

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：內政部、臺北市政府及臺北縣政府。

貳、案由：內政部及臺北縣政府忽視都市計畫及都市設計之願景，致新店機廠聯合開發投資者得以藉聯合開發之名，溢出細部計畫實質計畫之規畫目標，嚴重破壞都市均衡發展與居民生活環境；又臺北市政府捷運工程局辦理本案權益分配作業，未先就本案辦公室、商場及住宅大樓等 3 項產品類別之未來處分效益或經營風險詳予分項評估，又對其辦理捷運獎勵樓地板面積委建費用折抵之區位、樓層等選取之優先順序，亦缺乏公開透明之評核機制，均有未當，爰依法提案糾正。

參、事實與理由：

臺北都會區大眾捷運系統，前經行政院指示列為國家十四項重要建設計畫之一，其中位於新店線小碧潭支線之新店機廠，除提供綠線（新店線）電聯車之停駐、車輛車身內外清潔及三級維修保養及安全檢查，並支援中和線電聯車定期維修保養任務外，復設置捷運小碧潭站，以為配合新店十四張地區居民及新店機廠辦理聯合開發基地移入居民交通需要，目前業已完工開放使用，另有關聯合開發案，業由日勝生活科技股份有限公司（下稱日勝生公司）取得投資興建權，預定興建 16 棟高層建築，其中 13 棟住宅，已用「美河市」之名對外預售中。茲經該聯合開發案地區原地主自救會集體陳情，略謂臺北市政府興辦臺北都會區大眾捷運系統新店線新店機廠聯合開發案（捷 17、捷 18、捷 19），疑似違法徵收沿線土地，復未讓大多數地主參與聯合開發，致原土地所

有權人等權益受損等情，經申請自動調查，發現之違失臚列如下：

一、內政部及臺北縣政府忽視都市計畫及都市設計之願景，致新店機廠聯合開發投資者得以藉聯合開發之名，溢出細部計畫實質計畫之規畫目標，於捷運系統用地上利用聯合開發及其他獎勵所得樓地板面積興建 16 棟大樓，並設置高達 2,614 個停車位，且空地比率偏低，嚴重破壞都市均衡發展與居民生活環境，顯有未當

(一)查變更新店都市計畫（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）案於 79 年 4 月 13 日起發布實施。該計畫第伍項土地使用管制規定：「一、捷運系統用地係供捷運車站、轉乘設施、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。二、若土地所有權人同意將其土地供捷運設施使用時，可仍維持原都市計畫分區使用，供捷運設施使用之部分免計樓地板面積，其建築物高度得增加因配合設計捷運系統設施所必須增加之高度，惟其建築開發行為應徵詢捷運主管機關之意見，並報請省都委會備查。」經查臺北縣政府於主要計畫公布 8 年後，始於 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，並自 88 年 3 月 25 日起發布實施，合先敘明。

(二)依上開新店機廠細部計畫(捷 17、捷 18 與捷 19)之實質計畫規定，住宅係以每 50 平方公尺居住一人推計，該地區可容納計畫人口僅約 700 人，有關計畫區之土地使用分區為捷運系統用地，其建蔽率不得

超過 60%，容積率亦不得超過 187%（容積率未含因聯合開發及其他獎勵所得樓地板面積）。復依臺北市政府依據大眾捷運系統土地聯合開發辦法第 6 條規定，於 88 年 4 月 9 日公告之新店線新店機廠（捷 17、捷 18、捷 19）基地聯合開發計畫第 13 頁顯示，其聯合開發基地目標：「……另於基地北側軌道旁（捷運洗車場附近）空地計畫興建近三百戶、樓高約 9-16 層不等之集合住宅，其地面 1、2 層採挑空設計，設置兒童遊戲場及綠化等開放空間，自 3 層以上始提供住宅使用，而地下 1 層則供停車使用。」考量捷運新店機廠聯合開發之基地面積為 92,560.7 平方公尺，其中 81.3% 做為捷運設施使用，細部計畫實質計畫與原基地聯合開發計畫之開發密度規定尚稱妥適。

