

逢甲大學學生報告 ePaper

捷運設施毗鄰地區土地徵收案

Expropriation of Lands Adjacent to Mass Rapid Transit System Facilities

作者：廖千瑩、吳沛玟、李芝華、潘清美、宋旻錡、余品潔

系級：土管三甲

學號：D0451310、D0451384、D0490605、D0451337、D0451473、D0490666

開課老師：王珍玲

課程名稱：土地法(一)

開課系所：土地管理學系

開課學年：106 學年度 第 1 學期

中文摘要

(1)目的:

就美河市開發案台北市新店區 0 段 0 號第 96-25 地號共 40 筆土地之徵收案為探討，詳述此土地徵收案之案例事實，從初期的都市計畫說明會到後來的人民不服所衍伸的上訴及釋憲。本組以人民立場來探究此土地徵收案的弊端，就其徵收程序問題來討論，論其徵收捷運設施毗鄰地區之合理性、必要性及正當性。

(2)過程及方法:

利用司法院釋字第 732 號解釋了解大概之案例經過，並依最高行政法院 99 年度判字 1259 號判決和台北高等行政法院 99 年度訴字第 1587 號判決，研究其詳細之案例事實。再就案例事實找尋此徵收案不正當和不合理之處，利用新北市地政局所提供之數據，將其具體化及數據化。

(3)結果:

本組以人民代表方的立場提出 4 項爭點。一、論政府依土地徵收條例第三條規定徵收，其徵收捷運設施毗鄰地區不存在公益性。二、政府有圖利建商之疑慮，被徵收人的權利受損害，但仍將土地售予建商。三、政府以內容不明確且相對不利的條件與被徵收人進行聯合開發會議，日後才以內容明確且經濟利益龐大之聯合開發契約與建商進行聯合開發，謀取暴利。四、主要計畫裡規定，如要聯合開發，會先擬定細部計畫，但是政府的細部計畫是在已經進行聯合開發協議之後，過了近八年才有細部計畫，其程序為不合理。

關鍵字:

土地徵收、司法院釋字第 732 號、美河市開發案、捷運設施毗鄰地區

Abstract

(1) Purpose :

Explore land expropriation for the construction of Wanlong Station on the Xindian Line of the Taipei Metro Mass Rapid Transit system, a total of 40 strikes of land acquisition case, and talking about the facts of this land acquisition case, standing in the people's position to explore the malpractice of this collection of land.

(2) Process and Methods :

We gathered main information from J. Y. Interpretation No.732, and searched more detail from the Supreme Administrative Court decides 99 Judgment No. 1259 and Taipei High Administrative Court decides 99 Judgment No. 1587.

(3) Results :

We end up putting forward four issues. First, land expropriation for the construction of Wanlong Station on the Xindian Line of the Taipei Metro Mass Rapid Transit system does not have public welfare. Second, the rights of the expropriated people are damaged, but the government still sold the land to the builders. Third, the government and the construction industry together to make huge profits. Fourth, the administrative procedure is unreasonable.

Keyword : J. Y. Interpretation No.732, Land expropriation, Lands Adjacent to Mass Rapid Transit System Facilities, Meiheshi development case

