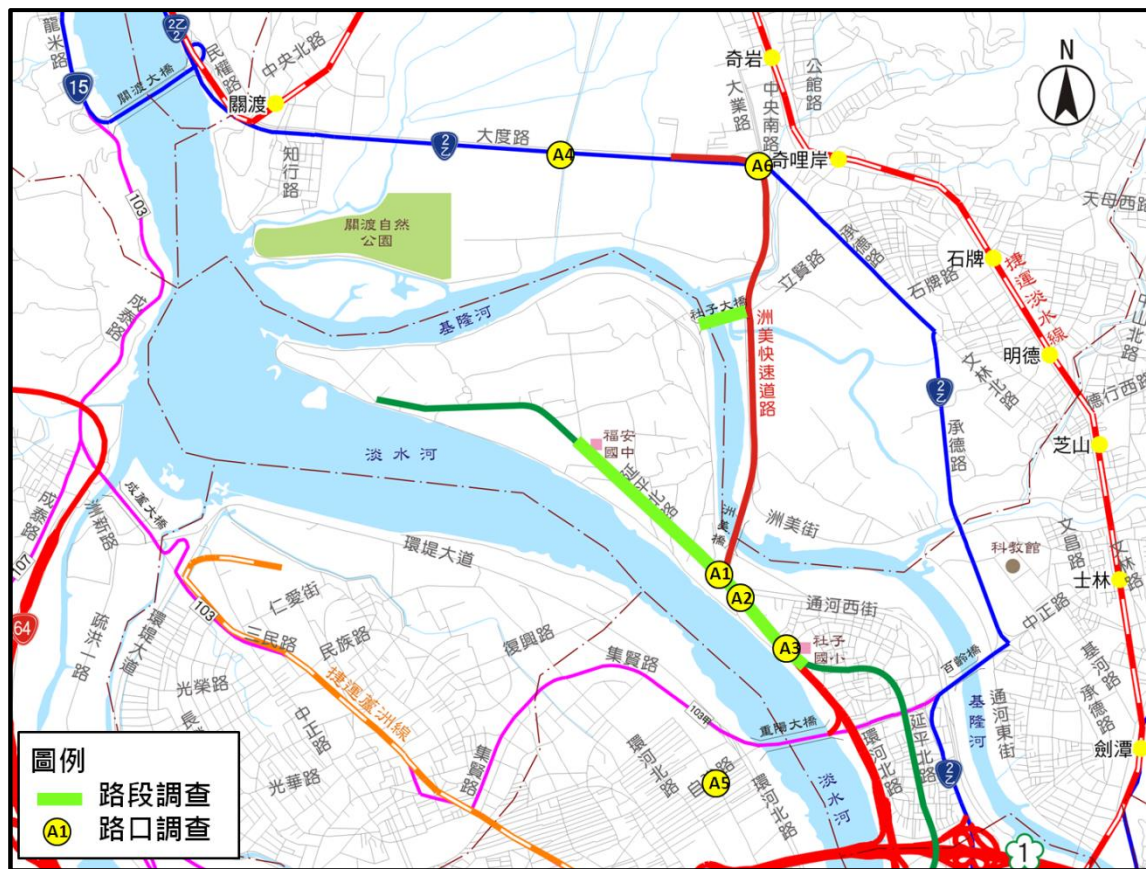
社子大橋，為社子島的重要幹道之一，為接往北投之重要道路。社子大橋路寬約38公尺，採中央及快慢實體分隔，雙向佈設4快車道及2慢車道，往東可接立賢路，兩側設有人行道及自行車道。

表1 主要道路系統幾何特性分析表

道路名稱	路口名稱		路寬 (雙向)	分隔型式	主要車道配置 (單向)	人行道
	起點	迄點				
延平北路	延平北路七段 241巷	洲美快速道路	7m	標線分隔	1混合	無
	洲美快速道路	通河西街	42m	中央分隔	4快1混合(北 向) 3快2混合(南 向)	2m (南向)
	通河西街	社中街	40m	中央分隔	3快1混合	1~2m
通河西街	延平北路	中正路	10m	標線分隔	1混合	無
洲美快速 道路	延平北路六段	大度路	38m	中央分隔	4快車道	2m
社子大橋	立賢路	延平北路 七段106巷	38m	中央及快 慢	2快1慢	2.5m

資料來源：「臺北市士林區社子島地區開發計畫環境影響說明書(初稿)」

(二) 路口延滯及服務水準分析



資料來源：「臺北市士林區社子島地區開發計畫環境影響說明書(初稿)」

圖2 交通調查地點示意圖

表2 周邊主要路口延滯及服務水準評估表(1/2)

