

## 第十三章 用地取得方式及可行性分析

### 13.1 用地勘選原則

#### 1. 優先使用公有土地：

公有土地權屬單純，取得土地可能引起之爭議相對較低，除已開闢或管理機關已有明確之使用計畫外，於開發用地之勘選上應優先考量，以達到公地公用之目標。

#### 2. 利用原有公共設施用地：

- (1) 因施工需要，依大眾捷運法規定得使用河川溝渠、涵洞、堤防、道路、公園及其他公共設施之土地。
- (2) 原有公共設施低度使用，或提供捷運建設之使用不至減損原公共設施之使用目的及效益（如：道路），可優先考量使用。

#### 3. 尚未開發、低度利用或窳陋地區土地：

尚未開發、低度使用或窳陋地區土地，徵收補償費用相對較低，做為捷運建設相關用地，可增進土地利用效能，引導地區良性發展。機廠用地因設施需求，所需土地規模較大，於既成發展及人口集居地區取得不易，應以使用都市外圍低度開發地區為原則。

#### 4. 用地取得規模應考量未來發展需求及取得方式：

- (1) 用地取得規模應考量未來發展、擴充性及場站開發之可能性。
- (2) 以徵收方式取得，應考量土地徵收條例有關「事業所必須者」、「損失最少」及「儘量避免古蹟」等原則。

#### 5. 與相關建設計畫配合：

捷運建設所需出入口、通道可考量與規劃中或興建中之捷運建設共用或共構，以利站內轉乘及減少用地面積需求。

### 13.2 用地取得法令

大眾捷運系統路線、場、站及其毗鄰地區在用地取得方面涉及之相關法令規定，包括：大眾捷運法、大眾捷運系統土地開發辦法、臺北市臺北都會區大

眾捷運系統開發所需土地協議購買優惠辦法、土地徵收條例及其施行細則、國有財產法、大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法、臺北都會區大眾捷運系統工程穿越土地設定地上權或註記於土地登記簿處理原則……等，相關法令規定之條文摘錄如表 13.2-1。

表 13.2-1 用地取得方式相關法令分析彙整表

法令	相 關 條 文
大眾捷運法	<p>第 6 條：大眾捷運系統需用之土地，得依法徵收或撥用之。</p> <p>第 7 條：為有效利用土地資源，促進地區發展，主管機關得辦理大眾捷運系統路線、場、站土地及其毗鄰地區土地之開發。</p> <p>大眾捷運系統路線、場、站及其毗鄰地區辦理開發所需之土地，得依<b>有償撥用、協議價購、市地重劃或區段徵收方式取得之</b>；其依協議價購方式辦理者，主管機關應訂定<b>優惠辦法</b>，經協議不成者，得由主管機關依法<b>報請徵收</b>。</p> <p>第 19 條：大眾捷運系統因工程上之必要，得穿越公、私有土地及其土地改良物之上空或地下。但應擇其對土地及其土地改良物之所有人、占有人或使用人損害最少之處所及方法為之，並應支付相當之補償。</p> <p>前項須穿越私有土地及其土地改良物之上空或地下之情形，主管機關得就其需用之空間範圍，在施工前，於<b>土地登記簿註記</b>，或與土地所有權人協議<b>設定地上權</b>，協議不成時，準用土地徵收條例規定徵收取得地上權。</p>
大眾捷運系統土地開發辦法	<p>第 10 條：大眾捷運系統開發用地屬公有者，主管機關得依本法第七條第四項規定<b>辦理有償撥用</b>。</p> <p>第 11 條：大眾捷運系統開發所需用地屬私有而由主管機關依本法第七條第四項規定以協議購買方式辦理者，經執行機構召開會議依優惠辦法協議不成時，得由主管機關依法<b>報請徵收</b>。</p>
臺北市臺北都會區大眾捷運系統開發所需土地協議購買優惠辦法	<p>第 3 條：依本辦法協議價購之土地，其<b>土地改良物應一併價購</b>。</p> <p>前項之土地及土地改良物價格，以<b>協議當期當地舉辦公共工程徵收補償標準</b>計算。</p> <p>協議價購之土地，其原所有人於捷運局通知期限拆遷建築改良物，且該建築物所有人自願放棄安置或其他代替安置之補償措施者，原土地所有人得申請以該基地開發後之<b>公有不動產抵付協議價購土地款</b>；或<b>申請優先承購、承租</b>該基地開發後之公有不動產。但開發後之公有不動產，本府核定採統一經營管理之方式者，原土地所有人應配合辦理。</p> <p>第 5 條：原土地所有人依第三條第三項規定申請以該基地開發後之公有不動產抵付協議價購土地款或優先承購、承租之樓地板面積，依下列規定辦理： <b>一、未領取協議價購土地款者</b>，按其原有土地占開發基地之可建容積比率及公告土地現值比率之平均值，乘以本府所取得之開發後建築物價值，作為其應抵付權值；並依照各樓層區位本府所議定價格，將其應抵付權值部分，以</p>

