

調 查 意 見

壹、案由：位於台北市愛國西路、博愛路口之「一品苑」建案，高達 23 層，嚴重影響總統官邸中興寓所維安，其土地取得及申請建造執照、樓高核定及增加容積之過程是否符合法令，認有深入瞭解之必要乙案。

貳、調查意見：

民國(下同)98 年 3 月 12 日立法院第 7 屆第 3 會期外交及國防委員會第 6 次全體委員會議，召開有關「如何強化總統府周邊維安工作以確保元首安全」專案報告，揭露鄰近總統官邸(中興寓所)之元大建設股份有限公司(下稱元大建設)一品苑建案樓層過高，影響總統官邸維安。同年 4 月 20 日立法院審查「特種勤務條例草案」，會中立委對當日媒體報導，有關 93 年曾發生 9 枝瑞士進口狙擊槍，因不符合採購規格遭退，廠商卻未依規將附件槍管退回原進口地，此類槍管可再組造精確射程 800 公尺之槍枝，使距中興寓所僅 370 公尺，樓高達 23 層的一品苑，嚴重威脅總統住所維安，嗣又傳出更鄰近官邸之新建案即將提出申請，引發社會對各該建案為何能取得大面積公有土地，又何能取得超高樓層建造執照強烈質疑。鑒於一品苑建案自土地取得、都市計畫設計審議與申請停車空間獎勵核准過程相關疑點甚多，有深入瞭解必要，爰依法申請自動調查。

經查自 93 年起，元大建設等相關人士，陸續購置位於愛國西路、博愛路與廣州街間台灣土地銀行股份有限公司(下稱土地銀行)、台灣銀行股份有限公司(台灣銀行)等所有大面積公有土地後，整合成台北市中正區南海段 5 小段 399 等 3 筆地號土地，於 94 年 9 月 9 日提出建造執照申請，推案名稱為元大一品苑，並於 95 年 11 月 9 日取得建造執照(95 建字第 0689 號)，96 年 7 月 11 日申報開工。本案建

築基地面積 3,040 平方公尺，該區之使用分區與容積率為：住 3-2 (400%)、住 3 (225%)、住 3-1 (300%)，建蔽率 45%，計興建 1 幢 4 棟地上 23 層地下 5 層共計 56 戶之鋼骨鋼筋混凝土構造集合住宅。允建總容積面積為 13,040.04 平方公尺，其中增設停車空間獎勵樓地板面積為 1,845 平方公尺 (約 558.1 坪)，容積移轉面積為 901.6 平方公尺 (約 272.7 坪)。有關汽車部分，應設法定汽車數量為 130 輛 (其中平面 30 輛；雙層機械車位 50 座 100 輛)，停獎獎勵汽車數量為 123 輛，合計 253 輛汽車。有關機車部分，應設法定機車數為 311 輛，停獎機車數為 62 輛，合計 373 輛機車位。

另查，一品苑引發爭議是因為鄰近總統官邸，樓層太高影響維安。本案法定容積約 338.6%，若以法定建蔽率 45% 設計蓋滿，樓高僅 7.5 層即 8 層樓，不會影響維安。若開發商想留較多空地，以目前 33.89% 建蔽率計算，蓋滿約為 10 層樓，亦不會影響維安。若再加上市府同意開發商購入 296 坪容積，高度增加 1 層樓剛好為國安單位認同的 11 層樓高。基此，若市府都市設計審議會決議，一品苑樓高不能超過理想維安環境的 11 樓，亦不影響業者權益，但市府核定本建案停獎增加 607 坪基準容積，是問題開始，開發商為造型壓縮當層建蔽率，抽高建築物量體，縮小到 23 樓之當層建蔽率僅剩 18.7%，亦因高樓層不但定價高，且容易銷售，並使一品苑高度提高到 23 層，再加上屋頂凸出 3 層使總高度達 87.9 公尺，此一高度嚴重影響總統官邸維安，且該基地位於小南門捷運站邊，卻能獲核准通過幾近滿額設置停獎車位，相關疑點甚多。

案經多次函請總統府、國家安全局、國防部、財政部國有財產局、公務人員住宅及福利委員會、台北市政府、台灣銀行、土地銀行調閱相關卷證，並就有關疑點妥為說明，復於 98 年 5 月間進行總統官邸中興寓所周邊 500 公尺

