

香港辦理以大眾運輸導向之開發與 我國辦理臺北都會區捷運土地開發之探討

方忠明¹

摘要

TOD模式是捷運建設開發規劃的理念趨勢，沿著捷運廊道進行高密度的土地開發，配合其他大眾運輸工具和行人網路，大幅度提昇民眾搭乘大眾運輸工具，減少私人運具旅次。TOD開發模式充分利用捷運站的經濟優勢，主張土地的高密度、多樣性利用，以此促成城市捷運建設和沿線土地開發利用形成相輔相成的互動關係。捷運建設一方面刺激沿線土地的開發，捷運站與周邊服務設施的結合帶來大量的穩定客源，增加了商業機會，引發了土地的增值；另一方面土地結構的改變又會增大了捷運的使用需求，形成互利的良性循環。

香港地鐵的發展是典型大眾運輸導向社區開發模式，港鐵提供都市便捷的交通，並帶動都市發展的軸向。同時透過車站與物業的綜合規劃設計，將人們生活中食、衣、住、行、工作與娛樂結合於一，成為綜合性社區。港鐵公司經由30年成功的「鐵路與物業綜合發展經營」運作模式，由早期的觀塘線、荃灣線、港島線物業發展收益可支付興建港鐵經費15%到機場快線時可挹注83%，改善整個鐵路投資的投資報酬率，使得港鐵公司成為全球鐵路交通運輸唯一賺錢的公司。

關鍵詞: TOD、香港地鐵、土地開發

A Study of Transit-Oriented Development in Hong Kong vs. Land Development in Taipei Metropolitan Area

Chung-Ming Fang¹

Abstract

Transit-oriented development (TOD) is the planning concept trend for the Taipei MRT integrated development program. Based on the spirit of TOD, high-density land development is implemented along MRT network corridors coupled with other forms of public transportation and foot traffic to increase public transportation use and reduce private vehicle use. According to the spirit of TOD, economic advantages created by MRT stations will be fully used to carry out high-density and diverse land use, boosting the interactive relationship between urban MRT construction and adjacent land use. On one hand, the MRT stimulates integrated development of the land along the routes and boosts business opportunities for the facilities around MRT stations and appreciation of land prices. On the other hand, land use changes have increased demand for MRT services, forming a mutually beneficial cycle.

The development of the Hong Kong Mass Transit Railway (MTR) is a typical example of applying TOD to community development. The MTR provides convenient public transportation and boosts urban development. Through planning and design, stations and their neighboring properties have been integrated into a comprehensive community combining the functionality of housing, shopping, transportation, job opportunities, and entertainment into a single whole. Based on 30 years of successful experience of "railway and property development management," MTR Corporation Ltd. could afford to cover 15% of the construction cost from property development profits from the early Kwun Tong Line, Tsuen Wan Line, and Island Line, and 83% of the Airport Express Line. The increased return on investment of the MTR has made MTR Corporation Ltd. become the one and only profitable railway transportation corporation in the world.

Keywords: transit-oriented development (TOD), Hong Kong MTR, joint development

¹ 臺北市政府捷運工程局聯合開發處幫工程司 11469@trts.dorts.gov.tw

一、香港鐵路有限公司（MTR）與港鐵路網

1975年香港政府鑑於都市交通的日益繁忙，成立了地鐵公司建造及經營香港的鐵路系統。在1997年回歸中國後，香港特區政府在2000年6月透過公開募股，出售地鐵公司23%的股份，成為地鐵有限公司，並於2000年10月5日在香港聯合交易所上市。更於2007年12月2日合併九廣鐵路公司所經營的路網，改名為香港鐵路有限公司（港鐵公司）。



圖1 港鐵未來路線圖

合併後的港鐵路網覆蓋香港島、九龍及新界區，鐵路線包括觀塘線、荃灣線、港島線、東涌線、將軍澳線、迪士尼線、東鐵線、西鐵線及馬鞍山線，共有82個車站，全長174.7公里；此外，港鐵亦營運直達香港國際機場全長35.2公里的機場快線，以及全長36.2公里服務

屯門和元朗區的輕鐵六十八個車站。加以2009年7月16日將軍澳支線（將軍澳站至日出康城站）及2009年8月16日九龍南線（南昌站—柯士甸站—尖東站，九龍南線納入西鐵線路線）相繼投入服務，使路網更能連繫。

依據港鐵年報，在2010年本地鐵路服務總乘客量達12.987億人次，票務收入達86.68億港元；東鐵線羅湖及落馬洲車站過境服務乘客量達1億人次，票務收入達24.87億港元。另外，機場快線2010年乘客量為1,110萬人次，票務收入達6.94億港元，而輕軌及巴士及城際旅客合計達1.987億人次。

另外，西港島線（由上環站向西延伸西營盤站、香港大學站至堅尼地城站）已於2009年中動工，預計可於2015年完成投入服務，而南港島線（東段）（由金鐘站向南延伸海洋公園站、黃竹坑站、利東站至海怡半島）香港政府於2009年7月24日刊憲，將採鐵路與物業綜合發展經營模式，預計可在2015年完成。未來更計畫新建沙田至中環線、觀塘線延線及廣深港高速鐵路香港段。

港鐵車站除票務收入，車站內其他商務（附業）收入亦占了很重要的部分，依港鐵年報2010年車站零售設施有1,254間商店，零售商業面積達53,880平方公尺，租金收入達17.16億港元。另外廣告的收入在2010年更高達7.34億港元，電訊服務收入2.90億港元。

