

## 第四章 內湖新開發區（含大直重劃區） 都市發展分析

### 4.1 都市計畫與土地使用現況

本計畫之實質規劃範圍所包括之都市計畫地區（含已發佈實施或審議中者），有配合基隆河（中山橋至成美橋段）整治計畫擬（修）訂主要計畫、修訂台北市內湖區新里族段羊稠小段附近地區主要計畫、內湖六期重劃區、大直重劃區，如圖 4.1-1 所示。

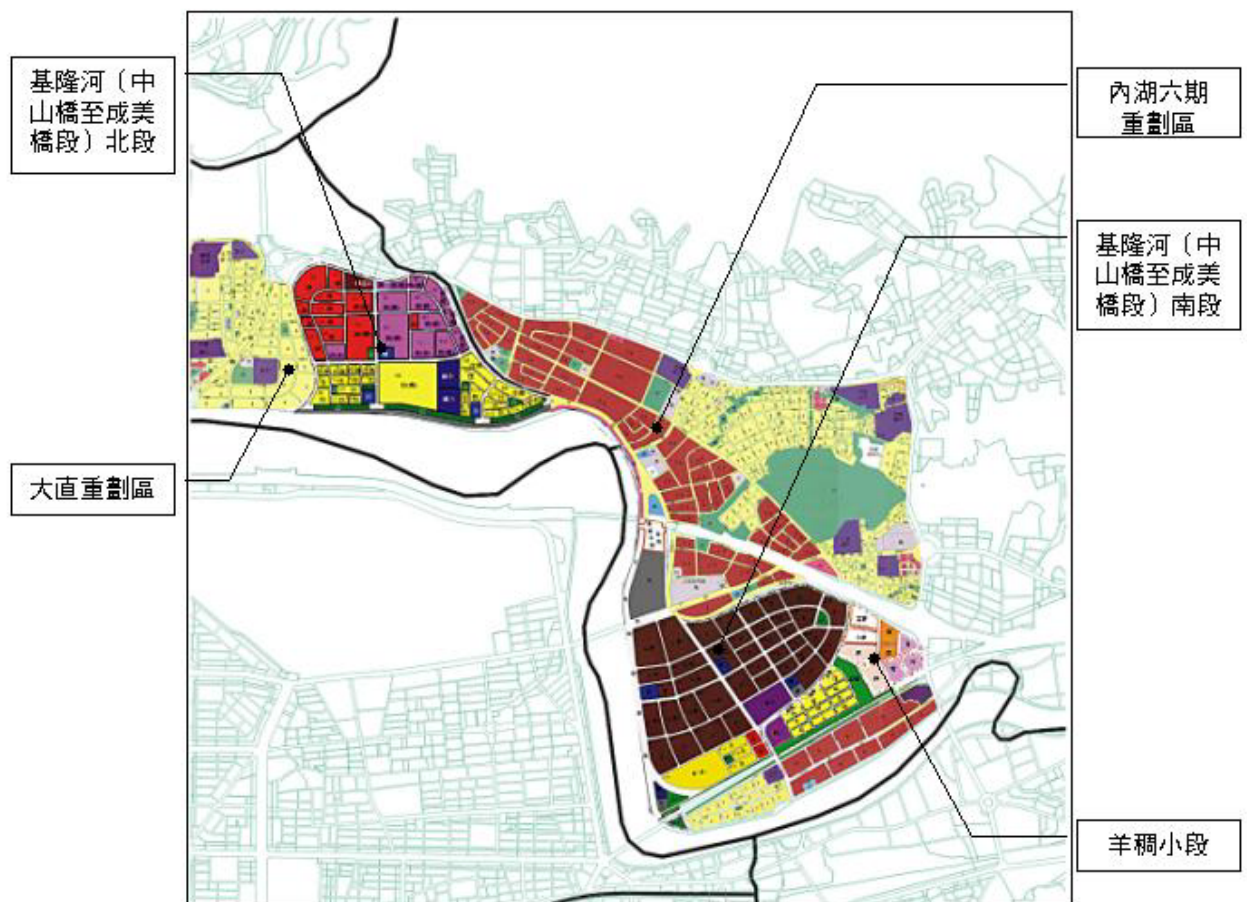


圖 4.1-1 實質規劃範圍都市計畫區位圖

鄰近之西南側、南側與基隆河整治後之新行水區相鄰，東側則隔著成功路三段與修訂內湖區新里族段灣子小段(前工兵學校)及石潭里附近地區細部計畫相接。

實質規劃範圍內各都市計畫與土地使用特性如下所述：

### 一、配合基隆河(中山橋成美橋段)整治計畫擬(修)訂主要計畫

本計畫預計容納 22,940 人，土地使用分區包括：住宅區、商業區、工業區、娛樂區等，總面積 237.55 公頃。其中，計畫區北段(金泰段)以住宅、商業、娛樂活動為主，南段(舊宗段)則以提供倉儲使用之工業區為主，以發展建設為台北市現代購物遊憩中心、低污染高科技工業園區、物流通中心及河濱住宅示範社區。

區內原來大多為未開發之空地與新闢計畫道路，在基隆河截彎取直工程完工後，大彎北段(金泰段)住宅區部份已興建有基河二期國宅、濱水住宅以及大型購物中心申請開發建築。由於目前內湖捷運尚未完工通車，故目前區內之商業娛樂用地多呈現低度開發或閒置狀態，目前多作為餐廳、大型娛樂活動場所使用(見圖 4.1-2)。



圖 4.1-2 基隆河（中山橋成美橋段）北段、大直重劃區與內湖六期重劃區土地使用概況

大彎南段 (舊宗段) 由於本區段之土地使用區分多劃設為輕工業區，在限期開發的因素下，使得此區域在民國 86~87 年間興起廠辦熱潮，目前區內廠辦多做企業總部使用。民權東路兩側多作低密度的汽修廠使用，舊宗路西側工業區用地目前主要為量販店大賣場，東側之部份工業用地則供民間客運業者之公車調度站使用，其他主要則為零星開發 (見圖 4.1-3)。

