

臺北市都市計畫書

配合中正國際機場聯外捷運系統工程變更臺北市沿線土地為聯合開發區(捷)主要計畫案

臺北市政府

九十五年十月

中華民國95年10月16日府都規字第09504799000號公告實施

案 名：配合中正國際機場聯外捷運系統工程變更臺北市沿線土地為聯合開發區(捷)主要計畫案

申請單位：臺北市政府（捷運工程局）

辦理單位：臺北市政府

計畫範圍：如計畫圖示

類 別：變更

法令依據：都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款

詳細說明：

壹、計畫緣起

中正國際機場聯外捷運系統(以下簡稱中正機場捷運線)計畫連結臺北車站、中正機場、高鐵桃園車站等交通運輸樞紐，路線行經臺北市之中正區、大同區、臺北縣三重市、新莊市、泰山鄉、林口鄉、桃園縣龜山鄉、蘆竹鄉、大園鄉、中壢市等2個行政區及8個鄉鎮市，全線以中正機場二期航站大廈為起始站，往東至臺北車站特定專用區，長約36.3公里，往南經高鐵桃園車站至中壢中豐路與環北路口，長約15.2公里，路線全長約51.5公里，共設置20座車站。

前揭之計畫案交通部於93年10月6日委託臺北市政府辦理「三重至臺北市段」工程之設計施工，並指定市政府擔任臺北市轄段之土地開發主管機關。

機場捷運線三重至臺北市轄段之路線起自三重站端之臨時尾軌，該路

線沿三重堤防旁仍以高架型式配置，過中興橋後利用三重市都市計畫公用事業專用區用地以約 5% 坡度進入地下，並以潛盾隧道穿越忠孝橋下方後北行，復轉向東穿過淡水河河床及兩側堤防進入臺北市區，沿市民大道南側地下穿過臺北市第 13 號公園、西寧北路並與捷運松山線北門站（G14）北端交會後東行，止於臺北車站特定專用區 C1 基地（臺鐵臺北車站西側）並設置中正機場捷運線臺北站，本段路線長約 4.1 公里。為配合中正國際機場聯外捷運線整體計畫時程乃提出「配合中正國際機場聯外捷運系統工程變更臺北市沿線土地為聯合開發區(捷)主要計畫案」，以利捷運設施需用土地之取得，俾儘速進行後續捷運工程之推動。

貳、原都市計畫情形及發展現況：

一、原發布實施計畫名稱及文號：

原 計 畫 案 名	日 期 文 號
·臺北車站特定專用區主要計畫案	82年9月6日府都秘字第82061261號
·臺北車站特定專用區細部計畫案	82年9月6日府都秘字第82068651號

二、發展現況：中正機場捷運線臺北市轄段之路線行經大同區及中正區

，沿市民大道南側穿越臺北車站特定專用區內13號公園、E1、D1及C1等各街廓，市民大道北側大都為第三種商業區，現況高樓林立，僅偶夾雜數棟三、四、五層低矮建物，南側則屬臺北車站特定專用區，多為公共設施用地，部分為商業區與都市計畫暫予保留區用地，目前尚未開發，臺北站站體規劃設置於臺北車站特定專用區C1基

地內，將採以聯合開發方式整體興建，由於臺北站為中正機場捷運線之端點站，將規劃具有旅客預辦登機、報到及行李托運服務與設置連通道，以便利轉乘臺北捷運、臺鐵、高鐵、交九轉運站等功能。

參、臺北車站特定專用區發展構想：

一、計畫目標與車站地區機能

1. 重塑首都面貌並強化國家門戶意象
2. 帶動周邊土地有效利用並奠定都市長遠發展與繁榮
3. 提昇臺北都會交通運輸樞紐功能

二、發展定位

臺北車站特定專用區之範圍為中山北路、忠孝西路、環河北路、鄭州路、太原路及華陰街所圍地區。今本府為配合行政院經濟建設委員會「觀光倍增計畫-重要交通門戶環境改善專案計畫」，由內政部營建署與本府共同辦理「中央車站與中央公園整體規劃設計案」，其中將重新檢討臺北車站特定專用區之定位，以強化中央車站與中央公園之意象，並形塑首都新門戶意象，初步之發展構想為：塔城街以西規劃為休閒與文化空間體驗之新生活典範，並以延伸東側文化設施與東側、北側商業機能為主；塔城街至延平北路，規劃為歷史的鮮活輪廓區，除保有極具歷史價值之臺鐵局總區舊址，並結合臺北舊城北門、臺北郵政總局等古蹟，以串聯臺北西區文化歷史遊憩觀光之區位特性；延平北路至中山北

路，規劃為臺北觀點的全球視野與在地智慧形塑為“主要門戶”之區域，並以城市綠軸展開帶狀森林與門戶園林。

三、開發總量

配合大眾運輸系統建設完成與路網改善，在維持一定交通服務水準下，對車站特定專用區內之開發強度與使用性質進行管制。

肆、臺北車站特定專用區C1、D1東半街廓聯合開發區（捷）規劃構想

一、由於中正機場捷運線規劃於臺北車站特定專用區C1及D1（東半街廓）用地設置臺北站（A1車站）為一端點站，將使本區成為國外旅客進入臺北市首先接觸之區域，進而提升為國際門戶，為了首都接軌世界國際化角色及都會區交通運輸與商業中心之長遠發展考量，特別規劃以臺北站為中心，於C1及D1用地（東半街廓）建造與捷運車站共構之開發大樓，除整合其他運輸系統，以提昇整體服務品質外，其建築主體將以彰顯城市風格提高國際能見度為特色，俾達成創造臺北城市門戶意象並塑造臺北市之國際意象，以帶動臺北車站特定專用區之再發展。

