

# 應用統計分析報告

## 桃園捷運綠線土地開發案 土地權屬、取得方式及分析

桃園市政府捷運工程局

113 年 6 月

# 目錄

一、前言 .....	1
二、桃園捷運綠線概述 .....	2
三、土地開發案土地權屬、取得方式及分析.....	3
(一)用地權屬 .....	3
(二)用地取得方式 .....	5
(三)分析 .....	6
四、結論與建議 .....	8

## 一、前言

基於符合桃園都會區願景及桃園民眾需求的捷運路網之考量，桃園都會區之整體軌道路網將以「目字型路網」為主要架構，其中之綠線路廊為整體路網中可與重大建設與其他交通建設期程上結合的優先計畫，因此列為桃園都會區捷運路網中優先推動的捷運路線。

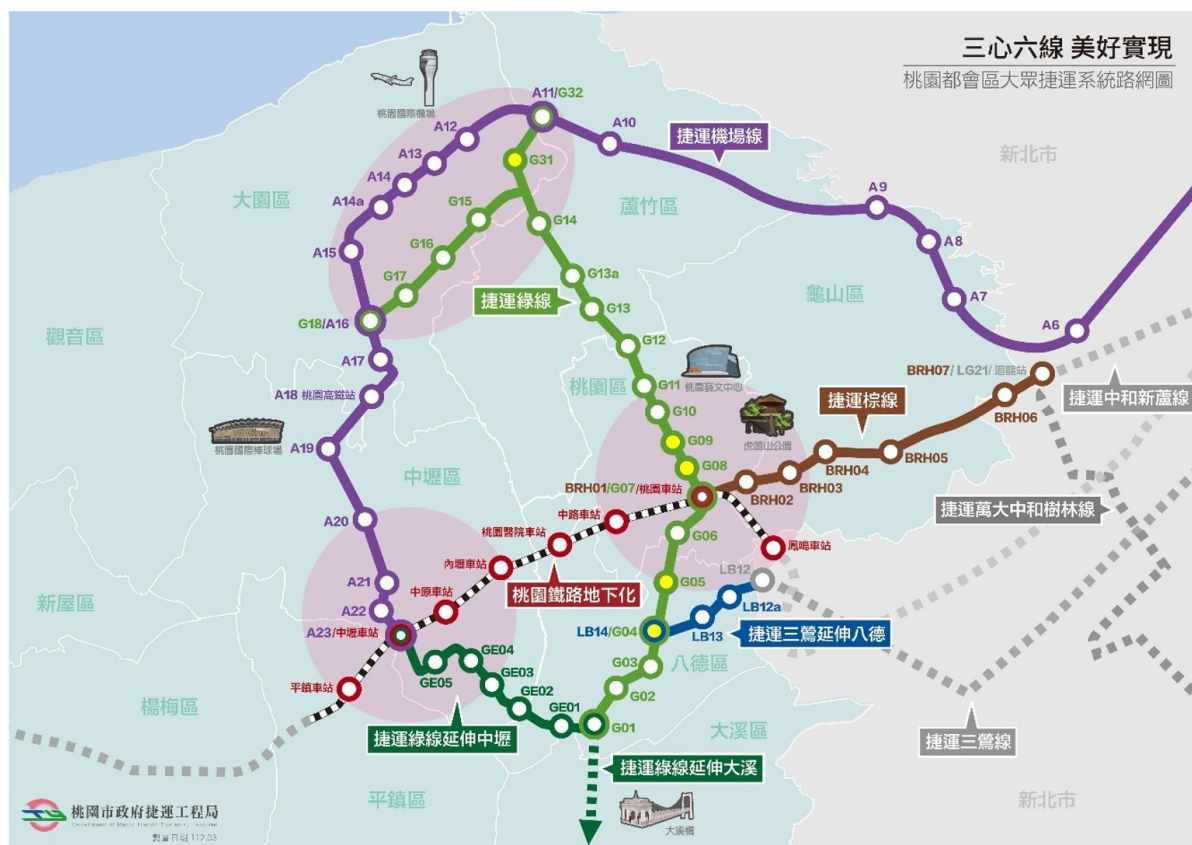
桃園捷運綠線為桃園市第一條由市府興辦之軌道建設，是桃園核心政策「三心六線」的中心骨幹，其路線由南向北行經八德區、桃園區、蘆竹區及大園區等 4 個行政區，共設 21 座車站（地下 10 站、高架 11 站）及 1 座機廠，全長 27.8 公里，另全線 21 座車站共計 6 處（G04-1、G04-3、G05、G08、G09 及 G31）土地開發基地，做為本次分析範圍，期望透過土地開發活絡車站周邊地區都市發展，提高土地利用價值。