路口名稱		平假日	時間	上午尖峰		下午尖峰	
東西向	南北向			平均每車延滯(秒/車)	服務水準	平均每車延滯(秒/車)	服務水準
延平北路七段	洲美快速道路	平日	102.10.09	30.12	C	30.02	C
			102.11.15	33.32	C	29.82	B
			105.03.14~15	57.20	E	51.08	E
			105.05.02	35.58	C	34.42	C
		假日	102.10.10	28.72	B	29.45	B
			102.11.16	30.18	C	30.08	C
			105.03.19~20	29.46	B	40.02	C
			105.05.01	30.96	C	28.10	B
通河	延平	平	102.10.09	59.33	D	52.25	D

西街	北路 六段	日	102.11.15	54.51	D	43.24	C
			105.03.14~15	68.90	E	61.33	E
			105.05.02	58.31	D	75.80	E
		假日	102.10.10	52.50	D	42.39	C
			102.11.16	59.98	D	48.70	D
			105.03.19~20	44.55	C	64.26	E
			105.05.01	46.06	D	55.06	D
社中街	延平 北路 六段	平日	102.10.09	38.66	C	38.43	C
			102.11.15	44.91	C	44.84	C
			105.03.14~15	37.48	C	59.54	D
			105.05.02	47.81	D	56.32	D
		假日	102.10.10	68.28	E	75.03	E
			102.11.16	42.34	C	33.87	C
			105.03.19~20	42.22	C	55.09	D
			105.05.01	56.47	D	56.40	D
大度路 二段	中央 北路 二段 257巷	平日	102.10.09	20.92	B	17.45	B
			102.11.15	19.92	B	17.42	B
			105.03.14~15	25.24	B	25.86	B
			105.05.02	35.83	C	44.42	C
		假日	102.10.10	18.35	B	16.13	B
			102.11.16	18.78	B	16.55	B
			105.03.19~20	21.15	B	20.54	B
			105.05.01	22.29	B	25.91	B

表3 周邊主要路口延滯及服務水準評估表(2/2)

路口名稱		平 假 日	時間	上午尖峰		下午尖峰	
東西向	南北 向			平均每車延 滯(秒/車)	服務 水準	平均每車延 滯(秒/車)	服務 水準
自強路	仁義 街	平 日	102.10.09	74.87	E	62.99	E
			102.11.15	75.79	E	72.12	E
			105.03.14~15	66.09	E	75.06	E
			105.05.02	52.23	D	49.19	D
		假 日	102.10.10	73.01	E	63.11	E
			102.11.16	77.59	E	78.15	E
			105.03.19~20	37.36	C	40.63	C
			105.05.01	40.69	C	44.64	C
承德路	大業	平	102.10.10	77.81	E	79.89	E

	路	日	102.11.16	76.03	E	79.58	E
			105.03.14~15	82.03	F	79.01	E
			105.05.02	65.21	E	77.47	E
		假日	102.10.10	74.38	E	78.93	E
			102.11.16	79.54	E	71.38	E
			105.03.19~20	65.22	E	83.69	E
			105.05.01	63.18	E	74.52	E

資料來源：「臺北市士林區社子島地區開發計畫環境影響說明書(初稿)」

(三) 路段交通量及服務水準分析

路段服務水準分析之標準主要依據交通部運研所「2011年臺灣地區公路容量手冊」道路服務水準劃分標準如表4。社子島之延平北路七段尖峰路段服務水準為D級以上，延平北路六段尖峰路段服務水準為B~D級，社子大橋尖峰路段服務水準介於A級，如表5-表7所示。

表4 速限50公里/小時之市區道路服務水準等級劃分標準

服務水準等級	平均旅行速率 V(公里/小時)
A	$V \geq 35$
B	$30 \leq V < 35$
C	$25 \leq V < 30$
D	$20 \leq V < 25$
E	$15 \leq V < 20$
F	$V < 15$

表5 主要聯外道路尖峰小時旅行速率及服務水準評估表(1/3)

道路名稱	方向	尖峰時段	時間	現況交通量 (P. C. U/hr)	旅行速率 (km/hr)	服務水準
延平北路七段 (延平北路八段~延平北路六段)	往東	平日上午	102.10.09	628	22.6	D
			102.11.15	494	27.8	C
			105.03.14~15	318	34.2	B
			105.05.02	186	40.4	A
		平日下午	102.10.09	330	33.8	B
			102.11.15	312	34.4	B
			105.03.14~15	399	30.9	B
			105.05.02	177	40.9	A
		假日上午	102.10.10	433	30.0	B

