

附錄 3

101 年 1 月 10 日「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫審查委員會」

第 3 次會議審查意見回覆表

101 年 1 月 10 日「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫審查委員會」

第 3 次會議審查意見回覆表

審查單位	審查意見/會議結論	處理情形
馮委員正民	<p>一、有關可行性內容可分六點：</p> <p>(一) 經濟效益可行性：報告書中淨現值是正，代表經濟可行性高。</p> <p>(二) 財務可行性：原計畫自償率加入 TOD、TIF 後達 35.06%，已達基本門檻。</p> <p>(三) 技術可行性：本案技術面存在 6% 坡度問題，請新北市於綜合規劃階段再深入研究克服。</p> <p>(四) 環境可行性：行政院環保署已通過。</p> <p>(五) 政治及執行可行性：市議會支持與否？</p> <p>(六) 社會可行性：本案用地取得可分一般徵收和區段徵收，第 12-4 頁被徵收比率 40% 之意義為何？另民眾抗爭常在都委會及環評會時，現 EIA 已過，理論上民眾抗爭會較少，但都市計畫變更及執行區段徵收時，可能民眾又會抗爭，建議於綜合規劃階段時，再加強分析百姓權益受損部分，以落實社會可行性。</p> <p>二、TIF 及 TOD 部分仍存在很多假設及不確定性，自償率 35.06% 屬保守或樂觀情境，請補充說明，報告書中未含增額容積及都市更新，如上述屬保守情境，則自償率較易達成。</p> <p>三、將來營運是否延續板南線？其財務是否獨立計算？營收是整個路網計算或專線計算？假設獨立計算，營運單位是由新北市政府或委託台北捷運公司營</p>	<p>一、</p> <p>(一) 感謝委員支持本計畫，綜合規劃階段將再就本計畫技術面存在 6% 坡度問題深入探討分析。至有關本計畫政治可行性部分，本市議會已正式行文同意支持。(詳附錄 5)</p> <p>(二) 本研究估算 TOD 效益時，考量捷運站設置對土地利用所造成的衝擊，故針對車站周邊農業區建議以區段徵收方式變更為住宅區，再以變更使用分區後政府取得可建築用地進行處分扣除區段徵收開發費用後，盈餘部分再挹注捷運建設。又政府以區段徵收方式取得土地時，地主可選擇領取徵收補償費或抵價地，本研究係假設辦理區段徵收時 40% 地主領取徵收補償費，詳報告書 12.3.1 章節。另考量土地取得順利與否將影響本計畫推動時程，本研究在捷運設施用地選擇上以公共設施用地、公有土地、空地或窳陋具更新發展潛力之基地為優先考量，用地選定後，依據該土地之都市計畫土地使用分區規定、非都市土地分區使用計畫、土地權屬等現況進行協調、評估，以決定該用地可行之取得方式，並就私有土地取得方式補充社會接受度分析如報告書 9.5 章節。</p> <p>二、本計畫納入 TIF 及 TOD 效益後，中估情境之自償率達 35.78%，相關假設參數，詳報告書 12.3 章節。另考量 TIF 及 TOD</p>

	<p>運?假設營收是整個路網計算，因延伸線為屬郊區，會使營收比遞減，以上將會影響財務計算結果。</p> <p>由於目前屬可行性階段，無法詳細計算，故未來到都市計畫較確定時，則需再細算。基於審慎原則，我對目前本案可行性採樂觀其成的看法。</p>	<p>效益受景氣循環影響甚鉅，補充敏感度分析如報告書 12.5.2 章節。</p> <p>三、本計畫票收收入計算方式，係以有興建三鶯線情況下，整體都會區捷運路網之上車旅次量，較沒有興建三鶯線情況下，整體都會區捷運路網之上車旅次量，所增加之旅次量，計算得興建三鶯線後，整體都會區捷運路網票收收入之增量，故本計畫通車營運後對捷運公司整體財務有正面影響，詳報告書 8.4.4 章節及 11.3.2 章節。</p>
<p>陳委員彥仲</p>	<p>本路線不僅可行且必要，例如每次至台北大學已花費很多時間且還要轉接駁車，更顯其必要性。惟財務分析需加強，計算要更精確，使財務負擔減輕，並朝以下面向努力：</p> <p>一、自償率要再加入 TIF(租稅增額收益)、地價稅、房屋稅，以達中央要求。十億元如何計算得出? 營運年期有多長? 若營運 30 年計，則推估之每年地價稅、房屋稅增額則太少，以上請補充說明。</p> <p>二、去年國土法修正通過後，土地交易以實價申報，房地產交易後所產生之土地增值稅與契稅會增加，應可挹注收益。</p> <p>三、以車站為中心半徑 500 公尺範圍內設算，其中 BX3(台北大學站)之增額容積的增加及土地開發效益應可列入考慮。</p> <p>四、C2、C3 農業區或工業區變更分析上應考量其完整性，例如工業區變更住宅區，生產用地變居住用地，造成生產就業及業人口下降，居住人口增加等的轉變。變更的過程中，無論是農業區以區段徵收或工業區變住宅區的變更均涉</p>	<p>一、感謝委員支持本計畫。經重新檢討，本計畫 TIF 效益自核定年起計算 30 年，預期收益約為 29.22 億元(當年幣值)，詳報告書 12.3.2 章節。</p> <p>二、遵照辦理，TIF 效益分析已將土地增值稅及契稅納入，詳報告書 12.3.2 章節。</p> <p>三、本研究 TOD 效益分析係以各場站周邊 500 公尺整體考量，惟經試算後，Bx3 站可挹注捷運建設經費為負值，詳報告書 12.3.1 章節。至 Bx3 增額容積部分，本府為促使台北大學特定區開發，相關容積獎勵已用盡，又因增額容積加疊後對地區公共設施服務水準、生活品質將造成嚴重負面影響，以及操作機制及相關配套措施尚未建立，故該部分暫不納入估算；另本府刻正辦理「新北市採行「以增額容積籌措重大公共建設財源運作要點」(草案)執行可行性評估」委託研究案，爰將俟委託研究有具體成果後再行研議將納入挹注捷運建設。</p> <p>四、遵照辦理，本研究 TOD 效益分析已將開發成本、開發時程等納入考量，相關假設參數詳報告書 12.3.1 章節。</p>