法令	相 關 條 文
	<p>集中、連貫之分配方式，由原土地所有人選定樓層、區位。但原一樓建物之土地所有人，得按其協議價購土地款大小，優先選定樓層、區位。</p> <p><b>二、領取協議價購土地款者</b>，優先承購、承租部分，不得超過本府就該協議價購土地依前款計算以土地所有人身分所取得開發後建築物樓地板面積之百分之五十。</p> <p>依前項規定申請以該基地開發後之公有不動產抵付協議價購土地款或優先承購、承租之面積已達一戶面積三分之二以上者，得申請增加承購或承租面積補足至一戶面積。</p> <p>不符前項規定者，原土地所有人僅得以共同承購、承租或領取原協議價購土地款方式辦理。</p> <p>第一項第一款所稱之本府所取得之開發後建築物價值，應扣除本府以主管機關身分所取得獎勵樓地板面積之價值及按其原有土地採合建分坪方式須移轉予投資人部分原應納之土地增值稅金額。</p> <p>第 7 條：領取協議價購土地款者，其優先承購之價格，建築物部分依本府核定權益分配之建物成本定之；土地部分按承購當期各該土地所在地直轄市、縣（市）政府舉辦公共工程徵收補償標準計算，但不得低於本府取得該土地之成本（本府取得該土地之單價，為總協議價購應計成本除以開發基地面積扣除捷運設施及二分之一獎勵樓地板面積應持分土地面積），加計自領取地價款之日起至承購之日止之利息，並以此期間中央銀行公告之五大銀行平均基準利率之最高與最低平均值為利率計算。</p> <p>依第五條規定增加之承購面積，其價格以本府核定之公有不動產標售底價計算。</p>
土地徵收條例	<p>第 3 條：國家因公益需要，興辦下列各款事業，得徵收私有土地；徵收之範圍，應以其事業所必須者為限：</p> <p>一、國防事業。、二、交通事業。、三、公用事業。……等等</p> <p>第 8 條：有下列各款情形之一者，所有權人得於徵收公告之日起一年內向該管直轄市或縣（市）主管機關申請一併徵收，逾期不予受理：</p> <p>一、徵收土地之殘餘部分面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者。</p> <p>二、徵收建築改良物之殘餘部分不能為相當之使用者。</p> <p>前項申請，應以書面為之。於補償費發給完竣前，得以書面撤回之。</p> <p>一併徵收之土地或建築改良物殘餘部分，應以現金補償之。</p> <p>第 11 條：需用土地人申請徵收土地或土地改良物前，除國防、交通、水利、公共衛生或環境保護事業，因公共安全急需使用土地未及與土地所有權人協議者外，應先與所有權人協議價購或以其他方式取得；所有權人拒絕參與協議或經開會未能達成協議者，始得依本條例申請徵收。</p> <p>第 57 條：需用土地人因興辦第三條規定之事業，需穿越私有土地之上空或</p>

法令	相 關 條 文
	<p>地下，得就需用之空間範圍協議取得地上權，協議不成時，準用徵收規定取得地上權。但應擇其損害最少之處所及方法為之。</p> <p>前項土地因事業之興辦，致不能為相當之使用時，土地所有權人得自施工之日起至完工後一年內，請求需用土地人徵收土地所有權，需用土地人不得拒絕。</p> <p>前項土地所有權人原設定地上權取得之對價，應在徵收補償地價內扣除之。</p> <p>地上權徵收補償辦法，由中央目的事業主管機關會同中央主管機關定之。</p>
大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處埋及審核辦法	<p>第 7 條：大眾捷運系統工程穿越之空間範圍有設定地上權之必要者，需地機構應通知土地所有人或管理人及他項權利人進行協議設定地上權；如經通知未參與協議、協議不成立或未於協議成立後約定期限內辦理設定地上權者，即視為協議不成立。</p> <p>第 8 條：依前條協議不成立者，需地機構應報請主管機關徵收地上權。前項擬徵收之穿越部分，已依都市計畫程序註明捷運系統工程穿越於計畫圖上者，都市計畫主管機關應核發無妨礙都市計畫證明文件；未依都市計畫程序辦理者，由都市計畫主管機關會同有關機關現地勘查有無妨礙都市計畫，並將會勘紀錄連同徵收計畫書一併報核。</p>

有關大眾捷運系統路線、場、站及其毗鄰地區之用地取得方式，依據其土地權屬、需求之面積規模及使用分區，而有不同之取得方式，屬公有土地者依規定辦理撥用或同意使用；屬私有土地則得以協議價購、徵收、市地重劃、區段徵收、設定地上權或註記於土地登記簿之方式取得或使用，其依協議購買方式辦理者，主管機關應訂定優惠辦法，經協議不成者，得由主管機關依法報請徵收等方式取得。相關規定進一步說明如下：

#### 1. 大眾捷運法：

依大眾捷運法，私有土地取得，由政府公權力主導及負責（包括：協議價購、徵收、市地重劃、區段徵收等方式），以協議價購方式辦理者，應訂定優惠辦法，經協議不成者，得由主管機關依法報請徵收；故台北市為辦理都會區捷運建設之協議價購，依大捷法第七條規定，訂定「臺北市臺北都會區大眾捷運系統開發所需土地協議價購優惠辦法」，台北縣針對捷運環狀線訂有「臺北縣大眾捷運系統環狀線開發用地協議價購優惠辦法」，以提昇地主參與開發意願。

大眾捷運法於民國 93 年 05 月 12 日修正第七條、第七條之一，大眾捷運系統路線、場、站及其毗鄰地區之開發，將由政府主導開發相關事宜（原條文：主管機關得自行或與私人、團體聯合辦理大眾捷運系統路線、場、站土地及其毗鄰地區土地之開發；新條文：主管機關得辦理大眾捷運系統



路線、場、站土地及其毗鄰地區土地之開發），配合母法修正，子法（大眾捷運系統土地開發辦法）目前正辦理配套條文修正及審議中。

## 2. 大眾捷運系統土地開發辦法

依土地開發辦法規定，申請投資土地開發且無償提供捷運設施所需空間及其應持分土地所有權者，其建築物樓地板面積與高度得依規定放寬，增加地主參與投資開發之意願，政府可取得捷運設施所需空間及部分獎勵之樓地板面積。

## 3. 臺北市臺北都會區大眾捷運系統開發所需土地協議購買優惠辦法

台北市為配合大眾捷運系統開發，依大眾捷運法第七條第四項訂定土地協議價購優惠辦法，協議價購之土地，其土地改良物應一併價購，並以協議當期當地舉辦公共工程徵收補償標準計算。

