

## 附錄 2

101 年 3 月 8 日「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  
告書」（101 年 2 月版）審查意見回復表

# 101年3月8日「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」(101年2月版)審查意見回復表

項次	審查意見	處理情形
一	有關表 12-4-1，請參照行政院經建會 101 年 2 月 15 日所頒之標準作業格式提報(如附)，於 TOD 項下分列土地開發收入及增額容積價金收入，於 TIF 項下分列地價稅增額收入、房屋稅增額收入、土地增值稅增額收入及契稅增額收入。	遵照辦理，已配合修正，詳表 12-4-1。
二	附錄 1 審查意見回覆表與報告書內容不符者，請修正： (一)馮委員正民審查意見第三項及會議結論第一、(二)項：處理情形表中說明詳報告書 8.8.4 章節，經查報告書無此章節，是否為誤植，請查明。 (二)鄭委員淑芳書面審查意見第一項之回覆：淨現值為負 23,131 百萬元與第 12.4 節(P.12-42 最後一行)淨現值為負 23,425 百萬元不符，請修正。	(一)遵照辦理，已配合修正，詳附錄 2。 (二)遵照辦理，已配合修正，詳附錄 2。
三	有關使用分區變更提高容積之回饋價金部份，請依據經建會之標準作業格式提列，俾利後續該會審議。	遵照辦理，詳表 12-4-1。
四	請補充本計畫之整體路線及場站位置圖於報告書中。	本計畫之整體路線詳見報告書 P14-3 頁，場站位置圖詳見報告書 8.3.2 章節。
五	有關會議結論(一)、3.「...請補充路線興建後之邊際成本及邊際效益分析，並提出具體因應對策。」修正之報告書仍未分析及提出具體因應對策，請一併加強分析。	邊際效益指的是每增加一單位所能產生的總效益變動量( $MU=\Delta TU/\Delta Q$ )，邊際成本指的是每增加一個單位所產生的總成本變動量( $MC=\Delta TC/\Delta Q$ )，而本計算經濟及財務評估並非以該路線服務之旅次估算票箱收入，而係以該路線加入，對整體台北都會區新增之旅次據以推算，故所論述增量成本及增量效益分析，即邊際成本及邊際

		<p>效益。三鶯線經濟效益評估即是針對「三鶯線相對於整體路網所增加的成本與效益」，評估結果列於表 11-2-1，益本比達 3.32，淨現值達 1578 億元（當年幣值），顯示三鶯線的加入，具有投資效益，即對整體路網有正向效益。就財務面觀之，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，故本計畫雖無法完全自償，但票箱收入比達 1.71（表 11-3-2），顯示營運收入大於營運支出，對捷運營運收入仍有正面效益。另本府後續提出配套措施如提升公共運輸品質、管制私人運具使用、改善人本設施空間及營運前運量養成計畫等配套措施，以發揮運輸整體效能，增加營運收入，內容說明詳<b>報告書 P13-14 頁。</b></p>
--	--	--