

國立交通大學

工學院碩士在職專班營建技術與管理組

碩士論文

台北市都市更新事業計畫之研究-

以台北車站特定專用區 A15 街廓之開發過程為例

A research study on Taipei urban renewal business project--

a case study on the developing procedure for the A15 special HALL square of the Taipei station.



研究生：王昌祺

指導教授：陳春盛 教授

中華民國 九十六 年 二 月

台北市都市更新事業計畫之研究-
以台北車站特定專用區 A15 街廓之開發過程為例

A research study on Taipei urban renewal business project--
a case study on the developing procedure for the A15 special HALL square of the Taipei station.

研 究 生：王昌祺

Student：Chang-Chi Wang

指導教授：陳春盛 博士

Advisor：Dr. Chun-Sung Chen

國 立 交 通 大 學

工學院營建技術與管理組

碩 士 論 文



Master Degree Program of Construction Technology and Management

College of Engineering

National Chiao Tung University

in partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of

Master of Science

in

Program of Construction Technology and Management

February 2007

Hsinchu, Taiwan, Republic of China

中華民國 九十六 年 二 月

台北市都市更新事業計畫之研究— 以台北車站特定專用區A15街廓之開發過程為例

研究生：王昌祺

指導教授：陳春盛 博士

國立交通大學營建技術與管理專班

中文摘要

本研究主要在探討台北車站特定專用區 A15 街廓之開發過程辦理都市更新事業計畫過程中所涉及法規面、執行面及效益面之分析與研究。

近幾年來，政府由於財政逐漸出現困難，無法完全配合現今日益增長的都市計畫及社會福利需求，因此公部門逐漸引進民間單位配合參與相關計畫與建設，於是公私合夥變成為一必然的趨勢，土地是人類重要的資產之一，公私部門如何運用有限的土地資源與後續的管理方式，乃成為政府與社會大眾相當重要的課題。

公私合夥的決策過程中，不同的土地開發方式，無論運作模式、開發設計，均會影響到公私雙方決策的過程。根據不同的開發方式而有土地租賃、設定地上權、BOT 模式、合作開發、委託開發及土地信託等六種合作開發模式，根據本案狀況，屬於合作開發的方式進行分析。

本研究案例為國際觀光商業大樓，其位處台北車站特定專用區，為大台北地區之最精華、最具價值的中心地段。其建築物及公共設施之年代久遠，在早期政府對於都市的整體規劃未有完善的考慮之下，以致當時建設的公共設施未能符合現今在環境激烈競爭下所需的規模及品質。在設施及設備的建設趕不上經濟快速發展的同時，諸多實質環境上的問題便競相產生。

政府為促進都市土地計畫之再開發利用，復甦都市機能，改善居住環境，增進公共利益，特制定都市更新條例，俾利土地開發利用，並提升生活品質，促進都市再發展。

關鍵詞：都市更新、都市再發展、BOT

A research study on Taipei urban renewal business project--

a case study on the developing procedure for the A15 special HALL square of the Taipei station.

Student : Cheng-Chi Wang

Advisor : Chun-Sung Chen, Ph.D.

Master Degree Program of Construction Technology and Management College of Engineering
National Chiao Tung University.

Abstract

This study main search on processing and developing as well associate with legal statute , the efficiency analysis , and operating research of the A15 special HALL square of the Taipei station.

Recently, government budgeting gap makes the public financial difficulty so that is shortly to meet the growing welfare and new city planning policy requirements. Public Department, therefore, innovates privatizing or incorporates with private department enhancing the new city planning police then becomes a powerful trend. Regardless with considerable on landing resource, ways to smoothly corporate between public with private departments become serious issue.

Decision making process dealing with various approaches of landing development, regardless the operating models, ways to design and develop them, factors all will influence on dual sides decision making process. Regarding with landing approaches includes leasehold, Territorial liability, BOT, Cooperatorating development, authorization developing, land trust models included six models, researching approach on cooperating developing.

This study search on the case of International Tourist Commercial Building, It is on Taipei Main Station Special Area, the most prosperous zone and valuable Sect. in Taipei. Since it was built , it has been 28 years until now. Early date's designing short of integrates consideration, so that it is unable to meet the requirements of comparatives environmental economic scale and quality as well. With the developing gap between original building facilities and booming economic, various environments issues generates.

In order to improve living environment and welfare, public department passed The Status of City Refresh which we hope it enhances land developing, upgrade living quality and urban redeveloping.

Key words: City Renew 、 City Redevelopment 、 BOT

誌 謝

幸運的能在理工名校，完成我人生中重要學業過程。由於師長、長官、同事、家人的鼓勵關懷，得以完成本論文。

在離開學校十多年之後又回到美麗的校園，浸潤在豐厚的學術氣息的交通大學環境之中成長、茁壯，首先要感謝的交通大學給我這一個學習的機會，在人生旅程中這一段學習的機會既充實又多彩多姿，課程的安排融合了理論、實務，更涵蓋了決策、管理、執行各個層面。在營建管理的領域中讓我的眼界頓開，對於未來實務中的運用滿懷希望。

承蒙恩師陳春盛博士悉心指導及鼓勵，國立故宮博物院副院長丁育群博士、臺北縣副縣長陳威仁博士、高雄市都市發展局林欽榮局長、陳瑞順博士、黃玉霖博士、林國安博士、吳永照博士的協助，對於個人學習及啟蒙、論文的撰寫，有莫大的助益，銘感肺腑。感激之情，益勝於書表。

在研究及開發過程中特別感謝臺北縣政府主任秘書鄧民治為此案主持正義，鄧民治主任秘書當時於主持會議時特別強調一切當在適法性的前提之下進行；因此，讓此都市更新案經過多年之後終於得已撥雲見日、得見一線曙光及生機，也為台北市的都市更新增添一樁佳話。

在研究學習過程中，感謝元邦集團總裁黃文程對本人實務上的指正及教誨，學長王李金城先生及博士班學長慶祥兄經驗分享及文字的校正，專班楊雅聿小姐協助，個人也表達崇高的敬意。

最後感謝我摯愛的家人秀娥、詠心、好心及所有朋友同事，因為有你們的支持陪伴，使我得以用樂觀積極的態度去面對求學過程中所有挑戰。以萬分感謝的心，感謝大家。願將本論文獻給關心我的人，充滿喜悅並呈獻衷心祝福。

對於本論文的完成，再一次感謝，也希望能貢獻棉薄，對於師長的教誨、朋友的協助，我衷心銘感，不敢或忘。

王昌祺

謹誌於國立交通大學工學院 2007.01.22

目 錄

中文摘要	i
英文摘要	ii
誌謝	iii
目錄	iv
表目錄	vi
圖目錄	vii
第一章 緒論	
第一節 研究動機及目的	1
第二節 研究範圍及內容	3
第三節 研究方法與限制	5
第四節 研究步驟與流程	6
第二章 國內外都市更新之回顧	
第一節 都市更新相關研究之回顧	8
第二節 都市更新法規之檢討	14
第三節 國外都市更新之具體探討	28
第四節 國外都市更新之經驗	46
第三章 都市更新與計畫課題之探討	
第一節 都市更新的處理方式	48
第二節 都市更新地區範圍與單元之劃定方式	49
第三節 建築物及地區環境狀況及評估標準	68
第四節 台北市都市更新事業建築容積獎勵項目及評定基準	70

第四章 案例探討	
第一節 現況介紹	73
第二節 研究論文範圍內所有權人之分析	80
第三節 辦理情形	84
第四節 相關單位配合情形	86
第五節 更新目標與策略	87
第六節 再發展原則	88
第五章 本案例法規面、執行面及效益面之分析與研究	
第一節 法規面之分析與研究	90
第二節 執行面之分析與研究	92
第三節 效益面之分析與研究	93
第四節 稅捐減免	95
第五節 政府推動本研究論文案例在都市更新的好處	96
第六節 行政院核定「加速推動都市更新方案」之特色	97
第六章 結論與建議	
第一節 結論	99
第二節 建議	100
第三節 後續研究	100
參考文獻	101



表目錄

表 2-1：「都市更新」相關詞語界定	11
表 2-2：新加坡都市更新的歷程	34
表 3-1：都市更新地區劃定之種類	53
表 4-1：基地規模無法擴充之原因	73
表 4-2：劃定應實施更新地區範圍內、外之單位	74
表 4-3：本研究論文範圍內所有權人之分析	80
表 5-1：本研究論文都市更新效益之分析	93



圖目錄

圖 1-1：研究流程	7
圖 2-1：新加坡都市更新之規劃與發展過程	30
圖 2-2：香港市建局 行政架構 (Organization Structure)	37
圖 3-1：未涉及都市計畫變更劃設更新地區之程序	53
圖 3-2：迅行劃定都市更新地區之程序	56
圖 3-3：都市更新計畫办理流程與步驟 (直轄市、縣(市)政府擬定)	59
圖 3-4：民間自行劃定更新單元申辦程序	61



第一章 緒論

都市更新是下一個世紀的臺灣都市發展必須且必然要走的路線。都市更新不只是老屋換新屋，也不只是振興房地產市場給予容積獎勵，而是要因應新世代社會、經濟、交通模式、都市與區域結構的改變而必須推動的「都市再生」。

第一節 研究動機及目的

1.1.1 研究動機

都市是一個有機體，都市隨者時間不斷發展，其一定會經歷盛衰的過程。為了都市能永續發展，都市更新是一個維持都市永續發展的策略。

要如何使都市更新的方向更加明確。尤其目前政府也在推動綠建築、綠色植耕、綠都市，如何將這三個加諸於目前生活品質不良、竅漏地區、甚至連生活機能都很難維持的部分，如何再注入新生命。

國際觀光商業大樓自民國 67 年蓋好迄今共 29 年，此大樓位於台北市忠孝西路一段 45 號，為地上十二層，地下兩層之鋼筋混凝土構造。緊鄰捷運系統出口，為整個台北交通廣場的第一棟樓房，北側及西側為捷運通風口、東側為天成大飯店。因公共工程施工導致大樓嚴重傾斜，地基破壞，影響住戶生命財產、生活品質甚鉅；造成本大樓現在不但外觀老舊；而且，大樓內部應有的機能也無法發揮。建築物竅陋且未符合都市應有之機能，而未能與重大建設配合，有妨害公共安全之虞，且居住環境惡劣，足以妨害公共衛生或社會治安，嚴重影響都市景觀。市府為加強此特定專用區未來的開發成效，除從土地使用計畫、交通系統計畫、公共設施計畫、財務暨事業計畫整體規劃設計外，更應從都市設計的學理及世界各大都市建設成功之理念，針對本特定專用區之特性，結合土地使用建築

量體和地標性建築物高度的配置，最小建築基地規模、公共開放空間系統、人行動線系統、地下商場的配置、牆面線的指定、停車空間系統等，研擬更詳細的都市設計方案、建築使用管制以及都市設計準則，期以塑造本特定專用區獨特之都市意象、都市空間景觀及環境品質。本研究透過台北市實施都市更新的現象及訊息來瞭解都市更新的法令、策略及機制。

1.1.2 研究目的

本研究的目的是在於辦理都市更新前期開發過程之千頭萬緒，其相關法規重疊性高且又多如牛毛，而且本研究自都市更新條例公佈施行後，在相關子法尚未齊備時就一直進行至今；因此，從實際開發案例中將相關法規做出整理，進而探討在立法程序中之周延性，利用不斷藉由開會來達到溝通協調的目的，透過會議的進行會一步一步將問題點出來，進而達到解決問題的目的，因為政府也沒有相關確切的經驗值。

提出台北市實施都市更新在法規面、執行面及效益面之課題。

第二節 研究範圍及內容

本研究範圍分別從空間範圍及時間範圍二部分來論述，並依照研究發展架構訂定研究內容。

1.2.1 研究範圍

1、空間範圍

以台北市行政轄區為研究參考範圍，並以台北市依法劃定的都市更新地區-台北車站特定專用區 A15 街廓之台北市中正區公園段 1 段 133 地號等 11 筆土地為研究空間限制範圍。

2、時間範圍

我國都市更新的立法也早在 1973 年「都市計畫法」第二次修法，以 1973 年都市計畫法增訂第六章「舊市區之更新」專章迄今（2006 年 7 月），為研究時間範圍，賦予都市更新法定地位；都市更新條例於 1998 年 11 月 11 日公佈施行；在 1973 年以前因都市更新之進行屬於零星配合公共工程開闢為大規模住宅環境改善，當時尚未有都市更新之法定名詞，故不再本研究時間範圍。

1.2.2 研究內容

本研究基於前述動機與目的，研究內容計分為六個部分，說明如下：

1、緒論

說明研究動機與目的、研究範圍與內容及研究步驟、方法與流程。

2、文獻回顧

以都市更新理論及都市更新制度變遷理論為本研究之理論基礎，回顧國內外都市更新相關文獻，經綜合分析後並建立起研究架構，以便作為接下來論文研究之立論基礎與依據。

3、都市更新組織運作模式

經由文獻蒐集，歸納出台灣都市更新組織運作模式，推論出本區域更新之組織運作問題。

4、台北市實施都市更新之歷程

將台北市實施都市更新演進歷程以時間區隔，包括

第一階段：政府主動辦理時期。

第二階段：獎勵民間投資辦理時期。

第三階段：公私合作辦理時期。

5、現階段台北市實施都市更新課題及未來之改進方向

歸納現階段台北市所實施都市更新之法規面、執行面及效益面之分析與研究及未來改進對策。

6、結論與建議

綜合上述研究，歸納提出台北市辦理都市更新之影響因素、實施歷程與影響及實施課題與改進對策等研究結論，並提出後續研究之建議與方向。



第三節 研究方法與限制

1.3.1 研究方法

1、文獻回顧及史料分析

經由相關文獻及史料回顧，針對我國都市更新條例及相關子法及法規立法過程及背景進行整理與分析，作為相關問題研究的基礎。

2、直接觀察紀錄分析

對整體都市更新條例立法過程中，例如台北市政府所審的辦理都市更新案中，在都市更新條例公佈施行之前更新案已經送給主管機關審理，但是卻是在都市更新條例公佈施行之後還沒審理完成，這時的法令依據標準應該還是以都市更新條例為主，因為可能在容積獎勵、稅賦減免等各種有利條件不同，造成辦理都市更新者有所損失。諸如此類等，因此對於媒體之報導都需予以記錄並分析、整理及歸納，才能直接探討問題核心。

3、個案分析法

透過各案分析的方式，瞭解都市更新開發過程中之問題，對於這些所發生或預期可能發生的情況確實予以掌握，再運用策略解決問題。

4、訪談分析法

多與專家學者及主管單位接觸及討論，以補相關資料之不足。

1.3.2 研究假設：

本研究假設所有參與立法的及執行部門皆以解決都市老舊需更新問題為其最終宗旨，並無其他個人或政治上考量。

第四節 研究步驟與流程

本研究依前述研究動機、目的、範圍、方法及內容，研擬出研究步驟與流程，以確定研究架構。

1.4.1 研究步驟

本研究之研究步驟如下：

- 1、首先確定研究動機、目的、範圍、步驟、方法與流程。
- 2、廣泛收集國內相關文獻及國外實施都市更新經驗等相關資料，以進行檢討與分析比較，並據以建立起研究理論架構。
- 3、透過訪談輔助，提出現階段實施之課題與解決對策。
- 4、最後提出研究結論及未來研究的建議。

1.4.2 研究流程

本研究流程包括確立研究動機與目的、界定研究範圍與內容，探討相關理論與文獻回顧，藉由國外都市更新經驗並收集國內實施都市更新案例，透過個案研究實證分析，以探討都市更新課題，然後綜合資料分析，將上述之研究內容，藉由一系統性之研究步驟來達成，最後提出研究結論與建議；研究流程如圖 1-1。

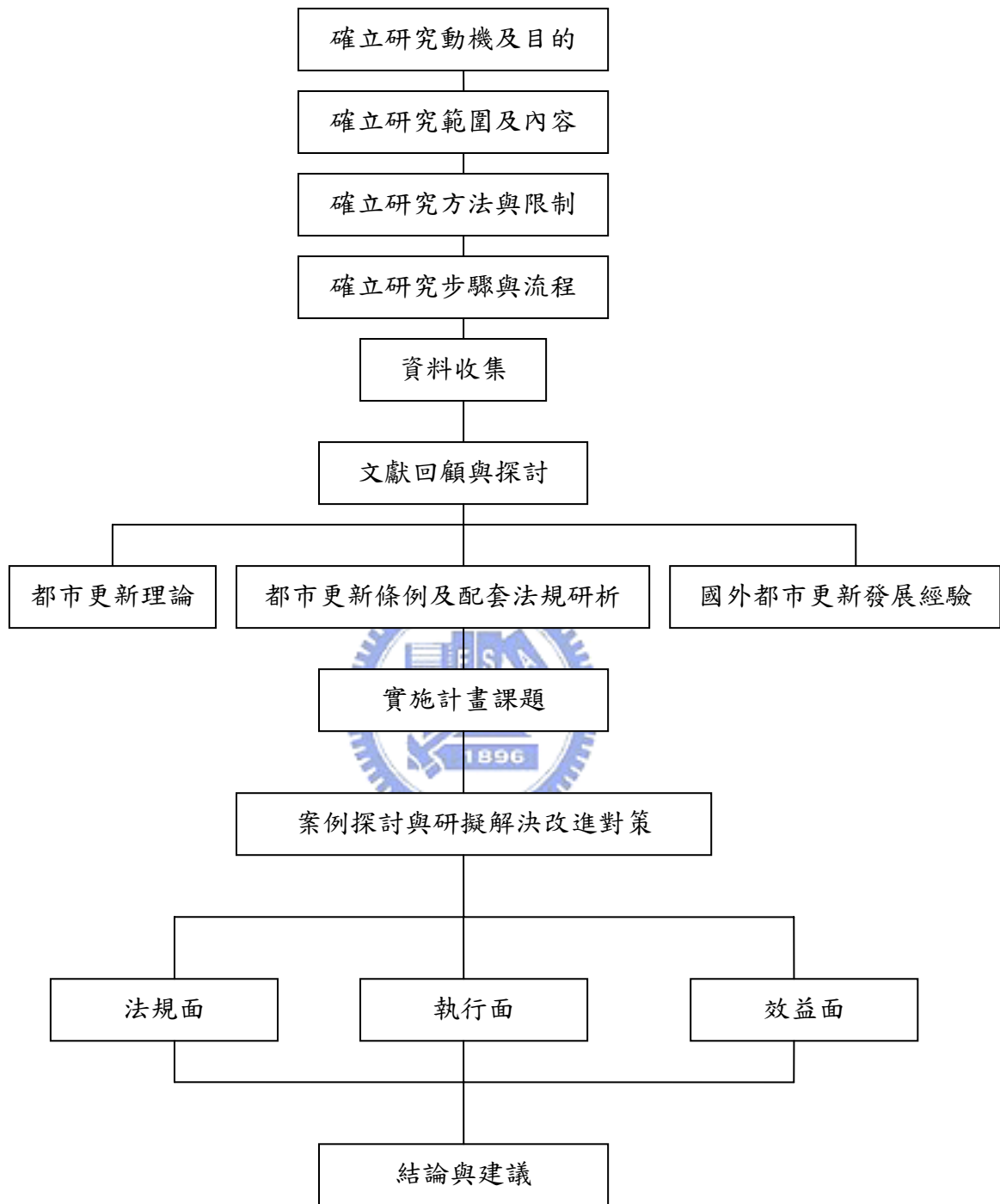


圖 1-1 研究流程

第二章 國內外都市更新之回顧

都市更新的執行，是一件困難重重，但也意義深遠的工作，因此，世界各國多為了辦理都市更新而立法全力推動。美國早在 1949 年通過「聯邦住宅法」來推動都市更新；日本也早在 1969 年就頒訂了「都市再開發法」；我國都市更新的立法，也早在 1973 年「都市計畫法」第二次修法，增訂第六章「舊市區之更新」，賦予都市更新法定地位。

