

臺北市萬華區青年段一小段 86-7 地 號等 3 筆土地都市更新事業計畫案

1111030** 陳○曄

1111030** 張○蓁

1111030** 曾○睿

1113030** 林○翰

1113030** 洪○川

1113030** 邱○德

中華民國一一五年一月

目錄

第一章 計畫緣起與目的	1
第一節 計畫緣起.....	1
第二節 計畫目的.....	1
第三節 計畫範圍與權屬.....	2
第二章 現況資料分析及基礎調查成果之彙整	3
第一節 人口結構與家戶變動.....	3
第二節 薪資與產業結構.....	4
第三節 土地使用與建築現況.....	5
第四節 交通運輸系統.....	6
第五節 不動產市場分析.....	7
第三章 計畫與法規分析	8
第一節 上位與相關計畫分析.....	8
第二節 容積獎勵相關法規分析.....	9
第四章 規劃構想與開發策略	11
第一節 基地角色與整體定位.....	11
第二節 住宅產品與目標客群整合策略.....	11
第三節 建築配置、動線與環境空間整體構想.....	11
第四節 結論與展望.....	14
小組分工	16

圖表目錄

圖 1-3-1 本計畫基地範圍圖	2
圖 2-1-1 人口結構統計圖.....	3
圖 2-1-2 家戶結構與人口趨勢圖.....	4
圖 2-2-1 萬華區產業結構分析圖.....	4
圖 2-2-2 台北市與萬華區薪資趨勢比較圖.....	5
圖 2-3-1 基地使用分區圖.....	5
圖 2-3-2 基地現況側拍.....	6
圖 2-4-1 基地主次要道路分析圖.....	7
圖 2-4-1 基地範圍 750M 內交易標的分析圖	7
圖 3-2-1 基地容積獎勵申請整理	10
圖 4-3-1 基地出入口改造示意	12
圖 4-3-2 基地動線分流示意	13
圖 4-3-3 基地垂直綠化示意	13
圖 4-3-4 建築陽台退縮示意	14

第一章 計畫緣起與目的

第一節 計畫緣起

南機場地區是臺北市早期規劃的住宅聚落之一。該地區街廓型態以中低樓層住宅為主，並混合部分商業使用，逐漸形成一個人口高度密集、生活機能相對成熟的都市環境。這樣的格局在當時符合社會需求，提供了便利的居住空間與商業活動場域，使居民能在有限的範圍內滿足日常生活所需。然而，隨著都市發展進程推移，原有的建築結構與公共設施配置逐漸顯現不足，難以符合當代居住安全標準、無障礙設計規範以及防災要求，顯示出都市環境與社會需求之間的落差。

目前區內多數建築缺乏電梯設備，耐震能力亦不足，對於高齡人口與行動不便者而言，日常生活存在潛在風險與不便。這些問題反映出建築設計與設備未能隨人口結構變化而更新，進一步加深了居住環境的不平等，使得弱勢族群在生活品質上面臨更大挑戰。

此外，在早期都市計畫階段，南機場地區公共設施與開放空間的留設有限，導致現今難以承載高密度人口所帶來的多重需求。停車空間不足，居民常面臨交通與停車困境；休憩空間有限，難以提供足夠的綠地與公共活動場域；社會福利設施缺口明顯，無法充分支援高齡人口與弱勢群體的生活需求。隨著人口老化、住宅市場分化與生活品質下降等挑戰浮現，這些結構性問題更加凸顯，並逐步影響地區的永續發展。

因此，透過都市更新手段整合土地與建築資源，已成為改善南機場地區整體環境的重要途徑。都市更新不僅能提升建築安全性與耐震能力，補足電梯與無障礙設施的不足，也能重新規劃公共設施與開放空間，回應居民在停車、休憩及社會福利上的需求。更重要的是，這樣的更新過程能夠兼顧居住正義，確保不同世代與社會群體在改善後的環境中共享更安全、便利與公平的生活品質，進而提升整體社區的凝聚力與永續性。

第二節 計畫目的

本計畫之主要目的，在於透過都市計畫與都市更新制度，提出具體且可行的改善方向。計畫重點在於釐清南機場地區於雙重老化結構、住宅市場兩極化以及高密度住商混合環境下所衍生的核心課題，透過系統性分析掌握其對居住品質、公共設施供給及社會公平性所造成的影響，進而作為規劃決策的重要依據。同時，本計畫將提出具體的規劃構想，並合理運用都市更新制度中的容積獎勵機制，以提升公共性、改善居住安全並促進地區永續發展。透過此一策略，不僅能改善建築耐震能力與無障礙設施不足的問題，也能補足公共設施與開放空間的缺口，進一步提升居民生活品質，促進社區整體均衡發展，並落實居住正義，使不同世代與社會群體能在改善後的環境中共享更安全、便利與公平的生活條件。

第三節 計畫範圍與權屬

本計畫基地位於臺北市萬華區青年段一小段 86-7 地號、86-29 地號及 87 地號，基地土地權屬為百分之百國有，管理機關為國防部政治作戰局。基地現況多作為停車場及建築用地使用，整體規模完整，具備進行整體性都市更新規劃之條件。

