

陸、各方建議意見

一、聯合開發大樓公有不動產轉作公共住宅出租使用有助公共住宅存量提升，惟二類住宅性質大相逕庭，致政策推行以來迭遭各界及媒體訾議，亟待通盤檢討及早研謀因應：社會住宅（social housing）係指政府直接興建、補助興建或民間擁有之適合居住房屋，採「只租不賣」模式，以低於市場租金或免費出租予所得較低家戶或特殊弱勢對象之住宅。此一名詞定義僅為概念指稱，各國中央與地方政府實際運作所使用之名稱不盡相同，例如歐洲稱之為社會出租住宅（social rented housing），美國稱可負擔住宅（affordable housing）、日本稱公營住宅、香港稱公共屋邨（簡稱公屋）、新加坡與馬來西亞稱組合房屋（簡稱組屋）等，我國因年代法源和地方政府政策施行亦有不同名稱之社會住宅，例如平價住宅、出租國宅、公營住宅、青年住宅、勞工住宅、公共住宅等。我國社會住宅廣義概念傾向於受政府補貼（土地、利息、稅賦等）之租賃住宅，以低於市場租金之方式供社會經濟弱勢人民租用者。法定狹義社會住宅之定義則見於住宅法第 3 條：社會住宅為由政府興辦或獎勵民間興辦，專供出租之用之住宅及其必要附屬設施。

依內政部營建署本年度第 2 季「住宅資訊統計彙報」揭示，臺北市住宅存量計 946,948 戶，都市發展局同期管有公共出租住宅計 5,095 戶（含國宅 3,614 戶、公共住宅 546 戶、中繼住宅 365 戶、聯開宅 570 戶，未加計社會局所管平價住宅等戶數），約占臺北市住宅存量之 0.54%，為全國之冠，惟相較歐洲國家包含荷蘭、香港、英國，或鄰近亞洲區之日本、韓國、香港等，均高於 5%，甚至達 33%，公共住宅需求迫切。臺北市政府鑑於臺北市房價飆漲，影響市民及弱勢族群居住權益，自民國 101 年度首辦臺北市公共住宅，將其定位為協助中低收入戶安居使用，嗣於民國 104 年 11 月宣示，民國 104 年底將啟動 1.1 萬戶，民國 107 年底前完成 2 萬戶公共住宅之規劃、8 年供應 5 萬戶之政策目標，然至民國 105 年底止，臺北市公共住宅興建完竣可出租基地計有 7 處，共 546 戶（大龍峒 110 戶、行天宮站 30 戶、敦煌 3 戶、萬隆站 41 戶、景文 39 戶、永平 51 戶、興隆一期 272 戶），僅達目標值之 2.73%。

臺北市政府為達公共住宅政策目標，於民國 104 年 2 月 5 日召開「研商捷運聯開宅辦理公共住宅可行性」會議決議，將捷運工程局轄管臺北都會區大眾捷運系統土地開發基金（下稱土開基金）持有龍山寺站（交 1）、港墘站（交 9）、台北橋站（捷 2）及新店機廠（捷 17 至 19）等 4 處聯合開發公有不動產計 570 戶（下稱捷運聯開宅），轉作臺北市公共住宅出租使用，由都市發展局統籌代租（管）事宜。經都市發展局與捷運工程局研商結果，就捷運聯開宅租金採市價 7 折至 8.5 折計收（第 1 年以市價 8.5 折計收，倘承租人入住遵守生活規約，第 2、3 年酌予調降為 7 折），並由都市發展局編列預算補貼市價差額，以挹注土開基金應收款總價；另考量臺北市低收入戶每月合理租金負擔至多 4,438 元，爰參酌臺北市低收入戶補助機制，額外補貼龍山寺站及港墘站捷運聯開宅租金之低收入戶每月 5,000 元。查捷運聯開宅自民國 104 年 6 月首次出租迄民國 105 年 12 月底止，累計補貼款已達 2,184 萬餘元。據都市發展局統計，捷運聯開宅倘全數出租，按租金減收機制核算結果，首年補貼市價差額計 2,356 萬餘元，爾後補貼金額甚達 4,566 萬餘元/年，對財政負擔至為龐鉅。又依內政部營建署民國 105 年 10 月底度使用住宅統計資訊指出，臺北市及新北市地區住宅空屋比率分別為 7.22% 及 7.72%，查臺北市政府因政策需要以土開基金取得之聯合開發公有不動產作公共住宅使用，受限臺北市社會住宅出租辦法規範，實際空置率達 27.54%，遠較市場平均空置率高出 20.07 個百分點，未出租部分所衍生之管理維護費用及空置損失均由捷運工程局（土開基金）承擔。