1998 年，我國「都市更新條例」完成立法後，終於有一專法做為都市更新之依據；惟條例通過迄今，實際辦理更新之案例有限，法規有待充實改進之處仍多。反觀我們鄰近的日本、香港、新加坡，其都市更新成效卓著，許多已經完成的都市更新案例，無論其推動歷程、機制及採行的配合措施等，都是可以作為推動都市更新的典範。

第一節 都市更新相關研究之回顧



都市更新概說

都市更新為台灣未來都市發展重要的方向。

何謂都市更新？依據都市更新條例開宗明義之第一條都市更新是為了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，增進公共利益。根據都市更新條例第三條，所謂都市更新是：都市更新係指根據本條例所定程序，在都市計畫範圍內，實施重建、整建或維護措施。

都市更新在英文稱之為：「都市再發展」(Urban Redevelopment) 或是「都市再生」(Urban Regeneration)。這些字眼都意味著都市更新不只是拆老屋蓋新屋，而是要帶給都市新的精神與機能。都市更新應當為都市實質環境與機能帶來全面性的改善，甚至更廣泛地帶動社會與經濟環境的改善，創造更多的工作機會改善都市經濟，建造符合永續發展的綠建築，引入豐富的文化活動活化都市等。更重要的是要引入民間投資的資本與企業化管理，擴大政府與民間合作的關係。

臺灣都市在下一個世紀要推動都市更新不只是因為都市中房子老舊景觀不佳的簡單問題，而是從永續發展的角度是未來都市發展政策必然的趨勢。都市發展政策將以「更新主義」取代「擴張主義」，追求現有都市的品質提昇比量的提昇更重要。「回到市中心」與「追求都市環境品質」，這不只是台灣應走的趨勢，也是全世界近二十餘年都市計畫界的重大方向。

都市發展係一有機的成長過程，當其發展至一定程度，必然會產生實質環境老化、都市機能衰頹的現象。臺灣地區經過數十年經濟快速成長、產業蓬勃發展，造成都市人口急遽增加，都市規模不斷擴展，早期發展的地區，也無可避免的呈現建築物結構老化，實質環境惡劣及都市機能衰敗的現象，如不能適切有效的加以更新，勢難滿足都市居民對於都市環境品質的要求。

都市更新為涉及政治、社會、經濟及實質環境等因素的一項都市計畫事業，尤其牽涉到居民的切身權益，甚至關係生存問題，因此必須有一套完整的法令規章，並有效引導公私部門共同參與，才能達到都市更新的目標。內政部爰參考國內外都市更新理論、法令及實務，並針對我國過去推動都市更新遭遇的困難，進行深入探討研究，研擬完成本條例草案報行政院八十六年六月間函請立法院審議，業經該院於八十七年十月二十二日三讀通過，並以同年十一月十一日總統華總（一）義字第八七〇〇二三二四六〇號令公佈施行在案。

2.1.1 都市更新 (Urban Renewal) 之意義：

「都市更新」就是藉由實質上之重建、整建、維護等方式，使都市土地得以經濟健全合理再利用，或合理改變都市功能，增進社會公共福祉，提高生活品質，促進都市健全發展。

「都市更新」是基於都市整體之利益，經由公私部門持續不斷之努力，採取實質與非實質之手段，在一地區內依都市更新計畫實施拆除重建、整舊復新與保存維護等措施，以達成都市機能重整與生活環境改善的整體性目標。一般而言，凡有計畫之重建已發展地區或想在實質構造方面改造建築物及環境方面，且健全它之功能，諸如形式陳舊或設施頹壞等房屋之改良及環境之改善皆可稱之為都市更新。它不僅要消滅都市之頹敗、窳陋地區，同時要剷除都市之頹敗根源，重新創造良好之社區環境。故除了前述之意義外，還包括免於頹敗、窳陋之地區整建復新和對於良好之社區加以維護，俾能對現代化都市居住提供一個衛生、安全、舒適、寧靜以及經濟繁榮、社會安定之居住環境。

都市更新 (Urban Renewal) 依都市發展時空背景的需求，產生不同用語。1960 年代都市更新 (Urban Renewal) 一詞產生，1970 年代稱為都市再開發 (Urban Redevelopment)，1980 年代稱為都市再利用 (Urban Reuse)，到 1990 年代，則稱為都市再生 (Urban Regeneration)，而上述用語的變遷，分別寓含有不同的學術觀點，「都市更新」一詞相關用語分析如下表 2-1：

表 2-1 「都市更新」相關詞語界定

名詞	意義/內涵	緣由/目的	年代/國家
都市更新 (Urban renewal)	泛指進行大規模的都市重建，當時是以清除貧民窟為目的。	1949 年美國頒佈住宅法 (Housing Act) 以消除貧民窟。	60-70 年代/美國
都市再發展 (Urban redevelopment)	延續前者，其個別街廓或數個街廓的小規模再開發仍後續進行者而言，較注重與鄰近舊市區的交通系統與都市機能的結合。	同上	80 年代後的美國及日本(日本稱為「市街地再開發」)
再利用/整建 (Urban reuse/remodel)	以更小規模的建築物或土地宗塊進行調整工作，重點在整建或維修。	Reuse：對於建築物使用重新調整。 Remodel：將土地或整修建物賦予新用途。	80-90 年代，以波士頓昆西市場 (Quincy market) 為代表。
都市再生 (Urban regeneration)	不僅包括舊屋改建或實質環境的改善，更具有社會、經濟、文化等廣泛意義的內涵。	期能創造工作機會，並改善都市經濟及社會秩序，充實政府財政。	80-90 年代後美國、英國、日本等國。

資料來源：黃定國，1998 年

2.1.2 都市更新具體之目標

都市更新係充實都市機能，促進土地利用效益，改善生活環境品質，抒解都市問題之政策工具。因此都市更新條例第一條開宗明義指出，為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，增進公共利益，特制訂都市更新條例。行政院經濟建設委員會（1997）所擬定「都市更新方案」中，亦認為推動都市更新，不但可以提高生活品質，改善都市景觀，提高土地利用，更能帶動經濟發展。亦指出都市更新具體之目標，包括以下七項：

- 1、消滅衰敗窳陋地區與貧民窟。
- 2、減緩貧窮。
- 3、為所有居民提供合乎適宜的、安全的以及合乎衛生條件的居住與活動環境。
- 4、振興市中心區的吸引力。
- 5、抑制中高階級市民外流趨勢，更進而誘導中上收入家庭回歸。
- 6、刺激大量私人投資。
- 7、增進稅收，謀求公經濟與私經濟的增長。

2.1.3 都市更新之主要推動流程

包括三個階段：

第一階段：都市更新事業地區之劃定。

第二階段：都市更新事業計畫之擬訂。

第三階段：都市更新事業計畫之執行。

第二階段包括都市更新計畫擬定、都市更新事業計畫擬定(包括事業概要及都市更新事業計畫擬定兩部份)、權利變換計畫擬定。

其中都市更新事業計畫是由實施者自行擬訂，詳細以書面表列明白如何進行開發、財務規劃、建築規劃、是否牽涉都市計畫變更、公共設施之興修、拆遷戶之安置、推行進度等，由市政府「都市更新審議委員會」審議修正通過後據以實施。

其中權利變換計畫部分則視更新事業計畫中所定實施方式是否採行權利變換方式而定。

第二節 都市更新法規之檢討

2.2.1 都市更新條例及相關子法

- 1、都市更新條例（以下簡稱條例）
- 2、都市更新條例施行細則（以下簡稱施行細則）
- 3、都市更新權利變換實施辦法（以下簡稱權利變換辦法）
- 4、都市更新事業接管辦法（以下簡稱接管辦法）
- 5、都市更新建築容積獎勵辦法（以下簡稱容積獎勵辦法）
- 6、都市更新審議委員會組織準則（以下簡稱組織準則）
- 7、都市更新團體之設立、管理及解散辦法（以下簡稱更新團體辦法）
- 8、都市更新投資信託公司設置監督及管理辦法（以下簡稱更新投信公司辦法）
- 9、都市更新投資信託基金募集運用及管理辦法（以下簡稱更新投信基金辦法）
- 10、股份有限公司組織之都市更新機構投資於都市更新地區適用投資抵減辦法（以下簡稱投資抵減辦法）

都市更新條例計八章共六十二條，現謹將具有突破性、創新性作法，簡要說明如下；

1、建立整體更新制度

- (1) 規定地方政府推動都市更新工作，必須先就都市之發展狀況、居民意願、原有社會、經濟關係及人文特色，進行全面調查及評估，劃定更新地區，並視實際需要，訂定都市更新計畫，作為實施都市更新事業之指導，以期達到整體更新效益。
- (2) 都市更新範圍內具權利人多且權利關係複雜，需投入龐大人力、財力等特性，因此，其更新規模不宜過大，爰復規定應於都市更新計畫中，將更新地區再細分為多個適當的更新單元，使權利人及權利關係單純化、容易整合，讓更多的民間機構之財力能負荷實施更新所需經費而擴大參與層面。

2、健全都市更新事業之實施主體

都市更新事業非常艱巨和繁瑣，必須有效結合公、私部門力量共同投入，才能發揮最大成效，本條例爰明定下列機關（構）或團體，均可作為都市更新事業之實施主體。

- (1) 主管機關。
- (2) 其他政府機關（構）。
- (3) 都市更新事業機構。
- (4) 土地信託專業機構。
- (5) 土地權利關係人組成之都市更新團體。

3、縮短行政審核程序

- (1) 都市更新事業計畫一律由直轄市、縣（市）政府核定後發佈實施。
- (2) 都市更新事業計畫僅涉及都市計畫主要計畫之局部性修正不違背其原則規劃意旨者；或涉及細部計畫之擬定、變更者，都市更新事業計畫得先行核定發佈實施，再配合辦理都市計畫之擬定或變更。

4、建立強制參與都市更新制度

- (1) 主管機關自行實施或經公開評選程序委託都市更新事業機構、同意其他機關（構）實施都市更新事業時，僅須由各該實施者依本條例所定程序，參酌居民意願擬定相關更新計畫，並於審議過程中讓民眾充分參與，即可強制辦理，無須土地權利關係人同意。
- (2) 土地權利關係人自行實施或委託都市更新事業機構實施都市更新事業時，僅須按下列規定徵得多數土地及合法建築物所有權人同意，即可強制辦理：
 1. 主管機關劃定之更新地區
徵得土地及合法建築物所有權人均超過五分之三，並其所有土地總面積及合法建築物總面積均超過三分之二之同意。
 2. 未經主管機關劃定之更新地區
徵得土地及合法建築物所有權人均超過三分之二，並其所有土地總面積及合法建築物總面積均超過四分之三以上之同意。

5、公有土地取得與處理

- (1) 都市更新事業計畫範圍內公有土地及建築物，強制其必須參加都市更新，並依都市更新事業計畫處理，排除土地法、預算法、國有財產法及各級政府財產管理規則相關規定之限制。
- (2) 公有土地及建築物公用財產而須變更為非公用財產者，應配合當地都市更新事業計畫，由各該級政府之非公用財產管理機關逕行變更為非公用財產，統籌處理，排除現行國有財產法規繁瑣之變更程序的限制。
- (3) 各級政府因實施或參與都市更新事業取得之土地、建築物或權力，其處分或收益，不受土地法、國有財產法規之限制。

6、建立權力變換制度

為解決舊市區土地權屬零碎狹小，難以作平面的規劃分配，並合理安排錯綜複雜之土地權利關係，本條例及參酌日本權力變換制度、我國民間合建經驗及現行市地重劃、區段徵收之精神，建立適合於我國需要之權利變換制度，以解決過去推動都市更新所遭遇之最大困難，僅將此一制度的特色，簡述如此：

- (1) 整體設計立體分配：拆除全部都市更新單元內原有建築物，經過整體規劃設計，重新建築後依權力關係人權利價值比例，分配予更新後的建築物及土地持分，以解決過去土地零碎難以合理分配的困難，並改進過去都市建築物基地因為缺乏基盤整備，所造成建築物擁擠、環境品質低落的問題。
- (2) 合理重整土地權利關係：都市更新地區除土地零碎外，其權利關係也非產複雜，各權利人追求個人最高利益的結果，造成土地權利糾結而無法動彈。本條例草案特別針對各種權利，在各該權利人的權利都可獲得保障的原則下，合理的規定其處理方式，以解決土地權利糾結，難以進行更新問題。

- (3) 尊重原住戶重回更新地區居住之權益：除土地所有權人、合法建築物所有權人、地上權人、永佃權人及耕地三七五組約承租人均得以其所有之權利價值參與權利變換，分配權力變換後之建築物及其土地持分外，佔有他人土地的舊違章建築戶並可獲合理的安置，使原住戶得於更新後重回更新地區居住，避免破壞更新地區之社群網路。

7、建立不動產證券化制度

為籌措都市更新事業所需財源，本條例特別規定實施都市更新事業時可依下列方式，從證券市場募集資金：

- (1) 設立都市更新投資信託公司，發行都市更新投資信託受益憑證，募集都市更新投資信託基金。
- (2) 經營都市更新為業之新設公司，得公開招募股份，募集股金。
- (3) 經營不動產投資開發之上市公司，得發行指定用途之公司債，不受公司法之限制。

8、建立建築容積轉移制度

明定更新地區範圍內公共設施保留地，依法應予保存及獲准保留之建築物所座落之土地或街區，或其他為促進更有效利用之土地，其建築容積得一部或全部轉移至同一更新地區範圍內之其他建築基地建築使用，以利都市更新工作之推展。

9、給予建築容積獎勵

明定更新計畫範圍內之建築基地，得視都市更新事業之需要，依下列原則，予以建築容積獎勵：

- (1) 容積管制前已與建完成之合法建築物，其原建築物容積高於法定容積者，得依原建築物容積再加上建築基地零點三倍之法定容積或不得超過各該建築基地一點五倍之法定容積。
- (2) 因都市更新之實施，致更新後多數人分配之建築物樓地板面積低於一般居住樓板面積水準者，得在不增加總住宅單位之原則下，適度增加其建築容積。
- (3) 提供社區使用之公益設施者，該公益設施之樓地板面積不予計算容積。
- (4) 主管機關依第六條或第七條規定優先或迅行劃定之更新地區，在一定時程內申請實施更新者，給予適度容積獎勵。
- (5) 其他為促進都市更新事業之辦理，經地方主管機關報中央主管機關核准者。

10、給予稅捐減免

為提高更新地區內土地權利關係人參與更新事業之意願，明定具體稅捐獎勵措施如下：

- (1) 更新期間土地無法使用者，免徵地價稅；其仍可繼續使用者，減半計徵。未依計畫進度完成更新者，依法課徵之。
- (2) 更新後地價稅及房屋稅減半計徵二年。
- (3) 更新後依權力變換取得之土地及建築物，其第一次移轉時，減徵土地增值稅及契稅百分之四十。
- (4) 不願參加權利變換領取現金補償者，減徵土地增值稅百分之四十。
- (5) 實施權利變換因面積過小，未獲分配改領現金者，免徵土地增值稅。

- (6) 實施權利變換取得抵付權利變換負擔之土地及建築物，免徵土地增值稅及契稅。

為吸引都市更新事業機構及土地信託機構參與都市更新，明定具體稅捐獎勵措施如下：

- (1) 按投資總額百分之二十範圍內，抵減其都市事業計畫完成年度應納營利事業所得稅額，當年度不足抵減時，得在以後四年度抵減之。
- (2) 以土地為信託財產，訂定以委託人之信託契約者，不課征贈與稅，因信託關係而委託人與信託人間移轉所有權者，不課徵土地增值稅。

11、建立監督管理制度

都市更新事業之實施情形與進度，影響更新地區權利人之權益至鉅，且民營事業機構，在營運過程中，發生嚴重困難或缺失時，如未加妥善處理，對於權利人及參與之股東之權益影響極大，因此，為保障更新地區權利人之權利，宜加強對更新事業實施者之監督與管理，爰與本條例中明定下列規定：

- (1) 明定獲准舉辦都市更新事業者應於一年內擬具都市更新事業計畫報核，逾期未報核者，得撤銷其更新許可。
- (2) 明定地方主管機關得視實際需要隨時或定期檢查更新事業計畫之執行情形，經檢查發現有違反或擅自變更章程、事業計畫、權利變換計畫之情事，或有業務廢弛或事業及財務有嚴重缺失者，主管機關應限期令其改善，或勒令其停止營運並限期清理，必要時並得由公權利介入，派員監管、代管或採取其他必要之處理措施。
- (3) 實施都市更新事業者不遵守前項命令時，地方政府得撤銷其更新核准，或強制接管。

2.2.2 相關子法重點說明

為配合本條例之推動執行，內政部業依本條例之規定研擬完成「都市更新條例施行細則」、「都市更新審議委員會組織準則」、「都市更新團體設立管理及解散辦法」、「都市更新權利變換實施辦法」、「都市更新事業接管辦法」及「都市更新建築容積獎勵辦法」六項子法，除「都市更新條例施行細則」及「都市更新審議委員會組織準則」尚需經行政院審議外，其餘四項子法業發佈施行，其重點分述如下：

1、都市更新條例施行細則

- (1) 明定各級主管機關依本條例第九條規定委託都市更新事業機構或同意其他機關（構）為實施者時，應規定限令其擬具都市更新事業計畫報核；實施者逾期且經催告仍未報核者，各該主管機關得另行辦理委託或同意其他機關（構）為實施者，以避免延宕都市更新工作之推展。
- (2) 明定更新單元之劃定，應考量原有社會、經濟關係及人文特色之維繫、整體再發展目標之促進、更新處理方式之一致性、公共設施負擔之公平性及土地權利整合之易行性等因素。其範圍除由主管機關逕予劃定者外，應以一完整之計畫街廓為原則。但因計畫街廓過大或其他特殊因素確難一次辦理者，得由實施者自行依本條例第五條規定，擬定都市更新計畫，並於計畫中適當劃分之，俾能落實本條例期能透過都市更新方式改善更新地區整體生活環境品質之目的。
- (3) 明定直轄市、縣（市）政府為審議都市更新事業計畫、權利變換計畫或調處有關爭議時，有關技術性諮商之相關費用得由實施者負擔，避免因主管機關預算編列不及，延宕都市更新事業之進行。

