

第 37 期，民國 101 年 11 月 11 日
發行人：陳立夫 系主任
本期主編：邱式鴻
編輯：政治大學地政學系學術發展委員會
地址：臺北市 116 文山區指南路二段 64 號
電話：(02)2938-7106 傳真：(02)2939-0251
網址：http://landeconomics.nccu.edu.tw

專題報導

論空中權的法律性質與東京車站的空中權交易

張鈺光

(國立政治大學地政學系助理教授)

一、空中權的法律性質

土地所有權與地上權、租賃權等，係指於土地及其上下使用土地全部之權利(物權或債權)。而地上權中，通稱為「空中權」者，係指在他人土地上下之一定空間範圍內所設定之地上權，亦稱為「空間利用權」。(譯者按：即我國民法所稱之「區分地上權」，第 841-1 條參照)。

具體言之，其性質可分為：

1. 電線架設與地鐵敷設等，使用土地上下一定範圍的權利與
2. 建物容積率中未利用容積率部分，移轉於鄰接地的權利(剩餘容積利用權)。

此等權利的設定，歷來是以地上權、租賃權或地役權為其權利基礎，日本民法於昭和 41 年(西元 1966 年)改正時，新增「地下或空間的地上權」(日本民法第 269-2 條參照)，始賦予法律依據。「地下或空間的地上權」，與「普通地上權」法律性質相同，只是土地利用範圍有所差異。

如前所述，通稱「空中權」者，其法律性質實係地上權，故須與土地

所有權人間有地上權設定契約。又其性質上為財產權之一種，故其權利得自由讓與他人或設定抵押權(權利抵押權)。此外，利用空中權而興建建物、道路或架設高架線路等工作物時，應得其他土地使用權、收益權人全體之同意，並約定相互間使用收益之限制。其約定未經土地所有人同意者，於使用收益權消滅時，土地所有人不受該約定之拘束。

二、東京車站的空中權交易與新丸之內大樓的興建

於 2007 年完工啟用的新丸之內大樓容積率高達 1760%，為日本第一。然而若無空中權交易，則無法實現。

為何如此說呢，因為新丸之內大樓容積率中的 365%，係來自是東京車站所未使用的容積，藉由此等容積的空中權交易而來的。本來，新丸之內大樓的基地容積率是 1,300%，藉由空中權交易增加為 1,760%，而可重建為地上 38 層，高度為 198 公尺(是原來高度 31 公尺的 6 倍以上!)的摩天大樓。

空中權交易，做為都市內有限空間有效活用的一種手段，是發明於約 100 年前的美國。而日本從西元 2000 年以來，新設了諸如「歷史建築物等應維持保存的低矮建造物，其周邊有建設摩天大樓必要」等事由，由都道

府縣認為其必要時，即使於非鄰接地區，仍得為容積率交易的特例制度。

依此，東京車站周邊約 120 公頃，被指定為「特例容積率適用區域」，於區域內原東京車站所未利用的空中部分的容積率，得移轉給區域內的其他場所來利用成為可能。

東京車站是以紅磚造而聞名的二層樓站舍，於 2003 年被指定為國家重要文化財產。東京都與 JR 東日本，預計此紅磚造站舍的保存、復原，以及就車站周邊的整備，約需花費 500 億日元的費用，而此等費用從何而來？即透過東京車站所未使用容積的移轉於區域內週邊的新丸之內大樓等，以空中權交易方式來加以籌措。從而，新丸之內大樓的所有權人三菱地所 (Mitsubishi Estate)，從 JR 東日本手中購買了東京車站未使用的部份容積率。

受惠於東京車站空中權交易的加持，除了「新丸之內大樓」外，還包括三菱地所的「東京大樓」(丸之內出口，距離約 164 公尺)，以及 JR 東日本的「雙塔(Twin Towers)」(八重洲出口 2 棟，距離約 200 公尺)。

台灣地區「農地」知多少？

丁秀吟

(國立政治大學地政學系助理教授)

台灣地區的農地資源有多少？在相關的研究中，可看到「…，我國耕地總面積…逐年下降至 2008 年僅餘 819 千公頃，…」(王親仁與賴玲慧，2009)、亦有「…，農地約 88 萬公頃，約佔土地面積的四分之一，故農地利用管理在台灣國土規劃上佔有相當重要的地位。…」(洪禾秣，2009)、也有「…至 2011 年農地為 808,294 公頃，…」(梁仁旭與陳奉瑤，2012)…等

不同農地資源數量之描述。各研究所引用農地資源的不一致性，往往使讀者對於農地資源的數量產生混淆，是以本文就該問題進行簡單的介紹與說明。

一般所稱農地資源，經常可見到「農地」、「農業用地」之用語，或者是「農牧用地」、「耕地」的說法。若從 1997 年版的地政大辭典中，可以查詢到「耕地(arable land)」及「農業用地(land for agricultural use)」的解釋¹：前者定義為「狹義的耕地係指供耕種使用的土地而言，…，但依土地法第 106 條規定耕地租用，所稱之耕地應包括漁牧，…」；後者則被定義為「農業用地與耕地不同，耕地應包括在農業用地之內，惟農業用地並非全指耕地。…，農業用地包括耕地、森林地及其他與農業生產有關不能分離之設施用地在內。」。若依此二項定義，將不容易於現行政府部門公佈的各項統計資料中，瞭解農地資源的數量。是以此從現行相關法規對農地資源的用語及定義進行探討，並嘗試將其與目前政府公佈之統計資料做一連結，看看是否可較清楚地對農地資源之數量有所瞭解。

綜觀目前出現於相關法令中有關農地資源用語的規定，可歸納為下表所示之「農業用地」、「耕地」及「農牧用地」等三類²：

¹ 於 1997 年李鴻毅主編之地政大辭典中，對於農地資源之相關定義，分別於第 335 頁與第 480 頁對「耕地」及「農業用地」二項名詞有所定義。

² 在土地法第二條第一款中對土地進行之分類，第二類之「直接生產用地」一項有「農地」一詞之舉例，然未有進一步針對該用詞的定義與解釋。

用語	法規內涵	來源法規
農業用地 ^{註1}	指非都市土地或都市土地農業區、保護區範圍內土地，依法供左列使用者： (一) 供農作、森林、養殖、畜牧及保育使用者。 (二) 供與農業經營不可分離之農舍、畜禽舍、倉儲設備、曬場、集貨場、農路、灌溉、排水及其他農用之土地。 (三) 農民團體與合作農場所有直接供農業使用之倉庫、冷凍(藏)庫、農機中心、蠶種製造(繁殖)場、集貨場、檢驗場等用地。	<ul style="list-style-type: none"> ● 平均地權條例第三條 ● 農業發展條例第三條第十款 ● 土地稅法第十條第一款
耕地 ^{註2}	依區域計畫法劃定為特定農業區、一般農業區、山坡地保育區及森林區之農牧用地。	<ul style="list-style-type: none"> ● 農業發展條例第三條第十一款
農牧用地	供農牧生產及其設施使用者。	<ul style="list-style-type: none"> ● 區域計畫法施行細則第十五條第一款

