

第十章 用地取得與土地開發

10.1 捷運設施用地取得方式

10.1.1 用地勘選原則

捷運工程用地之取得，為捷運工程施工之先決條件，若用地無法順利取得，對整體捷運建設之工程進度將造成嚴重影響，甚而延宕完工時程。

捷運系統大多沿道路布設，使用道路之下方或上方布設路線、車站等設施，而車站之出入口、通風井、轉乘設施等相關設施，如需布設於鄰近之建築基地內時，其用地之選擇宜優先考量公共設施用地、公有土地、空地或窳陋具更新發展潛力之基地為原則；用地選定後，依據該土地之都市計畫土地使用分區規定、非都市土地分區使用計畫、土地權屬等現況進行協調、評估，以決定該用地可之取得方式。

臺北都會區已建制完成之捷運路網行經地區多為都市精華地區或重要運輸走廊，在市中心區為格子路網往外形成輻射路網，而捷運環狀線係由臺北市木柵動物園站起沿臺北市文山區、新北市之新店、中永和、板橋、新莊、五股、蘆洲、三重、臺北市士林區、中山區，與既有之路線松山新店線、中和新蘆線、板南線、桃園機場線、淡水信義線、文湖線及安坑線、萬大-中和-樹林線及社子線等捷運路線交會轉乘以達到便捷運輸之目的，環狀線行經之地區大部分為新北市及臺北市人口密集之住宅區、商業區，小部分為較外環之市郊區，如新北產業園區（非都市土地）及都市計畫區之農業區等，捷運工程建設對於行經地區之發展、土地使用型態之改變、都市空間結構之轉變及捷運沿線土地之發展等皆會有所影響，為期降低衝擊並引導交通建設進而帶動地區之更新與發展，其中捷運建設所需用地，須審慎考量用地取得之方式及其可行性，將視為順利推動捷運建設之重大關鍵因素。

一般捷運車站考量旅客服務之便利性，多選擇設置於都市活動密集、人口密度與土地使用強度較高之地區，捷運環狀線北環段及南環段路線地下車站用地所需設施用地，包含站體、出入口、通風口及轉乘設施等必要設施用地，為顧及私有土地地主之權益，故於捷運設施用地規劃時將儘可能以使用公共設施用地或公有土地為優先考量原則，惟若其周邊僅能使用私有土地或建物時，將就環境現況與土地使用分區型態進行土地開發之可行性評析，若為可行對於使用私地部分將建議採以土地開發方式取得所需用地，倘若不可行，則建議採協議價購或徵收方式辦理，有關本計畫捷運設施用地勘選之原則如下：

- 一、利用公地布設捷運設施，以達到公地公用之目標。
- 二、機廠用地，因設施需求，需用土地面積甚大，以使用都市計畫內農業區土地或非都市土地為原則。
- 三、捷運路線穿越土地之上空或地下，將依大眾捷運法暨大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法給予適當之補償，俾土地所有權人仍保有其所有權並降低對土地利用之影響。
- 四、如具開發效益之私有土地將採以土地開發方式辦理，俾利於用地取得及維護土地所有權人之權益。
- 五、配合捷運工程建設，檢討調整公共設施區位，並與公共設施關建計畫協調配合，以避免施工衝突並能收相輔相成之功效。
- 六、考慮捷運工程建設與既有公共設施一併開發，以促進公共設施機能之發揮。
- 七、公共設施用地考量多目標使用，以提供捷運設施使用，俾減少取得私有土地。
- 八、新訂或擴大都市計畫時，得一併考慮捷運路線與場站之設置需求，以預留捷運設施使用之用地。

10.1.2 用地取得方式及法令依據

依據土地之現況、規劃結果及現行法令規定，對於取得捷運設施所需用地，相關法令綜整如表 10.1-1 所示，一般引用之法令與處理方式說明如下：

一、大眾捷運法

依據大眾捷運法第 6 條規定：「大眾捷運系統需用之土地，得依法徵收或撥用之。」因此，對於捷運系統需用之土地屬私有地部分未來得採徵收方式處理，屬公有地部分則依「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」處理。

二、變更都市計畫土地使用分區為交通用地（或捷運系統用地）

捷運設施使用住宅區、商業區、工業區等非公共設施用地、未開闢之公共設施用地及已開闢公共設施用地（因應管理機關意見辦理使用分區變更者）時，須辦理都市計畫變更，以改變土地使用分區為交通用地（或捷運系統用地），俾依據該土地之權屬續以辦理土地徵收、公地撥用等土地取得作業；由於大眾捷運系統係為中央之重大交通建設，得依都市計畫法第 27 條：「都市計畫經發布實施後，遇有左列情事之一時，當地直轄市、縣（市）（局）政府或鄉、鎮、縣轄市公所，應視實際情況迅行變更：

1. 因戰爭、地震、水災、風災、火災或其他重大事變遭受損害時。
2. 為避免重大災害之發生時。
3. 為適應國防或經濟發展之需要時。
4. 為配合中央、直轄市或縣(市)(局)政府興建之重大設施時。

前項都市計畫之變更，內政部或縣(市)(局)政府得指定各該原擬定之機關限期為之，必要時並得逕為變更。」

三、都市計畫公共設施用地多目標使用(101. 9. 27)

依據都市計畫公共設施用地多目標使用辦法第三條之規定：「公共設施用地多目標使用之用地類別、使用項目及准許條件，依附表之規定。但作下列各款使用者，不受附表之限制：……二、捷運系統及其轉乘設施、公共自行車租賃系統、節水系統、環境品質監測站及都市防災救災設施使用。」

因此，有關捷運系統及其相關設施得申請都市計畫公共設施多目標使用的情況，將不受公共設施項目限制。

四、都市計畫容積移轉

容積移轉依都市計畫法第 83-1 條所述，係為取得公共設施保留地、具有紀念性或藝術價值之建築與歷史建築之保存維護及公共開放空間之提供。依「都市計畫容積移轉實施辦法」第 6 條第 1 項第 3 款所述，送出基地包含公共設施保留地。又同法第 4 條第 1 項賦予地方主管機關為辦理容積移轉，得考量都市發展密度、發展總量、公共設施劃設水準及發展優先次序，訂定審查許可條件。

因此，依「臺北市容積移轉審查許可自治條例」(103. 06. 30) 第 3 條第 1 項第 2 款規定，送出基地包含公園用地、綠地用地、廣場用地及道路用地。再依同法第 4 條第 3 項之規定，針對前述所稱私有未徵收之公共設施保留地，訂定條件限制，包含未開闢綠地、廣場、公園用地及道路用地之送出條件。

基於此，清查本案捷運設施使用前述可容積移轉之公共設施保留地後得知，所使用之公共設施用地除透過都市計畫變更回饋之公共設施用地外，餘皆已開闢。但屬於已開闢道路用地者，寬度皆達 15 公尺以上，仍有部分私有地尚未取得(新北市無此情形)。本案擬「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」，公告穿越範圍取得捷運設施所需使用之空間。

五、非都市土地辦理方式及法令依據

本計畫涉及非都市土地變更部分，就使用土地進行變更編定為交通用地，相關規定依據區域計畫法、非都市土地使用管制規則、非都市土地變更編定執行要點、92年7月7日內授中辦地字第○九二○○八三○五五號函之規定辦理。

依據區域計畫法第十五條之一規定由開發機關擬具開發計畫，檢同有關文件，向直轄市、縣（市）政府申請，報經各該區域計畫擬定機關許可後，辦理分區變更。

依據非都市土地使用管制規則第三十條第三項規定與辦事業計畫於原使用分區內申請使用地變更編定，或因興辦事業計畫變更，達第十一條規定規模，足以影響原土地使用分區劃定目的者，除毋需辦理使用分區及使用地變更外，準用第三章有關土地變更規定程序辦理。

依據96年12月6日召開之環狀線第二階段路線新北市轄段捷運設施使用公有土地及配合事項協調會，其中僅新北產業園區屬非都市土地，新北市政府表示該地區係屬經濟部工業局開發之工業區，因此，變更為都市計畫區並予以容積之獎勵目前尚無適用法規，另囿於其目前為丁種建築用地，若變更編定為特定目的事業用地供開發使用（建蔽率60%、容積率180%）恐不符土地開發效益，新北產業園區非都市土地變更編訂供捷運設施使用應無問題。據此後續將依相關之法令規定以非都市土地屬點狀、帶狀之2公頃以下用地原非編定為交通用地部分，未來於提送徵收計畫書時一併辦理使用編定為交通用地。

六、捷運系統設施土地開發

捷運系統設施使用建築基地時，為期有效利用土地資源、促進地方發展並期順利取得捷運設施所需土地，依其土地使用現況、建物發展潛力、都市計畫規定等項目進行考量，選擇適當基地辦理土地開發。

依據九十三年五月十二日修訂大眾捷運法第7條第1項規定：「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。」以及大眾捷運法第7條第4項規定：「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，得依有償撥用、協議價購、市地重劃或區段徵收方式取得之；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。」，另依據九十九年一月十五日交通部與內政部會銜發布修正之「大眾捷運系統土地開發辦法」其中第3條規定本辦法用語定義規定：

1. 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。
2. 土地開發：係指主管機關自行開發或與投資人合作開發開發用地，以有效利用土地資源之不動產興關事業。

以及第 9 條規定：「主管機關得依區域計畫法或都市計畫法之規定，就大眾捷運系統路線、場、站土地及毗鄰地區，申請劃定或變更為特定專用區。開發用地及前項特定專用區之建築物及土地使用，應符合非都市土地使用管制或都市計畫土地使用分區管制之規定。」暨第 11 條規定：「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 7 條第 4 項規定以協議價購方式辦理者，經執行機關召開會議依優惠辦法協議不成時，得由主管機關依法報請徵收。」，因此有關環狀線北環段與南環段之捷運設施土地開發部分，將依「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」辦理。

七、土地徵收及法令依據

本計畫案辦理徵收之法令依據大眾捷運法、都市計畫法及土地徵收條例第 3 條：「國家因公益需要，興辦交通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。」及其施行細則、平均地權條例及其施行細則等相關法令規定辦理。

屬都市計畫之私有土地，須於都市計畫使用分區變更為交通用地或捷運系統用地，並於完成都市計畫樁位測釘、檢測、公告期滿，以及土地逕為分割、分筆登記後，始能辦理徵收作業；屬非都市計畫之私有土地，應先就使用土地進行土地分區或用地編訂之變更後再由用地規劃單位測釘樁位，再洽地籍測量單位據以辦理土地逕為分割、分筆登記後，始能辦理徵收作業。

需用土地人申請徵收土地或土地改良物前，除國防、交通或水利事業，因公共安全急需使用土地未及與所有權人協議者外，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且無法以其他方式取得者，始得依本條例申請徵收。

前項協議之內容應作成書面，並應記明協議之結果。如未能達成協議，應記明未達成協議之理由，於申請時送交中央主管機關。

被徵收之土地，應按照徵收當期之市價補償其地價。在都市計畫區內之公共設施保留地，應按毗鄰非公共設施保留地之平均市價補償其地價。

前項市價，由直轄市、縣（市）主管機關提交地價評議委員會評定之。

八、捷運設施使用土地上空及地下辦理方式及法令依據

捷運系統興築時，一般車站出入口、通風口暨轉乘等設施以設於建築基地內為原則，其餘設施如路線段之軌道等設置如需使用私有土地之上空或地下，為使其土地仍可維持原使用，將依據大眾捷運法第 19 條之規定：「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。」

前項情形，必要時主管機關得就其需用之空間範圍協議取得地上權，協議不成時，準用徵收規定取得之。．．．」。則不採取變更都市計畫方式取得土地，係將穿越土地之上空或地下之穿越範圍辦理公告。

另穿越土地上空或地下之使用程序、使用範圍、界線之劃分及地上權設定、徵收、補償、登記、增加新建樓地板面積等事項之辦法，依據「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」之規定辦理。

九、國有財產法及各級政府機關互相撥用公有不動產之有償、無償劃分原則

公有土地非公用財產類之不動產，各級政府機關基於公務或公共所需，得採有償、無償方式撥用，其辦理程序為檢具撥用計畫書，報經其上級機關核明屬實，並層報財政部或內政部核轉行政院核准撥用；將報請行政院准予撥用，至取償與否，依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規定辦理。

另捷運系統工程需使用公有土地時，但非屬國產署管理者，則需向各公有土地管理機關申請同意撥用，附著於該土地上之改良物屬公有者，應依「臺北市舉辦公共工程拆遷補償自治條例」、「新北市興辦公共工程用地地上物拆遷補償救濟自治條例」予以拆遷補償；需撥用之國有土地，則先向都市計畫主管機關申請核發有無妨礙都市計畫證明書，經詳加核對撥用計畫書及其相關文件後，由地方政府地政機關層報財政部或內政部核轉行政院准予撥用。

公有地改良物位於出入口或通風井等捷運設施使用範圍者，以拆遷補償方式辦理，位於地下穿越範圍者地上改良物不進行拆除，以土地持分撥用或協議使用方式辦理。私有地上改良物與公有地管理機關有訂租約或相關協議者，於本案用地取得前，由管理機關辦理解約作業。未訂租約或相關協議者，則由管理機關依「各機關經管國有公用被占用不動產處理原則」辦理。

十、都市更新相關法規

依「都市更新條例」第 44 條規定「都市更新事業計畫範圍內之建築基地，得視都市更新事業需要，依下列原則給予適度之建築容積獎勵：

一、實施容積管制前已興建完成之合法建築物，其原建築容積高於法定容積者，得依原建築容積建築。

二、更新後提供社區使用之公益設施，該公益設施之樓地板面積不予計算容積。經政府指定額外提供之公益設施，其產權無償登記為公有者，除不計入容積外，並得適度增加其建築容積。

三、主管機關依第六條或第七條規定優先或迅行劃定之更新地區，在一定時程內申請實施更新者，給予適度之容積獎勵。

四、其他為促進都市更新事業之辦理，經地方主管機關報中央主管機關核准者。

五、前四款容積獎勵後，多數原土地及建築物所有權人分配之建築物樓地板面積仍低於當地居住樓地板面積平均水準者，得適度增加其建築容積。

依第七條第一項第一款規定劃定之更新地區，於實施都市更新事業時，其建築物高度，除因飛航安全管制外，不受建築法令及都市計畫法令之建築高度限制；其建蔽率得經直轄市、縣(市)主管機關審議通過，按原建蔽率建築。

第一項建築容積獎勵辦法，由中央主管機關定之。」

依「都市更新建築容積獎勵辦法」第 4 條規定：「本條例第四十四條第一項第二款所定更新後提供社區使用之公益設施，以經主管機關認定者為限。經政府指定額外提供之公益設施，其產權無償登記為公有者，除不計入容積外，並得依下列公式計算獎勵容積，其獎勵額度以法定容積之百分之十五為上限：

捐贈公益設施之獎勵容積 = (捐贈公益設施土地成本 + 興建成本 + 提供管理維護基金) × 一點二倍 / (二樓以上更新後平均單價 - 興建成本 - 管銷費用)。」；第五條規定「協助開闢或管理維護更新單元內或其周邊公共設施，其產權登記為公有者，或捐贈經費予當地地方政府都市更新基金以推展都市更新業務者，得依下列公式計算獎勵容積，其獎勵額度以法定容積百分之十五為上限：

協助開闢或管理維護更新單元內或其周邊公共設施之獎勵容積 = (協助開闢都市計畫公共設施所需工程費 + 土地取得費用 + 拆遷安置經費 + 管理維護經費) × 一點二倍 / (二樓以上更新

後平均單價－興建成本－管銷費用)；捐贈經費予當地地方政府都市更新基金之獎勵容積＝捐贈金額×一點二倍／(二樓以上更新後平均單價－興建成本－管銷費用)。

前項土地取得費用，以事業計畫報核日當期之公告現值計算。

第一項協助開闢更新單元內或其周邊公共設施，以容積移轉方式辦理者，依其規定辦理，不適用本條獎勵。」

綜上所述，本案 Y1A 及 Y3 站部分出入口及通風井得配合政治大學及本府財政局辦理都市更新案取得所需用地，該更新案要以何種方式取得容積獎勵以其事業計畫核定內容為準。

表 10.1-1 捷運系統用地取得相關法令條文一覽表

法令	相關條文
大眾捷運法 (103.6.4)	第 6 條 大眾捷運系統需用之土地，得依法徵收或撥用之。
	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。 有下列情形之一者，為前項所稱之毗鄰地區土地： 一、與捷運設施用地相連接。 二、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。 三、與捷運設施用地相鄰之街廓，而以地下道或陸橋相連通。 第一項開發用地，主管機關得協調內政部或直轄市政府調整當地之土地使用分區管制或區域土地使用管制。 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，得依有償撥用、協議價購、市地重劃或區段徵收方式取得之；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。 主管機關得會商都市計畫、地政等有關機關，於路線、場、站及其毗鄰地區劃定開發用地範圍，經區段徵收中央主管機關核定後，先行依法辦理區段徵收，並於區段徵收公告期滿後一年內，發布實施都市計畫進行開發，不受都市計畫法第五十二條規定之限制。 以區段徵收方式取得開發用地者，應將大眾捷運系統路線、場、站及相關附屬設施用地，於區段徵收計畫書載明無償登記為主管機關所有。 第一項開發之規劃、申請、審查、土地取得程序、開發方式、容許使用項目、申請保證金、履約保證金、獎勵及管理監督之辦法，由交通部會同內政部定之。 主管機關辦理開發之公有土地及因開發所取得之不動產，其處分、設定負擔、租賃或收益，不受土地法第二十五條、國有財產法第二十八條及地方政府公產管理法令之限制。
	第 16 條 大眾捷運系統路線穿越河川，其築墩架橋或開闢隧道，應與水利設施配合；河岸如有堤壩等建築物，應予適度加強，並均應商得水利主管機關同意，以防止危險發生。
	第 18 條 大眾捷運系統工程建設機構因施工需要，得使用河川、溝渠、涵洞、堤防、道路、公園及其他公共使用之土地。但應事先通知各有關主管機關。
	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，或得將管、線附掛於沿線之建物上。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。 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，於土地登記簿註記，或與土地所有權人協議設定地上權，協議不成時，準用土地徵收條例規定徵收取得地上權。 前二項私有土地及其土地改良物因大眾捷運系統之穿越，致不能為相當之使用時，土地及其土地改良物所有人得自施工之日起至完工後一年內，請求徵收土地及其土地改良物，主管機關不得拒絕。私有土地及其土地改良物所有人原依前二項規定取得之對價，應在徵收土地及其土地改良物補償金額內扣除之。 第一項穿越之土地為建築基地之全部或一部時，該建築基地得以增加新建樓地板面積方式補償之。 前四項土地及其土地改良物上空或地下使用之程序、使用範圍、地籍逕為分割及設定地上權、徵收、註記、補償、登記、增加新建樓地板面積等事項之辦法，由中央主管機關會同內政部定之。

法令	相關條文	
		主管機關依第三項規定徵收取得之土地及其土地改良物，其處分、設定負擔、租賃或收益，不受土地法第二十五條、國有財產法第二十八條及地方政府公產管理法令有關規定之限制。
	第 24-1 條	大眾捷運系統在市區道路或公路建設，應先徵得該市區道路或公路主管機關同意。 前項大眾捷運系統之建設，須拆遷已附掛或埋設之管、線、溝渠時，該設施之所有人或使用人不得拒絕；其所需費用分擔，依前條第三項規定及第四項所定辦法辦理。 依第三條第二項第二款所定大眾捷運系統，其地面路線之設置標準、規劃、管理養護及費用分擔原則等相關事項之辦法，由中央主管機關會同內政部定之。 共用車道路線維護應劃歸大眾捷運系統。
大眾捷運系統 土地開發辦法 (99. 1. 15)	第 3 條	本辦法用語定義如下： 一、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。 二、土地開發：係指主管機關自行開發或與投資人合作開發開發用地，以有效利用土地資源之不動產興關事業。
	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辦理有償撥用。
	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價購方式辦理者，經執行機構召開會議依優惠辦法協議不成時，得由主管機關依法報請徵收。
大眾捷運系統 工程使用土地 上空或地下處 理及審查辦法 (104. 9. 17)	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。
	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。
	第 10 條	地上權之補償除第十一條及第十二條情形者外，應依下列規定辦理： 一、穿越土地之上空為：徵收補償地價 × 穿越地上高度補償率（如附表一） = 地上權補償費。 二、穿越土地之下方為：穿越土地之下方為：徵收補償地價 × 穿越地下深度補償率（如附表二） = 地上權補償費。 需穿越同一土地之上空及地下者，不適用本辦法之規定。

法令	相關條文																											
	<p style="text-align: center;">附表一 穿越地上高度補償率表</p> <table border="1" data-bbox="564 360 1345 658"> <thead> <tr> <th>捷運工程構造物之下緣距 地表高度</th> <th>地上權補償率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>〇公尺－未滿九公尺</td> <td>70%</td> </tr> <tr> <td>九公尺－未滿十五公尺</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td>十五公尺－未滿二十一公尺</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>二十一公尺－未滿三十公尺</td> <td>15%</td> </tr> <tr> <td>三十公尺以上</td> <td>10%</td> </tr> </tbody> </table> <p>註一： 1. 捷運工程構造物之下緣距地表高度係以需地機構依第五條測繪之縱剖面圖上，於軌道中心線處自地表起算至捷運工程構造物最下緣之高度為準。 2. 於同一筆土地內捷運工程構造物之最下緣穿越不同補償率之高度時，應分別計算補償。 3. 在同一剖面上穿越地上高度跨越表內二種以上高度者，以補償率較高者計算補償。</p> <p style="text-align: center;">附表二 穿越地下深度補償率表</p> <table border="1" data-bbox="558 896 1337 1238"> <thead> <tr> <th>捷運工程構造物之上緣距 地表高度</th> <th>地上權補償率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>〇公尺－未滿十三公尺</td> <td>50%</td> </tr> <tr> <td>十三公尺－未滿十六公尺</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>十六公尺－未滿二十公尺</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>二十公尺－未滿二十四公尺</td> <td>20%</td> </tr> <tr> <td>二十四公尺－未滿二十八公尺</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>二十八公尺以上</td> <td>5%</td> </tr> </tbody> </table> <p>註一： 1. 捷運工程構造物之上緣距地表深度係以需地機構依第五條測繪之縱剖面圖上，於軌道中心線處自地表起算至捷運工程構造物最上緣之深度為準。 2. 於同一筆土地內捷運工程構造物之最上緣穿越不同補償率之深度時，應分別計算補償。 3. 於地面以明挖方式向下施工者，其地上權補償率依地下深度〇公尺之標準計算。 4. 在同一剖面上穿越地下深度跨越表內二種以上深度者，以補償率較高者計算補償。</p>		捷運工程構造物之下緣距 地表高度	地上權補償率	〇公尺－未滿九公尺	70%	九公尺－未滿十五公尺	50%	十五公尺－未滿二十一公尺	30%	二十一公尺－未滿三十公尺	15%	三十公尺以上	10%	捷運工程構造物之上緣距 地表高度	地上權補償率	〇公尺－未滿十三公尺	50%	十三公尺－未滿十六公尺	40%	十六公尺－未滿二十公尺	30%	二十公尺－未滿二十四公尺	20%	二十四公尺－未滿二十八公尺	10%	二十八公尺以上	5%
捷運工程構造物之下緣距 地表高度	地上權補償率																											
〇公尺－未滿九公尺	70%																											
九公尺－未滿十五公尺	50%																											
十五公尺－未滿二十一公尺	30%																											
二十一公尺－未滿三十公尺	15%																											
三十公尺以上	10%																											
捷運工程構造物之上緣距 地表高度	地上權補償率																											
〇公尺－未滿十三公尺	50%																											
十三公尺－未滿十六公尺	40%																											
十六公尺－未滿二十公尺	30%																											
二十公尺－未滿二十四公尺	20%																											
二十四公尺－未滿二十八公尺	10%																											
二十八公尺以上	5%																											
第 19 條	<p>凡建築基地含有大眾捷運系統地區穿越需註記或取得地上權之土地，為適當補償土地所有人、占有人或使用人之損失，得依下列規定增加新建樓地板面積：</p> <p>一、穿越之捷運隧道全部進入該建築基地所在之街廓內，且該建築基地被穿越部分符合下列規定者，得增加之樓地板面積為基地面積乘以該基地法定容積之百分之三十。</p> <p>二、穿越之捷運隧道未全部進入該建築基地街廓內者：</p> <p>(一) 建築基地所在之整體街廓被捷運隧道沿建築線方向穿越，且該建築基地被穿越部分符合下列規定者，由被隧道穿越之道路邊緣起算，以隧道穿越各該建築基地最大深度之五倍範圍之土地，該部分土地容積得予增加為法定容積之百分之三十。該隧道穿越各該建築基地最大深度值之五倍未達三十公尺者，以三十公尺計。</p> <p>(二) 建築基地所在街廓之部分被捷運隧道沿建築線方向穿越者，由被隧道穿越之道路邊緣起算，以隧道穿越各該建築基地最大深度之五倍範圍之內之土地，該部分土地容積得予增加為法定容積之百分之三</p>																											

