

調查意見：

緣本院前受理「臺北市政府興建臺北都會區大眾捷運系統新店線新店機廠聯合開發案，疑似違法徵收土地；復未讓大多數地主參與聯合開發，致權益受損，涉有違失」乙案，已糾正前臺北縣政府、內政部、臺北市政府捷運工程局（下稱捷運局）辦理本案諸多違失在案（詳該案調查報告），因該陳情人係原被徵收地主，全案對聯合開發後捷運局與開發投資人日勝生活科技股份有限公司（下稱日勝生）權益分配並未陳述，僅依審計部查核意見對分配作業有所糾正。該調查案於本院交通及採購、內政及少數民族委員會第4屆第16次聯席會議審議過程，就全案辦公室、商場及住宅大樓等建築物分配機制是否公允妥適，決議推派馬以工、林鉅銀、馬秀如委員調查，嗣李復甸委員加入在案。除聽取捷運局專案報告及現場履勘外，並約詢交通部長毛治國、台北市長郝龍斌及前副市長林崇一暨捷運局相關業務主管及內政部地政司、新北市地政局等相關單位，諮詢國立政治大學地政系張○○教授、國立政治大學地政系陳○○講師、財團法人國土規劃及不動產資訊中心張○○董事長、行政院法規會陳○○主任委員、法務部吳○○常務次長、中華民國不動產協進會黃○○理事長、前監察委員林○○、公務人員保障暨培訓委員會陳○○委員、國立中正大學法律學系謝○○教授、國立政治大學地政學系陳○○教授等專家學者，並就站區聯合開發與「人工地盤」相關疑義，赴日本參訪名古屋、京都、西大寺及大阪車站不同類型之聯合開發，及大阪站城「人工平台（即人工地盤）」等相關設施，並諮詢大阪市政府、JR鐵路公司主管。業經調查完竣，臚列

調查意見如下：

一、本件聯合開發案，依行為時「臺北都會區大眾捷運系統土地開發實施要點」第 47 點規定及雙方簽訂「土地聯合開發契約書」相關約定，臺北市政府應先「無償取得本開發案捷運設施需用之樓地板面積及捷運系統需用之室外空間」；負擔建造費用取得「因聯合開發變更都市計畫或區域計畫而增加之可建樓地板面積之半數」及「依聯合開發辦法獎勵規定而增加之可建樓地板面積之半數」；並「無償取得上開三款建物(含共同使用部分)所應持分之土地所有權」，惟主辦之捷運局、核定之臺北市政府竟恣置不理，逕與投資人直接進行權益分配，核有嚴重違失

(一)本聯合開發案主管機關就聯合開發建築物及基地分配原則之依據及契約：

- 1、按大眾捷運法第 7 條所定大眾捷運系統路線、場、站土地及其毗鄰地區土地之開發，其立法理由為有效利用土地資源，促進地區發展並利用大眾捷運系統建設經費之取得，爰明定主管機關得自行開發或與私人、團體聯合開發大眾捷運系統路線、場、站土地，毗鄰地區之土地則需依有關法律或商請該土地所有權人聯合開發。交通部依該法授權訂定「大眾捷運系統土地開發辦法」，臺北市政府則訂頒「臺北都會區大眾捷運系統土地開發實施要點」、「台北都會區大眾捷運系統土地聯合開發權益分配注意事項」據之辦理大眾捷運系統路線、場、站土地及其毗鄰地區土地之聯合開發。
- 2、查本聯合開發案，主管機關分別與同意提

供土地參與聯合開發之「私」地主簽訂「土地聯合開發契約」者有二份、與兼地主身分投資興建場站基地之投資人簽訂一份「用地聯合開發投資契約書」。分述如下：

- (1) 民國（下同）83年2月4日，臺北市政府（法定代表人：市長黃大洲）與土地所有權人朱○○等4人簽訂「大眾捷運系統土地聯合開發契約書」（下稱土地聯合開發契約），嗣89年4月12日另增加部分產權之受讓人日勝建設公司繼受權利義務。又本契約並納入下列(3)90年12月18日北市府與日勝生簽訂之「台北都會區大眾捷運系統新店線新店機廠用地聯合開發投資契約書」之附件三，並約定視為契約之一部分，對於臺北市政府及日勝生雙方之權利義務具有同等效力。
 - (2) 96年3月21日，臺北市政府（法定代表人：市長郝龍斌）與土地所有權人日勝生簽訂「臺北都會區大眾捷運系統土地聯合開發契約書」。
 - (3) 本聯合開發案之投資興建契約，則係於90年12月18日，由臺北市政府（法定代表人：市長馬英九）與投資人日勝生為大眾捷運系統場站基地聯合開發之投資興建，簽訂「台北都會區大眾捷運系統新店線新店機廠用地聯合開發投資契約書」（下稱聯合開發投資契約）。
- 3、本開發案乃係捷運局（主管機關）透過大眾捷運法暨相關法規，與私人、團體聯合開發大眾捷運系統路線、場、站用地，捷運

局就該聯合開發建築物及基地之分配原則之「臺北市政府應先無償取得之建物及其土地所有權與義務條款」，核屬首要應遵循辦理事項，故「臺北都會區大眾捷運系統土地開發實施要點」明定應列入土地聯合開發契約書內容，使契約雙方均受拘束。矧捷運局遵循前開開發實施要點第 47 點之相關規定，將該局（主管機關）取得之建物及土地所有權與負擔義務之條款明訂於本開發案中該局與私地主簽訂之「土地聯合開發契約」之第五條及第六條。又將該局（主管機關）應優先依「土地聯合開發契約」取得建物、土地所有權及負擔義務，再進行協商權配比率之順序條款，明訂於本開發案中該局與投資人簽訂之「聯合開發投資契約」之第五條（詳見附表 1-1、主管機關與私地主、投資人之契約關係及主管機關應優先取得建物、土地所有權之條款）。

(二)按行為時（即 82 年 8 月 14 日訂頒）「臺北都會區大眾捷運系統土地開發實施要點」第 47 點規定：「土地所有權人與主管機關間，對聯合開發建築物及基地之分配原則如左：...二、主管機關：(一)無償取得捷運設施所需之樓地板面積(含地下層部分)及捷運系統需用之室外空間。(二)取得因聯合開發變更都市計畫或區域計畫而增加可建樓地板面積之半數。(三)取得依聯合開發辦法獎勵規定所增加可建樓地板面積之半數。(四)無償取得前三目建築物所應持分之共同使用部分及該部分之土地所有權。」同要點第 87 點第 1 款明定，執行機

關應將本要點第 47 點條文列入土地聯合開發契約書中，作為契約內容之一部分。

(三)承上，本聯合開發案有關契約書（如附件十）遵循前開要點第 47 點之相關約定內容略以：

1、90 年 12 月 18 日臺北市政府（法定代表人：市長馬英九）與日勝生簽訂「台北都會區大眾捷運系統新店線新店機廠聯合開發投資契約書」，第十八條1約定：將下列 83 年 2 月 4 日「大眾捷運系統土地聯合開發契約」視為本契約之一部分，對於甲乙雙方之權利或義務具有同等效力。且第五條2權益分配之第五項並約定：臺北市政府應依土地聯合開發契約之約定，首先取得建物、土地所有權及負擔義務外，本建物其餘部分再由土地所有權人及投資人共同取得。基上，臺北市政府允應先行無償取得契約約定之建物及其土地所有權與負擔義務，再進行協商聯合開發之權益分配事宜。

2、查臺北市政府應先取得建物、土地所有權

¹ 「台北都會區大眾捷運系統新店線新店機廠聯合開發投資契約書」略以：

第十八條第一項：「本契約之附件均視為本契約之一部分，對於甲乙雙方之權利或義務具有同等效力」；

第十九條契約附件第三項：「大眾捷運系統土地聯合開發契約書」。契約後附之附件三，即 83 年 2 月 4 日臺北市政府（法定代表人：市長黃大洲）與土地所有權人朱心海等 4 人簽訂（嗣日勝建設公司繼受權利義務）「大眾捷運系統土地聯合開發契約」。

² 「台北都會區大眾捷運系統新店線新店機廠聯合開發投資契約書」第五條 權益分配之第五項：「甲方（臺北市政府）依附件三大眾捷運系統土地聯合開發契約書約定，取得建物、土地所有權及負擔義務外，本建物其餘部份均由土地所有權人及乙方（投資人）共同取得，乙方與土地所有權人間之建物及土地之分配比率、區位及條件，由乙方與土地所有權人自行協商，但不得影響甲方之權益。」

及負擔義務部分，依 83 年 2 月 4 日，臺北市政府（法定代表人：市長黃大洲）與土地所有權人朱○○等 4 人簽訂（嗣 89 年 4 月 12 日日勝建設公司繼受土地所有權人權利義務）「大眾捷運系統土地聯合開發契約」³第五條第二項、第六條第一項及 96 年 3 月 21 日，臺北市政府（法定代表人：市長郝龍斌）與土地所有權人日勝生簽訂「大眾捷運系統土地聯合開發契約」⁴第五條第二項、第

³ 83 年 2 月 4 日臺北市政府（法定代表人：市長黃大洲）與土地所有權人朱○○等 4 人簽訂（嗣日勝建設公司繼受權利義務）「大眾捷運系統土地聯合開發契約」略以：

第五條 土地及建物權利義務分配：一、聯合開發公共設施之提供：...。二、甲方（臺北市政府）取得之建物及土地所有權與負擔義務如左：(一)取得捷運設施需用之樓地板面積及捷運系統需用之室外空間。(二)取得因聯合開發變更都市計畫或區域計畫而增加之可建樓地板面積之半數。(三)取得依聯合開發辦法獎勵規定而增加之可建樓地板面積之半數。(四)無償取得前三款建物(含共同使用部分)所應持分之土地所有權。(五)負擔與投資人合建分坪所應分配與投資人之樓地板面積及其應持分土地或依第六條第一項負擔所取得建物之建造費用。」

第六條 費用及稅捐分攤：除當事人間另有約定者外，依左列規定辦理。第一項建造費用：第五條第一項至第五項所定各方取得建物面積（捷運設施使用部分外）之比率各自負擔。

第八條 交付證件、產權登記之第六項：本建物及土地依照第五條原則分配後，除捷運系統使用部分之所有權全部歸屬甲方外，其餘部分甲乙雙方同意視經營策略之需要，得以區分所有辦理所有權登記或持股方式等值取回其股份。

第十四條 特別約定事項之第二項：乙方應取得之建物為住宅用途，且集中分配於甲方規劃之住宅社區內，甲方應取得之建物由甲方自行規劃，且得分期興建，其未同時興建部分應持分之土地所有權，乙方仍應於分配乙方之住宅社區興建至一樓頂板完成時一併辦理移轉登記為甲方所有。

⁴ 96 年 3 月 21 日，臺北市政府（法定代表人：市長郝龍斌）與土地所有權人日勝生簽訂「大眾捷運系統土地聯合開發契約」略以：

第五條 土地及建物權利義務分配：一、聯合開發公共設施之提供：...。二、甲方（臺北市政府）取得之建物及土地所有權與負擔義務如下：(一)取得捷運設施需用之樓地板面積及捷運系統需用之

六條第一項之約定，如下所述：

- (1) 無償取得捷運設施需用之樓地板面積及捷運系統需用之室外空間。(第五條第二項、第六條第一項)
- (2) 取得因聯合開發變更都市計畫或區域計畫而增加之可建樓地板面積之半數。(第五條第二項、第六條第一項)
- (3) 取得依聯合開發辦法獎勵規定而增加之可建樓地板面積之半數。(第五條第二項、第六條第一項)
- (4) 無償取得前三款建物(含共同使用部分)所應持分之土地所有權。(第五條)
- (5) 除捷運設施使用部分外，負擔上開第(2)款因聯合開發變更都市計畫或區域計畫而增加之可建樓地板面積之半數建物及第(3)款依聯合開發辦法獎勵規定而增加

室外空間。(二)取得因聯合開發變更都市計畫或區域計畫而增加之可建樓地板面積之半數。(三)取得依聯合開發辦法獎勵規定而增加之可建樓地板面積之半數。(四)無償取得前三款建物(含共同使用部分)所應持分之土地所有權。(五)負擔與投資人合建分坪所應分配與投資人之樓地板面積及其應持分土地或依第六條第一項負擔所取得建物之建造費用。」

第六條 費用及稅捐分攤：除當事人間另有約定者外，依左列規定辦理。第一項建造費用：第五條第一項至第五項所定各方取得建物面積（捷運設施使用部分外）之比率各自負擔。

第八條 交付證件、產權登記之第六項：本建物及土地依照第五條原則分配後，除捷運系統使用部分之所有權全部歸屬甲方外，其餘部分甲乙雙方同意視經營策略之需要，得以區分所有辦理所有權登記或持股方式等值取回其股份。

第十四條 特別約定事項之第二項：乙方應取得之建物**惟住宅用途**，且集中分配於甲方規劃之住宅社區內，甲方應取得之建物由甲方自行規劃，且得分期興建，其未同時興建部分應持分之土地所有權，乙方仍應於分配乙方之住宅社區興建至一樓頂板完成時一併辦理移轉登記為甲方所有。

之可建樓地板面積之半數建物之建造費用。(第六條第一項)

(四)經查本開發案，臺北市政府依法及契約約定，應取得建物樓地板面積及該等建物之土地所有權，分述如下(詳附表 1-2、臺北市政府依法及契約約定，應取得建物樓地板面積及該等建物之土地所有權表)：

1、無償取得本開發案捷運設施需用之樓地板面積及捷運系統需用之室外空間部分：

(1)有關捷運設施部分：

依據建造執照面⁵第二次變更設計面積計算表登載本案捷運設施投影土地面積：40,023.89 平方公尺，捷運獎勵容積面積 70,894.78 平方公尺。另本案全區機房面積：31,788.21 平方公尺，捷運面積：45,523.54 平方公尺【其中地下壹樓：4,666.25 平方公尺(權益分配建議書⁶登載：5,143.99 平方公尺)、地上壹樓：30,551.22 平方公尺(圖登載 30,394.18 平方公尺、權益分配建議書登載：30,522.86 平方公尺)、地上貳樓：1,038.52 平方公尺(圖登載 1,583.74 平方公尺、權益分配建議書登載：1,545.14 平方公尺)、地上參樓：3,394.92 平方公尺(權益分配建議書登載：3,702.67 平方公尺)、地上肆樓：5,872.63 平方公尺(權益分配建議書登載：6,244.06 平方公尺)】。再依據權益分配報告書所載

⁵ 依據捷運公司提供資料

⁶ 依據：95 年 1 月 6 日權益分配建議書

中銷售面積表-24 對於面積計算說明：2. 捷運設施面積計算包含座落本基地範圍內之捷運站體、軌道設施之面積，其中捷運設施面積 4,7158.72 平方公尺，臺北市政府依法及契約約定無償取得該等「捷運設施」建物所有權。

