

大眾捷運土地開發法制



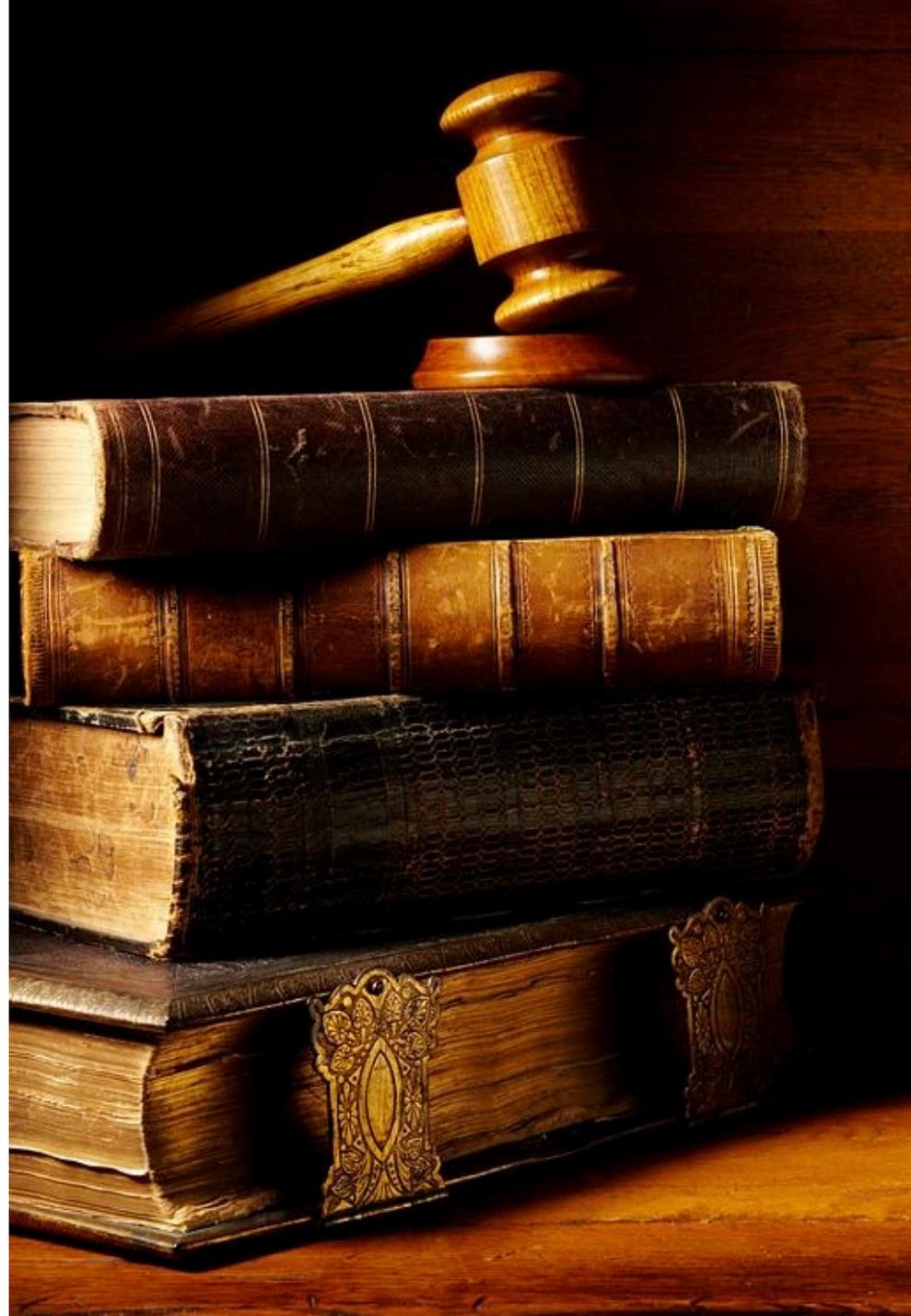
詹鎮榮 Chan, Chen-Jung

國立政治大學法律學系特聘教授

<https://drcjchan.com>

目次

- 壹、大眾捷運系統之興建與營運
- 貳、大眾捷運系統土地開發法制
- 參、大眾捷運系統土地開發實務



| 壹 |

大眾捷運系統之興建與營運



大眾捷運法第3條

本法所稱大眾捷運系統，指利用地面、地下或高架設施，使用專用動力車輛，行駛於導引之路線，並以密集班次、大量快速輸送都市及鄰近地區旅客之公共運輸系統。

前項大眾捷運系統，依使用路權型態，分為下列二類：

一、完全獨立專用路權：

全部路線為獨立專用，不受其他地面交通干擾。

二、非完全獨立專用路權：

部分地面路線以實體設施與其他地面運具區隔，僅在路口、道路空間不足或其他特殊情形時，不設區隔設施，而與其他地面運具共用車道。

圖片來源：<https://today.line.me/tw/v2/article/nXmplZD>



第3條

建設大眾捷運系統所需經費及各級政府分擔比例，應依第十二條第一項規定納入規劃報告書財務計畫中，由中央主管機關報請或核轉行政院核定。
前項建設由民間辦理者，除其他法令另有規定外，所需資金應自行籌措。

第12條

大眾捷運系統規劃報告書，應由中央主管機關報請或核轉行政院核定；其內容應包含下列事項：
一、規劃目的及規劃目標年。二、運量分析及預測。三、工程標準及技術可行性。四、經濟效益及財務評估。五、路網及場、站規劃。六、興建優先次序。七、財務計畫。八、環境影響說明書或環境影響評估報告書。九、土地取得方式及可行性評估。十、依第十條第二項規定召開公聽會之經過及徵求意見之處理結果。十一、其他有關事項。
民間自行規劃大眾捷運系統者，第一項規劃報告書應向地方主管機關提出，經層報中央主管機關核轉行政院核定。

第10條

大眾捷運系統之規劃，由主管機關或民間辦理。

辦理大眾捷運系統規劃時，主管機關或民間應召開公聽會，公開徵求意見。

第13條

（第1項）大眾捷運系統之建設，由中央主管機關辦理。但經中央主管機關報請行政院同意後，得由地方主管機關辦理。

（第4項）大眾捷運系統由民間投資建設者，申請人申請投資捷運建設計畫時，其公司最低實收資本額不得低於新臺幣十億元，並應為總工程經費百分之十以上。取得最優申請人資格者，應於六個月內完成最低實收資本額為總工程經費百分之二十五以上之股份有限公司設立登記。