	<p>及回饋，故回饋所需要的成本應列入考量，依時間成本、回饋成本、開發成本、變更成本等相關成本扣除後，營收所產生的變更收益才能納入地價稅或房屋稅增額，請增加說明俾使財務更為嚴謹。</p>	
<p>賴委員宗裕</p>	<p>針對財務 TIF 可行性的建議：</p> <p>一、TIF 年期很重要，報告中年期不一致，規劃目標年 20 年 TIF 算 30 年，營運算 20 年，建議統一以 30 年為基準。訂計畫基年 101 年或 102 年，稅收部分算 30 年，營運票箱從營運年開始計算。</p> <p>二、第 12-5 頁：土開的收入，非都市容積率 180%，請查明此非都是甲種或乙種建築用地，而甲乙種容積率是 240% 非 180%，請再確認。</p> <p>三、第 12-24 頁表 12-2-1：由於報告書中並未附上現金流量與自償率分析表，故有關自償率的表 12-2-1，建議增列折現後的淨現金流入 / 流出項，以便檢視自償率是否無誤。如表中所列 $10684/46243=23.03\%$ ； $15148/46243=32.76\%$，皆與自償率（24.73%、35.06%）不同，可見此處非折現後現值，而是當年幣值，檢視上會有所困難。附錄六所列之值，恐未過門檻。12-24 頁周邊土開效益+地價稅及房屋稅 $TIF=151.48-106.84=44.64$ 億元，似與附錄六 $34.57+10.32=44.89$ 億元不符，建請再進一步檢視。</p> <p>四、附錄六表中應納入計畫基年。</p> <p>五、請列出 TIF 各項假設參設數及清楚說明，基期用核定年+1 年不合理，應以核定年計算，因對地價、房屋稅的反</p>	<p>一、遵照辦理，本研究 TIF 效益估算自計畫核定年（102 年）起算 30 年，票箱收入自營運年起算 30 年，詳報告書 12.1.6 章節及 12.3.2 章節。</p> <p>二、本計畫部分場站位於非都市土地，故以非都市土地變更編訂為特定目的事業用地取得捷運設施用地，變更編定後容積率上限為 180%。</p> <p>三、遵照辦理，經重新檢討，本計畫預期 TOD 及 TIF 效益後約為 65.26 億元（當年幣值），自償率達 35.78%，詳報告書表 12-4-1。</p> <p>四、遵照辦理，本研究以計畫核定年（102 年）為 TIF 實施基年，詳報告書 12.3.2 章節。</p> <p>五、遵照辦理，本研究 TIF 計算自計畫核定年（102 年）起計算 30 年，相關假設參數詳報告書 12.3.2 章節。</p> <p>六、遵照辦理，有關房屋稅租稅增額效益計算公式及假設參數詳報告書 12.3.2 章節。</p> <p>七、遵照辦理，TIF 效益分析已將土地增值稅及契稅納入，詳報告書 12.3.2 章節。</p> <p>八、考量增額容積加疊後對地區公共設施服務水準、生活品質將造成嚴重負面影響，以及操作機制及相關配套措施尚未建立，故該部分暫不納入估算；另本府刻正辦理「新北市採行「以增額容積籌措重大公共建設財源運作要點」（草案）</p>

