

臺北市未來城市空間再布局

TOD x EOD

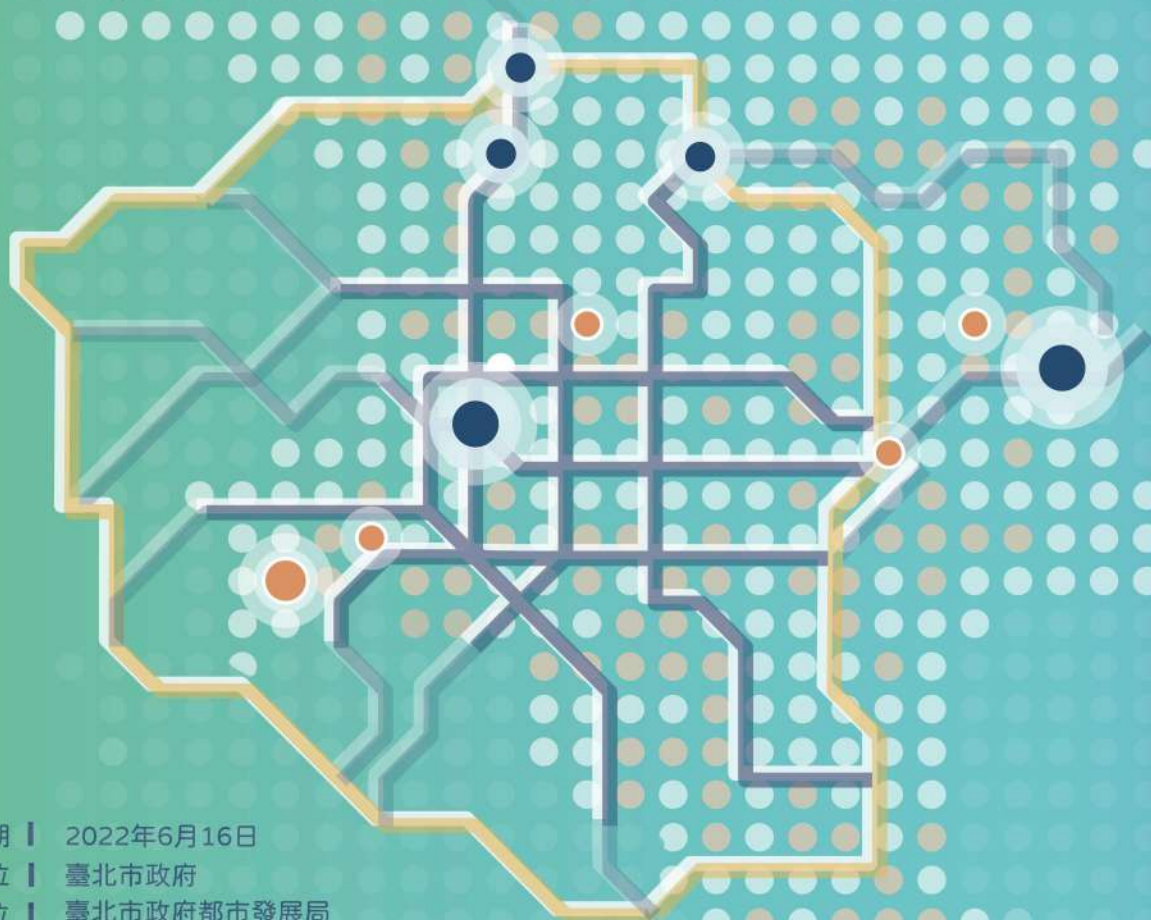
大眾運輸導向
之都市發展

市有建物及用地整合
運用導向之都市發展

推動論壇

T A I P E I

會議手冊



舉辦日期 | 2022年6月16日
主辦單位 | 臺北市政府
執行單位 | 臺北市政府都市發展局
臺北市政府教育局
臺北市政府交通局
臺北市政府捷運工程局
臺北大眾捷運股份有限公司
委辦單位 | 學邑工程技術顧問股份有限公司

目錄

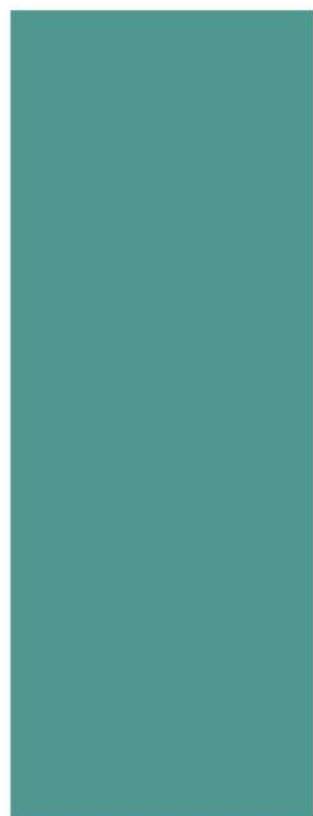
壹	論壇議程	01
貳	主持人及與談人簡介	03
參	專題一 臺北市大眾運輸導向發展 (TOD) 精進策略及展望	15
肆	專題二 臺北市市有建物及用地整合運用 (EOD) 學校與社區共榮共融	61

TOD
X
EOD



論壇議程

壹



議程

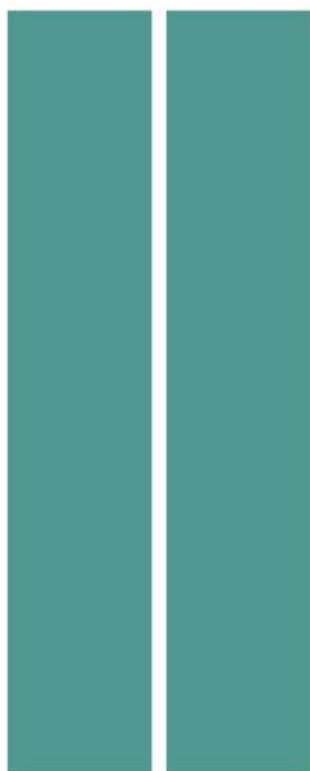
- 一、時間：民國111年6月16日（四） 下午1時30分至下午4時50分
 二、地點：晶華酒店3F宴會廳
 三、會議議程：

時間	會議議程	參與人員
13：00-13：30	報到	
13：30-13：35	介紹與會來賓	司儀
	市長致詞	臺北市政府 柯文哲市長
13：35-13：40	未來15年的城市空間布局-TOD與EOD	
13：40-13：45	合照	
專題一：臺北市大眾運輸導向發展（TOD）精進策略及展望		
13：45-15：00	● 議題說明 1.臺北市城市空間再布局TODxEOEOD（臺北市政府都市發展局黃一平局長） 2.人本的TOD發展策略與規劃（臺北市政府交通局陳學台局長） 3.臺北都會區TOD發展骨幹 - 捷運路網精進與展望（臺北市政府捷運工程局張澤雄局長） 4.大眾運輸導向(TOD)之場站空間活化及周邊區域連結（臺北大眾捷運股份有限公司馮兆興副處長） ● 綜合座談	● 主持人 臺北市政府 彭振聲副市長 ● 與談人 臺北市政府都市發展局 黃一平局長 臺北市政府交通局 陳學台局長 臺北市政府捷運工程局 張澤雄局長 臺北大眾捷運股份有限公司 楊泰恒副總經理 國立陽明交通大學運輸與物流管理學系 馮正民榮譽退休教授 富邦建設股份有限公司 薛昭信董事長 國立政治大學地政學系 孫振義教授 台北市不動產開發商業同業公會 簡伯殷常務理事
15：00-15：20 休息 / 茶敘		
專題二：臺北市市有建物及用地整合運用(EOD)學校與社區共榮共融		
15：20-16：40	● 議題說明 1.EOD-躍升臺北教育迎向幸福未來（臺北市政府教育局鄧進權副局長） 2.好事成雙-永春永吉併校歷程及未來展望（臺北市信義區雙永國小籌備處楊政修主任） 3.學校轉型和社區營造經驗分享（臺北市立忠義國民小學黃志勇校長） 4.誰的想像與實現？ 台北EOD的社區再生倡議之旅（臺北市政府市長室蕭伶仔顧問） ● 綜合座談	● 主持人 臺北市政府 陳信良副秘書長 ● 與談人 臺北市政府教育局 鄧進權副局長 臺北市政府市長室 蕭伶仔顧問 臺北市政府教育局 余霖聘任督學 臺北市立萬華國民中學 洪志成校長 臺北市立忠義國民小學 黃志勇校長 臺北市信義區雙永國民小學籌備處 楊政修主任
16：40-16：50	總結	臺北市政府 彭振聲副市長



主持人及
與談人簡介

貳



專題一主持人簡介



臺北市政府 副市長
彭振聲

學歷

國立高雄第一科技大學工程科技研究所 博士

國立高雄第一科技大學營建工程系 碩士

經歷

臺北市政府工務局局長

高雄市政府工務局下水道工程處處長

高雄市政府工務局新建工程處副處長

高雄市政府工務局新建工程處總工程司

TOD 與談人簡介



臺北市政府都市發展局
黃一平局長

學歷

國立中央大學土木工程學系研究所 碩士
國立中央大學土木工程學系 學士

經歷

新北市政府城鄉發展局局長
臺北市政府工務局副局長
臺北市政府工務局新建工程處處長
臺北市政府都市發展局主任秘書
交通部臺灣區國道高速公路局
拓建工程處副處長



臺北市政府交通局
陳學台局長

學歷

國立交通大學 交通運輸研究所 碩士

經歷

臺北市政府交通局副局长
臺北市交通管制工程處處長
臺北市停車管理工程處副處長

TOD 與談人簡介



臺北市政府捷運工程局
張澤雄局長

學歷

國立成功大學交通管理科學研究所 碩士
國立成功大學交通管理科學系 學士

經歷

臺北市政府捷運工程局副局長
臺北市政府捷運工程局主任秘書
臺北市政府捷運工程局處長



臺北大眾捷運股份有限公司
楊秦恒副總經理

學歷

國立臺灣大學土木工程學研究所
交通工程組 碩士

經歷

臺北捷運公司人力處處長
臺北捷運公司委管處處長
臺北捷運公司站務處處長
臺北捷運公司行車處處長
臺北捷運公司工安室主任
臺北捷運公司行政部副理
臺北捷運公司運務部中心主任
臺北捷運公司木柵線運輸處中心主任

TOD 與談人簡介



國立陽明交通大學
運輸與物流管理學系
馮正民榮譽退休教授

學歷

美國伊利諾州西北大學土木所
都市及區域計畫 博士
國立交通大學運輸工程研究所 碩士
國立成功大學都市計畫 學士

經歷

國立交通大學運輸研究所教授
國立交通大學運輸研究所所長
交通部運輸研究所所長
國立交通大學運輸工程研究所副教授
國立成功大學都市計畫系副教授
美國Argonne國家實驗室運輸中心
助理研究員



