

土城樹林線捷運開發區用地取得統計分析

新北市政府捷運工程局 土地開發科

萬大中和樹林線作為串聯臺北市中正區、萬華區與新北市中和區、永和區、土城區及樹林區之重要捷運廊帶，其土城樹林線行經土城、樹林地區，沿線多屬高度發展與密集的都市核心與工業轉型區。在推動場站捷運開發之過程中，用地取得之順暢與否直接攸關工程進度。本專題分析針對土城樹林線樹林地區之 6 處捷運開發場站（LG15B、LG16A、LG16B、LG17A、LG19A、LG19B）之土地清冊與地籍資料進行統計分析，探討公私有土地權屬分布、土地面積佔比、所有權人結構等，藉此提供主管機關未來研擬捷運開發場站選址與用地取得協商策略之決策參考。

一、土城樹林線計畫概述與區位特性

萬大中和樹林線第一期工程自中正紀念堂站起至莒光站；而第二期工程自 LG09 站至終點 LG21 站與新蘆線銜接轉乘，行經新北市土城區金城路、中華路，並轉入樹林區中正路、大安路、中華路等主要幹道，全長約 13.3 公里，共設有 13 座車站（2 座地下車站，其餘為高架車站）。將有效紓解土城、樹林地區長期通勤交通瓶頸、帶動沿線老舊工業區都市更新與產業轉型。

在工程設計與用地特性上，土城樹林現多處行經狹窄既有道路及人口密集街廓，部分場站因應捷運設施、出入口、通風井及轉乘需求之設置，必須取得私有土地。本次分析所選取之 6 處捷運開發場站，均位於樹林區。

二、土城樹林線捷運開發場站用地取得統計與權屬分析

為深入掌握土城樹林線及運開發場站之用地權屬組成結構，本研究依 110 年 9 月土地登記資料，針對 LG15B、LG16A、LG16B、LG17A、LG19A 及 LG19B 等 6 處場站進行逐筆勾稽與計量統計。

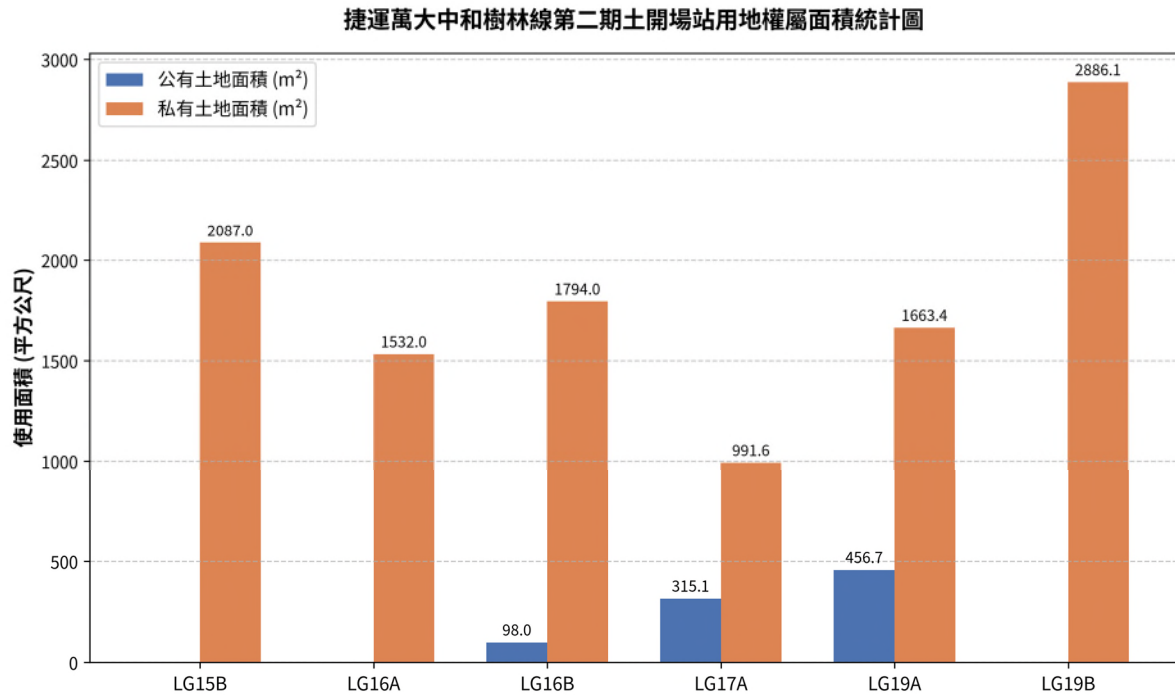
在本項分析中，土地權屬主要劃分為公有土地與私有土地兩大類，並針對各場站之登記面積、實際使用面積以及土地所有權人總人數進行統計。上述 6 處捷運開發場站共計涉及土地 87 筆，登記總面積 12,931.13 平方公尺，實際使用面積計 11,823.81 平方公尺。各場站之詳細用地權屬與面積統計如表一所示。