二、中正機場捷運線臺北站將提供出境旅客預辦登機功能並兼具轉乘捷運（淡水線、新店線、板南線及松山線）、臺鐵及高鐵之功能。C1及D1東半街廓用地之開發建物考量國際旅客入出境相關功能及轉乘需求，以臺北車站特定專用區一般商業用地及聯合開發獎勵規劃，

擬訂容積率最高上限為1150%。

伍、變更計畫內容：

編號	位置	原計畫	新計畫	面積 (平方公尺)	變更理由	備註
聯合開發區 (捷)1	市民大道、 重慶北路交 口西南側	商業用地	聯合開發 區(捷)	18515	設置捷運系 統道岔軌道 及車站相關 服務設施使 用。	1. 臺北車站特定專用區 D1東側街廓(不含暫 予保留範圍)。 2. 變更範圍為中正區公 園段一小段192、 192-15、192-16、 192-20、192-21及 192-22等地號土地。 3. 可兼供高鐵、台鐵相 關設施使用。
聯合開發區 (捷)2	市民大道、 重慶北路交 口東南側	商業用地	聯合開發 區(捷)	13078	設置捷運系 統車站及其 相關設施使 用。	1. 臺北車站特定專用區 C1街廓。 2. 變更範圍為中正區公 園段一小段188-6、 188-11、188-16、 188-18及188-29等地 號土地。 3. 可兼供高鐵、台鐵相 關設施使用。

備註：本表面積僅供對照參考之用，變更後之聯合開發區(捷)用地，其實際形狀、大小及位置應依計畫圖及本表備註所示之地籍線為準。

陸、實施進度與經費：

本計畫區內之土地開發，於計畫公告實施後，由市政府捷運工程局

編列年度預算支應。

柒、其他

- 一、有關捷運系統路線地下穿越部分，除依大眾捷運法第19條之規定另案辦理外，於申領建築執照前，其有關設計須經捷運主管機關同意。
- 二、本案擬設置捷運出入口等相關設施，應考量該地區都市防災體系等因素，並應依都市計畫通盤檢討實施辦法第7條規定，就都市防災避難場所、設施、消防救災路線、火災延燒防止地帶等事項進行規劃及檢討。
- 三、本案不適用「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」第19條第1項之規定。
- 四、除本計畫案已規定者外，悉依其他有關法令規定辦理。

捌、本市都市計畫委員會審議情形

本案經臺北市都市計畫委員會94年8月10日第545次委員會議審議通過，決議：「本案照案通過。附帶決議：請市府儘速與交通部協調本案聯合開發之利益分配事宜」。

玖、內政部都市計畫委員會審議情形

本案經提內政部都市計畫委員會94年11月1日、95年3月7日、95年5月30日第620、628、634次委員會審議，決議分述如下：

- 一、94年11月1日第620次內政都市計畫委員會會議決議：「本案因案情複雜，由本會委員組成專案小組（成員另案簽請 兼主任委員核可）

先行審查，研提具體審查意見後，再行提會討論。」。

二、案經94年11月22日及95年1月26日專案小組二次審查會議，審查意見如下：

本案除下列各點外，原則同意照臺北市政府核議意見通過。

- (一) 為配合「中正國際機場聯外捷運系統工程」預訂於95年6月進場施作連續壁工程之時程需要，且臺北市政府與臺灣鐵路管理局對本案之土地開發取得方式及雙方開發利益分配已取得初步共識，待進一步就相關細節協商及簽訂協議書或行政契約後，即可執行，爰本案原則同意照臺北市政府所送變更主要計畫內容通過，至有關土地開發取得方式及雙方開發利益分配部分，原則同意照臺北市政府於會中補充之處理情形（如附件1）辦理，惟為兼顧臺北市政府及臺灣鐵路管理局雙方權益及避免日後衍生計畫執行爭議，應請市府與臺灣鐵路管理局雙方儘速就本案土地開發取得方式及雙方開發利益分配內容相關細節進行協商，並簽訂協議書或行政契約，以利後續開發工作之順利推動。
- (二) 本案如經本會審定後，應於報部核定前完成協議書或行政契約簽訂程序，並將相關證明文件納入都市計畫書，以利查考。
- (三) 本案開發行為如符合「環境影響評估法」及「開發行為應實施環境影響評估細目及範圍認定標準」者，應依規定實施環境影響評估。

(四) 計畫書應修正事項，本案主要計畫變更內容原計畫應屬「商業用地」，變更計畫內容應請查明補正。

(五) 其他建議事項：

1. 未來臺北市政府與臺灣鐵路管理局就後續協議書或行政契約簽訂相關事宜進行協商時，建議雙方均能以單一窗口方式進行協調與聯繫，避免多方重覆溝通，造成不必要誤解而延宕本案執行進度。
2. 本案臺北市政府與臺灣鐵路管理局之開發利益分配，建議可考量以未來實際可開發之樓地板面積（包括聯合開發及設置停車空間獎勵部分）代替容積率作為計算單位，以符實際。
3. 有關臺灣鐵路管理局工會團體對本案開發後，臺北市政府可能從中獲得較多開發利益之誤解，建請臺灣鐵路管理局主動向內部員工及工會團體說釐清，以利本案後續能順利推動。