富邦建設股份有限公司
HOY Architects 華業建築師事務所
薛昭信董事長 主持建築師

學歷

美國南加州大學建築研究所 碩士
淡江大學建築學系 學士

經歷

富邦建設總經理與副董事長
臺北市建築師公會 第九、十屆學術委員會
主任委員
臺北市建築師公會 第九、十屆理事
淡江大學建築系 兼任助理教授

TOD 與談人簡介



國立政治大學地政學系
孫振義教授暨系主任

學歷

國立成功大學建築學系 博士
國立成功大學建築學系 碩士

經歷

國立政治大學地政學系副教授
國立政治大學地政學系助理教授



台北市不動產開發商業同業公會
簡伯殷常務理事

學歷

國立政治大學EMBA
逢甲大學建築系 學士

經歷

昇陽建設企業股份有限公司總經理
臺北市都市更新及爭議處理審議會委員
台北市不動產開發商業同業公會
第18屆常務理事

專題二主持人簡介



臺北市政府 副秘書長
陳信良

學歷

國立成功大學都市計劃研究所 碩士

經歷

臺北市都市更新處處長

臺北市政府參議

臺北市都市更新處副處長

臺北市政府都市發展局專門委員

EOD 與談人簡介



臺北市政府教育局
鄧進權副局長

學歷

國立暨南國際大學
教育政策與行政研究所 博士

經歷

康寧大學助理教授兼研發長
嘉義縣政府教育處處長
彰化縣政府教育處處長



臺北市政府市長室
蕭伶仔顧問

學歷

英國劍橋大學社會學 博士

經歷

臺北市政府青年事務委員會副主任委員
臺北市政府城市品牌小組副召集人
臺北市政府市長室專員

EOD 與談人簡介



臺北市政府教育局
余霖聘任督學

學歷

國立臺灣師範大學教育研究所 碩士

經歷

臺北市立大直高級中學校長

臺北市立天母國民中學校長

中華民國學校行政研究學會 理事長

中華民國學校建築學會 常務理事



臺北市立萬華國民中學
洪志成校長

學歷

臺北市立大學教育行政與評鑑研究所 碩士

經歷

臺北市立成德國民中學校長

EOD 與談人簡介



臺北市立忠義國民小學
黃志勇校長

學歷

國立臺北教育大學體育研究所 碩士

經歷

臺北市立永春國民小學主任

臺北市立明湖國民小學主任



臺北市信義區雙永國民小學
籌備處
楊政修主任

學歷

臺北市立大學社會科教學 碩士

經歷

臺北市立永吉國民小學校長

臺北市政府教育局課程督學

臺北市國民教育輔導團輔導員



專題一

參



臺北市大眾運輸導向發展 (TOD) 精進策略及展望

臺北市城市空間再布局TODxEOD

臺北市政府都市發展局 黃一平局長

人本的TOD發展策略與規劃

臺北市政府交通局 陳學台局長

臺北都會區TOD發展骨幹－

捷運路網精進與展望

臺北市政府捷運工程局 張澤雄局長

大眾運輸導向(TOD)之場站

空間活化及周邊區域連結

臺北大眾捷運股份有限公司

馮兆興副處長



臺北城市的課題與解方

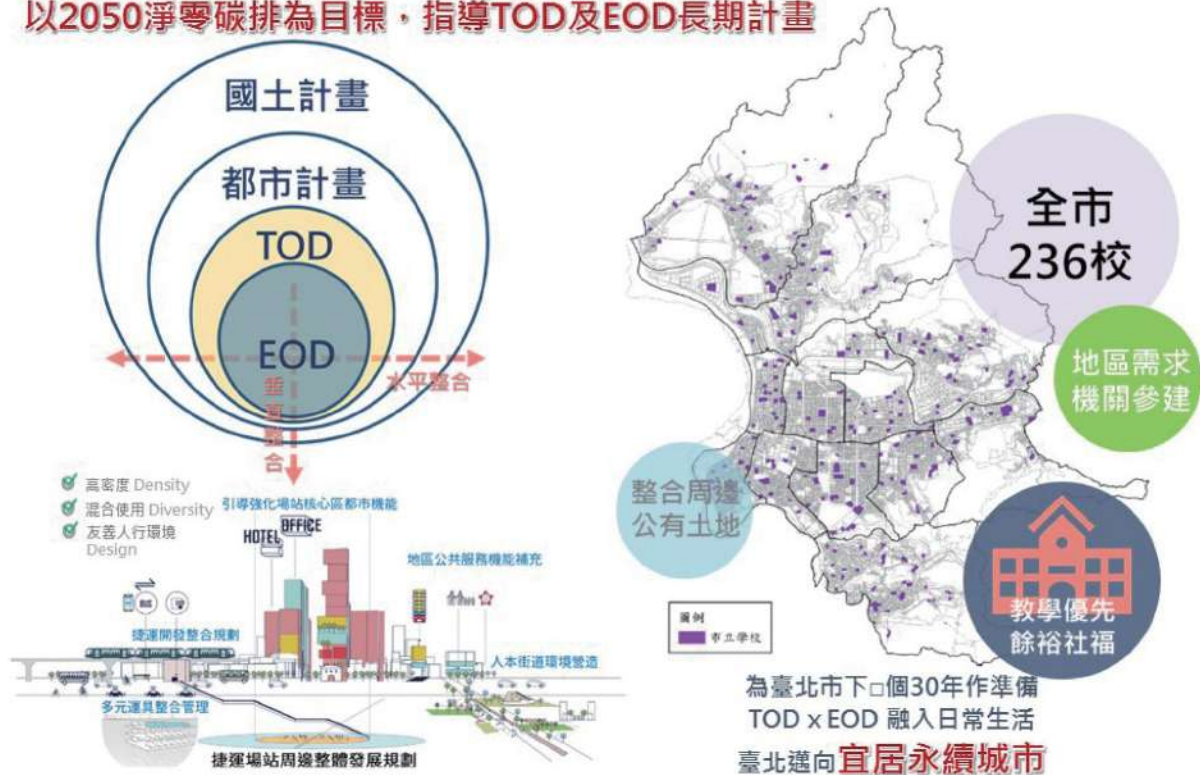
2



未來15年的城市空間布局-TODxEOD

3

以2050淨零碳排為目標，指導TOD及EOD長期計畫



大眾運輸導向城市發展

Transit Oriented Development

良好大眾運輸條件

Distance & Destination accessibility

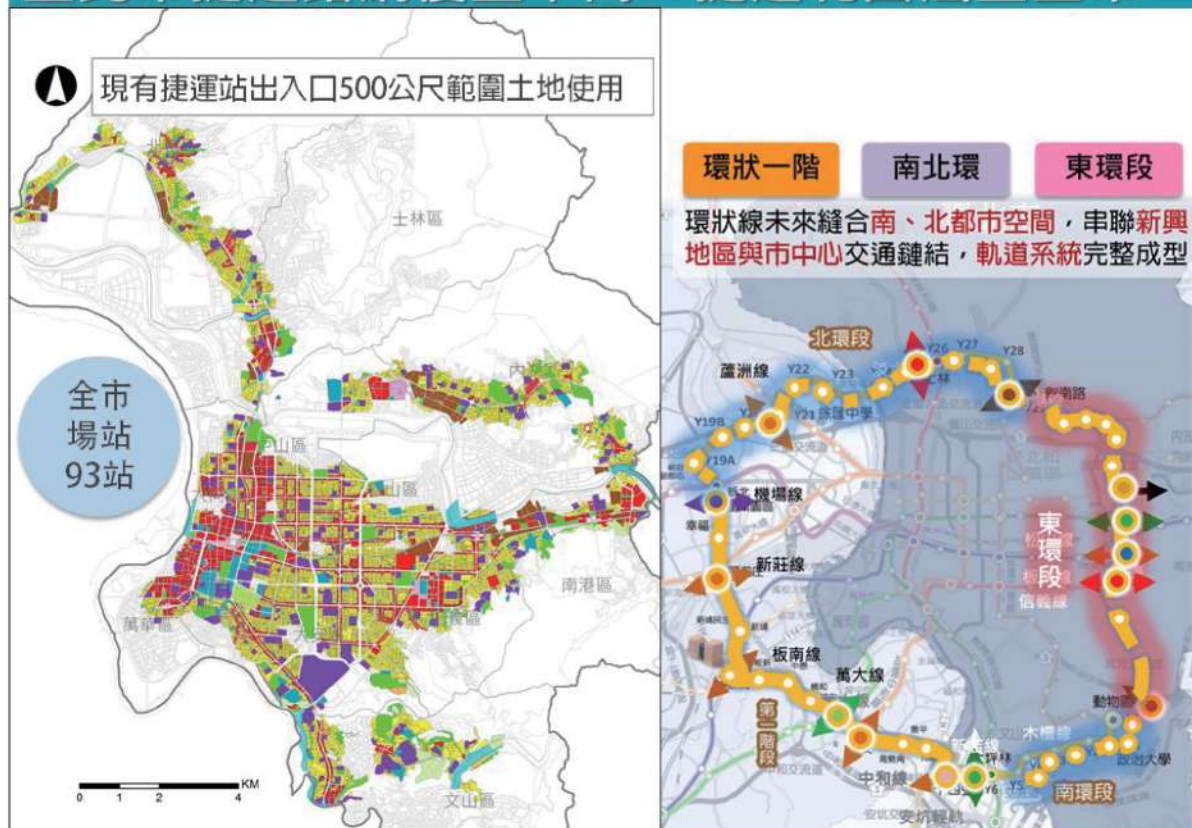
高密度 Density

混合使用 Diversity

友善人行環境 Design



臺北市捷運路網覆蓋率高，捷運範圍涵蓋全市⁵



後捷運路網+首都環狀線驅動首都圈空間再結構



臺北市城市空間再布局 TOD x EOD

臺北市府都市發展局黃一平局長

TOD願景計畫

7



定位TOD場站發展策略

都會核心場站：東西區門戶計畫，由政府主導帶動地區發展

地區鄰里場站：全市性通用可申請開發許可地區細部計畫，由民間自行申請。

以TOD帶動地區再生翻轉

引導開發動能，公私協力帶動地區再生

形塑人本環境，永續發展

以TOD方式開發，串聯友善人本交通，增加複合式使用，提升公共性

西區門戶計畫、東區門戶計畫、西區門戶計畫、東區門戶計畫、南港車站生態綠廊模擬、心中山

TOD是臺北市最重要的空間計畫之一

8

將伴隨市民持續長期推動

聯合開發

- 捷運聯合已完工43案
- 規劃中9案

提供多元管道

- TOD2.0 開發許可 (2022年5月24日公告發布)
- 都市更新+危老重建、個案都市計畫變更

基地開發

- 士林站TOD大樓(2021發工)
- 劍潭站TOD大樓(規劃中)
- 劍南路TOD大樓(規劃中)

廊帶串聯

- 心中山(2019完工)
- 淡水信義線線形公園規劃中

重點地區計畫

- 西區門戶計畫
- 東區門戶計畫



公私合夥

士林站TOD開發案模擬圖

民間申請

政府主導

心中山

TAIPEI TOD

完成修訂TOD可申請開發許可細部計畫2.0

9

與專家學者、相關公會溝通，凝聚推動共識

111.4.14本市都市計畫委員會第791次會議審議修正後通過
111.5.24公告發布實施「修訂臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫案」

項目	修訂後內容	原計畫內容
增劃適用範圍	全市大眾運輸場站(93站) 500m範圍 放寬公共設施用地、產專區	33場站 300m範圍
調降申請規模	2,000m ² 或 1,000m ² 以上之完整街廓	住:3,000m ² 其他:5,000m ² 或完整街廓
修訂容積獎勵機制	增設設計項目獎勵、增額容積 移設或增設捷運出入口、留設自行車轉乘空間及友善人行空間 獎勵逐項計算	僅回饋公益設施或代金 符合規定直接給予獎勵上限
簡化行政程序	開發許可+都市設計審議	開發許可+都市計畫+都市設計審議
增訂都市設計準則	都市設計準則	都市設計管制原則

TOD-引導都市再生 淨零排放示範地區

10

臺北市捷運路網覆蓋率高

容積獎勵上限30% 提高都市再生誘因



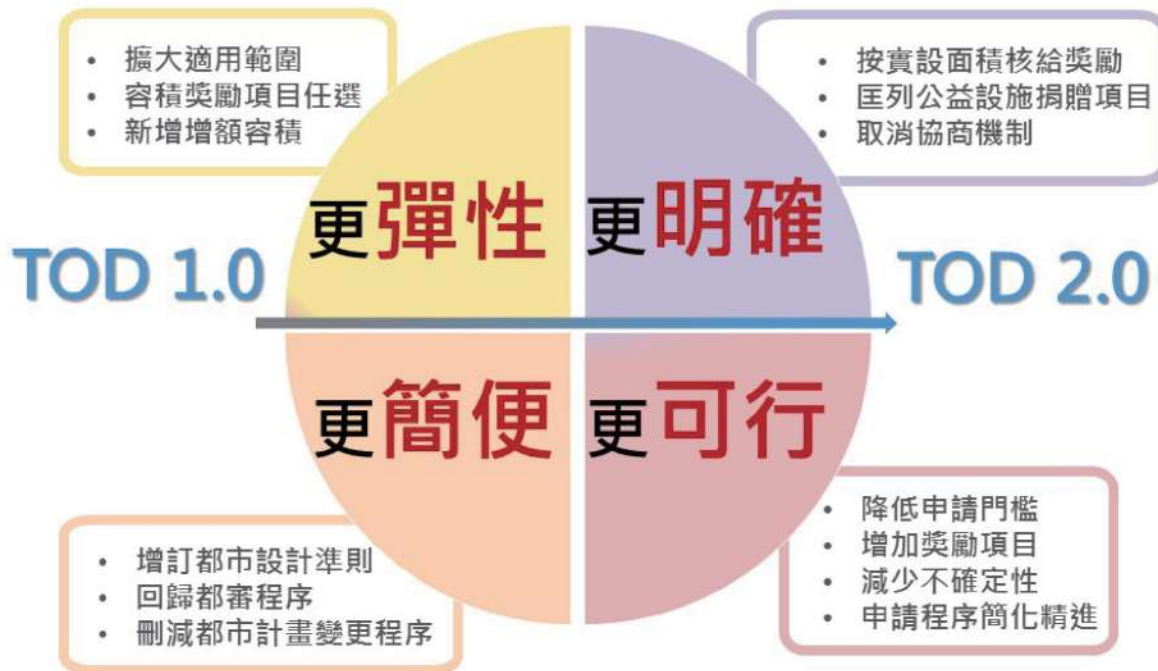
◆ TOD訂定淨零排放相關規範

- 提出低碳建築、節能減廢建築構想
- 停車空間安裝20%以上充電系統
- 取得綠建築銀級以上標章
- 基地綠覆率100%
- 法定停車空間折減
 - 非住宅使用核心區：折減30%
 - 非住宅使用一般區：私人運具比40%
- 獎勵設置自行車轉乘停放空間
- 獎勵退縮留設友善人行空間

回應2050淨零排放

TOD申請開發許可細部計畫2.0修訂增進效益 ¹¹

- ◆ 細部計畫於111年5月24日公告發布實施
- ◆ 111年第3季接續辦理法令說明會，輔導民間申請

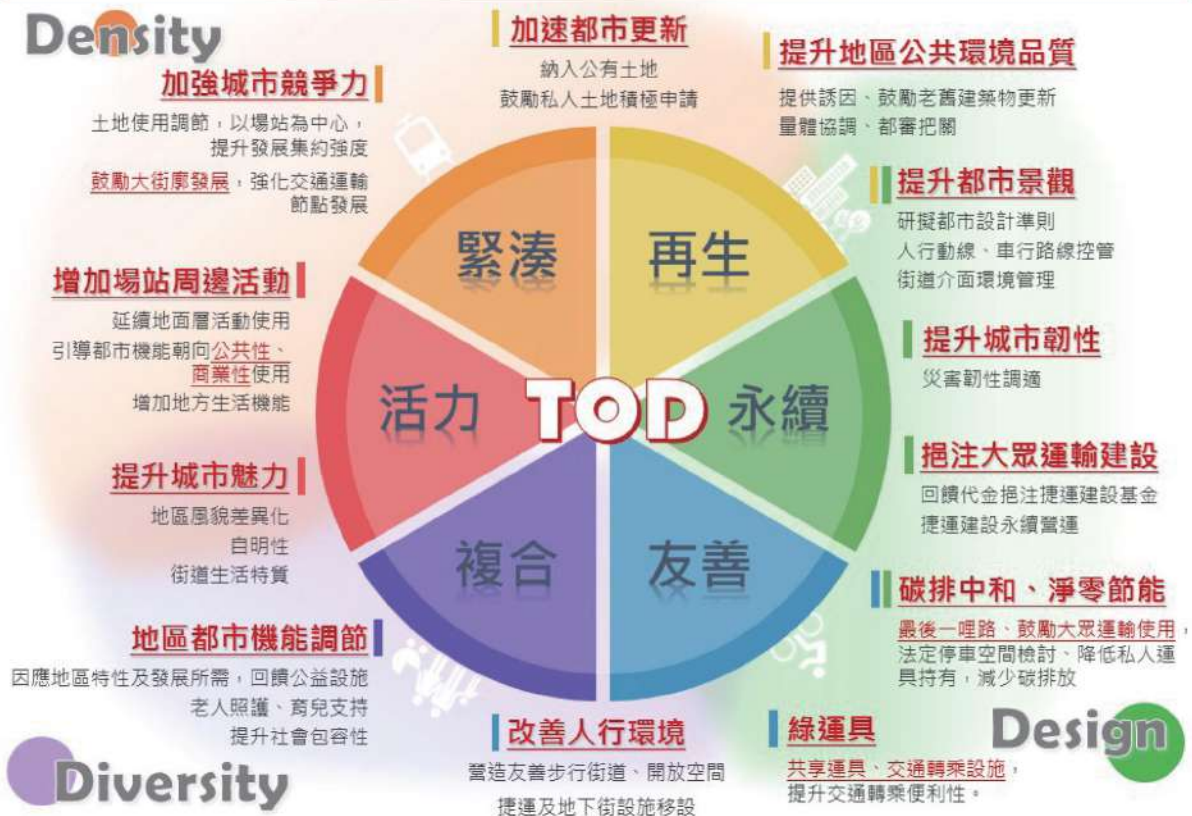


場站周邊擬定都更計畫暨劃定都更地區 指導都市再生 ¹²



臺北TOD構想：公私協力。共創願景

13



EOD市有建物及用地整合運用導向之都市發展

14

- 未來15年臺北市有70%市有學校校舍建物面臨改建需求
- 人口結構改變
- 學校用地均質分布



教學需求優先 社區微型都市再結構

15

■ EOD透過都市更新地區計畫 加速推動周邊都市再生

- ✓以學校為核心的小範圍都市更新計畫
- ✓強化公參機制與社區溝通
- ✓回應淨零排放政策，規劃增加綠地、滯洪池



雙永國小規劃示意圖



艋舺學園規劃示意圖



EOD實踐場域/明倫社宅：舊校舍改建社會住宅

16

- 運用明倫國小舊址，打造結合智慧綠能社會住宅。
- 引入托嬰、托幼中心，提供社區周邊所需的公共服務機能是EOD的實踐場域中之典範。

Before



原明倫國小



非營利幼兒園



二樓設置跑道

After

臺北市城市空間再布局 TOD x EOD

臺北市政府都市發展局黃一平局長

EOD實踐場域/舊潭美國小：舊校舍重新利用規劃東區社福園區 17

- 107年度搬遷，原址規劃為東區社福園區。
- 結合社福利設施與社會住宅，落實推行地方社會福利。



透過民眾參與了解當地居民實際需求，在滿足民眾所需的公共設施下，同時保有延續歷史記憶的功能。

Before

公民咖啡館



專家學者座談會



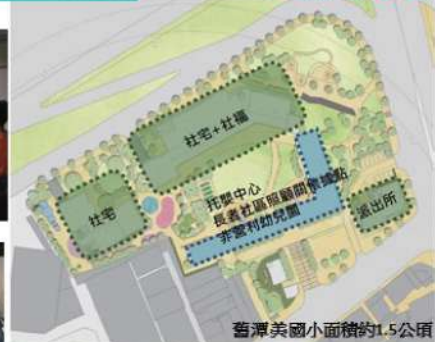
里長拜會



與地方居民溝通

規劃方案

After



舊潭美國小面積約1.5公頃



結合TOD及EOD計畫，擴大東區門戶計畫效益

18

- ① 南港區行政中心遷建至南港高工，併同南港高工EOD案做整體規劃。
- ② 南港區行政中心原址循信義區公所模式進行活化利用，後續檢討都市計畫變更，另檢討評估開發方式，活絡地區商業機能。
- ③ 做為TOD及EOD之示範案例，有效串聯南港路帶動地區發展，成為東區門戶計畫亮點。



臺北市城市空間再布局 TOD x EOD
臺北市政府都市發展局黃一平局長



臺北市TOD與EOD推動論壇 人本的TOD發展策略與規劃

臺北市政府交通局
111年6月16日



簡報大綱

本市大眾運輸環境及願景 01

02 TOD交通規劃原則

案例分享 北環段Y26(士林站) 03

大眾運輸導向城市發展

Transit Oriented Development

良好大眾運輸條件

Distance & Destination accessibility

高密度 Density

混合使用 Diversity

友善人行環境 Design



3

本市大眾運輸環境_捷運

現況路網

未來路網



現況

- 131站, 152.3公里
路網涵蓋率64.5%
(800m服務可及範圍)
- 109年總運量約7億人次
日平均約190萬人次

未來

- 172站, 197.2公里
- 透過環狀線交會轉乘
大幅縮短旅行時間,
不需再進入市中心區轉乘



4

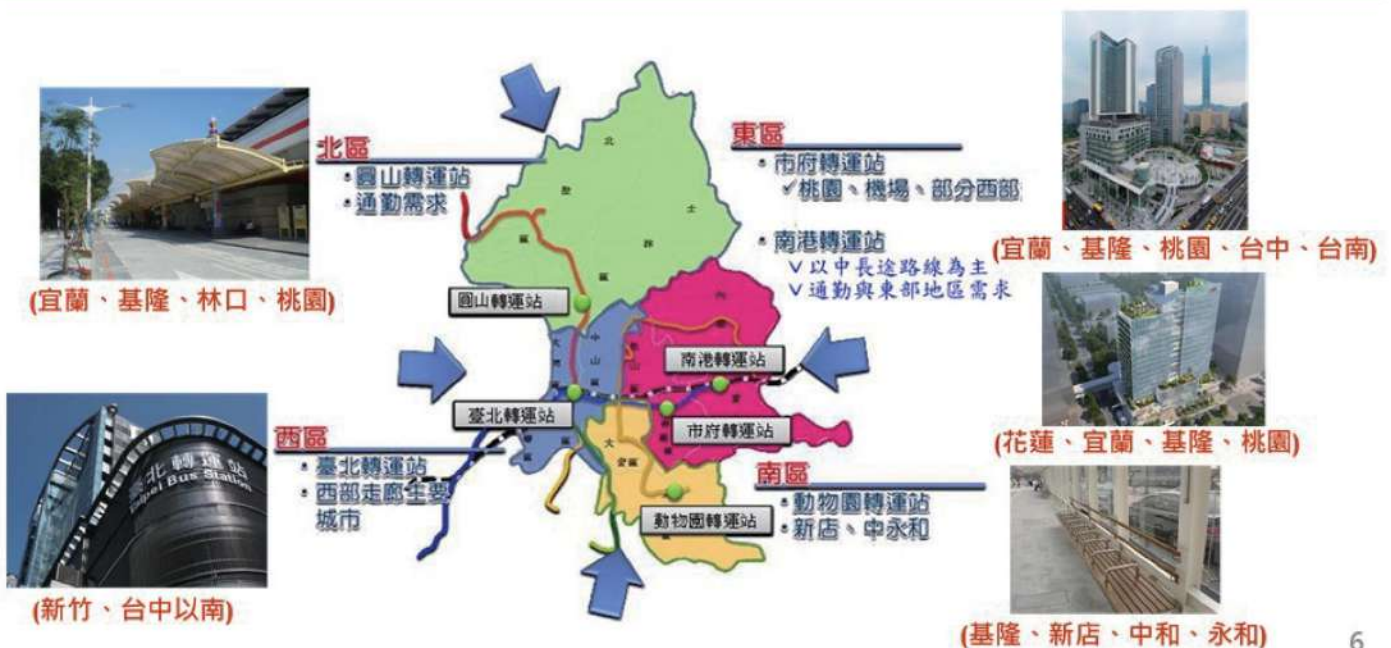
本市大眾運輸環境_公車

- 公車288條路線, 約3,600輛車
路網涵蓋率97.70%
(300m服務可及範圍)
- 109年運量4.26億人次
日平均約116.42萬人次
- 公車專用道計15條
總長度60.5公里