- (三) 本案申請基地為捷運系統用地及第四種住宅區，經臺北市政府依上開核定之「新店線新店機廠（捷 17、捷 18、捷 19）基地聯合開發計畫書」申請捷運獎勵面積，獎勵樓地板面積高達 70,894.79 平方公尺；嗣因新店機廠鄰近居民陳請要求加設全覆式隔音罩以改善降低行車噪音，經納入聯合開發案中併予興建，該部分人工地盤面積 12,705 平方公尺，因屬捷運系統順利營業所需，捷運局認為應可視為捷運設施之一部分，依建築法第 99 條第 1 項第 6 款及臺北縣建築管理規則第 30 條規定，不適用建築法全部或一部之規定，臺北縣政府工務局爰以 93 年 10 月 20 日北府工建字第 0930706355 號函同意免計入建築面積核算建蔽率，並經臺北縣政府依上開開發計畫書核發 95 店建字第 378 號建造執照，依其記載，本聯合開發案基地面積為 92,560.7 平方公尺，設計建築面積 55,292.96 平方公尺，設計

建蔽率 59.8%，法定容積率 236.78%，惟全案卻設計為 16 棟高度達 119.5 公尺之高層建築，總樓地板面積亦達 400,627.05 平方公尺，又聯合開發之基地面積為 92,560.7 平方公尺，其中 81.3% 既已做為捷運設施使用，如何再留設法定空地 37,024.28 平方公尺(40%)，日後如何依法辦理土地區分所有登記，不無疑問。又本案總設計停車輛數 2,614 輛，其中法定輛數僅 1,458 輛，依週邊環河路及中央路之路幅寬度與交通流量，以及設計容納戶數高達 2,417 戶，閭鄰單位中卻未設有國民小學及公園等現象觀之，其細部計畫實質計畫實有顯著瑕疵。

(四) 綜上，臺北縣政府漠視都市計畫及都市設計之願景，致投資者得以藉聯合開發之名，溢出細部計畫實質計畫之規畫目標，於捷運系統用地上利用聯合開發及其他獎勵所得樓地板面積興建容納戶數 2,417 戶之 16 棟大樓，並設置高達 2,614 個停車位，而仍核發其建造執照；內政部對於已審議通過公布實施之都市計畫，亦缺乏落實督導查核機制，致都市計畫細部計畫原規畫容許目標與日後核發建照所溢出之高密度建築量體間差異甚大，嚴重破壞都市均衡發展與居民生活環境，顯有未當。

二、捷運局辦理本案權益分配之作業，於擬定分配權值選取區位時，並未先就本案辦公室、商場及住宅大樓等 3 項產品類別之未來處分效益或經營風險詳予分項評估，其權益分配評估過程，核有未盡周延妥適之情事。復查其辦理捷運獎勵樓地板面積委建費用折抵之區位、樓層等選取之優先順序，亦核有缺乏公開透明之評核機制等缺失，均有未當

(一) 依據本案核定之開發建議書內容，臺北市政府與日

勝生公司雙方係採合建分坪方式合作開發本基地，並採複合式規劃，內容包括興建 2 棟 29 層辦公大樓(1-5 樓併 C 棟為商場，6-24 樓為辦公室，25 樓以上為住宅)、1 棟 6 層購物商場及 13 棟 18-28 層集合住宅(1, 2 樓為辦公室、店舖，3 樓以上為住宅)，共 16 棟聯開大樓，聯開大樓與機廠共構並與捷運小碧潭站聯通，未來投資人將以整體經營管理方式，管理本基地。

(二)經查捷運局辦理本案權益分配之作業，雖均尚能依相關規定程序辦理，惟經本院審計部派員查核結果，其於擬定分配權值選取區位時，並未先就本案辦公室、商場及住宅大樓等 3 項產品類別之未來處分效益或經營風險詳予分項評估，其權益分配評估過程，核有未盡周延妥適之情事；復查其辦理捷運獎勵樓地板面積委建費用折抵之區位、樓層等選取之優先順序，亦核有缺乏公開透明之評核機制等缺失，茲臚陳如下：