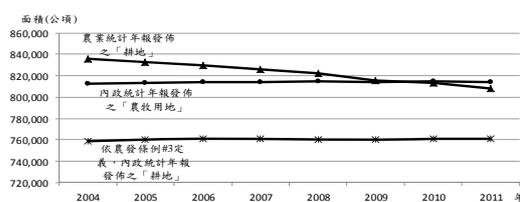
註1：此處「農業用地」以土地的使用情形予以定義，較不具操作性，是以於農業發展條例施行細則第二條中，針對「農業用地」給予較具操作性之定義，且於農業用地作農業使用認定及核發證明辦法第二條，採取相同的定義。農業發展條例施行細則第二條：「本條例第三條第十款所稱依法供該款第一日至第三目使用之農業用地，其法律依據及範圍如下：一、本條例第三條第十一款所稱之耕地。二、依區域計畫法劃定為各種使用分區內所編定之林業用地、養殖用地、水利用地、生態保護用地、國土保安用地及供農路使用之土地，或上開分區內暫未依法編定用地別之土地。三、依區域計畫法劃定為特定農業區、一般農業區、山坡地保育區、森林區以外之分區內所編定之農牧用地。四、依都市計畫法劃定為農業區、保護區內之土地。五、依國家公園法劃定為國家公園區內按各分區別及使用性質，經國家公園管理處會同有關機關認定合於前三款規定之土

地。」

註2：農業發展條例對耕地的定義，始於1983年7月15日全文修正時，增訂第三條第十一款之耕地為：「指農業用地中依區域計畫法編定之農牧用地，或依都市計畫法編為農業區、保護區之田、旱地目土地，或依土地法編定之農業用地，或未依法編定而土地登記簿所記載田、旱地目之土地。」；目前的定義則是在2003年1月13日第三條條文修正時所修訂。

目前政府機關所發佈的統計資訊，有兩個主要來源，一為內政部每年發佈之內政統計年報，登載台灣地區歷年非都市土地使用分區及使用編定之土地面積；另一來源則是行政院農業委員會農糧署所發佈之農業統計年報，由此可獲得台灣地區歷年的耕地面積資料，惟該統計年報所統計的耕地面積，其耕地之意涵並不同於上

表中所稱之耕地³，而是屬於現況調查的結果，非依相關法規所定義之農地項目。是以上表所定義之農地用語，僅「農牧用地」一項為非都市土地使用管制的編定用地，可直接由內政統計年報取得。而上表中之「耕地」雖於內政統計年報中無直接統計之資訊，然自該年報2004年所發佈的分區編定統計資料中，可針對該四分區之農牧用地面積進行加總，以得該定義耕地之面積資訊。最後以政府部門於2004-2011年間所發佈之台灣地區農地資源統計相關資訊，依前表所述三類不同定義下之「農地」彙整如下圖，期能提供更精確的農地數量資訊之使用。



資料來源：1.內政統計年報

(<http://sowf.moi.gov.tw/stat/year/list.htm>)之

「05-12 非都市土地使用地編定面積」及

「05-11 非都市土地使用分區編定面積」

2.農業統計年報

(<http://agrstat.coa.gov.tw/sdweb/public/book/Book.aspx>)

³ 依行政院農業委員會於農業統計資料查詢對「耕地面積」之名詞解釋：指實際農耕使用之耕地面積，並應包括畦畔面積。斜坡地面積應以水平面積為準。如無註明時期，應以當年年底面積為準。耕地面積之計量單位為「公頃」，日據時期為(甲)，台灣光復後改為公制。政府農業統計之換算率為 1 甲=0.96992 公頃。

(http://agrstat.coa.gov.tw/sdweb/public/noun/Noun_Detail.aspx?kind=I&key_code=111301010170)

綜合環境資料庫介紹

甯方璽

(國立政治大學地政學系助理教授)

一、緣由

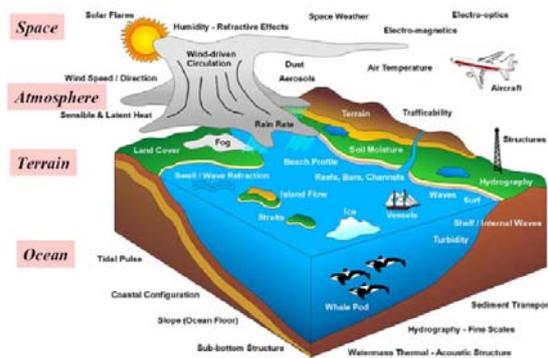
地形資料的使用已從地圖演進至地理資訊系統 (GIS, Geographic Information System)，而 GIS 是一門綜合性學科，結合地理學與地圖學，已經廣泛的應用在不同的領域，是用於輸入、存儲、查詢、分析和顯示地理數據的系統。1998 年當時美國副總統高爾在一場演講中，提出數位地球 (Digital Earth) 願景，啟發了一波虛擬地球 (Virtual Globes) 的技術發展，在過去十年裡，空間資料基礎設施的建置、相關科技的應用蓬勃發展，其中以 2005 年 Google Earth 推出最具代表性，過去幾年來 Google Earth 成功實現了把數位地球放到每個人的電腦桌面上。它由是從地理、地圖演進而來，且為求讓空間資料分析演算及儲存之便利性，採用圖層 (Layer) 之概念進行設計，其資料經由調查、分析、歸類、地形示意、特徵化、圖資編輯、排版..等處理流程，製作成空間基本圖資提供各領域加值應用，但由於是已加值、示意、特徵化後之資料，已非原始空間環境實際資料，且分散各自單位保存於各式資料庫、格式及系統中，對於模擬分析運用上具有極大的不便及不一致性。

因此，綜合自然環境 (Synthetic Natural Environment, SNE) 應運而生，SNE 是由美國國防部模式模擬辦公室 (Defense Modeling and Simulation Office, DMSO) 所定義出來的一種資料庫格式，其提供全面綜合的數值擬真

自然環境的資料，建構與模擬包括陸地、海洋、大氣、空間、電磁在內隨時間在變動的整個自然環境物理狀態、特徵和影響的集合數據，具有完整性、多樣性和一致性的資料描述方式。

二、綜合環境資料庫與 GIS 之差別

綜合環境資料庫其有別於 GIS，它是忠實記錄原始數據，並是具有時間軸變動的自然環境資料模型，建構達成真實數位虛擬地球的目標，讓各領域使用時就如同進行實地調查般，於同一顆地球上，獲取各自所需之數據。隨著空間環境資料應用分析及虛擬現實技術的發展、虛擬實境系統應用領域的不斷擴展，運用綜合自然環境建模與模擬已成為模擬、分析應用時之必然需求，同時也是提高模擬逼真度與可信度的重要手段。SNE 就是對這些自然環境的綜合描述，如圖所示：



圖、SNE 自然環境的示意圖

SNE 模擬是指在系統中通過建模與模擬方法建立了自然環境的表示並考慮模擬實體與自然環境之間的相互作用的模擬，組成 SNE 模擬系統的各個元件稱為 SNE 模擬子系統。隨著分散式模擬技術的進一步發展，人們越來越重視自然環境的複雜性和重要性。SNE 作為所有實體交互的重要媒介，已經成為分散式模擬中的一個重要組成部分。

三、綜合環境資料庫之建制

隨著模擬技術的發展和人們對模擬的逼真度和可信度要求的不斷提高，自然環境表示在建模與模擬領域的重要性日益突出，SNE 研究已經成為先進分散式模擬領域的一個研究焦點。

在環境資料表示方面，為了使各種互連的異質性模擬系統之間能夠共用、交換和重複使用環境資料，實現交互操作，美國國防部模式模擬辦公室（DMSO）、模擬訓練測試司令部（Simulation, Training and Instrumentation Command, STRICOM）和美國國防部高級研究計畫局（Defense Advanced Research Projects Agency, DARPA）於 1994 年發起了合成化環境資料描述與交換規範（Synthetic Environment Data Representation and Interchange Specification, SEDRIS）項目。SEDRIS 極盡希望能表示陸地、海洋、大氣和空間各個領域的環境資料並作為各種不同的環境資料格式之間的轉換中介，它是實現 DMSO 建模與模擬主計畫環境表示目標的一項重要支撐技術，經過不斷的完善和發展，逐漸成為環境數據表示與交換事實上的標準。為了方便的獲取分散式於不同地點的環境資訊、資料和產品，DMSO 資助了主環境庫（Master Environmental Library, MEL）項目，利用網路將分散式於不同地點的環境資源庫連接在一起，建立了一個虛擬的主環境庫。MEL 於 1998 年正式投入使用，用戶可以通過網址（<http://mel.dmsomil>）進入或查看 MEL 並建構所需的環境資料，這些環境資料以 SEDRIS 和通用規律分散式資訊二進位格式（General Regularly-distributed Information in

