第八章　場站及周邊土地開發

配合捷運環狀線北環段及南環段，就各場站及周邊土地開發進行規劃，並評估土地開發效益，以提高本計畫建設之自償率，並強化整體都市發展品質。

8.1　場站土地開發

依據國內外捷運建設之營運經驗，幾乎均無法單藉由捷運票箱收入平衡投資成本，故多需發展相關營利事業以增加收入來源；以臺北捷運經驗，捷運附屬事業除捷運設施附屬事業（如廣告、站內販賣店、紀念商品販售）外，亦進行場站用地之土地開發事業。

捷運沿線經過許多具土地開發效益之地段，若能加以妥善規劃及開發，將有助於提昇本計畫之財務效益。故為減少政府財政負擔，提高民間參與投資興建本捷運計畫之意願，建議可依據「促進民間參與公共建設法」等相關規定，民間投資者得採土地開發方式併同辦理捷運場站土地之開發、興建與營運等附屬事業，以增加投資收益，藉由開發利潤挹注捷運本業經費，提昇民間投資誘因。

一、附屬事業之開發

捷運沿線經過許多具土地開發效益之地段，若能妥善加以規劃及開發，將有助於提升本計畫之財務效益。為減少政府財政負擔，建議可依據「促參法」等相關規定，以場站開發方式併同辦理輕軌運輸場站之土地開發、興建與營運等附屬事業，以增加投資收益，藉由開發利潤挹注捷運本業經費，減少政府財政負擔。

二、附屬事業開發之構想及引入活動建議

(一)開發用地範圍劃設與選取

「開發用地」開發用地：係指大眾捷運系統路線、場、站土地及其毗鄰地區之土地，經主管機關核定為土地開發之土地，所謂「毗鄰土地」包括：

1. 與捷運設施用地相連接；
2. 與捷運設施用地在同一街廓內，且能與捷運設施用地連成同一建築基地；
3. 與捷運設施用地相鄰之街廓，而以地下道或陸橋相連通者。

本計畫附屬事業用地範圍之劃定，大多為配合本業各場站設施之土地取得，而採場站開發方式一併進行附屬事業之開發。因此，基本上附屬事業用地與本業用地皆係屬於同一宗基地，土地開發範圍皆僅限於原規劃之場站出入口及機廠用地，將以滿足本

臺北市政府捷運工程局公開資訊

業用地需求為主，並採增加該土地使用強度的方式與增加允許使用類別進行場站開發行為，達到增加經營附屬事業用地之土地開發效益，進而提高本計畫之開發效益。

(二)引入活動建議

因應區域環境特性不同，臺北市之場站開發產品以地面層作為零售商舖、辦公室及住宅為主，而新北市經過初步分析選取的場站，除了機廠預定地外，其他預定場站周邊商業活動尚有發展空間，初步規劃多以商業設施或辦公為主。隨著大臺北地區捷運路網之日漸成形，早期以樓下就是捷運站為號召的捷運共構住宅，吸引需求者購屋，有一定的市場接受度。以新北市新店線、中和線及板橋線為例，規劃場站開發案之業者投資意願高。先前共構的捷運住宅主要訴求交通便利，惟缺乏住宅寧適性，主要客層為頂客族及單身上班族，故產品規劃多為 10 至 20 坪之小套房居多，以投資總金額較低、租金水準較一般住宅佳等條件為訴求，藉以吸引投資者。

依目前不動產市場發展趨勢，仍以住宅產品相對其他產品的價格較高，故場站開發基地產品規劃樓上層以住宅為主，以獲取較高之投資效益，惟地區環境若有顯著其他不動產產品需求，則規劃為非住宅產品。地面層或低樓層使用部分，因應臺北都會區之住商混合特性，以及場站產品擁有捷運之交通便利特性，建議設置零售店舖使用，以就近服務捷運旅客及周邊地區居民。各場站開發附近環境與不動產市場概況如下表 8.1-1 說明。

本計畫沿線具市場開發潛力的場站開發場站所需用地，經選擇為 Y21、Y22、Y2(出入口 A、B)、Y3、Y4(出入口 A、B)、Y24、Y25、Y26(出入口 A、B)、Y28 車站及機廠共十三處土地開發基地。該十三處透過附屬事業開發除可無償取得捷運設施用地，以設置捷運服務設施空間外，並可依所在區位之市場需求狀況，規劃適宜之空間提供零售、餐飲、商場、辦公、旅館、住宅等業種。

三、開發營運模式

一般而言，都市地區捷運場站開發不動產處分或取得收益的模式，屬商場產品之營運採包底抽成或是固定租金模式；辦公產品主要採出租模式；而住宅產品多採出售模式。考量本計畫各附屬事業開發場站之區域環境特性，其產品型態多為住宅辦公與少部分之商場店舖項目，參酌目前不動產之市場接受度及發展趨勢，建議本計畫附屬事業開發產品採住宅出售，及商場與辦公室出租之模式。本計畫為進行後續財務分析，試算可售出之不動產，均以出售方式計算，以便能先行將開發價值直接挹注於捷運建設財務計畫，並提高投資者意願。

臺北市政府捷運工程局公開資訊

表 8.1-1　各場站土地開發基地周邊環境與不動產市場概況(1/2)

區位	車站編號	附近環境發展現況	不動產產品概況	不動產市場價位
新北市蘆洲區集賢路、中山一路交叉口東北側	Y21	本區為蘆洲區早期發展地區、中山一路、信義路、集賢路等道路兩側沿街地面層多作為商業使用，除辦公室外，汽車百貨、機車修理販賣、小吃餐飲店、醫療診所等使用。未來與捷運蘆洲線徐匯中學站為轉乘車站，現況已開發為徐匯商場與旅館商業活動尚佳。	本區為蘆洲區早期發展地區、中山一路、信義路、集賢路兩側沿街面建築物多為住商混合使用的公寓。集賢路西側次要道路或巷弄內仍多為公寓或透天住宅，東側鄰近三重區交界處有十多年屋齡的住宅電梯大樓及 5 年內的新成屋，例如重陽一街兩側。	新成屋:32~38 萬/坪 中古屋:25~30 萬/坪
新北市三重區集賢路與五華街交叉口西南側	Y22	位於重陽重劃區內，公園綠地等公共設施配置尚稱完善，重劃區內推案皆為電梯大樓、地面層部分規劃作為零售商舖使用、部分為社區大廳；集賢路西北側非重劃區範圍，沿街多作為低層鐵皮廠房使用。	本區三重區重陽重劃區，現況多為 5 年以下的電梯大廈為主流產品。	新成屋:30~42 萬/坪 中古屋:25~30 萬/坪
臺北市蘆洲區及三重區環河北路、復興路、五華街所圍區域	機廠			
臺北市文山區永安街與保儀路交叉口東側	Y2-A	位在木柵早期發展地區內，沿主要道路兩旁地面層多作為零售業使用或住家，建築物分布密集。	本區產品為 25 年以上的公寓住宅以及 5 年以內的電梯大樓	預售屋: 55~65 萬/坪 新成屋:46~52 萬/坪 中古屋:34~40 萬/坪
臺北市文山區永安街、木新路交叉口西側	Y2-B			
臺北市文山區木柵路、興隆路交叉口東北側	Y3-A	木柵地區、鄰近山坡地，沿木柵二段上兩側多為 30 年以上的公寓，地面層多作為零售商店使用或住家。	多為公寓及 10 年以上的電梯華廈	預售屋: 55~65 萬/坪 新成屋:46~52 萬/坪 中古屋:34~40 萬/坪
臺北市文山區木柵路、辛亥路交叉口西南側	Y4-B	木柵地區、鄰近山坡地，沿木柵二段上兩側多為 30 年以上的公寓，地面層多作為零售商店使用或住家。	多為公寓及 10 年以上的電梯華廈	預售屋: 55~65 萬/坪 新成屋:46~52 萬/坪 中古屋:34~40 萬/坪

臺北市政府捷運工程局公開資訊

表 8.1-1　各場站土地開發基地周邊環境與不動產市場概況(2/2)

區位	車站編號	附近環境發展現況	不動產產品概況	不動產市場價位
臺北市士林區延平北路六段與中正路路口	Y24	士林區社子地區，早期北區延平北路七、八、九段曾受水患、尚屬禁建區鮮少有公共建設，建設相對落後，但隨著臺北市都市擴張快速，不少外來地區人口首先選擇在房價低廉的葫蘆堵與社子一帶（即延平北路五、六段），形成現在擁擠老舊的建築景觀，地區質感相較低。	本區以老舊公寓產品居多，近 10 年已陸續推出電梯大廈產品，	預售屋: 47~52 萬/坪 新成屋: 38~45 萬/坪 中古屋:30~35 萬/坪
臺北市士林區中正路與基河路交叉口東北側	Y25-C	士林區早期工業發展地區，現況基河路以東、沿中正路兩側多為低層零星廠房或是公寓使用，基河路以西已興建多棟住宅大樓與辦公大樓，其以鄰近士林區行政中心、量販店、公園等公共設施	基河路以東中正路兩側多為公寓式建築物或是透天厝，基河路以西士商路以東有多棟住宅電梯大樓，若為管理維護佳、坪數規劃大、格局方整，住宅價格相對較高	新成屋:70~90 萬/坪 中古屋:43~55 萬/坪
臺北市士林區中正路與淡水線交叉口東北側	Y26-A	捷運淡水線士林捷運站轉乘站，中正路位於文昌路與中山北路路段兩側商業活動繁榮，士林捷運路線下方兩側也形成特色沿街店面。	中正路兩側以屋齡 25 年以上的透天及公寓式建築物為主，巷弄內則有零星電梯華廈或新成屋推案。	預售屋:80~100 萬/坪 新成屋:65~75 萬/坪 中古屋:43~55 萬/坪
臺北市士林區中正路與淡水線交叉口西南側	Y26-B			
臺北市士林區至善路與故宮路交叉口西南側	Y28	鄰近山區附近景觀多為原始山林，知名的觀光景點有故宮博物院、青青農場等。	地區內的建物型態除了至善天下為社區規劃的電梯大廈外，大多為別墅、透天厝建築物型態，亦有零星公寓及電梯華廈坐落在故宮路上。	預售屋:90~115 萬/坪（別墅） 新成屋:75~85 萬/坪（別墅） 中古屋:48~55 萬/坪（至善天下）

資料來源：本計畫調查整理。

臺北市政府捷運工程局公開資訊

四、各站開發構想規劃

相關參數說明詳見表 8.1-2，各站之開發內容詳表 8.1-3 至表 8.1-5 所示。

表 8.1-2　場站開發相關參數說明

參數	說明
開發設計容積率（%）	以原法定容積×1.5~1.8 或是僅加計捷運獎勵設施面積試算。
總銷售價值(億元)	以開發設計容積推估可銷售樓地板面積×預估可銷售單價
總建造成本(億元)	建築設計費用+建物建造費用+稅捐費用+其他費用(管理費用等)+建造費用等相關利息費用+共構部分細部(變更)設計費及施工費、物處理費用
開發總成本(億元)	總建造成本及其利息費用+土地成本及其利息費用
私地主參與開發比例(%)	假設開發基地原有私地主未來願參與開發之比例
公地主用地取得成本(億元)	預估開發基地地價×(1-私地主參與開發比例)
捷獎工程支出估算(億元)	總建造成本×(捷獎分回價值/總銷金額)
捷運主管機關取得獎勵樓地板面積價值(億元)	捷獎分回樓地板面積×平均銷售單價
公地主分回價值(億元)	(總銷售價值-捷都獎分回價值) ×公地主分配比率
公地主投資報酬率	〔(公地主分回價值×(1-稅捐等費用比例)〕÷〔開發後土地地價×(1-私地主參與開發比例)〕-1
全案報酬率	〔(總銷售價值×(1-稅捐等費用比例)〕÷〔開發後土地地價×(1-私地主參與開發比例)〕-1
公部門分回淨價值(億元)	(公地主分回價值+捷獎與都獎分回價值) ×(1-稅捐、廣銷等費用比例)-公地主用地取得成本-捷獎與都獎工程支出

臺北市政府捷運工程局公開資訊

表 8.1-3　各站場站開發規劃構想-南環段

站場編號	Y2-A	Y2-B	Y3-A	Y4-A	Y4-B
基地位置	臺北市文山區				
	永安街保儀路交叉口東北側	永安街木新路交叉口西側-南	木柵路興隆路交叉口東北側	木柵路、辛亥路交叉口西北側	木柵路、辛亥路交叉口西南側
基地面積（㎡）	4,120	5,870	5,100	2,906	1,550
捷運設施投影面積(㎡)	819	2,318	860	895	777
原土地使用分區	第三種住宅區	第三種住宅區	第三種住宅區與第一種商業區（原第三種住宅區）	第一種商業區(原第三種住宅區)/停車場用地	第一種商業區(原第三種住宅區)/ 第三種住宅區
原法定建蔽率	45%	45%	45%	45%	45%
原法定容積率	225%	225%	225%	225%	225%
都市計畫變更建議事項	捷獎與都獎總上限 80%	捷獎與都獎總上限 80%	捷獎與都獎總上限 80%	捷獎與都獎總上限 80%	捷獎與都獎總上限 80%
初步開發構想(項目)	1. 地面層商業使用 2. 中高層為住宅	1. 地面層商業使用 2. 中高層為住宅	1. 地面層商業使用 2. 中高層為住宅	1. 地面層商業使用 2. 中高層為住宅	1. 地面層商業使用 2. 中高層為住宅
開發設計容積率（%）	405%	405%	405%	405%	405%
場站開發興建年期	2.0	2.0	2.3	1.8	1.8
地上層數	12	12	15	10	10
總銷售價值(億元)	45.77	65.30	58.46	32.72	17.41
總建造成本(億元)	14.01	19.57	18.10	10.53	5.57
開發總成本(億元)	36.79	51.85	47.04	26.48	14.03
私地主參與開發比例(%)	80%	80%	80%	50%	80%
公地主用地取得成本(億元)	3.2155	4.5812	3.9803	5.7139	1.2187
捷獎工程支出估算(億元)	0.4746	1.3154	0.5282	0.5822	0.4889
捷運主管機關取得獎勵樓地板面積價值(億元)	1.5508	4.3891	1.7063	1.8092	1.5278
公地主分回價值(億元)	5.4772	7.5842	6.9835	9.3091	1.9145
公地主投資報酬率	19.74%	17.03%	20.63%	16.07%	12.55%
全案報酬率	16.35%	28.03%	26.61%	25.42%	25.95%
公部門分回淨價值(億元)	2.9865	5.4780	3.7467	4.2663	1.5626