1、權益分配評估過程未盡周延妥適

(1)臺北市政府依據臺北都會區大眾捷運系統土地聯合開發實施要點、土地聯合開發契約書、聯合開發投資契約書、臺北都會區大眾捷運系統聯合開發申請人資格與申請期限、訂約履約及保證事項，以及權利義務分配事項等規定，訂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(以下簡稱注意事項)。

(2)按該注意事項第 4 點 (2)規定，樓層之選定係依提報聯合開發權益分配工作小組之審議結論，並以集中連貫、整層取得為原則，如協議不成以競價或抽籤決定之。本案該局與投資人

對於聯合開發權益分配比例及建物樓層、區位之選定，係依「臺北市大眾捷運系統土地聯合開發權益分配工作小組」第 33 次會議決議，與投資人間權益分配比例為 30.6009%：69.3991%(定案版為 30.75%：69.25%)，建造成本最高每坪 13.6 萬元為底限與投資人協商；至樓層區位選擇則依投資人建議銷售總值及單價為計算基準並報府核定。經查本案銷售總值達 260.39 億餘元，臺北市政府分配總權值為 94.10 億餘元(含公地主及主管機關取得 1/2 捷獎)，屬複合式之開發案，亦為該局歷年來聯合開發案最大之開發量體，惟於辦理權益分配作業，關於開發建物之型態、區位、樓層等之選取過程，按該局提報權配小組第 33 次會議相關提案資料及歷次陳報市府核定簽文內容，均僅以「考量聯合開發用地所在區位、周邊生活機能、大樓產品規劃、市場景氣、量體龐大及土開基金穩定而長遠收入、經營坪效等因素及各區以集中連貫整棟選取為原則」等敘述性文字即予定案，並未先就本案辦公室、商場及住宅大樓等 3 項產品類別之未來處分效益或經營風險詳予分項評估，權益分配評估過程，顯未盡周延妥適。

2、捷運獎勵樓地板面積之委建費用折抵建物及停車位決策過程尚乏公開透明

依該注意事項第 6 點 (1) 規定，主管機關(該府)取得依聯合開發辦法(大眾捷運系統土地聯合開發辦法)獎勵規定所增加容積之半數及其所增加之法定車位，惟應支付建造成本予投資人，若投資人同意主管機關以所持分樓地板面積抵

繳方式，則以議定樓層價格折抵。本案應支付捷運獎勵樓地板建造費用高達 14 億餘元，該局囿於編列預算恐有困難，經於 96 年 4 月 3 日提報「臺北市大眾捷運系統土地聯合開發權益分配工作小組」第 33 次會議，決議以分回之樓地板面積折抵建造費用方式辦理依捷獎所增加建物容積及法定車位之取得。案經該局與投資人協商結果，建造費用 14 億餘元以折抵 E 棟住宅整棟 118 戶、K 棟住宅 10 戶及其部分畸零樓地板(共計 5,460.5 坪)與停車位 101 席方式予投資人。經查本案該府可取得獎勵樓地板面積高達 1 萬餘坪(總權值 23.54 億餘元)，量體龐大，該局僅於權配小組第 33 次會議中提報確立以議定價格售予投資人抵付建造成本，並俟與投資人協商結果再報府核定之原則，至折抵之區位、樓層等選取之優先順序，則尚乏公開透明之評核機制。

綜上所述，內政部及臺北縣政府忽視都市計畫及都市設計之願景，致新店機廠聯合開發投資者得以藉聯合開發之名，溢出細部計畫實質計畫之規畫目標，於捷運系統用地上利用聯合開發及其他獎勵所得樓地板面積興建 16 棟大樓，並設置高達 2,614 個停車位，且空地比率偏低，嚴重破壞都市均衡發展與居民生活環境；捷運局辦理本案權益分配之作業，於擬定分配權值選取區位時，並未先就本案辦公室、商場及住宅大樓等 3 項產品類別之未來處分效益或經營風險詳予分項評估，其權益分配評估過程，核有未盡周延妥適之情事。復查其辦理捷運獎勵樓地板面積委建費用折抵之區位、樓層等選取之優先順序，亦核有缺乏公開透明之評核機制，均有未當，爰依監察法第 24 條提案糾正，送請內政部、臺北市政府及臺北縣政府確實檢討改善見復。