



# 廉政透明委員會「捷運新店機廠聯開案」 調查報告

廉政委員：王小玉、徐嶽煌、李安妮、簡余晏

中華民國 104 年 3 月 6 日

## 目錄

壹、前言.....	3
貳、聯合開發案介紹.....	3
參、高估建物貢獻度.....	4
肆、低估土地貢獻度.....	6
伍、未進行商圈發展評估 僅依日勝生建議與錯誤鑑價基礎優先選商辦與車位 .....	11
陸、結論與建議.....	12

## 壹、前言

「新店機廠聯合開發案」(以下簡稱美河市案)的問題早從民國 77 年即開始，當初地主共有 331 位，私地主在未明聯合開發的實際細節內容及未來用途等情況下，政府也欠缺細部計畫可說明，導致當地私地主普遍不敢參與聯合開發，於是政府民國 80 年起便以機關用地名義強制徵收土地，要地主「如果不參與聯合開發」就是被徵收土地。

民國 81 年共有 21 位地主同意簽訂土地聯合開發契約書，其餘地主則選擇領取徵收補償費，當時發放補償費約 24 億 1 仟 1 佰萬餘元。政府直到 88 年 2 月 11 日才有都市計畫細部計畫核定，在「大眾捷運系統土地開發辦法」、私地主優先開發的條文保護下，同年 7 月 9 日市政府發函 21 位未參與徵收地主，徵詢參與聯合開發投資意願事宜，在同年 9 月 13 日前有 2 位地主分別與日勝生公司及日嶸公司合作，提出投資計畫書。但日嶸在資格標就不符合，只剩下日勝生。同年 11 月 29 日，台北縣政府就辦理撤銷徵收公告。

在人民不清楚的情況下，不配合聯合開發、土地就要被徵收，直到地主所剩無多，建商再與私地主出面參與聯合開發，政府就撤銷徵收，並將先前徵收來的民地進行聯合開發，同時把徵收來的土地移轉給私人。這等同於是政府變相協助建商整合土地，整合完成後，再與建商一起開發、過戶分配給一般人購買。

政府是否可以以機關用地名義強徵民地，之後又興建成住宅大樓將土地分配給一般人使用、讓財團大賺其財，監察院已出具調查報告，並送大法官會議釋憲。

除此之外，美河市案另一個問題點在「鑑價」。透過一段又一段「低估土地價值」、「高估建物價值」的過程，讓廠商獲利最大化、台北市政府損失極大化，導致擁有 99.24%土地的台北市政府，僅得到 30.75%的權益分配。

本組在今年 1 月 29 日奉派調查本案後，發現聯開案最關鍵的「土地估價」問題不僅未被注意、也可能存在於其他聯開案的土地估價，因而提早完成本報告，儘速提醒市政府，避免市政府、市民權益受損。

## 貳、聯合開發案介紹

所謂聯合開發案，就是台北市政府自己是公地主，連同其他私人地主，一起找投資人（建商）來開發土地，一起分配開發後的成果、樓地板面積。

台北市政府同時扮演了地主（公）與主管機關兩個角色，也因此，根據民國 90

年 12 月 18 日台北市政府與日勝生簽定的「聯合開發投資契約書」，台北市政府因為兩個角色的不同，可以取得不同的開發成果：

#### 一、主管機關的角色：

1. 關於捷運系統使用到的部分與公共設施，所有權都歸市政府。
2. 人行陸橋、地下道、提供公共通行的部分，產權要捐贈給市政府。
3. 根據聯合開發辦法所取得的獎勵容積「半數」，與增加的法定車位。但這個部分，台北市政府要付錢，也就是要支付建商建造成本。如果不付錢，就是用分配到的樓層價格來折抵。

二、公地主的角色：與投資人先依據貢獻度分配一次，再與私地主依照土地「公告現值」的佔比再分配一次。經過兩次計算，決定可以取得的權益分配比例。

本案大家最關注的就是如何分配樓地板面積，台北市政府的土地值多少錢、建商的建物花了多少錢，雙方如何根據彼此的「貢獻度」來決定分配比例。然而，多年來，何以不斷有「日勝生高估建物貢獻度」與「市政府低估土地貢獻度」的質疑呢？本小組經仔細調閱相關文件、訪談相關當事人，發現下列各項事實。

