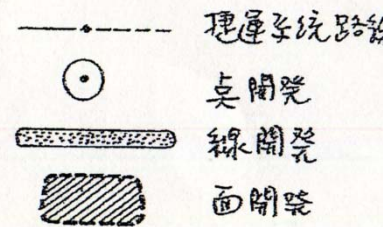
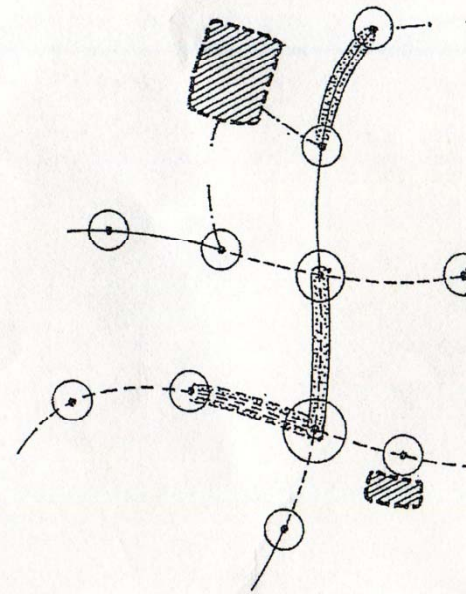


圖一 點開發——場站及鄰接土地聯合開發之示意模型
(取自橫濱の街づくり)



圖十一 線開發——捷運系統沿線之地下商店街



圖一 捷運系統沿線土地開發型態

地聯合開發 第三講

日本鐵路/捷運系統沿線土地保 育與開發構思

主講人：黃荻昌博士

日期：103年9月29日

捷運叢刊書目索引

編號	書名	作者	發行日期	備註
7601	什麼是大眾捷運系統	黃嘉禾先生	76、7、1	
7602	台北為什麼要興建捷運系統	李祥思先生	76、7、1	
7603	台北都會區大眾捷運系統路網簡介(含初期及長期路網)	捷運工程局	76、7、1	
7604	捷運系統會不會造成公害?	徐淵靜先生	76、7、1	
7605	捷運系統為什麼有高架、平面、地下?	黃台生先生	76、7、1	
7606	捷運系統完成後能給我們帶來什麼好處?	張家祝先生	76、7、1	
7607	捷運系統與明日台北的交通	龍天立先生	76、7、1	
7608	捷運系統沿線土地開發遠景	陳亮全先生	76、7、1	

DTJ
5392
8784
c.1

捷 運 局



C 0 1 3 6 9 2

序

序
目錄

第二輯

經半年多的籌備，捷運工程局終於在今年一月廿一日成立，當日創刊發行了捷運報導（每月一期）。本局誕生甫經四個月零六天，適逢北市改制院轄市廿周年，又出版了捷運叢刊第一輯叢書八冊，嘉日輝映，饒具意義。

本局之所以要繼「捷運報導」之後再編行「捷運叢刊」，目的是要藉文字的媒體，對捷運設施作有系統的介紹，對捷運工程與技術，作實務與理論的探討，對捷運建設的歷程，作寫實的流傳，換句話說，叢刊的發行，是要達到宣導政策，鑽研學術，保存史實，基於上述一大功能，本局固然有賴同仁之投注與群力耕耘，而社會大眾也將藉此而認識捷運系統之特性，從而喜愛它接納它。

這輯八冊，其內容著重在捷運系統之介紹，初期路網之說明，與都市交通之關係，土地開發之遠景等，屬於捷運工程施工前的背景說明，但也是很專精的著作，承蒙國內知名的交通專家及教授執筆，為叢刊生色，在此敬致謝忱。對編輯委員及工作同仁之辛勞，亦表示十分的佩服。

在宣導、學術、文獻的二大目標下，捷運叢刊已有好的起步，以後在內容的提升，發行的密集等方面，我們要講求、要精進，盼望此叢刊將來發行的書籍，不只為社會看重，更為工程界、交通界所喜愛。

本人有幸承乏捷運工程局局務，又是本叢刊發行人，期盼之情，溢於言表，總望讀者諸君，社會碩彥，及市民大眾多予指教，多予批評，謝謝！

齊實錚

于台北市政府捷運工程局
台北市改制廿週年前夕

中華民國七十六年六月卅日



捷運叢刊 7608



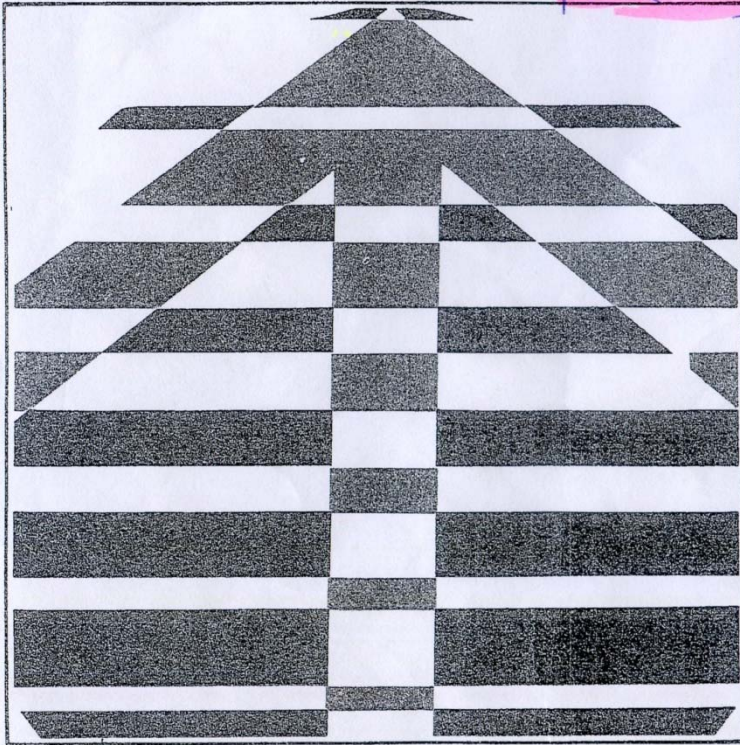
捷運局圖資室 1C013692 97/05/26

統 編 號
031462760080

捷運系統沿線土地開發遠景

陳亮全 著

日本 鐵路/地鐵 沿線土地開發遠景
捷運局 台北市政府捷運工程局



發行者 齊寶鏘

著作者 陳亮全

編印者 台北市政府捷運工程局

承印者 中華彩色印刷股份有限公司
電話 9150123

D/S
55.2
874
C1

中華民國七十六年七月 日出版
→ 中華民國七十七年八月十六日修訂

台北市政府捷運工程局編印

(土地聯合開發)講授大綱

- 一. 臺北捷運概述及其發展遠景
- 二. (教科書第一章)捷運系統與都市發展及其新機會－聯合開發
- 三. 日本鐵路/捷運沿線土地開發保育構思－兼提及台北捷運都市再生種子
- 四. 本學期作業與導讀－尋訪台北捷運的都市再生種子場域照片故事與反思
- 五. 價值回收政策選項與評估
- 六. 臺北都會區大眾捷運系統土地開發作業概述
- 七. 臺北捷運新店站聯合開發案大樓概述(原構想、歷程與成果案)
- 八. 美國總顧問所提出的聯合開發案發展方針與(淡水站、新店站與新店機廠) 案例

(土地聯合開發)講授大綱

九. (教科書第二章)聯合開發基地評選與用地取得

十. (教科書第三章)聯合開發概念設計

十一. (教科書第四章)聯合開發投資甄選及權益分配

十二. (教科書第五章)聯合開發投資興建及合約管理

十三. (教科書第六章)聯合開發營運管理

十四. 連通發展專案與地下街發展

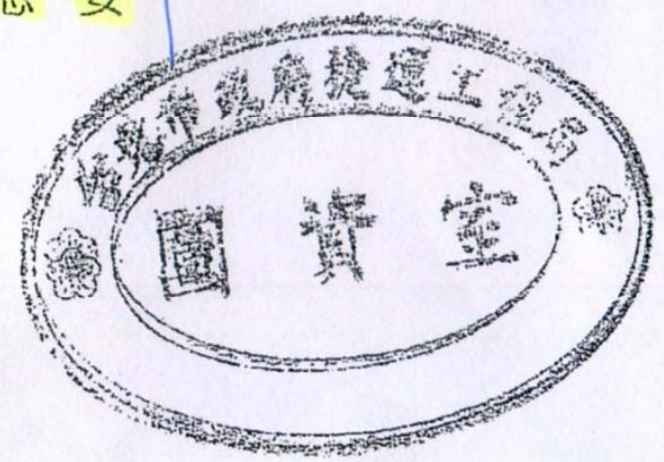
十五. (教科書第七章)聯合開發精進作業(另參考工程會刊103.6月87卷第3期)

