

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：臺北市政府捷運工程局。

貳、案由：臺北市政府捷運工程局（下稱臺北市捷運局）辦理木柵線木柵站土地聯合開發投資案，計算臺北市政府與投資人權益分配比例時，未確依臺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規定及雙方契約內容，扣除捷運轉乘停車設施興建成本，致高估投資人建物貢獻總成本，使其獲得較高之權益分配比例，損及臺北市政府權益共計新臺幣（下同）3,669萬3,404元；且該局於民國（下同）102年12月間已知悉其受有上開損害，卻遲至104年1月27日始提起民事訴訟，訴請投資人返還不當得利，惟其僅訴請給付短配權益金額及高估委建成本之溢付金額共計2,514萬1,044元及法定遲延利息，並未訴請給付短配權益之資產增值損失1,155萬2,360元及其法定遲延利息，均有違失，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

- 一、臺北市捷運局辦理木柵線木柵站土地聯合開發投資案，計算臺北市政府與投資人權益分配比例時，未確依臺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規定及雙方契約內容，扣除捷運轉乘停車設施興建成本，致高估投資人建物貢獻總成本，使其獲得較高之權益分配比例，減損臺北市政府原應獲配權益達2,115萬421元；復因高估建物貢獻總成本，從而墊高投資人每坪興建成本，亦造成該府所

取得之獎勵樓地板面積，須支付較高委建成本399萬623元；又因應獲配權值損失，亦有產權價值之增值損失1,155萬2,360元，損及臺北市政府權益共計3,669萬3,404元，核有明顯違失。

(一)查臺北市捷運局為配合捷運系統木柵線木柵站基地周邊土地，將發展成為木柵及深坑之交通轉運站，依臺北市政府85年6月27日公告發布實施之「變更『配合捷運系統木柵線工程變更沿線土地為交通用地計畫案』中木柵站(BR12)交通用地(交十三)土地使用分區管制案」，及該府86年7月14日核定「木柵線木柵站交十三用地聯合開發計畫」（下稱本開發案）之規定，規劃設置捷運轉乘停車設施，於93年1月20日簽准¹將該捷運設施交由投資人併同聯合開發建物以共構方式興建完成後，以捷運特別預算將捷運轉乘車位之產權予以購入，並據以公告修訂捷運木柵線木柵站之投資人甄選文件及辦理後續投資人徵求作業。

(二)本開發案簽約過程

1、臺北市政府嗣於93年2月12日依行為時大眾捷運法第7條及大眾捷運系統土地開發辦法（下稱土地開發辦法）等相關規定，函詢該工程用地地主優先投資意願後，僅有高○勤繼續申請投資。94年1月3日高○勤將持有之土地全部移轉予均安建設開發股份有限公司（下稱均安建設公司），並申請由均安建設公司繼受其與臺北市政府所簽聯合開發契約書之一切權利義務及優先申請投資權。94年1月14日臺北市政府同意均安建設公司繼受高○勤申請優先投資開發相關事

¹ 行為時「大眾捷運系統土地開發辦法」第8條規定，開發用地內之捷運設施屬出入口、通風口或其他相關附屬設施等，經主管機關核准得交由投資人興建，其建造成本由主管機關支付。

宜，再於94年2月23日召開開發建議書審查會後，經臺北市政府核定均安建設公司為投資人。

- 2、嗣臺北市政府於94年7月6日與投資人均安建設公司簽訂「臺北都會區大眾捷運系統木柵線木柵站土地聯合開發投資契約書」（下稱本投資契約書）。雙方同意由投資人負責出資並依照該府核定之土地開發計畫、合作條件及分收比例，辦理興建本聯合開發計畫基地之建築改良物事宜，另由臺北市捷運局負責辦理本投資契約案履約管理作業。

（三）本投資契約書重要約定

- 1、依本投資契約書第17條（附則）規定：「一、本契約之附件均視為本契約之一部分，對於甲乙²雙方之權利或義務具有同等效力。……」。本投資契約書附件二投資人所送開發建議書第11章財務計畫部分、附件五本聯合開發計畫及附件七預估投資總金額明細表等內容均指出，該聯開大樓地下層附設之捷運轉乘停車設施係屬公共設施，其樓地板面積所應持分之土地由全部土地所有權人共同無償提供，但臺北市捷運局應另行與投資人議定建造成本取回，不列入聯合開發建物之權益分配範圍。