二、港鐵物業發展及經管

港鐵最初建造的目的地在於提供便利而有效率的大眾運輸，解決擁擠的道路交通和汽車帶來的空氣污染問題。隨著港鐵路網不斷的擴張由最早的觀塘線、荃灣線、港島線到東涌線、將軍澳線、迪士尼線、機場快線及合併東鐵線、西鐵線、馬鞍山線，使得整個路網更趨便捷。由於港鐵高效率的運輸功能對城市產生莫大的影響，港鐵沿線地區成為城市發展主軸，結合各種交通匯集，並藉由車站上蓋的綜合發展設計，建立新社區及商業設施，成為居民日常生活的中心，並進而帶動老舊社區的更新。

（一）物業發展

物業發展是港鐵公司業務重要的組成部分，它提供一個重要的收入來源，除支付建造鐵路的費用，從而提高興建鐵路的投資回報率。此由早期的觀塘線、荃灣線、港島線物業發展可支付興建經費15%到機場快線可挹注83%，便可窺見物業發展的重要。另外，藉由保留一些商場及其它出租物業，做為公司經常性的現金收入。同時亦因在物業綜合設計發展及交通的匯集，有助於增加乘客需求及競爭力。

至於，港鐵物業發展模式如下（標題摘錄香港地鐵公司簡報內容）：

1. 首先作車站與上蓋發展的綜合規劃設計，制定發展大綱藍圖

在港鐵車站與上蓋的開發容積率是可以提高的，由專業顧問依周遭環境的發展，並評估其財務可行性，進行最合適之綜合規劃設計組合及分期分區開發計畫。

2. 取得規劃當局的批准後，向政府申請上蓋發展權

港鐵公司所提出之車站綜合規劃設計方案，需經由香港特區政府都市規劃單位審批後，才能申請上蓋的發展權。其審查條件與一般開發案件相同，並未因公股占70%以上而享有特殊之待遇。

3. 把發展權公開招標，與中標者簽訂發展合約

港鐵公司申請取得發展權後，訂定基本招商條件，除一般廠商資格能力外，包含

利潤分配條件，以公開方式招標，通常以能提供港鐵公司最大利潤率之開發商取得，並簽訂發展合約。若無人投標，港鐵公司會參考各開發商的意見，重新擬定綜合規劃設計內容，取得規劃當局的批准後再重新招標。如重新規劃設計內容有增加樓房面積，政府可增加地租。

4. 發展商以土地市價補償給政府

香港政府所有之土地方可辦理車站開發，開發商依土地評估市價支付予香港特區政府，做為50年的土地租金。

5. 發展商繳付全部發展費用，負責建造及銷售發展項目

發展商負責支付所有開發成本，包括前述付予政府的地價、建築設計費用、建造費用、管理及廣告銷售費用、先期投標準備費用及其他費用，並須承擔一切開發風險。

6. 發展利潤按合約比例與港鐵公司分攤。

住宅部分由開發商於合約規定之期限內負責銷售，通常在預估開發完成之前18個月便可辦銷售，開發商與港鐵公司再依合約約定之比例分配利潤，如開發商未能於期限內銷售完畢，港鐵公司可取回剩餘之可攤分物業不動產部分，自行辦理銷售。銷售之住宅依法有50年之使用權利，如50年後未收回政府可增加土地租金。辦公室及商場或依協定比例攤分出租物業所得利潤或攤分物業不動產後港鐵公司自行經營出租而不出售，以利取得永續收入。如港鐵公司欲取得100%商場，則計算可產生之利潤換算住宅給開發商。

表1 港鐵的物業發展

	辦公室 (平方米)	商場 (平方米)	其它 (平方米)	住宅 (戶)	總面積 (百萬平方米)
觀塘、荃灣及港島線	234,898	299,363		31,366	2.6
機場快線	611,877	306,571	316,473	28,473	3.5
將軍澳線	5,000	105,814	63,030	30,414	2.3
東鐵線	67,541	113,238	113,491	4,771	0.7
西鐵線	95,800	145,130	50,346	19,206	1.8
馬鞍山線	-	65,193	38,191	10,314	0.9
輕鐵線	-	53,117	-	9,108	0.6
九龍南線	-	-	-	1,500	0.1
南港島線	-	47,000	-	4,700	0.4
觀塘延線	-	-	-	1,500	0.1
	1,015,116	1,135,426	581,531	141,352	13.0

資料來源：節錄自港鐵公司簡報

(二) 物業經營及管理

在物業發展中，港鐵公司除開發新的物業，並在開發完成後提供港鐵物業經營及管理業務。在商場的經營部分，港鐵公司聘請國際級專業顧問進行完整人員培訓計畫，更於2000年，港鐵公司旗下成立Premier Management Services，投入較為高級物業的管理及經營，包括國際金融中心二期、凱旋門及圓方等。而港鐵公司每年定期對每個所承租商家進行服務品質審核，由聘請的專家及顧客對商家進行評分，獲得評分較高者將在續約時給予較好的店位，而評分較低的承租商戶則租約到期不予續約。

依港鐵公司年報2010年物業租務、管理及其它業務收入達32億港元，物業租務收入

27.58億港元，物業管理收入2.03億元，其它業務如八達通港鐵應佔其淨利潤為1.26億港元、太平山昂坪360纜車及市集收入2.39億港元。截至2010年12月底，按可出租之樓地板面積計算，港鐵公司應佔的投資物業組合包括225,650平方米零售物業，41,090平方米辦公室。管理的住宅單位數目共81,962個，而管理的商用面積為744,214平方米。此外港鐵公司在北京、深圳、澳洲、瑞典及英國尚有鐵路或物業的投資。

