

中國文化大學環境設計學院建築及都市計畫研究所  
博士論文

Doctoral program, Department of Architecture and Urban Design  
College of Environmental Design  
Chinese Culture University

台北市捷運車站地區都市更新策略之研究

The Urban Renewal Strategy in MRT Station Area of Taipei City



指導教授：廖慶隆教授

Advisor: Professor Ching-Lung Liao

研究生：方定安

Graduate Student: Ting-An Fang

中華民國 100 年 1 月

January 2011

## 謝誌

經歷七年半的歲月，總算順利完成論文，首先歸功於恩師廖慶隆教授的指導，在撰寫論文的過程不時的勉勵我，讓學生在專業思考以及做人做事的態度獲益良多，廖老師也不時提醒我，論文的過程比結果更重要。未來將秉持謙卑學習的態度，在生活中追求成長與卓越。

能夠在公職生涯中取得博士學位，首先感謝台北市政府都市發展局現任丁局長育群、以及前二任局長現任台北市陳副市長威仁與新北市許副市長志堅的支持與鼓勵；也感謝台北市都市更新處現任林處長崇傑以及前任邊處長子樹的包容與關心，在業務繁忙的工作下，一起共事的長官與同事們有時不得不情意相挺，滿心的虧欠與感激，未來只有更努力的工作予以回報。

在博士生修課期間，感謝蔡添璧教授、陳錦賜教授、林元興教授、黃健二教授、錢學陶教授、李永展教授在專業知識、邏輯思考以及研究方法上的啟發。此外，環設學院郭院長瓊瑩、建都所陳明竺所長、張世典教授、溫琇玲教授、李正庸教授、張效通教授、詹添全教授、邱英浩教授、郭中人教授的教導，獲益良多。

在論文口試期間，感謝馮正民教授、徐淵靜教授、張學孔教授、陳錦賜教授的細心指正，使得論文更加完備；審查過程中黃健二教授、林峰田教授給予指正，心中有萬分的感念。

在求學的過程中，特別是進入成大取得學士及碩士以來，很幸運地總有許多師長的提攜，讓各個階段得以順利完成，也使得人生更加精采，其中施鴻志校長、中華大學解鴻年教授、北科大蘇瑛敏教授、政大白仁德教授……等等適時的給予鼓勵，終能渡過求學艱辛的過程。

其他要感謝的人實在太多了，包括博士班的學長謙柔、乙勇，同學士堅、玲玲、正茂、互榮、以及博士班學弟妹們的彼此互相勉勵，還有研究室的學弟妹們的協助與相挺，昔日辭修高中難兄難弟以至於成大研究所同學們的打氣與喝采，讓博士班生活更加多采多姿。當然還有一群無名英雄以及曾經協助提供資料、整理資料的同學及好朋友們，在此一併致謝。

取得這個學位雖然有點晚，希望能將這份榮耀獻給自己最親愛的家人，這段時間，犧牲了很多的家庭日，謝謝親愛的老婆對家庭與女兒的悉心照顧。

定安謹誌於台北. 艋舺

## 摘要

捷運系統的發展，已證實會帶動車站毗鄰地區土地的開發，而毗鄰地區的土地開發也帶動了都市發展，由於台北市捷運系統建設規劃之初，主要考慮可服務人口數，因此路線規劃大多選擇較密集的老舊地區，因此，捷運車站毗鄰老舊地區的都市更新，是一個值得研究的課題。

捷運系統建設對於毗鄰土地的開發有正面的效益，對於都市發展有重要的影響，由於捷運系統建設通常為高成本的投資，此種高成本的投資是否可藉由都市更新推動車站毗鄰地區土地開發以創造更大的效益，有賴於建構一套有效的捷運系統車站地區都市更新策略。

文獻回顧探討了捷運車站與毗鄰地區土地開發的關係、毗鄰地區土地開發與都市發展的關係，其次探討都市更新對老舊地區土地開發的影響，進而說明捷運車站地區都市更新策略分析方式，作為本研究重要變數選取、分析以及策略研擬依據。

本研究利用因子分析法，提出捷運車站地區都市更新的影響因子，進而利用群落分析法區分捷運車站地區類型，並以個案研究方式針對不同類型捷運車站地區選擇最具代表車站地區案例，研擬不同都市更新策略方向及建議，本研究得到兩個重要結論如下：

一、不同車站地區應有不同的都市更新策略方向：(一) 依照各車站地區因子分析結果，針對交通因子、公共設施因子、商業價值因子、參與意願因子之因子得點強弱區分不同的策略方向；(二) 依照群落分析結果所區分不同車站類型，可提出不同的策略方向，例如群落一公設缺乏車站（代表個案中山國中）：增加公共設施及強化公共空間運用。群落二都更活絡車站（代表個案古亭）：順應民間參與都更愿意並考慮增加都市活動人口項目及強度。群落三郊區型車站（代表個案奇岩站）：積極鼓勵，應增加都市活動性質與強度並增加民間參與都市更新誘因獲獎勵措施。群落四商業活絡車站（代表個案國父紀念館）：考慮增加符合公共利益之都更獎勵措施以強化公共空間運用。群落五重要轉運車站（代表個案台北車站）：樂觀其成，對於有超額利潤者建立利潤分享機制。二、建構車站地區都市更新相關變數的相關矩陣及關係圖，可作為策略分析及改善方向參考。

關鍵詞：捷運車站、毗鄰地區土地開發、都市發展、都市更新、因子分析、群落分析、都市更新策略

## ABSTRACT

The development of MRT system has proved to stimulate land re-assessment and development in the surrounding area, henceforth the overall urban development. Given the initial of MRT system mainly considered the served population in the early planning phase, the MRT route often cross dense and aged areas. Hence the urban redevelopment of aged area surrounding MRT station requires further research.

MRT system infrastructure benefits its surrounding area, and is significant to urban development, but the initial costs of MRT infrastructure is extreme high. To what extent the input of high cost public investment can create further public benefits through land development in the surrounding area would require systematic and effective strategies for urban redevelopment in the MRT surrounding areas.

The literature review firstly investigates the relationships between MRT station and land development in the surrounding area, as well as the relationship between land development and urban development. Secondly, it interrogates the impacts of urban redevelopment on aged and derelict area, which is deployed as a strategic analysis method for MRT surrounding area redevelopment and constitutes the main part of research variation, analyses and strategy framing.

The research methodology employs factor analysis method and selects variation factors of urban redevelopment in MRT surrounding area, and cluster analysis to identify types of MRT station areas. Furthermore, case study method selects representative case in each category of MRT station and develops different proposals and suggestion for urban redevelopment strategies. Two significant conclusions of research are shown as below.

First, different station area should have different urban redevelopment strategies and directions. A. Strategies should based on the result of factors analysis of station area with variation of traffic factor, public infrastructure factor, commercial value factor, willingness for participation factor and etc. B. Redevelopment strategies can be proposed according to the result of cluster analysis of different station types. For instance, cluster I lacked station (representative case Chungshan junior school MRT station) : to increase infrastructure and enhance public space. Cluster II prosperous redevelopment area (representative case Gouting MRT station) : to follow the trend of local development and consider to increase urban diversity and density. Cluster III suburban station (representative case Chiyen MRT station) : to encourage redevelopment while diversify urban activities and initiative for redevelopment. Cluster IV prosperous commercial area (representative case Dr. Sun Yat-Sen memorial hall MRT station) : to reinforce pubic realm through redevelopment initiative. Cluster V interchange station (representation case Taipei main station) : to be optimistic of the outcomes and have mechanism for benefit distribution to all stakeholders. Secondly, the research constructs matrix and relationship figures of MRT station and surrounding areas. These can be employed to strategic analyses and further research.

Keyword: MRT station, surrounding area development, urban development, urban redevelopment, factor analysis, cluster analysis, urban redevelopment strategy

# 目錄

第一章	緒論.....	1
第一節	研究動機與目的.....	2
第二節	研究課題.....	5
第三節	研究範圍與內容.....	6
第四節	研究方法.....	8
第五節	研究流程.....	11
第二章	文獻回顧.....	12
第一節	捷運車站與毗鄰地區之土地開發的關係.....	14
第二節	車站毗鄰地區土地開發與都市發展的關係.....	15
第三節	都市更新對老舊地區土地開發之影響.....	22
第四節	綜合評析.....	30
第三章	捷運車站地區都市更新分析方法之建立.....	33
第一節	捷運車站影響都市更新之範圍界定.....	34
第二節	捷運車站地區都市更新之變數選取及因子分析.....	35
第三節	捷運車站地區的分類方式.....	36
第四節	策略選取的原則及研擬方向.....	37
第四章	台北市捷運車站地區與都市更新個案調查分析.....	41
第一節	捷運車站相關資料調查分析.....	41
第二節	捷運車站地區社經背景資料調查分析.....	52
第三節	車站地區土地使用及重要吸引點調查.....	54
第四節	台北市都市更新個案調查與分析.....	57
第五節	都市更新單元區位分布.....	61
第六節	都市更新單元之市場範圍模擬分析.....	72
第七節	綜合分析.....	77
第五章	捷運車站地區都市更新之策略分析.....	79
第一節	捷運車站地區都市更新影響變數之因子分析.....	79
第三節	以群落分析法進行捷運車站地區之分類.....	96
第三節	捷運車站地區都市更新策略選項及工具.....	106

第四節	依照各車站各因子之因子得點區分策略方向.....	111
第五節	依照群落分析結果針對不同捷運車站類型區分.....	122
第六節	不同捷運車站地區都市更新策略之個案研究.....	124
第六章	結論與建議.....	156
第一節	結論.....	156
第二節	建議.....	162
第三節	後續研究建議.....	165
附錄一	各車站運量脈動土地使用	
附錄二	捷運車站服務圈都市更新相關屬性	



## 圖目錄

圖 1-1	捷運系統發展與毗鄰土地開發關係圖	3
圖 1-2	捷運車站毗鄰地區土地開發、都市發展與都市更新互動關係示意圖	4
圖 1-3	研究流程	11
圖 2-1	文獻回顧的重點與提供本研究的參考方向	13
圖 2-2	都市更新目標與西方國家都市更新策略關聯分析	23
圖 2-3	台灣推動都市更新之目標體系（目標、標的與準則）	24
圖 3-1	捷運車站地區都市更新分析項目及重點	33
圖 3-2	以外部效益內部化考量下捷運車站地區都市更新策略	39
圖 3-3	公部門捷運車站地區都市更新策略模擬示意圖	40
圖 4-1	台北捷運路網規劃圖	42
圖 4-2	台北捷運系統 85~97 年間各線營運量統計圖	42
圖 4-3	民國 89~97 年捷運中山站進站總運量	43
圖 4-4	民國 89~97 年捷運中山站出站總運量	43
圖 4-5	民國 89~97 年捷運中山站進站-出站總運量	44
圖 4-6	捷運中山站出站運量之頻率強度	45
圖 4-7	捷運中山站進站運量之頻率強度	45
圖 4-8	民國 89~97 年中山站出站運量雷達圖	47
圖 4-9	民國 89~97 年中山站出站運量週趨勢圖	48
圖 4-10	民國 89~97 年中山站出站運量之週期特徵圖	49
圖 4-11	依服務圈人口數別車站個數直方圖	53
圖 4-12	依投資意願指數別車站個數直方圖	53
圖 4-13	依車站地區更新單元數之車站個數直方圖	59
圖 4-14	依車站地區更新單元總面積別車站個數直方圖	59
圖 4-15	依更新單元至車站平均距離之車站地區數直方圖	60
圖 4-16	更新單元至車站距離之分布情形	63
圖 4-17	更新單元發生或然率與更新單元至車站距離之關係圖	63
圖 4-18	某區段距離的都市更新單元發生或然率	63
圖 4-19	已通車之車站地區更新單元至車站距離之分布情形	64
圖 4-20	興建中之車站地區更新單元至車站距離之分布情形	65
圖 4-21	規劃中之車站地區更新單元至車站距離之分布情形	65
圖 4-22	土地使用分區與車站距離的關係	66
圖 4-23	土地使用分區與車站距離的關係分布情形	66
圖 4-24	住宅區更新單元分布圖	67
圖 4-25	商業區更新單元分布圖	67
圖 4-26	非住宅或商業之其他土地使用分區更新單元分布圖	67
圖 4-27	更新單元容積率至車站距離分布圖	68

圖 4-28 更新單元投資意願指數分布圖 .....	69
圖 4-29 至車站各區段投資意願指數 .....	70
圖 4-30 至車站各區段距離之各變數分析 .....	70
圖 4-31 更新單元發生或然率與更新單元至車站距離模擬分布 .....	73
圖 4-32 都市更新發生密度指數與更新單元至車站距離的模擬分布 .....	75
圖 5-1 相關係數大於 0.3 的變數關係 .....	81
圖 5-2 因素陡坡圖 .....	84
圖 5-3 捷運車站地區都市更新影響因子 .....	86
圖 5-4 各車站交通因子得點分布 .....	89
圖 5-5 各車站公共設施因子得點分布 .....	90
圖 5-6 各車站商業價值因子得點分布 .....	91
圖 5-7 各車站參與意願因子得點分布 .....	92
圖 5-8 各車站群落分布圖 .....	105
圖 5-9 車站地區都市更新影響因子主要策略選項及策略工具 .....	110
圖 5-10 交通因子組成變數主要及次要策略選項及策略工具 .....	113
圖 5-11 公共設施因子組成變數主要及次要策略選項及策略工具 .....	117
圖 5-12 商業價值因子組成變數主要及次要策略選項及策略工具 .....	119
圖 5-13 參與意願因子組成變數主要及次要策略選項及策略工具 .....	121
圖 5-14 捷運中山國中站車站地區都市計畫圖 .....	128
圖 5-15 中山國中站需改善因子主要及次要策略選項及策略工具 .....	130
圖 5-16 中山國中站需改善變數主要影響及次要影響 .....	130
圖 5-17 捷運古亭站車站地區都市計畫圖 .....	134
圖 5-18 古亭站需改善因子主要及次要策略選項及策略工具 .....	136
圖 5-19 古亭站需改善變數主要影響及次要影響 .....	136
圖 5-20 捷運奇岩站車站地區都市計畫圖 .....	140
圖 5-21 奇岩站需改善因子主要及次要策略選項及策略工具 .....	142
圖 5-22 奇岩站需改善變數主要影響及次要影響 .....	142
圖 5-23 捷運國父紀念館站車站地區都市計畫圖 .....	146
圖 5-24 國父紀念館站需改善因子主要及次要策略選項及策略工具 .....	148
圖 5-25 國父紀念館站需改善變數主要影響及次要影響 .....	148
圖 5-26 捷運台北車站車站地區都市計畫圖 .....	152
圖 5-27 台北車站需改善因子主要及次要策略選項及策略工具 .....	154
圖 5-28 台北車站需改善變數主要影響及次要影響 .....	154
圖 6-1 各變數間相關程度與都市更新策略改善方向 .....	161



## 表目錄

表 2-1	大眾運輸導向發展之相關理念、內涵與目標	18
表 2-2	大眾運輸導向 3D 理念的論述	20
表 2-3	大眾運輸導向「5D」與國內都市計畫項目之對應表	21
表 2-4	以績效指標納入都市更新之核心問題與改善方式	26
表 4-1	捷運車站地區社經變數	52
表 4-2	捷運車站地區社經背景資料的敘述性統計分析	52
表 4-3	捷運淡水線中山站服務圈旅次吸引點分布	55
表 4-4	捷運車站都市更新變數選取與衡量方式	57
表 4-5	所有更新單元至車站距離之平均值	61
表 4-6	各距離區間都市更新單元數與發生或然率	62
表 4-7	捷運系統已通車、興建中、規劃中別更新單元平均距離	64
表 4-8	各土地使用分區平均值與變異數	65
表 4-9	各距離區間容積率情形	68
表 4-10	各區段距離之投資意願指數	69
表 4-11	區段距離之更新單元屬性變數與其他變數之相關分析	71
表 4-12	更新單元發生或然率與更新單元至車站距離之相關分析	72
表 4-13	更新單元至車站距離與都市更新發生密度指數之相關分析	74
表 5-1	捷運車站地區都市更新相關影響變數相關矩陣	80
表 5-2	轉軸後的成份矩陣	82
表 5-3	解說總變異量	83
表 5-4	各車站地區因子得點及排序	87
表 5-5	最後集群中心點之因子得點	96
表 5-6	群落一車站各變數基本數據與排序	97
表 5-7	群落一各車站與群落中心點距離	98
表 5-8	群落二車站各變數基本數據與排序	99
表 5-9	群落二各車站與群落中心點距離	100
表 5-10	群落三車站各變數基本數據與排序	101
表 5-11	群落三各車站與群落中心點距離	101
表 5-12	群落四車站各變數基本數據與排序	102
表 5-13	群落四各車站與群落中心點距離	102
表 5-14	群落五車站各變數基本數據與排序	103
表 5-15	群落五各車站與群落中心點距離	103
表 5-16	交通因子得點前五名及後五名之組成變數基本數據及排序	111
表 5-17	各車站依交通因子大小的都市更新策略方向	112
表 5-18	公共設施因子得點前五名及最後五名之組成變數基本數據及排序	114
表 5-19	各車站依公共設施因子大小的都市更新策略方向	116

表 5-20	商業價值因子得點前五名及最後五名之組成變數基本數據及排序	118
表 5-21	各車站依商業價值因子大小的都市更新策略方向	119
表 5-22	參與意願因子得點前五名及最後五名之組成變數基本數據及排序	120
表 5-23	各車站依參與意願因子大小的都市更新策略方向	121
表 5-24	以群落分析區分各車站類型之具潛力與需改善的因子項目	122
表 5-25	各因子最優先及次優先改善群落	123
表 5-26	各群落最優先及次優先改善因子	123
表 5-27	群落一代表案例中山國中站因子得點	124
表 5-28	群落一代表案例中山國中站各變數基本數據及排序	125
表 5-29	捷運中山國中站運量脈動、土地使用及都市計劃情形	129
表 5-30	群落二代表案例古亭站因子得點	131
表 5-31	群落二代表案例古亭站因子得點各變數基本數據及排序	131
表 5-32	捷運古亭站運量脈動、土地使用及都市計劃情形	135
表 5-33	群落三代表案例奇岩站因子得點	137
表 5-34	群落三代表案例奇岩站各變數基本數據及排序	137
表 5-35	捷運奇岩站運量脈動、土地使用及都市計劃情形	141
表 5-36	群落四代表案例國父紀念館站因子得點	143
表 5-37	群落四代表案例國父紀念館站各變數基本數據及排序	143
表 5-38	捷運國父紀念館站運量脈動、土地使用及都市計劃情形	147
表 5-39	群落五代表案例台北車站因子得點	149
表 5-40	群落五代表案例台北車站各變數基本數據及排序	149
表 5-41	捷運台北車站運量脈動、土地使用及都市計劃情形	153
表 5-42	不同捷運車站地區之都市更新策略方向	155
表 6-1	以群落分析區分各車站類型之具潛力與需改善的因子項目	157
表 6-2	與車站年進出站運量間相關程度較高的共同變數	159

## 第一章 緒論

為提昇城市競爭力，都市再生已成為都市發展重要思考方向，許多國家將都市再生作為施政重點之一。都市再生的面向相當廣泛，包括經濟面、環境面、及社會面等策略目標。Carmon (1999) 過去談論都市再生（在英國稱為 Urban Regeneration，在美國稱為 Urban Redevelopment or Urban Revitalization），已歷經數個階段的變遷，從最早的貧民窟清除(the era of the bulldozer)，其次是里鄰重建(neighborhood rehabilitation)，近年來又轉變為都市復甦(urban revitalization)。

台灣正式將都市更新納入法制化始於 1983 年 9 月 12 日臺北市政府頒布「臺北市都市更新實施辦法」，其法令目標：「第一條：臺北市政府為辦理都市更新，以促進土地利用，改善生活環境、更新都市機能及增進公共福利...訂定本辦法」，1995 年臺灣面臨內需經濟市場萎縮之危機，全國營建業景氣降至谷底，中央政府行政院經建會遂提出以都市更新方式刺激不動產市場<sup>1</sup>，同年 7 月完成「推動都市更新，刺激營建發展方案」，宣示都市更新作為刺激營建業市場。

1998 年 11 月 11 日台灣頒布都市更新條例，都市更新成為中央與地方政府共同重視的都市發展（都市再生）策略手段之一，依照「都市更新條例」第一條，說明了都市更新目標包括促進都市土地有計畫之再開發利用、復甦都市機能、改善居住環境、促進公共利益。

2005 年 8 月 24 日內政部與行政院經濟建設委員會共同研提之「加速推動都市更新方案」經行政院於第 2954 次院會准予備查，並初步於台北市、高雄市及 16 個縣市（包含 21 個鄉鎮市）選定 50 處優先推動更新地區。都市更新成為中央與地方政府施政的方向。經建會於 2009 年 3 月 25、26 日二天召開「國土空間發展策略規劃」全國會議，其中「都市再生」為大會五大議題-「城鄉永續發展」下之「推動地盡其利的空間再生策略」發展策略之一。所謂「推動地盡其利的空間再生策略」，即強調都市更新的推動策略。

台北市推動都市更新的相關法令制定較早，推動經驗也較為豐富，但在推動過程中，有許多都市更新的議題值得探討研究。例如臺北市「劃定臺北市都市更新地區案」中的法定計畫書內提到：「以區段徵收方式推動本市之都市更新，限於更新地區民眾認知不一、環境價值觀差異、剩餘財產評價不同暨市府人力和經費負擔過於龐大，效率不佳。為加速推動本市都市更新，本府遂於民國八十二年於「臺北市都市更新實施辦法」中增列「獎勵私人或團體興辦都市更新建設事業」專章，改採以容積獎勵方式誘導民間投資興辦都市更新建設事業。...鼓勵私人或團體...，申辦都市更新建設事業。」<sup>2</sup>，按目前都市更新的機制，都市更新推動仍以獎勵民間參與方式為主，因為有獎勵的誘因，已促使民間申辦都市更新事業有逐年成長的趨勢，更新地區完工後，居住環境品質已有顯著的改善，然而，就目前推動成果而言，都市更新往往在都市精華

<sup>1</sup>參見 1996.6.19 工商時報、自由時報、經濟日報

<sup>2</sup>詳見臺北市政府都市發展局民國 89 年出版年報

地區推動，對於所關心的窳陋、亟需更新改善的地區反而民間意願較低，且更新單元規模較小，僅止於小規模、零星的重建，都市更新成效不甚理想。以民間申請自劃更新單元為例，經統計 98 年至 99 年 5 月通過都市更新單元案件數，屬於都市精華地段的大安區高達 42 件，屬於急迫需更新的老舊社區的萬華區更新單元僅有 3 件，大同區僅有 4 件，突顯了在現行都市更新機制下，民間投資意向與公部門原本推動都市更新的本意，產生了極大的落差。

台北市捷運系統自 1996 年開通以來，對於紓解交通問題已展現實際成效，每日搭乘捷運系統的運量由 16 萬 6 千人次，到了 2010 年為 126 萬 7 千人次，可見台北市民交通工具的選擇行為逐漸改變，對於捷運系統的依賴性逐漸增加。雖然捷運系統的快速、便捷，提升了都市的可及性，對於都市發展有極大的助益，但是對於部分車站地區而言，服務人口數偏低，捷運系統車站設計容量<sup>3</sup>，對於捷運系統建設發展而言，似乎尚未充分發揮。

林楨家等 (2007) 也提到捷運系統運量雖逐年增加，但從每小時運量來看，會發現目前臺北捷運系統平日運量集中於特定時段之現象頗為明顯；而捷運運量發生時間之集中，可能導致系統使用品質的降低，與非尖峰時段系統營運之不經濟。究其原因，或許是源於目前捷運系統主要以解決都市之交通問題為主，並不具有主導整體運輸系統及都市發展之功能與企圖，導致捷運沿線與場站周邊地區之都市設計、土地使用與開發型態未與大眾運輸系統結合。

另一方面，由於捷運系統車站周邊地區吸引了都市活動人口的進出，使得車站周邊地區產生了幾個現象，例如都市活動型態產生了改變、土地的增值、零售商業活動的增加、房地產市場熱絡、民間對於車站地區的都市更新產生較高的意願……等等，由於車站地區的都市更新潛力增加，對於公部門推動都市更新應有極大的幫助，但是有些都市環境老舊窳陋、建物密集，都市環境品質差的車站地區，尚未因捷運系統通車的刺激而有所改變，民間參與都市更新意願低，都市更新成效仍然有限。

捷運系統的開發對於車站地區的土地使用應可能產生改變，也有機會帶動車站地區的都市更新，捷運車站地區與都市更新之間應存在某種程度的關聯，有機會形成良好的互動，以提升都市更新的成效。但在現有都市更新機制下，捷運車站地區的都市更新成效是否有預期的效益？公部門對於捷運車站都市更新的發展目標應為何？如何可以加速而有效的推動推動都市更新，成為本研究的緣起。

## 第一節 研究動機與目的

### 一、研究動機

捷運系統的發展，已證實會帶動車站毗鄰地區土地的開發，而毗鄰地區的土地開發也帶動了都市發展，由於台北市捷運系統建設規劃之初，主要考慮可

<sup>3</sup> 依照台北大眾捷運股份有限公司統計資料顯示，重運量捷運系統每小時單向載客量可達 2-5 萬人次以上，中運量捷運系統也可載客達萬人次

服務人口數，因此路線規劃大多選擇較密集的老舊地區，因此，捷運車站毗鄰老舊地區的都市更新，是一個值得研究的課題。

捷運系統發展與毗鄰地區土地開發之間存在密切的互動關係，(詳見圖 1-1 及圖 1-2) 然而，依照現有的互動趨勢，是否符合公私部門以及社會大眾對於捷運系統發展以及毗鄰地區開發的期待，是否可找出捷運系統的發展與老舊地區都市更新的關聯，以推動捷運系統毗鄰老舊地區都市之更新，成為本研究的動機。

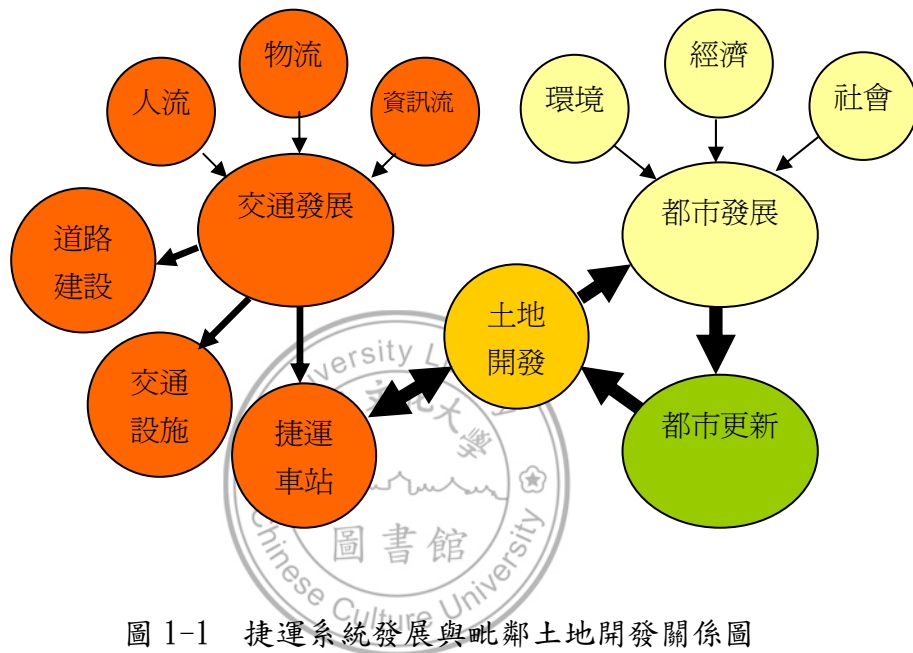


圖 1-1 捷運系統發展與毗鄰土地開發關係圖

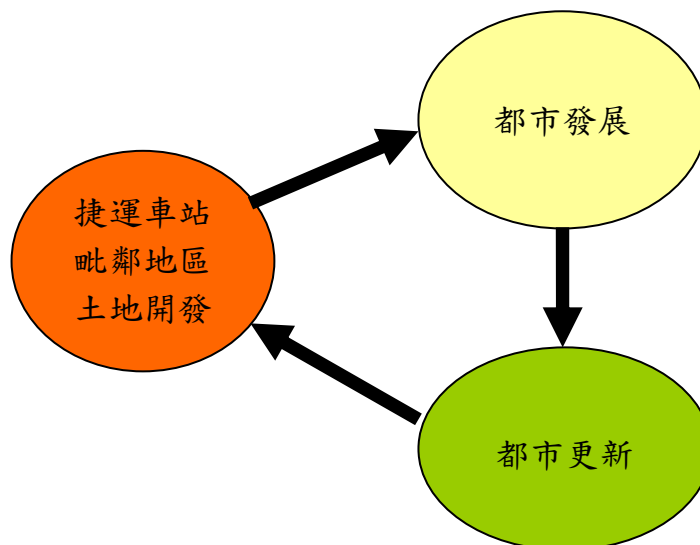


圖 1-2 捷運車站毗鄰地區土地開發、都市發展與都市更新互動關係示意圖

## 二、研究目的

基於上述研究動機，瞭解捷運車站地區土地開發影響了都市發展，而都市更新為都市發展的重要手段之一，透過都市更新策略有效加速捷運車站地區土地開發，使得捷運車站毗鄰地區土地開發、都市發展與都市更新間成為良性的循環，為本研究的目的，本研究提出以下二個研究目的如下：

- (一)瞭解台北市捷運車站對毗鄰老舊地區土地開發的影響因子以及關係，以作為策略研擬的參考。
- (二)針對台北市不同類型捷運車站地區及發展背景，研擬有效的捷運車站地區都市更新策略及可操作的策略工具，以加速捷運車站毗鄰地區都市更新之推動。

## 第二節 研究課題

本研究之研究課題說明如下：

- (一) 捷運車站地區的都市更新考慮的參數及影響因子為何？
- (二) 捷運系統的發展對於車站地區有不同面向與不同程度的影響，是否可利用分析方法找出其間關係因子及影響程度？
- (三) 以都市更新的方式推動捷運車站地區的發展，應有的策略選項為何？可操作的工具為何？
- (四) 如何利用捷運車站地區的優勢，改善車站地區的劣勢，推動地區發展？
- (五) 不同捷運車站地區應有不同的策略選項，然而，有哪些方法可區分捷運車站地區類型？
- (六) 如何利用代表性個案具體說明不同類型的捷運車站都市更新策略？



### 第三節 研究範圍與內容

本研究主要在於提出捷運車站地區都市更新之論述與調查分析，研究內容大致可成四個部分：

#### 一、研究範圍

##### (一) 空間範圍

台北市行政區範圍

##### (二) 時間範圍

民國 87 年至 97 年 12 月

##### (三) 研究對象

1. 自民國 87 年至 97 年 12 月捷運通車以來 47 個通車車站以及位於台北市捷運長期路網規劃 107 個車站（包括已通車車站）
2. 自民國 87 年都市更新條例公布至 97 年 12 月，台北市合計 386 件民間申辦都市更新事業。

#### 二、研究內容

本研究主要乃整合捷運車站地區有關交通運輸與土地使用的論述，並嘗試以都市更新的基本思維，提出捷運車站地區的都市更新策略，因此針對過去學者與本研究目的之相關研究，有必要先與以歸納，並建立基礎論述，以作為本研究捷運車站地區都市更新的基本思維之參考，大致區分以下三個部分進行探討：

##### (一) 捷運車站地區都市更新分析方法之建立

主要說明本研究捷運車站地區分析項目與分析重點，並探討如何藉由分析方法提出不同捷運車站地區的都市更新策略。

##### (二) 影響「捷運車站地區」與「都市更新個案」之調查分析

有關捷運車站地區的探討，除了針對車站路網及運量資料進行調查分析，並針對社經背景資料、土地使用及重要吸引點進行調查分析；。

本研究另外針對捷運車站地區內都市更新事業與捷運車站的關係進行調查與分析，了解都市更新單元的區位分布以及市場範圍模擬分析。

##### (三) 捷運車站地區都市更新影響因素之探討

###### 1. 車站地區都市更新相關變數分析



2. 都市更新影響因素之萃取

(四) 不同捷運車站地區都市更新潛力分析

1. 以因子分析法因子得點說明各個車站地區的都市更新潛力與劣勢
2. 以群落分析法說明不同類型車站地區的都市更新潛力與劣勢

(五) 捷運車站地區的分類及策略方向

1. 依照各車站因子得點區分
2. 依照群落分析法各車站類型各因子之因子得點區分。

(六) 不同捷運車站地區都市更新策略分析之探討

1. 都市更新的策略選項及策略工具
2. 透過個案研究說明不同類類型捷運車站地區都市更新策略方向與建議



## 第四節 研究方法

本研究之研究方法主要可分成兩個部分說明，第一個部分在於基本觀念架構之建立，第二個部分為捷運車站地區都市更新相關變數的選取，第三部分為台北市都市更新個案調查研究，說明如下：

### 一、文獻回顧法、系統分析法及比較分析法

#### (一)捷運車站地區都市更新分析方式之建立

在第二章文獻回顧中將由國外捷運車站地區都市發展的思潮以及捷運車站地區都市發展推動要項，並收集國外捷運車站地區推動都市更新之相關案例，以作為本研究的借鏡。經過比較分析以建立捷運車站地區推動都市更新分析方式。

#### (二)捷運車站地區都市更新相關變數的選取

將由文獻回顧收集國內外相關文獻中找出可參考的變數，或藉由先驗知識選取變數。在變數的選取仍考慮資料取得以及其有效性。

### 二、調查分析法及量化分析法

在進行實證研究前，必須先建構本研究資料庫，主要乃針對捷運車站地區都市更新相關變數的資料收集並建構數個資料檔以形成完整的資料庫，本研究所建立的資料庫為本研究實證分析重要分析依據外，未來可提供後續研究的參考。

為便利實證分析，必須先將捷運車站與都市更新案件分布標示在圖形上，並進行相關屬性資料的收集，由於過去並無此項資料庫，因此必須先建立基礎資料庫以利後續實證分析，綜合說明如下：

#### (一)更新事業資料：

收集目前已申辦都市更新事業的屬性資料，並利用空間資訊系統將更新單元標示於地圖上。

#### (二)捷運系統與車站屬性資料：

首先收集捷運車站長期路網屬性資料，利用空間資訊系統將車站位置、路線標示於地圖上。

#### (三)其他分析資料

建構相關分析資料，並以 SPSS 統計套裝軟體進行統計分析。

### 三、捷運車站地區與都市更新個案的調查分析

#### (一) 捷運車站地區變數分析

主要針對交通系統發展、社經及人口、土地使用及公共設施等相關變數將以敘述性統計方法分析車站地區之相關變數

#### (二) 更新單元區位分布及模擬

##### (1) 所有更新單元之相關變數與「至車站距離」之關係

將以敘述性統計方法分析相關變數與「至車站距離」的分布情形。

##### (2) 都市更新發生或然率與捷運車站距離之關係

將以 pearson 相關分析並進行統計檢定，另外進行模型校估建構配適曲線作為區間估計。

##### (3) 都市更新發生密度指數與「更新單元至車站距離」的關係

將以 pearson 相關分析並進行統計檢定，另外進行模型校估建構配適曲線作為區間估計。

### 四、捷運車站地區都市更新之因子分析

本研究嘗試透過因子分析說明車站地區都市更新變數的關係。因子分析主要可將都市發展過程中許多的獨立變數減縮成幾個少數的因子，可建立出一組相互獨立的因子用以處理共線性問題。經由分析各個不同變數間的相互關係，可簡化成較少因子，據以描述原來較多變數的關係，且因素間相互獨立，彼此間相關係數應趨近於 0。

本研究參考一般進行因子分析的步驟，說明如下：

#### (一) 選擇所欲分析的變數：

收集影響捷運車站地區都市更新開發的相關變數，通常在因子分析前須將各項變數標準化成 Z 分數。

#### (二) 決定抽取因子方法：

一般抽取共同因素的方法有許多種，而每一種方法均有其基本假定，如一般常用之「主要成份解」(principal components solution) 和影像解 (image solution) 等。前者採相關矩陣 (correlation matrix)，而後者採共變數矩陣 (covariance matrix)。這兩種因子分析法的結果代表最大的差異 (Davies, 1983, p. 80)，若它們所得的結果相似，則取較常用的主要成份解的結果即可；相反的，若有較大差異產生，則需從方法論上再加斟酌，避免技術問題的困難。

#### (三) 決定因子數的方法：

在此主要從兩方面進行考量：一般保留特徵值 $\lambda$ 大於1的共同因子及利用陡坡考驗法，將每一因素的特徵值由大至小畫在圖上，將各點連線，把陡降後曲線走勢趨於平坦之因素捨棄不用。

#### (四) 因子轉軸：

因子轉軸的目的在於將初步矩陣變成更容易解釋的矩陣。換言之，轉軸的目的在簡化結構，以利於解釋。現行的轉軸法也有許多種，包括「直角旋轉法」(varimax method)和「斜角旋轉法」(oblique method)等。在本研究中採用直角旋轉法比較。

#### (五) 結果之解釋：

共同因子之命名，是由因子中包括那些重要變數來決定。茲將已通車捷運車站的9個變數資料輸入電腦進行分析，在因子的萃取原則上，選擇特徵值大於1之因子，並依照各個車站的因子得點判斷各車站在各因子的表現。

### 五、捷運車站地區之群落分析

群落分析被認為是用來整合不同因子得點 (factor scores) 成為單一組類別的通用程序，在學術上廣被使用的分類技術。

本研究群落分析分為階層群落分析 (hierarchical cluster analysis) 和非階層群落分析 (nonhierarchical cluster analysis) 兩種。階層群落分析在形成過程中不外兩種方式，一種是集結的 (agglomerative) 方式，即所有的分析個案組成愈來愈大的群落，直到最後組成一個大群落為止；另一種是細分的 (divisive) 方式，即是由一個大群落分裂成許多小群落。在群落分析中，這是最普遍受到採用的，也是本研究所採取的方法。它的組成主要是根據類似性量數 (measure of similarity)，如歐幾里德距離 (Euclidean distance)。不過它的缺點是個案當組成一個小群落，在集結過程中，即不會再被分到別的小群落。

### 六、不同捷運車站地區類型之都市更新策略方向

經過捷運車站地區都市更新分析方法之建立，依照分析方法的步驟，可提出不同捷運車站地區類型之都市更新策略方向。

### 第五節 研究流程 (參見圖 1-3)

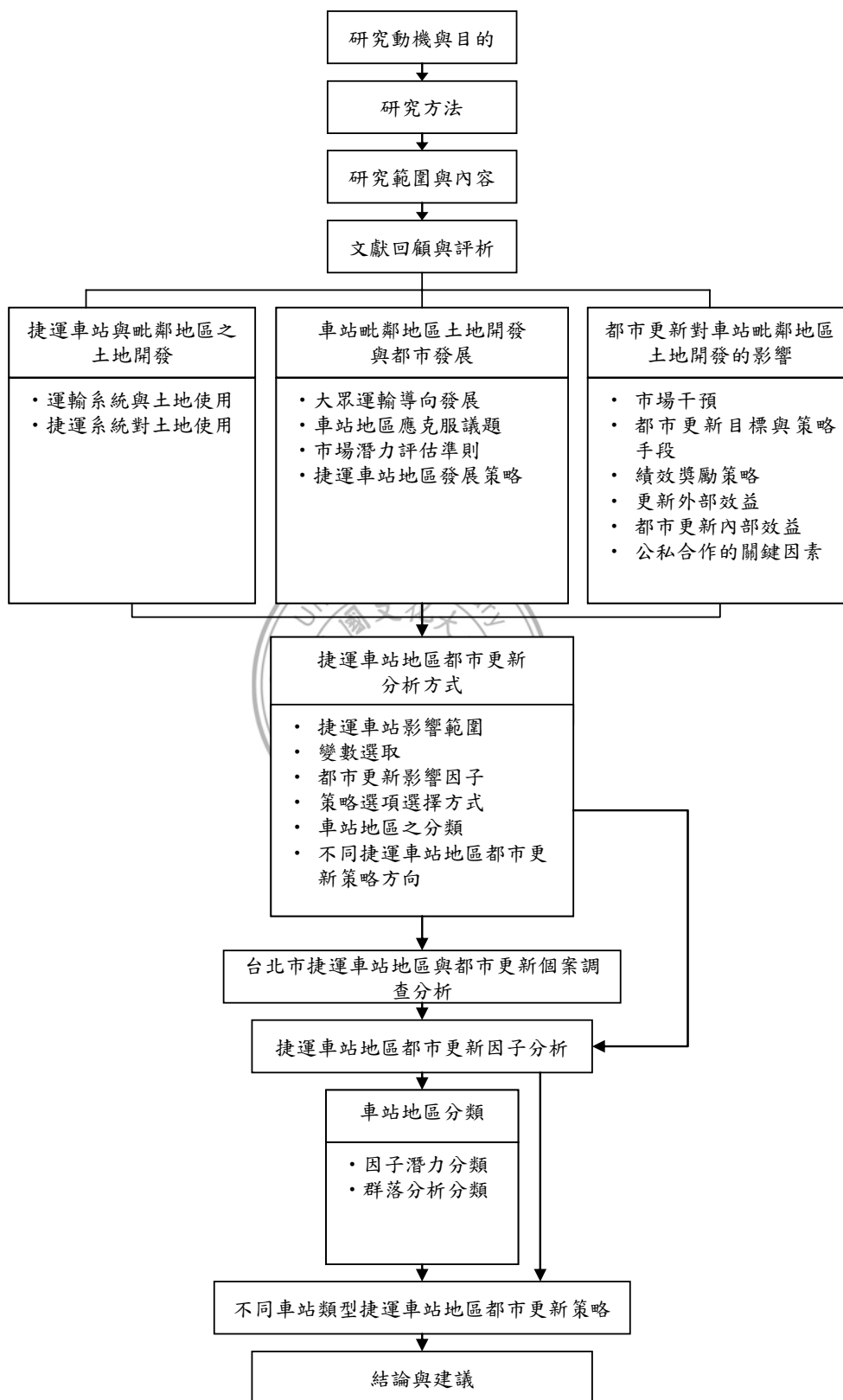


圖 1-3 研究流程

## 第二章 文獻回顧

為瞭解捷運車站與都市更新之間的互動關係本章文獻回顧將第一個部份收集捷運車站與毗鄰地區土地開發之相關文獻，主要將探討捷運系統車站與毗鄰地區開發的關係，此部分文獻中將分成兩個重點探討，包括運輸系統與土地使用的因果關係，其次為捷運系統對土地使用的影響。

第二個部份針對毗鄰地區土地開發與都市發展探討，此部分文獻分成四個重點探討，包括捷運車站地區應克服的議題、市場評估準則、規劃理念以及都市發展策略。此部分的文獻回顧將有助於本研究在方法上、變數選取或捷運車站地區都市更新分析方式建立的參考。

由於本研究主題聚焦於都市更新策略，因此第三個部份綜合整理國內外文獻都市更新對土地開發地區的影響方式，主要說明國內外文獻對於都市更新的精神、目標與策略等論述，其次說明當前的都市更新機制與策略手段；基於公部門與民間（土地權利關係人或建商）對於都市更新的基本目標不一致，因此文獻中將了解公部門與私部門而有何差異，而公私合作的關鍵因素為何？如何透過都市更新調和公私部門的利益，為此部分的重點。此部分文獻回顧有助於本研究提出捷運車站地區都市更新的理念及規劃策略選項。

最後歸納說明國內外文獻值得參考、檢討或啟發之處，並說明本研究論述主題與其他文獻的差異。有關文獻回顧的重點歸納如圖 2-1 所示。

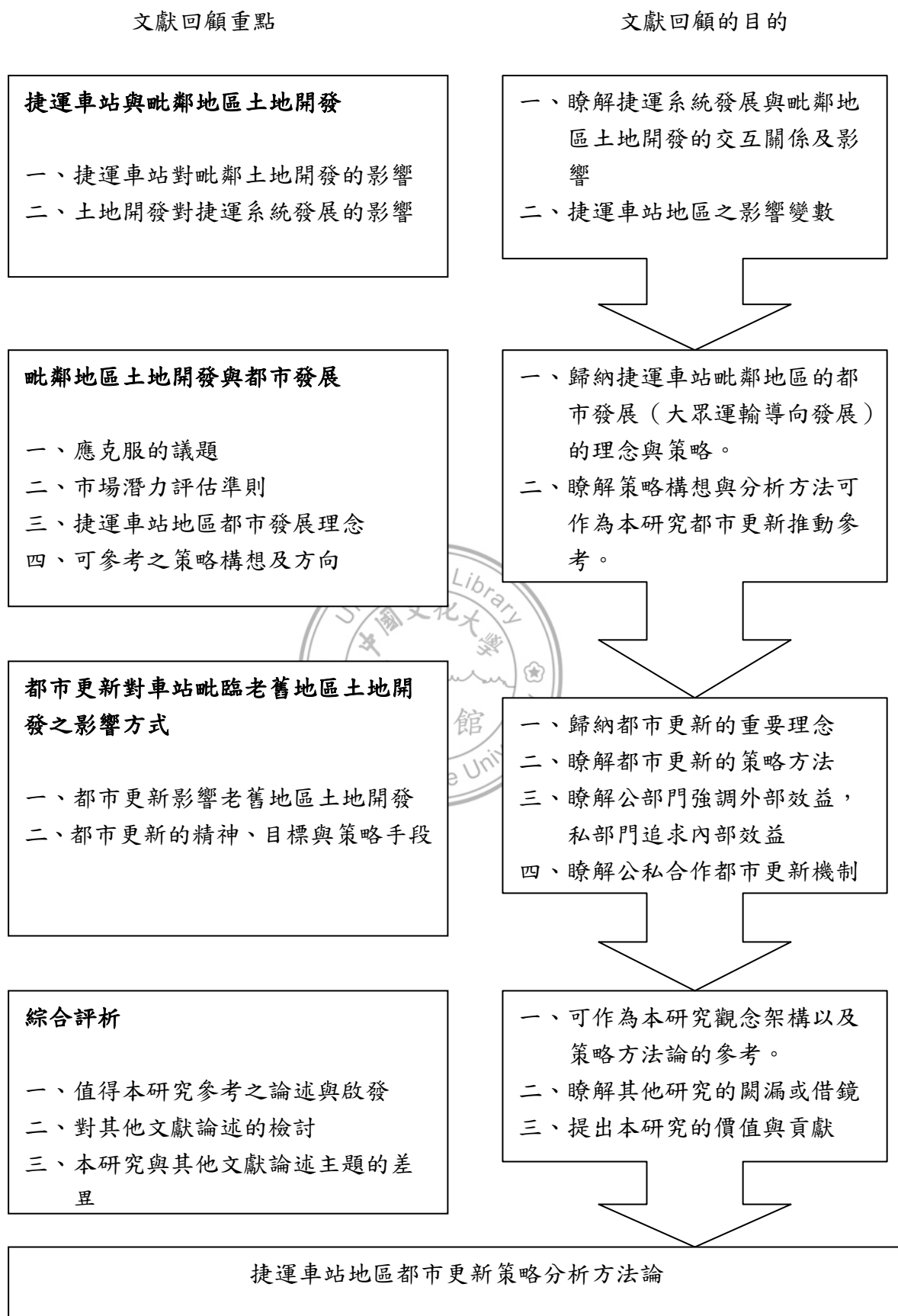


圖 2-1 文獻回顧的重點與提供本研究的參考方向

## 第一節 捷運車站與毗鄰地區之土地開發的關係

### 一、捷運車站對毗鄰地區土地開發的影響

李家儂(2006)<sup>1</sup> 交通運輸係用來完成各種土地使用之間的旅次，則交通運輸越發達完善，增加地區間的可及性越高，進而促使地方土地使用強度增加，引進更多人口及產業，更需要加入新的運輸設施來負擔。文獻中歸納國外學者的論述：「國外自從 Lowry (1964) 提出運輸設施「塑造」土地使用的觀念之後，Goldner (1971) 等學者，亦都認為運輸規劃也應注重運輸系統對土地使用的影響。劉錚錚(1974)認為引進新運輸系統，也將影響原有的人口及產業分布，而增加新的人口及產業，造成人口與活動之區位變更，將導致新的運輸需求狀態。」。

于明誠(1989)指出實際上交通運輸與土地使用的關係宛如經濟學上之景氣循環之現象。假設運輸設施越發達，旅次的移動性越高，則都市之活動機能愈能多樣化，必能促成都市土地使用復甦，甚至更繁榮的現象；反之運輸愈不發達，旅次之移動性越低，則都市之活動機能愈不好，將可能促進都市土地使用衰退甚至蕭條之現象。

馮正民(1979)探討捷運系統建設完成後，對於都市土地產生影響，由國外先例(美國舊金山 San Francisco、加拿大多倫多 Toronto、瑞典斯德哥爾摩 Stockholm)的實證結果可知，大眾捷運系統之引進對於土地發展的影響，都市活動將集中在捷運站與走廊附近，高層公寓與辦公大樓紛紛興起，CBD 商業活動機能增加，且刺激衛星市鎮之建立。此表示土地不但向高處發展，增加土地使用強度，亦向平面擴張，促使郊區發展。由此可知，捷運系統對於都市土地使用有朝更緊密發展的趨勢。

藍武王(1981)運輸設施對地價的改變、對土地使用的種類、強度(intensity)、區位(location)及環境之衝擊(impact)。

### 二、毗鄰地區土地開發對捷運車站的影響

劉錚錚(1974)、馮正民(1979)、藍武王(1981)、李家儂(2006)等均談到新的人口及產業，造成人口與活動之區位變更，將導致新的運輸需求狀態。因此兩者之間存在互動關係。

<sup>1</sup>李家儂(2006)之論述詳見於「交通運輸與土地使用整合規劃之演變～大眾運輸導向發展的都市發展模式」，土地問題研究季刊，第5卷，第3期，70-83。



## 第二節 車站毗鄰地區土地開發與都市發展的關係

經瞭解捷運車站對毗鄰地區之土地開發有影響，而車站毗鄰地區的土地開發，如何透過都市發展使得土地開發更為有效而合理一直是國內外研究的課題。

李家儂(2007)交通運輸與土地使用相互作用在當今都市發展中愈來愈明顯也趨於複雜，相關之規劃策略也相繼提出，其中又以大眾運輸為主軸，係因大眾運輸的興建與都市發展呈現因果關係，大眾運輸系統的興建會增加其服務地區空間的可及性，而可及性的增加會導致都市空間結構的改變及都市規模的擴大，相對地也會增加更多的旅運需求。

本節則綜合整理捷運車站地區土地開發與都市發展的相關文獻，包括捷運車站地區都市發展應克服的議題，並瞭解捷運車站地區的市場潛力評估準則，最後探討國內外文獻提到可參考之策略構想及方向。

### 一、捷運車站地區都市發展應克服的議題

吳綱立等(2010)歸納近年來地理、交通規劃及都市規劃等領域相關文獻，提出共同關心的大眾運輸導向發展及大眾運輸村規劃議題，主要切入面向包括：(1)大眾運輸與都市發展；(2)大眾運輸村規劃及相關技術分析；(3)大眾運輸導向發展的財務面向或TOD與土地開發；(4)大眾運輸導向發展與都市土地使用規劃與評估；(5)大眾運輸導向發展的人行環境營造及都市設計；。

Nelson(1999)則提出執行大眾運輸導向發展所面臨的挑戰與障礙，其範疇如下：

#### (一)地區計畫、使用分區與用地規則

1. 在緊密發展的大眾運輸導向發展目標中以及增加大眾運輸使用，停車場用地是不被支持的。
2. 大眾運輸是一個區域規劃的議題，然而大眾運輸導向發展是一個地區規劃的議題。  
「支持大眾運輸」(transit supportive)的計畫並非在鐵路車站或主要巴士停靠站的地方。
3. 開發規則(例如充分的公共設施條例)可能造成非計畫性的限制大眾運輸鄰近地區發展。

### (二)開發者的成本與風險

1. 開發者與借貸者可能察覺在大眾運輸導向發展地區比替代的投資風險較高。
2. 財務的獎勵的需求是在大眾運輸導向發展地區的停車給予財務獎勵。
3. 不動產市場通常堅持在填入 (infill) 或城內區位。

### (三)區位與市場議題

1. 社區對大眾運輸導向發展設計敏感性的需求挑戰開發者的實務經驗。
2. 大眾運輸場站區位通常以發展觀點而言是不適合的。
3. 大眾運輸導向發展的效率端視起點與終點是否有效率的連結，因此大眾運輸導向發展需要有系統觀點的承諾保證。
4. 當前郊區化的人口與就業無法支持大眾運輸導向發展發展
5. 大眾運輸導向發展模型很少可以反應所得與人口的多樣性。

### (四)公共的看法與接受度

1. 關於大眾運輸導向發展密度與交通的議題可能造成社區的反對。
2. 通常很難克服社區對於大眾運輸導向發展有更多發展的認知，也很難讓社區認同大眾運輸導向發展可以提昇安全與具備活力生氣的利益。

### (五)政府、機構與政策議題

1. 對大眾運輸導向發展財務補助的單位尚未建立。
2. 缺乏明確的管理機構介入大眾運輸導向發展。
3. 稅增財務制度 (tax increment financing) 的管理機構對於支持大眾運輸導向發展的態度並不充分。
4. 基盤設施發展實務並無獎勵大眾運輸導向發展的建設。
5. 大眾運輸服務品質因州而異。
6. 大眾運輸導向發展規劃需要以區域觀點，但大眾運輸導向發展規劃與發展通常很規則性的發生在地方尺度。

## 二、捷運車站地區都市發展的市場潛力評估準則

Cervero (1994) 以大眾運輸導向發展為例，提出了市場潛力評估的基本規則，包括：

- (一) 定義大眾運輸導向發展目標
- (二) 瞭解大眾運輸導向發展的負責單位
- (三) 對每個車站定出務實的期待
- (四) 瞭解開發者對不動產市場的決定方向
- (五) 公部門對私部門投資的看法
- (六) 考慮具市場潛力的主要區位

### 三、捷運車站地區都市發展的規劃理念—大眾運輸導向發展

透過大眾運輸導向發展的設計理念，有計畫性地整合土地使用和配置大眾運輸系統，可提高房地產價值、提高交通可及性、保護開放空間或是環境保護，將對都市發展及結構產生如下之影響：1. 改變都市內部空間結構，將都市內部人口、產業、活動及地價再結構，呈現朝向大眾運輸節點集中的傾向；2. 引導都市發展，使都市發展更緊密、更向市中心回流；3. 可以抑制都市的蔓延及惡質的發展，具有改變都市發展型態的功能；4. 都市以大眾運輸發展為主軸，將提升土地利用效率、減少交通擁塞、節省社會與國家財政成本及降低環境污染(李家儂，2006)。本研究參考李君的文獻歸納大眾運輸導向發展之相關理念、內涵與目標整理如表 2-1。

本研究所提出的捷運車站地區之都市更新，就是參考大眾運輸導向發展的理念運用於都市更新，因此，針對國外大眾運輸導向發展理念研析，以作為本研究的參考。

國外文獻大眾運輸導向發展主要強調 3D 元素，在 3D 的基礎下，Cervero 和 Murakami (2008) 提出應將 3D 擴展到 5D，增加了至大眾運輸系統的距離 (distance to transit) 及至目的旅次訖點的可及性 (destination accessibility)。吳綱立(2009)則增加了另一個 D (Difference) 「營造運站地區差異性與自明性」的 6D TOD 的概念，希望藉此創造出各場站地區不同的特性及空間風貌。

表 2-1 大眾運輸導向發展之相關理念、內涵與目標

3D 元素	相關 理念	內涵	目標		
			經 濟	社 會	環 境
密度	緊密城市	鼓勵都市中心之交通運輸場站的周邊地區進行適當的高密度發展（徐國城，2006，Shinbein，1997；Gordon，1997）；其特性包括(1)都市核心地區的機能強化；(2)大眾運輸系統導向發展的都市架構；(3)友善、環保的都市系統(4)綠地空間的保護與增設（Pemer(2001)）	●		●
多樣 化土 地使 用	混合土地使用	混合土地使用是指：為滿足人類使用之居住、工作、購物等需求，多種使用用途集中利用的土地利用型態。又依據ULI(1987)之定義：（1）包括三種以上獲益性質的土地使用之大規模房地產計畫，這些計畫須能相互支援彼此開發；（2）實質環境與機能的整合；（3）應具備土地使用計畫與準則規範。而其特性為：（1）高度發展；（2）發揮基地利用之最大潛力；（3）整體發展效益下，相容使用類別之混合；（4）基礎設施之使用效率最大（錢學陶，1995）。混合使用的效益：混合使用是一種較能符合人類群聚生活的土地使用方式，使得生活舒適、便利，更能在「住商互惠」的條件下獲利（吳美觀，2000）。	●	●	●
	多樣化住宅型態	土地發展平面與立體為混合使用，居住的建物型態則為多樣性，如年輕、老人、小家庭、或豪宅與貧戶等所需要的各種住宅型態，都需要在一個都市中被滿足，以達到社會公平的概念。	●	●	
都市 設計	新都市主義	由於市中心的不當投資、規劃，造成都市在收入、種族、年齡的隔離與都市蔓延，環境、歷史與社會軌跡皆遭受到破壞，而發展出新都市主義，其概念源自於1961年Jane Jacobs的 “The Death and Life of Great American Cities”，首先從「人」的日常行為出發，藉由簡單的觀察中發現「步行」世人最常使用的方式，安全、多樣、適和小孩的步道及鄰里是最佳的住宅社區（Jacobs，1961；鄭凱仁，2001）。簡言之，新都市主義即是利用建築與開放空間的配置來強調空間的尺度與密度、空間的層次與聯繫性，並認為「整個區域可以相似的原則來設計」（Katz，1992）。		●	●
	都市設計	都市設計乃在處理空間與人類活動的課題，它是一種「以人為本」、「總體環境觀」與「公共設計」，並可以達到如下之功能（施鴻志，1997）：1. 清晰易辨的都市空間結構。2. 便利與完善的交通聯繫系統。3. 完整而高效率的公共服務及舒適的生活環境。4. 能反映都市文化歷史意義。5. 能創造都市社會意識與經濟價值。	●	●	●
	傳統鄰里發展	傳統鄰里發展與新傳統發展概念相似，其內涵與特性如下（莊翰華，2000）：通過性之交通路線不可穿越鄰里單元內部，以作為劃分鄰里單元的界線；內部街道系統之設計需能阻止穿越性之交通進入，以維鄰里單元之寧適。			●
	新傳統發展	1. 鄰里單元的人口規模應能足以支持一所小學的存在。 2. 鄰里性服務機構應適當的規劃於鄰里單元的中心。 3. 鄰里單元的範圍應不超過國小學生的徒步距離800公尺。 4. 鄰里性服務設施如學校及遊憩設施適當分配鄰里單元內。			●
	行人導向發展	在人行道旁設置車站入口，可吸引人來此地，且可創造活力，使行人可以感受到舒服的環境。加強設計沿路商店櫥窗也可增加道路趣味性，以吸引行人，而靠近車站之零售業的目標是增加人們使用大眾運輸的動機（Davis et al. ,1999）。		●	●

資料來源：自李家儂「交通運輸與土地使用整合規劃之演變」一文中重新整理

綜合國內外學者的論述發現，不論是 3D 以至於後續發展出的 5D 或 6D 的理念，事實上都是以 3D 概念作為核心加以發展。（參見表 2-2）

（一）密度（Density）：

1. 強調車站中心以更高的密度發展，而高密度發展並不代表車站提區居住密度的提高，而是更多的活動密度，以提高土地使用的效率。
2. 在車站服務圈範圍內（distance to transit），至車站距離越大，其密度應隨之越小，主要在於強調車站周邊可及性（destination accessibility）較高的地區允許較高強度的開發活動。

（二）多樣化的土地使用（Diversity）：

1. 強調車站地區可及性較高的地區應有多樣化的土地使用，增加產業的導入或服務性設施的增加，使車站地區不僅活動密度增加，多樣化的土地使用增加了選擇性。
2. 在車站服務圈範圍內（distance to transit），距離車站越遠可及性較低的區位（destination accessibility），土地使用應更單純，以台北市為例，位於都市邊緣的低密度住宅區。

（三）都市設計（Design）：

1. 一般強調友善以人為本的步行道路，友善的人行系統應考慮與週邊建築、騎樓、無遮沿人行道結合，並與密度、土地使用併同考慮進行都市設計。
2. 在車站服務圈範圍內（distance to transit），針對距離車站的遠近（destination accessibility），因考慮不同的都市設計，車站地區將呈現不同的特性及空間風貌（Difference）。

表 2-2 大眾運輸導向 3D 理念的論述

密度 (Density)	有相當的人口密度來支持大眾運輸系統。	Corbett et al(1999) 張學孔等 (2000)
	站區周圍儘量高密度發展，引入商業活動。	Corbett et al(1999) 杜雲龍 (2000)
	鼓勵高密度發展，住宅、工作、零售商店分布在運輸系統沿線。	張學孔等 (2000)
多樣化的土地使用 (Diversity)	離車站半徑 1/4 英哩的範圍內密度最高，以商業活動為主，1/4~1/2 英哩範圍內則以住宅為主。	Corbett et al(1999)
	鼓勵混合使用，將工作、居住、以及休閒娛樂等機能緊密地集中於同一地區。	Shinbein and Adler (1997)
都市設計 (Design)	藉由高度便捷的大眾運輸系統聯繫網路，創造友善行人社區 (Pedestrian-Friendly Community) 的都市型態	Shinbein and Adler (1997) 徐國城 (2006)
	在車站周圍，應該要配置學校、醫院、公園等大型公共設施並強化公共空間的運用。	Transportation Research Board (1996) 杜雲龍 (2000) 陳勝智 (2001)

Renne (2005) 認為大眾運輸導向發展已成為一個好的規劃策略作為降低對小汽車的依賴性，主要是因為場站週邊混合使用活動的節點鼓勵使用大眾運輸、步行以及自行車，而成為優質成長的重要工具之一，以紐澤西為例，為解決市場壓力以及政府的政策導向，提出紐澤西捷運村獎勵措施 (Jersey Transit Village Initiative) 鼓勵在大眾運輸車站地區導向更緊密地並提出可負擔的住宅 (affordable housing)，案例顯示以州為尺度的政策突顯了政府在規劃與執行面，藉由市場力量驅使更緊密的住宅建設鄰近場站地區，然而，除了加州之外，多數州政府都忽略了在車站地區提供可負擔的住宅，如果車站地區對於住宅的需求大於供給，未來住宅的價格可能會使白領階級以及低收入住戶無法負擔。

經回顧國外相關案例發現，由於時空背景不同，各國所面對都市發展的問題不同，則其車站地區都市發展有不同的發展策略，當台灣城市面對

不同面向都市發展的現象與問題，則捷運車站地區都市發展的策略亦將有所不同。

從都市發展而言，通常有兩個面向，一為新市區建設，一為舊市區更新，當都市發展到某個程度，都市已無多餘腹地，新市區建設往往需投入公共設施建設成本，且就都市生態

或都市經濟或都市財政而言更是一大負擔，尤須審慎評估其可行性，因此舊市區都市更新成為都市發展的重要面向。

#### 四、捷運車站地區都市發展策略

捷運車站地區的都市發展「5D」概念，落實於策略工具為都市計畫，然而都市更新為實踐都市計畫的手段之一，李家儂、李欣庭、朱珮芸、黃運貴、黃新薰、馮正民、林楨家（2010）提出大眾運輸導向「5D」概念與都市計畫項目的對應表，可作為本研究後續研擬都市更新策略的參考。（如表 2-3）

表 2-3 大眾運輸導向「5D」與國內都市計畫項目之對應表

「5D」與國內都市計畫項目之對應表5D	定義	都市計畫項目
Density (密度)	密度，單位面積內的居住或就業人口。	土地使用強度管制，如容積率、建蔽率等。
Diversity (土地使用多樣性)	一地區混和多種土地使用類型。	土地使用分區管制，如住宅區、商業區等容許使用項目、組別。
Design (都市設計)	街道、人行道的規劃設計	都市設計，如人行空間或步道系統動線配置、景觀設計、建築退縮規定等等。
Destination Accessibility (公共設施可及性)	從住家或主要活動地點到達附近學校、銀行、醫院等公共設施的數量。	土地使用分區計畫、道路系統規劃，如土地使用分區配置、各層級之交通系統規劃。
Distance to transit (到達大眾運輸距離)	與大眾運輸設施之轉乘距離	道路系統或動線規劃，如：火車轉乘捷運、公車等距離及路線規劃的可及性。

### 第三節 都市更新對老舊地區土地開發之影響

一般土地開發的類型包括新市區的土地開發以及老舊地區的都市更新，伴隨著都市的發展，台北市都市逐漸老化，使得土地開發型態逐漸以都市更新為主軸，此外，台北市捷運系統建設路線規劃大多選擇較密集的老舊地區，因此捷運毗鄰老舊地區土地開發成為當前即為都市發展重要的課題。

第一節已說明了毗鄰地區之土地開發與都市發展的關係，而目前土地的開發均需依照都市計畫相關的土地使用管制進行。然而，捷運系統發展的交通計畫影響了土地使用的改變，都市計畫（或都市更新計畫）是否能有效的配合交通計畫的檢討，將影響土地開發的成效。

財團法人國家政策研究基金會研究指出<sup>2</sup>，透過大眾運輸場站周邊都市更新計畫之實施，加強建立都市大眾運輸系統與重要商圈人行綠帶系統及行人徒步空間，人車動線分離，有限度提供外圍停車場。公共空間品質的提昇不只是政府的責任，也是私部門開發者之責任。對於開放空間的獎勵，應該是提供離街的人行通道、室內公共廣場、第二層的人行通道等。在鄰近大眾運輸系統站體附近，尤其需要有良好的公共活動空間連繫，以鼓勵民眾使用大眾運輸系統。政府應有整體系統性的規劃，由私人提供並負責維護管理。

都市更新為都市發展的重要手段之一，當考慮都市更新進行捷運車站毗鄰老舊地區土地開發，應先瞭解都市更新的精神、目標及策略手段。

#### 一、強調透過市場的干預以及策略手段以達到都市更新的目標

由於民間老舊地區的土地開發主要考慮財務效益，與都市更新強調的公共利益不同，公私部門的目標往往不一致，因此透過市場干預達到更新的目標。Jaffee (1977) 提到都市更新 (urban renewal) 一詞，為清除貧民窟及老舊都市地區而演變出的新觀念，首見於美國於 1949 年國家住宅法案，起初被貼一個「都市再發展」的標籤，作為政府對於住宅市場的干預，此法案批准了大量公共住宅的新建，然而其資金並不充裕而且建構目標也不如預期。法案的主要目的乃追求「每一個美國家庭都能擁有一個體面的住宅以及適合的生活環境。」，其主要實質或非實質的手段，以重建、整建、維護，三種不同的處理方式，以達到都市機能重整與生活環境改善的目的，而都市更新主要有三個目標：包括土地使用的效率 (Efficiency of Land Use)、環境衰敗與貧民窟的問題 (Efficiency of Land Use) 以及改善中心城市的財務問題 (Improving Central City Finances)。

<sup>2</sup>參考財團法人國家政策研究基金會官方網站 <http://old.npf.org.tw/>



根據 Carmon (1999) 對世界各國都市更新的研究，推行成功的策略，需同時具備下列五項：(1) 防止弱勢團體被隔離，(2) 兼顧經濟發展與社會公平，(3) 漸進與軟性的解決方式，(4) 促進公私合作關係，(5) 不同的地區需採取差別的處理方法。

(一) 都市更新的目標體系

Couch and Dennemann (2000) 提出都市再生與永續發展同為英國重要都市政策，並且可將兩者相提並論，然而兩者之間缺乏整合，且過度強調經濟再生的考量，而缺乏永續性的考量。透過都市再生將閒置土地與建物循環利用、減少都市邊緣土地開發的需求、使得都市朝向更緊密的發展可作為永續發展的手段，

方定安 (2006) 以台灣都市更新為例，建構一套目標體系作為未來推動都市更新的準則。首確立都市更新的目標，依據『都市更新條例』第一條，都市更新目標包括：促進都市土地有計畫之再開發利用、復甦都市機能、改善居住環境、促進公共利益。

由都市更新條例所訂定的目標與 Carmon (1999) 所提出的都市更新策略的關聯性加以分析其關聯性並整理如圖 2-2，由其關聯性可見都市更新的目標仍側重於公共利益目標。

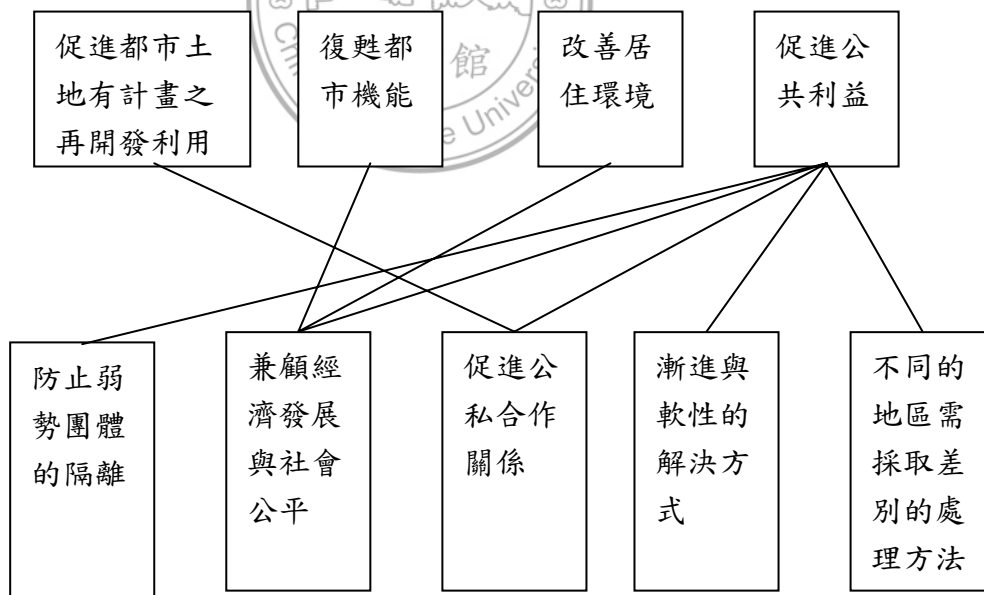


圖 2-2 都市更新目標與西方國家都市更新策略關聯分析

就前述既定法令架構下，亦即視 1998.11.11 公告實施「都市更新條例」法令相關內容，依據目標體系建立之目標、標的，進一步研擬都市更新地區評估準則，建立都市更新目標體系如圖 2-3，各項準則著重於都市更新的績效標準，茲說明如下：

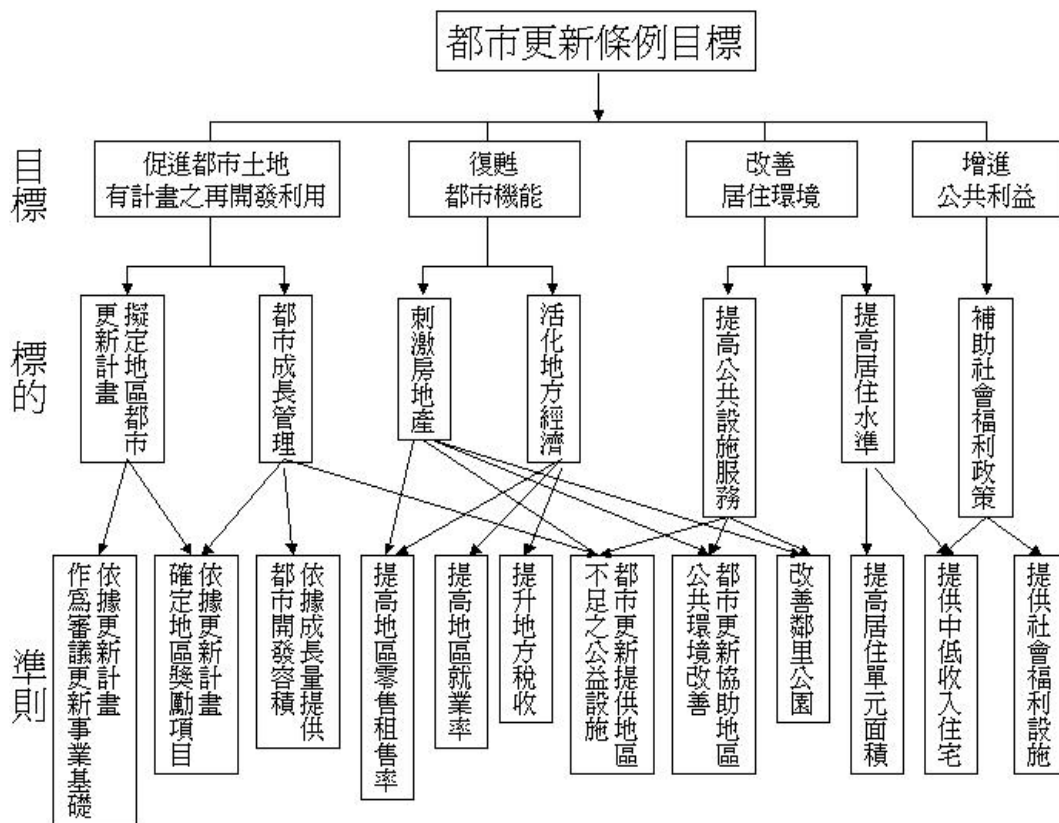


圖 2-3 台灣推動都市更新之目標體系（目標、標的與準則）

(二) 都市更新機制之調整應朝向績效獎勵策略

1. 現行都市更新操作機制

中央公佈之「都市更新條例」對於多數決強制權利變換方式實施更新、公有土地一律參加更新、更新獎勵建築容積及更新相關稅賦減免等突破性規定，已建立法律之依據，對於未來民間推動都市更新，也提供了有效的執行工具及優惠的獎勵措施。這些執行工具或獎勵措施均屬齊一式的規定：

- (1) 擴大實施機制：
- (2) 多數決強制參與：
- (3) 公有土地及建築物強制參與：
- (4) 建立權利變換制度：
- (5) 保障既有開發量體，並給予容積獎勵：
- (6) 獎勵增設公益設施：
- (7) 對期限內實施更新給予獎勵：
- (8) 建立建築容積移轉制度：
- (9) 稅賦減免：
- (10) 簡化更新審議程序：
- (11) 建立監督與管理制度：

(12) 納入不動產証券化及土地信託制度：

## 2. 都市更新機制之調整方向

方定安(2006)針對台灣都市更新機制提出看法，現行都市更新事業機制的績效評估尚未建立，僅於提供地區不足之公益設施、協助地方改善公共環境、改善鄰里公園及提高居住單元，依目標體系及目前都市更新事業實施機制，偏向『改善居住環境』，對於都市有計畫利用、復甦都市機能及增進公共利益方面，幾乎沒有改善之策略。

有關以績效指標納入都市更新之核心問題與改善方式整理如表 2-3 所示。

本研究擬探討捷運車站地區都市更新策略方向及建議，因此可針對捷運車站地區都市更新擬達到的目標提出績效獎勵措施。



表 2-4 以績效指標納入都市更新之核心問題與改善方式

評估指標	現行機制有否納入	納入新機制難易度	核心問題或改善方式	短期改善機制
依據都市更新計畫作為更新事業審議之指導	×	易	擬定全市地區都市更新計畫	確實落實特定地區都市更新計畫
依據都市更新計畫研訂獎勵項目	×	易	擬定全市地區都市更新計畫	確實落實特定地區都市更新計畫
依據成長管理計畫推動都市再發展	×	難	擬定成長管理計畫	針對限制開發區和高度開發區，進行研究
提高地區零售租售率	×	中	建立指標 取消容積獎勵限制，採績效獎勵機制	納入擬定都市更新事業計畫專章
提高地區就業率	×	中	建立指標 取消容積獎勵限制，採績效獎勵機制	納入擬定都市更新事業計畫專章
提升地方稅收	×	難	建立指標 取消容積獎勵限制，採績效獎勵機制	納入擬定都市更新事業計畫專章
補足或提供地區性公益設施	○	易	地區公益設施服務水準指標	納入擬定都市更新事業計畫專章
協助地方改善公共環境	○	易	鼓勵地區環境改善	納入擬定都市更新事業計畫專章
改善鄰里公園	○	易	鼓勵改善鄰里公園	納入擬定都市更新事業計畫專章
提高居住水準	○	中	鼓勵提高居住水準	納入擬定都市更新事業計畫專章
提供中低收入住宅	×	難	取消容積獎勵限制，採績效獎勵機制	放寬法令限制
提供社會福利設施	×	中	取消容積獎勵限制，採績效獎勵機制	放寬法令限制

資料來源：方定安（2006）

## 二、都市更新強調如何將外部效益內部化，促進老舊地區土地開發推動

### (一) 公部門強調都市更新的外部效益

都市更新績效準則的考量，主要乃考慮都市更新之外部效益，都市更新需考慮的面向除了可從環境面、經濟面、社會面的目標外，對於都市更新後的正面與負面的衝擊亦應事前的評估，在操作上以公私合夥的方式解決面臨的衝突與問題亦成為當前的一個趨勢，因此，公部門對於都市更新的投資對未來的產生的影響或效益亦應納入考量。

Weicher (1976) 估算了都市更新計畫對城市的財政收益，更新被視為城市的投資，然而當計畫開始以至於貧民窟被拆除都是負的回收，當計畫完成才開始有正的回收，在 1949 到 1974 年使用一致性同意 (matching grants) 的基金系統，就平均而言，都市更新被視為對城市是有收益的，但在 1974 年建立的利益分擔 (revenue-sharing) 方案後變成沒有收益，然而，以國家觀點而言，此種新的財務方法對於增加經濟效率為有意義的一步。

針對住宅更新，除了財政收益外，尚有其他的外部效益：

1. 在更新計畫鄰近地區所產生更高的土地價值，因而增加城市稅的利益，改善都市更新計畫的財政收益。(此乃外部性，但量測有實際困難)。
2. 取代老舊的、密集的、破爛的房子，新的、分散的、高品質住宅單元將降低計畫地區公共服務的提供成本，而這些利益也會影響更新計畫的財政收益。
3. 吸引中或高所得住戶回到中心城市，可以從中心城市累積更多元以及更穩定社會增加。
4. 都市更新可以降低貧民窟生活的社會成本。例如減少犯罪、較少火災、更好的精神與實質的健康環境。

然而，財政收益並非評估都市更新計畫的唯一標準 (criterion)。早期對於都市更新的研究較關心公共設施的投資所扮演社會與經濟再發展的角色，然而並未重視聯邦的方案對於都市再發展的影響，Friedly (1969) 提出都市更新的公共投資可以透過建立都市更新的福利指標並以成本效益分析估算都市再生的績效，其中三項都市更新方案的基本目標包括：貧民窟的清除、中心城市的改善、以及市中心區財務能量的強化。針對三項基本目標訂定了各項標的與