臺北市政府捷運工程局公開資訊

表 8.1-4 各站場站開發規劃構想-北環段(新北市)

站場編號	Y21	Y22	Y22-機廠(捷十)
基地位置	集賢路、中山一路交叉口東北側	集賢路與五華街交 口西南側	環河北路、復興路、五華街所圍街廓(
基地面積（㎡）	3,700	6,516	89,000
捷運設施投影面積(㎡)	859	1,116	89,000
原土地使用分區	住宅區	商業區	農業區
原法定建蔽率	50%	60%	-
原法定容積率	200%	320%	-
都市計畫變更建議事項	捷獎與都獎總上限80%	僅暫計算捷獎部分,增加獎勵的部分不得作住宅使用	101.06 擬定蘆洲都市計畫細部計畫書中捷十設置北機廠及相關設施 60%200%
初步開發構想(項目)	1~4F 商場,5~7F 美食餐廳,8~12F 旅館	1. 低樓層商場、零售商業使用 2. 中高樓層規劃做辦公室和住宅使用 3. 考量該地區商業使用需求，評估時除捷獎以外不增加其他都獎容積	1. 低樓層商場 2. 中高層為住宅
開發設計容積率（%）	360%	347%	200%
場站開發興建年期	2.0	2.3	2.3
地上層數	12	15	15
總銷售價值(億元)	23.24	43.84	232.50
總建造成本(億元)	9.40	17.08	137.33
開發總成本(億元)	19.05	35.37	206.70
私地主參與開發比例(%)	60%	60%	0%
公地主用地取得成本(億元)	3.2686	7.0961	67.3063
捷獎工程支出估算(億元)	0.3709	0.8103	-
捷運主管機關取得獎勵樓地板面積價值(億元)	0.9175	2.0796	-
公地主分回價值(億元)	4.5260	8.6357	78.0265
公地主投資報酬率	16.73%	18.05%	12.45%
全案報酬率	23.63%	25.90%	13.62%
公部門分回淨價值(億元)	1.5319	2.2730	6.8189

臺北市政府捷運工程局公開資訊

表 8.1-5 各站場站開發規劃構想-北環段(臺北市)

站場編號	Y24	Y25	Y26-A	Y26-B	Y28
基地位置	士林區				
	重慶北路中正路口西側	中正路與基河路交叉口東北側	中正路與淡水線交叉口東北側	中正路與淡水線交叉口東南側	至善路二段力行路口
基地面積（㎡）	8,184	2,000	4,318	5,645	4,400
捷運設施投影面積(㎡)	3,557	1,000	929	2,030	912
原土地使用分區	停車場與機關及第三種商業區用地	第二種工業區變更為土地開發區(捷)	第一種商業區	第三種商業區(原第三種和第三之一種住宅區)	第二種住宅區
原法定建蔽率	40%/40%	45%	55%	45%	35%
法定容積率	400%/200%	286%(變更前容積200%)	360%	225%/300%	120%
都市計畫變更建議事項	捷獎與都獎總上限 80%	依工業區變更後容積率為基準，加計獎勵容積 50%。	捷獎與都獎總上限 80%	捷獎與都獎總上限 80%	捷獎與都獎總上限 50%
初步開發構想(項目)	1. 低樓層商場 2. 中高層住宅	1. 低樓層零售商業設施 2. 樓上層住宅使用	1. 地面層零售商業設施 2. 樓上層住宅使用	1. 地面層零售商業設施 2. 樓上層住宅使用	1. 地面層零售商業設施 2. 樓上層住宅使用
開發設計容積率（%）	532%	429%	648%	440%	180%
場站開發興建年期	2.5	2.3	2.3	2.3	1.7
地上層數	15	12	12	12	8
總銷售價值(億元)	103.24	32.24	93.75	100.48	31.94
總建造成本(億元)	40.49	5.19	28.47	29.83	9.09
開發總成本(億元)	85.54	20.26	74.37	79.63	25.29
私地主參與開發比例(%)	80%	100%	80%	80%	75%
公地主用地取得成本(億元)	5.1989	-	7.4453	7.3427	3.1944
捷獎工程支出估算(億元)	3.4361	0.5510	1.0463	1.7406	0.3398
捷運主管機關取得獎勵樓地板面積價值(億元)	8.7624	3.4226	3.4454	5.8634	1.1935
公地主分回價值(億元)	9.9524	-	11.1474	11.8354	4.9222
公地主投資報酬率	10.78%	-	21.38%	18.78%	20.58%
全案報酬率	22.82%	62.06%	28.41%	28.57%	28.09%
公部門分回淨價值(億元)	9.1440	2.7005	5.3716	7.7305	2.2756