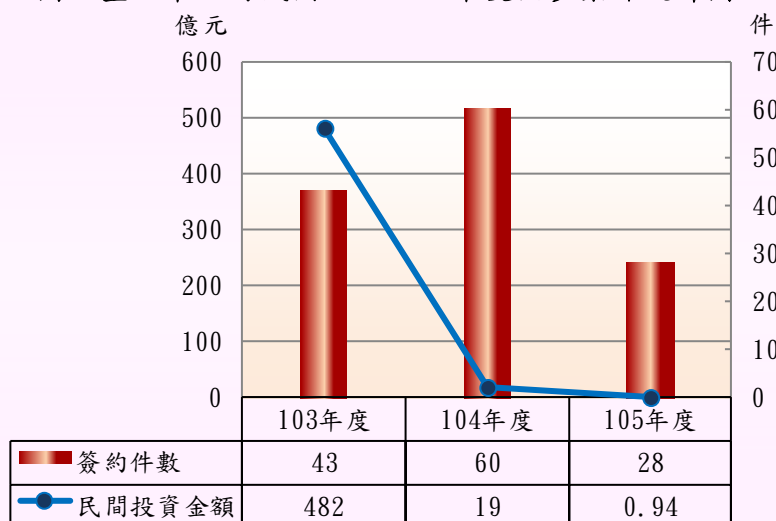
捷運聯開宅屬捷運聯合開發共構大樓，擁有捷運交通便捷與生活機能商圈優越性，經委託數家不動產估價師事務所參照鄰近地區不動產租金鑑價結果，每戶議定租金與一般公宅相較，同坪數價差可達 1 萬餘元。又依內政部營建署建議之合理租金以不超過家庭年所得 30% 為限，惟捷運聯開宅現住戶租賃房型之租金，已逾家庭年所得合理之負擔水準者，共計 316 戶，已達總出租數 413 戶之 76.51%；甚有龍山寺站 2 戶、台北橋站 10 戶及小碧潭站 12 戶，其家庭年所得為零之情事，顯示諸多承租戶須負擔超出家庭年所得 3 成之租金，亦有無所得收入者，仍可租賃捷運聯開宅之情形，承租者似存在有其他收入來源而實際非屬社會住宅政策擬補助對象，卻享有政府補助捷運聯開宅市價差額之情事。

綜上，臺北市政府為於短期內達成臺北市公共住宅存量目標，將房地價格較高之龍山寺站、港墘站、台北橋站及新店機廠（即小碧潭站）等 4 處原應依臺北市大眾捷運系統土地開發公有不動產租售自治條例第 6 條規定，以公開招標方式辦理出租或出售，以獲取土地開發效益之聯合開發大樓公有不動產，轉作公共住宅出租。自推行以來，迭遭各界及媒體訾議，並提出其政策立意雖佳，惟同時衍生諸如是否符合捷運聯合開發之精神、政府資產是否作最佳之利用、供給與租金是否相襯，以及政策是否真正實現居住正義等問題。鑑於公共住宅乃為協助社會弱勢族群居住需求所辦，而土開基金所管聯合開發公有不動產則係配合大眾捷運系統興建開發，應本企業化經營原則，設法增加收入，抑減成本費用，顯見二類住宅性質大相逕庭，惟該等住宅受限於臺北市社會住宅出租辦法規範，須長期於都市發展局編列預算補貼市價與租金定價差額，土開基金則須承擔未出租部分所衍生之管理維護費用及空置損失，肇致捷運聯開宅出租率提升，則增耗都市發展局財政支出，倘出租率欠佳，則衝擊土開基金經營績效等情事。另依臺北市議會審議民國 101 年度臺北市住宅基金附屬單位預算提出附帶決議：「…捷運聯合開發分回戶，若其房地價格屬相對高單價者，因居住正義與公平難以兼顧，不應價購轉作公營出租住宅使用。」是項政策亦與前揭審議意見附帶決議未合，亟待通盤檢討及早研謀因應。