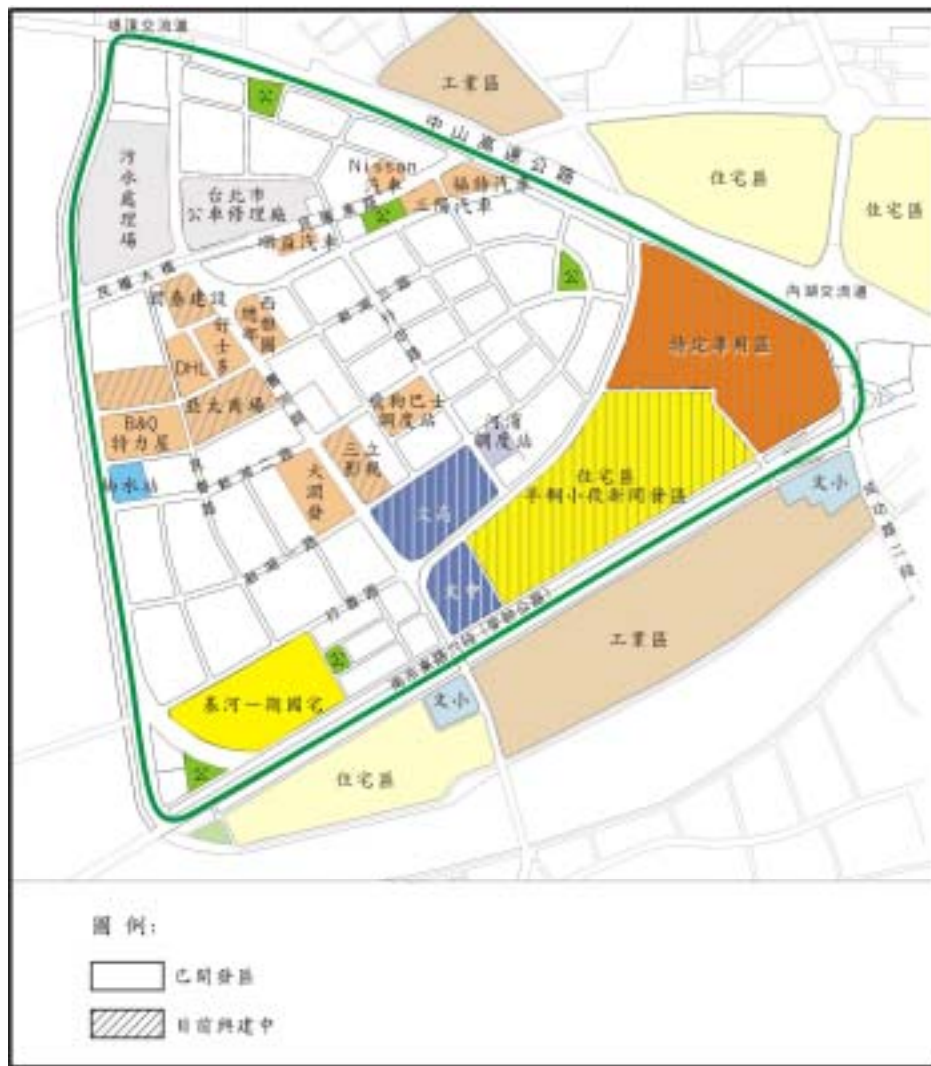


圖 4.1-3 基隆河 (中山橋成美橋段) 南段土地使用概況圖

## 二、內湖六期重劃區

本重劃區範圍北起內湖路一段與堤頂快速道路交叉口附近，沿著瑞光路往東南向兩側分佈，經過港墘路以西後，集中分佈於瑞光路南側，直至高速公路附近為止。

內湖六期重劃區計畫內容分為第二種住宅區與第三種工業區(內湖輕工業區)，預期創造就業機會、改善當地生活水準，以及提供工作及居住環境以抒解市中心成長壓力。

目前，區內工業廠辦主要沿瑞光路兩側興建，區內主要具代表性之廠辦建築物包括自由時報、仁寶大樓、遠傳電信、台達電，以及遠東建設所開發之系列廠辦等，未開發或開發中之建築基地主要分佈於瑞光路以南側。目前本區與南港經貿園區為台北市未來高科技產業研發之重鎮，兩區未來可藉由內湖捷運線聯通。

## 三、大直重劃區

位於北安路與明水路之間的三角形街廓，於中山區都市計畫通盤檢討中，未來發展定位界定為大直文教住宅區。本地區屬於近年台北市高總價住宅發展移轉之近郊地區，與鄰近之大彎段重劃區發展連成一片，已經逐漸蛻變成為信義區及士林區(天母)之外的另一高級住宅區，住宅市場呈現多元化及不同特色訴求發展。

## 四、修訂台北市內湖區新里族段羊稠小段附近地區主要計畫

本計畫區位於中山高速公路南側、成功路西側、環東基

