「臺北都會區大眾捷運系統
萬大-中和-樹林線規劃報告書
暨周邊土地開發計畫案」第二期工程

第一次修正計畫報告
（核定本）

臺北市政府 新北市政府

臺北都會區大眾捷運系統
萬大－中和－樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫案第二期工程
第一次修正計畫對照表

項次	原建設計畫內容	第一次修正計畫內容	第一次修正計畫理由
1	「臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫」核定文號：行政院 99 年 2 月 12 日院臺交字第 0990092595 號函。本案有助於改善大台北地區局部交通壅塞，帶動沿線發展，原則同意，興建時並採分期開發。 「臺北都會區大眾捷運系統萬大－中和－樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫案」第二期工程財務計畫暨計畫期程調整案核定文號：行政院 107 年 10 月 17 日院臺交字第 1070124436 號函。本案總經費以 555.3 億元為上限，計畫期程為本案核定後 12 年(119 年 12 月)，後續請臺北市政府本於撙節原則，依「政府公共工程計畫與經費審議作業要點」規定，送請本院公共工程委員會審議確切經費，並管控計畫期程如期如質完工通車。	1. 原核定之財務計畫依據行政院公共工程委員會基本設計審議 108 年 10 月 28 日工程技字第 1080023958 號函示，計畫經費調減為 549.77 億元(含用地費 42.13 億元)，本次修正總建設計畫經費調整為 770.47 億元。 2. 計畫期程實質完工日由 117 年 12 月調整至 120 年 9 月，計畫期程由 119 年 12 月調整至 122 年 9 月止。	1. 本計畫用地取得包括捷運系統用地及捷運開發區用地，原財務計畫用地取得費用係以市價(約各站須取得用地之平均公告土地現值 1.8 倍)為基準進行估算，且依預估取得年度加計 2%之地價調整費用。因近年公告土地現值之調幅已超過地價調整比率，土地交易價格上漲，用地依實際協議價格及評定市價計算，修正為 62.07 億元，較原核定 42.13 億元，增加 19.94 億元。 2. 本計畫於土建工程招標期間，因受新冠肺炎疫情及烏俄戰爭影響，導致缺工、缺料及營建成本大幅上漲，加上國內營建市場多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，以致招標作業多次流標而延遲，且因整體工程經費已超出原計畫經費額度，以致部分工程標案仍無法公告招標，致總建

項次	原建設計畫內容	第一次修正計畫內容	第一次修正計畫理由
			設計畫經費調整為 770.47 億元，經費增加 220.69 億元(用地費增加 19.94 億元、工程經費增加 200.75 億元)；另影響計畫期程實質完工日由117年12月調整至120年9月，計畫期程由 119 年 12 月調整至 122 年 9 月止。

捷運萬大－中和－樹林線第二期工程分年預算及需求表

單位：千元

經費項目 / 調整期程後	中央政府	新北市政府	總計	執行情形
108 年度及以前預算數	50,000	82,770	132,770	都市計畫變更作業 土建、水電、環控細部設計
109 年度預算數	97,000	412,528	509,528	都市計畫變更作業 土建、水電、環控細部設計 機電工程施工估驗計價
110 年度預算數	574,400	1,109,712	1,684,112	都市計畫變更作業 土建、水電、環控細部設計 機電工程施工估驗計價
111 年度預算數	558,300	4,546,341	5,104,641	都市計畫變更作業 土建、水電、環控、軌道及 機電工程等施工估驗計價
112 年度預算數	428,400	1,536,396	1,964,796	都市計畫變更作業 土建、水電、環控、軌道及 機電工程等施工估驗計價
113 年度預算數	989,500	1,093,122	2,082,622	用地取得作業 土建、水電、環控、軌道及 機電工程等施工估驗計價
114 年度預算數	900,000	2,191,016	3,091,016	用地取得作業 土建、水電、環控、軌道及 機電工程等施工估驗計價
115 年度需求數	6,282,003	10,928,971	17,210,974	土建、水電、環控、軌道及 機電工程等施工估驗計價
116 年度需求數	3,528,408	5,833,214	9,361,622	土建、水電、環控、軌道及 機電工程等施工估驗計價
117 年度需求數	4,951,226	7,862,803	12,814,029	土建、水電、環控、軌道及 機電工程等施工估驗計價
118 年度需求數	4,622,567	7,230,123	11,852,690	土建、水電、環控、軌道及 機電工程等施工估驗計價
119 年度需求數	1,992,585	3,351,239	5,343,823	土建、水電、環控、軌道及 機電工程等施工估驗計價
120 年度需求數	1,869,269	3,002,931	4,872,200	土建、水電、環控、軌道及 機電工程等施工估驗計價 開始可靠度測試及驗收、營運 改善作業
121 年度需求數	187,895	319,386	507,281	持續進行可靠度測試及驗收、 營運改善作業
122 年度需求數	191,042	323,745	514,786	完成可靠度測試及驗收、竣工 作業
經費需求合計	27,222,594	49,824,296	77,046,890	

備註：

1. 114 年及以前年度為預算數，115 年度~122 年度為概估需求。
2. 本案奉行政院 107 年 8 月 16 日第 3613 次院會通過納入前瞻基礎建設計畫第 2 期特別預算，108 年中央補助 0.5 億元、109 年補助 0.97 億元。第 3 期特別預算中央政府 110 及 111 年度法定預算分別為 5.744 億元及 5.583 億元，第 4 期特別預算中央政府 112 及 113 年度法定預算分別為 4.284 億元及 9.895 億元。至後續年度經費將配合資金需求滾動調整。

目 錄

修正內容對照表
分年預算及需求表
壹、計畫緣起、依據、內容…… 1
一、緣起…… 1
二、依據…… 1
三、內容…… 3
貳、環境變遷檢討…… 6
參、需求重新評…… 10
一、計畫經費調整…… 10
二、計畫期程調整…… 33
三、經濟效益評估…… 38
四、財務效益評估…… 43
五、財源籌措計畫…… 48
肆、計畫及預算執行檢討…… 52
一、工程執行進度…… 52
二、預算編列與執行情形…… 53
伍、計畫修正理由說明…… 55
一、辦理依據…… 55
二、修正重點說明…… 55
三、小結…… 60
陸、修正目標…… 61
柒、計畫修正內容…… 62
一、計畫經費調整…… 62
二、計畫期程調整…… 62
三、經濟效益評估…… 63
四、財務效益評估…… 63
五、計畫經費分攤…… 63
捌、分年實施計畫及資源需求…… 65
一、分年實施計畫…… 65
二、資源需求…… 66
玖、結語…… 67
拾、檢附相關奉核文件…… 68

附錄

附錄一 經費審議要點審定基設報告與本次修正後之數量差異表

附件

中長程個案計畫自評檢核表

中長程個案計畫性別影響評估檢視表

主辦機關管控機制責任歸屬表

經費增加責任分擔檢討表

附件一 交通部報告初審會議紀錄意見(及會前審查意見)回應

附件二 交通部審查委員會第 61 次會議紀錄意見回應

附件三 交通部審查委員會第 65 次會議紀錄意見回應

附件四 國家發展委員會有關機關(單位)意見回應

表 目 錄

表 1.3-1 捷運萬大線設站位置一覽表…… 3
表 2.1-1 新北市樹林區土城區地價指數…… 6
表 2.1-2 消費者物價指數…… 6
表 2.1-3 公告現值漲幅調查…… 6
表 2.3-1 捷運萬大線第二期工程土建區段標歷次招標情形…… 8
表 3.1-1 捷運萬大線第二期工程總經費調整表…… 10
表 3.1-2 捷運萬大線第二期工程建設期間各級政府經費分擔估算表…… 11
（財務計畫核定版）
表 3.1-3 捷運萬大線第二期工程建設期間各級政府經費分擔估算表…… 12
（工程會審議核列經費版）
表 3.1-4 各級政府經費分擔差異比較表…… 12
表 3.1-5 公告土地現值與協議市價比較表…… 13
表 3.1-6 土建工程經費比較表…… 18
表 3.1-7 機電系統工程經費比較表…… 21
表 3.1-8 捷運萬大線第二期工程修正計畫預算調整…… 23
表 3.1-9 萬大線第二期工程各區段標最後 1 次公告之…… 24
重要工項「人」「機」「料」佔比
表 3.1-10 萬大線第二期工程各區段標重要工項及作業「人」「機」「料」. 25
佔比與第 1 次公告相較之增幅
表 3.1-11 萬大線第二期已決標工程重要工項「人工」整體增幅…… 25
表 3.1-12 試算土建直接成本增幅-鐵道局…… 26
表 3.1-13 試算土建直接成本增幅-北捷局……26
表 3.1-14 中運量目標年單位營運成本摘要表…… 30
表 3.1-15 系統設備使用年限及重增置年度…… 31
表 3.1-16 分年營運維修及重增置成本…… 32
表 3.3-1 捷運萬大線第二期工程經濟效益評估一覽表…… 42
表 3.4-1 財務計畫參數假設說明…… 43
表 3.4-2 捷運萬大線第二期修正計畫自償率試算表…… 47
表 3.5-1 捷運萬大線第二期工程建設期間各級政府經費分擔估算表…… 48
（財務計畫核定版）
表 3.5-2 捷運萬大線第二期工程建設期間各級政府經費分擔估算表…… 48
（工程會審議核列經費版）

表 3.5-3 本次修正財務計畫經費分攤表…… 50
表 3.5-4 中央及新北市政府經費分攤比較表…… 50
表 4.1-1 主要工程標案決標金額與開工完工日期彙整表…… 52
表 4.2-1 捷運萬大線第二期工程各級政府各分年度預算編列情形一覽表… 53
表 4.2-2 捷運萬大線第二期建設計畫經費使用統計表…… 54
表 7.5-1 中央及新北市政府經費分攤比較表…… 64
表 8.2-1 中央與新北市政府分年經費需求表…… 66

圖 目 錄

圖 1.3-1 捷運萬大線路線示意圖…… 5
圖 3.1-1 萬大線第二期工程各級政府經費分擔估算示意圖…… 12
圖 3.1-2 重要工項「人工」與土建直接成本二者增幅相關比較…… 28
圖 3.2-1 捷運萬大線第二期工程計畫修正前主時程圖…… 33
圖 3.2-2 捷運萬大線第二期工程計畫修正主時程圖…… 37

壹、計畫緣起、依據、內容

一、緣起

臺北市萬華區萬大路與新北市中和區連城路、土城區金城路及樹林地區等沿線廊帶發展密集，運輸需求量大，聯外橋樑如華中橋、浮洲橋等交通壅塞，且為現有捷運系統服務所不及，考量區域性之運輸需求及因應地方民意之強烈期待，亟須儘早進行捷運系統規劃，以滿足萬華、中和、土城、樹林地區等各精華地帶間之旅運需求，分散未來尖峰時段捷運新莊線、土城線、環狀線各路線之間的轉乘旅次，並擴大臺北都會區大眾捷運系統之服務範圍，發揮整體運輸效益。

二、依據

(一)捷運萬大線係臺北市政府依 89 年 12 月 29 日臺北市議會第 8 屆第 16 次臨時大會第 1 次會議議決略以：「捷運萬大支線應作初期評估規劃以造福廣大市民」辦理。

(二)臺北市政府捷運工程局於 91 年 3 月完成「萬大地區設置捷運系統可行性分析報告」，研擬於萬大、永和、中和及土城地區設置捷運系統，並於 91 年 5 月將報告書函送臺北市議會並於 91 年 3 月 8 日邀集臺北縣、市府交通及都市計畫主管機關研商，均表示支持捷運路線延伸至中、永和地區之規劃原則，其後配合各級民意代表於 91 年 7 月 26 日、9 月 10 日及 9 月 17 日分別於中和及萬華地區舉辦說明會，向地方民眾說明臺北市政府捷運工程局之規劃成果，聽取民意以作為後續規劃之參考。

(三)新北市政府亦於 91 年 12 月完成「樹林地區規劃捷運系統建設計畫可行性研究」，其路線規劃與萬大線於土城地區銜接，並提報交通部，獲指示臺北市政府捷運工程局納為後續路網發展規劃作業併萬大線做後續規劃作業。

(四)行政院 99 年 2 月 12 日院臺交字第 0990092595 號函核定綜合規劃報告，原則同意，採分期推動興建，並依經建會審議結論及主計處意見辦理。環境影響評估說明書定稿本已於 97 年 8 月 6 日獲行政院環境保護署環署綜

字第 0970055406B 號函同意備查。

(五)臺北市政府於 106 年 1 月提出捷運萬大-中和-樹林線(以下簡稱萬大線)第二期工程財務計畫暨計畫期程調整案，歷經交通部及行政院審議，獲行政院 107 年 10 月 17 日院臺交字第 1070124436 號函核定，總建設經費為 555.30 億元，預定完工期程為 117 年底，計畫預算執行時程為 119 年底；臺北市政府延續萬大線第一期工程辦理第二期建設，臺北捷運公司為營運機構，新北市政府為土地開發地方主管機關。

(六)代辦桃園捷運棕線設計施工：桃園捷運棕線 BRH07 站與萬大線第二期工程 CQ890 區段標 LG21 站及中和新蘆線迴龍站採共構站內轉乘，為利相關銜接界面，桃園市政府考量萬大線第二期工程較桃園捷運棕線早完工，為避免桃園捷運棕線施工影響萬大線第二期工程營運、二次施工經費與工期增加等，主動與臺北市政府、新北市政府協商確認，107 年 2 月 6 日委託臺北市政府捷運局代辦棕線與萬大線共構段之土建細部設計及施工，並於 110 年 7 月簽訂代辦協議書。桃園捷運棕線環境影響說明書 111 年 12 月 2 日奉環保署核定、綜合規劃於 113 年 3 月 1 日奉行政院核定。

(七)臺北市政府於 108 年 3 月 13 日依「政府公共工程計畫與經費審議作業要點」規定，提送資料予交通部核轉行政院公共工程委員會(以下簡稱工程會)辦理基本設計階段審議，工程會 108 年 10 月 28 日工程技字第 1080023958 號函復交通部，工程經費減列 5.53 億元(總經費減為 549.77 億元。)

(八)交通部 113 年 2 月 23 日為因應近期地方提報捷運修正計畫經費增加審議之一致性，擬訂「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」；臺北市政府於 112 年 5 月 19 日函報第一次修正計畫，經交通部 112 年 8 月 4 日初審會議及 10 月 23 日委員會議後，再依交通部鐵道局 113 年 3 月 6 日要求依上開審議原則(草案)檢視報告內容及補充相關資料，提送交通部審議。

三、內容

(一)路線：本路線規劃方案係由捷運中正紀念堂站起，向西沿著南海路下方過和平西路後接西藏路轉萬大路、地下穿越果菜市場及新店溪後，至保順路、保生路轉中山路、連城路至金城路，並於金城路北側農業區設置機廠及1支線車站鄰莒光路(以上為第一期路線)，接續沿金城路過明德路口附近，路線爬升為高架後，續沿金城路並跨越城林橋至樹林中華路、八德街、大安路轉中正路直行與捷運新莊線迴龍站相銜接(以上為第二期路線)(圖1.3-1)。

(二)路線長度：約 22.8 公里，其中第一期路線長度約 9.5 公里(含機廠支線 700 公尺，全為地下段)，第二期路線長度約 13.3 公里(地下段 2.8 公里/高架段 10.5 公里)。

(三)場站：共設 22 座車站(11 座地下車站、11 座高架車站)及 1 座機廠，其中第一期路線共設 9 座地下車站(表 1.3-1)及 1 座機廠，第二期路線共設 13 座車站(2 座地下車站、11 座高架車站)。

表 1.3-1 捷運萬大線設站位置一覽表

車站名稱	站體位置	月台型式	附　註
LG01 站 中正紀念堂站	羅斯福路西側之南海路下方	地下島式	與新店線中正紀念堂站銜接轉乘
LG02 站 植物園站	和平西路東側之南海路下方	地下島式	
LG03 站 廈安站	中華路東側之西藏路下方	地下島式	
LG04 站 加蚋站	長泰街與東園路間之萬大路下方	地下島式	
LG05 站 永和永平國小站	永平國小前之保生路下方	地下島式	
LG06 站 中和站	景平路西側之連城路下方	地下疊式	與環狀線中和站銜接轉乘
LG07 站 連城錦和站	錦和路東側之連城路下方	地下島式	

車站名稱	站體位置	月台型式	附　註
LG08 站 中和高中站	員山路西側之連城路下方	地下島式	
LG08A 站 莒光站	莒光路南側捷運機廠用地內	地下島式	
LG09 站	金城路三段與延和路口附近	地下島式	
LG10 站	中正國中附近金城路下方	地下島式	
LG11 站	金城路一段金城公園內	高架側式	與土城線土城站銜接轉乘
LG12 站	金城路一段與忠義路口附近	高架側式	
LG13 站	中華路與城林路口附近	高架側式	
LG14 站	溪城路與中華路口附近	高架疊式	
LG15 站	八德街與中華路口附近	高架疊式	
LG16 站	八德街與大安路口附近	高架側式	
LG17 站	樹人家商附近大安路上	高架側式	
LG18 站	大安路與中正路口附近	高架島式	
LG19 站	中正路與光武街口附近	高架側式	
LG20 站	中正路與三俊街口附近	高架側式	
LG21 站	捷運迴龍站旁之中正路上	高架島式	與新莊線迴龍站銜接站外轉乘



圖 1.3-1 捷運萬大線路線示意圖

貳、環境變遷檢討

一、捷運系統用地：原財務計畫用地取得費用係參酌 102 年度之各站土地交易價格市價約為 102 年公告土地現值之 1.8 倍，故用地取得費用係以各站用地之平均公告土地現值 1.8 倍為基準進行估算，且依預估取得年度加計 2%之地價調整費用，惟近年土地交易價格大幅上漲，非 102 年度時所能預見，依據內政部地政司發布之都市地區地價指數於新北市樹林區自 102 年 3 月 31 日起至 111 年 9 月 30 日上漲 55.96%，土城區上漲 35.38%，參酌期間消費者物價總增加率約 9.24%，地價指數增幅遠遠超過原估算增幅 20%，詳表 2.1-1、2.1-2。另查調 102 年土地公告現值與 112 年土地公告現值漲幅，除 LG17 站出入口(B)以倍數成長外，其餘基地約介於 45%~69%間，詳表 2.1-3，已遠超過原估計 102 年至 112 年之年增率合計 20%。

表 2.1-1 新北市樹林區土城區地價指數

新北市樹林區土城區地價指數（來源：內政部不動產資訊平台）							
102年3月31日基期	樹林區	土城區	107年3月31日基期	樹林區	換算102基期	土城區	換算102基期
102年03月31日	100	100	107年03月31日	100	134.33	100	124.11
107年03月31日	134.33	124.11	111年09月30日	116.1	155.96	109.08	135.38

表 2.1-2 消費者物價指數

消費者物價指數(總) 來源：行政院主計總處							102~111年總增加率		9.24
統計期	**總指數**	統計期	**總指數**	統計期	**總指數**	統計期	**總指數**	統計期	**總指數**
102年	93.71	104年	94.54	106年	96.45	108年	98.30	110年	100.00
103年	94.83	105年	95.86	107年	97.76	109年	98.07	111年	102.95

表 2.1-3 公告現值漲幅調查

查調已完成土地協議市價估價基地	LG15(A)	LG17(B)	LG18(A)	LG18(B)	LG20(A)	LG20(B)	樹林墩柱	土城墩柱
地段號	大同段 502	備內段 381	大安段 791	圳福段 440	三多段 229	三福段 695	大同段 782	城林段 351-1
102年土地公告現值（單位：平方公尺）	49,148	20,900	18,900	18,900	47,900	47,900	63,000	53,200
112年土地公告現值（單位：平方公尺）	82,455	67,967	29,084	28,800	81,100	81,100	97,400	77,000
102年~112年土地公告現值漲幅	68%	225%	54%	52%	69%	69%	55%	45%

二、捷運開發區用地：原財務計畫用地取得費用係參酌 102 年度之各站土地交易價格，市價約為 102 年公告土地現值之 1.8 倍，故用地取得費用係以市價(約各站須取得用地之平均公告土地現值 1.8 倍)為基準進行估算，且依預估取得年度加計 2%之地價調整費用。惟近年土地交易價格上漲，以內政部地政司發布之都市地區地價指數為例，新北市樹林區自 102 年 3 月 31 日起至 106 年 9 月 30 日上升 34%；107 年 3 月 31 日起至 111 年 9 月 30 日上漲 16%，費用估算依據實際協議價格，尚未完成協議價購者依評定市價計算之。

三、捷運萬大線第二期工程，原分為 2 個土建區段標（CQ880、CQ890）及 1 個機電系統標，後續因土建工程發包預算不足，拆分為 3 個土建區段標(CQ880A、CQ880B、CQ890)，招標方式採公開招標，決標原則採最有利標：

(一)機電系統標(含軌道及自動收費)：

納入捷運萬大線第一期機電系統工程之後續擴充契約，於 109 年 6 月 23 日決標，並已於 109 年 7 月 31 日開工，持續進行設計作業中。

(二)土建工程區段標：

土建工程第一次公告預算編列基準為 109 年 7 月，惟營建物價總指數自 109 年 11 月起大幅飆昇，至 111 年 5 月增幅達 21%以上，迄 111 年 12 月，增幅仍達 20.47%，且大宗物料如鋼筋、鋼板等增幅達 30%~43%，遠高於營建物價總指數之增幅，且鋼筋工、模板工、電焊工等技術工之實際工資行情翻漲 2～3 倍，故整體發包預算之調幅高於營建物價總指數之增幅。另國內營建市場因疫情、缺工、缺料、國際情勢動盪等大環境因素，再加上捷運工程工期長、介面複雜、施工環境特殊等特性，細設廠商以實際訪價編列之發包預算較能貼近市場行情，惟仍經多次公告與流標。

目前 CQ890 區段標已決標，CQ880 區段標因預算不足，拆為 CQ880A 及 CQ880B 辦理招標，其中 CQ880A 區段標已決標，CQ880B 區段標俟本修正計畫核定後再行辦理招標，歷次招標情形如表 2.3-1。

表 2.3-1 捷運萬大線第二期工程土建區段標歷次招標情形

區段標	公告招標預算（元）	公告日期（公告次數）	開標日期	開標結果	備註 投標家數
CQ880	13,339,584,149	110.02.09(1)	110.04.07	流標	均無廠商投標；因預算不足拆為CQ880A及CQ880B辦理招標。
	13,837,391,740	110.07.06(2)	110.08.20	流標	
	15,208,038,174	110.10.13(3)	110.11.26	流標	
	16,360,557,237	111.01.21(4)	111.03.11	流標	
CQ880A	10,019,914,668	111.10.21(1)	111.12.02	流標	0
	10,493,485,763	112.01.19(2)	112.03.02	流標	0
	11,193,826,199	112.04.28(3)	112.06.09	流標	0
	11,597,832,043	112.09.08(4)	112.10.24	流標	0
	11,597,832,043	112.10.30(5)	112.11.14	112.12.01 決標	1
CQ880B	10,755,301,907	113.03.29(1)	113.05.06	流標	0
CQ890	12,737,293,323	110.04.23(1)	110.06.17	流標	0
	13,229,436,381	110.07.16(2)	110.08.31	流標	0
	14,490,451,453	110.10.14(3)	110.11.30	流標	0
	15,500,475,669	111.01.24(4)	111.03.09	流標	0
	18,000,358,242	111.04.20(5)	111.05.25	流標	1
	18,000,358,242	111.06.13(6)	111.07.26	111.08.17 決標	1

四、計畫經費由549.77億元調整為770.47億元，其中直接工程費增加193.27億元，經由物價調整費調度支應18.73億元後，直接工程費需增加174.54億元，另間接工程成本增加23.19億元、工程預備費增加3.02億元及用地費增加19.94億元，合計本次修正財務計畫共需增加220.69億元。計畫期程實質完工日由117年12月調整至120年9月，完工後尚須俟穩定性測試、模擬演練及初、履勘通過後始得通車營運。考量於通車營運後須進行營運可靠度、可維修度驗證及竣工驗收等作業時程，計畫預算編列及執行期程調整至122年9月止。

本次提報計畫內容與工程會基本設計經費審議之計畫內容並無不同，主要經費調整均應為國內營建市場環境因受新冠肺炎疫情及烏俄戰爭影響，

導致缺工、缺料及營建成本大幅上漲，加上國內營建市場多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，以致招標作業多次流標，然因計畫預算經費不足，爰提報本次修正計畫。

參、需求重新評估

一、計畫經費調整

(一)原報核財務計畫摘要

捷運萬大線第二期工程財務計畫暨計畫期程調整，已獲行政院107年10月17日院臺交字第1070124436號函核定總經費為555.30億元，計畫期程則自107年至119年。臺北市政府於108年3月13日依「政府公共工程計畫與經費審議作業要點」提送資料予交通部核轉工程會審議，工程會108年10月28日工程技字第1080023958號函復交通部，在經費概算部分意見如下：

本計畫原函報工程會總經費為555.30億元（含規劃設計階段作業費約11.95億元、用地取得及拆遷補償費約42.13億元），其中工程經費512.98億元，經參酌相關規定及主辦機關補充資料後，因地下連續壁、鋼筋、錨碇螺栓、橋梁、高架車站電梯及電扶梯等項目單價略高，計減列共5.53億元(含依比例減列之間接工程費及物價指數調整費)，同意核列工程經費507.45億元。

爰萬大線第二期工程總經費下修調整為549.77億元，重新核算本計畫第二期工程中央補助款等財務內容如表3.1-1~表3.1-3。

表3.1-1 捷運萬大線第二期工程總經費調整表

單位：億元(當年幣值)

比較版本 / 項　目		107.10.17 行政院核定	108.03.13 基本設計	108.10.28 工程會審議
規劃設計階段作業費		11.47	11.95 (規劃0.19)	減列 5.53億元
直接工程成本	土建工程	224.43	239.28	
	機電系統工程	127.41	128.57	
間接工程成本		46.09	48.19	
工程預備費		38.70	24.82	
物價調整費		65.08	60.36	
用地取得費		42.13	42.13	42.13
合計		555.30	555.30	549.77

表 3.1-2 捷運萬大線第二期工程建設期間各級政府經費分擔估算表
(財務計畫核定版)

單位：百萬元(當年幣值)

經費來源	自償性經費	非自償性經費	高架改地下增加費用	用地取得及地上物拆遷補償費	合計
中央政府	-	17,485.632	-	-	17,485.632
新北市政府	14,899.104	14,645.264	4,286.850	4,213.150	38,044.368
總計	14,899.104	32,130.896	4,286.850	4,213.150	55,530.000

註 1：依據行政院民國 99 年 2 月 12 日院臺交字第 0990092595 號函之主計處意見：「...至第 2 階段路線中土城金城路段如改採地下化方式興建，...，應由臺北縣政府全額負擔」。

註 2：自償率依 26.58%為標準，工程費自償比為 31.68%，中央政府補助非自償性經費之比例 54.42%。

行政院核定之總經費 555.30 億元，經工程會刪減 5.53 億元後，本計畫總經費減為 549.77 億元、扣除用地取得及拆遷補償費 42.13150 億元，故工程經費為 507.63850 億元。依交通部 109 年 6 月 22 日交路字第 1090406791 號函意見，自償性經費應維持不變（即依原核定計畫數額分擔）14,899.104 百萬元，高架改地下費用依表 3.1-2 工程經費佔比調減為 4,240.654 百萬元，依行政院院臺交字第 0990092595 號函指示，LG09 及 LG10 車站高架改地下增加費用應由新北市政府全額負擔，非自償性經費則為 31,624.092 百萬元，當固定中央政府補助比例 54.42%之狀況下，中央政府對於本計畫之補助金額為 17,209.831 百萬元，新北市政府非自償性財源為 14,414.261 百萬元，萬大線第二期建設經費分擔估算結果詳圖 3.1-1 及表 3.1-3 所示，各級政府經費分擔差異比較詳表 3.1-4。

工程經費 50,763.850 百萬元、新北市自償性經費=14,899.104 百萬元

高架改地下增加費用=4,240.654 百萬元(507.63850*(42.8685/513.1685))

非自償性經費=50,763.850-14,899.104-4,240.654=31,624.092 百萬元

- 中央政府補助款=31,624.092*54.42%=17,209.831 百萬元

新北市非自償性經費=31,624.092*45.58%=14,414.261 百萬元

- 新北市政府負擔經費=自償性經費 14,899.104+非自償性經費 14,414.261+高架改地下增加費用 4,240.654+用地取得費用 4,213.150=37,767.169 百萬元



圖 3.1-1 萬大線第二期工程各級政府經費分擔估算示意圖

表 3.1-3 捷運萬大線第二期工程建設期間各級政府經費分擔估算表
(工程會審議核列經費版)

單位：百萬元(當年幣值)

經費來源	自償性財源	非自償性財源	高架改地下增加費用	用地取得及地上物拆遷補償費	合計
中央政府	-	17,209.831	-	-	17,209.831
新北市政府	14,899.104	14,414.261	4,240.654	4,213.150	37,767.169
總計	14,899.104	31,624.092	4,240.654	4,213.150	54,977.000

註：交通部 109 年 6 月 22 日交路字第 1090406791 號函，請參照行政院秘書長函示，略以：「自償性經費屬於財務收入面，本為地方政府提報計畫時之財務承諾與應承擔責任，自償性經費應維持不變（即依原核定計畫數額分擔）」。

表 3.1-4 各級政府經費分擔差異比較表

單位：百萬元(當年幣值)

經費來源	行政院核定 107.10.17	工程會審議 108.10.28	差異值
中央政府	17,485.632	17,209.831	275.801
新北市政府	38,044.368	37,767.169	277.199
總計	55,530.000	54,977.000	553.000

(二)計畫工程總經費調整

1. 規劃設計階段作業費

維持原編列 11.95 億元。

2. 用地取得及建築物拆遷

原財務計畫用地取得費用係以各站取得用地之平均公告土地現值1.8 倍為基準進行估算，且依預估取得年度加計 2%之地價調整費用。惟因萬大線預期效應，近年公告土地現值之調幅已超過地價調整比率，經查調102年土地公告現值與112年土地公告現值漲幅約介於45%~69%間，遠超過高原估算2%年增率10年約20%之增幅，且目前已完成協議價購基地之協議市價為原102年公告現值之2.26~3.41倍區間，平均為2.81倍，約等於以102年公告土地現值增幅20%後再乘以2.3倍，即修正為公告土地現值2.3倍估算補償費並維持年增率2%，以符實際需求，並按此原則估算用地費，詳如表3.1-5，按此原則估算用地費(包含捷運系統用地及捷運開發區用地)修正為 62.0689 億元，較原編列42.1315億元，增加19.9374億元。

表 3.1-5 公告土地現值與協議市價比較表

查調已完成土地協議市價估價基地	LG15(A)	LG17(B)	LG18(A)	LG18(B)	LG20(A)	LG20(B)	樹林墩柱	土城墩柱	備註
地段號	大同段 502	備內段 381	大安段 791	圳福段 440	三多段 229	三福段 695	大同段 782	城林段 351-1	
102年土地公告現值(1)(單位：平方公尺)	49,148	20,900	18,900	18,900	47,900	47,900	63,000	53,200	
112年土地公告現值(單位：平方公尺)	82,455	67,967	29,084	28,800	81,100	81,100	97,400	77,000	
102年~112年土地公告現值漲幅	68%	225%	54%	52%	69%	69%	55%	45%	平均漲幅 扣除LG17(B) 58.9%
實際評定土地市價(2)	281,000	157,000	92,304	84,700	213,000	213,000	220,000	242,000	
增加比率(2)/(1)	**3.41**	**2.31**	**3.17**	**2.94**	**2.63**	**2.63**	**2.26**	**3.14**	平均倍數 2.81

3. 土建工程(含電梯電扶梯、不含代辦工程)

捷運萬大線第二期工程財務計畫自108年10月28日奉行政院工程會審議核准後，本局即啟動土建工程細部設計作業，並於110年2月起將土建工程分CQ880標、CQ890標陸續辦理公告招標作業，本計畫土建工程(含電梯電扶梯工程)原核定基本設計預算為224.76億元，經細部設計完成並依109年7月物價重新計算後，第一次公告之總發包預算共計269.14億元，經檢討除基本設計之物價基期(106年6月)與109

年 7 月之物價差異外(營建物價總指數漲幅 7.15%)，計畫於細設完成或施工階段，其實際之發包施工費往往超過原綜規階段核定之直接工程成本，故計畫經費另編列間接工程費、工程預備費及物價調整費等，作為施工階段經費變動風險之因應故於計畫經費管控實務面，直接工程成本、間接工程成本、工程預備費及物價調整費皆屬施工經費之一環。本計畫土建工程於細部設計完成後，直接工程成本超出原基本設計核定經費 44.38 億元，其原因除物調因素外，亦因細部設計成果之設計成熟度高於基本設計所致，其設計成果均為原計畫之內容，該增加之費用，以工程預備費調度支用 8.82 億元及物價調整費調度支用 35.56 億元後，原計畫仍可順利執行。故有關本計畫針對因不同階段精細度差異所致增加經費部分，採工程預備費配合調整之處理方式，依工程會頒訂「公共建設工程經費估算編列手冊」之精神，並作為各計畫階段控留預算風險(工程預備費)之準據，係務實且合宜之作為。

惟國內營建市場環境因受新冠肺炎疫情及烏俄戰爭影響，導致缺工、缺料及營建成本大幅上漲，加上國內營建市場多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，以致招標作業多次流標，臺北市政府捷運局為使本計畫持續推動，積極檢討修訂契約文件，並參考市場行情及國內其他捷運軌道工程案例調整招標預算，終於 111 年 8 月 17 日完成 CQ890 區段標決標，然因計畫預算經費不足，CQ880 標經切標後已先行公告 CQ880A 標，並 112 年 12 月 1 日完成 CQ880A 區段標決標，賸餘 CQ880B 標持續進行招標文件檢討，須俟修正計畫核定後再行辦理招標。

本計畫土建工程(含電梯電扶梯、不含代辦工程)依據 112 年 2 月市場行情調整後，預估發包施工預算約為 402.54 億元，另後續擴充需 23.55 億元，扣除代辦桃園捷運棕線費用 19.93 億元後，共需 406.16 億元，較第一次公告 269.14 億元，增加 137.02 億元，其原因包括期間營建物價大幅飆升，依行政院主計處營造工程物價指數資料，物價

總指數由 109 年 7 月的 89.59 上漲至 112 年 3 月的 109.5，漲幅達 22.2%。另因應勞工短缺、潛盾工班不足及薪資調漲等因素，導致施工管理成本提高，臺北市政府捷運工程局於歷次流標原因檢討會及廉政平臺聯繫會議均邀請新北市府共同協商，擬定後續招標策略，經參考國內大型工程案例，決議反映市場行情核實編列預算，將 CQ880A 標(地下段)稅什費由 15%調整為 20.75%，且大宗物料如鋼筋、鋼板等增幅達 30%~43%，遠高於營建物價總指數之增幅，故整體發包預算之調幅高於營建物價總指數之增加幅度，惟經公告後廠商反映水環預算與市場行情仍有落差，包括部分大宗物料如支撐、土方及水環等工項，經招標主辦機關臺北市政府捷運工程局第二區工程處與近期決標之臺北捷運環狀線北環段 CF680B 及南環段 CF670A 區段標預算經比對下列項目後，確實有差異，故予以適度辦理調整，以提升廠商投標意願：

(1)環境保護及安全衛生費用：依據工程會所頒規範採直接工程成本之 3%編列。

(2)路面保養費用：依據施工技術規範第 01556 章「交通維持」，瀝青路面保養應每年至少一次全部或部分，將設計階段精簡為 2 年 1 次之數量補回成 1 年 1 次。

(3)地盤處理暨建築物與結構物保護費用：參考 CF680B 區段標編列架構，檢討調整地改灌注率，以符合施工技術規範第 02341 章第 3.2 項強度與止水之規定。

(4)監測儀器費用：參考 CF680B 區段標編列架構，增加監測人員數量以滿足施工規範與契約圖說所訂定之監測頻率。

(5)潛盾工法隧道開挖費用：考量地質及施工條件，參考 CF680B 區段標架構，調整潛盾工法單價。

(6)結構工程費用：參考 CF680B 區段標編列架構，調整支撐與中間樁配置、間距及尺寸，以符合實際結構開挖需求。

本次修正計畫土建直接工程費由行政院原核定計畫之 224.43 億元修正為 406.16 億元，除上述物價調整因素外，有關細部設計成果和基本設計差異造成經費增加，詳表 3.1-6，主要原因檢討如下：

(1)細部設計時因大宗物料上漲，缺工缺料、及都市計畫需求變動等因素導致增加費用

都市計畫變更審議過程涉及委員專業領域、顧及地主權益以及廣納民眾意見等綜合考量，實為不可控之因素。

A.例如 LG09 站原規劃於金城路道路二側設置二處出入口，因北側都市計畫變更土開用地無法取得，須調整車站出入口配置變更取得南側工業區用地設置二處出入口，另於北側人行道亦須設置一處出入口 C，以滿足捷運車站兩側旅客使用及逃生安全需求。

另為配合LG09站東移146公尺至金城路三段台電板橋變電所前方，因捷運施工工區與相鄰台電板橋變電所界面之管線複雜，尤其是有4組維繫民生用電之台電161KV特高壓管線必需進行處理，工程困難度較高，故增加管線遷移及保護費用。

B.LG10 站原規劃於金城路道路二側設置二處出入口，因南側都市計畫變更土開用地無法取得，須調整車站出入口配置於北側學校用地內設置二處出入口，另於車站南側廣場用地設置一處出入口，以滿足捷運車站兩側旅客使用及逃生安全需求。針對車站南側設置出入口部分，因用地與既有大安圳排水箱涵牴觸，故需增加排水設施遷移處理費用。

(2)細部設計階段優化設計

係屬規劃階段無法預知，必須於設計階段實地調查，配合現況調查結果調整，係為不可抗力因素。

A.LG11 站車站站體、墩柱及出入口 A 等捷運設施，受限於金城路地下有營運中之板南線土城站結構體及潛盾隧道，由於原高架結構計畫採門型架型式佈設，考量部分高架基礎將與地下結構衝突，無法

設置或會影響營運中車站的使用，且部分結構基礎亦與金城路上之既有建物衝突，勢必拆除部分私有建物，因案涉民眾權益及工程執行困難度較高，且高架結構複雜影響當地景觀；故於基設階段將LG11 站路線、站位與出入口 A 等，微調設置於金城公園及相鄰停車場用地上，以減少與既有土城站及箱涵結構衝突。另於細設階段依環差之審查意見，針對軌道噪音之影響，亦配合就 LG11 站前後之軌道線形及橋梁結構形式再作細部微調，俾降低噪音對鄰近建物之影響。

B.原規劃於 LG14~LG15 站間採水平線形，受限於樹林中華路道路狹窄，若仍採原規劃之水平線形，基於捷運禁建範圍之限制、車站結構距離鄰房過近及避免拆除民房之考量，故將此段線形由水平改為疊式，LG14 與 LG15 站亦配合改疊式車站，則可減少對民眾權益之影響及佔用道路施工交維造成工期延誤之風險。

C.部分重大管線衝突及大型排水箱涵永久遷移及基樁避開，如：土城區三孔大排水箱涵衝突，考量大箱涵之地區排水需求，必需採先建後拆；另施工受限於道路寬度，必須同時存在新舊箱涵及下方其他既有管線之狀況(如自來水管、台電等)，故實際設計與施工規劃均較一般工程複雜。

D.於樹林區八德地下道及台高鐵之穿越橋梁，與土城區台 65 及城林橋穿越段之衝突情形，在不影響既有結構條件下，工程困難度較高；另為配合交通部「大漢溪兩岸快速道路(新北市至桃園市段)之規劃，細部設計階段已配合調整跨越大漢溪段之橋梁線形，並留設必要之空間供後續規劃使用。

(3)相關調查物價調整等間接費用

A.細設階段增加斬龍山文化遺址試掘調查。

B.出土段細設調查後管線(雨、污水)處理費用

C.107 年 4 月、111 年 7 月、112 年 4 月、113 年 4 月電價調漲，合理反應調漲之影響於一般需求工區臨時用電、潛盾施工用電等相關用電費用。

D.IR 比例調整增加水環費用

E.一般需求比例參考南北環相關案例調整：考量近期廠商反應風險及用人(事)費用調整。

F.北捷以往安衛及環保費用比例為直接工程費之 1.15%，參考工程會經費估算編列手冊中安衛及環保費用比例為直接工程費之 0.3%~3.0%；參考南北環相關案例調整為 3%，以符合市場行情。

G.稅什費依國內軌道建設市場行情由原 15%調整為 20.75%。

(4)其它數量/單價差異原因詳附錄一「萬大線第二期經費審議要點審定基設報告與本次修正後之數量差異表」

表 3.1-6 土建工程經費比較表

項次	項目名稱	單位	1081028 基本設計審議 土建工程(百萬元)			本次修正計畫 土建工程(百萬元)		
			數量	單價	複價	數量	單價	複價
(一)	路線土木結構工程				**12,923.93**			**16,912.69**
1	地下路段(雙孔)	KM	2.12	1273.15	2699.08	2.14	1,506.51	3,223.93
2	明挖覆蓋段	KM	0.302	1847.56	557.96	0.22	3,352.29	737.50
3	地下路段出土段	KM				0.15	834.27	125.14
4	預力混凝土高架橋(H=10m)	KM	5.090	785.93	4000.38	2.19	897.96	1,966.53
						2.40	753.79	1,809.10
5	鋼橋	KM	1.9916	1418.36	2824.81	1.75	1,660.02	2,905.04
						1.22	1,689.93	2,061.71
6	與土城線重疊高架段	KM	1.08	1070.07	1155.68	1.09	1,361.91	1,484.48
7	高架車站與土城線重疊段	KM	-					
8	跨大漢溪高架段	KM	0.839	1013.88	850.65	0.70	1,546.59	1,082.61
9	門架型高架段	KM	0.392	1717.45	673.24	0.64	1,706.72	1,092.30
10	高架橋引道	KM	0.068	278.09	18.91		-	
11	地下段路線水電設備工程	KM	2.723	9.11	24.81	2.84	74.00	210.16
12	高架段路線水電設備工程	KM	9.458	12.52	118.41	9.99	21.44	214.19
(二)	場站土建工程				**10,045.53**			**16,757.13**
1	地下車站	座	2.00	1005.63	2011.26	2.00		**3,891.23**
1-1	LG09	座	-	-	-	1.00	1,918.90	1,918.90
1-2	LG10	座	-	-	-	1.00	1,972.33	1,972.33

項次	項目名稱	單位	1081028 基本設計審議 土建工程(百萬元)			本次修正計畫 土建工程(百萬元)		
			數量	單價	複價	數量	單價	複價
2	高架車站	座	11.00	565.80	6223.80	11.00		**9,201.26**
2-1	LG11	座	-	-	-	1.00	1,226.23	1,226.23
2-2	LG12	座	-	-	-	1.00	686.05	686.05
2-3	LG13	座	-	-	-	1.00	637.91	637.91
2-4	LG14	座	-	-	-	1.00	800.39	800.39
2-5	LG15	座	-	-	-	1.00	861.91	861.91
2-6	LG16	座	-	-	-	1.00	838.64	838.64
2-7	LG17	座	-	-	-	1.00	845.96	845.96
2-8	LG18	座	-	-	-	1.00	604.52	604.52
2-9	LG19	座	-	-	-	1.00	632.34	632.34
2-10	LG20	座	-	-	-	1.00	548.81	548.81
2-11	LG21	座	-	-	-	1.00	1,518.50	1,518.50
3	地下段車站環控系統工程(含監控)	站	2	131.67	263.34	2.00		**718.29**
3-1	LG09	站	-	-	-	1.00	312.57	312.57
3-2	LG10	站	-	-	-	1.00	405.72	405.72
4	地下段車站水電設備工程	站	2	86.00	172.00	2.00		**486.66**
4-1	LG09	站	-	-	-	1.00	233.73	233.73
4-2	LG10	站	-	-	-	1.00	252.93	252.93
5	高架段車站環控系統工程(含監控)	站	11	31.42	345.62	11.00		**416.73**
5-1	LG11	站	-	-	-	1.00	56.97	56.97
5-2	LG12	站	-	-	-	1.00	48.87	48.87
5-3	LG13	站	-	-	-	1.00	42.19	42.19
5-4	LG14	站	-	-	-	1.00	32.05	32.05
5-5	LG15	站	-	-	-	1.00	34.36	34.36
5-6	LG16	站	-	-	-	1.00	27.41	27.41
5-7	LG17	站	-	-	-	1.00	30.74	30.74
5-8	LG18	站	-	-	-	1.00	33.28	33.28
5-9	LG19	站	-	-	-	1.00	15.60	15.60
5-10	LG20	站	-	-	-	1.00	32.26	32.26
5-11	LG21	站	-	-	-	1.00	63.00	63.00
6	高架段車站水電設備工程	站	11	55.41	609.51	11.00		**1,208.80**
6-1	LG11	站	-	-	-	1.00	145.09	145.09
6-2	LG12	站	-	-	-	1.00	132.08	132.08
6-3	LG13	站	-	-	-	1.00	122.65	122.65
6-4	LG14	站	-	-	-	1.00	99.34	99.34
6-5	LG15	站	-	-	-	1.00	108.33	108.33
6-6	LG16	站	-	-	-	1.00	113.21	113.21
6-7	LG17	站	-	-	-	1.00	92.14	92.14
6-8	LG18	站	-	-	-	1.00	92.57	92.57
6-9	LG19	站	-	-	-	1.00	72.86	72.86
6-10	LG20	站	-	-	-	1.00	92.50	92.50

項次	項目名稱	單位	1081028 基本設計審議 土建工程(百萬元)			本次修正計畫 土建工程(百萬元)		
			數量	單價	複價	數量	單價	複價
6-11	LG21	站	-	-	-	1.00	138.03	138.03
7	主變電站	座	1	420.00	420.00	1.00	834.16	834.16
(三)	其他重要土木				**0.00**			**6,140.21**
1	交通維持	式	-	-	-	1.00	1,497.60	1,497.60
2	排水工程	式	-	-	-	1.00	1,664.18	1,664.18
3	管線工程	式	-	-	-	1.00	1,457.26	1,457.26
4	地盤處理暨建築物與結構物保護	式	-	-	-	1.00	937.94	937.94
5	監測儀器	式	-	-	-	1.00	217.14	217.14
6	景觀工程	式	-	-	-	1.00	366.09	366.09
(四)	機電工程				**704.00**			**805.79**
1	地下車站電梯及電扶梯	站	2		120.00	2.00		**101.24**
1-1	LG09	站	-	-	-	1.00		20.08
1-2	LG10	站	-	-	-	1.00		81.16
2	高架車站電梯及電扶梯	站	11		584	11.00	-	**704.55**
2-1	LG11	站	-	-	-	1.00		99.04
2-2	LG12	站	-	-	-	1.00		76.42
2-3	LG13	站	-	-	-	1.00		83.54
2-4	LG14	站	-	-	-	1.00		61.51
2-5	LG15	站	-	-	-	1.00		46.23
2-6	LG16	站	-	-	-	1.00		28.00
2-7	LG17	站	-	-	-	1.00		50.05
2-8	LG18	站	-	-	-	1.00		41.19
2-9	LG19	站	-	-	-	1.00		27.94
2-10	LG20	站	-	-	-	1.00		54.62
2-11	LG21	站	-	-	-	1.00		136.01
(五)	工程會經費審議刪減				-426.69			
(六)	代辦桃園棕線				-771.00			
	小計				**22,475.77**			**40,615.82**

註：

1. 1071012 核定財務計畫所估算之費用，因尚未完成細部設計故採較概略之估算方式，目前萬大線第二期均已細設完成後，部分項目與原財務計畫不同，如交通維持、排水工程、管線工程、地盤處理暨建築物與結構物保護等項目，在原財務計畫中，並未獨立列項；細部設計完成後之計價項目無綜合規畫項目可對應，故獨立列項於(三)其他重要土木中。
2. 其它數量/單價差異原因詳附錄一「萬大線第二期經費審議要點審定基設報告與本次修正後之數量差異表」

4. 機電系統工程(含軌道工程)

本計畫機電系統工程為萬大線第一期工程之後續擴充，機電系統工程(含軌道工程)原計畫基本設計審議核准經費 138.83 億元，本工程於 109 年 6 月 23 日決標之議定金額為新臺幣 149 億元整，另加計契約約定原核定萬大線一期決標預算與議價時間差距物調費 1.7 億元，

合計 150.70 億元，超出原計畫經費 11.87 億元，超出部分由物價調整費調度支用，各工項經費與原核定計畫比較詳表 3.1-7。

表 3.1-7 機電系統工程經費比較表

單位：百萬元

工程項目	單位	工程會基設審議 (物價基準 106 年 6 月)			本次修正計畫 (擴充契約議價 109 年 6 月)		
		數量	單價	複價	數量	單價	複價
機電系統工程 (已發包)							
電聯車系統	式	1	5,120	5,120.4	1	4,850	4,850
號誌系統	式	1	3,450	3,450.2	1	4,291	4,291
供電系統	式	1	2,083	2,083.0	1	3,142	3,142
通訊系統	式	1	810	810	1	739	739
自動收費系統	式	1	520	520	1	253	253
機廠設備	式	1	170	170	1	190	190
軌道工程	式	1	1,729	1,729	1	1,605	1,605
總計				13,883			15,070

5. 間接工程成本

本計畫間接工程成本包含工程管理費、監造簽證費、空污費、環境監測費、工程保險費、臺電 161kV 線路補助費、營運前試車電費及材料抽(驗)費、技師簽證費、外管線補助費、專案管理費及工程監造費等，行政院核定本案間接工程成本以直接工程成本之 13.10%估算。本次修正計畫為撙節經費，僅針對工程保險費增加及管線單位自辦工程費(臺電 161kV 線路補助費等)因物價上漲而增加部分綜合考量後增列 23.19 億元，調整後之間接工程成本為 70.82 億元，約為直接工程成本之 12.71%，符合公共建設工程經費估算編列手冊規定之 10%~15%並低於 108 年工程會基設審議核准 13.1%。

6. 工程預備費

工程預備費原編列 24.82 億元，本計畫雖已完成細部設計，但考量捷運萬大線第二期工程計畫屬中長程個案計畫，計畫期程長，路線由地下段與高架段組合而成，沿線所經多屬新北市之既成市區，其施

工路段路幅不寬且巷弄狹小，並有多處小轉彎半徑，工程之困難性及不可抗力事件之機率較高。另外，機電系統納入捷運萬大線第一期機電系統工程之後續擴充契約，於109年6月23日決標，並已於109年7月31日開工。惟因本計畫於土建工程招標期間，因受新冠肺炎疫情及烏俄戰爭影響，導致缺工、缺料及營建成本大幅上漲，加上國內營建市場多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，以致招標作業多次流標而延遲，致機電系統實質完工落後33個月。此落後原因非可歸責於機電系統廠商，廠商有權要求工期展延及費用補償；目前土建工程進行發包作業中，相關工期展延費用數額尚未發生，亦非本計畫訂定時所能預先估算，因此本次修正計畫並未包含相關費用，若未來有相關費用發生時，將先行檢討由工程預備費等其他費用調整支應。臺北市政府捷運工程局亦審酌土建工程之招標現況，密切管控廠商初期管理成本之投入情形，儘可能減低土建工程延後造成機電廠商之影響。故建請同意本次修正工程預備費參考「公共建設工程經費估算編列手冊」規定，控留修正後直接工程費556.86億元之5%，共計27.84億元做為後續施工變更之需要，較原計畫經費24.82億元，增加3.02億元。

7.物價調整費

物價調整費依土木工程直接工程成本、間接工程成本及工程預備費之分年預算(111 年~122 年)採原財務計畫核定年增率 1.5%，低於「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」採近10年年增率(103~112年)1.76%，累計所需費用為40.93億元，較物價調整費原計畫經費59.66億元，減少18.73億元。

本次修正計畫物價調整費係以預估全期分年施工費乘以當年度物調率估算，考量CQ890區段標已於111年決標及開工，故以111年為基準年，自112年起以年增率1.5%計算各年度物調率。機電系統工程及車輛因其屬性有別於營建工程，其物價調整費依例不隨著營建物價

總指數增減而調整，本計畫機電系統採購契約約定物調費 1.7 億元，為契約價金之一部分。

(三)工程經費增加合理性

前述說明之土建工程及機電工程第一次發包施工費合計 419.84 億元，雖超過原計畫核准之直接工程成本 363.59 億元，但以原計畫核准之工程預備費 24.82 億元，以及物價調整費 59.66 億元統籌調度支用後，經評估倘順利發包，賸餘之工程預備費及物價調整費仍可支應土建契約規定之物調款及契約變更費用至完工，尚符合本計畫預算之控管額度。惟後續因疫情及各項不利因素影響，土木直接工程成本大幅增加，已超出原工程會 108 年 10 月 28 日核列之預算金額，故提報修正計畫經費。本次修正財務計畫直接工程費增加 193.27 億元，經由物價調整費調度支應 18.73 億元後，直接工程費需增加 174.54 億元，另間接工程成本增加 23.19 億元、工程預備費增加 3.02 億元及用地費增加 19.94 億元，合計本次修正財務計畫共需增加 220.69 億元；詳如表 3.1-8。

表 3.1-8 捷運萬大線第二期工程修正計畫預算調整

單位：億元(當年幣值)

項目		108.10.28 工程會審議結果 (A)	第一次公告發包預算調整 (B)	第一次發包差額 (B-A)	本次修正財務計畫預算分配 (C)	本次修正財務計畫增加金額 (C-A)
規劃設計階段作業費		11.9466	11.95	0.00	11.9466	0.0000
用地取得及建築物拆遷		42.1315	42.13	0.00	62.0689	19.9374
直接工程成本	土建工程(含電梯電扶梯、不含代辦)	224.7577	269.14	44.38	406.1582	181.4005
	機電系統工程(含軌道)	138.8260	150.70	11.87	150.7000	11.8740
	捷運小計	363.5837	419.84	56.26	556.8582	193.2745
間接工程成本		47.6310	47.63	0.00	70.8239	23.1929
工程預備費		24.8214	16.00	-8.82	27.8429	3.0215
物價調整費		59.6598	12.22	-47.44	40.9284	-18.7315
合計		549.7740	549.77	0.00	770.4689	220.6949

1.營造工程物價指數-重要工項「人工」「機具」「材料」漲幅劇烈

表 3.1-6 顯示土建工程經費由 224.76 億元修正為 406.16 億元，增加 181.4 億元(增幅 80.71%)，主要係 CQ880 區段標及 CQ890 區段標由設計階段迄今，因受物價上漲等不可抗力因素，以致整體招標預算必須予以調整。其原因包括：

