

附錄 4

100 年 11 月 23 日三鶯線交通部及相關單位審查意見

辦理情形彙整

「臺北都會區大眾捷運系統三鶯線暨周邊土地開發可行性

研究報告書」交通部審查意見處理情形

編號	審查單位	審查意見	處理情形
1	交通部會計處	<p>一、查本部訂定之「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」第 5 點第 1 項第 3 款規定，地方主管機關辦理計畫可行性研究內容，應將財務可行性分析（含票價收入、附屬事業成本及收入、周邊土地開發成本及效益、稅金增額）納入報告書。惟本報告書 12-23 頁，僅概略估計 TOD 及 TIF 效益之自償性收益，爰請新北市政府確實檢討土地開發效益之範圍，就捷運沿線、場站及周邊地區、聯合開發、都市更新及增額容積獎勵等方式做詳實規劃。另請確實分項估算 TOD 及 TIF 收益（包括增額地價稅、增額房屋稅、契稅及增額土增稅等），將相關效益納入自償性財源，並編製財務效益評估表，就財務之保守、中估及樂觀情境進行分析。</p> <p>二、又依據上開要點第 5 點第 2 項規定，新北市政府應於推動可行性研究時，配合成立推動小組，其所完成之可行性研究報告書應經推動小組審核同意後，始得陳報本部核轉行政院核定，爰請新北市政府補充說明是否已依上開要點辦理。</p> <p>三、考量近年本部主管公共建設經費成長有限，軌道次類別預算於 100 年後漸進入高峰期，實無預算空間再容納新興計畫所需經費，爰對新興建設計畫審議除考量是否具推動之急迫性與必要性，尤應衡酌中央負擔款能否於本</p>	<p>一、</p> <p>（一）因捷運建設有助於加速沿線環境改善，使場站周邊土地利用產生改變，故目前本計畫針對捷運場站周邊土地開發構想，係以場站周邊 500 公尺範圍為基準，檢討工業區及農業區等使用型態調整，至於都市更新及增額容積，考量私有土地產權整合不易及整體環境衝擊，故暫不納入效益估算。</p> <p>（二）有關財務情境分析，本計畫已就建設成本、運量及折現率變動對財務之影響進行分析，詳報告書第 7.6 章節。</p> <p>二、本計畫可行性研究報告已於 100 年 11 月 1 日經本府捷運三環三線推動小組第 1 次會議同意。（詳附錄 3）</p> <p>三、</p> <p>（一）本計畫已依「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」規定，將 TOD 及 TIF 效益納入財務計畫估算，故自償率已較未納入 TOD 及 TIF 效益提升，中央補助非自償性經費亦相對減少。</p> <p>（二）本計畫推估經費需求高峰期為 105 年以後，屆時在建捷運工程多已完工通車，各級政府中程概算額度應有餘裕可容納</p>