臺北市政府捷運工程局公開資訊

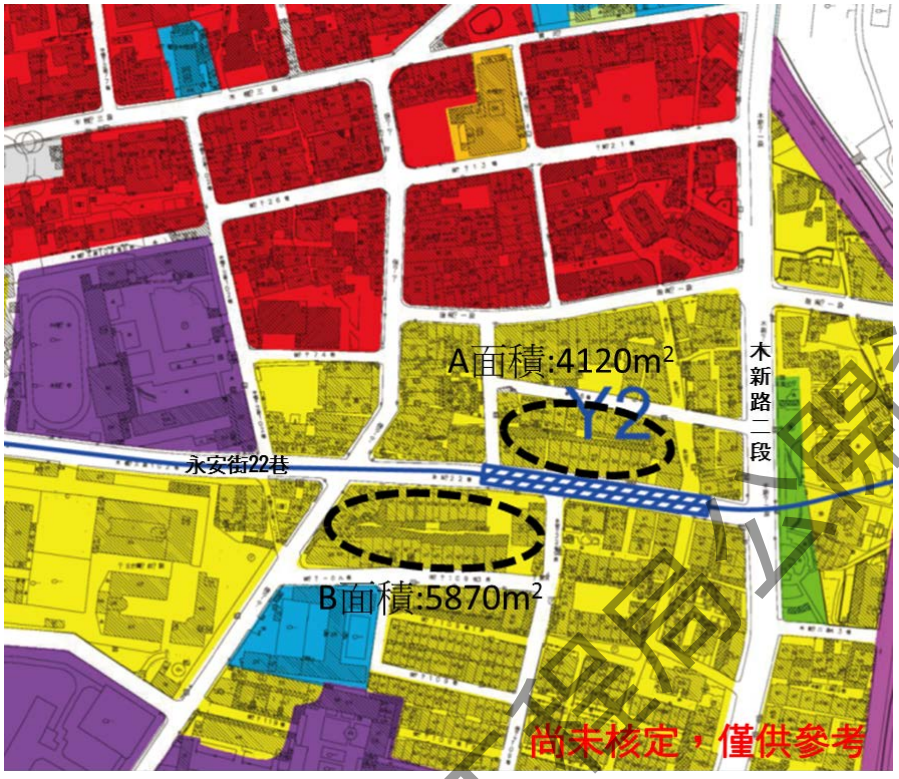

圖 8.1-1　Y2 車站土地開發基地位置與範圍示意圖

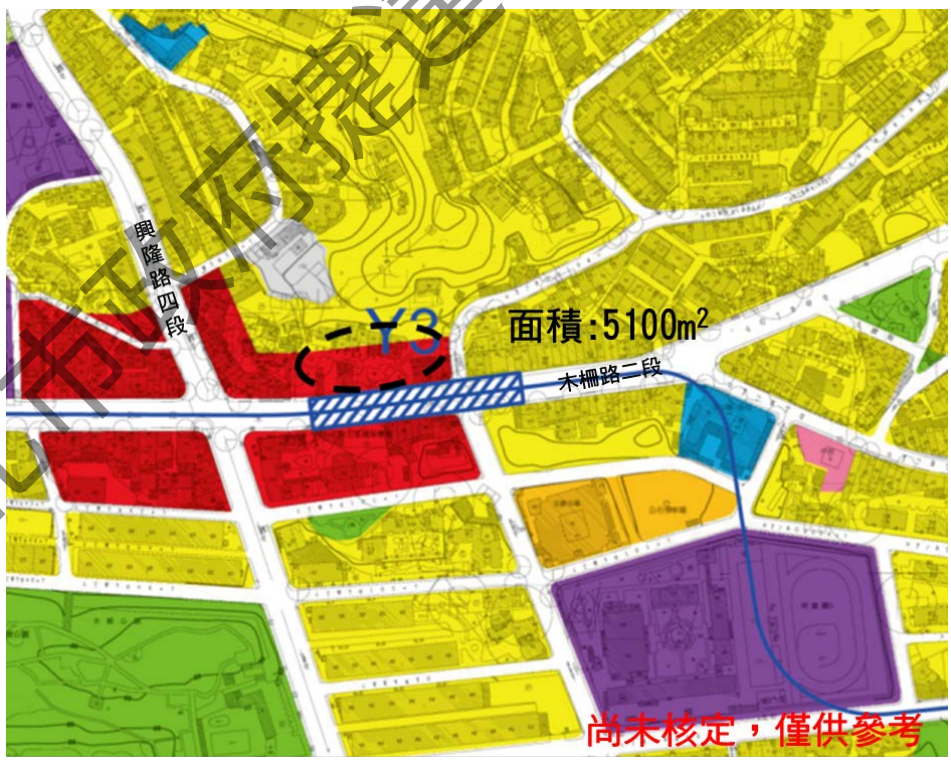

圖 8.1-2　Y3 車站土地開發基地位置與範圍示意圖

臺北市政府捷運工程局公開資訊

圖 8.1-3　Y4 車站土地開發基地位置與範圍示意圖

圖 8.1-4　Y21 車站土地開發基地位置與範圍示意圖

臺北市政府捷運工程局公開資訊

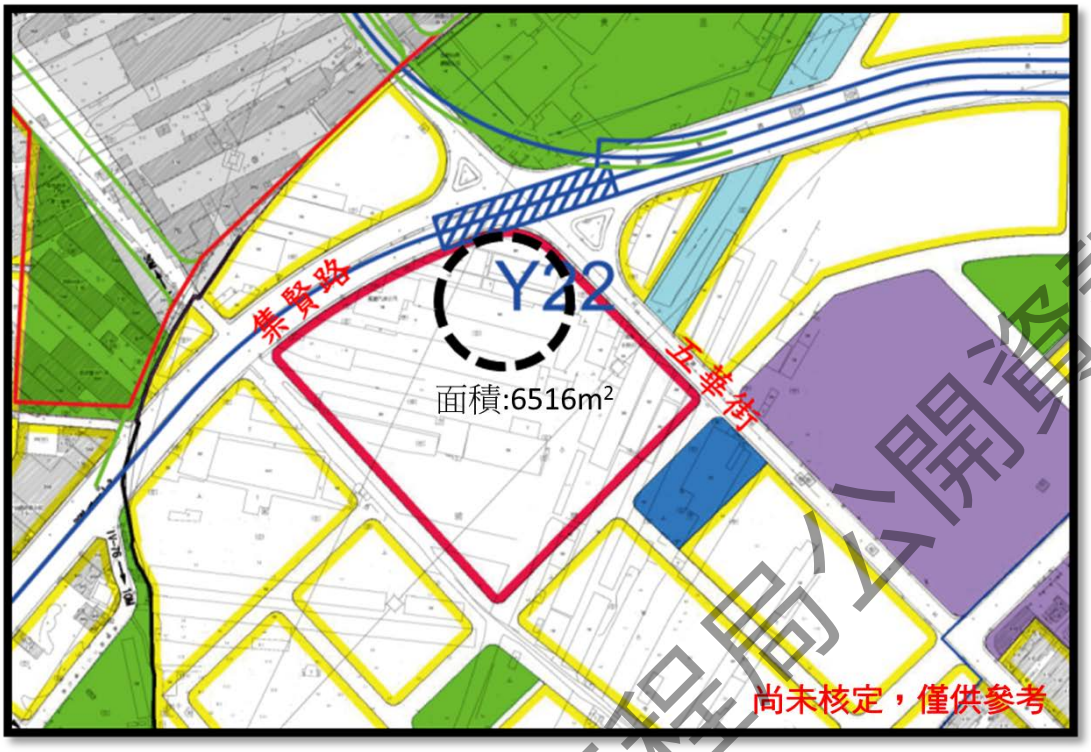

圖 8.1-5　Y22 車站土地開發基地位置與範圍示意圖

圖 8.1-6　北機廠土地開發基地位置與範圍示意圖

臺北市政府捷運工程局公開資訊

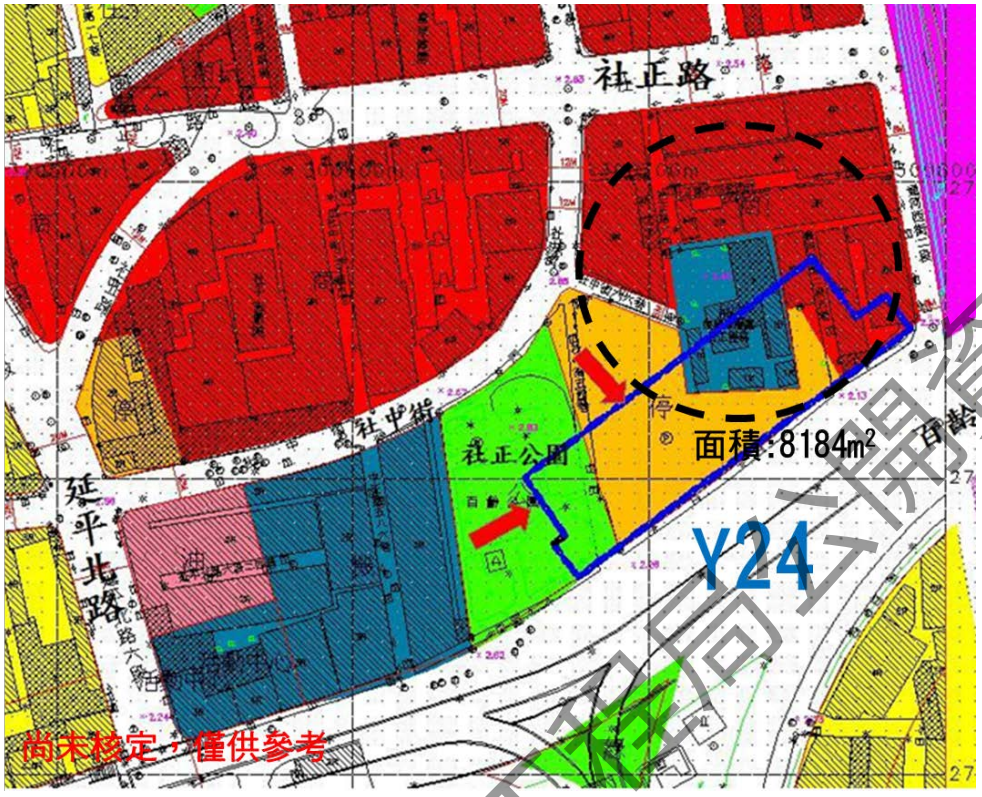

圖 8.1-7　Y24 車站土地開發基地位置與範圍示意圖

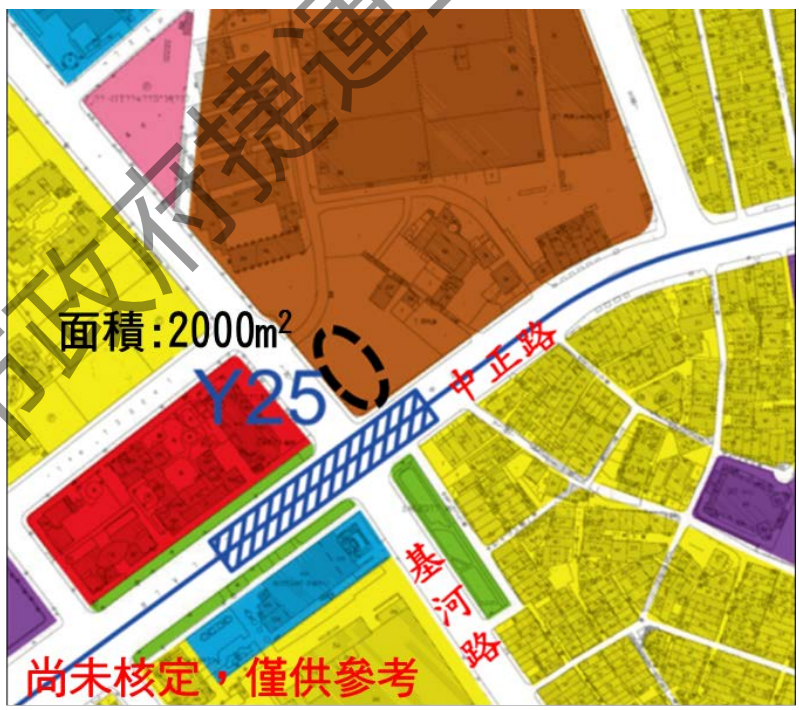

圖 8.1-8　Y25 車站土地開發基地位置與範圍示意圖

臺北市政府捷運工程局公開資訊

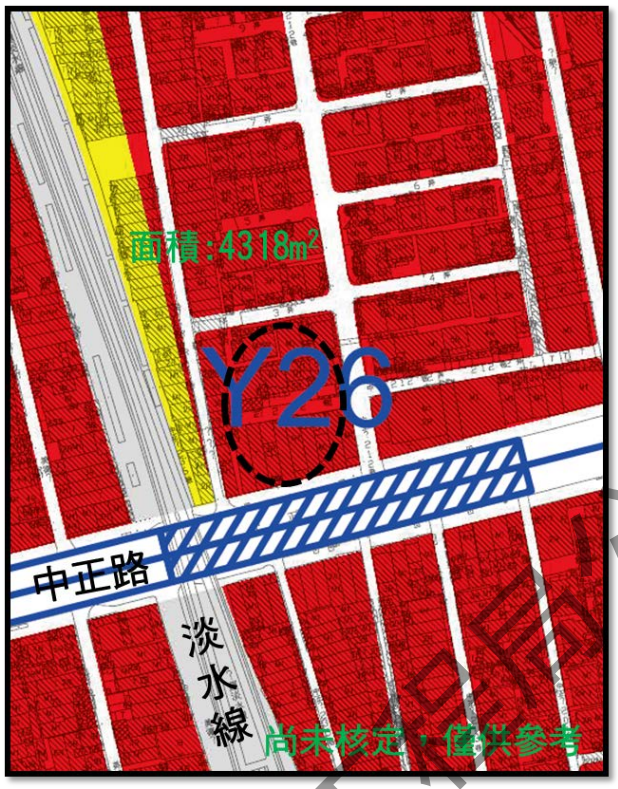

圖 8.1-9　Y26 車站 A 出入口土地開發基地位置與範圍示意圖

圖 8.1-10　Y26 車站 B 出入口土地開發基地位置與範圍示意圖

臺北市政府捷運工程局公開資訊

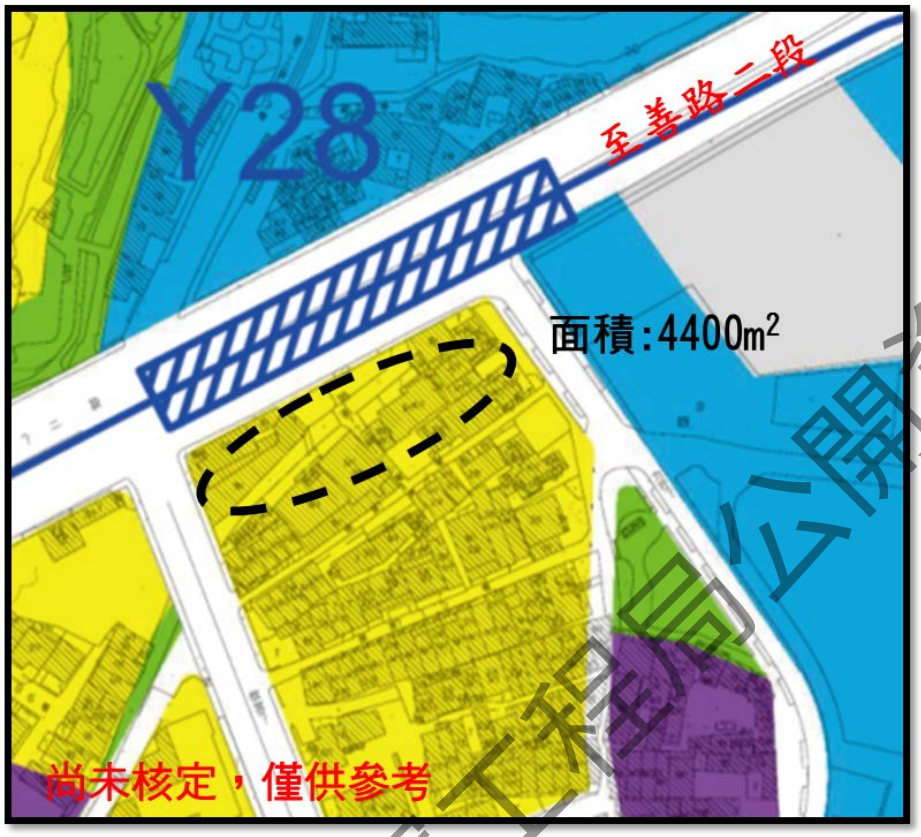

圖 8.1-11　Y28 車站土地開發基地位置與範圍示意圖

五、評估建議

依據前述本計畫評估具開發潛力之車站預定地共十三處（含機廠土地），經由檢視歸納各場站特性、不動產市場供需、當地居住商業活動特性等條件後，依據市場潛力提具初步的產品定位進行場站開發分析。

本計畫假設於各場站開發興建店面、住宅、辦公、商場、停車場等不動產相關產品，並以其銷售收入挹注捷運本業，故按照各場站之區位、使用用途、產品類型之不同，依據目前市場行情設定銷售單價，估算各站開發後之總價值，另針對捷運主管機關因「大眾捷運系統土地開發辦法」第 29 條增加樓地板獎勵而取得之公有不動產部分，全數以出售方式計算，以簡化財務模式。

土地開發投資者與地主之間權益分配比例（即類似一般市面所謂合建比），依目前以場站開發案慣例由投資人與地主各自認列成本費用項目，再按比例分配開發後之不動產總價值（不含捷運獎勵由捷運單位領回之部分）。由於尚未進行較詳細之大樓設計，因此評估權益分配比例之認列項目，試以投資人認列建造設計成本、地

臺北市政府捷運工程局公開資訊

主認列土地成本方式，計算投資人與地主之分配比例。初步進行土地開發估算分析係為了瞭解未來進行土地開發時將可產生之效益，而採用較簡化的財務評估模式，主要的假設條件有：

1. 視各場站產權情況及不動產市場概況假設私地主參與開發的比例預定開發基地若私有產權比例高且產權筆數較多者，進行開發時假設私地主參與開發比例較高，不願參與分配而領取補償費用的部分，其開發權益由捷運土地開發主管機關承受(公部門地主)、參與開發並分配開發後不動產價值。
2. 假設公部門分回不動產的單位，均以出售方式計算價值，以直接挹注捷運建設經費並提升財務效益。

各車站與機廠預期開發效益如表 8.1-2 至表 8.1-4 所示，整案投資報酬率多在 15%以上，公部門淨效益約 175.45 億元(公部門分回不動產價值-工程費用)，考量土地成本為 55.8 億元(公部門分回不動產價值-用地費用-工程費用)。

臺北市政府捷運工程局公開資訊

8.2 周邊土地開發

本計畫除依「大眾捷運系統土地開發辦法」辦理捷運場站土地開發外，亦依據交通部民國 101 年 5 月 30 日修正公布之「大眾捷運系統及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」，就場站周邊土地開發進行規劃，透過場站土地開發與車站周邊土地整體開發，擴大捷運建設發展效益，以土地使用分區調整、增額容積出售、都市更新與公有土地活化等土地開發方式，增加捷運建設經費之挹注，提高本計畫自償率，減輕中央財政負擔，並促進地方快速發展，轉而又能增加捷運運量。

8.2.1 土地整體開發規劃

大眾運輸導向發展必須透過土地使用分區管制及都市設計，才能建構良好環境，並需配合運輸管理系統，始能落實 TOD 理念。大眾運輸導向發展必須對捷運車站地區採取高強度開發與混合使用，並鼓勵行人導向發展，故需透過土地使用分區管制措施。因此，國外捷運建設多結合土地開發經驗，都市發展政策、優惠獎勵條件及政府參與之助力，提高捷運車站周邊的發展機會，進而吸引民間部門將投資計畫集中於車站地區。

一、車站周邊土地開發基地選取原則

於 TOD 發展政策方向下，以提升土地開發效益，挹注建設經費為宗旨，以車站 500 公尺為規劃範圍進行全面檢討調整，概念上愈接近捷運車站的土地使用強度愈強，於公共設施與開放空間足以因應的前提下(若公共設施不足項目，可配合開發計畫與回饋優先建設)，檢討調整發展強度與使用項目，如提供商業使用、公益使用、配合留設步行動線者，酌予開放增額容積。

本計畫分析各土地開發推動方式如表 8.2-1 及表 8.2-2 所示。就基地開發潛力進行檢討，評估較具開發可行性之基地進行財務效益推估。於捷運環狀線北環段及南環段之車站周邊地區有都市計畫土地及非都市土地，都市計畫地區以工業區變更、實施增額容積及都市更新方式辦理；於非都市土地，於兼顧民眾權益及地區發展情形下，建議以使用分區調整為主，依地方發展需求提出開發計畫，以有效管理地區發展。