河快速道路北側，原為內湖五期重劃區。計畫區西北側、西側隔內湖第九號計畫道路為基隆河截彎取直計畫案內所劃設之工業區(供輕工業區使用)及商業區。東側隔八米計畫道路及中山高速公路為內湖湖興里住宅區，該地區大致已開發完成。南側隔南京東路為內湖石潭里輕工業區。

本計畫區以民國 114 年為計畫目標年，計畫人口 18,014 人，配合計畫區北側基隆河輕工業區、倉儲區及計畫區南側石潭里工業區之發展，規劃為特定專用區，提供物流、辦公、工商服務等產業使用，以建構多功能之工商服務中心，並因應居住需求而劃設住宅區、學校用地。計畫總面積 39.37 公頃，土地使用分區包括：住宅區、商業區、工商展售特定專用區、學校用地、道路用地、綠地、堤防用地等，係以住宅區(12.67 公頃)、工商展售特定專用區特定專用區(17.91 公頃)為主。

目前區內除散布有磚窯及簡陋之老舊房舍外，大部分為空地及自用小客車車輛提存場地，並間有廢土堆置，沿麥帥公路側有一汽車教練場及部分違章工廠。區內道路僅沿高速公路旁已局部開闢外，餘均未開闢，因而未與鄰近地區產生互動關係，未來藉由通勤、通學及購物等活動，將與鄰近地區產生密切關連。

## 4.2 社經發展現況

### 4.2.1 人口發展

- 1.內湖區為台北市近十五年來人口成長最為快速行政區，自民國 80 年來內湖區多維持至少 1.9%的年成長

率。民國 89 年內湖區人口達 25.4 萬人，佔北市人口比例達 9.6%，高居北市第三位。民國 89 年家戶總數達 117,645 戶，平均戶量為 3.08 人/戶。實質規劃範圍人口總數近 5.4 萬人，平均戶量 2.98 人戶，略低於內湖平均水準。