- (4) 明定公有土地及建築物信託與信託機構辦理更新時，應視其為國（有）、直轄市（有）、縣（市）有或鄉（鎮、市）有，分別以中華民國或各該地方自治團體為信託之委託人及受益人，各該管理機關並應與信託機構簽訂信託契約，以維國庫及公庫利益；並明定信託契約應載明之事項，以利執行。
- (5) 明定直轄市、縣（市）主管機關依本條列第五十六條第一項規定限期令實施者改善及勒令停止營運時，應予書面載明通知實施者之事項；並明定直轄市、縣（市）主管機關應視所發生缺失對都市更新事業之影響程度與實施者之改善能力，及視都市更新事業之繁雜程度與實施者之清理能力，分別訂定適當之改善期限與清理期限，以利執行。



2、都市更新審議委員會組織準則

- (1) 明定委員會之職掌、委員人數、任期之規定。
- (2) 明定委員會開會時，得邀請土地及建築物所有權人、權力關係人、管理機關、實施者或其委託之代表列席說明，以確保委員會審議公信力。
- (3) 明定委員會為審議中或調解有關案件之需要，得於會議中或會議前組成專案小組為之，並得邀請其他專家或委員提供諮商，以加強委員會審議客觀性。

3、都市更新團體設立管理及解散辦法

- (1) 明定更新團體會員以實施地區範圍內所有土地或合法建築物所有權人為限，使法律關係趨於單純。
- (2) 明定會員大會會議種類、召集與通知方式、決議程序、議事錄製作及保管方式等，以保障會員權益。
- (3) 明定負責執行都市更新業務之理事會，其人數、消極資格、任期、選舉方式、報酬及解任事項；並明定理事會會議召集期限、決議程序、製作議事錄及聘雇工作人員，以利都市更新工作之推動。
- (4) 明定都市更新團體應按時申報事業計畫及預算等執行情形，俾以了解其財務業務情況，以利管理及追蹤考核。
- (5) 明定更新團體之解散原因有三：
 1. 經直轄市、縣（市）主管機關依本條例第五十四條第一項及第五十六條第二項規定撤銷更新核准者。
 2. 章程所定解散事由。
 3. 更新事業計畫依本條例第五十七條完成備查程序，及其清算人、清算程序，以保護債權及會員權益。

4、都市更新權利變換實施辦法

- (1) 明定權利變換計畫書應表明之事項，並明定實施者擬定權利變換計畫報請核定時，應檢附權利變換計畫及相關之文件。
- (2) 明定權利變換前各宗土地、合法建築物所有權、地上權、永佃權、耕地三七五組約及更新後建築物與其土地應有部分及權利變換範圍內其他土地之權利價值，應由實施者委託三家以上鑑價機構查估後評定之。
- (3) 明定土地所有權人及權利變換關係人所分配建築物之位置，以自行選擇為原則，但同一位置有二人以上同時申請分配時則以公開抽籤之方式決定之。
- (4) 明定權利變換管理費用之計算基準，應於都市更新事業計畫中載明。
- (5) 明定實施權利變換時，以各該權利之登記名義人參與權利變換計畫，其獲有分配者，並以該登記名義人之名義辦理登記，以加速更新之推動。
- (6) 明定實施權利變換時，權利變換範圍內各項公用事業設施，應由各該事業機構配合權利變換計畫之實施進度，進行規劃、設計及施工，以達成更新之目的。

5、都市更新事業接管辦法

- (1) 明定主管機關為強制接管，得編列預算或運用都市更新基金，並組成接管小組，辦理接管事務。
- (2) 明定都市更新事業經接管後，由接管小組管理及處分被接管人之財產，被接管人應於接管日起停止都市更新事業之營運，並移交相關文件資料予接管小組；接管小組應於辦理被接管人債權債務之清理後，向主管機關提出報告及召開說明會，向相關之權利關係人及被接管人說明。
- (3) 明定主管機關於接獲接管小組之報告，應決定自行接續實施或委託、同意、核准其他機關（構）、更新團體為實施者接續實施都市更新事業。但經都市更新事業範圍內土地及合法建築物所有權人之人數及所有權超過一定比例表示反對繼續實施都市更新事業時，主管機關得終止接管並結束營運。



6、都市更新建築容積獎勵辦法

- (1) 明定未實施容積率管制地區之都市更新事業範圍之建築基地，不適用本條例之建築容積獎勵規定。
- (2) 明定都市更新事業計畫範圍內之建築基地，另依其他法令規定申請建築容積獎勵時，應先向各該主管機關提出申請。
- (3) 明定都市更新獎勵後建築容積之上限，不得超過各該建築基地一點五倍之法定容積或各該建築基地零點三倍之法定容積再加其原建築容積。

2.2.3 預期效益及後續配合辦理事項

1、本條例及相關子法陸續完成立法程序後，其預期效益如下：

- (1) 有效解決目前都市更新工作推動上遭遇之重大困難與問題。
- (2) 強制土地及建築物權力關係人參與都市更新，並透過權利變換制度之建立，合理保障其應有之權益。
- (3) 建立不動產證券化制度，解決都市更新事業財源籌措困難之問題。
- (4) 建立完整之都市更新開發事業體制，增加民間參與都市更新建設之獎勵誘因，以結合公、私部門力量，推動都市更新工作。

2、後續配合辦理事項

- (1) 委託辦理「都市更新作業手冊」：內政部業於八十九年度編列 145 萬元委託辦理「都市更新作業手冊」，以作為實施者辦理都市更新事業時之參考。
- (2) 補助地方政府辦理都市更新計畫規劃設計及成立都市更新基金：內政部業於八十九年度編列一億二千元補助地方政府辦理都市更新計畫規劃設計及成立都市更新基金以加速都市更新推動。
- (3) 都市更新投資抵減適用範圍：依本條例第四十九條第三項，都市更新投資抵減適用範圍由財政部會商內政部定之，以資明確。
- (4) 訂定都市更新劃定基準及權利變換最小分配面積單元：依本條例第十一條及第三十條第四項，直轄市、縣（市）政府應訂定都市更新劃定基準及權利變換最小分配面積單元。

都市更新條例及相關子法陸續的完成立法程序，確立了整體之都市更新制度，將可有效促進都市土地有計畫之再開發利用，對於都市機能之復甦、都市居住環境之改善，公共利益之增進及營建業景氣之刺激有極大之助益，內政部將透過各種場合及方式加以宣導，俾使地方都市更新主管機關、民間業者及更新地區民眾能充分瞭解其內容及如何辦理都市更新，以加速都市更新工作之推動。



第三節 國外都市更新之具體探討

都市更新的實施在國外以英、美、日等先進國家較積極，並具體成果。惟因現況及價值觀的差異性，因此各國其作法措施或許不盡相同，但大體上仍存在著相同的理念脈絡演進。如從早期清除貧民窟的居住實質環境改善，演變迄今以公私合作的綜合性在發展計畫為主。

雖然各國歷史文化背景、地理環境特色、經濟社會因素等均有差異，且各市中心再發展及衰敗過程中所面臨的問題亦有其地方特性。然而，這些問題的性質以及與時代背景之間的因果關係，確有相似之趨勢演變，檢視國內都市更新事業之發展歷程，亦有其相似之發展現象；因此本節旨在研析各國之都市更新法令依據、推動策略及實施機制等，以作為本研究論證都市更新實施之參考。

2.3.1 影響新加坡城市建設的特殊情況

1、新加坡城市概況

因為新加坡本身這個城市就是一個島嶼國家。

(1) 面積小：581 sq. km (1965 年) - 685 sq. km (2002 年)。

(2) 人口數不多：189 萬 (1965 年) - 417 萬 (2002 年)。

(3) 國家歷史淺：現代文明始於 1819 年，186 年。

1959 年自治，1963 年加入馬來西亞。

自 1965 年獨立迄今才 40 年。

(4) 天然資源短缺：陽光、海水、空氣之外，其餘資源均缺。

(5) 多元種族文化：華、巫、印、歐。

(6) 單級政府。

2、新加坡都市更新的必要

新加坡為長遠建國、為生存，必須徹底解決 140 多年來殖民地政府遺留下的都市問題：

- (1) 惡劣的居住環境-貧民窟、疾病。
(1/4 的人口，擠在 1/100 的土地上)。
- (2) 嚴重的失業率，社會不安，犯罪率高。
- (3) 交通擁擠。

3、新加坡都市更新的選擇

- (1) 1967 年開始。
- (2) 大膽和前瞻性的規劃。
- (3) 擺脫消極和局限性的傳統用地規劃，走向以實施為目的規劃。
- (4) 交通規劃。



4、新加坡都市更新之規劃與發展過程，如圖 2-1。

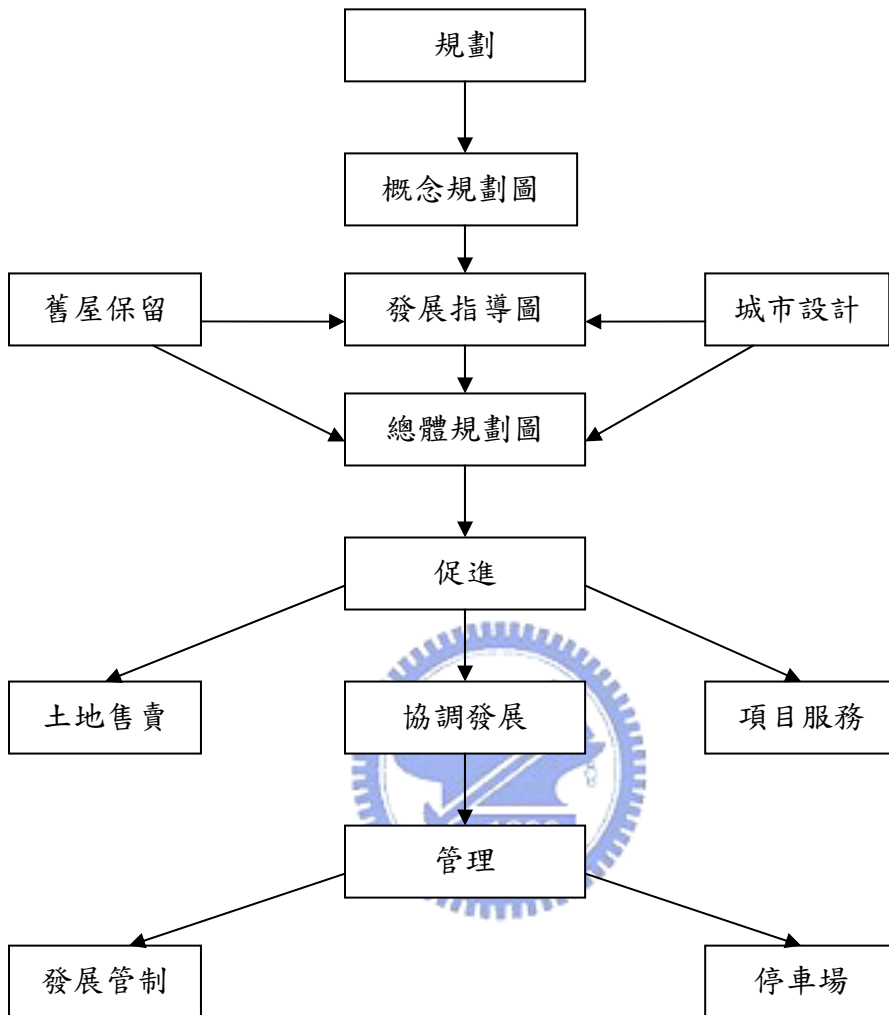


圖 2-1 新加坡都市更新之規劃與發展過程

5、新加坡都市更新的主要執行機構

(1) 建屋發展局 (Housing & Development Board)，1960 年成立，及執行成果：

1. 第一個五年計畫-女皇鎮 (Queenstown)。
2. 第二個五年計畫-大芭窰 (Toa Payoh)。
3. 36 分鐘完成一個居住單元，「居者有其屋」。
4. 到 60 年代尾，以解決屋荒問題。

(2) 市區重建局 (Urban Redevelopment Authority)，1979 年成立及執行成果：

1. 政府-民企的夥伴模式。
2. 政府營造良好投資環境和積極推動項目的進行，提供專業服務和基礎設施。
3. 民企提供資金，設計和靈活的市場經營經驗。

6、新加坡都市更新過程中的陸路交通規劃和措施

(1) 交通規劃以用地為基礎。

(2) 路網、路寬設計和調整。

(3) 公共交通系統的完善

1. 地鐵 (MRT)
2. 輕軌 (LRT)
3. 巴士
4. 計程車

(4) 交通管理

1. 單程車道、巴士專用道
2. 交通燈管制
3. 人車分流，專用人行道，步行街
4. 停車場規劃和設置
5. 限制區 (Restricted Zone)

- (5) 擁車管理
 - 1. 入口稅
 - 2. 註冊稅
 - 3. 擁車證 (COE)

7、新加坡都市更新實施的三種模式

(1) 政府攏集土地，政府實施，例如：

- 1. 公共住宅。
- 2. 公共設施-學校、市場、停車場、公園等。
- 3. 基礎設施-機場、港口、地鐵、道路、發電廠、污水處理廠等。

(2) 政府攏集土地，制訂開發要求，私人投標、私人實施，例如：

- 1. 私人住宅。
- 2. 娛樂設施：電影院等。
- 3. 商業建築：酒店、寫字樓、購物中心、餐館等。
- 4. 工廠、貨倉。
- 5. 歷史性建築。

(3) 政府制訂規劃要求，私人攏集土地，私人實施。

8、新加坡之土地徵用法 (Land Acquisition Act, 1966, 1974, 1985)

前身：土地徵用條例 (Land Acquisition Ordinance) :1920, 1946, 1955

徵用目的：公共利益 (public interest)。

用於強制性徵用 (compulsory acquisition)，私有土地 (private land)。

賠償額：市場價或 30/11/1973 市場價，低者為準。

考量：現有用途、Rent Control 的效應。

1960-1984：8, 250 公頃私有地被徵用，另有 4, 000 公頃國土讓渡 (alienate)。

9、新加坡的都市更新經驗

- (1) 通盤策劃、規劃、設計，全面考慮問題。
- (2) 實際瞭解情況，長遠考慮未來。
- (3) 細緻擬定行動計畫，制訂相應的法律、行政與經濟措施。
- (4) 結合官方與民間的優勢。
- (5) 目標明確，行動堅決，核心價值不動搖，持續建設。
- (6) 明確主導部門的地位，相關部門跨部門協作。

10、新加坡都市更新的歷程，如表 2-2。

表 2-2 新加坡都市更新的歷程

時期	問題	應對措施
六十年代初期	1、嚴重住屋短缺 2、人口過度擁擠 3、惡劣的居住條件 4、由於勞力隊伍迅速擴大而導致失業率上升	1、公共住屋建造計畫（建屋局在最初 5 年裡建造了超過 54,000 個單位） 2、工業化：撥出 200 公頃土地以發展工業區，創造就業機會。
六十年代後期	1、市區交通擁擠 2、基礎設施不足，難以應付新興獨立國家的增長與需求	1、清除貧民區，使城市中心有生氣從而支持和股利經濟增長。 2、制訂長遠規劃（新加坡概念圖）以引導經濟增長與發展工作。
七十年代	1、經濟重組 2、快速增長	1、在新加坡概念圖引導下的發展基礎設施、蓄水池、防洪設施。（機場、海港、電力站等） 2、在為城市中心重添活力之後，開始發展金融中心。
八十年代	開始重視環境和生活素質	1、改善公共交通（地鐵）和道路系統。 2、重視市區設計和古蹟保留。

		<p>3、更高素質的政府組屋和設施。</p> <p>4、清理河道。</p>
九十年代以後	<p>1、人民的富裕水平和要求提高</p> <p>2、人口和經濟結構改變</p>	<p>修訂新加坡概念圖，進行主要發展項目，以求在這個高素質的城市環境中，通過持續的經濟發展，從以下個方面改善生活素質：</p> <p>1、多樣化住屋。</p> <p>2、將商業活動分散之區域中心。</p> <p>3、發展商業園</p>



2.3.2 香港市區更新 (Urban Renewal In Hong Kong)

在香港市區更新有下列四個執行重點：

- 1、挑戰 (Challenges)
- 2、行政架構 (Organization Structure)
- 3、策略 (Strategy)
- 4、機制 (Mechanism)

四個執行重點分述如下：

1、挑戰 (Challenges)

- (1) 嚴重的社區老化問題。
- (2) 惡劣的居住環境。
- (3) 保持地方特色。

2、行政架構 (Organization Structure)

(1) 組織架構，董事會組成：

1. 主席。
2. 行政總監 (當然副主席)。
3. 2 位執行董事。

(2) 15 位非執行董事，包括 4 位政府部門署長：

1. 屋宇署署長。
2. 民政事務總署署長。
3. 地政總署署長。
4. 規劃署署長。

(3) 11 位社會知名人士。

香港市建局 行政架構 (Organization Structure)，如圖 2-2。

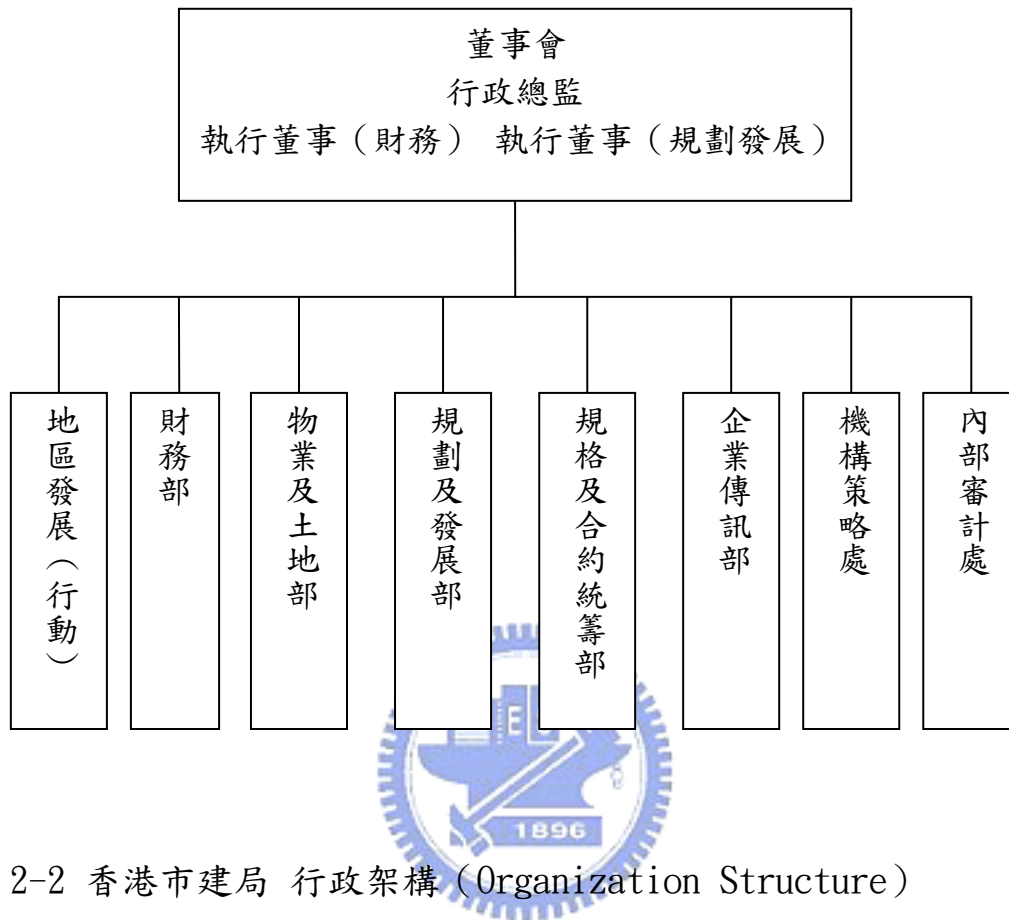


圖 2-2 香港市建局 行政架構 (Organization Structure)