提出的聯合開發案發展方針與(淡水站、新店站與新店機廠)案例

目錄

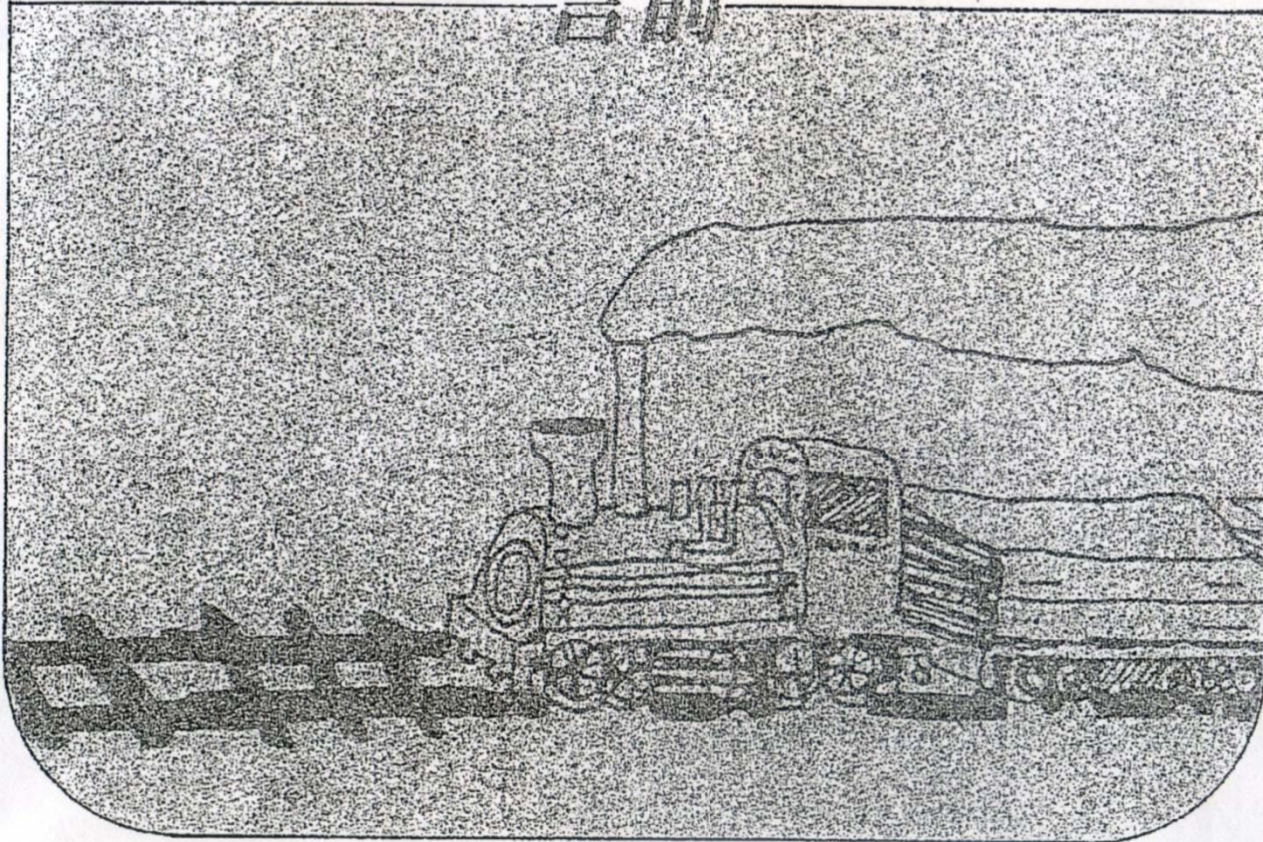
● 錄 目 ●

陸	伍	肆	叁	貳	壹	前
結語	健全的土地開發應考慮的事項	不良土地開發帶來之問題	沿線土地開發對都市發展的助益	土地開發之型態	捷運系統的概要	言



97.05.13

前言

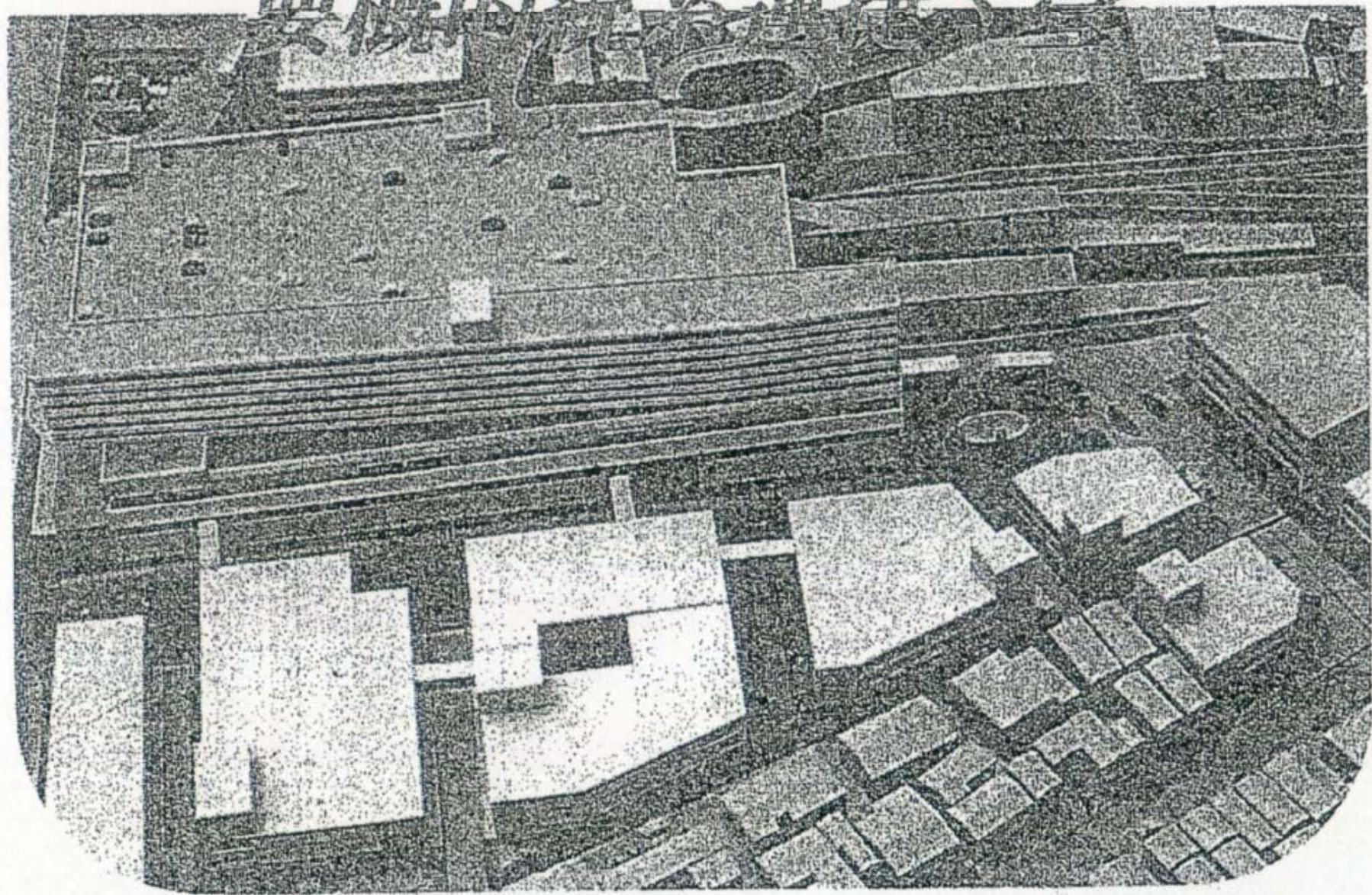


生活在台北的人，常常會抱怨道路交通的擁擠、混亂，尤其每到上下班所謂尖峰的時刻，或是碰著綿綿細雨連續不停的日子，開車的人就要以極大耐性擠在大排長龍的車列中牛步慢行。騎摩托車的人要使出混身的絕技，閃穿在狹窄卻又擠滿大公車小汽車的車道上閃穿蛇行。而擠在大公車裡的人則必須平心靜氣比肩而立，不只要接受無形的人氣薰陶又要有敏捷的功夫應付忽前忽後的振盪。這些每天習以為常的交通戰爭，不但使南北、東西長寬各僅十公里與六公里左右的台北市區旅次時間增長了數倍，造成一百多萬市民極大的煩噪、爭先恐後無秩序的現象，更增加不少會汙染空氣、影響健康的汽、機車排出廢氣等弊害。針對這多年來大台北實質環境的巨大癥結，政府決心在未來的十二年內，也就是將要步入新的第二十一世紀時，預定建設完成服務大台北，擁有四條路線的捷運系統初期網路。該初期網路之第一期工

程淡水線（淡水—台北車站地區）及木柵（木柵—松山機場的中運量捷運系統）將在七十六年度正式動工興建。此 捷運系統路網的建設完成後，雖不能斷言上述的交通戰爭就會從此絕跡，但相當程度的消解是可期待的。

這經過多年反覆研究、策商而終於定案的捷運系統計畫，可以說是三百多萬大台北地區居民近期所關心的都市建設熱門消息。而考其內容，日益嚴重的交通問題將獲解決，固然是其關心的 部分，^{*}但這些捷運系統路線要經由何處，以及台灣地區未曾有過的都市捷運系統對其所經之地將會帶來何種影響，^{*}則更是大多數人所關心的重大事項。本文以下試將有關這方面個人的淺見略作描述，提供做為大家探討此問題的參考。

志運系統的標要



在進入討論捷運系統對所經地區會產生的影響或其沿線將來土地開發的遠景之前，應該先就(一)、捷運系統具有的特性。(二)捷運系統路線將經由的地區。(三)捷運系統建造方式等三點做概略的了解，以方便對未來遠景的說明。

(一)、捷運系統的特性

從「捷運」兩字的字義來看，不難了解它是一種快捷的運輸系統，也是軌道系的交通工具，在良好的行車運轉控制下，軌道暢通無阻，可以很快的將旅客從一地運到另外一地。而且它是都市內交通工具，站與站間的距離短（通常市區內約在1公里以下），因此每站間的行駛時間僅須三、五分鐘。其次，從大眾捷運系統的英文名稱Mass Rapid Transportation (MRT)可知，除了快捷之外，它還是大量的運輸系統。每節車箱約載客二〇〇人，每列列車串連五、六節車廂，再加上三、五分鐘的班車運行，每小時單方向的運量即可高

$$200 \times 20 = 24000$$

達五萬人，就是運量較少的中運量系統（MCT）每小時亦可有二萬人左右之運量。綜合以上，可說捷運系統是具下列特性：①機動性：可以縮短旅次移動的時間。②大量性 可以次運送大量的乘客。③方便性：由於機動性及大量性，以及站間距離短，增加使用上許多的方便。④擴展性：由於移動時間縮短，將會刺激市民的活動範圍擴大延展。

(二) 捷運系統路線經過的地區：

由第一期工程的四條路線可以明顯的看出捷運系統的定線差不多是從大台北周邊的市鎮諸如淡水、新店、木柵、板橋等地經由台北市郊，然後進入市區通過市中心部分，最後再穿到另一側的市區及郊外部分。亦即路線都貫穿了土地的低度開發、中度開發以及高度開發等各種地區。