本次將就上述範圍探討「桃園捷運綠線土地開發案土地權屬、取得方式及分析」，以利未來捷運建設及土地開發順利推動。

## 二、桃園捷運綠線概述

桃園捷運綠線由南向北-八德區建德路(G01)起，經八德區介壽路、桃園區建國路、延平路，再經桃園火車站，續沿桃園區中正路、蘆竹區中正北路、省道台4線，轉大園區坑菓路，與機場捷運A11站銜接。另自G14站後路線分岔往西，與機場捷運A16站銜接，共設21座車站(地下10站、高架11站)及1座機廠，其中地下段約12.5公里，高架段約15.3公里，全長27.8公里。

綜合規劃報告於105年4月20日行政院核定，於107年起陸續啟動各路線段及車站用地取得作業，並依契約時程交付予土建標廠商，各土建標於同年8月起陸續開工，用地皆已於112年5月完成交付。



### 三、土地開發案土地權屬、取得方式及分析

#### (一)用地權屬

捷運綠線土開基地依照勘選原則，分為數個面向如土地面積大小、土地權屬及是否具都市發展潛力，經過評估共勘選 G04-1、G04-3、G05、G08、G09 及 G31 等 6 處為土地開發基地。

以基地之面積大小及權屬探討，可發現每筆面積不一，土地筆數大不相同，除考量土地面積大小亦需考量土地權屬複雜性，屬公有土地或私有土地，涉及土地所有權人的多寡；就基地面積而言(如表 1)，公有地總面積為 9,643 m<sup>2</sup>、私有地總面積為 10,146 m<sup>2</sup>，依此分析公私有土地之比例(如圖 1)，公有地占 49%私有地占 51%，另就土地筆數而言(如表 2)公有地總筆數 39 筆、私有地土地總比數為 71 筆，依此分析公私有土地筆數之比例(如圖 2)公有地占 35%、私有地占 65%。由此可知，捷運綠線各土開站不論是面積或權屬，除 G08 為全數公有土地外，其餘皆為私有土地為大宗，故用地取得過程需清查土地所有權人資料並製作清冊，以利辦理公聽會及協議價購會等相關事宜，積極與私有土地所有權人交涉，透過溝通協調，以利取得土地推動整體工程進度。

表 1. 桃園捷運綠線各土地開發基地土地面積

單位：m<sup>2</sup>

土開基地	公有土地	私有土地	總面積
G04-1	0	3,080	3,080
G04-3	2,240	327	2,567
G05	0	2,713	2,713
G08	4,483	0	4,483
G09	877	2,351	3,228
G31	2,043	1,675	3,718
<b>土開面積總計</b>	<b>9,643</b>	<b>10,146</b>	<b>19,789</b>

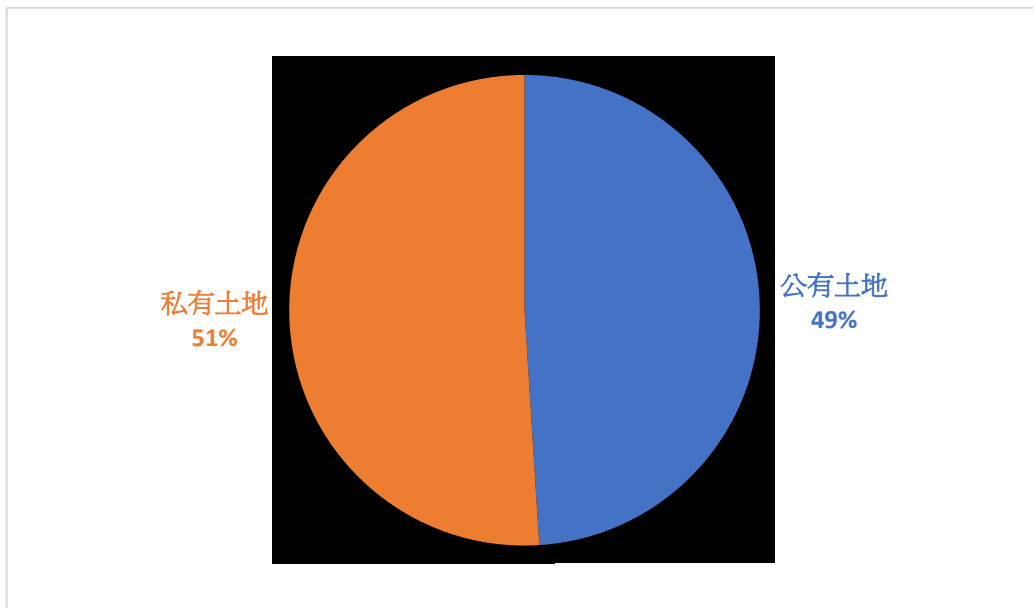


圖 1. 桃園捷運綠線各土地開發基地公私有土地面積比例

表 2. 桃園捷運綠線各土地開發基地土地數量

單位：筆

土開基地	公有土地	私有土地	總數
G04-1	0	7	7
G04-3	14	11	25
G05	0	9	9
G08	5	0	5
G09	3	34	37
G31	17	10	27
<b>土地筆數總計</b>	<b>39</b>	<b>71</b>	<b>110</b>