	<p>應，核定當年就已呈現反應，加一年反而稅收減少，實際已上漲的部分未算到，建議從計畫的基年起算。</p> <p>六、附錄六「1/3 為 15-20 層樓、2/3 為 5-10 樓並以地段率 130%」，地段率是否皆這麼高，建議再行檢視，應有所區別，如以 130%與 120%分別計算。又就該公式說明而言，似乎是針對新建房屋的參數設定，但房屋稅課徵期間為前一年 7 月 1 日至今今年 6 月 30 日，亦即以 7 月為分隔點。因此，當年新建房屋之稅率因未滿一年，故稅率應會依比例折算。如假設 1 月興建完成，至今年七月，其稅率應為 $1.2\% \times 7/12 = 0.7\%$。</p> <p>七、房屋稅、契稅應納入，且針對新建房屋亦應納入契稅，增值稅，則此亦可提高自償率。</p> <p>八、增額容積的部分應可考慮增列幾站評估，如路線經過台北大學附近之車站應可納入評估。</p>	<p>執行可行性評估」委託研究案，爰將俟委託研究有具體成果後再行研議將納入挹注捷運建設。詳報告書 12.3.1 章節。</p>
<p>廖委員洪鈞</p>	<p>一、技術可行性層面；新莊線只通車到輔大站，因機廠地質、施工產生問題，當時評估技術可行，執行上卻發生了問題，工程師面對工程技術問題要更嚴謹。</p> <p>二、路線轉彎多必有問題存在，不管政治或工程技術問題。台北大學線形轉彎很多，且人口密度高，再作高架是否合適(如文湖線高架影響景觀)，有無考慮都會地區採地下化。</p> <p>三、中運量系統複雜，具有排他性，將來三環三線若採中運量則應慎選系統，以利營運成本掌控。</p>	<p>一、遵照辦理，本研究已就計畫沿線重要工程課題研析，詳報告書 6.3.2 章節，後續綜合規劃階段將再就工程技術詳實評估。</p> <p>二、</p> <p>(一) 本計畫路線於臺北大學特定區區域，主要是配合既有道路及聯外道路線形規劃，以避免徵收私有土地及拆遷民房等，而部分轉彎亦近車站處，對於營運影響相對較低，同時路線段轉彎半徑尚符合中運量系統之標準，後續綜合規劃及設計階段再針對本計畫轉彎及大坡度之情形進一步檢討。</p> <p>(二) 本計畫如於北大特區採地下型式興</p>

		<p>建，須尋找適當地點設置前、後出土段，除增加用地需求外，亦造成交通、噪音衝擊，且路線往鶯歌方向須爬升至地面再以高架型式跨越國道3號及大漢溪，在工程技術上亦待克服，同時建設成本將大幅增加，影響經濟及財務效益，計畫執行困難度更高。</p> <p>三、遵照辦理。本計畫目前為可行性研究階段，不宜就系統選擇作詳細規範，待設計階段詳加考量後再作最終選擇。</p>
<p>林委員 慈玲 (廖耀東代)</p>	<p>一、本路線營運後勢必衝擊臺鐵之運量，請交通部考量。</p> <p>二、新北市政府以保守情勢估算 TOD，有幾個限制因素：(1) 台北大學開發之容積獎勵部份已用盡(2) 新北市政府軌道建設基金財務調度缺口，未來若資金未如期到位，如何因應？以 20 年估算可能過於樂觀，建議保留彈性估算。</p> <p>三、建議 BX1、BX2 二站間目前未列入 TOD 估算之 98 公頃土地應於下一階段環評審查通過後納入綜合規劃報告中。</p> <p>四、有關社會可行性，民眾參與及溝通請加強，此將影響用地取得順利與否。</p> <p>五、路線選線及浮動式車站規劃之理念雖好，一經向民眾說明後，若再變動將面臨極大壓力(民眾陳情、監院調查等)。仍請新北市政府再考量土地開發與捷運建設應同步配合，及相關基金於未來年土地開發收入不足以挹注時之因應對策。</p>	<p>一、捷運與臺鐵兩種系統之運輸服務特性有定位上的區隔，民眾在運具選擇上會依不同的需求做選擇，某部分相同目的地的旅次需求可能臺鐵捷運化後旅行時間較短，但同樣捷運也可吸引臺鐵旅次就近轉乘，使用捷運到達更多站位的優勢，例如由桃園、鶯歌往板橋的民眾會選擇臺鐵，往三峽、土城則一定會選擇捷運，因此本計畫實為補足不同旅次廊帶之運輸需求，並非以完全平行臺鐵之廊帶來佈線，雖然會吸引一部分的臺鐵旅次量，但在整個廊帶的大眾運輸系統運作上，本計畫與臺鐵可明顯提升三鶯地區大眾運輸使用的便利性及可及性，擴大大眾運輸服務範圍及市場，實際上應為互補合作關係，佳惠廣大的使用民眾，也提昇整體大眾運輸的服務效能。</p> <p>二、捷運建設經費分為非自償性及自償性，非自償性經費本府係編列公務預算，另自償性經費始由軌道基金貸款籌應，其中本計畫非自償性經費需求高峰期，合計其他軌道建設經費需求，尚於本府現行每年負擔經費之額度內，應不致有資金無法到位情況，至中央款如未能即時</p>