(六) 逕向本部陳情意見：

編號	陳情人及陳情事項	本會專案小組 審查意見
1	交通部臺灣鐵路管理局94年10月11日函為「配合中正國際機場聯外捷運系統工程變更臺北市沿線土地為聯合開發區（捷）主要計畫案」，因臺北市政府與該局協商尚未達成共識，且未就「臺北車站特定專用區」整體開發規劃，提出異議聲明： 「一、依據臺北市政府94年9月23日府都規字第09421472500號函辦理。 二、臺北市政府自93年11月接辦『中正國際機場聯外捷運系統』臺北段工程規劃案，於94年3月起始就本局管有之D1東半街廓用地與本局	併審查意見(一)、(二)、(五)辦理。

展開協商土地開發等事宜，全案僅步於交換意見，北市府捷運局卻在尚未達成共識之際，即就該局開發需求，逕自將本局經營之D1東半街廓一般商業區變為聯合開發區（捷），嚴重損及本局權益，合先敘明。

三、復查北市府已修訂『大眾捷運法』，並著手修改『大眾捷運系統土地開發辦法』意圖廢止聯合開發之規定，由主管機關全部取得開發用地並主導開發事宜，將本案商業區變更為聯合開發區（捷）實相互矛盾，惟聯合開發用地並非機場捷運建設之直接條件，該局未就捷運建設及都市發展作整體考量，僅針對土地開發需求先行辦理變更，此舉甚欠妥適。

四、又查『臺北車站特定專用區』目前除『機場聯外捷運系統』規劃外，尚有『臺北捷運系統松山線』、『中正機場聯外捷運系統』、『國家重要門戶計畫』、『臺灣博物館系統』、『中央車站及中央公園規劃構想』等重大計畫，彰顯各界對本特定區未來發展期盼甚殷，歷件行政院及經建會指示如下：

（一）行政院87年4月29日都（87）字1935號函：『臺北車站特定專用應整體規劃……』。

（二）行政院88年7月8日臺八十八內字第二六六三三號函：『……為妥善運用本區的開發規模，應採整體規劃、整體開發方式辦理。各公有地的主管機關以往分回土地、各自開發的做法應暫予凍結……』。

（三）行政院93年11月11日院臺文字第093004372號函審查『觀光客倍增計畫-重要交通門戶環境改善專案計畫案』指示：『……臺北車站為臺北市最重要之交通節點，為處理本地區之都市景觀及交通問題，應優先從都市計畫及都市設計進行整體規劃著手，故……除周邊交通機能整合計畫外其餘各項計畫均先暫緩辦理……』

（四）經建會94年3月17日都字第09400001010

	<p>號函『臺北車站專用區D1（西）、E區用地，北市府於8個月內完成都市計畫送該府都市計畫委員會審核通過，並於94年底完成內政部都市計畫委員會通過為目標，臺鐵局配合都市計畫3年內完成舊宿舍拆除及土地開發』。</p> <p>五、鑑於『臺北車站特定專用區』未有完善之都市計畫，致十餘年來都市景觀窳陋及發展停滯，目前進行規劃之公共建設均涉及本局經管之D、E土地，『中正機場聯外捷運系統』之土地開發僅為其中一環，國家重大交通建設本局當配合辦理，惟應在協商達成共識後再併入都市計畫整體規劃辦理後續作業。以免滋生爭議影響政府形象。」</p>	
2	交通部94年11月1日交路（一）字第0940012552號函重申臺鐵局陳情意見，本案因臺鐵局與臺北市政府尚須協商以達共識，且關係臺鐵局土地管理機關權益甚深，亦影響臺北車站特定守用區總體發展，建請在都市計畫及交通整體規劃並兼顧臺鐵局基本權益等考量下成立專案小組調處。	併審查意見（一）、（二）、（五）辦理。
3	交通部臺灣鐵路局95年1月23日鐵產開字第0950002036號函表示臺北市政府辦理「配合中正國際機場聯外捷運系統工程變更臺北市沿線土地為聯合開發區（捷）主要計畫案」提報有關本局管有之D1用地（東半街廓）土地開發權益分配過程等事宜，雖該府與本局經多次協商，惟雙方就土地開發權益分配尚未達成共識且未簽訂協議書，因為塑造國家門戶及百年之計，本局正審慎評估中。	併審查意見（一）、（二）、（五）辦理。

三、95年3月7日第628次內政都市計畫委員會會議決議：本案請臺北市政府

府依下列各點及本會專案小組審查意見辦理，並重新修正主要計畫書

、圖後，再行報部提會討論。

（一）有關本案臺北市政府與交通部臺灣鐵路管理局應就本案土地開

發取得方式、雙方開發利益分配等相關細節簽訂協議書或行政契

約部分，請市府儘速與臺鐵局協商取得共識並進行行政契約相關簽訂事宜，以利本案執行。

(二) 有關臺鐵局管有土地參與本案交通建設開發援引之法令依據，涉及大眾捷運法第7條及國有財產法第28條規定是否競合部分，請臺北市政府會同相關單位妥為釐清，以杜爭議。

(三) 有關台北車站特定專用區應具備之機能、發展定位及開發總量(包括聯合開發及設置停車空間等獎勵容積)管制，以及在總量管制下各區塊之容積應如何調整分配等整體發展事項，請納入計畫書補充說明，以瞭解台北車站特定專用區都市計畫管制目標與發展構想，並作為本案審議之參考。

四、95年5月30日第634次內政都市計畫委員會會議決議：本案除下列各點外，其餘准照本會專案小組審查意見通過，並退請臺北市政府依照修正主要計畫書後，報由內政部逕予核定，免再提會討論。

(一) 有關本案臺北市政府與交通部臺灣鐵路管理局應就本案土地開發取得方式、雙方開發利益分配等相關細節簽訂協議書或行政契約部分，臺北市政府應於報部核定前完成簽訂程序，並將相關證明文件納入都市計畫書，以利查考。