依本辦法協議價購之土地，原土地所有人得申請以該基地開發後之公有不動產抵付協議價購土地款；或申請優先承購、承租該基地開發後之公有不動產，並依下列規定辦理：

- (1) 未領取協議價購土地款者，按其原有土地占開發基地之可建容積比率及公告土地現值比率之平均值，乘以市府所取得之開發後建築物價值，作為其應抵付權值；並依照各樓層區位市府所議定價格，將其應抵付權值部分，以集中、連貫之分配方式，由原土地所有人選定樓層、區位。但原一樓建物之土地所有人，得按其協議價購土地款大小，優先選定樓層、區位。
- (2) 領取協議價購土地款者，優先承購、承租部分，不得超過本府就該協議價購土地依前款計算以土地所有人身分所取得開發後建築物樓地板面積之百分之五十。

市府所取得之開發後建築物價值，應扣除市府以主管機關身分所取得獎勵樓地板面積之價值及按其原有土地採合建分坪方式須移轉予投資人部分原應納之土地增值稅金額。

## 4. 土地徵收條例及其施行細則

本案為重大交通建設，符合土地徵收條例第三條有關徵收事業之限制（交通事業），惟徵收為政府公權力之行使，故徵收之範圍，應以事業所必需者為限。

徵收之土地範圍，導致所有權人土地之殘餘部分面積過小或形勢不整，致

不能為相當之使用者，或建築改良物之殘餘部分不能為相當之使用者，所有權人得於徵收公告之日起一年內向該管直轄市或縣（市）主管機關申請一併徵收，逾期不予受理。

土地徵收由政府支出補償費，取得所有權，對於高地價、建物密集及住、商等允許較高強度使用土地，相對所需付出補償費亦較高，因此對於機廠等用地規模較大之土地，於區位選擇上應儘量避免建物密集之地區，以免因徵收不易，影響計畫進行。

#### 5. 大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法

依本辦法規定，捷運系統需穿越公、私有土地之上空或地下時，穿越土地之上空者，以捷運工程構造物之外緣加六公尺為使用邊界；穿越土地之地下者，以捷運工程構造物之外緣加三公尺為使用邊界。有設定地上權必要者，應通知土地所有人或管理人及他項權利人進行協議設定地上權；如經通知未參與協議、協議不成立或未於協議成立後約定期限內辦理設定地上權者，即視為協議不成立，報請主管機關徵收地上權。

另台北市政府針對捷運設施使用土地上空或地下訂有「臺北都會區大眾捷運系統工程穿越土地設定地上權或註記於土地登記簿處理原則」，對於不同之使用情況，訂定較為詳細之處理原則，說明如下：

表 13.2-2 設定地上權或註記於土地登記簿處理原則

使用情況		修正後之處理原則	
穿越 土地 之上 空	非公共設施用地變更都市計畫為交通用地或捷運系統用地。	以徵收或撥用方式取得所有權為原則，但若土地所有人同意無償提供土地且經本局同意並報府核准者，得以設定永久地上權方式辦理。	
	公共設施用地無須變更為交通用地或捷運系統用地。	私地	非墩（柱）使用之土地設定或徵收地上權。（有墩（柱）之部分因同時穿越土地上空及地下，依該辦法第十條第一項第三款已修正為不適用本辦法之規定，故需取得所有權。）
		公地	公有地但非屬大眾捷運法第十八條規定之公共使用土地，以註記於土地登記簿方式辦理。 屬大眾捷運法第十八條規定之公共使用土地，依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法十二條第一款規定，無須取得地上權或註記。

使用情況		修正後之處理原則	
穿越土地之地下 (未變更都市計畫)	無須於地表施工者	私地	註記於土地登記簿。
		公地	公有地但非屬大眾捷運法第十八條規定之公共使用土地，以註記於土地登記簿方式辦理。 屬大眾捷運法第十八條規定之公共使用土地，依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」第十二條第一款規定，無須取得地上權或註記。
	須於地表施工，完工後恢復原狀者。	私地	設定或徵收地上權。
		公地	非屬大眾捷運法第十八條規定之公共使用土地，以註記於土地登記簿方式辦理。 屬大眾捷運法第十八條規定之公共使用土地，依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」第十二條第一款規定，無須取得地上權或註記。

資料來源：台北市現行法規查詢系統 ([www.law.taipei.gov.tw/taipei/lawsystem/links.jsp](http://www.law.taipei.gov.tw/taipei/lawsystem/links.jsp))

#### 6. 各級政府機關互相撥用公有土地有償與無償之撥用原則

依本原則之規定，公有土地辦理有償撥用不動產時，土地之取償，除法令另有規定外，以核准撥用日當期公告土地現值為準，地上建築改良物之取償，以稅捐稽徵機關提供之當年期評定現值為準。

### 13.3 用地取得可行性分析

#### 1. 徵收

本案屬重大交通事業，經協議不成得依法報請徵收，依土地徵收條例相關規定，土地徵收辦理程序如下：

- (1) 舉行公聽會並報經許可：申請徵收前應將其事業計畫報經目的事業主管機關許可，並於報請許可前，應舉行公聽會，聽取土地所有權人及利害關係人之意見。
- (2) 協議取得：所有權人拒絕參與協議或未能達成協議者，始得申請徵收。
- (3) 徵收申請：申請徵收應擬具詳細徵收計畫書、相關圖冊及計畫圖，送由核准徵收機關核准
- (4) 徵收核准：申請徵收之案件，由中央主管機關核准之。

- (5) 公告通知：直轄市或縣市主管機關於接到通知核准徵收案時，應即公告，並通知所有權人及他項權利人
- (6) 發給補償：應發給之補償費，應於公告期滿後十五日內發給之
- (7) 交付土地：被徵收之土地，對於其土地之權利及義務，於應受之補償費發給完竣時終止。