		午	102.11.16	367	32.4	B
			105.03.19~20	124	43.7	A
			105.05.01	195	39.9	A
		假日下午	102.10.10	353	32.9	B
			102.11.16	356	32.8	B
			105.03.19~20	316	34.3	B
			105.05.01	332	33.6	B
	往西	平日上午	102.10.09	88	45.6	A
			102.11.15	60	47.0	A
			105.03.14~15	508	26.9	C
			105.05.02	149	42.3	A
		平日下午	102.10.09	72	46.4	A
			102.11.15	52	47.4	A
			105.03.14~15	445	29.2	C
			105.05.02	147	42.5	A
		假日上午	102.10.10	65	46.7	A
			102.11.16	66	46.7	A
			105.03.19~20	264	36.6	A
			105.05.01	208	39.3	A
		假日下午	102.10.10	138	43.0	A
			102.11.16	68	46.6	A
			105.03.19~20	424	29.9	C
			105.05.01	183	40.6	A

資料來源：「臺北市士林區社子島地區開發計畫環境影響說明書(初稿)」。

表6 主要聯外道路尖峰小時旅行速率及服務水準評估表(2/3)

道路名稱	方向	尖峰時段	時間	現況交通量 (P. C. U/hr)	旅行速率 (km/hr)	服務水準
延平北路六段 (洲美快路道路~社中街)	往北	平日上午	102. 10. 09	1857	30. 7	B
			102. 11. 15	1786	31. 3	B
			105. 03. 14~15	2190	27. 9	C
			105. 05. 02	1381	34. 8	B
		平日下午	102. 10. 09	1372	34. 7	B
			102. 11. 15	1247	36. 0	A
			105. 03. 14~15	2614	24. 8	D
			105. 05. 02	1289	35. 7	A
		假日上午	102. 10. 10	1646	32. 5	B
			102. 11. 16	1432	34. 2	B
			105. 03. 19~20	1643	32. 4	B
			105. 05. 01	1445	34. 2	B
		假日下午	102. 10. 10	1134	37. 3	A
			102. 11. 16	1316	35. 2	A
			105. 03. 19~20	2109	28. 5	C
			105. 05. 01	1163	37. 0	A
	往南	平日上午	102. 10. 09	919	39. 7	A
			102. 11. 15	1000	38. 8	A
			105. 03. 14~15	2578	25. 1	C
			105. 05. 02	1701	31. 9	B
		平日下午	102. 10. 09	1040	38. 3	A
			102. 11. 15	1288	35. 5	A
			105. 03. 14~15	2583	25. 1	C
			105. 05. 02	1245	36. 2	A
		假日上午	102. 10. 10	1359	34. 8	B
			102. 11. 16	1102	37. 6	A
			105. 03. 19~20	1530	33. 4	B
			105. 05. 01	1549	33. 3	B
		假日下午	102. 10. 10	1041	38. 3	A
			102. 11. 16	1130	37. 3	A
			105. 03. 19~20	2575	25. 1	C
			105. 05. 01	1397	34. 7	B

資料來源：「臺北市士林區社子島地區開發計畫環境影響說明書(初稿)」

表7 主要聯外道路尖峰小時旅行速率及服務水準評估表(3/3)

道路名稱	方向	尖峰時段	時間	現況交通量 (P. C. U/hr)	旅行速率 (km/hr)	服務水準
社子大橋	往東	平日上午	102. 10. 09	95	48. 5	A
			102. 11. 15	88	48. 6	A
			105. 03. 14~15	252	45. 9	A
			105. 05. 02	157	47. 5	A
		平日下午	102. 10. 09	146	47. 6	A
			102. 11. 15	236	46. 2	A
			105. 03. 14~15	292	45. 3	A
			105. 05. 02	224	46. 4	A
		假日上午	102. 10. 10	75	48. 8	A
			102. 11. 16	100	48. 4	A
			105. 03. 19~20	228	46. 3	A
			105. 05. 01	197	46. 8	A
		假日下午	102. 10. 10	124	48. 0	A
			102. 11. 16	178	47. 1	A
			105. 03. 19~20	393	43. 8	A
			105. 05. 01	283	45. 5	A
	往西	平日上午	102. 10. 09	150	47. 6	A
			102. 11. 15	102	48. 4	A
			105. 03. 14~15	315	45. 0	A
			105. 05. 02	150	47. 6	A
		平日下午	102. 10. 09	108	48. 3	A
			102. 11. 15	67	48. 9	A
			105. 03. 14~15	221	46. 4	A
			105. 05. 02	177	47. 1	A
		假日上午	102. 10. 10	124	48. 0	A
			102. 11. 16	96	48. 4	A
			105. 03. 19~20	136	47. 8	A
			105. 05. 01	152	47. 5	A
		假日下午	102. 10. 10	82	48. 7	A
			102. 11. 16	87	48. 6	A
			105. 03. 19~20	143	47. 7	A
			105. 05. 01	225	46. 4	A