表2 物業發展為政府帶來的利益

土地收益	HK\$979億
公開招股收益	HK\$105億
股息	HK\$88億
市場價值(15 Nov 2011)	HK\$1,098億
減：政府初期注資	(HK\$322億)
合共	UK\$1,948億
	US\$250億

表3 物業發展的貢獻



三、港鐵車站物業開發模式

港鐵車站土地發展模式主要分為車站上蓋發展模式、車輛段(機廠)發展模式及車站四周發展模式等三種類型，茲分別說明如后：

(一) 車站上蓋的發展模式

港鐵地下車站多採車站上蓋發展模式，車站等公共空間位於地下，而上蓋籍由綜合規劃設計，發展綜合性社區，車站於上蓋物業設立出入口，並提供方便的交通轉乘，茲以九龍站為例。此外高架車站也可以綜合規劃的上蓋開發，此以青衣站為例：

1. 九龍站 Kowloon Station：

九龍站是機場快線及東涌線的車站，共有9層，其中有6層屬於車站範圍的公共空間部份，U5層為連接Union Square的車站出口及空中花園，U3層為車站與連接圓方1樓的出口，而G層為機場快線市區預辦登機大堂及東涌線大堂，L2層為機場快線大廳及月台，L4層則為東涌線月台。另有1層密閉空間原本用作東部走廊（東九龍線）預留樓層，如圖2所示。



圖2 九龍站位置圖

九龍站設有6個出口，其中C及D出口位於圓方及Union Square的建築群內，而圓方商場更連接行人通道及佐敦道行人天橋，以便乘客前往公共運輸交匯處或渡船角一帶。而A及B出口則位於車站的東涌線大堂的地面，可前往車站停車場或機場快線穿梭

巴士站，同層的市區預辦登機大堂的上落客區亦可前往西區海底隧道的巴士站或西九龍海濱長廊。

九龍站上蓋稱為Union Square佔地13.54公頃，四面分別被佐敦道、連翔道、柯士甸道西和雅翔道四條道路包圍著。它是港鐵九龍站一個綜合商住發展計劃，Union Square的總面積達109萬平方米，整個發展計劃分為七個發展項目組合。（如圖3）

第一期漾日居The Waterfront，有6棟住宅大樓，1,288個住宅單元（約77-232平方米）及1,332個車位。

第二期擎天半島Sorrento，發展5棟住宅大樓，其中第1座有81層，樓高256米為現時全香港第2高的純住宅建築物，計有2,126個住宅單元（約77-252平方米）及1,270個車位。

第三期凱旋門The Arch（如圖4），有4棟住宅大樓，建築面積達100,000平方米，1,054個住宅單元，其77至79層高樓頂上，有5個複式「天際獨立屋」。

第四期君臨天下The Harbourside，有3棟住宅大樓，1,122個住宅單元（約95-271平方米）及864個車位。高度為255米，75層。



圖3 Union Square上蓋物業群，左側最高者為環球貿易廣場

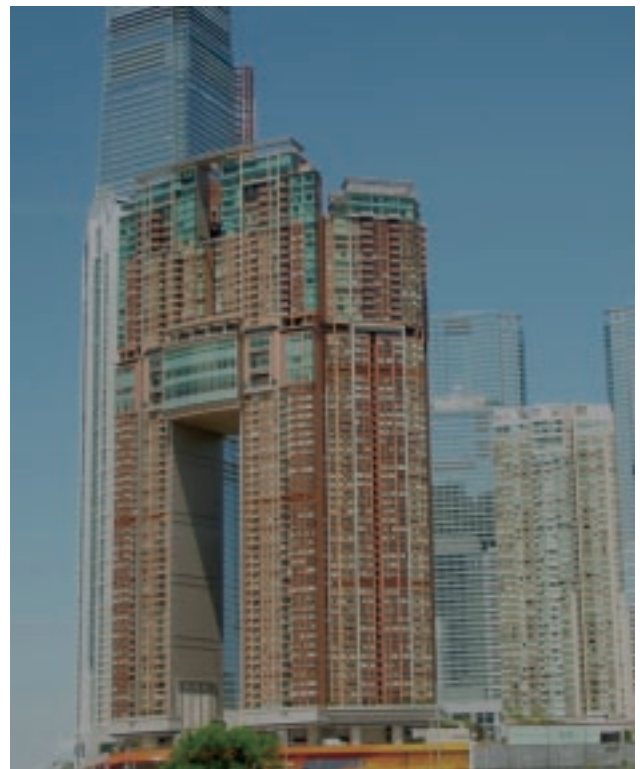


圖4 第三期凱旋門

第五期圓方Elements（如圖5），是香港一座大型購物商場，於2007年10月1日正式對外開放。商場樓高4層，商場面積達82,750平方米、幼稚園1,050平方米、停車位約1,560個。

第六期天璽The Cullinan，由兩座約270米高的摩天大廈組成，天璽I為純住宅項目，劃分為五個獨立專區，分別為「慧鑽璽」（12至38樓）、「月鑽璽」、「星鑽璽」（15至38樓）、「皇鑽璽」（67至82樓）及「日鑽璽」（67至93樓）。每個專區

均設有本身的住客大廳、專屬住戶電梯，以確保各區的獨立性和私穩性，住戶只能透過智能卡識別進入自己所住的專區及相關樓層。

天璽II為綜合性建築，1至38樓為香港W Hotel，設有393個房間；50至70樓為服務式住宅「港景匯」，共設266個房間，由新鴻基地產旗下的Signature Homes管理。天璽II其餘部份為「海鑽璽」（12至38樓）及「天鑽璽」（67至93樓）。每個獨立專區亦設有本身的住戶大廳、專屬住戶電梯。天璽住宅建築面積共21,300平方米、飯店53,231平方米、飯店式服務住宅72,472平方米。