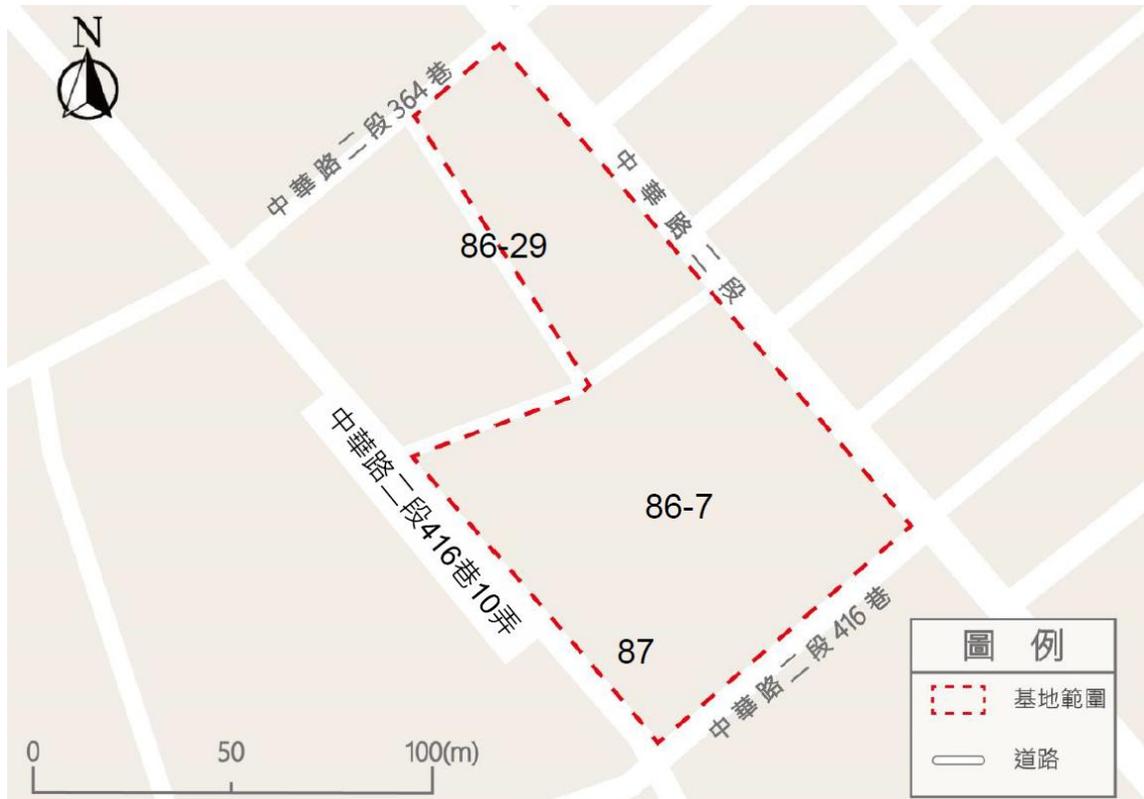


圖 1-3-1 本計畫基地範圍圖

第二章 現況資料分析及基礎調查成果之彙整

第一節 人口結構與家戶變動

依據相關統計資料顯示，基地所在之新和里已呈現明顯的高齡化趨勢。2025年11月統計數據指出，65歲以上人口比例已達29.01%，較2022年增加5.51%，顯示高齡人口持續上升。相較於臺北市整體26.26%及萬華區26.34%的比例，新和里高齡人口占比更高，突顯其老化程度尤為嚴重。進一步觀察老化指數，新和里高達341.52，遠高於臺北市201.18及萬華區318.42，顯示該里青壯年人口需承擔更沉重的扶養與照顧壓力。扶養結構亦反映此現象，新和里扶老比達46.41%，顯示每百位青壯年需照顧近半數高齡人口，而扶幼比僅13.59%，凸顯少子化與人口結構失衡的問題。

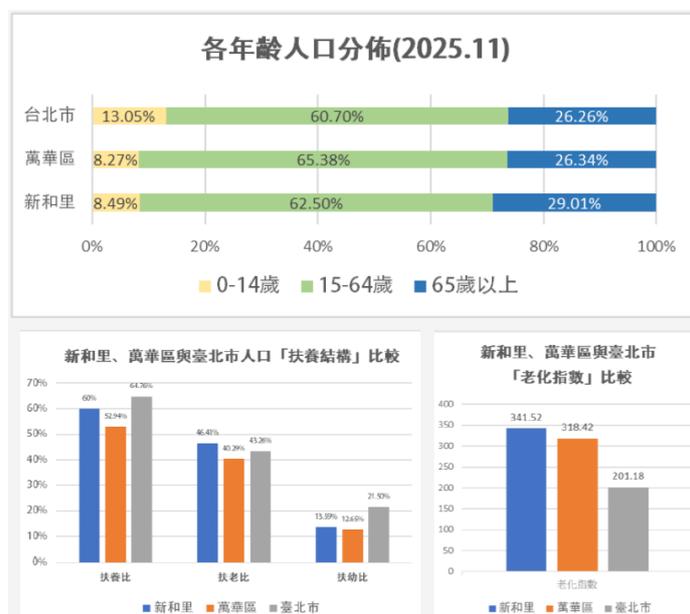


圖 2-1-1 人口結構統計圖

與此同時，人口總數雖逐年下降，但家戶數卻相對穩定甚至略有增加，反映出家庭規模縮小、獨居人口與高齡家戶比例上升的現象。此一趨勢不僅改變了傳統家庭結構，也對住宅型態提出新的挑戰，例如需要更多符合高齡者需求的無障礙設計與小型化住宅單元。同時，社會福利設施的需求亦隨之增加，特別是長照服務、社區照護據點及公共休憩空間，皆需因應人口老化與家庭結構變化而加以強化。



圖 2-1-2 家戶結構與人口趨勢圖

第二節 薪資與產業結構

萬華區長期以批發及零售業、住宿及餐飲業等傳統服務型產業為主要經濟支柱，根據統計資料顯示，批發及零售業占全區工業及服務業場所單位數之 55%，住宿及餐飲業則占 10%，其他服務業占 6%，合計超過七成，顯示產業結構高度集中於低附加價值與勞力密集型產業。相較之下，專業、科學及技術服務業僅占 4%，製造業占比僅 3%，金融、資訊、通訊等知識密集型產業合計亦僅占 2%，顯示高值化產業規模有限，缺乏高科技或金融重點發展中心。