## 2. 協議價購

依土地徵收條例規定：需用土地人申請徵收土地或土地改良物前，除國防、交通、水利、公共衛生或環境保護事業，因公共安全急需使用土地未及與土地所有權人協議者外，應先與所有權人協議價購或以其他方式取得；所有權人拒絕參與協議或經開會未能達成協議者，始得申請徵收；大眾捷運法第七條規定：其依協議價購方式辦理者，主管機關應訂定優惠辦法，經協議不成者，得由主管機關依法報請徵收，故未來地主可依協議價購優惠辦法優先承購。

## 3. 區段徵收及市地重劃

謂於一定區域內土地重新分宗整理而為全區土地之徵收或將一定區域內雜亂無章、不合經濟使用之土地予以重新整理，若捷運系統行經之地區適逢以整體規劃方式進行區段徵收或市地重劃之開發，可同時配合捷運系統劃設交通用地，以期降低採取土地徵收之阻力。

## 4. 辦理地上權設定或註記於土地登記簿

捷運系統採用高架或地下方式興建時，除車站出入口、通風口、緊急出口、變電站等設施外，其餘設施多設置於土地之上空或地下，其土地仍可維持其使用，因此並不需徵收其所有權或變更都市計畫，將穿越土地之上空或地下穿越之範圍辦理公告，並依所穿越之空間範圍之性質辦理地上權設定或註記於土地登記簿，同時依對土地利用之影響程度給予補償。

有關土地上空或地下使用之程序、使用範圍、界線之劃分、登記、設定地上權、徵收、補償之審核辦法，悉依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」規定辦理。

## 5. 辦理公地撥用

依「公有土地經營及處理原則」第六條規定，公有土地撥用，應依下列規定辦理：

- (1) 公共建設需用公有土地，依法辦理撥用，於未核准撥用前，公產管理



機關應同意先行使用。

- (2) 公共建設需用公有土地，其有無償之認定，應確實依『各級政府機關互相撥用公有土地有償與無償之撥用原則』辦理。
- (3) 公有土地有償撥用，應以核准撥用日當期公告土地現值為計算標準。

表 13.3-1 取得方式分析彙整表

土地取得方式	實施時機	適用捷運地點
區段徵收	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 實施國家經濟政策</li> <li>▪ 新設都市地域</li> <li>▪ 國防設備、公用事業</li> <li>▪ 新設都市地區之全部或一部實施開發建設者</li> <li>▪ 辦理都市更新</li> <li>▪ 都市土地開發新社區</li> <li>▪ 建設農村社區</li> <li>▪ 取得國宅用地</li> </ul>	能配合都市計畫發展潛力地區，例如場站、機廠、主變電廠等大範圍用地
市地重劃	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 實施都市計畫者</li> <li>▪ 土地面積畸零狹小，不適合作建築使用者</li> <li>▪ 新設都市地區之全部或一部份實施開發建設者</li> <li>▪ 舊都市地區為公共安全、公共衛生、公共交通，或促進土地合理使用之需要者</li> <li>▪ 都市土地開發新社區者</li> <li>▪ 經中央擇定限期辦理者</li> <li>▪ 公共設施保留地除供公用事業設施用者</li> </ul>	能配合都市計畫發展潛力地區，例如場站、機廠、主變電廠等大範圍用地
一般徵收	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 國家因國防設備、交通事業、公用事業、水利事業、公共衛生、政府機關、地方自治機關及其他公共事業、國營事業，及其他由政府興辦以公共利益為目的之事業等公共事業之需要</li> <li>▪ 實施國家經濟政策。</li> <li>▪ 依都市計畫法指定之公共設施保留地供公用事業設施之用者。</li> </ul>	地上權協議，及協議價購不成時
協議價購	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 政府興辦公建設需用私有地時，需先與土地所有權人議價購買，協議不成者，得由主管機關依法報請徵收</li> </ul>	捷運出入口、場站、聯合開發土地等各類捷運建設所需土地
設定地上權註記於土地登記簿	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 大眾運輸系統因工程上之必要需穿越公、私有土地之上空或地下</li> <li>▪ 興建交通建設，需穿越公、私有土地之上空或地下</li> </ul>	路線

## 6. 用地變更原則及流程：

捷運建設所需之用地為使其符合使用分區管制之規定，若涉及使用分區或用地變更，應於徵收取得或撥用程序完成前辦理。

本案路線行經地區主要為發布實施都市計畫之都市土地，目前可行之變更原則及方式如下：

### (1) 用地變更原則：

本案捷運設施所需用地變更，需考量因素如下：

- 原分區為工業區、農業區建議直接變更為捷運設施所需公共設施用地別

本案捷運建設行經地區多為發布實施都市計畫地區，由於都市計畫審議針對特定使用分區（如：農業區、工業區）訂有相關審議規範（如：工業區變更審議規範、農業區變更審議規範），因此除非直接變更為公共設施用地，若考慮進行土地開發，欲變更為住、商或特定專用區，所需使用之場站土地規模則應進一步考量審議規範中公共設施捐贈之項目及比例，宜規劃較大規模之範圍，惟由於工業區、農業區相對地價較低，故除非具土地開發潛力，考量依審議規範之要求變更為住、商或特定專用區外，建議直接就捷運建設所需之範圍變為公共設施用地。

- 原分區為住宅區、商業區等建築用地建議變更為捷運用地（或交通用地），並考慮進行場站開發，使原土地所有權人可依協議價購優惠辦法優先承購【台北市場站用地部分若進行聯合開發，變更為聯合開發區（捷）】

原使用分區為住宅、商業區等建築用地，由於地價及使用強度高，多位於都市發展成熟地區，具土地開發效益，未來採協議價購或徵收方式取得後，可由主管機關徵求投資者進行場站開發，挹注財務，原地主可藉由協議價購優惠辦法優先承購，使開發利益能與地主共享，並降低土地取得之阻力。

