

發文字號：臺北市政府法規委員會 94.03.03 北市法二字第 09430349900 號函

發文日期：民國 94 年 03 月 03 日

要 旨：本案經都市發展局及建築管理處開會研商，結論以原則上採前開會議結論乙案處理方式，惟例外就特殊類型之案件，於採乙案顯不合乎原管制規則之立法目的時，則似應為目的性限縮，即採甲案所稱之比例原則，較合理

主旨：有關本市議會市民服務中心協調農○○○大廈代表人紀○○君等陳情案，涉及 貴局 93 建字第 339 號建造執照法令適用疑義乙案，復如說明，請 查照。

說明：

一、復 貴局 94 年 1 月 14 日北市工建字第 09430263500 號函。

二、本案係有關 93 建字第 339 號建造執照，因基地為「凸」形，兩面鄰接計畫道路，其中基地面臨信義路 2 段 40 公尺計畫道路側之寬度約七公尺（大於法定之平均寬度 5 公尺），面臨永康街 7 巷 5.45 公尺計畫道路側之寬度 40 公尺，依臺北市土地使用分區管制規則（以下簡稱管制規則）第 25 條規定：「商業區內建築物之建蔽率及容積率不得超過左表規定，容積率不得超過其面臨最寬道路寬度（以公尺計）乘以百分之五十之積數.....第二種商業區建蔽率 65%容積率 630%」。本案使用分區為「商業區（商三特）（原屬商二及住三）」，全部建築物之設計，配置於商業區部分，均適用面臨信義路商業區之容積率與高度比檢討，則是否符合管制規則之原立法旨意及比例原則產生爭議。

三、案經本會 94 年 2 月 4 日邀請專家學者開會研商並獲致結論（會議記錄諒達），與會各單位大部分皆傾向認為在現行相關法規未修正前，採乙案較妥適，即「維持現狀並附條件，即主要出入口之設置必須面臨最寬道路。而主要出入口則以進出人員為判斷基準，而非以出入車輛為判斷基準。」惟嗣後經本會再邀集都市發展局及 貴局建築管理處開會研商，結論則以雖原則上仍採前開會議結論之乙案處理方式，惟例外就特殊類型之案件，於採乙案顯不合乎原管制規則之立法目的時，則似應為目的性限縮，即採甲案所稱之比例原則，較為合理。而所謂比例原則應如何計算？宜由 貴局會同都市發展局再研訂具體處理基準，例如可參照都市發展局草擬之管制規則第 25 條第 2 項修正條文規定，即以建築基地鄰接最寬道路之面寬佔基地周長倍數 15 分之 1 以上之部分，該部分得以最寬道路寬度計算容積率，其餘部分則以次寬道路計算。其理由為依管制規則規範商業區（商二、商三、商四）之平均寬度 5 公尺、平均深度 18 公尺估計，建築基地面臨指定建築線之最小寬度 3 公尺約佔基地周長之 15 分之 1；再者，隨基地規模擴增，倘建築基地臨指定建築線之最小寬度未隨比例增加，將衍生畸形基地以求增加法定容積，如此將違反管制規則第 25 條立法原意。另本件因建造執照已核發，雖利害關係人尚在救濟程序中，參照上開會議結論（二）2. 即「行政處分尚未確定者

，即已核發執照，尚未確定案件（例如尚在行政救濟程序之案件），基於信賴保護觀點，不宜變更。」則本件有關容積率及建蔽率部分，應得依原核准之建造執照內容辦理，而不宜變更。

- 四、另有關本案是否應設置汽車專用道乙節，經 貴局建管處告知，本案之停車空間離信義路尚有 2 公尺，則應依法設置汽車專用道。再者，依 貴局建管處及臺北市停車管理處意見，因內藏式轉盤之功能與等候空間功能性質並不相同，因此無法於停車塔內設置內藏式轉盤取代建築技術規則建築設計施工編第 136 條第 2 款規定之應設置 6 公尺見方之等候空間方式辦理，此部分建請 貴局變更 貴局 83.6.3 北市工建字第 517 01 號函會議結論之見解，以貫徹法規意旨。

附件

主旨：檢送本會 93 年 2 月 4 日召開「研商有關 93 建字第 339 號建造執照涉及容積率及停車空間

適用疑義」會議記錄 1 份，請 查照。

說明：依本會 94 年 1 月 21 日北市法二字第 09430104410 號開會通知單續辦。

臺北市政府法規委員會 94.2.16. 北市法二字第 09430104400 號函

研討「有關招建字第 339 號建造執照涉及容積率及停車空間適用疑義」會議紀錄

一、開會時間：94 年 2 月 4 日（星期五）上午 10 時

二、開會地點：本府市政大樓 9 樓東北區法規委員會審議室

三、主持人：陳主任委員清秀 紀錄：戴智琪

四、出席人員：如簽到單

五、討論內容：略。

六、會議結論：

（一）通案之處理方式（即現行相關法規未修正前之處理方式）有下列三個方案：

1. 甲案：採比例原則。惟就其餘部分如未面臨道路，則以最接近之道路為認定標準。
2. 乙案：維持現狀並附條件，即主要出入口之設置必須面臨最寬道路。而主要出入口則以進出人員為判斷基準，而非以出入車輛為判斷基準。
3. 丙案：維持現狀，即維持目前之處理方式，如何配置由建商自由決定。

上述三個方案，甲案較為公平合理，但就現行法令規定於解釋上較有爭議，對人民權利限縮較大，建管處表明執行上會有困難。而乙案則比較符合立法精神，實務上亦比較可行。其理由為容積率及建蔽率管制之目的，交通衝擊是最大考量，因此從兼顧都市發展權及交通影響衝擊之角度而言，乙案比較符合立法目的。況就建管處以往執行之經驗，大部分案件之主要出入口皆設置面臨較寬道路，如此

建物之價值亦會比較高，因此通案執行之困難度不大。而與會各單位皆傾向認為在現行相關法規未修正前，採乙案較為妥適，惟甲案應列為未來修法之方向。

（二）於採乙案之原則下，相關案件之處理方式如下：

1. 行政處分已確定者，參照大法官會議釋字第 287 號解釋精神，原則上不能變更。
2. 行政處分尚未確定者，即已核發執照，尚未確定案件（例如尚在行政救濟程序之案件），基於信賴保護觀點，不宜變更。
3. 已提出申請，尚未核准案件，應適用新的解釋，即採乙案之處理方式。

（三）討論題綱第二案部分，經建管處告知，因本案之停車空間離信義路尚有二公尺，則應依法設置汽車專用道。

（四）討論題綱第三案部分，依建管處及停管處意見，因內藏式轉盤之功能與等候空間功能性質並不相同，因此無法以於停車塔內散置內藏式轉盤取代建築技術規則建築設計施工編第 136 條第 2 款規定之應設置 6 公尺見方之等候空間方式辦理。

備註：本件函釋所引之臺北市土地使用分區管制規則業於 100 年 7 月 22 日修正公布名稱為臺北市土地使用分區管制自治條例，併予提醒。另本件事實因涉個案認定，僅供參考。