法令	相關條文	
		<p>十，該隧道穿越各該建築基地最大深度值之五倍未達三十公尺者，以三十公尺計。</p> <p>前項第一款、第二款圖例中所稱捷運穿越隧道寬度，係指隧道結構體外緣之垂直投影兩側各加三公尺之寬度。如非屬上述穿越情形者，由主管機關會同當地都市計畫、建築主管機關認定之。</p> <p>第一項被大眾捷運系統地上穿越之建築基地，如符合其他法令之容積獎勵者，得同時適用之，但各地區之都市計畫對建築基地被捷運系統地下穿越之土地另訂有容積增加規定者，從其規定，不適用本條之規定。</p>
<p>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 (104.9.14)</p>	<p>第 3 條</p>	<p>依本辦法協議價購之土地，其土地改良物應一併價購。</p> <p>前項協議價購之土地，依市價協議之；土地改良物，依協議當期當地舉辦公共工程拆遷補償規定辦理。</p> <p>應發給之協議價購土地款及土地改良物各項拆遷補償費、拆遷處理費、獎勵金及遷移費等，於點交後一次付清，點交前之地價稅及房屋稅由原所有權人負擔。</p> <p>同意協議價購之原土地所有權人，符合下列條件之一者，得申請以該基地開發完成本府取得之公有不動產抵付協議價購土地款；或領取協議價購土地款，申請優先承購、承租該基地開發完成本府取得之公有不動產：</p> <p>一、土地上無建築改良物（含違章建築）。</p> <p>二、土地上有建築改良物（含違章建築），於捷運局通知期限拆遷，且該建築改良物所有權人自願放棄安置或其他代替安置之補償措施。</p> <p>前項基地開發完成本府取得之公有不動產，經本府核定採統一經營管理之方式者，原土地所有權人應配合辦理。</p> <p>第二項所稱市價，指協議時市場正常交易價格。</p>
	<p>第 5 條</p>	<p>原土地所有權人依第三條第四項規定提出申請者，依下列規定辦理：</p> <p>一、申請抵付協議價購土地款者，按其原有土地協議價購之金額，占開發基地依市價計算總金額之比例，乘以該基地開發完成本府取得之公有不動產價值，作為其應抵付權值；並依照本府所議定之各樓層區位價格，由原土地所有權人選定樓層、區位。土地上有建築物者，則將其建築物所坐落土地之抵付權值加總後，再將各樓層分配權值予以加計後重新計算比例，乘以建築物所坐落土地之抵付權值總額，各樓層分配權值之加計原則如下：</p> <p>(一)商業區建築物之一樓依法營業使用者，加計其權值一倍。</p> <p>(二)商業區建築物之一樓作住宅使用或住宅區建築物之一樓依法營業使用者，加計其權值 0. 五倍。</p> <p>(三)住宅區建築物之一樓作住宅使用者，加計其權值 0. 二倍。</p> <p>二、領取協議價購土地款者，得優先承購、承租之不動產，不得超過依前款計算所取得權值之百分之五十。</p> <p>依前項規定申請抵付協議價購土地款，抵付權值已達一戶三分之二以上價格者，得申請增加承購至一戶；領取協議價購土地款，優先承購、承租之不動產已達一戶三分之二以上價格者，亦同。</p> <p>不符前項規定者，原土地所有權人僅得與公有土地以外之原土地所有權人以共同承購、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基地開發完成本府取得之公有不動產價值，除其他法令另有規定外，應扣除本府以主管機關身分所取得獎勵樓地板面積之房地價值。</p>
	<p>第 7 條</p>	<p>申請抵付協議價購土地款並增加承購者，其增加承購之價格，以臺北市臺北都會區大眾捷運系統土地開發權益分配審議委員會審定，並與投資人協商後經本府核定之議定價格計算。</p>

法令	相關條文	
		領取協議價購土地款，並申請優先承購者，其優先及增加承購之價格，以本府市有財產審議委員會審議通過之價格計算。
土地徵收 條例 (101. 1. 4)	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： 一、國防事業。 二、交通事業。 三、公用事業。 四、水利事業。 五、公共衛生及環境保護事業。 六、政府機關、地方自治機關及其他公共建築。 七、教育、學術及文化事業。 八、社會福利事業。 九、國營事業。 十、其他依法得徵收土地之事業。
	第 11 條	需用土地人申請徵收土地或土地改良物前，除國防、交通或水利事業，因公共安全急需使用土地未及與所有權人協議者外，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且無法以其他方式取得者，始得依本條例申請徵收。 前項協議之內容應作成書面，並應記明協議之結果。如未能達成協議，應記明未達成協議之理由，於申請時送交中央主管機關。 第一項協議價購，依其他法律規定有優先購買權者，無優先購買權之適用。 第一項協議價購，應由需用土地人依市價與所有權人協議。 前項所稱市價，指市場正常交易價格。
	第 30 條	被徵收之土地，應按照徵收當期之市價補償其地價。在都市計畫區內之公共設施保留地，應按毗鄰非公共設施保留地之平均市價補償其地價。 前項市價，由直轄市、縣（市）主管機關提交地價評議委員會評定之。 各直轄市、縣（市）主管機關應經常調查轄區地價動態，每六個月提交地價評議委員會評定被徵收土地市價變動幅度，作為調整徵收補償地價之依據。 前三項查估市價之地價調查估計程序、方法及應遵行事項等辦法，由中央主管機關定之。
	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地下，得就需用之空間範圍協議取得地上權，協議不成時， <u>準用徵收規定取得地上權</u> 。但應擇其損害最少之處所及方法為之。 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。 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。 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。
臺北市舉辦公 共工程拆遷補 償自治條例 (99. 6. 28)	第 6 條	主管機關對於合法建築物及農作改良物之拆遷，應於拆遷前，由需地機關會同有關機關，依照實地調測及評估資料，與所有權人協議價購。 所有權人對於前項調測及評估資料有異議時，需地機關應會同有關機關派員複查。
	第 7 條	估定合法建築物拆遷補償費及違章建築拆遷處理費計算方式如下： 一、合法建築物拆遷補償費：按重建價格補償。主管機關以協議價購方式與合法建築物所有權人達成協議者，按拆遷補償費加發百分之二十之獎勵金。

法令	相關條文	
		二、違章建築拆遷處理費： (一)舊有違章建築按合法建築物重建價格百分之八十五計算。 (二)既存違章建築三層樓以下之各層拆除面積在一百六十五平方公尺以內之部分，按合法建築物重建價格百分之七十計算；其單層拆除面積超過一百六十五平方公尺之部分及第四層樓以上之拆除面積，按合法建築物重建價格百分之五十計算。 (三)七十七年八月一日以後之違章建築不發給違章建築拆遷處理費。
都市計畫法 (104. 12. 30)	第 27 條	都市計畫經發布實施後，遇有左列情事之一時，當地直轄市、縣（市）（局）政府或鄉、鎮、縣轄市公所，應視實際情況迅行變更： 一、因戰爭、地震、水災、風災、火災或其他重大事變遭受損壞時。 二、為避免重大災害之發生時。 三、為適應國防或經濟發展之需要時。 四、為配合中央、直轄市或縣（市）興建之重大設施時。 前項都市計畫之變更，內政部或縣（市）（局）政府得指定各該原擬定之機關限期為之，必要時，並得逕為變更。
都市計畫公共 設施用地多目 標使用辦法 (101. 09. 27)	第 3 條	公共設施用地多目標使用之用地類別、使用項目及准許條件，依附表之規定。但作下列各款使用者，不受附表之限制： 一、依促進民間參與公共建設法相關規定供民間參與公共建設之附屬事業用地，其容許使用項目依都市計畫擬定、變更程序調整。 二、捷運系統及其轉乘設施、公共自行車租賃系統、節水系統、環境品質監測站及都市防災救災設施使用。 三、地下作自來水、下水道系統相關設施或滯洪設施使用。 四、面積在零點零五公頃以上，兼作機車停車場使用。 五、閒置或低度利用之公共設施，經直轄市、縣（市）政府都市計畫委員會審議通過者，得作臨時使用。 六、依公有財產法令規定辦理合作開發之公共設施用地，其容許使用項目依都市計畫擬定、變更程序調整。
土地法 (100. 6. 15)	第 26 條	各級政府機關需用公有土地時，應商同該管直轄市或縣（市）政府層請行政院核准撥用。
國有財產法 (101. 1. 4)	第 36 條	主管機關基於事實需要，得將公務用、公共用財產，在原規定使用範圍內變更用途，並得將各該種財產相互交換使用。 前項變更用途或相互交換使用，須變更主管機關者，應經各該主管機關之協議，並徵得財政部之同意。
	第 38 條	非公用財產類之不動產，各級政府機關為公務或公共所需，得申請撥用。但有左列情形之一者，不得辦理撥用： 一、位於繁盛地區，依申請撥用之目的，非有特別需要者。 二、擬作為宿舍用途者。 三、不合區域計畫或都市計畫土地使用分區規定者。 前項撥用，應由申請撥用機關檢具使用計畫及圖說，報經其上級機關核明屬實，並徵得財政部國有財產署同意後，層報行政院核定之。
國有不動產撥 用要點 (107. 7. 18)	第 3 點	撥用方式為有償或無償，應依行政院訂頒「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」（以下簡稱劃分原則）規定辦理。 有償撥用價款應於奉准撥用後一次付清。但申請分期付款符合行政院訂頒「地方政府有償撥用公有不動產分期付款執行要點」規定者，不在此限。 前項應一次付清之撥用價款及分期付款之第一期款，未於奉准撥用之次年一月十日以前付清者，財政部國有財產署（以下簡稱國產署）得層報行政院核定註銷撥用。 法規或行政院另有規定者，從其規定，不受前三項規定之限制。 有償撥用價款應按撥用範圍逐一計算，四捨五入取至整數，計算結果不足一元



法令	相關條文	
	第 5 點	<p>者，以一元計。</p> <p>申撥國有土地部分空間之方式如下：</p> <p>(一)屬財政部國有財產署(以下簡稱國產署)經管者，應申撥全部土地持分。需用機關有二個以上時，應共同協議需用土地持分，分別辦理撥用。</p> <p>(二)非國產署經管者，由申撥機關洽管理機關協議土地持分或空間垂直距離，辦理撥用。但有償撥用者，僅得以協議之土地持分辦理撥用。</p>
<p>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 (104. 11. 18)</p>		<p>各級政府機關因公務或公共所需公有不動產，依法申辦撥用時，以無償為原則。但下列不動產，應辦理有償撥用：</p> <p>一、國有學產不動產，非撥供公立學校、道路、古蹟使用者。</p> <p>二、獨立計算盈虧之非公司組織之公營事業機構與其他機關間互相撥用之不動產。</p> <p>三、專案核定作為變產置產之不動產，非撥供道路使用者。</p> <p>四、管理機關貸款取得之不動產，其處分收益已列入償債計畫者。</p> <p>五、抵稅不動產或稅捐稽徵機關承受行政執行機關未能拍定之不動產。</p> <p>六、特種基金與其他機關間互相撥用之不動產，且非屬下列情形之一者：</p> <p>(一)財務確屬困難之校務基金或地方教育發展基金申請撥用特種基金以外之不動產供公立學校使用。</p> <p>(二)住宅基金申請撥用特種基金以外之不動產供興辦社會住宅使用。</p> <p>七、屠宰場、市場、公共造產事業使用之不動產，且其非屬地方政府同意無償撥用其所有不動產之情形者。</p> <p>八、都市計畫住宅區、商業區、工業區不動產、特定專用區容許住、商、工業使用之不動產，或非都市土地經編定為甲、乙、丙、丁種建築用地及其地上建築改良物，且其非屬下列情形之一者：</p> <p>(一)國有不動產撥供中央政府機關使用。</p> <p>(二)撥供古蹟、歷史建築、社會住宅、道路或溝渠使用。</p> <p>九、前款不動產屬都市計畫範圍內者，其土地於中華民國九十四年八月四日後，變更為非供住、商、工業性質之使用分區或容許使用項目，且其變更非屬下列情形之一者：</p> <p>(一)目的事業主管機關依其主管法律變更。</p> <p>(二)依都市計畫法第二十六條、第二十七條第一項第一款或第二款規定變更。</p> <p>(三)依都市計畫法第二十七條第一項第三款或第四款規定變更，並先經公產管理機關同意。</p> <p>十、其他依法令規定應辦理有償撥用之不動產。</p> <p>前項但書規定之不動產，依法撥用供重大災害發生後災民安置或重建使用者，除屬第二款及第六款情形仍應辦理有償撥用外，辦理無償撥用。</p> <p>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，無當年期評定現值或屬特種基金財產者，以核准撥用當月財產帳面金額為準。</p>
<p>國有非公用不動產交換辦法 (107. 08. 20)</p>	第 6 條	<p>有不動產與他人所有不動產辦理交換之區位範圍，應符合下列規定之一：</p> <p>一、均屬於都市計畫範圍內，且位於同一或毗鄰之街廓或位於同一重劃區。</p> <p>二、均屬於都市計畫範圍外，為同一使用分區及使用地類別，且位於同一或毗鄰之地段範圍內；或屬於都市計畫範圍外之國有不動產，與位於同一或毗鄰鄉(鎮、市、區)內，可供單獨建築使用之他人所有土地。</p> <p>三、經各該目的事業主管機關核准開發許可之整體開發案，其開發範圍內之國有土地，與該範圍內或毗鄰或同一鄉(鎮、市、區)內可供單獨建築使用之他人所有土地。</p>
<p>都市計畫容積</p>	第 4 條	<p>直轄市、縣(市)主管機關為辦理容積移轉，得考量都市發展密度、發展總量、</p>

法令	相關條文	
移轉實施辦法 (103.08.04)		公共設施劃設水準及發展優先次序，訂定審查許可條件，提經該管都市計畫委員會或都市設計審議委員會審議通過後實施之。 前項審查許可條件於本辦法中華民國九十三年六月三十日修正施行後一年內未訂定實施者，直轄市、縣（市）主管機關對於容積移轉申請案件，應逐案就前項考量之因素，詳實擬具審查意見，專案提經該管都市計畫委員會或都市設計審議委員會審議通過後，依本辦法核辦。
	第 6 條	送出基地以下列各款土地為限： 一、都市計畫表明應予保存或經直轄市、縣（市）主管機關認定有保存價值之建築所定著之土地。 二、為改善都市環境或景觀，提供作為公共開放空間使用之可建築土地。 三、私有都市計畫公共設施保留地。但不包括都市計畫書規定應以區段徵收、市地重劃或其他方式整體開發取得者。 前項第一款之認定基準及程序，由當地直轄市、縣（市）主管機關定之。第一項第二款之土地，其坵形應完整，面積不得小於五百平方公尺。但因法令變更致不能建築使用者，或經直轄市、縣（市）政府勘定無法合併建築之小建築基地，不在此限。
臺北市容積移轉審查許可自治條例 (103.06.30)	第 3 條	本自治條例所稱送出基地為下列各款土地： 一、本市歷史建築所定著之私有土地。 二、私有未徵收之公共設施保留地，包括： （一）公園用地。 （二）綠地用地。 （三）廣場用地。 （四）道路用地。 前項送出基地不含都市計畫書規定應以區段徵收、市地重劃或其他方式整體開發地區共同負擔之公共設施用地及都市計畫檢討變更中之土地。
	第 4 條	接受基地所有權人自本自治條例施行之日起三年內，仍得依都市計畫容積移轉實施辦法之規定辦理移入容積。但依本自治條例第二條之一第一項第一款及第二款規定辦理者，不在此限。 都市更新案之實施者於前項三年期間內提出容積移轉申請者，依前項規定。前條第一項第二款所稱之私有未徵收之公共設施保留地，應符合下列條件： 一、未開闢綠地、廣場、公園用地： （一）該公共設施保留地面積，須小於二公頃以下。 （二）送出基地申請範圍內之土地所有權人，須全數同意辦理容積移轉。 二、道路用地： （一）符合下列任一規定者： 1. 未開闢計畫道路寬度達十五公尺以上，送出基地申請範圍須為完整路段，且二側均與現有已開闢之八公尺以上計畫道路相連通。 2. 已開闢計畫道路寬度達十五公尺以上，且持有年限達五年以上者。但因繼承或配偶、直系血親間之贈與而移轉者，其持有年限得予併計。 3. 符合臺北市政府消防通道劃設及管理作業程序第三點第一項第一款消防通道之未開闢計畫道路。 （二）前目之 1 及目之 3 之送出基地申請範圍內之土地所有權人，須全數同意辦理容積移轉。 接受基地依本條規定移入之容積，不得超過接受基地當次申請移入容積量之百分之五十。
非都市土地使用管制規則 (105.11.28)	第 11 條	非都市土地申請開發達下列規模者，應辦理土地使用分區變更： 一、申請開發社區之計畫達五十戶或土地面積在一公頃以上，應變更為鄉村區。

法令	相關條文	
		<p>二、申請開發為工業使用之土地面積達十公頃以上或依產業創新條例申請開發為工業使用之土地面積達五公頃以上，應變更為工業區。</p> <p>三、申請開發遊憩設施之土地面積達五公頃以上，應變更為特定專用區。</p> <p>四、申請設立學校之土地面積達十公頃以上，應變更為特定專用區。</p> <p>五、申請開發高爾夫球場之土地面積達十公頃以上，應變更為特定專用區。</p> <p>六、申請開發公墓之土地面積達五公頃以上或其他殯葬設施之土地面積達二公頃以上，應變更為特定專用區。</p> <p>七、前六款以外開發之土地面積達二公頃以上，應變更為特定專用區。</p> <p>前項辦理土地使用分區變更案件，申請開發涉及其他法令規定開發所需最小規模者，並應符合各該法令之規定。</p> <p>申請開發涉及填海造地者，應按其開發性質辦理變更為適當土地使用分區，不受第一項規定規模之限制。</p> <p>中華民國七十七年七月一日本規則修正生效後，同一或不同申請人向目的事業主管機關提出二個以上興辦事業計畫申請之開發案件，其申請開發範圍毗鄰，且經目的事業主管機關審認屬同一興辦事業計畫，應累計其面積，累計開發面積達第一項規模者，應一併辦理土地使用分區變更。</p>
	第 15 條	<p>依相關審議作業規範規定，檢具開發計畫申請許可，或僅先就開發計畫之土地使用分區變更計畫申請同意，並於區域計畫擬定機關核准期限內，再檢具使用地變更編定計畫申請許可。</p> <p>申請開發殯葬、廢棄物衛生掩埋場、廢棄物封閉掩埋場、廢棄物焚化處理廠、營建剩餘土石方資源處理場及土石採取場等設施，應先就開發計畫之土地使用分區變更計畫申請同意，並於區域計畫擬定機關核准期限內，檢具使用地變更編定計畫申請許可。</p>
	第 30 條	<p>辦理非都市土地變更編定時，申請人應擬具興辦事業計畫。</p> <p>前項興辦事業計畫如有第十一條或第十二條需辦理使用分區變更之情形者，應依第三章規定之程序及審議結果辦理。</p> <p>第一項興辦事業計畫於原使用分區內申請使用地變更編定，或因變更原經目的事業主管機關核准之興辦事業計畫性質，達第十一條規定規模，準用第三章有關土地使用分區變更規定程序辦理。</p> <p>第一項興辦事業計畫除有前二項規定情形外，應報經直轄市或縣（市）目的事業主管機關之核准。直轄市或縣（市）目的事業主管機關於核准前，應先徵得變更前直轄市或縣（市）目的事業主管機關及有關機關同意。但依規定需向中央目的事業主管機關申請或徵得其同意者，應從其規定辦理。變更後目的事業主管機關為審查興辦事業計畫，得視實際需要，訂定審查作業要點。</p> <p>申請人以前項經目的事業主管機關核准興辦事業計畫辦理使用地變更編定者，直轄市或縣（市）政府於核准變更編定時，應函請土地登記機關辦理異動登記並於土地登記簿標示部加註核定事業計畫使用項目。</p> <p>依第四項規定申請變更編定之土地，其使用管制及開發建築，應依目的事業主管機關核准之興辦事業計畫辦理，申請人不得逕依第六條附表一作為興辦事業計畫以外之其他容許使用項目或許可使用細目使用。</p>
非都市土地變更編定執行要點(104. 12. 30)	第 8 點	<p>申請變更編定為特定目的事業用地，以各該使用區無其他適當使用地可變更編定者為限，且以政府機關或公營事業機構興辦者為主。但有下列情形之一，經直轄市或縣（市）目的事業主管機關依本規則第三十條規定徵得變更前目的事業主管機關及有關機關同意後核准其興辦事業計畫者，得申請變更編定為特定目的事業用地：</p> <ul style="list-style-type: none"> (一) 財團法人興辦文教設施。 (二) 興建學校。 (三) 設置幼兒園。 (四) 發電廠、變電所、配電中心、輸配電鐵塔、油庫、輸油（氣）設施、液化石油氣分裝場、天然氣貯存槽、加油站、加氣站、加壓