(2) 有關「人工地盤」部分：

捷運局於 92 年 9 月 29 日以北市捷五字第 09232332700 號函認定屬捷運系統順利營業所需，故應可視為捷運設施之一部分，同意依建築法第 99 條第 1 項第 6 款規定，認定得不適用建築法全部或一部分之規定免計建築面積：12,705 平方公尺。「人工地盤」係政府耗費鉅資興建並認列建物貢獻成本，並經捷運局認定「人工地盤」因噪音及捷運系統順利營業所需，並覆蓋於捷運軌道上方，係屬「捷運設施」之一部分，排除建築法之適用。該「人工地盤」樓地板面積共計 21,193.29 平方公尺為「捷運設施」之一部分，臺北市政府依法及契約約定無償取得該建物所有權。

2、負擔建造費用取得因聯合開發變更都市計畫或區域計畫而增加之可建樓地板面積之半數部分：

(1) 依據 79 年 4 月 13 日發布實施「變更新店都市計畫（部分住宅區、商業區、農業區、機關用地、公園用地、自來水用地及綠地為捷運系統用地及道路用地）」主要計畫書並依行為時之相關都計建管法令，本案原係部分「農業區」及「住宅區」變更

為捷運設施用地，捷運設施用地之容積樓地板面積為 30,858.29 平方公尺。另依 88 年 3 月 20 日台北縣政府公告新店都市計畫（捷運系統新店機廠聯合開發用地「捷十七、捷十八、捷十九」）細部計畫案（88 年 3 月 25 日起發布實施）所訂之容積率 187% 合計容積樓地板面積為 169,474.09 平方公尺。

(2) 基此，因聯合開發變更都市計畫或區域計畫而增加之可建樓地板面積之半數為 69,307.9 平方公尺（ $= 169,474.09 \text{ m}^2 - 30,858.29 \text{ m}^2 / 2$ ），臺北市政府依法及契約約定無償取得該建物所有權。

3、負擔建造費用取得依聯合開發辦法獎勵規定而增加之可建樓地板面積之半數部分：

(1) 依據 95 年 6 月 16 日領建造執照玖伍店建字第參柒捌號，本案法定容積率 187.01%，實設容積率 236.78%。法定建蔽率 60%，實設建蔽率 57.27%。設計總容積樓地板面積為 21 萬 9,163.6 平方公尺，係因本開發案量體龐大，縣府環評委員經過 6 次審議決議，為避免對周遭環境造成影響故限制開發高度，將捷運獎勵容積樓地板面積之允許值(7 萬 894.78 平方公尺)調降為(4 萬 6,075.78 平方公尺)(減少 35%)，量體由 26 棟改為 16 棟。另主管機關取回 1/2 獎勵容積樓地板面積為 2 萬 3,031.57 平方公尺，主管機關應支付投資人捷運獎勵樓地板面積建造成本 14 億 1,800 萬 4,748 元。(每坪約 13.6 萬元)。

4、無償取得「本開發案捷運設施需用之樓地板面積及捷運系統需用之室外空間」、「因聯合開發變更都市計畫或區域計畫而增加之可建樓地板面積之半數」及「依聯合開發辦法獎勵規定而增加之可建樓地板面積之半數」建物之土地所有權因尚未登記，故依樓地板面積比例概估土地面積為 67804.9 平方公尺。

(五)綜上所述，依行為時「臺北都會區大眾捷運系統土地開發實施要點」、臺北市政府先後與私地主簽訂「大眾捷運系統土地聯合開發契約書」，該土地聯合開發契約並納入北市府與投資人（日勝生）簽訂「台北都會區大眾捷運系統新店線新店機廠聯合開發投資契約書」一部分，臺北市政府及投資人日勝生均受其拘束。基此，臺北市政府應「無償取得本開發案捷運設施需用之樓地板面積及捷運系統需用之室外空間」；負擔建造費用取得「因聯合開發變更都市計畫或區域計畫而增加之可建樓地板面積之半數」及「依聯合開發辦法獎勵規定而增加之可建樓地板面積之半數」；並「無償取得上開三款建物(含共同使用部分)所應持分之土地所有權」(土地聯合開發契約書第五條第二項、第六條第一項)，捷運局允應遵循辦理，列明本聯合開發案前開捷運設施、建物及土地所有權，先由臺北市政府無償取得或負擔建造費用取得後，再依開發投資契約書之約定與投資人進行權益分配。惟查，主辦之捷運局、核定之臺北市政府竟恣置不理，逕自以公地主（臺北市）分配之權值先行選取，

接續再以主管機關取得捷獎權值選取，再以主管機關選取之建物面積折抵委建費用之方式辦理，明顯顛倒順序，且未剔除臺北市應「無償取得捷運設施」建物、「負擔建造費用取得變更都市計畫而增加之可建樓地板面積之半數」及「無償取得上開三款建物之土地所有權」，驟失臺北市政府應優先無償取得之權值。嗣捷運局竟辯稱：「土地所有權人與主管機關間對聯合開發建築物及基地之分配原則，並非主管機關與投資人間之關係。…大院所詢之『支付捷運設施建造成本給投資人』一節無涉」、「本案與土地所有權人簽定之土地聯合開發契約書第五條第二項，…亦僅約定土地提供人負擔持分土地所有權，並未約定須負擔單純捷運設施需用之樓地板面積及捷運系統需用之室外空間之義務」云云，視上開應由臺北市政府無償取得之合約約定條款於無物，置政府公利益於不顧，主辦之捷運局、核定之臺北市政府顯有重大違失。

二、本聯合開發案權益分配，核有北市府與投資人協商時，低估北市府的土地貢獻成本，以壓低北市府可分配權值；投資人評估建物成本刻意灌水，以提高投資人之權配比例，損及北市府權益；且權配報告書竟無核定本，全面採信投資人提供資料，審定過程欠缺透明，淪於黑箱作業等違失：

(一)本聯合開發案權益分配相關資料詳附表 2，包括：

1、本案權益分配土地貢獻成本表（北市府對土

- 地計算方式之分析)，詳附表 2-1。
- 2、本案權益分配建物貢獻成本表，詳附表 2-2。
 - 3、不同情況之權值分配比例表，詳附表 2-3。
 - 4、本案權益分配相關項目（土地及建物）貢獻成本表，詳附表 2-4。
 - 5、本聯合開發案使用面積表，詳附表 2-5。
 - 6、臺北市政府實際取得樓層區位，詳附表 2-6。

(二)據附表 2-1，本案土地貢獻價值之計算，顯為低估公地主貢獻價值，以壓低市府可分配權值，說明如下：

- 1、按台北都會區大眾捷運系統市有土地參與聯合開發權益分配注意事項：「參、作業方式：一、評估公地主土地之貢獻成本：
(一)土地貢獻成本為開發後之整宗土地總市值。(二)評估方式：由公地主及投資人依開發基地條件分別委託鑑價公司評估，如任何一家鑑價機構鑑定之價格高或低於鑑價結果之數值之 20%者，則該鑑價機構之鑑價視為無效，以其他有效鑑價結果平均價格為計算基準」。實際估價作業上，係由公地主（北市府）及投資人依開發基地條件分別委託，投資人委託兩家估價師事務所完成土地鑑價，分別為 9.0125 萬、9 萬，因過低而捨棄不用；而採取北市府委託兩家估價師事務所完成土地鑑價，每坪 \$28.0103 萬及 \$27.1003 萬，平均每坪 \$27.5553 萬。且此價值係已加計「土地資本利息總和利率」約 27.4% 之後的價值，若還

原成 95 年 7 月參與本開發案之土地地價，北市府貢獻之土地每坪地價僅被估為 21.6289 萬元。

- 2、土地價值與容積率之間有密切正相關，惟本案 79 年間主要計畫未規定容積率，經參考有關法令計算所得該基地之容積率僅 34%，後來依 88 年細部計畫所載容積率卻暴增為 187%，加計獎勵容積後本案實際開發之容積率高達 241%（說明詳參調查意見五），本案地價基期卻以 80 年 3 月 28 日偏低之土地公告現值為計算依據，地價顯有低估。
 - 3、兩種計算方式與注意事項規定「土地貢獻成本應按開發後之整宗土地總市值」均有出入，在計算利率時，土地係以單利計算，建物卻是以複利計算（詳見附表 2-2），使土地貢獻價值相對於建物貢獻價值較少。
 - 4、可開發土地之面積大小與價值具有高度正相關，蓋因大面積之土地利於完整之規劃開發故相較於小面積之土地，具有更高的市場價值。另依日勝生公開資訊揭露，其關係人日勝遠東公司提供土地參與聯合開發乙節，已於 95 年財務報告關係人交易章節中揭露，該公司購入本開發案 148 坪土地，據查購入價格約為每坪 60 萬餘元，捷運局承辦人卻委稱不知，亦未加以查證。
- (三)據附表 2-2，本案建物建造費用之認定，對投資人過於寬鬆，刻意抬高而使北市府可分配之權值比例受到損害，說明如下：
- 1、建物設計費用：3.09 億元。6.5%（法定造價

大於 6,000 萬元部分，占本項費用逾 99%) 至 8% (小於 300 萬部分)。在建築設計費之收取，在實務上常採兩價制，隨著建築物造價之提高，設計費用占造價之比例將明顯下降，(建物設計費依建物標準單價及建築師酬金標準，包含規劃、設計及監造三項約 3.8%，約為 4.5 億)，可能因造型重複而更低，但市府卻完全未加以查證，高估此項費用

2、建物建造費用：135.57 億元(直接 114.89 億元，間接 20.68 億元)，本開發案營建成本計算基準日期為 95 年 12 月(第 2 次變更設計提出時間)。日勝生以直接工程費加間接費用總合為其參與分配之依據，其間並參考旭○之估價，間接費用係以直接工程費 18% 計算。惟：

(1) 依北市府所委託鑑價之旭○資訊 96 年 1 月 2 日之鑑定價，直接工程費 114.89 億元，間接工程費 17.23 億元(約佔直接工程費 15%)，市府卻不採此一對己有利之數據，爭取較低之間接費用(注意事項規定 16%)，反而以「考量本案之安全維護需求及高風險」為由，提高勞工安全衛生費(由 1.5% 調高至 3%)、工程保險費(由 0.5% 調高至 1%)，合計共調高 2%，而以直接工程費 18% 計算。

(2) 依捷運局之說明，「間接費用」之項目包括「安、衛保險、管理、稅利等以直接費用一定比例計算之間接費用…」，營業稅應已含於建造費用之「稅利」，卻又再以

「稅管費」之名義重複計列（詳後述），又所謂「稅利」既包含利潤，卻被當成「成本」，亦有不當

(3) 日勝生係公開上市公司，根據臺灣證券交易所公開資訊揭露，日勝生於 96 年 9 月 20 日將本聯合開發案「住宅大樓及人工地盤新建結構工程」發包與新亞建設及長鴻營造股份有限公司，總價 50.49 億元；日勝生另於 97 年 8 月 15 日將本聯合開發案「裝修與機電工程」以發包價格 69.055 億元發包與泰誠營造股份有限公司，所有間接費用應已內含於此價格中。以上兩次發包價格約 120 億元（即 50.49 億元 + 69.055 億元）大約等於合理之建物建造成本（已含間接成本），惟北市府竟允諾巧立各項名目，使其建物成本高達 174.975 億元（依據為「台北都會區大眾捷運系統市有土地參與聯合開發權益分配注意事項」）。

3、利息費用：14.26 億元。注意事項規定採年息 8% 複利計算，此係因權配注意事項 88 年 9 月 10 日簽奉核定當時基本放款利率為 7.667%、一年期存款利率 5.03%，惟利率自 92 年起大下滑，故以實際鑑價時當時利率水準：放款利率 4.1%、一年期存款利率 2.2% 計算），土地鑑價時雖然也增列資本利息，但無論大○或群○均依單利計列，建物投入成本卻是按複利計算，顯不相當而有利於投資人。

4、稅管費：17.30 億元：

(1) 依北市府捷運局之說明，該項費用「屬開

發土地分割、合併鑑界、所有權移轉、登記規費、代書費、營業稅等所需相關稅費及聯合開發投資人方案規劃、財務評估、風險分擔及分包廠商之管理、發包等費用及利潤，以附表 2-1 的 (1) 至 (4) 項合計數之 11% 認列。

(2) 前述 2 之建物建造費用 135.57 億元(直接 114.89 億元，間接 20.68 億元)之「間接費用」各項，包括「安、衛保險、管理、稅利等以直接費用一定比例計算之間接費用...」，營業稅應已含於建造費用之「稅利」，卻又再以「稅管費」之名義重複計列。

(3) 以稅管費中列有營業稅為例，即屬不應列入的項目，說明如下：

<1>我國「加值型及非加值型營業稅法」中，建物係適用加值型營業稅，稅率為 5%，性質為間接消費稅，租稅實際負擔者為「貨物或勞務之最後消費者」，前手所繳納之稅額即為「進項稅額」，可於轉手時藉由扣抵「銷項稅額」而獲得實質退回。是以建商於非最終銷售階段所繳納的營業稅，僅係「暫繳」之性質，將來售屋時將透過扣抵而獲退回，建商既非營業稅的最後負擔者，自不應視為投入成本的一部分。

<2>據捷運局說明略以「相關業界亦普遍於營建或施工費予以認列，例如不動產估價技術規則第 3 章第 53 條勘估標的之營造或施工費項目包含直接材料費

...、稅捐」、「臺北市都市更新事業建築物工程造價要項，亦包含施工稅捐...，並未因建築開發商之進項稅額得以扣抵而剔除」，及「營業稅係為內含而非外加，故無論建築開發商與營造業者議定之發包價格高低，均內含 5% 之營業稅」、「捷運工程局計算之土地貢獻成本亦未因捷運工程局取得進項稅額可扣抵而扣除之」云云，惟投資人繳納之營業稅可於轉手時藉由扣抵「銷項稅額」而獲得實質退回，已如前述，且土地之移轉無需繳納營業稅，乃「加值型及非加值型營業稅法」第 8 條所明定，自無進項稅額可資扣抵，以 5% 計列，不應計列而計列之數達 6.4485 億元（即 135.57 億×5%）；土地與建物之課稅方式不相同，市府與投資人協議貢獻度時自應釐清其中差異，捷運局卻混為一談，亦有不當。

(4) 綜上，稅管費理應核實認列，實際上卻巧立名目，多有不當、甚或不應列入之項目，致令建物貢獻成本高估。

(四) 本開發案權配報告書竟無核定本，全面採信投資人提供資料，審定過程欠缺透明，淪於黑箱作業。據附表 2-3，台北市政府對於土地估價，盡信事務所提供之數據，建物貢獻成本之估算與實際執行數之差額，亦未於事後進行查核，致令權益分配比值，嚴重傾向投資人而損及地主權益：