#### 參、高估建物貢獻度

包括俗稱美河市案的「新店機廠聯合開發案」在內，台北市所有的捷運聯合開發是依照台北市政府民國 88 年定案的「台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」（以下簡稱聯開注意事項），而這份注意事項怎麼訂的呢？是台北市政府在 86~88 年間，找了數家建設公司來開會，並配合府內各局處的意見、簽呈、會議，在 88 年 9 月 10 日核定。

根據「聯開注意事項」，定義了土地貢獻成本、以及建商的建物貢獻成本，相關的內容是：

**公地主的土地貢獻成本：**土地貢獻成本為開發後的整宗土地「總市值」。

**投資人建物的貢獻成本：**

- （一） 台北市政府為了聯合開發基本費設計、施工費、與地上物處理等相關事項先代墊的費用，建商要還市政府，這部分可計入建物貢獻成本裡。（本案：4.39 億）
- （二） 建物設計費用。（本案：3.09 億）。

- (三) 建物建造的直接費用，土木、機電空調、植栽等施工、監造、管線等。  
(本案：114.89 億)
- (四) 建物建造的間接費用，如安衛、保險、管理、稅利，把「直接費用」直接乘以 16%計算。  
(本案：20.68 億，因 16%在本案中無法源依據下被調高為 18%)
- (五) 利息費用：將(二)、(三)、(四)的七成費用，直接用年息 8%複利計算。(本案：14.26 億)
- (六) 連帶保證人費用：(三)、(四)直接乘以 2%。(本案實無列計)
- (七) 稅管費：土地分割、鑑價、土地建物移轉營業稅、登記規費，把以上(一)到(六)加總後，直接乘以 11%。(本案：17.3 億)
- (八) 其他雙方認定必要的費用。(本案：0.35 億)

### 「聯開注意事項」不合理、也未能因時制宜調整 致使建物貢獻度嚴重高估

這裡面的問題有四。

第一，建物的間接費用，不是實報實銷、也不透過鑑價程序，僅憑會議中建設公司口頭主張一到兩成不等的間接成本，就直接訂出 16%的比率，這是第一個不合理。

第二，關於利息費用的計算，任建物建造的「建物設計、直接、間接費用」的七成，可以用年息 8%複利計算。這份「聯開注意事項」，核定時間在民國 88 年 9 月 10 日，當時的放款利率是 7.667%，但自民國 92 年起放款利率開始大幅下滑，至民國 95 年已降為 4.1%、一年期存款利率甚至只剩 2.2%，捷運局不僅不知要調整注意事項的利率，且在該年 9 月 15 日即委請旭洲資訊有限公司對日勝生的建物貢獻度進行鑑價，此時該公司方取得建照，尚未興建。致使建物貢獻度被顯然高估。

第三，稅管費列入營業稅，營業稅 5%，列為建物貢獻成本，更是顯然不合理。依據「加值型與非加值型營業稅法」，建物買賣行為是用加值型營業稅，也就是說，建商將建築、機電工程外包給外包商施作，支付的費用雖包含 5%的營業稅，但這 5%營業稅稱為「進項稅額」，在將建物賣給消費者後，可將稅額轉移給消費者、稱為「銷項稅額」，也就是說，這 5%的營業稅，建商本來就不是真正的負擔者，稅額都可在轉手時獲得實質退回。至於土地的部分依據同法第 8 條，本來就無須繳納營業稅。將 5%的營業稅列入建物貢獻度，顯然不合理。

因營業稅被高估的建物貢獻度，若將 5%\*135.57 億（直間接建造費用），金額被顯然高估至少 6.4485 億。

第四，民國 96 年 4 月 3 日由前捷運局副局長毛淞鶴主持的第三十三次權益分配小組會議，在缺乏法源依據的情況下，以行政裁量權配合建商巧立名目，藉「施工困難」為由，將市政府原核定「聯開注意事項」(四)中之「間接費用」由 16%擅自加到 18%。若將 2%\*114.89 億，則被高估的建物貢獻度近為 2.29 億。

### **起訴書：前捷運局聯開處長高嘉濃偽造鑑定報告，高估建物貢獻度 14 億**

而本案先前已被檢調偵辦、依圖利罪起訴的前台北市捷運局聯合開發處長高嘉濃、前課長王銘藏涉嫌偽造不實鑑定報告，虛增建造成本 14 億，藉此降低北市府權益分配比率。起訴書指出日勝生由總經理陳慶洪與負責人林榮顯在聯開處試算權益分配期間，多次與高嘉濃會晤，也向聯開處索取鑑定報告。日勝生在獲知鑑定價格不符期望時，為求提供權配比，告知高嘉濃，高嘉濃濫用職權，憑藉專業偽造鑑定報告，更主動指示日勝生提供資料，提高日勝生權配比例，96 年 3 月高邀日勝生人員開會討論工程預算後，即依旭洲資訊有限公司的鑑定報告，將其中 3 項工程項目金額提高，以旭洲名義，偽造另份鑑定報告。