（第5項）民間機構在籌辦、興建及營運時期，其自有資金之最低比率，均應維持在百分之二十五以上。

第25條

中央主管機關建設之大眾捷運系統，由中央主管機關指定地方主管機關設立營運機構或經甄選後許可民間投資籌設營運機構營運。

地方主管機關建設之大眾捷運系統，由地方主管機關設立營運機構或經甄選後許可民間投資籌設營運機構營運。

政府建設之大眾捷運系統財產，依各級政府出資之比率持有。由中央政府補助辦理者，由路線行經之各該地方政府，按自償及非自償經費出資比率共有之，營運機構不共有大眾捷運系統財產；該財產以出租方式提供營運機構使用、收益者，營運機構應負責管理維護。

前項大眾捷運系統財產之租賃期間及程序，不受民法第四百四十九條第一項、土地法第二十五條及地方政府公產管理法令之限制。

第三項財產之定義、範圍、管理機關、產權登記、交付、增置、減損、異動、處分、收益、設定負擔、用途、租賃及管理的事項之辦法，由中央主管機關定之。

第26條

前條大眾捷運系統營運機構，以依公司法設立之股份有限公司為限。

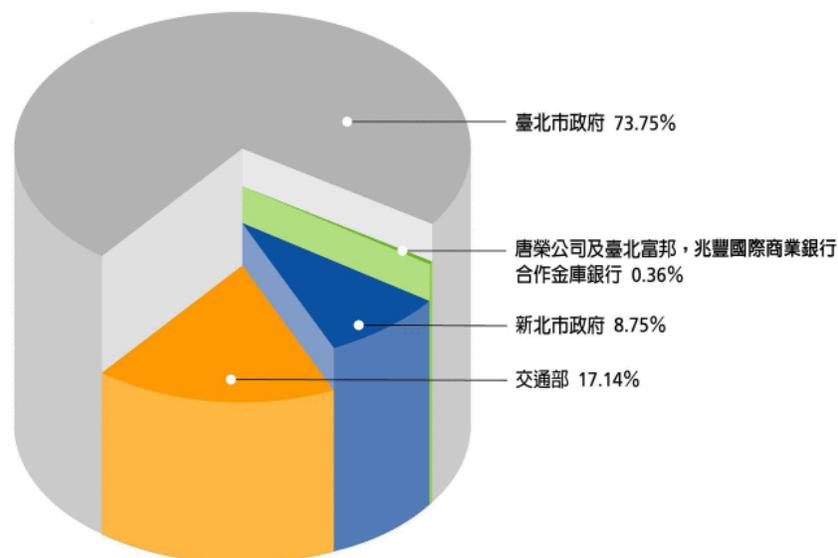
大眾捷運系統之營運機構



台北大眾捷運股份有限公司

臺北捷運公司股東包括：

- 臺北市政府 (73.75%)
- 交通部 (17.14%)
- 新北市政府 (8.75%)
- 唐榮公司、臺北富邦、兆豐、合作金庫 (0.36%)



大眾捷運系統之營運機構



新北大眾捷運股份有限公司

新北市政府獨資設立之公司



臺中大眾捷運股份有限公司

臺中市政府獨資設立之公司

大眾捷運系統之營運機構



桃園大眾捷運股份有限公司

桃園市政府 (64.01%)
新北市政府 (29.32%)
臺北市府 (6.67%)



桃園市公營事業

大眾捷運系統之營運機構



高雄捷運

高雄捷運股份有限公司



透過獎參條例取得興建與營運權之民間公司

紅線+橘線

43.36%

高雄捷運公司主要投資股東

 中鋼公司 中國鋼鐵股份有限公司	 遠東集團	 行政院國家發展基金管理會
 東南水泥股份有限公司 東南水泥股份有限公司	 中欣開發 中欣開發股份有限公司	 國軍退除役官兵輔導委員會
 統一企業 統一企業集團	 新光人壽 新光人壽保險股份有限公司	 中冠資訊 InfoChamp 中冠資訊股份有限公司
 中華開發資本 CDIB CAPITAL GROUP 中華開發資本股份有限公司	台灣工銀柒創業投資股份有限公司	 國泰世華銀行 Cathay United Bank 國泰世華商業銀行股份有限公司
 中鋼保全 中鋼保全股份有限公司	日日興科技股份有限公司	 中興工程顧問股份有限公司
 聯鈺營造 聯鈺營造工程股份有限公司	 高雄銀行 BANK OF KAOHSIUNG 高雄銀行股份有限公司	 台新銀行 台新國際商業銀行
新保投資股份有限公司		

- ❖ 行政院八十四年核定高雄市政府投資1,952億元推動「高捷紅橘線建設」，不料三年後改弦易轍，兩度函促高雄市政府改採民間參與(BOT)方式辦理。市府將原核定自辦興建之財務計畫，改變規劃，成為政府投資金額高逾八成之高捷BOT案，逕自公告招商，行政院束手無策，其決策草率且監督不力，立下公共建設BOT不良示範。
- ❖ 高捷BOT案民間投資人獨攬政府出資達千億元之工程，又故意曲解主管機關工程會函釋內容，將政府採購幻化為政府投資，逃避政府採購法之監督，恃權弄法，嚴重斲傷政府公權力及形象。
- ❖ 高捷BOT案政府出資超過八成，卻任由高捷公司虛增工程用人費用於前，華磐公司剝削泰勞於後，且強迫統包廠商使用外勞再從中牟取暴利，勞委會卻置若罔聞，顯有怠失。