另外，捷運系統之用地，大部分將利用道路的地面或地上空間，而少部分則利用既有的

$$200 \times 20 = 24000$$

鐵道用地及其他建築用地（含公有及私有土地）。

（三）捷運系統的建造型式：

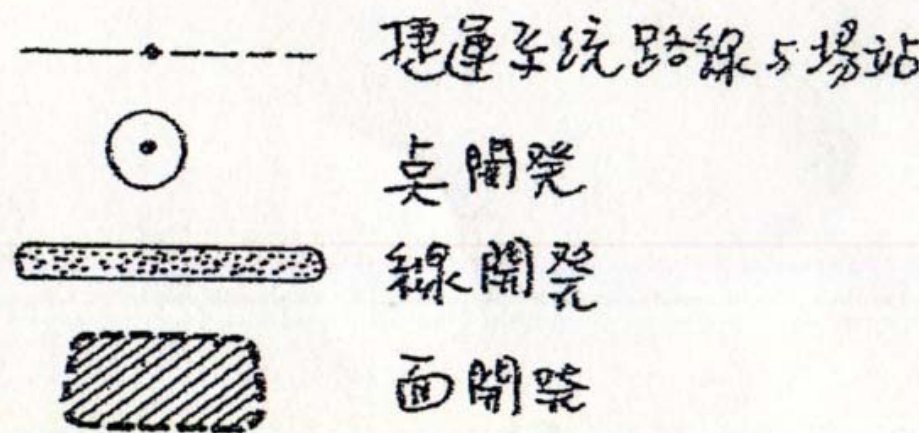
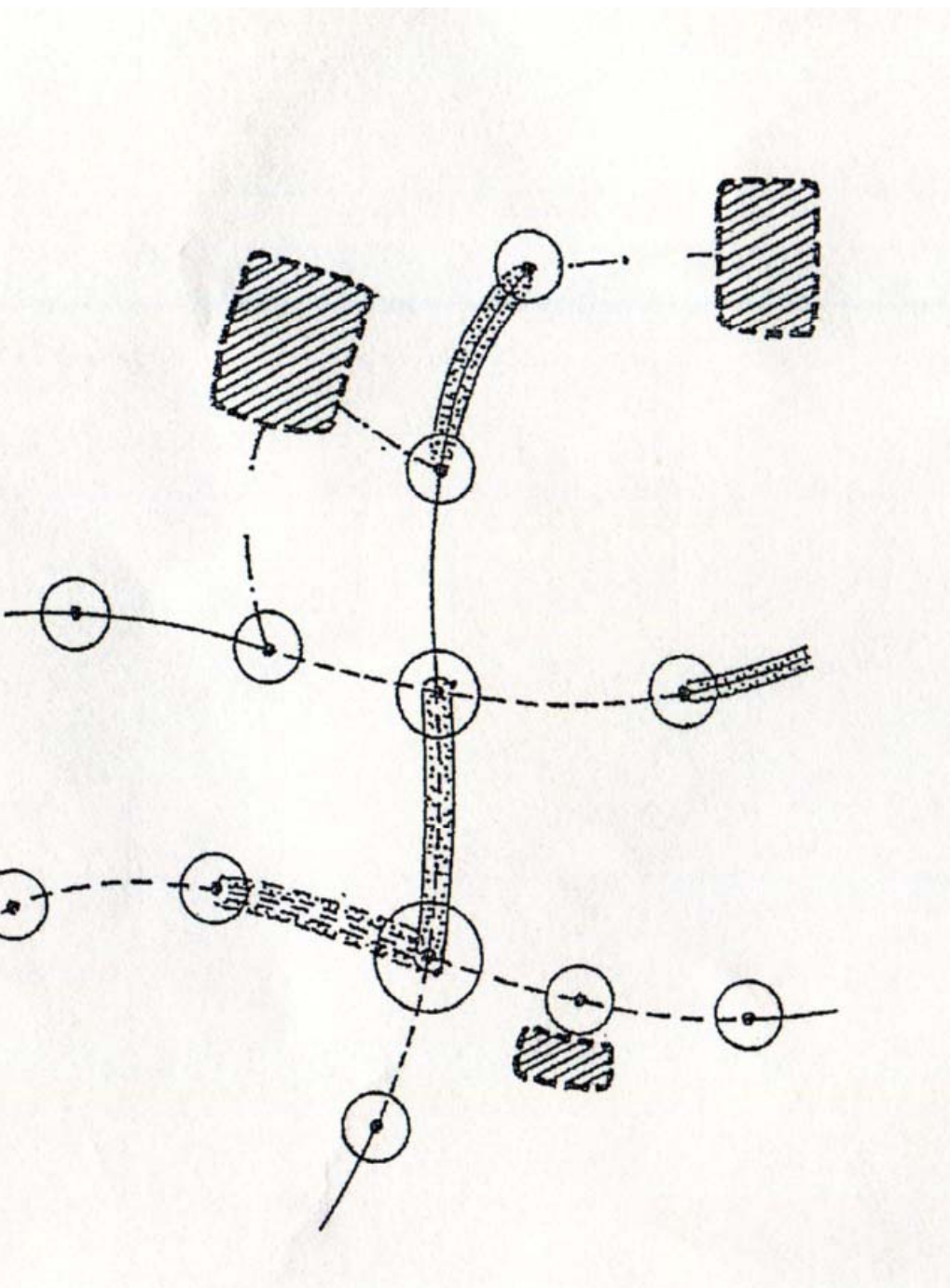
建造型式可概分為地下、高架、地面等三種方式。若配合所經之地區，可以說於高度開發之既有市區將會採地下方式，於中度開發地區採高架方式，而於低開發地區則以地面方式通過。

試、地開發之型態

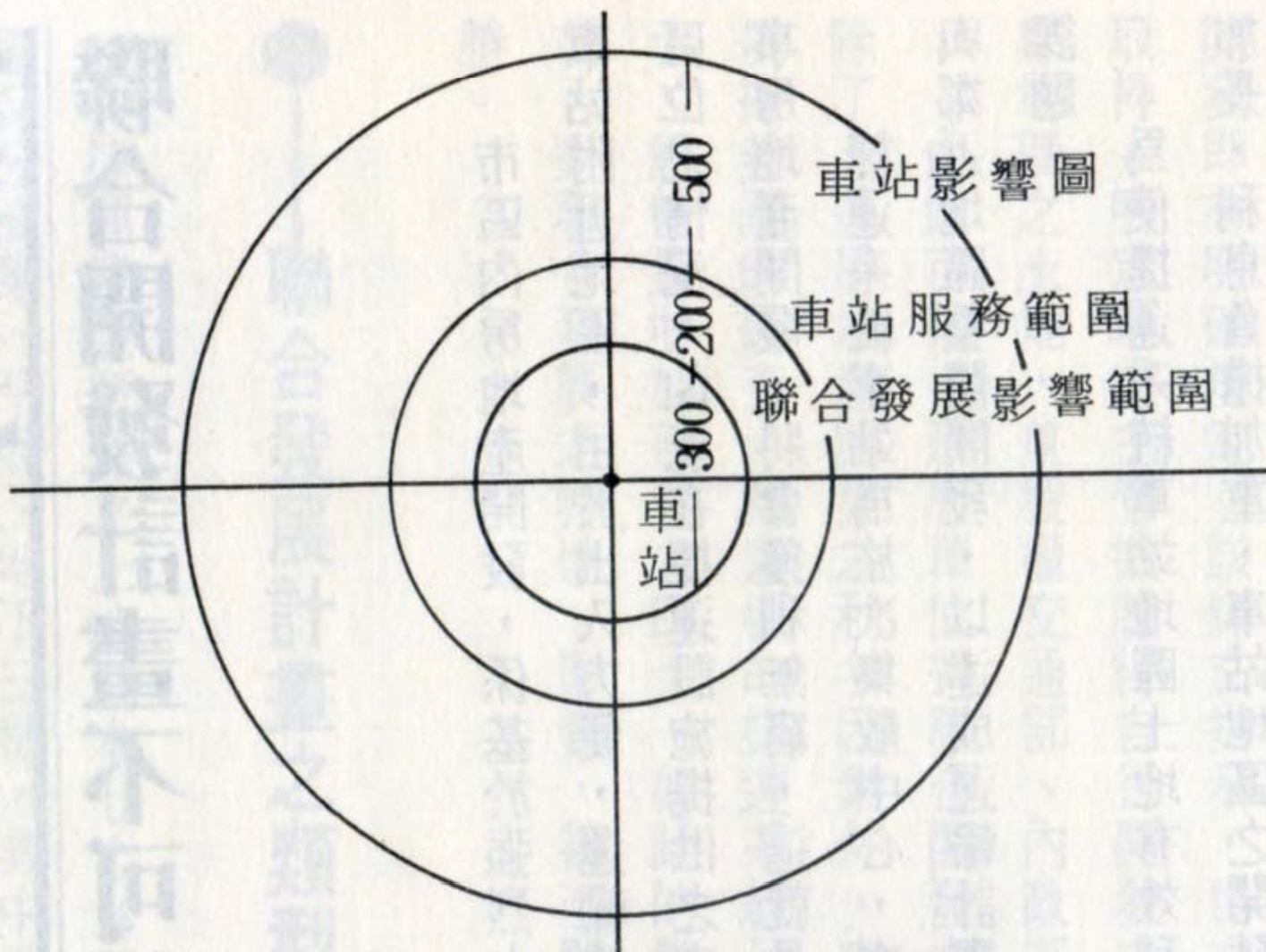


由上述捷運系統路線的經由地區、建造型式以及其所具的特性等說明，可知有各種不同的性格、形式，若將這些加以相互組合，則可得捷運系統沿線的土地開發將呈多種型態出現，

亦即因其通過地區的區位、特性、建造的方式之不同而形成相異的開發型態，為了便於了解，試將可能有的開發型態整理如圖一之示意圖，並分以點、線、面三種原則性之方式加以說明。



圖一 捷運系統沿線土地開發型態示意圖



捷運車站影響範圍圖

(一) 點的開發：在車站、機廠或轉運設施等捷運系統有關的設施用地地上或地下進行投資、建設。亦可能結合其鄰接之公有或私有土地進行聯合開發，形成更大規模之據點。

(二) 線的開發：利用路線沿線某段之地上或高架下的地面以及地下某部分之空間，整建各種設施形成線型的開發。

(三) 面的開發：在沿線，特別是郊區的車站周圍地區，或利用轉運的交通系統在離開沿線的地區進行大規模面積的開發方式。

上述各種開發方式之規模、內容或土地使用的種類，導入的設施等，都將因開發所在的區位，地區的條件以及使用者或居民的需求而有所不同。以下試就各開發方式，列舉 些可能實施或經驗性的定性說明。