法令	相關條文	
		<p>站、整壓站、配氣站及計量站等設施。</p> <p>(五) 自然泉飲用水包裝設施。</p> <p>(六) 農(漁)民團體興建農、水產品集貨及運銷場所、冷凍(藏)庫、糧食、肥料倉庫、辦公廳舍等相關設施。</p> <p>(七) 農(漁)業團體興建農、水產品集貨、運銷場所、冷凍(藏)庫等相關設施。</p> <p>(八) 農、漁業生產(含畜禽屠宰)、加工(含飼料製造)及運銷計畫設施。</p> <p>(九) 糧商興(擴)建碾米設備及相關設施。</p> <p>(十) 住宿、餐飲、農產品加工(釀造)廠、農產品與農村文物展示(售)及教育解說中心等休閒農業設施。</p> <p>(十一) 動物收容處所。</p> <p>(十二) 興辦社會福利設施。</p> <p>(十三) 土資場相關設施。</p> <p>(十四) 液化石油氣及其他可燃性高壓氣體容器儲存設施。</p> <p>(十五) 醫療機構、護理機構及精神復健機構。</p> <p>(十六) 廢棄物清除處理、廢(污)水處理及防治公害等相關設施。</p> <p>(十七) 衛星廣播電視事業、有線廣播電視事業及無線廣播、電視電臺設置之設施。</p> <p>(十八) 電信相關設施。</p> <p>(十九) 電磁波相容檢測實驗室。</p> <p>(二十) 經區域計畫委員會審議通過之開發案件，無適當用地可供辦理變更編定者。</p> <p>(二十一) 宗教建築設施。</p> <p>(二十二) 生物技術產業設施。</p> <p>(二十三) 運動場館設施。</p> <p>(二十四) 勞工安全衛生教育訓練術科場地及技術士技能檢定等相關設施。</p> <p>(二十五) 經文化主管機關核准之離島文化創意產業。</p> <p>前項各款興辦事業計畫，依規定需由中央目的事業主管機關核准者，應檢具其核准文件辦理變更編定。</p> <p>本要點中華民國九十年九月七日修正發布後，興辦第一項第二十一款宗教建築設施所需之用地申請變更編定者，應一律變更編定為特定目的事業用地。</p>
	第 10 點	<p>需用土地人申請徵收或撥用土地計畫書內敘明請求一併准予變更編定者，直轄市或縣(市)主管機關在接到核准徵收或撥用案件時，應即依徵收或撥用土地使用性質逕為核准變更編定為適當使用地及辦理異動程序。</p> <p>依土地徵收條例第三條規定得徵收之土地，以協議價購或其他方式取得者；或國營公用事業主管機關許可興辦之事業，以一般價購、專案讓售或其他方式取得公有土地者，應檢附奉准興辦事業及已達成協議價購、一般價購、專案讓售或其他取得土地之文件，逕向直轄市或縣(市)主管機關申請將所用地一併變更編定為適當使用地，直轄市或縣(市)主管機關受理申請後，應比照前項規定辦理。</p> <p>前二項變更編定除法令另有規定外，符合本規則第十一條各款或第十二條規定情形者，應先徵得區域計畫擬定機關之同意。</p>
新北市興辦公 共工程用地地 上物拆遷補償 救濟自治條例 (100.10.19)	第 4 條	<p>前條所稱合法建築物，係指下列之建築物及雜項工作物：</p> <p>一、依法完成所有權登記之建築物。</p> <p>二、都市計畫發布實施前建造者。</p> <p>三、依建築法領有使用執照者。</p> <p>四、中華民國五十四年五月十一日前，依建築法領有建築執照或建築許</p>

法令	相關條文
	<p>可，且其主要構造及位置，均按核准之工程圖樣施工者。</p> <p>五、未實施都市計畫地區，於實施都市計畫以外地區建築物管理辦法施行前建造者；及該辦法未指定應申領建築執照地區，於北區區域計畫公告實施前建造者。</p> <p>前項第二款及第五款之合法建築物，應具備下列任一證明文件：</p> <ul style="list-style-type: none"> 一、建物謄本。 二、戶口遷入證明。 三、稅籍證明。 四、自來水接水或電力接電證明。 五、區公所或原鄉（鎮、市）公所證明文件。
第 6 條	<p>拆除合法建築物，應發給補償費。</p> <p>前項補償費，應按土地徵收當時或重劃計畫書公告日該建築物之重建價格估定之。</p> <p>興辦公共工程因協議價購、徵收而須全部拆除合法建築物，應對設有戶籍之每一門牌住戶且為所有權人發給房屋補助費新臺幣九十萬元。</p> <p>前項建築物門牌之認定，以第一次召開用地及土地改良物協議價購會議日前一年該址設有門牌者為限，其後門牌若有分編、增編者，仍依原門牌辦理。但同一門牌有多戶設籍，且各自有獨立出入口、廚房及廁所等設施，具實際獨立生活性質者，按實際戶籍認定之。</p> <p>拆遷戶為公法人者，不予發給。</p> <p>第三項設有戶籍之現住戶以第一次召開用地及土地改良物協議價購會議六個月前在現址設立戶籍，並有居住事實者為限。</p> <p>對全部拆除建築物所有權人發給房屋補助費；部分拆除者，依拆除面積比例發給之。</p>
第 7 條	<p>公共工程用地內應拆除之合法建築物，其設有戶籍之現住戶，於期限內自動搬遷者，應發給人口遷移費。</p> <p>前項設有戶籍之現住戶以第一次召開用地及土地改良物拆遷補償協議座談會或徵收、重劃計畫書公告六個月前在現址設立戶籍，並有居住事實者為限。但因結婚或出生而設籍者，不受六個月期限之限制。</p>

資料來源：本計畫整理

10.1.3 用地取得

一、路線段用地取得可行性分析

環狀線北環段及南環段路線段多布設於已開闢道路用地或公共設施用地上，部分則穿越可建築之私有土地，有關環狀線北環段及南環段路線段用地取得方式說明如下。

(一) 潛盾隧道地下穿越段

環狀線北環段與南環段路線段除 Y19 至 Y19A 車站由高架進入地下段外，其餘皆以潛盾隧道穿越土地下方施築，路線須穿越私有土地部分，依大捷法第 19 條暨其子法「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理審核辦法」辦理地上、下穿越段空間範圍公告及補償事宜，並以註記方式取得土地使用權，初步規劃隧道地下穿越土地計有新光路二段南轉柑子坑山後接秀明路二段土地使用型態為住宅區、政大四維道穿越景美溪後至木新路二段土地使用型態為住宅區、木新路一段轉秀明路一段至木柵路二段路土地使用型態為住宅區、木柵路南轉景美溪及新店遠東工業區土地使用型態為商業區及工業區、新店遠東工業區至民權路土地使用型態為工業區及住宅區、五股五工路轉五權路編定為工業區丁種建築用地、二重疏洪道疏洪東路三段東邊之高速公路南側續延高速公路南側至四維路間土地使用型態為工業區、蘆洲中山一路轉中山一路 399 巷至徐匯中學間土地使用型態為農業區、住宅區工業區、蘆洲集賢路至復興路間之機廠聯絡道（袋式儲車軌至北機廠間）土地使用型態為公園用地、綠地（兼環保設施用地）及農業區、集賢路轉重陽大橋引道北側土地使用型態為住宅區、過淡水河進入臺北市士林區之重陽橋北側土地使用型態為住宅區、至善路二段南轉文間山土地使用型態為保護區等 10 處。

(二) 明挖覆蓋段

本計畫採明挖覆蓋施工之區域包含車站站體及橫渡線、中央避車線、袋式儲車軌、工作井等，其中 Y5 車站站體配合新北市政府辦理之「擬定新店市榮工廠地周邊地區都市更新計畫案」案調整於預定回饋公共設施公園用地，及 Y19B、Y24 車站站體亦不在道路下方，其餘均設於既有道路下方，將協調道路主管機關同意使用，部分屬於私有土地將依大捷法第 19 條暨其子法「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理審核辦法」辦理地下穿越段空間範圍公告及補償事宜。

二、車站用地取得可行性

環狀線北環段及南環段場站設施布設於公有地部分，於規劃階段即分別於 96 年 11 月 14 日、96 年 12 月 6 日邀集臺北市、新北市及相關土地主管單位初步研商用地相關事宜，並聽取相關單位意見，結合地方重大建設納入檢討辦理及分別於 104 年 9 月 8 日、9 日、15 日、16 日召開公聽會及 104 年 11 月 27 日針對替代方案召開相關說明會，聽取民眾意見納入場站選取考量；另於 106 年 3 月 23 日召開「捷運環狀線北環段及南環段路線臺北市段捷運設施使用公有土地用地協調會」、106 年 5 月 19 日召開「捷運環狀線北環段及南環段路線新北市段捷運設施使用公有土地用地協調會」，彙整相關單位意見做為公有土地取得之參考，有關環狀線北環段及南環段用地取得方式綜整如表 10.1-2 及 10.1-3 所示。

三、目前變更都市計畫辦理情形

(一) 臺北市段

107 年 3 月 16 日辦理公展 30 日，分別於 3 月 26 日及 3 月 30 日召開兩場公展說明會，107 年 6 月 21 日已獲臺北市都市計畫委員會第 728 次會議決議修正後通過，目前已於 107 年 7 月 26 日報至內政部都市計畫委員會審議，目前於內政部審議中。

(二) 新北市段

107 年 3 月 30 日辦理公展 30 日，分別於 4 月 16 日(上下午)及 4 月 23 日召開三場公展說明會，目前於新北市都市計畫委員會審議中。

表 10.1-2 捷運環狀線北環段及南環段車站設施用地(不含車站站體)取得方式

車站	設施名稱	現行使用分區	權屬	所有權人	管理者	取得方式				是否辦理土地開發
						協議價購或徵收	撥用	協調使用	其他方式	
南環段										
Y1	出入口 A、通風井 X	服務中心用地	公	臺北市	臺北市立動物園			✓		
	出入口 B、通風井 Y	動物園用地	公	臺北市	臺北市立動物園			✓		
Y1A	出入口 A、通風井 X	第三種住宅區	公	中華民國	政治大學				✓	
	出入口 B、通風井 Y	第三種住宅區	公	中華民國	政治大學				✓	
Y2A	出入口 A、通風井 X	機關用地	公	臺北市	臺北市文山區公所			✓		
	出入口 B、通風井 Y	國小用地、道路用地	公	臺北市	臺北市文山區木柵國民小學			✓		



車站	設施名稱	現行使用分區	權屬	所有權人	管理者	取得方式				是否辦理土地開發
						協議價購或徵收	撥用	協調使用	其他方式	
Y3	出入口 A、通風井 X	第一種商業區(特)	公	臺北市	臺北市財政局		✓			✓
			私			✓				✓
	第三種住宅區	公	臺北市	臺北市財政局		✓				✓
		私			✓					✓
出入口 B、通風井 Y	第三種住宅區	公	臺北市	臺北市財政局				✓		
Y4	出入口 A、通風井 X	商一特(住 3)	公	中華民國	國防部 總政治作戰局		✓			
	出入口 B、通風井 Y	商一特(住 3)	公	中華民國	財政部國有財產署		✓			✓
			私			✓				✓
Y5	站體、出入口及通風井	工業區	公	中華民國	國有財產署				✓	
			私						✓	
北環段										
Y19A	出入口 A	非都工業區	私	鈹象電子股份有限公司		✓				
	出入口 B、通風井 Y	非都工業區	私	頂呱呱國際股份有限公司		✓				
Y19B	站體、出入口及通風井	工業區	私			✓				
		高速公路用地	公	中華民國	高公局		✓			
		非都一般農業區	公	中華民國	高公局		✓			
Y20	出入口 A、通風井 X	農業區	私						✓	
	出入口 B、通風井 Y	機關用地	公	新北市	新北市政府消防局			✓		
Y21	出入口 A	住宅區	私			✓				✓
	通風井 X	住宅區	公	新北市	新北市政府工務局			✓		
			私		台灣電力股份有限公司及其他私有地主	✓				
出入口 B、通風井 Y	住宅區	私			✓				✓	
Y22	出入口 A、通風井 X	商業區	私			✓				
	出入口 B、通風井 Y	公園用地	公	新北市	新北市政府工務局			✓		
		公園用地	公	新北市	新北市政府工務局			✓		
Y23	出入口 A、通風井 X	學校用地	公	新北市	新北市政府三重區五華國民小學			✓		
	出入口 B	住宅區	私			✓				✓
	通風井 Y	學校用地	公	新北市	新北市政府三重區五華國民小學			✓		
Y23~Y24 間之逃生豎井		河川區	公	中華民國	水利署、未登錄地		✓			
		堤防用地	公	臺北市	臺北市政府工務局水利工程處			✓		
Y24	站體、出入口及通風井	公園用地	公	臺北市	臺北市政府工務局公園路燈工程管理處			✓		



車站	設施名稱	現行使用分區	權屬	所有權人	管理者	取得方式				是否辦理土地開發
						協議價購或徵收	撥用	協調使用	其他方式	
		停車場用地	公	臺北市	臺北市政府 停車管理工程處			✓		
		道路用地	公	臺北市	臺北市政府工務局 新建工程處			✓		
Y25	出入口 A	人行步道用地	公	臺北市	臺北市政府工務局 新建工程處			✓		
		綠地用地	公	臺北市	臺北市政府工務局公 園路燈工程管理處			✓		
	出入口 B、通 風井 X	綠地用地	公	臺北市	臺北市政府工務局公 園路燈工程管理處			✓		
		人行步道用地	公	臺北市	臺北市政府工務局 新建工程處			✓		
	通風井 Y	綠地用地	公	臺北市	臺北市政府工務局公 園路燈工程管理處			✓		
Y26	出入口 A、通 風井 X	交通用地	公	臺北市	臺北市政府捷運工 程局			✓		
	出入口 B、通 風井 Y	第三種商業區 (特)	私			✓				✓
	轉乘通道及 緊急出入口	交通用地	公	臺北市	臺北市政府捷運工 程局			✓		
Y27	出入口 A、通 風井 X	公園用地	公	臺北市	臺北市政府工務局公 園路燈工程管理處			✓		
	出入口 B	廣場用地	公	臺北市	臺北市政府工務局公 園路燈工程管理處			✓		
	通風井 Y	公園用地	公	臺北市	臺北市政府工務局公 園路燈工程管理處			✓		
Y28	出入口 A、通 風井 X	第二種住宅區	公	臺北市	臺北市政府工務局 水利工程處			✓		
			私			✓				
	出入口 B、通 風井 Y	交通用地	公	臺北市	臺北市政府停車管 理工程處			✓		
機關用地		公	臺北市	臺北市政府停車管 理工程處			✓			
Y29	站體、出入 口、通風井	轉運站用地	公	臺北市	臺北市政府捷運工 程局			✓		
		道路用地	公	臺北市	臺北市政府工務局 新建工程處			✓		
	尾軌通風井	綠地用地	公	臺北市	臺北市政府工務局公 園路燈工程管理處			✓		
		道路用地	公	臺北市	臺北市政府工務局 新建工程處			✓		

註：1. 其他方式係包含區段徵收、市地重劃、都市更新、容積移轉或土地所有權人自行留設等用地取得方式。

2. 實際捷運設施位置、面積及費用，得配合後續實際執行情形進行修正。

3. Y5、Y19B、Y24 及 Y29，因出入口及通風井設置於站體上方，故將其取得方式納入此表說明。

4. 是否辦理土地開發項 ✓ 表示依大眾捷運系統土地開發辦法辦理土地開發。

5. 出入口及通風井之位置及取得方式以都市計畫發布實施內容為準。

表 10. 1-3 捷運環狀線北環段及南環段車站站體用地 (不含 Y5、Y19B、
Y24 及 Y29) 取得方式

車站	設施名稱	現行使用分區	權屬	所有權人	管理者	取得方式			
						設定地上權	撥用	協調使用	其他方式
南環段									
Y1	站體	服務中心用地	公	臺北市	臺北市立動物園			✓	
		人行步道用地	公	臺北市	臺北市工務局新建工程處			✓	
		道路用地	公	臺北市	臺北市工務局新建工程處			✓	
Y1A	站體	第三種住宅區	公	中華民國	政治大學				✓
		市場用地	公	臺北市	臺北市市場處			✓	
		道路用地	公	臺北市	臺北市工務局新建工程處			✓	
Y2A	站體	機關用地	公	臺北市	臺北市文山區公所			✓	
		國小用地	公	臺北市	臺北市文山區木柵國民小學			✓	
		道路用地	公	臺北市	臺北市工務局新建工程處			✓	
Y3	站體	道路用地	公	臺北市	臺北市工務局新建工程處			✓	
Y4	站體	道路用地	公	臺北市	臺北市工務局新建工程處			✓	
北環段									
Y19A	站體	非都工業區	公	中華民國	經濟部		✓		
Y20	站體	道路用地	公	新北市、臺北市	新北市工務局、臺北市財政局			✓	
Y21	站體	道路用地	公	新北市	新北市工務局			✓	
		捷運系統用地	公	臺北市	臺北市捷運工程局			✓	
		住宅用地	私		徐匯中學	✓			
Y22	站體	道路用地	公	新北市	新北市工務局			✓	
			公	中華民國	國有財產署		✓		
Y23	站體	道路用地	公	新北市	新北市工務局			✓	
Y25	站體	道路用地	公	臺北市	臺北市工務局新建工程處			✓	
Y26	站體	道路用地	公	臺北市	臺北市工務局新建工程處			✓	
			公	中華民國	臺鐵局		✓	✓	
			公私			✓	✓	✓	
			私			✓			
Y27	站體	道路用地	公	臺北市	臺北市工務局新建工程處			✓	
			公	中華民國、臺北市	國有財產署、臺北市新工處		✓		
			公私	臺北市、兆豐、土銀	臺北市工務局新建工程處				✓
			公	產權未定					✓
Y28	站體	道路用地	公	臺北市	臺北市工務局新建工程處			✓	
			公	中華民國	國有財產署		✓		

註：1. 其他方式係包含區段徵收、市地重劃、都市更新、容積移轉或土地所有權人自行留設等用地取得方式。

2. 實際車站站體位置、面積及費用，得配合後續實際執行情形進行修正。

3. Y5、Y19B、Y24 及 Y29，因出入口及通風井設置於站體上方，故將其取得方式納入表 10. 1-2 說明。

4. 站體之位置及取得方式以都市計畫發布實施內容為準。

(一) 新北市北環段計有 Y19A、Y19B、Y20、Y21、Y22、Y23 車站及逃生豎井

1. Y19A 車站

本車站為地下島式車站，車站位於新北產業園區五權路口之五工路道路下方，本站捷運相關設施規劃使用新北產業園區用地（屬非都市土地），該工業區係經濟部依據獎勵投資條例所報編之工業區，目前編定為工業區丁種建築用地，則需依「非都市土地使用管制規則」辦理改編定為工業區特定目的事業用地，因不具土地開發可行性規劃以協議價購或徵收方式取得用地。

2. Y19B 車站

本車站為地下島式車站，車站位於五股二重疏洪道、中山高速公路與中興路一段所圍地區，站體位於五股之乙種工業區，設施整合設於站體上方，因評析不具土地開發可行性，規劃以協議價購或徵收方式取得用地，需辦理都市計畫變更為捷運系統用地；位於非都市土地一般農業區部分，則需依「非都市土地使用管制規則」辦理改編定為一般農業區特定目的事業用地，因不具土地開發可行性規劃以協議價購或徵收方式取得用地。

3. Y20 車站

本車站為地下疊式車站，車站位於蘆洲中山一路與永安南路一段交叉口東北側之中山一路道路下方，配合蘆洲都市計畫通盤檢討，未來採區段徵收方式取得用地，本車站捷運相關設施規劃使用未來通盤檢討完成後之捷運系統用地。

4. Y21 車站

本車站為地下側式車站，車站位於蘆洲徐匯中學前中山一路與集賢路交叉口之集賢路道路下方，捷運車站設施規劃使用屬住宅區私有土地，建議以土地開發方式取得，需辦理都市計畫變更為捷運開發區取得設施用地。

5. Y22 車站

本車站為地下島式車站，車站位於三重與蘆洲交界五華街與集賢路交叉口之集賢路道路下方，捷運車站北側設施用地規劃使用公園用地及綠地兼環保設施用地，依公共設施多目標使用方案規定可供捷運設施使用毋須辦理都市計畫變更，捷運車站南側設施用地規劃使用商業區私有土地，建議暫以協議價購或徵收方式取得，需辦理都市計畫變更為捷運系統用地。

6. Y23 車站

本車站為地下島式車站，車站位於三重重陽橋頭與三信路中間之集賢路道路下方，捷運車站設施規劃使用新北市政府管有之五華國小學校用地，該用地五華國小已有初步興建活動中心之規劃構想，未來將配合學校之興建計畫整體規劃辦理。都市計畫採申請公共設施多目標使用。

7. Y23~Y24 車站間之逃生豎井

逃生豎井兩處，一處位於三重都市計畫之河川區內，一處位於台北市都市計畫之河川區及堤防用地。堤防用地將依「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」規定，供捷運設施使用毋須辦理都市計畫變更，河川區則變更為捷運系統用地(新北市)及交通用地(臺北市)。

(二) 臺北市北環段計有逃生豎井、Y24、Y25、Y26、Y27、Y28、Y29 車站及 Y29 車站尾軌通風豎井

1. Y24 車站

本車站為地下疊式車站，位於士林區中正路與通河西街二段交口西側停車場用地及社正公園下方，站體及相關設施部分規劃使用公園用地、停車場用地，公園用地、停車場用地將依「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」規定，供捷運設施使用毋須辦理都市計畫變更。

2. Y25 車站

本車站為地下島式車站，位於士林區公所前中正路/基河路交叉口之中正路道路下方，車站南、北側設施規劃使用綠地用地及人行步道用地，將依「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」規定，供捷運設施使用毋須辦理都市計畫變更。

3. Y26 車站

本車站為地下島式車站，位於士林區中正路與捷運淡水線交叉口之中正路道路下方，捷運車站北側設施規劃使用交通用地，淡水捷運線高架下空間，不辦理都市計畫變更；車站南側設施規劃使用商業區私人土地，建議以土地開發方式辦理，需辦理都市計畫變更為捷運開發區。

4. Y27 車站

本車站為地下島式車站，位於士林區中正路與雨農路交叉口之中正路道路下方，捷運車站設施規劃使用公園用地及廣場用地，依「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」規定可供捷運設施使用毋須辦理都市計畫變更。

5. Y28 車站

本車站為地下島式車站，位於士林區故宮路東側之至善路二段道路下方，捷運車站設施規劃使用機關用地、交通用地及住宅區，機關用地及交通用地部分依「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」規定可供捷運設施使用毋須辦理都市計畫變更；另住宅區私人土地部分，建議以協議價購或徵收方式取得用地。另機關用地及交通用地皆將配合文化創意專用區案辦理。

6. Y29 車站

本車站為地下疊式車站，位於中山區敬業二路與敬業三路間之北安路道路下方，捷運車站南側設施規劃使用轉運站用地，目前係供捷運文湖線劍南路站使用，屬於臺北市政府捷運工程局管有之土地，毋須辦理都市計畫變更，尾軌通風井規劃使用敬業三路之綠地，將依「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」規定，供捷運設施使用毋須辦理都市計畫變更。

(三) 新北市南環段計有 Y5 車站

1. Y5 車站

本車站為地下島式車站，車站位於新北市政府『擬定新店榮工廠地都市更新計畫暨都市計畫變更案』之留設公園用地下方，車站站體、出入口、通風口規劃配合新北市政府『擬定新店榮工廠地都市更新計畫暨都市計畫變更案』之留設公園用地設置，依公共設施多目標使用方案規定可供捷運設施使用毋須辦理都市計畫變更。

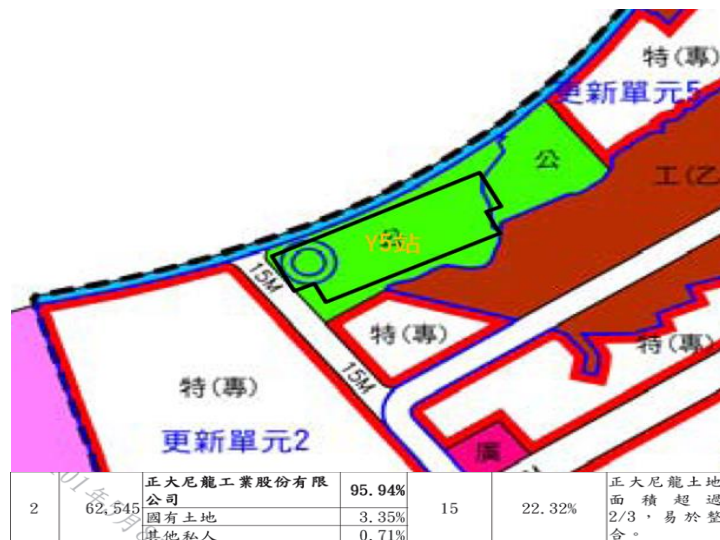
新店榮工都市更新單元 2 及 5，目前都市計畫審定但尚未發布，現行計畫還是工業區。得因應之用地取得方式如下：

(1) 變更為捷運系統用地，以協議價購或徵收方式取得。

本計畫案配合「擬定新店榮工廠地周邊地區都市更新計畫」，劃定都市更新地區及更新單元，以辦理都市更新方式，共同負擔都市計畫變更所需回饋之公共設施。惟如部分更新單元遲未開發，始得變更為捷運系統用地。

