

# 捷運聯合開發位於都市更新地區運作實務之探討

梁正芳<sup>1</sup> 高文彥<sup>2</sup> 邱靖棠<sup>3</sup>

## 摘要

「聯合開發」涉及公共工程與私有建物之互相共構銜接，於開發過程中常衍生相關土地產權、結構體共構、使用動線衝突等議題，而「都市更新」本身意義為推動地方再造之手段。本文藉由回顧捷運松山線南京三民站捷十基地開發案探討開發者能否妥善運用此兩種工具，與政府、私有地主達成三贏的局面，後續之委託設計施工作業，期待由參與聯合開發者共同努力，研究一完整可行方案，早日達成建築完成之共同目標。

**關鍵字：**都市更新、聯合開發、權益分配、捷運系統

## A Study of the Approaches Used in Joint Development Projects in Urban Renewal Districts

Liang Cheng-Fang Kao Wenyen Chiu Ching-Tang

### Abstract

“Joint Development” refers to merging public works with private construction, which can often be hurt by controversies over property ownership, joint construction of structures and the use of routes during the development process. “Urban Renewal” is a way to promote local reforms. The article discusses how developers can make use of these two tools in creating a “win-win” situation for the MRT, the government and property owners by referring to the example of the Nanjing Sanmin Station on the Songshan MRT line. Joint development participants can develop a feasible project through the follow-up commissioning of design and construction, resulting in the successful completion of the structure.

**Key words :** urban regeneration, joint development

1. 梁正芳建築師事務所負責人  
2. 台北大學都市計畫研究所碩士，都市計畫技師  
3. 臺北市政府捷運工程局聯合開發處幫工程司

hiliang@ms57.hinet.net  
wenyen@highwealth.com.tw  
11183@trts.dorts.gov.tw

## 一、前言

自民國 62 年都市計畫法增訂舊市區之更新專章，「都市更新」一詞始見於法律用語之中。該名詞係源於美國於 1949 年住宅法規定「都市再開發 (Urban redevelopment)」相關事項，後於 1954 年將「都市再開發」改稱為「都市更新」，相關制度於歐、美日等先進國家實行多年。我國對都市更新之定義，依都市計畫法第 7、63 與 64 條規定，舊市區更新係指舊有建築物密集，畸零破舊，有礙觀瞻，影響公共安全，必須拆除重建，就地整建或特別加以維護之地區。直轄市、縣(市)(局)政府或鄉、鎮、縣轄市公所，對於窳陋或髒亂地區認為有必要時，得視細部計畫劃定地區範圍，訂定更新計畫，以重建、整建、維護方式實施之。依都市更新條例第 1 條規定，都市更新之目的，在於促進都市土地有計畫之再開發利用，復甦都市機能，改善居住環境，增進公共利益。第 3 條規定都市更新，係指根據本條例所定程序，在都市計畫範圍內，實施重建、整建或維護措施。故我國所謂都市更新，係一種改良老化社區實質環境之過程，影響層面及於社會與經濟層面。早期政府對於舊市區更新之政策方針明確，但因無都市計畫法子法之法律定位，故實質成效不彰。直至民國 87 年都市更新條例及相關子法陸續公布，提供都市更新具體操作工具，始成為推動地方再造的主流手段。

「聯合開發」指由兩個以上不同團體共同合作的不動產開發計畫，常需政府機關彼此或政府機關與私部門投資的互相協調【施鴻志, 1997】。本文所指聯合開發，係指「大眾捷運法」以及「大眾捷運系統土地聯合開發辦法(現稱為大眾捷運系統土地開發辦法)」，賦予政府與私部門於捷運系統建構過程中之一連串作業行為。

由於聯合開發涉及公共工程與私有建物之互相共構銜接，於開發過程中常衍生相關土地產權、結構體共構、使用動線衝突等議題，而都市更新作為推動地方再造之手段，開發者能否妥善運用此兩種工具，與政府、私有地主達成三贏的局面，為本文欲探討之重點。

## 二、都市更新與聯合開發申請作業流程

依照現行法規，都市更新與聯合開發係兩套完整之作業程序，其作業流程概述如下：

### (一)都市更新作業流程(如下表)

都市更新的推動，基本上分為劃定都市更新單元及擬定都市更新事業概要、擬定都市更新事業計畫、計畫執行三個階段，至於權利變換計畫則視實際實施方式是否採權利變換方式而定。