高嘉濃的舉動，使得捷運局在 96 年 4 月 27 日所提出的「捷運新店機廠聯合開發大樓權益分配事宜簡報」中，與日勝生談判權益分配比例的底限，竟然被建議為 30.6009%：69.3991%，此後北市府與日勝生的談判協商已再難挽頹勢，即便多爭取 0.15%的杯水車薪也於事無補。

### **日勝生實際建物貢獻度 120 億 市府評估卻逼近 175 億**

對照台灣證券交易所公開資訊揭露，日勝生於 96 年 9 月 20 日將本宗聯合開發案「住宅大樓及人工地盤新建結構工程」，發包給新亞建設與長鴻營造，總價為 50.49 億元；另日勝生又於 97 年 8 月 15 日發包本開發案的「裝修與機電工程」給泰誠營造，總價為 69.055 億元。兩者合計約 120 億元，已經大致接近日勝生興建美河市案的直接與間接成本總和，但在聯開案的建物貢獻成本評估中，台北市政府就在上述各種名目與步步退讓中，竟讓日勝生的建物貢獻成本高達 174 億 9751 萬元！

### **肆、低估土地貢獻度**

根據「聯開注意事項」，土地的貢獻度要以捷運聯合開發後的「土地總市值」計算，意即以開發後的土地市價計算。

以美河市案為例，根據民國 90 年 12 月 18 日北市府與日勝生簽訂的「聯合開發

投資契約書」，第五條第二項指「乙方（日勝生）如因配合都市設計審議或結構審查等審議作業，且係於簽約後一個月內即提送該主管審議單位辦理者，得於審定後兩個月內提送第一款規定圖說預算等資料送甲方，並於其後四個月內達成依約定之權益分配事宜。」

因此日勝生於民國 94 年底都市計畫審定核備後，於民國 95 年即發函北市府要求進行權益分配，此時，就有「土地鑑價」與「建物鑑價」的問題。

究竟估價師是怎麼鑑價的？被嚴重低估的鑑價問題怎麼發生的？在於「聯開注意事項」中規定的開發後的土地總市值，是如何被計算的。

### **數百億聯開案，估價費用竟遠低於市價！財政局示警也不理會**

日勝生興建美河市的建照取得日是在民國 95 年 6 月 16 日，民國 96 年 1 月 23 日申報開工。但與日勝生約定以 105 年 4 月當作開發後土地貢獻日期，也就是，95 年要去推估 105 年 4 月的土地市值。而本案是在民國 95 年 5 月 10 日大華與群聯兩家估價事務所完成土地鑑價報告，同年 10/16 日旭洲資訊有限公司完成建造成本鑑價作業。

這麼重要的土地估價，銷售價值高達三、四百億的美河市案，捷運局聯開處竟然只是依照「台北市不動產鑑定商業公會會員名冊」，先抽籤、然後電話徵詢意願，因土地鑑價報告書費用過低、僅八萬元，遠低於市價，故而先後四家事務所拒接本案鑑價，最後找到兩家事務所願意承接。其中一家鑑價事務所經廉政委員訪談後，方知當年因為草創不久、所以才願意承接本案。

更重要的是，當時財政局第五科承辦人員早已提醒：「依鑑價報告的複雜度，每件八萬元的費用遠低於市價！」

### **推估開發後土地市價，靠的竟是捷運局創立、不符估價技術規則的公式！**

要在民國 95 年推估 105 年 4 月開發後的土地市值，本來就有很高的變數與難度，鑑價基準日選擇在 95 年已經是不合理。但離譜的是，最重要的鑑價方式，靠的是捷運局聯開處自己創設出來的計算公式，完全不符合我國的「不動產估價技術規則」。

兩家估價事務所推估出來的土地市價，一家評估 280,103 元/坪，一家評估 271,003 元，與日勝生在接近時間取得的市價 600,000 元/坪，相去甚遠，為什麼？