(二) 據市府列席代表說明，台北車站特定專用區之開發強度，係在

總量管制下，將各區塊之發展容積作適當之調配。本案及周邊地區未來規劃、開發時，均應謹守此一原則，避免過度開發造成之擁擠效應，並確保臺北市之門戶之意象及都市環境品質。

(三) 據交通部列席代表說明，臺鐵局管有土地參與本案交通建設開發，其法令依據係援引大眾捷運法第7條，該條條文內容有關「主管機關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25條、國有財產法第28條及地方政府公產管理法令之限制。」之規定，已明確排除國有財產法第28條之限制，應已無法令競合之疑義。

拾、本案業依內政部都市計畫委員會決議修正完竣，並報經內政部 95 年 9 月 29 日台內營字第 0950152431 號函核定。

附件 1：「配合中正國際機場聯外捷運系統工程變更臺北市沿線土地為聯合開發區(捷)主要計畫案」內政部都委會專案小組第 1 次審查會議紀錄辦理情形

附件 2：中正國際機場聯外捷運線穿越臺北車站特定專用區 D1 用地(東半街廓)土地合作開發契約書影本。

附件 1 「配合中正國際機場聯外捷運系統工程變更臺北市沿線土地為聯合開發區（捷）主要計畫案」內政部都委會專案小組第 1 次審查會議紀錄辦理情形

審查意見	辦理情形
<p>一、土地開發取得方式：本案捷運系統車站及相關設施開發需用之臺北車站特定專用區 D1 東側街廓土地，係臺鐵局管有之國有地，據台北市列席代表說明，上開土地依大眾捷運法第 7 條第 4 項之規定，得由本案土地開發主管機關臺北市政府以有償撥用方式取得之，惟據交通部路政司及臺鐵局列席代表表示，臺鐵局係為公營事業機構，該管有土地得比照以「私人或團體」方式，由臺北市政府以協議價購方式辦理。本案 D1 東側街廓土地之開發取得方式究應採用「有償撥用」抑或「協議價購」，因尚有爭議，為求審慎，下次會議應另邀請國產局及地政司與會提供意見，以利討論。</p>	<p>一、依據內政部 94 年 9 月 23 日內授中辦地字第 0940725670 號函（詳附件 1-1）復交通部釋示查「土地法」第 26 條規定：「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」，又大眾捷運法第 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』。」，按該「徵收」係針對私地，故「協議價購」應係就私地部分而言，至開發所需用地如屬公地者，即應依法辦理撥用。</p> <p>二、另依交通部 87 年 9 月 17 日交路八十七字第 041426 號函「二、所詢大眾捷運法第七條第四項有關公有土地取得方式疑義乙節，經財政部交所屬國有財產局研議後致函該局臺灣南區辦事處並副知本部略以：『八十六年五月二十八日修正公布之大眾捷運法第七條第四項有關主管機關為捷運系統路線、場、站及其毗鄰地區辦理聯合開發所需國有土地之取得方式，應採有償撥用方式辦理』」（詳附件 1-2），上述第 7 條第 4 項條文之規定迄 93 年 5 月 12 日修正大眾捷運法至今亦均無修正。</p>

	<p>基於上述，臺鐵局所管有之國有土地如無其他法律特別規定，其依大眾捷運法第 7 條第 4 項規定，由大眾捷運系統主管機關取得時，自應有償撥用，而無處理私地「協議價購」、「優惠辦法」之適用。</p>
<p>二、土地開發利益：有關本案土地開發之利益分配，請臺北市政府及臺鐵局分別依不同開發方式（有償撥用、協議價購或其他（如由雙方合作開發））提出詳細估算數據說明後續開發利益分配差異情形，作為本會專案小組審查之參考。</p>	<p>一、依據內政部 94 年 9 月 23 日內授中辦地字第 0940725670 號函（詳附件 1-1）復交通部釋示查「土地法」第 26 條規定：「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」，又大眾捷運法第 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』。」，按該「徵收」係針對私地，故「協議價購」應係就私地部分而言，至開發所需用地如屬公地者，即應依法辦理撥用。</p> <p>另依交通部 87 年 9 月 17 日交路八十七字第 041426 號函「二、所詢大眾捷運法第七條第四項有關公有土地取得方式疑義乙節，經財政部交所屬國有財產局研議後致函該局臺灣南區辦事處並副知本部略以：『八十六年五月二十八日修正公布之大眾捷運法第七條第四項有關主管機關為捷運系統路線、場、站及其毗鄰地區辦理聯合開發所需國有土地之取得方式，應採有償撥用方式辦理』」（詳附件 1-2）。</p> <p>二、本案依捷運局與臺鐵局 94 年 3 月 8 日研商「中正國際機場聯外</p>

捷運系統建設計畫—臺北車站特定專用區用地規劃」會議共識以辦理聯合開發及 94 年 8 月 18 日交通部與本府簽訂之「中正國際機場聯外捷運系統建設計畫」三重站至臺北車站特定專用區路段行政契約書載明「…指定臺北市政府擔任『臺北市轄段』之『土地開發主管機關』，臺北市政府則以未來取得之土地開發效益挹注本路段採地下方案所增加之工程經費，臺北市政府同意完工後將本路段捷運設施移轉予交通部，並由交通部（高鐵局）依相關規定辦理。」，是以，本府即多次與臺鐵局就 D1 用地（東半街廓）土地開發之利益分配事宜進行協商，概略說明如下：