二、促進民間參與公共建設招商成效不及往年，未能及時提供公共服務並減損市庫權利金收入，亟待積極研謀改善：近年來，臺北市政府積極推動民間參與公共建設，以提供營運特許為誘因，引進民間之資金、創意及效率，期同時達到合理減省公帑支出及提升公共服務水準等目的。據財政局統計，截至民國 105 年底止，臺北市政府已簽約之促參案件（含設定地上權、都市更新、捷運土地聯合開發、委託經營等各類型案件）計 293 件，引進民間投資金額逾 3,996 億元，有效減輕市府財政負擔，並創造就業機會。惟邇來該府對部分已簽約興建之案件，以公共安全疑慮、公益性不足或政策變更等由，要求民間機構停工或甚而終止契約，引發投資者對於政府誠信之質疑，加上國內景氣低緩、土地租金及房屋稅調漲幅度超乎預期等因素，更嚴重影響民間投資意願。由本年度該府所辦理規模較大、較受矚目之促參案件，諸如「臺北市中正區公園段三小段 1 地號等 13 筆市有

土地（市議會舊址）設定地上權案」、「臺大紹興南街公辦都市更新案」、「捷運松山線松江南京站（捷十三）聯合開發大樓興建工程」等案，均無法順利完成招商之事實，即可見一斑。另揆諸該府於近 3 年度之招商成績（圖 1），民間投資金額自民國 103 年度

圖1 臺北市政府民國103至105年度促參案件統計圖



資料來源：整理自臺北市政府財政局提供資料。

之 482 億 1,588 萬元，至民國 104 年度降至 19 億 8,046 萬餘元，本年度更劇降為 9,412 萬餘元，且簽約件數僅有 28 件，不僅不若以往，相關案件亦多為規模較小之委託經營案。影響所及，外界對於臺北市政府迭有「促參成績差」、「招商不力」之負面觀感與評價。縱該府於民國 105 年 8 月已成立促參專案辦公室，加強辦理相關案件之列管、推動事宜，惟在整體促參環境不良之現況下，短時間內亦恐難期獲得突破性之改善。該府允宜研謀有效措施，積極改善投資環境，俾有效吸引民間投資興建公共建設，並藉由企業經營理念提供優質公共服務，同時獲取合理利潤，達成政府、廠商及民眾三贏之局面。

三、教育局經管學校預定地已無設校需求，允宜積極檢討辦理都市計畫變更或廢止徵收；遭占用土地亦未完成清理排除，管理作業亟待加強：臺北市政府為均衡各區學校發展與改進國民教育，配合都市計畫興辦學校，滿足學區內未來學童就學之需求，依法以徵收、撥用、抵繳稅款等方式取得學校用地，截至民國 105 年底止，尚未設校用地計有華岡國小等 20 處，面積計 24.79 公頃，帳面價值達 382 億 758 萬餘元。前揭土地計有華岡國小等 11 處用地，分別以徵收、抵繳稅款、撥用及買賣方式取得，面積計 8.05 公頃，帳面價值 40 億 2,642 萬餘元，目前係維持土地原狀或現況；其中向民眾徵收取得之華岡國小等 3 處設校用地，土地面積計 4.11 公頃，截至民國 105 年底，距徵收計畫期限已逾 10 至 20 年，迄未按核准