5

本市大眾運輸環境-多核心的轉運發展



6

本市大眾運輸環境- 自行車道計畫

□ 願景路網規劃

- ✓ 串聯既有自行車路網
- ✓ 銜接跨市及河濱自行車道
- ✓ 自行車道優化

□ 自行車道總長

110年地方溝通7.96公里
達共識路段5.76公里

現況

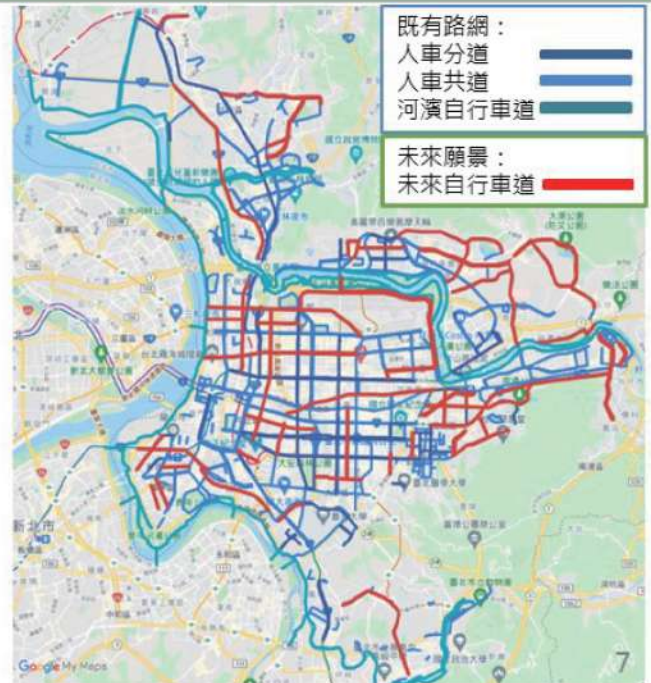
509.64公里

目標

593.45公里

□ 分年度與地方溝通，無爭議路段納入人行環境改善工程

- ✓ 第1優先：30米以上無自行車道路段
- ✓ 第2優先：30米以下無自行車道路段
- ✓ 第3優先：30米以上人車共道路段

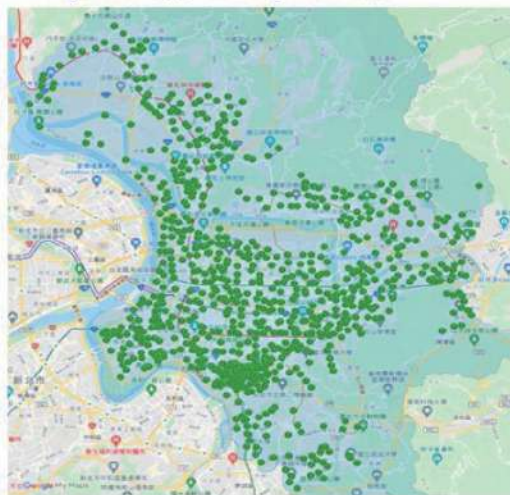


本市大眾運輸環境- 共享運具

YouBike



✓ 111年4月
1,050站、10,534輛



共享機車



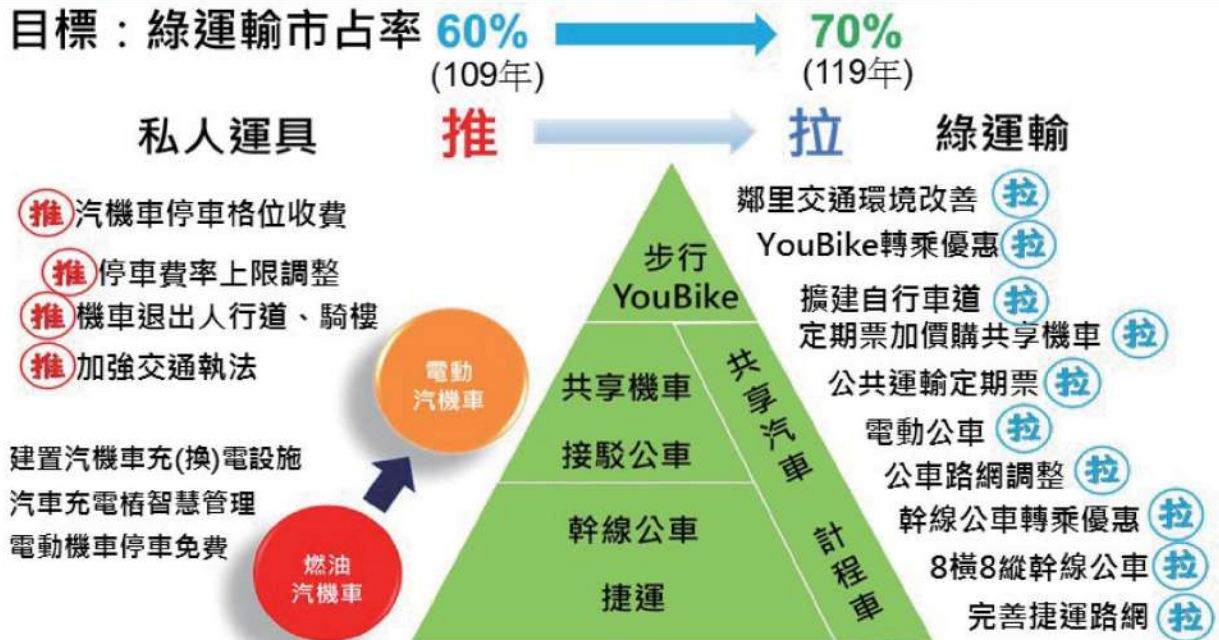
✓ 111年4月
13,306輛

共享小客車



✓ 111年4月
1,600輛

願景：共享、綠能、E化、安全



9

TOD交通規劃原則

規劃項目	規劃原則
人行系統	核心區 ■ 臨12公尺以上道路，人行道寬至少3公尺 ■ 臨8~12公尺道路，人行道寬至少2公尺 ■ 臨8公尺以下道路，補足8公尺路寬，再留設人行道寬至少2公尺
	一般區 ■ 臨20公尺以上道路，人行淨寬至少3公尺 ■ 臨8~20公尺道路，人行道寬至少2公尺 ■ 臨8公尺以下道路，補足8公尺路寬，再留設人行道寬至少2公尺
自行車系統	■ 捷運站周邊設置YouBike 2.0站位
	核心區 ■ 臨8公尺以上道路，自行車道寬至少2公尺
	一般區 ■ 臨12公尺以上道路，自行車道寬至少2公尺
私人運具管理	核心區 ■ 非住宅使用：依本市土地使用分區管制自治條例規定檢討法定停車空間減設30%數量
	一般區 ■ 非住宅使用：建築物交通影響評估以私人汽機車運具比例合計不超過40%推估設置
公車接駁	■ 調整或增設站位、路線，加強轉乘效能 ■ 優化公車候車空間及設施，提升服務品質
臨停接駁	■ 捷運站規劃臨停接駁區

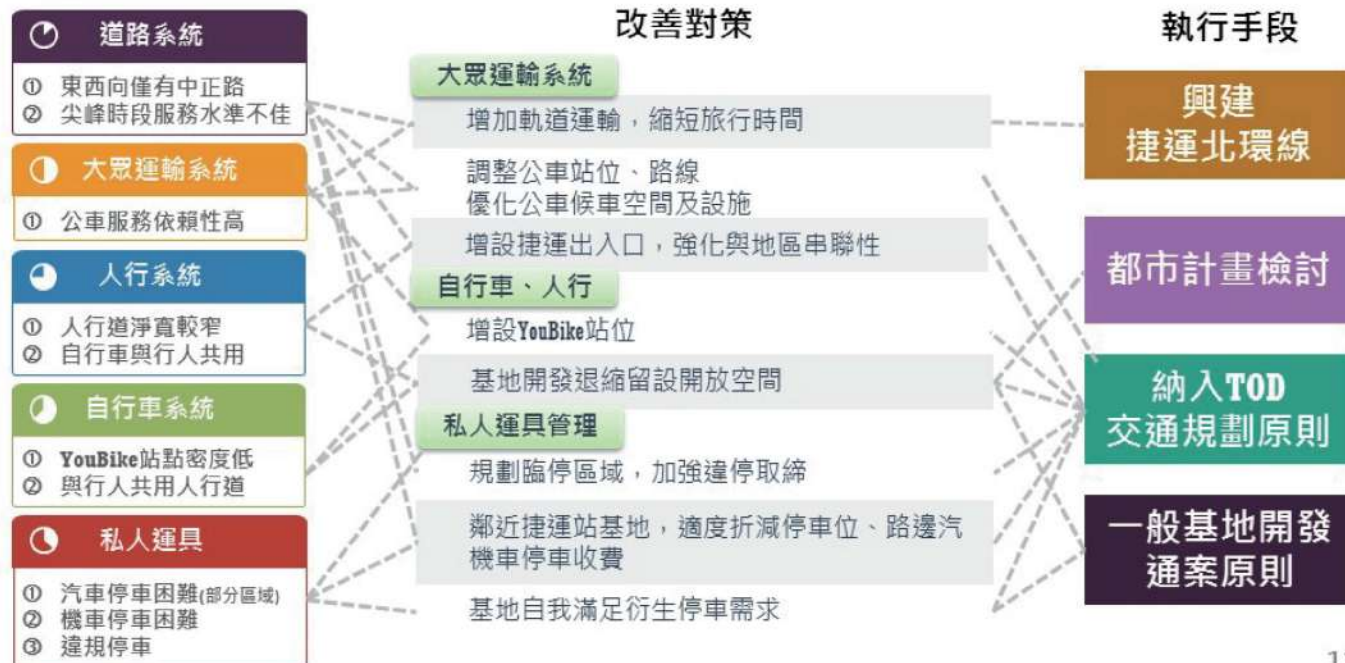
備註：核心區：距離捷運場站或臺鐵場站出入口150m範圍內
一般區：距離捷運場站或臺鐵場站出入口150m至500m範圍內

10



案例分享

捷運士林站周邊交通問題盤整及對策



11



案例分享

捷運士林站TOD交通規劃



簡報結束

臺北都會區TOD發展骨幹-捷運路網精進與展望
臺北市政府捷運工程局張澤雄局長



簡報大綱

- 1 骨幹成型
- 2 路網精進-台北捷運2.0-三好
 - 首都環狀成形
 - 提昇高齡化服務
 - 捷運建設及營運財務永續



臺北都會區TOD發展骨幹-捷運路網精進與展望

臺北市政府捷運工程局張澤雄局長

1

骨幹成型

3

1

地理環境特色



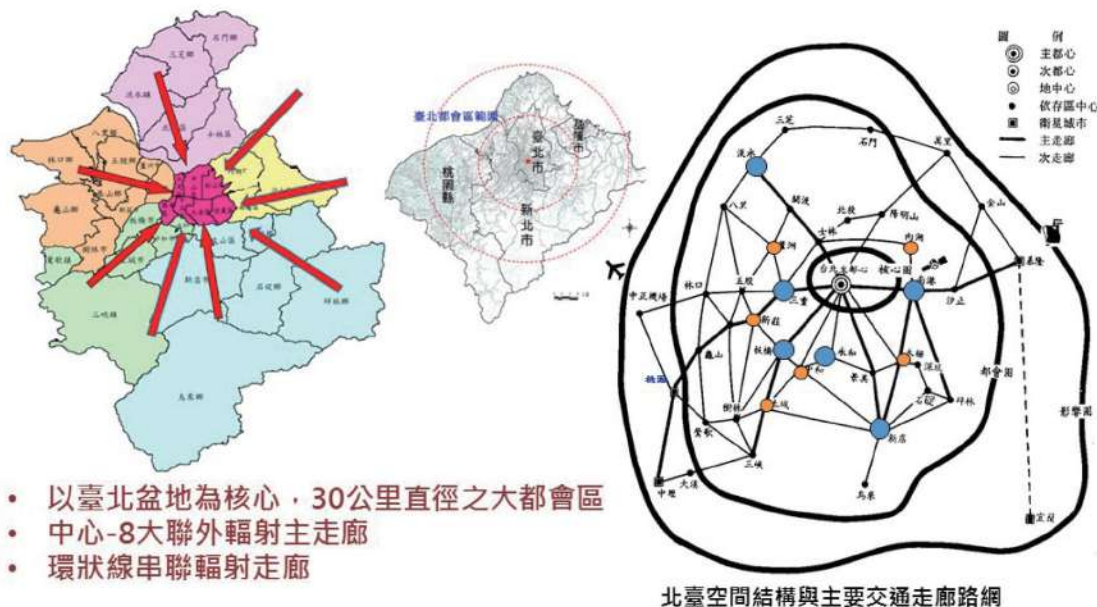
臺北都會區為盆地地形，外圍被新北市及河川環繞，地理位置及生活圈關係密切，惟受地形限制形成數條以橋樑隧道聯接之輻射形運輸走廊

4

臺北都會區TOD發展骨幹-捷運路網精進與展望

臺北市府捷運工程局張澤雄局長

提供運輸走廊便捷的捷運服務



臺北捷運的發展-我們的誕生與30多年的發展



臺北都會區TOD發展骨幹-捷運路網精進與展望

臺北市政府捷運工程局張澤雄局長



目前營運路網

◆ 路線數：6

◆ 總長度：

▶ 146.2 公里 (營運長度)

- 高架：46.5 公里 (47.2公里)

- 地面：9.2 公里 (9.2公里)

- 地下：90.5 公里 (95.1公里)

▶ 152.3 公里 (建設長度)

◆ 車站數：131

(高架:46 / 地面:9 / 地下:79)

文湖線尖峰最短班距為80秒

板南線尖峰時刻最短班距為120秒

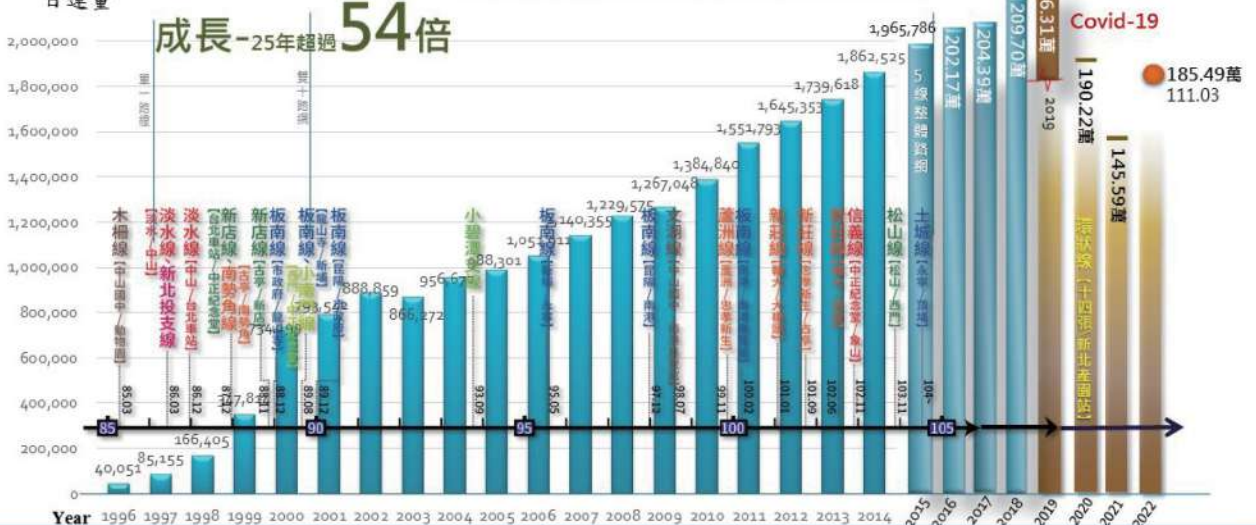
準點率99.42%(2020)，列車妥善率92.8%(2020)

旅次與長度屢屢創新

➤ 運量持續

日運量
成長-25年超過54倍

- 2019年3月31日：累計運量達100億人次
- 2020年1月31日：環狀線第1階段通車



臺北都會區TOD發展骨幹-捷運路網精進與展望

臺北市捷運工程局張澤雄局長

臺北捷運表現名列世界前茅

民眾生活不可或缺的工具



構成臺北大眾多模聯運體系

構成以捷運為骨幹的無縫大眾運輸環境

公車為面

幹線公車

接駁公車

山區公車

第一哩及最後一哩

步行

公共
自行車

市民小巴

計程車



臺北都會區TOD發展骨幹-捷運路網精進與展望

臺北市府捷運工程局張澤雄局長



Before

30年以前無捷運



After

捷運現況



台北車站-中山站/南京西路(往北)

中山站

12

臺北都會區TOD發展骨幹-捷運路網精進與展望

臺北市政府捷運工程局張澤雄局長



Before

30年以前無捷運



1

After

捷運現況



劍潭站

北投站

13

臺北捷運成果-改變城市都市空間的質感

街道公設整合到位



多元豐富

1

14

臺北都會區TOD發展骨幹-捷運路網精進與展望

臺北市政府捷運工程局張澤雄局長

1

臺北捷運成果——廣義的公共藝術——臺北地標



捷運站

1

臺北捷運成果——都市客廳——改變城市公共場域的質感



16

臺北都會區TOD發展骨幹-捷運路網精進與展望
臺北市府捷運工程局張澤雄局長

1

臺北捷運成果-都市客廳-改變城市公共場域的質感



多樣豐富

17

1

臺北捷運成果-改變城市的文明與市民尊嚴



變得更文明/優雅/多元及尊嚴
Become more civilized/ graceful/ diversified & dignity



2

路網精進-臺北捷運2.0-三好

- 首都環狀成形
- 提昇高齡化服務
- 捷運建設及營運財務永續

臺北都會區TOD發展骨幹-捷運路網精進與展望

臺北市政府捷運工程局張澤雄局長

104~111年推動捷運建設一覽表

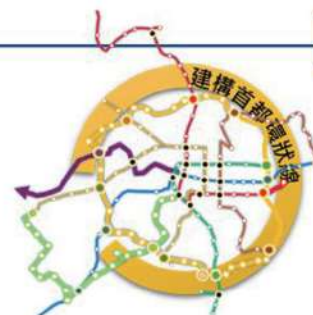
	完工通車路線	核定路線	持續興建路線	中央審議中路線
捷運路線	21.7公里(16站)	34公里(31站)	44.9公里(41站)	13.3公里(10站)
	1.土城線延伸頂埔段 2.臺灣桃園國際機場線工程臺北段 3.環狀線第一階段 4.新莊機廠 16.7公里(18站) 5.代辦台中捷運綠線	1.萬大-中和-樹林線第二期 2.環狀線北環段及南環段	1.萬大-中和-樹林線第一期 2.信義線東延段 3.環狀線北環段及南環段 4.萬大-中和-樹林線第二期	1.環狀線東環段