		部中程概算額度內容納。	本計畫建設經費。
2	交通部總務司	<p>一、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」第 5 點規定，地方主管機關推動個案計畫可行性研究時，應配合成立推動小組，可行性研究報告書並應經該推動小組審核同意後始得報部核轉行政院核定，經查新北市政府函報資料，似未說明是否已依上開規定辦理，建請該府補充說明。</p> <p>二、報告書第 12 章所述「用地及拆遷補償費」共計 30.34 億元乙節，經查內政部研議之「土地徵收條例」修正草案業送請立法院審議，其中針對徵收土地之地價補償，係改以市價辦理補償，爰上開估算數額，倘係以現行法令規定，以公告現值加成補償，恐與修法方向未合，建議新北市政府得增列市價補償所需費用，俾充分表達修法前、後所需之用地經費，以供評估財務效益之參考。</p>	<p>本計畫建設經費。</p> <p>一、本計畫可行性研究報告已於 100 年 11 月 1 日經本府捷運三環三線推動小組第 1 次會議同意。(詳附錄 3)</p> <p>二、</p> <p>(一) 目前土徵條例草案尚未修法通過，通過後將依規定以市價補償，因依補助辦法規定，用地款須由地方自籌，中央並不補助，故如修法通過，本府亦將配合辦理。</p> <p>(二) 另若以國產局公開標售全國土地成交案件中，公告現值與決標價格及標售底價比，多集中在 41%~80% 及 61%~100% 之間，故實際上以市價徵收及公告現值加成徵收所需用地費差異不大。</p>
3	交通部路政司	<p>一、依本部「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」規定，報告書應補充或說明下列內容：大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫可行性研究檢核評估表。都市公共運輸發展情形、公共運輸使用普遍性。土地開發初步評估分析，包含捷運路線、場、站或鄰近地區可開發範圍之評估、都市計畫變更內容、土地開發方式及期程評估、地方政府預估可獲取之開發效益。財源籌措評估分析及財務策略分析等內容，包含成立基金(如運用現有基金或新成立基金)或專戶之經費來源、運用方式、地方政府估算一定範圍內之稅金增額融資效益、專案融資書面文件或與銀行團融資意願書等相關事項。公共運輸系統</p>	<p>一、</p> <p>(一) 1. 因捷運建設有助於加速沿線環境改善，使場站周邊土地利用產生改變，故目前本計畫針對捷運場站周邊土地開發構想，係以場站周邊 500 公尺範圍為基準，檢討工業區及農業區等使用型態調整，至於都市更新及增額容積，考量私有土地產權整合不易及整體環境衝擊，故暫不納入效益估算。</p> <p>2. 開發期程乙種工業區變更為住宅區以核定後第 8、15、30 年三階段及分別為總挹注經費的 30%、50%、20% 之比例挹注捷運建設財務。農業區變更為都市發展用地採區段徵</p>

		<p>整合初步規劃，含捷運與其他公共運輸系統整合規劃及相關配套措施之規劃。地方政府承諾事項，包含建議營運機構經營型態、成立營運基金或專戶，地方政府負擔之經費額度，及地方議會出具同意本計畫之相關文件等。</p> <p>二、本案各章節部分資料及數據與現況不符，建請一併檢視更新修正；另應整合後提出相關結論。</p> <p>三、俟報告書修正完竣後，應先經新北市政府跨局處推動小組審核同意後，始得陳報本部審查。</p>	<p>收方式整體開發：預估於核定後第 20 年完成區段徵收開發。</p> <p>(二) 財源籌措方式，本府已成立「新北市軌道建設發展基金」。至稅金增額融資效益分析依據「租稅增額融資(Tax Increment Financing, TIF)機制作業流程及分工(草案)」估算公式，計算地價稅租稅增額、房屋稅租稅增額、土地增值稅租稅增額與契稅租稅增額等稅收增額挹注捷運建設經費之額度，詳報告書 12.2.5 章節及附錄 6。</p> <p>(三) 遵照辦理，詳附錄 4「公共運輸系統整合計畫」。</p> <p>(四) 有關議會同意本計畫文件，本府已於 100 年 12 月 30 日函請議會同意支持本案，並於審查時再補送議會同意函。(詳附錄 8)</p> <p>二、</p> <p>(一) 遵照辦理。</p> <p>(二) 遵照辦理，詳第 13 章「結論與建議」。</p> <p>三、本計畫可行性研究報告已於 100 年 11 月 1 日經本府捷運三環三線推動小組第 1 次會議同意。(詳附錄 3)</p>
4	交通事業管理小組	<p>一、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」規定，可行性分析應包含土地開發初步評估分析，包含捷運路線、場、站或鄰近地區可開發範圍之評估、都市計畫變更內容、土地開發方式及期程評估、地方政府預估可獲取之開發效益。本報告第 12 章內僅針對站、場周邊地區進行研析，建議將路線、站、場鄰近</p>	<p>一、</p> <p>(一) 因捷運建設有助於加速沿線環境改善，使場站周邊土地利用產生改變，故目前本計畫針對捷運場站周邊土地開發構想，係以場站周邊 500 公尺範圍為基準，檢討工業區及農業區等使用型態調整，至於都市更新及增額容積，考量私有土</p>