- 原使用分區為學校、公園、道路等公共設施用地，配合各縣市政府都市計畫變更為捷運設施所需之公共設施用地或維持原用地別

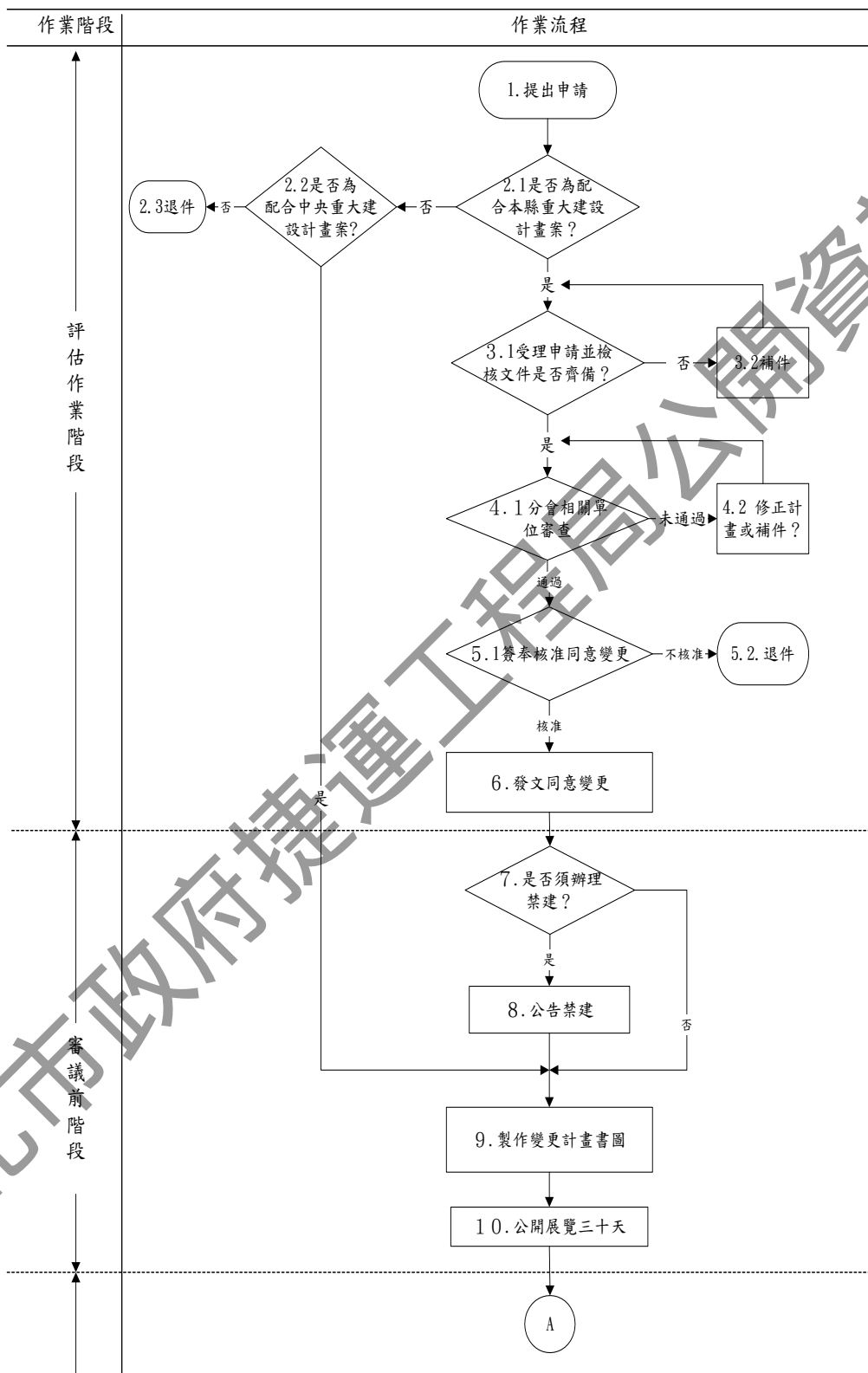
本案捷運路線採高架或地下方式利用既有計畫道路，由於未妨礙道路功能及當初都市計畫劃設道路目的，因此並不需變更公共設施用地

別。場站及通風口若需使用學校、公園用地，由於同為公共設施用地，符合都市計畫公共設施多目標使用之規範，可配合縣、市政府都市計畫作業之習慣，變更為捷運設施所需之公共設施用地或維持原用地別。