內高樓建案現地履勘，且自 98 年 4 月 20 日至 12 月 29 日間陸續約詢國防部、國家安全局、總統府及台北市政府、台灣土地銀行相關機關各級主管暨主辦人員釐清案情，爰經調查竣事，茲將調查意見臚陳如后：

一、台北市政府及所屬都市發展局、工務局等有關機關審查本件停獎申請案，未確實依台北市政府 90 年 8 月 27 日府都三字第 9010256800 號函所訂原則與程序辦理，顯有疏失

(一)查元大建設「一品苑案」基地位於台北市首都核心區，鄰近國防部及總統官邸等重要官署，因建築物高度達 87.9 公尺，考量該等重要官署之安全性及降低對周邊環境的衝擊，屬「台北市都市設計及土地使用開發審議委員會設置辦法」第 3 條第 19 款規定，經該府認為建築申請案有重大妨礙公共安全、衛生、安寧、景觀或紀念性及藝術價值建築物之保存維護或公共利益之慮，需提送都市設計審議，尚屬有據。

(二)卷查台北市政府為加速辦理都市設計審議時程，特彙整委員會歷次審議決議原則於 90 年 8 月 27 日以府都三字第 9010256800 號函頒「台北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會歷次審議決議有關設計審查原則彙編」（以下簡稱審議原則彙編），下達都市設計審議委員會及該府相關局、處、會，該審議原則彙編核屬行政程序法第 159 條第二項第二款所示「行政規則」，依同法第 160 條、第 161 條規定，有效下達行政規則，具有拘束訂定機關、其下機關及屬官之效力，且該審議原則彙編第一點註明為：「惟若申請案因基地條件限制或實際需求而無法執行，且經本委員會審議通過，得不受『原則』性規定之限制」。則上

開審議原則彙編第二點之（二）：「7. 為配合『台北市建築物增設室內公用停車空間鼓勵要點』立法意旨，本市新開發地區及大眾捷運場站周邊地區，不宜適用『臺北市建築物增設室內公用停車空間鼓勵要點』增加容積獎勵」之排除，仍應依上開審議原則彙編第一點所敘明條件及程序辦理，合先敘明。

- (三)經查市府都發局第 162 次都設審會議紀錄，出席該次會議之交通局張自立幹事曾提出：「本案基地毗鄰捷運小南門站，且周邊大部分為機關及學校，故有關本案申請停獎之必要性請再評估。」同一審查會中，停車管理處周○○幹事指出：「經檢視本案以停獎提出申請甚不合理，本處不表支持」且建築管理處代表林○○亦表示：「…本案係屬建築許可制…而本案開發涉及交通衝擊、都市計畫及公共安全等相關議題，市府當有權利進行開發許可之准駁。」等發言，對於建物高度及獎停申請之必要性均表異議，「不宜」之意見至為明確。主席竟作成決議略以：「1. (1) 本案不論就交通觀點、都市計畫及建築管理層面、官邸安全等各方面考量下，均不宜提出停獎申請，且若以停獎設置停車空間後，其開發後對周邊交通衝擊及土地使用強度亦有負面影響，故本委員會不贊成基地有停獎之申請。唯依目前法令並無禁止停獎之申請，故本案若經簽報市府同意仍給予停獎之申請，除基地所涉相關建管法令須依規定辦理外，有關停獎車位與住戶車位及動線均須予以區隔設置，以利後續管理，並請加強交通影響評估報告書內有關交通衝擊分析之評估報告。…2. 有關本案涉及申請停車獎勵之合理性，請再

考量停獎申請之必要性，若申請單位仍要提出停獎，後續則請工務局建築管理處彙整各單位意見，專案簽報市府裁示，以作為是否納入停車獎勵之依據」。惟查該次都設審會議，雖作成不贊成基地申請獎停之決議，卻另以目前法令並未無禁止停獎之申請為由，將最終同意權推由台北市政府首長逕為行政裁量，未堅持專業立場，核與上開審議原則彙編第一點及第二點（二）之 7 有違，顯有違失。

