

內政部建築研究所籌備處專題研究計劃成果報告
計劃名稱：建築容積管制實施成效檢討之研究

建築容積管制實施成效檢討

計劃編號：

執行期間：79年10月至80年9月

主持人：黃南淵

委託單位：內政部建築研究所籌備處

研究單位：中華民國都市計畫學會

中華民國八十年十月

建築容積管制實施成效檢討

計畫主持人：黃南淵

共同主持人：楊逸詠

參與研究人員：張桂林

何芳子

孫可立

何肇喜

胡弘才

沈又斌

張秋美

蔡仁毅

胡熙華

中華民國八十年十月

摘 要

本研究之目的在於了解國內外實施容積管制的情況及容積管制的意義，以檢討國內（尤其是台北市）實施容積管制之成效，並對建築技術規則第九章及其他相關法令提出檢討與修訂建議：

本報告書之主要內容如下：

第一章：緒論——提出本研究之目的與進行之方法、步驟。

第二章：經由文獻研究並彙集推動容積管制執行人員之實際經驗，整理出台北市、台灣省、日本、歐美等地實施容積管制之歷程及現況。

第三章：界定實施容積管制預期目標之屬性並架構出其體系。

第四章：針對實施容積管制之目標，選定調查區（以台北市住、商各使用分區為對象），進行問卷調查及十年期地價變化調查。

第五章：容積管制在國內外各都市有不同之實施成效。其主要的效益有下列幾項：

1. 由於發展密度之有效控制，使都市環境品質得以確保，並可據以從事規劃。
2. 增進建築設計與都市設計的彈性。
3. 由於容積之值得以計算並易於移轉，使得 PUD、TDR 等新的規劃技巧成為可行。

此外，本研究選樣調查台北市 10 年期的地價變化，發現：地價之上漲時間與實施容積管制之時間並無必然之關係。

第六章：探討影響容積總量及分配之因素，並擬議訂定容積率數理模式概念。

第七章：提出對容積管制相關法令與行政措施之檢討與建議。

第八章：提出四點結論與三點建議。

Abstract

The main purposes of this study are:

- 1.To put detail information of FAR control practice together in taiwan area and countries abroad as well.
- 2.To review results of FAR control practice.
- 3.To recommend the necessary revisions of several articles in "Building Codes"and other regulations related to FAR control.

The contents of this paper are:

- Chapter 1.Introduction:Outlines purposes and methods of this study.
- Chapter 2.Through literature review and interviewing experienced staff in planning offices in different level of government, the history and existing condition of applying FAR in Taipei, cities in Taiwan Province,Japan,USA and European countries are elaborated.
- Chapter 3.Defining the goals of applying FAR control and catagorizing the results of this control.
- Chapter 4.Applying questionnaire survey to several selected areas in Taipei City and study their land price trend for last 10 years.
- Chapter 5.Effects of applying FAR control in cities of Taiwan and other countries are obvious.This control has at least the following benefits:
- 1.The quality of urban environment can be guaranteed since development density is efficiently controlled and the city can be developed as it is planned.
 - 2.The flexibility of building design and urban design can be enhanced.
 - 3.Several new technigues,such as PUD,TDR and incentive zoning become practice since FAR is a calculable value which can be transferred easily.
- Besides,the study reveals that the land price booming in Taipei City during last 10 years has no relation with the application of FAR control, which is a very popular argument from developers who object to FAR control.
- Chapter 6.Deriving factors from previous chapters which will influence the demand and supply of the amount of floor area and structuring concepts and frameworks of a simulation model of FAR control.
- Chapter 7.Recommendations to revisions of FAR control regulations and administration technigues.
- Chapter 8.There are four points of conclusion and two points of suggestion made in this study.

建築容積管制實施成效檢討

目 錄

第一章 緒論

第一節 研究緣起及目的	1
第二節 研究範圍及內容	1
第三節 研究方法與流程	2

第二章 國內外實施容積管制之情形

第一節 日本實施容積管制之情形	5
一、日本實施容積管制經過	5
二、日本容積管制之基本問題點	5
三、日本容積管制今後課題	6
四、東京都容積管制實施情形	9
第二節 歐美及其它地區實施容積管制之情形	15
一、英國實施容積管制之情形	15
二、德國實施容積管制之情形	17
三、美國實施容積管制之情形	19
四、香港實施容積管制之情形	21
第三節 國內市鄉鎮實施容積管制之情形	24
一、實施容積管制現況	24
二、容積率之層級及計畫人口	27
第四節 台北市實施容積管制之情形	29
一、容積管制法令之訂頒經過	29
二、容積管制實施情況	30
三、容積管制實質內涵	32
四、各種使用分區之容積率訂定及區位劃定	43

五、容積管制遭遇的一些問題	47
---------------------	----

第三章 實施容積管制之預期目標

第一節 實施容積率的動機	51
一、從管制的觀點	51
二、從發展的觀點	53
第二節 實施容積管制預期目標之屬性	54
一、實質性	54
二、社會性	59
三、經濟性	60
四、政策性	62

第四章 影響容積率因素之調查及其分析

第一節 調查地點之選擇與分類	65
一、問卷部分	65
二、地價調查之地點選擇與分類	68
第二節 實例調查之結果與分析	70
一、問卷調查之成果	70
二、地價調查之結果與分析	80
三、小結	91

第五章 實施容積管制成效檢討

第一節 台北市實施成效檢討	95
一、對實質環境之影響	95
二、對社會經濟環境之影響	102
三、對規劃與設計層面之影響	106
四、行政措施之檢討	113
第二節 其他縣市實施成效檢討	117
一、實施進度檢討	117
二、計畫內容與實質現況之檢討	117

三、實施措施之檢討—— 捨選情形嚴重	120
四、民意意見之檢討	121
第三節 國外之實施成效	123
一、日本實施容積管制之成效	123
二、美國實施容積管制之成效	125

第六章 影響容積率之因素及其分析

第一節 影響因素之探討	135
一、容積率之定義	135
二、影響容積總量與分配之因素	139
三、可量化與不量化因素	146
第二節 訂定容積率數理模式概念之擬議	147
一、目前處理容積率之有關數理模式	148
二、數理模式之要素	155

第七章 實施容積管制相關法令與行政措施之建議

第一節 建築技術規則之檢討與修訂建議	161
一、檢討觀點	161
二、修訂建議	162
第二節 其他相關法令之檢討	166
一、有關各項獎勵辦法之檢討	167
二、有關地下 ₂ 容積之檢討	167
三、有關院落規定之檢討	168
第三節 行政措施之建議	168
一、實施方式視地區發展特性採分期分區或全面實施方式辦理	168
二、開發強度已達飽和或已超越計畫地區之對應措施	169
三、針對目前容積訂定方式，初探未來訂定之策略與方向	173
四、容積管制之彈性規定	175

第八章 結論與建議

第一節 結論	177
一、實施容積率之正面效果	177
二、實施容積率之負面影響	178
三、國外可資借鑑之經驗	178
四、本研究發掘之問題	179
第二節 建議	180
一、綜合性建議	180
二、相關法規修訂建議	181
三、後續研究工作之建議	181

參考書目	183
------------	-----

附錄	185
----------	-----

一、台北市容積管制實施情況一覽表	186
二、建築容積管制實施成效檢討之研究問卷內容	191
三、問卷調查初步成果統計說明	193
四、樣本區十年期地價變化圖	233
五、樣本區實景（照片）	251
六、國內容積管制相關文獻彙整	257

圖 目 錄

圖1-3-1 研究流程圖	3
圖2-2-1 十九世紀末期英國的新建都市住宅(一)	16
圖2-2-2 十九世紀末期英國的新建都市住宅(二)	16
圖2-2-3 十九世紀末期英國的新建都市住宅(三)	16
圖2-2-4 3—計畫	18
圖2-3-1 台灣省都市計畫住宅區實施容積率情形處數分配圖	25
圖2-3-2 各縣市已實施容積管制人口佔計畫地區人口百分比	26
圖2-3-3 各縣市已實施容積管制地區佔都市計畫區面積百分比圖	26
圖2-3-4 各年度實施容積管制計畫地區數目圖	27
圖2-4-1 台北市第一階段容積管制實施地區分佈圖	37
圖2-4-2 台北市第二階段容積管制實施地區分佈圖	38
圖2-4-3 台北市第三階段容積管制實施地區分佈圖	39
圖3-2-1 完全競爭市場的價格與需求關係圖	60
圖3-2-2 房地產市場的價格與需求關係圖	61
圖4-1-1 各調查街廓選擇示意圖	68
圖5-1-1 敦煌大別墅實景之一：高層公寓	108
圖5-1-2 敦煌大別墅實景之二：透天住宅	108
圖5-1-3 敦煌大別墅實景之三：透天沿街住宅商店	109
圖5-1-4 敦煌大別墅實景之四：開放空間配置情形	109
圖5-1-5 松山新村配置圖	110
圖5-1-6 松山新村開放空間配置圖	111
圖5-1-7 成功國宅配置圖	112
圖5-3-1 傳統土地使用分區管制之開發	128
圖5-3-2 計畫單元開發(一)	128
圖5-3-3 計畫單元開發(二)	129
圖5-3-4 計畫單元開發(三)	129
圖5-3-5 各種開發方式之比較	130
圖5-3-6 紐約中央車站之更新	132
圖5-3-7 南街海港地區發展權轉移配置平面圖	134

圖5-3-8 南街海港地區之鳥瞰簡圖	134
圖6-2-1 韓森模型操作流程圖	149
圖6-2-2 高雄市容積率求算流程圖	150
圖6-2-3 土地需求研究流程圖	151
圖6-2-4 細分配模式	151

表 目 錄

表2-1-1 日本實施容積管制之相關法令制度及論述	7
表2-1-2 東京都各類使用分區面積比率新舊對照表	12
表2-1-3 東京都各種容積率面積對照表	12
表2-1-4 東京都使用分區劃定基準及容積率規定——商業區	13
表2-1-5 東京都使用分區劃定基準及容積率規定——工業區	14
表2-1-6 東京都使用分區劃定基準及容積率規定——住宅區	14
表2-2-1 美國密薩斯城、波特蘭及紐約三市的土地使用分區管制項目表	21
表2-2-2 香港建築高度、建蔽率、容積率規定	23
表2-3-1 台灣省各縣市都市計畫住宅區實施容積率度數及內容概要	24
表2-3-2 台灣省都市計畫分析表	28
表2-4-1 依三十四年建築技術規則規定建築物可建最大容積	33
表2-4-2 依六十三年建築技術規則規定建築物可建最大容積	34
表2-4-3 七十一年修訂建築技術規則修訂內容比較表	35
表2-4-4 台北市第一階段實施容積管制地區管制規定	36
表2-4-5 台北市各住宅使用分區容積加級規定表	41
表2-4-6 台北市住宅使用分區建築管制標準及居住水準	45
表2-4-7 台北市商業使用分區建築管制標準及居住水準	46
表2-4-8 台北市工業使用分區建築管制標準及居住水準	47
表4-1-1 問卷之代碼對照表	66
表4-2-1 居住環境滿意度	80
表4-2-2 交通滿意度	80
表4-2-3 公共設施滿意度	81
表4-2-4 自用汽車持有率	81
表4-2-5 自用汽車停放情形	82
表4-2-6 停車方便與否	82
表4-2-7 開放空間使用頻率	83
表4-2-8 最需要之公共設施調查	83
表4-2-9 對住商混合之看法	84
表4-2-10 對容積管制可達到之目的之認知	85

表4-2-11有否久居之打算	86
表4-2-12不打算久居之原因	86
表4-2-13由 SPSS 程式統計之因子分析成果	87
表4-2-14實施容積管制與否對相關因素之顯著性	88
表4-2-15地價調查結果說明表	89
表5-1-1 容積率、居住密度關係表	96
表5-1-2 建蔽率、容積率規定之建築高度及對臨街面前道路投影面積關係表	101
表5-2-1 台灣省各縣市計畫公共設施用地面積佔總計畫面積百分比及每人可用之公共設施計畫面積統計表	118
表5-2-2 台灣地區各級都市土地調查表	119
表5-2-3 台中市福安里地區容積調查及檢討表	120
表6-1-1 各規劃區各類土地面積及容積率情形	138
表6-1-2 各市計畫及現有人口、住宅區面積、容積率	140
表6-1-3 日本都市特性與土地使用分區比率關係	141
表6-1-4 台灣地區主要都市之都市計畫使用分區（住、商、工）情況	142
表6-1-5 台灣地區內都市計畫住宅、商業區容積率規定與現況比較	143
表6-1-6 台灣地區主要都市使用分區（住、商、工）與公共設施用地面積比率	146
表6-2-1 各種土地使用型式之觀察概況表	153
表6-2-2 容積率研擬方法與土地使用型式	153
表6-2-3 高雄市容積率等級一覽表	155
表6-2-4 各類容積率之關係及數理模式涉及因素表	158
表7-1-1 建議修正建築技術規則第九章條文及說明	163
表7-2-1 容積管制相關法規	166
表7-3-1 開發強度已超越計畫集地區之相關指標	171
表7-3-2 現有人口規模5~10萬人層級地區之相關指標	173

第一章 緒論

第一節 研究緣起及目的

實施建築容積管制之目的在於健全都市發展，提高生活環境品質，有效率地規劃都市土地利用強度，以避免土地及建設資源之浪費，並利用容積率之設計手法，以提高建築造型變化之可能性，塑造良好都市環境品質。

建築容積管制制度實施於國內已多年，台北市為首先實施容積管制地區，其成效已漸漸彰顯；而台灣省及高雄市已開始計劃漸次導入建築容積管制制度。由於建築容積管制及容積率數值之制定對人口密度之分配、土地使用強度、國民居住生活品質、公共設施服務水準建地供需平衡、房地價起伏、社會資源分配、都市景觀有莫大之影響。

因此，本研究欲從檢討台北市建築容積管制實施成效，以延伸探討建築容積管制制定應考量之各層面因素，做為日後模擬數理模式決容積率數值之根據。

第二節 研究範圍及內容

本研究之目的在於了解國內外實施容積管制之情形及容積管制之意義，以檢討國內實施建築容積率之成效，其方法為藉由調查評估容積率實施前後之比較，以檢討其對於都市發展與土地使用等層面之影響，以做為國內全面實施建築容積管制時制定容積率之參考依據。並藉對現行建築技術規則中相關條文重新檢討，使其條文規定對容積管制之推有動有積極正面之效果。故本研究計畫之重點內容可分為三項：

- (一)為台北市實施建築容積管制成效之實質調查及檢討。
- (二)為評估容積率對於各種建築、都市計畫、土地等層面因子之影響。
- (三)為重新檢討建築技術規則相關條文。

然而為了便於未來後續研究探討容積率之合理數值及制定之理論根據，本研究擬對於台灣地區實施容積管制時應考量之影響因子及其影響強度加以整理分析並研究其相關性。

至於容積率制定之數理模式之研擬與應用，暫列為下年度工作計畫。

第三節 研究方法與流程

本研究計畫將分為五個步驟依序進行，其步驟及研究方法如下：

- (一)國內外實施容積管制情形之探討，以助於研究問題之界定：
 1. 日本實施容積管制之情形。
 2. 歐美實施容積管制之情形。
 3. 國內市鄉鎮實施容積管制之情形。
 4. 台北市實施容積管制之情形。
- (二)台北市實施建築容積管制成效之調查
 1. 實施容積管制對於居住生活環境滿意度之影響調查（包括對環境品質、公共設施服務水準……等之評估）。
 2. 容積管制在不同的土地使用分區中，對地價之影響之調查。
- (三)評估容積管制對各都市層面之影響，並討論國內外實施容積管制之成效，對下列各層面之影響：
 1. 對實質環境之影響：人口密度、物理環境、都市景觀與建築造型、居住生活型態及概念轉化……等。
 2. 對社會經濟之影響：不動產價格、都市更新、發展權轉移、計畫單元整體開發、社會階層……等。
 3. 對規劃及設計之影響。
 4. 行政措施之檢討：實施方式、配合措施……等。
- (四)研擬容積管制影響因素及其分析
探討容積管制之影響因素之組合，並研擬容積率數理模式之初步概念。
- (五)檢討建築技術規則相關條文
依容積管制之意義及實施成效的檢討，從建築單體設計與整體環境品質兩層面檢討建築技術規則與容積率相關條文並提出修正建議，以及行政措施上之建議。

本研究之流程如下所示：

研究緣起與目的

- 檢討國內實施容積率之成效
- 確定訂定容積率大小之關鍵因素
- 建立修訂建築技術規則中相關條文之理論與實務基礎
- 研提容積管制的數理模式概念

國內外實施容積管制之情形
文獻與資料之蒐集

CH1

CH2

實施容積管制之動機及管制目標之屬性

實質性	社會性	經濟性	政策性
<ul style="list-style-type: none"> • 基本居住物理環境的確保 — 人口密度及分配區位 — 土地使用強度及分配區位 — 每人平均居住面積及建築密度 — 建築基地規模與設計 • 公共設施服務水準 • 交通量之吸引與產生 • 增進建築空間及造型變化 • 都市有效集約利用 • 都市景觀及公共空間之創造 	<ul style="list-style-type: none"> • 貧富差距縮小 • 社會階層固態化 • 社會公平性 • 鄰里關係 	<ul style="list-style-type: none"> • 不動產之供需及價格 • 土地使用之效率 	<ul style="list-style-type: none"> • 實施方式與進度 • 容積高低限 • 容積獎勵原則 • 都市發展方向預測

CH3

省調	• 居住環境滿意度調查
例市	• 地價調查

CH4

廣泛綜合檢討	台北市實施成效檢討
1. 實質環境 • 人口密度 • 物理環境 — 總容積之減少與地區之均一 — 空地之增加及開放空間之普及 — 庭院規定及鄰棟間隔之確保 • 都市景觀及建築造型 • 居住生活型態及概念之變化	2. 社經環境 • 不動產價格 • 都市更新 • 社會階層 3. 規劃與設計 4. 行政措施 • 實施方式 • 配合措施

CH5

成效影響因素敏感度分析 (歸納顯著因子)

影響容積率因素分析探討

- 日照、採光、通風、私密性
- 對都市景觀、公共設施、開放區域等廣域環境之影響
- 對房地產價格之影響

CH6

容積率訂定之決定因子及組合之歸納建議

CH6

容積管制法規
修訂建議
(160~166條)

CH7

影響容積率訂定之
因子數理模式推導
(下一階段研究)

CH6

結論與建議

CH8

第二章 國內外實施容積之管制情形

第一節 日本實施管制情形

一、日本實施容積管制經過：

日本早在西元一九四六年研擬「建築法」(草案)時，即都市發展土地劃分為住宅、商業及工業等三種使用分區，並就住宅區內之甲、乙種用地，分別研訂容積率、最小基地規模及斜線限制等規定。

隨後於一九五〇年訂頒「建築基準法」，並於一九六一年復大幅修訂該基準法，創立「特定街區」制度。當時為了研擬特定街區之計畫基準，乃藉由東京都發展現況調查及道路汽車容量等相關研究、試算結果，認為東京都心地區(東京車站附近地區)之粗容積率為450~500%，淨容積率為600~700%，放寬約達800%。以此為基準，初步規定從100%到600%之六種容積地區，周邊的住宅區屬第一、二種；內圍住宅區屬第三、四種，而中心的商業區屬第五、六種容積地區。但此基準較之當時的管制規定嚴苛，因此，僅有名古屋市的兩個實施案例。

隨著高層建築技術之長足進步，為求建築的高度利用及設計造型之自由發揮，都市計畫、建築、營造等方面專業人員乃大力倡導，要求政府能夠廢止建築高度限制之規定，於是，新都市計畫法於一九六八年、建築基準法於一九七〇年重新大幅修訂公佈，而能全面實施容積管制。

至各年代都市計畫及建築有關之法令規定及論述，彙整如表2-1-1所示，提供參考。

二、日本容積管制之基本問題點：

容積管制可說是日本都市計畫體系中，唯一能夠發揮密度控制功能的方法。但基本上，日本的容積管制制度概有下列幾項缺失。

(一)全國採行一致的使用類型及容積管制，過份僵化缺乏彈性。

在全國統一規定的基準下，不同都市無法有個別裁量更動之機會，而且使用分區與容量地區成配對組合之規定，雖然較簡單明瞭，但嫌太硬性僵化。例如現行規定中，並沒有低容積率或高密度的住宅區；若要有高容積率的高密度中高層住宅區，則必須連帶放寬其使用類別管制規定，無法塑造純化，寧靜之高密度高層住宅區之居住環境。

(二)容積管制可能發揮的密度控制功效受到限制

容積管制係透過樓地板面積，來控制土地使用密度，對於空地率等外部環境之塑造，或能發揮良好效果，但卻無法維持與各項公共設施容積之對應關係。而且限制樓地板面積之興建數量，往往會導致都市住宅規模之趨於狹小。因此，歐美國家對於居住密度之控制，均直接以每公頃戶數、每戶室數等指標加以管制。僅商業用地似較適宜以容積率來控制使用強度。

(三)未能依使用類別之不同，分別規定不同之容積率

沒有立體使用管制之觀念，也沒有依使用類別之不同，分別規定容積率之觀念，因此，於規定各地區之容積率時，必須依據土地使用類別之分配比率，而分配比率之預測，一般而言，之對於大範圍地區，或不致有較大之差異，但小範圍地區則往往會有過大或過小之分配偏差，而造成土地之不當使用現象。

(四)現行使用分區規劃作業，無法塑造地區特色

現行使用分區制度，受到粗略的使用類別區分及容積率區分之限制，欠缺不同使用類別密度管制之彈性運用，以及一旦規定容積率便很難予以更動降低的現實條件下，無法有效塑造各地區特色與風格。

三、日本容積管制今後課題：

(一)對於立體使用管制（使用類別容積管制）手法處於摸索階段。

目前，各地方政府尤其是大都市，為有效吸引人口重返都市中心地區，正開始研擬各項策略，包括提高中心地區住宅用地容積率或採行商住綜合使用建築型態等方式，惟均屬各自摸索階段，對於立體

表 2-1-1 日本實施容積管制之相關法令稅率及論述：

年代 (西元)	都市計畫相關法令等	建築相關法令、制度	有 關 論 述
1946	戰災地區復建計畫基本構想、策略	建築法草案	防止建築基地零細化策略 (4610 中沢誠一郎)
1947	訂頒「臨時建築管制規則」		建築法規中有關空地容積管制之合理化問題 (4703 西山卯三)
1949	確立「戰災復建計畫基本方針」		有關都市計畫與密度之研究 (4903 高出英華)
1950	公佈「首都建設法」	公佈「建築基準法」	
1952	修訂「建築基準法」 (放寬同業、防火地區之建蔽率)		1. 有關容積管制之二、三問題 2. 容積地區之相關研究 (52 入澤恆)
1954	公佈「土地重劃法」		道路、容積之相關問題研究 (5403 渡邊與四郎)
1955	1. 住宅建設 10 年計畫 2. 公佈「日本住宅公團法」		
1957	策定「千里 New-Town 計畫」	修訂「建築基準法」 (放寬副心地區建蔽率)	土地合理使用及建築高層化研究 (5701 水野壽)
1958	公佈「首都圈整備基本計畫」		建築高度、容積與形態相關問題研究 (5801 淺田孝)
1960	1. 新宿副都心建設公司成立 2. 公佈「住宅地區改良法」		開放空間、容積地區相關研究、6002 北村德太郎
1961	檢討「東京都多摩 New-Town 建設構想」	修訂「建築基準法」 (特定街區制度)	
1963		1. 新宿等 12 區劃定為第 1, 2 種高度地區 2. 修訂建築基準法 (容積地區制度)	1. 建築法制之新方向 (6304 水越義幸) 2. 容積地區制度 (6308 青江邦良)
1964		劃定「東京都環之內地區之容積地區」	1. 容積地區制度概要 (6406 杉盛正信) 2. 容積地區制度之運用 (6408 入沢恆) 3. 東京都之容積計畫 (6408 大河原春雄)
1968	1. 新都市計畫法訂頒 2. 首都圈第 2 次基本計畫	東京都環之外容積地區指定。	
1970		修訂「建築基準法」 (全面實施容積管制)	
1972		修訂「建築基準法」 (使用分區再細分)	
1976	第 3 次首都圈整備基本計畫	修訂「建築基準法」 (日影管制, 第 2 種住宅區之容積率、建蔽率)	
1980		修訂「建築基準法」 建立「地區計畫制度」	容積計畫、道路容量之研究 (8010 山崎後一)

使用管制之實際有效運作，尚有待深入檢討。

- (二)允許基準容積率與實際興建容積間存有顯著差距，如何檢討調整。

以東京都二十三區之容積率為例，其平均基準容積率達 242%，惟受到面前道路寬度及斜線限制，法定允許容積率約可達 200%，而目前實際容積率僅達 123%，顯示二十三區範圍內，就整體而言，尚有發展餘地，但其中容積率 600% 以上之商業用地，大多已達飽和容積，已無發展空間。在實際容積率已趨近飽和之地區，其公共設施容量可能已達承擔極限，但並不一定會敏感而正確的反映出來，因此，此等地區常常會因為樓地板面積供給之不足，而面臨要求提高容積之壓力。

- (三)對於因受基地條件限制，無法達到允許基準容積之土地，時有不滿之反映意見，如何克服解決。

日本採用容積管制後，仍維持升級管制之規定，雖然一般而言，容積規定已較為放寬，但仍有許多受到基地條件及斜線限制而無法有效興建使用之不滿與抱怨之反映。

- (四)要求容積放寬管制，一直是日本社會與政治的強烈爭論重點。

日本大都市近年來，在商業辦公用樓地板面積供給不足、建築用地欠缺、土地價格高漲及住宅供給不足等種種問題，以及必須採行擴大內需及促進營建業發展等經濟政策之壓力下，使得一股對於都市發展建設策略及建築容積放寬管制之爭論，更加反映熱烈。因此，遂有一九八三年建設省有關「放寬管制以促進都市開發之策略報告」之發表。面對此等放寬容積管制之強烈要求，如何以都市計畫手法加以吸納處理，使成為合理有效之執行依據，乃今後重要課題。

- (五)其他：

在要求放寬容積管制的爭論過程中，許多相關問題同時被廣泛提出討論，包括：1. 空中發展權轉移 (TDR)。2. 不符合都市發展需要之大規模舊有工廠、倉庫等用地，在不影響公共設施服務水準之原則下，能合理變更分區使用，達到都市土地有效利用效益。3. 在建築基地分割零細地區，一般言，每人使用樓地面積均極狹小，有必

要予以提高容積規定，但就公共設施容量負荷及環境條件而言，並無提高開發強度之餘地，另一方面，有充裕條件提高容積率之地區，卻無此必要之矛盾現象。4. 面對放寬容積管制之強烈訴求，一般都市計畫專業人員均持保留態度，而傾向於以擬定地區計畫、變更分區使用、或以特定街區、綜合設計制度、或以行政指導並協商開發業者分擔公共設施負擔或進行設計管制方式，嚐試採行各種可行策略以對應放寬容積管制之壓力。5. 所謂獎勵性使用分區管制措施，在日本現行都市計畫體系中，概有特定街區及綜合設計兩種制度，包括放寬斜線管制及容積管制，其中斜線管制放寬屬一種執行(Performance)型態之管制手法，其公平性與合理性較能被接納，但是，給予容積獎勵之公正性，往往很難說明清楚。尤其，對於，獎勵的最適幅度、獎勵後實際發揮的效益、甚至基準容積率差異規定之根本問題等，均受到值疑。

四、東京都容積管制實施情形：

隨著都市人口的急速增加及汽車持有率的大幅提昇，優待東京都的都市結構必須隨著大幅調整。原本為單一核心型態之東京都，遂於一九六〇年研擬增加(新宿、池袋、涉谷三個副都心之多核心結構，以有效分散都市中心地區之商業、業務、管理中樞機能。於是，96公頃的新宿副都心及6公頃的池袋副都心計畫相繼提出，並付諸實施。因此，在都市結構的變遷下，優待商業區、住宅區面積增加之必要性與需求增加。同時由於建築物高層化的帶動下，促成容積管制之實施。

(一)東京都容積管制研擬方針：

東京都之都市發展空間結構從單核心型轉變為多核心型時，必須藉重有效的交通設施系統之配合。亦即都市結構與容積結構能密切結合。多核心型結構係於新宿等副都心及外環快速道路沿線設置轉運流通中心，並於半徑10公里環狀幹線道路沿線地區規劃次要副都心，故須於該等地區配合調整容積管制計畫。

容積率指定應以建築總樓地板面積與公共設施需求量間之關連等詳細調查資料，作為研判基礎。業務商業使用地區之容積管制規定應考量汽車流量、道路率、建築基地間之執行關係、地價評定等相關

資料。而住宅區則以維持建築發展容積與大眾捷運系統運輸能力之有效配合為目標。

(二)容積管制實質內容：

1. 一九七三年以前

(1)商業區

都心、副都心地區——一般為容積率 600%~800% 公共設施完備地區以 900~1,000%。

次副都心、幹道沿線商業區——容積率 400~700%。

其他商業區、商住工混合區——容積率 200~500%。

(2)工業區

容積率以 200~400% 為原則。

(3)住宅區

6號環狀幹道內之中高層住宅區：容積率 300~400%，獨戶低層住宅區 200%；都心、車站附近、幹道沿線住宅區 400~600%。

6號環狀幹道外圍之獨戶低層住宅區以 200% 為原則；車站附近、既存中高層住宅區以 200~400%。

綜而言之，容積地區之指定面積約佔東京都 23 行政區域面積（綠地面積除外）之 55%。原先計畫以 800% 為最高容積地區提高為 1,000%。

另外，隨著一九六八年都市計畫法，一九七〇年建築基準法之大幅修訂後，使用分區從四種增加為八種。即增加第一、二種住宅專用區及工業專用區及特別工業區。同時，廢止容積地區之容積率、建蔽率規定，改以各使用分區搭配幾種不同的容積率、建蔽率規定之方式予以管制。另外，對於高度地區之北側鄰地日照規定則改以第一、二種住宅專用區之北側斜線管制規定。

2. 一九七三年之使用分區管制：

(1)修訂目標：包括

改善生活環境——為解決不同使用混合存在現象，儘量劃定住宅專用區並劃定特別工業區，以純化建物使用。

防止都市公害——於一九七〇年配合「公害對策基本法」之訂頒，研擬工業區位基本構想計畫，誘導污染工業遷移。

強化都市防災——訂定地震危險度評估指標，配合規劃不燃化街區。

重組都市機能——分散都心之中樞管理機能，並就其外圍地區規劃為中高層住宅區，以達職住接近之目標。

2) 修訂重點內容：包括

住宅區所佔比例從 45% 減為 18%，住宅專用區從 20% 增加為 45.3%。

工業區中，特別工業區及工業專用區大幅增加。除了容積 800% 地區外，300% 以上高容積地區減少；原先指定為 300% 之廣大地區，更改為離都心 10 公里以外地區容積率以 200% 為原則。另工業使用分區亦以 200% 為主要管制依據。

至詳細內容如表 2-1-2 至表 2-1-6。

《建築容積管制實施成效檢討》

表 2-1-2 各類使用分區面積比率新舊對照表 (23 區部份)

使用分區類別		新訂(1973年)		舊 訂	
		公頃	%	公頃	%
使用分區面積總計		56,457	100	54,957	100
住宅區	第 1 種住宅專用區	25,647	45.3	10,431	20.0
	住宅區	10,140	18.1	25,300	45.0
	小計	35,785	63.4	35,731	65.0
商業區	鄰里商業區	2,948	5.2	1,084	2.0
	商業區	2,757	10.2	5,626	10.2
	小計	8,705	15.4	6,710	12.2
工業區	準工業區(第2種特別工業區)	2,753	4.9	1,909	3.5
	準工業區	6,322	11.2	6,666	12.1
	工業區	1,494	2.6	3,879	7.1
	工業專用區	1,398	2.5	62	0.1
	小計	11,967	21.2	12,516	22.8

表 2-1-3 各種容積率面積對照表 (23 區部分)

容 積 率 規 定	新訂(1973年)		舊 訂	
	公頃	%	公頃	%
1,000 %	114	0.2	135	0.3
900	90	0.1	114	0.2
800	404	0.7	303	0.6
700	752	1.3	912	1.7
600	1,373	2.4	1,570	3.0
500	2,139	3.8	2,871	5.5
400	2,895	5.1	4,189	8.8
300	11,555	20.5	12,665	24.1
200	22,463	39.8	8,840	16.8
150	2,778	4.9	-	-
100	5,067	9.0	10,170	19.0
80	3,585	6.4	2,975	5.8
60	3,166	5.7	7,240	13.8
50	76	0.1	642	1.2
合 計	56,457	100.0	52,626	100.0

表 2-1-4 東京都使用分區劃定基準及容積率規定——商業區：

適用地區		劃定型式	容積率	高度地區
鄰里商業區	鄰接第一種住宅區之地區	路線型	200% 300%	以第二種高度為原則
	鄰接第一種住宅區之地區	路線型	300	第三種高度地區
	鄰接住宅、準工業區等之地區	路線型	300	第三種高度地區
	車站附近(年乘車人數在 500 萬人以下)商業區周邊商店聚集地區	狀面型	未完備	300
	適宜高度利用地區	面狀型	完備	400
	6 號環狀幹道內側，面臨 20m 以上道路地區	路線面狀型		400 第二種高度地區
商業區	不允許設置於鄰里商業區之商業設施多數分佈地區	路線面狀型		400 第二種高度地區
	6 號環道外側，沿 20m 以上幹道地區	路線	400 500	第三種高度地區
	都心地區周邊，車站附地區(年乘車人數 500 萬~1,600 萬人)商店聚集地區	面狀型	未完備 完備	400 500
	6 號環道內側沿 20m 以上幹道地區	路線	500 600	必要時，以第二種高度地區
	年乘車人數超過 1,600 萬人之車站周邊地區	面狀	未完備 完備	500 600
	核心之周邊地區，鄰接廣域商圈，且沿 20m 以上幹道地區	路線		600 700
副都心區	二條以上鐵路線匯集，年乘車人數 1,600 萬人以上之核心周邊地區	面狀	未完備 完備	600 700
	副都心周邊，沿 20m 以上幹道地區	路線		700 800
	副都心地區	面狀		800 900
	都心地區	面狀		800 1,000
	新宿車站西口地區	面狀		1,000

《建築容積管制實施成效檢討》

表 2-1-5 東京都使用分區劃定基準及容積率規定——工業區

適 用 地 區		區內夜間人口動向	容積率	特別工業區	高度地區
準工業區	一般工廠、住宅混合地區	現有人口密度 100 人 / ha 以上且有增加趨勢	200%	第二種特別工業區 (有必要指定為公害防治地區)	第二種
	有高層化傾向工廠地區		300		
	既存工業區，有商業化傾向地區		400		
工業區	工廠集積程度高，但難予專用化地區	人口密度 100 人 / ha 以下，有減少趨勢	200	第一種特別工業區	
工專用業區	工廠集積程度高，預定容納工業使用區	人口密度 30 人 / ha 以下，有減少趨勢	200		

表 2-1-6 東京都使用分區劃定基準及容積率規定——住宅區

	適 用 地 區	建蔽率 (%)	容積率 (%)	高 度 地 區
第一種住宅專用	250m ² 以上規模基地佔 80% 以上地	30	50	第一種高度地區
		30	60	
	200m ² 以上住宅用地基地佔 80% 以上	40	80	
	150m ² 以上住宅用地基地佔 80% 以上	50	100	
第二種住宅專用區	沿貫穿第一種住宅專用區幹道，必須保持良好環境地區	60	200	第一或第二種高度地區
	6 號環道內側地區	60	200	第二種高度地區
		6 號環道外側地區	60	200
	6 號環道外側地區	60	200	第二種高度地區
			300	第三種高度地區
	沿 15m 以上幹道，現況高容積地區	60	200	第二種高度地區
			300	第三種高度地區
6 號環道內側地區	60	300	第二種高度地區	
沿 20m 以上幹道，現況為高容積地區	60	400	第三種高度地區	

第二節 歐美實施容積管制之情形

容積管制為歐美國家控制都市發展密度的一種手段，也是抑制都市郊區土地價格的一種方法（註 2-2-1）。但是，這種管制並非單獨實施，而是有關建築法規或土地使用分區管制規則中的一部分（註 2-2-2）。現僅就英國、德國及美國實施容積管制的情形，分別予以說明。

一、英國實施容積管制的情形：

十九世紀後半期，英國都市政策的重點在保障勞工住宅環境的較佳品質以及公共衛生，以避免傳染病的漫延。在西元 1858 年之後英國制訂了「地方政府法案」（Local Government Act），授權地方政府制訂「建築管理法規」，到了西元 1882 年全英國已有 1,000 個左右的都市化地區以及 600 個左右的鄉村地區擁有自己的建築管理法規。這些建築管理法規並非僅管制單一的建築物，而是發展的控制，其中包括道路寬度、結構及營建標準、排水系統，建物間之間隔、等等，到了 1890 年這些法規又配合「公共衛生法」的修訂增加了後巷設置的規定，俾利用後巷清運垃圾並配置衛生下水道的地下管線，都市住宅的衛生環境品質雖獲保障，但為了在法規規定的範疇之內興築最大面積的住宅，工人階級居住的住宅就以條狀的連棟式建築型態出現，又基於營建成本及效率的考慮，這些連棟住宅的型式極為一致、形成單調的都市景觀。如圖 2-2-1 至圖 2-2-3。

到了西元 1893 年之後 Ebenezer Howard 提出花園城市的構想，以清除不良的生活環境以及避免城市的過度擴大為宗旨，由於其所建議的城市人口規模為三萬二千人左右，居民可擁有健康的生活環境及足夠的社交生活和工作機會，因此一般人總把他和都市郊區低密度發展的住宅區混為一談，雖然二者在精神上和土地權屬的處理方式上不盡相同，但低密度發展，有充足綠化戶外的空間的住宅區外觀是頗為類似的。這促使英國在 1909 年修訂住宅法（Housing Act）時就將沒有彈性，執行頗為僵化的建築管理法規予以修正，建築基地的規劃者可有較大的自由來進行規劃設計，但在計畫書、圖內必須標明道路及開放空間的配置，建物的密度（容積率）、高度，

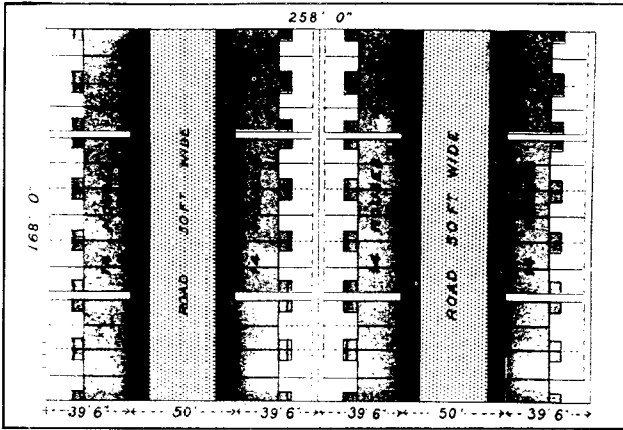


圖 2-2-1
十九世紀末英國的新建都市集合住宅(-)

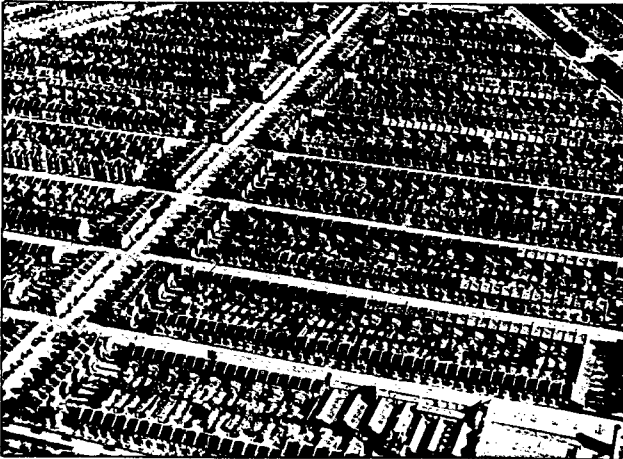


圖 2-2-2
十九世紀末英國的新建都市集合住宅(-)



圖 2-2-3
十九世紀末英國的新建都市集合住宅(三)

使用類別等等，以確保都市環境的品質。這種基本精神一直延續到1947年的「城鄉計畫法」(Town and Country Planning Act)及其1968年的修訂都仍為該等法案的基本精神，所增修者乃在開發利益的核算及分配，公民參與，審議制度等行政程序方面的事項而已，與控制發展，合理配置公用設備(如給水、排水、污水及垃圾處理)以確保都市環境的基本原則無涉。

1、德國實施容積管制的情形：

德國在十九世紀後期，由於工業化使勞工向城市高度集中，造成都市及其週遭地區生活環境的日趨惡劣。因此，當時德國的都市計畫是針對解決都市擴張問題而規劃，以達到有次序的擴張都市為目的。

「普魯士街道及建築線法」(Prussian Street and Building Line Law)在1875年頒布實施，是現代都市計畫的里程碑，此一法案將都市計畫的管轄權由中央政府轉給有自治權的市政府，使市政府能據以擬訂使都市合理發展的有關法規，雖然此一法案規定了主要道路系統、土地使用以及建物活動組別，但仍無法有效控制發展，因此，先進的政府主管及規劃師就制訂了新的規劃技術，以塑造低密度、低高度、具有良好環境的市郊住宅區，其中即包括容積率的實施。這個構想也包括在西元1900年制訂的撒克森建築法(Sachsen Building Act)之中，而著名的B-計畫(B-Plan)即為此法的核心。B-計畫的內容主要係由地區整體的觀點來考量道路系統、建物型態、建物使用以及建築密度(容積率)，以創造高品質的都市生活環境，這種B-計畫成為德國都市計畫的主要架構，直到今日。在此一過程中，西元1883年Baumeister及Adickes二氏在德國公共衛生協會年會中所提出的土地使用分區管制系統(Zoning System)最具代表性及影響力，他們建議放棄老舊市區單調、寬鬆的建築法規並重新制訂新的建築密度規則，以因應都市內各種不同的分區，使低密度、低高度、乾淨清潔的住宅能在新的市區實現。這種建議的目的是企圖控制都市郊區的地價上漲。

由於B-計畫能管制並導引都市未來的發展，這種具有綜合性內容的計畫在功能上遠超過簡單的市街網路計畫，它對土地及建物使

〈建築容積管制實施成效檢討〉

用、各層級街道及建築線的指定、建物型態及密度的規定乃至土地使用分區管制規則的引進及土地權屬調整的執行都有極大的貢獻，不僅是德國控制都市發展的主要工具，更影響美國及日本的都市計畫。（B-計畫實例請參見圖 2-2-4）

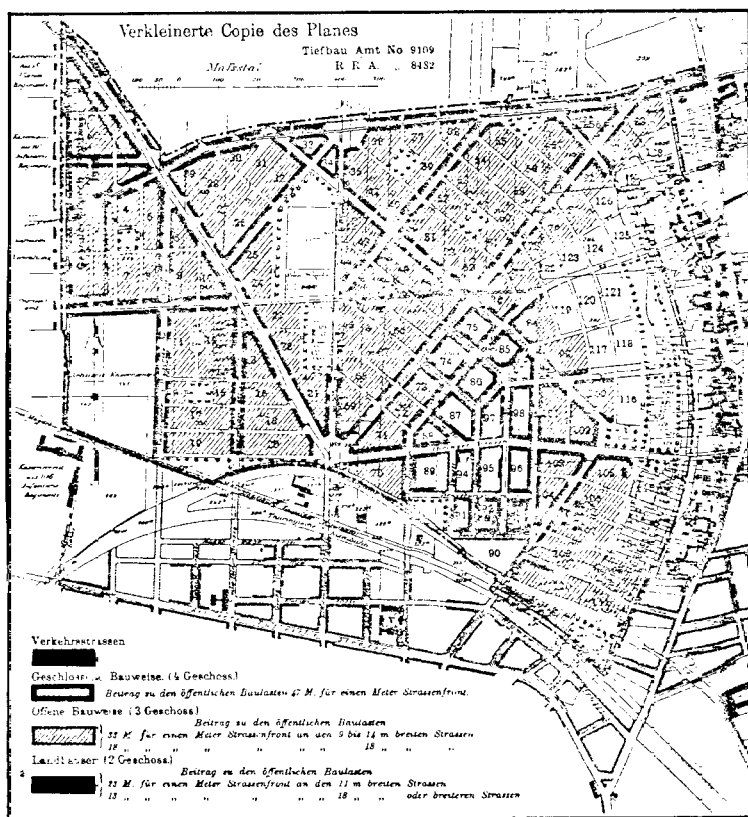


圖 2-2-4 B 計劃

美國實施容積管制的情形：

美國最早實施包含有容積管制的土地使用分區管制規則（Zoning ordinance）的是紐約市。該市在西元1916年自德國引入此一規則，以界定建築物的規模及使用方式，是控制都市土地使用的利器，美國商業部在西元1922年制訂了「標準土地使用分區管制促進法案」（Standard State Zoning Enabling Act）以及1928年制訂了「標準都市計畫促進法案」（Standard City Planning Enabling Act）之後，大多數的美國城市都制定了本身的土地使用分區管制規則，即使眾所週知的德州休士頓市（Houston, Texas），雖未實施此一規則，但仍依當地衛生下水道系統配置的情形規定各筆土地及地區的開發強度，除非獲得相當程度的衛生下水道權（Sewer Right），否則不能進行相對強度的開發，其實這也是另一種實施容積管制的方式，只不過觀點不同而已，另外在休士頓市為了控制土地使用及建築強度，例如興建商業區或住宅區，闢建獨戶住宅還是多戶住宅（公寓），土地所有權人常常介入和打算使用土地者訂定長期的，具有限制性的契約（Covenant），以規範土地使用的種類和強度，以確保一定的環境品質，這種方式多僅在若干獨戶住宅的土地使用細分地區進行。契約期滿的日期就是變更不合時宜的土地使用和發展強度的時機。在休士頓市還有其他的控制方法，諸如土地細分規則，交通條列，建築條例，住宅標準規定等等，但據最近的消息，該市也正進行土地使用分區管制規則的擬訂作業中。

實施土地使用分區，雖然其中包括容積率管制的規定可使建物的設計較有彈性，但規則總是死的、僵化的、缺乏彈性的，又加上絕對嚴格的分區，在某種分區內僅容許某種特定的使用，使都市環境逐漸單調。雖然都市發展受到控制，連帶著交通設施（諸如道路、停車場、捷運系統、機場……等等）、公共設施及公用設備也能預為規劃，不致容量不足降低了生活環境品質，但是都市生活的單調卻是美國都市生活的共同體驗。因此，在1960年代之後，都市設計、計畫單元開發（Planned Unit Development），特定專用區（Special District）等等較具彈性且能增加良好都市空間及美觀資源（Urban Amenities）的方法陸續出現，而這些方法所使用的在某

〈建築容積管制實施成效檢討〉

計畫單元內的調整容積率及土地使用，發展權的轉移，提供公共空間的獎勵等等，均需以既有的容積管制為基礎來核算，因此，我們可以說，美國若不實施容積管制，這些方法就失去了執行的基礎。

（美國實施土地使用分區管制規則的案例請參見附表 2-1-1）。

由英、德、美等三國實施容積率的情形來看，由於整體的都市建築空間受到控制，導致下述的四項結果：

(一)都市的人口計畫及分布有清楚的指標可資依循如每人的使用面積及每居住單元的面積定出之後，人口規模及住宅單元規模即可確定。

(二)都市公共設施（如交通、教育、遊憩、市場……）及公用設備（如供水、供電、排水、污水、垃圾處理、瓦斯……）的規劃可以較為正確，不致容量不足造成自然環境的破壞以及生活品質的惡化。

(三)若干有彈性的都市土地及建築管制方法可以順利推行，例如為保存古蹟或特殊街區的特定專用區計畫，可以將其容積轉至其他地區，不僅使古蹟的所有權人不致蒙受權益的損失，亦可分散都市活動的強度。另外如建築基地提供廣場、步道等開放空間，而給予容積率的獎勵，使都市內令人愉悅的空間更形增加等等，都需在實施容積率的地區可能執行。

(四)市郊區的低密度發展（低容積率），使郊區的地價得以保持穩定。使都市區位、密度和地價之間維持合理的關係。

註 2-2-1：西元 1883 年德國 Baumeister 及 Adickes 在德國公共衛生協會的年會中提出綜合土地使用分區系統的觀念，其中即包括控制密度以確保都市環境以及以低密度的發展來抑制郊區的地價的構想。

註 2-2-2：西元 1858 年英國制定地方政府法案（Local Government Act）授權地方政府制訂建築管理法規（Building Bylaws），在這類法規的演進中，容積管制的有關規定逐漸納入。美國的紐約市在西元 1916 年頒布土地使用分區管制規則（Zoning Ordinance），其中即包括容積管制。

表 2-2-1 美國堪薩斯城，波特蘭及紐約三市的土地使用分區管制項目表。容積率為三市均有之管制項目。

◎堪薩斯城(Kansas City)	◎波特蘭(Portland)	◎紐約(New York)
<ul style="list-style-type: none"> • 使用分區 • 使用租別 • 建築物型態 • 建築物高度 • 院落(退縮規定) • 建蔽率 • 容積率 • 體積管制(Bulk Control) • 停車(路邊、離街、車庫) • 裝卸貨 • 私設通路、車道、出入口 • 最小基地規模 • 居住密度 • 廣告、招牌、標誌 • 道路設計規範(工業區) 	<ul style="list-style-type: none"> • 使用分區 • 使用租別 • 建築物型態 • 建築物高度 • 院落(退縮規定) • 建蔽率 • 容積率(另有最小樓地板面積規定) • 體積管制(Bulk Control) • 停車(路邊、離街、車庫) • 裝卸貨 • 私設通路、車道、出入口 • 最小基地規模 • 居住密度 • 廣告、招牌、標誌 • 車輛型態(重型貨車之禁駛) • 路樹 • 屋頂 • 連棟住宅長度 • 公共設施(公園、遊戲場、洗衣房、交誼室等) • 開窗規定 	<ul style="list-style-type: none"> • 使用分區 • 使用租別 • 建築物型態 • 建築物高度 • 院落(退縮規定) • 建蔽率(最小空地比率) • 容積率(另有最小樓地板面積規定) • 體積管制(Bulk Control) • 停車(路邊、離街、車庫) • 裝卸貨 • 私設通路、車道、出入口 • 最小基地規模 • 居住密度 • 廣告、招牌、標誌 • 公共設施(公園、遊戲場、洗衣房、交誼室等) • 特定專用區 • 環境品質規則

四、香港實施容積管制之情形：

依照香港在一九六六年通過的密度分區計畫(DENSITY ZONING)該地共分為三種密度區，其基本規定如下：

- 第一區(ZONE 1)淨密度 8000人/公頃
- 第二區(ZONE 2)淨密度 2640人/公頃
- 第三區(ZONE 3)淨密度 650人/公頃

《建築容積管制實施成效檢討》

其中之第一區（ZONE 1）為可完全依照「建築（規劃）規則（BUILDING（PLANNING）REGULATINGS）」規定之建蔽率及容積率興建建築物之地區，而第二區、第三區則需視其淨密度及建築物居住比率（OCCUPANCY RATES）而調整其容積率及建蔽率。例如三層樓之建築在第二區之建蔽率為66.6%（容積率即為200%，而在第三區之建蔽率則為25%（容積率即為75%）上述三區容積管制依建築（規劃）規則（BUILDING PLANNING REGULATIONS）第20、21、22、及23條之規定大要如下：

(一)基地分類：

1. 基地A：臨接一條以上街道，但非為角地。
2. 基地B：臨接二條街道而為角地，且其臨接道路長度至少為基地周長之40%。
3. 基地C：臨接三條以上街道而為角地或島式基地（基地周圍均為道路），且其臨接計畫道路至少為其基地周長之60%。

(二)容積率與建蔽率

香港之建築（規劃）規則係將住宅建築及非住宅建築分開訂定容積率與建蔽，並以建築物高度及基地類別分別訂定其數值，建築物愈高，其建蔽率愈小，容積率愈大，而非住宅建築之容積率與建蔽率為較高，且差異甚大，但其中建蔽率為100%者僅限於樓高5公尺以下之非住宅建築為限，其有關規定表列如下：

表 2-2-2 香港建築高度、建蔽率、容積率規定

建築物高度 (M)	住宅用建築						非住宅用建築					
	建蔽率 %			容積率 %			建蔽率 %			容積率 %		
	基地 A	基地 B	基地 C	基地 A	基地 B	基地 C	基地 A	基地 B	基地 C	基地 A	基地 B	基地 C
小於 15	66.6	75	80	330	375	400	100	100	100	500	500	500
15 以上 ~ 18	60	67	72	360	400	430	97.5	97.5	97.5	580	580	580
18 以上 ~ 21	56	62	67	390	430	470	95	95	95	670	670	670
21 以上 ~ 24	52	58	63	420	460	500	92	92	92	740	740	740
24 以上 ~ 27	49	55	59	440	490	530	89	90	90	800	810	810
27 以上 ~ 30	46	52	55	460	520	550	85	87	88	850	870	880
30 以上 ~ 36	42	47.5	50	500	570	600	80	82.5	85	950	990	1020
36 以上 ~ 42	39	44	47	540	610	650	75	77.5	80	1050	1080	1120
42 以上 ~ 48	37	41	44	590	650	700	69	72.5	75	1100	1160	1200
48 以上 ~ 54	35	39	42	630	700	750	64	67.5	70	1150	1210	1260
54 以上 ~ 60	34	38	41	680	760	800	60	62.5	65	1220	1250	1300
60 以上	33.33	37.5	40	800	900	1000	60	62.5	65	1500	1500	1500

※ 呎數已改成公尺數

※ 容積指數改成容積率

※ 建築物高度係依其面臨道路之寬度而定

依比「建築（規劃）規則」以及預期的建築物居住比率（Occupancy Rates），即可得出本節開始時所述及之密度分區之居住淨密度。

第三節 國內市鄉鎮實施容積管制情形

一、實施經過及現況：

(一)迄民國七九年二月止，全省共有 410 處實施都市計畫。其中計有 176 處都市計畫區實施容積管制，其面積約佔全省實施都市計畫之 20%，數量占 43%，實施地區的計畫人口佔全部都市計畫人口的 10%。其中主要計畫公佈有容積率管制的有 82 處，細部計畫有 94 處，訂在 120% 容積率以下者有 62 處，121%~180% 者有 56 處，181%~240% 者有 24 處，241% 以上者有 7 處，（參見表 2-3-1）

表 2-3-1 台灣省各縣市都市計畫住宅區實施容積率處數及內容概要。

資料來源（周宜強，1991）

合計	21.	20.	19.	18.	17.	16.	15.	14.	13.	12.	11.	10.	9.	8.	7.	6.	5.	4.	3.	2.	1.	台灣省各縣市都市計畫住宅區實施容積率處數及內容概要	
	台北市	嘉義縣	台中市	新竹市	基隆市	澎湖縣	台東縣	花蓮縣	屏東縣	高雄縣	台南縣	嘉義縣	雲林縣	南投縣	彰化縣	台中市	苗栗縣	新竹縣	桃園縣	宜蘭縣	台北縣		名編市
62	8				4	1	1	2	3	4	7	6		1	2	3	6			1	2	11	120% 以下
56	9			1	1		1	1	1		1	2	3	8	7	8	2	1	7			3	121%~180%
24	6				7	1				1				1		3						1	181%~240%
17		2	5		4		1			1												4	241% 以上
17	1		1		1			1		3			1			1				1		7	訂有容積率
176	24	2	6	1	17	2	3	4	4	9	8	8	4	10	9	15	8	1	13	2	26	小計	

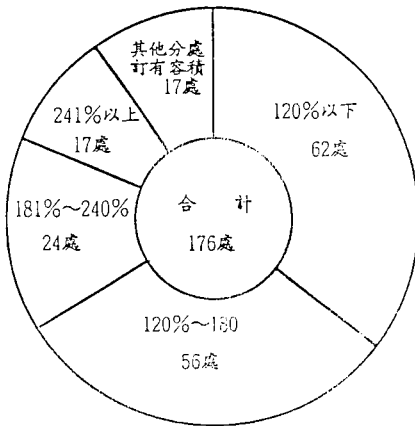


圖 2-3-1 台灣省都市計畫住宅區實施容積率情形處數分配圖

資料來源（周宜強，1991）

(二)實施狀況以基隆、嘉義、台南縣較多，可能因偏僻鄉鎮較易實施，但台北縣、新竹市、雲林縣、台南市、宜蘭縣實施情形最少，值得進一步分析。（參見圖 2-3-2，2-3-3，2-3-4）

〈建築容積管制實施成效檢討〉

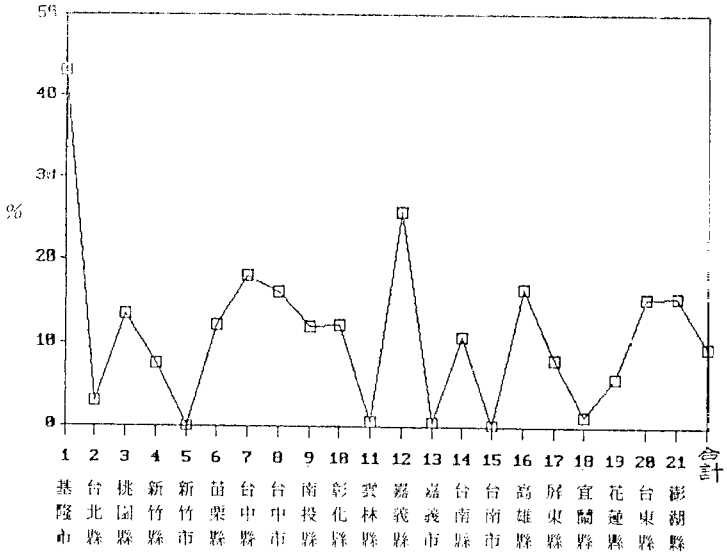


圖 2-3-2 各縣市已實施容積管制區人口佔計畫地區人口百分比

資料來源：同表 2-3-1

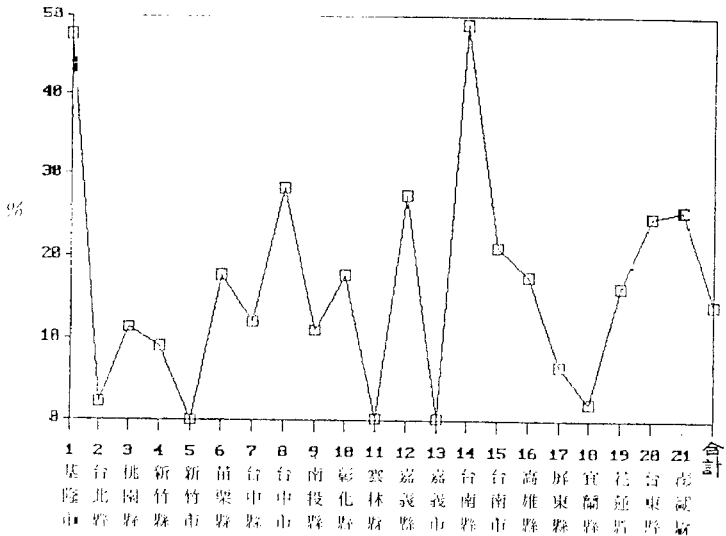


圖 2-3-3 各縣市已實施容積管制地區佔都市計畫區面積百分比圖

資料來源：同表 2-3-1

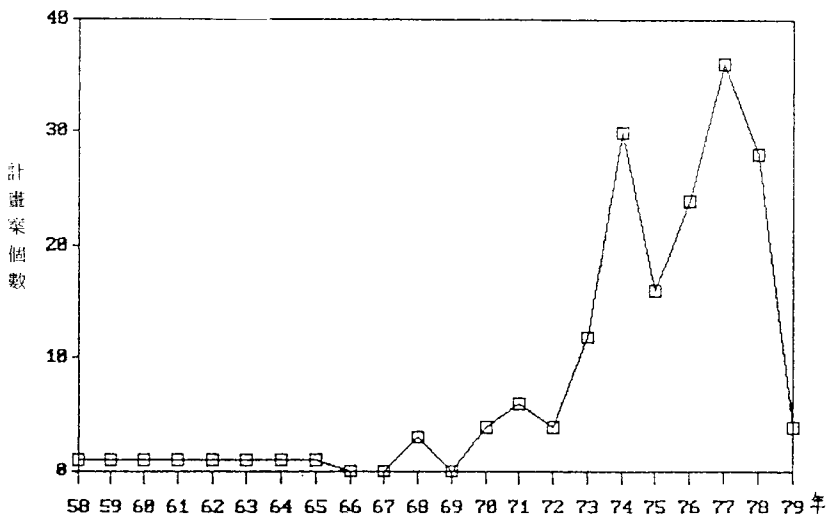


圖 2-3-4 各年度實施容積管制計畫地區數目圖

資料來源：台灣省都市計畫委員會

二、容積率之層級及計畫人口：

實施容積管制後，台灣省各民意機關對原核定之容積率建議提高至 180% 以上，台灣省都市計畫委員會第 396、397 次會議結論（參見表 2-3-3）將依都市層級設定容積率，住宅區由一萬人以下都市之 180% 容積率至超過 50 萬人以上都市之 240% 容積率，商業區則由一萬人 240% 容積率，至超過 50 萬人 320% 容積率，其適用之都市計畫地區共 410 處，全省實施容積率之都市計畫地區計畫可容納之人口為原 1623 萬人增加 731.4 萬人，變成 2354.4 萬人之計畫容納人口，即增加 45% 之容納人口。

表 2-3-2 台灣省都市計畫分析表

資料來源：台灣省都市計畫委員會第三九六、三九七次會議結論修正草案適用之都市計畫分析表

資料時間：民國七十九年

層級	一萬人以下	起過一萬人在五萬人以下	起過五萬人在十萬人以下	起過十萬人在廿萬人以下	起過廿萬人在五十萬人以下	起過五十萬人以上	合計	
							面積(公頃)	容積率(%)
住宅區	180%	190%	200%	210%	220%	240%		
商業區	240%	250%	260%	280%	300%	320%		
適用之都市計畫處數(已達平均容積率計畫處數)	147處 (16處)	177處 (13處)	35處 (8處)	17處 (1處)	24處 (5處)	8處 (0處)	410處 (43處)	
適用住宅區	3345公頃	15938公頃	7030公頃	8595公頃	7729公頃	9397公頃	52034公頃	
商業區	6.41%	31.03%	13.51%	16.14%	14.85%	18.06%	100%	
住宅區	308公頃	1361公頃	703公頃	663公頃	903公頃	761公頃	4699公頃	
商業區	6.53%	29.01%	14.96%	14.11%	19.20%	16.19%	100%	
適用之都市計畫	170公頃	573公頃	1283公頃	432公頃	2175公頃	0	4633公頃	
住宅區	5.08%	3.60%	18.25%	5.03%	28.14%	0	8.90%	
商業區								
適用之都市計畫	3175公頃	15365公頃	5747公頃	8163公頃	5554公頃	9397公頃	47401公頃	
住宅區	94.92%	96.40%	81.75%	94.97%	71.86%	100%	91.10%	
商業區								
適用之都市計畫	17公頃	35公頃	100公頃	11公頃	167公頃	0	330公頃	
住宅區	55.2%	2.57%	14.22%	1.66%	18.49%	0	7.02%	
商業區								
適用之都市計畫	291公頃	1326公頃	603公頃	652公頃	736公頃	761公頃	4369公頃	
住宅區	94.48%	97.43%	85.78%	98.34%	81.51%	100%	92.98%	
商業區								
適用之都市計畫	79.7	404.4	236.8	256.7	351.0	294.4	1623	
住宅區	51.8	253.0	72.5	132.1	28.8	193.2	731.4	
商業區								
適用之都市計畫	131.5	657.4	309.3	368.8	379.8	487.6	2354.4	

第四節 台北市實施容積管制情形

一、容積管制法令之訂頒經過：

(一)民國六十一年十二月：

當時任行政院長之蔣總統經國先生於中興新村「健全都市發展座談會」中指示，縣市政府應訂定土地使用分區管制規則，促進都市合理發展。

(二)民國六十二年七月：

台北市政府工務局多次邀請學者專家研商後，委託中興大學研擬完成「台北市土地使用分區管制規則」草案。

(三)民國六十三年三月：

就上述草案之核定實施方式問題，以1. 訂定地方法規方式、2. 以擬訂或變更都市計畫之方式於說明書及計畫圖說內配合訂定兩種方式，報請行政院核示。

(四)民國六十四年底：

通盤檢討台北市土地使用分區計畫及實施容積率等有關法令，提請都市計畫委員會審議。由該會邀請學者專家、建築師公會代表等組成專案小組，經過二十七次審查後，再交由工務局召集市府有關單位舉行十一次研討會議，完成草案修正工作。