興辦事業計畫目的及用途使用，惟市政府未能加速檢討依都市計畫變更程序變更為非學校用地，亦未完成廢止徵收，影響民眾權益，迭遭輿論抨擊土地長期閒置，市有財產未有效利用。復教育局經管上開學校預定地，明知部分土地長期遭占用（圖 2），卻未積極清理排除且延宕使用補償金收繳；又，民國 93 年 10 月即決議無設校需求之華岡國小預定地，未即時依市產清理計畫相關規定，對已領取土地徵收及拆遷補償費而尚未拆遷之住戶，研議因應作為，任令持續無償使用土地逾 10 年，該局每年除減收使用補償金外，尚須繳納地價稅，嚴重損及政府權益，並致各界負面觀感與評價。允宜就無設校需求之預定地，積極檢討辦理都市計畫變更或廢止徵收，對遭占用土地依規定程序儘速清理，以維護政府權益及確保土地合理利用。

圖 2 臺北市政府教育局經管文山師專預定地疑遭占用區域民國 104 年航測影像



資料來源：整理自臺北市政府都市發展局歷史圖資展示系統。

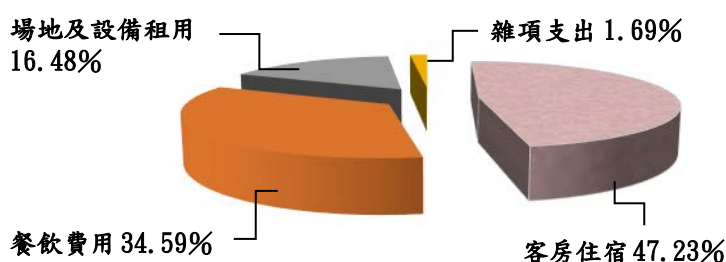
四、臺北市聯營公車行駛動線於新北市境內較長之路線仍劃歸為臺北市政府，致公車票價差額及營運虧損補貼需由該府負擔，經核算 1 年期負擔金額高達 1 億餘元，加重政府財政負擔：臺北市與新北市（以下合稱雙北市）市區公車票價與運價間差額，自民國 91 年起由雙北市政府編列預算，共同分攤乘客票價差額補貼，現行雙北市價差補貼分攤方式，經民國 105 年 8 月 22 日及同年 9 月 12 日雙北市票價差補貼分攤協調委員會第 4 次及第 5 次會議決議，自民國 105 年 9 月 1 日起，全票及學生票由臺北市及新北市政府依 56.86% 及 43.14% 之固定分攤比率，改為不分票種之價差補貼、學生及軍警票折扣、無記名老障孩童優待等由各

自路線主管機關自行負擔。因雙北市公車票價差補貼分攤基準改變結果，推算臺北市政府應負擔金額每年度將增加約 1 億 8,100 萬元；復依雙北跨市公車路線劃歸原則，係依行駛動線於市境內較長者為其主管機關，倘若行經臺北車站、捷運公館站等屬公共運輸處列為公車管制區域者之路線，該處為紓解道路壅塞及促進車流順暢與行車安全，便於調整與規劃管制區內之公車動線與班次，及避免因路線劃歸至新北市不易控管，仍劃歸為臺北市政府，經統計行駛動線於新北市境比率超逾 5 成因行經管制區域仍劃歸為臺北市者，計有 25 條路線，部分路線行駛動線於新北市境比率甚高達 85.25%，惟其公車票價差額補貼需由臺北市政府負擔，據公共運輸處推估 1 年期負擔金額約 1 億 7,100 萬元，又其中 8 條路線並因營運欠佳，另需核撥營運虧損補貼，本年度實際支出金額計 1,147 萬餘元。公共運輸處為控管管制區之車流量及營運班次等考量，將臺北市聯營公車行駛動線於新北市境內較長之路線者仍續以劃歸為臺北市政府，肇致政府需額外支出公車票價差及營運虧損補貼，增加市府財務負擔，亟待檢討研謀對策改善。

五、運用晶華國際酒店股份有限公司回饋現金案方式欠靈活彈性，且實際支用情形間有浪費情事，允宜通盤檢討，以提升回饋資源使用效益：臺北市政府於民國 65 年 10 月與前中安觀光企業有限公司（於民國 83 年更名為晶華國際酒店股份有限公司，下稱晶華公司）簽訂設定