3、策略 (Strategy)

市建局的具體工作目標主要有四個 4R's

- (1) 重建發展 Redevelopment。
- (2) 樓宇修復 Rehabilitation。
- (3) 文物保育 pReservation。
- (4) 舊區活化 Revitalization。

市建局的具體工作目標主要有四個 4R's 分述如下：

(1) 重建發展 Redevelopment。

重建發展的目標：

1. 按照環境、樓宇結構及安全方面的需要，進行重建。
2. 建設現代化生活環境。
3. 提供社區設施及休憩用地。

重建發展的問題：

1. 補償政策。
2. 財務可行性。
3. 地盤細小。
4. 影響社會及商業活動。

(2) 樓宇修復 Rehabilitation。

樓宇修復的目標：

1. 在可行情況下，修葺重建區內現存建築物，以延續其經濟及結構壽命。

樓宇修復的問題：

1. 舊樓的按揭借貸。
2. 業主對維修的態度。
3. 公眾人士對舊樓的看法。
4. 分散業權。
5. 希望重建及獲得補償。

(3) 文物保育 pReservation

文物保育的目標：

1. 保存和重修具歷史、文化和建築學價值的樓宇、地點及建築物。
2. 保留有關社區的原有地方色彩和不同地區的歷史特色。

文物保育的問題：

1. 值得保育的樓宇不多。
2. 支持保育文物的人士不多。
3. 缺乏所需資金。
4. 土地管理機制的支持並不足夠。

(4) 舊區活化 Revitalization

舊區活化的目標：

1. 透過舊區活化，以增加經濟效益，造福社群，刺激經濟活動，改善生活環境。

舊區活化的問題：

1. 沒有具權力的地方機構。
2. 統籌有關人士的工作及項目進度。
3. 欠缺地方控制的收入基礎。
4. 富經驗的地區業務組織不多。

4、機制 (Mechanism)

落實構想-行動區規劃

管理發展過程

(1) 指引

1. 詳細的指引十分重要

基礎設計-改善的起點。

設計及施行的原則及特別要求。

執行權力。

2. 文物保育指引 (大原則)

一般文物保育指引。

樓宇改變的管理。

提供服務及設施。

處理內/外特色。

加固樓宇重要部位。

保養及監督。

文物保育建議。

(2) 發展合約

(3) 項目管理


2.3.3 國內、外都市更新地區範圍劃定之探討

歐美各國的都市再實施更新前，多事先制定一套建築物狀況，里鄰環境及社會經濟狀況的評估方法，並採用所謂罰分數值的辦法，衡量其頹廢的程度，在此以美國 Baltimore 市及日本為例說明之。

1、先對美國的更新制度說明；美國是首先創設「都市更新」(Urban Renewal)一詞觀念的國家，亦是全世界實施都市更新實績最高的一國，自 1920 年代開始，即有許多貧民窟清除的工作。歷經了多年來的發展，其都市更新工作亦隨時代變遷與社經環境的改變而在政策、作法及運作過程上有許多改變。

美國在都市更新地區範圍劃定之探討上，以巴黎的摩市 Baltimore 市為例

美國巴黎的摩市 (Baltimore) 在都市更新地區範圍劃定，有以下四種評定項目：

- 
- (1) 建築物不良的評定項目。
 - (2) 環境不良的評定項目。
 - (3) 社會經濟狀況的評定項目。
 - (4) 更新分析方法。

就四種評定項目分別敘述如下：

- (1) 建築物不良的評定項目。
 1. 建築物的年齡。
 2. 建築物的主體構造。
 3. 建築物的價值與租金。
 4. 建築物的內部設備。
 5. 建築物的居住狀況。

(2) 環境不良的評定項目

1. 土地使用狀況。
2. 公共設施。
3. 道路交通。
4. 不適居住的狀況。

(3) 社會經濟狀況的評定項目

1. 青少年犯罪比率。
2. 救濟案件比率。
3. 疾病比率。
4. 稅額減率。

(4) 更新分析方法

1. 將不良的定義，以簡單的數據表示而作為一般性的標準。
2. 將建築物不良、環境不良、及社會經濟狀況等的評定項目，就健康、衛生、安全等受威脅與損害的程度，摘要作綜合的考慮罰分，然後再作合理的區分等級。

2、再來對日本的更新制度加以說明；日本在二次大戰後，日本政府積極展開復興工作，為重建飽受戰火摧殘的都市，在都市發展策略上，乃將都市在開發視為其施政重要環節之一。與歐美其他各國相較，日本的都市更新制度在策略運用上有其過人之處；自從1969年都市更新法公布後至1998年止，已有超過250個更新計畫完成（台北市都市發展局，1998：2-3），其效率之高，堪稱典範。尤其更新事業之發展過程可發現，日本之更新之所以成功，乃在於有一套完整之配套機制以供運行。

日本在都市更新地區範圍劃定，分以下二種：

都市更新事業中，依都市更新法規定，更新地區條件可分為兩種事業：

第一種事業-權力變換方式

- (1) 劃定為高度利用地區、地區計畫、更新地區計畫或道路沿線地區計畫者。
- (2) 耐火建築物之建築面積或基地面積 1/3 以下者。
- (3) 土地使用情況不健全者。
- (4) 有必要提升土地利用效益或更新都市機能者。

第二種事業-土地收購方式

- (1) 同上 1-4。有必要提升土地利用效益或更新都市機能者。
- (2) 面積一公頃以上者。
- (3) 有發生災害之虞，必須緊急實施者。
- (4) 其他有關建築物主體構造及內部設備各有評定重點。

3、國內都市更新地區範圍劃定之探討

國內都市更新業務以臺北市較具成效，故以其為例說明之。

(1) 臺北市都市更新之推動歷程

1. 第一階段：賦予都市更新法定地位

民國 63 年「都市計畫法」，增列第六章「舊市區之更新」。

2. 第二階段：制定臺北市專屬之地方單行法規【臺北市都市更新實施辦法】民國 72 年制定「臺北市都市更新實施辦法」，作為實際推動都市更新業務之操作依據。

3. 第三階段：採獎勵方式誘導民間力量投資與辦都市更新建設業。

a. 限於人力和經費，臺北市政府始終無法大規模的展開都市更新工作。

b. 最初於民國 80 年公告「臺北市獎勵民間投資與辦都市更新申請須知」，將獎勵措施納入「更新計畫書」。

4. 第四階段：確定獎勵民間參與都市更新之法源。

a. 民國 82 年臺北市議會修正通過「臺北市都市更新實施辦法」，增定第八章「獎勵私人或團體與辦都市更新建設事業」專章。

b. 先由市政府以分期分區方式研選本市「獎勵更新實施地區」，再就該地區內符合條件者，透過都市更新審議程序，給予容積獎勵與其他協助或配合措施。

(2) 早期二十六個長程更新計畫地區之選定方式

1. 135 處窳陋地區。

民國六十五年至六十八年間經由「委託調查」、「區公所查報」、「市民提供」等方式針對全市轄區 135 處窳陋地區研選優先更新地區。

2. 初步篩選九十二處地區。

於民國七十四年再予全面通盤檢討調查臺北市土地低度使用「建地」地區，先與初步篩選九十二處地區予以調查。

3. 前四十五名次地區。

a. 依照「臺北市都市更新實施辦法」之負分表進行。

b. 負分表之內容即是依據以下原則制定。

(1). 民國七十六年之「臺北市都市更新推動方向檢討報告」中決議辦理都市更新優先地區計有六類。

(2). 依市長于民國七十七年之市政會議指示，優先辦理更新之選定原則七類。

4. 二十六個長程更新計畫地區。

除參考以上各有關資料外，還針對更新潛在地區予以勘察，以確定納入長程更新計畫地區，選出二十六個長程更新計畫地區。

(3) 現行獎勵更新實施地區之選定方式

獎勵更新實施地區之研選

1. 其選定原則依臺北市都市更新實施辦法第六條規定八款地區予以選定，不再使用負分表，而是使用臺北市都市更新地區選定原則、標準、指標表。公告分期分區之地區後，由「市民提供」或「區公所查報」或「行政人員勘察」提出更新地區進行研選，其選定原則依據「臺北市都市更新地區選定原則、標準、指標表」。

2. 個案申請獎勵自辦更新

其申請之基地的規模限制需符合一些條件。

(4) 臺北市訂定都市更新調查內容及規劃都市更新地區範圍作業之研析

1. 由政府主導轉變為獎勵民間參與之政策。
2. 由政府輔助轉變為民間投資，獎勵措施未臻完善。
3. 申請更新地區之競爭性低，所以訂定更新優先順序之必要性不高。
4. 負分表之重要性降低，且其調查內容複雜，更新工作會更困難，故漸由較具彈性之「選定原則、標準、指標表」所取代。

第四節 國外都市更新之經驗

在日本、香港及新加坡不同的都市更新經驗裡，日本更新發展歷程與事業之績效及日本再開發今後面臨的課題與對策；香港引進民間資金公私合作及國公有土地運用民間資金聯合開發策略；新加坡公有土地引進民間資金辦理公私部門合作、聯合開發都市更新成功案例介紹及都市更新成功案例之課題、對策與法令機制。透過這些議題的共同思考，經整理我們發現到以下可資借鏡之處：

2.4.1、日本都市更新之經驗

都市再生推動內容及執行成果。

日本首相小泉先生將「都市再生」列為都市結構革新的一項重要議題。為積極推動都市再生，日本政府在法令配合措施方面：在 2001 年 5 月 8 日於內閣設置「都市再生本部」，其目的在復甦日本經濟、解決傳統都市問題、適應 21 世紀少子化社會及高齡化社會發展的需要。2002 年 7 月日本政府依「都市再生特別法」指定都市更新地區分佈在四大都市：東京、橫濱、名古屋及大阪。10 月又在全國 14 個大都市指定都市更新地區。總面積超過 5700 公頃，其中 40%（約 2370 公頃）係位於東京。

其都市再生內容為：高密度都市化地區之整建、既有建物之活化再利用、大都市區域內都市環境及基盤設施之再生、大都市區域範圍內推動之國際交流、物流機能強化。

為達到上述相關開發建設計畫之落實執行，採行之策略，包括由中央各部會及地方政府等結合相關公私部門及團體建構合作推動機制、提供相關補助經費、進行相關法令之擬修訂、土地使用管制之全面翻新及特定區之劃定、工業區等管制法令之廢止、以引導私有資金投入積極推動相關建設。

因以上機制，所以日本已經有許多成功的都市更新案例，達到了推動區域經濟活絡與創造區域就業機會之效果。

2.4.2 香港

推動都市重建

香港為推動都市重建，公私部門充分合作，達成了今日的績效。香港市區重建局、房屋委員會、房屋協會以及私人發展商適時拆除舊建築物，發展成新的商業和住宅大樓，大幅度改善了住民的生活環境，也刺激了社會和經濟的發展。

在過去 16 年，香港房屋委員會透過整體重建計畫已經拆除 531 棟舊式公屋大廈，興建超過 18 萬個新單位給有需要的家庭租住，並提供約 230 萬平方呎的商舖面積。與此同時，香港市區重建局（連同其前身土地發展公司）完成了 17 個重建項目，提供超過 2300 個住宅單位和大約 300 萬平方呎的商舖面積。

2.4.3 新加坡

重視文化及保存歷史建築物。

新加坡政府正在研究的重點是用更新的方式提升主要街道的品質，以改善地區的環境、建構美感和商業活力。

新加坡政府非常重視「文化」這個元素。

用都市更新的手法來保存更多的歷史建築物，透過這個方式，創造出更多的文化空間；此外，新加坡政府正在研究規劃增設更多的廣場和延伸人行步道，以促進行人流量。

參考各國經歷，我們應瞭解都市更新有幾個重要意義：

第一、都市更新可帶動營建相關產業發展，促進就業與經濟成長。

第二、都市更新符合永續發展的世界潮流。

第三、都市更新可以大幅改善國民的生活環境品質。

第四、都市更新可以強化城市的國際競爭力。

第三章 都市更新與計畫課題之探討

從過去台北市實施都市更新經驗可觀之，都市更新涉及的層面相當廣，目前雖然都市更新已有專法，許多地方經長期的發展亦已逐漸成熟，但仍有許多值得檢討及改進的地方。本章就辦理都市更新的一些計畫課題來探討。

第一節 都市更新的處理方式

3.1.1 都市更新的處理方式

依據「都市更新條例」第四條，有關都市更新的處理方式，分為下列三種：

- 1、重建：係指拆除更新地區內原有建築物，重新建築，住戶安置，改進區內公共設施，並得變更土地使用性質或使用密度。
- 2、整建：係指改建、修建更新地區內建築物或充實其設備，並改進區內公共設施。
- 3、維護：係指加強更新地區內土地使用及建築管理，改進區內公共設施、以保持其良好狀況。

第二節 都市更新地區範圍與單元之劃定方式

3.2.1 都市更新地區與單元之劃定方式

臺灣地區隨著時間的演進，早期發展之舊市區逐漸呈現衰頹的景象，漸漸無法符合現今社會經濟活動與居民追求高生活環境品質的需求。因此，必須藉由都市更新的實施來促進舊市區的土地使用效率，改革該地區之生活環境。

實施都市更新首要的工作即為劃定更新地區範圍，再訂定都市更新計畫，我國都市計畫法第六十三條規定：「直轄市、縣（市）（局）政府或鄉鎮縣轄市公所對於窳漏地區或髒亂地區認為有必要時，得視細部計畫劃定地區範圍，訂定更新計畫實施之」，並未有劃定地區範圍之詳細規定。臺北市政府依據都市計畫法第六十三條訂頒之「臺北市都市更新實施辦法」第六條規定：「都市更新實施地區之選定，得就左列地區考量實施更新效益性、可行性等因素，擬定優先順序，前項實施地區建築及環境窳漏程度依評估標準表（如附表）評定」；同辦法第二十六條又規定「本府依第六條劃定之更新地區得就符合左列規模之一者，獎勵私人或團體投資興建建築事業……」。另臺北市政府依同法第六條八款規定訂定「臺北市都市更新實施地區選定原則、標準、指標表」，可見臺北市政府對於都市更新範圍之劃定已有較詳細具體之規定。

都市更新條例於民國八十七年十一月公佈實施，其與都市計畫法最大的不同，除針對都市更新特別法，內容更為完整外，次為將以往以政府為主導辦理都市更新轉而為以各種贊助來獎勵民間自行辦理都市更新。

有關都市更新範圍之劃定，依該條例第五條、第六條規定。頃經內政部陳報行政院之「都市更新條例實行細則草案」第五條規定：「更新單元之劃定，應考量原有社會、經濟關係及人文特色之維繫、整體再發展目標之促進、更新處理方式之一致性、公共設施負擔之公平性及土地權力整合之易行性等因素」。其範圍除由主管機關逕予劃定者外，應以一完整之計畫街廓為原則。

由以上分析顯示：雖然臺北市政府對於都市更新地區範圍之劃定，有較詳細具體之規定，但僅使用於臺北市，且是否完全合乎都市更新條例之要求，尚待探討；而都市更新條例並未對都市更新範圍之劃定有較明確的指導，僅對更新地區範圍內如何劃定更新單元，作原則性規定。因此，亟需訂定都市更新地區範圍之劃定準則，以資依循。而臺灣各鄉鎮市之規劃建設經費一向拮据，辦理有關都市計畫業務，常受限於經費與時間，為順利推動都市更新，宜研擬出一套兼具原則性與實用性之都市更新地區範圍劃定準則，以供作業之參考。

3.2.2 都市更新地區之劃定因素

- 1、都市更新地區劃定之考量因素。
- 2、都市更新與上位指導計畫。
- 3、都市環境指標。
- 4、都市更新地區劃定程序與要件。
- 5、都市更新與更新單元。
- 6、都市更新地區劃定機關或團體。

3.2.3 都市更新地區（單元）劃定種類

- 1、市府主動劃定應實施都市更新地區、單元。
- 2、民間自行劃定實施都市更新地區、單元。

3.2.4 都市更新區全面調查劃定（都市發展政策面應更新地區）

1、交通樞紐更新

當新的公共運輸系統引入時，例如火車站、長途客運轉運中心、捷運車站、高鐵車站等重要交通系統的中心，由於功能的提昇與改變，使得整體土地使用型態與強度、交通動線、人行系統、開放空間系統都有必須整體更新作聯合開發，以發揮交通中心的功能。

2、老舊市中心商業區更新

老舊市中心商業區隨著郊區購物中心的出現、零售服務業型態的轉變、缺乏停車位及服務設施，顯得缺乏競爭力而商機不斷流失。為了挽救這些老舊的商業中心，必須大街廓整體規劃進行更新，引入新的業種投資及新的經營管理技術、設置廣場及停車場。

3、市中心工業區與軍營更新

目前在市中心的大面積工業區或軍營原本是都市的邊緣地區，但隨著都市的發展反而變成市中心。這些工業使用若不外移或轉型，可能阻礙都市中心的發展。

4、水岸更新

水岸更新是全世界重要的趨勢。原本純粹以航運為目的而存在的港口、碼頭工業區、造船廠或漁港，隨著交通技術的改變與港口功能的沒落而荒廢。不少港口水岸更新朝向引入金融服務業、市民休閒娛樂與觀光的使用重新開發，達到市港合一之目的。