(五)民國六十五年十二月：

市府將研究結果及台北市實施容積率原則，再報請行政院核示略以1. 「為兼顧實際發展之需要，保持良好居住環境，促進人口合理分佈及土地之利用，並依都市計畫法第三十條之規定，台北市政府所擬實施容積管制乙案，似有其需要」，2. 「其實施應依都市計畫法之程序辦理，以循序漸進方式，選擇部分地區先行試辦，視試辦結果，再按實際發展情況分期分區實施管制」。

(六)民國六十八年六月：

市府將「台北市土地使用分區管制規則」及「都市計畫法台北市施行細則」修訂草案，提送台北市議會。經第十二次臨時大會決議；以「土地使用分區管制容積率及建蔽率之實施，對都市未來發展確有助益。但考量都市發展之現況並非僅限台北市一隅之繁盛，若本

市單獨實施，恐將形成對鄰近縣市土地利用之不良影響，為求台灣地區土地之均衡發展，宜由中央訂定妥善辦法，全面實施」為由退回。

(七)民國七十年六月：

市府再度將「台北市土地使用分區管制規則」草案送市議會討論。「住三」建蔽率及容積率分別自 50%、200% 修正為 50% 及 225%，其餘部分均依單行法規審查會審查意見通過。

(八)民國七十二年四月：

市府於議會通過，報請行政院核備後，於民國七十二年四月二十五日正式發布實施。

(九)民國七十三年：

該管制規則發布實施後，其中第十一章有關「綜合設計放寬規定」對於開放空間面積之計算方法及部分規定難以認定，造成許多申請案件之審查困難，乃前後三次對該部分研訂補充規定及圖解說明，以為執行依據。

(十)民國七十九年一月：

完成管制規則條文第一次修訂草案，主要修訂內容包括：

1. 各種分區中使用組別之重新調整歸納及細分，以兼顧社會需求，及可能之負面影響。
2. 增訂「地下室除停車及防空避難等空間外，所餘樓地板面積百分之八十計入容積率」之規定。
3. 綜合設計放寬規定中，修訂「住宅區及第一種商業區之容積率放寬，以其所留設之開放空間有效面積乘以三分之一計算」，原規定係乘以二分之一，即降低了住宅區的獎勵幅度。
4. 增訂停車空間之規定，較建築技術規則所規定者為嚴。
5. 放寬中、小學校建築之高度限制，以保留更大戶外空間。

二、容積管制實施情況：

台北市實施容積管制過程，概可分為三個階段，即民國六十三至六十八年、民國六十九至七十二年四月及民國七十二年五月以後等三時期。

(一)第一階段：民國六十三至六十八年

此階段之容積管制對象為山坡地之住宅區，係以「住宅區山坡地開發建築要點」之法令加以管制。實施地區包括：內湖大湖里（63年7月）、內湖十四分坡內小段（67年3月）、陽明山陽明、湖山里（67年7月）、木柵、景美一四〇高地（68年2月）及陽明山山仔后地區（68年2月）。

依該建築要點規定，「基地利用在住宅區之建蔽率不得超過百分之四十，容積率不得超過百分之一百六十」。但在實際規畫上，為配合各山坡地區之地形、風貌及開發構想之需要，乃予個別訂定建築管制要點，以為建築發展之依循。

(二)第二階段：民國六十九至七十二年四月

此階段乃以郊區為管制對象，係經由各細部計劃、予擬訂管制標準，可說是容積管制之試辦時期。實施地區包括：民生東路新社區（69年1月）、景美辛亥路、興隆路、保護區界線所圍地區（70年1月）、木柵樟腳里（70年2月）、木柵軍功路以北地區（70年3月）、內湖石潭里附近工業區（70年3月）、外雙溪附近地區（70年6月）、及景美萬盛段附近地區（70年6月）、信義計劃地區（70年8月）等。

此階段實施管制地區除民生東路新社區及信義計劃地區外，幾乎全部為外圍的新市區。民生東路新社區為台北市舊市區率先實施容積管制之地區。於民國69年公告「台北市民生東路新社區建築管制要點」以為依循。因此，住宅區多興建四層連棟式之公寓，又因規定只准興建二公尺高度以下之露空鐵欄杆式圍籬，使住宅前院之花木成為巷道景觀之一部分，不僅開展了巷道視野，也美化了市容景觀。使該社區具備相當良好品質的居住環境。為維持其原計畫構想並提高其環境品質，於民國77年1月的該社區通盤檢討計畫中，予劃為「特定專用區」。

為建設信義計畫地區成為未來台北市現代化副都市中心及示範性住宅區，以引導台北市的健全均衡發展，及訂定「建築物及土地使用分區管制要點」，該要點對於地區內住宅區、商業區各街廓內建築物率及容積率。

(三)第三階段：民國七十二年五月以後

此階段為「台北市土地使用分區管制規則」公佈實施後時期，為容積

管制推廣階段。

雖然全市性的管制規則於 72 年 4 月公佈，但仍然無法配合於至台北市一舉實施容積管制。其原因在於該管制規則係就各使用分區再行細分，住宅區與商業區各分成四種，工業區分成三種，各種使用再細分區各有不同容積管制，其區位分佈必須透過各地區細部計畫予以標示。因此，此階段各地區容積管制仍併入細部計畫通盤檢討，分期分區辦理。

截至民國七十九年十二月底，台北市僅 1. 台北市火車站特定專用區（28.56 公頃）、2. 社子島附近地區（322.67 公頃）、3. 康寧社區附近地區（13.08 公頃）等細部計畫地區尚未完成容積管制之法定程序。佔總細部計畫地區面積之 4%。

三、容積管制實質內涵：

台北市於民國七十二年四月二十五日正式發布實施「台北市土地使用分區管制規則」後，容積管制遂於全市有了一致的規定。在此之前，台北市概有四十四個細部計畫地區，合計面積達 3,900 公頃以上之山坡地住宅區及新市區之發展用地，乃透過都市計畫通盤檢討之法定程序，公告實施容積管制。復在此之前，建築技術規則及都市計畫台北市施行細則等法令中，已有了建築物建蔽率與樓層絕對高度之規定，其實就隱含了容積管制的精神與實質內涵。

(一)建築技術規則隱含的容積管制內涵：

1. 民國三十四年至六十三年

我國於民國三十三年訂頒建築法，三十四年首次訂頒「建築技術規則」時，雖尚未有「建蔽率」一詞，但已有此概念，係以「建築面積不得超過基地面積之百分比」方式加以規定。當時規則內有關之條文規定予整理如下：

- (1)建築物之高度不得超過 35 公尺，但特種建築物經內政部許可者不在此限。（4 條）
- (2)住宅區內建築物之高度不得超過 15 公尺並不得超過 3 層樓，但住宅區供作集合住宅之建築物不在此限。（5 條）
- (3)未用防火材料構造之建築物，其高度不得超過 15 公尺，並不得超過 3 層樓。（6 條）

- (4)用木柱載重之建築物其高度不得超過 8 公尺，並不得超過 2 層樓。(7 條)
- (5)沿路建物之高度不得超過道路寬度之一倍半。若有退縮時，則高度不得超過道路寬度加退縮寬度和之一倍半。(8、9 條)
- (6)住宅區建蔽率不得超過百分之六十，商業區不得超過百分之八十。其餘地區建築物建蔽率不得超過百分之七十。(16、18、19 條)。

依上述規定，則建築物可興建之最大容積如下表所示：

表 2-4-1 依三十四年建築技術規則規定建築物可建最大容積

建築種類	住宅區	商業區	其他地區
木造	120%(2 × 60%)	160%(2 × 80%)	140% 2 × 70
非防火材料	180%(3 × 60%)	240%(3 × 80%)	210% 3 × 70%
防火材料	30『W + 0.7-a』 集合住宅可超過 15m	40『W + 0.7-a』 超過 35m 者需經 內政部許可	35『W + 0.7-a』 超過 35m 者需經 內政部許可

說明：假設樓層平均高度為 3m。

W 為面臨道路寬度

a 為建築基地深度

2. 民國六十三年至七十一年

建築技術規則於民國六十三年作了第一次重大修訂，試予整理有關條文規定如下：

- (1)用木柱載重之建築物，其建築高度不得超過 2 層樓，簷高不得超過 7 公尺。(11 條)
- (2)磚造、石造、混凝土造之建築物，其建築高度不得超過 9 公尺，簷高不得超過 7 公尺。以鋼筋混凝土樑、柱及樓版加強之磚造建築物，其簷高提高至 10 公尺，但不能超過 3 層。(12 條)
- (3)建築物各部分高度，不得超過自各該部分起至面前道路對側境界線水平距離之 1.5 倍加 8 公尺。(14 條)
- (4)住宅區建築物高度以不超過 20 公尺為準。但供作集合住宅之

〈建築容積管制實施成效檢討〉

建築，其周圍有廣場之公園、廣場、道路及其他空地等，符合有關規定，並經建築主管機關許可者不在此限。但其絕對高度仍不超過 35 公尺。（ 23 條）

(5)未實施容積管制地區，建築物高度除特種建築物經中央主管建築機關許可者外，不得超過 35 公尺。（ 24 條）

(6)規定各種使用區之建蔽率，住宅區為 6/10，工業區為 7/10，商業區為 8/10，文教、行政區為 6/10。（ 25 條）

(7)建築物超過 5 層或 15 公尺者，每增加 1 層或 4 公尺，其空地應增加 0.2/10，但所增加之空地，在商業區達 3/10，在其他使用地區達 2/10 後，得不因建築物層數或高度增加而增加空地面積比率。（ 28 條）

(8)騎樓走廊得不計入基地面積及建築面積之內。（ 28 條）

上述(5)項規定訂頒時，台灣地區實施容積管制地區為數甚少，僅高雄澄清湖附近地區（五十八年）、林口新市鎮（五十九年）、台中港特定區（六十年）等幾處。而台北市最早公告實施容積管制之內湖大湖里附近地區則在該規則修訂後的民國六十五年。依上述有關建蔽率及樓層、高度等之規定，予試算住宅區及商業區之最大可能容積如下：

表 2-4-2 依六十三年建築技術規則規定建築物可建最大容積

分區	樓層數(F)	無騎樓	有騎樓
住宅區	$F \leq 5$	60F	60F + A
	$5 < F \leq 7$ 高度不得超過 20m, 7 層	$\lceil 60-2(F-5) \rceil F$	$\lceil 60-2(F-5) \rceil F - A$
	$7 < F \leq 12$ 高度 720m, < 35m, 12 層	$\lceil 60-2(F-5) \rceil F$	$\lceil 60-2(F-5) \rceil F - A$
商業區	$F \leq 5$	80F	80F + A
	$5 < F \leq 12$ 除特種建築物外 高度 < 35m, 12 層	$\lceil 80-2(F-5) \rceil F$	$\lceil 80-2(F-5) \rceil F - A$

說明：A 為騎樓部分增加之容積。

3. 民國七十一年以後

繼民國六十三年修訂後，建築技術規則復於民國七十一年六月作第二次重大修訂，其中有多項修訂涉及實質內涵之規定，茲將本次之修正內容與民國六十三年之修訂比較如下。

表 2-4-3 七十一年修訂建築技術規則修訂內容比較表

	民國七十一年	民國六十三年
1	木造、磚、石造建築物之高度限制	木造、磚、石造建築物之高度限制
2	建築物高度不得超過面前道路寬度之 1.5 倍加 6 公尺	1.5 倍加 6 公尺
3	住宅區建築物高度不得超過 21 公尺及七層樓	不得超過 20 公尺
4	未實施容積管制地區建築物高度不得超過 36 公尺及 12 層樓。但面前道路 20 公尺以上，基地面積 1,500 平方公尺，平均深度 30 公尺以上者，不受上述限制。	不得超過 35 公尺。經中央主管建築機關許可者，不受此限。
5	建蔽率依都市計劃及其他有關法令之規定	規定住宅區 6/10，工業區 7/10，商業區 8/10，文教、行政區 6/10
6	建築物超過 5 層或 15 公尺者，每增加 1 層或 4 公尺，其空地應增加 0.2/10	同左
7	法定騎樓所佔面積不計入基地及建築面積，但退縮騎樓地未建築部分計入法定空地	同左(前項)

上述若干實質修訂對於各類建築基地可能興建之最大容積並無改變。故實質管制幅度與修訂前相同。

(二) 台北市容積管制規定：

1. 第一階段實施地區

此階段實施容積管制地區概有 5 處，總面積約達 250 公頃，約佔總細部計劃地區面積之 3%。各細部計劃地區除依「山坡地開發建築要點」之規定外，多個自分別訂定建築管制要點，以不同容積規定進行管制。其容積管制情形予列表如下：

表 2-4-4 台北市第一階段實施容積管制地區管制規定

細部計劃地區	管制規定	管制內容
大湖里附近地區	山坡地開發建築要點	住宅區 40% 60%
十四分坡內小段附近地區	同上	同上
陽明、湖山里地區	管制要點	住宅用地 30% 60%
一四〇高地附近地區	管制要點	住一 30% 60% 住二 40% 60% 商 60% 360%
陽明山、山仔后地區	管制要點	40% 100%

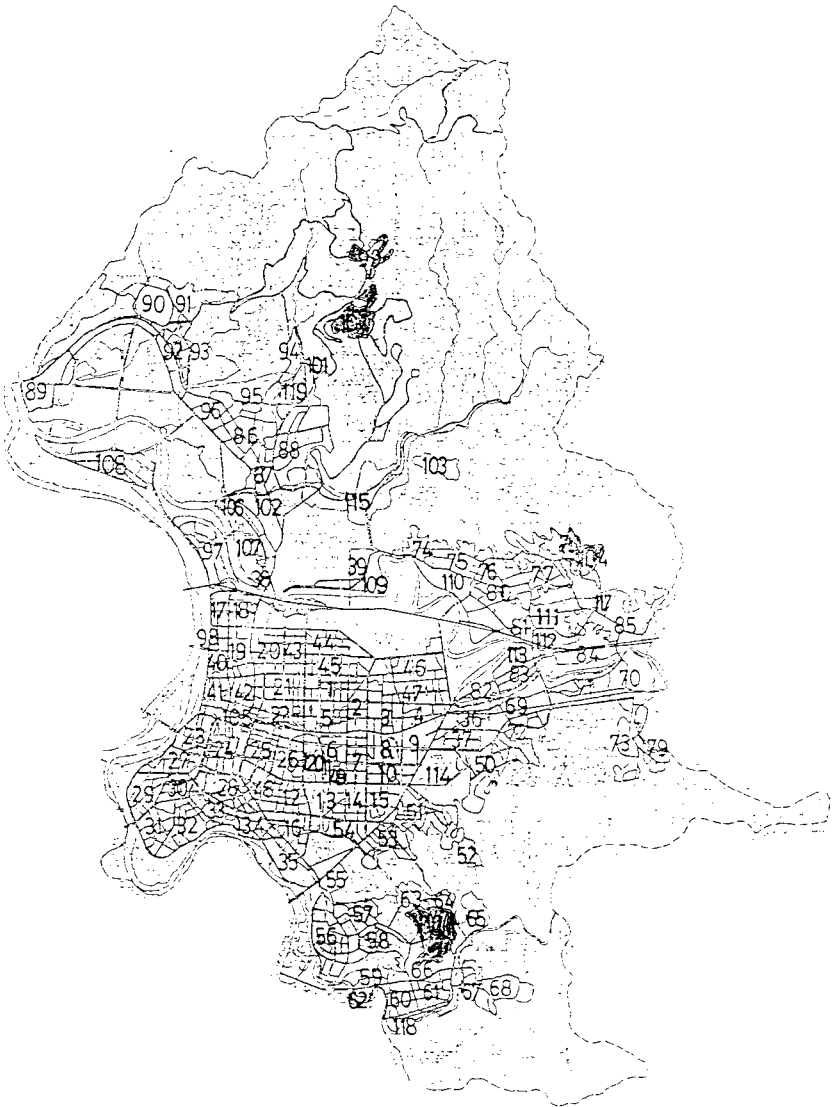


圖 2-4-1 台北市第一階段容積管制實施地區分佈示意圖

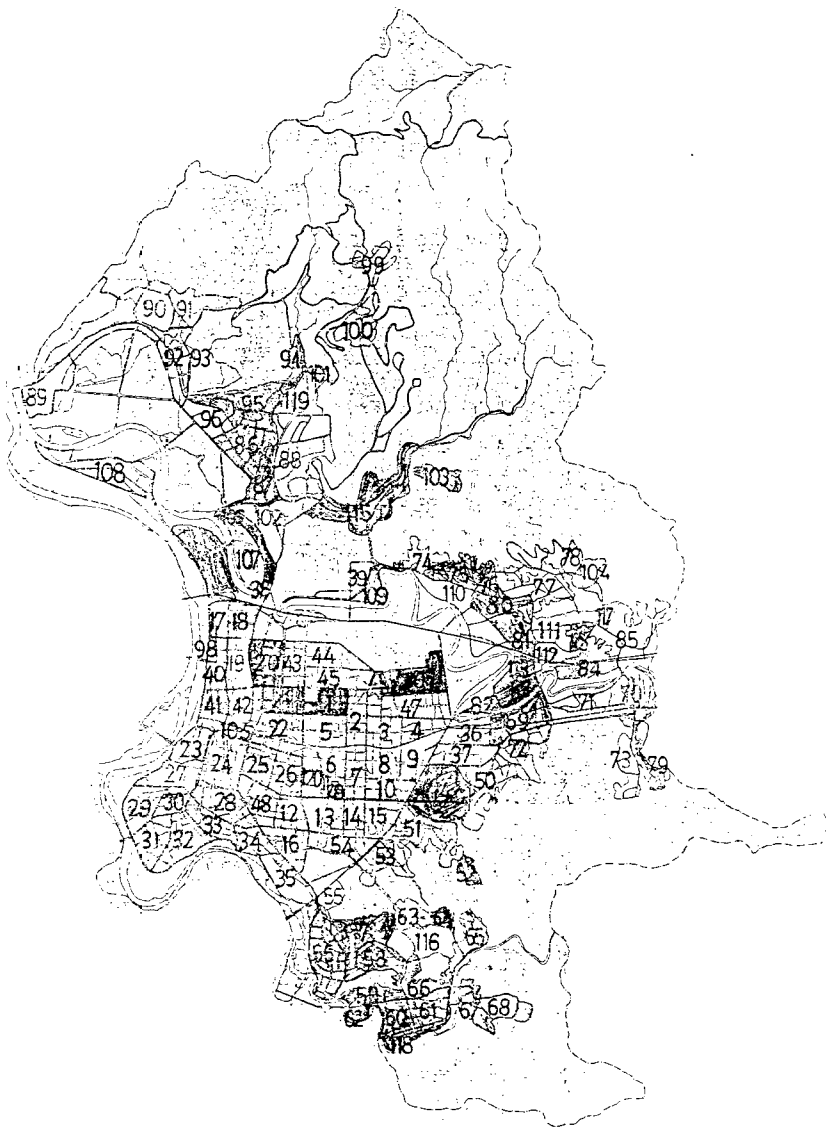


圖 2-4-2 台北市第二階段容積管制實施地區分佈示意圖

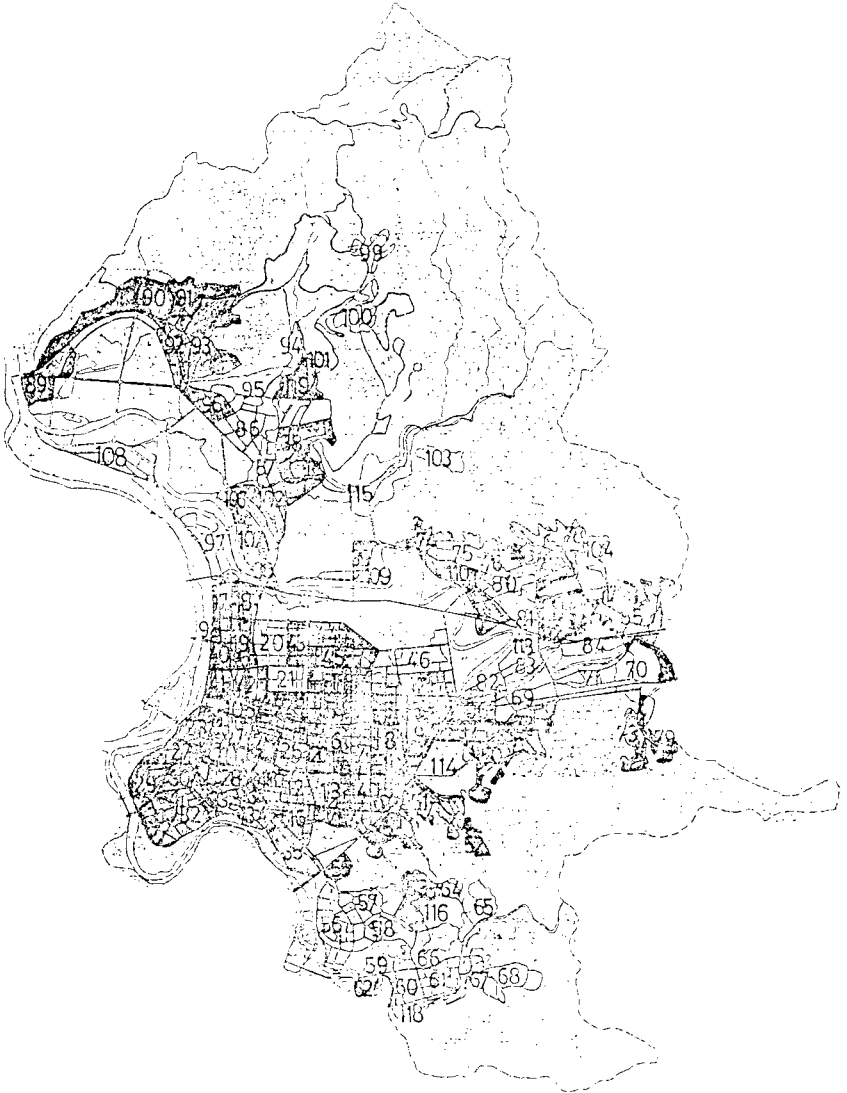


圖 2-4-3 台北市第三階段容積管制實施地區分佈示意圖

2. 第二階段實施地區

此階段實施容積管制地區共 39 處，合計面積達 2,860 公頃，佔總細部計畫地區面積之 31%。

此階段實施地區中，除信義計畫地區及基隆河廢河道地區係以「特定專用區」方式，實施特定的容積及都市設計審議之管制外，其餘地區多依各類使用分區及公共設施用地之容積管制內容納入細部計畫擬訂及通盤檢討修訂作業中規定。其中僅第三種住宅區之容積，於此階段前期採用 200%，後期採 225%。其他用地容積規定均與「台北市土地使用分區管制」之規定相同。

上述信義計畫地區之建築用地，其容積管制概可歸納分成下列四類：(1)住商混合、純住宅用地：50%、200%；(2)商住混合用地：50%，400% 或 50%，450%；(3)業務、娛樂設施用地：60%，560%；(4)一般商業、觀光旅館用地：60%，700%。

另一特定專用區「基隆河廢河道地區」則僅規畫第三種住宅區、第一種商業區及公共設施用地，其容積規定亦採用與「台北市土地使用分區管制規則」相同標準。

3. 第三階段實施地區

此階段實施地區截至七十九年十二月底止，總計 73 處，合計面積達 6,270 公頃，約佔總細部計畫地區面積之 62%。

此階段容積管制完全以「台北市土地使用分區管制規則」規定為實施依據。各種使用分區之容積規定可分為如下幾個層次。

(1) 各使用分區及公共設施用地一般規定：

就住宅區四種、商業區四種、工業區三種及行政、文教、倉庫、風景、農業區三種建築物、保護區四種建築物、各類公共設施用地等，分別規定不同的建蔽率與容積率。其中第四種商業區允許之容積最高，為容積率 800%，建蔽率 80%；農業、保護區內之農業建築最低，為建蔽率 5%，容積率 10%。茲就台北市各種使用分區及用地之建蔽率、容積率規定及其面積列表如下。

(2) 各使用分區及各類建築物加級（或減級）規定

除上述一般規定外，「台北市土地使用分區管制規則」中，對於面臨較寬道路或臨接公園、綠地、廣場、河川等開放空間之

住宅區內建築基地，給予容積率適當加級規定，如住二之一、住二之二、住三之一、住三之二及住四之一等，較住二、住三區提高容積率之加級規定。

另對於基地之建築使用情況，給予有別於一般規定之容積管制，限制其建築強度之減級規定，包括商業區內主要提供住宅使用之建築物、以及因受到狹小面前道路限制，無法達到一般規定最大容積之減級規定。僅就加級或限制規定表列如下。

表 2-4-5 台北市各住宅使用分區容積加級規定表

分 區	容 積 率		條 件
	原規定 %	加(或減)級 %	
住 2 ↑ 住 2-1	120%	225%	(一)僅臨接道路寬度在 30m 以上未滿 40m 地區 (二)臨接道路寬度在 15m 以上未滿 30m，對側有面寬 30m 面積 5,000m ² 以上之公園廣場 (三)建築基地面寬 16m 以上
住 2 ↑ 住 2-2	120%	300%	(一)僅臨接道路寬度 40m 以上 (二)臨接道路寬度 30m 以上未滿 40m，對側有面寬 30m 面積 5,000m ² 以上公園或廣場 (三)同上(三)
住 3 ↑ 住 3-1	225%	300%	同住 2-1 條件
住 3 ↑ 住 3-2	300%	400%	同住 2-2 條件
住 4 ↑ 住 4-1	300%	400%	同住 2-1 條件

(3)放寬獎勵規定

目前台北市適用之容積獎勵規定，包括有「台北市二地使用分區管制管則」第十一章之「綜合設計放寬規定」，以及「台北市建築物增設室內公共停車空間鼓勵要點」，係為鼓勵建築物興建時，能夠留設提共公眾使用之開放空間及停車空間，以配合都市發展實際需要，解決日趨嚴重之休憩活動空間及停車空間缺少問題，予以訂定實施者。

「綜合設計放寬規定」對於建築基地面積達一定規模以上，其留設空地、開放空間比率、開放空間面積、形狀、大小等符合規定條件者，給予容積率及高度之放寬，即：

A.容積率之放寬

建築物允許增加之總樓地板面積，在住宅區及第一種商業區，以其所留設開放空間有效面積乘以二分之一計算之；在第二、三、四種商業區，以其所留設之開放空間有效面積乘以容積率乘以三分之一計算。

B.高度之放寬

建築物各部分高度不得超過自該部分起量至面前道路中心線水平距離之五倍。

有關「公共停車空間鼓勵要點」係於民國七十七年六月訂頒。其允許增加之樓地板面積可計算如下。

$$\Sigma FA = FA + \Delta FA_u + \Delta FA_d$$

ΣFA ：附設停車空間建築物之總樓板面積最大值

FA：基準樓板面積

ΔFA_u ：地面上停車允許增加之樓板面積（每停車位以 $30m^2$ 計算）。

ΔFA_d ：地面下增設之停車，允許增加之樓板面積
（ $\leq FA/5$ ）

$$= 15 \times \left(N - \frac{Fr}{600} \right) \times K, \text{ 其中}$$

N = 停車數量

Fr = 依建築技術規則第五十九條規定停車空間設置數量標準核計之總樓板面積。

$\frac{Fr}{600}$ ：餘數以 1 計算，小於 5 者以 5 計。

$K = 1$ (商業區，商二、三、四)

1/2(住宅區，商一、住四、住四之一)

1/3(住三、住三之一、住三之二、工業區、工三、工二、行政區、機關用地、市場用地)

四、各種使用分區之容積率訂定及區位畫定：

實施容積管制之主要目的在於有效控制都市建築物之密度及人口分佈，增加建築物造型彈性及改善建築基地之實質環境品質。因此，各種使用分區之畫定及其容積率大小訂定，必須充分考量地區地質地形等自然條件及活動機能、公共設施服務水準等物理條件，以及傳統特色、發展構想等歷史條件。茲以三種主要使用分區等級畫定之考慮因素、標準等概述如下。

(一)住宅區：

依都市計畫法第 34 條規定，住宅區為保護居住環境而畫定，其土地及建築物之使用，不得有礙居住之寧靜、安全及衛生。其畫定考慮因素依次為：

1. 地理環境：坡度大小、地勢高低
2. 公共設施的分佈與服務水準：道路、國中、國小之分佈情形及服務水準
3. 區位：主要就業中心與各地區距離之長短，及市內主要道路、快速道路所能提供之可及性。
4. 現況：現在各地區之發展情形。
5. 地價：公告現值之高低。
6. 各等級分區的諧和性與整合性：相鄰之不同等級住宅區界應較整齊明確（盡量以道路、河流、鐵路或其他天然界線為界）。

以上述考慮因素，台北市乃擬訂住宅區發展構想及等級標準如下：

1. 第一種住宅區：

專供建築一至二層獨立及雙拼住宅，計畫每人使用樓地板面積 40m²，維持最低之人口密度與建築密度，計畫居住人口淨密度，150 人 / 公頃，並防止非住宅使用而畫定之住宅區，規定其開發強度為建蔽率不超過 30%，容積率不超過 60%，以維護最高之實質居住環境水準。其畫定係以符合下列情況之一者為準。

(1)已變更為住宅區之原山坡地保護區，而需依「保護區變更為住宅區開發要點」中規定之山坡地住宅區實施開發之地區。

(2)現況環境品質甚佳，區內大部分為住宅使用，且平均容積率低於第二種住宅區標準之地區。

2. 第二種住宅區：

供設置各式住宅及日常用品零售業或服務業等使用，維持中等之人口密度與建築密度，計畫每人使用樓地板面積 $30\text{m}^2/\text{人}$ ，居住人口淨密度 $400\text{人}/\text{公頃}$ ，並防止工業與稍具規模之商業等使用，以維護較高之實質居住環境水準。其畫定標準以符合下列情況之一者為準。

(1)第一種住宅區以外之山坡地住宅區，坡度超過 15% （超過 30% 者，原則上不得作為建築基地）或海拔高度超過 300m 之地區。

(2)地勢較低而防洪、排水設施計畫未確定之地區。

(3)現況環境品質甚佳，區內大部分為住宅使用，但平均容積率略超過第二種住宅區最高限之地區。

3. 第三種住宅區：

供設置各式住宅及一般零售業等使用，維持較高之人口密度與建築密度，計畫每人使用樓地板面積 $25\text{m}^2/\text{人}$ ，計畫居住人口淨密度為 $900\text{人}/\text{公頃}$ ，並防止工業與較具規模之商業等使用，以維護中等之實質居住環境水準。以非屬第一、二、四種住宅區之地區予以劃定。

4. 第四種住宅區

供設置各式住宅及公害較輕微之輕工業與一般零售業等使用，以每人使用樓地板面積 $20\text{m}^2/\text{人}$ ，居住人口淨密度 $1,500\text{人}/\text{公頃}$ ，防止一般大規模工業與商業等使用，以維護基本實質居住環境水準。就地區實際發展狀況需要，其道路、國中、國小等三項公共設施達到相當服務標準，且合乎下列標準至少一項以上之地區劃定之。

(1)民國七十年區段公告現值達 $3\text{萬元}/\text{m}^2$ 以上。

(2)計畫區內多已發展，且建物多在六層樓以上。

(3)鄰近第三種或第四種商業區

(4)距就業中心（即工業與中心商業區）較遠，為使能興建工業大樓，以鼓勵就業之分散而劃設之地區。

表 2-4-6 台北市住宅使用分區建築管制標準及居住水準

區分	建蔽率 %	容積率 %	面積 m ² / 人	人口淨密度 人 / 公頃	台北市內總面積 公頃	可容納人口 人
住一	30	60	40	150	38.73	5,810 人
住二	40	120	30	400	457.65	183,060
住三	50	225	25	900	2,569.16	2,312,244
住四	60	300	20	1,500	208.82	312,000
合計	49	213	24.8	860	3,274.36	2,813,114

(二)商業區：

依都市計畫法第 35 條規定，商業區為促進商業發展而劃定，其土地及建築物之使用，不得有礙商業之使用。為建立台北市商業機能體系，其等級劃定標準如下：

1. 第一種商業區

供應住宅區日常用品與服務之鄰里性商業區。以每人使用樓地板面積 30m²/ 人，供居住使用樓層佔 1/2，居住人口淨密度 600 人 / 公頃為標準。

2. 第二種商業區

在舊市區內，沿主要計畫道路兩側，供住宅區及地區性商業活動使用之路線商業區。以每人使用樓地板面積為 40m²/ 人，供居住樓層佔 4/9，居住人口淨密度 700 人 / 公頃為標準。

3. 第三種商業區

鄰接主要商業中心，或新市區內之主要商業區，或供地區性商業活動之地區商業中心。以每人使用樓地板面積為 40m²/ 人，供居住樓層佔 3/8，居住人口淨密度 525 人 / 公頃為標準。

4. 第四種商業區

如西門中心商業區，其金融、零售、服務、娛樂等商業機能繁盛，已形成聚集規模，能提供高等級之貨品與服務，且其民國七十年區段公告現值達 3 萬元 / m² 以上之中心商業區。以每人使用

樓地板面積為 $40\text{m}^2/\text{人}$ ，供居住使用樓層佔 2/10，居住人口淨密度 400 人 / 公頃為標準。

表 2-4-7 台北市商業使用分區建築管制及居住水準

區分	建蔽率 %	容積率 %	使用面積 $\text{m}^2/\text{人}$	居住人口淨密度 人/公頃	居住用容積率 %	居住用樓層	台北市內總面積 公頃	容納人口
商一	60	360	30	600	180	3/6	50.36	30,216
商二	70	630	40	700	280	4/9	142.19	99,533
商三	70	560	40	525	210	3/8	216.64	113,736
商四	80	800	40	400	160	2/10	74.23	29,692
	70.5	597	40	565	220	-	483.42	273,177

(三)工業區

依都市計畫法第 36 條規定，工業區為促進工業發展而劃定，其土地及建築物以供工業使用為主，對於具有危險性及公害之工廠，應特別指定工業區建築之。因此，工業區之等級劃定應充分考量現況、區位、環境發展及公害情形等因素。其劃定標準如下。

1. 第一種工業區

為提供公害程度嚴重工業之使用，維持基本之實質工作環境水準，使此類工業對周圍環境之不良影響減至最小，故就位於郊區之公害嚴重大型工廠用地，且短期內不易遷廠之地區予以劃定。

2. 第二種工業區

為提供公害程度中等工業之使用，維持適度之實質工作環境水準，以符合下列情況之一者劃定之。

- (1)區內工廠性質多屬公害程序中等之地區。
- (2)靠近主要聯絡道路並適於供汽車修理業場所之地區。

3. 第三種工業區

為提供公害輕微工業之使用，繼續稍高之實質工作環境水準，並減少居住與工作場所間之距離而劃定之工業區。故其計畫居住人口淨密度為 200 人 / 公頃，每人使用樓地板面積 $30\text{m}^2/\text{人}$ 。實際上，以符合下列情況之一者劃定之。

- (1)區內工廠性質多屬公害輕微之地區

- (2)區內已有相當程度之非工業使用之地區
 (3)四周為住宅區、商業區所包圍之地區。
 (4)區位適宜做公害輕微工業使用，可提供就業機會之地區。

表 2-4-8 台北市工業使用分區建築管制標準及居住水準

區分	建蔽率 %	容積率 %	使用樓板面 積 m ² /人	居住人口淨密 度 人/公頃	台北市內總 面積 公頃	容納人口 人	備 註
Ⅰ一	50	150	-	-	-	-	不准建住宅
Ⅰ二	50	200	-	-	110.04	-	不准建住宅
Ⅰ三	60	300	30	200	169.76	33.952	

五、容積管制遭遇的一些問題：

台北市自從於民國六十二年七月研訂完成分區管制規則草案，開始邀集各界人士進行研商，並於民國六十三年七月於內湖大湖里地區實施容積管制後，逐步於山坡地住宅區及外圍地區擴大實施，以至到民國七十二年四月，「台北市土地使用分區管制規則」之公佈實施，其間歷時整整十年，其實施與否，實施方式及管制標準等，曾引起廣泛討論與激烈爭議。下面謹就實施前後，各界反映意見及遭遇問題，概述如下。

(一)各界一般反映意見：包括贊成與反對意見

1. 贊成意見

- (1)認為應及早實施容積管制，以有效控制土地使用強度及人口密度。
- (2)實施容積管制，得藉由三度空間的立體發展管制，創造良好都市環境。
- (3)實施容積管制後，將因建築品質與環境水準之提昇，使土地所有權人或房地產投資者獲得合理利潤，並藉以穩定房地產價格。
- (4)全面實施容積管制，避免因搶建造成不正常與不公平現象。

2. 反對意見

- (1)認為容積管制不符合經濟原則，減少可興建之樓地板面積，將

不敷人口成長需要。

- (2)受到容積率限制，勢必減少樓地板面積，致使高地價市中心地區之房地產價格上漲幅度提高。
- (3)需要辦理更新之舊市區，因更新重建後所能增加樓地板面積極為有限，致遲緩或停頓更新之推展。
- (4)容積管制造成房地產價格上揚之預期心理，在採行循序漸進方式下，造成搶建、粗製濫造不良現象。

(二)專業人員與相關單位意見：

分區管制規則實施後，雖然已獲致多方認同與若干績效，但在管制內涵與實施技術方面，仍引發不少爭議及部分缺失。因此，於民國七十五年台北市政府委託都市計畫學會進行通盤檢討。在作業過程中曾針對專業人員進行問卷調查，及徵詢政府各相關單位之意見，其中涉及容積管制部分，簡述如下。

1. 專業人員問卷調查

- (1)「使用管制」與「容積管制」之劃分與組合過於僵化。
- (2)住宅區建蔽率、容積率規定太嚴苛，使得舊有住宅改建意願不高。
- (3)台北市已發展地區大部分劃定為第三種住宅區，應考慮區段之特性，予細分發展強度，或予放寬使用組別之限制。
- (4)應增訂土地或建築物提供公益使用時，得予放寬容積率與高度之規定，以增進高容積率低建蔽率，具廣大開放空間之都市景觀。
- (5)大型基地之綜合設計獎勵規定，宜加檢討修訂。
- (6)對於地上或室內停車場之設置，給予容積獎勵規定。

2. 相關單位意見徵詢

- (1)住宅區面臨較寬道路提高容積率部分，如住三之一、住三之二等，其臨接道路之環境狀況、可及性等條件，均與一般住宅區不同，除提高容積率外，宜予劃分並適用不同的管制標準。
- (2)對於「商業區內建築物之容積率不得超過其面臨道路寬度乘以50%之積數」規定，似乎過份嚴苛。因早期發展商業中心地區之道路，多為六公尺以下狹小道路，允許興建容積率僅能達300%，與商四之800%容積率相差懸殊。建議綜合實際發展，

考量土地利用、交通狀況、地價分佈，營業稅收等作深入研究，重新研訂。

(3)對於綜合設計放寬規定，宜提高容積率放寬幅度，以增加鼓勵作用。

(4)宜增列獎勵措施，以疏導不合規定之老舊建築物之改建更新。

(三)遭遇問題：

1. 在管制內容與策略方面

就理論言，容積率越高地區之人口越密集，其對開放空間面積之需求應較大。然現行各使用分區規定中，允許有較高容積率之地區，其建蔽率亦較大。此種管制策略對整體環境之考量、實際使用需要及景觀特色之塑造等，是否妥適，有待商榷。

2. 使用分區等級劃定標準方面

使用分區等級之劃定，為牽就實際發展現況，絕大部分已發展地區予劃定為第三種住宅區，在台北市四千餘公頃的住宅用地中，第三種住宅區佔四分之三以上，且絕大部分為已發展之舊市區，致無法配合地區條件，塑造不同景觀與特色。

另雖然在通盤檢討作業中，訂定了「住宅區放寬分區管制作業要點」，針對臨接道路寬度在三十公尺或四十公尺以上者，予加級提高容積率之規定，惟此種加級放寬規定僅在提高其容積率，並未就有關管制項目分別訂定不同管制基準，從土地利用與都市發展觀點言，尚欠缺積極意義與功能。

3. 在實施時程及其他法令配合方面：

為減少全面實施容積管制可能造成之衝擊與反對行為，台北市政府遂遵照行政院指示，以循序漸進及分期分區方式實施。從民國六十三年於內湖大湖里開始實施，第一階段實施地區均為山坡地住宅區，佔3%，第二階段實施地區主要為外圍新市區，佔31%，至第三階段（民國七十九年底止），實施地區累積佔96%，雖歷經十六年之漫長時間，仍尚未能全面實施。

根據台北市統計要覽，從民國六十三年至民國七十九年間，每年平均核發營造執照之樓地板面積，包括新建而增建部分，約達490萬平方公尺以上，其中搶先在實施容積管制以前，即行申請

《建築容積管制實施成效檢討》

建築之面積，尤其在第三階段實施之舊市區，佔有絕大搶建狀況下，顯然已使容積管制之預期效果大打折扣。

第三章 實施容積率之動機及預期目標

第一節 實施容積率的動機

一、從管制的觀點：

即使沒有使用容積率這個專用名詞，建築基地所被允許興建的總量體還是有限制的。以下討論為何要實施容積率的動機。

(一)由道路寬度充當單一準則（Single Criteria）用以決定建築量體的方式已不足以反映對發展總量的控制及區位的分配。以往建築物的容許高度，由基地面臨的道路寬度決定。然後由基地範圍線及建蔽率為主的因素塑造一個量體空間，嚴格說來，僅街道寬度是關鍵因素值，只有一點意義，即街道愈寬，可以蓋愈高的樓房，彷彿交通量與土地使用的強度成正比，但事實上交通量仍然只是由平面空間內容納而已，這種規定之下所可獲得的可建樓地板面積，是從單方面推導而得，並未考慮不同的區位條件，地質等負載容量及其他公共設施的配合能力，社會公平及土地使用效率。對交通而言亦僅假設汽車為主的道路運輸，對捷運系統的龐大運量亦無法反映。事實上道路寬度在規劃之初，很難預見未來發展的實際情況，但它卻主導了整個都市的量體，故單從土地經濟最大獲利的立場，大部份的基地都會做最大程度的利用，產生了另一個單調的都市景觀的問題。因此，決定實施容積率的動機就是要引入更多元的準則（Multiple Criteria），例如由人口成長總量、不同等級的人口密度、水資源最大供給能量、都市規模、發展政策、誘導性公共建設、地積因素來加以分配不同分區可發展的建築量體。

(二)容積率的核算方式至少與計畫居住淨密度，每人居住樓地板面積，公共設施服務水準及建蔽率發生關聯，因此，可以真正把規劃的構想、管制的精神，量化的影響因素，以比較合乎邏輯的分析推算。其中計畫居住淨密度可以反映地區的生活品質。每人

〈建築容積管制實施成效檢討〉

居住樓地板面積的大小可以從政策上考量，用以推算都市未來仍可繼續發展的空間，公共設施服務水準可以校核可容納的計畫人口，配合建蔽率的調整，可以變化樓層數及建物造型，亦不損失其可容許之容積。若僅以路寬核計可建築樓地板面積，除非自願損失否則亟少有變化造型的彈性。由於若改採以容積率管制的方式，建築造型、量體富於變化，就可提供建築師發揮創意及創造活潑優美的都市景觀及更能主動考慮建築物的採光、通風、隱密性、日照等達成較佳設計的機會。

(四)容積率的數值可以成為核算獎勵大街廓開發，留設開放空間等措施的準據。因為容積率的推算包含許多可變的因子，每個因子的獲得又可連帶導入更多關連因素，其決定可取之於政策考慮，故為了達成某些政策目標，自然可以自由運用。而容積率的推算從總量上予以採加成，亦不涉及修改比較剛性的建築技術規則的規定，這一項是比起用路寬決定建築量體的方式更為明確便利。因為它很容易砥觸絕對建築高度的限制等條文。

(四)實施建築容積管制，使都市規劃工作具有合理的推算基礎，例如可以從總人口成長乘以每人居住面積，獲得總樓地板面積，再按照發展的理念分派到各地區，也可以按照都市計畫公共設施服務水準及人口密度決定其土地使用細分區的種類。從都市局部地區再開設計畫訂定其容積率時，亦可方便估計其交通量、停車空間數、財務分析等。

(四)實施容積率管制對新擬訂都市計畫地區或新興發展地區的人口控制、建築發展強度，有實際管制功效。如果以路寬決定建築量體則很難達成。對於未來實施開發許可個案審核時，容積管制的情形下，建築物可做更具彈性、集約的配置，使空地可更集中利用。外國實施數十年，頗具功效的 PUD (Planning Unit Development) 管制法就是很好的參考實例。同時有容積的管制，亦可做為開發者及政府主管單位、都市計畫委員會協商談判的依據。

由以上的各項觀點，使都市發展的管制憑藉一個代表發展強度的容積率數值得以與使用分區的管制搭配達到改善生活環境品質，合理利用土地資源的目的。

、從發展的觀點：

由於都市計畫以達成管制的功能居多。如果訂定容積率使可建築面積遠低於當前可建築面積，則必遭致地主的反對，故過去十餘年來台灣地區推動容積管制最大的困難在於地主或開發商認為訂定的容積會造成房地價上漲。故從都市發展的觀點容積管制的動機如下：

- (一)對都市地價長期的穩定有助益，可藉容積管限制土地之價值比重。由於依照道路寬度可獲得量體較多，故地主以土地可建樓地板足可使建築商擁有更多的建坪從事市場交易，地主的要求價格將會更高，而建商僅予轉嫁到消費者身上，同時也刺激建商做最大利用的配置。結果引進較高密度的使用，隨之所導致公共設施服務不足的社會成本增加，卻非由地主及建商所負擔，而且土地成本太高亦使每坪造價的土地分攤價款佔太大比例，因此就發展觀點，如適當降低土地的可建樓地板面積，將使地主所擁有的籌碼減少，就長期觀點人口密度將趨於合理，地價亦只能做穩定的成長（依物價指數）亦不至於再產生臨接幹線道路地價數倍於裏地之情形。
- (二)對實施整體開發地區的某些土地，將其發展權移轉到其他指定的地區，使必須轉移的地主，可以在量化的基礎上就其本來可獲得的開發權益轉移其他地方。目前國內雖尚無這種制度，但捷運系統的聯合開發，具有歷史意義的保存區均可利用。這都須要容積管制的基礎才方便推估。
- (三)當都市使用分區朝高價值的分區變更時，或必須引進特定專用區，土地的使用價值變更時，計算其獲益，或針對特定使用目的，其發展量體另有規定，必須藉著容積率做為明訂的準據。

第二節 實施容積管制預期目標之屬性

一、實質性：

容積管制之最大目的，旨在控制都市土地使用強度，使其於快速之都市成長中有限之土地資源得以經濟合理利用，以維護良好之居住環境品質，其成效與實質之都市整體環境，息息相關。

實施容積管制所能預期之成效與實質之都市景觀、居住環境、生活空間有直接關係者可分為：

- (一)基本居住物理環境之確保。
- (二)增進建築空間及造型變化之可能性。
- (三)都市景觀及公共空間之創造。
- (四)都市之有效集約利用之促進。
- (五)公共設施服務水準之維持。
- (六)交通量之吸引與產生之合理控制。

(一)基本居住物理環境之確保

基本居住物理環境，乃指人於居住生活中因維生、健康、安全舒適所必要之物理環境權利，為達到這些基本要求在建築物之配置及設計上應考慮提供充分之日照、採光、通風、寧靜及私密性。

容積管制即在於管理建築物量體之配置型態，使建築物內部環境能獲得充分之日照、採光、通風、寧靜及私密性等條件藉以確保居住環境品質。現有之未實施容積管制地區之建築物往往緊密毗鄰，缺乏足夠之鄰棟間隔，無論在日照、採光、通風、寧靜及私密上均無法達到充分之條件。

而於容積管制中建築師設計時，對基地之配置及高度有較大的選擇性，在不減少可蓋之樓地板面積之條件具有更大的彈性。可充分考量居住環境品質之提高以增加建築物之附加價值。

然而為了加強確保上述之基本居住環境權利，土地使用強度及建築配置，除了容積率之制定外，容積管制應對下面規定有適當之限制：

1. 鄰棟間隔

2. 前、後、側院深度
3. 高度斜線限制
4. 北側之斜線限制
5. 建蔽率

在容積管制下所有的基地受限制之後，就會直接影響到居住密度，及土地使用強度，而居住密度之計算又關係每人平均居住樓地板面積，空地之規模等因素。

倘若容積率管制中，若其容積率之制定能考量整體都市長期發展，合理訂定使用強度及居住密度，則較過去單獨以建蔽率道路寬度控制土地使用強度之方法更能確保基本居住環境。

(二)增進建築空間及造型變化之可能性

容積管制在有條件下對於建築物量體之構造型態，比起傳統的建蔽率管制有更大的自由彈性。過去在經濟利益之追求結果下，一般建築投資者均要求達到最大容許建蔽率及高度，則整體市容成為齊頭平屋頂方形量塊之集合體，缺少造型變化與都市空間之情趣。

而容積管制由於高度限制之緩和及平面與立體空間之彈性，在不犧牲總樓地板面積下可將建築物之實體做適當之增減變化，亦即將實體空間與虛體空間相互融合，因此在建築物之外部造型於地面部分能有開放之變化。在地上部分之各層容許因上層之退縮形成露台，而建築物頂部之造型可脫離平屋頂之限制。提供環境趣味化及建築藝術化之無限可能性。

除了外部造形與空間外，室內之門廳挑空、住戶客廳、玄關之挑空採複層式設計（俗稱樓中樓）使得室內空間亦產生許多富有變化的趣味性，提供人類一種的生活空間的體驗。

(三)都市景觀及公共空間之創造

建築高度因容積管制之實施，廢除過去完全受道路寬的限制，使得建築設計能突破高度限制，視基地之性質集中配置公共開放空間，使得外部空間更能集約使用，建築景觀、空間之趣味性得以創造。而改變過去呆板平面建築造形，使都市街景更趨活潑。又由於空間集中且更具規模，增加了都市公共休閒活動及社區居住及社會的公

共活動之場所。

又從都市整體景觀而言，各個地區之土地使用強度之制定，直接影響建築物之密度與高度，因此對整體都市意象之塑造、各地區特有的環境之形成、都市天空線之變化都具有積極之影響作用，此亦可謂為容積管制之一種成效影響。

(四)都市土地有效集約利用之促進

容積管制的實施，將有助於刺激都市地區整體集約的開發利用，因愈大之基地對空地留設之集中性、開放空間之完整性、建築物之高層化愈有利。與傳統的法規不同，容積管制較不受高度之限制，法規體系本身有鼓勵大規模街廓開發方式之推展。未來若能再配合發展權移轉(TDR)的措施，則對舊市區的更新、文化資產之保留、現行既成零亂道路系統之整頓均能有解決之途徑，因而促進現有已開發之都市土地更有效集約利用，以提升舊市區之發展，改善現有之都市環境。

又從都市近郊之山坡地開發而言，過去之建築法規單以建蔽率控制開發強度，幾乎所有的山坡地開發均為全面整地，不適宜開發之高坡度亦加以挖填，對於地理生態之破壞甚鉅。而在容積管制之實施下，所有的建築容積可集約利用於開發之平坦地以減少對自然環境之破壞。

亦即，所建造的總樓地板面積一樣，卻仍能維持原有地形的自然外貌而不必加以破壞。

(五)公共設施水準之維持

台灣地區之公共設施於各地區都市計畫中，原則上均以計畫人口之公共設施水準訂定其公共設施之項目、數量及用地大小。然而由於近年都市人口之集中，都市發展之快速，實際人口密度高於計畫人口。

因此，各大都市及其近郊之公共設施之水準大大降低。

公共設施的標準降低是一個最不得已的方法，因為這正與追求提高生活素質的理念背道而馳。大體上，公共設施的功能可分成三級，第一級是提供最基本的都市集居生活環境所必須具有的設施，具代

代表性的公共設施種類可以舉市地重劃辦法中所羅列之十項設施為主，它們是道路、溝渠、兒童遊樂場、鄰里公園、廣場、綠地、國民小學、國民中學、停車場、零售市場。第二級是維持一個現代化健全都市所應該具備的設施，例如針對區域中心都市而言，它還應有地方醫院用地、消防機關、交通機關及電信電力郵政用地、文化活動集會場所、大型公園、體育場、青少年活動場所、老人及社服場所、專科院校、垃圾處理、自來水、休憩療養設備、圖書館、行政機關用地等。無論第一級、第二級設施基本上堪稱已齊備都市生活所應有的類別。第三級的公共設施除了滿足都市內各分區及鄰里單元具備的第一、第二級應有之設施外，旨在創造一個豐富多姿多彩的多元化都市社會環境，它所擁有的公共設施功能比前第一、第二更複雜，規模應更大，另外種類亦應更擴大，例如捷運系統、展覽會場、綜合多功能體育設備、大型音樂藝術表演場所、紀念會堂、博物館、美術館、動物園、地下街、醫學及科學研究中心、貨物集散及倉儲用地、大學、大圖書館、國際會議中心、大型綜合醫院、運輸中心、國際機場、大型休閒文化活動場所。以上所列舉的項目將需佔地很廣的面積，容積的大小則視用途及功能所需而定。當它們愈豐富，公共服務的水準就愈高。如果每一個區域都能均衡發展則人口就不會朝某一、二個都市集中，否則人口過度集中，一則造成提高容積供給的壓力，再則折減公共設施的再擴大及服務水準。這也是促使都市環境更形惡化的原因。

表 3-2-1 公共設施的功能層級

層級	功能	設施	舉例
第一級公共設施	提供最基本的都市集居生活環境之所需	道路、溝渠、兒童遊樂場、鄰里公園、廣場、綠地、國民小學、國民中學、停車場、零售市場……。	
第二級公共設施	維持現代化健全都市所應具備之機能	地方性醫院、消防機關、交通機關、電信電力郵政用地、文化活動集會場所、大型公園、體育場、專科學校、垃圾處理、休憩療養設施、圖書館、行政機關……。	
第三級公共設施	創造一個豐富多姿多采的多元化都市社會環境	捷運系統、展覽會場、綜合多功能體育設施、大型音樂藝術表演場所、紀念會堂、博物館、美術館、動物園、地下街、醫學及科學研究中心、大型醫院、運輸中心、國際金融中心、國際機場……等。	

資料來源：本研究研討整理。

所以對於臺灣地區都市實施容積管制之理由之一，就是公共設施服務水準不夠，卻又難再加以擴大增設，故對於人口應予控制，都市成長亦應適切的抑制，因此需進行土地使用的管制。對於已發展地區，基本的生活條件大致已齊備，只是因人口的持續增加而使得每人平均擁有的使用權減低，雖然有些公共設施或有取代的方法，例如道路面積不足，造成交通擁擠，但可設法排除被侵佔做停車或其他不當之使用以增加道路功能，或建設地下捷運系統，分擔汽車所承載的旅次，都顯示公共設施標準尚具有彈性的。故對於已存在發展地區，容積率如需政策上提高(或至少不低於現況)就應從重新整頓公共設施避免降低服務水準著手。

對於新擬訂都市計劃地區，則應該以內政部頒訂之標準推計可負載之計劃人口，然後分配在適當的區位。

現今對於容積管制所允許的建築樓地板面積應擴大觀念，把因為開發所引致的公共服務需求的面積，例如興建大型醫院、文化中心、機關皆應把停車需求面積一併納入考慮成爲計劃建築面積之一部份，此部份之容積可另行精算後納入容積率的一部份。又容積率加成，常成爲獎勵措施的籌碼，是否運用確切仍值得探討。而地下層建坪不計入容積，在大都市已引起興建超高大樓時所附建之大型地下商場已產生，降低容積管制功效的漏洞，亟需研討。

六、交通量之吸引與產生合理控制

交通是因人的活動而產生，也是一切活動所依賴的，建物的容積愈大愈引起較大之交通量，故應從整體都市機能之分擔考量都市土地分區與公共設施的配置規劃減低不必要的旅次。例如，我國都市路線商業區的劃設方式及面臨較寬道路予以加級訂定較高容積率的辦法，以及原本即以路寬的 1.5 倍加 6 公尺決定臨接基地建築物斜線高度的法規，都會導致因臨接道路之土地有賦予較強的使用程度而吸引(產生)較多的交通量。另外，我國的土地使用管制的觀念，亦一直保有使用強度愈高，允許設置的種類愈混雜的趨向。把高容積率定位在高度混合的土地使用型態，因而造成交通的管制不易處理。又住宅區允許高度的商業行爲，而商業區的容積率又普遍高於住宅區的容積率，亦是造成地主、開發商慣於爭取變更都市計劃的

原因。

從運輸效率的觀點，愈是高運量的大眾捷運系統的工具，其所經服務範圍，亦可以配置密度、強度較高之發展，這可以併同土地集約使用及留設大面積開放空間等辦法進行規劃。

近年來都市計畫及建築基地開發交通衝擊評估(Traffic Impact Study, TIS)對交通系統的動線事先予以妥善的規劃，仍可使高容積率地區不會導致混亂的交通情況。

二、社會性：

實施容積管制後對社會將有以下之衝擊：

(一)貧富差距的縮小

未實施容積管制地區，如台中市中港路兩側有蓋 25 層至 37 層之超高層建築，其容積達 1800%，可容納人口幾乎為台中市平均密度之 11 倍以上，也就是富有的人壟斷了其他 10 倍的土地使用空間量，於是將社會成本如交通擁擠，停車需求，交給了一般的社會大眾，政府公共設施建設之經費更因而產生不平均的分配，然而限制一般的平均容積則可遏止極端的案例，例如在商業區高房租的地區，如以未實施容積地區的法規計算，則因技術規則所規定的法定停車位有限(約占 1/10 容積)，故將有 23% 容積的停車空間由社會成本負擔，因此越高地價及商業化程度越高之地區，若不實施容積管制將造成更大之貧富差距。

(二)社會階層的區隔化

容積之限制案例在美國有些地方限制為低密度之開發，造成低所得或黑人無法購買其房屋，以致造成種族或社會階層的區隔化，台北地區住一的地方，一般所得無法負擔得起，而住四的某些地區則有低收入戶集中之現象。

(三)社會公平性

土地分區之使用別及其容積率之高低，若沒有詳細客觀的標準，將造成區位的不當或產生利益分配不均的不公平性，例如僅相隔一個

街道，卻分爲住宅或商業之不同分區並享有不同的，或容積分配，故原有地價相近之土地，往往因土地使用管制不同，造成人爲化地價懸殊之情況，甚至造成私利越大，社會成本越大之現象。

(四)鄰里關係

容積管制地區，鄰棟間隔加大，開放空間增加，因此社區生活品質提高，私密性增加，衝突機會減少，因此可增進社區合諧，守望相助，防範災害(註：參見經建會都市居住密度之研究 1977)增進社會福祉，保障居民地位。

三、經濟性：

土地是經濟學中除勞動力、資本之外，另一種重要之生產因素，因其具有不可增加、不能移動等特性，故其經濟上的運作及價值之決定與勞動力及資本有很大的不同。

容積率的實施，使土地的負載力受到了控制，在前述二特性之外又加上負載受限，勢將導致若干經濟方面的影響。本段將針對下述二方面予以探討。

(一)不動產之供需及探討。

(二)土地使用之效率(efficiency)。

茲分別說明如下：

(一)不動產之供需及價格

就經濟學的觀點、土地或樓地板的供應量與需求及價格的關係在完全競爭的市場下可簡單圖示如圖(1)

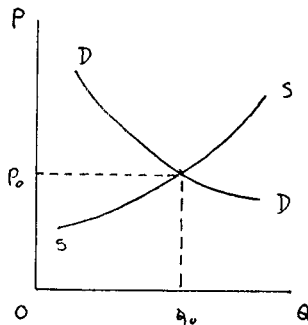


圖 3-2-1 完全競爭市場的價格與需求關係圖

此時由市場供需關係所決定的價格為 P_0

市場土地或樓地板之交易為 Q_0

因此，就需求和供給的市場關係來看，土地和樓地板的量不是可以漫無限制的增加的，縱使價格增加、供給增加，如無需求則有行無市、在經濟上毫無意義。

如市場的價格 P_0 已經決定，就房地產業者、開發者的立場來，其供應土地及樓地板的量又該如何呢？茲以圖(2)說明如下：

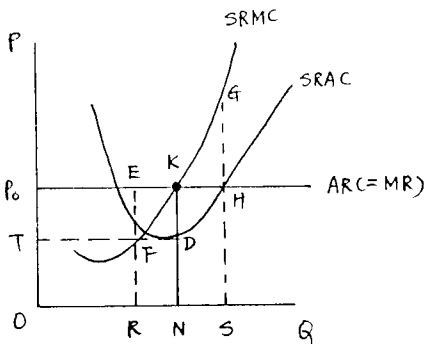


圖 3-2-2 房地產市場的價格與需求關係圖

由於房地產商及開發者有其必須付出之成本，其中 SRAC 為短期平均成本曲線，SRMC 為短期邊際成本曲線，對於由市場供需關係所決定的價格 P_0 ，此個別開發者無法予以變更，而僅能在此價格下銷售其房地產。因此就圖(2)而言，邊際成本曲線與邊際收益曲線之交點 K 所決定之產量 ON 為最適當之房地產供應量。因為在此產量之時，邊際成本及邊際收益均為 NK，邊際利潤為零，總利潤為最大。如其量大於 ON 而為 OS 時，則邊際成本大於邊際收益，其損失額為 GHK，故減少一單位量之生產即可減少 GHK 之量，故減少生產為有利。反之，若其量少於 ON 而為 OR 時，則邊際收益大於邊際成本，其超過額為 EF，但其總利潤則減少 EFK，如增加產量則可增加總利潤取得之量，故以增加生產為有利。故 ON 為最適之生產量。

另外，在最適生產量下，開發者是否有利潤，尚須視平均成本之高

低而定，但生產量為 ON 時，平均成本為 ND，低於平均收益 NK，故有利潤，單位利潤為 DK，總利潤則為單位利潤乘以總產量，即為 $D K P_0 T$ ，生產者此時所獲之利潤最大，任何其他產量之利潤均較此值為小。

因此，房地產業者，開發者所尋求之土地及樓地板的數量並非一愈大愈好的量，而是一個具有最大利潤的量。因此，實施容積率影響的考慮重點，不在限制了樓地板的數量，而在是否符合房地產市場上的供需關係。因此，在考慮實施容積管制成效的經濟性時，必須針對各種不同型態的城市之內，各種土地使用分區的土地及樓地板的供需情形，進行短期、長期之市場分析預測，使容積率的訂定能產生最大的利潤。

(二) 土地使用之效率 (efficiency)

效率在經濟上有其特定的意義，亦即，在一定的資源下所能達到的最大效果。土地及其所附之負載，因不能任意移動(註 3-2-1)，故一筆土地如何使用，頗受到許多客觀環境的影響，研究這種影響，並分析其影響程度，從而提出因應之使用建議即成為頗為重要的一門學問，亦為區位學及區位理論之濫觴。

今天，許多分析並預測都會區發展，都市土地使用趨勢的定性及定量的模型，幾乎都包括有居住、就業、服務業、人口、活動、交通、地價、租金……等之次系統成效模型在內。距離就業地點及市中心商業區的遠近及所需花費的交通時間，更是決定居住密度及地價的主要因素。其實其根本仍在獲取土地最有效率的使用而已。因此，土地使用之效率不能只一味求取最高之容積率(開發強度)，而是在考慮其面積、鄰近之交通狀況、土地使用狀況、自然限制因子、地理上的優缺點、公共設施之服務水準、人口成長及分布情形……等等條件之後，才能在決定其土地使用分區及許可使用類別之後，尋求其最適的開發規模。容積管制只是達成土地使用最大效率的過程中的一種手段而已，但是，卻是極具關鍵性的手段。

四、政策性：

(一) 實施方式與進度

容積率如何訂定、實施的時程、優先地區的排定、抑或一次全面實施，都必須由市長、邵委會委員、都市計劃主管部門、民意代表及人民透過協商溝通的方式，檢討台北市實施的方式有數點值得爾後制訂政策的參考。