- (四)復查台北市政府都設審會議前開決議，業已明確表達不贊成本基地適用停獎之申請，且依建築管理處後續彙整各單位之意見，專案簽報市府裁示，以作為是否仍納入停車獎勵依據之過程顯示，相關幕僚反對意見亦均於簽內詳予陳述，惟該府范前副秘書長○○仍於 95 年 5 月 30 日奉陳副市長○○諭主持召開停獎要點適用協調會議並邀請建商出席表達意見，會議後專案簽報市長核定(馬○○市長乙章代行)」同意本案申請適用「臺北市建築物增設室內公用停車空間鼓勵要點」，據以增設室內停車空間之獎勵面積 1,845 平方公尺(約 558.1 坪)以及停獎汽車數量 123 輛、機車 62 台。復以有關建商申請停獎車位，雖係依法申請，台北市政府允應善盡依法審查之職責，惟經詢據台北市政府決行官員卻表示：「無法限制廠商停獎車位之申請案，且需滿額核准，及前無駁回之案例等為由，均係依法行政及於法有據」，此參照台中市政府與台北縣政府之都設審會議均有為避免對周邊環境衝擊過大而逕予核准縮減申請數量之具體案例，益見其審查顯流於形式，核有違失。

(五)綜上，台北市政府未尊重第 162 次都設審會議決議，漠視台北市政府 90 年 8 月 27 日府都三字第 9010256800 號函頒之「台北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會歷次審議決議有關設計審議原則彙編」之意旨，未依法行政，以目前法令並無禁止停獎之申請為由，放棄既有之行政裁量權，以「專案簽請首長政策同意」方式，逕為通過本件停獎申請案，使都設審會議形同虛設，專家及幕僚專業審查意見均流於形式，致元大建設一品苑案得以幾近滿額申請停車空間獎勵，據以增加 1,845 平方公尺(約 558.1 坪)之獎勵面積，若加上附建約 30%左右之公設，建商僅此部分即可多建 725 坪可售面積。另查一品苑基地面積 3,040 平方公尺，使用分區為住 3、住 3-1、住 3-2，法定建蔽率 45%，容積率按所屬分區詳計在 338.5%左右，建滿基地之建蔽率 45%，樓高約僅能達 7 層半，既使按目前留出較多空地的 33.89%建蔽率（以第一層樓地板計）建築，樓高亦不應超過 10 層。又國安單位 98 年初至現地實測，認為建物臨博愛路側需自第 11 層開始密閉式設計方能達到維安目的，此有國安局 3 月 17 日總統官邸周邊安全協調會議紀錄可徵，一品苑建案得以興建 23 層樓高造成維安困擾，實因臺北市府核定停獎車位不當所致。台北市政府未依都發局第 162 次都設審會議決議，並漠視台北市政府 90 年 8 月 27 日府都三字第 9010256800 號函之意旨，逕依專案簽請首長政策同意本件停獎申請案，否決專業審核意見，致使都設審會議決議形同虛設，幕僚專業審查意見亦流於形式，顯有疏失。

二、台北市政府交通局未按「臺北市建築物增設室內公用

停車空間鼓勵要點」第 12 條規定核實審查本案交通影響評估，亦未設置相關審議委員會進行審理，對於交通影響評估審查過程復未訂定標準作業程序(SOP)，僅以主辦處室幕僚意見作為結論，洵有未當

(一)按停車場法(80年7月10日發布，90年5月30日新修訂)第9條規定：「直轄市或縣(市)主管機關應視地區停車需求，核准左列公、私有建築物新建或改建時，投資增設停車空間，開放供公眾使用，不受建築法令有關高度及容積率之限制」，基此獎勵停車位主要在鼓勵開發商多釋出建物空間提供公眾使用，解決公共停車位空間不足問題，是以本案是否可給予停車獎勵車位，主要關鍵應視基地周邊區域停車供需情形而定。另臺北市建築物增設室內公用停車空間鼓勵要點第12條規定：「適用本要點之申請案件，除都市計畫說明書圖另有規定者從其規定外，其餘均由該府工務局(建築管理處現已變更為都市發展局所屬機關)核准，但如停車總數超過150部(含法定停車空間)，應先檢送交通影響評估送該府交通局審核」，以及88年12月23日北市交工規字第8862738800號函「台北市建築物增設室內公用停車空間鼓勵要點」停車總數超過150部申請建造執照案之交通影響評估報告停車管理處審核要項規定：「一、停車供需(一)開發目標年需求數預估：依尖峰小時衍生車旅次推估或依目標年進駐員工數、戶數等推估(優先採行)(二)開發目標年供給數預估：實設汽機車數(含法定、獎勵增設)…」，停車供需分析需進行「開發目標年」基地周邊500公尺範圍停車供需分析，另依行政程序法第10條：「行政機關行使裁量權，不