資料來源：「臺北市士林區社子島地區開發計畫環境影響說明書(初稿)」

三、現況停車供需狀況

臺北市士林區社子島區內主要道路為延平北路七段~九段，現況皆無規劃路外停車設施，現況道路大部分未劃設禁止臨時停車標線，因此可臨時停車。

四、目標年交通影響分析

依「變更臺北市士林社子島地區主計畫案」之土地使用配置及土地使用強度等規劃構想之基準容積推算其所衍生旅次，透過運輸規劃軟體進行交通量指派，並參據「社子島填土初步規劃成果報告」人口推估中之平均容積率及調整參數進行目標年開發內容與規模推估，假設引進人口數32,000人，每人每日平均產生2.1人旅次進行估算。目標年運具選擇比例依各土地使用類型為私人運具佔52%、大眾運輸48%(此大眾運輸使用率包含社子輕軌)。

(一) 旅次 OD 特性與分布預測分布

目標年全日、尖峰小時旅次 OD 特性與分布預測彙整如表8及表9所示。

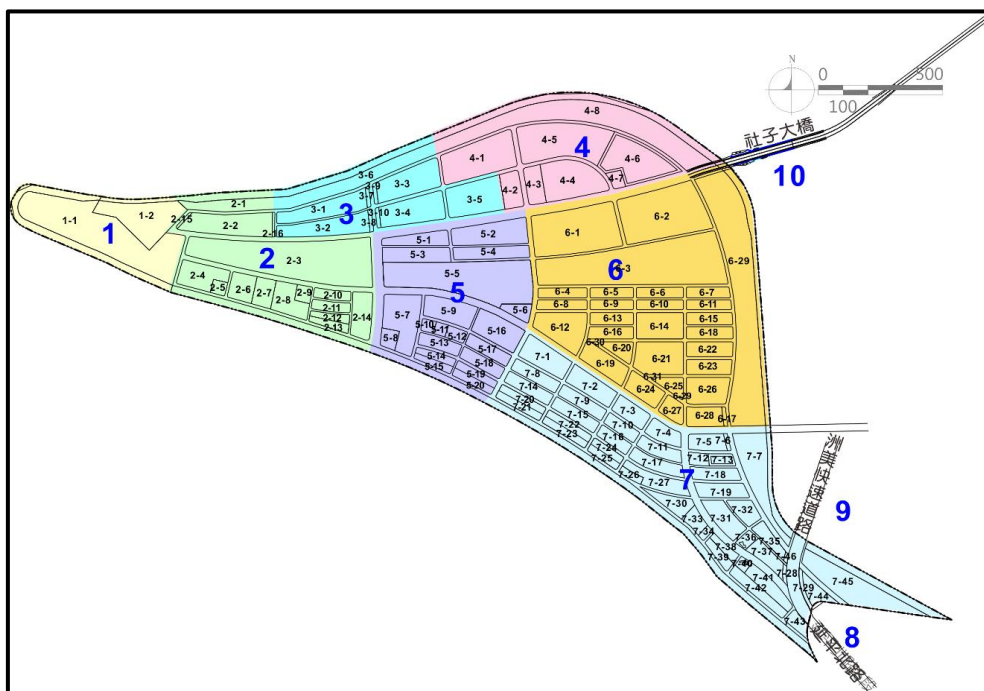


圖3 計畫分區示意圖

表8 目標年全日旅次 OD 特性與分布預測

P/A	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	加總
1	0	184	296	371	194	171	98	1,175	346	362	3,197
2	195	0	611	1,116	114	188	103	4,402	1,294	1,358	9,380
3	320	635	0	1,628	159	328	165	7,098	2,087	2,189	14,610
4	323	1,179	1,674	0	392	717	382	17,681	5,200	5,453	33,000
5	201	117	161	388	0	26	22	1,410	415	435	3,149
6	168	182	309	654	24	0	33	6,040	1,680	1,762	10,852
7	123	98	157	349	21	34	0	2,056	598	628	4,040
8	1,431	4,402	7,098	17,681	1,410	5,712	2,035	0	3,520	1,779	45,067
9	346	1,294	2,087	5,200	415	1,680	598	3,520	0	123	15,262
10	362	1,358	2,189	5,453	435	1,762	628	1,779	123	0	14,089
加總	3,469	9,450	14,582	32,840	3,164	10,618	4,065	45,161	15,262	14,089	152,700

資料來源：「臺北市士林區社子島地區開發計畫環境影響說明書(初稿)」

單

位：PCU/天

表9 目標年尖峰小時旅次 OD 特性與分布預測

P/A	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	加總
1	0	18	30	37	19	17	10	117	35	36	320
2	20	0	61	112	11	19	10	440	129	136	938
3	32	63	0	163	16	33	17	710	209	219	1,461
4	32	118	167	0	39	72	38	1,768	520	545	3,300
5	20	12	16	39	0	3	2	141	41	43	318
6	17	18	31	65	2	0	3	604	168	176	1,085
7	12	10	16	35	2	3	0	206	60	63	407
8	143	440	710	1,768	141	571	203	0	352	178	4,507
9	35	129	209	520	41	168	60	352	0	12	1,526
10	36	136	219	545	43	176	63	178	12	0	1,409
加總	347	945	1,458	3,284	316	1,062	406	4,516	1,526	1,409	15,270