1、日勝生購入 148 坪比鄰土地，95 年 5 月

完成土地鑑價報告，帳列每坪 60.642 萬元，因十號公報之施行，於公開資訊揭露，經會計師簽證，有法定效力，已如前述。反之，市府貢獻的土地在加計「土地資本利息總和利率」約 27.4% 之後的價值，卻僅被估為每坪 27.7358 萬元，若還原成 95 年 7 月參與本開發案時約為 21.6289 萬元。若市府負起查證的責任，即不難發現日勝生持有土地之取得成本約 60 萬，則北市府貢獻的 27,817 坪土地價格於 95 年簽約時已接近 167 億元，再加計利息到工程完工之 101 年，其價值超過日勝生的貢獻（175 億元）乃無庸置疑的。

- 2、北市府在商場部分，分回之房產公設比竟高達 70%，遠遠超過一般公設比。
- 3、市府以分得之房產折抵人工地盤之成本，權益顯有受損：
 - (1) 北市府分得一般住宅、商辦及商場，用以折抵之房產則僅有住宅及商辦，前述公設比大量灌水的商場，卻以「應整體持有」為由而未用以折抵。
 - (2) 「人工地盤」的建造成本是建商實支金額，故市府顯為「以多換少」，且以公設比較低、容易變賣的住宅及商辦折抵，實有刻意圖利廠商之嫌。況「人工地盤」屬「捷運設施」一部分，依法令及雙方契約約定，北市府優先無償取得該「人工地盤」建物及土地所有權。
- 4、張金鶚教授在 95 年 6 月台灣土地研究月刊之〈從房地價格分離探討地價指數之建立〉

一文指出，台北市郊區土地與建物的成本比，公寓約為 7：3、大廈約為 6：4。若考量超高層建築成本較高，本案房地價格分離成本比中，土地至少亦佔 50%。

- 5、若市府與日勝生貢獻成本是相同的，分配比例應是 50%：50%也較符合一般合建時，地主與建商的分配比例，若市府的土地地價能參考日勝生 95/5 公開資訊揭露之土地價格計列，則可得出地主與建商權值分配情況約 49.0327%：50.9673%（不同情況之權值分配比例表詳附表 2-3）。

(五)依公開資訊觀測站相關訊息，建造價格顯低於談判價格，可資佐證原先盡信投資人所採之建造價格顯有高估，市府未盡責為爭取權益把關：

- 1、日勝生以直接工程費加間接費用總合為其參與分配之依據，其間並參考旭○之估價。日勝生係公開上市之日勝生活科技股份有限公司（日勝 2547）100% 持有之子公司。根據公開資訊日勝生於 96 年 9 月 20 日將本工程土建發包與新亞及長鴻，總價 50.49 億元，其中新亞 29.29 億元、長鴻 21.2 億元，將此價格與旭○估價比較可知旭○當時的估價明顯過高。
- 2、根據日勝生公開資訊，97 年 8 月 15 日日勝生美河市內裝與機電發包價格 69.055 億元。承包廠商為泰誠營造乃日勝生持股 98.46%之子公司。98 年 7 月 16 日勝生追減上述予泰誠合約中機電材料採購 30 億元，改向泰誠及益鼎合組之聯合承攬體（TEJV）

簽定「捷運新店線新店機廠聯合開發案」辦公及商辦大樓機電工程及機電工程設備材料採購契約；顯示本案內裝與機電價格為69.055億元。

- 3、本案日勝生相同項目（即內裝與機電價格）之發包價格69.055億元，所有間接費用應已內含，加土建價格之50.49億元，約120億元為合理之已含間接成本之建物成本。北市府依據「台北都會區大眾捷運系統市有土地參與聯合開發權益分配注意事項」，即允諾其再外加，使其建物成本高達174.975億元，顯未盡查證責任。

（六）綜上，北市府與投資人協商合建分配之過程，刻意低估市府的土地貢獻成本，對於建物成本之多種構成項目，以不同名目灌水、抬高其貢獻成本，使投資人可分得較多之權配比例，損及市府權益；且權配報告書竟無核定本，全面採信投資人提供資料，審定過程欠缺透明，淪於黑箱作業，顯有不當。按機密文書「解密條件」應依性質核定為：〈1〉公布時解密；〈2〉至○年○月○日解密；〈3〉工作完成或會議終了時解密，〈4〉附件抽存後解密，本件權益分配簽核文件，捷運局已依「臺北市政府文書處理實施要點」規定，核定為「密」等一般公務機密，「解密條件」，除權益分配第1次協商會議記錄為「工作完成或會議終了時解密」外，餘均為「本件於公布時解密」（捷運局101年8月31日北市捷聯字第10132701100號函）。惟查權益分配並無「公布」程序，復經電詢該局承辦人「本件何

時公布？」竟告以「不知道」云云，已使本件權益分配簽核文件之保密期限「不確定」；況日勝生依法已公開該公司財務業務重大訊息，本案簽核文件之「保密條件」是否已消滅，實有即時檢討予以解密必要。

三、有關覆蓋於捷運軌道上方之「人工地盤」92年間經捷運局認定屬捷運系統順利營業所需，故視為捷運設施之一部分，並排除建築法之適用，依法及雙方契約約定，臺北市政府應優先無償取得該建物及土地所有權，且應符合開放供公眾使用不得擅自封閉等公益性，方符法制

- (一)本開發案「人工地盤」部分，查88年4月9日，北市府公告「聯合開發計畫」略以：共構商場利用機廠主建物上方，共構規劃地上3層之「人工地盤」，地下1層及地面2、3層規劃為停車空間（地面層為捷運停車場），地面4層規劃為百貨商場入口層，其餘約佔1/2之面積則為廣場、綠地等開放空間。捷運局92年9月29日北市捷五字第09232332700號函略以：「因機廠鄰近居民陳請要求於新店機廠加設全覆式隔音罩以改善行車噪音，故納入聯合開發案中併予興建，因屬捷運系統順利營業所需，故應可視為捷運設施之一部分。」行政院於本院前調查案補充說明略以：「機廠啟用後因軌道行車及洗車所對附近居民造成噪音干擾，經附近居民及民代多次陳情要求軌道區全面加蓋包覆，故投資人提出以『人工地盤』方式包覆軌道區以隔絕噪音。經申請單位規劃以覆蓋式構造物將既有軌道包覆，以達改善噪音之效。『人工地盤』

除改善噪音外，頂層予以綠化並提供約1/2公共空間供鄰近居民休憩及防災避難使用及北側居民親水動線。」等語。

- (二)次按大眾捷運法第3條規定：「本法所稱大眾捷運系統，係指利用地面、地下或高架設施，不受其他地面交通干擾，採完全獨立專用路權或於路口部分採優先通行號誌處理之非完全獨立專用路權，使用專用動力車輛行駛於專用路線，並以密集班次、大量快速輸送都市及鄰近地區旅客之公共運輸系統。」。經查，本案基地面積92,560.7平方公尺（嗣新北市查復本開發案基地，經合併地號後，總面積為92,503.26平方公尺），臺北縣政府於92年9月15日以北府工建字第0920566046號函請捷運局就「新店捷運機廠聯合開發案」以地面四層之「人工地盤」作為避難層，且依建築法第99條第1項第6款規定，認定得不適用建築法全部或一部之規定乙案，請本於目的事業主管機關之立場惠賜卓見。案經捷運局於92年9月29日以北市捷五字第09232332700號函略以：「因機廠鄰近居民陳請要求於新店機廠加設全覆式隔音罩以改善行車噪音，故納入聯合開發案中併予興建，因屬捷運系統順利營業所需，故應可視為捷運設施之一部分。...。」，臺北縣政府爰以93年10月20日北府工建字第0930706355號函：「...二、旨述新店機廠聯合開發「人工地盤」，係因機廠鄰近居民陳情要求於新店機廠加設全覆式隔音罩以改善行車噪音，故納入聯合開發案中併予以興建，因屬捷運系統順利營業所需，故應可視為捷運設施之一部分，...」同意依建築法第9

9條第1項第6款規定，認定得不適用建築法全部或一部分之規定，就本案合計超出允建建築面積之「人工地盤」面積共12,705平方公尺⁷。

(三)再按都市計畫法第40條：「都市計畫經發布實施後，應依建築法之規定，實施建築管理。」已有明定，當地都市計畫書圖如對於特定土地開發建築類型設置之「人工地盤」訂有免計入建蔽率及容積率之規定，自得從其規定。另依92年6月5日修正建築法第99條規定：「左列各款經直轄市、縣（市）主管建築機關許可者，得不適用本法全部或一部之規定：一、紀念性之建築物。二、地面下之建築物。三、臨時性之建築物。四、海港、碼頭、鐵路車站、航空站等範圍內之雜項工作物。五、興闢公共設施，在拆除剩餘建築基地內依規定期限改建或增建之建築物。六、其他類似前五款之建築物或雜項工作物。前項建築物之許可程序、施工及使用等事項之管理，得於建築管理規則中定之。」另依「臺北縣建築管理規則」第31條明定「本法第九十九條第一項規定之建築物，符合下列規定者，得由起造人敘明理由，向本府申請不適用本法全部或一部之規定：一、紀念性之建築物者，依原有形貌保存；其有修復必要者，應提出修復工程計畫，先申請古蹟主管機關許可。二、候車亭、電話亭、警察崗亭及地

⁷本案可建築面積為55,811平方公尺(93年8月13日申請面積包含部分鄰房佔用為129筆地號土地，面積93,018.42平方公尺，可建築面積： $93,018.42 \times 60\% = 55,811$)，人工地盤如依建築技術規則建築設計施工篇第1條第3項認定需計入建築面積，規劃建築面積含改善設施(人工地盤)為68,516平方公尺，合計超出允建建築面積12,705平方公尺，惟本案人工地盤面積21,193.29平方公尺，如全部依建築法第99條第1項第6款規定，認定得不適用建築法全部或一部分之規定，勢將增加建築之量體，爰就超出允建建築面積12,705平方公尺部分予以認定。

面下之建築物，於市區道路範圍內建造者，其工程計畫應先申請市區道路管理機關許可。三、海港、碼頭、鐵路車站、航空站等範圍內雜項工作物之建造，其工程計畫應先申請目的事業主管機關許可。四、臨時性之建築物竣工，經申報查驗合格者，核定其使用期限，發給臨時使用執照。前項第一款至第三款之建築物，如不適用本法全部之規定者，起造人應將工程圖樣、說明書及建築期限報本府備查。...」規定外，依「建築技術規則建築設計施工編」第1條第3款及同編第162條規定，尚無「人工地盤」得免計算建築面積及容積總樓地板面積之規定。經查，本案臺北縣政府於92年7月25日召開「建築執照預審委員會」第152次審查會議，同意認定「人工地盤」為避難層，並請作業單位簽核認定是否依建築法第99條第1項第6款規定認定得不適用建築法全部或一部之規定。

- (四)復查，本案「人工地盤」後續之登記及管理，據捷運局說明，按依公寓大廈管理條例第56條規定，公寓大廈之起造人於申請建造執照時，應檢附專有部分、共用部分、約定專用部分、約定共用部分標示之詳細圖說及規約草約，於設計變更時亦同，故於實施建築管理地區，依法建造完成之建物，地政機關悉依主管建築機關核發之使用執照及其竣工平面圖，據以辦理建物所有權第一次測量登記。次按申請建物所有權第一次登記應附之證明文件，「土地登記規則」第79條已有明文，又建築物測繪登記之要件有四：(1) 定著性，即定著於土地；(2) 構築性，即使用材料之人工建築；(3) 外部

阻隔性；(4)用途性，即人、物實質滯留可能之場所、生活空間。本案「人工地盤」倘符合上開要件者，自可為測繪登記之標的。另依聯合開發基地建物之登記，依「土地登記規則」相關規定，屬捷運設施部分登記為捷運主管機關所有及管理，屬聯合開發大樓登記為各區分所有權人所有，依公寓大廈管理條例維護管理，兩者並共同持分土地。另依本案都市設計審議規劃報告，人工平台開放公眾使用部分管理維護方式為：開發單位興建完成後前五年由保固廠商負責維護，一年後由開發單位提撥管理基金於專案帳戶中交由管理單位(建議交由新店區公所)維護，以及提供近1/2「人工地盤」公共空間(約9,435平方公尺)供鄰近居民休憩及防災避難使用，並提撥十五年3,456萬元管理維護基金。

- (五)所謂「人工地盤」(日本稱「人工平台」)，日文稱為ベレストリアンデッキ(Pedestrian deck)，英文稱為 Pedestrian walkway(簡稱 Pedway)，主要功能在於分離人車動線，提供行人通行的便利，較大規模的人工平台為具有廣場功能的廣大平面構造設施一般而言，日本的「人工平台」多佈設於鐵路路線(或鐵路調車場等)上方與其周圍，以隔開人車爭道的混亂，並連接受隔離的鄰近辦公大樓與商業設施，以提高都市土地使用密度及立體化的有效利用。本案調查委員親赴日本參訪大阪站城(osaka station city)「人工平台(Roof Plaza)」，相關措施(詳如附件九)，並就「人工平台」用途及建造疑義諮詢大阪市政府、JR 鐵路

公司主管人員獲告：該「人工平台(Roof Plaza)」計有五層，二樓為 JR 鐵道及月臺，一樓提供行人通行及廣場功能，三樓則設置時空廣場等公共使用空間，並與南北辦公大樓與商業設施連接，「人工平台」既蓋有屋頂，當然依建築法相關規定計入建築面積。當詢以「人工平台」可否規劃為「停車位」，並將所有權登記為住民所有？均以「不可思議」表情答復：「人工平台」既係公共使用空間，當然不可能規劃為私人停車位。

(六)惟查，該「人工地盤」竟擴大架設貫通全區，作為本案之商場、辦公大樓及住宅等建物與小碧潭站間之通道並設置部分停車位供住戶使用為最主要，亦非提供其他當地里民通達新店溪畔之用，實違背本開發案規劃「人工地盤」於新店機廠加設全覆式隔音罩以改善行車噪音，以及跨越環河路親水動線等相關措施，以利附近里民通達新店溪畔之「公益性」設置目的。另，「人工地盤」免計建築面積部分，亦應僅限於於新店機廠加設全覆式隔音罩「人工地盤」部分為限。

(七)綜上，捷運局於 92 年 9 月 29 日以北市捷五字第 09232332700 號函略以：「因機廠鄰近居民陳請要求於新店機廠加設全覆式隔音罩以改善行車噪音，故納入聯合開發案中併予興建，因屬捷運系統順利營業所需，故應可視為捷運設施之一部分。...。」，臺北縣政府爰以 93 年 10 月 20 日北府工建字第 0930706355 號函：「...二、旨述新店機廠聯合開發「人工地盤」，係因機廠鄰近居民陳情要求於新店機廠

加設全覆式隔音罩以改善行車噪音，故納入聯合開發案中併予以興建，因屬捷運系統順利營業所需，故應可視為捷運設施之一部分，...」同意依建築法第 99 條第 1 項第 6 款規定，認定得不適用建築法全部或一部分之規定。基此，「人工地盤」政府耗費鉅資興建並認列建物貢獻成本，並經捷運局認定「人工地盤」因噪音及捷運系統順利營業所需，係屬捷運設施之一部分排除建築法之適用，面積共計 21,193.29 平方公尺，並覆蓋於捷運軌道上方，為捷運設施之一部分，並排除建築法之適用，依法及雙方契約約定，臺北市政府應優先無償取得該建物及土地所有權，且應符合開放供公眾使用不得擅自封閉等公益性，方符法制。