5、住宅社區更新

市中心的住宅往往相當擁擠、住宅品質低落、巷道狹窄、缺乏停車空間與公園綠地、甚至有公共危險之虞，因此應當進行更新。而這些住宅區往往又位於重要的商業中心，因此更新時也會引入新的商業使用。

6、產業振興與轉型的更新

對於任何一個都市的發展而言，產業是帶動都市經濟發展的根本。若沒有優質而強大的產業，市民將缺乏就業機會，也沒有關聯服務產業，人口將外流，治安可能惡化，政府財政也將面臨困境。因此都市更新應當相當重視扶植與引入產業。

7、災後重建更新

像大地震之後，都市的重建有相當嚴重的破切性。但從另一方面來說，災後重建也提供了都市一個改善與提昇的機會。

8、開發技術面可更新地區

土地所有權人眾多，不易取得全數同意。

公私有土地夾雜及公有土地開發。

產權複雜：

- (1) 地上物與土地非屬同一人或有眾多違占建物。
- (2) 共同共有祭祀公業土地。
- (3) 未登錄土地。
- (4) 產權糾紛、假扣押、查封等任何無法取得同意權。

都市計畫變更。

原容積超過目前法定容積之改建。

避稅或節稅。

採用不動產證券化之開發。

3.2.5 都市更新地區劃定

表 3-1 都市更新地區劃定之種類

經劃定應實施更新之地區	未經劃定應實施更新之地區
一般劃定	自行劃定（個案劃定）
優先劃定	
迅行劃定	

都市更新地區劃定之種類：

1、一般劃定與優先劃定。

(1) 若未涉及都市計畫變更時，依下列步驟辦理，如圖 3-1。

(2) 若涉及都市計畫變更時，如圖 3-3。

2、迅行劃定更新如圖 3-2。

3、併都市計畫通盤檢討辦理劃定。

都市更新地區劃定之三種類型，分述如下

1、一般劃定與優先劃定

直轄市、縣(市)政府依條例第五條進行調查及評估劃定更新地區，或依條例第六條之規定優先劃定更新地區，若未涉及都市計畫變更時，依下列步驟辦理，如圖 3-1。

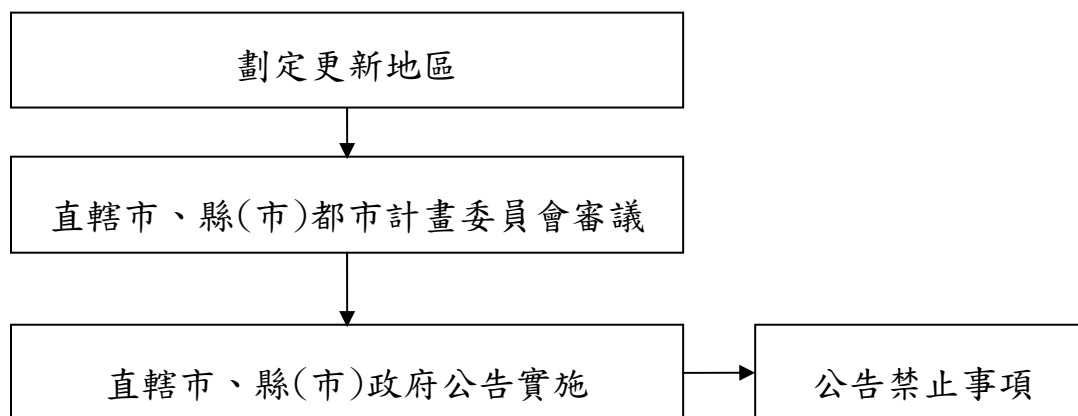


圖 3-1 未涉及都市計畫變更劃設更新地區之程序

未涉及都市計畫變更劃設更新地區之程序內容說明：

(1) 劃定更新地區

直轄市、縣(市)政府全面調查評估，依據都市更新地區劃定基準，劃定都市更新地區，擬具劃定都市更新地區說明書、圖。

(2) 都市計畫委員會審議

直轄市、縣(市)政府提送劃定都市更新地區說明書、圖至當地直轄市、縣(市)都市計畫委員會審議。

(3) 公告實施

經該都委會審議通過，由直轄市、縣(市)政府於三十日內公告實施。公告方式應將公告地點及日期刊登當地政府公報或新聞紙三日，公告期間不得少於三十日。

(4) 公告禁止事項

1. 發布公告主體

直轄市、縣(市)主管機關得於更新地區劃定後視實際需要，公告更新地區範圍內之禁止事項。

2. 禁止期限

禁止期限最長不得超過二年。

3. 公告禁止事項

禁止更新地區範圍內建築物之改建、增建或新建及採取土石或變更地形，但不影響都市更新事業之實施者，不在此限。

4. 公告辦理方式

於公告地點刊登當地政府公報或新聞紙三日，並張貼於直轄市、縣(市)政府、鄉(鎮、市、區)公所及當地村(里)辦公處之公告牌。

(5) 違反禁止事項之處分

違反禁止規定者，直轄市、縣（市）主管機關得限期命令其拆除、改建、停止使用或恢復原狀，期限以三十日為限。若不依規定拆除、改建、停止使用或恢復原狀者，處新台幣 6 萬元以上，30 萬元以下罰鍰，並得以停止供水、供電、封閉、強制拆除或採取恢復原狀措施，費用由土地或建築所有權人、使用人或管理人負擔。由直轄市、縣（市）主管機關處罰，經通知限期繳納屆期仍不繳納者，移送法院強制執行。

都市更新地區劃定之考量因素

優先劃定地區--都市更新條例第 6 條

- (1) 老舊市中心商業區更新：老舊市中心商業區隨著郊區購物中心的出現、零售服務業型態的轉變、缺乏停車位及服務設施，顯得缺乏競爭力而商機不斷流失。
- (2) 交通樞紐更新：當新的公共運輸系統引入時，例如火車站、長途客運轉運中心、捷運車站等重要交通系統的中心，由於功能的提昇與改變，使得整體土地使用型態與強度、交通動線、人行系統、開放空間系統都有必須整體更新作聯合開發，以發揮交通中心的功能。
- (3) 住宅社區更新：市中心的住宅往往相當擁擠、住宅品質低落、巷道狹窄、缺乏停車空間與公園綠地、甚至有公共危險之虞，因此應當進行更新。而這些住宅區往往又位於重要的商業中心，因此更新時也會引入新的商業使用。
- (4) 開發技術面可更新地區：土地所有權人眾多，不易取得全數同意、公私有土地夾雜及公有土地開發或產權複雜等因素。

2、迅行劃定

依條例第七條規定，直轄市、縣(市)政府應迅行劃定更新地區。內政部亦得限期指定直轄市、縣(市)政府劃定，必要時得逕為劃定。若未涉及都市計畫變更者，依下列步驟辦理（迅行劃定更新地區流程圖）。如圖 3-2。

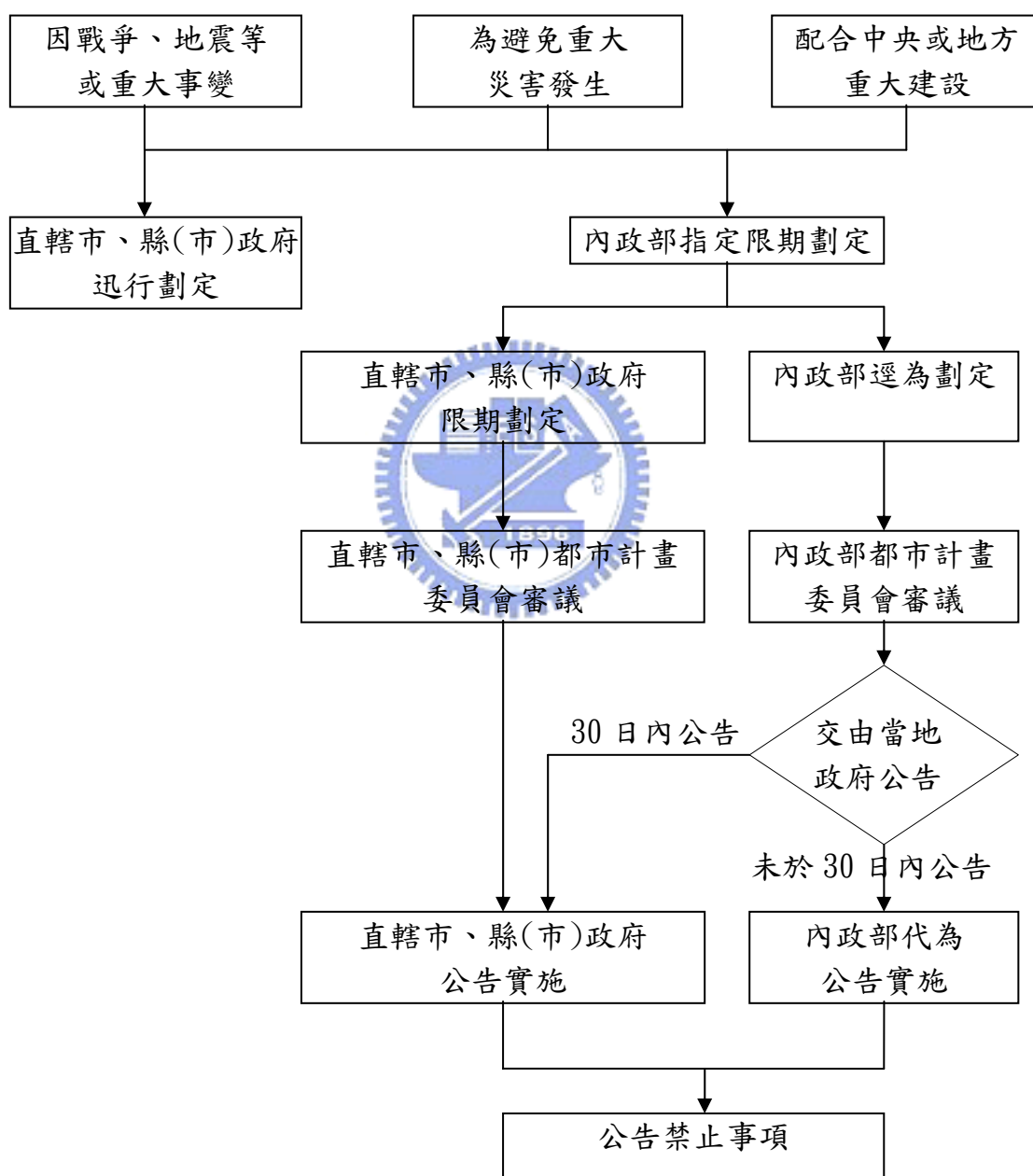


圖 3-2 迅行劃定都市更新地區之程序

迅行劃定都市更新地區之程序內容說明：

(1) 劃定更新地區

遇有都市更新條例第七條情形者，應迅行劃定更新地區，擬具劃定都市更新地區說明書、圖。劃定方式有下列三種：

1. 直轄市、縣(市)政府自行迅行劃定。
2. 直轄市、縣(市)政府經內政部指定於期限內劃定。
3. 若直轄市、縣(市)政府無法配合或未於期限內劃定，則由內政部逕為劃定。

(2) 送都市計畫委員會審議

1. 直轄市、縣(市)政府劃定者，提送直轄市、縣(市)都市計畫委員會審議。
2. 內政部逕為劃定者，提送內政部都市計畫委員會審議。

(3) 公告實施

審議通過，由當地直轄市、縣(市)政府三十日內公告實施。由內政部逕為劃定者，若直轄市、縣(市)政府未於三十日內公告，內政部得代為公告。

公告方式應將公告地點及日期刊登當地政府公報或新聞紙三日，公告期間不得少於三十日。

(4) 公告禁止事項

參照「一般劃定與優先劃定」步驟四「公告禁止事項」方式辦理之。

若涉及都市計畫變更時，請參照擬定都市更新計畫涉及都市計畫變更部份之辦理流程。如圖 3-3。

若涉及都市計畫變更時，依下列步驟辦理

(1)劃定更新地區

直轄市、縣(市)政府全面調查評估，依據都市更新地區劃定基準，劃定都市更新地區，擬具劃定都市更新地區說明書、圖。

(2)都市計畫委員會審議

直轄市、縣(市)政府提送劃定都市更新地區說明書、圖至當地直轄市、縣(市)都市計畫委員會審議。

(3)公告實施

經該都委會審議通過，由直轄市、縣(市)政府於三十日內公告實施。公告方式應將公告地點及日期刊登當地政府公報或新聞紙三日，公告期間不得少於三十日。



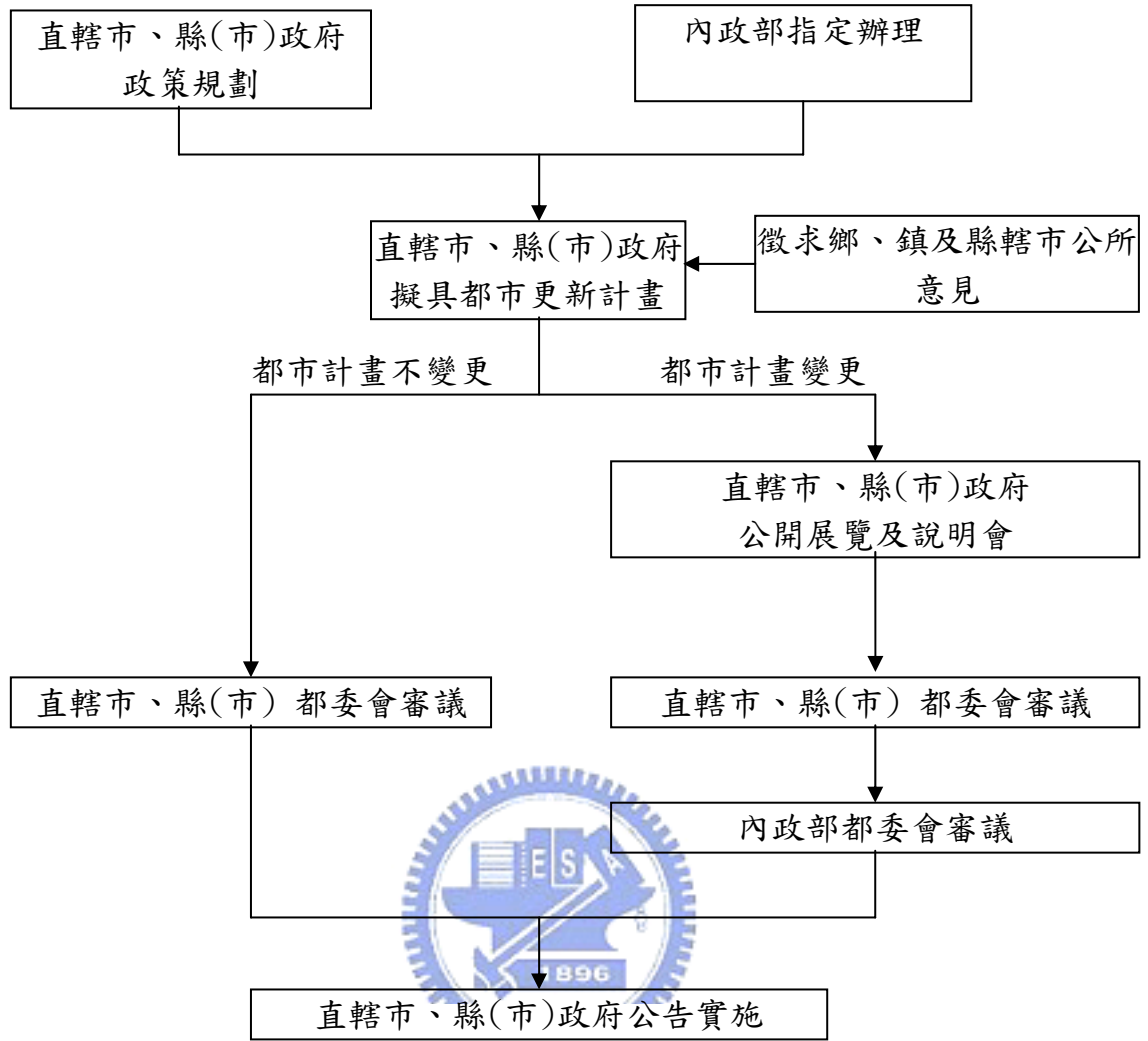


圖 3-3 都市更新計畫办理流程與步驟 (直轄市、縣(市)政府擬定)

自行劃定更新單元(個案劃定):緊急需要更新者

災後重建更新:像大地震、風災或水災之後,都市的重建有相當嚴重的迫切性。但從另一方面來說,災後重建也提供了都市一個改善與提昇的機會。

自行劃定更新單元(個案劃定):未經政府劃定應實施都市更新之地區,土地及合法建築物所有權人自行劃定更新單元。

未經劃定應實施更新之地區,土地及合法建築物所有權人為促進其土地再開發利用或改善居住環境,得依主管機關所定更新單元劃定基準,自行劃定更新單元。

經劃定應實施更新之地區,其土地及合法建築物所有權人得就主管機關劃之更新單元,或依所定更新單元劃定基準自行劃定更新單元,應舉辦公聽會,擬具事業概要,連同公聽會紀錄申請當地直轄市、縣(市)主管機關核准申請實施該地區之都市更新事業。

依「都市更新條例施行細則」,實施者自行劃定更新單元時,應以一完整之計畫街廓為原則。但因計畫街廓過大或其他特殊因素確難一次辦理者,得由實施者自行依本條例第五條規定,擬具或變更都市更新計畫,並於計畫中適當劃分之。