萬華區工業及服務業場所單位數

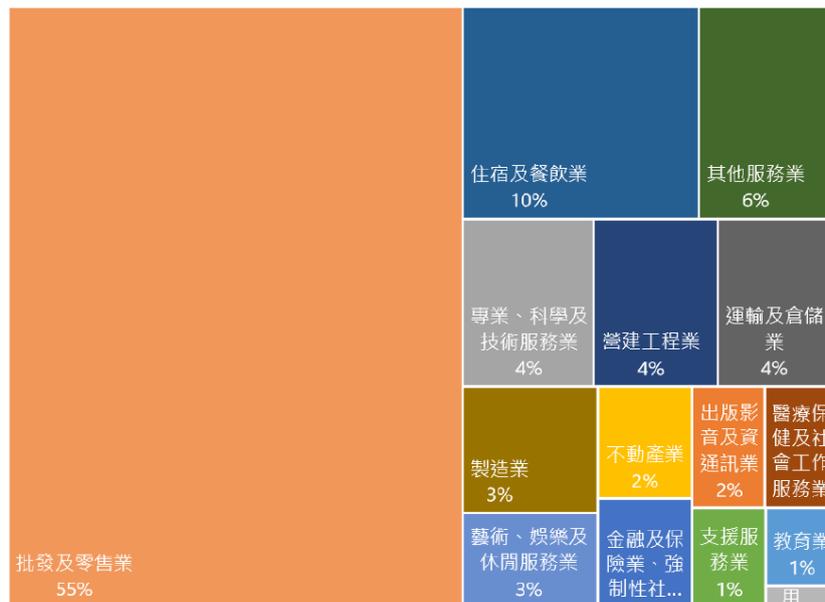


圖 2-2-1 萬華區產業結構分析圖

此一產業結構直接影響區域薪資水準。根據薪資趨勢分析，萬華區平均薪資長期僅維持在臺北市平均薪資的 65%至 70%之間，中位數薪資亦長期低於 600，顯示多數勞工所得遠低於全市平均。低薪結構不僅限制居民的消費能力與生活品質，也使其在住宅市場中面臨更高的負擔壓力，特別是在房價與租金持續上升的情況下，弱勢族群更易陷入居住困境。

臺北市、萬華區薪資趨勢圖

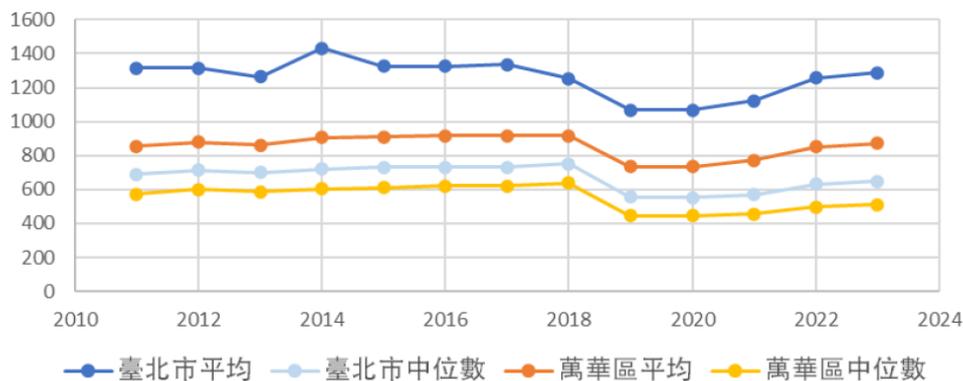


圖 2-2-2 台北市與萬華區薪資趨勢比較圖

此外，產業結構與人口結構交互作用，進一步加劇社會不均與空間使用失衡。高齡人口比例上升、家庭型態轉變與低薪產業並存，使得地區在住宅型態、公共設施與社會福利資源配置上面臨多重挑戰。若未能適時介入改善，將可能導致地區發展停滯與人口外移，影響都市整體均衡發展。

第三節 土地使用與建築現況

萬華區長期以計畫基地及周邊土地使用以第三種類住宅區為主，整體街廓型態以住宅功能為核心，並混合部分商業使用。區內建築物多為五層樓以下之低層建築，平均屋齡已逾五十年，顯示建築存量普遍老舊。由於年代久遠，建築物耐震能力不足，且多數缺乏電梯與無障礙設施，對高齡人口及行動不便者之居住安全與便利性造成限制。



圖 2-3-1 基地使用分區圖

在空間使用方面，現有建築型態以小規模、零散配置為主，使用效率偏低，難以因應人口結

構變化及現代生活需求。公共設施與開放空間配置不足，停車、休憩及社區活動空間皆顯匱乏，導致居民生活品質受限，社區整體環境亦缺乏永續性。此一現象反映出早期都市計畫在公共設施留設上的不足，隨著人口密度增加與生活型態轉變，問題愈加凸顯。

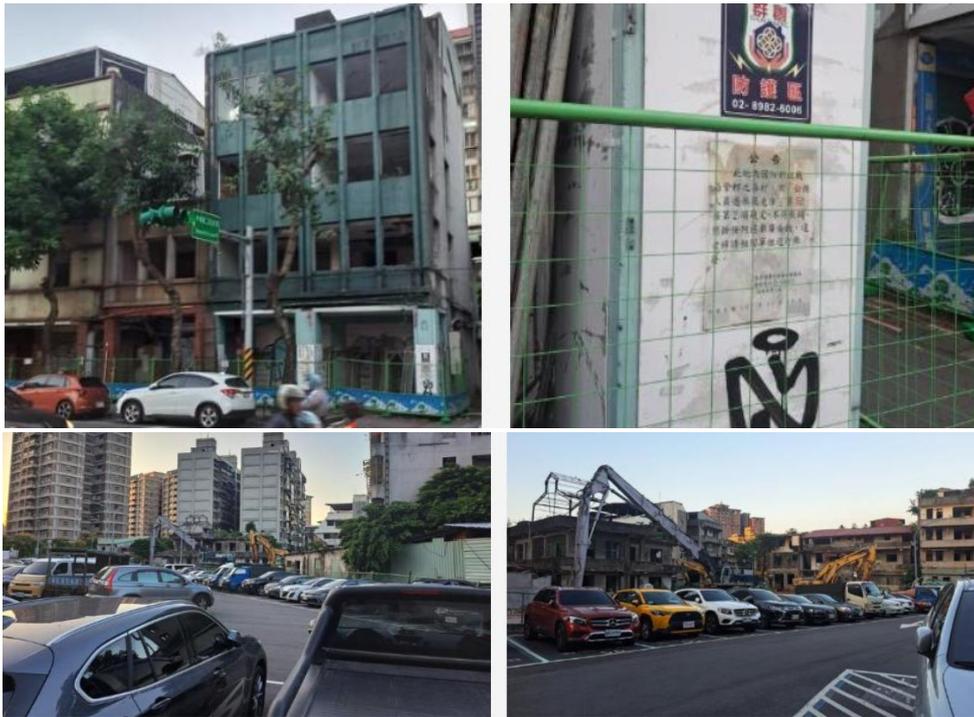


圖 2-3-2 基地現況側拍

基地及周邊地區在土地使用與建築現況上，已顯示出結構性老化與功能性不足的問題。透過整體更新，不僅能改善建築安全性與耐震能力，補足公共設施與開放空間的缺口，亦能提升土地使用效率，重塑社區空間品質，進而促進居住環境之公平性與永續發展。