目 次

- 一、案例事實 p. 4~ p. 8
- 二、案例爭點 p. 9~12
- 三、參考資料 p. 13

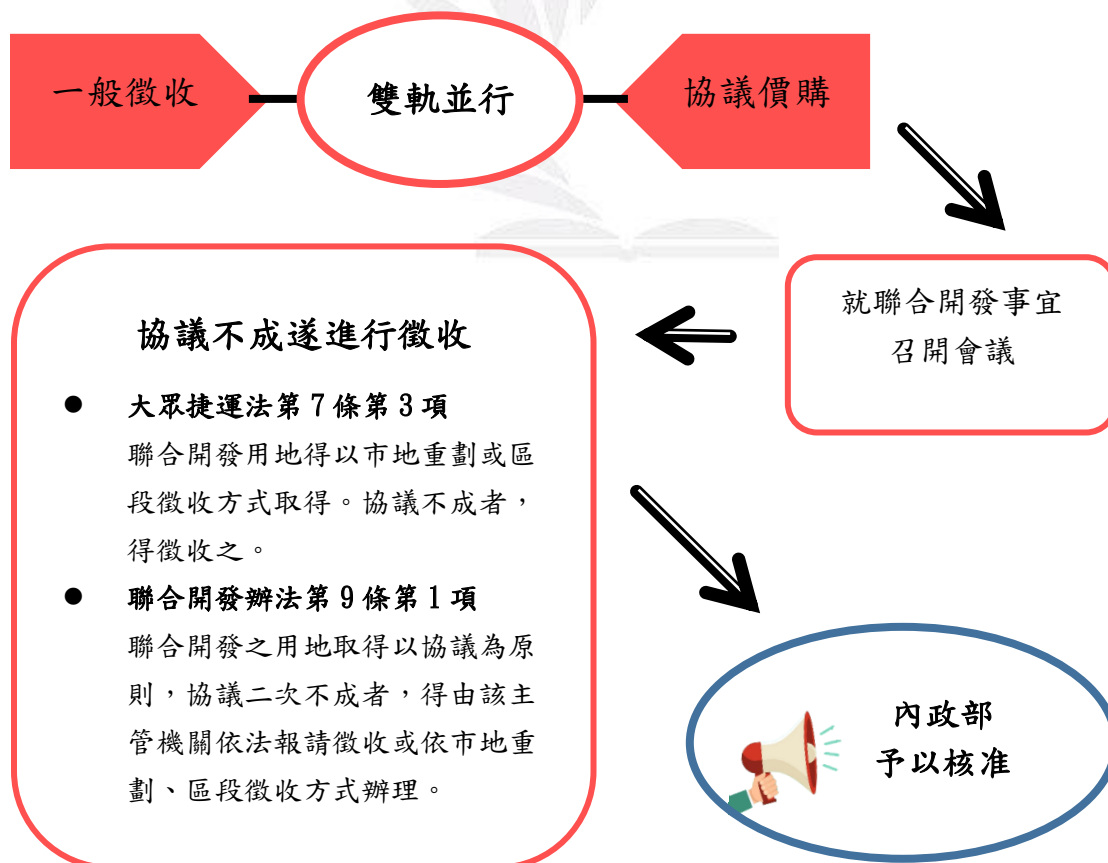


一、案例事實

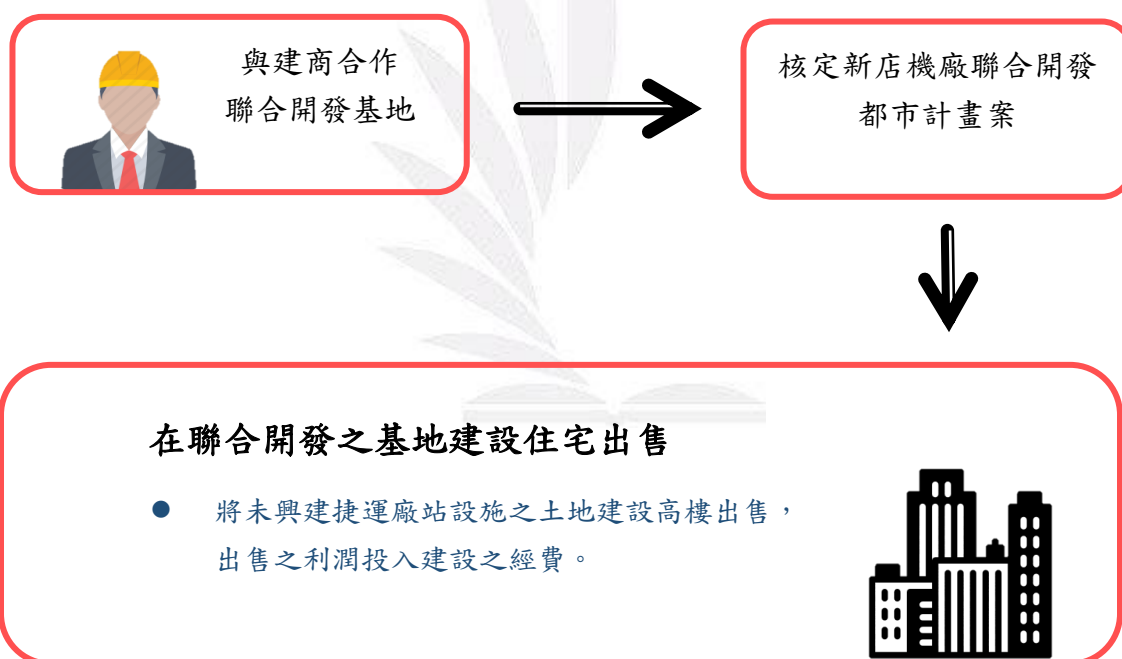
民國 78 年台北縣政府為了興建台北捷運新店線，故舉辦都市計畫說明會，於隔年民國 79 年 4 月台北縣政府公告「變更新店都市計畫(部分住宅區、商業區、農業區、機關用地、公園用地、自來水用地及綠地為捷運系統用地及道路用地)計畫書」，目的為辦理捷運系統新店線新店市區所需用地變更為交通用地之作業，以利後續捷運工程之推展，並將系爭土地（台北縣（改制前）新店市 0 段 0 號第 96-25 地號共 40 筆土地）變更為捷運系統用地。民國 79 年 11 月 29 日、30 日辦理用地取得協調會，於協議不成後，內政部得依行為時土地法第 208 條國家因左列公共事業之需要，得依本法之規定，徵收私有土地。但徵收之範圍，應以其事業所必需者為限。一、國防設備。二、交通事業。三、公用事業。四、水利事業。五、公共衛生。六、政府機關地方自治機關及其他公共建築。七、教育學術及慈善事業。八、國營事業。九、其他由政府興辦以公共利益為目的之事業及大眾捷運法第 6 條：「大眾捷運系統需用之土地，得依法徵收或撥用之。」之規定報請徵收。



