

# 《土地經濟學》

試題評析	1. 本次試題較靈活，可以測驗出考生的實力。 2. 第三題為時事題，民國112年2月15日修正公布「氣候變遷因應法」。許文昌老師在總複習特別強調此題，果然考出來。
考點命中	第一題：《土地經濟學（圖形分析）（第15版）》，高點文化出版，許文昌編著，頁4-9第5行及頁4-26第三題。 第二題： 1. 《土地經濟學（觀念分析）（第23版）》，高點文化出版，許文昌編著，頁10-24第25題。 2. 《土地經濟學（圖形分析）（第15版）》，高點文化出版，許文昌編著，頁2-25及頁2-71第36題。 第三題：《高點・高上土地經濟學總複習講義》第一回，許文昌編撰，頁26-p28。

一、試說明地價稅及土地增值稅之稅負性質？再依地租理論，論述那一種稅目有抑制地價上漲之功能？（25分）

**答：**

(一) 地價稅之稅負性質：

1. 地價稅為持有稅，每年向土地所有權人課徵。
2. 地價稅在課取土地所產生之「經濟地租」。所稱經濟地租，指吾人利用土地之有利條件（如沃度、區位等），所產生之剩餘（即超額利潤）。因此，經濟地租為土地所有權人之不勞而獲，故應收歸公有，以實踐土地正義及實現地利共享。
3. 地價稅為地方稅。地方公共建設愈多，造成地價增漲，地價稅收入愈豐。地方政府再以此稅收，投入公共建設，形成善的循環。因此，地價稅可說是「取之於地方，用之於地方」。

(二) 土地增值稅之稅負性質：

1. 土地增值稅為移轉稅。土地移轉時，向原土地所有權人課徵。
2. 土地增值稅在實現「漲價歸公」。所稱漲價，指土地自然增值，即非因地主投入勞力資本而造成地價增漲部分，而是因人口增加、經濟繁榮、社會進步、公共建設等社會大多數人努力而造成地價增漲部分。因此，土地自然增值為土地所有權人之不勞而獲，故應收歸公有，以實踐土地正義及實現地利共享。
3. 土地增值稅為地方稅。地方公共建設愈多，造成地價增漲，土地增值稅收入愈豐。地方政府再以此稅收，投入公共建設，形成善的循環。因此，土地增值稅可說是「取之於地方，用之於地方」。

(三) 地價稅有抑制地價上漲之功能：

1. 依「稅的資本化」理論，課徵地價稅會造成地價下跌，因此地價稅有抑制地價上漲之功能。
2. 茲分析「稅的資本化」如下：

(1) 課稅前之地價：

$$V = \frac{a}{r}$$

其中：

V：課稅前地價。

a：土地淨收益。

r：資本化率。

(2) 課稅後之地價：

$$V' = \frac{a-b}{r}$$

其中：

V'：課稅後地價。

a：土地淨收益。

b：地價稅。

r：資本化率。

(3) 課稅前地價與課稅後地價之比較：

$$V > V'$$

【版權所有，重製必究！】

(四)課徵土地增值稅，依租稅轉嫁理論，會帶動地價上漲現象。因此，土地增值稅無抑制地價上漲之功能。

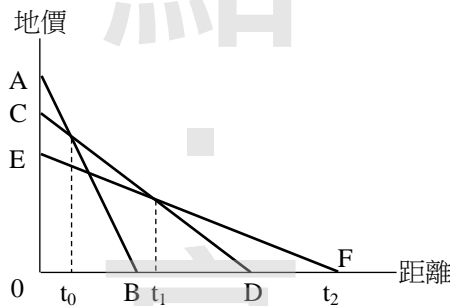
二、全國國土計畫中，明定城鄉發展成長區位的條件之一，為落實大眾運輸導向發展（TOD）。請問何謂大眾運輸導向發展？試論述大眾運輸導向的城市發展策略，對於區域土地利用及地價之影響為何？又大眾運輸系統之節點（node，場站）與路線（route，軌道系統）分別對土地利用及地價之影響為何？（25分）