3、併都市計畫通盤檢討辦理劃定。

3.2.6 民間自行劃定更新單元申辦程序

民間自行劃定更新單元申辦程序，如圖 3-4。

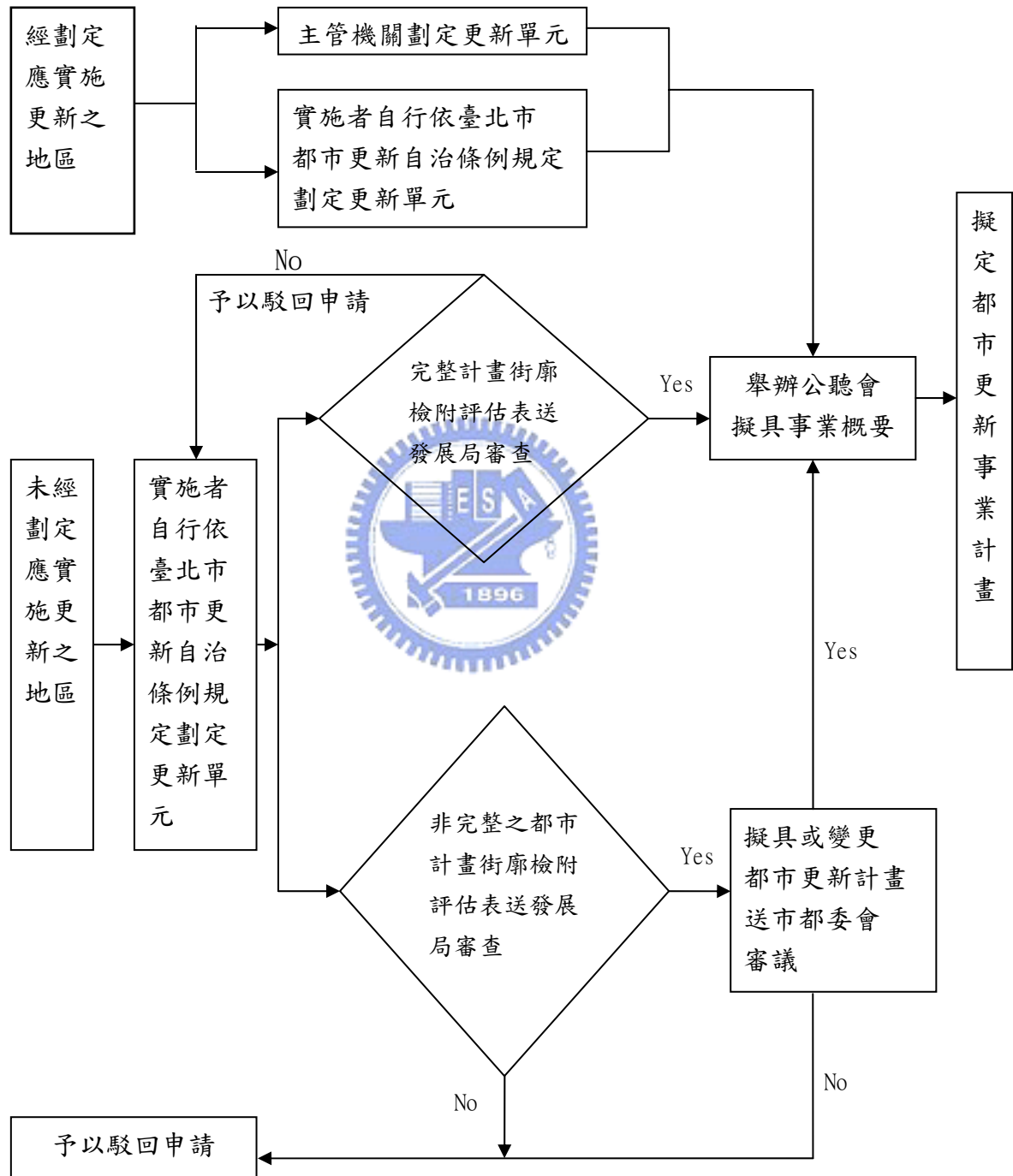


圖 3-4 民間自行劃定更新單元申辦程序

3.2.7 自行劃定之更新單元與都市計畫之關係

- 1、自行劃定之更新單元，應以一完整之計畫街廓為原則。但有都市更新條例施行細則第五條第二項但書規定之情形者，得依該規定辦理，並於送經市政府核轉本市都市計畫委員會審議通過後，公告實施之。
- 2、更新單元劃定之申請：不得涉及都市計畫主要計畫之擬定或變更。但其僅涉及主要計畫局部性之修正，且不違背其原規劃意旨並符合都市更新條例施行細則第十二條所定情形者，或僅涉及細部計畫之擬定、變更者，不在此限。

3.2.8 都市更新單元劃定基準

經參酌台北市之實施都市更新地區之選定原則，並考量台灣都市之發展特性，配合前述之都市更新條例規定之精神，試擬都市更新地區之劃定準則共十七條如次：

- 1、街廓內一半以上地區土地使用不符合都市計畫，環境明顯不良者。
- 2、大面積低度利用之公有土地，嚴重影響都市健全發展者。
- 3、發展強度太高、人口密度超出計畫太多、擁擠雜亂者。
- 4、公共設施或公用設備不足甚多，或品質惡劣者。
- 5、交通系統不良、道路狹窄彎曲、擁擠，亟待改善者。
- 6、建築結構簡陋或老舊，佔全街廓一半以上者。
- 7、產業已經不符地方需要，亟待轉型以振興地方經濟者。
- 8、防火設施（含防火巷）明顯不良，影響都市安全者。
- 9、違章建築佔全街廓一半以上，環境惡劣者。
- 10、土地使用與建築物功能欠佳，明顯妨礙都市健全發展者。
- 11、環境敗壞、治安欠佳，形成地方發展死角者。

- 12、近期曾受天災或意外，街廓內建築毀損面積佔一半以上者。
- 13、廣告招牌、鐵窗、街道家具、電線紊亂、騎樓不通，嚴重妨礙都市環境者。
- 14、重大建設境界線直接影響範圍內，機能或景觀等不能配合者。
- 15、觀光地區或國際活動空間五十公尺範圍以內者。
- 16、古蹟、歷史性建築物與空間，需劃設專區保存維護者。
- 17、其他經縣市政府或鄉鎮市區公所指定需辦理都市更新者。

台北市都市更新單元劃定基準：

- 1、目前以台北市來看是依照「臺北市都市更新自治條例」第十二條都市更新單元劃定基準，應符合下列規定之一：
 - (1) 完整之計畫街廓。
 - (2) 街廓內面積二千平方公尺以上。
 - (3) 臨接二條以上之計畫道路，面積大於該街廓四分之一且在一千平方公尺以上者。
 - (4) 街廓內部分土地業已建築完成，確無法合併更新且無礙建築設計及市容觀瞻，其未建築完成部分面積一千平方公尺以上，並為一次更新完成者。
 - (5) 其他因舉辦公共工程建設有特殊需要，或土地權利關係複雜者，得由都市計畫另為特別規定。

2、依「臺北市都市更新自治條例」第十五條第四項規定訂定「臺北市未經劃定應實施更新之地區自行劃定更新單元建築物及地區環境評估標準」。

「臺北市未經劃定應實施更新之地區自行劃定更新單元建築物及地區環境評估標準」之第2條 臺北市未經劃定應實施更新之地區自行劃定更新單元建築物及地區環境評估標準，應符合下列規定：

建築物及地區環境狀況	評估標準	指標	說明
一、建築物窳陋且非防火構造或鄰棟間隔不足，有妨害公共安全之虞	符合指標 (一)、(二) 其中之一項及其他指標之二項者。	(一) 更新單元內屬非防火建築物或非防火構造建築物之棟數比例在二分之一以上，並經委託建築師、專業技師或機構辦理鑑定者。	一、指標第六項重大建設，包括大眾運輸系統車站(含車站本體及車站出入口)、已開闢及已編列年度預算開闢者面積在一公頃以上公園、基地面積在六千平方公尺以上之廣場(含圓環)、快速道路等。
二、建築物因年代久遠有傾頹或朽壞之虞、建築物排列不良或道路彎曲狹小，足以妨害公共通行或公共安全	符合指標 (二)、 (三)、(四) 其中之一項及其他指標之二項者。	(二) 更新單元內現有巷道彎曲狹小，寬度小於四公尺者之長度佔現有巷道總長度比例在二分之一以上。 (三) 更新單元內下列各種構造面積比例在二分之一以上：土磚造、木造、磚造及石造建築物、二十年以上之加強磚造及鋼鐵造、三十年以上之鋼筋混凝土造及預鑄混凝土造、四十	二、指標第十
三、建築物未符合都市應有之機能	符合指標 (五)、 (八)、(十) 其中之一項及		

<p>四、建築物未能與重大建設配合</p>	<p>其他指標之二項者。</p> <p>符合指標(六)及其他指標之二項者。</p>	<p>年以上之鋼骨混凝土造。</p> <p>(四) 更新單元內建築物有基礎下陷、主要樑柱、牆壁及樓板等腐朽破損或變形，有危險或有安全之虞者之棟數比例在二分之一以上，並經委託建築師、專業技師或機構辦理鑑定者。</p>	<p>一項之建蔽率及容積率之計算，以合法建築物為限。</p>
<p>五、具有歷史、文化、藝術、紀念價值，亟須辦理保存維護</p>	<p>符合指標(十三)。</p>	<p>(五) 更新單元內合法建築物地面層土地使用現況不符現行都市計畫分區使用之樓地板面積比例在二分之一以上。</p>	
<p>六、居住環境惡劣，足以妨害公共衛生或社會安全</p>	<p>符合指標(七)、(十一)其中之一項及其他指標之二項者。</p>	<p>(六) 更新單元周邊距離本市重大建設或政府機關認定之國際觀光據點二百公尺以內；或更新單元範圍含捷運地下穿越部分土地且不適用大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法者。</p>	
<p>七、因重大事變遭受損壞或為避免重大災害之發生</p>	<p>符合指標(一)、(九)其中之一項及其他指標之二項者。</p>		

		<p>(七) 更新單元內建築物無設置化糞池或經委託建築師、專業技師或機構辦理鑑定該建築物沖洗式廁所排水、生活雜排水均未經處理而直接排放之棟數比例在二分之一以上。</p> <p>(八) 更新單元內四層以上之合法建築物無設置電梯設備且法定停車位數低於戶數二分之一以下之棟數比例在二分之一以上。</p> <p>(九) 更新單元內建築物耐震設計標準，不符內政部七十八年五月五日台內營字第六九一七〇一號令修正之建築技術規則規定者之棟數比例在二分之一以上。</p> <p>(十) 更新單元內計畫道路未開闢之面積比例在二分之一以上。</p> <p>(十一) 更新單元範圍</p>	
--	--	--	--

		<p>現有建蔽率大於法定建蔽率且現有容積未達法定容積之二分之一。</p> <p>(十二) 更新單元內平均每戶居住樓地板面積低於本市每戶居住樓地板面積平均水準之二分之一以下者。</p> <p>(十三) 內政部及本市指定之古蹟、都市計畫劃定之保存區、本府指定之歷史建築及推動保存之歷史街區。</p> <p>(十四) 更新單元面積在二千平方公尺以上，經擬定整體開發計畫，對都市景觀美化及提升生活環境品質有助益者。</p>	
--	--	---	--

3、街廓內部分土地業已建築完成，確無法合併更新且無礙建築設計及市容觀瞻，其未建築完成部分面積一千平方公尺以上，並為一次更新完成者。

第三節 建築物及地區環境狀況及評估標準

3.3.1 建築物及地區環境狀況

- 1、建築物窳陋且非防火構造或鄰棟間隔不足，有妨害公共安全之虞。
- 2、建築物因年代久遠有傾頹或朽壞之虞、建築物排列不良或道路彎曲狹小，足以妨害公共通行或公共安全
- 3、建築物未符合都市應有之機能。
- 4、建築物未能與重大建設配合。
- 5、具有歷史、文化、藝術、紀念價值，亟須辦理保存維護。居住環境惡劣，足以妨害公共衛生或社會安全。
- 6、居住環境惡劣，足以妨害公共衛生或社會安全。



3.3.2 評估指標

- 1、更新單元內屬非防火建築物或非防火構造建築物之棟數比例達二分之一以上。
- 2、更新單元內現有巷道彎曲狹小，寬度小於四公尺者之長度佔現有巷道總長度比例達二分之一以上。
- 3、更新單元內各種構造建築物使用已逾下列年期之面積比例達二分之一以上：土磚造十年，木造二十年，磚造及石造三十五年，加強磚造及鋼鐵造四十年，鋼筋混凝土造、預鑄混凝土造及鋼骨混凝土造五十年。
- 4、更新單元內建築物有基礎下陷、主要樑柱及牆壁等腐朽破損或變形，有危險之虞者之棟數比例達二分之一以上。
- 5、更新單元內合法建築物地面層土地使用現況不符現行都市計畫分區使用之樓地板面積比例達二分之一以上。

- 6、更新單元周邊距離本市重大建設及政府機關認定之國際觀光據點八十公尺以內；或更新單元範圍含捷運地下穿越部分土地且不適用大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法者。前述重大建設包括：大眾運輸系統車站、面積達一公頃以上之公園、基地面積達六千平方公尺以上之廣場（含圓環）、快速道路等。前述國際觀光據點指觀光局指定之觀光重點：(1)孔子廟；(2)行天宮；(3)二二八紀念公園；(4)龍山寺；(5)青年公園；(6)中正紀念堂；(7)忠烈祠；(8)歷史博物館；(9)故宮博物院；(10)郵政博物館；(11)國父紀念館；(12)台北市立美術館；(13)植物園。
- 7、更新單元內建築物無污水處理設施之棟數比例達二分之一以上。
- 8、更新單元內建築物耐震設計標準，不符內政部七十八年五月五日台內營字第六九一七〇一號修正之建築技術規則規定者之棟數比例達二分之一以上。
- 9、更新單元內計畫道路未開闢者之面積比例達二分之一以上。
- 10、更新單元範圍現有建蔽率大於法定建蔽率且現有容積未達法定容積之二分之一。有關建蔽率及容積率之計算，以合法建築物為限。
- 11、更新單元內平均居住樓地板面積低於當地居住樓地板面積平均水準之二分之一以下者。
- 12、內政部及本市指定之古蹟、都市計畫劃定之保存區、本府指定之歷史建築及推動保存之歷史街區。

第四節 台北市都市更新事業建築容積獎勵項目及評定基準

3.4.1 台北市都市更新事業建築容積獎勵額度（臺北市都市更新自治條例第 19 條）依下列公式核計：

$$F = F_0 + \Delta F_1 + \Delta F_2 + \Delta F_3 + \Delta F_4 + \Delta F_5 + \Delta F_6$$

F：獎勵後總容積，其上限依都市更新建築容積獎勵辦法第四條規定辦理。

F₀：法定容積。

ΔF₁：都市更新條例第四十四條第一項第一款規定之獎勵容積。

ΔF₂：都市更新條例第四十四條第一項第二款規定之獎勵容積。

ΔF₃：都市更新條例第四十四條第一項第四款之獎勵容積。

ΔF₄：都市更新建築容積獎勵辦法第八條規定考量地區環境狀況之獎勵容積。

ΔF₅：都市更新建築容積獎勵辦法第八條規定更新單元規劃設計之獎勵容積。

ΔF₆：都市更新建築容積獎勵辦法第八條規定為處理佔有他人舊違章建築戶之需要之獎勵容積。

- 1、ΔF₁：以原建築容積高於法定容積部分核計；所稱原建築容積，指建築物建造時，主管機關核發使用執照所核准之建築容積。其屬合法建築物而無使用執照者，以建築主管機關所認定為準。
- 2、ΔF₂：以更新後分配建築物樓地板面積低於當地居住樓地板面積平均水準之人數，乘以當地居住樓地板面積平均水準與更新後分配建築物樓地板面積平均值之差額核算。
- 3、ΔF₃：更新地區公告後，三年內提出申請實施更新者，給予法定容積百分之五之獎勵容積。

- 4、 $\Delta F4$ ：以下列各項措施所需成本經費，除以獎勵樓層單位面積不含建築成本及管銷費用之銷售淨利核算。但以其建築容積獎勵已有研提相關財務計畫內容及詳實佐證數據予以核計者為限。
- (1) 公益設施捐贈本市者，其建築成本。
 - (2) 協助開闢都市計畫道路所需工程、拆遷安置及捐贈本市計畫道路用地成本經費。但依建築法相關規定，為停車場出入道路應自行開闢者，不得核算獎勵容積。
 - (3) 認養相關設施、改善鋪面及公共藝術等增進都市景觀美化所需相關經費。
- 5、 $\Delta F5$ ：考量富有地方特色之設計、開放空間廣場、人行動線、保存具歷史、紀念性及藝術價值之建築及更新單元規模等因素，依附表二規定核計應得之獎勵容積。但適用臺北市土地使用分區管制規則綜合設計放寬與容積獎勵者，不適用本開放空間廣場及人行動線之容積獎勵。
- 6、 $\Delta F6$ ：實施者為現地安置基地內舊違章建築戶所需樓地板面積及協議以現金補償或異地安置方式核算之樓地板面積（每戶不得超過當地樓地板面積平均水準），其額度以法定容積之百分之二十為限。舊違章建築戶之認定，以民國七十七年八月一日以前興建完成者為限，面積以實測面積為準，並應檢附房屋稅籍資料、門牌編定、繳納自來水費、電費收據或證明等文件。舊違章建築戶經實施者妥善處理後，不適用前揭辦法有關舊違章建築之拆遷、救濟及安置等規定。

3.4.2 台北市都市更新獎勵容積之限制條件

目的：為改善居住環境，增進公共利益

1、 $\Delta F1$ 、 $\Delta F2$ 、 $\Delta F3$ 及 $\Delta F6$ 建築容積獎勵額度，合計不得超過

$\Delta F1$ 至 $\Delta F6$ 各項獎勵容積總和之零點五倍。

2、以建築基地零點三倍之法定容積再加其原建築之容積為獎勵後容積之上限者，其零點三倍法定容積之獎勵應以公益性之 $\Delta F4$ 及 $\Delta F5$ 為主。

$\Delta F2$ 、 $\Delta F3$ 及 $\Delta F6$ 建築容積獎勵額度，合計不得超過 $\Delta F4$ 及 $\Delta F5$ 之和。

3.4.3 台北市都市更新後提供之公益設施及道路之處理

1、更新後提供之公益設施：產權應捐贈本市，由市政府相關機關管理或依據臺北市市有財產委託經營管理辦法規定辦理。

2、實施者依協助開闢都市計畫道路：如其道路土地為公有者，應由道路主管機關辦理土地撥用後，交予實施者開闢。

土地地上物之拆遷，得由實施者提供拆遷補償經費，並由市政府協助辦理地上物公告、拆除與執行；其安置事宜得依臺北市舉辦公共工程對合法建築及農作物拆遷補償暨違章建築處理辦法第三十七條規定辦理。

由實施者安置者，不適用前項後段規定。

第四章 案例探討

第一節 現況介紹

本計劃區位於台北車站特定專用區，為台北車站站前廣場首棟建築物，位於台北市市中心地區，緊鄰台北車站與台北捷運站，南側為本市中心商業區，北側為批發業集中地區；對外連絡幹道計有忠孝東西路、中山南北路、鄭州路、環河北路、太原路、承德路、中華路、塔城街、重慶南北路等為本市交通運輸中心。

本計劃區之地形地勢：本計畫區海拔高度344.7公尺。地勢平坦。

4.1.1 都市計畫情形

「國際觀光商業大樓」位於台北市政府都市發展局所劃定之辦理都市更新地區範圍內，依法本大樓得提出辦理都市更新之申請。惟本大樓基地自身面積狹小，(基地面積464平方公尺，相當於140坪)，表4-1列有本基地規模無法擴充之原因，未達最小更新單元(1,000平方公尺)的標準；該大樓因為自行開發價值有限【目前被劃定為商三用地，建蔽率65%、法定容積率為560%。但依使用執照登載即目前建築物使用現況建蔽率65.59%，樓地板面積共約1,400坪(地下二層、地上十二層)】；而東側近臨天成飯店及天成商業大樓，因為產權複雜(所有權人數多達三百多人)、整體開發整合不易；南側面臨忠孝西路；因此，本大樓擬以與北、西兩側交通用地(交2、交11)(捷運出入口及通風口)合併開發，進行更新事宜。