(2) 範圍移至單元 5，減少使用單元 2 範圍

因單元 5 已有建商進行整合(如下圖)，則可先維持原公園用地，並協調單元 2 最大地主正大尼龍工業股份有限公司加速辦理都市更新並回饋公園用地，整合並研提細部計畫及事業計畫報核(目前單元 2 尚無啟動自辦更新情形)。若時程無法配合，則變更單元 2 之公園用地為捷運系統用地，依徵收相關規定辦理用地取得。



(四) 臺北市南環段計有 Y4、Y3、Y2A、Y1A、Y1 車站

1. Y4 車站

本車站為地下島式車站，位於文山區辛亥路七段與木柵路一段交叉口之木柵路一段道路下方，捷運車站南側設施規劃使用屬商業區私有土地建議採土地開發方式取得捷運設施用地，需辦理都市計畫變更為捷運開發區，車站北側國有地部分需辦理都市計畫變更為交通用地後辦理撥用。

2. Y3 車站

本車站為地下島式車站，位於文山區木柵路二段 228 巷口之木柵路二段道路下方，捷運車站北側設施規劃使用住宅區及商業區私有土地，建議採土地開發方式取得捷運設施用地，需辦理都市計畫變更為捷運開發區，南側設施將使用市府「木柵段三小段 623 地號等 39 筆土地都市更新案」留設捷運設施用地。

3. Y2A 車站

本車站為地下島式車站，位於木新路一段(路寬約 20 公尺)與木柵路三段(路寬約 12 公尺)交叉口西側之木新路下方，捷運設施用地規劃使用機關及國小用地，依「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」規定可供捷運設施使用毋須辦理都市計畫變更。

4. Y1A 車站

本車站為地下島式車站，位於政治大學發展指南山莊都市更新區 12 公尺新闢道路下方設置，捷運車站設施用地規劃使用政治大學推動之指南山莊都市更新區案中之住宅區，政治大學並同意提供土地供捷運設施使用。

5. Y1

本車站為地下島式車站，位於新光路二段道路下方（木柵線動物園站西南側），車站設施使用臺北市動物園管有之動物園及服務中心用地，依公共設施多目標使用方案規定可供捷運設施使用，毋須辦理都市計畫變更。

三、機廠用地取得可行性

機廠之相關設施暨主變電站（BSS）規劃使用蘆洲私有農業區用地預估約 9.69 公頃，該用地已納入新北市刻正辦理蘆洲都市計畫通盤檢討中預留機廠用地。機廠並依大眾捷運法第 7 條「辦理開發所需之土地，得依有償撥用、協議價購、市地重劃或區段徵收方式取得之；」辦理，變更為捷運開發區辦理土地開發。

10.1.4 用地取得費用

依「土地徵收條例」、「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」、「大眾捷運法」、「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」、「臺北市容積移轉審查許可自治條例」、「新北市興辦公共工程用地地上物拆遷補償救濟自治條例」、「新北市政府辦理公共工程地上物查估拆遷補償救濟標準」、「臺北市舉辦公共工程拆遷補償自治條例」、「臺北市舉辦公共工程拆遷補償自治條例施行細則」等相關法令，進行用地取得費用估算。

捷運沿線所需徵收之用地，在市區內為主要道路臨路兩側精華土地，評估影響土地價格包含店面商效、房價水準與可開發容積強度等因素，現階段土地價格評估方式，由不動產估價師提供。其中如屬於開發建地，依都市計畫容積率、土地成交案例、房價與商效等因素，概算評估各被徵收土地之合理市場開發或交易價格。另外，如為農業區等非開發建地土地則依市場成交案例、區域市場行情為評估依據。如為公共設施保留地，則參照市價徵收之地價評估方式，依土地週邊相鄰可開發之住商工土地市場行情做平均參考。

實際公/私有土地取得方式與費用，將視後續與土地管理者/所有權人協商洽談結果為準。

一、土地取得費用

（一）機廠用地取得費用

本計畫機廠用地規劃採以區段徵收專案讓售方式辦理，以每坪費用單價成本約 33 萬元計算，總計約 967,614 萬元，另依臺北市與新北市路線長度比例計算，臺北市約負擔 583,471 萬元

(60.30%)，新北市約負擔 384,143 萬元 (39.70%)。

(二) 北環段車站設施用地 (不含站體) 取得費用：205,850 萬元。

(三) 南環段車站用地取 (不含站體) 取得費用：33,503 萬元。

(四) 穿越補償費用

地上地下穿越補償範圍包括環狀線北環段及南環段各車站以及路線穿越段。依目前規劃捷運工程構造物，高架段位於銜接 Y19A 車站段部分，高度介於二十一公尺～未滿三十公尺間，私有土地以土地市價之 15% 進行地上權補償，但因該段屬於已開闢道路，且皆為經濟部所有，優先以協議使用方式辦理；其餘路段皆為地下穿越使用，因上緣距地表深度未滿 16 公尺，私有土地暫以徵收地上權方式土地市價之 40% 進行地上權補償 (後續得視實際執行及土地所有權人意願以註記方式辦理，其補償費為地上權之 1/2)，公有土地依交通部 101 年 10 月 22 日函示「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」無公有土地之適用。大眾捷運法第 18 條規定得無償使用公有土地，係指為工程施工需要，屬臨時性質，如為永久性結構設施，需地機關仍應辦理撥用。依國有不動產撥用要點第 5 點規定，各級政府需用國有土地部分空間，1. 屬國產署經管土地，應申請撥用全部土地持分。2. 非屬國產署經管土地，應有償撥用者，以協議之土地持分辦理撥用；為無償撥用者，以協議之土地持分辦理撥用或用地範圍內之空間垂直距離辦理撥用。路線穿越段總計費用依 105 年市場行情重新評估後，總計約 819,864 萬元 (臺北市約 550,328 萬元，新北市約 269,536 萬元)，惟實際穿越段長度及寬度等數據，仍須以細部設計完成時為準，市場交易價格並依後續市場變化幅度進行調整。

二、拆遷補償費用

拆遷補償範圍為車站出入口、通風口、轉乘設施、土地開發等範圍，並對其既有地上物現況進行樓地板面積、地上物結構類型、戶數及相關補償費用等調查估算。

臺北市拆遷補償費用依「臺北市舉辦公共工程拆遷補償自治條例」、「臺北市舉辦公共工程拆遷補償自治條例施行細則」進行估算。除依重建單價基準表進行查估補償外，尚有人口遷移費、自動搬遷獎勵金及其他相關費用，擬將其費用以拆遷補償費用單價加成 80% 計算之。

新北市拆遷補償費用依「新北市興辦公共工程用地地上物拆遷補償救濟自治條例」、「新北市政府辦理公共工程地上物查估拆遷補償救濟標準」進行估算。除依重建單價基準表進行查估補償外，尚有人口遷移費、自動搬遷獎勵金及其他相關費用，擬將

其費用以拆遷補償費用單價加成 80%計算之。

經估算後，北環段拆遷補償費用約 22,428 萬元，南環段拆遷補償費約 17,223 萬元，機廠拆遷補償費因配合區段徵收辦理，故無需費用。

三、小結

經估算後，環狀線南環段與北環段臺北市部分之用地取得及拆遷補償費用約 655,454 萬元，新北市部分用地取得及拆遷補償費用約 465,842 萬元，加計機廠所需用地費 967,614 萬元後，總費用約 2,088,910 萬元(臺北市 1,238,925 萬元、新北市 849,985 萬元)，如表 10.1-4 及表 10.1-5 所示。

表 10.1-4 臺北市用地及拆遷費用彙整表

臺北市用地取得費用表(單位:萬元)								
段別	車站用地取得費用	地上權補償費用(路線段)	地上權補償費用(站體)	拆遷費用	小計	機廠分擔用地費用	機廠分擔拆遷補償費用	總計
北環段	43,831	310,768	146,618	10,569	655,454	583,471	0	1,238,925
南環段	33,503	92,873	70	17,223				
小計	77,334	403,641	146,688	27,792				

資料來源：本計畫整理

表 10.1-5 新北市用地及拆遷費用彙整表

新北市用地取得費用表(單位:萬元)								
段別	車站用地取得費用	地上權補償費用(路線段)	地上權補償費用(站體)	拆遷費用	小計	機廠分擔費用	機廠分擔拆遷補償費用	總計
北環段	162,020	149,594	-	34,287	465,842	384,143	0	849,985
南環段	-	119,942	-	-				
小計	162,020	269,536	-	34,287				

資料來源：本計畫整理

四、與前期可行性費用比較與差異分析

比較前期可行性方案與本次綜合規劃估算內容，總費用部分減少約 15.97 億元，以各項費用來看，差異最大的為車站用地取得費用，減少約 49.77 億元，主要費用差異來源公有地有償取得費用由市場交易價格改為以公告現值撥用；其他項費用減少因素

則有因捷運設施儘量使用公有地為主、縮小用地範圍、實際清查權屬情形及減少建築物拆遷等進行調整，調整後可減少用地及拆遷補償費用(詳表 10.1-6)。

表 10.1-6 綜合規劃與可行性土地取得各項費用比較表

項目	前期可行性	本次綜合規劃
各項費用比較		
車站用地(不含站體,除 Y24、Y29 及 Y5 外)取得費用	73.71 億元	23.94 億元
穿越補償(含站體,除 Y24、Y29 及 Y5 外)費用	50.67 億元	81.99 億元
拆遷補償費	33.17 億元	6.21 億元
機廠用地費用	67.31 億元	96.76 億元
用地取得及拆遷總成本	224.86 億元	208.89 億元
差異分析		
車站區位情形	<ul style="list-style-type: none"> 區位配置以便利為優先 以土開及完整範圍為主 	<ul style="list-style-type: none"> 調整以公有地為主 調整為設施所需最小面積
用地取得情形	<ul style="list-style-type: none"> 公有土地屬於可建築之土地使用分區者皆有償取得 有償取得之公告土地現值以市價估算 	<ul style="list-style-type: none"> 開發用地依其權屬,辦理管理機關變更或有償撥用取得 公有地需有償取得者以公告現值不加成取得
權屬調查情形	概略清查權屬情形	詳細清查權屬情形 可建築土地使用分區內亦有公有地
穿越補償情形	已開闢道路用地之私有地及部分公有地給予穿越補償	<ul style="list-style-type: none"> 已開闢道路用地之私有地給予穿越補償 儘量避免穿越私有地,調整路型
機廠單價/面積	25 萬/坪/8.87 公頃	33 萬/坪/9.69 公頃
土地開發/幾處	<ul style="list-style-type: none"> 參與率平均 75%/12 處 參與率無納入費用計算 	<ul style="list-style-type: none"> 參與率統一為 80%/7 處 參與率納入費用計算
私有地補償價格	市場交易價格	市場交易價格
幣值	102 年幣值	105 年幣值
拆遷補償費	<ul style="list-style-type: none"> 依臺北市、新北市公共設施拆遷補償標準認列 粗估樓層及面積 	<ul style="list-style-type: none"> 依臺北市、新北市公共設施拆遷補償標準認列 配合建築物現況調整區位,避免拆遷過多建築物 因以最小用地需求設計及減少土地開發處所,避免拆遷過多建築物 配合區段徵收辦理,不計拆遷補償費用 配合實際拆除情形檢核地形圖內容進行調整

10.2 場站周邊環境分析

依各車站周邊 500 公尺範圍，說明周邊環境現況，如下表 10.2-1 至表 10.2-18。

表 10.2-1 Y1 車站周邊環境現況

土地使用說明			
土地使用現況	Y1車站南側為木柵動物園、北側為停車場，景觀遊憩資源非常豐富。車站500公尺範圍內，土地使用以公園綠地為主，佔71.38%，其次為住宅區，佔14.02%。		
道路寬度	新光路二段，現寬40m。 人行空間 新光路二段，雙側人行道2.5米。		
都市計畫土地使用分區	<ul style="list-style-type: none"> ● 文山區都市計畫範圍 ● 站體：道路用地 ● 出入口 A、通風井 X：服務中心用地 ● 出入口 B、通風井 Y：動物園用地 		
用地取得方式	<ul style="list-style-type: none"> ● 站體：協調同意使用 ● 出入口 A、通風井 X：協調同意使用 ● 出入口 B、通風井 Y：協調同意使用 		
土地使用分區現況	 <p>圖例</p> <ul style="list-style-type: none"> 捷運位置 500m範圍 住2 第二種住宅區 住1 第一種商業區 保 河川區 公園用地 綠地用地 停車場用地 市場用地 機關用地 交通用地 學校用地 高速公路用地 <p>本圖僅供參考，應依都市計畫案公告實施內容為準</p>		
現況照片	<p>① 出入口 A 現況</p> 	<p>② 出入口 B 現況</p> 	<p>③ 新光路二段現況</p> 

表 10.2-2 Y1A 車站周邊環境現況

土地使用說明			
土地使用現況	Y1A 車站位政治大學學生宿舍(住宅區)，東側鄰近指南山莊刻正推動「變更臺北市文山區指南山莊機關用地為大專用地(國立政治大學)及保護區主要計畫案」及「擬定臺北市文山區指南山莊大專用地(國立政治大學)細部計畫案」。車站500公尺內，土地使用以學校用地為主佔47.39%，其次為住宅區佔35.38%。		
道路寬度	秀明路二段，現況20米。 人行空間 秀明路二段，雙側人行道4米。		
都市計畫土地使用分區	<ul style="list-style-type: none"> ● 文山區都市計畫範圍 ● 站體：第三種住宅區 ● 出入口 A、通風井 X：第三種住宅區 ● 出入口 B、通風井 Y：第三種住宅區 		
用地取得方式	<ul style="list-style-type: none"> ● 站體：協調同意使用 ● 出入口 A、通風井 X：協調同意使用 ● 出入口 B、通風井 Y：協調同意使用 		
土地使用分區現況	<p>本圖僅供參考，應依都市計畫案公告實施內容為準</p>		
現況照片	<p>① 出入口 A 現況</p>	<p>② 出入口 B 現況</p>	<p>③ 秀明路二段現況</p>

資料來源：本計畫整理。

表 10. 2-3 Y2A 車站周邊環境現況

土地使用說明			
土地使用現況	Y2A 車站周邊多住宅區與商業區，緊鄰文山區公所之機關用地為地區行政中心。車站500公尺範圍內，土地使用以住宅區為主，佔48. 33%，其次為學校用地，佔11. 41%，另外，商業區佔10. 29%。		
道路寬度	木新路一段，寬度20米。	人行空間	木新路一段，雙側人行道2米。
都市計畫土地使用分區	<ul style="list-style-type: none"> ● 文山區都市計畫範圍 ● 站體：國小用地、機關用地、道路用地 ● 出入口 A、通風井 X：機關用地 ● 出入口 B、通風井 Y：國小用地 		
用地取得方式	<ul style="list-style-type: none"> ● 站體：協調同意使用 ● 出入口 A、通風井 X：協調同意使用 ● 出入口 B、通風井 X：協調同意使用 		
土地使用分區現況	<p>圖例</p> <ul style="list-style-type: none"> 捷運位置 500m範圍 第二種住宅區 第三種住宅區 第三種商業區 第二種特定商業區 保護區 河川區 公園用地 綠地用地 停車場用地 市場用地 抽水站用地 郵政事業用地 電信用地 機關用地 堤防用地 學校用地 <p>本圖僅供參考，應依都市計畫案公告實施內容為準</p>		
現況照片	① 出入口 A 現況	② 出入口 B 現況	③ 木新路一段現況

資料來源：本計畫整理。

表 10.2-4 Y3 車站周邊環境現況

土地使用說明	
土地使用現況	Y3車站周邊多所高中、小學，屬於文教住宅社區，區位周邊使用機能多元。車站500公尺範圍內，土地使用以住宅區為主，佔71.58%，其餘土地使用機能分布均勻。
道路寬度	木柵路二段，寬度20米。 人行空間 木柵路二段，雙側人行道2米。
都市計畫土地使用分區	<ul style="list-style-type: none"> ● 文山區都市計畫範圍 ● 站體：道路用地 ● 出入口 A、通風井 X：商一特、第三種住宅區 ● 出入口 B、通風井 Y：第三種住宅區
用地取得方式	<ul style="list-style-type: none"> ● 站體：協調同意使用 ● 出入口 A、通風井 X：協議價購或徵收(辦理土地開發) ● 出入口 B、通風井 Y：協調同意使用
土地使用分區現況	<p>圖例</p> <ul style="list-style-type: none"> 捷運位置 500m範圍 住2 第二種住宅區 住3 第三種住宅區 商3 第三種商業區 商特 第三種特定商業區 保 保護區 公 公園用地 綠 綠地用地 停 停車場用地 市 市場用地 變 變電所用地 油 加油站用地 郵 郵政事業用地 機 機關用地 堤 堤防用地 學 學校用地 <p>本圖僅供參考，應依都市計畫案公告實施內容為準</p>
現況照片	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>① 出入口 A 現況</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>② 出入口 B 現況</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>③ 木柵路二段現況</p> </div> </div>

資料來源：本計畫整理。

表 10.2-5 Y4 車站周邊環境現況

土地使用說明	
土地使用現況	Y4車站西側200公尺為考試院機關用地，以及世新大學學校用地，其他地區多為住宅社區。車站500公尺範圍內，土地使用以住宅區為主，佔55.28%，其次為機關用地，佔18.37%。
道路寬度	木柵路一段，寬度22米。 人行空間 木柵路一段，雙側人行道2米。
都市計畫土地使用分區	<ul style="list-style-type: none"> ● 文山區都市計畫範圍 ● 站體：道路用地 ● 出入口 A、通風井 X：商一特 ● 出入口 B、通風井 Y：商一特
用地取得方式	<ul style="list-style-type: none"> ● 站體：協調同意使用 ● 出入口 A、通風井 X：撥用 ● 出入口 B、通風井 Y：協議價購或徵收(辦理土地開發)
土地使用分區現況	<p>本圖僅供參考，應依都市計畫案公告實施內容為準</p>
現況照片	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>① 出入口 A 現況</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>② 出入口 A 後方停車場</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>③ 出入口 B 現況</p> </div> </div>

資料來源：本計畫整理。

表 10.2-6 Y5 車站周邊環境現況

土地使用說明	
土地使用現況	Y5車站屬新店遠東工業園區，周邊地區多為工業使用，且多家臺灣知名企業進駐如 HTC 等，住宅區位於捷運站西側350公尺。車站500公尺範圍內，土地使用以工業區為主，佔75.06%，其次為住宅區，佔11.06%。
道路寬度	堤防道路，寬度6米。
人行空間	無
都市計畫土地使用分區	<ul style="list-style-type: none"> ● 新店都市計畫範圍 ● 站體：新店榮工都市計畫公園綠地 ● 出入口 A、通風井 X：新店榮工都市計畫公園綠地 ● 出入口 B、通風井 Y：新店榮工都市計畫公園綠地
用地取得方式	<ul style="list-style-type: none"> ● 站體、出入口及通風井：如透過都市更新方式回饋為公園用地及不變更。如時程無法配合則採徵收方式變更為捷運系統用地。
土地使用分區現況	<p>圖例</p> <ul style="list-style-type: none"> 捷運位置 500m範圍 住宅區 第二種住宅區 第三種住宅區 第一種住宅區 第一種商業區 第一種特定商業區 特定專用區 乙種工業區 保護區 河川區 公園用地 綠地 廣場用地 停車場用地 市場用地 抽水站用地 機關用地 堤防用地 學校用地 <p>本圖僅供參考，應依都市計畫案公告實施內容為準</p>
現況照片	

資料來源：本計畫整理。

表 10.2-7 Y19A 車站周邊環境現況

土地使用說明	
土地使用現況	Y19A 車站位於經濟部工業局之編定工業區範圍，亦即新北產業園區，區內工廠多為中小型企業，性質涵蓋廣泛，目前生產中廠商數 1,138 家，均已建廠完成使用。車站 500 公尺範圍內，土地使用以工業區為主，佔 63.35%，其次為一般農業區，佔 10.54%。
道路寬度	五工路寬度 24 米，退縮帶兩側各 3 米。 人行空間 五工路雙側人行道 2 米。
都市計畫土地使用分區	<ul style="list-style-type: none"> ● 經濟部工業局之編定工業區範圍 ● 站體：道路用地 ● 出入口 A、通風井 X：非都市土地工業區丁種建築用地 ● 出入口 B、通風井 Y：非都市土地工業區丁種建築用地
用地取得方式	<ul style="list-style-type: none"> ● 站體：協調同意使用 ● 出入口 A、通風井 X：鈇象電子已預留捷運設施使用土地 ● 出入口 B、通風井 Y：協議價購或徵收
土地使用分區現況	<p>本圖僅供參考，應依都市計畫案公告實施內容為準</p>
現況照片	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>① 出入口 A 現況</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>② 出入口 B 現況</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>③ 五工路現況</p> </div> </div>

資料來源：本計畫整理。

表 10.2-8 Y19B 車站周邊環境現況

土地使用說明			
土地使用現況	Y19B 車站位於三重都市計畫範圍，北側為蘆洲都市計畫，西側則位於五股非都市土地範圍內，區域周邊多為工業區，鄰接的北側一般農業區，可見違規工廠零星分佈。車站500公尺範圍內，土地使用以一般農業區為主，佔51.39%，其次為工業區，佔18.18%。		
道路寬度	疏洪東路三段，寬度18米。	人行空間	無
都市計畫土地使用分區	<ul style="list-style-type: none"> ● 三重都市計畫範圍 ● 站體：一般農業區、乙種工業區 ● 出入口 A、通風井 X：一般農業區 ● 出入口 B、通風井 Y：乙種工業區 		
用地取得方式	<ul style="list-style-type: none"> ● 站體：協議價購或徵收或撥用(高公局或國產署管有土地) ● 出入口 A、通風井 X：協議價購或徵收或撥用(高公局或國產署管有土地) ● 出入口 B、通風井 Y：協議價購或徵收或撥用(高公局或國產署管有土地) 		
土地使用分區現況	<p>本圖僅供參考，應依都市計畫案公告實施內容為準</p>		
現況照片	① 出入口 A 現況	② 出入口 B 現況	③ 疏洪東路三段現況

資料來源：本計畫整理。

表 10. 2-9 Y20 車站周邊環境現況

土地使用說明			
土地使用現況	Y20車站南側緊鄰三重都市計畫，依據蘆洲都市計畫通盤檢討(草案)，東側及西側都市計畫農業區皆已變更為商業區廣場、及公園綠地，北側地區仍維持原都市計畫工業區使用。車站500公尺範圍內，土地使用以住宅區為主，佔47. 3%，其次為工業區，佔28. 44%。		
道路寬度	中山一路寬度20米。	人行空間	中山一路雙側人行道1米。
都市計畫土地使用分區	<ul style="list-style-type: none"> ● 蘆洲都市計畫範圍 ● 站體：道路用地 ● 出入口 A、通風井 X：蘆洲都市計畫通盤檢討捷運系統用地。 ● 出入口 B、通風井 Y：蘆洲都市計畫通盤檢討捷運系統用地。 		
用地取得方式	<ul style="list-style-type: none"> ● 站體：協調同意使用 ● 出入口 A、通風井 X：區段徵收 ● 出入口 B、通風井 Y：區段徵收 		
土地使用分區現況	<p>圖例</p> <ul style="list-style-type: none"> 捷運位置 500m範圍 區段徵收範圍 第一種住宅區 第二種住宅區 第三種住宅區 商業區 第二種商業區 加油站專用區 乙種工業區 公園用地 綠地用地 兒童遊樂場用地 廣場用地 停車場用地 加油站用地 機關用地 捷運系統用地 排水溝用地 高速公路用地 <p>本圖僅供參考，應依都市計畫案公告實施內容為準</p>		
現況照片	① 出入口 A 現況	② 出入口 B 現況	③ 中山路一段現況