(2) 用地變更程序：

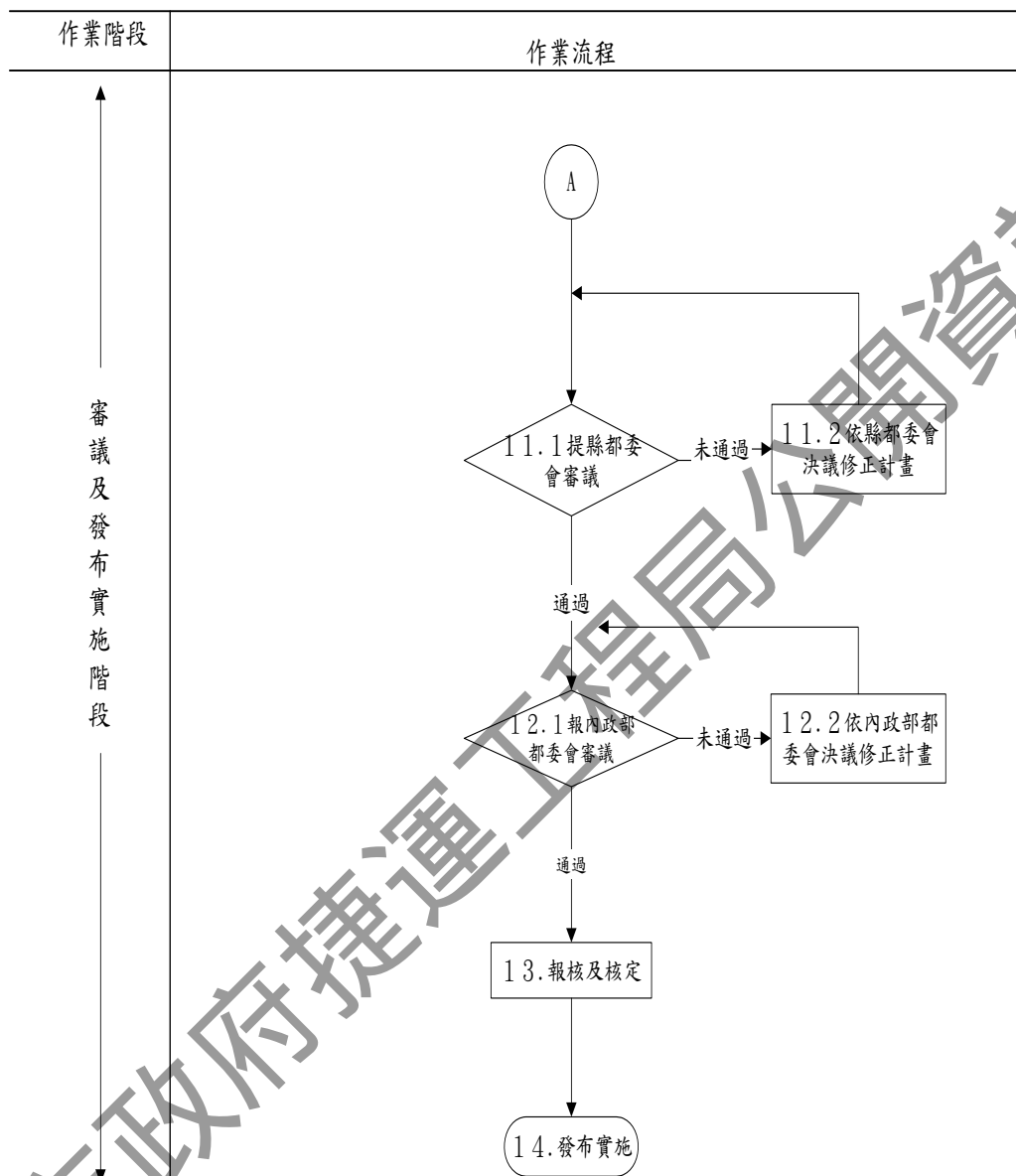
捷運建設係為政府重大交通建設，為配合重大公共建設，對於具時效性，應迅行變更都市計畫，以配合工程建設進度者，得依都市計畫法第二十七條第二項規定，辦理逕為變更都市計畫，以台北縣為例，對於個案變更，訂有標準作業流程及程，如下：

台北縣政府辦理重大建設申請都市計畫個案變更標準作業流程圖





台北縣政府辦理重大建設申請都市計畫個案變更標準作業流程圖



資料來源：[https://e-service.tpc.gov.tw/hypage.cgi?HYPAGE=online/form\\_download.htm&clsid0=1&s\\_uid=020005](https://e-service.tpc.gov.tw/hypage.cgi?HYPAGE=online/form_download.htm&clsid0=1&s_uid=020005)

### 13.4 場站開發潛力評估

民間進行土地開發或參與公共建設，主要仍著眼於未來可見之利益，民間投資者若無利可圖，即無參與投資之誘因。故本案之基地評選原則，主要即在確認該基地之本身條件及所在區位環境係具備市場性及獲利可能性，亦即具備吸引投資者參與投資之條件。

本案路線共有 21 個預定車站，其中除乙 2 站、乙 5 站及乙 11 站，由於

係利用人行步道或公共空間取得公有土地為場站出入口，而不考慮採聯合開發外，其他 18 個預定車站及機廠用地之開發潛力，主要參考聯合開發用地範圍及劃定原則之相關法令規定，擬定基地評選原則，進行聯合開發潛力之評估，並可為未來民間投資者選擇經營附屬事業之場站之參考依據。

### 1. 基地評選原則

基地評選原則可分為基地本身條件及基地所在區域環境二面向。基地本身條件包括規模面積及土地使用分區等二項原則，而基地所在區域環境之分析則包括所在行政區域、商業活動熱絡狀況、住宅開發成熟度及地區未來發展潛力等四項原則。

#### (1) 土地使用分區

土地使用分區基本上即可代表該土地之區位條件及土地開發價值，如商業區、住宅區土地在一定程度上應已具備不動產開發條件。另一方面，由於商業區及住宅區之土地價值較高，政府單位執行協議價購或徵收時，遭遇之困難度較高，故亦多建議採聯合開發方式，使原地主共享開發利益，以順利取得場站用地。故本案以商業區及住宅區為優先考量，進行本案聯開基地之評選。

#### (2) 規模面積

基地有足夠面積且達經濟規模者，可優先考量進行開發。一般而言，捷運出入口之聯開規模約需 1,200~1,500 平方公尺，然考量因本案路線行經多為建物密集之處，不易擴大場站規模，故在此先以 1,400 平方公尺為篩選門檻，進行本案聯開基地之初步評選。

#### (3) 所在行政區域

基地所在行政區域一定程度可代表該基地之區域發展成熟度，不論是縣市別或行政區域別，其在交通運輸可及性、公共設施種類完整性、住商發展成熟度等皆會產生都市發展程度之差異，故可為聯合開發基地之客觀評選原則。

#### (4) 商業活動熱絡狀況

因應產業聚集特性，基地周邊之商業活絡程度可代表基地是否具備開發為商業大樓之條件，故包括所在商圈等級、商圈發展成熟度、與最近商圈之距離、周邊商業大樓類型與數量、周邊是否有地標地商業設施等，皆可為商業活動熱絡狀況之判斷原則。