(1)本計畫自 109 年 7 月開始進行細部設計，依行政院主計處營造工程物價指數資料，109 年 7 月之營建物價總指數為 89.59，上漲至 112 年 3 月之營建物價總指數為 109.5，漲幅達 22.2%。由表 3.1-9 萬大線第二期工程各區段標重要工項「人」「機」「料」佔比分析結果，囿於大宗物料如鋼筋、鋼板等物價增幅達 30%~43%，遠高於營建物價總指數之增幅，且依由表 3.1.10 萬大線第二期已決標工程重要工項「人」「機」「料」佔比與第 1 次公告相較之增幅分析結果，已決標之 CQ880A 及 CQ890 區段標之潛盾工程人工、連續壁工程人工、鋼筋工、模板工等技術工之第 1 次公告預算與最後 1 次公告預算已調漲 2～3 倍不等(已決標二區段標「人工」整體增幅約為 138%，表 3.1-11)，故整體發包預算之調幅高於營建物價總指數之增幅。

表 3.1-9 萬大線第二期工程各區段標最後 1 次公告之
重要工項「人」「機」「料」佔比

	區段標	潛盾工程	連續壁工程	鋼筋作業	F1、F2模板作業	F3模板作業	混凝土作業	鋼橋	預鑄U型梁	佔比
人工	CQ880A	31.60%	27.20%	28.40%	29.50%	-	7.50%	-	-	**27.95%**
	CQ880B	-	26.60%	28.40%	29.50%	51.60%	7.50%	37.70%	-	
	CQ890	-	-	21.40%	29.50%	51.60%	8.60%	37.20%	21.40%	
機具	CQ880A	26.70%	27.30%	0.00%	0.00%	-	1.40%	-		**6.77%**
	CQ880B	-	35.10%	0.00%	0.00%	0.00%	1.40%	6.20%	-	
	CQ890	-	-	0.00%	0.00%	0.00%	1.70%	6.10%	9.20%	
材料	CQ880A	28.10%	40.10%	69.70%	68.50%	-	89.10%	-	-	**62.22%**
	CQ880B	-	32.90%	69.70%	68.50%	46.50%	89.10%	54.20%	-	
	CQ890	-	-	76.70%	68.50%	46.50%	87.80%	54.70%	67.20%	
雜項	CQ880A	13.60%	5.40%	2.00%	2.00%	-	2.00%	-	-	**3.06%**

	CQ880B	-	5.40%	2.00%	2.00%	1.90%	2.00%	2.00%	-	
	CQ890	-	-	1.90%	2.00%	1.90%	1.90%	2.00%	2.00%	

100.00%

表 3.1-10 萬大線第二期已決標工程重要工項「人」「機」「料」佔比與第 1 次公告相較之增幅

	區段標	潛盾工程	連續壁工程	鋼筋作業	F1、F2模板作業	F3模板作業	混凝土作業	鋼橋	預鑄U型梁
人工	CQ880A	182.9%	384.1%	113.6%	133.1%	-	17.4%	-	-
	CQ890	-	-	82.6%	-	250.2%	19.9%	38.5%	42.9%
機具	CQ880A	74.2%	151.1%	-	-	-	1.5%	-	-
	CQ890	-	-	-	-	-	2.9%	150.0%	0.3%
材料	CQ880A	46.1%	47.1%	27.8%	228.8%	-	25.2%	-	-
	CQ890	-	-	56.3%	-	75.1%	27.3%	31.7%	33.3%
雜項	CQ880A	116.7%	32.4%	44.6%	200.0%	-	23.3%	-	-
	CQ890	-	-	61.5%	-	140.0%	23.9%	38.3%	31.2%

表 3.1-11 萬大線第二期已決標工程重要工項「人工」整體增幅

	已決標工程重要工項「人」佔比										
	區段標	潛盾工程	連續壁工程	鋼筋作業	F1、F2模板作業	F3模板作業	混凝土作業	鋼橋	預鑄U型梁	佔比	
人工	CQ880A	31.60%	27.20%	28.40%	29.50%	-	7.50%	-	-	124.20%	
	CQ890	-	-	21.40%	29.50%	51.60%	8.60%	37.20%	21.40%	169.70%	293.90%
	已決標工程重要工項「人工」整體佔比										
人工	CQ880A	10.75%	9.25%	9.66%	10.04%	-	2.55%	-	-	42.26%	
	CQ890	-	-	7.28%	10.04%	17.56%	2.93%	12.66%	7.28%	57.74%	100.00%
	已決標工程重要工項「人工」整體增幅										
人工	CQ880A	19.67%	35.55%	10.98%	13.36%	-	0.44%	-	-	138.52%	
	CQ890	-	-	6.01%	-	43.93%	0.58%	4.87%	3.12%		

(2)土建成本增幅試算差異比較

交通部鐵道局依據本計畫各區段標人機料佔比，對應工程會基本設計審議版本基年迄今(106 年 6 月至 113 年 2 月間)之各項營建物價最高漲幅之試算結果，得整體土建成本增幅約 48%，詳表 3.1-12；其中，針對「人工」部分，交通部鐵道局引用主計總處公布勞務類-工資指數於 106 年 6 月至 113 年 2 月期間漲幅最高 23.37%。

惟捷運工程之工資成本約佔工程項目 28%，由於連續壁、模板工、電焊工等技術工之實際工資行情翻漲 2～3 倍，若引用已決標二區段標「人工」整體增幅約為 138%，則得整體土建成本增幅約 80%；若再各別引用二區段標「人工」最高漲幅 250%及 380%，得整體土建成本增幅約 112%及 148%，詳表 3.1-13。

交通部鐵道局和臺北市政府捷運工程局試算土建直接成本增加經費，主要差別是「人工」漲幅數據，臺北市政府說明捷運工程專業工班之工資難以依一般土建工程之工資計算，反應市場行情真實漲幅，技術工調漲已達 2～3 倍，詳圖 3.1-2。

表 3.1-12 試算土建直接成本增幅-鐵道局

	人工	機具	雜項	材料(潛盾工程)	材料(連續壁工程)	材料(鋼筋)	材料(F1、F2模板)	材料(F3模板)	材料(混凝土)	材料(鋼橋)	材料(U型梁)	
佔比	27.95%	6.77%	3.06%	1.65%	4.29%	12.71%	12.09%	5.47%	15.65%	6.41%	3.95%	100.00%
項目 / 指數 / 年期	人工	機具	雜項	材料(潛盾工程)	材料(連續壁工程)	材料(鋼筋)	材料(F1、F2模板)	材料(F3模板)	材料(混凝土)	材料(鋼橋)	材料(U型梁)	
106.6	89.19	91.62	94.21	71.76	67.1	67.1	80.56	80.56	71.76	67.1	67.1	
最高點	110.03	111.58	113.97	123.94	116.07	116.07	112.99	112.99	123.94	116.07	116.07	
113.02	110.03	111.58	113.44	123.94	92.79	92.79	92.79	92.79	123.94	92.79	92.79	
漲幅	23.37%	21.79%	20.97%	72.71%	72.98%	72.98%	40.26%	40.26%	72.71%	72.98%	72.98%	
整體	6.53%	1.47%	0.64%	1.20%	3.13%	9.28%	4.87%	2.20%	11.38%	4.67%	2.88%	48%

試算條件：

1. 依據本計畫各區段標人機料佔比，對應工程會審議版本基年迄今(106 年 6 月至 113 年 2 月)各項營建物價最高漲幅之試算結果，得整體土建成本增幅約 48.26%。
2. 其中人工部分，引用主計總處公布勞務類-工資指數於 106 年 6 月至 113 年 2 月期間漲幅最高 23.37%。

表 3.1-13A 試算土建直接成本增幅-北捷局

	人工	機具	雜項	材料(潛盾工程)	材料(連續壁工程)	材料(鋼筋)	材料(F1、F2模板)	材料(F3模板)	材料(混凝土)	材料(鋼橋)	材料(U型梁)	
佔比	27.95%	6.77%	3.06%	1.65%	4.29%	12.71%	12.09%	5.47%	15.65%	6.41%	3.95%	100.00%
項目 / 指數 / 年期	人工	機具	雜項	材料(潛盾工程)	材料(連續壁工程)	材料(鋼筋)	材料(F1、F2模板)	材料(F3模板)	材料(混凝土)	材料(鋼橋)	材料(U型梁)	
106.6	89.19	91.62	94.21	71.76	67.1	67.1	80.56	80.56	71.76	67.1	67.1	
最高點	~~110.03~~	111.58	113.97	123.94	116.07	116.07	112.99	112.99	123.94	116.07	116.07	
113.02	110.03	111.58	113.44	123.94	92.79	92.79	92.79	92.79	123.94	92.79	92.79	
漲幅	138.00%	21.79%	20.97%	72.71%	72.98%	72.98%	40.26%	40.26%	72.71%	72.98%	72.98%	
整體	38.57%	1.47%	0.64%	1.20%	3.13%	9.28%	4.87%	2.20%	11.38%	4.67%	2.88%	80%

試算條件：

1. 依據本計畫各區段標人機料佔比，對應工程會審議版本基年迄今(106 年 6 月至 113 年 2 月)各項營建物價最高漲幅之試算結果，得整體土建成本增幅約 80%。

2. 其中人工部分，捷運工程之工資成本約佔工程項目 28%，由於連續壁、模板工、電焊工等技術工之實際工資行情翻漲 2～3 倍，引用已決標二區段標「人工」整體增幅約為 138%，較貼近市場行情。

表 3.1-13B 試算土建直接成本增幅-北捷局

	人工	機具	雜項	材料(潛盾工程)	材料(連續壁工程)	材料(鋼筋)	材料(F1、F2模板)	材料(F3模板)	材料(混凝土)	材料(鋼橋)	材料(U型梁)	
佔比	27.95%	6.77%	3.06%	1.65%	4.29%	12.71%	12.09%	5.47%	15.65%	6.41%	3.95%	100.00%
項目 / 指數 / 年期	人工	機具	雜項	材料(潛盾工程)	材料(連續壁工程)	材料(鋼筋)	材料(F1、F2模板)	材料(F3模板)	材料(混凝土)	材料(鋼橋)	材料(U型梁)	
106.6	89.19	91.62	94.21	71.76	67.1	67.1	80.56	80.56	71.76	67.1	67.1	
最高點	~~110.03~~	111.58	113.97	123.94	116.07	116.07	112.99	112.99	123.94	116.07	116.07	
113.1	110.03	111.58	113.44	123.94	92.79	92.79	92.79	92.79	123.94	92.79	92.79	
漲幅	**250.00%**	21.79%	20.97%	72.71%	72.98%	72.98%	40.26%	40.26%	72.71%	72.98%	72.98%	
整體	69.88%	1.47%	0.64%	1.20%	3.13%	9.28%	4.87%	2.20%	11.38%	4.67%	2.88%	112%

試算條件：

1. 人工部分，捷運工程之工資成本約佔工程項目 28%，由於連續壁、模板工、電焊工等技術工之實際工資行情翻漲 2～3 倍，引用已決標 CQ890 區段標「人工」最高漲幅 250%。

表 3.1-13C 試算土建直接成本增幅-北捷局

	人工	機具	雜項	材料(潛盾工程)	材料(連續壁工程)	材料(鋼筋)	材料(F1、F2模板)	材料(F3模板)	材料(混凝土)	材料(鋼橋)	材料(U型梁)	
佔比	27.95%	6.77%	3.06%	1.65%	4.29%	12.71%	12.09%	5.47%	15.65%	6.41%	3.95%	100.00%
項目 / 指數 / 年期	人工	機具	雜項	材料(潛盾工程)	材料(連續壁工程)	材料(鋼筋)	材料(F1、F2模板)	材料(F3模板)	材料(混凝土)	材料(鋼橋)	材料(U型梁)	
106.6	89.19	91.62	94.21	71.76	67.1	67.1	80.56	80.56	71.76	67.1	67.1	
最高點	~~110.03~~	111.58	113.97	123.94	116.07	116.07	112.99	112.99	123.94	116.07	116.07	
113.2	110.03	111.58	113.44	123.94	92.79	92.79	92.79	92.79	123.94	92.79	92.79	
漲幅	**380.00%**	21.79%	20.97%	72.71%	72.98%	72.98%	40.26%	40.26%	72.71%	72.98%	72.98%	
整體	106.21%	1.47%	0.64%	1.20%	3.13%	9.28%	4.87%	2.20%	11.38%	4.67%	2.88%	148%

試算條件：

1 其中人工部分，捷運工程之工資成本約佔工程項目 28%，由於連續壁、模板工、電焊工等技術工之實際工資行情翻漲 2～3 倍，引用已決標 CQ880A 區段標「人工」最高漲幅 380%。

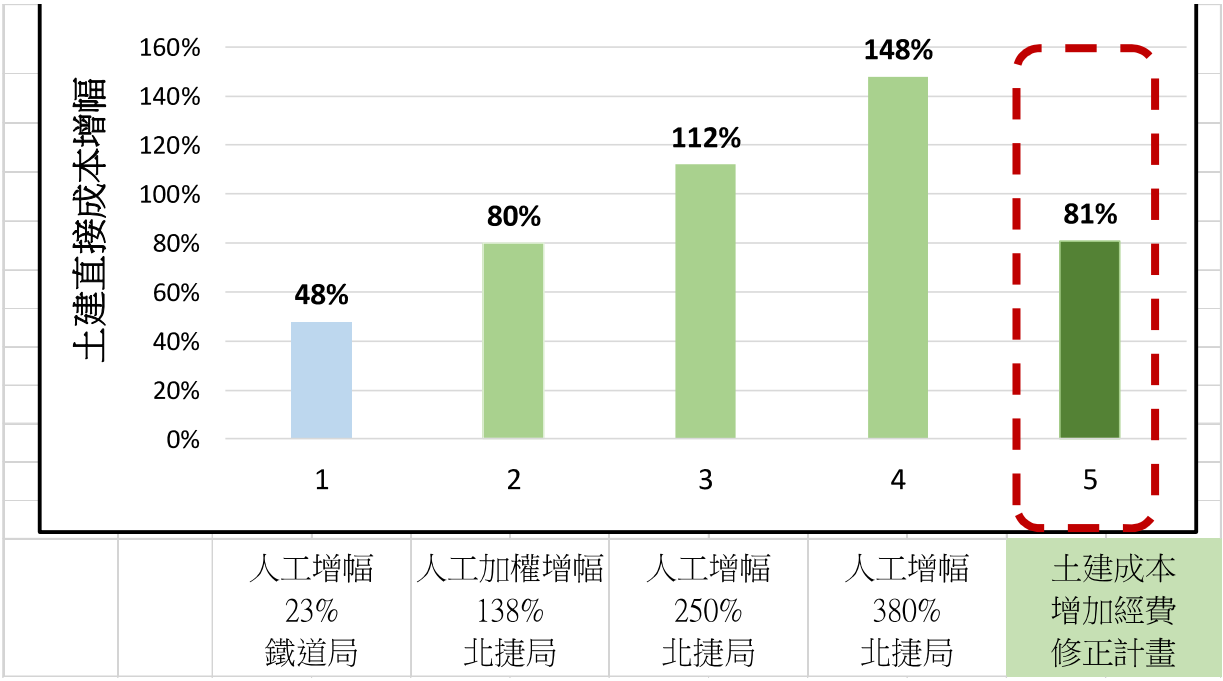


圖 3.1-2 重要工項「人工」與土建直接成本二者增幅相關比較

2. 營建物價指數為輔助說明近期營建成本大幅上漲之狀況，本計畫土建工程標自 110 初開始公告招標，原規劃以 CQ880 區段標及 CQ890 區段標共 2 標進行招標施工，招標作業因受新冠肺炎疫情影響、國際原物料飆漲及國內營建大環境等綜合因素之影響而多次流標，經檢討其主要原因乃招標預算與市場價格之差異遠大於營建物價指數之增幅，後續之招標預算由細設顧問依市價訪價結果編列，經過合理調整標案預算後，高架段 CQ890 區段標於 111 年 8 月 17 日決標，然由於招標預算調增後已超出原核定計畫總經費，為加速計畫之推動，後續將 CQ880 區段標拆分為 CQ880A 區段標(地下段)及 CQ880B 區段標(高架段)兩標，CQ880A 區段標於 112 年 12 月 1 日決標。
3. CQ880 及 CQ890 區段標由設計階段迄今，因受物價上漲等不可抗力因素，調整招標預算，其中 CQ880A 區段標參考近期已決標之標案(北環段 CF680B、及南環段CF670A區段標)所編列預算與單價，並依據工程經驗回饋及地質條件，調整潛盾施工功率及單價以符合市場行情，故整體施工費增加幅度大於營建物價指數之增幅。
4. CQ880 及 CQ890 區段標整體招標預算，已分別調整增加約 63.8%及 38.2%。

其中 CQ880A 區段標之調整項目包括：

(1)調整臨時用電、工地用水、開挖支撐 H 型鋼租金、建築資訊模型建置等一般需求費用，以符合市場行情。

(2)受疫情及戰爭影響，勞工(移工)短缺之不利因素，人工漲幅調整，並調整單價分析表內工率以為因應。

(3)將原 CQ880 區段標拆分為 2 標，縮小單一標案工程規模，增加技師、安衛、品管等區段標共同費用。

(4)參採廠商於招標階段疑義澄清時建議，萬大線第二期 CQ880A 區段標工期增加，增加以月計價相關項目費用。

(5)CQ880A 區段標增加管理利潤比例，由 15% 調整為 20.75%。

(6)依據工程經驗回饋及地質條件，調整潛盾施工功率及單價以符合市場行情。

5.行政院公共工程委員會於 111 年 5 月 2 日，針對「萬大-中和-樹林線第二期工程」所屬工程，召開流標專案檢討會議，並邀請過去參與捷運工程之 9 家廠商共同釐清流標原因。會中，新北市政府表示：「在缺工、缺料，工資及物價上漲之下，目前營建物價指數似乎無法及時反應市場行情，建議應參考廠商報價」，與會廠商亦紛紛表示，機關編列之工程單價不及民間建築（含高科技廠房）工程編列之單價，且未考量市場行情，以及老技術工逐漸退休，年輕人勞工意識提升，導致工率無法提升，工率編列不合理。會議主席吳澤成主任委員指示：「經捷運局檢討部分標案已拆標辦理，部分已調高預算近 50%或增加工期、檢討設計書圖後，後續招標仍流標，……機關委託之設計單位有責任依標案特性及物價上漲等因素，確認招標之預算金額及單價符合招標時之市場行情」。囿於捷運工程在施工不易及缺工等不利因素情況下，加上專業工班之工資難以依一般土建工程之工資計算，因此，營建物價指數之增幅，實在難以等同於及時反應市場行情之真實漲幅。

原核定計畫之土建直接工程成本224.76億元係依基本設計成果估算，經過細部設計精確估算數量後，第1次公告招標之土建直接工程成本為269.14億元，調增幅度約為19.75%；本次修正計畫土建經費為406.16億元，相較第1次公告之金額，調增幅度約為50.9%。

(四)營運維修成本及重增置成本估算

本次提報修正計畫在行政院核定財務計畫採相同設定，配合營運30年之起訖年調整，及物價調整率1.5%進行調整。茲說明如下：

1.營運維修成本

營運及維修成本係針對捷運系統營運期間維持正常營運所應花費之員工薪資、能源消耗、行政及管理費用、設備及車輛維修等成本。每年營運成本之估算，係採表 3.1-14 所列，依系統營運特性逐一加總計算得之。基本資料項目計有路線長度、地下車站數目、高架車站數、列車數目、年延車公里數、年延車小時數及攤提之固定成本。

本次修正計畫之營運30年期總營運成本計為63,865百萬元，較行政院核定財務計畫60,173百萬元，增加3,692百萬元，主要差異在期程調整。

表3.1-14 中運量目標年單位營運成本摘要表

(單位：百萬元，當年幣值)

服務屬性	民國130年
路線長度(百萬元/每年每公里)	38.8
車輛需求(百萬元/每年每列車組)	4.3
延車公里(百萬元/每延車百萬公里)	80.4
延車小時(百萬元/每延車百萬小時)	546.3
地下車站(百萬元/每年每車站)	81.4
高架車站(百萬元/每年每車站)	64.8
固定成本(百萬元/每年每線)	454.6

資料來源：本計畫整理。

2.系統設備重增置成本

本財務計畫評估營運期為30年，在此期間各設備達到其經濟壽命

年限時必須更換以維持營運，故民國 131、136、141 及 146 等年都將辦理資產汰舊換新，本計畫相關資產重置項目如表 3.1-15 所示。估計本計畫之分年營運維修及增置與重置成本如表 3.1-16 所示。

表3.1-15 系統設備使用年限及重增置年度

資產項目	經濟年限	重增置年度
電梯/電扶梯	25	146
電聯車	30	151
號誌系統	20	141
供電系統	20	141
通訊系統	15	136/151
車站及機廠環控系統(含監控)	15	136/151
廠房設備	20	141
車站及路線水電設施	15	136/151
自動收費系統	10	131/141/151

註：車站、路軌及機廠等土建結構物 50 年內不須更新，但每年所須整維修費用已包含於營運成本中。

表3.1-16 分年營運維修及重增置成本

(單位：百萬元，當年幣值)

年期	年營運維修費	重增置費	備註
121	1,701.32		
122	1,726.84		
123	1,752.74		
124	1,779.03		
125	1,805.72		
126	1,832.81		
127	1,860.30		
128	1,888.20		
129	1,916.52		
130	1,945.27		
131	1,974.45	777.30	自動收費系統
132	2,004.07		
133	2,034.13		
134	2,064.64		
135	2,095.61		
136	2,127.05	4,036.91	通訊系統、車站及路線環控系統、車站及路線水電設施
137	2,158.95		
138	2,191.34		
139	2,224.21		
140	2,257.57		
141	2,291.43	10,502.36	自動收費系統、號誌系統、供電系統
142	2,325.80		
143	2,360.69		
144	2,396.10		
145	2,432.04		
146	2,468.52	1,097.95	電梯/電扶梯
147	2,505.55		
148	2,543.13		
149	2,581.28		
150	2,620.00		
合計	63,865.32	16,414.50	

二、計畫期程調整

(一)原報核計畫期程摘要

行政院 99 年 2 月核定綜合規劃報告，興建時並採分期開發，行政院 107 年 10 月 17 日核定萬大線第二期工程財務計畫暨計畫期程調整，總經費以 555.3 億元為上限，後經行政院工共工程委員會 108 年 10 月審議，總經費以 549.77 億元為上限，預定完工期程為 117 年 12 月，完工後仍須辦理 3 個月模擬演練及提報初、履勘；初、履勘通過後，始正式通車，通車後仍須進行 15 個月之營運可用度（可靠度及可維修度）驗證及 6 個月竣工驗收等作業，執行計畫時程至 119 年 12 月，時程如圖 3.2-1。

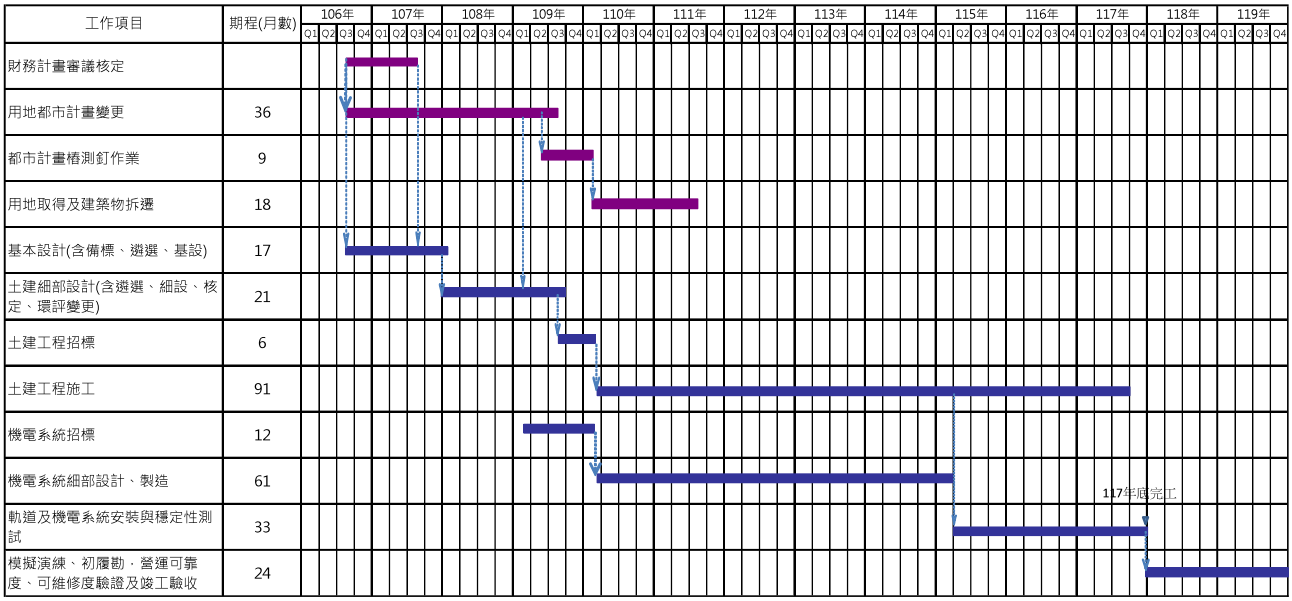


圖 3.2-1 捷運萬大線第二期工程計畫修正前主時程圖

(二)計畫期程調整

本計畫土建工程自 110 年 2 月開始辦理公告招標，歷經多次開標流標，除多次召開廠商說明會，臺北市政府高階主管亦分別邀請潛在廠商座談，聽取廠商反映意見，經檢討主要流標原因，包含受營建市場已有多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，及受疫情影響勞工短缺、工資與大宗材料價格飆漲、預算與工期不足，及對未來風險不確定性等多項不利因素影響；另受高科技廠商無上限追加預算趕工的夾擊，營造廠及協力廠商將主力投入工期短、收益高之廠房工程，另 111 年

2 月後俄烏戰爭亦造成國際原物料、金屬類物料價格上漲及不穩定，全球各國通膨加劇，增加風險因素，廠商不願貿然投標；此外，桃園鐵路地下化工程及高雄捷運黃線等亦陸續公告招標，營建市場飽和情形更加嚴峻。

囿於上述因素影響招標進度，以及考量地質條件、潛盾隧道工程特性、各工項施工困難度及風險、勞工短缺、潛盾隧道專業工班及預算不足等因素，檢討土建標合理工期後，調整計畫期程如下：

1. 原用地都市計畫變更 36 個月(原定 109 年 7 月完成)，5 處都計案中已於 111 年 2 月~113 年 3 月陸續公告發布實施，僅「土城案(LG09 及 LG13 站)、LG11 出入口 B 案」由內政部續審中，預計 114 年 06 月完成，雖落後 59 個月，惟不影響已開工標案(CQ890 標及 CQ880A 標)現階段所需用地之取得，故對於計畫期程暫無影響。

(1)萬大線第二期共涉及 5 處都市計畫區，於 106 年 11 月 20 日起公開展覽，共計 129 件陳情意見，新北市都委會召開 14 次專案小組會議討論，108 年 3 月 28 新北市都委會審議通過，於內政部都委會審議期間，計 37 件陳情意見，內政部都委會召開 5 次專案小組會議討論，因 LG11 站位調整，公民或團體提出反對調整站位陳情意見，雖車站位於已開闢公共設施用地並未提列變更，惟 109 年 12 月 8 日內政部都委會審議決議 LG11 站出入口 B 用地暫予保留，餘審議通過，惟須再辦理公開展覽，再公展期間，若無陳情意見則逕予核定，若有則再提會討論。5 處都市計畫區於 110 年 4 月 27 日起再次公開展覽，僅樹林案無陳情意見，其餘 4 處都市計畫區則再經新北市都委會及內政部都委會審議，目前除了土城都市計畫區(LG09、LG11 及 LG13 站)案尚未完成，餘皆已完成都市計畫變更程序並發布實施。

(2)萬大線第二期共計 13 座車站，幾乎每座車站皆有陳情意見，陳情意見大多為反對劃為捷運開發區、反對徵收、改設其他位置或要求提高容積獎勵等，針對陳情意見本府與新北市政府召開多次工作

會議研商，研擬替代方案等，並妥予民眾說明，而內政部都委會審議通過內容多與公開展覽不同，故須再次辦理公開展覽，若再有陳情意見，則須經二級都委會審議，始完竣都市計畫程序。萬大線第二期路線沿線可供利用公有土地、已開闢公共設施用地等較少，大多使用私有土地，致須處理諸多陳情意見，致所需都市計畫變更程序時間超出預期。

2. 都市計畫樁測釘作業(原定 110 年 1 月完成)，萬大線第二期都計變更案未辦理樁位測釘，係採預為分割方式，俟細部計畫案發布實施，用地範圍即依預為分割成果逕為分割，落後 53 個月，預計順延至 114 年 06 月完成。
3. 用地取得及建築物拆遷(原定 111 年 7 月完成)：配合變更都市計畫分區通過，用地取得亦分區辦理，並估計釘樁完成後 18 個月完成，落後 53 個月，預計順延至 115 年 12 月完成。
4. 原招標作業 6 個月(原定 110 年 3 月完成招標)，預計 113 年 6 月完成招標，落後 39 個月。
5. 原土建施工 91 個月(原定 117 年 9 月實質完工)，因招標作業延遲，預計 112 年 9 月土建工程方可全面進行施工，於 120 年 6 月土建實質完工，期程落後 33 個月。

(1)本計畫經費自 108 年 10 月 28 日奉工程會審定基本設計成果後，本局即全力加速前期作業，於 109 年 6 月 23 日完成機電系統工程議價、109 年底完成細部設計、110 年 1 月各土建標陸續公告並預計於 110 年 3 月決標，以期符合原計畫核定土建工程於 117 年 9 月完工之期程，惟招標作業因受國內營建市場環境影響而多次流標，目前 CQ890 區段標決標施工中，土城段(CQ880 標)拆標後公告之 CQ880A 區段標於 112 年 12 月決標，另 CQ880B 區段標更因計畫經費不足仍無法公告，本次修正計畫期程以 113 年 6 月完成全線招標作業為基準，計畫期程受招標作業影響達 39 個月。

(2)經檢討 CQ880A 區段標因受勞工短缺、潛盾隧道專業工班不足、地質條件、隧道工程特性、各工項施工困難度及風險考量等不可控制因素，需增加 3 個月工期，合計需增加計畫期程 33 個月。

(3)依據以往經驗,地下段捷運工程較高架段之工期需增加約 1 至 2 年，本計畫地下段之 CQ880A 標工程已於 113 年 3 月 1 日開工，故高架段之 CQ880B 標如可於 114 年 3 月前決標開工，尚不致成為本計畫之要徑標。

6. 機電系統細部設計、製造原核定 61 個月，因其後續作業-軌道及機電系統安裝測試受土建標軌床交付時程延後之影響，預計順延至 117 年 12 月完成。

7. 軌道及機電系統安裝測試時程維持原核定 33 個月，因土建軌床交付時程延後 33 個月，致機電系統實質完工落後 33 個月。

8. 完工後尚須進行模擬演練及初、履勘，並進行營運可靠度、可維修度驗證及竣工驗收等作業，計畫執行時程至 122 年 9 月結束。

臺北市政府捷運工程局將於決標後儘速開工、要求廠商儘速提送相關施工計畫並加速審查、落實介面協調、增加工班及工作面，全力趲趕工進，戮力達成 120 年 9 月實質完工之管理目標，時程如圖 3.2-2。

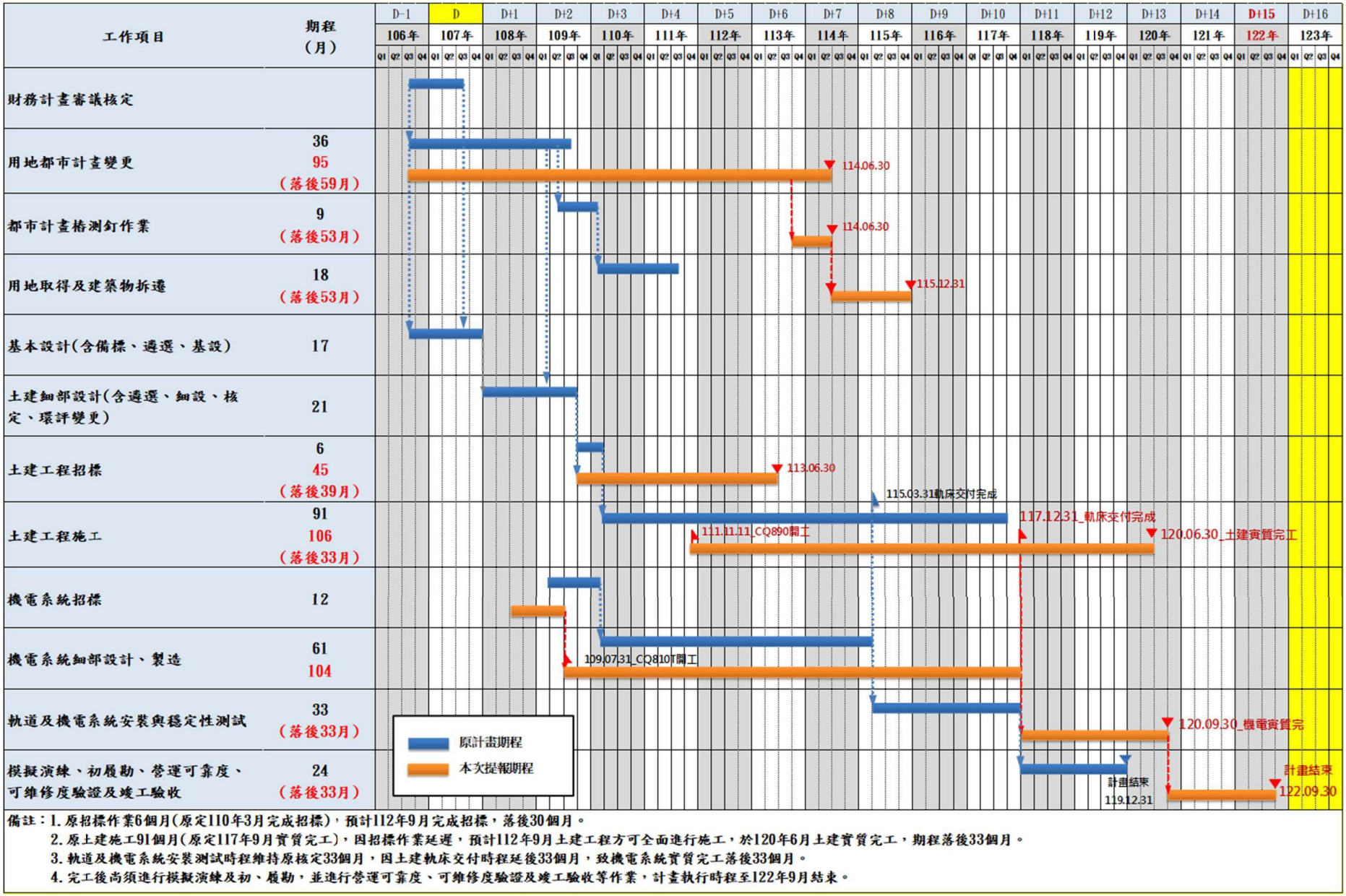


圖 3.2-2 捷運萬大線第二期工程計畫修正主時程圖

三、經濟效益評估

經濟效益評估是以成本效益評量可貨幣化之投入資源及產出效益，以提供決策者相關資訊做為決策參考。以下除摘要行政院核定修正計畫之經濟效益評估外，另以本案調整後之成本、工期與經濟效益估算結果，重新評估本路線經濟效益。

(一)基本假設與主要參數設定

1.評估年期

本計畫沿用行政院核定萬大線第二期工程財務計畫暨計畫期程調整之評估年期，即以施工開始年為起始年，全線完工營運後起算 30 年為評估終年，即自民國 105 年起至完工通車後營運 30 年。

2.主要參數設定

(1)評估基年為民國 111 年。

(2)折現率(資金成本率)：係將不同年期產生之成本與效益轉換為基年貨幣價值，由於經濟效益衡量的是公共建設對於社會整體經濟的貢獻程度，故在選用折現率時應以整體社會之資金成本率為依據。本修正計畫參考國發會其他案例及交通部運輸研究所「108 年交通建設計畫經濟效益評估手冊」，採社會折現率 4%。

(二)經濟效益推估

本案係修正計畫，其經濟效益估算參照行政院核定萬大線第二期工程財務計畫暨計畫期程調整之可量化效益內容包括：旅行時間節省效益、公車營運成本節省效益、肇事成本節省、減少空氣及噪音污染之效益等。另本案沿用行政院核定財務計畫暨計畫期程調整之相同設定，以調整後之工期，重新估算本路線經濟效益，摘述如下：

1.旅行時間節省效益

大眾運輸使用者之旅行時間節省包括步行時間、等車時間及車上旅行時間，而私人運具使用者則為車上旅行時間之節省。本次修正計畫

之營運 30 年期總旅行時間節省為 330,464.08 百萬元，較行政院核定財務計畫總旅行時間節省 319,518.89 百萬元，增加 10,945.19 百萬元，主要差異在期程調整。

2.公車營運成本節省效益

由於捷運系統完成之後將吸引部份原來的公車使用者，因此勢必將減少一部份的公車營運成本，包括公車車輛、營運維修、管理及折舊成本。本次修正計畫之營運 30 年期總公車營運成本節省為 11,532.09 百萬元，較行政院核定財務計畫總公車營運成本節省為 11,428.52 百萬元，增加 103.57 百萬元，主要差異在期程調整。

3.肇事成本節省效益

由於捷運系統完成後將吸引部份道路交通使用者，致使道路車輛旅次及長度減少，進而降低車輛肇事的機會。本次修正計畫之營運 30 年期總肇事成本節省為 2,959.45 百萬元，較行政院核定財務計畫總肇事成本節省為 2,937.89 百萬元，增加 21.56 百萬元，主要差異在期程調整。

4.空氣及噪音污染減少效益

由於捷運系統採用電力為動力能源，不直接燃燒能源燃料，且吸引了其他運輸系統的使用者，如私人運具與公車旅客移轉搭乘，故減少私人運具與公車之能源使用，有助於減少空氣及噪音污染，產生污染減少之效益。本次修正計畫之營運 30 年期總空氣及噪音污染減少為 213.26 百萬元，較行政院核定財務計畫總空氣及噪音污染減少為 211.83 百萬元，增加 1.43 百萬元，主要差異在期程調整。

上述經濟效益指標之分年成本與分年效益值，如表 3.3-2 所示。

(三)經濟效益評估方式

本案係修正計畫，其經濟效益估算方式沿用行政院核定萬大線第二期工程財務計畫暨計畫期程調整之成本效益分析法，即利用前述所估算投入之工程總經費與營運 30 年期間所發生之營運成本及各種得以量化之

經濟效益，進行成本效益分析。效益評估指標有淨現值、益本比與內生報酬率等三項。

1.淨現值

乃將計畫評估年期之現金淨流量，以折現率折現後加總之數值。由於考量貨幣之時間價值及整體投資計畫評估期間之全部效益與成本之和，如淨現值大於 0，即表該投資計畫具投資價值。

2.益本比

為將評估年期之成本與效益以折現率折現後，將折現後之效益總和除以折現後之成本總和，如大於 1，則該方案具經濟可行，值得投資；反之，則否。

3.內生報酬率

係指使評估期間現金流量淨現值等於 0 時之折現率，當內生報酬率大於可接受之合理報酬率時，即表示此計畫具投資價值。

(四)經濟效益評估結果

1.行政院核定財務計畫暨計畫期程調整經濟效益評估

107 年 10 月 17 日行政院核定財務計畫暨計畫期程調整，其經濟效益包含旅行時間節省效益、公車營運成本節省效益、肇事成本節省、減少空氣及噪音污染之效益、土地增值效益等，及採折現率 3%，依工程總經費、營運成本、資產重增置與汰換成本等項目，估算經濟效益指標。經濟淨現值為 70,119.63 百萬元；經濟內生報酬率為 9.08%，益本比為 1.93。

2.修正計畫經濟效益評估

經濟效益項目除沿用行政院核定財務計畫暨計畫期程調整，及參考運輸研究所「108 年交通建設計畫經濟效益評估手冊」，其效益項目不包含土地增值效益，及折現率改採社會折現率 4%，估算經濟效益指標。經濟淨現值為 37,518.70 百萬元；經濟內生報酬率為 6.73%，益本比為 1.40。

本次修正計畫之淨現值、益本比與內生報酬率皆低於行政院核定財務計畫暨計畫期程調整，惟淨現值仍為正值、益本比仍高於1、內生報酬率大於折現率，就經濟效益而言，仍具可行性。

表 3.3-1 捷運萬大-中和-樹林線(第二期工程)經濟效益評估一覽表

單位:百萬元(當年幣值)

年期	建造成本	營運維修成本	重置費	成本小計	旅行時間節省	公車營運成本節省	肇事成本節省	空污噪音效益	效益小計
103									
104									
105	0.78			0.78					
106	50.24			50.24					
107	25.25			25.25					
108	56.00			56.00					
109	508.50			508.50					
110	1652.04			1,652.04					
111	7255.20			7,255.20					
112	2959.60			2,959.60					
113	7471.59			7,471.59					
114	3323.38			3,323.38					
115	8477.87			8,477.87					
116	9361.62			9,361.62					
117	12814.03			12,814.03					
118	11852.69			11,852.69					
119	5343.82			5,343.82					
120	4872.20			4,872.20					
121	507.28	1,701.32		2,208.60	7,044.79	287.60	73.11	5.30	7,410.80
122	514.79	1,726.84		2,241.63	7,436.86	294.89	75.20	5.43	7,812.38
123		1,752.74		1,752.74	7,845.31	302.32	77.09	5.56	8,230.28
124		1,779.03		1,779.03	8,289.81	309.90	78.63	5.70	8,684.04
125		1,805.72		1,805.72	8,753.73	317.67	81.03	5.84	9,158.27
126		1,832.81		1,832.81	9,182.28	325.61	83.00	6.00	9,596.89
127		1,860.30		1,860.30	9,574.03	333.68	84.86	6.16	9,998.73
128		1,888.20		1,888.20	9,922.59	341.94	87.36	6.32	10,358.21
129		1,916.52		1,916.52	10,222.14	350.37	89.40	6.49	10,668.40
130		1,945.27		1,945.27	10,467.54	359.78	91.50	6.66	10,925.48
131		1,974.45	777.30	2,751.75	10,608.85	364.64	92.84	6.75	11,073.07
132		2,004.07		2,004.07	10,752.07	369.56	94.19	6.84	11,222.66
133		2,034.13		2,034.13	10,897.22	374.55	95.57	6.93	11,374.27
134		2,064.64		2,064.64	11,044.34	379.61	96.96	7.03	11,527.93
135		2,095.61		2,095.61	11,193.44	384.73	98.38	7.12	11,683.66
136		2,127.05	4036.91	6,163.95	11,344.55	389.92	99.81	7.22	11,841.50
137		2,158.95		2,158.95	11,497.70	395.19	101.27	7.32	12,001.47
138		2,191.34		2,191.34	11,652.92	400.52	102.75	7.41	12,163.60
139		2,224.21		2,224.21	11,810.23	405.93	104.25	7.51	12,327.93
140		2,257.57		2,257.57	11,969.67	411.41	105.77	7.62	12,494.47
141		2,291.43	10502.36	12,793.79	12,131.26	416.96	107.32	7.72	12,663.26
142		2,325.80		2,325.80	12,295.03	422.59	108.88	7.82	12,834.33
143		2,360.69		2,360.69	12,461.01	428.30	110.47	7.93	13,007.71
144		2,396.10		2,396.10	12,629.24	434.08	112.09	8.04	13,183.44
145		2,432.04		2,432.04	12,799.73	439.94	113.72	8.14	13,361.54
146		2,468.52	1097.95	3,566.47	12,972.53	445.88	115.38	8.25	13,542.04
147		2,505.55		2,505.55	13,147.66	451.90	117.07	8.37	13,724.99
148		2,543.13		2,543.13	13,325.15	458.00	118.78	8.48	13,910.41
149		2,581.28		2,581.28	13,505.04	464.18	120.51	8.59	14,098.33
150		2,620.00		2,620.00	13,687.36	470.45	122.27	8.71	14,288.79
合計	77,046.89	63,865.32	16,414.50	157,326.72	330,464.08	11,532.09	2,959.45	213.26	345,168.89
111 年現值				94,622.71					132,141.37
內部報酬率=6.73%　　淨現值=37,518.70 百萬元(民國 111 年現值)　　益本比=1.40									

註：折現率為 4%。

四、財務效益評估

財務效益評估主要依據前述設定之各項參數及基本假設，以及本計畫各項興建成本、營運成本、各項營運收入、場站土地開發效益及其他外部收益，進行現金流量試算。

(一)基本假設參數

本財務計畫之重要基本假設參數如下表 3.4-1 所示。

表 3.4-1 財務計畫參數假設說明

基本假設參數	說　　明
1.評估年期	自民國 105 年起至完工通車後營運 30 年。
2.評估基期	以民國 111 年為基期。
3.幣值基準	各年期各項成本及收益之估算皆以當年幣值為準。
4.物價調整率	採年增率 1.5%計算。

(二)財務收益估算

本案係修正計畫，其財務收益項目參照行政院核定萬大線第二期工程財務計畫暨計畫期程調整，包括：本業財務效益、車站土地開發效益、車站周邊土地開發效益(TOD)、車站周邊租稅增額財源(TIF)等，摘述如下：

1.本業財務效益

本案沿用行政院核定財務計畫暨計畫期程調整之相同設定，配合調整後之期程，重新估算本業財務效益，摘述如下：

(1)票箱收入

捷運系統營運最主要收入為票箱收入，其估算方式係利用運量預測模式估計得知平常日之運量及全年營運日數為 325 天，費率為未來大眾運輸費率採整合費率，票箱收入為上車基本票價收入加上延人公里票價收入。

本次修正計畫之票箱收入總計為 87,753 百萬元，較行政院核定財務計畫 82,636 百萬元，增加 5,117 百萬元，主要差異在期程調整。

(2)附屬事業收入

附屬事業收入係指捷運車站之廣告、店面租賃及資產收入等項，以票箱收入 5%估算，本次修正計畫為 4,388 百萬元，較行政院核定財務計畫 4,132 百萬元，增加 256 百萬元。

(3)系統殘值

系統的資產設備均有其使用的壽命年限，本計畫依每項捷運設備之使用年限，於資本還本期現金流程中分派於設備更新年期，惟系統設備在使用年限最末一年，仍有系統殘值，此一部份殘值之計算係採直線攤提法方式估計。

本次提報修正計畫在行政院核定財務計畫暨計畫期程調整採相同設定，配合營運 30 年之起訖年調整，及物價調整率 1.5%進行調整。其系統殘值估算為 904 百萬元，較行政院核定財務計畫 852 百萬元，增加 52 百萬元。

2.車站土地開發效益

107 年 10 月行政院核定財務計畫，場站土地開發效益約 19.41 億元(當年幣值)。

3.車站周邊租稅增額財源(TIF)

107 年 10 月行政院核定財務計畫，車站周邊租稅增額財源之預估成長率採較為樂觀情境，故維持 107 年 10 月 17 日行政院核定財務計畫報告，車站周邊租稅增額財源(TIF)約 52.90 億元(當年幣值)。

4.車站周邊土地開發效益(TOD)

107 年 10 月行政院核定財務計畫，已大幅增加增額容積收益範圍及提高挹注捷運建設比例，另新北市訂定增額容積場站目前僅限既有車站及轉乘站納入增額容積範圍，在地方政府須承擔相當風險，故維持 107 年 10 月 17 日行政院核定財務計畫報告，車站周邊土地開發效益(TOD)約 26.78 億元(當年幣值)。

上開土地開發效益、車站周邊租稅增額財源(TIF)及車站周邊土地開發效益(TOD)依交通部「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」，維持行政院原核定計畫自償性經費數額，其餘非自償性經費仍維持原非自償之補助比例方式爭取中央補助。

上述各項財務收益之分年收益值，如表 3.4-2 所示。

(三)財務評估方法

1.營運收支比

營運收入/(營運維修成本+重置成本)，如大於 1，表示在營運期間中本業得自給自足，收入足供支出所需，維持正常營運。

2.自償率

自償率係政府用以評估公共建設財務效益的方法，據以擬定某一公共建設之政策方向，亦即是公共建設計畫之營運評估期間財務收益各年淨現金流入現值，與興建期間工程建設成本各年現金流出現值總額之比值。自償率若大於 1，則表示所投入資金可完全回收；如自償率小於 1，則表示本計畫之投資無法完全回收。

(四)財務效益評估結果

1.行政院核定財務計畫暨計畫期程調整財務效益評估

107 年 10 月 17 日行政院核定財務計畫暨計畫期程調整，資金需求包含興建期之工程經費，營運期資金需求之營運維修成本及重置成本，及收入面包括票箱收入、附屬事業收入、場站土地開發效益、周邊土地開發效益(TOD)、租稅增額財源(TIF)與殘值等。營運 30 年之營運收支比為 1.15，計畫自償率為 26.58%。

2.修正計畫財務效益評估

本次提報修正計畫在行政院核定財務計畫暨計畫期程調整採相同設定，配合營運 30 年之起訖年調整，本次修正計畫之營運期間，除須辦理設備重增置之年度以外，各年營收比均大於 1，營運 30 年之營運收支比為 1.15，表示於評估期間營運公司基本均可自給自足。

本次提報修正計畫根據前述各項假設及建設成本、營運收入、營運及維修成本、重增置成本等規劃資料，並依現金流量分析結果，配合萬大線第二期工程興建時之財務評估結果詳表 3.4-2。本次提報修正計畫，僅計本業收益時，自償率為 10.28%，計入車站土開效益後，自償率為 12.58%，再加計 TIF 及 TOD 效益後，自償率為 20.85%（詳表 3.4-2）。

表 3.4-2 捷運萬大線第二期修正計畫現金流試算表

單位：百萬元(當年幣值)

年度	工程經費	工程經費(不含用地)	工程經費(不含用地及高架改地下)	營運票收	附屬事業收入	營運成本	資產重增置及汰換成本	殘值	場站土開效益	現金流入(不含TIF,TOD)	TIF效益	現金流入(不含TOD)	TOD效益	現金淨流入	營運票箱收支比(含重增置)
103															
104															
105	1	1	1												
106	50	50	50												
107	25	25	25								52	52		52	
108	56	56	56								55	55		55	
109	508	508	508								71	71		71	
110	1,652	1,652	1,652								74	74		74	
111	7,255	4,694	4,694								89	89		89	
112	2,960	1,661	1,543								92	92	153	244	
113	7,472	5,632	5,158						(196)	(196)	107	(89)	155	66	
114	3,323	2,816	2,461						(262)	(262)	110	(152)	157	6	
115	8,478	8,478	7,413						(131)	(131)	126	(5)	160	155	
116	9,362	9,362	8,415						(65)	(65)	129	63	162	226	
117	12,814	12,814	11,808						1,817	1,817	156	1,974	126	2,100	
118	11,853	11,853	11,024						519	519	160	679	128	807	
119	5,344	5,344	4,752						260	260	170	430	130	560	
120	4,872	4,872	4,458							0	172	172	132	304	
121	507	507	448	2,169	108	(1,701)				577	182	759	134	893	1.34
122	515	515	456	2,228	111	(1,727)				613	184	797	74	871	1.35
123				2,288	114	(1,753)				650	195	845	75	920	1.37
124				2,350	118	(1,779)				689	197	886	77	962	1.39
125				2,414	121	(1,806)				729	208	936	78	1,014	1.40
126				2,479	124	(1,833)				770	210	980	79	1,059	1.42
127				2,546	127	(1,860)				813	237	1,050	80	1,130	1.44
128				2,615	131	(1,888)				858	238	1,096	81	1,177	1.45
129				2,686	134	(1,917)				904	246	1,149	82	1,232	1.47
130				2,758	138	(1,945)				951	247	1,198	84	1,281	1.49
131				2,794	140	(1,974)	(777)	71		252	255	507	85	592	1.07
132				2,829	141	(2,004)				967	256	1,223	86	1,309	1.48
133				2,866	143	(2,034)				975	264	1,238	87	1,326	1.48
134				2,902	145	(2,065)				983	265	1,247	89	1,336	1.48
135				2,939	147	(2,096)				991	273	1,264	90	1,354	1.47
136				2,977	149	(2,127)	(4,037)	252		(2,786)	274	(2,512)	91	(2,420)	0.51
137				3,015	151	(2,159)				1,007		1,007		1,007	1.47
138				3,054	153	(2,191)				1,015		1,015		1,015	1.46
139				3,093	155	(2,224)				1,023		1,023		1,023	1.46
140				3,132	157	(2,258)				1,032		1,032		1,032	1.46
141				3,173	159	(2,291)	(10,502)	539		(8,923)		(8,923)		(8,923)	0.26
142				3,213	161	(2,326)				1,048		1,048		1,048	1.45
143				3,254	163	(2,361)				1,056		1,056		1,056	1.45
144				3,296	165	(2,396)				1,065		1,065		1,065	1.44
145				3,338	167	(2,432)				1,073		1,073		1,073	1.44
146				3,381	169	(2,469)	(1,098)	42		26		26		26	1.00
147				3,424	171	(2,506)				1,090		1,090		1,090	1.43
148				3,468	173	(2,543)				1,098		1,098		1,098	1.43
149				3,512	176	(2,581)				1,107		1,107		1,107	1.43
150				3,557	178	(2,620)				1,115		1,115		1,115	1.43
合計	77,047	70,840	64,922	87,753	4,388	(63,865)	(16,415)	904	1,941	14,707	5,290	19,997	2,678	22,675	1.15
111 年現值	67,281	61,261	--					--	--	--	--	--	--	14,031	--
計畫自償率	--	--	--					--	--	--	--	--	--	20.85%	--

五、財源籌措計畫

財源籌措計畫之主要目的在於以工程完工後 30 年內之營運期間現金淨流入現值與工程經費現金流出現值之比例，即自償率，做為中央政府與新北市政府後續編列本工程建設經費歲出預算應分攤金額之參考。

(一)行政院核定財務計畫之經費分攤

行政院核定財務計畫之工程總經費為 55,530 百萬元，中央政府負擔之工程經費應為 17,486 百萬元，新北市政府為 38,044 百萬元，包含自償性經費 14,899 百萬元、非自償性經費 14,645 百萬元、高架改地下增加費用 4,287 百萬元與用地取得及地上物拆遷補償費 4,213 百萬元，如表 3.5-1。

表 3.5-1 捷運萬大線第二期工程建設期間各級政府經費分擔估算表
(財務計畫核定版)

單位：百萬元(當年幣值)

經費來源	自償性經費	非自償性經費	高架改地下增加費用	用地取得及地上物拆遷補償費	合計
中央政府	-	17,485.632	-	-	17,485.632
新北市政府	14,899.104	14,645.264	4,286.850	4,213.150	38,044.368
總計	14,899.104	32,130.896	4,286.850	4,213.150	55,530.000