Binary form, GRIB) 提供。現階段, MEL 僅對獲得授權的使用者開放, 得到的環境資料也僅能作為開發運行時環境資料庫的素材, 而不能直接應用於模擬中。

四、結語

SNE 描述標準是指對自然環境中影響 SNE 模擬結果的環境物件及其相互之間的關係進行完整、統一的表示和描述的一種規範, 包括環境資料的表示方法和環境資料的交換機制兩個方面。有了這種描述標準, 人們就可以無歧見地理解、使用和交換環境數據。由於自然環境中要描述的對象及互動的因素非常多, 因此 SNE 模擬系統中需要的環境數據量非常大, 而模擬系統的開發基於不同的應用需要往往採取不同的資料格式, 如果沒有統一的環境描述標準, 要實現大型異質性模擬系統中自然環境資料的交換、共用是不可想像的。因此, 人們越來越重視綜合自然環境描述標準的研究。

試著利用綜合環境資料的建置模式及其原理, 將相關地政各種法規、圖資、土地利用、土地價格、不動產資訊及現地觀測資料等整合運用, 為爾後地政學門研究努力的目標。

機場捷運 A7 站區段徵收預標售 開發案違法違憲! ?

鍾麗娜

(崑山科技大學不動產經營系

兼任助理教授)

在台灣因為國家機器徵收權的濫用, 衍生許多抗議事件, 使得土地徵收已成為一嚴重的社會問題。2009 年

高房價成為十大民怨之首, 為紓解民怨, 行政院隨即於 2010 年初祭出以區段徵收預標售方式, 辦理機場捷運 A7 站平價住宅開發案。政府此舉在當地居民強烈反彈陳情下, 2012 年 7 月 5 日監察院終於對行政院提出糾正, 認為內政部遵循行政院政策, 在土地尚未徵收前, 就先預標售計畫區內「產業專用區」與「合宜住宅」用地, 實有違法違憲之虞。惟對此, 土地徵收之中央主管機關內政部不僅為其上級機關行政院護航, 更直接挑戰監察院的糾正, 表示「過程並無違法違憲, 林口 A7 站合宜住宅的推動進度不受影響」。此監察院與內政部的互槓, 使得區段徵收預標售這變形金剛更加突兀, 則究竟現行區段徵收土地開發所面臨之問題癥結為何? 是值關切。

一、內政部奉命行事配合政策強行辦理區段徵收預標售

2010 年 3 月 11 日第 3186 次院會會議核定通過內政部所提報「機場捷運林口 A7 站區周邊土地開發」案。2011 年 2 月 15 日本案都市計畫變更案通過後, 內政部隨即於同年 4 月 28 日辦理合宜住宅用地面積 9.82 公頃公告招標, 招標結果分別由遠雄、皇翔、名軒及麗寶等四家建設公司得標, 得標金額總計 76.31 億元, 高出底價 40.66 億元, 並於 2012 年 1 月 10 日完成簽約。至產業專用區部分面積 22.23 公頃, 招標結果由致茂電子等三家公司, 以總價 100 億 8,888 萬 9,999 元脫標, 較底價高出 202 萬 7,499 元決標, 並於 2012 年 4 月 18 日完成簽約。換言之, 該合宜住宅與產業專用區用地, 在土地尚未完成徵收前, 內政部

已先行預標售予開發商。2011年7月27日內政部召開本案土地徵收審議委員會，龜山鄉鄉民及機場捷運A7站自救會不滿機場捷運A7站「預標售」及強制徵收，自救會並高舉「預標售『合宜住宅』、『產專區』假公益之名，達圖利財團之實」的標語到內政部陳情，因會後，內政部地政司司長表示，目前審查會已「原則通過」機場捷運A7站徵收案，龜山鄉鄉民及自救會爰轉往總統府陳情抗議。樂善村民楊君則痛批：「我們手上都還有土地房屋所有權狀，政府都還沒完成徵收，卻已經都標售出去了，這跟搶劫有什麼兩樣¹？」對此，內政部地政司司長表示²：「本案是政院指示內政部擬訂定，整個計畫在去年就核定了。」

言下之意，本案行政院早在2010年3月11日院會就核定通過採區段徵收方式辦理，2011年7月27日內政部土地徵收審議委員會之審查只是形式的，內政部僅是「奉命行事」、「配合政策」的完成「法定程序」而已。而這也就是現行政府機關對土地徵收問題的思維。

二、採程序式階段論制定土地徵收制度的陋習

2011年8月5日慶祝建國百年全國土地政策規劃及展望系列研討會之「土地利用政策之規劃及展望」研討會中，內政部地政司司長針對「機場捷運林口A7站區周邊土地開發」案引發的爭議再次重申：

¹2011年7月27日公視新聞議題中心
<http://pnn.pts.org.tw/main/?p=30116>

²「A7產專區今截標」，2011年8月1日，工商時報。

「各需地機關所提送之興辦事業計畫業經行政院核定（以區段徵收方式辦理），且土地使用計畫都委會也已經通過，到地政司就是『依法行政』執行土地徵收計畫，如果認為辦理徵收或區段徵收有問題，應該從源頭去檢討興辦事業計畫的審核，而不是反過來指責地政司辦理徵收不當……」。

此內政部地政司司長的肺腑之言，正是現今國家機器土地政策制訂思維的窘境。亦即，現行土地政策制訂的思維採程序式階段論的危機，即興辦事業計畫→土地使用計畫→土地徵收計畫循序漸進。在事業計畫制訂時，已政策決定要採區段徵收，則不論是土地使用計畫或是土地徵收計畫，都僅是事業計畫的附庸或工具，根本缺乏相對的自主性。更重要的是，很多興辦事業計畫本身就是中央的政策，而這也就是內政部地政司司長所說的「是行政院指示內政部擬定，整個計畫在去年就核定了」，內政部地政司的立場就是配合中央執行政策就對了。換言之，以現行國家機關採行之程序式階段論，所制定的土地徵收制度，所謂徵收首應具備之「公益性」與「必要性」，不僅是虛應了事，更是充斥著國家機關權力的傲慢。

三、內政部公然挑戰監察院對行政院之糾正

面對居民一再的陳情抗議，行政機關不僅無動於衷，更是積極加速辦理「合宜住宅」與「產業專用區」用地之預標售作業。迄至2012年7月5日監察院終於以101內正0020號函糾正行政院，認為，「內政部遵循行政院所確立的政策，於『機場捷運沿線站

區周邊土地開發—A7 站區開發案興辦事業計畫』之都市計畫變更案通過後尚未徵收前，即預為標售計畫區內「產業專用區」與「合宜住宅」用地，並無法令依據，實有違先徵收後標售之正常程序，引發民怨，也有違憲法保障人民基本權利之虞，核有違失，爰依法提案糾正。」