民國 80 年 1 月 17 日「臺北市臺北都會區大眾捷運系統新店線工程徵收土地計畫書」，提及其計畫目的為：1. 為供臺北都會區大眾捷運系統新店線營運所需捷運車站設施、轉乘設施、停車場、路線（軌道）及其他相關設施之使用。2. 為有效利用土地資源，促進地區發展，經依大眾捷運法第 7 條規定，奉地方主管機關核定之聯合開發用地辦理聯合開發。台北縣政府依據大眾捷運法第 7 條第 1 項之規定：「為有效利用土地資源，促進地區發展，地方主管機關得自行開發或與私人、團體聯合開發大眾捷運系統場站與路線之土地及其毗鄰地區之土地。」民國 80 年 1 月 19 日辦理聯合開發說明會，民國 80 年 3 月 28 日、民國 80 年 7 月 23 日辦理聯合開發第 1 次、第 2 次協議會，而後台北市政府創設「工程用地徵收與聯合開發協議併行」方式，先以行為時的大眾捷運法第 6 條規定：「大眾捷運系統需用之土地，得依法徵收或撥用之。」；徵收土地後再依大眾捷運法第 7 條第 1 項之規定：「為有效利用土地資源，促進地區發展，地方主管機關得自行開發或與私人、團體聯合開發大眾捷運系統場站與路線之土地及其毗鄰地區之土地。」規定辦理捷運新店機廠聯合開發，即所謂的雙軌併行制。



於民國 80 年 11 月 7 日到民國 81 年 9 月 30 日期間共辦理 9 次聯合開發研商會、說明會及座談會，並表示 81 年 10 月 15 日前同意參與聯合開發，並於 82 年 1 月 11 日前完成簽訂聯合開發契約書，且未領取徵收補償費，得參與聯合開發，准予撤銷徵收。民國 88 年 3 月 25 日起發布實施的「新店都市計畫（捷運系統新店機廠聯合開發用地【捷 17、捷 18、捷 19】細部計畫案」中土地使用管制提及捷運系統用地係供捷運車站、轉乘設施、停車場、路線(軌道)及其他相關設施之使用。民國 88 年 4 月 9 日公告「臺北都會區大眾捷運系統新店線新店機廠用地聯合開發計畫」，民國 88 年 7 月 9 日依土地聯合開發辦法規定函詢地主優先投資意願，民國 90 年 12 月 18 日臺北市政府與建商即日勝生活科技股份有限公司（稱日勝生公司）簽訂「臺北都會區大眾捷運系統土地聯合開發投資契約書」。民國 97 年本案聲請人同意聯合開發。



本案聲請人廖曾鳳琴等人先於 97 年間，分別請求臺北縣政府向內政部申請撤銷部分土地之徵收，經臺北縣政府審查，認未符合撤銷徵收之規定，並函復不允許撤銷徵收之處理結果。本案聲請人不服，再向內政部申請依土地徵收條例第 49 條第 1 項第 2 款規定：「已公告徵收之土地，需用土地人應切實按核准計畫及所定期限使用。在未依徵收計畫完成使用前，需用土地人應每年檢討其興辦事業計畫，並由其上級事業主管機關列管。有下列情形之一者，應辦理撤銷徵收：一、因作業錯誤，致原徵收之土地不在工程用地範圍內。二、公告徵收時，都市計畫已規定以聯合開發、市地重劃或其他方式開發。但以聯合開發方式開發之土地，土地所有權人不願參與聯合開發者，不在此限。」撤銷部分土地之徵收處分，經內政部土地徵收審議委員會審議後，認定為不符規定，函復不予撤銷徵收。