(二)工程會基本設計經費審議之經費分攤

工程會基本設計經費審議總經費下修調整為 54,977 百萬元，重新核算本計畫第二期工程中央補助款等財務內容，中央政府所負擔之工程經費應為 17,210 百萬元，新北市政府為 37,767 百萬元，包含自償性經費 14,899 百萬元、非自償性經費 14,414 百萬元、高架改地下增加費用 4,241 百萬元與用地取得及地上物拆遷補償費 4,213 百萬元，如表 3.5-2。

表 3.5-2 捷運萬大線第二期工程建設期間各級政府經費分擔估算表
(工程會審議核列經費版)

單位：百萬元(當年幣值)

經費來源	自償性經費	非自償性經費	高架改地下增加費用	用地取得及地上物拆遷補償費	合計
中央政府	-	17,209.831	-	-	17,209.831
新北市政府	14,899.104	14,414.261	4,240.654	4,213.150	37,767.169
總計	14,899.104	31,624.092	4,240.654	4,213.150	54,977.000

(三)修正計畫之高架改地下增加費用試算

有關 G09 及 LG10 車站高架改地下增加費用，依據行政院 99 年 2 月 12 日核定綜規報告書院臺交字第 0990092595 號函意見，由新北市政府負擔，修正計畫亦依據行政院函示辦理，修正計畫_高架改地下增加費用之計算說明如下：

1.修正計畫_高架改地下增加費用，採工程會審議_高架改地下增加費用 × 工程經費之增加比例。

2.工程經費增加比例：

工程經費=計畫總經費-用地取得及地上物拆遷補償費，包含高架改地下增加費+自償性經費+非自償性經費。

修正計畫與工程會審議之工程經費增加比例

=(77,046.890-6,206.890)/(54,977.000-4,213.150)=1.3954813

3.修正計畫_高架改地下增加費用

=工程會審議_高架改地下增加費用 × 工程經費增加比例

=(工程會審議_高架改地下增加費用)×(修正計畫_工程經費)/(工程會審議_工程經費)

=4,240.654×((77,046.890-6,206.890)/(54,977.000-4,213.150))=5917.753 百萬元

(四)修正計畫之經費分攤試算

本次修正計畫建設總經費約為 77,047 百萬元，其中 LG09 及 LG10 車站高架改地下增加費用，依行政院核定財務計畫之用應由新北市政府全額負擔，配合經費調整及期程調整，兩處車站由高架改地下增加工程經費由 4,241 百萬元，增為 5,918 百萬元。

建議在維持自償性經費額度及用地款歸屬地方政府負擔之原則下，餘非自償性經費仍維持原非自償之補助比例方式爭取中央補助，故本次修正計畫提報自償性經費維持不變(14,899 百萬元)，餘非自償性經費仍維

持原核定財務計畫非自償性經費之補助比例方式(中央補助 54.42%、新北市負擔 45.58%)估算各級政府經費分擔，詳如表 3.5-3。

中央政府：分擔 27,223 百萬元（(工程經費(不含用地費)-新北市政府自償性經費-高架改地下增加費用）*中央補助比例）。

新北市政府：分擔用地取得及地上物拆遷補償費 6,207 百萬元、高架改地下增加工程經費 5,918 百萬元、自償性經費 14,899 百萬元及非自償性經費 22,801 百萬元。

表3.5-3 本次修正財務計畫經費分攤表

單位：百萬元，當年幣值

經費來源	自償性經費	非自償性經費	高架改地下增加費用	用地取得及地上物拆遷補償費	合計
中央政府	-	27,222.594	-	-	27,222.594
新北市政府	14,899.104	22,800.549	5,917.753	6,206.890	49,824.296
總計	14,899.104	50,023.143	5,917.753	6,206.890	77,046.890

註：自償性經費維持不變(14,899 百萬元)，餘非自償性經費仍維持原核定財務計畫非自償性經費之補助比例方式(中央補助 54.42%、新北市負擔 45.58%)

中央政府補助經費估算為 27,223 百萬元，與工程會基本設計經費審議之中央政府負擔 17,210 百萬元相比較，增加 10,013 百萬元；新北市政府經費分攤為 49,824 百萬元，與工程會基本設計經費審議之新北市政府分攤經費 37,767 百萬元相比較，增加 12,057 百萬元，詳表 3.5-4。

表3.5-4 中央及新北市政府經費分攤比較表

單位：百萬元，當年幣值

經費來源		工程會基本設計審議經費分攤情形	修正計畫經費分攤試算	增減
中央政府非自償性經費		17,209.831	27,222.594	+10,012.763
新北市政府	自償性經費	14,899.104	14,899.104	0
	非自償性經費	14,414.261	22,800.549	+8,386.288
	高架改地下增加費用	4,240.654	5,917.753	+1,677.099
	用地取得費	4,213.150	6,206.890	+1,993.740
	小計	37,767.169	49,824.296	+12,057.127
總計		54,977.000	77,046.890	+22,069.890

雙北市政府為順利推動萬大線第二期建設，於107年行政院核定財務計畫中，車站周邊租稅增額財源(TIF)之預估成長率已採較為樂觀情境，車站周邊土地開發效益(TOD)亦大幅增加增額容積收益範圍及提高挹注捷運建設比例，為達成中央最高補助比例之計畫自償率而努力。在計畫經費增加及新北市訂定增額容積場站目前僅限既有車站及轉乘站納入增額容積範圍，另原核定財務計畫用地費編列，係以開發地主參與開發之比例為80%估算，惟受近年土地及房市交易影響，及每年隨市價上漲而土地成本增加，以及協議價購執行後，各站捷運開發區地主實際參與開發之比例為15%-68%，甚至僅15%參與地主願意參與開發，因參與開發比例過低，造成用地費增加，亦導致其開發成本增加；因受大環境影響及成本增加所致，其車站土地開發效益難以如107年核定建設計畫之預期效益相符。

有關預期效益部分(TIF、TOD、車站土地開發)，近年因受新冠肺炎疫情、烏俄戰爭、國際原物料飆漲及國內營建大環境等綜合因素之影響，各項成本上漲、地方政府自償性效益下降之狀況，屬不可抗力因素，造成地方政府須承擔相當風險。且依行政院秘書長 109 年 6 月 2 日函示「自償性經費屬於財務收入面，本為地方政府提報計畫時之財務承諾與應承責任，自償性經費應維持不變(即依原核定計畫數額分擔)」等意見，仍勉為依前開函釋意見辦理。

建議依交通部「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」，維持行政院原核定自償性經費額度，及餘非自償性經費仍維持原核定自償率對應之補助比例方式提報修正計畫，中央及新北市政府經費分攤，中央政府補助經費估算為 27,223 百萬元，新北市政府經費分攤為 49,824 百萬元。

肆、計畫及預算執行檢討

一、工程執行進度

有關本計畫已發包施工標案之決標金額，以及開工與完工日期如表4.1-1，各工程標案決標金額合計為450.11億元。

表4.1-1 主要工程標案決標金額與開工完工日期彙整表

工程標別	決標金額（億元）	開工日期	契約預定實質完工日	備註
CQ810T	150.70	109.07.31	117.12.31	機電系統標工程及軌道工程
CQ890	180.00	111.11.11	118.03.08	土建工程
CQ880A	115.98	113.03.01	121.07.30(註)	土建工程
先期工程與其他工程	3.43		決標金額為IQ0001、IQ0004、IQ0010、RX157及DQ125/DQ126施工中服務及簽證等先期工程與其他標案合計，不另註明各標案之開工日期、完工日期。	
合計	450.11	--	--	--

註：臺北市政府捷運工程局已於決標後儘速開工、要求廠商儘速提送相關施工計畫並加速審查、落實介面協調、增加工班及工作面，全力趲趕工進，戮力達成120年9月實質完工之管理目標。

截至112年1月底止，以經費549.77億元、117年底完工、計畫期程至119年12月之計畫進度而定，計畫整體完成進度估算為15.32%，各標案推動情形如下：

(一)土木細設標各項細設作業：109年12月起陸續完成細部設計成果及招標文件，刻正辦理土木細部設計施工中服務。

(二)先期工程：

1.斬龍山考古遺址調查配合工程：109年9月開工，110年6月完工。

2.植栽移植工程：110年4月開工，111年7月完工。

(二)土木工程施工：

1. CQ890 區段標：111 年 11 月開工，目前進行廠商各項計畫書撰寫、工地現況調查及施工沿線查勘等工作。
2. CQ880A 區段標：於 112 年 12 月 1 日決標。
3. CQ880B 區段標：因預算不足，俟本修正計畫核定後，再辦理招標作業。

(三)機電及軌道工程：納入萬大線第一期機電系統標擴充，109 年 07 月 31 日開工，目前進行廠商共通性文件審查及各子系統技術文件審查作業。

二、預算編列與執行情形

(一)財源籌措

捷運萬大線第二期獲行政院 107 年 8 月 16 日第 3613 次院會通過納入前瞻基礎建設計畫第 2 期特別預算案，並於 107 年 10 月 17 日奉行政院以院臺交字第 1070124436 號函核定，計畫經費以 55,530 百萬元為上限，後經工程會 108 年 10 月 28 日基本設計經費審議總經費下修調整為 54,977 百萬元，本次修正計畫總經費為 77,047 百萬元，中央政府補助經費估算為 27,237 百萬元，新北市政府經費分攤為 49,810 百萬元。

(二)預算編列與支用情形

本計畫截至 111 年度各級政府各分年度預算編列情形如表 4.2-1。

表 4.2-1 捷運萬大線第二期工程各級政府各分年度預算編列情形一覽表

單位：元

年度	各年度預算數	中央預算數	新北市預算數		
			小計	新北市負擔款	新北市自償性財源
101	17,100,000	0	17,100,000	17,100,000	0
102	1,900,000	0	1,900,000	1,900,000	0
103	24,000,000	0	24,000,000	24,000,000	0
104	0	0	0	0	0
105	3,000,000	0	3,000,000	0	3,000,000
106	8,000,000	0	8,000,000	8,000,000	0
107	27,600,000	0	27,600,000	27,600,000	0
108	51,170,000	50,000,000	1,170,000	1,170,000	0
109	509,528,000	97,000,000	412,528,000	14,485,000	398,043,000
110	1,684,112,000	574,400,000	1,109,712,000	879,911,000	229,801,000
111	5,104,641,000	558,300,000	4,546,341,000	209,107,000	4,337,234,000
合計	7,431,051,000	1,279,700,000	6,151,351,000	1,183,273,000	4,968,078,000

本計畫截至 111 年底，累計支用 64 億 5,990 萬 5,711 元，中央補助款已撥款 12 億 7,970 萬元；新北市政府已撥款 51 億 8,020 萬 5,711 元，交通部與新北市政府撥款數係依新北市政府請款額度撥付款項（如表 4.2-2）。

表 4.2-2 捷運萬大線第二期建設計畫經費使用統計表

單位：元

經費來源		分擔比例	核定比例應撥款	已撥款
中央政府	負擔款	34.0739%	1,539,126,691	1,279,700,000
新北市政府	負擔款	65.9261%	2,977,898,631	3,237,325,322
	土地款	100.0000%	1,942,880,389	1,942,880,389
合計			6,459,905,711	6,459,905,711

伍、計畫修正理由說明

一、辦理依據

依據「行政院所屬各機關中長程計畫編審要點」第九條規定:「總經費增加、計畫總期程變更及因其他不可抗力，致原計畫須調整因應」，辦理修正原計畫。

交通部為因應近期地方提報捷運修正計畫經費增加審議之一致性,於 113 年 2 月 23 日擬訂「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」，略以：中央與地方經費分擔方式依行政院原核定計畫辦理(維持核定自償性經費)。另檢討釐清責任歸屬，確屬不可抗力因素所造成之成本增加，中央與地方分擔比例，依行政院原核定之非自償補助比例計算之，屬可控制因素，其責任歸屬為地方政府，原則上由地方政府全額負擔。

二、修正重點說明

(一)計畫經費增加

1. 用地費增加

(1)捷運系統用地費增加

原財務計畫用地取得費用係參酌 102 年度之各站土地交易價格，市價約為 102 年公告土地現值之 1.8 倍，用地取得費用係以各站須取得用地之平均公告土地現值 1.8 倍為基準進行估算，且依預估取得年度加計 2%之地價調整費用。惟近年土地交易價格上漲，查調 102 年土地公告現值與 112 年土地公告現值漲幅約介於 45%~69%間，遠超過高原估算 2%年增率 10 年約 20%之增幅，另目前已完成協議價購基地之協議市價為原 102 年公告現值之 2.26~3.41 倍區間，平均為 2.81 倍，約等於以 102 年公告土地現值增幅 20%後再乘以 2.3 倍，即修正為公告土地現值 2.3 倍估算補償費並維持年增率 2%，以符實際需求，並按此原則估算用地費。用地取得費用經計算約需 42.3084 億元，加計開發區用地費 19.7605 億元，共計 62.0689 億元，相較於原核定之 42.1315 億元，增加 19.9374 億元。

研擬用地取得因應措施：臺北市政府為保障所有權人權益及確保價格可受公評，捷運系統用地之各站土地市價特委託不動產估價師辦理評估，並以「不動產估價技術規則」及「土地徵收補償市價查估辦法」兩種方法分別對勘估標的進行估價，且分別經由本市專家學者委員會及新北市地價及標準地價評議委員會審查通過後，再由上述兩種評價結果中擇最優價格簽報市長核准作為協議市價，採對地主最有利之價格與地主進行協議價購，並可確保維持市場正常交易價格，以符合土地徵收條例第 11 條規定。目前已陸續完成 LG15 站捷運系統用地等協議價購會議，並積極與已回覆價購意願之地主進行土地買賣簽約事宜，後續將配合都市計畫變更時程及工程施工及發包進度持續辦理用地取得作業。

(2)捷運開發區用地費增加

依據交通部「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫審查委員會」第 21 次會議決議，臺北市政府與新北市政府前已協調獲致共識，本計畫由新北市政府擔任土地開發主管機關。

原財務計畫用地取得費用係參酌 102 年度之各站土地交易價格，市價約為 102 年公告土地現值之 1.8 倍，故用地取得費用係以市價(約各站須取得用地之平均公告土地現值 1.8 倍)為基準進行估算，且依預估取得年度加計 2%之地價調整費用。惟近年土地交易價格大幅上漲，以內政部地政司發布之都市地區地價指數為例，新北市樹林區自 102 年 3 月 31 日起至 106 年 9 月 30 日上升 34%；107 年 3 月 31 日起至 111 年 9 月 30 日上漲 16%，爰本次所報修正計畫案捷運開發區用地取得費用約需 19.7605 億元，加計捷運系統用地費 42.3084 億元，共計 62.0689 億元，相較於原核定之 42.1315 億元，增加 19.9374 億元，費用估算依據實際協議價格，尚未完成協議價購者依評定市價計算之。

研擬用地取得因應措施：新北市政府為保障土地所有權人權益，

捷運開發區土地市價委託3家不動產估價師事務所依「不動產估價技術規則」及「土地徵收補償市價查估辦法」2種方式，評估「協議市價」及「預估徵收補償市價」，共查估6套價格後，取土地總價最高之價格作為協議市價與土地所有權人協議。另依新北市大眾捷運系統開發所需土地協議價購優惠辦法規定，土地所有權人得選擇下列3種方式與新北市政府達成協議價購：

a. 抵付優惠：未領取協議價購土地款者，以該基地開發完成後市有不動產抵付協議價購土地款。

b. 購租優惠：領取協議價購土地款者，得申請優先承購、承租該基地開發完成後之市有不動產。

c. 協議價購：僅領取協議價購土地款，不參與土地開發。

目前LG15B、LG17A已全部達成協議取得，LG16A、B亦完成98%以上協議取得，並於112年2月底陸續辦理點交作業，後續將配合都市計畫變更時程及工程進度完成用地取得作業。

2. 工程經費增加

各土建標自110年2月起陸續公告招標，歷經多次開標流標，除曾於各標流標後訪談捷運工程潛在廠商，瞭解廠商未投標原因，並邀請廠商投標外，臺北市政府邀請潛在廠商座談，聽取廠商反映意見及召開招商說明會，以聽取廠商意見，瞭解廠商不投標原因。

經檢討主要流標原因，包含受營建市場多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，及受疫情影響勞工短缺、工資與大宗材料價格飆漲、預算與工期不足，及對未來風險不確定性等多項不利因素影響；亦受高科技廠商無上限追加預算趕工的夾擊，營造廠及協力廠商將主力投入工期短、收益高之廠房工程；另111年2月起俄烏戰爭亦造成國際原物料、金屬類物料價格上漲及不穩定，全球各國通膨加劇，增加風險因素，廠商不願貿然投標；此外，桃園鐵路地下化工程及高雄捷運黃線等亦陸續公告招標，營建市場飽和情形更加嚴峻。

針對前述流標原因，曾多次檢討招標文件、工期及預算等，提出因應對策，後續亦評估廠商意見，對於影響招標的關鍵議題進行檢討分析，並參考其他縣市捷運工程及軌道工程案例，研擬因應措施包括：

(1)招標文件

依工程會 111 年 2 月 23 日專案檢討會議建議內容放寬契約規定（包含調降押標金、履約保證金與逾期違約金等）；另修訂物價調整機制採包含個別項目及總指數之計算模式，個別項目共 9 項調整門檻訂定 5%，總指數調整門檻訂定 2.5%，以降低廠商風險，增加投標誘因；此外，主廠商資格之潛盾隧道工程修訂為專業分包廠商，擴大符合主廠商資格之家數。

(2)預算

反映市場行情調整招標預算，經多次檢討，已逐步調增各標招標預算；另參考交通部鐵道局軌道工程招標案例，稅什費 15%調整為 20.75%。

(3)工期

因應地質條件、潛盾隧道工程特性、各工項施工困難度及風險、勞工短缺與潛盾隧道專業工班不足等，評估增加部分標案工期。

(4)拆標

將CQ880區段標切標分為地下段CQ880A標及高架段CQ880B標，並優先辦理地下段 CQ880A 標招標作業，以因應預算不足之權宜措施，同時降低工程規模，增加符合資格廠商家數。

原中央核定之總工程經費已無法滿足現階段招標及未來施工階段的需求，必須辦理修正財務計畫，本次修正財務計畫直接工程費增加193.27億元，經由物價調整費調度支應18.73億元後，直接工程費需增加174.54億元，另間接工程成本增加23.19億元、工程預備費增加3.02

億元及用地費增加19.94億元，合計本次修正財務計畫共需增加220.69億元。

(二)期程展延

受營建市場多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，及受疫情影響勞工短缺、工資與大宗材料價格飆漲、預算與工期不足，及對未來風險不確定性等多項不利因素影響；亦受高科技廠商無上限追加預算趕工的夾擊，營造廠及協力廠商將主力投入工期短、收益高之廠房工程；另111年2月起俄烏戰爭亦造成國際原物料、金屬類物料價格上漲及不穩定，全球各國通膨加劇，增加風險因素，廠商不願貿然投標；此外，桃園鐵路地下化工程及高雄捷運黃線等亦陸續公告招標，營建市場飽和情形更加嚴峻。以致原招標作業6個月(原定110年3月完成招標)，預計112年12月完成招標，落後33個月。

另有關原土建施工91個月(原定117年12月實質完工)，因招標作業延遲，預計113年6月土建工程可全面進行施工，於120年6月土建實質完工，期程落後33個月。

軌道及機電系統安裝測試時程維持原核定33個月，因土建軌床交付時程延後33個月，致機電系統實質完工落後33個月。完工後尚須進行模擬演練及初、履勘，並進行營運可靠度、可維修度驗證及竣工驗收等作業，計畫執行時程至122年9月結束。

囿於原中央核定之計畫期程已無法滿足現階段招標及未來施工階段的需求，為提供合理工期以提高廠商參與投標意願，將實質完工展延至120年9月，臺北市政府捷運工程局仍將在最後核定期程內，戮力達成實質完工之目標。

三、小結

依行政院111年5月20日「重大工程流標檢討暨加速公共建設修正計畫專案小組第 1 次會議」紀錄，行政院主計總處闡明中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法意旨，如受補助地方政府確實依原核定計畫目標、內容等執行，惟係因物價上漲等不可抗力因素，發生執行困難，得則由中央主管部會評估循原補助計畫核定程序，就地方政府提供理由之真實性、合理性等審查後，修正計畫經費核實補助辦理。

行政院107年10月17日核定捷運萬大線第二期工程財務計畫暨計畫期程調整案總經費以555.3億元為上限，後經工程會基本設計審議經費調減為549.77億元額度內支應，惟因受營建物價及土地市價大幅上漲，超出原財務計畫估算漲幅，致總建設計畫經費調整為 770.47 億元(用地費增加 19.94 億元、工程經費增加200.75億元)，因受新冠肺炎疫情及烏俄戰爭影響，導致原物料、物價調漲及工資波動，而增加的經費屬不可抗力因素，建請中央和地方政府共同分攤。

建議在維持自償性經費額度(148.99 億元)、用地費(62.07 億元)及高架改地下增加費用(59.18 億元)皆歸屬地方政府負擔之原則下，餘非自償性經費仍維持原核定財務計畫非自償性經費之補助比例方式(中央補助54.42%、新北市政府負擔45.58%)爭取中央補助，此方向亦與新北市政府財主單位會商獲致共識。

陸、修正目標

行政院核定本計畫總經費為 555.3 億元，計畫期程為本案核定後 12 年(119 年 12 月)，經工程會基本設計審議，計畫經費調減為 549.77 億元，本次修正總建設計畫經費調整為 770.47 億元，計畫期程實質完工日由 117 年 12 月調整至 120 年 9 月，完工後尚須進行模擬演練及初、履勘，並進行營運可靠度、可維修度驗證及竣工驗收等作業，計畫執行時程至 122 年 9 月結束。

柒、計畫修正內容

一、計畫經費調整

行政院 107 年 10 月 17 日核定萬大線第二期工程財務計畫暨計畫期程調整，總經費以 555.3 億元為上限；後經工程會 108 年 10 月基本設計審議，減列 5.53 億元，總經費以 549.77 億元為上限。

受營建市場多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，及受疫情影響勞工短缺、工資與大宗材料價格飆漲、預算與工期不足，及高科技廠商無上限追加預算趕工的夾擊，與 111 年 2 月起俄烏戰爭亦造成國際原物料、金屬類物料價格上漲及不穩定，全球各國通膨加劇，增加風險因素，廠商不願貿然投標等因素影響，本次修正財務計畫直接工程費增加 193.27 億元，經由物價調整費調度支應 18.73 億元後，直接工程費需增加 174.54 億元，另間接工程成本增加 23.19 億元、工程預備費增加 3.02 億元及因近年公告土地現值之調幅已超過地價調整比率，土地交易價格大幅上漲，捷運開發區用地依實際協議價格及評定市價計算，用地費增加 19.94 億元，合計本次修正財務計畫共需增加 220.69 億元，工程總經費為 770.47 億元。

二、計畫期程調整

行政院 99 年 2 月核定綜合規劃報告，興建時並採分期開發，行政院 107 年 10 月 17 日核定萬大線第二期工程財務計畫暨計畫期程調整，預定完工期程為 117 年 12 月；完工後仍須辦理 3 個月模擬演練及提報初、履勘；初、履勘通過後，始正式通車，通車後仍須進行 15 個月之營運可用度（可靠度及可維修度)驗證及 6 個月竣工驗收等作業，執行計畫時程至 119 年 12 月。

原定土建施工 91 個月(原定 117 年 12 月實質完工)，因招標作業延遲，預計 113 年 6 月土建工程方可全面進行施工，於 120 年 6 月土建實質完工，期程落後 33 個月。軌道及機電系統安裝測試時程維持原核定 33 個月，因土

建軌床交付時程延後 33 個月，致機電系統實質完工落後 33 個月。完工後尚須進行模擬演練及初、履勘，並進行營運可靠度、可維修度驗證及竣工驗收等作業，計畫執行時程至 122 年 9 月結束。臺北市政府將趲趕工進，戮力達成 120 年 9 月實質完工之管理目標。

三、經濟效益評估

經覈實檢討本計畫所需期程與經費，並參照其他已核定捷運建設計畫之效益評估參數，重新檢討修正本計畫之經濟效益分析，經濟淨現值為 37,518.70 百萬元；經濟內生報酬率為 6.73%，益本比為 1.40。整體而言，本次修正計畫之淨現值仍為正值、益本比仍高於 1、內生報酬率大於折現率，就經濟效益而言，仍具可行性。

四、財務效益評估

本次修正計畫之營運期間，除須辦理設備重增置之年度以外，各年營收比均大於 1，營運 30 年之營運收支比為 1.15。

五、計畫經費分攤

本計畫 107 年 10 月經行政院核定，原核定計畫預算編列期程為 119 年底，總經費為 555.30 億元，108 年 10 月工程會基設審議刪減 5.53 億元，計畫總經費調減為 549.77 億元。考量近期國內營建市場環境因受新冠肺炎疫情影響，導致缺工、缺料及營建成本大幅上漲，另公告土地現值之調幅及土地市價已超過財務計畫估算，致計畫經費初估增加為 770.47 億元，計畫期程由 119 年 12 月調整至 122 年 9 月，為符合實際需求，調整計畫預算編列期程至 122 年，總經費則調整至 770.47 億元。

建議在維持自償性經費額度及用地款歸屬地方政府負擔之原則下，餘非自償性經費仍維持原核定財務計畫非自償性經費之補助比例方式(中央補助 54.42%、新北市負擔 45.58%)。中央分攤款將由 17,210 百萬元調整為 27,223 百萬元，增加 10,013 百萬元；新北市政府負擔款將從 37,767 百萬元調整為 49,824 百萬元，增加 12,057 百萬元，詳表 7.5-1。

表7.5-1中央及新北市政府經費分攤比較表

單位：百萬元，當年幣值

經費來源		工程會基本設計審議經費分攤情形	修正計畫經費分攤試算	增減
中央政府非自償性經費		17,209.831	27,222.594	+10,012.763
新北市政府	自償性經費	14,899.104	14,899.104	0
	非自償性經費	14,414.261	22,800.549	+8,386.288
	高架改地下增加費用	4,240.654	5,917.753	+1,677.099
	用地取得費	4,213.150	6,206.890	+1,993.740
	小計	37,767.169	49,824.296	+12,057.127
總計		54,977.000	77,046.890	+22,069.890

註：自償性經費維持不變(14,899 百萬元)，餘非自償性經費仍維持原核定財務計畫非自償性經費之補助比例方式(中央補助 54.42%、新北市負擔 45.58%)

雙北市政府為順利推動萬大線第二期建設，已大幅增加增額容積收益範圍及提高挹注捷運建設比例，為達成中央最高補助比例之計畫自償率而努力。在計畫經費增加及新北市訂定增額容積場站目前僅限既有車站及轉乘站納入增額容積範圍的情況下，地方政府須承擔相當風險。建議維持原核定自償性經費額度提報修正計畫，中央及新北市政府經費分攤，中央政府補助經費估算為 27,223 百萬元，新北市政府經費分攤為 49,824 百萬元。

捌、分年實施計畫及資源需求

一、分年實施計畫

(一)108 年度以前：都市計畫變更作業、土建、水電、環控細部設計事宜。

(二)109 年度辦理：都市計畫變更作業、土建、水電、環控細部設計、機電工程施工估驗計價事宜。

(三)110 年度辦理：都市計畫變更作業、土建、水電、環控細部設計、機電工程施工估驗計價事宜。

(四)111 年度辦理：都市計畫變更作業、土建、水電、環控、軌道及機電工程等施工估驗計價事宜。

(五)112 年度辦理：都市計畫變更作業、土建、水電、環控、軌道及機電工程等施工估驗計價事宜。

(六)113 年度辦理：用地取得作業、土建、水電、環控、軌道及機電工程等施工估驗計價事宜。

(七)114 年度辦理：用地取得作業、土建、水電、環控、軌道及機電工程等施工估驗計價事宜。

(八)115 年度辦理：土建、水電、環控、軌道及機電工程等施工估驗計價事宜。

(九)116 年度辦理：土建、水電、環控、軌道及機電工程等施工估驗計價事宜。

(十)117 年度辦理：土建、水電、環控、軌道及機電工程等施工估驗計價事宜。

(十一)118 年度辦理：土建、水電、環控、軌道及機電工程等施工估驗計價事宜。

(十二)119 年度辦理：土建、水電、環控、軌道及機電工程等施工估驗計價事宜。

(十三)120 年度辦理：土建、水電、環控、軌道及機電工程等施工估驗計價事宜，以及開始可靠度測試及驗收、營運改善作業。

(十四)121 年度辦理：開始可靠度測試及驗收、營運改善作業事宜。

(十五)122 年度辦理：完成可靠度測試及驗收、竣工作業事宜。

二、資源需求

如前述提報修正計畫建議維持原核定自償性經費額度，餘非自償性經費仍維持原核定財務計畫非自償性經費之補助比例方式(中央補助 54.42%、新北市負擔 45.58%)，其中央政府補助經費估算為 27,223 百萬元，新北市政府經費分攤為 49,824 百萬元。截至 113 年度中央計已編列 2,698 百萬元。本計畫之分年預算詳表 8.2-1，後續依計畫分年經費實際需求編列。114 年度預計中央補助經費需編列 900 百萬元、115 年度預計中央補助經費需編列 6,282 百萬元、116 年度預計中央補助經費需編列 3,528 百萬元、117 年度預計中央補助經費需編列 4,951 百萬元、118 年度預計中央補助經費需編列 4,623 百萬元、119 年度預計中央補助經費需編列 1,993 百萬元、120 年度預計中央補助經費需編列 1,869 百萬元、121 年度預計中央補助經費需編列 188 百萬元、122 年度預計中央補助經費需編列 191 百萬元。

表8.2-1 中央與新北市政府分年經費需求表

單位：千元，當年幣值

年度	中央政府	新北市政府	合計
105	-	46,000	46,000
106	-	8,000	8,000
107	-	27,600	27,600
108	50,000	1,170	51,170
109	97,000	412,528	509,528
110	574,400	1,109,712	1,684,112
111	558,300	4,546,341	5,104,641
112	428,400	1,536,396	1,964,796
113	989,500	1,093,122	2,082,622
114	900,000	2,191,016	3,091,016
115	6,282,003	10,928,971	17,210,974
116	3,528,408	5,833,214	9,361,622
117	4,951,226	7,862,803	12,814,029
118	4,622,567	7,230,123	11,852,690
119	1,992,585	3,351,239	5,343,823
120	1,869,269	3,002,931	4,872,200
121	187,895	319,386	507,281
122	191,042	323,745	514,786
總計	27,222,594	49,824,296	77,046,890

資料來源：本計畫整理。

玖、結語

本計畫用地取得包括捷運系統用地及捷運開發區用地，因土地交易價格大幅上漲導致用地費增加，另計畫於土建工程招標期間，因受新冠肺炎疫情及烏俄戰爭影響，導致缺工、缺料及營建成本大幅上漲，加上國內營建市場多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，以致招標作業多次流標而延遲，且因整體工程經費已超出原計畫經費額度，已致部分工程標案仍無法公告招標，致總建設計畫經費調整為 770.47 億元，經費增加 220.69 億元(用地費增加 19.94 億元、工程經費增加 200.75 億元)；另影響計畫期程實質完工日由 117 年 12 月調整至 120 年 9 月，計畫期程由 119 年 12 月調整至 122 年 9 月止。

雙北市政府為順利推動萬大線第二期建設，原已大幅增加增額容積收益範圍及提高挹注捷運建設比例，為達成中央最高補助比例之計畫自償率而努力。在計畫經費增加及新北市訂定增額容積場站目前僅限既有車站及轉乘站納入增額容積範圍的情況下，地方政府須承擔相當風險。建議維持原核定自償性經費額度提報修正計畫，中央及新北市政府經費分攤，中央政府補助經費估算為27,223百萬元，新北市政府經費分攤為49,824百萬元。

因應新冠肺炎疫情及烏俄戰爭影響，導致原物料、物價調漲及工資波動而增加的經費實屬不可抗力因素，依交通部為因應近期地方提報捷運修正計畫經費增加審議之一致性，於113年2月23日擬訂「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」，建請中央和地方政府共同分攤。陳請行政院同意本修正計畫案，使雙北市政府可據以調整後續院管及府管之計畫期程、分年預算等相關事宜，俾據以執行。

拾、檢附相關奉核文件

一、行政院環境保護署 97 年 8 月 6 日環署綜字第 0970055406B 號函

萬大-中和-樹林線環境影響說明書定稿本獲環保署同意備查。

二、行政院 99 年 2 月 12 日院臺交字第 0990092595 號函

萬大-中和-樹林線綜合規劃報告獲行政院核定。

三、行政院 107 年 10 月 17 日院臺交字第 1070124436 號函

萬大-中和-樹林線第二期工程財務計畫暨計畫期程調整案獲行政院核定。

四、行政院公共工程委員會 108 年 10 月 28 日工程技字第 1080023958 號函

基本設計資料審議經工程會減列經費 5.53 億元。

一、行政院環境保護署 97 年 8 月 6 日環署綜字第 0970055406B 號函

行政院環境保護署 函

機關地址：10042 台北市中華路1段83號
承辦單位：綜計處　　承辦人：何文淵
電話：(02)23117722　分機：2742

受文者：如正、副本

發文日期：中華民國97年8月6日
發文字號：環署綜字第0970055406B號
速別：
密等及解密條件或保密期限：
附件：

主旨：所送「萬大－中和－樹林地區捷運系統環境影響說明書（定稿本）」，同意備查，請查照。

說明：依據貴局97年7月22日北市捷規字第09732125900號函辦理。

正本：臺北市政府捷運工程局 [illegible]
副本：[illegible]

署長 沈世宏
本案依照分層負責規定授權政務副署長決行

勇佐 捷運局 097.08.06
AXAA09732293800

第 1 頁　共 1 頁

二、行政院99年2月12日院臺交字第0990092595號函

止本

路政司

行政院　函

機關地址：10058 臺北市忠孝東路1段1號
傳　　真：02-33566920

10052
臺北市仁愛路1段50號
受文者：交通部

發文日期：中華民國99年2月12日
發文字號：院臺交字第0990092595號
速別：最速件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如文

主旨：所報臺北市政府函報之「臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線走廊研究規劃報告書」一案，照本院經濟建設委員會審議結論暨本院主計處意見辦理。

說明：

一、復98年9月24日交路字第0980008746號暨98年11月4日交路字第0980010296號函。

二、影附本院經濟建設委員會98年12月24日總字第0980006120號致本院秘書長函（含附件）暨檢附「臺北都會區大眾捷運萬大-中和-樹林線規劃報告書及周邊土地發展計畫案」報告書及本院主計處意見各1份。

正本：交通部
副本：本院主計處、本院公共工程委員會（均含附件）、本院經濟建設委員會（附本院主計處意見1份）

院長 吳敦義

交通部 99.2.22 21926號

檔名：DYL16D.tmp

行政院經濟建設委員會　函

地址：10020台北市寶慶路3號
電話：02-2316-5300
承辦人：黃淑婷
電子郵件：olivia@cepd.gov.tw

受文者：行政院秘書長
發文日期：中華民國98年12月24日
發文字號：總字第0980006120號
速別：最速件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如文

主旨：奉　交議，交通部陳報「臺北都會區大眾捷運系統萬大－中和－樹林線走廊研究規劃報告書」一案，業經本會委員會議審議獲致結論，復請　查照轉陳。

說明：

一、併復　貴秘書長98年9月28日院臺交字第0980062023號函、　鈞院秘書處98年10月22日院臺交字第0980067738號函暨98年11月9日院臺交字第0980071614號函。

二、本案經本會於98年10月28日邀集　鈞院秘書處、主計處、公共工程委員會、財政部、交通部（路政司、運輸研究所、會計處）、台北市政府、台北縣政府共同研商，交通部依據本會於該會議決議事項，其中計畫可行性疑慮部分，提出說明。嗣經交通部98年11月4日交路字第0980010296號函說明本案可行性研究函陳　鈞院，並副知本會。

三、另交通部及台北市政府依會議結論提送修正計畫，其間多次函送最後以台北市政府98年12月4日府授捷規字第09815648300號函副知，交通部98年12月7日交路字第0980063747號函送修正報告書至本會後，提98年12月7日本會第1377次委員會議討論，獲致結論如次：

(一)本案有助於改善大台北地區局部交通壅塞，帶動沿線發展，原則同意，興建時並採分期開發。後續請交通部於推動時應予強化並依下列原則做必要之調整：

1、考量本案建設經費龐大，請交通部通盤考量全線兩側

第一局單位收文號 098A100881
行政院總收文　98年12月25日 098000112228

及場站周邊土地配合開發之潛力妥為規劃，並於100年底前擬具整合捷運與土地開發計畫報核，據以調整財務計畫及提高自償率。本案計畫名稱配合修正為「臺北都會區大眾捷運系統萬大—中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫案」。

2、本計畫暫匡列前兩年（99、100年）所需經費156.95億元，後續俟財務計畫檢討調整後再據以匡列相關預算。

3、有關系統選擇，為考量系統操作安全性與運量需要，妥為考量規劃。

4、為配合計畫推動，各項子計畫具體推動及修正作業時程由交通部於99年底前提出實施計畫報院。

(二)考量公共建設政府財政負擔沉重，請交通部針對未來捷運路網之各項建設主體及周邊項目檢討訂定辦理項目、額度及補助比例。

(三)重大交通建設及軌道建設計畫,請交通部提報時皆應提出整合性之土地開發計畫及財務收益納入規劃報告書報院。

(四)後續有關臺北市政府捷運局工程人力，建請責成交通部協助臺北市政府整體評估並建立退場機制，避免未來持續擴張增加人事負擔。

四、檢附交通部98年12月7日交路字第0980063747號、臺北市政府98年12月4日府授捷規字第09815648300號函暨「臺北都會區大眾捷運萬大—中和—樹林線規劃報告書及周邊土地發展計畫案」報告書5份。

正本：行政院秘書長

副本：交通部、本會都市及住宅發展處

主任委員 蔡勳雄

本院主計處意見：

一、計畫業經本院經濟建設委員會審議通過，採全線核定分期興建方案，總經費 898.59 億元，中央負擔 423.78 億元，其中第 1 階段路線總經費 512.65 億元，中央負擔 237.28 億元一節：

（一）鑑於本院經濟建設委員會已請交通部研提整合捷運與土地開發計畫報核，以提升本案自償率，故未來交通部研提之財務計畫，第 1 階段路線中央補助額度應以不超過 237.28 億元為限。至第 2 階段路線中土城金城路段如改採地下化方式興建，增加之工程經費 73.88 億元，依「中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法」第 19 條規定，應由臺北縣政府全額負擔。

（二）本計畫如奉　核定，中央所需負擔經費，除 99 年度已編列 5.63 億元外，其餘應請交通部併同各項交通建設計畫辦理之急迫性與必要性及經費容納能力等通盤檢討後，於本院核定該部主管中程歲出概算額度範圍內編列或請該部設法相對增加歲入財源支應。

二、本計畫之補助比率交通部建議由中央依補助辦法規定，於扣除土地費及自償性經費後，按路線長度依臺北市與臺北縣政府財力級次各補助 50%及 85%一節，鑑於中央對地方之補助制度，主要係為均衡區域發展，爰依捷運路線行經轄區各地方政府之財力級次給予不同之補助比率，尚屬公平合理；惟類此路線跨越不同轄區之臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫，其於 98 年 5 月 13 日甫經本院核定臺中縣、市均按主辦機關臺中市政府之財力級次予以補助，故為符一致性原則，本計畫仍宜按主辦機關臺北市政府之財力級次補助 50%。惟如政策決定仍依交通部規劃之經費分攤原則辦理，考量「財政收支劃分法」修正草案已函送立法院審議中，

檔名：DYL16D.tmp

俟該法修正後，本院主計處將配合通盤檢討修正補助辦法，爰未來應請交通部配合該辦法修正情形調整本計畫之補助比率並妥為說明，避免其他已核定計畫援引比照。

三、另查為配合愛台 12 建設之推動，近年來整體公共建設計畫規模已達歷史高峰，雖部分計畫已納編振興經濟擴大公共建設特別預算，惟該特別預算於 98 及 99 年度分別編列 1,492 億元及 1,922 億元後，額度僅餘 1,586 億元，未辦理完成之計畫後續仍將回歸總預算辦理。而 98 年度中央稅收大幅短徵 2,231 億餘元，未來年度中央政府歲出規模受到歲入財源不足及舉債額度之限制，恐難有成長空間，又 96 至 106 年度屬已核定交通建設計畫推動高峰期，每年所需經費龐大，且近來交通部規劃多項鐵路立體化、捷運等重大交通建設計畫，如捷運萬大-中和-樹林線及高雄鐵路地下化延伸左營計畫等，恐將使現有公共建設計畫預算排擠效應明顯加劇，爰請該部宜妥為因應。

四、鑑於中央政府目前協助臺北市、縣政府建設之大臺北地區捷運系統路網已具相當規模，其已完工及施工中路線達 156.3 公里，截至 99 年度止業編列補助經費約 3,500 億元，其整體載客量逐年成長且營運績效亦佳（平常日之平均日運量約為 130 萬人次，於興建中路線皆完工後，預估可達 230 萬人次，臺北捷運公司 99 年度營業收入預估為 133 億餘元），值此中央政府整體財政困窘之際，除請交通部依本院經濟建設委員會意見，配合土地開發機制以提升軌道建設自償率外，亦請該部研議以現有捷運路網營收提撥一定比例作為捷運後續路網建設經費財源，或就大臺北地區之捷運建設計畫補助比率上限酌予調降，以減輕中央財務負擔。

三、行政院107年10月17日院臺交字第1070124436號函

檔　號：
保存年限：

行政院　函

地址：10058臺北市忠孝東路1段1號
傳真：02-33566784
聯絡人：姚辰安33566775
電子信箱：cayao@ey.gov.tw

受文者：臺北市政府

發文日期：中華民國107年10月17日
發文字號：院臺交字第1070124436號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如文

主旨：所報「臺北都會區大眾捷運系統萬大－中和－樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫案」第二期工程財務計畫暨期程調整修正報告書一案，准予依核定本辦理。

說明：

一、復107年7月30日交路（一）字第1077900048號函。

二、下列事項，併請照辦：

(一)本案屬本計畫第二期工程之財務計畫併提計畫期程檢討調整，為工程經費之第1次核定，非財務計畫修正，案名更正為「臺北都會區大眾捷運系統萬大－中和－樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫案」第二期工程財務計畫暨計畫期程調整。

(二)本案總經費以555.3億元為上限，計畫期程為本案核定後12年，後續請臺北市政府本於撙節原則，依「政府公共工程計畫與經費審議作業要點」規定，送請本院公共工程委員會審議確切經費，並管控計畫期程如期如質完工通車。

(三)本案間接工程成本以直接工程成本之13.10%估算，其細

臺北市政府 1071017
AAAA1072135076

項經費之項目與額度得依實務需求按「中央政府各機關工程管理費支用要點」、「機關委託技術服務廠商評選及計費辦法」等相關規定彈性應用。

(四)本案涉及變更原環境影響說明書內容部分，請依環境影響評估法第16條及環境影響評估法施行細則第36條至第38條規定申請變更。

(五)為鼓勵廠商引進新技術、新產品及新工法，提升國內技術水準及競爭力，落實政府採購法第35條替代方案規定之執行，請主辦機關於後續工程採購階段應納入替代方案。

三、檢附「臺北都會區大眾捷運系統萬大－中和－樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫案」第二期工程財務計畫暨計畫期程調整（核定本）1份。

正本：交通部
副本：國家發展委員會、財政部、本院主計總處、本院公共工程委員會、臺北市政府、新北市政府(均無附件) 電子公文交換章 2018-10-17 16:44:35

四、行政院公共工程委員會 108 年 10 月 28 日工程技字第 1080023958 號函

檔　　號:
保存年限:

行政院公共工程委員會 函

地址：11010 臺北市信義區松仁路3號9樓
承辦人：林延俊
聯絡電話：02-87897671
傳真：02-87897674
E-mail：yclin209@mail.pcc.gov.tw

受文者：臺北市政府

發文日期：中華民國108年10月28日
發文字號：工程技字第1080023958號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：

主旨：有關貴部檢送「臺北都會區大眾捷運系統萬大－中和－樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫案」第二期工程經費審議資料書圖（修正版）暨審查意見回覆表一案，本會意見復如說明，請查照。

說明：

一、復貴部108年9月18日交路字第1080027919號函。

二、本計畫原函報本會總經費為555.3億元（含規劃設計階段作業費約11.95億元、用地取得及拆遷補償費約42.13億元），其中工程經費512.98億元，經參酌相關規定及主辦機關補充資料後，因地下連續壁、鋼筋、 錨碇螺栓、橋梁、高架車站電梯及電扶梯等項目單價略高，計減列共5.53億元(含依比例減列之間接工程費及物價指數調整費)，同意核列工程經費507.45億元。

三、期程部分意見如下：

(一)已落後預定期程應加速趕辦：本案原規劃於108年1月完成基本設計，目前進度已較預定期程落後，請貴部加速

臺北市政府 1081028
AAAA1080155052

趕辦後續細部設計及招標作業，以利符合計畫期程於110年第1季開工。

(二)後續施工工期應妥為規劃：本案因高架路段須穿越高鐵、台65線、大漢溪高架橋，跨越八德街地下道及台鐵，亦須克服高壓電塔、三孔排水箱涵等問題，整體技術難度高，且尚有遺址問題，請參考本會「公共工程訂定工期參考原則」，確認所需進行之分項工程，妥善排定分項工程施工順序，並盤點特殊施工資源、估算各施工項目所需工期、確認要徑後，合理安排施工工期。

四、為利計畫執行順遂，請主辦機關落實原定計畫目標設定、工程之定位及功能建造標準，並應從預算編列、評選設計競圖、設計、施工、監造到驗收各階段，均依該標準執行，避免日後發生流廢標情事致需修正計畫延長工期或增加經費。

五、本計畫內容包含道路及停車場工程，為促進循環經濟發展，後續請主辦機關於兼顧安全、品質及經濟效益之原則下，優先考量使用焚化再生粒料等材料。另請要求設計單位多元運用瀝青混凝土挖(刨)除料，能用先用，可使用之工項及數量(或摻用比率)並應載明於工程設計書圖中；如仍有剩餘瀝青混凝土刨除料時，則應確實訪價釐清市場行情後，依個案情形合理編列折價或處理費用。

六、本計畫總經費達100億元以上，且內容涉多項機關間協調之工作，依「重大公共建設計畫證照許可行政作業精進實施要點」規定，請貴部與主辦機關組成工作小組及推動平台，並進行推動及聯繫相關工作，以利工進及執行順遂。

七、其他事項請查察本會訂定之「基本設計審議通案事項」(公布於本會網站http://www.pcc.gov.tw工程技術>公共工程經費審議>工程計畫審議>基本設計審議通案事項)。此外，高架車站屋頂，建請加裝太陽能光電設施或預留未來安裝饋線；各車站空調設施，亦請採用具備節能功能者，以符合政府能源政策。

正本：交通部
副本：行政院交通環境資源處、行政院主計總處、國家發展委員會、臺北市政府

電子公文交換章 2019/10/28 16:31:24

裝 訂 線

48

附錄一

經費審議要點審定基設報告與本次修正後之數量差異表

項次	項目名稱	單位	1071012 核定財務計畫 土建工程(百萬元) 數量	單價	複價	1081028 基本設計審議 土建工程(百萬元) 數量	單價	複價	本次修正計畫 土建工程(百萬元) 數量	單價	複價	數量/單價差異原因	備註
(一)	路線土木結構工程				**10,983.65**			**12,923.93**			**16,912.69**		
1	地下路段(雙孔)	KM	2.59	1,372.00	3,553.48	2.12	1273.15	2699.08	2.14	1,506.51	3,223.93	1.數量：細部設計後詳細訂出確定之地下路段長度 2.單價：因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情	
2	明挖覆蓋段	KM	0.11	5,000.00	550	0.302	1847.56	557.96	0.22	3,352.29	737.50	1.數量：細部設計詳細訂出明挖覆蓋長度位置 2.單價：因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情	
3	地下路段出土段	KM	0.11	650	71.5				0.15	834.27	125.14	1.數量：細部設計詳細訂出地下出土段長度位置 2.單價：因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情	
4	預力混凝土高架橋(H=10m)	KM	7.238	455	3,293.29	5.090	785.93	4000.38	2.19	897.96	1,966.53	1.數量：細部設計依實際現況、施工考量、環差要求等增加鋼橋數量，減少混凝土高架橋數量 2.單價：因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情	CQ882+CQ891
									2.40	753.79	1,809.10	1.數量：細部設計依實際現況、施工考量、環差要求等增加鋼橋數量，減少混凝土高架橋數量 2.單價：因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情	CQ892
5	鋼橋	KM	0.748	858	641.78	1.9916	1418.36	2824.81	1.75	1,660.02	2,905.04	1.數量：細部設計依實際現況、施工考量、環差要求等增加鋼橋數量 2.單價：因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情	CQ882+CQ891
									1.22	1,689.93	2,061.71	1.數量：細部設計依實際現況、施工考量、環差要求等增加鋼橋數量 2.單價：因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情	CQ892
6	與土城線重疊高架段	KM	1.12	1,691.00	1,893.92	1.08	1070.07	1155.68	1.09	1,361.91	1,484.48	1.數量：與原核定財務計畫差異不大 2.單價：細部設計後實際設計之數量計算出之費用	
7	高架車站與土城線重疊段	KM	0.1	1,364.00	136.4	-							併入高架車站(二) 2-1 LG11站內
8	跨大漢溪高架段	KM	0.78	576	449.28	0.839	1013.88	850.65	0.70	1,546.59	1,082.61	1.數量：與原核定財務計畫差異不大 2.單價：因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情	
9	門架型高架段	KM	0.4	592	236.8	0.392	1717.45	673.24	0.64	1,706.72	1,092.30	1.數量：細部設計詳細訂出門型架高架橋長度與位置 2.單價：因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情	

項次	項目名稱	單位	1071012 核定財務計畫 土建工程(百萬元)			1081028 基本設計審議 土建工程(百萬元)			本次修正計畫 土建工程(百萬元)			數量/單價差異原因	備註
			數量	單價	複價	數量	單價	複價	數量	單價	複價		
10	高架橋引道	KM	0.075	145	10.88	0.068	278.09	18.91		-			併入3.地下路段出土段
11	地下段路線水電設備工程	KM	2.81	14.25	40.04	2.723	9.11	24.81	2.84	74.00	210.16	1.數量：與原核定財務計畫差異不大 2.單價：因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情	
12	高架段路線水電設備工程	KM	10.461	10.16	106.28	9.458	12.52	118.41	9.99	21.44	214.19	1.數量：與原核定財務計畫差異不大 2.單價：因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情	
(二)	場站土建工程				**9,650.04**			**10,045.53**			**16,757.13**		
1	地下車站	座	2	1,201.00	2,402.00	2.00	1005.63	2011.26	2.00		**3,891.23**		
1-1	LG09	座	-	-	-	-	-	-	1.00	1,918.90	1,918.90	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座地下車站。 2.單價：本站為地下二層島式月台車站，細部設計完成車站設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情；另聯合開發區因投資人尚未進場，捷運設施尚未進行細設，費用僅為暫估。	
1-2	LG10	座	-	-	-	-	-	-	1.00	1,972.33	1,972.33	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座地下車站。 2.單價：本站為地下二層島式月台車站，細部設計完成車站設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	
2	高架車站	座	11	480	5,280.00	11.00	565.80	6223.80	11.00		**9,201.26**		
2-1	LG11	座	-	-	-	-	-	-	1.00	1,226.23	1,226.23	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，亦同時為板南線土城捷運站之連通轉乘站；細部設計完成車站設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	尚未發包
2-2	LG12	座	-	-	-	-	-	-	1.00	686.05	686.05	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，細部設計完成車站設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	尚未發包
2-3	LG13	座	-	-	-	-	-	-	1.00	637.91	637.91	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，細部設計完成車站設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	尚未發包
2-4	LG14	座	-	-	-	-	-	-	1.00	800.39	800.39	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架疊式月台車站，細部設計完成車站設計後較原核	

項次	項目名稱	單位	1071012 核定財務計畫 土建工程(百萬元)			1081028 基本設計審議 土建工程(百萬元)			本次修正計畫 土建工程(百萬元)			數量/單價差異原因	備註
			數量	單價	複價	數量	單價	複價	數量	單價	複價		
												定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	
2-5	LG15	座	-	-	-	-	-	-	1.00	861.91	861.91	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架疊式月台車站，細部設計完成車站設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情；另聯合開發區因投資人尚未進場，捷運設施尚未進行細設，費用僅為暫估。	
2-6	LG16	座	-	-	-	-	-	-	1.00	838.64	838.64	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，細部設計完成車站設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情；另聯合開發區因投資人尚未進場，捷運設施尚未進行細設，費用僅為暫估。	
2-7	LG17	座	-	-	-	-	-	-	1.00	845.96	845.96	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，細部設計完成車站設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情；另聯合開發區因投資人尚未進場，捷運設施尚未進行細設，費用僅為暫估。	
2-8	LG18	座	-	-	-	-	-	-	1.00	604.52	604.52	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架島式月台車站，細部設計完成車站設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	
2-9	LG19	座	-	-	-	-	-	-	1.00	632.34	632.34	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，細部設計完成車站設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情；另聯合開發區因投資人尚未進場，捷運設施尚未進行細設，費用僅為暫估。	
2-10	LG20	座	-	-	-	-	-	-	1.00	548.81	548.81	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，細部設計完成車站設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	
2-11	LG21	座	-	-	-	-	-	-	1.00	1,518.50	1,518.50	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架島式月台車站，亦同時為新蘆線迴龍捷運站、及桃園捷運棕線之連通轉乘站，細部設計完成車站設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	

項次	項目名稱	單位	1071012 核定財務計畫 土建工程(百萬元)			1081028 基本設計審議 土建工程(百萬元)			本次修正計畫 土建工程(百萬元)			數量/單價差異原因	備註
			數量	單價	複價	數量	單價	複價	數量	單價	複價		
3	地下段車站環控系統工程(含監控)	站	2	137	274	2	131.67	263.34	2.00		**718.29**		
3-1	LG09	站	-	-	-	-	-	-	1.00	312.57	312.57	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座地下車站。 2.單價：細部設計完成車站環控系統設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情；另本站二座出入口與通風井均位於聯合開發區，因投資人尚未進場，捷運設施尚未進行細設，費用僅為暫估。	
3-2	LG10	站	-	-	-	-	-	-	1.00	405.72	405.72	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座地下車站。 2.單價：細部設計完成車站環控系統設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	
4	地下段車站水電設備工程	站	2	127.79	255.58	2	86.00	172.00	2.00		**486.66**		
4-1	LG09	站	-	-	-	-	-	-	1.00	233.73	233.73	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座地下車站。 2.單價：細部設計完成車站水電設備設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情；另本站二座出入口與通風井均位於聯合開發區，因投資人尚未進場，捷運設施尚未進行細設，費用僅為暫估。	
4-2	LG10	站	-	-	-	-	-	-	1.00	252.93	252.93	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座地下車站。 2.單價：細部設計完成車站水電設備設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	
5	高架段車站環控系統工程(含監控)	站	11	37.5	412.5	11	31.42	345.62	11.00		**416.73**		
5-1	LG11	站	-	-	-	-	-	-	1.00	56.97	56.97	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，亦同時為板南線土城捷運站之連通轉乘站；細部設計完成車站環控系統設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	尚未發包
5-2	LG12	站	-	-	-	-	-	-	1.00	48.87	48.87	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，細部設計完成車站環控系統設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	尚未發包