**答：**

(一)大眾運輸導向發展之意義：以大眾運輸系統為都市發展的主幹，使居住、就業、購物、休閒等活動均在大眾運輸系統的車站周邊步行距離內達成，以鼓勵民眾搭乘大眾運輸工具，降低私人小汽車使用，俾創造優質都市環境及高效率土地使用模式。

(二)大眾運輸導向的城市發展策略對區域土地利用及地價之影響：

1.競價模型：如圖(一)所示，假定有三種土地使用， $\overline{AB}$  代表商業使用之競標價格線， $\overline{CD}$  代表辦公使用之競標價格線， $\overline{EF}$  代表住宅使用之競標價格線。經過競價結果， $0 \sim t_0$ ，商業使用競標價格最高，故作商業使用。 $t_0 \sim t_1$ ，辦公使用競標價格最高，故作辦公使用。 $t_1 \sim t_2$ ，住宅使用競標價格最高，故作住宅使用。 $t_2$  以外作農業使用。

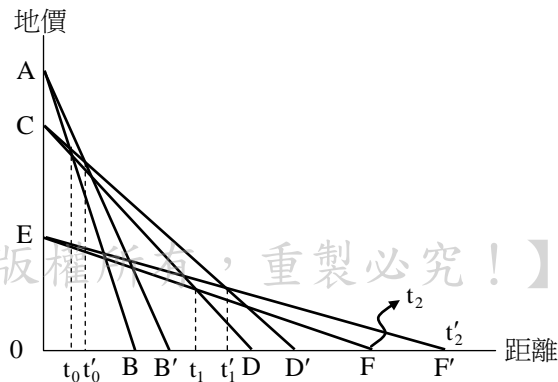


圖(一)

2.大眾運輸導向的城市發展策略對區域土地利用及地價之影響：大眾運輸導向的城市發展策略，運輸成本下降，如圖(二)所示， $\overline{AB}$  外移至  $\overline{AB'}$ ， $\overline{CD}$  外移至  $\overline{CD'}$ ， $\overline{EF}$  外移至  $\overline{EF'}$ 。 $0 \sim t'_0$  作商業使用， $t'_0 \sim t'_1$  作辦公使用， $t'_1 \sim t'_2$  作住宅使用， $t'_2$  以外作農業使用。

(1)對區域土地利用之影響：大眾運輸導向的城市發展策略， $t_0 \sim t'_0$  由辦公使用變更為商業使用， $t_1 \sim t'_1$  由住宅使用變更為辦公使用。 $t_2 \sim t'_2$  由農業使用變更為住宅使用。每一種產業之競價能力增強後，均向外擴張，致土地轉用的發生。

(2)對地價之影響：大眾運輸導向的城市發展策略，商業、辦公、住宅等產業之競標價格線均向外旋轉移動，造成每一產業用地的地價上漲。另外，郊區地價上漲幅度大於市中心。



圖(二)

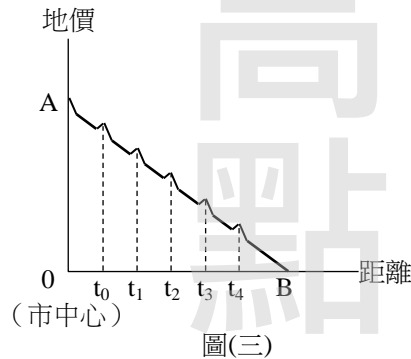
(三)大眾運輸系統之節點與路線對土地利用及地價之影響：

1.對土地利用之影響：

(1)大眾運輸系統之節點，交通方便，人潮聚集，競標價格較高，因此作商業使用。

(2)大眾運輸系統之路線，因遠離場站，須步行數分鐘始可到達場站，競標價格較低，因此作住宅使用。

2.對地價之影響：大眾運輸系統之節點，交通方便，人潮聚集，競標價格較高。如圖(三)所示， $\overline{AB}$ 表示競標價格線，原來是一條直線，大眾運輸系統之節點 $0$ 、 $t_0$ 、 $t_1$ 、 $t_2$ 、 $t_3$ 、 $t_4$ 等之地價騰升，競標價格線形成一條如「心電圖」之曲線。