		<p>地區皆納入檢討評估，並請增列開發期程評估。</p> <p>二、依上開要點規定，應備具有關都市發展規劃、綜合運輸規劃、基金成立及運作方式、銀行團融資意願書及地方議會出具同意本計畫之相關文件等要件部分，請新北市政府列出清單檢視有無完成，如未完成，請敘明推動構想方式及辦理時機。</p>	<p>地產權整合不易及整體環境衝擊，故暫不納入效益估算。</p> <p>(二)開發期程乙種工業區變更為住宅區以核定後第 8、15、30 年三階段及分別為總挹注經費的 30%、50%、20%之比例挹注捷運建設財務。農業區變更為都市發展用地採區段徵收方式整體開發：預估於核定後第 20 年完成區段徵收開發。</p> <p>二、</p> <p>(一)本府相關單位已著手辦理，都市發展規劃、綜合運輸規劃預計今年底前完成成果。</p> <p>(二)本府已成立「新北市軌道建設發展基金」(附錄 7)；有關議會同意本計畫文件，本府已於 100 年 12 月 30 日函請議會同意支持本案，並於審查時再補送議會同意函(附錄 8)。</p>
5	運輸研究所	<p>一、報告書第三章現況資料之蒐集宜更詳實，方能反映研究範圍之現況特性，相關意見如下：第 3.2.2 節公車系統部分，本研究僅蒐集公車路線及尖離峰班距，無法得知此路廊公車之服務水準，建議可再補充相關運量資料。第 3.2.3 節現況交通量分析，僅以圖 3-2-2-1~3-2-2-4 表示主要道路之服務水準似較為簡略，建議交通量調查資料若引用相關報告，應註明資料來源，並將交通量數據補充於報告書內。第 3.3 節人口與產業預測部分，以 90 年為預測基年是否洽當，請再衡酌。多數資料來源未包含年期，請補充。</p> <p>二、第四章路線方案研擬內容僅 4 頁，是否與其他章節合併或補充相關內容，請再衡酌。第七章經濟與財務評估部分，建議將各種假設參數及評估結果</p>	<p>一、遵照辦理，詳報告書第 3 章。</p> <p>二、</p> <p>(一)敬悉。</p> <p>(二)經濟及財務評估假設參數，詳報告書 7.1 章節。</p> <p>(三)本計畫可行性研究路線方案係沿用臺北市捷運局 95 年完成之走廊研究規劃成果進一步評估分析，該方案已經臺北市捷運局妥為評估且召開公聽會達成共識。</p> <p>(四)遵照辦理，詳第 13 章「結論與建議」。</p> <p>三、本府相關單位已著手辦理，綜合運輸規劃預計今年底前完成成果，並補充公共運輸系統整合計畫詳附錄 4。至地方政府承諾事項部分，本府已成立「新</p>