資料來源：本計畫整理。

表 10.2-10 Y21 車站周邊環境現況

土地使用說明	
土地使用現況	Y21車站位於蘆洲區都市計畫範圍係與蘆洲線徐匯中學站交會，東側緊鄰三重都市計畫，周邊多為住宅、學校、沿街商業廊帶，公園綠地分佈較為平均。車站500公尺範圍內，土地使用以住宅區為主，佔77.68%，其次為工業區，佔11.24%。
道路寬度	集賢路寬度30米。 人行空間 集賢路雙側人行道2米。
都市計畫土地使用分區	<ul style="list-style-type: none"> ● 蘆洲都市計畫範圍 ● 站體：道路用地 ● 出入口 A、通風井 X：住宅區。 ● 出入口 B、通風井 Y：住宅區。
用地取得方式	<ul style="list-style-type: none"> ● 站體：協調同意使用 ● 出入口 A、通風井 X：協議價購或徵收(辦理土地開發) ● 出入口 B、通風井 Y：協議價購或徵收(辦理土地開發)
土地使用分區現況	<p>本圖僅供參考，應依都市計畫案公告實施內容為準</p>
現況照片	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>① 出入口 A 現況</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>② 出入口 B 現況</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>③ 集賢路現況</p> </div> </div>

資料來源：本計畫整理。

表 10.2-11 Y22 車站周邊環境現況

土地使用說明	
土地使用現況	Y22車站位於三重都市計畫範圍，北側緊鄰蘆洲都市計畫，依據蘆洲都市計畫通盤檢討(草案)，北側都市計畫農業區將辦理重劃，並變更為住宅、商業及公園綠地。車站500公尺範圍內，土地使用以住宅區為主，佔47.81%，其次為公園綠地，佔7.36%。
道路寬度	集賢路寬度30米。 人行空間 集賢路雙側人行道2米。
都市計畫土地使用分區	<ul style="list-style-type: none"> ● 三重都市計畫範圍 ● 站體：道路用地 ● 出入口 A、通風井 X：商業區。 ● 出入口 B、通風井 Y：公園用地。
用地取得方式	<ul style="list-style-type: none"> ● 站體：協調同意使用 ● 出入口 A、通風井 X：協議價購或徵收 ● 出入口 B、通風井 Y：協調同意使用
土地使用分區現況	<p>圖例</p> <ul style="list-style-type: none"> 捷運位置 500m範圍 住宅區 第一種住宅區 第二種住宅區 第三種住宅區 第四種住宅區 商業區 第二種商業區 河川區 河川兼供道路使用 公園用地 綠地用地 兒童遊戲場用地 公園兼兒童遊戲場用地 公園兼運輸用地 機關用地 排水溝用地 捷運用地 學校用地 <p>本圖僅供參考，應依都市計畫案公告實施內容為準</p>
現況照片	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>① 出入口 A 現況</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>② 出入口 B 現況</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>③ 集賢路現況</p> </div> </div>

資料來源：本計畫整理。

表 10.2-12 Y23 車站周邊環境現況

土地使用說明	
土地使用現況	Y23車站北側多為新興集合式住宅社區，南側則緊鄰五華國小、三重高等學校用地。車站500公尺範圍內，土地使用以住宅區為主，佔49.44%，其次為學校用地，佔27.10%。
道路寬度	集賢路寬度30米。 人行空間 集賢路雙側人行道2米。
都市計畫土地使用分區	<ul style="list-style-type: none"> ● 三重都市計畫範圍 ● 站體：道路用地 ● 出入口 A、通風井 X、Y：學校用地。 ● 出入口 B：住宅用地。
用地取得方式	<ul style="list-style-type: none"> ● 站體：協調同意使用 ● 出入口 A、通風井 X、Y：協調同意使用 ● 出入口 B：協議價購或徵收(辦理土地開發)
土地使用分區現況	<p>本圖僅供參考，應依都市計畫案公告實施內容為準</p>
現況照片	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>① 出入口 A 現況</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>② 出入口 B 現況</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>③ 集賢路現況</p> </div> </div>

資料來源：本計畫整理。

表 10.2-13 Y24 車站周邊環境現況

土地使用說明	
土地使用現況	Y24站位於士林區都市計畫範圍，車站位於社正公園及停車場用地，現況為公園及停車場使用與東側臨復興廣播電台工程部，周邊多為住宅社區，有小型市集商圈聚集。車站500公尺範圍內，土地使用以住宅區為主，佔64.75%，其次為商業區，佔13.01%。
道路寬度	巷道寬度6米。 人行空間 巷道人行道單側2米。
都市計畫土地使用分區	<ul style="list-style-type: none"> ● 士林區都市計畫範圍 ● 站體：公園、停車場 ● 出入口、通風井：公園、停車場。
用地取得方式	<ul style="list-style-type: none"> ● 站體：公園、停車場採協調同意使用。 ● 出入口、通風井：公園、停車場採協調同意使用。
土地使用分區現況	<p>本圖僅供參考，應依都市計畫案公告實施內容為準</p>
現況照片	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>① 社正公園現況</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>② 復興電台現況</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>③ 停車場現況</p> </div> </div>

資料來源：本計畫整理。

表 10.2-14 Y25 車站周邊環境現況

土地使用說明			
土地使用現況	Y25車站南側為士林區公所，北側約300公尺科教館以及天文館屬社教機構用地，臺北市立兒童新樂園則位於商業區(商三)，周邊住、商、工、學校等，土地使用性質多元混合。車站500公尺範圍內，土地使用以住宅區為主，佔51.19%，其次為學校用地，佔19.54%。		
道路寬度	中正路寬度30米。 人行空間 中正路雙側人行道2米。		
都市計畫土地使用分區	<ul style="list-style-type: none"> ● 士林區都市計畫範圍 ● 站體：道路用地 ● 出入口 A、B、通風井 X：公園用地。 ● 通風井 Y：公園用地。 		
用地取得方式	<ul style="list-style-type: none"> ● 站體：協調同意使用 ● 出入口 A、B、通風井 X：協調同意使用 ● 通風井 Y：協調同意使用 		
土地使用分區現況	<p>圖例</p> <ul style="list-style-type: none"> 捷運位置 500m範圍 住3 第三種住宅區 住3-1 第二之一種住宅區 住3-2 第二之二種住宅區 商一 第一種商業區 商二 第一種特定商業區 商三 第二種特定商業區 工二 第二種工業區 公 公園用地 綠 綠地用地 市 市場用地 社 社教用地 機 機關用地 學 學校用地 <p>本圖僅供參考，應依都市計畫案公告實施內容為準</p>		
現況照片	<p>① 出入口 A 現況</p>	<p>② 出入口 B 現況</p>	<p>③ 通風井 Y 現況</p>

資料來源：本計畫整理。

表 10.2-15 Y26 車站周邊環境現況

土地使用說明			
土地使用現況	Y26車站周邊為地區商業區核心，且為捷運淡水線的轉乘站，住宅區多分布於北側。車站500公尺範圍內，土地使用以住宅區為主，佔33.14%，其次為商業區，佔24.95%。		
道路寬度	中正路寬度30米。	人行空間	中正路雙側人行道2米。
都市計畫土地使用分區	<ul style="list-style-type: none"> ● 士林區都市計畫範圍 ● 站體：道路用地 ● 出入口 A、通風井 X：交通用地。 ● 出入口 B、通風井 Y：第三種特定商業區。 ● 聯通道：交通用地。 		
用地取得方式	<ul style="list-style-type: none"> ● 站體：協調同意使用。 ● 出入口 A、通風井 X：協調同意使用。 ● 出入口 B、通風井 Y：協議價購或徵收(辦理土地開發)。 ● 聯通道：協調同意使用。 		
土地使用分區現況	<p>本圖僅供參考，應依都市計畫案公告實施內容為準</p>		
現況照片	① 出入口 A 現況	② 出入口 B 現況	③ 聯通道現況

資料來源：本計畫整理。

表 10.2-17 Y28 車站周邊環境現況

土地使用說明			
土地使用現況	Y28站車站北側為重要觀光景點故宮博物院機關用地，住宅區零星分布於南側，多為保護區。車站500公尺範圍內，土地使用以機關用地為主，佔29.76%，其次為公園綠地，佔16.38%。		
道路寬度	至善路二段寬度30-40米。 人行空間 至善路雙側1米人行道。		
都市計畫土地使用分區	<ul style="list-style-type: none"> ● 士林區都市計畫範圍 ● 站體：道路用地 ● 出入口 A、通風井 X：第二住宅用地。 ● 出入口 B、通風井 Y：機關用地。 		
用地取得方式	<ul style="list-style-type: none"> ● 站體：協調同意使用。 ● 出入口 A、通風井 X：協議價購或徵收。 ● 出入口 B、通風井 Y：協調同意使用。 		
土地使用分區現況	<p>本圖僅供參考，應依都市計畫案公告實施內容為準</p>		
現況照片	<p>① 出入口 A 現況</p>	<p>② 出入口 B 現況</p>	<p>③ 出入口 B 現況</p>

資料來源：本計畫整理。

表 10.2-18 Y29 車站周邊環境現況

土地使用說明			
土地使用現況	Y29 站位於中山區都市計畫範圍，車站南側為中山地區新興商業、娛樂區核心，捷運文湖線「劍南路站」亦位於此。北側有零星住宅區與大範圍保護區。車站 500 公尺範圍內，土地使用以商業區為主佔 29.96%，其次為住宅區佔 15.18%，另外，娛樂區佔 13.25%。		
道路寬度	北安路寬度 40 米。 人行空間 北安路雙側 3 米人行道。		
都市計畫土地使用分區	<ul style="list-style-type: none"> ● 內湖區都市計畫範圍 ● 站體：道路用地 ● 出入口 A、通風井 X、通風井 Y：轉運站用地。 ● 尾軌通風井：綠地 		
用地取得方式	<ul style="list-style-type: none"> ● 站體：協調同意使用。 ● 出入口 A、通風井 X、通風井 Y：協調同意使用。 ● 尾軌通風井：協調同意使用。 		
土地使用分區現況	<p>本圖僅供參考，應依都市計畫案公告實施內容為準</p>		
現況照片	<p>① 出入口、通風井現況</p>	<p>② 出入口對側現況</p>	<p>③ 北安路現況</p>

資料來源：本計畫整理。

10.3 場站開發

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。

一、土地開發基地選定原則

（一）車站相關用地不辦理土地開發之原則

1. 車站相關用地，優先使用周邊公有地：

預定場站位置周邊有公有土地，優先以公有土地撥用或協調同意使用，儘量避免取得私有地。

2. 非都市地區及工業區土地不辦聯合開發：

非都市土地使用分區管制相關規定不適用土地開發之使用項目與容積獎勵機制，工業區辦理土地開發涉及「都市計畫工業區檢討變更審議規範」規定之競合，故不辦理土地開發。

3. 都市計畫如有規劃中的其他用地取得方式（如區段徵收），以該規劃方式進行分析：

依據地方政府辦理都市計畫案之用地取得方式規劃，以配合都市規劃政策。

4. 協議預留捷運設施所需範圍：

於基地開發前或進行都市更新階段，協調預先留設捷運設施所需用地範圍。

依前述原則，針對環狀線南環段北環段 18 座車站設施用地，進行是否以土地開發方式取得評估分析，分析結果詳表 10.3-1 所示。

表 10.3-1 車站設施用地是否採土地開發方式取得評估表

車站	使用分區	排除採取土地開發方式原則							結論	是否採土地開發方式
		使用公有地	非都市地區	工業區	農業區	都市案另定取得方式	協議預留	捷運設施比例原則		
Y1	出入口 A、通風井 X	服務中心用地	√						使用公有公共設施用地	X
	出入口 B、通風井 Y	動物園用地	√							X
Y1A	出入口 A、通風井 X	住 3					√		與政治大學協商留設捷運設施用地	X
	出入口 B、通風井 Y	住 3					√			X
Y2A	出入口 A、通風井 X	機關用地	√						使用公有公共設施用地	X
	出入口 B、通風井 Y	國小用地								
Y3	出入口 A、通風井 X	商 1 特住 3							公有地面積不足設置捷運設施	V
	出入口 B、通風井 Y	住 3	√				√		以都市更新方式協議留設捷運設施用地	X
Y4	出入口 A、通風井 X	商 1 特	√						公有地面積適宜優先撥用設置	X
	出入口 B、通風井 Y	商 1 特							公有地面積不足設置捷運設施	V
Y5	站體、出入口及通風井	工業區			√		√		優先以都市計畫規劃取得方式辦理，若時程無法配合，則以協議使用或價購方式取得	X
Y19A	出入口 A	非都工業區		√	√				非都市工業區，且已與地主協議預留捷運設施用地，設施用地占基地面積小，且基地業已開發	X
	出入口 B 通風井 Y	非都工業區		√	√				非都工業區，不建議進行土地開發	X
Y19B	出入口 A、通風井 X	非都農業區				√			非都農業區及工業區土地，不建議進行土地開發	X
	出入口 B、通風井 Y	工業區			√					X
Y20	出入口 A、通風井 X	農業區	√				√		配合都市計畫規劃取得方式辦理(將辦理區段徵收，捷運設施設置捷運系統用地)	X
	出入口 B、通風井 Y	農業區	√				√			X
Y21	出入口 A、通風井 X	住宅區							場站周邊無適宜之公有地可供設置捷運設施	V
	出入口 B、通風井 Y	住宅區								V

資料來源：本計畫整理。

表 10.3-1 車站設施用地是否採土地開發方式取得評估表(續)

車站	使用分區	排除採取土地開發方式原則							結論	是否採土地開發方式	
		使用公有地	非都市地區	工業區	農業區	都市案另定取得方式	協議預留	捷運設施比例原則			
Y22	出入口A、通風井X	商業區							V	為滿足兩側街區都設有出入口，惟周邊欠缺公有地，但設施面積積站基地比例甚小，建議採取徵收取得	X
	出入口B、通風井Y	公園用地	V							優先使用公有地設置捷運設施	X
Y23	出入口A、通風井X	學校用地	V							優先使用公有地設置捷運設施	X
	出入口B	住宅區								為滿足兩側街區都設有出入口，惟有衡量以徵收或土地開發取得用地	V
Y24	站體、出入口及通風井	公園用地、停車場用地	V							優先使用公有地設置捷運設施	X
Y25	出入口及通風井	綠地用地	V							優先使用公有地設置捷運設施	X
Y26	出入口A、通風井X	交通用地	V							優先使用公有地設置捷運設施	X
	出入口B、通風井Y	商3(原住3、住3-1)								配合車站配置周邊無適宜公有土地可供設置相關設施	V
Y27	出入口及通風井	公園用地、廣場用地	V							優先使用公有地設置捷運設施	X
Y28	出入口及通風井	機關用地、交通用地、住宅區	V							優先使用公有地設置捷運設施	X
Y29	出入口及通風井	轉運站用地	V							優先使用公有地設置捷運設施	X

資料來源：本計畫整理。

註：實際變更內容以內政部都委會審議通過發布實施內容為準

依上述原則分析後，Y3、Y4、Y21、Y23、Y26，因預定車站位置周邊環境的土地使用分區以住宅區及商業區為主，欠缺合宜且面積適當之公有土地可供使用，因此評估仍採土地開發方式取得設施所需用地並保障原有土地所有權人之權益。另，依蘆洲都市計畫（第三次通盤檢討）案（草案），蘆北農業區擬規劃變更為住宅區、商業區、公共設施用地等，並採區段徵收方式，其中已規劃一處用地供設置北機廠，於完成區段徵收後，依專案讓售方式取得機廠用地，經評估建議採土地開發方式，以平衡本案財務。

(二) 土地開發用地評選原則

1. 用地取得必要性

用地取得範圍應考量未來發展、擴充性及場站開發可能性，以能滿足捷運設施基本需求之基地規模作為用地劃定範圍，另應避免形成畸零地、或權屬分割合併過於複雜之土地。

2. 最小設施用地範圍

用地範圍除以公有地為優先選用外，土地開發範圍應衡量捷運最小設施用地面積以及開發建築物依建築法及都市計畫法等相關規定所需之基本設施空間之必要面積。

3. 完整地號、建照

土地開發基地選取應以完整地號及連棟建物為優先，避免造成畸零地及建物部分拆除問題。

4. 整合難易度

區位之土地權屬盡可能單純或是公有土地較佳，應優先考量公有土地，以達到公地公用之目標。

5. 新建或改建可行性

盡可能選用土地現況為空地、矮舊建物、低度使用或徵收拆遷補償費用較低之用地範圍。

6. 區域不動產市場潛力

選取開發基地除了捷運設施需求外，亦需要考量地區不動產市場未來需求，規劃開發產品才會有銷售機會以獲取財源挹注捷運開發成本。

7. 引導都市發展之必要

未開發、低度利用地區土地，徵收補償費用相對較低，作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。

依上述原則分析如表 10.3-2，評估 Y3 車站出入口 A/通風井 X（簡稱 Y3-A）、Y4 車站出入口 B/通風井 Y（簡稱 Y4-B）、Y21 車站出入口 A（簡稱 Y21-A）、Y21 車站出入口 B/通風井 X（簡稱 Y21-B）、Y23 車站出入口 B（簡稱 Y23-B）、Y26 車站出入口 B/通風井 Y（簡稱 Y26-B）、及機廠等用地，於評選值標均符合過半，且用地之取得對於捷運路線與車站等相關設施之布設，均極重要，建議優先採用土地開發方式。



表 10.3-2 土地開發場站評選結果

場站編號	Y3-A	Y4-B	Y21-A	Y21-B	北機廠	Y23-B	Y26-B
使用分區	住 3 與商 1 特 (原住 3)	商 3 特 (原住 3)	住宅區	住宅區	捷運開發區 (變更前為 農業區)	住宅區	商 3 特(原住 3、住 3-1)
基地面積 (m ²)	957.94	877.00	850.31	1,124.00	96,932.00	779.77	1,194.35
公私有地主人數(位)	7	36	28	5	1*	3	24
捷運設施投影面積(m ²)	595.43	633.12	432.90	670.63	96,932.00	556.25	574.59
評選原則	用地取得必要性	0	0	0	0	0	0
	最小設施用地範圍	0	0	0	0	0	0
	完整地號、建照	-	0	-	-	0	0
	整合難易度	0	-	-	0	0	-
	新建或改建可行性	-	-	-	0	0	0
	區域不動產市場潛力	0	0	0	0	-	0
引導都市發展之必要	0	0	0	0	0	0	
基地採土地開發方式原因	為設置捷運車站出入口、通風井等必要設施，因車站北側周邊無規模適宜之公有地，屬私有住 3 及商 1 特土地，為維護地主權益，採土地開發方式取得用地，期透過土地開發，促進土地有效利用及提升都市景觀，且範圍以最小土地開發用地劃設。	為設置捷運車站出入口、通風井等必要設施，因車站南側周邊無規模適宜之公有地，屬私有商 3 特土地，為維護地主權益，採土地開發方式取得用地，期透過土地開發，促進土地有效利用及提升都市景觀，且範圍以最小土地開發用地劃設。	為設置捷運車站出入口必要設施，因車站西側周邊無規模適宜之公有地，屬私有住宅區土地，為維護地主權益，採土地開發方式取得用地，期透過土地開發，促進土地有效利用及提升都市景觀，且範圍以最小土地開發用地劃設。	為設置捷運車站出入口、通風井等必要設施，因車站東側周邊無規模適宜之公有地，屬私有住宅區土地，為維護地主權益，採土地開發方式取得用地，期透過土地開發，促進土地有效利用及提升都市景觀，且範圍以最小土地開發用地劃設。	機廠是捷運系統之重要設施之一，其功能主要提供路線營運所需之捷運車輛駐車、保養、維修、翻修、調度及測試為主，用地需求面積較大且以狹長形土地為宜；機廠位置原為農業區，新北市政府正辦理蘆洲都市計畫（第三次通盤檢討）案（草案），蘆北農業區擬規劃變更為住宅區、商業區、公共設施用地等，並採區段徵收方式，其中已規劃北機廠用地，該用地具開發效益，可透過場站土地開發及都市計畫變更，引導區域發展。	為設置捷運車站出入口等必要設施，以最小土地開發範圍劃設用地，採土地開發方式取得用地。	為設置捷運車站出入口、通風井等必要設施，因車站東南側周邊無規模適宜之公有地，屬私有商 3 特土地，為維護地主權益，採土地開發方式取得用地，期透過土地開發，促進土地有效利用及提升都市景觀，且範圍以最小土地開發用地劃設。
結論	區域建物矮舊，為設置捷運車站出入口、通風井等必要設施，以最小土地開發範圍劃設用地，降低整合難度，採土地開發方式取得用地。	區域建物矮舊，為設置捷運車站出入口、通風井等必要設施，以最小土地開發範圍劃設用地，採土地開發方式取得用地。	區域建物矮舊，為設置捷運車站出入口等必要設施，以最小土地開發範圍劃設用地，採土地開發方式取得用地。	區域建物矮舊，為設置捷運車站出入口、通風井等必要設施，以最小土地開發範圍劃設用地，採土地開發方式取得用地。	捷運系統營運必要設施，具開發效益，可透過場站土地開發及都市計畫變更，引導區域發展。	為設置捷運車站出入口等必要設施，以最小土地開發範圍劃設用地，採土地開發方式取得用地。	區域建物矮舊，為設置捷運車站出入口、通風井等必要設施，以最小土地開發範圍劃設用地，採土地開發方式取得用地。

*註：都市計畫完成區段徵收後，捷運開發區屬整理完成之可處分公有土地，故權屬僅為一人。
資料來源：本計畫整理。

二、土地開發之構想及引入活動建議

(一) 土地開發相關規範

捷運場站土地開發主要依據為大眾捷運系統土地開發辦法，並依各地區之都市計畫相關規定為之。

1. 大眾捷運系統土地開發辦法第二十九條

依本辦法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下列規定放寬：

- (1) 除捷運設施使用部分樓層不計入總樓地板面積外，得視個案情形酌予增加，但增加之樓地板面積，以不超過提供捷運系統場、站及相關設施使用之土地面積，乘以地面各層可建樓地板面積之和與基地面積之比，乘以二分之一為限。
- (2) 除捷運設施使用部分樓層之高度得不計入高度限制外，並得視個案情形酌予增加，但增加部分以不超過該基地面前道路寬度之一倍，並以三十公尺為限。

2. 都市計畫法新北市施行細則第四十七條

各土地使用分區除依本法第八十三條之一規定可移入容積外，於法定容積增加建築容積後，不得超過下列規定：一、依都市更新法規實施都市更新事業之地區：建築基地一點五倍之法定容積或各該建築基地零點三倍之法定容積再加其原建築容積。二、前款以外之地區：建築基地一點二倍之法定容積。舊市區小建築基地合併整體開發建築，或舊市區小建築基地合法建築物經本府認定無法以都市更新或合併整理開發建築方式辦理重建者，得於法定容積百分之二十之限度內放寬其建築容積額度或依該合法建築物原建築容積建築。放射性污染建築物及高氯離子鋼筋混凝土建築物拆除重建增加之建築容積依放射性污染建築物事件防範及處理辦法與本細則第五十五條規定辦理。

3. 臺北市土地使用分區管制自治條例」第八十條之六、第八十條之七增訂條文草案

建築基地除依容積移轉相關法令規定可移入容積外，依法增加容積累計不得超過下列規定：一 適用都市更新建築容積獎勵辦法、大眾捷運系統土地開發辦法之地區：原基準容積百分之五十。二 前款以外之地區：原基準容積百分之二十。建築基地移入容積及增加容積後，總容積合計不得超過原基準容積之二倍。※施行日未定。

除相關容積規範外，亦應符合各地區之細部計畫、土地管制規則之使用分區、使用類別、開挖率、前後院深度、汽機車車位數等規定；同時各土地開發大樓仍應符合建築法規等結構、消防、樓層高度等規範。