### (二)聯合開發作業程序

依照大眾捷運系統土地開發辦法修法前(中華民國 89 年 10 月 2 日修正公布)第 14 條與第 15 條規定【註 1】，土地所有權人得申請優先投資，其作業程序條列如下：

1. 都市計畫公告，開發內容簽報、公告
2. 簽署土地聯合開發契約書
3. 捷運局徵詢土地所有人優先投資意願
4. 爭取優先投資資格

5. 公開徵求投資人（地主優先投資不成時，改以公開徵求辦理）
6. 投資申請保證金申請減繳與繳交
7. 財務、開發能力資格送審
8. 權益分配建議書與地主權益分配確認書送件
9. 開發建議書審查
10. 履約保證金繳交
11. 聯合開發投資契約簽約
12. 捷運設施委託設計施工契約—議價、簽約

### 都市更新作業流程

申請都市更新單元劃定	擬定都市更新事業概要	擬定都市更新事業計畫	計畫執行
<ul style="list-style-type: none"> <li>●依臺北市政府公告應實施更新地區申請劃定更新單元</li> <li>●依臺北市政府公告「未經劃定應實施更新之地區自行劃定更新單元建築物及地區環境評估標準」申請自行劃定更新單元。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●舉辦都市更新事業概要公聽會</li> <li>●擬具「都市更新事業概要」連同公聽會會議紀錄申請主管機關核准</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●舉辦都市更新事業計畫公聽會</li> <li>●擬具「都市更新事業計畫」連同公聽會會議紀錄送都市更新委員會審議</li> <li>●都市更新委員會審議公開展覽 30 天並召開公聽會</li> <li>●都市更新委員審議核定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●協議合建或以權利變換方式辦理更新後土地及建築物分配</li> <li>●申請建築執照</li> <li>●建築物施工</li> <li>●申請使用執照</li> <li>●都市更新事業計畫完成及成果備查</li> </ul>

大眾捷運系統土地開發辦法於中華民國 95 年 5 月 17 日修正公布後，聯合開發基地內若有多筆土地為不同土地所有權人所有時，原土地所有權人不再具有優先投資資格，亦不需簽訂土地聯合開發契約書，聯合開發土地依「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。

## 三、如何透過都市更新、聯合開發相關法規達到政府、地主與投資人三贏之策略

都市更新、聯合開發均為迥異於傳統土地開發方式之計畫工具，開發商如何交互運用兩種不同的開發模式，於政府允許之狀況下達到政府、地主與開發商三贏的局面，需要事先縝密的規劃以及突破傳統思維的規劃考量。以下茲就都市更新與聯合開發法規實務運作策略做一概略說明。

### (一) 捷運出入口、聯開基地與都市更新範圍之範疇(如圖 1)

自都市發展狀況而言，「捷運出入口」對於地區經濟繁榮之提升，來自於帶動人潮。為善用此捷運出入口帶來之效益，改善都市環境，「聯開基地」的概念因而產生。坐落捷運出入口附近之舊有建築，多為民國 5、60 年代大批規劃之 3 層樓或 4 層樓建築，經過數十年使用之後，逐漸產生修繕與改建之需求。在舊有建築附近既有捷運出入口之設計，不如將出口融入改建計畫，一次改善捷運出入口週邊窳陋環境，對於整體都市環境幫助甚大，亦解決管線老舊、違章建築以及停車空間不足等老舊社區易產生之社會問題，故聯開基地的產生，可視為有效解決老舊社區衰敗問題的手段之一。

而因捷運出入口帶來聯開利益之「聯開基地」，本身雖具私有土地性質，但因提供共構或分構空間，使基地本身獲得獎勵容積，捷運出入口亦可與其連通，對捷運局而言，解決了出入口空間及相關捷運設施位置的困擾，對投資者而言，塑造出獲利之空間。「都市更新單元」係出自都市更新之概念，以全街廓或一定面積以上大範圍開發土地為原則，全區進行重