健全軌道整體路網，擴大服務範圍，促進環境永續發展

臺北都會區捷運路網精進

持續規劃、興建臺北都會區捷運路網

預測2030年
日運量
275
萬人次以上



104-110年 +21.7公里16站
通車3條線 1,053億

土城線延伸頂埔段
機場捷運台北段
環狀線第一階段
新莊機廠

代辦台中捷運綠線
+16.7公里18站
593億



持續規劃爭取核定(+13.3公里、10站)
環狀線東環段(核定後9.5年完工)



持續規劃興建
+58.1公里51站
3,699億

臺北都會區TOD發展骨幹-捷運路網精進與展望

臺北市政府捷運工程局張澤雄局長

臺北捷運路網結構再進化，與世界重要MEGA城市齊頭

Top Goal --建構首都環狀線 一車直達 串聯各軌道系統

環一 15.4 km 14站
大坪林站~新北產業園區站
109.1.31通車

南北環 20.7 km 18站
動物園站~大坪林站
新北產業園區站~劍南路站
完成細部設計、先期工程、機電系統動工
111年陸續發包、持續施工

東環 13.3 km 10站
動物園站~劍南路站
109.2.14 可研行政院核定
完成綜規、環評通過、基設完成
都計變更送內政部審議
111.04綜規報請政院核定/備妥細設發包文件



23

因應高齡化社會，提供友善搭乘環境

電扶梯/電梯 增設 + **74座** 出入口 增設 **7站+7處**

104-110年

完成改善
64座

111年

可完成改善
10座

104-110年

完成改善
6站+6處

111年

可完成改善
1站+1處
(奇岩站)

已營運131座車站出入口增設雙向電扶梯/電梯改善工程

		104-110年 完成項目		111年 可完成項目		合計 改善項目	
		電扶梯	電梯	電扶梯	電梯	電扶梯	電梯
初期路網	短期改善	10	3	-	-	10	3
	中期改善	50	1	10	-	60	1

24

臺北市 Transit Oriented Development

配合本市「修訂臺北市大眾運輸導向可申請開發許可地區細部計畫案」(TOD2.0)

捷運車站規劃設計精進

- 1 留設無遮簷人行道串聯周邊人行空間
- 2 提供公共開放空間休閒聚會地點
- 3 提供自行車、Ubike等無縫銜接轉乘
- 4 捷運車站商業最大化活絡地區商業發展
- 5 捷運美學設計凸顯捷運自明性與地標性
- 6 站體預留未來連通增加服務可及性
- 7 辦理捷運車站土地開發帶動周邊都市更新

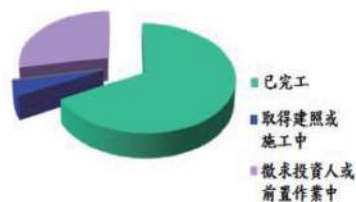
25

2

臺北捷運土地開發執行成果

已核定基地
(87處)
辦理情況

- 已完工：63處
- 設計施工中：9處
- 辦理徵求投資人或前置作業：15處



26

臺北都會區TOD發展骨幹-捷運路網精進與展望

臺北市政府捷運工程局張澤雄局長



捷運工程局

Department of Rapid Transit Systems

104~111年捷運土地開發作業成果

2

撙節
經費

招商
簽約

完工
面積

分回
權值

出租
收益

捷運萬大線第一期及南北環土開用地，可撙節捷運用地取得經費約**97.6億元**。

▶ 檢討修訂聯開制度、契約規範。
▶ **8件土地開發案**，總簽約金額達新臺幣**782.5億元**。

完工興建總樓地板面積合計約**38萬平方公尺**之8處土地開發基地。

完成11處土開基地之權益分配並**分回權值**約**434億元**（公有不動產約**8.23萬坪**）。

開發不動產出租戶數由170戶增為2,062戶，**出租率由87%提高到約99.5%**、月租金收入超過**1億元**。

27



捷運工程局

財源永續 ⑤

Department of Rapid Transit Systems

償還捷運自償性經費，確保經營永續
已通車捷運路網（不含環一路線）**自償性經費總計548.06億元**，係由市府墊支或向銀行舉借。

106~110年已償還自償性經費**149.93億元**
（含支付本府貸款利息費用3.89億元）

國內軌道建設首例，全力履行行政院核定計畫之財務承諾。
（路線通車營運後30年償還捷運自償性經費）

111年預計再償還**15億元**



104~110年重置基金

總收入：660.16億元
總支出：190.61億元
資產餘額：469.55億元

資產總額由**288億元**
增加至**469億元**



111年重置基金



透過償還自償性經費及重置基金之提撥，可確保捷運建設及營運之財務永續。

28

臺北都會區TOD發展骨幹-捷運路網精進與展望

臺北市府捷運工程局張澤雄局長

臺北捷運2.0-三好共生策略



臺北都會區TOD發展骨幹-捷運路網精進與展望

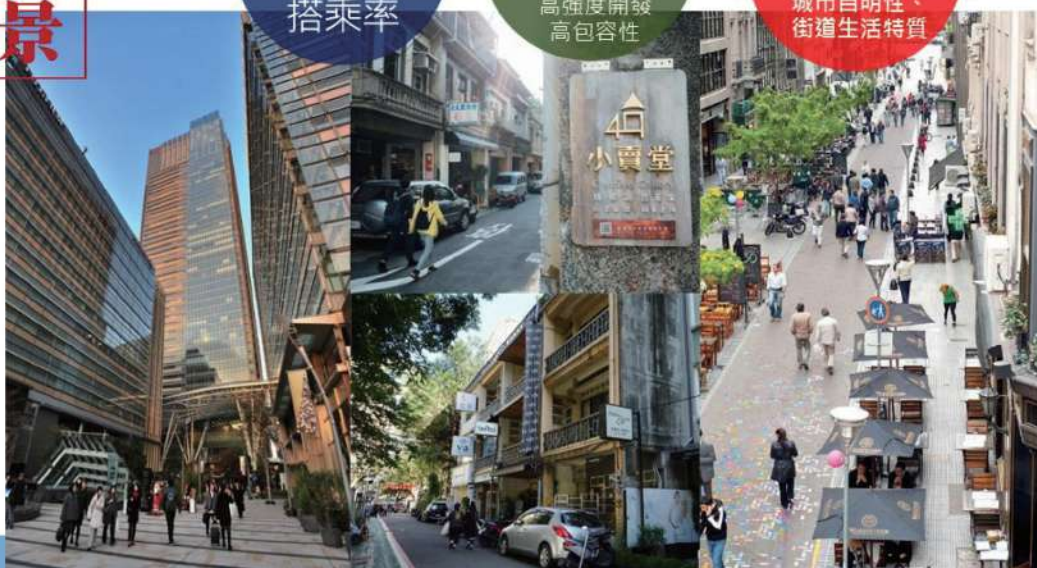
臺北市政府捷運工程局張澤雄局長

TOD捷運時代
**城市
願景**

70%
大眾運輸
搭乘率

城市競爭力↑
混合使用、高密度、
高強度開發
高包容性

城市魅力↑
地區風貌差異化、
城市自明性、
街道生活特質



31

簡報結束
感謝聆聽



32

「TOD及EOD推動論壇」

大眾運輸導向 (TOD) 之 場站空間活化及周邊區域連結

臺北捷運公司

111年6月16日

1

目 錄

- 01** | 緣起
- 02** | 士林站TOD開發案
- 03** | 劍潭站TOD開發案
- 04** | 劍南路站TOD開發案
- 05** | 結語

2

大眾運輸導向 (TOD) 之場站空間活化及周邊區域連結

臺北大眾捷運股份有限公司馮兆興副處長

01 | 緣起

- 臺北捷運公司配合市府推動 TOD 理念，依據都發局規劃之 TOD 願景，於108年開始進行 TOD 案開發。目前開發中場站包含捷運士林站、劍潭站、劍南路站等地點，將以重塑捷運場站空間機能及價值，並提升運輸、生活及休閒之多元都市服務功能為目標。



3

02 | 士林站TOD開發案

士林站TOD案
地上20層，面積約6,650坪
地下4層，面積約3,596坪
預計113年2月完工

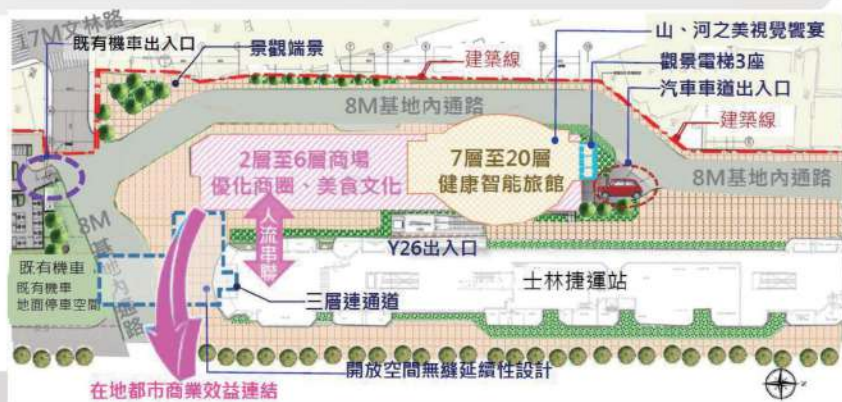


4

大眾運輸導向 (TOD) 之場站空間活化及周邊區域連結 臺北大眾捷運股份有限公司馮兆興副處長

02 | 士林站TOD開發案

●全區配置概述



山河之美，視覺饗宴	永續昇華都市商業效益	活絡開放空間暢通	地上三層連通道
於智能旅館及景觀餐廳 盡情飽覽山、河之美	善用交通便利優勢 簇擁多元性商場進駐， 翻轉城市商業面貌	無縫延續通視性開放空間 強調舒適空間完整性 活絡在地觀光經濟效益	商場與捷運站動線銜接 完善購物、觀光、饗食、 住宿便利性

5

02 | 士林站TOD開發案

●基地景觀配置說明



打造友善人行空間

為友善乘客與民眾，一樓將大部分空間開放，結合士林站2號出口，形成具入口廣場、轉乘、商業活動的多功能半戶外空間、並搭配具有方向性的鋪面設計。

串聯捷運景觀綠廊

以連續性的喬灌木栽植，串接捷運軌道綠色廊帶，在喧囂的城市中，提供舒適漫步空間；搭配沿路側的人行道與連續性的綠帶，形成與鄰地的緩衝帶。

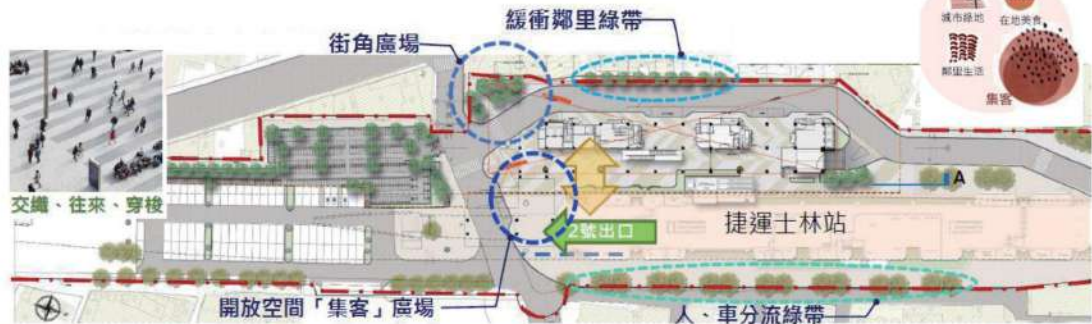
6

大眾運輸導向 (TOD) 之場站空間活化及周邊區域連結

臺北大眾捷運股份有限公司馮兆興副處長

02 | 士林站TOD開發案

●設計著重都市融合



整併捷運場站戶外空間及周圍地景

☑ 友善開放空間「集客」廣場

1樓挑高空間開放串連捷運站出入口，形塑通視集客廣場

☑ 北捷元素視覺圖樣交織、往來、穿梭之活絡情境

創意多功能方向性語彙鋪面，凸顯交織往來穿梭之意象

與鄰里氛圍自然連結

☑ 鄰里綠帶的緩衝

沿街人行道與連續性的綠帶銜接，形塑周邊緩衝鄰里綠帶

☑ 連續性種植喬木設計

視覺穿透之延續，人、車動線分流之阻隔

7

03 | 劍潭站TOD開發案



8

大眾運輸導向 (TOD) 之場站空間活化及周邊區域連結

臺北大眾捷運股份有限公司馮兆興副處長

03 劍潭站TOD開發案

● 基地位置與周邊環境說明

串聯捷運綠廊，與台北表演藝術中心共同發揮綜效



9

03 劍潭站TOD開發案

● 延續地標軸線

透過本案地標式建築帶動未來士林區整體都市計劃策略之發展，重新塑造區域空間定位與都市活動新型態。創造都市端景、新的街景及都市天際線的變化



10

大眾運輸導向 (TOD) 之場站空間活化及周邊區域連結

臺北大眾捷運股份有限公司馮兆興副處長

03 劍潭站TOD開發案

●發揮交通節點優勢

依捷運劍潭站之轉運核心，除透過步行、騎乘或搭乘大眾運輸交通工具，享受周邊生活服務及娛樂資源，更藉以帶動社區及周遭鄰里之發展



11

03 劍潭站TOD開發案

●綠帶(廊)端點延續

尊重自然環境與原有居民社區，本案商業廣場及開放空間設計，強調各綠帶端點之間的區域連結，共創兼具綠意、人文、藝術之居住環境與商業經濟



12

大眾運輸導向 (TOD) 之場站空間活化及周邊區域連結

臺北大眾捷運股份有限公司馮兆興副處長

03 劍潭站TOD開發案

● 打造商業節點

都市商業重點策略地區，結合士林區觀光遊憩景點、臺北藝術中心，文化觀光發展計畫等既定政策下，共同帶動士林劍潭整體區域及觀光發展



13

04 劍南路站TOD開發案



14

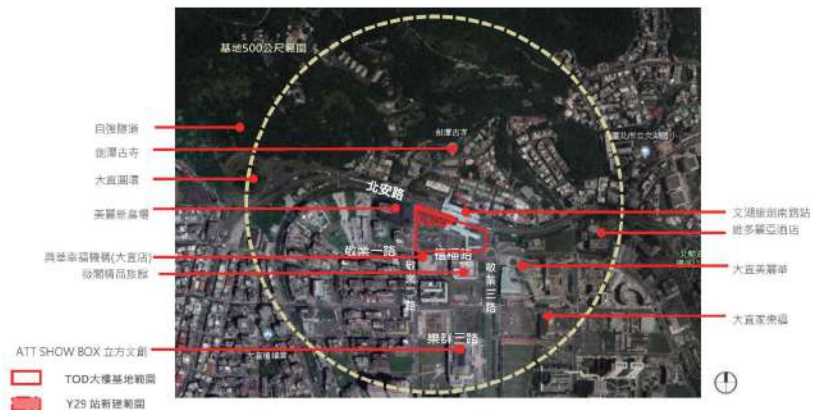
大眾運輸導向 (TOD) 之場站空間活化及周邊區域連結 臺北大眾捷運股份有限公司馮兆興副處長