一、點的開發

如前述由於捷運系統具有機動性、大量性、

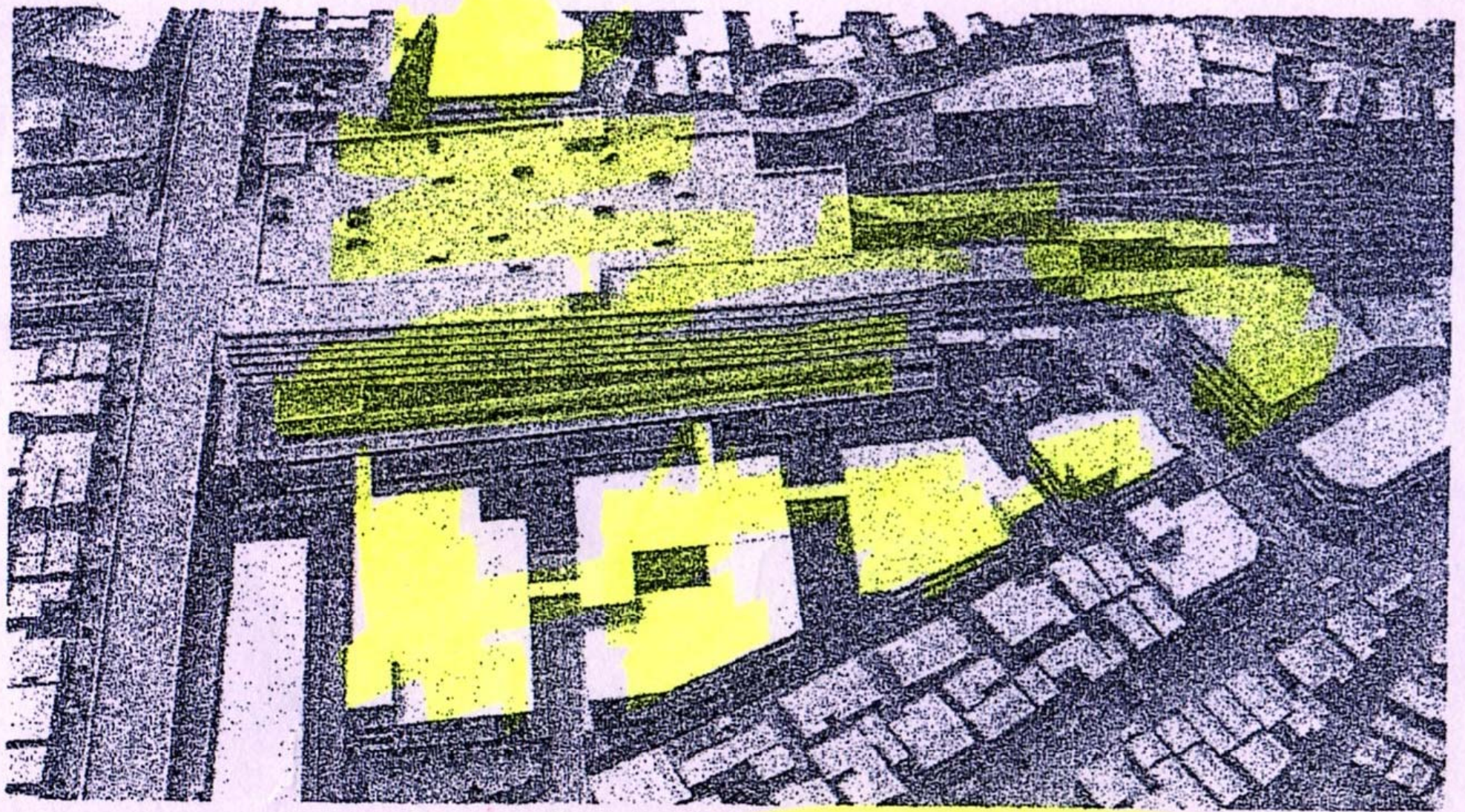
方便性，因此可預測將有大部分市民會轉乘此新交通工具，亦即每天有大量的人群聚集、出入每車站，促使這些車站及其周邊將極具發展之潛力。因此以車站為中心之點的開發將是最普遍，也較容易成功之開發方式。本開發方式又可概分為下列的類別。

① 商業性、業務性及服務性的據點。

① 在既存市區已有某程度規模的商店或辦公大樓集中的地區，由於捷運系統的運轉，除了更聚集在此地區上班或居住的人們外，還會從更廣的範圍帶來新的人群出入該車站地區。因此，廣域性或非日常性的商業機能，諸如百貨公司、專門行業的名店或是大規模的書店，以及娛樂性設施都有利在此設置。另外，由於來訪的方便，業務大樓的需求亦將增加，而形成複合型的商業、業務據點。

② 在市區周邊或郊區之車站，其使用者較限於居住其地的居民，因此在此的商業將較屬

於日常性或地區性的小型商店或是包羅服飾、家庭用品、食品等各樣貨色的大型超級市場，都將成為這些據點的主力。



圖二 點開發——場站及鄰接土地聯合開發之示意模型

(取自橫濱の街づくり)

另一方面，除了商業設施以外，由於人們對休閒，教養等活動日益重視，生活的自由時間也日益增多，因此健身中心、文化教室、親子教室等也將有極大的需求。唯如何配合地區居民的屬性，或是使用的方式、時間是規劃經營的重點。

其他，公共性的設施如醫療中心，或促進居民交往的區民中心等都可考慮設置。總之，這些地區將屬於生活型的據點開發。

(2) 具有特色的據點

一些車站周圍地區雖不具商業或業務需求之潛力，但卻有大規模建築用地或大型公共設施等特殊條件，可活用這些條件進行具備特別機能之開發。例如可利用捷運系統機廠之大規模用地配合建設大型文化、表演或展示之設施，而以捷運系統來運送大量的參觀或利用者。還有亦可配合興建中的體育設施或公園，將周邊開發為市民運動、休憩之據點。

這種開發是可以分散都市機能，防止過份集中現象之發生。

(3) 廣場型的據點



圖三 點開發——德國慕尼黑市徒步區
之新市政廳廣場（取自世界の地理）



圖四 點開發——場站周邊小廣場

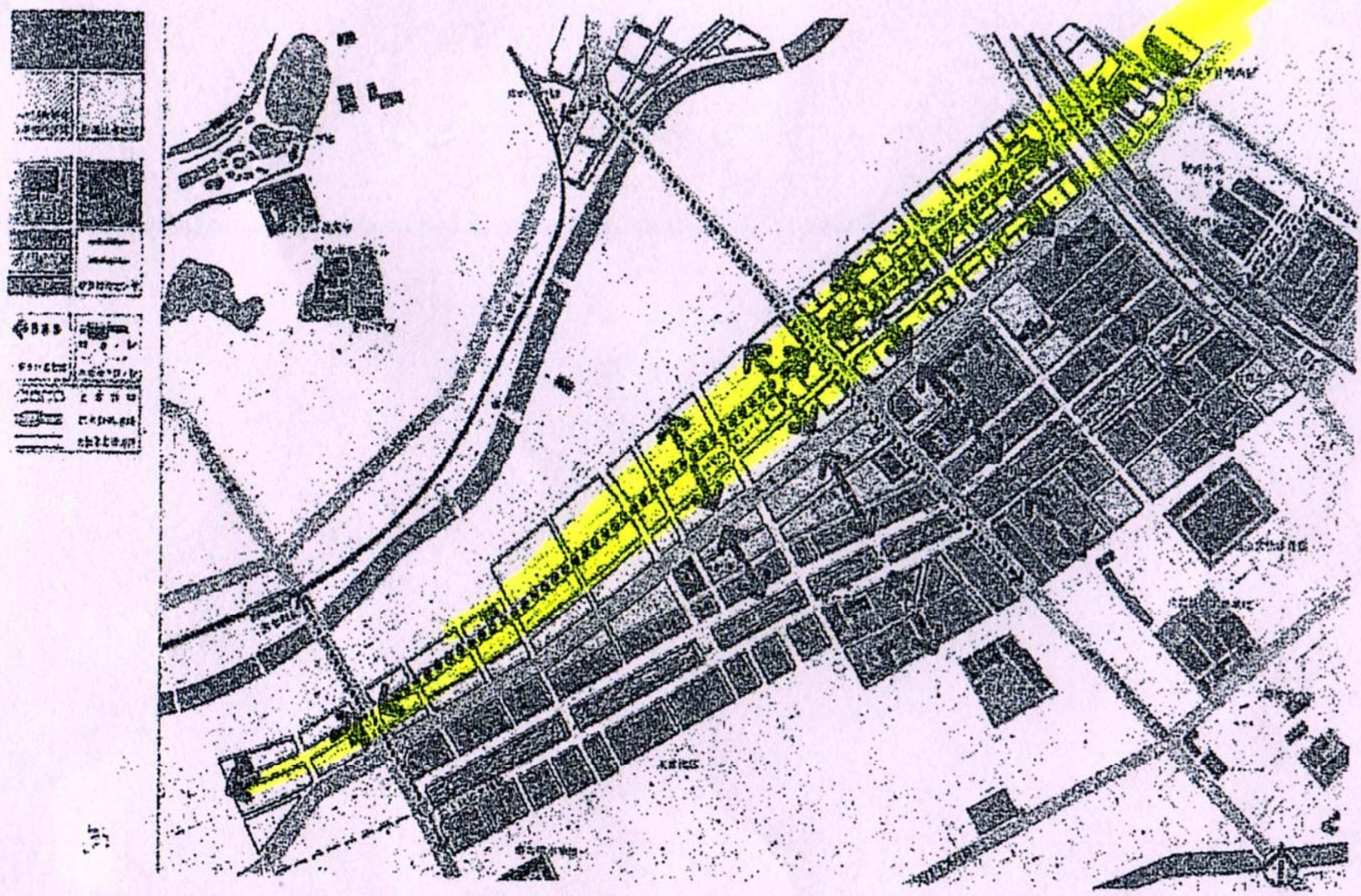
都市中心地區，人群聚集活動多，也容易帶來大量道路交通，迫使行人閃躲在停滿機車、腳踏車的騎樓或人行道上。捷運系統的建設可以疏解交通，減少汽車數量，甚至可將部分的道路開放給行人使用。例如聞名世界的西德慕尼黑市的大規模行人徒步街，即因在其中心部地下建造了 座捷運系統與聯邦火車系統相接，並配合停車場整建，而將進入此處的車輛完全排除，提供給市民及來自各地的觀光客——舒適、安全，可以做溜街、購物、表演、展示等各項活動的都市廣場。這種廣場型的據點，將可配合後述的線型開放空間構想進行開發。