福利指標，福利指標的範疇主要包括三方面：計畫方案在住宅次市場以及建設產業變動對經濟的影響、計畫方案在貧民窟住宅的變動對社會影響、以及都會區間再分配的整體效果。然而都市再生的效益並無法單就成本效益分析來衡量績效，尤其都市再生的指標乃多面向的，仍需有其他定性的方法加以衡量其效益，此部分亦是本研究必須突破的困難點。

### (二) 私部門追求都市更新的內部效益

當民間參與都市更新，主要仍考慮內部效益，Jaffee (1977) 認為在私人或自由市場中，重建只有在下列條件下才會發生

$$V_o + D_o + C_n < V_n$$

$V_o$  為土地與建物原始使用的價值

$D_o$  為拆除舊建物的成本

$C_n$  為建構新建築物的成本

$V_n$  為土地與新建築物的價值

因此，當增加的價值（價差）大於支付拆除與新建的費用則土地使用則會產生轉換。

## 三、都市更新強調公私部門合作，並考慮財務效益吸引民間投入都市更新

公私合作推動都市更新應考慮之關鍵因素，Ball and Maginn (2005) 以英國的都市更新為例，針對都市更新所面臨的改變與衝突強調以公私合夥 (Public-Private-Partnership, 3P) 的方式解決，提出有三項工作必須面對：(1) 合夥者的合作程度以及一致性必須極大化 (2) 建構一個合夥關係作用產生的資本化系統 (3) 管理一套合時的及符合成本的建築計畫，並可依照其特性區分成不同的子計畫。因此必須由合夥的結構與機能上尋求問題的解決。

透過合夥、PFI 或其他機制來影響私部門在都市再生的過程中成為關鍵的組合，然而相關研究中，對於瞭解私部門對於推動都市再生財務上困難的理由以及公私部門角色的關係，仍然很少學者投入。

Adair et al. (2000) 認為吸引私部門投資都市更新需考慮四個關鍵，包括：1. 投資的合理性；2. 操縱私部門投資的政策機制；3. 都市再生的財務補貼；4. 降低風險。英國都市工作小組指出，在七零年代以來，由於市中心區實質環境面、經濟面與社會面的衰退，伴隨郊區持續性的成長，使得更有效率的都市再生以及改變都市管理的利益成為關注，無非是能創造

更具經濟利益的競爭性環境。假設這些目標均可達成，則如何增加公私之間的利益變得更為重要，這些關心的議題可作為本研究所探討的基礎。



## 第四節 綜合評析

### 一、文獻值得本研究參考之重要論述與啟發

#### (一)捷運車站與毗鄰地區土地開發的關係

1. 劉錚錚(1974)、馮正民(1979)、藍武王(1981)、李家儂(2006)等均談到運輸系統與土地開發之間兩者之間存在互動關係。因此，土地使用與運輸規劃的互補，兩者為不可避免的互動，
2. 于明誠(1989)指出實際上交通運輸與土地使用的關係宛如經濟學上之景氣循環之現象。因此互動關係越好會成為良性循環。
3. 過去有許多學者透過實證分析運輸系統與土地開發的影響，例如馮正民(1979)、藍武王(1981)，因此透過變數的相關分析方法，可探討旅運型態與土地使用、社經因素的關係。

#### (二)車站毗鄰地區土地開發與都市發展方面

1. 針對相關文獻所探討的議題進行分類，有助於聚焦本研究的主題，Nelson(1999)以及Cervero(1994)從市場的角度切入，務實的了解市場潛力以探討都市發展策略值得參考。
2. 綜合國內外學者的論述發現，不論是3D以至於後續發展出的5D或6D的理念，事實上都是以3D概念作為核心加以發展，考慮密度(Density)、多樣化的土地使用(Diversity)、都市設計(Design)，然而就針對不同車站地區究應如何考慮上述三個元素仍需透過實證，並探討既有的都市發展操作機制，以找出明確的策略方向。
3. 透過大眾運輸導向發展的獎勵策略，可紓解市場壓力並提出政府的公共利益策略導向。例如Luciano(2005)提出鼓勵在大眾運輸車站地區導向更緊密地並提出可負擔的住宅(affordable housing)值得台北市解決高房價課題的參考。
4. 捷運系統開發與土地使用規劃密不可分，土地使用與運輸規劃的整合因地而異，美國大眾運輸導向發展的相關議題及評估方式可作為參考，但再引用於本研究仍需考慮時空背景的差異。台北市應考慮地區特性予以探討。

#### (三)都市更新對老舊地區土地開發之影響方面

1. Jaffee(1977)認為都市更新是一種市場干預的手段，因此須透過策略手段以達到都市更新的目標，而Carmon(1999)對提出成功都市更新的策略，需同時具備下列五項：(1)防止弱勢團體被隔離，



(2) 兼顧經濟發展與社會公平，(3) 漸進與軟性的解決方式，(4) 促進公私合作關係，(5) 不同的地區需採取差別的處理方法。因此都市更新仍必須是都市更新地區的差異訂定策略方式，並強調公私合作關係。

2. 都市更新強調如何將外部效益內部化，促進老舊地區土地開發推動，Weicher (1976) 估算了都市更新計畫對城市的財政收益，Friedly (1969) 提出都市更新的公共投資可以透過建立都市更新的福利指標並以成本效益分析估算都市再生的績效。捷運車站地區都市更新策略而言，最為相關的論述是經濟效率最大化與社會成本最小化。這些論述都強調以績效來討論都市更新的目標效益。
3. 都市更新強調公私部門合作，並考慮財務效益吸引民間投入都市更新，Adair et al. (2000) 認為吸引私部門投資都市更新需考慮四個關鍵，包括：1. 投資的合理性；2. 操縱私部門投資的政策機制；3. 都市再生的財務補貼；4. 降低風險。因此大眾運輸導向發展的外部效益，可使民間投資者可獲得更高的內部效益，為本研究所欲達到的目標。如何利用捷運系統車站開發以帶動鄰近地區的都市更新與復甦，有機會創造出更多的公私部門利益。透過績效獎勵策略可作為都市更新策略研擬的參考，而都市更新策略之研擬應有評估指標與方法。

## 二、本研究與其他文獻論述主題的差異

大眾運輸導向發展的理念就是整合土地使用與交通運輸規劃，過去有許多探討大眾運輸導向發展的文獻，不外乎立論基礎、發展過程以及基本理念.....等等，但就發展策略上，大多就個別車站地區之土地使用管制、交通運輸或是都市設計等予以考量，本研究探討乃就台北市都市更新既有操作機制探討策略方向，因此與其他文獻論述主題有差異，說明如下：

- (一) 相關文獻中對於所討論捷運車站地區，部分位在新市區，屬於都市的「新生」，主要探討大眾運輸場站刺激新生地區發展的開始；但目前台北市捷運車站的設置往往是為了基於服務人口數的考量，紓解交通問題，由於車站地區大多屬於建成地區，故屬於都市的「再生」，兩者所考慮的面向有所不同，故針對台北市捷運車站地區進行評估時，可針對既有的人口或土地使用情形來進行檢討。
- (二) 過去並未有研究針對台北市捷運車站地區提出都市更新策略，本研究主要考慮在現有都市更新機制下，如何掌握市場趨勢，了解都市更新的推動限制，研提公私合作之捷運車站地區都市更新策略，經了解各車站地區發展現況及民眾參與都市更新意願，透過實證研究方式提出具參考之策略與建議。

### (三)個案研究的重要性

由於時空背景的不同，雖然大眾運輸導向發展提供了一個結合土地使用與交通運輸整合規劃的理念，然而國情不同，各個車站地區各有差異，仍需藉由實證研究找出各個捷運車站地區實際的發展課題與策略。例如大眾運輸導向發展所強調的密度以及混合使用方面，究竟多高密度為宜或如何混合使用？在不同的車站地區應有不同的特質，無法以相同標準面對。



### 第三章 捷運車站地區都市更新分析方法之建立

本研究主要探討結論車站毗鄰地區都市更新，本章將先探討捷運車站地區都市更新分析方式，並將分析項目及重點說明如下：（參見圖 3-1）

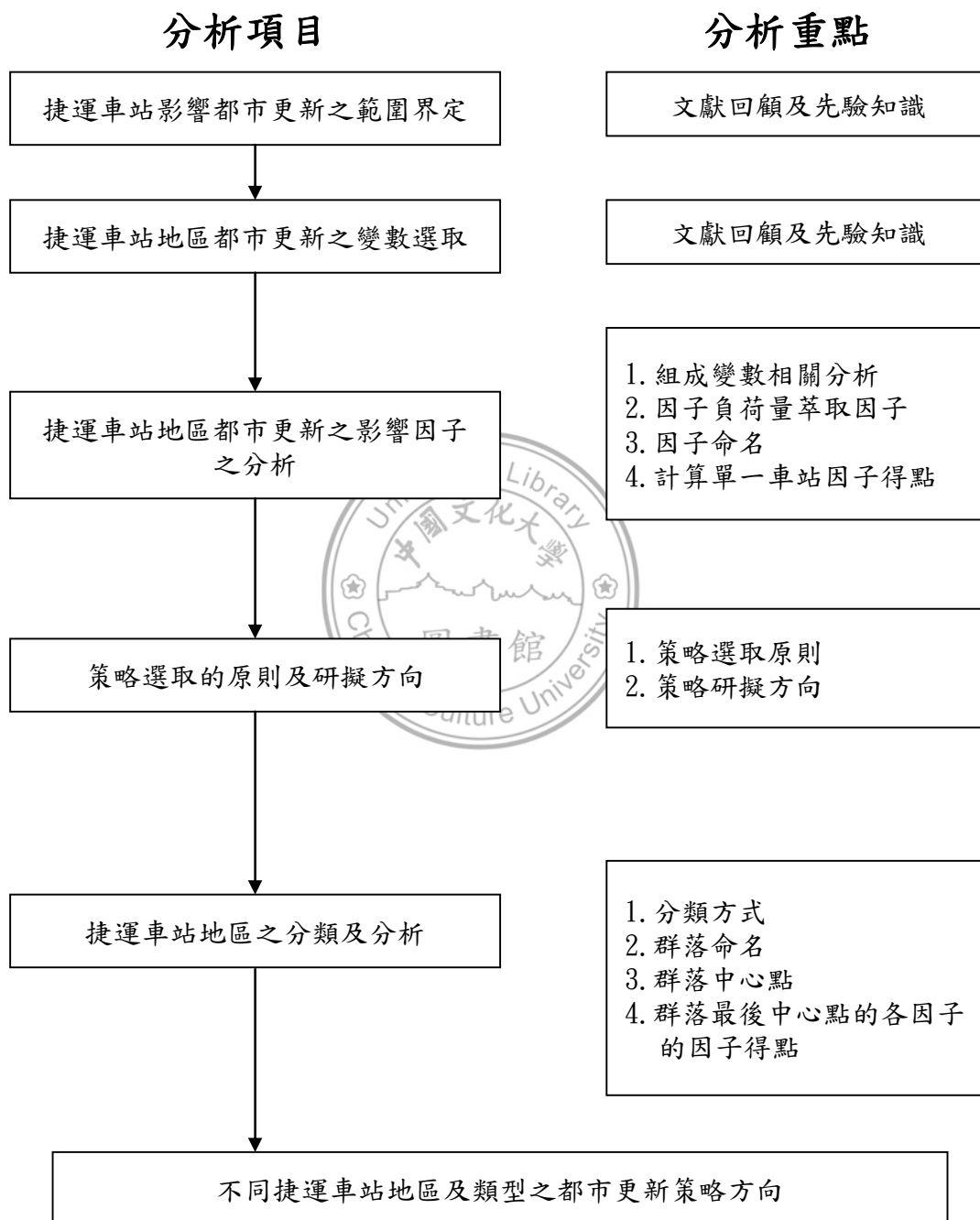


圖 3-1 捷運車站地區都市更新分析項目及重點

## 第一節 捷運車站地區影響都市更新之範圍界定

本研究主要在於探討捷運車站地區與毗鄰老舊地區都市更新之關係，並針對台北市大眾捷運系統導入後，週邊的都市更新策略應如何因應，因此擬先針對車站地區範圍先加以明確界定，以利資料的收集與分析。

### 一、相關文獻對於捷運車站影響都市更新範圍之界定

以往的研究大多界定一個以車站為中心的研究範圍，並定義為車站地區進行資料的取得與實證研究，例如過去探討捷運對沿線地區影響範圍，大多以車站為中心，劃定圓形的影響範圍。所選取的半徑，Cervero(1997)曾將土地使用資料範圍以 800 和 1600 公尺為半徑進行研究。其餘的研究多以 400 和 500 公尺為半徑劃定研究範圍。

樂嘉剛(2008)在台北市北投區的實證研究指出，捷運影響造成北投地區之都市生活圈的範圍達 2000 公尺，並非規劃捷運各站規劃之 500 公尺範圍，其 2000 公尺的範圍非為人行徒步之區域範圍，而是具有轉乘之機動腳踏車或自行車之運輸路徑影響其範圍。呈現了沿著捷運北投段之車站為一核心之都市生活圈型態。

Beimborn et al (1992)、Nelson et al (1999)、Corbett et al (1999)、張學孔(2000)、杜雲龍(2000)等人都提到均強調車站地區應有相當的人口密度來支持大眾運輸系統。但對於多少人口密度並無明確的界定，李家儂(2003)在論文中引述 Freilich(1998)及 White et al(1999)的數個研究成果，表示發展地區至大眾運輸場站距離應在 400 公尺左右方能鼓勵居民使用大眾運輸系統，而大多數民眾能接受 300 公尺或是步行五分鐘之內的步行距離。

### 二、捷運車站對毗鄰地區都市更新個案之影響範圍界定

一般而言，任一區位所對應之捷運車站乃選擇步行距離最短的捷運車站，以市區棋盤式道路為例，大多以該區位至車站的最短直線距離，然而在都市邊緣區或郊區，受限於地形之限制，例如河川或山丘的影響，則必須視可通達的路徑作為檢視。然而，捷運車站往往已考慮其設計容量，並設定其服務範圍，在文獻回顧中，有提出以最適步行距離，或以規劃資料取得的便利性決定規劃分析單元，均有其背後之意涵。針對文獻中所提捷運影響範圍圈，以車站為中心的影響半徑最少 300 公尺，最多 2000 公尺，文獻中並無定論。由於影響範圍的意涵代表市場範圍，因此本研究以調查方式將所有更新單元區位以及台北市捷運車站利用空間資訊技術建置，而每一更新單元均可以最短距離對應至所屬車站。

不論選擇範圍為何，各車站應以同樣的選擇原則以利後續研究分析。

## 第二節 捷運車站地區都市更新之變數選取及因子分析

### 一、變數的選取原則

#### (一) 宜與文獻回顧或先驗知識相關

1. 例如劉錚錚(1974)認為引進新運輸系統，也將影響原有的人口及產業分布，而增加新的人口及產業，造成人口與活動之區位變更，將導致新的運輸需求狀態。」因此車站毗鄰地區的人口數、以及車站進出站運量可做為選擇變數。
2. 藍武王(1981)運輸設施對地價的改變、對土地使用的種類、強度(intensity)、區位(location)及環境之衝擊(impact)。故可考慮地價、土地使用型態及公共設施納入變數考量。

#### (二) 宜與本研究策略選項有關

本研究主要論述捷運車站地區都市更新策略，參考文獻回顧中針對大眾運輸導向發展策略 3D(密度、多樣化的土地使用及都市設計)元素，針對密度部份除了車站地區人口數外，可考慮將申請都市更新的單元數、面積以及更新單元至車站距離納入考量。

### 二、捷運車站地區都市更新之影響因子之萃取與命名

透過因子分析的主成份分析方法萃取出將多個變數萃取出少數的主要影響因子。

- (一) 萃取因子主要考慮各變數的因子負荷量，因子負荷量相近者歸類為同一因子，在萃取因子時應考慮因子特徵值，當特徵值小於1時代表該因子不宜納入。
- (二) 經萃取出因子，可知該因子的組成變數，因子命名應考慮各個組成變數的共同特性，並參考相關分析的結果命名與以命名，由於每個變數的解釋力不同，故以相關性較高的變數作為命名的參考。
- (三) 計算單一車站因子得點

由因子的強弱可判斷各車站在該因子的潛力屬於優勢或劣勢。

## 第三節 捷運車站地區的分類方式

### 一、分類方式

本研究選擇群落分析方法，除了可將車站依照各個屬性因子得點的表現外分類外，並可找出群落最後中心點的因子得點，可作為判斷各群落在各因子的優勢或劣勢特徵，以作為策略研擬的參考。

### 二、群落分析步驟

- (一)依照因子分析所得各車站在各因子的因子得點，並以歐幾里得距離做為分類的基礎。
- (二)群落命名：
  - 1.宜簡化並可突顯車站主要特徵
  - 2.可利用空間資訊所得區位特性進行命名，有助於分析參考。
- (三)依照群落分類結果作為策略研擬的依據
  - 1.由群落最後中心點的各因子的因子得點，與因子分析相同原則，判斷各群落各因子的特徵及潛力（優勢或劣勢因子）。
  - 2.將各群落車站類型利用空間資訊系統使得結果更易解釋。
  - 3.分析各群落車站是否有聚集的特徵。
- (四)個案研究代表性案例選取：選擇各集群的中心點車站作為案例。

## 第四節 策略選取的原則及研擬方向

### 一、策略選取之基本原則

#### (一)策略推動可增加車站毗鄰老舊地區的外部效益

此點為公部門主要考慮因素，張有恆(1994)大眾捷運系統與都市的發展過程，可歸納二者的關係如下：包括因果效應、催化效應及可及性效應。因果效應係指捷運車站是都會區市民的經濟及社會活動中心；催化效應係指都市成長和大眾捷運二者之間是互為催化劑。可及性效應則是指大眾捷運可提供都市地區之民眾「行」的便利，以促進整個社區的可及性，提高市民的機動性。這些均屬於捷運車站所帶來的外部效益。

在文獻回顧中 Newman and Kenworthy (1996) 引述許多學者就經濟層面提出大眾運輸的投資的經濟利益是投資高速公路的兩倍，大眾運輸使得城市朝運輸走廊發展，對於都市基盤設施的提供更為容易。因此大眾運輸場站建設後所產生的外部經濟效益，成為刺激地方活化的催化劑，例如大眾運輸場站建設提供的運輸服務以及場站地區的服務性設施及空間與週邊建成環境所產生的外部經濟效益效果。

有永續概念之都市更新策略，可有效運用交通節點之外部經濟效益，透過外在助力與內在潛力，促使都市更新自然啟動，活化窳陋地區，美化都市環境，進而提高城市競爭力。

#### (二)策略推動可增加民間投資都市更新事業的內部效益

私部門考慮都市更新的重要因素由台北市目前都市更新事業推動情形，可知目前都市更新實施者對於某些台北市某些區位投資意向較高

1. 就目前捷運車站地區之投資環境來看，主要可分作「內部效益」較小更新地區及較大更新地區二類：

##### (1)「內部效益較小」更新地區：

主要指投資報酬率較小地區，指發展之年代較為久遠，然過去對土地使用之相關管制內容及公共設施相對較為低落，以致生活環境品質較為低落，地價較高而房價偏低，價差較小。這類型的地區通常為老舊的社區聚落，如萬華區及大同區。

##### (2)「內部效益較大」更新地區：

主要指投資報酬率較高地區，指發展較前述地區較晚，公共設施規劃相對較為完整的老舊地區，其生活環境品質相對較高，即使地價及房價更高，如中山區、大安區、中正區。

## 2. 「內部效益」的評估決定民間是否投入更新

更新成功與否最基本的決定因素係為是否有民間投資者(更新實施者)願意進場投資，更新實施者進場之意願則決定於其利潤之高低，最主要即為整體環境之「內部效益」的創造。

### (三)策略操作上需考慮可將外部效益內部化

此點為公部門考慮捷運車站地區都市更新的重要因素，張學孔(2003)在「大眾運輸場站容積獎勵機制之研究」提出：囿於政府資源有限情況下，如何引導民間資源投入 PTI 之建設，為公部門所應著重課題，適當誘因提供為可行方式，透過「外部經濟效益內部化」原則可創造獎勵民間參與之最大誘因，容積獎勵即可視為外部經濟效益內部化，並藉由高密度土地使用，帶來更多大眾運輸旅運需求，促使大眾運輸經營達到經濟與財務永續。

本節已說明捷運系統對於捷運車站地區產生了經濟面、社會面與實質面的外部效益，另一方面，在第二章文獻回顧中也說明了推動都市更新亦有外部效益(公共利益)的考量，為創造更多的外部效益，提出以績效獎勵納入都市更新機制，其意涵在於所有的獎勵策略應有其績效的考量，並在公共利益的考量下，有條件的給予獎勵，因此，公部門如何在「既有外部效益」較小捷運車站地區，透過獎勵方式增加該地區之內部效益。(詳見圖 3-2)

就公部門推動捷運車站地區都市更新而言，首先應立基公共利益導向，進一步提出相關的誘導策略，例如捷運車站地區發展策略方向下，訂定在土地使用強度與土地使用項目，在考慮公共設施負擔下，容積獎勵應與相關機制配套，以符合其合理性與公平性，在獎勵的部分應針對政策上的應鼓勵的對象，方可達到策略的有效性。對於依照現有都市更新機制即可取得超額的利潤，則應建立利潤分享制度(回饋制度)，以促進其他地區發展。

目前都市更新機制，可依據都市更新容積獎勵辦法申請獎勵，然而，容積獎勵係誘導開發的籌碼，必須審慎考量，尤其須考慮在環境承載量之負擔下才給予。而增加容積之部分應合理地為周邊環境提供公共設施、公益性設施等回饋機制，以改善區域的生活環境。(詳見圖 3-3)

## 二、策略選項的研擬方向

- (一)增加外部效益的方法：例如增加公共設施或強化公共空間的服務。
- (二)增加內部效益的方法：例如透過都市更新的獎勵機制，包括容積獎勵、變更土地使用性質與強度、增加符合公共利益的績效獎勵措施，此外，公權力介入可降低更新開發的交易成本(協商成本)，也是增加內部效益的作法。



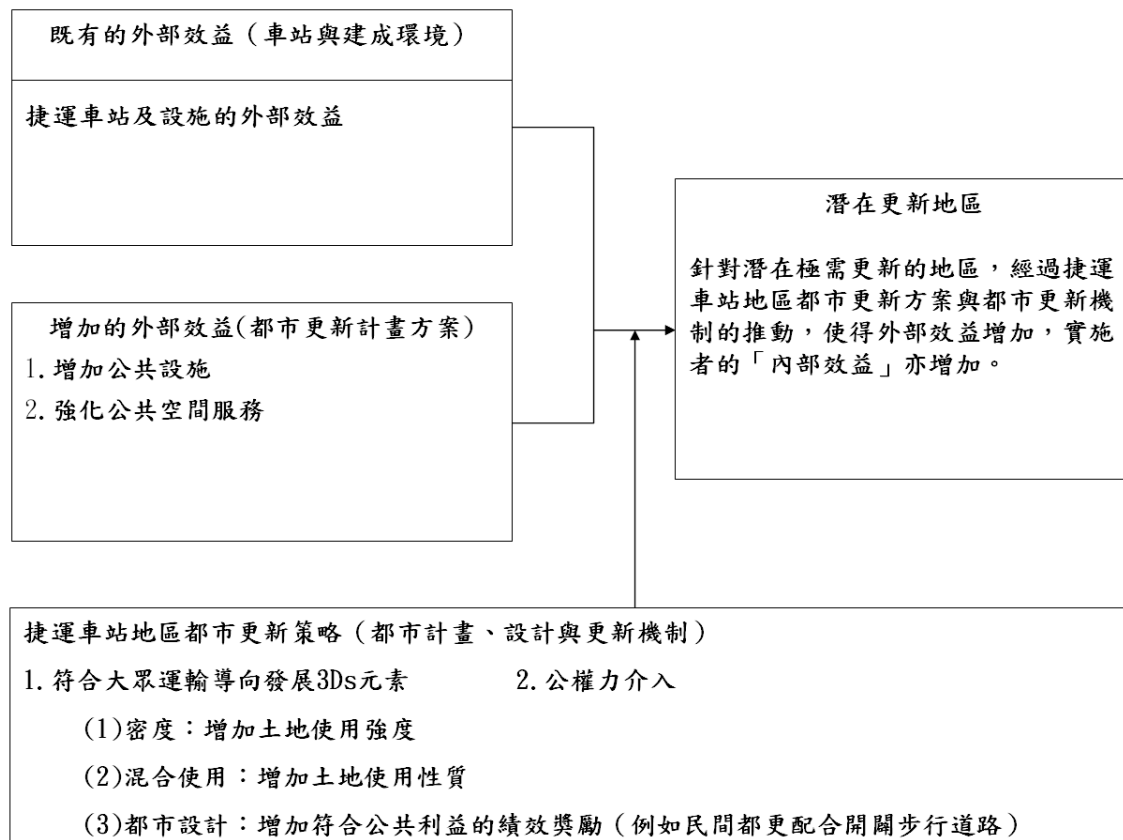


圖 3-2 以外部效益內部化考量下捷運車站地區都市更新策略



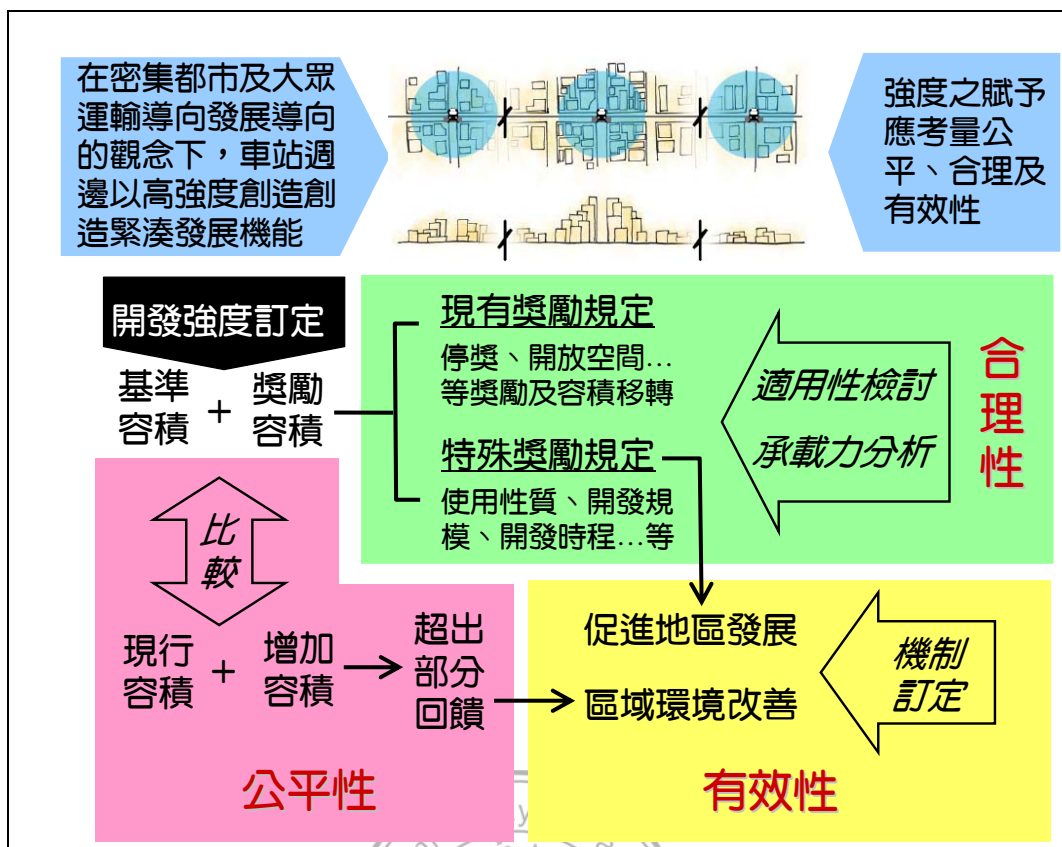


圖 3-3 公部門捷運車站地區都市更新策略模擬示意圖



## 第四章 台北市捷運車站地區與都市更新個案調查分析

本章主要針對台北市都市發展相關基本資料進行調查與分析，並區分「捷運車站地區」與「都市更新個案」之相關屬性資料進行調查與分析，包括運運車站相關資料調查分析、捷運車站地區社經背景資料調查分析；捷運車站地區土地使用及重要吸引點調查分析；捷運車站地區社經背景資料調查分析；都市更新單元區位分布；都市更新單元之市場範圍模擬分析；最後進行綜合分析。

### 第一節 捷運車站相關資料調查分析

林楨家，施亭仔（2007）在台北捷運系統實證研究中提出，由長期的角度來看，捷運運量與周邊環境特性間可能有互為因果的影響關係，例如發展密度雖即時影響運量，但長期而言運量可能會回過頭來影響站區發展密度。由此可知，運量數據資料的背後涵義，代表的都市活動的混合性質以及強度。

因此，本節首先針對捷運系統路網車站運量進行調查，並嘗試以運量脈動分析說明車站地區的都市活動類型及混合型態。

#### 一、台北都會區捷運路網規劃

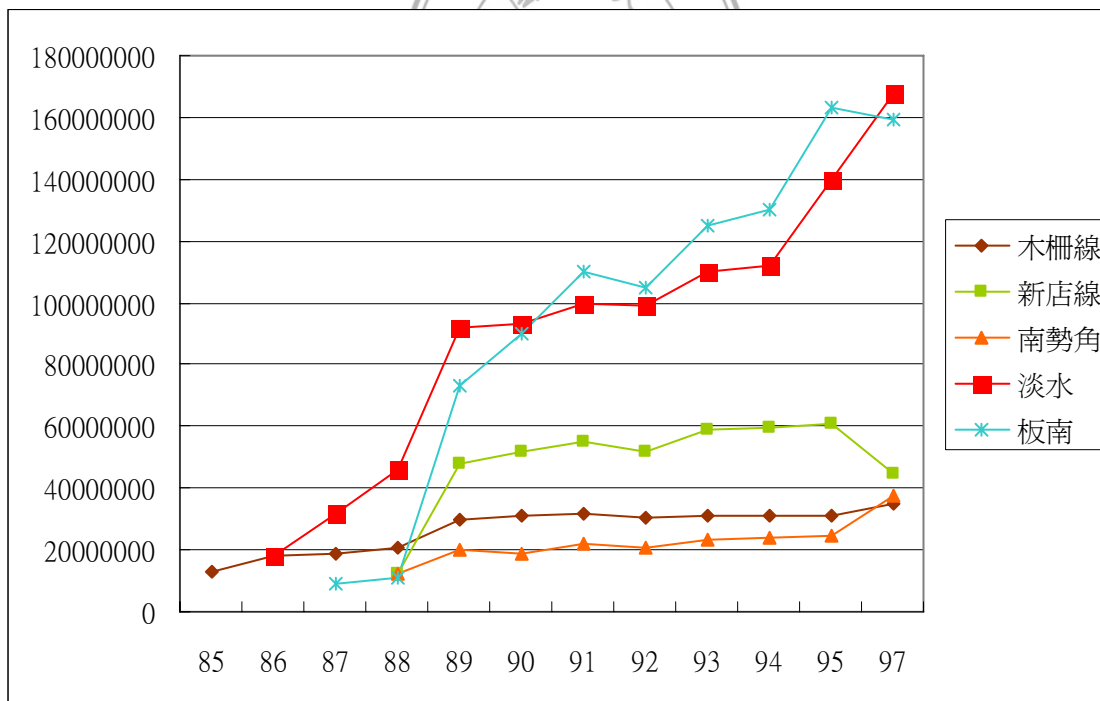
- (一)調查目的：主要了解台北市整體捷運系統路網以及捷運車站之運量資料以及時間序列的運量變動情形。
- (二)調查內容：捷運系統路網
- (三)調查成果與分析

自民國 85 年木柵線通車營運開始，目前已有五條路線和三條支線營運，營運路線總長已達 74.4 公里，每日平均載客量約 125 萬人次。

經蒐集台北大眾捷運系統 85 年通車起至 97 年底為止，各線營運統計資料，將結果彙整如圖 4-2 所示。由圖中可知，自民國 88 年新店線全線通車至 89 年南港線全線通車期間，各線旅運量均大幅成長，其中又以淡水線及板南線成長為顯著，90 年之前淡水線旅運量均為各線之首，90 年後為板南線所超越，94 年至 95 年間兩線旅運量均大幅激增，淡水線激增近 2,700 多萬人次，板南線與淡水線沿線各區域，為現階段台北都會區發展之重心所在。有關捷運路網規劃圖詳見圖 4-1。



圖 4-1 台北捷運路網規劃圖



註：統計不含內湖線

圖 4-2 台北捷運系統 85~97 年間各線營運量統計圖

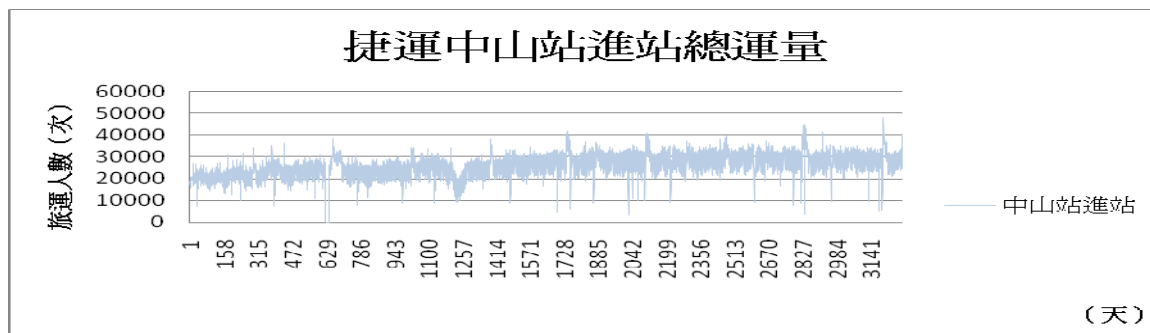
## 二、各捷運線及車站運量調查與分析

本研究根據台北大眾捷運股份有限公司提供民國 89 至民國 97 每日運量資料，經彙整各車站每日的出站與進站的運量。

### (一) 各車站出進站運量分析

#### 1. 進站運量

每日進站運量呈現振動的變化，本研究稱之為運量脈動。(如圖 4-3 所示)

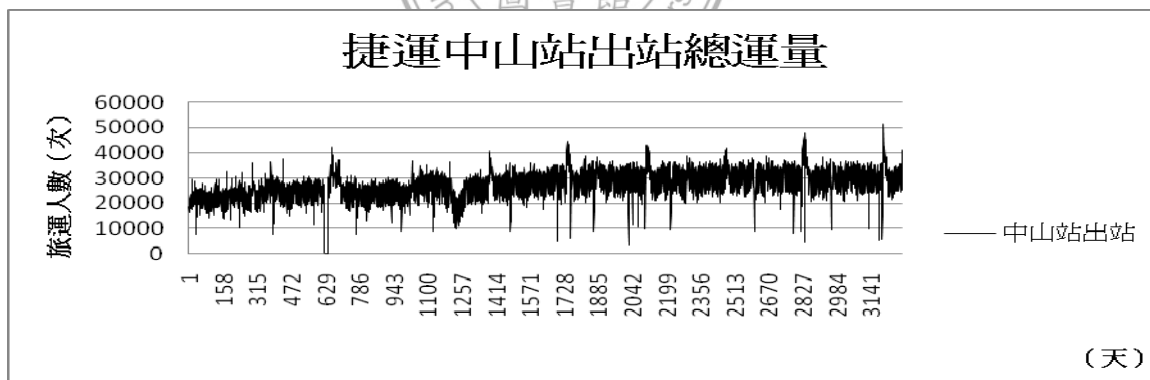


資料來源：台北大眾捷運股份有限公司

圖 4-3 民國 89~97 年捷運中山站進站總運量

#### 2. 出站運量

每日出站運量亦呈現振動的變化。(如圖 4-4 所示)



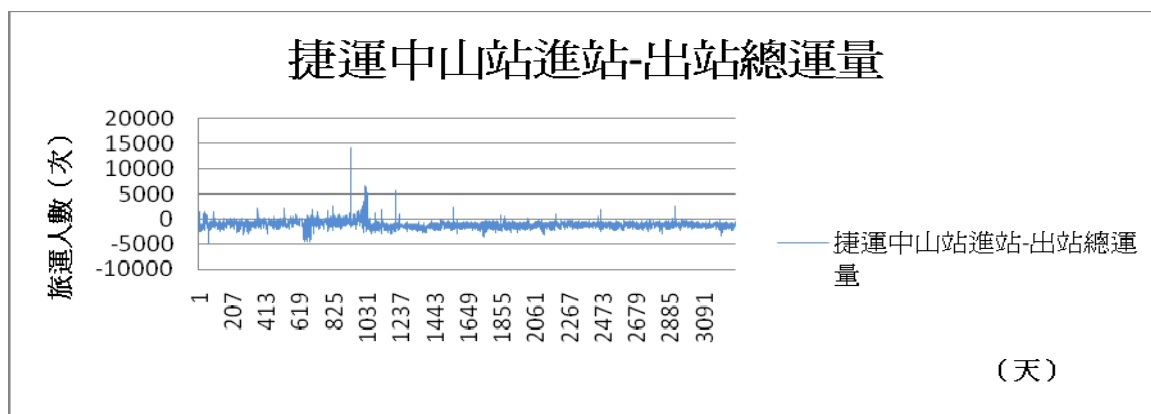
資料來源：台北大眾捷運股份有限公司

圖 4-4 民國 89~97 年捷運中山站出站總運量

#### 3. 出站與進站的比較

由各站每日進出站與進站運量比較發現，各車站每日出站運量與進站運量均有差異。車站運量有某種程度振動幅度，若非強大外力因素影響(如：假期、事故、天然災害…等)，否則運量不會有急遽性變化；由出站-進站總運量之結果所示(參考圖 4-5)，出站與進站之間差異性代表一捷運車站當時主要提供通勤者主要之通勤行為，可區分為以下三種情況：

- (1) 進站 < 出站：表當天車站服務狀態以通勤者出站服務為主。
- (2) 進站 > 出站：表當天車站服務以通勤者進站服務為主。
- (3) 進站 = 出站：表當天車站服務是對進站與出站通勤者服務平衡



資料來源：台北大眾捷運股份有限公司

圖 4-5 民國 89~97 年捷運中山站進站-出站總運量

#### 4. 各車站服務型態的變動

將上述的三種當日情況延伸至全日數時，會顯示出一車站主要的服務型態，以圖 4-15 中山站為例，進出站旅運脈動至民國 97 年結束時是以出站服務為主。

- (1) 自民國 89 至 97 年間，車站服務主要以通勤者出站為主，如：北投站。
- (2) 自民國 89 至 97 年間，車站服務主要以通勤者進站為主，如：明德、唭哩岸、新北投、奇岩等站。
- (3) 自民國 89 至 97 年間，車站服務趨向進出平衡狀態者，如：中山、雙連、民權西路、圓山、復興崗、忠義、關渡。
- (4) 自民國 89 至 97 年間，車站服務從進站趨向進出平衡者，如：芝山。
- (5) 自民國 89 至 97 年間，車站服務從出站趨向進出平衡者，如：劍潭、士林。

### 三、運量週期性分析

各站呈現的運量變化，運量呈現如同物質受到外力影響產生某種程度之振動，意謂著通勤者行為有著時間週期之特性，需透過工具去研析旅運量脈動及分佈，探討各站之間的差異。

由於運量週期性分析方法並非本研究重點，本研究引用中國文化大學建築及都市設計研究所 廖慶隆教授研究室應用快速傅立葉轉換 (FFT, Fast Fourier Transform) 進行車站運量脈動之研析；可觀察到旅運量脈動之頻譜分佈情況。

以中山站為例，通勤者之進站與出站運量之頻率強度可呈現某種程度週期性的變化 (參考圖 4-6 及圖 4-7)

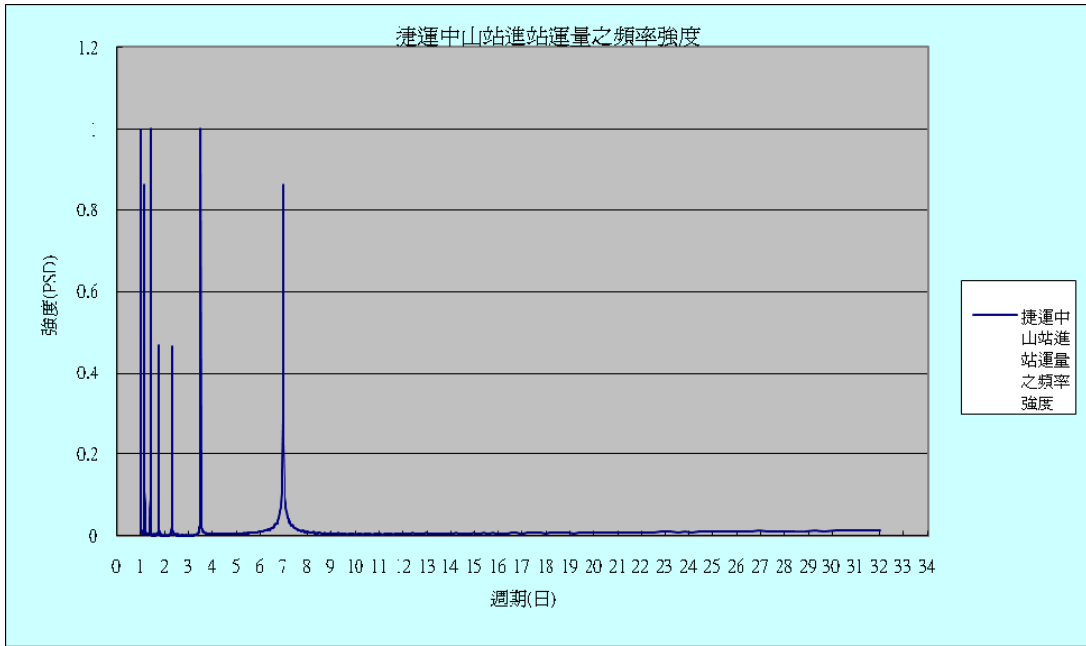


圖 4-6 捷運中山站出站運量之頻率強度

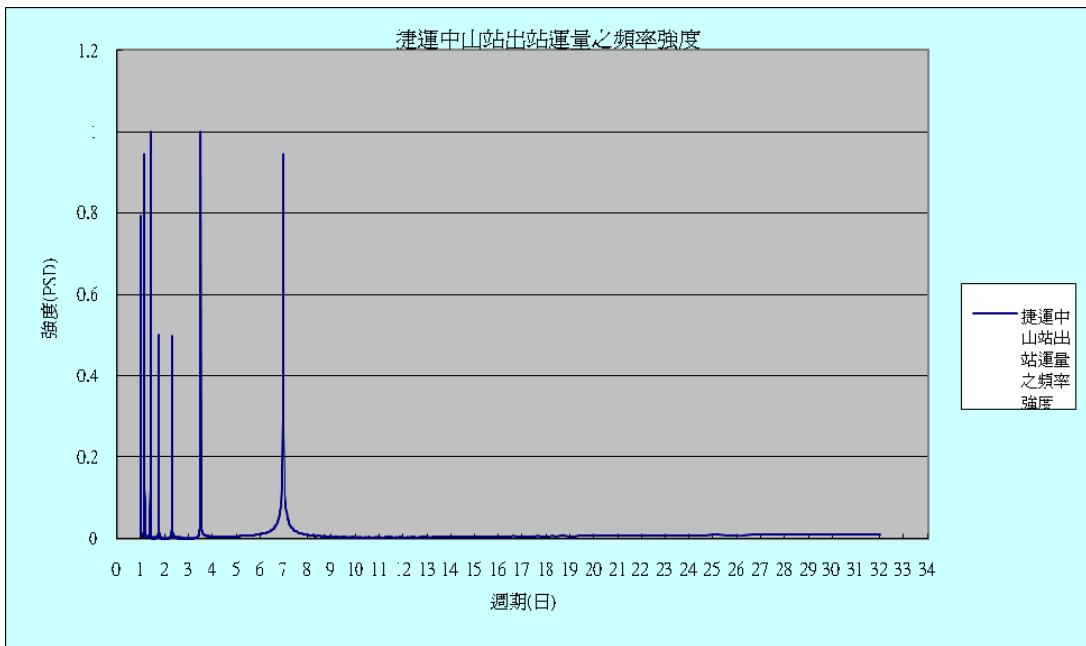


圖 4-7 捷運中山站進站運量之頻率強度

從 FFT 轉換後得到之頻譜圖中可得知各站旅運脈動分佈之情況表現出單一站之間的進站脈動頻率與出站脈動頻率並不相同，表示了通勤者搭乘捷運進出站的時間週期並不一致，甚至有不同之目的；各站進出站旅運脈動的強度雖不相同，而它們同時指出了捷運搭乘者間共同具有之週期關係。經 FFT 轉換操作當中可以確立了捷運搭乘者產生通勤旅次週期時間，更顯示出各站之間因通勤發生次數不同產生在頻率上的強度差異，及表示各站之運量有其週期性的變化。

#### 四、運量脈動分析資料的建立

在第二章文獻回顧中，徐瑞彬等（2001）探討旅運型態和土地使用、社會經濟因素之變動關係，都市密度、土地使用混合度以及工作/居住均衡均呈現顯著影響。藉由運量的分析可解釋都市活動的密度與混合都市活動的情形，因此，本節乃嘗試進一步就每個車站地區的特性以運量脈動作為分析依據，並進一步結合本章所調查的捷運車站地區交通運輸、社經、土地使用及重要吸引點、都市計畫現況檢視並分析車站地區類型，並進一步進行關聯分析，以作為後續策略建議之參考。

因此，首先建構分析圖，主要以運量雷達圖、周趨勢圖、週期特徵圖了解各車站的運量脈動情形，可判斷都市活動平日假日的都市活動型態，作為研擬策略的參考。

##### （一）運量雷達圖

依據每日捷運旅運量構成之環狀雷達圖，主要在於說明不同時期或在不同週期下的運量脈動，在一年每日運量的條件下，圖面顯示為 6 週=42 天運量，可設定出站運量、進站運量或出站減進站運量進行分析。以中山站為例，以 42 天為週期之出站運量脈動圖整理如圖 4-8 所示，有關圖形繪製方式及代表意義如下：

1. 以每 6 週為週期，形成類似六片花瓣構成的運量雷達圖，而每一週可計算該週週一至週日的平均運量，並繪製於運量雷達圖上。並依照時間序列由雷達中心點作為起點，顏色的淺與深代表時間序列的先與後。
2. 由運量脈動圖可解釋意義如下：
  - （1）車站出站運量在時間序列上增減的趨勢。例如中山站自民國 89 至 97 年間運量由中心點向外擴張，代表過去運量有遞增的趨勢。
  - （2）車站出站運量每 6 週為週期的脈動情形變化不大。
  - （3）車站出站運量每 6 週之週期內平日與假日（週六與週日）的變化情形，可知以平日服務為主。
3. 可應用於解釋車站地區都市活動強度的變化情形或不同車站型態平日與假日活動變化的情形。



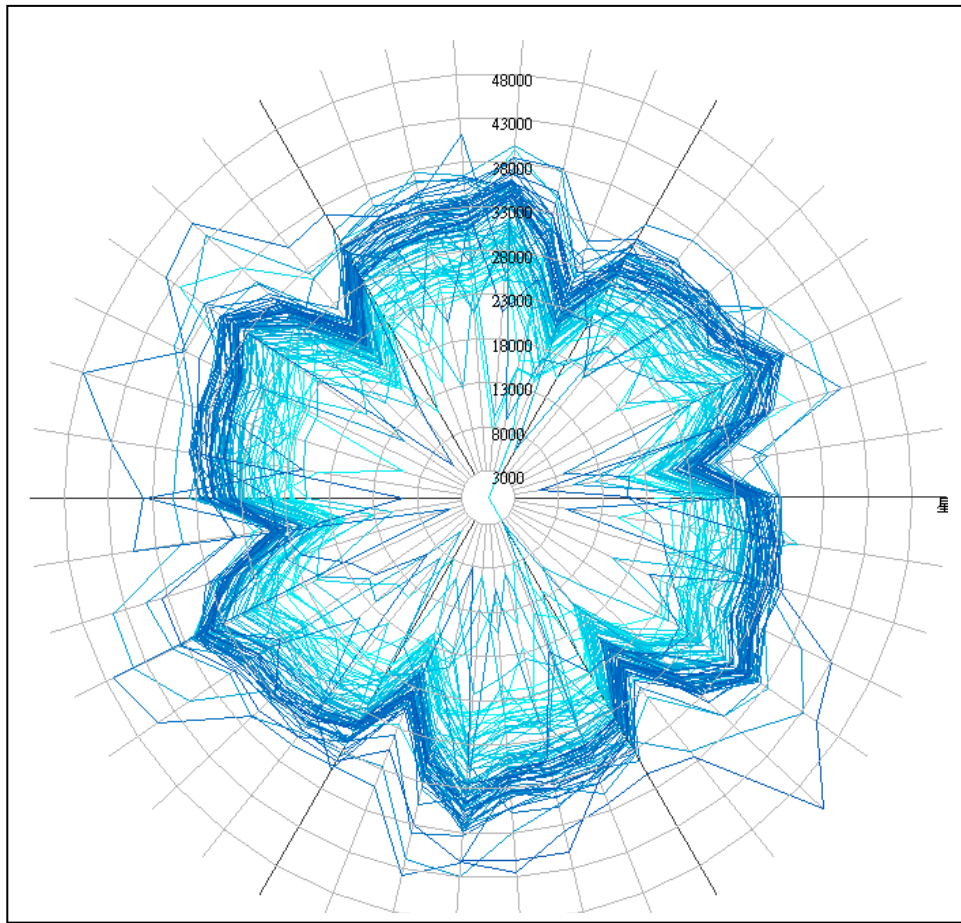


圖 4-8 民國 89~97 年中山站出站運量雷達圖

## (二) 週趨勢圖

週趨勢圖主要在於解釋每週平均運量波動。以中山站為例，出站運量之週趨勢圖整理如圖 4-9 所示，有關圖形繪製方式及代表意義如下：

1. 以每週的捷運車站平均運量為座標繪圖，觀察每年運量圖像資料構成單一曲線環繞於圖面上之起伏走勢。
2. 短期而言，隔週或隔數週的車站平均運量並無太大的變化，但長期而言，平均運量則與運量雷達圖一致，成向外擴張的現象。
3. 可應用於解釋車站地區都市活動強度的變化情形。

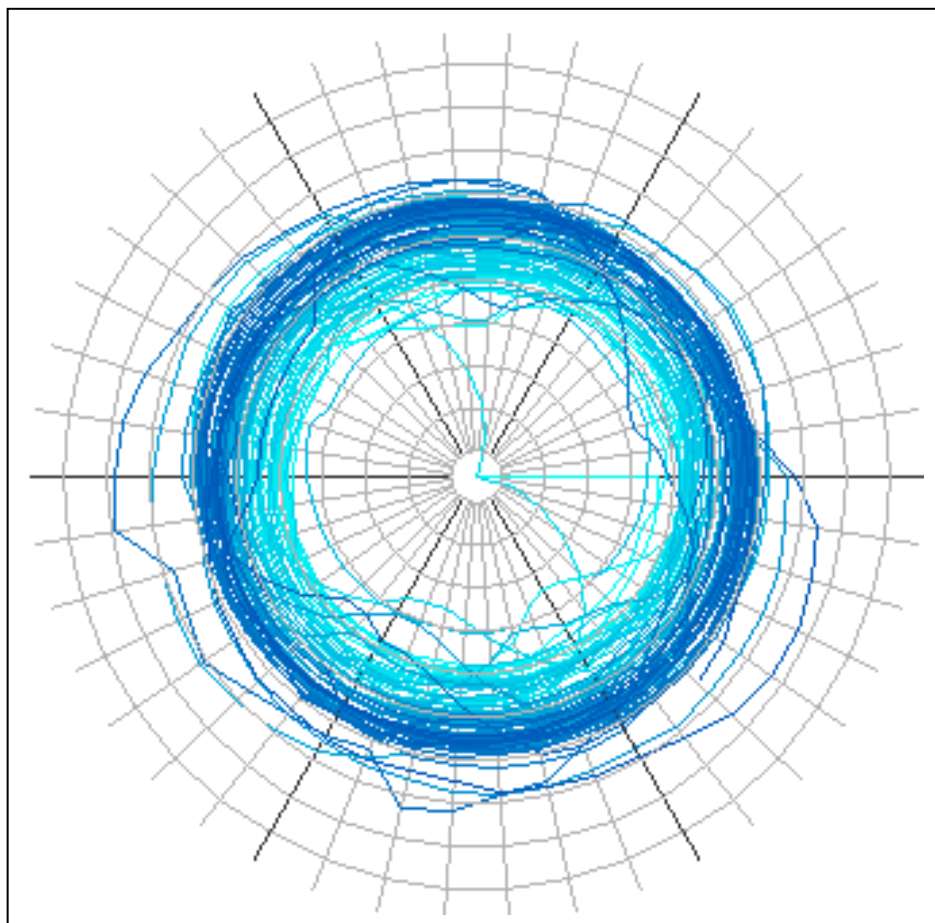


圖 4-9 民國 89~97 年中山站出站運量週趨勢圖

### (三) 週期特徵圖

週期特徵圖表示各站運量於一周內週一至週日的變化。以中山站為例，出站運量之週期特徵圖整理如圖 4-10 所示，有關圖形繪製方式及代表意義如下：

1. 它係分別計算車站每週一至週日各天出站運量總和並求取平均數值，並繪製於圖像座標上，可解釋各站日平日與假日主要的進出站運量情況。
2. 與運量雷達圖相似，可解釋民國 89~97 年出站運量每週一至週日的變化情形。其中紅色折線代表週一至週六之平均值
3. 可應用於判斷係屬平日或假日活動服務為主的車站。另可應用於車站平日與假日的都市活動變化情形。

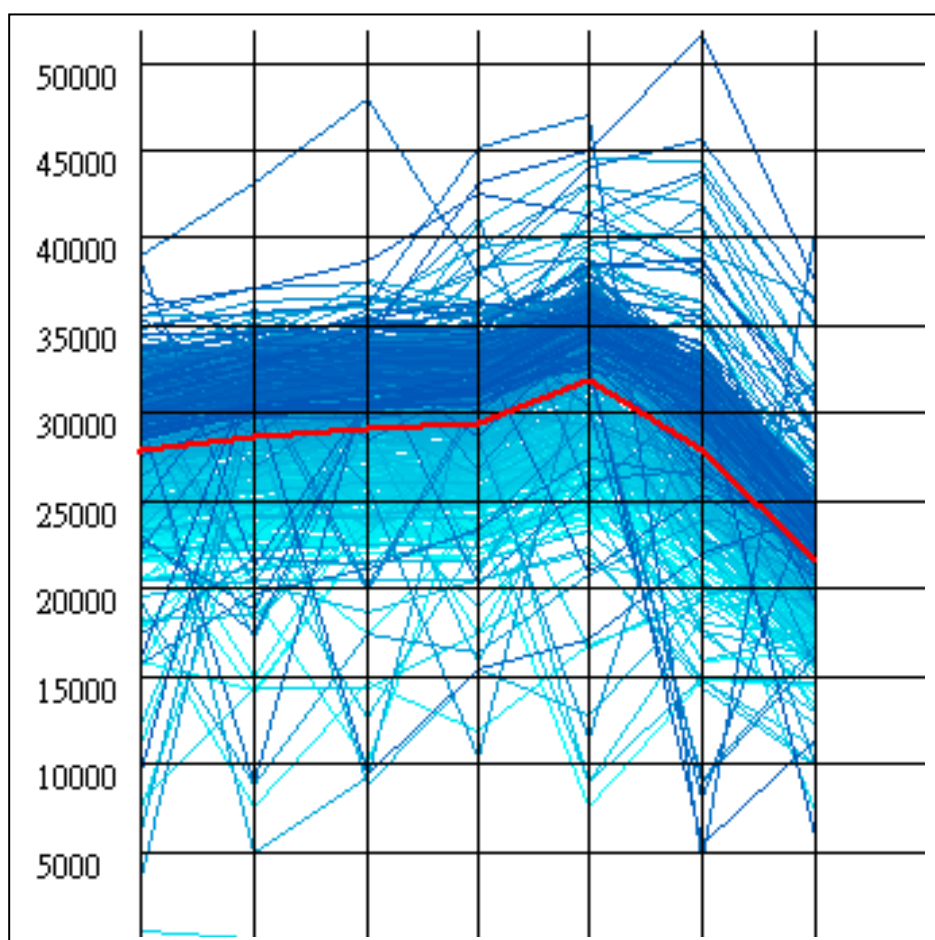


圖 4-10 民國 89~97 年中山站出站運量之週期特徵圖

## 五、運量脈動分析

由本研究所調查分析所得到之針對各車站出站、進站以及（出站-進站）之運量雷達圖、週趨勢圖以及運量週期特徵圖，大致可解釋搭乘捷運旅次的特性有其週期性的變化，由這些出進站的運量變化正可解釋使用者的旅次行為主要可區分成平日活動行為以及假日活動行為，而這些活動行為主要與車站地區的社經背景（服務人口數）、土地使用有關，以下針對運量脈動分析的程序與分析結果進行說明。

### （一）以運量脈動週期歸類車站地區類型之程序

#### 1. 分析車站服務係以平日或假日為主

出以站或進站運量雷達圖以及週期特徵圖可解釋車站服務類型

- （1）以平日運量為主：主要為居住或工作活動為主，較明顯地區為住宅或住商混合社區
- （2）以假日運量為主：主要以觀光、休閒、娛樂活動為主，最為明顯地區為轉運站或觀光休閒地區，其次為商業、商住混合、

#### 2. 平日運量及假日運量混合：都市活動混合使用明顯，即地區活動使用無法明顯判斷係以平日或假日為主。

### （二）分析土地使用及地區人口數是否與車站週期特徵相關

以土地使用或都市計畫分區可針對車站輔助判斷是否以平時或假日運量為主，例如台北車站及動物園應以假日運量為主，而土地使用以住宅使用為主的辛亥站、奇岩站等則以平日運量為主。

### （三）以車站出站減進站運量說明車站地區活動強度情形以及變動趨勢

1. 出站運量 > 進站運量，即  $(\text{出站運量}/\text{進站運量}) > 1$ ：傾向混合使用
2. 出站運量 < 進站運量：傾向住宅使用
3. 出站運量 = 進站運量：傾向住宅使用
4. 透過運量雷達圖的變動趨勢可說明車站可能再上述三種情況進行變動，例如在時間序列上由（出站運量 < 進站運量）轉變為（出站運量 > 進站運量），即由住宅使用朝混合使用發展。

## 二、分析結果（請參見附錄一）

### （一）服務平日運量為主的車站地區：

1. 淡水線部份：關渡、忠義、復興崗、北投、奇岩、石牌、明德、其哩岸、雙連、中山
2. 新店線部份：台大醫院、古亭、萬隆、景美、小南門

3. 木柵線部份：中山國中、南京東路、大安、科技大樓、六張犁、萬芳醫院、麟光、辛亥、萬芳社區、木柵

4. 板南線部份：善導寺、忠孝新生、忠孝敦化、永春、昆陽

(二) 服務假日運量為主的車站地區：商業、商住混合、轉運站或觀光休閒地區

1. 淡水線部份：新北投、芝山、士林、劍潭、圓山、台北車站

2. 新店線部份：中正紀念堂、台電大樓、公館

3. 木柵線部份：動物園

4. 板南線部份：龍山寺、西門、忠孝復興、台北車站、國父紀念館、市政府、後山埤



## 第二節 捷運車站地區社經背景資料調查分析

依照第二章文獻回顧可知，捷運系統設置後對於地價變化有所改變，江如鈺(2001)提出捷運系統的引進帶來的可及性及便利性，改變影響所及區域之空間生態，使土地價值在不同時間、空間而呈不同變化。Moon(1990)車站周圍土地使用是由地區狀況所影響的，其中包括人口因素，因此本研究針對捷運車站地區之社經變數

### 一、變數的選取與衡量方式(參見表 4-1)

表 4-1 捷運車站地區社經變數

變數名稱		代表符號	衡量方式
車站地區	車站核心影響圈人口數	$P_i$ (i 車站的人口數)	以車站核心影響圈(半徑 400 公尺範圍)的人口數作為標準
	車站地區內平均公告現值	$V_i$ (i 車站的平均公告現值)	調查車站地區區段平均公告現值
	車站地區平均房價	$H_{pi}$ (i 車站的平均房價)	調查鄰近地區平均房價
	車站地區投資意願指數	$W_i$ (i 車站的投資意願指數)	$W_i = (H_{pi}) / (V_i)$

### 二、捷運車站地區社經背景資料分析

針對 127 個車站地區內的社經變數進行分析，包括核心影響圈人口數及投資意願指數。

#### (一)捷運車站地區社經背景資料的敘述性統計分析(參見表 4-2)

表 4-2 捷運車站地區社經背景資料的敘述性統計分析

	個數	最小值	最大值	平均數	標準差
投資意願指數	107	1.17	7.56	3.22	1.10
服務圈人口數	127	1057	125539.12	22640.83	18852.51

#### (二)車站核心影響圈人口數：(參見圖 4-11)

為瞭解目前已通車之捷運板南線、淡水線及木柵線等各捷運線場站之周邊人口數發展狀況，依據各捷運車站周邊 400 公尺為範圍，統計其人口數。各車站因其功能屬性不同，人口數有顯著的差異，其中各車站核心影響圈人口數最高者為永春站 30,945 人，其次依序為忠孝敦化站、石牌站、科技大

樓站及六張犁站；人口數最低者為動物園站 202 人，其次依序為臺北車站、臺大醫院站、忠義站及昆陽站。

針對已通車與興建中或規劃中的 127 個車站進行分析，最大值為石牌之 125539 人，其次依序為公園、社子、西藏路、萬隆、東園、民生社區、新北投、龍山寺、中山國中、六張犁、古亭、明德站。

最小值為南港軟體園區站之 1057 人，其次依序為白馬山莊、動物園站、葫蘆洲、小南門、松山機場、舊宗站、台北車站、臺大醫院、故宮、麟光、雙溪公園，平均 22640 人。

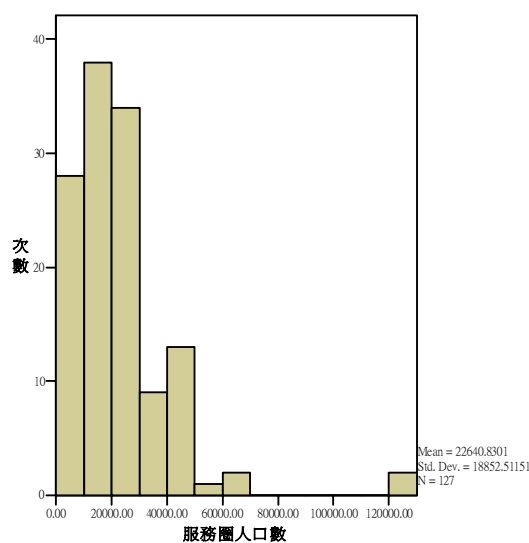


圖 4-11 依服務圈人口數別車站個數直方圖

(三)車站地區投資意願指數：(參見圖 4-12)

針對 107 個車站進行分析，最小值為西藏路站，其次依序為劍南路站、南港站、龍江站、中崙站、劍潭站、植物園站、南港展覽館站，最大值為後山埤站，其次依序為劍潭站、植物園站、大安森林公園站、忠孝新生站、善導寺站、西松站、南港軟體園區站。

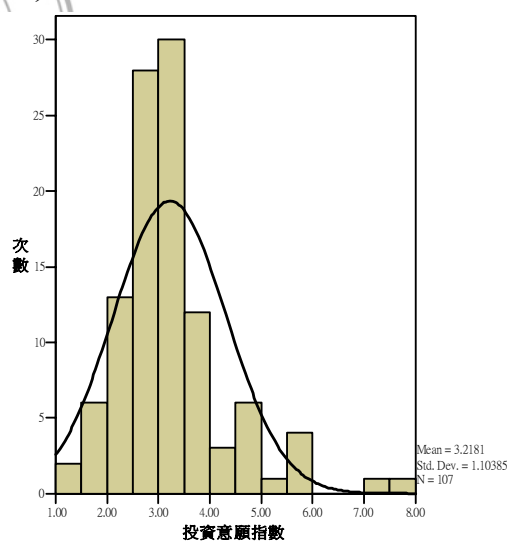


圖 4-12 依投資意願指數別車站個數直方圖

### 第三節 車站地區土地使用及重要吸引點調查

捷運車站地區土地使用及重要吸引點調查與分析，主要在於瞭解車站地區都市活動混合使用情形以及強度，本研究針對土地使用及重要吸引點、都市計畫及建物現況進行調查與分析。

#### 一、土地使用及重要吸引點調查

主要了解台北市已通車各捷運車站地區之土地使用及重要吸引點調查與分析，以中山站為例，主要調查各車站核心影響圈、次影響圈等之商業、商務、文化及休閒、教育等都市活動或設施，以中山站為例整理如表 4-3 所示。

#### 二、都市計畫及建物現況調查

(一)都市計畫：針對車站核心影響圈之都市計畫土地使用分區予以調查

(二)建物現況：針對車站核心影響圈之建物現況予以調查





表 4-3 捷運淡水線中山站服務圈旅次吸引點分布

場站	服務圈	商業	商務	文化觀光休閒	教育	其他
中山站 	核心影響圈 400m 內	商圈： 南京西路商圈 百貨公司： 衣蝶台北 (4,500 坪)、衣蝶 S 館 (5,500 坪)、新光三越南西店 (10,365 坪) 地下街： 捷運大街 (1,110 坪、142 間店鋪) 主題街： 皮鞋專賣街(中山北路一段) 市場： 中山市場	觀光旅館： 老爺酒店 (202 房)、晶華酒店 (538 房) 一般飯店：1 家 金融：銀行 8 家	展覽館： 台北當代藝術館 (81,381 人) 文化觀光： 台北之家	中小學： 日新國小、建成國中 高中： 志仁高中 (1,883 人、39 人)	
	外圍影響圈 800m 外	主題街：布料專賣街 (南京西路)				
中山站、雙連站	核心重疊服務圈 400m 內			公園：建成公園 運動休閒： 中山區運動中心		
	重疊服務圈 400~800m	百貨公司：欣欣大眾 (2,900 坪) 夜市：寧夏路夜市		公園：康樂公園、林森公園	高中：靜修女中 (2,692 人、181 人)	
中山站、台北車站	重疊服務圈 400~800m	商圈：後車站批發商圈 主題街：塑膠專賣街 (太原路)、化工原料專賣街 (天水路)				
中山站、松江南京站*	重疊服務圈		觀光旅館：亞士			

場站	服務圈	商業	商務	文化觀光休閒	教育	其他
	400~800m		都飯店 (40房)、國王 大飯店 (98房) 一般旅 館：相當 多數			
<p>註一：*表示第二期捷運路線車站</p> <p>註二：**表示也是位於第二期捷運路線車站核心影響圈</p> <p>註三：地下街面積為店鋪營業面積，不含公共空間</p>						



## 第四節 台北市都市更新個案調查與分析

### 一、都市更新個案調查時間與樣本的選取

#### (一) 時間範圍：

自民國 87 年都市更新條例通過後至 98 年 6 月，台北市合計 386 件民間申辦都市更新事業。

#### (二) 更新單元之選取與界定：

欲決定分析的都市更新單元需考慮資料的完整性以及是否易於取得。由於都市更新個案具有公共利益的因素，且必須經過政府核定通過後方可執行，因此選擇以申請推動都市更新單元作為分析單元。本研究選取台北市已經申辦推動都市更新事業的更新單元作為對象。一方面代表民間已有推動都市更新的意願，另一方面因為已有都市更新事業規劃或開發內容，有利於本研究的分析。

#### (三) 車站地區更新單元的選取與界定

當確定車站地區範圍以及所欲選取的都市更新事業，則可找出車站地區範圍內都市更新事業的樣本，方可進行後續資料收集與實證分析。

### 二、都市更新變數的選取與衡量方式

主要先調查每一個更新單元的變數，包括更新單元容積率、土地使用分區、更新單元至捷運車站距離、更新單元面積與更新單元數等，車站地區的變數則以每一個車站地區（車站服務圈）更新單元調查結果

表 4-4 捷運車站都市更新變數選取與衡量方式

變數名稱		衡量方式
更新單元	容積率	調查方式
	土地使用分區	調查更新單元住宅區、商業區或其他使用分區
更新單元	更新單元至車站距離	以電腦繪圖系統計算更新單元至車站距離
車站地區	車站地區內所有更新單元至車站平均距離	將車站地區內全部更新單元至車站距離取平均值作為標準(單位：公尺)

變數名稱		衡量方式
更新單元	更新單元面積	調查方式
車站地區	車站服務圈面積	依照第一章第二節應用電腦繪圖計算每個車站地區的面積。
	更新單元數	利用本研究建立之電腦繪圖成果調查
	更新單元總面積	以車站地區更新單元面積之總和
	都市更新發生密度指數	為車站服務圈範圍內的更新單元數 都市更新單元發生密度指數 = (更新單元數) / (車站服務圈面積)



### 三、車站地區都市更新個案調查分析結果

(一)車站地區更新單元數：(參見圖 4-13)

針對已通車與興建中或規劃中(扣除無更新單元發生之車站)的 107 個車站進行分析，最大值為內湖線南港軟體園區站之 17 案，最小值為 1 案，平均 4.79 案。

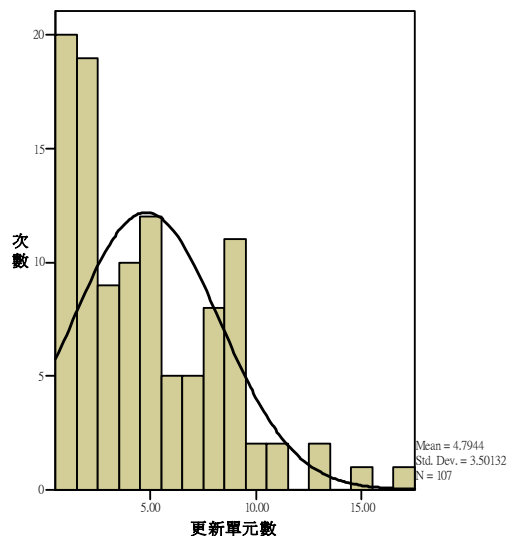


圖 4-13 依車站地區更新單元數之車站個數直方圖

(二)更新單元總面積：(參見圖 4-14)

針對已通車與興建中或規劃中(扣除無更新單元發生之車站)的 107 個車站進行分析，最小值為瑞光站之 1057 m<sup>2</sup>，其次依序為中正紀念堂站、馬明潭站、民生社區站、潭子口站、台大醫院站、士林區公所站、復興崗站、龍安站；最大值为南港軟體園區站之 93910m<sup>2</sup>，其次依序為士林站、中山站、南港站、植物園站、台北車站、忠孝復興站、後山埤站，平均 17157m<sup>2</sup>

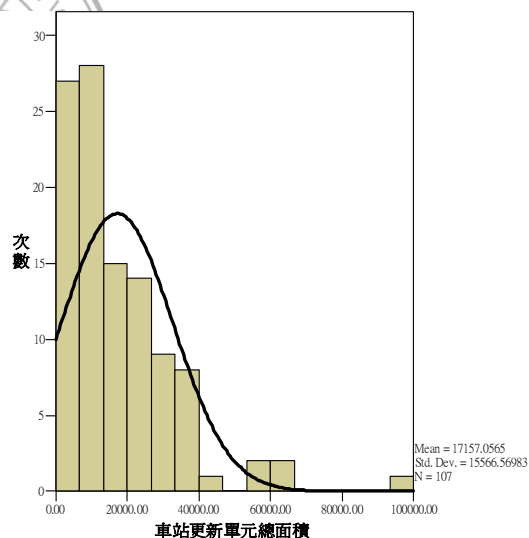


圖 4-14 依車站地區更新單元總面積別車站個數直方圖

(三)車站地區內所有更新單元至車站平均距離：(參見圖 4-15)

針對已通車與興建中或規劃中(扣除無更新單元發生之車站)的107個車站進行分析,最小值為復興崗站車站之88.83公尺,其次依序為復興崗站、大直站、唭哩岸站、麟光站,最大值為象山站之1189.7m,其次依序為馬明潭站、民生社區站、龍安站、舊宗站、南港展覽館站、木柵新站、龍山寺站,平均390.79m。

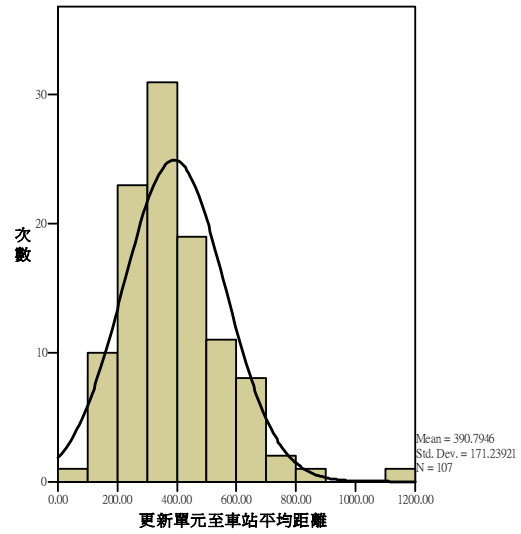


圖 4-15 依更新單元至車站平均距離之車站地區數直方圖



## 第五節 都市更新單元區位分布

本研究在第二章文獻回顧提到，大眾運輸導向發展的內涵，包括密度、土地使用或都市設計均依車站距離不同而有所不同，因此，本研究變數分析的目的，針對前一節所選取的所有更新單元以及車站地區兩部分變數，首先分析都市更新與「至車站距離」的關係，其次針對車站地區變數以及影響變數間的關係進行分析。

### 一、所有更新單元「至捷運車站車站距離」分布情形

經調查台北市已申辦推動都市更新之單元，合計有 127 車站地區內合計 386 個更新單元，針對所有更新單元至車站距離之分布情形、包括更新單元分布、更新發生或然率、更新單元屬性（土地使用分區、容積率）、以及公告現值、房價、投資意願等等，經統計並分析如下：

#### （一）所有更新單元至車站距離之分布情形

經統計車站內所有更新單元，平均值為 399 公尺，標準差為 237 公尺。距離捷運站最遠為 1884 公尺，最近為 31.1 公尺。（整理如表 4-5 及圖 4-14）

表 4-5 所有更新單元至車站距離之平均值

個數	386
平均數	399.32
平均數的標準誤	12.11
中位數	371.98
標準差	237.92
變異數	56606.65
範圍	1852.71
最小值	31.31
最大值	1884.02

## (二) 各區段距離都市更新發生或然率 (整理如表 4-6 及圖 4-16)

1. 以 50 公尺作為區間，100-600 公尺間 10 個區段為都市更新發生或然率最高區段，其中在 450-500 公尺範圍內累積都市更新發生或然率最高，達 10.62%；其次為 350-400 公尺，達 10.36%；200-250 公尺次之，達 9.59%。
2. 以 50 公尺作為區間，100 公尺範圍內與 600 公尺範圍外 都市更新發生或然率最低，其中 50 公尺內區段範圍內最低，僅有 1.04%，50-100 公尺區段範圍內有 3.89%；600 公尺外都市更新案件迅速減少。
3. 都市更新發生或然率之分布圖整理如圖 4-16 及圖 4-17。

表 4-6 各距離區間都市更新單元數與發生或然率

距離區間 (公尺)	更新單元數	某區段發生更新單元之或然率 (%)
50 以內	4	1.036269
50-100	15	3.88601
100-150	31	8.031088
150-200	22	5.699482
200-250	31	8.031088
250-300	37	9.585492
300-350	36	9.326425
350-400	40	10.36269
400-450	27	6.994819
450-500	41	10.62176
500-550	30	7.772021
550-600	24	6.217617
600-650	9	2.331606
650-700	5	1.295337
700-750	9	2.331606
750-800	6	1.554404
800-900	4	1.036269
900 以上	15	3.88601
合計	386	100



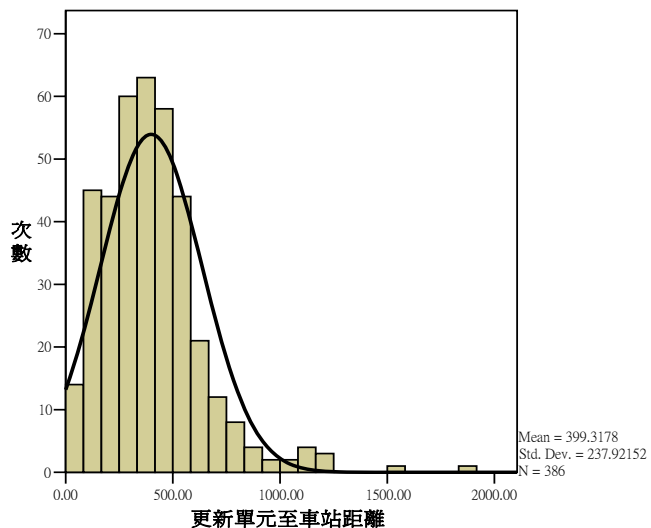


圖 4-16 更新單元至車站距離之分布情形

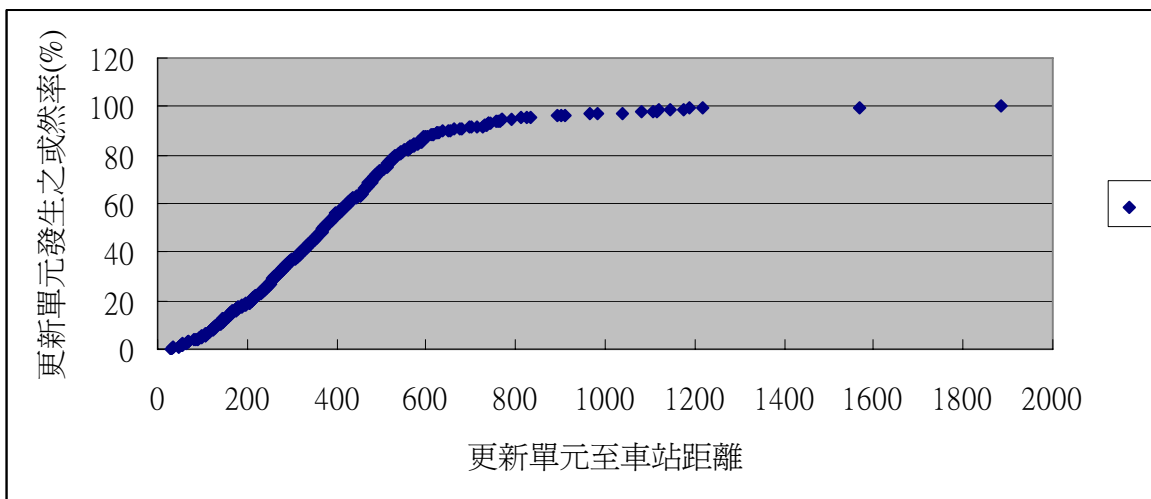


圖 4-17 更新單元發生或然率與更新單元至車站距離之關係圖

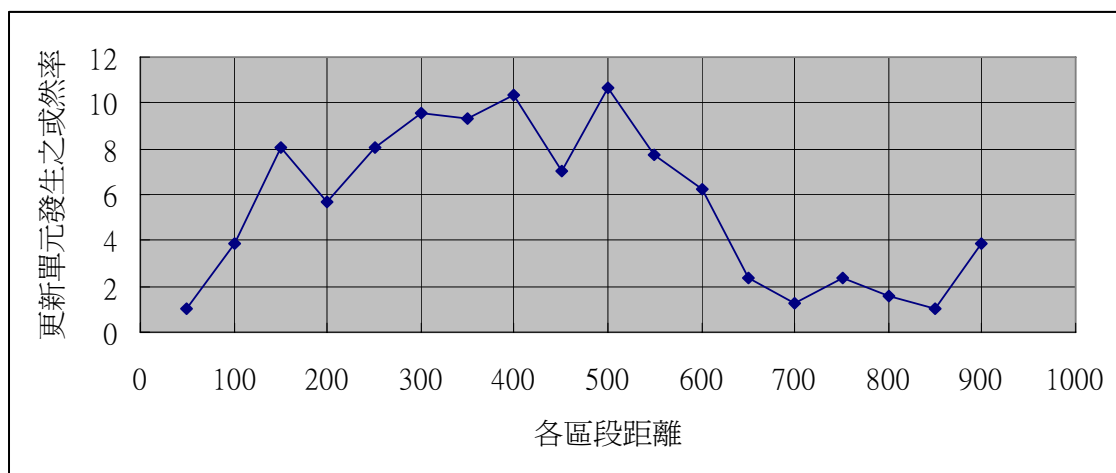


圖 4-18 某區段距離的都市更新單元發生或然率

(三)更新單元依捷運已通車、興建中、規劃中別之分布情形(表 4-7 及圖 4-19 至圖 4-21)