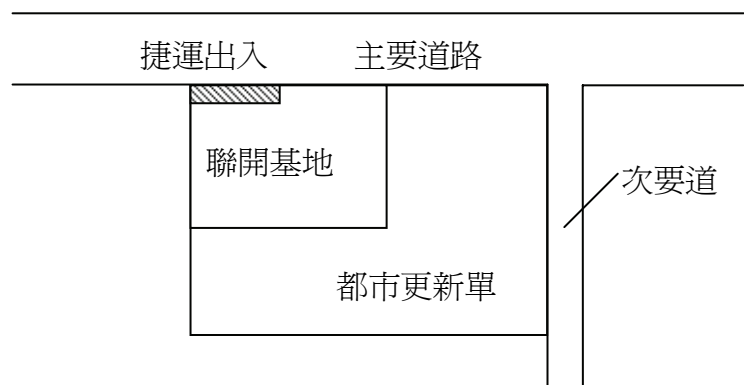


圖 1 捷運出入口、聯開基地與都市更新範圍示意圖

建、整建行為，都市更新條例為鼓勵都市更新，特別增加所謂容積獎勵、租稅減免獎勵、都市更新基金等實用之更新工具，無非冀望民眾能自辦更新，響應政府政策，解決屋齡日益老化之問題。而都市更新單元運用之「權利變換」方法，係來自日本都市更新之「等值交換」概念，與我國傳統合建分屋觀念不同，其計算依據係以估價為基礎，具公平與客觀之優點。都市更新條例第 27 條規定，都市更新事業計畫範圍內公有土地及建築物，應一律參加都市更新，並依都市更新事業計畫處理之，不受土地法第 25 條、國有財產法第 7 條、第 28 條、第 66 條、預算法第 25 條、第 26 條、第 86 條及各級政府財產管理規則相關規定之限制。本條敘明公有地只要被劃入更新事業計畫範圍內，應一律參與更新計入同意比例，徹底解決公有土地零散與難以整合之弊病。

若聯開基地能位於都市更新範圍內，進行都市更新計畫，受益者人數增加，相關產權整合問題也可透過大眾捷運法與都市更新程序予以解決。政府可取得提供公眾出入口之效用，民眾亦能於都市更新過程中，同時取得都市更新與聯合開發之獎勵以及充足的停車空間，對開發者因整合而取得開發之利益，形成三贏的局面指日可待。

### (二) 私有地主的利益

開發商運用都市更新，於聯合開發個案中之重要決勝點，在於獲取地主認同與信心。私有地主於開發過程常有下列疑慮，若開發商能夠掌握，則能減少開發之難度。

### 1. 關心權益分配分得面積與建築品質之保障

私有地主最關心者，無非分得之面積。依照傳統合建觀念，地主可以依照土地的比例，分得相對應之房屋樓地板面積，為最直接最易瞭解之合作方法，惟合建係屬私法之關係，遇到的問題與糾紛也相對較多。「權益分配」機制提供了公權力介入的保障，對地主而言，投資者對地主與捷運局負責，本身需具備相當之財務能力與推案能力，否則難以成為正式投資人，等於捷運局為地主把關，多了一層保險，故地主本身參與權益分配意願頗高。在安全無虞之下，地主會要求分得面積的合理性，不能與傳統合建模式差異太大，否則地主自行與建商進行合建即可。其次，建材亦是地主非常關心的項目，特別是對於自住型的地主，對於建材常考慮再三難以決定。因此，建商能夠提供的保障與建築的品質，是地主關心的重點。

### 2. 關心捷運出入口方向與店面規劃

私有地主關心的另一個部分，是因為捷運出入口共構對整體建築物所帶來的便利。因為出入口就在建築物下方，出口方向將影響人流、車流，在面積足夠的基地上，衍生出的店面商機十分驚人，因此地主趨之若鶩，千方百計希望將一樓的使用面積擴張到最大。捷運出入口的設計、連通均有相當嚴格的設計規範，捷運出入口帶來的便利，勢必需犧牲部分原本可做為店面之空間，但是因捷運而帶來的效益，恰可補足此點，因此私有地主關心者，為捷運出入口如何影響店面開口與面積，以及店面面積設計之多寡與如何分配。

### 3. 關心共構部分對整體建築之衝擊

捷運聯合開發基地雖可同時申請都市更新與聯合開發獎勵，但因共構而產生的問題也不在少數，此為地主關心的重點之一。諸如通風口的面積會影響建築立面設計，地下室的空間會受到壓縮，停車位的排列數量會因此受到影響，更有甚者，包括捷運的防洪閘門與電扶梯長度，都會影響建築整體設計以及店面的良窳。

#### (三) 地上物之處理

都市更新機制對地上物的處理方式，敘述於都市更新條例第36條第2項：「前項因權利變換而拆除或遷移之土地改良物，應補償其價值或建築物之殘餘價值，其補償金額由實施者查定之，代為拆除或遷移費用在應領補償金額內扣回；對補償金額有異議時，由直轄市、縣（市）主管機關核定之。」