		<p>或足額編列，本府亦將於自償性經費額度內先行貸款支應。</p> <p>三、本研究已將三峽麥仔園地區納入 TOD 效益估算，詳報告書 12.3.1 章節。</p> <p>四、遵照辦理。另本研究已就私有土地取得方式補充社會接受度分析如報告書 9.5 章節。</p> <p>五、遵照辦理。本府辦理都市計畫變更、通盤檢討及土地開發時，將儘可能考量捷運系統之引進，並作相關配合。另土地開發效益如不足挹注捷運建設時，將透過編列公務預算償還本市軌道建設發展基金舉借本金，或透過本市其他基金提撥經費至前開基金，以支應捷運建設費用，如本市實施平均地權基金辦理之新莊副都市中心地區市地重劃開發計畫，係以整體開發規劃方式，提供未來共同生活圈所需行政及休閒等功能，其軌道建設亦為該區主要聯外運輸路廊，符合平均地權條例施行細則第 84-1 條規定得將盈餘款挹注新北市軌道建設發展基金。</p>
郭委員 翡翠	<p>一、在可行性研究前應先探討計畫必要性及替代性，如本計畫與現有系統臺鐵捷運化間競合問題，請規劃單位再補充必要性及替代性分析。</p> <p>二、自償率有二方式提高：(1) 降低成本：社會可行性中成本面應考量土地徵收部分有無可能以聯合開發取代徵收；在路線選線及車站設置位置上保留最大彈性並配合附近產業發展，力求財務可行 (2) 增加收益方面：不論 TIF 或增額容積財政部及營建署均有作業規範，請新北市政府確實依據規範執行，</p>	<p>一、</p> <p>(一) 本計畫從功能定位上可視為捷運土城線延伸的接駁支線，提供大臺北都會區外圍衛星市鎮的聯外軌道運輸服務，以及作為北桃都會區循大漢溪走廊互通往來的大眾運輸系統，並扮演都會區西南端三鶯生活圈城市再發展的觸媒。長期來看，在北臺都會廊帶形成及桃園捷運系統逐步規劃推動，大臺北地區與桃園地區的軌道路網可由桃園國際機場捷運線（北側）、臺鐵縱貫線（中區）、捷運三鶯線（南側）構成，因此，本計畫亦</p>

相關契稅及增值稅請列入加計，並重新檢視後循序報部。

三、後續推動請依部頒作業要點再補充：議會同意函、都市發展規劃、綜合運輸規劃、基金設置等資料後再送審。

為北臺都會廊帶軌道運輸系統系統的一環。此外，近年大臺北都會區的快速發展，其脈絡呈現從鐵路車站為核心轉變為以捷運車站為核心，從單點核心至多點核心再至廊帶及區域的整合發展，而原本的衛星市鎮形成都會區多核心區位後，也促使了外圍新市鎮如淡水、林口、三峽、鶯歌的成長，而目前結合捷運建設與都市計畫，以 TOD（大眾運輸為導向之都市發展）為規劃概念的政策走向，亦促進地區發展並引發都市更新契機。三鶯地區與本市、臺北市、桃園縣具有居住、就業、通學上的緊密關係，且其生活環境良好，適合發展為現今住宅政策下的宜（移）居城市，並具備豐富文化特色及觀光資源，為本府設定為重點發展的文化雙子城，因此考量地方長期發展，亦有必要延伸臺北都會區捷運系統服務範圍，以滿足三鶯地區之大眾運輸需求，降低私人運具使用率，改善聯外道路交通瓶頸，並有效帶動觀光遊憩旅次。本計畫必要性詳**報告書 3.5 章節**。

（二）捷運與臺鐵兩種系統之運輸服務特性有定位上的區隔，民眾在運具選擇上會依不同的需求做選擇，某部分相同目的地的旅次需求可能臺鐵捷運化後旅行時間較短，但同樣捷運也可吸引臺鐵旅次就近轉乘，使用捷運到達更多站位的優勢，例如由桃園、鶯歌往板橋的民眾會選擇臺鐵，往三峽、土城則一定會選擇捷運，因此本計畫實為補足不同旅次廊帶之運輸需求，並非以完全平行臺鐵之廊帶來佈線，雖然會吸引一部分的臺鐵