資料來源：「臺北市士林區社子島地區開發計畫環境影響說明書(初稿)」

單位：

PCU/小時

(二) 聯外道路服務水準

社子島開發完成後主要聯外道路為：延平北路六段、社子大橋、1-1及2-2號道路，係針對目標年道路線型及交通流量進行模擬分析，目標年因考量未來整體捷運完工後，相關大眾運輸推廣也趨近成熟，故假設大眾運輸使用率為48%，以求得目標年各道路平均行車速率，並依據交通部運輸研究所「2011年臺灣地區公路容量手冊」評估道路服務水準，其道路服務水準皆可維持D級以上，但為避免其道路壅塞問題，建議兩側劃設禁止臨時停車線，並加強取締違規停車，以及鼓勵大眾多加利用大眾運輸工具，以減輕道路負荷，營運期間沿線各路段之交通衝擊整理，如表10及表11所示。

表10 營運期間(大眾運輸48%)交通量

道路名稱	方向	尖峰小時交通量 (PCU)	道路名稱	方向	尖峰小時交通量 (PCU)
延平北路 六段	往北	3,041	1-1	往東	2,352
	往南	2,877		往西	2,354
社子大橋	往東	1,152	2-2	往東	1,926
	往西	942		往西	1,933

資料來源：「臺北市士林區社子島地區開發計畫環境影響說明書(初稿)」

表11 現況與營運期間道路服務水準彙整表

道路 類型	道路 名稱	路段		現況調查資料				營運期間模擬分析(48%)			
		起點	迄點	北(東)		南(西)		北(東)		南(西)	
				行駛 速率 (Km/Hr)	服務 水準	行駛 速率 (Km/Hr)	服務 水準	行駛 速率 (Km/Hr)	服務 水準	行駛 速率 (Km/Hr)	服務 水準
新闢 道路	1-1號 道路	社子 大橋	2-1號道 路	-	-	-	-	22.7	D	22.6	D
新闢 道路	2-2號 道路	2-1號 道路	延平北 路六段	-	-	-	-	26.4	C	26.4	C
既有 道路	延平北路 六段	2-1號 道路	社中街	24.8	D	25.1	C	24.7	D	25.8	C
既有 道路	社子 大橋	社子大橋		43.8	A	45.0	A	32.3	B	34.8	B

資料來源：「臺北市士林區社子島地區開發計畫環境影響說明書(初稿)」

註：1. 以 THCS2015推估整理。

2. 大眾運輸使用率48%(含社子輕軌)。

3. 1-1號道路、2-1號道路及社子大橋為東西向；而延平北路六段為南北向。

4. 現況資料係以105年3月上、下午尖峰資料當中之道路服務水準較低者。

(三) 計畫道路規劃車道配置檢核

以目標年推估尖峰小時交通量檢核區內計畫道路各路段規劃車道配置是否能滿足尖峰時段交通需求，如表12所示，其中1-1及1-2號道路交通量較大，因配置大眾運輸廊道故一般車道僅能以2車道配置，未來仍應持續鼓勵大眾多加利用大眾運輸工具，以減輕道路負荷。

表12 計畫道路車道需求分析

道路名稱	道路寬度(m)	方向	規劃車道數	平日尖峰小時交通量(PCU)	備註* 公車尖峰小時交通量(PCU)
1-1	45	往東	2	2,093	259
		往西	2	2,096	258
1-2	45	往北	2	2,117	262
		往南	2	2,122	262
2-1	30	往東	2	1,585	302
		往西	2	1,578	300
2-2	30	往北	3	1,926	—
		往南	3	1,933	—
3-1	20	往北	2	647	—
		往南	2	643	—
3-2	20	往北	2	866	—
		往南	2	864	—
3-3	20	往東	2	546	—
		往西	2	549	—
3-4	20	往東	2	569	—
		往西	2	562	—
4-1	15	往北	2	487	—

道路 名稱	道路 寬度 (m)	方向	規劃 車道數	平日尖峰 小時交通 量(PCU)	備註* 公車尖峰小 時交通量(PCU)
		往南	2	487	—
4-2	15	往東	2	474	—
		往西	2	478	—
5-1	12	往北	1	173	—
		往南	1	172	—
5-2	12	往東	1	147	—
		往西	1	146	—
5-3	12	往北	1	125	—
		往南	1	128	—
5-4	12	往北	1	135	—
		往南	1	138	—
5-5	12	往東	1	113	—
		往西	1	116	—
6-1	12	往東	1	433	—
		往西	1	438	—
6-2	12	往東	1	476	—
		往西	1	475	—
6-3	12	往東	1	428	—
		往西	1	423	—
6-4	12	往東	1	479	—
		往西	1	473	—
6-5	12	往東	1	438	—
		往西	1	434	—
6-6	12	往東	1	489	—
		往西	1	483	—
6-7	12	往東	1	456	—
		往西	1	455	—
6-8	12	往東	1	467	—
		往西	1	464	—
7-1	12	往北	1	468	—
		往南	1	465	—
7-2	12	往北	1	576	—
		往南	1	575	—