四、本聯合開發案之土地所有權，依北市府與投資人雙方實際分得建物佔全部聯合開發建物（含地上及地下之樓地板面積）之比例持分，此權益分配程序顯然倒果為因，且原公有土地比例高達 99.24%，私有土地僅佔 0.76%，竟透過聯合開發之權益分配，竟致高達 69.25% 公有土地轉為私有，全然不合比例原則。且本開發案土地所有權，主管機關先以徵收強制手段取得，再透過聯合開發轉為私有，顯未落實依法行政原則，亦與捷運局自認辦理聯合開發「土地設定地上權，俾利捷運系統通過」之準則相互矛盾

(一)臺北捷運聯合開發，源於 76 年 2 月 23 日捷運局成立後，首任局長齊寶錚深感捷運建設須徵收大量土地，傳統以徵收公共設施用地之

方式，由於徵收補償金額無法為土地所有權人所接受，導致土地所有權人之抗爭及民怨，造成公共建設無法順利推動，故思考藉由捷運場、站之建設來推動聯合開發，一方面地主可取得原土地所開發之利益，以減少取得土地之利益，以減少取得土地之阻力，另一方面可減少徵收補償金額支出，此為當初推動聯合開發之理念及構想。另於 77 年 6 月 23 日召開「臺北土地開發股份有限公司籌設小組第 2 次會議」中，莊志英秘書長裁示：「捷運系統之交通用地聯合開發，交由捷運工程局自行辦理；交通用地以外之聯合開發用地，捷運工程如能一併規劃則一併辦理，否則應俟都市計畫變更後再行辦理。」嗣經市長吳伯雄於 77 年 6 月 24 日核示：在臺北土地開發公司成立前，仍由捷運局負責辦理。北市府擬設立「臺北土地開發股份有限公司」嗣報經行政院 77 年 6 月 25 日核復，鑒於其他公營土地開發信託投資公司成效不彰，請深入研究再議。78 年 3 月 27 日行政院核定捷運局增設第六處，主管聯合開發有關業務。

- (二)內政部 79 年 1 月 18 日台(79)內營字第 752133 號函復臺北市政府，就依都市計畫法定程序配合捷運系統工程需要劃定「交通用地」是否屬都市計畫公共設施保留地疑義案，邀集行政院秘書處、經建會、法務部、交通部暨路政司、臺灣省政府暨建設廳、臺北市政府暨工務局、捷運局、高雄市政府暨工務局及內

政部相關單位，於 79 年 1 月 6 日研商會議⁸，捷運局明白表示辦理聯合開發準則：「捷運系統變更為交通用地，其土地以徵收方式取得僅得作為捷運車站之使用，若依大眾捷運法辦理聯合開發，其土地取得不予徵收，惟雙方必須簽訂協議書，並設地上權，以利捷運系統通過。」

(三)惟查，距上開研商會議僅 3 個月之本聯合開發案，即 79 年 4 月 11 日，臺北縣政府公告實施「變更新店都市計畫(部分住宅區、商業區、農業區、機關用地、公園用地、自來水用地及綠地為捷運系統用地及道路用地)」計畫書伍、一之規定：「捷運系統用地係供捷運車站、轉運設施、停車場、路線(軌道)及其相關設施之使用，並得依大眾捷運法及其他規定辦理聯合開發，惟應另行依法定程序擬定細部計畫。」之後 87 年 12 月，臺北縣政府公告實施

⁸ 研商會議，各機關發言略以：

臺北市政府工務局：都市內陸地上之交通設施包括汽車、鐵路及新引進之捷運系統等，為簡化都市計畫及執行便利，目前該市府已發布實施之都市計畫案內劃定為交通用地使用者計有 9 案，有關捷運系統相關設施均劃定為交通用地予以概括。

臺北市政府捷運局：1.在捷運系統未變更為交通用地前，北市台北車站、鐵路地下化工程用地均以變更為交通用地。捷運系統解釋為公用事業交通設施，均在都市計畫說明書內規定交通用地之分類及其土地使用管制。2.在同一捷運系統線上由不同縣市主管都市計畫之變更，目前**北市將捷運系統所需土地變更為交通用地**，而**省、縣轄市則變更為捷運系統用地**，惟其都市計畫說明書內規定作捷運車站、調車場等使用在法律上較為週全，似可依都市計畫法第 42 條之規定認定為公共設施用地。3.捷運系統變更為交通用地，其土地以徵收方式取得僅得作為捷運車站之使用，若依大眾捷運法辦理聯合開發，其土地取得不予徵收，惟雙方必須簽訂協議書，並設地上權，以利捷運系統通過。

交通部：交通用地是否為道路系統之一種，該部亦曾討論過，認為屬道路系統之一種並不符合。依大眾捷運法之定義及其建造形式比較偏於鐵路，鐵路法內有捷運系統鐵路之規定，惟鐵路法又無法含蓋大眾捷運法之定義，二者營運目標均為輸送旅客，又民營公用事業條例第 2 條規定，電車亦屬公用事業之一種，與大眾捷運系統類似，故認定交通用地為公用事業設施之一種較為適當。

結論：依都市計畫法定程序劃設之交通用地（省、縣轄市則為捷運系統用地）係為都市計畫法第 42 條第 3 項規定之其他公用事業用地之一種，應屬都市計畫之公共設施用地。

「新店都市計畫(捷運系統新店機廠聯合開發用地捷十七、捷十八、捷十九)細部計畫案」88年4月8日，臺北市政府公告核定聯合開發計畫書，確定新店機廠捷運系統用地之用途：「除辦理捷運設施外，並得依大眾捷運法及其他規定辦理聯合開發作為辦公室、商場及住宅使用。」復查本聯合開發案之開發用地，多已於80年間以徵收、有償撥用取得；嗣因公私共有土地部分產權及私有土地所有權人與臺北市政府簽訂「土地聯合開發契約書」，於88年11月經臺北縣政府撤銷徵收，嗣於95年間，私有土地陸續由該等原土地所有權人買賣移轉登記予日勝生，98年10月26日辦理信託登記，再由兆豐國際商業銀行股份有限公司取得。上述土地嗣於99年間辦理合併登記，原建造執照之122筆土地合併後，尚有環河段3地號、中華段750地號、北新段2地號、中正段165、165-1地號等5筆土地。基地絕大部分現辦理合併登記為「捷運系統用地」92,492.82平方公尺及極小筆「第四種住宅區用地」10.58平方公尺（純屬公有）。又基地總面積為92,503.26平方公尺，臺北市政府持有91,804.75平方公尺，約佔基地總面積99.24%；私地主信託土地面積698.609平方公尺，僅佔0.76%（詳如附表4之1、4之2）；又本聯合開發案都市計畫書明定：「捷運系統用地係供捷運車站、轉運設施、停車場、路線(軌道)及其相關設施之使用，並得依大眾捷運法及其他規定辦理聯合開發」。嗣經北市府核定「聯合開發計畫書」即擴大新店機廠捷運系統用

地之用途：「除辦理捷運設施外，並得依大眾捷運法及其他規定辦理聯合開發作為辦公室、商場及住宅使用」，是否符合本案都市計畫主要計畫範疇，即生疑義？況依前開 79 年 1 月 6 日，內政部邀集相關機關，就依都市計畫法定程序配合捷運系統工程需要劃定「交通用地」（省、縣轄市劃定「捷運設施用地」）是否屬都市計畫公共設施保留地疑義之協商會議中，捷運局明白表示：土地以徵收方式取得僅得作為捷運車站之使用，若依大眾捷運法辦理聯合開發，其土地取得不予徵收，惟雙方必須簽訂協議書，並設地上權，以利捷運系統通過等語，是為捷運局辦理聯合開發之準則。

- (四)另臺北市政府 83 年 2 月 18 日(83)府捷五字第 83007803 號函請交通部釋示大眾捷運系統用地範圍內之公有土地，因辦理聯合開發致移轉予私人，是否有違土地法第 14 條第 1 項第 5 款「公共通道道路」不得為私有之規定疑義乙案，案經交通部 83 年 6 月 7 日交路(83)字第 021466 號函復略以：「本案經轉據內政部 83.5.23.台(83)內地字第 8306536 號函釋：同意依本部 83.5.12. 交路(83)字第 015992 號函說明三辦理，其意旨為：按大眾捷運系統係指行使於專用路權上可快速、大量、安全、準確服務之大眾運輸，供捷運系統使用之土地，除已做道路、河道…等公共設施外，其路線、場、站部分大多循都市計畫程序變更為捷運交通用地，而一般公共通道道路於都市計畫說明書中亦明載得作為其他使用或敘明『須

另擬定細部計畫』，又大眾捷運法第七條既明定捷運場、站與路線之土地得與私人、團體聯合開發，在聯合開發之型態下，其土地所有權部分移轉參與開發之私人所有係屬必然，因此有關辦理聯合開發之捷運交通用地，不受土地法第十四條第一項第五款之限制」等語，惟查：

- 1、按土地所有權之得喪變更，應以法律定之，大眾捷運法第 7 條僅僅規定大眾捷運系統路線、場、站土地得聯合開發，交通部、內政部上開解釋意旨：「聯合開發之型態下，其土地所有權部分移轉參與開發之私人所有係屬必然」云云，顯未落實依法行政原則。
 - 2、交通部、內政部上開解釋，係就「大眾捷運系統用地範圍內之公有土地」所為解釋，並未就該「公有土地」來源分別解釋，查系爭本案之土地，政府最初以「興辦交通事業」性質，強制徵收者高達 85.41%，公有撥用者佔 13.94%，而參與聯合開發者，僅佔 0.65%（嗣新北市府辦理合併登記後亦僅佔 0.76%），經聯合開發後，竟導致高達 69.25% 公有土地轉為私有，明顯倒果為因，不合比例原則，亦有違政府徵收目的。
- (五) 綜上，捷運局將本開發案高達 99.24% 之基地，先經徵收強制手段或撥用取得公有土地，再透過本開發案聯合開發投資契約書之權益分配約定略以：土地所有權，依北市府與投資人雙方實際分得建物佔全部聯合開發建物

(含地上及地下之樓地板面積)之比例持分，竟導致高達 69.25% 公有土地轉為私有，明顯倒果為因，全然不合比例原則。且本開發案土地所有權，主管機關先以徵收強制手段取得，再透過聯合開發轉為私有，顯未落實依法行政原則，亦與捷運局自認辦理聯合開發「土地設定地上權，俾利捷運系統通過」之準則相互矛盾。

五、本案未依88年都市計畫細部計畫書規定之計畫開發，降低商業、辦公之開發規模，增加住宅規模達法定容積之3.8倍，規模失控，有違都市計畫細部計畫之規定

- (一)按「台北都會區大眾捷運系統土地聯合開發投資契約書」(89年4月28日市長核定修正)中第三條：「開發方式……一、乙方應負責出資並依照甲方核定之開發建議書、與甲方合作條件及分收比例，辦理興建本聯合開發基地之建築改良物」、第六條：「設計、監造及請領建造執照……二、本建物之設計與興築，須符合建築及都市計畫有關法令」。基此，市府對於本案投資人之開發建議書是否符合建築及都市計畫有關法令，應詳予審查，並應符合建築及都市計畫有關法令。
- (二)次按都市計畫法臺灣省施行細則第30-2條(87年8月3日)規定：都市計畫地區內，為使土地合理使用，應依左列規定於都市計畫書內訂定容積管制規定：一、住宅區及商業區，應依計畫容納人口、居住密度、每人平均居住樓地板面積、公共設區服務水準，訂定平

均容積率，並依其計畫特性、區位、面臨道路寬度、鄰近公共設施之配置情形、地形地質及發展現況與限制，分別訂定不同之容積率管制。二、其他使用分區應視實際發展情形及需要與公共設施服務水準訂定。三、實施容積率管制前，符合分區使用之合法建築物，改建時其容積規定與建築物管理事宜，應視實際發展情形及需要與公共設施服務水準而訂定。顯見容積率係依據計畫容納人口及公共設施服務水準訂定出該區平均容積率，故，先有計畫人口之概估，方有容積率之研訂。

(三)按台北縣政府於88年3月20日公告新店都市計畫(捷運系統新店機廠聯合開發用地「捷17、捷18、捷19」)細部計畫案，依據細部計畫書：伍、實質計畫：一、可容納人口略以(如附表5-1)：

1、計畫人口約 700 人。

2、及業人口：

(1)辦公空間：約 2,397 位員工，洽公者約 720 位。

(2)商場空間：約 783 位員工吸引購物者 60,661 位。

3、本基地規劃作為住宅、辦公室及商場使用：

(1)辦公室以每 18.6m² 引進 1 位及業人口，每 61.96 m² 吸引 1 位洽公者推估。

(2)商場以每 93m² 引進 1 位從業員，每 1.2 m² 吸引 1 位購物者推計。

(3)住宅以每 50 m² 居住 1 人推計。

- (四)復按捷運局說明本開發案都市計畫細部計畫審議之時，新北市政府刻正辦理「變更新店都市計畫(第二次通盤檢討)案」及「擬定新店中央新村北側附近地區(配合台北都會區環河快速道路台北縣側建設計畫)細部計畫案」，依公開展覽草案變更新店都市計畫農業區為住宅區。兩案皆鄰近本計畫區，考量本區域未來已有大量住宅發展，是以本案以商場辦公使用為主要推計，容積率為187%(未含因捷運聯合開發及其他容積獎勵所得樓地板面積)。
- (五)有關本案細部計畫及實際新店機廠聯合開發案核計可容納人口及容積樓地板面積推估情形，依據行政院100年3月10日院臺建字第1000012284號函計算說明如下所示(詳如附表5-2)：

1、88年細部計畫

- (1)住宅：人口700人；容積樓地板面積35,000平方公尺($50\text{ m}^2/\text{人}\times 700\text{ 人}$)。
- (2)辦公空間：容積樓地板面積44,611.2平方公尺($18.6\text{ m}^2/\text{人}\times 2,397\text{ 人}$ 及 $61.96\text{ m}^2/\text{人}\times 720\text{ 人}$ 兩者取其大者)。
- (3)商場空間：容積樓地板面積72,819平方公尺($93\text{ m}^2/\text{人}\times 783\text{ 人}$ 及 $1.2\text{ m}^2/\text{人}\times 60,661\text{ 人}$ 兩者取其大者)。
- (4)合計總容積樓地板面積為152,430.2平方公尺，未超過法定容積總樓地板面積172,993.31平方公尺。