表一 土城樹林線樹林區 6 處捷運開發場站用地權屬及面積統計表

場站編號	行政區	地段	土地總筆數	公有土地筆數	私有土地筆數	總登記面積(m ²)	總使用面積(m ²)	公有使用面積(m ²)	私有使用面積(m ²)	所有權人數(人)
LG1 5B	樹林區	樹德段	19	0	19	2,268.56	2,086.99	0.00 (0.0%)	2,086.99 (100.0%)	49
LG1 6A	樹林區	樹德段	7	0	7	1,532.00	1,532.00	0.00 (0.0%)	1,532.00 (100.0%)	36
LG1 6B	樹林區	樹德段	28	3	25	1,892.00	1,892.00	98.00 (5.2%)	1,794.00 (94.8%)	85
LG1 7A	樹林區	樹德段/ 備內段	15	4	11	1,920.37	1,306.72	315.08 (24.1%)	991.64 (75.9%)	30
LG1 9A	樹林區	圳德段	15	4	11	3,000.09	2,120.02	456.66 (21.5%)	1,663.36 (78.5%)	22
LG1 9B	樹林區	光武段	3	0	3	2,886.08	2,886.08	0.00 (0.0%)	2,886.08 (100.0%)	19
總計	--	--	87	11	76	12,931.13	11,823.81	869.74 (7.4%)	10,954.07 (92.6%)	241

資料來源：自行彙整 110 年 9 月土地登記簿資料

透過表一數據可知，土城樹林線樹林區 6 處捷運開發場站中，在優先選擇公有土地佈設捷運設施條件不足下，使用私有土地在筆數或使用面積提昇。在總計 87 筆土地中，私有土地達 76 筆（佔比約 87.36%），公有土地僅 11 筆（佔比約 12.64%）；若從實際使用面積統計，使用私有土地面積 10,954.07 平方公尺，佔總使用面積 92.64%，而公有土地使用面積僅 869.74 平方公尺，佔比 7.36%。繪製各場站公私有土地使用面積長條圖如圖一。