項次	項目名稱	單位	1071012 核定財務計畫 土建工程(百萬元)			1081028 基本設計審議 土建工程(百萬元)			本次修正計畫 土建工程(百萬元)			數量/單價差異原因	備註
			數量	單價	複價	數量	單價	複價	數量	單價	複價		
5-3	LG13	站	-	-	-	-	-	-	1.00	42.19	42.19	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，細部設計完成車站環控系統設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	尚未發包
5-4	LG14	站	-	-	-	-	-	-	1.00	32.05	32.05	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架疊式月台車站，細部設計完成車站環控系統設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成。	
5-5	LG15	站	-	-	-	-	-	-	1.00	34.36	34.36	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架疊式月台車站，細部設計完成車站設計後較原核定財務計畫詳細，車站單價由車站之詳細數量所組成；另聯合開發區因投資人尚未進場，捷運設施尚未進行細設，費用僅為暫估。	
5-6	LG16	站	-	-	-	-	-	-	1.00	27.41	27.41	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，細部設計完成車站環控系統設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成；另聯合開發區因投資人尚未進場，捷運設施尚未進行細設，費用僅為暫估。	
5-7	LG17	站	-	-	-	-	-	-	1.00	30.74	30.74	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，細部設計完成車站環控系統設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成；另聯合開發區因投資人尚未進場，捷運設施尚未進行細設，費用僅為暫估。	
5-8	LG18	站	-	-	-	-	-	-	1.00	33.28	33.28	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架島式月台車站細部設計完成車站環控系統設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成。	
5-9	LG19	站	-	-	-	-	-	-	1.00	15.60	15.60	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，細部設計完成車站環控系統設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成；另聯合開發區因投資人尚未進場，捷運設施尚未進行細設，費用僅為暫估。	
5-10	LG20	站	-	-	-	-	-	-	1.00	32.26	32.26	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，細部設計完成車站環控系統設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成。	
5-11	LG21	站	-	-	-	-	-	-	1.00	63.00	63.00	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架島式月台車站，亦同時為新蘆線迴龍捷運站、及桃園捷運棕線之連通轉乘站，細部設計完成車站環控系統設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	
6	高架段車站水電設備工程	站	11	55.36	608.96	11	55.41	609.51	11.00		**1,208.80**		

項次	項目名稱	單位	1071012 核定財務計畫 土建工程(百萬元)			1081028 基本設計審議 土建工程(百萬元)			本次修正計畫 土建工程(百萬元)			數量/單價差異原因	備註
			數量	單價	複價	數量	單價	複價	數量	單價	複價		
6-1	LG11	站	-	-	-	-	-	-	1.00	145.09	145.09	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，亦同時為板南線土城捷運站之連通轉乘站；細部設計完成車站水電設備設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	尚未發包
6-2	LG12	站	-	-	-	-	-	-	1.00	132.08	132.08	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，細部設計完成車站水電設備設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	尚未發包
6-3	LG13	站	-	-	-	-	-	-	1.00	122.65	122.65	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，細部設計完成車站水電設備設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	尚未發包
6-4	LG14	站	-	-	-	-	-	-	1.00	99.34	99.34	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架疊式月台車站，細部設計完成車站水電設備設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	
6-5	LG15	站	-	-	-	-	-	-	1.00	108.33	108.33	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架疊式月台車站，細部設計完成車站水電設備設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情；另聯合開發區因投資人尚未進場，捷運設施尚未進行細設，費用僅為暫估。	
6-6	LG16	站	-	-	-	-	-	-	1.00	113.21	113.21	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，細部設計完成車站水電設備設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情；另聯合開發區因投資人尚未進場，捷運設施尚未進行細設，費用僅為暫估。	
6-7	LG17	站	-	-	-	-	-	-	1.00	92.14	92.14	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，細部設計完成車站水電設備設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情；另聯合開發區因投資人尚未進場，捷運設施尚未進行細設，費用僅為暫估。	
6-8	LG18	站	-	-	-	-	-	-	1.00	92.57	92.57	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架島式月台車站，細部設計完成車站水電設備設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	

項次	項目名稱	單位	1071012 核定財務計畫 土建工程(百萬元)			1081028 基本設計審議 土建工程(百萬元)			本次修正計畫 土建工程(百萬元)			數量/單價差異原因	備註
			數量	單價	複價	數量	單價	複價	數量	單價	複價		
6-9	LG19	站	-	-	-	-	-	-	1.00	72.86	72.86	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，細部設計完成車站水電設備設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情；另聯合開發區因投資人尚未進場，捷運設施尚未進行細設，費用僅為暫估。	
6-10	LG20	站	-	-	-	-	-	-	1.00	92.50	92.50	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，細部設計完成車站水電設備設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	
6-11	LG21	站	-	-	-	-	-	-	1.00	138.03	138.03	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架島式月台車站，亦同時為新蘆線迴龍捷運站、及桃園捷運棕線之連通轉乘站，細部設計完成車站水電設備設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	
7	主變電站	座	1	417	417	1	420.00	420.00	1.00	834.16	834.16	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座主變電站。 2.單價：細部設計完成變電站設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	尚未發包
(三)	其他重要土木				**0.00**			**0.00**			**6,140.21**		
1	交通維持	式	-	-	-	-	-	-	1.00	1,497.60	1,497.60	原核定財務計畫未單獨列項	
2	排水工程	式	-	-	-	-	-	-	1.00	1,664.18	1,664.18	原核定財務計畫未單獨列項	
3	管線工程	式	-	-	-	-	-	-	1.00	1,457.26	1,457.26	原核定財務計畫未單獨列項	
4	地盤處理暨建築物與結構物保護	式	-	-	-	-	-	-	1.00	937.94	937.94	原核定財務計畫未單獨列項	
5	監測儀器	式	-	-	-	-	-	-	1.00	217.14	217.14	原核定財務計畫未單獨列項	
6	景觀工程	式	-	-	-	-	-	-	1.00	366.09	366.09		
(四)	機電工程				**587.50**			**704.00**			**805.79**		
1	地下車站電梯及電扶梯	站	2	60	120.00	2		120.00	2.00		**101.24**		
1-1	LG09	站	-	-	-	-	-	-	1.00		20.08	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座地下車站。 2.單價：本站為地下二層島式月台車站，細部設計完成車站電梯及電扶梯設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成；另聯合開發區因投資人尚未進場，捷運設施尚未進行細設，費用僅為暫估。	
1-2	LG10	站	-	-	-	-	-	-	1.00		81.16	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座地下車站。 2.單價：本站為地下二層島式月台車站，細部設計完成車站電梯及電	

項次	項目名稱	單位	1071012 核定財務計畫 土建工程(百萬元)			1081028 基本設計審議 土建工程(百萬元)			本次修正計畫 土建工程(百萬元)			數量/單價差異原因	備註
			數量	單價	複價	數量	單價	複價	數量	單價	複價		
												扶梯設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	
2	高架車站電梯及電扶梯	站	11	42.5	467.50	11		584	11.00	-	**704.55**		
2-1	LG11	站	-	-	-	-	-	-	1.00		99.04	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，亦同時為板南線土城捷運站之連通轉乘站；細部設計完成車站電梯及電扶梯設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	
2-2	LG12	站	-	-	-	-	-	-	1.00		76.42	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，細部設計完成車站電梯及電扶梯設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	
2-3	LG13	站	-	-	-	-	-	-	1.00		83.54	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，細部設計完成車站電梯及電扶梯設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	
2-4	LG14	站	-	-	-	-	-	-	1.00		61.51	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架疊式月台車站，細部設計完成車站電梯及電扶梯設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	
2-5	LG15	站	-	-	-	-	-	-	1.00		46.23	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架疊式月台車站，細部設計完成車站電梯及電扶梯設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情；另聯合開發區因投資人尚未進場，捷運設施尚未進行細設，費用僅為暫估。	
2-6	LG16	站	-	-	-	-	-	-	1.00		28.00	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，細部設計完成車站電梯及電扶梯設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情；另，聯合開發區因投資人尚未進場，捷運設施尚未進行細設，費用僅為暫估。	

項次	項目名稱	單位	1071012 核定財務計畫 土建工程(百萬元)			1081028 基本設計審議 土建工程(百萬元)			本次修正計畫 土建工程(百萬元)			數量/單價差異原因	備註
			數量	單價	複價	數量	單價	複價	數量	單價	複價		
2-7	LG17	站	-	-	-	-	-	-	1.00		50.05	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，細部設計完成車站電梯及電扶梯設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情；另聯合開發區因投資人尚未進場，捷運設施尚未進行細設，費用僅為暫估。	
2-8	LG18	站	-	-	-	-	-	-	1.00		41.19	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架島式月台車站，細部設計完成車站電梯及電扶梯設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成。	
2-9	LG19	站	-	-	-	-	-	-	1.00		27.94	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，細部設計完成車站電梯及電扶梯設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情；另聯合開發區因投資人尚未進場，捷運設施尚未進行細設，費用僅為暫估。	
2-10	LG20	站	-	-	-	-	-	-	1.00		54.62	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架側式月台車站，細部設計完成車站電梯及電扶梯設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	
2-11	LG21	站	-	-	-	-	-	-	1.00		136.01	1.數量：與原核定財務計畫相同，一座高架車站。 2.單價：本站為高架島式月台車站，亦同時為新蘆線迴龍捷運站、及桃園捷運棕線之連通轉乘站，細部設計完成車站電梯及電扶梯設計後較原核定財務計畫詳細，單價由其詳細數量所組成，因近年營建物價飛漲、缺工缺料因素，致使需調整單價以符合市場行情。	
（五）	工程會經費審議刪減							-426.69					註：工程費刪減5.53億，其中土建直接工程成本刪減4.2669億，間接成本刪減1.2592億元
（六）	代辦桃園棕線							-771.00					
	小計				**21,221.19**			**22,475.77**			**40,615.82**		

註：

（一）1071012 核定財務計畫所估算之費用，因尚未完成細部設計故採較概略之估算方式，目前萬大線二期均已細設完成後，部分項目與原財務計畫不同，如交通維持、排水工程、管線工程、地盤處理暨建築物與結構物保護等項目，在原財務計畫中，並未獨立列項；細部設計完成後之計價項目無綜合規畫項目可對應，故獨立列項於(三)其他重要土木中。

附 件

中長程個案計畫自評檢核表

中長程個案計畫性別影響評估檢視表

主辦機關管控機制責任歸屬表

經費增加責任分擔檢討表

附件一 交通部報告初審會議紀錄意見(及會前審查意見)回應……附件 1-1

附件二 交通部審查委員會第 61 次會議紀錄意見回應 ……附件 2-1

附件三 交通部審查委員會第 65 次會議紀錄意見回應 ……附件 3-1

附件四 國家發展委員會有關機關(單位)意見回應……附件 4-1

臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫案
第二期工程第一次修正計畫

中長程個案計畫自評檢核表

檢視項目	內容重點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
1、計畫書格式	(1)計畫內容應包括項目是否均已填列(「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」(以下簡稱編審要點)第5點、第10點)	◎				本次修正計畫因物價調整而辦理增加經費及變更計畫期程。 本案係屬新興計畫，非屬延續性計畫，無需辦理總結評估報告。 依據交通部113年2月23日函報行政院「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」辦理。
	(2)延續性計畫是否辦理前期計畫執行成效評估，並提出總結評估報告(編審要點第5點、第13點)		◎			
	(3)是否本於提高自償之精神提具相關財務策略規劃檢核表？並依據各類審查作業規定提具相關書件		◎			
2、民間參與可行性評估	(1)是否評估民間參與之可行性，並撰擬評估說明(編審要點第4點)		◎			本案屬地方政府辦理之建設計畫。
	(2)是否填寫「促參預評估檢核表」評估(依「公共建設促參預評估機制」)		◎			
3、經濟及財務效益評估	(1)是否研提選擇及替代方案之成本效益分析報告(「預算法」第34條)		◎			本次修正計畫因物價調整而辦理增加經費及變更計畫期程。 依據交通部「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」，自償性經費維持原行政院核定額度。 本計畫於土建工程招標期間，因受新冠肺炎疫情及烏俄戰爭影響，導致缺工、缺料及營建成本大幅上漲，加上國內營建市場多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，以致招標作業多次流標而延遲，且因整體工程經費已超出原計畫經
	(2)是否研提完整財務計畫		◎			
4、財源籌措及資金運用	(1)經費需求合理性(經費估算依據如單價、數量等計算內容)	◎				
	(2)資金籌措：本於提高自償之精神，將影響區域進行整合規劃，並將外部效益內部化	◎				
	(3)經費負擔原則： a. 中央主辦計畫：中央主管相關法令規定 b. 補助型計畫：中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法、本於提高自償之精神所擬訂各類審查及補助規定	◎				
	(4)年度預算之安排及能量估算：所需經	◎				

檢視項目	內　容　重　點 （內容是否依下列原則撰擬）	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
	費能否於中程歲出概算額度內容納加以檢討，如無法納編者，應檢討調減一定比率之舊有經費支應；如仍有不敷，須檢附以前年度預算執行、檢討不經濟支出及自行檢討調整結果等經費審查之相關文件					費額度，以致部分工程標案仍無法公告招標，致總建設計畫經費調增，另影響計畫期程。
	(5)經資比1：2（「政府公共建設計畫先期作業實施要點」第2點）		◎			
	(6)屬具自償性者，是否透過基金協助資金調度	◎				新北市政府以軌道建設發展基金調度。
5、人力運用	(1)能否運用現有人力辦理	◎				
	(2)擬請增人力者，是否檢附下列資料： a.現有人力運用情形 b.計畫結束後，請增人力之處理原則 c.請增人力之類別及進用方式 d.請增人力之經費來源		◎			
6、跨機關協商	(1)涉及跨部會或地方權責及財務分攤，是否進行跨機關協商	◎				本計畫路線位新北市轄區，已完成雙北地方政府協商確認，共同爭取中央核定財務分攤原則。
	(2)是否檢附相關協商文書資料	◎				
7、土地取得	(1)能否優先使用公有閒置土地房舍	◎				本計畫未涉及原住民族保留地。
	(2)屬補助型計畫，補助方式是否符合規定（中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法第10條）	◎				
	(3)計畫中是否涉及徵收或區段徵收特定農業區之農牧用地	◎				
	(4)是否符合土地徵收條例第3條之1及土地徵收條例施行細則第2條之1規定	◎				
	(5)若涉及原住民族保留地開發利用者，是否依原住民族基本法第21條規定辦理		◎			
8、風險管理	是否對計畫內容進行風險管理	◎				本次修正計畫維持原計畫目標。
9、性別影響評估	是否填具性別影響評估檢視表		◎			本次修正計畫因物價調整而辦理增加經費及變更計畫期程。
10、環境影響分析（環境政策評估）	是否須辦理環境影響評估		◎			本次修正計畫因物價調整而辦理增加經費及變更計畫期程。
11、淨零轉型通案評估	(1)是否以二氧化碳之減量為節能減碳指標，並設定減量目標	◎				本計畫前已於99年2月奉行政院核定綜合規劃、107年10月
	(2)是否規劃採用綠建築或其他節能減碳措施	◎				

檢視項目	內容重點 (內容是否依下列原則撰擬)	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
	(3)是否強化因應氣候變遷之調適能力，並納入淨零排放及永續發展概念，優先選列臺灣2050淨零排放路徑、淨零科技方案及淨零轉型十二項關鍵戰略、臺灣永續發展目標及節能相關指標		◎			核定財務計畫，施工進度至113年7月約為27%。 行政院111年12月發布「淨零轉型十二項關鍵戰略行動計畫」，捷運公共運輸屬第十項淨零綠生活，捷運綠色運輸能提升公共運輸服務品質，促進節能減碳，逐步構建低碳、永續之交通運輸環境。
	(4)是否屬臺灣2050淨零排放路徑、淨零科技方案及淨零轉型十二項關鍵戰略相關子計畫		◎			
	(5)屬臺灣2050淨零排放路徑、淨零科技方案及淨零轉型十二項關鍵戰略之相關子計畫者，是否覈實填報附表三、中長程個案計畫淨零轉型通案自評檢核表，並檢附相關說明文件		◎			
12、涉及空間規劃者	是否檢附計畫範圍具座標之向量圖檔		◎			本次修正計畫未調整計畫範圍。
13、涉及政府辦公廳舍興建購置者	是否納入積極活化閒置資產及引進民間資源共同開發之理念		◎			無興建購置辦公廳舍。
14、落實公共工程或房屋建築全生命週期各階段建造標準	是否瞭解計畫目標，審酌其工程定位及功能，對應提出妥適之建造標準，並於公共工程或房屋建築全生命週期各階段，均依所設定之建造標準落實執行	◎				
15、公共工程節能減碳及生態檢核	(1)是否依行政院公共工程委員會(下稱工程會)函頒之「公共工程節能減碳檢核注意事項」辦理	◎				「公共工程節能減碳檢核注意事項」公布實施本計畫已完成細部設計，惟細部設計已要求將相關節能減碳措施納入設計。
	(2)是否依工程會函頒之「公共工程生態檢核注意事項」辦理	◎				
16、無障礙及通用設計影響評估	是否考量無障礙環境，參考建築及活動空間相關規範辦理	◎				
17、高齡社會影響評估	是否考量高齡者友善措施，參考WHO「高齡友善城市指南」相關規定辦理	◎				
18、營(維)運管理計畫	是否具務實及合理性(或能否落實營運或維運)	◎				本次修正計畫未影響原營運管理計畫。

檢視項目	內　容　重　點 （內容是否依下列原則撰擬）	主辦機關		主管機關		備註
		是	否	是	否	
19、房屋建築朝近零碳建築方向規劃	是否已依工程會「公共工程節能減碳檢核注意事項」及內政部建築研究所「綠建築評估手冊」之綠建築標章及建築能效等級辦理	◎				全線13個車站均已取得合格級以上之綠建築候選證書。
20、地層下陷影響評估	屬重大開發建設計畫者，是否依「機關重大開發建設計畫提報經濟部地層下陷防治推動委員會作業須知」辦理		◎			本路段未位於應檢視區域，故無需依該作業須知規定辦理。
21、資通安全防護規劃	資訊系統是否辦理資通安全防護規劃	◎				

主辦機關核章：承辦人　　單位主管　　首長

主管部會核章：研考主管　　會計主管　　首長

中長程個案計畫性別影響評估檢視表

【第一部分】：本部分由機關人員填寫

填表日期：105 年 8 月 12 日		
填表人姓名：張東珍　職稱：幫工程司	身份：☑ 業務單位人員	
電話：02-25215550#8144　e-mail：11237@trts.dorts.gov.tw	□非業務單位人員，（請說明：＿＿＿＿＿＿）	

填　表　說　明

一、行政院所屬各機關之中長程個案計畫除因物價調整而需修正計畫經費，或僅計畫期程變更外，皆應填具本表。

二、「主管機關」欄請填列中央二級主管機關，「主辦機關」欄請填列擬案機關（單位）。

三、建議各單位於計畫研擬初期，即徵詢性別平等專家學者或各部會性別平等專案小組之意見；計畫研擬完成後，應併同本表送請民間性別平等專家學者進行程序參與，參酌其意見修正計畫內容，並填寫「拾、評估結果」後通知程序參與者。

壹、計畫名稱	「臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地開發計畫案」第二期工程（財務計畫）第一次修正計畫案		
貳、主管機關	臺北市政府	主辦機關（單位）	臺北市政府捷運工程局

參、計畫內容涉及領域：	勾選（可複選）
3-1 權力、決策、影響力領域	
3-2 就業、經濟、福利領域	✓
3-3 人口、婚姻、家庭領域	
3-4 教育、文化、媒體領域	
3-5 人身安全、司法領域	✓
3-6 健康、醫療、照顧領域	
3-7 環境、能源、科技領域	✓
3-8 其他（勾選「其他」欄位者，請簡述計畫涉及領域）	✓公共工程交通運輸類

肆、問題與需求評估

項　目	說　明	備　註
4-1 計畫之現況問題與需求概述	考量區域性運輸需求，自民國 93 年 6 月開始進行「捷運萬大-中和-樹林線(簡稱萬大線)走廊研究規劃」，期擴大捷運系統服務範圍，滿足萬華、中和、土城、樹林地區間之旅運需求。於 95 年 5 月 24 日完成「捷運萬大-中和-樹林線之規劃報告書」並報請交通部審議。交通部於 98 年 10 月 16 日將全案核轉行政院審議，行政院經濟建設委員會(今國家發展委員會)於 98 年 12 月 7 日第 1377 次委員會議審議臺北捷運萬大-中和-樹林線規劃案，結論略以：「本案有助於改善大臺北地區局部交通壅塞，帶動沿線發展，原則同意，興建時並採分期開發…。」。依據行政院經建會(今國發會)於民國 98 年	簡要說明計畫之現況問題與需求。

<table>
<tr><td></td><td>10 月 28 日召開之協商會議，臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線採取全線一次核定、分期興建方案。103 年 10 月萬大一期財務計畫第一次修正案經行政院審查通過，目前提送萬大第二期財務計畫，期透過土地開發效益挹注捷運建設提高自償率，減輕政府財政負擔。</td><td></td></tr>
<tr><td>4-2 和本計畫相關之性別統計與性別分析</td><td>1. 依據臺北捷運股份有限公司歷年性別統計資料
捷運旅客男女比率
Gender Structure of Passengers of Mass Rapid Transit
<table>
<tr><th colspan="2" rowspan="2">調查資料時期
The Period of Survey</th><th colspan="2">台北捷運
Taipei Metro</th></tr>
<tr><th>男</th><th>女</th></tr>
<tr><td>90 年</td><td>2001</td><td>41.9%</td><td>58.1%</td></tr>
<tr><td>91 年</td><td>2002</td><td>34.0%</td><td>66.0%</td></tr>
<tr><td>92 年</td><td>2003</td><td>31.9%</td><td>68.1%</td></tr>
<tr><td>93 年</td><td>2004</td><td>30.5%</td><td>69.5%</td></tr>
<tr><td>94 年</td><td>2005</td><td>32.6%</td><td>67.4%</td></tr>
<tr><td>95 年</td><td>2006</td><td>36.8%</td><td>63.2%</td></tr>
<tr><td>96 年</td><td>2007</td><td>36.1%</td><td>63.9%</td></tr>
<tr><td>97 年</td><td>2008</td><td>36.4%</td><td>63.6%</td></tr>
<tr><td>98 年</td><td>2009</td><td>35.2%</td><td>64.8%</td></tr>
<tr><td>99 年</td><td>2010</td><td>35.2%</td><td>64.8%</td></tr>
<tr><td>100 年</td><td>2011</td><td>36.2%</td><td>63.8%</td></tr>
<tr><td>101 年</td><td>2012</td><td>34.1%</td><td>65.9%</td></tr>
<tr><td>102 年</td><td>2013</td><td>35.7%</td><td>64.3%</td></tr>
<tr><td>103 年</td><td>2014</td><td>37.9%</td><td>62.1%</td></tr>
<tr><td>104 年</td><td>2015</td><td>40.3%</td><td>59.7%</td></tr>
</table>
資料來源：臺北捷運股份有限公司「旅客滿意度調查」

2. 「台灣女生上小便時間為 70 到 73 秒，而男生則大約 30 到 35 秒，女性如廁時間是男性的 2.3 倍。」(林宜靜，2012)。因此內政部於 2006 年通過修訂《建築技術規則》新規定，新設學校、車站、戲院、電影院、航空站.....人潮多的公共場所，男女馬桶數比例由原本的一比二提高至一比五。
3. 本計畫路線共行經新北市土城區、板橋區、樹林區及新莊區等四個行政區，依據新北市民政局</td><td>1.透過相關資料庫、圖書等各種途徑蒐集既有的性別統計與性別分析。
2.性別統計與性別分析應儘量顧及不同性別、性傾向及性別認同者之年齡、族群、地區等面向。</td></tr>
</table>

	資料，四個行政區於民國 106 年 6 月底之總人口為 1,389,908 人，男女生比例為 49.14%：50.86%。	
4-3 建議未來需要強化與本計畫相關的性別統計與性別分析及其方法	1. 請捷運公司提供自營運以來專家學者、機關團體及旅客民眾針對捷運車站廁所之意見，以納入後續臺北市政府捷運工程局捷運車站廁所性別主流化設計之參考，並建議捷運公司在未來年度辦理「旅客滿意度調查」時，將性別、年齡及族群等進行交叉分析，以瞭解不同性別、族群之滿意度。 2. 將「調查性需求」、「規範性需求」、「呈現性需求」及「比較性需求」等評估內容列入臺北市政府捷運工程局未來委託研究計畫內考量，並納入細部設計之參考，以提昇服務之品質。	說明需要強化的性別統計類別及方法，包括由業務單位釐清性別統計的定義及範圍，向主計單位建議分析項目或編列經費委託調查，並提出確保執行的方法。
伍、計畫目標概述（併同敘明性別目標）	1. 計畫目標 (1)提升捷運車站周邊土地使用效率 捷運建設有助於加速沿線環境建設，形成都市空間結構改善與更新之契機，透過整體地區檢視與發展構想，提高土地使用效益，並改善環境品質。 (2)以 TOD 概念規劃捷運車站周邊發展 為提高捷運建設整體開發效益，促進大眾捷運路線沿線與車站周邊土地利用效能，並建構以「TOD(transit-oriented development)大眾運輸導向」為主之交通路網，促進地區發展與建立人行系統，進而提高都市環境之品質。 (3)提高自償率及減輕捷運建設之財務負擔 透過捷運建設帶來之經濟及商業效益，有助於稅收成長，透過適當策略分享外溢效果，挹注捷運建設經費，減輕政府財務負擔。例如，將捷運建設沿線之土地開發收益或地價稅收增額提撥專案基金，用以挹注捷運建設經費，提高捷運建設自償率，減低政府財政負擔。 2. 性別目標 「鼓勵設計顧問、承包廠商考量女性從業者需求，營造性別友善環境」、「提供不同性別乘客舒適乘車空間」。	
陸、性別參與情形或改善方法（計畫於研擬、決策、發展、執行之過程中，不同性別者之參與機制，如計畫相關組織或機制，性別比例是否達 1/3）	於計畫執行各階段皆不排除任一性別或族群之參與機會，以促成參與機會平等。本計畫主辦機關為臺北市政府捷運工程局，局本部總人數 514 人中，男女生比例為 52%:48%;全局含所屬工程處總人數 1,304 人中，男女生比例為 61%:39%；現階段及將來執行單位之性別比例皆高於 1/3。（統計至 105 年 6 月）	

柒、受益對象

1.若 7-1 至 7-3 任一指標評定「是」者，應繼續填列「捌、評估內容」8-1 至 8-9 及「第二部分－程序參與」；如 7-1 至 7-3 皆評定為「否」者，則免填「捌、評估內容」8-1 至 8-9，逕填寫「第二部分－程序參與」，惟若經程序參與後， 10-5「計畫與性別關聯之程度」評定為「有關」者，則需修正第一部分「柒、受益對象」7-1 至 7-3，並補填列「捌、評估內容」8-1 至 8-9。

2.本項不論評定結果為「是」或「否」，皆需填寫評定原因，應有量化或質化說明，不得僅列示「無涉性別」、「與性別無關」或「性別一律平等」。

項　目	評定結果(請勾選) 是	評定結果(請勾選) 否	評定原因	備　註
7-1 以特定性別、性傾向或性別認同者為受益對象		✓	捷運建設公共工程係大眾公共運輸工具之一，服務對象為全體民眾，分男性或女性，或以同性戀、異性戀或雙性戀等，提供不同服務。	如受益對象以男性或女性為主，或以同性戀、異性戀或雙性戀為主，或個人自認屬於男性或女性者，請評定為「是」。
7-2 受益對象無區別，但計畫內容涉及一般社會認知既存的性別偏見，或統計資料顯示性別比例差距過大者	✓		1. 本計畫屬公共工程交通運輸，受益對象為全體民眾，並不以特定性別為主，並無涉及一般社會認知既存的性別偏見及性別比例差距過大之情形。 2. 依據台北捷運公司 104 年旅客滿意度調查捷運旅客男女比率為 40.3%：59.7%，差異明顯，後續設計將進行抽樣調查，以掌握即時之不同性別搭乘捷運之比例。	如受益對象雖未限於特定性別人口群，但計畫內容涉及性別偏見、性別比例差距或隔離等之可能性者，請評定為「是」。
7-3 公共建設之空間規劃與工程設計涉及對不同性別、性傾向或性別認同者權益相關者	✓		本計畫若奉核定進行規劃設計，未來將就車站設施考量，如廁所設置則依不同性別需求。 就男女如廁使用需求差別，將車站內廁所數量做合理分配；另於捷運車站月台區規劃夜間婦女搭乘區域，並設置監視系統，保障婦女同胞安全。	如公共建設之空間規劃與工程設計涉及不同性別、性傾向或性別認同者使用便利及合理性、區位安全性，或消除空間死角，或考慮特殊使用需求者之可能性者，請評定為「是」。

捌、評估內容

（一）資源與過程

項　目	說　明	備　註
8-1 經費配置：計畫如何編列或調整預算配置，以回應性別需求與達成性別目標	男女廁所數量不同，故預算編列亦配合考量；另外規劃之夜間婦女搭乘區域及監視設備也需編列預算。	說明該計畫所編列經費如何針對性別差異，回應性別需求。

8-2 執行策略：計畫如何縮小不同性別、性傾向或性別認同者差異之迫切性與需求性	規劃階段將性別差異需求不同，廁所數量與夜間安全搭乘區域及監視設備等友善措施納入需求考量。並依「台北都會區大眾捷運系統規劃手冊第四冊」規定辦理。空間規劃與工程設計將考量不同性別之需求。	計畫如何設計執行策略，以回應性別需求與達成性別目標。
8-3 宣導傳播：計畫宣導方式如何顧及弱勢性別資訊獲取能力或使用習慣之差異	本計畫提供之服務對象為全體民眾，目的在提供民眾完整及便利的交通，因此宣導方式將採多元宣導方式，顧及不同性別、性傾向或性別認同者需求，避免歧視及協助弱勢性別獲取資訊，以達到使全體人民皆能得到宣傳資訊之目的。	說明傳佈訊息給目標對象所採用的方式，是否針對不同背景的目標對象採取不同傳播方法的設計。
8-4 性別友善措施：搭配其他對不同性別、性傾向或性別認同者之友善措施或方案	如廁所數量及夜間安全搭 乘區域，皆為搭配之友善措施。	說明計畫之性別友善措施或方案。

（二）效益評估

項　目	說　明	備　註
8-5 落實法規政策：計畫符合相關法規政策之情形	因應國際性別主流化潮流，從實務面落實推動性別平等政策綱領，依據臺北市政府推動各機關訂定性別主流化實施計畫總計畫政策指導下，配合制訂「臺北市政府捷運工程局性別主流化實施計畫」，以臺北市政府捷運工程局業務所管內容訂定性別主流化實施計畫，加強確實使用各項性別主流化相關工具，落實性別觀點於臺北市政府捷運工程局所有業務及市法規當中為目標，據以推動性別主流化相關業務，本計畫屬中長程計畫之業務項目，將配合進行性別影響評估及性別統計分析及性別預算編列，符合性別主流化政策之基本精神。	說明計畫如何落實憲法、法律、性別平等政策綱領、性別主流化政策及 CEDAW 之基本精神，可參考行政院性別平等會網站(http://www.gec.ey.gov.tw/)。
8-6 預防或消除性別隔離：計畫如何預防或消除性別隔離	本計畫服務對象為全體人民，女性同胞可平等、自由地使用搭乘，間接有助於消除或打破性別刻板印象與性別隔離，及消弭因社會文化面向所形成的差異。 例如:傳統認為男主外、女主內以及刻板印象的職務等，可由兩性皆可自由使用大眾運輸所產生族群之相互觀察、交流、融合，有助於預防或消除性別刻板印象與性別隔離。 根據過去多年統計，女性使用大眾運輸工具者高於男性，新建或延伸捷運路	說明計畫如何預防或消除傳統文化對不同性別、性傾向或性別認同者之限制或僵化期待。

	線，可擴張搭乘公共運具之便利性及移動範圍，確有促進女性移動自由之效，實質上促成性別平等。 另透過執行策略之落實、多元宣導方式及性別友善措施之設置，可顧及不同性別、性傾向或性別認同者需求，避免歧視及協助弱勢性別，達到預防或消除性別隔離之目標，目前實施措施計有 1.捷運廁所開放使用、2.設置廁所求助鈴及實施反偷拍偵測、3.捷運哺集乳室開放使用、4.規劃夜間安心候車區、5.設置對講機、6.性騷擾事件因應處理及 7.提供計程車叫車資訊等。	
8-7 平等取得社會資源：計畫如何提升平等獲取社會資源機會	本計畫後續設計與施工，以及完成後之營運階段，均將提供不同性別者平等獲取社會資源機會及營造平等對待環境。	說明計畫如何提供不同性別、性傾向或性別認同者平等機會獲取社會資源，提升其參與社會及公共事務之機會。
8-8 空間與工程效益：軟硬體的公共空間之空間規劃與工程設計，在空間使用性、安全性、友善性上之具體效益	本計畫後續基本設計階段，將就空間上有安全性的細部規劃，包括空間區位選擇、消除空間死角(如照明設備、公共廁所座落位置、夜間安全搭乘區域、監視系統及裝設安全警鈴)，針對不同性別者對於空間使用的特殊需求，規劃設置如:無障礙設施、博愛座、親子廁所等設施。	1.使用性：兼顧不同生理差異所產生的不同需求。 2.安全性：消除空間死角、相關安全設施。 3.友善性：兼顧性別、性傾向或性別認同者之特殊使用需求。
8-9 設立考核指標與機制：計畫如何設立性別敏感指標，並且透過制度化的機制，以便監督計畫的影響程度	1.各階段決策參與考性別組成，以符合性別比例「單一性別不得低於 3 分之 1」為原則。 2.設計階段檢討廁所建材規格及廁所設計檢查表，確認符合設計準側及法規要求。 3.營運階段依據旅客滿意度調查，檢討改善措施。 上述之指標，依據臺北市政府捷運工程局及捷運公司推動訂定性別主流化實施計畫，增進性別統計資料與分析之完備性，並定期檢討性別統計指標之增加或修正，逐年評核與檢討，透過機關自評、上級機關訪評之機制進行監督。	1.為衡量性別目標達成情形，計畫如何訂定相關預期績效指標及評估基準（績效指標，後續請依「行政院所屬各機關個案計畫管制評核作業要點」納入年度管制作業計畫評核）。 2.說明性別敏感指標，並考量不同性別、性傾向或性別認同者之年齡、族群、地區等面向。
玖、評估結果：請填表人依據性別平等專家學者意見之檢視意見提出綜合說明，包括對「第二部分、程序參與」主要意見參採情形、採納意見之計畫調整情形、無法採納意見之理由或替代規劃等。		

<table>
<tr><td>9-1 評估結果之綜合說明</td><td colspan="2">1.依據臺北大眾捷運股份有限公司歷年性別統計資料，搭乘捷運之女性比例明顯高於男性，捷運之安全性為吸引女性搭乘極重要之原因，如何提高男性搭乘捷運人數，為大眾運輸營運策略擬定之重要思考方向，若能提高男性搭乘捷運人數，將可提高大眾運輸服務效益，並減少環境污染。
2.目前捷運建設對於性別相關設施及空間均已依照相關性別法令辦理，符合性別平等及主流政策。
3.本計畫後續設計與施工，以及完成後之營運階段，均將提供不同性別者平等獲取社會資源機會及營造平等對待環境。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">9-2 參採情形</td><td>9-2-1 說明採納意見後之計畫調整</td><td>4-2 和本計畫相關之性別統計與性別分析
委員意見 1：請補充 4-2 性別統計及性別分析第 2 點男女廁所馬桶數比例由原先 1:2 提高至 1:5 之資料；另女性搭乘捷運比例較男性為高，因應此落差之男女性馬桶比例之改變資料，亦請補充。
補充說明：
1. 男女廁大便器比例調整之資料說明如下：
(1)臺北捷運初期路網車站廁所數量需求係以尖峰小時進出車站乘客流量 5,000 人為最低基準，男女廁所(內含無障礙廁所)便器之數量比例為 1：1，即最少設置男廁 2 間、女廁 2 間，而尖峰小時每增加 5,000 人，則各增加 1 座大便器，最高值為 20,000 人以上，其男女廁所之數量最多各設置 6 間，惟若車站確有足夠空間時，則再酌予增設。(規劃手冊 76~88 年)
(2)為配合本府推動男女公廁數量達 1：3 比例之政策，本局經檢討修正女廁之數量，且端點站或轉乘站因候車時閒可能較長，若車站確有足夠空間時，則再酌予增設 30%，另除公共廁所內之無障礙廁所外，增加獨立之親子廁所，以符合兩性平等之概念，並修訂本局規劃手冊相關規定。（規劃手冊 88~95 年）
(3)為因應建築技術規則建築設備編第 37 條（衛生設備數量）於 95 年 5 月修訂，將車站男女廁所之數量比例調整為 1：5 之規定，本局亦配合修訂規劃手冊有關公共廁所男女數量比例相關規定。(規劃手冊 2004 年版第 12 次修訂版)
2. 各站進出車站使用廁所男女比例會因週邊環境或活動而有不同，例如忠孝新生站其男女比例達 1：1，考量通車後週邊環境與活動無法估測確定，建議車站乘客男女比例，宜以各半預估相關設施設備數量。

委員意見 2：未來新建捷運路線於評估階段即可參考已營運之車站旅運量實際使用狀況進行評估設置(可參考信義及松山線之資料做為比對參考)。</td></tr>
</table>

		補充說明： 本局函詢臺北捷運公司捷運車站設施(廁所、尿布台、哺集乳室等)於實際營運後使用情形： 1.捷運廁所開放使用： (1)各捷運車站均有設置廁所，旅客如有如廁需求，可自由進入廁所使用；民眾如有如廁需求，而車站廁所設置於付費區時，可洽站務人員協助經由公務門進出免費使用廁所。 (2)本項目前並無使用人次統計。 2.尿布臺開放使用： (1)設置於廁所、哺集乳室內之尿布臺，旅客/民眾得於進入廁所、哺集乳室後自由使用。 (2)本項目前並無使用人次統計。 3.捷運哺集乳室開放使用： (1)捷運公司已於臺北車站、民權西路站、劍潭站、北投站、淡水站、中正紀念堂站、古亭站、七張站、新店站、南港展覽館站、南港站、市政府站、忠孝復興站、忠孝新生站、西門站、板橋站、蘆洲站、迴龍站、大橋頭站、東門站、松山機場站、動物園站、大安森林公園站、大安站、臺北101/世貿站、中山站、松江南京站、南京復興站、松山站及頂埔站設有哺集乳室，如有哺集乳需求，可洽站務人員開啟使用（無人使用時將予上鎖管制）；其他車站之旅客，均可洽站務人員引導至車站站務人員休息室使用。 (2)全系統哺集乳室每月平均使用人次統計，102年2,626人次、103年2,686人次，104年3,178人次，104年哺集乳室使用男女比例約為15%及85%。 4.以上如有不合目的之使用，車站站務或服務人員將予以勸導處理，以維護使用者權益。 5.各站進出車站使用廁所男女比例會因週邊環境或活動而有不同，例如忠孝新生站其男女比例達1：1，考量通車後週邊環境與活動無法估測確定，建議車站乘客男女比例，宜以各半預估相關設施設備數量。 --- **陸、性別參與情形或改善方法（計畫於研擬、決策、發展、執行之過程中，不同性別者之參與機制，如計畫相關組織或機制，性別比例是否達1/3）** 委員意見1：本評估報告中分析目標不僅針對一般民眾，亦提出對同仁之評估，考量周嚴，是一般性別影響評估分析較少見者，建議補列工作同仁(站務工作人員)使用性別友善設施之統計資料。

		補充說明： 本局函詢臺北捷運公司站務工作人員使用性別友善設施之統計資料，該公司表示臺北捷運公司均依哺集乳室設置標準等法令規定設置及管理哺集乳室，針對內部員工之使用情形並無相關統計資料，惟公司內部均設有意見反映管道，如員工有使用上意見均可即時回饋予公司。 委員意見2：捷運局非營運機關，取得營運後各項捷運設施使用者滿意度調查之相關數據較困難，建議本案是否可編列性別預算，進行性別需求調查、統計分析甚至員工本身對性別使用空間滿意度調查等工作項目，或於爾後路線編列性別預算辦理滿意度調查以獲得相關統計資料。 補充說明： 1. 臺北捷運公司「年度臺北捷運旅客滿意度調查」，自93年迄今，每年委外由市場調查公司執行，調查項目共區分為四大項「搭乘捷運經驗」、「各項服務重要度及滿意度（系統服務）（車站空間與設施）（搭乘列車感受）」、「對臺北捷運各項服務之意見或建議」、「基本資料」；透過旅客之滿意度調查來做為臺北捷運整體服務成果之量化參考指標，並透過蒐集及歸納旅客意見，籍以作為改善臺北捷運服務措施之參考。 2. 抽樣係依「分層多階段PPS（Probability Proportionate to Size）等機率抽樣」方法，採人員面訪16歲以上乘客，針對樣本各項基本特性(性別、年齡、教育程度、職業、居住地區）進行交叉分析，並根據歷年各項指標滿意度進行比較，調查報告內容應屬完整。 3. 臺北捷運公司已協助提供「年度臺北捷運旅客滿意度調查」報告，本局將參考歷年調查報告受訪者對臺北捷運的相關建議，作為後續規劃設計捷運車站性別友善空間之參考。 --- **8-6 預防或消除性別隔離：** 委員意見1：針對轉乘之停車空間及停車費率，是否有優惠配套措施，以鼓勵民眾搭乘大眾運輸系統。 補充說明： 1. 目前使用悠遊卡停車，於搭乘捷運出站後 1 小時內取車離場，可享停車優惠（限當日當次）： (1)計時汽車轉乘停車場：每小時優惠 5 元，上限為前次搭乘捷運扣款金額。

		(2)計次汽車轉乘停車場：每次優惠 5 元。 (3)計次機車轉乘停車場：每次優惠 3 元。 2. 有關搭乘捷運其相關轉乘配套措施之優惠，本局將適時反映予交通主管機關共同研析。 --- 委員意見 2:建議可由現行男女性使用交通工具之性別統計及差異做為撰寫主軸，使新建捷運擴張搭乘公共運具之便利性及移動範圍，確有促進女性移動自由之效，實質上促成性別平等。 **已修正及增加敘述內容：** 根據過去多年統計，女性使用大眾運輸工具者高於男性，新建或延伸捷運路線，可擴張搭乘公共運具之便利性及移動範圍，確有促進女性移動自由之效，實質上促成性別平等。 另透過執行策略之落實、多元宣導方式及性別友善措施之設置，可顧及不同性別、性傾向或性別認同者需求，避免歧視及協助弱勢性別，達到預防或消除性別隔離之目標，目前實施措施計有 1. 捷運廁所開放使用、2. 設置廁所求助鈴及實施反偷拍偵測、3. 捷運哺集乳室開放使用、4. 規劃夜間安心候車區、5. 設置對講機、6. 性騷擾事件因應處理及 7. 提供計程車叫車資訊等。
	9-2-2 說明未參採之理由或替代規劃	**陸、性別參與情形或改善方法（計畫於研擬、決策、發展、執行之過程中，不同性別者之參與機制，如計畫相關組織或機制，性別比例是否達1/3）** 意見1：有關臺北捷運公司站務工作人員使用性別友善設施之使用情形，該公司表示臺北捷運公司均依哺集乳室設置標準等法令規定設置及管理哺集乳室，針對內部員工之使用情形並無相關統計資料，惟公司內部均設有意見反映管道，如員工有使用上意見均可即時回饋予公司。
9-3 通知程序參與之專家學者本計畫的評估結果： **已於 105 年 12 月 15 日將「評估結果」通知程序參與者審閱**		

＊　請機關填表人於填完「第一部分」第壹項至第捌項後，由民間性別平等專家學者進行「第二部分－程序參與」項目，完成「第二部分－程序參與」後，再由機關填表人依據「第二部分－程序參與」之主要意見，續填「第一部分－玖、評估結果」。

＊　「第二部分－程序參與」之 10-5「計畫與性別關聯之程度」經性別平等專家學者評定為「有關」者，請機關填表人依據其檢視意見填列「第一部分－玖、評估結果」9-1 至 9-3；若經評定為「無關」者，則 9-1 至 9-3 免填。

＊　若以上有 1 項未完成，表示計畫案在研擬時未考量性別，應退回主管（辦）機關重新辦理。

【第二部分－程序參與】：本部分由民間性別平等專家學者填寫

<table>
<tr><td colspan="4">拾、程序參與：若採用書面意見的方式，至少應徵詢1位以上民間性別平等專家學者意見；民間專家學者資料可至台灣國家婦女館網站參閱(http://www.taiwanwomencenter.org.tw/)。</td></tr>
<tr><td colspan="4">（一）基本資料</td></tr>
<tr><td>10-1 程序參與期程或時間</td><td colspan="3">105年10月31日至106年01月04日</td></tr>
<tr><td>10-2 參與者姓名、職稱、服務單位及其專長領域</td><td colspan="3">吳委員志光
教授，輔仁大學法律學系
專長領域：憲法、行政法</td></tr>
<tr><td>10-3 參與方式</td><td colspan="3">□計畫研商會議　■性別平等專案小組　□書面意見</td></tr>
<tr><td rowspan="2">10-4 業務單位所提供之資料</td><td>相關統計資料</td><td>計畫書</td><td>計畫書涵納其他初評結果</td></tr>
<tr><td>■有　■很完整
□可更完整
□現有資料不足須設法補足
□無　□應可設法找尋
□現狀與未來皆有困難</td><td>□有，且具性別目標
□有，但無性別目標
■無</td><td>□有，已很完整
□有，但仍有改善空間
■無</td></tr>
<tr><td>10-5 計畫與性別關聯之程度</td><td colspan="3">■有關　□無關
（若性別平等專家學者認為第一部分「柒、受益對象」7-1至7-3任一指標應評定為「是」者，則勾選「有關」；若7-1至7-3均評定「否」者，則勾選「無關」）。</td></tr>
<tr><td colspan="4">（二）主要意見：就前述各項（問題與需求評估、性別目標、參與機制之設計、資源投入及效益評估）說明之合宜性提出檢視意見，並提供綜合意見。</td></tr>
<tr><td>10-6 問題與需求評估說明之合宜性</td><td colspan="3">已清楚說明本計畫實施之功能需求。

4-2意見1：請補充4-2性別統計及性別分析第2點男女廁所馬桶數比例由原先1:2提高至1:5之資料；另女性搭乘捷運比例較男性為高，因應此落差之男女性馬桶比例之改變資料，亦請補充。
4-2意見2：未來新建捷運路線於評估階段即可參考已營運之車站旅運量實際使用狀況進行評估設置(可參考信義及松山線之資料做為比對參考)。</td></tr>
<tr><td>10-7 性別目標說明之合宜性</td><td colspan="3">已明確清楚說明本計畫實施提升性別友善目標。</td></tr>
<tr><td>10-8 性別參與情形或改善方法之合宜性</td><td colspan="3">已就各類參與者性別比例進行調查，且皆符合達1/3之比例，應屬合宜。</td></tr>
<tr><td>10-9 受益對象之合宜性</td><td colspan="3">本計畫屬公共工程交通運輸，受益對象為全體民眾，惟已考量車站內男女廁所數量合理分配，並於捷運車站月</td></tr>
</table>

	台區規劃夜間安心候車區，並設置監視系統，保障婦女同胞安全。
10-10 資源與過程說明之合宜性	已考量因受益對象性別比例差異所導致之資源投入需求，應屬合宜。
10-11 效益評估說明之合宜性	已考量公共空間使用性、安全性及友善性之規劃與工程設計。
10-12 綜合性檢視意見	本評估檢視表對於實施本計畫所應考量受益對象之性別比例，已藉由相關系統統計資料予以陳述，並規劃相對應之性別目標及具體做法，整體規劃具體可行。
（三）參與時機及方式之合宜性 本性別影響評估檢視表由機關提報 105 年度第 2 次性別平等專案小組會議審議，參與時機及方式合宜。	
本人同意恪遵保密義務，未經部會同意不得逕自對外公開所評估之計畫草案。 （簽章，簽名或打字皆可）吳志光	

【第二部分－程序參與】：本部分由民間性別平等專家學者填寫

<table>
<tr><td colspan="4">拾、程序參與：若採用書面意見的方式，至少應徵詢1位以上民間性別平等專家學者意見；民間專家學者資料可至台灣國家婦女館網站參閱(http://www.taiwanwomencenter.org.tw/)。</td></tr>
<tr><td colspan="4">（一）基本資料</td></tr>
<tr><td>10-1 程序參與期程或時間</td><td colspan="3">105年10月31日至106年01月04日</td></tr>
<tr><td>10-2 參與者姓名、職稱、服務單位及其專長領域</td><td colspan="3">葉委員文健
職稱：副教授
服務單位：開南大學
專長領域：空運安全、風險管理、供應鏈管理、性別影響評估</td></tr>
<tr><td>10-3 參與方式</td><td colspan="3">□計畫研商會議　■性別平等專案小組　□書面意見</td></tr>
<tr><td rowspan="2">10-4 業務單位所提供之資料</td><td>相關統計資料</td><td>計畫書</td><td>計畫書涵納其他初評結果</td></tr>
<tr><td>■有　■很完整
□可更完整
□現有資料不足須設法補足
□無　□應可設法找尋
□現狀與未來皆有困難</td><td>□有，且具性別目標
□有，但無性別目標
■無</td><td>□有，已很完整
□有，但仍有改善空間
■無</td></tr>
<tr><td>10-5 計畫與性別關聯之程度</td><td colspan="3">■有關　□無關
（若性別平等專家學者認為第一部分「柒、受益對象」7-1至7-3任一指標應評定為「是」者，則勾選「有關」；若7-1至7-3均評定「否」者，則勾選「無關」）。</td></tr>
<tr><td colspan="4">（二）主要意見：就前述各項（問題與需求評估、性別目標、參與機制之設計、資源投入及效益評估）說明之合宜性提出檢視意見，並提供綜合意見。</td></tr>
<tr><td>10-6 問題與需求評估說明之合宜性</td><td colspan="3">已清楚說明本計畫實施之功能需求。</td></tr>
<tr><td>10-7 性別目標說明之合宜性</td><td colspan="3">已明確清楚說明本計畫實施提升性別友善目標。</td></tr>
<tr><td>10-8 性別參與情形或改善方法之合宜性</td><td colspan="3">已就各類參與者性別比例進行調查，且皆符合達1/3之比例，應屬合宜。

陸、性別參與情形或改善方法
意見1：本評估報告中分析目標不僅針對一般民眾，亦提出對同仁之評估，考量周嚴，是一般性別影響評估分析較少見者，建議補列工作同仁(站務工作人員)使用性別友善設施之統計資料。
意見2：捷運局非營運機關，取得營運後各項捷運設施使用者滿意度調查之相關數據較困難，建議本案是否可編列性別預算，進行性別需求調查、統計分析甚至員工</td></tr>
</table>

	本身對性別使用空間滿意度調查等工作項目，或於爾後路線編列性別預算辦理滿意度調查以獲得相關統計資料。
10-9 受益對象之合宜性	本計畫屬公共工程交通運輸，受益對象為全體民眾，惟已考量車站內男女廁所數量合理分配，並於捷運車站月台區規劃夜間安心候車區，並設置監視系統，保障婦女同胞安全。
10-10 資源與過程說明之合宜性	已考量因受益對象性別比例差異所導致之資源投入需求，應屬合宜。
10-11 效益評估說明之合宜性	已考量公共空間使用性、安全性及友善性之規劃與工程設計。
10-12 綜合性檢視意見	本評估檢視表對於實施本計畫所應考量受益對象之性別比例，已藉由相關系統統計資料予以陳述，並規劃相對應之性別目標及具體做法，整體規劃具體可行。
（三）參與時機及方式之合宜性 本性別影響評估檢視表由機關提報105年度第2次性別平等專案小組會議審議，參與時機及方式合宜。	
本人同意恪遵保密義務，未經部會同意不得逕自對外公開所評估之計畫草案。 （簽章，簽名或打字皆可）　葉文健	

交通部重大工程建設計畫主辦機關管控機制責任歸屬表

計畫名稱：「臺北都會區大眾捷運系統萬大－中和－樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫案」第二期工程財務計畫暨計畫期程調整第一次修正計畫　　填表日期：112年5月12日

提報問題類別	項次	可能造成修正原因	管控因素			責任歸屬（勾選後填列原因）					原因	策進作為	懲處依據		建議懲處作為	備註
			可控	未能	其他	規劃	設計	施工	監造	行政	其他			(1)	(2)		
(一) 期程展延	1	於規劃及設計階段，可行性評估、規劃設計報告或計畫提報，其內容考量未能周全。														
	2	地方政府無法即時配合提供執行計畫之工程用地，或是辦理都市變更、申請計畫樁位及其他相關業務，亦未能配合時程。														
	3	管線資料清查不易，以致實際執行時管線遷移耽誤計畫期程。														
	4	工程辦理採購發包時未能順利依計畫時程決標。														
	5	民意代表或民眾連署為地方區域陳情或抗爭，改變原計畫執行內容而辦理變更。														
	6	工程施工階段，得標承包商自行管理或履約不善，以致計畫被迫中止或工程進度延誤。														
	7	計畫執行時為配合中央政策指示或相關法規變更，以符實際現況。														
	8	其它不確定或不可預期因素（如：古蹟遺址、環境差異或不可抗力災害等）。		V							V	捷運萬大線第二期工程財務計畫自108年10月28日奉行政院工程會審議核准後，本府捷運局即啟動土建工程細部設計作業，並於110年1月起將土建工程分2個區段標陸續辦理公告招標作業，詎料各標公告後，國內營建市場環境因新冠肺炎疫情及及烏俄戰爭影響，導致缺工、缺料及營建成本大幅上漲，加上多件大型工程同時推出，廠商承攬能力趨於飽和，本府捷運局雖依據營建物價漲幅及參考市場行情調整招標預算多次重新公告，除CQ890標於111年8月17日決標外，CQ880(CQ880A標)皆無廠商投標，計畫時程因招標因素增加30個月，另因應勞工短缺、潛盾隧道專業工班不足、地質條件、隧道工程特性、各工項施工困難度及風險考量，經檢討CQ880A標工期需增加3個月，合計增加計畫期程33個月。	囿於原中央核定之計畫期程已無法滿足現階段招標及未來施工階段的需求，依據營建物價漲幅及參考市場行情調整招標預算並因應地質條件、潛盾隧道工程特性、各工項施工困難度及風險、勞工短缺與潛盾隧道專業工班不足等，評估合理工期，以提高廠商參與投標意願，將實質完工展延至120年9月，戮力達成實質完工之目標。				
(二) 經費調增	1	原計畫內工程數量及單價僅為概略估算，於細部設計階段按實際數量編列費用超出原核定經費。														
	2	施工階段為符實際現況所產生之契約變更經費，超出原編列之計畫經費。														
	3	民意代表或民眾連署為地方區域陳情或抗爭，改變原計畫執行內容，所增加之額外工項變更。														