2、本開發案實際開發計畫

- (1)住宅：人口2,667人；容積樓地板面積133,348.76平方公尺。
- (2)辦公空間：容積樓地板面積37,980.13平

方公尺。

(3)商場空間：容積樓地板面積 219,163.6 平方公尺，扣除獎勵容積 46,063.1391 平方公尺，合計 173,100.46 平方公尺。

3、目前新店機廠周邊農業區仍在辦理都市計畫通盤檢討作業，尚未開發，本案實際開發使用以住宅使用為主，依建造執照申請面積：

(1)住宅使用容積樓地板面積為133,348.76平方公尺。

(2)辦公使用容積樓地板面積為37,980.13平方公尺。

(3)商場使用容積樓地板面積為47,834.71平方公尺。

(4)合計總容積樓地板面積為219,163.6平方公尺(已含捷運聯合開發獎勵所得容積樓地板面積)，扣除70,894.78平方公尺之大眾捷運法土地開發辦法獎勵，總容積樓地板面積為148,268.82平方公尺，亦未超過法定容積總樓地板面積172,993.31平方公尺。

4、另依原細部計畫計算基準，可容納人口推估：

(1)住宅使用計畫人口為2,667人(133,348.76/50)。

(2)辦公空間及業人口為2,657人(37,980.13/14.3+37,980.13/61.96)。

(3)商場空間及業人口為40,376人(47,834.71/1.18+47,834.71/1.2)。

(4)合計可容納人口為45,699人，並未超過原

細部計畫推估可容納人口，基此，原規劃以商場辦公使用為主要推計，實際開發則以住宅為主，辦公及商場使用容積總樓地板面積大幅降低，使得及業人口下降，尤其又以商場所吸引之購物者數量下降最多(由60,661人降為39,862人)。

(六)綜上，本聯合開發案未依88年都市計畫細部計畫書規定之計畫開發，其中辦公空間規模由細部計畫規定之44,611.2平方公尺減為實際開發面積37,980.13平方公尺，為細部計畫規定之85%；商場空間規模由細部計畫規定之72,819平方公尺減為47,834.71平方公尺，為細部計畫規定之65.6%，實際開發狀況顯見未達細部計畫規定之開發規模。另有關住宅規模由細部計畫規定35,000平方公尺暴增為133,348.76平方公尺，增加住宅規模達細部計畫之3.8倍，規模失控，逾越都市計畫細部計畫規定，如以本案實際開發計畫219,163.6平方公尺扣除都市設計審議後核定之獎勵容積46,063.1391平方公尺，合計173,100.46平方公尺大於依細部計畫書人口數所推估152,430.2平方公尺容積樓地板面積。對此，北市府對於本案投資人之開發建議書未詳予審查是否符合建築及都市計畫有關法令，辦理過程顯有重大違失。

六、本開發案79年間主要計畫未規定容積率，惟參考有關法令計算所得該基地之容積率僅34%，另依88年細部計畫所載容積率卻暴增為187%，加計獎勵容積後本案實際開發之容積率高達241

%，為主要計畫開發強度7倍有餘；本案地價基期以80年3月28日為依據，地價顯有低估，辦理過程顯有闕失

(一)按都市計畫法臺灣省施行細則第30-2條(87年8月3日)規定：都市計畫地區內，為使土地合理使用，應依左列規定於都市計畫書內訂定容積管制規定：一、住宅區及商業區，應依計畫容納人口、居住密度、每人平均居住樓地板面積、公共設施服務水準，訂定平均容積率，並依其計畫特性、區位、面臨道路寬度、鄰近公共設施之配置情形、地形地質及發展現況與限制，分別訂定不同之容積率管制。後於88年6月16日增訂第30-3條規定：都市計畫地區都市計畫土地使用分區及公共設施用地於都市計畫書中未訂有容積率者，其容積率不得超過下列規定(區分鄰里性公共設施用地比值15%以下、超過15%)，但都市計畫書中各項土地使用分區及公共設施用地訂有容積率者，從其規定：

- 1、每公頃未達200人，住宅區：120%、150%。
商業區：180%、210%。
- 2、每公頃200人以上未達300人，住宅區：150%、180%。商業區：210%、240%。
- 3、每公頃300人以上未達400人，住宅區：180%、200%。商業區：240%、280%。
- 4、每公頃400人以上，住宅區：200%、240%。
商業區：280%、320%。

(二)次按台北縣政府於79年4月13日發布實施「變更新店都市計畫(部分住宅區、商業區、農業區、機關用地、公園用地、自來水用地及綠

地為捷運系統用地及道路用地)」主要計畫書中第參項：「...為提高捷運系統用地之土地利用，促進新店市之都市發展，捷運系統用地除供作捷運車站、轉乘設施、停車場、軌道、機廠等等必須之設施外，另提供高品質之遊憩，休閒、辦公及購物等多功能空間。其變更內容如下所示，編號19（位置：中央路與環河路交叉口東南側）之原計畫「農業區」變更為「捷運系統用地」，變更理由為：「興建捷運車站、軌道、機廠及相關設施」。

(三)再按81年9月30日捷運工程局第五處聯合開發說明給原土地所有權人之會議資料如下表，依都市計畫法臺灣省施行細則第27條農業區非建地目最大可建築面積495平方公尺，容積率最高30%，原始容積及可建築面積不高。

(四)依據以上條件，本案開發前、後之容積率計算說明如下：

1、依據79年4月13日發布實施「變更新店都市計畫（部分住宅區、商業區、農業區、機關用地、公園用地、自來水用地及綠地為捷運系統用地及道路用地）」主要計畫書並依行為時之相關都計建管法令，本案原係部分農業區及住宅區之基準容積率，依據行政院99年10月13日院臺建字第0990056421號函之計算式說明如下：

(1)基地面積：合計90,653.41平方公尺(不可建築之法定空地面積為69.71平方公尺)，捷運系統用地90,653.41平方公尺。

(2)可建基地面積：90583.7平方公尺(原住宅區面積：3,029.92平方公尺，農業區面積

87553.78平方公尺)。

(3) 面前道路寬度：30M(以整宗基地考慮，以環河路為計算之基準)。

(4) 高度限制：農業區：3層樓或10.5公尺，住宅區：7層樓或21公尺(以東臨12M中華路計算)。

(5) 可建建蔽率：

<1> 原土地使用分區：住宅區，建蔽率60%。農業區，建蔽率：建地目60%，非建地目10%，最大建築面積為165平方公尺。

<2> 依建築技術規則第27條規定，建物地面超過5層或高度超過15公尺者，每增加1層或4公尺，其空地應增加十分之0.2，故本基地住宅區56%，農業區10%或60%。

(6) 可建容積樓地板面積：

<1> 計算式：住宅區： $3,029.92 \times 56\% \times 7 = 11,877.29$ 平方公尺

<2> 農業區：依各地號地目分別計算(容積：建地目180%，非建地目30%，最大樓地板面積495平方公尺)約18,981平方公尺。

(7) 合計可建容積樓地板面積：30,858.29平方公尺。

(8) 本案79年間尚未發佈細部計畫前依相關法令之基準容積率如下：

<1> 住宅區： $11,877.29 \div 3,029.92 = 392\%$

<2> 農業區： $18,981 \div 87,553.78 = 22\%$

<3> 本案聯合開發基地之容積率：

$30,858.29 \div 90,583.7 = 34\%$ 。

(9) 綜上，79年間尚未發佈細部計畫前依相關法令之基準容積率為34%。

2、另依88年3月20日台北縣政府公告新店都市計畫（捷運系統新店機廠聯合開發用地「捷十七、捷十八、捷十九」）細部計畫案（88年3月25日起發布實施）：伍、實質計畫：二、土地使用分區管制（三）計畫區之土地使用分區管制，其建蔽率及容積率不得超過以下規定：

(1) 站別：新店機廠。

(2) 主要計畫：土地使用分區：新店機廠（捷十七、十八、十九）。

(3) 細部計畫管制：

<1> 建蔽率：60%。

<2> 容積率：187%（本容積率未含聯合開發及其他獎勵所得樓地板面積）。

<3> 使用組別：捷運相關設施及依都市計畫法臺灣省施行細則有關住宅區與商業區之管制及其他相關法令規定辦理。

(4) 本案聯合開發後之容積樓地板面積計算如下：

<1> 住宅區： $3,029.92 \times 392\% = 11,877.29$ 平方公尺

<2> 農業區： $87,553.78 \times 180\% = 157,596.80$ 平方公尺

<3> 合計： $169,474.09$ 平方公尺

(5) 綜上，依據88年細部計畫本案聯合開發基地平均容積率： $169,474.09 \text{ m}^2 \div 90,583.7 \text{ m}^2 \doteq 187\%$ （未含因捷運聯合開發及其他容積

獎勵所得樓地板面積)。如含有關容積獎勵，本案實際開發容積率： $219,163.6\text{m}^2 \div 90,583.7\text{m}^2 \div 241\%$ 。

(五)綜上，依據本開發案88年間細部計畫辦理聯合開發之住宅區容積率為392%，農業區容積率180%，平均容積率為187%，超過都市計畫法臺灣省施行細則第30-3條有關住宅區容積率最高240%規定之精神，甚至超過商業區最高320%之規定，顯見本案細部計畫核給容積，屬商業為主之高強度使用之容積。本開發案基地範圍之原基準容積為30,858平方公尺，因聯合開發後之基準容積暴增為169,474平方公尺，加計獎勵容積後為219,163.6平方公尺，為原先主要計畫之基準容積率7倍餘。經查，本案對於土地價值估算，係依土地之公告現值評估，惟查，79年間土地價格係以「農業區」為主之公告現值，且土地開發強度之容積率僅34%，其後至94年間土地開發強度容積率暴增為241%，可建容積樓地板面積為原先7倍有餘，惟查，本開發案地價基期以80年3月28日為依據，依據該公式係以土地之公告現值估算，顯難以反映出開發強度容積率等變化，亦難如實推估土地實際價值，如以80年間土地公告現值查估，本案土地價格顯然低估，辦理過程顯有闕失。

七、本聯合開發案權益分配辦理程序，主辦機關捷運局並未依規定評估「土地貢獻成本」、「建物貢獻成本」委託鑑價(定)報告，僅依委託鑑價(定)結果，估算地主與投資人之權益分配比例

提報「權益分配工作小組」決議，核有違失；依捷運局簽核本權配案之批示內容視之，足認該局簽報過程，猶如副市長林崇一所批示：捷運局主管至今仍不知要檢討精進外，臺北市政府核定結果，亦是因循苟且，徒具形式

(一)捷運局辦理本聯合開發案權益分配過程列表
(如附表 7) 概述如下：

- 1、90 年 12 月 18 日，臺北市政府與投資人日勝生簽訂投資契約書。
- 2、96 年 4 月 3 日，捷運局並未評估「土地貢獻成本」、「建物貢獻成本」委託鑑價（定）報告，僅依委託鑑價（定）結果，估算地主與投資人之權益分配比例，提報「權益分配工作小組」第 33 次會議決議：照案通過。
- 3、96 年 4 月 9 日，捷運局第 1 次簽報權益分配事宜，擬依「權益分配工作小組」決議，建議地主與投資人間權益分配比例為 30.6009%：69.3991%，建造成本(含間接費用及稅管費)最高每坪 13 萬 6,136 元為底限與投資人協商。經核定由副市長林崇一、秘書長李述德及捷運局局長林建元成立三人小組，督導並協助捷運局辦理。
- 4、96 年 5 月 8 日，捷運局第 2 次簽報權益分配事宜：(1) 建議地主與投資人之權益分配比例為 30.6009%：69.3991%。(2) 建造成本（含間接費用及稅管費）最高每坪 13 萬 6,136 元。經副市長林崇一退回批示：請捷運局附陳「財務分析」中地主及投資人之「自有資金投資報酬率（ROE）」之分析及 Sensitivity analysis 之分析結果，再續呈

核。

- 5、96年5月16日，捷運局第3次簽報權益分配事宜，副市長林崇一怒斥批駁，經市長核示退回捷運局重辦。
- 6、96年6月7日，捷運局第4次簽報權益分配及辦理協商事宜，副市長林崇一再次怒斥批駁退回捷運局。
- 7、96年7月18日，捷運局第5次簽報權益分配及辦理協商事宜：建議地主與投資人之權益分配比例為 30.6009%：69.3991%，建造成本(含間接費用及稅管費)最高每坪13萬6,136元為底限與投資人協商。副市長林崇一批示：先按32(地主)：68(投資人)進行協議；並要求捷運局所提報之財務分析結果前後不一，應再深入檢討。
- 8、96年8月28日，捷運局第6次簽報權益分配及辦理協商結果，市長批示：「為何未依前簽批示提出財務分析之深入檢討說明，以為協商談判之依據？同意由投資人先行銷售50%，其餘繼續協商。」
- 9、96年9月2日，捷運局第7次簽報權益分配及樓層區位保留：「本府保留1,830席停車位不得預售，並切結遵行相關承諾事項，保障本府應分配樓層區位之權益。」副市長林崇一即代決行批：「可」。
- 10、96年9月13日，捷運局第8次簽報後續協商結果，說明略以：
 - (1)本案協商層級已提升制處長。
 - (2)本案係委託鑑價後推算並提報權配小組第33次會議審議通過。

- (3) 本案係遵照府頒權益分配注意事項及該局品質管理作業程序評估，辦理土地地價及建物造價之鑑定與分配之合理性，其分析結果應屬合理；至於財務分析財務槓桿之應用則由投資人與銀行自行協商貸款額度及分攤風險，未影響該局計算結果。
- (4) 綜上，本案經六次協商會議雙方最終同意建造費用為 13.6 萬元/坪〔低於該局原試算經權配小組審議通過最高 13 萬 6,136 元/坪〕；投資人勉強建議權配比例 30.75%：69.25% 做為地主與投資人之分配基準，雖無法達到鈞長期望之 32%：68%，但已高於該局原試算經權配小組審議通過比例 30.6009%：69.3991%；投資人並表達地主分配比例 30.75% 為其最終底線，若仍無法獲得核定，即依本案聯合開發投資契約書第五條第六款，交付仲裁處理爭議。

1 1、96 年 9 月 20 日，副市長林崇一就上開簽呈逐項怒批略以：

- (1) 協商層級，批示：如聯開處之上級機關仍由聯開處長為代表，那何需設計兩種層級來處理？一個層級聯開處即可。
- (2) 權益分配注意事項，批示：有沒有檢討過該辦法是否合理？有無需要適度檢討修正？
- (3) 財務分析財務槓桿之應用，批示：此邏輯很奇怪。
- (4) 綜批：〈1〉由本簽觀之，捷運局聯開處主管至今仍不知要檢討精進後，〈2〉竟批示