而聯合開發機制對於地上物之處理，以臺北市為例，則是透過「臺北市舉辦公共工程對合法建築及農作改良物拆遷補償及違章建築處理辦法」、「臺北市農作改良物徵收補償費查估基準」、「臺北市土地徵收農作物及水產養殖物遷移費查估基準」。詳細的敘明地上物處理方式、評定原則與補償額度。整體而言，聯合開發透過都市計畫劃定聯合開發基地範圍，由捷運局實行地上物之查估、協商與補償；而都市更新條例敘明地上物由實施者處理，由私部門擔任查定、協商、拆除、協助遷移的角色。

#### (四) 建立透明公正之分配原則

私有地主最關心者為分配之利益與公平性，聯合開發之「權益分配」與都市更新之「權利變換」，均提供了公平的計算依據供私有地主進行分配。其中權利變換計畫，係指更新地區內之土地所有權人、合法建築物所有權人、他項權利人或實施者，提供土地、建築物、他項權利或資金，參與或實施都市更新事業，於都市更新事業計畫實施完成後，按其更新前權利價值及提供資金比例，分配更新後建築物及其土地之應有部分或權利金。權益分配計算依據

則為：依地主間先有之約定，若無約定，則各地主分配比例＝（公告現值比例＋容積比例）÷2。當私有地主分配產生衝突時，開發商（即實施者或投資者）需以公正第三者之角度，排解地主之間選擇房屋競合問題，若問題無法解決，則將嚴重延宕作業時程。

#### （五）非理性權利關係人之處理

透過權利變換與權益分配等工具，都市更新與聯合開發之實施方式，可區分為法律賦予實施者（或投資人）法定權利與義務的計畫面與實際執行之執行面，必要時公權力應介入並協助實施者（或投資人）推動相關事務。以都市更新為例，權利變換計畫於政府公告實施後，視為計畫面之審核通過，實施者依據公告結果執行權利變換實際作業。但因都市更新本身具有多數決之特色，故實有少數土地所有權人或地上物使用人，對於該更新單元之都市更新計畫仍持否定心態，消極不願配合，政府公權力即有介入之可能性。如都市更新條例第36條第1項規定：「權利變換範圍內應行拆除遷移之土地改良物、由實施者公告之、並通知其所有權人、管理人或使用人，限期30日內自行拆除或遷移；逾期不拆除或遷移者，實施者得予代為或請求當地直轄市、縣（市）主管機關代為之，直轄市、縣（市）主管機關有代為拆除或遷移之義務。但應拆除或遷移之土地改良物為政府代管或法院強制執行者，實施者應於拆除或遷移前，通知代管機關或執行法院為必要之處理。」敘明必要時實施者（或投資人）與政府單位應採取之態度，如何善用法規減少爭議的存在，是尊重少數意見之重點。

#### （六）相關獎勵措施

因捷運聯合開發與都市更新制度共同運作，相關獎勵部分自然包括都市更新與聯合開發兩大系統之獎勵，以下茲就各項獎勵部分簡介其內容：

##### 1. 都市更新(以臺北市都市更新自治條例為例)

[1] 容積獎勵：都市更新事業建築容積獎勵項目及評定基準，依下列規定辦理

（容積獎勵額度依下列公式核計）：

$$F = F_0 + \Delta F_1 + \Delta F_2 + \Delta F_3 + \Delta F_4 + \Delta F_5 + \Delta F_6$$