對監察院之糾正，行政院發言人表示³：

「尊重監察院意見，行政院會注意土地徵收適法性問題，並兼顧工程效率。」

在行政院表示「尊重監察院意見」後，內政部地政司司長表示⁴：

「桃園機場捷運 A7 站產專區區段徵收依規定進行，過程並無違法違憲，林口 A7 站合宜住宅的推動進度不受影響。」

基本上，機場捷運 A7 站區段徵收開發案的提出，主要係為紓解民怨，取得合宜住宅用地，惟據內政部所提供都市計畫區面積及人口統計數據，2010 年底我國都市計畫人口數計 25,183,307 人，惟現況人口數僅 18,407,736 人，二者相差近 678 萬人，可見不少都市計畫人口是虛擬的，或虛胖的，在「計畫」與「現實」之間，存有很大落差，而國家機器卻仍執意，以取得「合宜住宅」用地為由徵收私有土地，不僅已逾越必要程度，身為土地徵收之中央主管機關內政部

竟玩弄文字，從一開始以「法無明令禁止」來解讀區段徵收預標售之適法性，至面對監察院嚴厲的糾正，就這樣輕描淡寫一語帶過，企圖規避責任。顯然，行政部門對於監察院的糾正無動於衷，此內政部其以身試法，具有「領頭羊」的指標意義，無異讓區段徵收預標售形同「就地合法」？誠如監察院糾正函內指出的：

「行政院縱然有特定政策目的考量，以及為解決區段徵收資金籌措與開發後土地去化等問題，仍應嚴守土地徵收條例規定，於被徵收土地所有權人對其土地權利義務終止後，再行辦理標售」、「本案政府為達政策目的，利用私法行為，規避先徵收後標售之正常程序，恣意預先標售尚屬人民之財產，未能尊重人民之財產權，導致民眾恐慌與不安，更造成民怨，實非為政之道的根本」。

而更諷刺的是，在被監察院糾正之行政院表示「尊重監察院意見，會注意土地徵收適法性問題，並兼顧工程效率」後，未直接被監察院糾正的內政部，反而為其上級機關行政院護航，表示「過程並無違法違憲，林口 A7 站合宜住宅的推動進度不受影響」。此則暫不論監察院糾正函的效力為何，內政部極力的辯白，直接挑戰監察院的糾正，對行政院所採取順服的姿態，對照先前「奉行政院指示辦理」的委屈，我們看到的僅是政府官僚玩弄「文字遊戲」，以身試法讓區段徵收預標售橫行，政策左右搖擺求存的官場醜態，至於「合法」、「合憲」的政策在哪？卻絲毫看不到。而這不僅是當今台灣在經濟發展掛帥主軸下，非經建部門被邊陲化的無奈，更

³ 「未徵地先標售政院遭糾正」，中央社 2012 年 7 月 6 日
<http://news.sina.com.tw/article/20120706/7257328.html>

⁴ 參見「內政部：機捷 A7 徵收案沒違法」，2012 年 7 月 18 日，中央社，
<http://news.chinatimes.com/realtime/110101/112012071801500.html>.

是身為土地徵收之中央主管機關內政部的悲哀，基本上，內政部不僅未本職責，作土地徵收的最後捍衛者，在「政策決定一切」，不僅背離本身所掌管政策之核心價值，喪失了自主性，更自我矮化又劃地自限，而為執行政策的工具，淪為附庸。此土地徵收之中央主管機關內政部一謂盲目的「配合政策」，而不是理直的「捍衛政策」，是為現行土地徵收的制定與實施所面臨最大的窘困之一。

四、杜絕政府意識形態的霸權一代結論

基本上，土地徵收首應思考的是「該不該徵收」，而非「如何徵收」，且「該不該徵收」並不同「如何徵收」。然在國家機器意識形態霸權下，所建構的土地徵收制度卻純粹是政府機關為徵收而徵收所制定的，且政府官僚將徵收問題僅僅視為「補償問題」此一偏頗的思維，正是嚴重輕忽土地之價值觀。此政府官僚各自本位主義作祟，便宜行事純粹為選舉而制定政策法律，已呈現出政策與法規結構性最嚴重的制度問題。這樣一個偏頗的政策與制度，政府官僚確奉為圭臬，所謂的「依法行政」，正是政府官僚正當化其操弄權力意識型態強而有力的藉詞。而台灣現今面臨的重大挑戰就是如何建立各種理性、合乎公平、正義的制度。惟長期以來，在國家機器霸權的意識形態下，政府決策者所制定的往往就是一個偏頗的制度。首先，隨著政經環境的變遷，國家機器對權力的運籌，已不再是隱而未顯的掌控，而是赤裸裸的權力操縱。其次，在台灣選票至上的枷鎖下，行政立法

權力勾稽。政客在權力、利益的腐蝕下，政策成為選舉語言，政策的制定只為贏得選舉，而官僚在名利束縛下，一謂的「迎合」上意，甚而淪為政客的工具，成為選戰的打手，使得政客官僚在自利心驅動下所建構的制度，是一個偏頗的制度。然以土地作為空間規劃的平台，位居關鍵地位，土地應承擔更多的使命，則面對現行區段徵收之結構性問題，如何跳脫「金權城市」的枷鎖，重振社會公義，不僅是大地之子民應有醒悟，更是政府機關應固守的為政之道。

學生專題投稿

不動產訴訟估價

陳志豪

(政治大學地政學系碩士生)

不動產經常是爭訟的標的，無論是交易時的物之瑕疵擔保問題，或是持有期間受到鄰地施工損害的問題，甚至是共有物分割之訴及請求離婚之訴等等，都可能需要評定不動產的價值。不動產估價師法第14條¹規定非不動產估價師不得辦理不動產估價業務。在民國89年不動產估價師法公佈施行後，當訴訟中牽涉不動產價值評定問題時，多委由不動產估價師進行估價。在我國訴訟體制下，估價師扮演著鑑定人的角色，基於特別之知識經驗（或技能、訓練、教育），協助法

¹ 不動產估價師法第14條：「I 不動產估價師受委託人之委託，辦理土地、建築改良物、農作改良物及其權利之估價業務。II 未取得不動產估價師資格者，不得辦理前項估價業務。但建築師依建築師法規定，辦理建築物估價業務者，不在此限。」

院了解證據或事實。換言之，當不動產價值爭議進入訴訟程序時，由於難以期待法官具有不動產估價方面的專業，因此委由不動產估價師擔任鑑定人，協助法官釐清價值爭議。然而，實際上由於我國不動產估價制度自實施以來亦不過十來年，仍於起步發展階段，關於訴訟方面的估價尚未成熟，估價在科學上的可信度仍受到質疑。

實務上，法官基於專業上的尊重，多採用不動產估價報告書所認定的結果，但其實鑑定人的意見並不能拘束法官²，因此不乏有法官不信任估價報告書所評定的價值，從而不採用鑑定結果。例如台北地方法院 96 年度重訴字 829 號判決，訴訟雙方對於捷運施工造成鄰地建物的損害賠償金額有所爭議，法院委由不動產估價師勘估損害後減損的不動產價值，但法院最後認為估價報告中所使用的估價方法無法客觀合理反應房地傾斜對成交價值之影響程度，因此不予以採用。另外台北地方法院 100 年度訴字第 2651 號判決，訴訟雙方對於房屋漏水修復後，交易價值是否仍有貶損存有爭議。法院委由估價師評定價值並出具估價報告後，認為估價報告使用問卷調查交易性貶值時欠缺客觀標準，故不採用鑑定結果。