1. 訂定容積率與土地細分區的名稱上，而細分區的級距差別的大小，各國不同城市又不一致，可見容積率亦需反應都市不同地區發展的多權性。每個級距不宜差太大，以免人民爭取較大的容積造成擾。台北市在細分區之外又採加級的規定，基本上又把以路寬決定量體的舊制帶回容積管制的新系統，多少折減了容積管制的排除不以不分區位自然限制，只認道路寬度的精神。
2. 台北市的容積率的規定係放置在土地使用分區管制規則內，其分成 44 個組別規定各種相容使用，使公佈其適用範圍又必須先有細分區，如此複雜的系統，在規劃過程中需要很長的時間，一旦要執行時，不同的意見亦多。人民如果認為已經有商業行為的臨街店面為何仍座落在住宅區內，而不劃設在商業區，此一問題在土地使用分區管制規則內已因允許相容使用可以獲得解決，而無須劃為商業區，一旦劃為商業區則容積多半要提高。這些問題都會造成隨後執行的困難。
3. 透過細部計劃通盤檢討時才訂定容積管制的方式在法定程序的過程中必須先公開展覽，迄內政部核定通過，在這期間地主均可依法申請建照，反倒是促進一個本來不必及早過度開發的地區，為了享有較高的容積而都提早開發了。有些建照僅係先掛號，實質上並未進行，而且成為獲取空間發展權再進行利益買賣的弊端。以上所提三點泰半決策權在於市長，如何維護容積管制的單純、時效、並確實在很短時間內看到管制的效果，殊值得探討。

(二)容積高低

容積率的差距可依所訂不同細分區而有差別。但每種差距不宜太大。以免造成一線之隔的兩種相鄰分區的地主異議。

容積率的拉大以創造某些特殊地區的都市意象是都市設計的重要課題。對已建成地區儘量維持既有的容積，對大規模的開發採協商方式，視其對公共利益的回饋而決定適當的容率，對土地必須集約使用以與運輸系統密切配合的地方，均可以容積的彈性調整做為落

件。

容積率的計算基本上可分成兩部分，一部分是每個居民生活都必須具備的空間，這應該是人人平等，依據居住密度計算，另一部分是反應區住的優越性，決策者對都市發展的構想，其所須容積可供地方首長權宜運用，分配在可以順利取得土地的某些開發地區，惟其總容積需在某一全盤性的計劃中限定。

(三)容積獎勵

容積加級及獎勵是截然不同的，前者只要符合一定的條件就可以享受加級，後者需要開發者自己提出某些貢獻的條件以換取更具潛力的發展權，容積率的增加成爲公私兩利的交換籌碼，具有高度的政治性，故應該在妥善的監督制度下進行。

又容積獎勵係爲了達成某一政策意義，應該要注意其時間的長短適切，而且在都市發展的大構架裡進行。例如，現在捷運聯合開發辦法可能架空既有的都市計劃的規定，因此其牽涉到管制的精神與發展的促進針對不同的時機，不同的事務會造成不同的效果，應該另外訂定辦法而不必留在法律條文中，較具彈性。

(四)都市發展方向預測

都市發展由平面式的計劃走向三度空間的管制及設計，容積率的運用扮演很重要的主導作用。台灣地區現在才開始處於鼓吹全面訂定容積率起始階段，爭議的焦點在於地主對土地不能做高度的利用不滿意，與歐美許多市鎮，甚至大都市的居民反對土地高度利用所帶來的環境品質的降低，其訴求重點恰好相反。都市發展方向朝向經濟成長的目標大體上是政府與民衆一致追求的，但同時追求環境品質的提昇並不相衝突。

依照目前國建六的計劃，疏導人口與產業過密地區、發展生活圈、建設中型都市、健全都會區發展、調整產業區位、發展工商綜合園區、購物中心科技園區等，並將交通系統與之做密切配合，這些建設都會局部改變都市的結構，它們都是未來都市發展的趨勢。採行開發許可制度，把都市設計、容積管制、使用種類以協商的方式進行也比只注重容積率將影響多少建築樓地板面積較能在實質上獲得成果。

註 3-2-1：土地具不可移動性，故其種植農作物、礦藏、地下水……等負載之物亦不能移動，但在其上、下、興建房屋之空權卻可在法律的規範下移轉。

第四章 實例與問卷調查分析

本研究欲從檢討台北市建築容積管制實施成效，以延伸探討建築容積管制制定應考量之各層面之因素，並建議模擬數理模式以做為未來決定容積率數值之根據。所以本章擬透過實例調查與居民環境滿意度之間卷調查分析，以瞭解台北市實施建築容積管制之成效，並歸納影響容積管制成效之因素。

第一節 調查地點之選擇與分類

一、問卷部份：

(一)問卷調查的內容：

本問卷之調查內容如下：

- 1 受訪戶個人屬性資料—樣本區別、受訪者性別、年齡、教育程度、職業、受訪戶共同居住人數、家戶每月平均收入，此為影響受訪戶對居住環境滿意度之內生因素。
- 2 實質狀況及其認知與反應：
 - (1)住宅權屬—租用、自建、購買。
 - (2)房屋基本資料—房屋坪數、地價、屋齡、房屋樓層數。
 - (3)居住環境情形：以 10 個有關居住環境之題目代表。(詳見附錄之間卷)
 - (4)交通情形：包括道路擁擠情形，汽車持有情形，停車場所及停車難易情形。
 - (5)公共設施情形：以 6 項題目代表(詳見附錄之間卷)。
 - (6)受訪戶對容積管制之認知。
3. 效用值(滿意度)反應：

根據所欲評估之項目，分別調查其滿意度。滿意度共分 5 個級距，以表示效用值。

(二)調查方式：

1. 調查方法：以問卷調查方法。

〈建築容積管制實施成效檢討〉

2. 調查區：調查區之選定乃配合所取樣之地價區，再從中隨機選取 5 個樣本區，分為同一街廓實施與未實施容積管制；同一街道實施與未實施容積管制以及新舊對照區，藉以評估在相同之大環境下，實施容積管制與未實施容積管制對居民之環境滿意度有無影響。並且將調查成果與地價調查成果相對照。
3. 取樣方式：在調查區內，分別根據附錄三表① 方式選取受訪戶，再派訪員根據地址查訪。
4. 調查對象：選樣地點之家中成員。
5. 調查訪員：本調查乃委託已具有實際訪談經驗之政大新聞系學生及中國市政建築科學生所做。

(三)問卷代碼之意義：

問卷中之代碼 (code book) 如下：

表 4-1-1 問卷之代碼對照表

Coding Value	變項名稱	欄位
樣本區別 <input type="checkbox"/> (1)同一街廓 <input type="checkbox"/> (2)同一路段 <input type="checkbox"/> (3)新舊區	Site	4
實施容積管制 <input type="checkbox"/> (1)是 <input type="checkbox"/> (2)否	Ratio	5
平均每人居住面積 人/坪	Area	6-8
請問本大樓共 樓，您住在第 樓	High	9-10
請問您的房子是：		
(1)租用，每月租金約 萬元/月	Floor	11-12
(2)自建	House	13
(3)購買，房價共約 萬元	Payment	14-18
房屋坪數約多少坪： 坪	Large	19-20
地價每坪約 萬元/坪	Money	21-23
屋齡約 年	Year	24-25
1. 您覺得目前所住房屋之面積如何？ <input type="checkbox"/> (1)非常擁擠 <input type="checkbox"/> (2)擁擠 <input type="checkbox"/> (3)尚可 <input type="checkbox"/> (4)寬敞 <input type="checkbox"/> (5)非常寬敞	A1	26
2. 您覺得周圍之環境品質如何？ <input type="checkbox"/> (1)非常惡劣 <input type="checkbox"/> (2)惡劣 <input type="checkbox"/> (3)尚可 <input type="checkbox"/> (4)優良 <input type="checkbox"/> (5)非常優良	A2	27
3. 您覺得視覺之私密性是否受到干擾？ <input type="checkbox"/> (1)極為嚴重 <input type="checkbox"/> (2)嚴重 <input type="checkbox"/> (3)尚可 <input type="checkbox"/> (4)極輕微 <input type="checkbox"/> (5)完全沒有	A3	28
4. 您覺得聽覺之私密性是否受到干擾？ <input type="checkbox"/> (1)極為嚴重 <input type="checkbox"/> (2)嚴重 <input type="checkbox"/> (3)尚可 <input type="checkbox"/> (4)極輕微 <input type="checkbox"/> (5)完全沒有	A4	29
5. 您覺得房屋之採光情形如何？ <input type="checkbox"/> (1)非常不足 <input type="checkbox"/> (2)不充足 <input type="checkbox"/> (3)尚可 <input type="checkbox"/> (4)充足 <input type="checkbox"/> (5)非常充足	A5	30
6. 您覺得房屋之日照情形如何？ <input type="checkbox"/> (1)非常不足 <input type="checkbox"/> (2)不充足 <input type="checkbox"/> (3)尚可 <input type="checkbox"/> (4)充足 <input type="checkbox"/> (5)非常充足	A6	31
7. 您覺得房屋之通風情形？ <input type="checkbox"/> (1)非常不良 <input type="checkbox"/> (2)不良 <input type="checkbox"/> (3)尚可 <input type="checkbox"/> (4)良好 <input type="checkbox"/> (5)非常良好	A7	32

6. 您所居之房屋能有見天空之情形?	A8	33
1. 非常不好 2. 不佳 3. 尚可 4. 良好 5. 非常良好		
7. 您對房屋天花板高度之看法?	A9	34
1. 非常有壓迫感 2. 有壓迫感 3. 尚可 4. 舒適 5. 非常舒適		
8. 您所居地點對您上班、就學是否方便?	A10	35
1. 非常不便 2. 不方便 3. 尚可 4. 便利 5. 非常便利		
9. 您覺得目前所住房屋之面積如何?	B1	36
1. 非常擁擠 2. 擁擠 3. 尚可 4. 流暢 5. 非常流暢		
10. 您家裏有自用汽車嗎?	B2	37
1. 沒有 2. 有		
11. 您通常將車子停放在何處?	B3	38
1. 住宅之外之巷道 2. 戶外停車場 3. 室內停車場 4. 其他		
12. 您經常開車是否方便?	B4	39
1. 極不方便 2. 方便 3. 尚可 4. 方便 5. 非常方便		
13. 在步行範圍內(15分鐘內或300公尺內), 您是否經常使用附近之開放空間(如城市公園、大型公園、學校運動場、大型廣場等等)?	C1	40
1. 不會使用 2. 約每周一、二次 3. 約每週一次 4. 約每週三次 5. 每日		
14. 您家附近之建築是否擁擠?	C2	41
1. 非常擁擠 2. 擁擠 3. 尚可 4. 寬廣 5. 非常寬廣		
15. 您所居之基地內空地有無綠地之情形?	C3	42
1. 極嚴重 2. 嚴重 3. 尚可 4. 輕微 5. 完全沒有		
16. 您所居之基地空地管理之情形	C4	43
1. 非常髒亂 2. 髒亂 3. 尚可 4. 整潔 5. 非常整潔		
17. 您所居建地之空地, 景觀處理情形如何?	C5	44
1. 極差 2. 差 3. 尚可 4. 美觀 5. 極美觀		
18. 您家附近目前最需要之公共設施為何? 請依序勾選三項。		
1. 公園 2. 公室 3. 商場 4. 社區活動中心 5. 學校 6. 醫院 7. 其他		
19. 依台北市發展趨勢, 您對自己居家環境低密度混用之看法?	C6-C8	45-47
1. 嚴格抵制, 不可混合 2. 應視其混合情形 3. 無意見		
20. 您認為實施容積管制, 可達到那些目的?	D1	48
1. 改善基本物理環境(如空地、日照時數…) 2. 提供更適宜之戶外活動場所 3. 增加房地產價值 4. 提高防災之功能 5. 創新良好都市景觀 6. 提高住宅設計品質 7. 其他		
21. 您是否有久居之打算?	D2	49
1. 是: 若有機會改建, 改建後面積相同但能改善環境品質, 您是否願意改建		
2. 是 3. 否 4. 否: 原因是		
1. 房屋老舊 2. 擁擠 3. 交通不便 4. 嘈雜 5. 公園綠地不足 6. 無線、惡風等災 7. 其他		
3. 性別:	D3-D4	50-51
1. 男 2. 女		
4. 年齡:	Sex	52
1. 18-24 歲 2. 25-34 歲 3. 35-44 歲 4. 45-54 歲 5. 55-64 歲 6. 65歲以上	Age	53-54
5. 教育程度:	Edu	55
1. 國中 2. 高中 3. 大學 4. 研究所 5. 其他		
6. 職業:	Career	56
1. 專門生或技術工作 2. 行政或主管人員 3. 監督或助理人員 4. 買賣工作人員 5. 服務生、交通運輸業工作人員 6. 生產及技術性工作人員 7. 農林漁牧業工作人員 8. 非政府性勞力勞動工作人員 9. 其他		
7. 共知居住人數, 以實際居住者為準, 包括自己本人:	People	57
1. 1人 2. 2人 3. 3人 4. 4人 5. 5人 6. 6人 7. 7人 8. 8人 9. 9人 10. 10人以上		
8. 家庭每月可支配收入:	Income	58-61
1. 無 2. 1萬元以下 3. 1-2萬元 4. 2-3萬元 5. 3-4萬元 6. 4-5萬元 7. 5-6萬元 8. 6-7萬元 9. 7-8萬元 10. 8-9萬元 11. 9-10萬元 12. 10萬元以上		

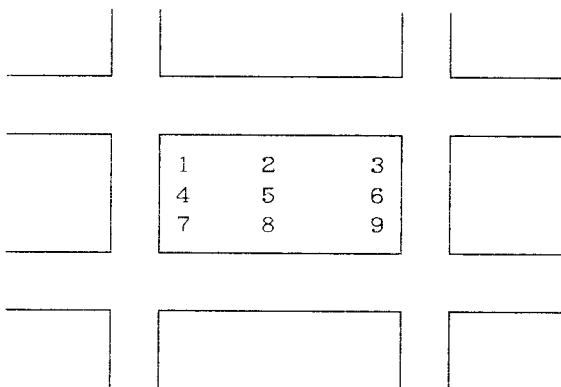


圖 4-1-1 各調查街廓選樣示意圖

說明：樣本區選各街角，中及裡地中心。

以便求得該區平均之特性。

(四)調查地點之分類

分為編號 A—E 等五區，如附錄三表①

本分類為較具實施容積效果明顯之區域與附近同樣分區之未實施容積之地區作比較，並加上新、舊二區實施容積情形作比較。以便更明確了解實施容積管制之效果。

分類流程如下：

1. 選定地點（由地價之樣本區抽樣）
2. 選定分區
3. 歸納各地點、分區分為實施容積與否之調查對照，共分五類。

二、地價之調查地點選擇與分類：

為了解實施容積管制對地價之影響，依商一～商四，住一～住四，分別選擇台北市共 28 個區作調查，並從其中作對照區之比較，其特性為選擇較具代表性之實施容積管制區，並與其相近地段，未實施容積之代表區作成比較。

在每調查區均選完整街廓作樣本，並為樣本避免造成機會性之特殊，因此選擇各街角、街中及裡地各擇一樣本，（如圖4-1-1），並加以平均以作此區之標準單價，並以七〇年～七九年各年之公告現值作比較。

分類比較方式：

1. 分住二、住三、住四，商一、二、三、四及超高層之地價與全市平均地價作比較。
2. 各樣本區本身街廓內角地、街中，及平均地價與全市平均地價之比較。
3. 所有比較地價表，均以 LOTUS 123，作成圖形並記錄容積管制之時間，以便於分析。

第二節 實例調查之結果與分析

一、調查問券之成果：

(一)本調問券共得 280 分樣本，經由 SPSS 程式之因子分析，交叉分析及因徑分析，得到如下成果，茲分類如下：共分 5 個分區，每個分區共計有 16 表，如表 4-2-1 至 4-2-14。

表* -1：為對實施／未實施容積管制區有關居住環境滿意度之交叉分析。

表* -2：有關交通方面之分析。

表* -3：公共設施滿意程度之分析。

表* -4：有關汽車持有情形。

表* -5：有關汽車停放情形。

表* -6：有關汽車停放難易情形之分析。

表* -7：有關利用附近開放空間之頻率之調查分析。

表* -8：有關最需要之公共設施之頻率之調查分析。

表* -9：有關對居家環境住商混合之看法調查分析。

表* -10：有關對容積管制可達目的調查分析。

表* -11：有關是否有久居之打算調查分析。

表* -12：有關不打算久居現宅之原因調查分析。

表* -13：有關各樣本區對容積相關因子（五種因子）之分析表。

表* -14：各因子間相關度分析表。

表* -15：因徑分析圖：各因子間影響路徑圖。

表* -16：因徑分析表：各因子間相互關係參數表。

*表示樣本區之代號（A,B,C,D,E）

(二)各調查區初步成果如下：

各調查區之照片，參見附錄五。

1. 調查初步成果說明一（參考附錄三）

區別：A

位置：中山北路三段，農安街，雙城街

成果說明：

(1)居住環境滿意度之調查：(表 A1)

未實施與實施區毗鄰，因此滿意度差異性不高。

(2)對交通滿意度之調查：(表 A2)

兩區相差不大，影響不顯著。

(3)對公共設施滿意度之調查：(表 A3)

①對公共設施均表不滿意較多。

②惟未實施區表不滿意者較高。

(4)對有無自用汽車調查：(表 A4)

實施區比未實施區之自用車持有率高。

(5)對汽車停放處調查：(表 A5)

實施區大半將車停放在住宅外之巷道。

未實施區大半將車停放在戶外或室內停車場。

(6)對停車是否方便調查：(表 A6)

兩者均認為停車不方便。

(7)利用附近之開放空間調查：(表 A7)

兩區民衆使用之頻率大半低於每月一次。

(8)最需要之公共設施調查：(表 A8)

兩者均認為：停車場、社區活動中心、公園、市場、醫院、學校。

(9)對居家環境住商混合之看法調查：(表 A9)

兩者均偏向應減少混合。

(10)對容積管制可達到之目的調查：(表 A10)

均認為可改善基本物理環境，提供適宜戶外場所。

(11)是否有久居打算之調查：(表 A11)

均有。

(12)不打算久居之原因調查：(表 A12)

房屋老舊、擁擠。

(13)由 SPSS 程式統計之因子分析成果如下：(表 13)

①對住宅環境權的滿意度 (ENV)，其相關條件依序為：1. 日照 2. 採光 3. 天空率 4. 通風。

②對住宅空地管理的滿意度 (VAC)，其相關條件依序為：1. 建物本身空地之景觀處理 2. 基地空地管理 3. 空地內有無違建

4. 周圍環境品質。

- ③對住宅私密性的滿意度（PRI），其相關條件依序為1. 居住房屋之面積2. 視覺私密性所受之干擾程度3. 聽覺之私密性所受之干擾程度。
- ④公共空間的滿意度（PUB），其相關條件依序為1. 附近道路之交通情形2. 附近之建築擁擠度。
- ⑤住宅區位的滿意度（RES），其相關條件為上班便利性。

(14)實施容積管制與否對相關因素之顯著性：（表 A14）

- ①實施容積管制地區與大樓樓層數與居住樓層數有顯著之負相關。
- ②實施容積地區，房屋自有者較多。
- ③實施區，每戶坪數較大，居住人口較多。
- ④環境滿意度與空地管理，住宅私密性，住宅滿意度正相關。
- ⑤住宅空地管理滿意度與住宅私密性及住宅區位滿意度正相關。
- ⑥住宅私密性與住宅區位滿意度正相關。

2. 調查初步成果說明二（參考附錄三）

區別：B

位置：富錦街、新中街

成果說明：

- (1)對居住環境滿意度之調查：（表 B1）
均滿意。
- (2)對交通滿意度之調查：（表 B2）
未實施區顯得較不滿意。
- (3)對公共設施滿意度之調查：（表 B3）
未實施區滿意度比較高。
- (4)對有無自用汽車調查：（表 B4）：
實施區有自用車比率比較高。
- (5)對汽車停放處調查：（表 B5）
大多在放住宅外之巷道。
其次為戶外停車場。

(6)對停車是否方便調查：(表 B6)

實施區較偏向不方便。

(7)利用附近之開放空間調查：(表 B7)

大半均為每週一次。

(8)最需要之公共設施調查：(表 B8)

依序為：停車場、社區活動中心、醫院、公園。

(9)對居家環境住商混合之看法調查：(表 B9)

均認為應降低混合度。

(10)對容積管制可達到之目的調查：(表 B10)

依序為：提高住宅設計品質，提供適宜戶外場所，改善基本物理環境。

(11)是否有久居打算之調查：(表 B11)

均有久居之打算。

(12)不打算久居之原因調查：(表 B12)

約 $\frac{1}{4}$ ~ $\frac{1}{3}$ 的人認為房屋老舊、擁擠。

(13)由本區居民對容積相關因子分析之成果如下：(表 B13)

主要因素	因子
① ENV	(A ₆ ,A ₇ ,A ₈ ,A ₅)
② QUA	(A ₃ ,A ₁₀ ,A ₄ ,B ₁ ,A ₂ ,A ₁)
③ VAC	(C ₄ ,C ₅ ,C ₃)
④ LIV	(A ₉ ,C ₂)

※代號意思詳見『註 4-1』

(14)實施容積管制與否對相關因素之顯著性：(表 B14)

①實施容積管制對平均每人居住面積與房屋坪數，屋齡成正相關。

②住宅環境的滿意度與居住環境品質，住宅空地管理的滿意度正相關。

③住宅空地管理的滿意度與居住空間水準滿意度成正相關。

(表 B14)

3. 調查初步成果說明三(參考附錄三)

區別：C

【建築容積管制實施成效檢討】

位置：軍功路

成果說明：

- (1)對居住環境滿意度之調查：(表 C1)
實施區比未實施區滿意。
- (2)對交通滿意度之調查：(表 C2)
均表不滿意。
- (3)對公共設施滿意度之調查：(表 C3)
實施區較滿意。
- (4)對有無自用汽車調查：(表 C4)：
實施區汽車持有率較高。
- (5)對汽車停放處調查：(表 C5)
實施區大都放在室內停車場。
未實施區則放在室內停車場及住宅外巷道。
- (6)對停車是否方便調查：(表 C6)
均認為方便或尚可。
- (7)利用附近之開放空間調查：(表 C7)
依序為：每日一次、每週一次、每月一次。
- (8)最需要之公共設施調查：(表 C8)
實施區依序為：學校、市場、醫院。
未實施區依序為：公園、市場、學校、社區中心。
- (9)對居家環境住商混合之看法調查：(表 C9)
兩區均認為應該減低混合情況或沒意見。
- (10)對容積管制可達到之目的調查：(表 C10)
實施區認為：可提供適宜戶外場所。
未實施區認為：可改善基本物理環境。
- (11)是否有久居打算之調查：(表 C11)
兩區大半均有久居之打算。
- (12)不打算久居之原因調查：(表 C12)
房屋老舊。
- (13)由本區居民對容積相關因子分析之成果如下：(表 C13)
主要因素 因子
① PUB (B₁,C₅,A₅)

- ② ENV (A₆,A₁,A₄,C₄)
- ③ QUA (A₂,A₈)
- ④ LIV (A₉,A₃)
- ⑤ VAC (C₃,C₂)
- ⑥ RES (A₇,A₁₀)

※代號意思詳見〔註 4-1〕

04 因子互相關之顯著性：(表 C14)

- ① 實施容積管制使大樓層數降低，坪數增加，住宅環境滿意度增加、教育程度高社會聲望較高。
- ② 住宅環境權的滿意度與居住環境品質及居住品質，社會聲望，房屋所有權正相關。

4. 調查初步成果說明四(參考附錄三)

區別：D

位置：富錦街、新中街

成果說明：

- (1) 對居住環境滿意度之調查：(表 D1)
實施區顯著呈現滿意。
- (2) 對交通滿意度之調查：(表 D2)
實施區較不滿意。
- (3) 對公共設施滿意度之調查：(表 D3)
實施區較滿意。
- (4) 對有無自用汽車調查：(表 D4)
實施區持有率稍低。
- (5) 對汽車停放處調查：(表 D5)
實施區大都放在室內停車場。
未實施區則大多放在巷道。
- (6) 對停車是否方便調查：(表 D6)
兩區之停車滿意度相當。
- (7) 利用附近之開放空間調查：(表 D7)
兩區使用附近之開放空間約為每週一次，或每月一次。
- (8) 最需要之公共設施調查：(表 D8)

(建築容積管制實施成效檢討)

實施區爲：停車場、社區活動中心。

未實施區爲：停車場、社區活動中心、市場。

(9)對居家環境住商混合之看法調查：(表 D9)

均採反對立場。

(10)對容積管制可達到之目的調查：(表 D10)

兩區認爲：可提高住宅設計品質，改善基本物理環境。

(11)是否有久居打算之調查：(表 D11)

兩區均認爲有久居之打算。

(12)不打算久居之原因調查：(表 D12)

房屋老舊、擁擠。

(13)由本區居民對容積相關因子分析之成果如下：(表 C13)

主要因素 因子

① ENV (A₅,A₆,A₈,A₇,A₃)

② QUA (A₄,B₁,C₂)

③ VAC (C₅,C₄,A₂)

④ LIV (A₉,C₃)

⑤ RES (A₁₀)

⑥ DEN (A₁)

※代號意義詳見『註 4-1』

(14)實施容積管制因子相關性：(表 D14)

①實施容積管制與 A. 平均每人居住面積 B. 大樓樓層數 C. 居住樓層數 D. 住宅環境權的滿意度 E. 住宅空地管理的滿意度正相關。

②住宅環境的滿意度與房屋所有權正相關。

5. 調查初步成果說明五(參考附錄三)

區別：E

位置：環河南路以(南)代表，民生東路以(東)代表

成果說明：

(1)對居住環境滿意度之調查：(表 E1)

(東)區全部滿意。

(南)區則大半不滿意。

- (2)對交通滿意度之調查：(表 E2)
兩區均表不滿意。
- (3)對公共設施滿意度之調查：(表 E3)
(東)區 84.2%表滿意。
(南)區 97.5%表不滿意。
- (4)對有無自用汽車調查：(表 E4)：
兩區大半無自用車。
- (5)對汽車停放處調查：(表 E5)
(東)區汽車大半停放室內停車場。
(南)區汽車大半停放住宅外之巷道。
- (6)對停車是否方便調查：(表 E6)
(東)區認為停車方便。
(南)區則認為不方便。
- (7)利用附近之開放空間調查：(表 E7)
(東)區大半每週一次。
(南)區每月一次。
- (8)最需要之公共設施調查：(表 E8)
(東)依序為社區活動中心，停車場。
(南)依序為：公園、停車場、市場。
- (9)對居家環境住商混合之看法調查：(表 E9)
(東)區認為應嚴格限制。
(南)區認為較能接受。
- (10)對容積管制可達到之目的調查：(表 E10)
(東)區認為1.可改善基本物理環境。2.提高住宅品質。
(南)區認為1.提供適宜戶外場所。2.創造良好都市景觀。
- (11)是否有久居打算之調查：(表 E11)
(東)區大半有久居打算。
(南)區亦相同。
- (12)不打算久居之原因調查：(表 E12)
(東)區因房屋老舊。
(南)區亦相同。
- (13)由本區居民對容積相關因子分析之成果如下：(表 E13)

主要因素 因子

① ENV (A₈,A₅,A₀,A₇,A₁₀,A₃,A₉)

② VAC (A₁,C₃,C₄,C₅)

③ QUA (B₁,A₄,C₂,A₂)

※代號意思詳見〔註 4-1〕

(4)因子間顯著比相關程度如下：(表 E14)

①(東)區(南)區 A. 平均每人居住面積大, B. 層數高, C. 居住樓層高, D. 房屋坪數大, E. 全家每月平均收入高, F. 環境權的滿意度高, G. 住宅空地管理的滿意度高, H. 教育程度高, I. 房屋擁有權高, 與實施容積管制成正相關。

②住宅環境權的滿意度與 A. 住宅空地管理, B. 居住環境品質, C. 教育程度, D. 房屋擁有權呈顯著正相關。

③住宅空地管理的滿意度與 A. 居住環境品質, B. 教育程度, C. 職業, D. 房屋擁有權正相關。

(三)1. 對於以上分析表, 並作成 4-2-1~14 等表, 加以詳述各項成因於各表之下方。

2. 依各分區影響容積決策因子分其影響之大小分述於附錄 E, 並摘要如下:

商三: ENV > VAC > PRI > PUB > RES

住三: ENV > QVA > VAC > LIV

住二: PUB > ENV > QUA > LIV > VAC > RES

※代號意義詳見〔註 4-1〕。

(四)小結:

綜上所得成果:

1. 實施容積管制之效果:

(1)使居民環境滿意度顯著提高。

(2)對公共設施較滿意。

(3)汽車持有率提高。

(4)使用開放空間率高。

2. 對容積管制效果不明顯者有:

- (1)交通滿意度。
 - (2)停車方便性。
 - (3)自用汽車停放情形。
3. 附帶發現：
- (1)對停車場之需求均表最為迫切。
 - (2)住宅區、商業區居民均認應減少住商混合程度。
4. 其他有關容積管制影響因素之因子分析調查中，發現日照、天花板高度、房屋面積等因子在決定容積時應列為優先。
5. 實施容積管制成“負相關”之因子如下：
- (1)大樓層數及居住層樓。(商三)
 - (2)共同居住人數。(住三)
6. 實施容積管制後成“正相關”之因子如下：
- (1)每戶坪數較大，居住人口較多，個人持有面積較少，(商三)，可能與商業區高地價有關，由於偏重住，商混合，使得個人持有面積反而因消費能力而減少。
 - (2)住宅之私密性，及管理程度(商三)
 - (3)環境滿意度、空地管理、居住品質、大樓層數。(住二、三)
7. 調查發現實施容積管制區之家戶所得、房屋自有率、教育程度較高，可能表示實施容積以後人口階層化有漸趨明顯之勢，如所得，教育水準等，對於環境品質之確保有正面效果。反之，未實施容積地區之環境品質逐漸惡化是可預期的。
8. 容積率訂得越低的地方，使用開放空間頻率越高，久居之打算率越高，汽車持有率越高，對公共設施滿意度越高，這對於爭取高容積率的人應是一計棒頭喝。

表4-2-1 居住環境滿意度

編號	容積管制情形	容積率	實施容積管制時間	樣本區別	分區別	居住環境滿意度調查	滿意度	
							%	
A	Y 實施	560	71.6.22	同一街廓	商三	Y 與 N 差異性不高	50	53.8
	N 未實施	960		同一街廓	商三		57.5	
B	Y 實施	180	69.1.17	同一街廓	住三	均滿意	87.5	85.7
	N 未實施	200		同一街廓	住三		84.2	
C	Y 實施	120	70.3.26	同一路段	住二	Y 比 N 滿意	94.7	80
	N 未實施	160		同一路段	住二		66.7	
D	Y 實施	200	69.1.17	同一路段	住三	Y 滿意程度顯著高	100	92.3
	N 未實施	200		同一路段	住三		84.2	
E	民生東路	200	69.1.17	民生東路	住三	(民)全部滿意	100	66.3
	環河南路	300,400	73.8.31	環河南路	住四	(環)大部份不滿	32.5	

- 說明：1. 實施容積管制與否，對於舊市區的居民之居住環境滿意度影響不大；
實施容積管制與否，對於新市區的居民之居住環境滿意度影響較多。
2. 就住宅區而言，不論在同一街廓或同一路段實施容積管制地區之居民環境滿意度均高於未實施容積管制地區。
3. 整體而言，住宅區的居住環境滿意度頗高；商業區的居住環境滿意度較低。

表4-2-2 交通滿意度

編號	容積管制情形	容積率	實施容積管制時間	樣本區別	分區別	交通滿意度調查	滿意度	
							%	
A	Y 實施	560	71.6.22	同一街廓	商三	兩區均表不滿意	10	5
	N 未實施	960		同一街廓	商三		0	
B	Y 實施	180	69.1.17	同一街廓	住三	N 顯得較不滿意	45	30
	N 未實施	200		同一街廓	住三		15	
C	Y 實施	120	70.3.26	同一路段	住二	兩區均不滿意	15.8	17.5
	N 未實施	160		同一路段	住二		19	
D	Y 實施	200	69.1.17	同一路段	住三	Y 較不滿意	0	12.5
	N 未實施	200		同一路段	住三		25	
E	民生東路	200	69.1.17	民生東路	住三	兩區均不滿意	0	0
	環河南路	300,400	73.8.31	環河南路	住四		0	

- 說明：1. 實施容積管制與否，對於台北市居民的交通滿意度較無明顯差異。
2. 不論住宅區或商業區之居民對台北市交通均表不滿意。

表4-2-3 公共設施滿意度

編號	容積管制情形	容積率	實施容積管制時間	樣本區別	分類別	公共設施滿意度調查	滿意度 %
A	Y 實施	560	71.6.22	同一街廓	商三	兩區均不滿意,但 N 較不滿意	21.6
	N 未實施	960		同一街廓	商三		15
B	Y 實施	180	69.1.17	同一街廓	住三	N 滿意程度較高	58.8
	N 未實施	200		同一街廓	住三		70
C	Y 實施	120	70.3.26	同一路段	住二	Y 較滿意	84.2
	N 未實施	160		同一路段	住二		57.1
D	Y 實施	200	69.1.17	同一路段	住三	Y 較滿意	84.2
	N 未實施	200		同一路段	住三		63.2
E	民生東路	200	69.1.17	民生東路	住三	(民) 84.2% 滿意	84.2
	環河南路	300,400	73.8.31	環河南路	住四	(環) 97.5% 不滿意	2.5

- 說明: 1. 容積率高的地區偏向不滿意。
 2. 大體上, 實施區比未實施區滿意。
 3. 住宅區對公共設施的滿意度比商業區高頗多。
 4. 新市區對公共設施的滿意度比舊市區高很多。

表4-2-4 自用汽車持有率

編號	容積管制情形	容積率	實施容積管制時間	樣本區別	分類別	自用汽車持有率調查	汽車持有率 %
A	Y 實施	560	71.6.22	同一街廓	商三	Y 較 N 持有率高	57.5
	N 未實施	960		同一街廓	商三		37.5
B	Y 實施	180	69.1.17	同一街廓	住三	Y 較 N 持有率高	63.2
	N 未實施	200		同一街廓	住三		55
C	Y 實施	120	70.3.26	同一路段	住二	Y 較 N 持有率高	100
	N 未實施	160		同一路段	住二		66.7
D	Y 實施	200	69.1.17	同一路段	住三	Y 較 N 持有率低	65
	N 未實施	200		同一路段	住三		60
E	民生東路	200	69.1.17	民生東路	住三	兩區大半無自用車	65
	環河南路	300,400	73.8.31	環河南路	住四		62.5

- 說明: 1. 汽車持有率: 住二>住三>商三。
 2. 容積率越低之地區, 汽車持有率越高。
 3. 不論新市區或舊市區, 汽車持有率皆高。
 4. 汽車持有率平均為65.3%, 約每三戶就有兩部自用汽車。

表4-2-5 自用汽車停放情形

編號	容積管制情形	容積率	實施容積管制時間	樣本區別	分區類別	汽車停放處調查	有停車位之比率 %	
A	Y 實施	560	71.6.22	同一街廓	商三	Y 多半停於住宅外巷道	20.8	40.4
	N 未實施	960		同一街廓	商三	N 多半停於戶外或室內停車場	66.7	
B	Y 實施	180	69.1.17	同一街廓	住三	均多放於住宅外巷道。	22.2	30.4
	N 未實施	200		同一街廓	住三	其次為戶外停車場	35.7	
C	Y 實施	120	70.3.26	同一路段	住二	Y 多半停於室內停車場 N 多半停於住宅外巷道 或室內停車場	89.5	72.8
	N 未實施	160		同一路段	住二		50	
D	Y 實施	200	69.1.17	同一路段	住三	Y 多半停於室內停車場	82.5	54.6
	N 未實施	200		同一路段	住三	N 多半停於住宅外巷道	25	
E	民生東路	200	69.1.17	民生東路	住三	(民)多半停於室內停車場	82.3	58.7
	環河南路	300,400	73.8.31	環河南路	住四	(環)多半停於住宅外巷道	31	

說明:1.停車場之設置與實施容積管制與否無直接關係。

2.樣本區 C-Y ; D-Y ; E(民生東路)屬於大基地顯示已實施容積管制地區較有機會以大街廓設計於基地內設置停車場。

表4-2-6 停車方便與否

編號	容積管制情形	容積率	實施容積管制時間	樣本區別	分區類別	停車是否方便	停車方便率 %	
A	Y 實施	560	71.6.22	同一街廓	商三	兩者皆不方便	29.2	28.6
	N 未實施	360		同一街廓	商三		27.9	
B	Y 實施	180	69.1.17	同一街廓	住三	Y 較不方便	41.6	53.9
	N 未實施	200		同一街廓	住三		64.2	
C	Y 實施	120	70.3.26	同一路段	住二	均為方便或尚可	94.7	91.2
	N 未實施	160		同一路段	住二		86.7	
D	Y 實施	200	69.1.17	同一路段	住三	兩者滿意度相當	76.6	78.9
	N 未實施	200		同一路段	住三		81.3	
E	民生東路	200	69.1.17	民生東路	住三	(民)方便	76.5	65.1
	環河南路	300,400	73.8.31	環河南路	住四	(環)不方便	51.7	

說明:1.停車方便率:住二>住三>商三。

2.實施容積管制與否,對停車方便性之影響差異不大。

3.與前表(表五)比較,雖然前表擁有停車位比率不高,但由本表可知停車方便性卻比較高,顯示利用住宅外巷道為停車場,而調查資料顯示容積率愈低,停車方便性愈高。

4.商業區因為巷道邊停車位不足,故停車方便性低,顯示車輛太多。

表4-2-7 開放空間使用頻率

編號	容積管制情形	容積率	實施容積管制時間	樣本區別	分區類別	利用附近之開放空間調查
A	Y 實施	560	71.6.22	同一街廓	商三	頻率皆低於每月一次
	N 未實施	960		同一街廓	商三	
B	Y 實施	180	69.1.17	同一街廓	住三	均為每週一次
	N 未實施	200		同一街廓	住三	
C	Y 實施	120	70.3.26	同一路段	住二	使用頻率大致相同 為每週一次或每日一次
	N 未實施	160		同一路段	住二	
D	Y 實施	200	69.1.17	同一路段	住三	兩區使用頻率相似 為每週一次或每月一次
	N 未實施	200		同一路段	住三	
E	民生東路	200	69.1.17	民生東路	住三	(民) 每週一次
	環河南路	300,400	73.8.31	環河南路	住四	(環) 每月一次

- 說明：1. 容積率越低，使用開放空間頻率越高。
 2. 開放空間使用頻率與實施容積與否無關，但與基地所座落之區域有關。
 3. 住宅區的開放空間使用頻率高於商業區。
 4. 新市區的開放空間使用頻率高於舊市區。

表4-2-8 最需要之公共設施調查

編號	容積管制情形	容積率	實施容積管制時間	樣本區別	分區類別	最需要之公共設施
A	Y 實施	560	71.6.22	同一街廓	商三	兩者均認為：停車場、社區活動中心、公園、市場、醫院、學校
	N 未實施	960		同一街廓	商三	
B	Y 實施	180	69.1.17	同一街廓	住三	依序為停車場、社區活動中心、醫院、公園
	N 未實施	200		同一街廓	住三	
C	Y 實施	120	70.3.26	同一路段	住二	Y 依序為學校、市場、醫院
	N 未實施	160		同一路段	住二	N 依序為市場、學校、社區活動中心
D	Y 實施	200	69.1.17	同一路段	住三	Y 依序為停車場、社區活動中心
	N 未實施	200		同一路段	住三	N 依序為停車場、社區活動中心、市場
E	民生東路	200	69.1.17	民生東路	住三	(民) 依序為社區活動中心、停車場
	環河南路	300,400	73.8.31	環河南路	住四	(環) 依序為公園、停車場、市場

- 說明：1. 停車場為台北市各地區一致之需求且優先性最高。
 2. 市場、社區活動中心亦不足。
 3. 住二地區對學校之需求性較高

表4-2-9 對住商混合之看法

編號	容積管制情形	容積率	實施容積管制時間	樣本區別	分區別	對住家環境住商混合之看法調查
A	Y 實施	560	71.6.22	同一街廓	商三	均認為應減少混合
	N 未實施	960		同一街廓	商三	
B	Y 實施	180	69.1.17	同一街廓	住三	均認為應減少混合
	N 未實施	200		同一街廓	住三	
C	Y 實施	120	70.3.26	同一路段	住二	均認為應減少混合或沒意見
	N 未實施	160		同一路段	住二	
D	Y 實施	200	69.1.17	同一路段	住三	均認為應減少混合
	N 未實施	200		同一路段	住三	
E	民生東路	200	69.1.17	民生東路	住三	(民) 嚴格限制
	環河南路	300,400	73.8.31	環河南路	住四	(環) 較能接受

- 說明：1. 除環河南路之居民較能接受住商混合之土地使用方式外，其他住宅區內之居民大致上均認為應減少住商混合的程度。
2. 商業區內之居民亦認為住家環境應減少住商混合。
3. 新市區之居民認為應嚴格限制住家環境住商混合之情形，而舊市區之居民則較能接受住家環境住商混合。

表4-2-10對容積管制可達到之目的之認知

編號	容積管制情形	容積率	實施容積管制時間	樣本區別	分類別	對容積管制可達到之目的認知
A	Y 實施	360	71.6.22	同一街廓	商三	均認為改善基本物理環境、提供適宜戶外場所
	N 未實施	360		同一街廓	商三	
B	Y 實施	180	69.1.17	同一街廓	住三	依序為：提高住屋設計品質、提供適宜戶外場所、改善基本物理環境
	N 未實施	200		同一街廓	住三	
C	Y 實施	120	70.3.26	同一路段	住二	Y 提供適宜戶外場所
	N 未實施	160		同一路段	住二	N 改善基本物理環境
D	Y 實施	200	69.1.17	同一路段	住三	均認為提高住宅設計品質、改善基本物理環境
	N 未實施	200		同一路段	住三	
E	民生東路	200	69.1.17	民生東路	住三	(民) 改善基本物理環境、提高住屋品質 (環) 提供適宜戶外場所、創造良好都市景觀
	環河南路	300,400	73.8.31	環河南路	住四	

容積管制可達到目的之認知	總百分比
1. 改善基本物理環境(如空地、日照數...)	57.7
2. 提供更適宜之戶外活動場所。	21.5
3. 增加房地產價值。	6.9
4. 提高防災之功能。	7.3
5. 創新良好都市景觀。	15.7
6. 提高住宅設計品質。	42.0
7. 其他。	3.6

說明：實施容積管制可達到的目的如下：

1. 甚多受訪者認為實施容積管制可改善基本物理環境及可提高住宅設計品質。
2. 提供適當之戶外活動場所及創新良好都市景觀之效果亦受認定。
3. 6.9% 的受訪者認為實施容積管制可增加房地產價值。

表4-2-11有否久居之打算

編號	容積管制情形	容積率	實施容積管制時間	樣本區別	分區類別	有否久居之打算	有久居打算比率 %	
A	Y 實施	560	71.6.22	同一街廓	商三	均有	64.1	60.8
	N 未實施	960		同一街廓	商三		57.5	
B	Y 實施	180	69.1.17	同一街廓	住三	均有	85	77.5
	N 未實施	200		同一街廓	住三		70	
C	Y 實施	120	70.3.26	同一路段	住二	大平均有	94.7	86.8
	N 未實施	160		同一路段	住二		78.9	
D	Y 實施	200	69.1.17	同一路段	住三	均有	75	71.8
	N 未實施	200		同一路段	住三		68.4	
E	民生東路	200	69.1.17	民生東路	住三	均有	75.2	71.3
	環河南路	300,400	73.8.31	環河南路	住四		67.5	

說明: 1. 大致上久居念頭均頗強。
 2. 實施容積管制地區居民久居性高, 且皆高於未實施區。
 3. 容積率越低, 久居性越高。
 4. 有久居打算比率: 住二>住三>住四>商三。

表4-2-12不打算久居之原因

編號	容積管制情形	容積率	實施容積管制時間	樣本區別	分區類別	不打算久居之原因
A	Y 實施	560	71.6.22	同一街廓	商三	房屋老舊、擁擠
	N 未實施	960		同一街廓	商三	
B	Y 實施	180	69.1.17	同一街廓	住三	約1/4-1/5者因房屋老舊、擁擠
	N 未實施	200		同一街廓	住三	
C	Y 實施	120	70.3.26	同一路段	住二	房屋老舊
	N 未實施	160		同一路段	住二	
D	Y 實施	200	69.1.17	同一路段	住三	房屋老舊、擁擠
	N 未實施	200		同一路段	住三	
E	民生東路	200	69.1.17	民生東路	住三	房屋老舊
	環河南路	300,400	73.8.31	環河南路	住四	

不打算久居的原因	總百分比 %
1. 房屋老舊。	55.3
2. 擁擠。	13.3
3. 交通不便。	0.46
4. 嘈雜。	7.3
5. 公園綠地不足。	0.9
6. 光線、通風不良。	1.4
7. 其他。	15.1

說明: 1. 不打算久居的原因均為房屋老舊。
 2. 擁擠亦為不打算久居的原因之一。

表4-2-13由 SPSS 程式統計之因子分析成果

編號	容積管制 情形	容積率	實施容積 管制時間	樣本區別	分類別	由SPSS程式統計之因子分析成果
A	Y 實施	560	71.6.22	同一街廓	商三	(1) ENV (A6, A5, A8, A7) (2) VAC (C5, C4, C3, A2, A1) (3) PRI (A1, A3, A4) (4) PUB (E1, C2) (5) RES (A10, A9)
	N 未實施	960		同一街廓	商三	
B	Y 實施	180	59.1.17	同一街廓	住三	(1) ENV (A6, A7, A8, A5) (2) QUA (A9, A10, A4, B1, A2, A1) (3) VAC (C4, C5, C3) (4) LIV (A9, C2)
	N 未實施	200		同一街廓	住三	
C	Y 實施	120	70.3.26	同 路段	住三	(1) PUB (B1, C5, A5) (2) ENV (A8, A1, A4, C4) (3) QUA (A2, A8) (5) VAC (C3, C2) (4) LIV (A9, A3) (6) RES (A7, A10)
	N 未實施	160		同一路段	住三	
D	Y 實施	200	59.1.17	同一路段	住三	(1) ENV (A5, A6, A8, A7, A9) (2) QUA (A4, B1, C2) (5) RES (A10) (3) VAC (C5, C4, A2) (6) DEN (A1) (4) LIV (A9, C3)
	N 未實施	200		同一路段	住三	
E	民生東路	200	59.1.17	民生東路	住三	(1) ENV (A8, A5, A6, A7, A10, A9, A9) (2) VAC (A1, C3, C4, C5) (3) QUA (B1, A4, C2, A2)
	環河南路	300, 400	70.8.31	環河南路	住四	

- 說明：1. ENV (住宅環境權的滿意度) 為：A6 日照。
 2. LIV (居住空間水準的滿意度) 為：A9 天花板高度。
 3. RES (住宅區位的滿意度) 為：A10 居住地上班、上學方便。
 4. DEN (住宅居住密度的滿意度) 為：A1 房屋面積。

二、地價調查結果與分析：

(一)由附錄四的表 H1 ~ H33 得以下之結果：

表 4-2-15 地價調查結果說明表

圖號	分區	地段	小段	實施日期			與全市平均地價之比較
				年	月	日	
H1	住二	博嘉	三	70	3	26	72~75年較全市漲幅高
H2	住二	萬芳	一	68	2	5	不明顯
H3	住二	萬芳	二	71	2	15	71~74年較全市漲幅高
H4	住二	大湖	一	63	7	2	角地漲幅快，餘不明顯
H5	住二	康寧	一	67	3	9	不明顯
H6	住二	東湖	二	67	3	9	不明顯
H7	住三	華興	二	70	10	29	不明顯
H8	住三	民生		69	1	17	不明顯
H9	住三	民生		69	1	17	地價均比全市高，漲幅較高
H10	住三	民生		69	1	17	不明顯
H11	住四	華江	一	73	8	31	均比全市地，76年起微跌
H12	商一	東湖	二	72	8	10	均比全市地，74年起微跌
H13	商三	中山	一	71	6	22	均比全市高，漲幅不明顯
H14	商三	中山	一	71	6	22	均比全市高，漲幅不明顯
H15	商三	文德	四	76	1	19	實施容積後比全市明顯漲
H16	商四	福興	二	77	1	11	不明顯
H17	商四	公園	二	74	1	18	不明顯
H18	商四	介壽	三	77	1	11	76~78年比全市較跌，78年後較全市漲幅高
H19	住四	延吉	四	71	2	28	不明顯
H20	住四	仁愛	二	74	2	28	不明顯
H21	住三	龍泉	一	76	2	23	實施容積後，地價較全市
H22		信義	四	70	8	17	漲幅比全市快（世貿大樓）
H23		學府	一	74	12	11	實施容積後4年成震盪曲線，於79年後則超過全市平均地價（國泰大樓）
H24		福和	一	73	12	7	76年後較全市漲幅（台電大樓）
H25	住三	懷生	一	73	2	17	不明顯

二)綜合比較：

1. 表 H26：住二，包括博嘉、萬芳、大湖、康寧、東湖等段其中博嘉段(70.3.26)漲幅明顯(72年～75年)但萬芳段(71.2.15)則較偏向跌幅。
2. 表 H27：住三地價比較圖，包括華興段(70.10.29)，民生段(69.1.17)、懷生段(73.2.11)，全市平均地價自74年往下跌，76年開始大漲，然而容積管制區則並沒有跌，反而保持上漲。由此表，可以看出容積管制對抗跌性有幫助。
3. 表 H28：住四地價比較圖，包括華江(73.8.31)、延吉、(71.2.28)仁愛(74.2.28)等段，除華江段漲幅較慢，其餘漲幅均較全市平均地價快。
4. 表 H29：商一地價比較圖，東湖段(72.8.10)漲幅比全市平均明顯。
5. 表 H30：商三地價比較圖，中山段(71.6.22)地價持平，成穩定形態，漲幅速度於76年至78年則較慢些。
6. 表 H31：商四地價比較圖，包含文德段(76.1.19)福星段(77.1.11)，公園段(74.1.8)，介壽段(77.1.11)在76～78年地價快速上漲時，介壽段及公園段成長緩慢，而福星段(77.1.11)公園段(74.1.8)成長快速，並以公園段為最。
7. 表 H32：超高層區之地價比較圖，包括台大新象(76.2.23)世貿(70.8.17)，國泰大樓(74.12.11)，台電大樓(73.12.7)漲幅以世貿大樓最大，其次為台大新象、國泰、台電。
8. 實施容積管制後，地價一般會上漲，上漲的情形如下：
 - 一年內開始上漲者有：延吉段(74.2.28)
 - 文德段(商四)(76.1.19)
 - 福興段(商四)(77.1.11)
 - 一年後開始上漲者有：介壽段(商四)(77.1.11)
 - 台大新象大樓(76.2.23)
 - 國泰大樓
 - 二年後開始上漲者有：博嘉段(住二)(70.3.26)

- 仁愛段（住四）：7402.28
- 東湖段（高一）：728.10
- 公園段（商四）：741.8
- 三年後開始上漲者有：懷生段（住三）：732.17
- 華江段（住四）：738.31
- 四年後開始上漲者有：萬芳段（住二）：712.15
- 台電大樓：73.12.7
- 六年後開始上漲者有：華興段（住三）：70.10.29
- 中山段（商三）：716.22
- 八年後開始上漲者有：康寧段（住二）：67.3.9
- 十年後開始上漲者有：大湖段（住二）：63.7.2

從各表中，可看出全市平均地價在 76 年起漲，77～79 更是漲，從以上統計，可以看出實施容積率管制後，上漲之趨勢與大環境上漲之時期近似，但有些部份可明顯看出較易提前漲價（如博嘉段、延吉段、萬芳段、康寧段、大湖段）。

三、小結：

- ①實施容積管制之住宅區，地價之漲幅略高於全市平均數，商業區尤其明顯增加，顯示實施容積管制後，因環境品質提升，地區意象較佳，地價維持穩定上漲趨勢，但幅度並非很明顯。
- ②信義計劃地區地價漲幅最快，與本區實施容積率管制最徹底呈明顯之關係。
- ③實施容積率後，一般漲價的原因由前項問券調查與地價調查，可歸納出：住宅效用增加，故較易漲價，而住宅效用指標為：
 1. 環境品質。
 2. 居住空間水準。
 3. 住宅空地之管理。
 4. 公共設施使用度等。以上各項經由實施容積率管制後，間接管制三居住密度及人口之穩定成長，使得公共設施比增加，環境品質自然提升，以致於地價較漲。

〔註 4-1〕：

A：「檔案名稱 A.DAT / 中山北路三段，農安街，雙城街」

《建築容積管制實施成效檢討》

- * ENV : Housing Environmental Rights
住宅環境權的滿意度
- * VAC : Housing Vacant Lot Management
住宅空地管理的滿意度
- * PRI : Housing Private Space
住宅私密性的滿意度
- * PUB : Public Space
公共空間的滿意度
- * RES : Residential Location
住宅區位的滿意度

B : 『檔案名稱 B. DAT / 富錦街，新中街』

- * ENV : Housing Environmental Rights
住宅環境權的滿意度
- * QUA : Housing Environmental Quality
居住環境品質的滿意度
- * VAC : Housing Vacant Lot Management
住宅空地管理的滿意度
- * LIV : Living Space Standard
居住空間水準滿意度

C : 『檔案名稱 C. DAT / 軍功路』

- * PUB : Public Facilities
公共設施的滿意度
- * ENV : Housing Environmental Rights
住宅環境權的滿意度
- * QUA : Housing Environmental Quality
居住環境品質的滿意度
- * LIV : Living Quality
居住品質的滿意度
- * VAC : Housing Vacant Lot Management
住宅空地管理的滿意度

* RES：Residential Location

住宅區位的滿意度

D：【檔案名稱 D. DAT / 民生東路（敦煌大別墅）】

* ENV：Housing Environmental Rights

住宅環境權的滿意度

* QUA：Housing Environmental Quality

居住環境品質的滿意度

* VAC：Housing Vacant Lot Management

住宅空地管理的滿意度

* LIV：Living Space Standard

居住空間水準滿意度

* RES：Residential Location

住宅區位的滿意度

* DEN：Housing Residential Density

住宅居住密度的滿意度

E：【檔案名稱 E. DAT / 環河南路，民生東路】

* ENV：Housing ENVIRONMENTAL Rights

住宅環境權的滿意度

* VAC：Housing Vacant Lot Management

住宅空地管理的滿意度

* QUA：Housing Environmental Quality

居住環境品質的滿意度

第五章 實施容積管制成效檢討

第一節 台北市實施成效檢討

一、對實質環境之影響

(一)人口密度

容積管制方法為對都市整體之人口活動量作整體之控制與預測，而以樓地板面積之總量限制各分區及各宗基地之人口密度及活動量。因而於制定容積數值時對於未來發展地區往往相對地會給予比現況較高之容積率，而對已過度發展地區為了避免實質環境之繼續惡化必需採取適度降低土地使用強度，減少可建樓地板面積，因而不得不給予比原有法規規定更低之容積率。

台北市實施容積管制多年，在實施初期民間建商及地主均以可建樓地板面積減少造成土地成本之增加而提出強烈之反對意見，然而由於實施成效顯著且有效地控制土地使用強度及人口密度，尤其在新開發地區如民生社區、信義計畫地區、內湖地區其成效特為顯著，其地區之居住環境條件之良好，開放空間之寬裕，已證明容積管制之成效，而對於已開發飽滿地區亦達到抑止無計畫地改建徒增土地使用強度之效果：

以實例探討台北市之住宅區，在容積管制實施前大多為七層公寓住宅其容積率約為392%，而實施容積管制後則編訂為容積率225%，約為原有最大樓地板面積之57.4%，從單純之數字比較在假設每個人之居住樓地板面積不變，則人口密度因容積管制而減少增加42.6%，確切有效地控制基地與人口之關係，改善了因人口控制不易造成都市整體公共設施總量配合失調之現象：

台北市實施容積管制在人口密度之成效上是相當顯著的，然而近年來由於台北地區地價之飆漲，在房屋價格高騰下台北市內中產階級之「住屋每人所佔樓地板面積」有減少之可能性，此現象有待其他研究之追蹤實證，若此現象為事實則每單位面積之人口密

度因之增加，相對會減低容積管制之成效。此外由於台北市先行實施容積管制，而若干建設公司以危機心理及投機行為轉於台北市郊以非容積管制之法規搶建，造成台北縣各鄉市鎮之環境更加擁擠惡化，公共設施更顯不足，此乃台北市實施容積管制始料未及之結果。

本研究針對居住密度、土地使強度、每人平均居住面積，建築基地規模及其分配區位及設計等諸因子，咸認對居住物理環境有直接影響。過去亦有甚多的研究，茲將本研究對此一項目因子與容積率之關係的假設，初步叙明如後。

民國66年經建會對台北市等五大都市及新店、永和、板橋、三重等居住密度較大的市鎮進行調查發現居住密度與容積率相關性極高。以居住淨密度而言相關係數0.8785，以居住粗密度而言，0.7775。以台灣省住宅區建蔽率為60%，蓋四層樓則容積率240%，其居住淨密度已達每公頃1,430。居住粗密度亦達每公頃1,135人。每人平均居住面積18平方公尺。80%的調查區平均每人居住面積介於12~24平方公尺之間。台北市與新店、永和則每人佔有20平方公尺。對於已高度發展密集地區居住密度，平均每人居住面積、容積率可以下式表示：

$$\begin{aligned} \text{容積率} &= \frac{\text{計劃人口} \times \text{每人居住樓地板面積} (\text{m}^2/\text{人}) \times 100\%}{\text{居住建築基地面積} (\text{公頃})} \\ &= \text{淨密度} (\text{人}/\text{公頃}) \times \text{每人居住樓地板面積} (\text{m}^2/\text{人}) \end{aligned}$$

表5-1-1 容積率、居住密度關係表

容積率(%)	60	120	180	240	300	400	500	600
居住粗密度(人/公頃)	63	420	778	1135	1494	2090	2686	3283
居住淨密度(人/公頃)	268	655	1024	1430	1817	2463	3109	3754

目前都計畫單位藉著通盤檢討細部計畫時對每一街廓加訂容積率，由於通常所容積率使得可建築樓地板面積都較既有的數量低，故所遭遇之異議也較大。如果提高容積率，從上式公式中顯示將使每一地區提高居住淨密度亦提高每人居住樓地板面積。但是策略性的提高每人居住面積

，事實上並不能保證對人口密集地區帶來環境品質改善作用，因為並非提高容積率居民的居住面積就自動提高。因為每人可以居住多大的面積必須與購屋的經濟力及建商是否提供大坪數的住宅單而決定，一種極可能的結果是以較原來更高的容積，蓋更多的住宅單元，增加居住人口提高了更大的居住淨密度。而通常必須消耗土地的公共設施泰半不容易增加面積，因此每人分享的公共設施服務水準就相對降低。故對於已發展地區為了安撫原地主而採用增加每人居住樓地板面積的做法事實上對持分土地的地主並未有實惠。台灣省轄區的調查顯示已實施容積管制的地區及特定區計畫每人平均居住樓地板面積約為32平方公尺。若現擬一律採每人50平方公尺計算，總容積不及180%的再提高至180%。而事實上每人居住面積尚在30平方公尺的水準時，人口密度就無形中增加為乘以50/30之數成長，而原計劃公共設施卻無法再隨人口之增加而增設。這對大都會地區的衛星城市，本來環境品質已不甚佳的情形，可能更形惡化。

對於新開發的地區，居住淨密度可以先以計畫欲安置之標準控制，計畫每人使用住宅樓地板面積亦確定，獲得計畫人口，此人口數應與計畫設之公共設施核是否合乎每人部頒標準，如果合乎的話，就要視辦區段征收或土地重劃，地主所負擔的上限是否達到法定的百分比。新開發地區的容積率可以表示如下

$$\text{容積率} = \frac{\text{可服務的計畫人口} \times \text{每人計畫居住樓地板面積 (m}^2/\text{人)}}{\text{建築基地面積 (公頃)}} \times 100\%$$

$$\text{可服務的計畫人口} = \frac{\text{公共設施擬劃設面積 (公頃)}}{\text{每人享有公共設施部頒標準面積 (m}^2/\text{人)}}$$

理論上新開發地區每人居住面積可以按計畫予以控制，以台北市最高級的第一種住宅區每人為45平方公尺，最為妥善規劃的信義計劃純住宅用地僅為每人25平方公尺，反而不如台灣省已發展鄉鎮所設定的每人50平方公尺居住面積，是以容積率的訂定如果欲達成確保居住物理環境的目的與每人居住面積無必然關係，因其伸縮性大。在此推論：

1. 每人居住樓地板面積伸縮性極大，不能做為控制環境的絕對工具。
2. 對已發展地區每人居住樓地板面積的增加用以提高容積率，並不一定為居民所真實分享，卻會引進更多的人口，進而惡化環境品質。故以維持既有容積，在策略上及實質上較可行。此亦應慎重考慮要求比既有容積管制還要嚴的容積率對實質居住密度不一定會降低。
3. 對新擬訂開發地區，擬設置之公共設施用地多寡與開發辦法的選擇為主要關鍵因素，每人居住面積只是轉算容積率之數值，故訂定容積率確實可達控制環境品質的功效。
4. 對於已高度發展地區如果以維持既有容積，甚至給予更高容積時，若欲積極改善環境品質，則應降低建蔽率，鼓勵大街廓合併開發，對最小建築規模加以規定，使地面的開放空間加大，即使容積較大亦僅是爭取空權之使用而已，此對人稠地狹之地區，值得考慮。

(二)物理環境

樓地板面積之減少，單位土地面積之人口密度相對降低，加上高度限制之緩和，使得基地之空地比增加亦能相對使建築配置及設計更具彈性。容積管制之實施由於上述理由對生活所必需之物理環境條件之確保，有實質之正面成效。以台北市為例除了容積管制之實施加上建築技術規則以及台北市土地使用分區管制規則內之規定對物理環境之實效如下：

1. 總容積之減少與地區容積之均一

台北市之容積率係考慮各以地區特性並相對減少容積率且不以道路之寬窄決定容積之大小之方式制定。容積之減少約在40%以上，以避免過分之人口集中造成物理環境之繼續惡化。而道路之寬窄與容積率無直接關係，除了避免劃一之等高街廓對行人之壓迫外，對都市內部通風、採光、日照都有正面之效應，更重要的是由於容積率不因臨街面土地及裡地而有所差距，促進了合併使用之機會，活化了街廓內部巷底之土地開發，以減少都市死角，達到全面提升都市物理環境之效果。

2. 空地之增加及開放空間之普及

由於高度之放寬及建蔽率之相對減小，容積管制基地於建築設計規劃時空地率比起舊法規時代更大，例如住三地區七樓建築之空地比由44%提高為50%以上。而建築技術規則中有關容積率之條文中對空地配置之自由化以及綜合設計獎勵辦法中對開放空間之詮釋與優待，使得建築物空地之利用價值更有正面意義，而開放空間幾乎可謂為容積管制下之產物，其不僅對建築外部之公私空間之界定有其意義，更對增進整體空間之物理環境品質例如通風、採光、私密性、防火安全上有極大之效益。

3. 庭院規定與棟間距離之確保

容積管制之規定若祇限制容積數量而卻具有過多的平面配置彈性，即使能控制人口密度亦無法確保建築物之配置是否能滿足物理環境品質條件。例如在實施容積管制方式下若無其他規定則房屋仍會依傳統方式沿建築線建築，原有之容積管制精神將付之闕如，不僅都市景觀之創造無法發揮，物理條件如通風、日照採光、私密性之基本條件亦無法達成。然而台北市於實施容積管制時亦適時公布台北市土地使用分區管制規則並於其中明定各使用分區之庭院規定包括前院深度、後院深度、側院寬度、建築物高度化、後院深度比等，使得各分區應依其使用性質於其建築物四周留設空地以提供棟間距離以達成提供良好的通風、採光、防火條件之目的。雖然空地留設之方式應更嚴謹地依各地區之特色及基地條件做更詳細之規範，且相鄰基地留設之空地間亦應有相互整合之留設方式，此仍未來之研究課題。然而庭院規定之存在使台北市容積管制發揮更大成效之功能仍為不可否認之事實：

4. 天空光之確保

建蔽率之舊法規時期，道路之寬度決定了建築高度與容積總量，由於經濟性之考量大多數的房屋均沿建築線建築形成沿街面劃一之等高街廓，缺乏豐富之都市景觀，而天空光對街道之影響亦無變化可言。容積管制後建築高度限制大幅取消，然而由於建築技術規則之配合，在建築高度對臨街面前道路之投影面積有特別規定以保障天空與對道路之關係。因此即使建築物超

《建築容積管制實施成效檢討》

高亦不致造成天空光受建築物之阻撓以致形成道路之壓迫感。下表為建蔽率舊規定與容積管制規定對道路垂直法面之影響，其中顯示容積管制之實施對狹窄街道之天空開放性有效益，而愈狹窄之道路其效益愈大。