1. 更新單元在已通車部分共有 264 個，至車站最小距離為 51.34 公尺，至車站最大距離為 1884.02 公尺，平均數為 392.12 公尺。
2. 更新單元在興建中部分共有 96 個，至車站最小距離為 31.31 公尺，至車站最大距離為 1569.76 公尺，平均數為 431.8 尺。
3. 更新單元在規劃中部分共有 122 個，至車站最小距離為 34.71 公尺，至車站最大距離為 1106.02 公尺，平均數為 361.17 公尺。

表 4-7 捷運系統已通車、興建中、規劃中別更新單元平均距離

	已通車	興建中	規劃中
個數	264	96	122
平均數	392.1172	429.5524	361.1678
平均數的標準誤	14.10897	27.80550	16.75255
中位數	369.3350	391.6050	317.9850
標準差	229.24357	272.43713	185.03796
變異數	52552.617	74221.991	34239.045
範圍	1832.68	1538.45	1071.31
最小值	51.34	31.31	34.71
最大值	1884.02	1569.76	1106.02

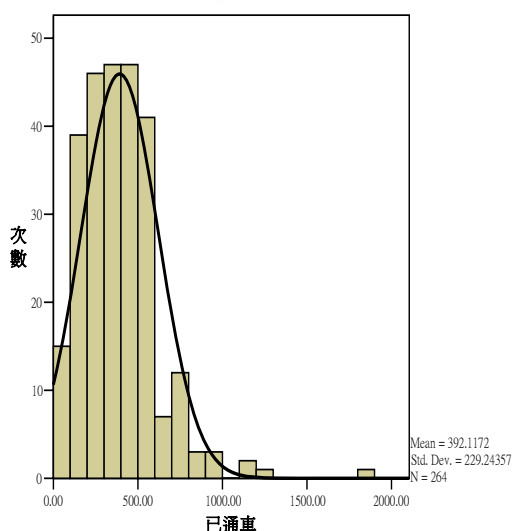


圖 4-19 已通車之車站地區更新單元至車站距離之分布情形

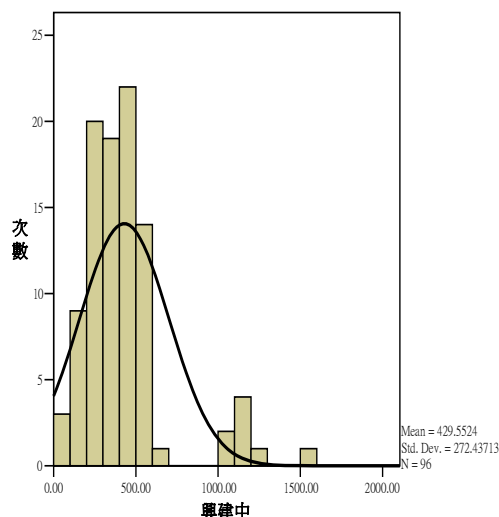


圖 4-20 興建中之車站地區更新單元至車站距離之分布情形

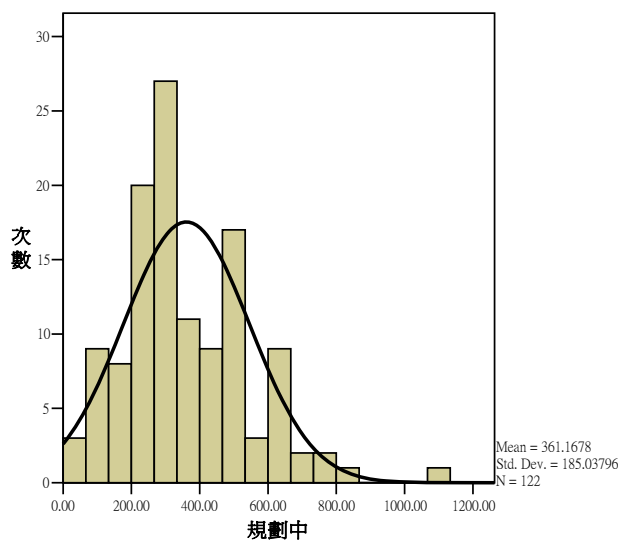


圖 4-21 規劃中之車站地區更新單元至車站距離之分布情形

(四) 更新單元之相關變數與至車站距離的關係

1. 土地使用分區別

(1) 各使用分區至車站距離之平均值與變異數 (表 4-8)

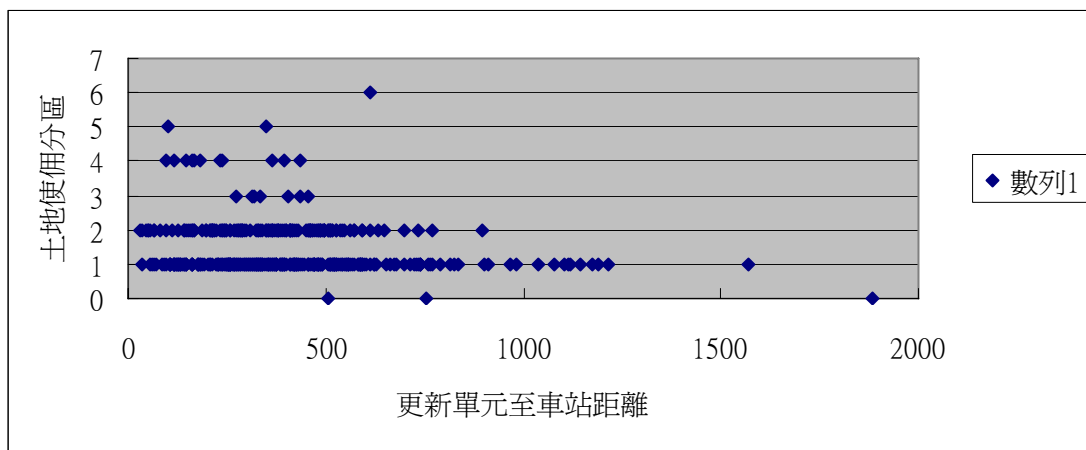
目前都市更新事業以住宅區為主，佔 60.36%；其次為商業區，佔 36.27%；有少數為特定商業區或工業區，佔 3.37%。

表 4-8 各土地使用分區平均值與變異數

	個數	所佔百分比	最小值	最大值	平均數	標準差
住宅區	233	60.36%	31.31	1144.94	419.6072	208.99950
商業區	140	36.27%	34.71	1884.02	357.1609	260.32958
其它分區	13	3.37%	196.95	521.23	357.7142	145.29318
	386	100%				

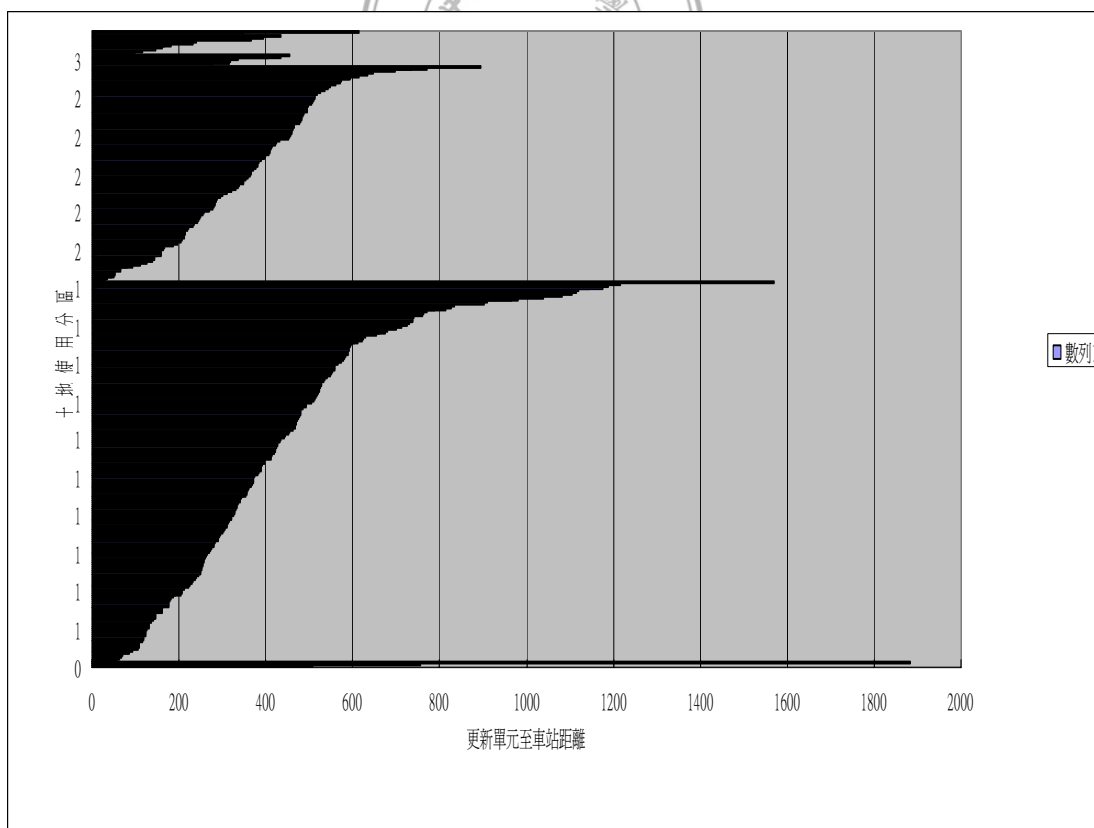
(2)分布情形 (參見圖 4-22 至圖 4-26)

住宅區分布於 31.31 公尺至 1144.94 公尺，商業區分布於 34.71 公尺至 1884 公尺，其他分區分布於 196.95 公尺至 521.23 公尺。住宅區分布範圍最大，商業區分布範圍次之。



註：土地使用分區 1 代表住宅區，2 代表商業區，3、4、5、6、7 代表特定專用區及其他

圖 4-22 土地使用分區與車站距離的關係



註：土地使用分區 1 代表住宅區，2 代表商業區，3. 代表特定專用區及其他

圖 4-23 土地使用分區與車站距離的關係分布情形

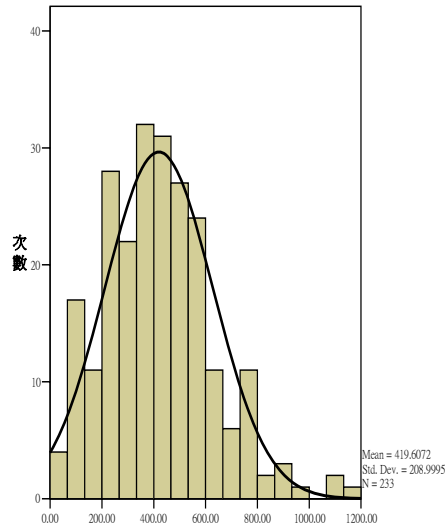


圖 4-24 住宅區更新單元分布圖

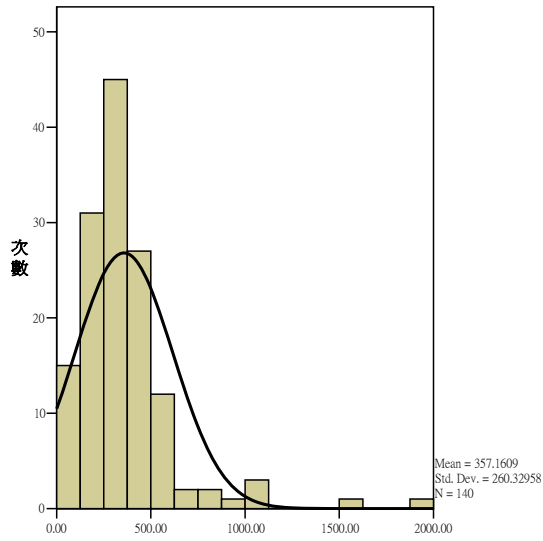


圖 4-25 商業區更新單元分布圖

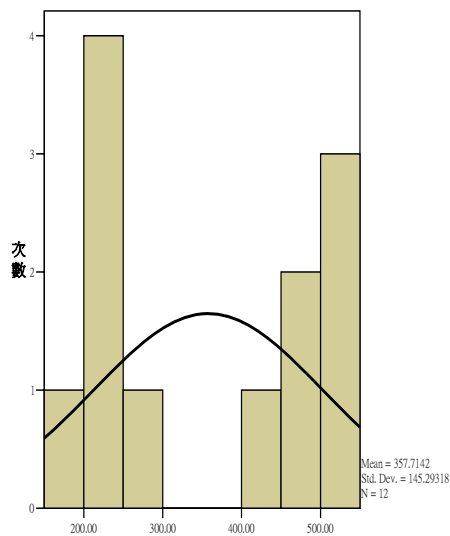


圖 4-26 非住宅或商業之其他土地使用分區更新單元分布圖

2. 容積率 (參見表 4-9 及圖 4-27)

容積率分布受土地使用分區影響，將各區段更新單元平均容積率發現，目前分布以 50 至 100 公尺平均容積率最高，其次為 150 至 200 公尺，各區段分布並非離捷運站越近容積率越高。容積率以更新單元至車站距離分布而言較為分散。

表 4-9 各距離區間容積率情形

距離區間 (公尺)	容積率 (單位：%)
50以內	271.25
50-100	422.33
100-150	309.35
150-200	416.82
200-250	358.39
250-300	322.43
300-350	312.08
350-400	399.63
400-450	315.93
450-500	113.9
500-550	336.83
550-600	296.52
600-650	328
650-700	376
700-750	278.33
750-800	275
800-900	225
900以上	218

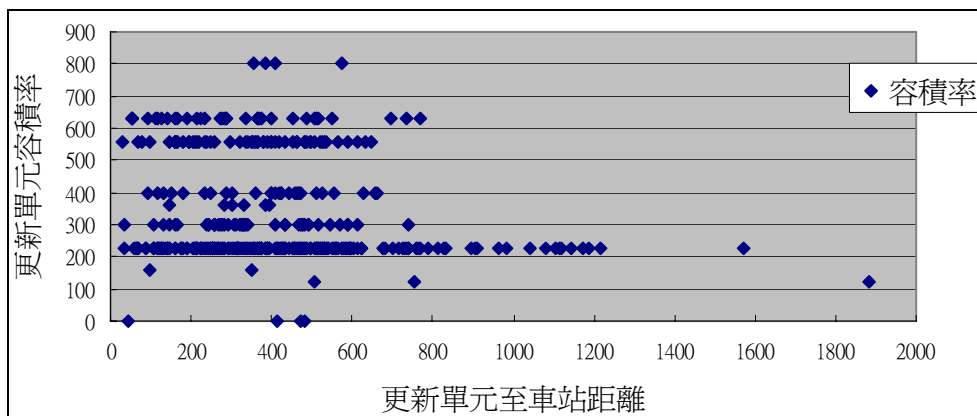


圖 4-27 更新單元容積率至車站距離分布圖

3. 投資意願指數 (參見表 4-10 圖 4-28 及圖 4-29、圖 4-30)

投資意願指數較高者均在 400 公尺以外，最高在 600 至 650 公尺，其次為 350 至 400 公尺，第三高為 450-500 公尺。投資投資意願指數高低以更新單元至車站距離分布而言較為分散。

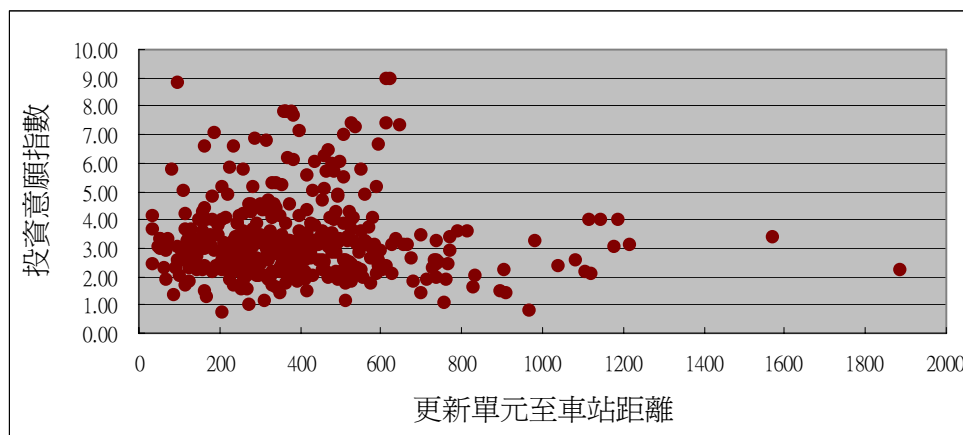


圖 4-28 更新單元投資意願指數分布圖

表 4-10 各區段距離之投資意願指數

距離區間 (公尺)	容積率 (單位： %)	公告現值/容積 率	公告現值	房屋單價 (元/平方公 尺)	投資意願指數
50 以內	271.25	62066.33	221998.8	199650	3.32
<b>50-100</b>	<b>422.33</b>	<b>68600.37</b>	<b>256125.1</b>	<b>198440</b>	<b>3.49</b>
100-150	309.35	61927.59	199198.2	177694	2.92
150-200	416.82	54350.43	218570	171738	3.5
200-250	358.39	65179.16	210475.7	180036	3.21
250-300	322.43	63989.97	195476.6	180764	3.08
300-350	312.08	62334.59	184751.4	192003	3.29
<b>350-400</b>	<b>399.63</b>	<b>53891.59</b>	<b>194018.8</b>	<b>175979</b>	<b>3.77</b>
400-450	315.93	66895.25	218926.2	200434	3.22
<b>450-500</b>	<b>113.9</b>	<b>60669.87</b>	<b>204875.1</b>	<b>202749</b>	<b>3.62</b>
500-550	336.83	61054.38	192419.8	174139	3.23
550-600	296.52	62536.62	169620.4	189260	3.23
<b>600-650</b>	<b>328</b>	<b>38940.08</b>	<b>125900</b>	<b>201163</b>	<b>4.6</b>
650-700	376	55118.79	200103.6	150040	2.36
700-750	278.33	74277.2	210801.2	169736	2.34
750-800	275	75901.46	197138.2	169904	2.57
800-900	225	67371.89	151586.8	132344	2.2
900 以上	218	62891.14	134388.4	151452	2.73

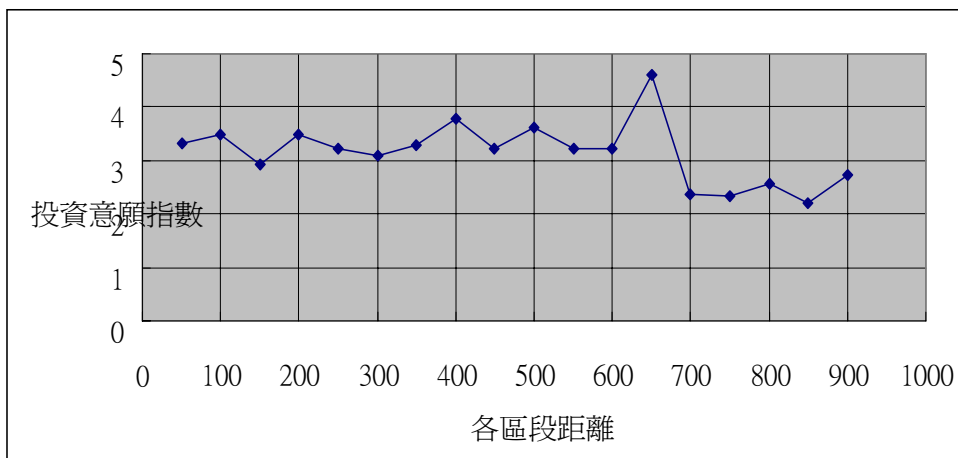


圖 4-29 至車站各區段投資意願指數

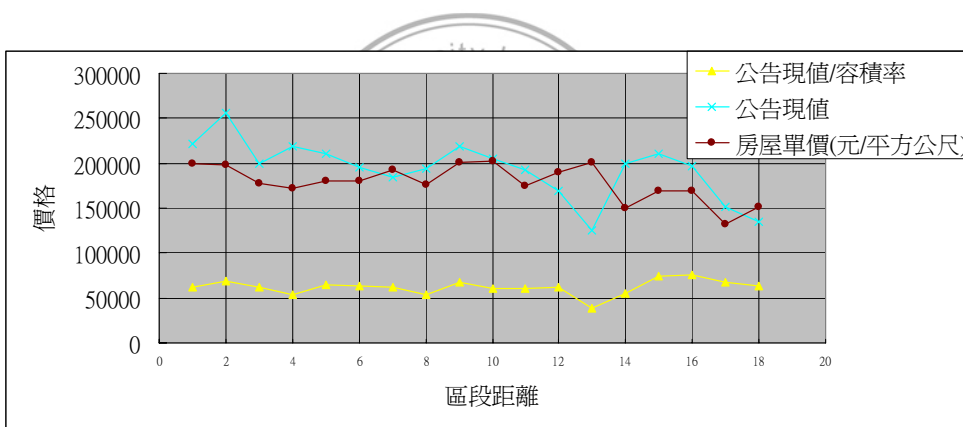


圖 4-30 至車站各區段距離之各變數分析

(五) 各區段距離之更新單元屬性變數之相關分析 (參見表 4-11)

當已瞭解更新單元至車站距離每間距 50 公尺的屬性資料 (更新單元數、區段平均容積率、區段平均公告現值、區段平均公告房價、區段投資意願指數) 後，可進行各屬性間相關分析，可知區段投資意願指數與區段平均單位房價與之 Pearson 相關分析結果為高度相關。



表 4-11 區段距離之更新單元屬性變數與其他變數之相關分析

項目		更新單元數	區段平均容積率	區段平均公告現值	區段平均單位房價	區段投資意願指數
Pearson 相關	更新單元數	1.000	.026	.154	.379	.378
	區段平均容積率	.026	1.000	.370	.049	.234
	區段平均公告現值	.154	.370	1.000	.355	-.051
	區段平均單位房價	.379	.049	.355	1.000	.739
	區段投資意願指數	.378	.234	-.051	.739	1.000
顯著性 (單尾)	更新單元數	.	.459	.270	.061	.061
	區段平均容積率	.459	.	.065	.424	.175
	區段平均公告現值	.270	.065	.	.074	.421
	區段平均單位房價	.061	.424	.074	.	.000
	區段投資意願指數	.061	.175	.421	.000	.

## 第六節 都市更新單元之市場範圍模擬分析

### 一、更新單元發生或然率與「更新單元至捷運車站距離」的關係

(一) 所有更新單元至捷運車站距離與更新單元發生或然率之相關分析 (參見表 4-12)

經檢定更新單元至捷運車站距離與更新單元發生或然率之相關分析，在顯著水準為 0.01 時 (雙尾)，相關顯著，可知兩者間有高度相關。

表 4-12 更新單元發生或然率與更新單元至車站距離之相關分析

		更新單元至車站 距離	更新單元發生或 然率
更新單元至車站距離	Pearson 相關	1	.901(**)
	顯著性 (雙尾)		.000
	個數	386	386
更新單元發生或然率	Pearson 相關	.901(**)	1
	顯著性 (雙尾)	.000	
	個數	386	386

\*\* 在顯著水準為 0.01 時 (雙尾)，相關顯著。

(二) 都市更新發生或然率與更新單元至車站距離的區間估計 (參見圖 4-31)

經以線性迴歸之區間估計，採 S 形區間估計，一般式為：

$$Y = e^{*(b_0 + (b_1/t))} \text{ or } \ln(Y) = b_0 + (b_1/t) \text{ 的模式。}$$

函數型態校估結果為

$$\text{都市更新發生或然率} = e^{*(4.5499 - (240.30/\text{更新單元至車站距離}))}$$

$$\text{or } \ln(\text{都市更新發生或然率}) = 4.5499 - (240.30/\text{更新單元至車站距離})$$

迴歸係數為 0.891

更新單元發生或然率

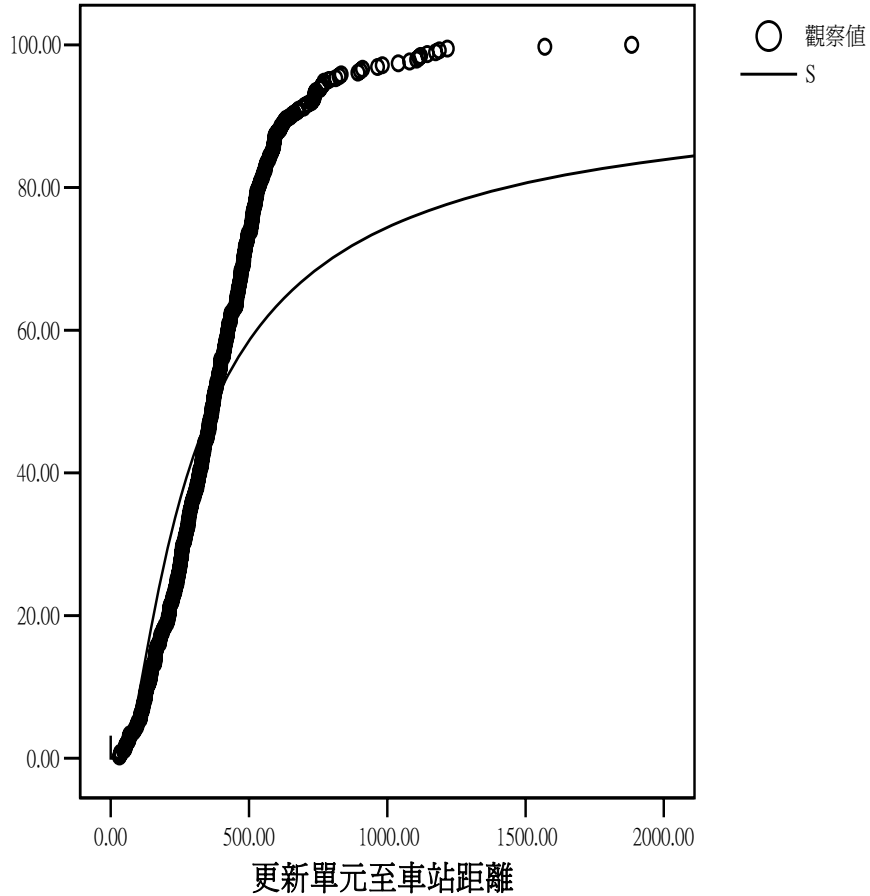


圖 4-31 更新單元發生或然率與更新單元至車站距離模擬分布

二、都市更新發生密度指數與「更新單元至車站距離」的關係

(一) 所有更新單元至車站距離與都市更新發生密度指數之相關分析 (參見表 4-13)

經檢定更新單元至車站距離與都市更新發生密度指數之相關分析，在顯著水準為 0.01 時 (雙尾)，相關顯著，可知兩者間有高度相關。

表 4-13 更新單元至車站距離與都市更新發生密度指數之相關分析

		更新單元至 車站距離	都市更新發生 密度指數
更新單元至車 站距離	Pearson 相關	1	-.934(**)
	顯著性 (雙尾)		.000
	個數	386	386
都市更新發生 密度指數	Pearson 相關	-.934(**)	1
	顯著性 (雙尾)	.000	
	個數	386	386

\*\* 在顯著水準為 0.01 時 (雙尾)，相關顯著。

(二) 都市更新發生密度指數與更新單元至車站距離的區間估計 (參見圖 4-32)

經以線性迴歸之區間估計，採對數區間估計，一般式為：

$Y = b_0 + (b_1 * \ln(t))$  的模式。

函數型態校估結果更新單元發生密度指數

$= b_0 + (b_1 * \ln(\text{更新單元至車站距離}))$

$= 16.8201 - 2.1278 * \ln(\text{更新單元至車站距離})$

Rsq 值為 0.849

## 都市更新發生密度指數

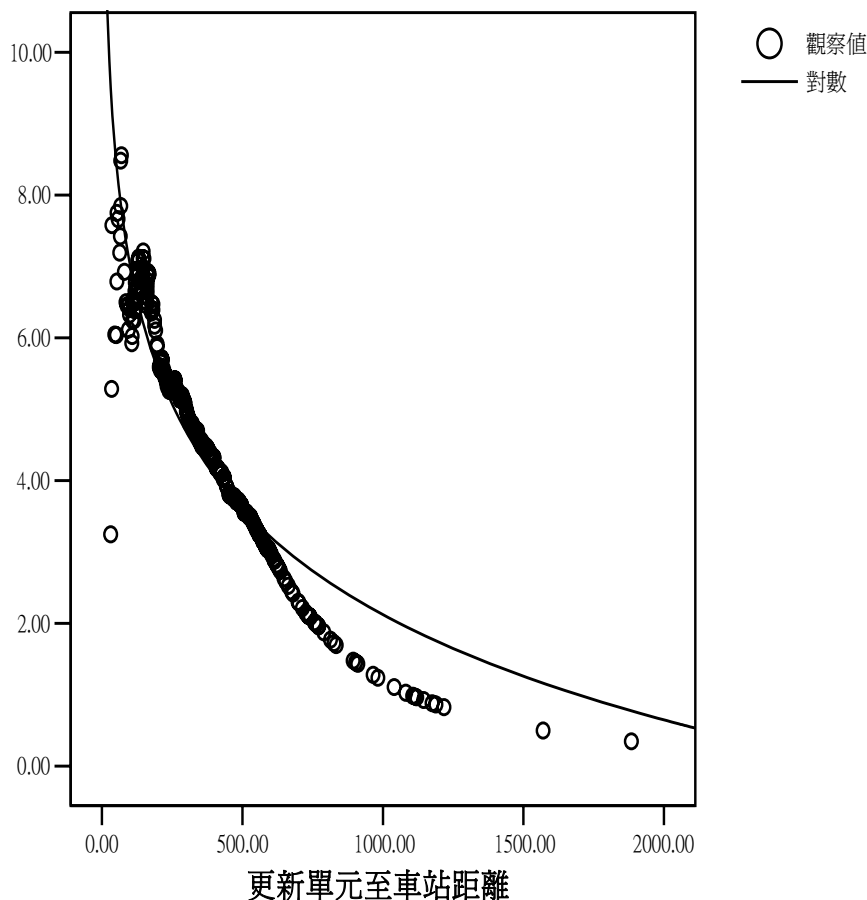


圖 4-32 都市更新發生密度指數與更新單元至車站距離的模擬分布

## 四、討論

本節重點在於討論都市更新單元至捷運車站距離之關聯分析，首先針對所有更新單元「至捷運車站車站距離」分布情形進行說明，可瞭解民間投資者在區位（更新單元至捷運車站的距離）上，哪些區位投資意願較高（更新單元數較多），由於目前已推動都市更新事業，一般而言，係考慮法令規定以及市場需要等因素下所決定的區位，因此對於目前都市更新事業的區位加以分析後，可提出公部門對於都市更新策略的參考。經過調查與分析台北市捷運車站地區都市更新單元，得到下列重要成果：

## (一) 都市更新市場範圍模擬分析

經分析車站內所有更新單元至捷運車站的距離，平均值為 390 公尺，標準差為 223 公尺。距離捷運站最遠為 1884 公尺，最近為 31.1 公尺。

都市更新市場範圍主要可以判斷距離捷運車站各區段距離有多少都市更新單元，經本研究建構都市更新市場範圍模擬函數，可作為某區段距離之

都市更新單元發生率，可作為策略分析的參考，假設選取車站地區 600 公尺範圍內佔有 89.2%更新單元，未來可針對不同距離預測都市更新單元的發生率，或設定都市更新發生率找出該區段距離。

#### 1. 更新單元發生或然率與「更新單元至捷運車站距離」的關係

本研究為探討更新單元發生或然率與「更新單元至捷運車站距離」的關係，利用模型校估方式得到關係式為：

都市更新發生或然率 =  $e^{(4.5499 - (240.30/\text{更新單元至車站距離}))}$

利用此模型可預測距離捷運車站距離越遠，則都市更新發生或然率愈低，假設已知（更新單元至車站距離某距離）則可以預測該更新單元之發生或然率，可作為政策模擬分析的參考。例如當距離捷運車站 400 公尺範圍，累積發生率為百分之 55.92，假設在 500 公尺範圍，累積發生率為百分之 73.53。

#### 2. 都市更新發生密度指數與「更新單元至捷運車站距離」的關係

為進一步了解某區段範圍內都市更新單元發生密度，都市更新發生密度指數為車站服務圈範圍內的更新單元數，經探討更新單元發生密度指數與「更新單元至捷運車站距離」的關係，以模型校估方式得到關係式為：

更新單元發生密度指數 =  $b_0 + (b_1 * \ln(\text{更新單元至車站距離})) = 16.8201 - 2.1278 * \ln(\text{更新單元至車站距離})$

利用此模型可預測距離捷運車站距離越遠，則都市更新發生密度指數愈低，假設已知（更新單元至車站距離某距離）則可以預測該都市更新發生密度指數，故亦可作為政策模擬分析的參考。

### (二) 哪些區位民間投資意願較高？

針對都市更新區位分布情形，經分析都市更新單元發生或然率與其至車站距離的關係發現，所有更新單元發生或然率，距離捷運站愈近，反而更新案件數較少。（參見圖 4-13），以 50 公尺作為區間，100 公尺範圍內都市更新發生或然率最低，其中 50 公尺內區段範圍內最低，僅有 1.04%，50-100 公尺區段範圍內有 3.89%。

以 50 公尺作為區間，100-600 公尺間 10 個區段為都市更新發生或然率最高區段，其中在 450-500 公尺範圍內累積都市更新發生或然率最高，達 10.62%；其次為 350-400 公尺，達 10.36%；200-250 公尺次之，達 9.59%。

捷運車站邊緣區都市更新發生或然率最低，且 600 公尺外都市更新案件迅速減少。

## 第七節 綜合分析

### 一、捷運車站對鄰近土地開發案各有其影響範圍。

本研究嘗試以到車站最短步行距離為原則，建構車站服務圈。

#### (一) 捷運服務圈範圍

經計算各車站服務圈，最大為石牌站 3931148 平方公尺，其次依序為明德站、忠義站、唶哩岸站、關渡站、復興崗站、新北投站、圓山站、芝山站、奇岩站，前十名均位於淡水線，最小為白馬山莊站 105210 平方公尺，其次為動物園站、松山機場站、麟光站、內湖科技園區站、西松站、台北車站、萬芳社區站、小南門站、內溝站。

#### (二) 捷運車站地區範圍分析

過去文獻中往往依照車站為中心某半徑距離作為車站地區範圍，然而在某更新案例區位的使用者未必依最短步行距離選擇擬搭乘車站，亦即可能依照個人行為、習慣或依目的地選擇不同的車站做為起點，導致某一區位可能屬於鄰近兩個或三個車站服務圈，例如假設以車站 500 公尺範圍界線作為服務圈，則台北車站、台大醫院、善導寺站則有重疊服務圈，代表該交集處可能為三個車站的共同服務圈。

#### (三) 捷運車站對鄰近都市更新個案各有其不同影響範圍。

1. 當以到車站最短步行距離為原則所建構車站服務圈，發現以淡水線自圓山站到關渡站服務範圍較大，為全部車站服務圈的前 10 名。服務圈範圍最小的地區為白馬山莊站，其次為動物園站，均為都市外圍地區；或者設站間距較短地區。最大車站服務圈石牌站為最小白馬山莊站的 374 倍。
2. 本研究所探討 127 個捷運車站地區，係以車站內更新案例至車站距離為半徑作為判斷依據，假設以 400 公尺為半徑的車站地區，面積為 502654.4 平方公尺，共 16 站小於 400 公尺半徑範圍之車站地區，以 500 公尺為半徑的車站地區，面積為 785397.5 平方公尺，共 50 站小於 500 公尺半徑範圍之車站地區，以 600 公尺為半徑的車站地區，面積為平方公尺 1130972.4 平方公尺，共 95 站小於 600 公尺半徑範圍之車站地區。

### 二、更新單元至車站距離之分析。

#### (一) 區位分布

經統計車站內所有更新案例，平均值為 390 公尺，距離捷運站愈近，反而更新案件數較少，50 公尺範圍內都市更新案件累積最少，僅有 0.2%，100 公尺範圍內有 4.8%；600 公尺外都市更新案件迅速減少。

以 50 公尺作為區間，200-550 公尺間為都市更新案累積百分比最多，其中在 250-300 公尺範圍內累積都市更新案件百分比最多，達 11.2%；其次為 450-500 公尺，達 10.2%；200-250 公尺次之，達 10.1%。

當以每 5% 作為區間，以 256.17-280.02 公尺最大，其次為 455.97-481.11 公尺、280.02-306.9 公尺。

有 56.7% 在捷運車站 400 公尺半徑車站核心影響圈範圍內；有 73.7% 在捷運車站 500 公尺半徑範圍內；有 89.4% 在捷運車站 600 公尺半徑範圍內；有 84.4% 更新案位於 100-600 公尺之間。

- (二)由各區段距離的都市更新單元分布情形，可代表民間在現有都市更新機制操作下，對於某些區段較有投資意願，可能是投資報酬率較高，或都市更新較易達成。

### 三、更新單元土地使用分區分布與「更新案例至車站距離」之分析。

經實證住宅區分布於 31.31 公尺至 1144.94 公尺，商業區分布於 34.71 公尺至 1884 公尺，其他分區分布於 196.95 公尺至 521.23 公尺。由實證資料顯示，尚無法說明住宅區或商業區特別集中於某些區位。

由上述分析結果尚無法了解民間對於土地使用分區的投資意願是否集中某些區位。或許可解釋為目前對於車站地區都市計畫都市計畫土地使用分區分布情形與捷運車站距離無關，並未研擬以車站地區為核心考量的都市計畫。

### 四、更新單元容積率分布與「更新案例至車站距離」之分析。

將各區段更新案例平均容積率發現，目前分布以 50 至 100 公尺平均容積率最高，其次為 150 至 200 公尺，雖然平均容積率較高者分布於捷運 200 公尺範圍內，然而各區段分布並非離捷運站越近容積率越高。

由上述分析結果，與前面土地使用分區尚無法了解民間對於住宅區的投資意願是否集中某些區位。或許可解釋為目前對於車站地區都市計畫住宅區分布情形。

### 五、運量脈動分析可解釋車站地區的都市活動類型

依照運量脈動分析結果除了可說明平日與假日活動的區別，單就車站地區之運量賣動分析即可判斷車站地區現況是否混合都市活動，並可判斷都市活動的強度。因此可提供作為其他研究應用的參考。



## 第五章 捷運車站地區都市更新之策略分析

經過第四章台北市捷運車站與都市更新個案調查分析，本章首先透過因子分析法，將影響捷運車站地區都市更新的變數簡化成較為少數的且具有解釋能力的因子，另外透過群落分析法將各個捷運車站進行分類，經過分類後各個的捷運車站特徵，找出歐幾里德距離的中心點作為改群落的代表性的車站進行個案研究並提出捷運車站地區都市更新策略方向與可操作工具。

### 第一節 捷運車站地區都市更新影響變數之因子分析

為解釋捷運車站地區都市更新各個影響變數，可透過因子分析法將萃取出少數的可解釋的因子據以分析。

#### 一、捷運車站地區的變數選取與資料的收集

本研究選擇了已通車的捷運車站地區作為樣本進行分析，變數包括車站地區更新單元總面積、更新單元至車站平均距離、車站地區人口數、車站年進站運量、車站年出站運量、車站所在街廓公告現值、車站出進站比、有無重要性公共設施與車站地區更新單元數等 9 個變數。

其中有無重要性公共設施採虛擬變數，若有為「1」，若無為「0」。

#### 二、因子分析結果

本研究進行因子分析的步驟與結果如下：

##### (一) 捷運車站地區都市更新相關影響變數相關矩陣：

應用 SPSS 分析軟體，得到各變數間的樣本相關係數矩陣如表 5-1，其中相關係數大於 0.4 如下：

1. 車站進站運量與更新單元至車站平均距離成正相關
2. 車站出站運量與更新單元至車站平均距離成正相關
3. 車站出站運量與車站進站運量成正相關
4. 車站所在街廓公告現值與車站進站運量成正相關
5. 車站所在街廓公告現值與車站出站運量成正相關
6. 有無重要性公共設施與車站地區更新單元總面積成負相關

另外將相關係數大於 0.3 的變數關係整理如圖 5-1

表 5-1 捷運車站地區都市更新相關影響變數相關矩陣

		車站 年進 站運 量	車站 年出 站運 量	更新 單元 至車 站平 均距 離	有無 重要 性公 共設 施	車站 地區 更新 單元 總面 積	車站 地區 人口 數	車站 所在 街廓 公告 現值	車站 出進 站比	車站 地區 更新 單元 數
相關	車站年進站運量	1.000	.999	.525	.394	-.306	-.029	.461	.003	.346
	車站年出站運量	.999	1.000	.522	.398	-.317	-.027	.477	.034	.352
	更新單元至車站 平均距離	.525	.522	1.000	.212	-.269	-.111	.080	-.033	.059
	有無重要性公共 設施	.394	.398	.212	1.000	-.415	.191	.188	.111	-.118
	車站地區更新單 元總面積	-.306	-.317	-.269	-.415	1.000	-.374	-.112	-.136	-.123
	車站地區人口數	-.029	-.027	-.111	.191	-.374	1.000	-.083	-.037	.023
	車站所在街廓公 告現值	.461	.477	.080	.188	-.112	-.083	1.000	.352	.320
	車站出進站比	.003	.034	-.033	.111	-.136	-.037	.352	1.000	.174
	車站地區更新單 元數	.346	.352	.059	-.118	-.123	.023	.320	.174	1.000
顯著 性(單 尾)	車站年進站運量		.000	.000	.002	.015	.422	.000	.493	.007
	車站年出站運量	.000		.000	.002	.012	.427	.000	.408	.006
	更新單元至車站 平均距離	.000	.000		.070	.029	.222	.289	.410	.342
	有無重要性公共 設施	.002	.002	.070		.001	.092	.095	.222	.208
	車站地區更新單 元總面積	.015	.012	.029	.001		.004	.220	.173	.198
	車站地區人口數	.422	.427	.222	.092	.004		.283	.399	.438
	車站所在街廓公 告現值	.000	.000	.289	.095	.220	.283		.006	.012
	車站出進站比	.493	.408	.410	.222	.173	.399	.006		.114
	車站地區更新單 元數	.007	.006	.342	.208	.198	.438	.012	.114	

a 行列式 = 6.781E-05

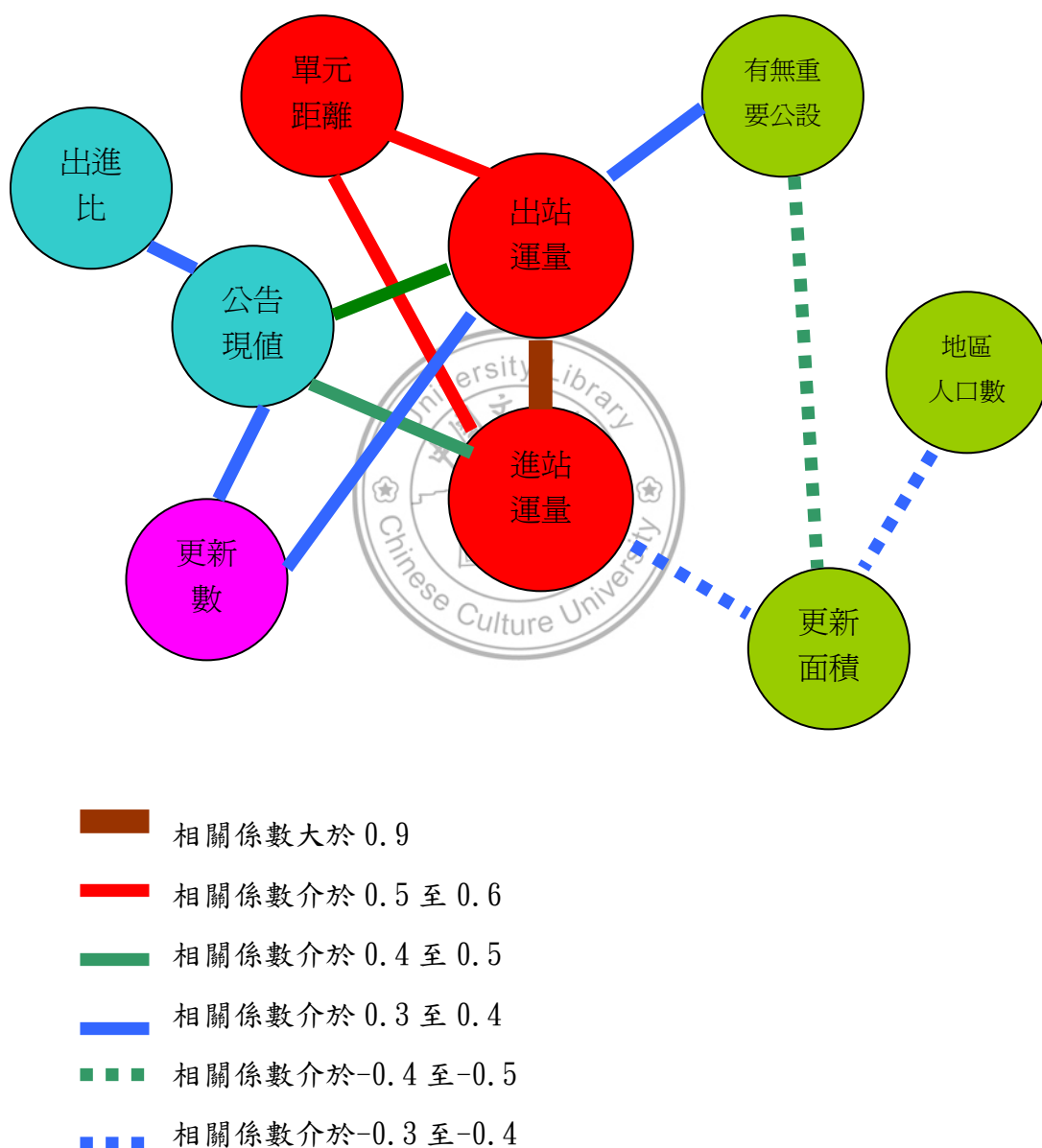


圖 5-1 相關係數大於 0.3 的變數關係

## (二)旋轉後的因子負荷矩陣如表 5-2

本研究利用主成份分析法並利用旋轉方法找出因子負荷矩陣。

表 5-2 轉軸後的成份矩陣

	成份			
	1	2	3	4
車站年進站運量	<b>.900</b>	.136	.168	.267
車站年出站運量	<b>.893</b>	.143	.198	.268
更新單元至車站平均距離	<b>.763</b>	.007	-.091	-.108
車站地區人口數	-.209	<b>.853</b>	-.155	.124
車站地區更新單元總面積	-.274	<b>-.763</b>	-.147	.031
有無重要性公共設施	.439	<b>.490</b>	.316	-.452
車站出進站比	-.171	.048	<b>.871</b>	.007
車站所在街廓公告現值	.316	-.038	<b>.695</b>	.315
車站地區更新單元數	.143	.078	.180	<b>.881</b>

萃取方法：主成分分析。旋轉方法：旋轉方法：含 Kaiser 常態化的 Equamax 法。a 轉軸收斂於 7 個疊代。



(三)因子可解釋變異數如表 5-3，因素陡坡圖如圖 5-2。

1. 利用主成份分析法，初始特徵值總和僅三個成分大於 1，但轉軸平方和負荷量總和可使成份四大於 1。成份一可解釋變異數百分比最大，達 35.37%；成份二可解釋變異數百分比達 16.675%；成份三可解釋變異數百分比達 14.671%；成份四可解釋變異數百分比達 10.997%。
2. 由因子陡坡圖可知成份一至成份二陡坡差異最大，解釋度最高，其他陡坡均差異不大。

表 5-3 解說總變異量

成份	初始特徵值			平方和負荷量萃取			轉軸平方和負荷量		
	總和	變異數的%	累積%	總和	變異數的%	累積%	總和	變異數的%	累積%
1	3.183	35.370	35.370	3.183	35.370	35.370	2.650	29.442	29.442
2	1.501	16.675	52.045	1.501	16.675	52.045	1.598	17.761	47.204
3	1.320	14.671	66.716	1.320	14.671	66.716	1.495	16.609	63.812
4	.990	10.997	77.713	.990	10.997	77.713	1.251	13.901	77.713
5	.747	8.304	86.017						
6	.487	5.409	91.426						
7	.442	4.907	96.333						
8	.330	3.664	99.998						
9	.000	.002	100.00						

萃取法：主成份分析。

因素陡坡圖

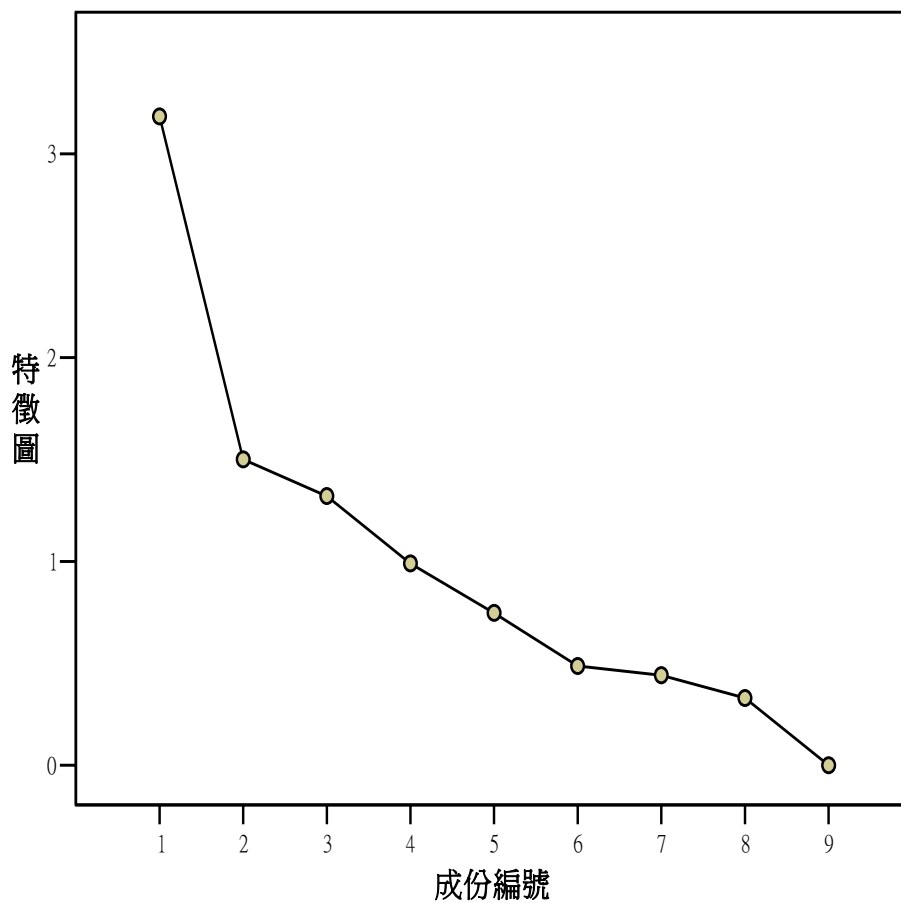


圖 5-2 因素陡坡圖

### 三、因子含義的解釋：

依照因子分析的方法，所萃取出的因子數目應使累積解釋的變異數百分比達到70%至80%，由表5-4可知，4個因子所累積變異數百分比為77.713%，說明前4個因子提供了9個原始變數資料所能表達足夠的信息，且因子正交旋轉後，各因子典型代表變數突出，因子的意義更為明顯，易於解釋，以下針對此4個因子進行解釋：

#### (一)第一主因子F1的解釋

第一主因子主要是由變數車站年進站運量、車站年進站運量、更新單元至車站平均距離等變數所組成，此三個變數共同反映車站地區的交通的程度，因此定義為對車站地區的交通因子。

#### (二)第二主因子F2的解釋

第二主因子主要是由變數車站地區人口數及車站地區更新單元總面積與有無重要性公共設施等變數所組成，此三個變數共同反映車站地區的公共設施，因此定義為對車站地區的公共設施因子。

#### (三)第三主因子F3的解釋

第三主因子主要是由變數車站出進站比以及車站所在街廓公告現值等變數所組成，此二個變數共同反映車站地區的商業價值，因此定義為對車站地區的商業價值因子。

#### (四)第四主因子F4的解釋

第四主因子主要是由車站地區更新單元數單一變數所組成，此變數反映車站地區的參與意願，因此定義為對車站地區的參與意願因子。

綜合影響捷運車站地區都市更新的四個因子及相關變數整理如圖5-3所示。

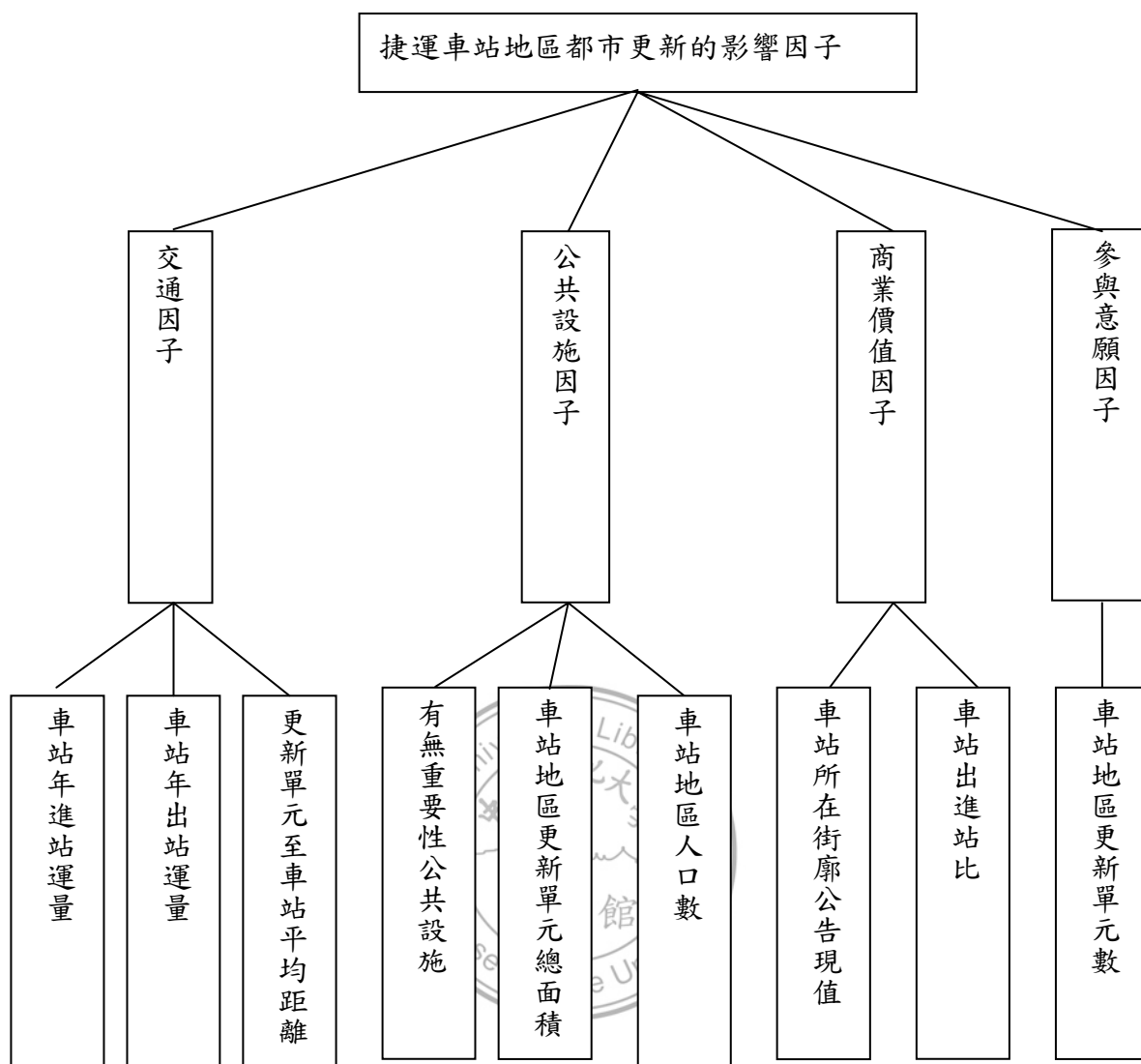


圖 5-3 捷運車站地區都市更新影響因子



## 四、各車站因子得點排序：

為了解各車站在各因子的表現，可透過各車站因子得點解釋，為利於分析，本研究將各車站的因子得點及排序整理如表 5-4，可說明各車站在各個因子的排序，排序較前者，代表該車站在某因子的潛力較高，就策略上而言應善用其潛力，排序在後者，代表該車站在該因子較居劣勢，就策略上而言應提出改善作為。

此外，將各車站因子得點以 10 個序位為一等級，並製作於空間示意圖上，以了解同等級的車站是否有聚集的現象，如圖 5-4 至圖 5-7 所示。

表 5-4 各車站地區因子得點及排序

車站名稱	所屬路線	交通因子	因子一排序	公共設施因子	因子二排序	商業價值因子	因子三排序	參與意願因子	因子四排序
1 中山國中站	木柵線	-0.2682	30	<u>-3.15932</u>	<u>50</u>	-0.34273	35	-0.03228	23
2 南京東路站	木柵線	-0.555	41	<u>-1.63847</u>	<u>48</u>	1.00896	7	1.25041	7
3 忠孝復興站	南港線	<u>-0.8933</u>	<u>46</u>	<u>-1.56914</u>	<u>46</u>	1.72017	3	0.23237	18
4 大安站	木柵線	-0.5537	40	-1.3057	44	0.88616	9	1.35305	6
5 科技大樓站	木柵線	0.13361	15	<u>-1.68385</u>	<u>49</u>	0.30863	18	-0.23134	25
6 六張犁站	木柵線	<u>-0.8991</u>	<u>47</u>	-0.32269	37	0.02574	26	1.00435	10
7 麟光站	木柵線	-0.2626	29	<u>-1.6219</u>	<u>47</u>	-0.66209	40	-0.81403	38
8 辛亥站	木柵線	-0.3092	32	-1.19911	43	<u>-1.12708</u>	<u>46</u>	-0.84404	41
9 萬芳醫院站	木柵線	-0.6362	43	-0.13481	32	0.17283	23	-0.49865	32
10 萬芳社區站	木柵線	-0.1855	25	-0.06752	31	<u>-2.52332</u>	<u>49</u>	-0.46913	31
11 木柵站	木柵線	<u>-0.9195</u>	<u>48</u>	-0.05028	29	-0.23573	29	-0.83143	40
12 動物園站	木柵線	0.55752	6	-1.00551	42	0.02128	27	<u>-2.40562</u>	<u>50</u>
13 關渡站	淡水線	-0.5035	37	-0.19221	34	-0.31912	34	-0.44512	30
14 忠義站	淡水線	-0.489	36	-0.78019	40	-0.29235	32	<u>-1.07239</u>	<u>46</u>
15 復興崗站	淡水線	-0.7722	44	0.22932	21	-0.77312	43	-0.43293	29
16 新北投站	淡水線	-0.4192	35	1.53989	3	<u>-1.33828</u>	<u>48</u>	-0.54707	35
17 北投站	淡水線	-0.3801	33	-0.16253	33	0.26256	19	-0.12036	24
18 奇岩站	淡水線	-0.1101	22	0.79714	11	<u>-3.41032</u>	<u>50</u>	0.14046	20
19 唹哩岸站	淡水線	0.53198	7	-1.3865	45	<u>-1.2531</u>	<u>47</u>	-1.01689	45
20 石牌站	淡水線	0.23837	12	-0.87468	41	0.05301	25	-0.01507	22
21 明德站	淡水線	-0.525	38	0.27223	20	-1.05993	45	0.72746	14
22 芝山站	淡水線	-0.5615	42	0.1818	22	-0.30196	33	0.06184	21
23 士林站	淡水線	0.03153	19	0.46564	18	0.23095	20	0.46225	17

24	劍潭站	淡水線	<b>0.59484</b>	<b>5</b>	-0.00991	25	0.17893	22	-0.89688	43
25	圓山站	淡水線	-0.3003	31	<b>1.82256</b>	<b>2</b>	-0.63602	39	-0.25621	26
26	民權西站	淡水線	0.05418	18	-0.03768	28	0.00198	28	1.02514	9
27	雙連站	淡水線	-0.8451	45	0.5119	14	0.7302	10	1.2258	8
28	中山站	淡水線	-0.2461	28	-0.32319	38	0.67873	11	<b>2.18156</b>	<b>2</b>
29	台北車站	淡水線	<b>3.28233</b>	<b>2</b>	0.17582	23	0.22481	21	<b>1.45203</b>	<b>5</b>
30	臺大醫院站	淡水線	0.45653	8	0.14254	24	0.6637	12	<b>-1.38343</b>	<b>49</b>
31	中正紀念堂站	淡水線	-0.2342	27	0.8513	9	0.34783	17	-0.97612	44
32	景美站	新店線	<b>-0.9289</b>	<b>49</b>	0.61533	13	-0.35406	36	<b>1.45784</b>	<b>4</b>
33	萬隆站	新店線	-0.1624	24	-0.435	39	-0.80109	44	0.74117	13
34	公館站	新店線	0.42861	9	0.44611	19	0.55523	14	-0.38281	27
35	台電大樓站	新店線	-0.1239	23	-0.06165	30	-0.51724	38	<b>1.80215</b>	<b>3</b>
36	古亭站	新店線	-0.537	39	<b>1.42787</b>	<b>4</b>	-0.25699	30	<b>2.26569</b>	<b>1</b>
37	中正紀念堂站	新店線	0.18665	13	1.07435	6	0.0967	24	<b>-1.12777</b>	<b>47</b>
38	西門站	南港線	<b>0.81066</b>	<b>4</b>	0.50585	15	<b>1.27196</b>	<b>5</b>	-0.51516	33
39	台北車站	南港線	<b>5.04154</b>	<b>1</b>	-0.02064	26	-0.4894	37	0.65696	15
40	善導寺站	南港線	-0.4112	34	<b>1.16053</b>	<b>5</b>	<b>1.3943</b>	<b>4</b>	-0.75157	37
41	忠孝新生站	南港線	0.01424	20	0.71435	12	1.14033	6	-0.53952	34
42	忠孝復興站	木柵線	0.09236	16	0.49236	16	0.45159	15	0.89097	12
43	忠孝敦化站	南港線	0.06469	17	-0.27969	36	<b>2.04319</b>	<b>1</b>	0.46682	16
44	國父紀念館站	南港線	0.14208	14	0.89751	8	<b>1.80614</b>	<b>2</b>	<b>-1.17529</b>	<b>48</b>
45	市政府站	南港線	<b>1.01513</b>	<b>3</b>	0.95191	7	0.6516	13	-0.6609	36
46	永春站	南港線	0.01087	21	0.83347	10	-0.66482	41	0.19331	19
47	後山埤站	南港線	-0.1977	26	0.48053	17	-0.68946	42	0.93595	11
48	昆陽站	南港線	0.30037	11	-0.19618	35	-0.25873	31	-0.39251	28
49	龍山寺站	板橋線	0.38952	10	-0.03153	27	0.38737	16	-0.86847	42
50	小南門站	小南門 線	<b>-1.1481</b>	<b>50</b>	<b>1.95956</b>	<b>1</b>	0.99209	8	-0.82457	39

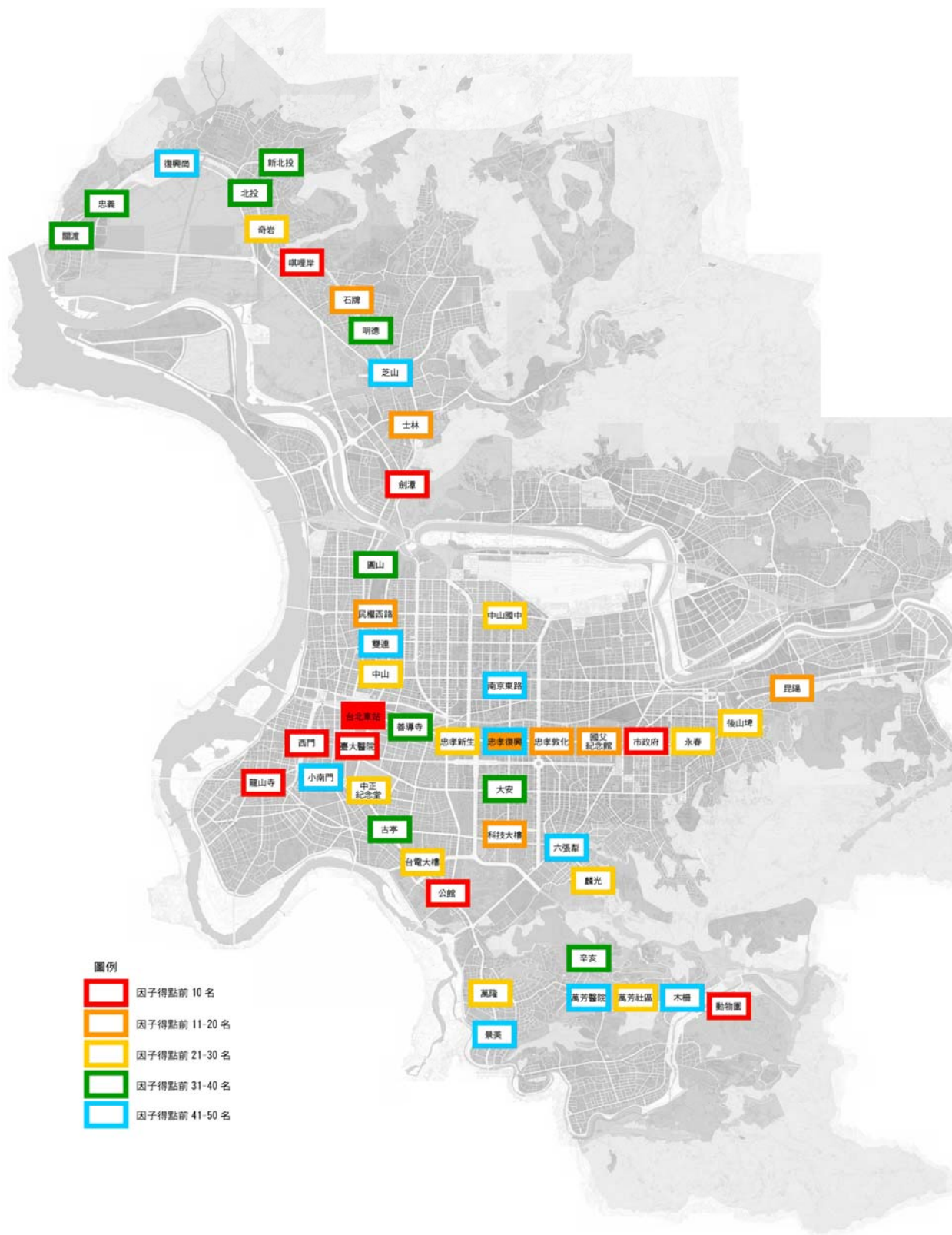


圖 5-4 各車站交通因子得點分布

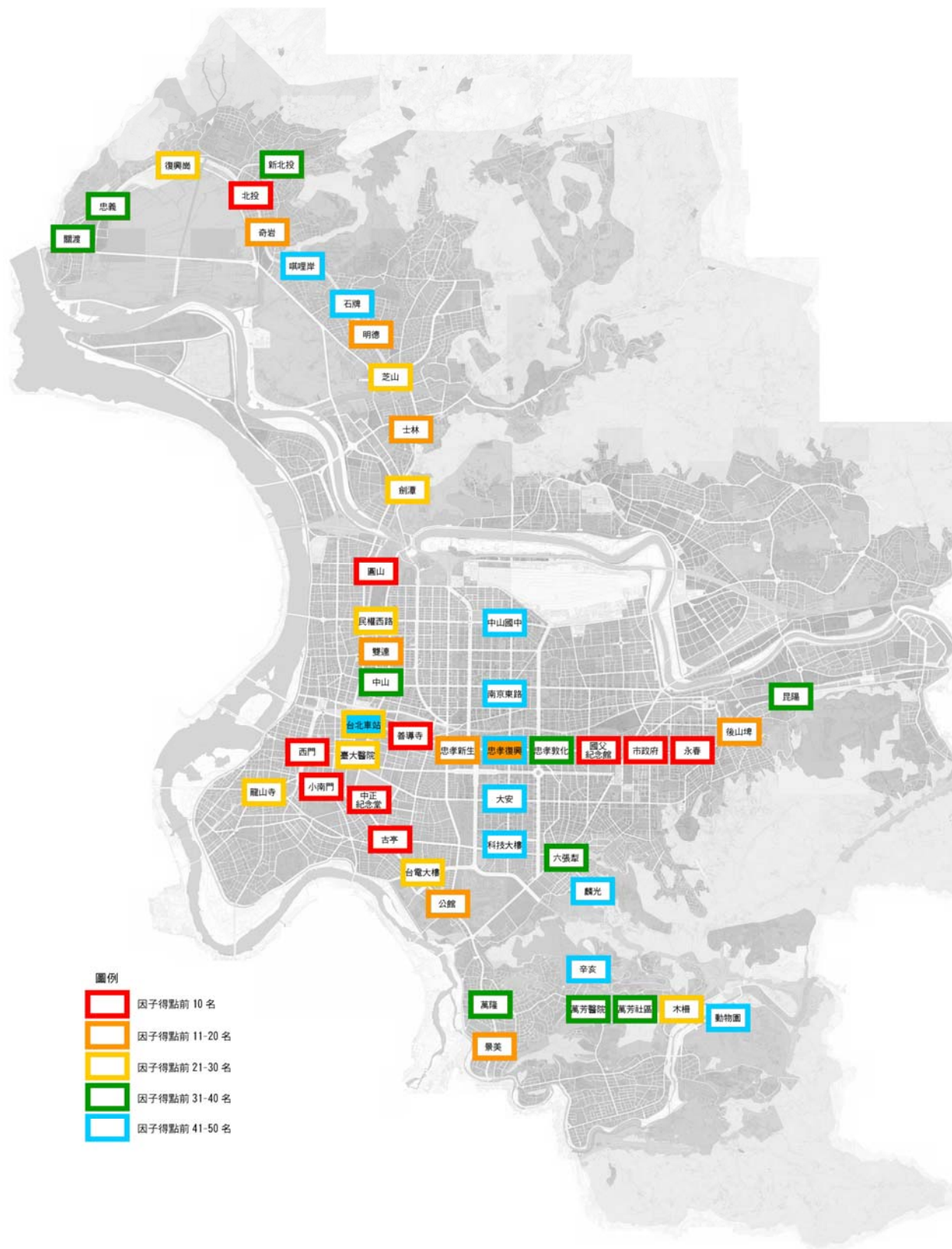


圖 5-5 各車站公共設施因子得點分布

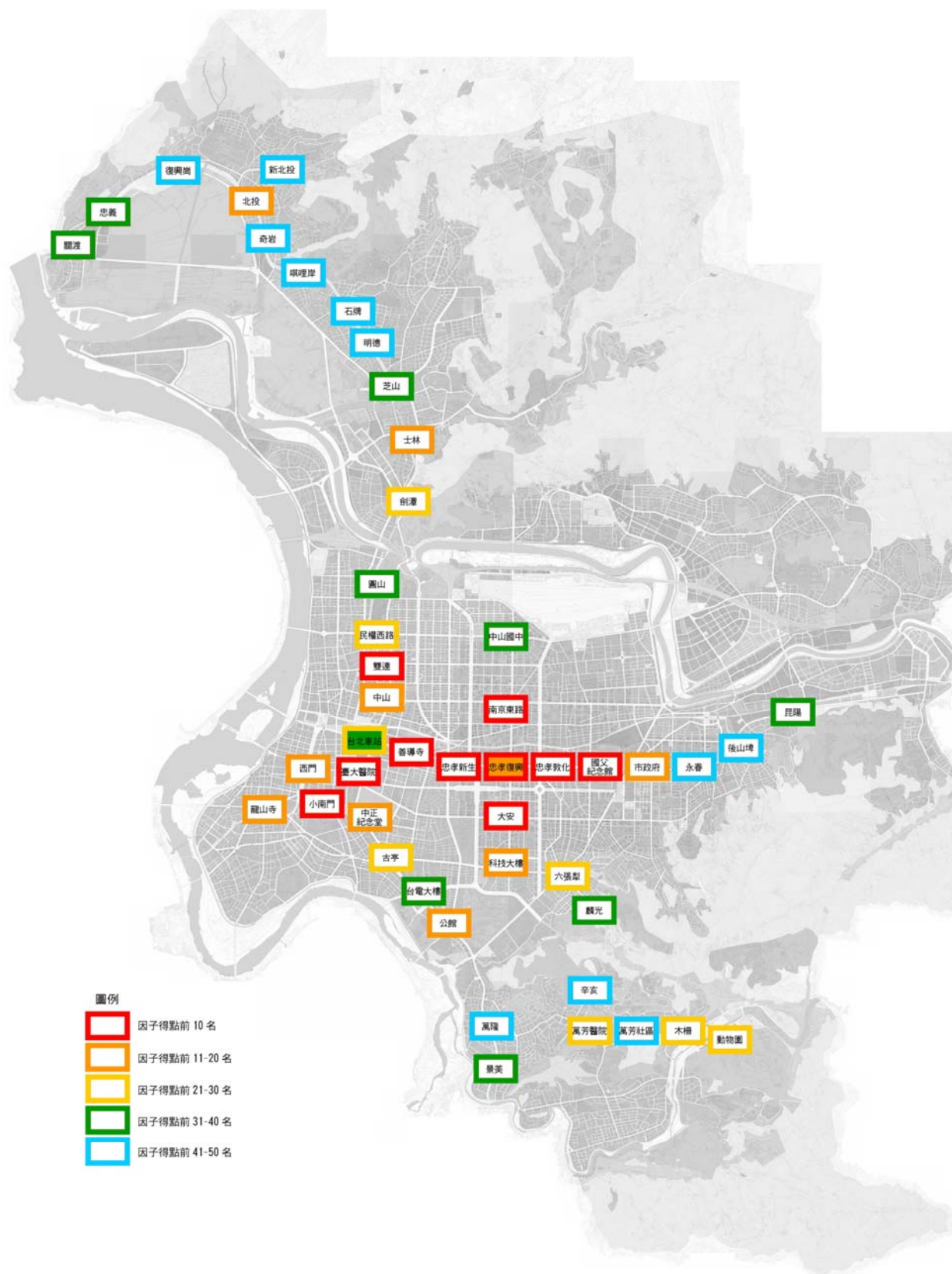


圖 5-6 各車站商業價值因子得點分布

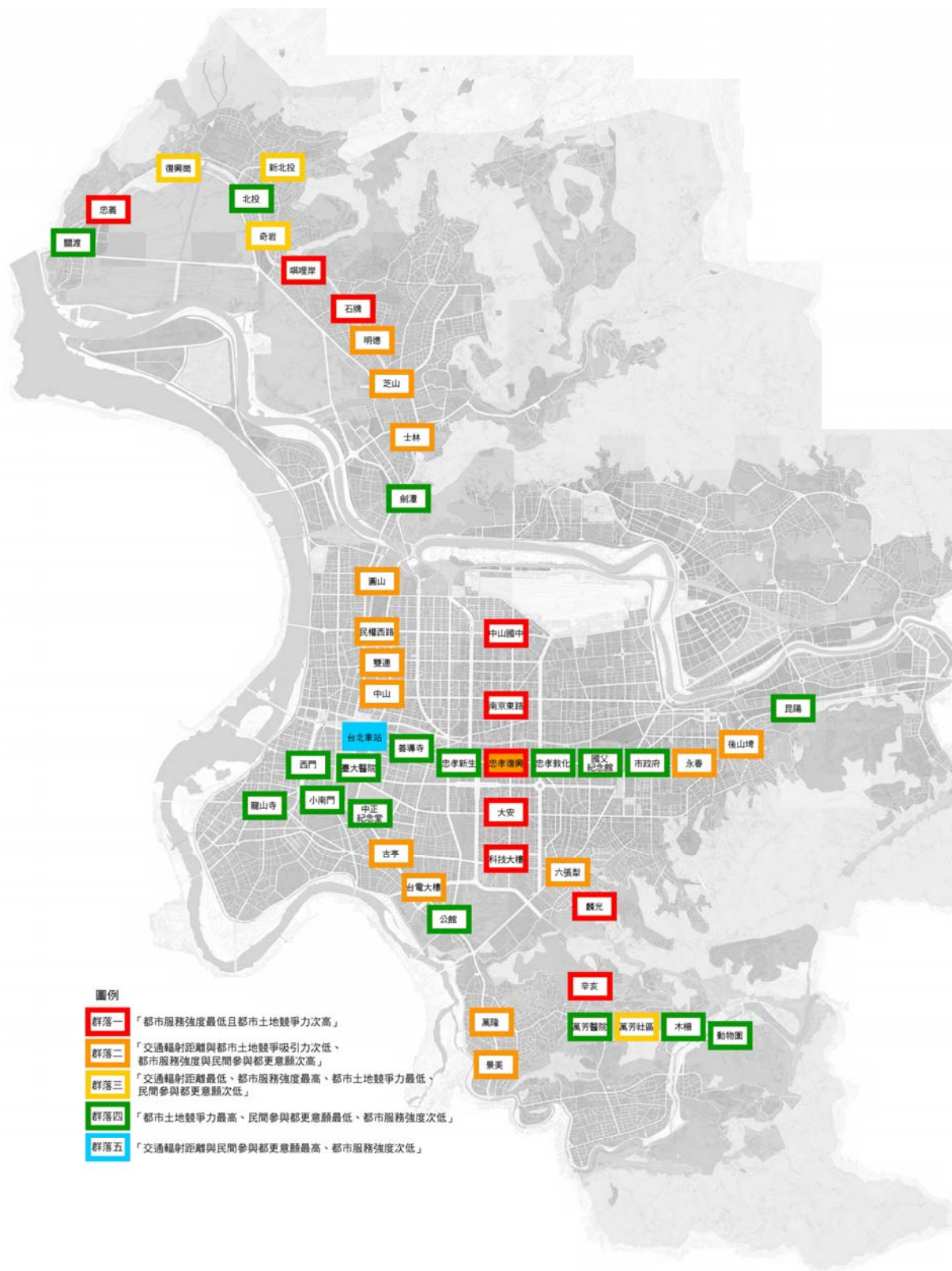


圖 5-7 各車站參與意願因子得點分布

## 五、討論：

### (一)交通因子

1. 針對第一主因子所組成的變數中，包括更新單元至車站平均距離、車站年進站運量與車站年出站運量，針對更新單元至車站平均距離變數，依照相關矩陣分析結果，相關係數較高（大於 0.4）者為更新單元至車站平均距離車站與車站年進站運量，為 0.525，代表當車站進站運量較大的車站，使用車站的進站活動人口較多，其服務圈範圍相對較大，更新單元之區位較有機會在距離車站較遠的區位；至於更新單元至車站平均距離與車站年出站運量的相關係數為 0.522，與車站年進站運量的相關係數略低，因此得到相同的結果。
2. 運量（車站年進站與年出站運量）與其他變數的相關程度：
  - (1) 車站年進站與年出站運量除了與更新單元至車站平均距離的相關程度最高外，其次與車站所在街廓公告現值為相關程度次高者，其中以車站年出站運量的相關程度略大於車站年進站運量，其原因在於公告現值的大小代表該土地商業價值的表現，一般而言出站運量較大且出站運量大於進站運量，代表該車站地區都市活動（商業活動）較為活絡，故公告現值相對也較高。
  - (2) 與車站年進站和年出站運量相關程度較高者排序第三為車站有無重要性公共設施，其中以車站年出站運量的相關程度略大於車站年進站運量，其原因在於有重要性公共設施，往往成為旅次吸引點，導致車站年出站運量較高。
  - (3) 與車站年進站和年出站運量相關程度較高者排序第四為車站地區更新單元數，其中以車站年進站運量的相關程度略大於車站年出站運量，其原因車站進站運量較大的車站，使用車站的進站活動人口較多，其服務圈範圍相對較大，故更新單元數相對較高。
  - (4) 原本預期車站地區人口數與車站年進站運量相關，當車站地區人口數越多，車站年進站運量越大，但是依照相關矩陣結果分析，並未有預期的結果，本研究係以車站 400 公尺範圍統計居住人口數，事實上代表車站 400 公尺範圍的居住人口密度，由於車站進站運量代表其服務範圍的使用人次，在轉運站或端點車站可能就會產生極大的差異，而在中間站部分，由於捷運系統規劃大部分規劃於人口密集地區，因此在都市地區由於車站 400 公尺範圍內的人口數差異不至於太大，因此並未發現地區人口數與車站年進站人口數相關的現象，故車站地區人口數應以服務圈人口數統計為宜，然而，若服務圈範圍的界定尚需進一步界定，因為可能各車站服務圈範圍有重疊的現象。
3. 就各車站地區交通因子得點排序等級分類在空間分布結果，發現屬於第一級的台北車站、西門站、龍山寺站與臺大醫院站 4 個車站有群聚的現象。