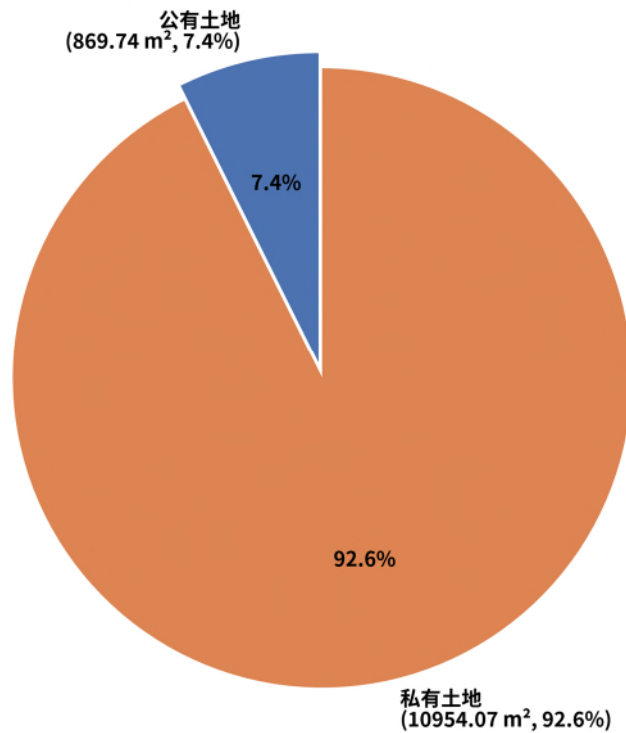


圖一 捷運萬大中和樹林線第二期土開場站用地權屬面積統計圖

資料來源：自行彙整 110 年 9 月土地登記簿資料

由圖一之長條圖可知，LG19B 站（光武段）全數為私有土地，面積（2,886.08 平方公尺），其次為 LG15B 場站（2,086.99 平方公尺）與 LG16B 場站（1,892.00 平方公尺）。相對而言，公有土地面積在各場站中相對較低，主要土城樹林線樹林區選取捷運開發基地多屬既成公寓建築，故私有產權比例居高，僅在 LG17A 及 LG19A 場站分別有 315.08 平方公尺與 456.66 平方公尺少數市有或國有土地。茲將總使用面積之公私有佔比例繪製成圓餅圖如圖二。

萬大中和樹林線第二期土開場站用地權屬面積比例

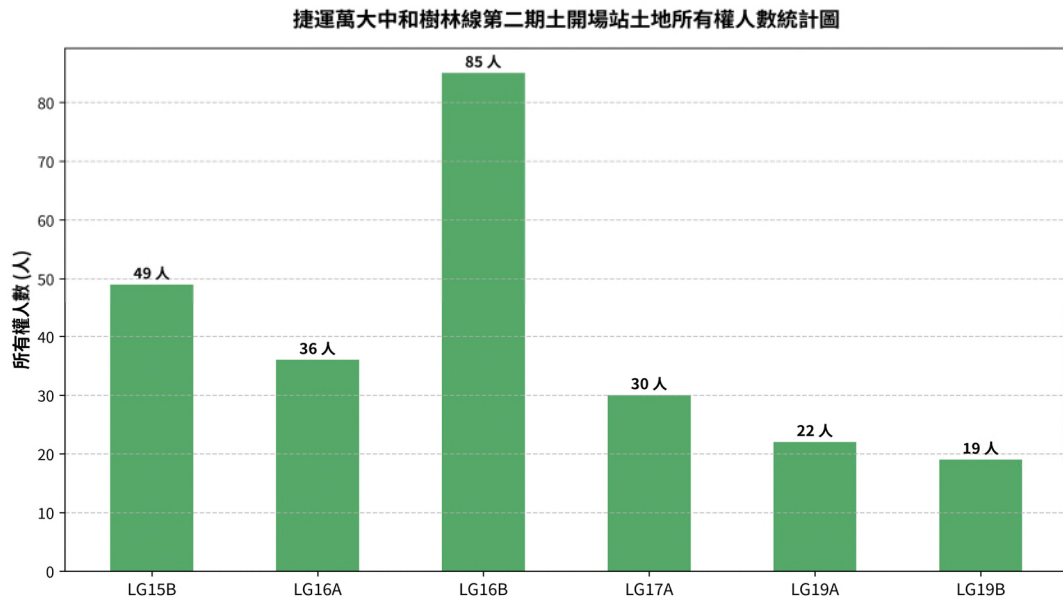


圖二 萬大中和樹林線第二期土開場站用地權屬面積比例

資料來源：自行彙整 110 年 9 月土地登記簿資料

從圖二之圓餅圖比例中可以明確看出，私有土地比例為 92.6%，顯示土城樹林線在推動捷運開發及用地取得時，需用土地人必須面對極其龐大且繁複之私有地主協商與權益整合工作。

除了土地筆數與面積之外，土地所有權人之數量亦是決定用地取得難易度與行政成本之關鍵指標。經統計，此 6 處捷運開發場站之土地所有權人總計 241 人（部分地號包含公司共有、未辦繼承之可能繼承人）。各場站所有權人數分布情形如圖三所示。