### (5) 住宅開發成熟度

隨著捷運路網的發展，臨近捷運已成為住宅產品之最大優勢，亦因此，基地周邊環境若已具備住宅開發成熟度，則可更加提昇投資者參與捷運聯合開發之可能性。至於評估住宅開發成熟度之判斷準則包括周邊住宅密度及周邊住宅類型，如電梯華廈、公寓、透天住宅…等。

### (6) 地區未來發展潛力

不論現況上未開發、低度開發或已開發但建物老舊之環境，評估若為未來深具發展潛力之地區，即可優先考量。至於未來發展潛力之評估項目，包括基地周邊之相關政策及都市計畫，以及周邊之重大建設或大型開發案；舉例而言，若基地本身為雙捷運線交會之雙捷運站特性，則其將較其他場站更具聯合開發潛力。

## 2. 聯合開發可行性初步分析

經由上述原則進行初步篩選評估，除乙 2、乙 5、乙 11 站因利用人行步道或公園用地而無法進行聯合開發外，另因面積未達 1,400m<sup>2</sup> 開發門檻之乙 4（東側）、乙 6（西側）、乙 7（南側）、乙 10（西側）、乙 12（南側）、乙 13（西側）、乙 14（西側）、乙 15（東側）、乙 17（西側）、乙 18（東側）、乙 18（西側）、乙 19（東側）、乙 19（西側）、乙 20（東側）、乙 21（北側）等共計十五處，初步評估不具聯開條件。

進一步針對通過門檻之場站進行基地開發條件評分，並依據上述基地評選原則，以評分方式將各判斷原則予以量化評估，即根據各基地之符合程度分成三個層次加以評分，較符合者給予 3 分，次符合者給予 2 分，較不符合者給予 1 分，即可就具初步聯開條件之基地，包括乙 1（北側）、乙 1（南側）、乙 3（北側）、乙 3（南側）、乙 4（西側）、乙 6（東側）、乙 7（北側）、乙 8（北側）、乙 8（南側）、乙 9、乙 10（東側）、乙 12（北側）、乙 13（東側）、乙 14（東側）、乙 15（西側）、乙 16（北側）、乙 16（南側）、乙 17（東側）、乙 20（西側）、乙 21（南側）及機廠等二十一處聯開基地，進行聯合開發潛力之排序（詳下表）。然此評分基準之設定僅為本案初步研擬並供後續財務試算之用，未來並可提供民間投資者參考，惟實際聯合開發場站仍需視民間廠商之投資意願而定。

表 13.4-1 聯合開發場站潛力評估表

站名	原則	土地使用分區	規模面積	所在行政區域	商業活動熱絡狀況	住宅開發成熟度	地區未來發展潛力	評分合計	聯合開發潛力	備註
乙1(北側)		3	2	3	3	3	3	17	✓	-
乙1(南側)		1	3	3	3	3	3	16	✓	-
乙2		-	-	-	-	-	-	-	-	利用人行 步道
乙3(北側)		2	2	3	1	3	1	12	✓	-
乙3(南側)		1	3	3	1	3	1	12	✓	-
乙4(東側)		-	-	-	-	-	-	-	×	面積未達 1,400m <sup>2</sup>
乙4(西側)		2	2	3	3	3	1	14	✓	-
乙5		-	-	-	-	-	-	-	-	利用人行 步道
乙6(東側)		2	2	2	3	3	3	15	✓	-
乙6(西側)		-	-	-	-	-	-	-	×	面積未達 1,400m <sup>2</sup>
乙7(北側)		1	2	2	1	3	2	11	✓	-
乙7(南側)		-	-	-	-	-	-	-	×	面積未達 1,400m <sup>2</sup>
乙8(北側)		1	2	2	1	3	2	11	✓	-
乙8(南側)		3	2	2	1	3	2	13	✓	-
機廠		3	1	1	1	1	1	8	✓	-
乙9		1	2	1	2	3	1	10	✓	-
乙10(東側)		2	3	1	2	3	1	12	✓	-
乙10(西側)		-	-	-	-	-	-	-	×	面積未達 1,400m <sup>2</sup>
乙11		-	-	-	-	-	-	-	-	利用公園 用地
乙12(北側)		1	2	1	1	3	3	11	✓	-
乙12(南側)		-	-	-	-	-	-	-	×	面積未達 1,400m <sup>2</sup>
乙13(東側)		-	-	-	-	-	-	-	×	面積未達 1,400m <sup>2</sup>
乙13(西側)		-	-	-	-	-	-	-	×	面積未達



站名	原則 土地使用分區	規模 面積	所在 行政 區域	商業 活動 熱絡 狀況	住宅 開發 成熟 度	地區 未來 發展 潛力	評分 合計	聯合 開發 潛力	備註
									1,400m <sup>2</sup>
乙 14(東側)	1	2	1	2	3	1	10	✓	-
乙 14(西側)	-	-	-	-	-	-	-	×	面積未達 1,400m <sup>2</sup>
乙 15(東側)	-	-	-	-	-	-	-	×	面積未達 1,400m <sup>2</sup>
乙 15(西側)	2	2	1	1	1	1	8	✓	-
乙 16(北側)	1	2	1	2	3	2	11	✓	-
乙 16(南側)	1	2	1	2	3	2	11	✓	-
乙 17(東側)	1	2	1	2	3	1	10	✓	-
乙 17(西側)	-	-	-	-	-	-	-	×	面積未達 1,400m <sup>2</sup>
乙 18(東側)	-	-	-	-	-	-	-	×	面積未達 1,400m <sup>2</sup>
乙 18(西側)	-	-	-	-	-	-	-	×	面積未達 1,400m <sup>2</sup>
乙 19(東側)	-	-	-	-	-	-	-	×	面積未達 1,400m <sup>2</sup>
乙 19(西側)	-	-	-	-	-	-	-	×	面積未達 1,400m <sup>2</sup>
乙 20(東側)	-	-	-	-	-	-	-	×	面積未達 1,400m <sup>2</sup>
乙 20(西側)	3	1	1	1	1	2	9	✓	-
乙 21(北側)	-	-	-	-	-	-	-	×	面積未達 1,400m <sup>2</sup>
乙 21(南側)	1	2	1	1	2	3	10	✓	-