本案聲請人不服，因此提起行政訴訟，但台北高等行政法院也駁回（臺北高等行政法院九十九年訴字第一五八七號判決參照），認為臺北市政府依大眾捷運法第七條：「一、為有效利用土地資源，促進地區發展，地方主管機關得自行開發或與私人、團體聯合開發大眾捷運系統場、站與路線之土地及毗鄰地區之土地。二、聯合開發用地作多目標使用者，得調整當地之土地使用分區管制或區域土地使用管制。三、聯合開發用地得以市地重劃或區段徵收方式取得。協議不成者，得徵收之。」，以雙軌併行的方式同時進行聯合開發及徵收，並無任何不法。因此本案聲請人再次提起上訴，最高行政法院駁回（最高行政法院 101 年判字第 722 號判決參照），針對上訴人的公益性的質疑，表示地方主管機關與私人聯合開發大眾捷運系統場、站與路線之土地及毗鄰地區之土地，為有效利用土地資源，促進地區發展，實現都市計畫，故為大眾捷運系統需用之土地而辦理徵收，難謂無公益性及必要性，因此最高行政法院結論依然不採聲請人所為之主張。



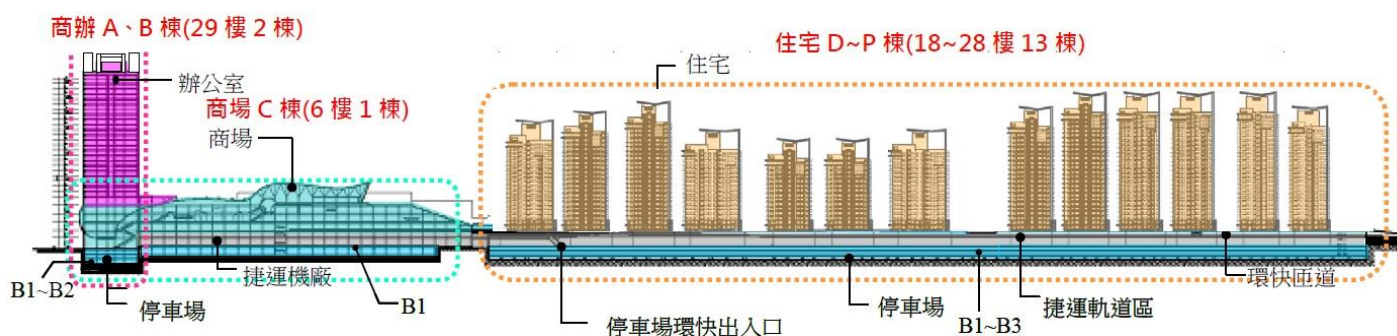
二、案例爭點：徵收非交通事業所必須之毗鄰地區土地是否合理？

甲方：人民、乙方：政府

甲方提出之爭點一：

根據土地徵收條例第三條所規定，徵收土地必須因公益需要，而乙方徵收非交通事業所必需之毗鄰地區的公益性何在？

甲方認為除了共構設計所需土地，其他地方並無公益性，由圖二可得知此案的16棟建築當中僅有C棟採用了共構式設計，那麼為了建造其餘15棟建築的毗鄰地區是否符合公益性？（圖一為新店機廠聯合開發都市計畫案建築示意圖）