表5-1-2 建蔽率、容積率規定之建築高度及對臨街面前道路投影面積關係表

建蔽率舊規定		容積率時之規定	
H1 = 1.5 × Sw + 6		$As < \frac{L \times Sw}{2}$ 且 $H2 < 3.6(Sw + D)$	
SW	H1	As 最大時之 H2	H2:H1
6	15	$3 \times 3.6 = 10.8$	72%
8	18	$4 \times 3.6 = 14.4$	80%
10	21	$5 \times 3.6 = 18$	85.7%
12	24	$6 \times 3.6 = 21.6$	90%
15	28.5	$7.5 \times 3.6 = 27$	94%
20	36	$10 \times 3.6 = 36$	100%
.	.	.	.
.	.	.	.
30	51	$15 \times 3.6 = 54$	106%

說明：※ H = 建築物高度

Sw = 面前道路寬度

L = 基地臨接面前道路長度

D = 建築物各部分至建築線之水平距離

As = 建築物以3.6:1之斜率，依垂直建築物方向，投影於面前道路之陰影面積。

※ 假設容積率實施時，該基地亦沿街面全部興建 (D=0)

※ 容積率之實施對狹窄街道之天空開放性有效益，愈狹窄其效益愈大。

(三) 都市景觀與建築造型

容積管制方法為將人口密度之總量以容積之適當分配及土地使用管制方式達到人口活動及土地使用之合理平衡狀況。從都市設計者之觀點可以透過容積管制給予容積之大小加上土地使用管制積極地對都市景觀整體塑造加以操作，此種方法在都市內專用特定區空間意象之強化上尤為有效。(例如台北車站地區、信義計劃地區等)。此外對於生活圈意象之形成亦可賴土地使用強度之分配而達成。加上在容積管制下建築高度之限制取消後，未來台北市之天空線及都市意象將更明確

與豐富，此仍實施容積管制之效益之一。

此外，基地配置之自由彈性為實施容積管制對都市景觀之另一成效。由於容積可集中配置其優點有開放空間之產生、地標塑造之可能性、較易與基本周圍環境調和等，山坡地開發案中可因集中容積避免全面開挖對生態環境之破壞等。

此外容積管制之成效在實質環境中最能迅速直接表現者為建築造形之多樣化，台北市實施容積管制數年在市容上已漸脫離過去沿街等高平整呆板之建築立面造型除了高層化開放空間外由於設計過程中容積分配之有各種手法其影響建築造型千變萬化，其成效已受大眾之認同。

(四) 居住生活型態及概念之變化

實施容積管制對建築設計之變化有相當大之彈性，使建築產品已邁向多樣化時代，從過去祇有公寓或透天厝之型態，實施容積管制後，現在消費者在短期間有更多住宅型式之選擇，例如樓中樓住宅、重層別墅、露台空間、屋頂夾層等具有特性之商品。這些商品之開發背景根源於容積管制後可容許樓地板面積驟減下為了提高附加價值之結果。其趨向使消費者對住宅之價值觀由量轉換成對品質之追求。換言之住宅市場中居住環境品質已成為商品化而取代過去單以面積單價為販賣訴求之觀念。商品化之影響下，新的住宅形態、居住環境品質等之追求風氣下使全民對居住問題更加關切。

除了住宅單元之型態品質趨向良性之變化外。實施容積管制後建蔽率相對減少，因而空地之利用益加被重視。例如開放空間，住棟間廣場、人工地盤、地下光庭、一樓挑空入口大廳等設計手法均能不受法規太多之約束自由地運用。一般消費者對建築物之評價已不拘限於正的實體空間而轉向對負的虛體空間之品質，特別是低層部接地空間之豐富化與否成為評價之重要因子。加上容積管制實施後室內大廳之挑空空間更能合法化，基地內由室外至室內之公共空間不僅層次分明，且能一氣呵成，且基地內自設公共空間之數量及利用性增大，例如戲水架、休閒設施、綠地等，多少有補足都市公共設施不足之效應。

、對社會經濟環境之影響

實施容積管制以後所規劃建設的社區及個別建築物，產生兩項極有意義

的影響：

第一：大社區及大街廓開發呈現良好的環境風貌，改變了舊市區擁擠髒亂的形象。改善環境品質。

第二：實施容積管制之後樓地板面積相對的減少，代之以必須提昇質的改進，使建築設計水準及外部環境都成為提高附加價值的賣點，對社會及開發者與購置者都獲益。

根據調查結果及本研究分析，實施容積管制對不動產價格、都市更新及社會階層均有影響，茲詳述如次：

(一)對不動產價格之影響

根據本研究第四章實地調查的結果顯示，由於土地之不可增性，從長期趨勢而言其必呈上漲的趨勢是必然的。尤其近四年來更呈急速的漲狀況，但均與實施容積管制無實質的關係：

經分析不動產的價格其實是與下列諸因素有關：

1.土地座落區位：

所謂土地區位係指交通便捷，周遭既有發展現況屬於有利的優良環境，能產生良好的關聯波及效果。

2.建物品質：

當建築物所使用的建材，設計造型、機能、格局都具有價值感，並深受購屋者喜好時，自然可換取較高的價格。

3.環境品質：

建物所座落的大環境，以及建築基地的附屬物的品質都愈來愈重要，因為室外的與襯托出環境有關的開放空間的使用與維護，與居住者休閒有關的游泳池、網球場、兒童遊戲場的附帶設施都可成為促進該一不動產更具價值的因素。從建築商的售屋廣告內容所強調的誘因可獲佐證。

4.公共設施的充實：

由於一間建物仍需依賴鄰近公共設施如公園、學校、停車場、圖書館或良好的排水系統，自來水設施等的配合提供優良便捷的服務水準，將可以更促進不動產的價值。

5.供需平衡與預期心理：

當某一筆不動產被視同一項商品買賣時，在一個自由的市場裡，孰

是供需平衡的問題，如果需求衆，或購買力強勁時，就會像台灣從民國76年至79年之間的暴漲，由於股票市場的狂飆造就了重分配財富的一群獲利者，許多人以保值的心理或金錢遊戲換來的錢，把不動產的房屋拉入了這種供需的關係中。房地價的上漲有時不一定是真正的需求，而是一種預期心理，但建設公司獲利用這種心理，例如某地區即將實施容積管制或各種利多利空的消息，造成地主與購買者的預期心理，嚴格說來，只是一種短期的波動。

6. 經濟成長：

近年來因國民所得提高，多少因台幣升值的原因而且房價雖然提高，但仍維持一個合理數值內時，則人們可以購買得起房屋。有時經濟雖成長，但物價同時上漲，仍使得人們無力負擔。但對有錢的人，量的增加及質的增加下仍然可以付得起，這也是因經濟成長而產生的結果。

7. 不動產的投機性：

因為不動產具有高度的投機性，人們可以運用短期的交易，或利用買空賣空。容積率的大小也正是可以透過公共政策的干預，彷彿一個放大係數，把土地面積可使用的倍數加以變換，就可以換得空權的使用。土地也可因為政府的公共建設之需，而立即產生市場價格的哄抬。尤其我國的國情，使得擁有土地的人或投資者，都希望從土地的使用強度的增加而賺取利潤，更加深了投機性。

實施容積率對擁有空置不動產的地主是最敏感的。最直接的影響即是搶建，由於每次傳聞政府擬於某地區實施容積管制即便得地主、建商加緊搶建，其結果供過於求，售價亦難提高。對未搶建者而言，地價受到土地利用強度的抑制，即時回跌，或維持原價一段時間。比較之下，可建面積減少，地主如不輕易降價，建設公司在無利可圖之下，也保持觀望一段時間，則事實上地價仍可維持平穩。建商拿相同的資本寧願轉移到區位較外圍或公共設施較差的地方去買可開發較高強度的土地，不動產交易的市場將會轉移。民國7C~75年間由於台北市逐區實施容積管制，導致搶建多，則房價反倒是呈最低價的時段。

民國76年下半年迄79年間房價的飆漲，基本上是總體經濟方面的問題，是財富重分配之後有人買得起房子以做為保值，另有一些（例

如信義計畫區內)高價位的房屋則是因區位的特殊性而刻意在容積率限制之下，對質的提高而仍維持較高的售價。

(二)對都市更新的影響

台北市歷經數十年的發展，確有一些老舊地區、地段形成窳陋的都市景觀及惡劣的都市環境。那些地區從改善住居環境與都市景觀的觀點下應進行都市更新，可是實施容積管制是否妨礙都市更新的推動呢？政府辦理都市更新的可行性如何，端視實施容積後某一地區推動都市更新有無誘因，且其原因並不僅限於可建面積能否增加。這問題可從幾個方面探討，一般人認為實施容積管制會造成可建樓地板面積減少，事實上，可更新地區有下列幾種情況，茲分析如次：

1. 窳陋地區：通常均為低矮擁擠的老舊地區，或侵佔他人（公地）的居住戶，更新只會提高環境水準，並增加樓地板面積，故對更新應無妨礙。
 2. 目前為4~5層的加強磚造樓房，容積約為300%的地區：沒電梯，此類地區雖已略呈老舊，惟建物及環境尚可，更新之方式可以以外牆重新的整修，內部重新修護，裝潢因通常這類房屋只建了20餘年結構及設備尚可使用，在現階段，尚無必要拆除重建（考慮國家資源之合理使用而言）。也泰半是座落在住3、住3-1、住4地區居多，容積率損失有限；甚或並無損失，當然特別髒亂之地區，仍可採重建，則外部內部品質可同時提昇，價值更高。
 3. 地價高之地區，建商為了提高土地的附加價值，自然必須更新，或配合申請分區變更，進行都市設計，期望把低使用率，或機能不彰的情形一併調整過來。以創造更符合市場需求的土地使用方式。
- 從以上的分析，建議應該配合都市發展的需要，配合調整變更分區，同時實施容積管制，對窳陋地區以兼顧建築景觀及引進能促進地區經濟活性化產業，在更新後確能達到提昇環境品質，這樣辦理都市更新也才有意義。

(三)對社會階層的影響

由於實施容積管制的目的在改善環境品質，控制合理的人口密度，故良好的環境必然吸引付得起那種不動產價位的人們前往置產、居住。

雖然好的社區，地段形成的條件很多，同理壞的地區亦然。但社會階層如果簡化成以收入之高低來劃分，較能反映在與都市分區尤其是住宅區之間的關係。茲將容積率訂定可能對社會階層的影響敘述如次：

1. 差別容積管制的公平性

相為毗鄰的街廓如果容積率不一，則對地主而言，創造出的財富價值不一，有些人可以因此而成為新富階層，坐享其利，其他未能享有相同地利的地主可能表示異議，造成社會的紛擾，因此建議除了山坡地之外，大部份市區容積差距不宜過份懸殊，而且尚應設計一套抑制地主不勞而獲的制度。

2. 物以類聚的效應

中國諺語謂“物以類聚”，由於都市計畫已有土地分區的作法，加上各類分區再加以容積管制，因此根據歐美先進國的報導，一種社會隔離（Social Segregation）的現象將會加深社會階層的形成，所謂有錢階層的社區意味良好公共設施的提供，而通常在大都市內及周緣低密度的住宅區反映高收入者集聚的地方，而通常又為了保障社區的治安，設法禁絕外人隨意進入整體開發的領域，也形成了排斥不同族群的意思。反過來，高容積高密度地區，居住人的特性皆有高度混雜，中低收入的傾向，此現象舉世皆然，故為了某種社會階層的融合，新社區的規劃也透過高、低容積地區（街廓）的混合，意欲沖淡這種過度的區隔，而容積率的差異可以當做達成目的的工具之一。

3. 提供多元化選擇的機會

一個都市的發展要能滿足不同階層居民的需求，才能說是一個充滿活力的可居環境。不同程度的容積管制配合土地使用容積項目將可以塑造出各個地區的特性，而即使在大都市裡不容易突顯出過度的地區差異，仍可以透過開發者，建築師的理想及理念創造出很好的環境，以供尋求多元滿足居民的需求。容積管制不論應用在何種地區，何種社會階層的人們，始終如一的目的仍是在提供良好的生活環境而已。

、對規劃與設計層面之影響

台北市是台灣地區實施容積管制時間最久，範圍最廣的地區，因此，實

施的效果較其他地區為顯著，尤其在建築基地及建築物的規劃設計方面，在台北地區執業的建築師已能相當純熟地將容積配置的觀念融入其建築個案中，甚至有實際應用計劃單元開發 (Planned Unit Development, PUD) 及發展權轉移 (Transferable Development Right, TDR) 者，茲列舉如下：

(一) 民生社區內之敦煌大別墅：

此一案例係位於台北市民生社區、民生東路、光復北路交口之東北側，為一面積的三公頃之完整住宅區街廓。由於民生社區之住宅區在早年建設時係接受聯合國之補助款，故依其規定均興建四層樓之公寓，並留出前、後、側院，因此在實施容積率時，乃依當地實際發展現況，將當地之住宅區容積率訂為200%，建蔽率為50%（較標準之第三種住宅區之容積率225%為低）。此一住宅街廓如依當地既有之狀況開發，勢必亦會再將此三公頃土地以巷道分割為若干長方型的街廓，再配置四層公寓式的連棟住宅。但開發者所聘請之建築師卻在當地管制法規容許的情況下，興建三種型式的建築：

1. 高層公寓：共五棟，每棟為十五層，每層為四個居住單元，位於基地西側。
2. 透天住宅：為三層透天之連棟住宅，佔基地之大部份，每一居住單元為三層，各有其專用之出入口，面臨六公尺寬之私設巷道，限行人及緊急救難車輛使用。
3. 透天沿街住宅商店：沿民生東路北側興建三層樓高之連棟商店，上為住家，一樓可供店面使用。

另外在高層公寓及透天住宅及商店間配置開放空間，兒童遊戲場、公園等等，使該基地200%的容積率得以自由配置，住戶可依其需要選擇高層公寓，透天住宅或沿街住宅商店居住，不僅有多樣的選擇，都市景觀及空間環境品質也相當良好而且有變化。



圖5-1-1 敦煌大別墅實景之一，高層公寓

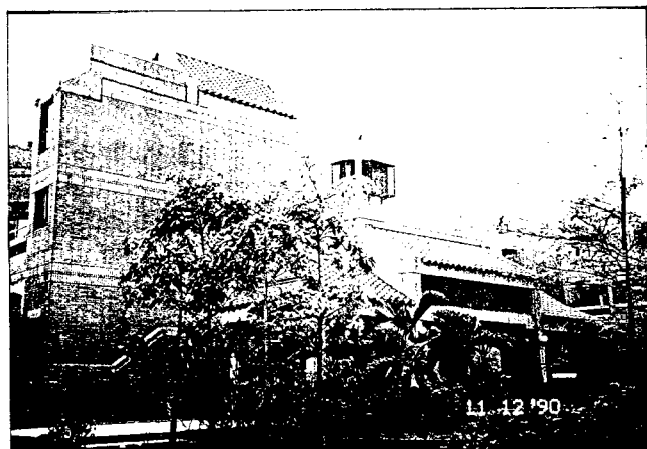


圖5-1-2 敦煌大別墅實景之二，透天住宅



圖5-1-3 實景之三，透天沿街住宅商店



圖5-1-4 實景之四，開放空間配置情形

容積跨街廓綜合配置

1. 本案配置人型之社區戶外空間（基地8、9），以連繫各街廓住宅群中之靜態開放空間，並提供社區居民戶外活動中心及兒童遊戲場，使本社區更具特色，並增加社區之向心性。
2. 以總容積調配方式，突破傳統公寓社區等高之配置，塑造變化之天際線，同時建立新都市景觀。
3. 各街廓建築物配合開放空間及四周鄰近道路之尺度，作高度明顯變化之規劃，增加社區辨識性及向性。
4. 為達到以上之計劃構想又不至減低土地使用價值及總容積，建議將中央開放空間之容積轉移至相鄰基地，以達總容積不變之綜合配置。

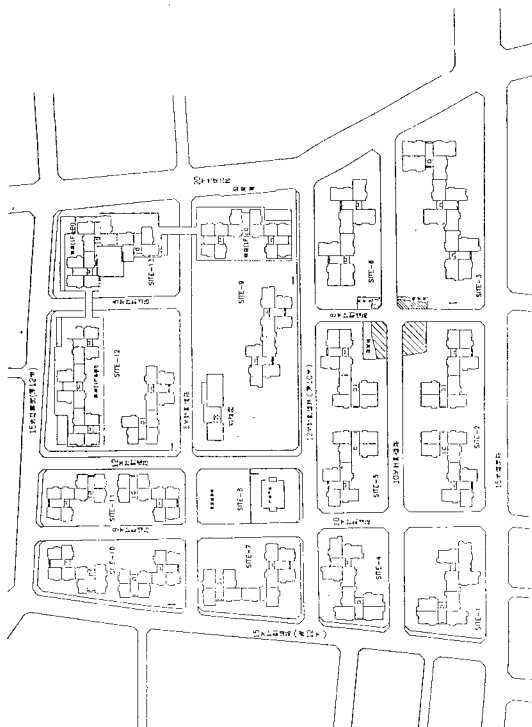


圖5-1-5 松山新村配置圖

開放空間

增加戶外休憩空間外，人行徒步道串
各大小戶外活動空間，使社區整體之
開放空間組成完整系統，以增進鄰
里間之連絡。

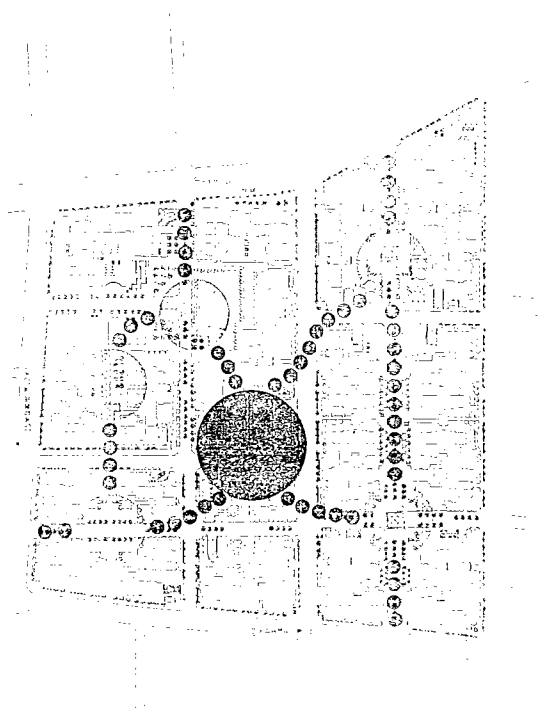


圖5-1-6 松山新村開放空間配置圖

(二)松山新村

松山新村原為空軍之眷村，共佔地達十三個街廓，由於市府國宅處與軍方合作，改建此原為平房式眷舍的眷村為高層公寓式國民住宅，如依現行之都市計畫之細部計畫，當地為第三種住宅區，容積率為225%，因此這些高層公寓式國民住宅一定會依各街廓的容積，配置在各個街廓之內，但因競圖獲選為此國宅社區設計者的建築師卻提出特殊的構想，將都市計畫巷道改為專供行人使用之徒步區，並將各街廓之開放空間與之配合規劃設計，形成一完整之開放空間系統，並將若干街廓闢為開放空間，而將其容積移至其他的街廓上，使該眷村改建後，其總容積仍在當地都市計畫細部計畫管制的範圍之內，但空間的配置卻更為有效，景觀更為良好，獲得當地原眷村住戶的贊同與支持。目前市府基本上也擬用此一構想，惟尚有部份執行細節仍待協調。較諸當年成功國宅興建時，為達到此一理想必須先行變更都市計畫，經過冗長的法定變更程序，將原細部計畫中若干計畫巷道予以廢止後，始能從事較彈性的配置，實不可同日而語，亦可見實施容積管制之成效。

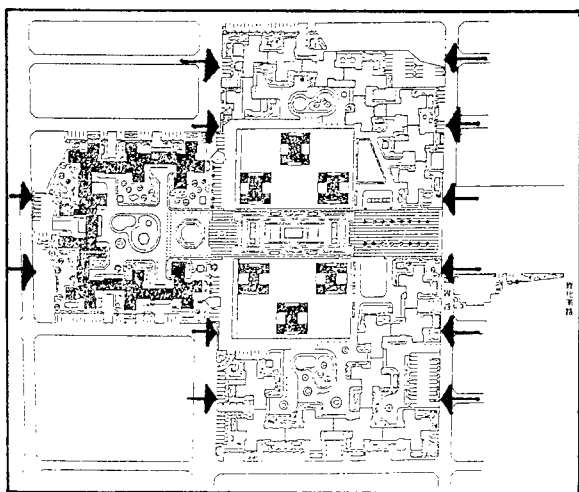


圖5-1-7 成功國宅配置圖（箭頭所指位置即廢止之巷道位置）

行政措施之檢討

台北市容積管制實施概況，包括法令訂頒經過，各階段實施情況，實質內涵、容積率訂定及區位劃定標準，以及遭遇的問題等，已於本報告第二章中詳加探討。有關其實施成效，對實質環境、社會經濟環境及規劃設計等層面之影響，已分別加以研析，下面擬試就實施方式及相關配合措施之採行等方面，加以檢討。

(一)實施方式：

台北市自民國六十三年七月首先於內湖大湖地區發佈實施容積管制後，配合細部計畫通盤檢討作業，將容積率規定納入都市計畫說明書，予以逐步實施，直到民國八十年六月底止，其歷時十七年時間，始完成容積管制之全面實施。其實施方式之取決，乃主要基於下列兩項因素之考量。

1.民國六十五年行政院核示：

台北市政府於擬訂土地使用分區管制規則當初，曾先就實施問題，以(1)訂定地方法規方式。(2)以擬訂或變更都市計畫之方式於說明書及計畫圖說內配合訂定等兩種方式，報請行政院核示。後經通盤檢討台北市土地使用分區計畫及實施容積率等有關法令，復就研究結果及實施原則，再報請行政院核示。奉院復略以：

(1)為兼顧實際發展之需要，保持良好居住環境，促進人口合理分佈及土地之利用，台北市政府所擬實施容積管制乙案，似有其需要。

(2)其實施應依都市計畫法之程序辦理，以循序漸進方式，選擇部分地區先行試辦，視試辦結果，再按實際發展情況分期分區實施管制。

2.民國六十八年市議會決議：

台北市政府將「都市計畫法台北市施行細則」修訂草案及「台北市土地使用分區管制規則」草案，提送市議會審議。獲大會決議：以下列兩項理由退回：

(1)土地使用分區管制容積率及建蔽率之實施，對都市未來發展確有助益。

(2)考量都市發展之現況並非僅限台北市一隅之繁盛，若本市單獨實

施，恐將形成對鄰近縣市土地利用之不良影響，為求台灣地區土地之均衡發展，宜由中央訂定妥善辦法，全面實施。

上述的行政院核示與市議會決議，實際上，不但決定了台北市容積管制之實施方式，而且影響了實施時程，對於實施成效也產生了正負面的影響。下面茲就實施成效與幾項負面影響，略加說明：

1. 正面影響

- (1) 於山坡地住宅區優先實施，確保其優良居住環境。台北市實施容積管制係從山坡地住宅區首開先端。當時，該地區尚處於開發階段，因能及時訂頒實施管制法令，使二百多公頃的山坡地住宅區，得以維持低密度的開發管制（容積率概在100%以下），塑造了較寧靜、優美之居住環境。接著，於外圍新發展地區，就山坡地住宅區，住宅專用區及新開發之國宅社區等陸續實施，確保了中低密度（容積率120~200%）之建築景觀與居住環境。
- (2) 配合擬訂相關管制事項，創造各細部計畫地區特色，實施方式以個別細部計畫地區，擬訂建築管制要點，納入都市計畫說明書方式辦理。因此，容積率等管制事項之研擬，得充分配合該地區之，天然地形、交通、土地使用等現況、及社經發展潛力開發構想等，有利於增進整體規劃效益，並塑造地區特色。
- (3) 實施容積管制之必要性，獲得共識與支持台北市研擬土地使用分區計畫訂定容積管制，早於民國五十八年即委託經建會倪世槐組長研擬完成草案。行政院則於民國五十九年七月，令內政部督飭市政府，參照「台北市綱要計畫」研擬土地使用分區管制事項，並實施容積率管制。市政府乃又於民國六十二年邀請學者專家研商並委託中興大學都市計畫研究所研究完成管制規則草案，一直到民國七十二年四月正式公告發布實施，共歷時十餘年，參與層面從業務主管人員，政府機關相關人員、專家學者、民意代表到一般市民、逐步擴大；溝通管道從座談會、研討會、說明會、報章雜誌評論到陳情書的意見表達等，頻繁而熱烈，且分區管制規則發布實施迄今亦已逾八年有餘，其間部分人士對於容積率高低與區位分佈雖有不少爭議與意見，但各界人士對於實施容積管制的積極意義、對都市發展的效益、實施的必要性等，經過了將近二十年時間的公開研討溝通與學習認知，已大體獲得了共識與體

認，終究使台北市能完成全面管制容積的目標。對台北市而言，相信這種共識也增強了市民對降低開發強度與提昇環境品質之認知與要求。

2. 負面影響

(1) 搶建現象減低管制效果

為減少全面容積管制可能帶來的強烈反彈與衝擊，台北市以循序漸進及分期分區方式實施容積管制，且實施期間前後長達十七年之久。其間，逢適國內經濟高度成長與都市快速發展階段，房地產業的蓬勃發達帶動了地價的高漲，尤其對於延後且分批逐步實施容積管制之舊市區而言，搶先在實施容積管制前，掛號申請進行新建或改建之現象相當嚴重，致使容積管制的預期效果大打折扣。

(2) 搶建結果影響建築環境品質

實施容積管制因有造成房地產價格上揚的預期心理存在，造成地價昂貴地區盲目的搶建行動，致土地權利關係人申請建照與市府辦理都市計畫法定程序競快，在爭先恐後的匆促下，興建計畫往往未能充分考慮實際發展需要，也難免產生粗製濫造現象。

(二) 配合措施

為使台北市容積管制之實施，能獲致明確作業程序與較佳效果，於「台北市土地使用分區管制規則」訂頒後，採取的主要配合措施概有下列幾項加以說明：

1. 配合訂頒實施程序

於民國七十二年四月公告了管制規則之實施程序，明訂凡已發布實施細部計畫且已細分其使用分區之地區，即已將容積率納入細部計畫說明書之地區均得適用。前項以外地區，則因尚未予以細分仍暫依都市計畫法台北市施行細則有關規定辦理，並俟依法定程序辦理通盤檢討都市計畫，細分使用分區發布實施後，再適用管制規則之有關規定。

2. 配合修訂「都市計畫法台北市施行細則」

於管制規則送請市議會審議之同時，一併修正都市計畫法台北市施行細則送請市議會審議，於民國七十二年二月修訂發布實施，使容

積率管制採漸進分期分區方式實施過程中，適用不同法規之地區不至於有太大的差異。

3. 協調有關單位修訂相關規定

如對於「松山機場飛航高度限制」，協調有關單位報請行政院同意放寬有關飛行繞場範圍由四公里水平面，縮小為以跑道兩端為中心三公里為半徑之區域；高度限制由四十五公尺放寬為六十公尺；而三公里以外地區除進場面與轉接面外，均不受限制。如此不僅可顧及飛航安全，亦可配合使用分區管制之實施放寬高度限制。此項放寬，係影響台北市區天空線形成的一項最重要的規定。

4. 配合頒佈「台北市土地使用分區管制規則補充規定及圖解」、「各分區須經本府核准使用組別核准標準表」等行政命令。

於規則訂頒後，發現其中部分用語定義、管制項目及條件式允許使用組別等，其含意或基準不甚清晰明確，又未能於該規則公布之同時，即行訂頒配合措施，造成許多爭議。因此，市府工務局會同建築師公會等民間團體及相關單位研商，先行訂定必要的「補充規定及圖解」、對於規則內明訂須經本府核准使用組別之「核准標準表」等行政命令，以為應急措施，並為求法令體制之合理週全，乃於通盤檢討修訂該規則時，予納入考量作必要之修正。

第二節 其他縣市實施成效檢討

本節從各縣市實施之進度，計畫內容、實質現況、實施措施、民衆反應意見等方面檢討如下：

一、實施進度檢討：

實施進度緩慢，無法控制人口成長，實施面積僅占都市地畫面積之20%，人口數占10%，對於人口之成長快速地區，如中和市、永和市、板橋市等，應早日實施容積管制，並加速開發公共設施，提高環境品質。

二、計畫內容與實質現況之檢討

1. 台灣地區都市平均容積率在143.51%之間（周宜強，1991：p330）
2. 現有台灣省都市計畫中，公共設施占都市計畫之百分比由8%～37%，其中每人平均使用公共設施面積由15m²/人～125m²/人。（表5-2-1）
3. 由各縣市都市土地調查中（表5-2-2），所得之計畫區人口密度為：中和市；163人/公頃；永和375人/公頃；板橋368人/公頃；桃園149人/公頃；台中82人/公頃；顯示台北都會區之鄉、鎮、市人口密集，且其實際密度：中和201人/公頃；永和443人/公頃；板橋402人/公頃；桃園154人/公頃；台中市反而少，為47人/公頃。其中永和市每人公共設施持有之面積有7.25m²/人，中和為12.6m²/人，板橋為7.73m²/人，可見永和市，中和市之公共設施極度缺乏，其環境品質已達難以想像之地步。

表5-2-1 台灣省各縣市計畫公共設施用地面積佔總計畫面積百分比及每人可用之公共設施計畫面積統計表

編號	地區	都市計畫區面積(公頃)	計畫公共設施面積(公頃)	計畫人口(千人)	每人平均使用面積(㎡/人)	佔都市計畫百分比
1.	基隆市	7141.58	1267.23	531.5	23.8452(20)	0.177444
2.	新竹市	3846.5	337.66	223.5	15.1078(21)	0.087784
3.	台北縣	115071.15	10820.02	2152.2	50.2509(7)	0.094329
4.	桃園縣	30290.15	4852.45	1309.3	37.0614(15)	0.160199
5.	新竹縣	6042.92	1309.01	303	43.2017(11)	0.216319
6.	宜蘭縣	9712.26	1666.31	358.3	46.506(9)	0.171558
7.	台中市	15910.17	3745.78	1022.1	36.6479(16)	0.235433
8.	苗栗縣	6989.99	1466.38	443.4	33.0713(18)	0.21255
9.	台中縣	33160.78	5416.97	1326.6	40.8335(12)	0.163355
10.	彰化縣	12765.72	3044.37	796.7	38.2123(14)	0.23848
11.	南投縣	12607.82	2686.99	380	70.7103(3)	0.213121
12.	雲林縣	10426.07	1643.96	414.8	39.6326(13)	0.157678
13.	台南市	17564.56	3403.95	1126	30.2305(19)	0.193736
14.	嘉義市	6116	1394.72	250	55.7888(6)	0.228344
15.	嘉義縣	1529.79	4692.47	373.1	125.7698(1)	0.307103
16.	台南縣	30726.52	4305.42	670.5	64.2120(4)	0.139357
17.	高雄縣	26431.63	5747.31	1257.8	45.6934(10)	0.217441
18.	屏東縣	15618.85	3248.29	383.2	84.7675(2)	0.207372
19.	澎湖縣	907.13	335.18	68	49.2912(8)	0.369495
20.	花蓮縣	8164.4	2106.7	613	34.0339(17)	0.258035
21.	台東縣	8732.23	1768.44	288	61.4042(5)	0.262519
總計		393451.2	65259.61	19081.5	34.20046	0.165965

表 5-2-2 台灣地區各級都市土地調查表

項目 都市	計畫面積 (公頃)	住宅區		商業區		公共設施	
		(公頃)	(百分比)	(公頃)	(百分比)	(公頃)	(百分比)
中和	1,739.10	489.13	27.67	29.40	1.46	356.30	20.49
永和	559.99	242.09	43.23	53.80	9.61	152.20	27.18
板橋	1,223.65	627.32	51.27	52.62	4.30	350.04	28.61
桃園	929.67	296.99	31.95	61.29	6.59	367.03	39.48
台中	15,910.17	4,055.38	25.49	349.24	2.20	4,434.49	27.87

資料來源：(1)都市及區域發展統計彙編中華民國七十九年行政院經濟建設委員會都市及住宅發展處編印

(2)本研究整理

表 5-2-2 台灣地區各級都市土地調查表(續)

	計畫年期 (年)	計畫人口 (千人)	七十八年底人口計畫密度		實際密度 (實際人口/計畫區)
			(千人)	(計畫人口/計畫區)	
中和	85	283	350	163	201
永和	85	210	248	375	443
板橋		450	492.3	368	402
桃園	79	130	143.5	140	154
台中	95	1300	746.8	82	47

三、實施措施之檢討——搶建情形嚴重

(一)搶建激烈，實施成效大打折扣。以台中市為例，已公佈主要計畫地區後，在未公佈細部計畫，地區，依都市計畫法第十七條，仍可申請建築，因此民衆風聞即將實施容積率前，即搶掛建照執照，究其原因，乃因依建築技術規則第14條～28條之規定，一般容積率可達300%以上，若改爲住一，則僅剩下120%，在高地價地區，尤其激烈奈何依中央標準法第18條之規定，主管建築機關在法令更替時，仍應以有利民衆之法令核定之，以台中市福安里地區爲例，原有計畫區百分之十五土地，已搶建之容積可容納計畫人口之百分之六十，因此待實施容積率管制後，成效將無法發揮預期效果。

(二)實例調查與檢討

1.以台中市福安里地區容積率調查與檢討爲例。本調查是採福安里地區之其中部份進行全面調查，而從調查區已申請建築之案件調查得知下表資料。

表5-2-3 台中市福安里地區容積調查及檢討表

項目 \ 範圍	福安里全部	民安段	調查區	一般地區(鄰近)
總面積	193.25公頃	90.2公頃		
住宅區面積	96.17公頃	39.9公頃	7.65公頃	12.9公頃
住宅區面積×100% 總面積	44.25%	以同左計 (推估)		
平均人口密度	320人/公頃	320/公頃	1,325人/8公頃	
計劃人口	30,760人	12,768人	2,449人(說明4)	
可容納人口			10,136人(說明4)	
平均容積率	160%(計劃)	160%(計劃)	662%(現況)	359%(現況)
已申請總婁地板面積			50.6公頃	46.5公頃

說明：(1)調查區爲以台中市福安里地區即將實施容積率之民安段爲例。從民國77年9月至7

- 9年11月申請之建建52件統計而得。
- (2)按民安段平均約為39.9公頃之住宅區，以容積率平均160%計，其計劃人口為12,768人，惟目前已申請之建照共可容納10,136人，尚餘之32,25公頃若依計劃再容納10,136人，則本區將超過 $10,320 + 10,136 - 12,768 = 7,688$ （人）之人口負荷，亦即超過60.2%之計劃人口數。
- (3)本調查對面之住宅區尚未實施容積率，經調查統計得知77年4月至80年3月同時之建築申請案件中，基地面積為12.9公頃，申請容積共46.5公頃，容積率為359%。
- (4)以每人50 m^2 樓地板面積推估而得。
- (5)含地下室之容積。
- (6)調查區之容積率為662%，而其計劃中規定之的積率為160%，友已申請之容積率為計劃的4.4倍。
- (7)本調查區於62年擬定主要計劃，76年擬定細部計劃草案，民間風聞即將實施容積管制，即產生搶照風潮，而本區一直到80年4月1日才實施容積管制。

2.容積管制公布前，造成搶建情形嚴重，尤甚以都會區、高地價區、原有可建容積與實施後容積相差懸殊地區最為嚴重，在台中市福安里地區從民國七十六年準備容積管制作業始，即有搶照之情形，尤其以超高層申請者居多，至79年初已有13棟的16層以上之建築案申請，甚至有至42層之建築，其建照有效期限，依據舊台灣省建築管理規則計算可建至民國124年，亦即在民國124年以前建照均可免受容積之管制，其容積率地面上有848%，若含蓋地下室開挖4層則可至1248%，而此基地乃為「住三」地區，容積率為250%，可見在地面上之容積為計畫容積之3.39倍，加上地面下容積則為4.99倍，如果依此類推，搶照之容積勢必遠超過計畫之中容積，此現象顯然與原有管制之初衷相違，造成容積尚未管制，但建物已遠超過計畫容積。

四、民意意見之檢討：

台灣地區部份民眾現有對實施容積率之反對意見如下

- (一)能建房屋之總坪數減少，影響土地價格。
- (二)能建房屋之總坪數減少，影響總銷售金額。
- (三)舊地區重建面積反而減少，降低重建意願。

四、顧慮既定法令與容積管制之重複管制之負面效果。

(五)容積率之訂定未能考慮基地本身之區位特性與基地周圍公共設施之配合性。

(六)現行容積管制方式，容積率之訂定未能考慮不同都市之特性、規模、發展程度。

(七)建蔽率、容積率等管制項目與土地利用目標不一致，與都市特性間的關係亦不明確。(如面臨大馬路的容積比不上原有建築法規之容積。)

(八)空地留設方式不明確。

(九)現行容積管制方式未能保留原有建築法規管制方式之優點。

(十)執行時序之不一致性所產生之不公平。

(十一)容積率制定之不公平性。

(十二)搶建所造成之負面效果。

第三節 國外之實施成效

一、日本目前實施容積管制之成效

前述第二章第一節中，對於日本實施容積管制之情形，已就日本及東京都容積管制之實施經過、基本問題及今後課題等，作了深入的探討。日本自一九七〇年全面實施容積管制以來，已有二十餘年時間，在探討其實施成效前，擬就容積管制各階段基本論點，綜合歸納說明如下：

(一)各實施階段之基本論點：

1.一九四〇年代（二次大戰前）之管制方式：

- (1)經由建築物絕對高度、斜線及建蔽率限制，透過建築形態控制，達到實質的容積管制目的。
- (2)為確保郊區住宅用地之環境品質，劃定空地地區，塑造低密度高水準住宅區之優美景觀。

2.一九五〇年代（戰後）未實施容積管制前所採行策略：

- (1)推展使用分區管制之構想，藉由綜合性整體性使用分區規劃，建構都市發展之密度分配計畫。
- (2)誘導綜合性之大規模基地開發，給予地方政府保有對大規模整體開發計畫之裁量權。
- (3)一般專業人員強烈要求廢除絕對高度限制，期能消除等高、平齊的單調建築形態與街區景觀，給予建築設計較大彈性。

3.一九六〇年代建立特定街區制度：

- (1)特定街區起初係以鼓勵興建中高層防火建築物為要旨，給予放寬高度限制，但實施地區必須經過都市計畫，法定程序之審議。
- (2)於實施容積管制後，對於能有效提供公共開放空間或相當數量住宅戶數之高層建築，給予容積獎勵。

4.一九七〇年代全面實施容積管制：

(二)實施成效：

自從容積管制之制度導入日本都市計畫與建築管理體系後，其實施成

效概可從制度建立與實際執行等兩個層面，加以探討。

1. 制度成效：

- (1) 在未實施建築容積管制前，日本對於建築強度及形態等之管制，係依建蔽率、絕對高度、斜線規定等事項辦理。部分地區實際可建容積已達1,000%以上。無視該地區交通容量之能否負荷。實施容積管制後，可充分考量該地區發展潛力與條件，在維持公共設施一定服務水準的前提下，調整發展強度，而不致降低環境品質。
- (2) 透過容積管制，對於都市土地使用強度及密度分配計畫，可以在一整體發展構想和政策下，加以誘導和控制，使都市計畫土地使用管制，從定性的層面，發展到定量的效益。
- (3) 容積管制的實施，在取消絕對高度限制的前提下，使建築設計能就允許興建的容積，自由調整搭配，保有極大設計彈性與造型變化的規劃空間，豐富了都市建築景觀。

2. 實質成效：

- (1) 透過容積率60%以下之低層住宅區之劃定，有效保持維護了低密度良好景觀之住宅環境。
- (2) 誘導並促進高層業務商業地區的集約發展，塑造都心、副都心地區之鮮明、強烈的都市景象。
- (3) 有效引導幹線道路沿線地區及地區性商業中心之老舊建築物，在較高容積的鼓勵下，快速更新改建成中高層之防火建築物。
- (4) 配合容積管制之全面實施，東京都有計畫地預先進行一系列的現況調查、資料蒐集、分析研討及擬訂計畫等作業，包括「首都圈整備計畫」、「東京都長期計畫」、以及「都市結構暨土地利用基本計畫」等多項計畫，得以有效引導東京都從「單核心」，逐步發展成為「多核心」的巨大都會，有效快速發揮都市空間結構轉型的發展效益。
- (5) 配合都市空間結構、土地利用、人口密度分佈及容積管制計畫，全盤檢討大眾捷運系統等交通設施之供需情況及未來發展方向，及時建構了東京首都圈大眾捷運系統之完整網路。

、美國之實施成效

本研究於進行期間，曾對在台服務之外籍專業人士進行訪問調查，在受訪的十五人中〔註5-3-1〕，均認為實施土地使用分區管制最大的優點在控制密度，使公共設施及公用設備的供應能力無虞不足，從而使生活環境獲得保障，另外，對古蹟及具有特色地區的保存也有直接的助益。因此實施土地使用分區管制及容積率的成效絕對是正面的。

實施此類管制雖有上述之正面效果，而且建築的容積也可在建築基地內自由調配，使建物造型能有較多的變化，但是由於在進行整體開發時（尤以郊區的住宅社區開發為烈），必須要劃分街廓及建築基地，以達到土地細分（Sub-division），結果在獲取最大不動產利益的前提下，建商總是將土地作均等的細分，建築型態也力求一致，以節省人力、物力，結果是密度控制了，基本物理環境也確保了，但卻是非常單調乏味的空間，尤其又在土地使用組別上嚴格控制，在住宅社區內不容許非居住使用之活動，使住宅社區不僅單調，而且不方便。

為了改善此一缺點，美國在一九六〇年代發展出計畫單元開發（Planned Unit Development, PUD）及發展權轉移（Transferable Development Right, TDR）等方式，使建物的容積及空間不僅可在一宗建築基地內調配，也可在一個街廓，甚至一個相當規模的開發區中調配，使建物及空間的配置更具彈性。也准許若干相容的商業使用存在於住宅社區內，使方便性提高，形成更好的生活環境。但實施這些新規劃、設計方法有一個前提條件，就是當地需先實施土地使用分區管制及容積率，否則調配容積，空間及使用時，就失掉如何計算的基礎，連該給多少容積獎勵都無從著手了。

（一）計畫單元開發（Planned Unit Development, PUD）

1. 計畫單元開發的內涵

計畫單元開發是大尺度住宅社區（以美國紐約為例 1. 至少15英畝以上且至少包括三幢主要建築物。2. 至少3英畝以上且至少包括500個居住單元。3. 將以單元整體開發之地區。4. 市府都市更新單位督導

之都市更新地區均可符合大尺度之要求)的一種新的開發方式，其建築密度、土地使用組別原則上與原有之土地使用分區相似，但為避免傳統土地使用分區管制規則刻板、僵化的缺點，其密度可以獎勵之方式予以提高，土地使用亦可予以彈性調整，建築物的有關規定及限制亦予以適度放寬，其獎勵之幅度端視其基地計畫之優劣而定，而獎勵之裁量權係在地方政府之都市計畫委員會之手中。但基本精神仍在提高住宅社區的環境品質，寧適性及方便性。

2. 計畫單元開發的優點

- (1) 提供住宅設計樣式及建築座落位置的多樣性。依照傳統的土地使用分區管制規則，低密度住宅區常被規劃成建地大小頗為一致的獨戶住宅區，但經計畫單元開發的規劃設計之後，建物配置及住宅型態的設計即可具有彈性，使居民可以依其生活方式的不同而選擇適用的住宅型態，使同一社區內，住宅類型的選擇性得以增加，從而使社區的組成較豐富，實質環境及建築景觀更富變化。
- (2) 提供混合使用的機會，增加社區的多樣性及方便性。由於計畫單元內可提供住宅社區所需要的商業及業務功能以及公共設施，而不僅是具有純住宅使用的功能，使居民的方便性得以提高。
- (3) 保育環境，增加寧適性 (Amenities) 及提高環境品質。

由於計畫單元內的容積可在單元範圍內自行調配，故當單元內具有特殊的自然美景，如特殊地形、森林、河川、湖泊之時，即可將之保留，而將其上的容積移至單元內其他可供開發的地區，既未損失可建築之樓地板，又可保存區內之美景使社區內保有美好的環境，可謂一舉兩得。

- (4) 使土地使用計畫和交通計畫及其他公共設施、公用設備計畫易於整合。

計畫單元開發之主要計畫 (Master Plan) 需經審查通過，因此，要求此計畫與鄰近地區之計畫相互整合，且與交通計畫、公共設施、公用設備計畫相互配合，否則不予核准，應為地方政府都市計畫委員會可具有之籌碼，亦對地區之整體發展有莫大助益。

- (5) 使居民能組成居民委員會來管理公共空間和公共設施，從而增強鄰里性。

計畫單元開發範圍明確，其公共空間及公共設施之產權為單元內居民所共同持有，故可藉以有效倡組居民委員會來維護管理所有公共空間和公共設施以謀各人及全體社區之福祉。

(6)計畫單元開發計畫的主要計畫 (Master Plan) 具法定地位，可控制單元內的發展，維護最大的公共利益。

3. 計畫單元開發的執行與成效

紐約市都市計畫委員會，曾以20英畝之土地為單位，演練從事各種可能之計畫單元開發，並將之與傳統之土地使用分區管制比較其詳情如下：

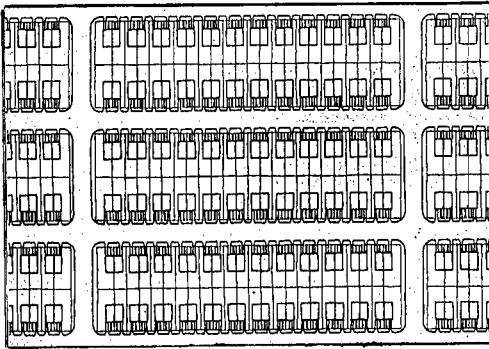


圖5-3-1 傳統土地使用分區管制之開發

此一基地計畫係在傳統規則下作最大利用之配置，直通格狀式道路系統，雙併式住宅，毫無具有使用功能的開放空間，建築物間之距離僅13呎，都市景觀整齊單調。

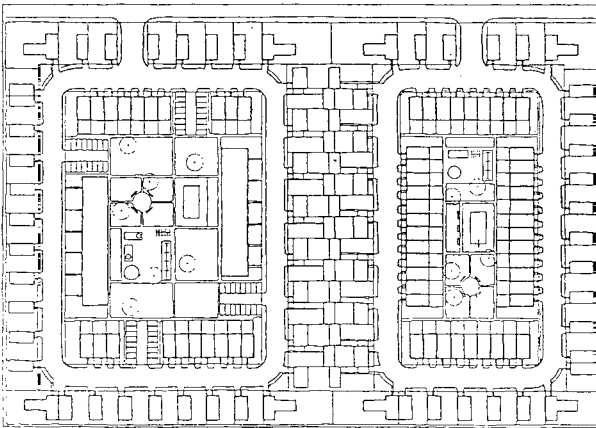


圖5-3-2 計畫單元開發(一)

基地計畫內包括多種的住宅型式，圍著環狀路而配置。住宅均朝向私有之庭院，在環狀之內提供有大面積的公共開放空間，建物之間的距離不少於20呎。此一型式的配置在費城的社會山社區（Society Hill, Philadelphia）

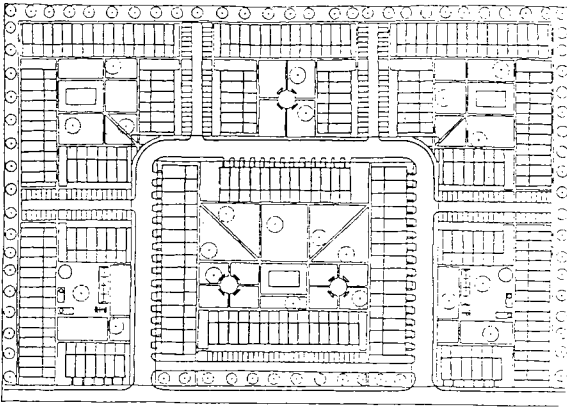


圖5-3-3 計畫單元開發(二)

依城市住宅 (Townhouses) 方式配置之基地計畫，採用馬蹄型之環狀道路及囊底路，街道只供各城市住宅群使用，各住宅群均圍繞一具有使用功能之公共開放空間，可經由各住宅私有庭院通達，建築物間的距離甚大。

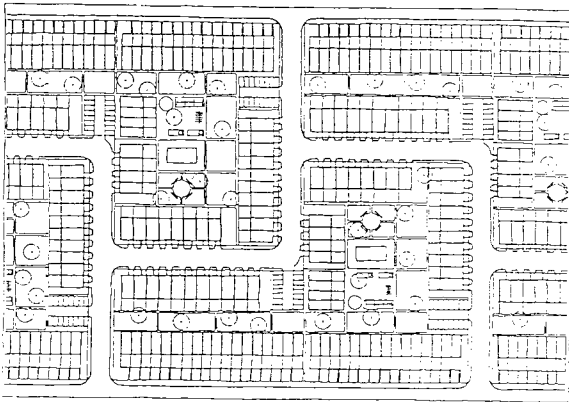


圖5-3-4 計畫單元開發(三)

基地計畫仍以城市住宅為主，道路系統是改良式的格狀路網，使通過性交通排除。

結果使建物配置的方式能界定出一系列的公共開放空間，私設庭院及公用場地，建物間的距離甚大。





比較項目 開發方式	GROSS SITE AREA 基地面積	STREET AREA 街道面積	STREET AREA % OF GROSS SITE AREA 街道面積所佔之比例	NET SITE AREA 淨基地面積	COMMON OPEN SPACE 公共開放空間	NUMBER OF DWELLING UNITS 住宅單元數	ALLOWABLE FLOOR AREA PER DWELLING UNIT 每住宅單元之樓地板面積	ALLOWABLE COVERAGE PER DWELLING UNIT 每住宅單元之建築面積	ALLOWABLE NUMBER OF ROOMS PER DWELLING UNIT 每住宅單元之房間數	備註
 傳統土地 使用分區 管制	20 ACRES	6.3 ACRES	31.4%	13.7 ACRES	NONE	Semi-detached: 198	1400 sq. ft.	700 sq. ft.	7.5	每一基地面積 2800 平方呎， 容積率 50%
 計畫單元 開發 (一)	20 ACRES	5.6 ACRES	28%	14.4 ACRES	2.3 ACRES	detached: 59 semi-detached: 23 townhouses: 62 garden apts: 56 total: 200	1840 sq. ft.	940 sq. ft.	9.5	
 計畫單元 開發 (二)	20 ACRES	4.1 ACRES	20.5%	15.9 ACRES	8.6 ACRES	townhouses: 213	1900 sq. ft.	980 sq. ft.	9.8	容積率 57.5%
 計畫單元 開發 (三)	20 ACRES	5 ACRES	25%	15.0 ACRES	4.0 ACRES	townhouses: 210	1820 sq. ft.	975 sq. ft.	9.35	

圖 5-3-5 各種開發方式之比較

由此演練可知，從事計畫單元開發，無論在淨基地面積，公共開放空間，住宅單元數量，每住宅單元之樓地板面積……等等各方面，都較傳統之開發方式為優，是建商及住戶均樂於採用之開發方式。

(二)發展權轉移 (Transferable Development Right, TDR)

1. 發展權轉移的意義：

將某一建築基地未使用之容積移轉至鄰近的建築基地使用是發展權轉移的最原始的意義，後來擴充到將未使用之容積移轉至地方政府指定之地區，使基地之所有權人不致因容積受限而蒙受不動產利益的損失。但容積移轉所至之地區必須具備二項條件，一為當地必須有足夠的樓地板銷售市場，否則就是將發展權移過去了，賣不出去，也是枉然，二是當地之公共設施及公用設備等等基本物理環境及服務必須能因應因移入樓地板而增加之密度，以免環境遭到破壞，這是地方政府在指定容積移轉地區時所應注意之事項：

2. 發展權轉移之引進過程

西元一九六〇年代早期，紐約的房地產開發商大衛·勞埃德 (David Lloyd) 倡議，如果某一社區不要開發，應允許當地之土地所有權人將其發展權賣給鼓勵開發的社區，但他的倡議並未獲得回應，直到十年之後，法學教授約翰·柯士東尼 (John Costonis) 在設法找出一套方法能保存芝加哥 (Chicago) 的地標時，想起了勞埃德的倡議，並將之增潤，使其更趨合理。從此，發展權轉移成為規劃師及其他與土地使用相關專業人士間爭論不已的話題。

美國的紐約市在西元一九六五年頒布實施「地標保存規則」 (Landmark Preservation Ordinance) 時，由於該規則中要求具有歷史價值建築物的所有權人必須維護該建築物的外觀，同時亦限制其增建、修建的行為，這勢將對該所有權人的發展權有不公平的待遇，基於公平的考慮，將該歷史建築物不能使用的發展權轉移至其他建築基地的構想便因運而生，發展權轉移便在紐約市隨著「地標保存規則」而實施：(如圖5-3-6)

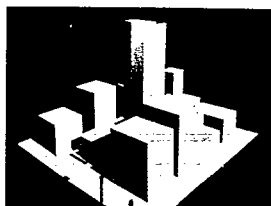
3. 發展權轉移之實例及其與容積率實施之關係

(1) 紐約中央車站之更新

紐約之中央車站 (Grand Central Station) 為極具建築特色及歷史價值之建築物 (如圖5-3-6丙所示)，原本於一般之都市更新程序執行時，將遭致拆除的命運，但因被指定為地標 (Landmark) 而禁止拆除故引用發展權轉移之辦法，將車站建築上方原可建築之數萬平方英尺之樓地板賣給鄰近之建築基地。如圖甲即為該

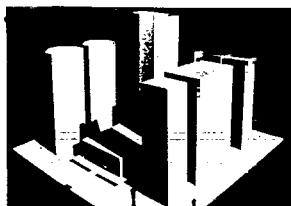
車站鄰近基地在既有之容積管制狀況下可建築之量體狀況，圖乙則為將中央車站之容積轉移至鄰近建築基地後之量體狀況。目前該地區已更新完成，中央車站仍獲保存，而接受其所移來之容積之建築基地亦分別興築為國際觀光旅館及辦公大樓。

(甲)



中央車站

(乙)



中央車站

(丙)

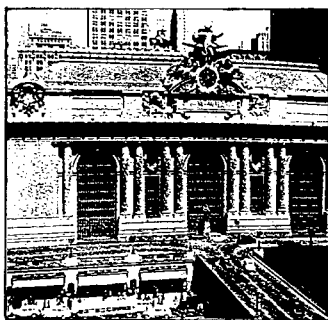


圖5-3-6 紐約中央車站之更新

圖甲：中央車站鄰近基地依既有容積管制之建築量體。

圖乙：中央車站未使用之容積移轉至鄰近基地之建築量體。

圖丙：紐約中央車站之正面。

(2)南街海港地區之更新 (South Street Seaport Project)。

南街海港地區位於紐約曼哈坦區之南端，在17至19世紀之

間為繁榮的港口，以富爾頓魚市場（Fulton Fish Market）為中心，後因港口逐漸衰頹，該地區亦隨之蕭條，但其鄰近之曼哈坦下城（Down Town）地區卻為全世界之金融中心，對辦公室之需求甚高，辦公大樓紛紛興建，該地區亦面臨全面拆除，改建新辦公大樓的威脅。

一九六〇年代早期，若干對史蹟保有興趣的人組成了非營利的社團，以保存該地區，此社團在一九六七年建造了南街海港博物館，在一九七二年擬訂了該地區的更新計畫，紐約市政府亦隨之將該地區劃為南街海港特別區（South Street Seaport Special District），以保存史蹟和開發併存來更新該地區。

該地區之更新工作中包括碼頭的整建，帆船及汽船的整修，新建國立海洋博物館，富爾頓魚市場的遷建，歷史建築的保存及修繕等等，另外還加上將該地區之歷史建築保存區劃為移轉容積地區，可拆除重建地區劃為接受容積地區（如圖5-3-7），全面推行發展權轉移，不僅保存了當地的古老建築物，並在其中設置了許多精緻的商店及餐廳，成為非常具有特色的零售商業區，同時也利用移轉的容積，興建了辦公大樓，為亟需辦公室空間的最哈坦下城地區提供了充裕的來源。如果沒有實施容積率，該移轉多少容積出去，以及該接受多少容積始為允當，便無法計算，發展權轉移亦失去實施的依據。目前南街海港地區已局部更新完成，並利用部分移轉之容積興建了一號港口廣場大廈（One Seaport Plaza），除底層供百貨公司、餐廳、酒館使用外，其餘各層均為辦公空間，（如圖5-3-8）。

1) 受訪者之基本資料如下：

國籍：英4人，美10人，日1人：

專業：規劃師7人，建築師2人，交通工程師3人，環境專家2人，經濟1人

年齡：40~50歲4人，30~40歲11人：

學歷：大專2人，碩士10人，博士3人：

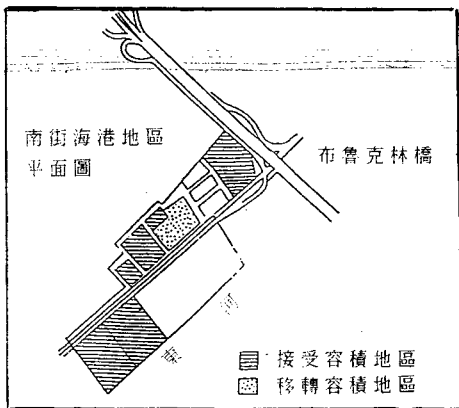


圖5-3-7 南街海港地區發展權轉移配置平面圖

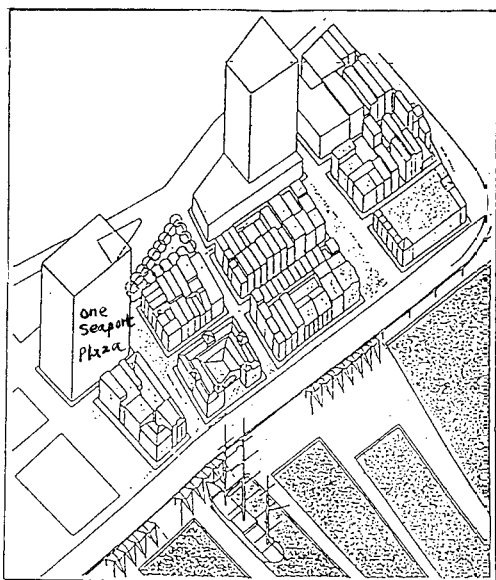


圖5-3-8 南街海港地區之鳥瞰簡圖

顯示保存區的範圍，左方的大建築由保存區的發展權轉移而來

第六章 影響容積率之因素及其分析

本報告前面章節已針對國內外不同地區與國家，有關實施容積管制之成效，從實質環境、社會經濟、規劃設計及實施方式等不同層面詳加探討。同時，亦試就容積管制制度本身、實際推動成果及採行的配合措施所衍生之相輔相成效果等方面加以探討。綜觀世界各國因政治行政體制、社會經濟條件之有所不同、各都市因功能角色、區位規模等之互有差異，雖多少影響其容積管制實施之成效。但基本上，容積管制對都市發展及都市景觀之積極意義及正面效益，實已受到普遍的認同與肯定。

為求容積管制能夠達到預期效益，對於影響容積率之重要因素及其具備特性、彼此互動關係，影響程度及權重釐訂等事項，或有加以研析之必要。

第一節 影響因素之探討

一、容積率之定義：

(一)淨容積率：

- 1.依據我國現行建築技術規則第一百六十一條規定，「容積率係指基地內建築物地面以上各層、閣樓及夾層樓地板面積之和與基地面積之比。基地面積之計算包括法定騎樓面積」；
- 2.依現行都市計畫法台北市施行細則第二條規定，「容積率指地面上各層樓地板面積之和與基地面積之比」；
- 3.由上述相關法令規定，可確知：

淨容積率 = 建築物各層樓地板面積之和 / 基地面積。其中分母之基地面積應指建築基地所涵蓋之面積，依我國現行建築法第十一條規定，「建築基地為供建築物本身所占之地面及其應留設之法定空地。至分子所稱之建築物各層樓地板面積，一般為求明確起見，對於樓層涵蓋範圍，如地面上或包括地面以下樓層；樓地板面積之計算方式，如陽台、屋簷、法定騎樓面積等計入與否等細節，各國各都市會依其發展需要與管制理念等，作

較詳盡的規定。但基本上，淨容積率乃表示一宗建築基地的開發強度，以基地面積的倍數大小為指標。

(二)粗容積率

如果開發強度之計算，不以一宗建築基地為對象，而是以一細部計畫規劃區、一特定專用區或以一都市之行政轄區為對象，以其總面積大小為分母，以該規劃區（專用區或行政轄區）內各建築基地興建樓地板面積之總和為分子，求得該規劃區單位面積平均興建之樓地板面積，即為粗容積率。由此可知，直接影響粗容積率的因素為各宗建築基地的開發強度及其面積佔該規劃區總面積之比率大小等情況。

(三)淨容積率與粗容積率關係

試以台北市九十二個細部計畫規劃區（以第二次通盤檢討資料為準）中，選取土地使用分區以住一、住二、住三及住四為主之四個規劃區，就其淨容積率與粗容積率之關係與比較，加以說明：

1. 計畫淨容積率與粗容積率

四個規劃區中，①規劃區屬保護區山坡地變更為住宅區之專案開發地區，將開發為以獨戶及雙拼建築為主，低密度之第一種住宅區。②規劃區屬山坡地住宅區，在於維護中等人口密度及較高之居住環境水準，以第二種住宅區之規劃構想進行開發。③規劃區屬細部計畫訂頒後，始逐步完成發展之稍高建築密度之第三種住宅區。④規劃區則屬住商混合使用之早期發展區，第四種住宅區用地外，尚劃定有鄰里性及地區性之商業區。

(1)計畫淨容積率：

四個規劃區的計畫淨容積率如下：

- ①規劃區：70%（除住—28.4公頃外，尚含商—0.99公頃）
- ②規劃區：120%。
- ③規劃區：225%。

- ④ 規劃區：359%（住四3 1.88公頃、商一0.96公頃，商三9.41公頃）。

(2) 計畫粗容積率：

因計畫粗容積率表示規劃區單位面積之平均可開發強度，故等於〔（計畫淨容積率×建築用地面積）之總和÷規劃區總面積〕。各規劃區計畫粗容積率分別如下所示：

- ① 規劃區：44%。
② 規劃區：93%。
③ 規劃區：143%。
④ 規劃區：177%。

(3) 計畫淨容積率與粗容積率之互動關係：

規劃區之土地若予概略劃分為可供建築用地與非供建築使用之公共設施用地，則公共設施用地所佔比率愈大，淨粗容積率之差距也愈大。另規劃區內主要使用以外之分區，其使用強度愈高、所佔面積愈大，則淨粗容積率間之差距也愈大。

1. 現有淨容積率與粗容積率

依上述台北市四個規劃區之土地使用現況調查，從其可供建築用地之已發展使用情況，就總樓地板面積多寡，可求得各規劃區之現有淨、粗容積率分別如下：

- ① 規劃區：45%、28%。
② 規劃區：28%、22%。
③ 規劃區：299%、190%。
④ 規劃區：267%、131%。

從計畫與現有淨容積率之比較知，屬於第三種住宅區之③規劃區，其發展強度已超過計畫允許強度達1.33倍；而足見規劃區內至少有三分之一以上建地，在民國七十三年實施容積管制以前，已興建完成或已申請建照。屬第二種住宅區則現有開發強度僅為計畫的23%，尚有極大的發展空間。

《建築容積管制實施成效檢討》

表6-1-1 各規劃區各類土地面積及容積率情形

區		①規劃區	②規劃區	③規劃區	④規劃區
項目	總面積 (公頃)	47.03	20.17	63.42	85.39
建築 用地	住宅	28.40	16.23	40.42	31.88
	商一	0.99	-	-	0.96
	商三	-	-	-	9.41
	小計	29.39	16.23	40.42	42.25
公共 設施 用地	字校	1.76	-	-	8.93
	道路	6.46	2.37	21.24	28.08
	公綠	7.47	2.11	1.31	1.33
	其他	1.95	-	0.45	4.80
	小計	17.64	4.48	23.00	43.14
	現有總 樓地板面積 (公頃)	13.21	1.60	120.75	112.64
計	淨 容積率	% 70	120	225	359
	粗 容積率	44	93	143	177
現 有	淨 容積率	45	28	299	267
	粗 容積率	28	22	190	131