交通部重大工程建設計畫主辦機關管控機制責任歸屬表

計畫名稱：「臺北都會區大眾捷運系統萬大－中和－樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫案」第二期工程財務計畫暨計畫期程調整第一次修正計畫

填表日期：112年5月12日

提報問題類別	項次	可能造成修正原因	管控因素			責任歸屬（勾選後填列原因）						原因	策進作為	懲處依據		建議懲處作為	備註
			可控	未能	其他	規劃	設計	施工	監造	行政	其他			(1)	(2)		
	4	執行計畫期間，營建物價劇烈上漲超過預期，使原編列之物調款不敷支應，致原核定經費不足。		V							V	1.原財務計畫用地取得費用係以市價(約土地公告現值1.8倍)為基準進行估算，且依預估取得年度加計2%之地價調整費用。因近年土地公告現值之調幅已超過地價調整比率，致土地交易價格大幅上漲。 2.國內營建市場因疫情、缺工、缺料、國際情勢動盪等大環境因素，再加上捷運工程工期長、介面複雜、施工環境特殊等特性，細設廠商以實際訪價編列之發包預算較能貼近市場行情，惟仍經多次公告與流標。土建工程第一次公告預算編列基準為109年7月，惟營建物價總指數自109年11月起大幅飆昇，且大宗物料如鋼筋、鋼板等增幅達50%~60%，遠高於營建物價總指數之增幅，故整體發包預算高於原核定財務計畫經費。	1.為保障土地所有權人權益及確保價格可受公評，土地市價特委託不動產估價師辦理評估，經地價評議委員會審查後，再擇最優價格作為協議市價，採對地主最有利之價格與地主進行協議價購，並可確保維持市場正常交易價格。 2.對於影響招標的關鍵議題進行檢討分析，研擬因應措施： 1)招標文件：依工程會111.02.23專案檢討會議建議內容放寬契約規定；另修訂物價調整機制，以降低廠商風險，增加投標誘因。 2)預算：反映市場行情調整招標預算，經多次檢討，已逐步調增各標招標預算。 3)工期：因應地質條件、潛盾隧道工程特性、各工項施工困難度及風險、勞工短缺與潛盾隧道專業工班不足等，評估增加部分標案工期。 4)拆標：將CQ880區段標切標分為地下段CQ880A標及高架段CQ880B標，並優先辦理地下段CQ880A標招標作業，以因應預算不足之權宜措施，同時降低工程規模，增加符合資格廠商家數。				
	5	計畫執行為配合中央政策指示變更，增加新工作項目，增加所需經費。															
(三) 經費調增且未配合預算籌編時程提報		修正建設計畫調整之經費，因核准內容未全數同意，原為俟全額同意後編列預算，未料無法及時配合預算編列時程。															
(四) 逾期提報修正		建設計畫陳報過程，為求修正內容完善，在積極處理情形時，未能注意提報期限。															
(五) 修正計畫尚未奉院核定，即逕行以高於原經費發包簽約施工,再要求增加經費		因發包初期物價大幅波動，經務實檢討預算及工期，重新發包後始能決標不致耽誤原核定計畫期程，卻使工程預算超出原核定經費。															

填表人：工程司張東珍　正工程司兼課長鄭安良

科長/複核：綜合規劃處處長林文祺

單位主管/機關首長：臺北市政府捷運工程局局長鄭德發

備註：

1.管控因素(含可控及未能控制)係依本部 99.8.3交路(一)099007172函報行政院經建會"交通部重大工程建設計畫研提具體改進措施、管控及預防機制"相關案例彙編手冊辦理。

2.管控因素中另含其他因素請加註"Δ"於"其他"欄位，並於備註欄說明。

3.懲處依據欄位中，有關"(1)"表示依技師法、政府採購法及契約規定辦理，"(2)"表示依公務人員考績法、交通事業人員考成條例及各機關職員獎懲標準辦理。

4.建設計畫修正作業陳報本部前應進行通盤性檢討，完整提報修正計畫，以避免外界產生修正計畫次數過多或短期內多次修正之誤解；當修正計畫次數已達2次，如經檢討確有需要再次提報修正時，報部文件應詳實敘明修正原因、相關策進作為及責任歸屬。

5.計畫執行過程，部分關鍵性項目(例：用地取得作業等)如涉與其他部會或地方政府協調困難，恐有修正計畫之虞，計畫主辦機關應儘速備齊資料報本部協調解決。

經費增加責任分擔檢討表

計畫名稱：「臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫案」第二期工程財務計畫暨計畫期程調整第一次修正計畫　　日期：112 年 5 月 12 日#

項目	工程會 108 年 10 月 28 日基本設計審議計畫經費	地方政府自評								交通部審查意見		
		本次修正計畫經費	增減	經費增加原因及詳細說明	調整因素類別		責任歸屬		經費分擔建議		經費分擔方式	說明	備註
					可控制因素	不可抗力	地方政府	其他	地方全額負擔	其他建議			
1.規劃設計費	11.95	11.95	0.00	規劃設計階段作業費維持原核定 11.95 億元，無修正。									
2.用地取得及拆遷補償費	42.13	62.07	19.94	原財務計畫用地取得費用係以市價(約土地公告現值 1.8 倍)為基準進行估算，年度加計 2%之地價調整費用。因近年土地公告現值之調幅已超過地價調整比率，土地交易價格大幅上漲。		V		無	地方政府自行負擔				
3.直接工程成本													
3.1 土建工程(含電梯電扶梯)	224.76	406.16	181.40	1.捷運萬大線第二期工程財務計畫自 108 年 10 月 28 日奉行政院工程會審議核准後，本府捷運局即啟動土建工程細部設計作業，並於 110 年 1 月起將土建工程分 CQ880 標、CQ890 標陸續辦理公告招標作業，本計畫土建工程(含電梯電扶梯工程)原核定基本設計預算為 224.76 億元，經細部設計完成並依 109 年 7 月物價重新計算後，第一次公告之總發包預算共計 269.14 億元，經檢討除基本設計之物價基期(106 年 6 月)與 109 年 7 月之物價差異外(營建物價總指數漲幅 7.15%)，細部設計完成後之數量估算較基本設計更為精確，以致發包金額提高，且超出原核定預算部分(44.38 億元)以工程預備費調度支用 8.82 億元及及物價調整費調度支用 35.56 億元後，原計畫仍可順利執行。 2.惟國內營建市場環境因受新冠肺炎疫情及烏俄戰爭影響，導致缺工、缺料及營建成本大幅上漲，加上多件大型工程同時推出，廠商承攬能力趨於飽和，以致招標作業多次流標，本府捷運局為使本計畫持續推動，積極檢討修訂契約文件，並參考市場行情及國內其他捷運軌道工程案例調整招標預算，終於 111 年 8 月 17 日完成 CQ890 區段標決標，然因計畫預算經費不足，CQ880 標經切標後已先行公告 CQ880A 標，賸餘CQ880B 標須俟修正財務計畫後再行辦理招標。		V		無		1.因應新冠肺炎疫情、烏俄戰爭、原物料、物價調漲及工資波動致總工程經費增加，實屬不可抗力因素，建請中央和地方政府共同分攤。 2.土城金城路段高架改採地下化方式興建，依行政院核定原財務計畫原則，歸屬地方政府負擔。			
3.2 機電系統工程(含軌道)	138.83	150.70	11.87	萬大線第二期機電系統工程(含軌道)原計畫核准經費 138.83 億元，納入第一期機電系統擴充合約，本工程議價時與原核准有一定時間差距，於 109 年 6 月 23 日決標之議定金額為新臺幣 149 億元整，另契約約定物調費 1.7 億元，合計 150.70 億元，超出原計畫經費部分(11.87 億元)由物價調整費調度支用。		V		無					
4.間接工程成本	47.63	70.82	23.19	行政院核定本案間接工程成本為直接工程成本 13.10%。本次修正計畫為撙節經費，僅針對工程保險費增加及管線單位自辦工程費(臺電 161kV 線路補助費等)因物價上漲而增加部分綜合考量後增列 23.19 億元，調整後之間接工程成本為 70.82 億元，約為直接工程成本之 12.71%。		V		無					
5.工程預備費	24.82	27.84	3.02	控留修正後直接工程費之 5%做為後續施工變更之需要。		V		無					
6.物價調整費	59.66	40.93	(18.73)	依分年預算(111 年~122 年)採年增率 1.5%計算。		V		無					
合計	549.77	770.47	220.69	本次修正財務計畫工程費需求增加 200.75 億元，用地費增加 19.94 億元，合計增加 220.69 億元。									

#

附件一

臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫案
第二期工程第一次修正計畫報告初審會議紀錄意見回應

交通部 112.08.19 交通部交授鐵規字第 1123102881 號函

單位	意見摘要	回復說明
交通部 會計處	1.物價上漲如具有連續性、普遍性及顯著性才可稱為通膨，本案修正計畫有需求拉動型的通膨，亦有成本推動型的通膨，不論何種，皆係考驗地方與中央經費的容忍程度。	敬悉。
	2.依臺北市府評估,本計畫預計於112年9月完成全部工程之招標作業，考量目前已8月初，送行政院核定時程仍未明確，如無法順利達成招標作業目標,是否影響後續施工期程,再請審酌。且近期有許多工程皆提報經費調整,於此萬箭齊發之情形下，承商施工量能是否足夠，建議建設期程可再寬估。	1.本次修正計畫期程主要係因本計畫土建工程自 110 年 2 月開始辦理公告招標，歷經多次開標流標，主要流標原因，包含受營建市場已有多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，及受疫情影響勞工短缺、工資與大宗材料價格飆漲、預算與工期不足，及對未來風險不確定性等多項不利因素影響；另受高科技廠商無上限追加預算趕工的夾擊，營造廠及協力廠商將主力投入工期短、收益高之廠房工程，另 111 年 2 月後俄烏戰爭亦造成國際原物料、金屬類物料價格上漲及不穩定，全球各國通膨加劇，增加風險因素，廠商不願貿然投標；此外，桃園鐵路地下化工程及高雄捷運黃線等亦陸續公告招標，營建市場飽和情形更加嚴峻。 2.本次修正計畫期程以 112 年 9 月完成全線招標為基準，本局將於決標後儘速開工、要求廠商儘速提送相關施工計畫並加速審查、落實介面協調、增加工班及工作面，全力趲趕工進，戮力達成 120 年 9 月實質完工之目標。 已補充於報告書參、二、(二)。
交通部 總務司	有關本案用地取得部分係依市價調整部分，本司無意見，另提醒，以往審查捷運計畫報告，針對用地部分內容大多粗略，如未來可更精細估計，較可避免未來調整之需要。	遵示辦理，未來路線計畫報告將更精細查調關鍵土地市價、所有權屬以及使用面積，並配合計畫期程輔以地價調幅，以求得更詳實估計。

單位	意見摘要	回復說明
交通部 鐵道局	1.本次修正計畫調整經費部分，依行政院修正計畫之處理原則，如係屬地方政府可控因素，由地方政府自行負擔，如係屬不可抗力因素，按原核定中央對地方非自償性經費補助之比例，予以分攤。另萬大線二期G09-G10高架改地下段，原核定係由新北市政府負擔，本次修正計畫報告有關該項目之計算方式為何，請補充說明。	1.遵示辦理，本案經費分攤原則說明如下：維持原行政院 107 年 10 月核定財務計畫自償性經費額度及用地費歸屬新北市政府負擔，有關 G09 及 LG10 車站高架改地下增加費用，依據行政院 99 年 2 月 12 日核定綜規報告書院臺交字第 0990092595 號函意見，由新北市政府負擔，修正計畫亦依據行政院函示辦理；餘非自償性經費維持原行政院核定財務計畫補助之比例。 2.修正計畫_高架改地下增加費用之說明，詳見報告書參、五、(三)高架改地下增加費用估算，其計算方式概略說明如下： (1)修正計畫_高架改地下增加費用，採工程會審議_高架改地下增加費用 × 工程經費之增加比例。 (2)工程經費增加比例： 工程經費=計畫總經費-用地取得及地上物拆遷補償費，包含高架改地下增加費用+自償性經費+非自償性經費。 修正計畫與工程會審議之工程經費增加比例 =(修正計畫_工程經費)/(工程會審議_工程經費) =(770.47-62.07)/(549.77-42.13)=1.3955 (3)修正計畫_高架改地下增加費用 =工程會審議_高架改地下增加費用 × 工程經費增加比例 =(工程會審議_高架改地下增加費用)×(修正計畫_工程經費)/(工程會審議_工程經費) =42.41×((770.47-62.07)/(549.77-42.13))=59.18 億元
	2.有關期程部分，說明提及仍有一處都市計畫變更案尚在內政部審議中，該變更案是否影響後續計畫期程，有無納入本次提報工期展延33個月之期程一併考量，再請說明。	萬大線第二期 5 處都市計畫變更案中，已於 111 年 2 月~111 年 11 月陸續公告發布實施，僅「土城案、LG11 出入口 B 案」由內政部續審中，預計 112 年 11 月完成，惟不影響目前工程進行。

單位	意見摘要	回復說明
國家發展委員會(書面意見)	1.報告書P17、P39說明本案預計今(112)年9月土建工程可全面進行施工，惟經查本案CQ880A區段標於今(112)年6月再次流標，本案修正後之計畫期程是否已考量部分尚未決標之土建標案發包期程、各工項施工困難度及風險考量等，爰請再審慎評估，避免後續多次提報修正計畫展延計畫期程。	1.本次修正計畫期程主要係因本計畫土建工程自 110 年 2 月開始辦理公告招標，歷經多次開標流標，主要流標原因，包含受營建市場已有多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，及受疫情影響勞工短缺、工資與大宗材料價格飆漲、預算與工期不足，及對未來風險不確定性等多項不利因素影響；另受高科技廠商無上限追加預算趕工的夾擊，營造廠及協力廠商將主力投入工期短、收益高之廠房工程，另 111 年 2 月後俄烏戰爭亦造成國際原物料、金屬類物料價格上漲及不穩定，全球各國通膨加劇，增加風險因素，廠商不願貿然投標；此外，桃園鐵路地下化工程及高雄捷運黃線等亦陸續公告招標，營建市場飽和情形更加嚴峻。 2.本次修正計畫期程以 112 年 9 月完成全線招標為基準，本局將於決標後儘速開工、要求廠商儘速提送相關施工計畫並加速審查、落實介面協調、增加工班及工作面，全力趲趕工進，戮力達成 120 年 9 月實質完工之目標。 已補充於報告書參、二、(二)。
	2.本次修正計畫總經費由549.77億元大幅增加至770.47億元，為免質疑，請交通部逐項檢視增加經費合理性並釐清責任歸屬後，再陳報行政院審議。	本計畫於土建工程招標期間，因受新冠肺炎疫情及烏俄戰爭影響，導致缺工、缺料及營建成本大幅上漲，加上國內營建市場多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，以致招標作業多次流標而延遲，且因整體工程經費已超出原計畫經費額度，以致部分工程標案仍無法公告招標，致總建設計畫經費調整為 770.47 億元，屬不可抗力因素，建請中央和地方政府共同分攤，惟其中 G09 及 LG10 車站高架改地下之增加費用，仍是依據行政院 99 年 2 月 12 日核定綜規報告書院臺交字第 0990092595 號函意見，由新北市政府負擔。
	3.鑑於環狀線第一階段、淡海輕軌綠山線及藍海線第一期通車後運量不如預期，且相關外部效益挹注情形亦未如預期，造成虧損。爰本案除須提升運量增加票收外，所規劃之相關附屬事業收入、場站開發效益、TOD、TIF等效益，建議屆時	1.有關票收及附屬事業收入評估： (1)捷運旅運需求係因經濟活動所需而衍生之需求，影響社會經濟活動的因素非常複雜，預測長期經濟活動並不容易。捷運建設計畫依據審議規定，預測社會經濟活動進行效益評

單位	意見摘要	回復說明
	應預先評估實現情形，若評估結果未如預期，請妥為規劃相關因應措施。	估，如運輸效益及土地增值效益，其效益進而回饋至財務計畫(票箱收入、附屬事業收入、場站開發效益、TOD、TIF 等效益)。經濟效益評估過程係參考國家發布的歷史資料之趨勢為基礎進行推估，並參考國家發布的長期預測指標及相關長期政策進行長期預測評估。 (2)另影響長期經濟活動變數多，受國家整體經濟政策影響大，惟為完成長期效益評估，必須有合理的長期趨勢假設，本府主管的建設計畫採取較保守穩健的方式推估效益，並基於過去的執行經驗進行回饋，盡可能符合規劃當時的經濟活動情況及未來展望。 (3)在提升運量以增加票價部分，由於票價影響民生，臺北捷運票價難以逐年反應營運成本之成長幅度，若票價提升，又恐影響民眾搭乘意願而減少運量，難以兼顧，本府係以增加相關附屬事業收入彌補票收不足部分，目前已見初步成效，未來仍將持續成長。112 年 7 月 1 日行政院推出 TPASS 行政院通勤月票，降低民眾票價負擔，有助於更進一步提升運量。 2.有關環狀線第一階段、淡海輕軌綠山線及藍海線第一期、萬大線第二期財務效益評估，均由新北市政府辦理並由該府說明如下： (1)本市淡海輕軌自 107 年通車至今，運量已逐步成長約 36%，平均日運量約 1.3 萬人次；環狀線現由新北捷運公司自行營運，可統籌調配營運資源及提升管理效率，再加上安坑輕軌 2 月通車後，發揮路網轉乘效益，已帶動環狀線運量成長約 20%，平均日運量達 5.2 萬人次；除持續培養及提升運量外，新北捷運公司也積極整合營運資源，朝降低營運成本方面努力，同時，本府藉由辦理觀光藝文活動，吸引民眾搭乘捷運，對於提升運量，增加票箱收入，有顯著效果。將持續整合資源推動，提高軌道建設附加價值。

單位	意見摘要	回復說明
		(2)本府為有效推展捷運系統推動建設發展、營運管理及土開地開發等事宜，於 100 年度成立新北市軌道捷運建設發展基金，強化建設計畫收支規劃、自償財源籌措與管理；基金來源包含自償及非自償性經費，非自償性經費含市款及中央補助款，自償性經費之財源籌措包括票收入、土開效益及租稅增額效益(TIF)、大眾運輸導向發展(TOD)等，不足部分才以舉借支應。 (3)軌道建設發展基金截至 112 年 7 月自償性效益已實現約 92.49 億元(包含票箱收入 6.59 億元、土開效益 9.54 億元、TIF54.76 億元、增額容積 21.6 億元)，未來將隨著完成土地開發取得應分回效益以及增額容積價金 50%繳入軌道建設發展基金等，逐年穩定挹注自償性經費。 (4)查本府 108 年至今，積極推動及滾動式檢討 TOD 政策，強化捷運場站與周邊商業活絡，營運公司與異業結合推出紀念性商品或主題性活動，以提高運量、票箱收入並增加其他附屬事業收入，以及整合政府機關及市有資源，創造場站周邊旅次與優質人行徒步空間，各路線運量已逐年提升中，逐漸提高票箱收入，並積極辦理捷運開發，增加場站開發效益，以實現提高外部效益。查本計畫 LG09 站(2 處)、LG13 站(1 處)、LG15 站(1 處)、LG16 站(2 處)、LG17 站(1 處)及 LG19 站(2 處)共 9 處捷運開發區，除 LG09、LG13 站都市計畫尚未發布，及 LG19 站部分土地須辦理徵收外，其餘基地均已完成用地取得，並於 112 年 6 月底移交予臺北市政府捷運工程局供施工廠商使用。除 L09 站及 LG13 站外，其餘 7 處捷運開發區，本府刻正辦理財務評估作業，預計於 113 年起陸續辦理公告徵求投資人，將藉由回收土地開發及增值效益方式，挹注捷運建設經費，提高計畫自償率，以維持財務健全。 (5)查目前本路線沿線整體開發區，本府已完成土城暫緩發展

單位	意見摘要	回復說明
		區、土城司法園區，後續將持續推動並規劃土城行政園區、樹林行政園區、樹林(含三多里、山佳地區)防洪三期整體開發地區及樹林三多里都市計畫(機五周邊整體開發地區)等開發區，未來將可促進軌道運量及永續經營。 (6)112 年在疫情解封、安坑輕軌通車轉乘效益，以及新北捷運公司持續精進檢討淡海輕軌班距、營運班表等優化措施下，運量已逐漸提升，再加上行政院通勤 1200 月票實施，亦帶動通勤運量成長，綜合分析淡海輕軌與環狀線整體運量較去年同期(111 年 7 月)成長約 32%。本市將持續就公共運輸整合、運量培養等研擬具體措施及對策，加強公共運輸服務競爭優勢，降低財務風險。
會議結論	請臺北市政府依各單位意見(及會前審查意見)納入報告書補充修正後再提送審查，本案將依審查程序接續辦理相關事宜。	遵示辦理。

交通部彙整有關單位審查意見回應

交通部 112.07.28 交授鐵規字第 1123102613 號開會通知單

審查案件		臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫第二期工程第一次修正計畫 (112 年 5 月版)	
項次	審查文件	審查意見 (請註明章節編碼或頁碼等)	回復說明
財政部國庫署			
1.		上開計畫修正後總經費增加新臺幣 220.7 億元，依案附經費增加責任分攤檢討表(下稱經費分攤檢討表)，地方政府自評用地費增加及土城金城路段高架改地下化費用，歸屬其責任自行負擔一節，尊重地方政府意見。	萬大線第二期有關 G09 及 LG10 車站高架改地下增加費用，依據行政院 99 年 2 月 12 日核定綜規報告書院臺交字第 0990092595 號函意見，由新北市政府負擔。
2.		至因營建成本、工資及物價調漲部分，建議中央與地方共同分攤經費一節，查交通部為審議地方主管機關提出之捷運建設計畫，訂定「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計申請與審查作業要點」作為計畫之審議依據，針對經費增加之責任分攤，於上開要點第 6 點(十一)4.亦有規範，經檢視案附經費分攤檢討表尚無交通部審查意見，其變動項目之相關責任歸屬及估算合理性，請交通部本主管權責妥為釐清，並於報院時提出主政意見，俾供會審參考。	依行政院 111 年 5 月 20 日「重大工程流標檢討暨加速公共建設修正計畫專案小組第 1 次會議」紀錄，行政院主計總處闡明中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法意旨，如受補助地方政府確實依原核定計畫目標、內容等執行，惟係因物價上漲等不可抗力因素，發生執行困難，得則由中央主管部會評估循原補助計畫核定程序，就地方政府提供理由之真實性、合理性等審查後，修正計畫經費核實補助辦理。 本計畫於土建工程招標期間，因受新冠肺炎疫情及烏俄戰爭影響，導致缺工、缺料及營建成本大幅上漲，加上國內營建市場多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，以致招標作業多次流標而延遲，且因整體工程經費已超出原計畫經費額度，以致部分工程標案仍無法公告招標，致總建設計畫經費調整為 770.47 億元，屬不可抗力因素，建請中央和地方政府共同分攤。
交通部路政司			
1.		報告書第 10 頁土建工程修正經費說明營建建物價總指數 106 年 6 月與 109 年 7 月及 112 年 3 月漲幅分別為 7.15%及 22.2%，惟表 3.1-4 顯示土建工程經費由 224.76 億元修正為	營建物價指數為輔助說明近期營建成本大幅上漲之狀況，本計畫土建工程標自 110 初開始公告招標，原規劃以 CQ880 區段標及 CQ890 區段標共 2 標進行招標施工，招標作業因受新冠肺炎疫情影響、國際原物料飆漲及國內營建大環境

審查案件		臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫第二期工程第一次修正計畫 (112 年 5 月版)	
項次	審查文件	審查意見 (請註明章節編碼或頁碼等)	回復說明
		406.16 億元，增加 181.4 億元，漲幅達 80.7%，請補充經費調增之估算方式。	等綜合因素之影響而多次流標，經檢討其主要原因乃招標預算與市場價格之差異遠大於營建物價指數之增幅，後續之招標預算由細設顧問依市價訪價結果編列，經過合理調整標案預算後，高架段 CQ890 區段標於 111 年 8 月 17 日決標，然由於招標預算調增後已超出原核定計畫總經費，為加速計畫之推動，後續將 CQ880 區段標拆分為 CQ880A 區段標(地下段)及 CQ880B 區段標(高架段)兩標，以利於預算額度內擇一公告，其中 CQ880A 區段標再參考近期已決標之標案(北環段 CF680B、及南環段 CF670A 區段標)所編列預算與單價，並依據工程經驗回饋及地質條件，調整潛盾施工功率及單價以符合市場行情，故整體施工費增加幅度大於營建物價指數之增幅。 又原核定計畫之土建直接工程成本 224.76 億元係依基本設計成果估算，經過細部設計精確估算數量後，第 1 次公告招標之土建直接工程成本為 269.14 億元，本次修正計畫土建經費為 406.16 億元，相較第 1 次公告之金額，調增幅度約為 50.9%。 已補充於報告書參、一、(二)。
2.		報告書第 11 頁說明經與近期決標之北環段 CF680B 及南環段 CF670A 區段標預算比對及適度調整，請補充說明比對項目內容及經費調整方式。	比對近期決標之北環段 CF680B、及南環段 CF670A 區段標，摘要主要調整項目及方式說明如下： 1.環境保護及安全衛生費用：依據工程會所頒規範採直接工程成本之 3%編列。 2.路面保養費用：依據施工技術規範第 01556 章「交通維持」，瀝青路面保養應每年至少一次全部或部分，將設計階段精簡為 2 年 1 次之數量補回成 1 年 1 次。

審查案件		臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫第二期工程第一次修正計畫 (112 年 5 月版)	
項次	審查文件	審查意見 (請註明章節編碼或頁碼等)	回復說明
			3.地盤處理暨建築物與結構物保護費用：參考 CF680B 編列架構，檢討調整地改灌注率，以符合施工技術規範第 02341 章第 3.2 項強度與止水之規定。 4.監測儀器費用：參考 680B 編列架構，增加監測人員數量以滿足施工規範與契約圖說所訂定之監測頻率。 5.潛盾工法隧道開挖費用：考量地質及施工條件，參考 CF680B 架構，調整潛盾工法單價。 6.結構工程費用：參考 CF680B 編列架構，調整支撐與中間樁配置、間距及尺寸，以符合實際結構開挖需求。 已補充於報告書參、一、(二)、3。
3.		報告書第 12 頁有關物價調整費之計算係自 111 年起估算，惟土建工程經費已調整以 112 年 3 月物價估算，又機電系統工程契約已約定物調費 1.7 億元，爰請釐清以 111 年為基期估算總計畫物價調整費之妥適性。	1.本次修正計畫物價調整費係以預估全期分年施工費乘以當年度物調率估算，考量 CQ890 區段標已於 111 年決標及開工，故以 111 年為基準年，自 112 年起以年增率 1.5%計算各年度物調率。 2.機電系統工程及車輛因其屬性有別於營建工程，其物價調整費依例不隨著營建物價總指數增減而調整，本計畫機電系統採購契約約定物調費 1.7 億元，為契約價金之一部分。 已補充於報告書參、一、(二)、7。
4.		報告書第 17 頁及第 18 頁顯示土建工程招標落後 30 個月，惟土建工程因招標延遲導致落後期程卻為 33 個月。因後續軌道及機電系統安裝、計畫期程皆係以此土建工程落後 33 個月進行推算，爰請釐清土建工程落後期程較招標落後期程多 3 個月之合理性。	1.本計畫經費自 108 年 10 月 28 日奉工程會審定基本設計成果後，本局即全力加速前期作業，於 109 年 6 月 23 日完成機電系統工程議價、109 年底完成細部設計、110 年 1 月各土建標標陸續公告並預計於 110 年 3 月決標，以期符合原計畫核定土建工程於 117 年 9 月完工之期程，惟招標作業因受國內營建市場環境影響而多次流標，目前僅 CQ890 區段標決標施工中，土城段(CQ880 標)拆標後公告之 CQ880A 區段標迄 112 年 6 月已歷經 3 次流標， 另 CQ880B 區段標更因計畫經費不足仍無法公告，本次修正

審查案件		臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫第二期工程第一次修正計畫 (112 年 5 月版)	
項次	審查文件	審查意見 (請註明章節編碼或頁碼等)	回復說明
			計畫期程以 112 年 9 月完成全線招標作業為基準，計畫期程受招標作業影響達 30 個月。 2.經檢討 CQ880A 區段標因受勞工(移工)短缺、潛盾隧道專業工班不足、地質條件、隧道工程特性、各工項施工困難度及風險考量等不可控制因素，需增加 3 個月工期，合計需增加計畫期程 33 個月。 已補充於報告書參、二、(二)、5。
5.		請補充可採行縮短期程延遲之措施及其對應可縮短之期程。	臺北市捷運局將於決標後儘速開工、要求廠商儘速提送相關施工計畫並加速審查、落實介面協調、增加工班及工作面，全力趲趕工進，戮力達成 120 年 9 月實質完工之目標。 已補充於報告書參、二、(二)。
交通部會計處			
1.		本案修正計畫經費 770.47 億元較公共工程委員會基設審議後之 549.77 億元，調增 220.70 億元（其中工程經費增加 200.75 億元）。經檢視案附「經費增加責任分擔檢討表」指出，估算工程費用增加之原因，大抵來自物價上漲等不可抗力因素而致整體發包預算不足，爰請就以下事項釐清，並補充共同分擔之合理性： (1)營建物價指數漲幅影響：自設計標至區段標期間，各標案招標預算之漲幅走勢情形。 (2)各設計標與區段標比較：有無重大工項或數量之變動差異。	1.營建物價指數漲幅影響，自設計標至區段標期間，各標案招標預算之漲幅走勢情形： (1)本計畫自 109 年 7 月開始進行細部設計，依行政院主計處營造工程物價指數資料，由 109 年 7 月至 111 年 12 月，漲幅達 20.47%。 (2)營建物價指數為輔助說明近期營建成本大幅上漲之狀況，本計畫土建工程標自 110 初開始公告招標，原規劃以 CQ880 區段標及 CQ890 區段標共 2 標進行招標施工，招標作業因受新冠肺炎疫情影響、國際原物料飆漲及國內營建大環境等綜合因素之影響而多次流標，經檢討其主要原因乃招標預算與市場價格之差異遠大於營建物價指數之增幅，後續之招標預算由細設顧問依市價訪價結果編列，經過合理調整標案預算後，高架段 CQ890 區段標於 111 年 8 月 17 日

審查案件		臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫第二期工程第一次修正計畫 (112 年 5 月版)	
項次	審查文件	審查意見 (請註明章節編碼或頁碼等)	回復說明
			決標，然由於招標預算調增後已超出原核定計畫總經費，為加速計畫之推動，後續將 CQ880 區段標拆分為 CQ880A 區段標(地下段)及 CQ880B 區段標(高架段)兩標。 (3)CQ880 標及 CQ890 標由設計標迄今，因受物價上漲等不可抗力因素，調整招標預算，其中 CQ880A 區段標參考近期已決標之標案(北環段 CF680B、及南環段 CF670A 區段標)所編列預算與單價，並依據工程經驗回饋及地質條件，調整潛盾施工功率及單價以符合市場行情，故整體施工費增加幅度大於營建物價指數之增幅。 (4)CQ880 標及 CQ890 標整體招標預算已分別調整增加約 63.8%及 38.2%。 2.本次提報計畫內容與工程會基本設計經費審議之計畫內容並無不同，經過細部設計精確估算數量後公告招標，目前各設計標與區段標比較，有較重大工項或數量變動之差異包括： (1)將原 CQ880 標拆分為 2 標，縮小單一標案工程規模，增加技師、安衛、品管等區段標共同費用。 (2)參採廠商於招標階段疑義澄清時建議，萬大線第二期 CQ880A 工期增加，增加以月計價相關項目費用。 (3)環境保護及安全衛生費用：CQ880A、CQ880B 依據工程會所頒規範採直接工程成本之 3%編列。 (4)CQ880A 增加施工管理成本比例，由 15%調整為 20.75%。 已補充於報告書參、一、(二)。

審查案件		臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫第二期工程第一次修正計畫 (112 年 5 月版)	
項次	審查文件	審查意見 (請註明章節編碼或頁碼等)	回復說明
			3.共同分擔之合理性： 依行政院 111 年 5 月 20 日「重大工程流標檢討暨加速公共建設修正計畫專案小組第 1 次會議」紀錄，行政院主計總處闡明中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法意旨，如受補助地方政府確實依原核定計畫目標、內容等執行，惟係因物價上漲等不可抗力因素，發生執行困難，得則由中央主管部會評估循原補助計畫核定程序，就地方政府提供理由之真實性、合理性等審查後，修正計畫經費核實補助辦理。 本計畫於土建工程招標期間，因受新冠肺炎疫情及烏俄戰爭影響，導致缺工、缺料及營建成本大幅上漲，加上國內營建市場多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，以致招標作業多次流標而延遲，且因整體工程經費已超出原計畫經費額度，以致部分工程標案仍無法公告招標，致總建設計畫經費調整為 770.47 億元，屬不可抗力因素，建請中央和地方政府共同分攤。
交通部運輸研究所			
1.		請擇要補充本次提報計畫內容與前已提送行政院公共工程委員會審議之計畫內容，覈實檢討與說明相關增加或調整變更主要工項及其緣由。	本次提報計畫內容與工程會基本設計經費審議之計畫內容並無不同，主要經費調整均應為國內營建市場環境因受新冠肺炎疫情及烏俄戰爭影響，導致缺工、缺料及營建成本大幅上漲，加上國內營建市場多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，以致招標作業多次流標，然因計畫預算經費不足，爰提報本次修正計畫。 已補充於報告書貳、四。
2.		報告書 P6，營建物價總指數自 109 年 7 月至 111 年 12 月增幅為 20.47%，然表 3.1-4，直接工程成本之機電系統工程由	營建物價指數為輔助說明近期營建成本大幅上漲之狀況，經費調增之估算方式則為參考近期已發包之標案(北環段

審查案件		臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫第二期工程第一次修正計畫 (112 年 5 月版)	
項次	審查文件	審查意見 (請註明章節編碼或頁碼等)	回復說明
		138.826 億元調增至 150.7 億元，增加 8.6%，惟土建工程由 224.7577 億元調增至 406.1582 億元，增幅達 80.7%，已遠逾報告所列鋼筋、鋼板大宗物料漲幅 50~60%，請補充其細部經費概算方式及調增經費之合理性與必要性說明。	CF680B、及南環段 CF670A 區段標)所編列預算與單價，並輔助以廠商訪價，進行合理之標案預算調整後，作為建議調增經費之金額。 摘要主要經費調增合理性與必要性之說明如下： 1.參考北環段已發包區段標預算資料及廠商訪談報價，調整臨時用電、工地用水、開挖支撐 H 型鋼租金、建築資訊模型建置等一般需求費用，以符合市場行情。 2.受疫情及戰爭影響，勞工(移工)短缺之不利因素，人工漲幅調整，並調整單價分析表內工率以為因應。 3.將原 CQ880 標拆分為 2 標，縮小單一標案工程規模，增加技師、安衛、品管等區段標共同費用。 4.參採廠商於招標階段疑義澄清時建議，萬大線第二期 CQ880A 工期增加，增加以月計價相關項目費用。 5.地下段(CQ880A)增加施工管理成本比例，由 15% 調整為 20.75%。 6.依據工程經驗回饋及地質條件，調整潛盾施工功率及單價以符合市場行情。 已補充於報告書參、一、(二)。
3.		經檢視報告書本工程主要期程，原規劃 109 年 7 月完成都市計畫變更，惟進度落後 40 個月(報告書 P16、17)，致影響土地取得與後續作業，請補充落後原因。	1.萬大線第二期共涉及 5 處都市計畫區，於 106 年 11 月 20 日起公開展覽，共計 129 件陳情意見，新北市都委會召開 14 次專案小組會議討論，108 年 3 月 28 新北市都委會審議通過，於內政部都委會審議期間，計 37 件陳情意見，內政部都委會召開 5 次專案小組會議討論，因 LG11 站位調整，公民或團體提出反對調整站位陳情意見，雖車站位於已開闢公共設施用地並未提列變更，惟 109 年 12 月 8 日內政部都委會審議決議 LG11 站出入口 B 用地暫予保留，餘審議通過，惟須再辦理公開展覽，再公展期

審查案件		臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫第二期工程第一次修正計畫 (112 年 5 月版)	
項次	審查文件	審查意見 (請註明章節編碼或頁碼等)	回復說明
			間，若無陳情意見則逕予核定，若有則再提會討論。5 處都市計畫區於 110 年 4 月 27 日起再次公開展覽，僅樹林案無陳情意見，其餘 4 處都市計畫區則再經新北市都委會及內政部都委會審議，目前除了土城都市計畫區尚未完成，餘皆已完成都市計畫變更程序並發布實施。 2.萬大線第二期共計 13 座車站，幾乎每座車站皆有陳情意見，陳情意見大多為反對劃為捷運開發區、反對徵收、改設其他位置或要求提高容積獎勵等，針對陳情意見本府與新北市政府召開多次工作會議研商，研擬替代方案等，並妥予民眾說明，而內政部都委會審議通過內容多與公開展覽不同，故須再次辦理公開展覽，若再有陳情意見，則須經二級都委會審議，始完竣都市計畫程序。萬大線第二期路線沿線可供利用公有土地、已開闢公共設施用地等較少，大多使用私有土地，致須處理諸多陳情意見，致所需都市計畫變更程序時間超出預期。 已補充於報告書參、二、(二)、1。
4.		依本工程時程圖(圖 3.2-2)，本工程已完成基本設計，其中土建工程已完成細部設計與進行發包作業，機電工程辦理細部設計與製造中，爰相關經費修正對照表請細分其下各主要工項，包含區分新北市政府應自行負擔高架改為地下部分，及敘明經費增加緣由。	相關經費細項，包含高架改地下增加費用，已於表 3.5-3~3.5-5 中說明；經費增加緣由詳參、需求重新評估一、計畫經費調整之說明。 萬大線第二期工程財務計畫奉行政院 107 年 10 月 17 日核定後，總建設經費為 555.30 億元，其中 G09 及 LG10 車站高架改地下增加費用，依據行政院 99 年 2 月 12 日核定綜規報告書院臺交字第 0990092595 號函意見，由新北市政府負擔。

審查案件		臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫第二期工程第一次修正計畫 (112 年 5 月版)	
項次	審查文件	審查意見 (請註明章節編碼或頁碼等)	回復說明
5.		考量本計畫執行情形(土建工程已完成細部設計，機電工程辦理細部設計與製造中)，請審慎檢討並補充說明預備費仍需調增之必要性與合理性說明。	考量捷運萬大線第二期工程計畫屬中長程個案計畫，計畫期程長，路線由地下段與高架段組合而成，沿線所經多屬新北市之既成市區，其施工路段路幅不寬且巷弄狹小，並有多處小轉彎半徑，工程之困難性及不可抗力事件之機率較高，故參考「公共建設工程經費估算編列手冊」控留修正後直接工程費 556.86 億元之 5%，共計 27.84 億元做為後續施工變更之需要，較原計畫經費 24.82 億元，增加 3.02 億元。
6.		報告書肆、計畫及預算執行檢討，請依本計畫主要工項分列其下標案工程執行情形並補充其對應之規劃期程，另預算部分請分列中央/地方經費之執行情形。	各標案推動情形如下： 1.土木細設標各項細設作業：109 年 12 月起陸續完成細部設計成果及招標文件，刻正辦理土木細設施工中服務。 2.先期工程： (1)斬龍山考古遺址調查配合工程：109 年 9 月開工，110 年 6 月完工。 (2)植栽移植工程：110 年 4 月開工，111 年 7 月完工。 3.土木工程施工： (1)CQ890 區段標：111 年 11 月開工，目前進行廠商各項計畫書撰寫、工地現況調查及施工沿線查勘等工作。 (2)CQ880A 區段標：迄 112 年 6 月 9 日已流標 3 次。 (3)CQ880B 區段標：因預算不足，俟本修正計畫核定後，再辦理招標作業。 4.機電及軌道工程：納入萬大線第一期機電系統標擴充，109 年 07 月 31 日開工，目前進行廠商共通性文件審查及各子系統技術文件審查作業。 已補充於報告書肆、一。 5.本計畫截至 111 年底，累計支用 64 億 5,990 萬 5,711 元，中央補助款已撥款 12 億 7,970 萬元。 已補充於報告書肆、二。

<table>
<tr><td colspan="2">審查案件</td><td colspan="2">臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫第二期工程第一次修正計畫 (112 年 5 月版)</td></tr>
<tr><td>項次</td><td>審查文件</td><td>審查意見
(請註明章節編碼或頁碼等)</td><td>回復說明</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>
<table>
<tr><th rowspan="2">年度</th><th rowspan="2">各年度預算數</th><th rowspan="2">中央預算數</th><th colspan="3">新北市預算數</th></tr>
<tr><th>小計</th><th>新北市負擔款</th><th>新北市自償性財源</th></tr>
<tr><td>101</td><td>17,100,000</td><td>0</td><td>17,100,000</td><td>17,100,000</td><td>0</td></tr>
<tr><td>102</td><td>1,900,000</td><td>0</td><td>1,900,000</td><td>1,900,000</td><td>0</td></tr>
<tr><td>103</td><td>24,000,000</td><td>0</td><td>24,000,000</td><td>24,000,000</td><td>0</td></tr>
<tr><td>104</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr>
<tr><td>105</td><td>3,000,000</td><td>0</td><td>3,000,000</td><td>0</td><td>3,000,000</td></tr>
<tr><td>106</td><td>8,000,000</td><td>0</td><td>8,000,000</td><td>8,000,000</td><td>0</td></tr>
<tr><td>107</td><td>27,600,000</td><td>0</td><td>27,600,000</td><td>27,600,000</td><td>0</td></tr>
<tr><td>108</td><td>51,170,000</td><td>50,000,000</td><td>1,170,000</td><td>1,170,000</td><td>0</td></tr>
<tr><td>109</td><td>509,528,000</td><td>97,000,000</td><td>412,528,000</td><td>14,485,000</td><td>398,043,000</td></tr>
<tr><td>110</td><td>1,684,112,000</td><td>574,400,000</td><td>1,109,712,000</td><td>879,911,000</td><td>229,801,000</td></tr>
<tr><td>111</td><td>5,104,641,000</td><td>558,300,000</td><td>4,546,341,000</td><td>209,107,000</td><td>4,337,234,000</td></tr>
<tr><td>合計</td><td>7,431,051,000</td><td>1,279,700,000</td><td>6,151,351,000</td><td>1,183,273,000</td><td>4,968,078,000</td></tr>
</table>
<table>
<tr><th colspan="2">經費來源</th><th>分擔比例</th><th>核定比例應撥款</th><th>已撥款</th></tr>
<tr><td>中央政府</td><td>負擔款</td><td>34.0739%</td><td>1,539,126,691</td><td>1,279,700,000</td></tr>
<tr><td rowspan="2">新北市政府</td><td>負擔款</td><td>65.9261%</td><td>2,977,898,631</td><td>3,237,325,322</td></tr>
<tr><td>土地款</td><td>100.0000%</td><td>1,942,880,389</td><td>1,942,880,389</td></tr>
<tr><td colspan="3">合計</td><td>6,459,905,711</td><td>6,459,905,711</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>7.</td><td></td><td>依第一次修正計畫，其自償性財源維持原金額 14,899 百萬，非自償性財源則為 64,949 百萬，再依據原中央補助比率 54.42%計算中央與地方分別負擔非自償性之金額。惟若依據本次修正計畫計算之自償率為 20.85%，依據「各級政府自償率與非自償經費中央補助比例表」，新北市政府財力為第二級，已低於中央政府補助最低自償率 25%。由於本案之財務計畫變動甚鉅，中央補助比例應重新計算，建議不宜逕自採用原核定之自償率。</td><td>1.受新冠肺炎疫情影響、國際原物料飆漲及國內營建大環境等綜合因素之影響，致總建設計畫經費增加，實屬不可抗力因素。
2.雙北市政府為順利推動萬大線第二期建設，原已大幅增加增額容積收益範圍及提高挹注捷運建設比例；及新北市訂定增額容積場站目前僅限既有車站及轉乘站納入增額容積範圍；在計畫經費增加又投資市場因受疫情衝擊，造成地方政府須承擔相當風險。
3.依行政院秘書長 109.06.02 函釋，維持自償性經費額度及用地款歸屬地方政府負擔之原則。</td></tr>
</table>

審查案件		臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫第二期工程第一次修正計畫 (112 年 5 月版)	
項次	審查文件	審查意見 (請註明章節編碼或頁碼等)	回復說明
			4.工程經費增加建請中央和地方政府共同分攤，採行政院核定自償性經費及非自償經費原補助比例，計算各級政府經費分擔。
交通部鐵道局			
1.		本計畫因營建市場趨近飽和，致影響招標作業 30 個月，惟土建施工因招標作業延遲，預計期程落後 33 個月，請市府補充說明 3 個月之差異。	1.本計畫經費自 108 年 10 月 28 日奉工程會審定基本設計成果後，本局即全力加速前期作業，於 109 年 6 月 23 日完成機電系統工程議價、109 年底完成細部設計、110 年 1 月各土建標標陸續公告並預計於 110 年 3 月決標，以期符合原計畫核定土建工程於 117 年 9 月完工之期程，惟招標作業因受國內營建市場環境影響而多次流標，目前僅 CQ890 區段標決標施工中，土城段(CQ880 標)拆標後公告之 CQ880A 區段標迄 112 年 6 月已歷經 3 次流標，另 CQ880B 區段標更因計畫經費不足仍無法公告，本次修正計畫期程以 112 年 9 月完成全線招標作業為基準，計畫期程受招標作業影響達 30 個月。 2.經檢討 CQ880A 區段標因受勞工(移工)短缺、潛盾隧道專業工班不足、地質條件、隧道工程特性、各工項施工困難度及風險考量等不可控制因素，需增加 3 個月工期，合計需增加計畫期程 33 個月。 已補充於報告書參、二、(二)、5。
2.		本計畫工程費因包含非自償性經費及高架改地下費用，經檢視本次非自償性經費增加 184.07 億元(增幅 58%)、高架改地下費用增加 16.69 億元(增幅 39%)： (1)請補充說明本次高架改地下費用之估算方式。 (2)依據本計畫基本設計審議案補充修訂資料，經工程會減列之 5.53 億元，係依原綜規核定比例分算高架改地下費用	1.工程經費=計畫總經費-用地取得及地上物拆遷補償費，包含高架改地下增加費+自償性經費+非自償性經費。 修正計畫_高架改地下增加費用，採工程經費增加比例計算推算應為合宜。 修正計畫與基本設計審議之工程經費增加比例： (770.47-62.07)/(549.77-42.13)=1.3955

審查案件		臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫第二期工程第一次修正計畫 (112 年 5 月版)	
項次	審查文件	審查意見 (請註明章節編碼或頁碼等)	回復說明
		及非自償性費用之方式核減費用，似與本次經費增加之分算方式不同，請協助釐清。	2.高架改地下增加費用之估算方式，以修正計畫相較前次工程會審議之工程經費增加比例計算(公式如下)： 工程經費=計畫總經費-用地取得及地上物拆遷補償費 修正計畫_高架改地下增加費 =(工程會審議_高架改地下增加費)×(修正計畫_工程經費)/(工程會審議_工程經費) =42.41×((770.47-62.07)/(549.77-42.13))=59.18 億元 3.本次修正計畫參考新北市政府辦理淡海輕軌修正財務計畫經驗，維持原核定自償性經費(148.99 億元)額度提報計畫，餘非自償性經費(不含用地費)仍維持原核定財務計畫非自償性經費之補助比例方式(中央補助 54.42%、新北市負擔 45.58%)估算各級政府經費分擔； 非自償經費=計畫總經費-用地取得及地上物拆遷補償費-高架改地下增加費用-自償性經費 =770.47-62.07-59.18-148.99=500.23 億元 4.中央補助經費 500.23×54.42%=272.23 億元 新北市負擔總經費 700.47-272.23=498.24 億元。 5.基本設計審議案，行政院核定之總經費 555.30 億元，經工程會刪減 5.53 億元後，及因應交通部要求參照行政院秘書長 109.06.02 函示自償性經費(148.99104 億元)應維持不變，故本計畫總經費減為 549.77 億元。 (1)工程費=計畫總經費-用地取得費 =高架改地下增加費+非自償性經費+自償性經費 行政院核定案：555.30-42.13=513.17 工程會審議案：513.17-5.53=507.64 (2)工程會審議案 高架改地下增加費 42.8685*(507.64/513.17)=42.41

<table>
<tr><td colspan="2">審查案件</td><td colspan="2">臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫第二期工程第一次修正計畫 (112 年 5 月版)</td></tr>
<tr><td>項次</td><td>審查文件</td><td>審查意見
(請註明章節編碼或頁碼等)</td><td>回復說明</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>原 112.05.19 提報補充資料中，高架改地下比例缺漏將自償性經費納入攤提，誤植為
42.8685*358.65/364.18=42.22，
將修正各級政府經費分攤如表 B。
非自償性經費：507.64-42.41-148.99=316.24
中央補助款=316.24 *54.42%=172.10
新北市負擔款=316.24 -172.10=144.14
新北市政府經費=工程會審議總經費-中央補助款
=用地取得費+自償性經費+高架改地下+非自償性經費
：377.67=549.77-172.10
=42.13+148.99+42.41+144.14

表 A 萬大線第二期工程建設期間各級政府經費分擔估算表
(工程會審議核列經費版)112.05.19
單位：百萬元(當年幣值)
<table>
<tr><th>經費來源</th><th>自償性財源</th><th>非自償性財源</th><th>高架改地下費用</th><th>用地取得及地上物拆遷補償費</th><th>合計</th></tr>
<tr><td>中央政府</td><td>-</td><td>17,220.116</td><td>-</td><td>-</td><td>17,220.116</td></tr>
<tr><td>新北市政府</td><td>14,899.104</td><td>14,422.875</td><td>4,221.755</td><td>4,213.150</td><td>37,756.884</td></tr>
<tr><td>總計</td><td>14,899.104</td><td>31,642.991</td><td>4,221.755</td><td>4,213.150</td><td>54,977.000</td></tr>
</table>
表 B 萬大線第二期工程建設期間各級政府經費分擔估算表
(工程會審議核列經費版)修訂 112.08.04
單位：百萬元(當年幣值)
<table>
<tr><th>經費來源</th><th>自償性財源</th><th>非自償性財源</th><th>高架改地下增加費用</th><th>用地取得及地上物拆遷補償費</th><th>合計</th></tr>
<tr><td>中央政府</td><td>-</td><td>17,209.831</td><td>-</td><td>-</td><td>17,209.831</td></tr>
<tr><td>新北市政府</td><td>14,899.104</td><td>14,414.261</td><td>4,240.654</td><td>4,213.150</td><td>37,767.169</td></tr>
<tr><td>總計</td><td>14,899.104</td><td>31,624.092</td><td>4,240.654</td><td>4,213.150</td><td>54,977.000</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

附件二

臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫案
第二期工程第一次修正計畫
交通部審查委員會第 61 次會議紀錄意見回應

交通部鐵道局 113.02.07 交授鐵規字第 1130002196 號

單位	意見摘要	回復說明
交通部	一、本案修正計畫有以下面向待討論： 旨案貴府本次僅函送委員會議審查意見之回應表，並未提送修正計畫報告書。有關貴府來函說明後續將依本部指示調整修正計畫經費增加之中央與地方經費分攤方式一節，經查本部鐵道局刻依各單位意見，修訂「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則」中，爰請貴府依該審議原則完成修正計畫報告書修訂後，再併審查意見回應內容提送本部審查。	已依據交通部 113 年 2 月 23 日函報行政院「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」辦理。
	二、有關貴府本次來函及所附審查意見回應表，副本函送各審查單位參考。	敬悉。

交通部 112.11.15 交路(一)字第 1127930137 號函

單位	意見摘要	回復說明
(一) 吳委員 壽山	1.本案修正計畫有以下面向待討論： (1)工程經費修正：地價上升為主要影響因素，一次核定分期施工之計畫較容易出現經費調增之需求，尚屬合理。	(1) 本次修正計畫用地取得費因近年公告土地現值之調幅已超過地價調整比率，土地交易價格上漲，用地依實際協議價格及評定市價計算，較原核定費用增加。
	(2)期程修正：展延 33 個月，流標 6 次為主要影響因素，119 年 12 月延至 122 年 9 月之合理性，待相關單位檢視。 (3)增加費用說明：地下化增加 16.77 億元，非自償性經費增加 183.99 億元，增加費用中外部效益是否需要修	(2) 1. 臺北市政府於 112 年 5 月 19 日函報第一次修正計畫，經交通部 112 年 8 月 4 日初審會議及 8 月 23 日委員會議後，再依交通部鐵道局 113 年 3 月 6 日要求依「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」檢視報告內容及補充相關資料，提送交通部審議。