地上權契約，提供臺北市中山區中山段 3 小段 652 地號等 6 筆土地設定地上權予該公司興建經營國際觀光旅館，地上權自設定登記完成日（民國 73 年 5 月）起算，存續期間為 25 年，期滿後得再延長 25

圖 3 臺北市政府民國 105 年度使用晶華公司現金回饋情形



資料來源：整理自臺北市政府財政局提供資料。

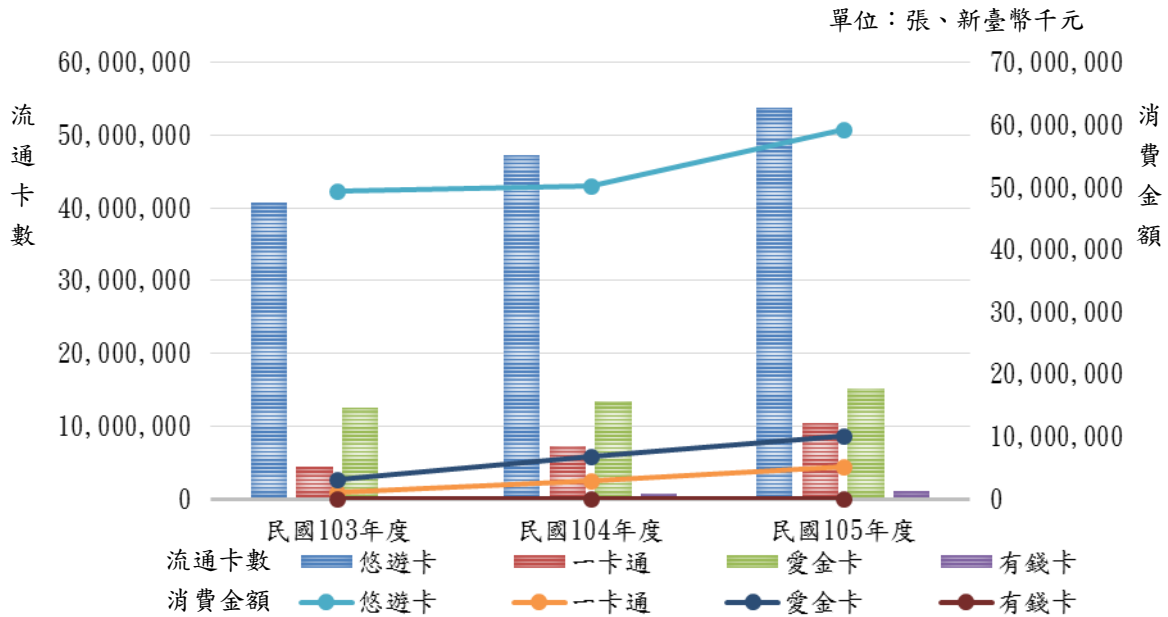
年；嗣該國際觀光酒店（台北晶華酒店，下稱晶華酒店）於民國 79 年 9 月開幕營運，雙方復於民國 98 年 5 月簽訂增補契約，延長地上權期間至民國 123 年 5 月。依前開增補契約第 5 條規定略以，該公司同意每年年底自營業收入中提供新臺幣 1 千萬元，配合該府作為推動與市政相關之文化觀光、公益活動或社會福利措施等使用，當

年度未使用完畢之額度，得經該公司同意後併入後續年度使用。經統計，該府本年度可動用前開回饋額度為 1,780 萬餘元，實際使用 1,363 萬餘元（使用率 76.57%），均用於晶華酒店設施服務，其中客房住宿使用 644 萬餘元，約占 47.23%；餐飲費用 471 萬餘元，約占 34.59%；場地及設備租用 224 萬餘元，約占 16.48%；雜項支出（含場地佈置、租車等）23 萬餘元，約占 1.69%（圖 3）。前開增補契約並未明訂該府僅能以使用晶華酒店設施服務之方式運用額度，惟該府歷來均以該方式運用額度，顯欠靈活與彈性，且該府部分已簽准使用案件情形，間有核准支用額度超出各該機關原委託服務案廠商承作金額或原計畫核定經費 1 倍以上，造成浪費情事。允宜通盤檢討該回饋金使用方式，以提升回饋資源使用效益。