## (二)公共設施因子

針對第二主因子所組成的變數中，包括車站地區人口數、車站地區更新單元總面積、有無重要性公共設施等 3 個變數，而變數間最具代表性的相關係數更新單元總面積，而車站地區更新單元總面積與有無重要性公共設施的相關係數為 -0.45，代表有重要性公共設施的車站地區反而更新單元總面積越小，此乃由於車站地區，重要性公共設施越多，住宅區或商業區面積較小，自然都市更新的機會也較少。

車站有無重要性公共設施除了與車站年進站運量與年出站運量相關程度較高外，與其他變數的相關程度均偏低。而車站地區人口數、車站地區更新單元總面積與其他變數的相關程度也都偏低。代表有無重要性公共設施最能表現此因子。

公共設施較強的車站有二個區位聚集較明顯，包括西門、小南門、中正紀念堂、古亭，另一個區位在國父紀念館、市政府與永春站。此二個聚集區位也是台北市西區與東區的重要都市發展核心。

針對公共設施因子得點較小的車站地區分布，較集中於木柵線，此地區主要特徵在於居住密度高，公共設施較少。

## (三)商業價值因子

1. 針對第三主因子所組成的變數中，包括車站出進站比以及車站所在街廓公告現值等變數等 2 個變數，車站出進站比與所有變數的相關係數中與車站所在街廓公告現值最高，相關係數為 0.398。此點與車站年出站運量越大，車站所在街廓公告現值越高相符。
2. 車站所在街廓公告現值與所有變數的相關係數中與車站年出站運量最高，相關係數為 0.477，其次為車站年進站運量，相關係數為 0.461，說明了公告現值較高的地區之年出站運量較高。
3. 車站出進比主要代表該車站的土地使用型態，出進站比越高代表都市活動（商業活動）越強，然而此變數與其他變數間相關程度均較低，主要在於台北市各車站土地使用混合情形嚴重，因此較無法突顯土地使用型態與其他變數的相關程度。
4. 商業價值因子得點後十名有 6 個車站位於北投區，且聚集明顯。
5. 就前 5 名的車站型態分析，發現均屬於重運量車站且大多為南港線，此運輸走廊正為台北市都市發展由西區沿忠孝東路往東發展的重要軸線。而因子得點前十名聚集區位有 9 個聚集明顯，分別在小南門、台大醫院、善導寺往東到國父紀念館以及南京東路與大安站。

## (四)參與意願因子



1. 第四主因子主要是由車站地區更新單元數單一變數所組成，車站地區更新單元數與所有變數的相關係數中與車站年出站運量最高，相關係數為 0.352，其次為車站年進站運量，相關係數為 0.346，第三相關為車站所在街廓公告現值，但都呈現低度相關。代表車站地區更新單元較多的區位，大多在車站出進站運量大或車站所在街廓公告現值較高車站地區。
2. 參與意願因子得點較高者大多位於淡水線及新店線，前 10 名有 8 個車站位於此運輸走廊上。



### 第三節 以群落分析法進行捷運車站地區之分類

本研究透過群落分析法，主要是根據類似性量數 (measure of similarity)，如歐幾里德距離 (Euclidean distance) 將 50 個車站地區進行分類，群落分析結果如下：

#### 一、群落分析結果

經群落分析方法，本研究在進行各車站地區群落分析時採用 AVERAGE 法，將前述因子分析所得之四個因子及各車站地區因子得點數以群落分析對各車站地區分群進行分析，分析成果將 50 個車站地區分成四個群落。

##### (一) 群落命名：

在群落命名前，須先對 5 個群落的特性了解，因此本研究首先針對 5 個群體在四個因子得點進行了解 (結果如表 5-5 所示)，再對照各個變數原始資料，分別對各個群落命名。

表 5-5 最後集群中心點之因子得點

	集群									
	1		2		3		4		5	
交通因子得點	-.24270	3	-.34253	4	<u>-.37172</u>	5	.03832	2	4.16193	1
公共設施因子得點	<u>-1.52189</u>	5	.39490	2	.62470	1	.34955	3	.07759	4
商業價值因子得點	.02996	2	-.21083	4	<u>-2.01126</u>	5	.58802	1	-.13230	3
參與意願因子得點	-.11902	3	.98128	2	-.32717	4	<u>-.75418</u>	5	1.05449	1

由表 5-5 可知五個群體中，找出每一群落的主要特徵及次要特徵後，可加以命名：

##### 1. 群落一：

- (1) 主要特徵：因子二的得點值為各群落的最小值，表示公共設施最低。
- (2) 次要特徵：因子三得點值為各群落的第二高值，表示商業價值次高。
- (3) 群落命名：群落一有一個主要特徵與一個次要特徵，本群落命名為「公設缺乏」車站地區。

##### 2. 群落二：

- (1) 主要特徵：無。

- (2)次要特徵：因子二與因子四得點值為各群落的第二高值，表示公共設施因子與參與意願因子得點次高。因子一與因子三得點值為各群落的第二低值，表示交通因子與參與意願因子得點次低。
- (3)群落命名：群落二的特徵並無主要特徵，本群落命名為「都更活絡」車站地區。
3. 群落三
- (1)主要特徵：因子二得點值為各群落的最高值，表示公共設施最高。因子一與因子三得點值最低，表示交通與商業價值最低。
- (2)次要特徵：因子四得點值為各群落的次低值，表示參與意願次低。
- (3)群落命名：群落三的有三個主要特徵、一個次要特徵，本群落命名為「郊區型」車站地區。
4. 群落四
- (1)主要特徵：因子三得點值為各群落的最高值，表示商業價值最高。因子五得點值為各群落的最低值，表示參與意願最低。
- (2)次要特徵：因子一得點值為各群落的次高，表示交通因子次高。
- (3)群落命名：群落四的有二個主要特徵、一個次要特徵，本群落命名為「商業活絡」車站地區。
5. 群落五
- (1)主要特徵：因子一與因子四得點值為各群落的最高，表示交通與參與意願最高。
- (2)次要特徵：因子二得點值為各群落的次低值，表示公共設施因子次低。
- (3)群落命名：群落五有二個主要特徵、一個次要特徵。故本群落命名為「重要轉運車站」。

## (二)群落分析結果

### 1. 群落一「公設缺乏車站地區」：

共有 10 個車站地區屬於此群落，此群落車站地區主要特徵為公共設施最低，而 10 個車站均無重要性公共設施，成為此群落最重要的特徵。位於中運量木柵線有 7 個，位於重運量淡水線有 3 個。(參見表 5-6 及圖 5-8)

依照各車站之群落中心點最小距離最具代表本車站特徵，依照代表性先後為中山國中、科技大樓、麟光、辛亥、唎哩岸。(參見表 5-7)

表 5-6 群落一車站各變數基本數據與排序

車站名稱	車站年進站運量	車站年出站運量	平均距離	有無重要公共設施	更新案總面積	車站範圍人口總數	公告現值	出進站比	更新單元數
1 中山國中	5758988(26)	5317381(28)	362.1(19)	0	19629(21)	39892(7)	418571(20)	0.92(47)	2
2 南京東路	6199317(23)	6637825(23)	419.02(33)	0	30124(14)	29938(18)	496995(12)	1.07(8)	9
3 忠孝復興	1626835(43)	1754066(43)	418.84(32)	0	42965.06(6)	36571(10)	734122(2)	0.98(35)	4
4 大安	4068006(33)	4300074(32)	251.06(11)	0	28197(16)	36962(9)	514249(11)	1.06(9)	10
5 科技大樓	3718642(36)	3707128(36)	393.38(26)	0	8317.2(34)	45537(3)	547000(8)	1(26)	3
7 麟光	1153115(46)	1108913(46)	123.18(9)	0	5874(37)	16012(39)	140000(39)	0.96(42)	1
8 辛亥	888545(49)	825319(49)	0(1)	0	0(45)	11672(44)	121218(42)	0.93(46)	0
14 忠義	967499(48)	984753(48)	0(6)	0	0(50)	4836(49)	77436(47)	1.02(18)	0
19 唹哩岸	2294652(41)	2106629(40)	107.82(8)	0	3894(42)	18366(36)	150000(38)	0.92(48)	1
20 石牌	8691298(13)	9103058(13)	313.13(13)	0	9768(32)	36117(12)	156172(36)	1.05(11)	5

表 5-7 群落一各車站與群落中心點距離

車站名稱	距離
1 中山國中	0
5 科技大樓	1.674
7 麟光	1.754
8 辛亥	2.262
19 唹哩岸	2.363
20 石牌	2.373
2 南京東路	2.422
14 忠義	2.606
4 大安	2.636
3 忠孝復興	2.692

## 2. 群落二「都更活絡車站地區」

共有 15 個車站地區屬於此群落。

依照各車站之群落中心點最小距離最具代表本車站特徵，依照代表性先後為古亭、景美、台電大樓、後山埤及雙連。(參見表 5-8 及 5-9)

表 5-8 群落二車站各變數基本數據與排序

	車站年進 站運量	車站年出 站運量	平均距 離	有無 重要 公共 設施	更新案總 面積	車站範 圍人口 總數	公告現值	出進 站比	更新單 元數
6 六張犁	3072500(37)	3047449(37)	356.24(18)	0	15028.51(24)	41347(6)	492000(13)	0.99(29)	6
21 明德	4194481(32)	3967478(35)	506.21(45)	0	14190.74(26)	20480(28)	156172(37)	0.95(44)	6
22 芝山	5242434(29)	5293243(29)	457.6(39)	0	17893.92(22)	22313(24)	207319(32)	1.01(22)	3
23 士林	8642182(14)	8779737(14)	347.05(16)	1	69714.63(1)	20015(30)	193209(34)	1.02(17)	10
25 圓山	8620522(15)	8426033(15)	368.83(21)	1	4866(40)	20373(29)	115679(43)	0.98(37)	4
26 民權西路	10613165(9)	10614711(9)	455.83(38)	0	26968(18)	29933(19)	433882(19)	1(24)	7
27 雙連	7140311(20)	7716132(20)	337.6(14)	0	22047(20)	30534(17)	365000(22)	1.08(5)	8
28 中山	10911535(7)	11314857(8)	409.61(30)	0	59615.39(2)	21046(26)	459000(16)	1.04(14)	13
32 景美	5080348(31)	5060431(30)	388.58(24)	0	31483.36(12)	27581(20)	211481(31)	1(25)	9
33 萬隆	2506780(40)	2382089(39)	427.75(36)	0	39732.03(8)	31443(15)	221866(29)	0.95(43)	8
35 台電大樓	5206747(30)	5001030(31)	306.8(12)	0	29349.47(15)	38132(8)	371571(21)	0.96(41)	12
36 古亭	9427615(12)	9460163(12)	403.41(28)	1	37395.01(10)	50215(2)	458597(17)	1(23)	11
42 忠孝復興	13857518(5)	13643470(46)	419.27(34)	0	42965.06(5)	36246(11)	734122(3)	1.08(6)	4
46 永春	5980052(24)	5904345(26)	344.31(15)	1	30570.1(13)	55828(1)	280503(26)	0.99(32)	5
47 後山埤	5872328(25)	5752901(24)	363.49(20)	0	41756.11(7)	35234(13)	191352(35)	0.98(36)	9

表 5-9 群落二各車站與群落中心點距離

車站名稱	距離
36 古亭	0
32 景美	1.215
35 台電大樓	1.635
47 後山埤	1.723
27 雙連	1.729
42 忠孝復興	1.914
28 中山	2.008
26 民權西路	2.026
21 明德	2.085
23 士林	2.177
6 六張犁	2.206
46 永春	2.262
33 萬隆	2.496
22 芝山	2.532
25 圓山	2.591

### 3. 群落三「郊區型車站地區」(參見表 5-10 及 5-11)

共有 4 個車站地區屬於此群落，此群落車站地區大部分無重要公共設施，且車站出進比均小於 1，故本群落的車站地區大多屬於住宅社區。此外，本群落車站年出站運量相對較低，且公告現值相對較低。

依照各車站之群落中心點最小距離最具代表本車站特徵，依照代表性先後為奇岩、萬芳社區、新北投、復興崗。

表 5-10 群落三車站各變數基本數據與排序

	車站年進站運量	車站年出站運量	平均距離	有無重要公共設施	更新案總面積	車站範圍人口總數	公告現值	出進站比	更新單元數
10 萬芳社區	674767(50)	556774(50)	0(3)	0	0(47)	19131(32)	<b>86700(46)</b>	<b>0.83(49)</b>	0
15 復興崗	1088430(47)	1080967(47)	88.83(7)	0	2969(43)	5557(48)	<b>115000(44)</b>	<b>0.99(34)</b>	1
16 新北投	1746843(42)	1642119(44)	211.53(10)	1	8082.77(36)	23812(23)	<b>124540(41)</b>	<b>0.94(45)</b>	4
<b>18 奇岩</b>	2581883(39)	1953140(42)	539.94(49)	<b>0</b>	9094.7(33)	21870(25)	<b>100000(45)</b>	<b>0.76(50)</b>	<b>1</b>

表 5-11 群落三各車站與群落中心點距離

車站名稱	距離
18 奇岩	0
10 萬芳社區	1.383
16 新北投	2.327
15 復興崗	2.836

#### 4. 群落四「商業活絡車站地區」：(參見表 5-12 及 5-13)

共有 19 個車站地區屬於此群落，本群落主要特徵為商業價值高且參與意願低，可能因商業價值高（公告現值與出進站比高），導致參與意願低。

依照各車站之群落中心點最小距離最具代表本車站特徵，依照代表性先後為國父紀念館、善導寺、忠孝新生、西門、台大醫院。

表 5-12 群落四車站各變數基本數據與排序

	車站年進站 運量	車站年出站 運量	平均距離	有無 重要 公共 設施	更新單元總面 積	車站地區人 口數	公告現值	出進站比	更新 單元 數
9 萬芳醫院	3800801(35)	4034910(34)	0(2)	0	0(46)	20667(27)	221000(30)	1.06(10)	1
11 木柵	1290667(45)	1358861(45)	0(4)	0	0(48)	15589(40)	27600(50)	1.05(13)	0
12 動物園	2598145(38)	2641906(38)	0(5)	1	0(49)	14604(41)	29800(49)	1.02(19)	0
13 關渡	3980369(34)	4143555(33)	399.31(27)	0	10372(30)	6020(47)	59300(48)	1.04(15)	2
17 北投	5291275(28)	5761189(26)	347.43(17)	0	14793.7(25)	31549(14)	134381(40)	1.09(3)	4
24 劍潭	12546237(6)	12439350(6)	476.2(44)	1	11855.21(29)	12650(43)	259000(27)	0.99(33)	3
30 台大醫院	7961847(19)	8014942(16)	408.59(29)	1	2098(44)	9862(46)	458316(18)	1.01(21)	1
31 中正紀念堂	8036537(17)	7990801(17)	469.35(42)	1	5163(38)	18649(34)	358364(23)	0.99(30)	1
34 公館	9872072(11)	9828709(11)	414.08(31)	1	39095.2(9)	19875(31)	483500(14)	1(27)	5
37 中正紀念堂	8036537(18)	7990801(18)	469.35(43)	1	51633(39)	18649(35)	358364(24)	0.99(31)	1
38 西門	18485582(3)	18622216(3)	459.71(40)	1	12401(28)	25189(21)	732832(4)	1.01(20)	2
40 善導寺	5639067(27)	6044754(24)	519.68(46)	1	35803.86(11)	16141(38)	521000(10)	1.07(7)	3
41 忠孝新生	6753823(21)	7116338(21)	453.87(37)	1	27641(17)	18223(37)	480985(15)	1.05(12)	5
43 忠孝敦化	10660687(8)	11811068(7)	392.77(25)	1	10356(31)	43766(4)	809572(1)	1.11(1)	2
44 國父紀念館	6481779(22)	7112055(22)	424.35(35)	1	12797(27)	30989(16)	650802(5)	1.1(2)	1
45 市政府	15767751(4)	16058345(4)	462.1(41)	1	25660(19)	24337(22)	532027(9)	1.02(16)	9
48 昆陽	10301490(10)	10343662(10)	534.86(48)	1	4502(41)	13885(42)	200961(33)	1(28)	3
49 龍山寺	8175159(16)	7892283(19)	577.69(50)	1	17441.5(23)	41655(5)	353850(25)	0.97(40)	4
50 小南門	1494199(44)	2082430(41)	521.08(47)	1	8093(35)	4723(50)	228726(28)	1.09(4)	3

表 5-13 群落四各車站與群落中心點距離

車站名稱	距離
44 國父紀念館	0
40 善導寺	0.851
41 忠孝新生	0.947
38 西門	1.15
30 台大醫院	1.42
31 中正紀念堂	1.52
45 市政府	1.537
34 公館	1.574
37 中正紀念堂	1.72



49 龍山寺	1.741
50 小南門	1.892
24 劍潭	1.937
43 忠孝敦化	2.036
9 萬芳醫院	2.19
17 北投	2.212
48 昆陽	2.469
11 木柵	2.513
13 關渡	2.58
12 動物園	2.914

5. 群落五「重要轉運車站」(參見表 5-14 及 5-15)

僅台北車站屬於此群落，台北車站屬於台北市重要轉運車站，故在交通最高，也自成一個群落。

表 5-14 群落五車站各變數基本數據與排序

	車站年進站運量	車站年出站運量	平均距離	有無重要公共設施	更新案總面積	車站範圍人口總數	公告現值	出進站比	更新單元數
29台北車站	47708236 (1)	46261440(1)	376.06(22)	1	51443.25(3)	9864(45)	590554(7)	0.97(39)	9.00

表 5-15 群落五各車站與群落中心點距離

車站名稱	距離
29 台北車站	0

#### 四、綜合討論

- (一)經過群落分析結果，大致將車站分成五類，除了找出了各類型車站的主要特徵及次要特徵，並利用各車站各個變數的原始數據的表現進一步歸納分析，可更具體說明各車站類型的特性，例如在群落一「公共設施最低、商業價值次高車站地區」，在變數上表現最一致的就是均無重要性公共設施。
- (二)各車站群落在空間上聚集的表現。(參見圖 5-8)。
1. 在群落一「公設缺乏車站地區」的 10 個車站中共有 7 個車站在木柵線，且木柵線北由中山國中站至辛亥站僅六張犁站例外；
  2. 群落二「都更活絡車站地區」的 13 個車站中有 7 個車站在淡水線，且淡水線北由明德站至中山站僅劍潭站例外，另外有 4 個車站位於新店線，且由景美站至古亭站僅公館站例外。
  3. 群落三「郊區型車站地區」的 4 個車站中有 3 個車站位於淡水線，且淡水線由復興崗至奇岩站僅北投站例外。
  4. 群落四「商業活絡車站地區」的 19 個車站中有 8 個車站位於南港線，且南港線由西門站到昆陽站僅台北車站與忠孝復興、永春、後山埤站例外，由此可知經過群落分析的結果在區位條件上有相關性，未來在研提都市更新策略可針對不同車站類型，以幾個車站所形成的捷運走廊或幾個車站所形成的特定服務圈為範圍進行規劃。

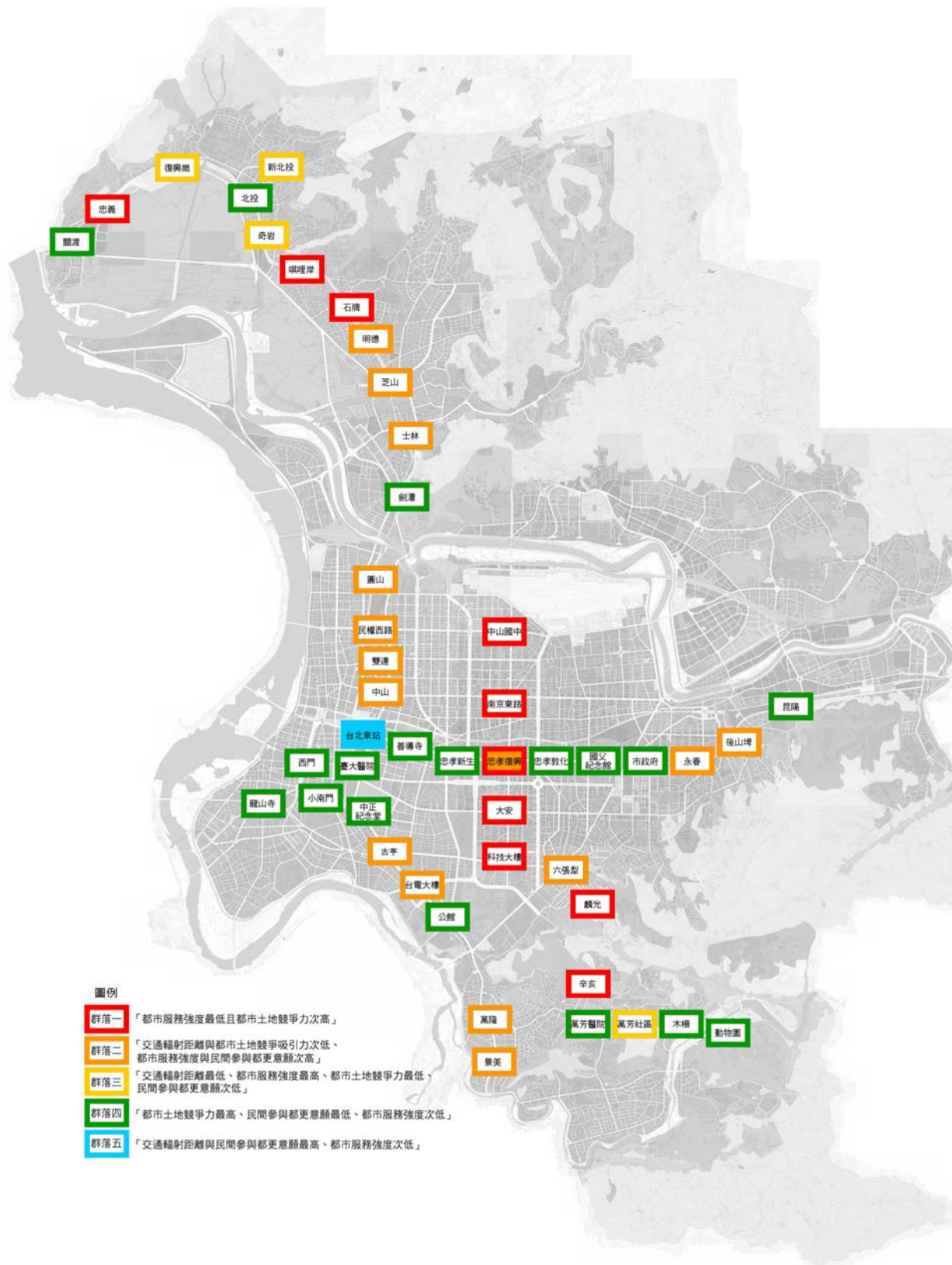


圖 5-8 各車站群落分布圖

### 第三節 捷運車站地區都市更新策略選項及工具

捷運車站地區都市更新乃依照 Cervero (1994) 參考大眾運輸導向發展提出市場潛力評估的基本規則，研提捷運車站都市更新的目標體系與策略工具，主要乃針對前一節群落分析結果，針對不同特徵的車站，探討民間參與都市更新的現有機制下，公部門可操作的目標體系及策略工具。

#### 一、策略目標及標的：

Cervero (1994) 針對大眾運輸導向發展提出市場潛力評估的基本規則

- (一) 定義 TOD 目標；
- (二) 瞭解 TOD 的負責單位；
- (三) 對每個車站定出務實的期待；
- (四) 瞭解開發者對不動產市場的決定方向；
- (五) 公部門對私部門投資的看法；
- (六) 考慮具市場潛力的主要區位

本研究所提都市更新的目標體系與策略工具，係假設在現有都市更新機制下，公部門對於捷運車站地的目標、標的及策略的研擬，現有機制下可使用的策略工具，有關捷運車站地區的目標體系及策略工具關聯圖整理如圖 5-4 所示。

(一) 目標：以都市更新方式有效加速捷運車站毗鄰地區土地開發

(二) 標的：

根據因子分析結果，分成下列四項因子進行改善。(參見圖 5-9)

##### 1. 改善交通：

交通因子包括更新單元至車站平均距離、車站年進站運量與車站年出站運量，因此改善交通主要將考慮此三個變數的改善。

##### 2. 改善公共設施：

公共設施因子包括車站地區人口數、車站地區更新單元總面積、有無重要性公共設施等三個變數，因此改善公共設施主要將考慮此三個變數的改善。(參見圖 5-4)

##### 3. 提升商業價值：

商業價值包括車站出進站比以及車站所在街廓公告現值等變數等二個變數，因此提升商業價值主要將考慮此二個變數的提升。(參見圖 5-5)

##### 4. 提升參與意願

參與意願主要由車站地區更新單元數所代表，因此著重於思考透過都市更新的機制或其他策略增加都市更新單元數(參見圖 5-6)

## 二公私合作推動捷運車站都市更新策略選項與策略工具

### (一)策略選項：

本研究在第二章文獻回顧中，可瞭解捷運車站地區都市更新的主要策略選項，本研究歸納整理如下：(參見圖 5-9)

#### 1. 增加都市活動性質：

針對車站地區考慮增加都市活動項目以增加混合都市活動程度，提升車站地區土地使用效率。

#### 2. 增加都市活動強度：

針對車站地區考慮增加都市活動強度以增加都市活動，提升車站地區土地利用效率。此策略必須思考在高密度發展地區不宜增加過多的居住密度。

例如場站及周邊土地使用應考慮密度及土地使用型態以落實捷運車站地區都市更新的理念，例如，場站地區並非一味考慮高密度發展，而是考慮更緊湊的發展，以優質成長的概念，考慮不同尺度與類型場站允許公共設施或服務性設施的導入，並留設出都市開放空間。

#### 3. 增設公共設施：

針對車站地區公共設施服務需求，導入適宜公共設施，例如圖書館、活動中心(運動中心)、機關用地、廣場用地、公園用地……等等。此部分為最直接改善地區環境的做法，亦能帶動鄰近地區都市更新，然而投資增設公共設施的成本甚高，應審慎評估在無重要性公共設施的車站地區是否有公共設施需求。

Miles and Nelson (1999) 提出執行大眾運輸導向發展所面臨的挑戰與障礙，即針對場站地區的管制機制提出了看法，例如場站地區應有明確的權責單位，並應規劃或鼓勵公共基盤設施設置於場站地區。

#### 4. 強化公共空間的運用：

針對既有公共空間(或公共設施用地)，可透過公共環境改善，吸引更多都市人口至本地區。此策略投資成本較低，且可考慮於都市更新時機要求實施者投入成本改善。

#### 5. 增加符合公共利益之都更獎勵措施

都市更新原本就是強調外部效益(公共利益)，因此針對據公共利益的都市發展政策，可藉由民間參與都市更新的活力，以達到都市更新公共利益，例如提供社會福利設施或平價住宅。

此外，針對地區的地區公共設施或基盤設施的提供，在政府財政有限情形下，鼓勵透過民間參與都市更新方式提供，然而都市活動密度較高地區，應以不增加容積獎勵為前提思考獎勵措施。

#### 6. 公權力介入都市更新：

公權力的介入時機，主要係考慮都市更新據公共利益性質，但應針對較無

參與意願的車站地區，才能展現公平正義。

## (二)策略工具

### 1. 都市計畫變更（含都市更新計畫擬定）

- (1) 針對車站地區的土地使用性質與強度檢討
- (2) 檢討適當土地變更為公共設施用地
- (3) 符合大眾運輸導向發展的都市設計策略方向
- (4) 研提本車站地區的都市更新獎勵策略
- (5) 至車站距離愈近地區，在考慮土地適宜性分析後，可檢討可開發土地調整為商業區，或新增公共設施用地以吸引本地區都市活動人口。

### 2. 公部門主動劃更新地區

- (1) 針對亟需更新地區政府應主動依都市更新條例第 10 條規定劃定為更新地區。
- (2) 政府主動劃定更新地區後，依照都市更新條例規定 22 條規定，可降低都市更新同意門檻。
- (3) 基於公共利益，針對亟需更新地區，可考慮公部門依照都市更新條例第 9 條規定擔任實施者或徵求實施者，可不須達到都市更新同意門檻即可推動都市更新事業。

### 3. 增設公共設施：

- (1) 考慮增加車站地區都市活動型態及強度，故應導入可吸引都市活動之大型公共設施。
- (2) 都市計畫公共設施用地應盡速開闢。

### 4. 公共環境改善

- (1) 建構以人為本的道路系統
- (2) 針對既有的鄰里公園、開放空間、或其他公環環境部分應予以改善。

### 5. 都市更新法令鬆綁

- (1) 對於一般民間申請都市更新案例部分，可考慮透過法令鬆綁多給予協助以促成都市更新的實施。
- (2) 法令鬆綁包括獎勵措施或程序的簡化。

### 6. 公辦都市更新：

- (1) 當公部門針對車站地區劃定更新地區，毋須同意門檻即應積極介入以實施都市更新事業。
- (2) 公權力介入在於可確保都市更新的實施。
- (3) 公辦都市更新亦可與民間合夥，依照都市更新條例第 9 條規定由公部門徵求或同意實施者辦理都市更新事業。
- (4) 以公部門公辦都市更新為主軸可帶動民間自辦更新單元的更新推動。
- (5) 公辦都市更新僅為公部門過渡的作為，未來仍應思考在公權力釋放朝向公私合夥或合作方式，甚至公部門僅需制定都市更新機制，由民間辦理都市

更新事業。

#### 7. 增加績效獎勵措施

- (1) 都市更新的獎勵策略係建立在公共利益的觀點上，因此針對地區的公共設施或基盤設施的提供，在政府財政有限情形下，鼓勵透過民間參與都市更新方式提供。
- (2) 私部門的開發往往以最大利潤導向為原則，透過都市更新的機制的檢討，應鼓勵私人利益與公共利益相調和
- (3) 鼓勵參與公共行動方案的私部門開發，所謂的公共行動方案，係屬公部門針對公共利益所提出的都市更新方案，例如中低收入住宅之提供或服務性設施之提供。



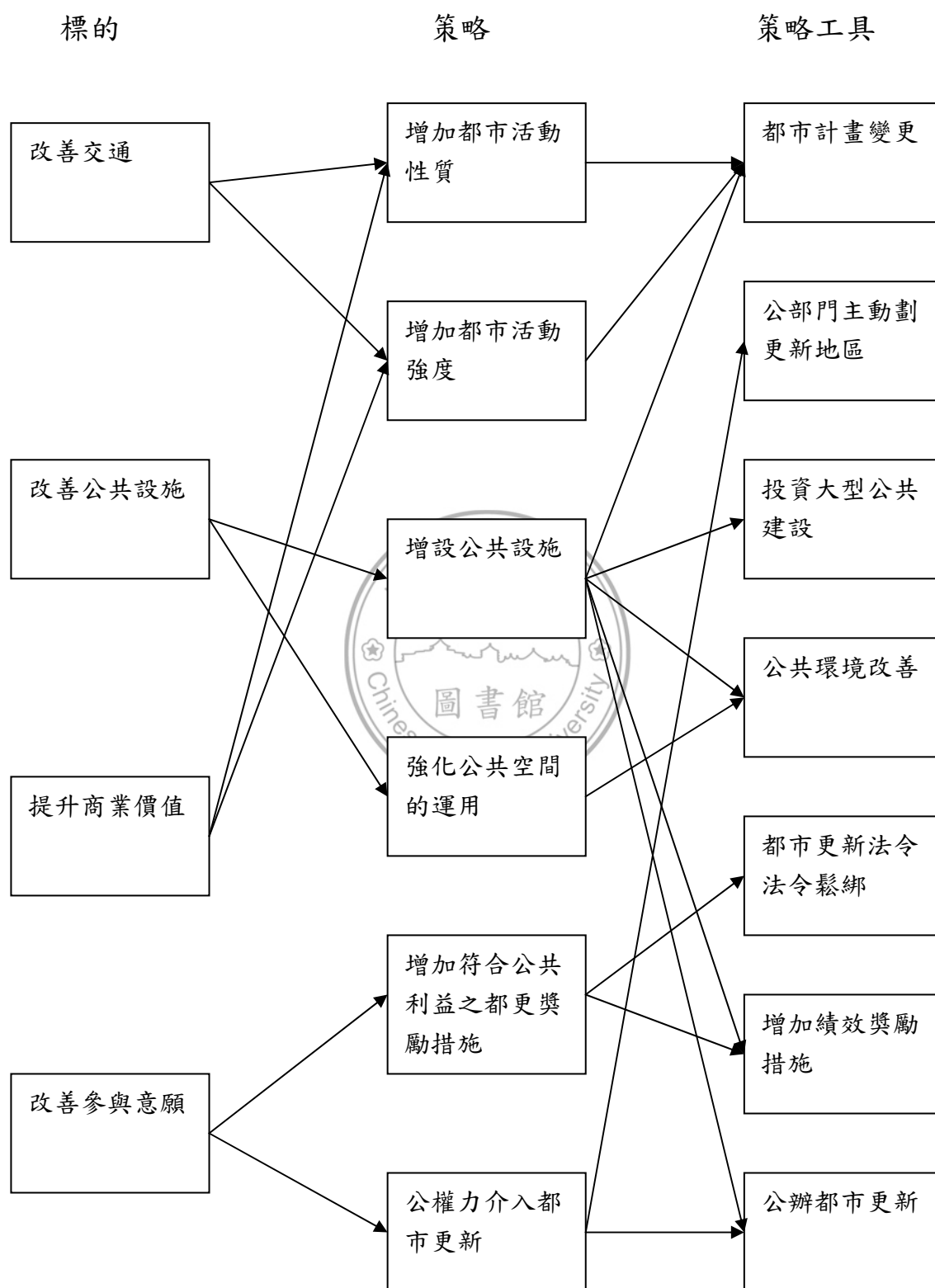


圖 5-9 車站地區都市更新影響因子主要策略選項及策略工具



## 第四節 依照各車站各因子之因子得點區分策略方向

由於每個車站在各個因子表現不同，依此針對單一因子分析各車站的策略方向，主要分成交通因子、公共設施因子、商業價值因子及參與意願因子，並選擇前5名及後5名車站作為代表進行分析並分別討論。

### 一、交通因子

(一)組成變數策略選項(參見圖5-10)

(二)因子得點表現及策略方向

#### 1. 各車站交通因子得點及表現

(1)由因子得點可以判斷出各車站在該因子表現的強弱，交通因子的因子得點表現較強前5名分別為南港線台北車站(5.04154)、淡水線台北車站(3.28233)、南港線市政府站(1.01513)、南港線西門站(0.81066)、淡水線劍潭站(0.59484)。

(2)表現較弱的最後5名分別為小南門線小南門站(-1.1481)、新店線景美站(-0.9289)、木柵線木柵站(-0.9195)、木柵線六張犁站(-0.8991)、南港線忠孝復興站(-0.8933)(參見表5-16)。

表5-16 交通因子得點前五名及後五名之組成變數基本數據及排序

	車站年進站運量 及排序	車站年出站運量 及排序	更新單元至車站 平均距離及排序	第一主因子因子得點最高 及最低前五名排序
39 台北車站	47708236 (1)	46261440 (1)	376.06 (27)	<b>1</b>
29 台北車站	47708236 (2)	46261440 (2)	376.06 (28)	<b>2</b>
45 市政府	15767751 (4)	16058345 (4)	462.1 (10)	<b>3</b>
38 西門	18485582 (3)	18622210 (3)	459.71 (11)	<b>4</b>
24 劍潭	12546237 (6)	12439350 (6)	476.2 (7)	<b>5</b>
3 忠孝復興	1626835 (43)	1754066 (43)	418.84 (19)	<b>46</b>
6 六張犁	3072500 (37)	3047449 (37)	356.24 (33)	<b>47</b>
11 木柵	1290667 (45)	1358861 (45)	0 (47)	<b>48</b>
32 景美	5080348 (31)	5060431 (30)	388.58 (27)	<b>49</b>
50 小南門	1494199 (44)	2082430 (41)	521.08 (4)	<b>50</b>

- (3) 針對交通因子組成 3 個變數進一步分析，發現前 5 名車站的年進站與出站運量均為較大值，而更新單元至車站的平均距離表現各有大小，因此可看出前 5 名交通因子整體的表現，以運量大小可作為判斷依據。而後 5 名車站的年進站與出站運量均為較小值，而更新單元至車站的平均距離表現各有大小，因此就交通因子整體的表現，以車站年進出運量最能表現此因子。
2. 交通因子得點越大，代表更新單元至車站平均距離、車站年進站運量與車站年出站運量整體得點越大，反之則越小。故針對交通因子得點前 5 名及後 5 名為例提供都市更新策略方向：(參見表 5-17)

(1) 交通因子得點較大車站地區

A. 年出進站運量大且更新單元至車站平均距離大的車站地區

車站年出進運量大代表較無須考量如何增加車站運量，當前台北市都市更新的推動採取容積獎勵的方式以增加都市更新的可行性，故不宜再增加容積獎勵誘因鼓勵此地區的更新；而更新單元至車站平均距離大的現象，與國外文獻大眾運輸導向發展 3Ds 元素中的密度 (Density) 元素所強調的車站中心強調高密度發展以及距離車站越遠，密度應隨之越小的概念不一致，針對此類車站地區的都市更新反而應強調與車站間的動線的聯繫，如何創造出以人為本的步行道路或於車站鄰近地區提供更多的公共設施及服務為重點，例如市政府站、西門站與劍潭站。

B. 年出進站運量較大且更新單元至車站平均距離較小車站地區

此類車站較無須考量如何增加車站運量，由於更新單元至車站平均距離較小，此類車站與國外文獻大眾運輸導向發展 3Ds 元素中的密度 (Density) 元素所強調的車站中心強調高密度發展以及距離車站越遠，密度應隨之越小的概念一致，就現況而言較符合國外大眾運輸導向的理念，在都市更新策略方向上除了強調前述人行動線的聯繫外，另應強化大眾運輸導向發展 3Ds 元素中的多樣化的土地使用 (Diversity)，例如台北車站。

(2) 交通因子得點較小車站地區

A. 年出進站運量較小且更新單元至車站平均距離較大車站地區

就車站進出運量而言，較不符合捷運系統車站建設的效益，此類車站應思考如何增加運量，就都市更新策略方向而言，可考慮增加土地使用性質與強度或增加公共設施與服務，尤其更應強調車站鄰近地區的更新開發與公共設施服務，使得更新單元愈集中於車站地區，例如小南門站。

B. 年出進站運量較小且更新單元至車站平均距離較小車站地區

此類車站應思考如何增加出進站運量，可考慮增加車站地區土地使用性質與強度或增加公共設施服務。例如六張犁、木柵與景美站。

表 5-17 各車站依交通因子大小的都市更新策略方向

		更新單元至車站平均距離	車站年進站運量	車站年出站運量	都市更新策略方向	代表車站
交通因子	大	大	大	大	掌握既有優勢順勢而為，較無須鼓勵	市政府站、西門站與劍潭站
		小	大	大	增加符合公共利益之都更獎勵措施	台北車站
	小	大	小	小	1. 增加都市活動性質 2. 增加都市活動強度	小南門站
		小	小	小	1. 增加都市活動性質 2. 增加都市活動強度 3. 增加符合公共利益之都更獎勵措施	六張犁、木柵與景美站

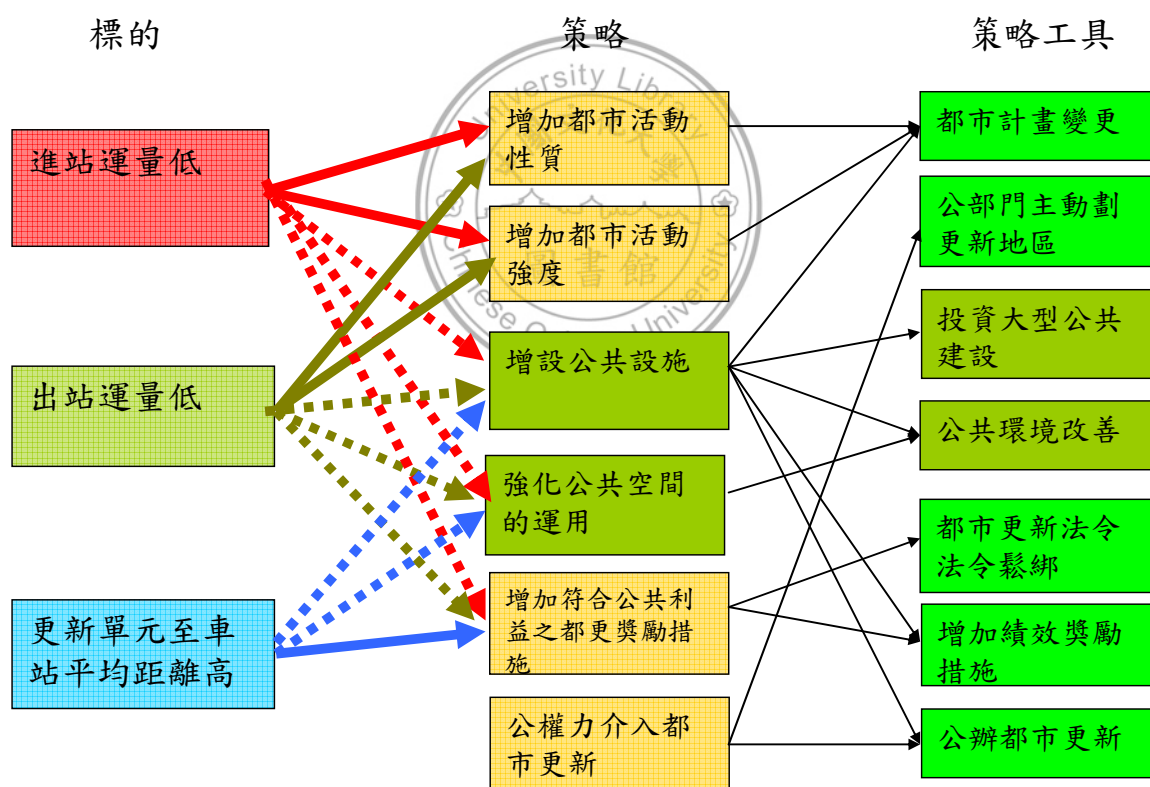


圖 5-10 交通因子組成變數主要及次要策略選項及策略工具

## 二、公共設施因子

(一) 組成變數策略選項 (參見圖 5-11)

(二) 因子得點表現及策略方向

1. 各車站公共設施因子得點及表現

(1) 公共設施因子的因子得點前 5 名分別為小南門線小南門站 (1.95956)、淡水線圓山站 (1.82256)、淡水線新北投站 (1.53989)、新店線古亭站 (1.42787)、南港線善導寺站 (1.16053)。

(2) 最後 5 名分別為木柵線中山國中站 (-3.15932)、木柵線科技大樓站 (-1.68385)、木柵線南京東路站 (-0.9195)、木柵線麟光站 (-1.6219)、木柵線忠孝復興站 (-1.56914)。(參見表 5-18)

2. 公共設施較強的車站有二個區位聚集較明顯，包括西門、小南門、中正紀念堂、古亭，另一個區位在國父紀念館、市政府與永春站。此二個聚集區位也是台北市西區與東區的重要都市發展核心。

3. 針對公共設施因子得點較小的車站地區分布，較集中於木柵線，此地區主要特徵在於居住密度高，公共設施較少，由於此地區已無腹地規劃重要性公共設施，因此在木柵線沿線思考如何創造出以人為本的步行道路或藉由都市更新提供更多的公共設施服務成為重點。

表 5-18 公共設施因子得點前五名及最後五名之組成變數基本數據及排序

	車站地區人口數	車站地區更新單元總面積	有無重要公共設施	第二主因子排序
50 小南門	4723(50)	8093(35)	1	<b>1</b>
25 圓山	20373(29)	4866(40)	1	<b>2</b>
16 新北投	23812(23)	8082.77(36)	1	<b>3</b>
36 古亭	50215(2)	37395.01(10)	1	<b>4</b>
40 善導寺	16141(38)	35803.86(11)	1	<b>5</b>
3 忠孝復興	36571(10)	42965.06(6)	0	<b>46</b>
7 麟光	16012(39)	5874(37)	0	<b>47</b>
2 南京東路	29938(18)	30124(14)	0	<b>48</b>
5 科技大樓	45537(3)	8317.2(34)	0	<b>49</b>
1 中山國中	39892(7)	19629(21)	0	<b>50</b>

4. 公共設施因子得點越大，代表車站地區人口數、車站地區更新單元總面積、有無重要性公共設施整體得點越大，反之則越小。故針對公共設施因子得點前五名及後 5 名為例提供都市更新策略方向。(參見表 5-19)

(1) 公共設施因子得點較大車站地區

A. 有重要性公共設施且車站地區人口數較高的車站地區

此類車站發展現況較符合國外大眾運輸導向發展的理念，故可順應現

況發展，考慮藉由都市更新強化公共設施服務成為重點，例如古亭站。

B. 有重要性公共設施且車站地區人口數較低的車站地區

較強調增加土地使用性質與強度，例如小南門站。

C. 有重要性公共設施且車站地區更新單元總面積較高的車站地區

可順應現況發展，考慮藉由都市更新以強化公共設施服務，例如古亭站。

D. 有重要性公共設施且車站地區更新單元總面積較低的車站地區

較強調增加土地使用性質與強度，例如圓山站。

(2) 公共設施因子得點較小車站地區

A. 無重要性公共設施且車站地區人口數較高的車站地區

考慮藉由都市更新以增加公共設施或強化公共設施服務，其次強調更新單元與車站間動線的聯繫，如何創造出以人為本的步行道路，例如忠孝復興、科技大樓與中山國中站。

B. 無重要性公共設施且車站地區人口數較低的車站地區

應積極思考公共設施的提供，其次考慮藉由都市更新以增加公共設施或強化公共設施服務，例如麟光站。

C. 無重要性公共設施且更新單元總面積較高的車站地區

考慮藉由都市更新以增加公共設施或強化公共設施服務，其次強調更新單元與車站間動線的聯繫，如何創造出以人為本的步行道路，例如忠孝復興站。

D. 無重要性公共設施且更新單元總面積較低的車站地區

應積極思考公共設施的提供，其次考慮藉由都市更新以增加公共設施或強化公共設施服務，例如麟光站。

表 5-19 各車站依公共設施因子大小的都市更新策略方向

		車站地區人口數	車站地區更新單元總面積	有無重要性公共設施	都市更新策略方向	代表車站
公共設施因子	大	大		有	掌握既有優勢順勢而為，較無須鼓勵	古亭站
		小		有	1. 增加都市活動性質 2. 增加都市活動強度	小南門站
			大	有	掌握既有優勢順勢而為，較無須鼓勵	古亭站
			小	有	1. 增加都市活動性質 2. 增加都市活動強度	圓山站
	小	大		無	1. 增加都市活動性質 2. 增加都市活動強度	忠孝復興站、科技大樓、中山國中
		小		無	1. 增加公共設施 2. 強化公共設施服務 3. 增加都市活動性質 4. 增加都市活動強度	麟光站
			大	無	1. 增加公共設施 2. 強化公共設施服務	忠孝復興站
			小	無	1. 增加公共設施 2. 強化公共設施服務	麟光站

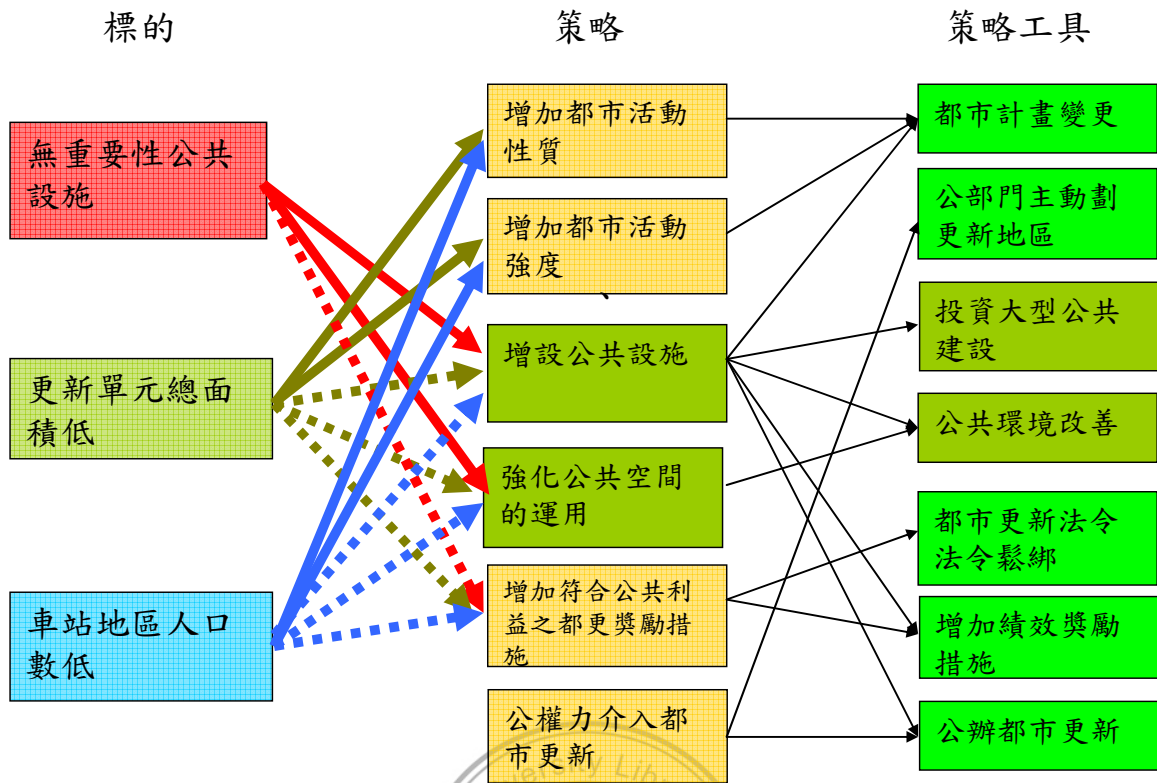


圖 5-11 公共設施因子組成變數主要及次要策略選項及策略工具

### 三、商業價值因子

(一) 組成變數策略選項 (參見圖 5-12)

(二) 因子得點表現及策略方向

#### 1. 各車站商業價值因子得點及表現

(1) 商業價值因子的因子得點前 5 名分別為南港線忠孝敦化站 (2.04319)、南港線國父紀念館站 (1.80614)、南港線忠孝復興站 (1.72017)、南港線善導寺站 (1.3943)、南港線西門站 (1.16053)。

(2) 最後 5 名分別為淡水線奇岩站 (-3.41032)、木柵線萬芳社區站 (-2.52332)、淡水線新北投站 (-1.33828)、淡水線唶哩岸站 (-1.2531)、木柵線辛亥站 (-1.2708)。(參見表 5-20)

2. 由於商業價值因子係由車站出進站比以及車站所在街廓公告現值等變數所組成，發現前 5 名的車站出進站比以及車站所在街廓公告現值的原始數據均為較大值，僅西門站在車站出進站比在第 20 名，而後 5 名的車站所在街廓公告現值以及車站出進站比的原始數據均為較小值。

表 5-20 商業價值因子得點前五名及最後五名之組成變數基本數據及排序

	出進站比	車站所在街廓公告現值及排序	第三主因子排序
43 忠孝敦化	1.11(1)	809572(1)	1
44 國父紀念館	1.1(2)	650802(5)	2
3 忠孝復興	1.08(6)	734122(2)	3
40 善導寺	1.07(7)	521000(10)	4
38 西門	1.01(20)	732832(4)	5
8 辛亥	0.93(46)	121218(42)	46
19 唹哩岸	0.92(48)	150000(38)	47
16 新北投	0.94(46)	124540(41)	48
10 萬芳社區	0.83(49)	86700(46)	49
18 奇岩	0.76(50)	100000(45)	50

8. 針對商業價值因子得點越大，代表車站出進站比以及車站所在街廓公告現值整體得點越大；反之則越小。故針對商業價值因子得點前 5 名及後 5 名為例提供都市更新策略方向。(參見表 5-21)

(1) 商業價值因子得點較大地區

A. 出進站比較高且車站所在街廓公告現值較高

此類車站地區的都市更新反而應強調與車站間的動線的聯繫，如何創造出以人為本的步行道路或於都市更新策略方向中要求提供更多的公共設施及服務為重點例如忠孝敦化、國父紀念館、忠孝復興、善導寺站。

B. 出進站比較高且車站所在街廓公告現值較低

無

(2) 商業價值因子得點較小地區

A. 出進站比較低且車站所在街廓公告現值較高

無

B. 出進站比較低且車站所在街廓公告現值較低

此類車站應思考如何增加出進站運量，可考慮增加車站地區土地使用性質與強度或增加公共設施服務的都市更新誘因。例如奇岩、萬芳社區、新北投、辛亥站。



表 5-21 各車站依商業價值因子大小的都市更新策略方向

		車站出進站比	車站所在街廓公告現值	都市更新策略方向	代表車站
商業價值因子	大	大	大	掌握既有優勢順勢而為，較無須鼓勵	忠孝敦化、國父紀念館、忠孝復興、善導寺站
		小	大	無	無此類型
	小	大	小	無	無此類型
		小	小	1. 增加都市活動性質 2. 增加都市活動強度	奇岩、萬芳社區、新北投、辛亥站

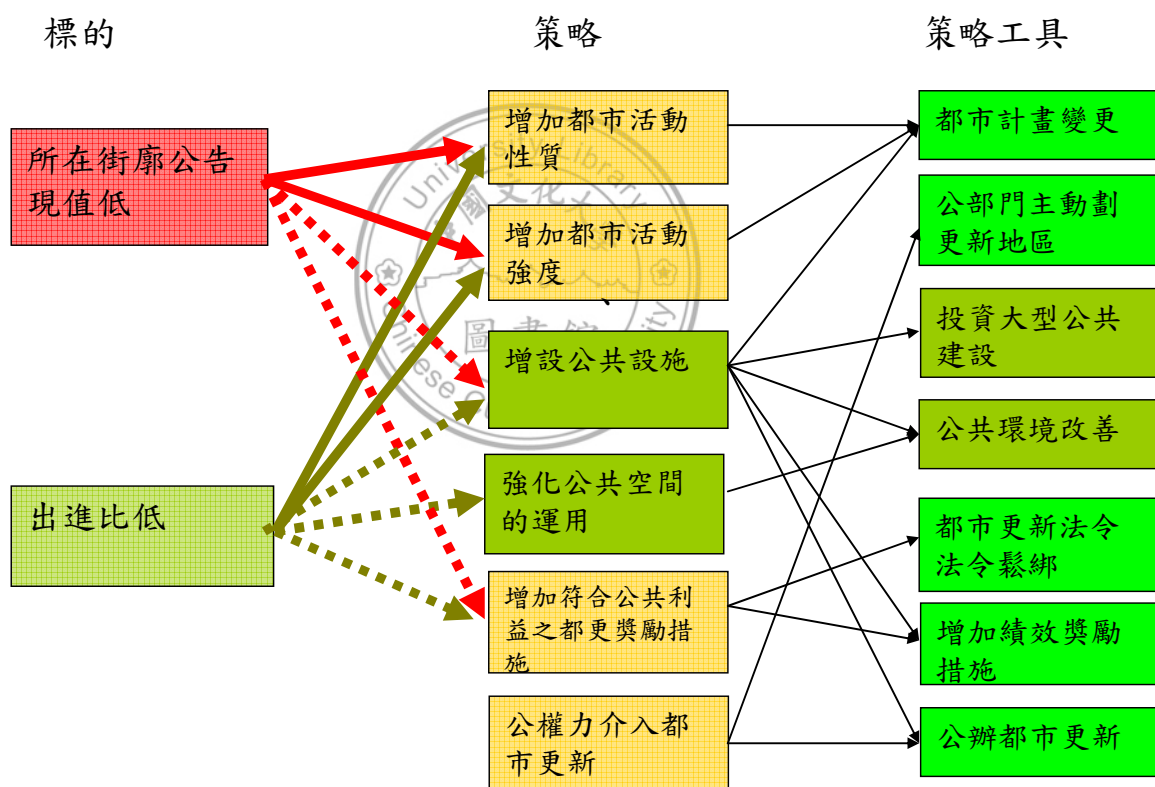


圖 5-12 商業價值因子組成變數主要及次要策略選項及策略工具

#### 四、參與意願因子

(一)組成變數策略選項。(參見圖 5-13)

(二)因子得點表現及策略方向

1. 參與意願因子的因子得點前 5 名分別為新店線古亭站 (2.26569)、淡水線中山站 (2.18156)、新店線台電大樓站 (1.80215)、新店線景美 (1.45784)、淡水線台北車站 (1.45203)；最後 5 名分別為木柵線動物園站 (-2.40562)、淡水線台大醫院站 (-1.38343)、南港線國父紀念館站 (-1.17529)、新店線中正紀念堂站 (-1.12777)、南港線忠義站 (-1.2708)。(參見表 5-22)

表 5-22 參與意願因子得點前五名及最後五名之組成變數基本數據及排序

	更新單元數	第四主因子排序
36 古亭	11	1
28 中山	13	2
35 台電大樓	12	3
32 景美	9	4
29 台北車站	9	5
14 忠義	0	46
37 中正紀念堂	1	47
44 國父紀念館	2	48
30 台大醫院	1	49
12 動物園	0	50

2. 針對參與意願因子得點越大，代表車站地區更新單元數整體得點越大；反之則越小。故針對參與意願因子因子得點前 5 名及後 5 名為例提供都市更新策略方向。(參見圖 5-23)

(1)車站地區都市更新單元數較高車站地區

順應現有的趨勢，樂觀其成，例如中山站

(2)車站地區都市更新單元數較高車站地區

積極鼓勵都市更新，並考慮增加都市更新的誘因，必要時可考慮公辦更新，例如忠義站。

表 5-23 各車站依參與意願因子大小的都市更新策略方向

		車站地區更新單元數	都市更新策略方向	代表車站
參與意願因子	大	大	掌握既有優勢順勢而為，較無須鼓勵	中山站
	小	小	1. 增加符合公共利益的績效獎勵措施 2. 公權力介入更新	忠義站

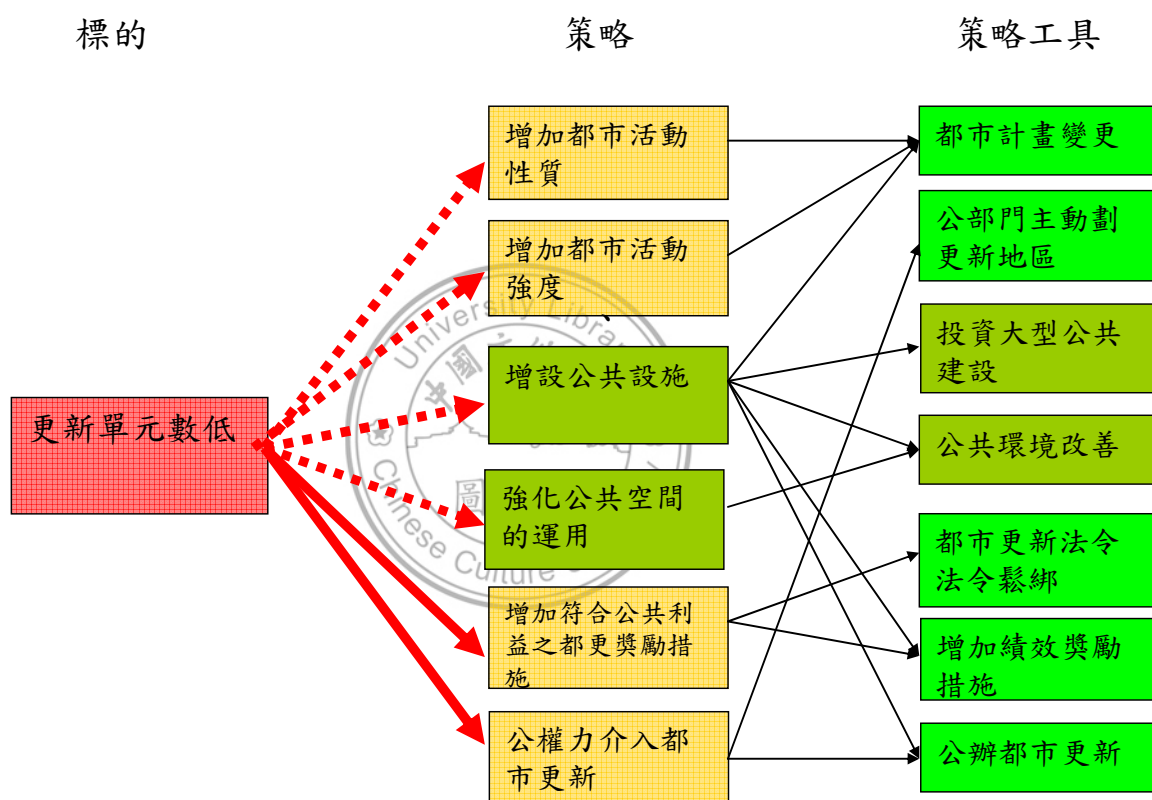


圖 5-13 參與意願因子組成變數主要及次要策略選項及策略工具

## 第五節 依照群落分析結果針對不同捷運車站類型區分

當了解不同類型的車站地區的都市更新策略方向與建議後，由於同一類型車站地區內不同車站可能有其特殊的都市更新問題癥結，需要進一步分析以提出更有效的策略建議，本研究選取了五個代表個案進行研究探討，並提出策略方向、可操作策略工具及策略建議。

### 一、依照最後集群中心點之因子得點表現區分（參見表 5-24）

表 5-24 以群落分析區分各車站類型之具潛力與需改善的因子項目

車站地區	公設缺乏 車站地區	都更活絡 車站地區	郊區型 車站地區	商業活絡 車站地區	重要轉運 車站地區
特徵	公共設施 因子最低 且商業價 值因子次 高	交通因子與 商業價值因 子次低、公 共設施因子 與參與意願 因子次高車 站地區	交通因子最 低、公共設 施因子最高、商 業價值因子最 低、參與意願 因子次低	商業價值因 子最高、參 與意願因子 最低車站地 區、公共設 施因子次低	交通因子與參與 意願因子最高、 公共設施因子次 低
交通因子	普通	次需改善	最需改善	次具潛力	最具潛力
公共設施因子	最需改善	次具潛力	最具潛力	普通	次需改善
商業價值因子	次具潛力	次需改善	最需改善	最具潛力	普通
參與意願因子	普通	次具潛力	次需改善	最需改善	最具潛力

### 二、各因子最優先及次優先改善群落（參見表 5-25）

#### （一）最優先改善群落

1. 依照各因子在各群落的得點，交通最低的車站地區屬於郊區型車站地區，公共設施最低的車站地區屬於公設缺乏車站地區，商業價值最低的車站地區屬於郊區型車站地區，參與意願最低的車站地區屬於商業活絡車站地區。
2. 若從改善交通或提升商業價值方向投入都市更新，則以郊區型車站地區列為最優先。
3. 若由改善公共設施切入，則以公設缺乏車站地區列為最優先。
4. 若以參與意願切入，則以商業活絡車站地區列為最優先。

#### （二）次優先改善群落

1. 當找出各因子次低的車站地區列為次優先改善車站地區，則就改善交通之次優先車站地區屬於都更活絡車站地區。
2. 就改善公共設施之次優先車站地區為重要轉運車站地區。
3. 就提升商業價值之次優先車站地區為都更活絡車站地區。
4. 就提升參與意願之次優先車站地區為郊區型車站地區。

表 5-25 各因子最優先及次優先改善群落

	最優先車站地區	次優先車站地區
改善交通	郊區型車站地區	都更活絡車站地區
改善公共設施	公設缺乏車站地區	重要轉運車站地區
提升商業價值	郊區型車站地區	都更活絡車站地區
提升參與意願	商業活絡車站地區	郊區型車站地區

### 三、各群落車站地區最需改善及次需改善因子

- (一) 依照各群落車站地區獲得各因子得點最低與次低者作為最需改善及次需改善因子。
- (二) 有關各群落最優先及次優先改善因子整理如表 5-26 所示。

表 5-26 各群落最優先及次優先改善因子

	最優先改善因子	次優先改善因子
公設缺乏車站地區	公共設施	無
都更活絡車站地區	交通	商業價值
郊區型車站地區	交通 商業價值	參與意願
商業活絡車站地區	參與意願	無
重要轉運車站地區	無	公共設施

## 第六節 不同捷運車站地區都市更新策略之個案研究

當了解不同類型的車站地區的都市更新策略方向與建議後，由於同一類型車站地區內不同車站可能有其特殊的都市更新問題癥結，需要進一步分析以提出更有效的策略建議，本研究選取了五個代表個案進行研究探討，並提出策略方向、可操作策略工具及策略建議。

各群落代表車站，群落一「公共設施缺乏車站地區」為中山國中站；群落二「都市更新活絡車站地區」為古亭站；群落三「郊區型車站地區」為奇岩站；群落四「商業活絡車站地區」為國父紀念館站；群落五「重要轉運車站」為台北車站。

### 一、群落一公設缺乏車站地區代表—中山國中站

(一)車站特徵：公共設施最低、商業價值次高車站地區

(二)因子分析與群落分析結果：(參見表 5-27 及表 5-28)

1. 本車站由於公共設施因子為所有車站最低，因此將考慮車站地區人口數、車站地區更新單元總面積、有無重要性公共設施等三個變數的改善。
2. 在前一節群落分析中發現 10 個車站中共有 7 個車站在木柵線，且北由中山國中站至辛亥站僅六張犁站例外。
3. 在變數上表現最一致的就是均無重要性公共設施，因此有無公共設施可作為重要的判斷依據。

表 5-27 群落一代表案例中山國中站因子得點

車站名稱	所屬路線	交通因子	因子一 排序	公共設施 因子	因子二 排序	商業價值 因子	因子三 排序	參與意願因 子	因子四 排序
1 中山國中站	木柵線	-0.2682	30	-3.15932	50	-0.34273	35	-0.03228	23

表 5-28 群落一代表案例中山國中站各變數基本數據及排序

車站名稱	車站年進站運量	車站年出站運量	平均距離	有無重要公共設施	更新案總面積	車站範圍人口總數	公告現值	出進站比	更新單元數
1 中山國中	5758988(26)	5317381(28)	362.1(19)	0	19629(21)	39892(7)	418571(20)	0.92(47)	2

## (三)鄰近車站地區類型：

1. 由本車站往南包括木柵線南京東路、忠孝復興、大安與科技大樓站共五站均屬同一群落，均屬公設缺乏車站地區，且此五個車站均位於復興北路與復興南路沿線。
2. 往南至六張犁站則屬於「都更活絡車站地區」，主要由於公共設施與參與意願等因子變高，而交通與商業價值等因子變低。

## (四)車站地區發展情形

## 1. 車站區位：

- (1) 車站原屬捷運木柵線的端點車站。
- (2) 位於台北市中山區，屬於台北市老舊市中心區。

## 2. 都市更新劃定情形：僅一處公部門劃定更新地區。

## 3. 都市計畫現況：(請參見圖 5-14)

- (1) 距車站地區沿復興北路都市計畫情形，大部分為第 3 種商業區(特)為主使用型態屬於路線商業使用。其他部分大多為第 3 種住宅區。
- (2) 車站地區北側都市計畫為松山機場用地。

## 4. 土地使用及建物現況：

- (1) 車站沿復興北路及民權東路土地使用多以商辦使用為主，其他土地使用大多為住宅使用。
- (2) 建築密集。

## 5. 車站運量脈動分析(請參見表 5-29)

- (1) 依照本研究前一章所提運量脈動分析結果，本車站服務為平日與假日都市活動混合，且假日出站運量與平日出站運量的均維持一定水準，故車站地區都市活動包括居住、工作、娛樂、休閒、文化為主。經土地使用調查現況結果比較，本地區之土地使用形態與運量脈動分析結果相符。
- (2) 平日與假日的(出站與進站的比值)無顯著差異，且都維持一個平衡狀態，代表本車站地區的使用者特性平日與假日均趨於混合使用。
- (3) 雖然平日與假日的(出站與進站的比值)無顯著差異，但不論從時間序列看平日或假日的比值則有減少的趨勢，代表本地區都市活動混合型態的改變，出站為主的活動有減少的趨勢。

### (五) 都市更新問題癥結

1. 本車站公共設施因子得點最低，為所有車站排序最後，公共設施因子係由車站地區人口數及車站地區更新單元總面積與有無重要性公共設施等變數所組成，經檢視三個變數的原始數據發現本車站在車站地區人口數排序第7及車站地區更新單元總面積的排序21名，而本車站並無重要性公共設施，代表本車站最需改善項目為重要性公共設施的提供。
2. 與本車站往南5個車站均無重要性公共設施，應考慮整體規劃。
3. 本車站地區商業價值次高，主要係由於公告現值較高，土地所有權人惜售，或對更新後分回價值期待甚高，故土地所有權人整合不易。現況多以作為高坪效的商業使用，土地所有權人較不易放棄既有利潤。都市更新後房地產未必能創造更高的利潤，投資者怯步。

### (六) 車站地區策略建議

#### 1. 策略選項

- (1)最優先考量：增設大型公共設施、強化公共空間運用
- (2)次優先考量：增加符合公共利益之績效獎勵措施

#### 2. 最需改善的影響變數：車站有無重要性公共設施及出進比。

#### 3. 在現行都市更新獎勵機制下，對於本地區都市更新可增加績效獎勵誘因使公共設施增加或公共空間強化。

#### 4. 土地使用及公共設施部分：

- (1)本車站運量相對較高，然而地區都市活動型態混合使用明顯，且強度較高，故應強調在都市更新時以都市設計導引現有都市活動使用捷運車站。例如強化都市活動之動線安排。
- (2)本地區都市計畫附近商業活動強度高，故應強調公共設施的提供，故應檢討適合的土地（如公有土地）變更為公共設施用地，並強化公共空間的使用，使得出進比得以提高，增加都市的活力。
- (3)都市計畫公共設施用地（廣場用地及公園用地）應盡速開闢。

#### 5. 建構以人為本的道路系統部分：

針對既有人行步道應檢討改善，尤其針對復興北路及復興南路的廊道應建立友善的人行系統。

#### 6. 都市更新機制部分：

- (1)鼓勵民間自辦更新單元的更新推動。
- (2)都市計畫檢討或都市更新計畫的擬定部份：

本地區活動人口已達一定水準，故無須再考慮過多的都市活動導入，反而針對都市計畫土地使用分區可考慮變更為公共設施用地。

#### (3)更新地區劃定部份

公部門無須考慮主動劃定更新地區。



(4) 都市更新同意門檻及公權力介入強制執行部分

依照都市更新條例第 22 條規定，民間自辦都市更新同意門檻較高，公權力介入時機較少。

(5) 對於一般民間申請都市更新案例部分

應於民間申辦都市更新時要求留設人行步道或開放空間。



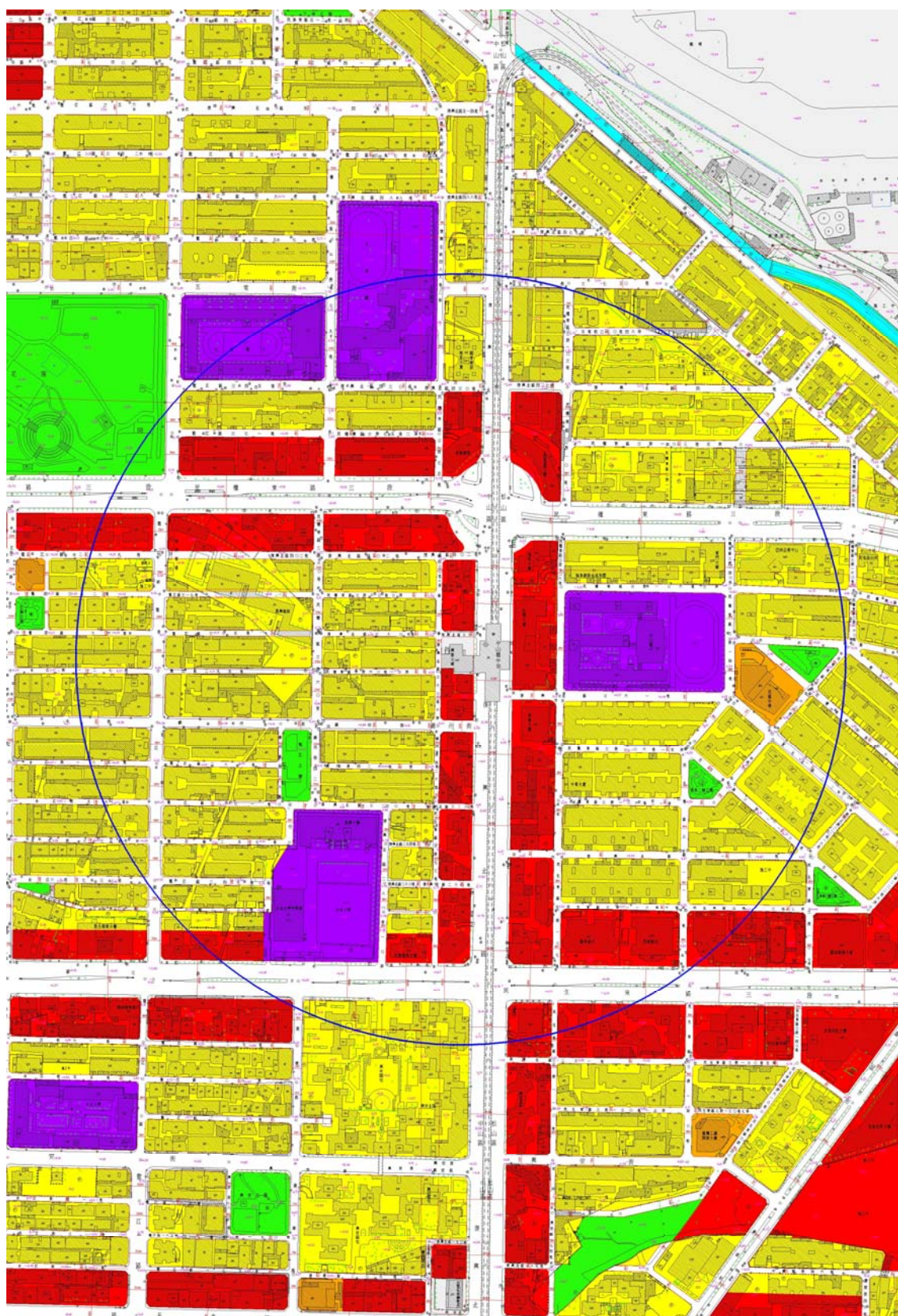


圖 5-14 捷運中山國中站車站地區都市計畫圖

表 5-29 捷運中山國中站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運中山國中站						
		<p>主題街：新式餐廳專賣街(復興北路)</p> <p>市場：惠陽超市、民族魚市、濱江果菜批發市場</p> <p>辦公商圈：南京復興、敦北民生</p> <p>觀光飯店：西華大飯店(343房)</p> <p>金融：銀行 15 家、證券 2 家</p> <p>辦公大樓：A 級辦公大樓區</p> <p>會議中心：神旭資訊台北教育訓練中心(5間)、太平洋國際商業聯誼社(10間)</p> <p>書店：三民書局、金石堂</p> <p>公園：榮星花園</p> <p>中小學：五常國小、五常國中、中山國中</p>				
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>核心服務圈內</th> <th>核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>商三特、住三</td> <td>住三</td> </tr> </tbody> </table> <p>老舊房屋較少，只有一處市劃更新區，更新潛力影響較小</p>	核心服務圈內	核心服務圈外	商三特、住三	住三
核心服務圈內	核心服務圈外					
商三特、住三	住三					
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>				
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>					