臺北市政府捷運工程局公開資訊

表 8.2-1 捷運車站周邊土地開發方式及基地選取原則（都市土地）

開發策略	調整分區	增額容積	權利變換	促進民間參與公共建設/設定地上權/標租
法源依據	• 都市計畫法 • 都市計畫工業區檢討變更審議規範	• 訂定以增額容積籌措重大公共建設財源運作要點	• 都市更新條例 • 臺北市、新北市都市更新建築容積獎勵核算基準 • 臺北市市有不動產參與都市更新處理原則	• 促進民間參與公共建設法 • 國有不動產撥用要點 • 各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則 • 國有非公用不動產出租管理辦法
適用範圍	距離捷運車站 500m 範圍內之工業區。	距離捷運車站 500m 範圍內，面鄰 12 公尺寬以上計畫道路或永久性空地之街廓。	考量公有土地分布，以距捷運車站 500m 為範圍。	距捷運車站 500m 範圍內之公有土地或未開闢公共設施用地。
開發規模	以完整街廓為原則。	• 整體開發。 • 規模達 2,000 m^2 以上。	• 整體開發。 • 街廓大於 1,000 m^2 者，至少需為 1,000 m^2。	整體開發。
基地選取原則	• 考量地方發展紋理及 TOD 發展潛力。 以計畫道路為範圍邊界。	具開發潛力之基地條件： • 閒置空地。 • 30 年內具再開發潛力之基地。	• 符合臺北市與新北市都市更新單元劃定基準。 • 公有土地超過 500 m^2 之建地(非巷道)。	• 閒置或低度利用土地
開發主體	由地主申請個案變更並整體開發	建築基地所有權人會同得標者，向地方政府申請核准使用	公有與私有土地權利關係人	管理機關負責規劃、公開招標、簽約及監督管理民間開發者(非市有土地需先辦理撥用)
財源型態	以回饋可建築用地或代金為財源。	政府以一次或分批競標，收取增額容積價金。	公有土地開發利得可為建設財源。	土地租金或開發權利金。
回饋比例	捐贈 7% 至 10.5% 可開發建築用地之開發效益。	增額容積價金應納入財務運作基金，作為融資還款或挹注重大公共建設經費。	公有土地因都市更新容積獎勵之開發利得(扣除共同負擔)。	取得之土地租金或開發權利金以一定比例挹注捷運建設。

資料來源：本計畫分析。

臺北市政府捷運工程局公開資訊

表 8.2-2　捷運車站周邊土地開發方式及基地選取原則(非都市土地)

開發方式	新訂或擴大都市計畫	調整使用分區	
法源依據	• 非都市土地申請新訂或擴大都市計畫作業要點 • 全國區域計畫第二次通盤檢討(草案)(註)	• 區域計畫法施行細則 • 非都市土地使用管制規則 • 非都市土地開發審議作業規範 • 非都市土地使用分區調整作業要點 • 農地重劃條例施行細則 • 農業主管機關同意農業用地變更使用審查作業要點	
適用範圍	新訂擴大都市計畫，考量計畫範圍完整性與實施可行性，評估範圍可至距捷運車站 800m 公尺。	距離車站 500m 範圍內，捷運沿線第一個臨路街廓。	
開發規模	需用土地人會同當地直轄市或縣(市)主管機關及其他相關機關勘選區段徵收範圍。	視基地開發需求。	
選取原則(開發門檻)	考量地方發展紋理及發展潛力	• 考量地方發展紋理及發展潛力。 • 以自然邊界、道路或地籍界線為範圍邊界。	
推動策略與開發主體	政府主動新訂擴大都市計畫，採區段徵收方式開發。	由土地所有權人申請開發許可。	
財源型態	• 區段徵收：出售標售地產生盈餘	無償捐贈土地或繳交代金、回饋金予政府。	繳交回饋金予政府。
回饋比例	區段徵收產生之盈餘，應撥充市庫及平均地權基金，可經地方政府(議會通過)同意撥入市庫，挹注捷運建設。	捐贈可開發建築用地(面積不得低於 5%)之開發效益。	回饋比例依變更項目而定，扣除作業成本後挹注捷運建設。

資料來源：本計畫分析。

二、車站周邊 TOD 土地開發基地評估

(一)南環段-文山及新店地區-Y1A、Y2(Y2B)、Y3、Y4、Y5 車站

1.都市更新

Y2(Y2B)、Y3、Y4 車站皆位於文山都市計畫區內之木柵老舊街區；Y5 車站則位於新店都市計畫區邊緣之產業聚集區，建議 Y1A、Y2、Y3 及 Y4 車站共有 7 處基地可進行都市更新：Y1A 車站之北側，亦即秀明路二段巷內之基地 1、2，屬國立政治大學所有，皆為 2 層樓以下 30 年以上之老舊公寓，故建議推動都市更新；Y2 車站西側保儀路上基地 4、5，屬臺灣高等法院所有，現況皆閒置未使用，且為 30 年以上老舊公寓，亦有推動都市更新機會；Y3 車站西側的安康社區(基地 8)，屬於臺北市社會局所有，規劃作為社會住宅使用，皆為 3-4 層樓 30 年以上老舊公寓，可進行都市更新；Y4 車站南側和興路上基地 9、10，屬於經濟部工業局、國有財產局及國防部所有，目前僅有基地 9 為經濟部工業局之檔案管理行政大樓，其餘皆為閒置空地，亦有推動都市更新之可能。

臺北市政府捷運工程局公開資訊

2. 分區調整

Y2 及 Y5 車站共有 7 處基地建議進行分區調整，其中 Y2 車站西南側忠順街二段85巷巷口之恆光國小預定地(基地3)，因近年少子化，興建計畫已於 9 年前取消，目前短暫規劃成綠地及增建籃球場，未來建議朝市場或商業使用方面發展，結合設定地上權等民間參與方式，促進土地效能提昇；另 Y5 車站周邊 (基地 12、13、14、15、16、17)則應配合「新店區榮工廠地周邊地區都市更新計畫」，將乙種工業區用地變更為產業專業區，活化土地使用與產業效能。Y3 車站東側 2 處(基地 6、7)與 Y4 南側 1 處(基地 11)建議進行公有土地開發。

3. 增額容積

視周邊環境容受力及發展現況，劃定增額容積實施地區，引導捷運站周邊地區集中發展並具多元機能 (詳圖 8.2-1)。

4. 小結

經評估基地 1、2、4、5、6、7、9、10、11 皆屬於國有土地，依據國有財產法第七條規定：「國有財產收益及處分，依預算程序為之；其收入應解國庫。國有財產法第 28 條規定：主管機關或管理機關對於公用財產不得為任何處分或擅為收益。如有處分需求，應依國有財產法施行細則第 25 條及第 49 條規定，報經行政院或財政部核准。」故國有地開發效益未來作為地方捷運建設之自償性財源可能性較低，故暫不予估算。

基地 3 文教區調整分區，雖具可行性但需視土地管理機關是否有用地需求，且目前已規劃為公園使用，變更使用恐遭民眾陳情反對；基地 8 已有公辦都市更新計畫進行中，且規劃為公營住宅，屬公益性設施，不具開發效益；基地 13、14、15、16、17 非屬公辦都更，產權複雜整合不易，辦理都市更新調整工業區為產業專用區之可能性不高。南環段僅有 Y5 車站周邊基地 12 之土地使用分區調整，於 30 年具土地開發潛力(詳表 8.2-3)。另 Y2(Y2B)、Y3、Y4、Y5 車站依表 8.2-1 中增額容積之適用範圍及開發原則，以都市計畫街廓為單位，所挑選符合增額容積實施條件之街廓如圖 8.2-2 所示。

(二)三蘆地區-Y19B、Y20、Y21、Y22、Y23 車站

1. 都市土地開發基地

(1)分區調整

Y19B、Y20、Y21、Y22、Y23 車站周邊地區多位於三重及蘆洲都市計畫範圍，除 Y19B 站部份範圍位於五股非都市計畫範圍，建議 Y19B 車站南側中興路一段上之二處工業區

臺北市政府捷運工程局公開資訊

進行分區調整(基地 19、20)，因緊鄰車站建議可朝商業使用發展；Y20 車站北側中山二路上三處工業區亦可調整分區(基地 22、23、24)，建議朝住宅使用發展以符合地區發展型態；Y21 車站徐匯中學南側二處工業區以及仁華街上二處工業區亦建議配合捷運建設進行分區調整(基地 25、26、27、28)，建議朝住宅使用發展以符合文教社區機能。

(2)公有土地活化

Y20 車站北側中山路二段上有一處農業區(蘆洲都市計畫通盤檢討規劃為商業區)，屬臺北市公共運輸處所有，目前為公車調度站使用，建議未來可以設定地上權進行開發；Y22 車站南側五華街上一處文中用地，屬於新北市教育局所有，並由碧華國中代為管理，目前閒置未使用，建議亦可透過設定地上權進行開發。

(3)增額容積

視周邊環境容受力及發展現況，劃定增額容積實施地區，引導捷運站周邊地區集中發展並具多元機能(詳圖 8.2-3)。

(4)小結

上述基地經評估後，基地 21 係透過停管基金取得，開發效益將清償債務，現階段暫不列入挹注開發效益；基地 25 權屬為臺電所有，目前作為變電所使用，臺電雖允諾針對蘆北超高壓變電所完成後，本基地會有高壓電塔下地計畫，但仍需配合臺電用地規劃，故暫時較難將土開效益納入本季劃；基地 27、28 由於產權複雜整合不易，使用分區調整機會不高；基地 29 目前管理單位為碧華國中代為管理，惟其仍有設置學校之必要性。考量其餘基地進行可配合擴大都市計畫或個案變更進行土地使用分區調整，且於 30 年內具有其土地開發潛力，故納入土地開發財務挹注評估。另 Y19B、Y20、Y21、Y22、Y23 車站依表 8.2-1 中增額容積之適用範圍及開發原則，以都市計畫街廓為單位，所挑選符合增額容積實施條件之街廓如圖 8.2-4 所示。

2. 非都市土地開發基地

Y19B 車站 TOD 土地開發範圍西側為非都市土地一般農業區，目前大部分已非農業使用，多作為小型違規為登記工廠、倉儲或廢棄物堆放使用，由於緊鄰車站，建議可透過擴大都市計畫之辦理，將其納入都市計畫管理，並變更使用分區，並整體留設由中央路主動線至河濱區的步行動線，重劃範圍如圖 8.2-3 中之基地 18 所示。

臺北市政府捷運工程局公開資訊

(三)士林地區-Y24、Y25、Y26、Y27、Y28 車站

Y24、Y25、Y26、Y27、Y28 車站皆位於士林區都市計畫區內，分別位於社子、士林、外雙溪地區。

1. 都市更新

Y24 車站延平北路五段與社子街上 2 處基地(基地 30、31)，分屬臺北市公共運輸處與臺北市政府警察局所有，目前使用現況為閒置土地及老舊公寓住宅，具推動都市更新潛力。

2. 分區調整

Y25 車站北側工業區(基地 32)土地低度使用，建議進行分區調整，可朝商業使用發展，提昇土地強度與機能；Y28 車站則依循大故宮文創園區計畫進行都市計畫使用調整建議，中影文化城(基地 34) 停止營業後，土地閒置荒廢成為都市發展阻礙，另故宮博物院南側機關及交通用地(基地 36)，目前為停車場及陸軍後勤學校士林分部所使用，土地使用強度低，以上二塊基地建議可將使用分區調整為文化創意專用區，引導文創產業進駐;陸軍後勤學校士林分部旁文教區(基地 35)目前為住宅使用，建議配合現況使用及實際發展需求，變更為住宅區。

3. 公有土地活化

Y26 車站南側士林官邸附近一處特定商業區(基地 33)，屬臺北市政府財政局所有，目前作為停車場使用，建議可透過設定地上權進行開發。

4. 增額容積

視周邊環境容受力及發展現況，劃定增額容積實施地區，引導捷運站周邊地區集中發展並具多元機能(詳圖 8.2-5)。

5. 小結

經評估後，除基地 32 之土地使用分區調整，於 30 年內具有土地開發潛力，可納入土地開發財務挹注評估，其餘基地未來土地開發可挹注捷運建設之可行性不高。另 Y24、Y25、Y26、Y27、Y28、Y29 車站依表 8.2-1 中增額容積之適用範圍及開發原則，以都市計畫街廓為單位，所挑選符合增額容積實施條件之街廓如圖 8.2-6 所示。