資料來源：https://www.cy.gov.tw/News_Content.aspx?n=124&sms=8912&s=5622

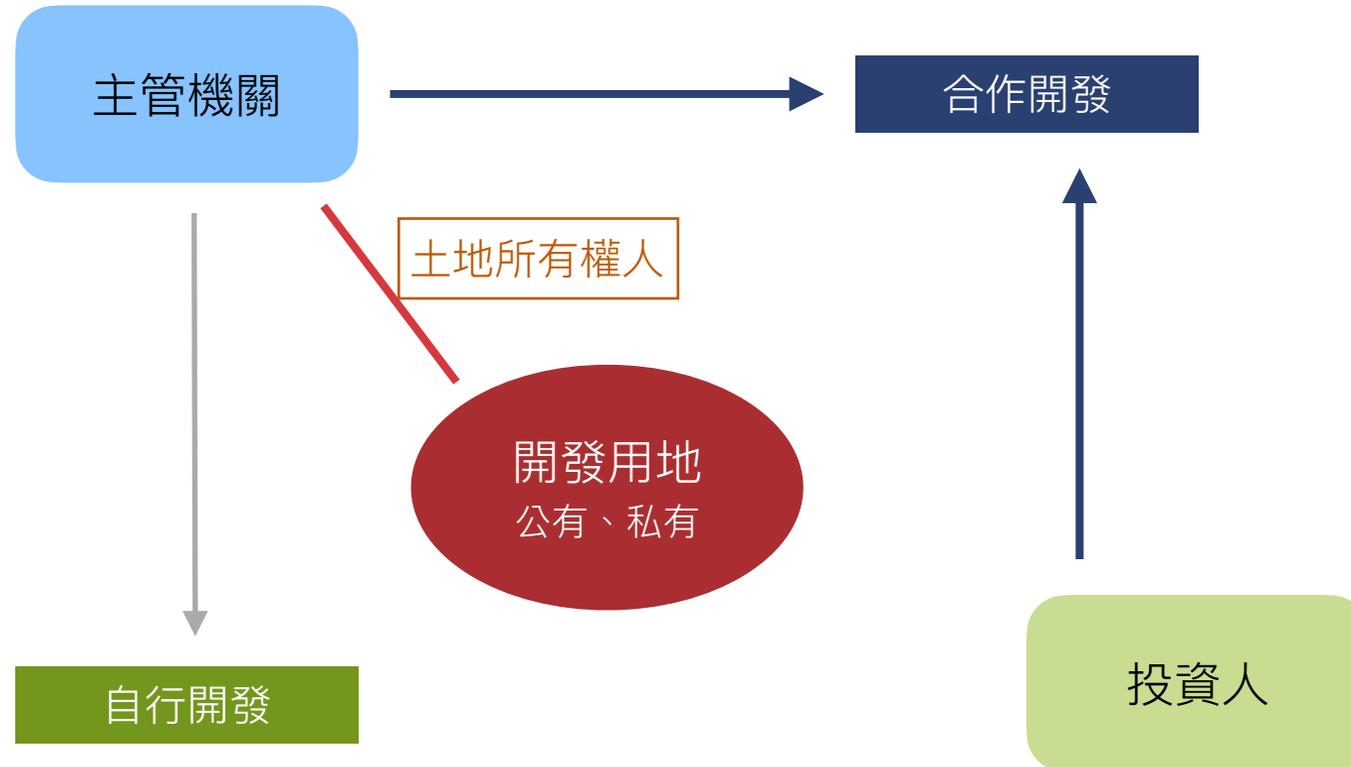
| 貳 |

大眾捷運系統土地開發法制

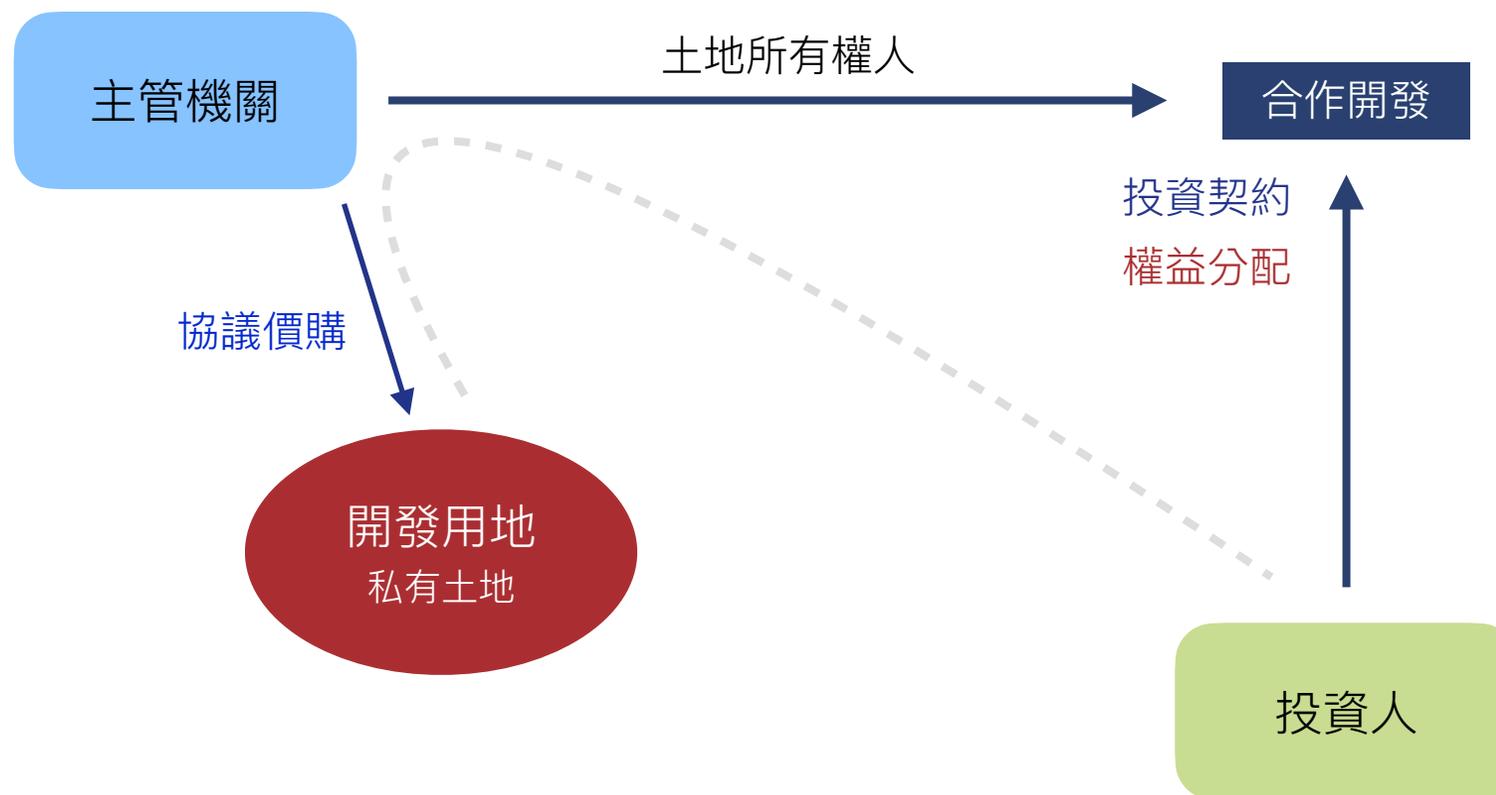


- ❖ 土地開發：係指主管機關自行開發或與投資人合作開發開發用地，以有效利用土地資源之不動產興關事業。
- ❖ 大眾捷運系統開發所需用地屬私有而由主管機關依本法第七條第四項規定以協議價購方式辦理者，經執行機構召開會議依優惠辦法協議不成時，得由主管機關依法報請徵收。
- ❖ 開發用地由主管機關自行開發或公告徵求投資人合作開發之。主管機關與投資人合作開發者，其徵求投資人所需之甄選文件由執行機構報請主管機關核定後辦理。
- ❖ 執行機構受理申請投資土地開發案件時，應就申請投資書件先行審查，所備書件不合規定且屬非契約必要之點者，執行機構應詳為列舉通知申請人限期補正，逾期不補正或補正不全者，視為放棄投資申請。
- ❖ 依規定核定取得投資權之申請案件，由執行機構通知申請人依審定條件於書面通知到達日起三十日內簽訂投資契約書，並繳交預估投資總金額百分之三之履約保證金。不同意主管機關審定條件或未於限期內簽訂投資契約書，並繳交履約保證金者，視同放棄投資權，執行機構得由其他申請投資案件依序擇優遞補或重新公開徵求投資人。
- ❖ 執行機構應將下列條文載明於所訂契約中，作為契約內容之一部分：一、投資契約書；二、營運契約書：第二十三條及第二十五條。