資料來源：新店機廠(捷 17、18、19)開發大樓(美河市)本府分得產權表

圖片一 新店機廠聯合開發都市計畫案建築示意圖

相關法條如下：

土地徵收條例第 3 條

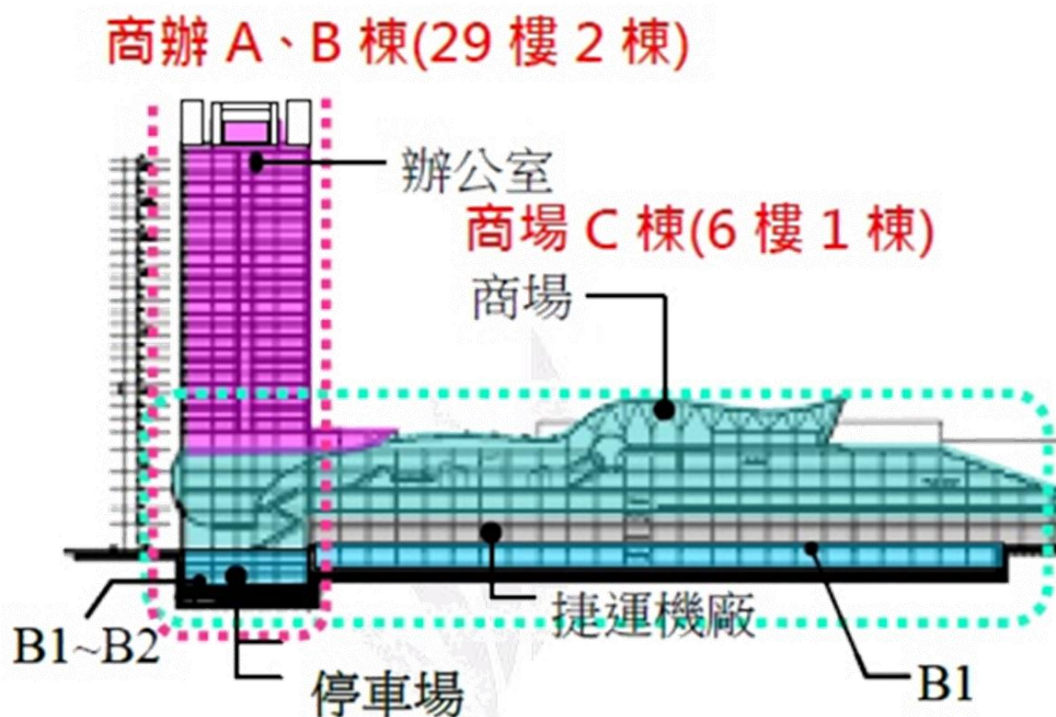
國家因公益需要，興辦下列各款事業，得徵收私有土地；徵收之範圍，應以其事業所必須者為限：

- 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。

乙方回應：

針對毗鄰地的公益性及用途乙方認為廠站部份採用共構式設計相較於捷運軌道等設施採平面佈設，為有效利用土地資源，採立體化多目標使用。

結合捷運系統以及周邊場站設計使用，使需徵地減少，若捷運設施全以平面設計，將需徵收更多地。(圖片二為共構式設計之示意圖)