得逾越法定之裁量範圍，並應符合法規授權之目的。」，合先敘明。

(二)經查本案一品苑住戶僅 55 戶，卻規劃設置汽機車車位合計高達 626 輛；其中汽車法定允許 130 輛、停獎增設 123 輛；機車法定允許 311 輛，停獎增設 62 輛。致每戶平均設置汽車停車位高達 4.6 個，每戶設置機車停車位更高達 6.7 個，除增加附近交通負荷量，亦增購屋者搭配車位之負擔。另依「臺北市建築物增設室內公用停車空間鼓勵要點」第 12 條規定，其交通影響評估自應先送該府交通局審核。惟本院調查顯示，本案緊鄰台北捷運小南門站，地下室之汽機車停車位(含獎停)設置高達 626 輛，為減少對於周邊幹道之交通量流量衝擊，車輛出入口改置於面對寬僅 12.73 公尺之廣州街側，而目前廣州街交通晨峰流量最大值評估為 523 cars/hr(參見本案交通影響評估修正報告 P2-10 表 2-4)，未來新增一品苑停車場出口設計流量 350 cars/hr(參見前開報告 P5-10 表 5-4)，兩者相加顯已超過廣州街容許服務最大流量 800 cars/hr(交通影響評估報告 P. 2-10 表 2-4)。

(三)次查有關「開發目標年」定義，據交通局陳稱係開始使用那一年，經查本案交通影響評估報告書(95 年 9 月版)「開發目標年」為 96 年，若以本案使用執照預計 99 年核發，該報告之「開發目標」年應為 99 年而非 96 年。另有關交通影響評估報告書第 2-19 頁調查日期與時間：「本項調查於 94 年 11 月 2 日進行…調查前先實地勘察各分區之實際供給量，並排定行進路線…調查時間為上午 9 時到下午 9 時」、第 2-20 頁停車現況分析

：「經調查結果顯示，各路段供需比均在 1 以下…供需比為 0.89，顯示現況基地周邊停車位嚴重不足」，該研究並未檢附相關調查統計表格及車位分析資料，且 2-20 頁第 8 行各路段供需比均在 1 以下與 P. 2-21 頁表 2-8 所提各路段供需比數據不符。

- (四)復查交通影響評估報告書表 6-3 目標年基地周邊停車供需表(開發目標年 96 年)與表 2-8 停車供需調查分析表(94 年 11 月 2 日調查)分區一之供給量記載均為 834 輛，以及該報告 P2-19 頁敘明基地周邊 500 公尺範圍內之建築物附設或其他路外停車場部分不納入，該區若加入台北花園酒店(95 年 3 月 30 日核發建造執照，97 年 9 月 30 日取得使用執照，對外開放停車塔停車位：108 輛，月租金 2500 元，酒店自用：汽車位 138 輛、機車 203 輛)以及家樂福桂林店(95 年 11 月 16 日開幕並提供 247 個汽車停車位、348 個機車停車位)則該區供需比應 1.24，屬供給大於需求地區，該報告供給量計算顯故意偏低。
- (五)另查交通影響評估報告書第 6-4 頁開發目標年停車供需部分：「…本研究依據『現況』停車需求量，採用小汽車成長預測法，以道路交通量年成長率預測目標年停車需求，並假設目標年無增加路邊停車供給情境下，則目標年停車供需比如表 6-3…」，其中，表 6-3 之資料來源：「本研究預測整理」。案經詢問市府交通局有關該報告表 6-3 之依據，據市府交通局陳稱表 6-3 資料係該研究自行整理並無確切依據。
- (六)綜上所述，本基地目標年應為 99 年而非 96 年，表 6-3 開發目標年車位供給量竟同於現況分析表

2-8 車位供給量，且未計入建物附設或路外停車場，以及預測資料來源無確切依據，該區若加入台北花園酒店及家樂福桂林店汽車車位則該區供需比應為 1.24，係屬供給大於需求地區，上述三點足堪認定該表係憑空杜撰，報告所言該區屬停車嚴重不足地區亦屬誤導，顯見該報告所述供需比 0.78 以及停車嚴重不足等說明不足採信，市府交通局審核交通影響評估報告書顯有不實。另該局對於交通影響評估審查過程未訂定標準作業程序(SOP)，僅以主辦處室幕僚意見作為結論，復未設置相關審議委員會進行審理，亦未依上開審議原則彙編相關規定及交通管制工程處所簽將審議結果再送都設審委員會審議，對於本案所置車位數量合理性、妥適性、必要性自始均未詳實評估考量，亦未依停車場法第 9 條規定視地區停車需求，准駁私有建築物新建增設停車空間，或就其不合比例原則之停獎車位予以刪減，以符合法規授權之目的，本案核定近滿額停獎車位，除數量過量外，亦實質影響周邊交通品質本案交通局審查過程，洵有未當。