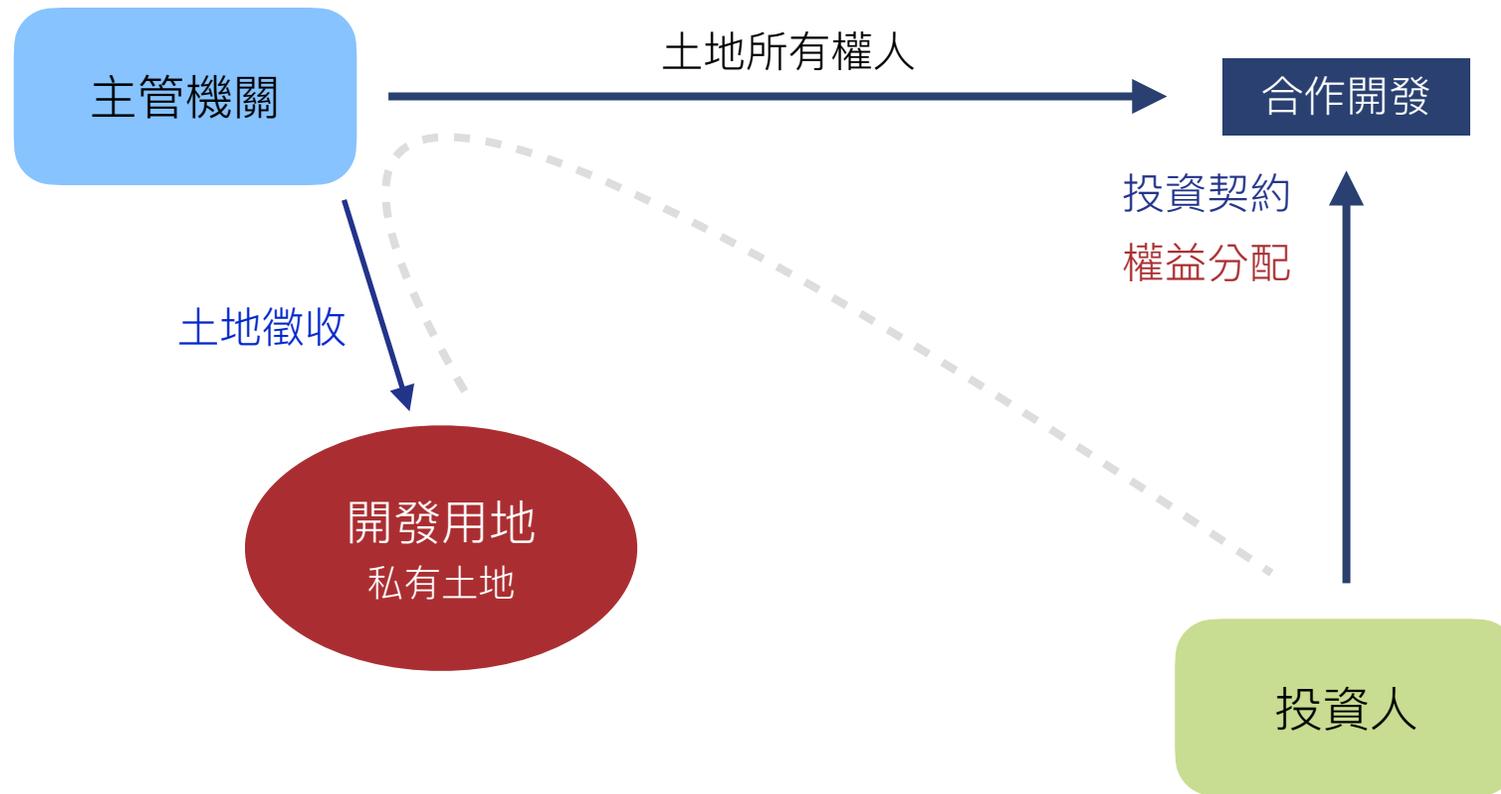
大眾捷運系統土地開發基本架構



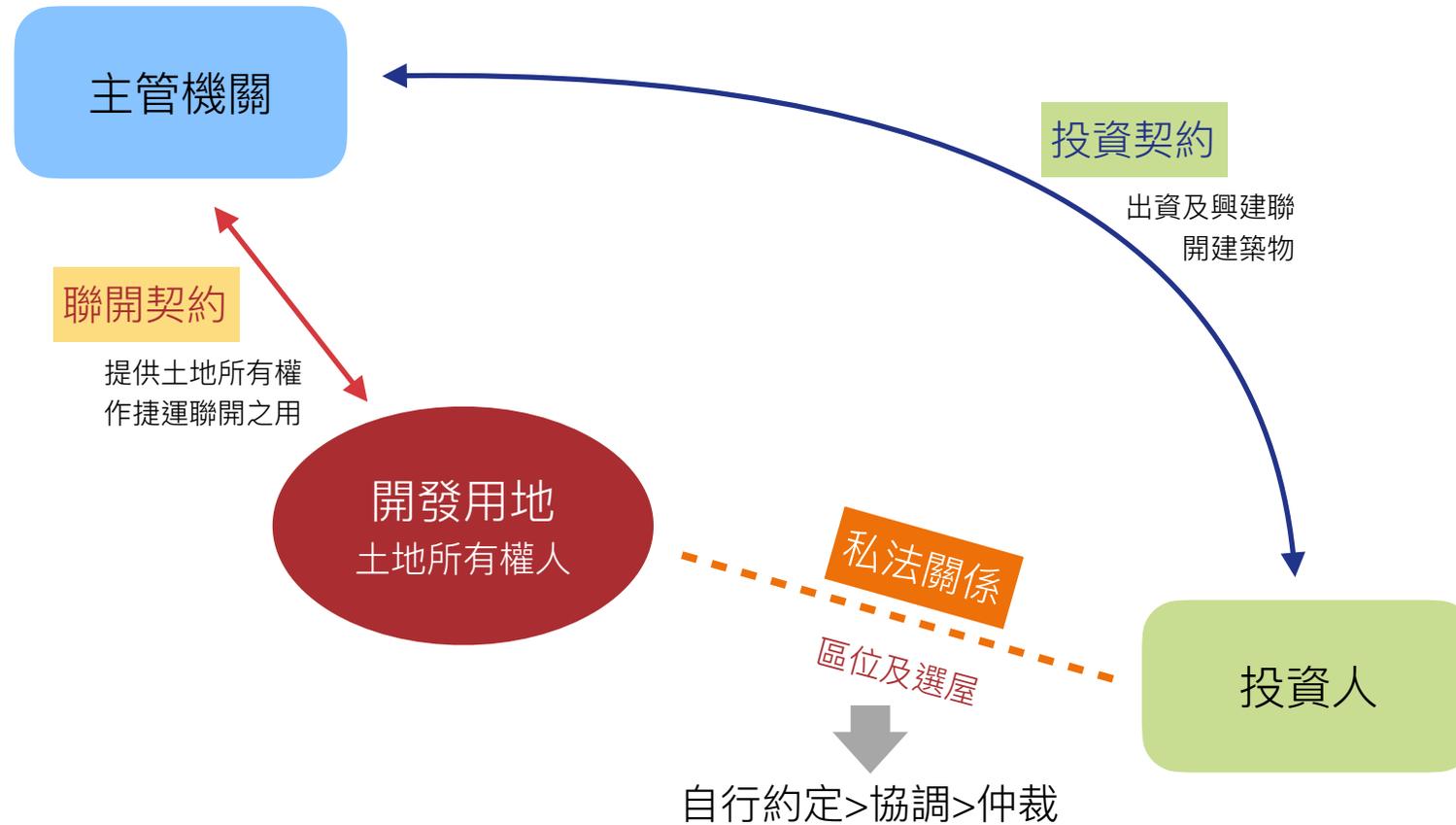
大眾捷運系統土地開發：協議價購模式



大眾捷運系統土地開發：徵收模式



大眾捷運系統土地開發：私地土參與聯合開發



最高行112上384判決

1. 依大眾捷運法第7條第4項及土地開發辦法第11條規定，主管機關取得屬私有之大眾捷運系統所需用地，得依協議價購、市地重劃或區段徵收等方式為之，且協議價購不成時，始得依法報請徵收。
2. 被上訴人臺北市政府與上訴人簽訂聯開契約，**係替代協議價購之取得用地方法，並使上訴人得參與捷運聯合開發計畫**，尚非因有行政程序法第137條第2項或第140條第2項所定就作成行政處分無裁量權，或依法應經其他行政機關之核准、同意或會同辦理而作成行政處分等情形，而訂定聯開契約以為代替，故無同法第142條：「代替行政處分之行政契約，有下列各款情形之一者，無效：……」規定之適用。

最高行112上384判決

1. 被上訴人首泰公司就系爭聯合開發案應負責出資及依被上訴人臺北市政府核定之土地開發計畫興建建築物，至其興建完成之建築物應如何分配予土地所有人，應由被上訴人首泰公司與土地所有權人協議而為決定。
2. 從而，關於上訴人就系爭聯合開發案之權益分配與建物選定事宜，係由被上訴人首泰公司與上訴人立於平等地位，自行協商而為約定，無涉公權力之行使，被上訴人首泰公司亦無受被上訴人臺北市政府委託行使其法定權限情事，故未取得擬制行政機關之地位。
3. 上訴人於原審以上開聲明(一)至(三)對被上訴人首泰公司所為請求，**究其實質，係以其與被上訴人首泰公司已就建物選定事項達成合意為前提，請求被上訴人首泰公司依其間約定履行，及該被上訴人應就遲延履行其間約定致上訴人所受損害負賠償責任，經核均屬因私法關係所生爭執，並非公法上之爭議，揆諸上開規定與說明，應循民事訴訟途徑解決。**

| 參 |

大眾捷運系統土地開發實務



首頁 > 聯開大樓 > 太平洋崇光百貨復興館

忠孝復興站

太平洋崇光百貨復興館

臺北市大安區忠孝東路3段300號

📍 捷運線別：文湖線（木柵線）

🏗 建物構造：鋼骨鋼筋混凝土

🏠 建物用途：商場

🏢 樓層總數：12

📅 屋齡：18年1月



南京三民站

臺北摩根

臺北市松山區南京東路5段239號

📍 捷運線別：松山線

🏗️ 建物構造：鋼筋混凝土