在爭訟時，由於不動產估價師所出

具的估價報告書是影響訴訟雙方是否能取得勝訴的關鍵，因此不只法官會檢驗估價報告書的內容，訴訟當事人以及委任律師都會仔細檢驗估價報告書所使用的估價方法是否客觀、合理、可信。其實，並非只有不動產估價師在擔任鑑定人時會受到高強度檢驗，例如槍擊事件中的彈道鑑定、公害糾紛中的有毒物質影響鑑定、醫療糾紛時的醫療疏失鑑定等等，都會出現司法正義與科學事實的交會。在這些訴訟中，釐清科學事實的鑑定報告扮演左右勝負的關鍵角色，應該用多嚴格的標準檢驗鑑定報告也成為訴訟過程中重要的爭議。如果使用過於寬鬆的標準檢驗鑑定報告，法官可能會受到「偽科學」的影響而受到誤判，但相反地如果使用過於嚴格的檢驗標準，被告就能輕易的否定鑑定報告的結果，而他們的惡行也將不受到制裁³。

對於科學證據之證據能力，美國聯邦法院先後以兩個不同之判斷標準檢驗之。早期的標準為 1923 年後廣泛使用的「普遍接受法則 (Frye Rule ;General Acceptance Test)」：以該科學證據在所屬的科學領域中，是否已經「普遍接受」該科學證據所使用的科學或技術作為判斷標準。但此標準有其缺點，一來科學日新月異，新的科技不代表不可信，如果可信，為何因為尚未為多數科學家普遍接受，即否定其證據能力。再者，何謂「普遍接受」，亦為模糊不明確的標準。此外，由於此標準只要「普遍接受」即可，因此引發諸多的訴訟，耗費大量

² 最高法院 79 年台上字第 540 號判例：「法院固得就鑑定人依其特別知識觀察事實，加以判斷而陳述之鑑定意見，依自由心證判斷事實之真偽。然就鑑定人之鑑定意見可採與否，則應踐行調查證據之程序而後定其取捨。倘法院不問鑑定意見所由生之理由如何，據採為裁判之依據，不啻將法院採證認事之職權委諸鑑定人，與鑑定僅為一種調查證據之方法之趣旨，殊有違背。」

³ 陳信行(2011)，司法正義與科學事實如何交會？從 Daubert 爭議看法律、科學與社會，「公害、職災與科學：RCA 事件」專輯，頁 17-60。

的司法資源。因此在 1990 年代時，美國最高法院建立「可信性法則 (Daubert Standard ;Reliability Test)⁴」，認為科學證據必須符合下列的條件，才能作為法庭上的證據：(1) 所引用的理論、假設或技術經過驗證；(2) 曾在同儕審查的期刊發表；(3) 可評估已知或潛在的誤差率；(4) 操作過程中存在或維持一定的標準；(5) 在相關的科學社群中獲得普遍接受。王兆鵬指出可信性法則可以區分為三項因素：(1) 理論的有效性；(2) 科技的有效性；(3) 將科技正確應用於特定案件中。

舉例而言，(1) 理論的有效性：例如海砂屋瑕疵擔保責任之價金減少金額，係基於認為「海砂屋與正常房屋在價格上具有差異」之理論，因此不動產估價師在鑑定不動產受到海砂屋瑕疵所影響而減少的價值前，必須先敘明海砂屋與正常房屋在價格上具有差異之理論為何。(2) 科技的有效性：如果已經論證「海砂屋與正常房屋在價格上具有差異」之理論，則下一個問題是能否找出有效的科學方法，辨認出兩者價格上之差距。如無有效的科學，則理論成為空談，實際上仍無法以價格作為辨識證據。不動產估價師在鑑定海砂屋瑕疵所造成的交易價值減損時，可能會應用比較法、收益法甚至是問卷調查法。在使用這些方法時，必須要注意所使用的估價方法

是否能有效的辨認出是否具有瑕疵損害的價值差異。(3) 將該科技正確應用於特定案件中：當不動產估價師敘明估價理論並找出估價方法後，應該要聘用訓練足夠的人員並正確的操作估價程序。假設不動產估價師使用問卷調查法作為評估交易價值減損的方法，必須正確的設計問卷內容、尋找適合的調查對象等等。

以訴訟為目的的估價和一般的估價有相同的基礎，但確更加複雜⁵。Lusvardi & Warren⁶也認為不論是以訴訟為目的的估價或是一般的估價都必須使用符合科學、邏輯、合法、適當的估價方法，並避免採用錯誤的市場資料及使用隱蔽事實的假設以取得偏好的估價結果。然而，以訴訟為目的的估價所做出的鑑定報告將左右訴訟的勝負，勢必會在法庭上受到更嚴格的檢驗。雖然我國目前對於鑑定報告的證據能力或證明力仍無完整的標準定論，但不動產估價師仍須認其所出具的估價報告書將受到更高強度的檢驗。在製作估價報告書時要嚴格的遵行估價理論和使用估價方法，否則不僅估價意見不受該審判所採用，久而久之，估價師的專業也越來越不受尊重。

⁴ Daubert Standard: (1) Empirical testing: whether the theory or technique is falsifiable, refutable, and/or testable. (2) Whether it has been subjected to peer review and publication. (3) The known or potential error rate. (4) The existence and maintenance of standards and controls concerning its operation. (5) The degree to which the theory and technique is generally accepted by a relevant scientific community.

⁵ Jeffrey A. Johnson, MAI, and Stephen J. Matonis, MAI, MRICS (2012) "Applications in Litigation Valuation: A Pragmatist's Guide", Appraisal Institute, p19-33

⁶ Wayne C. Lusvardi & Charles B. Warren. (2001) "Three rules for forensic real estate damage valuation: Deductive, adductive, or reductive rule?," Real Estate Issues, 26(1) : p15-22.

淺談台灣公共自行車相關概念及

未來之發展

白詩榮

(國立政治大學地政系碩士生)

公共自行車系統(public bicycle system)，係一種供個體在都市中不同租借站自由取車、還車的自行車系統，而這些自行車被稱為公共自行車。其發展的核心理念是希望以免費或便宜的租金吸引民眾使用公共自行車，藉此將短程的旅次從私人運具移轉至公共自行車，進而減少交通阻塞、噪音及空氣汙染，達到永續交通、綠色運具的發展目標。而新一代的公共自行車計畫則藉由與大眾運輸系統網絡有效的連結，解決民眾短程的轉乘需求，因此公共自行車計畫也被視為是解決「最後一哩(last mile)¹」困境的一種方式。

事實上，相較於公共自行車系統這個名詞，國際上更常把這個系統稱為自行車共享系統(bicycle-sharing system, bike-share or bikeshare system)，旨在強調「共享 sharing」的核心目標。此處所指的共享 sharing 與汽車共乘制度 car-sharing 的共享是一樣的概念，是希望透過共用的概念，降低民眾自行車持有成本，增加自行車的邊際使用效率。

不論是公共自行車或是自行車共享系統，都是強調公共自行車在交通

系統中所扮演的接駁角色，這與傳統的自行車出租(bike rental)模式是不一樣的。近年因永續發展等相關議題興起，使綠色運具的使用受到國際的重視，許多相關的議題也隨之興起。然而，許多名詞於英譯過後部分誤用，造成些許概念的混淆，因此，對於這三個不同的綠色運輸系統的定義及概念釐清是必要的。

一、自行車共享系統

自行車共享系統是一種概念式的發想，強調的是「共享 share」的制度，希望透過共享的自行車解決民眾最後一哩的困境及以往都市交通所造成的空氣、噪音及環境汙染。

自行車共享系統可以簡單分成兩種類型，狹義的自行車共享與廣義的自行車共享。狹義的自行車共享的服務族群僅限於特定對象或特定範圍，舉例而言，校園內的自行車共享系統僅服務該校的教職員，又或是某公園內的自行車共享系統僅服務於公園範圍內的短程旅次。這些不對所有民眾、所有區域開放的自行車共享系統都可稱為狹義的自行車共享系統。相較之下，廣義的自行車共享系統與所有的大眾運輸一樣，是強調「公共使用」的用途(Transport Canada, 2009)，這與公共自行車的概念是相通的。