資料來源：本案整理

## 13.5 用地取得方式

### 1. 路線及場站用地取得方式

本捷運建設路線利用既有已開闢之計畫道路以高架或地下形式佈設，使用既有已開闢之計畫道路，應先徵得道路主管機關同意；部分路線因設計上

需求必須穿越私有地上方或下方，應取得地上權或以徵收方式取得。

場站部份配合民國九十三年五月十二日大眾捷運法第七條之修法，基於簡化開發流程及縮短時程之考量，開發用地由主管機關依有償撥用（公有土地）、徵收、協議價購、市地重劃或區段徵收方式全部取得並變更爲公有土地，以主導辦理開發事宜，而未來地主可依協議價購優惠辦法優先承購，惟經協議不成者，依大眾捷運法第七條第四項規定，得由主管機關依法報請徵收。

## 2. 機廠用地取得方式

機廠用地範圍廣大，提供維修、清洗、停駐、行控、沿線系統設備維修及零件倉儲等功能並計畫設立支線，提高交通可及性，增加機廠用地場站開發之潛力。目前爲都市計畫工業區、保護區、農業區等使用分區，未來須變更爲「捷運系統用地」，由於大眾捷運系統係爲政府之重大建設，故可依據都市計畫法第二十七條規定辦理個案變更，以期縮短都市計畫程序，並以徵收、協議價購方式取得。考量有效利用土地資源，未來配合地區開發情形、地主開發意願及市場供需狀況，除供機廠使用外並進行場站開發，增加財務效益。

## 13.6 補償費概估

依據「臺北市臺北會區大眾捷運系統開發所需土地協議價購優惠辦法」及「台北縣大眾捷運系統環狀線開發用地協議價購優惠辦法」，進行場站開發之土地，地主可於協議價購時，申請以該基地開發後公有不動產抵付協議價購土地款或申請優先承購該基地開發後公有不動產，因此對於有場站開發潛力站區，假設 50%地主有意願以開發後之不動產抵付土地款，無須支出地價補償費，其餘 50%土地（無意願地主）及不進行場站開發之站區土地、通風口、出入口及路線等用地，以徵收或撥用（有償）方式取得。

徵收補償依據「土地徵收條例」第 30 條規定：徵收補償地價必要時得加成補償，其加成補償成數，由直轄市或縣市主管機關比照一般正常交易價格，提交地價評議委員會於評議當年期公告地價時評定之，故被徵收土地（包含未徵收開闢之公共設施保留地），除按照徵收當期公告土地現值（本研究以民國 94 年公告現值），補償其地價外，參考台北縣、市目前之加成補償標準，台北縣加成標準爲四成、台北市爲二成，做爲加成補償成數以補償地價。

公有土地根據「公有土地經營及處理原則」及國有財產法等相關規定，有償撥用以公告土地現值爲計算標準（不加成補償）。

地上改良物補償費以公告現值加成後之地價補償費之二成計算，其他補償費如營業損失補償、遷移費、土地改良費用等，以地上改良物補償費之七成計算。

以下分別就場站（包括：出入口、停車場....等）、路線及機廠，分別計算，如下表所示：

臺北市政府捷運工程局公開資訊

表 13.6-1 用地取得成本概估

單位：元

站別	地價補償	土地改良物補償	其他補償費(遷移費....)	小計
乙 1	757,573,632	303,029,453	212,120,617	1,272,723,702
乙 2	346,274,635	69,254,927	48,478,449	464,008,010
乙 3	284,293,882	113,717,553	79,602,287	477,613,722
乙 4	314,796,845	108,457,949	75,920,564	499,175,358
乙 5	166,237,127	33,247,425	23,273,198	222,757,751
乙 6	205,585,431	67,581,923	47,307,346	320,474,701
乙 7	179,272,308	56,869,745	39,808,821	275,950,874
乙 8	410,477,896	164,191,158	114,933,811	689,602,866
乙 9	108,617,031	43,446,812	30,412,769	182,476,612
乙 10	190,855,481	65,946,073	46,162,251	302,963,805
乙 11	53,056,623	10,611,325	7,427,927	71,095,875
乙 12	121,108,559	37,816,203	26,471,342	185,396,103
乙 13	140,584,752	42,669,758	29,868,830	213,123,340
乙 14	60,379,911	19,943,870	13,960,709	94,284,490
乙 15	164,424,149	51,750,673	36,225,471	252,400,293
乙 16	97,795,099	39,118,040	27,382,628	164,295,766
乙 17	74,911,960	24,634,828	17,244,380	116,791,168
乙 18	40,841,694	8,168,339	5,717,837	54,727,870
乙 19	57,772,141	11,554,428	8,088,100	77,414,669
乙 20	218,221,216	73,369,817	51,358,872	342,949,904
乙 21	130,382,297	40,253,760	28,177,632	198,813,689
機廠	1,107,976,154	443,190,461	310,233,323	1,861,399,938
小計	5,231,438,822	1,828,824,520	1,280,177,164	8,340,440,506
台北縣路線段 補償費	649,004,361	129,800,872	90,860,610	869,665,843
台北市路線段 補償費	226,337,730	45,267,546	31,687,282	303,292,559
總計	6,106,780,913	2,003,892,938	1,402,725,057	9,513,398,908