🏠 建物用途：住宅

🏢 樓層總數：18

🕒 屋齡：15年9月





1

美河市聯開案土地徵收爭議

新店機廠

美河市

新北市新店區中央路161號

捷運線別：新店線

建物構造：鋼骨鋼筋混凝土

建物用途：商場,住宅

樓層總數：29

屋齡：12年1月



建物介紹

※大樓介紹

本基地開發大樓規劃為16棟住商辦混合大樓，A、B棟地上6層至24層為一般事務所及25層至29層為住宅，C棟地上1層至6層為商場，D-P棟地上1層至2層為一般事務所或零售業及3層至18~26層為住宅。

- 1991年台北縣政府徵收當地239筆、183位地主，27,225坪的土地，每坪徵收價6萬
- 1999年核定聯合開發計劃，可建樓地板面積為16萬9千平方公尺：整個開發案的「公共建設」僅佔18.2%。
- 2001年台北市捷運局接手負責，與日勝生簽訂投資契約
- 2012年完工
- 2016年仲裁判斷，臺北市討回33億
- 2016年司法院作成釋字743號解釋：為興建捷運目的徵收之土地，不得供聯開大樓使用





開發規模：A、B棟為29層辦公大樓（1-5樓併C棟為商場，6-24樓為辦公室，25樓以上為住宅）、C棟為6層購物商場，D至P棟為18至28層不等之集合住宅（1-2樓為辦公室、店鋪，3樓以上為住宅），總戶數2220戶。聯合開發所需建築基地中，85.41%係採徵收私有土地方式取得。

「美河市」聯開案爭議：

1. 權利分配之合理性？
2. 徵收取得土地利用之合憲性？

103仲聲信字第037號

確認兩造間「臺北都會區大眾捷運系統新店線新店機廠聯合開發案」暨「臺北都會區大眾捷運系統新店線新店機廠開發投資案」之**地主權益分配比例於超過45.4469%不存在**。



主管機關依中華民國七十七年七月一日制定公布之大眾捷運法第六條，按相關法律所徵收大眾捷運系統需用之土地，不得用於同一計畫中依本法第七條第一項規定核定辦理之聯合開發。
依大眾捷運法第六條徵收之土地，應有法律明確規定得將之移轉予第三人所有，主管機關始得為之，以符憲法保障人民財產權之意旨。

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。」

第7條第1項：「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。」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。」