六、臺北大眾捷運股份有限公司經營管理之貓空纜車、兒童新樂園及臺北自來水事業處經管之自來水園區尚未具多元支付功能，允宜研謀改善：為促進電子票證發展及立法，行政院於民國 104 年 4 月 23 日通過「電子票證發行管理條例」部分條文修正草案，嗣經同年 6 月 10 日立法院三讀通過，主要變革在於開放電子票證業者可兼營第三方支付業務，全面擴大電子票證之適用範圍，並強化業者發揮其自律功能及使用之便利性。依據金融監督管理委員會（下稱金管會）電子票證發行統計資料，目前流通之悠遊卡、一卡通、愛金卡及有錢卡等票證近 3 年之流通卡數及消費金額呈大幅成長趨勢（圖 4），顯示近年來電子票證已廣為民眾接受與使用，且使用範圍已從捷運公車擴展至超商等消費性服務。金管會亦表示電子票證發行管理條例修法後，有益於電子票證發行機構之健全經營及發展，提升支付工具間運用之功能，增加支付之便利性，對於扶植我國電子票證產業發展與保護消費者權益，具有重大正面效益。

臺北大眾捷運股份有限公司（下稱捷運公司）為配合交通部票證整合政策，民國 104 年 9 月建置多卡通系統，在各捷運車站每一側閘門區提供 1 多卡通專用通道，惟隨使用人數增加無法充分滿足當前及未來營運需求，爰規劃於民國 104 及 105 年度編列預算辦理站務員售票機重置案（預算數 5,097,000 元）、捷運車站全部閘門多卡通服務功能建置案（預算數 247,440,000 元）。嗣後捷運公司自民國 105 年 7 月起，於 117 個站點所有刷卡閘門及自動售票加值機，全部更換適用多卡通機具，另完成公車驗票機雙向轉乘優惠。

圖 4 民國 103 至 105 年度電子票證發行資料統計表



註：1. 揭露項目及認定標準：流通卡數係年底 12 月份單月已發行但尚未申請停用之卡數；消費金額：持卡人以儲值卡消費之金額。
2. 資料來源：金融監督管理委員會網站。

隨著科技日新月異，國內行動電話普及率超過 100%，手機及平板等行動載具亦日增使用，信用卡、悠遊卡、一卡通及愛金卡等支付方式逐漸改變民眾的消費習慣。然而，消費者由傳統現金消費模式轉變多元支付模式，同時也為零售商、金融業、票證業及物流業等產業帶來大幅度改變，例如，支付寶、通訊軟體 Line 推出 line pay、手機 iPhone OS 系統（簡稱 iOS）推出 Apply pay，Android 系統亦跟進推出 Android Pay 等各種支付平臺，多元支付已蔚為世界潮流。基此，金管會將民國 106 年度定為「臺灣行動支付元年」，且國家發展委員會（下稱國發會）亦推動「亞洲·矽谷推動方案」，結合國內五大電信業者和悠遊卡公司，合力推出整合悠遊卡、電子零錢包及員工識別證等功能於一機之行動生活系統，一方面便利民眾生活，另一方面期能驅動經濟成長，國發會更進一步提出 2020 年臺灣電子支付比率將達 52% 之目標。

綜上，無論於消費市場、交通大眾運輸等層面而言，多元支付方式已逐漸為大眾所接受與使用，惟目前臺北市政府電子票證推廣作業，以大眾交通運輸工具為主，例如貓空纜車、臺北市兒童新樂園及臺北自來水園區等觀光遊憩景點則仍以現金支付，或以悠遊卡票證支付為主，其餘如一卡通、愛金卡及行動支付方式等均尚無法使用，支付模式受限，使用便利性不足，另參酌捷運公司近 3（民國