資料來源：台北市政府都計處

資料時間：民國80年6月

說明：

①規劃區：雙溪中央社區（第一期社區）暨保護區變更爲住宅區（住23）；容積管制時間：

②規劃區：本欄區六號道路（軍功路）以北與保護區間附近地區；容積管制時間：

③規劃區：民族東路、松江路、民生東路、新生北路所圍地區；容積管制時間：

④規劃區：民族西路、北淡鐵路、民生西路、重慶北路所圍地區；容積管制時間：

、影響容積總量與分配之因素：

(一)影響容積總量之因素

一般而言，對於一規劃區、特定專用區，或一市鄉鎮行政轄區容積總量之估算，概有下列幾項考量因素與策訂方式：

1.人口與居住水準：

人口數是推估一規劃區容積總量的最重要因素。為了滿足「人」居住、工作、遊憩、交通等活動之需要，必須配合提供適量的「建築」與「非建築」空間。因此，推估一規劃區之建築容積總量，除了人口數外，其活動類別及所設定之空間需求標準，均是決定性的影響因素。

若以鄰近台北市的幾個縣轄市，中和、永和、板橋及桃園市為例，可分別就其計畫人口與每人居住樓地板面積（分別以台灣省都市計畫通盤檢討標準 $50\text{m}^2/\text{人}$ 及經建會建議合理標準 $24\text{m}^2/\text{人}$ ），估算所需住宅總樓地板面積。再以住宅區容積率 180% 為基準，可計算所需劃設住宅區面積大小。

若就上述各市各項計畫指標與現有情況作一比較，知其現有人口均超出計畫人口甚多。除桃園市外，其現有住宅區容積率均高出計畫容積率（ 180% ）甚多。桃園市住宅區現有容積率平均 181% ，接近計畫標準，現有每人居住樓地板面積（ 22.8m^2 ）接近經建會建議之合理標準 $24\text{m}^2/\text{人}$ ，其他三市若以同樣標準，要滿足現有人口之需要，則永和市須至少增加 $1/3$ 現有住宅區面積（約 80 公頃），板橋市增加 $1/6$ 現有住宅區面積（約 100 公頃）。

〈建築容積管制實施成效檢討〉

表6-1-2 各都市計畫及現有人口、住宅區面積、容積率

都市名稱			中	和	板	橋	桃	園	市
項目									
計	人 口 (萬人)		28.3	21.0	45.0			13.0	
	居 住 用	容積總量 50m ² /人	1,415	1,050	2,250			650	
		24m ² /人	679	504	1,080			312	
畫	住宅區 面積 180%	容積平 50m ² /人	786	583	1,250			361	
		24m ² /人	377	280	600			173	
現	住宅區面積 (公頃)		492	243	628			297	
	住宅區容積率 %		279	355	331			181	
	容積總量 (公頃)		1,373	863	2,079			538	
	(78年底)人口 (萬人)		36.5	24.8	53.1			23.6	
	每人居住用 樓地板面積		m ² /人 37.6		34.8			39.2	22.8

資料來源：台灣省政府建設廳

資料時間：民國79年

2. 都市特性：

上述計畫容納人口數與每人居住樓地板面積標準，得據以估算居住用容積總量及所需劃設之住宅區面積多寡。

但是，一個都市除提供居住使用外，尚包括有工作、遊憩等多項機能，必須配合提供適量的商業、工業等建築用地及道路、學校、公園綠地等公共設施用地，始能有效滿足居民生活需求。而其所需住、商、工等各類建築用地及容積總量之多寡，則與容納居住人口、產業類型從業人數及都市機能與特性等，有極密切關連。

若就都市特性與其住宅、商業、工業等主要使用分區面積所佔比率視之，曾有日本都市計畫專家（今野博），提出概念性分類及概略的比率值，謹予表例如下提供參考。以東京都二十三區為例，住宅區65%、商業區12%、準工業區16%、工業區7%。

表6-1-3 日本都市特性與土地使用分區比率關係

都市特性	使用分區	住宅區	商業區	準工業區	工業區
		%	%	%	%
政治文化都市		59	14	12	15
地區中心都市		68	9	17	6
工業都市		53	7	12	28
輕工業都市		55	7	19	14
礦業都市		65	9	3	23
水產業都市		52	16	14	18
港灣都市		59	10	10	21
觀光都市		76	15	6	3
住宅都市		91	4	3	2

若以台灣地區內院轄市、省轄市及鄰近台北市的幾個縣轄市為例，其住宅、商業、工業等三種使用分區面積所佔比率情況，如下表所示：

表6-2-4 台灣地區主要都市之都市計畫使用分區（住、商、工）情況：

分區 都市	住宅區		商業區		工業區	
	面積 (公頃)	%	面積 (公頃)	%	面積 (公頃)	%
台北市	8,441	85	990	10	479	5
高雄市	3,403	63	678	13	1,000	20
基隆市	1,310	63	120	6	651	31
新竹市	1,090	62	229	13	441	25
台中市	4,026	81	349	7	614	12
台南市	4,093	84	291	6	471	10
嘉義市	1,000	75	140	11	191	14
中和	481	68	25	4	199	28
永和	242	82	54	18	-	-
板橋	627	80	53	7	105	13
桃園	297	70	61	15	67	15

資料來源：經建會都市及住宅發展處

資料時間：民國79年

若就台灣地區主要都市之都市計畫使用分區比率關係與都市特性比對，知台中、台南、永和、板橋顯具住宅都市特性；基隆、新竹、中和則較具港灣、工業都市特性；嘉義、桃園則具地方中心都市特性；以台北市所具備之經濟、政治、文化功能言，其住宅區面積比率似偏高，商業、工業區偏低。

3. 都市層級與開發強度

一般，都市規模可由容納人口及土地幅員予以界定。計畫容納的人口越多，可資開發利用的土地資源越多，或其開發強度越高，則其整體都市的容積總量也可能越多。

據台灣省政府建設廳最近對於台灣地區內四百多處都市計畫地區所作之檢討分析，主要係針對不同人口規模層級的都市計畫地區

之住宅、商業區、依層級遞增，修正其容積率規定後，檢討現況容積與計畫容積管制間之差距，並推計可能容納的人口總數：

表6-1-5 台灣地區內都市計畫住宅、商業區容積率規定與現況比較

人口規模		一萬人以下	1 ~ 5 萬人	5 ~ 10	10 ~ 20	20 ~ 50	超過 50 萬人	
計容積率 畫率	住宅區	180%	190	200	210	220	240%	
	商業區	240	250	260	280	300	320%	
計畫與現況比較	住宅區	面積 (公頃)	3345	15938	7030	8595	7729	9397
		百分比	6.4%	31.0	13.5	16.1	14.9	18.1
		已達%	5%	4	18	5	28	0
		未達%	95	96	82	95	72	100
	商業區	面積 (公頃)	308	1361	703	663	903	761
		百分比	6.5	29.0	15.0	14.1	19.2	16.2
		已達	6%	3	14	2	18	-
		未達	94	97	86	98	82	100
容納人口	原計畫	80萬人	404	237	257	351	295	
	增加	52	253	72	132	29	193	
	修正後可容納	132	657	309	389	380	488	

查台灣地區都市計畫劃定之建築用地開發強度，原計畫以平均容積率180%為準，經檢討修正後，擬就人口規模分成六個不同層級，分別訂定住宅區、商業區之不同容積管制標準，在不變更居住水準（每人居住用樓地板面積）之原則下，總計約56,700公頃（住52,000公頃、商4,700公頃）用地，可容納約2,350萬人，較原計畫的1,600萬人，增加約45%，約730萬人。

4. 發展政策：

一般，一都市的發展建設，會秉承著國土計畫、區域計畫、都會區計畫等上位計畫之指導，據以研擬發展政策與計畫目標，以為進一步策訂都市計畫與實質發展計畫之依循。發展政策包括都市功能角色的定位（為工業、住宅或觀光型都市）、人口規模（為容納20萬人以下的中小型、或50萬人以上之大都市）、高密度或低密度（以高密度高層住宅為主，或以低層獨戶住宅為主）、計畫容納對象（以高所得或低所得階層為主）等等發展政策，均直接影響到一都市開發容積總量之推估。

(二)影響容積分配之因素：

一規劃區特定專用區或一個都市，可藉由計畫容納人口數、都市特性、規模層級及發展政策等因素，估算其容積總量。而此開發總容積，如何在或大或小的土地資源及計畫領域範圍內，作最有效的分配與規劃，應是一項相當重要的課題。一般，影響容積分配之因素，概有下列幾項，謹略加說明。

1. 區位：

就都市空間結構言，概有三種基本理論，一為經濟學家柏基斯（E. W. Burgess 1925年）的「同心圓模型」理論，二為赫得與霍依特（R. Hurd, H. Hoyt）所提的「扇形」理論、三為麥克齊（R. D. Mack - Enzie 1933年）的「多核心」理論，乃眾所皆知。由都市土地使用型態理論與實證研究的探討，可以發現不同特性地區，其土地使用型態必然會有差異，無論是單核心或多核心模型，其土地發展強度將由核心逐漸向外圍遞減。而其中扇形理論亦經實地研究證實高租金住宅緊鄰著市中心分佈後，會往主要運輸路線、高亢及風景優美等地區發展，足見區位乃影響容積分配的首要因素。

2. 地價：

地價概可分為「使用價值」與「交易價值」。在一般自由市場經濟體系下，地價均以「交易價值」予以衡量。就地價的空間分佈言，多以都市商業中心為最高點，逐漸向外圍遞減。比地價空間分佈模型，若與上述都市空間結構或容積分佈模型作一比較，可知活動量越高的市中心地區，其地價越高，容積率也越高。因此，地價亦應是容積分配的重要考慮因素。

3. 公共設施服務水準：

公共設施涵蓋項目極為繁多，而其服務水準之釐定概可從定性、定量及品質標準等幾項，加以衡量。以如同人體循環系統的交通運輸設施而言，大眾捷運設施的有無、道路系統的佈局、停車空間的充足與否、可及性、步道與路樹景觀、鋪面與街道傢俱、收費標準、管理維護良好與否等等因素，均是決定公共設施服務水準的因素。

但是，在進行容積分配或容積率規定時，很難將所有公共設施服務水準均納入評定基準。但是，如大眾捷運系統的運輸能力、道路率、公園綠地（永久性開放空間）的有無等，均為影響容積分配的重要因素。

以東京都為例，當年在研擬容積管制規定時，對於業務商業使用地區，係以汽車流量、道路率、地價等為評定資料；而住宅區則以維持建築發展容積與大眾捷運系統運輸能力之有效配合為目標，作為評定基準。

公園綠地對一都市言，有如呼吸器官之對於人體，不但能淨化空氣，提供人體所需之氧氣，更有紓解壓力，美化視覺、提供休憩運動空間之多項功能。因此，一般，對於能充分提供公園綠地（或永久性開放空間）之地區，在土地使用分區管制上，均考慮給予建築高度的放寬及容積管制之優惠規定。如「台北市土地使用分區管制規則」第十條，即明確規定之「住宅區內建築物之建蔽率及容積率不得超過左表規定，但面臨較寬之道路、臨接或面前道路對側有公園、廣場、綠地、河川等，於不妨礙公共交通、衛生、安全，且創造優美景觀者，容積率得酌予提高，但最高不得超過百分之四百」。

除上述道路、捷運系統、公園綠地等公共設施外，居住日常生活所需之學校、購物；產業活動所需之停車、電力電話，給水排水等設施之關建，均必須就該地區人口、土地使用等現狀及未來發展趨勢、決定其項目、配置與規模，以增進市民活動之便利，並確保良好之都市生活環境。因此，一般而言，公共設施能充足留設並提供較佳服務水準之地區，始能承擔較多的容積分配。

以下試就台灣地區幾個主要都市之都市計畫土地中，三種主要

《建築容積管制實施成效檢討》

使用分區及道路、公園綠地、學校等三種主要公共設施用地面積之比率關係、平均人口密度，每人享用公共設施用地情況等，表列如下提供參考。

表6-1-6 台灣地區主要都市使用分區（住商工）與公共設施用地面積比率

項目 都市	①+② 面積 (公頃)	① 使用分區 (%)				②公共設施用地%			現有人口 ①+② 人/公頃	②面 積 現有人口 m ² /人
		住宅區	商業	工業	小計	道路	公園	學校		
台北市	16,076	52.5	6.2	2.9	38.4	14.0	8.6	6.6	169	22.7
高雄市	10,053	33.9	6.7	9.9	49.5					
基隆市	3,348	39.1	3.6	19.5	37.8				105	55.9
新竹市	2,098	52.0	10.9	21.0	16.1				154	10.4
台中市	8,735	46.1	4.0	7.0	42.9				87	49.2
台南市	8,259	49.6	3.5	5.7	41.2				83	49.8
嘉義市	2726	36.7	5.1	7.0	51.2				95	54.1
中和市	1,061	45.3	2.4	18.7	33.6	19.8	3.8	4.3	344	5.8
永和市	448	54.3	12.1	-	33.9	22.1	3.8	5.9	554	6.1
板橋市	1,135	55.2	5.4	9.3	30.1	16.2	5.6	6.1	468	6.6
桃園市	792	37.5	7.7	8.5	46.3	18.1	9.4	9.5	298	15.6

資料來源：經建會都市及住宅發展處

資料時間：民國79年

三、可量化與不可量化因素

實施容積管制之主要目的，乃在於控制都市土地合理有效利用，創造良好環境品質。因此，各類土地使用分區之劃定及容積率大小之釐訂，必須充分考量地區地質地形、水資源等自然條件、公共設施服務水準等物理條件、產業活動、地價等經濟條件、容納對象、所得階層等社會條件、發展沿革、傳統特色等歷史條件，以及發展政策、法令體制等政治條件。

上述第五章於實施容積管制成效檢討中，已就容積管制對實質環境、社會經濟及對規劃設計等層面之影響，作深入探討。綜觀其影響所及

，概包括人口密度；建築開放空間、通風採光、造型、天際線等環境景觀；居住型態、居民價值觀、社區意識等社會結構；以及產業活動分佈、不動產價格等經濟變動。因此，實施容積管制將對都市實質環境、社會經濟等層面，造成或多或少，直接或間接、短期或長期等，不同程度之影響。

從上述實施容積管制對都市各層面影響之檢討，試予剖析影響容積率之諸因素，就其屬性言，分屬實質、社會、經濟等層面；就容積規劃運作言，有藉以計算容積總量與容積分配指標者。若再從因素之本質言，得予概分為可量化與不可量化兩項因素。

(一)可量化因素：

容納人口數、每人使用樓地板面積、人口密度、地價、公共設施服務水準（道路率、每人享用公共設施用地面積等），開發強度等，均屬可量化因素，其中如人口數、人口密度、每人使用樓地板面積，公共設施服務人準等多項因素，均可直接用以計算容積總量或容積分配之依據。而地價雖是訂定容積率時，必須考慮的因素，但兩者間未必有一定的比例互動關係。

(二)不可量化因素：

上述影響因素中，如都市機能角色、特性、發展政策、區位等項目，通常不易予以量化而為研訂容積率之依據。有時或可以幾項要素之互動關係予以示意；或以一可量化的代表性指標為重點加以分析，但均以提供思考方向、權重關係與比較分析等之參考：

至目前止，許多國內外專家學者曾嘗試以容積率的各項影響因素，配合各種統計分析方法之應用，或擬建立容積率影響變數有關之經濟模型；或導引容積管制決策輔助有關之系統模擬等，概依其不同的因素組合、權重分派、數理分析模式等，期能更正確掌握影響容積率之各項因素互動關係及其影響程度，以為決策與實施之依據。

第二節 訂定容積率數理模式概念之擬議

容積率的規定使土地使用的強度受到了控制，而推究根本其要旨並非在「控制」這一消極的字眼或手段，而應視為使土地使用強度合理化的積極方法

之一。

土地使用強度合理化涉及二個層面的考慮：

- 一、土地使用組別及其混合的適宜性
- 二、土地上可開發量的多寡。

容積率的實施主要是依第二層的考慮而行，數理模型的處理對象主要亦在此方面。

一、目前處理容積率之有關數理模式：

由於歐、美、日本等地區或國家多在上世紀末及本世紀初陸續實施容積率，其成效亦頗顯著，我國台灣地區也在台北市的率先實施的情況下，陸續推展到全省及高雄市。有關容積率如何訂定的文獻亦復不少，而其中又以應用於住宅區者為多，茲列舉如下：

(一)韓申模型之應用 (Hansen's Gravity/potential Model)

係將總人口就區內各地之可及性指數 (Accessibility Index) [註 6-2-1] 及土地之容受力 (Holding Capacity) [註 6-2-1] 予以分派，其操作流程如圖 6-2-1。從而決定了各地區的人口數，再依每人居住之樓地板面積及住宅用地的面積求出該地區之容積率，在此模型中所著重之項目在居住地點與工作地點間之關係，以及可供居住使用之空地量等，另外人口成長因係本模型之基本要項當然為訂定容積時之考慮要項。

(二)賀伯－史帝芬模型 (Herbert - Stevens Model)

係以線性規劃進行住戶之空間分派，其分派之最適化標準為使社會全體的「地租支付能力」達到最大，其中考慮之要項為住宅鄰里社區公共設施，總樓地板面積及自來水供水量等。於求出各地區最適分派居住人口數後再訂定計畫人口數，再依每人居住樓地板面積及住宅用地面積求出容積率。

其他有關住宅分派的模型尚有加林－勞利模型 (Garin - Lowry Model) 中的住宅區分派模型以及巴特門 (S.H.Putman) 的住宅細分分派模型 (DRAM) (Disaggregated Residential Allocation Model)，則為以就業人口及就業與居住地區間的互動關係為要素而推導分派居住人口的數學模型，也常為都市計畫理論家所採用。

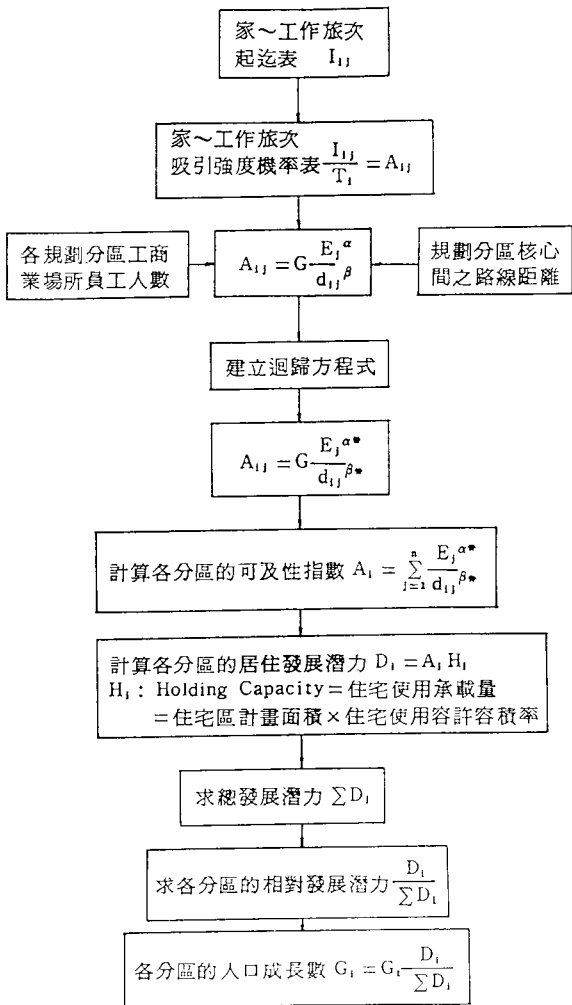


圖 6-2-1 韓森模型操作流程圖

資料來源：張忠民，「高雄都會區居住空間結構之研究」

國立台灣大學土木工程研究所都市計畫研究室民國七十二、三年間從事高雄市土地使用管制規劃時，亦對容積率之研擬提出估算的方法，其主要的處理對象是土地及建築物之使用強度，此外尚考慮區位條件，活動空間量，及交通狀況等因素，因此，其先對高雄市現有之土地使用型式作充份之瞭解，進而依不同區位之人口，產業活動與土地利用之發展情形而分別研擬具有地方性與彈性之容積率，其作業流程如下：

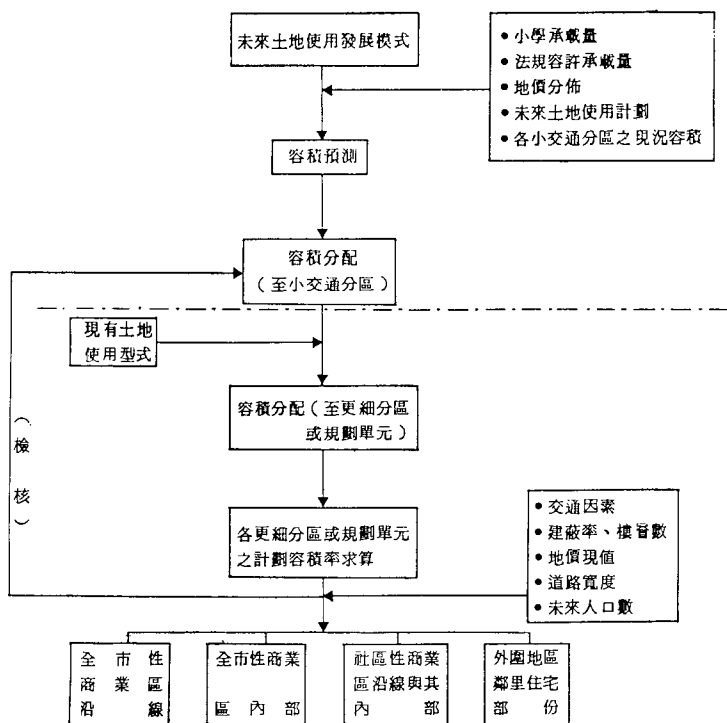


圖 6-2-2 高雄市容積率求算流程圖

在此流程中，主要分為兩部份，虛線以上部份係以小交通分區為基本單位（高雄市共分 194 個交通分區），藉下述分析，求取各小交通分區之計畫容積率。

- (一)土地承載量分析：主要考慮水資源，地質條件，現行法規容許之建築量體，學校用地分佈情形，都市休閒空間分佈情形等。
- (二)土地需求面分析：主要分析都市發展趨勢、發展政策、預測未來人口，產業之發展與變遷，居民生活需求等等方面之情形，並與前述之供應情形綜合考量，以達到都市資源之有效利用，其主要流程如下：

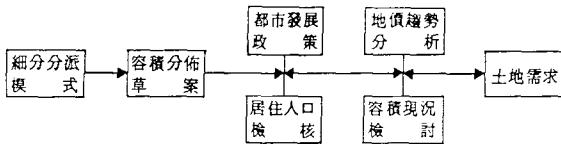


圖 6-2-3 土地需求研究流程圖

其中在細分派模式中主要是利用巴特門(S.H.Putman)在1977年利用引力模型(Gravity Model)及最大熵(entropy)的觀念整合出之土地使用模型，其中包括DRAM, EMPAL及CALIB等三個次模型。其過程為先以CALIB模型校估出DRAM及EMPAL之參數，再由EMPAL次模型預測未來及業(就業機會)分佈，再將結果輸入DRAM次模型中，以求得人口、土地使用與及業數之空間分佈，同時亦可求得工作-家，家-購物及工作-購物等三種旅次分佈，再導入傳統之「整體運輸模式之路網指派模式」中，即可知未來交通狀況作為回饋修正之基礎，其關係如下：

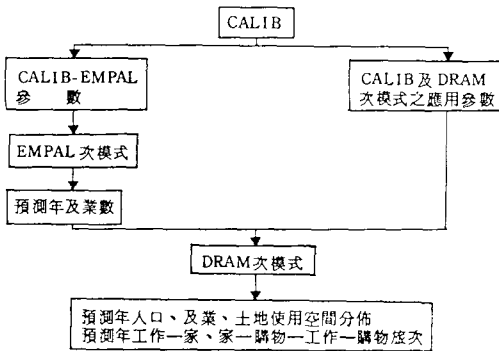
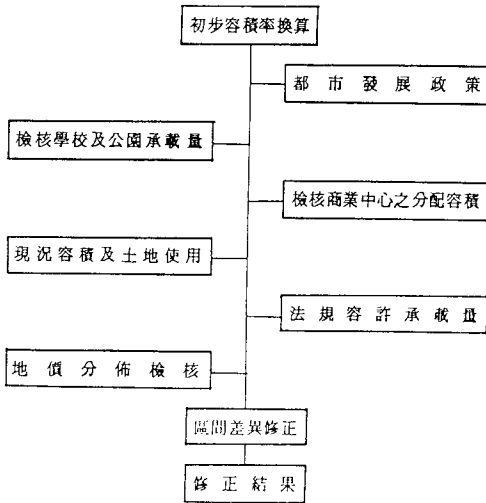


圖 6-2-4 細分派模式

最後再依居住人口,地價變遷,每人平均擁有之樓地板面積等檢核前述之輸出結果,即可得出各交通分區之分配容積,再依下述流程修正,求出各分區之容積率。



至於虛線以下部份則係於考慮現有土地使用型式,找出研擬容積率之「規劃單元」,再求算各種型式之容積率,將虛線以上部份求出之各小交通分區之容積分配到更細的分區及街廓之內,並以各小交通分區之容積為控制及校核容積分配之依據。

台大係將高雄市之土地使用分為五種型式如下表:

表 6-2-1 各種土地使用型式之觀察概況表

項目 型式	土地使用現況及建築用途與型式	現況容積率 (%約值)	空地	道路狀況及交通量
I	高層或中層—R.C 之獨立大建築,或連棟透天厝	160~250	全無或極少	<ul style="list-style-type: none"> • 內部道路沿線密集發展者,交通量大,甚或因裝卸而妨礙交通。 • 公寓住宅帶來路邊停車。
II	延主幹為舊式住宅,枝狀道路兩旁或為新式高層 R.C 建築	100~180	空地或背面設地較多	<ul style="list-style-type: none"> • 主幹交通繁多,分枝路狹窄,常有阻塞。
III	傳統聚落發展,叉路內部有少量高層 R.C	100~180	較多	<ul style="list-style-type: none"> • 主幹常因叉路交通而阻塞。
IV	傳統聚落或新發展之住宅社區	60~110	較多	<ul style="list-style-type: none"> • 應較無問題
V	新建之公寓式住宅(大多為 5 層)或連棟集合式(4 層)或雙拼式	100~200	空地及農地多,房屋市場興盛。	<ul style="list-style-type: none"> • 目前尚未規劃完成無法斷言,一般狀況,但因新計劃道路,且位於住宅區,短期內應無問題。

並將這五種型式以四種情形及三個公式來分別研擬計算容積率。

表 6-2-2 容積率研擬方法與土地使用型式

容積率研擬方法	土地使用型式
第一種情形	I
第二種情形	I
第三種情形	II、III
第四種情形	IV、V

第一種情形係指全市性商業區。

第二種情形係指全市性商業區之街廓(一部份)

第三種情形係指社區性商業區，屬第二、三種土地使用型式者，為全市商業區以外之主要購物所在地，具備日常服務、一般零售、修理服務等設施。
第四種情形為外圍地區鄰里性住宅社區。

在第一、二、三種情形時，計算容積率之公式為

$$\text{容積率} = \frac{\text{總樓地板面積}}{\text{每 1,000 平方公尺}} = \frac{C_{\max} \cdot R \cdot A_r \cdot (1 - P)}{(T_a + T_p) \cdot P_c \cdot K \cdot Q}$$

$$\text{容積率} = \frac{\text{總樓地板面積} \times 1,000}{12 \times \Sigma \text{商業使用面寬}}$$

- 其中 C_{\max} 為交通工具載客飽和量(人/車)
 R 為載客率
 A_r 為道路有效面積(平方公尺)
 $(1 - P)$ 為到達性交通量所佔百分比
 T_a 為旅次吸引量(人旅次/日)
 T_p 為旅次產生量(人旅次/日)
 P_c 為尖峰集中率
 K 為交通工具分配率
 Q 為車輛佔用面積(平方公尺)

但在第二種情形時，需將求出之容積率乘以百分之七十，亦即：

(第一種情形求出之容積率) $\times 70\%$ = 第二種情形之容積率。

此為第二個公式。第三種情形雖使用同一公式，但需將內部住宅使用部份之交通產生量全部納入考慮。至於第三個公式則為適用於第四種情形之容積率計算法：

$$\text{容積率} = \text{樓層數} \times \text{建蔽率} \times \frac{2W_1 + 2W_2}{4}$$

- 其中 W_1 為地價現值
 W_2 為計畫道路寬度

最後，再依據計算的結果，將市中心區以100%為級距，外圍地區以50%為級距，將全市以十種等級訂定容積率，並將各等級分佈之區域標註於計畫書圖內

表6-2-3 高雄市容積率

等級一覽表

等 級	容 積 率
I	6.01~7.00
II	5.01~6.00
III	4.01~5.00
IV	3.51~4.00
V	3.01~3.50
VI	2.51~3.00
VII	2.01~2.50
VIII	1.51~2.00
IX	1.01~1.50
X	1.00以下

二、數理模式之要素

由前述的情形可知，如欲以數理模式的方式來擬訂容積率時，在概念上須先尋求模式中可能涉及之變數，再利用分析的方法（亦包括數理模式在內）推演各變數間的相互關係乃至尋求有關參數之最適值。

由於資訊科技近年來的突飛猛進，依目前電腦硬軟體的功能，開發具分析多重變數能力的數理模型並非艱難之舉，而是在研擬開發模式之先必須認清，模式只是一種推演的手段，思考和決策仍應由人來主導，以避免在繁複的開發過程中，陷入以推演程式為唯一值得重視之事，甚至倒果為因，誤認模式導出之結果即可逕予直接引用，成為訂定當地容積率之唯一根據，而忘卻容積率之訂定仍具有相當之政策性，不可量化性的因素，有待以人類之智慧及見識來將導出之結果予以詮釋修正，始能使容積管制定為執行都市發展政策的一項利器。

(一)不可量化因素處理原則

在處理容積率的數理模式中，不可量化的因素多屬政策性，高層次之因素，諸如都市的發展政策，都市的特性等級……等等。這些因素一般可以其他已有之都市，甚至國外類似之都市之面積、人口、土地使用、交通狀況、公共設施、公用設備分配及配置之情形以及產業結構、就業人口、及業人口等既有資料，依其數據或比例關係，引為經驗值，作為將不可量化因素予以量化之參考。另外，亦可將都市發展政策、特性、等級等因素，依調查及統計的方法，予以排定序列，並依序列之數值為基礎，將不可量化之因素予以量化。

(二)都市計畫計畫範圍與交通規劃另區之整合

都市計畫之土地使用及交通系統之規劃是相互影響及密不可分的，尤其某一地區土地使用組別及使用強度（容積率）的高低更直接影響旅次的產生及吸引，進而影響道路系統及其他交通工具之容量及服務等級之規劃，但在台灣地區，不僅土地使用與交通的規劃沒有適當的整合，就是交通規劃內，不同運具間的整合規劃也不易整合。因此，未來如果要將容積率以數理模式的方式來推導，土地使用及交通系統方面的因素又都是不可或缺的變數，因此在規劃區域，規劃年期，資訊調查、更新、調查時間、方法、內容、格式等等方面的整合就是第一要務。否則有關規劃資訊還得利用轉換、解釋的技術，都市計畫區與交通分區的資料相互轉換後才能適用，失真的情形非常普遍研析的結果也就無法反應實情。因此資料整合的工作是非常必要的。

(三)都市容積率訂定的層次及牽涉之因素

依本研究之整理及相關文獻之檢討，將容積率訂定的層次依前節所述之粗容積率及淨容積率之概念予以細分為

1. 都市計畫地區總容積及其容積率亦即本節所稱之粗容積率，其土地面積包括全部行政轄區內之面積在內。
2. 各交通分區容積及容積率亦即本節之「地區容積率」其土地面積僅包括各交通分區內之各種土地使用分區及公共設施用地在內，前項之保護區，河川用地等即不包括在內。
3. 各街廊之容積及容積率，其土地面積僅包括街廊內之巷道、學校、

鄰里公園等設施在內並未包括主要幹道在內。亦即本節所稱之「街廊容積率」。

4. 和建築基地之容積及容積率，亦即本節所稱之「淨容積率」，為單獨一宗建築基地，不包括任何其他公共設施用地在內之可建築的量體，及其與建築基地面積之百分比：

訂定容積率時宜逐層進行，並以上層之數值為控制下層數值依據。上述各類容積率之關係及以數理模式推薦其數值時所涉及之因素表列如下：

表6-2-4 各類容積率之關係及數理模式涉及因素表

層 級	牽 涉 因 素	成 果
1.粗容積率	<ul style="list-style-type: none"> · 人口成長預測 · 都市發展政策及趨勢 · 產業發展及就業人口 · 土地承載 · 土地使用之分配及配置 · 水資源 · 每人平均擁有之樓地板面積 · 都市發展現況 	<ul style="list-style-type: none"> · 全都市行政轄區內之總容積量（總樓地板數）。 · $\text{粗容積率} = \frac{\text{總樓地板數}}{\text{行政轄區總面積}}$
2.地區容積率	<ul style="list-style-type: none"> · 地價 · 公共設施承載量 · 各分區之可及性 · 居住人口，業人口與就業人口 · 每人平均擁有之樓地板面積 · 法規容許承載量 · 未來之土地使用計畫 · 各交通分區之現況容積 	<ul style="list-style-type: none"> · 各交通分區之總樓地板數 · $\text{地區容積率} = \frac{\text{各交通分區之總樓地板數}}{\text{各交通分區之面積}}$
3.街廓容積率	<ul style="list-style-type: none"> · 地價 · 交通因素 · 道路寬度 · 建管法規 · 未來人口數 · 現有土地使用型態 · 未來之土地使用型態 	<ul style="list-style-type: none"> · 各街廓之總樓地板數 · $\text{街廓容積率} = \frac{\text{各街廓之總樓地板數}}{\text{各街廓之面積}}$
4.淨容積率	<ul style="list-style-type: none"> · 地價 · 道路寬度 · 基本物理環境（前、後側院，通風，採光，開放空間，遮蔽率，建物高度，樓層數……） · 現有土地使用型態 · 未來之土地使用型態 	<ul style="list-style-type: none"> · 各建築基地之總樓地板面積 · $\text{淨容積率} = \frac{\text{各建築基地可供使用部份之總樓地板面積}}{\text{建築基地面積}}$

就數值而言，由於容積逐層由粗容積率分派至淨容積率時，土地的面積愈形減少，亦即分母漸減，故容積率之數值漸增，由本章第一節台灣地區各都市粗、淨容積率間之比較即可看出此二者間之關係。此關係在作一般論述及判斷時，可予援引為經驗值，但在擬訂各地區之容積率時，務必利用上表的層次由粗容

積率開始探討，並利用表中之牽涉因素作為變數來開發數理模式，並將獲得之初步結果作為研訂下一層次容積率的控制數據，俾能在一完整、有體系的架構下，擬出供最終判斷參考之數值。此一數值必須再經過決策與判斷後，始能予以作分級或其他之處理，成為訂定某一地區容積率之依據。

第七章 實施容積管制相關法令 與行政措施之建議

第一節 建築技術規則之檢討與修訂建議

一、檢討觀點：

有關容積管制之建築技術性條文為民國七十三年九月二十二日內政部台內營字第256544號令，增訂於建築技術規則第九章內第160條至166條。其餘文之草擬為內政部營建署委託中華民國建築學會，集結國內專家學者，經熱烈討論並對台灣本土之日照氣候狀況深入研究而得之結果。由於研究成果相當周延且內容合乎國情，該規則經公布至今已多年，鮮少發現不合實際或窒礙難行之處。

然本研究在檢討台北市多年來實施容積管制成效時，重新探討容積管制之意義與目的，認為祇要容積管制之效能達成，對於技術性之限制應可加以放寬。而對有效日照之規定應重新編列入於第九章。本研究經綜合討論之結果，從三個觀點檢討現行之建築技術規則，並提出下列修正建議：

(一)總容積不變下應有更多之計畫彈性。

人口密度及土地使用強度能確保不超過原規劃水準的條件下，不同使用分區相互間之配置彈性應可加以放寬。而為使 PUD 之手法能適用於國內，應允許「同一基地跨越不同街廓時彈性規劃」之規定。

(二)對地面空間之設計應減少過多之限制以鼓勵公共空間之塑造

容積管制實施後由於高度限制減少，空地面積增大，而地面空間之設計相對重要。在不增加人口活動密度之條件下，應可增加地面空間設計之彈性以提高空間品質，使地面活動達到便利、安全、舒適之條件。例如：地面層之常時開放的無牆有簷之廣場空間、通行用透明採光廊道，應可不列入容積計算；建築地面層之供通路使用的穿越深度適

用亦可建議放寬。此外，對於室內中庭供公眾休息、停留之公共使用空間，由於其並無增加活動強度，反而有增加都市公共休閒空間效果，故建議以樓地板面積折半方式予獎勵。

(三)因高度限制放寬，應重視日照問題

由於容積管制後，相對地放寬了高度限制，日照問題成為眾所關切之問題，有關日照限制訂定於建築技術規則第二十三條（住宅區高度限制）及第二十四條（未實施容積管制地區高度之限制）為使容積管制法規體系更趨於完整，建議於第九章中增列。

二、修訂建議：

基於上述三個觀點，本研究建議修正建築技術規則第九章條文及說明如表7-1-1：

表7-1-1 建議修正建築技術規則第九章條文及說明

修訂	條文	原	條	文	建	議	修	定	說	明
第一百六十條	(適用範圍) 實施容積管制地區之建築設計, 依本章規定。	第一百六十條	(適用範圍) 實施容積管制地區之建築設計, 依本章規定。		第一百六十條	不予修正				
第一百六十一條	(容積率) 本規則所稱容積率係指基地內建築物地面以上各層、閣樓及夾層樓地板面積之和與基地面積之比。基地面積之計算包括法定騎樓面積。	第一百六十一條	(容積率) 本規則所稱容積率係指基地內建築物地面以上各層、閣樓及夾層樓地板面積之和與基地面積之比。基地面積之計算包括法定騎樓面積。		第一百六十一條					
[修訂]	第一百六十二條	第一百六十二條	第一百六十二條	第一百六十二條	第一百六十二條					
	(實施容積管制地區樓地板面積之規定) 前條樓地板面積之計算依左列規定： 一、建築物各該層或夾層其外牆中心線或柱中心線或區劃中心線以內之最大水平投影面積。 二、各層陽台、屋簷、突出建築物外牆中心線或柱中心線超過一·五公尺或雨遮突出超過〇·五公尺者，應自其外緣分別扣除一·五公尺或〇·五公尺作為中心線，每層陽台面積之和超過該層樓地板面積八分之一以上部份並應計入該層之樓地板面積。 三、三分之二以上透空之遮陽板或露台或法定騎樓或第一條第七款第一目之屋頂突出物不得計入樓地板面積。 (增訂) 四、建築物地面層之三面以上為無外牆之開放空間，且二十四小時開放為通行使用者，其開放部分不得計入樓地板面積。 五、以透明採光罩覆蓋，其開口高度在七公尺以上之室內供公眾休息停留使用空間，其樓地板面積得以折半計入容積率計算，而建蔽率應依覆蓋面積計算。									
第一百六十三條	(基地內通路) 基地內通路依左列規定： 一、基地內各幢建築物間及建築物至建築物間之通路，得計入法定空地面積。 二、基地內通路之寬度不得小於左列標準，但以基地內通路為進出道路之建築物，其總樓地板面積合計在一·〇〇〇平方公尺以上者，通路寬度為六公尺。 一、長度未滿十公尺為二公尺。	第一百六十三條	(基地內通路) 基地內各幢建築物間及建築物至建築物間之通路，得計入法定空地面積。 基地內通路之寬度不得小於左列標準，但以基地內通路為進出道路之建築物，其總樓地板面積合計在一·〇〇〇平方公尺以上者，通路寬度為六公尺。 一、長度未滿十公尺為二公尺。		第一百六十三條					

表7-1-1 建議修正建築技術規則第九章條文及說明(續)

<p>1. 長度未滿十公尺為二公尺。 2. 長度在十公尺以上未滿二十公尺者為三公 尺。 3. 長度在二十公尺以上者為五公尺。 前項基地內通路之長度，自建築起點計算至 至建築物最遠一處之出入口或共同出入口。 三、基地內通路為連通建築物者，得穿越同一基 地建築物之地面層，穿越之深度不得超過十 五公尺，淨寬並應依前項寬度之規定，淨高不得 少於法定騎樓之高度。該穿越部份得不計入 樓地板面積。 四、前款之穿越深度不適用於學校、醫院及公共 建築物。 五、基地內通路，為供公眾通行便利得以無外牆 之透明採光罩覆蓋之，其樓地板面積不計入 建築率及容積率之計算。</p>	<p>二、長度在十公尺以上未滿二十公尺者為三公 尺。 三、長度在二十公尺以上者為五公尺。 其基地內通路為連通建築物者，得穿越同一基 地建築物之地面層，穿越之深度不得超過十五公尺， 淨寬並應依前項寬度之規定，淨高至少三公 尺，其穿越法定騎樓者，淨高不得少於法定騎樓之高 度。該穿越部份得不計入樓地板面積。</p>	<p>第一六四條：(實施容積管制地區建築物高度限制) 建築物高度依 左列規定： 一、建築物以三、六比一之斜率，依垂直建築線方向 投影於面前道路之陰影面積，不得超過基地臨接 面前道路之長度與該道路寬度乘積之半，且其陰 影最大不得超過面前道路對側境界線，陰影及高 度之計算如左： $As \leq (L \times Sw) / 2$ $H \leq 3 \cdot 6 (Sw + D)$ 其中 As：建築物以三、六比一之斜率，依垂直建築線 方向，投影於面前道路之陰影面積。 L：基地臨接面前道路之長度。 Sw：面前道路寬度(依本節第十四條第一項各 款之規定)。 H：建築物各部份高度。 D：建築物各部份至建築線之水平距離。 二、前款所稱之斜率，為高度與水平距離之比。</p>
<p>第一六四條：(實施容積管制地區建築物高度限制) 建築物高度依 左列規定： 一、建築物以三、六比一之斜率，依垂直建築線方向 投影於面前道路之陰影面積，不得超過基地臨接 面前道路之長度與該道路寬度乘積之半，且其陰 影最大不得超過面前道路對側境界線，陰影及高 度之計算如左： $As \leq (L \times Sw) / 2$ $H \leq 3 \cdot 6 (Sw + D)$ 其中 As：建築物以三、六比一之斜率，依垂直建築線 方向，投影於面前道路之陰影面積。 L：基地臨接面前道路之長度。 Sw：面前道路寬度(依本節第十四條第一項各 款之規定)。 H：建築物各部份高度。 D：建築物各部份至建築線之水平距離。 二、前款所稱之斜率，為高度與水平距離之比。</p>	<p>第一六四條：(實施容積管制地區建築物高度限制) 建築物高度依 左列規定： 一、建築物以三、六比一之斜率，依垂直建築線方向 投影於面前道路之陰影面積，不得超過基地臨接 面前道路之長度與該道路寬度乘積之半，且其陰 影最大不得超過面前道路對側境界線，陰影及高 度之計算如左： $As \leq (L \times Sw) / 2$ $H \leq 3 \cdot 6 (Sw + D)$ 其中 As：建築物以三、六比一之斜率，依垂直建築線 方向，投影於面前道路之陰影面積。 L：基地臨接面前道路之長度。 Sw：面前道路寬度(依本節第十四條第一項各 款之規定)。 H：建築物各部份高度。 D：建築物各部份至建築線之水平距離。 二、前款所稱之斜率，為高度與水平距離之比。</p>	<p>第一六四條：本條文之訂定原本意義甚佳，其成效使容積地區道 路能確保天空光。本研究不予修正。</p>

表7-1-1-1 建議修正建築技術規則第九章條文及說明 (續)

<p>(增 訂) 第一六四條之一：由於高度限制之放寬將有效日照納入本章規定。</p>		<p>第一六四條之一：由於高度限制之放寬將有效日照納入本章規定。</p>
<p>(修 訂) 第一六五條：(建築基地跨越二個以上使用分區之規定)建築基地跨越二個以上使用分區時，空地及建築物樓地板面積之配置不予限制，但應保留空地面積應依照各分區使用規定，分別計算。</p>	<p>第一六五條：(建築基地跨越二個以上使用分區之規定)建築基地跨越二個以上使用分區時，空地及建築物樓地板面積之配置不予限制，但應保留空地面積應依照各分區使用規定，分別計算。</p>	<p>第一六五條：(建築基地跨越二個以上使用分區之規定)建築基地跨越二個以上使用分區時，空地及建築物樓地板面積之配置不予限制。</p>
<p>(增 訂) 第一六五條之一：(建築基地跨越二個以上街廓之規定)建築基地跨越二個以上街廓時，經地方建築主管機關之同意，空地及建築物樓地板面積之配置得不予限制，但各街廓應設置適當之空氣調節設備。</p>	<p>第一六五條之一：(建築基地跨越二個以上街廓之規定)建築基地跨越二個以上街廓時，經地方建築主管機關之同意，空地及建築物樓地板面積之配置得不予限制，但各街廓應設置適當之空氣調節設備。</p>	<p>第一六五條之一：(建築基地跨越二個以上街廓之規定)建築基地跨越二個以上街廓時，經地方建築主管機關之同意，空地及建築物樓地板面積之配置得不予限制。</p>
<p>(修 訂) 第一六六條：(本編不適用於實施容積管制地區之規定)本編第一條、第二條之一、第十四條有關建築物高度限制部份、第十五條、第二十三條、第二十六條、第二十七條，不適用於實施容積管制地區。</p>	<p>第一六六條：(本編不適用於實施容積管制地區之規定)本編第一條、第二條之一、第十四條有關建築物高度限制部份、第十五條、第二十三條、第二十六條、第二十七條，不適用於實施容積管制地區。</p>	<p>第一六六條：部分修定，由於有效日照已規定於本章。故第二十三條全條可不適用於容積管制地區。</p>

第二節 其他相關法令之檢討

容積管制相關法令除了建築技術規則外，尚有(一)都市計畫法(二)各省市都市計畫法施行細則(三)各省市之土地使用管制規則(四)各項鼓勵要點或獎勵措施。其內容大致如表7-2-1所示。

表7-2-1 容積管制相關法規

一、建築技術規則：建築設計施工篇第九章160~166條 ·第160~165條：適用規定 ·第166條：不適用規定
二、都市計畫法 ·第22條：細部計畫 ·第32條：土地使用分區使用管制 ·第39條：規定基地、空地率、容積率、前後側院等。
三、各地方都市計畫法之施行細則—— 台灣省、台北市、高雄市 例：都市計畫法台灣省施行細則 ·第2條：容積率意義 ·第27條：農業區農舍 ·第28條：農業區合法建築 ·第30條：各使用分區標準 ·第31條：擬定細部計畫規定內容 ·第33條：公共設施建蔽率標準
四、台北市土地使用分區管制規則 ·第2條：用語 ·第6~78條：有關各種使用分區之技術規定 ·第79~82條：綜合設計放寬規定
五、各項鼓勵要點： ·綜合設計 ·公共設施用地多目標使用方案 ·增設停車空間鼓勵要點 ·聯合開發

本研究之目的並非將其條文逐條分析檢討而為透過檢討台北市實施容積管制之

成效，將其問題點檢討以供未來修訂該相關法令之參考，綜合問題點如下：

一、有關各項獎勵辦法之檢討

從實施容積管制之意義而言，各實施地區之容積率均依該地之人口成長、地區區位、公共設施等因素之考量而訂定，理論上所定之容積率應為該地區最適度之土地使用強度及較恰當之環境品質。然而目前國內之法規體系內常為達成某種單一目的而以提高容積率為獎勵手段，例如台北市土地使用分區管制規則內之綜合設計放寬規定、各省市之建築物增設停車空間鼓勵要點、大眾捷運系統場站之聯合開發辦法以及公共設施用地多目標使用方案等。這些獎勵措施縱使有行政上之必要性，但若不加以限制規範，則未來可能有更多之獎勵辦法產生，而容積管制之意義則將蕩然無存。因此有必要對獎勵辦法加以檢討，例如各計劃地區除了既定之容積率外能被容許獎勵之最大容積率是否能於制定土地使用強度時同時訂定，以避免因獎勵辦法之累積形成過大之土地使用強度。又是否可以在容積率規劃時即保留若干容積給予地方政府為行政籌碼，而所有之獎勵均從中支用以控制不超過該地區之絕對最高容積率，總之無止境的容積獎勵之抑止及最大容積率之制定均為未來必要檢討之事項。

二、有關地下室容積之檢討

現行建築技術規則中，明定容積率係指基地內建築物地面以上各層、閣樓及夾層樓地板面積之和與基地面積之比，明確地表達地下室空間不納入容積率之計算。然而由於國內近年來建築技術之進步，加上適合使用地下室之行業驟增，地下室空間之開挖已合乎建築開發之經濟效益，因此產生了無數之大型地下室使用單元。由於其樓地板不列入容積率計算，已失去容積總量控制之意義，而其使用性質往往卻又是屬於高使用強度之行業，因而形成該土地使用強度過高活動人口過量以致公共設施之不足，環境品質更形低落之狀況，已完全喪失實施容積管制之意義。最近台北市政府由於地下室空間使用情況甚嚴重，已極力欲將地下室樓地板面積列入容積率計算而遭建築業界強烈反彈。地下室空間是否應列入容積率計算非本研究之探討課題，然而從探討容積管制成效之觀點而言確實已有很大之負面效果值得加以正視。

三、有關院落規定之檢討

容積管制若祇依容積率之制定及建築技術規則之規定，從建築物之配置而言未必能保證得到良好之環境品質。依台北市實施容積管制成效之因素來看，台北市土地使用分區管制規則中所定之院落規定包括前、後院深度、側院寬度及高度比，雖然對建築配置多了些限制但確卻地保障了鄰棟間相互關係，因而滿足建築物之最基本之物理環境條件。院落規定除了上述之優點外它亦是控制各種使用分區之環境形式之一種方法，換言之亦可應用於地域特性之塑造，因此有必要對各地區依其地區條件使用分區之編定採用不同之規定。由於目前有許多地區實施容積管制而卻無院落規定，建議各地區應於實施容積管制同時發佈院落規定以期確保居住物理環境品質。

第三節 行政措施之建議

臺灣地區自民國五十八年十一月，首先於澄清湖特定區計劃（面積33,096公頃）實施容積管制至今，已逾二十年。至七十九年底，除台北市幾乎已達全面實施階段外，臺灣省及高雄市之實施面積及成效，均相當有限。

就實施方式視之，台北市由山坡地及新市區優先，配合細部計畫通盤檢討，納入計畫說明書，以分期分區方式辦理。臺灣省則主要配合特定區計畫納入規定據以實施，再逐步由鄉鎮地區（如南崁、淡水竹圍、石門等地區）之都市計畫納入實施。綜觀臺灣地區容積管制，在實施時程拖延長久、欠缺明確規劃構想與實施策略，且承受快速發展壓力的情況下，造成搶建、鄰近地區不平衡發及容積管制與人口密度計畫與實際發展狀況脫節等不良現象。下面試以下列容積管制之幾項課題，就行政措施層面，研提檢討與建議。

一、實施方式視地區發展特性採分期分區或全面實施方式辦理

依據都市計畫法第十七條規定——「市鎮計畫應就其計畫地區範圍預計之發展趨勢及地方財力，訂定分區發展優先次序」。又依據內政部訂頒之「都市計畫分區發展優先次序劃定原則」之第二條規定：優先次序之劃定應就(一)新市區建設、(二)舊市區更新、(三)均衡市區發展、(四)其他特定目的、加以考慮。依上述規定，建議各類型地區之實施方式如下。

(一)新市區建設：就開發效益、公共設施完成程度、與重大計畫建設之配合，發展潛力等條件，擬定分區發展優先次序，依細部計畫擬訂時程

，納入計畫說明書據以實施。

- (二)舊市區：以人口密度高、建築物密集、公共設施不足地區，極待更新之地區，配合更新計畫之擬訂納入容積管制。若已發展之舊市區範圍不大，宜採全面實施管制方式辦理。
- (三)分屬不同行政轄區之毗鄰地區，其發展型態與程度相近者，基於均衡發展與公平原則，應予同步實施管制。
- (四)屬於特定目的地區，應配合該特定目標、規劃構想與開發時程等，納入特定區計畫實施。

、開發強度已達飽和或已超越計畫地區之對應措施：

依據民國八十年省政府建設廳之統計，以人口規模區分之六類都市層級中，就住宅、商業區現有容積與計畫平均容積比較結果，得知人口「超過二十萬人至五十萬人以下」層級之24處都市計畫地區中，有5處（面積達1/4強）之現有容積已達計畫標準（住宅區220%，商業區300%）；其次為人口「超過五萬人至十萬人以下」之35處中，有8處（面積達1/6強）已達計畫容積（住宅區200%，商業區260%）。謹就此等地區所需採行之對應措施，建議如下：

- (一)現有公共設施用地嚴重不足，亦未保留有可能提供發展土地之地區，建議宜採嚴格土地使用管制，以抑制人口增長，並儘可能引導部分大型設施、機構等遷出，以減少人口壓力。

臺灣地區內都市計畫地區中，人口規模（以78年底人口為準），超過20萬人至50萬人以下者，如依多寡順序為、三重、基隆、中和、新莊、鳳山、嘉義、永和、新竹、中壢平鎮等十個地區。其毗鄰台北市的五地區，近幾年來，在台北市人口產業大量湧入及房地產價格暴漲等之牽動下，引發極其快速的人口成長與都市發展現象，致其容納人口及開發強度均遠超過計畫標準（住宅區220%），如現有住宅區容積率永和355%，板橋331%，超過計畫標準1.5倍以上。

就人口密度視之，其淨密度（以住宅、商業、工業三區之平均密度）與粗密度，三重860人/公頃，242/公頃，中和517人/公頃，210人/公頃，及新莊352人/公頃，183人/公頃，與台北市之274/公頃，100/公頃相較，均高出甚多，尤其平均淨密度，三重與永和均為高雄市（261/公頃）三倍以上，台南市（139人/公頃），台中市（149人/

公頃)之六倍以上，足見其密集居住程度相當嚴重。

公共設施服務水準以每人享用面積大小視之，永和、板橋及中和三地區僅為6~10 /人，約為台北市(22.7 /人)之三分之一，高雄市(37.5 /人)之五分之一。

對於如此高居住密度、公共設施用地嚴重不足，又未保留有可能提供發展土地之情況下(尤其永和、板橋、三重地區，農業，保護區面積均極微小)，必須採取抑制人口成長及有效遷出人口之土地再發展及使用管制策略。

表 7-3-1 開發強度已超越計畫標集地區之相關指標

項目	地區					
	現有	板橋	中和	新莊	永和	和
人口	49.2	36.5	56.2	28.7	21.8	
(萬人)	15	28.3	36.1	20.5	21.0	
合計	1,221	1,739	1,497	1,566	560	
都市計畫						
住宅區	627	481	350	194	242	
商業區	53	25	25	12	51	
工業區	165	199	68	310	---	
農業區	54	123	87	100	---	
保護區	--	386	--	13	---	
其他	55	169	121	11	112	
公共設施	350	358	567	326	152	
每人公共設施面積	7.1	9.8	15.7	11.4	6.1	
(㎡/人)						
人口密度	492	210	242	183	443	
(人/公頃)	627	517	880	352	83	
住宅容積率	331%	279%			355%	
(%)						

資料來源：編委會都市及住宅發展處

資料時間：民國79年

人口容積已超過標準，宜就劃定之農業、保護區土地，審慎通盤檢討，對可發展土地進行整體規劃與開發，紓解已開發地區之人口壓力。

上述人口規模20萬人~50萬人層級之都市計畫地區中，中和、新莊兩市保留有較大面積之農業區、保護區，約佔都市計畫地區面積之30%。建議就自然環境、土地狀況、發展限制條件、開發潛力等進行詳盡調查與通盤檢討分析後，對可發展土地進行整體規劃，作最合理有效利用，創造良好居住環境，俾紓解已發展地區之人口壓力。

(三)人口規模五萬人以上層級之都市，須依據都市規模大小、都市成長速度及各該都市空間結構差異等，實施差別容積管制。

臺灣地區內現有人口規模5~10萬人之都市計畫地區中，就其現有人口（78年底）已超過計畫人口（85年）者，如蘆洲、土城、泰山、員林、豐原及彰化交流道特定區等，相關之人口密度、土地使用等指標加以檢討分析，以三種主要使用分區面積比率視之，蘆洲屬住宅型、員林屬地方中心型，其餘則屬工業型都市。土城、泰山因有工業區開發與產業引進而逐步發展；豐原、彰化等交流道特定區，則因高速公路之興建而吸引人口、產業之匯集。

就實際提供居住使用之住宅、商業區之平均淨密度言，與同屬工業型都市之高雄市（326人/公頃）與基隆市（245人/公頃）相較，泰山（420人/公頃），彰化交流道特定區（423人/公頃）顯超出甚多。土城（329人/公頃）與高雄市相近。以此等層級都市言，其已發展地區可謂相當密集。

因此，就前述人口規模20~50萬人及5~10萬人層級都市中，都市計畫地區開發強度已超越計畫標準之相關指標視之，對於因其區位（毗鄰都會中心都市），因工業區開發或因重大設施，大眾捷運系統等重大建設計畫之實施，而快速發展之地區，建議實施差別容積管制，就已發展中心地區檢討修正計畫，適度提高其土地使用強度，以符合實際發展需要未發展地區則依自然環境、資源條件、與已發展地區之關聯性、交通建設等狀況，配合都市規模，特性與發展目標等，研擬容積計畫及分期分區計畫，對於無人口壓力地區，宜儘量採低密度開發，建設優良居住環境之住宅社區。

(四)於已飽和開發地區之外圍土地，建議選定可能發展之農業區，保護區等，規劃充足之公共設施用地，鼓勵民間投資與建國宅。

前述人口、容積均已超越計畫標準之都市，如中和、新莊、蘆洲、土城、泰山等，均位於台北都會區內，未來北二高速公路、外環幹道、大眾捷運系統等交通建設之完成，可大大便利此等衛星都市與都會中心區間之連繫，似可選定適宜地點之可發展土地，整體規劃新國宅社區，配置充足之公共設施用地，獎勵民間企業配合與建優良環境之住宅社區。

表7-3-2 現有人口規模5~10萬人層級地區之相關指標

地區 項目		蘆洲	土城	泰山	員林	豐原交流 道特定區	彰化交流 道特定區
人口 (萬人)	現有	8.9	7.6	5.0	7.5	5.8	6.9
	計畫	9.3	5.5	4.4	6.5	6.0	4.6
都市 計畫 面積 (公頃)	合計	696.0	752.3	538.0	687.6	2,277.3	1,960.2
	住宅區	219.1	218.6	105.2	213.3	243.5	161.6
	商業區	9.3	12.3	13.6	43.8	6.9	1.5
	工業區	21.4	203.6	69.9	53.7	142.4	140.6
	農業區	322.5	24.7	225.5	196.2	1,671.4	1,461.8
	保護區	---	108.4	---	---	---	---
	其他	0.9	0.5	1.1	12.1	2.4	36.7
	公共 設施	122.8	184.2	122.7	168.5	210.8	157.9
每人公共設施 面積(m ² /人)	13.7	24.2	24.5	22.5	36.3	22.9	
人口 密度 人/公頃	粗密度	128	101	93	109	26	35
	淨密度	390	329	420	292	232	423
使用 分區 比例 (%)	住宅	88	50	56	74	62	53
	商業	3	3	7	9	2	1
	工業	9	47	37	17	36	46

※ 淨密度 = 現有人口 / (住宅區 + 商業區) 面積

資料來源：經建會都市及住宅發展處

資料時間：民國79年

三、針對目前容積訂定方式，初探未來訂定之策略與方向

綜合前述容積相關指標之分析及各地方政府容積訂定方式，知現行以「計畫人口數、每人使用樓地板面積及各類土地使用面積（以住宅、商業、工業區為主）之方法，概有下列幾項缺失，試予建議未來採行之策略與方向如下。

(一)現行容積訂定方式之缺失

- 1.容積率訂定之考慮因素以計畫人口數、每人使用樓地板面積大小及可供發展土地面積等幾項，首要因素計畫人口數之正確推估，因涉及因素相當錯綜複雜，因此，在無法正確掌握的情況下，致使容積計畫之訂定未能符合實際發展需求。
- 2.每人使用樓地板面積全省採用相同標準（50M²/人），並未針對各地區發展狀況、居住型態，所得水準等因素之考量而有所不同，與實際需求及合理標準有所偏差。
- 3.容積率由每人使用樓地板面積與可供建築用地予以推估，因與使用分區種類無直接對應關係，在使用分區亦無功能性細分之情況下，容積率訂定似僅能對住宅、商業區實施相當粗略之容積管制。
- 4.容積率採平均值核算，未劃分不同之標準管制，致實際已開發或發展快速地區，往往現有容積率均遠超出計畫標準，公共設施用地亦嚴重不足；而發展緩慢地區，則往往計畫建築用地面積遠超過實際需求，致計畫與實際脫節。
- 5.土地混合使用為臺灣土地使用之特色，雖其程度與混合型態有所不同，但普遍存在於各層級都市。且現行法規亦允許住宅、商業區有某種程度之混合使用，然多數都市計畫地區容積之訂定均未將混合使用之影響程度納入考慮。

(二)未來容積率訂定之策略與方向

- 1.應考量都市特性、規模、區位、發展潛力與政策目標，分析其發展空間結構之差異性、使用類別與發展條件等，考量不同層次之影響因素，分別研訂不同之容積計畫。
- 2.未來容積率之訂定，應以立體使用之管制觀念，配合地下、地面及高空之各項公共設施與公用設備建設計畫及混合使用型態等之考慮，研訂不同之容積計畫，以順應實際發展需求，確實掌握管制效能。
- 3.正確都市發展及土地使用等動態資訊系統之建立，並能有效運用於都市主要計畫及細部計畫之通盤檢討作業，俾適時修訂計畫，正確達到引導及管制發展之效益。

四、容積管制之彈性規定

一般而言，在實施容積管制地區，無論是採用均質式或差別式容積管制，為規劃目標、發展政策、都市特性或執行策略等需要，常須擬訂若干彈性規定或獎勵規定，以配合靈活運作運用，期達到容積管制之積極意義與預期效益。

有關容積管制之彈性規定，可適用於全國各都市者，於中央法規（如建築技術規則）中納入；其適用個別都市或地區者，於地方單行法規或以行政命令，予以規範。

(一)納入「建築技術規則」等中央法規者：

1. 整體開發（PUD）方式之彈性規定：

對一定規模以上基地之整體規劃設計開發，給予土地使用強度之彈性調整，以透過容積在基地立體配置上之彈性運用，使都市土地做更有效的利用，創造更富變化之都市空間。

2. 發展權移轉（TDR）方式之彈性規定：

允許歸屬於土地所有權人之發展權，由一宗土地移轉到另一宗土地上。此種發展權移轉方式可有效運用於古蹟保存維護、公共設施用地之取得等措施上，以達到土地使用管制之公平合理性，使計畫得以順利執行。

3. 都市更新獎勵容積之彈性規定：

舊市區之更新往往受限於土地零細分割、產權複雜、地上物及人口密集分佈、住戶所得水準低微、道路狹小等條件之限制，致更新困難。為增加更新誘因，宜規定得視實際發展需要，給予容積放寬之彈性規定，以有助於土地之有效利用及窳陋環境之改善。

(二)以地方政府單行法或行政命令規範者：

1. 透過綜合設計，提供公共開放空間之獎勵放寬規定：

如「台北市土地使用分區管制規則」有關綜合設計放寬規定，對於建築基地面積達一定規模以上，其留設空地、開放空間比率、開放空間面積、形狀、大小等符合規定條件，並確實提供公眾使用

者，給予容積率及高度之彈性規定。

2. 提供公益設施、相當數量之住宅單元等之獎勵放寬規定：

如日本東京都、名古屋市等都市之容積放寬規定，係對於提供圖書館、美術館、集會所等公益設施，或於缺少住宅供給之地區提供相當數量住宅單元之建築計畫，給予容積獎勵之放寬規定，以補充公共設施、住宅單元之不足。未來我國各都市之單行法規中，可視需要參照納入規範。

3. 各使用分區及各類建築物之加級（或減級）之彈性規定：

如「台北市土地使用分區管制規則」對於面臨較寬道路或臨接公園、綠地、廣場、河川等開放空間之住宅區內建築基地，得給予容積率之加級規定，有關之加級幅度及條件，則以「住宅區放寬分區管制作業要點」，予以規範。另該規則對於商業區內主要提供住宅使用之建築物，以及因受狹小面前道路限制之基地，給予減級規定。

4. 以特定專用區計畫，透過都市計畫法定程序，以納入計畫說明書方式，給予必要之彈性規定。

如台北市之「信義地區」計畫，個別訂定土地使用管制規定，以不同於一般地區之差異式容積管制，就區內不同使用性質之土地，給予不同之容積管制規定，納入都市計畫說明書內辦理。

5. 增設公共停車空間之彈性規定：

如「台北市建築物增設室內公共停車空間鼓勵要點」，係以行政命令，以增加樓地板面積方式，鼓勵建築物能夠留設公眾使用之停車空間，以協助解決部分地區之嚴重停車場不足問題。