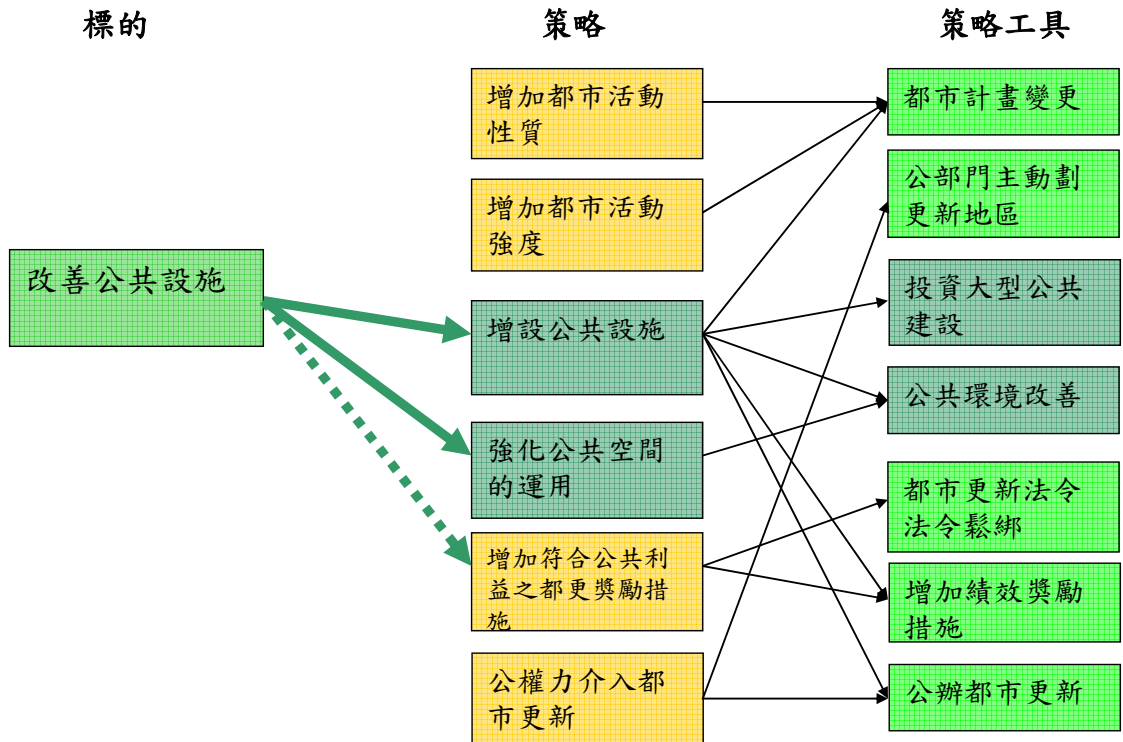


圖 5-15 中山國中站需改善因子主要及次要策略選項及策略工具

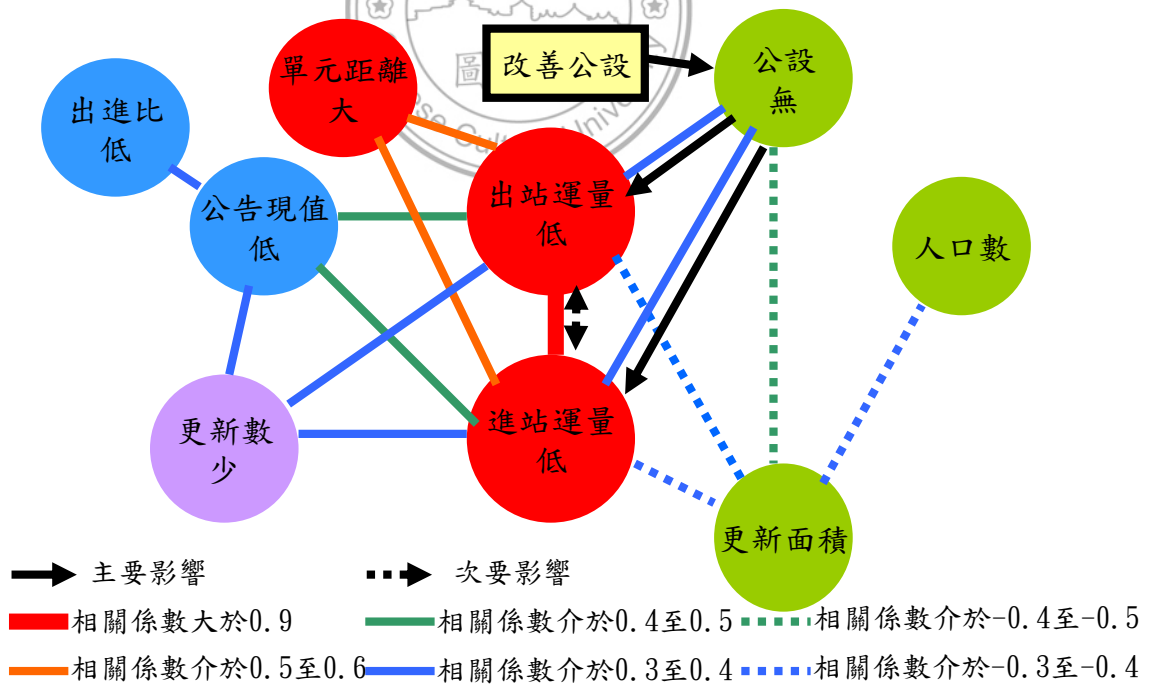


圖 5-16 中山國中站需改善變數主要影響及次要影響

## 二、群落二都更活絡車站地區代表—古亭站

(一)車站屬性：交通與商業價值次低、公共設施與參與意願次高車站地區

(二)因子分析與群落分析結果：(請參見表 5-30 及表 5-31)

1. 本車站主要由於交通與商業價值因子為所有車站較低者，因此在交通部分將考慮更新單元至車站平均距離、車站年進站運量與車站年出站運量等三個變數的改善；在商業價值部份則考慮車站出進站比以及車站所在街廓公告現值等變數等 2 個變數的改善。
2. 在前一節群落分析中發現新店線古亭站至景美站 5 個車站中有 4 個車站，且北由中山國中站至辛亥站僅公館站例外。

表 5-30 群落二代表案例古亭站因子得點

車站名稱	所屬路線	交通因子	因子一排序	公共設施因子	因子二排序	商業價值因子	因子三排序	參與意願因子	因子四排序
36 古亭站	新店線	-0.537	39	1.42787	4	-0.25699	30	2.26569	1

表 5-31 群落二代表案例古亭站因子得點各變數基本數據及排序

	車站年進站運量	車站年出站運量	平均距離	有無重要公共設施	更新案總面積	車站範圍人口總數	公告現值	出進站比	更新單元數
36 古亭	9427615(12)	9460163(12)	403.41(28)	1	37395.01(10)	50215(2)	458597(17)	1(23)	11

(三)鄰近車站地區類型：

1. 由本車站往東南包括新店線台電大樓、萬隆與景美站共四站均屬同一群落，僅公館站除外，且此五個車站均位於羅斯福路沿線。
2. 車站地區臨中正紀念堂站以及公館站則變成「商業價值最高、參與意願最低車站地區」，代表商業價值因子在此兩個車站變高，而參與意願因子在此兩個車站變低。

(四)車站地區發展情形

1. 車站區位：

- (1)車站位置捷運中正紀念堂與公館之間。

- (2)位於台北市大安區與中正區交界。
- (3)由本車站可通往中和線，為轉運車站。

## 2. 都市更新劃定情形：

- (1)公劃更新地區：共 4 處，合計 35750 平方公尺。
- (2)民間自劃更新單元：共 2 處，合計 4455 平方公尺。

## 3. 都市計畫現況：(請參見圖 5-17)

- (1)距車站 400 公尺範圍內都市計畫沿羅斯福路與和平東路為以第 3 種商業區(特)(容積率 630%)，其餘大多為第 3 種住宅區(容積率 225%)為主。
- (2)車站鄰近師範大學，且另外有 2 所學校用地。

## 4. 土地使用及建物現況：(請參見表 5-32)

- (1)車站地區都市計畫及土地使用大多數為住宅使用，僅羅斯福路兩側為商業活動使用。
- (2)建築物密集。

## 5. 車站運量脈動分析

- (1)依照運量脈動分析結果，本車站以服務平日都市活動為主的車站，且假日出站運量與平日出站運量的明顯減小，故以居住、工作活動為主。經土地使用調查現況結果比較，
- (2)平日與假日的(出站與進站的比值)無顯著差異，且都維持一個平衡狀態，代表本車站地區的使用者特性趨於一致，較無外來的使用活動干擾。

## (五)都市更新問題癥結

1. 在交通方面，車站進出運量大，但更新單元至車站平均距離較小，導致交通因子得點偏低，故須改善更新單元至車站平均距離變數。
2. 在商業價值方面，車站所在街廓公告現值高但出進比低，且車站地區都市活動較弱，故須改善車站地區出進比變數。

## (六)車站地區策略建議

### 1. 策略選項

- (1)最優先考量：應增加都市活動性質與強度。
  - (2)次優先考量：強化公共空間運用及增加符合公共利益的獎勵措施。
2. 對於潛在亟需更新重建之老舊建成地區，依照現有機制順應民間投入都市更新。
  3. 土地使用及公共設施部分：
    - (1)考慮增加本地區都市活動型態及強度，故應導入可吸引都市活動之公共設施。
    - (2)本地區活動人口尚未達一定水準，故可考慮都市活動導入，因此都市計畫土地使用分區可考慮增加部分商業區。
    - (3)對於現有都市計畫公共設施用地應強化其使用，改善公共環境，以增加都

市活動人口。例如市場用地的多目標利用或公園綠地的公共環境改善。

4. 建構以人為本的道路系統部分：

針對既有人行步道應檢討改善例如羅斯福路及和平東西路兩側人行步道之改善

5. 都市更新機制部分：

(1) 以民間自辦都市更新為主軸。

(2) 都市計畫檢討或都市更新計畫的擬定部份：

本地區活動人口尚未達一定的水準，故可考慮都市活動導入，因此都市計畫土地使用分區可考慮變更。

(3) 更新地區劃定部份

公部門無須考慮主動劃定更新地區。

(4) 都市更新同意門檻及公權力介入強制執行部分

依照都市更新條例第 22 條規定，民間自辦都市更新同意門檻較高，公權力介入時機較少。

(5) 對於一般民間申請都市更新案例部分

應誘導民間於都市更新時多留設人行步道或開放空間。



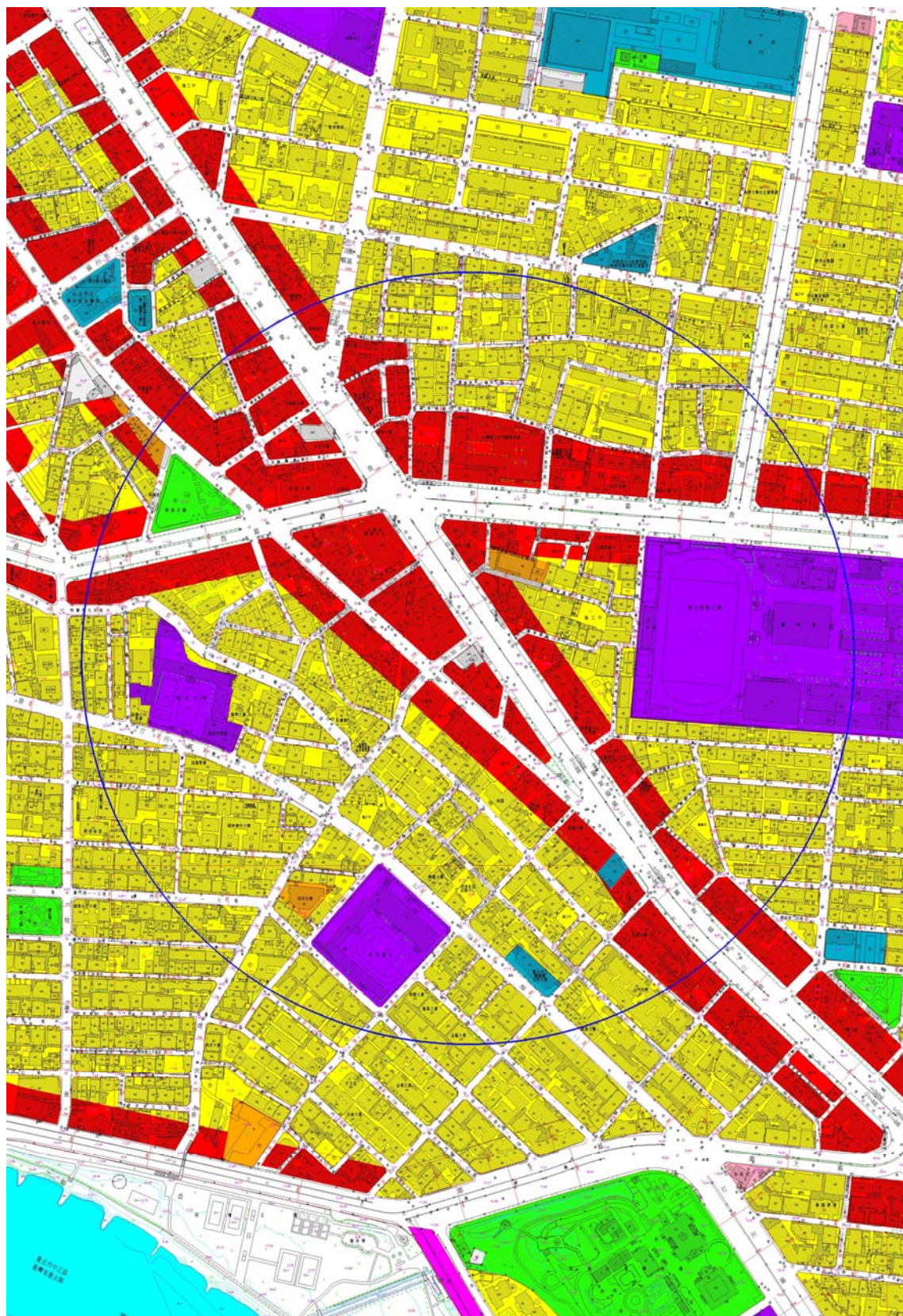


圖 5-17 捷運古亭站車站地區都市計畫圖



表 5-32 捷運古亭站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運古亭站								
		<p>夜市：師大夜市                      主題街：師大美術用品街(和平東路一段)、家具街(南昌路)                      3C：全國電子、燦坤                      市場：頂好超市、和平超市、古亭市場                      會議中心：政大公企中心(40間)                      商務中心：大都會商務中心(20間)                      金融：銀行12家                      公園：南昌公園、中正河濱公園                      展覽館：德國文化中心                      中小學：河堤國小                      高中：強恕中學(1,597人、100人)                      大學：台灣師範大學(14,727人、791人)                      醫院：台北市立聯合醫院幼婦院區(400床)、郵政醫院(60床)                      機關：經濟部</p>						
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>核心服務圈內</th> <th>核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>商二、商三特、商四特(較少)、住三(較多)、住四(較少)</td> <td>住三</td> </tr> <tr> <td colspan="2">老舊房屋存在，有一處市劃更新區，更新潛力影響尚可</td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	商二、商三特、商四特(較少)、住三(較多)、住四(較少)	住三	老舊房屋存在，有一處市劃更新區，更新潛力影響尚可	
核心服務圈內	核心服務圈外							
商二、商三特、商四特(較少)、住三(較多)、住四(較少)	住三							
老舊房屋存在，有一處市劃更新區，更新潛力影響尚可								
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>						
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>							

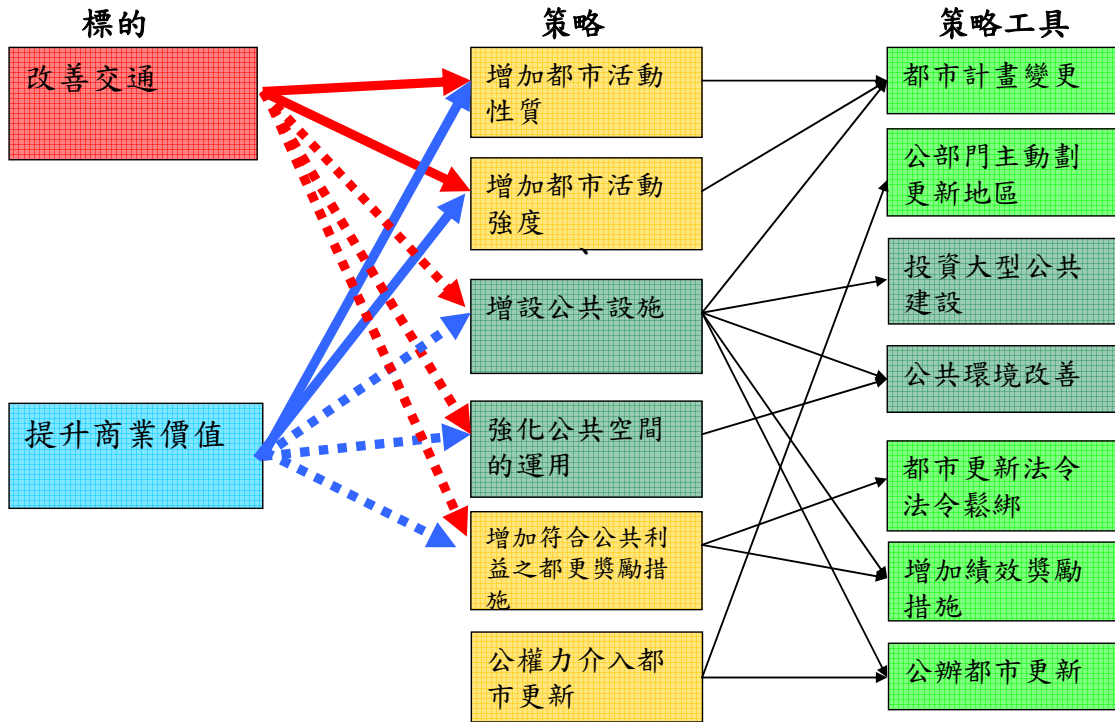


圖 5-18 古亭站需改善因子主要及次要策略選項及策略工具

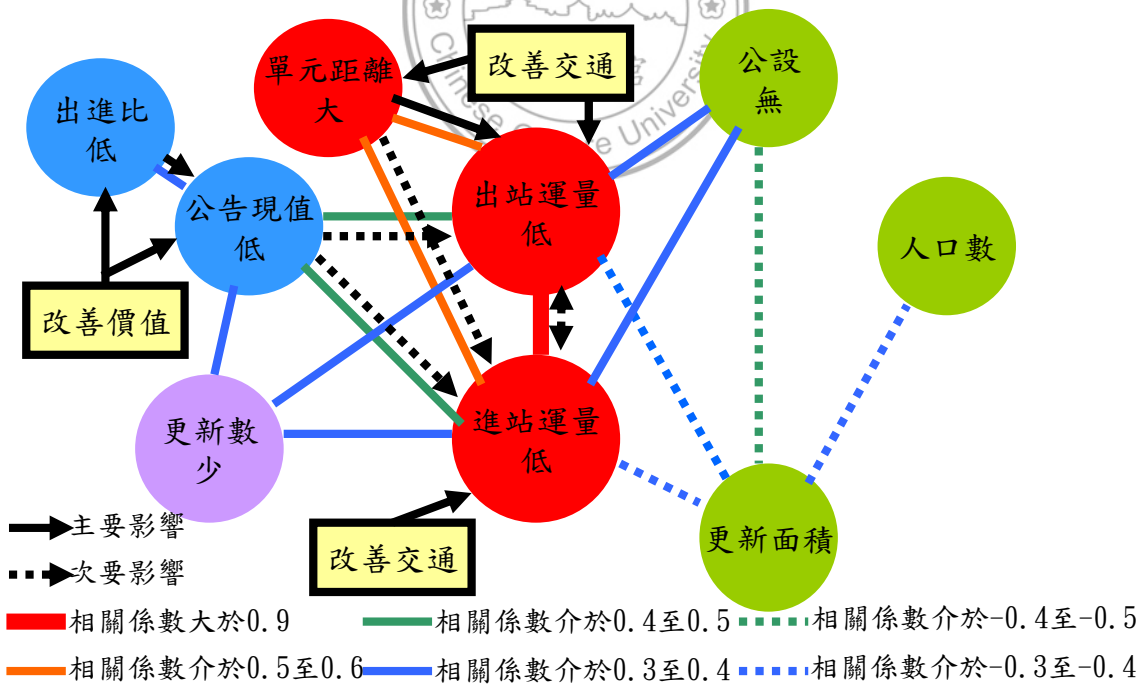


圖 5-19 古亭站需改善變數主要影響及次要影響

### 三、群落三郊區型車站地區代表—奇岩站

(一)車站特徵：「交通最低、公共設施最高、商業價值最低、參與意願次低車站地區」

(二)因子分析與群落分析結果：(請參見表 5-33 及表 5-34)

1. 本車站主要由於交通因子與商業價值因子為所有車站最低，因此在交通部分將考慮更新單元至車站平均距離、車站年進站運量與車站年出站運量等三個變數的改善；在商業價值部份則考慮車站出進站比以及車站所在街廓公告現值等變數等 2 個變數的改善。
2. 屬同一群落的車站均位於郊區。

表 5-33 群落三代表案例奇岩站因子得點

車站名稱	所屬路線	交通因子	因子一 排序	公共設施 因子	因子二 排序	商業價值因 子	因子三 排序	參與意願因 子	因子四 排序
18 奇岩站	淡水線	-0.1101	22	0.79714	11	<b>-3.41032</b>	<b>50</b>	0.14046	20

表 5-34 群落三代表案例奇岩站各變數基本數據及排序

	車站年進站運 量	車站年出站運 量	平均距離	有無 重要 公共 設施	更新案總面 積	車站範圍 人口總數	公告現值	出進站 比	更 新 單 元 數
18 奇岩	2581883(39)	1953140(42)	539.94(49)	0	9094.7(33)	21870(25)	<b>100000(45)</b>	<b>0.76(50)</b>	<b>1</b>

(三)鄰近車站地區類型：

1. 鄰近車站除北投站外，新北投、復興崗與本站均為同一群落，除了公共設施外，在其他因子的表現均差。
2. 北投站屬於「交通與參與意願最高，公共設施次低車站地區」。而新北投、復興崗與本站在空間上似乎以北投站為核心。

(四)車站地區發展情形

1. 車站區位

(1) 車站位置捷運北投與復興崗站之間。

(2) 位於台北市北投區。

2. 都市更新劃定情形：無

3. 都市計畫現況：(請參見圖 5-20)

(1) 距車站 400 公尺範圍內都市計畫以住宅區為主、其次為學校用地及第 2 種住宅區。

(2) 車站地區有部分為農業區

4. 土地使用及建物現況：(請參見表 5-35)

(1) 車站地區土地使用主要為農業區與住宅區，另外少數工業區土地則為廠辦使用。

(2) 本車站地區受限於都市計畫，故建物密度低，住宅使用全部分布於中央北路北側地區，其中沿中央北路有零星商業使用。

5. 車站運量脈動分析

(1) 依照本研究前一章所提運量脈動分析結果，本車站以服務平日都市活動為主的車站，且假日出站運量與平日出站運量的明顯減小，故以居住、工作活動為主。經土地使用調查現況結果比較相符。

(2) 平日與假日的(出站與進站的值)，代表本車站地區假日有外來的使用活動干擾。

(五) 都市更新問題癥結

1. 本車站在車站年出站運量、車站所在街廓公告現值、出進站比、有無重要公共設施與更新單元數表現均居於劣勢。

2. 基地可開發建築土地較少，且西側鄰近關渡平原農業區，可開發腹地受限。

3. 車站地區內有部份工業區，受土地使用管制開發受限，民間投資意願不高。單元。

(六) 車站地區可操作之策略工具

1. 策略選項

(1) 最優先考量：增加都市活動性質與強度以及增加符合公共利益之都更獎勵措施、公權力介入更新

(2) 次優先考量：增設大型活動空間、強化公共空間運用

2. 都市計畫變更(含都市更新計畫擬定)

(1) 針對車站地區的土地使用性質與強度檢討

A. 考慮增加本地區都市活動型態及強度，故應導入可吸引都市活動之公共設施。

B. 本地區並無商業區，惟車站附近商業活動應予強化，可針對沿中央北路北側住宅區鄰里商業活動加強。

- (2)可考慮針對工業區用地檢討。
  - (3)符合大眾運輸導向發展的都市設計策略方向
  - (4)研提本車站地區的都市更新績效獎勵策略，
  - (5)至車站距離愈近地區，可檢討可開發土地調整為商業區，增加商業活力以吸引本地區都市活動人口。
3. 公部門主動劃更新地區
    - (1)針對亟需更新地區政府應主動依都市更新條例第 10 條規定劃定為更新地區。
    - (2)政府主動劃定更新地區後，依照都市更新條例規定 22 條規定，可降低都市更新同意門檻。
    - (3)基於公共利益，針對亟需更新地區，可考慮公部門依照都市更新條例第 9 條規定擔任實施者或徵求實施者，可不須達到都市更新同意門檻即可推動都市更新事業。
  4. 投資大型公共建設：

因為公共設施最高，考慮增加車站地區都市活動型態及強度，較無需考慮增加大型公共設施。
  5. 公共環境改善
    - (1)建構以人為本的道路系統。例如中央北路兩側人行步。
    - (2)針對既有的鄰里公園、開放空間、或其他公共環境部分應予以改善。
  6. 都市更新法令鬆綁

對於一般民間申請都市更新案例部分，可考慮透過法令鬆綁多給予協助以促成都市更新的實施。
  7. 公辦都市更新
    - (1)公部門針對本車站地區應劃定更新地區。
    - (2)公權力介入程度高。
    - (2)都市更新同意門檻低
    - (4)以公部門公辦都市更新為主軸可帶動民間自辦更新單元的更新推動。
    - (5)公辦都市更新亦可與民間合夥，依照都市更新條例第 9 條規定由公部門徵求或同意實施者辦理都市更新事業。
  8. 增加績效獎勵措施
    - (1)針對本地區的公共設施或基盤設施的提供，鼓勵透過民間參與都市更新方式提供。
    - (2)鼓勵參與公共行動方案的私部門開發，例如中低收入住宅之提供或服務性設施之提供。

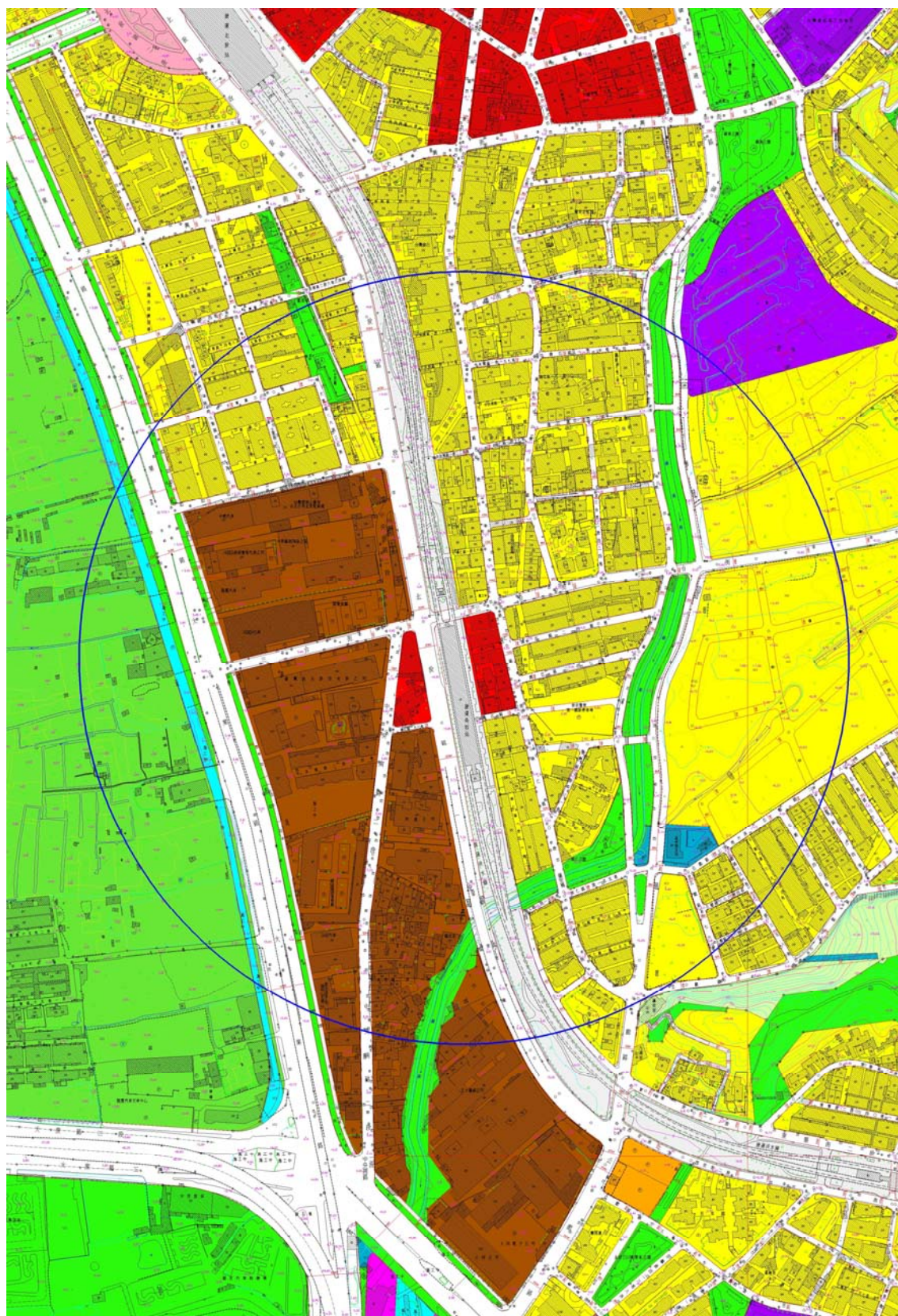
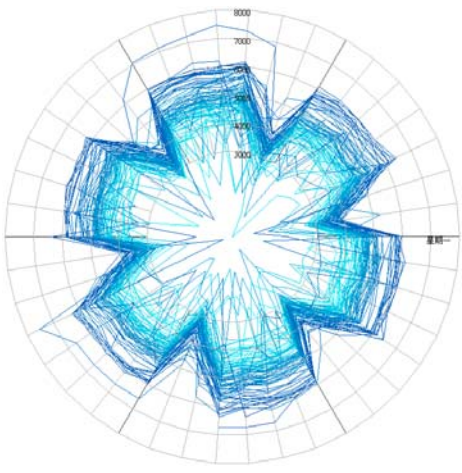
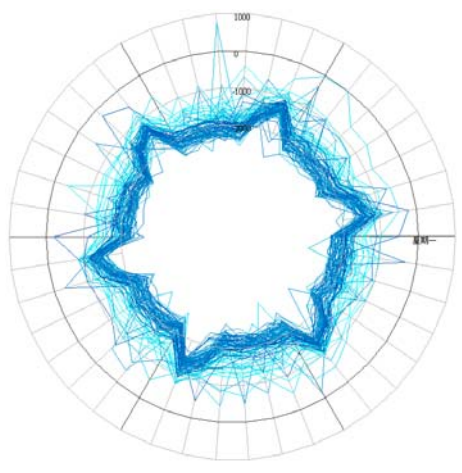
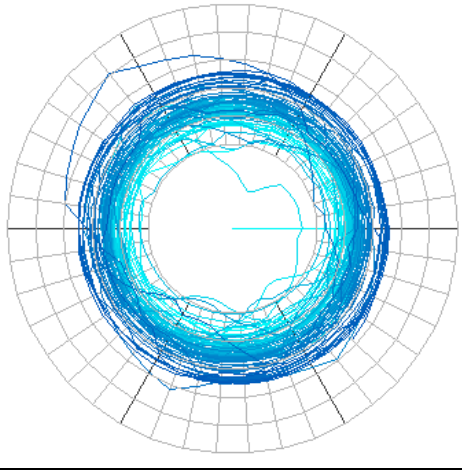
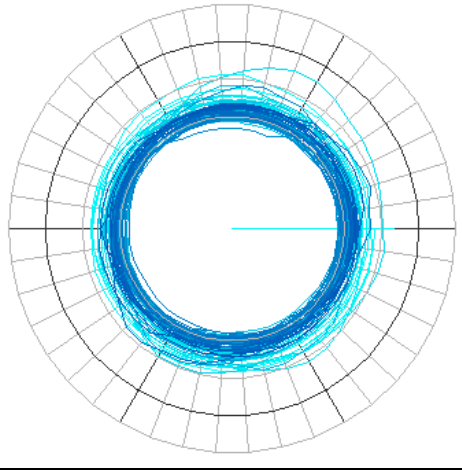
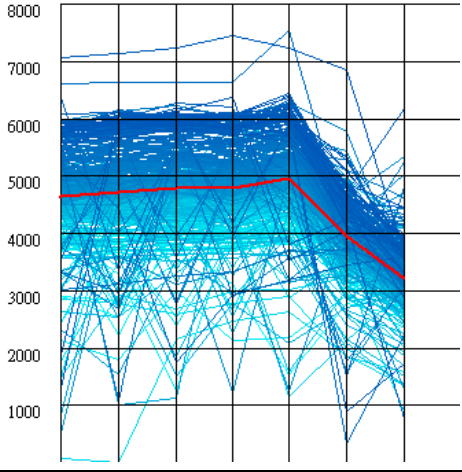
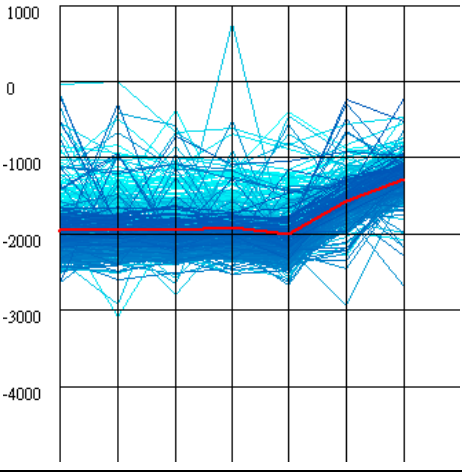
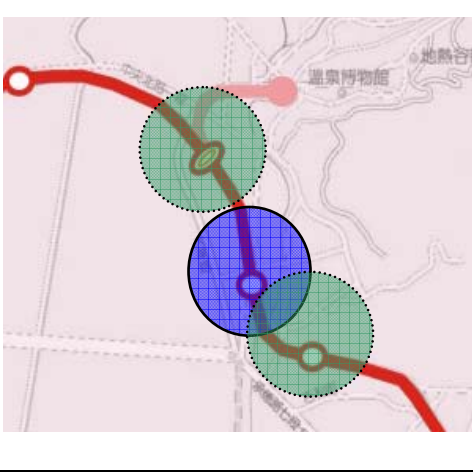


圖 5-20 捷運奇岩站車站地區都市計畫圖

表 5-35 捷運奇岩站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運奇岩站						
		展覽館：鳳甲美術館、中國佛教文化館 腳踏車道：捷運線形公園腳踏車道 醫院：祐民醫院 步道：軍艦岩觀山步道 圖書館：市圖濱江分館				
出站運量雷達圖	出站-進站運量雷達圖	土地使用現況				
		<table border="1"> <tr> <th>核心服務圈內</th> <th>核心服務圈外</th> </tr> <tr> <td>住三、工三</td> <td>住三、工三</td> </tr> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	住三、工三	住三、工三
核心服務圈內	核心服務圈外					
住三、工三	住三、工三					
出站週趨勢圖	出站-進站週趨勢圖	都市計劃情形				
						
出站週期特徵圖	出站-進站週期特徵圖					

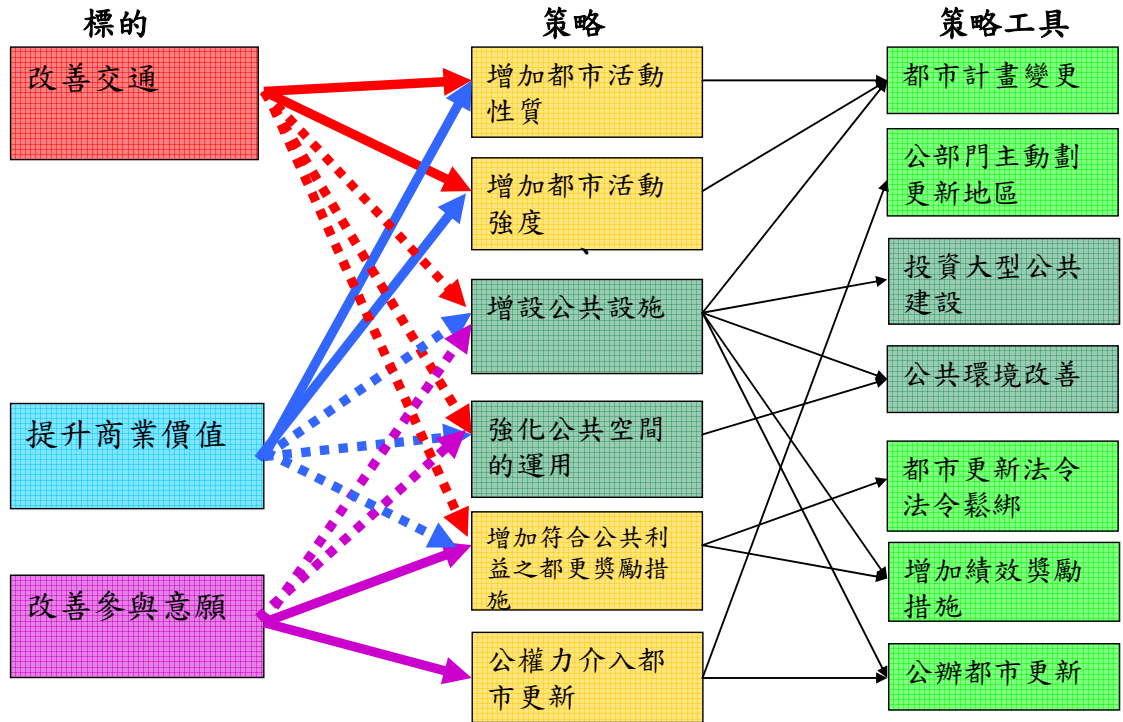


圖 5-21 奇岩站需改善因子主要及次要策略選項及策略工具

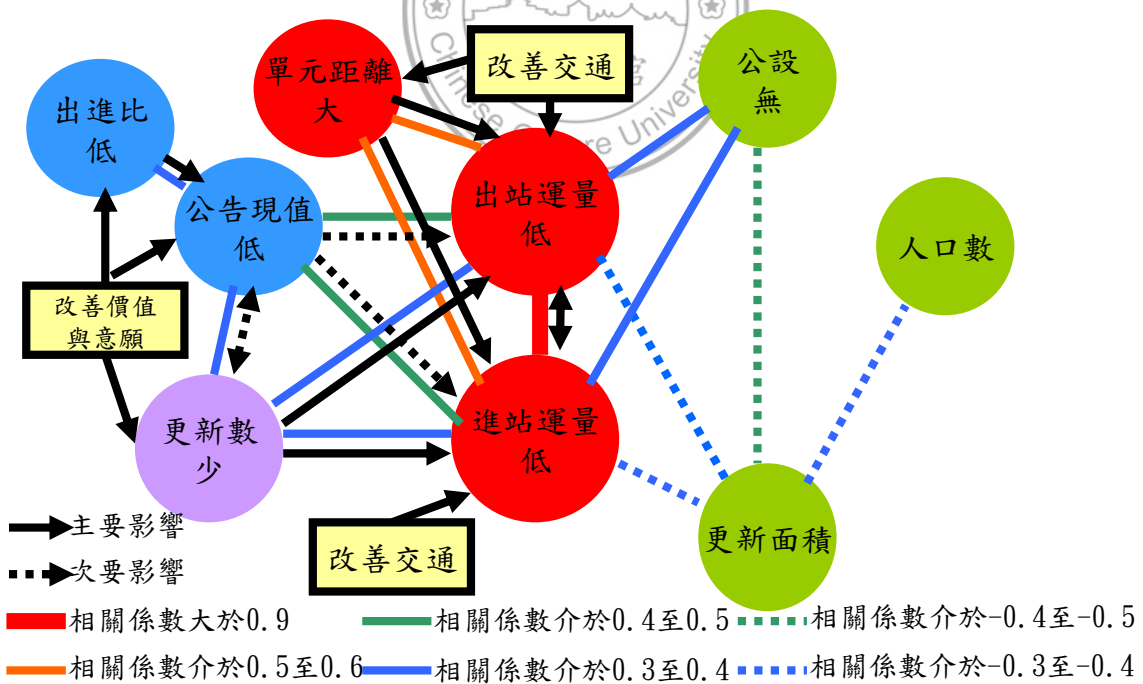


圖 5-22 奇岩站需改善變數主要影響及次要影響



四、群落四商業活絡車站地區代表－國父紀念館站

(一)車站屬性：「商業價值最高、參與意願最低車站地區、公共設施次低」

(二)因子分析及群落分析結果：(請參見表 5-36 及表 5-37)

1. 本車站主要由於參與意願因子為所有車站最低，因此在將考慮車站地區更新單元數變數的改善；由於公共設施因子為所有車站最低，因此將考慮車站地區人口數、車站地區更新單元總面積、有無重要性公共設施等三個變數的改善。
2. 在前一節群落分析中發現共有 19 個車站地區屬於此群落，本群落主要特徵為商業價值高且參與意願低，可能因商業價值高(公告現值與出進站比高)，導致參與意願低。
3. 依照各車站之群落中心點最小距離最具代表本車站特徵，依照代表性先後為國父紀念館、善導寺、忠孝新生、西門、台大醫院。

表 5-36 群落四代表案例國父紀念館站因子得點

車站名稱	所屬路線	交通因子	因子一 排序	公共設施 因子	因子二 排序	商業價值因 子	因子三 排序	參與意願因 子	因子四 排序
44 國父紀念館站	南港線	0.14208	14	0.89751	8	1.80614	2	-1.17529	48

表 5-37 群落四代表案例國父紀念館站各變數基本數據及排序

	車站年進站 運量	車站年出站 運量	平均距離	有無 重要 公共 設施	更新單元總面 積	車站地區人 口數	公告現值	出進站比	更 新 單 元 數
44 國父紀念館	6481779(22)	7112055(22)	424.35(35)	1	12797(27)	30989(16)	650802(5)	1.1(2)	1

(三)鄰近車站地區類型：

由本車站鄰近車站均屬同一群落，且由板南線龍山寺站往東至市政府站，除了台北車站與忠孝復興站為轉運站外，其餘七站均屬同一群落，且此七個車站均位於台北市最重要的都市發展軸線上。

#### (四) 車站地區發展情形

##### 1. 車站區位：

- (1) 車站位置捷運忠孝敦化與市政府站之間。
- (2) 鄰近國父紀念館。

##### 2. 都市更新劃定情形：

- (1) 公劃更新地區：共 5 處，合計 53954 平方公尺。
- (2) 民間自劃更新單元：共 1 處，合計 2493 平方公尺。

##### 3. 都市計畫現況：(請參見圖 5-23)

- (1) 距車站 400 公尺範圍內都市計畫情形，沿忠孝東路為第三種商業區(特)(容積率 630%) 為主。
- (2) 國父紀念館屬公園用地。

##### 4. 土地使用及建物現況：(請參見表 5-38)

- (1) 車站地區土地使用多以商業使用為主，使用型態屬於高強度的商業使用。
- (2) 建築密集。

##### 5. 車站運量脈動分析

- (1) 依照本研究前一章所提運量脈動分析結果，本車站服務為平日與假日都市活動混合，且假日出站運量與平日出站運量的均維持一定水準，故車站地區都市活動包括居住、工作、娛樂、休閒、文化為主。經土地使用調查現況結果比較，本地區之土地使用形態與運量脈動分析結果相符。
- (2) 平日與假日的(出站與進站的比值)無顯著差異，且都維持一個平衡狀態，代表本車站地區的使用者特性平日與假日均趨於混合使用。
- (3) 雖然平日與假日的(出站與進站的比值)無顯著差異，但不論從時間序列看平日或假日的比值則有減少的趨勢，代表本地區都市活動混合型態的改變，出站為主的活動有減少的趨勢。

#### (五) 都市更新問題癥結

1. 本地區地價高，土地所有權人惜售，或對更新後分回價值期待甚高，故土地所有權人整合不易。
2. 現況多以作為高坪效的商業使用，土地所有權人較不易放棄既有利潤。

#### (六) 車站地區策略方向

1. 本車站地區商業價值最高，故公部門對於都市更新策略應無須給過多額外獎勵，且本地區已有重要性公共設施(國父紀念館)，故應強調公共設施的服務功能增加，強化公共空間運用。
2. 因土地所有權人整合不易，民間無意願投入更新，在前述策略方向為前提下，可考慮增加符合公共利益的都更獎勵措施。

## (七)策略建議

### 1. 策略選項

- (1)最優先考量：增加符合公共利益的績效獎勵措施
- (2)次優先考量：強化公共空間運用

### 2. 利用績效獎勵措施以強化公共設施服務的都市更新策略方向。

### 3. 在現行都市更新獎勵機制下，對於本地區都市更新較無需增加鼓勵誘因。

### 4. 土地使用及公共設施部分：

- (1)本車站運量相對較高，然而地區都市活動型態混合使用明顯，且強度較高，故應強調在都市更新時以都市設計導引現有都市活動使用捷運車站。例如強化都市活動之動線安排。
- (2)本地區都市計畫附近商業活動強度高，故應強調既有公共空間的強化，故可考慮都市更新時機要求實施者強化公共空間運用，例如改善公共環境。

### 5. 建構以人為本的道路系統部分：

針對既有人行步道應檢討改善，可考慮行人徒步區的擴大

### 6. 都市更新機制部分：

- (1)以民間自辦都市更新為主軸帶動的更新推動，對於公有土地部分可考慮公辦都市更新。
- (2)都市計畫檢討或都市更新計畫的擬定部份：  
本地區活動人口已達一定的運量水準，故無須再考慮過多的都市活動導入。
- (3)更新地區劃定部份  
可考慮公部門劃定更新地區，依照都市更新條例規定 22 條規定，可降低都市更新同意門檻。
- (4)都市更新同意門檻部分  
基於公共利益，針對亟需更新地區，可考慮公部門依照都市更新條例第 9 條規定擔任實施者或徵求實施者，可不須達到都市更新同意門檻即可推動都市更新事業。
- (5)公權力介入強制執行部分  
當公部門主動對車站地區劃定更新地區，毋須同意門檻即應積極介入以實施都市更新事業。
- (6)對於一般民間申請都市更新案例部分  
應誘導民間於都市更新時多留設人行步道或廣場用地以服務本地區商業活動。

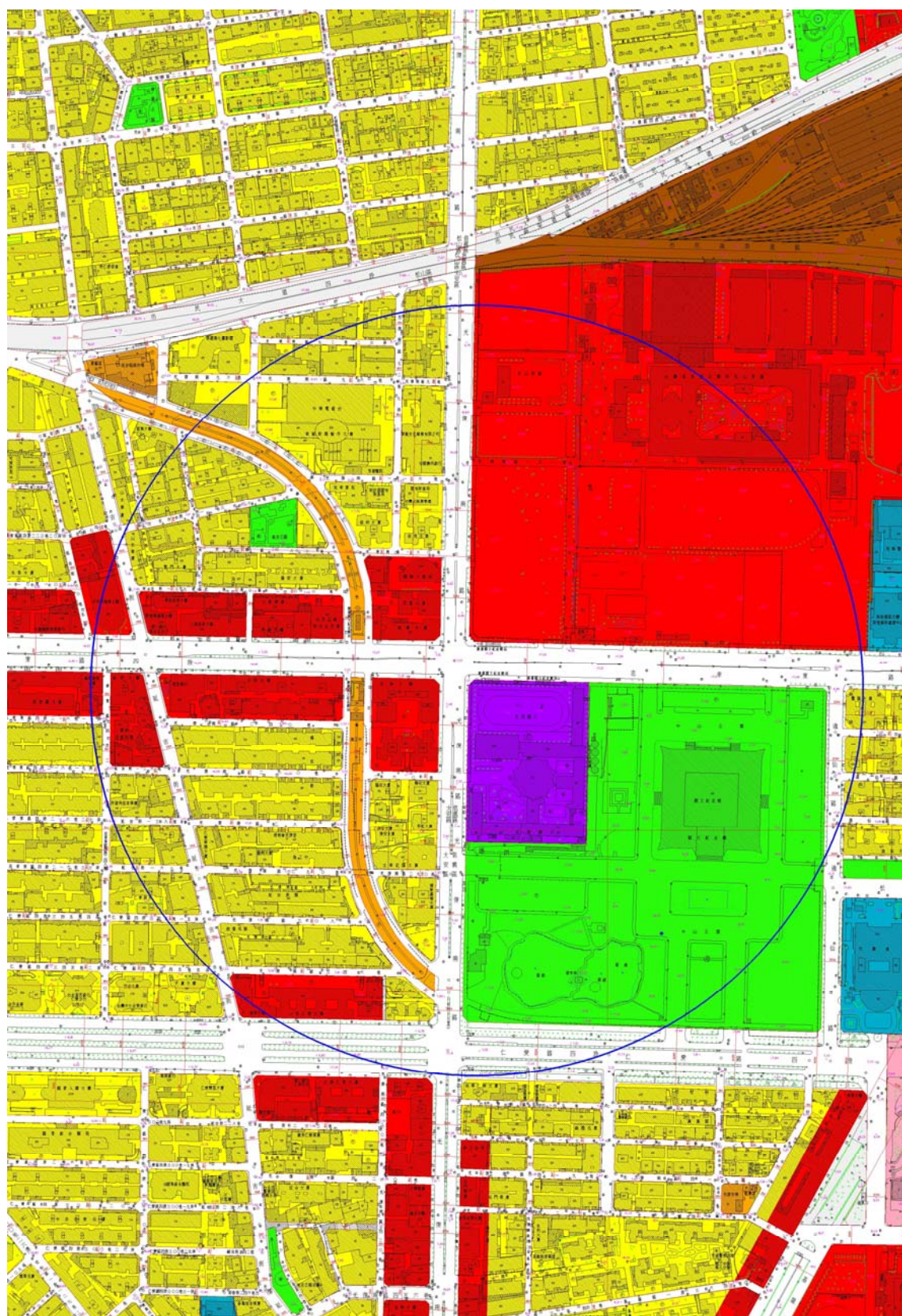
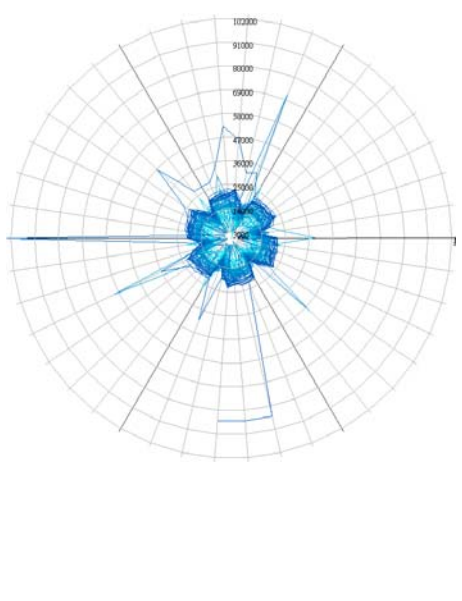
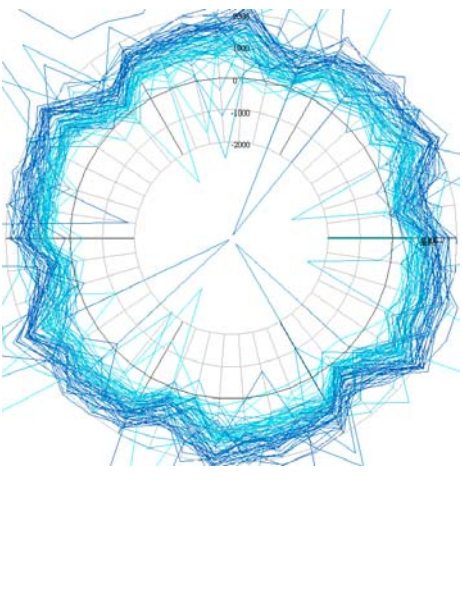
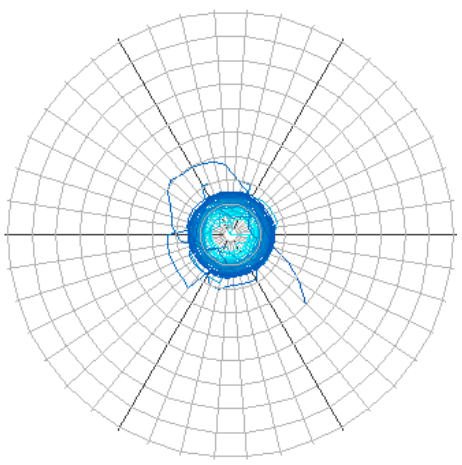
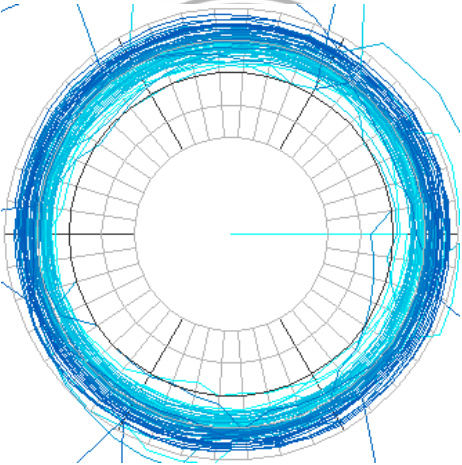
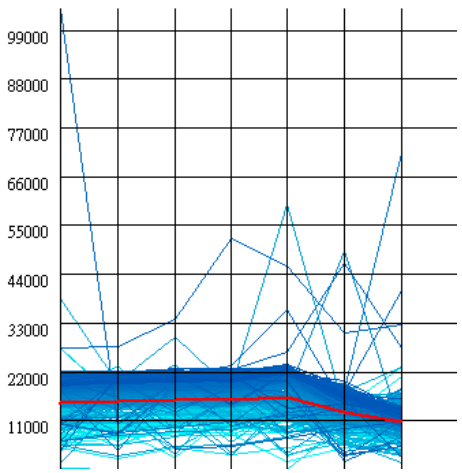
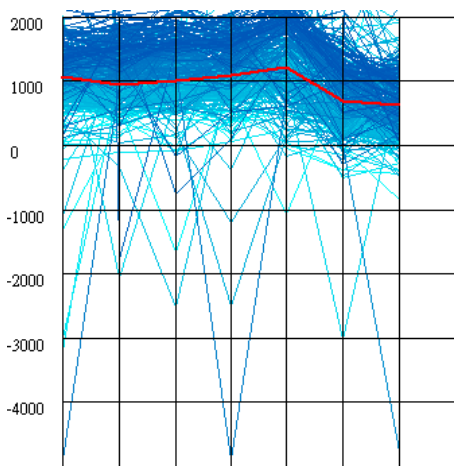
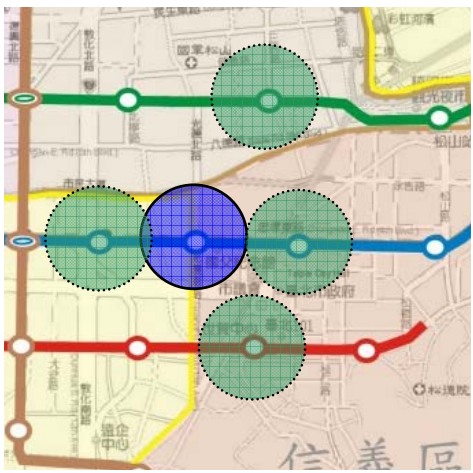


圖 5-23 捷運國父紀念館站車站地區都市計畫圖

表 5-38 捷運國父紀念館站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運國父紀念館站						
		<p>商場：松山菸廠大巨蛋開發案                      購物中心：京華城(56,264坪)                      市場：永興市場、光復市場                      觀光旅館：國聯大飯店(243房)                      會議中心：開羅會議中心(8間)                      電視台：衛視中文台、東森電視台、華視、中視                      商務中心：太平洋商務中心(20間)                      金融：銀行11家                      運動休閒：國父紀念館(1,148,684人)、松山菸廠大巨蛋開發案                      腳踏車道：仁愛路腳踏車道                      展覽館：台北偶戲館(20,779人)                      醫院：秀傳醫院(74床)、國泰醫院(776床)**                      機關：國有財產局北區辦事處、交通部觀光局、大安稽徵所、台北市議會</p>				
出站運量雷達圖	出站-進站運量雷達圖	土地使用現況				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>核心服務圈內</th> <th>核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公園、商四特(較多)、住四(較多)</td> <td>住三</td> </tr> </tbody> </table> <p>老舊房屋較少，只有二處市劃更新區，更新潛力影響較小</p>	核心服務圈內	核心服務圈外	公園、商四特(較多)、住四(較多)	住三
核心服務圈內	核心服務圈外					
公園、商四特(較多)、住四(較多)	住三					
出站週趨勢圖	出站-進站週趨勢圖	都市計劃情形				
						
出站週期特徵圖	出站-進站週期特徵圖					

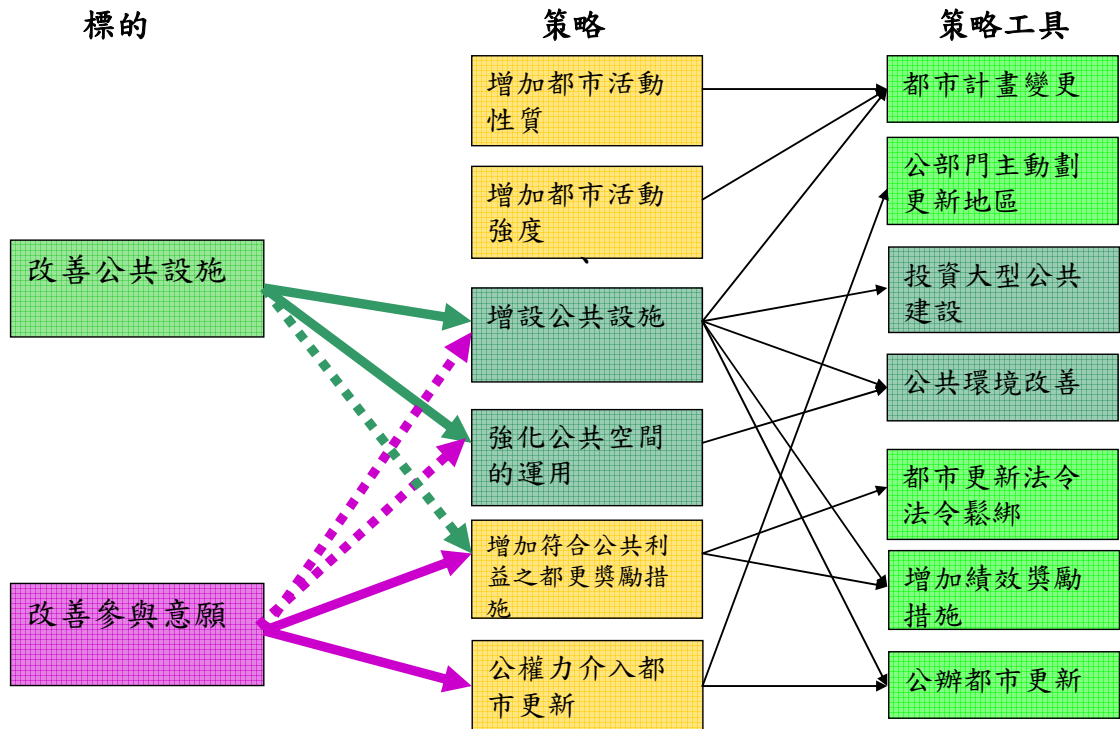


圖 5-24 國父紀念館站需改善因子主要及次要策略選項及策略工具

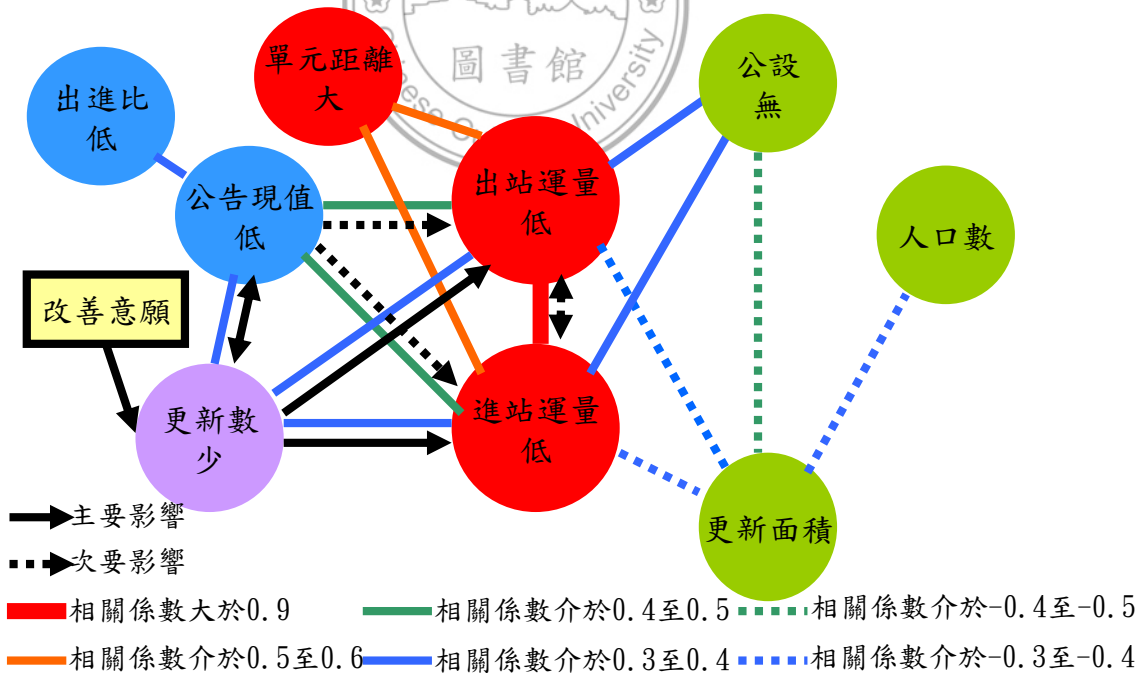


圖 5-25 國父紀念館站需改善變數主要影響及次要影響

### 五、群落五重要交通轉運站車站地區代表—台北車站

(一)車站屬性：「交通與參與意願最高、公共設施次低」

(二)因子分析及群落分析結果：(請參見表 5-39 及表 5-40)

1. 本車站主要由於交通與參與意願最高，因此車站特徵明顯；由於公共設施因子為所有車站最低，因此將考慮車站地區人口數、車站地區更新單元總面積、有無重要性公共設施等三個變數的改善。
2. 在群落分析中發現僅台北車站地區屬於此群落。

表 5-39 群落五代表案例台北車站因子得點

車站名稱	所屬路線	交通因子	因子一排序	公共設施因子	因子二排序	商業價值因子	因子三排序	參與意願因子	因子四排序
29 台北車站	淡水線	3.28233	2	0.17582	23	0.22481	21	1.45203	5

表 5-40 群落五代表案例台北車站各變數基本數據及排序

	車站年進站運量	車站年出站運量	平均距離	有無重要公共設施	更新案總面積	車站範圍人口總數	公告現值	出進站比	更新單元數
29台北車站	47708236 (1)	46261440(1)	376.06(22)	1	51443.25(3)	9864(45)	590554(7)	0.97(39)	9.00

(三)車站地區發展情形

1. 車站區位：
  - (1)車站位置捷運淡水線及板南線交會處，為全市性重要轉運站。
  - (2)為台北市重要的發展核心地區，車站北面為大同區，南面為中正區。
2. 都市更新劃定情形：
 

台北車站特定區都市計畫範圍屬都市更新地區。
3. 都市計畫現況：(請參見圖 5-26)
  - (1)距車站 400 公尺範圍內都市計畫情形，大多數為第四種商業區(容積率 800%)及商業區(特)(容積率 560%)為主。
  - (2)本地區捷運車站週邊均為商業區。

(3)公共設施用地大多屬車站用地或轉運站用地。

4. 土地使用及建物現況：(請參見表 5-41)

(1)車站地區土地使用以商業使用為主，商業使用活動強。包括地下街、百貨公司、觀光旅館等高強度土地使用均位於本車站地區。

(2)本車站地區建物密度較高。

5. 車站運量脈動分析

(1)依照本研究前一章所提運量脈動分析結果，本車站服務以假日都市活動為主，依土地使用調查結果，本車站地區都市活動以商業、娛樂、休閒、文化為主，假日出站運量明顯比平日運量大，代表假日以出站服務為主，與土地使用調查結果相符。

(2)從時間序列看平日或假日的比值則有增加的趨勢，代表本地區都市活動混合型態的改變，出站為主的活動有增加的趨勢。

(四)都市更新問題癥結

1. 本車站地區運量已達一定水準，故公部門對於都市更新策略應無須增加都市活動性質或強度。
2. 參與意願高，主要因都市更新投資報酬率高，民間有較高意願投入更新，故公部門無需介入更新，對於民間參與都市更新樂觀其成，並應思考利潤分享制度。
3. 需改善公共設施，例如轉運站動線的整合，或人潮集散的空間(廣場或開放空間)。

(五)車站地區都市更新策略方向

(六)策略建議

1. 在現行都市更新獎勵機制下，對於本地區都市更新較無需增加鼓勵誘因，故樂觀其成。應建立利潤分享制度，對於民間投入都市更新有超額利潤者應並要求利潤分享。

2. 土地使用及公共設施部分：

本車站運量相對較高，且地區都市活動強度較高，故應強調公共設施的服務功能在都市更新時以都市設計導引現有都市活動使用捷運車站。例如強化都市活動之動線串連。

3. 建構以人為本的道路系統部分：

針對既有人行步道應檢討改善

(1)捷運車站通往車站週邊商業區人行步道的改善，必要時可以考慮將商業活動與捷運車站的連通。

(2)捷運車站交通用地之地上屬於綠帶，應強化其人行使用功能，以補足人行動線的串聯。

4. 都市更新機制部分：



- (1)以民間自辦都市更新為主軸。
- (2)都市計畫檢討或都市更新計畫的擬定部份：  
本地區活動人口已達一定的運量水準，故無須再考慮過多的都市活動導入，因此都市計畫土地使用分區可維持現況。
- (3)更新地區劃定部份  
公部門無須考慮主動劃定更新地區。
- (4)都市更新同意門檻及公權力介入強制執行部分  
依照都市更新條例第 22 條規定，民間自辦都市更新同意門檻較高，公權力介入時機較少。
- (5)對於一般民間申請都市更新案例部分  
應要求民間於都市更新時多留設人行步道或開放空間（廣場）。



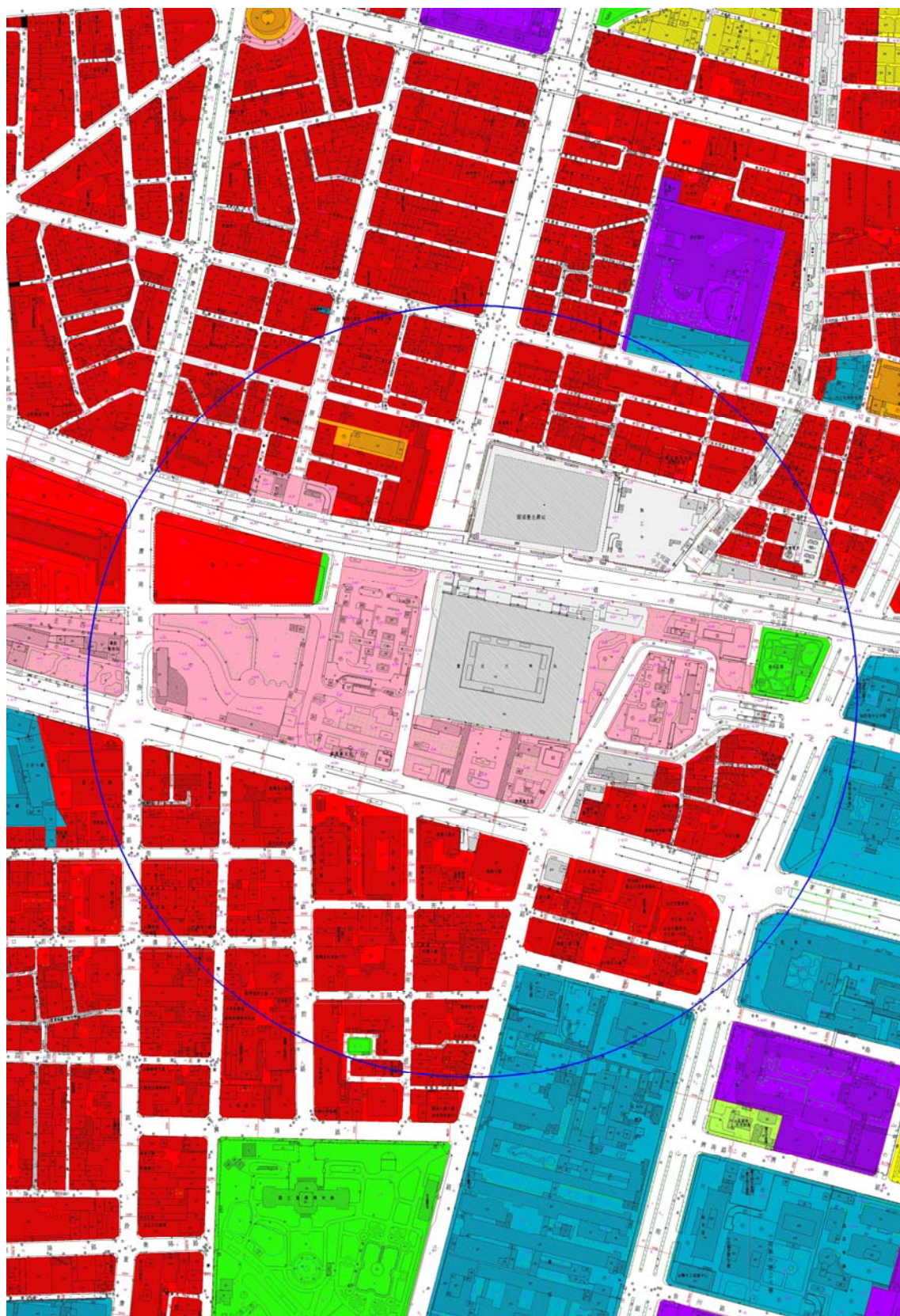
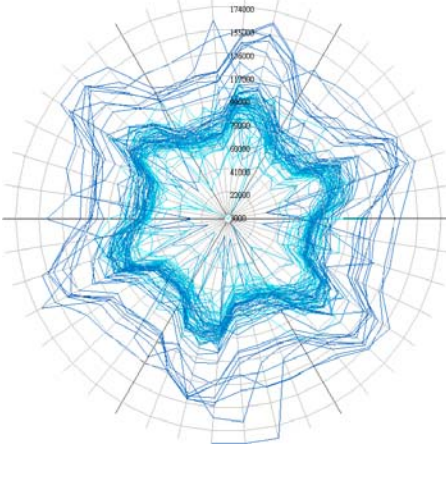
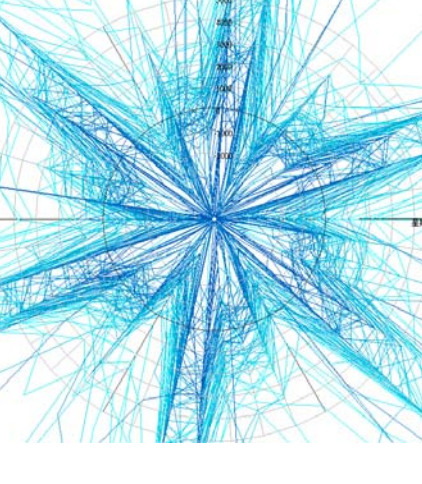
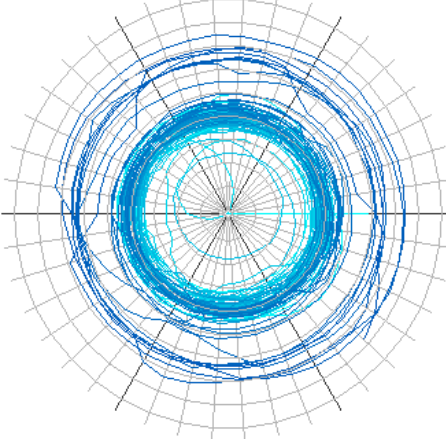
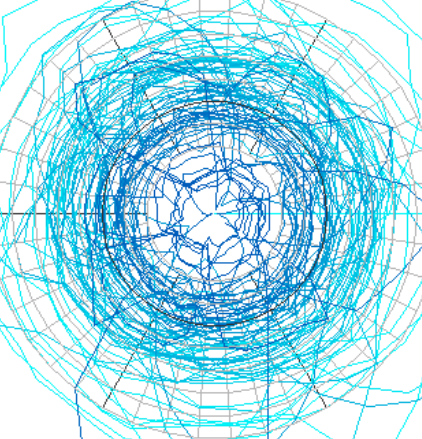
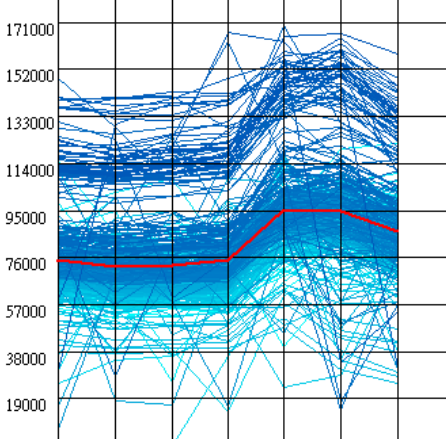
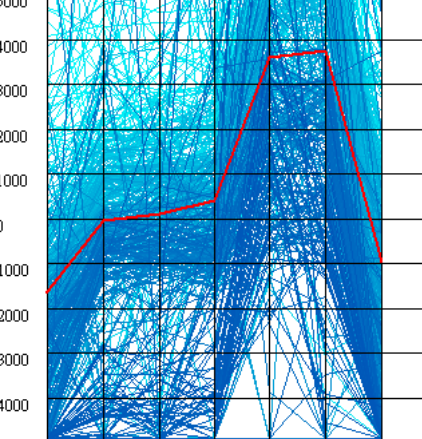
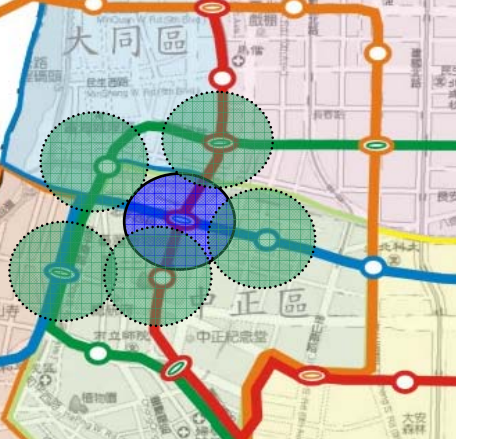


圖 5-26 捷運台北車站車站地區都市計畫圖

表 5-41 捷運台北車站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運台北車站								
		<p>商園：站前商園、後車站批發商園                      百貨公司：新光三越站前店(13,461 坪)、台北新世界購物中心(5,000 坪)                      地下街：站前地下街(136 坪、17 間店鋪)、捷運大街(1,110 坪、142 間店鋪)、台北地下街(1,496 坪、187 間店鋪)、台北車站地下街(424 坪、53 間店鋪)                      主題街：塑膠專賣街(太原路)、化工原料專賣街(天水路)、補習街(南陽街)、書店街(重慶南路)、攝影器材專賣街(博愛路)、皮鞋專賣街(沅凌街)                      辦公商園：站前西區                      辦公大樓：A 級辦公大樓區                      觀光旅館：天成大飯店(226 房)、台北凱撒大飯店(384 房)、華華大飯店(112 房)                      會議中心：基泰國際商務特區(6 間)、新領域教育訓練中心(5 間)                      金融：銀行 8 家                      展覽館：台灣故事館、國父史蹟紀念館、新光摩天展望台(15,039 人)                      大學：交通大學台北校區                      醫院：健保局台北聯合門診中心、台北醫院城區分院(32 床)                      機關：中央健保局台北分局、行政院、立法院、監察院</p>						
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1031 887 1270 954">核心服務圈內</th> <th data-bbox="1270 887 1557 954">核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1031 954 1270 1234">                     商四、行政區與文教                 </td> <td data-bbox="1270 954 1557 1234">                     商三、商三特、住三                 </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1031 1234 1557 1357">                     老舊房屋存在，有多處市劃更新區，更新潛力影響較大                 </td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	商四、行政區與文教	商三、商三特、住三	老舊房屋存在，有多處市劃更新區，更新潛力影響較大	
核心服務圈內	核心服務圈外							
商四、行政區與文教	商三、商三特、住三							
老舊房屋存在，有多處市劃更新區，更新潛力影響較大								
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>						
								