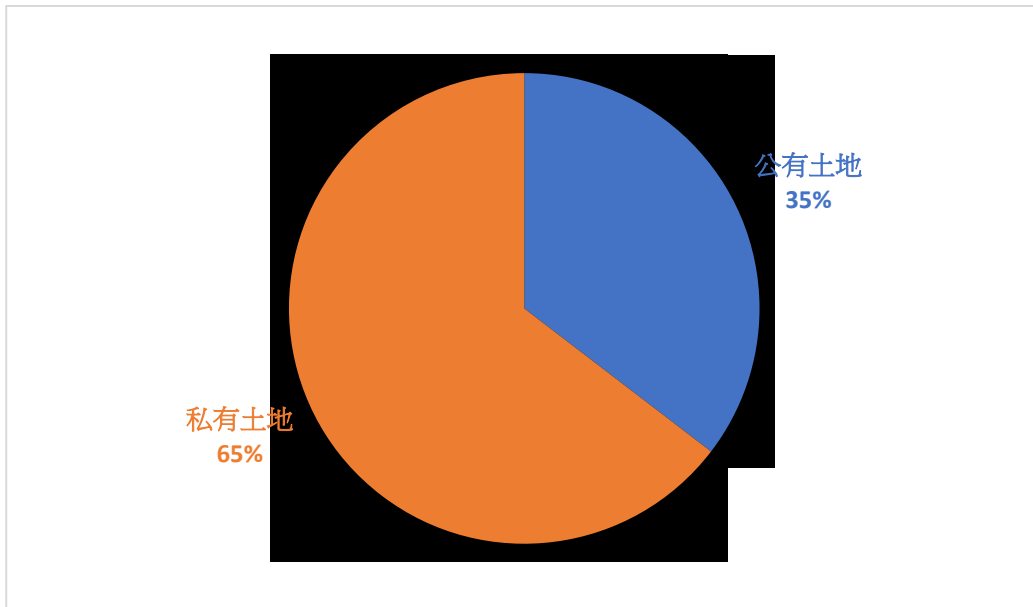


圖 2.桃園捷運綠線各土地開發基地公私有土地數量比例

## (二)用地取得方式

捷運土地開發的需用土地人可視土地權屬性質採用撥用、協議價購或徵收等方式來取得土地，其法源依據為大眾捷運法第 7 條第 4 項：「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。」

公有土地可透過公地撥用方式取得；私有土地可透過協議價購方式取得，如協議不成使得依法報請徵收。同意協議價購之土地所有權人可選擇不領取協議價購土地價款並參與土地開發，未來土地開發大樓完成後，以抵付協議價購土地價款之方式取得其所屬產權；亦可選擇領取協議價購土地價款，但保留優先承購或承租土地開發大樓之權利。

### (三)分析

#### 1.產權單純，協議價購比例高

捷運綠線 5 站 6 處之土開基地，由前權屬分析可知，雖然私有土地比例較高，不過各基地產權相對單純，土地建物的型態皆為獨棟透天為主，大多為一地號一地主，除 G08 為全數公有地外，其餘 5 處皆需與私地主協調交涉，用地取得策略上，分為兩階段，第一階段為捷運設施必要範圍內之土地為優先，與私地主協議價購取得其土地，如協議不成可報請徵收；第二階段為協議取得毗鄰土地。由統計表 3 及圖 3 可知，協議價購取得之面積分為參與開發(抵付土地價款)為 7,643 m<sup>2</sup>及不參與開發(領取土地價款)為 1,800 m<sup>2</sup>，另徵收取得面積為 207 m<sup>2</sup>，前協議價購(參與開發 75%+不參與開發 18%)取得比例占 93%較徵收取得比例 2%高，大多數的私地主皆能接受協議價購，而協議價購取得 93%中又以選擇參與開發抵付土地款 75%為多，可見大多數的私地主皆樂意與政府合作，期盼土地開發帶來之效益。

#### 2.適度提高開發誘因，避免徵收土地

雖捷運綠線各土地開發案協議價購比例高達 93%(如表 3)，但仍有部分地主不願意協議價購，需採徵收方式取



得，另第二階段取得毗鄰土地(G09 及 G31)亦有不願意參與之情事，係因私地主認為協議市價過低或未來依權值分配換不回原居住之坪數等。建議可適度提升參與誘因(如適度提升捷運土地開發基地容積給予開發獎勵機制等)，以鼓勵地主參與意願。