2、本開發案權益分配規定

- （1）再依臺北市政府88年9月10日核定「臺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」（下稱「權益分配注意事項」），有關權益分配比值計算規定，臺北市政府與投資人對於未來聯合開發建物空間及土地之權益價

² 甲方：臺北市政府、乙方：均安建設公司。

值分配比值之計算，係依地主之土地貢獻成本及投資人建物貢獻成本，換算雙方貢獻成本之比例取回等值建物。

(2) 另「權益分配注意事項」亦規定，該府基於本聯合開發案主管機關立場，所取得之獎勵樓地板面積³，須支付委建成本予投資人，而委建成本之計算，依投資人建物貢獻成本，除以聯合開發設計總樓地板面積得出每坪成本，再乘獎勵面積即為應支付之建造成本。

(3) 「權益分配注意事項」相關規定如下(摘錄):

<1> 評估公地主土地之貢獻成本:

- 土地貢獻成本為開發後之整宗土地總市值。
- 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。

<2> 評估投資人建物之貢獻成本

- 建物貢獻成本包括：歸墊該府已墊支相關費用、建物設計費用、建物建造費用、利息費用、連帶保證人費用、稅管費及其他。
- 評估方式: 參照前項公地主土地貢獻成本之評估方式，就投資人提供之細部設計圖及工程預算書內所列之項目、規格、數量及單價詳加審查，並提供具體意見分別評

³依臺北市政府與本聯合開發案土地所有權人簽訂之大眾捷運系統土地聯合開發契約書第5條及第6條規定略以，本聯合開發大樓興建完成後，臺北市政府可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無償取得其所應持分之土地所有權，或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及無償取得其所應持分之土地所有權，但須自行負擔取得該等建物面積之建造費用。

估。

<3>主管機關獎勵樓地板面積之取得方式及分配

- 獎勵樓地板面積建造成本計算方式：

(建物貢獻成本/總樓地板面積)×獎勵面積。

- 分配權值方式：自頂樓次一層起垂直對分至獎勵樓地板面積用完為止樓層之價值，並包含相對應之公共設施(計入容積部分與不計入容積部分)與附屬建物及車位面積。

<4>地主與投資人間之權益分配

- 地主分配比值(P):

地主土地之貢獻成本

$$P = \frac{\text{地主土地之貢獻成本}}{\text{地主土地之貢獻成本} + \text{投資人建物之貢獻成本}}$$

(地主土地之貢獻成本+投資人建物之貢獻成本)

- 投資人分配比值(P')

投資人建物之貢獻成本

$$P' = \frac{\text{投資人建物之貢獻成本}}{\text{地主土地之貢獻成本} + \text{投資人建物之貢獻成本}}$$

(地主土地之貢獻成本+投資人建物之貢獻成本)

- 地主間權益分配比例

◇公告現值比例:為各地主所提供土地之公告現值所占之比

◇容積比例:為各地主所提供土地之可建容積所占之比

◇公地主之比例(Q):

(公地主之公告現值比例+公地主之容積比例)

$$Q = \frac{\text{公地主之公告現值比例} + \text{公地主之容積比例}}{2}$$

2

◇公地主與投資人間權益分配比值計算=P*Q

(公地主參與聯合開發可取得之聯合開發建物總價值之比值，不含主管機關取得獎勵面積)

(四)本開發案投資人建物貢獻成本鑑價經過

- 1、本開發案投資人於94年10月15日提送權益分配資料文件⁴予臺北市捷運局審查，經該局於94年11月9日委託旭洲資訊事業有限公司(下稱旭洲公司)辦理本聯開大樓建造成本鑑價作業，並於94年12月30日完成驗收。惟嗣因基地範圍，部分坡度超過30%，禁止開發而縮小開發量，須提報環境影響差異評估報告，故有變更設計需要，經重新提送臺北市政府都市設計審議委員會審議，嗣於96年4月27日經該府准予備查。
- 2、本開發案投資人依臺北市政府都市設計審議委員會審議意見修正建築計畫等相關設計內容後，復於96年7月9日再提送權益分配資料文件。經臺北市捷運局聯合開發處簽報因本開發案聯合開發大樓變更設計後量體已有變動⁵，且因前2年鋼材與建材有大幅上漲情形，為合理估算本開發案之建造成本，爰於96年7月17日簽准，重新就投資人提送之工程圖說及工程預算書，進行建物成本鑑價作業。
- 3、臺北市捷運局嗣於96年9月5日依政府採購法規定委託旭洲公司辦理聯合開發大樓變更設計建造成本鑑價作業。經查投資人該次提送之權益分配資料文件，於第二冊工程預算書中「工程預算總表」所列「直接工程費」為14億1,701萬9,522元，係指全棟建築物(含捷運轉乘停車設施)之直接相關興建費用，且其工程項目並未區分「聯合開發