最高行106裁1571裁定

1. 司法院釋字第743號解釋係司法院大法官為統一監察院與行政院歧異法律見解所為之統一解釋，引起歧異之案件為「臺北都會區大眾捷運新店線新店機廠聯合開發（美河市）案」，所涉爭議則為依77年捷運法第6條規定徵收之捷運交通事業需用土地，可否用於同一計畫中依同法第7條第1項規定核定辦理之聯合開發並移轉所有權予私人所有。
2. 原確定判決並非司法院釋字第743號解釋之引起歧異案件，且該解釋亦非認定原確定判決適用法令所表示之見解有違背法令之本旨，故本件並無司法院釋字第188號解釋所稱「引起歧見之該案件，如經確定終局裁判，而其適用法令所表示之見解，經本院解釋為違背法令之本旨」之情形的適用。
3. 再審原告主張監察院據以聲請司法院釋字第743號解釋之調查案件，與原確定判決所涉者屬同一原因事實，原確定判決為司法院釋字第743號之引起歧異案件云云，核屬其歧異之見解，不足為採。是再審原告以司法院釋字第743號解釋為據，依司法院釋字第188號解釋以原確定判決有適用法規顯有錯誤之再審事由，提起本件再審之訴，非屬合法，應予駁回。

最高行1061判字445判決

1. 依土地徵收條例第49條規定，已公告徵收之土地，倘公告徵收時，都市計畫已規定以聯合開發方式開發，即不得以徵收方式取得土地，該徵收處分即屬違法，應辦理撤銷徵收。
2. 系爭土地之實際使用狀況如何，是否確如再審原告所稱均係作為與建商合作之聯合開發基地，供興建住宅使用，或者仍有部分供捷運交通事業使用，而為交通事業所必須者，依前揭釋字第732號解釋意旨非無再予研求之必要，且系爭變更都市計畫是否於公告徵收時已規定以聯合開發方式開發，目前是否已依計畫開發完畢，若符合土地徵收條例第49條第1項第2款所定要件而應辦理撤銷徵收，其範圍如何，又倘准予撤銷徵收，於公益有無重大損害，可否改以其他救濟方式以為救濟，均關涉再審原告備位之訴（包括第一備位聲明及第二備位聲明）有無理由之認定。因上開疑義涉及事實問題，本院無從調查審究，有待事實審詳予調查釐清，故再審原告求予廢棄此部分原審判決，為有理由，爰由本院將原確定判決及原審判決關於駁回再審原告備位之訴（包括第一備位聲明及第二備位聲明）部分廢棄，發回原審法院調查審認後，另為適法之裁判。

1. 本案已依徵收計畫完成使用（因基地土地於99年經合併為3筆，而其中165-1地號為住宅用地僅10.58m²是因畸零地關係且毗鄰捷運系統用地而併入，是徵收後修正用地範圍而納入。所餘之兩筆土地均為捷運系統用地，故本案徵收處分，並無因「主管機關為土地開發之目的，依法報請徵收交通事業所必須者以外之毗鄰地區土地」，而是所因毗鄰之10.58m²是因畸零地而併入，而非因毗鄰而併入。
2. 原告之主張未能合致本案就於【項內】之要件，以未依徵收計畫完成使用前為限。如退萬步，而採原告所稱是行政管控事項而非人民請求之要件，原告之主張亦未能合致本案就於【款內】之要件，於公告徵收時，應以合於都市計畫法所為之都市計畫，有規定以聯合開發方式取得土地者為判準，原告之訴亦無由准許。
3. 既然本案相關之聯合開發方式及協議，不是源之於都市計畫（有如同法規之效力），而是源之於參加人等政策考量，但參加人又不積極推動及捍衛，裨益政策之落實（涉及妥適而非違法）；然此無涉於土地徵收條例第49條第1項第2款之審查要件。

大眾捷運法第7條修正草案

- 1) 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、站土地之開發，並依區域計畫法、都市計畫法、建築法及相關法規規定所需之開發用地納入開發範圍劃定捷運開發區。
- 2) 前項捷運開發區，主管機關得協調內政部或直轄市政府調整當地之土地使用分區管制或區域土地使用管制。
- 3) 捷運開發區辦理開發所需之土地，除由主管機關與公私有土地所有權人協議以其土地參與主管機關辦理之開發外，並得依有償撥用、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，經協議不成且屬交通事業所必須者，得由主管機關依法報請徵收。
- 4) 主管機關得會商都市計畫、地政等有關機關，於路線、場、站劃定捷運開發區範圍，經區段徵收中央主管機關核定後，先行依法辦理區段徵收，並於區段徵收公告期滿後一年內，發布實施都市計畫進行開發，不受都市計畫法第五十二條規定之限制。
- 5) 以區段徵收方式取得捷運開發區土地者，應將大眾捷運系統路線、場、站及相關附屬設施用地，於區段徵收計畫書載明無償登記為主管機關所有。
- 6) 主管機關依第一項規定辦理開發者，參與開發之公有土地、依第三項規定取得之土地及因開發所取得之不動產，得移轉予第三人所有，其處分、設定負擔、租賃或收益，不受土地法第二十五條、國有財產法第二十八條及地方政府公產管理法令之限制。
- 7) 第一項開發之規劃、申請、審查、土地取得程序、開發方式、容許使用項目、申請保證金、履約保證金、獎勵與管理監督及前項不動產移轉之條件、程序與方式之辦法，由交通部會同內政部定之。

所定「依區域計畫法、都市計畫法、建築法及相關法規規定所需之開發用地」之範圍，係指除捷運設施（如車站、軌道等）本身所坐落之土地外，尚包含依建築法及都市計畫法等相關法律規定所需之法定空地或基本設施空間等，並須考量捷運系統用地劃設之完整性，以劃定捷運開發區之範圍。至捷運開發區周邊毗鄰地區土地，可透過協議、市地重劃、區段徵收等方式併同開發，或透過都市計畫檢討變更之機制，達成大眾運輸

為導向之都市發展概念，並可結合其他公益設施（如社會住宅、長照中心等）促進公共利益，達到社會公平與政策目的。且依地方主管機關辦理開發之實務作業，目前就捷運開發區周邊毗鄰地區土地之開發，係以協議之方式與土地所有權人合作辦理開發，而無依法律規定強制辦理之需求。



<https://www.ey.gov.tw/Page/9277F759E41CCD91/4e82ac6a-492c-44a4-9d83-18b1118237d3>



2

新店線萬隆站徵收爭議

新店線萬隆站用地徵收爭議

臺北市政府為辦理台北都會區大眾捷運系統新店線萬隆站工程，與地土簽訂聯開契約，由其提供土地供興建捷運之用。惟因地土無法塗銷土地上假扣押登記，臺北市政府遂解除契約，並報請內政部准許徵收土地。內政部以92年5月2日台內

地字第0920060925號函准予徵收系爭土地，並經臺北市政府以92年6月3日府地四字第09202091000號公告，及以同日府地四字第09202091002號函通知地土。