單位	意見摘要	回復說明
	正，後續本案修正結果是屬通案性或個案性等議題，建議再由機關委員予以審視。 (4)有關 549.77 億元增加至 770.47 億元之責任釐清，請市府再補充說明，以利檢視其合理性。	2. CQ890 區段標流標 5 次後，於 111 年 8 月 17 日決標，CQ880A 區段標流標 4 次後，於 112 年 12 月 1 日決標，CQ880B 區段標因計畫經費不足仍無法公告，本次修正計畫期程以 113 年 6 月完成全線招標作業為基準，計畫期程受招標作業影響達 39 個月，臺北市政府將趲趕工進，戮力達成 120 年 9 月實質完工之目標。 3. 另因 CQ880B 區段標之工期較 CQ880A 區段標約少 10 個月，故 CQ880B 區段標若能於 113 年 6 月決標，尚不至於成為本計畫之要徑。 4. 臺北市政府捷運工程局將於決標後儘速開工、要求廠商儘速提送相關施工計畫並加速審查、落實介面協調、增加工班及工作面，全力趲趕工進，戮力達成 120 年 9 月實質完工之目標。
		(3) 1. 受新冠肺炎疫情影響、國際原物料飆漲及國內營建大環境等綜合因素之影響，致總建設計畫經費增加，實屬不可抗力因素。 2. 雙北市政府為順利推動萬大線第二期建設，原已大幅增加增額容積收益範圍及提高挹注捷運建設比例；及新北市訂定增額容積場站目前僅限既有車站及轉乘站納入增額容積範圍；在計畫經費增加又投資市場因受疫情衝擊，造成地方政府須承擔相當風險。 3. 地方政府確實依原核定計畫目標、內容等執行，惟係因物價上漲等不可抗力因素，發生執行困難，故外部效益部分，車站土地開發、TIF 及 TOD 皆維持不變，爭取自償性財源維持原核定財務計畫數額，餘非自償性財源建請中央和地方政府共同分攤，採行政院核定自償性經費及非自償經費原補助比例，計算各級政府經費分擔。 4. 依據交通部為因應近期地方提報捷運修正計畫經費增加審議之一致性，於 113 年 2 月 23 日擬訂「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」，略以：中央與地方經費分擔方式依行政院原核定計畫辦理(維持核定自償性經費)。

單位	意見摘要	回復說明
		另檢討釐清責任歸屬，確屬不可抗力因素所造成之成本增加，中央與地方分擔比例，依行政院原核定之非自償補助比例計算之，屬可控制因素，其責任歸屬為地方政府，原則上由地方政府全額負擔。
		(4) 1. 營建物價指數漲幅影響，自設計標至區段標期間，各標案招標預算之漲幅走勢情形： (1)本計畫自 109 年 7 月開始進行細部設計，依行政院主計處營造工程物價指數資料，由 109 年 7 月至 111 年 12 月，漲幅達 20.47%。且大宗物料如鋼筋、鋼板等增幅達 30%~43%，遠高於營建物價總指數之增幅，且鋼筋工、模板工、電焊工等技術工之實際工資行情翻漲 2～3 倍，故整體發包預算之調幅高於營建物價總指數之增幅。 (2)營建物價指數為輔助說明近期營建成本大幅上漲之狀況，本計畫土建工程標自 110 初開始公告招標，原規劃以 CQ880 區段標及 CQ890 區段標共 2 標進行招標施工，招標作業因受新冠肺炎疫情影響、國際原物料飆漲及國內營建大環境等綜合因素之影響而多次流標，經檢討其主要原因乃招標預算與市場價格之差異遠大於營建物價指數之增幅，後續之招標預算由細設顧問依市價訪價結果編列，經過合理調整標案預算後，高架段 CQ890 區段標於 111 年 8 月 17 日決標，然由於招標預算調增後已超出原核定計畫總經費，為加速計畫之推動，後續將 CQ880 區段標拆分為 CQ880A 區段標(地下段)及 CQ880B 區段標(高架段)兩標，CQ880A 區段標於 112 年 12 月 1 日決標。 (3)CQ880 標及 CQ890 標由設計標迄今，因受物價上漲等不可抗力因素，調整招標預算，其中 CQ880A 區段標參考近期已決標之標案(北環段 CF680B、及南環段 CF670A 區段標)所編列預算與單價，並依據工程經驗回饋及地質條件，調整

單位	意見摘要	回復說明
		潛盾施工功率及單價以符合市場行情，故整體施工費增加幅度大於營建物價指數之增幅。 (4)CQ880 標及 CQ890 標整體招標預算已分別調整增加約 63.8%及 38.2%。 2. 本次提報計畫內容與工程會基本設計經費審議之計畫內容並無不同，經過細部設計精確估算數量後公告招標，目前各設計標與區段標比較，有較重大工項或數量變動之差異包括： (1)將原 CQ880 標拆分為 2 標，縮小單一標案工程規模，增加技師、安衛、品管等區段標共同費用。 (2)參採廠商於招標階段疑義澄清時建議，萬大線第二期 CQ880A 工期增加，增加以月計價相關項目費用。 (3)環境保護及安全衛生費用：CQ880A、CQ880B 依據工程會所頒規範採直接工程成本之 3%編列。 (4)CQ880A 增加施工管理成本比例，由 15%調整為 20.75%。
	2.本計畫若由實際成本觀念轉為機會成本觀念評估，則可支持。惟報告中有關機會利益(含外部效益及全線接通之時間效益)說明較少，建議強化效益增加與所增 220.7 億元比較利益之必要性與充分性。	1. 萬大–中和–樹林線全線通車效益將滿足中正、萬華、中永和、土城、板橋、樹林、新莊地區間旅運需求，並與中和新蘆線、板南線、松山新店線、淡水信義線及環狀線第一階段等銜接轉乘，不僅擴大捷運系統的服務範圍，更發揮整體運輸效益。其中在 LG21 迴龍站將與桃園捷運棕線共構轉乘，將大幅提昇雙北與桃園間的城際運輸需求。萬大線全線配合老舊市區再發展策略，促進都市更新推動，帶動地區之繁榮。萬大線全線完工通車後，大幅縮減行車時間，有效紓解都會區日益擁擠的交通、停車空間不足的問題。 2. 萬大線第二期位新北市轄區，建設經費由中央和新北市政府分擔。新北市政府補充說明如下： (1)本計畫於土建工程招標期間，因受新冠肺炎疫情及烏俄戰爭影響，導致缺工、缺料及營建成本大幅上漲，加上國內營建市場多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，以致招標作業多次流標而延遲，且因整體工程

單位	意見摘要	回復說明
		經費已超出原計畫經費額度，以致部分工程標案仍無法公告招標，致總建設計畫經費調整為 770.47 億元，屬不可抗力因素，建請中央和地方政府共同分攤，惟其中 G09 及 LG10 車站高架改地下之增加費用，仍是依據行政院 99 年 2 月 12 日核定綜規報告書院臺交字第 0990092595 號函意見，由新北市政府負擔。 (2)捷運旅運需求係因經濟活動所需而衍生之需求，影響社會經濟活動的因素非常複雜，預測長期經濟活動並不容易。捷運建設計畫依據審議規定，預測社會經濟活動進行效益評估，如運輸效益及土地增值效益，其效益進而回饋至財務計畫(票箱收入、附屬事業收入、場站開發效益、TOD、TIF 等效益)。經濟效益評估過程係參考國家發布的歷史資料之趨勢為基礎進行推估，並參考國家發布的長期預測指標及相關長期政策進行長期預測評估。 (3)另影響長期經濟活動變數多，受國家整體經濟政策影響大，惟為完成長期效益評估，必須有合理的長期趨勢假設，本府主管的建設計畫採取較保守穩健的方式推估效益，並基於過去的執行經驗進行回饋，盡可能符合規劃當時的經濟活動情況及未來展望。 (4)在提升運量以增加票價部分，由於票價影響民生，臺北捷運票價難以逐年反應營運成本之成長幅度，若票價提升，又恐影響民眾搭乘意願而減少運量，難以兼顧，本府係以增加相關附屬事業收入彌補票收不足部分，目前已見初步成效，未來仍將持續成長。112 年 7 月 1 日行政院推出 TPASS 行政院通勤月票，降低民眾票價負擔，有助於更進一步提升運量。 (5)本府為有效推展捷運系統推動建設發展、營運管理及土開地開發等事宜，於 100 年度成立新北市軌道捷運建設發展基金，強化建設計畫收支規劃、自償財源籌措與管理；基金

單位	意見摘要	回復說明
		來源包含自償及非自償性經費，非自償性經費含市款及中央補助款，自償性經費之財源籌措包括票收入、土開效益及租稅增額效益(TIF)、大眾運輸導向發展(TOD)等，不足部分才以舉借支應。 (6)軌道建設發展基金截至 112 年 7 月自償性效益已實現約 92.49 億元(包含票箱收入 6.59 億元、土開效益 9.54 億元、TIF54.76 億元、增額容積 21.6 億元)，未來將隨著完成土地開發取得應分回效益以及增額容積價金 50%繳入軌道建設發展基金等，逐年穩定挹注自償性經費。 (7)查本府 108 年至今，積極推動及滾動式檢討 TOD 政策，強化捷運場站與周邊商業活絡，營運公司與異業結合推出紀念性商品或主題性活動，以提高運量、票箱收入並增加其他附屬事業收入，以及整合政府機關及市有資源，創造場站周邊旅次與優質人行徒步空間，各路線運量已逐年提升中，逐漸提高票箱收入，並積極辦理捷運開發，增加場站開發效益，以實現提高外部效益。查本計畫 LG09 站(2 處)、LG13 站(1 處)、LG15 站(1 處)、LG16 站(2 處)、LG17 站(1 處)及 LG19 站(2 處)共 9 處捷運開發區，除 LG09、LG13 站都市計畫尚未發布，及 LG19 站部分土地須辦理徵收外，其餘基地均已完成用地取得，並於 112 年 6 月底移交予臺北市政府捷運工程局供施工廠商使用。除 L09 站及 LG13 站外，其餘 7 處捷運開發區，本府刻正辦理財務評估作業，預計於 113 年起陸續辦理公告徵求投資人，將藉由回收土地開發及增值效益方式，挹注捷運建設經費，以維持財務健全。 (8)又查目前本路線沿線整體開發區，本府已陸續完成土城司法園區，後續將持續推動並規劃土城行政園區、樹林行政園區，且樹林(含三多里、山佳地區)防洪三期整體開發地區及樹林三多里都市計畫(機五周邊整體開發地區)等開發區本

<table>
<tr><th>單位</th><th>意見摘要</th><th>回復說明</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>府亦持啟動辦理都市計畫程序，未來皆可促進本路線軌道運量並達永續經營。</td></tr>
<tr><td>(二)
蔡委員
天和</td><td>1. 第二期機電系統標(含軌道及自動收費)原計畫經費 138.826 億元，於 109 年 6 月 23 日決標，決標議定金額為新臺幣 149 億元整，另契約約定物調費 1.7 億元，合計 150.70 億元，超出原計畫經費 11.87 億元，機電系統標契約實質完工里程碑-117.12.31。本次修正計畫期程以 112 年 9 月完成全線招標作業為基準，計畫期程受招標作業影響達 30 個月，CQ880A 區段標因受各工項施工困難度及風險考量等不可控制因素，需增加 3 個月工期，合計需增加計畫期程 33 個月。目前 CQ880A 尚未決標，CQ880B 區段標尚未辦理招標，112 年 9 月完成全線招標作業顯已無法達成。請提供機電系統標契約規範各區段標能提供機電系統標進場施工的里程碑與目前預估土建各區段標契約規範各區段標能提供機電系統標進場施工的里程碑，以利檢視。</td><td>1. 本計畫經費自 108 年 10 月 28 日奉工程會審定基本設計成果後，本局即全力加速前期作業，於 109 年 6 月 23 日完成機電系統工程議價。
2. 機電系統細部設計、製造原核定 61 個月，因其後續作業-軌道及機電系統安裝測試受土建標軌床交付時程延後之影響，預計順延至 117 年 12 月完成。
3. 軌道及機電系統安裝測試時程維持原核定 33 個月，因土建軌床交付時程延後 33 個月，致機電系統實質完工落後 33 個月。完工後尚須進行模擬演練及初、履勘，並進行營運可靠度、可維修度驗證及竣工驗收等作業，計畫執行時程至 122 年 9 月結束。

CQ890 區段標里程碑
<table><tr><td>0</td><td>區段標通知開工(NTP)</td><td>2022/11/11</td></tr><tr><td>1</td><td>完成新設161KV特高壓電力管道工程(NTP+1540D)</td><td>2027/1/28</td></tr><tr><td>2</td><td>完成LG14站至LG21站及路線段之上、下行線軌道面，提供軌道工程標進場施作(NTP+1750D)</td><td>2027/8/26</td></tr><tr><td>3</td><td>完成LG14站至LG21站電梯及電扶梯機坑結構，提供電梯及電扶梯標進場施作(NTP+1890D)</td><td>2028/1/13</td></tr><tr><td>4</td><td>完成LG14站至LG21站系統機房，及提供通路供機電系統標進場施作(NTP+1935D)</td><td>2028/2/27</td></tr><tr><td>5</td><td>完成低壓配電系統測試及供電準備(NTP+2100D)</td><td>2028/8/10</td></tr><tr><td>6</td><td>完成LG14站至LG21站自動收費區、現金室、PAO、AFC設備室，提供自動收費系統標進場施工(NTP+2055D)</td><td>2028/6/26</td></tr><tr><td>7</td><td>CQ890區段標完工(含水電環控實質完工)(NTP+2310D)</td><td>2029/3/8</td></tr><tr><td>8</td><td>CQ890區段標全部竣工(RSD+15個月)</td><td>2030/6/1</td></tr></table>
CQ880A 區段標里程碑</td></tr>
</table>

單位	意見摘要	回復說明

本區段標通知開工(NTP)	1
1. 完成CQ881施工標車站及路線段上、下行線軌道層，提供軌道工程標進場施作。	2,373
2. 完成CQ881施工標系統機房，提供機電系統標進場施作。	2,465
3. 完成CQ881施工標自動收費區、現金區、PAO、AFC、設備室，提供自動收費系統標進場施工。	2,586
4. 完成低壓配電系統測試及供電準備。	2,661
5. CQ880A區段標完工(含CQ824C標實質完工)。	3,074
6. CQ880A區段標全部竣工。	商業營運日(RSD)+15個月

CQ880B 區段標里程碑

本區段標通知開工(NTP)	1
1. 完成CQ882施工標車站及路線段上、下行線軌道層，提供軌道工程標進場施作。	1,765
2. 完成主變電站(BSS)系統機房，提供機電系統標進場施作。	1,644
3. 完成CQ882施工標系統機房，提供機電系統標進場施作。	1,947
4. 完成CQ882施工標自動收費區、現金區、PAO、AFC、設備室，提供自動收費系統標進場施工。	2,192
5. 完成低壓配電系統測試及供電準備。	2,357
6. CQ880B區段標完工(含CQ824D標實質完工)。	2,770
7. CQ880B區段標全部竣工。	商業營運日(RSD)+15個月

萬大線第二期機電系統工程預定進場時程

單位	意見摘要	回復說明
		進場內容 / 進場日期 1. 供電、通訊、號誌機房進場安裝 (1)LG09 站至出土段 115.12.01 (2)出土段(不含)至 LG14 站(不含) 115.05.01 (3)LG14 站至 LG16 站(含) 115.01.01 (4)LG16 站(不含)至 LG17 站(含) 115.06.01 (5)LG17 站(不含)至 LG21 站 115.10.01 (6)主變電站 114.09.01 2. 軌道進場施作 (1)LG09 站至出土段 115.08.01 (2)出土段(不含)至 LG16 站(含) 114.10.01 (3)LG16 站(不含)至 LG17 站(含) 115.03.01 (4)LG17 站(不含)至 LG21 站 114.10.01 3. 自動收費進場安裝 (1)LG09 站至出土段 116.04.01 (2)出土段(不含)至 LG14 站(不含) 116.01.01 (3)LG14 站至 LG17 站 115.10.01 (4)LG17 站(不含)至 LG21 站 116.02.01
	2.有關機電系統標契約規範各區段標能提供機電系統標進場施工的里程碑與土建各區段標契約規範各區段標能提供機電系統標進場施工的里程碑之差異： (1)機電系統標可進場施工於機電系統標與土建區段標契約之差異情形如下： 甲、第二期機電系統標於 109 年 6 月 23 日決標。 乙、CQ890 區段標於 111 年 8 月 17 日決標。 丙、CQ880A 區段標已公告但尚未決標。 丁、CQ880B區段標俟本修正計畫核定後再行辦理招標。	1. 臺北市政府捷運工程局將於土建工程決標後儘速開工、要求廠商儘速提送相關施工計畫並加速審查、落實介面協調、增加工班及工作面，全力趲趕工進，戮力達成 120 年 9 月實質完工之目標。 3. 有關機電系統標廠商要求工期展延及費用補償部分，目前工程尚在進行中，相關工期展延費用數額尚未發生亦非本計畫訂定時所能預先估算，因此本次修正財務計畫並未包含相關費用，若未來有相關費用發生時，再行檢討由工程預備費等其他費用調整支應。
	(2)機電系統標決標在土建區段標之前，且土建各契約決標日期與機電系統標決標日期有相當大的落差，將衝擊機電系統標進場施工日期，未來機電系統標實際可進場施工的日期將遠落後於機電系統標契約原承諾	

單位	意見摘要	回復說明
	可供機電系統標進場施工的日期，且機電系統標廠商可據此要求工期展延並請求費用補償。	
	(3)進一步檢視本次修正財務計畫調整內容如下： 甲、間接工程成本由原直接工程成本之 13.10%調降為直接工程成本之 12.71%。 乙、直接工程成本增加 193.2745 億元，工程預備費僅增加 3.02 億元。 丙、物價調整費調降 18.7315 億元。 丁、機電系統直接工程成本增加 11.8740 億元。	
	(4)綜上，請市府說明本次修正財務計畫是否足以因應機電系統標廠商要求工期展延及費用補償的問題。	
	3.勘誤部分，請釐清修正： (1)有關報告書 P.35/36/49/51 所列新北市政府經費分攤 49,824 百萬元與 P.38 所列 49,810 百萬元不一致。 (2)有關報告書 P.35/36/49/51 所列新北市政府經費分攤 27,223 百萬元與 P.38 所列 27,237 百萬元不一致。	已完成修正。
(三) 賴委員 勇成	本次修正計畫主要的經費增加是土建工程的費用，其中營建物價指數、勞工短缺、大宗物料物價指數、以及捷運工程之工資成本等原因可以理解為不可抗力，惟「因完成細部設計，工程數量較為精確」而增加預算，是否可視為不可抗力？此部分應該要有更完整的說明與解釋。	1. 工程經費估算成熟度與經費變動率兩者之間為負相關關係，工程經費估算成熟度愈高，則經費變動率愈低。經費變動率之可容許範圍隨計畫各階段之演進而漸趨嚴格，故依據工程會頒訂「公共建設工程經費估算編列手冊」之精神，工程預備費之編列比率，隨著設計成熟度而降低。 2. 計畫於細設完成或施工階段，其實際之發包施工費往往超過原綜規階段核定之直接工程成本，故計畫經費另編列間接工程費、工程預備費及物價調整費等，作為施工階段經費變動風險之因應故於計畫經費管控實務面，直接工程成本、間接工程成本、工程預備費及物價調整費皆屬施工經費之一環。 3. 本計畫土建工程於細部設計完成後，直接工程成本超出原基本設計核定經費 44.38 億元，其原因除物調因素外，亦因細部設計成果之設計成熟度高於基本設計所致，其設計成果均為原計

單位	意見摘要	回復說明
		畫之內容，該增加之費用，以工程預備費調度支用 8.82 億元及物價調整費調度支用 35.56 億元後，原計畫仍可順利執行。
(四) 陳委員 彥仲	1.本案之路線並未調整，亦未變更都市計畫相關土地使用變更。因而有關空間規劃的部分並無意見。	敬悉。
	2.有關捷運用地取得費用增加 19.94 億元，請補充說明(報告 P.5)尚未評定土地市價之土地，以 112 年度公告土地現值之 2.3 倍估算。其估算基準為何?經查地政司公告之都市地價指數，以 107 年 3 月 31 日為 100 為基準至 110 年 3 月 31 日為增至 106.13，換算成成長率約為 5%，並非報告所列 16%。請市府補充說明有關地價指數 102 年至 106 年間上升 34%及 107 年至 111 年間上漲 16%之估算方式。	參酌往例，土地市價約為公告土地現值 1.8 倍至 2.5 倍。財務計畫以公告土地現值 1.8 倍估算補償，惟因萬大線預期效應，沿線近幾年土地市價大幅增長，經委託不動產估價師依據不動產估價技術規則以及土地徵收補償市價查估辦法所估得市價遠遠超過 1.8 倍，目前市價為原財務計畫預期 111 年預估市價之 1.62~3.48 倍(平均為 2.27)，若與 102 年公告土地現值對比更達 4.9 倍(詳附表 2-1)。故用地費需重新以 102 年公告土地現值增幅 20%後再乘以 2.3 倍計算。 已補充於報告書參、一。 查 102 年至 106 年樹林區都市地價指數，102 年 3 月 31 日為 100%基準，106 年 9 月 30 日增至 134.37%，爰提升 34%(34.37/100)；107 年至 111 年樹林區都市地價指數，以 107 年 3 月 31 日為 100%基準，111 年 9 月 30 日增至 116.10%，提升 16%(16.10/100)。詳如附表 2-2 內政部都市地價指數資料供參。
	3.正確名詞為「公告土地現值」，請全面檢視報告書之用詞。	已完成修正。
	4.簡報 P.8 有關樹林區備內段 381 地號土地，以 102 年逐年加計 2%至 111 年之公告現值，較原預估增加 10%之計算方式，建議應依市價查估或地價指數計算地價調整率較為合理。另可細分為通貨膨脹率所占部分，剩餘部分則為地價上漲率，相關資訊應於報告書呈現，以利檢核。	原財務計畫係以 102 年公告土地現值及地價調整年增率 2%預估用地費，原估計 102 年至 111 年約增加 20%，惟此期間地價大幅增長，依據地政司總地價指數於新北市樹林區自 102 年 3 月 31 日起至 111 年 9 月 30 日上漲 55.96%，土城區上漲 35.38%，參酌期間消費者物價總增加率約 9.24%，顯見單純地價指數增幅遠遠超過原估算增幅(詳附表 2-3、2-4)。 已補充於報告書貳、一。

單位	意見摘要	回復說明
	5.另地價上漲雖造成工程成本增加，但也會增加地方稅收，實際增加多少，請市府再補充。	1. 受新冠肺炎疫情影響、國際原物料飆漲及國內營建大環境等綜合因素之影響，致總建設計畫經費增加，實屬不可抗力因素。 2. 雙北市政府為順利推動萬大線第二期建設，原已大幅增加增額容積收益範圍及提高挹注捷運建設比例；及新北市訂定增額容積場站目前僅限既有車站及轉乘站納入增額容積範圍；在計畫經費增加又投資市場因受疫情衝擊，造成地方政府須承擔相當風險。 3. 本路線為 107 年核定之建設計畫，其用地費編列估算，係以開發基地地主參與開發之比例為 80%，然因受近年土地、房屋市場交易景氣變動影響，以及協議價購執行後，捷運開發區地主參與開發比例約 40%-50%，部分車站開發區地主參與開發比例僅約 40%，由於參與開發者比例低於原預估值，造成用地費增加。經前述說明，用地取得費用增加，實因開發基地地主參與開發之比例下降。 4. 地方政府確實依原核定計畫目標、內容等執行，惟係因物價上漲等不可抗力因素，發生執行困難，故外部效益部分，車站土地開發、TIF 及 TOD 皆維持不變，爭取自償性財源維持原核定財務計畫數額，餘非自償性財源建請中央和地方政府共同分攤，採行政院核定自償性經費及非自償經費原補助比例，計算各級政府經費分擔。 5. 依據交通部為因應近期地方提報捷運修正計畫經費增加審議之一致性，於 113 年 2 月 23 日擬訂「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」，略以：中央與地方經費分擔方式依行政院原核定計畫辦理(維持核定自償性經費)。另檢討釐清責任歸屬，確屬不可抗力因素所造成之成本增加，中央與地方分擔比例，依行政院原核定之非自償補助比例計算之，屬可控制因素，其責任歸屬為地方政府，原則上由地方政府全額負擔。

單位	意見摘要	回復說明
(五) 曾委員 鈞敏 (張簡任技正易文代)	1.本次修正計畫直接工程成本項下土建工程費由 224.43 億元調增為 406.2 億元（+181.77 億元、81%），遠高於 107 年至 111 年營造工程物價總指數漲幅（約 23%），報告書內僅說明係因新冠肺炎及物價上漲等因素，請臺北市政府釐清是否有其他原因造成經費增加，如有變更需求等因素(如修正計畫報告書 P.11 所述項目，以及簡報 P.12 所述 2.計畫因完成基本設計，工程數量較為精確，增加預算約 19.75%等)，應敘明於修正計畫內一併提報審議。	1. 工程經費估算成熟度與經費變動率兩者之間為負相關關係，工程經費估算成熟度愈高，則經費變動率愈低。經費變動率之可容許範圍隨計畫各階段之演進而漸趨嚴格，故依據工程會頒訂「公共建設工程經費估算編列手冊」之精神，工程預備費之編列比率，隨著設計成熟度而降低。 2. 計畫於細設完成或施工階段，其實際之發包施工費往往超過原綜規階段核定之直接工程成本，故計畫經費另編列間接工程費、工程預備費及物價調整費等，作為施工階段經費變動風險之因應故於計畫經費管控實務面，直接工程成本、間接工程成本、工程預備費及物價調整費皆屬施工經費之一環。 3. 本計畫土建工程於細部設計完成後，直接工程成本超出原基本設計核定經費 44.38 億元，其原因除物調因素外，亦因細部設計成果之設計成熟度高於基本設計所致，其設計成果均為原計畫之內容，該增加之費用，以工程預備費調度支用 8.82 億元及物價調整費調度支用 35.56 億元後，原計畫仍可順利執行。
	2.本次計畫經費由基本設計審議核列之 549.77 億元修正 770.47 億元（+220.7 億元、40%），請依行政院 107 年 10 月 12 日核定「臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫案」第二期工程財務計畫暨計畫期程調整報告書 P.3-18 之成本架構，針對各工項經費調整部分逐項檢討說明，以檢視經費調增之合理性。	1. 本計畫於土建工程招標期間，因受新冠肺炎疫情及烏俄戰爭影響，導致缺工、缺料及營建成本大幅上漲，加上國內營建市場多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，以致招標作業多次流標而延遲，且因整體工程經費已超出原計畫經費額度，以致部分工程標案仍無法公告招標，致總建設計畫經費調整為 770.47 億元，屬不可抗力因素，建請中央和地方政府共同分攤，惟其中 G09 及 LG10 車站高架改地下之增加費用，仍是依據行政院 99 年 2 月 12 日核定綜規報告書院臺交字第 0990092595 號函意見，由新北市政府負擔。 2. 各工項經費調整部分逐項檢討說明，詳如「經費增加責任分擔檢討表」。
	3.修正計畫報告書 P.19 所述都市計畫變更案僅「土城案、LG11 出入口 B」由內政部續審中，請臺北市政府說明目前審議狀況？依輿情報導，臺北市政府規劃將 LG11 站	1. LG11 車站位置設置於金城公園內，已納入第 3 次環境影響差異分析報告變更內容，定稿本於 111 年 8 月 10 日經環保署以環署綜字第 1110054570 號函予以備查。

單位	意見摘要	回復說明
	設置於金城公園內遭民眾強烈抗爭，而 LG11 站係於尚未發包之 CQ880B 區段標內，請臺北市政府應確認 LG11 站設置之可行性，避免於修正計畫核定後，因民眾抗爭致需再次辦理修正計畫。	2. 土城案之 LG10 及 LG12 站(再公開展覽無陳情意見)，經提內政部都市計畫委員會第 1042 次會議審議通過，正辦理報內政部核定發布實施作業；土城案之 LG09 及 LG13 站部分，內政部都都市計畫委員會專案小組委員建議俟土城都市計畫(第三次通盤檢討)變更綜理表第 17 案完成法定程序後續審，新北市政府辦理中；LG11 站出入口 B，已依內政部都市計畫委員會專案小組委員建議提送補充資料，內政部續審中。
	4.期程部分，依修正計畫報告書 P.20，土建工程預計 112 年 9 月可全面進行施工，已與現況不符，請臺北市政府依目前招標現況重新評估，避免計畫反覆修正。	1. 臺北市政府於 112 年 5 月 19 日函報第一次修正計畫，經交通部 112 年 8 月 4 日初審會議及 8 月 23 日委員會議後，再依交通部鐵道局 113 年 3 月 6 日要求依「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」檢視報告內容及補充相關資料，提送交通部審議。 2. CQ890 區段標流標 5 次後，於 111 年 8 月 17 日決標，CQ880A 區段標流標 4 次後，於 112 年 12 月 1 日決標，CQ880B 區段標因計畫經費不足仍無法公告，本次修正計畫期程以 113 年 6 月完成全線招標作業為基準，計畫期程受招標作業影響達 39 個月，臺北市政府將趲趕工進，戮力達成 120 年 9 月實質完工之目標。 3. 另因 CQ880B 區段標之工期較 CQ880A 區段標約少 10 個月，故 CQ880B 區段標若能於 113 年 6 月決標，尚不至於成為本計畫之要徑。 4. 臺北市政府捷運工程局將於決標後儘速開工、要求廠商儘速提送相關施工計畫並加速審查、落實介面協調、增加工班及工作面，全力趲趕工進，戮力達成 120 年 9 月實質完工之目標。
(六) 黃委員 小娟 (陳研究員 怡玲代)	本次修正計畫總經費較原核定經費增加 220.7 億元，主要係因物價波動及土地交易成本增加所致，至於各項參數設算及各工項調增情形之合理性與必要性，本處原則尊重與會學者專家跟相關機關代表意見。其中用地費及自償性經費維持不變，高架改地下增加經費維持由地方政府負擔之部分，原則尊重。至於非自償性經費希望可依原核定中央	1. 受新冠肺炎疫情影響、國際原物料飆漲及國內營建大環境等綜合因素之影響，致總建設計畫經費增加，實屬不可抗力因素。 2. 雙北市政府為順利推動萬大線第二期建設，原已大幅增加增額容積收益範圍及提高挹注捷運建設比例；及新北市訂定增額容積場站目前僅限既有車站及轉乘站納入增額容積範圍；在計畫

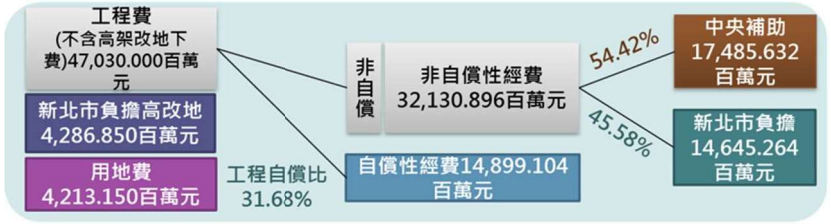
單位	意見摘要	回復說明
	補助比例 54.42%部分，考量捷運建設推動期程長，過程中較不可能完全不修正計畫，如每次修正計畫皆需變更自償率及中央補助比例，確實會造成困擾與爭議，不過本案自償率從 26.58%降至 20.85%，已低於中央非自償性經費 25%之補助門檻，為避免後續援引比照，如確實需要，建議可就個案特殊性原因或不可抗力因素予以釐清及補充說明，以利後續行政院審議時參考。	經費增加又投資市場因受疫情衝擊，造成地方政府須承擔相當風險。 3. 地方政府確實依原核定計畫目標、內容等執行，惟係因物價上漲等不可抗力因素，發生執行困難，故外部效益部分，車站土地開發、TIF 及 TOD 皆維持不變，爭取自償性財源維持原核定財務計畫數額，餘非自償性財源建請中央和地方政府共同分攤，採行政院核定自償性經費及非自償經費原補助比例，計算各級政府經費分擔。 4. 依據交通部為因應近期地方提報捷運修正計畫經費增加審議之一致性，於 113 年 2 月 23 日擬訂「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」，略以：中央與地方經費分擔方式依行政院原核定計畫辦理(維持核定自償性經費)。另檢討釐清責任歸屬，確屬不可抗力因素所造成之成本增加，中央與地方分擔比例，依行政院原核定之非自償補助比例計算之，屬可控制因素，其責任歸屬為地方政府，原則上由地方政府全額負擔。
(七) 彭委員 紹博 (邱專門委員智斌代)	1.報告書說明本案預計今(112)年 9 月土建工程可全面進行施工，惟經查本案 CQ880A 區段標於今(112)年 6 月再次流標，於今(112)年 9 月再公告招標； CQ880B 區段標因預算不足，俟本修正計畫奉行政院核定後，再辦理招標作業。爰已無法達成「今(112)年 9 月土建工程可全面進行施工」之目標，請再就本案修正後之計畫期程是否已考量尚未決標之土建標案發包期程、各工項施工困難度及風險考量等審慎評估，避免後續多次提報修正計畫展延計畫期程。另請於報告書補充說明 CQ880A 區段標招標情形。	1. 臺北市政府於 112 年 5 月 19 日函報第一次修正計畫，經交通部 112 年 8 月 4 日初審會議及 8 月 23 日委員會議後，再依交通部鐵道局 113 年 3 月 6 日要求依「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」檢視報告內容及補充相關資料，提送交通部審議。 2. CQ880A 區段標流標 4 次後，於 112 年 12 月 1 日決標，CQ880B 區段標因計畫經費不足仍無法公告，本次修正計畫期程以 113 年 6 月完成全線招標作業為基準，計畫期程受招標作業影響達 39 個月，臺北市政府將趲趕工進，戮力達成 120 年 9 月實質完工之目標。 3. 另因 CQ880B 區段標之工期較 CQ880A 區段標約少 10 個月，故 CQ880B 區段標若能於 113 年 6 月決標，尚不至於成為本計畫之要徑。

單位	意見摘要	回復說明
		4. 臺北市政府捷運工程局將於決標後儘速開工、要求廠商儘速提送相關施工計畫並加速審查、落實介面協調、增加工班及工作面，全力趲趕工進，戮力達成 120 年 9 月實質完工之目標。
	2.本次修正計畫總經費由 549.77 億元大幅增加至 770.47 億元，請交通部逐項檢視增加經費合理性並釐清責任歸屬後，再陳報行政院審議。	1. 依行政院 111 年 5 月 20 日「重大工程流標檢討暨加速公共建設修正計畫專案小組第 1 次會議」紀錄，行政院主計總處闡明中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法意旨，如受補助地方政府確實依原核定計畫目標、內容等執行，惟係因物價上漲等不可抗力因素，發生執行困難，得則由中央主管部會評估循原補助計畫核定程序，就地方政府提供理由之真實性、合理性等審查後，修正計畫經費核實補助辦理。 2. 本計畫於土建工程招標期間，因受新冠肺炎疫情及烏俄戰爭影響，導致缺工、缺料及營建成本大幅上漲，加上國內營建市場多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，以致招標作業多次流標而延遲，且因整體工程經費已超出原計畫經費額度，以致部分工程標案仍無法公告招標，致總建設計畫經費調整為 770.47 億元，屬不可抗力因素，建請中央和地方政府共同分攤。 3. 依據交通部為因應近期地方提報捷運修正計畫經費增加審議之一致性，於 113 年 2 月 23 日擬訂「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」，略以：中央與地方經費分擔方式依行政院原核定計畫辦理(維持核定自償性經費)。另檢討釐清責任歸屬，確屬不可抗力因素所造成之成本增加，中央與地方分擔比例，依行政院原核定之非自償補助比例計算之，屬可控制因素，其責任歸屬為地方政府，原則上由地方政府全額負擔。
	3.行政院前於 107 年 10 月 17 日核定本案財務計畫暨期程調整修正報告書，針對本案經費、期程、工程採購等有相關核示意見，本次修正計畫應請交通部及臺北市政府	行政院核定本案財務計畫暨計畫期程調整報告書，本府對核示意見辦理情形說明如下，另詳附表 2-5。 1. 本案總經費以 555.30 億元為上限，計畫期程為本案核定後 12 年，後續請臺北市政府本於撙節原則，依「政府公共工程計畫

單位	意見摘要	回復說明
	針對前揭行政院 107 年核定內容變動情形於報告書逐項補充說明。	與經費審議作業要點」規定，送請本院公共工程委員會審議確切經費，並管控計畫期程如期如質完工通車。 (1)捷運萬大線第二期工程財務計畫暨計畫期程調整，獲行政院 107 年 10 月 17 日院臺交字第 1070124436 號函核定總經費為 555.30 億元，計畫期程實質完工為 117 年 12 月，計畫期程為 119 年 12 月。本府於 108 年 3 月 13 日依「政府公共工程計畫與經費審議作業要點」提送資料予交通部核轉工程會審議，工程會 108 年 10 月 28 日工程技字第 1080023958 號函復交通部，在經費概算部分減列 5.53 億元，計畫經費調減為 549.77 億元。 (2)惟於 110 年土建工程招標期間，因受新冠肺炎疫情及烏俄戰爭影響，導致缺工、缺料及營建成本大幅上漲，加上國內營建市場多件大型工程同時推出，廠商承攬能力趨於飽和，以致招標作業多次流標而延遲，且因整體工程經費已超出原計畫經費額度，已致部分工程標案仍無法公告招標，並影響計畫期程，本府依規定辦理修正計畫，於 112 年 5 月 19 日函報交通部審議。 2. 本案間接工程成本以直接工程成本之 13.10%估算，其細項經費之項目與額度得依實務需求按「中央政府各機關工程管理費支用要點」、「機關委託技術服務廠商評選及計費辦法」等相關規定彈性辦理。 (1)遵示辦理。本計畫參考「機關委託技術服務廠商評選及計費辦法」及「中央政府各機關工程管理費支用要點」編列自辦工程監造、專案管理技術人力實際人事費用以及工程管理費，俾利本計畫能在預定期限內如期如質地完成，造福沿線居民。 3. 本案涉及變更原環境影響說明書內容部分，請依環境影響評估法第 16 條及環境影響評估法施行細則第 36 條至第 38 條規定申請變更。

單位	意見摘要	回復說明
		(1)遵示辦理。 4. 為鼓勵廠商引進新技術、新產品及新工法，提升國內技術水準及競爭力，落實政府採購法第 35 條替代方案規定之執行，請主辦機關於後續工程採購階段應納入替代方案。 (1)本府捷運局辦理之捷運工程採購，允許施工廠商於履約階段提出替代方案，並已於施工技術規範訂定執行方式。
(八) 黃委員 運貴 (魏專門委員瑜代)	1.本次修正計畫總經費由 549.77 億元增加至 770.47 億元，總計增加 220.7 億元，今日會中臺北市政府與新北市政府訴求為自償性經費維持在 148.99 億元，惟參考近期高雄市所提修正計畫，如岡山路竹二 A 修正計畫案總經費 199.32 億元，調增為 279.18 億元，該修正計畫自償性經費採滾動式檢討，從 62.08 億元增加至 68.65 億元；高雄黃線修正計畫總經費從 1,442.37 億元調增為 2,406 億元，惟其自償性經費亦有調整，從 360.75 億元調增至 595.15 億元；小港林園線修正計畫總經費 533.1 億元調增至 854.51 億元，共計增加 321.41 億元，其自償性經費 135.1 億元調整為 225.1 億元。反觀本案修正計畫，臺北市及新北市捷運沿線外部效益，相較高雄市可能更好，故本修正計畫自償性經費是否仍維持在 148.99 億元，可再檢討。	1. 受新冠肺炎疫情影響、國際原物料飆漲及國內營建大環境等綜合因素之影響，致總建設計畫經費增加，實屬不可抗力因素。 2. 雙北市政府為順利推動萬大線第二期建設，原已大幅增加增額容積收益範圍及提高挹注捷運建設比例；及新北市訂定增額容積場站目前僅限既有車站及轉乘站納入增額容積範圍；在計畫經費增加又投資市場因受疫情衝擊，造成地方政府須承擔相當風險。 3. 地方政府確實依原核定計畫目標、內容等執行，惟係因物價上漲等不可抗力因素，發生執行困難，故外部效益部分，車站土地開發、TIF 及 TOD 皆維持不變，爭取自償性財源維持原核定財務計畫數額，餘非自償性財源建請中央和地方政府共同分攤，採行政院核定自償性經費及非自償經費原補助比例，計算各級政府經費分擔。 4. 依據交通部為因應近期地方提報捷運修正計畫經費增加審議之一致性，於 113 年 2 月 23 日擬訂「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」，略以：中央與地方經費分擔方式依行政院原核定計畫辦理(維持核定自償性經費)。另檢討釐清責任歸屬，確屬不可抗力因素所造成之成本增加，中央與地方分擔比例，依行政院原核定之非自償補助比例計算之，屬可控制因素，其責任歸屬為地方政府，原則上由地方政府全額負擔。

單位	意見摘要	回復說明
	2. 簡報 P.12 提及，本計畫因已完成細部設計，其工程數量會較為精確，增加預算約 19.57%，惟報告書並未呈現。建議本次修正計畫所增經費項目請依項目別進行補充，並釐清責任歸屬。	1. 原核定計畫之土建直接工程成本 224.76 億元係依基本設計成果估算，經過細部設計精確估算數量後，第 1 次公告招標之土建直接工程成本為 269.14 億元，增加預算約 19.57%。 2. 本次提報計畫內容與工程會基本設計經費審議之計畫內容並無不同，經過細部設計精確估算數量後公告招標，目前各設計標與區段標比較，有較重大工項或數量變動之差異包括： (1)將原 CQ880 標拆分為 2 標，縮小單一標案工程規模，增加技師、安衛、品管等區段標共同費用。 (2)參採廠商於招標階段疑義澄清時建議，萬大線第二期 CQ880A 工期增加，增加以月計價相關項目費用。 (3)環境保護及安全衛生費用：CQ880A、CQ880B 依據工程會所頒規範採直接工程成本之 3%編列。 (4)CQ880A 增加施工管理成本比例，由 15%調整為 20.75%。 3. CQ880 及 CQ890 區段標由設計階段迄今，係因受物價上漲等不可抗力因素，調整招標預算，其中 CQ880A 區段標參考近期已決標之標案(北環段 CF680B、及南環段 CF670A 區段標)所編列預算與單價，並依據工程經驗回饋及地質條件，調整潛盾施工功率及單價以符合市場行情，以致整體施工費增加。
	3.簡報 P.11 提及代辦桃園棕線經費 19.93 億元部分，該項目是否已決標，惟桃園棕線上週才召開審查委員會，在行政院尚未核定前，該項目卻已經決標，再請市府補充說明合理性。	桃園捷運棕線 BRH07 站與萬大線第二期工程 CQ890 區段標 LG21 站及中和新蘆線迴龍站採共構站內轉乘，為利相關銜接界面，桃園市政府考量萬大線第二期工程較桃園捷運棕線早完工，桃園市政府為避免桃園捷運棕線施工影響萬大線第工期工程營運、二次施工經費與工期增加等，桃園市政府主動與臺北市政府、新北市政府協商確認，與臺北市政 107 年 2 月 6 日委託臺北市政府捷運工程局代辦棕線與萬大線共構段之土建細部設計及施工。並於 110 年 7 月簽訂代辦協議書，將上述共構工程納入 CQ890 區段標 LG21 站設計及施工，並由桃園市政府依共構工程費用比例分攤經費 19.93 億元。

單位	意見摘要	回復說明
		桃園市政府應於代辦範圍施工前，通過桃園棕線全線環境影響評估核定，確定可辦理興建作業，且有預算來源，以利據以辦理施工事宜。目前完成各類管線試挖調查(影響下部結構有台電 22KV、自來水管線 1100mm、瓦斯管線及電信幹管等管線)，正與相關單位協調遷移方式，另相關墩柱及 LG21 站出入口用地，刻正辦理用地協議價購中，尚未進行主體工程施作。
	3.新北市境內高架改地下增加費用從 42.41 億元調增至 59.18 億元部分，其計算方式與今日鐵道局所提方式不一致，請市府再釐清說明。	工程經費=計畫總經費-用地費 =高架改地下增加費+自償性經費+非自償性經費 修正計畫_高架改地下增加費用，採工程經費增加比例計算推算應為合宜。 又依行政院核定財務計畫第 4-52 頁所述，計算工程費自償比之工程費現值，除應扣除用地經費外，應再扣除高架改地下增加之工程經費。  圖4.3-1 萬大線第二期工程各級政府經費分擔估算示意圖 修正計畫依前方式計算，經費扣除(用地費)及(高架改地下增加費用)，餘為(自償性經費+非自償性經費)，因地方政府爭取維持原行政院 107 年 10 月核定財務計畫自償性經費額度(14,899.104 百萬)，不隨工程經費增加而調增，餘為非自償性經費，故非自償性經費增加增幅 58.2%無法做為比較基準。

單位	意見摘要	回復說明
		 修正計畫各級政府經費分擔估算示意圖 本計畫綜規路線奉核定 LG09 及 LG10 車站為地下型式，並據以進行基本設計及細部設計，意即設計階段已無高架型式設計內容，建議高架改地下增加費用，採工程經費增加比例計算推算應為合宜。
(九) 楊委員 正君	簡報 P.19，有關本案修正計畫所提工程經費及用地費受相關因素調增部分，原則尊重施工單位的專業。類似案件於審議過程中之重點應為自償性經費之處理原則。本案修正計畫市府建議採自償性經費固定不變之方式辦理，惟總經費從 549.77 億元增加至 770.47 億元，漲幅達 40%，於此情形下，自償性經費調整之必要性可待討論。若重新計算自償性經費，將影響原計畫核定之根本；若採較簡易作法，自償性經費可依工程費用調增比例同步調增；若採自償性經費固定不變方式，則調增經費將歸屬至非自償性經費，進而導致中央所需負擔經費變多。考量近期許多地方政府所提修正計畫皆面臨經費調整問題，建議可討論出一通案性經費調整原則。	1. 受新冠肺炎疫情影響、國際原物料飆漲及國內營建大環境等綜合因素之影響，致總建設計畫經費增加，實屬不可抗力因素。 2. 雙北市政府為順利推動萬大線第二期建設，原已大幅增加增額容積收益範圍及提高挹注捷運建設比例；及新北市訂定增額容積場站目前僅限既有車站及轉乘站納入增額容積範圍；在計畫經費增加又投資市場因受疫情衝擊，造成地方政府須承擔相當風險。 3. 地方政府確實依原核定計畫目標、內容等執行，惟係因物價上漲等不可抗力因素，發生執行困難，故外部效益部分，車站土地開發、TIF 及 TOD 皆維持不變，爭取自償性財源維持原核定財務計畫數額，餘非自償性財源建請中央和地方政府共同分攤，採行政院核定自償性經費及非自償經費原補助比例，計算各級政府經費分擔。 4. 依據交通部為因應近期地方提報捷運修正計畫經費增加審議之一致性，於 113 年 2 月 23 日擬訂「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」，略以：中央與地方經費分擔方式依行政院原核定計畫辦理(維持核定自償性經費)。另檢討釐清責任歸屬，確屬不可抗力因素所造成之成本增加，中央與地方分擔比例，依行政院原核定之非自償補助比例計算

單位	意見摘要	回復說明
		之，屬可控制因素，其責任歸屬為地方政府，原則上由地方政府全額負擔。
(十) 行政院交通環境資源處	1.本計畫報院時，已確認 112 年 9 月無法完成全線招標，相關文字建議修正，避免報院計畫內容與實際執行情形落差太大。	1. 臺北市政府於 112 年 5 月 19 日函報第一次修正計畫，經交通部 112 年 8 月 4 日初審會議及 8 月 23 日委員會議後，再依交通部鐵道局 113 年 3 月 6 日要求依「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」檢視報告內容及補充相關資料，提送交通部審議。 2. CQ880A 區段標流標 4 次後，於 112 年 12 月 1 日決標，CQ880B 區段標因計畫經費不足仍無法公告，本次修正計畫期程以 113 年 6 月完成全線招標作業為基準，計畫期程受招標作業影響達 39 個月，臺北市政府將趲趕工進，戮力達成 120 年 9 月實質完工之目標。 3. 另因 CQ880B 區段標之工期較 CQ880A 區段標約少 10 個月，故 CQ880B 區段標若能於 113 年 6 月決標，尚不至於成為本計畫之要徑。 4. 臺北市政府捷運工程局將於決標後儘速開工、要求廠商儘速提送相關施工計畫並加速審查、落實介面協調、增加工班及工作面，全力趲趕工進，戮力達成 120 年 9 月實質完工之目標。
	2.本院 109 年 6 月 2 日函示，重點是請地方政府注意「自償性經費屬於財務收入面」，本次修正計畫總經費增加 40%，建議財務收入面仍請務實檢討。	1. 受新冠肺炎疫情影響、國際原物料飆漲及國內營建大環境等綜合因素之影響，致總建設計畫經費增加，實屬不可抗力因素。 2. 雙北市政府為順利推動萬大線第二期建設，原已大幅增加增額容積收益範圍及提高挹注捷運建設比例；及新北市訂定增額容積場站目前僅限既有車站及轉乘站納入增額容積範圍；在計畫經費增加又投資市場因受疫情衝擊，造成地方政府須承擔相當風險。 3. 地方政府確實依原核定計畫目標、內容等執行，惟係因物價上漲等不可抗力因素，發生執行困難，故外部效益部分，車站土地開發、TIF 及 TOD 皆維持不變，爭取自償性財源維持原核定財務計畫數額，餘非自償性財源建請中央和地方政府共同分攤，

單位	意見摘要	回復說明
		採行政院核定自償性經費及非自償經費原補助比例，計算各級政府經費分擔。 4. 依據交通部為因應近期地方提報捷運修正計畫經費增加審議之一致性，於 113 年 2 月 23 日擬訂「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」，略以：中央與地方經費分擔方式依行政院原核定計畫辦理(維持核定自償性經費)。另檢討釐清責任歸屬，確屬不可抗力因素所造成之成本增加，中央與地方分擔比例，依行政院原核定之非自償補助比例計算之，屬可控制因素，其責任歸屬為地方政府，原則上由地方政府全額負擔。
(十一) 政部國庫署	本案修正計畫總經費增加新臺幣 220.7 億元，經地方政府自評用地費增加及土城金城路段高架改地下化歸屬其責任自行負擔一節，原則尊重地方政府意見。惟受營建成本、工資及物價調漲部分，地方建議中央與地方共同分攤經費一節，其變動項目之相關責任歸屬及估算合理性，請交通部本主管權責妥為釐清，並於陳報行政院時提出主政意見，俾供會審參考。	依據交通部為因應近期地方提報捷運修正計畫經費增加審議之一致性，於 113 年 2 月 23 日擬訂「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」，略以：中央與地方經費分擔方式依行政院原核定計畫辦理(維持核定自償性經費)。另檢討釐清責任歸屬，確屬不可抗力因素所造成之成本增加，中央與地方分擔比例，依行政院原核定之非自償補助比例計算之，屬可控制因素，其責任歸屬為地方政府，原則上由地方政府全額負擔。
(十二) 交通部運輸研究所	1.簡報第 16 頁第 2 項說明本次修正計畫期程以 112 年 9 月完成全線招標作業為基準，建議補充說明目前招標進度，並評估是否適度調整期程。	1. 臺北市政府於 112 年 5 月 19 日函報第一次修正計畫，經交通部 112 年 8 月 4 日初審會議及 8 月 23 日委員會議後，再依交通部鐵道局 113 年 3 月 6 日要求依「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」檢視報告內容及補充相關資料，提送交通部審議。 2. CQ880A 區段標流標 4 次後，於 112 年 12 月 1 日決標，CQ880B 區段標因計畫經費不足仍無法公告，本次修正計畫期程以 113 年 6 月完成全線招標作業為基準，計畫期程受招標作業影響達 39 個月，臺北市政府將趲趕工進，戮力達成 120 年 9 月實質完工之目標。

單位	意見摘要	回復說明
		3. 另因 CQ880B 區段標之工期較 CQ880A 區段標約少 10 個月，故 CQ880B 區段標若能於 113 年 6 月決標，尚不至於成為本計畫之要徑。 4. 臺北市政府捷運工程局將於決標後儘速開工、要求廠商儘速提送相關施工計畫並加速審查、落實介面協調、增加工班及工作面，全力趲趕工進，戮力達成 120 年 9 月實質完工之目標。
(十二) 交通部運輸研究所	2.請列表說明本修正計畫與原核定報告主要差異以利對照(含期程、工程經費、經濟效益評估及財務效益評估等)。	詳附表 2-6。
會議結論	(一)考量近期許多地方捷運建設因計畫經費需求增加函報修正計畫，於經費調整方式上出現不同作法，依今日與會委員及相關單位討論結果，交通部將以中央主管機關立場，於1週內安排會議邀請行政院相關審議及財主單位共同研商修正計畫經費調整之通案性原則。	遵示辦理。
	(二)本案請臺北市政府依今日委員與各機關意見，以及上述經費調整原則修正報告後提送。	遵示辦理。

附表 2-1 公告土地現值與協議市價比較表

站別	LG15(A)	LG17(B)	LG18(A)	LG18(B)	LG20(A)	LG20(B)	樹林墩柱	土城墩柱	備註
地段號	大同段 502	備內段 381	大安段 795	圳福段 440	三多段 229	三福段 695	大同段 782	城林段 351-1	
102土地公告現值(1)	49,148	20,900	29,400	18,900	47,900	47,900	63,000	53,200	元/平方公尺
111土地公告現值(2)	74,838	26,900	43,000	27,300	76,300	76,300	84,600	76,100	
財務計畫概估(3)	106,160	45,144	63,504	40,824	103,464	103,464	136,080	114,912	102年公告土地現值增幅20%x1.8倍
協議市價(4)	281,000	157,000	135000	84,700	213,000	213,000	220,000	242,000	111~112查估市價
增加倍數(4)/(3)	2.65	3.48	2.13	2.07	2.06	2.06	1.62	2.11	平均倍數 2.27
增加倍數(4)/(2)	3.75	5.84	3.14	3.10	2.79	2.79	2.60	3.18	平均倍數 3.40
增加倍數(4)/(1)	5.72	7.51	4.59	4.48	4.45	4.45	3.49	4.55	平均倍數 4.90