⁴包括建築圖說、工程預算書、權益分配建議書、樓層區位價格建議表等文件資料。

⁵本開發案變更設計經重新提報該府都市設計審議委員會審議結果，總戶數由 255 戶減少為 245 戶、捷運轉乘汽車停車位由 124 席增加為 150 席、捷運轉乘機車位由 146 席增加為 161 席。

建物」及「捷運轉乘停車設施」之興建費用；又其第三冊權益分配建議書內之「表2總開發成本計算表」及「表5權益分配表」等內容亦載明投資人係以全棟建築之設計、建造費用，估列其建物貢獻成本為20億874萬2,735元，其中包含捷運轉乘停車設施之建造成本3億4,423萬3,372元，作為其擬具聯合開發建物權益分配之基礎，並另於權益分配建議書「表3.1銷售總值分析表」之說明2載明：「捷運轉乘汽車停車位150位及機車停車位161位，樓地板面積為6,817.41m²(2,062.27坪)，主管機關須支付投資人建造成本，不計入權益分配價值」。顯示，投資人知悉捷運轉乘停車設施屬公共設施，應由臺北市捷運局另行支付價金買回，不得列入聯合開發建物權益分配範圍，惟除未覈實分別編列工程預算提送該局作為委外鑑價之基礎外，復將該公共設施興建費用納入聯合開發建物之貢獻成本計算。

- 4、嗣旭洲公司因投資人權益分配資料文件中，工程項目並未區分「聯合開發建物」及「捷運轉乘停車設施」之興建費用，致該公司鑑價作業仍以全棟建築物總樓地板面積39,782.38M²(約12,034.17坪)為工作範圍，該公司嗣於同年10月17日提送鑑定報告及運算光碟，經臺北市捷運局於96年11月6日完成驗收，鑑價結果全棟建築物直接工程費為12億4,229萬2,048元，並未區分聯合開發建物及捷運轉乘停車設施之興建費用。前揭疏失，臺北市捷運工程局於本院詢問書面資料亦自承：「96年7月投資人因環評再提變更設計之權配圖說，請本府捷運工程局重新辦理鑑定，該局依投資人提供書圖及預算書辦理建造成本鑑定，當時

無特別要求區分『聯合開發建物』及『捷運轉乘停車設施』等語。

- 5、嗣96年12月3日臺北市捷運局聯合開發處簽請本開發案權益分配事宜，估算投資人建物貢獻成本時，以旭洲公司鑑價結果全棟建築物直接工程費12億4,229萬2,048元減除噪音隔音罩工程810萬6,640元後，然未再依本投資契約書規定，扣除捷運轉乘停車設施直接工程費，即以差額12億3,418萬5,410元⁶列為建物直接工程費用，再加計間接工程費、建築設計費用、建造費用利息、稅管費用元及建造成本鑑定費用後合計16億8,988萬5,453元，全數列為投資人建物貢獻成本，明顯不符「權益分配注意事項」規定與雙方所簽契約內容。

(五)獲配權益差異

因96年12月3日臺北市捷運局聯合開發處簽請將本開發案權益分配事宜，估算投資人建物貢獻成本時，以旭洲公司鑑價結果之全棟建築物直接工程費減除噪音隔音罩工程費後，即將餘額加計間接費用作為投資人建物貢獻成本，而未依「權益分配注意事項」規定及契約內容，扣除捷運轉乘停車設施建造成本，造成臺北市政府取得權值減少2,115萬421元、超額支付委建成本399萬623元及獲配權值增值損失1,155萬2,360元，損及臺北市政府權益共計3,669萬3,404元，計算方式詳如附表一、附表二。

- (六)綜上，臺北市捷運局辦理木柵線木柵站土地聯合開發投資案，計算臺北市政府與投資人權益分配比例

⁶該局所列金額與旭洲公司96年10月12日原鑑定報告所列12億4,229萬2,048元，相差2元，係因該鑑定報告採excel軟體製作，存有尾數差所致。

時，未確依「權益分配注意事項」規定及雙方契約內容，扣除捷運轉乘停車設施興建成本，致高估投資人建物貢獻總成本，使其獲得較高之權益分配比例，減損臺北市政府原應獲配權益達2,115萬421元；復因高估建物貢獻總成本，從而墊高投資人每坪興建成本，亦造成該府所取得之獎勵樓地板面積，須支付較高委建成本399萬623元；又因應獲配權值損失，亦有產權價值之增值損失1,155萬2,360元，損及臺北市政府權益共計3,669萬3,404元，核有明顯違失。