資料來源：新店機廠(捷 17、18、19)開發大樓(美河市)本府分得產權表

圖片二 捷運共構式示意圖

而依據大眾捷運法第 7 條：「為有效利用土地資源，促進地區發展，地方主管機關得自行開發或與私人、團體聯合開發大眾捷運系統場、站與路線之土地及毗鄰地區之土地。」

除了興建廠站外的住宅大樓是為了緩解因增設捷運而帶來的人口壓力，進而提升生活品質，故為合理使用。

相關法條如下：

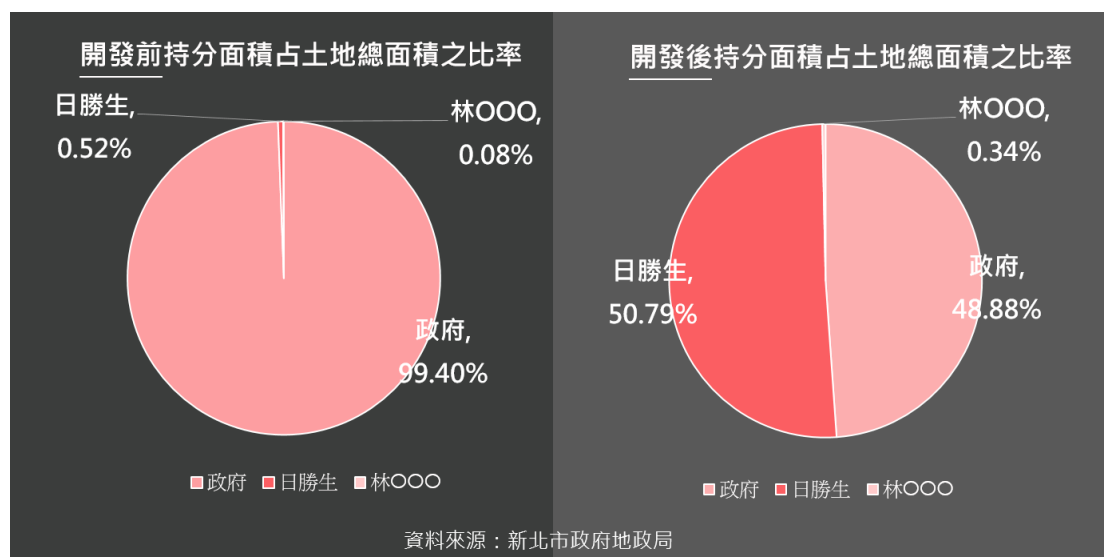
大眾捷運法第 7 條

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。

甲方提出之爭點二：

乙方表示為了帶動附近環境發展，將土地售予建商，但甲方認為有圖利建商之疑慮，而且徵收導致土地所有權人的居住權與財產權均受損害，更應當警慎審視，倘若結果是私益大於公益，這樣的徵收還具有公益性嗎？（圖三為本案開發前後持分面積占土地總面積之比率對比圖）



圖片三 本案開發前後持分面積占土地總面積之比率對比圖

乙方回應：

我們是和建商一起聯合開發，並不是將土地售予財團。為鼓勵人民參與聯合開發，因為我們會將所得之利益按一定比例分配給土地所有權人。並且透過聯合開發取得經費，將取得之經費投入地區發展。

甲方提出之爭點三：

乙方當初以內容相當不明確且相對不利的條件與甲方進行聯合開發會議，使甲方無法參與聯合開發，日後才以內容明確且經濟利益龐大之聯合開發契約與建商進行聯合開發，謀取暴利，應如何解釋？從下表中可以看出，政府提供予參與開發的建商的資料，與在說明會上提供予民眾的資料，在許多地方都有不同處，其中除了因為民眾並無實際建築情況，因此「實際建築容積率」無從比較外，兩者間的「樓地板面積」、「法定容積率」的數據都明顯不同，而建商所獲得的收益與民眾可得到的補償費，更是有十倍的落差，如此對民眾是公平的嗎？政府應如何解釋？請政府方回答。

	說明會提供的資料	建商參與聯合開發後
樓地板面積	179,257 平方公尺	400,627 平方公尺
法定容積率	180%	236%
實際建築容積率	-	432%
收益 (補償費)	徵收補償價格 7.8 萬(元/坪)	建成後住宅出售價 60-80 萬(元/坪)

甲方提出之爭點四：

資料來源：廖曾鳳琴等 9 人聲請書

主要計畫裡有規定：「臺北縣政府於 79 年 4 月 11 日公告「變更新店都市計畫（部分住宅區、商業區、農業區、機關用地、公園用地、自來水用地及綠地為捷運系統用地及道路用地）計畫書」相關計畫內容：（1）該計畫第五項土地使用管制規定：一、捷運系統用地係供捷運車站、轉乘設施、停車場、路線（軌道）及其相關設施之使用，並得依大眾捷運法及其他規定辦理聯合開發，惟應另行依法定程序擬定細部計畫。」如要聯合開發，會先擬定細部計畫，但是乙方的細部計畫是在已經進行聯合開發協議之後過了近八年才有細部計畫，如此是合理的嗎？



資料來源：捷運新店機廠聯合開發案調查報告書

三、參考文獻

土地法，全國法規資料庫 (2017.12.11)

<http://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?PCode=D0060001>

土地徵收條例，全國法規資料庫 (2017.12.11)

<http://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?PCode=D0060058>

大法官解釋，釋字第 732 號【捷運設施毗鄰地區土地徵收案】，司法院網站 (2017.12.12)

http://www.judicial.gov.tw/constitutionalcourt/p03_01.asp?expno=732

社論—重視美河市徵地案大法官違憲解釋 (2017.12.13)

www.chinatimes.com/newspapers/20150928000269-260109

捷運系統用地—監察院 (2017.12.16)

<https://cybsbox.cy.gov.tw/CYBSBoxSSL/edoc/download/5003>

臺北高等行政法院 裁判書，台北高等行政法院 99 年度訴字第 1587 號判決 (2017.12.17)

http://jirs.judicial.gov.tw/FJUD/index_1_S.aspx?p=05sgoHT7%2f7zefS%2f04McYfZm20xK2fVvBUs%2b6Irbms84%3d

最高行政法院 裁判書，最高行政法院 99 年度判字第 1259 號判決 (2017.12.18)

http://jirs.judicial.gov.tw/FJUD/index_1_S.aspx?p=0MnuxtizDqr5%2bUoTHqBd9ZuYXrAGCxSLxjJgqv%2bt%2b%2fg%3d