第八章 結論與建議

第一節 結論

實施容積率之正面效果

(一)容積管制的實施，改變了城市建築的風貌：

由於每一塊基地容積率一定，建築設計得以自由發揮，乃能呈現出富於變化的造型、基地開放空間配置的更具彈性、稍具規模的住宅社區更可實現高低混合式的生動活潑景觀，以誘導注重環境空間品質的提升。又先開始實施容積管制之郊區，已相當顯著的呈現居住生活空間不再如同市區內的擁擠感。在市區內配合綜合設計，投資開發者在建築物高度限制解除下，採取低建蔽率之建築設計，留出更多的開放空間，促成住宅環境的改觀。

(二)實施容積管制無關房地產價格的上漲，可限制建築量的擴張而改以品質的提升：

根據本研究，實施容積管制與否，與房地產價格的上漲無關聯；但是訂定容積率的高限，可抑制地主過度利用開發所造成的社會成本。就長期觀點，開發者可將土地成本轉為提升建築物及其環境品質，可導引藉由提高品質，創造利潤的良性效果。

(三)從多元準則考慮容積率的訂定，創造良好的居住環境：

實施容積管制，係從各種影響土地使用強度的因素考慮，訂定適當的容積率，從而確定一塊土地的利用價值，就長期觀點，有穩定地價的作用。而容積率的大小，是藉由多元的準則而獲得，而非如同未實施容積率前，僅賴單一準則道路寬度而決定建築物的開發規模。如此才能因地制宜，使都市的特質包括都市規模、性質、區位、地價及公共設施服務水準的情況等，能在維持在一定的標準之上，並具體保證良好居住環境的形成。根據本研究調查，實施容積管制地區居民對環境滿意的程度顯著提高：

(四)因為採行容積率方可引進更優良的開發方式：

由於容積率的數值代表一種土地開發的限制，但也是一種保障，因此可擴大其應用做為獎勵大街廓開發、集中留設開放空間或發展權轉移，既避免不適宜之大幅度變更地形地貌，又不必犧牲可容許興建之建築樓地板面積，才能兼顧到對自然及人文環境之維護與土地開發者的權益。

二、實施容積率之負面影響

(一)現有實施容積管制的行政程序不當，造成搶建，實施成效大

減：目前依照細部計畫通盤檢討時，才加訂容積率的方式，無異昭告有心搶建的地主及建商，除無端造成建管單位過量的負荷、設計品質粗糙、便宜行事、對尚未應該發展的地區亦可能提早開發，徒然造成土地之浪費使用以及環境品質之低落。

(二)容積率與建蔽率的搭配不合理：

依現行規定，高容積率的地區，也賦予較高的建蔽率，以致造成在人群活動密集之地區，反而侷限於較狹窄又具壓迫感的空間裡，是以除了應從推動都市設計制度設法彌補，並獎勵開放空間的留設之外，更應針對高容積率地區適度的減少建蔽率。

三、國外可資借鑑之經驗

(一)實施容積管制為歐、美等地區已行近百年的措施，使都市的環境獲得某種基本程度的保障，其間雖有人批評此種管制帶來單調的都市景觀及枯燥的生活方式，但是對都市中公共設施的完備、交通狀況的合理以及物理環境安全、寧適的確保，確是不容否認的，而單調及枯燥的景觀，近來又因以容積率為基礎之開放空間獎勵、都市設計、計畫單元開發及發展權轉移等新技巧的引用，使這種負面的影響大幅獲得改善而形成生動有趣、多采多姿的空間，提高了都市環境的品質。因此實施容積管制實為健全都市發展的必要手段。

(二)歐美人土對實施容積管制的內容及理念大多耳熟能詳，因此對不利於其社區環境的都市發展政策，或任何變動當地開發強度及容積率的策略或個案，均能透過民衆參與的程序表達其意見，從而影響公共政策

的形成及制訂，使容積率的實施能有一健全且全民化的基礎。因此，都市土地使用分區管制及容積率實施的教育工作，必須在國、小、國中乃至高中的教育中生根，未來才可能有多數的人來關心都市環境，保育都市環境。

- (二)日本東京都容積率之訂定係以汽車流量、道路率及地價等因素作為依據，縱使在面對民眾強烈要求提高容積率的情形時，仍以維持前述因素的基本品質為原則，而不任意提高使都市環境維持了良好的品質。另外日本也大力推廣住宅專用區，使其所佔市區之比率由 20% 增至 45.3%，將一般住宅區之比例由 45% 降至 18%，使受特殊容積率及基本物理環境控制的住宅專用區成為市民主要居住之所，而維持相當良好的環境品質。

四、本研究發掘之問題

- (一)本研究於研究過程中發現，在國內有關決定容積率之相關因子之基礎資料相當欠缺（例如實際地價，房價，各分區之人口成長預測等）且各種資料不統一（例如交通預測，地籍，戶政，都市計畫規劃區之不一）致形成資訊之不健全。故於決定容積率時，缺乏較客觀之數字為憑據。
- (二)對於既定之容積率由於都市政策及地區發展之需求，實有變更調整之必要。然而目前之容積管制相關法令中，缺乏土地使用強度變更之程序及合理評估之準則，缺乏彈性，因此無法對都市生態之發展即時對應，造成行政上之困擾。
- (三)從調查中顯示，或許由於政府之宣導工作不夠充分，一般大眾對容積管制或容積率的意義效果之認識不足，因而對容積管制存排斥心理或不表關心，今後在全省全面實施時，事前之教育宣導實為不可或缺之工作。
- (四)從調查中發現實施容積管制地區比未實施地區之家庭所得、房屋自有率、教育程度等指數較高，此現象可能表示實施容積管制後社會階層化有趣明顯之勢，值得深加探討。
- (五)實施容積管制後，該地區土地房地產之漲價之原因由本研究調查可歸納出為「可居性」之增加，故較易漲價。而可居性指標為：
1. 環境品質
 2. 居住空間水準
 3. 住宅空地之管理
 4. 公共設施使用度……

等。

- (六)由統計數字中發現，台灣地區部份地區（例如台北縣之中和、永和、板橋）之實際人口已超出計畫人口甚多，致使公共設施服務水準低落，（每人所分配之公共設施面積嚴重不足，如表6-1-5）。故一走入前述幾個都市就感到有強烈的壓迫感，其生活環境之不良明顯可鑑。在未來實施容積管制之措施中應考慮針對不同層級的都市，滿足其所需不同等級的公共設施需求，以達成藉容積管制提昇實質環境之目標。

第二節 建議

一、綜合性建議

- (一)根據本研究工作之發現，台北市因分期分區實施容積率（台灣省各縣市亦同），結果造成建築商分期分區搶建，不僅因某一地區在某一短時間內有大量建築執照申請案湧入建築主管機關，造成行政上的困擾，短時間內的大量興建房屋，使都市密度陡增，公共設施之興建配合不及，形成都市環境品質的惡化，減低實施的成效。因此如欲實施容積管制最好能全面一次實施（尤其是舊市區部分），俾免蹈台北市之覆轍。（請另詳156頁之建議）並宜依地區發展特性及已開發強度情況採取對應措施。
- (二)計劃與管制是一體之兩面，但目前實施的都市計畫卻多年未配合有效之管制，尤其是人口管制一直停留於計劃與管制脫節的狀態（詳134頁），極待由中央主管機關即刻通令全國限期實施容積率管制，做為計劃人口之配合措施。
- (三)實施容積率管制的首要之務就是要將容積率訂定得合理，不僅能符合其都市的特性及未來的發展，還得因應都市所處地區的承載力並適切地反應地價、人口成長、產業、交通等事項，而這些資訊的收集及更新，就是研究、分析及估算容積率的基來資料。因此必須從速建立完整之工商普查、戶口普查、交通調查、都市計畫分區及行政區域（里、鄰）劃分等的基本地理單元，並統一調查的年期使各類資料可以迅速整合，相互引用，俾收事半功倍之效。
- (四)有關可藉用容積率之計量化進一步推動「計劃單元」及「空權轉移」

之制度事宜，建議中央主管建築機關，在各市鎮未能實施土地使用分區管制以前，儘早另訂條文納入建築技術規則條文內俾可早日付諸實施，以求進一步創造提升並確保真正良好之居住環境。

(5)依據調查民眾對容積之認識尚淺，政府應多宣導。

二、相關法規修訂建議

(一)對於建築技術規則建議依以下原則修訂：

- 1.在計畫總容積不變下應允許有更多之計畫及設計上之彈性。
- 2.對地面空間之設計應減少過多之限制以鼓勵公共空間之塑造。
- 3.由於高度放寬，應加強重視鄰地之日照問題。

有關條文之修訂，請參考表7-1-1。

(二)相關法令中過多之容積率獎勵將累積形成過大之土地使用強度，減弱了容積管制之原有精神與意義，故建議應加以規範限制。

(三)容積管制若只依容積率之制定及建築技術規則之規定，從建築物之配置而言未必能保證得到良好之環境品質。依台北市實施容積管制之成效而言，由於有院落規定確切地保障了鄰棟間相互關係而達到滿足建築物之最基本之物理環境條件。建議未來各地區於實施容積管制時應同時訂定因地制宜之不同的院落管制規定。

三、後續研究工作之建議

(一)本研究將容積管制之目標歸納為：實質性、社會性、經濟性、政策性等四大類屬性，經分別探討其內容並針對台北市之實施成效加以檢討後認為容積率訂定之影響因素可歸納為：

- 1.「影響容積總量之因素」及「影響容積分配之因素」。
- 2.亦可依因素之本質概分為「可量化」與「不可量化」之因素。

其中包括：(1).人口與居住水準；(2)都市特性；(3)都市層級與開發強度；(4)發展政策；(5)區位；(6)地價；(7)公共設施服務水準；

為使訂定容積率之過程更為理性化，國內外均曾嘗試擬訂各種容積率訂定之模式，亦有於實際案例中執行操作者。

本研究依國內實施成效之檢討，並參酌國內外有關研究之成果，研擬訂定容積率數理模式之概念，以作為後續研究之參考。

(二)以數理模式來處理容積率制訂的問題，由於目前電腦硬體、軟體的進

步，應不致有問題。同時，藉一考慮廣泛、思維程序清晰且合邏輯的合理方式來探討各地區容積率的高低，應為大部份人士所能接受的一種方式。但是，由於目前若干已在使用的模式多為歐美等國發展完成者，其涉及的對象常過於單純（如 DRAM 主要只注重於研析就業與居住地區間的最佳可及性），此係該等國家都市之土地使用分區單純，並無台灣地區複雜的混合使用情形所致，因此如逕予引用有導致偏差之虞。故建議未來之研究工作，宜以本次研究所提出之影響容積率之因子及數理模式概念為基礎，逐層逐級予以檢視，並在各層級研擬因應之數理模式，並納入適當的變數及參數，同時整合各層級模式間的關係，以建構具本土特色的容積率研擬模型。

參 考 書 目

- 1.王曙光，「台北都會區中心都市規模之研究」，國立中興大學都市計畫研究所第13屆碩士論文，71年6月。
- 2.陳繼鳴，「台北生活圈商業中心區位與規模之研究」，第17屆碩士論文，75年7月。
- 3.張忠民，「高雄都會區居住空間結構之研究」，國立中興大學都市計畫研究所第18屆碩士論文，76年6月。
- 4.許振明，「土地使用分區與建築容積管制之決策輔助系統設計」台北市政府都市計畫處，77年6月
- 5.鄭博文，「都市體系之研究」，國立中興大學都市計畫研究所第13屆碩士論文，71年6月。
- 6.國立台灣大學，土木工程研究所，都市計畫研究室，「高雄市土地使用管制規劃」（第二期規劃報告），73年6月。
- 7.The CITY Planning Institute of Japan，“Centenary of Modern City Planning and Its Perspective”，1988，Shokokusha Publishing Co.,Ltd.
- 8.The International City Management Association，“The Practice of Local Government Planning”，1979，ICMA.
- 9.The New York City Planning Commission，“PUD, Planned Unit Development”，1968，The New York City Planning Department.

附 錄

- 一、台北市容積管制實施情況一覽表
- 二、「建築容積管制實施成效檢討之研究」問卷調查表
- 三、問卷調查初步成果統計說明
- 四、樣本區十年期地價變化圖
- 五、樣本區實景(照片)
- 六、國內容積管制相關文獻彙整

附錄一 台北市容積管制實施情況一覽表

(一) 第一階段：(民國六十三年至六十八年)

地區編號	行政區	範圍	面積 (ha)	管制時數	備考
078	內湖	大湖里附近地區	24.30	65.2.13	
104	內湖	十四分坡內小段附近地區	26.95	67.3.5	
099	士林	陽明里，湖山里	66.72	67.7.7	
116	木柵景美	萬芳路一四〇高地附近地區	68	68.2.5	
100	士林	陽明山山仔后地區	68.54	68.2.28	

(二) 第二階段：(民國六十九年至七十二年四月)

地區編號	行政區	範圍	面積 (ha)	管制時數	備考
046	松山	民生東路新社區	126.24	69.1.17	
057	景美	辛亥路、興隆路、瑞公圳保護區界線所圍地區	116.85	70.1.13	
060	木柵	樟腳里附近地區	72.83	70.2.11	
083	內湖	石潭里附近地區	32.41	70.3.17	
064	木柵	軍功路以北與保護區間附近地區	20.97	70.3.26	
056	景美	萬盛段附近地區	161.58	70.2.69	
115	士林	外雙溪附近地區	159.06	70.6.29	
113	內湖	新里族段羊稠小段附近地區	42.33	70.7.1	
058	景美	興福段三段以西景興路以東地區	107.30	70.7.3	
114	松山	信義計劃地區	153.21	70.8.17	
118	景美	堤防左岸以東、右岸以西、北地區	43.00	70.9.17	
067	木柵	頭埕里附近地區	64.57	70.10.28	
059	景美木柵	華興里與光里附近地區	60.23	70.10.29	
052	大安	挹翠山莊	17.66	70.11.27	
065	木柵	博嘉里附近地區	56.62	71.2.8	
076	內湖	內湖段山腳小段附近地區	32.20	71.2.10	
066	木柵	萬芳路保護區界線與興隆路所圍地區	75	71.2.15	

068	木	指南里萬興里附近地區	60.17	71.2.15
070	南	港 基隆河以南中南路以北惠民街以東	96.35	71.2.17
082	內	湖 邁美里附近地區	15.35	71.3.2
061	木	指 木柵里附近地區	83.80	71.3.3
106	土	林 基隆河旁河灘附近地區	52.55	71.3.28
075	內	湖 西湖商工附近地區	73.51	71.4.26
080	內	湖 港墘小段番仔坎一段	68.98	71.4.27
081	內	湖 湖興里附近地區	31.40	71.4.27
101	土	林 天母里附近地區	21.41	71.4.27
069	南	港 尚陽路以南南港松山界線以東	108.95	71.4.28
070	南	港 台北縣界以西惠民街以東附近	96.35	71.4.28
020	中山大同	民族新生北民生路北港鐵路所圍	89.11	71.6.22
087	土	林 雙溪堤防以北，中山北路以西所圍	83.04	71.6.24
097	土	林 竹子灣橋蓋堵段附近地區	142.70	71.8.5
109	土	林 北安路以東大西堤防以西	33.71	71.8.10
095	北	投 石牌路兩側溝溝以西	110	71.9.10
103	土	林 雙溪中央社區	50.62	71.9.24
086	北	投 省立護專及振興醫學復健中心南側	119.36	71.11.8
062	木	指 木柵路一段以南地區	16.14	71.12.19
094	北	投 石牌櫻花岡附近地區	25.63	72.2.9
084	內	湖 葫蘆里附近工業區	41.40	72.3.14
021	中	山 民生東橋江南京東中山北路所圍	68.89	72.3.22

第三階段：民國七十二年五月以後

地區 編號	行政區	範圍	面積 (ha)	管 制 時 間	備 考
005	中	山 南京東、復興北、松江路、縱貫鐵路	85.08 ha	72.5.25	
096	北	投 北港鐵路以西、石牌路以北	72.15	72.6.9	
038	土	林 湖潭投地區	17.61	72.6.15	
030	雙	溪 和平西、中華、西藏、尚區路所圍地區	41.80	72.7.7	
093	北	投 新北投車站附近地區	160.40	71.7.8	
092	北	投 北投車站附近地區	104.30	72.7.11	

098	大同	民權西、延平北、民族西、環河北路	13.24	72.3.2
026	城中大安	忠孝東、新生南、信義、杭州南路所圍	74.46	72.3.8
077	內湖	金龍里內湖里附近地區	136.63	72.3.10
085	內湖	內溝里五分里附近地區	138.40	72.3.10
120	大安	瑤公圳、建國南、信義、新生南路	58.48	72.3.11
102	士林	舊市區	135.30	72.3.12
079	南港	研究院路及舊庄街以東、鐵路以南	40.33	72.3.19
063	景美	興得里辛亥隧道附近地區	86.47	72.11.2
090	北投	北投至關渡山區	84.62	72.12.8
010	松山	仁愛、基隆、信義、敦化南路所圍	62.47	72.12.16
015	松山	仁愛、基隆、信義、敦化南路所圍	77.05	72.12.16
006	中山	縱貫鐵路、復興南、仁愛、新生南路	50.25	73.3.17
089	北投	關渡區與仙渡路平原區	97.28	73.2.9
091	北投	新北投附近地區	80.83	73.2.21
107	士林	社子堤內後港段附近地區	90.87	73.2.28
011	大安	仁愛、復興南路、信義、新生南路	45.42	73.2.17
025	城中	忠孝東、杭州南路、信義、杭州南路	65.29	73.4.6
088	北投	天母二、三路、芝東、保護區界線	206.63	73.4.5
049	大安	師大附中附近地區	11.65	73.4.11
074	內湖	德明行政專校附近地區	48.70	73.5.3
073	南港	凌雲五村附近地區	66.66	73.5.29
072	南港	昆陽街以西、區界以東附近地區	79.05	73.5.14
027	古亭	長沙、縱貫鐵路、和平西、水源路	75.09	73.5.31
036	松山	基隆河、排水溝、永吉路、基隆路	76.55	73.5.26
037	松山	永吉、忠孝東、基隆路所圍地區	75.10	73.9.26
007	大安	縱貫鐵路、敦化南、信義、復興南路	66.57	73.10.5
014	大安	信義、敦化南、和平東、復興南路	50.30	73.10.5
031	雙園	西藏、萬大、水源、西園路	88.91	73.10.12
043	松山	民生東、松江、民生東、建國北路	63.50	73.10.22
045	松山	民權東、敦化北、民生東、建國北路	96.16	73.10.22
019	大同	民族西、北淡、民生西、重慶北路	54.09	73.11.24
047	松山	民生社區南側、撫遠、南京東、敦化北	120.80	73.11.26

附錄一 台北市容積管制實施成效一覽表

032	雙園	西藏、中華、水源、英大路所圍地區	98.13	73.11.5
053	大安	和平東、辛亥路、新生南路	68.90	73.11.4
035	古亭	水源、羅斯福、水源、福和橋	88.07	73.12.7
024	城	中 忠孝西、中山南、愛國西、縱貫鐵路	125.24	74.1.8
042	建	成 民生西、中山北、鄭州、重慶北路	75.29	74.1.14
110	內湖	內湖輕工業區	149.72	74.1.15
003	中	山 南京東、光復南北、縱貫鐵、敦化北路	71.60	74.2.28
008	大	安 縱貫鐵、光復南、仁愛路、敦化南路	67.14	74.2.28
001	中	山 民生東、復興北、南京東、松江路	55.84	74.3.6
002	中	山 民生東、敦化北、縱貫鐵、復興北路	71.29	74.3.6
012	大	安 信義、新生南、和平東、金山街	60.24	74.3.25
119	北投	天母地區	95	74.3.30
017	大	同 高速公、重慶北路、民族西、環河北路	46.22	74.4.25
018	大	同 高速公、北淡鐵、民族西、重慶北路	62.11	74.4.25
040	大	同 民族西、重慶北、民生西、環河北路	53.34	74.6.26
039	土	林 大直段、劍潭寺以南、基隆河以北	41.03	74.8.21
029	雙園	和平西、西園、水源路所圍地區	86.82	74.12.3
034	古	亭 和平西、羅斯福、水源、重慶南路	56.66	74.12.11
054	大	安 和平東、基隆、辛亥、新生南路	69	74.12.11
013	大	安 信義、復興南、和平東、新生南路	85.07	74.12.19
028	古	亭 愛國西、羅斯福、和平西、縱貫鐵路	108.24	75.2.5
044	中	山 民族東、民權東、松江路	84.74	75.6.17
055	大	安 基隆路、羅斯福、保護區界線	31.78	75.10.17
022	中	山 南京東、松江、忠孝東、中山北路	111.62	75.11.4
111	內湖	工兵學校東側附近地區	111.98	76.1.19
112	內湖	高速公路北側石潭里附近地區	111.98	76.1.19
016	大	安 和平東、新生南、羅斯福路	76.19	76.2.23
033	古	亭 和平西、重慶南、水源、中華路	68	76.2.20
041	建	成 民生西、重慶北、鄭州、塔城街	61.78	76.3.20
048	城	中 信義、金山、和平東、羅斯福路	75.83	76.12.18
023	城	中 忠孝西、縱貫鐵、長沙、環河南街	61.72	71.1.11
050	松	山 忠孝東、松山、保護區及信義地區界線	121.90	77.8.24

051	大 安	信義地區、保護區、和平東、基隆路	154.85	77.12.12
004	松 山	南京東、基隆、縱貫、光復南北路	53.06	77.12.7
009	大 安	縱貫、基隆、仁愛、光復南路	82.31	77.12.7

附錄二 「建築容積管制實施成效 檢討之研究」問卷調查表

敬啟者：本會為研究建築容積管制實施成效，特設計此問卷調查表，請各界人士協助填答。本會對於您的協助，深表感謝。如有任何意見，請隨時與本會聯繫。此致，敬啟。

中華民國都市計劃學會
民國八十年三月

樣本區別：□ 舊區 □ 新舊區
實施容積管制：□ 是 □ 否
居住面積：□ 同一段 □ 同一段內 □ 同一段外 □ 同一段外

- 壹、房、屋、基、本、資、料、請、填、寫、於、後、：
- 一、您住在第幾段？
 二、您住的房屋面積約多少坪？
 三、您住的房屋是：□ 磚房 □ 鋼筋水泥房 □ 其他
 四、您住的房屋是：□ 自住 □ 出租 □ 其他
 五、您住的房屋是：□ 公寓 □ 大樓 □ 平房 □ 其他
- 貳、居住環境：
- 一、您對居住環境的滿意程度如何？
 (1) 非常滿意 (2) 滿意 (3) 尚滿意 (4) 尚不滿意 (5) 非常不滿意
- 二、您對居住環境的各項因素滿意程度如何？
- | | | | | | |
|-----|----|-------|-----|-------|------|
| 如何？ | 尚可 | □ (4) | 寬敞 | □ (5) | 非常寬敞 |
| 如何？ | 尚可 | □ (4) | 優良 | □ (5) | 非常優良 |
| 如何？ | 尚可 | □ (4) | 極輕微 | □ (5) | 完全沒有 |
| 如何？ | 尚可 | □ (4) | 極輕微 | □ (5) | 完全沒有 |
| 如何？ | 尚可 | □ (4) | 充足 | □ (5) | 非常充足 |
| 如何？ | 尚可 | □ (4) | 充足 | □ (5) | 非常充足 |
| 如何？ | 尚可 | □ (4) | 良好 | □ (5) | 非常良好 |
| 如何？ | 尚可 | □ (4) | 良好 | □ (5) | 非常良好 |
| 如何？ | 尚可 | □ (4) | 舒適 | □ (5) | 非常舒適 |
| 如何？ | 尚可 | □ (4) | 便利 | □ (5) | 非常便利 |
- 三、交通：
- 一、您對交通的滿意程度如何？
 (1) 非常滿意 (2) 滿意 (3) 尚滿意 (4) 尚不滿意 (5) 非常不滿意
- 二、您對交通的各項因素滿意程度如何？
- | | | | | | |
|------|----|-------|----|-------|------|
| 交通情形 | 尚可 | □ (4) | 流暢 | □ (5) | 非常流暢 |
| 交通情形 | 尚可 | □ (4) | 方便 | □ (5) | 非常方便 |
- 三、公共設施：
- 一、您對公共設施的滿意程度如何？
 (1) 非常滿意 (2) 滿意 (3) 尚滿意 (4) 尚不滿意 (5) 非常不滿意
- 二、您對公共設施的各項因素滿意程度如何？
- | | | | | | |
|------|----|-------|----|-------|------|
| 公共設施 | 尚可 | □ (4) | 寬廣 | □ (5) | 非常寬廣 |
|------|----|-------|----|-------|------|

您對目前所居之舊屋有何意見？
 一、 無意見
 二、 整潔
 三、 非常整潔
 四、 美觀
 五、 極美觀
 六、 環境
 七、 學堂
 八、 醫院

四、 容依：您是否同意將北區為改善居住之機會？
 一、 是
 二、 否
 三、 不清楚
 四、 其他
 五、 對混合居住環境之功能，您是否有意見？
 一、 無意見
 二、 提供更適宜之戶外活動場所
 三、 創新良好都市景觀
 四、 改善環境品質，您是否願意改建？
 一、 是
 二、 否
 三、 不清楚
 四、 其他

參、受訪者基本資料

一、性別： 男 女
 二、年齡： 廿歲以下 廿至廿九歲 三十至三十九歲 四十至四十九歲 五十歲以上
 三、教育程度： 小學以下 初中 高中 職工 大學 研究所（含）以上
 四、職業： 專賣農居 門賣林住 買賣漁人 技術工人 或作牧數 管理職工 或技術人員 行政服務者 或交通運輸業 管業工人 管業工人 監督或佐理人員 生產技術性工人 其他
 五、共同居住人數： 一人 二人 三人 四人 五人 六人
 六、家戶平均收入： 一千五百元以下 一千五百至二千九百元 三千至四千元 四千至五千元 五千元以上

附錄三 問卷調查初步成果統計說明

表①樣本區代號對照表

編號	容積管制情形	容積率	樣本區別	分區類別	地 址	樣本份數
A	Y 實施	560	同一街廓	商三	農安街 9-1, 9-3 號, 農安街 1 巷	40 份
	N 未實施	960	同一街廓	商三	中山北路三段, 農安街口	40 份
B	Y 實施	180	同一街廓	住三	富錦街 339-361, 385-405 號	20 份
	N 未實施	200	同一街廓	住三	富錦街, 新中街口附近	20 份
C	Y 實施	120	同一路段	住二	軍功路(名門翠堤村)	20 份
	N 未實施	160	同一路段	住二	軍功路 107-129 號, 軍功路 150 巷	20 份
D	Y 實施	200	同一路段	住三	民生東路(敦煌大別墅)	20 份
	N 未實施	200	同一路段	住三	民生東路	20 份
E	新舊區	200	新舊區	住三	民生社區	40 份
	舊區	300, 400	新舊區	住四	環河南路 50 巷-100 巷	40 份

樣 本 區

表：居住環境滿意度

樣本區別	分區類別	居 住 環 境 滿 意 度	
		不滿意	滿意
A 雙城街 農安街 中山北路三段	商 三	46.2% 36人	53.8% 42人
B 新 富錦&中 街	住 三	14.3% 5人	85.7% 30人
C 軍 軍功 路	住 二	20% 8人	80% 32人
D 敦 敦 堡 煌 & 大 對 別 面	住 三	7.7% 3人	92.3% 36人
E 柳 鄉	住 四	67.5% 27人	32.5% 13人

表：交通滿意度

樣本區別	分區類別	交 通	
		不 滿 意	滿 意
A 雙城街 農安街 中山北路三段	商 三	95% 76人	5% 4人
B 新 富錦&中 街	住 三	70% 28人	30% 12人
C 軍 軍功 路	住 二	82.5% 33人	17.5% 7人
D 敦 敦 堡 煌 & 大 對 別 面	住 三	87.5% 35人	12.5% 5人
E 柳 鄉	住 四	100% 40人	0% 0人

表：公共設施滿意度

樣本區別	分區類別	公共設施	
		不滿意	滿意
A 雙溪街 農安街 中山北路三段	商三	81.8%	18.2%
		63人	14人
B 新中街 富錦街	住三	35.1%	64.9%
		13人	24人
C 軍功路	住二	30.0%	70%
		12人	28人
D 敦鑿 煌&大對面	住三	26.3%	73.7%
		10人	28人
E 松林	住四	97.5%	2.5%
		39人	1人

表：居住環境滿意度

樣本區別	分區類別	改善情形	居住環境滿意度	
			不滿意	滿意
A	同一街廓 商三	實施	50% 19人	50% 19人
		未實施	42.5% 17人	57.5% 23人
B	同一街廓 住三	實施	12.5% 2人	87.5% 14人
		未實施	15.8% 3人	84.2% 16人
C	同一路段 住二	實施	5.3% 1人	94.7% 18人
		未實施	33.3% 7人	66.7% 14人
D	同一路段 住三	實施	0% 0人	100% 20人
		未實施	15.8% 3人	84.2% 16人

表：交通滿意度

樣本區別		分區類別	容積情管形制	交 通	
				不 滿 意	滿 意
A	同一街廓	商三	實施	90% 36人	10% 4人
			未實施	100% 40人	0% 0人
B	同一街廓	住三	實施	55% 11人	45% 9人
			未實施	85% 17人	15% 3人
C	同一路段	住二	實施	84.2% 16人	15.8% 3人
			未實施	81% 17人	19% 4人
D	同一路段	住三	實施	100% 20人	0% 0人
			未實施	75% 15人	25% 5人

表：公共設施滿意度

樣本區別		分區類別	容積情管形制	公 共 設 施	
				不 滿 意	滿 意
A	同一街廓	商三	實施	78.4% 29人	21.6% 8人
			未實施	85% 34人	15% 6人
B	同一街廓	住三	實施	41.2% 7人	58.8% 10人
			未實施	30% 6人	70% 14人
C	同一路段	住二	實施	15.8% 3人	84.2% 16人
			未實施	42.9% 9人	57.1% 12人
D	同一路段	住三	實施	15.8% 3人	84.2% 16人
			未實施	36.8% 7人	63.2% 12人

A：中山北路三段，農安街，雙城街

喬三 同一街廓

表 A-1

		居住環境滿意度		Row Total	
		不滿意	滿意		
實施 容 積 管 制	實 施	19		38 (48.7%)	
		Row Pct	50.0%		50%
		Col Pct	52.8%		45.2%
		Tot Pct	24.4%		24.4%
未 實 施	實 施	17		40 (51.3%)	
		Row Pct	42.5%		57.5%
		Col Pct	47.2%		54.8%
		Tot Pct	21.8%		29.5%
Column Total		36(46.2%)		78 (100%)	

表 A-2

		交 通		Row Total	
		不滿意	滿意		
實 施 容 積 管 制	實 施	36		40 (50%)	
		Rowpct	90%		10.0%
		Col Pct	47.4%		100.0%
		Tot Pct	45.0%		5.0%
未 實 施	實 施	40		40 (50%)	
		Row Pct	100.0%		0.0%
		Col Pct	52.6%		0.0%
		Tot Pct	50.0%		0.0%
Column Total		76(95%)		80 (100%)	

表 A-3

		公共設施滿意程度		Row Total	
		不滿意	滿意		
實施 容 積 管 制	實 施	29		37 (48.1%)	
		Rowpct	78.4%		21.6%
		Col Pct	46.0%		57.1%
		Tot Pct	37.7%		10.4%
	未 實 施	34		40 (51.9%)	
		Row Pct	85.0%		15.0%
		Col Pct	54.0%		42.9%
Tot Pct		44.2%	7.8%		
Ccolumn Total		63(81.8%)		77 (100%)	

表 A-4

容積 管制情形	有無自用 汽車	沒有	有
有		42.5% 17人	57.5% 23人
沒有		62.5% 25人	37.5% 15人

表 A-5

容積 管制情形	汽車停 放處	住宅外之巷 道	戶外停車場	室內停車場	其他
有		70.83% 17人	8.33% 2人	12.5% 3人	8.33% 2人
沒有		22.2% 4人	38.9% 7人	27.8% 5人	11.1% 2人

表 A-6

停車難易情形 容積管制情形	極不方便	不方便	尚可	方便	非常方便
有	16.7% 4人	54.2% 13人	16.7% 4人	12.5% 3人	0% 0人
沒有	38.9% 7人	33.3% 6人	16.7% 3人	5.6% 1人	5.6% 1人

表 A-7

利用附近 閒置空間 之頻率 容積管制情形	不曾使用	每月一次	每週一次	每週三次	每日
有	32.5% 13人	27.5% 11人	22.5% 9人	0% 0人	17.5% 7人
沒有	45% 18人	35% 14人	15% 6人	0% 0人	5% 2人

表 A-8

最需要之 公共設施 容積管制情形	公園	市場	停車場	社區活動中心	學校	醫院	其他
有	16% 13人	9.9% 8人	35.8% 29人	25.9% 21人	2.5% 2人	4.9% 4人	4.9% 4人
沒有	17.4% 15人	7.0% 6人	37.2% 32人	26.7% 23人	7.0% 6人	4.7% 4人	0% 0人

表 A-9

容積管制情形 \ 對居家環境 住商混合 之看法	嚴格限制 不可混合	減低混合 情況	沒意見
有	37.5% 15 人	42.5% 17 人	20% 8 人
沒有	45% 18 人	30% 12 人	25% 10 人

表 A-10

容積管制情形 \ 容積管制 可達目的	改善基本 物理環境	提供適宜 戶外場所	增加房地 產價值	提高防災 之功能	創造良好 都市景觀	提高住宅 設計品質	其它
有	24.3% 9 人	35.1% 13 人	0% 0 人	2.7% 1 人	10.8% 4 人	18.9% 7 人	8.1% 3 人
沒有	35% 14 人	20% 8 人	0% 0 人	12.5% 5 人	25% 10 人	7.5% 3 人	0% 0 人

表 A-11

容積管制情形 \ 是否有久居 之打算	是	否
有	64.1% 25 人	35.9% 14 人
沒有	57.5% 23 人	42.5% 17 人

表 A-12

容積管制情形 \ 不打算久居現宅之原因	房屋老舊	擁擠	交通不便	嘈雜	公園綠地不足	光線通風不良	其它
	有	58.8% 20人	17.6% 6人	0% 0人	8.8% 3人	0% 0人	0% 0人
沒有	45.7% 16人	8.6% 3人	5.7% 2人	11.4% 4人	5.7% 2人	0% 0人	22.9% 8人

表 A-13

A	因素一	因素二	因素三	因素四	因素五	
題號	住宅環境權的滿意度 (ENV)	住宅空地管理的滿意度 (VAC)	住宅私密性的滿意度 (PRI)	公共空間的滿意度 (PUB)	住宅區位的滿意度 (RES)	共同值
A ₆	0.84816	0.27616	0.10568	0.00811	0.01948	0.80725
A ₅	0.80540	0.14760	0.19793	0.17331	-0.14930	0.76196
A ₈	0.79387	0.00757	-0.03711	0.14578	0.31229	0.77008
A ₇	0.56235	0.19065	0.31847	0.00059	0.48806	0.69200
C ₅	0.22443	0.82978	0.03316	0.02421	0.04322	0.74246
C ₄	0.13724	0.67497	0.36552	0.07676	0.25109	0.67697
C ₃	0.00952	0.61862	-0.10214	0.38082	0.11031	0.53040
A ₂	0.22392	0.57225	0.42997	-0.14989	0.02881	0.58578
A ₁	-0.04319	0.27612	0.74169	-0.22620	-0.06645	0.68379
A ₃	0.18636	0.00594	0.73396	0.22810	0.11498	0.61651
A ₄	0.25684	0.01624	0.65704	0.49997	0.16149	0.77496
B ₁	0.10755	-0.03546	0.02351	0.79516	0.14172	0.66575
C ₂	0.08671	0.34218	0.10115	0.75500	-0.22005	0.75329
A ₁₀	0.04932	0.12572	0.02479	-0.01685	0.85398	0.71842
A ₉	0.13638	0.42470	0.30244	0.22192	0.43806	0.53159
特徵值	4.86369	1.59554	1.51253	1.26905	1.15059	
變異量	32.4	10.6	10.1	8.5	7.7	

表 A-14

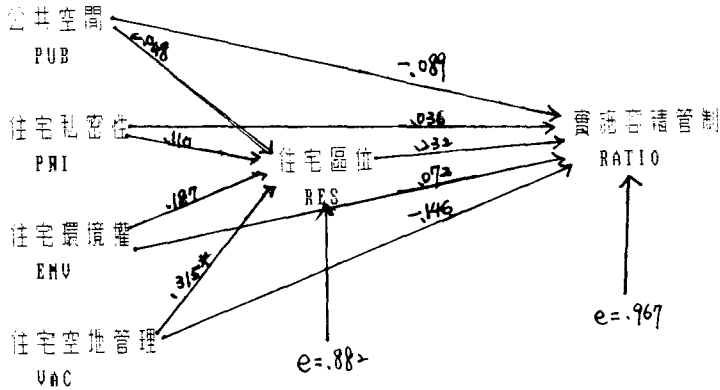
變因	AREA	FLOOR	LANGE	MONEY	YEAR	SEX	AGE	PEOPLE	INCOME	ENV	VAC	PRI	PR	RIS	EDU	CARPER	HOUSE				
地區	樓層	面積	地價	房價	年齡	性別	年齡	共同居住人口	全家每月收入	環境品質	自住空屋	住宅管理	住宅舒適性	住宅安全	住宅教育	住宅停車	住宅價格				
AREA	1.0000	-0.1165	**	**	0.1752	-0.0657	0.0887	-0.1018	0.0669	0.2662	0.2269	0.0483	-0.0405	0.0443	-0.1758	0.1741	-0.0332	0.2291	*	0.0942	
FLOOR		1.0000	0.0081	0.2255	0.2933	0.2014	0.0913	-0.2161	0.0841	*	-0.0216	-0.0729	-0.1567	0.1611	0.0798	0.1202	0.0001	0.0536	-0.0279		
LANGE			1.0000	**	-0.1606	-0.0312	**	-0.0163	-0.2013	-0.0792	-0.1479	0.2111	0.2282	0.2173	0.1778	0.0463	0.0237	*	-0.3911	-0.2918	
MONEY				1.0000	-0.1555	-0.3847	*	-0.4933	-0.1312	-0.2288	-0.0823	-0.0462	0.0487	0.0936	0.1597	0.1372	-0.1009	0.1950	-0.1401	-0.1811	
YEAR					1.0000	-0.0388	0.0004	-0.1069	0.0071	*	0.3185	0.1116	-0.1868	-0.2678	0.0035	-0.1704	-0.1887	0.0623	-0.1692	*	0.3188
SEX						1.0000	0.3783	-0.0322	0.2737	-0.3041	0.1818	-0.0459	-0.0452	-0.1010	0.1109	-0.1361	0.0147	0.0561	-0.1177		
AGE							1.0000	0.0970	*	0.4951	0.2073	-0.2301	-0.0180	-0.2213	-0.1383	0.2538	0.1273	0.0123	-0.1117		
PEOPLE								1.0000	0.1654	-0.0541	0.2232	0.0115	0.0732	0.0103	-0.0358	0.0677	0.0339	-0.1832	-0.0943		
INCOME									1.0000	-0.2421	0.0671	-0.0499	0.1299	-0.1251	-0.0127	0.1429	-0.0521	0.0628	-0.0013		
ENV										1.0000	0.0388	-0.0153	-0.0072	0.4416	-0.0556	0.0276	*	-0.1891	0.1392	0.0538	
VAC											1.0000	**	*	0.2188	*	-0.1005	0.0773	0.0135			
PRI												1.0000	**	0.4125	0.2785	**	0.1114	-0.0473	-0.0522	-0.0617	
PR													1.0000	0.2715	*	-0.1276	-0.1480	-0.2021			
RIS														1.0000	0.1152	-0.1010	-0.0591	-0.1255			
EDU															1.0000	-0.0542	0.0825				
CARPER																1.0000	0.1355				
HOUSE																	1.0000				

* = 0.05 < sig < 0.10 ** = 0.01 *** = 0.001

資料來源

表 A-15

A：中山北路三號，農里街，雙城庭



* 表達顯著水準 0.05

表 A-16

依變項	自變項	直接作用	間接作用	統共作用	未分析相關	虛假相關	相關係數
RES	PUB	-0.48	-	-0.048	0.163	-	0.115
	PRI	0.110	-	0.110	0.182	-	0.292
	ENV	0.187	-	0.187	0.119	-	0.336
	VAC	0.315	-	0.315	0.105	-	0.420
RATIO	PUB	-0.089	-0.011	-0.100	0.024	-	-0.076
	PRI	0.036	0.026	0.062	-0.018	-	0.044
	ENV	0.072	0.043	0.115	-0.031	-	0.084
	VAC	-0.146	0.073	-0.073	0.042	-	-0.031
	RES	0.232	-	0.232	-	-0.037	0.195

B：富錦街，新中街

住三 同一街廓

表 B-1

			居住環境滿意度		Row Total
			不滿意	滿意	
實施容積管制	實施		2	14	16 45.7%
		Row Pct	12.5%	87.5%	
		Col Pct	40.0%	46.7%	
		Tot Pct	5.7%	40.0%	
	未實施		3	16	19 54.3%
		Row Pct	15.8%	84.2%	
		Col Pct	60.0%	53.3%	
		Tot Pct	8.6%	45.7%	
Column Total			5 14.3%	30 85.7%	35 100%

表 B-2

			交通		Row Total
			不滿意	滿意	
實施容積管制	實施		11	9	20 50.0%
		Row Pct	55.0%	45.0%	
		Col Pct	39.3%	75.0%	
		Tot Pct	27.5%	22.5%	
	未實施		17	3	20 50.0%
		Row Pct	85.0%	15.0%	
		Col Pct	60.7%	25.0%	
		Tot Pct	42.5%	7.5%	
Column Total			28 70.0%	12 30.0%	40 100%

表 B-3

		公 共 設 施		Row Total	
		不滿意	滿意		
實 施 容 積 管 制	實 施		7	10	17 45.9%
		Row Pct	41.2%	58.8%	
		Col Pct	53.8%	41.7%	
		Tot Pct	18.9%	27.0%	
	未 實 施		6	14	20 54.1%
		Row Pct	30.0%	70.0%	
		Col Pct	46.2%	58.3%	
Tot Pct		16.2%	37.8%		
Column Total		13 35.1%	24 64.9%	37 100%	

表 B-4

容積 管制 情形	有無自用 汽車	沒有	有
	有		36.8% 7人
沒有		45% 9人	55% 11人

表 B-5

容積 管制 情形	汽車停 放處	住宅外之巷道	戶外停車場	室內停車場	其他
	有		66.7% 6人	22.2% 2人	0% 0人
沒有		50% 7人	28.6% 4人	7.1% 1人	14.3% 2人

表 B-6

容積管制情形 \ 停車難易情形	極不方便	不方便	尚可	方便	非常方便
有	16.7% 2人	41.7% 5人	33.3% 4人	8.3% 1人	0% 0人
沒有	14.3% 2人	21.4% 3人	57.1% 8人	7.1% 1人	0% 0人

表 B-7

容積管制情形 \ 利用附近開放空間之頻率	不曾使用	每月一次	每週一次	每週三次	每日
有	5% 1人	10% 2人	40% 8人	5% 1人	40% 8人
沒有	0% 0人	10% 2人	50% 10人	20% 4人	20% 4人

表 B-8

容積管制情形 \ 最需要之公共設施	公園	市場	停車場	社區活動中心	學校	醫院	其他
有	18.1% 6人	0% 0人	33.3% 11人	21.2% 7人	3.0% 1人	21.2% 7人	3.0% 1人
沒有	11.1% 4人	5.6% 2人	30.6% 11人	33.3% 12人	0% 0人	13.9% 5人	5.6% 2人

表 B-9

容積管制情形 \ 對居家環境混合之看法	嚴格限制不可混合	減低混合情況	沒意見
有	50% 10 人	15% 9 人	5% 1 人
沒有	35% 7 人	55% 11 人	10% 2 人

表 B-10

容積管制可達到之目的 \ 容積管制情形	改善基本物理環境	提供適宜戶外場所	增加房地產價值	提高防災之功能	創造良好都市景觀	提高住宅設計品質	其它
有	30% 6 人	25% 5 人	0% 0 人	0% 0 人	10% 2 人	35% 7 人	0% 0 人
沒有	15% 3 人	20% 4 人	20% 4 人	5% 1 人	5% 1 人	30% 6 人	5% 1 人

表 B-11

容積管制情形 \ 是否有久居之打算	是	否
有	85% 17 人	15% 3 人
沒有	70% 14 人	30% 6 人

表 B-12

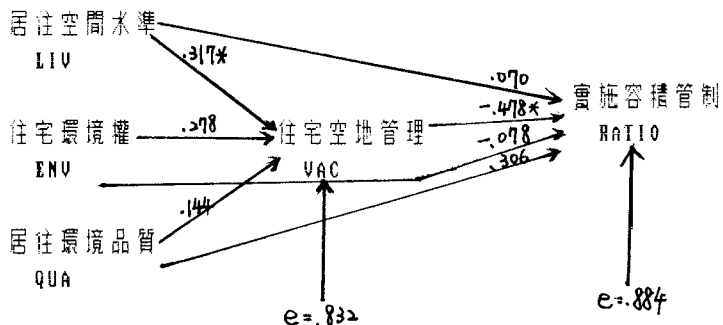
容積管制情形 \ 不打算久居 現宅之 原因	房屋老舊	擁擠	交通不便	嘈雜	公園綠地不足	光線通風不良	其它
	有	83.3% 15 人	16.7% 3 人	0% 0 人	0% 0 人	0% 0 人	0% 0 人
沒有	63.2% 12 人	10.5% 2 人	0% 0 人	0% 0 人	0% 0 人	0% 0 人	26.3% 5 人

表 B-13

B	因素一	因素二	因素三	因素四	
題號	住宅環境權 的滿意度 (ENV)	居住環境品 質的滿意度 (QUA)	住宅空地管理 的滿意度 (VAC)	居住空間環境 的滿意度 (LIV)	共同值
A ₆	0.79765	0.04404	0.19807	0.19037	0.71365
A ₇	0.77679	0.12335	-0.03220	0.08703	0.62723
A ₈	0.76077	0.05977	0.19540	-0.13808	0.63960
A ₅	0.73450	0.18762	0.19033	0.27537	0.68675
A ₃	0.35226	0.82779	-0.03020	-0.07836	0.81637
A ₁₀	-0.19656	0.75675	0.16354	0.03617	0.63936
A ₄	0.39428	0.65761	-0.03814	0.46376	0.80444
B ₁	0.11594	0.55334	0.07106	0.54897	0.62605
A ₂	0.22856	0.52257	0.27684	0.10006	0.41197
A ₁	0.27223	0.51087	0.30107	0.27932	0.50376
C ₄	0.08525	0.04308	0.91273	0.10007	0.85222
C ₅	0.13196	0.20060	0.89086	0.05778	0.85462
C ₃	0.27685	0.13513	0.55446	0.29121	0.48714
A ₉	0.20771	0.02251	0.12548	0.82328	0.73718
C ₂	0.05504	0.16290	0.49915	0.63563	0.68274
特徵值	5.29487	1.91532	1.75015	1.12273	
變異量	35.3	12.8	11.7	7.5	

表 B-15

B：富錦街，新中街



* 表達到顯著水準 0.05

表 B-16

依變項	自變項	直接作用	間接作用	統共作用	未分析相關	虛假相關	相關係數
VAC	LIV	0.317	-	0.317	0.120	-	0.437
	ENV	0.278	-	0.278	0.137	-	0.415
	QUA	0.144	-	0.144	0.229	-	0.373
RATIO	LIV	0.070	-0.152	-0.082	0.035	-	-0.047
	ENV	-0.078	-0.133	-0.211	0.078	-	-0.133
	QUA	0.306	-0.069	0.237	-0.116	-	0.121
	VAC	-0.478	-	-0.478	-	0.112	-0.366

C：軍功路

住二 同一路段

表 C-1

		居住環境滿意度		Row Total	
		不滿意	滿意		
實施容積管制	實施		1	18	19 47.5%
		Row Pct	5.3%	94.7%	
		Col Pct	12.5%	56.3%	
		Tot Pct	2.5%	45.0%	21 52.5%
	未實施		7	14	
		Row Pct	33.3%	66.7%	
		Col Pct	87.5%	43.8%	
	Tot Pct	17.5%	55.0%		
Column Total		8 20%	32 80%	40 100%	

表 C-2

		交通		Row Total	
		不滿意	滿意		
實施容積管制	實施		16	3	19 47.5%
		Row Pct	84.2%	15.8%	
		Col Pct	48.5%	42.9%	
		Tot Pct	40.0%	7.5%	21 52.5%
	未實施		17	4	
		Row Pct	81.0%	19.0%	
		Col Pct	51.5%	57.1%	
	Tot Pct	42.5%	10.0%		
Column Total		33 82.5%	7 17.5%	40 100%	

表 C-3

		公 共 設 施		Row Total	
		不滿意	滿 意		
實 施 容 積 管 制	實 施		3	16	19 47.5%
		Row Pct	15.8%	84.2%	
		Col Pct	25.0%	57.1%	
		Tot Pct	7.5%	40.0%	
未 實 施	未 實 施		9	12	21 52.2%
		Row Pct	42.9%	57.1%	
		Col Pct	75.0%	42.9%	
		Tot Pct	22.5%	30.0%	
Column Total		12 30.0%	28 70.0%	40 100%	

表 C-4

容積 管制情形	有無自用 汽車	沒有	有
	有		0% 0 人
沒有		33.3% 7 人	66.7% 19 人

表 C-5

容積 管制情形	汽車停 放處	住宅外之巷道	戶外停車場	室內停車場	其他
	有		10.5% 2 人	0% 0 人	89.5% 17 人
沒有		28.6% 4 人	14.3% 2 人	35.7% 5 人	21.4% 3 人

表 C-6

容積管制情形 \ 停車難易情形	停車難易情形				
	極不方便	不方便	尚可	方便	非常方便
有	0% 0人	5.3% 1人	36.8% 7人	47.4% 9人	10.5% 2人
沒有	6.7% 1人	6.7% 1人	46.7% 7人	33.3% 5人	6.7% 1人

表 C-7

容積管制情形 \ 利用附近開放空間之頻率	利用附近開放空間之頻率				
	不會使用	每月一次	每週一次	每週三次	每日
有	10.5% 2人	21.1% 4人	31.6% 6人	10.5% 2人	26.3% 5人
沒有	15% 3人	30% 6人	25% 5人	0% 0人	30% 6人

表 C-8

容積管制情形 \ 最需要之公共設施	最需要之公共設施						
	公園	市場	停車場	社區活動中心	學校	醫院	其他
有	5.3% 3人	22.8% 13人	5.3% 3人	22.8% 13人	24.7% 14人	19.3% 11人	0% 0人
沒有	21.8% 12人	21.8% 12人	9.1% 5人	16.4% 9人	16.4% 9人	14.5% 8人	0% 0人

表 C-9

容積管制情形 \ 對居家環境 住高混合 之看法	嚴格限制 不可混合	減低混合 情況	沒意見
有	10.5% 2 人	47.4% 9 人	42.1% 8 人
沒有	9.5% 2 人	28.6% 6 人	61.9% 13 人

表 C-10

容積管制 可達到之 目的 \ 容積 管制情形	改善基本 物理環境	提供適宜 戶外場所	增加房地 產價值	提高防災 之功能	創造良好 都市景觀	提高住宅 設計品質	其它
有	5.3% 1 人	36.8% 7 人	10.5% 2 人	5.3% 1 人	21.1% 4 人	21.1% 4 人	0% 0 人
沒有	23.8% 5 人	19.0% 4 人	14.3% 3 人	9.5% 2 人	19% 4 人	9.5% 2 人	4.8% 1 人

表 C-11

容積 管制情形 \ 是否 有久居 之打算	是	否
有	94.7% 18 人	5.3% 1 人
沒有	78.9% 15 人	21.1% 4 人

表 C-12

容積管制情形	不打算久居現宅之原因						
	房屋老舊	擁擠	交通不便	嘈雜	公園綠地不足	光線通風不良	其它
有	55.6% 5人	33.3% 3人	0% 0人	0% 0人	0% 0人	0% 0人	11.1% 1人
沒有	54.5% 6人	18.2% 2人	9.1% 1人	0 0人	0% 0人	0% 0人	18.2% 2人

表 C-13

C	因素一	因素二	因素三	因素四	因素五	因素六	因素七
題別	公共設施滿意度 (PUB)	住老環境品質滿意度 (ENV)	居住環境品質滿意度 (QUA)	居住品質滿意度 (LIV)	住老空地管理滿意度 (VAC)	住老居住滿意度 (RES)	總分
B ₁	0.86435	-0.09014	-0.19225	-0.01267	0.00855	0.21577	0.89216
C ₃	0.75177	0.11972	0.23477	0.06985	0.18709	-0.15589	0.60785
A ₅	0.67641	0.35482	0.23308	0.09161	0.09825	0.23308	0.71170
A ₆	0.11683	0.88960	-0.00528	0.08491	-0.14261	0.28796	0.87982
A ₁	-0.16136	0.67379	0.54418	0.04978	0.21166	0.21675	0.83886
A ₄	0.30393	0.58178	0.31550	0.43222	-0.09747	-0.12455	0.74905
C ₄	0.41940	0.55431	0.12532	0.21236	0.29342	-0.13331	0.64784
A ₂	0.10543	0.14423	0.85114	0.12746	0.00734	0.12319	0.79761
A ₈	0.36363	0.92766	0.52626	0.21867	0.66222	0.48126	0.73101
A ₀	0.09717	0.14633	-0.04698	0.86313	0.04291	0.13914	0.70222
A ₃	0.29756	0.09523	0.81111	0.28156	0.16131	-0.04095	0.67134
C ₂	0.07444	-0.13430	0.08339	-0.01593	0.88973	0.11537	0.81407
C ₅	0.20052	0.41266	-0.20800	0.24597	0.84529	-0.19748	0.69536
A ₇	0.65388	0.18650	0.25133	-0.01187	-0.1314	0.82941	0.78687
A ₁₀	0.14745	-0.12185	-0.41827	0.27215	0.80236	-0.5435	0.83415
總分	4.67950	1.03262	1.47168	1.89510	1.07639	1.04096	
變異量	31.1	14.9	9.8	8.0	7.2	7.0	

表 C-14

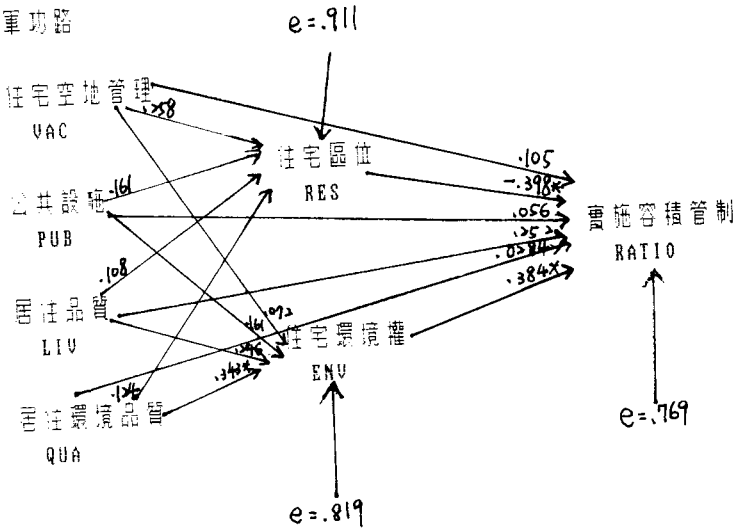
CV	RAIO	AROA	HGI	FLOOR	LARGE	MONEY	YEAR	SEX	AGE	PEOPLE	INC	FINB	ENV	QJIA	LIV	VAC	RES	EDUC	CAREER	HOUSE
變因	房價	平均房價	大樓	居住	坪數	地價	屋齡	性別	年齡	共同居住人數	全家每月平均收入(千元)	公共設施的滿意度	住宅環境的滿意度	居住環境的滿意度	居住品質的滿意度	住宅空間的滿意度	住宅環境的滿意度	教育	職業	自有房屋
RAIO	1.0000	0.3928	-0.8395	-0.1457	0.7569	-0.2363	-0.5150	0.3307	0.2389	0.3692	0.3112	0.1686	-0.4934	-0.2629	0.3746	C1442	-0.2452	0.4117	-0.4927	0.4591
AROA		1.0000	-0.3829	0.0189	0.7096	0.0320	-0.4983	0.1562	0.1319	-0.4027	-0.1670	0.2700	0.3736	0.4225	0.5202	C0161	0.1397	0.2377	0.3451	0.2999
HGI			1.0000	0.2804	-0.6128	0.6947	0.3547	-0.0361	-0.1289	-0.2755	-0.0024	-0.3580	-0.1176	-0.3567	-0.1173	0.3322	-0.0226	-0.3437	-0.1584	
FLOOR				1.0000	0.1554	-0.5105	0.1314	0.3646	-0.0556	-0.1714	0.0600	0.2362	0.0194	0.1101	0.4512	0.0536	0.9111	0.0916	0.1881	0.1418
LARGE					1.0000	-0.4193	0.0536	0.1320	0.2028	-0.0701	0.4069	-0.1592	0.4516	0.0177	0.0179	0.0270	0.1121	0.5289	0.0828	
MONEY						1.0000	0.1191	-0.2133	-0.2515	-0.3130	-0.2321	0.2268	-0.3103	-0.1481	-0.2119	-0.1710	-0.1662	-0.5119	0.1657	
YEAR							1.0000	-0.1399	-0.0637	-0.2090	-0.5918	-0.2274	-0.3147	-0.3457	-0.3157	0.0414	0.1801	-0.5771	0.5916	
SEX								1.0000	0.2814	0.1618	-0.0923	-0.0754	-0.0596	-0.2618	-0.1435	0.0813	-0.0444	0.3018	-0.1157	-0.2359
AGE									1.0000	0.2414	0.0032	0.1931	0.3069	0.1227	0.1015	0.3131	0.4091	0.1819	0.1179	0.1750
PEOPLE										1.0000	0.1925	-0.2189	-0.0253	-0.1094	0.1292	-0.0021	-0.2746	0.1353	0.3177	0.0443
INC											1.0000	-0.2029	0.0214	-0.1569	-0.0691	-0.0292	-0.1912	0.1758	-0.0668	0.1507
FINB												1.0000	0.3271	0.3290	0.2217	0.2760	0.2677	0.0100	0.1426	0.1595
ENV													1.0000	0.4882	0.4194	0.1957	0.1296	0.2495	0.4704	0.3119
QJIA														1.0000	0.3919	0.7541	0.1212	0.2457	0.3426	0.1950
LIV															1.0000	0.3761	0.2254	0.2348	0.4811	0.1963
VAC																1.0000	0.3345	-0.2174	0.0160	0.0192
RES																	1.0000	-0.1217	0.0253	-0.0193
EDUC																		1.0000	0.4762	0.1293
CAREER																			1.0000	0.5196
HOUSE																				1.0000

2-tailed Sig. *. < 0.01 ** < 0.001

表 C14

表 C-15

C：軍功路



* 表內標準係數均 ≥ 0.05

表 C-16

依變項	自變項	直接作用	間接作用	統共作用	未分析相關	整體相關	相關係數
RES	VAC	0.258	-	0.258	0.077	-	0.335
	PUB	0.161	-	0.161	0.107	-	0.268
	LIV	0.108	-	0.108	0.118	-	0.226
	QUA	0.124	-	0.124	0.097	-	0.221
ENV	VAC	0.072	-	0.072	0.148	-	0.220
	PUB	0.161	-	0.161	0.166	-	0.327
	LIV	0.246	-	0.246	0.173	-	0.419
	QUA	0.343	-	0.343	0.145	-	0.488
RATIO	VAC	0.105	-0.075	0.030	0.114	-	0.144
	PUB	0.056	-0.002	0.054	0.115	-	0.169
	LIV	0.252	0.051	0.303	0.072	-	0.375
	QUA	0.028	0.083	0.111	0.152	-	0.263
	RES	-0.398	-	-0.398	-	0.163	-0.235
	ENV	0.384	-	0.384	-	0.109	0.493

D：民生東路（敦煌大別墅）

住三 同一路段

表 D-1

		居住環境滿意度		Row Total	
		不滿意	滿意		
實 施 容 積 管 制	實 施		0	20	20 51.3%
		Row Pct	0.0%	100%	
		Col Pct	0.0%	55.6%	
		Tot Pct	0.0%	51.3%	
	未 實 施		3	16	19 48.7%
		Row Pct	15.8%	84.2%	
		Col Pct	100%	44.4%	
Tot Pct		7.7%	41.0%		
Column Total		3 7.7%	36 92.3%	39 100%	

表 D-2

		交 通		Row Total	
		不滿意	滿意		
實 施 容 積 管 制	實 施		20	0	20 50%
		Row Pct	100%	0%	
		Col Pct	57.1%	0%	
		Tot Pct	50.0%	0%	
	未 實 施		15	5	20 50%
		Row Pct	75.0%	25.0%	
		Col Pct	42.9%	100.0%	
Tot Pct		37.5%	12.5%		
Column Total		35 87.5%	5 12.5%	40 100%	

表 D-3

		公 共 設 施		Row Total	
		不滿意	滿 意		
實 施 容 積 管 制	實 施		3	16	19 50.0%
		Row Pct	15.8%	84.2%	
		Col Pct	30.0%	57.1%	
		Tot Pct	7.9%	42.1%	
	未 實 施		7	12	19 50%
Row Pct	36.8%	63.2%			
Col Pct	70.0%	42.9%			
Tot Pct		18.4%	31.6%		
Column Total		10 26.3%	28 73.7%	38 100%	

表 D-4

容積管制情形	有無自 用汽車	
	沒有	有
有	35% 7人	65% 13人
沒有	26% 4人	80% 16人

表 D-5

容積管制情形	汽車停車 停放處			
	住老外之巷道	戶外停車場	室內停車場	其他
有	11.8% 2	17.6% 3人	61.7% 11人	5.9% 1人
沒有	75% 12人	0% 0人	25% 4人	0% 0人

表 D-6

容積 管制情形	停車難 易情形	極不方便	不方便	尚可	方便	非常方便
	有	0% 0人	23.5% 4人	29.4% 5人	35.3% 6人	11.8% 2人
沒有	6.3% 1人	12.5% 2人	50% 8人	31.1% 5人	0% 0人	

表 D-7

容積 管制情形	利用附近 開放空間 之頻率	不曾使用	每月一次	每週一次	每週三次	每日
	有	15.8% 3人	5.3% 1人	52.6% 10人	5.3% 1人	21.1% 4人
沒有	5% 1人	30% 6人	25% 5人	20% 4人	20% 4人	

表 D-8

容積 管制情形	最需要之 公共設施	公園	市場	停車場	社區活 動中心	學校	醫院	其他
	有	2.7% 1人	10.8% 4人	40.5% 15人	32.4% 12人	0% 0人	10.8% 4人	2.7% 1人
沒有	7.0% 3人	18.6% 8人	32.6% 14人	27.9% 12人	2.3% 1人	9.3% 4人	2.3% 1人	

表 D-9

容積管制情形 \ 對居家環境 住高混合 之看法	嚴格限制 不可混合	減低混合 情況	沒意見
有	65% 13 人	35% 7 人	0% 0 人
沒有	35% 7 人	40% 8 人	25% 5 人

表 D-10

容積管制可達到 之目的 \ 容積 管制情形	改善基本 物理環境	提供適宜 戶外場所	增加房地 產價值	提高防災 之功能	創造良好 都市景觀	提高住宅 設計品質	其它
有	35% 7 人	10% 2 人	5% 1 人	10% 2 人	10% 2 人	30% 6 人	0% 0 人
沒有	16.7% 3 人	16.7% 3 人	11.1% 2 人	0% 0 人	16.7% 3 人	27.8% 5 人	11.1% 2 人

表 D-11

容積管制情形 \ 是否有久居 之打算	是	否
有	75% 15 人	25% 5 人
沒有	68.4% 13 人	31.6% 6 人

表 D-12

原因 容積 管制情形	不打算久居 現宅之						
	房屋老舊	擁擠	交通不便	嘈雜	公園綠地不足	光線通風不良	其它
有	40% 6人	33.3% 5人	0% 0人	13.3% 2人	0% 0人	0% 0人	13.3% 2人
沒有	66.7% 12人	5.6% 1人	5.6% 1人	0% 0人	0% 0人	5.6% 1人	16.7% 3人