二、線的開發

捷運系統有相當的延長（初期工程長約70公里）若能利用其沿線之部分空間加以開發利用，將有相當潛力。開發方式依其建設方式（地下、地面、高架等三種方式）而有所不同，以下試提幾項可能開發的構想。

(1) 都市開放空間軸線

利用捷運系統地下化部分之地面空間，例



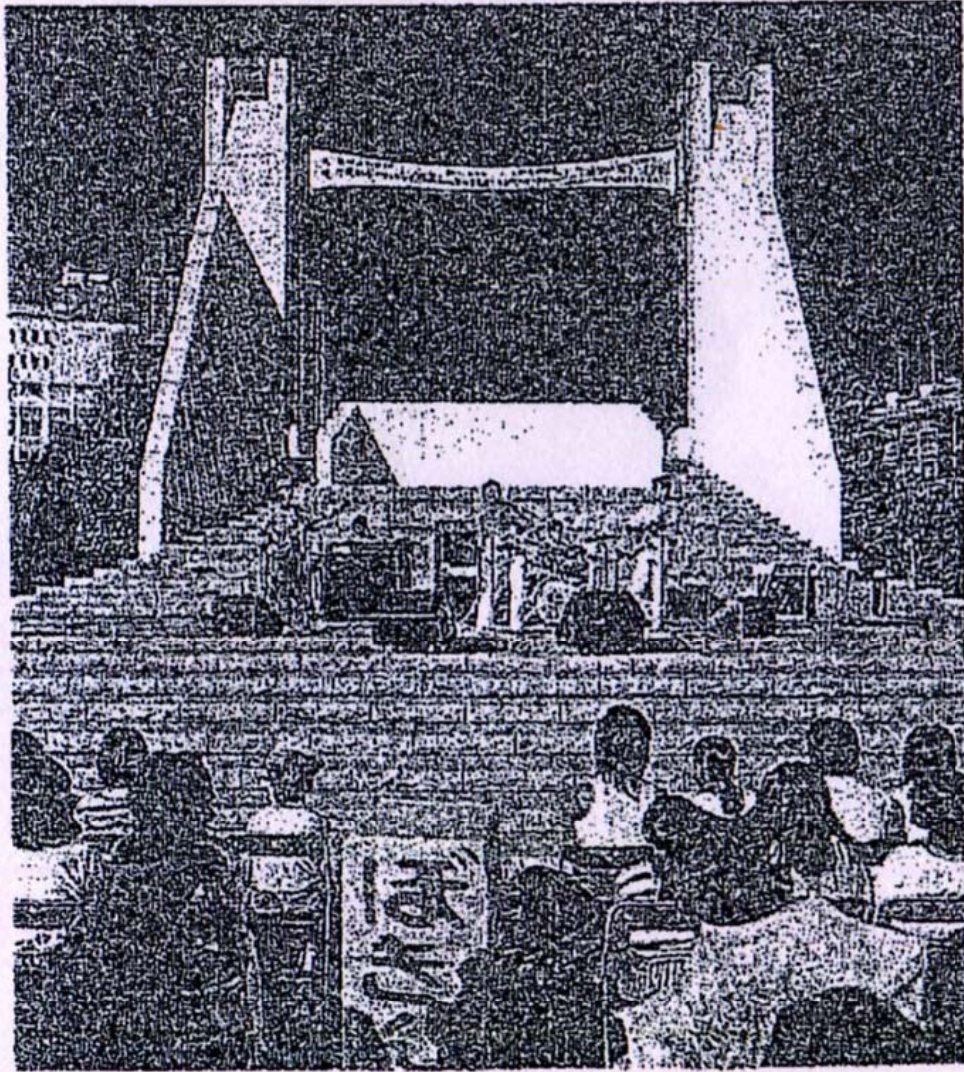
圖五 線開發——日本橫濱市大通公園構想圖（取自橫濱の街づくり）

如計畫中的紅線（即現今的北淡鐵路）從民權西路以南到台北車站之間，約有六公里長，廿五、四十五公尺寬之地下化新生地，可以整建成軸線型之都市開放空間，提供高密度都市台北的市民——活潑、舒適且安全的戶外活動場所。如此的利用方式，已可見於外國的實例。

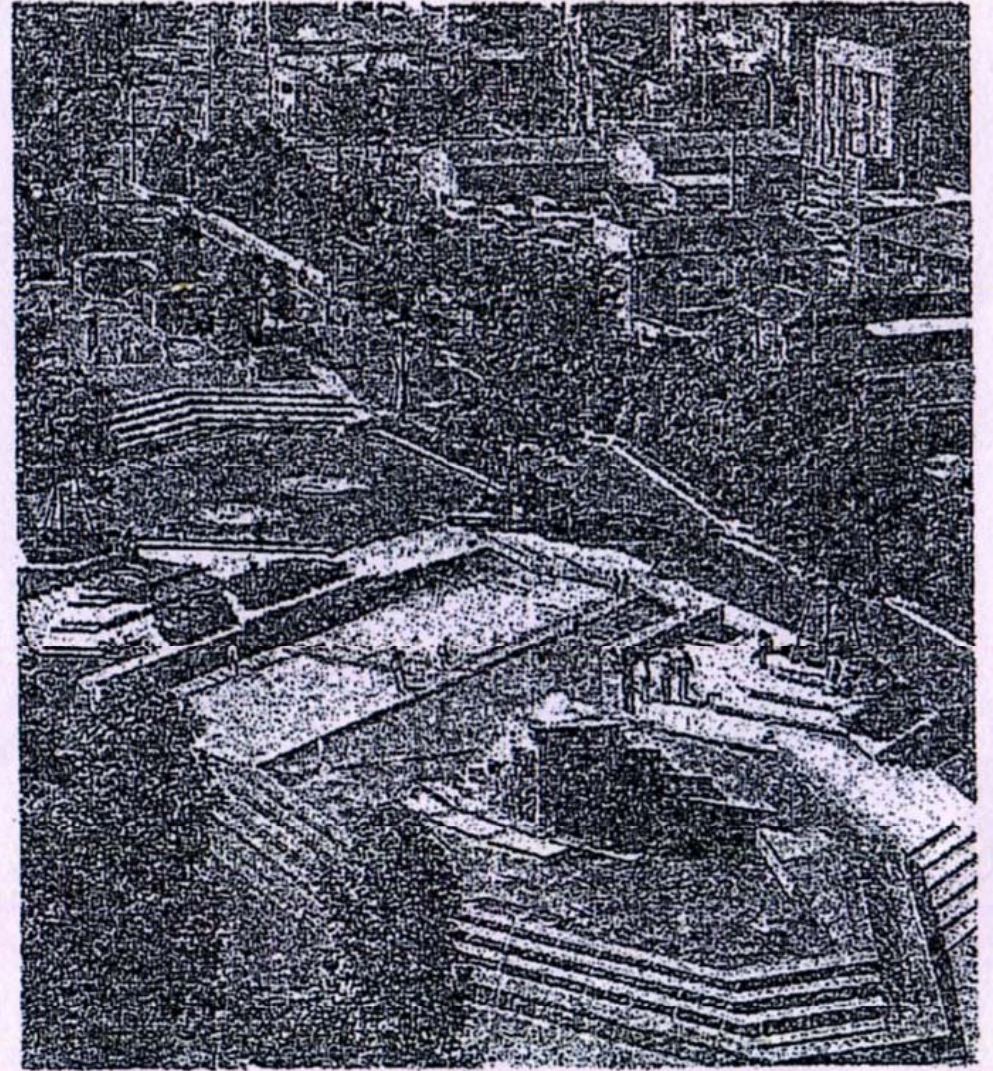
圖五至九所示乃位於鄰國日本的橫濱市中心地區之大通公園。此公園是將原計畫貫穿該市中心的高速公路遷移他處，然後利用該地於地下部分建設一條捷運系統路線，於地面部分整建成有廣場、流水、水池以及茂盛林木的線型公園。平時此公園為市民休憩以及舉辦室外音樂演唱，繪畫展示等各項活動的好場所，於地震等災害發生時又可成為市民的避難空間。同時，配合平行本公園的行人購物街之整建，構成橫濱市的都市軸心，賦予市中心地區如同脊椎般的功能。