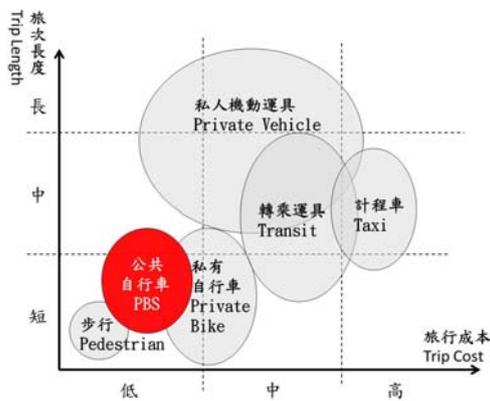
二、公共自行車系統

公共自行車系統是用來執行自行車共享系統最常見的一種方式，該系統最大的服務目的是作為交通工具使

¹ 最後一哩，原文 last mile，指一大段路程之中的最後一段里程，被引申為完成一件事情的最後且最關鍵之步驟，在交通系統中是描述民眾從交通轉運站到目的地之間移動的困難。

用，尤其希望藉由公共自行車來填補從交通節點到目的地之間的交通缺口。

對短旅次而言，公共自行車是相當快速且富有彈性的交通工具，因此對於那些使用私人運具及機動車輛的民眾，公共自行車被視為是一種具有高效用的替代品。對長旅次而言，公共自行車所扮演的角色並不是「全程」的交通工具，而是負責填補各運輸工具之間的交通缺口。以都市的尺度來看，要發展完整的大眾運輸網絡，多式聯運(intermodality)是必須且必要的一種模式，而公共自行車在多式聯運的交通網絡中扮演著「連接」的角色。舉例而言，都市中的通勤者即可使用公共自行車作為工作地點、學校、目的地與鄰近的大眾運輸節點之間連接的交通工具。



圖、公共自行車在都市交通網絡中的角色

資料來源：Quay Communications Inc.

2008.Trans Link Public Bike System Feasibility

Study. Vancouver.

表、自行車共享系統、公共自行車系統及自行車出租計畫比較表

	自行車共享系統	公共自行車系統	自行車出租計畫
原文	Bike Sharing System	Public Bike System	Bike Rental Program
理念	概念式的發想。希望透過共用的自行車解	實現自行車共享系統概念的一種方式。是讓	自行車所有人將自行車使用權出租以獲利

三、自行車出租計畫

自行車出租計畫是自行車所有人將自行車使用權出租給租方，進而賺取租金為營利收入的方式，其本意是經營獲利而非提供「公共使用(public use)」，因此自行車出租計畫的理念與自行車共享系統及公共自行車系統的理念差異是較大的。

自行車出租跟公共自行車最大的差別在於經營目的。自行車出租計畫希望透過出租自行車達到營利目的，在經營上無法以達到整體社會的最高效用為目標，因此無法扮演都市交通網絡的一環。又因其營利導向的經營目標，故較常於人潮聚集的觀光區出現，如台北市河濱自行車道常出現的腳踏車出租即屬此類。其經營模式也因目標的不同與公共自行車有很大的差別，茲將相關比較列表如下。

	決民眾在交通上最後一哩的問題及以往都市交通所造成的空氣、噪音及環境等汙染	民眾於多個租借站自由借還車的一種系統，而這種公共自行車系統最大的服務目的是做為交通工具使用。	的經營方式，其本意是營利使用而非「公共使用(public use)」
目的	交通接駁為主、休閒為輔。		休閒使用為多。
經營模式	多為以交通部門相關的公部門主導，或以公私部門合作的方式來執行。必須由單一的廠商統籌經營。		多由私人經營，不同的自行車出租站是由不同的廠商經營。
出租站	數量較多，且由單一的廠商統籌經營管理。多位於市區，部分出租站會進入到校園、公園或特定的範圍內。		數量較少且可能由多個不同的廠商經營，多位於休閒遊憩區。
出租模式	可以自由選出租站租車及還車。		原地租車、原地還車。
費率	費率較低，常有前半個小時或一個小時內免費的模式。部分系統配合有大眾運輸系統轉乘優惠。		經營模式為營利導向，因此收費費率較高。
自行車品質	特別設計之自行車，因此與一般自行車的功能及構造有一定差異。計畫執行後的自行車由單一廠商進行統籌管理維護，例行性的檢查維修讓自行車品質長時間維持在高水準。		由各經營廠商自行購買維護，維護次數無法掌握，品質易參差不齊。
租借程序	除第一次使用前須進行登記外，之後的取車還車都以自動化服務為主，可以在自行車亭自由選取欲租借之自行車。		多為人工服務，需要證件及押金抵用，借還車也以人工取車。

四、公共自行車之未來發展

2009 年，台灣第一個公共自行車計畫 C-BIKE 於高雄推出，同年，台北微笑單車 YouBike 試營運計畫於信義區正式啟用。從 2009 年至今已過三年，北高兩大公共自行車系統在經營上皆面臨了許多困難，其中高雄 C-Bike 原經營廠商因經營不善於 2011 年由高雄捷運公司接手經營，台北微笑單車使用情形自啟用至今每況愈下，2011 年時每輛自行車每月平均租用次數甚至只剩下 17.8 次。雖然遭遇

困境不斷，北高公共自行車的經營商也透過不斷的調整經營策略，試圖在複雜的都市交通網路中，培養一種新式的交通模式。

影響公共自行車系統成敗因素相當多且複雜，除須考慮系統本身的營運模式、收費標準及硬體設備等內部因素外，城市既有地理條件、氣候因素、政府政策及風俗民情等外部因素更是不可忽略的重要影響因子。國外公共自行車的著名案例如法國里昂的 Velo' V 公共自行車、加拿大的 BIXI-Bike、西班牙的 Bicing-Bike 等都是經過多次的營運策略調整，以確保

該系統的設置符合當地的使用需求，方有現今的規模。自行車共享系統之成功並非一蹴可及，民眾使用習慣的養成及運量的培養都需時間，當使用效率增高時，公共自行車就成功扮演都市中短程交通的功能。高雄 C-Bike 在高捷整合捷運一卡通後每日使用人次有明顯的大幅成長，台北公共自行車也於 2012 年 8 月 30 日正式邁入新一代公共自行車租賃系統，除原先的接駁導向功能而於台北捷運周邊設立的租借站外，也積極地在各大景點、公園及校園內外擴展租借站。

北高兩大都市的公共自行車經營商亦不斷地透過簡化租賃程序、降低費率、擴大服務範圍及研擬相關配套措施，試圖改變市民交通習慣，使公共自行車成為都市交通的一環。透過不斷的調整、改善，台灣特有的公共自行車經營模式離型逐漸出現，北高兩大都市永續發展的目標更往前跨進一步，也希望透過公私部門的共同努力，讓公共自行車帶領台灣的綠色交通發展進入一個新的里程碑。

生活經驗談

職場菜鳥經驗談

楊博翔

(2009 年地政系友)

現任職於華南金資產管理公司)

響應近來風行的初老主題，反思自己「只要坐下來，小腹就有一灘肉」以及「越近的事情越容易忘記，越久以前的事情反而越是記得」等症狀已漸漸浮現的同時，即便已脫離校園生

活三年餘，但每每看到系上學弟妹們正徬徨於尋找工作的神情，似乎也回憶了當年的自己。身為初老菜鳥的一員，我想藉由這機會，提供進入職場兩年來的幾點感想，和各位即將、或是已是社會新鮮人們聊聊，一同勉勵。