2. 規劃範圍內人口密度以內湖路、港墘路西側，成功路以東、基湖路以西地區，東湖與潭美地區，以及明水路以西的北安路二側較高。
3. 實質規劃範圍則以行善里(大彎南段潭美地區)、永安里(大直重劃區)、成功里(大彎北段地區)、港墘里(瑞光路與港墘路交界)人口成長最為快速(見表 4.2-1)。主要因基隆河整治完成後大彎南北段住宅用地、大直重劃區已陸續開發之故。

表 4.2-1 實質規劃範圍人口概況

地區\年度	人口數(人)					人口年平均成長率(%)				
	85	86	87	88	89	85-86	86-87	87-88	88-89	85-89
行善里	3,434	3,841	5,118	6,158	6,400	11.9	34.2	20.3	3.9	16.8
西康里	8,159	8,521	8,479	8,541	8,520	4.4	-0.5	0.7	-0.2	1.1
港墘里	5,058	5,609	5,880	6,008	6,107	10.9	4.8	2.2	1.6	4.8
湖元里	4,891	4,946	5,249	5,415	5,423	1.1	6.1	4.2	0.1	2.6
週美里	5,113	5,047	5,064	5,042	5,010	-1.3	0.3	-0.4	-0.6	-0.5
瑞光里	4,787	4,807	5,171	5,138	5,164	0.4	7.6	-0.6	0.5	1.9
永安里	6,922	7,416	8,065	8,837	9,565	7.1	8.8	9.6	8.2	8.4
成功里	6,195	6,113	6,298	6,419	7,950	-1.3	3.0	1.9	23.9	6.4
內湖區	231,972	237,349	244,642	249,588	253,584	2.3	4.1	2.0	1.6	2.3
中山區	215,980	212,238	215,168	214,652	215,532	-1.7	1.4	-0.2	0.4	-0.1

資料來源：民國 85-89 年台灣省各縣市村里人口電子檔，內政部戶政司，民國 86-90 年。

## 4.2.2 產業發展

- 1.內湖區目前產業結構為工商業並重，且商業發展成長迅速，製造業比重逐年下降(見表 4.2-2)。
- 2.內湖區為北市主要工廠設址處，並以電力電子機械器材製造修配業為主，且多分佈於本計畫實質規劃範圍的瑞光路沿線。
- 3.三級及業人口密度最高處則與區內商圈位置一致，主要分佈於成功路四段的德安百貨附近與內湖路一段的西湖市場一帶。
- 4.實質規劃範圍內屬中山區的成功里、永安里之產業人口主要以三級產業為主(見表 4.2-2)，主要分佈於北安路兩側。

表 4.2-2 實質規劃範圍及業人口概況

單位：人

地區\業別	合計	二級及業	三級及業	礦業及土石採取業	製造業	水電燃業	營造業	批發零售及餐飲業	運輸倉儲及通信業	金融保險及不動產業	工商服務業	社會服務及個人服務業
行善里	310	174	136	-	88	-	86	88	20	-	20	8
西康里	4,548	2,796	1,752	-	2,591	-	205	1,391	49	53	31	228
港墘里	1,094	136	958	-	52	-	84	720	72	66	33	67
湖元里	1,981	758	1,223	-	347	-	411	798	51	153	74	147
週美里	3,224	2,273	951	-	2,244	-	29	512	114	10	77	238
瑞光里	183	19	164	-	6	-	13	121	22	1	16	4
永安里	1,683	344	1,339	-	228	-	116	1,034	14	27	81	183
成功里	874	331	543	-	26	-	305	282	115	30	26	90
中山區	324,481	63,919	260,562	60	50,227	9	13,623	133,813	37,227	33,265	22,323	33,934

內湖區	49,631	17,496	32,135	-	12,174	144	5,178	19,589	2,243	1,557	1,883	6,863
-----	--------	--------	--------	---	--------	-----	-------	--------	-------	-------	-------	-------