附表 2-2 內政部都市地價指數資料-106 年下半年樹林區

表3 全國都市地價總指數 —按鄉鎮市區別（1）

	期別	總指數	板橋區	三重區	中和區	永和區	新北市 新莊區	新店區	樹林區	鶯歌區
定基指數	101年09月30日	95.11	95.16	94.17	95.86	96.38	93.63	95.61	96.87	96.46
	102年09月30日	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
	103年03月31日	108.55	108.14	108.74	109.17	111.08	106.32	108.69	108.39	108.19
	103年09月30日	116.72	112.80	116.97	120.54	119.17	114.28	114.44	116.92	115.83
	104年03月31日	124.54	119.88	125.81	126.31	126.05	121.32	125.96	123.78	122.80
	104年09月30日	128.91	123.01	129.54	131.87	128.77	126.64	129.55	130.70	128.15
	105年03月31日	130.29	124.45	131.31	132.66	130.01	127.31	131.82	132.45	129.30
	105年09月30日	130.99	124.68	132.50	133.33	130.80	127.94	130.87	133.66	130.62
	106年03月31日	129.92	122.96	131.29	131.95	128.82	127.30	129.82	134.09	131.04
	106年09月30日	129.53	122.35	131.04	131.38	128.38	126.50	129.66	134.32	131.61
	101年09月30日	127.28	119.24	128.93	128.29	125.17	123.91	126.98	134.37	129.72
對上期漲跌率（%）	101年09月30日	6.00	5.18	9.50	5.81	5.22	9.69	4.50	4.95	6.65
	102年03月31日	5.15	5.08	6.19	4.32	3.76	6.80	4.59	3.23	3.67
	102年09月30日	8.55	8.14	8.74	9.17	11.08	6.32	8.69	8.39	8.19
	103年03月31日	7.53	4.31	7.56	10.42	7.28	7.49	5.29	7.88	7.06
	103年09月30日	6.70	6.28	7.56	4.78	5.77	6.16	10.07	5.87	6.02
	104年03月31日	3.51	2.61	2.96	4.41	2.16	4.39	2.85	5.59	4.36
	104年09月30日	1.07	1.17	1.37	0.60	0.96	0.53	1.75	1.34	0.90
	105年03月31日	0.54	0.18	0.90	0.51	0.61	0.49	-0.72	0.91	1.02
	105年09月30日	-0.82	-1.38	-0.92	-1.04	-1.52	-0.50	-0.80	0.32	0.32
	106年03月31日	-0.30	-0.49	-0.18	-0.43	-0.34	-0.63	-0.12	0.18	0.43
	106年09月30日	-1.73	-2.54	-1.61	-2.36	-2.50	-2.05	-2.07	0.04	-1.43
年底指數	101年09月30日	93.56	97.80	96.71	99.36	97.34	97.12	94.99	98.49	99.12
	102年03月31日	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
	102年09月30日	109.57	104.13	103.76	106.50	102.11	110.13	107.36	107.17	101.32
	103年03月31日	120.06	108.94	108.75	110.39	104.36	112.50	112.81	111.73	102.99
	103年09月30日	127.27	113.68	113.50	114.01	106.06	115.14	118.71	119.33	106.93
	104年03月31日	132.10	116.79	114.75	115.50	107.86	116.95	122.40	124.22	111.25
	104年09月30日	132.49	118.82	115.88	116.26	108.21	117.51	123.12	124.87	111.26
	105年03月31日	133.09	118.41	115.82	115.99	108.26	117.55	123.77	125.66	111.32
	105年09月30日	132.17	118.24	115.55	115.65	108.22	117.17	122.70	125.37	111.10
	106年03月31日	131.86	117.83	115.44	115.14	107.82	116.84	121.50	125.84	110.65
	106年09月30日	130.56	116.36	113.91	114.23	107.76	116.65	120.95	124.77	109.34
對上期漲跌率（%）	101年09月30日	5.98	1.39	2.91	3.48	3.48	2.67	3.83	1.33	3.14
	102年03月31日	6.88	2.25	3.41	0.64	2.73	2.97	5.28	1.53	0.89
	102年09月30日	9.57	4.13	3.76	6.50	2.11	10.13	7.36	7.17	1.32
	103年03月31日	9.58	4.62	4.82	3.66	2.20	2.15	5.08	4.25	1.65
	103年09月30日	6.00	4.35	4.36	3.28	1.63	2.38	5.23	6.81	3.82
	104年03月31日	3.80	2.74	1.11	1.31	1.70	1.57	3.11	4.10	4.05
	104年09月30日	0.30	1.74	0.98	0.66	0.32	0.48	0.59	0.52	0.00
	105年03月31日	0.45	-0.35	-0.05	-0.24	0.05	0.03	0.53	0.63	0.06
	105年09月30日	-0.70	-0.14	-0.23	-0.29	-0.04	-0.32	-0.87	-0.23	-0.20
	106年03月31日	-0.24	-0.34	-0.10	-0.45	-0.37	-0.28	-0.98	0.37	-0.40
	106年09月30日	-0.98	-1.25	-1.33	-0.79	-0.05	-0.17	-0.46	-0.85	-1.19

附表 2-2 內政部都市地價指數資料-112 年第 1 季樹林區

表三 全國都市地價總指數－按鄉鎮市區別（1）

	期別	總指數	板橋區	三重區	中和區	永和區	新莊區	新店區	樹林區	鶯歌區
		新北市								
定基指數	107年03月31日	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
	107年09月30日	99.58	99.71	99.62	99.72	99.62	98.73	99.89	100.29	99.86
	108年03月31日	99.40	99.51	99.47	99.54	99.48	98.38	99.87	100.35	99.77
	108年09月30日	99.54	99.52	99.43	99.76	99.72	98.48	100.10	100.84	99.77
	109年03月31日	99.92	99.62	99.50	100.43	100.11	99.24	100.33	101.61	100.13
	109年09月30日	101.22	100.95	100.41	102.07	100.97	101.02	101.68	104.00	101.02
	110年03月31日	102.53	102.34	101.33	103.91	102.62	102.44	102.51	106.13	102.98
	110年09月30日	104.59	103.75	103.66	106.53	104.25	104.05	103.32	109.14	106.02
	111年03月31日	106.91	106.04	106.26	108.96	106.43	105.93	105.40	112.21	109.26
	111年09月30日	110.17	108.88	109.72	112.23	109.65	108.89	108.66	116.10	113.73
	112年03月31日	110.95	109.54	110.83	112.84	110.01	109.45	109.30	117.18	115.44
對上期漲跌率（%）	107年03月31日	-0.32	-0.35	-0.34	-0.37	-0.21	-0.43	-0.42	-0.03	-0.11
	107年09月30日	-0.42	-0.29	-0.38	-0.28	-0.38	-1.27	-0.11	0.29	-0.14
	108年03月31日	-0.18	-0.20	-0.15	-0.17	-0.14	-0.36	-0.02	0.06	-0.09
	108年09月30日	0.14	0.01	-0.04	0.22	0.23	0.11	0.23	0.49	-0.01
	109年03月31日	0.38	0.11	0.07	0.67	0.39	0.77	0.23	0.76	0.36
	109年09月30日	1.30	1.34	0.92	1.63	0.87	1.79	1.34	2.35	0.89
	110年03月31日	1.29	1.37	0.92	1.80	1.64	1.40	0.82	2.05	1.94
	110年09月30日	2.01	1.38	2.30	2.52	1.58	1.58	0.79	2.84	2.96
	111年03月31日	2.22	2.21	2.51	2.28	2.09	1.81	2.01	2.82	3.06
	111年09月30日	3.05	2.68	3.26	2.99	3.03	2.79	3.09	3.47	4.09
	112年03月31日	0.71	0.61	1.01	0.54	0.32	0.51	0.60	0.93	1.50
	期別	林口區	深坑區	石碇區	坪林區	三芝區	石門區	八里區	平溪區	雙溪區
		新北市								
定基指數	107年03月31日	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
	107年09月30日	99.42	99.98	99.91	99.79	100.01	100.10	99.68	99.82	99.03
	108年03月31日	98.92	99.90	99.79	99.68	99.97	100.05	99.53	99.50	98.85
	108年09月30日	98.98	99.88	99.74	99.67	100.03	100.07	99.56	100.11	99.23
	109年03月31日	99.07	99.79	99.71	99.56	100.09	100.09	99.45	100.29	99.40
	109年09月30日	100.84	100.04	99.81	99.57	100.02	100.09	98.81	100.39	99.49
	110年03月31日	102.17	100.31	99.89	99.59	100.17	100.16	98.70	101.25	100.30
	110年09月30日	105.63	100.43	99.98	99.67	100.20	100.14	99.03	102.08	101.21
	111年03月31日	108.02	101.43	100.80	100.22	100.28	100.20	99.76	102.61	102.13
	111年09月30日	111.27	102.51	101.04	100.78	101.19	100.30	102.72	103.40	103.00
	112年03月31日	111.73	103.34	101.04	100.99	101.57	100.35	103.63	103.96	103.30
對上期漲跌率（%）	107年03月31日	-0.28	-0.32	-0.09	-0.17	-0.08	-0.10	-0.99	-0.64	-0.36
	107年09月30日	-0.58	-0.02	-0.09	-0.21	0.01	0.10	-0.32	-0.18	-0.97
	108年03月31日	-0.50	-0.08	-0.11	-0.11	-0.03	-0.05	-0.15	-0.32	-0.18
	108年09月30日	0.06	-0.02	-0.05	-0.01	0.05	0.02	0.02	0.61	0.39
	109年03月31日	0.09	-0.09	-0.03	-0.11	0.06	0.03	-0.11	0.18	0.17
	109年09月30日	1.79	0.25	0.10	0.01	-0.07	-0.01	-0.64	0.10	0.09
	110年03月31日	1.32	0.26	0.08	0.03	0.15	0.07	-0.12	0.85	0.81
	110年09月30日	3.39	0.13	0.09	0.07	0.03	-0.02	0.34	0.82	0.91
	111年03月31日	2.26	0.99	0.83	0.56	0.09	0.06	0.73	0.52	0.91
	111年09月30日	3.00	1.07	0.23	0.55	0.90	0.09	2.97	0.77	0.85
	112年03月31日	0.42	0.80	0.00	0.22	0.37	0.05	0.89	0.55	0.30

附表 2-3 新北市樹林區土城區地價指數

新北市樹林區土城區地價指數（來源：內政部不動產資訊平台）							
102年3月31日基期	樹林區	土城區	107年3月31日基期	樹林區	換算102基期	土城區	換算102基期
102年03月31日	100	100	107年03月31日	100	134.33	100	124.11
107年03月31日	134.33	124.11	111年09月30日	116.1	155.96	109.08	135.38

附表 2-4 消費者物價指數

消費者物價指數(總) 來源：行政院主計總處									
統計期	總指數	統計期	總指數	統計期	總指數	統計期	總指數	統計期	總指數
102年	93.71	104年	94.54	106年	96.45	108年	98.30	110年	100.00
103年	94.83	105年	95.86	107年	97.76	109年	98.07	111年	102.95
總增加率	9.24								

附表 2-5 行政院核定財務計畫暨計畫期程調整意見回應

行政院 107.10.17 院臺交字第 1070124436 號函

項次	行政院核定意見	回復說明
一	本案屬本計畫第二期工程之財務計畫併期程檢討調整，為工程經費之第 1 次核定，非財務計畫修正，案名更正為「臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫案」第二期工程財務計畫暨計畫期程調整。	遵示辦理。
二	本案總經費以 555.30 億元為上限，計畫期程為本案核定後 12 年，後續請臺北市政府本於撙節原則，依「政府公共工程計畫與經費審議作業要點」規定，送請本院公共工程委員會審議確切經費，並管控計畫期程如期如質完工通車。	1. 捷運萬大-中和-樹林線（以下簡稱萬大線）第二期工程財務計畫暨計畫期程調整，已獲行政院 107 年 10 月 17 日院臺交字第 1070124436 號函核定總經費為 555.30 億元，計畫期程實質完工為 117 年 12 月，計畫期程為 119 年 12 月。本府於 108 年 3 月 13 日依「政府公共工程計畫與經費審議作業要點」提送資料予交通部核轉工程會審議，工程會 108 年 10 月 28 日工程技字第 1080023958 號函復交通部，在經費概算部分減列 5.53 億元，計畫經費調減為 549.77 億元。 2. 惟於 110 年土建工程招標期間，因受新冠肺炎疫情及烏俄戰爭影響，導致缺工、缺料及營建成本大幅上漲，加上國內營建市場多件大型工程同時推出，廠商承攬能力趨於飽和，以致招標作業多次流標而延遲，且因整體工程經費已超出原計畫經費額度，已致部分工程標案仍無法公告招標，並影響計畫期程。又近年土地公告現值之調幅已超過地價調整比率，土地交易價格上漲，用地依實際協議價格及評定市價計算，造成用地費增加。致總建設計畫經費調整為 770.47 億元，經費增加 220.69 億元（用地費增加 19.94 億元、工程經費增加 200.75 億元）；另影響計畫期程實質完工日由 117 年 12 月調整至 120 年 9 月，計畫期程由 119 年 12 月調整至 122 年 9 月止。本府依規定辦理第一次修正計畫，於 112 年 5 月 19 日函報交通部審議。
三	本案間接工程成本以直接工程成本之 13.10%估算，其細項經費之項目與額度得依實務需求按「中央政府各機關工程管理費支用	【綜規處】專管+監造 4.6%　工管費=1.4% 遵示辦理。本計畫參考「機關委託技術服務廠商評選及計費辦法」及「中央政府各機關工程管理費支用要點」編列自辦工程

項次	行政院核定意見	回復說明
	要點」、「機關委託技術服務廠商評選及計費辦法」等相關規定彈性辦理。	監造、專案管理技術人力實際人事費用以及工程管理費，俾利本計畫能在預定期限內如期如質地完成，造福沿線居民。
四	本案涉及變更原環境影響說明書內容部分，請依環境影響評估法第 16 條及環境影響評估法施行細則第 36 條至第 38 條規定申請變更。	遵示辦理。
五	為鼓勵廠商引進新技術、新產品及新工法，提升國內技術水準及競爭力，落實政府採購法第 35 條替代方案規定之執行，請主辦機關於後續工程採購階段應納入替代方案。	本府捷運局辦理之捷運工程採購，允許施工廠商於履約階段提出替代方案，並已於施工技術規範訂定執行方式。

附表 2-6 修正計畫與原核定報告主要差異對照

<table>
<tr><th>項目</th><th>行政院核定財務計畫暨計畫期程調整
107.10.17</th><th>第一次修正計畫
113.03 提報交通部審議</th></tr>
<tr><td>經濟效益評估</td><td><table><tr><th>評估指標</th><th>評估指標值</th></tr><tr><td>淨現值(百萬元)</td><td>70,119.63</td></tr><tr><td>內生報酬率(%)</td><td>9.08%</td></tr><tr><td>益本比</td><td>1.93</td></tr></table></td><td><table><tr><th>評估指標</th><th>評估指標值</th></tr><tr><td>淨現值(百萬元)</td><td>37,518.70</td></tr><tr><td>內生報酬率(%)</td><td>6.73%</td></tr><tr><td>益本比</td><td>1.40</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>財務效益評估</td><td><table><tr><th>評估指標</th><th>評估指標值</th></tr><tr><td>營運收支比</td><td>本案 130 年營運收支比 1.49，其他各年期之營運收支比亦均大於 1。</td></tr><tr><td>自償率</td><td>26.58%
工程費自償比為 31.68%，中央政府補助非自償性經費之比例 54.42%。</td></tr></table></td><td><table><tr><th>評估指標</th><th>評估指標值</th></tr><tr><td>營運收支比</td><td>本案 150 年營運收支比 1.15，其他各年期之營運收支比亦均大於 1。</td></tr><tr><td>自償率</td><td>未重新檢討計畫效益，計算自償率。</td></tr></table>未檢討計畫效益原因：
1.受新冠肺炎疫情影響、國際原物料飆漲及國內營建大環境等綜合因素之影響，致總建設計畫經費增加，實屬不可抗力因素。
2.雙北市政府為順利推動萬大線第二期建設，原已大幅增加增額容積收益範圍及提高挹注捷運建設比例；及新北市訂定增額容積場站目前僅限既有車站及轉乘站納入增額容積範圍；在計畫經費增加又投資市場因受疫情衝擊，造成地方政府須承擔相當風險。
3.地方政府確實依原核定計畫目標、內容等執行，惟係因物價上漲等不可抗力因素，發生執行困難，故外部效益部分，車站土地開發、TIF 及 TOD 皆維持不變，爭取自償性財源維持原核定財務計畫數額，餘非自償性財源建請中央和地方政府共同分攤，採行政院核定自償性經費及非自償經費原補助比例，計算各級政府經費分擔。</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>項目</th><th>行政院核定財務計畫暨計畫期程調整
107.10.17</th><th>第一次修正計畫
113.03 提報交通部審議</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>4.依據交通部為因應近期地方提報捷運修正計畫經費增加審議之一致性，於 113 年 2 月 23 日擬訂「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」，中央與地方經費分擔方式依行政院原核定計畫辦理(維持核定自償性經費)，另檢討釐清責任歸屬。</td></tr>
<tr><td>工程經費</td><td>555.30 億元(財務計畫核定版)
單位：百萬元(當年幣值)
<table><tr><th>經費來源</th><th>自償性經費</th><th>非自償性經費</th><th>高架改地下增加費用</th><th>用地取得費</th><th>合計</th></tr><tr><td>中央政府</td><td>-</td><td>17,485.632</td><td>-</td><td>-</td><td>17,485.632</td></tr><tr><td>新北市</td><td>14,899.104</td><td>14,645.264</td><td>4,286.850</td><td>4,213.150</td><td>38,044.368</td></tr><tr><td>總計</td><td>14,899.104</td><td>32,130.896</td><td>4,286.850</td><td>4,213.150</td><td>55,530.000</td></tr></table>
549.77 億元(工程會審議核列經費版)
單位：百萬元(當年幣值)
<table><tr><th>經費來源</th><th>自償性經費</th><th>非自償性經費</th><th>高架改地下增加費用</th><th>用地取得費</th><th>合計</th></tr><tr><td>中央政府</td><td>-</td><td>17,209.831</td><td>-</td><td>-</td><td>17,209.831</td></tr><tr><td>新北市</td><td>14,899.104</td><td>14,414.261</td><td>4,240.654</td><td>4,213.150</td><td>37,767.169</td></tr><tr><td>總計</td><td>14,899.104</td><td>31,624.092</td><td>4,240.654</td><td>4,213.150</td><td>54,977.000</td></tr></table></td><td>770.47 億元(修正計畫版)
單位：百萬元(當年幣值)
<table><tr><th>經費來源</th><th>自償性經費</th><th>非自償性經費</th><th>高架改地下增加費用</th><th>用地取得費</th><th>合計</th></tr><tr><td>中央政府</td><td>-</td><td>27,222.594</td><td>-</td><td>-</td><td>27,222.594</td></tr><tr><td>新北市</td><td>14,899.104</td><td>22,800.549</td><td>5,917.753</td><td>6,206.890</td><td>49,824.296</td></tr><tr><td>總計</td><td>14,899.104</td><td>50,023.143</td><td>5,917.753</td><td>6,206.890</td><td>77,046.890</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>期程</td><td>實質完工：117 年 12 月
計畫期程：119 年 12 月</td><td>實質完工：120 年 9 月
計畫期程：122 年 9 月</td></tr>
</table>

附件三

臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫案
第二期工程第一次修正計畫
交通部審查委員會第65次會議紀錄意見回應

交通部113.06.17交路(一)字第1137900547號函

單位	意見摘要	回復說明
(一) 陳委員 彥仲	1.本修正案重點在於財務計畫修正，並未涉及都市土地使用變更，且為進行中之重大建設，敬表同意。	敬悉。
	2.惟請增加說明，本案增加之經費，如何影響本案之財務評估指標，如IRR、B/C、TIF(報告P.34)等等。尤其對開發後之預期效益進行修正前後之比對分析。	1.雙北市政府為順利推動萬大線第二期建設，於107年行政院核定財務計畫，原已大幅增加增額容積收益範圍及提高挹注捷運建設比例，其中車站周邊租稅增額財源(TIF)之預估成長率已採較為樂觀情境，及車站周邊土地開發效益(TOD)亦大幅增加增額容積收益範圍及提高挹注捷運建設比例，目前新北市訂定增額容積場站僅限既有車站及轉乘站可納入增額容積範圍。 2.依交通部113年2月「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」，維持行政院原核定計畫自償性經費數額，故TIF、TOD及車站土地開發等皆維持不變，因本案增加經費，經濟效益評估指標之IRR由原核定9.08%下降為6.73%、B/C由原核定1.93下降為1.40，詳見報告書參、三、(四)；另財務評估指標之營收比仍可維持原核定1.15，詳見報告書參、四、(四)。
(二) 蔡委員 天和	機電系統(含軌道及自動收費)納入捷運萬大線第一期機電系統工程之後續擴充契約，於109年6月23日決標，並已於109年7月31日開工。本次修正計畫，軌道及機電系統安裝測試時程維持原核定33個月，因土建軌床交付時程延後33個月，致機電系統實質完工落後33個月。此落後原因非可歸責於機電系統廠商，廠商有權據以求償；且本次修正計畫期程以113年6月完成全線招標作業為基準，惟CQ880B標，113年3月29日公告，113年5月6日流標，已無法於113年6月完成	1.本計畫於土建工程招標期間，因受新冠肺炎疫情及烏俄戰爭影響，導致缺工、缺料及營建成本大幅上漲，加上國內營建市場多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，以致招標作業多次流標而延遲，致機電系統實質完工落後33個月。 2.依據以往經驗，地下段捷運工程較高架段之工期需增加約1至2年，本計畫地下段之CQ880A標工程已於113年3月1日開工，故高架段之CQ880B標如可於114年3月前決標開

單位	意見摘要	回復說明
	全線招標作業，機電系統廠商求償金額恐更擴大。請說明因應作法。	工，尚不致成為本計畫之要徑標。 3. 臺北市政府捷運工程局已於決標後儘速開工、要求廠商儘速提送相關施工計畫並加速審查、落實介面協調、增加工班及工作面，全力趲趕工進，戮力達成120年9月實質完工之管理目標。 4. 有關機電系統標廠商要求工期展延及費用補償部分，目前土建工程進行發包作業中，相關工期展延費用數額尚未發生，亦非本計畫訂定時所能預先估算，因此本次修正計畫並未包含相關費用，若未來有相關費用發生時，將先行檢討由工程預備費等其他費用調整支應。本府捷運工程局亦審酌土建工程之招標現況，密切管控廠商初期管理成本之投入情形，儘可能減低土建工程延後造成對機電廠商之影響。 5. 建請同意本次修正工程預備費參考「公共建設工程經費估算編列手冊」規定，以修正後直接工程成本之5%上限控留，以因應後續施工變更之需要。
(三) 邱委員 裕鈞	1.本案分區段標招標、流標多次，觀察第一次公告招標至最後決標，約需花費1年左右之時間，惟期程需展延33個月，應不全然為流標導致，或許涉及部分都市計畫變更因素等，建議再補充有關期程展延33個月之影響因素。	1. 本計畫期程展延主要係因土建工程招標作業落後，另調增地下段CQ880A標工期3個月，綜合評估影響計畫完工時程33個月，都市計畫變更作業雖仍有LG09、LG11及LG13站等3處尚未完成，惟其主要為車站出入口等位於路外用地之變更，不影響已開工標案(CQ890標及CQ880A標)現階段在道路上之施工，故對於計畫期程暫無影響。 2. 另依據以往經驗，地下段捷運工程較高架段之工期需增加約1至2年，本計畫地下段之CQ880A標工程已於113年3月1日開工，故高架段之CQ880B標如可於114年3月前決標開工，尚不致成為本計畫之要徑標。 3. 臺北市政府捷運工程局已於決標後儘速開工、要求廠商儘速提送相關施工計畫並加速審查、落實介面協調、增加工

單位	意見摘要	回復說明
		班及工作面，全力趲趕工進，戮力達成120年9月實質完工之管理目標。
	2.計畫歷經招標、流標，至配合調高預算額度才能順利決標，應已反映捷運建設計畫所需之經費，符合營建成本物價膨脹之不可抗力因素。	謝謝委員的支持，本次修正財務計畫所增加之經費，確實是受到國內營建市場及營建成本增加所致，屬不可控因素。
	3.本案經費調高後，建議重新計算計畫相關效益指標，如TIF、益本比等。	1. 雙北市政府為順利推動萬大線第二期建設，於107年行政院核定財務計畫，原已大幅增加增額容積收益範圍及提高挹注捷運建設比例，其中車站周邊租稅增額財源(TIF)之預估成長率已採較為樂觀情境，及車站周邊土地開發效益(TOD)亦大幅增加增額容積收益範圍及提高挹注捷運建設比例，目前新北市訂定增額容積場站僅限既有車站及轉乘站可納入增額容積範圍。 2. 查新北市政府108年至今積極推動及滾動式檢討 TOD 政策，惟因增額容積係由民間主動申請開發案件，目前本路線尚未有實際執行申請增額容積之案件，故增額容積之效益無法預期每年是否能有固定挹注軌道基金之收入。 3. 查本路線107年核定之建設計畫，其用地費編列估算，係以開發地主參與開發之比例為80%，惟受近年土地及房市交易影響，及每年隨市價上漲而土地成本增加，以及協議價購執行後，各站捷運開發區地主實際參與開發之比例為15%-68%，當僅有15%地主願意參與開發，因參與開發比例過低，造成用地費增加，亦導致其開發成本增加；因受大環境影響及成本增加所致，其車站土地開發效益難以達107年核定建設計畫之預期效益。 4. 有關預期效益部分(TIF、TOD、車站土地開發)，近年因受新冠肺炎疫情、烏俄戰爭、國際原物料飆漲及國內營建大環境等綜合因素之影響，各項成本上漲、地方政府自償性效益下降之狀況，屬不可抗力因素，造成地方政府須承擔相當風險。且依行政院秘書長109年6月2日函示「自償性經費屬於財務

單位	意見摘要	回復說明
		收入面，本為地方政府提報計畫時之財務承諾與應承責任，自償性經費應維持不變(即依原核定計畫數額分擔)」等意見，仍勉為依前開函釋意見辦理。 5.依交通部113年2月「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」，維持行政院原核定計畫自償性經費數額，故 TIF、TOD 及車站土地開發等皆維持不變，因本案增加之經費，經濟效益評估指標之 IRR 由原核定9.08%下降為6.73%、B/C 由原核定1.93下降為1.40，詳見報告書參、三、(四)，另財務評估指標之營收比仍可維持原核定1.15，詳見報告書參、四、(四)。
	4.CQ880B 已不可能於 113 年 6 月前完成決標，是否成為本捷運計畫之要徑，而影響通車年期，請再加以補充。	1.依據以往經驗，地下段捷運工程較高架段之工期需增加約1至2年，本計畫地下段之 CQ880A 標工程已於113年3月1日開工，故高架段之 CQ880B 標如可於114年3月前決標開工，尚不致成為本計畫之要徑標。 2.臺北市政府捷運工程局已於決標後儘速開工、要求廠商儘速提送相關施工計畫並加速審查、落實介面協調、增加工班及工作面，全力趲趕工進，戮力達成120年9月實質完工之管理目標。
	5.捷運建設計畫規模大、專業度高，與一般營建工程不同，經費編列若未能符合市場需求，流標恐成為常態，造成捷運建設計畫推動之阻礙，建議交通部及工程會再建立一致之預算編列基準。	敬悉。
(四) 賴委員 勇成	1.肯定交通部，為了因應近期各地方政府所提出的修正計畫，而訂定了地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)。也很肯定臺北市捷運局、新北市捷運局，很快地就草案提出這次的修正計畫與回應。	遵示辦理。
	2.簡報 P.23，最重要的是備註 2 當中所提到的，已決標區段標之人工加權增幅為 138%，再搭配簡報 P.25 就可以合理支持整體土建經費增加 80%。然而，這個 138%的增幅，在報告書	1.針對營造工程物價指數漲幅對土建經費增加影響趨勢試算，交通部鐵道局和臺北市政府捷運工程局，主要計算差別是「人工」漲幅數據；針對「人工」部分，鐵道局引用主計總

單位	意見摘要	回復說明
	當中並沒有完整的說明，針對這個關鍵的數字，應該要補充完整的計算內容提供檢視，也建議增加簡報 P.25、P.26 的合理性檢核內容於報告書當中。	處公布勞務類-工資指數於106年6月至113年2月期間漲幅最高23.37%，得出土建經費增加約48%。 2. 臺北市政府捷運工程局說明捷運工程之工資成本約佔工程項目28%，捷運工程專業工班之工資難以依一般土建工程之工資計算，由於連續壁、模板工、電焊工等技術工之實際工資行情翻漲2～3倍，若分別引用已決標 CQ890及 CQ880A 二區段標「人工」整體增幅138%，及各別已決標CQ890區段標「人工」最高漲幅250%及 CQ880A 區段標「人工」最高漲幅380%計算，得出土建經費增加約80%~148%。 3. 已補充於報告書參、一、(三)、1。
(五) 賴委員 宗裕	1.報告 P.25 本次修正計畫以 113 年 6 月完成全線招標作業，現已至 6 月，請問目前完成情形？是否有需要再調整？CQ880B 區段標原訂修正計畫後再行招標，似已無法於 6 月完成？	1. 依據以往經驗，地下段捷運工程較高架段之工期需增加約1至2年，本計畫地下段之 CQ880A 標工程已於113年3月1日開工，故高架段之 CQ880B 標如可於114年3月前決標開工，尚不致成為本計畫之要徑標。 2. 臺北市政府捷運工程局已於決標後儘速開工、要求廠商儘速提送相關施工計畫並加速審查、落實介面協調、增加工班及工作面，全力趲趕工進，戮力達成120年9月實質完工之管理目標。
	2.報告 P.35、P.40 此次修正就自償性經費數額維持不變，非自償經費部分則仍維持原補助比例計算，雖承諾以原補助比例計算中央與地方分攤金額，惟僅調整計畫成本，並有重新估算本業收益，卻未檢討 TOD、TIF 等外部收益，兩者於財務分析實不一致，其妥適性存疑。尤其，用地取得成本部分提及市價增加，但相對卻未重新評估增額容積價金上漲可能。	1. 雙北市政府為順利推動萬大線第二期建設，於107年行政院核定財務計畫，原已大幅增加增額容積收益範圍及提高挹注捷運建設比例，其中車站周邊租稅增額財源(TIF)之預估成長率已採較為樂觀情境，及車站周邊土地開發效益(TOD)亦大幅增加增額容積收益範圍及提高挹注捷運建設比例，目前新北市訂定增額容積場站僅限既有車站及轉乘站可納入增額容積範圍。 2. 查新北市政府108年至今積極推動及滾動式檢討 TOD 政策，惟因增額容積係由民間主動申請開發案件，目前本路線尚未有實際執行申請增額容積之案件，故增額容積之效益無法預期每年是否能有固定挹注軌道基金之收入。

單位	意見摘要	回復說明
		3. 查本路線107年核定之建設計畫，其用地費編列估算，係以開發地主參與開發之比例為80%，惟受近年土地及房市交易影響，及每年隨市價上漲而土地成本增加，以及協議價購執行後，各站捷運開發區地主實際參與開發之比例為15%-68%，當僅有15%地主願意參與開發，因參與開發比例過低，造成用地費增加，亦導致其開發成本增加；因受大環境影響及成本增加所致，其車站土地開發效益難以達107年核定建設計畫之預期效益。 4. 有關預期效益部分(TIF、TOD、車站土地開發)，近年因受新冠肺炎疫情、烏俄戰爭、國際原物料飆漲及國內營建大環境等綜合因素之影響，各項成本上漲、地方政府自償性效益下降之狀況，屬不可抗力因素，造成地方政府須承擔相當風險。且依行政院秘書長109年6月2日函示「自償性經費屬於財務收入面，本為地方政府提報計畫時之財務承諾與應承責任，自償性經費應維持不變(即依原核定計畫數額分擔)」等意見，仍勉為依前開函釋意見辦理。 5. 依交通部113年2月「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」，維持行政院原核定計畫自償性經費數額，故TIF、TOD及車站土地開發等皆維持不變。
	3.報告P.5新北市轄區內土地市價約為公告土地現值之2倍至2.6倍之敘述依據為何？對照P.12表3.1-4似乎對不上。	1. 報告書P6部分文字修正為:根據已評定土地市價約為公告土地現值之2.3倍至4.6倍間(比對112年公告現值)，已評定土地市價與原財務計畫推估之金額之比值(平均數)約2.3倍，考量原劃設基地範圍及位置依人陳意見及都市發展現況檢討略有調整，爰本次所報修正計畫案用地取得費用，係以已評定土地市價與原財務計畫推估之金額之比值(平均數)約2.3倍為基準估算。 2. 另表3.1-5一併修正增加112年土地公告現值，表列之[增加倍數(5)/(4)]，其中(5)表示已評定土地市價金額，(4)表示依原財務計畫推估金額，兩者差距平均2.3倍。

單位	意見摘要	回復說明
	4.108年至113年直接工程費用因應原物料上漲、缺工等因素，就增加174億元，漲幅相當大，惟未見具體估算細項與明確依據，實無法判斷是否合理。	本次修正計畫土建直接工程費由行政院原核定計畫之224.43億元修正為406.16億元，機電直接成本由138.83億元修正為150.70億元 1.有關交通部所擬「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則（草案）」，臺北市政府捷運工程局曾反映細部設計階段工程經費架構與基設工程經費審議架構不同，整理時會產生拆併項問題，提報修正計畫時不建議採基設經費審議之架構，故未依上述草案之附表3檢附「經費審議要點基設報告與本次修正計畫數量差異表」，合先敘明。 2.為利委員進行修正計畫審查，已將完成細設之土建工程直接成本盡量回歸至原核定財務計畫及基設工程經費審議架構，以利委員逐項進行審視比對，惟部分項目若強行併項，恐超出該工項原定義之內涵，失去比對客觀性，故請同意無法併項部分，例如：「交通維持、排水工程、管線工程及地盤處理暨建築物與結構物保護」單獨列為「其他重要土木」工項，並填列細部設計完成之土建直接工程成本供委員核參。 3.檢附萬大線第二期工程修正計畫土建工程及機電系統工程經費比較表，請委員卓參。 4.已補充於報告書參、一、(二)、3及參、一、(二)、4。
(六) 黃委員 文彥 (邱智斌 專門委員 代)	1.報告書P.51說明本案預計今(113)年6月土建工程可全面進行施工，惟報告書P.42說明本案CQ880B區段標因預算不足，俟本修正計畫核定後再辦理招標作業。依計畫提報時程推算，似已無法達成「今(113)年6月土建工程可全面進行施工」之目標，請再就本案修正後之計畫期程是否已考量尚未決標之土建標案發包期程、各工項施工困難度及風險考量等審慎評估，避免後續多次提報修正計畫展延計畫期程。	1.依據以往經驗，地下段捷運工程較高架段之工期需增加約1至2年，本計畫地下段之CQ880A標工程已於113年3月1日開工，故高架段之CQ880B標如可於114年3月前決標開工，尚不致成為本計畫之要徑標。 2.臺北市政府捷運工程局已於決標後儘速開工、要求廠商儘速提送相關施工計畫並加速審查、落實介面協調、增加工班及工作面，全力趲趕工進，戮力達成120年9月實質完工之管理目標。

單位	意見摘要	回復說明
	2.本次修正計畫總經費由549.77億元大幅增加至770.47億元，仍請交通部逐項檢視增加經費合理性並釐清責任歸屬後，再陳報行政院審議。	1.本計畫受新冠肺炎疫情影響、國際原物料飆漲及國內營建大環境等綜合因素之影響，致總建設計畫經費增加，實屬不可抗力因素。 2.修正計畫已依交通部「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」提報，並經交通部112.10.23及113.06.03召開2次審查委員會，原則修正後通過。
	3.有關先前交通部報院審議之「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則」(以下簡稱前揭審議原則)一案，本會將於近日將綜整審議意見函復行政院，爰本修正計畫經費分攤方式，後續請依行政院針對前揭審議原則之核示意見辦理。	敬悉。
	4.本案本次修正計畫規劃之經費分攤方式，係依前揭審議原則(用地費由地方全額負擔，自償性經費維持不變，非自償性經費依行政院原核定財務計畫之補助比例)辦理。鑑於本案修正計畫總經費由549.77億元大幅增加至770.47億元，本案執行迄今之自償率應有所變動(行政院原核定財務計畫之自償率為26.58%)，惟本次會議提送之報告書與前次相較，未呈現修正計畫自償率之相關估算內容，仍建請臺北市政府應妥予核算本次修正計畫之自償率後納入報告書中，以符實際。	依據交通部為因應近期地方提報捷運修正計畫經費增加審議之一致性，於113年2月23日擬訂「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」，中央與地方經費分擔方式，維持核定自償性經費，以及經費增加屬不可抗力因素，依行政院原核定之非自償補助比例計算之，故經費分攤依總工程經費增加審議原則(草案)計算之。本次修正計畫之自償率為20.85%，已補充於報告書。
	5.本案原歸類於前瞻基礎建設計畫，惟前瞻基礎建設計畫將於明(114)年屆期，爰本案後續之中央分年經費及預算來源，應請交通部視整體相關預算額度妥適調整。	敬悉。
(七) 黃委員 小娟 (陳怡玲 研究員代)	本次修正內容主要係依行政院審議中「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」辦理報告修正及補充，本處原則尊重，考量該審議原則尚未奉行政院核准，後續請交通部及計畫提報單位依行政院核定情況處理。至於案內所提可歸責及不可抗力因素的歸類，以及各項新增經費推估情	1.敬悉。 2.本計畫受新冠肺炎疫情影響、國際原物料飆漲及國內營建大環境等綜合因素之影響，致總建設計畫經費增加，實屬不可抗力因素。 3.修正計畫已依交通部「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」提報，並經交通部112.10.23

單位	意見摘要	回復說明
	形的合理性及妥適性等部分，尊重今日與會委員及機關之審議意見。	及 113.06.03 召開 2 次審查委員會，原則修正後通過。
(八) 曾委員 鈞敏 (張易文 簡任技正 代)	1.本次修正計畫土建直接工程費由行政院原核定計畫之 224.43 億元修正為 406.16 億元，幅度達 81%，除物價調整因素外，請市府釐清是否有其他原因造成經費（例如簡報 P.32 說明 LG11 站設置位置變更），請依行政院 107 年 10 月 12 日核定萬大線第二期財務計畫暨計畫期程調整報告書 P.3-18 之成本架構，針對各工項經費逐項檢討，俾檢視各工項之單價及數量與原核定計畫之差異（備註：參考高雄捷運小港林園線、黃線、岡山路竹延伸第一階段及第二 A 階段之修正計畫報告書，均可配合依原綜合規劃之計畫成本架構，逐項檢討各工項之經費增加幅度並說明原因）。	1.本次修正計畫土建直接工程費增加，有關細部設計成果調整，主要原因檢討如下： (1)細部設計時因大宗物料上漲，缺工缺料、及都市計畫需求變動等因素導致增加費用： A.例如 LG09 站原規劃於金城路道路二側設置二處出入口，因北側都市計畫變更土開用地無法取得，須調整車站出入口配置變更取得南側工業區用地設置二處出入口，另於北側人行道亦須設置一處出入口 C，以滿足捷運車站兩側旅客使用及逃生安全需求。 B.LG10 站原規劃於金城路道路二側設置二處出入口，因南側都市計畫變更土開用地無法取得，須調整車站出入口配置於北側學校用地內設置二處出入口，另於車站南側廣場用地設置一處出入口，以滿足捷運車站兩側旅客使用及逃生安全需求。 (2)細部設計階段優化設計： A.LG11 站車站站體、墩柱及出入口 A 等捷運設施，於基設階段由金城路移設於金城公園及停車場用地，免除與土城站及箱涵結構衝突。LG11 站前後軌道線型，於細設階段續依環差審查意見為降低噪音之可能影響，調整軌道線型及橋樑結構形式。 B.原規劃於 LG14~LG15 站間採水平線形，造成須拆除 2 處民房，為避免民眾抗爭及佔用道路施工交維造成工期延誤之風險，故將此段線形由水平改為疊式，LG14 與 LG15 站改疊式車站。 C.重大管線衝突及大型排水箱涵永久遷移及基樁避開，如：三孔大排水箱涵衝突，先建後拆。

單位	意見摘要	回復說明
		D.八德地下道以及台高鐵、台 65、城林橋穿越及衝突，工程困難度較高。 (3)相關調查物價調整等間接費用： A.細設階段增加斬龍山文化遺址試掘調查。 B.出土段細設調查後管線(雨、污水)處理費用 C.107 年 4 月、111 年 7 月、112 年 4 月、113 年 4 月電價調漲，合理反應調漲之影響於一般需求工區臨時用電、潛盾施工用電等相關用電費用。 D.IR 比例調整增加水環費用 E.一般需求比例參考南北環相關案例調整：考量近期廠商反應風險及用人(事)費用調整。 F.北捷以往安衛及環保費用比例為直接工程費之 1.15%，參考工程會經費估算編列手冊中安衛及環保費用比例為直接工程費之 0.3%~3.0%；參考南北環相關案例調整為 3%，以符合市場行情。 G.稅什費依國內軌道建設市場行情由原 15%調整為 20.75%。 (4)其它數量/單價差異原因詳附錄一「萬大線第二期經費審議要點審定基設報告與本次修正後之數量差異表」 2.有關交通部所擬「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則（草案）」，臺北市政府捷運工程局曾反映細部設計階段工程經費架構與基設工程經費審議架構不同，整理時會產生拆併項問題，提報修正計畫時不建議採基設經費審議之架構，故未依上述草案之附表 3 檢附「經費審議要點基設報告與本次修正計畫數量差異表」，合先敘明。 3.為利委員進行修正計畫審查，已將完成細設之土建工程直接成本盡量回歸至原核定財務計畫及基設工程經費審議架構，以利委員逐項進行審視比對，惟部分項目若強行併項，恐超出該工項原定義之內涵，失去比對客觀性，故請同意無法併

單位	意見摘要	回復說明
		項部分，例如：「交通維持、排水工程、管線工程及地盤處理暨建築物與結構物保護」單獨列為「其他重要土木」工項，並填列細部設計完成之土建直接工程成本供委員核參。 4.檢附萬大線第二期工程修正計畫土建工程及機電系統工程經費比較表，請委員卓參。 5.已補充於報告書參、一、(二)、3 及參、一、(二)、4。
	2.有關本會前於 112 年 10 月 23 日交通部第 61 次捷運審查委員會所提「期程部分，土建工程預計 112 年 9 月可全面進行施工，已與現況不符，請市府依目前招標狀況重新檢討評估，避免計畫反覆修正」一節，依本次修正計畫報告書 P.25，市府修正為預計 113 年 6 月完成全線招標，惟查： (1)依修正計畫報告書 P.42 說明 CQ880B 區段標因預算不足，將俟本修正計畫核定後，再辦理招標作業，爰為達成上開 113 年 6 月完成全線招標之目標，請市府應掌握相關作業時程。 (2)依修正計畫報告書 P.27 計畫修正主時程圖，土建工程實質完工日訂為 120 年 6 月 30 日，惟查修正計畫書 P.41，CQ880A 區段標契約預定實質完工日為 121 年 7 月 30 日，兩者期程落差達 1 年以上，請市府再檢討整體計畫期程，以符實際狀況，並避免計畫反覆修正。	1.依據以往經驗，地下段捷運工程較高架段之工期需增加約 1 至 2 年，本計畫地下段之 CQ880A 標工程已於 113 年 3 月 1 日開工，故高架段之 CQ880B 標如可於 114 年 3 月前決標開工，尚不致成為本計畫之要徑標。 2.臺北市政府捷運工程局已於決標後儘速開工、要求廠商儘速提送相關施工計畫並加速審查、落實介面協調、增加工班及工作面，全力趲趕工進，戮力達成 120 年 9 月實質完工之管理目標。
	3.有關工程預備費之編列比例，依本會「公共建設工程經費估算編列手冊」細部設計階段之編列標準下限為 0，上限以直接工程成本之 3~5%為原則，併予提醒。	1. 考量本計畫期程長，沿線所經多屬新北市之既成市區，其施工路段狹小，並有多處小轉彎半徑，工程之困難性及不可抗力事件之機率較高。 2. 另外，機電系統納入捷運萬大線第一期機電系統工程之後續擴充契約，於 109 年 6 月 23 日決標，並已於 109 年 7 月 31 日開工。惟因本計畫於土建工程招標期間，因受新冠肺炎疫情及烏俄戰爭影響，導致缺工、缺料及營建成本大幅上漲，加上國內營建市場多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，以致招標作業多次流標而延遲，致機電系統實質完工落後 33 個月。此落後原因非可歸責於機電

單位	意見摘要	回復說明
		系統廠商，廠商有權要求工期展延及費用補償；目前土建工程進行發包作業中，相關工期展延費用數額尚未發生，亦非本計畫訂定時所能預先估算，因此本次修正計畫並未包含相關費用，若未來有相關費用發生時，將先行檢討由工程預備費等其他費用調整支應。臺北市政府捷運工程局亦審酌土建工程之招標現況，密切管控廠商初期管理成本之投入情形，儘可能減低土建工程延後造成對機電廠商之影響。 3. 建請同意本次修正工程預備費參考「公共建設工程經費估算編列手冊」規定，以修正後直接工程成本之 5%上限控留，以因應後續施工變更之需要。
(九) 黃委員 運貴	1.有關本部目前提出的「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」，已納入相關表格請主辦單位填報，惟部分表格今日並未呈現出來(如表 3 經費審議要點審定基設報告與本次修正後之數量差異表)，請臺北市政府補充說明未據以提報之原由。	1.有關交通部所擬「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則（草案）」，臺北市政府捷運工程局曾反映細部設計階段工程經費架構與基設工程經費審議架構不同，整理時會產生拆併項問題，提報修正計畫時不建議採基設經費審議之架構，故未依上述草案之附表 3 檢附「經費審議要點基設報告與本次修正計畫數量差異表」，合先敘明。 2.為利委員進行修正計畫審查，已將完成細設之土建工程直接成本盡量回歸至原核定財務計畫及基設工程經費審議架構，以利委員逐項進行審視比對，惟部分項目若強行併項，恐超出該工項原定義之內涵，失去比對客觀性，故請同意無法併項部分，例如：「交通維持、排水工程、管線工程及地盤處理暨建築物與結構物保護」單獨列為「其他重要土木」工項，並填列細部設計完成之土建直接工程成本供委員核參。 3.檢附萬大線第二期工程修正計畫土建工程及機電系統工程經費比較表，請委員卓參。 4.已補充於報告書參、一、(二)、3及參、一、(二)、4。
	2.另機電費用因為計畫期程延後而衍生廠商求償金額部分，目前修正計畫調整的額度是否足夠，是否預期會再增加費用，或研議現階段可執行因應之配套措施，以降低可能的衍生費用。	1. 機電系統納入捷運萬大線第一期機電系統工程之後續擴充契約，於 109 年 6 月 23 日決標，並已於 109 年 7 月 31 日開工。

單位	意見摘要	回復說明
		2. 惟因本計畫於土建工程招標期間，因受新冠肺炎疫情及烏俄戰爭影響，導致缺工、缺料及營建成本大幅上漲，加上國內營建市場多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，以致招標作業多次流標而延遲，致機電系統實質完工落後33個月。此落後原因非可歸責於機電系統廠商，廠商有權要求工期展延及費用補償；目前土建工程進行發包作業中，相關工期展延費用數額尚未發生，亦非本計畫訂定時所能預先估算，因此本次修正計畫並未包含相關費用，若未來有相關費用發生時，將先行檢討由工程預備費等其他費用調整支應。臺北市政府捷運工程局亦審酌土建工程之招標現況，密切管控廠商初期管理成本之投入情形，儘可能減低土建工程延後造成對機電廠商之影響。 3. 建請同意本次修正工程預備費參考「公共建設工程經費估算編列手冊」規定，以修正後直接工程成本之5%上限控留，以因應後續施工變更之需要。
(十) 楊委員 正君 (呂新喜 副局長代)	目前「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」仍在行政院審議階段，國發會委員也提到，近期會將審議結果簽報行政院，後續配合行政院核示結果辦理。而本案修正計畫對於其他修正計畫已較單純，經依審議原則(草案)檢視本修正計畫內容之調整結果，尚屬合理範圍。	敬悉。
(十一) 伍委員 勝園	1.工程預備費係為工程執行之不確定因素所編列，本計畫部分區段標已進行施工，部分區段標仍待發包，該工程預備費是否仍需以5%編列，請再考量。	1. 考量本計畫期程長，沿線所經多屬新北市之既成市區，其施工路段狹小，並有多處小轉彎半徑，工程之困難性及不可抗力事件之機率較高。 2. 另外，機電系統納入捷運萬大線第一期機電系統工程之後續擴充契約，於109年6月23日決標，並已於109年7月31日開工。惟因本計畫於土建工程招標期間，因受新冠肺炎疫情及烏俄戰爭影響，導致缺工、缺料及營建成本大幅上漲，加上國內營建市場多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，以致招標作業多次流標而延遲，致機

<table>
<tr><th>單位</th><th>意見摘要</th><th>回復說明</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>電系統實質完工落後 33 個月。此落後原因非可歸責於機電系統廠商，廠商有權要求工期展延及費用補償；目前土建工程進行發包作業中，相關工期展延費用數額尚未發生，亦非本計畫訂定時所能預先估算，因此本次修正計畫並未包含相關費用，若未來有相關費用發生時，將先行檢討由工程預備費等其他費用調整支應。臺北市政府捷運工程局亦審酌土建工程之招標現況，密切管控廠商初期管理成本之投入情形，儘可能減低土建工程延後造成對機電廠商之影響。
3. 建請同意本次修正工程預備費參考「公共建設工程經費估算編列手冊」規定，以修正後直接工程成本之 5%上限控留，以因應後續施工變更之需要。</td></tr>
<tr><td></td><td>2.簡報 P.20 有關高架改地下費用之切分概念，請再清楚說明。</td><td>1. 高架改地下增加費用採工程經費佔比計算，並依行政院核定函由新北市全額負擔。
2. 本計畫綜規路線奉行政院 99 年 2 月核定，LG09 及 LG10 車站即為地下型式，行政院 107 年 10 月 17 日核定萬大線第二期工程財務計畫暨計畫期程調整案計畫經費 555.30 億元，依據行政院 99 年 2 月 12 日核定萬大線全線綜規報告書意見，土城金城路段高架改採地下化方式興建，增加費用由新北市全額負擔。

表 3.5-1 捷運萬大線第二期工程建設期間各級政府經費分擔估算表
(財務計畫核定版)
單位：百萬元(當年幣值)
<table>
<tr><th>經費來源</th><th>自償性經費</th><th>非自償性經費</th><th>高架改地下增加費用</th><th>用地取得及地上物拆遷補償費</th><th>合計</th></tr>
<tr><td>中央政府</td><td>-</td><td>17,485.632</td><td>-</td><td>-</td><td>17,485.632</td></tr>
<tr><td>新北市政府</td><td>14,899.104</td><td>14,645.264</td><td>4,286.850</td><td>4,213.150</td><td>38,044.368</td></tr>
<tr><td>總計</td><td>14,899.104</td><td>32,130.896</td><td>4,286.850</td><td>4,213.150</td><td>55,530.000</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>單位</th><th>意見摘要</th><th>回復說明</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>3. 工程會基本設計經費審議總經費下修調整為 549.77 億元，高架改地下增加費用，依工程經費比例調減。
表 3.5-2 捷運萬大線第二期工程建設期間各級政府經費分擔估算表
(工程會審議核列經費版)
單位：百萬元(當年幣值)
<table>
<tr><th>經費來源</th><th>自償性經費</th><th>非自償性經費</th><th>高架改地下增加費用</th><th>用地取得及地上物拆遷補償費</th><th>合計</th></tr>
<tr><td>中央政府</td><td>-</td><td>17,209.831</td><td>-</td><td>-</td><td>17,209.831</td></tr>
<tr><td>新北市政府</td><td>14,899.104</td><td>14,414.261</td><td>4,240.654</td><td>4,213.150</td><td>37,767.169</td></tr>
<tr><td>總計</td><td>14,899.104</td><td>31,624.092</td><td>4,240.654</td><td>4,213.150</td><td>54,977.000</td></tr>
</table>
4. 本次修正計畫經費 770.46 億元，高架改地下增加費用，依工程經費比例調增。
表3.5-3 本次修正財務計畫經費分攤表
單位：百萬元，當年幣值
<table>
<tr><th>經費來源</th><th>自償性經費</th><th>非自償性經費</th><th>高架改地下增加費用</th><th>用地取得及地上物拆遷補償費</th><th>合計</th></tr>
<tr><td>中央政府</td><td>-</td><td>27,222.594</td><td>-</td><td>-</td><td>27,222.594</td></tr>
<tr><td>新北市政府</td><td>14,899.104</td><td>22,800.549</td><td>5,917.753</td><td>6,206.890</td><td>49,824.296</td></tr>
<tr><td>總計</td><td>14,899.104</td><td>50,023.143</td><td>5,917.753</td><td>6,206.890</td><td>77,046.890</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td></td><td>3.針對工期展延合理性部分，後續修正計畫請鐵道局納入審議說明。</td><td>1. 本計畫期程展延主要係因土建工程招標作業落後，另調增地下段 CQ880A 標工期 3 個月，綜合評估影響計畫完工時程 33 個月，都市計畫變更作業雖仍有 LG09、LG11 及 LG13 站 3 處尚未完成，惟不影響已開工標案(CQ890 標及 CQ880A 標)現階段所需用地之取得，故對於計畫期程暫無影響。
2. CQ880B 標，113 年 3 月 29 日公告，113 年 5 月 6 日流標，已無法於 113 年 6 月完成全線招標作業，惟依據以往經驗，地下段捷運工程較高架段之工期需增加約 1 至 2 年，本計畫地下段之 CQ880A 標工程已於 113 年 3 月 1 日開工，故高架段</td></tr>
</table>

單位	意見摘要	回復說明
		之CQ880B標如可於114年3月前決標開工，尚不致成為本計畫之要徑標。 3. 臺北市政府捷運工程局已於決標後儘速開工、要求廠商儘速提送相關施工計畫並加速審查、落實介面協調、增加工班及工作面，全力趲趕工進，戮力達成120年9月實質完工之管理目標。
(十二) 行政院 交通環境資源處 (書面審查意見)	1.本案於112年10月23日第61次捷運審查委員會審查過程中，針對增加經費的合理性、自償性經費(包含外部效益)檢討等，皆有待釐清之處。惟查本次市府針對外部效益不調整的理由似無提出新增之說明，建請釐清確認。	1. 雙北市政府為順利推動萬大線第二期建設，於107年行政院核定財務計畫，原已大幅增加增額容積收益範圍及提高挹注捷運建設比例，其中車站周邊租稅增額財源(TIF)之預估成長率已採較為樂觀情境，及車站周邊土地開發效益(TOD)亦大幅增加增額容積收益範圍及提高挹注捷運建設比例，目前新北市訂定增額容積場站僅限既有車站及轉乘站可納入增額容積範圍。 2. 查新北市政府108年至今積極推動及滾動式檢討TOD政策，惟因增額容積係由民間主動申請開發案件，目前本路線尚未有實際執行申請增額容積之案件，故增額容積之效益無法預期每年是否能有固定挹注軌道基金之收入。 3. 查本路線107年核定之建設計畫，其用地費編列估算，係以開發地主參與開發之比例為80%，惟受近年土地及房市交易影響，及每年隨市價上漲而土地成本增加，以及協議價購執行後，各站捷運開發區地主實際參與開發之比例為15%-68%，當僅有15%地主願意參與開發，因參與開發比例過低，造成用地費增加，亦導致其開發成本增加；因受大環境影響及成本增加所致，其車站土地開發效益難以達107年核定建設計畫之預期效益。 4. 有關預期效益部分(TIF、TOD、車站土地開發)，近年因受新冠肺炎疫情、烏俄戰爭、國際原物料飆漲及國內營建大環境等綜合因素之影響，各項成本上漲、地方政府自償性效益下降之狀況，屬不可抗力因素，造成地方政府須承擔相當風險。