F：獎勵後總容積，其上限依都市更新建築容積獎勵辦法第四條規定辦理。

F<sub>0</sub>：法定容積。

△F<sub>1</sub>：都市更新條例第44條第1項第1款規定之獎勵容積。【註2】

△F<sub>2</sub>：都市更新條例第44條第1項第2款規定之獎勵容積。

△F<sub>3</sub>：都市更新條例第44條第1項第4款之獎勵容積。

△F<sub>4</sub>：都市更新建築容積獎勵辦法第8條規定考量地區環境狀況之獎勵容積。

△F<sub>5</sub>：都市更新建築容積獎勵辦法第8條規定更新單元規劃設計之獎勵容積。

△F<sub>6</sub>：都市更新建築容積獎勵辦法第8條規定為處理佔有他人舊違章建築戶之需要之獎勵容積。

[2] 稅捐減免：依照都市更新條例第46條規定，更新地區內之土地及建築物，依下列規定減免稅捐：

一、更新期間土地無法使用者，免徵地價稅；其仍可繼續使用者，減半徵收。但未依計畫進度完成更新且可歸責於土地所有權人之情形者，依法課徵之。

二、更新後地價稅及房屋稅減半徵收2年。

三、依權利變換取得之土地及建築物，於更新後第1次移轉時，減徵土地增值稅及契

稅百分之四十。

四、不願參加權利變換而領取現金補償者，減徵土地增值稅百分之四十。

五、實施權利變換應分配之土地未達最小分配面積單元，而改領現金者，免徵土地增值稅。

六、實施權利變換，以土地及建築物抵付權利變換負擔者，免徵土地增值稅及契稅。

## 2. 聯合開發

### 〔1〕投資人與地主分回聯合開發獎勵

現階段有關聯合開發獎勵之規範，除大眾捷運系統土地開發辦法之規定外，相關獎勵多載明於各捷運線公告之都市計畫說明書中。如南京三民站捷十基地之都市計畫說明書內，土地使用分區管制敘明聯合開發獎勵方式為：「本項獎勵之樓地板面積除適用大眾捷運系統土地開發辦法之部分外，其餘獎勵樓地板面積之二分之一，由臺北市政府比照大眾捷運系統土地開發辦法相關規定辦理，其使用優先以提供公共設施與服務使用為原則；如獎勵樓地板面積因法規因素限制，致無法完全使用部分，由土地所有權人及臺北市政府均攤。但聯合開發區捷九、捷十用地因原已劃為都市更新地區，受法規因素限制，除適用大眾捷運系統土地開發辦法所取得之獎勵部分外，其餘獎勵之樓地板面積（不含都市更新地區容積獎勵部分），臺北市政府得不參與分配，惟土地所有權人所取得之獎勵樓地板面積，最高不得超過法定容積之25%。」

### 〔2〕地上物拆遷補償金

聯開基地上之地上物補償，依「臺北市舉辦公共工程對合法建築及農作改良物拆遷補償及違章建築處理辦法」、「臺北市農作改良物徵收補償費查估基準」、「臺北市土地徵收農作物及水產養殖物遷移費查估基準」中詳細規範相關的地上物拆遷補償方式，保障原土地使用人的權益。

### （七）加速取得都市土地

總而言之，辦理聯合開發之成效，已明顯使捷運出入口附近之不動產受惠，結合捷運出入口及都市更新，加速取得捷運出入口用地，並可帶動周邊地區的繁榮。聯合開發案銷售率屢創新高，帶來無限商機，店面效益顯著增加。推動聯合開發程序，對政府最大的好處在於政府無償取得捷運開口與獎勵容積，以及捷運所帶來的增值利潤。對開發商而言，捷運共構案是銷售的保證，取得的獎勵容積亦有助於獲利的提升，而對民眾而言，則是實際享受環境改善的成果，是謂三贏的策略。

## 四、都市更新與聯合開發併同運作實務之困難

都市更新與聯合開發是兩種不同的開發工具，但是殊途同歸的觀念，為政府、人民與開發商建立了一道可互相溝通之橋樑。惟同時運作兩種開發工具，除時程之配合外，在磨合過程中亦容易產生下列問題，值得深思。

### （一）辦理時程冗長，過程繁複

都市更新是一連串自社區意識整合到政府協調確認的開發過程，聯合開發則為政府決策

下與人民相互獲益的產物，兩者辦理的出發點不同，但目標均為改善實質環境。但兩者辦理時程均相當冗長，都市更新計畫需經過劃定、事業概要、事業計畫與權利變換、請照等多個階段，加計提出申請、簽辦至排定審議等時間後，需時 2 至 3 年以上方能核准。聯合開發經過地上物拆除、徵求投資人、資格能力審核、權益分配審查、開發建議書審查、投資契約簽訂、請照等階段，前後需時亦需 1 年左右，考驗投資者的整合能力以及團隊運作效率。兩種開發模式並行時，開發者將面臨重重關卡，容易延宕時程，而錯過開發時機。若過程能予以進行簡化，將提升開發商併案開發之意願，加速都市再生。

### (二) 政府機關眾多，意見相互矛盾，協調整合不易

在都市更新與聯合開發審議過程中，需協調的政府與民間單位之多，非一般人能想像。相關審議單位，包括學者、專家、都市發展局、捷運局、交通局、財政局…等諸多政府機關，往往因本位主義與權責不同，在合併審議過程中，易產生思維矛盾之現象；且主事單位基於專業判斷，多希望開發商能依其要求進行開發，致使開發者無所適從。如現階段聯合開發個案審議時，交通局欲將轉乘停車位加諸於聯合開發案基地範圍內，嚴重影響投資人一樓使用空間，造成困擾與衝擊投資人信心。