：「本案最後協商結果（30.75%：69.25%）尚可接受，擬同意。」，此種批示方式及結果，令人譁然。

12、96年9月21日，市長郝龍斌批示：「按協商結果辦理。」

(二)綜上，捷運局並未依規定評估「土地貢獻成本」、「建物貢獻成本」委託鑑價（定）報告，僅依委託鑑價（定）結果，估算地主與投資人之權益分配比例提報「權益分配工作小組」決議，核有違失。而捷運局將本案權益分配比例簽辦市長核定時，北市府前副市長林崇一雖於96年5月8日捷運局第2次簽報時，要求捷運局附陳「財務分析」中地主及投資人之「自有資金投資報酬率（ROE）」之分析及Sensitivity analysis 之分析結果，再予呈核在卷。2個月後，7月18日捷運局第5次簽報時，前副市長林崇一即改批示：先按32（地主）：68（投資人）進行協議；財務分析結果前後不一，應再深入檢討。更於同年9月13日，捷運局第8次簽報後續協商結果略以：依投資人勉強建議權配比例30.75%：69.25%做為地主與投資人之分配基準，前副市長林崇一，先就簽文逐項痛批捷運局缺失；且批示：由簽文之說明觀之，捷運局聯開處主管至今仍不知要檢討精進。結果竟然就本案最後協商結果（30.75%：69.25%）認尚可接受，擬予同意。嗣經市長郝龍斌於9月21日批示：按協商結果辦理。依前開簽核公文及批示內容視之，足認捷運局簽報過程，猶如副市長林崇一所批示：捷運局主管至今仍不知要檢討

精進外，臺北市政府核定結果，亦是因循苟且，徒具形式。

八、臺北都會區捷運系統路線、場、站土地及其毗鄰地區土地之聯合開發有關「權益分配」法規核有不合理之處，應予檢討修正

(一)大眾捷運系統土地聯合開發權益分配相關法規沿革：

- 1、臺北市政府 86 年 1 月 22 日府人一字第 8600425700 號函核定「臺北都會區大眾捷運系統土地聯合開發權益分配工作小組設置要點」。
- 2、捷運局 86 年 9 月 18 日北市捷五字第 8622375800 號函檢送 86 年 9 月 4 日「臺北都會區大眾捷運系統土地聯合開發權益分配工作小組」第 4 次會議獲致結論訂定「聯合開發權益分配作業準則」
- 3、捷運局 88 年 9 月 10 日簽奉市長核定訂頒「台北都會區大眾捷運系統土地聯合開發權益分配注意事項」(87 年 9 月 1 日簽報經市府移送會財政局、法規委員會、88 年 1 月 19 日捷運局邀集各聯合開發投資人及該府相關單位研商、88 年 7 月 6 日簽報經市長核示依副秘書長謝維采意見於 8 月 6 日召開正式會議審定)。

(二)依捷運局歷次修正之權益分配法規有關評估地主與投資人貢獻價值計算規範內容分列表(附表 8)所列捷運系統土地聯合開發之權益分配法規訂定沿革比較表所示，現行「台北都會區大眾捷運系統市有土地參與聯合開發權

益分配注意事項」核有下列不合理之處：

- 1、聯合開發建物建造費用：包括安衛、保險、管理、稅利等以直接費用 16% 計算之間接費用，屬投資人必須支付營建業者所須相關費用。以直接費用 16% 計算，核算基準為何？是否公允合理？況 86 年「權益分配作業準則」則規定間接費用，指工地安全衛生管理費、營造管理費、保險費、營業稅及其他費用以直接營建費用之 15% 為上限計算，上開 16% 之比率，允宜檢討。
- 2、稅管費：依上開注意事項所規定：屬開發土地分割、合併鑑價、所有權移轉、登記規費、代書費、建物完成後合建分坪之土地建物相互移轉營業稅...等所需相關稅費及聯合開發投資人方案規劃、財務評估、風險分擔及分包廠商之管理、發包、雜項支出費用及利潤。(舊：86 年「權益分配作業準則」並無此項) 按稅管費允應核實認列，另查，所謂風險分擔及廠商之管理、雜項支出費用均屬「稅管費」，上開注意事項卻以「市府墊支費用」、「建築設計費用」、「建物建造費用」、「利息費用」、「連帶保證人費用」5 項加總 11% 計列，即「稅管費」名實不符外，計列準則亦非核實，亦應檢討。

調查委員：馬以工

馬秀如

林鉅銀

李復甸

附表 1-1、主管機關與私地主、投資人之契約關係及主管機關應
優先取得建物、土地所有權之條款

主管機關（捷運局）

土地聯合開發契約書(即聯合開發投資契約書
附件三)

第五條土地及建物權利義務分配：土地及建物權利義務分配：

- 一、聯合開發公共設施之提供：...
- 二、甲方取得之建物及土地所有權與負擔義務：(一)取得捷運設施需用之樓地板面積及捷運系統需用之室外空間。(二)取得因聯合開發變更都市計畫或區域計畫而增加之可建樓地板面積之半數。(三)取得依聯合開發辦法獎勵規定而增加之可建樓地板面積之半數。(四)無償取得前三款建物(含共同使用部分)所應持分之土地所有權。(五)負擔與投資人合建分坪所應分配與投資人之樓地板面積及其應持分土地或依第六條第一項負擔所取得建物之建造費用。
- 三、土地提供者取得之建物及土地所有權與負擔義務：(一)取得變更都市計畫為捷運系統用地（交通用地）前或毗鄰土地於聯合開發協議前原可建樓地板面積，但不得大於該部分之聯合開發實際設計樓地板面積，其原屬公共設施用地者，應先扣除各該公共設施主管機關認定應取得之公共設施樓地板面積。(二)取得因聯合開發變更都市計畫或區域計畫而增加之可建樓地板面積之半數。(三)取得依聯合開發辦法獎勵規定而增加之可建樓地板面積之半數。(四)取得前三款建物(含共同使用部分)所應持分之土地所有權。(五)負擔第一項及第二項第一款至第三款建物所應持分之土地所有權(六)負擔與投資人合建分坪所應分配與投資人之樓地板面積及其應持分土地或依第六條第一項負擔所取得建物之建造費用。

聯合開發投資契約書

第十八條附則之一、本契約之附件均視為本契約之一部分，對於甲乙雙方之權利或義務具有同等效力。

第五條權益分配之五、甲方依附件三大眾捷運系統土地聯合開發契約書約定，取得建物、土地所有權及負擔義務外，本建物其餘部分均由土地所有權人及乙方共同取得，乙方與土地所有權人間之建物及土地之分配比率區位及條件，由乙方與土地所有權人自行協商，但不得影響甲方之權益。

第六條費用及稅捐分攤：除當事人間另有約定者外，依左列規定辦理。第一項建造費用：第五條第一項至第五項所定各方取得建物面積（捷運設施使用部分外）之比率各自負擔。

投資人

私地主

附表 1-2、北市府依法及契約約定，應取得建物樓地板面積及該等建物之土地所有權表

	項目	面積	備註
1	無償取得本開發案捷運設施需用之樓地板面積及捷運系統需用之室外空間	捷運設施面積 47,158.72 m ² 「人工地盤」各層樓地板面積共計 21,193.29 m ²	
2	負擔建造費用取得因聯合開發變更都市計畫或區域計畫而增加之可建樓地板面積之半數	69,307.9 m ²	計算過程詳行政院 99 年 10 月 13 日院臺建字第 0990056421 號函
3	負擔建造費用取得依聯合開發辦法獎勵規定而增加之可建樓地板面積之半數	23,031.57 m ²	主管機關支付投資人捷運獎勵樓地板面積建造成本 14 億 1,800 萬 4,748 元。
4	無償取得 1~3 項建物之土地所有權	67,804.9 m ²	無償取得土地所有權部分因尚未登記，故依據樓地板面積比例概估土地面積（ $47,158.72+21,193.29+69,307.9+23,031.57$ ）/ $219,163.6 \times 92,503.4 = 67804.9$ (m ²)

附表 2

附表 2-1 北市府計算方式之分析：土地價值用市府鑑價金額

貢獻成本		公地主	投資人	小計	
				金額	權配比 1
土地 a.		\$77.1538	-	\$77.1538	30.60%
建物	(1)聯合開發基本設計費 共構部分細部(變更)設計費 及施工費、地上物處理費	4.3905		4.3905	69.40%
	(2)建築設計費用		3.0891	3.0891	
	(3)建物建造費用		135.5742	135.5742	
	(4)利息費用	2.0644	12.1991	14.2636	
	(5)稅管費	0.7100	16.5949	17.3049	
	(6)其他必要費用		<u>0.3529</u>	<u>0.3529</u>	
	小計	7.1649	167.8102	174.9751	
土地及建物合計		\$84.3187	\$167.8102	\$252.1290	100.00%
權配比 2		33.44%	66.56%	100.00%	

地主與投資人權益分配比值：

地主	$\text{土地貢獻成本} / (\text{土地貢獻成本} + \text{建物貢獻成本}) (=P)$
投資人	$\text{建物貢獻成本} / (\text{土地貢獻成本} + \text{建物貢獻成本})$

地主間	$(\text{公地主} = \text{公告現值比例} + \text{容積比例} / 2) = Q$ 權益分配比值之計算基準 = $P \times Q$ 公告現值比例：各地主提供土地公告現值 容積比例：各地主提供土地可建容積所佔之比 有約定，從其約定，無約定，依土地聯合開發契約書§5
-----	---

a.「如任何一家鑑價機構鑑定之價格高於或低於鑑價結果中數值之 20% 者，則該機構之鑑價視為無效，以其他有效鑑價結果為計算基準」，由公地主（北市府）及投資人依開發基地條件，95.5 分別委託，投資人委託之鑑價 9.0125 萬、9 萬，因過低而捨棄不用；而取北市府委託 2 家估價師事務所（大○及群○）完成土地鑑價，每坪 \$28.0103 萬及 \$27.1003 萬，平均每坪 \$27.5553 萬^a

大○28.0103 萬：係以 95 年 7 月參與本開發案前土地地價 226,859 元/坪為基礎，加計 10 年的利息，每年利率 2.35%，即： $226,859 \times (1 + 2.35\% \times 10) = 280,103$

群○27.1003 萬：係以聯合開發前土地格 206,400 元/坪為基礎，加計土地資本利息綜合利率 31.30%，即： $206,400 \times 1.313 = 271,003$

附表 2-2 權益分配建物貢獻成本表

項目	金額	規定	本案執行
(1)聯合開發基本設計費、共構部分細部(變更)設計費及施工費、地上物處理費	\$4.3905	實際歸墊金額(投資契約書所定)	由北市府墊付，現歸墊，稱「歸墊共構費」
(2)建築設計費用	\$3.0891 ^a	法定工程造價×費率 法定照價：「北市建照建築工程雜項工作物土地改良等工程造價」 ·費率：依建築師酬金標準表(省市建築師公會建築師業務章則規定)	
(3)建物建造費用	\$135.5742 ^b	按明細金額，為\$132.1274，含直接、間接(15%)，係按18%計算	\$135.5742
(4)利息費用	\$14.2636 ^c	歸墊市府捷運設施費用之利息(\$2.0644億)+建造費用之利息(\$12.1991億)	
(5)連帶保證人費用	-	規定建物建造費用之2%，實未列計	
(6)稅管費	\$17.3049 ^d	共構費用(\$4.3905億)+建築設計費(\$3.0891億)+建物建造費用(\$132.1274億)+利息費用(\$14.2636億)*11%	
(7)其他必要費用	0.3529	規定為其他經執行機關、投資人及公私地主共同認定之必要費用，如如變更設計、設備裝修費或處理費，實際僅予人工地盤管理基金(\$3,456.7萬)+匝道補償費(\$71.8萬)	
	<u>174.9752</u>		

a. 建築設計費用

項目	金額	計算		
設計費用	\$308,910,910	法定造價	47.46 億	
		費率		金額(K)
		0-\$3M	8%	240.00
		\$3M-\$15M	7.5%	900.00
		\$15M-\$60M	7%	3,150.00
		\$60M-4,746M	6.5%	<u>304,620.91</u>
		小計		<u>308,910.91</u>

b. 建物建造費用

項目	金額	備註
直接工程費 ^a	\$114.8934 億 ^甲	每坪\$8.9391萬(128,529.73坪)；95年12月12日第2次變更設計後，協商會議中捷運局建議之數，採用旭○估計。
間接費用	\$17.2340 億 ^乙	以直接工程費18%計算為\$20.6808億，本表明細\$17.23億係按15%計算 依權益分配注意事項規定：間接費用為直接工程費用之16%，但加2%，成為18%。 增加的2%：來自 (1)勞工安全衛生費，參照捷運工程比例，由1.5%→3% (2)工程保險費，由0.5%→1%
小計	\$132.1274 億	實為\$135.5742(直接\$114.8934億+間接\$20.6798，係按18%計算)

· 直接工程費資料來源：旭○96.1.2。

a. 土木、機電空調、自動化、植栽及共構裝修等材料設備之施工、監造、管線申請、證照、雜項等

甲直接工程費： 單位：億元

工程項目	金額
假設	\$3.14353028
結構	41.48792004
外裝	10.85317762
內裝	15.01366858
附屬	9.77303106 ^b
雜項裝修	1.91414815
門窗	3.78949797
電梯	1.72537546
廚房設備	1.06597500
衛浴	0.55603750
機電	21.37916999
其他	1.63764989
景觀 VIP 室	2.55422464
小計	\$114.89340619

b.因應新店機廠開發，必要工程

乙間接工程費：按 15% 計算之金額，如下： 單位：億元

工程項目	估算金額	備註
安全衛生費	\$1.72340109	1.5%×直接工程費(114.89 億)
清潔運雜費	2.29786812	2%
營造綜合險	0.57446703	0.5%
管理費	6.89360437	6%，內含利潤，另有利潤放在(6)內
營業稅(「稅例」)	5.74467031	5%，\$114 億×5%，\$114 億不含土地
小計	\$17.23401093	

c.利息：有關利息之約定：

市府：已墊支費用之利息：實際歸墊金額×計息期間

·計息期間：實際繳款日至完工日(投資契約書之約定)(依投資契約書)，採用 11 年

單位：億元

	項目	金額	計算方式	備註
投資人	歸墊北市府捷運設施費用之利息	\$2.06443027	\$4.3905 億(歸墊費用)×70%×((1+4.10%) ¹¹ -1)+\$4.3905 億×30%×((1+2.20%) ¹¹ -1)	複利，「年息 8%」，實為 3.53%(4.1%×70%+2.2%×30%)
投資人	建造費用之利息	\$12.19912613	\$135.5742【SUM(建造費用)(各分期比例)×70%×[(1+4.10%) ^{(各分期)×0.5} -1]】+\$135.5742【SUM(各分期比例)×30%×(1+2.20%) ^{(各分期)×0.5} -1】 ·SUM(建造費用)(各分期比例)：平均(按時間計算)，投入本金	複利

分期比例：

期別	面積 m ²	比例 A	工程期間(至拿到使照止)B		A×B
一	90,384	22.17%	9 年 11 月	119 月	26.38 月
二	73,090	17.93%	3 年 8 月	44 月	7.89 月
三	70,592	17.32%	2 年 11 月	35 月	6.06 月
四	82,538	20.25%	1 年 7 月	19 月	3.85 月
五	91,038	22.33%	3 年 7 月	43 月	9.60 月
	407,642				53.78 月

d.屬開發土地分割、合併鑑價、所有權移轉、登記規費、代書費、建物完成後合建分坪之土地建物相互移轉營業稅...等所需相關稅費，及投資人方案規劃、財務評估、風險分擔及分包廠商之管理、發包、雜項支出費用及利潤