二、臺北市捷運局於102年12月間已知悉其因未扣除捷運轉乘停車設施興建成本，造成臺北市政府之權益損失，卻遲至104年1月27日始提起民事訴訟，訴請投資人返還不當得利，且其僅訴請給付權益分配比例降低之短配權益金額及高估委建成本之溢付金額共計2,514萬1,044元及法定遲延利息，並未訴請給付短配權益之資產增值損失1,155萬2,360元及其法定遲延利息，顯有違失。

(一)依民事訴訟法第244條第1項規定，原告起訴時應表明當事人、訴訟標的及訴之聲明；同法第388條規定，除法律另有規定外，法院不得就當事人未聲明之事項為判決。

(二)有關本開發案，臺北市捷運局因計算臺北市政府與投資人間之權益分配比例時，未確依「權益分配注意事項」規定及雙方契約內容，扣除捷運轉乘停車設施興建成本，造成臺北市政府3,669萬餘元之權益損失，已如前述。前揭損失之求償問題，經臺北市政府104年6月29日府捷聯字第10431620500號函查復本院稱：臺北市捷運局業委任務實法律事務所於104年1月27日向臺灣臺北地方法院提起民事訴

訟，追討超額利益2,514萬1,044元，並附加利息等語。惟查該局副局長張澤雄104年8月31日於本院詢問時，坦承該局於102年12月間即已知悉上開損失，卻遲至本（104）年1月27日始提起訴訟，且該局請求給付不當得利時，僅要求投資人均安建設公司返還因權益分配比例計算錯誤，致臺北市政府短配權益金額及溢付委建費用金額等二部分之損失共計2,514萬1,044元及法定遲延利息，然未訴請返還未獲配權益資產增值之損失1,155萬2,360元及其法定遲延利息。再據該府詢問書面說明資料稱：「該府於104年1月27日向臺灣臺北地方法院提起民事訴訟，該起訴狀中之說明四已明確表示：『被告應返回者則為超額分回建物之價額，由於被告銷售相關建物之價額不明，爰先以2,514萬1,044元作為請求金額。』……」等語。然臺北市政府自97年1月31日與投資人協商該聯合開發大樓權益分配，取得前開建築物產權價值後，已於102年12月底完成全部公有不動產公開標售作業，不動產之產權價值增值幅度為54.62%，可據此增值幅度估算短配權益增值金額約為1,155萬2,360元（2,115萬421元*54.62%）等情，有審計部104年4月29日台審部覆字第1040051911號函可稽，且為該局所不爭，則該局辯稱因銷售價格不明致未能訴請之說詞，並無可採。

（三）綜上，臺北市捷運局辦理本投資案，計算臺北市政府與投資人權益分配比例時，未確依「權益分配注意事項」規定及雙方契約內容，扣除捷運轉乘停車設施興建成本，造成臺北市政府之權益損失，雖已提起民事訴訟，要求投資人返還不當得利。惟該局於102年12月間已知悉其受有上開損害，卻遲至

104年1月27日始訴請返還不當得利，且其僅訴請給付權益分配比例降低之短配權益金額及高估委建成本之溢付金額共計2,514萬1,044元及法定遲延利息，並未訴請給付短配權益之資產增值損失1,155萬2,360元及其法定遲延利息，顯有違失。

綜上所述，臺北市捷運局辦理木柵線木柵站土地聯合開發投資案，計算臺北市政府與投資人權益分配比例時，未確依「權益分配注意事項」規定及雙方契約內容，扣除捷運轉乘停車設施興建成本，致高估投資人建物貢獻總成本，使其獲得較高之權益分配比例，損及臺北市政府權益共計3,669萬3,404元；且該局於102年12月間已知悉其受有上開損害，卻遲至104年1月27日始提起民事訴訟，訴請投資人返還不當得利，惟其僅訴請給付短配權益金額及高估委建成本之溢付金額共計2,514萬1,044元及法定遲延利息，並未訴請給付短配權益之資產增值損失1,155萬2,360元及其法定遲延利息，核均有違失。爰依監察法第24條提案糾正，移送行政院轉飭所屬確實檢討改善見復。

提案委員：高鳳仙