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>							

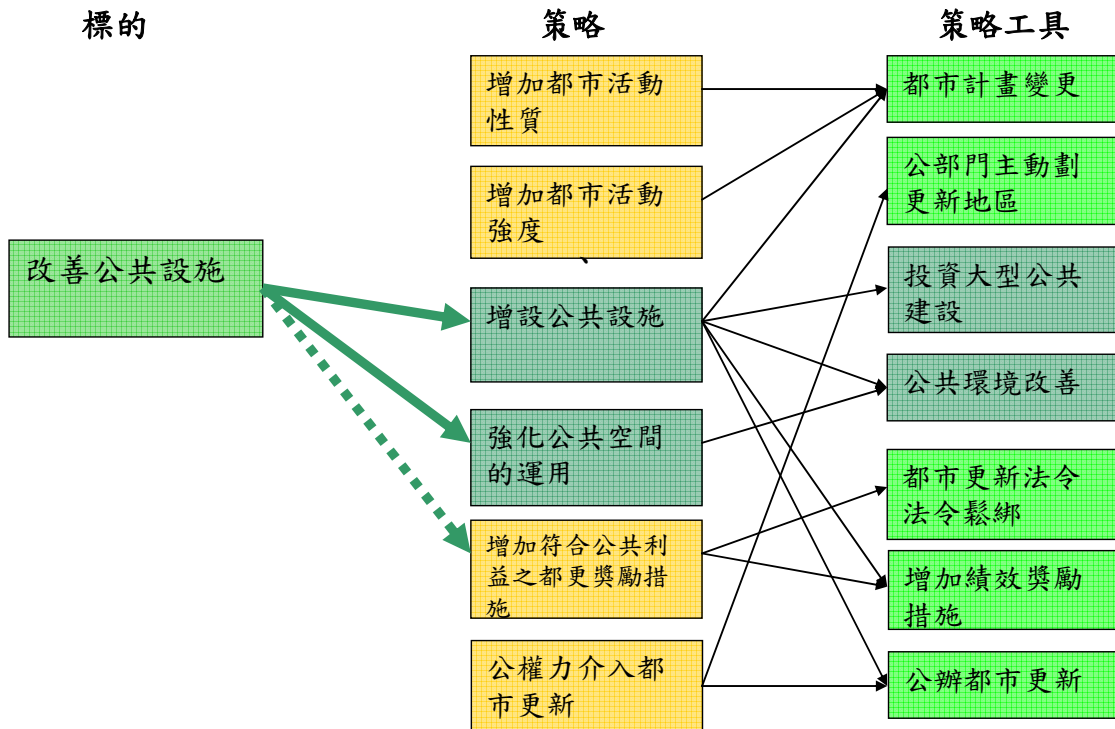


圖 5-27 台北車站需改善因子主要及次要策略選項及策略工具

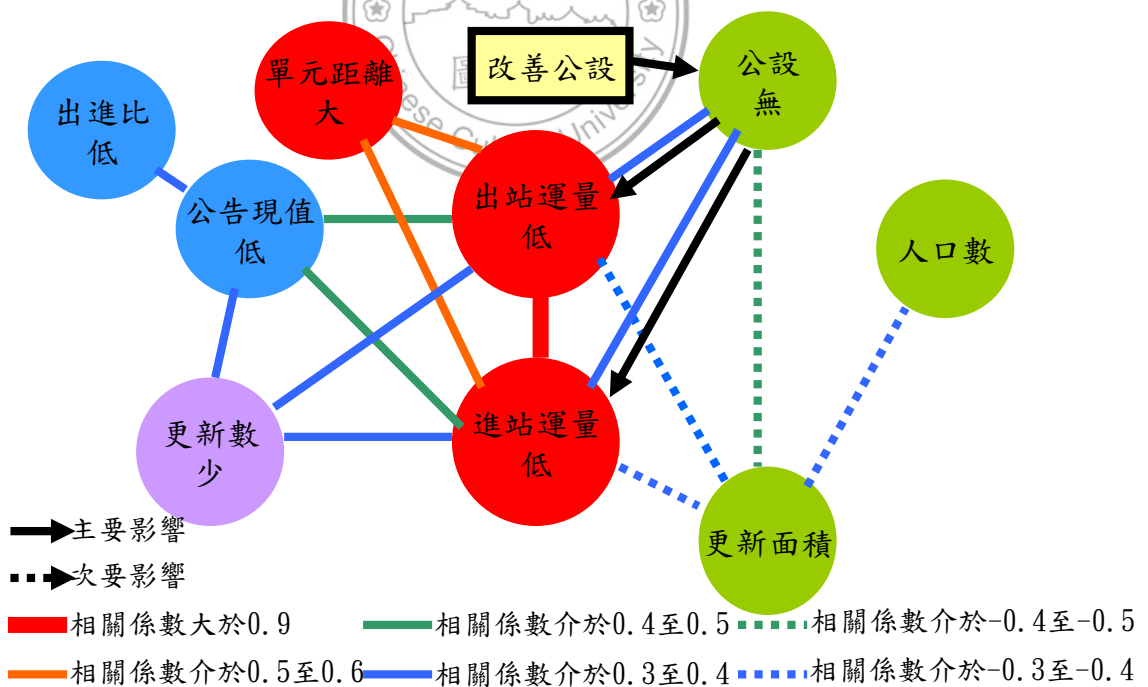


圖 5-28 台北車站需改善變數主要影響及次要影響

### 六、不同捷運車站地區之都市更新策略方向

綜合本節個案研究所找出的案例，提出不同捷運車站地區之都市更新策略方向並整理如表 5-42。

表 5-42 不同捷運車站地區之都市更新策略方向

捷運車站地區類型	群落一	群落二	群落三	群落四	群落五
代表案例	中山國中	古亭	忠義	國父紀念館	台北車站
車站地區類型屬性	公共設施最低、商業價值次高車站地區	交通與商業價值次低、公共設施與參與意願次高車站地區	交通最低、公共設施最高、商業價值最低、參與意願次低車站地區	商業價值最高、參與意願最低車站地區	交通與參與意願最高、公共設施次低
增加都市活動性質		+	++		
增加都市活動強度		+	++		
增設大型公共設施	++				+
強化公共空間運用	++			+	+
增加符合公共利益之都更獎勵措施			+	++	
公權力介入更新			+	++	
綜合評估結果	增加公共設施及強化公共空間運用	順應參與意願並考慮增加都市活動人口項目及強度	積極鼓勵，應增加都市活動性質與強度並增加民間參與都市更新誘因獲獎勵措施	強化公共空間運用，必要時考慮增加符合公共利益之都更獎勵措施	樂觀其成，對於有超額利潤者建立利潤分享機制

註：「++」代表最重要「+」代表次重要

## 第六章 結論與建議

捷運系統車站的建設對於毗鄰土地的開發，存在某種程度的影響，在國內外文獻與案例的研究中有許多提到應用捷運系統建設對於毗鄰土地的開發有正面的效益，由於捷運系統建設通常為高成本的投資，因此在許多層面有不同程度的效益產生，例如在環境面、社會面及經濟面確實存在正面的利益，但此種高成本的投資是否符合所創造的效益，為各國所努力的方向。

過去針對捷運車站地區都市發展策略提出了很多的論述，然而這些論述因時因地應有不同的作為，並非一體適用，本研究所提捷運車站地區都市更新策略，主要探討老舊地區都市更新的「重建」，企圖藉由台北市目前已推動都市更新事業與捷運車站建設之在時間、空間（區位）及社經背景之相關分析，以「捷運車站地區」與「都市更新案例」作為分析標的，並進行二者之間關係的探討，研究設計上利用因子分析，分析已通車的車站地區各因子的表現，並利用群落分析將已通車車站地區屬性進行分類，經由捷運車站地區都市更新之策略分析方式，提出不同車站地區的不同都市更新策略方向及建議。

本章結論與建議，第一節結論部分將說明本研究所獲得的重要成果，第二節則提出政策上的建議事項，第三節將針對後續研究方向提出建議。

### 第一節 結論

本研究經過第三章提出捷運車站地區都市更新的分析方式，透過第四章台北市捷運車站地區都市更新案例調查與分析，在第五章提出了台北市捷運車站地區都市更新之策略方向，研究歸納成以下結論：

#### 一、不同車站地區應有不同的都市更新策略方向

##### （一）依照各車站地區之因子得點強弱區分

由因子分析將各個車站地區 9 個影響變數簡化成交通因子（由年進站運量、年出站運量、更新單元至車站平均距離 3 個變數組成）、公共設施因子（由車站地區有無重要性公共設施、更新單元總面積、車站地區人口數 3 個變數組成）、商業價值因子（由車站所在街廓公告現值、車站出進站比）以及參與意願因子（由車站地區都市更新單元數單一變數組成）4 個因子，依照各車站因子得點，可分析各車站在各個因子的表現找出具潛力的車站因勢利導，對於都市發展較居劣勢的地區，透過都市更新朝大眾運輸導向發展。

針對交通因子之因子得點較小的車站地區，其策略方向為增加都市活動性質、增加都市活動強度與增加符合公共利益之都更獎勵策略；公共設

施因子之因子得點較小的車站地區，其策略方向為增加都市活動性質、增加都市活動強度；商業價值因子之因子得點較小的車站地區，其策略方向為增加都市活動性質、增加都市活動強度；參與意願因子之因子得點較小的車站地區，其策略方向為增加符合公共利益之都更獎勵策略、公權力介入都市更新。

## (二) 依照不同車站類型區分

依照群落分析所區分不同車站類型在各因子的表現，可分析各車站具潛力與需改善的因子項目。(參見表 6-1)透過群落分析歸納出車站的類型，參考具潛力與需改善的項目，並以各群落最具代表性車站進行個案研究，並歸納出不同車站類型的策略選項及綜合建議，可作為公部門推動捷運車站地區都市更新之參考。以公設缺乏車站地區為例，最需改善項目為公共設施因子；都更活絡車站地區無最需改善項目，而次需改善項目為交通因子與商業價值因子；郊區型車站地區最需改善項目為交通因子與商業價值因子，次需改善項目為參與意願因子；商業活絡車站地區最需改善項目為參與意願因子；重要轉運車站地區無最需改善項目，而次需改善項目為公共設施因子。

表 6-1 以群落分析區分各車站類型之具潛力與需改善的因子項目

車站類型	公設缺乏 車站地區	都更活絡 車站地區	郊區型 車站地區	商業活絡 車站地區	重要轉運車站 地區
群落因子 特徵	公共設施因子最低且商業價值因子次高	交通因子與商業價值因子次低、公共設施因子與參與意願因子次高車站地區	交通因子最低、公共設施因子最高、商業價值因子最低、參與意願因子次低	商業價值因子最高、參與意願因子最低車站地區、公共設施因子次低	交通因子與參與意願因子最高、公共設施因子次低
交通因子	普通	次需改善	最需改善	次具潛力	最具潛力
公共設施因子	最需改善	次具潛力	最具潛力	普通	次需改善
商業價值因子	次具潛力	次需改善	最需改善	最具潛力	普通
參與意願因子	普通	次具潛力	次需改善	最需改善	最具潛力

## 二、建構車站地區都市更新相關變數的相關矩陣及關係圖，可作為策略分析及改善方向參考（參見圖 6-1）

第四章因子分析所得到的各變數相關矩陣，將相關矩陣中大於 0.4 或小於-0.4 者的變數，包括車站進站運量與更新單元至車站平均距離成正相關、車站出站運量與更新單元至車站平均距離成正相關、車站出站運量與車站進站運量呈正相關、車站所在街廓公告現值與車站進站運量呈正相關、車站所在街廓公告現值與車站出站運量呈正相關、有無重要性公共設施與車站地區更新單元總面積呈負相關。

本研究在分析各個變數間的相關矩陣係數發現，單就車站年進站運量與年出站運量變數而言，與其他變數間有相關程度較高，並且與多的變數相關，代表車站年進站運量與年出站運量最能代表本研究中的變數，主要在於運量資料數據係由捷運公司提供，最能精準反應車站服務圈在在交通變數上的表現，其他以一定空間範圍去估算出來的變數資料，雖然某些變數也呈現相關程度較高，較無法反映出服務圈內實際的情形，未來進行捷運車站地區都市發展的相關研究，當以交通變數為基礎進行相關資料的統計，應在檢討各個服務圈變數的統計。

### （一）車站年進站運量與車站年出進站運量

若能針對運量進行更細緻的分析，較有機會得到較佳的研究成果。

#### 1. 與車站年進站運量與車站年出進站運量間相關程度較高的共同變數

（1）與車站年進站運量與車站年出進站運量間相關程度較高的共同變數包括更新單元至車站平均距離、車站所在街廓公告現值。  
（參見表 5-1）

（2）其中更新單元至車站平均距離與車站進站運量相關矩陣係數大於車站年出站運量，代表當車站進站運量較大的車站，使用車站的進站活動人口較多，其服務圈範圍相對較大，更新單元之區位較有機會在距離車站較遠的區位。

（3）而車站所在街廓公告現值與車站年出站運量的相關矩陣係數略大於車站年進站運量，其原因在於公告現值的大小代表該土地商業價值的表現，一般而言出站運量較大且出站運量大於進站運量，代表該車站地區都市活動（商業活動）較為活絡，故公告現值相對也較高。



表 6-2 各因子組成變數與其他變數間相關矩陣

		車站 年進 站運 量	車站 年出 站運 量	更新 單元 至車 站平 均距 離	有無 重要 性公 共設 施	車站 地區 更新 單元 總面 積	車站 地區 人口 數	車站 所在 街廓 公告 現值	車站 出進 站比	車站 地區 更新 單元 數
交通 因子	車站年進站運量	1.000	.999	.525	.394	-.306	-.029	.461	.003	.346
	車站年出站運量	.999	1.000	.522	.398	-.317	-.027	.477	.034	.352
	更新單元至車站平均距離	.525	.522	1.000	.212	-.269	-.111	.080	-.033	.059
公共 設施 因子	有無重要性公共設施	.394	.398	.212	1.000	-.415	.191	.188	.111	-.118
	車站地區更新單元總面積	-.306	-.317	-.269	-.415	1.000	-.374	-.112	-.136	-.123
	車站地區人口數	-.029	-.027	-.111	.191	-.374	1.000	-.083	-.037	.023
商業 價值 因子	車站所在街廓公告現值	.461	.477	.080	.188	-.112	-.083	1.000	.352	.320
	車站出進站比	.003	.034	-.033	.111	-.136	-.037	.352	1.000	.174
參與 意願 因子	車站地區更新單元數	.346	.352	.059	-.118	-.123	.023	.320	.174	1.000

## 2. 與車站年進站運量與車站年出進站運量間低度相關的共同變數

- (1) 車站有無重要性公共設施與其他變數的相關程度均偏低，僅與車站年進站運量與年出站運量相關程度較高，為低度相關。
- (2) 車站地區更新單元數與所有變數的相關係數中相關矩陣係數均偏低，僅與車站年出站運量較高，相關係數為 0.352，其次為車站年進站運量，相關係數為 0.346，第三為車站所在街廓公告現值，說明了車站服務圈運量越大，服務範圍越大，車站地區更

新單元數越多，而公告現值較高的車站地區，投資的商業價值較高，因此車站地區更新單元數越多。

### 3. 與車站年進站運量與車站年出進站運量間無關的共同變數

- (1)原本預期車站地區人口數與車站年進站運量相關，當車站地區人口數越多，車站年進站運量越大，但是依照相關矩陣結果分析，並未有預期的結果，反而無關，本研究係以車站 400 公尺範圍統計居住人口數，事實上代表車站 400 公尺範圍的居住人口密度，由於都市地區車站 400 公尺範圍內的人口數差異不至於太大，因此並未發現地區人口數與車站年進站人口數相關的現象，故車站地區人口數應以服務圈人口數統計為宜，然而，若服務圈範圍的界定尚需進一步界定，因為可能各車站服務圈範圍有重疊的現象。
- (2)車站出進站比主要反應車站土地使用的型態，故與車站年進站運量與車站年出進站運量間無關。

#### (二)車站出進站比

與車站出進站比相關的變數僅有車站所在街廓公告現值呈低度相關，與其他變數均無關。

車站出進比主要代表該車站的土地使用（都市活動）型態，出進站比越高代表都市活動（商業活動）越強，故應與商業價值（公告現值）有關，然而此變數與其他變數間相關程度均偏低，主要在於台北市各車站土地使用混合情形嚴重，因此較無法突顯土地使用型態與其他變數的相關程度。

#### (三)其他變數間相關矩陣係數

##### 1. 車站有無重要性公共設施

- (1)變數間相關程度較高者，與車站地區更新單元總面積的相關係數為-0.45，代表有重要性公共設施的車站地區反而更新單元總面積越小，此乃由於車站地區，重要性公共設施越多，住宅區或商業區面積較小，自然都市更新的機會也較少。
- (2)除了與車站年進站運量與年出站運量相關程度較高外，與其他變數的相關程度均偏低。而車站地區人口數、車站地區更新單元總面積與其他變數的相關程度也都偏低。

##### 2. 車站地區更新單元數

- (1)車站地區更新單元數與所有變數的相關係數中，與車站年出站運量最高，相關係數為 0.352，其次為車站年進站運量，相關係數為 0.346，第三相關為車站所在街廓公告現值，但都呈現低度

相關。代表車站地區更新單元較多的區位，大多在車站出進站運量大或車站所在街廓公告現值較高車站地區。

(2)車站地區更新單元數與其他變數間的相關程度較低，均無法解釋彼此間的關聯。

3. 其他變數間相關程度成低度相關或無關者。

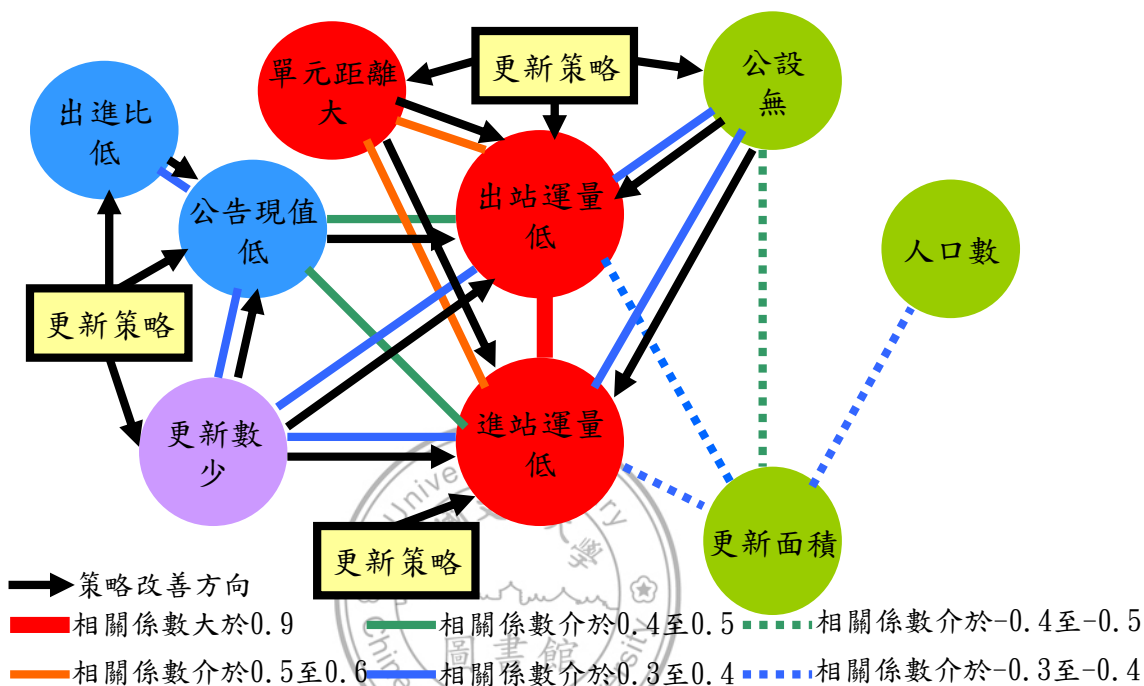


圖 6-1 各變數間相關程度與都市更新策略改善方向

## 第二節 建議

捷運車站地區都市更新除了將強調運輸與土地使用的結合外，其目標乃再於實踐並兼顧都市更新環境、經濟與社會目標，在觀念上係以傳統鄰里單元為概念，以大眾運輸村為核心地區，永續發展為前提，創造一個更具生趣的都市環境，提昇經濟的活力，在社會公平上提供不同的都市活動選擇，企圖以點、線而面落實都市再發展構想。

除了研究結論中透過實證研究得到不同捷運車站地區都市更新策略方向及建議外，在研究過程中，從宏觀角度得到一些計畫面、機制面、與策略執行面的建議事項，雖非本研究的研究重點，值得提出作為公部門對於思考捷運車站地區都市更新政策建議的參考。

### 一、計畫面

#### (一) 整體發展與更新策略計畫

本研究針對已通車的車站地區提出不同捷運車站地區類型應有不同的策略方向，並考慮各項因子的表現作為更新策略推動的方向，然而這些分析成果應提高層次作為整體發展與更新策略計畫的規劃原則。

如何在戰略上提出城市再發展計畫，使得交通計畫得以與都市計畫整合，應以更高的格局與層次看待。就都市發展而言，應以國土、區域、地方角度，由政府部門提出兼具綜合性、指導性以及行動力的都市更新方案，針對本研究所提出的交通、公共設施、商業價值、參與意願等因子，分屬不同權管單位（包括交通運輸、都市發展、工務、……），針對各車站各因子表現的優劣，以調適出最佳選擇方案；在執行層次上至少可考慮台北都會區，必要時考慮中央與地方合作，主導整體發展與更新策略計畫，並提出對應捷運系統發展的計畫指導原則。

#### (二) 大眾運輸村再發展計畫

本研究雖僅探討捷運車站地區都市更新的推動，在研究中發現捷運生活圈並非以單一車站為範圍，往往是幾個車站合成一個生活圈，例如、新北投、奇岩與復興崗站在空間與都市特徵表現上可能以北投為核心，以地區角度而言，傳統並未以大眾運輸村的概念導入計畫構想，本研究擬以捷運車站地區為概念，建議研擬大眾運輸村再發展計畫，作為推展大眾運輸導向都市更新之指導。而大眾運輸村的計畫構

想，即為傳統鄰里單元的概念，以大眾運輸及其支援網路為骨架，導入綠色運輸及生態規劃之理念，研提交通運輸、土地使用、公共設施以及景觀計畫。

### (三) 都市計畫及都市設計及機制

過去無捷運系統的發展，都市計畫的考量忽略了捷運系統對土地使用或土地開發的影響，當交通的發展所提出的交通計畫，需藉由都市更新方案或都市計畫與以配合改變，辦理都市計畫擬定或變更，而鄰里單元（大眾運輸村）內之混合的土地使用與開發標準應予以明定，若都市朝更緊密地發展則需考慮更多的開放空間或公益設施之提供，在都市設計方面，則應思考三度空間之展現，以創造更富生機的都市氛圍。

## 二、都市更新機制面

### (一) 都市更新計畫及機制

都市更新推動將有助於捷運車站地區之土地開發，使得都市朝更優質的成長。目前都市更新條例及相關子法之操作已逐漸成熟，而各種開發方式（區段徵收、市地重劃或都市更新權利變換計畫）提供執行之依據，因此，可以捷運車站地區都市更新為主軸，選擇策略地區，都市更新計畫，以作為擬定都市更新事業計畫之指導。都市更新計畫之內容至少應包括：更新地區範圍、基本目標及策略、實質再發展、劃定之更新單元或其劃定基準，對於捷運系統的影響應納入考量。此外思考符合公共利益的績效獎勵措施以符合社會、經濟、環境面的永續發展目標。

針對部分正在規劃或已有計畫的捷運路線，可事先考慮將交通計畫與都市計畫整合，並思考由土地開發的效益作為捷運建設投資的回收。

### (二) 聯合開發計畫

目前台灣已有許多聯合開發的案例，屬於交通建設與土地開發密切結合的案例，未來在大眾運輸導向發展的理念下，針對場站以附近地區，透過公私合夥及合作的方式，配合都市更新的執行，選取聯合開發計畫範圍，並研提計畫，計畫內容著重於土地使用項目及強度的變更、場站之必要設施及鄰里性公益設施之提供、合作方式……等等。

## 三、策略執行面

### (一) 應有結合都市發展與交通部門的專責機構

為更具體推動捷運車站地區都市更新，除了需考慮土地使用與交通運輸之結合外，應以都市更新之任務導向，考慮將交通部門與都市發展部門結合之專責機構，短期而言，應有跨部門協調機制，共同為捷運車站地區都市更新而推動。

#### (二) 專責基金的提供

為落實捷運車站地區都市更新，本研究提出以增加公共設施或強化公共空間服務的策略選項，都需要公部門投入經費以完成，因此在財務上可研擬專責基金以因應未來都市再生方案及事業之推動基金，專款專用下符合既有目標，此外，其收支管理，尋求合理的都市更新基金來源外，對於基金之投資及投資亦應考慮到永續性。

#### (三) 稅的減免

目前都市更新已有稅的減免規定，為鼓勵捷運車站地區都市更新，可考慮針對亟須配合都市更新的捷運車站地區，考慮土地增值稅或相關賦稅之減免，以刺激捷運車站地區都市更新事業的推動。

#### (四) 公私合夥或公私合作

在政府財務有限的考量下，為創造更有效率的都市更新推動方式，以公私合夥或公私合作的方式，對於推動大眾運輸導向發展將更有助益，亦可減少政府財政的支出，發展架構可利用目前大眾捷運場站聯合開發為基礎進一步落實。

此外，公權力的介入或增加公共利益的績效獎勵措施，也是公私合作促進都市更新推動的手段，必要時可納入考慮。

### 第三節 後續研究建議

- 一、過去曾有學者針對都市再生之效益進行評估，但受限於量化資料取得困難，因此較難以評估大眾運輸導向都市再生的效益，未來可先建立績效評估模式，對於理論及實務上較有其助益。捷運車站外部效益產生的多寡受車站地區的土地使用以及許多複雜的因素所影響，非本研究探討，後續可針對捷運車站的外部效益進行研究。本研究以「外部效益」以及「內部效益」作為判斷都市更新策略取向的參考，未來可考慮選取更多的外部效益以及內部效益指標作為都市更新策略取向的參考。除此之外，由於效益指標往往需考慮許多變數，因此，外部（或內部）效益指標可以考慮以多個變數所建立的函數作為判斷的基準。
- 二、本研究以運量脈動作為判斷車站地區的土地使用混合程度，事實上，針對單一車站地區土地使用的變遷可以實際調查所得，在考慮時間人力之限制下，後續研究可嘗試調查數個典型的車站地區的在時間序列上土地使用變遷或混合使用狀況，以了解車站對鄰近土地使用的影響以進行預測。
- 三、假設都市更新係順應車站發展趨勢推動，故應針對車站地區發展趨勢，定位車站地區類型以推動都市更新，依照本研究運量脈動分析可得到下列幾種車站類型的都市更新，可作為後續研究討論的參考。
  - (一)以住宅為主的車站地區都市更新
  - (二)以商業為主的車站地區都市更新
  - (三)以轉運站為主的都市更新
  - (四)以公共設施提供為主的都市更新
- 四、本研究所考慮的容積獎勵策略並未針對每一車站地區的環境負荷進行考量，車站地區人口數可反應該地區的居住密度，當都市更新採容積獎勵策略之時，應考慮居住密度過高地區的公共設施負擔，若負擔過大，則容積獎勵以不增加人數為前提下，考慮提昇每戶的居住水準。
- 五、本研究所建構捷運車站地區都市更新資料，業將都市更新事業相關的屬性資料納入，可作為其他研究資料建立參考或應用。針對捷運車站地區進行研究分析時大多以 500 公尺為範圍，主要考慮捷運站設站距離，本研究認為依照不同的研究主題，可自行選擇適當的距離範圍進行研究分析。
- 六、本研究以台北市為例提出捷運車站地區都市更新策略，未來捷運路網完成後，可能需以台北都會區為範圍通盤思維為宜。此外，受限於已完成都市更新的樣本數過少，個案研究中的更新單元數係以台北市申辦都市更新事業概要為樣本，僅能說明申辦都市更新的意向，並無法代表申辦都市更新事業計

畫勢必能完成，未來完工案例較多時，或將所有土地開發案例進行分析，可以更接近真實的狀況其分析將更具意義。

- 七、在研究方法上，本研究選取了大眾運輸向發展以及都市更新的相關變數作為個案研究的基礎，並針對可收集的資料進行敘述性統計，進一步了解各變數之間的關係，然而，分析資料的取得仍有其限制條件，例如運量的部分僅能針對已通車的車站部分進行分析，而其他變數的選擇，例如社經變數、交通可及性變數、鄰里環境變數以及都市更新變數等等，易受限於資料的取得有效性，但本研究在研究過程中仍得到重要的成果，代表本研究所建置的空間分析資料極有價值與意義，可提供後續研究發展的參考。
- 八、在研究方法上，主要以因子分析，找出影響車站地區之重要影響因素，未來可以多目標規劃模型，建構大眾運輸導向發展的目標函數以及都市更新限制條件，以尋求最適解。
- 九、可未來參考中地理論可依照都市階層進行分析，而都市階層可依照商業服務或公共設施區分全市性、社區性或鄰里性之活動服務進行分類，並提出都市規劃策略。





## 參考文獻

### 一、國外文獻部分：

1. Friedly, P. H. (1969), Welfare indicators for public facility investments in urban renewal areas, Socio-Eco. Plan. Sci., Vol. 3, pp. 291-314
2. Attoe, W. (1988), Transit, Land Use and Urban Form
3. NJ Transit (1994) , Planning for Transit-Friendly Land Use
4. Cervero, R. (1994), Transit-based Housing in California: Evidence on Ridership Impacts. Transport Policy. 1(3), pp.174-183.
5. Shinbein, P. J., and J. L. Adler(1995), Land Use and Rail Transit , Transportation Quarterly, 49(3):pp. 83-92
6. Newman, P.W.G. and J.R. Kenworthy (1996), The land use—transport connection : An overview, Land Use Policy, Volume 13, Issue 1, pp. 1-22
7. Cervero, R. and K. Kockelman (1997) ,Travel Demand and the 3Ds: Density, Diversity, and Design, Transportation Research A, Vol. 2, No. 3,, pp.199-219.
8. Cervero, R. and J. Landis (1997), Twenty years of the Bay Area Rapid Transit system: Land use and development impacts, Transportation Research Part A: Policy and Practice, Volume 31, Issue 4, pp. 309-333
9. Freilich, R.H. (1998), The Land-Use Implication of Transit-Oriented Development: Controlling the Demand Side of Transportation Congestion and Urban Sprawl, The Urban Lawyer. 30(3): pp.47-572.
10. Corbett, J. and P. Zykofsky (1999), A Policymaker' s Guide to Transit-Oriented Development. California: the Center for Livable Communities, Local Government Commission.
11. Carmon, N.(1999), Three generations of urban renewal policies: analysis and policy implications, Geoforum, 30, pp.145-158
12. Niles, J. and D. Nelson (1999), Measuring the Success of Transit-Oriented Development: Retail Market Dynamics and Other Key Determinants. Seattle, Washington: American Planning Association, National Planning Conference.
13. Adair, A. and J. Berry, Mc Greal, S., Deddis B., Hirst, S. (2000), The financing of urban regeneration, Land Use Policy, 17, pp.147-156
14. Couch, C. and A. Dennemann(2000), Urban regeneration and sustainable development in Britain, Cities, Vol. 17, No. 2, pp. 137 - 147
15. Federal Transit Administration(2002), Transit-Oriented Development and Joint Development in the United States : A Literature Review
16. Ball, M. and P.J. Maginn(2005), Urban Change and Conflict: Evaluating the Role of Partnerships in Urban Regeneration in the UK, Housing Studies, Vol. 20, No. 1,

17. Renne, L. J.(2005), Transit-oriented development: Measuring benefits, analyzing trends, and evaluating policy, The State University of New Jersey
18. Garland, S. D.(2006), Urbanizing the suburbs: A transit-oriented development for Reston , Virginia,, School of Architecture, Planning and Preservation, University of Maryland
19. Cervero, R. and J. Murakami(2008), Rail and Property Development: A Model of Sustainable Transit Finance and Urbanism. Research Report, UC Berkeley Center for Future Urban Transport: A Volvo Center of Excellence.
20. Lin, J.J. and C.N. Li (2008), A grey programming model for regional transit-oriented development planning. Papers in Regional Science. 87(1): pp.119-139.
21. Li, C.N. and T.Y. Lai (2009), Why Should Cities Change from DOT to TOD? Proceedings of the Institution of Civil Engineers, Transport, Vol. 162, No.2, pp.71-78.

## 二、國內文獻部份

1. 馮正民 (1979),「臺北市捷運系統對土地使用之影響研究」, 國立交通大學工學院運輸工程研究所碩士論文。
2. 藍武王 (1981),「運輸設施對土地使用影響之研究」, 運輸計畫季刊, 第十卷, 第二期, pp. 217-227。
3. 楊王豪 (1987),「大眾捷運系統對土地使用之衝擊研究」, 國立中興大學都市計畫研究所碩士論文。
4. 陳智銘 (1988),「捷運系統對車站周圍土地使用影響之研究—以公館站為例」, 私立淡江大學建築研究所碩士論文。
5. 于明誠 (1989),「都市計劃概要」, 台北: 詹氏書局。
6. 唐富藏 (1990),「運輸經濟學」, 台北: 華泰書局。
7. 董國濱 (1991),「捷運車站設立對周邊商業結構影響之研究--以木柵線忠孝東路站為例」, 中國文化大學政治研究所碩士論文。
8. 張昭芸 (1992),「配合捷運走廊營運之土地使用規劃模式」, 國立交通大學交通運輸研究所碩士論文。
9. 張有恆 (1994),「都市公共運輸」, 台北: 華泰書局。
10. 錢學陶 (1995),「混合使用開發建築規劃準則之研究」, 內政部建築研究所專題研究計畫。
11. 施鴻志 (1997),「都市規劃」, 新竹市: 建都文化事業有限公司。
12. 張學孔、錢學陶、杜雲龍 (2000), 大眾運輸導向之都市發展策略,「捷運技術」, 第 21 期, 頁 1-16。
13. 吳美觀 (2000),「住商混合型集合住宅中良好生活環境形成之研究-商業環境的良性效用與形成要因」, 成功大學建築系碩士論文。
14. 杜雲龍 (2000), 大眾運輸導向之都市發展策略-以淡海新市政開發案為例, 國立台北大學都市計畫研究所碩士論文。
15. 陳勝智 (2001),「以大眾運輸導向發展理念進行車站地區都市再發展之探討」,

成功大學都市計劃研究所碩士論文，民國九十年。

16. 鄭凱仁(2001),「以新都市主義觀點進行住宅社區規劃之研究」,成功大學都市計劃研究所碩士論文。
17. 胡怡鶯(2002),「台北捷運營運前後發展核心之變化」,交通大學交通運輸研究所碩士論文。
18. 張學孔(2003),「大眾捷運場站容積獎勵機制之研究」,國科會專題研究報告
19. 李家儂(2003),「都會區大眾運輸導向發展之規劃模式」,國立台北大學都市計畫研究所碩士論文。
20. 林楨家、李家儂(2005),「用於都市地區活動分布之灰色TOD 規劃模式」,運輸計劃季刊,第34卷,第1期,第63-92頁。
21. 方定安(2005),「都市更新地區劃定與評估準則之探討—以臺北市為例」,中華民國建築學會第十七屆第一次建築研究成果發表會論文集
22. 李家儂(2006),「交通運輸與土地使用整合規劃之演變—大眾運輸導向發展的都市發展模式」,土地問題研究季刊,第5卷,第3期,70-83。
23. 徐國城(2006)「緊密都市形態之正負面效益論述—兼論對台灣城鄉空間發展之參考觀點」,土地問題研究季刊,第5卷4期,第32-45頁。
24. 方定安(2006),「績效評估納入都市更新機制之探討—以臺北市為例」,中華民國建築技術學刊,第3卷第1期
25. 林楨家、施亭仔(2007),「大眾運輸導向發展之建成環境對捷運運量之影響—臺北捷運系統之實證研究」,運輸計劃季刊,第36卷,第4期,451-476。
26. 李家儂、賴宗裕(2007),「大眾捷運車站周邊土地使用規劃模型之探討—多目標與多評準決策方法之應用」,都市交通,第22卷,第1期,35-49
27. 李家儂(2008),「土地使用與交通運輸連結下的都市模式演變及其效益評估」,政治大學地政研究所博士論文。
28. 李家儂、李欣庭、朱珮芸、黃運貴、黃新薰、馮正民、林楨家(2010),「應用分析網絡程序法建構都市計畫案綠色運輸衡量指標」,中華民國都市計劃學會、區域科學學會、地區發展學會、住宅學會 2010 聯合年會暨論文研討會
29. 吳綱立、林更岳、張智勝(2010),「生態大眾運輸導向發展理念的車站地區土地使用評估架構與規劃策略之研究」,中華民國都市計劃學會、區域科學學會、地區發展學會、住宅學會 2010 聯合年會暨論文研討會

# 附錄一 各捷運車站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

表 1 捷運關渡站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

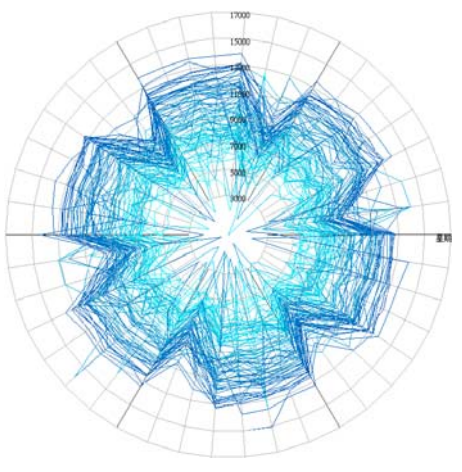
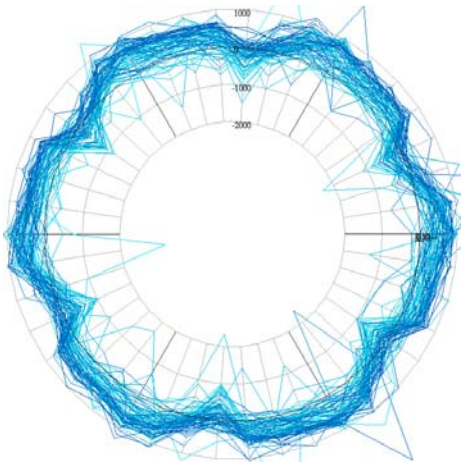
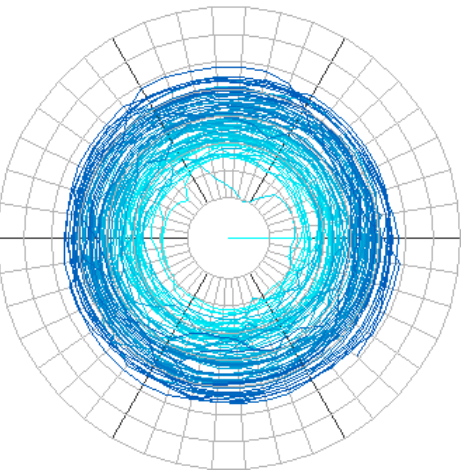
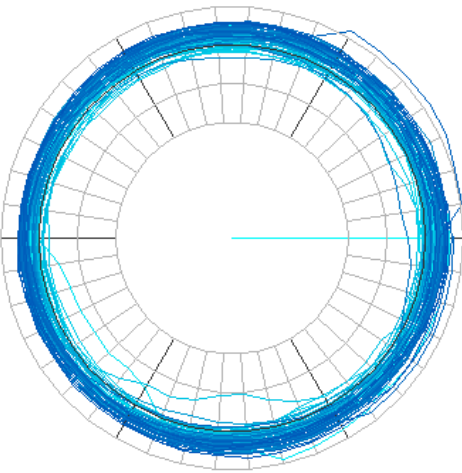
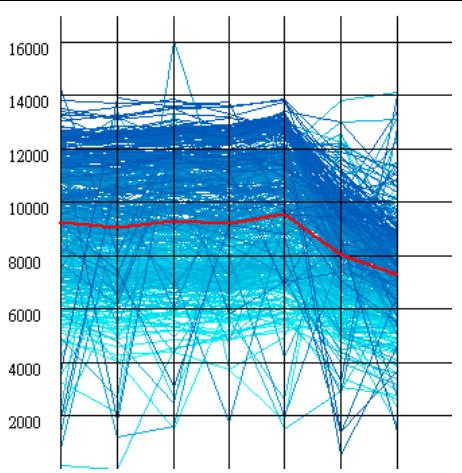
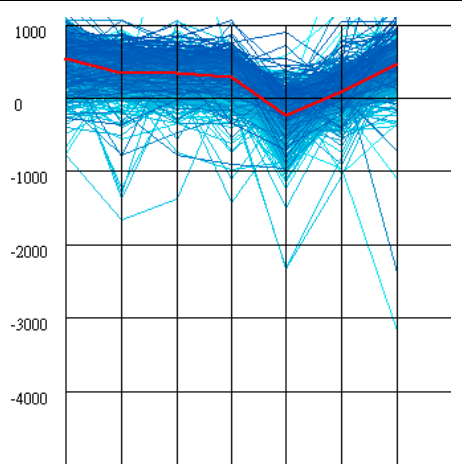
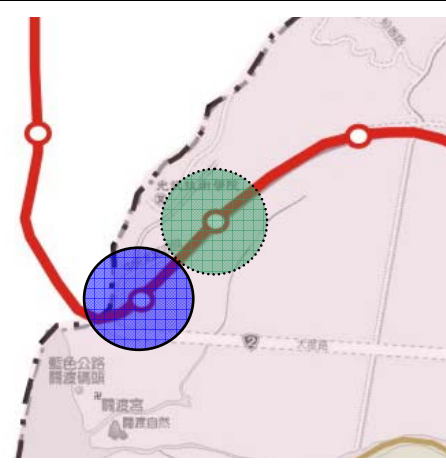
捷運關渡站						
		<p>市場：全聯福利中心</p> <p>公園：關渡公園</p> <p>展覽館：琉園水晶博物館</p> <p>腳踏車道：淡水河關渡段腳踏車道</p> <p>中小學：關渡國小、竹圍國小自強分校</p> <p>高中：志仁家商(56人；13人)</p> <p>大專：馬偕護專(1,764人；84人)</p> <p>醫院：市立關渡醫院(243床)</p> <p>主題公園：關渡自然公園</p> <p>大學：北台灣科學技術學院(8,856人；409人)</p>				
出站運量雷達圖	出站-進站運量雷達圖	土地使用現況				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>核心服務圈內</th> <th>核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住二、工二</td> <td>住三、住二</td> </tr> </tbody> </table> <p>老舊房屋存在，有二處市劃更新區，更新潛力影響尚可</p>	核心服務圈內	核心服務圈外	住二、工二	住三、住二
核心服務圈內	核心服務圈外					
住二、工二	住三、住二					
出站週趨勢圖	出站-進站週趨勢圖	都市計劃情形				
						
出站週期特徵圖	出站-進站週期特徵圖					

表 2 捷運忠義站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

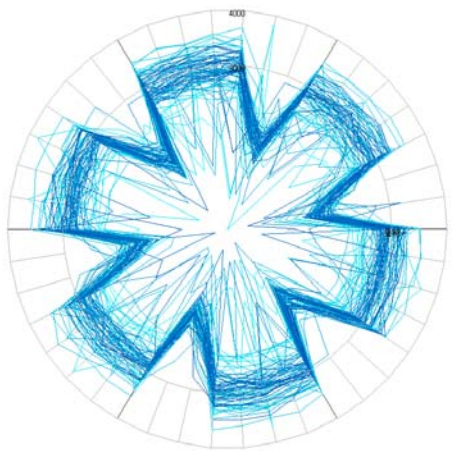
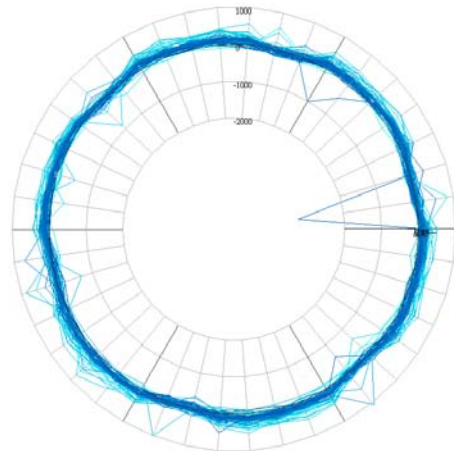
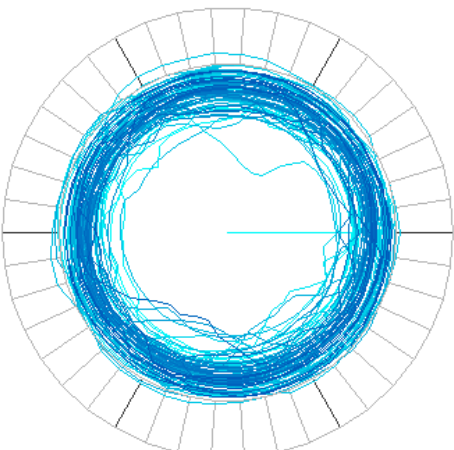
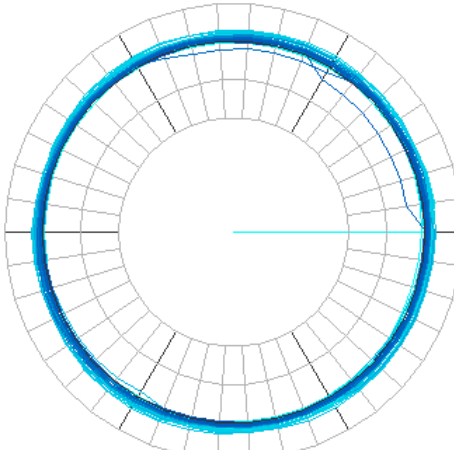
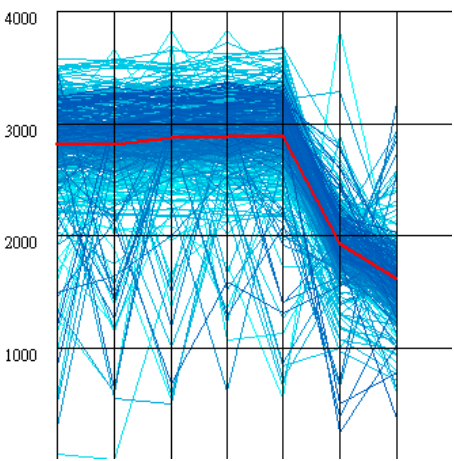
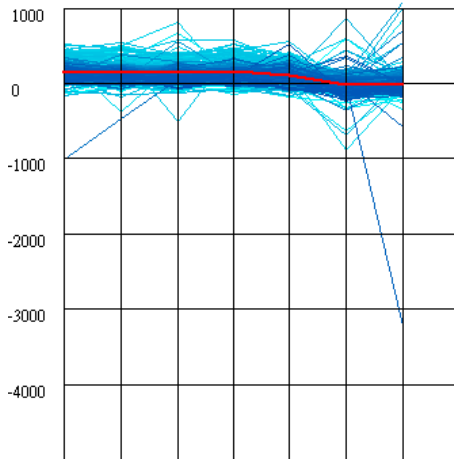
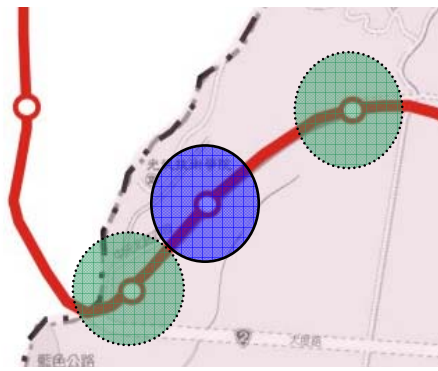
捷運忠義站						
		<p>大學：台北藝術大學(2,118 人；140 人)、北台灣科學技術學院(8,856 人；409 人)</p> <p>醫院：和信治癌中心醫院(314 床)</p> <p>步道：關渡觀山步道</p> <p>步道：關渡觀山步道、忠義山親山步道</p> <p>圖書館：北投圖書館</p>				
出站運量雷達圖	出站-進站運量雷達圖	土地使用現況				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>核心服務圈內</th> <th>核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住二</td> <td>住二</td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	住二	住二
核心服務圈內	核心服務圈外					
住二	住二					
出站週趨勢圖	出站-進站週趨勢圖	都市計劃情形				
						
出站週期特徵圖	出站-進站週期特徵圖					

表 3 捷運復興崗站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運復興崗站						
		金融：銀行 1 家 運動休閒：北投捷運園區 公園：桃源原生植物公園 腳踏車道：淡水河關渡段腳踏車道 中小學：桃源國小 大學：政治作戰學校(776 人；80 人) 步道：貴子坑觀山步道、關渡觀山步道、忠義山親山步道 圖書館：北投圖書館				
出站運量雷達圖	出站-進站運量雷達圖	土地使用現況				
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">核心服務圈內</th> <th style="width: 50%;">核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">住三、住二</td> <td style="text-align: center;">住三、住二</td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	住三、住二	住三、住二
核心服務圈內	核心服務圈外					
住三、住二	住三、住二					
出站週趨勢圖	出站-進站週趨勢圖	老舊房屋存在，無市劃更新區，更新潛力影響尚可				
		都市計劃情形				
出站週期特徵圖	出站-進站週期特徵圖					

表 4 捷運北投站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

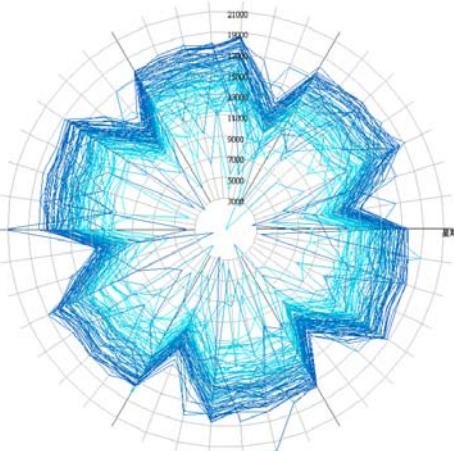
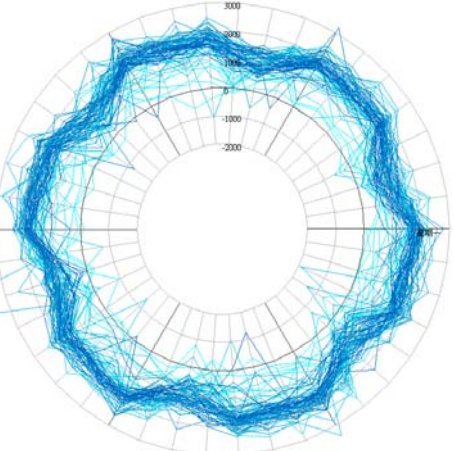
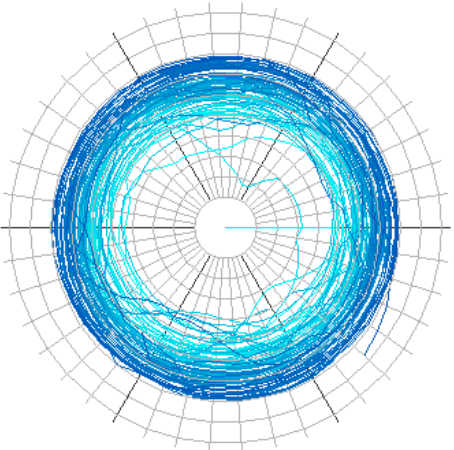
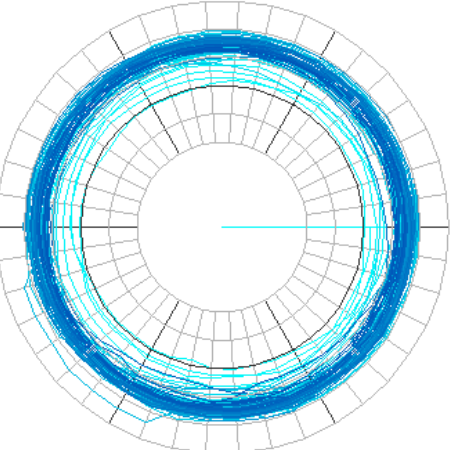
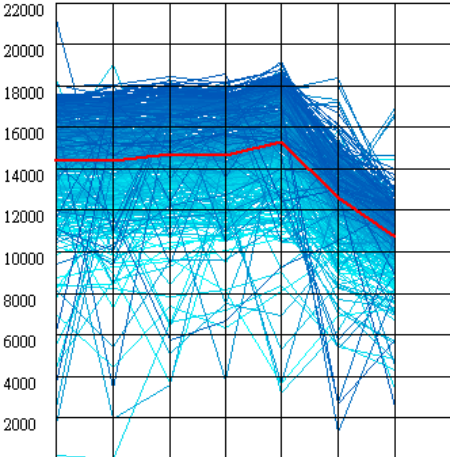
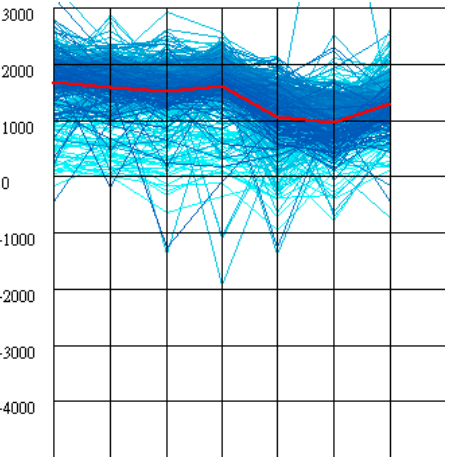
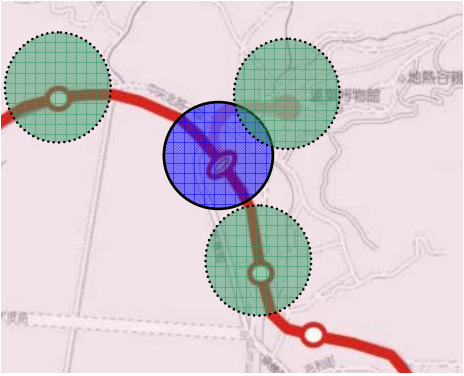
捷運北投站								
		<p>市場：北投市場、頂好超市                      金融：銀行 4 家                      溫泉：北投公共溫泉浴室                      腳踏車道：捷運線形公園腳踏車道                      中小學：北投國小、文化國小                      高中：十信高中(學生 944 人)                      大學：政治作戰學校(776 人；80 人)                      行政：北投行政中心、北投區戶政事務所、北投農會</p>						
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1031 817 1273 891">核心服務圈內</th> <th data-bbox="1273 817 1527 891">核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1031 891 1273 1171">商三、住三</td> <td data-bbox="1273 891 1527 1171">商三、住三</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1031 1171 1527 1294">老舊房屋較多，市劃更新區多處範圍大，更新潛力影響較大</td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	商三、住三	商三、住三	老舊房屋較多，市劃更新區多處範圍大，更新潛力影響較大	
核心服務圈內	核心服務圈外							
商三、住三	商三、住三							
老舊房屋較多，市劃更新區多處範圍大，更新潛力影響較大								
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>						
								
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>							

表 5 捷運新北投站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

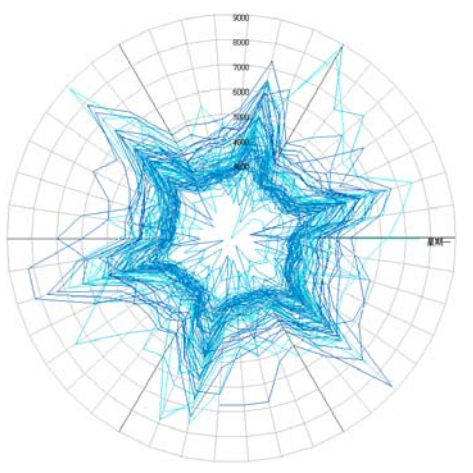
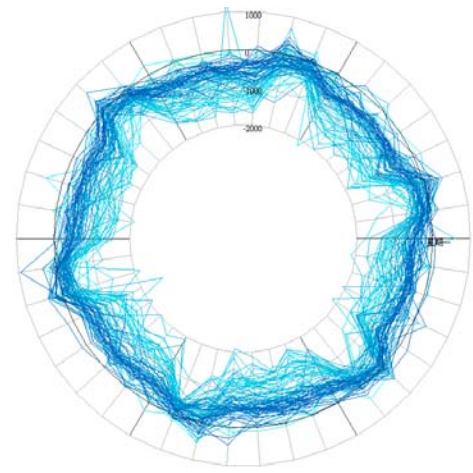
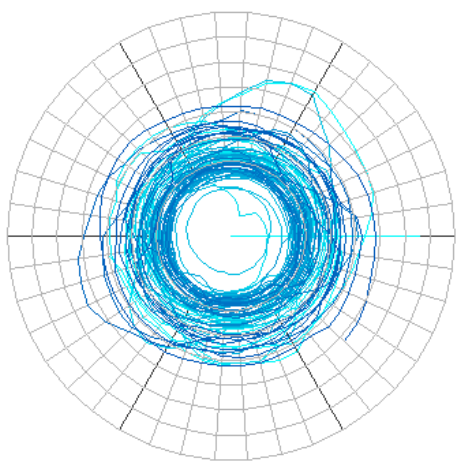
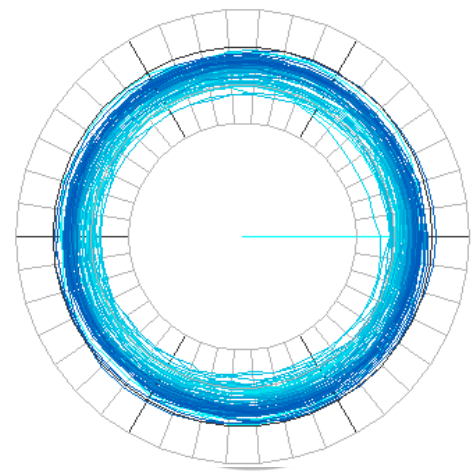
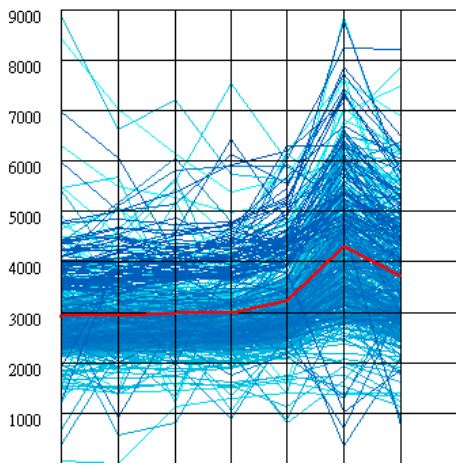
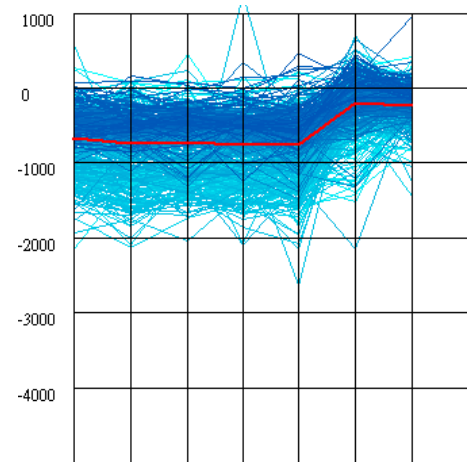
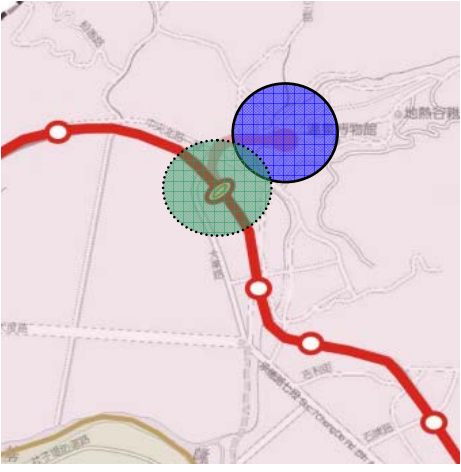
捷運新北投站						
		<p>市場：頂好超市、七星超市                      金融：銀行 3 家                      公園：北投溫泉親水公園、復興公園                      展覽館：凱達格蘭文化館(76,295 人)、溫泉博物館(181,581 人)、北投文物館                      書店：何嘉仁、金石堂                      中小學：薇閣國小、逸仙國小、文化國小、北投國中                      高中：薇閣高中(598 人、110 人)、復興高中(2,585 人、199 人)                      大學：政治作戰學校(776 人；80 人)                      醫院：臺北市立聯合醫院附設北投門診部、國軍北投醫院門診部、國軍北投醫院(473 床)                      步道：中正山觀山步道</p>				
出站運量雷達圖	出站-進站運量雷達圖	土地使用現況				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>核心服務圈內</th> <th>核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>商三、住三</td> <td>商三、住三、住二</td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	商三、住三	商三、住三、住二
核心服務圈內	核心服務圈外					
商三、住三	商三、住三、住二					
出站週趨勢圖	出站-進站週趨勢圖	都市計劃情形				
						
出站週期特徵圖	出站-進站週期特徵圖					



表 6 捷運奇岩站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

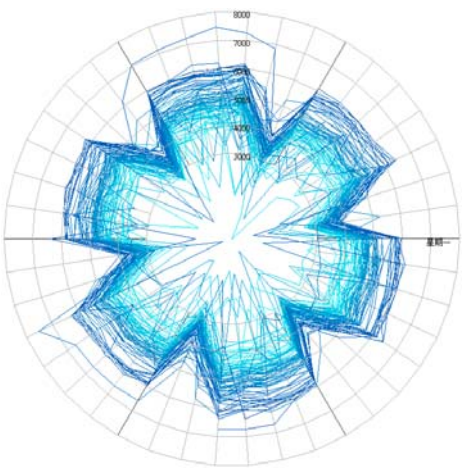
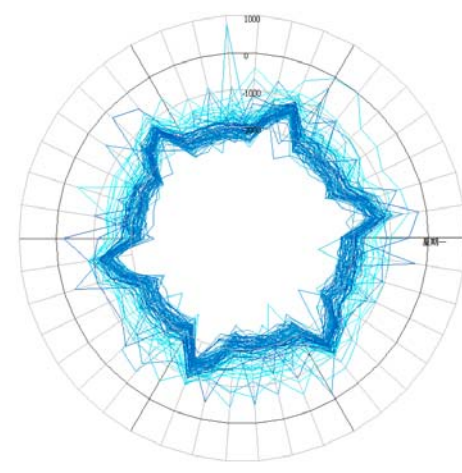
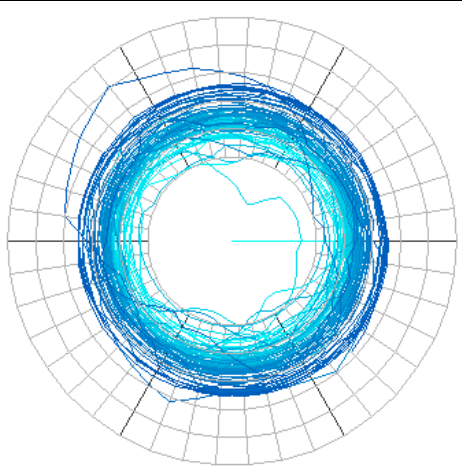
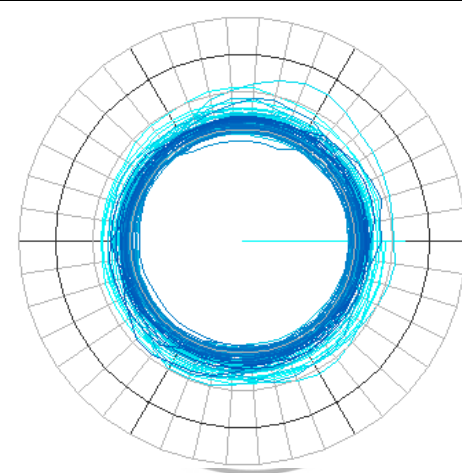
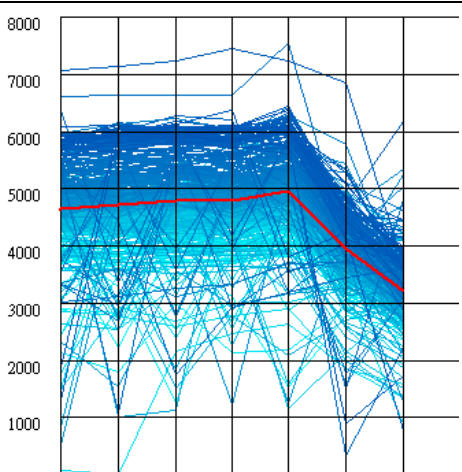
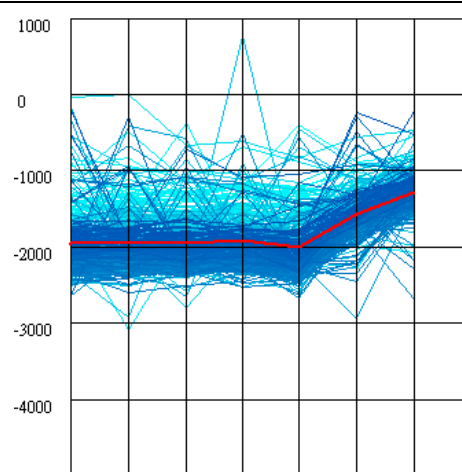
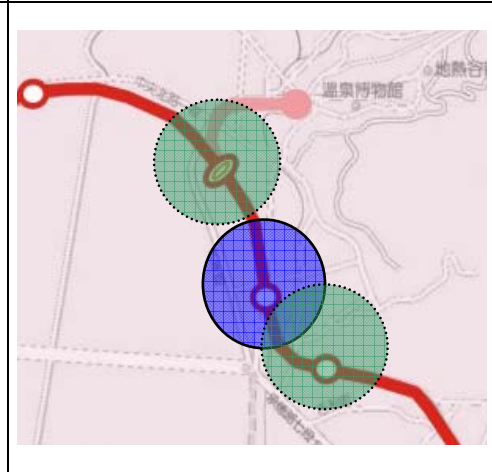
捷運奇岩站						
		展覽館：鳳甲美術館、中國佛教文化館 腳踏車道：捷運線形公園腳踏車道 醫院：祐民醫院 步道：軍艦岩觀山步道 圖書館：市圖濱江分館				
出站運量雷達圖	出站-進站運量雷達圖	土地使用現況				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>核心服務圈內</th> <th>核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住三、工三</td> <td>住三、工三</td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	住三、工三	住三、工三
核心服務圈內	核心服務圈外					
住三、工三	住三、工三					
出站週趨勢圖	出站-進站週趨勢圖	都市計劃情形				
						
出站週期特徵圖	出站-進站週期特徵圖					

表 7 捷運唹哩岸站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運唹哩岸站								
		<p>市場：全聯福利中心、吉利市場                      公園：奇岩公園、東華公園、立農公園                      腳踏車道：捷運線形公園腳踏車道                      中小學：立農國小                      大學：陽明大學(3,868人、360人)                      步道：軍艦岩觀山步道                      圖書館：市圖濱江分館</p>						
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1034 817 1273 891">核心服務圈內</th> <th data-bbox="1273 817 1524 891">核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1034 891 1273 1176">                     商一（較少）、住三、住二                 </td> <td data-bbox="1273 891 1524 1176">                     住三、住二                 </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1034 1176 1524 1294">                     老舊房屋存在，但無市劃更新區，更新潛力影響尚可                 </td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	商一（較少）、住三、住二	住三、住二	老舊房屋存在，但無市劃更新區，更新潛力影響尚可	
核心服務圈內	核心服務圈外							
商一（較少）、住三、住二	住三、住二							
老舊房屋存在，但無市劃更新區，更新潛力影響尚可								
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>						
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>							

表 8 捷運石牌站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運石牌站								
		<p>市場：松青超市、石牌綜合市場、自強市場                      3C：全國電子                      娛樂：好樂迪                      金融：銀行 4 家、證券 1 家                      公園：振華公園                      運動休閒：北投區運動中心、漢諾威馬術中心                      書店：金石堂                      腳踏車道：捷運線形公園腳踏車道                      中小學：石牌國小、石牌國中                      大學：中國醫藥研究所、台北護理學院(3,267 人、145 人)                      醫院：榮民總醫院(2,909 床)、振興復健醫學中心(757 床)、華夏中醫醫院醫院                      商圈：天母商圈</p>						
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1038 831 1273 891">核心服務圈內</th> <th data-bbox="1278 831 1506 891">核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1038 898 1273 1176"> <p>住三、商三特(較少)、商三</p> </td> <td data-bbox="1278 898 1506 1176"> <p>住三</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1038 1182 1506 1303"> <p>老舊房屋較多，有二處市劃更新區，更新潛力影響較大</p> </td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	<p>住三、商三特(較少)、商三</p>	<p>住三</p>	<p>老舊房屋較多，有二處市劃更新區，更新潛力影響較大</p>	
核心服務圈內	核心服務圈外							
<p>住三、商三特(較少)、商三</p>	<p>住三</p>							
<p>老舊房屋較多，有二處市劃更新區，更新潛力影響較大</p>								
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>						
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>							

表 9 捷運明德站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

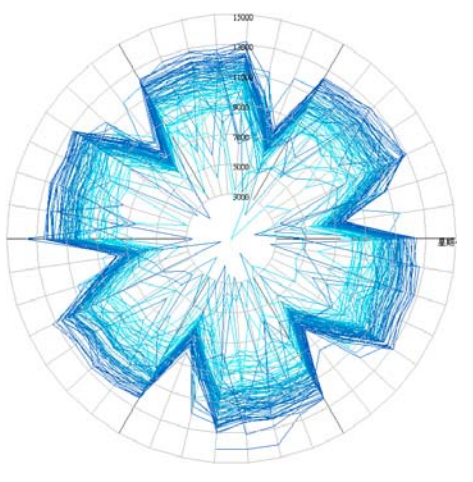
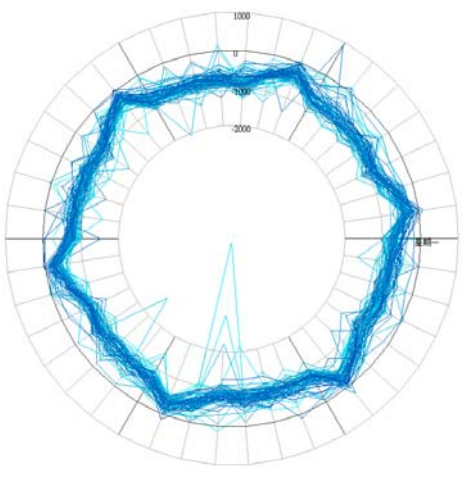
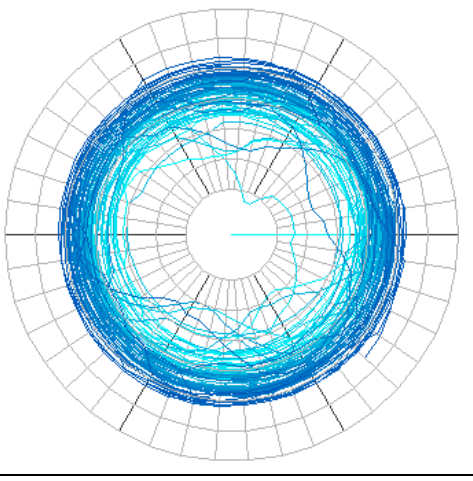
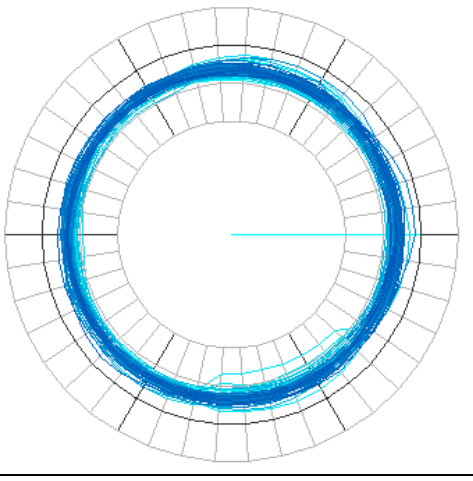
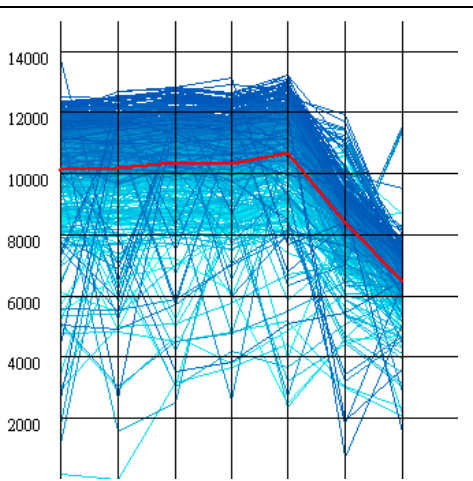
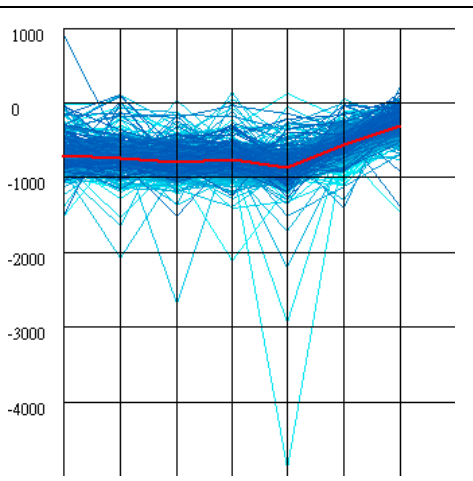
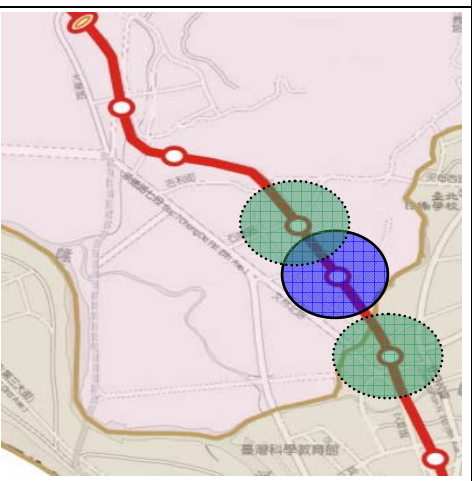
捷運明德站						
		<p>市場：士東市場、自強市場、頂好超市                      商圈：天母商圈                      百貨公司：新光三越天母店(7,285 坪)、大葉高島屋天母店(1,100 坪)                      金融：銀行 2 家、證券 1 家                      展覽館：北區客家文化會館                      運動休閒：天母游泳池、天母運動公園                      腳踏車道：捷運線形公園腳踏車道                      中小學：明德國小、蘭雅國小、明德國中                      高中：奎山中學(150 人)、中正中學(2,764 人、206 人)                      醫院：振興復健醫學中心(757 床)                      會議中心：中華民國農訓協會(14 間)</p>				
出站運量雷達圖	出站-進站運量雷達圖	土地使用現況				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>核心服務圈內</th> <th>核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住三(較多)、商三特</td> <td>住三</td> </tr> </tbody> </table> <p>老舊房屋較多，但無市劃更新區，更新潛力影響較大</p>	核心服務圈內	核心服務圈外	住三(較多)、商三特	住三
核心服務圈內	核心服務圈外					
住三(較多)、商三特	住三					
出站週趨勢圖	出站-進站週趨勢圖	都市計劃情形				
						
出站週期特徵圖	出站-進站週期特徵圖					

表 10 捷運芝山站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

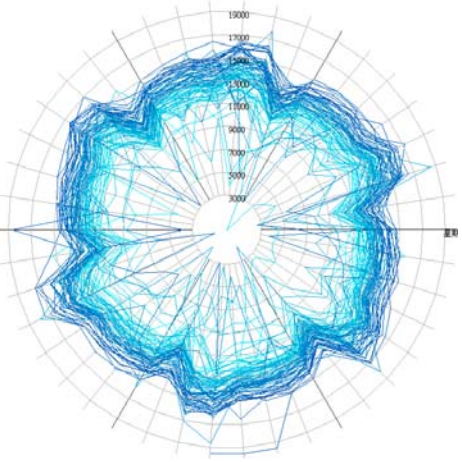
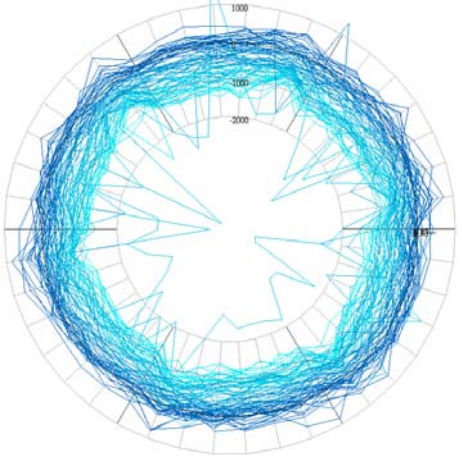
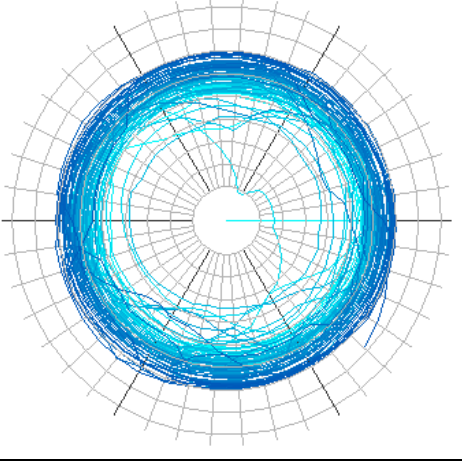
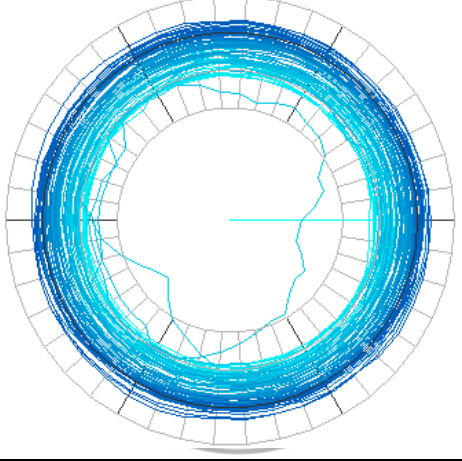
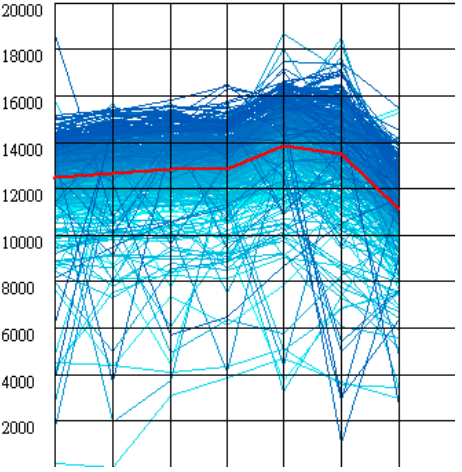
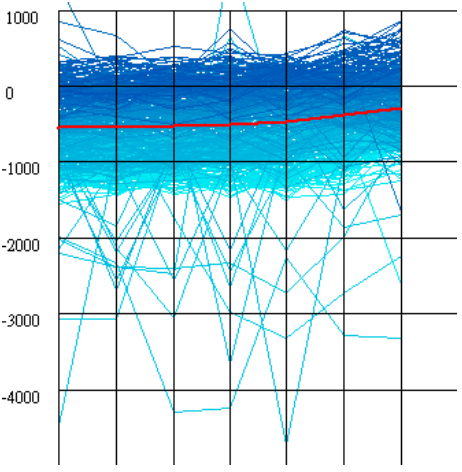
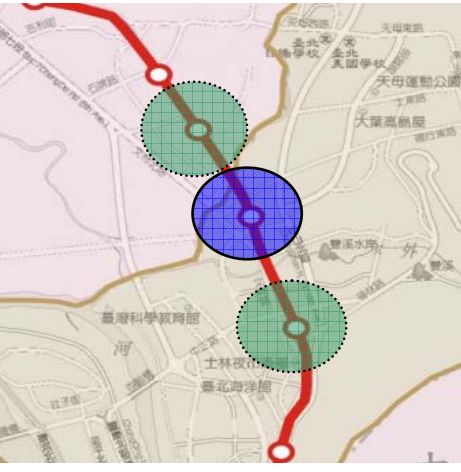
捷運芝山站						
		<p>商圈：天母商圈                      百貨公司：新光三越天母店(7,285 坪)、大葉高島屋天母店(11,000 坪)                      百貨、辦公：士林電機廠開發案                      金融：銀行 4 家                      公園：忠誠公園、美崙公園、芝山公園(芝山岩遺址、惠濟宮、芝山岩隘門、芝山文化生態綠園)                      腳踏車道：捷運線形公園腳踏車道、雙溪水岸腳踏車道                      展覽館：故宮博物館、張大千紀念館、順益台灣原住民博物館(26,238 人)、台北天文科學教育館(95,272 人)                      中小學：文昌國小                      高中：中正中學(2,764 人、206 人)                      醫院：臺北市立聯合醫院陽明院區(600 床)、新光醫院(921 床)                      商務中心：群羈商務中心(30 間)</p>				
出站運量雷達圖	出站-進站運量雷達圖	土地使用現況				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>核心服務圈內</th> <th>核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住三(較多)、商三特、工三</td> <td>住三</td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	住三(較多)、商三特、工三	住三
核心服務圈內	核心服務圈外					
住三(較多)、商三特、工三	住三					
出站週趨勢圖	出站-進站週趨勢圖	都市計劃情形				
						