(二) 土地開發構想及引入活動建議

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，且大臺北地區之住宅需求仍高，且選定土地開發之場站使用分區以住宅區及商業區為主，又商業區多位於零售商圈內，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表 10.3-3 說明。

本計畫沿線具市場開發潛力的場站用地，經選擇為 Y3（出入 A 及通風井 X）、Y4（出入口 B 及通風井 Y）、Y21（出入口 A、B 及通風井 X）、Y23（出入口 B）、Y26（出入口 B 及通風井 Y）及機廠等七處土開基地。該七處透過土地開發除可取得捷運設施用地，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，同時依建築法規、各地區之土地使用分區管制規則及其他相關法規規定，規劃適宜之空間提供零售、餐飲、商場、住宅等業種。

表 10.3-3 各場站場站開發附近環境與不動產市場概況

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 路交叉口西北 側	Y21-A	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，現況徐匯中學 站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。	預售屋:49~52 萬/坪 新成屋:36~49 萬/坪 中古屋:21~46 萬/坪
新北市蘆洲區 集賢路、中山一 路交叉口東北 側	Y21-B			
集賢路、中山一 路東北側	Y23-B	新北市三重區集賢路、三信路 交叉口東北側，附近環境發 展現況說明請修改為「位重陽 重劃區內，北側緊鄰河堤，南 側則為學校用地，發展腹地狹 長，區域逐漸發展成型，住宅 大樓林立，周邊亦不乏提供生 活機能之商業設施	區域周邊多為 5 年以下之 住宅大樓	預售屋:45~60 萬/坪 新成屋:37~55 萬/坪 中古屋:30~40 萬/坪
新北市蘆洲區 及三重區環河 北路、復興 路、五華街附 近區域	北機廠	機廠東南側為重陽重劃區，區 內公園綠地等公共設施已開 闢完成，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；機廠南側及西側現況為農 業區，沿街多作為低層鐵皮廠 房使用。	基地周邊多為鐵皮廠 房，基地東南側之重陽重 劃區則多為 5 年以下之住 宅大樓	預售屋:50~65 萬/坪 新成屋:37~55 萬/坪 中古屋:26~37 萬/坪
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，木柵 路二段兩側多為 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:60~75 萬/坪 新成屋:45~82 萬/坪 中古屋:40~55 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、鄰近景美溪，木柵 路一段兩側多為 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:60~75 萬/坪 新成屋:44~67 萬/坪 中古屋:36~55 萬/坪
臺北市士林區 中正路與淡水 線交叉口東南 側	Y26-B	環狀線 Y26 站與捷運淡水線 士林站轉乘，中正路位於文昌 路與中山北路路段兩側商業 活動繁榮，捷運士林站路線下 方兩側，位於車站出入口附近 商業活動亦為繁榮。	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:95~130 萬/坪 新成屋:60~100 萬/坪 中古屋:50~65 萬/坪

註 1：預售屋之價格為參酌住展雜誌，各區近期新推案件資料；新成屋及中古屋為 104 年 3 月份擷取實價登錄資訊。

註 2：相關市場價格之產品類型以住宅產品為參酌標的。

資料來源：內政部實價登錄網站及住展雜誌，本研究調查整理。

三、開發營運模式

本案場站土地開發主管機關為臺北市政府。一般而言，都市地區捷運場站開發之不動產多採處分或收益的模式，若屬商場產品之營運採包底抽成或是固定租金方式；辦公產品主要採租賃方式；而住宅產品多採出售方式。考量本計畫土地開發場站之區域環境特性，其產品型態多為住宅與部分商業店舖項目，參酌目前不動產之市場接受度及發展趨勢，建議本計畫土地開發產品採住宅出售，及商場出租之方式。但後續進行財務分析時，試算取回之不動產，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、提高投資者意願。

四、各站開發構想規劃

各場站開發成本效益分析相關參數說明詳表 10.3-4，各站之開發內容依都市計畫變更建議事項之開發強度分析如表 10.3-5、表 10.3-6 及表 10.3-7 所示。表中顯示各車站公部門土開效益皆為正值，僅 Y21-A 站公部門土開效益為負值，惟 Y21-A 站私地主土開效益投資報酬率達 51%，具私地主參與車站土地開發之誘因，為減少土地取得費用及阻力，仍採土地開發取得土地。

五、場站土地開發分回權益初步分析

由於部分基地現況為公寓住宅或舊式中低層建築物，為了解土地所有權人是否有參與開發的意願，及了解參與土地開發時能否分回滿足其居住的需求，因此進行各基地土地所有權人的分回權益初步分析。分析方式採土地所有權人可分回（無其餘負擔）的建築室內可使用面積，與現況所有之建築使用室內面積進行比較。各土地開發基地假設現況中古公寓產品之公設比為 5%，以其既有建物拆遷面積，推估其室內部分涵蓋陽台之面積，並與本案土地開發後假設之面積量體，及私地主分回比例比較之。依表 10.3-8 分析，其中各土開基地其開發後之專有部分建物面積多高於其現有建物面積或接近現有建物面積，因此，推估其應具備基本參與土地開發之意願。

表 10.3-4 場站開發成本效益分析相關參數說明

類別	項目	說明	
規劃構想 (註 1)	變更建蔽率	以原分區建蔽率為基準，並考量基地條件、捷運設施佈設等因素，酌予放寬 5~30%。	
	變更容積率上限	本計畫設定台北市為原分區基準容積 2 倍、新北市為原分區基準容積 1.7 倍。	
	設計建蔽率	依變更建蔽率、基地條件、捷運設施配置，及建築法令規範檢討設定。	
	設計容積率	依變更容積率上限、基地條件、捷運設施配置，及建築法令規範檢討計算。	
	捷運設施投影面積	依本計畫設計計算。	
	捷運獎勵容積	依大眾捷運系統土地開發辦法規定，計算之獎勵容積，該部分由土地所有權人及主管機關各分得半數，主管機關負擔分得獎勵容積之委託建造費用。	
	都市計畫獎勵容積	變更容積率上限與原分區基準容積之差額，扣除捷運獎勵容積後，即為都市計畫獎勵容積，全數由土地所有權人取得參與分配。	
開發成本 及權值 (註 2)	開發建物總權值 (S)	開發完成建物之總銷售金額。	
	建物興建成本 (BC)	包含歸墊市府墊支之相關費用、建物設計費用、工程營造費用、利息費用。	
	投資稅管費用率 (m%)	就投資人為辦理土地開發，所需支付之投資稅管費用設定之費用率。本計畫考量目前市場行情，概以 2.5% 設定。	
	期待利潤率 (p%)	投資人期待利潤率，本計畫考量開發規模及區位，個別設定約。	
機關分回 效益	主管機關獎勵容積分配率 (rv%)	主管機關分得獎勵容積占開發建物設計總容積之比率。	
	委託建造費用 (ΔRC)	建物興建成本 × 主管機關獎勵容積分配率 × (1 + 投資稅管費用率)	
	主管機關獎勵容積權值 (rT)	開發建物總權值 × 主管機關獎勵容積分配率	
地主 及投資 人權益 分配 (註 3)	投資人 分配	土地所有權人與投資人間可分配建物權值	開發建物總權值 - 主管機關獎勵容積權值
		投資人參與權益轉換權值 (ΔBS)	包含建物興建成本、投資稅管費用及期待利潤，並應扣除主管機關已支付之委託建造費用。評估公式為： $\Delta BS = [BC \times (1 + m\%) - \Delta RC] + (S - rT) \times p\%$
		投資人分配比例	投資人參與權益轉換權值 ÷ 土地所有權人與投資人間可分配建物權值
		投資人投資報酬率	投資人參與權益轉換權值 ÷ (建物興建成本 - 主管機關委託建造費用) - 1
	地主 分配	土地所有人可分配權值 (V)	土地所有權人與投資人間可分配建物權值 - 投資人參與權益轉換權值
		土地所有人分配比例	土地所有人可分配權值 ÷ 土地所有權人與投資人間可分配建物權值
	私地 (註 3)	私有土地占開發基地比例	開發前私有土地面積 ÷ 開發前基地總面積
		私有土地參與開發比例	本計畫設定私有地 80% 參與開發
		私地主分配權值	土地所有人可分配權值 × 私有土地占開發基地比例 × 私有土地參與開發比例 (80%)
		私地主分配比例	私地主分配權值 ÷ 土地所有權人與投資人間可分配建物權值
		私地主投資報酬率	(私地主分配權值 ÷ 私地主土地成本 (市價成本)) - 1
	公地	公地主參與開發比例	包含原公有土地，以及未參加開發之私有土地，占整宗基地之比例
公地主分配權值		土地所有人可分配權值 - 私地主分配權值	
公地主分配比例		公地主分配權值 ÷ 土地所有權人與投資人間可分配建物權值	
公部門 整體	公部門分配權值	包含捷運主管機關分回部分及公地主分回部分	

註 1：規劃構想之各項參數，係本計畫規劃假設，實際應依公告實施之變更都市計畫說明書及據以辦理之建築設計為準。變更容積率上限、獎勵容積計算與分配，係參考捷運萬大線(台北市、新北市)已發布實施都市計畫，與捷運三鶯線(新北市)已通過新北市都委會審議之都市計畫案設定。

註 2：開發成本及權值設定以 104 年為基期，建築造價係依中華民國不動產估價師公會全國聯合會第四號公報營造施工費用標準為基礎進行設定，銷售價格則依據周邊類似產品新推建案行情進行設定。

註 3：地主及投資人權益分配，係依 105 年 2 月 2 日核定之「臺北市臺北都會區大眾捷運系統土地開發權益轉換原則」之規定進行試算。其中私地主係指開發基地內同意協議價購，並選擇以開發完成後市府取得不動產抵付協議價購土地款之原私有土地所有權人。

表 10.3-5 各站場站開發規劃構想-南環段

車站編號		Y3-A	Y4-B
現況	基地位置	木柵路興隆路交叉口東北側	木柵路辛亥路口西南側
	基地現況	零星低矮平房	3層樓老舊公寓，密集分布基地上
	基地面積(m ²)	957.94	877.00
	基地面積(坪)	289.78	265.29
	土地市價(元/m ²)	350,000	400,000
	土地市價(元/坪)	1,157,025	1,322,314
	原土地使用分區	第三種住宅區與商一特(原住三)	商一特(原住三)
	原法定建蔽率	45%	45%
	原法定容積率	225%	225%
土地開發規劃構想	初步開發構想(使用項目)	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
	變更土地使用分區	捷運開發區	捷運開發區
	變更建蔽率(%)	50%	75%
	變更容積率上限(%)	450%	450%
	設計建蔽率	41%	72%
	設計容積率	450%	450%
	捷運設施投影面積(m ²)	595.43	633.12
	捷運獎勵容積	50%	50%
	都市計畫獎勵容積	50%	50%
	建物結構	鋼筋混凝土造	鋼筋混凝土造
	樓層數	15F/B4	12F/B4
	總銷售面積(坪)(不含車位)	2,460.20	2,252.32
	總車位數(位)	62	55
	車位型式	升降機械	升降機械
造價與售價	地面層平均售價(萬元/坪)	80	70
	樓上層均價平均售價(萬元/坪)	63	54
	車位平均售價(萬元/個)	108	108
	開發建物總權值(S)	1,389,448,160	1,121,099,796
	建物興建成本(BC)	447,486,423	389,723,075
	投資人管理費用率(m%)	2.50%	2.50%
	投資人開發利潤率(p%)	7.00%	7.00%
機關分回	捷運主管機關分回比例	13%	13%
	機關分回獎勵樓地板興建費用(△RC)	57,334,198	49,933,269
	機關分回獎勵樓地板權值(T)	178,753,718	143,233,123
權益分配	土地所有權人與投資人間可分配建物權值	1,210,694,442	977,866,673
	投資人參與權益轉換權值(△BS)	486,087,997	417,983,550
	投資人分配比例	40%	43%
	投資人投資報酬率	26%	25%
	土地所有權人可分配權值(V)	724,606,445	559,883,123
	土地所有權人分配比例=V/(S-T)	60%	57%
	公有地面積比例	0%	4%
	私有地面積比例	100%	96%
	整宗基地公地主參與比例	20%	23%
	私地主分配權值	581,327,923	427,464,202
	私地主分配比例(%)	48%	44%
私地主投資報酬率	117%	59%	
公部門	公地主分配權值	145,331,981	149,389,841
	公地主分配比例(%)	12%	15%
	公部門分配權值	324,085,699	292,622,964
	公部門效益	199,695,701	169,893,893

註 1：公部門效益=徵收與撥用土地開發分回價值+捷獎分回價值-私有地未參與開發之取得成本-捷獎分回造價

註 2：變更建蔽率(%)、變更容積率上限(%)係本計畫預估值，實際應依公告實施之變更都計畫說明書為準
資料來源：本計畫整理。

表 10.3-6 各站場站開發規劃構想-北環段(新北市)

車站編號	Y21-A	Y21-B	Y23-B
基地位置	集賢路、信義路 157 巷及中山一路 74 巷街廓	集賢路、中山一路東北側	集賢路、中山一路東北側
基地現況	2~3 層老舊公寓，密集分布於基地上	2 層樓賣場	空地
基地面積 (m ²)	850.31	1,124.00	779.77
基地面積 (坪)	257.22	340.01	235.88
土地市價 (元/m ²)	260,000	275,000	350,000
土地市價 (元/坪)	859,504	909,091	1,157,025
原土地使用分區	住宅區	第四種住宅區	第四種住宅區
原法定建蔽率	50%	60%	60%
原法定容積率	200%	300%	300%
初步開發構想 (使用項目)	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
變更土地使用分區	捷運開發區	捷運開發區	捷運開發區
變更建蔽率 (%)	70%	60%	70%
變更容積率上限 (%)	340%	510%	510%
設計建蔽率	69%	60%	66%
設計容積率	340%	510%	510%
捷運設施投影面積 (m ²)	432.90	670.63	556.25
捷運獎勵容積	基準容積 0.50 倍	基準容積 0.50 倍	基準容積 0.50 倍
都市計畫獎勵容積	基準容積 0.20 倍	基準容積 0.20 倍	基準容積 0.20 倍
建物結構	鋼筋混凝土造	鋼筋混凝土造	鋼筋混凝土造
樓層數	15F/B4	16F/B4	16F/B4
總銷售面積 (坪) (不含車位)	1,455.47	2,690.41	1,942.85
總車位數 (位)	61	58	0
車位型式	升降機械	升降機械	-
地面層平均售價 (萬元/坪)	60	60	55
樓上層均價平均售價 (萬元/坪)	42	42	47
車位平均售價 (萬元/個)	74	74	-
開發建物總權值 (S)	680,180,080	1,200,223,840	928,154,424
建物興建成本 (BC)	244,785,597	416,345,154	247,524,690
投資人管理費用率 (m%)	2.50%	2.50%	2.50%
投資人開發利潤率 (c%)	7.50%	7.50%	6.50%
捷運主管機關分回比例	11%	15%	15%
機關分回獎勵樓地板興建費用 (△RC)	27,224,632	62,407,083	37,310,707
機關分回獎勵樓地板權值 (T)	73,909,823	177,639,596	140,288,737
土地所有權人與投資人間可分配建物權值	606,270,257	1,022,584,244	787,865,687
投資人參與權益轉換權值 (△BS)	269,150,874	441,040,518	267,613,370
投資人分配比例	44%	43%	34%
投資人投資報酬率	25%	26%	29%
土地所有權人可分配權值 (V)	337,119,383	581,543,726	520,252,317
土地所有權人分配比例=V/(S-T)	56%	57%	66%
公有地面積比例	0%	0%	0%
私有地面積比例	100%	100%	100%
整宗基地公地主參與比例	20%	20%	20%
私地主分配權值	270,258,856	467,029,442	417,469,215
私地主分配比例 (%)	45%	46%	53%
私地主投資報酬率	53%	89%	91%
公地主分配權值	67,564,714	116,757,360	104,367,304
公地主分配比例 (%)	11%	11%	13%
公部門分配權值	141,474,537	294,396,956	244,656,041
公部門效益	70,033,785	170,169,874	152,761,434

註 1：公部門效益=徵收與撥用土地開發分回價值+捷獎分回價值-私有地未參與開發之取得成本-捷獎分回造價
 註 2：變更建蔽率 (%)、變更容積率上限 (%) 係本計畫預估值，實際應依公告實施之變更都計畫說明書為準
 資料來源：本計畫整理。

表 10.3-7 各站場站開發規劃構想-北環段(臺北市)與機廠

車站編號	北機廠	Y26-B
基地位置	環河北路、復興路及五華街所圍街廓	中正路與 213 巷交叉口西南側
基地現況	鐵皮工廠	2 層樓老舊公寓，密集分布基地上
基地面積(m ²)	96,932.00	1,194.35
基地面積(坪)	29,321.93	361.29
土地市價(元/m ²)	100,000	800,000
土地市價(元/坪)	330,579	2,644,628
原土地使用分區	變更前為農業區	第三種商業區(原住三之一)
原法定建蔽率	0%	45%
原法定容積率	0%	272%
初步開發構想(使用項目)	1. 低樓層為商場 2. 中高層為住宅	1. 地面層商業使用 2. 中高層為住宅
變更土地使用分區	捷運開發區	捷運開發區
變更建蔽率(%)	60%	50%
變更容積率上限(%)	200%	544%
設計建蔽率	20%	82%
設計容積率	200%	488%
捷運設施投影面積(m ²)	96,932.00	574.59
捷運獎勵容積	--	基準容積 0.29 倍
都市計畫獎勵容積	--	基準容積 0.50 倍
建物結構	鋼筋混凝土造	鋼筋混凝土造
樓層數	33F/B3	18F/B4
總銷售面積(坪)(不含車位)	89,786.82	2,826.09
總車位數(位)	1422	123
車位型式	坡道平面	升降機械
地面層平均售價(萬元/坪)	48	120
樓上層均價平均售價(萬元/坪)	38	80
車位平均售價(萬元/個)	143	94
開發建物總權值(S)	38,061,115,428	2,481,840,675
建物興建成本(BC)	17,084,762,513	732,331,198
投資人管理費用率(m%)	2.50%	2.50%
投資人開發利潤率(p%)	7.50%	7.00%
捷運主管機關分回比例	0%	8%
機關分回獎勵樓地板興建費用(△RC)	-	61,393,094
機關分回獎勵樓地板權值(T)	-	206,525,362
土地所有權人與投資人間可分配建物權值	38,061,115,428	2,275,315,313
投資人參與權益轉換權值(△BS)	20,366,465,233	848,518,456
投資人分配比例	54%	37%
投資人投資報酬率	21%	28%
土地所有權人可分配權值(V)	17,694,650,195	1,426,796,857
土地所有權人分配比例=V/(S-T)	46%	63%
公有地面積比例	100%	0%
私有地面積比例	0%	100%
整宗基地公地主參與比例	100%	20%
私地主分配權值	-	1,142,316,016
私地主分配比例(%)	0%	50%
私地主投資報酬率	-	49%
公地主分配權值	17,681,118,605	285,579,004
公地主分配比例(%)	46%	13%
公部門分配權值	17,681,118,605	492,104,366
公部門效益	17,681,118,605	239,615,272

註 1：公部門效益=徵收與撥用土地開發分回價值+捷獎分回價值-私有地未參與開發之取得成本-捷獎分回造價，機廠用地撥用成本不納入計算。
 註 2：變更建蔽率(%)、變更容積率上限(%)係本計畫預估值，實際應依公告實施之變更都計畫說明書為準
 資料來源：本計畫整理。

表 10.3-8 土開場站所有權人參與開發前後權益分析

編號	Y3-A	Y4-B	Y21-A	Y21-B	北機廠	Y23-B	Y26-B	
基地現況	零星低矮平房	3層樓老舊公寓，密集分布於基地上	2~3層老舊公寓，密集分布於基地上	2層樓賣場	鐵皮工廠	空地	2層樓老舊公寓，密集分布於基地上	
土地公私所有權人人數	7	36	28	5	-	3	24	
基地條件	基地面積(坪)	290	265	257	340	29,322	236	361
	法定基準容積率	225%	225%	200%	300%	0%	300%	272%
	捷獎	基準容積 0.5倍	基準容積 0.5倍	基準容積 0.5倍	基準容積 0.5倍	-	基準容積 0.5倍	基準容積 0.29倍
	都獎	基準容積 0.5倍	基準容積 0.5倍	基準容積 0.2倍	基準容積 0.2倍	-	基準容積 0.2倍	基準容積 0.5倍
既有建物現況	既有建物面積(坪)	158	873	551	335	18,879	-	678
	推估現有容積	54%	329%	214%	99%	64%	0%	188%
	推估公設比	5%	5%	5%	2%	5%	0%	5%
	推估既有室內面積(坪)	150	830	523	329	17,935	-	644
土地開發規劃與分配	扣除捷獎後土開銷售總面積(不含車位)(坪)	1,827	1,682	1,298	2,297	8,521	1,657	2,595
	土開後建物公設比	31%	33%	35%	28%	30%	32%	29%
	土開後總室內建坪(坪)	1,264	1,124	846	1,658	5,990	1,134	1,846
	地主分回比例	60%	57%	56%	57%	-	66%	63%
	地主分回室內面積(坪)	759	642	471	947	-	751	1,158
	換坪比(室內面積)	5.06	0.77	0.90	2.88	-	-	1.80
分析	因基地現況未作最有效利用，開發後地主分回室內面積大於推估之原建物室內面積，對地主應具有參與開發誘因。	初步推估開發後地主分回建物室內面積低於原既有建物室內面積，對地主參與開發誘因略顯不足，提供變更都市計畫參考。	初步推估開發後地主分回建物室內面積接近原既有建物室內面積，應尚可滿足其原有居住條件，提供變更都市計畫參考。	因基地現況未作最有效利用，開發後地主分回室內面積大於推估之原建物室內面積，對地主應具有參與開發誘因。	由新北市政府以區段徵收取得後撥用開發。	因基地現況未作最有效利用，辦理土地開發可提升其土地利用效率，對地主應具有參與開發誘因。	因基地現況未作最有效利用，辦理土地開發後可分回室內面積已大於原室內面積，其權益應已予以保障。	