三、國防部、國家安全局與總統府三方長期對於國家元首寓所維安輕忽草率，缺乏長期規畫，且對周邊建築發展疏於注意，允應查明責任，並予檢討改進。

(一)國防部、國家安全局與總統府三方長期對於國家元首寓所維安輕忽草率，缺乏長遠規劃，顯有未當

總統為國家最高領導人，亦為三軍統帥，為國家社會之安定，對總統個人與眷屬之人身安危允應特別慎重。查 70 年「博愛警備管制區」訂定當時，因當時蔣前總統經國先生寓所尚設於大直

地區(七海寓所)，致博愛警備管制區範圍僅以總統府為中心，並未將愛國西路西側空地，目前之中興寓所劃入。雖嗣後李前總統登輝於副總統任內遷入居住，復於75年1月因經國先生去世繼任為總統，仍居住於其原居之寓所，至89年5月20日卸任為止，但未調整博愛特區範圍，至89年陳前總統水扁當選後仍以此處為總統官邸，沿襲至今未曾變動。惟國防部、國家安全局與總統府三方卻消極怠惰，23年來未將國家元首寓所之維安納入檢討並做適當之管制，顯示維安工作輕忽草率，缺乏長遠規劃，既未及早透過都市計畫修法未雨綢繆，亦未積極督促地方政府透過都設審程序協助防堵維安漏洞，坐視周邊大批公有土地轉讓私人建商，利用停獎申請及容積率移轉等手段提升建築高度與面積，讓總統寓所困於林立之高樓險境中，顯有未當。

(二)國防部、國家安全局與總統府三方對於總統官邸中興寓所維安工作權責不清，缺乏統整機制；復對受邀列席參加「台北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」第162次委員會議乙節輕忽草率，應嚴予查明相關人員責任，並檢討改進

1、國防部相關單位間權責不清，公文輾轉傳遞，致未及時派員與會，且事後表達與該部權責無涉之意，顯有疏失

查台北市政府都市發展局95年2月17日北市都設字第09530580500號開會通知單，國防部總收發室於95年2月21日始予收文，竟忽視該建築基地位於該部對街且樓高23層，僅以為涉及基地內是否有眷舍之小問題，於同月22日分文總政戰局，並於2月24日由該局(軍眷服務處)

陳○○中校(已退休)收辦，因已逾開會日程(2月23日)，致該次會議該部無人與會，總政戰局復於95年3月1日函轉予營地主管機關該部軍備局研處。軍備局考量涉及禁限建範圍處理權責，又轉請業管機關該部人力司處理，人力司再轉請禁限建執行單位憲兵司令部，始於會議結束後一個月(3月24日)回復台北市都市發展局：「有關『台北市中正區南海段5小段399、405及407-2地號等三筆土地』均非該部列管之軍事管制區」。且於函復本院資料中明確表達，有關「一品苑」座落中興寓所周邊是否影響元首安全乙節，非該部列管權責。惟總統係國家最高領導人亦為三軍統帥，身繫國家安全命脈，且一品苑隔愛國西路與國防部對峙，近在咫尺，國防部無視軍事機密與軍事決策高層遭窺探之疑慮，顯有疏失。

- 2、國家安全局與總統府出席代表發言前後不一，會議紀錄未詳實確認即予存查，亦未持續進行追蹤，均有未當，應請嚴予查明相關人員責任，併予檢討改進

按95年2月23日「台北市都市設計及土地使用開發許可審議委員會」開會前，國家安全局即曾以該建案位於博愛警備管制區外，函復台北市都市發展局略以：「無意見」。嗣接獲前開開會通知單後，國安局特勤中心與總統府侍衛室奉派出席代表亦於內部簽准「會中不表示意見」。惟依總統府檔案中出席代表羅○○於開會議結束後所呈之工作提報單顯示略以：「主席說明：本建案位於博愛警備管制區外，國安局已來文表示『無意見』，但該建案緊鄰『總統官邸』，委員會基於安全考量，認為仍應採取必要措施，希望