第四節 交通運輸系統

在大眾運輸條件方面，基地周邊可利用之公共運輸系統包含鐵路、捷運及市區公車。鐵路部分，鄰近臺鐵萬華車站，提供區域層級之通勤與移動功能；捷運部分，基地可連結捷運板南線龍山寺站，並位於規劃中捷運萬大線廈安站之服務範圍內。另有多條市區公車路線行經周邊主要道路，構成基地對外聯繫之主要公共運輸方式。整體而言，基地周邊公共運輸類型多元，可支撐居民日常通勤與生活移動需求。

在道路系統方面，基地周邊主要聯外道路包括中華路二段、西藏路、萬大路及和平西路等，屬區域性主要幹道，承擔較大比例之車流。基地內部及鄰近生活街廓則以早期形成之巷道為主，道路寬度普遍有限，部分路段路幅狹窄，行人與汽機車多共用道路空間，呈現高密度住宅區常見之道路型態。



圖 2-4-1 基地主次要道路分析圖

就停車條件而言，基地及周邊既有建築多為早期興建之住宅型態，原始規劃中停車空間配置有限，現況以路邊停車及周邊停車場作為主要停車來源。此一情形反映南機場地區長期以來之停車供需結構，亦為高密度老舊住宅區之普遍現象。不動產市場分析

第五節 不動產市場分析

依據實價登錄資料顯示，計畫基地周邊房地產市場對小坪數住宅之需求逐漸提升。此一趨勢與家庭規模縮小、單身人口及高齡獨居家戶增加之社會結構變化密切相關，反映出市場偏好已由傳統大坪數住宅逐步轉向中小坪數產品。小坪數住宅因具備相對較低的總價與較高的流通性，能更符合現今人口結構與居住型態之需求，市場接受度持續上升。

相較之下，屋齡超過三十年以上之中古屋價格呈現明顯下滑。此現象顯示消費者在住宅選擇上，愈加重視建築安全性、管理品質及無障礙設計等條件。老舊建築因耐震能力不足、公共設施缺乏及使用效率低落，市場競爭力逐漸下降，價格表現亦相對疲弱。此一差異突顯新舊住宅在市場價值上的分化，並反映出居住品質與安全性已成為影響交易價格的重要因素。

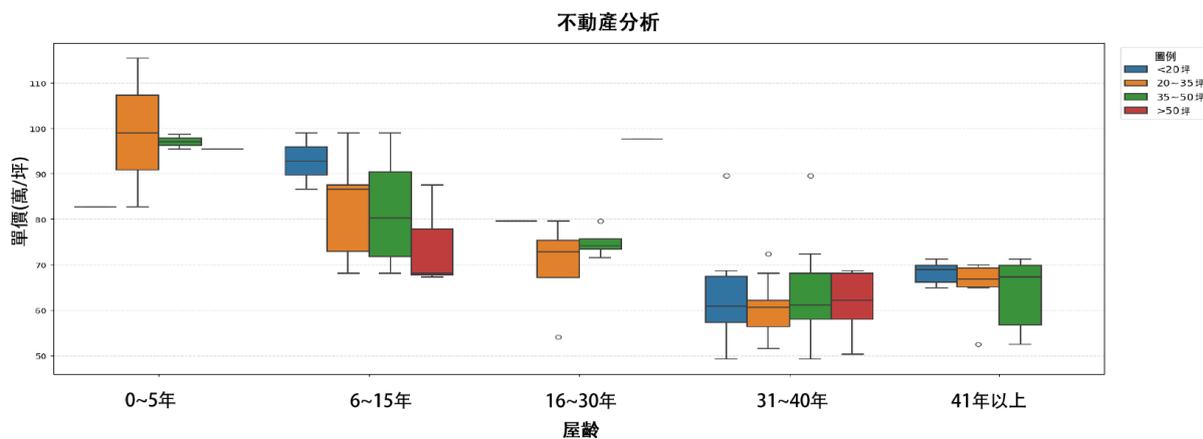


圖 2-4-1 基地範圍 750M 內交易標的分析圖

第三章 計畫與法規分析

第一節 上位與相關計畫分析

一、全國國土計畫

計畫單位：內政部國土管理署

計畫範圍：臺澎金馬

計畫年期：民國 125 年

計畫指導原則：

依據《全國國土計畫》之空間發展原則，既成都市地區之發展重點在於提升土地使用效率、改善既有環境品質，並避免無節制擴張開發。本計畫基地位於臺北市既有都市發展範圍內，屬高度成熟之建成地區，相關發展應以更新再生取代新增開發，並兼顧居住安全、防災能力及公共設施承載量。是以，本案透過都市更新方式改善老舊建築環境，符合全國國土計畫所揭示之都市更新與內涵式發展方向。

二、臺北市都市計畫通盤檢討（萬華區）

計畫單位：臺北市政府都市發展局

計畫範圍：臺北市萬華區

計畫年期：民國 132 年

計畫指導原則：

依據臺北市都市計畫通盤檢討內容，萬華區屬於臺北市早期發展之市區，都市結構成熟但建築老化問題明顯，需透過都市更新改善居住品質與都市安全。相關計畫文件指出，區內住宅區應避免過度提高開發強度，並應配合更新計畫補充公共設施與開放空間。本計畫基地位於第三種住宅區，更新發展方向以純住宅或低度住商混合為原則，並須審慎評估更新後對周邊交通與公共設施之影響，與通盤檢討所揭示之發展原則一致。