表 D-13

D	因素一	因素二	因素三	因素四	因素五	因素六	
題號	住宅環境權 的滿意度 (ENV)	居住環境品 質的滿意度 (QUA)	住宅空地管 理的滿意度 (VAC)	居住空間水 準的滿意度 (LIV)	住宅區位的 滿意度 (RES)	住宅居住密 度的滿意度 (DEN)	共同值
A ₅	0.88769	0.11706	-0.05932	0.08634	0.07566	0.08920	0.32634
A ₆	0.86980	-0.10168	0.10004	0.14903	0.03656	-0.03833	0.30192
A ₈	0.85326	-0.07577	0.20372	0.17213	-0.07158	0.12416	0.82547
A ₇	0.82617	-0.00677	0.10974	-0.12088	-0.12942	-0.08399	0.73358
A ₃	0.60963	0.52305	-0.10147	0.08733	0.14288	-0.07267	0.68885
A ₄	0.00444	0.82008	-0.00004	0.02162	-0.17345	0.22110	0.75199
B ₁	-0.29186	0.74612	-0.15916	0.09805	0.13207	-0.20572	0.72704
C ₂	0.30343	0.68793	0.33118	0.17487	-0.09320	-0.0980	0.71675
C ₅	0.18158	-0.14396	0.76866	0.12759	0.02340	0.15563	0.68558
C ₄	0.11383	0.10574	0.68862	0.01163	0.38049	0.27680	0.71876
A ₂	-0.12711	0.19781	0.60340	0.05080	-0.33819	-0.42283	0.71511
A ₉	0.19420	0.07755	-0.04930	0.83430	0.18158	0.00802	0.77524
C ₃	0.00748	0.06078	0.21215	0.71924	-0.22396	0.04903	0.61863
A ₁₀	-0.05366	-0.06434	0.08295	-0.02490	0.91182	-0.06158	0.85010
A ₁	-0.02609	0.02905	0.18056	0.05672	-0.07033	0.88761	0.83019
特徵值	3.95932	2.12545	1.73212	1.27708	1.10233	1.06926	
變異量	26.4	14.2	11.5	8.5	7.3	7.1	

E：環河南路，民生東路

住三、住四 新舊區

表 E-1

		居住環境滿意度		Row Total	
		不滿意	滿意		
新 舊 對 照 區	民 生 東 路		0	40	40 50.0%
		Row Pct	0.0%	100.0%	
		Col Pct	0.0%	75.5%	
		Tot Pct	0.0%	50.0%	
	環 河 南 路 <small>柳鄉</small>		27	13	40 50.0%
		Row Pct	67.5%	32.5%	
Col Pct		100.0%	24.5%		
	Tot Pct	33.8%	16.3%		
Column Total		27 33.8%	53 66.3%	80 100%	

表 E-2

		交 通		Row Total	
		不滿意	滿意		
新 舊 對 照 區	民 生 東 路		40	0	40 50.0%
		Row Pct	100%	0%	
		Col Pct	50%	0%	
		Tot Pct	50%	0%	
	柳 鄉		40		40 50%
		Row Pct	100%	0%	
Col Pct		50%	0%		
	Tot Pct	50%	0%		
Column Total		80 100%	0 0.0%	80 100%	

表 E-3

			公 共 設 施		Row Total
			不滿意	滿 意	
新 舊 對 照 區	民 生 東 路		6	32	38 43.7
		Row Pct	15.8%	84.2%	
		Col Pct	13.3%	97.0%	
	Tot Pct	7.7%	41.0%		
柳 鄉		39	1	40 51.3%	
	Row Pct	97.5%	2.5%		
	Col Pct	86.7%	3.0%		
Tot Pct	50.0%	1.3%			
Column Total			45 57.7%	33 42.3%	78 100%

表 E-4

新舊區	有無自用 汽車	
	沒有	有
民生東路	35% 14 人	65% 26 人
柳鄉	37.5% 15 人	62.5% 25 人

表 E-5

新舊區	汽車停 放處			
	住宅外之巷道	戶外停車場	室內停車場	其他
民生東路	11.8% 4 人	17.6% 6 人	64.7% 22 人	5.9% 2 人
柳鄉	69% 20 人	3.4% 1 人	27.6% 8 人	0% 0 人

表 E-6

新舊區	停車難易情形				
	極不方便	不方便	尚可	方便	非常方便
民生東路	0% 0人	23.5% 8人	29.4% 10人	35.3% 12人	11.8% 4人
柳鄉	17.2% 5人	31% 9人	31% 9人	20.7% 6人	0% 0人

表 E-7

新舊區	利用附近開放空間之頻率				
	不會使用	每月一次	每週一次	每週三次	每日
民生東路	15.8% 6人	5.3% 2人	52.6% 20人	5.3% 2人	21.1% 8人
柳鄉	17.5% 7人	42.5% 17人	25% 10人	5% 2人	10% 4人

表 E-8

新舊區	最需要之公共設施							
	公園	市場	停車場	社區活動中心	學校	醫院	其他	
民生東路	2.7% 2人	10.8% 8人	40.5% 30人	32.4% 24人	0% 0人	10.8% 8人	2.7% 2人	
柳鄉	24.8% 29人	17.9% 21人	22.2% 26人	15.4% 18人	12.0% 14人	7.7% 9人	0% 0人	

表 E-9

對居家環境 住商混合 之看法	嚴格限制 不可混合	減低混合 情況	沒意見
民生東路	65% 26 人	35% 14 人	0% 0 人
柳鄉	7.7% 3 人	56.4% 22 人	35.9% 14 人

表 E-10

容積管制 可達到 之目的	改善基本 物理環境	提供適宜 戶外場所	增加房地 產價值	提高防災 之功能	創造良好 都市景觀	提高住宅 設計品質	其它
民生東路	35.0% 14 人	10% 4 人	5% 2 人	10% 4 人	10% 4 人	30% 12 人	0% 0 人
柳鄉	15.4% 6 人	23.1% 9 人	12.8% 5 人	10.3% 4 人	23.1% 9 人	7.7% 3 人	7.7% 3 人

表 E-11

是否有 久居之打算	是	否
民生東路	75% 30 人	25% 10 人
柳鄉	67.5% 27 人	32.5% 13 人

表 E-12

區/鄉	不打算久居現宅之原因						
	房屋老舊	擁擠	交通不便	嘈雜	公園綠地不足	光線通風不良	其它
民生東路	40% 12人	33.3% 10人	0% 0人	15.3% 4人	0% 0人	0% 0人	13.3% 4人
柳鄉	56.7% 17人	16.7% 5人	0% 0人	10% 3人	0% 0人	6.7% 2人	10% 3人

表 E-13

E	因素一	因素二	因素三	
題號	住宅環境權的滿意度 (ENV)	住宅空地管理的滿意度 (VAC)	居住環境品質的滿意度 (QUA)	共同值
A ₈	0.86195	0.18486	0.15602	0.80147
A ₅	0.83320	0.24106	0.06500	0.75656
A ₆	0.83039	0.22661	0.00963	0.74100
A ₇	0.78630	0.05652	-0.02005	0.62186
A ₁₀	0.71905	0.38379	-0.02085	0.66491
A ₃	0.71654	0.20564	0.16202	0.58197
A ₉	0.54544	0.24098	0.28182	0.43500
A ₁	0.05450	0.74849	0.09250	0.57177
C ₃	0.36182	0.73029	0.11872	0.67833
C ₄	0.40011	0.70862	0.06919	0.66702
C ₅	0.47523	0.66736	0.05078	0.67397
B ₁	0.03482	-0.26661	0.78440	0.68758
A ₄	-0.00806	0.27053	0.67314	0.52636
C ₂	0.51367	0.34871	0.56512	0.70482
A ₂	0.15794	0.48837	0.55648	0.57313
特徵值	6.71963	1.65721	1.30872	
變異量	44.8	11.0	8.7	

表 E-14

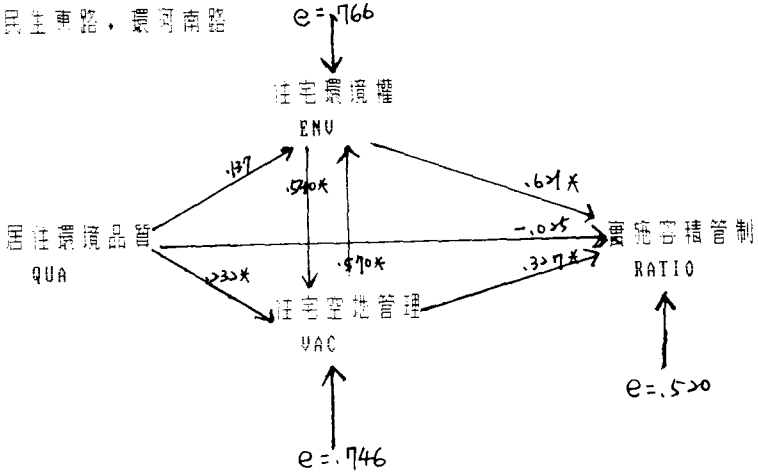
	RATIO	AREA	FLOOR	FLOOR	LARGE	MONEY	YEAR	SEX	AGE	PEOPLE	INCOME	ENV	VAC	QUA	EDUC	CARPER	HOUSE
变量描述	比值	面积	楼层	居住	房屋	地價	年齡	性別	年齡	共同居住人数	全家每月平均收入	環境	住宅	居住環境的滿意度	教育	汽車	房屋
民生水準	1.0000	0.4444	0.4827	0.7212	0.6562	-0.0237	0.0463	0.5752	-0.2695	-0.0363	0.4449	0.8172	0.7021	0.9612	0.3164	0.2248	0.5871
AREA 平均每人居住面積	1.0000	0.4213	0.1722	0.7169	0.1129	0.0025	0.2296	-0.1463	**	-0.7094	0.2485	0.5201	0.3118	0.0218	*	*	*
EDUC 大學程度	1.0000	0.7423	0.6541	0.6593	0.684	0.684	0.5473	-0.2635	-0.0717	**	**	**	0.3199	0.5816	**	**	**
EDUC 教育程度	1.0000	0.4808	0.4619	0.6588	0.4669	0.6588	0.4669	-0.2635	-0.0700	*	**	**	0.2406	0.5207	**	**	**
ENV 環境滿意度	1.0000	0.0992	*	0.3527	-0.1043	-0.1839	**	**	**	**	**	**	0.3616	0.4008	0.2536	**	0.4836
INCOME 全家每月平均收入	1.0000	-0.0659	-0.2810	0.1216	-0.1391	0.1932	0.2321	0.0811	-0.1919	*	0.3845	0.0814	*	0.0814	-0.0206	*	0.0206
INCOME 收入	1.0000	0.2219	0.0790	0.0973	-0.0644	-0.1266	-0.1056	0.6576	-0.0525	0.0398	-0.1377	*	0.1324	*	0.3377	*	0.3377
SEX 性別	1.0000	0.2579	-0.1080	-0.0352	**	**	-0.3918	-0.0674	-0.2921	-0.1324	*	0.3377	*	0.3377	*	0.3377	*
AGE 年齡	1.0000	0.1168	*	0.3413	-0.0822	-0.2589	-0.1531	-0.0139	0.1693	-0.0737	*	0.0737	*	0.0737	*	0.0737	*
PEOPLE 共同居住人数	1.0000	-0.0415	-0.2160	-0.0511	0.0653	-0.0615	-0.2611	-0.0911	-0.0911	*	0.0911	*	0.0911	*	0.0911	*	0.0911
INCOME 全家每月平均收入	1.0000	0.2589	**	**	0.0724	0.2589	0.2589	0.2589	0.2589	0.2589	0.2589	0.2589	0.2589	0.2589	0.2589	0.2589	0.2589
ENV 環境滿意度	1.0000	0.6304	0.3892	0.5588	0.2620	0.5640	0.2620	0.5640	0.2620	0.5640	0.2620	0.5640	0.2620	0.5640	0.2620	0.5640	0.2620
VAC 住宅環境的滿意度	1.0000	0.4423	**	**	0.3302	0.3388	0.3302	0.3388	0.3302	0.3388	0.3302	0.3388	0.3302	0.3388	0.3302	0.3388	0.3302
QUA 居住環境的滿意度	1.0000	0.2078	0.1037	0.2166	0.1037	0.2166	0.1037	0.2166	0.1037	0.2166	0.1037	0.2166	0.1037	0.2166	0.1037	0.2166	0.1037
EDUC 教育程度	1.0000	0.3110	0.3561	0.3561	0.3561	0.3561	0.3561	0.3561	0.3561	0.3561	0.3561	0.3561	0.3561	0.3561	0.3561	0.3561	0.3561
CAR PER 汽車	1.0000	0.2452	0.2452	0.2452	0.2452	0.2452	0.2452	0.2452	0.2452	0.2452	0.2452	0.2452	0.2452	0.2452	0.2452	0.2452	0.2452
HOUSE 房屋	1.0000	0.5871	0.5871	0.5871	0.5871	0.5871	0.5871	0.5871	0.5871	0.5871	0.5871	0.5871	0.5871	0.5871	0.5871	0.5871	0.5871

2/10/04 Sig=0.001***0.001

表 E14

表 E-15

E : 居住車路, 類型別路



* 標準回歸係數 0.05

表 E-16

依變項	自變項	直接作用	間接作用	總共作用	未分析相關	虛假相關	相關係數
ENV	QUA	0.137	0.132	0.269	0.120	-	0.389
	VAC	0.570	-	0.570	-	0.060	0.630
VAC	QUA	0.232	0.074	0.306	0.136	-	0.442
	ENV	0.540	-	0.540	-	0.090	0.630
RATIO	QUA	-0.025	0.318	0.293	0.068	-	0.361
	ENV	0.621	0.181	0.802	-	0.015	0.817
	VAC	0.327	0.354	0.681	-	0.026	0.707

附錄四 樣本區十年期地價變化圖

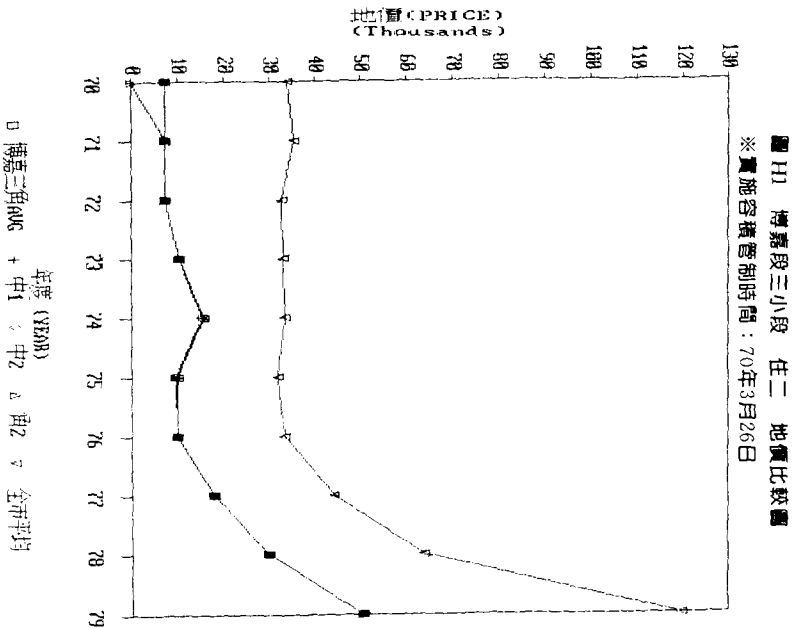
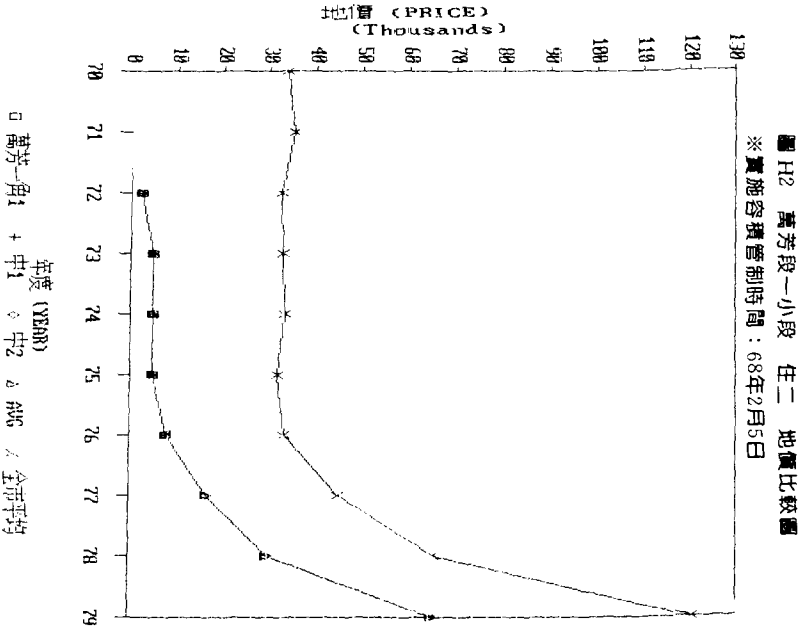
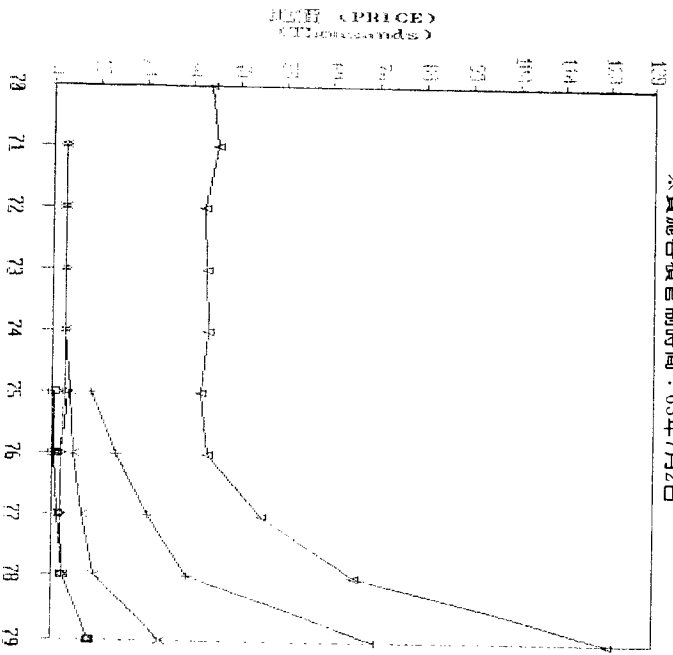
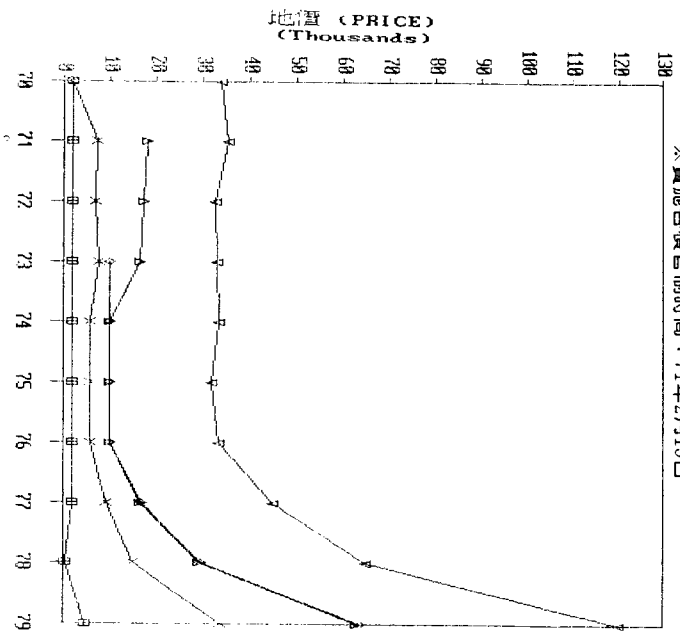


圖 H4 大湖段一小段 住二 地價比較圖
 ※實施容積管制時間：63年7月2日



□ 大湖-1 + 角1 ○ 大湖-2 △ 大湖-3 ▽ 全市平均

圖 H3 萬芳段二小段 住二 地價比較圖
 ※實施容積管制時間：71年2月15日



□ 萬芳-1 + 角1 ○ 萬芳-2 △ 萬芳-3 ▽ 全市平均

圖 H6 東湖段二小段 住二 地價比較圖

※實施容積管制時間：67年3月9日

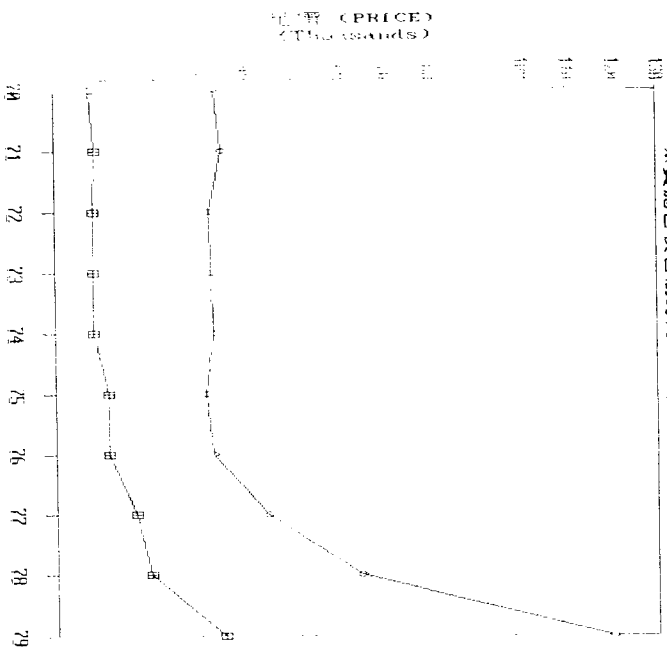
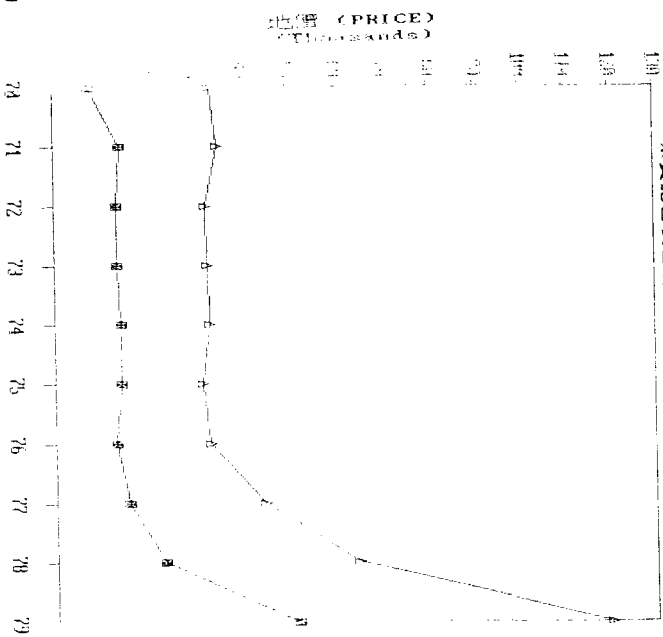


圖 H5 康寧段一小段 住二 地價比較圖

※實施容積管制時間：67年3月9日



地價 (PRICE)
(Thousands)

年度 (YEAR)

□ 市場平均 △ 容積管制後平均

地價 (PRICE)
(Thousands)

年度 (YEAR)

□ 康寧一中1 △ 康寧一中2 市場平均

圖 H8 民生段 住三 地價比較圖
 ※實施容積管制時間：69年1月17日

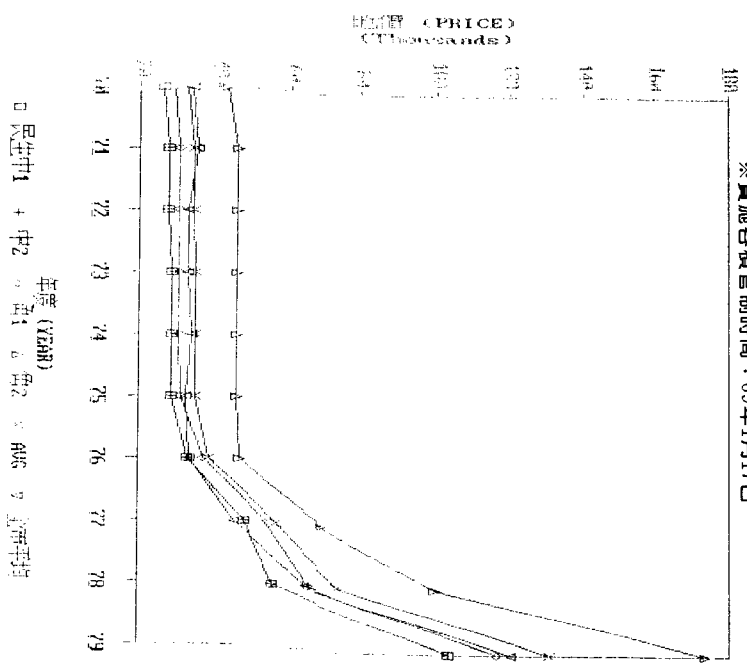


圖 H7 華興段二小段 住三 地價比較圖
 ※實施容積管制時間：70年10月29日

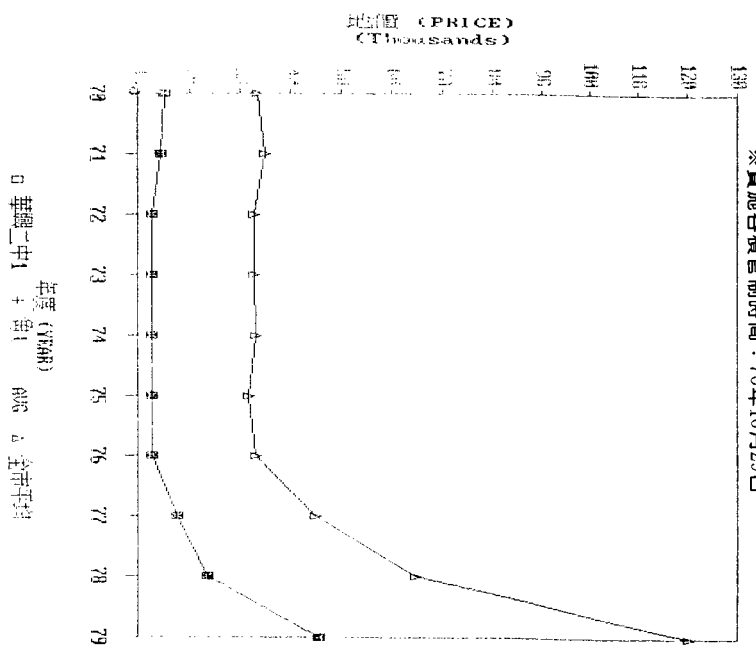
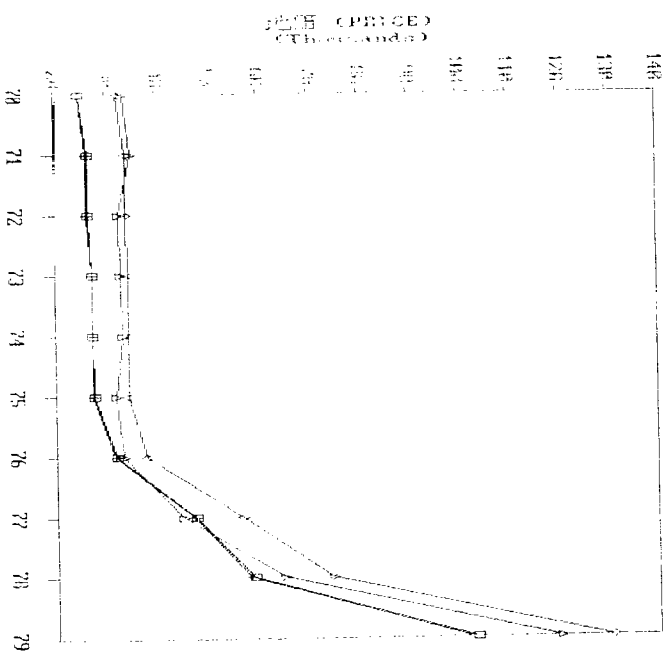
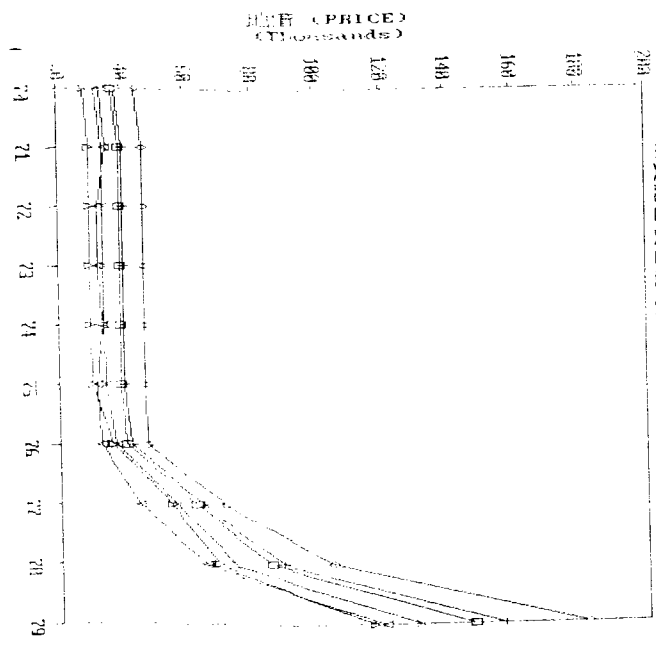


圖 H10 民生段 住三 地價比較圖
 ※實施容積管制時間：69年1月17日



地價 (PRICE)
 (Thousands)
 □ 民生中5 + 中6 + 中7
 △ 民生中5 + 中6
 ○ 民生中5

圖 H9 民生段 住三 地價比較圖
 ※實施容積管制時間：69年1月17日



地價 (PRICE)
 (Thousands)
 □ 民生中3 + 中4 + 中5
 △ 民生中3 + 中4
 ○ 民生中3

圖 H12 東湖段 (2)橋一 地價比較圖
 ※實施容積管制時間：72年8月10日

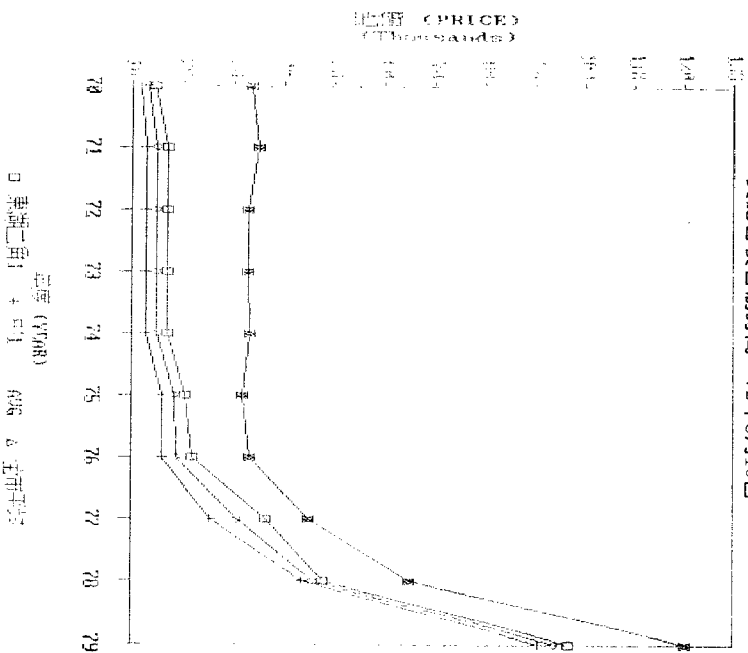


圖 H11 華江段一小段 住四 地價比較圖
 ※實施容積管制時間：73年8月31日

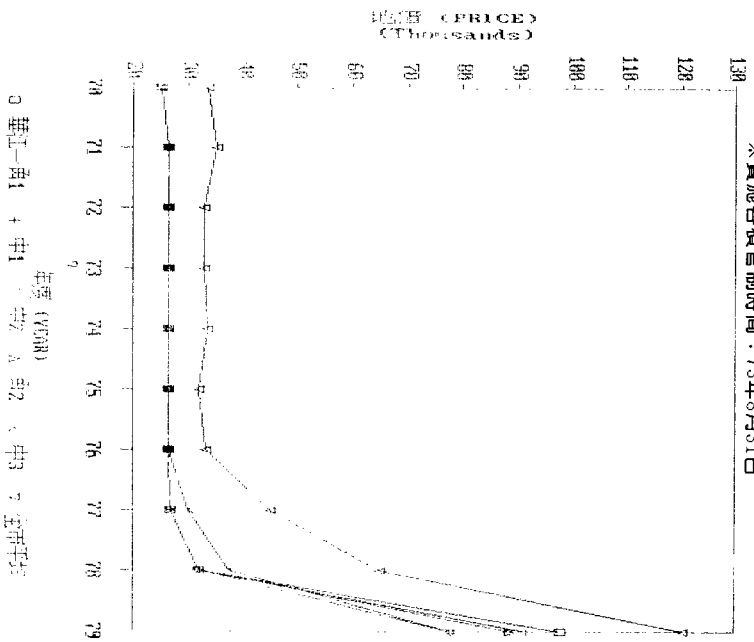
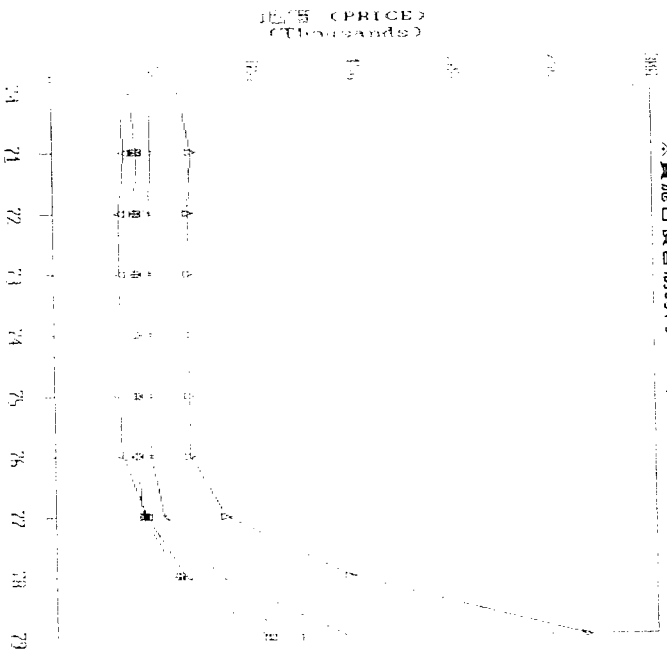
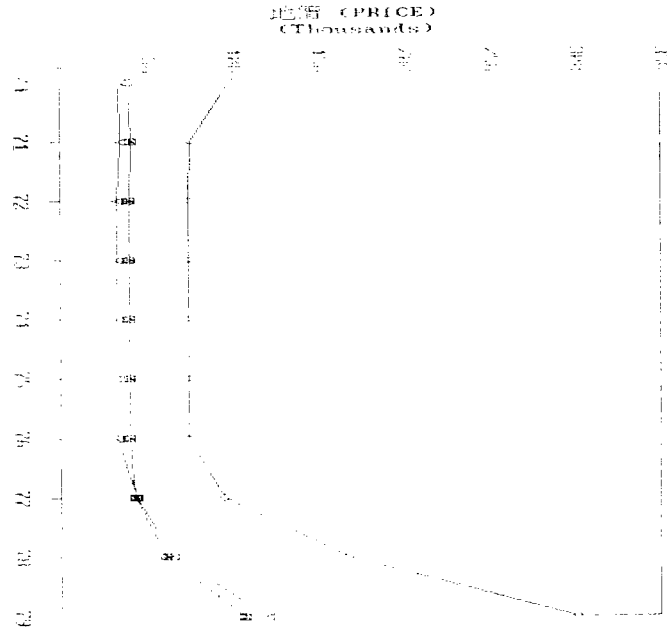


圖 H14 中山段一小段 商三 地價比較圖
 ※實施容積管制時間：71年6月22日



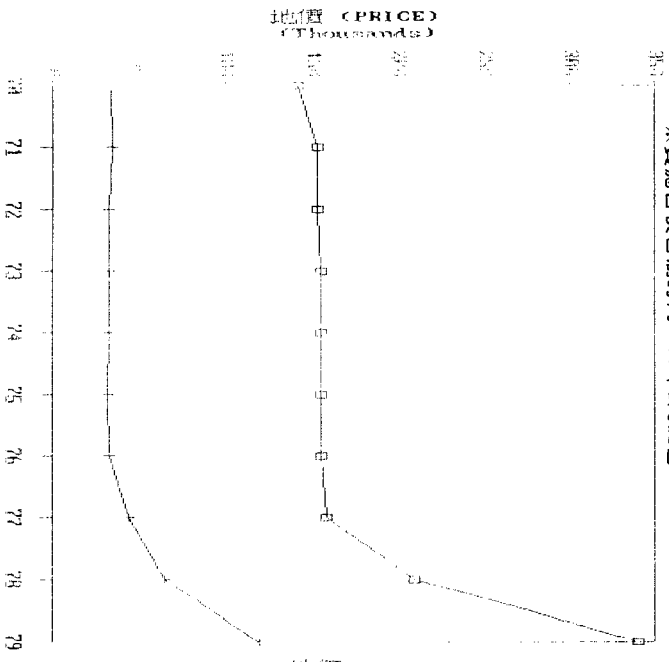
面積 (AREA)
 甲 卍 卍 卍 卍 卍 卍 卍 卍 卍 卍
 乙 卍 卍 卍 卍 卍 卍 卍 卍 卍 卍
 丙 卍 卍 卍 卍 卍 卍 卍 卍 卍 卍

圖 H13 中山段一小段 商三 地價比較圖
 ※實施容積管制時間：71.6.22



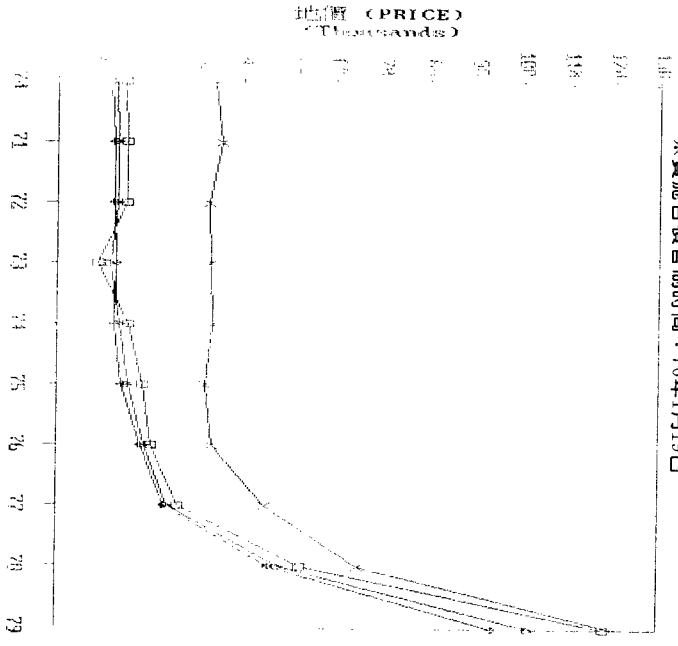
面積 (AREA)
 甲 卍 卍 卍 卍 卍 卍 卍 卍 卍
 乙 卍 卍 卍 卍 卍 卍 卍 卍 卍 卍
 丙 卍 卍 卍 卍 卍 卍 卍 卍 卍 卍

圖 H16 羅星段二小段 住二四 地價比較圖
 ※實施容積管制時間：77年1月11日



地價 (PRICE)
 (Thousands)
 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79

圖 H15 文德段四小段 商三 地價比較圖
 ※實施容積管制時間：76年1月19日



地價 (PRICE)
 (Thousands)
 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79

圖 H18 介壽段三小段 商四 地價比較圖
 ※實施容積管制時間：77年1月11日

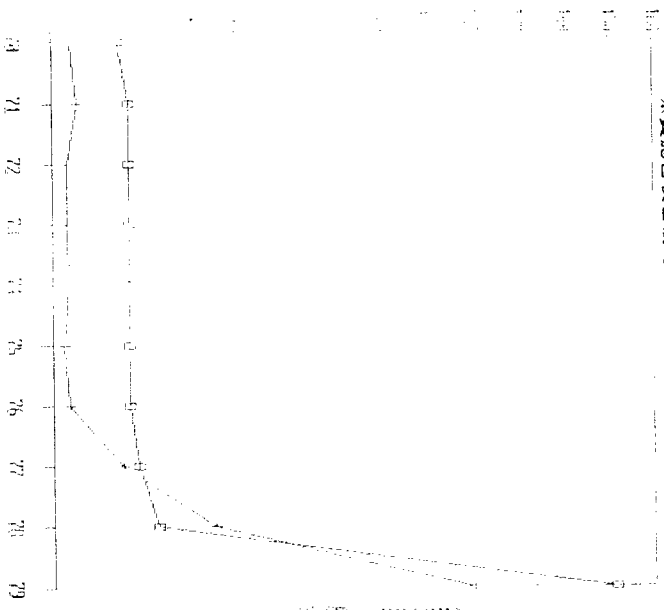


圖 H17 公園段二小段 商四 地價比較圖
 ※實施容積管制時間：74年1月8日

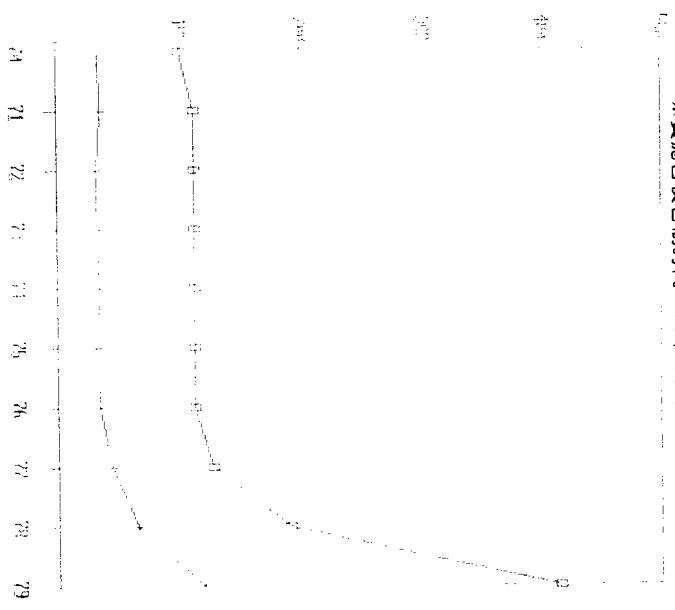


圖 H18 介壽段三小段 商四 地價比較圖
 ※實施容積管制時間：77年1月11日

圖 H17 公園段二小段 商四 地價比較圖
 ※實施容積管制時間：74年1月8日

圖 H20 仁愛段二小段 住四 地價比較圖
 ※實施容積管制時間：74年2月28日

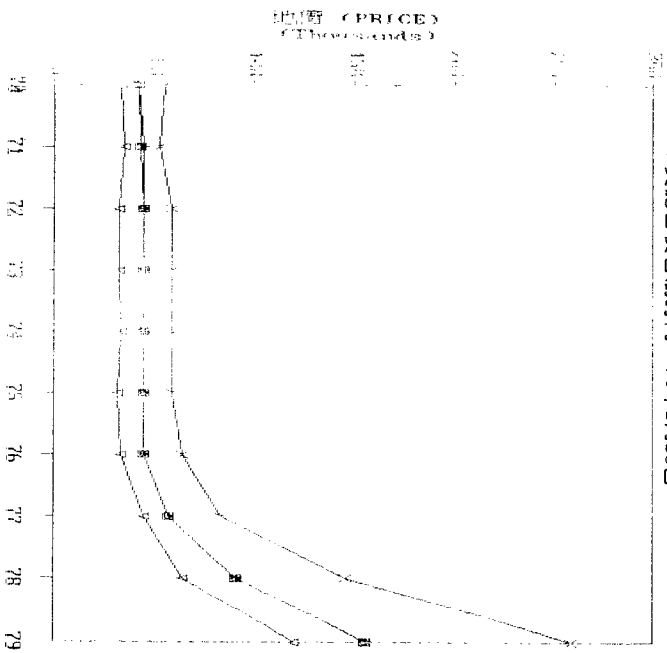


圖 H19 延吉段四小段 住四 地價比較圖
 ※實施容積管制時間：74年2月28日

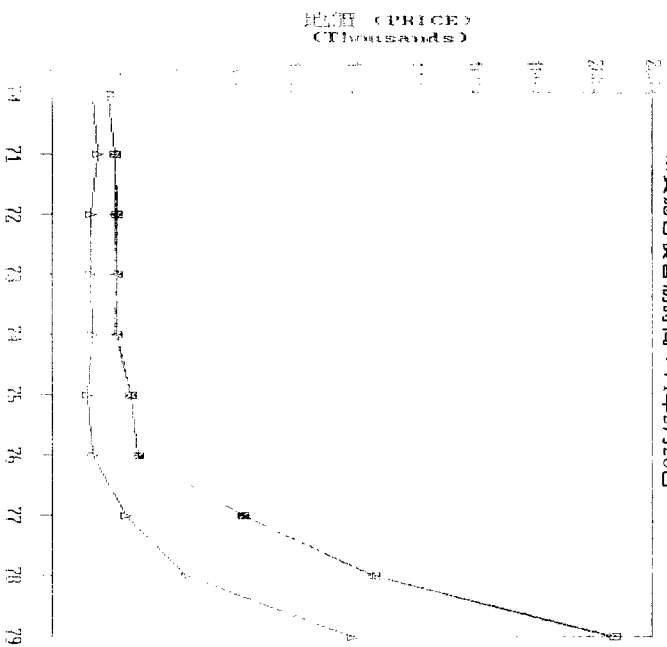
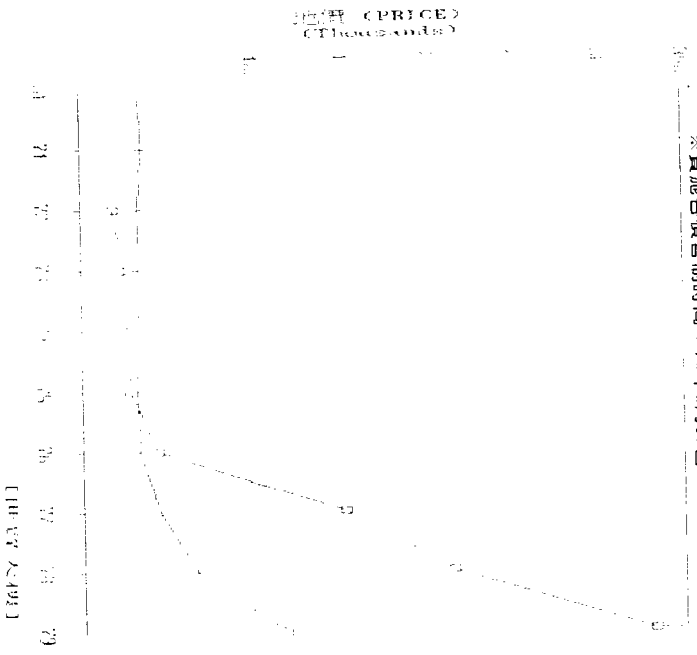
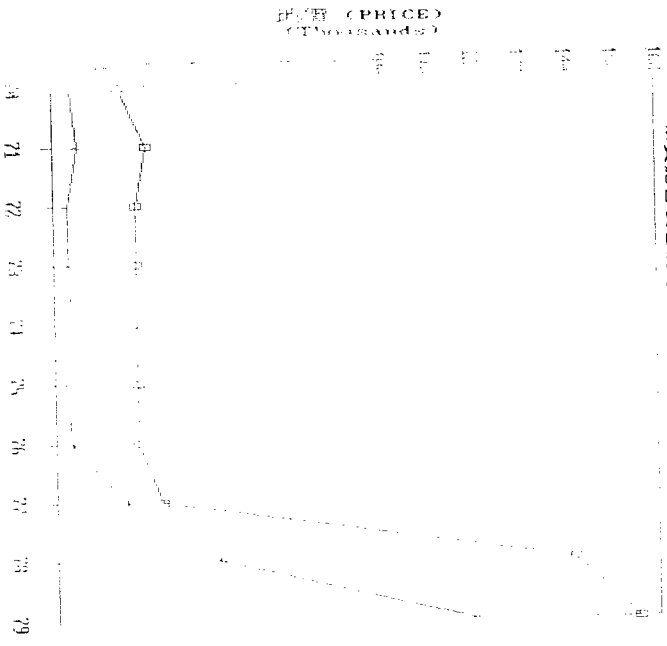


圖 H22 信義段四小段 超高層 地價比較圖
 ※實施容積管制時間：70年8月17日



單位：千元
 容積管制前：實地價格
 容積管制後：容積管制後價格
 (Unit: 千元)

圖 H21 龍泉段一小段 超高層 地價比較圖
 ※實施容積管制時間：76年2月23日



單位：千元
 容積管制前：實地價格
 容積管制後：容積管制後價格
 (Unit: 千元)

圖 H24 福和段一小段 超高層 地價比較圖
 ※實施容積管制時間：73年12月1日

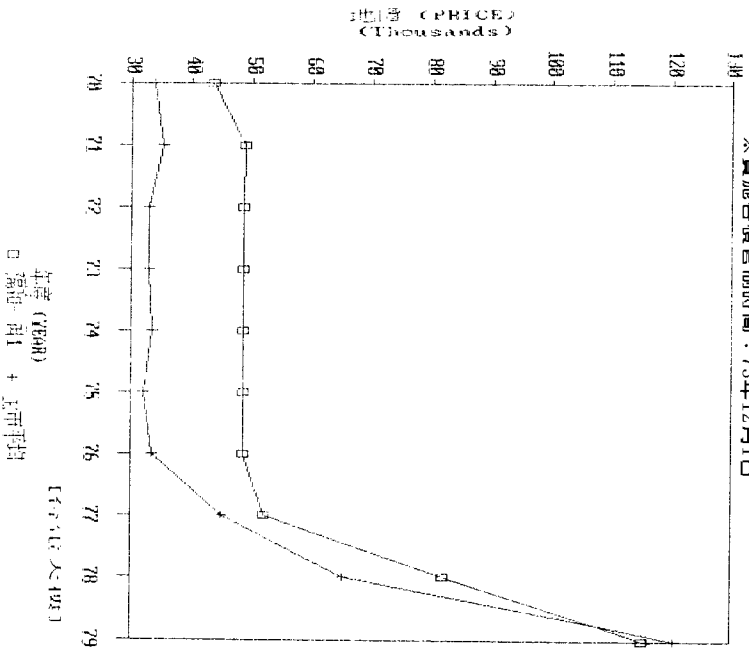


圖 H23 學府段一小段 超高層 地價比較圖
 ※實施容積管制時間：74年12月11日

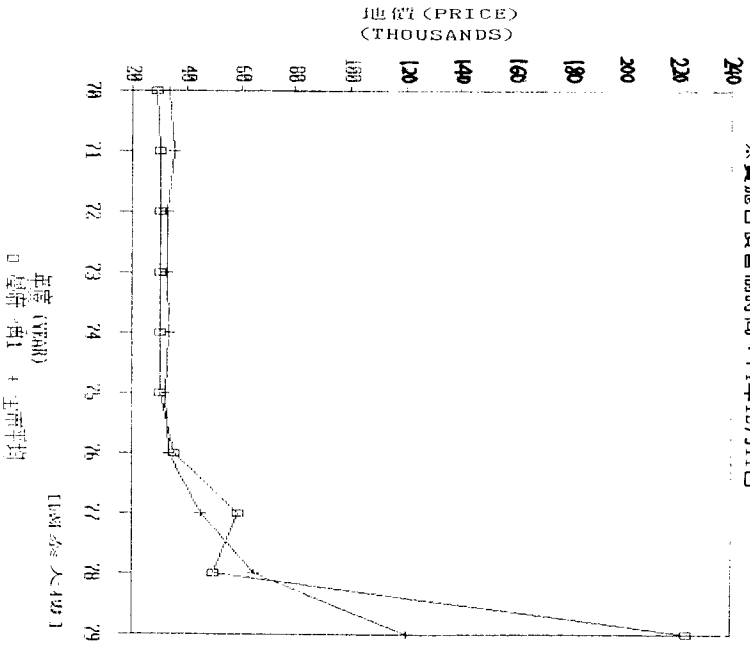


圖 H26 住二地價比較圖
 ※實施容積管制時間：

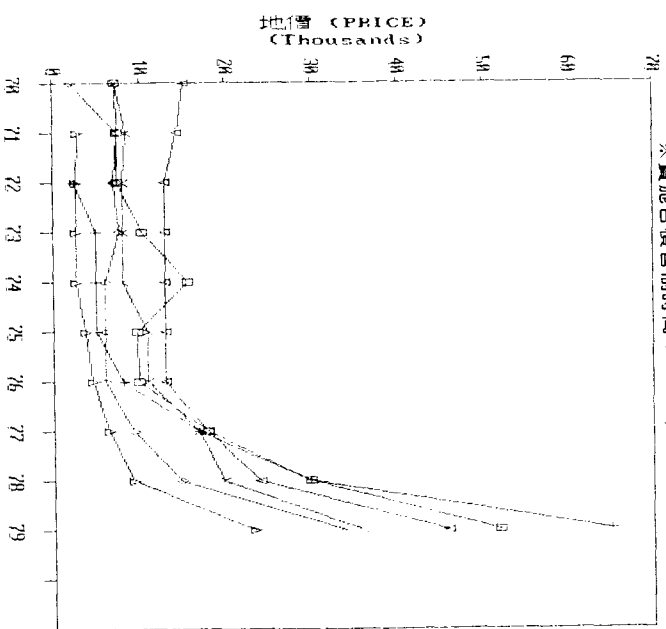


圖 H25 懷生段一小段 住三 地價比較圖
 ※實施容積管制時間：73年2月17日

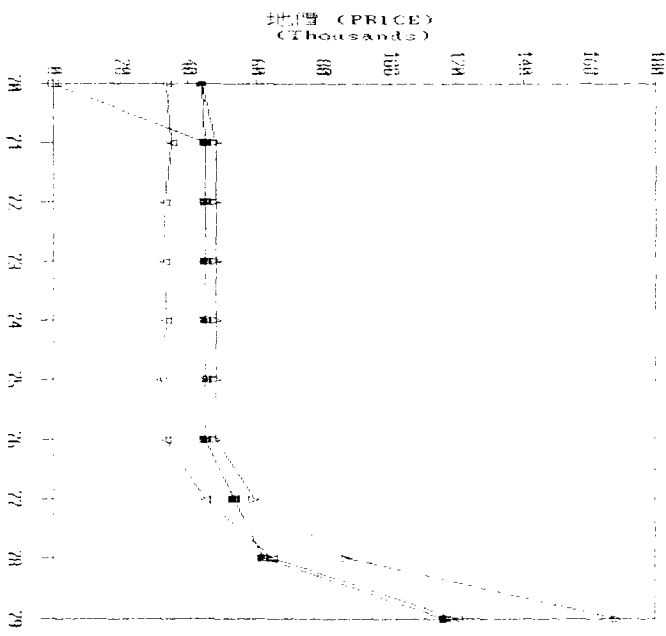


圖 H28 住四地價比較
 ※實施容積管制時間：如圖

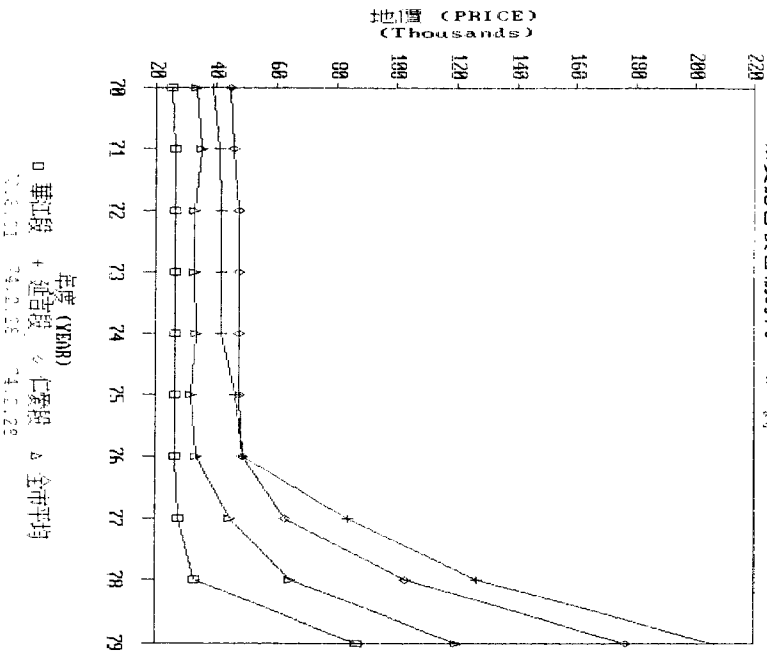


圖 H27 住三地價比較
 ※實施容積管制時間：如圖

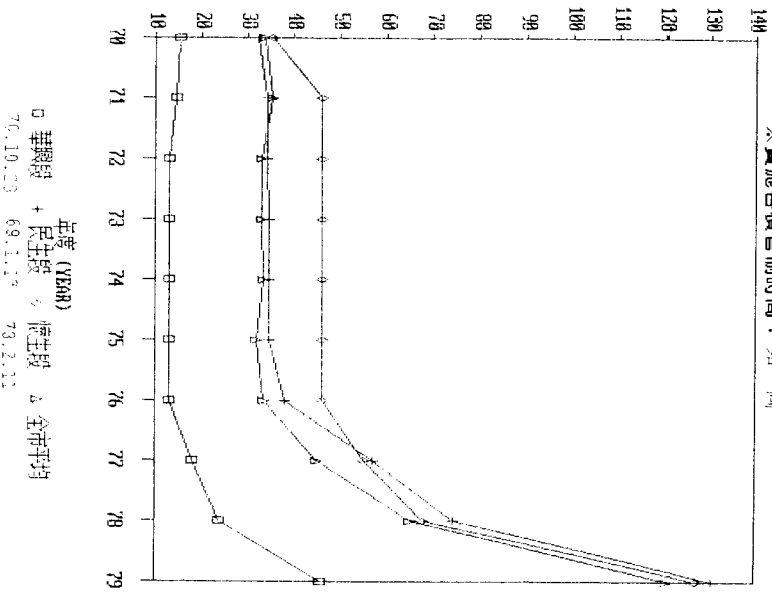


圖 H30 商三地價比較
 ※實施容積管制時間：1976.1.1

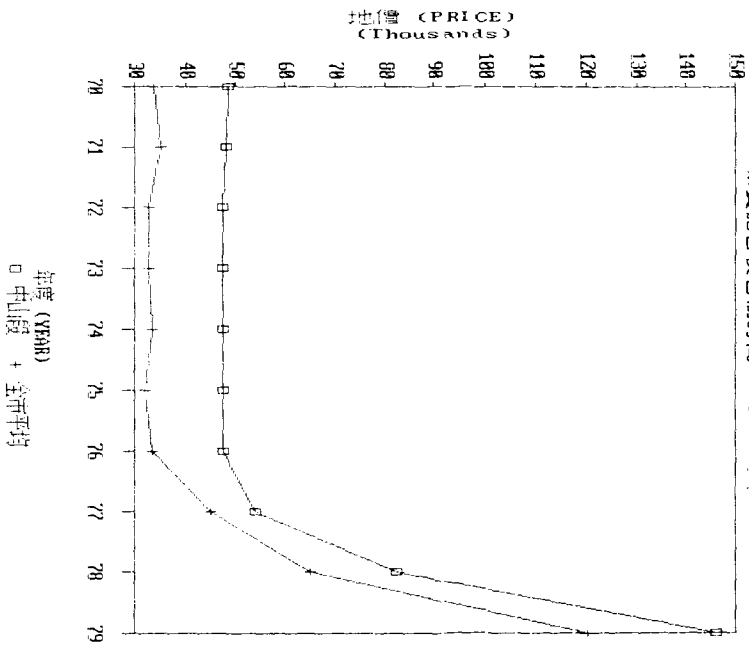


圖 H29 商一地價比較
 ※實施容積管制時間：1976.1.1

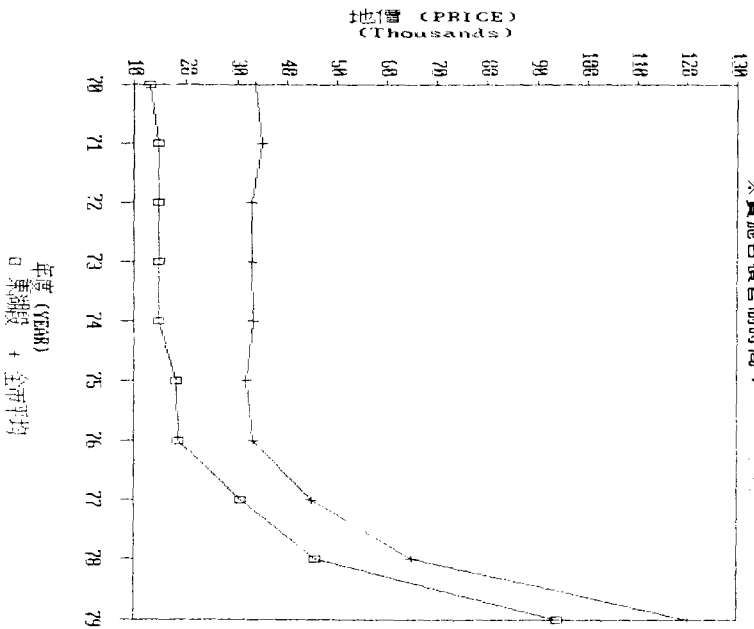
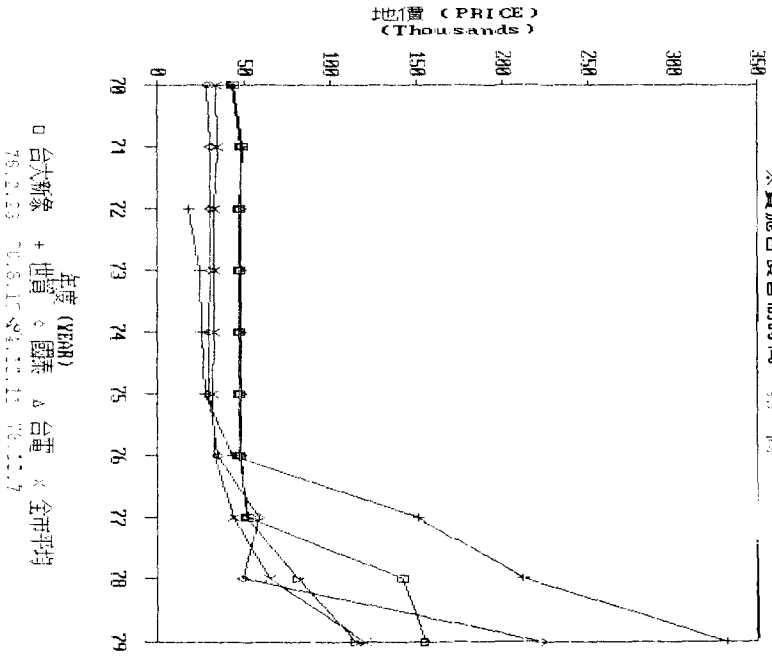


圖 H32 超高層地價比較圖

※實施容積管制時間：1977 年



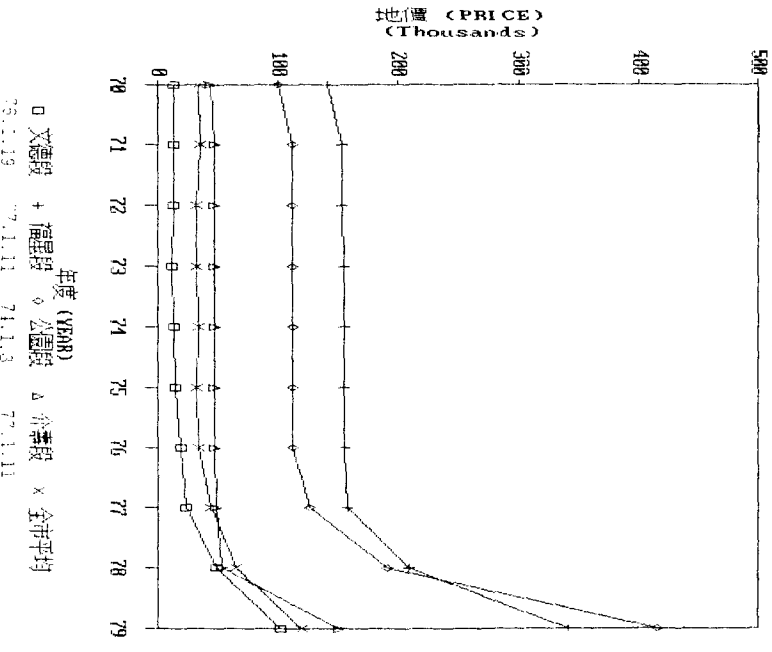
年度 (YEAR)