		<p>旅次量，但在整個廊帶的大眾運輸系統運作上，本計畫與臺鐵可明顯提升三鶯地區大眾運輸使用的便利性及可及性，擴大大眾運輸服務範圍及市場，實際上應為互補合作關係。本計畫與台鐵競合分析詳報告書 5.3 章節。</p> <p>二、</p> <p>(一) 本研究已評估具開發潛力之車站基地採土地開發方式取得車站設施用地，以減少土地徵收抗爭及增加財務收益。</p> <p>(二) 遵照辦理，本研究已依相關規範將 TOD 及 TIF 效益納入，詳報告書第 12 章財務專章。</p> <p>三、遵照辦理，詳附錄內容。</p>
曾委員國基	<p>一、增加財務收入來源，可由路線規劃及車站周邊土地開發著手，尤其是透過民間參與方式，此方面台北市捷運工程局有許多經驗可供借鏡，藉由開發方式增加收入挹注建設經費是一可行方式，至於財務自償性仍偏低，如何增加 TIF 及 TOD，建請新北市政府再做一整體考量。</p> <p>二、成本降低方面，包括路線調整，應盡量避免大轉彎，不論在用地取得成本及工程成本上均可降低，技術上新工法引進、價值工程、施工方式等精進作為均能降低成本，以使自償性增加，建議在報告書中納入技術探討部份。</p> <p>三、報告書 12-28 頁：營利事業所得稅為 25%，現行為 17%，建請修正。</p>	<p>一、本研究已評估具開發潛力之車站基地採土地開發方式，除降低徵收費用，亦透過效益挹注捷運建設；另本研究已依「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」將 TOD 及 TIF 效益納入財務估算。詳報告書第 12 章財務專章。</p> <p>二、</p> <p>(一) 價值工程一般定義為「針對原方案，在保持既有機能之前提下，以系統化分析方法進行研析，以提出節省經費之替代方案。」，因此，價值工程所強調的幾項要素包括「保持既有機能」、「系統化研析過程」及「節省經費之替代方案」，其作業目標則為計畫價值的提升，主要有五種途徑：1.成本不變，功能提高；2.功能不變，成本下降；3.成本略有增加，功能大幅度提高；4.功能略有下降，成本大幅度下降；5.成本降低，功能提高。</p>

		<p>(二) 價值工程強調越早介入計畫，所可能節省的成本將越可觀，而可行性研究階段在「機能」、「經費」的考量上，主要著重於計畫路廊、系統型式的遴選及工程可行性評估，與設計階段所不同的是設計階段的「機能」、「經費」主要著眼於工程實際的服務與成本，可行性研究及規劃階段的「機能」、「經費」可能還包含社會、經濟、環境、時間等未必可貨幣化的服務與成本。</p> <p>(三) 以本計畫而言，第四章先檢討前期走廊研究報告的路線方案，比較其服務功能及運輸效益(機能)，第六章評估系統型式遴選及工程可行性，此部分通常及反應在建設成本上(經費)，所再行評估分析的方案ABC及方案ABxC，以方案ABxC為建議方案，其服務人口數雖略低於方案ABC，但在工程評估上並無道路拓寬或跨三峽河橋梁段的不確定性因素，整體建設成本預估低於方案ABC，同於價值工程「功能略有下降，成本大幅度下降」的需求；另外在系統選擇上，就運量預測而言，尖峰站間運量約符合中運量捷運系統及BRT系統運能，考量地區道路道路配置、交通流量及民眾需求，建議採全線高架的中運量捷運系統。</p> <p>(四) 後續在綜合規劃及設計階段，尚會持續針對各路線方案之「機能」及「經費」課題進行探討。</p> <p>三、遵照辦理，詳報告書 12.2.2 章節。</p>
鄭委員淑芳(書面意見)	一、依新北市政府簡報第 37 頁，車站土地開發效益 14.76 億元、租稅增額效益(TIF) 10.31 億元及周邊土地開發效益(TOD)34.57 億元係為「當年幣值」，	一、遵照辦理，TIF 效益分析已將土地增值稅及契稅納入，詳報告書 12.3.2 章節。重新檢討後之自償率達 35.78%，淨現值為負 23,425 百萬元，詳報告書表 12-4-1；