(一)94 年 10 月 13 日捷運局常局長岐德與臺鐵局徐局長達文共同主持「中正機場捷運線穿越使用臺北車站特定專用區 D1 用地（東半街廓）土地開發事宜協調會議」，其中就 D1 用地（東半街廓）開發協議 2 方案如下：

1. 方案 1

(1) 用地取得方式

劃設 D1 用地全區土地為聯合開發區(捷)，俟完成變更都市計畫程序後，即可據以辦理有償撥用並依法辦理開發。

(2) 本府與臺鐵局雙方之關係

A. 捷運設施建造成本由本府支付。

B. 本府以有償撥用方式取得全區土地所有權。

C. 本府取得土地容積 800%及獎勵

容積 400%。

D. 開發建物建造費用(含共構、人工平臺等費用)全由本府負擔。

(3) 臺鐵局效益

有償撥用取得地價補償費約 40.7 億元。

2. 方案 2

(1) 用地取得方式

基於捷運設施必須使用 D1 用地北側一半土地，本府得有償撥用一半土地後與臺鐵局聯合開發。

(2) 本府與臺鐵局雙方之關係

A. 捷運設施建造成本由本府支付。

B. 本府以有償撥用方式取得北側一半土地所有權本府(地主)與臺鐵局各取得土地容積 400%及獎勵容積 100%。

C. 本府(主管機關)取得獎勵容積 200%。

D. 開發建物建造費用(含共構、人工平臺等費用)由本府與臺鐵局雙方依取得建物面積比例分攤。

(3) 臺鐵局效益

有償撥用取得地價補償費約 20.36 億元及 500%容積開發效益約 53.26 億元合計 73.62 億元(若土地撥用價款以建成之樓地板面積抵付，據此推算取得相當容積約 728%)。

(二)94 年 11 月 24 日本府葉副市長與交通部何次長就中正機場捷運穿越使用臺北車站專用區 D1 用地(東半街廓)土地開發容積分配事宜進行協調，並初步達成共識如下：

1. 臺鐵局取得開發容積 814%，捷運局取得開發容積 386%之比例

，而捷運局不需負擔捷運使用或穿越土地之相關費用。

2. 惟中正機場捷運線臺北市區段地下化所需之成本龐大，資金缺口仍有 17.6 億元，臺北市政府表示另爭取中央補助。

3. 臺北市政府與交通部將責成捷運局與臺鐵局儘速達成書面協議，並加速辦理捷運設施及後續招商作業。

(三) 94 年 12 月 1 日臺鐵局提出本府與臺鐵局之分配比例建議再調整為 350%：850%。

三、94 年 12 月 13 日捷運局開發處劉處長率員拜會臺鐵局產管處處長，臺鐵局表示「D1 用地（東半街廓）土地開發容積分配原則建議將俟臺北車站特定區內之 E1、E2 區及 D1 用地（西半街廓）等臺鐵局管有之土地基準容積確定後，再行確認」，對此，捷運局表示基於捷運工程施工之急迫性及 D1 用地（東半街廓）係依大眾捷運法辦理，法定容積 800% 外，尚依法取得獎勵容積 400%，合計將以 1200% 容積開發，故不應以臺北車站特定專用區內 E 區、D1 用地（西半街廓）等都市計畫事宜影響 D1 用地（西半街廓）土地開發案。

四、94 年 12 月 19 日本府陳秘書長裕璋邀集本府都市發展局、捷運工程局及臺鐵局進行協商，臺鐵局表示「E1、E2 區土地容積率應至少為 560%；及 D1 用地（西半街廓）為 400%」，發展局表示基於都市計畫之檢討應經二級都市計畫委員之審議無法逕予同意。

	<p>五、94年12月21日捷運局高總工程師宗正率員赴臺鐵局協商，臺鐵局表示「有關D1用地（東半街廓）土地開發權益分配建議比例，在臺北車站特定專用區內臺鐵局管有土地E1、E2兩筆土地容積各為560%及D1用地（西半街廓）土地容積為400%情形下，臺鐵局以取得D1用地（東半街廓）容積800%方式辦理且本府不需支付土地撥用費用約20.36億元，至於獎勵容積由本府考量調降辦理」，有關上述臺鐵局之意見，俟簽報市府核定后，續辦本案行政契約書簽訂事宜。</p> <p>六、本府捷運局就臺鐵局94.12.21意見簽報市府，於95.1.7奉核，於95.1.12函送中正機場聯外捷運系統臺北車站特定專用區D1用地（東半街廓）土地開發行政契約書予臺鐵局，俾理後續簽約事宜。</p>
<p>三、計畫書應修正事項：本案主要計畫變更內容原計畫應屬「商業用地」，變更計畫內容應請查明補正。</p>	<p>將配合修正。</p>
<p>四、其他建議事項：</p> <p>1. 本案經交通部及臺鐵局表示，本案開發涉及臺北車站特定專用區之整體發展且影響臺鐵局權益甚深，基於臺北市都市計畫中之臺北車站特定專用區整體發展及兼顧臺鐵局權益之考量，仍請臺北市政府與臺鐵局就臺北車站特定專用區內臺鐵局經管之土地，進行整體協商，並得視實際發展需要，個案分別依法辦理變更都市計畫</p> <p>2. 有關大眾捷運系統、車站、場站</p>	<p>一、本府都發局已專案辦理臺北車站特定區及華山地區之都市計畫研議，並已要求顧問公司對於臺鐵局管有土地進行調查及通盤考量，因此，全區係以整體開發之思維進行規劃作業，並成立跨部會及地方之「中央公園與中央公園總體計畫工作小組」，以有效整合各相關計畫界面問題，故該地區未來之發展將由中央及本府共同合作辦理。基於配合中正機場聯外捷運系統計畫，時程</p>