於設計之初最好規劃，避免日後再作修正，請各單位提供意見。國安局代表霍○○發言：『…該建案面向博愛路窗戶之設計，在不違法前提下建請將主席考慮因素納入考量。』總統府侍衛室意見：『與國安局同，惟僅面向博愛路之高樓層較具需要性。』…建設公司意見：三門聯合建築師事務所主持建築師白○○博士表示，願意全力配合、無異議，面向博愛路之窗戶將採封閉式設計…」經查為維護總統官邸維安，前開出席人員會中所言雖與原簽發言要點不符，惟基於總統寓所維安之重要性考量，發言尚難謂不當，惟何以台北市政府所發正式會議紀錄，決議結論僅出現「本案建築物東側立面臨博愛路 15 樓以上之窗戶，請以密閉式方式設計」之內容，而未採國家安全局之建議全面以密閉室窗戶設計，且亦無「原設計師願意全力配合、無異議，面向博愛路之窗戶將採封閉式設計」之記載，因台北市政府都市發展局稱當時並無規定需保存錄音檔，原有同仁錄音資料經檢視並無內容……等難依監察權查證處理之事項，本院除將移送檢調機關續行查處外，國家安全局及總統府侍衛室亦應嚴予查明相關人員責任，併予檢討改進。

- 3、針對總統官邸周遭大樓建案林立，如何未雨綢繆積極改善總統寓所維安作業，總統府應會同國家安全局、國防部與首都地方政府儘速研擬對策，以保障國家最高利益

經查總統官邸中興寓所周遭 500 公尺內，除目前已接近完工之一品苑建案外，尚有位於博愛路植物園出口附近已完工進住之御荷園，以及近期內即將請照之潤泰創新建案，此外周邊尚有 14

處都市更新案刻正進行徵求同意研提更新計畫中，以當地使用分區與容積率標準，若建商均以申請停獎與容積率移轉方式進行規劃請照，則現有總統寓所周邊勢將高樓林立，毫無隱私及安全可言，總統府應會同國家安全局、國防部與首都地方政府儘速研擬對策，針對總統官邸周遭大樓建案林立，如何未雨綢繆積極改善總統寓所維安作業從長計議，以保障國家最高利益。

四、行政院與相關主管機關及公營行庫未顧及國家利益，積極處分機關學校林立之中正區土地，對於公有土地利用與總統官邸維安造成嚴重影響，均有未當

查一品苑與潤泰創新等極鄰近總統官邸之基地，原均屬公營之土地銀行及臺灣銀行之行有土地，其處分過程依法雖不適用國有財產法，無需洽請其他政府機關同意，惟本院前對於相關公營行庫閒置資產經營效率不彰雖曾予以調查糾正，惟為提高閒置資產使用效率，尚非僅有處分出售一途，他如合作經營，移轉地上權長期持續獲利等亦均屬之，且查前開土地建設公司於標得後，復以同一土地抵押取得更高額之建築融資貸款，風險則由銀行與預售取得者承受，亦顯非公允。

經查元大建設等取得土地銀行出售土地部分得標價為 15 億 2,666 萬元，惟再抵押回土地銀行獲得最高限額 13 億 647 萬元貸款；潤泰創新於 97 年 10 月 14 日以 19 億 8888 萬元標得植物園旁臺灣銀行原接收日產之土地，隨即再抵押回臺灣銀行獲得最高限額 19 億 800 萬元貸款，實有協助建商財務槓桿操作，助漲建商炒作房地產促使價格飆高之嫌，嚴重影響平民百姓之購屋權益。復查財政部國有財產局近 10 年間(88 年 4 月 1 日至 98 年 3 月 31 日)標售中正區面積 500

平方公尺以上之國有土地高達 22 筆，其中多為建設公司或其關係人取得，惟中正區原為機關學校林立之地區，政府機關尚無永久房舍仍耗費大量預算如文建會等，租用私有大規模辦公房舍者，又土地資源有限，若大面積優良公地均予出售，勢將造成日後政府無地可用之窘境，亦有助漲建商炒作致房地產價格飆高之嫌，亦非全民之福，行政院與相關主管機關多年來未能研訂具體對策積極防範公有非公用土地大量流失，亦未能有效抑止建商炒作致房地產價格飆高，中低收入戶勞碌一生亦難以立足台北市區居住之現象，肇致民怨，均有未當。