圖5 圓方Elements

第七期發展項目環球貿易廣場International Commerce Centre，簡稱ICC，一幢118層高的摩天大樓，位於香港西九龍柯士甸道西1號。總樓面面積為262,174平方米。大廈外型由世界著名建築事務所Kohn Pedersen Fox Associates (KPF) 設計。大樓內提供231,778平方米高級辦公室，每層樓面面積約3,252平方米。大樓頂設有一間六星級酒店（香港九龍麗嘉酒店），約41,769平方米，提供312間房間，將取代上海環球金融中心柏悅酒店成為全球最高的六星級酒店。此外，大樓在100樓設有公眾觀景層，讓遊客可在高處欣賞維多利亞港景色。

2. 青衣站 Tsing Yi Station

青衣站是一個高架車站，總共有6層（如圖6），地面是小汽車上客區、U1層是東涌線票務大堂、U2層是往香港站方向的月臺、U3層是閣樓層、U4層是往東涌及機場／博覽館方向的月臺、U6層是停車場。青衣站設有4個側式月台，在月台排列上，1號月台機場快綫往機場或博覽館及3號月台東涌綫往東涌或迪士尼綫的月台位於車站的最高層—U4層，是港鐵系統中海拔最高的月台；2號月台機場快綫往香港（如圖7）及4號月台東涌綫往香港的月台位於U2層。

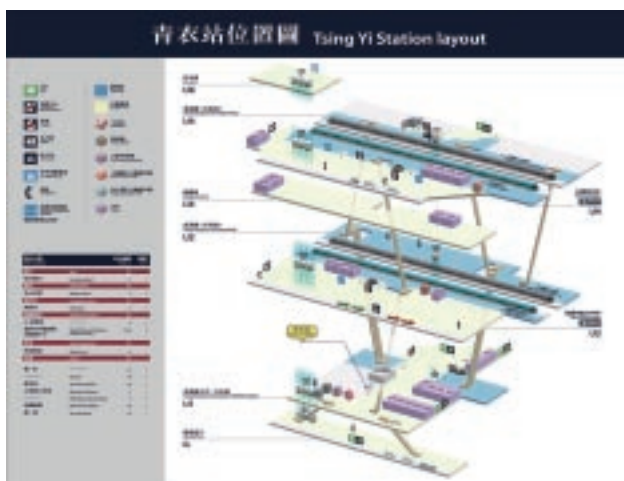


圖6 青衣站位置圖



圖7 機場快綫-青衣站月臺

青衣站設有4個大堂，包括位於U1層的東涌綫票務大堂、U4層連接青衣城F出口的東涌綫大堂、U2層的機場快綫抵港月台大堂、以及U4層機場快綫離港層月台的大堂。由於機場快綫與東涌綫設有兩套獨立的收費系統，所以兩條路綫的月台及大堂不能互通，需要重新出入閘及經過車站大堂方可往返兩個月台。由於U4層的東涌綫大堂只能直接前往青衣城，因此如要由F出口大堂的非收費區前往其他車站出口均須途徑青衣城。而且負責控制港鐵觀塘綫、荃灣綫、港島綫、東涌綫、機場快綫及將軍澳綫運作的車務控制中心（OCC）亦設於青衣站內。

青衣站物業發展位於赤鱘角機場與港島中環的中間點，佔地5.4公頃，是青衣島的主要地標。該發展包括一個名為青衣城的購物中心。青衣城於1999年初開幕，是目前青衣島上最大的購物中心。（如圖8、9）



圖8 青衣城大廳挑高氣派



圖9 青衣城商場走廊寬舒適

佔地5.4公頃，總樓面面積達291,870平方米的住宅及商業發展，包括：12幢住宅大廈，共3,500個單位，一個46,170平方米的主要購物中心，巴士、小巴、的士交通交匯處，景緻優美的公共空間、社區和康樂設施，設有920個停車位。（如圖10）

七十年代青衣是一個荒僻的小島人口僅約3,000人，居民多以務農及捕魚為業。今日的青衣島由三個海島填海連結而成，面積10.69平方公里，是香港第五大島嶼，人口約20萬人。自1974年青衣大橋通車之後，由長青邨開始，一直由南向北發展。經過多年來的新市鎮發展，青衣已經成為一個結合大型購物商場、中小學校、大專院校等俱備的大型住宅區。建有多個油庫、船廠和船塢，而東南面更建有葵青貨櫃港九號碼頭，使青衣成為全港的石油儲存中心、重工業中心以及重要的交通樞紐，甚至成為全球的航運交通樞紐，新市鎮建設成果斐然。



圖10 連棟高聳的住宅群以社區巴士接駁

(二) 車輛段（機廠）發展模式

港鐵車輛段（機廠）的發展模式，主要是利用機廠及駐車廠廣大的上蓋空間，進行大規模的社區發展，提供住宅及消費場所，車站經由商場與上蓋住宅群相連結；並藉由連通道與

鄰近商場、辦公大樓或公共建築相連通。車輛段（機廠）發展模式，以九龍灣站及荃灣站為例：

1. 九龍灣站Kowloon Bay Station

九龍灣站位於九龍觀塘區九龍灣，是港鐵觀塘綫的一個三層高架車站，G層為車站出口及港鐵九龍灣車廠，C層為車站大廳及出口，P層為島式月台，月台數2個。車站共設有3個出入口，A出入口通往港鐵總部大樓、德福廣場、德福花園、恒生中心、港鐵九龍灣車廠、九龍灣工貿區、公共運輸交匯處，B入口通往淘大花園、淘大商場、彩盈邨、香港輔警總部、九龍灣室內運動場、啟業邨、九龍灣公園、臨興街、牛頭角下邨宏天廣場，C出入口通往德福廣場、德福花園。九龍灣站的旁邊是港鐵九龍灣車廠，亦是港鐵公司總部大樓的所在地，並發展了上蓋物業德福花園。（如圖11、12）