103 至 105) 年度貓空纜車旅客滿意度調查報告，遊客均以搭乘捷運至貓空纜車貓空站之比率最高，且交通局於民國 103 年度將貓空纜車重新定位為「觀光遊憩用途之交通工具」，反觀目前大眾捷運系統及公車系統均已建置多元支付系統，且各項電子票證逐步整合，顯示捷運系統與各遊憩景點間，建置多元支付無縫轉乘之服務，具相當需求及必要性，允宜及早規劃建置多元支付模式，提供民眾及遊客更優質之使用環境，以提升臺北市交通及觀光之便利性。

七、老年人口攀升，惟未因應臺北市高齡社會延長退休年限需求，提出促進高齡者就業機會相關方案，以降低高齡者就業障礙，允宜積極研謀改善：近年來各國政府為因應「高齡化社會」、「高齡社會」之來臨，已開始針對人口老化及少子化現象，相繼提出促進高齡者就業機會相關方案，以提升高齡者之勞動參與率，避免勞動市場出現衰退，同時解決高齡者經濟、安養需求，並減輕政府社會福利政策財政負擔。據臺北市就業服務處統計，臺北市近 4 (民國 102 至 105) 年度高齡人口數已由民國 102 年底之 362,605 人 (占全市總人口之 13.50%)，逐年緩增至民國 105 年底之 419,130 人 (占全市總人口之 15.55%)，成長人數為 56,525 人，約 15.59%，老年人口數屢創新高；又，

其中高齡具有就業意願，並曾至該處各就業服務站申請求職登記者，亦由民國 102 年底之 512 人，攀升至民國 105 年底之 890 人，成長人數為 378 人，成長比率高達 73.83% (表

表 1 民國 102 至 105 年底臺北市高齡者就業情形分析表

單位：人、%

項目 年度	臺北市 人口數	高齡人數	老年人口 比率	高齡具有就 業意願人數	實際就 業人數	高齡就 業比率
102 年底	2,686,516	362,605	13.50	512	113	0.03
103 年底	2,702,315	380,527	14.08	612	179	0.05
104 年底	2,704,810	399,182	14.76	618	227	0.06
105 年底	2,695,704	419,130	15.55	890	425	0.10

註：1. 依據聯合國世界衛生組織定義，65 歲以上老年人口占總人口比率達 7% 者，稱為「高齡化社會」，達到 14% 者，即為「高齡社會」。

2. 本表「高齡具有就業意願人數」，係指至臺北市就業服務處各就業服務站申請求職登記之高齡就業者。

3. 資料來源：整理自臺北市就業服務處提供資料。

1)。由上顯示，臺北市已邁入高齡社會，且高齡者延長退休年限需求日益殷切，惟該處自民國 102 至 105 年度止，僅於本年度配合勞動部推動中高齡者職務再設計計畫，辦理協助中高齡及高齡者排除工作障礙，提供就業所需輔具及調整工作方法之職務再設計措施，執行結果，其中屬補助高齡者 4 名，補助金額 1 萬 7,500 元，致近 4 年度實際協助高齡者成功就業人數，僅介於 113 人至 425 人，高齡就