三、斯文里及南機場整宅周邊更新計畫

計畫單位：臺北市政府都市發展局

計畫範圍：南機場整宅聚落

計畫年期：民國 110 年實施

計畫參考建議：

南機場地區歷來為臺北市重要之住宅聚落，相關整體更新計畫多以改善老舊建築環境、提升防災能力及補充公共設施為主要目標。既有計畫中已提出以生活圈尺度推動更新、逐步改善居住

安全與公共空間品質之方向。本案基地位於該生活圈範圍內，其更新構想需與既有整體更新方向保持一致，避免因單一基地開發而產生空間或功能上的衝突。

三、變更臺北市中正區永昌段等土地為住宅用地細部計畫案（含南機場整宅用地）

計畫單位：臺北市政府都市更新處

計畫範圍：「南機場整建住宅」一期、二期、三期住宅區與周邊公共用地

計畫年期：民國 113 年實施

計畫參考建議：

基地周邊已推動或規劃之公辦都市更新案件，多以住宅更新結合公共設施補充為主要模式，並透過整合大面積土地提升整體環境品質。此類案件之推動經驗，顯示在高密度老舊住宅區中，更新規模、開發強度與公共性配置需取得平衡，方能獲得社會與制度層面之支持。本案在規劃時，應參考周邊公辦更新案之發展方向與空間尺度，確保整體都市紋理之連續性。

第二節 容積獎勵相關法規分析

一、都市更新建築容積獎勵辦法

§7 公益設施容積獎勵

基地適用分析：

本案基地位於南機場歷史型街區，屬高齡化、人口密度高、幼兒照護與長照設施明顯不足之老舊聚落。周邊無大型托育中心、整合型社區服務中心或長者日照空間，屬典型公益設施匱乏區域。基地面積達 8,249 m²，具規劃中大型社福設施之能力，包括但不限於：長者日照中心、社區公共托育（親子館、托嬰中心）、社區活動中心、醫療或復能空間

本案若於更新開發中提出公益設施，並無償提供為公有使用，可直接回應南機場社區長期缺乏社福資源的問題，符合第 7 條獎勵之立法目的。

§12 無障礙環境設計獎勵

基地適用分析：

南機場周邊多為 5 層公寓，普遍無電梯、無無障礙坡道、樓梯狹窄、門廊高低差大，對長者、身心障礙者與推嬰兒車的家庭造成使用不便。

本案為整建式開發，可在規劃階段全面導入：零高差無障礙動線、無障礙住宅比例配置、無障礙電梯設置、公共開放空間無障礙設計、符合 CNS、建築法規與標章制度之認證內容。透過完整設計改善南機場地區長期存在的無障礙缺口，符合第 12 條之鼓勵方向。

§15 街廓整合／規模效益容積獎勵

基地適用分析：

本案基地面積達 8,249 m²，屬於大型都市更新基地，具有明顯的整體規劃效益。大型基地在都市設計中具備以下優勢：可重新整合街廓動線，改善消防救災通行性；提供更寬敞的步行空間與開放空間配置；改善巷道狹窄問題，提高街廓安全；重建後可形成連續景觀軸線，提升居住環境品質；避免零碎重建導致的都市斷裂問題。

本案能藉由整體街廓開發改善南機場街區長期存在的「動線混亂、道路狹小、景觀破碎」等問題，符合第 15 條規模效益獎勵的核心精神。

二、臺北市都市更新建築容積獎勵辦法

基地適用分析：

本案沿中華路二段主動規劃建築退縮空間，減輕建築量體對街道所造成之壓迫感，亦有效拓寬人行活動範圍，改善既有道路空間不足之問題。透過退縮所形成之半公共前庭空間，可作為行人停留、等候及社區交流使用，提升街道層級之可及性與舒適度。

三、臺北市土地使用分區管制自治條例

§80-4 TOD

基地適用分析：

本案距捷運萬大線廈安站 300M，符合獎勵條件。

項目	容積
法定容積	225%
都市更新建築容積獎勵辦法 § 7 (公益設施)	7%
都市更新建築容積獎勵辦法 § 12 (無障礙設計)	5%
都市更新建築容積獎勵辦法 § 15 (街廓規模)	5%
臺北市都市更新建築容積獎勵辦法 (道路退縮)	3%
臺北市土地使用分區管制自治條例 § 18-4 (TOD)	30%
總計	225%+50%=275%

圖 3-2-1 基地容積獎勵申請整理

第四章 規劃構想與開發策略

第一節 基地角色與整體定位

本計畫基地位於南機場整體更新生活圈核心位置，鄰近捷運萬大線廈安站與青年公園，同時銜接既有成熟的在地商業機能與住宅聚落，在萬華區內屬於少數兼具交通可及性、生活機能與開放綠地條件的大尺度可更新基地。基地不僅具有良好的都市可達性，也具備承接周邊老舊住宅換屋需求與區域住宅品質提升的重要角色。

基於南機場地區長期面臨建築老化、人口高齡化與住宅市場兩極化的問題，本案並未朝高強度商業化或高價住宅發展，而是定位為「以可負擔型住宅為核心的都市更新示範基地」。透過都市更新導入安全、無障礙與耐震的新型住宅型態，使在地居民得以在原生活圈內完成居住升級，同時為年輕首購族與穩定租賃需求提供合理價格與品質兼具的住宅選項。

第二節 住宅產品與目標客群整合策略

依據萬華區長期偏低的薪資水準、戶數增加但人口下降的趨勢，以及住宅交易市場中小坪數需求上升與老屋價格下滑的現象，本案將住宅產品定位為中小坪數的純住宅型態，坪數約介於十八至三十八坪，涵蓋一至三房配置。此一產品設定旨在回應南機場地區實際可負擔能力與家庭結構變化，提供兼顧價格合理性與居住品質的住宅選項。