### (三) 捷運設施委託投資人辦理執行不易

目前完成之捷運聯合開發大樓，大部分為捷運局負責設計施工，或於捷運共構體完工後，交由投資人進行後續之聯開大樓，但是在規劃中或準備施工之捷運路線，聯合開發投資人，將面臨捷運設施尚在設計中或設計完成但並未施工情形，投資人必須就捷運設施與聯開大樓共構部分，負責設計施工後，交還捷運局做後續與捷運路線銜接。投資人承擔捷運出入口及部分捷運通風口、冷卻水塔之設計、施工責任，在工程上係屬一種統包合約，目前尚無完成類似承攬合約之案例，因此相關契約內容、審議程序、監造責任及如何議價等相關流程，均有待投資人與捷運局與捷運工程顧問公司，共同努力研究一完整可行方案。

## 五、個案實務簡介—松山線南京三民站捷十基地（如圖 2）

捷十基地位於南京東路 5 段與南京東路 5 段 251 巷口，面積約為 608 坪。土地產權大部分為興富發建設股份有限公司與甲千林建設股份有限公司所有，僅少部分屬臺北市政府捷運局所有。投資人（以下稱實施者）為興富發建設股份有限公司。在全案聯合開發的過程中，政府、實施者在不同階段參與的過程概述如下（相關程序詳如办理流程）：

### (一) 都市計畫變更與基地規劃

本案於都市計畫變更過程，實施者全程參與相關專案小組會議，充分表達私地主之提議，並提供有關開發基地之意見，協商過程公、私雙方均表達最大之誠意，得以迅速達成共識，於 93 年 8 月 30 府都規字第 09318344200 號都市計畫變更公告為聯合開發用地，奠定實施者與捷運局及相關單位合作的基礎。

### (二) 捷運設施配置與量體確認

由於本案實施者進行聯開大樓規劃之同時，捷運站體工程亦在進行設計中，因此實施者得以就聯開大樓範圍內之捷運出入口位置、捷運通風管道、冷卻水塔等提出最有效、經濟之建議案。透過與捷運局及相關捷運顧問充分協商討論，在兼顧捷運順暢使用動線、安全與聯

開業者之利益下，完成捷運設施配置及量體之確認。

### (三) 各項土地聯合開發契約之簽訂

捷十聯開基地內原有多筆複雜之私地主，在實施者投入數年努力，早在民國 93 年已完成相關價購整合，由於地主單純，因此在各項土地聯合開發契約之簽訂，均得以在最短時間內完成。

### (四) 都市更新計畫與聯合開發建議書之擬訂、核准

本案都市更新地區劃定時間為民國 91 年 10 月 28 日，在民國 93 年 8 月都市計畫變更公告後，實施者即啟動都市更新作業與聯合開發計畫並行作業，開始舉辦公聽會以及提送都市更新概要事業計畫與事業計畫，經過幹事會與都市更新委員會核准後，依都市更新條例規定，取得都市更新獎勵容積並併同聯合開發獎勵申請建築執照，並於民國 95 年 5 月取順利得建照。

### (五) 小結

以往聯合開發個案都需經年累月時間方能完成，本案由臺北市都市計畫委員會 92 年 10 月 2 日第 518 次委員會議開始討論，93 年 8 月公告都市計畫至 95 年 5 月取得建照僅僅經歷 3 年左右，即由都市計畫變更、都市更新、聯合開發進行至建照核發程序（相關办理流程詳表二），投資人亦順利銷售完成，實屬不易。本案幸賴捷運工程局與都市更新處多方面配合，方能順利請得建築執照，其中諸多配合模式首開先例，堪稱聯合開發設計的榜樣，在都市更新的潮流下，聯合開發基地加入都市更新的概念，提供了一種不同的都市計畫與建築思維，成功的政府-民眾結合模式，更加深了投資者的信心，相信本案之配合模式將來會成為聯合開發與都市更新的典範。冀望未來委託施工及設計階段能夠同樣能夠順利進行，寫下聯合開發的新頁。