臺北市政府捷運工程局公開資訊

圖 8.2-1　Y1A-Y5 車站具 TOD 土地開發潛力基地位置

臺北市政府捷運工程局公開資訊

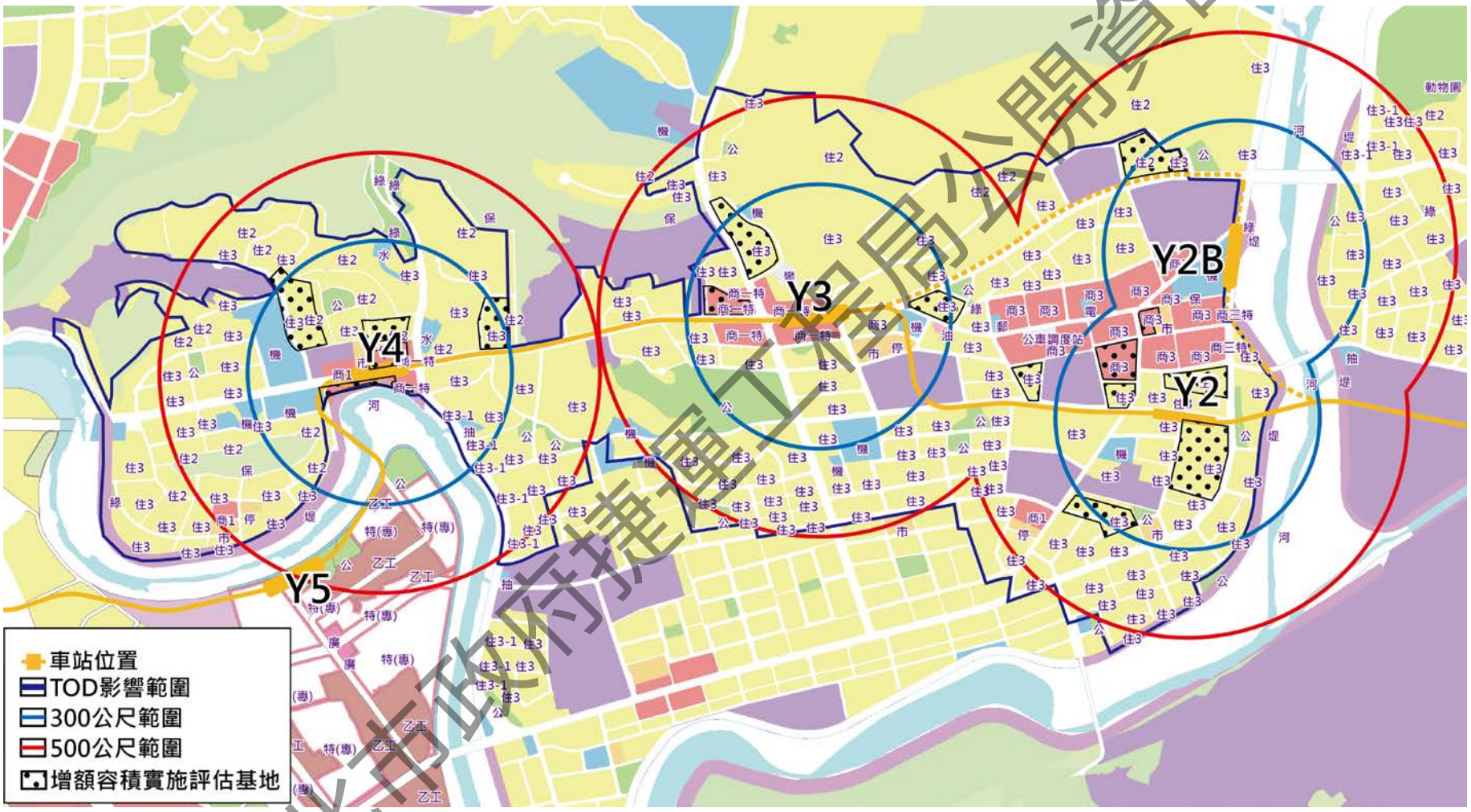

圖 8.2-2　Y2-Y5 車站符合增額容積實施條件之基地位置

臺北市政府捷運工程局公開資訊

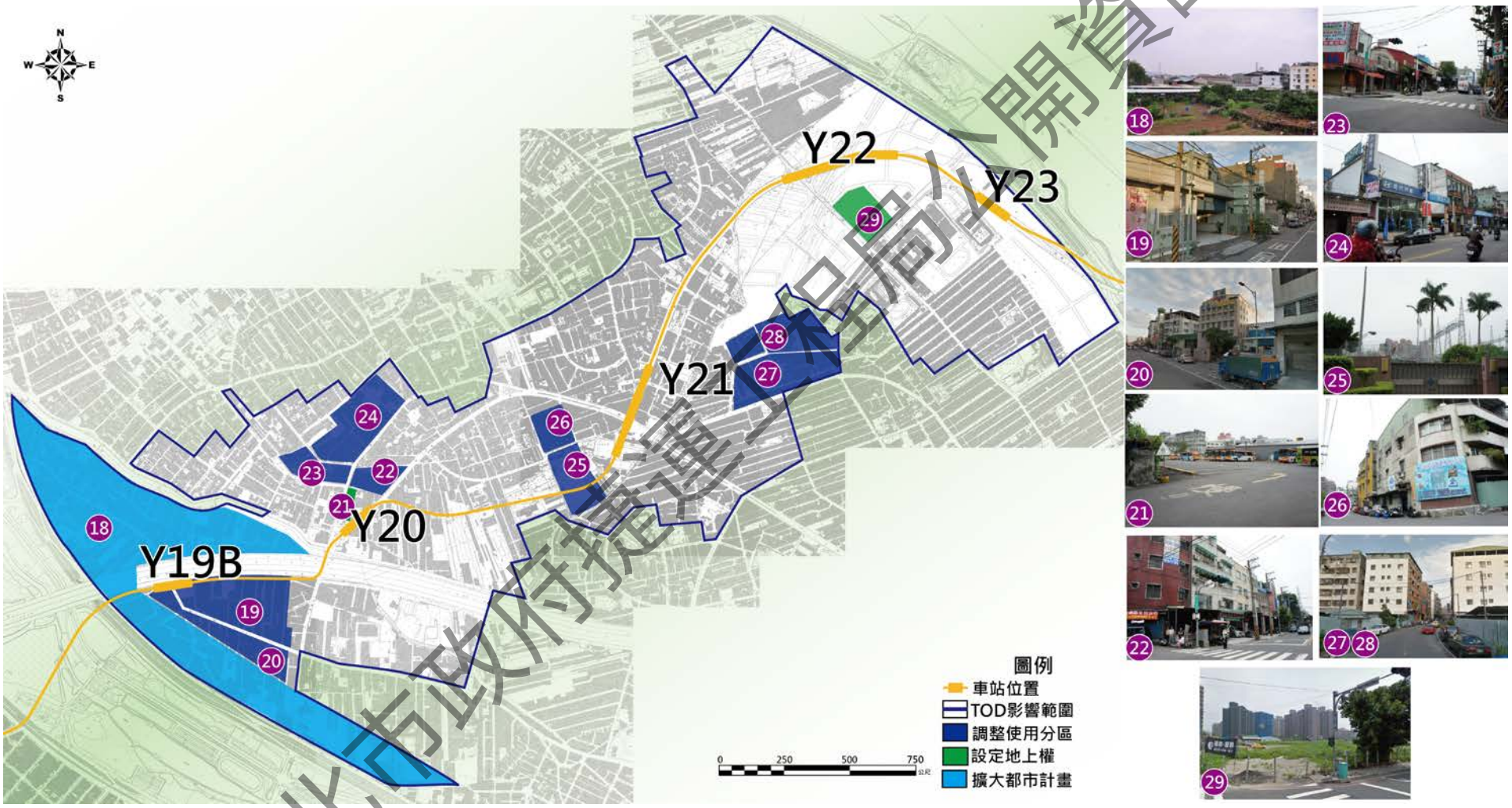

圖 8.2-3　Y19B-Y23 車站具 TOD 土地開發潛力基地位置

臺北市政府捷運工程局公開資訊

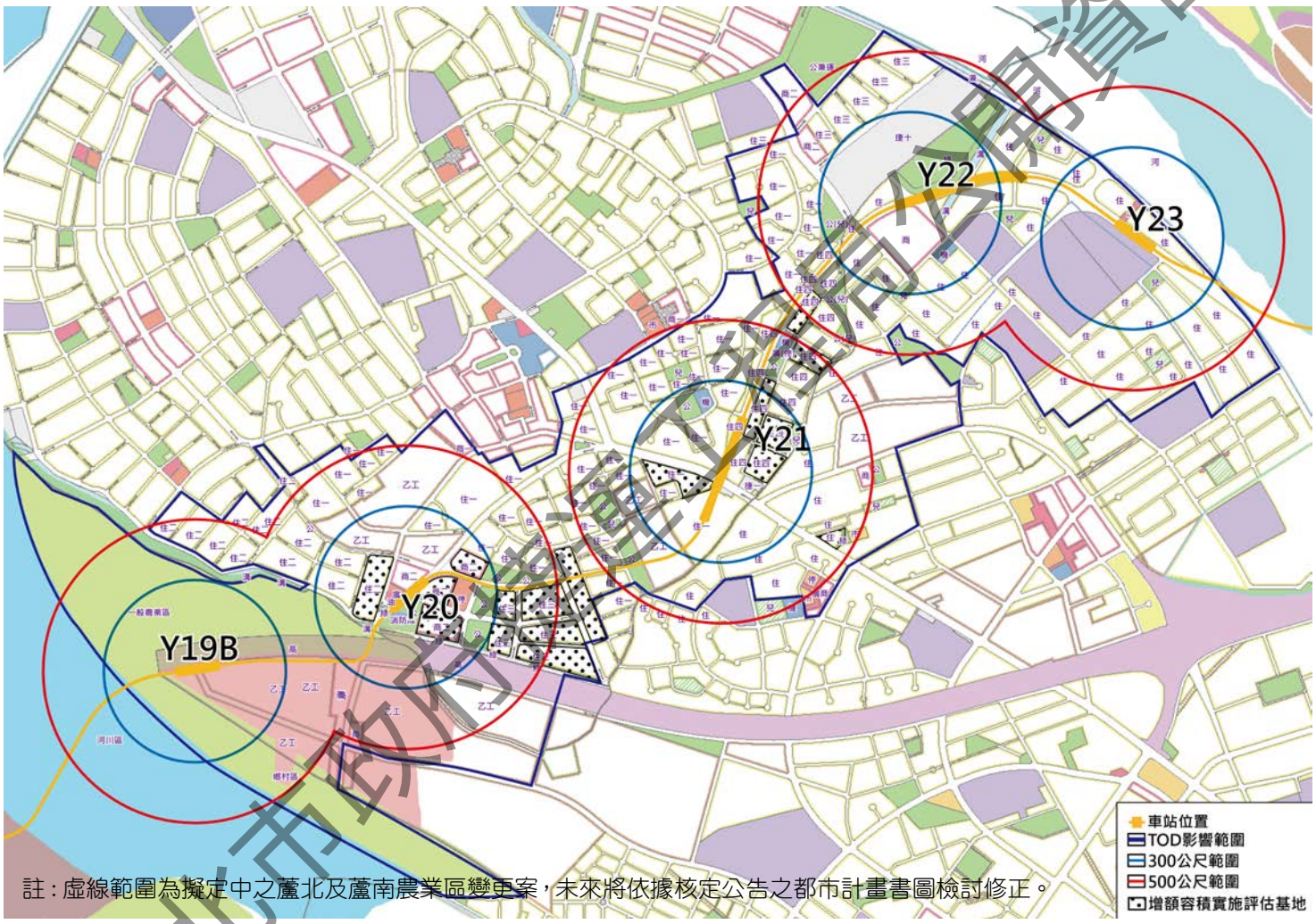

圖 8.2-4　Y19B-Y23 車站符合增額容積實施條件之基地位置

臺北市政府捷運工程局公開資訊

圖 8.2-5　Y24-Y28 車站具 TOD 土地開發潛力基地位置

臺北市政府捷運工程局公開資訊

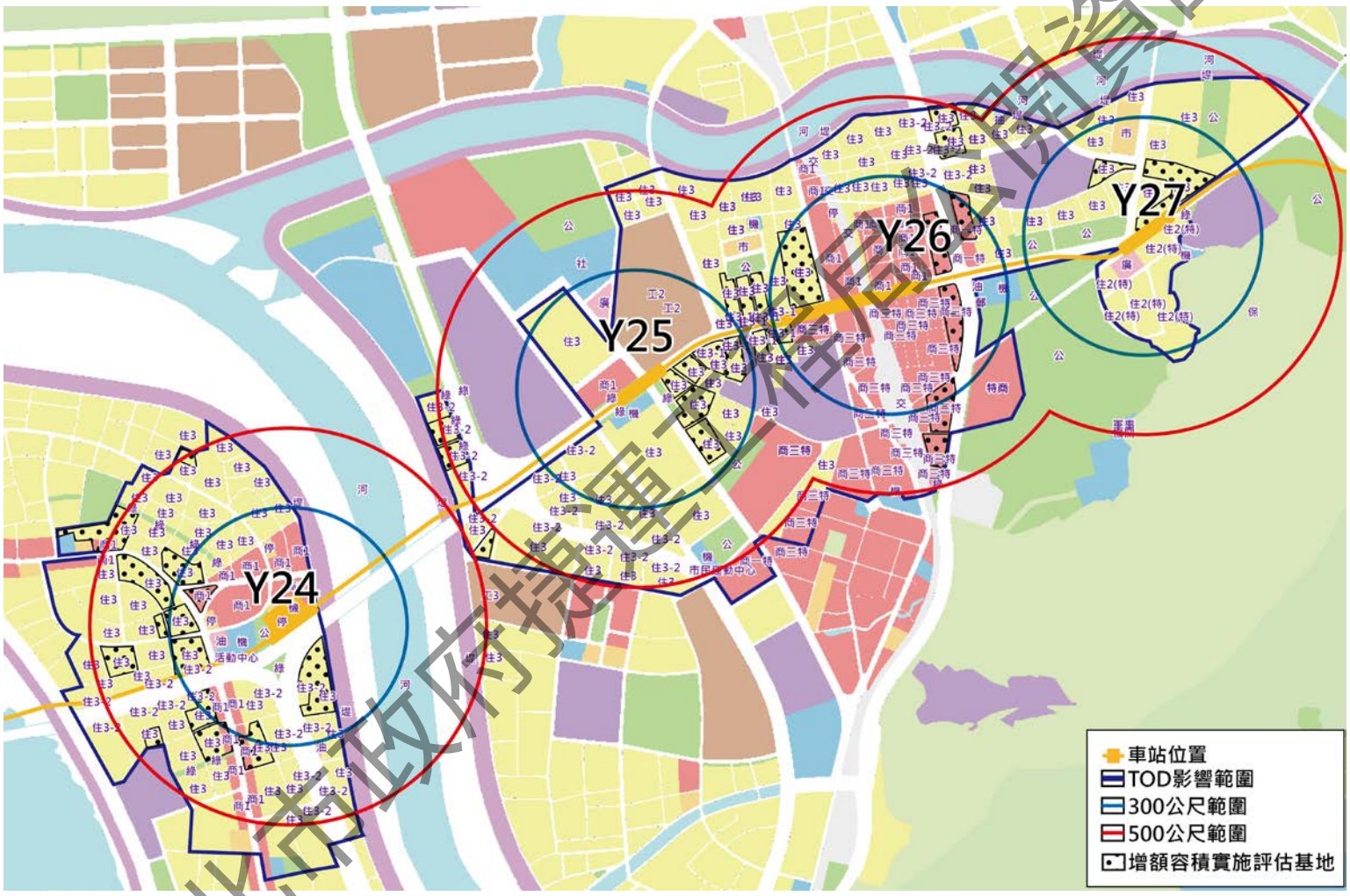

圖 8.2-6　Y24-Y27 車站符合增額容積實施條件之基地位置

臺北市政府捷運工程局公開資訊

表 8.2-3　南環段 TOD 土地開發潛力基地評估(文山區、新店區)