- 
1. 北高行93訴1598判決：撤銷訴願決定及原處分
 2. 最高行96判字2077判決：廢棄原判決並發回更審
 3. 北高行97訴更一3判決：駁回原告之訴
 4. 最高行99判1259判決：駁回上訴確定
 5. 司法院釋字第732號解釋
 6. 最高行106判156判決：前確定判決關於核准徵收系爭住宅用地部分廢棄並發回更審（交通用地部分則確定）
 7. 北高行106訴更二26判決：駁回原告之訴
 8. 最高行109判595判決：廢棄並發回更審
 9. 北高行109訴更三87判決：確認原處分關於核准徵收臺北市文山區興隆段四小段一九九之六、三五之一之三、三五六地號土地部分（住宅用地部分）違法。

中華民國九十年五月三十日修正公布之大眾捷運法（下稱九十年捷運法）第七條第四項規定：「大眾捷運系統……其毗鄰地區辦理開發所需之土地……，得由主管機關依法報請徵收。」七十七年七月一日制定公布之大眾捷運法（下稱七十七年捷運法）第七條第三項規定：「聯合開發用地……，得徵收之。」七十九年二月十五日訂定發布之大眾捷運系統土地聯合開發辦法（下稱開發辦法）第九條第一項規定：「聯合開發之用地取得……，得由該主管機關依法報請徵收……。」此等規定，許主管機關為土地開發之目的，依法報請徵收土地徵收條例（下稱徵收條例）第三條第二款及土地法第二百零八條第二款所規定交通事業所必須者以外之毗鄰地區土地，於此範圍內，不符憲法第二十三條之比例原則，與憲法保障人民財產權及居住自由之意旨有違，應自本解釋公布之日起不予適用。

臺北市政府為辦理台北都會區大眾捷運系統新店線萬隆站工程，需用坐落於台北市文山區興隆路4小段第351-4、352、356-1地號之3筆土地（交通用地），以及坐落於同段第199-6、351-3、356地號之3筆土地（毗鄰地，住宅區）等6筆土地，面積0.0328公頃，乃檢附徵收土地計畫書及圖等有關資料，報請內政部以民國92年5月2日台內地字第0920060925號函核准徵收，交由臺北市政府以92年6月3日府第四字第09202091000號公告，並發函通知聲請人。聲請人不服，循序提請行政爭訟。用盡審級救濟途徑後，認最高行政法院99年度判字第1259號確定終局判決所適用之90年捷運法第7條第4項等規定，有違憲之疑義，聲請解釋。

除，工程費很難估計」，足見拆除工程之施作可能危及該大樓之存續或結構安全，並造成大樓現有住戶或使用人大規模搬遷之情，堪認撤銷原處分關於核准徵收系爭住宅用地部分，對於公益顯有重大損害。



1. 原處分關於核准徵收系爭住宅用地部分，並不符合徵收必要性原則，應認為違法。
2. 然若予以撤銷，將於公益有重大損害，而原告因違法徵收所造成之損害，尚非不能以金錢賠償，是原告先位聲明請求撤銷原處分關於核准徵收系爭住宅用地部分，應予駁回，其由本院依其備位聲明作成行政訴訟法第198條第1項、第2項之情況判決，諭知確認原處分關於核准徵收系爭住宅用地部分為違法。
3. 另原告雖因違法徵收而受有系爭住宅用地所有權喪失之損害，然基於損益相抵、過失相抵，原告已無可得請求之賠償金額，則原告備位請求被告賠償1億5,585萬1,881元及自106年6月16日起至清償日止，按週年利率5%計算之利息部分，為無理由，應予駁回。

本件違法徵收處分之所以作成，乃出於原告違約，如致生損失，毋寧係因原告違約所致？兩者可否過失相抵？



3

機場捷運雙子星大樓開發案

5

2012



太極雙星：逾期未繳保證金

中華工程遞補：未取得銀行融資擔保承諾

6

2019



南海集團：未獲投審會許可投資（2019/7/14），無法依期
設立專案公司，喪失最優申請人資格。

藍天宏匯：遞補簽約履約

臺北雙子星大樓開發案 (C1、D1)

- ❖ 建築設計：由日本建築師槇文彥與中華顧問工程團隊的設計獲得最優議約資格。在佔地47公頃場地上設有地下機場地鐵，和由商業、辦公室和酒店功能組成的高層綜合體，兩層大樓將採以西高東低的設計方案，分別共86層及64層。
- ❖ 2012/10/18台北雙子星第五次招標由太極雙星公司得標。後經臺北雙子星弊案影響，時任市長郝龍斌於2014年決定廢標，改由臺北捷運局主導自建。
- ❖ 2018/12「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統臺北車站特定專用區C1、D1（東半街廓）聯合開發區(捷)用地土地開發案」第六次招標甄選，南海控股與馬來西亞馬頓公司合資的台灣南海發展股份有限公司投標被評為「最優申請人」。經濟部投審會認定南海控股存有國安疑慮，決議駁回申請台灣南海的投標地位。
- ❖ 2019/12次優申請人藍天電腦與其商業不動產開發公司宏匯集團提議的設計，取得聯合開發資格，成立「台北雙星股份有限公司」，於2019年12月17日與臺北市政府完成簽約儀式。