表 4-1 基地規模無法擴充之原因

	本研究不是一個完整街廓，但基地規模無法擴充之原因
東	天成飯店及天成商業大樓
西	公園路
南	忠孝西路
北	交通部台灣鐵路管理局之變電所

4.1.2 土地使用現況

本研究論文之基地分屬在劃定應實施更新地區範圍內、外，如表 4-2，都市更新地區計畫範圍內有台北市中正區公園段 1 小段 133、134 地號等二筆土地為商三，其建蔽率為 65%、容積率為 560%。都市更新地區計畫範圍外台北市中正區公園段 1 小段 1-10 及 135、136、137、138、139、140、1-11、1-12 地號等 9 筆土地為交通用地，其建蔽率及容積率不予規定。

表 4-2 劃定應實施更新地區範圍內、外之單位

	經劃定應實施更新之地區	未經劃定應實施更新之地區
國際觀光 商業大樓		
台北市政府 捷運工程局		●
交通部台灣 鐵路管理局		●

4.1.3 建物現況

本案都市更新地區計畫範圍土地上之建築物為國際觀光商業大樓，此大樓為地上十二層地下二層之鋼筋混凝土結構，地下一、二層目前無使用，地上一樓為商場，二樓至十二樓為辦公室或住宅使用。

4.1.4 交通系統

1、主要計畫道路：

中山北路（寬四十公尺）、忠孝西路（寬三十九點三四及四十六公尺）、鄭州路（寬四十公尺）、公園路（寬十公尺及二十公尺）、重慶北路（寬三十公尺）、塔城街（寬四十公尺）、西寧北路（寬二十五公尺）、環河北路（寬二十五公尺）、承德路（寬四十公尺）、太原路（寬十六點三六公尺）、華陰街（寬八公尺及十二公尺）。

2、細部計畫道路

- (1) 中山北路至東交通廣場之北平西路，因設置地下停車場匝道及通風口，道路寬三八點八五公尺。
- (2) 為台北車站東側旅客及車輛由中山北路、鄭州路及公園路出入之需，於東交通廣場（交5）四周劃定十公尺之次要道路環繞，俾利車輛停靠進出台北車站。並於東交通廣場南側道路之外，另設人行步道。為簡化車行動線及強調東交通廣場都市景觀，除廢止公園路部份路段外，並調整鄭州路南側公園路口為垂直交叉路型。
- (3) 為旅客及車輛出入台北車站西側之需要，於台北車站西側設置南北巷次要道路，並配合交通廣場（交6）地下停車進出，劃設道路寬為十二公尺。
- (4) 於C1、D1商業用地與交六、交八間劃設十公尺次要道路。

4.1.5 公共設施

1、主要計畫公共設施：

(1) 交通用地：

1. 台北車站用地（編號交 1）：供台北市區鐵路地下化後，台北車站、車站有關辦公處所、百貨商場、餐飲服務及一般商業辦公處所使用。另配合東交通廣場整體規劃及調整道路系統，變更部分交通用地為交通廣場用地及道路用地。並提供地下街出入口與相關設施使用。
2. 捷運交通用地：三處。交 2 位於忠孝西路與公園路交叉口東北角，供捷運車站出入口使用。交 11 位於交 2 北側，供捷運系統機電等設施使用，交 13 位於交 9 轉運站東側公園路段（華陰街與鄭州路間），供多功能廣場使用，並配合進出及環繞交 9 轉運站需要，必須留設道路，供大眾公共運具使用，以連接華陰街及鄭州路。
3. 地鐵機電用地（編號交 3）：位於交 11 用地北側，供設置台北車站機電及冷卻等設施使用。
4. 轉運站用地（交 9）：位於台北車站北側。供長途旅運車站（台汽車站）、公車轉運、公共停車場、捷運行控中心、交控中心、高速鐵路行控中心與辦公室及計程車招呼站，共同規劃立體使用。並得為車站有關之辦公處所、百貨商場、餐飲服務、一般商業辦公處所、金融機構及地下停車場使用，基地內配合地下停車場進出，留設南北向類似通路。
5. 交通廣場用地：七處。交通廣場內為交通需要，得設道路、捷運系統與地下街出入口、通風口，進出地下停車場匝道及樓梯、公車彎及人行相關等交通設施。

- a. 台北車站周邊交通廣場：四處（編號交 4、5、6、7）。維持交 4 原規劃功能，於規劃地下停車場時考慮容納大型車輛。交 5（東交通廣場）得設置行控中心及配合道路等設施。交 6（西交通廣場）、交 7 廣場地下一層得闢建地下商場，供商業及服務業使用，並得設置提供忠孝西路地下街採光與通氣設施或露天式地下廣場（瀑布庭園）。另交 5、交 6 用地得設地下停車場，其中交 5 地下停車場應提供部分空間作為地下街南、北向通道，並得附設商場（僅供書報販售使用）。
- b. 台北車站西交通廣場與十三號公園間劃設交通廣場三處（編號交 8、交 10、交 12）。以提供行人戶外活動之連續開放空間，創造都市景觀及促進本區商業活動。交 8、交 10 得比照交 6 設置提供忠孝西路地下街採光與通氣設施或露天式地下廣場（瀑布庭園），交 12 得闢建地下停車場。

(2) 廣場用地：位於太原路口廣場，以提供行人空間，促進都市景觀及提供戶外活動空間。配合鄭州路地下街並得設置進出地下通道出入口及地下停車場出入口。

(3) 公園用地：二處

1. 位於環河北路東側接廓，為本市第十三號公園用地。並得依都市計畫公共設施用地多目標使用方案規定，於公園南側地下興建變電所設施。

2. 國父史蹟紀念公園，位於中山北路與鄭州路交口西南角。

(4) 變電所用地：二處，華陰變電所及華捷變電所。

2、細部計畫公共設施：

- (1) 市場用地：乙處，太原市場。位於太原路東側。
- (2) 綠地：位於 C1 商業用地東側，為供交通、人行停留及高程差緩衝需要劃設。並配合 C1 商業用地與西交通廣場開十公尺道路，變更部分道路用地為綠地，及變更部分綠地為道路用地。以利 C1 商業用地東端地標性建物構成館前路向北之視覺焦點。

4.1.6 土地權屬概況

1、國際觀光商業大樓提供土地標示：

座落：台北市中正區公園段 1 小段 133、134 地號等二筆土地，面積共計 464 平方公尺。

2、台北市政府捷運工程局所提供土地標示：

座落：台北市中正區公園段 1 小段 135、136、137、138、139、140、1-11、1-12 地號等八筆土地，面積共計 853 平方公尺。

3、交通部台灣鐵路管理局所提供土地標示：

座落：台北市中正區公園段 1 小段 1-10 地號等一筆土地，面積共計 113 平方公尺。

4.1.7 居民意願

本都市計畫更新地區計畫範圍之現有建築物，民國 67 年建築完成，距今已 29 年，建築物老舊窳陋且未能符合都市應有之機能，且又未能與重大建設配合，再者因捷運施工，本棟建築物經台北市土木技師公會鑑定 Δ 值偏東 4.15 公分， Δ/H 為 1/643.3，有妨害公共安全之虞，且居住環境惡劣，足以妨害公共衛生或社會治安，嚴重影響都市景觀，故本研究論文之案例國際觀光商業大樓之所有權人對參與都市更新之態度均表樂觀其成。

據民國 88 年 6 月 29 日行政院政務會談中通過「台北車站特定專用區開發案」之規劃。其整個開發案分為三區，分別是以國際商業為發展主軸的「車站區」，將興建商業大樓、金融大樓、飯店；具行政特區特色的「華山區」；及以科技文教為主的「光華區」。

本計畫區整體開發價值除了實質上的好處外，一方面可以達到政府宣示辦理都市更新的決心；在目前都市土地寸土寸金不易取得的情形下，在土地資源的利用上更是可以將目前低度使用的土地資源，來變成可高度利用的土地資源；且可以更加有效利用有限寶貴的都市精華區土地資源，促進地區發展；充分發展地方特色，促進國家經濟發展；美化都市景觀，甚至可達到廣義的都市更新效果（可因此而帶動本地區其他街廓的都市更新）；再者，政府不需出資金，又可以增加政府財產（無財務籌措壓力）；如此一來，可以成就政府與人民雙贏皆大歡喜的局面。

因此，國際觀光商業大樓管理委員會提出劃定「台北市中正區公園段 1 小段 133 地號等 11 筆土地為更新地區（更新單元）計畫案」，希望在不久將來能見到全國人民所企盼的在「台北車站特定專用區」完成都市更新，在各單位的全力配合下有一番新局面，那就是在一流的都市裡，創造出一流的都市景觀。

第二節 研究論文範圍內所有權人之分析

本研究論文範圍內的所有權人共有三個單位，分析如表 4-3，分別是國際觀光商業大樓、台北市政府捷運工程局、交通部台灣鐵路管理局。

表 4-3 本研究論文範圍內所有權人之分析

		國際觀光 商業大樓	台北市政府 捷運工程局	交通部台灣 鐵路管理局
公、私有 (土地)		私有	公有	公有
基地座落 中正區公園段一小段 (地號)		133、134	135、136、137、138、 139、140、1-11、1-12	1-10
面 積 (平方公尺)		464	853	113
更 新 前	容積率	560%	不予規定(0%)	不予規定(0%)
	建蔽率	65%	不予規定	不予規定
更 新 後	容積率	560%	560%	560%
	建蔽率	65%	65%	65%
更新方式		重建	整建、維護	重建

4.2.1 國際觀光商業大樓

本大樓屬私部門，大樓使用自民國 67 年迄今（已經 29 年），位於台北市政府都市發展局所劃定的都市更新範圍內，將提供之土地坐落於台北市中正區公園段 1 小段 133、134 地號等 2 筆土地，面積共計 464 平方公尺。

本大樓預計與台北市捷運工程局及交通部台灣鐵路局所提供之土地合計共計有 1,430 平方公尺。此大樓位於台北市中正區一段 45 號，為地上 12 層，地下 2 層之鋼筋混凝土構造。緊鄰捷運系統出口，為整個台北車站交通廣場的第一棟樓房；其東側為天成大飯店（16 層樓高）、西側為捷運之出入口及通風口、南側為 40 米寬的忠孝西路一段及北側為捷運之通風口。因自民國 79 年底捷運地下化工程之公共工程施工導致大樓嚴重傾斜，地基破壞，影響住戶生命財產、生活品質甚鉅；造成本大樓現在不但外觀老舊；而且，大樓內部應有的機能也無法發揮。建築物窳陋且未符合都市應有之機能，而未能與重大建設配合，有妨害公共安全之虞，且居住環境惡劣，足以妨害公共衛生或社會治安，嚴重影響都市景觀。因此提出本計劃申請都市計畫更新。

依都市更新條例第四條，「國際觀光商業大樓」辦理都市更新處理方式是用「重建」方式處理。

4.2.2 台北市政府捷運工程局


屬於公部門，提供土地坐落於台北市中正區公園段1小段135、136、137、138、139、140、1-11、1-12地號等8筆土地，面積共計有853平方公尺，目前台北市政府都市發展局尚未將該基地劃入為都市更新範圍內。根據都市更新的辦理，只要適法性及程序上皆符合，台北市政府捷運工程局將全力配合辦理都市更新，透過辦理都市計畫更新的程序可達到聯合開發或合作開發的目的，更新過後可達到公私合營的雙贏局面，此案將由國際觀光商業大樓單獨向台北市政府都市發展局提出申請，是否通過則取決於「台北市政府都市計畫審議委員會」之審查。

為何由「國際觀光商業大樓」單獨向「台北市政府都市發展局」提出申請呢？那是因為捷運工程局這些土地當時是徵收的方式所取得，其目的是要作為交通用地使用，如果現在主動參與辦理都市更新的話，則會與當時土地徵收目的不符，其當時被徵收之土地所有權人是可以提出異議的。也因為有這一層法律關係存在，所以捷運工程局才無法主動提出辦理都市更新。因此在民國92年12月12日在捷運局14樓簡報室邀請眾多相關政府機關列席，將相關法律問題釐清且作出會議記錄，結論同意由國際觀光商業大樓提送完整更新計畫向台北市政府都市發展局提出申請及辦理相關事宜。

依都市更新條例第四條，「台北市政府捷運工程局」辦理都市更新處理方式是用「整建」及「維護」方式處理。

4.2.3 交通部台灣鐵路管理局

屬於公部門，該局提供土地坐落於台北市中正區公園段1小段1-10地號等一筆土地，面積共計有113平方公尺，目前台北市政府都市發展局尚未將該基地劃入為都市更新範圍內。由於該基地本身實際上是一塊很不容易被利用之畸零地，如果因配合本次都市更新的辦理，使其能將再創造出價值，也等同於幫助政府創造出更多財富；因此，如果賣掉該筆土地能替交通部台灣鐵路局創造更多盈收，或參與本都市更新計畫而能增加臺灣鐵路局及政府的財產產生正面效益。所以交通部台灣鐵路管理局於民國92年10月29日在立法院協調的會議中，同意由國際觀光商業大樓單獨提出申請，並由台北市政府都市計畫審議委員審查。



依都市更新條例第四條，「交通部台灣鐵路管理局」辦理都市更新處理方式是用「重建」方式處理。

本研究案例內國際觀光商業大樓各住戶皆想參與更新。本計畫基於都市發展之考量，有助於此大樓與捷運局聯合開發，將原本低度使用的土地資源，變成可高度利用的土地資源，使其能更加有效利用有限的寶貴土地資源，促進地區發展，兼可美化都市景觀。

第三節 辦理情形

因此，根據在民國 92 年 12 月 12 日在捷運局 14 樓簡報室所作出會議記錄，會議記錄內容是要由國際觀光商業大樓提送完整「更新計畫書」向台北市政府都市發展局提出申請。

「台北市都市更新計畫書」之內容如下：

案名：擬劃定「台北市中正區公園段 1 小段 133 地號等 11 筆土地為更新地區（更新單元）計畫案」

申請單位：國際觀光商業大樓管理委員會

辦理單位：台北市政府

計畫範圍與面積：本計畫區（台北車站特定專用區）位於台北市市中心地區，緊鄰台北車站與台北捷運站，南側為本市中心商業區，北側為批發業集中地區。



4.3.1 計畫範圍（如下列所述等 11 筆土地）：

「交通部台灣鐵路管理局」所有土地：
台北市中正區公園段 1 小段 1-10 地號。

「台北市政府捷運工程局」所有土地：
台北市中正區公園段 1 小段 135、136、137、138、139、140、1-11、
1-12 地號。

「國際觀光商業大樓」所有土地：
台北市中正區公園段 1 小段 133、134 地號。

4.3.2 計畫面積：總計 1,430 平方公尺

1、交通部台灣鐵路管理局所提供土地標示：

交通部台灣鐵路管理局所提供土地座落台北市中正區公園段 1 小段 1-10 地號等 1 筆土地，面積共計 113 平方公尺。

2、台北市政府捷運工程局所提供土地標示：


台北市政府捷運工程局所提供土地座落台北市中正區公園段 1 小段 135、136、137、138、139、140、1-11、1-12 地號等 8 筆土地，面積共計 853 平方公尺。

3、國際觀光商業大樓提供土地標示：

國際觀光商業大樓提供土地座落台北市中正區公園段 1 小段 133、134 地號等 2 筆土地，面積共計 464 平方公尺。

類別：擬定

法令依據：都市更新條例第六條、第七條、第二十七條。



本計畫區整體開發價值除了實質上的好處外，一方面可以達到政府宣示辦理都市更新的決心；在目前都市土地寸土寸金不易取得的情形下，在土地資源的利用上更是可以將目前低度使用的土地資源，來變成可高度利用的土地資源；且可以更加有效利用有限寶貴的都市精華區土地資源，促進地區發展；充分發展地方特色，促進國家經濟發展；美化都市景觀，甚至可達到廣義的都市更新效果（可因此而帶動本地區其他街廓的都市更新）；再者，政府不需出資金，又可以增加政府財產（無財務籌措壓力）；如此一來，可以成就政府與人民雙贏皆大歡喜的局面。

因此，國際觀光商業大樓管理委員會提出劃定「台北市中正區公園段 1 小段 133 地號等 11 筆土地為更新地區（更新單元）計畫案」，希望在不久將來能見到全國人民所企盼的在「台北車站特定專用區」完成都市更新，在各單位的全力配合下有一番新局面，那就是在一流的都市裡，創造出一流的都市景觀。

第四節 相關單位配合情形

4.4.1 交通部台灣鐵路管理局

辦理都市更新是國家的重大建設計畫，本局會全力配合政府的都市更新計畫來進行辦理申請；因為本局這塊基地本身實際上是一塊不容易利用的畸零地，如果這塊基地能再創造出價值也等於是幫政府創造更多財富；因此，如果賣掉該筆土地能替本局創造更多盈收，或是因參與該都市更新計畫而能增加本局及政府的財產產生正面效益，本局定當全力配合。本局同意由「國際觀光商業大樓」會同台北市政府捷運工程局等相關土地所有權人向「台北市政府都市發展局」提出都市更新範圍擴大的申請，再由台北市政府都市計畫審議委員會來審查通過。



4.4.2 台北市政府捷運工程局

都市更新的辦理，只要其適法性及程序上可行，本局定當全力配合辦理都市更新。因此，這一個開發案件在適法性及程序上如果可行，是透過辦理都市更新的程序而來達到聯合開發的目的，其所成就的是政府及人民雙贏皆大歡喜的局面，這種利人又利己的事當然要做。本局會就適法性及程序上是否可行再做研議，只要適法性及程序上皆符合，將全力配合辦理都市更新，透過辦理都市計畫更新的程序達到聯合開發的目的，以求達到公私合營的雙贏局面。此案將由「國際觀光商業大樓」向「台北市政府都市發展局」提出都市更新範圍擴大的申請，是否通過取決於「台北市政府都市計畫審議委員會」之審查。

第五節 更新目標與策略

4.5.1 更新基本目標

本計劃區位於台北車站特定專用區，為台北車站站前廣場首棟建築物，緊鄰台北車站與台北捷運站，期透過辦理都是更新工作以改善現有老舊髒亂環境，故擬定本地區整體更新目標如下：

- 1、改善土地及建物低度利用，使其發揮都市中心土地應有之機能。
- 2、改善目前建物老舊窳漏現況，整體規劃造型美觀之現代建築。
- 3、清除老舊雜亂之物件，創造健康舒適之環境居住品質。
- 4、提供公眾使用之開放空間，改善計畫區及其週邊生活環境品質，增進人行安全。
- 5、藉由本研究單元之再開發，改善週遭交通環境，健全社區機能。