資料來源：民國 85 年台閩地區工商普查資料電子檔，行政院主計處，民國 86 年。

### 4.3 上位計畫與重大建設影響分析

#### 4.3.1 上位計畫

##### 一、台北市 21 世紀都市發展藍圖(民國 88 年)

定位二十一世紀的台北市為一個「迎向亞太城市競爭的多元複合國際城市」，都市發展目標是塑造成「山水都市、活力都市、合作都市、健康都市、有情都市」，在空間區位配置上，台北市東向軸線將為未來產業國際化發展重心。

位於本計畫實質規劃範圍的內湖大直地區也將發展為「商業娛樂流行副都心」。民國 89 年基隆河金泰段破堤親水及台北市立展覽館動工，基隆河截彎取直新生地，將使本區成為商業、娛樂及流行的副都心。

在交通運輸發展藍圖方面，則提出「安全舒適之城市活動環境、各得其所之都市運輸環境、物暢其流之經濟發展環境、訊息交換之網路傳輸環境」之四大願景，並以大眾運輸系統為「生態化的交通環境」的主要元素。而本區規劃中的內湖捷運系統線將為台北市未來東西向的重要空間軸線之一。

##### 二、修訂台北市綜合發展計畫(民國 86 年)

提出台北市未來發展目標，其中與本規劃範圍相關者，於內湖區之建議計畫，包括：「捷運接駁公車路線」、

「地下停車場開闢」、「石潭週美地區拓寬道路」、「區政中心、大湖區、碧湖藝術區景觀道路」、「北安路、石潭週美生活步道」及「民權大橋與撫遠街立體化」等。於松山區、中山區之建議計畫包括：「多目標開闢停車場」、「開闢腳踏車道」、「建立連結各園區之人行步道系統」等。

### 三、台北市主要計畫通盤檢討-綠色生態城市規劃

與交通運輸相關之發展政策為「捷運導向發展策略」，在「緊密城市」策略下，捷運導向發展策略將提供人性化、高效率的都市動線基礎設施。以捷運站為中心的步行半徑範圍約 400 公尺範圍內，促進土地混和使用，尋求交通旅次的極小化使用模式，朝混合使用模式發展，進一步改變以汽車道路系統為主幹的空間結構；並透過合理公平的都市計畫通盤檢討，加強形成中小尺度的地方中心。