② 充滿綠意、活力的地區活動軸

高架段的地面亦為大可利用的空間。畫中紅線圓山以北到北投之間，或是棕線（中運量路線）都是採高架方式興建。這些部分除了在



圖七 日本橫濱市大通公園之室外
演唱（取自橫濱の街づくり）



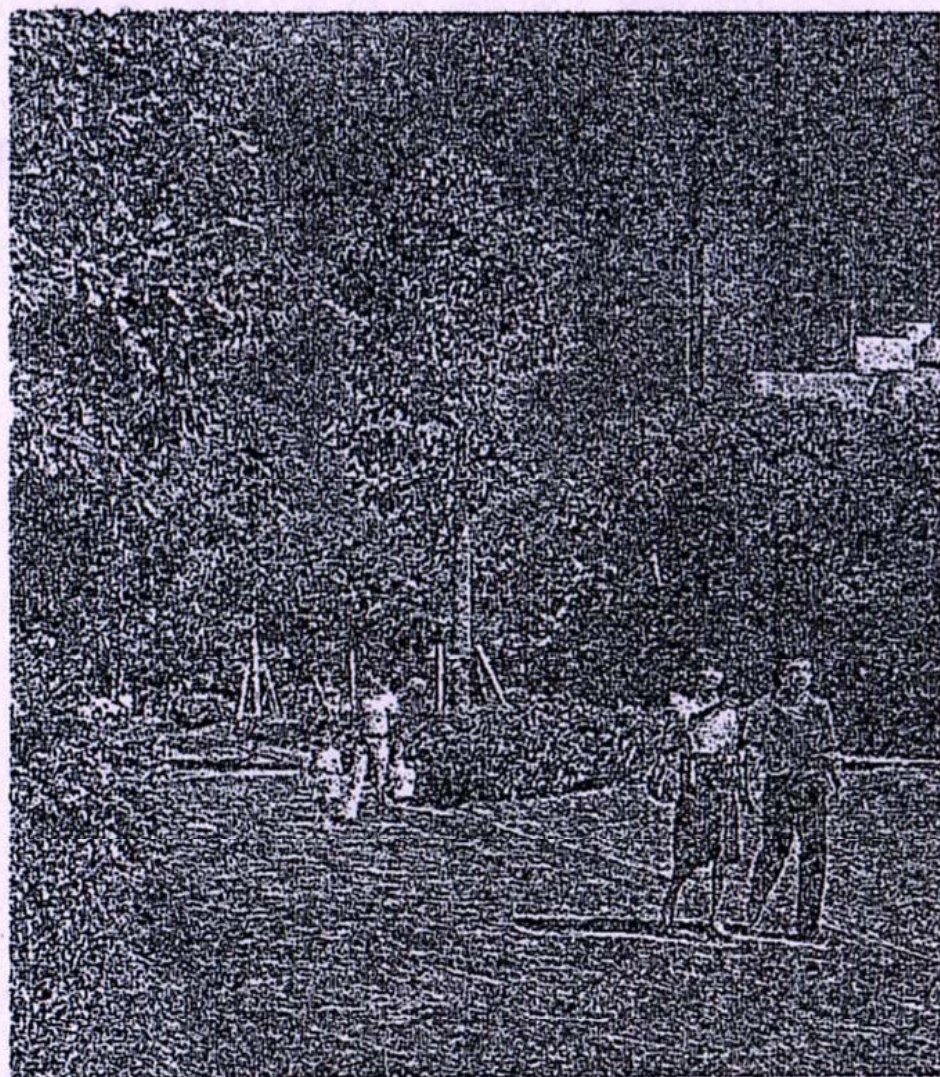
圖六 日本橫濱市大通公園之水景
（取自橫濱市の街づくり）

結構造形或材料表面處理上講求輕巧、調和以減輕都市景觀的衝激外，還可更積極的活用其地面部分。例如在不與道路交通競用空間的路段，積極推展綠化工作，連接沿線的綠地或河濱形成線狀的綠帶，甚至可以擴展配合鄰近的鄰里公園、綠道等構成地區性或廣域性的綠網休憩系統。同時，亦可考慮於鄰近住宅區之部分，設置如羽球場、網球練習板等適宜的運動設施，提供周圍居民的健身活動，以使高架下陰暗意象的負空間轉化為充滿綠意及活力的正空間。

(3)熱鬧、高品質的商店街

在連接捷運系統車站的街道，或如上述構想的都市開放空間軸線，每天將會有眾多市民聚集使用，而形成極大的商業潛力。在此等路段的兩側可以整建成高品質、吸引力強的商店街，成為台北市民新的逛街或購物的好去處。

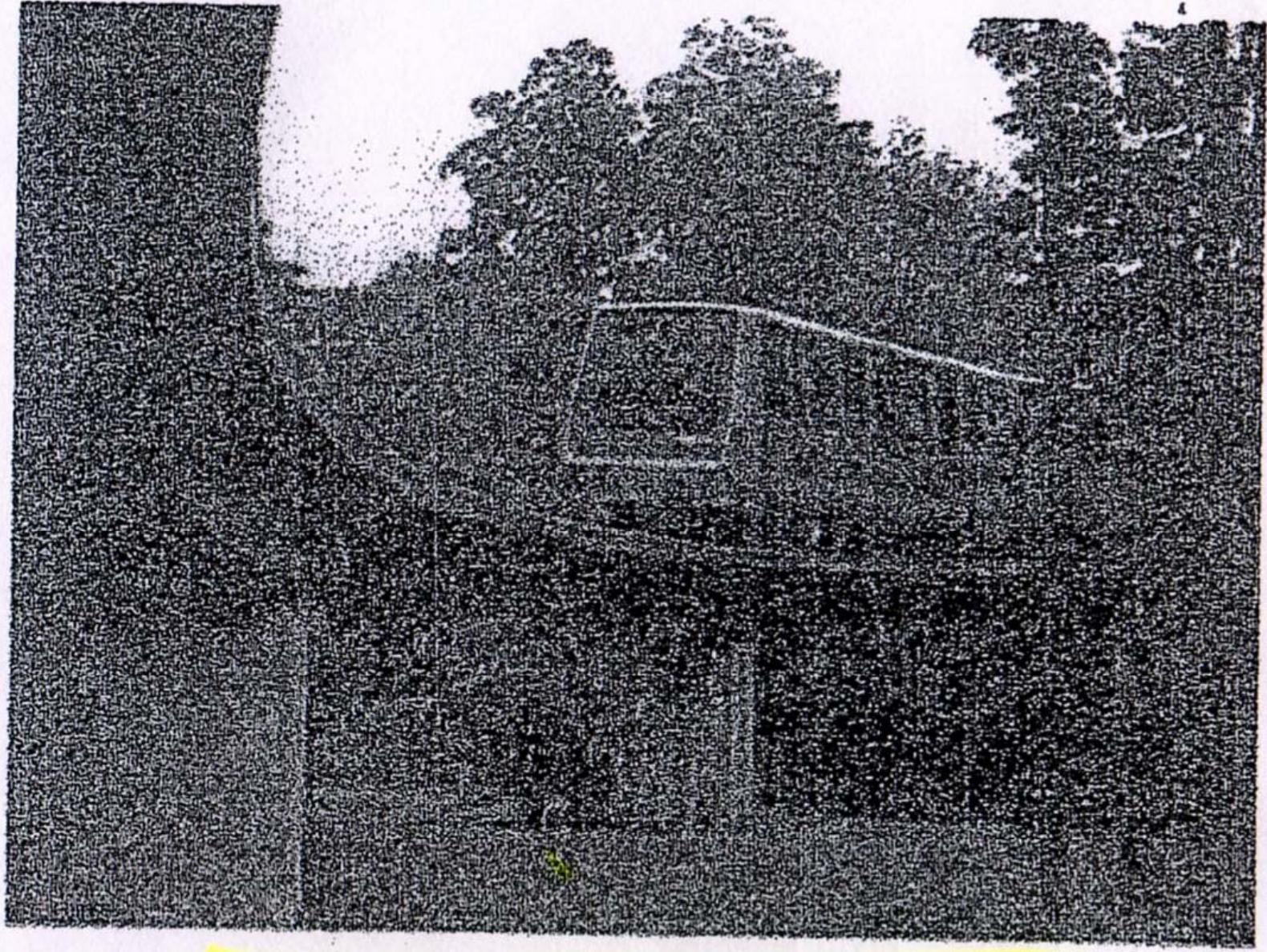
另外，於不妨礙捷運系統或都市的安全與機能之條件下，於極具商業潛力的路段地下的部分開放給民間投資興建沿線地下商店街。如此既可提供市民在炎日下或風雨中有舒適的購