職場菜鳥第一談 放下身段，態度決定未來

準備好了嗎？首先除了極力建議大家在進入職場前必先壯遊一回看看這平坦的世界外，最重要的是身為專業菜鳥，面對全新的社會生活，我們都是從零開始，努力學習工作與處世的態度，別讓學經歷成為放不下身段的障礙。

職場菜鳥第二談 職場不是學校，工作不是報告

過去的我們太擅長在台下當個學生，但身為不動產業界的一份子，經手的業務，絕大多數只適用於「獨立思考」模式下的投入—不再會有人站在台上一步步教我們該怎麼做，面對事務的處理，沒有所謂的標準答案，有的只有嘴上問和書上翻出來的，以及我們一手造就的成果。

職場菜鳥第三談 選擇好工作，勝過好薪水

丟出履歷的同時就是對自己負責的開始，好工作不是以錢多事少做判斷，而端視自己能否義無反顧地打卡上班，認命地做完下班。第一份工作不該只關心每月入帳的多寡(當然若能兼顧再不請客就沒意思了!)，未來

加薪的條件，在於了解自己的所學，以及相信自己的能力。

職場菜鳥第四談 工作不怕出身低，貴在學習

曾經有個長官說，他在第一份工作之初，極不服氣只是負責整理帳單的小弟，然而當他回過頭時才發現，也只有當時的自己才能有這機會做那樣的工作。大多數的我們不曾咬過金湯匙，除了創業，沒有人一開始就是總經理，我們都是從做中學的過程中成長，別輕易鄙視自己現在的工作，畢竟公司還有付錢給你。

職場菜鳥第五談 工作是一時，朋友一輩子

工作不是一切，只是生活的一部分，職場上的不如意儘管淡定看待，別把壞心情帶下班，珍惜身邊的親人和好友，以及職場中的好伙伴，以誠待人，畢竟朋友才是一輩子的事。

以上幾點，或許一時之間恐難以意會，但仍希望可以做為你我適應這現實社會的一種思考模式。關於未來，當我們奮力在這洪流裡打滾的時候，亦請別忘了保有夢想與熱情的初衷，永遠記得我們那年青春無畏的樣子！共勉之！

家一樣的地政系

廖龍波

(政治大學地政學系碩士生)

逝者如斯，不捨晝夜。校園桂花再次飄香，剎那間，我到政大地政系已一年有餘了。在這一年裡，我感受到地政系其樂融融，溫馨包容，這驅散了我初來乍到時的顧慮和忐忑。地政系不僅是一個學習的樂園，也是一個生活的樂土，生活中的點點滴滴銘刻我心，感動無處不在，感謝無以言說。總之，我要感謝地政系所有老師的教導和同學的關心。

來校的第二天，我懷著惶恐的心情敲開了主任的房門，嚴肅而不失和藹的主任非常詳細地詢問了我在台北的生活適應狀況、選課情況以及有什麼需要協助解決的困難，感覺非常親切。然後，他飽含期待地說，這篇文章你可以好好讀一讀，或許對你會有幫助，隨將王凡森院士的《如果讓我重做一次研究生》一文贈與我。最讓我受寵若驚的是，主任竟然將他的大作《土地法規》一書賜贈於我，當時非常激動。

當我走進系辦時，首次見到了與我通信許久但未曾謀面的文斌助教，在入學申請過程中，多蒙你勞神費心。你前衛而新潮的時尚造型，讓我印象深刻，展現出你特有的性格張力和活力。在往後的學習中，也承蒙立菁助教、思源助教和家瑋助教的照顧。

在第一學年(2011年9月—2012

年8月)裡,我先後聆聽了顏愛靜師、劉小蘭師、林子欽師、蔡育新師、林森田師等老師以及外科系老師的授課。在老師的悉心教導下,您們把對地政知識一無所知的門外漢,漸漸引入到了這個有趣而實用的學科,而我也享受在這兒學習的快樂。在課堂上,愛靜老師鼓勵學生參與討論,引導學生發表看法,也會針砭時弊,關心現實,期待學生積極理性地思考社會問題。和藹可親的小蘭老師,溫婉而博學,在課堂上您總能將複雜難懂的理論予以簡化,春風化雨,讓學生在不知不覺中領會到理論之精要。育新老師獨闢蹊徑,長於用與眾不同的故事啟發大家思考,期盼我們深化對研究方法的認知,而您也會慷慨無私地分享人生經驗,獲益匪淺。每當子欽老師說出“詭異”一詞時,總能恰到好處,叩動心弦。您對理論的講解如山間泉水,自然流露,在不經意間已道出了它的來龍去脈。

各位老師對教學的認真態度,對同學們的良苦用心,為我們樹立榜樣,將受益終生。為了第二天的課,愛靜老師無論多晚都會等待學生上傳報告。子欽老師曾說,有時為了備課,熬至凌晨兩點,這讓我深刻地體會到“態度決定高度”這句話的真義。

地政同學親如一家,古道熱腸,彼此照應。每當集體活動時,大家踴躍參與,主動承擔責任,無私付出,去年謝師宴的溫馨場面還時時浮現眼前。同時,大家學習認真,與我以前

道聽途說的訊息完全不同,展現出應有的求知慾,知識廣博,生活從容,人生態度積極,往往給我以極大的鞭策。

初到政大之感

黃斐

(政治大學地政學系碩士生)

臺北的秋,天晴時,清風微涼,陽光朗朗,天色湛藍。校園裡隨處可見,爬滿藤蔓的牆、小樓門前的廊柱與臺階……最初的日子裡,我總覺,恍惚間,好似走入曾看過的那些佈景精緻的老電影中。

來台一個月有餘,陌生的生活開始變得朝朝暮暮。我不再覺得同學們的臺灣腔調充滿了異域風情,也漸漸習慣了這裡悠閒的生活節奏。我有時候會到學校後山逛逛,看花看樹看夜景,詩情並愜意;有時候會去田徑場走走,跑步打球看比賽,暢快並淋漓。但是,學習生活卻是緊張而充實的。地政系碩士班的課程緊湊而豐富。不同的相關專業詞彙和嶄新的專業視野,使我變身為一塊海綿,努力地吸收各種水分。這些新的知識不僅拓展了我視野的維度,還挖掘了我思想的深度,使我受益匪淺。

在我看來,系裡的人都是如此熱情、謙讓、認真、細心。大家都對我很好的,真讓我受寵若驚。每每碰到系上的老師,他們都會關心我是否適應臺灣的生活;學長學姐每次見面都會熱情地跟我打招呼;同學們去吃飯逛街的時候會惦記著我,在我不知所措

時會想盡辦法幫助我。所有的所有，讓我在異鄉感覺到了不一樣的溫暖。

雖然我來到臺灣的時間還不長，但是我發現，臺灣學生和大陸學生在學習、生活方面還是略有差異。每年一旦到了金秋十月，大陸的高等院校便會變得異常熱鬧。將要畢業的學生們穿得西裝筆挺，拿著一大疊經過反復修改的簡歷，穿梭於校園裡，生怕錯過了任何一場企業宣講會或者招聘會。而在政大，除了零星的企業招聘說明會以及學校舉辦的就業講座外，我似乎還沒有感受到求職的緊張氣氛。地政系的學長學姐們都在認真地撰寫畢業論文，而我在大陸的明年即將碩士畢業的同學早就投身到可怕的求職大軍之中了。臺灣學生對於就業問題的從容態度，確實讓我驚訝。此外，政大擁有各色各樣的社團，每個社團的成員都樂在其中，積極創造更多與同好分享的機會。而在大陸的高校裡，同學們則比較熱衷於參加與職場接軌的社團，希望通過社團活動拓展人脈和培養能力，儘早適應職場環境。最後值得一提的是，大陸的學生從小就被灌輸競爭意識，時時刻刻都追求比別人做的好，同時也養成了獨自學習的習慣，喜歡自己鑽研問題。我還記得在寫本科畢業論文的時候，班裡的同學即便在研究過程中遇到了很多問題，大多都是自己想办法解決，而比較少向同學求助。來到政大，無論是個人報告還是課後作業，班上的同學都很樂意與我一起討論，我總能在大家不同的思維碰撞中得到新的靈感。