道路 名稱	道路 寬度 (m)	方向	規劃 車道數	平日尖峰 小時交通 量(PCU)	備註* 公車尖峰小 時交通量(PCU)
7-3	12	往北	1	401	—
		往南	1	407	—
7-4	12	往北	1	411	—
		往南	1	417	—
7-5	12	往北	1	322	—
		往南	1	327	—
7-6	12	往北	1	203	—
		往南	1	202	—
8-1	10	往東	1	87	—
		往西	1	89	—
8-2	10	往東	1	101	—
		往西	1	99	—
8-3	10	往東	1	77	—
		往西	1	78	—
8-4	10	往東	1	68	—
		往西	1	67	—
8-5	10	往東	1	73	—
		往西	1	75	—
8-6	10	往東	1	87	—
		往西	1	85	—
8-7	10	往東	1	70	—
		往西	1	68	—
9-1	8	往東	1	66	—
		往西	1	63	—
9-2	8	往東	1	54	—
		往西	1	54	—
9-3	8	往東	1	62	—
		往西	1	59	—
9-4	8	往東	1	77	—
		往西	1	77	—
9-5	8	往東	1	48	—
		往西	1	49	—
9-6	8	往東	1	45	—

道路名稱	道路寬度(m)	方向	規劃車道數	平日尖峰小時交通量(PCU)	備註* 公車尖峰小時交通量(PCU)
		往西	1	43	—
9-7	8	往東	1	39	—
		往西	1	41	—
9-8	8	往東	1	40	—
		往西	1	42	—
10-1	8	往北	1	65	—
		往南	1	63	—
10-2	8	往北	1	98	—
		往南	1	101	—
10-3	8	往北	1	65	—
		往南	1	64	—
10-4	8	往北	1	63	—
		往南	1	62	—
10-5	8	往北	1	55	—
		往南	1	54	—
11-1	8	往北	1	71	—
		往南	1	66	—

資料來源：「臺北市士林區社子島地區開發計畫環境影響說明書(初稿)」

*註：1-1、1-2、2-1道路因配置大眾運輸廊道，尖峰小時交通量中已扣除公車交通量。

五、綜合評析

因應社子島地區發展，未來已規劃大眾運輸廊道，即透過大眾運輸導向為發展方向，並搭配以下措施，以強化其永續運輸發展使用；如圖4及圖5所示。

(一) 以大眾運輸導向規劃

1、配置運輸中心整合運輸服務，滿足多元需求

於計畫區中央地帶的南北二側，設置運輸服務中心，整合聯外及島內的運輸系統，提供島內居民及外來訪客多元完整的運輸服務；其中北側運輸中心將與專案住宅區以複合開發方式設置於適當區位，南側運輸中心則以交通用地提供開發使用。

2、大眾運輸路廊

於1-1、1-2及2-1道路以及福國路延伸段的主要聯外道路配置大眾運輸路廊，將視開發進程、產業發展與人口規模需求，提供公車、BRT 或軌道運輸服務，以滿足整體大眾運輸所需。

3、多元公共運輸服務

區內規劃接駁公車、YouBike、預留共享車輛之服務站點，並於8公尺以上之計畫道路規劃提供實體自行車道、人行道空間，串聯區內各活動據點，補足林蔭大道骨幹未服務處之運輸缺口。

(二) 綠色運輸目標的道路功能

- 1、全島為交通寧靜區、慢行交通優先。
- 2、縮減車道寬度、建立完整、連續之自行車道及人行系統為原則。

(三) 配合綠色運輸為目標的停車政策

- 1、建構停車管理計畫，朝向停車供給公共化原則
- 2、計畫道路不提供路邊停車為原則。
- 3、引入新型態節能運具、共享模式。
- 4、優先引入電動車，以再生能源建築供給車輛電力。
- 5、共享系統分散設置，提升使用便利性。

附件三：社子島採一般徵收、區段徵收、市地重劃方式開發比較說明

一、社子島開發方式評析

本府就一般徵收、區段徵收、市地重劃、開發許可、都市更新、原地改建等開發方式評估可行性，經綜合考量開發經費來源；財務自償、土地權屬、公平性、發還比例、安置配套措施等面向，建議仍採區段徵收開發方式較為適妥。各種開發方式之比較分析：