本案主要服務三類居住需求。第一為在地換屋族群，長期居住於南機場及周邊老舊公寓，缺乏電梯與耐震設計，隨著高齡化加劇，居住安全與無障礙需求日益迫切。本案提供的新型住宅，使其得以在熟悉的生活圈內完成居住升級，而不必被迫外移。第二為捷運導向的首購小家庭，萬大線所帶來的通勤便利性，使本基地對於市中心外溢的雙薪家庭具有吸引力，而中小坪數與合理總價亦符合其購屋能力與使用需求。第三為安居型置產族群，包括在地地主與長期投資人，看好夜市、公園與捷運所形成的穩定租賃市場，以中小坪數住宅作為長期持有與未來自用的資產配置。

透過此一產品與客群的整合設定，本案不僅回應市場需求，也避免過度同質化或排擠原有居民，維持南機場社區原有的生活結構與社會多元性。

第三節 建築配置、動線與環境空間整體構想

本案建築規劃以地上十一層、地下三層之純住宅量體為主體，並於基地中配置高齡日照中心作為公益設施，以回應南機場地區高齡人口比例偏高與長照資源不足的問題。基地臨街位置引入必要的民生型商業機能，以支援社區日常生活，但不發展大型商業設施，以避免加劇周邊交通與環境負擔。地

下層則作為停車空間使用，紓解現況停車不足與路邊違停問題，並依相關規定配置出入口位置，以降低對既有道路系統的衝擊。

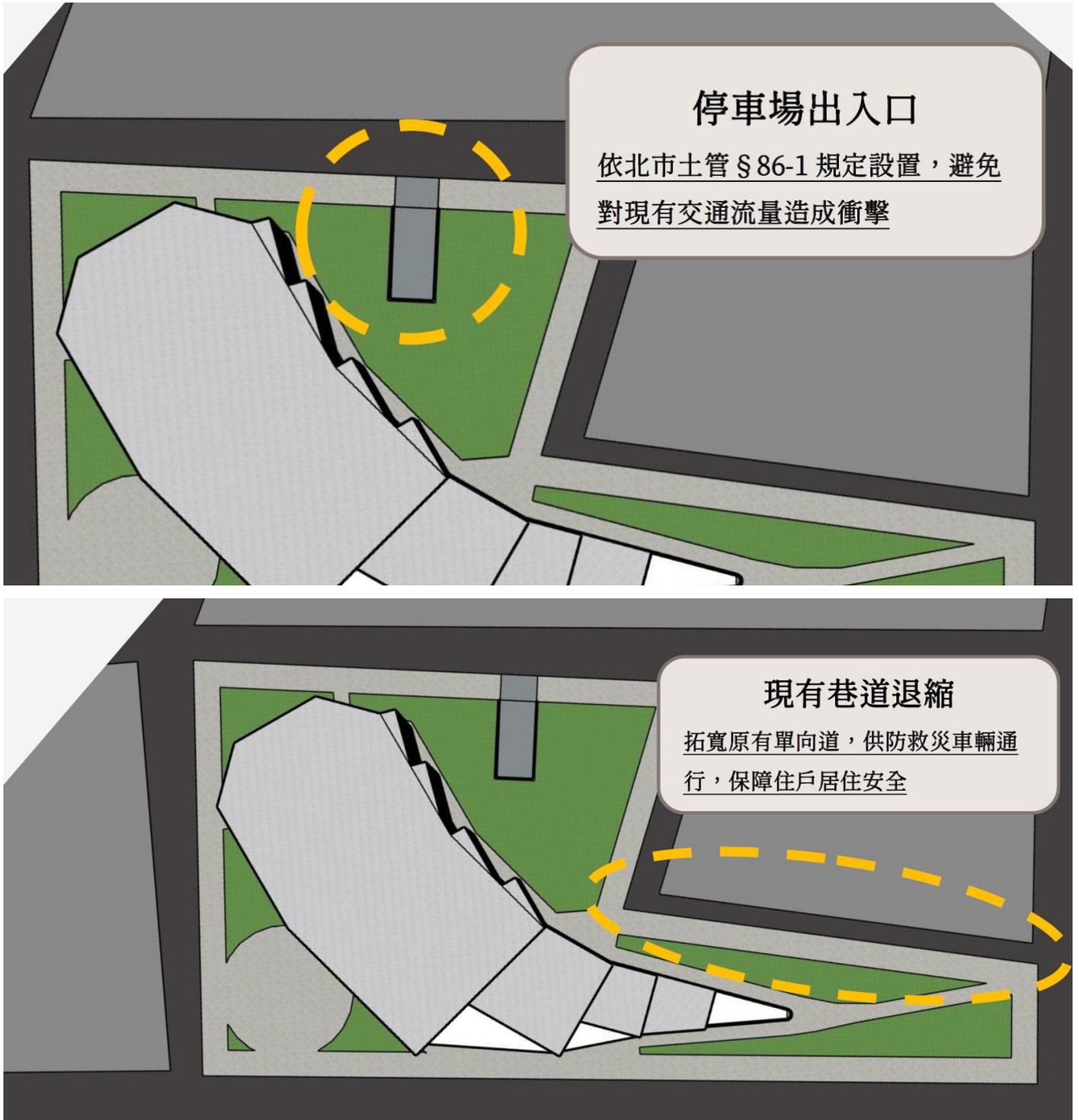


圖 4-3-1 基地出入口改造示意

在空間與動線配置上，本案以使用分流為核心原則，將住宅出入口與高齡日照中心之出入口分開設置，使一般住戶與日照設施使用者的動線互不干擾，確保住宅私密性與公共設施使用的安全與效率。基地臨街側透過建築退縮形成半公共前庭空間，提供行人停留、等候與社區交流的場所，同時改善原