圖九 日本橫濱市大通公園茂盛之
綠蔭（取自橫濱の街づくり）

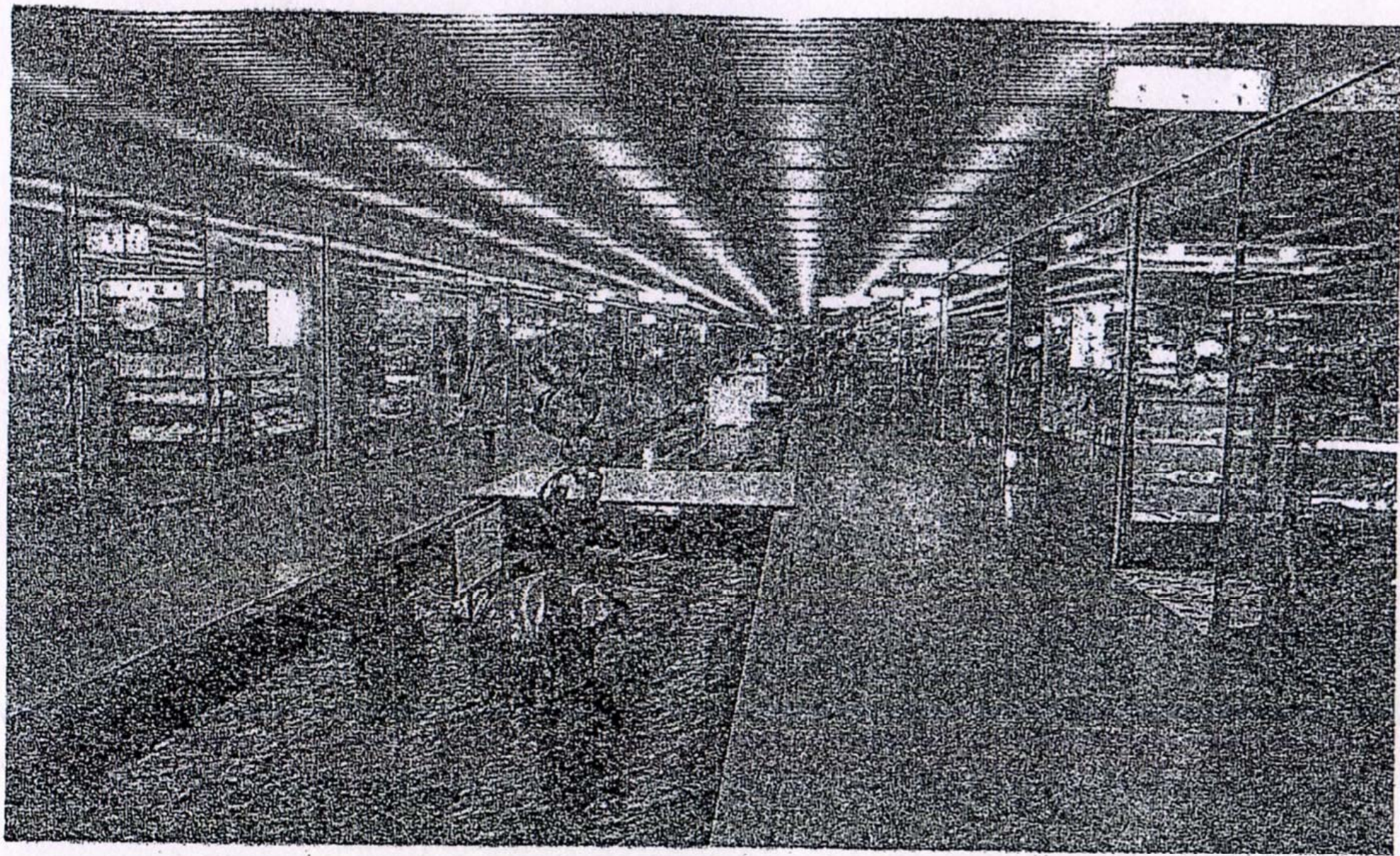


圖八 日本橫濱市大通公園廣場之
展示會（取自橫濱の街づくり）



圖十 線開發——捷運系統高架下之綠地

物空間，又可提高路段沿線地區的土地利用效率，並減輕政府初期建設的投資。唯如何確保施工時及完工後使用的品質及安全，是決定此種開發可否實現的關鍵。



圖十一 線開發——捷運系統沿線之地下商店街

三、面的開發

(1) 郊區住宅的面開發

由於捷運系統的建設，市民的旅次時間將可縮短，而旅次距離反會加長，因此產生最大的影響將是居住地的改變。也就是說目前因交通限制而居住於都心或市區內的市民，於捷運系統建設完成後可能會搬離擁擠、吵雜、居住環境品質不佳或是房租、屋價昂貴的都市住宅，遷往密度較低、尚存自然環境、品質較佳且較為低廉的郊區住宅。因此，可想像捷運系統建設將帶動許多屬於市郊地區住宅建設的大規模開發。這種開發方式在已有捷運系統建設的許多國外實例中可看到。

郊區住宅面的開發將不限於捷運系統車站的周邊，是可以配合其他轉運的交通工具，在離開車站有某段距離，地價較為便宜的地區進行大規模建設之方式。因此如何建立可便利連接車站之次交通系統將是影響郊區住宅面開發

的要因之一。

(2) 市區整體街廓的面開發

在地價較高的市區鄰接捷運系統車站的地區中，或有低層老朽建築密集的街廓，或有尚存大規模工場的用地，可以利用更新或市地重劃的手法，配合車站的據點整建，進行街廓整體的開發。

在建築物林立的市區中，留有這種大規模開發用地誠屬不易，對投資者而言是極具吸引力。唯開發規模大，所須投入資金也相對的相當龐大，而且所有權關係複雜，在協調上須花費相當漫長的時間。不過若屬公有土地，則在開發上會較有利易於進行。

市都對發開地土線沿、為 益助的展



上節所述乃就捷運系統沿線將來的土地開發例舉一些可能的開發方式及筆者粗淺的看法。然而這些土地的開發從都市整體的發展來看，究竟會帶給大台北的實質環境有何種影響，應該給予檢討。

首先，試著就上述諸土地開發方式對都市的實質環境或捷運系統建設可能賦予的效益自行整理列述如下。

(1) 強化商業、業務之據點，增強都市的活力。

對舊有之商業、業務地區而言，可以藉著捷運系統車站的設置帶來新的來街者，增加該地區販賣或營業總額之機會，改善其原有的商業或業務結構，並配合整建該地區之實質環境，提昇做為有品質與水準的據點。

(2) 創造有魅力、舒適的都市軸線。

可以有效結合利用捷運系統地下化路段地面整建成的線型開放空間與沿線或地下的商店

街，形成台北的新都市軸線。

另外積極的綠化及有計劃的活用高架路段的地面空間，可以構成地區性的生活活動軸。

(3) 提供市民便利、好品質的休憩、活動體系。

上項的都市或地區的軸線若能配合地區其他的公園、綠地等公共設施，當可創造出高密度都市裡極為珍貴的休憩，活動網線。

(4) 形成良好的環境的住宅地區，帶動郊區發展，由於捷運系統的建設可以節省通勤時間，因此郊區住宅的需求將會大增，刺激建設享有自然環境的住宅，帶動未善加利用的郊區發展。

(5) 強化社區中心設施，提昇都市周邊地區的生活品質，利用捷運車站的據點開發設置生活、文化及服務性之設施提供地區居民使用。並且通過這些設施的使用及所舉辦的活動，可促進居民間的交流，增強居民的認同感，形成兼顧硬體與軟體建設的健全社區。

(6) 促進捷運系統沿線地區土地有效使用及繁榮發展。據點開發的效果不僅僅限於車站或其周圍，而且還會波及鄰接的地區。若能結合線型的開發可促進沿線地區整體土地的使用與發展。

(7) 增加捷運系統載客數量，減輕營運負擔。由於多項的土地開發，促進沿線地區的發展，將會增強多樣的都市活動及帶來更多的居民，結果可以增加捷運系統的乘客量，減輕營運的負擔。

(8) 引進民間投資，減輕政府的負擔。對於各項土地開發，除了有關民有地以外可以收取權利金、租金或採聯合開發方式，吸引現存大量的民間游資投入，減輕政府在建設上的負擔。

綜合以上各項，從大台北實質環境整體發展的觀點來看，捷運系統的建設及其沿線發展長期的功效可以歸納成下列三項：

△ (1)、將賦予大台北新的骨格，有助於大台北都會區都市架構之整建。

△ (2)、分擔台北的都市機能，減緩過度集中發展可能帶來的弊害，促進都市整體的平衡發展

△ (3)、增進都市之活力，同時可以發揮都市設計之理想，提昇實質生活環境品質



上文所述捷運系統沿線之土地開發似乎多采多姿充滿美好的遠景，只要捷運系統建設完成，大台北的生活環境品質就可獲得大大的改善，商業、業務等機能也可強化數倍，成為充滿活力且舒適的大都會。但事實並非如此簡單，捷運系統的建設期間十分漫長（初期工程即需費時十一年），投資鉅大（在台北的地質條件下每公里建設費用約達廿四億台幣，初期工程第一期特別預算，即達八八八億台幣），而且所牽涉的層面從工程到社會非常廣泛，可能遭遇的問題更是包羅萬象。因此若非有一整體的、週詳的以及長期的，並且與其他各種都市建設皆能相互配合的計畫，則上述多項的助益不但無法獲得，反而會帶來如下所述的弊害。

弊害
(1)、都市發展未能平衡，機能愈加集中之

由於捷運系統之機動性確能把市民的活動距離增長，以及有擴大居住圈之可能性。但是

能夠促使上述各項開發確實推動的諸項要件，諸如開發方式的選擇，捷運系統建設時程與民間投資時機的配合、開發土地或經費的授予與協調，建設條件的認定、獎勵投資辦法的實施，以及整體或部分都市計畫修改之配合等無法及早考慮、確定，則郊區潛力較小的車站，將無法期待有所發展。

另一方面，捷運系統反可能帶給既有的商業、業務集中地區更多的來街者，提昇這些地區的潛力和競爭力，進而促進地價更趨上漲，如此反覆循環，終會造成都市機能不得疏解，拉開與上述無法開發地區更大的差距。

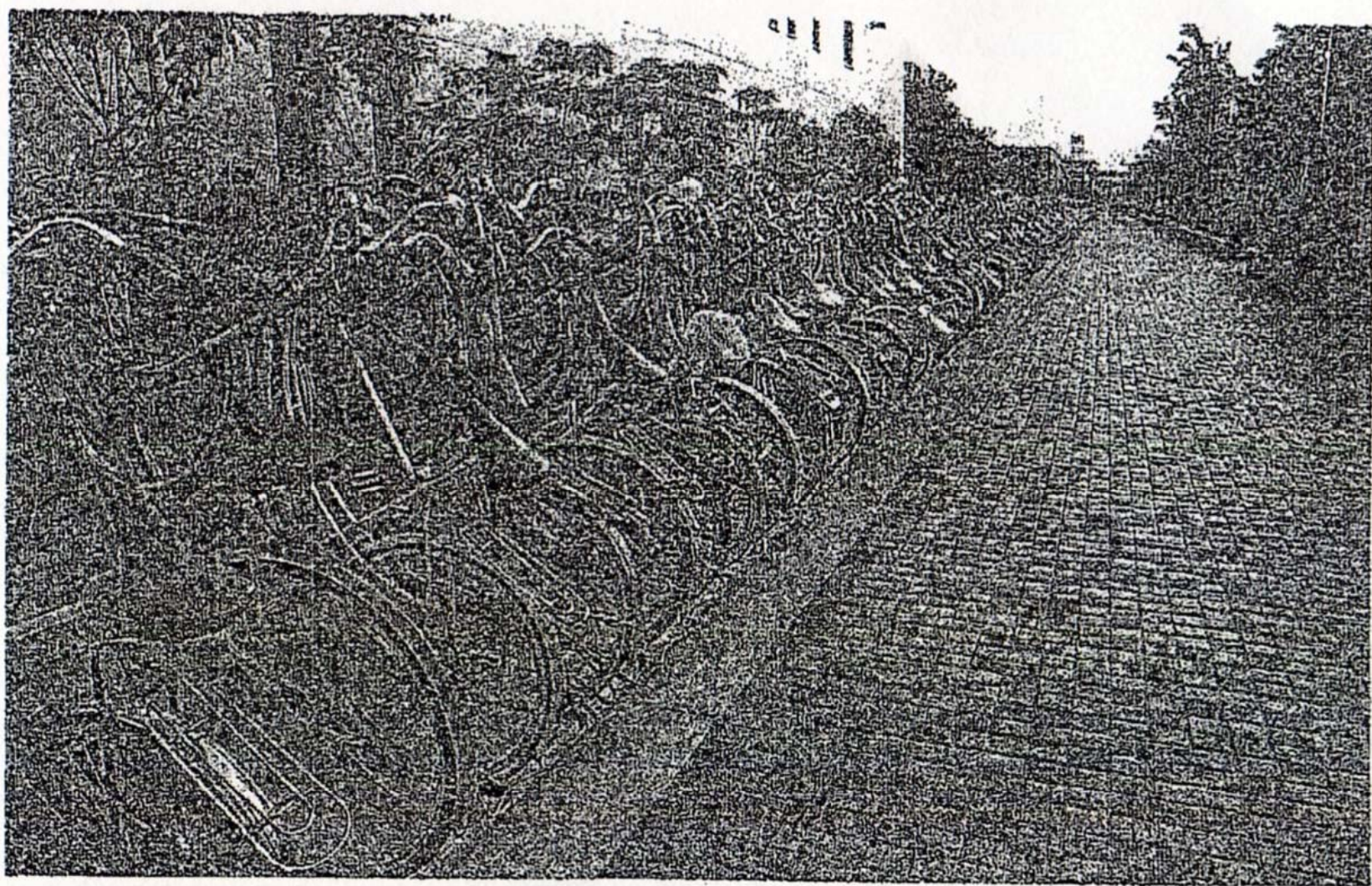
(2) 無秩序的郊區化引起之問題：

前面已數次提及捷運系統的建設將會擴大都市的居住圈，帶動郊區住宅社區的建設，但是無計畫、無秩序的開發將反會帶來諸多的弊端，諸如

① 捷運系統路線的終端大都延伸到大台北



圖十 捷運系統住宅區場站周圍道路旁之腳踏車
(取自橫濱の街づくり)