	<p>折現後計算自償率將未達 35%，影響中央政府之補助比率。又新北市政府以「土地增值稅」、「契稅」係屬機會稅具不確定性而未納入計算，建議仍應予納入以提升自償率，至於不確定部分並作敏感度分析。</p> <p>二、可行性規劃報告書所列之現金流量表，未將 TIF、TOD 納入，且係表達當年幣值，建請將各項收支均予納入，並增列淨現值，以完整表達財務全貌。</p>	<p>另考量 TIF 及 TOD 效益受景氣循環影響甚鉅，補充敏感度分析如報告書 12.5.2 章節。</p> <p>二、同上說明。</p>
朱委員旭	<p>三鶯線是由主要運輸走廊延伸至次要走廊，目前規劃之路線相當曲折，最小曲率半徑 30 公尺，坡度在 6% 以上，以膠輪系統雖可克服，惟將來執行上，受限於政府採購法及經濟面上仍不免以鋼軌鋼輪執行，故下一階段綜合規劃時請審慎評估，將曲率半徑適度調整，鋼軌鋼輪行駛於 6% 以上坡度是不可能的，故定線時應考量調整以符需求。</p>	<p>遵照辦理，綜合規劃階段就本計畫定線將會審慎評估。</p>
陳委員彥伯	<p>線形佈設對未來營運調度之影響為何？</p>	<p>「前期走廊研究報告」規劃主機廠位址於三鶯新生地，因該位址將推動「三鶯陶瓷藝術主題園區整體開發計畫」，因此另行遴選建議於三峽河北側農地。就運轉調度而言，此二機廠用地皆位於路線間，一處（三鶯新生地）靠近鶯歌端，一處（三峽河北側農地）靠近土城端，列車運轉調度上並無太大差異。惟本計畫於營運時若考量在車站進出運量較大的土城-三峽段採區間營運，則三峽河北側農地因位於區間營運路線服務範圍內，可減少列車調度空跑里程，營運上較具彈性。</p> <p>另考量遠期路線若延伸至八德，八德端須規劃有次機廠，以三峽河北側農地之主機廠較靠近土城端，則路線兩端各配置有機廠，與原規劃三鶯新地位址相較，三峽河北側農</p>

		地較符合機廠設置於路線兩端點之配置原則，將可簡化列車調度方式與彈性，降低營運成本。
財政部 國庫署	<p>一、有關財務計畫 TIF 部份，相關假設、參數設定等未併入計畫中，因而無法檢核其估算合理性，為使計畫更覈實評估，建議將相關資料納入。另契稅及土增稅部份報告書附錄中說明無法估入，考量前次審查「民生汐止線」時，屬新北市所轄之汐止地區有納入，建議有一致性之處理原則。</p> <p>二、報告書 12-28 頁、12-29 頁評估民間投資基本假設部份，有關營所稅部份請依現行規定修正。</p>	<p>一、遵照辦理，TIF 效益分析已將土地增值稅及契稅納入，並詳列相關假設參數，詳報告書 12.3.2 章節。</p> <p>二、遵照辦理，已將營所稅稅率修正為 17%，詳報告書 12.2.2 章節。</p>
財政部 賦稅署 (書面意見)	<p>本件可行性研究報告書對於地價稅及房屋稅稅收增額融資(TIF)之計算，本署意見如下：</p> <p>一、本研究報告未說明房屋評定現值預估成長率、地價稅及房屋稅平均稅率、相關數據來源及計算內容等，無法檢視 TIF 估算之合理性。</p> <p>二、未來地方政府於提報公共建設等規劃研究方案時，應請併同提供 TIF 之基本假設、參數設定、估算依據及計算內容等資料，俾利協助審視。</p>	<p>一、遵照辦理，TIF 效益分析相關假設參數詳報告書 12.3.2 章節。</p> <p>二、後續將配合辦理。</p>
交通部鐵路改建工程局 (書面意見)	<p>一、財源籌措計畫內容說明置於周邊土地開發效益(TOD)及稅金增額(TIF)效益評估之前，而本計畫核定之前提，將含 TOD 及 TIF，其自償率始符合大捷法之規定，故財源籌措計畫應以含 TOD 及 TIF 效益，分中央政府、新北市政府及自償性經費來源分別做說明。另新北市政府及自償性部分經費來源，未來所需</p>	<p>一、遵照辦理，財源籌措計畫詳報告書 12.4 章節。</p> <p>二、遵照辦理，TIF 效益分析相關假設參數及預期收益詳報告書 12.3.2 章節。</p> <p>三、遵照辦理，TOD 及 TIF 效益檢討分析詳報告書 12.5.2 章節。</p> <p>四、</p> <p>(一) A.物價上漲率係依行政院經濟建設委</p>

工程經費均自「新北市軌道建設發展基金」支應，而地方政府出資部分係由新北市政府編列公務預算支應，自償性經費則由新北市政府貸款支應，亦應一併於償債計畫內說明。

二、稅金增額(TIF)效益分析只說明了計算公式，未臚列出計算之各項參數及各項租稅之效益，建議補充俾利了解各項設定參數及效益計算是否合理。(新北市政府納入附錄內說明，建議應整合於本文內說明，或加註參閱附錄)。

三、TOD 及 TIF 應加入各種情境分析，包括「最有可能發生」、「最差狀況」、「最好狀況」，藉以瞭解計畫的風險程度。

四、參酌經建會 97 年度編訂出版之「公共建設計畫經濟效益評估及財務計畫作業手冊」

(一) 財務計畫部分：

A. 規定財務計畫基本假設參數應包含
1. 評估期間(年) 2. 物價上漲率(%) 3. 營運收入成長率(%) 4. 折現率(%) 5. 其他，本計畫僅說明評估期間為 30 年及貼現率 3%，其餘物價上漲率(%) 及營運收入成長率(%)均無說明