圖11 九龍灣車廠上蓋為德福花園及德福廣場



圖12 九龍灣站機廠上蓋大樓

德福花園Telford Garden，由恆隆地產及合和實業合資約於1980年興建完成，並由港鐵公司管理。共有41座住宅樓，分以21個英文字母排列，其中只有L座為單一座號，其餘均為兩座共用大廳及通道的形式，提供約4,065個住宅單位。德福花園平台地面有公園休憩設施，有噴水池、廣場、公園，平台二層主要為兒童遊樂設施及住宅大樓入口。另設有會所設施，內有游泳池、網球場及健身室等；並設有城市大學德福分部及幼稚園暨幼兒園。（如圖13、14）



圖13 福德廣場二期連接港鐵總部下方為公共運輸交匯處



圖14 德福花園店舖

德福廣場Telford Plaza為一大型購物商場，總面積逾83,000平方米，店舖有250家，車位500個。一期商場於1980年正式開幕，二期商場於1997年開幕。當時由於九

龍灣仍是一個未發展的工商區，而觀塘一帶以工業大廈為主，所以德福廣場當時可說是觀塘區，甚至東九龍唯一大型商場。德福廣場地理位置極為優越，坐擁九龍灣站、九龍灣工商業區及觀塘道龐大人流，加上在平台更設公共運輸交匯處，為商場帶來極大人流，2010年物業租務收入達614百萬港元。

2006年6月至2007年2月，港鐵公司耗資5,000萬元翻新德福廣場一期，將所有店鋪重新整頓，引入大型連鎖店及販售高檔產品店鋪，成為以販售高檔產品為主的商場。包含六個主題購物大道，「電訊廊」網羅各知名電訊網絡公司及流行手機產品；「珠光寶氣」匯集全港的珠寶店；「陽光大道」各國名牌化妝品及健康產品；還有「蔘茸坊」結合多間蔘茸行；「電器特區」集合多間大型名牌電器店及「旅遊天地」為旅行社的集中地。並設有全新主題式MCL德福戲院及Market Place by Jasons外國高檔超級市場，為商場顧客提供更多的購物及娛樂的選擇。德福廣場共有三條行人天橋連接，分別連接德福花園一期及二期、觀塘道各處、連接德福大廈和偉業街。而港鐵總部大樓MTR Headquarters Building則位於偉業街33號德福廣場2期。（如圖15、16）



圖15 福德廣場二期通往一期及港鐵站



圖16 德福廣場內部空間

2. 荃灣站 Tsuen Wan Station

荃灣站是港鐵荃灣線的北面終點站，是一個地面車站，位於新界荃灣區荃灣北部一帶，於1982年5月10日啟用。荃灣站的月台為側式月台，採用開放式設計，月台層並沒有裝設空調，兩個月台也沒有安裝月台門，但售票大廳層卻安裝了空調。在港鐵的前地鐵網絡中，是較為少見的車站設計。A1 出入口通往南豐中心、新e城、香港總商會簽證部、廉政公署、力生廣場、大河道、荃灣裁判署荃灣大會堂、港鐵荃灣西站等，A2 出入口通往巴士總站、A3 出入口通往愉景新城、福來邨、新領域廣場、政府合署、荃灣公共圖書館、荃錦中心、荃灣警署等，A4 出入口通往接駁巴士、專線小巴士、西樓角路。B1 出入口通往眾安街、英皇娛樂廣場、富華中心、工聯會工人醫療所、兆和街、荃灣珠寶金飾坊，B2出入口通往荃灣城市中心、遠東帝豪酒店、民政事務處、悅來酒店、荃豐中心、華都中心、仁濟醫院，B3出入口通往古屋裡、港鐵荃灣車廠、西樓角路、三棟屋博物館、蕙荃路，C出入口通往綠楊坊、綠楊新邨，D出入口通往青山公路、照潭徑、專線小巴士、時貿中心、美環街、街坊工友服務處、西樓角路、荃景圍，E出入口通往接駁巴士、古屋裡、港鐵荃灣車廠、西樓角路、三棟屋博物館、蕙荃路等。

荃灣站旁邊是港鐵荃灣車廠，車站上蓋亦發展港鐵公司綠楊新邨Luk Yeung Sun Chuen住宅。綠楊新邨於1984年建築完成，共有17座住宅樓宇，分以17個英文字母排

列，提供 4,000 個住宅單位，政府初期買入部份單位，其中M 座全座為警務人員宿舍，而L 座則有部份為救護員、消防員及警務人員宿舍，其餘全屬私人。（如圖17、18）



圖17 建構在荃灣車廠上方的綠楊新邨



圖18 綠楊新邨高聳的建築群

主要設施有商場、大型超級市場、幼兒園、中小學（廖學珊紀念書院、寶血會伍季明紀念學校）、籃球場、兒童遊樂場等。綠楊新邨已有20多年樓齡，外牆剝落。為配合綠楊坊翻新工程，於2007年及2008年進行N 座與P 座、M 座進行大廈外牆改建工程。