我本以為臺灣會是我此生永遠無法抵達的海岸，沒想到如今竟然可以在這裡求學。我要把握機會去探索這片土地，去沒有去過的地方，做未曾做過的事，見還沒認識的人。我的青春裡，要有一筆濃重的臺灣的痕跡。

地政活動紀實

1. 本系與系友會於 101 年 10 月 3 日 18 時 30 分至 20 時 30 分在綜合院館一樓 2701143 教室舉行「政大不動產菁英講座」，邀請全坤建設開發股份有限公司廖學新總經理演講「打開封閉的隔牆，引入生命的元素」。
2. 慶祝本系在台復系 50 週年，本系與國立臺北大學不動產與城鄉環境學系、中華民國不動產仲介經紀商業同業公會全國聯合會於 101 年 10 月 20 日上午 8 時至 17 時共同舉辦「2012 不動產交易與仲介法制學術研討會」。並於 101 年 11 月 5 日上午 10 時 10 分至 12 時，邀請本系系友台大城鄉所林建元教授、本系林子欽教授、林士淵助理教授在綜合院館 270114 教室演講「地政 50 講座——那一年林老師的地政時光」。
3. 日本政策研究大學院大學都市開發學程於 101 年 10 月 2 日由企劃長福井秀夫教授率領師生 31 人訪問本系，並針對台灣老舊公寓改建及都市更新問題，都市土使用變更、工業住宅、土地管制、土地稅制、不動產投資等議題進行討論。

地政活動訊息

4. 越南社會科學院代表團一行 5 人於 101 年 10 月 30 日上午 9 時 30 分參訪本系，雙方針對台灣土地改革經驗、土地管理等議題進行交流。
 5. 本系於 101 年 9 月 28 日 14 時 10 分至 16 時，邀請本系戴秀雄助理教授在綜合院館 270624 教室演講「我國土地法制的隱憂與未來」。
 6. 本系於 101 年 10 月 5 日 14 時 10 分至 16 時，邀請本系甯方璽助理教授在綜合院館 270624 教室演講「移動式測繪系統之運用」。
 7. 本系於 101 年 10 月 9 日上午 8 時至 10 時，邀請哈爾濱工業大學加州大學柏克萊分校聯合可持續城市發展研究中心執行主任吳綱立教授在綜合院館 270112 教室演講「城市可持續性發展之探討」。
 8. 本系於 101 年 11 月 2 日 14 時至 16 時，邀請元貞聯合法律事務所詹順貴律師在綜合院館 270624 教室演講「美麗灣與公民訴訟」。
 9. 本系於 101 年 11 月 9 日 14 時 10 分至 16 時，邀請黃信勳博士在綜合院館 270622 教室演講「持續性環境危機之鐵牢與環境問題之社會不可見性—以台灣科學工業園區之發展為例」。
1. 101 學年度欣逢本系在臺復系 50 週年，一連串慶祝活動已陸續展開，竭誠歡迎畢業系友及我系好友踴躍參與並惠予協助，共襄盛舉。
 - 一、地政週 101/11/5(一)至 101/11/9(五)
 - (一)地政週擺攤
 - (二)地政之夜
 - (三)地政影像展
 - (四)「地政五十」講座
 - 二、地政 50 韶光影像展 101/11/5(一)至 101/12/8(六)
 - 三、系友回娘家 101/11/10(六)
 - (一)系友健行
 - (二)系友植樹
 - (三)影像回顧
 - (四)茶敘餐會
 - (五)球類活動
 - 四、不動產菁英講座自 101/10/3(三)起每個月第一週之星期三
 - 五、地政圓桌論壇(一)101/12/8(六)
主題：1.農地政策與走向
2.土地徵收補償
 - 六、地政圓桌論壇(二)102/2/23(六)
主題：地政學術展望
 - 七、地政特刊
 - 八、臺灣土地改革建言書
 - 九、系慶晚會相關活動會持續於系慶活動網頁上公告
<http://www.facebook.com/land50>。
 2. 本系將於 101 年 11 月 15 日(星期四)16 時 30 分至 18 時，邀請 Steve Roach (Principal of Jones,

Roach & Caringella, Inc.)，假綜合院館南棟十三樓 271338 第一會議室演講，講題為「Transit Projects are Great -On Someone Else's Land!?(地役權估價個案)」；18 時 30 分至 20 時，邀請 Rainer Adam (Regional Director of the Southeast and East Asian Regional Office Friedrich Naumann Foundation)演講：「International Land Acquisition: Land Grab or Development Opportunity?」。

榮譽榜

1. 第 30 屆全國地政盃活動競賽於 10 月 17-18 日在嘉義市舉行，各縣市代表隊菁英盡出，本系羽球代表隊在陳奉瑤老師及丁秀吟老師帶領下，分別榮獲男乙組與女子組羽球第五名佳績，創下歷年最佳成績！
2. 101 年公務人員高等考試三級暨普通考試上榜名單於 101 年 9 月 19 日放榜，本系同學及系友多人金榜題名：
 - (1) 高等考試三級考試地政：葉彥廷、林宜均、廖珮君、李智偉、陳盈竣、簡鈺捷、莊嫻雯、吳宜庭、張瑞芬、許家豪、鄭佩宜、蕭洧尹、湯嘉薇、徐羽虹、蔡宗翰、徐偉棋、陳星佑。
 - (2) 高等考試三級考試都市計畫技術：吳孟亭、宋豐荃、張琬如、謝易佑、林相伯。
 - (3) 高等考試三級考試測量製圖：李庭誼、劉柔妤、鄭育寒、孟稚開、楊素容、簡鈺珊、黃佩綺、鐘

齊。

- (4) 普通考試地政：蕭洧尹、鄒瑋玲、李至千、簡鈺捷、陳思任。
 - (5) 普通考試都市計畫技術：楊靜宜。
 - (6) 普通考試測量製圖：陳怡潔、黃聖日、葉秀珊、黃佩綺。
- 3.(1) 本系博士班鄧筱蓉、黃冠華同學，碩士班陳力綸、吳志文、施宇鴻、葛仲寧、陳蕙瑩、林怡君、林汝晏同學榮獲碩、博士班研究生獎學金。
 - (2) 本系碩士在職專班蔡旻耿同學榮獲碩士在職專班研究生獎學金。
 - (3) 本系博士班賴炳樹、沈育生同學，碩士班曾凡綱、李敏瑜、孔繁恩同學，學士班陳怡君、吳孟璇、陳建宏、鄭祐安、周雅萱、周哲銘、林竑廷、陳韋彤、林奕揚同學榮獲永慶房屋獎學金。
 - (4) 本系碩士班郭雪芬、林耀宗、簡淑葦同學，學士班闕宣旻、胡語真、劉人華、高翊楨、黃虹荏、李哲安、黃郁婷同學榮獲載陽照月獎學金。
 - (5) 本系學士班蔡亞倫同學榮獲朱增槐先生獎學金。

* 本學訊可至地政學系網站
(<http://landeconomics.nccu.edu.tw>)下載