註 1：本表係以全體地主角度進行分析

註 2：室內面積計算方式為：建物面積×(1-公設比)；換坪比計算方式為：地主分回室內面積÷開發前推估既有室內面積。

資料來源：本計畫整理。

表 10.3-9 場站開發相關名詞說明

類別	項目	說明
規劃構想 (註 1)	建築基地變更後建蔽率 (%)	為妥善配置捷運設施與土開大樓，參考捷運萬大線已實施之都市計畫變更案，以原分區容許建蔽率為基準並酌予放寬。
	建築基地變更後容積率 (%)	參考捷運萬大線與三鶯線之都市計畫變更，台北市以原分區基準容積 2 倍、新北市以原分區基準容積 1.7 倍，做為變更後容積率上限(註 2)。
	綜合規劃設計建蔽率	依變更後建蔽率與建築法令規範，衡量土開大樓容積使用效率下之規劃設計建蔽率。
	綜合規劃設計容積率	依變更後容積率、基地條件及捷運設施配置，在符合建築法令規範下，推算各土開大樓最高之規劃設計容積率。
	捷運設施投影面積 (m ²)	依本次綜合規劃實際設計捷運設施所占基地之投影面積。
	捷獎 (%)	依大眾捷運系統土地開發辦法規定推估之，該部分由機關分回半數並負擔分回部分之建造成本。
	都獎 (%)	參考捷運萬大線都市計畫案，變更後與原分區容積之差額，除捷運獎勵容積外，其餘容積即為都市計畫獎勵容積。
開發成果	開發建物總權值 (S)	開發完成建物之總銷售金額，為與自償率計算採同一基準，權值皆為 105 年度之金額。
	建物興建成本 (BC)	包含歸墊市府墊支之相關費用、建物設計費用、工程營造費用、利息費用，與其他經捷運局、投資人及土地所有權人共同認定所必要或須刪減之費用。本次評估以建築營造費用、共構費用、設計監造費用、公共基金提撥、保險費、營業稅(建築營造費用與保險費部分)與其他顧問費用之推估金額總和，加計開發年期之利息費用，做為本案建物興建成本。
	投資稅管費用率 (m%)	投資人為辦理土地開發，基於開發商立場，所需支付與代主管機關或土地所有權人墊付之投資稅管費用。稅管費用係以建物興建成本為基礎，取相當比例進行評估而得，費用率由市府與投資人於投資契約書中約定。本次評估以合理之市場費率與合建比例進行推估。
	期待利潤率 (p%)	投資人投資開發案應獲得期待利潤，係以開發建物總權值扣除主管機關獎勵容積權值為基礎，取相當比率進行評估而得。利潤率由市府與投資人於投資契約書中約定。本次評估以合理之市場費率與合建比例進行推估。
機關分回	主管機關獎勵容積分配率 (rv%)	捷獎面積÷(基地面積×設計容積率)÷2；都獎雙北市皆不分回。
	委託建造費用 (ΔRC)	建物興建成本×主管機關獎勵容積分配率×(1+投資稅管費用率)
	主管機關獎勵容積權值 (rT)	開發建物總權值×主管機關獎勵容積分配率
權益分配	土地所有權人與投資人間可分配建物權值	開發建物總權值 - 主管機關獎勵容積權值
	投資人參與權益轉換權值 (ΔBS)	包含建物興建成本、投資稅管費用及期待利潤，並應扣除主管機關已支付之委託建造費用。評估公式為： $\Delta BS = [BC \times (1 + m\%) - \Delta RC] + (S - rT) \times p\%$
	投資人分配比率	投資人參與權益轉換權值÷土地所有權人與投資人間可分配建物權值
	投資人投資報酬率	投資人參與權益轉換權值÷(建物興建成本 - 主管機關委託建造費用) - 1
	整宗基地公地主參與比率	本案假設私有地參與率為 80%，餘 20%由市府以徵收或協議價購方式取得。
	土地所有人可分配權值 (V)	土地所有權人與投資人間可分配建物權值 - 投資人參與權益轉換權值
	土地所有人分配比率	土地所有權人可分配權值÷土地所有權人與投資人間可分配建物權值
	私地主(註 3)分配比率 (%)	土地所有人分配比率×私有地佔全體土地所有權人間可分配權值比率
	私地主分配權值	土地所有人可分配權值×私有地佔全體土地所有權人間可分配權值比率
	私地主投資報酬率	(私地主分配權值÷私地主土地成本(市價成本)) - 1
	公地主分配比率 (%)	土地所有人分配比率×公有地佔全體土地所有權人間可分配權值比率
公部門分配權值	包含捷運主管機關分回部分及公地主分回部分	

註 1：有關建築基地變更後建蔽率、容積率，綜合規劃設計建蔽率、容積率，捷運設施投影面積等參數，係本計畫預估值，實際應依公告實施之變更都市計畫說明書，以及實際建築設計相關資料為準。

註 2：容積率上限係參考捷運萬大線(台北市、新北市)已發布實施都市計畫，與捷運三鶯線(新北市)已通過新北市都委會審議之都市計畫案內容，台北市部分計入都市計畫容積獎勵(直接核給 0.5 倍獎勵)，與依大捷土開辦法核給之捷運容積獎勵(暫依獎勵上限 0.5 倍計算)；合計放寬 1 倍容積，變更後容積上限為原分區基準容積之 2 倍；新北市部分計入都市計畫容積獎勵(直接核給 0.2 倍獎勵)，與捷運容積獎勵(暫依獎勵上限 0.5 倍計算)，變更後容積上限為原分區基準容積之 1.7 倍。

註 3：私地主係指開發基地內同意協議價購，並選擇以開發完成後市府取得不動產抵付協議價購土地款之原私有土地所有權人。

六、評估建議

依據前述本計畫評估具開發潛力之土地開發基地共七處（含北機廠），經由檢視歸納各土地開發基地特性、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。

本計畫現階段建議於各土地開發基地開發興建店面、住宅、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，參酌各土地開發基地周邊相同類型產品之實價登錄價格，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。又因現階段尚未正式公告，因此假定私地所有權人 80%領取開發後不動產；其餘 20%私地所有權人選擇領取補償價款，而由公部門取得土地後投入開發，並分回不動產開發產生效益。

現階段各土地開發基地皆是以最小用地規模進行開發，衡量各基地地形、臨路條件及捷運場站設施布設等因素，停車場設施除北機廠外，皆以機械昇降式為主，而 Y23-B 基地因條件限制無法劃設停車位。而各場站地下樓層數，參酌建築相關意見，將各開挖至地下層最低樓層後並與捷運設施連結。

北機廠現階段財務試算，是以新北市政府區段徵收後專案讓售並辦理開發為假設基礎。

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），係依 105 年 2 月 2 日核定之「臺北市臺北都會區大眾捷運系統土地開發權益轉換原則」之規定進行試算。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瞭解未來進行土地開發時將可產生之效益，現階段採用簡化的財務評估方式。

各土地開發基地預期開發效益如表 10.3-5~10.3-7 所示，捷獎分回總價值約為 9.20 億元，該部分之總造價約為 2.58 億元，捷獎分回扣除其造價之效益約為 6.62 億元。又納入公有地所生之淨效益約為 186.83 億元（已扣除各站 20%私地徵收費用，區段徵收土地有償撥用費用 96.76 億元不計入），其主要來自於機廠區段徵收後撥用開發所產生之效益 176.81 億元（不計入區段徵收土地有償撥用費用 96.76 億元）。

10.4 周邊土地開發

本計畫以民國 103 年經行政院核定之「臺北都會區大眾捷運系統環狀線北環段及南環段暨周邊土地開發可行性研究」為基礎，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，及依據交通部民國 101 年 5 月 30 日修正之「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。

10.4.1 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，並鼓勵人行導向發展，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、捷運環狀線整體發展構想

捷運環狀線北環段及南環段建設，將完成臺北都市捷運環狀聯繫機能，串連起全部臺北都會捷運路線，使捷運服務更為普及與便捷，提供民眾與遊客低廉、安全、舒適、便利的交通服務。除提供大臺北都會區更便捷的旅運服務外，未來亦可作為大臺北地區整體產業及經濟發展之運輸主軸，強化臺北市與板橋、新莊等都會次核心之串連，具體強化大臺北都會區之競爭力。捷運各車站周邊的發展定位，包括產業、休閒、遊憩、文教、生活等等不同的發展機能，並打造以捷運系統為公共運輸主軸的低碳易行城市，透過環狀線之完整建置，有助於創造下列效益：

(一) 串連地區產業機能，促進產業創新發展

捷運環狀線北環段 Y19A 與 Y19B 車站周邊為新北產業園區及中小型工廠，屬於新興產業創新區域，Y24 至 Y27 車站鄰近士林北投科技園區、臺灣科學教育館、天文科學教育館、醫療醫院等等，可引導形塑臺北重要的生科資訊的信息交流群聚中心，Y28 車站鄰近故宮博物館、原住民博物館，未來亦將配合「新故宮計畫」，成為文化文創產業之重要發展基地。南環段 Y5 站區周邊

以工業區為主促使土地使用機能升級，提供科技廠辦及創新研發技術之同時，引導周邊住宅區整合，將有效地促進地區及產業發展與繁榮。

環狀線完整建設後，除有助於整合沿線各車站的產業資源，促進產業發展之外，亦藉由環狀線與其他捷運線之連結再造並強化產業生產環境，往北通往士林北投科技園區，往東為內湖科技園區、信義計畫區、南港及汐止經貿園區，往西有新莊知識產業園區，且透過與松山機場及桃園航空城之串接，與國際城市接軌，建構北臺灣完善的產業人流、物流與金流網絡。



圖 10.4-1 捷運環狀線產業發展構想示意圖

(二) 整合商業、生態、觀光等資源，增加都會遊憩多元性

捷運環狀線北環段 Y20 至 Y23 車站鄰近於淡水河及基隆河、河濱公園等，屬於休閒遊憩地區，且具有優質的休閒環境，Y28 車站鄰近故宮博物館、原住民博物館等等，歷史文化氛圍濃厚，因捷運的便捷性，將可吸引更多的觀光旅客，而 Y29 站周邊有劍潭古寺、美麗華百樂園、國際型觀光旅館、高爾夫球練習場等地標，為多元型態的商務娛樂區，捷運環狀線南環段 Y1 至 Y5 車站，

除大學城(政治大學、世新大學)、國家考場及考試院皆座落於此，具有濃厚文教氣氛之外，也鄰近木柵動物園，未來亦可透過捷運東環段連接 Y29 車站及 Y1 車站，透過捷運環狀線之搭乘，將可全面地遊賞臺北市之遊憩資源，配合藍軸綠帶等景觀資源與建設，型塑優質且健康的生活遊憩空間。

新北市具有豐富的地景生態觀光資源，包括三鶯地區的陶瓷產業、山林遊憩、深坑地區、北海岸風景區、陽明山國家公園等，透過捷運環狀線等公共運輸系統串連沿線各站的遊憩節點之外，亦可向外延伸連結到北海岸、三鶯、大文山及東北角遊憩軸帶。換言之，透過環狀線完整建置，將完善鍵結大臺北都會區的遊憩資源與交通系統，提昇北部地區之觀光競爭力。



圖 10.4-2 捷運環狀線遊憩資源發展構想示意圖

(三) 建構點、線、面完善網絡，提昇都會區競爭力

捷運環狀線之北環段行經新北市五股區、蘆洲區、三重區，並跨越淡水河，與臺北市士林區、中山區相連接；南環段跨越臺北市文山區及新北市新店區，沿線經過地區分別為各地區產業、住宅、文化及觀光發展核心。不同於其他捷運路線之規劃，北環

段及南環段之周邊土地開發計畫除需重視沿線各車站之重要機能與特色，透過捷運系統建設提升場站周邊地區交通區位條件外，亦需考量將各車站緊密串接，促進不同產業、遊憩與生活資源之整合，並積極納入先前臺北都會區已興建之捷運路線進行規劃。透過捷運環狀線之建設，臺北都會區大眾運輸之完善路網已然形成。未來捷運環狀線北環段及南環段可與捷運文湖線、淡水線、蘆洲線、板南線等不同捷運線串連，因此整體都市發展架構應以全網型空間進行思考，將環狀線沿線上不同的機能包括產業、商業、休閒、文創等等資訊強化與臺北市中心的連結互通，進行資源互補，且依照新北市都市發展現況與未來新北市重大建設計畫發展主軸，以板橋、新莊做為兩大發展重心，引導其成為新北市之雙核心。

未來除可透過都市發展計畫強化各站定位及構想外，亦可引入「雙北合作」與「跨域治理」機制，以環狀線建設為引擎，向內強化臺北市中心的交流，向外延伸連接新北市外環地區。

1. 生產面向

生產面向主要可透過各地產業軸帶之連結發展，將新北產業園區的傳統產業資源向南連結北二高科技發展軸帶，進而透過桃園航空城，發展國際物流運籌中心、跨國育成企業中心等，提升都會區產業競爭力。

2. 生態面向

生態面向則考量臺北市與新北市均具現代城市發展之競爭力，為兼顧都市發展與環境保育，可透過環狀線，結合兩市資源，促進連續性自然生態及文化資源之保育，並往外延伸連結深坑、淡水等地區藍綠帶景觀，適度降低都市蔓延與過度開發之不當影響。

3. 生活面向

環狀線之北環段與南環段建設後，就生活面向而言，則大幅提昇臺北地區各地區生活圈、產業軸帶、觀光休憩等資源之聯絡便利性，透過完善綠色交通運輸網絡之建置，有助於提昇大眾運輸使用率，減少汽車使用與二氧化碳排放，促使都市生活更為便利與健康。

表 10.4-1 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	<ul style="list-style-type: none"> •都市計畫法 •都市計畫工業區檢討變更審議規範 	<ul style="list-style-type: none"> •訂定以增額容積籌措重大公共建設財源運作要點 	<ul style="list-style-type: none"> •都市更新條例 •都市更新權利變換實施辦法 •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 	<ul style="list-style-type: none"> •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 •臺北市市有非公用土地設定地上權實施要點 •新北市市有非公用土地設定地上權作業要點
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。	<ul style="list-style-type: none"> •整體開發。 •規模達 2,000m² 以上。 	<ul style="list-style-type: none"> •整體開發。 •街廓大於 1,000m² 者，至少需為 1,000m²。 	整體開發。
基地選取原則	<ul style="list-style-type: none"> •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： <ul style="list-style-type: none"> •閒置空地。 •30 年內具再開發潛力之基地。 	<ul style="list-style-type: none"> •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 500m² 之建地(非巷道)。 	<ul style="list-style-type: none"> •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。

表 10.4-2 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	<ul style="list-style-type: none"> 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) 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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。

三、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、Y2A、Y3、Y4、Y5 車站

1. 都市更新

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、Y3 及 Y4 車站評估共有 7 處基地有推動都市更新之機會：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；Y3 車站西側的安康社區(基地 5)，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 6、7，屬於經濟部工業局、國有財產署及國防部所有，目前僅有基地 6 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。

2. 分區調整

Y5 車站周邊(基地 9、10、11、12、13、14)共 6 處基地建

議進行分區調整，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 3、4)與 Y4 南側 1 處(基地 8)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 10.4-4)。

4. 小結

經評估基地 1、2、3、4、6、7、8 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。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，故本計畫不予估算。

基地 5 雖擬朝公辦都市更新方式進行開發，但仍以公營住宅之提供為原則，應無土地開發收益可供挹注；基地 10、11、12、13、14 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 9 之土地使用分區調整，具 30 年之土地開發潛力(詳表 10.4-3)。另 Y2A、Y3、Y4、Y5 車站依表 10.4-1 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 10.4-5 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 車站西側中興路一段上之二處工業區進行分區調整(基地 19、20)，因緊鄰車站建議配合周邊產業轉型，變更為產業專用區，增加多元使用；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 10.4-6)。

(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計劃；基地 27、28 由於產權複雜整合不易，故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需求。

除上述基地外，其餘 7 處基地可配合擴大都市計畫或透過個案變更進行土地使用分區調整，且具 30 年之土地開發潛力，故納入土地開發財務挹注評估。另 Y19B、Y20、Y21、Y22、Y23 車站依表 10.4-1 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 10.4-7 所示。

2. 非都市土地開發基地

Y19B 車站 TOD 土地開發範圍南側為非都市土地一般農業區，目前大部分已非農業使用，多作小型違規登記工廠、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 10.4-6 中之基地 18 所示。

(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，結合鄰近多元空間發展需求，變更為產業專用區，增加土地強度與機能；Y28 車站則依循原「『大故宮計畫』整體發展可行性計畫書」、「外雙溪地區配合大故宮計畫通盤檢討案」及「新故宮計畫」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 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，已於民國 101 年完成設定地上權之開發招商，然該基地屬該局經營之市有財產開發基金土地，故開發權利金已償還價購土地款，無土地開發效益可供挹注。

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 10. 4-8)。

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均無可挹注捷運建設之效益。另 Y24、Y25、Y26、Y27、Y28、Y29 車站依表 10. 4-1 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 10. 4-9 所示。