1. 一般徵收

- (1) 所需經費可觀：依目前都市計畫土地使用分區規劃，本地區公共設施用地約 175.55 公頃，倘採一般徵收，所需費用可觀，需約 1,000 億元以上。
- (2) 土地所有權人間公平性：造成被劃為公共設施用地之土地所有權人未能共享開發利益，公平性將受到區內所有權人挑戰。

2. 市地重劃

- (1) 共同負擔已逾法定上限：依平均地權條例第 60 條第 3 項規定，折價抵付共同負擔之土地，其合計面積以不超過各該重劃區總面積 45% 為限。但經重劃區內私有土地所有權人半數以上且其所有土地面積超過區內私有土地總面積半數之同意者，不在此限。依目前都市計畫土地使用分區規劃，應納入土地所有權人共同負擔者包含 10 項公共設施用地，其中道路用地、公園用地及國中、小用地，合計 138.9 公頃，已達本地區總面積之 47.22%，且尚未加計工程費用、重劃費用及貸款利息等費用負擔部分。依前開規定負擔超過 45% 時，需取得本地區內私有土地所有權人半數以上（約近 4,000 人）且其所有土地面積超過區內私有土地總面積半數之同意，極具挑戰性。
 - (2) 缺乏安置配套措施：影響 1.2 萬居民居住權益，尚需另案解決拆遷戶安置問題。
3. 都市更新：本地區屋地權屬複雜，土地所有權人與相關權利人整合需較多成本，影響居民意願，且基地開發時程不一，需克服介面銜接問題。
 4. 開發許可：本地區屋地權屬複雜，協商整合需較多成本，又須自行負擔公共設施，影響居民意願，且基地開發時程不一，需克服介面銜接問題。
 5. 容積移轉：本地區屋地分屬不同所有權人之情形普遍，依目前都市計畫土地使用分區規劃，公共設施用地約 175.55 公頃，多位於聚落密集區域，採容積移轉將使容積送出基地上拆遷戶需另案安置。
 6. 原地改建：本地區屋地權屬複雜，協商整合需較多成本，又個別基地改建時須自行負擔公共設施，影響居民意願，且個別基地開發時程不一，需克服介面銜接及公共設施仍待開闢問題。

另查本府 100 年 6 月 8 日公告實施之「變更臺北市士林社子島地區主要計畫案」係經內政都市計畫委員會 91 年 12 月 17 日第 549 次會議決議通過，已載明社子島地區以區段徵收方式整體開發。社子島都市計畫之目的，係為優化地區公共環境、提升民眾生活福祉。為落實計畫，本府除取得堤防、道路、公園等公共設施用地外，更需顧及 1.2 萬居民拆遷補償權益，並且妥善安置弱勢住戶，故採區段徵收方式整體開發，除使地主公平負擔公共設施成本外，並得兼顧民眾安置及補償之權益。

	開發方式	辦理主體	土地處理	建物處理	安置處理
高 ↑ 強制性 ↓ 低	一般徵收	政府	市價價購/徵收	依合法及違建區分 按重建單價補償(不算折舊)	•安置費用 •承租國宅
	區段徵收	政府	•市價價購/徵收 •領回抵償地		都市計畫確定後訂定安置計畫安置費用 •承購專案住宅
	市地重劃	政府/民間	由土地所有權人負擔 公共設施後分配土地		無
	都市更新	政府/民間	透過協議合建或權利 變換處理	透過協議合建或權利 變換處理	由實施者提供具彈性的補償安置計畫
	開發許可	民間	變更回饋 (土地建物代金)	由實施者提供具彈性的補償安置計畫	
	容積移轉	政府/民間	依土地價值折算樓地板面積		
	原地改建	民間	維持原土地權利	建物原地保存；若改建須符合改建辦法規定	

二、社子島採一般徵收、區段徵收、市地重劃方式開發比較

項目	一般徵收	區段徵收	市地重劃
實施主體	本府	本府	本府或土地所有權人向本府申請辦理
開發經費來源	由本府公務預算編列土地徵收所需經費	由本市實施平均地權基金先行墊付	由本市實施平均地權基金或由重劃會先行墊付
費用負擔	補償費、工程費用、貸款利息	補償費、工程費用、貸款利息	工程費用、重劃費用、貸款利息
財務自償	徵收費用無法回收	以有償撥用、讓售地價款及處分其餘可供建築土地之收入償還開	透過抵費地處分回收開發成本