<p>或其他公共建設之開發，國外已有公部門採「合作開發」方式進行之成功案例，本案建議臺北市政府及臺鐵局參考類似開發案，思考採合作開發或其他替代方式之可行性，以期本案能達成創造最大公共利益，並兼顧都市發展、交通建設及雙方效益之雙贏局面。</p>	<p>緊迫，故本次擬先辦理 C1、D1（東半街廓）用地之都市計畫變更作業。</p> <p>二、D1 用地（東半街廓）之開發方式係依據大眾捷運法相關規定及上述 94 年 3 月 8 日本局與臺鐵局研商聯合開發辦理，是以，D1 用地（東半街廓）之開發方式即循合作開發之方式辦理。</p>
---	---

綜合上述，有關 D1 用地（東半街廓）土地開發權益分配事宜本府與臺鐵局歷經多次協商，雙方協商已達共識，迫於捷運工程之急迫性，建議儘速核定本案變更都市計畫作業。

正 本

「中正國際機場聯外捷運線」
穿越臺北車站特定專用區 D1 用地(東半街廓)

土地合作開發契約書

立契約書人：臺北市政府

交通部臺灣鐵路管理局

日 期：中華民國九十五年八月三十一日

「中正國際機場聯外捷運線」穿越臺北車站特定專用區
D1 用地(東半街廓) 土地合作開發契約書

臺北市政府依「中正國際機場聯外捷運系統建設計畫」三重站至臺北車站特定專用區路段行政契約，為臺北市轄段土地開發主管機關，依法辦理土地開發相關作業事宜，臺北市政府（以下簡稱甲方）與 D1 用地（東半街廓）土地管理機關交通部臺灣鐵路管理局（以下簡稱乙方），雙方同意依大眾捷運法、大眾捷運系統土地開發辦法及相關法規簽訂土地合作開發契約書（以下簡稱本契約），約定條文如下：

第一條：乙方提供土地

- 一、乙方管有坐落臺北市中正區公園段一小段 192、192-15、192-16、192-20、192-21 及 192-22 地號等 6 筆土地（地號、面積及權利範圍如附土地清冊），供捷運設施興建使用及開發，甲方不負擔捷運設施（不計入容積部分）之土地使用費及穿越土地之使用費，甲、乙雙方同意以開發後之不動產依本契約書第三條計算方式分配。
- 二、甲方應依捷運施工期限負責處理臺北市政府交通局與乙方所訂定之土地租約及國道客運臺北總站之地上物拆除事宜，乙方應配合辦理。
- 三、乙方同意配合甲方捷運系統建設計畫時程交付土地予甲方，並於甲方與投資人完成簽約後三個月內，乙方依法出具土地使用權同意書予甲方。
前項乙方未能出具土地使用權同意書時，則提供辦理土地管理機關變更登記應備之各類證件，交由甲方辦理變更土地管理機關相關事宜。
- 四、坐落臺北市中正區公園段一小段 192-15 地號土地係乙方與交通部高速鐵路工程局共同管有之土地其併入開發用地之權益，由甲、乙雙方與交通部高速鐵路工程局協商處理。

第二條：全區變更都市計畫由甲方依程序辦理，並依規定甄選投資人進行開發，甄選過程甲方應通知乙方參與審查。



第三條：開發後甲、乙雙方取得之開發價值，按甲方 350%、乙方 800% 之比例分配，實際開發容積以建管機關核定之建造執照圖說為準，但本案實際開發容積小於 1,150% 時，乙方取得開發容積 800%，餘由甲方取得。

甲、乙雙方與投資人先行議定各樓層區位價格，再以集中、連貫之分配方式，協議選定樓層、區位，乙方得優先於甲方選擇。部分或全部樓地板面積經協商後決議委託統一經營管理時，雙方均須優先配合辦理。

第四條：乙方於依前條約定分回開發後建築物價值之前，得向甲方提出申請並經同意後，由甲方以申請當期當地舉辦公共工程撥用補償標準計算價金給付乙方，惟不得高於簽約當期為基準標準計算之撥用土地款，乙方受領撥用土地款後，不得再依本契約主張其他任何權利。

第五條：本契約簽訂後，如因不可歸責於甲、乙雙方之事由、法令之限制或事實上之理由，致無法進行開發時，甲、乙雙方均得解除本契約。

依前項約定辦理時，甲方捷運系統設施已使用及其他未使用之土地，甲、乙雙方依相關法令規定另行協議土地取得或返還或依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」辦理註記補償事宜。

第六條：本契約簽訂後，如無前條各項因素，甲方未經乙方同意而不進行開發時，乙方得解除本契約，甲方應給付乙方自乙方交付土地日起至甲方返還或取得土地日止期間內土地使用費，土地年使用費依公告地價總值 3% 計算。

依前項約定辦理時，甲方捷運系統設施已使用及其他未使用之土地，甲、乙雙方依相關法令規定另行協議土地取得或返還或依「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」辦理註記補償事宜。