兩家事務所都只以「土地開發分析法」去估價。捷運局聯開處給定「樓地板面積」、「開發時間」等條件。但其實這個方法只能估算出聯合開發「前」的土地價格。

所謂的土地開發分析法，在「不動產估價技術規則」中屬於成本法，土地開發分析法，指根據土地法定用途、使用強度進行開發與改良所導致土地效益之直接成本、間接成本、資本利息及利潤後，求得開發前或建築前的土地價格。

具體說，就是開發後整筆不動產銷售金額，扣除直接與間接成本、利息、以及建商的利潤後，推算開發前的土地成本之方法

套用到美河市案，也就是說用民國 105 年的預期銷售總金額，扣除總成本與建商利潤、利息後，算出民國 95 年的土地成本的方法，這不能直接與民國 95 年的土地成交價畫上等號。

兩家估價事務所先以比較法與收益法、推出附近的建築標的建坪與車位的銷售單價，再依照北市府捷運局給定的建築容積，推估出總銷售金額。以其中一家為例，評估總銷售金額為 28,443,004,630 元。扣除開發成本、利息、併計入投資報酬率 25%後，計算出土地的成本每坪僅 226,859 元。

**低估關鍵：「土地開發前價格\*（1+土地資本利息率）=開發後土地市值」？**

而關鍵是，這個「土地開發前的價格」，到底要怎麼變成土地開發後的市值？捷運局聯開處竟然沒有任何法律依據下，自行設算了一個公式，要求估價師依照「土地開發前價格加計資本利息綜合利率」的方式，也就是說，以同家估價事務所的鑑價為例，土地每坪被估 226,859 元，土地算一年年利率是 2.35%，開發週期 10 年，所以將  $226,859 * (1 + 2.35\% \times 10)$ ，就得到每坪 28 萬的數字，這就是所謂的 105 年土地市值。

將土地開發前價格加計土地的資本利息率，認定為開發後土地市值，也就是土地開發分析價格\*（1+土地的資本利息率），根據這個公式，台北市捷運局竟然認定這個數字就是土地貢獻成本。

在這種近似「作繭自縛」的捷運局自訂土地鑑價公式下，造成了美河市一案的土地，無論換哪個估價事務所來鑑價，因為只用土地開發分析法、也只加上資本利息率，土地價格都會被當然低估！因為土地貢獻度何止資本利息，光土地利潤率被忽略不計，就顯然不合理。

而捷運局聯開處這種推估聯合開發土地市值的方式，我國不動產估價技術規則並



無此規定，明顯與現行不動產估價技術規則不符。

### **新北市不動產估價師公會：此種方式有待商榷、似未聞之！**

新北市不動產估價師公會的審查意見書中，認為「此種評估方式實有待商榷」、「關於開發後房地總價拆算土地、建物貢獻成本之方式略有分配法、土地剩餘法、價格比率法，似未聞有此種計算方式」。

具原承作估價師表示，此種評估方式是委託人(捷運局及開發商日勝生)所指定，而且捷運聯開之估價方式向來如此，本案非特例。開發商日勝生所委託的兩家估價師事務所，更指評估土地開發前價格，連開發後價格都不評估，說是委託人未提出要求。

中華民國不動產估價師公會全國聯合會出具的審查意見書，也直指「開發後的土地價格，以開發前土地價格加計利息計算，並不妥當，開發後的土地價格應以開發後的房地總價減建物價格為宜」。

### **新北市估價師公會：國內外估價學理與現行法令，有更適合的方法**

根據新北市不動產估價師公會的審查意見書，更明白直指國內外不動產估價學理與現行的不動產估價法令，關於聯開案這種要把「房」、「地」價格分離估價的方法，主要採用的是「分配法」、「抽取法」、「剩餘法」等三種，更強調「將開發前素地價格加計土地之資本利息率，認定為開發後土地價格，進而認定此數值為土地貢獻成本。此種方式，本會審查人員均未曾聞之，似非估價上所用之方法。」

### **整宗土地估價都只用土地開發分析法，顯然違反不動產估價技術規則第 14 條**

最重要的是，無論是根據中華民國不動產估價師公會全國聯合會的審查意見書，或是新北市估價師公會的說明，在在指出，根據不動產估價技術規則第 14 條，「不動產估價師應兼採二種以上估價方法推算勘估標的價格」。對於整宗土地價格計算，兩家市政府委託的估價事務所都只用屬成本法的土地開發分析法推估，未採比較法或其他方法，沒有採用第二種方法，顯然不符合不動產估價技術規則第 14 條規定。