附表 2-3 不同情況之權值分配比例表

項目	捷運局最後核定	實際談判協商結果	市府土地比照投資人公開資訊價格之權配比例 a
土地貢獻成本	總價： 7,715,377,017 元 (平均單價： 275,553 元)	總價： 7,842,775,291 元 (平均單價： 280,103 元)	總價： 16,833,366,585 元(平均單價： 601,200 元)
建物貢獻成本	17,497,510,812 元	17,497,510,812 元	17,497,510,812 元
建議權配	地主：30.6009% 建商：69.3991%	地主：30.75% 建商：66.03%	地主：49.0327% 建商：50.9673%

a：日勝生公司公佈於公開資訊觀測站並經會計師簽證之 96 年財務報告書，其附註揭露中表示，其截至 96 年底（即至完成收購時）新店案投入之土地成本為 96,694 千元，以投資人列帳 160.84 坪計算，土地價格約每坪 60.12 萬餘元。

附表 2-4 本案權益分配相關項目（土地及建物）貢獻成本表

單位：新臺幣億元

No	項目名稱	投資人			北市府		市府土地比照投資人公開資訊價格
		項目本身	項目之利息	小計	項目	利息	
0	土地				77.15a		168.33
#1	建物設計費		3.09b		3.09		
#2	共構費-歸墊		4.39	2.06 c	6.45	-4.39	
#3	建造費用	直接	114.89 d				
		間接	20.68 e				
		小計	135.57	12.20 f	147.77		
#4	連帶保證人費 g	-	-	-			
#5	稅管費		17.30 h	-	17.30		
#6	其他						
	1.公寓大廈管理基金						
	2.人工地盤管理基金		0.35		0.35		
	3.履約保證金利息						
	4.保固保證金利息		0.01 i		0.01		
	合計		160.71	14.26	174.97	72.76	
實際分配比					70.63%	29.37%	
市府土地比照投資人公開資訊價格之權配比例					50.97%		49.03%

a：土地：27,817.4 坪*\$277.358/坪=\$77.15 億，若以 95 年 7 月參與本開發案前、未加計資本利息總和利率，地價約 216,689 元/坪。日勝生土地：148 坪*606.420K/坪。

b：建物設計費=法訂造價\$47.46 億*(8%~6.5%設計費費率)=3.0891

c：歸墊費用之利息=\$2.06 億=\$4.39 億(歸墊費用)*70%*【(1+4.10%)¹¹-1】+\$4.39 億(歸墊

費用)*30%*【(1+2.20%)¹¹-1】=1.70797+0.3561

d：95年12月12日第2次變更設計後，協商會議中捷運局建議之數。

e：間接建造費用=直接建造費用(114.89)*18%

f：建造費用之利息=\$12.20億=(\$135.57億(建造費用)*70%*【Σ(%_i*1.041)ⁿⁱ-1】)÷2
+ (\$135.57億(建造費用)*30%*【Σ(%_i*1.022)ⁿⁱ-1】)÷2

g：連帶保證人費應為建造費用*2%，但未計列

h：稅管費=(建物建造費用+歸墊費用+設計費+利息)*11%
=【\$135.57+4.39+3.09+(12.20+2.06)】*11%=17.304

i：\$0.00718億

174.97+72.76=247.73；174.97/247.73=70.63%；72.76/247.73=29.37%

建物成本=\$174.77億÷128529.73坪=136.136K/坪

附表 2-5 本聯合開發案使用面積表

項目	捷運系統用地	毗鄰土地
使用分區	捷運系統用地	第四種住宅區
面積(m ²)	92,492.82	10.58
合計面積(m ²)	92,503.4*	
建蔽率(%)	60%	60%
容積率(%)	187%	300%
法定建築面積(m ²)	55,502.4(92,503.4×60%)	
實際建築面積(m ²)	67,997.9-12,705(人工地盤)= 55,292.96<55,502.4(符合) 人工地盤如計入建蔽率，實際建蔽率為 67,997.9÷92,503.4=73.5%	
實設建蔽率(%)	55,292.96÷92,503.4-39.18(鄰房佔用)=59.8<60(符合)	
法定容積樓地板面積(m ²)	92,492.82×187%+10.58×300%=172,993.31	
獎勵容積樓地板面積(m ²)	46063.1391(允建70,894.78)	
合計總容積樓地板面積(m ²)	243,888.09	
辦公室容積樓地板面積(m ²)	37,980.13♠	
商場容積樓地板面積(m ²)	47,834.71♢	
住宅容積樓地板面積(m ²)	133,348.76♣	
實設容積樓地板面積(m ²)	219,163.6(♠+♢+♣)<243,888.09(符合)	
法定空地(m ²)	92,503.4×40%=37,001.36	
實設空地(m ²)	92,503.4(基地面積)-55,292.96(實際建築面積)= 37,210.44>37,001.36(符合)	
辦公室樓地板面積(m ²)	61,023.26	
商場樓地板面積(m ²)	122,587.2	
住宅樓地板面積(m ²)	217,016.59	
捷運樓地板面積(m ²)	45,523.54	
戶數	2417 (住宅：1650、辦公室：717、商場：50)	

- 註：1.原基地範圍內9筆土地逕為分割為道路用地，基地面積減少57.3 m²，面積據以調整。
- 2.新店機場聯合開發案包含捷運系統用地(92,492.82 m²)及毗鄰地區土地-新店市中正段165-1及166-1地號第四種住宅區(10.58 m²)，土地所有權人為台北市政府。
- 3.有關獎勵容積樓地板面積部分，因本開發案量體龐大，縣府環評委員經過6次審議決議，為避免對周遭環境造成影響故限制開發高度，將捷運獎勵容積樓地板面積之允許值(7萬894.78 m²)調降為4萬6,075.78 m²(減少35%)。

附表 2-6 臺北市府最後取得樓層區位

項目	產品類別	總面積/坪	北市府原選取權值		北市府原選取權值區位折抵捷獎委建費用後	
			區位	占該類產品總面積/總席位之%	區位	占該類產品總面積/總席位之%
1	辦公室 (A、B棟)	18,169.06	A棟整棟， 計561戶， 8,520.46坪	46.90%	A棟8-29樓全部，計518戶， 7,878.18坪	43.36%
2	商場(C棟)	22,349.31	1-4樓， 4戶， 16,596.94坪	74.26%	1-4樓， 4戶，16,596.94坪	74.26%
3	住宅棟 (D-P棟)	58,336.55	D、E整棟2棟及K棟 24-25樓全部及23樓 部分畸零樓地板， 計274戶， 8,915.57坪	15.28%	D棟全部， 計146戶， 4,097.35坪	7.02%
4	車位	2,614席	A棟113席車位、C棟商場960席車位、住宅D、E及K棟共166席， 合計1,239席，占全部車位47.40%。		A棟103席車位(另有0.74498席畸零車位，日勝生同意以議定價格110萬/席購回，應找補該府81萬9,478元)、C棟商場960席、住宅D棟74席，合計1,137席，占全部車位43.50%。	

附表 4 之 1 台北捷運新店機廠聯合開發案基地產權一覽表

地號	面積(m ²)	產權型態	使用分區	合併日期	合併地號	所有權屬及權力範圍
環河段 3 地號	68,404.92	公私共有土地	捷運系統用地	99.08.27	環河段 7、8、9、50、51~54、85~87、101~116、147~161、163、165、167、170、171、217~220、222、224~226、228、230、231、233、234、237~243、245、246	臺北市 99.7846% 兆豐銀行 0.2154%
中華段 750 地號	15,027.80	公私共有土地	捷運系統用地	99.09.21	中華段 751~754、761、762-1、763~767、7681、7721、789~796、7971、7972、8191、820、821、825、8671、8673、8721、8732、9111、1066、1067	臺北市 96.3317% 兆豐銀行 0.36683%
北新段 2 地號	645.00	公有地	捷運系統用地	99.08.27	北新段 3 地號	臺北市有(管理者捷運局)
中正段 165 地號	8,415.09	公有地	捷運系統用地	99.08.27	中正段 166、218、219、302、303、309、399、783、784、785、786、78798	臺北市有(管理者捷運局)
中正段 165-1 地號	10.58	公有地	第四種住宅區	99.08.27	中正段 166-1 地號	臺北市有(管理者捷運局)

附表 4 之 2 台北捷運新店機廠聯合開發案公私有土地比例一覽表

所有權人	地號	面積(m ²)	持分分子	持分分母	持分面積	比例
臺北市	環河段 3 地號	68404.92	997846	1000000	68257.58	
臺北市	中華段 750 地號	15027.80	963317	1000000	14476.54	
臺北市	北新段 2 地號	645.00	1	1	645.00	
臺北市	中正段 165 地號	8415.06	1	1	8415.06	
臺北市	中正段 165-1 地號	10.58	1	1	10.58	
合計		92503.36			91804.75	99.24%
兆豐銀行	環河段 3 地號	68404.92	2154	1000000	147.3442	
兆豐銀行	中華段 750 地號	15027.80	36683	1000000	551.2648	
合計		92503.36			698.609	0.76%

註：本表資料來源：新北市政府，惟依捷運局合約書所示公地主持分比 96.88%。

附表 5-1 本案細部計畫書之可容納人口一覽表

站別	計畫人口	及業人口	備註
新店機廠 (捷十七、十八、十九)	約700人	辦公空間：約2,397位員工，洽公者約720位。商場空間：約783位員工吸引購物者60,661位	本基地規劃作為住宅、辦公室及商場使用： 辦公室以每18.6m ² 引進1位及業人口，每61.96 m ² 吸引1位洽公者推估。 商場以每93m ² 引進1位從業員，每1.2 m ² 吸引1位購物者推計。 住宅以每50 m²居住1人推計。

附表 5-2 細部計畫及本案實際開發計畫核計可容納人口比較表

項目	計算基準 (m ² /人)		88年細部計畫(未 含因捷運聯合開發 及其他獎勵所得容 積樓地板面積)		本案實際開發計畫(已含 捷運聯合開發獎勵所得 容積樓地板面積)		
			人口 (人)	容積樓地 板面積 (m ²)	人口 (人)	容積樓地 板面積 (m ²)	
計畫人口	住宅	50	700	35,000	2,667	133,348.76	
及業人口	辦公空間	辦公	18.6	2,397	44,611.2	2,042	37,980.13
		洽公	61.96	720		613	
	商場空間	從業員	93	783	72,819	514	47,834.71
		購物者	1.2	60,661		39,862	
合計			65,261	152,430.2	45,699	219,163.6 扣除獎勵容積 46,063.1391， 合計 173,100.46> 152,430.2。	

附表 6-1 各使用分區容積率限制表

居住密度 (人/公頃)	分區別	鄰里性公共設施 用地比值十 五%以下	鄰里性公共設施 用地比值超 過十五%
未達二〇〇	住宅區	一二〇%	一五〇%
	商業區	一八〇%	二一〇%
二〇〇以上未達 三〇〇	住宅區	一五〇%	一八〇%
	商業區	二一〇%	二四〇%
三〇〇以上未達 四〇〇	住宅區	一八〇%	二〇〇%
	商業區	二四〇%	二八〇%
四〇〇以上	住宅區	二〇〇%	二四〇%
	商業區	二八〇%	三二〇%

附表 6-2 本案原使用分區可建面積最大限制表

使用分區	地目	容積率	可建面 積最大 限制	法令依據
農業區(編號 十七)	非建地 目	30%	495 平方 公尺	都市計畫法臺灣省 施行細則第 27 條
住宅區(編號 十八)		392%	無	都市計畫法臺灣省 施行細則第 30 條
農業區(編號 十九)	建地目	180%	495 平方 公尺	都市計畫法臺灣省 施行細則第 28 條
	非建地 目	30%	495 平方 公尺	都市計畫法臺灣省 施行細則第 27 條

附表 7 捷運局辦理本聯合開發案權益分配過程一覽表

日期	捷運局辦理過程	首長批示 (決議)
88.04.08	臺北市政府公告核定聯合開發計畫書	
88.07.09	捷運局徵詢地主優先投資意願 依據：行為時大眾捷運系統土地開發辦法第 12 條：「聯合開發用地部分為公有，部分為私有或全部為私有時，其開發投資人依左列順序定之：一、土地所有權人。二、公告徵求其他私人、團體。」	
88.11.25	地主朱○○與日勝建設股份有限公司共同具名申請並提送「台北都會區大眾捷運系統新店線新店機廠聯合開發建議書」	
89.01.24	捷運局召開新店機廠聯合開發用地投資申請案審查會	
90.12.18	臺北市政府與投資人日勝生活科技股份有限公司（日勝建設公司更名）簽訂投資契約書。	
94.10.11	臺北縣政府通過都市設計審議。	
94.11.21	臺北縣政府通過環境影響評估審查。	
95.05	大○、群○完成土地貢獻成本之鑑價報告。	
95.06.16	取得建照執照。	
96.01.02	旭○完成建物貢獻成本之評估報告	
96.04.03	<p>捷運局說明本基地辦理權益分配評估如下：</p> <p>1. 土地貢獻成本：以兩家委託估價師事務所鑑價分別為每坪 28 萬 103 元及 27 萬 1,003 元之平均價格每坪 27 萬 5,553 元，估算本基地土地貢獻成本為 77 億 1,537 萬 7,017 元。</p> <p>2. 建物貢獻成本：委託鑑定結果，直接工程費用為 114 億 8,934 萬 618 元；間接費用依權益分配注意事項規定計算(直接工程費 16%)，考量本案之安全維護需求及高風險調高為 18%，為 20 億 6,808 萬 1,311 元；另加計歸墊共構費用、建築設計費、利息及稅管費及前述回饋設施人工地盤管理基金與匝道補償費後為 174 億 9,751 萬 812 元。</p> <p>3. 依上述土地貢獻成本及</p>	<p>本案照案通過，請業務單位依程序報府核定後與投資申請人協商。</p>