第七條：其他約定

一、「中正國際機場聯外捷運系統建設計畫」三重站至臺北車站特定專用區路段工程環境影響評估審查未通過時，則終止本合作開發契約書開發事項。

二、甲方同意臺北車站特定專用區乙方所管有基地 E1、E2



之容積率均以 560% 及 D1 用地(西半街廓)容積率以 400% 進行都市計畫作業，並依法定程序辦理，於都市計畫委員會審議時協助說明，以獲委員會支持認同。

三、乙方同意配合甲方為辦理捷運設施及土地開發所需各類證件及用印等交甲方辦理相關事宜。

四、任何一方未經他方書面同意不得擅自將本契約之權利義務轉讓他人。

五、本契約如有未盡事宜，應適用有關法令之規定。無規定者，依習慣；無習慣者，依法理。

六、如因本契約而發生訴訟時，雙方同意以台灣台北地方法院為第一審管轄法院。

第八條：契約書正本貳份，甲、乙雙方各執壹份；副本肆份，甲、乙雙方各執貳份。有效期間自簽訂之日起生效，至雙方之權利義務均已履行完畢之日止。



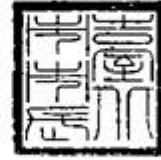


立契約書人

甲方：臺北市政府

法定代理人

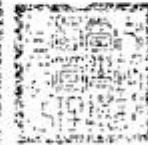
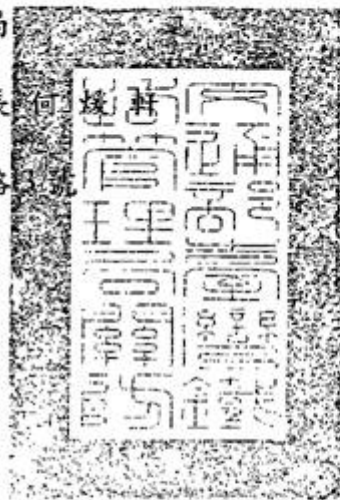
住址：臺北



乙方：交通部臺灣鐵路管理局

法定代理人：兼代局長

住址：臺北市北平西路



中華民國 九十五年 八月三十一日



契約附件：

「中正國際機場聯外捷運線」穿越臺北車站特定專用區
D1 用地(東半街廓) 土地清冊





附件

乙方提供之土地清冊											
土地坐落			地號	地目	等則 等級	面積			權利範圍	所有人姓名	管理者
鄉鎮 市區	段	小段				公頃	公畝	平方 公尺			
中正區	公園段	一	192	鐵		壹	肆柒	貳柒	全部	中華民國	交通部臺灣 鐵路管理局
中正區	公園段	一	192-15	鐵		零	貳零	參柒	全部	中華民國	交通部 高速 鐵路工程局 持分 2 分之 1 交通部 臺灣 鐵路管理局 持分 2 分之 1
中正區	公園段	一	192-16	鐵		零	零參	參玖	全部	中華民國	交通部臺灣 鐵路管理局
中正區	公園段	一	192-20	鐵		零	壹參	肆陸	全部	中華民國	交通部臺灣 鐵路管理局
中正區	公園段	一	192-21	鐵		零	零	陸壹	全部	中華民國	交通部臺灣 鐵路管理局
中正區	公園段	一	192-22	鐵		零	零	零伍	全部	中華民國	交通部臺灣 鐵路管理局
以	下	空	白								

臺北市都市計畫委員會公民或團體所提意見綜理表

案名	配合中正國際機場聯外捷運系統工程變更臺北市沿線土地為聯合開發區（捷）主要計畫案		
編號	1	陳情人	交通部臺灣鐵路管理局
陳情理由	<p>一、基於尊重貴府擔任「中正國際機場聯外捷運系統」及「臺北捷運松山線」公共建設之重任，並為建立國家門戶及配合行政院 87 年 4 月 29 日都（87）字 1935 號函示：「臺北車站特定專用區」應整體規劃等等，貴府自 93 年接辦「中正國際機場聯外捷運系統」臺北段工程規劃後，於協商期間本局一再釋出善意，就待決之權利、義務與貴府捷運局等單位交換意見，惟貴府捷運局卻在尚未達成共識之際即就單方開發需要，逕將本局經管之一般商業用地（D1）自行切割擬變更為聯合開發區（捷），恐有違互信、互重之協商精神。</p> <p>二、本案 D1 東半街廓緣自配合解決「臺北車站」周邊日益繁雜之交通，於 73 年間本局提供臺北車站等土地辦理臺北市區鐵路地下化工程，鐵路地下化後產生新生土地實測約 26,459 平方公尺，因未列估於原財務計畫及中央、省、市均有主張，為能整體規劃各權屬單位分配之土地，85 年間行政院經建會協商獲致共識，將中央持分 7% 之土地調配至華山（本局經管）地區，本局原持有 C1 街廓土地 4,950 平方公尺，併歸貴府所有，本局則持有 D1 東半街廓土地面積 17,496.5 平方公尺。復依行政院經建會 87 年 6 月「臺北市區鐵路地下化後新生土地分配研究報告」指出新生土地為籌措鐵路地下化財源為主，本局持有之 D1 街廓使用分區為商業區，其土地開發價值每平方公尺為 121 萬餘元，預估開發價值約為 211.7 億元；而貴府捷運局於 94 年 3 月 8 日協調會提出評估本局經管之 D1（東半街廓）一半基地撥用款僅 20 餘億元，兩者差距懸殊，並在土地取得方式未確定之前，逕行決定於計畫公告實施後編列年度預算支應，致本局基本權益蕩然無存。</p> <p>三、按貴府捷運局依據 94 年 3 月 8 日與本局研商雙方聯合開發之基本原則，於 5 月 16 日撰擬「中正機場聯外捷運線穿越臺北車站特定專用區 D1 用地東半街廓土地開發協議書」草案，然「協議書」草案卻完全偏離雙方合作開發之公平、合理及互惠原則，經與貴府捷運局再於 6 月 2 日研商反映及 6 月 13 日以正式函表達本局意見及疑慮，惟貴府捷運局至今未回應。為配合貴府捷運局推動「機場捷運</p>		