出站週期特徵圖	出站-進站週期特徵圖					

表 11 捷運士林站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運士林站								
		<p>商園：士林夜市商園            百貨商場：士林紙廠開發案            市場：士林市場、華榮市場            戲院：光華戲院            金融：銀行 4 家            公園：福林公園、美崙公園            書店：誠品            運動休閒：活水健康世界、士林區運動中心            腳踏車道：捷運線形公園腳踏車道、雙溪水岸腳踏車道            展覽館：台北天文科學教育館(95,272 人)、台北海洋館(167,957 人)            中小學：士林國小、士林國中            高中：陽明高中(1,467 人、160 人)、士林高商(3,537 人、313 人)、泰北高中(4,492 人、185 人)            大學：東吳大學(4,225 人、454 人)            醫院：新光醫院(921 床)            機關：士林稽徵所、士林行政中心、士林地政事務所、士林區戶政事務所</p>						
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1038 815 1273 887">核心服務圈內</th> <th data-bbox="1273 815 1506 887">核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1038 887 1273 1171"> <p>商一、商三特(較多)、住三</p> </td> <td data-bbox="1273 887 1506 1171"> <p>住三、工二</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1038 1171 1506 1296"> <p>老舊房屋較多，市劃更新區多處範圍大，更新潛力影響較大</p> </td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	<p>商一、商三特(較多)、住三</p>	<p>住三、工二</p>	<p>老舊房屋較多，市劃更新區多處範圍大，更新潛力影響較大</p>	
核心服務圈內	核心服務圈外							
<p>商一、商三特(較多)、住三</p>	<p>住三、工二</p>							
<p>老舊房屋較多，市劃更新區多處範圍大，更新潛力影響較大</p>								
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>						
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>							

表 12 捷運劍潭站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運劍潭站								
		<p>商園：士林夜市商園                      夜市：士林夜市                      戲院：陽明戲院                      3C：全國電子                      一般飯店：1 家                      觀光旅館：圓山大飯店(486 房)                      會議中心：劍潭會議中心(24 間)                      公園：劍潭公園、前港公園、長壽公園、百齡右岸河濱公園                      運動休閒：圓山育樂中心、劍潭青年活動中心、士林區運動中心                      步道：劍潭山親山步道                      腳踏車道：捷運線形公園腳踏車道、基隆河右岸腳踏車道                      展覽館：台北海洋館(167,957 人)                      文化觀光：忠烈祠(275,300 人)                      高中：百齡高中(學生 925 人、教職員 194 人)                      大學：銘傳大學(學生 17,559 人、教職員 600 人)</p>						
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1031 819 1273 891">核心服務圈內</th> <th data-bbox="1273 819 1528 891">核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1031 891 1273 1171">                     住三(較多)、商三特、保護                 </td> <td data-bbox="1273 891 1528 1171">                     住三、商三特、工三                 </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1031 1171 1528 1294">                     老舊房屋存在，有二處市劃更新區，更新潛力影響尚可                 </td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	住三(較多)、商三特、保護	住三、商三特、工三	老舊房屋存在，有二處市劃更新區，更新潛力影響尚可	
核心服務圈內	核心服務圈外							
住三(較多)、商三特、保護	住三、商三特、工三							
老舊房屋存在，有二處市劃更新區，更新潛力影響尚可								
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>						
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>							

表 13 捷運圓山站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

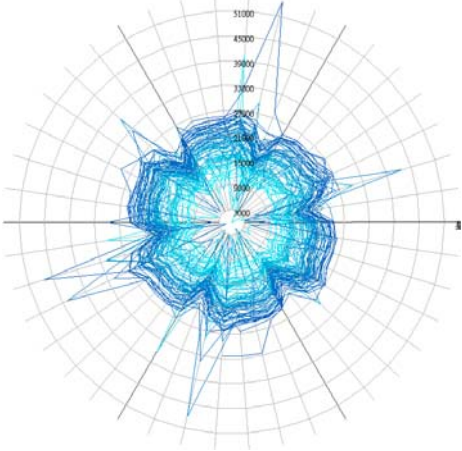
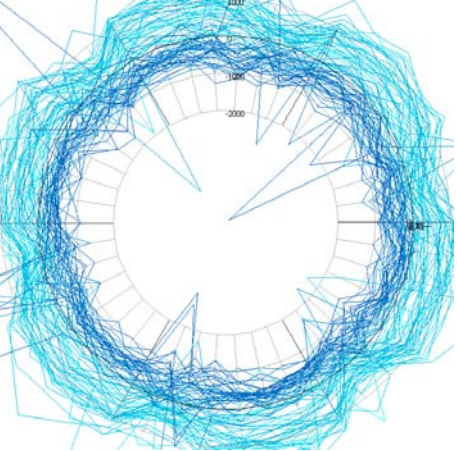
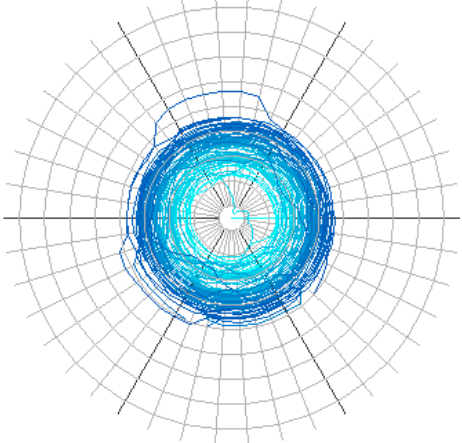
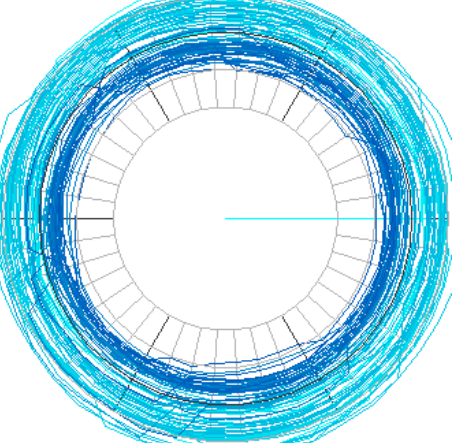
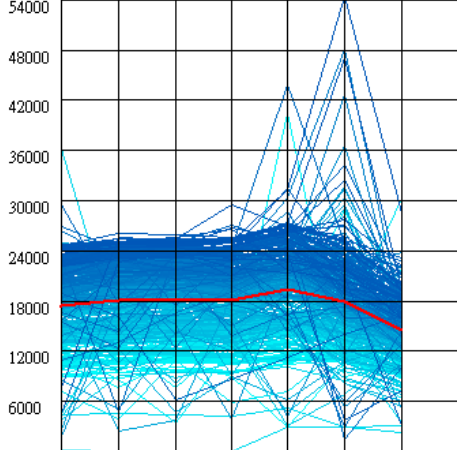
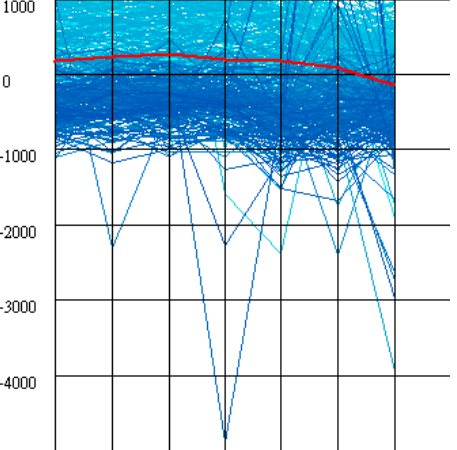
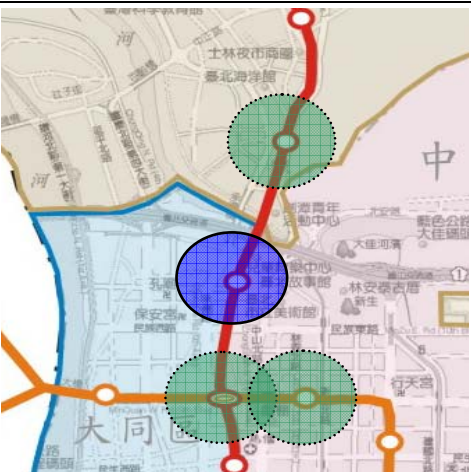
捷運圓山站								
		<p>商圈：晴光商圈                      主題街：PUB 專賣街、園藝專賣街(酒泉街)                      市場：大龍市場 夜市：大龍峒夜市                      金融：銀行 2 家                      觀光旅館：歐華酒店(112 房)                      公園：圓山公園、中山美術公園、新生公園                      展覽館：兒童科學館、台北故事館(112, 276 人)、                      台北市立美術館(375, 730 人)                      運動休閒：中山足球場、兒童育樂中心(1, 061, 254 人)                      文化觀光：台北孔廟、林安泰古厝(113, 788 人)                      腳踏車道：捷運線形公園腳踏車道                      中小學：明倫國小、蘭州國中                      高中：明倫高中(1, 871 人、146 人)                      大學：大同大學(4, 772 人、197 人)                      機關：大同區行政中心、大同區戶政事務所、勞工局就業服務中心</p>						
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1038 819 1273 887">核心服務圈內</th> <th data-bbox="1273 819 1511 887">核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1038 887 1273 1171"> <p>商三特、住三(較多)、公園</p> </td> <td data-bbox="1273 887 1511 1171"> <p>住四、住三(較多)</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1038 1171 1511 1294"> <p>老舊房屋較多，市劃更新區多處範圍大，更新潛力影響較大</p> </td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	<p>商三特、住三(較多)、公園</p>	<p>住四、住三(較多)</p>	<p>老舊房屋較多，市劃更新區多處範圍大，更新潛力影響較大</p>	
核心服務圈內	核心服務圈外							
<p>商三特、住三(較多)、公園</p>	<p>住四、住三(較多)</p>							
<p>老舊房屋較多，市劃更新區多處範圍大，更新潛力影響較大</p>								
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>						
								
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>							



表 14 捷運民權西路站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運民權西路站								
		<p>商圈：晴光商圈                      主題街：PUB 專賣街、中山北路婚紗街、錦州街小吃專賣街                      市場：晴光市場、蘭州市場**                      夜市：雙城街夜市**                      觀光旅館：三德大飯店(287房)、富都大飯店(304房)、帝后大飯店(68房)                      金融：銀行 11 家                      公園：蔣渭水紀念公園                      腳踏車道：捷運線形公園腳踏車道                      展覽館：台北戲棚                      中小學：雙蓮國小、大同國小                      高中：成淵高中(2,506人、181人)、稻江商職(492人、25人)**                      大學：大同大學(4,772人、197人)                      醫院：慶生醫院(6床)**、慢性病防治院林森院區**                      機關：大同區行政中心、大同區戶政事務所</p>						
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1031 817 1273 889">核心服務圈內</th> <th data-bbox="1273 817 1528 889">核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1031 889 1273 1171">                     住四(較多)、工三、商三、商四特                 </td> <td data-bbox="1273 889 1528 1171">                     住四、商三                 </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1031 1171 1528 1294">                     老舊房屋較多，市劃更新區多處，更新潛力影響較大                 </td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	住四(較多)、工三、商三、商四特	住四、商三	老舊房屋較多，市劃更新區多處，更新潛力影響較大	
核心服務圈內	核心服務圈外							
住四(較多)、工三、商三、商四特	住四、商三							
老舊房屋較多，市劃更新區多處，更新潛力影響較大								
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>						
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>							

表 15 捷運雙連站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

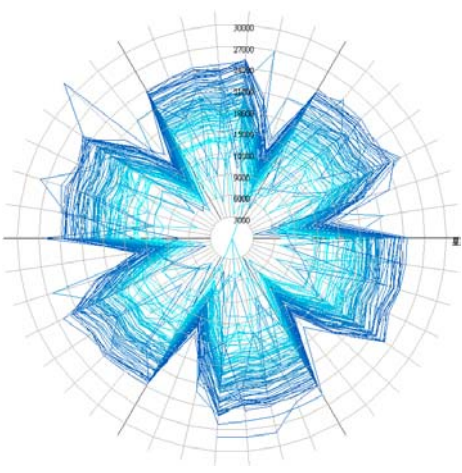
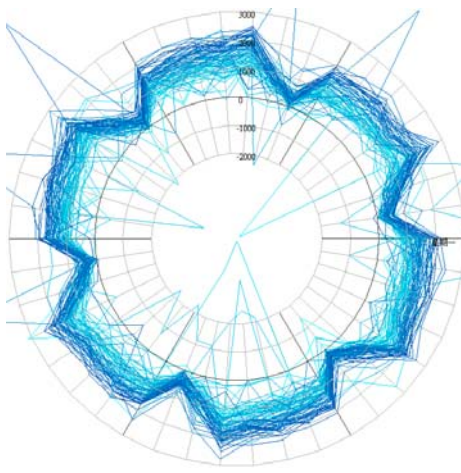
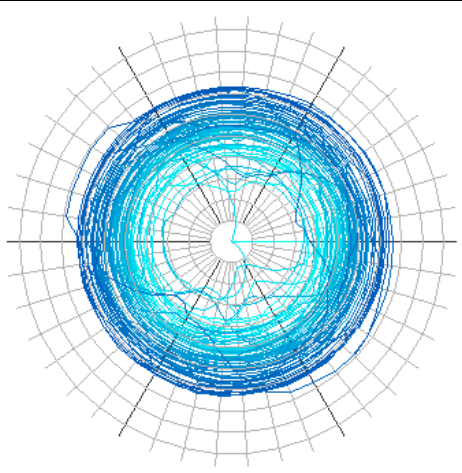
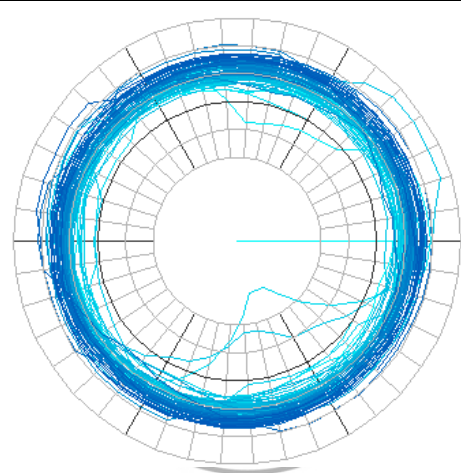
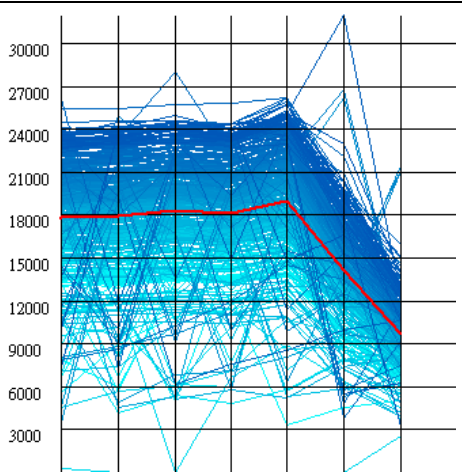
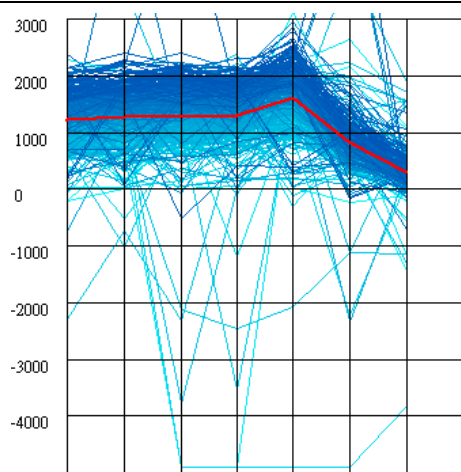
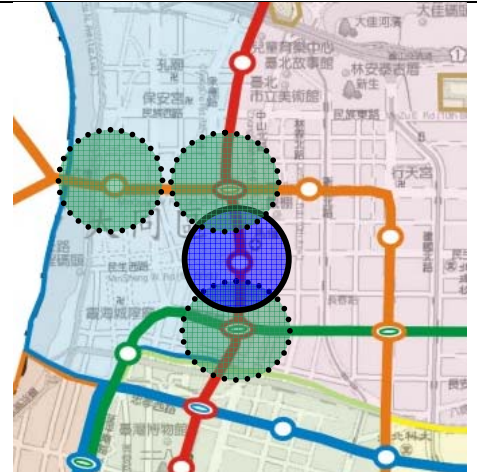
捷運雙連站						
		<p>地下街：捷運大街(1,110 坪、142 間店舖)                      主題街：南北雜貨專賣街(迪化街)、錦州街小吃專賣街、家具專賣街(民生西路)                      百貨公司：欣欣大眾(2,900 坪)                      夜市：寧夏路夜市                      觀光旅館：國賓大飯店(428 房)、華泰王子大飯店(215 房)                      金融：銀行 8 家                      公園：建成公園、康樂公園、林森公園                      運動休閒：中山區運動中心                      高中：成淵高中(2,506 人、154 人)、靜修女中(2,692 人、181 人)                      醫院：馬偕紀念醫院(1,168 床)</p>				
出站運量雷達圖	出站-進站運量雷達圖	土地使用現況				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>核心服務圈內</th> <th>核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>商三、住四(較多)</td> <td>商三、住四</td> </tr> </tbody> </table> <p>老舊房屋較多，市劃更新區多處範圍大，更新潛力影響較大</p>	核心服務圈內	核心服務圈外	商三、住四(較多)	商三、住四
核心服務圈內	核心服務圈外					
商三、住四(較多)	商三、住四					
出站週趨勢圖	出站-進站週趨勢圖	都市計劃情形				
						
出站週期特徵圖	出站-進站週期特徵圖					

表 16 捷運中山站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運中山站
-------

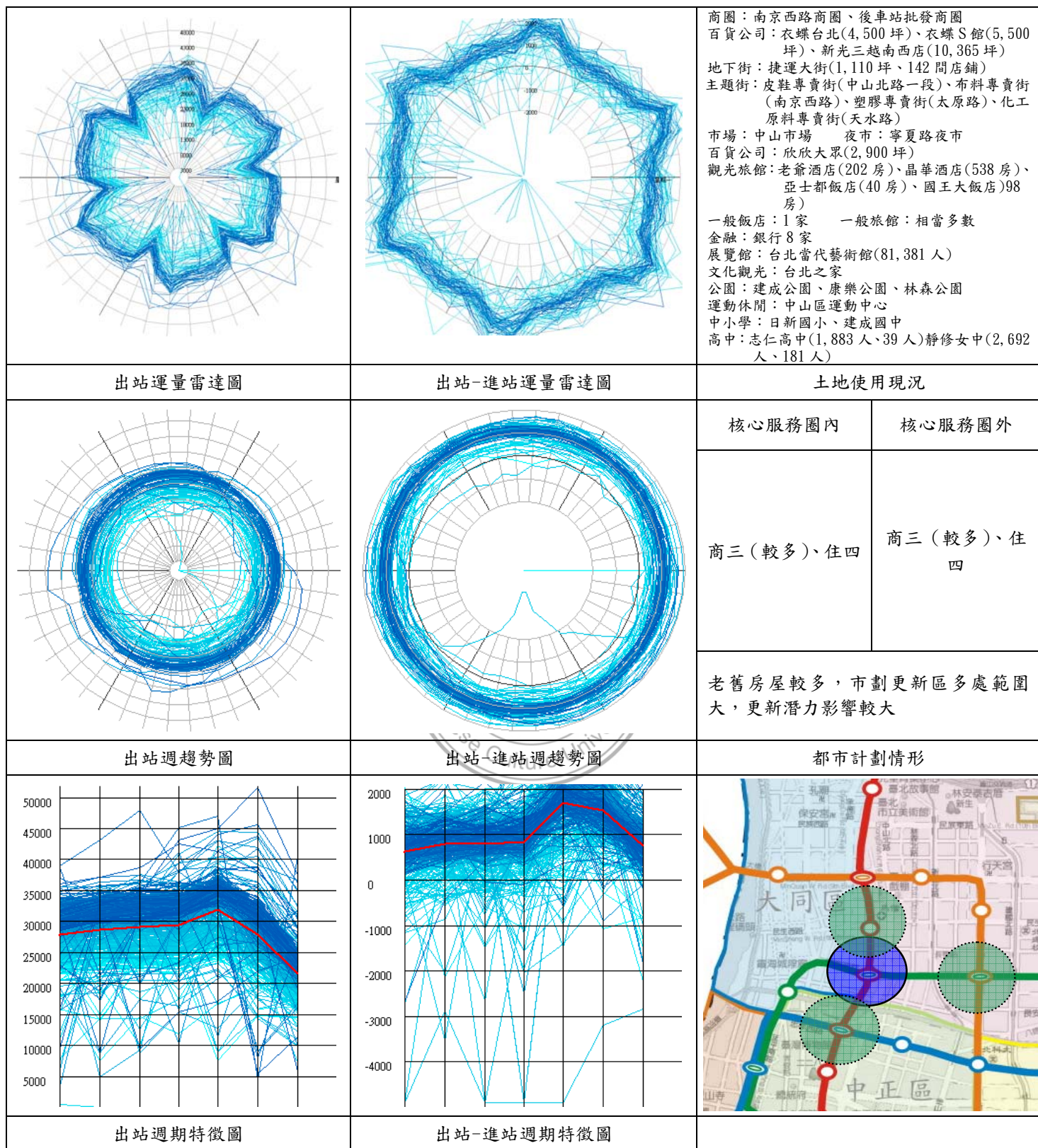


表 17 捷運台北車站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運台北車站

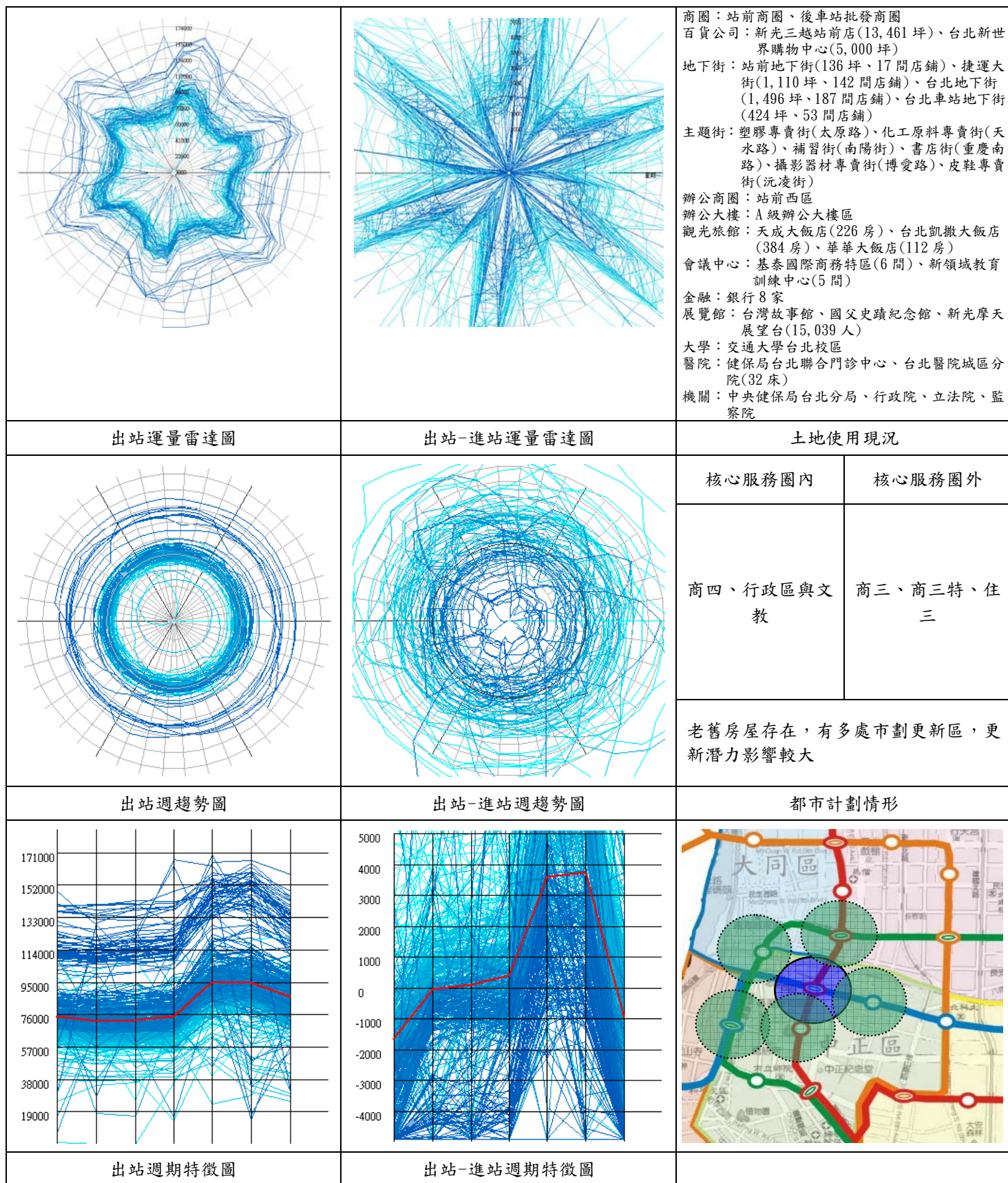


表 18 捷運臺大醫院站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運臺大醫院站

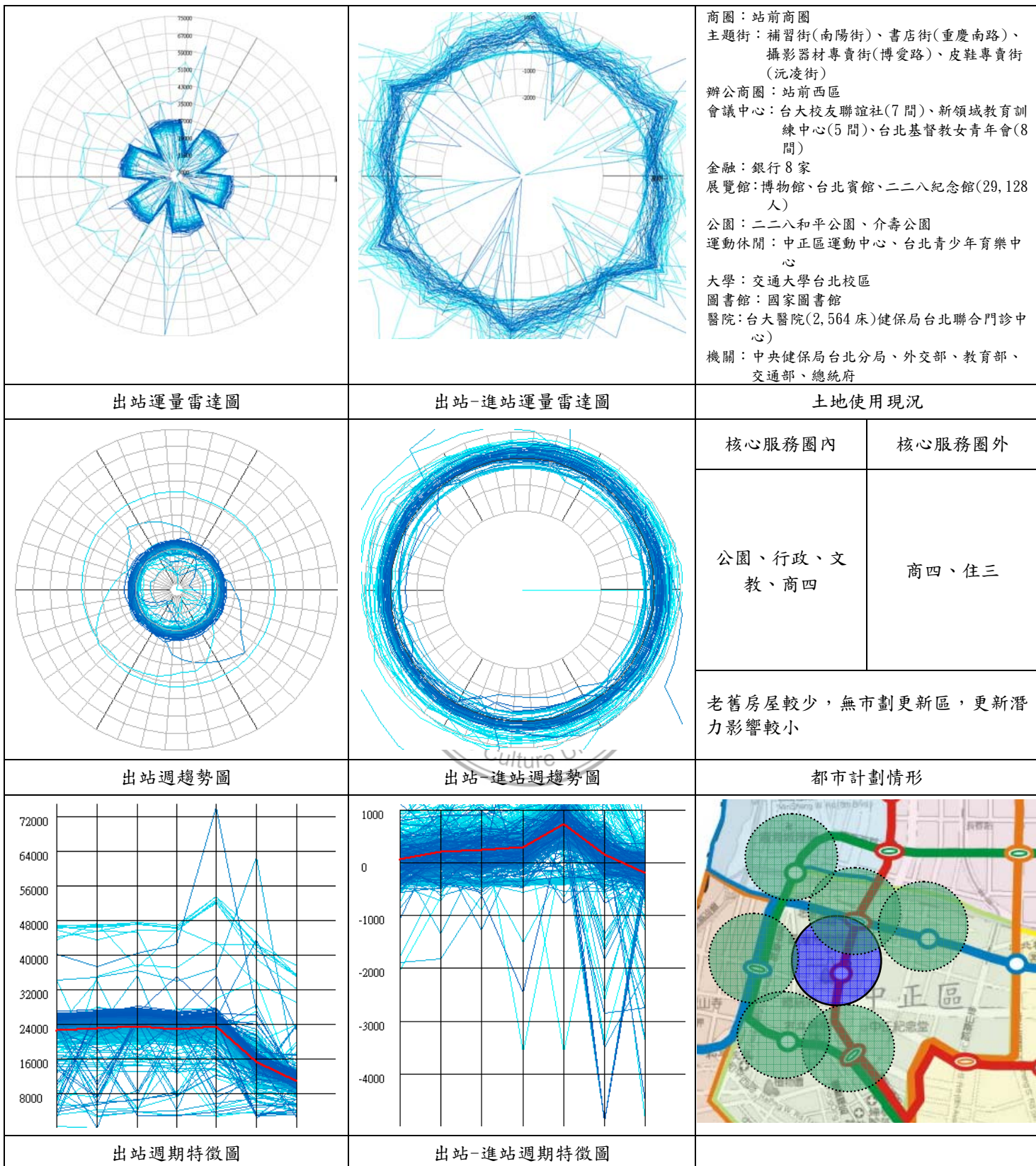


表 19 捷運中正紀念堂站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

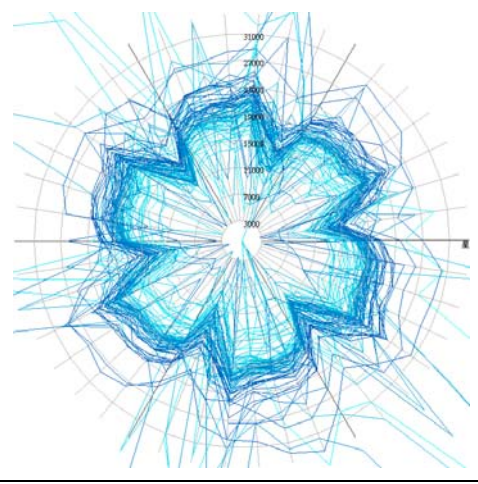
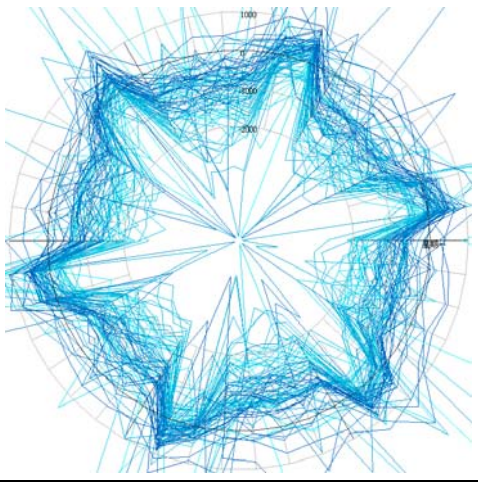
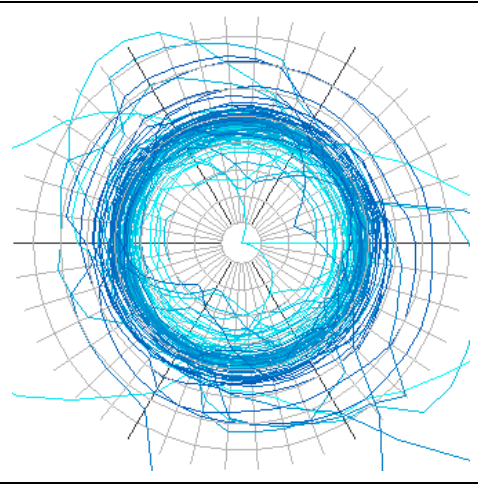
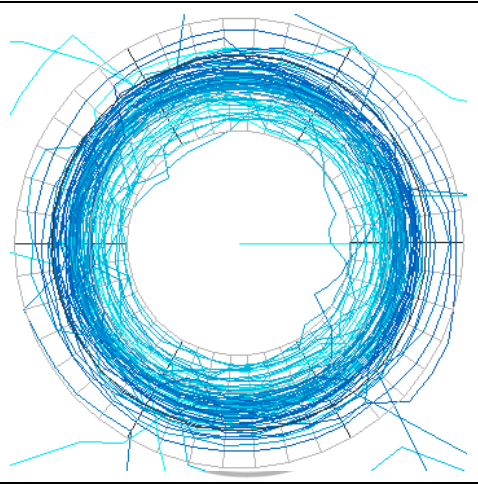
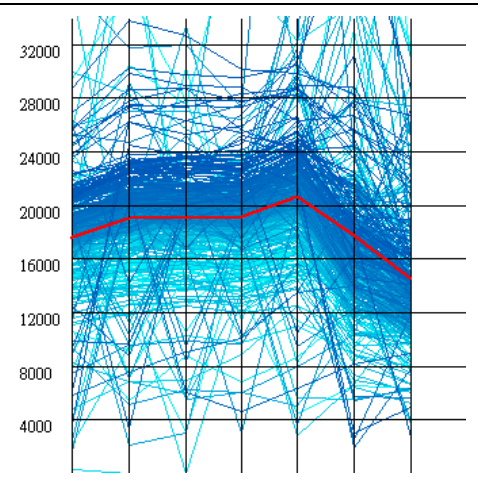
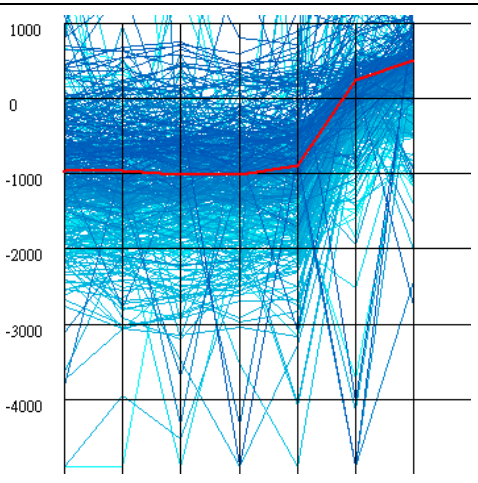
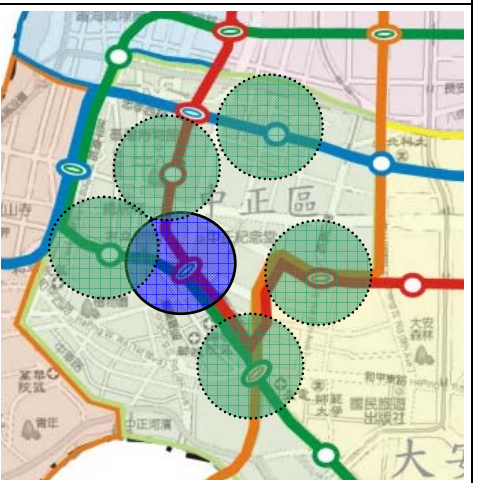
捷運中正紀念堂站						
		<p>主題街：婚紗街(愛國東路)、家具街(南昌路)                      商場：郵幣綜合商場                      市場：南門市場、欣榮生鮮超市                      金融：銀行 6 家                      展覽館：郵政博物館、楊英風美術館、台灣林業陳列館                      文化觀光：中正紀念堂(5,807,272 人)、國家音樂廳、國家戲劇院、牯嶺街小劇場                      運動休閒：中正區運動中心、台北青少年育樂中心                      中小學：教大實驗國小                      高中：建國中學(3,871 人、266 人)、金甌女中(214 人、12 人)                      圖書館：國家圖書館                      機關：中正區行政中心、中正區戶政事務所、中正區衛生局、財政部、勞工保險局、經濟部</p>				
出站運量雷達圖	出站-進站運量雷達圖	土地使用現況				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>核心服務圈內</th> <th>核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>商二、住三、住四、文教</td> <td>住三</td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	商二、住三、住四、文教	住三
核心服務圈內	核心服務圈外					
商二、住三、住四、文教	住三					
出站週趨勢圖	出站-進站週趨勢圖	老舊房屋較少，只有三處市劃更新區，更新潛力影響較小				
		都市計劃情形				
出站週期特徵圖	出站-進站週期特徵圖					

表 20 捷運古亭站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運古亭站						
		<p>夜市：師大夜市                      主題街：師大美術用品街(和平東路一段)、家具街(南昌路)                      3C：全國電子、燦坤                      市場：頂好超市、和平超市、古亭市場                      會議中心：政大企企中心(40間)                      商務中心：大都會商務中心(20間)                      金融：銀行12家                      公園：南昌公園、中正河濱公園                      展覽館：德國文化中心                      中小學：河堤國小                      高中：強恕中學(1,597人、100人)                      大學：台灣師範大學(14,727人、791人)                      醫院：台北市立聯合醫院幼婦院區(400床)、郵政醫院(60床)                      機關：經濟部</p>				
出站運量雷達圖	出站-進站運量雷達圖	土地使用現況				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>核心服務圈內</th> <th>核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>商二、商三特、商四特(較少)、住三(較多)、住四(較少)</td> <td>住三</td> </tr> </tbody> </table> <p>老舊房屋存在，有一處市劃更新區，更新潛力影響尚可</p>	核心服務圈內	核心服務圈外	商二、商三特、商四特(較少)、住三(較多)、住四(較少)	住三
核心服務圈內	核心服務圈外					
商二、商三特、商四特(較少)、住三(較多)、住四(較少)	住三					
出站週趨勢圖	出站-進站週趨勢圖	都市計劃情形				
出站週期特徵圖	出站-進站週期特徵圖					

表 21 捷運台電大樓站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運台電大樓站						
		<p>商圍：師大商圍            市場：頂好超市、龍泉市場、松青超市            夜市：師大夜市            主題街：師大美術用品街(和平東路一段)            會議中心：耕莘文教基金會(7間)、公務人力發展中心福華文教會館(16間)            一般飯店：1家            金融：銀行8家            中小學：古亭國小、新民國小、螢橋國中            大學：台灣師範大學(14,727人、791人)            醫院：三軍總醫院汀洲分院            機關：大安行政中心</p>				
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>核心服務圈內</th> <th>核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>商二、商三特、住三</td> <td>住三</td> </tr> </tbody> </table> <p>老舊房屋存在，有二處市劃更新區，更新潛力影響尚可</p>	核心服務圈內	核心服務圈外	商二、商三特、住三	住三
核心服務圈內	核心服務圈外					
商二、商三特、住三	住三					
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>				
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>					



表 22 捷運公館站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運公館站						
		<p>商圍：公館商圍                      戲院：東南亞、大世紀                      市場：水源市場、頂好超市                      金融：銀行 2 家                      展覽館：自來水博物館(253, 759 人)                      書店：誠品、金石堂                      文化觀光：寶藏巖、紫藤廬                      腳踏車道：新店溪華中段腳踏車道                      中小學：銘傳國小                      高中：南華高中(1, 215 人、34 人)                      大學：台灣大學(32, 233 人、1, 877 人)、台灣科技大學(6, 148 人、343 人)</p>				
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>核心服務圈內</th> <th>核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>文教、商二、商三特、住三</td> <td>文教、住三</td> </tr> </tbody> </table> <p>老舊房屋較少，只有二處市劃更新區，更新潛力影響小</p>	核心服務圈內	核心服務圈外	文教、商二、商三特、住三	文教、住三
核心服務圈內	核心服務圈外					
文教、商二、商三特、住三	文教、住三					
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>				
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>					

表 23 捷運萬隆站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

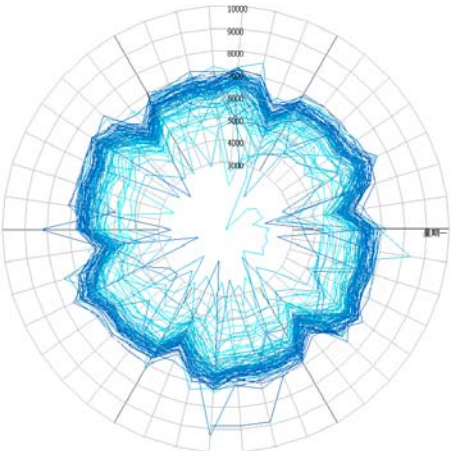
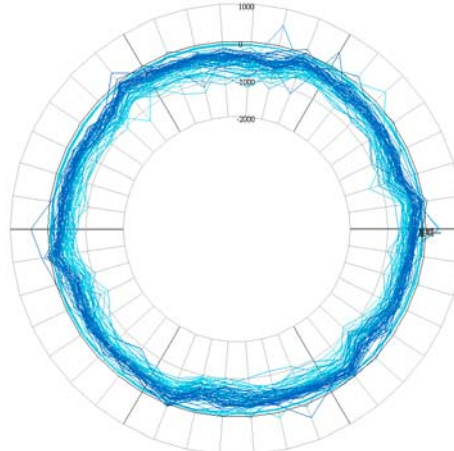
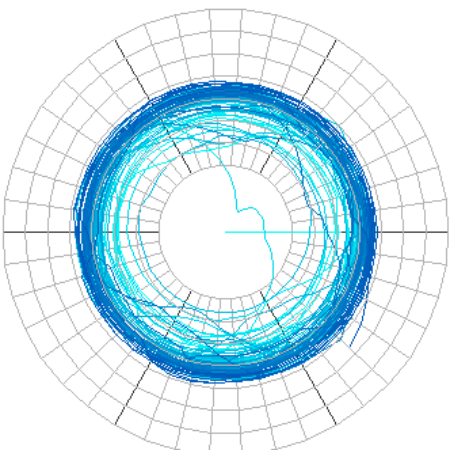
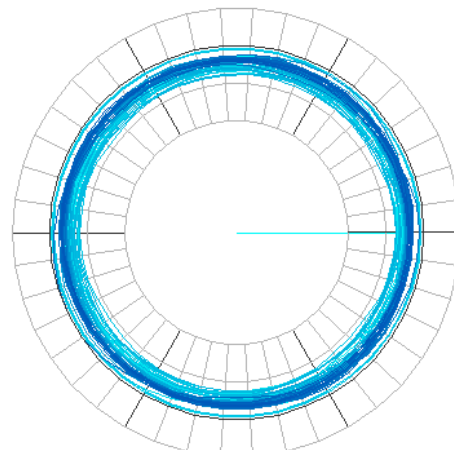
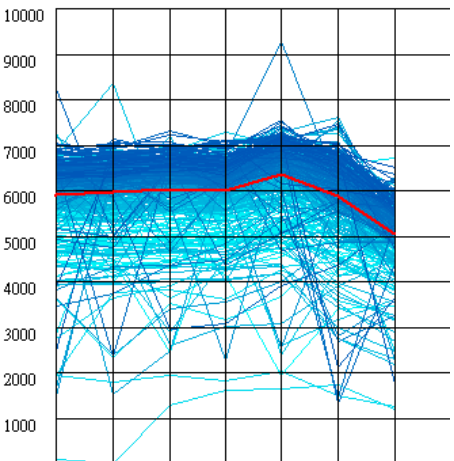
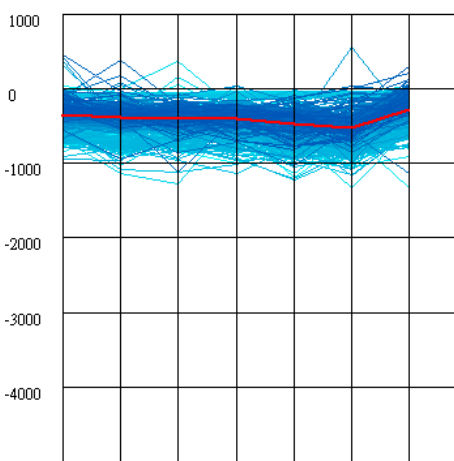
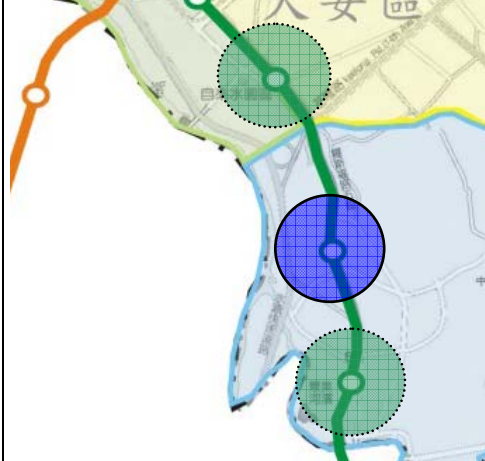
捷運萬隆站						
		<p>市場：萬隆市場、隆盛市場、萬和市場、台北花木批發市場</p> <p>金融：銀行 2 家</p> <p>公園：萬有公園、萬和公園</p> <p>運動休閒：景美游泳池</p> <p>腳踏車道：新店溪華中段腳踏車道</p> <p>中小學：武功國小、志清國小</p> <p>大學：師範大學分部</p> <p>機關：古亭地政事務所</p>				
出站運量雷達圖	出站-進站運量雷達圖	土地使用現況				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>核心服務圈內</th> <th>核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住三、住四</td> <td>住三、住四</td> </tr> </tbody> </table> <p>老舊房屋較多，市劃更新區多處，更新潛力影響較大</p>	核心服務圈內	核心服務圈外	住三、住四	住三、住四
核心服務圈內	核心服務圈外					
住三、住四	住三、住四					
出站週趨勢圖	出站-進站週趨勢圖	都市計劃情形				
						
出站週期特徵圖	出站-進站週期特徵圖					

表 24 捷運景美站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運景美站								
		<p>商圈：景美商圈                      量販店：遠東愛買(1,500 坪)                      影城：巨星全球影城                      夜市：景美夜市                      娛樂：好樂迪                      市場：景美市場、頂好超市                      金融：銀行 6 家                      公園：景華公園、景美河濱公園                      腳踏車道：新店溪華中段腳踏車道                      步道：仙跡岩觀山步道                      中小學：溪口國小、景美國中                      高中：滬江中學(354 人、8 人)                      大學：世新大學(11,070 人、311 人)                      圖書館：景新圖書館                      醫院：景美醫院(94 床)</p>						
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1038 819 1273 887">核心服務圈內</th> <th data-bbox="1278 819 1506 887">核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1038 893 1273 1171">                     商三、商三特、住三、住四                 </td> <td data-bbox="1278 893 1506 1171">                     住三、住四                 </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1038 1178 1506 1294">                     老舊房屋較多，市劃更新區多處，更新潛力影響較大                 </td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	商三、商三特、住三、住四	住三、住四	老舊房屋較多，市劃更新區多處，更新潛力影響較大	
核心服務圈內	核心服務圈外							
商三、商三特、住三、住四	住三、住四							
老舊房屋較多，市劃更新區多處，更新潛力影響較大								
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>						
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>							

表 25 捷運龍山寺站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運龍山寺站								
		<p>商圍：萬華商圈                  地下街：龍山寺地下街(384 坪, 48 間店舖)                  主題街：佛具專賣街(西園路一段)、成衣批發街(大理街)、鐘錶專賣街(大理街)、青草專賣街(西昌街)、五金專賣街(康定街)、家具專賣街(長沙街)、軍用品專賣街(桂林路)                  市場：全聯福利中心、西園商場、新富市場、龍山商場、東三水街市場                  夜市：西昌街夜市、華西街觀光夜市、廣州街夜市、梧州街夜市                  開發案：萬華車站 BOT 商業大樓                  金融：銀行 5 家                  文化觀光：龍山寺(2,358,508 人)、學海書院、糖部文化史蹟公園                  公園：龍山河濱公園、青年公園、艇舢公園                  腳踏車道：中華路腳踏車道                  中小學：老松國小、龍山國小                  高中：大理高中(1,609 人、132 人)、華江高中(1,975 人、138 人)、立人高中(242 人、28 人)                  圖書館：市立圖書館萬華分館、西園分館                  機關：萬華區行政中心、建成地政事務所、萬華區第一、第二戶政事務所                  醫院：仁濟醫院(81 床)</p>						
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>核心服務圈內</th> <th>核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>商三(大部分)、商三特</td> <td>住三(大部分)、住四</td> </tr> <tr> <td colspan="2">老舊房屋較多，更新潛力影響較大</td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	商三(大部分)、商三特	住三(大部分)、住四	老舊房屋較多，更新潛力影響較大	
核心服務圈內	核心服務圈外							
商三(大部分)、商三特	住三(大部分)、住四							
老舊房屋較多，更新潛力影響較大								
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>						
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>	<p>都市計劃情形</p>						

表 26 捷運西門站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運西門站						
		<p>商圍：西門商圍                      百貨公司：遠東百貨寶慶店(8,890 坪)                      主題街：電影街(武昌街)、牛肉麵街(桃源街)、音響專賣街(漢口街)五金專賣街(康定街)、家具專賣街(長沙街)軍品專賣街(桂林路)攝影器材專賣街(博愛路)、皮鞋專賣街(沅凌街)                      戲院：國賓、絕色影城、真善美、樂聲、日新、豪華、新光影城、嘉年華                      娛樂：錢櫃                      市場：西門市場、全聯福利中心                      觀光旅館：豪景大酒店(187 房)                      一般旅館：3 家                      會議中心：基泰國際商務特區(6 間)                      金融：銀行 9 家                      文化觀光：紅樓劇場 書店：誠品 3 家                      展覽館：國軍歷史文物館、國軍文藝活動中心                      運動休閒：萬華運動中心                      公園：電影主題公園                      腳踏車道：中華路腳踏車道                      大學：交通大學台北校區                      醫院：市醫中醫院區、台大醫院北護分院(47 床)、台北醫院城區分院(32 床)                      機關：交通部、總統府</p>				
出站運量雷達圖	出站-進站運量雷達圖	土地使用現況				
		<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">核心服務圈內</th> <th style="width: 50%;">核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">商四(大部分)、行政區</td> <td style="text-align: center;">商三、住四</td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	商四(大部分)、行政區	商三、住四
核心服務圈內	核心服務圈外					
商四(大部分)、行政區	商三、住四					
出站週趨勢圖	出站-進站週趨勢圖	都市計劃情形				
出站週期特徵圖	出站-進站週期特徵圖					

表 27 捷運小南門站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

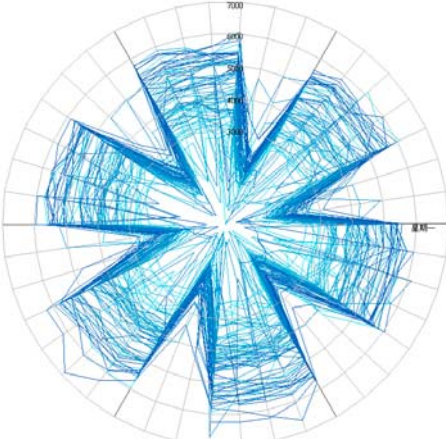
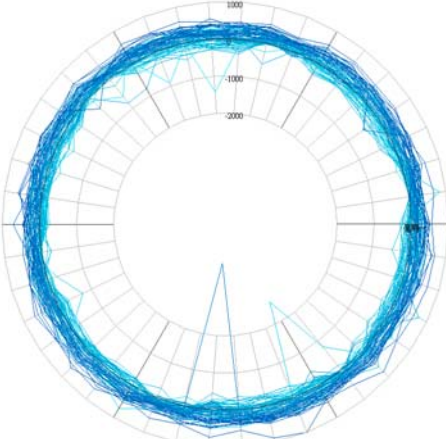
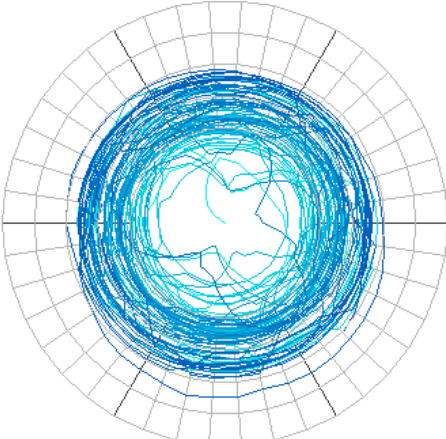
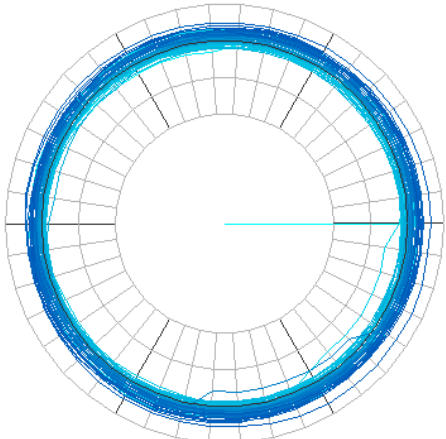
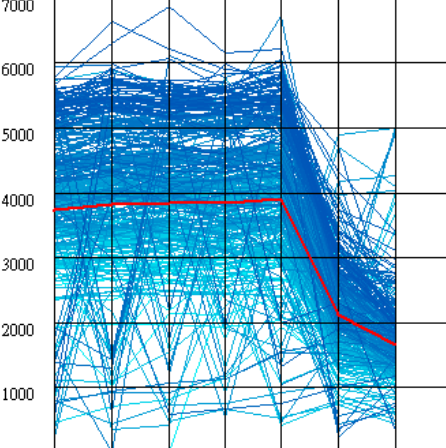
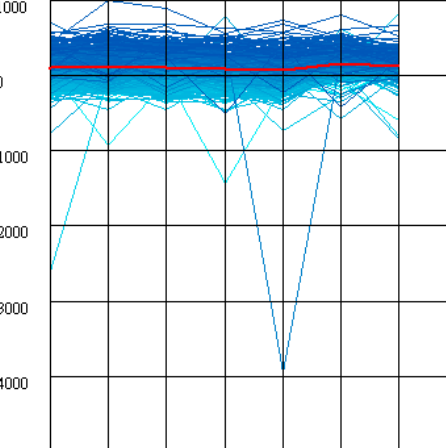
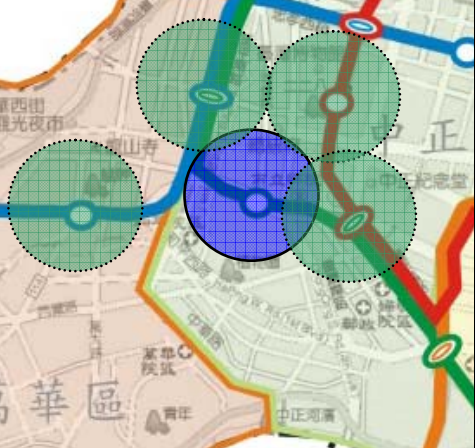
捷運小南門站						
		<p>市場：全聯福利中心                      主題街：軍用品專賣街(桂林路)                      文化觀光：植物園(242,844人)                      展覽館：歷史博物館、台灣藝術教育館(317,392人)、台灣林業陳列館                      中小學：南門國小、南門國中                      高中：北一女中(3,220人、227人)、建國中學(3,871人、266人)                      大學：台北市立教育大學(4,013人、206人)、文化大學推廣部延平校區                      圖書館：國家圖書館                      機關：台灣高等法院、台北地方法院、國防部、行政院主計處、法務部、交通部、總統府                      醫院：台北市立聯合醫院和平院區(600床)</p>				
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1031 913 1273 981">核心服務圈內</th> <th data-bbox="1273 913 1528 981">核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1031 981 1273 1272">                     行政區與文教(大部分)、住三                 </td> <td data-bbox="1273 981 1528 1272">                     住三                 </td> </tr> </tbody> </table> <p>老舊房屋較少，無市劃更新區，更新潛力影響較小</p>	核心服務圈內	核心服務圈外	行政區與文教(大部分)、住三	住三
核心服務圈內	核心服務圈外					
行政區與文教(大部分)、住三	住三					
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>				
						
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>					

表 28 捷運善導寺站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

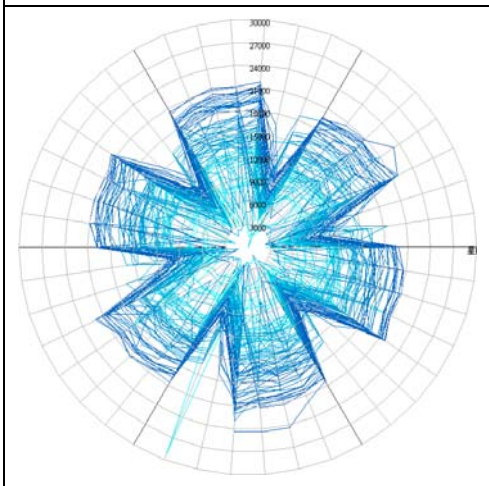
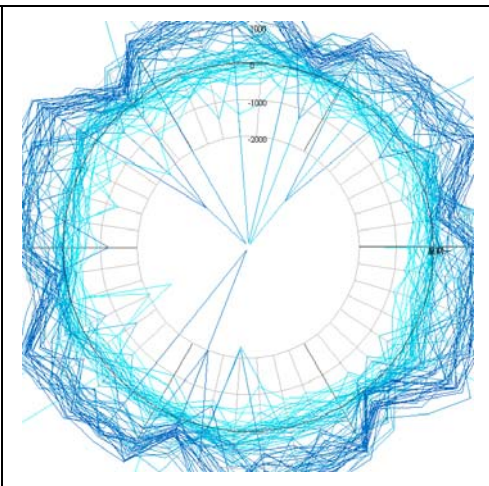
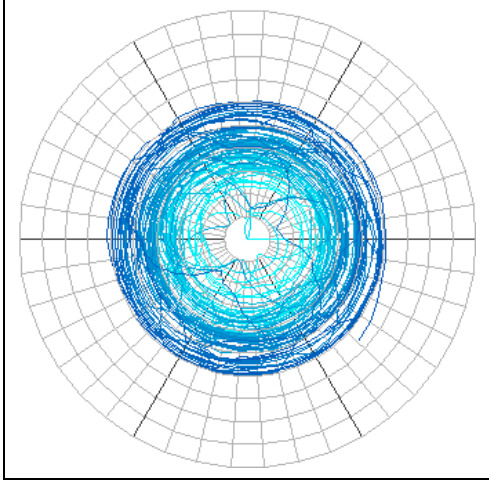
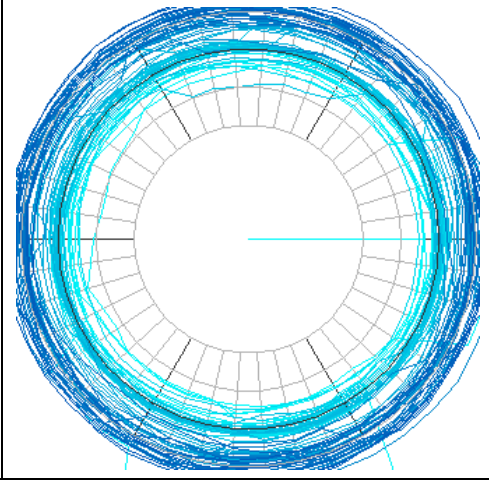
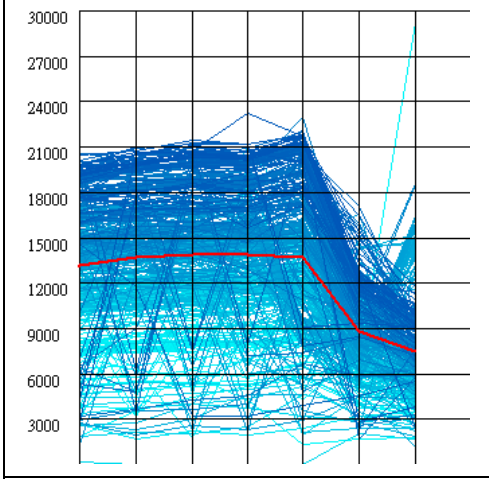
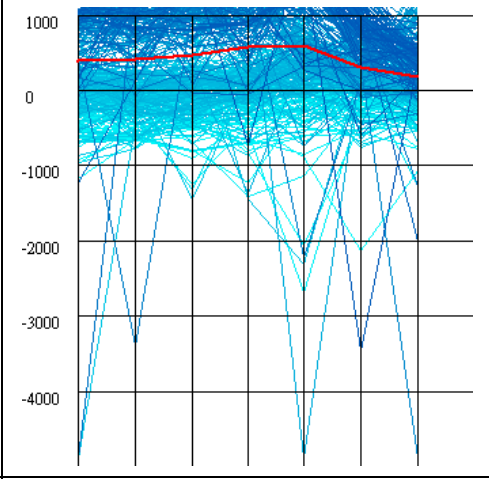
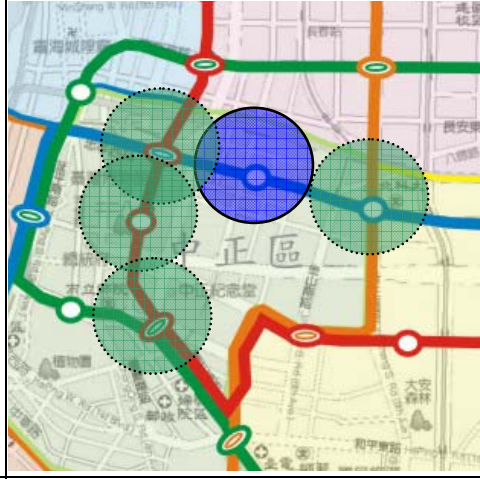
捷運善導寺站								
		<p>市場：華山市場                      觀光旅館：台北喜來登大飯店(687房)                      一般旅館：1家                      金融：銀行1家                      展覽館：台北國際藝術村、國家電影資料館                      運動休閒：中正區運動中心、台北青少年育樂中心                      高中：成功中學(2,975人、198人)、開南工商(634人、8人)                      大學：台大社會科學院、台北商業技術學院(6,138人、181人)                      機關：台北市稅捐稽徵處、審計部、行政院青輔會、警政署、行政院衛生署、勞委會北區勞動檢查所、行政院、立法院、監察院</p>						
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1029 869 1273 936">核心服務圈內</th> <th data-bbox="1273 869 1517 936">核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1029 936 1273 1220">                     行政區與文教、商三(較多)、商二、住三                 </td> <td data-bbox="1273 936 1517 1220">                     住三                 </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1029 1220 1517 1346">                     老舊房屋存在，有一處市劃更新區，更新潛力影響尚可                 </td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	行政區與文教、商三(較多)、商二、住三	住三	老舊房屋存在，有一處市劃更新區，更新潛力影響尚可	
核心服務圈內	核心服務圈外							
行政區與文教、商三(較多)、商二、住三	住三							
老舊房屋存在，有一處市劃更新區，更新潛力影響尚可								
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>						
								
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>							

表 29 捷運忠孝新生站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運忠孝新生站								
		<p>商園：光華商園            商場：現代生活廣場(90 坪、24 商家)、光華商場 (700 坪、196 商家)、希望廣場、建國南路 假日玉市、花市            主題街：電子電腦專賣街(八德路一段)            市場：八德市場、幸安市場            辦公商園：南京松江            金融：銀行 10 家            一般旅館：1 家            腳踏車道：仁愛路腳踏車道            展覽館：樹火紀念紙博物館、鴻禧美術館            文化觀光：建國啤酒廠            中小學：忠孝國小            大學：台北科技大學(9,847 人、422 人)            圖書館：中央圖書館台灣分館</p>						
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1031 869 1273 936">核心服務圈內</th> <th data-bbox="1273 869 1527 936">核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1031 936 1273 1220">商二、住三(較多)</td> <td data-bbox="1273 936 1527 1220">住三</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1031 1220 1527 1346">老舊房屋存在並有市劃更新區，更新潛力影響尚可</td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	商二、住三(較多)	住三	老舊房屋存在並有市劃更新區，更新潛力影響尚可	
核心服務圈內	核心服務圈外							
商二、住三(較多)	住三							
老舊房屋存在並有市劃更新區，更新潛力影響尚可								
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>						
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>							



表 30 捷運忠孝復興站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運忠孝復興站								
		<p>商園：忠孝東路商園、頂好商園                      百貨公司：SOGO 忠孝店(16,000 坪)、SOGO 復興店(11,700 坪)                      地下街：東區地下街(280 坪、35 間)                      主題街：服飾專賣街(大安路)                      娛樂：錢櫃                      商場：龍門購物中心、建國南路假日玉市、花市                      購物中心：微風廣場(12,700 坪)                      量販店：大潤發中崙店(3,000 坪)                      辦公商園：南京復興                      觀光旅館：福華大飯店(606 房) 一般旅館：2 家                      金融：銀行 11 家                      公園：大安公園                      腳踏車道：仁愛路腳踏車道                      中小學：懷生國中                      高中：延平中學(2,744 人、150 人)                      醫院：中心診所醫院(237 床)、台安醫院(429 床)、台北市立聯合醫院仁愛院區(1,200 床)、宏恩醫院(136 床)</p>						
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1038 875 1273 943">核心服務圈內</th> <th data-bbox="1273 875 1522 943">核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1038 943 1273 1227"> <p>商二、住四(較多)、住三(較多)、商四特</p> </td> <td data-bbox="1273 943 1522 1227"> <p>住三、住四</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1038 1227 1522 1350"> <p>老舊房屋較少，只有一處市劃更新區，更新潛力影響較小</p> </td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	<p>商二、住四(較多)、住三(較多)、商四特</p>	<p>住三、住四</p>	<p>老舊房屋較少，只有一處市劃更新區，更新潛力影響較小</p>	
核心服務圈內	核心服務圈外							
<p>商二、住四(較多)、住三(較多)、商四特</p>	<p>住三、住四</p>							
<p>老舊房屋較少，只有一處市劃更新區，更新潛力影響較小</p>								
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>						
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>							

表 31 捷運忠孝敦化站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

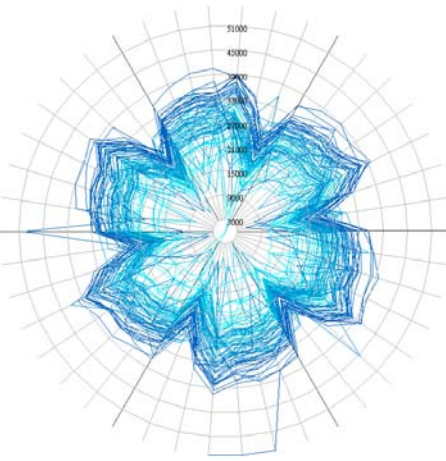
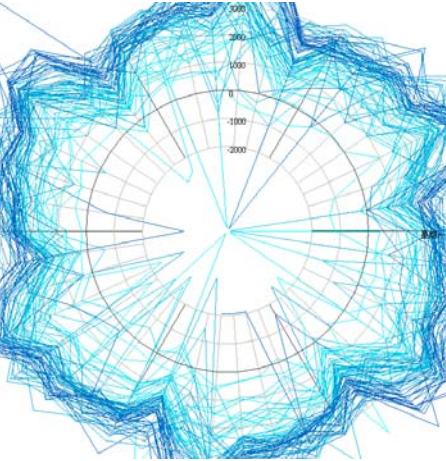
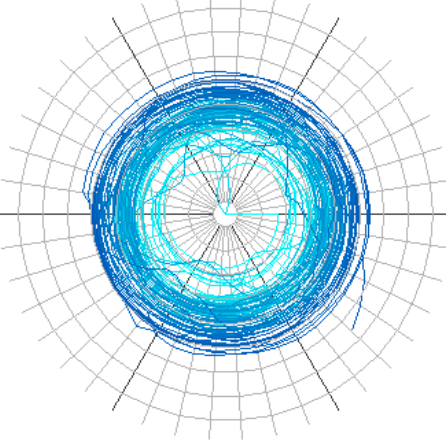
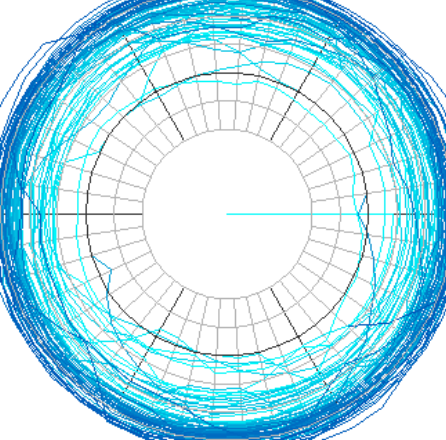
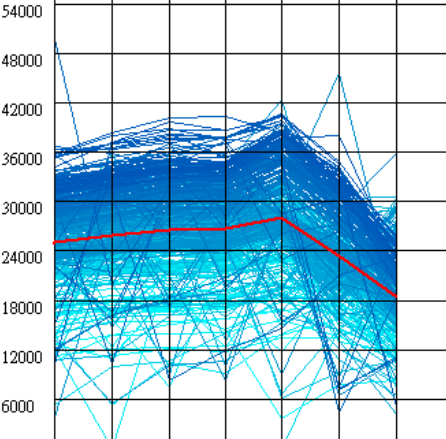
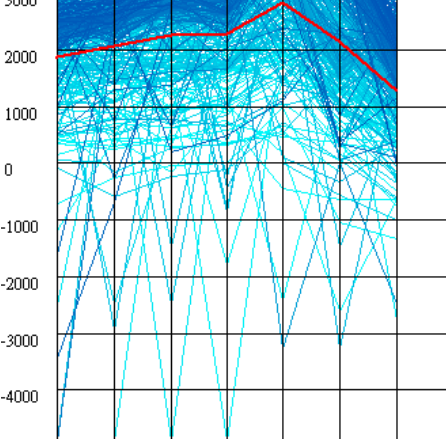
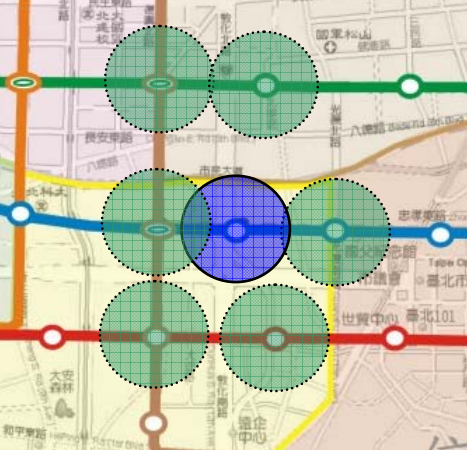
捷運忠孝敦化站						
		<p>商圍：忠孝東路商圍、頂好商圍                      百貨公司：SOGO 敦南店(3,232 坪)、明曜百貨(4,200 坪)                      地下街：東區地下街(280 坪、35 間)                      主題街：服飾專賣街(大安路)                      娛樂：錢櫃 市場：頂好超市、全聯福利中心                      商場：三商百貨、ATT、龍門購物中心                      購物中心：微風廣場(12,700 坪)                      量販店：大潤發中崙店(3,000 坪)                      辦公商圍：敦化仁愛 辦公大樓：A 級辦公大樓區                      觀光旅館：神旺大飯店(268 房)、福華大飯店(606 房)                      一般旅館：2 家 金融：銀行 14 家                      腳踏車道：仁愛路腳踏車道                      運動休閒：市立體育場、台北小巨蛋                      中小學：復興中小學                      書店：誠品、金石堂                      醫院：國泰醫院(776 床)**、中心診所醫院(237 床)、中山醫院(217 床)、台安醫院(429 床)、台北市立聯合醫院仁愛院區(1,200 床)、宏恩醫院(136 床)</p>				
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>核心服務圈內</th> <th>核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>商四、住四(大部分)</td> <td>住三、住四</td> </tr> </tbody> </table> <p>老舊房屋少，有三處市劃更新區面積不大，更新潛力影響小</p>	核心服務圈內	核心服務圈外	商四、住四(大部分)	住三、住四
核心服務圈內	核心服務圈外					
商四、住四(大部分)	住三、住四					
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>				
						
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>					

表 32 捷運國父紀念館站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

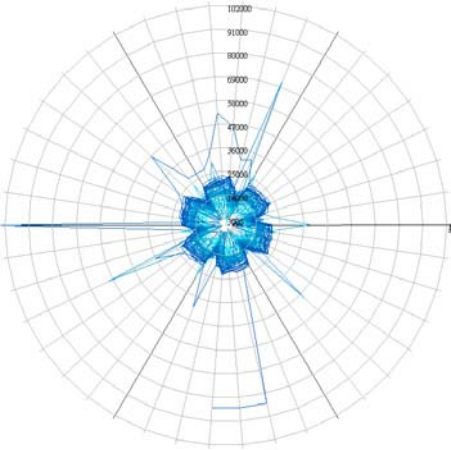
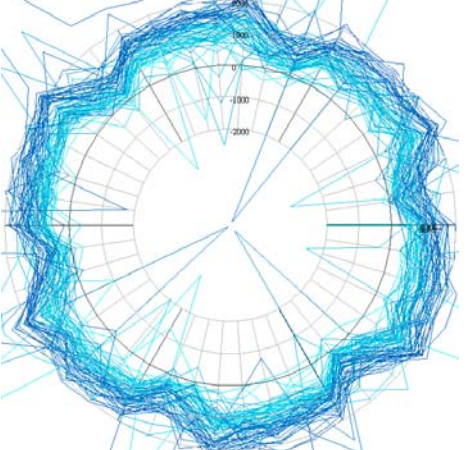
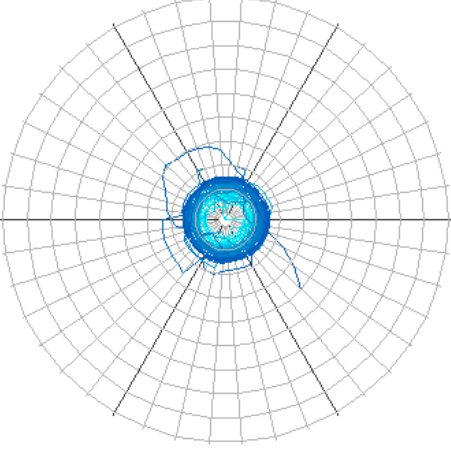
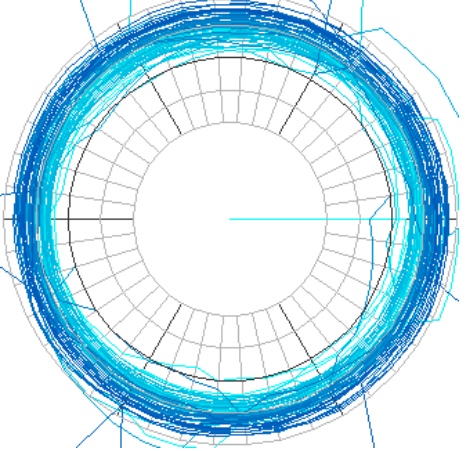
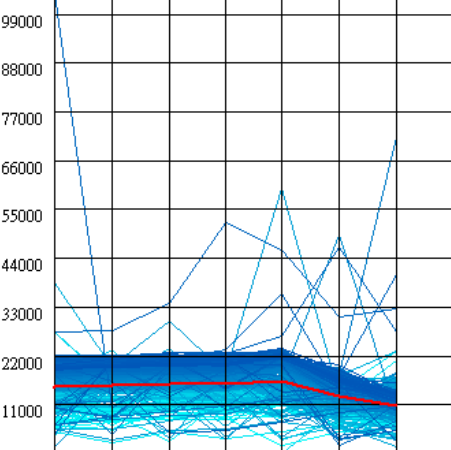
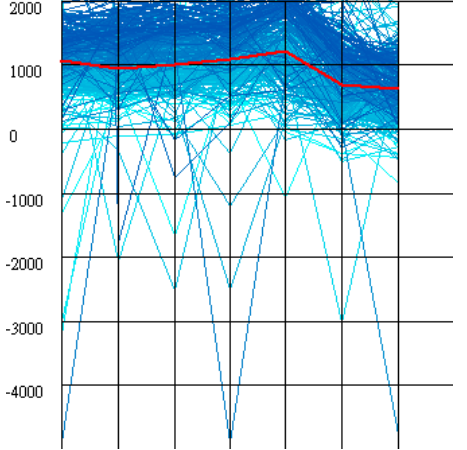
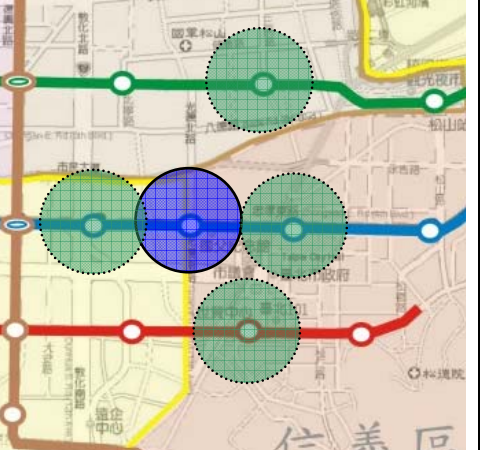
捷運國父紀念館站								
		<p>商場：松山菸廠大巨蛋開發案            購物中心：京華城(56,264 坪)            市場：永興市場、光復市場            觀光旅館：國聯大飯店(243 房)            會議中心：開羅會議中心(8 間)            電視台：衛視中文台、東森電視台、華視、中視            商務中心：太平洋商務中心(20 間)            金融：銀行 11 家            運動休閒：國父紀念館(1,148,684 人)、松山菸廠大巨蛋開發案            腳踏車道：仁愛路腳踏車道            展覽館：台北偶戲館(20,779 人)            醫院：秀傳醫院(74 床)、國泰醫院(776 床)**            機關：國有財產局北區辦事處、交通部觀光局、大安稽徵所、台北市議會</p>						
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1038 869 1273 936">核心服務圈內</th> <th data-bbox="1278 869 1522 936">核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1038 943 1273 1220"> <p>公園、商四特(較多)、住四(較多)</p> </td> <td data-bbox="1278 943 1522 1220"> <p>住三</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1038 1227 1522 1344"> <p>老舊房屋較少，只有二處市劃更新區，更新潛力影響較小</p> </td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	<p>公園、商四特(較多)、住四(較多)</p>	<p>住三</p>	<p>老舊房屋較少，只有二處市劃更新區，更新潛力影響較小</p>	
核心服務圈內	核心服務圈外							
<p>公園、商四特(較多)、住四(較多)</p>	<p>住三</p>							
<p>老舊房屋較少，只有二處市劃更新區，更新潛力影響較小</p>								
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>						
								