根據上位計畫內容與新開發區各區都市計畫計畫目標所述，未來新開發區各區之都市發展定位如圖 4.3-1 所示。

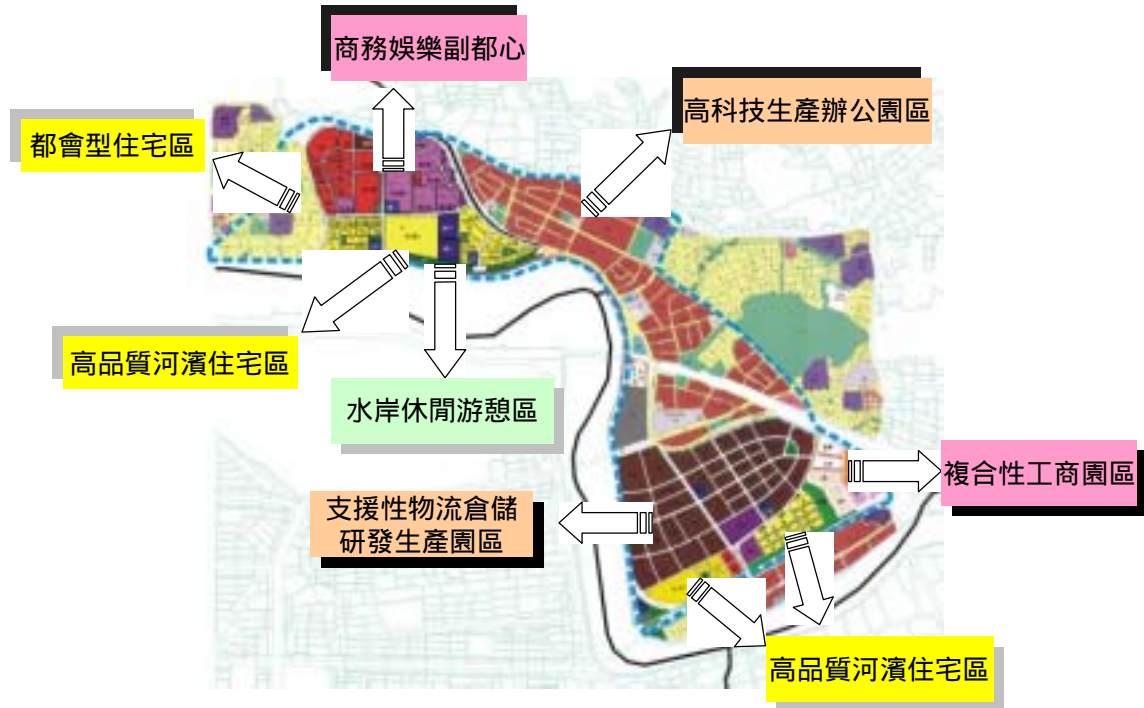


圖 4.3-1 內湖新開發區 ( 含大直重劃區 ) 未來各區發展定位

### 4.3.2 重大建設計畫

本研究規劃範圍及周邊地區之相關重大建設，包括捷運木柵延伸線（內湖線）、中山高速公路高架拓寬計畫、北二高與南港聯絡道、環東大道（基河快速道路）、新天母快速道路、南港經貿園區、松山機場地下穿越道工程等，分別概述如下：

#### 一、捷運內湖線

內湖線系統原規劃由木柵線中山國中站經復興北路地下穿越松山機場、基隆河、北安路 458 巷，於大直自強隧道南端圓環旁之北安路東側出土後，以高架路線往東沿北安路、內湖路、文德路、成功路、康寧路後，進入南港經貿園區，並於東側設一機廠，民國 90 年 8 月經行政院核准增設松山機場站以服務松山機場及該

地區之旅次需求，經變更後路線全長 14.8 公里，共 12 個車站。

目前該線經行政院核定以中運量高架路線興建，目前正辦理後續細部設計、用地取得等相關事宜，預計民國 97 年全線完工通車。

## 二、捷運環狀線

位於規劃範圍西北側，路線自捷運新店線大坪林站至捷運系統內湖線 B2 車站，全長為 24.8 公里，共設有 25 個車站，此路線與初期及後續路網 7 條捷運路線相交。其轉運站，初期路網部份為：與淡水線於士林站轉乘、與內湖線於北安路自強隧道口轉乘、與新店線在大坪林站轉乘、與中和線在景安站轉乘、與板橋線在板橋站轉乘；後續路網部份計畫與新莊線在中正路思源路口轉乘、與蘆州線在中山一路、集賢路口轉乘。

本線目前規劃進度已完成可行性分析，後續規劃建設工作，因環狀線規劃大部份路線段在臺北縣轄範圍內，台北縣極力爭取主辦後續規劃作業，交通部已於 88 年 9 月 2 日函示略以：交通部原則同意由臺北縣政府先行辦理捷運環狀線之可行性研究及規劃作業。

## 三、中山高速公路高架拓寬工程

為改善中山高速公路於台北都會區路段之交通壅塞現象，本計畫遂利用現有中山高速公路兩側之路權，自汐止系統交流道至五股交流道路段新建高架橋，以服務穿越性及聯外之中長程交通為主，分散都會區內與

通過性之交通。

本高架拓寬計畫原規劃高架層並增設三處交流道或匝道，其中環河北路交流道可銜接環河北路快速道路，經東西向快速道路到達台北市各區，分散圓山、台北交流道之流量；基隆河堤東岸設有堤頂交流道，銜接新天母快速道路，可服務天母、內湖及台北市東區聯外交通；北上方向另於撫遠街闢有下塔悠下坡匝道銜接濱江快速道路，經撫遠街通達松山區，以分散濱江出口匝道以及圓山交流道之交通量。

#### 四、北二高與南港聯絡道

北二高自基隆大武崙向西南延伸，經瑪陵地區與中山高交會於汐止系統交流道，再向南經南港、木柵、新店、安坑、中和，延伸至新竹香山，其間設置南港聯絡道、台北聯絡道與桃園內環線等三條支線，可有效紓解中山高速公路台北都會區路段交通量。未來，本計畫規劃範圍可利用環東大道(基河快速道路)經貿園區匝道，與北二高、北宜高沿線地區聯絡。