有道路狹窄、人行空間不足的問題。基地內既有巷道配合退縮進行拓寬，使消防與救災車輛得以進入基地內部，提升整體防災與避難機能。

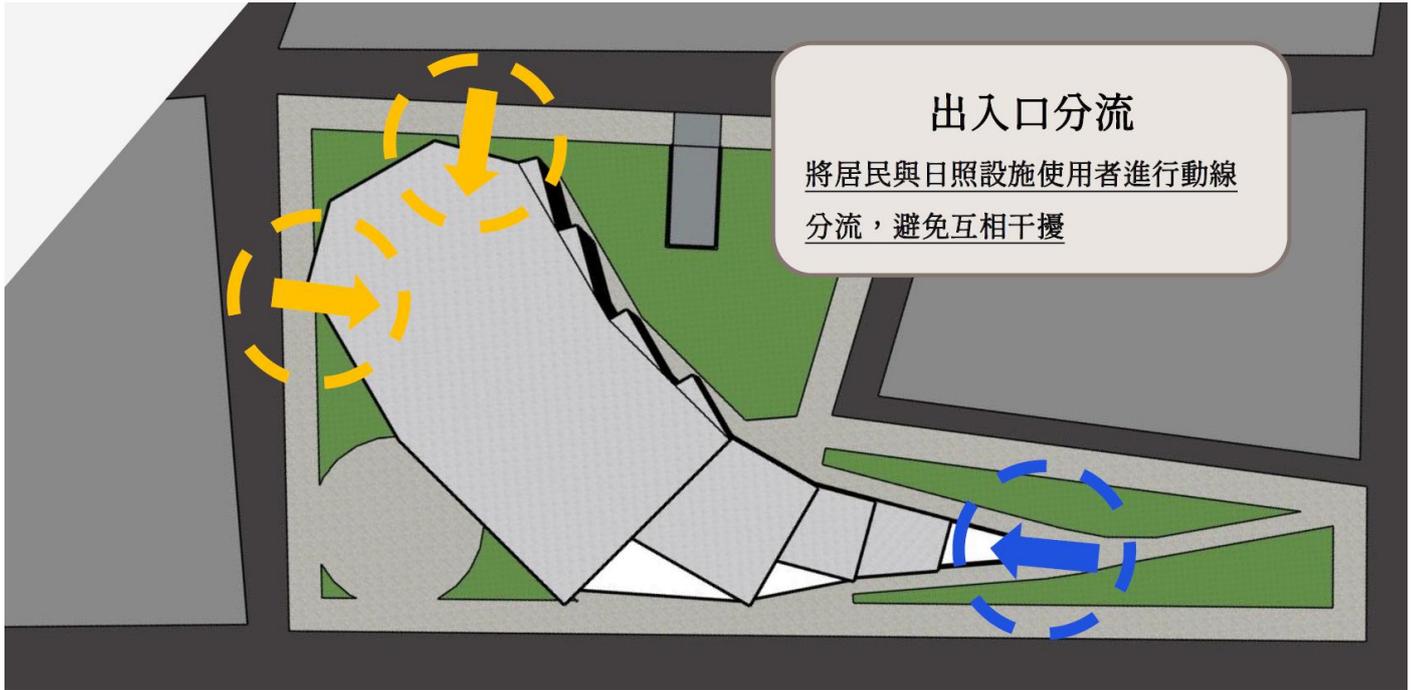


圖 4-3-2 基地動線分流示意

在環境品質方面，本案以線型綠化與建築垂直綠化作為主要策略，在高密度都市環境中補充綠量並降低鄰近商業活動與交通所帶來的噪音與視覺干擾。建築立面與陽台退縮設計，不僅避免住戶間相互干擾，也改善通風與採光條件，使居住環境由傳統南機場街區的擁擠與陰暗，轉化為較為開放、友善且具有生活品質的住宅社區。