04 劍南路站TOD開發案

● 基地位置與周邊環境說明

交通、商業、住宅融合

本案為於中山區都市計畫範圍，為內湖地區新興商業、娛樂區核心。北側有零星住宅區與大範圍保護區；車站500公尺範圍內，土地使用以商業區為主，其次為住宅區及娛樂區。

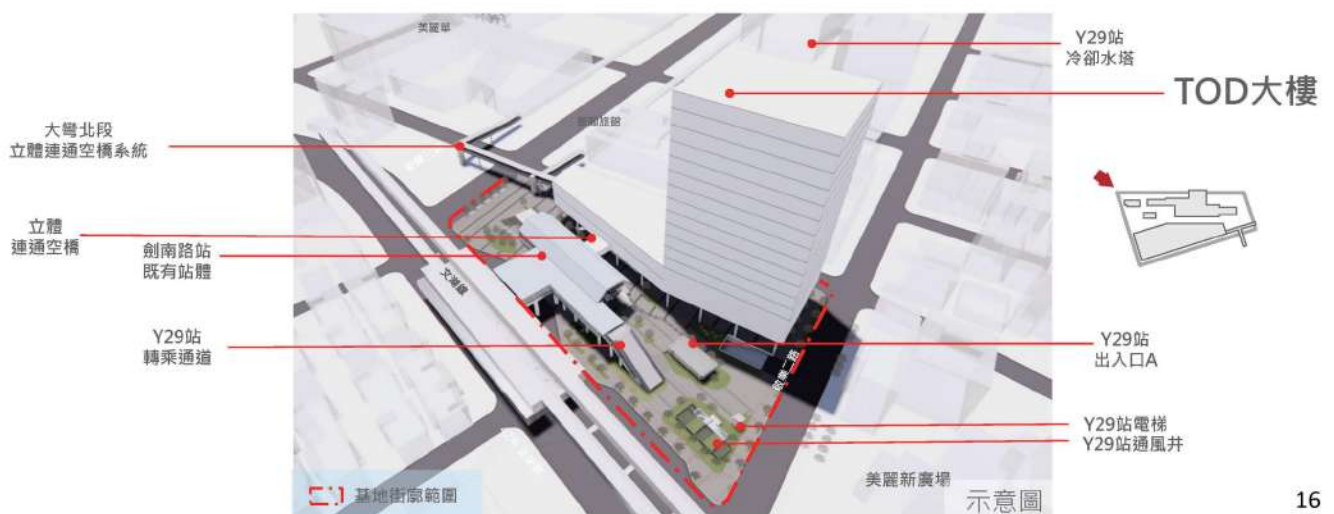


15

04 劍南路站TOD開發案

● 建築物配置說明

建置複合式商辦大樓、結合綠、智慧及防疫建築，共同帶動區域繁榮。引入辦公室人潮，規劃購物商場及餐飲店舖，塑造新大直區域經濟，提升區域商業發展



16

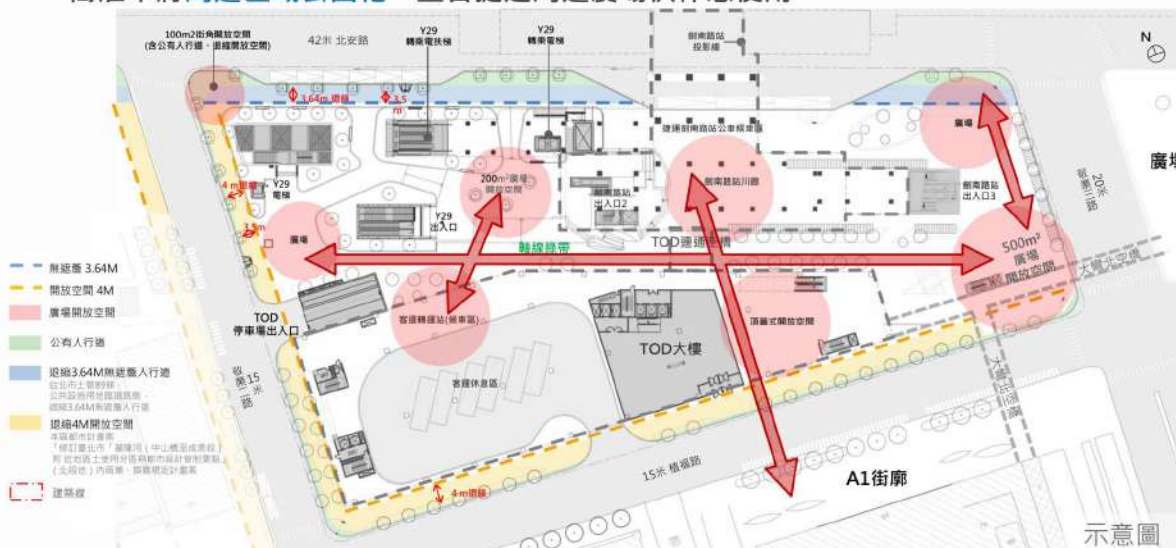
大眾運輸導向(TOD)之場站空間活化及周邊區域連結

臺北大眾捷運股份有限公司馮兆興副處長

04 劍南路站TOD開發案

●建物退縮積極打造友善開放空間

進行人本街道環境營造。自建築線退縮4公尺帶狀空間，創造友善人行空間。增加喬灌木將周邊區域公園化。整合捷運周邊廣場供休憩使用。

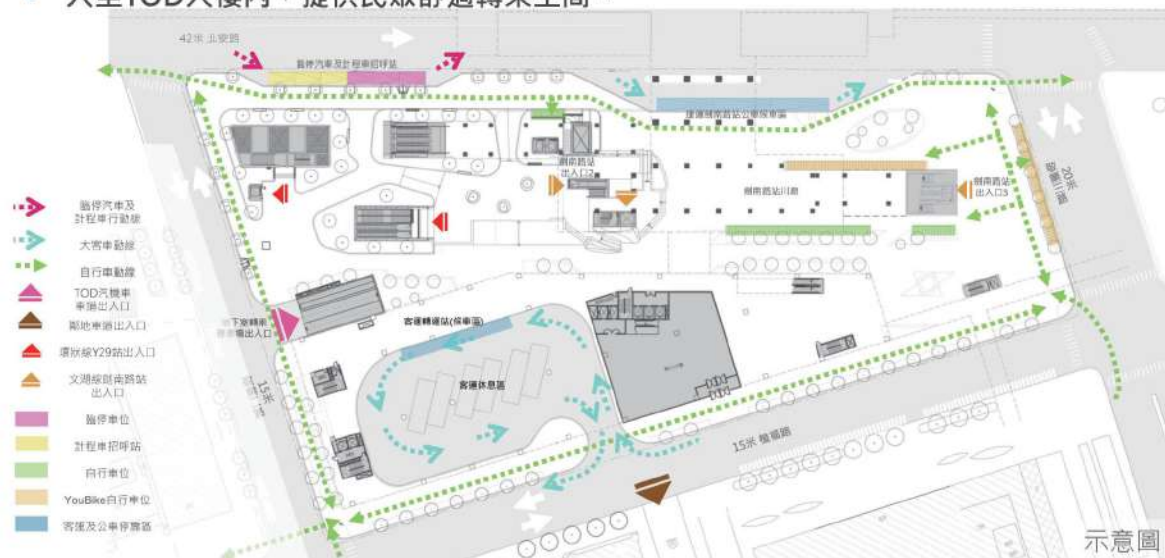


17

04 劍南路站TOD開發案

●整合周邊交通動線系統

將捷運、公車、自行車及計程車整體進行多元運具整體規劃。另將公車轉運功能納入至TOD大樓內，提供民眾舒適轉乘空間。



18

●健全大彎北空橋系統效益

TOD大樓空橋連接薇閣及美麗華，串接大彎北空橋系統，建構安全舒適人行空橋。

另於捷運B2層及地上2樓均設置連通道，將人潮無縫接引，創造區域商機。



05 | 結語

- 期透過捷運公司TOD開發，帶動區域開發整合規劃。
- 將周邊多元運具整合、串聯友善人本交通及提升區域經濟發展，增加複合式使用，以提高公共性，建構更友善的綠色運輸都市。
- 未來捷運公司將持續拓展TOD開發，使臺北邁向宜居永續城市。

Thank You



專題二

肆



臺北市市有建物及用地整合運用(EOD) 學校與社區共榮共融

EOD－躍升臺北教育迎向幸福未來
臺北市府教育局 鄧進權副局長

好事成雙－
永春永吉併校歷程及未來展望
臺北市信義區雙永國民小學籌備處
楊政修主任

學校轉型和社區營造經驗分享
臺北市立忠義國民小學 黃志勇校長

誰的想像與實現？
台北EOD的社區再生倡議之旅
臺北市府市長室 蕭伶仔顧問

EOD－躍升臺北教育迎向幸福未來
臺北市政府教育局鄧進權副局長



臺北市政府教育局
DEPARTMENT OF EDUCATION
TAIPEI CITY GOVERNMENT

臺北教育力表現-各領域亮麗成果

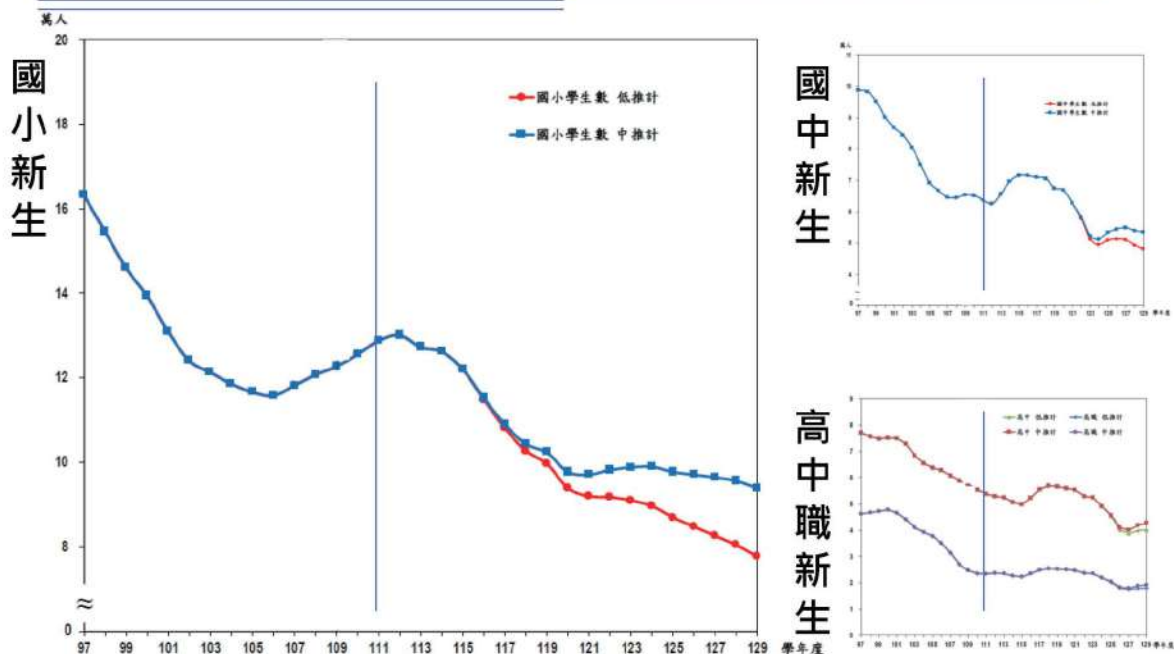


臺北教育力表現-各領域亮麗成果



3

臺北市未來20年學齡新生人數推估



註：國小階段於109-112學年度(國中遞延至113-115、高中職遞延至116-118年)受惠「助您好孕」政策及龍年效應，新生呈現微幅上升。

註：臺北市高中職一年級新生占北北基高中職一年級新生之平均比率為51.24%。

4

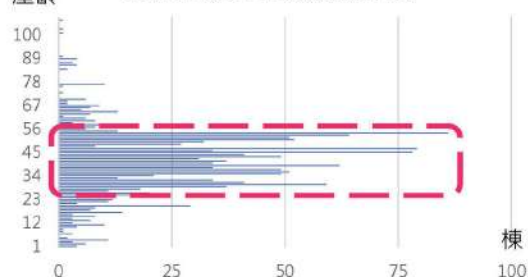
EOD－躍升臺北教育迎向幸福未來 臺北市府教育局鄧進權副局長



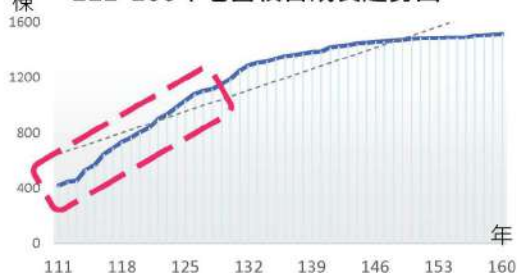
臺北市未來20年校舍屋齡分析推估

111年逾50年校舍共計389棟(26%)，未來10年達805棟(53%)，未來20年達1193棟(78%)。

屋齡 111年校舍年齡統計圖



棟 111-160年老舊校舍成長趨勢圖



111年中山(41%)、大同(39%)及萬華(37%)等行政區老舊校舍占比超過35%，未來20年後各行政區均占比近70%以上，其中中正(89%)及士林(87%)等行政區老舊校舍占比超過80%，

棟數 111年各行政區老舊校舍統計



市府推動EOD歷程-EOD概念論述



市長施政報告

我們規劃的都市計畫中，EOD是一大重點，九年國教實施到現在超過50年了，很多當年興建的校舍，在未來十年都要改建。既然要改建，就必須帶入全新的概念，托嬰、托幼、托老，居民活動中心都要考慮進去。

市有建物及用地整合運用導向之都市發展 (EOD , E-Oriented Development)

針對具有潛在發展核心之地區，以學校為主要標的，顧及教育 (Education)、經濟 (Economy)、生態 (Ecology)、公平 (Equity)、都市進化 (Evolution) 等5E原則的資源整合運用，進行長程規劃，對土地及建物運用重新布局及配置，釋出都市發展儲備用地之都市規劃機制。



利用水平整合周邊公有建物及用地、垂直整合各項公共服務設施項目

7



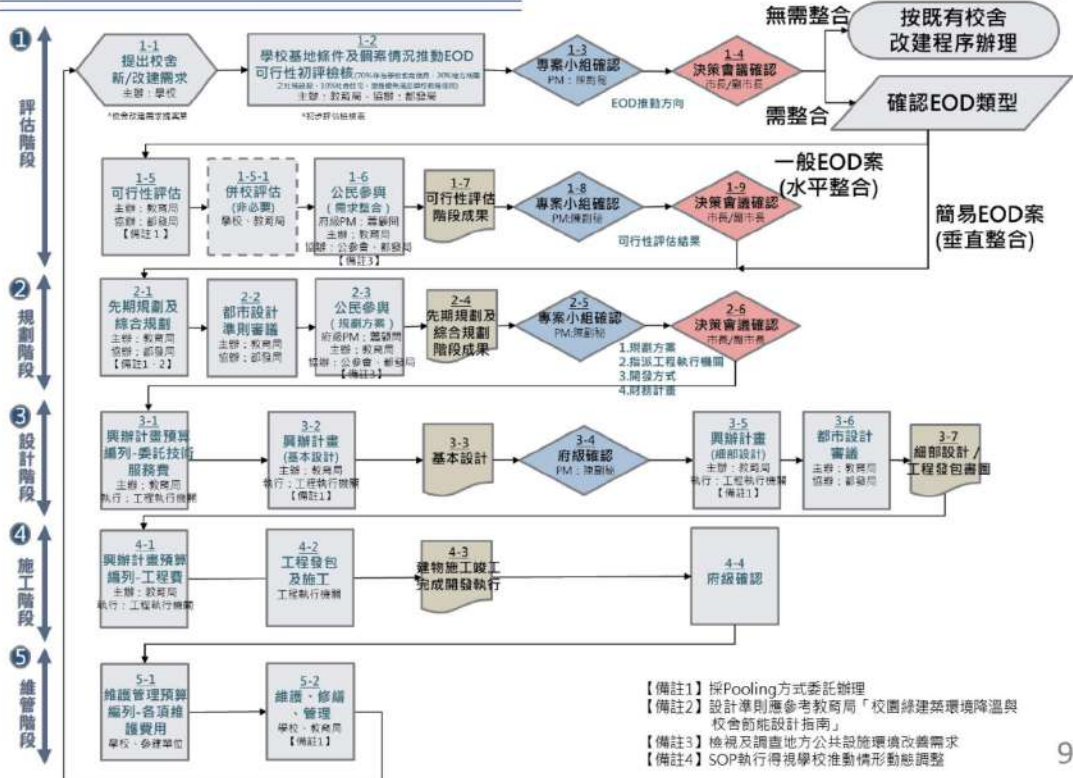
8

EOD－躍升臺北教育迎向幸福未來

臺北市府教育局鄧進權副局長



市府推動EOD歷程-EOD推動SOP



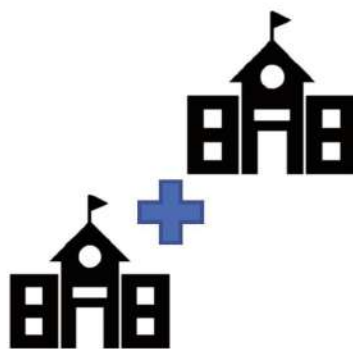
9



市府推動EOD歷程-EOD概念論述



模式一：
單一學校的
整體規劃改建
「忠義國小EOD案」



模式二：
兩校以上的
整體規劃改建
「雙永國小EOD案」、
「艋舺學園EOD案」、
「大同高中及長春國小
EOD案」



模式三：
整合區域的
整體規劃改建
「明倫國小(明倫社
宅)案」、「職能發
展學院及市立大學
EOD案」

9

EOD－躍升臺北教育迎向幸福未來 臺北市府教育局鄧進權副局長



市府推動EOD歷程-近期推動辦理重大案件



雙永國小EOD案(永春國小及永吉國小合併)
111年8月1日雙永國小新學期開始。本案預計規畫停車場(汽車281席、機車88席)、托嬰中心等設施，已於111年5月完成建築師徵選，基本設計中，預計113年開工。



忠義國小教育社福園區EOD案
本案規劃社福大樓，已於110年1月完成第1期拆除工程，第2期上構工程施作中，預計於113年8月竣工啟用。



艋舺學園EOD案(華江高中、萬華國中、雙園國小、西園國小及南海幼兒園4校一園)
本案規劃社福大樓及數位學習中心，已於111年5月完成可行性評估結案，預計111年年底前啟動先期規劃作業。

大同高中及長春國小EOD案
預計規畫日照中心等社福設施，已委託建築師辦理可行性評估中，預計111年底結案。

職能發展學院(與市立大學)EOD案
規劃479床宿舍供市立大學使用，工程發包中，預計於111年5月底決標，7月開工，114年竣工。



建構優質安全、健康共融的永續校園

全市校舍耐震能力均已符合現行法規規定

，唯營建材料仍有其使用壽命，且因老舊校舍逐步無法符合現代低碳化、健康化、智慧化、共融化及全齡化的教育需求。

考慮未來幼年人口數將持續下降，將針對既有老舊校舍進行EOD長期規劃

，改建時結合永續、綠能、科學、智慧化及各項新技術，建構具包容、安全、韌性及永續特質的校園環境。

高風險

材料劣化嚴重(鋼筋鏽蝕、混凝土料落)、氫離子過高、中性化過深...