綠楊坊Luk Yeung Galleria，前稱綠楊新邨商場，是香港荃灣的其中一個大型商場，面積為16,500平方米，擁有商舖85間，位於港鐵荃灣站，由港鐵公司管理。商業設施有快餐店、超級市場、時裝店、飲食、珠寶店等。商場平台設有天橋連接公共運輸交匯處、荃灣城市中心、愉景新城以及荃灣市中心，為商場帶來大量人流。2010年物業租務收入達153百萬港元。（如圖19、20）



圖19 綠楊坊外觀



圖20 荃灣站設有天橋連接荃灣多層停車場

2000年代初，港鐵公司重新包裝已15年的綠楊新邨商場，重新佈置其主題，翻新包括商場與商舖外觀，並於2007及2008年展開綠楊坊拆除外牆及安裝玻璃幕牆工程及加建升降機手扶電梯。

(三) 車站四週的發展模式

車站四周的發展模式有別於前二者為藉由與車站間道路、天橋、地下通道等連接車站四周進行物業發展。以葵芳站與金鐘站為例：

1. 葵芳站Kwai Fong Station

葵芳站是港鐵荃灣線的一個高架車站，採用側式月台設計，位於新界葵青區葵芳葵仁路，於1982年5月10日啟用。A出入口連接佛教林金殿小學、金龍工業中心、葵

涌警署、葵芳邨、葵芳商場、新葵芳花園D-E座、偉倫中心，B出入口連接葵芳花園A-C座、巴士總站、葵芳閣，C出入口連接貨櫃碼頭路、福業大廈、葵涌運動場、葵涌泳池、葵青劇院、豐裕中心；D出入口連接葵芳香港專業教育學院葵涌分校、下葵涌官立中學、葵涌蘇浙公學、葵涌廣場、路德會啟聾學校、新都會廣場，E出入口連接新都會廣場。（如圖21、22）



圖21 葵芳車站



圖22 新葵芳花園下方為公共運輸交匯處

新葵芳花園計有5座，有1,264個住宅單元，每戶僅46-49平方米，商業面積4,484平方米、社區康樂設施540平方米停車位有126個。在港鐵開發的物業中屬於規模較小的物業發展案。（如圖23、24）



圖23 葵芳站透過長廊連通新都會廣場



圖24 葵芳站透過天橋連通新都會廣場

2. 金鐘站 Admiralty Station

金鐘站位於香港中西區金鐘夏慤道、海富中心及德立街地底，是港鐵港島線和荃灣線交會車站，設有上下4個島式月台，乘客只要走到對面月台便可轉線，車站設有月台幕門。車站的西面設有金鐘橫渡線，可供列車調頭、調度又或讓列車來回港島綫和荃灣綫之間，當列車出現故障及車務調動時，列車可以在金鐘站作為臨時終點站。港鐵不載客的列車會使用該站的橫渡綫，進行調頭及調度後，離開此站的月台後，經過灣仔至筲箕灣沿途各站，再駛入位於港島東區的港鐵柴灣車廠，以便進行例行檢查及維修。（如圖25、26）



圖25 金鐘站荃灣線月台門



圖26 金鐘站港島線進入月台電扶梯

車站設有8個車站出入口，出入口主要連接金鐘地區建築物及購物中心，乘客可直接穿梭其間，部份出口鄰近主要街道、中區行人天橋系統及巴士、計程車站，方便乘客轉乘不同的交通工具。A出入口通往海富中心、夏慤道、專線小巴士，B出入口通往美國銀行中心、中銀大廈、巴士總站、海洋公園巴士站、花旗銀行大廈、紅棉路、東昌大廈、遠東金融中心、力寶中心、美利道停車場大廈、和記大廈、山頂纜車，C1出入口通往英國駐香港總領事館、金鐘道政府合署、賽馬會藥物資訊天地、香港公園、高等法院、金鐘廊、金鐘道、英國文化協會，C2出入口通往計程車站，D出入口通往熙信大廈、巴士總站、香港小童群益會、溫莎公爵社會服務大廈、香港總商會、香港聾人福利促進會、運輸署、香港社會服務聯會、統一中心，E1出入口通往中信大廈、樂禮街、添馬艦，E2出入口通往海軍商場、告士打道、夏慤大廈、夏慤道、香港演藝學院、香港藝術中心、香港紅十字會、美國萬通大廈、警察總部，F出入口通往金鐘停車場、中港大廈、循道衛理香港堂、港麗酒店、港島香格里拉酒店、香港JW萬豪酒店、太古廣場、先施保險大廈、大生商業大廈、衛蘭軒等。



圖27 鄰近之地標性建築物力寶中心

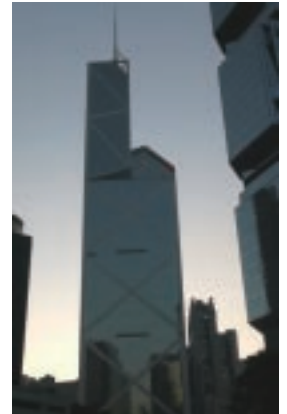


圖28 鄰近之地標性建築物中銀中心

金鐘站位於香港島中西區金鐘一帶商業中心區，四周設有地標性建築物、公司總部、主要政府部門、高等法院、外國領事館、酒店、公園及購物商場。(如圖27、28)

港鐵公司於金鐘站上蓋的物業為位於A出入口海富中心Admiralty Centre於1980年落成啟用。高樓層為公室面積72,290平方米，低樓層是商場18,114平方米，180間店舖。大樓內有香港大學校外進修市區中心、港大開設的中醫藥診所、還有某大型連鎖式經營的電器零售店、便利商店及大家樂和大快活港式快餐店。