圖三 捷運萬大中和樹林線第二期土開場站土地所有權人數統計圖

資料來源：自行彙整 110 年 9 月土地登記簿資料

圖三所有權人數統計中，以 LG16B 站之所有權人數最高，達 85 人；其次為 LG15B 站 49 人；LG16A 站 36 人。這 3 處位於樹林區樹德段之場站，屬於 4 至 5 層樓(不含頂樓增建)公寓型態，對應門牌戶數計約 200 餘戶，至土地多為持分所有。這種「產權細碎化」與「共有人眾多」之現象，大幅提高了地籍清查、公聽會通知送達、協議價購說明會以及後續協議價購契約簽訂之行政成本與溝通期程。

三、用地取得方式與私地主參與捷運開發機制之探討

在辦理捷運系統路線、場、站及其毗鄰地區土地開發時，需用土地人依法必須採取合法、公正且兼顧私有產權保障之程序來取得所需土地。依據「大眾捷運法」第 7 條規定：「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。」

在實際執行層面上，土城樹林線用地取得與捷運開發機制主要依循上述法令規定，並依土地權屬特性採取對應之取得策略歸納如下。

- (一) 針對少數公有土地（如 LG16B、LG17A 及 LG19A 站），主管機關依法採有償撥用公有土地程序取得，此類土地權屬單一，行政程序相對單純。
- (二) 另私有土地部分，主管機關依法優先以「協議價購」方式與土地所有權人進行誠摯溝通與價格協議。協議價購之核心精神在於賦予私地主充分之選擇權與參與利益共享之機會。在實務運作上，私地主面對協議價購時有 2 種參與捷運開發之多元選擇，其一為選擇不領取協議價購土地款，未來捷運開發大樓完工後，以房地產權抵付協議價購土地款；其二為領取協議價購土地款，未來保有優先承租、承購開發後不動產權利；最後，則為領取協議價購土地款，不參與開發，未來也無意願優先承租或承購開發後不動產。

(三) 倘私有土地經多次協議未能以協議價購方式取得，為如期推動捷運建設，將依法報請內政部核准徵收。然而，從實務經驗而言，大部分私地主在經由主管機關充分溝通協調，了解捷運開發等優惠條件即提升地區發展後，多能同意以協議方式交付土地予捷運施工。

四、結論與建議

本專題分析以土城樹林線區林區 6 處捷運開發場站為研究對象，透過系統性之土地清冊資料整理與計量統計，獲致以下三項關鍵結論。

- (一) 土城樹林線之捷運開發用地高度集中於私有土地。在統計之 87 筆土地中，私有土地高達 76 筆（佔 87.36%），且在實際使用面積上更佔總體 92.64%，公有土地佔 7.36%。此統計顯示，捷運建設與場站開發私有土地所有權人能否有效協調整合，決定是否如期推動之關鍵。
- (二) 土地產權共有人眾多，6 處場站合計高達 241 位土地所有權人，其中尤以 LG16B 場站擁有 85 人為最。部分地號涉及未辦繼承之可能繼承人，這對前期地籍清查、公聽會文書送達及協議價購說明會之舉辦構成實質行政挑戰。
- (三) 多元參與捷運開發機制為順利推動捷運建設，及用地取得之核心解方。透過「大眾捷運法」規定捷運開發優惠誘因，多數私地主在充分體認軌道經濟所帶來之土地增值效益後，均樂意選擇參與土地開發或保留優先承購權，實現了公部門取得捷運設施、私地主共享開發之雙贏格局。

基於上述分析結果，本研究提出下列建議，以供未來推動類似捷運廊帶土地開發之參考。

- (一) 應於規劃前期提早啟動地籍清查與繼承人協處機制。針對如 LG16B 及 LG15B 等產權複雜、共有人眾多之場站，建議地政與捷運主管機關應建立跨部門協作平台，提前主動輔導民眾辦理繼承登記或釐清公同共有關係，以利整體工程進度推動。
- (二) 強化在地溝通與說明會制度。由於私地主對於捷運開發法令與不動產估價規定往往認知有限，建議於協議價購階段導入「一對一諮詢窗口」或「捷運開發權益試算」，向私地主詳細說明參與捷運開發之優惠及相關稅賦減免規定，進一步降低疑慮並提升協議價購之比率。