

糾 正 案 文

壹、被糾正機關：台北市政府。

貳、案由：台北市政府及所屬都市發展局、工務局等有關機關審查元大建設股份有限公司一品苑建案之停獎申請案，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，另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，爰依監察法第 24 條提案糾正。

參、事實與理由：

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○○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議會議前開決議，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，實因臺北市政府核定停獎車位不當所致。臺北市政府未依都發局第 162 次都設審會議決議，並漠視臺北市政府 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、臺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「臺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。

據上論結，台北市政府及所屬都市發展局、工務局等有關機關審查元大建設股份有限公司一品苑建案之停獎申請案，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，另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。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： 馬 以 工

林 鉅 銀

陳 永 祥

中 華 民 國 98 年 12 月 30 日