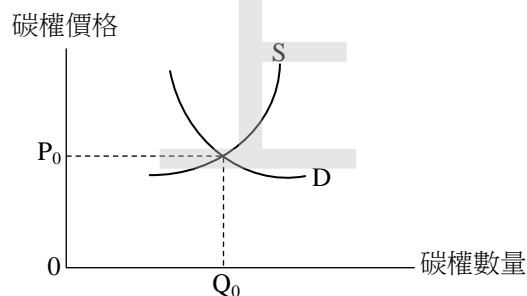


三、國內的某實業公司於2022年4月加入新加坡的全球碳權交易平台Climate Impact X (CIX)，購入1萬噸碳權，來源為柬埔寨及秘魯的森林自然保育專案，成為首家在CIX平台完成碳權交易及抵換的臺灣企業。請以經濟學的角度，試申論何謂碳權？依據何種理論建立碳權？為何要建立碳權交易平台，以解決何種問題？(25分)

**答：**

(一)碳權之意涵：指事業排放碳的權利。為因應氣候變遷，降低溫室氣體排放，藉由碳權交易，以達成碳排減量之目標。

(二)碳權之建立：依據經濟學之供需理論，建立碳權交易所，進行碳權交易。由碳排需求者與碳匯供給者進行交易，決定碳權價格。如圖所示， $D$ 表示碳排需求， $S$ 表示碳匯供給。由 $D$ 與 $S$ 之交點，決定碳權價格 $P_0$ 及碳權交易量 $Q_0$ 。



(三)碳權交易所解決之問題：

1.總量管制：政府設定碳排總量，核發排放配額，並自由交易，以確保環境品質。

2.排碳定價：藉由碳權交易，經市場機制，決定碳權價格。事業以此價格碳排付費，建立使用者付費及外部成本內部化之環境正義及公正轉型。

3.生產效率：事業致力提高資源及能源使用效率，促進資源循環使用，以減少環境污染及溫室氣體排放。又，事業考量成本效益，致力生產技術研究發展，儘可能以最低成本，達成溫室氣體減量成效。

四、都市更新是經由權利變換的方式，促成老舊建築改良物的重建。請問何謂權利變換？依現行都市更新權利變換之計算方式，在須負擔公共設施用地及相關費用的條件下，試論述都市更新可行性較高的地區特性為何？（25分）

**答：**

(一)權利變換之意義：權利變換，指更新單元內重建區段之土地所有權人、合法建築物所有權人、他項權利人、實施者或與實施者協議出資之人，提供土地、建築物、他項權利或資金，參與或實施都市更新事業，於都市更新事業計畫實施完成後，按其更新前權利價值比率及提供資金額度，分配更新後土地、建築物或權利金。

(二)都市更新可行性較高的地區特性：

- 1.房價較高地區：房價較高的地區，實施者及原住戶分回房地後再出售，獲利豐碩，因此參與都市更新之意願較高。
- 2.容積率較高地區：容積率較高地區經由一定比率之容積獎勵所增加的容積，比容積率較低地區所增加的容積更多。如A地區容積率400%，B地區容積率300%，設容積獎勵20%，則A地區容積率變成480%，B地區容積率變成360%。由此可知，A地區容積率增加80%，B地區容積率只增加60%。
- 3.低度利用地區：法定建築容積與原住戶現已建築容積之差額愈大，則原住戶分回房地除原先已有房地面積外，另增加一些房地面積，則參與都市更新意願較高。
- 4.容積獎勵額度較高地區：都市更新所位地區不同，容積獎勵額度因而不同。如劃定應實施更新之地區與未經劃定應實施更新之地區，前者容積獎勵大於後者。因此，容積獎勵較高地區，容積獎勵較多，有助於都市更新推展。

【版權所有，重製必究！】