另以不動產估價技術規則中的比較法為例，亦稱買賣實例比較法、市價比較法、市場比較法，係至市場上收集同一供需圈內、具替代性之不動產交易實例，經比較、調整、修正後，推得勘估標的之價格，依此法推估之不動產價值稱為比較價值。當初的估價為何不採取較貼近市場成交價的比較法、或其他的估價方式，令

人難以理解。

除此之外，若要使用土地開發分析法去進行估價，相關公式的變數，包含開發時間、利潤率、利息，開發時間越長、利潤率越高、利息越高、土地價格就更低。

#### **四份鑑價報告書設定條件都不一樣，怎能為鑑價依據？**

而連同日勝生委託的事務所在內，四家估價事務所、四份報告設定的開發時間與工期都不一致，連市政府自己的兩份鑑價報告，開發時間也不一致，一家 2.74 年、一家 120 個月，甚至，連土地資本利息綜合利率的條件設定，也不一致。

新北市不動產估價師公會所做出的結論強調，估價條件為委託人（北市府的承辦人）給定，但估價條件包括開發期間、直接間接成本、利潤率、利息等，然而為什麼兩家估價事務所得到的開發期間與利息等條件有這麼顯著的不一致，顯然啟人疑竇，當年的承辦人是怎麼給估價師鑑價條件的？而且如果四家都不一致，連北市府自己的兩家都不一致了，怎麼能夠繼續作為後續的判斷依據？

台北市政府連對估價報告書的內容查證、把關都沒有，對給估價師的條件都不一致，這樣的鑑價報告能算數嗎？相關疏失不該追究嗎？對這種顯然與不動產估價技術規則不符的「土地鑑價公式」，又是怎麼訂出來的？

#### **建商的利息用 8%複利、市府的土地只能用 3%單利，顯然不合理**

最離譜的是，權益分配談的是建物與土地的貢獻度，市政府任建商的建物貢獻度的利息，可以用民國 88 年的行情、以 8%複利計算，但對於自己的土地，卻只能用民國 95 年 2%~3%左右的利率單利計算，這麼顯著不對等卻置若罔聞，究竟是行政疏失、還是刻意無視？

依據新北市不動產估價師公會的審查意見，國內外估價學理與現行法令，有更適合的方法，關於聯開案這種要把「房」、「地」價格分離估價的方法，主要採用的是「分配法」、「抽取法」、「剩餘法」等三種，何以捷運局要獨樹一格、逕採非不動產估價技術規則的「土地開發前價格加計資本利息綜合利率」的方式，造成土地價值被嚴重低估，市政府權益損失嚴重廣大損失，明顯有行政疏失！而整個鑑價流程完成的過程發生於民國 95 年，從承辦鑑價發包的承辦員江國樑開始，到課長王銘藏、前處長高嘉濃，顯然都需要為一連串疏失負責！尤其前聯開處長高嘉濃本身具有不動產估價師資格，對估價方式的顯然不合技術規則與不合理之處，不可能不知道問題在哪。

## 伍、未進行商圈發展評估 僅依日勝生建議與錯誤鑑價基礎優先選商辦與車位

依馬市府時代與日勝生簽定的「聯合開發投資契約書」附件二第十章第五節「開發成果處分方式」所述，關於「台北市政府及捷運局之樓地板分配原則」，日勝生建議北市府對未來分配的樓地板，應以「商業辦公大樓為主、商場為輔，使台北市政府可以透過不動產租賃獲得長期穩定的收益」。

而且，還非常好心的，說「為使捷運局不動產經營管理單純化，不花費多餘心力辦理住宅之處分，本投資人自願將所獲得分配之權益樓地板以私地主分配剩餘之集合住宅為主，不足部分再分配商場或商業辦公大樓之樓地板」。

面對這樣的建議，捷運局不僅沒有去評估該美河市的環境，評估這裡的辦公室、商場、住宅大樓是否容易出租、或容易銷售的未來性，郝市府時代竟完全採信日勝生的建議，根據日勝生建議的分配方式為基準，優先選取辦公室與商場。

為什麼？因為在投資契約書中，日勝生「建議由本投資人（或本投資人委託之營運人）回租商場」（但不包含辦公室），還在民國 95 年 1 月 6 日提報的權益分配建議書中，說要以「包底抽成」的方式向捷運局回租商場，更估出年營業額「3,219,674,497」，一年營業額三十二億的夢幻數字，讓捷運局每年可以收租金 134,991,045，約一億三千四百萬，年營業額超過預估值時再以抽成率 4.19% 計算年租金，而每個車位的租金更估到每月 1,500 元！