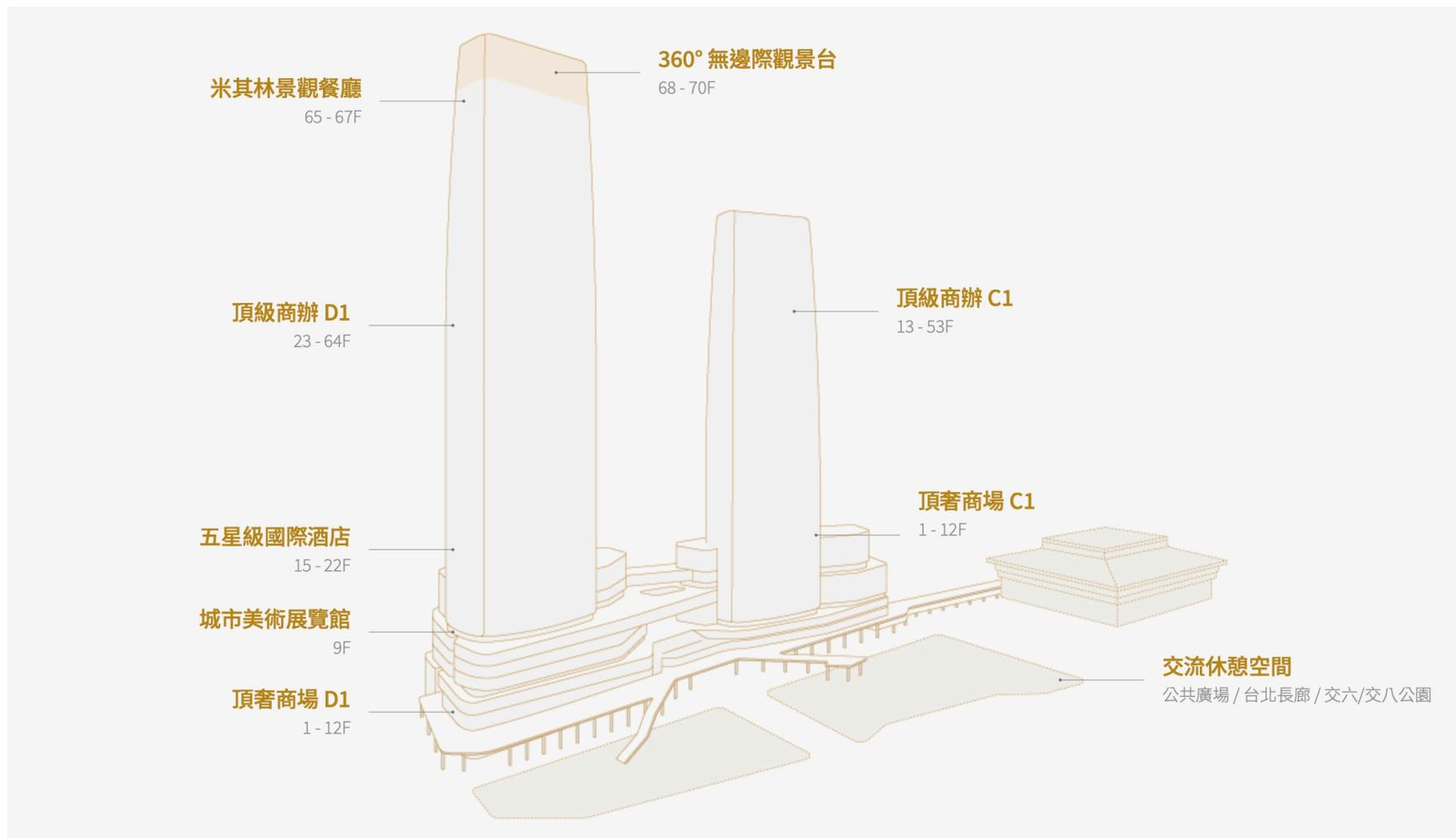
1. 原告香港商南海發展有限公司（下稱「香港南海公司」）、馬來西亞商馬頓有限公司（下稱「馬頓公司」，下與香港南海公司合稱「原告」），共同參與臺北市政府主辦的「臺北市西區門戶開發案」，於107年12月28日取得最優申請人資格，依系爭開發案投資人須知十二、（一）規定，取得最優申請人資格者，應成立新專案公司，作為系爭開發案的投資人，與土地開發主管機關即臺北市政府簽訂投資契約。故原告依外國人投資條例規定，於108年1月25日向被告申請核准，許由香港南海公司、馬頓公司各自匯入外幣折合新臺幣（下同）8億元、2億元，共計10億元之資本額，在我國境內合資設立「臺灣南海發展股份有限公司」，預計營業項目包括不動產租賃業、住宅及大樓開發租售業、藝文服務事業、演藝活動業等，以資作為負責開發及經營系爭開發案的專案公司，俾與臺北市政府簽訂上述投資契約。
2. 被告由其設立之投資審議委員會議審議結果，綜合香港南海公司之母公司百慕達商南海控股有限公司以中國內地為其註冊國家，該集團與中國大陸市場淵源及關聯極深，易受中國大陸政策影響，大陸地區人民參與南海控股公司的營運、政策方向甚深，南海控股公司已將持有香港南海公司的全部股權質押予香港商中國數碼信息有限公司，大陸地區人民高度參與中國數碼公司之營運、財務、人事方針，若南海控股公司經營不善，中國數碼公司可採取相關債權權益，認定系爭投資對國家安全有不利影響，決議不予核准系爭投資之申請。



「(六) 依外國人投資條例第8條第1項規定，投資人依本條例投資者，應向主管機關申請核准。主管機關自得依法律規定及個案具體情形，衡酌規範目的、國家安全、公共利益、政府政策、事業經營計畫等必要考量因素，並依同條例第7條第1項第1款規定，評估投資案件是否對國家安全、公共秩序、善良風俗或國民健康有不利影響而應禁止投資之情事，而為核准與否之決定。綜合前述事證，衡酌投資人背景、國內投資事業經營計畫之特性等事項，大陸地區政府或人民有經由申請人香港南海發展有限公司掌控或影響台灣南海發展股份有限公司營運之疑慮，鑒於本開發案經營時間具有相當一定年限，基於風險控管、國家安全、公共利益等因素之考量，認定本案對國家安全有不利影響，本案決議不予核准。」

1. 香港南海公司作為系爭投資申請人之一，其因內部100%持股之母公司南海控股公司的股權結構、人事組織，股權質押予大陸地區人民對其營運有實質影響力之中國數碼公司，南海控股公司在大陸地區的文化傳播事業力量，又可能藉由系爭投資參與系爭開發案等因素，以及外部業務經營環境上，易受中共政權政策影響等因素，均使系爭投資有可能使大陸地區中共政權或人民有經由香港南海公司掌控或影響臺灣南海公司在系爭開發案營運。
2. 系爭開發案為國家重大公共建設，位處首都重要交通與文化訊息交流之樞紐，系爭開發案之經營時間也具有相當年限，進而在政治、經濟、文化等各層面影響我國整體國家安全而有高度風險，則投審會基於風險控管、國家安全、公共利益等因素考量下，認定系爭投資對國家安全有不利影響，因而裁量決議不予核准，並由原處分作成不核准系爭投資申請之決定，經核其認事用法並無違誤。

臺北雙子星大樓開發案 (C1、D1)



<https://www.taipeitwins.com/tw/>

臺北雙子星大樓開發案變更設計

台北車站的雙子星開發案受矚，2023年11月開工後，台北市都審會2024年6月6日審議首次變更設計案，同意調降建築物高度，C1、D1大樓分別為53樓、70樓，國民客廳動線調整，可遠眺七星山、南望台北城，仍應以人潮可直接通達、不曲折、不被遮蔽為原則，全案修正後通過，捷運局估2027年12月完工。

都審會2022年5月30日核定該案，該案提出變更設計，包含C1大樓容積樓地板商業使用5萬3172平方公尺變更為15萬397平方公尺，高度與樓層分別自289公尺、55樓降至280公尺、53樓；D1大樓容積樓地板商業使用6萬5722平方公尺增至20萬9143平方公尺，高度與樓層則從369公尺、74樓調整成360公尺、70樓。





4

高雄捷運聯合開發

高雄捷運開發案件



開發興建階段

R20站土地開發案



開發興建階段

RK1站（西基地）土地開發案



開發興建階段

O13站土地開發案



開發興建階段

Y10站土地開發案



開發興建階段

O4站土地開發案

The End