單位	意見摘要	回復說明
		且依行政院秘書長109年6月2日函示「自償性經費屬於財務收入面，本為地方政府提報計畫時之財務承諾與應承責任，自償性經費應維持不變(即依原核定計畫數額分擔)」等意見，仍勉為依前開函釋意見辦理。 5.依交通部113年2月「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」，維持行政院原核定計畫自償性經費數額，故TIF、TOD及車站土地開發等皆維持不變，因本案增加之經費，經濟效益評估指標之IRR由原核定9.08%下降為6.73%、B/C由原核定1.93下降為1.40，詳見報告書參、三、(四)，另財務評估指標之營收比仍可維持原核定1.15，詳見報告書參、四、(四)。
	2.查交通部所報地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)，尚由本院審議中，爰本案市府採自償性經費固定，調增經費皆歸屬至非自償性經費的作法是否適當、本案係屬個案或通案之案例，建請審慎考量。	敬悉。
(十三) 財政部 國庫署	1.查交通部近期函報行政院之經費增加審議原則，業經該部邀集相關機關討論具共識，有關中央與地方經費分擔方式於第柒點已有明訂，經費增加之責任歸屬係「不可抗力因素」或「可控制因素」需經捷運委員會審查。	1.本計畫受新冠肺炎疫情影響、國際原物料飆漲及國內營建大環境等綜合因素之影響，致總建設計畫經費增加，實屬不可抗力因素。 2.修正計畫已依交通部「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」提報，並經交通部112.10.23及113.06.03召開2次審查委員會，原則修正後通過。
	2.考量上開審議原則尚未經行政院同意，本案地方政府所提出修正版本，倘經交通部審認符合上開經費增加審議原則，尊重交通部主管權責及會議決議。	敬悉。
(十四) 交通部 運輸研究所	本計畫因受新冠肺炎疫情及烏俄戰爭等造成之缺工、缺料影響，導致工程經費增加及期程展延部分，本所原則尊重臺北市政府檢討結果，惟為利後續審議順利，建請依交通部113年2月23日陳報行政院「地方政府所提捷運建設修正計畫總工程經費增加審議原則」，建議補充P.5陸、一、(一)、4下列資料：	1.有關交通部所擬「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則(草案)」，臺北市政府捷運工程局曾反映細部設計階段工程經費架構與基設工程經費審議架構不同，整理時會產生拆併項問題，提報修正計畫時不建議採基設經費審議之架構，故未依上述草案之附表3檢附「經費審議要

<table>
<tr><th>單位</th><th>意見摘要</th><th>回復說明</th></tr>
<tr><td></td><td>(1)土建工程成本：審定基設報告與本次修正後之數量及單價差異表(表 3)。
(2)機電工程成本：機電系統工程(含軌道)增加 11.8740 億元部分，建議補充原核定預算經合理估算之證明及招標過程中預算分析報告及預算不足調整過程等佐證文件供審查。另亦應填報表 3 之數量及單價差異表。</td><td>點基設報告與本次修正計畫數量差異表」，合先敘明。
2. 為利委員進行修正計畫審查，已將完成細設之土建工程直接成本盡量回歸至原核定財務計畫及基設工程經費審議架構，以利委員逐項進行審視比對，惟部分項目若強行併項，恐超出該工項原定義之內涵，失去比對客觀性，故請同意無法併項部分，例如：「交通維持、排水工程、管線工程及地盤處理暨建築物與結構物保護」單獨列為「其他重要土木」工項，並填列細部設計完成之土建直接工程成本供委員核參。
3. 檢附萬大線第二期工程修正計畫土建工程經費比較表，請委員卓參。已補充於報告書參、一、(二)、3。
4. 本計畫機電系統工程為萬大線第一期工程之後續擴充，機電系統工程(含軌道工程)原計畫基本設計審議核准經費138.83億元，本工程於109年6月23日決標之議定金額為新臺幣149億元整，另加計契約約定原核定萬大線一期決標預算與議價時間差距物調費1.7億元，合計150.70億元，超出原計畫經費11.87億元，超出部分由物價調整費調度支用。
5. 機電系統工程各工項之單價及數量與原核定計畫差異如下：
單位：百萬元
<table>
<tr><th rowspan="2">工程項目</th><th rowspan="2">單位</th><th colspan="3">工程會基設審議
(物價基準106年6月)</th><th colspan="3">本次修正計畫
(擴充契約議價109年06月)</th></tr>
<tr><th>數量</th><th>單價</th><th>複價</th><th>數量</th><th>單價</th><th>複價</th></tr>
<tr><td>機電系統工程
(已發包)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>電聯車系統</td><td>式</td><td>1</td><td>5,120</td><td>5,120.4</td><td>1</td><td>4,850</td><td>4,850</td></tr>
<tr><td>號誌系統</td><td>式</td><td>1</td><td>3,450</td><td>3,450.2</td><td>1</td><td>4,291</td><td>4,291</td></tr>
<tr><td>供電系統</td><td>式</td><td>1</td><td>2,083</td><td>2,083.0</td><td>1</td><td>3,142</td><td>3,142</td></tr>
<tr><td>通訊系統</td><td>式</td><td>1</td><td>810</td><td>810</td><td>1</td><td>739</td><td>739</td></tr>
<tr><td>自動收費系統</td><td>式</td><td>1</td><td>520</td><td>520</td><td>1</td><td>253</td><td>253</td></tr>
<tr><td>機廠設備</td><td>式</td><td>1</td><td>170</td><td>170</td><td>1</td><td>190</td><td>190</td></tr>
<tr><td>軌道工程</td><td>式</td><td>1</td><td>1,729</td><td>1,729</td><td>1</td><td>1,605</td><td>1,605</td></tr>
<tr><td colspan="3">總計</td><td></td><td>13,883</td><td></td><td></td><td>15,070</td></tr>
</table>
6. 已補充於報告書參、一、(二)、4
7. 另土建工程部分，臺北市政府捷運工程局於歷次流標原因檢</td></tr>
</table>

單位	意見摘要	回復說明
		討會及廉政平臺聯繫會議均邀請新北市府共同協商，擬定後續招標策略，參考國內大型工程案例，反映市場行情核實編列預算。相關招標預算調整檢討會議大事紀要如詳附表3-1。
會議結論	請臺北市政府依與會委員及各單位審查意見修正報告書，由本部鐵道局檢視修正結果後，轉陳行政院審議。	遵示辦理。

附表3-1 萬大-中和-樹林線(第二期工程)招標預算調整檢討會議大事紀要

項次	日期	會 議 名 稱
1	107.06.19	捷運建設交流座談會
2	108.02.21	捷運建設交流座談會
3	110.01.26	臺北捷運萬大-中和-樹林線（第二期工程）標案廠商說明會
4	110.04.07	臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線(第二期工程)CQ880區段標工程第1次公開招標流標原因及後續處理作業檢討會議
5	110.04.28	臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線(第二期工程)CQ880區段標第2次公開招標修正文件檢討會
6	110.05.11	環狀線北環段及南環段各區段標交付時程及預算討論會 萬大-中和-樹林線(第二期工程)比照相關會議結論辦理
7	110.09.07	臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線(第二期工程)CQ880及CQ890區段標工程第2次公開招標流標原因及後續處理作業檢討會議
8	110.09.17	萬大-中和-樹林線(第二期工程)CQ880區段標工程採購工作及審查小組會議
9	110.12.06	臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線(第二期工程)CQ880、CQ890區段標工程」第3次公開招標流標原因及後續處理作業檢討會議
10	111.03.17	臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線(第二期工程)CQ880及CQ890區段標工程」第4次公開招標流標原因及後續處理作業檢討會議
11	111.04.06	臺北捷運工程標案廉政平臺第9次聯繫會議 邀集臺北地方檢察署、府務部廉政署、交通部、工程會、新北市政府及臺北市政府等相關單位， 聽取意見，檢討因應環狀線北環段及南環段及萬大-中和-樹林線(第二期工程)招標策略。
12	111.07.14	臺北捷運南北環與萬大二期土建工程招商座談會(局工管處)
13	111.08.11	臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線(第二期工程)CQ880區段標工程招標策略檢討會(二工處)
14	111.09.28	臺北捷運工程標案廉政平臺第10次聯繫會議 邀集臺北地方檢察署、府務部廉政署、交通部、工程會、新北市政府及臺北市政府等相關單位， 聽取意見，檢討因應環狀線北環段及南環段及萬大-中和-樹林線(第二期工程)招標策略。
15	111.12.19	臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線(第二期工程)CQ880A區段標工程」第1次公開招標流標原因及後續處理作業檢討會議
16	112.04.12	臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線(第二期工程)CQ880A區段標工程第2次公開招標流標後預算檢討會議
17	112.07.28	臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線(第二期工程)CQ880A區段標工程第3次公開招標流標原因及後續處理作業檢討會議
18	112.08.29	臺北捷運工程標案廉政平臺第11次聯繫會議 邀集臺北地方檢察署、府務部廉政署、交通部、工程會、新北市政府及臺北市政府等相關單位， 聽取意見，檢討因應環狀線北環段及南環段及萬大-中和-樹林線(第二期工程)招標策略。
19	113.05.29	臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線(第二期工程)CQ880B區段標工程第1次公開招標流標原因及後續處理作業檢討會議

附件四

臺北都會區大眾捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫案
第二期工程第一次修正計畫
國發會有關機關(單位)意見回應

交通部鐵道局函轉國發會113.10.22發國字第1131202568號函

部會別	意見摘要	回復說明
國家發展委員會	一、本次修正計畫土建工程經費由224.76億元調增至406.16億元，增加181.4億元(80.71%)，惟考量同期間(自108年10月經行政院公共工程委員會基本設計審議後至113年7月臺北市政府提報本次修正計畫止)營造工程物價指數增幅僅26%，建議參照交通部研擬之「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則」，按土建直接成本項下材料、砂石及級配類、預拌混凝土、金屬製品類、鋼筋、型鋼、鋼板、勞務等占比估算營建物價波動，並於計畫中補充說明，俾利評估經費增加之妥適性。	1.有關營建物價波動之說明，依據交通部審議「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則」(草案)「陸、審議認定原則」「2.直接工程之土建工程」「(2)營建物價波動」「D.前述各項常用大中類，主要以材料類、砂石及級配類、預拌混凝土、金屬製品類、鋼筋、型鋼、鋼板、勞務類為主，或地方政府自行提出影響最大項目類別」之規定，自行提出影響最大項目類別「人工」「機具」「雜項」「材料」，並彙整於報告書；其中「材料」一項並已依主要工作項目(潛盾工程、連續壁工程、F1/F2模板作業、F3模板作業、混凝土作業、鋼橋、預鑄U型梁)分屬為混凝土、鋼筋、模板類別。 表3.1-9 萬大線第二期工程各區段標最後1次公告之重要工項「人」「機」「料」佔比 **人工 27.95%** **機具 6.77%** **材料 62.22%** **雜項 3.06%** 100.00%

	區段標	潛盾工程	連續壁工程	鋼筋作業	F1、F2模板作業	F3模板作業	混凝土作業	鋼橋	預鑄U型梁	佔比
人工	CQ880A	31.60%	27.20%	28.40%	29.50%	-	7.50%	-	-	
	CQ880B	-	26.60%	28.40%	29.50%	51.60%	7.50%	37.70%	-	27.95%
	CQ890	-	-	21.40%	29.50%	51.60%	8.60%	37.20%	21.40%	
機具	CQ880A	26.70%	27.30%	0.00%	0.00%	-	1.40%	-		
	CQ880B	-	35.10%	0.00%	0.00%	0.00%	1.40%	6.20%	-	6.77%
	CQ890	-	-	0.00%	0.00%	0.00%	1.70%	6.10%	9.20%	
材料	CQ880A	28.10%	40.10%	69.70%	68.50%	-	89.10%	-	-	
	CQ880B	-	32.90%	69.70%	68.50%	46.50%	89.10%	54.20%	-	62.22%
	CQ890	-	-	76.70%	68.50%	46.50%	87.80%	54.70%	67.20%	
雜項	CQ880A	13.60%	5.40%	2.00%	2.00%	-	2.00%	-	-	
	CQ880B	-	5.40%	2.00%	2.00%	1.90%	2.00%	2.00%	-	3.06%
	CQ890	-	-	1.90%	2.00%	1.90%	1.90%	2.00%	2.00%	

部會別	意見摘要	回復說明

表 3.1-10 萬大線第二期已決標工程重要工項「人」「機」「料」佔比與第 1 次公告相較之增幅

	區段標	潛盾工程	連續壁工程	鋼筋作業	F1、F2模板作業	F3模板作業	混凝土作業	鋼橋	預鑄U型梁
人工	CQ880A	182.9%	384.1%	113.6%	133.1%	-	17.4%	-	-
	CQ890	-	-	82.6%	-	250.2%	19.9%	38.5%	42.9%
機具	CQ880A	74.2%	151.1%	-	-	-	1.5%	-	-
	CQ890	-	-	-	-	-	2.9%	150.0%	0.3%
材料	CQ880A	46.1%	47.1%	27.8%	228.8%	-	25.2%	-	-
	CQ890	-	-	56.3%	-	75.1%	27.3%	31.7%	33.3%
雜項	CQ880A	116.7%	32.4%	44.6%	200.0%	-	23.3%	-	-
	CQ890	-	-	61.5%	-	140.0%	23.9%	38.3%	31.2%

表 3.1-11 萬大線第二期已決標工程重要工項「人工」整體增幅

已決標工程重要工項「人」佔比											
	區段標	潛盾工程	連續壁工程	鋼筋作業	F1、F2模板作業	F3模板作業	混凝土作業	鋼橋	預鑄U型梁	佔比	
人工	CQ880A	31.60%	27.20%	28.40%	29.50%	-	7.50%	-	-	124.20%	
	CQ890	-	-	21.40%	29.50%	51.60%	8.60%	37.20%	21.40%	169.70%	293.90%
已決標工程重要工項「人工」整體佔比											
人工	CQ880A	10.75%	9.25%	9.66%	10.04%	-	2.55%	-	-	42.26%	
	CQ890	-	-	7.28%	10.04%	17.56%	2.93%	12.66%	7.28%	57.74%	100.00%
已決標工程重要工項「人工」整體增幅											
人工	CQ880A	19.67%	35.55%	10.98%	13.36%	-	0.44%	-	-	138.52%	
	CQ890	-	-	6.01%	-	43.93%	0.58%	4.87%	3.12%		

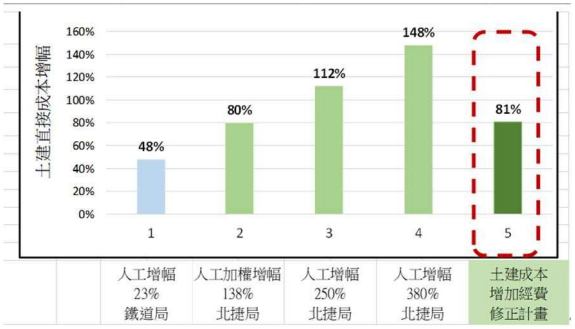


圖 3.1-2 重要工項「人工」與土建直接成本二者增幅相關比較

部會別	意見摘要	回復說明
		2.由表 3.1-9 萬大線第二期工程各區段標重要工項「人」「機」「料」佔比分析結果，囿於大宗物料如鋼筋、鋼板等物價增幅達 30%~43%，遠高於營建物價總指數之增幅，且依由表 3.1.10 萬大線第二期已決標工程重要工項「人」「機」「料」佔比與第 1 次公告相較之增幅分析結果，已決標之 CQ880A 及 CQ890 區段標之潛盾工程人工、連續壁工程人工、鋼筋工、模板工等技術工之第 1 次公告預算與最後 1 次公告預算已調漲 2～3 倍不等(已決標二區段標「人工」整體增幅約為 138%，表 3.1-11)，故整體發包預算之調幅高於營建物價總指數之增幅。 3.由圖 3.1-2 依市場行情估算土建成本漲幅 80%~148%，本計畫土建成本增加 81%，應屬合理。
國家發展委員會	二、本次土建工程經費增加除物價調整因素外，尚包括細部設計階段優化設計、都市計畫需求變動等，仍請再釐清屬可控制因素或不可抗力因素。	1.本計畫主要受新冠肺炎疫情及烏俄戰爭影響，導致缺工、缺料及營建成本大幅上漲，加上國內營建市場多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，以致招標作業多次流標而延遲，且因整體工程經費已超出原計畫經費額度，部分工程標案仍無法公告招標，致總建設計畫經費調整為 770.47 億元，確屬不可抗力因素，並經交通部委員會審查通過。 2.至都市計畫需求變動係因於都市計畫委員會審議階段民眾陳情而調整車站位置及出入口，且依土地徵收條例相關規定，應顧及地主權益，故都市計畫需求變動及部分細部設計階段優化設計，皆屬規劃階段無法預期且配合法規辦理之不可抗力因素。 3.本次修正計畫土建直接工程費由行政院原核定計畫之224.43億元修正為406.16億元，除物價調整因素外，有關細部設計成果和基本設計差異造成經費增加，確屬不可抗力因素，主要原因檢討補充如下：

部會別	意見摘要	回復說明
		(1)細部設計時因大宗物料上漲，缺工缺料、及都市計畫需求變動等因素導致增加費用 都市計畫變更審議過程涉及委員專業領域、顧及地主權益以及廣納民眾意見等綜合考量，實為不可控之因素。 A.例如 LG09 站原規劃於金城路道路二側設置二處出入口，因北側都市計畫變更土開用地無法取得，須調整車站出入口配置變更取得南側工業區用地設置二處出入口，另於北側人行道亦須設置一處出入口 C，以滿足捷運車站兩側旅客使用及逃生安全需求。 另為配合 LG09 站東移 146 公尺至金城路三段台電板橋變電所前方，因捷運施工工區與相鄰台電板橋變電所界面之管線複雜，尤其是有 4 組維繫民生用電之台電 161KV 特高壓管線必需進行處理，工程困難度較高，故增加管線遷移及保護費用。 B.LG10 站原規劃於金城路道路二側設置二處出入口，因南側都市計畫變更土開用地無法取得，須調整車站出入口配置於北側學校用地內設置二處出入口，另於車站南側廣場用地設置一處出入口，以滿足捷運車站兩側旅客使用及逃生安全需求。針對車站南側設置出入口部分，因用地與既有大安圳排水箱涵牴觸，故需增加排水設施遷移處理費用。 (2)細部設計階段優化設計 係屬規劃階段無法預知，必須於設計階段實地調查，配合現況調查結果調整，係為不可抗力因素。 A.LG11 站車站站體、墩柱及出入口 A 等捷運設施，受限於金城路地下有營運中之板南線土城站結構體及潛盾隧道，由於原高架結構計畫採門型架型式佈設，考量部分高架基礎將與地下結構衝突，無法設置或會影響營運中車站的使用，且部分結構基礎亦與金城路

部會別	意見摘要	回復說明
		上之既有建物衝突，勢必拆除部分私有建物，因案涉民眾權益及工程執行困難度較高，且高架結構複雜影響當地景觀；故於基設階段將 LG11 站路線、站位與出入口 A 等，微調設置於金城公園及相鄰停車場用地上，以減少與既有土城站及箱涵結構衝突。另於細設階段依環差之審查意見，針對軌道噪音之影響，亦配合就LG11站前後之軌道線形及橋梁結構形式再作細部微調，俾降低噪音對鄰近建物之影響。 B.原規劃於 LG14~LG15 站間採水平線形，受限於樹林中華路道路狹窄，若仍採原規劃之水平線形，基於捷運禁建範圍之限制、車站結構距離鄰房過近及避免拆除民房之考量，故將此段線形由水平改為疊式，LG14與 LG15 站亦配合改疊式車站，則可減少對民眾權益之影響及佔用道路施工交維造成工期延誤之風險。 C.部分重大管線衝突及大型排水箱涵永久遷移及基樁避開，如：土城區三孔大排水箱涵衝突，考量大箱涵之地區排水需求，必需採先建後拆；另施工受限於道路寬度，必須同時存在新舊箱涵及下方其他既有管線之狀況(如自來水管、台電等)，故實際設計與施工規劃均較一般工程複雜。 D.於樹林區八德地下道及台高鐵之穿越橋梁，與土城區台 65 及城林橋穿越段之衝突情形，在不影響既有結構條件下，工程困難度較高；另為配合交通部「大漢溪兩岸快速道路(新北市至桃園市段)之規劃，細部設計階段已配合調整跨越大漢溪段之橋梁線形，並留設必要之空間供後續規劃使用。 4. 已補充於報告書參/一(二)3. 土建工程(含電梯電扶梯、不含代辦工程)。 5. CQ880A、CQ880B 及 CQ890 區段標由設計階段迄今，因受物價

部會別	意見摘要	回復說明
		上漲等不可抗力因素，調整招標預算，其中 CQ880A 區段標參考近期已決標之標案(北環段 CF680B、及南環段 CF670A 區段標)所編列預算與單價，並依據工程經驗回饋及地質條件，調整潛盾施工功率及單價以符合市場行情後，始得以順利決標，故整體施工費增加幅度大於營建物價指數之增幅，其增加之經費實屬不可抗力因素，建請中央和地方政府共同分攤。 6. LG09 及 LG10 車站高架改地下之增加費用，係依據行政院 99 年 2 月 12 日核定綜規報告書院臺交字第 0990092595 號函意見，由新北市政府負擔。
	三、期程部分： (一)報告書提及 113 年 6 月土建工程可全面進行施工，惟經查本計畫 CQ880B 標尚未完成發包，報告書與現況不符；另查 CQ880B 標預計工期 2,770 天(約 7 年 8 個月)，依此時程推估本計畫顯無法於擬修正實質完工之 120 年 9 月完工，爰本計畫實質完工時程請修正。	1. 本次修正計畫期程主要係因本計畫土建工程自 110 年 2 月開始辦理公告招標，歷經多次開標流標，主要流標原因，包含受營建市場已有多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，及受疫情影響勞工短缺、工資與大宗材料價格飆漲、預算與工期不足，及對未來風險不確定性等多項不利因素影響；另受高科技廠商無上限追加預算趕工的夾擊，營造廠及協力廠商將主力投入工期短、收益高之廠房工程，另 111 年 2 月後俄烏戰爭亦造成國際原物料、金屬類物料價格上漲及不穩定，全球各國通膨加劇，增加風險因素，廠商不願貿然投標；此外，桃園鐵路地下化工程及高雄捷運黃線等亦陸續公告招標，營建市場飽和情形更加嚴峻。 2. 本次修正計畫期程以 112 年 9 月完成全線招標為基準，將於決標後儘速開工、要求廠商儘速提送相關施工計畫並加速審查、落實介面協調、增加工班及工作面，全力趲趕工進，戮力達成 120 年 9 月實質完工之目標。 3. 本次修正之期程確實有壓縮，且 CQ880B 標於 113 年 10 月 24 日開標仍因無廠商投標而流標，但囿於上述目前國內特殊營建環境，計畫期程調整要一步到位，實務上確實仍有變數。將俟發包作業完成後，再依實際期程核實調整，應該是較務實作法。

<table>
<tr><th>部會別</th><th>意見摘要</th><th>回復說明</th></tr>
<tr><td></td><td>(二)另查CQ890標雖預定118年3月完工，惟自111年11月開工至113年9月已歷時22個月，進度僅2.81%，宜釐清是否仍受用地取得及建物拆遷等影響，致工期可能有延後情形。</td><td>1.迄113年10月28日，CQ890區段標之預定進度為3.05%，實際進度為 3.55%，本工程開工後些微受到用地取得作業之影響，以致廠商提報部分停工，係因本路段跨越三個都市計畫區，其中樹林都市計畫（LG14、LG15、LG16、LG17、LG18站）111年2月22日公告實施、樹林(三多里地區)都市計畫(LG18、LG19、LG20站)及龍壽迴龍地區都市計畫(LG21站)案111年10月27日公告實施後，方得進行用地取得作業。
2.目前LG14~LG19站均已完成取得作業，LG20~LG21站及墩柱用地亦已大部分點交廠商施工，剩餘少數無法簽約地主正辦理徵收中，故停工區域已陸續復工，將針對工期進行通盤檢討。有關CQ890區段標受用地取得因素造成之停復工情形，包括：
<table>
<tr><th>停工日期</th><th>停工範圍</th><th>復工日期</th><th>復工範圍</th></tr>
<tr><td>113.03.05</td><td>(1) 樹林都市計畫LG18站至LG19站間(墩柱編號P1827)
(2) 樹林都市計畫LG19站至LG20站(含)間(墩柱編號P1901、P1925、P1926、LG20站)
(3) 樹林都市計畫LG20站至LG21站間(墩柱編號P2001-P2011)
(4) 龍壽、迴龍都市計畫LG20站至LG21站間(墩柱編號P2015-P2021)</td><td>113.05.22</td><td>(1) 樹林都市計畫LG18站至LG19站間(墩柱編號P1827)
(2) 樹林都市計畫LG19站至LG20站(含)間(墩柱編號LG20站)
(3) (3)樹林都市計畫LG20站至LG21站間(墩柱編號P2006-P2011)用地已先行交付</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

部會別	意見摘要	回復說明
		<table><tr><td>113.03.05</td><td>(1) 樹林都市計畫 LG18 站至 LG19 站間(墩柱編號 P1827) (2) 樹林都市計畫 LG19 站至 LG20 站(含)間(墩柱編號 P1901、P1925、P1926、LG20 站) (3) 樹林都市計畫 LG20 站至 LG21 站間(墩柱編號 P2001-P2011) (4) 龍壽、迴龍都市計畫 LG20 站至 LG21 站間(墩柱編號 P2015-P2021)</td><td>113.08.28</td><td>龍壽、迴龍都市計畫 LG20 站至 LG21 站間(墩柱編號 P2015-P2019)</td></tr><tr><td>113.08.11</td><td>(1) LG20 車站出入口 A (2) (2)LG21 車站出入口 A</td><td></td><td></td></tr><tr><td>113.08.31</td><td>(1) 樹林都市計畫 LG19 站至 LG20 站(含)間(墩柱編號 P1901、P1925、P1926) (2) 樹林都市計畫 LG20 站至 LG21 站間(墩柱編號 P2001-P2005) (3) 龍壽、迴龍都市計畫 LG20 站至 LG21 站間(墩柱編號 P2020、P2021)</td><td></td><td></td></tr></table>
	(三)綜上，建請交通部及臺北市政府依實際情形重新檢視計畫期程之合理性。	敬悉。
	四、依「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」第十點規定略以，修正中長程個案計畫，應納入原計畫相關內容，一併提報，並應包括修正目標(含績效指標、衡量標準及目標值)等事項，惟計畫書未含績效指標、衡量標準及目標值，建請臺北市政府宜依前揭編審要點補充相關資料。	編審作業要點有關計畫書須列出績效指標、衡量標準及目標值等，已顯示在第參章/三、經濟效益評估，及四、財務效益評估說明內容中。 本次修正計畫之經濟淨現值為 37,518.70 百萬元；經濟內生報酬率為 6.73%，益本比為 1.40，顯示本計畫具有經濟可行性。另營運 30 年之營運收支比為 1.15，表示於評估期間營運公司基本均可自給自足。

部會別	意見摘要	回復說明
	五、其他報告書宜再補充說明部分： (一)表 3.3-1「捷運萬大-中和-樹林線(第二期工程)經濟效益評估一覽表」所列建造成本數值，與表 8.2-1「中央與新北市政府分年經費需求表」，以及「捷運萬大－中和－樹林線第二期工程分年預算及需求表」各年經費，皆不一致，建請臺北市政府釐清修正。	表 3.3-1 所列 105 年至 122 年建造成本數值，係依預訂之工程進度推估各年經費，而分年經費及需求表因已涉及中央與地方政府 105 年至 113 年度實際預算執行，故表列數值不一致；另已更新修正 114 年度預算數及 115 年度概算數值。
	(二)表 3.3-1 所列營運維修成本自 121 年開始有數值，與表 3.1-16 所營運維修費自 120 年開始，亦有不一致的情形，建請臺北市政府釐清。另本案完工日期為 120 年 9 月，亦即 120 年營運期至多僅 3 個月，然表 3.1-16 所列 120 年營運維修費似為一整年經費需求，不甚合理，建請臺北市政府釐清修正。	表 3.1-16 所列營運維修費自 120 年開始，該列誤植應修正刪除；謝謝指正。
行政院 主計總處	一、查本修正計畫土建工程經費由224.76億元調增至406.16億元，增加181.4億元或80.7%，惟考量同期間(自108年10月經行政院公共工程委員會審議後至113年7月止)營造工程物價指數增幅僅26%，建議參照「交通部審議地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則」，按土建直接成本項下材料、砂石及級配類、預拌混凝土、金屬製品類、鋼筋、型鋼、鋼板、勞務等占比估算營建物價波動，並於計畫中補充說明，俾利評估經費增加之妥適性。	1. 有關營建物價波動之說明，依據交通部審議「地方政府所提捷運建設之修正計畫總工程經費增加審議原則」(草案)「陸、審議認定原則」「2. 直接工程之土建工程」「(2)營建物價波動」「D. 前述各項常用大中類，主要以材料類、砂石及級配類、預拌混凝土、金屬製品類、鋼筋、型鋼、鋼板、勞務類為主，或地方政府自行提出影響最大項目類別」之規定，自行提出影響最大項目類別「人工」「機具」「雜項」「材料」，並彙整於報告書；其中「材料」一項並已依主要工作項目(潛盾工程、連續壁工程、F1/F2 模板作業、F3 模板作業、混凝土作業、鋼橋、預鑄 U 型梁)分屬為混凝土、鋼筋、模板類別。

部會別	意見摘要	回復說明

表 3.1-9 萬大線第二期工程各區段標最後 1 次公告之重要工項「人」「機」「料」佔比

	區段標	潛盾工程	連續壁工程	鋼筋作業	F1、F2模板作業	F3模板作業	混凝土作業	鋼橋	預鑄U型梁	佔比
人工	CQ880A	31.60%	27.20%	28.40%	29.50%	-	7.50%	-	-	**27.95%**
	CQ880B	-	26.60%	28.40%	29.50%	51.60%	7.50%	37.70%	-	
	CQ890	-	-	21.40%	29.50%	51.60%	8.60%	37.20%	21.40%	
機具	CQ880A	26.70%	27.30%	0.00%	0.00%	-	1.40%	-	-	**6.77%**
	CQ880B	-	35.10%	0.00%	0.00%	0.00%	1.40%	6.20%	-	
	CQ890	-	-	0.00%	0.00%	0.00%	1.70%	6.10%	9.20%	
材料	CQ880A	28.10%	40.10%	69.70%	68.50%	-	89.10%	-	-	**62.22%**
	CQ880B	-	32.90%	69.70%	68.50%	46.50%	89.10%	54.20%	-	
	CQ890	-	-	76.70%	68.50%	46.50%	87.80%	54.70%	67.20%	
雜項	CQ880A	13.60%	5.40%	2.00%	2.00%	-	2.00%	-	-	**3.06%**
	CQ880B	-	5.40%	2.00%	2.00%	1.90%	2.00%	2.00%	-	
	CQ890	-	-	1.90%	2.00%	1.90%	1.90%	2.00%	2.00%	
										100.00%

表 3.1-10 萬大線第二期已決標工程重要工項「人」「機」「料」佔比與第 1 次公告相較之增幅

	區段標	潛盾工程	連續壁工程	鋼筋作業	F1、F2模板作業	F3模板作業	混凝土作業	鋼橋	預鑄U型梁
人工	CQ880A	182.9%	384.1%	113.6%	133.1%	--	17.4%	--	--
	CQ890	--	--	82.6%	--	250.2%	19.9%	38.5%	42.9%
機具	CQ880A	74.2%	151.1%	--	--	--	1.5%	--	--
	CQ890	--	--	--	--	--	2.9%	150.0%	0.3%
材料	CQ880A	46.1%	47.1%	27.8%	228.8%	--	25.2%	--	--
	CQ890	--	--	56.3%	--	75.1%	27.3%	31.7%	33.3%
雜項	CQ880A	116.7%	32.4%	44.6%	200.0%	--	23.3%	--	--
	CQ890	--	--	61.5%	--	140.0%	23.9%	38.3%	31.2%

部會別	意見摘要	回復說明
		表 3.1-11 萬大線第二期已決標工程重要工項「人工」整體增幅

已決標工程重要工項「人」佔比

	區段標	潛盾工程	連續壁工程	鋼筋作業	F1、F2模板作業	F3模板作業	混凝土作業	鋼橋	預鑄U型梁	佔比	
人工	CQ880A	31.60%	27.20%	28.40%	29.50%	-	7.50%	-	-	124.20%	
	CQ890	-	-	21.40%	29.50%	51.60%	8.60%	37.20%	21.40%	169.70%	293.90%

已決標工程重要工項「人工」整體佔比

人工	CQ880A	10.75%	9.25%	9.66%	10.04%	-	2.55%	-	-	42.26%	
	CQ890	-	-	7.28%	10.04%	17.56%	2.93%	12.66%	7.28%	57.74%	100.00%

已決標工程重要工項「人工」整體增幅

人工	CQ880A	19.67%	35.55%	10.98%	13.36%	-	0.44%	-	-	138.52%	
	CQ890	-	-	6.01%	-	43.93%	0.58%	4.87%	3.12%		

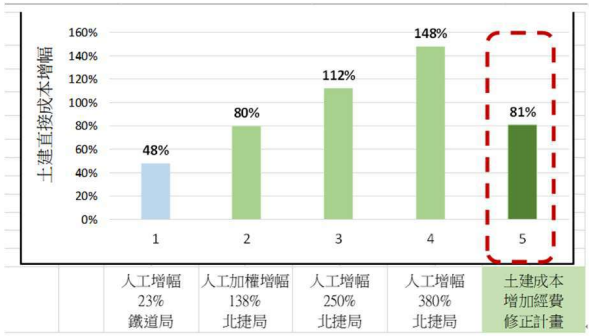


圖 3.1-2 重要工項「人工」與土建直接成本二者增幅相關比較

2. 由表 3.1-9 萬大線第二期工程各區段標重要工項「人」「機」「料」佔比分析結果，囿於大宗物料如鋼筋、鋼板等物價增幅達 30%~43%，遠高於營建物價總指數之增幅，且依由表 3.1.10 萬大線第二期已決標工程重要工項「人」「機」「料」佔比與第 1 次公告相較之增幅分析結果，已決標之 CQ880A 及 CQ890 區段標之潛盾工程人工、連續壁工程人工、鋼筋工、模板工等技術工之第 1 次公告預算與最後 1 次公告預算已調漲 2～3 倍不等(已決標二區段標「人工」整體增幅約為 138%，表 3.1-11)，故整體發包預算之調幅高於營建物價總指數之增幅。

部會別	意見摘要	回復說明
		3.由圖 3.1-2 依市場行情估算土建成本漲幅 80%~148%，本計畫土建成本增加 81%，應屬合理。
	二、另據案內說明，本次土建工程經費調增除物價調整因素外，尚包括細部設計階段優化設計、都市計畫需求變動等，考量事涉經費負擔議題，爰所增經費應先行釐清責任歸屬，並區分為可控制因素及不可抗力因素，如係因地方額外需求調整原規劃、設計或執行疏漏等，應由地方政府全額負擔。	1.本計畫主要受新冠肺炎疫情及烏俄戰爭影響，導致缺工、缺料及營建成本大幅上漲，加上國內營建市場多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，以致招標作業多次流標而延遲，且因整體工程經費已超出原計畫經費額度，部分工程標案仍無法公告招標，致總建設計畫經費調整為 770.47 億元，確屬不可抗力因素，並經交通部委員會審查通過。 2.至都市計畫需求變動係因於都市計畫委員會審議階段民眾陳情而調整車站位置及出入口，且依土地徵收條例相關規定，應顧及地主權益，故都市計畫需求變動及部分細部設計階段優化設計，皆屬規劃階段無法預期且配合法規辦理之不可抗力因素。 3.本次修正計畫土建直接工程費由行政院原核定計畫之224.43億元修正為406.16億元，除物價調整因素外，有關細部設計成果和基本設計差異造成經費增加，確屬不可抗力因素，主要原因檢討補充如下： (1)細部設計時因大宗物料上漲，缺工缺料、及都市計畫需求變動等因素導致增加費用 都市計畫變更審議過程涉及委員專業領域、顧及地主權益以及廣納民眾意見等綜合考量，實為不可控之因素。 A.例如 LG09 站原規劃於金城路道路二側設置二處出入口，因北側都市計畫變更土開用地無法取得，須調整車站出入口配置變更取得南側工業區用地設置二處出入口，另於北側人行道亦須設置一處出入口 C，以滿足捷運車站兩側旅客使用及逃生安全需求。 另為配合 LG09 站東移 146 公尺至金城路三段台電板橋變電所前方，因捷運施工工區與相鄰台電板橋變電

部會別	意見摘要	回復說明
		所界面之管線複雜，尤其是有 4 組維繫民生用電之台電 161KV 特高壓管線必需進行處理，工程困難度較高，故增加管線遷移及保護費用。 B.LG10 站原規劃於金城路道路二側設置二處出入口，因南側都市計畫變更土開用地無法取得，須調整車站出入口配置於北側學校用地內設置二處出入口，另於車站南側廣場用地設置一處出入口，以滿足捷運車站兩側旅客使用及逃生安全需求。針對車站南側設置出入口部分，因用地與既有大安圳排水箱涵牴觸，故需增加排水設施遷移處理費用。 (2)細部設計階段優化設計 係屬規劃階段無法預知，必須於設計階段實地調查，配合現況調查結果調整，係為不可抗力因素。 A.LG11 站車站站體、墩柱及出入口 A 等捷運設施，受限於金城路地下有營運中之板南線土城站結構體及潛盾隧道，由於原高架結構計畫採門型架型式佈設，考量部分高架基礎將與地下結構衝突，無法設置或會影響營運中車站的使用，且部分結構基礎亦與金城路上之既有建物衝突，勢必拆除部分私有建物，因案涉民眾權益及工程執行困難度較高，且高架結構複雜影響當地景觀；故於基設階段將 LG11 站路線、站位與出入口 A 等，微調設置於金城公園及相鄰停車場用地上，以減少與既有土城站及箱涵結構衝突。另於細設階段依環差之審查意見，針對軌道噪音之影響，亦配合就LG11站前後之軌道線形及橋梁結構形式再作細部微調，俾降低噪音對鄰近建物之影響。 B.原規劃於 LG14~LG15 站間採水平線形，受限於樹林中華路道路狹窄，若仍採原規劃之水平線形，基於捷運禁建範圍之限制、車站結構距離鄰房過近及避免拆

部會別	意見摘要	回復說明
		除民房之考量，故將此段線形由水平改為疊式，LG14與LG15站亦配合改疊式車站，則可減少對民眾權益之影響及佔用道路施工交維造成工期延誤之風險。 C.部分重大管線衝突及大型排水箱涵永久遷移及基樁避開，如：土城區三孔大排水箱涵衝突，考量大箱涵之地區排水需求，必需採先建後拆；另施工受限於道路寬度，必須同時存在新舊箱涵及下方其他既有管線之狀況(如自來水管、台電等)，故實際設計與施工規劃均較一般工程複雜。 D.於樹林區八德地下道及台高鐵之穿越橋梁，與土城區台65及城林橋穿越段之衝突情形，在不影響既有結構條件下，工程困難度較高；另為配合交通部「大漢溪兩岸快速道路(新北市至桃園市段)之規劃，細部設計階段已配合調整跨越大漢溪段之橋梁線形，並留設必要之空間供後續規劃使用。 4.已補充於報告書參/一(二)3.土建工程(含電梯電扶梯、不含代辦工程)。 5.CQ880A、CQ880B及CQ890區段標由設計階段迄今，因受物價上漲等不可抗力因素，調整招標預算，其中CQ880A區段標參考近期已決標之標案(北環段CF680B、及南環段CF670A區段標)所編列預算與單價，並依據工程經驗回饋及地質條件，調整潛盾施工功率及單價以符合市場行情後，始得以順利決標，故整體施工費增加幅度大於營建物價指數之增幅，其增加之經費實屬不可抗力因素，建請中央和地方政府共同分攤。 6.LG09及LG10車站高架改地下之增加費用，係依據行政院99年2月12日核定綜規報告書院臺交字第0990092595號函意見，由新北市政府負擔。
行政院 公共工程	一、有關本會前於交通部第65次捷運審查委員會所提本計畫土建直接工程成本由原計畫之224.43億元修正為406.16	敬悉。 1.本次修正計畫土建直接工程費由行政院原核定計畫之224.43

部會別	意見摘要	回復說明
委員會	億元（+181.73億元、81%），除物調外，請臺北市政府釐清是否有其他原因造成經費增加，並針對各工項經費逐項檢討一節，經檢視臺北市政府已補充原計畫與本次修正計畫各工項之數量及單價差異表（附錄一），並說明除物價上漲外，主要係因LG09、LG10站土開用地無法取得故調整出入口配置、細部設計階段將LG11站由金城路移設於金城公園內以避免與箱涵衝突、LG14~LG15站間高架橋由水平改為疊式以避免拆除鄰房、LG14及LG15站亦由側式車站改為疊式、稅什費依市場行情由15%調整為20.75%、依實際現況及施工考量增加鋼橋數量及減少混凝土橋數量等因素，致經費需求增加。本會意見如下：	億元修正為406.16億元，除物價調整因素外，有關細部設計成果和基本設計差異造成經費增加，確屬不可抗力因素，主要原因檢討補充如下： (1)細部設計時因大宗物料上漲，缺工缺料、及都市計畫需求變動等因素導致增加費用 都市計畫變更審議過程涉及委員專業領域、顧及地主權益以及廣納民眾意見等綜合考量，實為不可控之因素。 A.例如 LG09 站原規劃於金城路道路二側設置二處出入口，因北側都市計畫變更土開用地無法取得，須調整車站出入口配置變更取得南側工業區用地設置二處出入口，另於北側人行道亦須設置一處出入口 C，以滿足捷運車站兩側旅客使用及逃生安全需求。 另為配合 LG09 站東移 146 公尺至金城路三段台電板橋變電所前方，因捷運施工工區與相鄰台電板橋變電所界面之管線複雜，尤其是有 4 組維繫民生用電之台電 161KV 特高壓管線必需進行處理，工程困難度較高，故增加管線遷移及保護費用。 B.LG10 站原規劃於金城路道路二側設置二處出入口，因南側都市計畫變更土開用地無法取得，須調整車站出入口配置於北側學校用地內設置二處出入口，另於車站南側廣場用地設置一處出入口，以滿足捷運車站兩側旅客使用及逃生安全需求。針對車站南側設置出入口部分，因用地與既有大安圳排水箱涵牴觸，故需增加排水設施遷移處理費用。 (2)細部設計階段優化設計 係屬規劃階段無法預知，必須於設計階段實地調查，配合現況調查結果調整，係為不可抗力因素。 A.LG11 站車站站體、墩柱及出入口 A 等捷運設施，受限於金城路地下有營運中之板南線土城站結構體及
	(一)依臺北市說明，上開變更係細部設計成果之成熟度高於基本設計所致，其設計成果均為原計畫之內容，本會原則尊重。 (二)經費部分，本次修正計畫係以實際發包金額並參考其他已決標捷運標案預算編列，且臺北市政府已針對人力、機具、鋼筋、模板及混凝土等項目之經費漲幅提出說明資料，本會原則尊重。	

部會別	意見摘要	回復說明
		潛盾隧道，由於原高架結構計畫採門型架型式佈設，考量部分高架基礎將與地下結構衝突，無法設置或會影響營運中車站的使用，且部分結構基礎亦與金城路上之既有建物衝突，勢必拆除部分私有建物，因案涉民眾權益及工程執行困難度較高，且高架結構複雜影響當地景觀；故於基設階段將 LG11 站路線、站位與出入口 A 等，微調設置於金城公園及相鄰停車場用地上，以減少與既有土城站及箱涵結構衝突。另於細設階段依環差之審查意見，針對軌道噪音之影響，亦配合就LG11站前後之軌道線形及橋梁結構形式再作細部微調，俾降低噪音對鄰近建物之影響。 B.原規劃於 LG14~LG15 站間採水平線形，受限於樹林中華路道路狹窄，若仍採原規劃之水平線形，基於捷運禁建範圍之限制、車站結構距離鄰房過近及避免拆除民房之考量，故將此段線形由水平改為疊式，LG14與 LG15 站亦配合改疊式車站，則可減少對民眾權益之影響及佔用道路施工交維造成工期延誤之風險。 C.部分重大管線衝突及大型排水箱涵永久遷移及基樁避開，如：土城區三孔大排水箱涵衝突，考量大箱涵之地區排水需求，必需採先建後拆；另施工受限於道路寬度，必須同時存在新舊箱涵及下方其他既有管線之狀況(如自來水管、台電等)，故實際設計與施工規劃均較一般工程複雜。 D.於樹林區八德地下道及台高鐵之穿越橋梁，與土城區台 65 及城林橋穿越段之衝突情形，在不影響既有結構條件下，工程困難度較高；另為配合交通部「大漢溪兩岸快速道路(新北市至桃園市段)之規劃，細部設計階段已配合調整跨越大漢溪段之橋梁線形，並留設必要之空間供後續規劃使用。

部會別	意見摘要	回復說明
		2.已補充於報告書參/一(二)3.土建工程(含電梯電扶梯、不含代辦工程)。
	二、期程部分： (一)所提資料表示，「參、需求重新評估章節」提及預計113年6月完成招標作業(p34)及主要時程圖(p36)，並「伍、計畫修正理由說明章節」提及113年6月土建工程可全面進行施工(p58)，惟經查CQ880B標尚未完成發包，與現況不符。	1.本次修正計畫期程主要係因本計畫土建工程自110年2月開始辦理公告招標，歷經多次開標流標，主要流標原因，包含受營建市場已有多件大型工程同時推出，廠商投標選擇性增加並提高風險考量，及受疫情影響勞工短缺、工資與大宗材料價格飆漲、預算與工期不足，及對未來風險不確定性等多項不利因素影響；另受高科技廠商無上限追加預算趕工的夾擊，營造廠及協力廠商將主力投入工期短、收益高之廠房工程，另111年2月後俄烏戰爭亦造成國際原物料、金屬類物料價格上漲及不穩定，全球各國通膨加劇，增加風險因素，廠商不願貿然投標；此外，桃園鐵路地下化工程及高雄捷運黃線等亦陸續公告招標，營建市場飽和情形更加嚴峻。 2.本次修正計畫期程以112年9月完成全線招標為基準，將於決標後儘速開工、要求廠商儘速提送相關施工計畫並加速審查、落實介面協調、增加工班及工作面，全力趲趕工進，戮力達成120年9月實質完工之目標。 3.本次修正之期程確實有壓縮，且CQ880B標於113年10月24日開標仍因無廠商投標而流標，但囿於上述目前國內特殊營建環境，計畫期程調整要一步到位，實務上確實仍有變數。將俟發包作業完成後，再依實際期程核實調整，應該是較務實作法。
	(二)查CQ880A標預計121年7月30日完工、CQ880B標預計工期2,770天（約7年8個月），顯無法於擬修正實質完工期程之120年9月完工。	
	(三)另查CQ890標自111年11月開工，雖預定118年3月完工，截至迄今已歷時22個月，惟進度僅2.81%，宜釐清是否仍受用地取得及建物拆遷等影響，致工期可能有延後情形。	1.迄113年10月28日，CQ890區段標之預定進度為3.05%，實際進度為 3.55%，本工程開工後些微受到用地取得作業之影響，以致廠商提報部分停工，係因本路段跨越三個都市計畫區，其中樹林都市計畫（LG14、LG15、LG16、LG17、LG18站）111年2月22日公告實施、樹林(三多里地區)都市計畫(LG18、LG19、LG20站)及龍壽迴龍地區都市計畫(LG21站)案111年10月27日公告實施後，方得進行用地取得作業。

<table>
<tr><th>部會別</th><th>意見摘要</th><th>回復說明</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>2. 目前 LG14~LG19 站均已完成取得作業，LG20~LG21 站及墩柱用地亦已大部分點交廠商施工，剩餘少數無法簽約地主正辦理徵收中，故停工區域已陸續復工，將針對工期進行通盤檢討。有關 CQ890 區段標受用地取得因素造成之停復工情形，包括：
<table>
<tr><th>停工日期</th><th>停工範圍</th><th>復工日期</th><th>復工範圍</th></tr>
<tr><td>113.03.05</td><td>(1) 樹林都市計畫 LG18 站至 LG19 站間(墩柱編號 P1827)
(2) 樹林都市計畫 LG19 站至 LG20 站(含)間(墩柱編號 P1901、P1925、P1926、LG20 站)
(3) 樹林都市計畫 LG20 站至 LG21 站間(墩柱編號 P2001-P2011)
(4) 龍壽、迴龍都市計畫 LG20 站至 LG21 站間(墩柱編號 P2015-P2021)</td><td>113.05.22</td><td>(1) 樹林都市計畫 LG18 站至 LG19 站間(墩柱編號 P1827)
(2) 樹林都市計畫 LG19 站至 LG20 站(含)間(墩柱編號 LG20 站)
(3) (3)樹林都市計畫 LG20 站至 LG21 站間(墩柱編號 P2006-P2011)用地已先行交付</td></tr>
<tr><td>113.03.05</td><td>(1) 樹林都市計畫 LG18 站至 LG19 站間(墩柱編號 P1827)
(2) 樹林都市計畫 LG19 站至 LG20 站(含)間(墩柱編號 P1901、P1925、P1926、LG20 站)
(3) 樹林都市計畫 LG20 站至 LG21 站間(墩柱編號 P2001-P2011)
(4) 龍壽、迴龍都市計畫 LG20 站至 LG21 站間(墩柱編號 P2015-P2021)</td><td>113.08.28</td><td>龍壽、迴龍都市計畫 LG20 站至 LG21 站間(墩柱編號 P2015-P2019)</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

部會別	意見摘要	回復說明
		113.08.11 (1) LG20 車站出入口 A (2) (2)LG21 車站出入口 A 113.08.31 (1) 樹林都市計畫 LG19 站至 LG20 站(含)間(墩柱編號 P1901、P1925、P1926) (2) 樹林都市計畫 LG20 站至 LG21 站間(墩柱編號 P2001-P2005) (3) 龍壽、迴龍都市計畫 LG20 站至 LG21 站間(墩柱編號 P2020、P2021)
	(四)綜上，建請交通部及臺北市政府依實際情形重新檢視計畫期程修正之合理性，以符合現況。	敬悉。
行政院性別平等處	無意見。	敬悉。
財政部	一、經費增加責任歸屬：有關旨揭修正計畫經費增加之責任歸屬，已於交通部2次「大眾捷運系統及周邊土地開發計畫審查委員會」(下稱捷運審查委員會)充分討論，依案附經費增加責任分擔檢討表，交通部審查意見已說明用地費及土城金城路段高架改地下化增加部分由地方政府負擔，其餘新增經費依中央補助非自償性經費之比例共同分攤，案經交通部捷運審查委員會第65次會議審查通過，本部原則尊重。	敬悉。
財政部	二、地方財政量能：據審計部「112年度新北市總決算暨附屬單位決算及綜計表審核報告」指出，新北市推動捷運建設因場站土地與周邊開發作業延誤，致相關財源未能如期實現，影響推動中軌道建設經費之財源挹注。考量捷運建設計畫興建期程長，且多仰賴外部開發效益挹注情形，建請地方政府妥為考量整體面地方財政量能及未來營運如開發不如預期或面臨虧損時之具體可籌措財源及因應管道。	目前新北市刻正檢討「本市大眾運輸導向增額容積執行機制3.0」並分別於112年11月3日與113年10月15日召開座談會，檢討並增加增額容積場站，後續將再滾動式檢討，以利挹注軌道建設經費。

部會別	意見摘要	回復說明
內政部	一、按報告書第6頁：「本次所報修正計畫案用地取得費用係以已評定土地市價與原財務計畫推估之金額之比值（平均數）約2.3倍為基準估算。」、第13頁：「故用地費重新以102年公告土地現值增幅20%後再乘以2.3倍計算。」及第54頁：「尚未評定土地市價者之土地市價以112年度公告土地現值之2.3倍為基準進行估算，已評定土地市價者以評定市價計算之。」三處皆係說明本次所報修正計畫之用地費用估算，惟其敘述略有差異，建請釐清。	1.遵照辦理修正，略以說明如下：原財務計畫用地取得費用係以各站取得用地之平均公告土地現值 1.8 倍為基準進行估算，且依預估取得年度加計 2%之地價調整費用。惟因萬大線預期效應，查調 102 年土地公告現值與 112 年土地公告現值漲幅約介於 45%~69%間，遠超過高原估算 2%年增率 10 年約 20%之增幅，另目前已完成協議價購基地之協議市價為原 102 年公告現值之 2.26~3.41 倍區間，平均為 2.81 倍，約等於以 102 年公告土地現值增幅 20%後再乘以 2.3 倍，即修正為公告土地現值 2.3 倍估算補償費並維持年增率 2%，以符實際需求，並按此原則估算用地費。 2.已補充於報告書貳/一、捷運系統用地及參/一(二)2.用地取得及建築物拆遷。
	二、另按平均地權條例第46條規定略以，公告土地現值於每年1月1日公告，作為土地移轉及設定典權時，申報土地移轉現值之參考；且依同條例第40條第4項規定，公告土地現值不得低於一般正常交易價值之一定比例。查本修正計畫用地取得期程預計順延至115年12月完成(第34頁及第36頁之圖3.2-2捷運萬大線第二期工程修正主時程圖），惟修正計畫之用地取得費用，尚未評定土地市價者係以112年度公告土地現值之2.3倍估算，其預估費用有無考量倘於112年度以後取得之地價變動率，是否造成預估費用有所出入，宜請補充說明。	1.遵照辦理修正，略以說明如下：原財務計畫用地取得費用係以各站取得用地之平均公告土地現值 1.8 倍為基準進行估算，且依預估取得年度加計 2%之地價調整費用。惟因萬大線預期效應，查調 102 年土地公告現值與 112 年土地公告現值漲幅約介於 45%~69%間，遠超過高原估算 2%年增率 10 年約 20%之增幅，另目前已完成協議價購基地之協議市價為原 102 年公告現值之 2.26~3.41 倍區間，平均為 2.81 倍，約等於以 102 年公告土地現值增幅 20%後再乘以 2.3 倍，即修正為公告土地現值 2.3 倍估算補償費並維持年增率 2%，以符實際需求，並按此原則估算用地費。 2.已補充於報告書貳/一、捷運系統用地及參/一(二)2.用地取得及建築物拆遷。
	三、報告書提及「地政司總地價指數」等類似文字(如第6頁)，建議一致修正為「內政部都市地價指數」較適宜。	遵照辦理修正。
	四、報告書第54-55頁之金額單位不一致，是否誤植?建請確認。	已修正。用地取得費用經計算約需 42.3084 億元，加計開發區用地費 19.7605 億元，共計 62.0689 億元，相較於原核定之 42.1315 億元，增加 19.9374 億元。