業比率約介於 0.03% 至 0.10% 之間，顯有偏低情事，允宜積極研謀改善，以維護高齡者生活品質與尊嚴，及避免財政與經濟上之危機。

八、臺北市政府為落實發展智慧城市，雖已成立專案辦公室，惟未訂定具體計畫及目標：臺北市政府為落實「發展智慧城市」之施政理念，結合民間產業、發揮市民創意、促進智慧化公共服務、產生新經濟、帶動資通訊產業發展及提升國際能見度，爰於民國 104 年 5 月 4 日函頒「臺北市智慧城市委員會設置要點」，並於同年 7 月 1 日成立「智慧城市委員會」，研擬臺北市智慧城市之願景及推動策略。資訊局另於民國 105 年 3 月 21 日設立「臺北市智慧城市專案辦公室」，採用公民參與、公私協力方式，扮演官方與民間業者協調、整合之角色，並以媒合產學研創意與資源，引進民間參與臺北市智慧城市公共建設為目標。智慧城市專案辦公室以標案型態委外進行（臺北市智慧城市專案管理委託服務案），契約金額 4,220 萬元，契約期間自民國 105 年 2 月 26 日至 106 年 6 月 25 日止，已媒合 66 件案件，並與臺北市政府 17 個局處合作，惟未提出具體計畫及研擬完成目標，不利評估計畫執行成效，亦無法得知執行方向是否符合智慧城市既定國際標準，不利於國際接軌與認同；另以標案型態委外進行，契約期間僅 16 個月，標案結束後相關業務之存續仍不明確，不利智慧城市永續發展，引發外界訾議。允宜提出智慧城市具體計畫及目標，積極研謀委外契約結束後之業務執行方式，俾利有效發揮政府預算執行成效及相關業務之永續發展。

九、臺北市雙層觀光巴士路線規劃未臻周延，致營運效益欠佳，亟待檢討改善：觀光傳播局為推廣臺北市觀光，串連臺北市特色景點，規劃高辨識度且易於觀光客使用之雙層巴士路線，提出「臺北市雙層巴士新闢路線計畫」，向交通部公路總局申請補助運輸業者三重客運股份有限公司購置雙層大客車 8 輛，共 4,331 萬餘元（購車總金額為 1 億 240 萬元，包含中央補助 4,331 萬餘元及業者自籌 5,908 萬餘元）。自民國 106 年 1 月 18 日上路以來，迄 5 月底止，營運搭乘人數計 4 萬 5 千餘人次，以每天 35 班次計算，平均每班次搭乘人數不足



雙層觀光巴士路線圖

（圖片來源：臺北市雙層觀光巴士網站。）

10 人，且臺北市雙層觀光巴士規劃路線與既有之大眾運輸系統（捷運、公車、其他觀光路線巴士等）高度重複、缺乏與其他運輸工具之差異化配套措施，導致旅客搭乘意願不高，運載量無法達成原預期效果，計畫成效不彰，迭遭輿論抨擊等情事，而影響臺北市觀光效益。

十、公有江南市場改建完工後攤商進駐意願低落，致相關設施長期閒置，亟待積極研謀善策因應：公有江南市場基地位處臺北市內湖區江南街，鄰近捷運港墘站及內湖科技園區，交通便捷，生活機能良好。

該市場大樓原係於民國 73 年 8 月興建完工，為四層樓之建築物，共規劃 89 個攤位，民國 74 年 7 月開業營運，嗣因民國 89 年被檢測為海砂屋，經臺北市政府於民國 99 年以 BOT 方式引進民間資金改建，預計興建一棟地下 3 層，地上 9 層之鋼筋混凝土建物，工程造價 1 億 1,368 萬餘元，總樓地板面積約 2,949 坪，其中 1 樓作現代化傳統市場及旅館（門廳）使用，且大樓興建完成後，民間機構應將傳統市場營業面積約 170 坪及相關設備無償交付該府安置原攤商使用；2 樓作為零售市場，3 樓至 9 樓及地下層分別

作為旅館及停車場空間，為民間機構負責營運之公共建設主體及附屬設施；履約期限（含興建及營運期間）自民國 99 年 5 月 31 日起至 149 年 5 月 30 日止，合計 50 年。該工程係於民國 103 年 1 月 16 日開工，並於民國 105 年 4 月 6 日取得使用執照，惟因工程興建期間，該市場客群已由鄰近商圈、或黃昏市場或賣場超市瓜分，加上部分攤商年事已高無力經營等，造成原攤商進駐意願低落，肇致該市場改建完工後，迄民國 106 年 6 月底止，已逾 1 年仍未開業營運；亦未依契約規定與民間機構辦理 1 樓傳統市場相關設備點交作業，造成民間機構須持續負擔相關設備之維護成本，恐衍生後續履約爭議等情事。允宜就該市場內外經營環境劣勢問題，積極通盤檢討，並研擬具體營運方案，以發揮公產效益。



改建後公有江南市場大樓外觀

（圖片來源：臺北市市場處提供。）