		<p>列表，以利檢視。路線方案之評選，建議可提供量化的衡量指標，並進行綜合評估分析。建議增列一章結論與建議，就本報告之研究成果、本案推動之重要性及本路廊相關數據加以彙整說明。</p> <p>三、請依據「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」規定，補充下列事項：檢附新北市綜合運輸規劃內容供參。補充公共運輸系統整合初步規劃。補充地方政府承諾事項。</p>	<p>北市軌道建設發展基金」(附錄7)；有關議會同意本計畫文件，本府已於100年12月30日函請議會同意支持本案，並於審查時再補送議會同意函(附錄8)。</p>
6	<p>高速鐵路工程局</p>	<p>一、請依據部頒之「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」第五點第四款規定，一併將公共運輸系統整合初步規劃，含捷運與其他公共運輸系統整合規劃事項納入報告書。</p> <p>二、請依「審查作業要點」第七點第二項就經濟及財務效益評估指標之規定：「經濟效益評估指標應將系統生命週期成本、旅行時間節省效益、行車成本節省效益、肇事成本節省效益、環境污染減少效益等作為計算項目；另財務評估指標(包括運輸本業、附屬事業及周邊土地開發等)應分別就財務之保守、中估及樂觀情境進行分析。」。查本案報告書之經濟效益評估指標並未將肇事成本節省效益、環境污染減少效益等作為計算項目，且財務評估指標未依規定分別就財務之保守、中估及樂觀情境進行分析，爰請新北市政府依照該要點規定補充修正報告書內容。</p> <p>三、另依「審查作業要點」第七點第三項規定，自償率應將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計算，並作為交通部排定優先次</p>	<p>一、遵照辦理，詳附錄4「公共運輸系統整合計畫」。</p> <p>二、</p> <p>(一)遵照辦理，詳報告書第7.6章節。</p> <p>(二)有關財務情境分析，本計畫已就建設成本、運量及折現率變動對財務之影響進行分析，詳報告書第7.6章節。</p> <p>三、有關自償率評估結果變動，係依據「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計算，本府已於100年10月25日北府交軌字第1001502830號函敘明自償率變動原因，詳報告書12.2章節。</p> <p>四、本府已成立「新北市軌道建設發展基金」(附錄7)議會同意本計畫文件，本府已於100年12月30日函請議會同意支持本案，並於審查時再補送議會同意函(附錄8)。</p> <p>五、遵照辦理，詳附錄2及附錄5。</p> <p>六、</p>

	<p>序及審議該計畫中央補助比例之參考依據；查報告書 12-8 頁有關本計畫之自償率評估結果為 24.73%，與 10 月 25 日來函說明一之自償率評估結果為 35.06% 有異，請澄清說明。</p> <p>四、有關地方政府承諾事項，包含建議營運機構經營型態、成立營運基金或專戶、優惠措施，地方政府負擔之經費額度，及地方議會出具同意本計畫之相關文件等，請補充。</p> <p>五、請修正報告書名稱與函報交通部名稱一致，並請檢附「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫可行性研究檢核評估表」、「中長程個案計畫自評檢核表」並加蓋官印或首長印信。</p> <p>六、有關報告書 6.3.2 可行性分析乙節：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、部分區域及路線所須克服之工程條件，如 B 路線方案中「跨越三峽溪處與既有橋梁結構衝突，須擇適合之結構型式克服」，應探討說明可行之結構方案。 2、路線跨越中山高架橋及縱貫線鐵路路段，軌道縱坡接近 6% 是否過大，考量長期營運維修與磨耗，建議於規劃時仍應滿足「捷運系統建設技術標準規範」之規定。 3、鶯歌(C 區段)於跨越鶯歌溪、台鐵縱貫線及地區路口處地形複雜，應詳細探討工程可行性。 <p>七、定線規劃圖及報告內所用之底圖過於模糊無法辨讀，請改善。</p>	<p>(一) 本計畫前期規劃階段臺北市捷運局已進行至走廊研究規劃，對於路線方案皆已就各層面妥為評估，故工程應屬可行，惟後續綜合規劃階段將就工程課題再詳細檢討評估，並儘可能避開既有橋樑。</p> <p>(二) 查輕軌捷運 (LRRT) 最大爬坡度為 6-7%，另環狀線採用系統爬坡度為 5%，後續綜合規劃階段，將就本部分再詳細檢討，以使路線最大坡度符合系統規定。</p> <p>(三) 敬悉，本計畫前期規劃階段臺北市捷運局已進行至走廊研究規劃，對於路線方案皆已就各層面妥為評估，故工程應屬可行，惟後續綜合規劃階段將就本部分再詳細檢討評估。</p> <p>七、遵照辦理。</p>
--	---	---