4.5.2 更新實施策略

未經劃定為應實施都市更新之地區，其土地及合法建築物所有人得依「臺北市都市更新自治條例」第十五條之規定，以自行劃定更新單元的方式，申請實施該地區之都市更新事業，由於本案街廓內相鄰土地確定無法合併更新（例如：天成飯店），且無礙建築設計及市容觀瞻，故依法擬具「都市更新事業計畫」送請「台北市政府都市計畫審議委員會」審議通過後公告實施，作為更新地區範圍內土地及合法建物所有人自行劃定都市更新單元實施都市更新事業之依據。

第六節 再發展原則

本都市計畫更新地區東側為天成飯店及天成商業大樓，產權複雜（所有權人數多達三百多人）、整體開發整合不易，而交通部台灣鐵路工程局持有的一小塊L型畸零地，也無法作利用，嚴重浪費土地資源。如能透過都市更新事業計畫將原本低度使用的土地資源，變成可高度利用的土地資源，如此可更加有效的利用有限寶貴的土地資源，促進地區發展，又可美化都市景觀。實質再發展原則如下：

- 1、本基地都市計畫土地使用分區為第三商業用地及交通用地，未來更新重建之建築將可全部適用台北市土地使用分區管制規則中有關第三商業用地之相關規定辦理，高度利用土地資源。
- 2、本都市更新地區計畫範圍位於台北市市中心地區，緊鄰台北車站與台北捷運站，目前建物老舊窳漏，環境髒亂，期透過更新方式改善地區環境生活品質，調整地區發展機能。
- 3、配合民國 88 年 6 月 29 日行政院政務會談中通過「台北車站特定專用區開發案」之規劃。以國際商業為發展主軸興建商業大樓，並結合人行路網及相關交通停車規劃，改善週遭交通環境及商業活動空間。
- 4、更新單元內如經臺北市政府研商須提供公益設施，實施者應配合處理。
- 5、劃定之更新單元或劃定基準說明。

4.6.1 劃定之都市更新單元範圍

本基地位於台北車站特定專用區，為台北車站站前廣場首棟建築物，緊鄰台北車站與台北捷運站，東側為天成飯店及天成商業大樓，南臨忠孝西路，計有中正區公園段 1 小段 133 地號等 11 筆土地，面積共 1,430 平方公尺。

4.6.2 都市更新單元劃定基準

- 1、本案擬劃定之更新單元符合「都市更新條例」第六條所列之第三、四款及第七條第一、三款之情形。
- 2、依「都市更新條例」第二十七條規定。

第五章 本案例法規面、執行面及效益面之分析與研究

政府希望藉著都市更新處理閒置或低度使用的公有房地產，活化國家資產，並配合國家重大建設，推動都市更新，以及結合不動產證券化機制，健全不動產證券化市場。都市更新對台灣不管是不動產市場、都市發展或國家競爭力的提升，都有重大意義。

本章即分別就本案例的都市更新法規面、執行面及推動效益面分析與研究，提出改進對策。

其實說穿了本案例研究的重點，其實就是在辦理都市更新範圍的劃定。

但是，更新範圍又不是需要全部劃定，只需將原本台北市政府都市發展局所劃定的更新範圍予以擴大即可；經過「台北市政府都市計畫更新審議委員會」同意通過之後，「台北市政府捷運工程局」即可按照「都市更新條例」第 27 條的規定依法進行辦理都市更新，而不會有過去從地區性商業用地徵收為交通用地使用，而從交通用地再變更回商業用地面臨原地主抗爭的歷史包袱。

因為本案例三個所有權單位，各有各的問題所在，且光是政府單位（台北市政府捷運工程局及交通部台灣鐵路管理局）與私人之所有權（國際觀光商業大樓）這二方面，在更新階段之初期，就遇到有雞生蛋或是蛋生雞兩相矛盾的問題，【因為在政府單位會問說更新的單位裡只是大樓內部都整合不起來如何提出申請；但是，相反的，在本大樓眾多的所有權人這邊也是有同樣的問題說是不是自己大樓內部一頭熱，而政府單位（主管機關：台北市政府。更新單位：台北市政府捷運工程局、交通部台灣鐵路管理局）】也還沒說同意可以進行更新之申請。

所以，負責規劃及執行都市更新業務的「台北市政府都市發展局」的功能就應該是要適時的發揮，而不能再以人力、物力或是經驗不足等理由，阻礙了都市更新辦理的進行。

第一節 法規面之分析與研究

5.1.1 整建、維護僅有法源，其實施機制未納入法規內容

依目前更新相關法令，仍以重建為主，訂有執行、獎勵、監管...等實施機制；以台北市而言，多數建築物為 1970-1980 年代建築完成，依建築材料、結構與技術而言，尚未達到更新拆除重建之標準；為都市可永續發展，以整建、維護推動都市更新有其必要，然以目前法令檢視雖訂有整建維護之名，但無實質條文的納入，造成執行單位的困難。

5.1.2 獎勵容積未因地區特性不同而有差異，缺乏彈性

建築容積獎勵係吸引私部門投入更新事業最大的誘因，其獎勵多寡攸關一般更新案件之成功與否，查都市更新條例及都市更新建築容積獎勵辦法對於更新獎勵訂有上限，而台北市則除依據該條例規定總容積獎勵上限外，並明確規定各獎勵項目、額度及獎勵上限，並未授權委員會就個案依地區特性、重要影響程度等給予獎勵額度的彈性。

5.1.3 台北市政府捷運工程局的適法性問題：

台北市政府捷運工程局的土地所有權當時是以徵收方式取得。

（當時地目由地區性商業用地變更為交通用地）

而目前交通用地（交二、交十一用地）建蔽率及容積率不予規定，其法令依據是依據「都市計畫法」第 22 條及 32 條於 82.9.6. 府都秘字第八二〇六一二六一號之「台北市都市計畫說明書」，案名：擬（修）訂台北車站特定專用區細部計畫案中之「台北車站特定專用區建築物及使用分區與都市設計管制要點」明載。

捷運局若要將已經變更好之交通用地再變更回商業用地，其勢必會遭遇到原地主求償之問題；因此在立法院經由立法委員李全教於 92.10.29 在立法院會議室主持之會議，針對適法性檢討，請各單位列席商討如何解決！

再於 92.12.12 經由「台北市政府捷運工程局」副局長鄧民治親自主持，鄧民治副局長一語道破了本案現階段辦理都市更新問題所在及捷運局初期無法主動參與更新的困難，討論完畢之後當場做出會議決議，同意由「國際觀光商業大樓」提送完整更新計畫向台北市政府都市發展局提出申請辦理，使其正式列入會議記錄，因此，本案始得以正式進行。

「台北市政府捷運工程局」首先是一定要求合法，因此必須依照「都市更新條例」第 27 條之規定來進行都市更新之辦理。



第二節 執行面之分析與研究

5.2.1 民眾對於更新認知不足，都市更新宣導有待加強

目前台北市都市更新宣導除印製法規、更新地區範圍供民眾索取外，僅於少數地區辦理都市更新說明會，由於宣導管道、方式均不夠充足，一般人對都市更新的觀念認知有所錯誤，例如重建是都市更新的唯一方式、都市更新就是以舊換新、以小換大、不勞而獲...等，致使更新事業之推動不易。

5.2.2 台北市政府捷運工程局之執行配合辦理都市更新

台北市政府捷運工程局之土地若由地方主管機關台北市政府經「都市計畫審議委員會」將捷運局之交 2、交 11 土地劃入更新地區的單元併入本街廓（台北車站特定專用區之 A15 街廓），如此捷運局才可以按照都市更新條例第 27 條規定強制配合辦理都市更新。到這一階段捷運局就可以化被動為主動了。捷運局又佔有整個更新基地面積達 2/3，當然有主導權。

但是，又因捷運站體就政府的財產管理上是屬於新設施，就程序上無法拆除重建。

5.2.3 交通部台灣鐵路工程局之執行配合辦理都市更新

交通部台灣鐵路工程局所持有的就只有一小塊 L 型無法使用之畸零地（面積 113 平方公尺），整合不易，也無法作有效利用，嚴重浪費土地資源。

所以，以上依據都市更新條例第 27 條之規定，參與都市更新之辦理，是有效活化政府財產的唯一方法。

第三節 效益面之分析與研究

5.3.1 都市更新效益之分析

本研究論文都市更新效益之分析，如表 5-1：

表 5-1 本研究論文都市更新效益之分析

		國際觀光 商業大樓	台北市政府 捷運工程局	交通部台灣 鐵路管理局
公、私有 (土地)		私有	公有	公有
基地座落 中正區公園段一小段 (地號)		133、134	135、136、137、138、 139、140、1-11、1-12	1-10
面積 (平方公尺)		464	853	113
更 新 前	容積率	560%	不予規定(0%)	不予規定(0%)
	容積獎勵	0%	0%	0%
	經濟效益	租金收取	0	0
更 新 後	容積率	560%	560%	560%
	容積獎勵	原建築容積 加上法定容 積之 30%	法定容積之 1.5 倍	法定容積之 1.5 倍
	經濟效益	舊屋換新屋 房屋增值 稅賦減免	增值 11 億 (以建坪每坪 50 萬計算)	增值 1.5 億 (以建坪每坪 50 萬計算)

5.3.2 都市更新的效益之研究，簡而言之可分四項

1、實質性效益

可消除窳漏地區頹敗的都市景觀，並透過公共設施的檢討與改善，增進都市生活環境的舒適與便利，同時對於都市機能的強化亦有幫助。

2、經濟性效益

最顯著者為可消弭地區貧窮，提升都市整體活力，進而刺激產業發展與創造就業機會，增加政府稅收，增進公共投資效益。

3、社會性效益

改善因貧窮所引起各種社會問題，並對中低收入住戶住宅問題有一定解決程度。

4、政治性效益

以地區的再發展作為政府的績效，同時可促進民眾參與都市更新與關懷社區現況，凝聚社區共同體意識。



第四節 稅捐減免

依「都市更新條例」第 46 條：更新地區內之土地及建築物依下列規定減免稅捐：

- 1、更新期間土地無法使用者，免徵地價稅；其仍可繼續使用者，減半徵收。但未依計畫進度完成更新且可歸責於土地所有權人之情
形者，依法課徵之。
- 2、更新後地價稅及房屋稅減半徵收二年。
- 3、依權利變換取得之土地及建築物，於更新後第一次移轉時，減徵
土地增值稅及契稅百分之四十。
- 4、不願參加權利變換而領取現金補償者，減徵土地增值稅百分之四
十。
- 5、實施權利變換應分配之土地未達最小分配面積單元，而改領現金
者，免徵土地增值稅。
- 6、實施權利變換，以土地及建築物抵付權利變換負擔者，免徵土地
增值稅及契稅。

第五節 政府推動本研究論文案例在都市更新的好處

政府推動本研究論文案例在都市更新的好處，有下述 8 點：

- 1、政府推動該本研究案例協助及主動辦理都市更新，政府才是真正本研究案例進行的大贏家。
- 2、對台北市民的休憩及景觀助益甚大，因位於台北車站站前廣場之首棟建築物。
- 3、可宣示政府辦理都市更新的決心。
- 4、將目前低度使用的土地資源，變成可高度利用的土地資源。
- 5、更加有效利用有限寶貴的都市精華區土地資源，促進地區發展。
- 6、可發展地方特色，促進國家經濟發展。
- 7、美化都市景觀，甚至可達到廣義的都市更新效果。
(可因此而帶動本地區其他街廓的都市更新之辦理。)
- 8、政府不需出資金，而且又可以增加財產(且無財務壓力)。

如此可造成多贏局面。

第六節 行政院核定「加速推動都市更新方案」之特色

行政院已於 2005 年 8 月間核定經建會與內政部共同研擬之「加速推動都市更新方案」，俾使都市更新工作能在新機制、新思維下推動，期能儘速見到成效，使台灣的都市品質能逐漸提昇，居民的生活品質獲得改善，並從而帶動相關產業的發展。本次行政院核定之「加速推動都市更新方案」，有如下之特色：

- 1、要推動公平正義的都市更新。
- 2、政府主動推動都市更新。
- 3、積極輔導民間辦理的都市更新案。
- 4、提供充裕資金辦理各階段都市更新業務。
- 5、配合修正都市更新相關法令。



第六章 結論與建議

本研究論文之相關合作單位為國際觀光商業大樓、交通部台灣鐵路管理局及台北市政府捷運工程局等三方合作開發案，無論台灣鐵路管理局最後是否以合作或是賣地的方式來進行都市更新計畫，皆屬於公私合營之聯合開發案。

本研究論文針對公私合夥經營之開發方式，整理出聯合開發制度之相關定義及文獻，列出其特色。聯合開發制度為國內少數具有公私合營意涵之開發方式，為強調協調、溝通與整合的工作，然而公私合營所代表的公私利益均衡，必需兼顧公部門的行政、政治、社會、財務層面的權衡，以及私部門對於最大利潤的追求。

因此，在面對不同團體間的不同需求，所牽涉人、事、物之繁雜，且需協調的公部門機構眾多，使得開發程序更顯繁瑣。



第一節 結論

影響政府推動都市更新的原因，非屬單一機制、法令可達成，而是包括有法規面、執行面及效益面三部分所構成的一個整體。本研究論文結果得到下列幾點結論：

- 1、公私部門在公私合營的互動過程中，公部門代表公平、私部門代表效率，故公私合營具備創造公私雙贏、結合公平效率、重視民眾參與、解決社會衝突、受益者回餽及改善傳統行政缺點等效益；但公私部門因相互依賴而形成之合夥關係，必需達到共同目標、彼此信任、合法性、權責確認、衝突協調及彈性互動等原則，此皆為公私合夥成功與否之關鍵因素。
- 2、為求都市更新之適法性，其法令依據為「都市更新條例及相關子法」。希望都市更新之辦理，更新過後之建築物對市民的休憩及景觀助益甚大。
- 3、在更新前之土地，大多為畸零地，經過更新後可使目前低度使用的土地，轉變成高度利用的土地資源，並且促進地區發展；除了實質上之好處外，還可促進國家經濟發展、美化都市景觀，甚至可達到廣義的都市更新效果及達到政府宣示辦理都市更新的決心；政府也不需要出資金，如此一來便可達到多贏的局面。

第二節 建議

都市更新是達成永續性都市發展的重要工具，有關都市更新未來推展方向的建議如下：

- 1、更新條例及相關子法雖有規定更新之相關作業，但仍需適地適區，而非全國性適用，否則無法凸顯城鄉風貌、區隔都市及鄉村之城市風貌。
- 2、需訂定一套都市更新範圍劃定準則並公告周知，並於更新範圍內之現況標於更新圖面上，由於窳陋地區基地內之現有巷道蜿蜒曲折，而都市更新之基地未必可整合一完整街廓，應於子法訂定時即將廢巷一事納入更新審查範圍，不需再經由工務程序費工費時。
- 3、申請更新事業過程中若遇反對者抗爭或行法律訴訟時，應以更新為首要，不因抗爭、訴訟行為致使更新事業行政作業程序延誤時程。
- 4、除公益設施不計入容積檢討外，所興建之公益設施部分之造價應可轉為容積獎勵部分，並載明計算方式，以避免於更新審查時標準不一。

第三節 後續研究

本研究論文所整理之內容及文獻，皆根據「都市更新條例及其相關子法」，再來應詳細表明如何進行開發設計、財務規劃、建築規劃、都市計畫變更、興修公共設施、拆遷安置、推行進度等，由市政府「都市更新審議委員會」審議修正通過後據以實施。在都市更新事業計畫之後續研究應以「土地信託」的運用並可以結合「證券化」等其他財經工具來組合成最佳的都市更新開發方式；因此，達成政府、業者及當地居民三贏的局面，進而提昇人民生活品質及國家競爭力的目標。

參考文獻

<書籍及規劃研究報告>

1. 陳麗紅，英國都市再開發政策及實例探討，《空間雜誌》第 62 期，空間雜誌社，1994 年。
2. 錢學陶，都市計畫學導論，茂榮圖書公司，1987 年。
3. 謝景峰，台北縣舊市區都市更新計畫---更新地區範圍優先次序之評估，1985 年。
4. 黃建二，都市更新之研究，大佳出版社，1984 年。
5. 台灣工業技術研究發展基金會，21 世紀都市規劃永續發展研討會，2000 年 1 月。
6. 內政部營建署，都市更新作業手冊，營建雜誌社，2001 年。
7. 黃定國，台北市住宅環境窳陋地區評估指標及改善優先順序之研究，內政部建築研究所，1998 年。
8. 都市更新研究發展基金會，更新魔法書，2002 年 2 月。
9. 謝欽宗，都市更新面面觀，空間雜誌，第 11 期。
10. 內政部，促進土地合理開發利用，內政部全國土地行政會議籌備工作小組，1995 年。
11. 台北市政府，獎勵民間投資都市更新事業手冊，1998 年。
12. 行政院經濟建設委員會，都市更新方案，1997 年。
13. 黃正義，都市更新論，文笙，台北，1987 年。
14. 賴宗裕，現行都市更新相關法規之研究，人與地，209：4-11，台北，2001 年。
15. 王文宇、陳樹、陳恩儀，都市更新投資信託制度之研究，中華民國證券暨期貨市場發展基金會，1998 年 12 月。
16. 廖咸興、李阿乙、梅建平，不動產投資概論，三版，華泰書局，1999 年 9 月。
17. 施鴻志，都市規劃，建都文化事業股份有限公司，1997 年。

<碩博士論文類>

18. 曾文卿，「新市區土地開發策略分析之研究」，淡江大學建築工程研究所，碩士論文，1994。
19. 張友怡，「私部門辦理都市更新問題之研究」，台北大學都市計畫研究所，碩士論文，1998。
20. 張立立，「都市再發展評估指標建構之研究」，國立政治大學地政學系研究所，博士論文，1999年。
21. 陳登輝，「土地整體開發方式評選-多屬性決策方法之運用」，國立中山大學公共事務管理研究所，碩士論文，2002年。
22. 林佑璘，「台北市實施都市更新歷程及影響之研究」，中國文化大學環境設計學院建築及都市計畫研究所，碩士論文，2003年。
23. 周淑仁，「公私合營公有土地開發方式之研究」，南華大學非營利事業研究所，碩士論文，2003年。
24. 蘇真弘，「運用投資信託方式推行都市更新之研究」，實踐大學企業管理研究所，碩士論文，2004年。

網站與新聞報導

25. 台北市政府都市發展局
(<http://www.udd.taipei.gov.tw/PlanWeb/Index.aspx>)。
26. 台北市政府都市更新處 (<http://www.uro.gov.tw>)。
27. 財團法人都市更新研究發展基金會 (<http://www.ur.org.tw>)。
28. 莊孟翰：「容積獎勵最有效」，張金額：「住戶整合需要時間」，工商時報，2003/07/11。
29. 王雪美，「台北車站特定區開發案通過」，聯合報，88/06/30。
30. 楊金嚴，「台北車站特定區開發案三年完成開發計畫」，聯合報，88/06/30。