日期	捷運局辦理過程	首長批示 (決議)
	建物貢獻成本估算，地主與投資人之權益分配比例為 30.6009%:69.3901%。建造成本(含間接費用及稅管費)最高每坪 13 萬 6,136 元為底限與投資人協商。	
96.04.09	<p>捷運局第 1 次簽報權益分配事宜：</p> <p>本聯合開發案有關權益分配比例，擬依權配小組第 33 次會議審議通過略以，建議地主與投資人間權益分配比例為 30.6009%:69.3991%，建造成本(含間接費用及稅管費)最高每坪 13 萬 6,136 元為底限與投資人協商。</p>	<p>副市長林崇一：</p> <p>本案因規模較大，權益分配協商結果影響較鉅，擬按市長前核示，由秘書長、林局長建元及本人成立三人小組，督導並協助捷運局辦理。</p> <p>市長郝龍斌 (96.04.16)：</p> <p>依林副市長意見辦理</p>
96.05.08	<p>捷運局第 2 次簽報權益分配事宜：</p> <p>1.建議地主與投資人之權益分配比例為 30.6009%:69.3991%</p> <p>2.建造成本(含間接費用及稅管費)最高每坪 13 萬 6,136 元。</p>	<p>副市長林崇一：</p> <p>請捷運局附陳下列資訊後再續呈核：</p> <p>1.「財務分析」中有關地主及投資人之「自有資金投資報酬率 (ROE)」之分析。</p> <p>2.Sensitivity analysis 之分析結果。</p>
96.05.16	捷運局第 3 次簽報補充資料：	<p>副市長林崇一(05.23)：</p> <p>一.捷運局提報的資料，是一團亂帳。從投資開發商(Developer)的角度視之，完全無價值，屬不該推得案子，捷運局相信天下有這樣的傻瓜嗎？</p> <p>1.前後資料不一致</p> <p>本項提報自有資金 30%，ROE 為 12.02%，上次提報(附件之折頁處)自有資金 30%，IRR=18.66%(ROE 應更高，但註記卻為 10.40%)</p> <p>2.ROE 低到無投資價值，本次提報自有資金 100%，ROE=1.34%，自有資金 30%，ROE=12.02%此分析如正確，投資人早逃之夭夭</p> <p>3.除非財務分析「低估售價(隱藏收益)」</p>

日期	捷運局辦理過程	首長批示 (決議)
		<p>或「高估造價(支出灌水)」，惟捷運局並未對此部分有所質疑。</p> <p>3.地主(即本府)部分投資報酬果然如此之高，投資人斷無不知之理，則30:70之分配比例建議，有些失之草率。另用「80年公告地價加四成」或「96年公告地價」均不合適，有為求順利核准，誤導決策之嫌。</p> <p>4.本案既經多次指出，分析基礎有欠紮實，仍不知審慎檢討，高階主管又僅充當橡皮圖章，未善盡職責，應切實檢討改進。</p> <p>二.本案宜退回重辦。</p> <p>市長批示(05.24.): 退回重辦。</p>
96.06.07	捷運局第4次簽報權益分配及辦理協商事宜	<p>副市長林崇一(06.13):</p> <p>一.不斷加簽方式已使本簽無法閱讀，看不清全貌。</p> <p>二.請重新整理成乙份完整及妥善之簽呈。</p> <p>三.本簽內涵專業層次較高，不應再交由基層工作同仁主簽，應由課長(含)以上或更高層級主管主簽(並會知基層同仁)以示負責。</p> <p>四.如有需要專業協助者，主管自行辦理。</p> <p>五.希妥適處理後再呈。</p>
96.07.18	捷運局第5次簽報權益分配及辦理協商事宜 建議地主與投資人之權益分配比例為30.6009%:69.3991%建造成本(含間接費用及稅管費)最高每坪13萬6,136元為底限與投資人協商。	<p>副市長林崇一(07.26):</p> <p>一.權益分配比例先按32(地主):68(投資人)進行協議</p> <p>二.財務分析結果前後不一致，應再深入檢討訂定，以為協商談判之依據。</p> <p>市長批示(08.03): 依林副市長所訂比例協商辦理。</p>
96.08.28	捷運局第6次簽報權益分配及辦理協商結果 簽請同意依執行機關代為協調會議結論辦理，保留33%之樓層區位，得由其剩	<p>副市長林崇一(08.29):</p> <p>一.參考說明(閱後取出)</p> <p>1.8/9.8/13.8/16.8/21四次協商，捷運局(聯開處)出席談判代表均為「王銘藏(一次由林茂榮君代表)」及「江</p>

日期	捷運局辦理過程	首長批示 (決議)
	<p>餘之 67% 比例先行銷售；另權配比例差異部分(25%至 33% 間)，授權本局繼續與日勝公司協商。</p>	<p>國樑」王員為「副工程司兼課長」，江員為「工程員」。8/23 才派出高嘉濃處長。</p> <p>2.捷運局至今未提示「財務分析之深入檢討說明」(如本案附件-7/18 之簽呈及批示)，故尚不知 32：68 之建議，是否具堅強之財務依據。</p> <p>3.經 8/23 之談判及所附 8/27 之陳情書，均只承諾至 25：75，依捷運局說法「(25~32) % 間，尚待後續再協商」，此與吾兄所獲資訊不一致。</p> <p>二.建議：</p> <p>1.若所獲資訊可靠(即 32：68)，則可一次到位(即明白承諾達成協議)，投資人之銷售問題，自可迎刃而解。</p> <p>2.若原承諾(32：68)，經再審視確有困難或目前無法「承諾」，為考量「公平合理實事求是(本府不會以單方面之認定，予人蠻橫之感覺)」及其他因素，也許可採「部分同意銷售」之方式處理，比例上可選擇 50%、55% 或 60% (原要求先銷售 67%)</p> <p>市長批示(0829)：</p> <p>一.本案為重大聯開案，但 8/9 至 8/21 四次協商，捷運局協商代表層級僅由課長及工程員參與協商，爾後請捷運局注意協商層級之代表性。</p> <p>二.為何未依前簽批示「提出財務分析之深入檢討說明，以為協商談判之依據」？</p> <p>三.同意由投資人先行銷售 50%，其餘繼續協商。</p>
96.09.02	<p>捷運局第 7 次簽報權益分配及樓層區位保留：</p> <p>一.本府保留 1,830 席停車位不得預售，並切結遵行相關承諾事項，保障本府應分配樓層區位之權益。</p> <p>二.至於雙方未能達成共識之權配比例，擬另行與投</p>	<p>副市長林崇一代行(09.03)：可。</p>

日期	捷運局辦理過程	首長批示 (決議)
	<p>資人繼續協商，如確無法達成共識，再採取仲裁方式辦理，仍俟協商結果再循序報府核定。</p>	
96.09.13	<p>捷運局第 8 次簽報後續協商結果略以：</p> <p>一.本局協商代表層級已提昇至處長。</p> <p>二.依本府權益分配注意事項針對財務分析亦已作深入完整之檢討，以地主土地之貢獻成本與投資人建物之貢獻成本計算分配比值，其中土地貢獻成本係委託 2 家不動產估價師事務所鑑價，建物貢獻成本係委託鑑定公司估算直接工程費用後再加計間接費用、歸墊費用、建築設計費、利息、稅管費等而求算並提報權配小組第 33 次會議審議通過。</p> <p>三.本局係遵照府頒權益分配注意事項及本局品質管理作業程序評估，辦理土地地價及建物造價之鑑定與分配之合理性，其分析結果應屬合理；至於財務分析財務槓桿之應用則由投資人與銀行自行協商貸款額度及分攤風險，未影響本局計算結果。</p> <p>綜上，本案經 6 次協商會議雙方最終同意建造費用為 13.6 萬元/坪〔低於本局原試算經權配小組審議通過最高 13 萬 6,136 元/</p>	<p>副市長林崇一(09.20)：</p> <p>如聯開處之上級機關仍由聯開處長為代表，那何需設計兩種層級來處理？一個層級聯開處即可。</p> <p>有沒有檢討過該辦法是否合理？有無需要適度檢討修正？</p> <p>此邏輯很奇怪。</p>

日期	捷運局辦理過程	首長批示（決議）
	<p>坪]；投資人勉強建議權配比例 30.75%：69.25%做為地主與投資人之分配基準，雖無法達到鈞長期望之 32%：68%，但已高於本局原試算經權配小組審議通過 比例 30.6009%：69.3991%</p> <p>；投資人並表達地主分配比例 30.75%為其最終底線，若仍無法獲得核定，即依本案聯合開發投資契約書第 5 條第 6 款，交付仲裁處理爭議。</p>	<p>一.由本簽說明二觀之，捷運局聯開處主管至今仍不知要檢討精進。</p> <p>二.本案最後協商結果（30.75%：69.25%）尚可接受，擬同意。</p> <p>市長(09.21.)批示：按協商結果辦理。</p>

附表 8、歷次修正之權益分配法規有關評估地主與投資人貢獻

價值計算規範內容分列表：

88.9.10.核定權益分配 注意事項	87.6.24、6.29 工作小組 修正條文	86.9.4 訂定權益分配作 業準則
<p>評估公地主土地貢獻成本— 土地貢獻成本為開發後之整宗土地總市值。</p> <p>評估方式：由公地主及投資人依開發基地條件分別委託鑑價公司評估，如任何一家鑑價機構鑑定之價格高於或低於鑑價結果中數值之20%者，則該機構之鑑價視為無效以其他有效鑑價結果為計算基準。</p>	<p>公地主貢獻成本之計算：</p> <p>1.土地開發後之總價值。 2.其他有關辦理土地分割、合併鑑界、所有權移轉及建物之複丈費、登記規費、代書費、地價稅...等所需費用。</p> <p>委託二家或二家以上不動產鑑價機構進行土地之鑑價。</p>	<p>地主部分貢獻：</p> <p>1.評估委託土地及整宗土地開發前後之售價(以三種分析方法為原則)。 2.評估聯合開發建物竣工後各樓層之出租、售價格。</p> <p>委託二家或二家以上不動產鑑價公司之鑑價報告。</p>
<p>評估投資人建物之貢獻成本：</p> <p>1.歸墊本府已墊支之相關費用： 包括本府墊付之聯合開發基本設計費及捷運設施共構部分屬聯合開發之細部設計及其施工費和變更設計及其施工費、地上物處理費或其他因聯合開發產生之相關費用，以投資契約書所定實際歸墊金額採計。</p> <p>2.建物設計費用： 按「台北市建造執照建築工程，雜項工作物、土地改良等工程造價」先求出「工程造價」，再按「省(市)建築師公會建築師業務章則」之建築師酬金標準表計算設計費用。</p>	<p>投資人貢獻成本之計算：</p> <p>1.聯合開發相關費用歸墊款： 包括本府墊付之聯合開發基本設計費及捷運設施共構部分屬聯合開發之細部設計及其施工費和變更設計及其施工費、地上物處理費或其他因聯合開發產生之相關費用，以聯合開發投資契約書所定歸墊額採計。</p> <p>2.聯開建物設計費： 按「台北市建造執照建築工程，雜項工作物、土地改良等工程造價」先求出「工程造價」，再接「省(市)建築師公會建築師業務章則」之建築師酬金標準表計算設計費用。</p>	<p>投資人部分貢獻：</p> <p>1.聯合開發相關費用歸墊款： 包括本府墊付之聯合開發基本設計費及捷運設施共構部分屬聯合開發之細部設計及其施工費和變更設計及其施工費、地上物處理費或其他因聯合開發產生之相關費用，以聯合開發投資契約書所定計算數額採計。</p> <p>2.聯合開發設計費： 包括基本設計與共構部分屬聯合開發之細部設計費。按「台北市建造執照建築工程，雜項工作物、土地改良等工程造價」先求出「工程造價」，再接「省(市)建築師公會建築師業務章則</p>

88.9.10.核定權益分配 注意事項	87.6.24、6.29 工作小組 修正條文	86.9.4 訂定權益分配作 業準則
<p>3.建物建造費用：</p> <p>包括土木、機電空調、自動化、植栽及共構裝修等材料設備之施工、監造、管線申請、證照、雜項等直接費用及包括安衛、保險、管理、稅利等以直接費用16%計算之間接費用，屬投資人必須支付營建業者所須相關費用。</p> <p>4.利息費用：</p> <p>前述(1)市府已墊支相關費用之利息費用：依投資契約書實際歸墊金額，採年息8%複利計算，計息日依投資人實際繳款日起算至投資契約書訂定之完工日計算。</p> <p>前述(2)(3)項費用以七成，採年息8%複利計算，計息日以投資契約書訂定之施工期1/2計息，分期開發之基地另計。</p> <p>5.連帶保證人費用： 依前述(3)費用之 2%</p>	<p>費。<u>惟與(1)項不得重覆</u>。</p> <p>3.聯發建物建造費用： 包括土木施工、機電設施、建材、保險、監造、管線申請、證照、雜項、管理、共構裝修等投資人必須營建相關費用。</p> <p>施工費用，分為 直接費用—含土建、水電、空調及自動化工程等費用。 間接費用—工地安全衛生管理費、營造管理費、保險費、營業稅及其他費用，以直接營建費用之15%為上限。</p> <p>4.相關成本利息費用： 前述(1)聯合開發相關費用部分之利息費用：依投資契約書明訂由投資人實際歸墊金額，按台灣銀行基本放款利率加兩碼採計之，計息日以由投資人實際繳款日起算至投資契約書施工完工期計息。</p> <p>前述(2)(3)項費用以七成按投資人簽約日台灣銀行基本放款利率加兩碼採計之，計息日以投資人在投資契約書訂定之施工期(分期開發之基地另計)1/2計息。</p>	<p>」之建築師酬金標準表計算設計費。</p> <p>3.聯發建物營造費用： 包括土木施工、機電設施、建材、保險、監造、管線申請、證照、雜項、管理、共構裝修等投資人必須營建相關費用。</p> <p>施工費用分項： 直接營建費用—含土建、水電、空調及自動化工程等費用 間接費用—工地安全衛生管理費、營造管理費、保險費、營業稅及其他費用以直接營建費用之15%計算之。</p> <p>4.相關成本利息費用： 聯合開發相關共構費用部分：以投資人按投資契約書明訂由投資人實際歸墊金額，按台灣銀行基本放款利率加兩碼採計之，計息日以由投資人實際繳款日起算至投資契約書施工完工期計息。</p> <p>融資利息費用：以施工費用七成按台灣銀行基本放款利率加兩碼計之，計息日以投資人在投資契約書訂定之施工期(分期開發之基地另計)1/2計息。</p> <p>所有利率以投資契約書簽訂當日台灣銀行基本</p>

88.9.10.核定權益分配 注意事項	87.6.24、6.29 工作小組 修正條文	86.9.4 訂定權益分配作 業準則
<p>計列。</p> <p>6.稅管費： 屬開發土地分割、合併鑑價、所有權移轉、登記規費、代書費、建物完成後合建分坪之土地建物相互移轉營業稅...等所需相關稅費及聯合開發投資人方案規劃、財務評估、風險分擔及分包廠商之管理、發包、雜項支出費用及利潤，以(1)至(5)項費用加總之11%計列。</p> <p>7.其他經執行機關、投資人及公、私地主共同認定必要費用（如變更設計、設備裝修費或處理費）。</p>	<p>5.連帶保證人費用： 依(3)聯合開發建物建造費用之2%為上限，視個案專案核計。</p> <p>6.稅管費： 含營業稅(5%)及投資人之管理、發包、雜項支出等費用，以(1)至(5)項成本加總之11%為上限，若個案情況特殊得專案簽准以15%為上限核計。</p> <p>7.其他經執行機關、投資人及公、私地主共同認定之必要成本。</p>	<p>放款利率加兩碼為計算基準。</p> <p>5.其它經執行機關、投資人及地主共同認定之必要開發成本。</p>