B. 財務效益分析中應說明本計畫回收年限，請一併補充。

(二) 經濟效益評估部分：

A. 基本假設參數應包含 1. 評估期間 2. 物價上漲率 3. 社會折現率 4. 經濟成長率 5. 工資上漲率 6. 其他，本計畫僅說明評估期間、折現率及物價上漲率，宜再補充經濟成長率及工資上漲率。

B. 另依規定對於無法量化之經濟成

員會「新世紀國家建設計畫」之經濟建設指標，預估民國 90 年至民國 100 年之消費者物價上漲率規劃為 2%，惟因近 10 年平均消費者物價指數僅約 1.44%，基於財務預估保守穩健原則，因此本計畫之物價上漲率乃以 1.5% 為計算基準。又財務效益分析主要係依據各項參數及基本假設，以預估營運年期之現金流量分析為評估基礎，其中資金需求包含興建成本、營運維修成本及重增置成本，收入面則包括票箱收入及土地開發事業收入，其中票箱收入係以運量計算，其他收入係假設採用票收收入的 5%，因此並無使用營運收入成長率。

B. 本計畫財務計畫評估年期係以國內捷運建設慣用施工以及營運後 30 年為評估基礎，本計畫於評估年期內無法回收。

(二) A. 參酌行政院經濟建設委員會 97 年版「公共建設計畫經濟效益評估及財務計畫作業手冊」及交通部運輸研究所「交通建設計畫經濟效益評估作業之研究」之相關規定，主要針對可量化之效益進行定量分析，效益係以經濟學上「消費者剩餘」(consumer's surplus)之概念估算，計算基礎為臺北都會區有無本計畫捷運系統之比較結果，預計本計畫輕軌運輸系統可量化之效益有旅行時間效益、公車營運成本節省效益、肇事成本節省及減少空氣與噪音之效益，前述效益計算未涉及經

	<p>本，可以文字與圖表等方式表達，但仍應詳加說明，避免籠統或粗略陳述等情形，故不宜因較難量化而未納入評估。</p> <p>C.未說明計算經濟益本比</p> <p>D.應做敏感性分析</p>	<p>濟成長率及工資上漲率。</p> <p>B.本計畫之高架捷運及站體均位於主要交通要道上，將使施工期間的交通服務品質降低，沿線兩側商業使用亦會因施工而減少購物人潮，另因鄰近部分遊憩據點可直接看到高架架設工程或機具運作與材料的堆置情形，可能會令人產生不安與不悅的感覺，影響遊憩活動的視覺體驗。捷運完工後，直接獲益的是捷運場站附近之商家，將因大量捷運人潮帶來無限的商機；工業區之廠商亦因聯外交通改善而獲益；住宅區之居民有快速便捷的大眾運輸系統可供選擇，將大大提高計畫區鄰近居民之生活品質。另就政府機關角度而言，本計畫興建後可提升大眾運輸系統整體服務水準，並達成提升大眾運輸使用率之目標。詳報告書 11.2.1 章節</p> <p>C.本計畫經濟益本比 3.32，詳報告書 11.2.3 章節。</p> <p>D.遵照辦理，詳報告書 11.4 章節。</p>
<p>會議結論</p>	<p>一、本案除依各委員及機關代表意見逐一修正補充外，請新北市政府補充下列資料：</p> <p>(一)按本部於新北市推動各項捷運、鐵路、公路等多項建設，然各項建設間運具所產生之競合關係應再進一步分析，並補充相關說明。</p> <p>(二)後續大臺北地區捷運路線仍將持續推動中，對於整體路網之邊際效益遞減，恐造成未來營運不利，請增列路線興建後之邊際成本及效益之差異</p>	<p>一、</p> <p>(一)捷運與臺鐵兩種系統之運輸服務特性有定位上的區隔，民眾在運具選擇上會依不同的需求做選擇，某部份相同目的地的旅次需求可能臺鐵捷運化後旅行時間較短，但同樣捷運也可吸引臺鐵旅次就近轉乘，使用捷運到達更多站位的優勢，例如由桃園、鶯歌往板橋的民眾會選擇臺鐵，往三峽、土城則一定會選擇捷運，因此本計畫實為補足不同旅次廊帶之運輸需求，並非以完全平行臺鐵之</p>