□ 台北地價 + 世界地價 △ 全國平均 × 全市平均

76.12.03 76.05.17 76.11.15 76.11.17

圖 H31 喬四地價比較圖

※實施容積管制時間：1977 年



年度 (YEAR)

□ 文德段 + 福星段 △ 公園段 × 介壽段

76.11.19 77.11.11 78.11.03 77.11.11

表 H33 台北市各容積管制區地價調查表 (70-79年)

區別	地號	圖號	地號	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79
住宅二	博嘉段	25/23	711(角)	7,200	7,500	10,400	16,000	10,000	10,000	18,000	18,000	36,000	52,000
住宅三	博嘉段	25/23	713(中)	7,200	7,500	10,400	16,000	10,000	10,000	18,000	18,000	36,000	52,000
住宅三	博嘉段	25/23	764(中)	7,200	7,500	10,400	15,500	9,500	13,000	16,000	16,000	36,000	52,000
住宅三	博嘉段	25/23	767(角)	7,200	7,500	10,400	15,500	9,500	13,000	16,000	16,000	36,000	52,000
住宅三	博嘉段	25/13	54(中)		2,500	5,000	5,000	5,000	5,000	8,000	8,000	16,000	26,000
住宅三	博嘉段	25/13	54(中)		2,500	5,000	5,000	5,000	5,000	8,000	8,000	16,000	26,000
住宅三	博嘉段	25/13	54(中)		2,500	5,000	5,000	5,000	5,000	8,000	8,000	16,000	26,000
住宅三	博嘉段	25/12	480	1,980	1,980	1,980	1,980	1,980	1,980	2,000	2,000	550	4,500
住宅三	博嘉段	25/12	459		1,980	1,980	1,980	1,980	1,980	2,000	2,000	550	4,500
住宅三	博嘉段	25/12	656(中)		10,000	9,990	9,990	9,990	9,990	16,810	16,810	29,680	64,110
住宅三	博嘉段	25/12	657(角)	18,260	17,210	16,750	9,930	9,930	5,930	9,910	16,610	29,350	63,150
住宅三	博嘉段	11	1042(角)										
住宅三	博嘉段	11	1048(中)										
住宅三	博嘉段	11	1052(中)										
住宅三	博嘉段	11	1054(中)										
住宅三	博嘉段	26/20	283										
住宅三	博嘉段	26/20	284(角)		2,680	2,700	2,700	2,700	2,700	2,700	2,700	2,500	8,600
住宅三	博嘉段	26/20	283										
住宅三	博嘉段	26/20	283										
住宅三	博嘉段	31/5	174(中)	7,740	14,300	13,500	13,500	14,300	14,300	14,300	16,000	23,500	52,600
住宅三	博嘉段	31/5	216(中)	7,740	14,300	13,500	13,500	14,300	14,300	14,300	16,000	23,500	52,600
住宅三	博嘉段	11	944(中)						450	450	1,000	2,500	8,600
住宅三	博嘉段	11	945(角)						3,850	14,000	21,000	29,500	70,800
住宅三	博嘉段	15/12,13	107-42(中)	5,300	14,500	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	12,000	2,000	2,500
住宅三	博嘉段	15/12,13	108-12(中)	7,200	8,500	8,000	8,000	8,000	8,000	11,000	11,000	17,000	23,000
住宅三	博嘉段	15/12,13	108-12(中)	7,200	8,500	8,000	8,000	8,000	8,000	11,000	11,000	17,000	23,000
住宅三	博嘉段	15/12,13	108-23(角)	5,300	14,500	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	12,000	2,000	2,500
住宅三	博嘉段	15/12,13	108-1(中)	3,020	45,420	45,420	28,500	28,500	28,500	32,900	48,000	58,000	104,900
住宅三	博嘉段	15/12,13	109-1(中)	8,800	30,400	30,400	30,400	30,400	30,400	31,000	37,000	56,000	117,000
住宅三	博嘉段	15/12,13	109-2(角)	8,800	30,400	30,400	30,400	30,400	30,400	31,000	37,000	56,000	117,000
住宅三	博嘉段	15/12,13	109-18(中)	5,000	47,500	47,500	47,500	47,500	47,500	42,000	72,000	103,000	182,600
住宅三	博嘉段	15/12,13	109-18(中)	5,000	47,500	47,500	47,500	47,500	47,500	42,000	72,000	103,000	182,600
住宅三	博嘉段	15/7,10	102-37(中)	3,160	26,750	26,750	27,530	27,530	27,530	27,530	27,530	31,130	47,720
住宅三	博嘉段	15/7,10	102-37(中)	3,160	26,750	26,750	27,530	27,530	27,530	27,530	27,530	31,130	47,720
住宅三	博嘉段	15/7,10	102-23(中)	4,950	26,450	26,450	27,320	27,320	27,320	27,320	27,320	31,130	47,720
住宅三	博嘉段	15/7,10	102-23(中)	4,950	26,450	26,450	27,320	27,320	27,320	27,320	27,320	31,130	47,720
住宅三	博嘉段	7/4,5	96(角)	5,200	26,600	26,600	26,600	26,600	26,600	26,600	26,600	27,000	31,800
住宅三	博嘉段	7/4,5	112(中)	5,200	26,600	26,600	26,600	26,600	26,600	26,600	26,600	27,000	31,800
住宅三	博嘉段	7/4,5	217(中)	5,200	26,600	26,600	26,600	26,600	26,600	26,600	26,600	27,000	31,800
住宅三	博嘉段	7/4,5	220(角)	5,200	26,600	26,600	26,600	26,600	26,600	26,600	26,600	27,000	31,800
住宅三	博嘉段	7/4,5	70(中)	5,200	26,600	26,600	26,600	26,600	26,600	26,600	26,600	27,000	31,800

表 H33 台北市各容積管制區地價調查表(70-79年)(續)

區段	地號	容積率	70年	71年	72年	73年	74年	75年	76年	77年	78年	79年
東湖段	(2)	30-12(角)	14,480	17,200	17,250	17,200	17,410	20,830	22,030	36,660	48,220	97,030
東湖段	(2)	30-17(中)	11,900	13,000	13,000	13,000	13,000	16,000	16,000	25,500	44,000	91,000
中山段	一小段	375(中)	39,600	41,800	41,000	41,000	41,000	41,000	41,000	44,000	61,000	107,000
中山段	一小段	378(中)	39,600	41,800	41,000	41,000	41,000	41,000	41,000	44,000	61,000	107,000
中山段	一小段	367(角)	98,520	75,990	74,290	74,290	74,290	74,290	74,290	95,160	167,100	301,010
中山段	一小段	303(中)	39,600	41,800	41,000	41,000	41,000	41,000	41,000	44,000	61,000	107,000
中山段	一小段	324(中)	39,600	41,800	41,000	41,000	41,000	41,000	41,000	44,000	61,000	107,000
中山段	一小段	325(中)	39,600	41,800	41,000	41,000	41,000	41,000	41,000	44,000	61,000	107,000
中山段	一小段	326(中)	39,600	41,800	41,000	41,000	41,000	41,000	41,000	44,000	61,000	107,000
中山段	一小段	327(中)	39,600	41,800	41,000	41,000	41,000	41,000	41,000	44,000	61,000	107,000
中山段	一小段	379(角)	63,480	69,460	67,980	67,980	67,980	67,980	67,980	85,440	146,950	266,160
文德段	四小段	21(角)	14,640	14,950	14,950	9,000	15,310	18,440	20,310	26,060	52,930	118,270
文德段	四小段	44(中)	11,700	12,400	12,400	12,640	12,400	14,000	18,000	23,000	46,000	94,000
文德段	四小段	45(中)	11,700	12,400	12,400	12,650	12,400	14,000	18,000	23,000	46,000	94,000
景園段	二小段	551(角)	142,560	153,620	153,620	155,700	155,700	155,710	155,710	150,660	209,410	347,830
景園段	二小段	139(角)	101,460	112,780	112,780	112,780	112,780	112,820	112,820	128,250	191,700	415,120
壽吉段	四小段	21(中)	44,290	46,740	46,740	46,740	46,740	46,740	46,740	48,480	52,760	151,500
壽吉段	四小段	42(角)	39,220	41,440	41,820	41,820	41,820	46,980	48,880	83,980	127,270	207,340
愛愛段	四小段	50(中)	39,010	41,210	41,660	41,660	41,660	46,810	48,810	126,920	205,580	415,120
愛愛段	二小段	137(中)	42,300	44,060	45,000	45,000	45,000	45,000	45,000	58,000	92,000	156,000
愛愛段	二小段	203(中)	42,300	45,460	45,000	45,000	45,000	45,000	45,000	58,000	92,000	156,000
愛愛段	二小段	218(中)	42,300	44,000	45,000	45,000	45,000	45,000	45,000	58,000	92,000	156,000
愛愛段	二小段	225(中)	42,300	44,000	45,000	45,000	45,000	45,000	45,000	58,000	92,000	156,000
景泉段	二小段	299(中)	56,250	53,200	59,600	59,600	59,600	59,600	59,600	64,670	84,250	145,960
景泉段	二小段	431(角)	44,270	49,920	47,590	47,590	47,590	47,590	47,590	52,600	142,000	266,890
景泉段	四小段	35(角)	29,130	30,730	30,730	25,600	28,490	43,510	43,510	52,600	142,000	266,890
景泉段	一小段	195(角)	30,730	30,730	30,730	30,620	30,620	35,400	35,400	59,350	50,200	331,900
景泉段	一小段	549(角)	43,670	48,950	48,660	48,660	48,660	48,660	48,670	52,110	81,890	116,290
懷懷段	一小段	364(角)	44,100	45,500	45,500	45,500	45,500	45,500	45,500	54,000	62,700	117,900
懷懷段	一小段	21/7	44,100	45,500	45,500	45,500	45,500	45,500	45,500	54,000	62,700	117,900
懷懷段	一小段	368(中)	44,100	45,500	45,500	45,500	45,500	45,500	45,500	54,000	62,700	117,900
懷懷段	一小段	21/7	44,100	45,500	45,500	45,500	45,500	45,500	45,500	54,000	62,700	117,900
懷懷段	一小段	374(角)	44,100	48,500	48,500	48,500	48,500	48,500	48,500	60,000	87,300	160,300
懷懷段	一小段	460(中)	44,100	45,500	45,500	45,500	45,500	45,500	45,500	54,000	62,700	117,900

附錄五 樣本區之照片

〈A〉商三 中山北路三段、農安街



〈B〉住三 富錦街、新中街



〈C〉住二 軍功路



(D) 住三 民生東路



〈E〉住三、住四 民生東路、柳鄉



附錄六 國內容積管制相關文獻彙整

編碼	篇 名	作 者	出版單位、卷期、頁碼	印行年月
3.1	人口、土地、容積率	張 傳	台電工程月刊 190:33-36	67年10月
5.2	土地使用分區管制規則管制重點之探討以臺北市為例	蘇筑德、曹富平	淡江建研所 154	75年06月
9.0	土地使用分區管制對都市設計之影響	毛正羽	建築師雜誌 13(3):80-85	76年09月
5.2	土地使用分區管制與不動產價格之研究--以台北市中地地價為實例	陳春貴	台大土木碩論	69年
12.0	土地使用分區與建築容積管制之決策輔助系統設計	許振明、黎美琪	交大運研所 134	75年06月
16.1	土地使用分區講習班講義彙編			75年
5.2	土地使用計劃設計模型在山坡地之運用--以台北市萬芳社區為例	許楚雄	文化工學碩論	71年
5.2	土地使用規劃--台灣地區實施區域計劃辦理非都市土地使用編定之研究	張經一	台灣土地金融季刊 19(1):17-38	71年 3月
5.2	土地使用規劃方法、問題及對策	李瑞麟	人與地 5:28-37	73年 5月
5.2	土地使用與市地立法	蕭 鍾	土地改革月刊 20(11):5-7	59年11月
7.0	土地使用與交通運輸整合模型之研究--以基隆市為個案	潘進堂	中興都研所	77年06月
5.0	土地使用與建築物現況調查與分析		台北市政府都計處	75年
5.2	土地使用與運輸整合模式之應用--高雄都會區發展策略之研究	凌瑞賢	成大交管碩論	70年
5.2	土地使用適宜性分析--評估方法與應用	黃書禮、游輝祺、鄭秀慧	中華民國都市計劃學會會刊/(15):1-30	77年10月
5.0	土地使用適宜性分析評鑑準則之研擬與評鑑方法之探討以台北市部分社區為例	廖淳森	中興都研所	77年06月
12.2	土地使用績效管制之研究--以山坡開發為例	方金鳳	中興都研所	76年06月
12.2	土地使用績效管制之研究--以山坡地開發為例	方金鳳	中興都研所	77年06月
2.1	土地使用績效標準與河川水質管理之研究	蘇支平	中興都研所	77年06月
5.2	土地使用類別變更與地價之變動	蘇志超	土地改革月刊 30(3):6-8	69年 3月
13.2	土地法有關土地使用部分之檢討與建議	來 璋	人與地 9:55-58	73年 9月
5.2	土地發展權之移轉與土地使用管制	呂衛青	土地改革月刊 28(7):16-19	67年10月
7.0	大眾捷運系統對土地使用之衝擊之研究--以淡水線、木柵線、新店線沿線地區為例	楊王豪	中興都研所	77年06月
5.2	中國市內市效土地使用問題	郭則	清華學報 3(2):119-127	52年 6月
15.2	公共參與對都市土地使用規劃之影響	王青河	政大地政所	76年6月
6.1	公共設施用地多目標使用選擇最佳使用方案之研究	周 雨	文化工學碩論	68年
5.2	公共設施用地取得途徑之研究	陳清惠	住都雙月刊 6(2):16-20	76年02月
5.2	公共設施保留地之處理		土地改革月刊 263:3	61年 1月
6.0	公共設施保留地取得年限平議	建築師雜誌	建築師雜誌 15(5):23-	77年05月
5.2	公共設施保留地的取得與興建	劉家安	房屋市場月刊社 62:48-49	69年 6月

編號	篇名	作者	出版單位	卷期	頁碼	印行年月
5.2	公共設施保留地的空間需求	郭志強	土地改革月刊	31(9):13-17		70年 9月
5.2	公共設施保留地的徵收與補償	吉 章	民主憲政	44(9):22		62年 9月
5.2	公共設施保留地保留期限與補償問題	鄭月遂	政治評論	32(2):13		63年 3月
5.2	公共設施保留地問題	韋蜀遊	新聞天地	1579:22-23		67年 5月
5.2	公共設施保留地問題之探討	許文昌	中國論壇	12(6):32-36		70年 6月
5.2	公共設施保留地現況之研究	劉知慧	土地改革月刊	3(19):22-29		70年 9月
5.2	公共設施保留地違章建築地價稅課徵	鄭致宏	稅務	1051:9-10		69年12月
5.2	公共設施保留地對人民權益之影響及其解決之途徑	林樹埔	土地改革月刊	32(12):34-38		71年12月
14.1	公共設施保留地徵收之財務規劃模式及其資訊系統設計	王祈財、黎漢林、徐淵靜	政大地政所	144		75年06月
5.2	公共設施保留地應免徵地價稅	許文昌	房屋市場月刊社	97:45		70年10月
5.2	公共設施保留地難題的解決	老記者	土地事務月刊	110:12-13		69年 8月
6.C	公共設施資料處理電腦化之研究—以台北市學校用地為例		台北市政府都計處			73年月
5.2	水資源供給與土地使用關係之研究—以台北區為例	鄧淑敏	中興都研所			74年
5.2	火車站附近地區土地使用特性之研究	黃代瑱	台大土木碩論			75年
5.C	以生態為基礎的土地使用規劃方法之研究	宋文琦	台大建築與城鄉研究所			71年
5.2	加拿大土地使用分類系統	David M. Gierman	經建會住都處			74年
12.C	加拿大省能的土地使用規劃	陳海曙譯	能源報導	74(6):9-13		74年
5.2	台中港特定區土地使用現況調查報告之二	李小齡	東海大學環境科學研究中心			66年
12.E	台中港特定區都市發展計畫之研究—土地使用現況調查報告	李小齡	東海大學環境科學研究中心			65年
12.2	台中縣辦理非都市土地使用分區編定工作報告書	台中縣政府	台中縣政府			70年10月
5.2	台北土地使用現況調查研究	張泰煌	政大地政碩論			61年
5.2	台北火車站地區土地使用與運輸規劃		台北市政府都計處			73年月
5.0	台北市土地使用分區計劃與容積率管制之實施		台北市政府都計處			72年
12.3	台北市土地使用分區管制的檢討與建議	李瑞麟	都市與計劃	5(1):73-83		68年 9月
12.3	台北市土地使用分區管制草案簡介	黃南淵、何芳子	都市與計劃	5(1):15-22		年9月
12.3	台北市土地使用分區管制規則(續完)		房屋市場月刊社	96:96-99		70年 9月
12.3	台北市土地使用分區管制規則草案	台北市政府工務局	台北市政府工務局			71年
12.3	台北市土地使用分區管制規則通盤檢討研究計畫報告書	中華民國都市計劃學會	中華民國都市計劃學會			76年3月
12.3	台北市土地使用分區管制規則通盤檢討研究報告書	曹奮平	台北市工務局			76年3月
5.2	台北市土地使用分區管制規則簡介		台北市政府都計處			74年
12.3	台北市土地使用分區管制辦法草案	中興都研所	中興都研所			63年3月
12.3	台北市土地使用及建築物使用之通盤檢討	陳壽明、李霖楓	師大地理系			74年7月

編碼	篇 名	作 者	出版單位、卷期、頁碼	印行年月
12.3	台北市土地使用現況調查研究	張泰煌	政大地政所	81年6月
5.2	台北市士林北投地區公共設施保留地檢討 總結報告		台北市政府都計處	65年
16.2	台北市已開闢公共設施及公用事業分佈圖 表集			69年1月
12.3	台北市中心商業區土地使用之研究	陳秀如	中興都計碩論	62年
6.1	台北市公共設施(設置地下電纜、水管及 鋪路)配合問題	台北市政府護工程處	台北市政府	65年
14.1	台北市公共設施投資與財政關係之研究	何東波	中興都研所	68年
5.2	台北市公共設施保留地設置標準之研究		台北市工務局	61年10月
5.0	台北市公共設施保留地資料電腦化作業研 究報告		台北市政府都計處	71年
5.2	台北市公共設施保留地檢討總結報告		台北市工務局都計處規劃 勘測大隊	62年8月
6.0	台北市公共設施與財政關係之研究	何東波	中興都計碩論	68年
6.0	台北市主要公共設施之空間分佈及其改進 方向	劉錚錚	台北市政府研考會	71年
12.3	台北市主要計劃通盤檢討—土地使用與建 築物現況調查與分析	黃健二	政大地政系	74年06月
5.2	台北市市中心區土地使用研討	陳秀如	土地改革月刊 23(9):30-31	62年 9月
3.2	台北市生活素質指標與公共設施配合之研 究	高淑貴(等)	台北市政府研考會	73年
12.3	台北市各行政區公共設施服務效率之比較 研究	杜 一	文化實研所	72年
7.2	台北市停車特性與土地使用之關係	胡宇戴	交大運輸碩論	72年
7.1	台北市捷運系統對土地使用之影響研究	王運銘	交大運輸碩論	67年
5.2	台北市都市計畫公共設施用地內公有土地 調查分析報告(草案)		台北市工務局	62年
5.2	台北市都市計畫公共設施用地第一期調查 報告	張曉春、林瑞穗	工務局	60年
6.1	台北市都市計畫公共設施用地調查報告		台北市工務局	60,63,65,66
5.2	台北市都市計畫公共設施用地人公有土地 調查分析報告(草案)		台北市政府都計處	61年
5.2	台北市都市計畫公共設施用地第三期調查 報告		台北市政府都計處	63年
5.2	台北市都市計畫公共設施用地第四期調查 報告		台北市政府都計處	64年
5.2	台北市都市計畫公共設施保留地通盤檢討 案檢討報告書	台北市都計處	台北市政府都計處	69年11月
5.2	台北市都市計畫公共設施用地第二期調查報 告	張曉春、林瑞穗	台北市工務局	61年
14.2	台北市都市發展預測與土地使用模擬		台北市政府都計處	75年
12.3	台北市實施土地使用分區管制之檢討—對 策及其影響	黃南淵、何芳子	中華民國都市計劃學會會 刊/(15):107-142	77年10月
5.2	台北市實施土地使用區管控制度之研究	曹奮平	建築學會	75年
5.0	台北市實施容積率管制之概況		台北市政府都計處	74年月
14.0	台北市獎勵民間投資公共設施策略之研究	毛冠貴	中興都計碩論	71年
7.0	台北地區綜合運輸研究之一—土地使用現 況及預測	姜諭生等	運輸計劃季刊 2(1):21-35	71年
5.2	台北縣非都市土地使用編定管制對地價變 動之影響	高源平	政大地政碩論	72年
14.0	台省政府推行加強農村建設計畫公共設施 歷年執行成果評鑑報告	行政院農發會		74年10月
5.2	台灣土地使用與管理之研究	蔡正治	台灣省政府研考會	64年

編碼	篇 名	作 者	出版單位、卷期、頁碼	印行年月
6.0	台灣大都會制度下之都市公共設施	劉錚錚	台灣銀行季刊 25(2):1-26	63年 6月
4.2	台灣工業化過程中農村發展所受影響之分析(第三年計劃)台灣南部地區鄉村公共設施發展變動分析	李朝賢、鄭慈燕	中興農經所	72年
5.2	台灣中型都市土地使用分區準則之研擬	陳博雅	中興都計碩論	60年
4.2	台灣中區區域人口產業及土地使用現況之調查研究	經設會	經設會	64年8月
5.2	台灣公共設施保留地問題	來 璋	台灣商務印書館	64年
5.2	台灣公共設施保留地問題之研究	陳清惠	政大地政碩論	69年
5.2	台灣北區土地使用現況暨對今後發展影響之研究	經建會都市規劃處	經建會都市規劃處	62年9月
6.0	台灣北區中小都市公共設施系統之研究	鄭秋榮	中興都計碩論	63年
5.2	台灣地區土地使用編定之研究	黃榮村	政大地政碩論	64年
12.2	台灣地區工業區一般公共設施維護費徵收析論	鄭親憲	土地改革月刊 33(1):25-29	72年 2月
14.0	台灣地區公共設施的投資與都市規模關係之研究	粘碧芳	文化政研所	64年
5.2	台灣地區公共設施保留地取得之研究	吳明真	政大財政碩論	66年
5.2	台灣地區公共設施保留地問題之探討	吳家昌	土地改革月刊 29(7):15-18	68年 7月
6.0	台灣地區公共設施提供長程策略探討	何東波	中華民國都市計劃學會會 刊/(13):E1-78	75年09月
14.2	台灣地區廿一個縣市發展差異之探討--電腦對土地使用計劃應用的實例	夏正鐘	土地改革月刊 32(2):33-38	71年 2月
12.2	台灣地區非都市土地使用管制之研究	周萬順	政大地政所	71年
5.2	台灣地區區域土地使用管制之檢討及改進	張復明	中興都計碩論	67年
12.0	台灣地區都市土地使用計畫與管制之演變	李永展	住都雙月刊 6(5):17-29	76年08月
3.0	台灣地區都市建築容積率管制之芻議	賴光邦	建築師雜誌 3(10):4-13	66年10月
2.1	台灣地區集水區土地使用管理制度之研究		行政院經建會總務處	76年12月
5.2	台灣地區對土地使用與處分之限制	林英彥	台銀季刊 27(2)	
12.0	台灣的都市體系、與人口、都市公共設施及商業機能之關係	劉錚錚		65年4月
5.2	台灣省土地使用與管理之研究	蔡正治	台灣省政府經動會	65年
12.0	台灣省都市計劃土地使用分區檢討變更審議原則之研究	陳威仁等	台灣省政府建設廳	75年
7.2	台灣省漁港修建五年方案施行初期報告--兼漁業公共設施之建設情形	農發會第三處	水利通訊 28(3):15-17	70年
5.2	台灣都市計劃公共設施保留地之研究	黃志偉	政大地政碩論	61年
5.2	台灣都市計劃公共設施保留地法定保留年期限問題之探討	黃志偉	民主憲政 42(3):22-23	61年 6月
5.2	台灣都市計劃地區內公共設施保留地有關社會經濟問題之研究	劉慶男	文化化學碩論	60年
5.1	台灣新社區建設與土地使用計劃之研究	陳明衛	中興都計碩論	56年
6.0	台灣漁業公共設施之興建	黃平山	農情週訊 (6):24-26	74年
7.2	市區道路改善對土地使用影響之探討	莊湧龍	交大運研所	74年
7.0	市區道路改善對土地使用影響之探討	莊湧龍、鄭菊生	住都雙月刊 5(9):5-10	75年09月
12.0	民之所好好之、公共設施保留地使用的構想--高雄市公共設施保留地	王玉雲	高雄文獻 1.2:367-377	68年12月

篇名	作者	出版單位、卷期、頁碼	印行年月
8.0 民生社區公共建築建設之優先次序及公共設施通盤檢討研究報告	李靜聰、林慶昌(編)	台北市政府都計處	71年
5.0 由都市活動系統研擬土地使用管制--以台北市為例	黃進雄	政大地政碩論	70年
5.2 再談台北市土地使用分區管制之觀念及方向	毛正羽	建築師雜誌 15(4):36-38	77年04月
14.0 地價稅與地方公共設施對住宅區位選擇影響之研究—Tiebout假說在台北都會區之實證研究	李泳龍	政大地政所	77年06月
12.0 如何公平合理處理公共設施保留地	潘廉方	民主憲政 43(19):4-5	62年 3月
12.3 如何加速取得都市計畫公共設施保留地以健全都市發	辰子明	人與地 3:52-57	73年 3月
5.2 如何使用土地使用分區管制來改善政府財政	台北市工務局都計處編	編者	74年2月
12.0 如何促進台北市公共設施保留地之取得?	夏正鐘	新時代 17(1):64-68	66年 1月
12.0 如何處理公共設施保留地	陳耕	憲政評論 4(1):26-27	62年 1月
12.0 如何解決都市計劃公共設施用地問題	施劍英	中國地方自治月刊 37(8/9):27-29	73年12月-74月
1.2 收益觀念與都市土地使用區位決策一動態土地使用模型之再改良	關城	台土木碩論	68年
5.2 有關土地使用編定的幾點意見	連俊隆	土地改革月刊 30(8):26	69年 8月
5.2 考察日本高速公路沿線土地使用規劃調查報告	陳振德、王雪玉	經設會	64年
5.2 西雅圖市中心區土地使用及交通計劃	台北市都計處	台北市政府都計處	76年7月
5.0 住宅社區人口結構與公共設施計畫之基礎研究	黃世孟	國科會	76年09月
13.2 我對「台北市土地使用分區管制規則」的檢討	謝照明	建築師雜誌 9(10):27-30	72年10月
5.2 私有空地限期建築使用對台北市土地使用之影響(上)--空地所有權人及建設公司之間卷調查分析	謝湖儀、郭健峰	土地改革月刊 32(11):23-27	71年11月
5.2 私有空地限期興建對土地使用成效之影響	湯德光	自由談雜誌社 32(7):9-10	70年 7月
5.2 使用者負擔方式應用於都市計劃公共設施用地之研究	陳瑩琦	文化實研所	74化
12.2 宜蘭縣辦理非都市土地使用分區編定工作報告	宜蘭縣政府	宜蘭縣政府	74年7月
12.3 宜蘭縣羅東鎮竹林社區開發計劃，第一階段報告—土地使用構想及開發可行性分析(技術報告)		台大大研所	77年08月
12.3 宜蘭縣羅東鎮竹林社區開發計劃，第一階段報告—土地使用構想及開發可行性分析(規劃報告)		台大大研所	77年08月
16.0 林口特定區土地使用分區管制規則草案修正要旨總說明	高雄市工務局		
12.2 社子堤外地區土地使用現況及地上物拆遷補償概估調查報告		台北市政府都計處	76年
6.1 社區的公共設施系統	蔡正義	台北工專學報 7:585-596	63年 5月
6.0 雨水管理估算方法之應用與土地使用規劃	黃美經、賴俊良	中華民國都市計劃學會會刊/(13):173-	75年09月

編號	篇名	作者	出版單位、卷期、頁碼	印行年月
5.2	非都市土地使用之探討	許文昌	土地改革月刊 32(11):48-53	71年11月
16.3	非都市土地使用分區編定法規彙編	台灣省地政處		70年
13.2	非都市土地使用編定管制之研究	馮一鵬等	台灣省地政處	72年
5.2	非都市土地使用編定管制對農地保護之影響—以臺北縣為例	施明賜、宋璋	政大地政所 143	75年06月
10.4	便於取得公共設施保留地宜速謀擴大市地重劃藉以促進土地利用	牧夫	土地事務月刊 106:12-13	69年4月
12.2	南投縣辦理非都市土地使用分區及編定工作報告	南投縣政府	南投縣政府	70年11月
7.0	南迴鐵路對於沿線市鄉鎮之衝擊研究—人口、土地使用、產業、運輸影響分析	辛晚教、洪麗花	法商學報 15:13-71	69年6月
5.2	屏東高雄台南三縣非都市土地使用編定對農地維護與利用之影響:非都市土地使用編定與農地維護	林茂雄、林煒煌	台灣省政府農林廳	70年
5.2	屏東縣非都市土地使用編定與管制之研究	羅義雄	政大地政碩論	66年
5.0	建築及土地使用實況管制系統之探討	黃世孟、宋立森	營建世界 39:24-29	73年11月
6.0	建築容積管制對都市實質環境影響之研究—兼論台灣地區都市建築容積率實施	賴光邦	成大建築碩論	66年
12.0	政治決策理論在交流道周邊土地使用之應用研究	繆惠聲	文化政治碩論	70年
5.2	為解開都市發展桎梏把脈—談公共設施保留地取得及撤銷後之衝擊與影響	陳瑩琦	建築師雜誌 15(5):51-53	77年05月
12.0	計量方法與都市土地使用模型	謝潮儀	謝潮儀	70年8月
12.3	赴美國研習「土地使用分區管制」報告	黃南淵	台北市政府工務局 1-60	69年12月
12.3	赴英國倫敦大學研習「都會區發展」、「都市土地使用」報告	陳博雅		
10.0	風景區公共設施設計準則及參考圖集	黃世孟	交通部觀光局	76年09月
5.2	剖視台北市土地使用分區規劃與管制	鄭茂川	建築師雜誌 15(4):39-	77年04月
12.3	容積率面面觀	殷之浩(等)	房屋市場月刊社 33:20-23	65年4月
12.3	容積率與都市發展型式	漢寶德	都市與計劃 5(1):23-24	68年9月
7.0	配合台北市區鐵路地下化沿線土地使用規劃研究		台北市政府都計處	69年
12.3	配合台北市區鐵路地下化沿線土地使用規劃研究	台大土研所都計室	台大土研所都計室	
12.3	高速公路(三重—楊梅)沿線土地使用計畫		經合會	63年3月
12.3	高速公路(楊梅—嘉義)沿線土地使用計畫		經合會	65年6月
12.3	高速公路(嘉義—鳳山)沿線土地使用計畫		經合會	64年1月
12.3	高速公路沿線土地使用綱要計劃擬定	五端正	今日財經月刊 182:23	66年1月
12.3	高速公路沿線土地使用綱要計劃	行政院設會	編者	63-65年
12.3	高雄市土地使用分區管制規劃草案	台大都計室(王鴻楷)		72年12月
12.3	高雄市土地使用發展與管制規劃第二、三次簡報資料	台大都計室(王鴻楷)	高雄市政府工務局	73年
12.3	高雄市土地使用管制工作計劃書	台大都計室		69年8月
5.0	高雄市土地使用管制計劃	王鴻楷	高雄市政府	76年09月
5.0	高雄市土地使用管制計劃(第二期)	王鴻楷	高雄市政府	76年09月
12.3	高雄市土地使用管制規劃研究報告	台大都計室(王鴻楷)	高雄市政府工務局	73年
12.3	高雄市土地使用管制規劃第一期報告	台大都計室(王鴻楷)	高雄市政府工務局	70年
12.3	高雄市土地使用管制規劃第二期研究報告	台大都計室(王鴻楷)	高雄市政府工務局	73年

編號	篇 名	作 者	出版單位	卷期	頁碼	印行年月
12.0	動態土地使用模式之改良及試驗	王鴻楷	行政院研考會			76年09月
5.2	區域土地使用分區管制之研究	李錦謀	經設會			63年1月
5.2	區域土地使用分區管制之研究	中興都研所	經設會			63年1月
16.3	國民住宅社區公共設施保護維護手冊	高雄市政府國民住宅處				75年
12.0	國有土地使用與開發問題之研究	蘇志超	國研會			62年
15.2	專家學者及市民代表對「台北市土地使用分區管制問題(上、下)」	李曉敦等	房屋月刊月刊社			
5.2	從土地使用分區管制到社會制度在區與區之間的傳播	林學傳(主講)	計劃雜誌		56	
5.2	從土地使用的觀點看唐長安城的空間結構	李永泉	台大建築與城鄉研究學報		2(1):211-233	72年06月
12.1	從公共政策看台灣省農村聚落土地使用分區管制策略之研究--以南投縣鹿谷及新街二聚落為例	吳明亮	文化政研所			74年
12.0	從英美經驗檢討國內土地使用管制	鄭秀玲	台大土木碩論			70年
7.2	從都市土地使用看停車問題	張偉斌	建築徵信		(241):76-77	77年05月
8.0	現代宗族聚集性空間的塑造--粘氏宗祠及公共設施	陳哲節	建築師雜誌		14(9):76-	76年08月
13.2	現行土地使用編定及管制法令之檢討	蘇志超	土地改革月刊		31(11):21-25	70年11月
13.0	現行營建法之執行與容積率實施之探討	范陽樓	營建工程技術		1:161-177	67年 1月
5.2	荷蘭土地使用政策的主要特色		營建學			74年7月
12.3	貫徹都市計劃法規--土地使用分區管制	公廷	今日財經月刊		173:23-24	65年 4月
12.0	通盤修訂台北市土地使用分區計劃	中興都研所				63年12月
12.0	通盤檢討修訂台北市土地使用分區計劃		中興都研所			63年
12.3	通盤檢討修訂台北市土地使用分區計劃土地 使用需求推計之研究		台北市政府都計處			69年
12.3	通盤檢討修訂台北市土地使用分區計劃台 北市未來工業發展之研究		台北市政府都計處			70年
12.0	都市土地使用之研究		建築與計劃		10:40-41	59年 9月
5.0	都市土地使用分派及交通量分派綜合模式 均衡點之探討	何東波	國科會			74年08月
12.0	都市土地使用分派及交通量分派整合模式 均衡點之探討	呂明發	成大交管所			74年
12.0	都市土地使用分區管制之檢討與展望	楊華同	中國論壇		12(11):31-34	70年 9月
12.0	都市土地使用分區管制對都市政治經濟衝 突之研究--以社頭鄉為例	楊永豐	文化政治碩論			71年
12.0	都市土地使用在發展中的經濟形態	Rapkin Chester(著)高 源平(譯)	土地改革月刊		32(1): 41-44	71年11月
12.0	都市土地使用政策評估--以台北市空地限 期建築使用為例	郭健峰	中興都研碩論			71年
12.0	都市土地使用計劃之研究	李遵泰	文化大學			57年6月
12.0	都市土地使用計劃之研究--台中市土地使 用計劃	劉玉山			25:60	60年 6月
12.0	都市土地使用計劃之原理與應用	蔡哲芳				66年8月
12.0	都市土地使用計劃之原理應用	蔡哲芳	蔡哲芳建築師事務所			66年
12.0	都市土地使用計劃位置空間之原則與應用	蔡哲芳	文化工程碩論			60年
12.0	都市土地使用計劃設計模型之研究--以台 北市為例	邱文彦	中興都研所			69年
12.0	都市土地使用規劃	Chapin著、李鴻源譯	茂興圖書有限公司			74年9月

編碼	篇名	作者	出版單位、卷期、頁碼	印行年月
12.C	都市土地使用管制	辛晚教	工程月刊 53(7):63-72	69年7月
1.2	都市土地使用調查分析方法之研究—以台中市為例	施鴻志、鄒克萬、林漢良、邱景升	規劃學報 (15):87-100	77年11月
6.1	都市公共設施之最適區位	施俊吉、蔡朝成	中研院三研所 台灣土地金融季刊 19(2):23-29	70年2月 71年6月
6.1	都市公共設施系統之研究	陳益宜	台灣省政府研考會 土地改革月刊 21(9):9-12	68年3月 60年9月
5.2	都市公共設施保留地之研究	王濟昌	台灣省政府研考會 土地改革月刊 21(9):9-12	68年3月 60年9月
5.2	都市公共設施保留地解決之途徑	徐一峰	台灣土地金融季刊 9(4):91-102	61年3月
12.0	都市分區管制與土地使用理論	張國彥	台灣土地金融季刊 9(4):103-120	61年12月
12.0	都市分區與土地使用理論(續)	張國彥	台灣土地金融季刊 9(2):99-80	61年6月
12.0	都市分區與土地使用理論(續)	張國彥	台灣土地金融季刊 10(3):113-122	62年9月
12.0	都市分區與土地使用理論(續)	張國彥	台灣土地金融季刊 10(2):75-92	62年6月
12.0	都市分區與土地使用理論(續)	張國彥	台灣土地金融季刊 9(3):73-96	61年10月
12.0	都市分區與土地使用理論(續)	張國彥	台灣土地金融月刊 10(1):93-111	62年3月
12.0	都市交通對土地使用及環境影響之探測	施鴻志	都市與計劃	67年9月
12.0	都市交通對沿街土地使用及環境影響之探測	施鴻志	都市與計劃	66年4月
5.1	都市住宅與公共設施之適當分佈—以多變量分析法為主	廖堅志	台灣土地金融季刊 19(2):53-68	71年6月
12.0	都市居民對於公共設施需求之分析—以豐原市都市計劃區為例	胡可忠	逢甲都計系	73年6月
12.3	都市計畫工業區土地使用之研究—以桃園縣為例	經建會住都處	經建會住都處	71年11月
12.C	都市計畫公共設施用地多目標使用方案修訂之研究	營建署	營建署	75年6月
12.0	都市計畫公共設施用地面積設置標準	曹奮平	台灣省政府研考會 台北市政府都計處	74年11月 76年06月
5.2	都市計畫公共設施用地設置標準檢討之研究	鄭淳元	台灣土地金融季刊 21(1):23-50	73年3月
12.0	都市計畫公共設施保留地分年取得計畫：以嘉義市為例	台灣省新聞處	台灣省新聞處	69年6月
12.0	都市計畫公共設施保留地有關問題	蔡瑞琴	台灣省政府研考會	73年
12.0	都市計畫公共設施保留地取得方式、土地征收、區段征收、市地重劃之比較研究	蔡添鑾	台灣省政府研考會	71年8月
12.0	都市計畫公共設施保留地取得方案之執行要點與實務	營建署	營建署	70年10月
12.0	都市計畫公共設施保留地問題之探討	張隆盛	工程月刊 53(6):71-75	69年6月
14.1	都市計畫財務規劃模式—公共設施用地開闢排定順位規則	王新財	住都雙月刊 5(4):21-28	76年06月
5.2	都市計劃中土地使用強度訂定之研究	鄭國英	政大地政所 市政學刊 16:115-119	77年06月 73年6月
5.2	都市計劃公共設施用地設置標準檢討之研究—以台北市國中、國小為例	黃明壇	台北市政府	76年

編碼	篇 名	作 者	出版單位、卷期、頁碼	印行年月
5.2	都市計劃公共設施保留地取得問題之研究	黃武達、蔡添璧、都喜奎	S41	72年
12.0	都市計劃公共設施保留地問題	陳志霖	台灣土地金融季刊 14(1):81-87	66年 3月
12.0	都市計劃公共設施保留地問題之探討	張隆盛	工程月刊 53(6):71-75	69年 6月
14.1	都市計劃財務規劃模式—公共設施用地開闢排定順位規則	王祈財	住都雙月刊 6(5):60-	76年08月
12.0	都市計劃管制新措施—實施建築容積率與嚴格管制建蔽率	鄭月遂	新時代 17(6):32-34	66年 6月
12.0	都市混合土地使用空間結構多變量分析(台北西區實例研究)	楊舜如	文化工學碩論	66年
3.1	都會區人口成長與土地使用之目標尋優系統設計—以台北都會區為例	吳文玲、黎漢林、徐淵靜	交大運研所 136	75年06月
12.0	就業研究—都市土地使用計劃的依據之二	張國彥	台灣土地金融季刊 6(3):39-50	58年 9月
2.2	森林土地使用規劃—目標規劃模式之應用	蕭代基	台大森林所	67年
14.2	發展權觀念在土地使用計劃上可行性之研究	呂衛青	政大地政碩論	69年
8.1	超高層建築之問題	錢學陶	建築師雜誌 15(9):26-	77年09月
8.1	超高層建築之問題」之感言	范國俊	建築師雜誌 15(10):32-	77年10月
12.3	超高層建築與都市更新	李政憲	淡江建築 3:56	60年 6月
5.2	開創都市空間利益—解決公共設施保留地之問題	蔡哲芳	建築師雜誌 15(8):30	77年08月
12.2	雲林縣辦理非都市土地使用分區編定工作報告	雲林縣政府	雲林縣政府	74年11月
6.1	新竹市公共設施計劃之研究	蔡智發	中興都研所	74年
12.2	新竹市辦理非都市土地使用分區編定工作報告	新竹市政府	新竹市政府	74年2月
5.2	新竹縣辦理非都市土地使用分區編定工作報告	新竹縣政府	新竹縣政府	
5.2	新店鎮土地使用管制之研究	吳萬順	政大地政碩論	66年
3.1	新苗區域人口產差與土地使用發展現況之調查研究	經設會都市計劃處	經設會都市規劃處	66年6月
6.0	新營生活圈公共設施設置標準之研究—需求導向		營建署	74年6 月
6.0	新營地區生活圈公共設施設置標準暨農村工廠特性之研究	何東波、王振英	內政部營建署	74年03月
12.0	新鎮土地使用計劃設計模型之研究—以桃園社區為實例—兼附台北市之例	邱文彥	中興都計碩論	69年
5.2	當前公共設施保留地問題之檢討與其解決方法之研究	周復清	中興都計碩論	70年
5.2	解決公共設施保留地問題的妙方—桌上重劃方案	林清強	中國論壇 13(5):62-64	70年12月
5.2	解決都市計畫公共設施保留地問題之觀念與方法之初步探討	張世典	建築師雜誌 6(9):34-37	69年 9月
8.0	試從建築高度比之規定與道路寬度之關係研究台北市住宅建築之容積率與用地問題	林 司	都市與計劃 5(1):73-83	68年 9月
7.2	路網型態與土地使用強度關係之研究—以桃園市為例	陳武正、林偉崇	運輸計劃季刊 17(1):47-67	77年03月
√5.2	路網型態與都市規模及都市內土地使用強度關係之研究	林偉崇	中興都研所	77年06月

編碼	篇 名	作 者	出版單位、卷期、頁碼	印行年月
7.2	路網型態與都市規模及都市內土地使用強度關係之研究-以桃園縣市為例	林偉崇	高雄市政府地政處	
13.2	運用「發展權移轉制度」解決「公共設施保留地」問題之研究	簡豐源	土地改革月刊 29(8):23-24	68年 8月
7.0	運輸系統對土地使用影響之研究	黎文清	中興設計叢論	71年
7.2	運輸設施對土地使用影響之研究	藍武王	運輸計劃季刊 10(2):217-227	70年 6月
4.2	嘉義地區人口產業及土地使用現況及對今後發展影響之研究	經設會	經設會	67年6月
5.2	實施土地使用分區管制規則對都市景觀、都市發展、居住密度、市民心理之影響		行政院經建會總務處	75年11月
14.2	實施土地使用分區管制規則對都市發展之影響	毛正羽	建築師雜誌 13(4):28	76年04月
5.2	實施都市土地使用分區管制的影響評估-以台北市土地使用分區計畫及管制規則為例	郭懿雄	計劃經濟 4:13-17	68年 5月
12.2	對台灣中區辦理非都市土地使用編定之建議	歸 藏	土地改革月刊 30(9):14-16	69年 9月
5.2	對都市公共設施保留地徵收問題的探討	方 方	人與地 12:53-55	73年12月
6.1	彰化市公共設施通盤檢討草案		彰化市公所	71年2月
12.2	彰化縣辦理非都市土地使用分區及編定工作報告	彰化縣政府	彰化縣政府	70年12月
5.0	漫談都市計畫土地使用管制業務的執行問題	王忠貴	計劃經濟 29	
6.1	漁業公共設施問題及改進建議	黃平山	中華漁業週刊 (463):7	73年
10.1	福隆海濱公園公共設施	宜群	建築師雜誌 15(7):85-88	77年07月
5.2	臺北市土地使用分區建築密度管制規定之檢	簡裕榮、陳明竺、謝潮儀	文化叢刊 171	75年06月
5.0	臺北市商業土地使用與旅次活動關係之研究-以餐館業為例	蘇麗惠、韓乾	政大地政所 169	75年06月
5.0	臺北市辦公大樓土地使用與交通旅次關係之研究	張聿棟、韓乾	政大地政所 156	75年06月
5.2	臺灣地區集水區土地使用管理制度之研究		行政院經建會都住處	76年12月
5.2	審視台北市土地使用計劃	陳振宗	營建世界 7:46-50	71年 3月
5.2	影響土地使用管制之隱地因素	呂衛青	土地改革月刊 29(9):22-24	68年 9月
5.2	澎湖縣辦理非都市土地使用分區編定工作報告	澎湖縣政府	澎湖縣政府	75年6月
6.0	獎勵民間興辦公共設施之收費項目期限及標準之研究-以臺北縣新店市零售市場	陳成祥、陳信樟	淡江建研所 229	75年05月
5.0	編定土地使用類別與實行土地使用管制對於地價之影響	蘇志超	土地改革月刊 29(6):4-9	68年 6月
6.0	談都市計畫公共設施問題	杜一	住都雙月刊 7(1):6-9	77年01月
13.2	論土地使用分區管制法令--法律的性質與法院的訴訟	李先良	東方雜誌 16(3):21-26	71年 9月
3.2	論土地使用模型	錢學陶	土地改革月刊 32(6):23-29	71年 6月
13.4	論公共設施完竣區建築使用限期屆滿都市土地票進課征地價稅所應踐行之必要程序	侯士仲	土地事務月刊 16:9-11	62年 1月
5.2	論台灣的土地使用與各級計畫	王清昌	計劃經濟 5:1-4	69年10月

編碼	篇 名	作 者	出版單位、卷期、頁碼	印行年月
5.2	論都市計劃公共設施保留地問題之解決	黃朝陽	土地改革月刊 31(11):41-44	70年11月
12.1	論實施區域計劃與非都市土地使用編定管制	王月娥	台灣土地金融季刊 19(2):95-124	71年 6月
5.2	積極辦理區段征收以解決公共設施保留地問題	郭壽豐、鄭明安	土地改革月刊 30(8):4-6	69年 8月
12.0	應用遙測作台中港特定區於建港前後土地使用之研究	歐陽鍾裕	國科會(未發表)	71年9月
12.3	環境保育與土地使用管制	方金鳳	住都雙月刊 5(4):14-20	75年04月
12.3	簡介台北市土地使用分區(一)住宅區	虛 君	稅務與投資 52:16-17	70年 8月
12.3	簡介台北市土地使用分區(二)商業區	虛 君	稅務與投資 53:17-19	70年 9月
12.3	簡介台北市土地使用分區(三)--工業區、行政區、文教區	虛 君	稅務與投資 54:13-14	70年10月
12.3	簡介台北市土地使用分區(完)--倉庫區、風景區、農業區、保護區	虛君	稅務與投資 55:13-14	70年10月
5.2	關於台灣公共設施保留地之解決途徑	王長璽	光復大陸 56:2-7	60年 8月
12.3	變更基隆市(港口商埠地區)主要計劃公共設施通盤檢討說明書	基隆市政府	基隆市政府	73年3月
12.3	變更彰化市計畫(土地使用分區通盤檢討)說明書		彰化縣政府	72年10月
12.3	變更彰化都市計畫(公共設施用地通盤檢討)說明書		彰化縣政府	70、73年

編碼	篇 名	作 者	出版單位、卷期、頁碼	印行年月
9.5	土地使用分區管制對都市設計之影響	1.毛正羽	建築師雜誌社 13(9):80-85	76年09月
15.4	土地使用計畫設計模型在山坡地之運用—以台北市萬芳社區為例	1.許楚雄 5.張世典、謝朝儀	文化實業計劃研究所	71年06月
15.3	土地使用績效管制之研究—以山坡開發為例一	1.方金鳳	中興大學都計研究所	76年06月
15.3	土地稅制與土地使用之研究	2.行政院經設委員會都市規劃處	編著者	65年
15.4	山坡地開發之公共設施及成本分析	1.陳貞彥	建築徵信 (41):16-18	66年11月
9.1	公共設施尺度及其有關問題與都市發展配合研究	1.王滿貴		
15.2	公共設施用址宜按市價征收	1.林經	房屋市場月刊社 (71):50	68年06月
9.5	公共設施完善的民生東路新社區	1.李在和	房屋市場月刊社 (3):40-43	62年10月
15.3	公共設施保留地取得之研究			65年
15.3	公共設施保留地應免征地價稅	1.許文昌	房屋市場月刊社 (97):45	70年10月
9.2	天母地區暫緩實施容積率	1.林經	房屋市場月刊社 (57):118-119	67年04月
9.2	日本實施容積率地區制與我國容積率管制之研究(下)	1.張世典	建築徵信 (56):10-18	67年06月
9.2	日本實施容積率地區制與我國容積率管制之研究(上)	1.張世典	建築徵信 (55):21-26	67年06月
4.2	以建設公司立場談容積率與傳統建蔽率之比較	1.文武	營建世界雜誌社 (2):6-17	70年10月
15.3	加拿大土地使用分類系統	4.行政院經建會住宅都市計劃處	譯者	71年
4.2	台北市土地使用分區計畫與容積率管制之實施	1.張桂林	建築徵信 (175):17-21	72年06月
9.4	台北市土地使用分區管制問題(下)	1.房屋市場	房屋市場月刊社 (87):23-35	69年11月
4.2	台北市土地使用分區管制規制(三)	1.房屋市場	房屋市場月刊社 (96):96	70年09月
4.2	台北市土地使用分區管制規則	1.台北市工務局都計處		
4.2	台北市土地使用分區管制規則(一)	1.房屋市場	房屋市場月刊社 (94):116	70年07月
4.2	台北市土地使用分區管制規則(補充規定及圖解)	1.黃武達	茂榮圖書公司	
4.2	台北市土地使用分區管制規則補充規定及圖解附錄最新修訂建築法及建築師法	2.茂榮編輯部	茂榮圖書公司	74年
4.2	台北市土地使用分區管制規則簡介		台北市政府工務局都計處	74年06月
9.1	台北市公共設施保留設置標準之研究	3.台北市政府工務局	台北市政府工務局	61年
4.5	台北市施實容積率將與建蔽率及都市計畫相配合	1.阮文彬	房屋市場月刊社 (68):50-66	68年03月
9.1	台北市停車特性與土地使用之關係	1.胡宇戴	台北市政府工務局都計處	72年
4.5	台北市將施實容積率	1.林經	房屋市場月刊社 (59):18-20	67年06月
4.2	台北市將實施容積率改善市容	1.謝文明	房屋市場月刊社 (87):10	69年11月
2.4	台北市第一幢的容積率興建的佳頓酒店	1.珮珮	房屋市場月刊社 (67):91-93	68年02月
15.2	台北市實施土地使用區管制制度之研究	3.曹奮平	建築學會	75年

編碼	篇名	作者	出版單位、卷期	頁碼	印行年月
9.2	台北市暫雜實施容積率	1.阮森	房屋市場月刊社 (72):34-35		68年07月
9.2	台南市實施容積率及未來發展方向	1.薛照敏	現代營建雜誌社 1(12):34-40		69年12月
9.2	台灣地區都市建築容積率管制之芻議	1.賴光邦	建築師雜誌社 3(10):4-13		66年10月
9.3	民間投資社區誰來評估公共設施	1.若訥	房屋市場月刊社 (65):37		67年12月
5.5	全面品質管理應用於超高層建築施工管理之研究	1.陳國彬 5.李政憲			72年月
9.2	有關容積率之實施問題	1.黃南淵	建築徵信 (20):4-8		65年12月
9.2	改善都市環境是實施容積率的目的	1.黃南淵	房屋市場月刊社 (33):25		65年04月
11.8	往下紮根向上發展--超高層建築	1.劉美懿	現代營建雜誌社 3(1):24-36		71年01月
4.2	法令釋示:非都市土地使用管理規則	1.建築徵信	建築徵信 1(3):49-51		65年04月
4.2	非都市土地使用鑲定及管制法規	1.內政部地政司			70年05月
4.5	建築及土地使用資訊管制系統之探討	1.黃世孟、宋立森	營建世界雜誌社 (39):24-29		73年11月
9.4	美國土地使用分區管制之沿革與成果(下)	1.黃南淵	房屋市場月刊社 (97):92		70年10月
15.3	美國土地使用分區管制之沿革與成果(上)	1.黃南淵	房屋市場月刊社 (96):89		70年09月
14.2	赴美研習「土地使用分區管制」報告	1.黃南淵	建築師雜誌社 7(5):7		70年05月
10.2	風景區公共設施設計準則及參考圖集	2.台大土木研究所都市計畫室 2.台北市政府都計處			75年
9.5	修訂台北市土地使用分區計畫案		建築徵信 (159):13-24		71年10月
9.2	容積率	1.蔡榮堂	建築師雜誌社 9(2):33		72年02月
9.1	容積率不可先之過嚴	1.殷之浩	房屋市場月刊社 (33):20		65年04月
9.2	容積率宜分區實施	1.章民強	房屋市場月刊社 (33):22		65年04月
11.6	容積率活潑了造型空間--商檢局新辦公大樓	1.南倩薇	房屋市場月刊社 (88):104		69年12月
9.2	容積率實施以後的影響	1.游明國	房屋市場月刊社 (33):24		65年04月
9.2	容積率實施問題	1.沈作文	建築徵信 1(4):27-30		65年04月
9.2	容積率種種		住的世界雜誌社 (16):39		65年04月
9.2	容積率與更新計劃	1.何芳子	住的世界雜誌社 (16):44-47		65年04月
10.2	海岸土地使用規劃之研究--以南灣遊憩規劃為例	1.蔡厚男 5.凌德麟、曹正	台大園藝學研究所		70年06月
14.2	配合超高層建築物之發展建築管理如何因應之研究赴美研習報告	1.沈英標	台北市政府工務局建管處		69年
8.2	高雄市土地使用管制規則--噪音環境品質影響評估	1.吳英璋	台大土木研究所		73年06月
15.3	高雄市土地使用管制規畫	3.台大土研	高市政府工務局		

編碼	篇 名	作 者	出版單位、卷期、頁碼	印行年月
9.1	高雄市土地使用管制規劃--第二期研究報告	1. 台大土研所都市計劃研究室		73年
15.1	高雄市土地使用管制規劃第二期研究報告	1. 台大土木研究所都市計劃研究室		73年
4.2	高雄市可以實施建築容積率嗎?	1. 陳修弓	現代營建雜誌社 1(9):31-32	69年09月
11.1	高層建築問題--超高層建築面面觀	1. 謝正一	房屋市場月刊社 (1):84-86	62年07月
15.3	國民住宅社區公共設施保護維護手冊	2. 高雄市政府國民住宅處	編著者	75年
15.2	國民住宅社區公共設施綱要		國宅訓練班	70年03月
9.5	基隆安樂社區國宅公共設施檢討	1. 瓊珮	房屋市場月刊社 (72):30-31	68年07月
9.4	專家學者談--台北市土地使用分區管制問題	1. 房屋市場	房屋市場月刊社 (86):49	69年10月
3.2	從土地使用的觀點看唐長安城的空間結構	1. 李永展	台大土木研究所都計室 2(1):211-232	72年06月
15.2	從土地使用強度探討居住環境品質之研究	1. 紀建明 5. 黃健二	政大地政系	74年06月
9.1	從土地使用強度探討居住環境品質之研究	1. 紀建明 5. 黃健二	政大地政研究所	74年06月
5.3	從台電大樓談超高層建築的施工特性	1. 廖木鴻	建築徵信 (135):14-15	70年10月
4.2	從交通及環境品質研擬都市容積率--以高雄市為例	1. 廖石 5. 王鴻楷	台大土木研究所	74年06月
9.2	從全面實施容積率談如何提高昇居住環境生活品質	1. 編輯部	建築徵信 (176):19-22	72年06月
9.2	從各國的建築管制計劃看容積率的重要性	1. 范國俊	房屋市場月刊社 (33):26	65年04月
14.4	從吳榮榮建築師的晚近作品談容積率與公開競圖	1. 現代營建專訪	現代營建雜誌社 3(8):44-45	71年08月
15.3	從英美土地使用管制經驗看高雄市土地使用管制	1. 鄭秀玲 5. 蔡勳雄、王鴻楷	台大土木研究所	69年
15.4	從都市土地使用看停車問題	1. 張偉斌	建築徵信 (241):76-77	77年05月
5.1	淺論超高層建築的「施工規劃與控制」系統	1. 劉心陸	現代營建雜誌社 2(5):49-54	70年05月
15.2	都市土地使用政策評估--以台北市空地限期建築使用為例	1. 郭健峰 5. 楊重信、謝潮儀	中興大學都計研究所	66年06月
9.3	都市土地使用計劃之原理與應用	2. 蔡哲芳	蔡哲芳建築師事務所	66年
15.4	都市土地使用計劃設計模型之研究--以台北市為例	1. 邱文彥 5. 謝潮儀、張世典	中興大學都計研究所	69年06月
9.1	都市土地使用規劃	1. 拾賓、開塞 4. 李瑞麟	茂榮圖書公司	74年
9.2	都市計畫公共設施用地設置標準檢討之研究		台北市政府工務局都計處	76年06月
15.1	都市混合土地使用空間結構多變量分析--台北市西區實例研究	2. 楊舜如	茂榮圖書公司	68年
15.1	都市混合土地使用空間結構雙變量分析	1. 楊舜如 5. 曾國雄	文化實業計劃研究所	68年
6.2	最近超高層辦公大樓的構造型式	4. 周義敦	建築師雜誌社 2(7):13-19	65年07月
9.1	發展權觀念在土地使用計劃上可行性之研究	1. 呂衛青 5. 蘇志超	政大地政研究所	69年06月
8.3	超高層大樓設備設計	4. 林俊茂	徐氏基金會	68年
1.2	超高層大樓設備設計資料集	2. 建築設備與配管工事 4. 黃茂成	虞氏圖書公司	75年

編碼	篇名	作者	出版單位、卷期、頁碼	印行年月
1.2	超高層大樓設備設計資料集	2. 建築設備與配管工事 4. 黃成成	中華給水空調設計雜誌社	75年
8.3	超高層之消防設備	1. 駱台平	建築徵信 (128):53-57	70年06月
6.5	超高層的耐震設計	1. 何封章	建築徵信 (155):6-8	71年08月
11.8	超高層建築		廣氏圖書公司	
11.8	超高層建築二		建利文具印刷品行	
11.8	超高層建築(二)		廣洋書店	
11.8	超高層建築(三)		廣洋書店	
11.8	超高層建築(四)		廣洋書店	
8.3	超高層建築、設備編	1. 游邊雲原 4. 陳光興	中華給水空調設計雜誌社	74年
10.2	超高層建築下的公共庭園	1. 謝正一	房屋市場月刊社 (4):92-93	62年11月
2.4	超高層建築中的小巨人	1. 房屋市場	房屋市場月刊社 (6):58-61	63年01月
5.3	超高層建築施工及實例	1. 莊嘉文	廣氏圖書公司	75年
5.3	超高層建築施工及實例	2. 莊嘉文	廣氏圖書公司	72年
5.3	超高層建築施工及實例	2. 莊嘉文	廣氏圖書公司	75年
5.5	超高層建築施工技術與管理研究	2. 中華工程公司台電大樓施工所研 3. 經濟部	經濟部	71年
5.5	超高層建築施工技術與管理研究	2. 中華工程公司	編著者	71年
5.5	超高層建築施工技術與管理研究	2. 劉紀奉等	中華工程股份有限公司	72年
5.3	超高層建築施工技術與管理研究	1. 劉紀奉	私立淡江大學建築研究所	71年
8.3	超高層建築消防安全設備之研究	1. 許太洋 5. 倪秋煌、 李政憲		72年06月
11.1	超高層建築發展有關問題	1. 廖慧明	現代營建雜誌社 (C1):48-50	69年01月
5.6	超高層混凝土輸送系統Y0-Y0 HOIST	2. 吳明陽	建築徵信 (128):48-52	70年06月
5.4	超高層樓房結構逆打施工法基樁及鋼支柱介紹	1. 樹德工程公司 海陸 機械公司	建築徵信 (58):14-16	67年07月
4.2	實施「容積率」應多方考慮	1. 房屋市場	房屋市場月刊社 (24):13	64年07月
9.2	實施土地使用分區管制規則對都市發展之影響	1. 毛正羽	建築師雜誌社 13(4):28	76年04月
9.1	實施容積率,有利也有弊	1. 陳其寬	房屋市場月刊社 (33):23	65年04月
9.2	實施容積率的起因和經過	1. 益馨	房屋市場月刊社 (33):26	65年04月
14.2	對「台北市實施土地使用分區管制規則之檢討」研究報告之一點意見	1. 黃南洲	建築師雜誌社 13(4):32	76年04月
4.2	對台北市土地使用分區管制規則的檢討	1. 謝照明	建築師雜誌社 9(10):27	72年10月
15.3	臺灣地區集水區土地使用管理制度之研究		行政院經建會部住處	76年12月
9.1	獎勵民間興辦公共設施之收費項目期限及標準之研究--以台北縣新店市零售市場為例	1. 陳成洋 5. 陳信樟	淡江大學建築研究所	75年05月
15.3	論如何取得公共設施保留地與有效都市土地之商權	1. 尤克毅	住的世界雜誌社 (41):24-30	67年04月
9.2	論提高建築率之得失與容積率之實施	1. 黃南洲	建築徵信 (44):16-17	66年12月

編碼	篇名	作者	出版單位、卷期	頁碼	印行年月
3.2	震撼台北市的「容積率」問題	1. 林談	房屋市場月刊社 (65):16-13		67年12月
1.1.1	霜高霜堅:從 <u>台震大樓</u> 談 <u>台灣超高層建築物之發展</u>	1. 李政憲	營建世界雜誌社 (1):56-59		70年09月
1.3.3	購屋之道—對公共設施的考慮	1. 郁文??	房屋市場月刊社 (83):38-41		69年07月
3.2	關於容積率的幾點意見	1. 楊文德	房屋市場月刊社 (33):21		65年04月

篇 名	作 者	出版單位、卷期、頁碼	印行年月
計畫單元整體開發的何行性研究 —以住宅社區開發為例	江慧濤	國立中興大學法商學院 都市計畫研究所	70年6月
空間衝突的管理 —瑞士的規劃制度—		內政部營建署譯印	75年3月
區域性運輸規劃與環境分析方法 研究—以北部區域第二高速公路為例	陳子淳	興大都市計劃研究所	75年7月
環境容受力分析與都市成長管理之研究 —以台北都會區水資源為個案	陳春生	興大都市計劃研究所	75年6月
運輸系統對土地使用影響之研究	黎文清	興大都市計劃研究所	71年6月
都市容積計劃及規劃技術之研究 —台北市實例研究	張永仁	國立中興大學都市計劃 研究所	67年6月
台北市實施地區計劃 —建築指導設計範例之研究		委託單位：台北市政府工務局都市計劃處 研究單位：李祖原建築師事務所	77年3月
台北市都市發展環境限制與住宅用地 需求之研究		委託單位：台北市政府工務局都市計劃處 研究單位：國立中興大學都市計劃研究所	78年6月
台北市生活環境品質評估模式建立之 研究	胡志平	國立中興大學都市計劃 研究所	77年6月
台北市零售市場區位之研究 —以景美、木柵區為例	張健一	國立中興大學都市計劃 研究所	71年6月
土地使用績效管制之研究 —以山坡地開發為例	方金鳳		
台北市高層集合住宅共用外部空間型 態與使用關係之研究 —以民間投資興建為對象	蘇瑛敏	淡江大學建築研究所	76年5月

※ 第257至273頁之編碼一欄係參照“台灣地區建築資料文獻目錄彙編”(台大建築城鄉研究所)之分類