項目	一般徵收	區段徵收	市地重劃
		發總費用	
土地權屬變化	私有土地所有權人於領取徵收補償費後所有權絕對喪失	土地所有權人得選擇領取現金補償或領抵價地	按原位次分配，如未達最小分配面積則領取現金補償
土地所有權人間公平性	不公平，將造成被劃為公共設施用地之土地所有權人未能共享開發利益	相對公平	相對公平
土地發還比例	—	依規定以徵收總面積50%為原則，但不得少於40%。 考量本地區公共設施用地需求、安置用地所需面積及補償費、工程費、利息等支出，預計發還土地所有權人之抵價地總面積以徵收總面積40%計算。	依規定原則不得低於55%。 本地區在未加計工程費用、貸款利息等費用負擔情況下，公共設施用地負擔已超過45%。
安置配套措施	領安置費或承租國宅以本市目前公共住宅數量恐無法負荷本地區拆遷戶	具全面照顧安置計畫	無安置配套措施，影響1.2萬居民居住權益
推動阻力及執行困難	非常高，被徵收土地所有權人未能共享開發利益，且拆遷戶僅得承租公共住宅，恐將反對開發	土地所有權人認為抵價地發還比例40%過低，應提高將增加開發難度	高，無安置配套措施，將造成拆遷戶強烈抗爭，又本地區公共設施用地負擔已超過45%，需徵詢私有土地所有權人半數以上且其所有土地面積超過區內私有土地總面積半數之同意，實務執行不易

三、社子島採區段徵收開發說明

- 1 社子島都市計畫之目的，係為優化地區公共環境、提升民眾生活福祉。為落實計畫，本府除取得堤防、道路、公園等公共設施用地外，更需顧及1.2萬

居民拆遷補償權益，並且妥善安置弱勢住戶，故採區段徵收方式整體開發，除使地主公平負擔公共設施成本外，並得兼顧民眾安置及補償之權益。

- 2 查行政院 78 年 9 月 19 日台（七八）內字第 24460 號函，略以「…都市計畫區內農業區或保護區變更為住宅區，及都市計畫之擴大或新訂，原則上均應以區段徵收方式配合政府開發新社區或新市鎮，始得辦理…」；該函釋係考量過去政府機關依都市計畫法擬定都市計畫，計畫內之公共設施長年面臨財源不足難以開闢，除影響土地所有權人使用權利，更衍生大面積公共設施保留地問題；又行政院 79 年 8 月 10 日台內字第 20388 號函：「凡都市計畫擴大、新訂或農業區、保護區變更為建築用地時，一律採區段徵收方式開發」及內政部 80 年 4 月 22 日台（八〇）內營字第 914437 號函，略以「…凡都市計畫擴大、新訂或農業區、保護區變更為建築用地時，一律採區段徵收方式開發…」上開二函釋係全國土地問題會議重要結論執行措施，係為解決住宅問題、平抑房地價格之較根本性及長期性作法；爰行政院為加強公共建設用地取得，貫徹土地漲價歸公，防止土地投機，核定因都市計畫擴大、新訂或農業區變更為住宅區、商業區者，應以區段徵收或其他整體開發方式辦理開發，由區內土地所有權人共同負擔公共設施用地及興建費用，以解決公共設施用地取得問題，並落實都市計畫之公平性。

- 3 不採一般徵收原因：本地區私有土地約佔 82.79%，依目前都市計畫土地使用分區規劃，公共設施用地約 175.55 公頃，倘採一般徵收，土地取得費用龐大且將造成被劃為公共設施用地之土地所有權人未能共享開發利益，爰在經費可行及公平負擔之原則下，不採一般徵收之開發方式。

- 4 不採市地重劃原因：

- (1) 依平均地權條例第 60 條第 3 項規定，折價抵付共同負擔之土地，其合計面積以不超過各該重劃區總面積 45% 為限。但經重劃區內私有土地所有權人半數以上且其所有土地面積超過區內私有土地總面積半數之同意者，不在此限。依目前都市計畫土地使用分區規劃，應納入土地所有權人共同負擔者包含 10 項公共設施用地，其中道路用地、公園用地及國中、小用地，合計 138.9 公頃，已達本地區總面積之 47.22%，且尚未加計工程費用、重劃費用及貸款利息等費用負擔部分。依前開規定負擔超過 45% 時，需取得本

地區內私有土地所有權人半數以上（約近 4,000 人）且其所有土地面積超過區內私有土地總面積半數之同意，難度極高；又因缺乏安置配套措施，影響 1.2 萬居民居住權益，恐將引發拆遷戶抗爭，推動不易。

- (2) 區段徵收全區可建築土地全面開放供被徵收土地所有權人選配，依本府過去辦理區段徵收抵價地分配經驗，土地所有權人將優先選配住宅區及商業區土地，預估剩餘可建築土地大部分將為科技產業專用區土地，區位較為集中，如採市地重劃土地受限於原位次分配，將致本地區抵費地(類似賸餘可建築土地)分布較為零散且位於街廓中間，不論就公私部門觀點，均不利規劃使用。

- 5 綜上，考量社子島開發之費用負擔、土地所有權人間公平性、執行難易、安置措施等面向，經本府評估仍採區段徵收開發為宜。