高效益

每生享有校地面積面積未達教育部下限、辦學良好額滿學校、鄰近學校資源共享..。

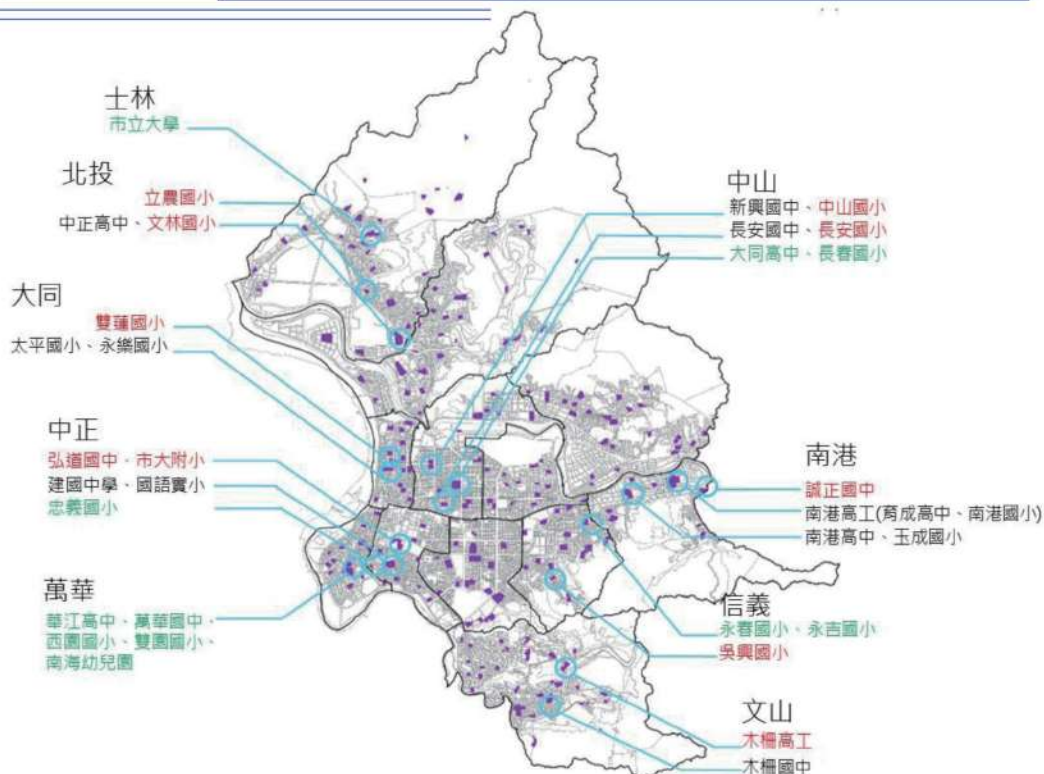
高屋齡

屋齡已達50(30)年

EOD－躍升臺北教育迎向幸福未來 臺北市府教育局鄧進權副局長



未來的EOD潛力發展基地



建構優質安全、健康共融的永續校園



感謝聆聽，敬請指教！



臺北市府教育局
DEPARTMENT OF EDUCATION
TAIPEI CITY GOVERNMENT

好事成雙－永春永吉併校歷程及未來展望
臺北市信義區雙永國小籌備處楊政修主任

好事成雙

永春/永吉併校歷程及未來展望



臺北市信義區雙永國民小學籌備處

111年5月31日

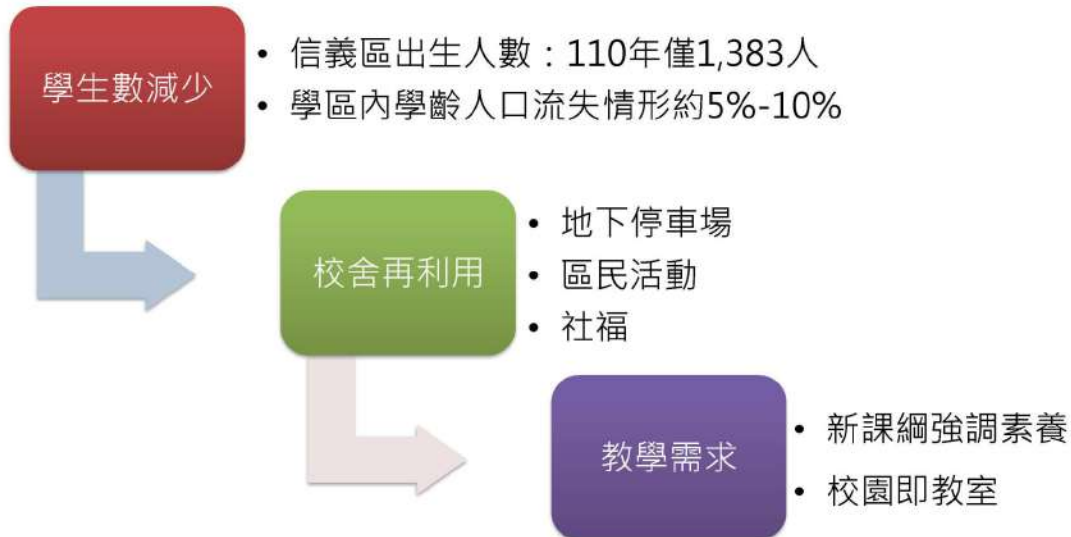
01

合併歷程





1-1緣起



1-2學校現況



	永春國小	永吉國小
校地面積	16,866m ²	11,763m ²
學生數 (含幼兒園)	783	705
教職員數	84	81
校史	67年	47年
普通教室 平均屋齡	40-44	50-54



好事成雙－永春永吉併校歷程及未來展望
臺北市信義區雙永國小籌備處楊政修主任



本圖擷取自 臺北市政府都市發展局東區門戶展計畫簡報



好事成雙－永春永吉併校歷程及未來展望

臺北市信義區雙永國小籌備處楊政修主任

1-5 合併背景



1-6 初始面臨議題與溝通

教師與行政

- 學生上課空間的安排
- 資源的重新整合耗時
- 兩校教師及家長共識
- 兩校雙語課程有差異
- 合併後人事整合問題

家長會與校友會

- 需以永春國小為校名
- 市府成立專責單位
- 教育為優先考量
- 有條件提供社福使用

土地取得與使用

- 公有私有地產權移轉
- 市有國有土地交換
- 教育與營利事業用地

好事成雙－永春永吉併校歷程及未來展望

臺北市信義區雙永國小籌備處楊政修主任

1-7合併重要活動與決議



1-8公民參與示例-新校命名規劃



好事成雙－永春永吉併校歷程及未來展望

臺北市信義區雙永國小籌備處楊政修主任

1-9公民參與示例-公民參與工作坊

辦理時間

- 109年8月9日

參與對象

- 永春國小與永吉國小教師、家長、學生
- 家中有 0-4 歲小孩, 未來可能就讀永春國小、永吉國小的居民
- 想要了解 EOD 並關心永春國小、永吉國小未來發展的社區居民

討論議題

- 我認為理想社區裡的小學
- 我認為理想的校園意象
- 我認為理想的交通規劃



02 配套措施



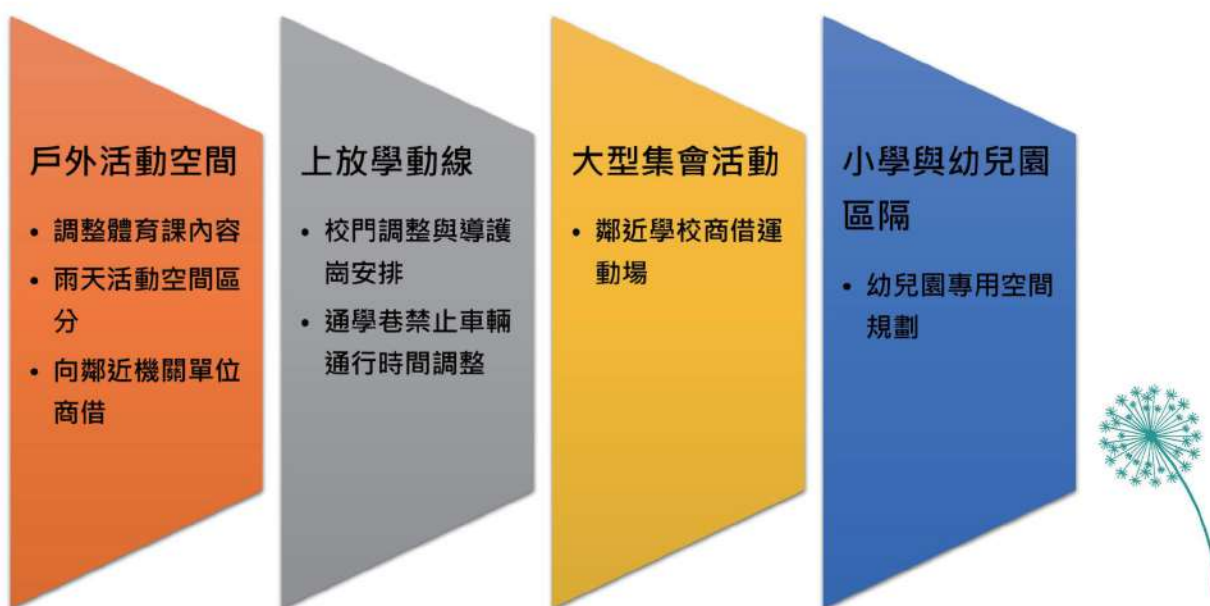
好事成雙－永春永吉併校歷程及未來展望

臺北市信義區雙永國小籌備處楊政修主任

2-1搬遷安置期程



2-2工程期間配套措施



03

未來展望



3-1新學校願景與發展特色

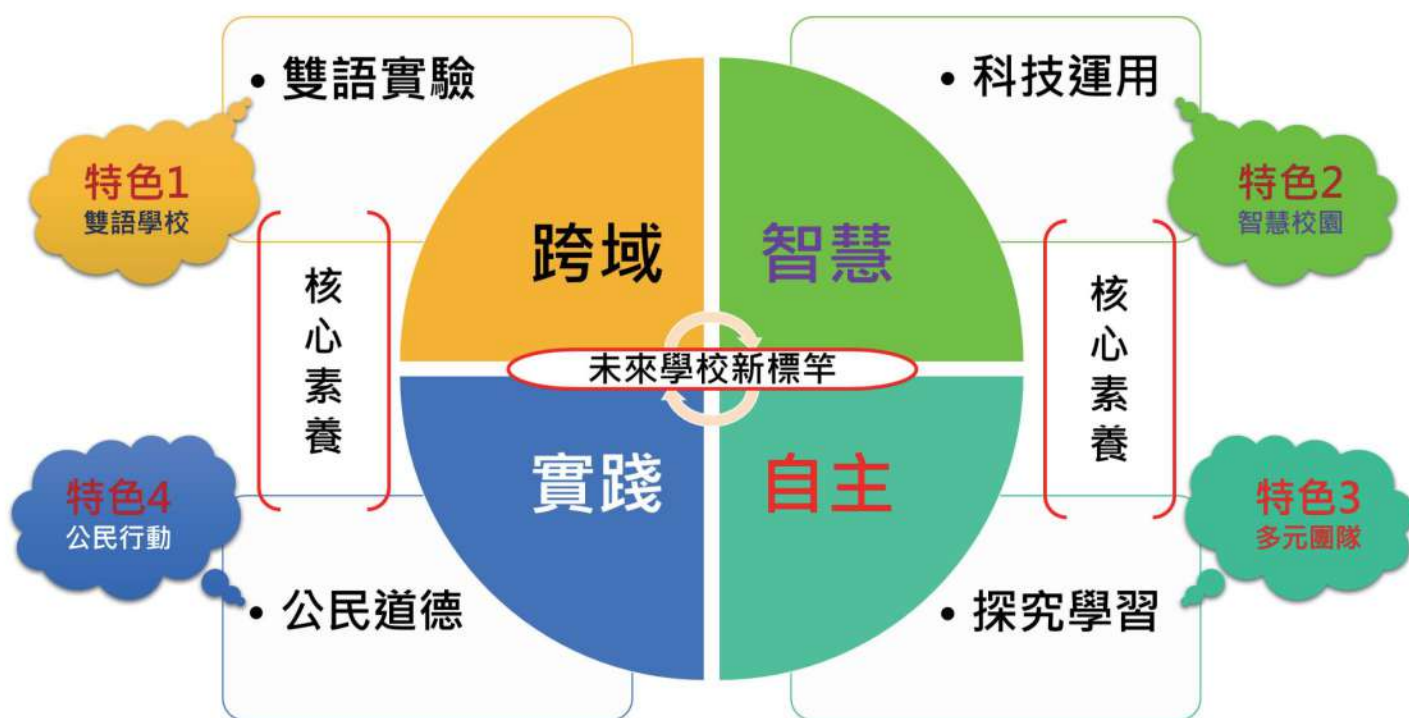


以社區小學為發展藍圖
成為一所國際化的雙語科技小學



好事成雙－永春永吉併校歷程及未來展望

臺北市信義區雙永國小籌備處楊政修主任

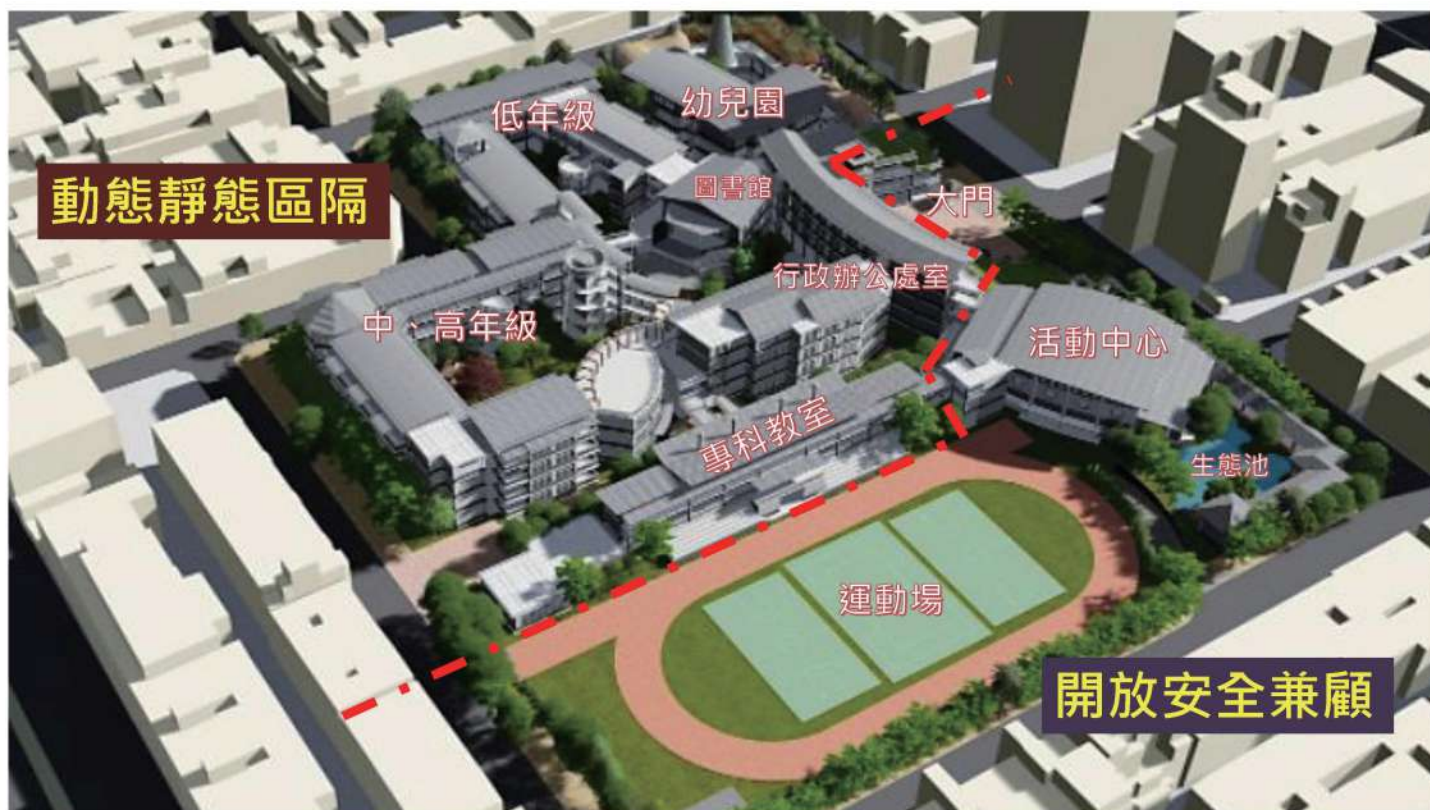


3-2空間使用綜合規劃

以教育為導向，納入社會局公托服務、停管處地下停車場、區民學習教室、樂齡學堂、戶外場地開放空間等



好事成雙－永春永吉併校歷程及未來展望
臺北市信義區雙永國小籌備處楊政修主任



未來，學校將是動態發展的EOD生態系統中心



Thank you







楔子



緣起忠義走進忠義
感動忠義再生忠義



學校沿革



南機場是一個充滿人情味的傳統社區

自民國55年創校，已逾55年光景，孕育出南機場社區純樸善良的人文風情，許多精采的人事物串起忠義精采55年，也讓我們對於未來勇於追夢，期待我們的夢想能夠在共同的家園一起被實現，再創社區榮景。



忠義國小-我們所愛的學校



學校地理環境-中正區 崁頂、南機場、LG03(廈安)