表 3. 桃園捷運綠線各土地開發基地私有地取得方式(土地面積)

單位：m<sup>2</sup>

土開基地	協議價購		徵收	協議中 (第二階段)	總面積
	參與開發 (抵付土地價款)	不參與開發 (領取土地價款)			
G04-1	3,038.34	41.66	0	-	3,080
G04-3	190	116.31	20.69	-	327
G05	2,713	0	0	-	2,713
G09	1,020	744	186	401	2,351
G31	681.2	898.75	0	95	1,675
<b>土地面積 總計</b>	<b>7,643</b>	<b>1,800</b>	<b>207</b>	<b>496</b>	<b>10,146</b>

註：G08 全數為公有地不列於此

註：G09 及 G31 採分階段發布實施，故第二階段仍於協議中

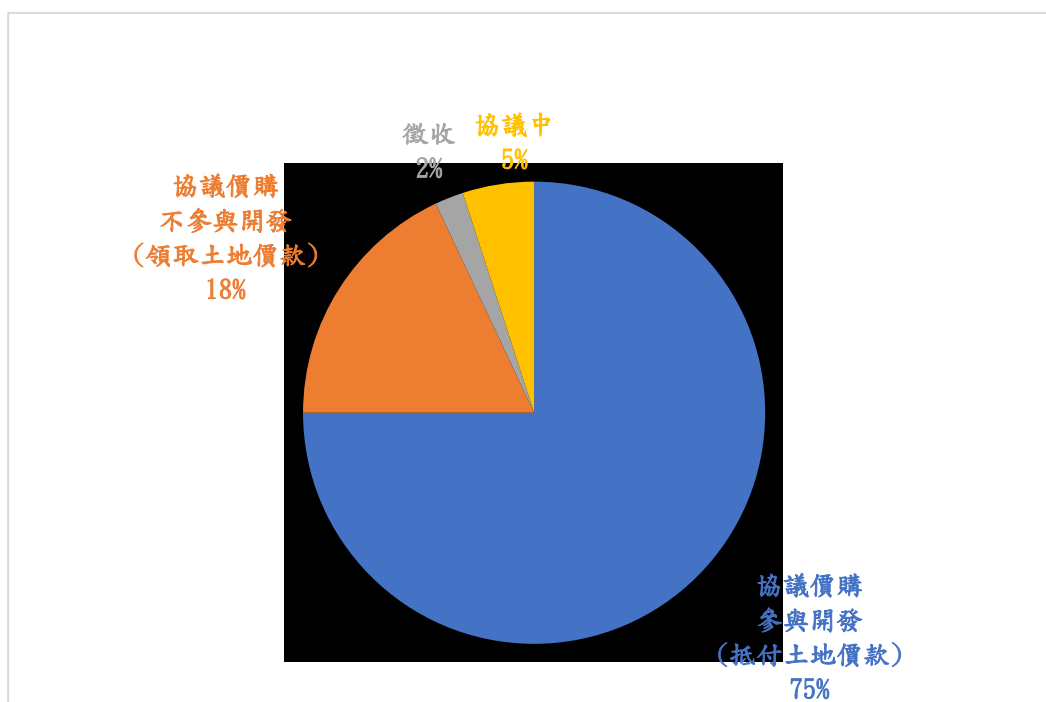


圖 3. 桃園捷運綠線各土地開發基地私有地取得方式比例(土地面積)

#### 四、結論與建議

為提升土地價值，帶動沿線周邊都市更新發展，提供多樣化的生活機能，進而改善生活品質、提升都市景觀及市容，市府辦理捷運土地開發，從捷運綠線 5 站 6 處的土開基地統計資料中，可發現私有土地的面積及筆數較公有土地多，雖願意協議之地主占 93%，惟因開發誘因略顯不足，仍有部分毗鄰土地地主不願參與，建議未來推動捷運路網時，可優先以大面積公有土地(如：軍方閒置公有地)辦理捷運開發，由公部門帶動推動捷運建設與都市發展；至於私有地部分再由市府透過公聽會及協議價購會積極與私地主溝通並適時提高開發誘因，使其同意協議價購，參與土地開發提升自身土地價值，期望透過完整的開發機制共創成果。

土地開發案由私地主提供土地，未來依其權值分回；由市府統籌招商作業，未來分回部分專款專用挹注軌道建設發展基金，作為捷運建設所需經費來源；並民間投資人出資興建，未來依比例分配；共享土地開發之效益，創造地主、市府、投資人三贏之成果。將桃園提升為以軌道發展為主軸的人本都會地區，實現綠色宜居城市的目標。