行政區	基地編號	鄰近車站	位置	面積(m²)	使用分區(容積率)	產權管理單位	使用現況	建議土地開發方式	評估結果	備註
文山區	1	Y1A	秀明路二段政大段四小段 49 地號等 6 筆土地	7,152	住宅區	國有國立政治大學	住宅	都市更新	╳	國有土地開發效益不得挹注捷運建設。
	2	Y1A	秀明路二段政大段四小段 153 地號	4,345	住宅區	國有國立政治大學	住宅	都市更新	╳	國有土地開發效益不得挹注捷運建設。
	3	Y2	忠順街二段木柵段三小段 242 地號等 27 筆土地	18,368	文教區	市有教育局、新建工程處	公園	調整分區	Δ	需視土地主管機關是否有用地需求。
	4	Y2	保儀路木柵段四小段 108 地號等 11 筆土地	4,276	住宅區	國有臺灣高等法院	閒置	都市更新	╳	國有土地開發效益不得挹注捷運建設。
	5	Y2	興隆路四段 165 巷木柵段四小段 125-3 地號等 18 筆土地	5,700	住宅區	國有國有財產局臺灣高等法院	閒置	都市更新	╳	國有土地開發效益不得挹注捷運建設。
	6	Y3	興隆路四段 109 巷木柵段三小段 352 地號等 3 筆土地	3,542	住宅區	國有國有財產局	興建中	公有土地開發	╳	國有土地開發效益不得挹注捷運建設。
	7	Y3	興隆路四段 109 巷木柵段三小段 362 地號等 3 筆土地	2,400	住宅區	國有國有財產局	興建中	公有土地開發	╳	國有土地開發效益不得挹注捷運建設。
	8	Y3	興隆路四段(安康社區)華興段一小段 256、305 地號及木柵段三小段 675 地號等 3 筆土地	7,373	住宅區	市有臺北市政府社會局	住宅	都市更新	Δ	刻正辦理都市更新計畫,作為公營住宅使用,公益性設施,恐無土開效益。
	9	Y4	和興路華興段四小段 442 地號等 3 筆土地	3,509	住宅區	國有經濟部國有財產局	行政大樓閒置空地	都市更新	╳	國有土地開發效益不得挹注捷運建設。
	10	Y4	和興路華興段四小段 410 地號等 3 筆土地	2,182	住宅區	國有經濟部國防部	住宅	都市更新	╳	國有土地開發效益不得挹注捷運建設。
	11	Y4	和興路華興段四小段 59 地號等 26 筆土地	4,543	住宅區	國有國有財產局	閒置	公有土地開發	╳	國有土地開發效益不得挹注捷運建設。
	12	Y5	寶橋路 235 巷更新單元	51,404	乙種工業區	公私共有	工廠、閒置	調整分區產專區	◎	—
	13	Y5	北新路三段 65 巷更新單元二	62,545	乙種工業區	公私共有國有財產局	工廠	調整分區產專區	╳	非公辦更新,私有產權複雜不易整合。
	14	Y5	寶橋路更新單元三	31,870	乙種工業區	公私共有國有財產局	工廠	調整分區產專區	╳	非公辦更新,私有產權複雜不易整合。
	15	Y5	寶橋路更新單元四	25,368	乙種工業區	私有	工廠、閒置	調整分區產專區	╳	非公辦更新,私有產權複雜不易整合。
	16	Y5	寶橋路 235 巷更新單元五	11,696	乙種工業區	公私共有國有財產局	閒置、工廠	調整分區產專區	╳	非公辦更新,私有產權複雜不易整合。
	17	Y5	寶橋路 235 巷更新單元六	21,511	乙種工業區	私有	閒置、工廠	調整分區產專區	╳	非公辦更新,私有產權複雜不易整合。

註：1. ◎為具土地開發挹注潛力基地；Δ為土地開發挹注潛力較低之基地；╳為暫不具土地開發挹注潛力基地。

2. 依據國有財產法第七條規定：「國有財產收益及處分，依預算程序為之；其收入應解國庫。國有財產法第 28 條規定：主管機關或管理機關對於公用財產不得為任何處分或擅為收益。如有處分需求，應依國有財產法施行細則第 25 條及第 49 條規定，報經行政院或財政部核准。國有地之開發效益未來作為地方捷運建設之自償性財源之可能性較低，故暫不予估算。

臺北市政府捷運工程局公開資訊

表 8.2-4　北環段 TOD 土地開發潛力基地評估(三重區、蘆洲區)

行政區	基地編號	鄰近車站	位置	面積(m²)	使用分區(容積率)	產權管理單位	使用現況	建議土地開發方式	評估結果	備註
文山區	18	Y19B	中興路二段 更寮段褒子寮小段 更寮段鴨母港小段 更寮段更寮小段 672 筆土地	514,432	一般農業區	私有	廠房閒置	擴大都市計畫	◎	—
	19	Y19B	中興路一段 更寮段鴨母港小段 4-4 地號等 279 筆土地	77,804	工業區	私有	廠房	調整分區	◎	—
	20	Y19B	中興路一段 更寮段鴨母港小段 8 地號等 288 筆土地	43,280	工業區	私有	廠房	調整分區	◎	—
	21	Y20	中山路二段 和平段 768 地號	4,593	農業區	市有 臺北市公共運輸處	公車調度站	設定地上權	╳	係停管基金取得，開發效益將清償債務，現階段暫不列入挹注開發效益。
	22	Y20	中山路二段 和平段 696 地號等 44 筆土地	13,890	工業區	私有	住工混合	調整分區	◎	—
	23	Y20	中山路二段 九芎段 574 地號等 113 筆土地	20,807	工業區	私有	住工混合	調整分區	◎	—
	24	Y20	中山路二段 九芎段 239 地號等 233 筆土地	57,445	工業區	私有	住工混合	調整分區	◎	—
	25	Y21	信義路 民義段 26 地號 樹德段 663 地號等 22 筆土地	33,855	工業區	公營事業 臺電	變電所	調整分區	△	臺電允諾蘆北超高壓變電所完成後，該基地會有高壓電塔下地計畫，然需仰賴臺電對本基地規劃時程，不確定高。
	26	Y21	信義路 民義段 174-1 地號等 76 筆土地	11,897	工業區	私有	住工混合	調整分區	◎	—
	27	Y21	碧華街 碧華段 390 地號等 336 筆土地	51,758	工業區	私有	住工混合	調整分區	╳	皆為 4-5 層樓公寓產權過於複雜整合不易。
	28	Y21	仁華街 碧華段 384 地號等 93 筆土地	44,073	工業區	私有	住工混合	調整分區	╳	皆為 4-5 層樓公寓產權過於複雜整合不易。
	29	Y22	五華街 富貴段 439 地號	25,730	文中	市有 新北市碧華國中	閒置	設定地上權	╳	未來仍有設置學校之需求，暫不納入周邊土開基地。

註：◎為具土地開發挹注潛力基地；△為土地開發挹注潛力較低之基地；╳為暫不具土地開發挹注潛力基地。

臺北市政府捷運工程局公開資訊

表 8.2-5　北環段 TOD 土地開發潛力基地評估(士林區)

行政區	基地編號	鄰近車站	位置	面積(㎡)	使用分區(容積率)	產權管理單位	使用現況	建議土地開發方式	評估結果	備註
文山區	30	Y24	延平北路五段海光段一小段 248、253 地號	1,617	住宅區	市有警察局、公共運輸處	閒置	都市更新	╳	已經委託捷運局聯開處辦理都市更新，經確認作為公營住宅使用並無土地開發挹注效益。
	31	Y24	社子街永新段三小段 395 地號	1,950	商業區	市有警察局	住宅	都市更新	╳	皆為 5 層樓公寓產權過於複雜整合不易。
	32	Y25	士林區中正路陽明段四小段 178 地號等 30 筆土地	37,377	工業區	私有新光集團	停車場閒置商場	調整分區	◎	—
	33	Y26	中山北路五段福林段二小段 573 地號	4,169	特定商業區	市有財政局	停車場	設定地上權	╳	已經完成設定地上權，開發權利金為 23.88 億元，暫時假設無法挹注開發效益，後續配合審議結果修正。
	34	Y28	至善路二段至善段六小段 356 地號等 23 筆土地	26,698	文教區	私有中影公司	停車場、閒置	調整分區	╳	可能配合「士林區通盤檢討案」進行審議，暫時假設無法挹注開發效益，後續配合審議結果修正。
	35	Y28	力行街至善段六小段 98 地號等 45 筆土地	4,590	文教區	私有	閒置、住宅	調整分區	╳	可能配合「士林區通盤檢討案」進行審議，暫時假設無法挹注開發效益，後續配合審議結果修正。
	36	Y28	至善路二段至善段六小段 6-1 地號等 17 筆土地	47,238(臺北市佔 16,298)	機關用地交通用地	國有、市有故宮、臺北市政府文化局、停車工程管理處、交通運輸處	停車場、閒置、軍營	調整分區	╳	配合「外雙溪地區配合大故宮計畫通盤檢討案」審議結果修正，作為公共使用，公共設施，無土開效益。

註：◎為具土地開發挹注潛力基地；△為土地開發挹注潛力較低之基地；╳為暫不具土地開發挹注潛力基地。

臺北市政府捷運工程局公開資訊

8.2.2 土地開發財務效益分析

一、假設與前提

本計畫以捷運車站周邊土地開發效益挹注捷運建設為目標，經區位條件、產權情形、規模效益等綜合因素，評估較具開發潛力之基地，惟此應建立於土地開發需求符合目前市場條件之前提下，因此仍須透過財務可行性分析，分析各基地之開發挹注潛力。

此外，雖實務上有部分土地開發策略，如調整分區與都市更新，可相互搭配於同一基地實施，提高開發效益。但就財務評估階段，為降低土地開發財務挹注風險，於單一基地僅以一項 TOD 土地開發策略(最具可行性或可挹注效益較大者)進行估算。

(一)興建、銷售面積假設

關於興建面積與銷售面積之假設，係針對選取基地以一般建築設計評估方式進行估算(詳表 8.2-6)。

表 8.2-6 土地開發效益之興建、銷售面積假設

項目			假設說明
允許開發	1	土地使用分區	住宅區、商業區
	2	建蔽率(%)	視基地所在都市計畫土地使用分區
	3	建築面積(m^2)	基地面積×建蔽率
	4	容積率(%)	視基地所在都市計畫土地使用分區
	5	獎勵容積(%)	假設容積獎勵額度介於 20%至 50%間，更新獎勵以統計之最可能值 33.29%(統計自民國 91 年 5 月起至 100 年 4 月止新北市核定實施都市更新獎勵值平均)計算
		增額容積(%)	於增額容積實施地區內，依據現況遴選 30 年內有再開發機會之街廓作為實施增額容積的假設基地，增額容積量估算原則：距離捷運車站 300 公尺以內之基地估計為基準容積之 20%；距離捷運車站 300-500 公尺之際地估計為基準容積之 10%
	6	允建容積(m^2)	基地面積×容積率×(1+獎勵或增額容積)
建築設計	1	免計容積(m^2)(60%)	允建容積×60%
	2	總興建面積(m^2)	允建容積+免計容積
	3	總銷售面積(m^2)	允建容積+免計容積

資料來源：本計畫彙整分析。

臺北市政府捷運工程局公開資訊

(二)收益假設

以臺北市文山、士林、中山區以及新北市新店、三重、蘆洲區不動產市場行情分析為基礎，並採保守估計，扣除成本後之開發淨效益與增額容積單位價金如表 8.2-7 所示。

表 8.2-7　各車站周邊土地開發淨效益與增額容積單位價金預估表

項目	Y2	Y3	Y4	Y5	Y19B	Y20	Y21	Y22	Y24	Y25	Y26	Y27	Y28
地區建坪產品銷售單價(萬元/坪)	50.00	51.00	52.00	30.00	22.00	32.00	35.00	33.00	50.00	75.00	80.00	75.00	70.00
單位容積產生銷坪係數	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50	1.50
單位容積市場收益(萬元/坪)	75.00	76.50	78.00	45.00	33.00	48.00	52.50	49.50	75.00	112.50	120.00	112.50	105.00
單位容積營建成本(萬元/坪)	19.50	19.50	19.50	15.00	14.25	14.70	15.00	16.95	21.00	25.50	27.00	25.50	25.50
單位容積營建管銷成本(萬元/坪)	29.25	29.84	30.42	17.55	12.87	18.72	20.48	19.31	29.25	43.88	46.80	43.88	40.95
單位容積風險管理成本(萬元/坪)	5.25	5.43	5.62	2.49	1.18	2.92	3.41	2.65	4.95	8.63	9.24	8.63	7.71
單位增額容積價值(萬元/坪)	21.00	21.73	22.46	9.96	4.70	11.66	13.62	10.60	19.80	34.50	36.96	34.50	30.84
政府基金運作成本(萬元/坪)	2.10	2.17	2.25	1.00	0.47	1.17	1.36	1.06	1.98	3.45	3.70	3.45	3.08
增額容積單位價值淨收益(萬元/坪)	18.90	19.56	20.22	8.96	4.23	10.50	12.26	9.54	17.82	31.05	33.26	31.05	27.76