#### 五、環東大道(基河快速道路)

本工程西起銜接改建後之麥帥一橋，向北銜接天母快速道路，向東沿麥帥公路跨越成功路及基隆河後與堤防共構，繼續向東跨越南湖大橋經南港經貿園區，至大坑溪與北二高南港聯絡線相銜接，全長約 6.0 公里。

為配合台北市之內湖、南港及台北縣汐止等地區發展迅速之趨勢，以及基隆河整治、堤頂大道(天母快速道路)、南港經貿園區、北宜高速公路及北二高等計畫

而規劃興建。本計畫除了環東大道(基河快速道路)之外，並改建基隆路正氣橋圓環為雙層高架道路，完工後將可銜接新天母快速道路、麥帥公路、中山高速公路，提供台北市區與內湖、南港及台北縣汐止間快速、便捷之道路交通系統，構成本市東西方向交通的大動脈。

## 六、新天母快速道路

本案工程費預估為八十四億元，目的在紓解自強隧道與中山北路之交通擁擠，提供天母、士林、陽明山等地區聯外交通及健全台北市快速道路系統路網。路線由環東快速道路(堤頂大道)內湖路交叉口，向西經北安路採高架跨越自強隧道口，沿實踐大學後方，向北延伸再以隧道穿越雞南山麓經東吳大學西側至至善路，至於往北再以隧道方式穿越仰德大道下方與士東路銜接之延伸路線。目前，台北市政府交通局已於民國九十年八月完成規劃。

## 七、南港經貿園區

規劃南港經貿特定區為國家資訊及貿易中心，本地區之在開發，將以容納中央及台北市重大經貿設施興建計畫為主體，設施功能包括軟體研發、貿易流通、資訊發展、交通轉運、文化休閒及商業娛樂等，並配合中央研究院相輔相成，發展為國際性經貿、科技及研發中心。

## 八、松山機場地下道工程

本計劃沿復興北路、民族東路口向北順復興北路與捷運

木柵延伸至內湖線共構後，以雙向四車道車行地下道方式穿越松山機場至濱江街口，銜接大直橋，全長約 1.065 公里。目前此計畫已動工，在原有中山區大直橋接松山區濱江街之動線外，待完工通車後，將使內湖、大直、士林、內外雙溪地區與臺北市區之聯絡捷徑，並健全臺北市交通網路系統，亦可紓解民權東路民權橋、中山北路圓山隧道附近交通量。



圖 4.3-2 重大建設分佈圖

### 4.3.3 重大建設影響分析

#### 一、新開發區高快速道路系統完備，更需完善規劃地區聯絡路廊

內湖新開發區（含大直重劃區）在未來鄰近高快速道路系統完成後，將成為台北市少數同時具有大面積開發腹地與完善之高快速道路系統之地區。然而新開發地區如內湖輕工業區內道路狹小，且因為該地諸多基地實施「台北市室內空間增設停車空間容積獎勵」，導致當地發展缺乏容積管制，地區交通量較預期倍增，道

路服務水準急遽惡化。

由於新開發區未來發展將以高快速道路系統為聯絡台北市核心區的重要孔道，故地區聯絡高快速道路路廊之發展策略應趁早研擬，以避免因聯外道路容量不足，造成地區發展延遲、都市發展環境惡化之困境。

## 二、內湖捷運系統以服務既有發展區為主，對新開發區之服務仍待開拓

內湖捷運系統路線沿北安路、內湖路一段、文德路、成功路四段、康寧路三段佈設，主要服務內湖既有發展區，而對於新開發區多數地區—如瑞光路南側的內湖輕工業區、大彎北段住宅區、大彎南段倉儲批發區、羊稠小段新開發區均無法提供服務，而未來若新開發區量體完全開發，將引入大量居住人口與購物人潮活動旅次，故未來新開發區如何藉由捷運接駁公車、轉運設施提供，以擴充內湖捷運系統服務範圍，或以替代性的大眾運輸走廊，聯絡其他捷運系統與公車專用道，快速服務區內最大量之人口，聯結台北市發展核心區域，並強化本區之都市發展機能，實為本地區都市成長之重要課題。