金鐘站藉由地下通道及四通八達的人行天橋連接各辦公室及商場，結合成中心商業區。(如圖29、30)，其中規模最大的為太古廣場，太古廣場位於金鐘道88號及皇后大道東1號，佔地6.5公畝，由太古集團投資興建，非港鐵發展的物業，第一期於1988年興建完成，包括太古廣場一座辦公大樓及香港JW萬豪酒店/太古豪華酒店(奕居)；第二期於1991年落成，包括港島香格里拉酒店(39-56樓)/太古廣場二座(7-35樓)及港麗酒店(40-61樓)/太古廣場酒店式住宅(11-37樓)。第三期於2004

年落成，為太古廣場三座辦公大樓，位於灣仔皇后大道東1號，與第一、二期有地下通道連接，並可通往金鐘站F出入口。（如圖31）



圖29 中區行人天橋系統



圖30 金鐘廊通往太古廣場

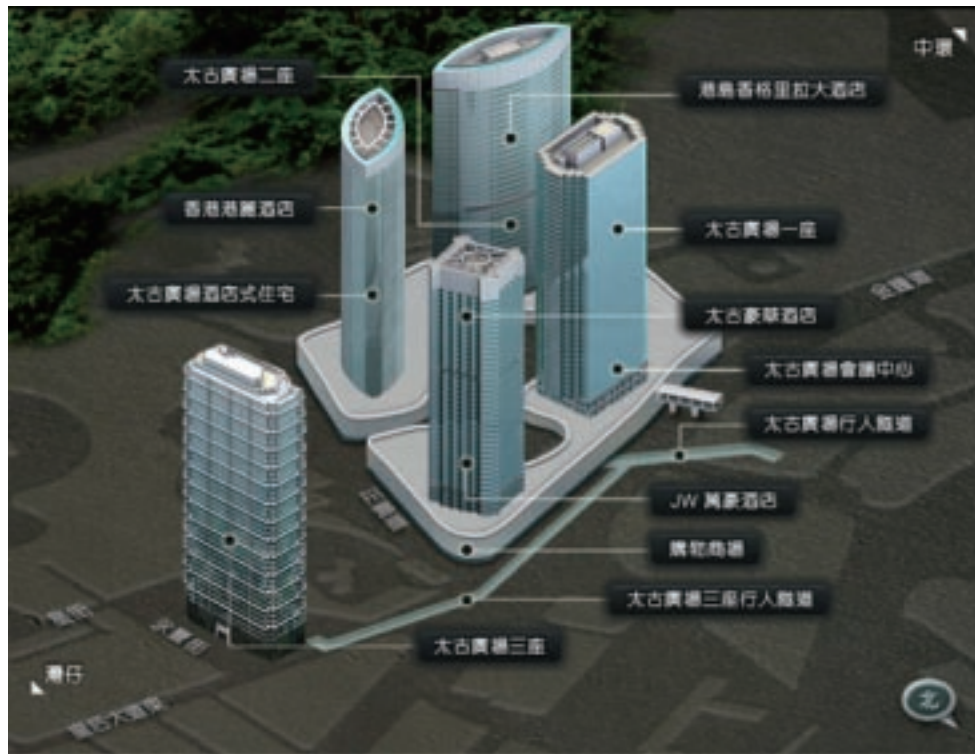


圖31 太古廣場建築群圖 錄自太古廣場官網

太古廣場一座樓36層辦公室，總樓地板面積逾860,000平方呎，每樓層均提供20,000至22,000平方呎可租用的樓地板面積；太古廣場二座有27層辦公室，總樓面面積逾700,000平方呎，每樓層均提供21,000至22,000平方呎可租用的樓地板面積；於2004年落成的太古廣場三座，更太古廣場三座提供34層總樓地板面積達644,000平方呎，每樓層均提供15,000至16,700平方呎可租用的樓地板面積。太古廣場一座會議中心有9間會議室，面積由575平方呎至3,002平方呎不等，功能設備齊全，環境寬敞，並可隨時靈活運用舉行大小商務會議，可容納多達250人。太古廣場酒店式住宅擁有270個設計優雅的一房至三房單位，提供時尚和極盡寬敞的生活空間。太古廣場是金鐘地區唯一的一座大型購物商城，樓高4層的商場中集結了香港的「連卡佛」以日本的「西武」二家大型百貨公司在1、2樓，太古廣場AMC內的6間獨立電影院，共有599個由法國訂製而成、闊達1.2米的真皮座椅和超視野寬銀幕、立體聲SRD-EX音響。

四、臺北捷運土地開發與港鐵物業之比較

我國辦理臺北都會區捷運路網場站規劃主要由本局綜整場站與捷運設施所需用地之土地開發，場站用地規劃案則協調臺北市政府、新北市政府及各有關單位，路網規劃較偏重於聯絡市中心各已開發區域，因土地取得困難，少有大規模或新市鎮之土地開發整體規劃，為提高捷運路網建設自償率，必須增加較大規模之土地開發，擴大土開效益回饋捷運建設。惟新市鎮土地開發之整體佈局仍有賴高位階之整體市政規劃甚至國土規劃，以TOD的規劃理念結合城鄉發展、土地開發與都市計畫及交通研究部門組成高位階的專案小組共同努力，展開完整配套的規劃工作，利用捷運路線同時串聯城市密集建成區以及新的策略開發地區，以新、舊市區土地開發、都市更新的效益挹注捷運建設，同時以新、舊開發區的人口滿足捷運運量的需求。