(三)收益分配假設

本計畫之開發收益以保守估計為原則，各項開發方式之淨收益以 100%挹注捷運建設；各類土地開發之收益分配假設如表 8.2-8 所示。

(四)效益回饋執行面

1. 公有(市有)土地開發效益認列

公有(市有)土地辦理更新雖採不處分土地方式，但不論是出售、出租或設定地上權等皆為後續公有土地管理情形，非計畫能掌握，因此建議屆時以核定權利變換計畫所載之權利價值作為收益認列標準，提供挹注建設經費。此外，於長期財務分析上，出租之總收益應等於出售之總收益。

公有(市有)土地開發效益之使用應徵詢該公有(市有)土地管理機關之意見，惟此計畫屬政策導向，經本計畫初步評估，建議仍可將捷運車站周邊土地開發範圍內之部份公有(市有)土地開發效益挹注至捷運建設。

臺北市政府捷運工程局公開資訊

表 8.2-8　收益分配假設

調整分區	F=△F×C1－C2 F：挹注捷運建設經費 △F：調整分區後可建築用地開發收益 C1：回饋政府比例，假設：工業區、倉儲區變更為住宅區及商業區分別回饋 7%及 10.5%可建築用地收益；非都市土地分區變更回饋 5%可建築用地收益 C2：營建管銷成本+公共設施管理維護成本+開發風險支出+市場交易成本等
區段徵收	F=△F－C2 F：挹注捷運建設經費 △F：區段徵收盈餘，假設：都市計畫農業區以地主分回 40%、費用負擔 15%、公共設施 40%，政府可取得之開發效益以 5%為原則計算。 C2：營建管銷成本+開發風險支出+貸款利息等
增額容積	F=△F×B－C2 F：挹注捷運建設經費 △F：增額容積價值(增額容積之市場收益扣除營建及管銷成本) B：預估申請率(申請購買增額容積之基地，假設為 70%) C2：推動成本+基金運作費用
權利變換	F=△F×G－C2 F：挹注捷運建設經費 △F：更新獎勵(假設平均值 33.29%)之收益 G：公有土地持有比例，更新權利價值均一，權利分配比例依照產權面積比例。 C2：推動成本+開發風險+基金運作費用+管理費用等
促參/設定地上權/標租	F=△F－C2 F：挹注捷運建設經費 △F：以土地市價 50%計算開發權利金 C2：推動成本+開發風險支出

資料來源：本計畫彙整分析。
註：C2 由各縣(市)主管機關依據各項土地開發情形自行訂定相關推動成本、風險支出與管理費用等。

臺北市政府捷運工程局公開資訊

2. 回饋金繳交時點

若以地方政府自行辦理開發，則依照土地開發之相關程序辦理，至土地處分後實現財務效益或損失；若屬民間開發，開發者應於領得建造執照前，與地方政府簽訂開發協議書，並於領得使用執照三個月內完成回饋事項。由於公有土地開發以不處分為原則，建議比照領得使用執照三個月內作為回饋時點。

3. 回饋金之使用

依《臺北市更新基金收支保管運用自治條例》第四條第四款規定基金用途：「辦理都市更新週邊地區公共及社區環境改善計畫相關費用。」；以及《新北市都市更新基金收支保管及運用辦法》第五條第四款規定基金用途：「辦理居住環境改善及都市機能復甦之支出。」由於大眾捷運建設具有可及性，將帶動地區發展，有助提高民眾進行都市更新之意願，增加都市更新之機會，加以目前估算之都市更新基地皆以公有土地為主，推動阻力較小，有助於增加更新基金之財源。

二、土地開發效益

(一)南環段土地開發效益

1. Y5 車站周邊 TOD 土開效益

新北市政府於 Y5 站周邊地區業已完成「新店區榮工廠地周邊地區都市更新計畫」，建議本計畫配合新店榮工更新計畫推動，以編號 12 基地進行調整使用分區之土地開發策略。考量專案運作、風險管理等成本，調整使用分區淨收益為總效益之 40%，以淨收益 100%挹注捷運建設。選取之土地開發挹注基地及其回饋挹注金額詳表 8.2-9。

2. Y2-Y4 車站周邊增額容積效益

南環段之 Y2-Y4 車站皆位於臺北市文山區內，增額容積選取基地多位於木柵路兩側，土地使用分區以住宅區為主。本案假設增額容積選取基地之申請率為 70%、以淨收益 100%挹注捷運。選取之土地開發挹注基地及其回饋挹注金額詳表 8.2-10。

(二)北環段土地開發效益

1. Y19B-Y23 車站周邊 TOD 土開效益

建議於 Y19B-Y23 車站周邊地區推動擴大都市計畫、工業區分區調整等土地開發策略。上述土地開發策略，皆以政府取得淨收益之 100%挹注建設。選取之土地開發挹注基地及其回饋挹注金額詳表 8.2-11。

臺北市政府捷運工程局公開資訊

表 8.2-9　Y5 車站周邊地區土地開發效益與回饋分析

車站	Y5
基地編號	12
開發策略	私有地 調整分區
原使用分區	乙種工業區(210%)
調整後分區	特定專用區(288%)
基地面積(㎡)	60,404
回饋比例	7%
允建樓地板面積	12,177.45
不計容積部分	60%
最大允建樓地板面積(平方公尺)	19,484
最大允建樓地板面積(坪)	5,894
開發後單位面積淨效益(元/坪)	97,500
總開發效益	574,653,696
扣除專案運作等其他成本	60%
挹注金額(元)(101 年幣值)	229,861,478

註：依據「變更新店都市計畫(配合新店區榮工廠地周邊地區都市更新計畫)專案通盤檢討書」更新單元變更為第一種特定專用區容積率 300%，回饋 0%可建築用地；變更為第二種特定專用區容積率 288%，回饋 10%可建築用地；變更為第三種特定專用區容積率 282%，回饋 15%可建築用地。本案假設變更為第一種特定專用區及第二種特定專用區，回饋可建築用地比例皆為 7%。

表 8.2-10　Y2-Y4 車站周邊增額容積開發效益與回饋分析

車站	Y2	Y2	Y2	Y3	Y3	Y4	Y4	Y4
使用分區	住三	住三	商三	商一特	住三	商一特	住二	住三
容積率	225%	225%	560%	225%	225%	225%	120%	225%
面積(平方公尺)	36,169	8,134	7,043	4,928	16,733	8,333	15,772	9,620
與車站距離	0-300 公尺	300-500 公尺	0-300 公尺	0-300 公尺	0-300 公尺	0-300 公尺	0-300 公尺	0-300 公尺
增額容積比例	20%	10%	20%	20%	20%	20%	20%	20%
預估申請率	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
增額容積之樓地板面積(平方公尺)	11,393	1,281	5,522	1,552	5,271	2,625	2,650	3,030
增額容積之樓地板面積(坪)	3,446	388	1,670	470	1,594	794	802	917
單位增額容積價金(元/坪)	189,000	189,000	189,000	195,588	195,588	202,176	202,176	202,176
增額容積總價金(元)	651,385,825	73,244,336	315,700,389	91,836,324	311,846,625	160,532,610	162,053,415	185,325,818
挹注捷運建設比例	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
可挹注金額(101 年幣值)	651,385,825	73,244,336	315,700,389	91,836,878	311,846,625	160,532,610	162,053,415	185,325,818

臺北市政府捷運工程局公開資訊

表 8.2-11　Y19B-Y23 車站周邊地區土地開發效益與回饋分析

車站	Y19B	Y19B	Y19B	Y20	Y20	Y20	Y21
基地編號	18	19	20	22	23	24	26
開發策略	公私共有地擴大都市計畫	私有地調整分區	私有地調整分區	私有地調整分區	私有地調整分區	私有地調整分區	私有地調整分區
原使用分區	非都市農業區	乙種工業區(210%)	乙種工業區(210%)	乙種工業區(210%)	乙種工業區(210%)	乙種工業區(210%)	乙種工業區(210%)
調整後分區	—	商業區(300%)	商業區(300%)	住一(200%)	住一(200%)	住一(200%)	住一(200%)
放寬容積	—	—	—	—	—	—	—
基地面積(㎡)	514,432	77,804	43,280	13,890	20,807	57,445	11,897
回饋比例	—	10.50%	10.50%	7.00%	7.00%	7.00%	7.00%
允建樓地板面積	—	24,508.26	13,633.20	1,944.54	2,912.98	8,042.30	1,665.55
不計容積部分	—	60%	60%	60%	60%	60%	60%
最大允建樓地板面積(平方公尺)	—	39,213	21,813	3,111	4,661	12,868	2,665
最大允建樓地板面積(坪)	—	11,862	6,598	941	1,410	3,892	806
開發後單位面積淨效益(元/坪)	—	39,000	39,000	117,000	117,000	117,000	138,800
總開發效益	—	462,617,916	257,340,283	110,115,558	164,956,231	455,419,364	111,890,639
扣除專案運作等其他成本	—	60%	60%	60%	60%	60%	60%
挹注金額(元)(101年幣值)	1,042,990,000	185,047,166	102,936,113	44,046,223	65,982,493	182,167,746	44,756,256

註：Y19B 土開效益挹注金額資料來源為「擴大三重及蘆洲都市計畫案申請書」。

2. Y19B-Y23 車站周邊增額容積效益

Y19B-Y23 車站跨越新北市三重、蘆洲區，其中 Y19B 車站周邊土地多屬新北市政府刻正辦理擴大都市計畫之範圍，而 Y22-Y23 車站周邊土地多為重劃區，皆屬都市新興發展地區，故不建議實施增額容積策略，避免土地使用強度增加，影響公共設施服務水準，造成土地容受力無法負荷。

依據 Y20 與 Y21 車站周邊土地及建物使用現況進行分析，遴選可實施增額容積之基地，土地使用分區分屬住宅區以及商業區等。本計畫假設增額容積選取基地之申請率為 70%、以淨收益 100%挹注捷運。選取之土地開發挹注基地及其回饋挹注金額詳表 8.2-12。

3. Y24-Y28 車站周邊 TOD 土開效益

於 Y24-Y28 車站周邊地區進行工業區、機關用地與交通用地分區調整等土地開發策略。上述土地開發策略，皆以政府取得淨收益之 100%挹注建設。選取之土地開發挹注基地及其回饋挹注金額詳表 8.2-13。

臺北市政府捷運工程局公開資訊

4. Y24-Y29 車站周邊增額容積效益

Y24-Y29 車站跨越臺北市士林、中山區，考量「大故宮計畫」已建議周邊土地保持低密度之發展型態，避免土地發展強度過高；另 Y29 車站北側屬於環境敏感地區，南側屬於區段徵收開發地區，其商業區及娛樂區土地強度已經過高，故 Y28 與 Y29 車站周邊土地均不納入增額容積基地選取範圍。透過場站周邊土地與建物現況分析，增額容積選取基地之土地使用分區包括住宅區以及商業區等。本計畫假設增額容積選取基地之申請率為 70%、以淨收益 100%挹注捷運。選取之土地開發挹注基地及其回饋挹注金額詳表 8.2-14。

三、小結

(一)分區調整

上述分區變更捐贈面積及容積率等均以最新修正之「都市計畫工業區檢討變更審議規範」為原則進行各基地開發效益試算。北環段變更工業區面積為 26.25 公頃;南環段則變更工業區 6.04 公頃，並規劃於民國 108 年至 112 年分五期挹注捷運建設(每年物價上漲率設定為 1.5%)，預估可挹注經費約 2,116 百萬元(當年幣值)。其中臺北市挹注 1,138 百萬元(當年幣值)，新北市挹注 978 百萬元(當年幣值)。

配合新訂或擴大都市計畫需辦理區段徵收之面積為 53.38 公頃，開發淨效益規劃可於民國 108 年至 132 年挹注，挹注比例則前十年設定為 5.5%，後 20 年設定為 3%，合計可挹注經費約 1,354 百萬元(新北市，當年幣值)。

(二)增額容積

就北環段 Y20、Y21、Y24、Y25、Y26 及 Y27 車站與南環段 Y2、Y2B、Y3 及 Y4 車站周邊 500 公尺範圍之街廓建物現況進行調查，劃設部份街廓為增額容積實施地區，劃設範圍約為 48.82 公頃。距場站 300 公尺範圍之增額容積上限為 20%；距場站 300 至 500 公尺範圍之增額容積上限則為 10%。單位增額容積出售價金則因各站 102 年市價而異（假設每年上漲率為 1.5%），挹注捷運建設比例為 100%，申請率為 70%，並規劃可於民國 108 年至 132 年出售，出售比例則前十年設定為 5.5%，後 20 年設定為 3%，合計可挹注經費約 10,832 百萬元(當年幣值)。其中臺北市挹注 8,466 百萬元(當年幣值)，新北市挹注 2,366 百萬元(當年幣值)。

歸納上述評估，本計畫位於臺北市轄之捷運沿線周邊土地開發與新北市轄之捷運沿線周邊土地開發可挹注捷運建設經費之總額，約為 14,301 百萬元（當年幣值）。其中臺北市挹注 9,604 百萬元(當年幣值)，新北市挹注 4,697 百萬元(當年幣值)。

臺北市政府捷運工程局公開資訊

表 8.2-12　Y19B-Y23 車站周邊增額容積開發效益與回饋分析

車站	Y20	Y20	Y20	Y20	Y20
增額容積實施地區	蘆洲區	蘆洲區	蘆洲區	蘆洲區	蘆洲區
使用分區	住一	住二	住三	住三	商二
容積率	200%	200%	240%	240%	320%
面積(平方公尺)	16,775	16,856	13,250	46,228	36,824
與車站距離	300-500 公尺	0-300 公尺	0-300 公尺	300-500 公尺	0-300 公尺
增額容積比例	10%	20%	20%	10%	20%
預估申請率	70%	70%	70%	70%	70%
增額容積之樓地板面積(平方公尺)	2,348	4,720	4,452	7,766	16,497
增額容積之樓地板面積(坪)	710	1,428	1,347	2,349	4,990
單位增額容積價金(元/坪)	104,976	104,976	104,976	104,976	104,976
增額容積總價金(元)	74,577,170	149,870,345	141,374,328	246,619,087	523,871,021
挹注捷運建設比例	100%	100%	100%	100%	100%
可挹注金額(元)(101 年幣值)	74,577,170	149,870,345	141,374,328	246,619,087	523,871,021