分析，並提出具體因應對策。

- (三) 基於目前三環三線於綜合規劃階段之計畫尚有淡水捷運延伸線、桃園捷運綠線、臺北捷運民生汐止線等路線，同時推動將產生計畫排擠效應，請排定推動優先次序。
- (四) 針對地方應負擔非自償經費部分，為佐證未來地方財源足堪負荷，請提出中程概算需求相關說明。
- (五) 請承諾營運期間自負盈虧，及敘明未來如中央中長程概算無法容納之財源籌措及財務策略。
- (六) 敘明並補充沿線都市更新構想、周邊土地開發淨效益及稅金增額收入等外部效益金額納入捷運自償性財源之計算過程及相關數據來源，同時將增額土增稅及增額契稅效益納入，並就財務及經濟評估進行敏感度分析。
- (七) TIF 估算之稅收增額挹注建設計畫比例，應依經建會審議桃園捷運綠線及民生汐止線之決議辦理，且應比照淡水捷運延伸線承諾營運初期編列一定額度之營運基金。
- (八) 財務計畫及相關經費幣值（如當年幣值、基年幣值）之一致性均應整合。
- (九) 增列風險評估專章。
- (十) 請於「綜合運輸規劃」章補充運量培養計畫，另請補充捷運與其他公共運輸系統整合規劃。
- (十一) 出具本計畫經地方議會同意函。
- (十二) 補充民間投資可行性之「促參預評估檢核表」。

廊帶來佈線，雖然會吸引一部分的臺鐵旅次量，但在整個廊帶的大眾運輸系統運作上，本計畫與臺鐵可明顯提升三鶯地區大眾運輸使用的便利性及可及性，擴大大眾運輸服務範圍及市場，實際上應為互補合作關係。本計畫與台鐵競合分析詳報告書 5.3 章節。

- (二) 本計畫票收收入計算方式，係以有興建三鶯線情況下，整體都會區捷運路網之上車旅次量，較沒有興建三鶯線情況下，整體都會區捷運路網之上車旅次量，所增加之旅次量計算得興建三鶯線後，整體都會區捷運路網票收收入之增量，故本計畫通車營運後對捷運公司整體財務有正面影響，詳報告書 8.4.4 章節及 11.3.2 章節。
- (三) 淡水捷運延伸線係屬於配合中央政策，故營建署及中央皆配合編列預算，以加速該計畫推動；桃園捷運路線並未行經本市轄；其餘路線包含汐止民生線、安坑線、三鶯線，除自償性經費係透過本府已成立之軌道建設基金籌應，另非自償性經費尚於本府現行每年負擔經費之額度內，並無排擠效益。
- (四) 本府提出三環三線發展願景，其中興建中捷運路線除機場線為中央負擔外，其餘包含環狀線第一階段、萬大線、土城線延伸頂埔段主要經費需求高峰期係落在 104 年前；規劃中捷運路線，由於淡水捷運延伸線係配合中央政策所興建外，汐止民生線、安坑線及三鶯線，為本府列為優先推動之計畫，經費分擔主要在核定後方可編列經費，預計於 104 年按年編列經費，詳附表 1，故仍於本府

	<p>二、請新北市政府依上開結論修正完竣後，先函送本審查委員會幕僚機關高鐵局檢視確認其修正內容無誤後，再循程序辦理報院事宜。</p>	<p>財政能力負擔範圍內。另財源籌措方式 詳報告書 12.4 章節。</p> <p>(五) 本府已承諾自負營運期間盈虧。若中央預算不足，在不超出自償性經費額度下可由軌道基金借貸先行支應，俟中央預算充裕後再歸墊。</p> <p>(六) 遵照辦理，詳報告書第 12 章財務專章。</p> <p>(七) 遵照辦理。</p> <p>(八) 遵照辦理，已於報告書中載明。</p> <p>(九) 遵照辦理，詳報告書 12.5.2 章節。</p> <p>(十) 遵照辦理，綜合運輸規劃詳附錄 10，本計畫前期運量培養及公共運輸系統整合規劃，詳報告書 13.2 及 13.3 章節。</p> <p>(十一) 遵照辦理，詳附錄 5。</p> <p>(十二) 遵照辦理，詳附錄 9。</p> <p>二、本府已依相關意見完成報告書修正，建請核轉行政院核定。</p>
--	--	--

附表 1

新北市政府各捷運路線分年經費分擔表

		103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	合計
新 北 市	自償	1,993	1,876	1,641	2,659	6,754	10,851	10,055	5,675	4,394	1,644	716	538	164	20	48,982
	非自償	4,033	2,056	1,289	4,194	3,152	4,818	4,423	2,299	1,330	460	252	162	44	5	28,517
	用地費	2,208	976	5,896	2,470	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11,550
	合計	6,026	3,933	2,930	6,853	9,906	15,669	14,477	7,975	5,724	2,104	968	701	208	25	89,049

註：1.本分年經費分擔表包含三鶯線、安坑線、汐民線、萬大線、淡海線、頂埔線及環狀線。

2.各捷運路線用地費係由本市軌道建設發展基金貸款支應之。