在日勝生「應該」會租的前提下，捷運局不評估此地的辦公室、商場是否好經營、招商，也不評估是否好出租出去。只根據上述日勝生給的數字，以及連同捷運局、日勝生在內、四份基準有問題的估價報告。捷運局說，根據鑑價報告，認為商場的資本化率 5.23%，辦公室的資本化率 3.7%，住宅的資本化率只有 3.21%，

在錯誤鑑價報告的基礎上，日勝生的鑑價估辦公室 24.7616 萬元/坪，商場 21 萬元/坪，住宅 23.9514 元/坪，捷運局的則是辦公室 25.6311 萬元/坪，商場 33.5313 萬元/坪，住宅是 23.6851 萬元/坪，所以，捷運局認為，辦公室、商場的資本化率都比住宅高，而日勝生的辦公室、商場單價都比捷運局自己估的低，加上日勝生曾經建議要回租商場，於是捷運局就決定要優先取得商場、辦公室、車位。

在北市府分配到的權值 94 億 1,028 萬 1,274 元裡，又扣掉支付 1/2 捷運獎勵委建費用 14 億 1,800 萬 4,748 元、犧牲了本來分配到的 E 棟 1-24 樓全部與 K 棟的兩個樓層，只剩下 79 億 9227 萬 6,526 元，然後，光每個就要價 110 萬的停車位，權值所剩不多的北市府竟然就拿了 1,137 個，光停車位就花去 12 億 5070 萬元，足足佔了 15.6%！

錯誤的鑑價報告雖然在 95 年時期完成，但由相關簽呈中可發現，林崇一副市長雖發覺異樣、卻未重啟鑑價，後續的權益分配與區位選擇相關簽呈也得到副市長林崇一、市長郝龍斌的簽核。

而且，歷次權利分配會議，除一次協調協商會議由聯開處前處長高嘉濃主持外，其餘都由日勝生人員當主席主持，實屬匪夷所思！

先透過四段名目灌水、拉高日勝生的建物貢獻度，連前捷運局聯開處處長高嘉濃都協助偽造建物鑑價報告，拉高日勝生建物貢獻度，再透過自創公式、違反不動產估價技術規則，嚴重低估土地貢獻度，讓土地的市值被大幅度低估，並且四份鑑價報告、關鍵條件都不相同，基準根本有誤；最後在大有問題的鑑價報告基礎上，決定北市府與日勝生的權配比例，並且誘導北市府未作當地租賃與經營評估，直接根據日勝生的建議選擇在當地出租較不易的商場與辦公室，在將近八十億的權值裡，光車位就花去十二億五千萬！

**如果這不是「刀叉吃人肉」、甚麼才是「刀叉吃人肉」！**

## 陸、結論與建議

根據相關調卷查閱，以及與訪談聯開處相關人員結果，本組建議市政府

一、關於土地鑑價問題，台北市政府宜做以下調整：

- (一) 建議台北市政府儘速檢視所有聯開案，是否都有類似本案這樣自創土地估價方式的情事。
- (二) 台北市政府捷運局儘速修訂「台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」，即使在捷運局聯開處在監察院糾正案後，對土地貢獻成本的計算已修正為「捷運系統土地開發基地以鑑價基準日為價格日期所評估開發前或建築前土地價值，並加計至使用執照核發日期間土地所有人可能負擔之機會成本」，但對土地鑑價方式之敘述仍不明確，鑑於有相當多的聯開案正在、或已在進行，聯開處應儘速請估價師公會協助調整。
- (三) 建議台北市政府捷運局依照中華民國不動產估價師公會與新北市不動產估價師公會之建議，尤以，新北市不動產估價師公會建議符合現行法令的三種鑑價方法「分配法」、「抽取法」、「剩餘法」是否可行，建請捷

運局評估之。未來土地估價也應符合不動產估價技術規則第 14 條：至少應採兩種以上估價方式。

- 二、 為呼應「全民參與，透明政府」的進步施政理念，未來重大開發案或 BOT 案，除了民意機關應扮演一定監督角色外，所有相關文件都應「線上同步」揭露，即便洽談中暫時列為機密案件，在一定時日之後也應予公開，每一步驟流程都應透明。