」建設及創造 C1 用地較大之開發效益，而將本局經管原已劃定為「一般商業區」之 D1 用地（東半街廓）逕提都市計畫變更，本局無法接受。

- 四、有關本主要計畫案-伍、其他第三款：『本案不適用「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」第 19 條第一項之規定』乙節，並未依原條文但書敘明引用其他優惠辦法而須排除增加新建樓地板面積之相關規定，貴府捷運局以自行適用之條款開發，嚴重損及本局權益。
- 五、查立法院 93 年 4 月第五會期第十三次審議「大眾捷運法部分條文修正草案」會議，行政院提出說明：『協議價購方式取得開發所需土地，應包括公、私有土地，此係考量公營事業單位本身財務狀況，或可採「讓售」方式提供主管機關以「價購」取得該公有土地，以保留該公營事業單位未來得享有承租或承購該土地開發建築物，並依優惠辦法條件優先辦理』之機制，本局於 94 年 4 月 7 日交通部召開研商「大眾捷運系統土地開發辦法」修正草案會議上引據前述說明獲致共識，基此，貴我雙方合作土地開發首應符合大眾捷運法、大眾捷運系統土地開發辦法立法之意旨作為協商基礎，籲請貴府捷運局應遵行於爭取「機場捷運線」主辦權時對交通部所提之互利共榮之訴求。
- 六、鑑於本特定區（E 及 D 1 區）長期以來未有完善之都市計畫，致十餘年來都市景觀窳陋及發展停滯，行政院於 93 年 11 月 11 日院臺文字第 0930049372 函示交通部「觀光客倍增計畫-重要交通門戶環境改善專案計畫案」：『「臺北車站特定專用區環境改善計畫-臺北車站為臺北市最重要之交通節點，為處理本地區之都市景觀及交通問題，應優先從都市計畫及都市設計進行整體規劃著手，故建議本計畫除「周邊交通機能整合計畫」外其餘各項計畫均先暫緩辦理……』，另交通部亦於 94 年 6 月 2 日函貴府：「因事涉雙方土地權利與義務，請北市府妥善協調並優先考量臺鐵權益下辦理相關後續事宜」等語，貴府不應漠視行政院及交通部之指示，以免造成本特定區四分五裂之憾事。
- 七、「臺北車站特定專用區」目前進行規劃之公共建設包含臺北捷運系統松山線、機場捷運系統、國家門戶計畫、臺灣博物館系統及舊總局古蹟保存活化等計畫，均涉及本局經管之 D、E 土地，「機場聯外捷運系統」僅其中一環，但國家重大交通建設本局當配合辦理，惟請將本局應得之權益在貴我協商達成共識後併入都市計畫整體規劃再辦理後續作業。以免滋生爭議，影響國家重大交通建設。

建議辦法

- 一、不同意逕將本局經管之一般商業用地（D1）自行切割擬

	<p>變更為聯合開發區（捷）。</p> <p>二、有關 D1（東半街廓）在土地取得方式未確定之前，本局不同意捷運局逕行決定於計畫公告實施後編列年度預算支應。</p> <p>三、配合貴府捷運局推動「機場捷運」建設及創造 C1 用地較大之開發效益，而將本局經管原已劃定為「一般商業區」之 D1 用地（東半街廓）逕提都市計畫變更，本局無法接受。</p> <p>四、有關本主要計畫案-伍、其他第三款：『本案不適用「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」第 19 條第一項之規定』乙節，並未依原條文但書敘明引用其他優惠辦法而須排除增加新建樓地板面積之相關規定，貴府捷運局以自行適用之條款開發，嚴重損及本局權益。</p> <p>五、有關（E 及 D 1 區）請貴府依據行政院及交通部之指示辦理。</p> <p>六、請將本局應得之權益在貴我協商達成共識後併入都市計畫整體規劃再辦理後續作業。</p>
<p>委員會議 決議</p>	<p>本案照案通過。附帶決議：請市府儘速與交通部協調本案聯合開發之利益分配事宜。</p>

臺 北 市 都 市 計 畫 審 核 摘 要 表	
項 目	說 明
都市計畫名稱	「配合中正國際機場聯外捷運系統工程變更臺北市沿線土地為聯合開發區（捷）主要計畫案」
都市計畫法令依據	都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款
申請單位	臺北市政府（捷運工程局）
辦理單位	臺北市政府
本案公開展覽起訖日期	自民國 93 年 6 月 16 日起公開展覽 30 天（刊登於 94 年 6 月 16 日自由時報、94 年 6 月 17 日聯合報）。
本案說明會舉辦日期	94 年 6 月 23 日於中正區公所大禮堂。
公民團體對本案之反映意見	共 1 件（詳綜理表）
本案提交各級都市計畫委員會審核結果	<p>一、本市都市計畫委員會審議情形 提經臺北市都委會 94 年 8 月 10 日第 545 次委員會議審議通過決議：「本案照案通過。附帶決議：請市府儘速與交通部協調本案聯合開發之利益分配事宜」。</p> <p>二、內政部都市計畫委員會審議情形 提經內政部都市計畫委員會 94 年 11 月 1 日、95 年 3 月 7 日、95 年 5 月 30 日第 620、628、634 次委員會議審議，決議：「本案除下列各點外，其餘准照本會專案小組審查意見通過，並退請台北市政府依照修正主要計畫書後，報由內政部逕予核定，免再提會討論。」。</p> <p>三、本案業依內政部都市計畫委員會決議修正完竣，並報經內政部 95 年 9 月 29 日台內營字第 0950152431 號函核定。</p>
附 註	