表 8.2-12　Y19B-Y23 車站周邊增額容積開發效益與回饋分析(續)

車站	Y21	Y21	Y21	Y21
增額容積實施地區	蘆洲區	蘆洲區	蘆洲區	三重區
使用分區	住一	住四	住四	住宅區
容積率	200%	300%	300%	300%
面積(平方公尺)	12,993	26,799	13,672	3,536
與車站距離	0-300 公尺	0-300 公尺	300-500 公尺	300-500 公尺
增額容積比例	20%	20%	10%	10%
預估申請率	70%	70%	70%	70%
增額容積之樓地板面積(平方公尺)	3,638	11,255	2,871	743
增額容積之樓地板面積(坪)	1,100	3,405	868	225
單位增額容積價金(元/坪)	122,580	122,580	122,580	122,580
增額容積總價金(元)	134,896,597	417,358,433	106,458,590	27,538,033
挹注捷運建設比例	100%	100%	100%	100%
可挹注金額(元)(101 年幣值)	134,896,597	417,358,433	106,458,590	27,538,033

臺北市政府捷運工程局公開資訊

表 8.2-13　Y24-Y28 車站周邊地區土地開發效益與回饋分析

車站	Y25	Y28
基地編號	32	36
開發策略	私有地 調整分區	國有、市有 調整分區
原使用分區	第二種工業區(200%)	交通用地 機關用地
調整後分區	商一 (360%)	文創專用區(240%)
基地面積(㎡)	37,377	47,238
預估更新獎勵	—	—
回饋比例	10.50%	0.00%
允建樓地板面積	14,128.51	0.00
不計容積部分	60%	60%
考慮地上物補償後之公有比例(%)	—	—
申請獎勵面積(含不計容積)(㎡)	—	—
開發後單位面積淨效益(元/坪)	363,800	322,500
總開發效益	2,487,736,034	0
開發效益中因捷運增值比例	40%	40%
扣除相關推動成本	—	—
挹注金額(元)(101 年幣值)	995,094,413	0

註：1.依據「『大故宮計畫』整體發展可行性計畫書」案，針對編號 36 基地認為由文教區調整使用分區為文創專用區，仍作為公眾使用之公益性設施，不需回饋可建築用地。

表 8.2-14　Y24-Y27 車站周邊增額容積開發效益與回饋分析

車站	Y24	Y24	Y24	Y24	Y24	Y25	Y25
增額容積實施地區	士林區	士林區	士林區	士林區	士林區	士林區	士林區
使用分區	商一	商一	住三	住三	住三之二	住三	住三
容積率	360%	360%	225%	225%	400%	225%	225%
面積(平方公尺)	2,549	5,032	39,809	23,015	7,310	21,321	5,283
與車站距離	0-300 公尺	300-500 公尺	0-300 公尺	300-500 公尺	0-300 公尺	0-300 公尺	300-500 公尺
增額容積比例	20%	10%	20%	10%	20%	20%	10%
預估申請率	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
增額容積之樓地板面積(平方公尺)	1,285	1,268	12,540	3,625	4,094	6,716	832
增額容積之樓地板面積(坪)	389	384	3,793	1,097	1,238	2,032	252
單位增額容積價金(元/坪)	178,200	178,200	178,200	178,200	178,200	310,500	310,500
增額容積總價金(元)	69,244,959	68,359,645	675,974,056	195,401,015	220,664,539	630,830,086	78,150,100
挹注捷運建設比例	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
可挹注金額(元)(101 年幣值)	69,244,959	68,359,645	675,974,056	195,401,015	220,664,539	630,830,086	78,150,100

臺北市政府捷運工程局公開資訊

表 8.2-14　Y24-Y27 車站周邊增額容積開發效益與回饋分析(續 1)

車站	Y25	Y25	Y26	Y26	Y26	Y26	Y26
增額容積實施地區	士林區	士林區	士林區	士林區	士林區	士林區	士林區
使用分區	住三之一	住三之二	商一	商三特	商三特	住三	住三
容積率	300%	400%	360%	225%	225%	225%	225%
面積(平方公尺)	3,502	3,628	6,413	14,657	3,956	13,558	9,601
與車站距離	0-300 公尺	300-500 公尺	0-300 公尺	0-300 公尺	300-500 公尺	0-300 公尺	300-500 公尺
增額容積比例	20%	10%	20%	20%	10%	20%	10%
預估申請率	70%	70%	70%	70%	70%	70%	70%
增額容積之樓地板面積(平方公尺)	1,471	1,016	3,232	4,617	623	4,271	1,512
增額容積之樓地板面積(坪)	445	307	978	1,397	188	1,292	457
單位增額容積價金(元/坪)	310,500	310,500	332,640	332,640	332,640	332,640	332,640
增額容積總價金(元)	138,150,486	95,406,257	325,205,737	464,576,053	62,700,301	429,734,785	152,157,695
挹注捷運建設比例	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
可挹注金額(元)(101 幣值)	138,150,486	95,406,257	325,205,737	464,576,053	62,700,301	429,734,785	152,157,695

表 8.2-14　Y24-Y27 車站周邊增額容積開發效益與回饋分析(續 2)

車站	Y26	Y26	Y27	Y27	Y27	Y27
增額容積實施地區	士林區	士林區	士林區	士林區	士林區	士林區
使用分區	住三之一	住三之一	商一特	住三	住三	住三之二
容積率	300%	300%	225%	225%	225%	400%
面積(平方公尺)	4,372	3,824	4,673	16,563	4,324	1,107
與車站距離	0-300 公尺	300-500 公尺	300-500 公尺	0-300 公尺	300-500 公尺	300-500 公尺
增額容積比例	20%	10%	10%	20%	10%	10%
預估申請率	70%	70%	70%	70%	70%	70%
增額容積之樓地板面積(平方公尺)	1,836	803	736	5,217	681	310
增額容積之樓地板面積(坪)	556	243	223	1,578	206	94
單位增額容積價金(元/坪)	332,640	332,640	332,640	332,640	332,640	332,640
增額容積總價金(元)	184,786,829	80,813,955	74,059,802	524,993,735	68,532,957	31,189,291
挹注捷運建設比例	100%	100%	100%	100%	100%	100%
可挹注金額(元)(101 年幣值)	184,786,829	80,813,955	74,059,802	524,993,735	68,532,957	31,189,291

臺北市政府捷運工程局公開資訊

表 8.2-15　環狀線北環段及南環段周邊地區土地開發效益與回饋

單位：元(101 年幣值)

挹注年期	調整分區	增額容積	新訂都市計畫	合計
優先開發	1,849,891,889	—	—	1,849,891,889
後期開發	—	8,345,421,785	1,042,990,000	9,388,411,785
總計				11,238,303,674

表 8.2-16　環狀線北環段及南環段周邊地區土地開發效益與回饋分期挹注表

年期		分攤比例(%)	優先開發基地挹注效益(元)	分攤比例(%)	後期開發基地挹注效益(元)	合計(元)
102	0	0%	0	0%	0	0
103	1	0%	0	0%	0	0
104	2	0%	0	0%	0	0
105	3	0%	0	0%	0	0
106	4	0%	0	0%	0	0
107	5	0%	0	0%	0	0
108	6	20.00%	410,618,620	5.5%	573,082,458	983,701,079
109	7	20.00%	416,777,900	5.5%	581,678,695	998,456,595
110	8	20.00%	423,029,568	5.5%	590,403,876	1,013,433,444
111	9	20.00%	429,375,012	5.5%	599,259,934	1,028,634,946
112	10	20.00%	435,815,637	5.5%	608,248,833	1,044,064,470
113	11			5.5%	617,372,565	617,372,565
114	12			5.5%	626,633,154	626,633,154
115	13			5.5%	636,032,651	636,032,651
116	14			5.5%	645,573,141	645,573,141
117	15			5.5%	655,256,738	655,256,738
118	16			3%	362,773,958	362,773,958
119	17			3%	368,215,567	368,215,567
120	18			3%	373,738,800	373,738,800
121	19			3%	379,344,882	379,344,882
122	20			3%	385,035,056	385,035,056
123	21			3%	390,810,582	390,810,582
124	22			3%	396,672,740	396,672,740
125	23			3%	402,622,831	402,622,831
126	24			3%	408,662,174	408,662,174
127	25			3%	414,792,106	414,792,106
128	26			3%	421,013,988	421,013,988
129	27			3%	427,329,198	427,329,198
130	28			3%	433,739,136	433,739,136
131	29			3%	440,245,223	440,245,223
132	30			3%	446,848,901	446,848,901
合計		100%	2,115,616,737	100.00%	12,185,387,186	14,301,003,924

註：物價調整率以 1.5%計算。

臺北市政府捷運工程局公開資訊

表 8.2-17　環狀線北環段及南環段臺北市周邊地區土地開發效益與回饋

單位：元(101 年幣值)

挹注年期	調整分區	增額容積	新訂都市計畫	合計
優先開發	995,094,413	—	—	995,094,413
後期開發	—	6,522,858,179	—	6,522,858,179
總計				7,517,952,592

表 8.2-18　環狀線北環段及南環段臺北市周邊地區土地開發效益與回饋分期挹注表

年期		分攤比例 (%)	優先開發基地挹注效益 (元)	分攤比例 (%)	後期開發基地挹注效益 (元)	合計 (元)
102	0	0%	0	0%	0	0
103	1	0%	0	0%	0	0
104	2	0%	0	0%	0	0
105	3	0%	0	0%	0	0
106	4	0%	0	0%	0	0
107	5	0%	0	0%	0	0
108	6	20.00%	220,880,095	5.5%	398,164,853	619,044,948
109	7	20.00%	224,193,296	5.5%	404,137,326	628,330,622
110	8	20.00%	227,556,195	5.5%	410,199,386	637,755,581
111	9	20.00%	230,969,538	5.5%	416,352,377	647,321,915
112	10	20.00%	234,434,081	5.5%	422,597,662	657,031,744
113	11			5.5%	428,936,627	428,936,627
114	12			5.5%	435,370,677	435,370,677
115	13			5.5%	441,901,237	441,901,237
116	14			5.5%	448,529,755	448,529,755
117	15			5.5%	455,257,702	455,257,702
118	16			3%	252,047,218	252,047,218
119	17			3%	255,827,927	255,827,927
120	18			3%	259,665,346	259,665,346
121	19			3%	263,560,326	263,560,326
122	20			3%	267,513,731	267,513,731
123	21			3%	271,526,437	271,526,437
124	22			3%	275,599,333	275,599,333
125	23			3%	279,733,323	279,733,323
126	24			3%	283,929,323	283,929,323
127	25			3%	288,188,263	288,188,263
128	26			3%	292,511,087	292,511,087
129	27			3%	296,898,753	296,898,753
130	28			3%	301,352,235	301,352,235
131	29			3%	305,872,518	305,872,518
132	30			3%	310,460,606	310,460,606
合計		100%	1,138,033,206	100.00%	8,466,134,027	9,604,167,232

註：物價調整率以 1.5%計算。

臺北市政府捷運工程局公開資訊

表 8.2-19　環狀線北環段及南環段新北市周邊地區土地開發效益與回饋

單位：元(101 年幣值)

挹注年期	調整分區	增額容積	新訂都市計畫	合計
優先開發	854,797,475	—	—	854,797,475
後期開發	—	1,822,563,605	1,042,990,000	2,865,553,605
總計				3,720,351,080

表 8.2-20　環狀線北環段及南環段新北市周邊地區土地開發效益與回饋分期挹注表

年期		分攤比例(%)	優先開發基地挹注效益(元)	分攤比例(%)	後期開發基地挹注效益(元)	合計(元)
102	0	0%	0	0%	0	0
103	1	0%	0	0%	0	0
104	2	0%	0	0%	0	0
105	3	0%	0	0%	0	0
106	4	0%	0	0%	0	0
107	5	0%	0	0%	0	0
108	6	20.00%	189,738,526	5.5%	174,917,605	364,656,131
109	7	20.00%	192,584,604	5.5%	177,541,369	370,125,973
110	8	20.00%	195,473,373	5.5%	180,204,490	375,677,862
111	9	20.00%	198,405,473	5.5%	182,907,557	381,313,030
112	10	20.00%	201,381,556	5.5%	185,651,170	387,032,726
113	11			5.5%	188,435,938	188,435,938
114	12			5.5%	191,262,477	191,262,477
115	13			5.5%	194,131,414	194,131,414
116	14			5.5%	197,043,385	197,043,385
117	15			5.5%	199,999,036	199,999,036
118	16			3%	110,726,739	110,726,739
119	17			3%	112,387,640	112,387,640
120	18			3%	114,073,455	114,073,455
121	19			3%	115,784,557	115,784,557
122	20			3%	117,521,325	117,521,325
123	21			3%	119,284,145	119,284,145
124	22			3%	121,073,407	121,073,407
125	23			3%	122,889,508	122,889,508
126	24			3%	124,732,851	124,732,851
127	25			3%	126,603,843	126,603,843
128	26			3%	128,502,901	128,502,901
129	27			3%	130,430,445	130,430,445
130	28			3%	132,386,901	132,386,901
131	29			3%	134,372,705	134,372,705
132	30			3%	136,388,295	136,388,295
合計		100%	977,583,531	100.00%	3,719,253,158	4,696,836,689

註：物價調整率以 1.5%計算。

臺北市政府捷運工程局公開資訊