圖十三 捷運系統住宅區場站設置之腳踏車停放設施

的周邊，山坡地或保護區較多的地區，如果無較嚴格且明確保持社區環境品質或不為害自然生態平衡的開發管制，以對抗住宅市場建設需求的巨大壓力，不僅會於郊區形成儼如都心地區過密的住宅社區，還會使僅存的自然遭受破壞無遺，帶給台北無窮的禍害。

②大量的興建住宅，將促使大量的新居民於短期內一舉湧入未發展的地區。尤其這些郊區的新居民將大多屬於小孩尚小，年輕世代的核心家族，因此他們的階層或需求都較為一致。方面，地方的公共建設將由於經費的限制，無法追及急速遷入的浪潮，而有可能使一時大量需求的小學，幼稚園或是下水道等各項公共設施不敷使用，造成生活品質的低落。

③互不相識的居民一時大量遷入，若促進居民交流的設施或措施，活動無法顧及時，新舊居民間利益的衝突，新舊居民間的互不關心將造成地區的社會問題。

問題

(3) 規畫不良、經營不善，引起品質低落的問題。

捷運系統建設期間漫長，配合其進行的各項土地開發亦將費時多年，加上開發完後要長久供大量市民使用，因此若無週詳的規畫、完善的經營管理制度。一定會引起品質低落影響使用及安全等問題，例如

有關施工的問題。台北市地質、地下水等條件不佳，將來建造地下商店街時，若無法提昇其施工品質則容易造成與目前部分的地下通道一樣，時會漏水、積水，造成購物者的不便，甚至迫使營業停止。

有關規畫的問題，在住宅較多地區的車站，由於多數的乘客會從家裡乘用腳踏車或機車到達車站，然後轉乘捷運系統；因此若沒考慮設置大規模的停放場所，將會形成車站周圍道路或廣場停滿車輛無法動彈的問題。

新開地上的金鐘



為了促使配合捷運系統的各種工地開發能夠推展，進而有助於捷運系統本身的建設，並且儘量避免上述諸項問題與弊端之發生，原則上至少要注意下列各項

(1) 為使前述各種土地開發能真正發揮效益，符合大台北的需求，在整體上應首先掌握台北將來的發展方向，從盡含土地使用、各種重大公共設施、交通系統、以及非實質的社會建設等總體都市計劃之目標與內容，來檢討各項開發之必要與緩急等。而且要有長期的，通盤的開發指導方針、規劃原則，以及強有力的執掌機構，方可收到事半功倍之效益。

(2) 要檢討制訂能針對各種開發方式，有彈性且機動的開發辦法。例如對捷運系統地權內的土地或緊接的私有產權，考慮足以吸引投資的聯合開發辦法。對鄰近地區如何協調都市計畫機關，利用特定專用區指定，放寬其土地使用管制等相關規定，鼓勵其開發的辦法。或是

如何有效運用現行的更新或都市重劃的法規、捷運系統建設開發之誘因以給予獎勵的方法，積極帶動周圍地區之開發。

這些辦法與檢討不僅限於都市計畫或建築法規上，舉凡土地政策、財稅條例、融資貸款等相關軟體條件都要考慮，相互配合。

(3) 配合將來十到二十年的捷運系統建設而可能進行的土地開發行為將為數不少，但這些開發如何刺激、帶動市民的總體需求或經濟潛能，以支持因開發而增加各種機能供應量，是非常重要的。另一方面開發內容的抄襲，或對於流行盲目的追隨，都易使開發事業陷於僅競分既有資源的陷阱。因此如何分析所處區位擁有的條件、特色、地區居民的需求等，創造出具有獨特風格的開發，將是左右成功與否重要的因素。

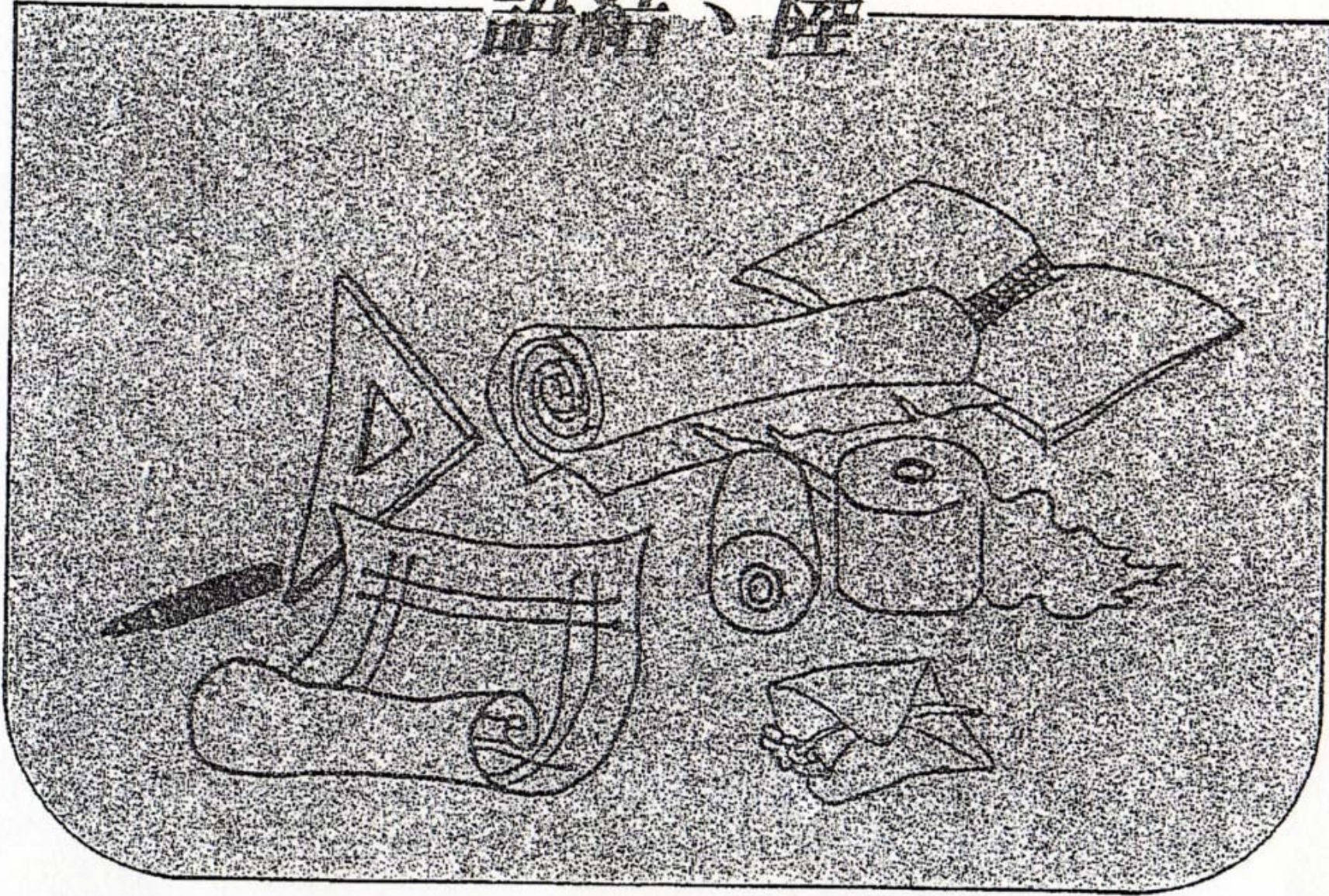
(4) 捷運系統關連的各種土地開發將帶來如地下商店街、都市開放空間軸線等許多新形式

的建設。而且為了防止上述目前未曾有的弊端發生，現行有關規劃、建設以及管理的各種相關法規已不敷執行上實際的需求。因此修改或訂定例如管理地下街安全或都市景觀等新的法規或辦法，是非常迫切的工作。

另外，以管制或規定最低標準等消極性的法規內容，是無法創造出良好品質的實質環境，考慮加上誘導、鼓勵等辦法之積極性新法規，也是促成各種工地開發重要的因素之。

↑
管理現行
由農村地區

陸、結語



以上是筆者對捷運系統沿線將來土地開發的些淺見，提供出來做大家討論之參考。

總括的說，捷運系統並非解決都市問題的萬靈丹，但這貫通都市各地區的網路系統，若能正確、確實的推動建設，的確能有助都市交通的改善，並影響都市以及區域整體的發展。況且台北有高密度的居住形態、住商混合的土地使用，還有二十四小時不斷、充滿活力的工作、應酬、休憩等各樣都市活動。這些都是有利發展高效率捷運系統良好的基本條件。只要我們（政府與市民）能不僅顧到眼前的利益，或是局限於當事者本身的問題，而能從都市整體需求與發展的觀點，以長遠的眼光，就工程的硬體與法令、財稅、使用管理等軟體雙方面做一長期及週詳、按步就班的規劃，而且有關單位能彼此有效配合，相信必能把握此通過捷運系統刺激及誘導都市健全發展的良機，廿一世紀是不僅在量上求滿足，也必須在品質上求提昇的時代了。



Thank You