更新前現況

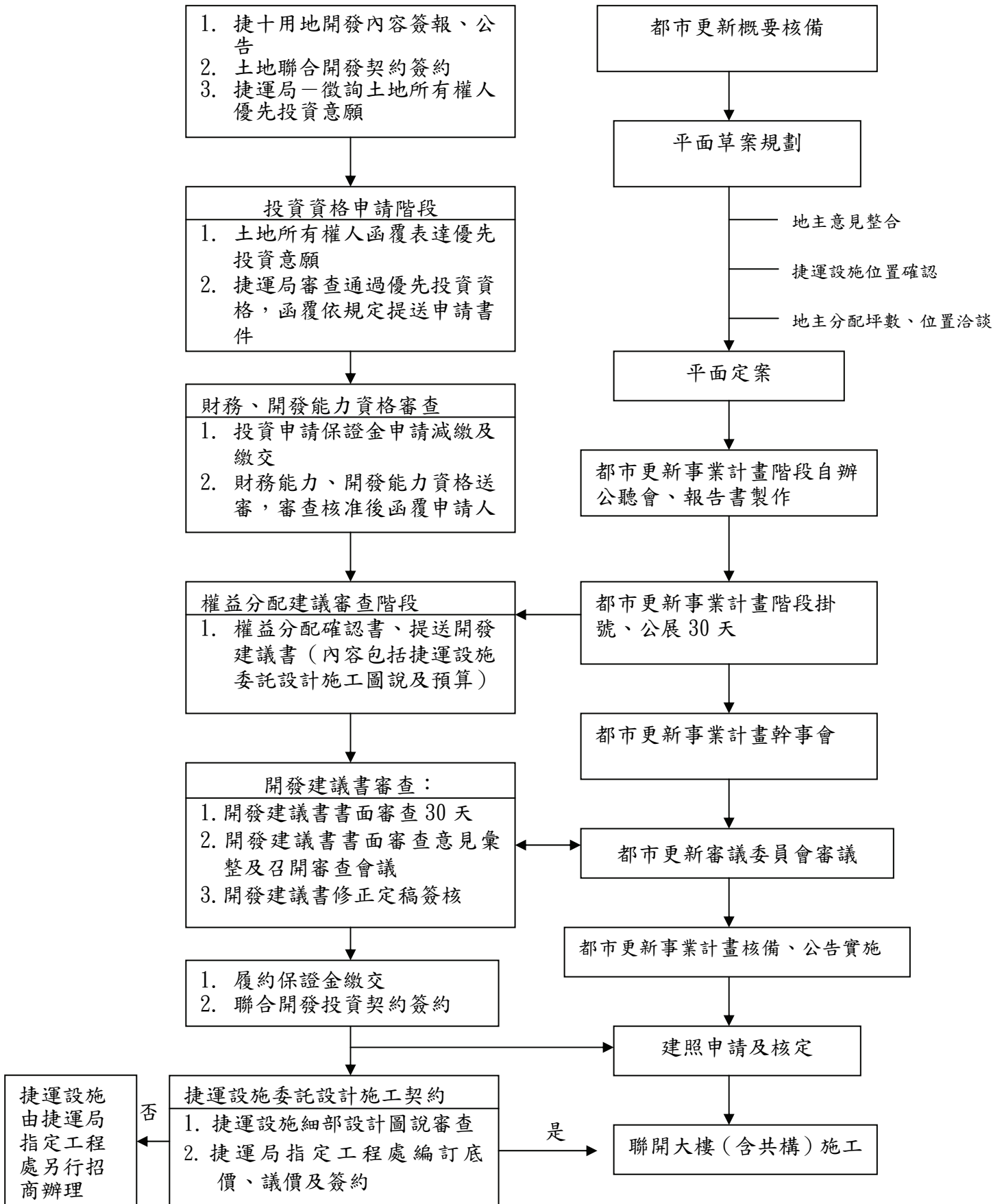


更新後視覺模擬圖

圖 2 捷運松山線捷十用地更新前後視覺比照圖

聯合開發程序

都市更新程序



捷運松山線南京三民站聯合開發區捷十用地辦理流程

## 六、結語

聯合開發基地因屬重要交通設施計畫，具有成為地區發展核心的作用，而都市更新因範圍可較聯合開發基地範圍擴張，故具有帶動整體區域再造的作用。都市更新與聯合開發均為迥異於傳統合建模式之土地開發模式，其共同目標均為在土地難以整合發展的條件下，以提供容積或其他獎勵誘因，達成公共目標或解決都市問題的整體開發手段。捷運聯合開發規定已行之有年，都市更新條例公布尚未滿 10 年，其成效尚待觀察，但兩種土地開發模式目前分別均已具有實際成功案例，合併運作兩種模式將來勢必逐漸會成為趨勢。