圖 10.4-4 Y1A-Y5 車站具 TOD 土地開發潛力基地位置

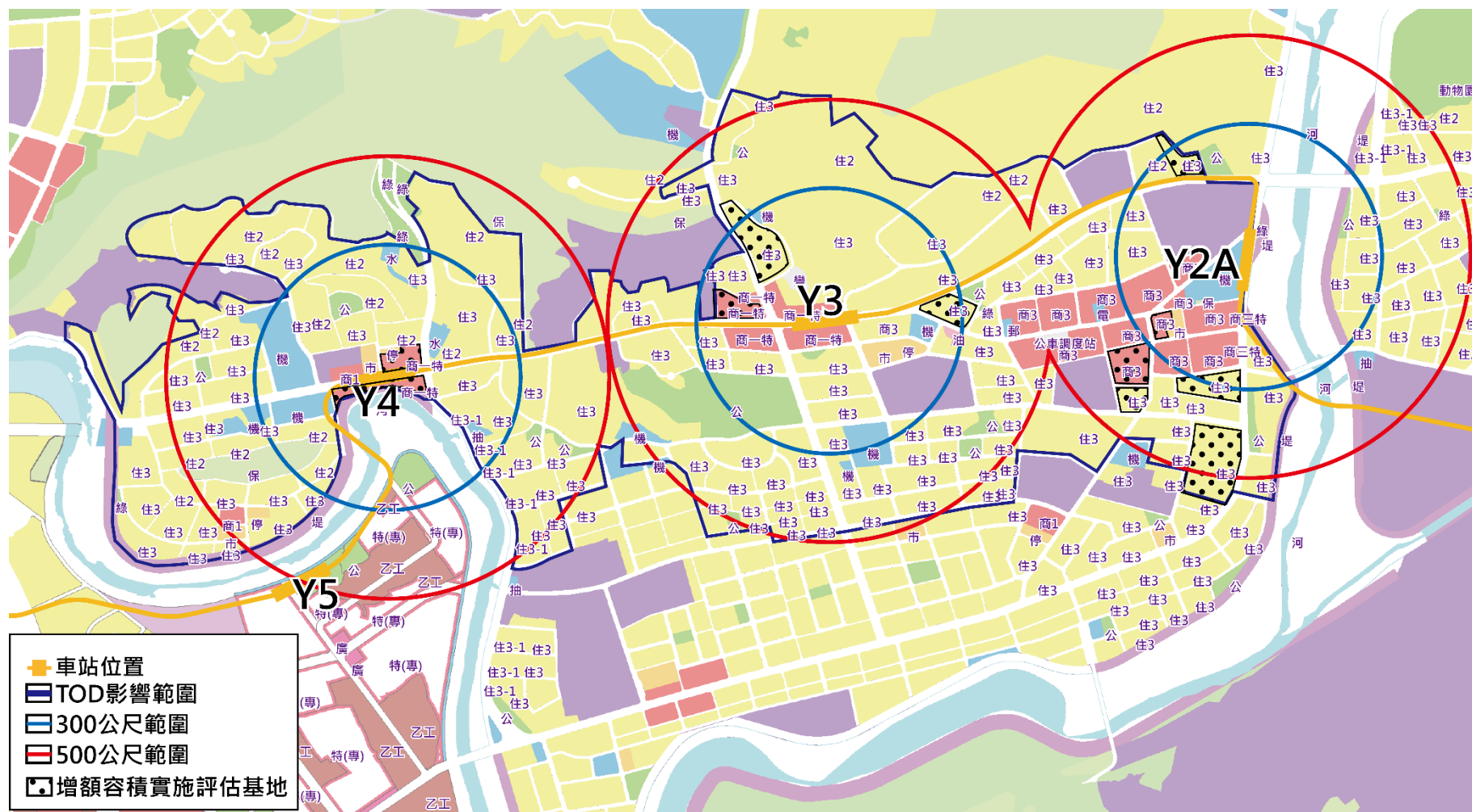


圖 10.4-5 Y2A-Y5 車站符合增額容積實施條件之基地位置

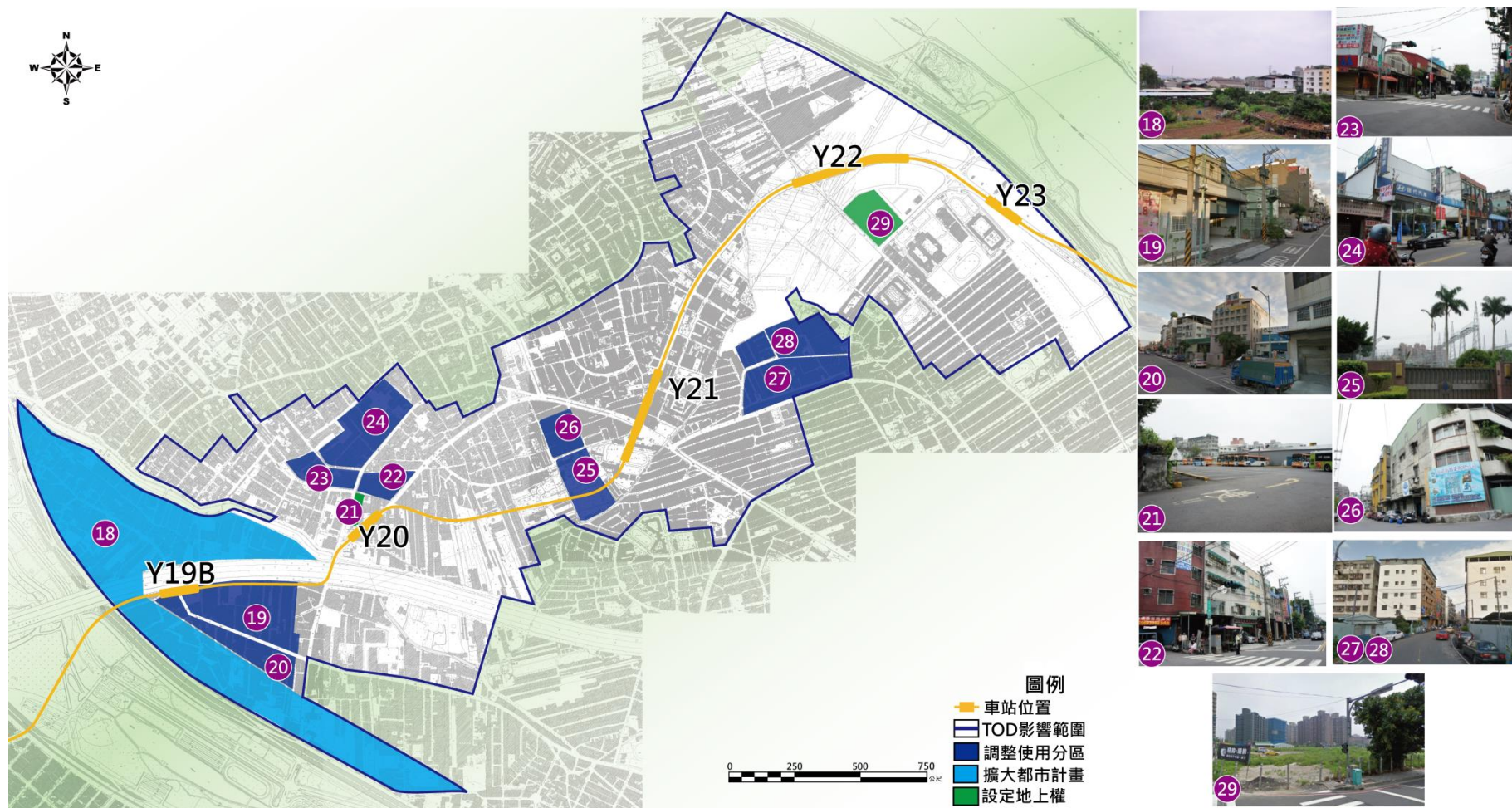




圖 10.4-7 Y19B-Y23 車站符合增額容積實施條件之基地位置



圖 10.4-8 Y24-Y28 車站具 TOD 土地開發潛力基地位置

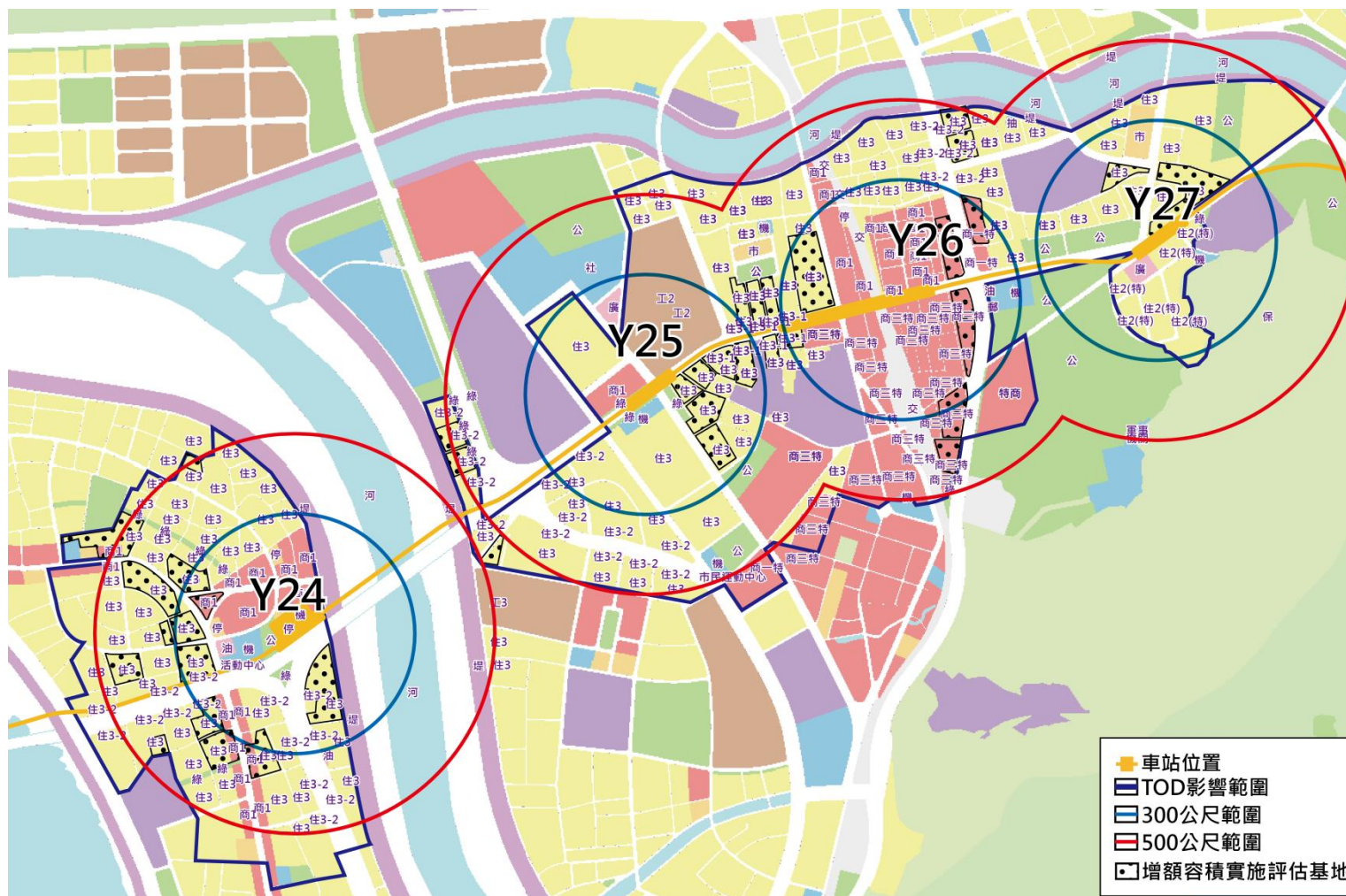


圖 10.4-9 Y24-Y27 車站符合增額容積實施條件之基地位置



表 10.4-3 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(m ²)	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	住三	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	住三	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	Y3	興隆路四段 109 巷 木柵段三小段 352 地號等 3 筆土地	3,542	住三	國有 國有財產署	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。
	4	Y3	興隆路四段 109 巷 木柵段三小段 362 地號等 3 筆土地	2,400	住三	國有 國有財產署	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。
	5	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 (安康平宅更新地區)	7,373	住三	市有 臺北市政府財政局(木柵段三小 段 675 地號)、社會局(華興段一 小段 256、305 地號)	住宅	都市更新	△	擬透過公辦都市更新計畫進行開發,惟做為公營住宅使用,無土開發效益可供挹注。
	6	Y4	和興路 華興段四小段 442 地號等 3 筆土地	3,509	住三	國有 經濟部 國有財產署	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。
	7	Y4	和興路 華興段四小段 410 地號等 3 筆土地	2,182	住三	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。
	8	Y4	和興路 華興段四小段 59 地號等 26 筆土地	4,543	住三	國有 國有財產署	閒置	公有土地開發	×	國有土地開發效益不得挹注捷運建設。
新店區	9	Y5	寶橋路 235 巷 更新單元一	51,404	乙種工業區	公私共有	工廠、 閒置	調整分區 產專區	◎	-
	10	Y5	北新路三段 65 巷 更新單元二	62,545	乙種工業區	公私共有 國有財產署	工廠	調整分區 產專區	×	非公辦更新,私有產權複雜不易整合。
	11	Y5	寶橋路 更新單元三	31,870	乙種工業區	公私共有 國有財產署	工廠	調整分區 產專區	×	非公辦更新,私有產權複雜不易整合。
	12	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。
	13	Y5	寶橋路 235 巷 更新單元五	11,696	乙種工業區	公私共有 國有財產署	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。
	14	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；△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。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。



表 10.4-4 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(m ²)	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
五股區	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	◎	—
蘆洲區	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	◎	—
蘆洲區、三重區	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 周邊土地開發。

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。

表 10.4-5 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(m ²)	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
士林區	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	×	由臺北市政府都市發展局辦理都市更新，擬做為公營住宅使用，無土地開發效益可供挹注。
	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	×	101 年完成設定地上權之招商，惟其屬臺北市政府財政局經管之市有財產開發基金土地，開發權利金已償還價購土地款，無土地開發效益可供挹注。
	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。

10.4.2 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 10.4-6)。

表 10.4-6 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。

(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 10. 4-7 所示。

表 10. 4-7 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	Y2A	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)	55.00	60.00	50.00	30.00	25.00	30.00	40.00	50.00	52.00	85.00	80.00	75.00	65.00
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)	82.5	90	75	45	37.5	45	60	75	78	127.5	120	112.5	97.5
單位容積營建成本(萬元/坪)	19.5	19.5	19.5	15	14.25	14.7	15	16.95	21	25.5	27	25.5	25.5
單位容積營建管銷成本 (萬元/坪)	15.68	17.10	14.25	8.55	7.13	8.55	11.40	14.25	14.82	24.23	22.80	21.38	18.53
單位容積風險管理成本 (萬元/坪)	9.47	10.68	8.25	4.29	3.23	4.35	6.72	8.76	8.44	15.56	14.04	13.13	10.70
單位增額容積價值 (萬元/坪)	37.86	42.72	33.00	17.16	12.90	17.40	26.88	35.04	33.74	62.22	56.16	52.50	42.78
政府基金運作成本 (萬元/坪)	3.79	4.27	3.30	1.72	1.29	1.74	2.69	3.50	3.37	6.22	5.62	5.25	4.28
增額容積單位價值淨收益 (萬元/坪)	34.07	38.45	29.70	15.44	11.61	15.66	24.19	31.54	30.37	56.00	50.54	47.25	38.50

(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則 100%挹注捷運建設；各類土地開發之收益分配假設如表 10. 4-8 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。

表 10.4-8 收益分配假設

調整分區	$F = \Delta F \times C1 - C2$ <p>F：挹注捷運建設經費 ΔF：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</p>
區段徵收	$F = \Delta F - C2$ <p>F：挹注捷運建設經費 ΔF：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</p>
增額容積	$F = \Delta F \times B$ <p>F：挹注捷運建設經費 ΔF：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%)</p>
權利變換	$F = \Delta F \times G - C2$ <p>F：挹注捷運建設經費 ΔF：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</p>
促參/設定地上權/標租	$F = \Delta F - C2$ <p>F：挹注捷運建設經費 ΔF：以土地市價 50%計算開發權利金 C2：推動成本+開發風險支出</p>

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。

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 9 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 10. 4-9。

2. Y2A-Y4 車站周邊增額容積效益

南環段之 Y2A-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 10. 4-10。

(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 10. 4-11。

表 10. 4-9 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	9
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(m ²)	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)	100,000
總開發效益	589,388,406
扣除專案運作等其他成本	60%
挹注金額(元)(104年幣值)	235,755,362

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 10. 4-10 Y2A-Y4 車站周邊增額容積開發效益與回饋分析

車站	Y2A	Y2A	Y2A	Y2A
使用分區	住三	商三	住三	商三
容積率	225%	560%	225%	560%
面積(平方公尺)	11,042	2,212	21,448	7,043
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)	3,478	1,734	3,378	2,761
增額容積之樓地板面積(坪)	1,052	525	1,022	835
單位增額容積價金(元/坪)	340,740	340,740	340,740	340,740
增額容積總價金(元)	358,501,570	178,724,828	348,189,487	284,581,350
挹注建設比例	100%	100%	100%	100%
可挹注金額(元)	358,501,570	178,724,828	348,189,487	284,581,350

表 10. 4-10 Y2A-Y4 車站周邊增額容積開發效益與回饋分析(續)

車站	Y3	Y3	Y4	Y4	Y4
使用分區	商一特	住三	商一特	住二	住三
容積率	225%	225%	225%	120%	225%
面積(平方公尺)	4,928	16,733	8,333	15,772	9,620
與車站距離	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%	20%	20%	20%	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)	1,552	5,271	2,625	2,650	3,030
增額容積之樓地板面積 (坪)	470	1,594	794	802	917
單位增額容積價金 (元/坪)	384,480	384,480	297,000	297,000	297,000
增額容積總價金(元)	180,529,699	613,017,110	235,825,148	238,059,237	272,246,795
挹注建設比例	100%	100%	100%	100%	100%
可挹注金額(元)	180,529,699	613,017,110	235,825,148	238,059,237	272,246,795

表 10. 4-11 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(m ²)	431,600	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)	—	40,500	40,500	120,000	120,000	120,000	145,000
總開發效益	167,000,000	480,410,913	267,237,986	112,939,034	169,185,878	467,096,784	116,888,636
扣除專案運作等 其他成本	50%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
挹注金額(元) (104 年幣值)	83,500,000	192,164,365	106,895,195	45,175,614	67,674,351	186,838,714	46,755,454

註：Y19B 站基地編號 18 之開發面積及挹注效益挹注金額資料來源為「擴大三重及蘆洲都市計畫區段
公益性及必要性評估報告書」。

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 10.4-12。

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 10.4-13。

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「外雙溪地區配合大故宮計畫通盤檢討案」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 10.4-14。

三、環狀線北環段及南環段全線土地開發效益

以捷運環狀線北環段及南環段建設計畫核定年(民國 106 年)次年為起算年，前 5 年(民國 107 年至 111 年)設定為土地開發前期，推動各項土地開發建設，及辦理相關開發效益回饋。經本計畫評估，建議可優先推動土地開發基地，其開發效益預期可於第 6 年至第 10 年(通車年民國 116 年)間完成回饋挹注，假設以每年挹注 20%逐年分攤(每年加計 1.5%物價上漲率)，則優先開發基地每年約可挹注 4.32 至 4.59 億元(當年幣值)。

其他具開發潛力之基地及增額容積實施基地，考量其推動時程較長且財務挹注風險較大，故將開發效益挹注時程延長，於第

6 年至第 30 年間回饋挹注(每年加計 1.5%物價上漲率)，並將所估計之開發效益以計畫核定後第 6 年至通車營運初期(第 6 年至第 15 年)每年平均回饋 5.5%，約 7.81 至 8.93 億元(當年幣值)；營運後期(第 16 年至第 30 年)平均每年回饋 3%，約 4.94 至 6.09 億元(當年幣值)，以逐年分攤回饋效益方式計算。捷運環狀線北環段及南環段於計畫核定後 30 年內周邊土地開發效益與回饋挹注金額，詳表 10.4-16 所示。考量非地方政府所有之公有土地開發效益能否挹注捷運建設，有其執行上之風險，故現階段之財務分析暫不納入非屬地方政府之公有地開發效益。

經本計畫初步估計，關於環狀線北環段及南環段全線土地開發效益，臺北市約可挹注 142.64 億元(如表 10.4-18)、新北市約可挹注 45.75 億元(如表 10.4-20)，合計約可挹注 188.39 億元(如表 10.4-16)(當年幣值)。

表 10.4-12 Y19B-Y23 車站周邊增額容積開發效益與回饋分析

車站	Y20	Y20	Y20	Y21
增額容積實施地區	蘆洲區	蘆洲區	蘆洲區	蘆洲區
使用分區	住一	住二	住二	住一
容積率	200%	200%	200%	200%
面積(平方公尺)	41,441	39,930	26,973	12,993
與車站距離	0-300 公尺	0-300 公尺	300-500 公尺	0-300 公尺
增額容積比例	20%	20%	10%	20%
預估申請率	70%	70%	70%	70%
增額容積之樓地板面積(平方公尺)	11,603	11,181	3,776	3,638
增額容積之樓地板面積(坪)	3,510	3,382	1,142	1,100
單位增額容積價金(元/坪)	156,600	156,600	156,600	241,920
增額容積總價金(元)	549,672,131	529,637,289	178,881,890	266,227,645
挹注建設比例	100%	100%	100%	100%
可挹注金額(元)	549,672,131	529,637,289	178,881,890	266,227,645
車站	Y21	Y21	Y21	
增額容積實施地區	蘆洲區	蘆洲區	蘆洲區	
使用分區	住四	住四	住宅區	
容積率	300%	300%	300%	
面積(平方公尺)	26,799	13,672	3,536	
與車站距離	0-300 公尺	300-500 公尺	300-500 公尺	
增額容積比例	20%	10%	10%	
預估申請率	70%	70%	70%	
增額容積之樓地板面積(平方公尺)	11,255	2,871	743	
增額容積之樓地板面積(坪)	3,405	868	225	
單位增額容積價金(元/坪)	241,920	241,920	241,920	
增額容積總價金(元)	823,685,366	210,103,297	54,348,189	
挹注建設比例	100%	100%	100%	
可挹注金額(元)	823,685,366	210,103,297	54,348,189	

表 10.4-13 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	產業專用區(360%)	文創專用區(240%)
基地面積(m ²)	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)(m ²)	—	—
開發後單位面積淨效益(元/坪)	380,000	340,000
總開發效益	2,598,514,824	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)(104年幣值)	1,039,405,929	0

註：1. 依據原「『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 10. 4-14 Y24-Y27 車站周邊增額容積開發效益與回饋分析(1/4)

車站	Y24	Y24	Y24	Y24	Y24
增額容積實施地區	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
容積率	360%	360%	225%	225%	400%
面積(平方公尺)	2,549	5,032	39,809	23,015	7,310
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
增額容積比例	20%	10%	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)	1,285	1,268	12,540	3,625	4,094
增額容積之樓地板面積(坪)	389	384	3,793	1,097	1,238
單位增額容積價金 (元/坪)	303,696	303,696	303,696	303,696	303,696
增額容積總價金(元)	118,010,197	116,501,407	1,152,023,664	333,010,700	376,065,869
挹注建設比例	100%	100%	100%	100%	100%
可挹注金額(元)	118,010,197	116,501,407	1,152,023,664	333,010,700	376,065,869

表 10. 4-14 Y24-Y27 車站周邊增額容積開發效益與回饋分析(2/4)

車站	Y25	Y25	Y25	Y25	Y26
增額容積實施地區	士林區	士林區	士林區	士林區	士林區
使用分區	住三	住三	住三之一	住三之二	商一
容積率	225%	225%	300%	400%	360%
面積(平方公尺)	21,321	5,283	3,502	3,628	6,413
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
增額容積比例	20%	10%	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)	6,716	832	1,471	1,016	3,232
增額容積之樓地板面積(坪)	2,032	252	445	307	978
單位增額容積價金 (元/坪)	559,980	559,980	559,980	559,980	505,440
增額容積總價金(元)	1,137,688,346	140,942,007	249,151,397	172,063,111	494,143,783
挹注建設比例	100%	100%	100%	100%	100%
可挹注金額(元)	1,137,688,346	140,942,007	249,151,397	172,063,111	494,143,783

表 10. 4-14 Y24-Y27 車站周邊增額容積開發效益與回饋分析 (3/4)

車站	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
使用分區	商三特	商三特	住三	住三	住三之一
容積率	225%	225%	225%	225%	300%
面積(平方公尺)	14,657	3,956	13,558	9,610	4,372
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
增額容積比例	20%	10%	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)	4,617	623	4,271	1,512	1,836
增額容積之樓地板面積(坪)	1,397	188	1,292	457	556
單位增額容積價金 (元/坪)	505,440	505,440	505,440	505,440	505,440
增額容積總價金(元)	705,914,263	95,271,886	652,973,634	231,200,653	280,779,987
挹注建設比例	100%	100%	100%	100%	100%
可挹注金額(元)	705,914,263	95,271,886	652,973,634	231,200,653	280,779,987

表 10. 4-14 Y24-Y27 車站周邊增額容積開發效益與回饋分析 (4/4)

車站	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
使用分區	住三之一	商一特	住三	住三	住三之二
容積率	300%	225%	225%	225%	400%
面積(平方公尺)	3,824	4,673	16,563	4,324	1,107
與車站距離	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	10%	10%	20%	10%	10%
預估申請率	70%	70%	70%	70%	70%
增額容積之樓地板 面積(平方公尺)	803	736	5,217	681	310
增額容積之樓地板 面積(坪)	243	233	1,578	206	94
單位增額容積價金(元/坪)	505,440	505,440	505,440	505,440	505,440
增額容積總價金(元)	122,795,230	112,532,427	797,717,754	104,134,493	47,391,520
挹注建設比例	100%	100%	100%	100%	100%
可挹注金額(元)	122,795,230	112,532,427	797,717,754	104,134,493	47,391,520

表 10. 4-15 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(104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	1,920,664,984	—	—	1,920,664,984
後期開發	—	12,524,484,121	83,500,000	12,607,984,121
總計				14,528,649,105

表 10. 4-16 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)
106	0	0	0.00%	0	0
107	1	0	0.00%	0	0
108	2	0	0.00%	0	0
109	3	0	0.00%	0	0
110	4	0	0.00%	0	0
111	5	0	0.00%	0	0
112	6	432,722,973	5.50%	781,154,035	1,213,877,009
113	7	439,213,818	5.50%	792,871,346	1,232,085,164
114	8	445,802,025	5.50%	804,764,416	1,250,566,441
115	9	452,489,055	5.50%	816,835,882	1,269,324,938
116	10	459,276,391	5.50%	829,088,421	1,288,364,812
117	11		5.50%	841,524,747	841,524,747
118	12		5.50%	854,147,618	854,147,618
119	13		5.50%	866,959,832	866,959,832
120	14		5.50%	879,964,230	879,964,230
121	15		5.50%	893,163,693	893,163,693
122	16		3.00%	494,487,899	494,487,899
123	17		3.00%	501,905,218	501,905,218
124	18		3.00%	509,433,796	509,433,796
125	19		3.00%	517,075,303	517,075,303
126	20		3.00%	524,831,433	524,831,433
127	21		3.00%	532,703,904	532,703,904
128	22		3.00%	540,694,463	540,694,463
129	23		3.00%	548,804,880	548,804,880
130	24		3.00%	557,036,953	557,036,953
131	25		3.00%	565,392,507	565,392,507
132	26		3.00%	573,873,395	573,873,395
133	27		3.00%	582,481,496	582,481,496
134	28		3.00%	591,218,718	591,218,718
135	29		3.00%	600,086,999	600,086,999
136	30		3.00%	609,088,304	609,088,304
合計	100%	2,229,504,263	100.00%	16,000,501,183	18,839,093,750

註：物價調整率以 1.5%計算。

表 10.4-17 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(104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	1,039,405,929	-	-	1,039,405,929
後期開發	-	9,911,928,315	-	9,911,928,315
總計				10,951,334,244

表 10.4-18 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)
106	0	0	0.00%	0	0
107	1	0	0.00%	0	0
108	2	0	0.00%	0	0
109	3	0	0.00%	0	0
110	4	0	0.00%	0	0
111	5	0	0.00%	0	0
112	6	234,176,615	5.50%	614,114,257	848,290,872
113	7	237,689,264	5.50%	623,325,971	861,015,235
114	8	241,254,603	5.50%	632,675,861	873,930,464
115	9	244,873,422	5.50%	642,165,998	887,039,420
116	10	248,546,523	5.50%	651,798,488	900,345,012
117	11		5.50%	661,575,466	661,575,466
118	12		5.50%	671,499,098	671,499,098
119	13		5.50%	681,571,584	681,571,584
120	14		5.50%	691,795,158	691,795,158
121	15		5.50%	702,172,085	702,172,085
122	16		3.00%	388,748,000	388,748,000
123	17		3.00%	394,579,220	394,579,220
124	18		3.00%	400,497,908	400,497,908
125	19		3.00%	406,505,377	406,505,377
126	20		3.00%	412,602,958	412,602,958
127	21		3.00%	418,792,002	418,792,002
128	22		3.00%	425,073,882	425,073,882
129	23		3.00%	431,449,990	431,449,990
130	24		3.00%	437,921,740	437,921,740
131	25		3.00%	444,490,566	444,490,566
132	26		3.00%	451,157,925	451,157,925
133	27		3.00%	457,925,293	457,925,293
134	28		3.00%	464,794,173	464,794,173
135	29		3.00%	471,766,085	471,766,085
136	30		3.00%	478,842,577	478,842,577
合計	100%	1,206,540,427	100.00%	12,864,868,633	14,264,382,090

註：物價調整率以 1.5%計算。

表 10. 4-19 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(104 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	881, 259, 055	—	—	881, 259, 055
後期開發	—	2, 612, 555, 806	83, 500, 000	2, 696, 055, 806
總計				3, 577, 314, 861

表 10. 4-20 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)	
106	0	0.00%	0	0.00%	0	
107	1	0.00%	0	0.00%	0	
108	2	0.00%	0	0.00%	0	
109	3	0.00%	0	0.00%	0	
110	4	0.00%	0	0.00%	0	
111	5	0.00%	0	0.00%	0	
112	6	20.00%	198, 546, 358	5.50%	167, 039, 778	365, 586, 137
113	7	20.00%	201, 524, 554	5.50%	169, 545, 375	371, 069, 929
114	8	20.00%	204, 547, 422	5.50%	172, 088, 556	376, 635, 978
115	9	20.00%	207, 615, 633	5.50%	174, 669, 884	382, 285, 517
116	10	20.00%	210, 729, 868	5.50%	177, 289, 932	388, 019, 800
117	11			5.50%	179, 949, 281	179, 949, 281
118	12			5.50%	182, 648, 520	182, 648, 520
119	13			5.50%	185, 388, 248	185, 388, 248
120	14			5.50%	188, 169, 072	188, 169, 072
121	15			5.50%	190, 991, 608	190, 991, 608
122	16			3.00%	105, 739, 899	105, 739, 899
123	17			3.00%	107, 325, 998	107, 325, 998
124	18			3.00%	108, 935, 888	108, 935, 888
125	19			3.00%	110, 569, 926	110, 569, 926
126	20			3.00%	112, 228, 475	112, 228, 475
127	21			3.00%	113, 911, 902	113, 911, 902
128	22			3.00%	115, 620, 581	115, 620, 581
129	23			3.00%	117, 354, 889	117, 354, 889
130	24			3.00%	119, 115, 213	119, 115, 213
131	25			3.00%	120, 901, 941	120, 901, 941
132	26			3.00%	122, 715, 470	122, 715, 470
133	27			3.00%	124, 556, 202	124, 556, 202
134	28			3.00%	126, 424, 545	126, 424, 545
135	29			3.00%	128, 320, 913	128, 320, 913
136	30			3.00%	130, 245, 727	130, 245, 727
合計	100.00%	1, 007, 846, 144	100.00%	3, 551, 747, 824	4, 574, 711, 660	

註：物價調整率以 1.5%計算。