啟動全齡服務幸福城市
再造共融共享共生園區

Education
Oriented
Development

念想：化危機為轉機





103年啟動校舍改建計畫先期規劃



但忠義國小要廢併校了！

重啟整併 北市忠義國小最快107年併校

2016年12月2日

(中央社記者游凱翔台北12日電)南機場都更引起忠義國小併校爭議，原本由台北市教育局雙軌並行，但市長室定調，要求民國106年6月前取得50%居民同意書後整併。

忠義國小併校案，台北市教育局6號開公聽會，由於家長、居民不滿整併委員沒有列席聽取意見，公聽會不到十分鐘就集體退席。外界關注，接下來北市府是否還要堅持廢校？柯文哲今天(7號)回應，要廢校還是要廢得了，要居民同意，走法律程序，不是市府想怎樣就怎樣。(林麗玉報導)

因為少子化，考量忠義國小學生人數逐年減少，台北市長柯文哲推動南機場都更，規劃要在忠義國小用地，蓋中繼住宅，不場引發家長、里長、居民反對，北市教育局6號舉辦忠義國小併校公聽會，家長、居民不滿整併委員未列席聽取意見，全場只有官方代表，根本沒有民意，不到10分鐘就集體退席，留下參加公聽會的居民，又多次與市府代表溝通。

南機場都更中繼住宅方案



捷運萬大線共構計畫也來了！

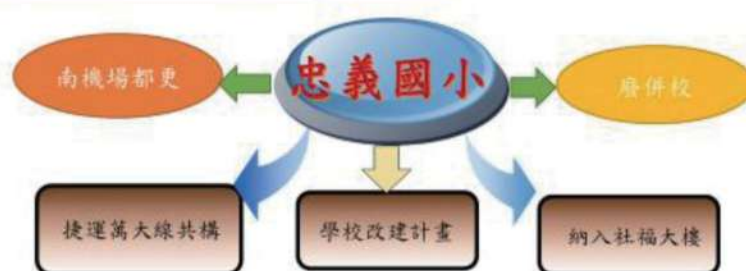


一場賽局正式展開

關鍵詞



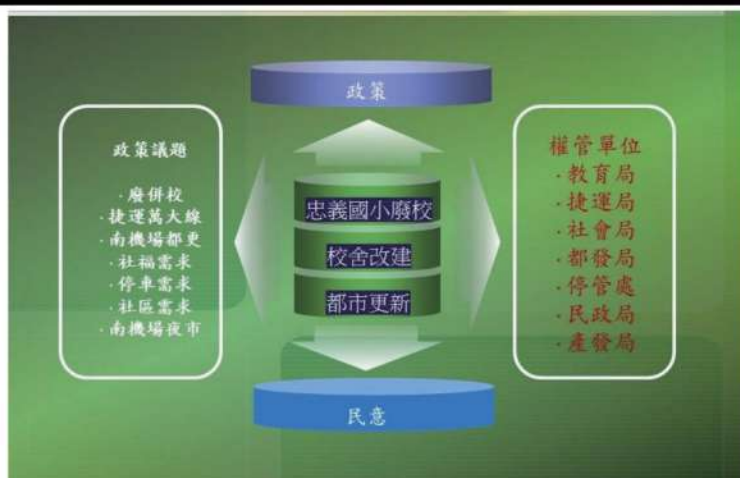
一時之間南機場成為焦點



這鐵定是一場馬拉松賽事，但方向一定要對



這是一道難解習題



科學分析、大數據、鄉野調查

睿智決策

行動代號
忠義教育社福園區
發起人
臺北市長柯文哲市長
時間
106年12月8日市長室會議
忠義國小教育、社福、社區綜合園區規劃案

忠義國小朝向結合捷運
LG03站及社福設施方向改
建，定位為「忠義教育社
福園區」

忠義教育社福園區開創新局



105年-106年

107年-108年

109年-113年



從國外成功案例找

案例1：日本豐島-多處市有地整合運用後騰出新市政基地



案例2：西班牙巴塞隆納聖馬提小學建物垂直整合運用



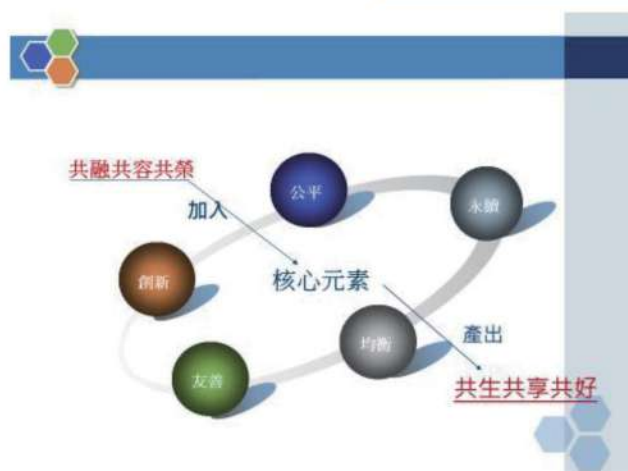
案例3：德國東柏林透過社區參與再造市有大樓



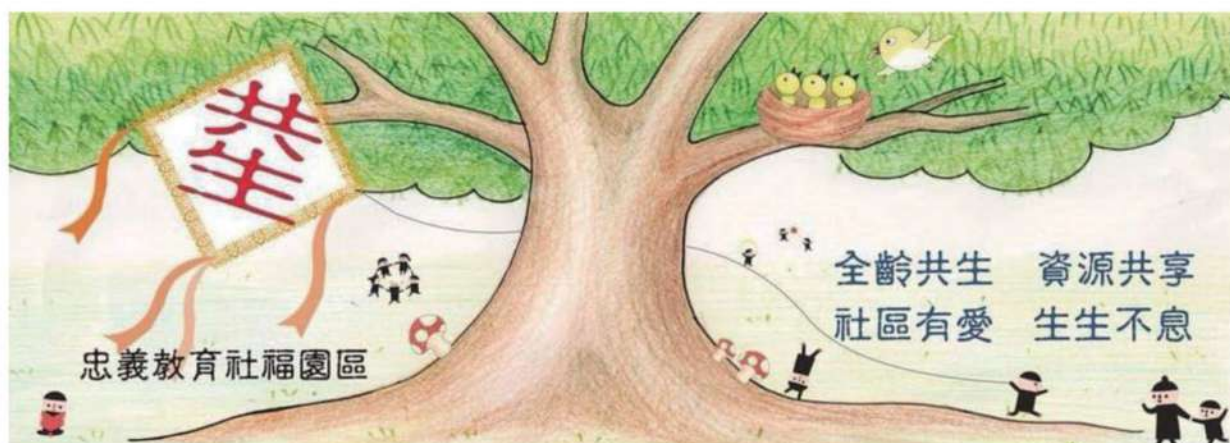
柯市長和許前局長關心社區營造



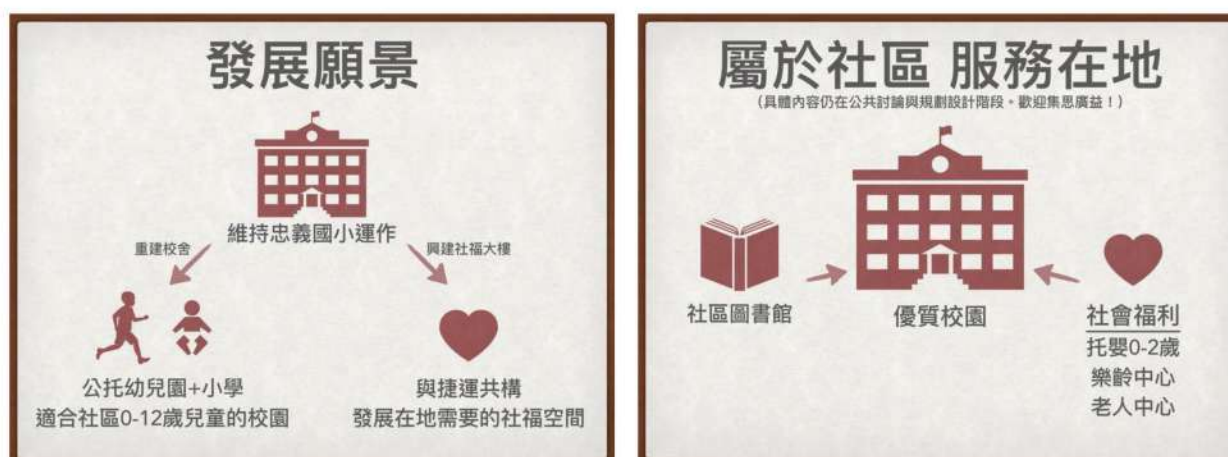
意象轉化



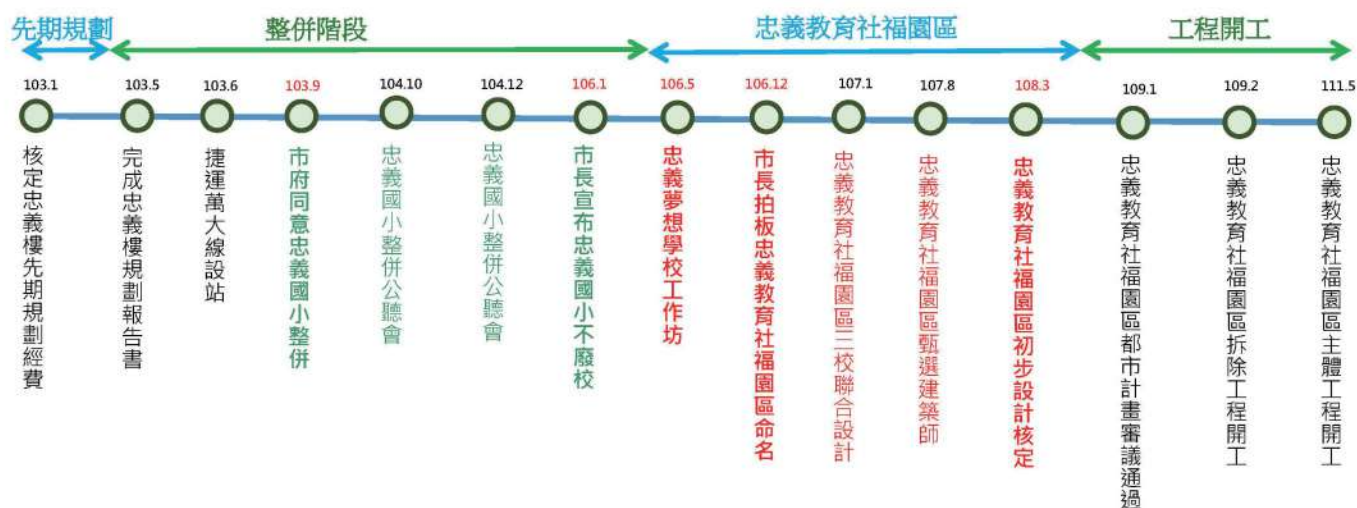
忠義教育社福園區和社區連結



我們的想法慢慢磨合



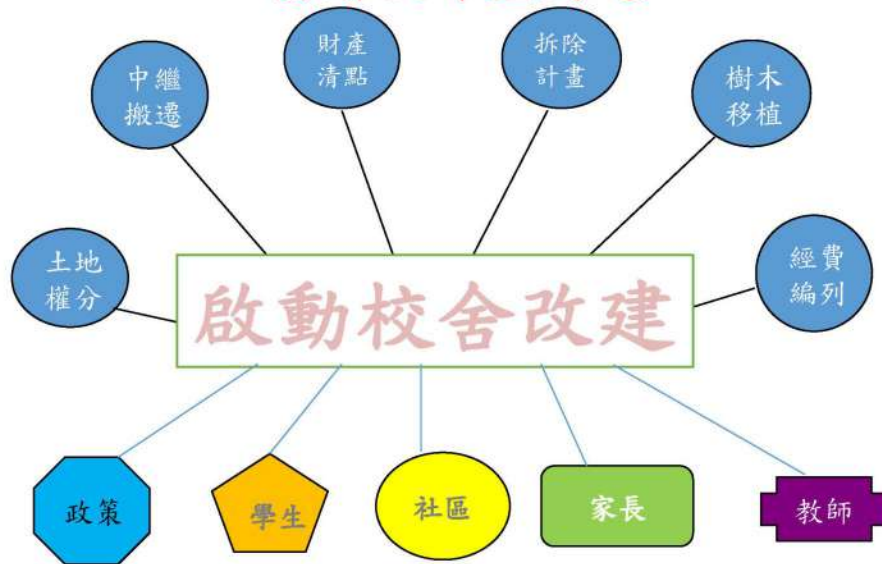
事件年表



演進歷程+關鍵元素



要解決那些問題

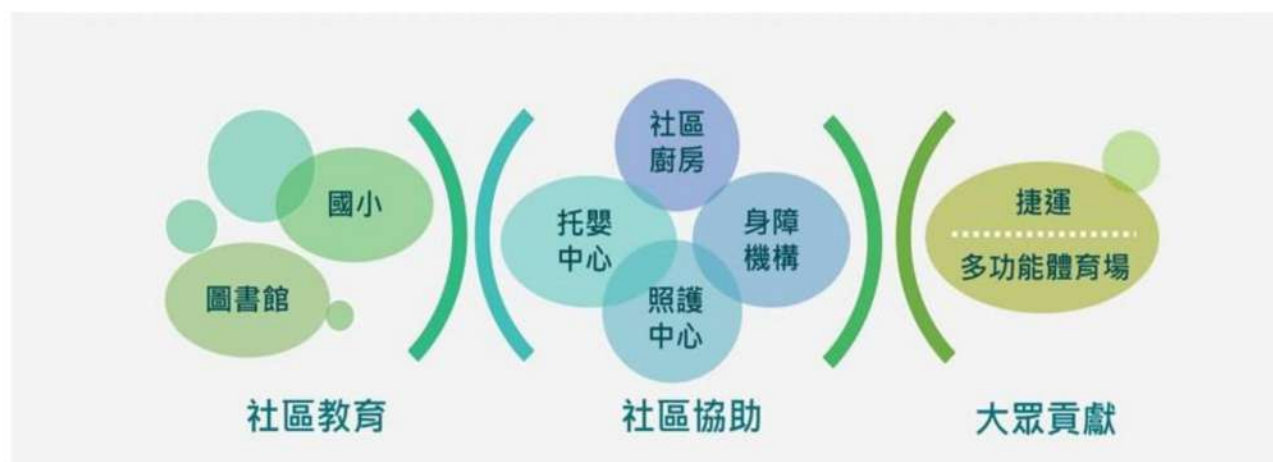


需求面彙集

納入公民團體參與



忠義教育社福園區暨捷運共樓大樓組成

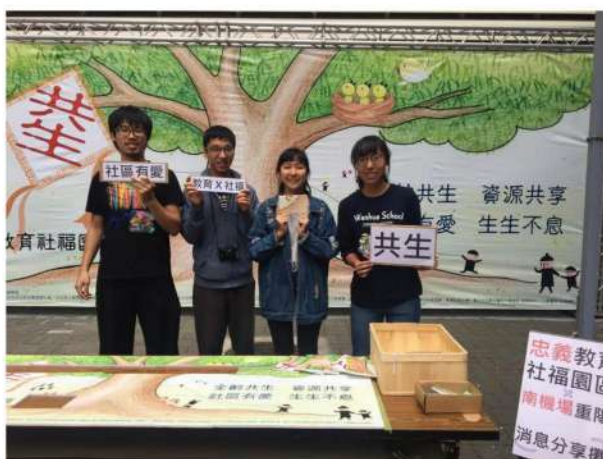




辦理社區工作坊對話



南機場社區共識營活動



共生學校-學生主題課程



捷運局邀請社區居民做施工說明



建築師和全校師生說故事



建築系大學生參加圖說設計比賽



啟動全齡服務幸福城市
再造共融共享共生園區

Education
Oriented
Development

集眾家之大成

全面導入EOD、TOD



EOD基地示範

以社區需求出發，運用校地發展5E



教育

國小用地
公立幼兒園
圖書中心



社福

托嬰中心
樂齡中心
社區廚房
老人日照中心
身心障礙日間機構
少年中心



其他

多功能體育場
捷運站



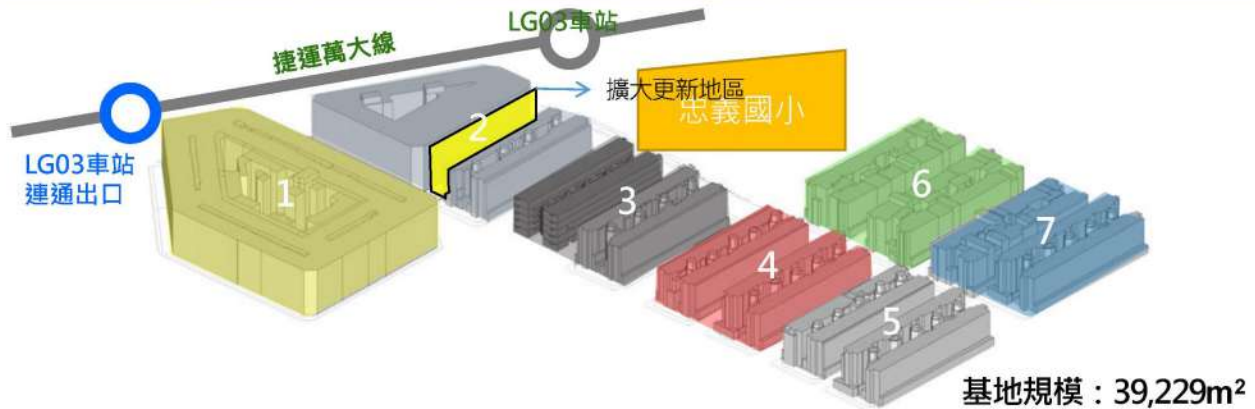
37

EOD基地示範-南機場公辦都更-忠義國小



38

EOD基地示範-南機場公辦都更-忠義國小



- 政府輔導居民自辦，1個更新計畫整體規劃，7個更新單元分期開發
- TOD發展原則，結合大眾運輸交通，提升空間整體品質



我們尋求的均衡模式

市府相關局處

- ✓ 教育局-教育功能
- ✓ 都發局-空間規劃
- ✓ 民政局-社區系統
- ✓ 社會局-社會支持
- ✓ 衛生局-長照照護

媒合社區需求



忠義教育社福園區-忠義國小校舍改建



社會局參建忠義教育社福園區暨捷運共構大樓新建工程

- 結合忠義國小教學大樓、社會福利大樓、捷運萬大線出入口共構
- 社會福利大樓樓層規劃

六樓	體育館
五樓	自立住宅
四樓	社區日間作業設施
三樓	社區式長照機構（日間照顧）
二樓	托嬰中心、社區閱覽室
一樓	社區照顧關懷據點



啟動全齡服務幸福城市
再造共融共享共生園區

Education
Oriented
Development

展望

設計創新思維-循環經濟、共享經濟
建物耐震功能再提升取得耐震標章
全新智慧建築打造社區防災基地
納入物業營運計畫打造全方位管理

忠義教育社福園區EOD示範基地-提升民眾參與南機場都更計畫意願



效益分析

- 捷運**廈安站**成為TOD示範據點
- 校舍**智慧化**、**永續**、**綠能**、**友善空間**
- **社區服務化**(社福園區運動空間)
- 打造臺北市首座**蒙特梭利實驗小學**



謝謝聆聽
敬請指教



誰的想像與實現？

台北EOD的社區再生倡議之旅

蕭伶仔 Agnes Hsiao
臺北市政府市長室顧問

什麼是EOD？

EOD與TOD的關係又在哪？

EOD是以「社區再生」為基礎，將市有建物及用地整合運用。保有社區原有生活紋理、滾動社群再生、社區更新的都市計畫。

TOD則是在台北邁向CBD的路上，以「首都生活圈」納入北北基桃生活圈為考量，進行路網周邊土地整合規劃。同時，藉此推動2050都市計畫引導下的減碳行動。

TOD是台北滾動周邊城市同步前進的都市發展策略，
EOD則是回到社區，確保生活紋理與單一城區更新的行動方案。

EOD在台北的3大關鍵

打造一個屬於我們的優質學區

學校用地是最為均質分佈的
市有地與服務機制

以打造「學區」為考量點，突破校園為本體的思考邏輯，將社區建設一同納入思考，並定義何謂優質學區。

透過打造學區為基礎，滾動社區為單位的規劃，帶動都市更新。

未來15年內會有236間學校面臨改建。以校園為基礎滾動社區型態的都市生活圈更新，將成為主流。

如何突破校園與社區各自的本位思考，「學區」成為重要的溝通觸媒點。

在滾動更新的同時，需要向社區核心使用者與投資者，進行遊說，一同進場進行規劃。

EOD的重要篇章 | 艋舺學園

1.