港鐵以大眾運輸導向之開發促使城市向郊區擴展，將人們生活中住與行的因素連接在一起，透過綜合的規劃設計，同時發展商場又將食、衣以及娛樂納入其中，成就了一個完整的社區，社區不但可以自給自足，同時便捷的交通吸引更多消費客源，不但可以增加港鐵的票務收入，同時也增加商場租務收入。港鐵公司旗下的商場提供多樣化的服務，使得商場不再只是單純貨品交易的場所，除了各國、各類、各等級、各年齡層商品應有盡有讓消費者能一次購足外，同時提供了各國美食佳餚、休閒娛樂及休憩的空間。商場本身座落於港鐵車站，更提供了最快速便捷的交通。港鐵公司旗下設立公司負責商場的經營管理，舉凡商場的定位、顧客屬性，商場動線規劃、商店位置格局及櫃位，及至租金訂定、招租、廣告促銷、商場清潔、設施維護等，皆非一蹴可成，需由專業訓練方可成。而好的商場管理不但可以提供商場的水準，親切的服務、簡明指標及寬敞購物環境，更是吸引顧客的最佳法寶。在香港到處可見車站與物業間及物業尤其是市中心的商場及辦公大樓相互間，透過地下通道，人行天橋相互連結形成立體城市，不但便利人流的通行，也為商場帶來人潮及商機，同時減少地面車輛與人行交織及衝突，使地面車行更為順暢。

表4 港鐵與北捷比較表

	港鐵	臺北捷運
組織型態	港鐵公司（77%官股）	政府部門
路網規劃	港鐵公司規劃港府刊憲	政府部門
鐵路建設	港鐵公司利潤出資興建	政府編列預算招標興建
運輸營運	港鐵公司	捷運公司
物業開發模式	大型基地綜合性規劃設計分期分區開發	除機廠、駐車廠及交通控制中心外，餘為零星基地開發
開發量體	港鐵公司專業評估建議提高容積，港府城市規劃單位核准，早期容積率最高達2000%，開發量體大。	除依法取得捷運獎勵容積及其他獎勵，可變更都市計畫增加都市計畫獎勵容積，總容積不高於原容積1.5倍
開發土地取得	由開發商支付政府50年地租	公有地撥用、私有地依協議價購優惠辦法或徵收取得
投資權取得	公開招標	單一地主優先投資，公開招標
車站與物業及物業間之連接	車站與物業間及物業相互間透過地下通道，人行天橋相互連結、四通八達	單一出口設於單一建築物或地面

	港鐵	臺北捷運
物業分配取得	扣除開發商投入之成本後由港鐵公司及開發商依協定之合約約定比例分配利潤及物業	除1/2捷獎及都獎由政府編列預算取得樓地板外，餘由地主與投資人依貢獻比例協商分配開發物業
住用物業處分	住宅可預售，再依比例分配利潤	私人取回住宅自行處分、公部門取得住宅完工交屋後，依法報經議會同意後方可公開標售
物業經營管理	港鐵公司旗下自有專業經營團隊經營旗下12個商場的租務及管理2個辦公大樓及多個住宅物業。	公部門取得辦公室採個別出租方式，商場、飯店等可與投資人委任之經營者簽訂統一經營契約，由屋主收取租金及抽成利潤；或自行單獨出租。物業的管理係依法由大樓成立管理委員會委託管理公司負責保全及清潔及管理。

五、結語

- (一) 港鐵與土地開發的同步經營並遵循以地鐵發展計畫促使地鐵佈局和選線串聯城市已開發區及新的策略發展地區，政府規劃城市建設以土地出讓計畫配合地鐵建設統一佈局，借以實現土地開發與地鐵營運的雙贏。在此策略下自1973年起，港鐵建設帶動的新市鎮開發，建設前後三代9個新市鎮（包括荃灣、沙田、屯門、元朗、粉嶺/上水、大埔、將軍澳、天水圍和東涌）居民人數超過300萬，容納香港近30年來幾乎所有新增的人口。其中配合將軍澳的開發建設的將軍澳支線，使將軍澳鎮人口從不足1萬人發展到31萬人。促進了將新市鎮與港九母城的緊密聯繫，形成了新城市格局。
- (二) 我國的捷運規劃，從路網整體規劃到各路線可行性與綜合規劃研究分析，大都牽就已發展的舊城區，主要以疏解市中心的交通，較無法顧全捷運建設與城市發展之整體的結合。捷運路線相關的土地利用結合不好，也將會影響捷運的營運效益與財務計畫，並可能使捷運投資及經營成為政府長期的財政負擔。反不利於捷運建設之推動。
- (三) 若能在工程規劃初期即結合城鄉發展、土地利用與交通研究展開完整配套的規劃工作，以大眾運輸導向的開發理念同時串聯城市已發展的舊城區及新的策略開發地區，以新、舊市區土地開發的效益挹注捷運建設，並以活化城市功能促進土地集中利用的概念，在維持城市開發總量管制的前提下，政府宜從法規面積積極鼓勵位於車站周邊地區的高密度發展，增加車站周邊各類用地的容積率和建蔽率。城市建設圍繞站點腹地向外開展，距離車站越近的地方開發強度越高，反之則逐漸降低。既實現車站核心區高強度綜合開發，又保持核心區外良好的生態環境，同時帶動城市的開發併同解決交通與政府財政負擔等問題，可進而創造三贏局面。

參考文獻

1. 香港鐵路有限公司2010年報
2. 香港鐵路有限公司簡報
3. 香港鐵路有限公司官網
4. 香港政府統計處官網
5. 香港歸劃局官網
6. 香港房屋協會官網
7. 太古廣場官網