捷運局在相關捷運設施之配置，充分考量投資人需求，在不影響捷運工程之原則下，協調捷運工程顧問公司，就捷運站體工程作適度之調整。對於聯合開發相關契約，均以積極協助之態度予以配合，而權益分配與捷運獎勵分配事宜，因涉及相關鑑價報核複雜之程序，捷運局依投資人申請以協議保留超過估計可分回權值範圍之倍數部分，經相關權配審查單位審議並報府核定後方可同意投資人先行銷售，均屬政府、投資人與地主三贏的彈性策略。後續之委託設計施工作業，期待由參與聯合開發者共同努力，研究一完整可行方案，早日達成建築完成之共同目標。

本文提出融合行之有年的聯合開發模式，配合都市更新辦理地區改建，希望由都市計畫最原始的目的出發，藉由兩種開發手法的優點引導出居民實質的需求，取兩者之長，加速地區改造，並塑造嶄新的鄰里環境。透過細部的設計手法，可以營造出區域性的新社區意象，政府從中取得捷運所需出入口，原居住民眾可以取得容積獎勵並享受開發後之成果，開發商（實施者或投資者）可取得大面積範圍之土地有效創造利潤，並改善地區窳陋環境與解決停車空間需求，創造出三贏局面。惟融合兩種模式之新開發手法，面臨一些磨合期之課題，除政府相關單位宜就法規層面酌予放寬規定並簡化審議流程外，開發商亦應儘速累積相關經驗，與政府單位建立良好溝通管道，使民眾的期待早日實現。

## 附錄

### 註解

註 1：大眾捷運系統土地開發辦法第 15 條修正前後對照

--95 年 5 月 17 日修正公告實施版本--

#### 第 15 條

前條第 1 款土地所有人應於執行機構書面徵求投資意願之日起 2 個月內明確答覆，並於 4 個月內提出投資建議書，逾期不為辦理者，視為放棄優先投資。

開發用地為共有者，土地所有人為前項之答覆時，應一併檢附共有人持有面積合計逾三分之二；或共有人過半數及其持有面積合計過半數之同意書，未檢附或檢附不齊者，視為放棄優先投資。

前條有二以上土地所有人申請投資時，除斟酌各申請人之開發能力及開發建議書外，以其開發內容對於都市發展之貢獻程度及其提供主管機關、土地所有人獲益成數較高者為優先考慮因素。

土地開發因基地條件、配合捷運設施或以設定地上權方式辦理等特殊情形者，執行機構得於公告前報經主管機關核定後調整第 1 項提出申請書件時程。

前條第 2 款公告徵求其他私人團體者準用第 1 項、第 3 項。

--95年5月17日修正公告前原條文--

### 第15條

前條第1款土地所有人應於執行機構書面徵求投資意願之日起2個月內明確答覆，並於10個月內提出投資建議書，逾期不為辦理者，視為放棄優先投資。

開發用地為共有者，土地所有人為前項之答覆時，應一併檢附共有人持有面積合計逾三分之二；或共有人過半數及其持有面積合計過半數之同意書，未檢附或檢附不齊者，視為放棄優先投資。

前條有二以上土地所有人申請投資時，除斟酌各申請人之開發能力及開發建議書外，以其開發內容對於都市發展之貢獻程度及其提供主管機關、土地所有人獲益成數較高者為優先考慮因素。

前條第2款公告徵求其他私人團體者準用第1項、第3項規定。

註2：

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、因都市更新之實施，致更新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。
- 三、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。
- 四、主管機關依第6條或第7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。
- 五、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。  
前項建築容積獎勵辦法，由中央主管機關定之。

### 參考文獻

1. 臺北市政府捷運工程局網頁【2006】，<http://www.dorts.gov.tw>。
2. 張學聖、黃惠愉【2005】，「都市更新公私合夥開發模式與參與認知特性之研究」，立德學報 2:2，民 94.06 頁 59-76
3. 陳全勝【2004】，論都市更新容積獎勵對房地產投資報酬率影響之研究：以臺北市中山區長安段三小段 709、717 地號都市更新案為例，國立臺灣科技大學建築研究所在職專班碩士論文，指導教授：李威儀
4. 林勳杰【2004】，「臺北捷運聯合開發--回顧與創新」，捷運技術 30，民 93.02 頁 103-114
5. 林勳杰【2003】，「捷運聯合開發建築管理法令之探討」，捷運技術 28，民 92.02 頁 109-120
6. 藍秉強【2000】，「捷運聯合開發相關權益人法律關係之初探」，捷運技術 22，民 89.02 頁 321-332
7. 黃茂榮【1999】，「聯合開發與換地標準的性質及其救濟途徑」，植根雜誌 15:6，民 88.06 頁 1-10
8. 施鴻志【1997】，都市規劃，建都文化事業股份有限公司。