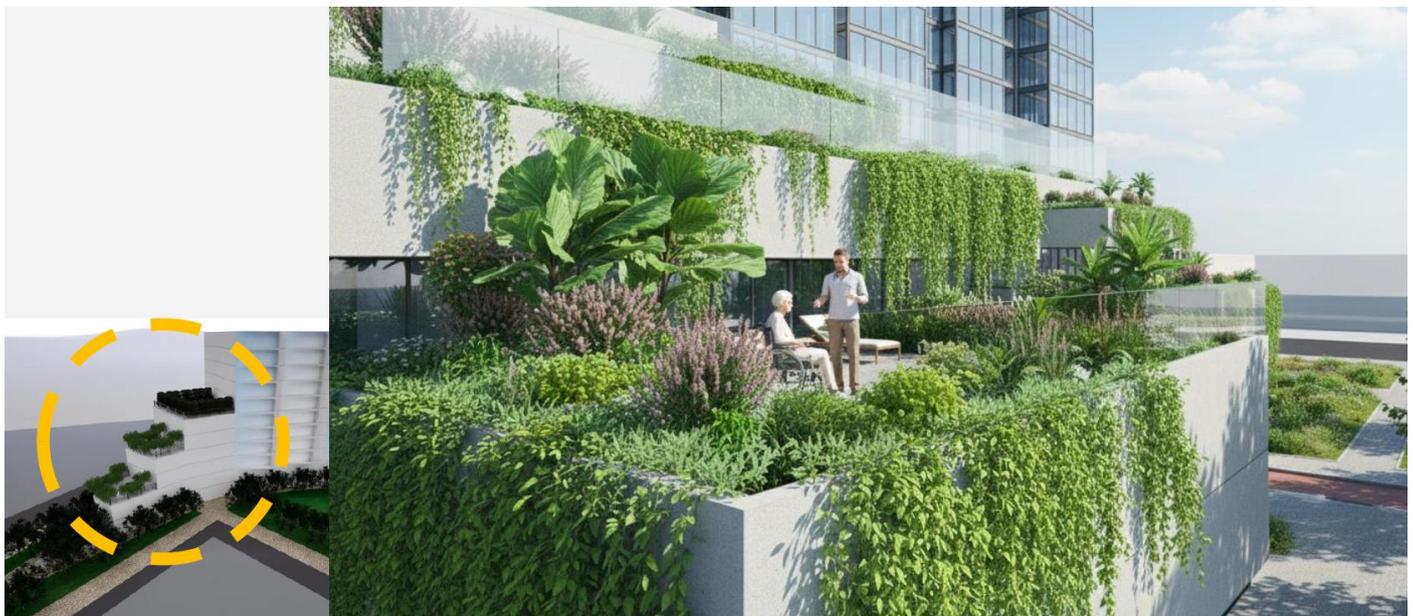


圖 4-3-3 基地垂直綠化示意

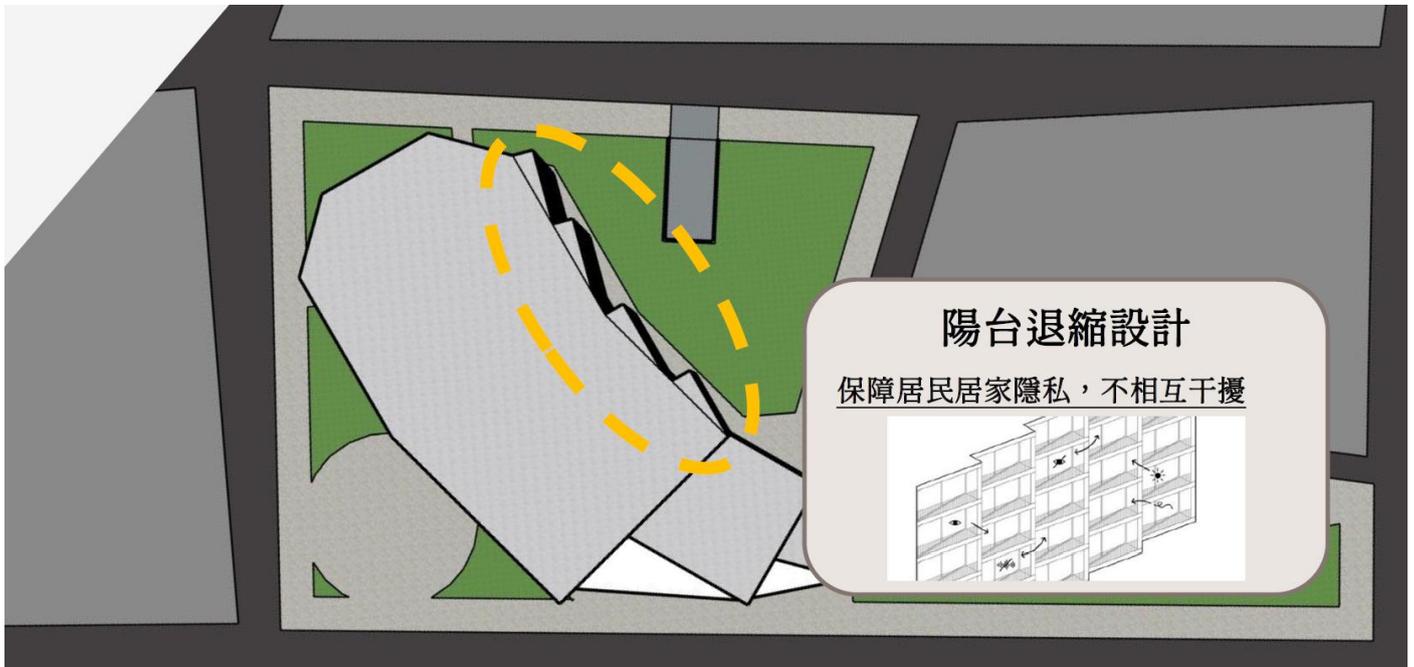


圖 4-3-4 建築陽台退縮示意

第四節 結論與展望

本計畫以萬華區南機場青年段基地為核心，回應該地區長期累積的結構性問題，包括人口高齡化、建築老化、住宅產品斷層與公共設施不足等多重壓力。從人口與家戶結構來看，萬華區雖然整體人口持續下降，但戶數卻呈現穩定甚至上升趨勢，反映出小家庭化與獨居化的加劇；同時高齡人口比例快速上升，使原本缺乏電梯、耐震與無障礙設計的老舊住宅面臨嚴重適居性危機。這樣的人口結構與住宅條件之間的落差，構成南機場地區都市更新的根本動力。

住宅市場分析進一步顯示，本區已形成明顯的兩極化結構。一方面，新建案價格快速上升，已脫離在地居民與一般勞動家庭的可負擔範圍；另一方面，大量三十年以上老屋雖價格低廉，卻伴隨居住安全與環境品質的高度風險。在缺乏中間型住宅產品的情況下，居民被迫在「買不起」與「住不好」之間做選擇，造成居住不穩定與社區老化惡性循環。本案所設定的中小坪數、可負擔型純住宅定位，正是針對此一結構性缺口所提出的回應。

從區位與交通條件來看，基地鄰近捷運萬大線廈安站，並位處青年公園、南機場舊商圈與成熟住宅區交會地帶，具備高度可達性與生活機能完整性。此一條件使基地在萬華區內具有獨特的發展潛力，不僅適合承接在地換屋需求，也具備吸引首購族與長期居住型人口進入的條件，成為穩定社區結構的重要節點。

在制度與政策層面，本案同時受到國土計畫、都市計畫通盤檢討及南機場公辦更新計畫的共同引導，均強調更新過程中須以居住安全、公共性與環境品質提升為優先，而非單純追求開發量體最

大化。透過都市更新容積獎勵制度，基地得以在引入高齡日照中心、無障礙設計、開放空間與街廓整合的前提下取得合理的開發誘因，使公共利益與開發可行性得以取得平衡。

本案的規劃構想並非單一建築開發，而是以基地為支點，將高齡照護、住宅更新、防災安全與公共空間改善整合於同一個都市更新架構中。透過純住宅社區搭配公益設施、動線分流、道路退縮與綠化設計，基地不僅改善自身的居住品質，也對周邊老舊街區產生正向的空間與環境外溢效應。因此本計畫可被視為南機場地區由「老舊高密度住宅聚落」邁向「安全、可負擔且具生活品質之都市住宅社區」的重要轉型節點。在滿足市場需求的同時，也實質回應居住正義與都市永續的政策目標，為萬華區後續都市更新提供可複製的示範模式。

小組分工

組員	工作內容
陳○曄	計畫緣起與目的、配置構想與量體設計、報告書撰寫排版
張○蓁	人口與產業分析、不動產市場分析、課題與開發策略、渲染圖製作、期末報告 PPT
曾○睿	法規與相關計畫分析、容積獎勵計算
林○翰	現況分析(土地使用、建築現況、交通、公共設施)
洪○川	現況分析(土地使用、建築現況、交通、公共設施)
邱○德	法規與相關計畫分析、容積獎勵計算