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>							

表 33 捷運市政府站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運市政府站								
		<p>商圍：信義商圈                      百貨公司：新光三越 A4(8,877 坪)、A8(13,563 坪)、A9(10,593 坪)及 A11(12,317 坪)；紐約紐約(9,583 坪)、SOGO101(23,000 坪)                      商場：NEO19 影城：威秀影城                      購物中心：京華城(56,264 坪)                      市場：永興市場、松興超市                      辦公商圍：信義計畫區 辦公：台北 101 大樓                      商務中心：遠雄國際商務中心(31 間)、亞太會館                      展覽：世貿中心、世貿二館、世貿三館展覽館：台北探索館(231,531 人)、石油展示館、台北 101 觀景台(1,190,411 人)、台北偶戲館(20,779 人)                      觀光飯店：君悅大飯店(856 房)                      會議中心：台北國際會議中心(24 間)、應太國際教育中心(3 間)、資誠教育訓練中心(3 間)                      金融：銀行 8 家                      公園：市府廣場 腳踏車道：市府周邊腳踏車道                      書店：誠品                      高中：松山高中(2,538 人、187 人)                      機關：台北市政府、台北市消防局、行政院原住民族委員會、行政院客家委員會、行政院公共工程委員會、台北市議會</p>						
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>核心服務圈內</th> <th>核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>一般商業區、特業、住三、住四(較少)</td> <td>住三</td> </tr> <tr> <td colspan="2">多處空地，開發潛力影響較大</td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	一般商業區、特業、住三、住四(較少)	住三	多處空地，開發潛力影響較大	
核心服務圈內	核心服務圈外							
一般商業區、特業、住三、住四(較少)	住三							
多處空地，開發潛力影響較大								
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>						
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>							

表 34 捷運永春站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

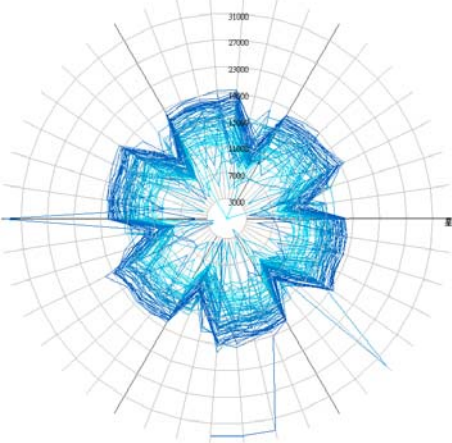
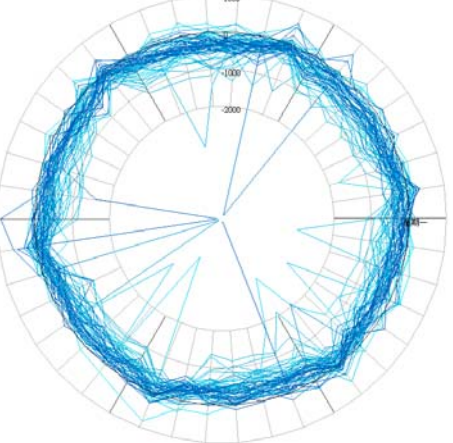
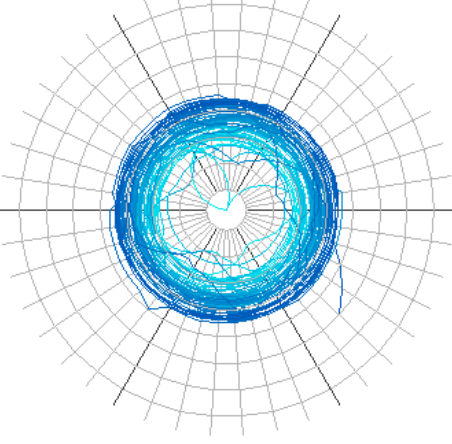
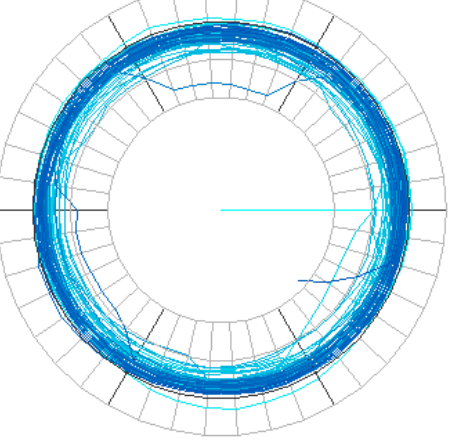
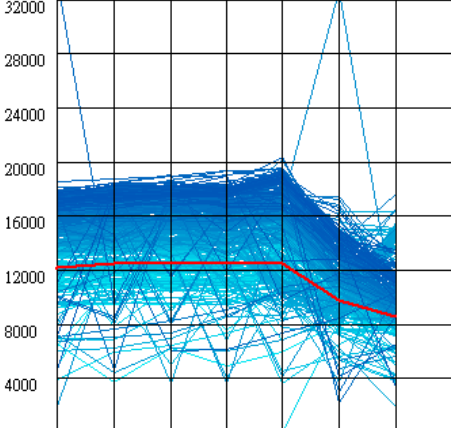
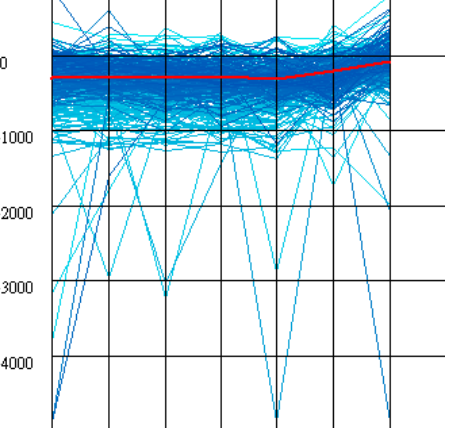
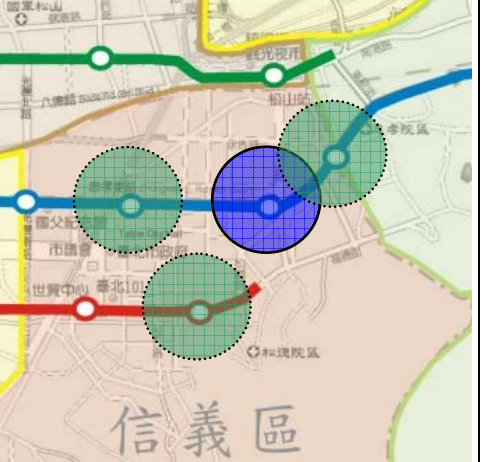
捷運永春站								
		<p>商場：紐約忠孝生活館（7,000 坪）            量販店：愛買吉安忠孝店（1,600 坪）            市場：永春市場、宜欣超市、良吉生鮮超市、頂好超市            金融：銀行 9 家            商務中心：亞太會館            高中：松山工農（3,143 人、264 人）            圖書館：市立圖書館永春分館</p>						
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1038 871 1273 936">核心服務圈內</th> <th data-bbox="1278 871 1522 936">核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1038 936 1273 1220">商三特、住三（較多）</td> <td data-bbox="1278 936 1522 1220">住三</td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1038 1220 1522 1352">老舊房屋較多，更新潛力影響較大</td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	商三特、住三（較多）	住三	老舊房屋較多，更新潛力影響較大	
核心服務圈內	核心服務圈外							
商三特、住三（較多）	住三							
老舊房屋較多，更新潛力影響較大								
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>						
								
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>							

表 35 捷運後山埤站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

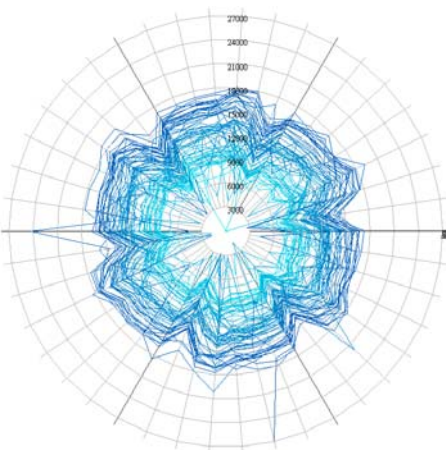
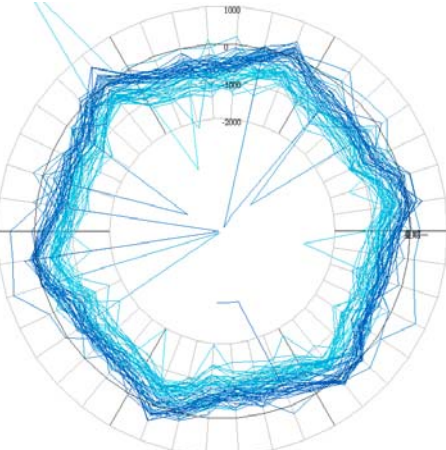
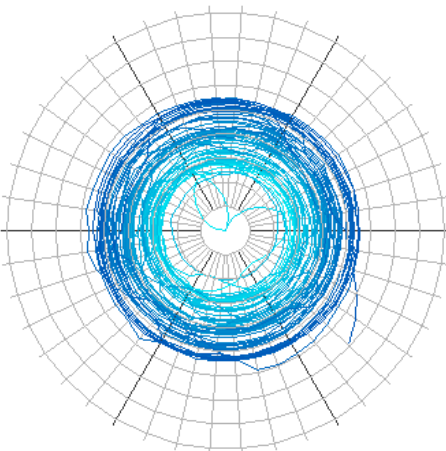
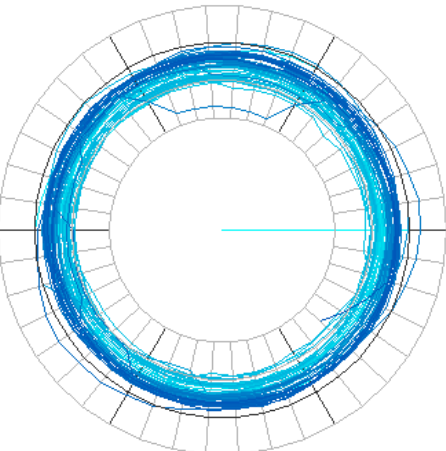
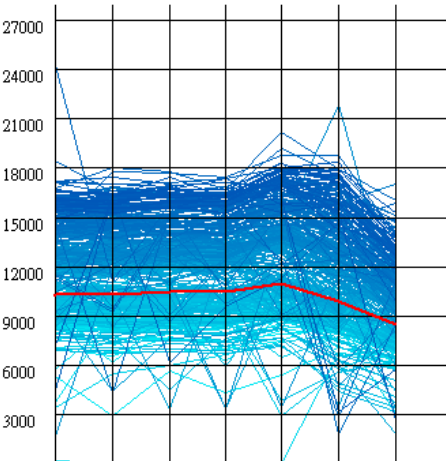
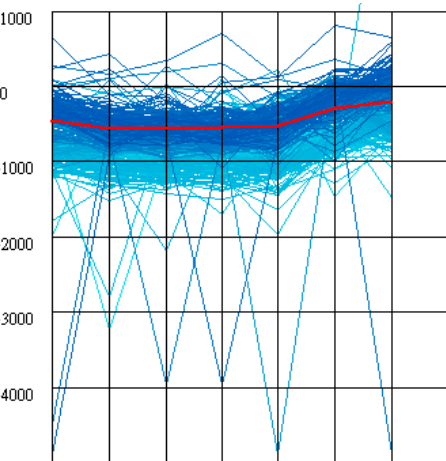
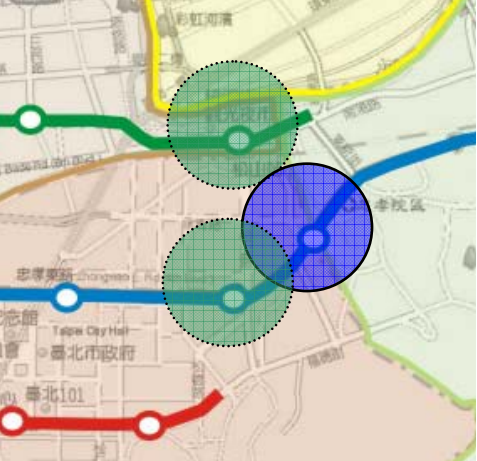
捷運後山埤站						
		<p>主題街：五分埔成衣批發專賣街（永吉路）                      市場：熊威超市、頂好超市、成德市場                      金融：銀行 8 家                      公園：玉成公園                      運動休閒：南港運動中心                      中小學：永吉國小、永春國小                      高中：祐德高中（862 人、49 人）、協和工商（3,040 人、132 人）                      醫院：台北市立聯合醫院忠孝院區（600 床）</p>				
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>核心服務圈內</th> <th>核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>工三、住三（較多）</td> <td>策工、住三</td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	工三、住三（較多）	策工、住三
核心服務圈內	核心服務圈外					
工三、住三（較多）	策工、住三					
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>				
						
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>					

表 36 捷運昆陽站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

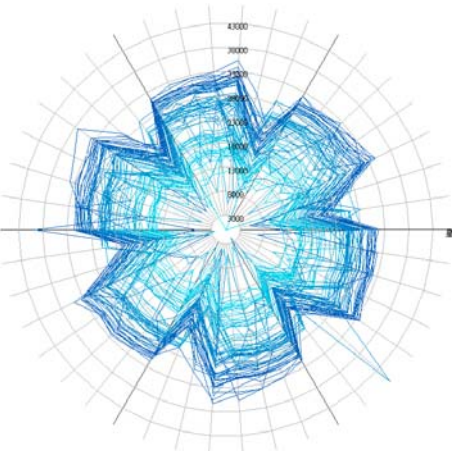
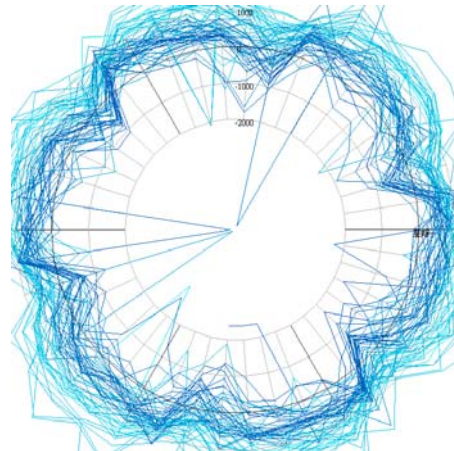
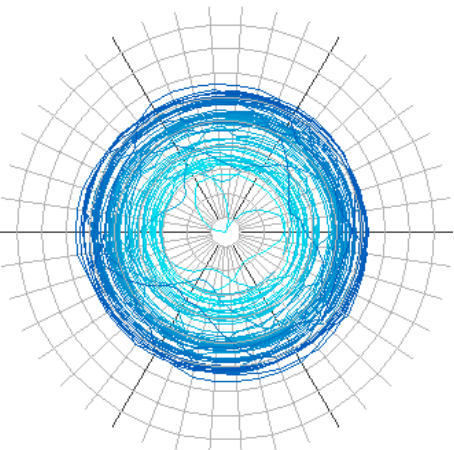
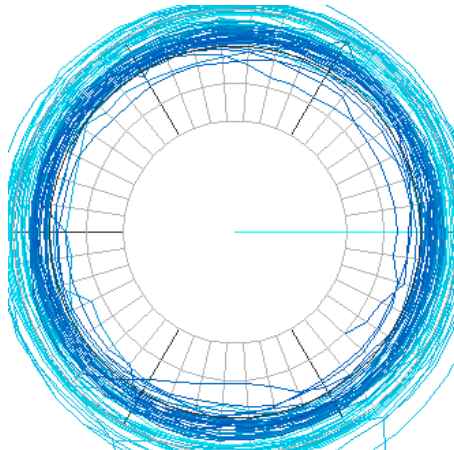
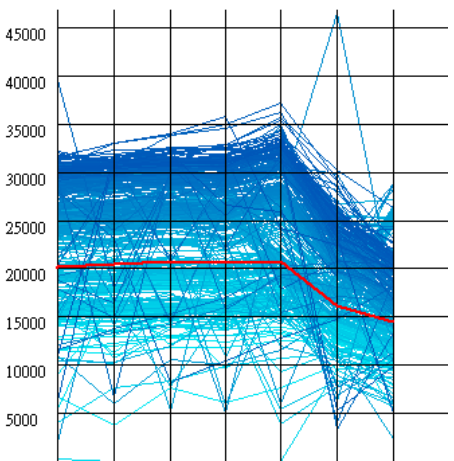
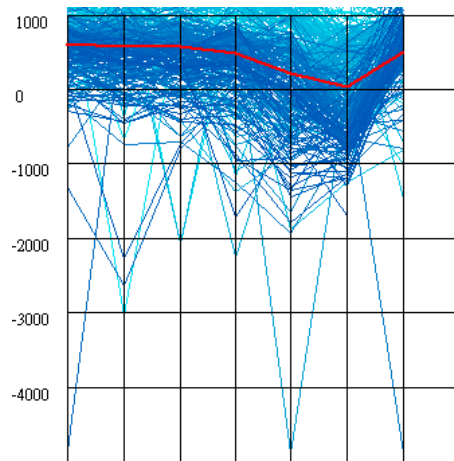

捷運昆陽站						
		<p>市場：東新市場            書店：新學友            腳踏車道：基隆河左右岸腳踏車道            中小學：玉成國小            高中：南港高中 (1,067 人、168 人)            機關：藥物食品檢驗局、疾病管制局            醫院：慢性病防治局醫護大樓</p>				
出站運量雷達圖	出站-進站運量雷達圖	土地使用現況				
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">核心服務圈內</th> <th style="width: 50%;">核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">工三、住三(較少)、策工</td> <td style="text-align: center;">住三、機關、公園</td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	工三、住三(較少)、策工	住三、機關、公園
核心服務圈內	核心服務圈外					
工三、住三(較少)、策工	住三、機關、公園					
出站週趨勢圖	出站-進站週趨勢圖	老舊房屋較多，更新潛力影響較大				
		都市計劃情形				
出站週期特徵圖	出站-進站週期特徵圖					

表 37 捷運中山國中站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

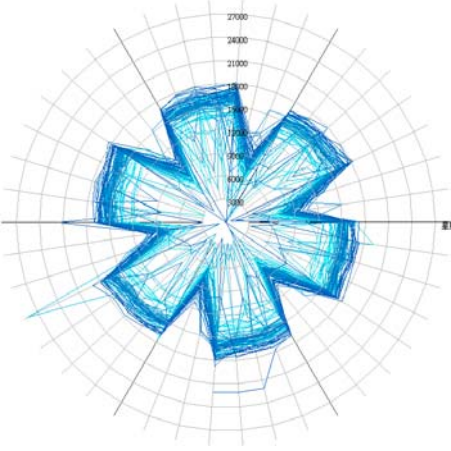
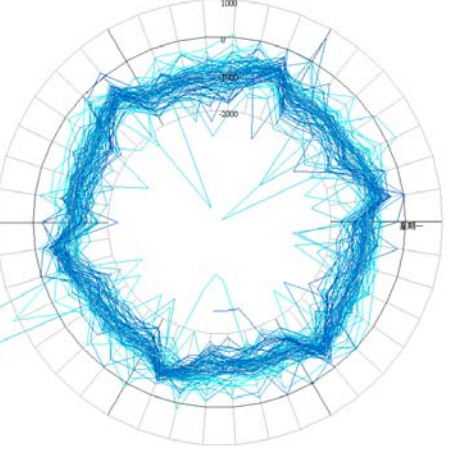
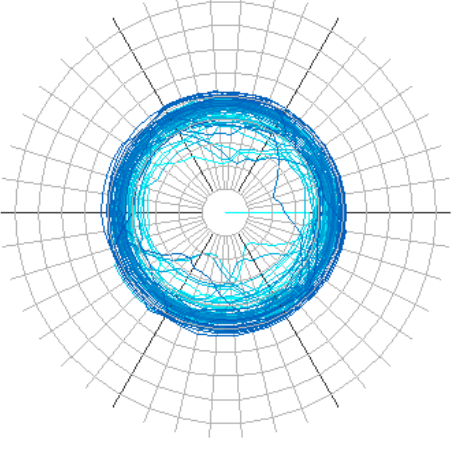
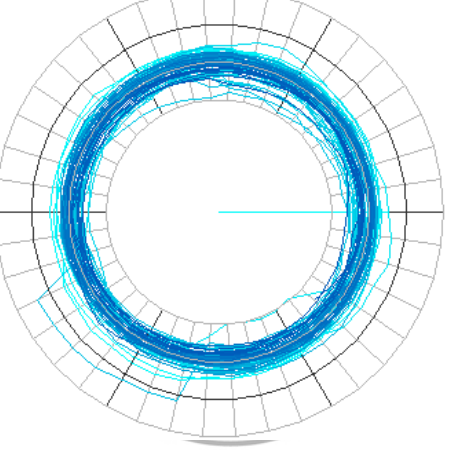
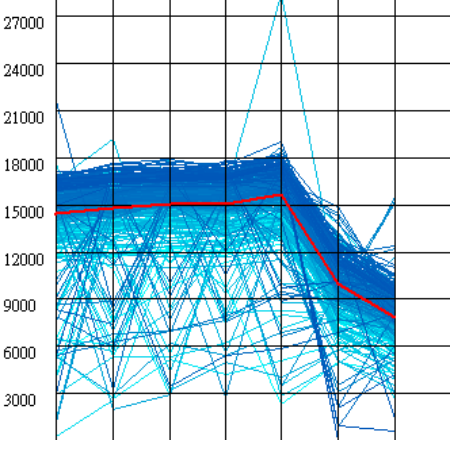
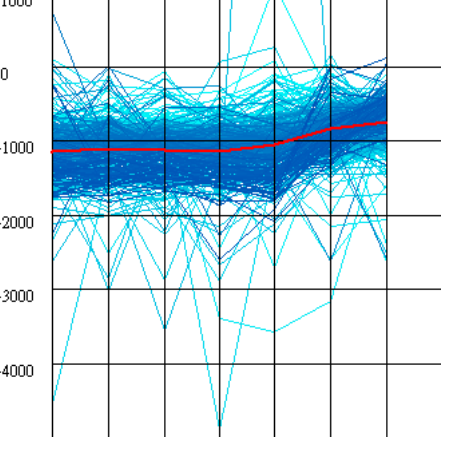

捷運中山國中站						
		<p>主題街：新式餐廳專賣街(復興北路)            市場：惠陽超市、民族魚市、濱江果菜批發市場            辦公商圈：南京復興、敦北民生            觀光飯店：西華大飯店(343房)            金融：銀行 15 家、證券 2 家            辦公大樓：A 級辦公大樓區            會議中心：神旭資訊台北教育訓練中心(5 間)、太平洋國際商業聯誼社(10 間)            書店：三民書局、金石堂            公園：榮星花園            中小學：五常國小、五常國中、中山國中            大學：台北大學民生校區            機場：松山機場</p>				
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1038 826 1273 893">核心服務圈內</th> <th data-bbox="1273 826 1522 893">核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1038 893 1273 1173">商三特、住三</td> <td data-bbox="1273 893 1522 1173">住三</td> </tr> </tbody> </table> <p>老舊房屋較少，只有一處市劃更新區，更新潛力影響較小</p>	核心服務圈內	核心服務圈外	商三特、住三	住三
核心服務圈內	核心服務圈外					
商三特、住三	住三					
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>				
						
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>					



表 38 捷運南京東路站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運南京東路站						
		<p>商園：南京東路商園                      百貨公司：環亞生活購物廣場(8,800坪)、中興百貨(3,000坪)、先施百貨(3,000坪)                      夜市：遼寧街夜市                      市場：長春市場                      購物中心：微風廣場(12,700坪)                      辦公商園：南京復興、敦北民生                      辦公大樓：A級辦公大樓區                      觀光飯店：兄弟大飯店(250房)、六福皇宮(288房)                      一般飯店：4家                      商務中心：格列佛商務中心(12間)                      會議中心：台北企業家會議中心(3間)、哈佛企管台北訓練中心(2間)、米那國際會議中心(1間)、台北市電腦商業同業公會聯誼中心(4間)、神旭資訊台北教育訓練中心5(間)                      金融：銀行20家                      中小學：中正國小、敦化國中                      高中：中興中學(360人、10人)、中山女中(1,918人、204人)                      大學：台北大學建國校區                      醫院：台安醫院(429床)</p>				
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>核心服務圈內</th> <th>核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>商三特、住三</td> <td>住三</td> </tr> </tbody> </table> <p>老舊房屋較少，只有二處市劃更新區，更新潛力影響較小</p>	核心服務圈內	核心服務圈外	商三特、住三	住三
核心服務圈內	核心服務圈外					
商三特、住三	住三					
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>				
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>					

表 39 捷運大安站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運大安站								
		<p>商園：敦南商園            夜市：信維夜市            市場：信維市場、頂好超市            商場：建國南路假日玉市、花市            辦公商園：敦化仁愛            會議中心：資策會教育訓練處台北訓練中心(18間)、中華民國職業訓練研究發展中心(4間)、前進國際教育訓練中心(28間)            辦公大樓：A級辦公大樓區            觀光旅館：福華大飯店(606房)            一般旅館：2家            金融：銀行9家            公園：大安森林公園            中小學：大安國中            高中：師大附中(3,842人、280人)、大安高工(2,772人、255人)延平中學(2,744人、150人)            圖書館：台北市立圖書館            醫院：健保第二門診中心、台北市立聯合醫院仁愛院區(1,200床)、宏恩醫院(136床)</p>						
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>核心服務圈內</th> <th>核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>商三特、住三、住四</td> <td>住三、住四</td> </tr> <tr> <td colspan="2">老舊房屋較多，市劃更新區多處範圍大，更新潛力影響較大</td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	商三特、住三、住四	住三、住四	老舊房屋較多，市劃更新區多處範圍大，更新潛力影響較大	
核心服務圈內	核心服務圈外							
商三特、住三、住四	住三、住四							
老舊房屋較多，市劃更新區多處範圍大，更新潛力影響較大								
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>						
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>							

表 40 捷運科技大樓站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

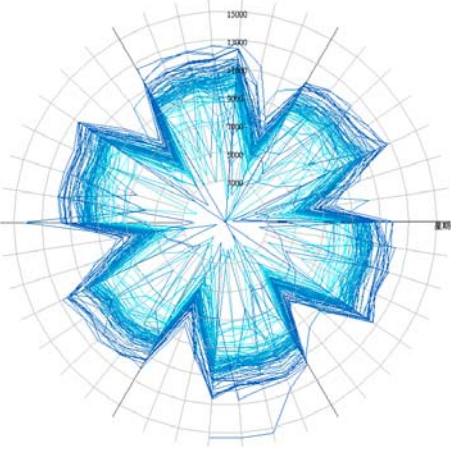
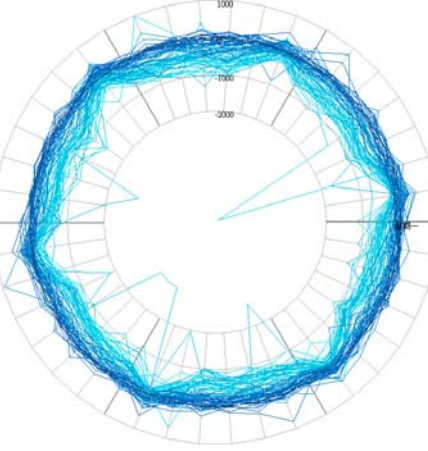
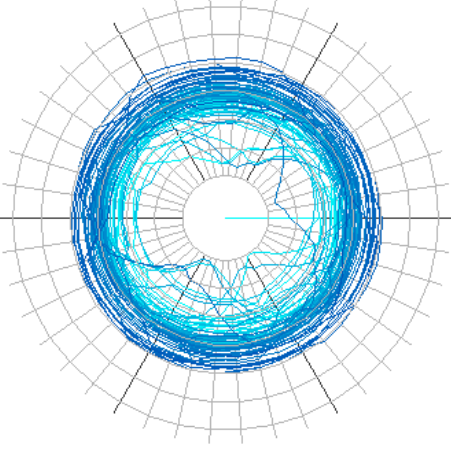
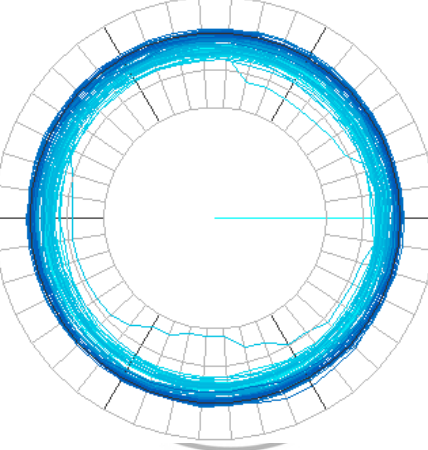
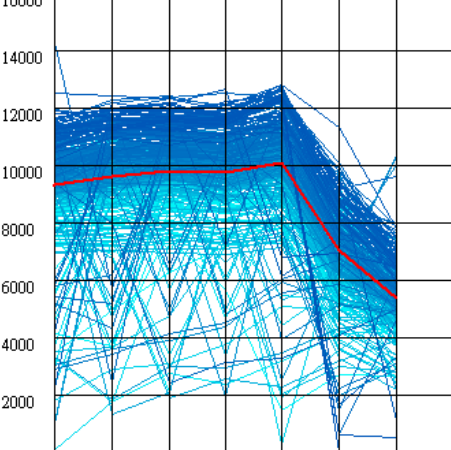
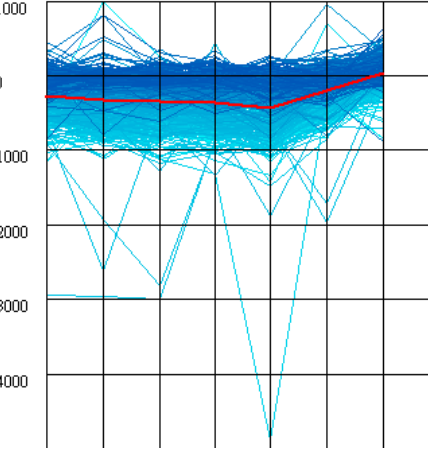
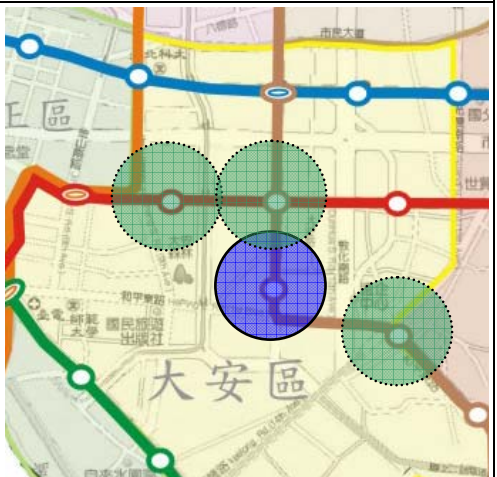
捷運科技大樓站						
		<p>主題街：清粥小菜專賣街（復興南路二段）            市場：成功市場、安東市場            購物中心：遠企購物中心（6,192 坪）            辦公商園：敦化仁愛            辦公大樓：A 級辦公大樓區            商務中心：摩爾商務中心（18 間）、科技 BR6 商務中心            觀光旅館：遠東國際大飯店（420 房）            金融：銀行 6 家            展覽館：資訊科學展示中心            公園：大安森林公園            高中：開平高中（150 人、2 人）            大學：國立台北教育大學（5,384 人、206 人）            圖書館：台北市立道藩圖書館、台北市立圖書館            機關：大安地政事務所、大安區健康服務中心</p>				
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1023 819 1273 891">核心服務圈內</th> <th data-bbox="1273 819 1522 891">核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1023 891 1273 1173">商三特、住三</td> <td data-bbox="1273 891 1522 1173">住三</td> </tr> </tbody> </table> <p>房屋較少，無市劃更新區，更新潛力影響較小</p>	核心服務圈內	核心服務圈外	商三特、住三	住三
核心服務圈內	核心服務圈外					
商三特、住三	住三					
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>				
						
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>					

表 41 捷運六張犁站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

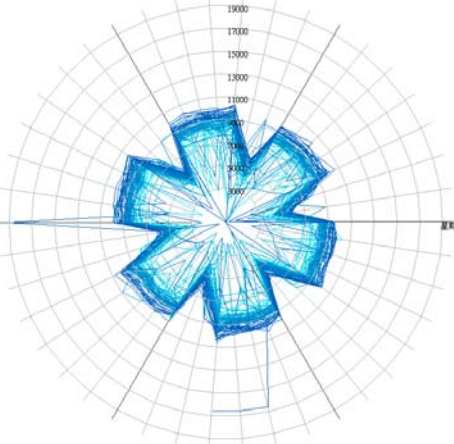
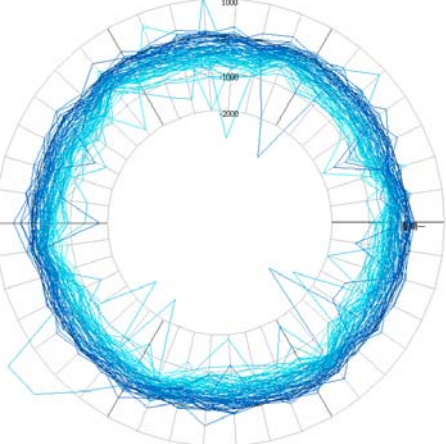
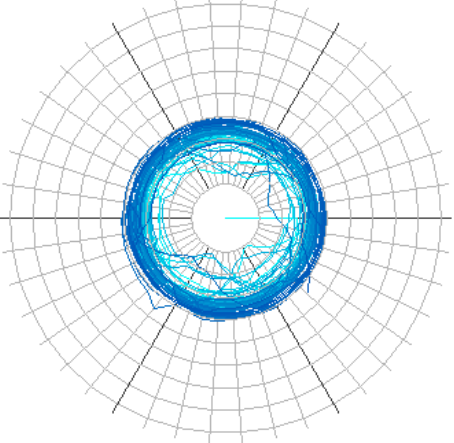
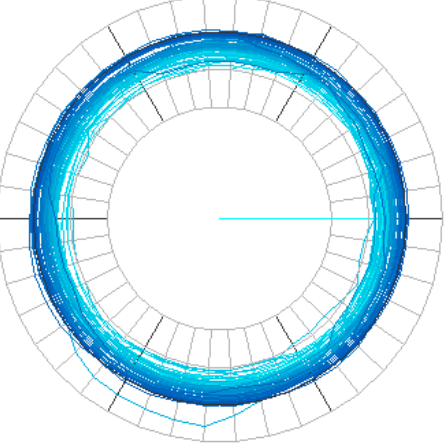
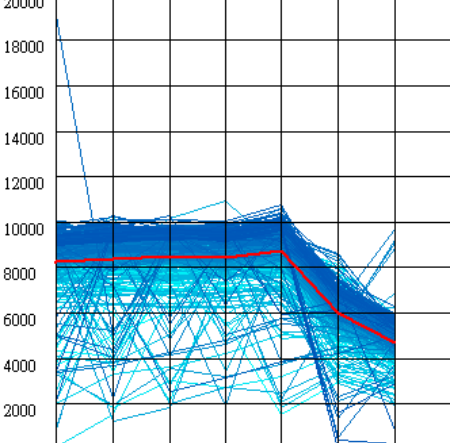
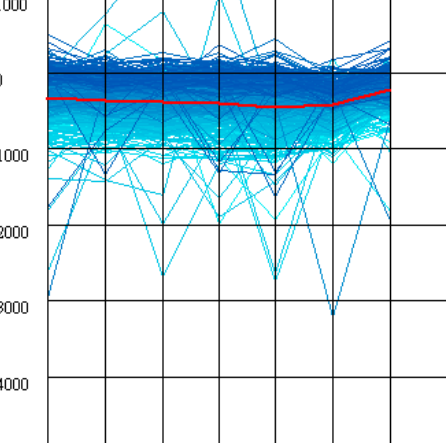
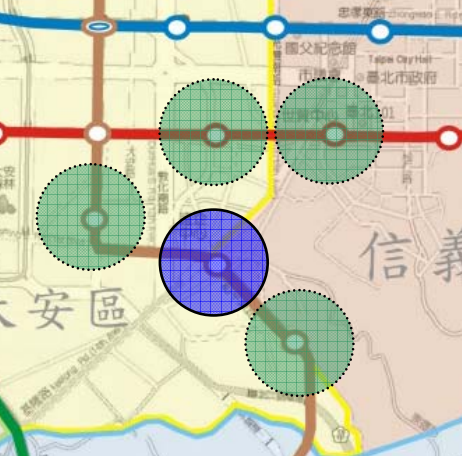
捷運六張犁站						
		<p>戲院：梅花戲院            市場：六張犁市場            夜市：臨江街觀光夜市            購物中心：遠企購物中心(6,192 坪)            金融：銀行 4 家            觀光旅館：遠東國際大飯店(420 房)            辦公大樓：A 級辦公大樓區            商務中心：摩爾商務中心(18 間)、中溼商務中心            高中：喬治工商(854 人、3 人)和平高中(2,187 人、179 人)            大學：輔仁大學城區部、台北醫學大學(5,967 人、360 人)            機關：法務部調查局            醫院：仁康醫院(96 床)、台北醫學大學附設醫院(458 床)</p>				
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1038 819 1273 891">核心服務圈內</th> <th data-bbox="1273 819 1522 891">核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1038 891 1273 1171">商三特、住三</td> <td data-bbox="1273 891 1522 1171">住二(少部分)、住三</td> </tr> </tbody> </table> <p>老舊房屋存在，有多處市劃更新區，更新潛力影響尚可</p>	核心服務圈內	核心服務圈外	商三特、住三	住二(少部分)、住三
核心服務圈內	核心服務圈外					
商三特、住三	住二(少部分)、住三					
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>				
						
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>					

表 42 捷運麟光站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運麟光站						
		<p>市場：黎忠市場、熊威生鮮超市、安居臨時市場                      公園：富陽自然生態公園、福州山公園                      大學：台北醫學大學 (5,967 人、360 人)                      圖書館：台北市立圖書館大安分館                      機關：海岸巡防總局                      醫院：台北醫學大學附設醫院 (458 床)                      公墓：台北市示範公墓、第七公墓</p>				
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1029 817 1273 891">核心服務圈內</th> <th data-bbox="1273 817 1524 891">核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1029 891 1273 1171">保護、住三</td> <td data-bbox="1273 891 1524 1171">住三</td> </tr> </tbody> </table> <p>老舊房屋存在，有一處市劃更新區，更新潛力影響尚可</p>	核心服務圈內	核心服務圈外	保護、住三	住三
核心服務圈內	核心服務圈外					
保護、住三	住三					
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>				
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>					

表 43 捷運辛亥站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

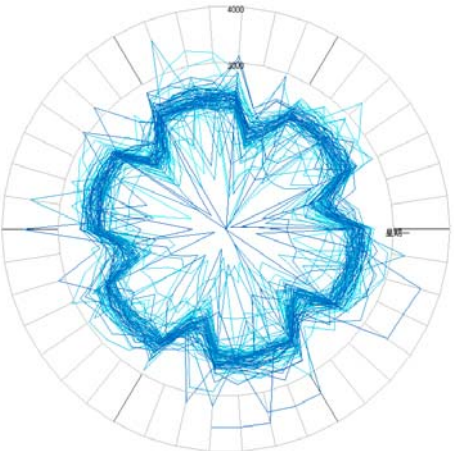
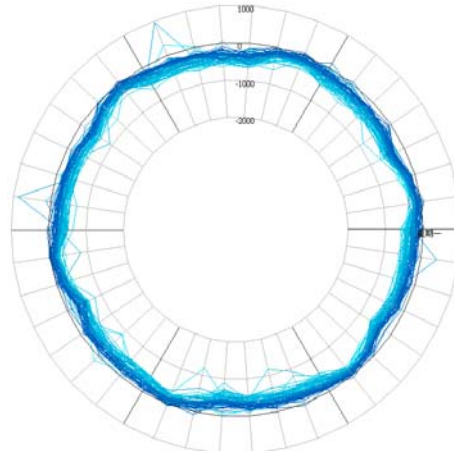
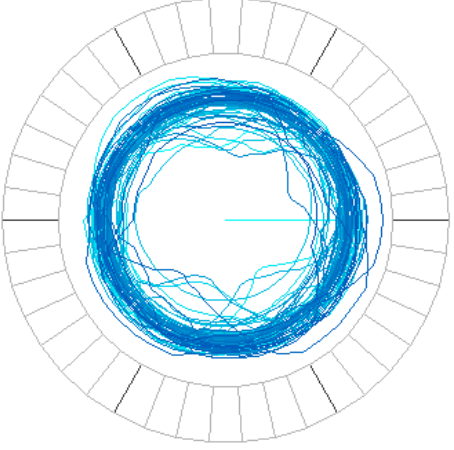
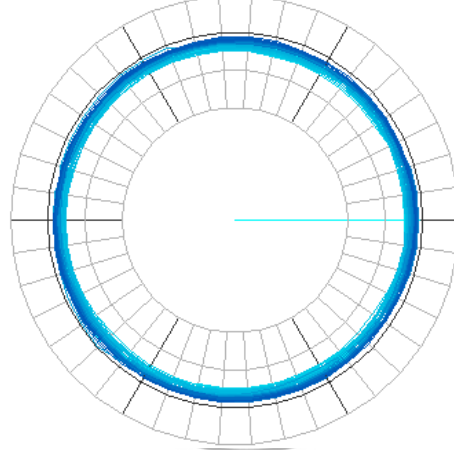
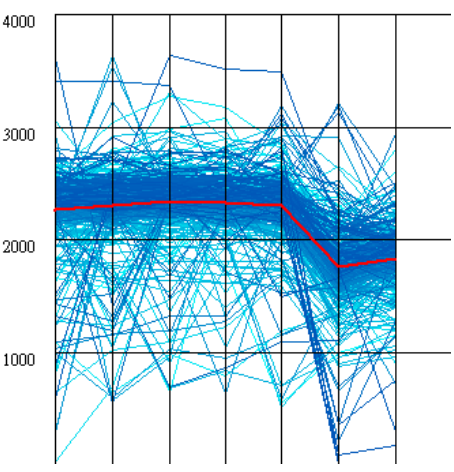
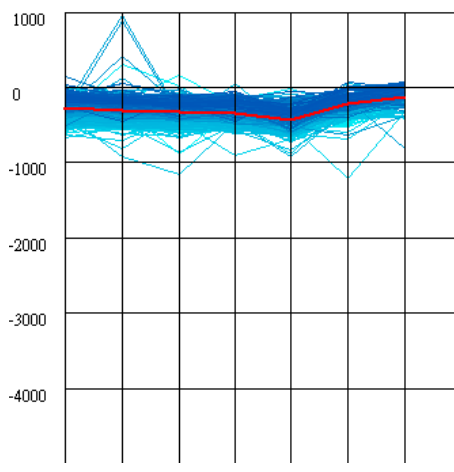
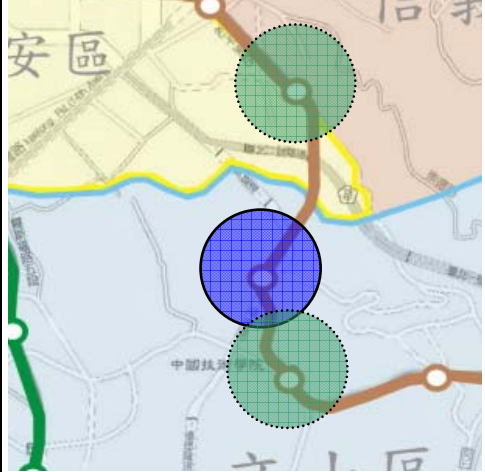
捷運辛亥站						
		<p>公園：興隆公園                      中小學：辛亥國小                      圖書館：台北市立圖書館文山分館                      機關：司法院司法人員研習所、公務人員訓練中心                      公墓：第十三公墓</p>				
出站運量雷達圖	出站-進站運量雷達圖	土地使用現況				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>核心服務圈內</th> <th>核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住二、住三、文教、公園</td> <td>住二、住三</td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	住二、住三、文教、公園	住二、住三
核心服務圈內	核心服務圈外					
住二、住三、文教、公園	住二、住三					
出站週趨勢圖	出站-進站週趨勢圖	都市計劃情形				
						
出站週期特徵圖	出站-進站週期特徵圖					

表 44 捷運萬芳醫院站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

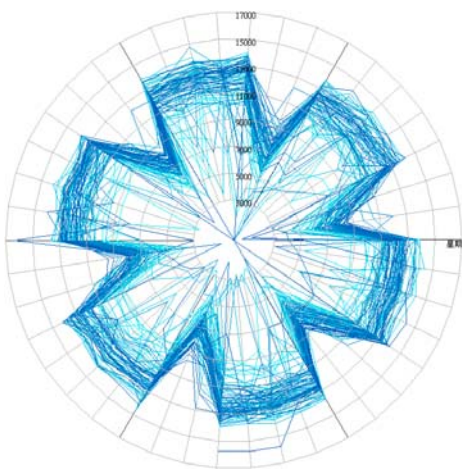
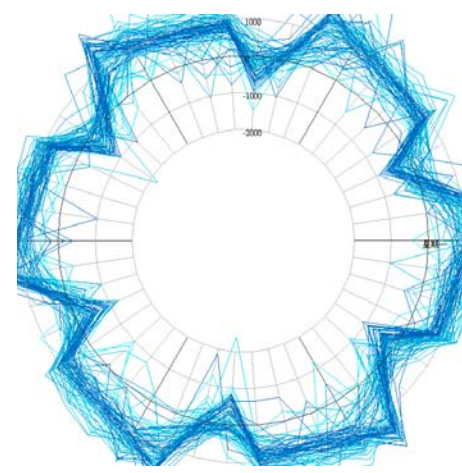
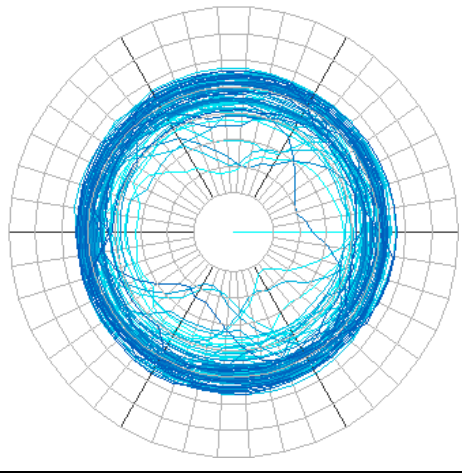
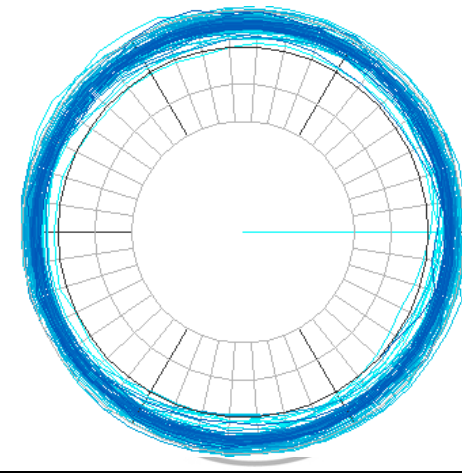
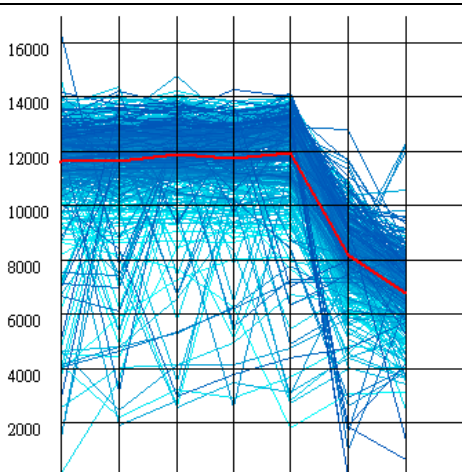
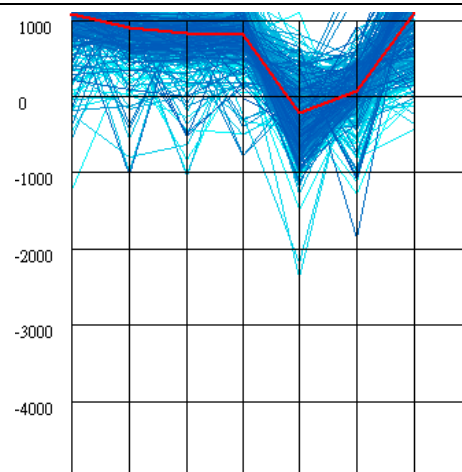

捷運萬芳醫院站						
		<p>市場：興光市場                      金融：銀行 1 家                      公園：萬芳九號公園                      公園：興隆公園                      中小學：興華國小                      高中：萬芳高中 (2,512 人、184 人)                      大學：中國科技大學 (12,156 人、314 人)、警察專科學校 (3,682 人)                      圖書館：台北市立圖書館文山分館                      醫院：萬芳醫院 (756 床)</p>				
出站運量雷達圖	出站-進站運量雷達圖	土地使用現況				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>核心服務圈內</th> <th>核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>商三特、住三 (較多)、文教、醫療</td> <td>住二、住三</td> </tr> </tbody> </table> <p>老舊房屋存在，有一處市劃更新區，更新潛力影響尚可</p>	核心服務圈內	核心服務圈外	商三特、住三 (較多)、文教、醫療	住二、住三
核心服務圈內	核心服務圈外					
商三特、住三 (較多)、文教、醫療	住二、住三					
出站週趨勢圖	出站-進站週趨勢圖	都市計劃情形				
						
出站週期特徵圖	出站-進站週期特徵圖					

表 45 捷運萬芳社區站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運萬芳社區站								
		<p>市場：頂好超市                      運動休閒：萬芳游泳池                      公園：原野運動公園                      中小學：萬芳國小                      高中：木柵高工 (2,016 人、200 人)                      圖書館：台北市立圖書館萬芳分館                      機關：文山區行政中心</p>						
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>						
		<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1038 819 1273 887">核心服務圈內</th> <th data-bbox="1273 819 1522 887">核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1038 887 1273 1171">                     保護、住二、文教、                      商用                 </td> <td data-bbox="1273 887 1522 1171">                     公園、住一、住二、                      商用                 </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1038 1171 1522 1294">                     房屋較少，無市劃更新區，更新潛力影響較小                 </td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	保護、住二、文教、 商用	公園、住一、住二、 商用	房屋較少，無市劃更新區，更新潛力影響較小	
核心服務圈內	核心服務圈外							
保護、住二、文教、 商用	公園、住一、住二、 商用							
房屋較少，無市劃更新區，更新潛力影響較小								
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>						
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>							



表 46 捷運木柵站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

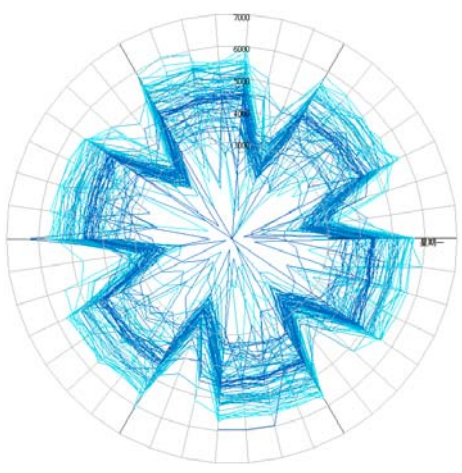
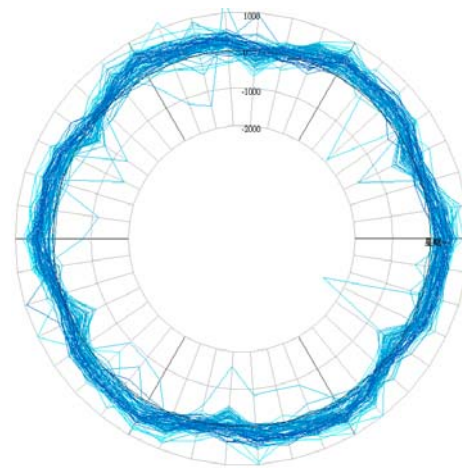
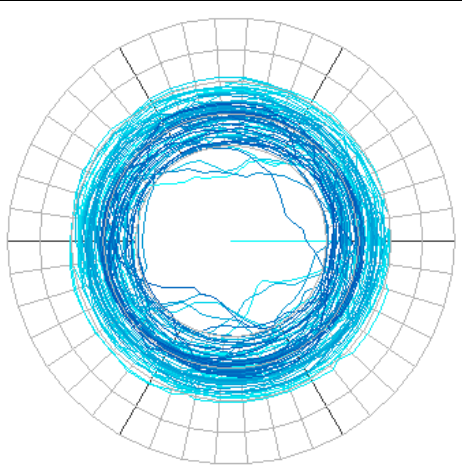
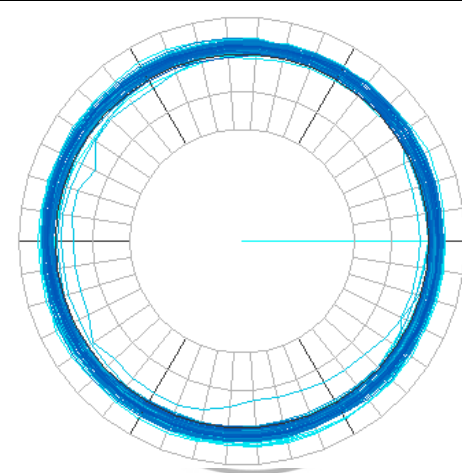
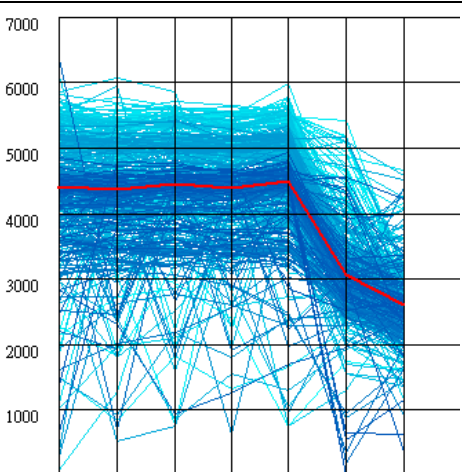
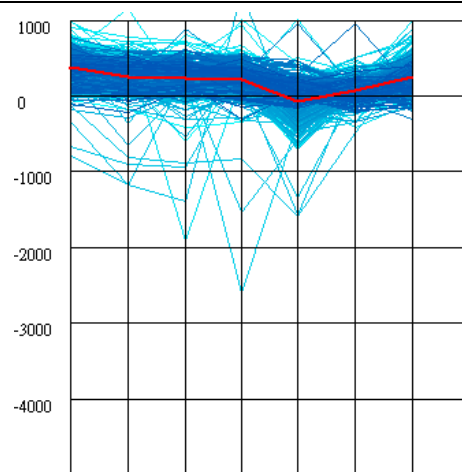
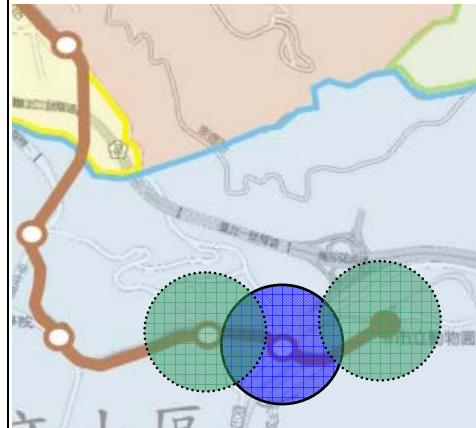
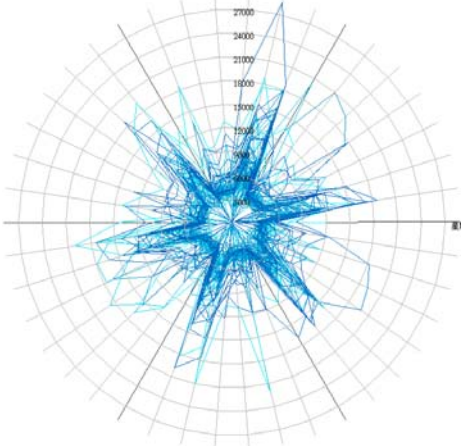
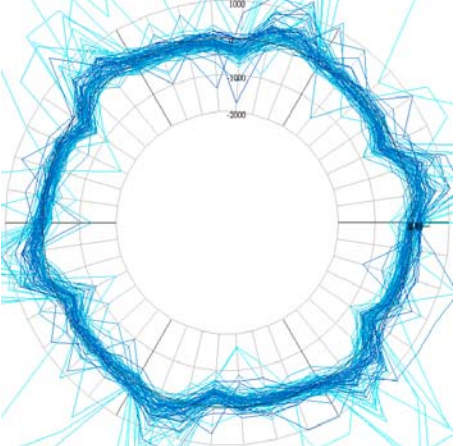
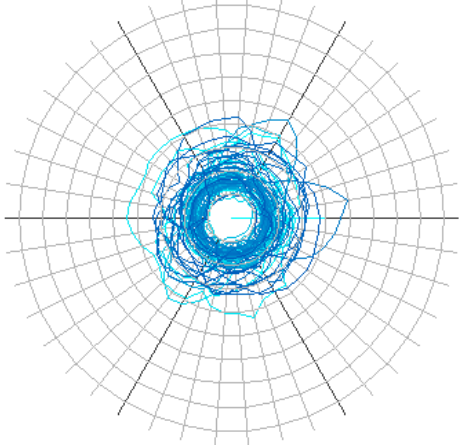
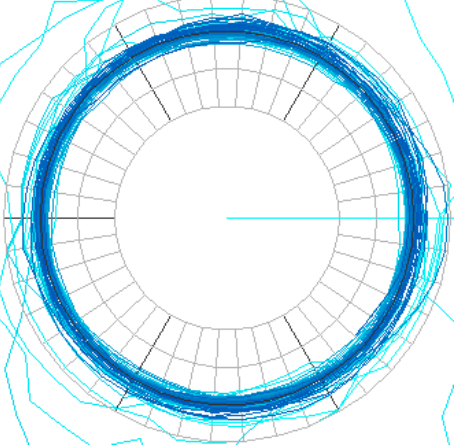
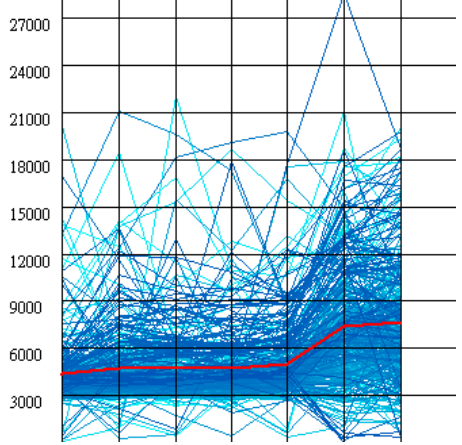
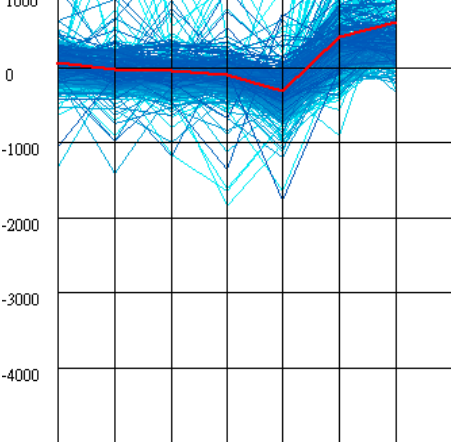

捷運木柵站						
		<p>市場：頂好超市                      腳踏車道：景美溪道南段腳踏車道                      公園：原野運動公園                      高中：木柵高工 (2,016 人、200 人)                      機關：文山區行政中心</p>				
出站運量雷達圖	出站-進站運量雷達圖	土地使用現況				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>核心服務圈內</th> <th>核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住一、住二 (較多)、住三、商一</td> <td>住二、住三</td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	住一、住二 (較多)、住三、商一	住二、住三
核心服務圈內	核心服務圈外					
住一、住二 (較多)、住三、商一	住二、住三					
出站週趨勢圖	出站-進站週趨勢圖	<p>房屋較少，無市劃更新區，更新潛力影響較小</p>				
		都市計劃情形				
出站週期特徵圖	出站-進站週期特徵圖					

表 47 捷運木柵動物園站運量脈動、土地使用及都市計劃情形

捷運木柵動物園站						
		<p>遊樂園：ZOO MALL(1,900 坪)                      公園：河濱公園                      文化觀光：動物園 (3,460,300 人)、貓空纜車                      腳踏車道：景美溪道南段腳踏車道</p>				
<p>出站運量雷達圖</p>	<p>出站-進站運量雷達圖</p>	<p>土地使用現況</p>				
		<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="1032 819 1273 887">核心服務圈內</th> <th data-bbox="1273 819 1522 887">核心服務圈外</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="1032 887 1273 1173">住二、公園</td> <td data-bbox="1273 887 1522 1173">住二</td> </tr> </tbody> </table>	核心服務圈內	核心服務圈外	住二、公園	住二
核心服務圈內	核心服務圈外					
住二、公園	住二					
<p>出站週趨勢圖</p>	<p>出站-進站週趨勢圖</p>	<p>都市計劃情形</p>				
						
<p>出站週期特徵圖</p>	<p>出站-進站週期特徵圖</p>					

附錄二 捷運車站服務圈都市更新相關屬性資料

車站名稱	所屬路線	車站範圍更新單元平均基地面積 (m <sup>2</sup> )	車站更新單元總面積	車站地區人口數	車站出站運量	出進站比	車站現況	更新單元至車站平均距離	平均容積率 (%)	公告現值/容積率	平均公告土地現值 (元/平方公尺)	房屋單價 (元/平方公尺)	投資意願指數	更新單元數
BR11 萬芳社區站	木柵線			19131	556774	0.83	1							
BR09 辛亥站	木柵線			11672	825319	0.93	1							
R29 忠義站	淡水線			4836	984753	1.02	1							
R28 復興崗站	淡水線	2969.00	2969	5557	1080967	0.99	1	88.83	225.00	56111	126250	108900	1.94	1
BR08 麟光站	木柵線	5874.00	5874	16012	1108913	0.96	1	123.18	225.00	41556	93500	136125	3.28	1
BR12 木柵站	木柵線			15589	1358861	1.05	1							
R27 新北投站	淡水線	2020.69	8082.77	23812	1642119	0.94	1	211.53	313.78	53607	168206	180116	3.36	4
BR04/BL10 忠孝復興站	木柵線	9208.27	36833.06	36246	1754066	1.08	1	347.84	240.71	51168	123165	135646	2.65	4
R25 奇岩站	淡水線	2446.00	2446	21870	1953140	0.76	1	422.69	225.00	116589	262326	166375	1.43	1
G12 小南門站	小南門線	2074.00	2074	4723	2082430	1.09	1	354.67	400.00	61000	244000	151250	2.48	1
R24 唹哩岸站	淡水線	3894.00	3894	18366	2106629	0.92	1	107.82	630.00	36032	227000	272250	7.56	1
G06 萬隆站	新店線	5112.88	40903.03	31443	2382089	0.95	1	485.53	305.78	62786	191989	198913	3.17	8
BR13 動物園站	木柵線			14604	2641906	1.02	1							

BR07 六張犁站	木柵線	4009.92	24059.51	41347	3047449	0.99	1	445.35	367.49	63414	233044	191317	3.02	6
BR06 科技大樓站	木柵線	1853.07	5559.2	45537	3707128	1.00	1	327.99	385.29	45276	174445	142017	3.14	3
R22 明德站	淡水線	4418.80	26512.82	20480	3967478	0.95	1	599.94	363.82	51859	188674	179213	3.46	6
BR10 萬芳醫院站	木柵線	2056.00	2056	20667	4034910	1.06	1	770.91	400.00	79575	318300	453750	5.70	1
R30 關渡站	淡水線	5186.00	10372	6020	4143555	1.04	1	399.31	429.97	33223	142851	195994	5.90	2
BR05 大安站	木柵線	2751.67	24765	36962	4300074	1.06	1	251.77	462.11	43263	199924	196426	4.54	9
G09 台電大樓站	新店線	3306.59	36372.47	38132	5001030	0.96	1	436.81	371.25	49376	183309	140020	2.84	11
G05 景美站	新店線	2886.13	25975.2	27581	5060431	1.00	1	341.94	261.40	69190	180863	224922	3.25	9
R21 芝山站	淡水線	2260.00	6780	22313	5293243	1.01	1	611.54	584.23	72787	425242	288612	3.97	3
BR02 中山國中站	木柵線	4064.44	8128.87	39892	5317381	0.92	1	334.27	367.84	63962	235279	190636	2.98	2
BL15 後山埤站	南港線	4377.59	30643.11	35234	5752901	0.98	1	369.32	305.90	56587	173100	271522	4.80	7
R26 北投站	淡水線	2744.93	10979.7	31549	5761189	1.09	1	262.07	249.36	52745	131525	149412	2.83	4
BL14 永春站	南港線	5634.53	22538.1	55828	5904345	0.99	1	324.01	283.13	58469	165546	162072	2.77	4
BL08 善導寺站	南港線	2010.67	6032	16141	6044754	1.07	1	537.21	536.56	35103	188352	121360	3.46	3
BR03 南京東路站	木柵線	2748.38	21987	29938	6637825	1.07	1	452.81	251.25	62938	158132	250467	3.98	8
BL12 國父紀念館站	南港線	2210.50	4421	30989	7112055	1.10	1	292.00	334.72	50440	168834	170974	3.39	2
BL09/O13 忠孝新生站	南港線	3105.20	15526	18223	7116338	1.05	1	424.59	506.47	35404	179310	207591	5.86	5
R15 雙連站	淡水線	1863.75	14910	30534	7716132	1.08	1	324.03	365.10	66404	242438	211773	3.19	8
BL05 龍山寺站	南港線	6992.50	6992.5	41655	7892283	0.97	1	590.68	120.00	101667	122000	226875	2.23	1
G11 中正紀念堂	新店線	1090.00	1090	18649	7990801	0.99	1	289.17	225.00	81778	184000	184525	2.26	1

站														
R11/G11 中正紀念堂站	信義線	1090.00	1090	18649	7990801	0.99	1	289.17	225.00	81778	184000	184525	2.26	1
R12 臺大醫院站	淡水線	2098.00	2098	9862	8014942	1.01	1	408.59	225.00	71761	161462	160325	2.23	1
R17 圓山站	淡水線	2299.75	9199	20373	8426033	0.98	1	692.12	520.66	40408	210388	192841	4.77	4
R20 士林站	淡水線	6147.14	61471.39	20015	8779737	1.02	1	312.94	257.02	68114	175069	180344	2.65	10
R23 石牌站	淡水線	3113.40	15567	36117	9103058	1.05	1	843.35	236.80	85596	202694	242973	2.84	5
G10 古亭站	新店線	2337.27	25710.01	50215	9460163	1.00	1	392.44	382.55	59685	228322	178951	3.00	11
G07 公館站	新店線	5804.80	29024	19875	9828709	1.00	1	311.73	401.66	61442	246786	160192	2.61	5
BL16 昆陽站	南港線	4618.00	9236	13885	10343662	1.00	1	636.66	225.00	50185	112916	111925	2.23	2
R16 民權西站	淡水線	2573.71	18016	29933	10614711	1.00	1	431.54	333.72	47284	157795	144418	3.05	7
R14 中山站	淡水線	2454.04	31902.54	21046	11314857	1.04	1	367.37	323.43	60208	194733	185627	3.08	13
BL11 忠孝敦化站	南港線	1725.80	8629	43766	11811068	1.11	1	363.83	468.26	81131	379903	185338	2.28	5
R18A 劍潭站	淡水線	3951.74	11855.21	12650	12439350	0.99	1	476.20	406.95	55339	225205	233116	4.21	3
BL10/BR04 忠孝復興站	南港線	9208.27	36833.06	36571	13643477	0.98	1	347.84	240.71	51168	123165	135646	2.65	4
BL13 市政府站	南港線	2891.33	8674	24337	16058345	1.02	1	328.64	290.51	36213	105202	121575	3.36	3
BL06 西門站	南港線	4114.50	8229	25189	18622216	1.01	1	479.15	225.00	44396	99891	166375	3.75	2
R13 台北車站	淡水線	3773.71	33963.43	9864	46261440	0.97	1	268.14	351.58	60945	214272	174709	2.87	9
BL07 台北車站	南港線	3773.71	33963.43	18649	46261440	0.97	1	268.14	351.58	60945	214272	174709	2.87	9
B10 南港軟體園區站	內湖線	5524.15	93910.52	3869	剛通車		1	171.10	393.14	36812	144722	177737	4.83	17

B11/ BL18 南港展覽館站	內湖線	3397.52	27180.12	8327	剛通車		1	611.16	359.27	72359	259965	200983	2.78	8
BR01 松山機場站	內湖線			13683	剛通車									
B04 港墘站	內湖線			14606	剛通車		1							
B03 西湖站	內湖線			15006	剛通車		1							
BL17 南港站	南港線東延段	6186.12	55675.09	15896	剛通車		1	543.53	269.91	76172	205596	191603	2.52	9
B07 大湖公園站	內湖線			17101	剛通車		1							
B02 劍南路站	內湖線	3751.00	7502	20033	剛通車		1	175.13	267.53	117635	314706	182897	1.55	2
B01 大直站	內湖線	5673.16	11346.32	22277	剛通車		1	103.28	283.65	77731	220486	273736	3.52	2
B05 文德站	內湖線	7426.00	7426	24403	剛通車		1	508.50	225.00	78916	177562	199650	2.53	1
B08 葫洲站	內湖線			30770	剛通車		1							
B09 東湖站	內湖線	5975.00	5975	31058	剛通車		1	282.46	630.00	31746	200000	226875	7.15	1
B06 內湖站	內湖線	4193.09	37737.83	31677	剛通車		1	506.79	410.74	67239	276182	215409	3.20	9
舊宗站	民生汐止線	2354.50	4709	3851	未通車		3	528.78	225.00	81564	183519	235223	2.88	2
舊宗站	捷運南北線	2354.50	4709	3851	未通車		3	528.78	225.00	81564	183519	235223	2.88	2
故宮站	環狀線北環段及南環段線			4121	未通車		3							
葫蘆洲站	民生汐止			4180	未通車		3							

	線													
溝子口站	環狀線北環段及南環段線	2085.00	2085	6991	未通車		3	132.29	400.00	83695	334778	242000	2.89	1
BL18 南港展覽館站	南港線東延段	3397.52	27180.12	8327	未通車		1	611.16	359.27	72359	259965	200983	2.78	8
時報廣場站	捷運南北線			9114	未通車									
雙溪公園站	環狀線北環段及南環段線	7619.79	15239.58	11017	未通車		3	336.10	225.00	67373	151589	170318	2.53	2
下塔悠站	捷運南北線			11832	未通車									
湖興站	民生汐止線	2966.54	11866.17	13992	未通車		3	373.19	291.21	67993	198003	158392	2.33	4
BR13 動物園站	環狀線北環段及南環段線			14604	未通車		1							
政大站	環狀線北環段及南環段線			16604	未通車		3							
O13/ BL09 忠孝	新莊線	3105.20	15526	18223	未通車		1	424.59	506.47	35404	179310	207591	5.86	5

新生站														
白馬山莊站	民生汐止線			18379	未通車		3							
R11/G11 中正紀念堂站	淡水線	1090.00	1090	18649	未通車		1	289.17	225.00	81778	184000	184525	2.26	1
中正紀念堂站	萬大線	1090.00	1090	18649	未通車		1	289.17	225.00	81778	184000	184525	2.26	1
瑞光站	捷運南北線	1057.00	1057	18974	未通車		3	177.23	560.00	26964	151000	111925	4.15	1
龍安站	捷運南北線	3369.25	6738.5	19150	未通車		3	616.75	406.31	48059	195269	144972	3.02	2
木柵新站	環狀線北環段及南環段線	2559.14	15354.82	19468	未通車		3	591.02	371.20	65628	243610	188332	2.87	6
內湖科技園區站	捷運南北線			19598	未通車		3							
公館站	捷運南北線	5804.80	29024	19875	未通車		1	311.73	401.66	61442	246786	160192	2.61	5
士林站	環狀線北環段及南環段線	6147.14	61471.39	20015	未通車		1	312.94	257.02	68114	175069	180344	2.65	10
劍南路站	捷運南北線	3751.00	7502	20033	未通車		1	175.13	267.53	117635	314706	182897	1.55	2



劍南路站	環狀線北 環段及南 環段線	3751.00	7502	20033	未通車		1	175.13	267.53	117635	314706	182897	1.55	2
G16/R14 中山站	松山線	2454.04	31902.54	21046	未通車		2	367.37	323.43	60208	194733	185627	3.08	13
士林區公所站	環狀線北 環段及南 環段線	2622.00	2622	22589	未通車		3	282.42	630.00	63844	402220	211750	3.32	1
R07 安和路站	信義線	2235.33	6706	24144	未通車		2	215.19	380.46	39324	149614	145200	3.69	3
G13/BL06 西門站	松山線	4114.50	8229	25189	未通車		1	479.15	225.00	44396	99891	166375	3.75	2
馬明潭站	環狀線北 環段及南 環段線	2560.38	5120.75	25609	未通車		3	787.97	311.52	50959	158748	200092	3.93	2
R06 世貿中心站	信義線	4030.00	8060	26372	未通車		2	434.61	460.33	37251	171479	165218	4.44	2
O11 行天宮站	新莊線	3678.02	33102.15	26390	未通車		2	352.54	491.64	55138	271084	208205	3.78	9
O12/ G17 松江南京站	新莊線	2267.78	20410	26390	未通車		2	471.56	299.11	54432	162812	186727	3.43	9
松德站	信義線向 東延伸線			26480	未通車		2							
內溝站	民生汐止 線	5626.50	11253	27736	未通車		3	248.95	400.00	98369	393478	249358	2.53	2
大稻埕站	民生汐止 線	1974.22	9871.1	27784	未通車		3	337.92	383.96	67239	258169	171053	2.54	5

G21 南京三民站	松山線	2176.00	15232	27974	未通車		2	279.12	275.49	55129	151875	186144	3.38	7
O08 大橋國小站	新莊線	4190.00	4190	29933	未通車		2	160.80	225.00	46667	105000	145200	3.11	1
G17/O12 松江南 京站	松山線	2267.78	20410	29938	未通車		2	471.56	299.11	54432	162812	186727	3.43	9
雙連站	民生汐止 線	1863.75	14910	30534	未通車		1	324.03	365.10	66404	242438	211773	3.19	8
O09/R16 民權西 站	新莊線	2573.71	18016	30738	未通車		2	431.54	333.72	47284	157795	144418	3.05	7
國父紀念館站	捷運南北 線	2210.50	4421	30989	未通車		1	292.00	334.72	50440	168834	170974	3.39	2
G14 北門站	松山線	2197.97	8791.89	32050	未通車		2	291.26	315.36	62865	198249	191047	3.04	4
三張犁站	捷運南北 線	2836.20	14181	33222	未通車		3	274.61	235.70	76148	179481	218273	2.87	5
社子公園站	環狀線北 環段及南 環段線	2611.32	5222.64	34491	未通車		3	271.56	580.64	49089	285028	180284	3.67	2
O10 中山國小站	新莊線	1503.56	4510.69	34952	未通車		2	613.86	243.29	83399	202902	231898	2.78	3
行天宮站	民生汐止 線	3678.02	33102.15	34952	未通車		2	352.54	491.64	55138	271084	208205	3.78	9
玉成站	信義線向 東延伸線	3979.00	3979	35390	未通車		3	330.00	225.00	67556	152000	151250	2.24	1
龍江站	民生汐止	3718.78	18593.92	36477	未通車		3	320.22	312.00	82381	257030	167052	2.03	5

R09 大安森林公園站	信義線	1748.86	12242	36962	未通車	2	396.67	504.36	37518	189225	205649	5.48	7
R10/O14 東門站	信義線	4059.95	16239.8	37206	未通車	2	585.62	225.00	44186	99419	132512	3.00	4
O14/R10 東門站	新莊線	4059.95	16239.8	37553	未通車	2	585.62	225.00	44186	99419	132512	3.00	4
R05 象山站	信義線	3436.67	20620.01	37553	未通車	2	1189.70	378.12	47149	178280	144978	3.07	6
植物園站	萬大線	3707.08	55606.14	38573	未通車	3	296.44	344.07	53658	184619	192540	3.59	15
東社站	民生汐止線			39231	未通車	3							
東園站	萬大線	6874.72	34373.62	39577	未通車	3	361.70	225.00	51715	116358	129154	2.50	5
G22 松山站	松山線	1723.31	13786.47	39662	未通車	2	259.06	387.42	80827	313141	212804	2.63	8
G18/BR03 南京東路站	松山線	2748.38	21987	40458	未通車	2	452.81	251.25	62938	158132	250467	3.98	8
六張犁站	捷運南北線	4009.92	24059.51	41347	未通車	1	445.35	367.49	63414	233044	191317	3.02	6
中崙站	捷運南北線	2414.33	7243	43549	未通車	3	325.55	309.25	81325	251501	153700	1.89	3
R08/BR05 大安站	信義線	2751.67	24765	48332	未通車	1	251.77	462.11	43263	199924	196426	4.54	9
G19 市立體育場站	松山線	2901.33	8704	49774	未通車	2	253.08	225.00	55047	123855	116319	2.11	3
民生社區站	民生汐止線	1114.00	1114	54195	未通車	3	663.24	225.00	115111	259000	211750	1.84	1

西藏路站	萬大線	7567.40	37837	54514	未通車		3	446.47	225.00	112470	253058	131698	1.17	5
西松站	捷運南北線	5003.20	25016	54578	未通車		3	390.39	451.35	43865	197982	209185	4.77	5

資料來源：本研究整理