艋舺學園範圍涵蓋南海幼兒園、雙園國小、西園國小、萬華國中，以及華江高中。其中，萬華國中是萬華社區大學校址。該學園可以說是台北首座0-99歲的全齡學園。

2.

台北236所學校未來15年內，將近70%教室面臨重建的現實，EOD是以教育為導向的都市計畫，在校舍重新規劃的基礎上，重視社區與教育在資源面向與理念面向的整合。

3.

學園不只是學園，是社區生活的核心場景與共創平台。

簡單來說，EOD就是打造一個具備在地特色，滾動在地發展的優質學區。

EOD的重要篇章 | 艋舺學園

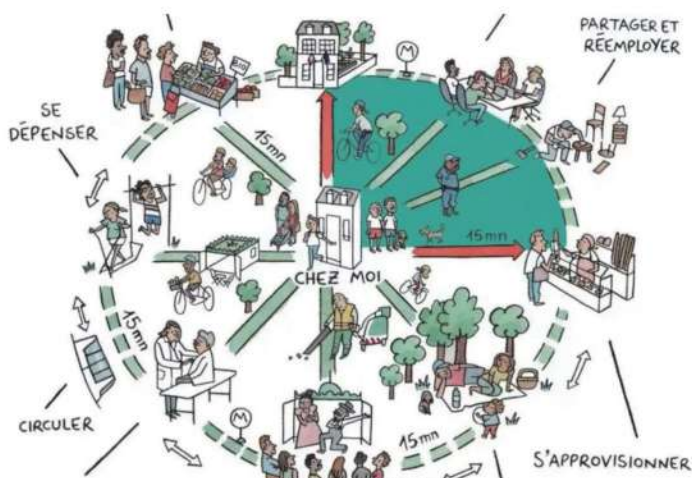
4.

EOD重視校園使用者的需求，也重視與社區的互動。同時，社區可以如何反饋學園，與學園一同成長，成為EOD都是規劃的主要策略考量。

5.

15分鐘步行生活圈的社區城市改造計畫。滾動都市更新。

EOD下的15分鐘生活圈 | 學校做為「我們」的主場景



從「家」轉換到從「校園」出發。

我們重新定義校園的範圍：
教育服務可以在圍牆內外發生。

教育引導出的社區性格，
是觸動社區再生的關鍵。

「我們要打造一個什麼樣的學區？」
成為每一個EOD個案的第一個提問。

倡議的起點 | bottom-up的視野
傾聽也許破碎但真實的需求



規劃團隊（市政府）暫時放下原本的策略想像，
從學校出發，走進學校，
了解校方對EOD的想像是什麼？

並且，引導他們提出需求與期待，
甚至是長年在服務過程中的各種挫折。

這個時候，規劃團隊只須放大耳朵，傾聽。

這個步驟，是陪伴單一基地找到「獨特性」的關鍵。

Bottom-up的成果 | 艋舺學園的挑戰



貧窮、老舊、各式家庭困境、高齡化。

全都變成社區發展的困難，
也是EOD發展的契機。

- 01 四校一園主權獨立，如何形成聯盟。
並在認知與形象打造上融為一體？
- 02 富有人情，但艋舺學園孩童家庭支持功能不足。
教師長期辛勞，容易失去教學信心。
孩子主流巔峰經驗匱乏。
- 03 在地銀髮需求浮現。
老屋環境不夠友善（都市更新需求迫切）。
- 04 後疫情底下的都市更新與社區生活型態
（實體需求無法被取代）。

倡議之旅第一站 |

我們從2021年起選擇回到現場，一起想像：
什麼是我們的艋舺學園？



可用工具：

1. 正式對話，並具體提出階段性承諾，可供階段性實現、驗證。
2. 面向府內團隊的**橫向倡議**，確認共同目標（教育局、都發局為主）
3. 辦理品牌教育工作坊，確保政策價值延續性
4. 辦理焦點座談，探勘想像與需求
5. 辦理工作坊。從學校走進學區，從市府走向基地現場。

倡議之旅第一站 |

回到現場後，我們在6個月內完成：



1. 超過6場規劃團隊與在地的實質座談、專案工作會議
2. 正式工作坊前焦點座談2場，凝聚工作坊議程與方向
3. 正式辦理工作坊，市長、首長出席並實質參與。
4. 工作坊現場提出具體模型，正式回應在地具體想像。

每一場會議，都必須先回應上一場會議的承諾與實現進度。
規劃團隊的誠意透過執行力與實質互動，步步累積。

誰的想像與實現？台北EOD的社區再生倡議之旅

臺北市府市長室蕭伶伃顧問

在願景工作坊後，我們
一起找到了艋舺學園的
品牌DNA

V A L
U E S



從原本擁有到極端渴望的：
一個極具地方色彩的優質學區



人情味
在地性格強烈
老街區老商圈



對巔峰經驗的期待
對在地自信的嚮往



各種可能的成長機會
拒絕單一標準與價值系統。



12

艋舺學園的共同體感扎根後，
社區如何再生？

換句話說，
我們如何滾動周邊都市更新？

誰的想像與實現？台北EOD的社區再生倡議之旅

臺北市府市長室蕭伶仔顧問



社區再生的基礎： 找到利害關係人

1. 學校工作者、家長會、學生
2. 建商、土地開發商
3. 城市規劃者
4. 社區工作者
5. 教育議題倡議者



萬華國中
809卓芷仔



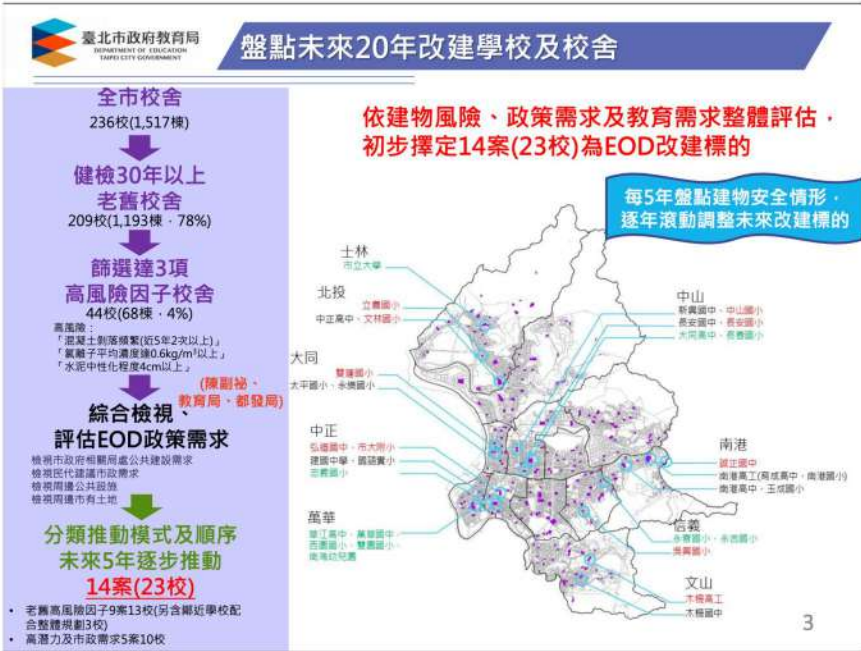
萬華國中
805陸柔臻

倡議之旅第二站 |

執行力是誠意的唯一指標

1. 投資的誘因往往是**軟體先行**，硬體獎勵措施跟上。
2. 實質推動工作坊結論，持續實現階段性願景，推動再生動能不中斷。
3. 以基地為示範點，尋求學區的服務整合落地。

誰的想像與實現？台北EOD的社區再生倡議之旅
臺北市府市長室蕭伶伃顧問



倡議之旅第3站 |
一個全城攜手的社區再生計畫

臺北市府教育局
DEPARTMENT OF EDUCATION
TAIPEI CITY GOVERNMENT

教育局短期推動學校整體改建14案名單

編號	行政區	學校	考量因素	可行性評估 (或先期規劃)	備註(分類)
1	中正	弘道國中、市大附小	校舍材料劣化嚴重/周邊無社福設施/相鄰市立大學	預計111年底啟動可行性評估	鄰近學校資源共享
2	中山	長安國小、長安國中	校舍材料劣化嚴重/周邊無社福設施	預計111年底啟動可行性評估	
3	北投	文林國小、中正高中	校舍材料劣化嚴重/未來發展性高(士林科技園區)/周邊無社福設施	預計111年底啟動可行性評估	
4	南港	南港高中、玉成國小	鄰近校舍教育資源共享	預計111年底啟動可行性評估	
5	南港	南港高工(南成高中、南港國小)	鄰近校舍教育資源共享	預計111年底啟動可行性評估	
6	南港	誠正國中	教學大樓改建-綜合規劃階段	110年完成先期規劃	單一學校改建
7	信義	吳興國小	教學大樓改建-先期規劃階段	111年先期規劃中	
8	文山	木柵國中	綜合大樓新建-先期規劃階段	111年先期規劃中	
9	北投	立農國小	校舍材料劣化嚴重/周邊無社福相關設施	預計112年啟動先期規劃	
10	文山	木柵高工	校舍材料劣化嚴重/周邊無社福相關設施	預計112年啟動先期規劃	
11	大同	雙蓮國小	校舍材料劣化嚴重/周邊無社福相關設施	預計112年啟動先期規劃	配合區域需求整合
12	大同	太平國小、永樂國小	配合延平社宅案	預計112年啟動可行性評估	
13	中正	建國中學、國語實小	配合開置宿舍活化案	預計112年啟動可行性評估	
14	中山	新興國中、中山國小	配合新興市場案	預計112年啟動可行性評估	

倡議之旅第3站 |
一個全城攜手的社區再生計畫

願景下一站 |

大同高中X長春國小EOD基地計畫

政策目標：打造中山區TODXEOD示範基地

規劃團隊方案：提升公共設施佔比、優化校園資源整合、滾動周邊社區更新

那麼，屬於這個基地的在地意見輪廓？

倡議作為政策溝通的主軸

尋找100種想要與不想要的「共識點」

1. 從在地利害關係人出發，讓BOTTOM-UP的想像面與TOP-DOWN的策略面越早碰撞越好。
2. 倡議不只面向地方，也須面向規劃團隊內部。
3. 市府府級主力帶隊，協助市政團隊橫向聯繫、共同前進地方對話。
4. 利害關係人並不固定，層層定位、層層互動。
5. 承諾一定要可以實現，皆可階段性驗收。
6. 社區屬於在地，服務永遠先於硬體。
7. 硬體作為最可見的政策項目，必須要讓軟體先走，才有實現的可能。
8. 固定互動，正式與非正式的意見反饋都須有核心團隊固定檢視。

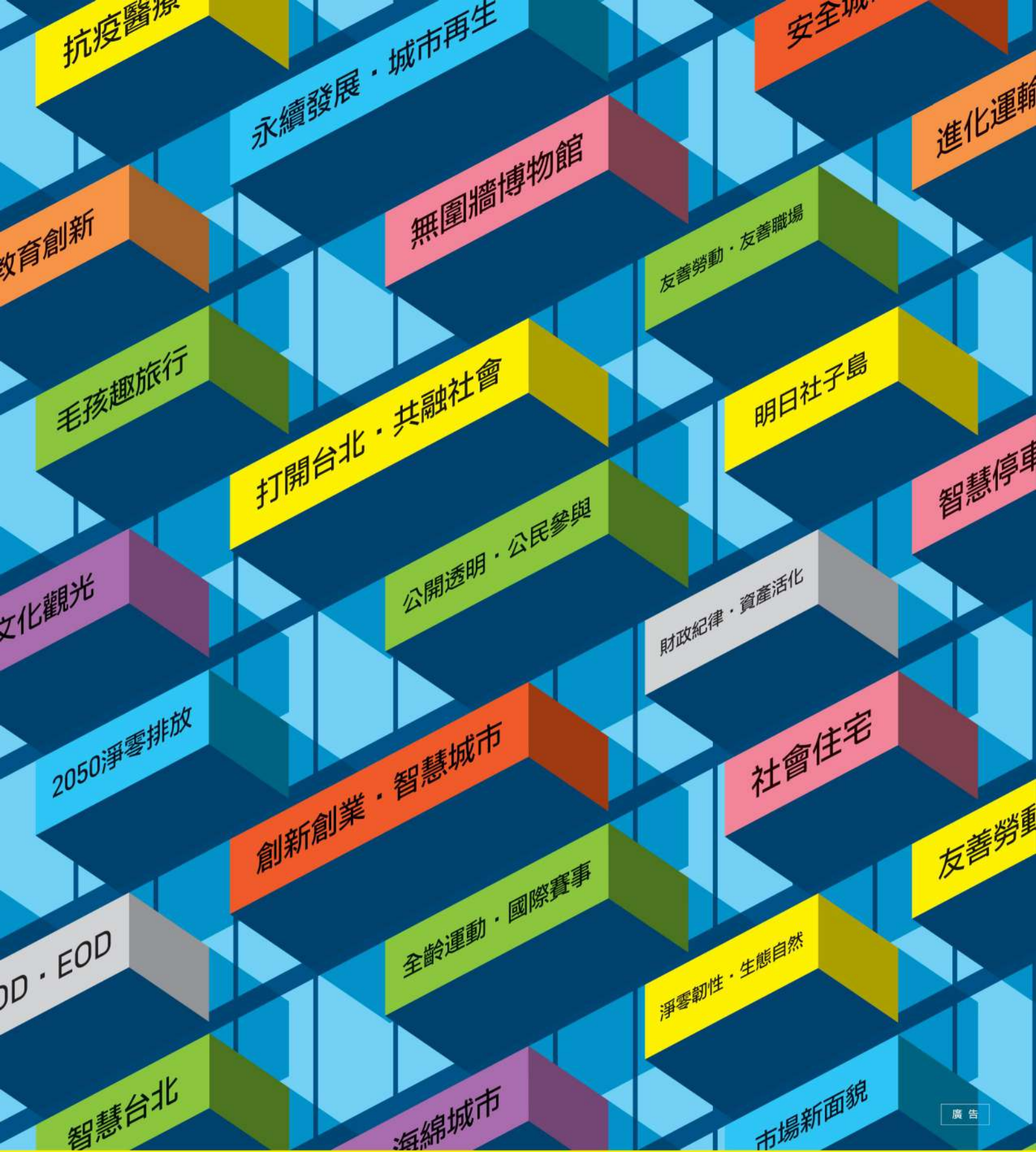
所以我們在這，向你倡議，一個自社區萌芽的再生願景：

打造屬於我們的優質學區

從TOD遠眺台北首都生活圈的前景，
從EOD重新找回都市再生的溫度與可能。

「我們」，是指市政府團隊、基地成員、社區住民、投資建設者，以及社區的所有使用者。

T O D
X
E O D



廣告

台北城市博覽會

TAIPEI
EXPO

2022.08.27 六 → 09.11 日

花博公園爭艷館
Taipei Expo Park - Expo Dome

台北的未來 · THE FUTURE IS NOW



主辦單位 OFFICIAL ORGANIZER : 臺北市政府 TAIPEI CITY GOVERNMENT | 執行單位 EXECUTIVE ORGANIZER : 台灣設計研究院 TAIWAN DESIGN RESEARCH INSTITUTE

cityexpo.taipei

